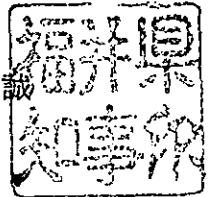




道 建 第 1 0 7 1 号
平成20年10月31日

国土交通省道路局長 様

福井県知事 西 川 一 誠



今後の道路行政についての意見・提案の提出について（回答）

平素は、本県の道路行政の推進に御理解、御支援を賜り、厚くお礼申し上げます。
平成20年9月19日付け国道企第37号にて依頼のありましたみだしのことに
ついて、別添のとおり回答しますので、よろしくお願いいたします。

中部縦貫自動車道および舞鶴若狭自動車道の高規格幹線道路の早期完成

- 国土の骨格を成す基幹的ネットワークである中部縦貫自動車道および舞鶴若狭自動車道の高規格幹線道路については、国の責任において、今後とも着実に整備・維持管理すること。また、今後10年から15年間でそのネットワークが完成するようにすること。
- ★中部縦貫自動車道の大野油坂道路については、一日も早く事業着手の決定を行い、今後10年から15年での全線開通を図ること。特に、線形不良等の現道状況の厳しい大野市富田地区から大野市和泉地区にかけての区間を優先的に事業着手すること。また、永平寺大野道路の整備を促進し、遅くとも平成28年度までの全線開通を図ること。
- ★舞鶴若狭自動車道について、小浜西・小浜間は平成23年度、小浜・敦賀間は平成26年度の完成予定が示されているが、一日も早い開通を図ること。
- 事業評価については、従来から用いている時間短縮などの効果に加えて、企業立地の促進・観光振興、広域的なりだんだんシーの確保、高度医療施設へのアクセス向上など道路が持つ多様な効果を十分反映すること。
- ★ 隣県、大都市へのアクセス向上による企業立地の促進、観光振興（中部縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道）
 - ・ 物流の新たなルート構築による沿線の企業立地の促進
(大野市ではこの1年間に5社の企業誘致を進めていたが、高規格幹線道路が未整備であることを理由にいずれも企業立地に至らず)
 - ・ 観光の新たな周遊ルート開発、隣県等との連携強化による大都市からの観光客増加
(奥越地域では、恐竜博物館等の魅力ある観光資源の開発により、入り込み客は増加傾向にある。本県への観光入り込み客の約9割が自動車利用であり、観光客へのアンケートで改善点の第1位はアクセス整備となっていることから、高規格幹線道路の整備が不可欠)
 - ・ 福井～東京：6時間30分→5時間40分（50分短縮）
 - ・ 小浜～大阪：2時間20分→2時間00分（20分短縮）
- ★ 広域的なりだんだんシーの確保（中部縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道）
 - ・ 太平洋側の大規模地震時には、東名、名神高速道路の迂回路となる国家的見地から必要な道路
(平成7年の阪神大震災時には、名神高速道路等が寸断され、国道27号が迂回路となり大渋滞が発生)
 - ・ 通行止めが頻発する北陸自動車道の迂回路となる道路
(平成13年・平成18年豪雪では、北陸自動車道等が長期間通行止めとなり県民生活や経済が大混乱)

★ 高次医療施設へのアクセス向上（中部縦貫自動車道）

- ・ 旧和泉村（大野市）～県立病院（第三次救急医療施設）：70分→48分（22分短縮）
- ・ 勝山市～県立病院（第三次救急医療施設）：38分→25分（13分短縮）
- ・ 出産可能な医療機関のない奥越地域の生命線となる道路

（奥越地域では、平成19年3月に出産可能な病院が無くなり、直近の産科病院まで約30分余計に時間がかかるようになった）

★ 交通事故の減少（中部縦貫自動車道）

- ・ 大野油坂道路の整備により線形不良箇所が解消し、交通事故件数が減少

（国道158号の大野市街地～油坂峠間の死亡事故発生割合は県平均の約5倍）

直轄国道の整備促進と地方負担の軽減

- 高規格幹線道路と一体となってネットワークを成す直轄国道については、国の責任において、今後とも着実に整備・維持管理すること。また、地方負担の軽減のため、直轄負担金を見直し、特に、維持管理に係る地方負担を軽減すること。

地方の道路財源確保と交付金制度等の継続

- 本県の道路関係予算に占める道路特定財源は約4割であり、残りの約6割を一般財源や起債で賄っている現状を踏まえ、地方にとって「真に必要な道路」の整備・維持管理を着実に進めるための財源を安定的に確保すること。
- 地域の自主性を生かし、地域の道路整備に大きな役割を果たしてきた地方道路整備臨時交付金制度を継続・拡充するとともに、地方負担を軽減するため今年度創設された地方道路整備臨時貸付金制度を来年度以降も継続すること。

維持管理の増加に対応した制度設計

- 高度経済成長期に建設された多くの橋梁、トンネル等の道路施設の老朽化が進行し、今後、大規模な修繕や更新の時期を迎えることから、維持管理すべき道路の経年的な増加と相まって、地方財政を圧迫することが懸念される。今後は、維持管理に主眼を置き、地域の道路事情を踏まえ柔軟に運用できる制度設計にするとともに、必要な費用への十分な支援策を講じること。

災害対策の実施、豪雪時の情報共有・提供の徹底

- 本県は、地形的に嶺北と嶺南に分断され、近年では平成16年福井豪雨や平成18年豪雪などの自然災害が頻発する厳しい地形・気象状況にある。平成18年豪雪では嶺北・嶺南境界部の道路機能が長期間にわたり麻痺して、北陸の経済活動に深刻な影響を及ぼし、また、県管理道路に落石や崩落、雪崩等の対策必要な箇所が約1,110箇所もあることから、道路除雪や道路防災対策について必要な費用への支援策を講じること。
- 豪雪時には道路・交通管理者が連携し、相互の情報共有・一元化、県外への幅広い情報の迅速な提供の徹底を図ること。

○現状

◆福井県の位置

- ・「列島のまん中」に位置し、関西圏、中京圏、関東圏のどの圏域にも近い地理的優位性を有する。

◆福井県の道路環境

- ・太平洋側から日本海側への大動脈である北陸自動車道や国道8号は、木之本（滋賀県）から敦賀市、越前市の区間では、特に冬季の積雪等に対して非常に脆弱な区間である。特に、平成18年豪雪では、長時間交通不能になり、本県の嶺北地方と嶺南地方が分断された。（北陸自動車道敦賀IC-武生間Cで長時間に及び通行止めが6回発生（最長22時間40分））
- ・県管理道路には落石や崩落、雪崩等の対策必要な箇所が約1,110箇所

◆福井県の産業・観光資源

- ・わが国の自動車・繊維・電子機器産業を支える高度な技術力を有する企業が集積
- ・国際的な恐竜化石研究の拠点である「恐竜渓谷」、明通寺、永平寺といった歴史的遺産
- ・越前海岸、若狭湾、三方五湖、九頭竜川、荒島岳等の豊富な自然

◆福井県の道路の維持管理

- ・維持管理の必要な道路面積は年々増加しているが、予算は減少傾向で、近年横ばいである（道路面積あたりの維持管理予算はピーク時の54%に減少）
- ・高度成長期に建設された道路の舗装、橋梁やトンネル等は、建設が数十年を経過しており今後大量に更新期を迎える。（2030年には、県内の約5割の橋梁が建設後50年になる）

◆歩行者の安全確保

- ・高齢者の占める割合が高い。
（老年人口割合（65歳以上）23.1%（全国平均 20.8%））
- ・高齢者や子供などの交通弱者が安全に通行できる歩行者空間の整備やバリアフリー化は遅れている。
（県内国県道の歩道整備率32.9%（全国平均 42.8%））

◆福井県は「車社会」

- ・女性就業率・共働き世帯割合とも全国トップと女性の社会進出が目覚ましい
（女性就業率 51.7%（全国平均46.4%））
（共働き世帯割合 39.6%（全国平均26.6%））
- ・一世帯あたりの自家用自動車保有台数は7年連続全国1位
（一世帯あたりの自家用車台数 1.75台/世帯（全国平均 1.10台/世帯））
- ・通勤通学、観光・業務等における自動車利用の割合が全国平均を大きく上回っており、人々の生活を道路が支える「車社会」となっている。
（通勤通学時の交通手段 自動車 75.5%（全国平均 54.8%））

◆地域間の交流

- ・交通不能区間が国道・県道で17箇所あり、特に、嶺北の海岸部山地や奥越地方の山岳部、嶺南地方のリアス式海岸等においては、狭隘な道路が多く、地域間の交流を阻んでいる。
（県管理道路の道路改良率71.8%（全国平均 73.8%））
- ・また、市街地部においては慢性的に渋滞が発生している。

○課題

①大都市圏、隣県への県境を越えた広域的な交流の拡大

・大都市圏、隣県へのアクセス向上

本県は、地理的に優位な位置にあるにもかかわらず、現在、高規格幹線道路ネットワークは北陸自動車道のみ依存している状況にある。地の利を生かし、本県の豊かな産業・観光資源を全国に広く発信していくため、関東圏、中京圏、関西圏につながる中部縦貫自動車道・舞鶴若狭自動車道等の早期完成が必要である。

・広域的なリダンダンシー向上

広域的なリダンダンシーの確保は国家的見地からも急務であり、高規格幹線道路による日本海側と太平洋側をつなぐルート、日本海側を通るルート等の広域ネットワークを形成するため、中部縦貫自動車道・舞鶴若狭自動車道等の早期完成が必要である。

②県民生活の安全・安心の確保

・豪雪・災害対策の実施

豪雪時や災害発生時においても、県民の安全・安心な生活や経済活動を確保するため、緊急輸送道路等の雪・災害に強い道づくりが必要である。特に、山間部や半島部の代替路が無い生命線道路の安全性確保が重要である。

・戦略的な道路施設の維持管理

老朽化し今後大量に更新時期を迎える橋梁等道路施設の計画的な管理・修繕を行い長寿命化を図っていく必要がある。

・交通安全施設の整備、バリアフリー化

子供や高齢者が安全に通行できる通学路の歩道整備やバリアフリー化を進めていく必要がある。

③暮らしの質を高めるための地域間連携の推進

・地域間のアクセス向上

隣接した市町間の連携、合併した市町内の連携、観光地間等のアクセスを強化するための幹線ネットワークの形成が必要である。

・高次医療施設へのアクセス向上

地域の病院が減少する中、県民に高次医療サービスを提供するために、高次医療施設へのアクセスを強化する道路整備が必要である。

・市街地内の渋滞対策、公共交通機関との連携

市街地内の環状道路等を整備し、渋滞対策を進めるとともに、駅等の交通結節点の改善やアクセスを強化し、公共交通機関との連携を図ることが必要である。

福井県を目指すべき将来像

経済・観光等の飛躍的な発展

◇観光客の増加、販路市場の拡大

・中部縦貫自動車道・舞鶴若狭自動車道の整備による高規格幹線道路ネットワークを完成することにより、本県の地理的優位性を最大限生かし、観光客の増加、関東圏をはじめ各圏域への販売市場の拡大が図られ、各都市圏と本県の人・物の交流が活発化する。

◇広域的な人と物の安全な交流

・中部縦貫自動車道の整備による日本海側と太平洋側をつなぐルートの形成、舞鶴若狭自動車道の整備による日本海側ルートの形成により、広域的なリダンダンシーが向上し、災害時等においても人と物の安全な交流が確保される。

安全・安心な生活環境の確保

◇雪・災害に強い県土

・地域間道路の防災対策や複数ルートを確保することにより、災害時にも住民の安全な通行が確保される。また、早期除雪や歩道除雪の充実を図ることにより、県民の安心・安全な生活や経済活動が確保される。

◇適正で効率的な道路施設の維持管理

・計画に基づき、定期的点検と予防的補修を行うことで、道路施設の長寿命化が図られ、既存ストックを長期にわたる利活用が図られる。

◇子供や高齢者にやさしい環境の確保

・歩道整備やバリアフリー化により、子供の安全な通学、高齢者の自立した暮らしが確保される。

地域における暮らしの質の向上

◇地域間連携の強化

・合併した市町内の主要地間を結ぶ道路を整備することにより、市町内の一体化、車社会を支える地域間の連携が強化される。

◇安心な医療環境の確保

・地域間を結ぶ幹線ネットワークの整備や、迅速な災害救援や高次医療施設へのアクセスを強化することにより、より広い地域の県民に対し医療サービスが提供される。

◇市街地内の交通円滑化

・渋滞対策の実施、交通結節点の改善やアクセス強化により、市街地内の交通円滑化、公共交通機関の利用促進、環境改善が図られる。

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

様式④
福井県

重点事項	代表事例	期待する効果や評価等	その他
◇観光客の増加、 販路市場の拡大 ◇広域的な人と物の安全な交流 ◇雪・災害に強い県土 ◇安心な医療環境の確保	高規格幹線道路の整備 ◆ 中部縦貫自動車道 ◆ 舞鶴若狭自動車道	★ 隣県、大都市へのアクセス向上による企業立地の促進、観光振興(中部縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道) ・ 物流の新たなルート構築による沿線の企業立地の促進 ←大野市では高規格幹線道路が未整備であることを理由に企業立地に至らないケースがこの1年間に5件発生 ・ 観光の新たな周遊ルート開発、隣県等との連携強化による大都市からの観光客増加 ←奥越地域では、恐竜博物館等の魅力ある観光資源の開発により、入り込み客は増加傾向 ←本県への観光入り込み客の約9割が自動車利用 ←観光客へのアンケートで改善点の第1位はアクセス整備となっており、高規格幹線道路の整備が不可欠 ・ 福井～東京:6時間30分→5時間40分(50分短縮) ・ 小浜～大阪:2時間20分→2時間00分(20分短縮) ★ 広域的リダンダンシーの確保(中部縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道) ・ 太平洋側の大規模地震時には、東名、名神高速道路の迂回路となる国家的見地から必要な道路 ←平成7年の阪神大震災時には名神高速道路等が寸断され、迂回路となった国道27号が大渋滞 ・ 通行止めが頻発する北陸道の迂回路となる道路 ←平成13年・平成18年豪雪では、北陸自動車道等が長期間通行止めとなり県民生活や経済が大混乱 ★ 高次医療施設へのアクセス向上(中部縦貫自動車道) ・ 旧和泉村(大野市)～福井県立病院(第3次救急医療施設):70分→48分(22分短縮) ・ 勝山市～福井県立病院(第3次救急医療施設):38分→25分(13分短縮) ・ 出産可能な医療機関のない奥越地域の生命線となる道路 ←奥越地域では平成19年3月に出産可能な病院が無くなり、直近の産科病院までの時間が約30分延びる ★ 交通事故の減少(中部縦貫自動車道) ・ 大野油坂道路の整備により線形不良箇所が解消し、交通事故が減少 ←国道158号大野市街地～油坂峠間の死亡事故発生割合は、県平均の約5倍	P 6参照 P 7参照 P 8参照 P 9参照 P10参照 P11参照
◇観光客の増加、 販路市場の拡大 ◇地域間連携の強化	地域間幹線道路の整備 ◆ 国道305号 河内～奥野々道路 赤菰～河内バイパス (ホノケ山トンネル(仮称))	★ アクセス向上による市町村合併の支援、広域観光ルートの強化 ・ 南越前町役場(旧南条町)～河野総合事務所(旧河野村):40分→20分(20分短縮)。北陸自動車道と越前加賀海岸国定公園とを、最短で連絡する道路 ★ 災害時等のリダンダンシーの強化 ・ 北陸自動車道、国道8号、国道365号を横断的に連絡し、災害時等の迂回路として期待	P12参照
◇雪・災害に強い県土	生命線道路の整備 ◆ 県道常神三方線	★ 災害時の孤立集落の解消 ・ 過去10年間で法面崩壊等による全面通行止めが多発。特に、平成16年には4集落、700人以上が孤立 ・ 県道整備により災害危険箇所を迂回し、生命線道路の安全・安心な通行を確保	P13参照
◇雪・災害に強い県土	戦略的・効果的な道路除雪	★ 冬期における安全・安心な道路通行の確保 ・ 多量の降雪により、通行不能や事故、大渋滞が発生。平成18年豪雪は物流、観光に多大な影響 ・ 効果的な道路除雪、迅速な情報提供による安全・安心な道路通行の確保	P14参照
◇適正で効率的な 道路施設の維持	戦略的な道路管理	★ 維持管理の現状 ・ 県が管理すべき道路面積は年々増加しているが、予算は減少傾向で、近年横ばい ★ 橋梁アセットマネジメントの推進 ・ 2030年には約50%の橋梁が更新期を迎えることから、戦略的な維持修繕計画により、費用を抑制	P15参照

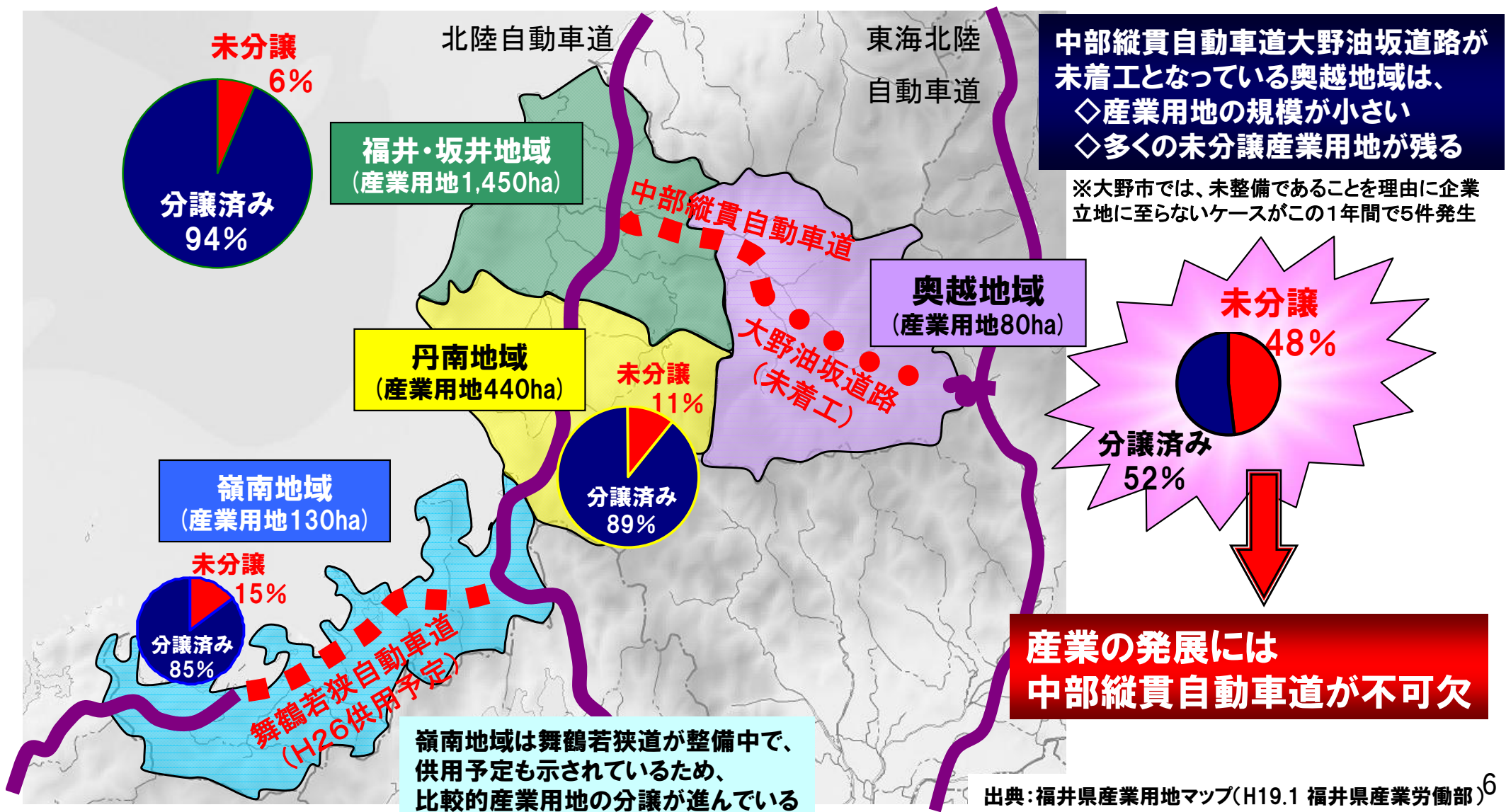
高規格幹線道路の整備①-1

中部縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道

◆隣県、大都市へのアクセス向上による企業立地の促進、観光振興

- ◆広域的なりだんだんシーの確保・・・東名・名神高速道路の迂回路となる国家的見地から必要な道路
- ◆高次医療施設へのアクセス向上
- ◆交通事故の減少

高規格幹線道路 未整備地域 の産業用地には、企業立地が進まない！！



高規格幹線道路の整備①-2

中部縦貫自動車道

◆隣県、大都市へのアクセス向上による企業立地の促進、観光振興

◆広域的なりだんだんシーの確保・・・東名・名神高速道路の迂回路となる国家的見地から必要な道路

◆高次医療施設へのアクセス向上

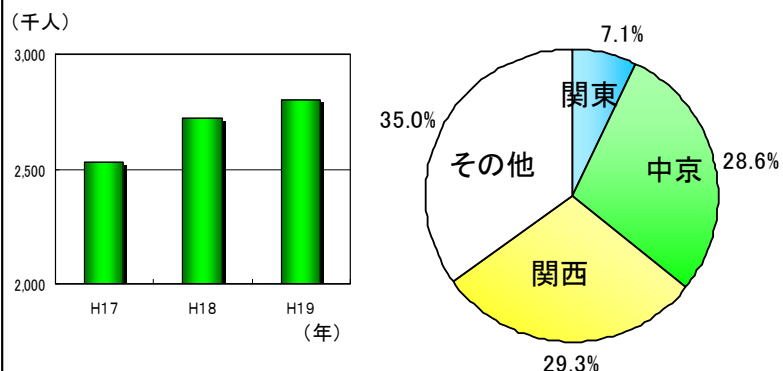
◆交通事故の減少

観光の新たな周遊光ルート開発、隣県等との連携強化による中京・関東方面からの観光客増加

本県(奥越地域)への観光客動向

- ・観光客は増加傾向、中京・関東方面から3割以上
- ・自家用車または観光バスの利用者が約9割
- ・福井県立恐竜博物館は来訪者が1.5倍に増加(H17→H19:約38万人)

【奥越地域への観光客入込】※1 【奥越地域への観光客内訳】※2



【本県観光で改善すべき点ベスト3】※3 【観光入込客の交通手段】※4

1	アクセス整備	15.9%
2	案内板・標識	13.1%
3	主要な観光施設・観光地	12.4%

※1 福井県観光客入込数(推計)H17~19

※2 勝山市・大野市調べ

※3 福井県の観光に関する事業者アンケート調査結果H20

※4 H16福井県観光動態調査

1	自家用車	75.0%
2	貸切バス等	11.8%
3	鉄道	10.0%
4	航空機	2.0%
5	その他	2.2%



高規格幹線道路の整備①-3

中部縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道

◆隣県、大都市へのアクセス向上による企業立地の促進、観光振興

◆広域的なりだんだんシーの確保・・・東名・名神高速道路の迂回路となる国家的見地から必要な道路

◆高次医療施設へのアクセス向上

◆交通事故の減少

◆中部縦貫道は、福井県と関東圏を最短で結ぶルート

◆舞鶴若狭道は、福井県と関西圏を最短で結ぶルート

小浜－大阪(吹田)
現 況：2時間20分
整備後：2時間

福井－東京

現 況：6時間30分

整備後：5時間40分

名古屋への
第2ルート

中京圏

関西圏

関東圏

高規格幹線道路の整備②

中部縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道

◆隣県、大都市へのアクセス向上による企業立地の促進、観光振興

◆**広域的なりだんだんシーの確保・・・東名・名神高速道路の迂回路となる国家的見地から必要な道路**

◆高次医療施設へのアクセス向上

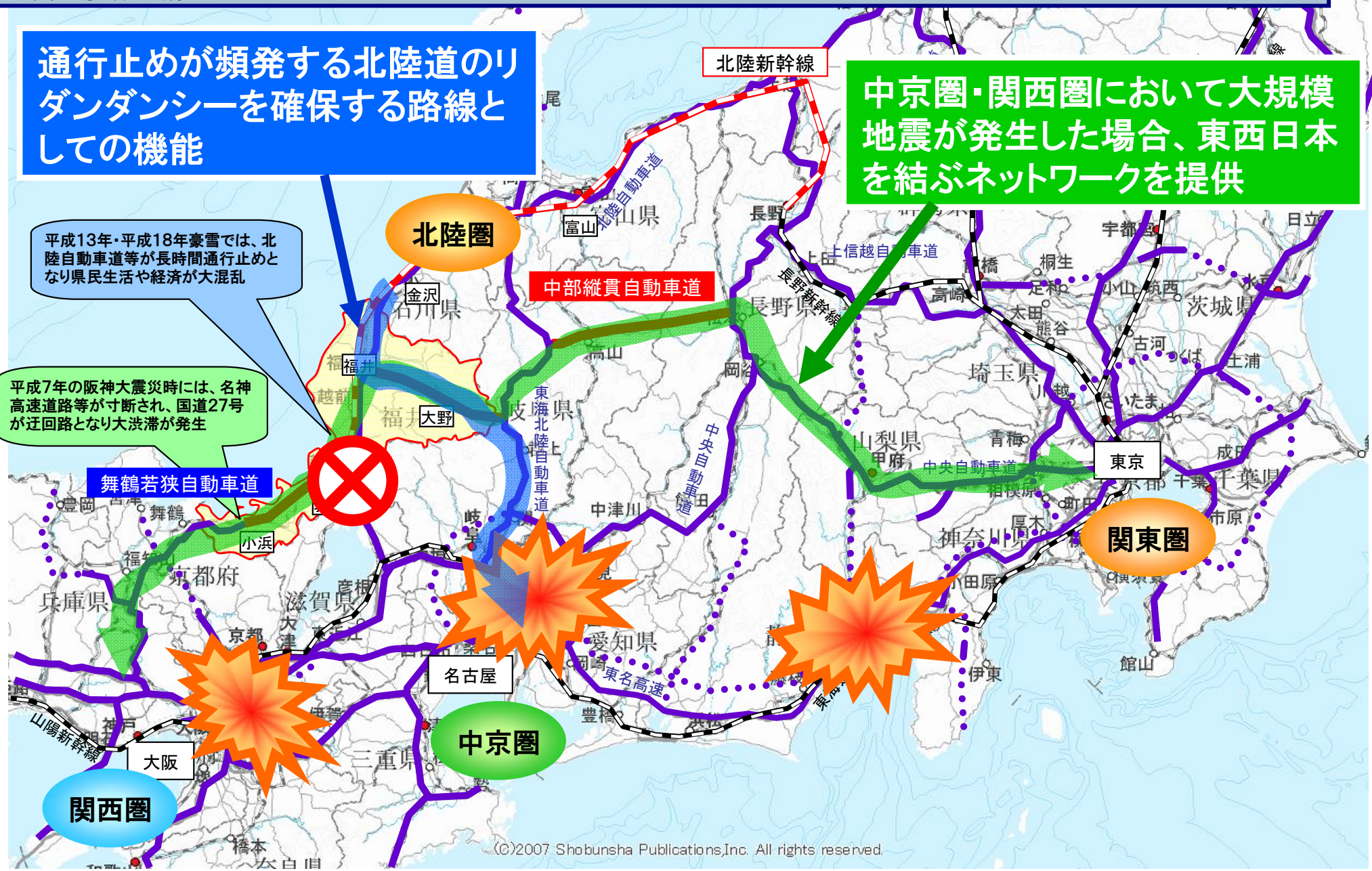
◆交通事故の減少

通行止めが頻発する北陸道のりだんだんシーを確保する路線としての機能

中京圏・関西圏において大規模地震が発生した場合、東西日本を結ぶネットワークを提供

平成13年・平成18年豪雪では、北陸自動車道等が長時間通行止めとなり県民生活や経済が大混乱

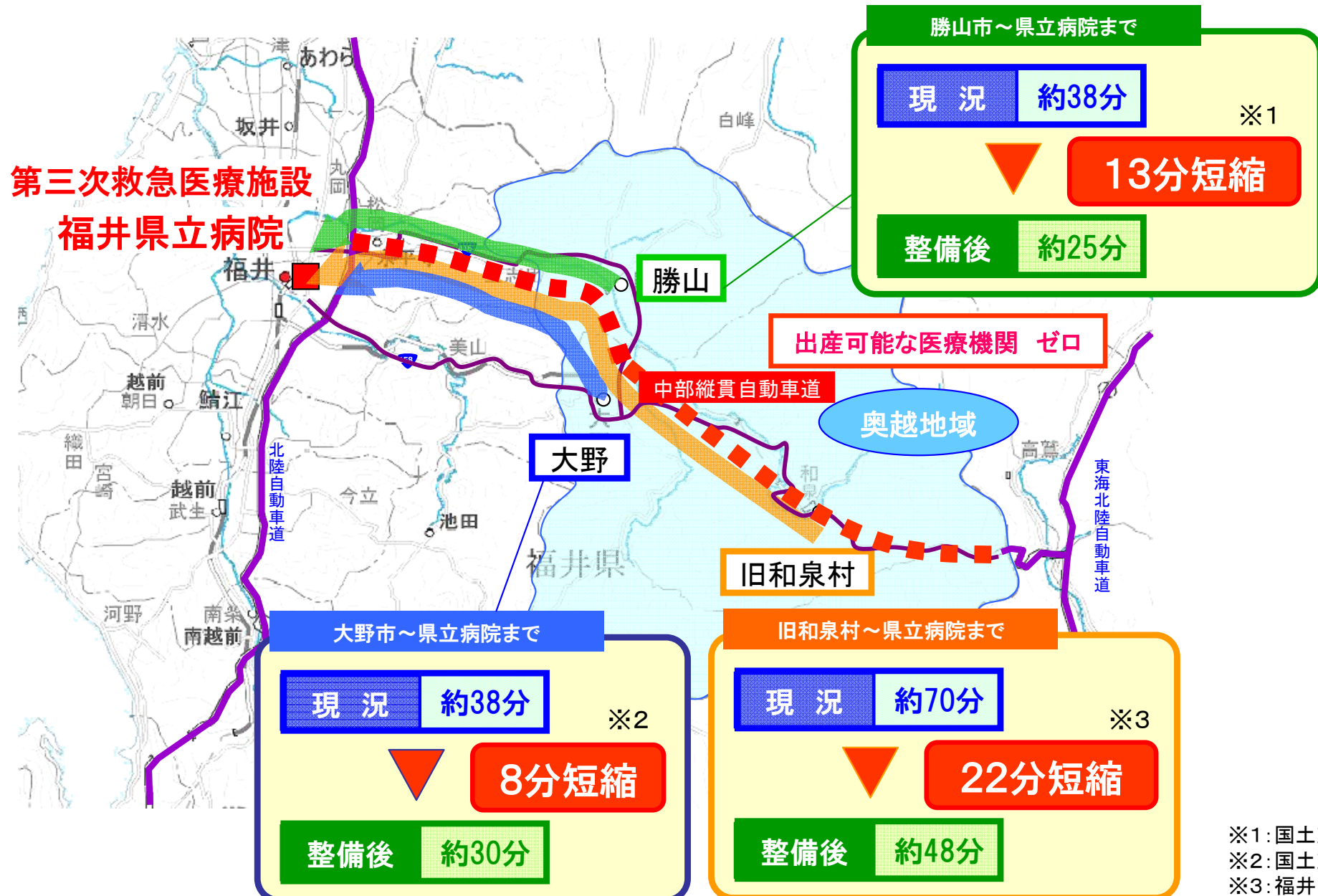
平成7年の阪神大震災時には、名神高速道路等が寸断され、国道27号が迂回路となり大渋滞が発生



高規格幹線道路の整備③

中部縦貫自動車道

- ◆隣県、大都市へのアクセス向上による企業立地の促進、観光振興
- ◆広域的なリダンダンシーの確保・・・東名・名神高速道路の迂回路となる国家的見地から必要な道路
- ◆高次医療施設へのアクセス向上
- ◆交通事故の減少



高規格幹線道路の整備④

中部縦貫自動車道

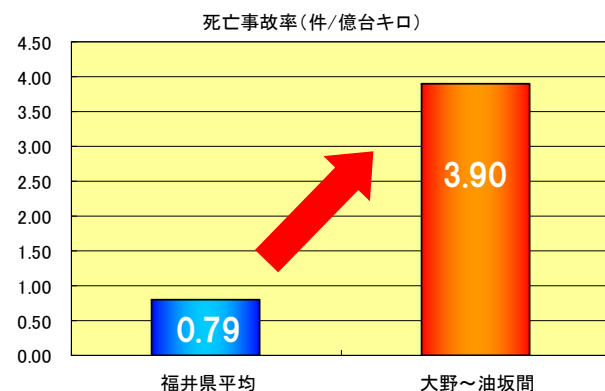
- ◆隣県、大都市へのアクセス向上による企業立地の促進、観光振興
- ◆広域的なリダンダンシーの確保・・・東名・名神高速道路の迂回路となる国家的見地から必要な道路
- ◆高次医療施設へのアクセス向上
- ◆交通事故の減少

中部縦貫自動車道大野油坂道路の整備により、線形不良箇所が解消し、交通事故の件数が減少

<現況>

大野市街地～油坂峠までの国道158号では、死亡事故が多発

◆平成8年～平成18年の間で
発生件数：14件
死亡人数：18人



H14～H18の死亡事故率が
福井県平均の約5倍

出典:(財)交通事故総合分析センター資料
:福井県警大野警察署調べ



大野・国158
オートバイ衝突
岐阜の男性死亡

十三日午後零時半ごろ、大野市箱ヶ瀬の国道158号で岐阜県岐阜市、大野市、箱ヶ瀬の国道158号

用車が衝突した
んは胸などを強く打ち、
約二時間半後に死亡が確
認された。

地域間幹線道路の整備

こうちおくの
一般国道305号河内奥野々道路、赤萩河内バイパス
あかはぎこうち

- ◆国道305号ホノケ山付近の交通不能区間の解消により、^{みなみえちぜんちよう}南越前町内の連携を強化
- ◆北陸自動車道と越前海岸を最短で結ぶ広域観光ルート確立
- ◆北陸自動車道、国道8号、国道365号等を連絡し、リダンダンシーの強化

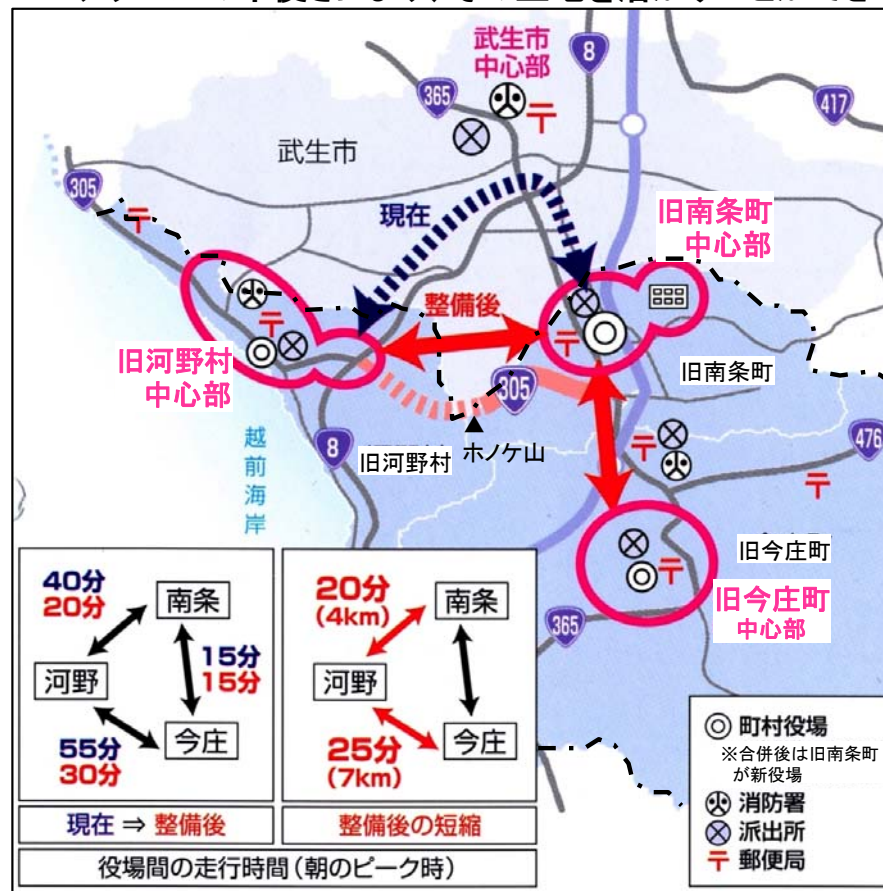
1. 現 状

◎合併した南越前町内の主要地間の移動ができない！

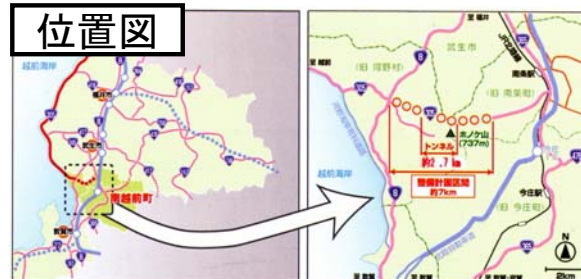
旧河野村～新しい町役場(旧南条町)は、交通不能区間により交通が断絶している。
役場に行く為には、隣市を経由しなければならず、距離で18km、時間で40分を要する。

◎観光地越前海岸へのアクセスが不便！

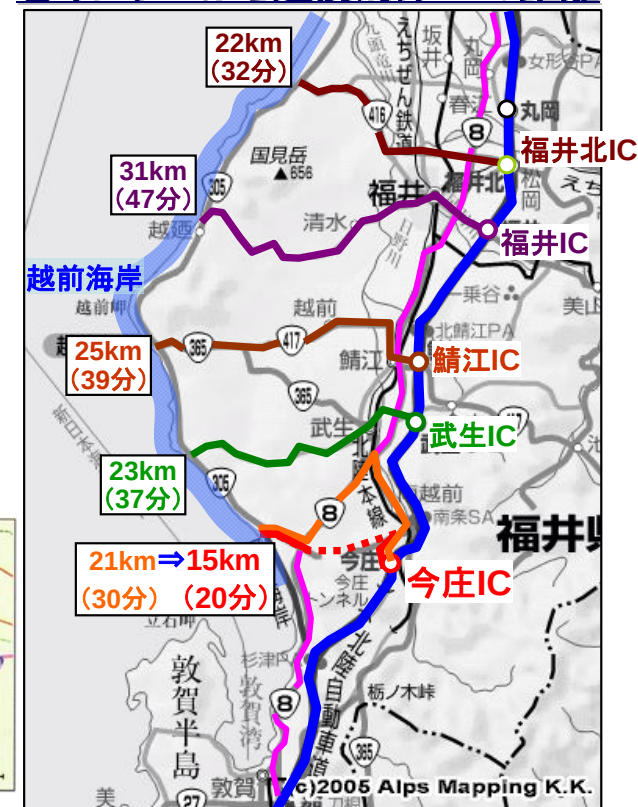
今庄インターチェンジは県内で最も越前海岸に近い位置にあるが、交通不能区間によるアクセスの不便さにより、その立地を活かすことができない。



位置図



各インターから越前海岸への距離



2. 道路整備による効果

☆通行時間が大幅短縮!!

→ 旧河野村⇄新役場(南条)

40分⇒20分 所用時間が半分に！

→ 越前海岸までのアクセス

今庄IC(今庄)⇄越前海岸(河野)

30分⇒20分 約10分の短縮！

☆今庄～敦賀間の災害時等におけるリダンダンシーの強化!!

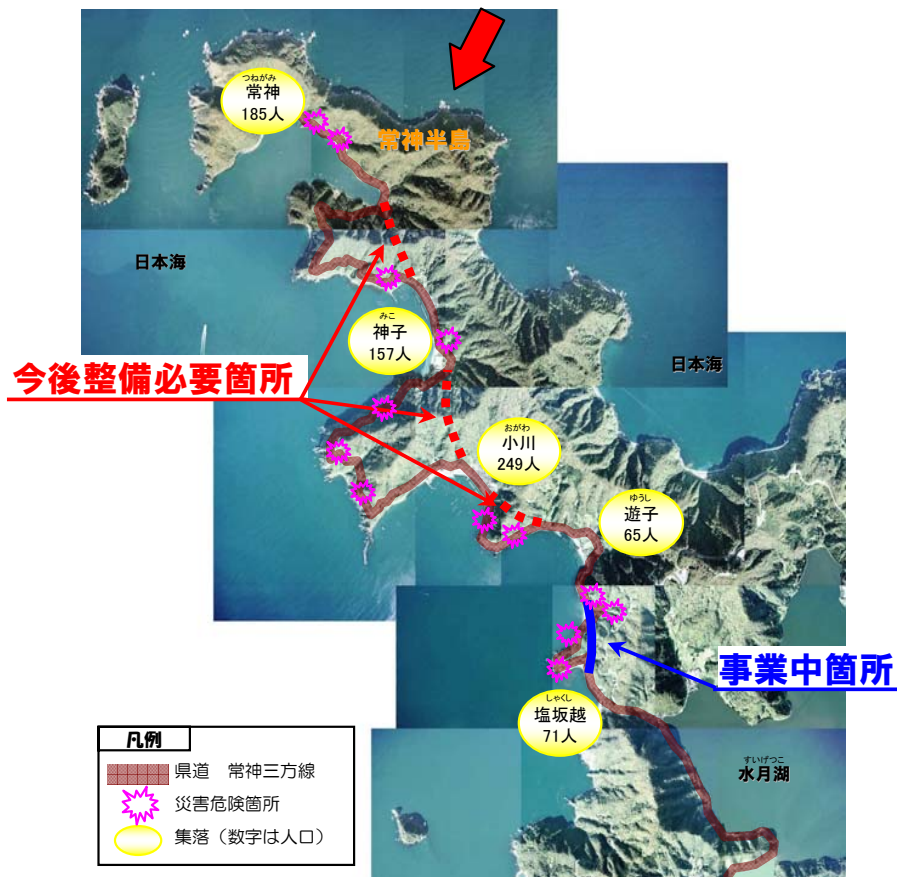
→今庄～敦賀間で北陸自動車道、国道8号、国道365号のいずれかが災害等で通行止めとなった場合、当道路が互いを横断的に連絡していることから、迂回路としての機能が発揮できる。

生命線道路の整備

つねがみみかた
一般県道 常神三方線

- ◆常神三方線は常神半島を縦貫する唯一の道路で、半島で生活する住民にとって命の道
- ◆過去10年間で、災害による全面通行止めが4回、延べ29日間発生
- ◆県道整備により、災害危険箇所を迂回し、生命線道路の安全・安心な通行を確保

位置図



1 現 状

◎災害危険箇所は、最大で4.4箇所/km(県平均0.6箇所/km)

◎過去10年間で全面通行止め4回、延べ29日間発生

～過去10年の災害履歴～

- | | | |
|--------------|---------|------------|
| ・平成10年4月15日 | 常神で法面崩壊 | 3日間全面通行止め |
| ・平成14年1月5日 | 神子で法面崩壊 | 2日間全面通行止め |
| ・平成14年3月7日 | 小川で法面崩壊 | 23日間全面通行止め |
| ・平成16年10月20日 | 各地で崩土倒木 | 1日間全面通行止め |



H14.3.7 小川 法面崩壊

◎平成16年の台風23号の豪雨では、各地で崩土・倒木が発生し、
住民や観光客など4集落、700人以上が孤立

→迂回路がない

→民宿が78軒存在する常神半島地域に
重大な被害

※年間観光客数は、約168,000人(H18)



H14.1.6 県民福井

2 常神半島縦貫道路の早期整備が必要

遊子～塩坂越工区整備により、通行安全度約30%UP!!

→ 災害危険箇所を13箇所のうち4箇所迂回
(安全度向上率 約31%)

今後も、神子～小川工区等の早期整備が求められる

戦略的・効果的な道路除雪

- ◆冬期に多量の降雪や厳寒による路面凍結が頻繁に起こり、通行不能や事故、大渋滞が発生
- ◆平成18年豪雪では幹線道路の通行止めが多発し、これによる物流、観光等の経済損失は多大
- ◆効果的な道路除雪、迅速な情報提供による安全・安心な道路通行の確保

1 平成18年豪雪

■嶺北南部を中心に平成17年12月12日夜から14日にかけて大雪

→南越前町今庄では**最大日降雪量56cm**を観測

(12月の降雪量は356cmで、過去5年間の平均の約6倍)

■北陸道、国道8号、幹線国道等で積雪、雪崩による**通行不能や大渋滞が発生**

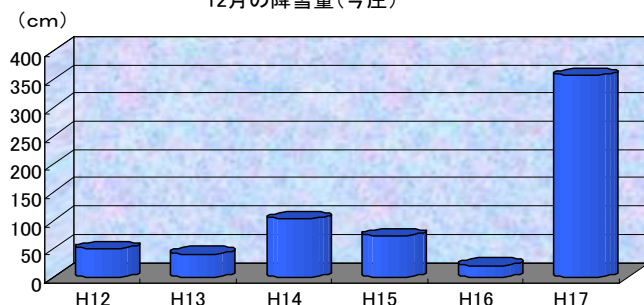
→**嶺北と嶺南が一時分断、交通の大規模な迂回**

■物流・観光に多大な影響

→**小売店から商品が消える事態が発生**

→県民の生活が大きく混乱

12月の降雪量(今庄)



大雪による交通渋滞 (H17.12)
国道8号(越前市)



除雪が追いつかない道路
(大野市内の市道)

2 幹線道路の通行止めにより多大な経済損失



雪崩に巻き込まれた自動車 (H17.12)
国道158号(大野市)



◎平成17年12月22日に国道158号で発生した雪崩により、
大野市朝日～油坂間が13日間通行止め
→交通の大規模な迂回により、

13日間で約4.4億円の経済損失(福井県試算) 14



平成17年12月16日 福井新聞



平成17年12月15日 (福井新聞)

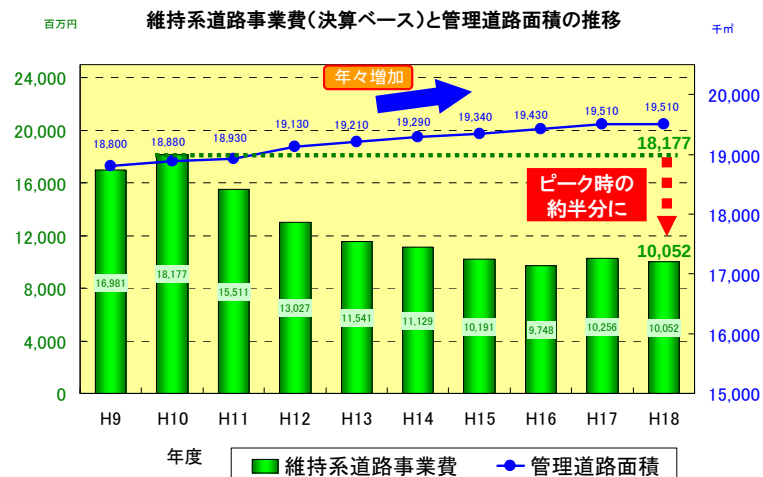
戦略的な道路管理

- ◆県が管理すべき道路面積は年々増加しているが、予算は減少傾向で、近年横ばいである
- ◆2030年（約20年後）には全橋梁の約50%が架設後50年を越え、大幅な更新期を迎える
- ◆橋梁等の長寿命化を図るなどの戦略的な維持管理により、適正で効率的に道路施設を維持する

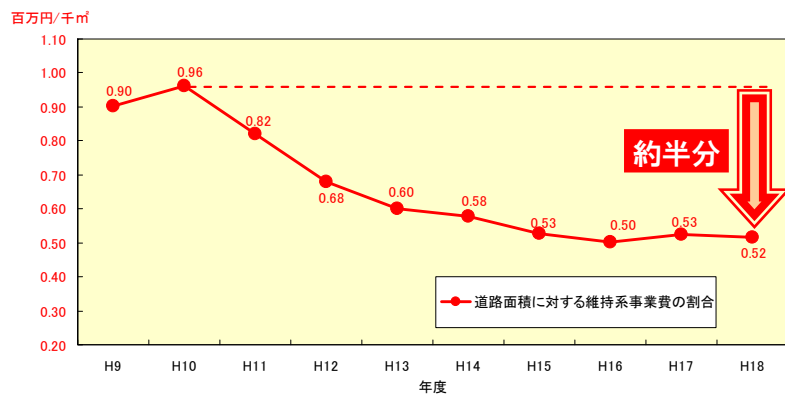
1 道路管理の実情

◎県管理道路面積は**年々増加**

◎道路面積当たりの維持系事業費は、**ピーク時の約半分**
→ **道路のサービスレベルが限界**



道路面積あたりの維持系事業費

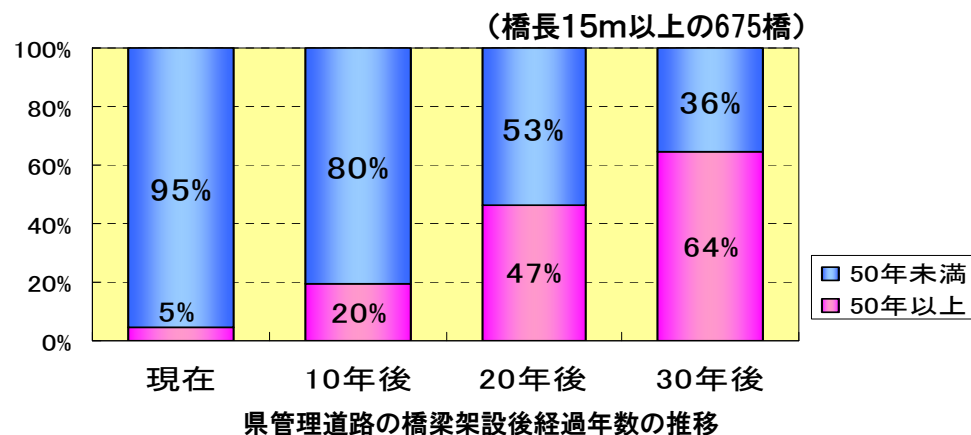


2 戦略的な道路管理が必要不可欠

◎橋梁、トンネル等の大規模構造物は高度経済成長期以降に多く建設

◎架設後50年以上の橋梁数は、
20年後には現在の約10倍、全体の約半分に

→事後保全から予防保全への転換が必要



しばすだに
子馬巢谷橋 (S43年架設) 国道158号 (大野市)