

## 再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

<b>事業名</b> ：一般国道158号 <small>おおの あぶらさかどうろ いずみ あぶらさか</small> 大野油坂道路（和泉・油坂区間）	<b>事業区分</b> ：一般国道	<b>事業主体</b> ：国土交通省 近畿地方整備局																		
<b>起終点</b> 自：福井県大野市貝皿 至：福井県大野市東市布	<b>延長</b> 15.5km																			
<b>事業概要</b> 中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に飛騨、奥越地方を通過し、福井県に至る約160kmの高規格幹線道路（自動車専用道路）であり、中央自動車道長野線、東海北陸自動車道、北陸自動車道を相互に連絡して広域交通の円滑化を図ることを目的としている。 大野油坂道路は、中部縦貫自動車道の福井県域を構成し、高速道路ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、異常気象時の交通の確保を目的とした自動車専用道路である。																				
H24年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H26年度用地着手																		
H29年度工事着手																				
全体事業費	1,119億円	事業進捗率 約14% (平成31年3月末時点)																		
供用済延長	—																			
計画交通量	8,400台/日																			
費用対効果 分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;"><b>B/C</b></td> <td style="width: 15%;"><b>総費用</b></td> <td style="width: 15%;"><b>総便益</b></td> <td style="width: 15%;"><b>基準年</b></td> </tr> <tr> <td>(事業全体) 1.1</td> <td>(残事業)/(事業全体) 1,738/4,371億円</td> <td>(残事業)/(事業全体) 1,893/4,651億円</td> <td rowspan="3" style="text-align: center;">令和元年</td> </tr> <tr> <td>(0.7)</td> <td>事業費：1,502/4,066億円</td> <td>走行時間短縮便益：1,652/3,991億円</td> </tr> <tr> <td>(残事業) 1.1</td> <td>維持管理費：236/304億円</td> <td>走行経費減少便益：214/560億円</td> </tr> <tr> <td>(0.9)</td> <td></td> <td>交通事故減少便益：27/100億円</td> <td></td> </tr> </table>	<b>B/C</b>	<b>総費用</b>	<b>総便益</b>	<b>基準年</b>	(事業全体) 1.1	(残事業)/(事業全体) 1,738/4,371億円	(残事業)/(事業全体) 1,893/4,651億円	令和元年	(0.7)	事業費：1,502/4,066億円	走行時間短縮便益：1,652/3,991億円	(残事業) 1.1	維持管理費：236/304億円	走行経費減少便益：214/560億円	(0.9)		交通事故減少便益：27/100億円		
<b>B/C</b>	<b>総費用</b>	<b>総便益</b>	<b>基準年</b>																	
(事業全体) 1.1	(残事業)/(事業全体) 1,738/4,371億円	(残事業)/(事業全体) 1,893/4,651億円	令和元年																	
(0.7)	事業費：1,502/4,066億円	走行時間短縮便益：1,652/3,991億円																		
(残事業) 1.1	維持管理費：236/304億円	走行経費減少便益：214/560億円																		
(0.9)		交通事故減少便益：27/100億円																		
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=0.89～1.3（交通量±10%） 事業費：B/C=1.03～1.1（事業費±10%） 事業期間：B/C=0.97～1.1（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=0.94～1.3（交通量±10%） 事業費：B/C=1.00～1.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.03～1.1（事業期間±20%）																				
<b>事業の効果等</b> ①高速道路ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・中部縦貫自動車道の整備により、大野市と中京圏の新たな高速ルートの形成により、物流搬送等の信頼性が向上。</li> <li>・既存ネットワーク（東海北陸自動車道、中央自動車道）を相互に連絡する高速道路ネットワークが新たに形成され、福井市と首都圏とのアクセスが大幅に向上。</li> </ul> ②災害時の代替路の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸自動車道では、豪雨や豪雪等による通行止めが、過去5年間で162回発生。</li> <li>・中部縦貫自動車道の整備により、北陸自動車道が通行止めとなった場合には、中部縦貫自動車道～東海北陸自動車道経由のルートが機能することにより、災害時の代替路が確保。</li> </ul> ③異常気象時の交通の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業区間と並行する国道158号は、過去15年間で大雨、積雪、土砂災害等による通行止めが異常気象時事前通行規制区間を中心に48回発生。また同区間内には、線形不良箇所が18箇所存在。</li> <li>・大野油坂道路の整備により、通行止めや平面線形の厳しい現道の通行を避けるとともに、事業区間内における異常気象時の交通の確保が期待。</li> </ul>																				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等：																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和元年8月 大野・勝山地区広域行政事務組合（勝山市長、大野市長、大野・勝山地区広域行政事務組合議長、副議長）より、早期全線開通の要望を受けている。</li> <li>・平成31年2月 中部縦貫自動車道建設促進福井県協議会（福井県、福井市、大野市、勝山市、永平寺町）より、早期全線開通の要望を受けている。</li> <li>・令和元年8月 中部縦貫自動車道大野油坂道路整備促進連絡協議会（大野市長、大野市議会議長、大野商工会議所会頭、大野市区長連合会会長等）より、早期全線開通の要望を受けている。</li> <li>・令和元年8月 中部縦貫・北陸関東広域道路建設促進同盟会（岐阜県、福井県、石川県、富山県、長野県、山梨県）より、整備促進の要望を受けている。</li> <li>・令和元年7月 福井県議会高規格道路建設促進議員連盟より、早期全線開通の要望を受けている。</li> </ul>																				

**福井県知事の意見：**

一般国道158号大野油坂道路の対応方針(原案)案「事業継続」については、異存ありません。

大野油坂道路は、太平洋側と日本海側を連結し、強靱な国土の形成に不可欠な広域道路ネットワークの一部であり、災害時には広域的な迂回路として大きな効果を発揮する極めて重要な道路である。中京圏・関西圏と北陸圏を結び、産業・観光振興等に大きく寄与する道路であり、北陸新幹線福井・敦賀開業と同時期の大野油坂道路の開通を実現していただきたい。

さらに「防災・減災、国土強靱化対策」の対象として位置付ける等により、十分な予算を確保し、速やかに整備を進めていただきたい。

引き続き事業を推進し、早期完成に努められるとともに、事業費の見直しによる増加額が非常に大きいことから、工事実施段階における一層のコスト縮減を図りながら事業を実施していただきたい。

あわせて、周辺市町での企業誘致など、地域活性化をより促進するためにも部分開通を含め、開通年度を早期に公表していただきたい。

**事業評価監視委員会の意見**

審議の結果、「一般国道158号大野油坂道路(和泉・油坂区間)」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

**事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等**

沿線の大野市は、近年人口減少傾向にあるが、世帯当たりの自動車保有台数は福井県全体より大きく、自動車への依存が高い傾向は当初計画時点と大きな変更はなく、事業採択の際の前提となっている需要の見込みや地元情勢の変化等に大きな変更はない。

**事業の進捗状況、残事業の内容等**

平成24年度事業化、用地取進捗率100%、事業進捗率約14%(平成31年3月末時点)

**事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等**

引き続き、事業を推進し、早期の開通を目指す。

**施設の構造や工法の変更等**

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

**対応方針**

事業継続

**対応方針決定の理由**

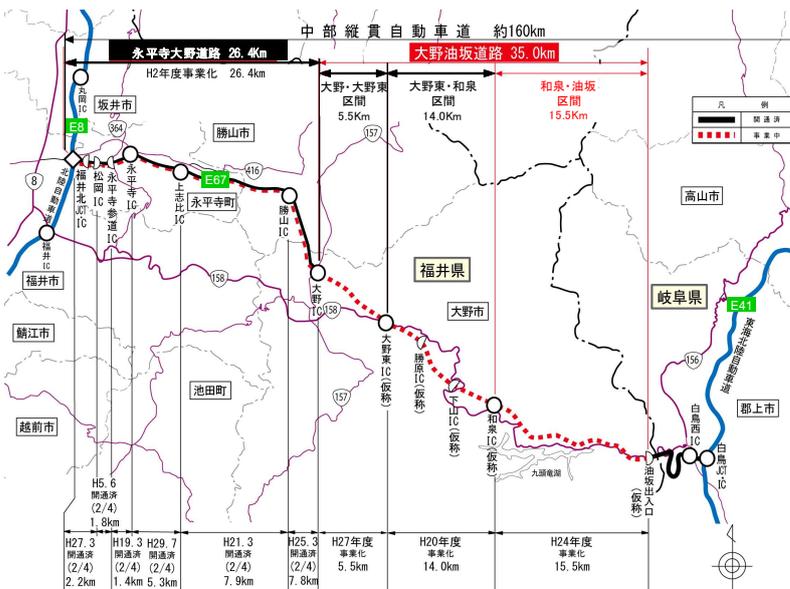
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

**事業概要図**

【位置図】



【概要図】



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
 ※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。