



敦賀南スマートIC付近



三方五湖PA



敦賀衣掛大橋

舞鶴若狭自動車道 全線開通10周年



綾部JCT付近



西紀SA(下り)

もっと安全に、もっとスムーズに



みち、ひと…未来へ。



舞鶴若狭自動車道の概要 2

- ・舞鶴若狭自動車道は全線開通10周年

インタビュー 3**舞鶴若狭自動車道の整備効果** 5

- ・10年間の経済波及効果は約5,100億円
- ・沿線市町村に約140件の企業が進出
- ・貨物車移動量が約1.6倍に増加
- ・農水産物の販路拡大に貢献
- ・沿線観光施設のにぎわい創出に貢献
- ・救急搬送の時間短縮に貢献
- ・災害時の代替路としても機能発揮
- ・ダブルネットワークとしての活用と4車線化による機能強化

舞鶴若狭自動車道のあゆみ 13

- ・開通以来の累計交通量は約1.4億台

舞鶴若狭自動車道は全線開通10周年

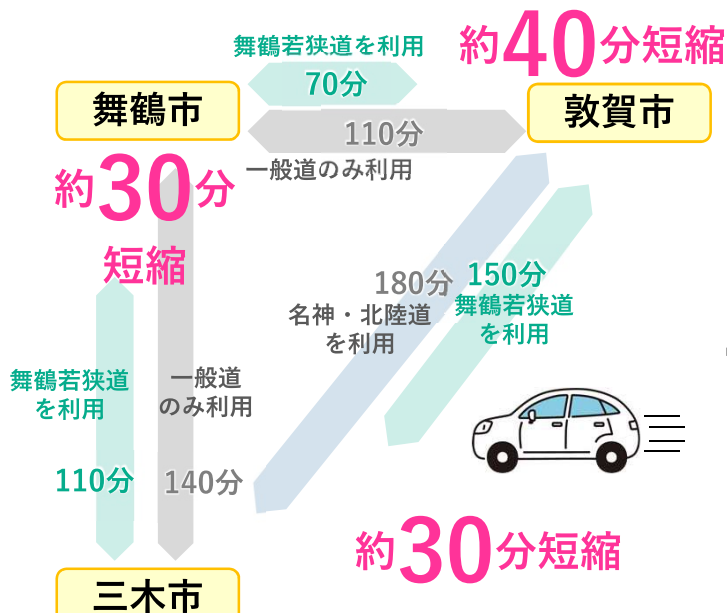
2024年7月20日に全線開通10周年

路線名	舞鶴若狭自動車道
区間	吉川JCT～敦賀JCT
延長	161.8km
当初開通日	1987年3月18日
全線開通日	2014年7月20日
車線数	4車線：吉川JCT～舞鶴西IC 暫定2車線：舞鶴西IC～敦賀JCT
施設数	インターチェンジ：15箇所 休憩施設(SA・PA)：7施設
沿線地域	兵庫県・京都府・福井県



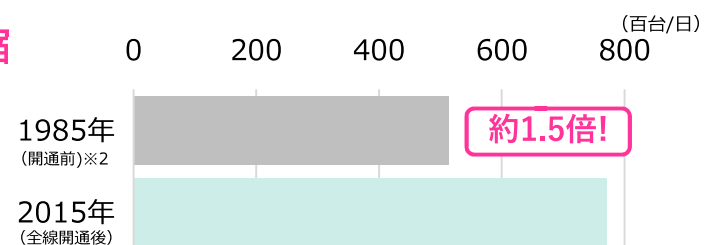
沿線市町村間の移動も便利に！

沿線市町村間所要時間の短縮効果事例



出典：NITAS及びETC2.0プローブデータ(2023年3月)を用いて算出
三木市役所、舞鶴市役所、敦賀市役所間の平均所要時間

沿線府県間の自動車移動※1



※1：ある目的をもった出発地から目的地までの自動車による移動量
※2：当初開通である1987年以前の直近データを開通前データとして使用
※同一府県内々の移動は集計から除いた
出典：全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査(国土交通省)をもとに作成

沿線自治体の声

- 福井県嶺南地域と嶺北地域間の移動や関西圏へのアクセス時間が短縮されて、移動の利便性が向上しました。

< 福井県 >

【ヒアリング結果】



～観光に行こう、住んでみようをつくる舞鶴若狭道～

高速道路の存在が 地域のバリューを上げる

村瀬 茂高 氏

WILLER株式会社 代表取締役
一般社団法人 京都府北部地域連携都市圏振興社
(海の京都DMO) 社長 (代表理事)

(略歴)

1994年に西日本ツアーズを大阪市に設立(現「WILLER株式会社」)。その後、「WILLER BUS」や「WILLER TRAVEL」、「WILLER TRAINS」など数多くの企業を設立。2022年に「海の京都DMO」の社長に就任。



京都府北部地域では「海の京都」として、市町間の垣根を越えた広域でのインバウンド誘客や観光プロモーション、移住・定住に向けた取組みなどを積極的に進めている。舞鶴若狭道が地域の活性化へ与えた効果と今後期待することについて話を伺った。

■ 舞鶴若狭道との関わり

「海の京都DMO」が発足した2016年頃に、2年ほど京都北部の宮津に住んでいました。元々の家は大阪にあるので、宮津と大阪を往來するために舞鶴若狭道を頻繁に利用していました。現在も、「海の京都DMO」の会議等に出席するときには、舞鶴若狭道を利用します。

少し前に夜間工事で高速道路が通行止めされた際、久しぶりに一般道を使って綾部から大阪に帰宅したことがあり、その時の移動は大変でした。高速道路があることが今では当たり前になっていますが、実際にはその存在が非常に重要だと再認識しました。

■ 京阪神とのアクセス改善による 地域活性化への貢献

舞鶴若狭道は観光業を支える重要なインフラです。開通前は行きにくかった中山間地域や日本海側地域も開通によりアクセス性が向上し、観光客が増加しました。特に全線開通後は、名古屋方面や北陸から来られる方が増えました。観光客が地域内を回遊するにも役立っています。また、沿線地域の住民にとっても、生活圏が広がったことで簡単に家族でレジャーや買い物に出かけることができます。

高速道路はその地域に「行ける」イメージを持たせ、観光に行こうと人々に発想させるなど、地域のバリューを上げています。

■ 移住・定住の促進や災害時への貢献

生活において、交通アクセスの良し悪しは非常に大きなところだと思います。舞鶴若狭道があることで地域の方々の交通利便性が上がるということは、移住・定住やUターン・Iターンにおいて大きな影響があると思います。高速道路ができて短時間で各方面に行くことができる、交通が便利であるということは、地方において非常に重要なポイントだと思います。

また、災害に関しては、「阪神・淡路大震災」の時、神戸方面へのアクセス面で舞鶴若狭道が非常に役立ちました(当時、舞鶴西ICまで開通)。近年のような地震や大雨等においても、高速道路が迅速な支援を可能にしたことが実証されています。高速道路があることで住民の暮らしの安心につながっていると感じます。

■ 今後の役割

人口減少等が進む中で、観光業のさらなる振興と地域住民の定住促進が必要です。そのためには、移動手段となる高速道路の役割というのは非常に重要です。

また、南海トラフ地震などの大規模災害への備えとしても舞鶴若狭道は重要な道路であると思います。

高速道路が将来にわたり地域住民の生活の質を向上させ、観光業を一層発展させることを期待しています。

～人々の生活圏を拡げ、経済を支える舞鶴若狭道～

沿線地域に 欠かせない道路に

竹本 拓治 氏

国立大学法人 福井大学 教授
地域創生推進本部 附属創生人材センター長
大学院工学研究科 産業創成工学専攻 兼任

(略歴)

同志社大学総合政策科学研究科総合政策科学専攻博士
後期課程修了。博士（政策科学）。学生時代に3つの会
社を起業し20以上のビジネスを展開。福井大学で企業
や自治体との共同研究を多数実施。

高速道路の整備は、運輸業や観光業、日常生活などといった幅広い分野の活動を活性化させる。舞鶴若狭道が地域の経済活動全般に与えた効果と今後期待することについて話を伺った。

■ 舞鶴若狭道との関わり

私は元々京都の出身で、福井に来たのが14年前で舞鶴若狭道が全線開通する前になります。当時は1日で嶺南西部と嶺北を往来することは、私としては感覚的にあり得ないものでした。全線開通した今では、仕事関係でもプライベートでも普段から舞鶴若狭道を利用して、嶺南と嶺北をよく往来するようになりました。また、私の研究室では統計分析の研究を行っており、高速道路と地域の活性化に係るプロジェクトにも携わっています。地域経済に貢献するためのデータ収集や分析を進めています。

■ 舞鶴若狭道が企業や物流に与えた影響

舞鶴若狭道ができてから嶺南地域に産業が増えてきたと思います。また、嶺北・嶺南地域に在住の方が、互いの地域の企業に就職するなど、高速道路沿線地域での就業での移動もあるようです。全線開通から10年経った今では、過去よりも嶺南地域の就職先が増えてきたと感じます。

過去、日本は太平洋ベルト地帯側を中心に道路を整備し、その沿線地域が発展を遂げてきた経緯から、歴史的にみても交通が整備されると経済が発展するということが証明されています。

そう考えると、舞鶴若狭道がなかったら嶺南地域の経済はここまで発展できていなかったと思います。

この点に関しては、やはり舞鶴若狭道ができたことによる効果は大きいでしょう。道路がない地域に産業は生まれにくいですから、地域の企業や物流、雇用を創出する面で、舞鶴若狭道が大きく貢献してきました。

■ 観光の促進や医療への貢献

地方部は駅から観光地までの移動手段がないため、観光地までたどり着くには車がないと大変です。そういう点で、舞鶴若狭道の効果で他府県から車で来訪される方が増えているのは、研究室のデータ分析からも間違いのないようです。

医療面では、舞鶴若狭道を利用することで高度医療センターへ搬送できるようになりました。住んでいる地域に病院がなくても、舞鶴若狭道を利用すれば病院まで短時間でいけるので、住民の安心感に繋がっています。

■ 今後の役割

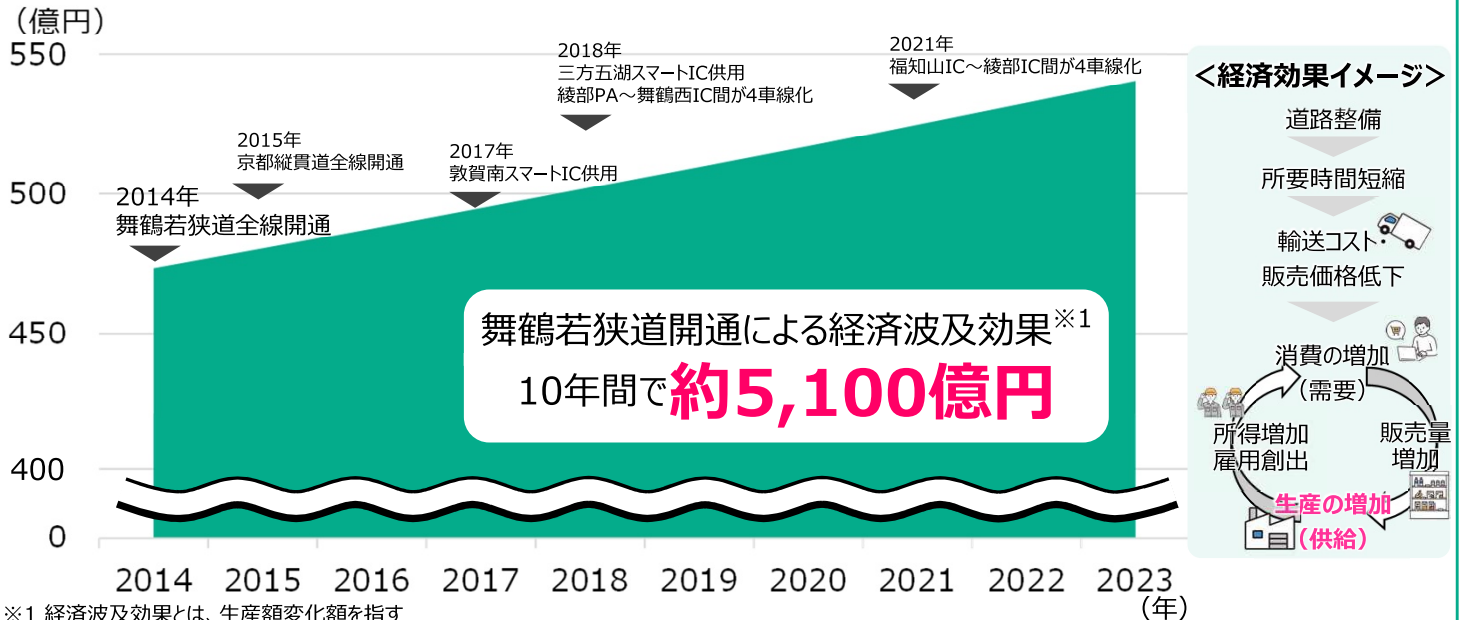
今後の地域生活において、高速道路利用者だけでなく、高速道路外からも利用できるサービスエリア・パーキングエリアの商業施設は、重要な役割を担っていくはずで。

また、舞鶴若狭道は地域生活だけでなく、沿線地域の産業の拡充などで成長エンジンとなり、観光の進化など多方面で欠かせない役割を担う存在です。今後も福井県の地域発展に引き続き貢献すると考えています。

10年間の経済波及効果は約5,100億円

地域間の所要時間の短縮による経済効果を算出

舞鶴若狭道全線開通後10年間の経済波及効果の推移



<経済効果イメージ>

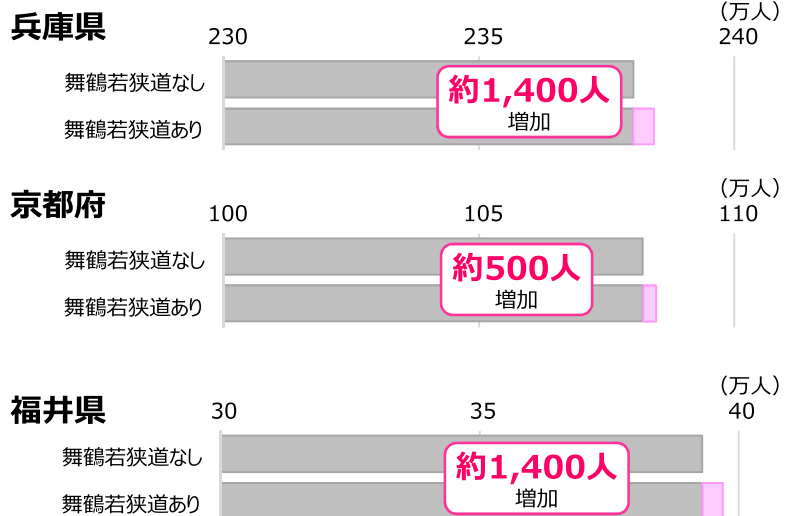
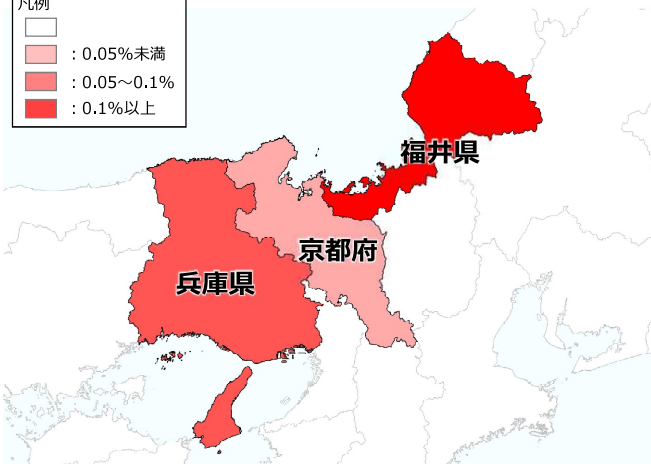
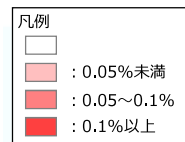


- ※1 経済波及効果とは、生産額変化額を指す
 ※ 道路整備による地域間の所要時間の短縮などによる企業の生産性向上などの経済活動の関係をモデル化し、道路整備あり・なしの場合の差を算出
 ※ 空間的応用一般均衡 (Spatial Computable General Equilibrium) モデルと呼ばれる地域間の道路整備が交易を活性化させることで生じるマクロ経済的な効果を計測することを目的に開発されたモデルを使用し、金沢大学 寒河江教授監修のもと本資料を作成
 ※ 民間企業資本ストックの2015年比を乗じることで10年間の生産額を算出

就業者数は沿線3府県で約3,300人増加

舞鶴若狭道の沿線を中心に就業者数の増加に寄与

沿線府県の就業者数増加率

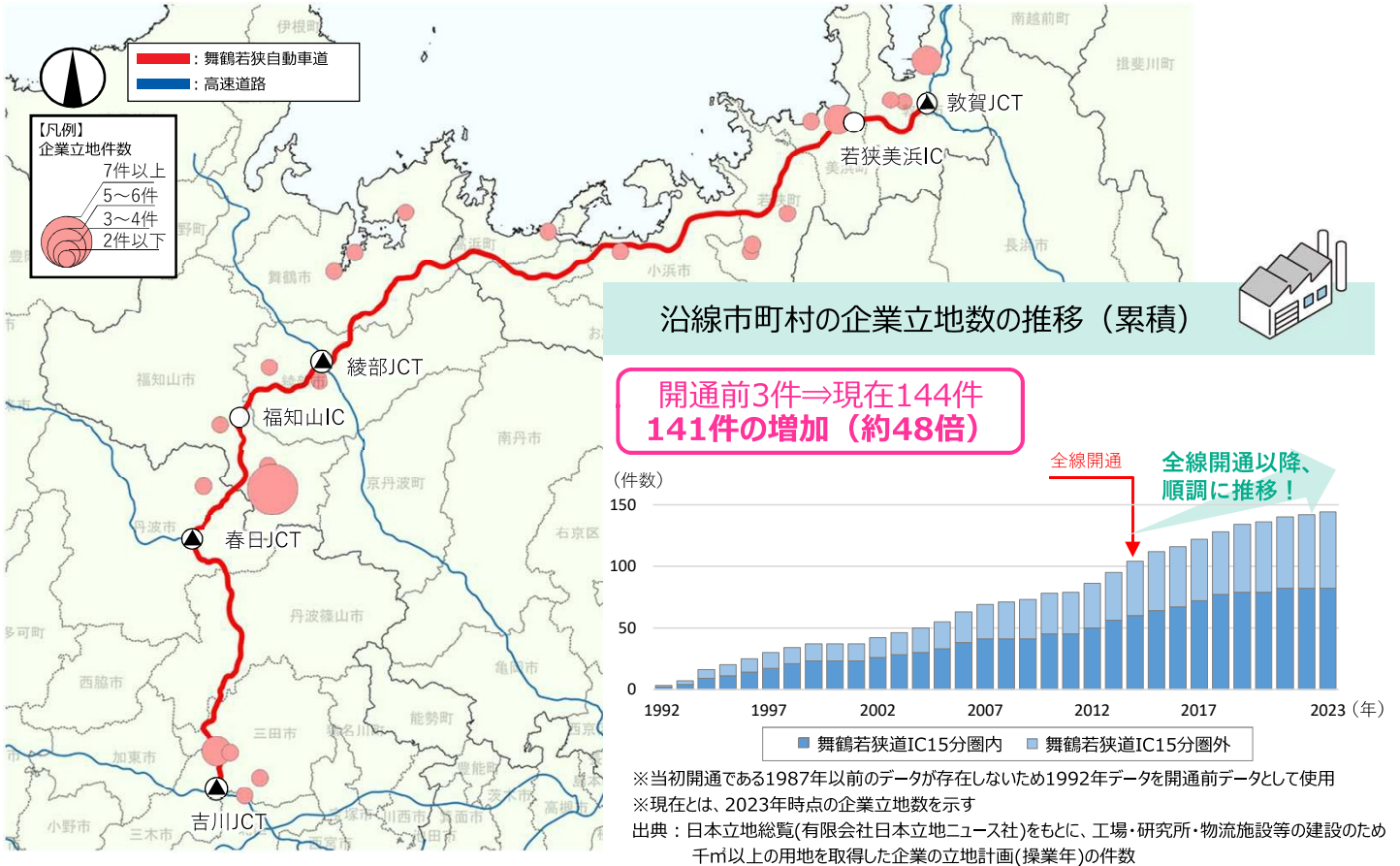


- ※舞鶴若狭道あり：令和2年国勢調査における就業者数
 舞鶴若狭道なし：上記から舞鶴若狭道整備による就業者増加数を除いた値
 ※道路整備による地域間の所要時間の短縮などによる企業の生産性向上などの経済活動の関係をモデル化(空間的応用一般均衡モデル)し、舞鶴若狭道あり・なしの場合の差を算出

沿線市町村に約140件の企業が進出

開通以降、沿線市町村に企業が続々と進出！

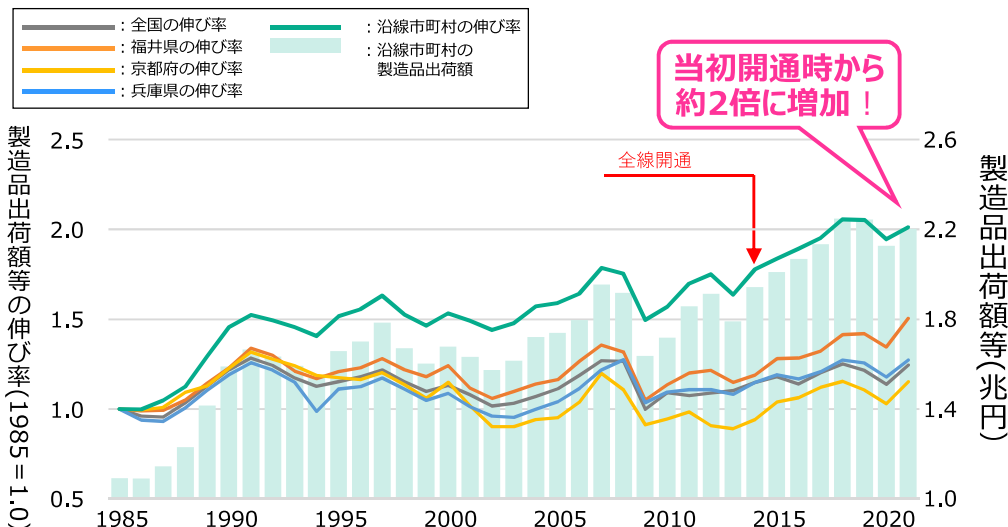
舞鶴若狭道全線開通後10年間における沿線市町村の企業進出動向



出典：日本立地総覧(有限会社日本立地ニュース社)をもとに、
2014年以降に工場・研究所・物流施設等の建設のため千㎡以上の用地を取得した企業の立地計画(操業年)をプロット（半径500m内は集約）

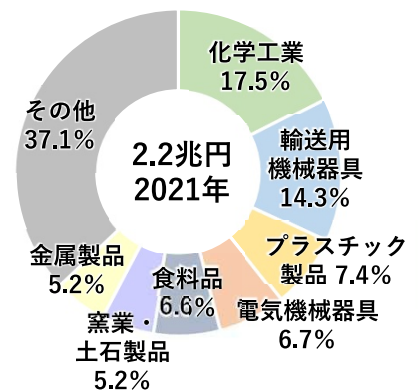
製造品出荷額等が約2倍に増加！

製造品出荷額等の推移



※製造品出荷額等とは、1年間の製造品出荷額、加工賃収入額、くず廃物の出荷額及びその他収入額の合計で、消費税等を含んだ額
※当初開通である1987年以前の直近データを開通前データとして使用
出典：工業統計調査、2022年経済構造実態調査(総務省・経済産業省)をもとに作成

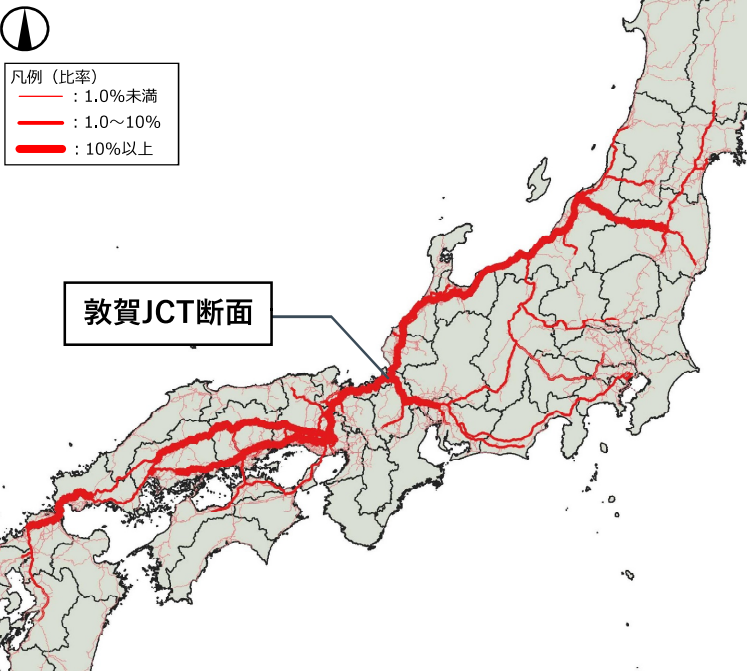
沿線市町村の製造品出荷額等の産業分類



貨物車移動量が約1.6倍に増加

輸送範囲が北陸・関東・中国地方まで拡大！

舞鶴若狭道を利用した貨物車の走行経路（2023年）



※敦賀JCT断面（敦賀南スマートIC～敦賀JCT間）を通過した貨物車がどの地域まで走行しているか、各断面における交通量の比率を線の太さで図示したもの
出典：商用車プローブデータ2023年3月(株式会社トランスロン)を用いて作成

沿線府県を発着する貨物車の移動範囲

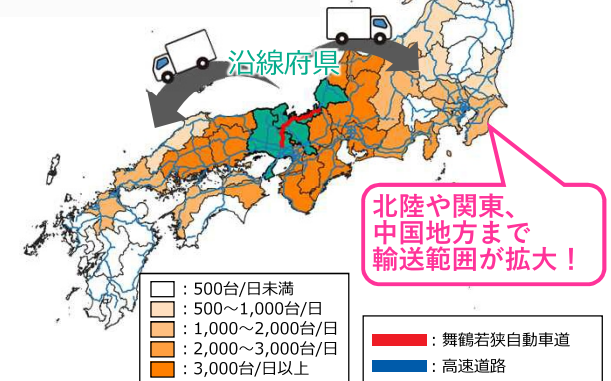
【1985年（開通前）】

貨物車移動量※1：
2,160万台キロ/日※2



【2015年（全線開通後）】

貨物車移動量：
3,511万台キロ/日



※1：貨物車移動量とは、貨物車が移動した走行距離の総和のこと
※2：走行台キロとは、自動車の走行距離の総和（交通の総量）のこと
（例：10万台キロ⇒車両1台が100km走ると想定した場合、1,000台が利用している）
※都道府県庁間の距離で走行台キロを算出し、沿線府県内々の移動は集計から除く
※北海道および四国（開通前）は、海上移動があるため走行台キロの集計から除く
※当初開通である1987年以前の直近データを開通前データとして使用
出典：全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査(国土交通省)をもとに作成

沿線自治体の声

- 北陸圏や中京圏への移動時間が約30分程度短縮されました。それに伴い、企業の物流の効率化が進み、また、出荷額の増加やコスト削減が図れています。

<福井県 小浜市>



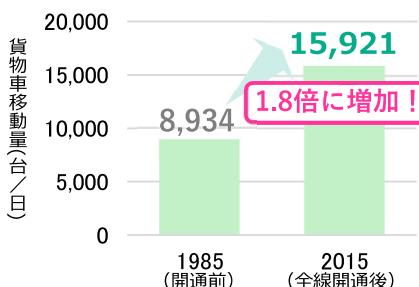
【ヒアリング結果】

北陸・関東・中国地方への貨物車移動が最大約2.5倍に増加！

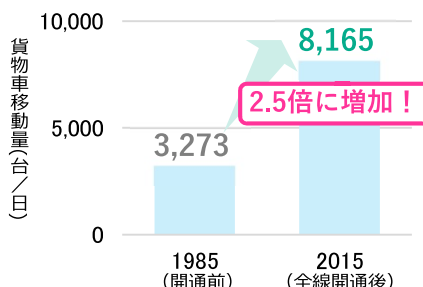
沿線府県を発着する方面別の貨物車移動※1



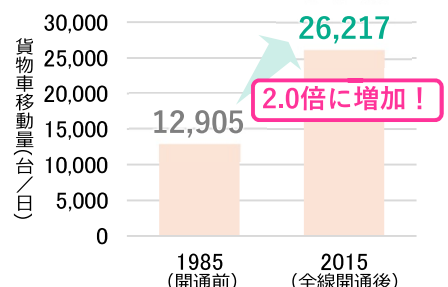
【沿線府県⇄北陸】



【沿線府県⇄関東】



【沿線府県⇄中国】



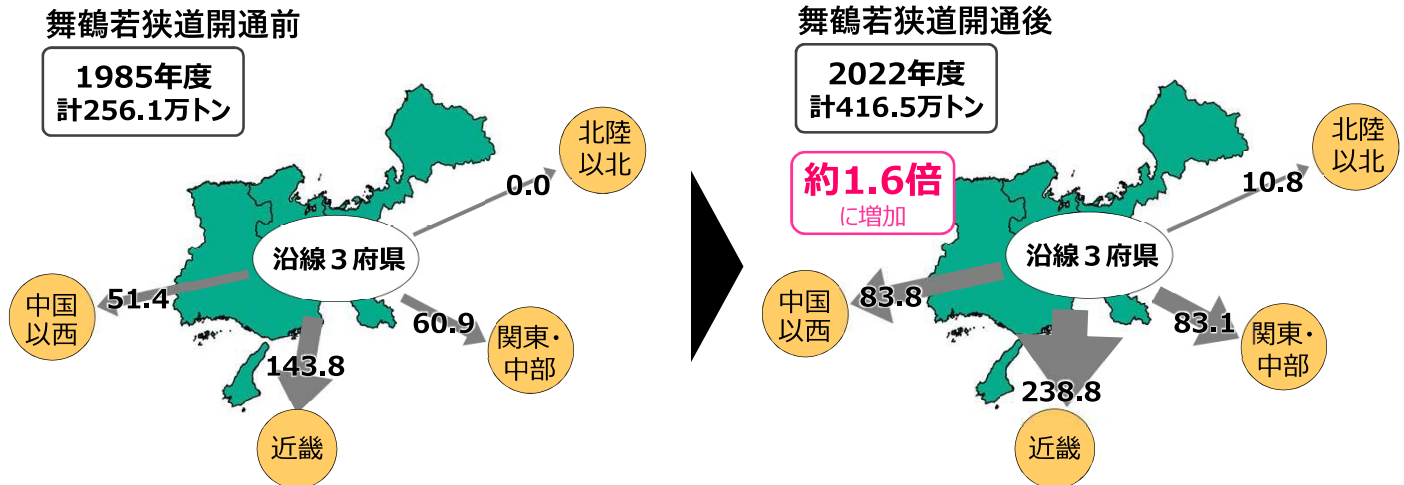
※1：ある目的をもった出発地から目的地までの貨物車による移動量
※沿線府県内々の移動は集計から除く

※当初開通である1987年以前の直近データを開通前データとして使用
出典：全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査(国土交通省)をもとに作成

農水産物の販路拡大に貢献

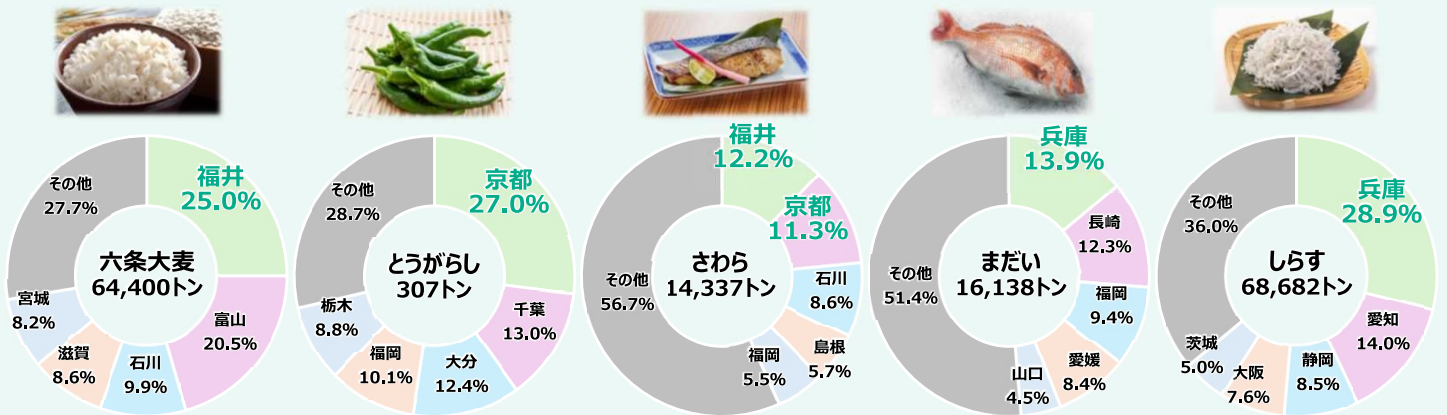
舞鶴若狭道の開通で輸送環境が整い販路拡大に貢献！

沿線3府県（兵庫・京都・福井）からの農水産品の自動車輸送量の変化



※当初開通である1987年以前の直近データを開通前データとして使用
出典：貨物地域流動調査(国土交通省)を用いて作成

沿線3府県の収穫量・漁獲量が全国1位の主な農水産物



出典：令和5年度作物統計(農林水産省)、令和2年度地域特産野菜生産状況調査(農林水産省)、令和3年海面漁業生産統計調査(農林水産省)を用いて作成

さわらの販路拡大事例

- 京さわらをはじめ水産物（丹後とり貝他鮮魚等）や農産物（万願寺甘とう他）の出荷で輸送時間の短縮・定時性が保たれ首都圏への販路が拡大しました。

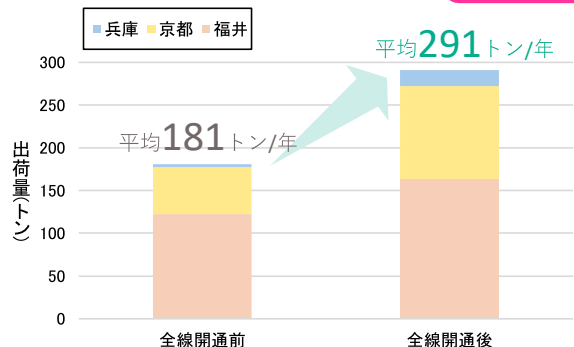
< 京都府 舞鶴市 >

【ヒアリング結果】



東京都中央卸売市場の沿線府県の年平均さわら取扱量

沿線府県計で約1.6倍に増加！



※兵庫県は瀬戸内海側からの出荷も含む

※開通前は2002～2013年、開通後は2014～2023年の平均値

出典：東京都中央卸売市場市場統計情報を用いて作成

沿線観光施設のにぎわい創出に貢献

沿線には観光地がたくさん！観光客も増加！



沿線自治体の声

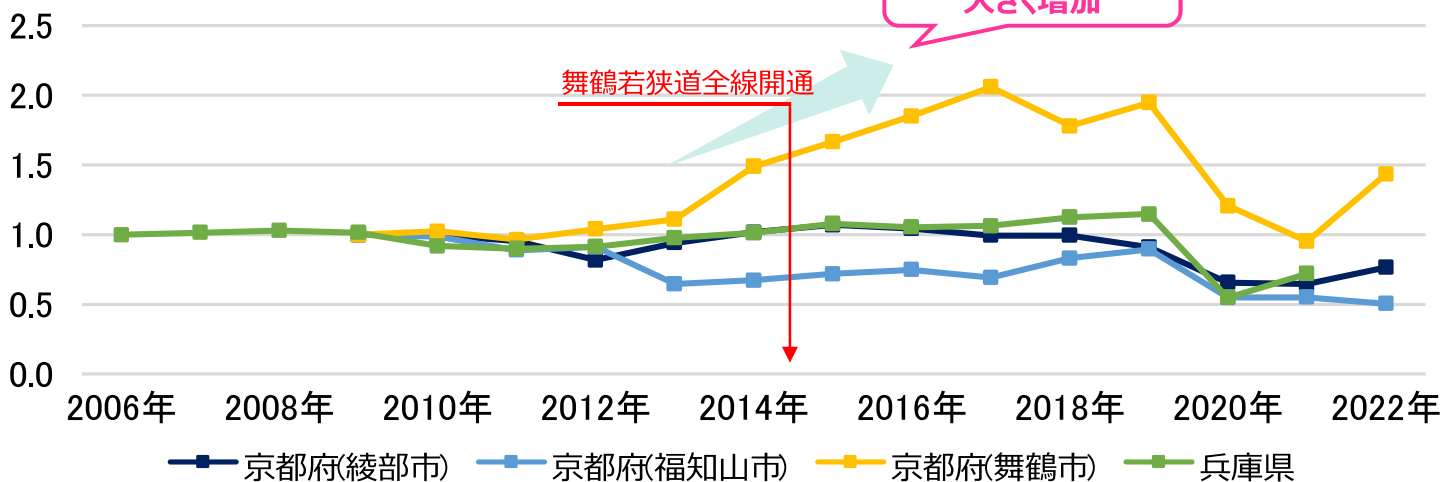
- 自然や文化、歴史観光における来訪者数が増加したことで、**観光消費額**や**観光入込客数**が増加しています。
＜福井県 小浜市＞
- 赤れんがパークをはじめ、舞鶴港とれとれセンターや五老スカイタワーなど**市内観光施設への来訪者数**が増加するとともに、**観光消費額**も増加しています。
＜京都府 舞鶴市＞



出典：主要観光施設…西日本高速道路株式会社「高速道路ガイドマップ関西地域版（2023年10月・11月発行版）」
若狭湾観光連盟「若狭路まるごと周遊まっぷ」（2023年6月更新版）

観光客の増加に伴い観光消費額も増加！

沿線府県別の観光消費額の伸び率



※当初開通である1987年以前のデータが存在しないため1987年以降の直近データを使用
 ・京都府(綾部市、福知山市、舞鶴市)：2009年=1.0、兵庫県：2006年=1.0とした時の伸び率
 ※福井県の観光消費額は、年により統計データや集計方法が異なり単純比較できないため表示していない
 出典：京都府、兵庫県の各統計データを基に作成

救急搬送の時間短縮に貢献

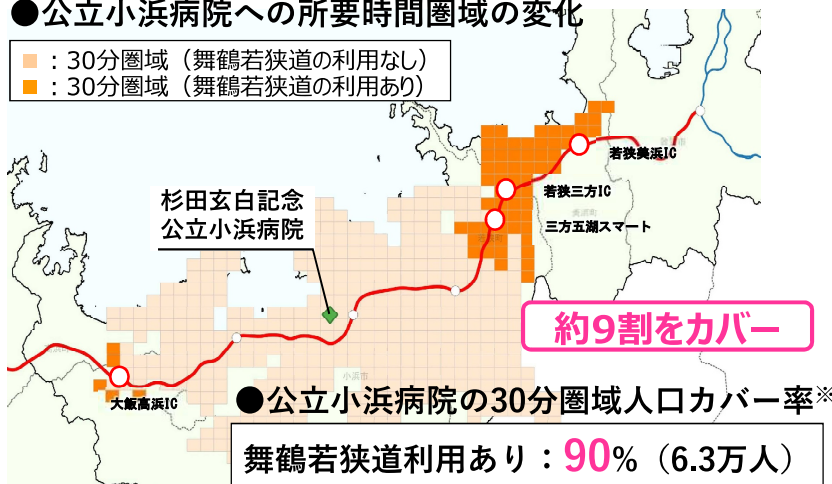
救急救命率を向上させる路線として活躍！



効果①：人口カバー率が90%に

● 公立小浜病院への所要時間圏域の変化

■ 30分圏域（舞鶴若狭道の利用なし）
 ■ 30分圏域（舞鶴若狭道の利用あり）



※小浜市、美浜町、高浜町、おおい町、若狭町

出典：（人口）令和2年国勢調査（総務省）を用いて作成
 （30分圏域）NITAS(法定速度を使用)を用いて算出

消防本部の声

- 当組合管内には三次救急医療施設がないため、舞鶴若狭道の利用により**傷病者への高次医療の介入が早くなります。**

＜敦賀美方消防組合消防本部＞

- 舞鶴若狭道なしの搬送は時間を要し、**救急需要に対応するには舞鶴若狭道は必要不可欠**です。

＜丹波篠山市消防本部＞

- 舞鶴市外（近隣の綾部市、福知山市をはじめ、京都市内、その他近畿圏内）への**転院搬送時に利用**しています。

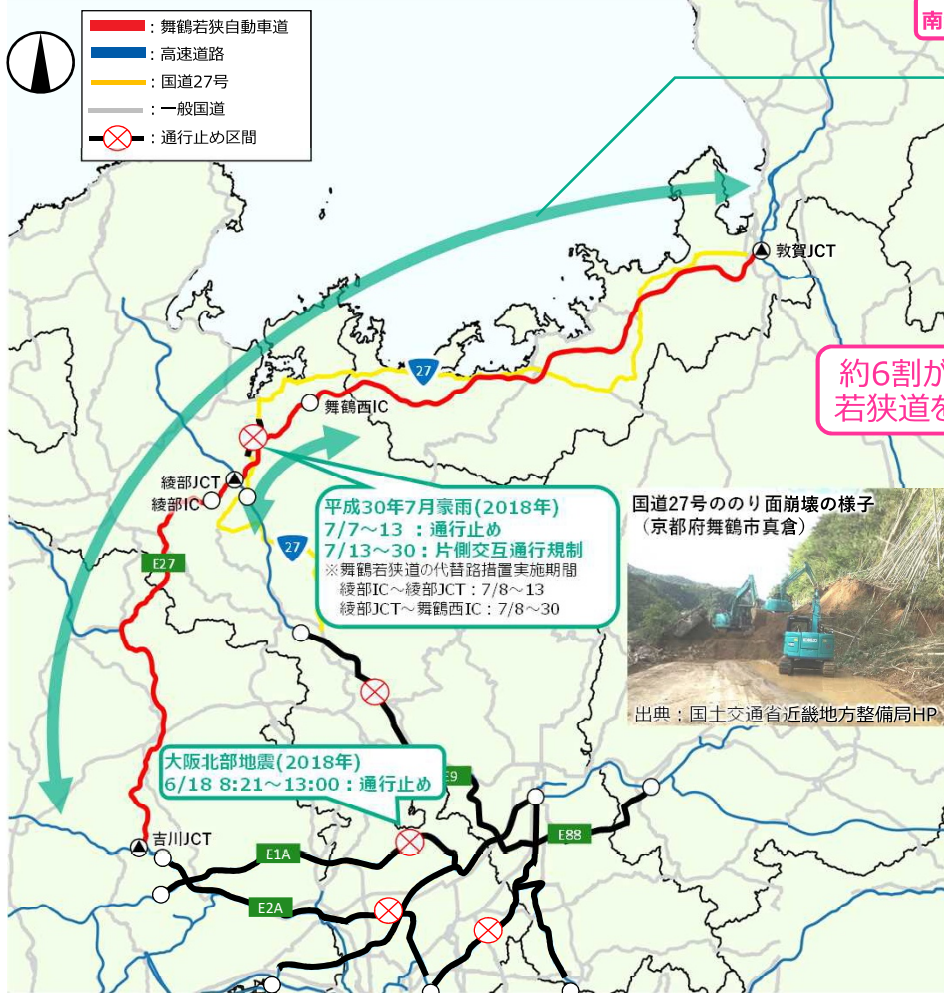
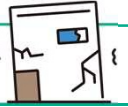
＜舞鶴市消防本部＞

【ヒアリング結果】



災害時の代替路としても機能発揮

大阪北部地震や平成30年7月豪雨時に代替路として機能！



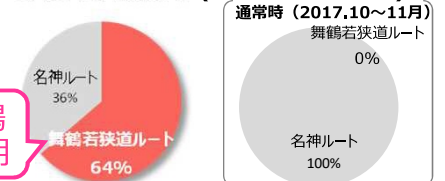
南海トラフ巨大地震の際にも代替路としての活用が見込まれる

災害時の利用事例①

【大阪北部地震(2018.6.18)】

緊急点検のため名神や中国道で通行止めを実施している間、舞鶴若狭道が広域代替路として機能。

6/18の経路分担率(吉川JCT~米原JCT)



約6割が舞鶴若狭道を利用

出典: ETC2.0プローブデータ(2018.6.18の1日)を用いて作成
経路分担は米原JCTの東側区間および吉川JCTの西側区間を通過する交通を対象

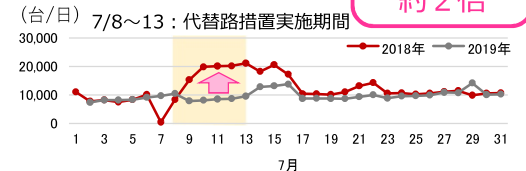
災害時の利用事例②

【平成30年7月豪雨】

のり面崩壊で国道27号(京都府舞鶴市真倉)が通行止めの際、代替路(無料)措置を実施。国道27号の規制解除までの23日間、地域の交通を支えた。

期間中の交通量は約2倍

綾部IC~綾部JCTの断面日交通量

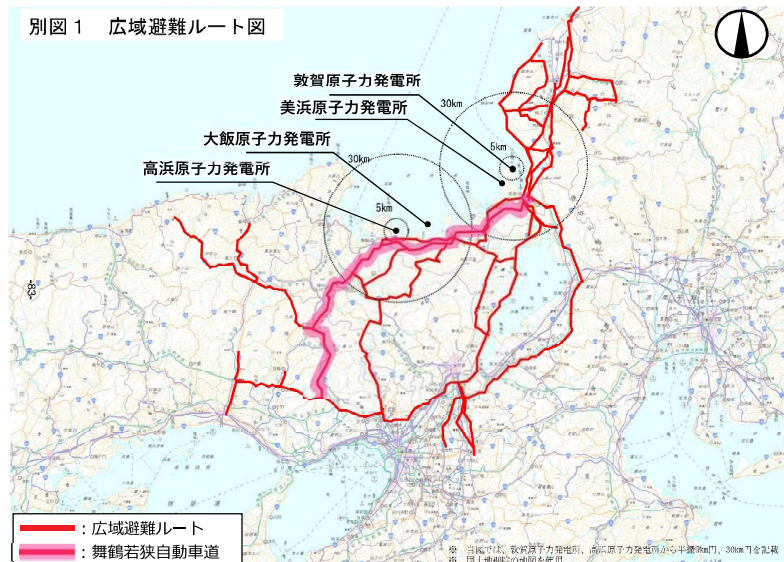


原発の避難ルートにも指定



敦賀原子力発電所等の原子力災害時の広域避難ルートにも指定

別図1 広域避難ルート図



出典: 福井県広域避難計画要綱 (R3.7改定) を加工して作成

沿線自治体・企業の声

・平成30年7月豪雨時に国道27号が土砂災害により寸断されましたが、舞鶴若狭道の無料措置の実施により、**人・物流の維持や災害復旧等に貢献**しました。

<京都府 綾部市>

・国道27号が土砂崩れで約1ヶ月通行止めの期間があり、代替路として**舞鶴以北の物流の大動脈の役割**を果たしました。

<日本通運株式会社 舞鶴支店>

・原子力災害時において、舞鶴若狭道が**広域避難ルートに指定されたこと**により、**嶺北および県外の避難所への迅速かつ円滑な避難が可能**となりました。

<福井県 小浜市>

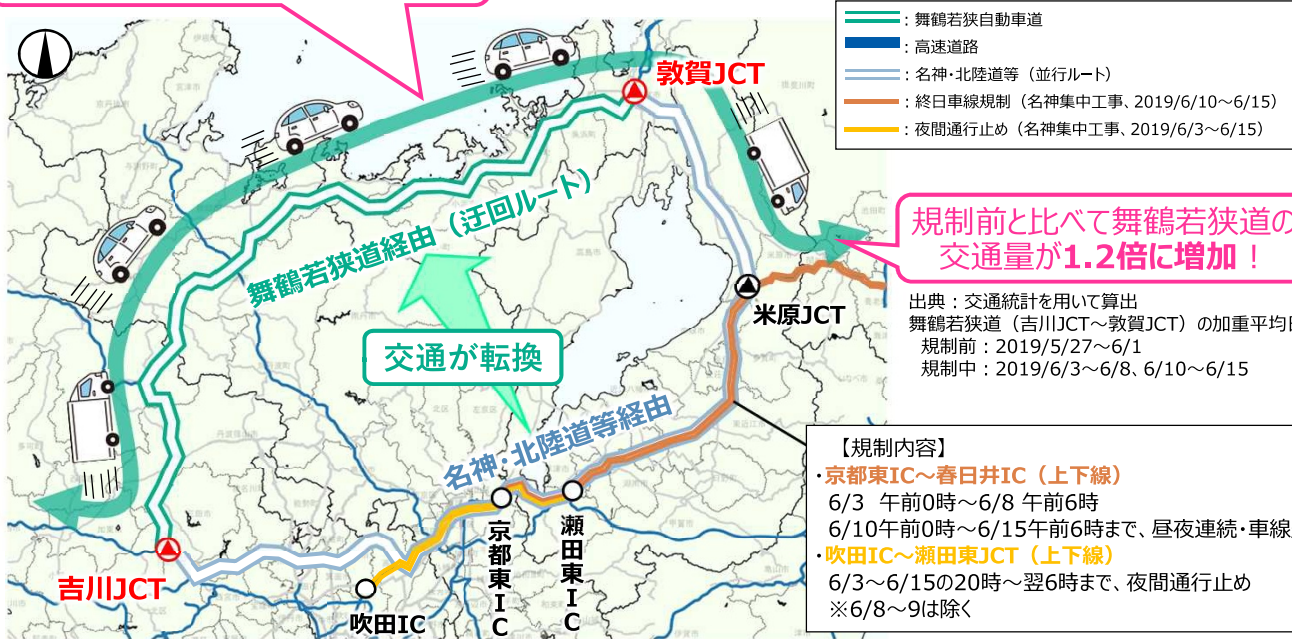


【ヒアリング結果】

ダブルネットワークとしての活用と 4車線化による機能強化

名神集中工事時に舞鶴若狭道の交通量が1.2倍に増加！

名神や北陸道等と一体となって
ダブルネットワークを形成



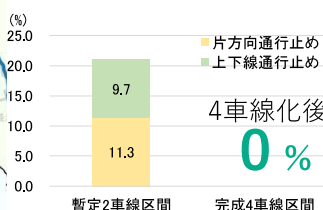
4車線化により迂回路としての機能も強化！



4車線化により期待される効果

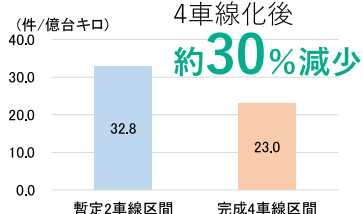
【通行止めの減少】

事故発生で通行止めとなる
割合（2022年）



【事故率の減少】

事故率（2022年）



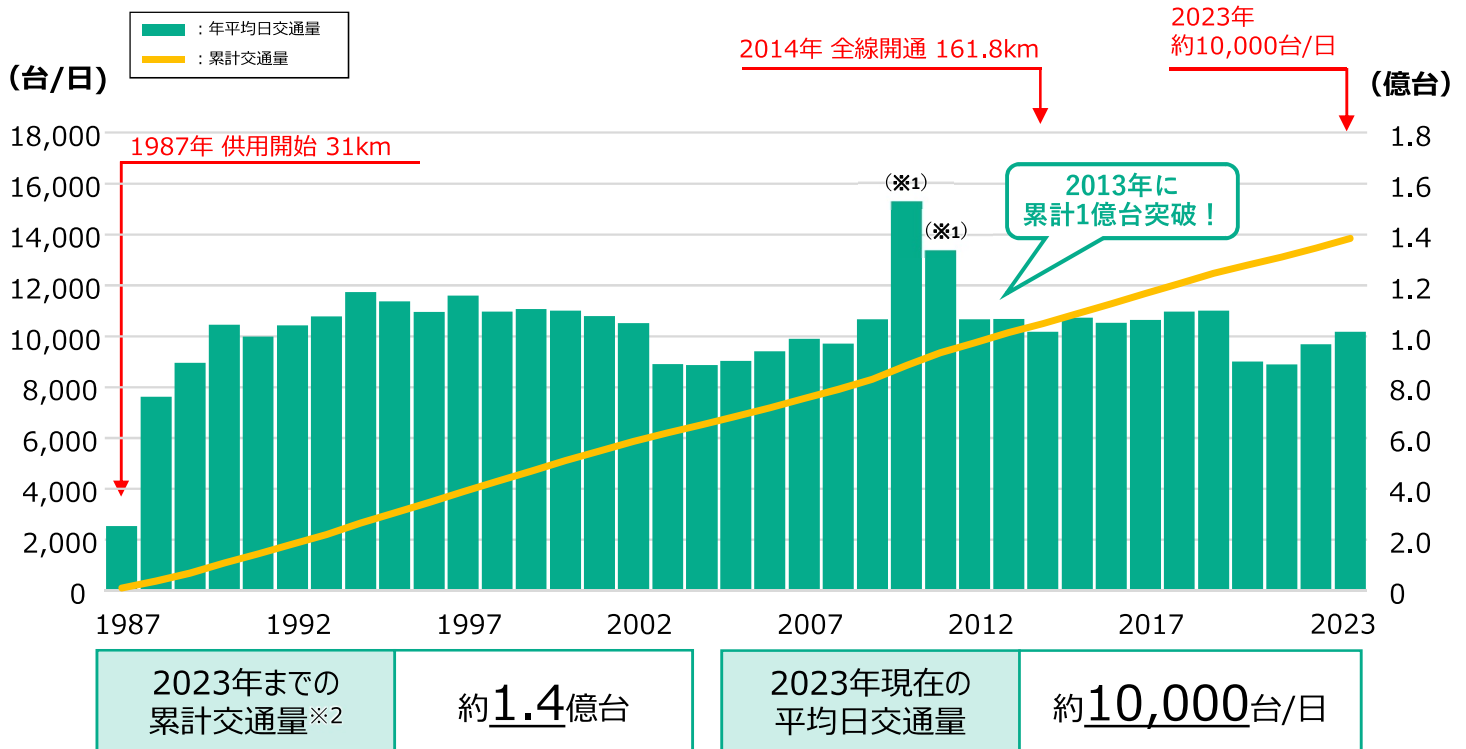
出典：交通統計及びイベントデータより算出
（舞鶴若狭道の完成4車線区間と暫定2車線区間での比較）





開通以来の累計交通量は 約1.4億台

舞鶴若狭道の断面交通量の推移



※1: 高速道路無料化社会実験 (2010年6月28日～2011年6月20日)

※2: 吉川JCT～敦賀JCT間のIC区間交通量と区間延長を用いて加重平均させて年平均日交通量を算出し、それを年単位で累加させた

出典: NEXCO中日本およびNEXCO西日本資料

西暦	舞鶴若狭道のあゆみ	世の中、沿線の出来事
1987年	丹南篠山口IC～福知山IC(延長31.0km) が開通→ 当初開通	
1988年	吉川JCT～丹南篠山口IC(延長22.5km) が開通 中国自動車道と接続	
1991年	福知山IC～舞鶴西IC(延長23.7km) が開通	1994 北陸自動車道全線開通 1995 阪神・淡路大震災
1998年	綾部JCT が供用開始 京都縦貫自動車道(綾部宮津道路)と接続 舞鶴西IC～舞鶴東IC(延長9.8km) が開通	
2003年	舞鶴東IC～小浜西IC(延長24.5km) が開通 綾部JCT が京都縦貫自動車道(丹波綾部道路)と接続	
2005年	春日JCTが供用開始 北近畿豊岡自動車道と接続	2005 三方五湖が ラムサール条約湿地に登録 2006 神戸空港開港
2011年	小浜西IC～小浜IC(延長11.5km) が開通	2010 舞鶴国際ふ頭供用開始
2014年	小浜IC～敦賀JCT(延長39km) が開通→ 全線開通 (161.8km) 北陸自動車道と接続	2015 京都縦貫自動車道全線開通
2018年	綾部PA～舞鶴西IC 4車線化	2018 大阪北部地震 2018 平成30年7月豪雨
2021年	福知山IC～綾部IC 4車線化	
2024年	全線開通10周年	2024 北陸新幹線開業 (金沢～敦賀)