

■災害時における迅速な交通確保

- 異常降雨による法面崩壊等の災害時において対面通行となる暫定2車線区間では、復旧工事がすべて終わらなければ、通行する車線を確保することが困難なことから、通行止め等が長時間必要になります。
- 一方、4車線以上の区間では被災した側の車線の復旧工事を行いながら、同時に被災した反対側の車線を対面通行運用するなど、車線を有効に活用することで、災害時の迅速な交通確保などが期待されます。

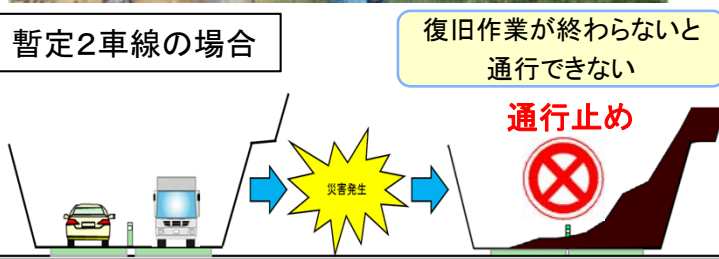
●暫定2車線区間の災害事例

区間: 福知山IC～綾部IC

概要: 平成26年台風12号のり面土砂災害



災害復旧状況 **復旧作業に長時間の通行止めが発生 延べ133時間**



4車線区間の災害による暫定運用例

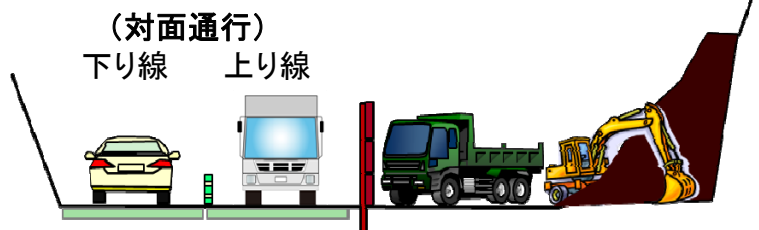
高知道では上り線が被災したが、4車線であったため下り線を活用して早期に交通機能を確保(平成30年7月豪雨)



4車線道路の場合

復旧作業の間、対面通行により通行帯を確保

復旧作業の施工ヤードとして利用



4車線となることで、大規模災害時などにおける緊急輸送路としての機能が向上するとともに道路の信頼性が高まる。



京都府ヒアリング調査

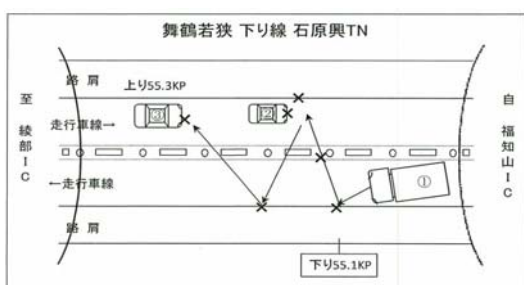
■ 更なる安全性の向上

- 交通事故が発生した場合、暫定2車線区間は4車線区間に比べて、死傷事故となる割合が高く、事故発生時に通行止めとなる割合も高くなっています。
- 4車線化により中央分離帯を設置し、対向車線への飛び出しを防止することで、安全性の向上が図られます。

● 舞鶴若狭道の対向車線への飛び出しによる交通事故事例（平成29年7月）

発生場所）舞鶴若狭道（福知山～綾部） 暫定2車線区間

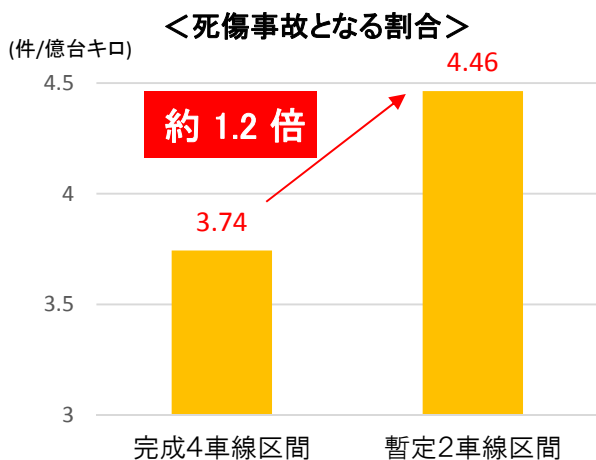
事故概要）大型貨物車が対向車線に飛び出し乗用車と衝突



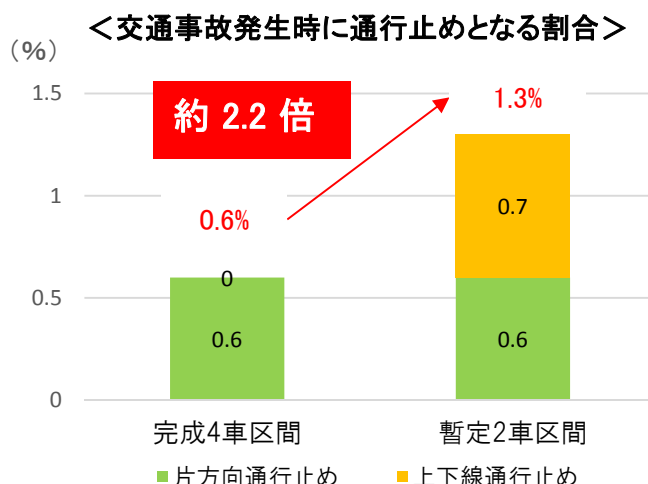
この事故により
乗用車及び大型貨物車の運転手2名が負傷
約4時間の通行止め



● 舞鶴若狭道の暫定2車線と完成4車線区間の比較



割合：総死傷事故件数/億台キロ
対象は舞鶴若狭道 吉川JCT～小浜IC間
完成4車線区間（吉川JCT～福知山IC、綾部IC～綾部PA）
暫定2車線区間（福知山IC～綾部IC、綾部PA～小浜IC）
出典：NEXCO西日本調べ（集計対象：H25～H29）

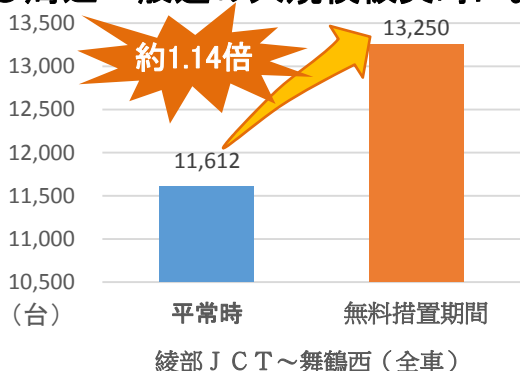


割合：通行止めを伴う事故件数/総事故
対象は舞鶴若狭道 吉川JCT～小浜IC間
完成4車線区間（吉川JCT～福知山IC、綾部IC～綾部PA）
暫定2車線区間（福知山IC～綾部IC、綾部PA～小浜IC）
出典：NEXCO西日本調べ（集計対象：H25～H29）

■ 道路機能強化による信頼性の向上

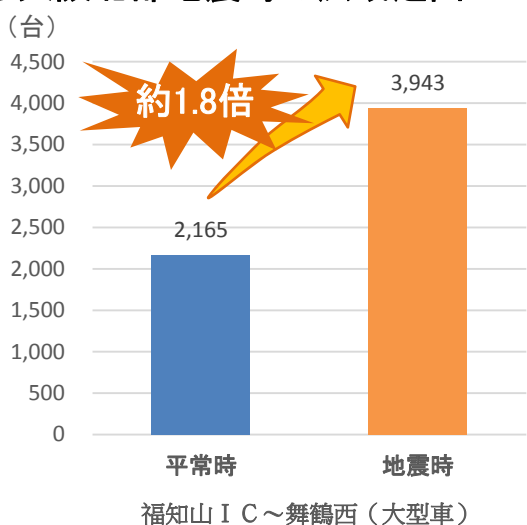
- 平成30年7月豪雨により、周辺一般道路において大規模災害による長期間の通行止めが発生したが、その際、舞鶴若狭道が代替路として機能しました。
- 平成30年6月の大阪北部地震において名神高速や中国道等の通行止めが発生した際、舞鶴若狭道は広域的な回路として機能しました。
- 舞鶴若狭道が4車線化されることで、道路の機能強化が図られ、信頼性が向上し、災害発生時などにおける早期の交通確保が期待されます。

● 周辺一般道の大規模被災時における地域内代替路としての活用

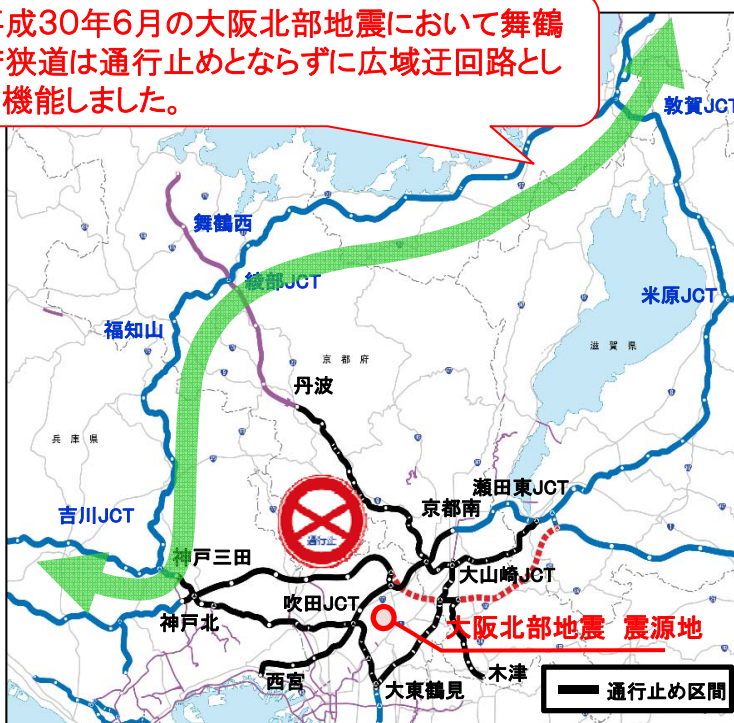


○平成30年7月豪雨
平成30年7月7日
国道27号（舞鶴市真倉地先 延長0.2km）においてのり面崩壊により全面通行止め
7月8日22:00～
舞若道・京都縦貫道（綾部IC～舞鶴西IC、綾部安国寺IC～舞鶴西IC）の代替路措置を実施。

● 大阪北部地震時の広域迂回



平成30年6月の大阪北部地震において舞鶴若狭道は通行止めとならずに広域迂回路として機能しました。



○大阪北部地震
発生日：平成30年6月18日(月)
震源：大阪府北部 深さ13km M6.1(最大震度6弱)
通行止め時間：8:21～13:00（延べ4時間39分）