由良川橋（福知山～綾部間）

敦賀衣掛大橋（敦賀市）

若狭湾沿岸地域を貫く大動脈

舞鶴若狭自動車道

４車線化事業化
平成31年３月
舞鶴東IC～大飯高浜IC間　約4.1km
（令和５年10月着工）
大飯高浜IC～小浜西IC間　約7.8km
令和２年３月
大飯高浜IC～小浜西IC間　約3.6km
令和４年３月
小浜西IC～小浜IC間　約7.6km

４車線化準備調査箇所選定
令和６年３月
三方五湖スマートIC～若狭三方IC間　約1.6km

４車線化完成
令和３年３月
福知山IC～綾部IC間　約10.4km

三方五湖周辺（若狭町）

敦賀舞鶴間道路整備促進期成同盟会

舞鶴若狭自動車道の概要

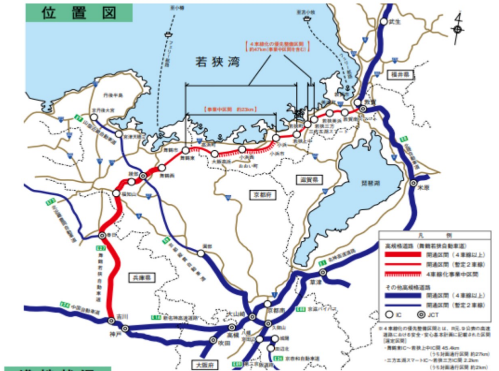
舞鶴若狭自動車道は、中国自動車道の吉川ジャンクション（兵庫県三木市）を起点として、福知山市、舞鶴市、小浜市を経て北陸自動車道の敦賀ジャンクション（福井県敦賀市）に至る延長約162kmの高速道路です。平成26年７月20日の全線開通により、中国自動車道、名神高速道路および北陸自動車道と一体となり、関西圏、中京圏、北陸圏の広域ネットワークが形成され、若狭湾沿岸地域（舞鶴市、敦賀市、小浜市、美浜町、高浜町、おおい町、若狭町）の観光・産業の発展並びに安全・安心の確保に大きく寄与します。

また、若狭湾沿岸地域が北陸圏と関西圏を結ぶ一つの高速道路で繋がることにより、沿線市町のさらなる交流の促進が期待されます。

さらには、国道27号をはじめとする幹線道路の交通渋滞の解消や交通事故の減少、災害時における代替ルートとして、道路交通の信頼性の確保に重要な役割を果たします。

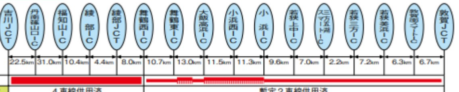
走行性や安全性を確保し、日本海国土軸の一翼を担う国土強靭化に資する道路として暫定２車線区間の一日も早い４車線化が必要です。

位　置　図


若狭湾
４車線化の優先整備区間 約47km（事業中区間を含む）
中国自動車道
吉川
神戸
新名神高速道路
大山崎
高槻
吹田
京都南
久御山
大阪府
京奈和自動車道
第二京阪道路
京滋バイパス
その他高規格道路
開通区間（４車線以上）
開通区間（暫定２車線）
IC
JCT

※４車線化の優先整備区間とは、R元.９公表の高速道路における安全・安心基本計画に記載された区間
［選定区間］
・舞鶴東IC～若狭上中IC間 45.4km（うち対面通行区間 約27km）
・三方五湖スマートIC～若狭三方IC間 2.2km（うち対面通行区間 約2km）

進 捗 状 況

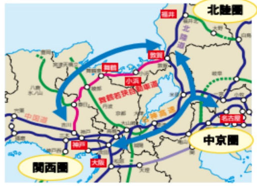

吉川JCT
丹南篠山口IC
福知山IC
綾部IC
綾部JCT
舞鶴西IC
舞鶴東IC
大飯高浜IC
小浜西IC
小浜IC
若狭上中IC
三方五湖スマートIC
若狭三方IC
若狭美浜IC
敦賀南スマートIC
敦賀JCT

	22.5km	31.0km	10.4km	4.4km	8.0km	10.7km	13.0km	11.5km	11.3km	9.6km	7.0km	2.2km	7.2km	6.3km	6.7km
車線数	４車線供用済					暫定２車線供用済									
設計規格	第１種第３級														
設計速度	80km/h														
基本計画	S45.6		S47.6				H元.２								
整備計画	S48.10		S53.11			H元.１	H３.12		H８.12						
施行命令	S48.10		S53.11			H２.４	H５.11		H10.４	H10.12					
路線発表	S54.3 12.6km S52.9 41.1km		S56.３			H２.６	H６.11		H10.６	H11.２					
供用状況（暫定供用）	S63.３	S62.３	R３.３ （H３.３）	H15.３	※	（H10.３）	（H15.３）		（H23.７）	（H26.７）					

※綾部PA～舞鶴西ICは、H30.11に４車線供用

舞鶴若狭自動車道の整備効果

関西圏、中京圏、北陸圏を結ぶ広域ネットワークの構築

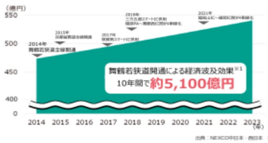

北陸圏
中京圏
関西圏
福井
敦賀
舞鶴
小浜
名古屋
神戸
大阪
舞鶴若狭自動車道
中国道
名神高速
北陸道

○若狭湾沿岸地域が一体となり、府県を越えた交流の活性化が図られます。
○中国自動車道、名神高速道路、北陸自動車道と一体となり、関西圏、中京圏、北陸圏の広域ネットワークを形成します。
○日本海国土軸の一翼を担い、東西交通の円滑化を促進し、若狭湾沿岸地域の経済発展に大きく貢献します。
○令和６年３月に北陸新幹線が敦賀まで延伸されたことにより交流人口が増加しており、二次アクセス交通手段としての需要も高まっています。

◆関西圏（兵庫）と北陸圏を結ぶ最短ルート
吉川～敦賀間において、舞鶴若狭自動車道を経由した場合、約33km短縮

吉川～敦賀間	
舞鶴若狭自動車道経由	約162km
中国道・名神高速・北陸道経由	約195km

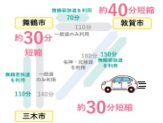
開通後10年間の経済波及効果



※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

出典：NEXCO中日本・西日本　舞鶴若狭道整備効果資料（2024.7）

移動時間の短縮


舞鶴市
敦賀市
三木市
舞鶴若狭道を利用 70分
110分 一般道のみ利用
約40分短縮
約30分短縮
舞鶴若狭道を利用 110分
一般道のみ利用 140分
180分 名神・北陸道を利用
150分 舞鶴若狭道を利用
約30分短縮

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

物流ネットワークの強化

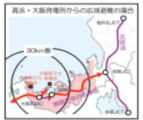
舞鶴若狭自動車道、京都縦貫自動車道および中部縦貫自動車道の全線開通により、関西圏、中京圏との物流ネットワークが強化され、福井県嶺南地域および京都府北部地域の産業振興に寄与します。

敦賀港（敦賀市）

東アジア
関西圏
中京圏

原子力災害時の広域避難ルート

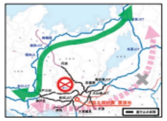
「福井県広域避難計画要綱」や、京都府の「原子力災害に係る広域避難要領」では、万が一の原子力災害が発生した直後から、30km圏外への避難先、ルート、輸送手段等が定められています。広域避難ルートに指定されている舞鶴若狭自動車道を事前の防災・減災対策として４車線化することで、さらなる広域避難の円滑化と早急な事故制圧が期待できます。


高浜・大飯発電所からの広域避難の場合
30km圏
高浜原子力発電所
大飯原子力発電所
北陸道
福井北JCT
敦賀JCT
米原JCT
舞鶴若狭自動車道
大飯高浜IC

災害時における代替ルートの確保

災害時における代替ルートとして機能することで、道路交通の信頼性向上に寄与します。

平成30年６月の大阪北部地震の際、舞鶴若狭道が名神高速道路等の代替ルートとして機能しました。


大阪北部地震　震源地
通行止め区間

舞鶴若狭自動車道の４車線化

舞鶴若狭自動車道の舞鶴西IC～敦賀JCT間は、現在、一部を除き、暫定的に上下１車線ずつの２車線で供用しています。

暫定２車線であることから、正面衝突による死傷事故や大規模災害発生時において長期間通行止めの恐れがあることなど、安全性や定時性に課題があり、高速道路としての機能が十分発揮できていない状況です。

このため、「高速道路における安全・安心基本計画」において、暫定２車線区間の一部（約47km）が優先整備区間に選定され、令和４年度新たに事業化された小浜西IC～小浜IC間の約7.6kmを含め、舞鶴東IC～小浜IC間の約23kmが事業化されたところです。

暫定２車線区間における事故（小浜IC一若狭上中IC間）

当同盟会としては、事業化された区間の早期開通を図るとともに、残る区間の４車線化が早期に事業化されるよう、関係機関に働きかけてまいります。

敦賀南SIC付近

●暫定２車線区間の４車線化

高速道路の暫定２車線区間については、令和元年９月に策定された「高速道路における安全・安心基本計画」において、４車線化を計画的に推進するため、課題の大きい区間が優先整備区間（約880km）に選定され、順次事業化されています。

対面通行の暫定２車線区間（約3,400kmうち有料約1,800km）

- R元.９　優先整備区間（約880km）を選定
  舞鶴若狭自動車道の舞鶴東IC～若狭上中IC間の約45km、三方五湖スマートIC～若狭三方IC間の約２kmが選定
  以下の３つの観点から課題を指標化し、評価
  <解決すべき課題>○時間信頼性の確保の観点　○事故防止の観点　○ネットワークの代替性確保の観点
- R２.３　R２年度財政投融資等を活用し、15箇所約110kmを事業化
  舞鶴若狭自動車道の大飯高浜IC～小浜西IC間の約3.6kmが事業化
- R３.３　R２年度補正、R３年度財政投融資等を活用し、14箇所約86kmを事業化
- R４.３　R３年度補正、R４年度財政投融資等を活用し、７箇所約43kmを事業化
  舞鶴若狭自動車道の小浜西IC～小浜IC間の約7.6kmが事業化
- R５.５　道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部を改正する法律が成立
  高速道路の更新・進化（暫定２車線区間の４車線化を含む）のため、料金徴収期間を延長
- R６.３　料金徴収期間の延長による財源を活用し、11箇所約57kmを事業化
  今後の事業実施環境を整えるため、調査に着手する５箇所約30kmを準備調査箇所に選定
  舞鶴若狭自動車道の三方五湖SIC～若狭三方IC間の約1.6kmが準備調査箇所に選定

残りの区間については、財源の確保状況を踏まえ、順次事業化（10～15年での完成を目指す）

（参考：社会資本整備審議会 道路分科会 第52回（令和４年３月）、第53回（令和５年２月）国土幹線道路部会資料）

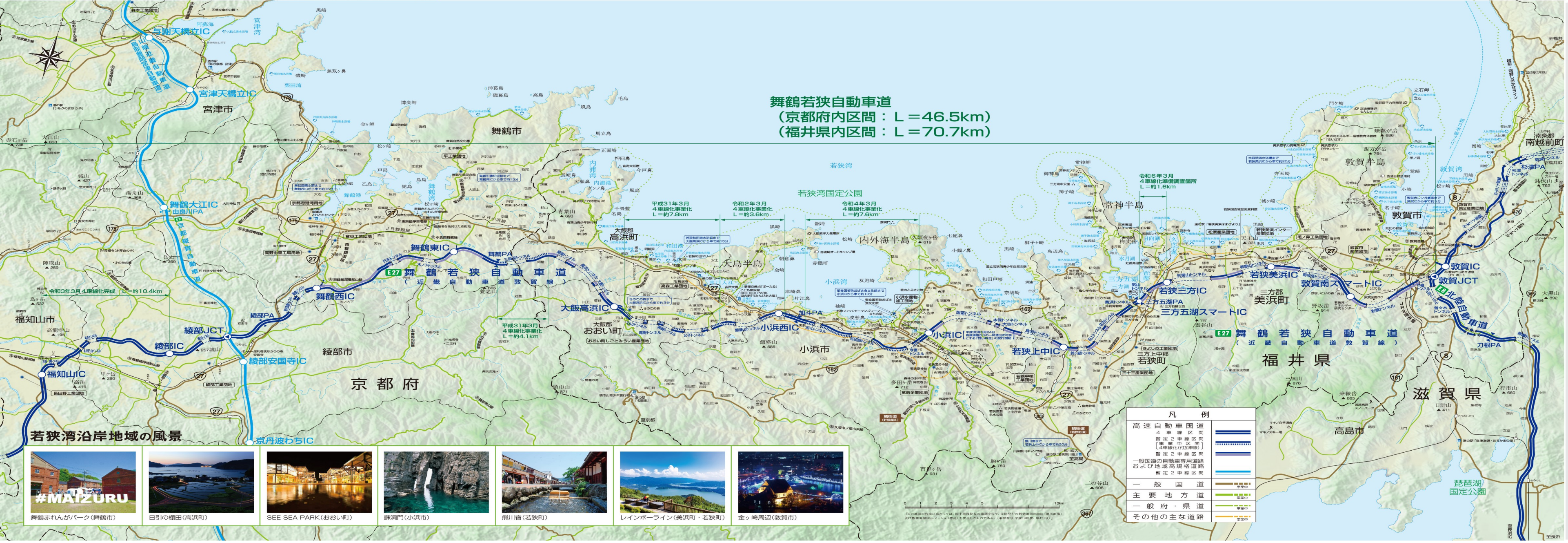
舞鶴若狭自動車道（近畿自動車道敦賀線）建設の歩み

昭和41年７月１日	国土開発幹線自動車道建設法で7,600kmのネットワーク制定（近畿自動車道敦賀線の前身である近畿自動車道舞鶴線の指定）
昭和45年６月18日	神戸～福知山間の基本計画決定
昭和47年６月30日	福知山～舞鶴間の基本計画決定
昭和48年10月19日	神戸～福知山間の整備計画決定
昭和52年９月28日	兵庫県篠山市（多紀郡丹南町）～福知山市間の路線発表
昭和53年11月21日	福知山～舞鶴間の整備計画決定および施行命令
昭和54年３月26日	兵庫県三木市（美嚢郡吉川町）～三田市間の路線発表
昭和60年12月14日	敦賀舞鶴間道路整備促進期成同盟会発足
昭和61年４月22日	道路名称が「舞鶴自動車道」に決定
昭和62年３月18日	丹南篠山口IC～福知山IC間の供用開始
昭和62年６月30日	第４次全国総合開発計画で14,000kmの高規格幹線道路網が打ち出される
昭和62年９月１日	近畿自動車道敦賀線が国土開発幹線自動車道に指定
昭和63年３月24日	吉川JCT～丹南篠山口間の供用開始
平成元年１月31日	舞鶴西～舞鶴東間の整備計画決定
平成元年２月27日	舞鶴～敦賀間の基本計画決定
平成２年４月26日	舞鶴西～舞鶴東間の施行命令
平成３年３月26日	福知山IC～舞鶴西IC間の供用開始
平成３年12月３日	舞鶴～大飯間（および取付道路として小浜市岡津まで）の整備計画決定
平成５年11月19日	舞鶴～大飯間（および取付道路として小浜市岡津まで）の施行命令
平成８年12月27日	大飯～敦賀間の整備計画決定
平成10年３月18日	舞鶴西IC～舞鶴東IC間の供用開始
平成10年４月８日	大飯～小浜間の施行命令
平成10年12月25日	小浜～敦賀間の施行命令
平成14年４月５日	道路名称を「舞鶴若狭自動車道」に変更
平成15年３月９日	舞鶴東IC～小浜西IC間の供用開始
平成15年12月25日	第１回国土開発幹線自動車道建設会議において有料道路事業のまま継続する区間に選定
平成18年２月７日	第２回国土開発幹線自動車道建設会議を経て、２月10日に西日本・中日本の両高速道路㈱が整備する区間に国土交通大臣指定
平成18年３月31日	西日本・中日本高速道路㈱と日本高速道路保有債務返済機構との間で協定締結
平成23年７月16日	小浜西IC～小浜IC間の供用開始
平成24年４月17日	敦賀南スマートICの連結許可
平成25年６月11日	三方PAスマートICの連結許可
平成26年７月20日	小浜IC～敦賀JCT間　開通（全線開通）
平成29年３月25日	敦賀南スマートIC　開通
平成30年３月24日	三方五湖スマートIC　開通
平成30年11月３日	綾部PA～舞鶴西IC間　４車線化完成
平成31年３月29日	舞鶴東IC～大飯高浜IC間 約4.1km 大飯高浜IC～小浜西IC間 約7.8km 付加車線設置事業許可
令和元年９月10日	舞鶴東IC～若狭上中IC 三方五湖スマートIC～若狭三方IC 安全・安心基本計画での４車線化優先整備区間選定
令和２年３月31日	大飯高浜IC～小浜西IC間 約3.6km ４車線化事業許可
令和３年３月26日	福知山IC～綾部IC間　４車線化完成
令和４年３月30日	小浜西IC～小浜IC間 約7.6km ４車線化事業許可
令和６年３月27日	三方五湖スマートIC～若狭三方IC間 準備調査箇所選定

敦 賀 舞 鶴 間 道 路 整 備 促 進 期 成 同 盟 会

［構成自治体］　福井県、敦賀市、小浜市、美浜町、高浜町、おおい町、若狭町、京都府、舞鶴市
［問　合　せ］　〒910-8580　福井市大手３-17-１　福井県土木部高規格道路課
TEL（0776）20-0475　FAX（0776）20-0658　E-mail　kokikakudo@pref.fukui.lg.jp

令和６年８月


舞鶴若狭自動車道
（京都府内区間：L＝46.5km）
（福井県内区間：L＝70.7km）
与謝天橋立IC
宮津天橋立IC
宮津市
舞鶴市
舞鶴大江IC
舞鶴東IC
舞鶴PA
舞鶴西IC
綾部JCT
綾部IC
綾部安国寺IC
綾部市
福知山IC
福知山市
京丹波わちIC
京都府
高浜町
大飯高浜IC
おおい町
小浜西IC
小浜IC
小浜市
若狭上中IC
若狭町
三方五湖スマートIC
若狭三方IC
若狭美浜IC
美浜町
敦賀南スマートIC
敦賀IC
敦賀JCT
敦賀市
常神半島
敦賀半島
内外海半島
大島半島
若狭湾
若狭湾国定公園
福井県
滋賀県
高島市
南越前町
琵琶湖国定公園
平成31年３月 ４車線化事業化 L＝約7.8km
令和２年３月 ４車線化事業化 L＝約3.6km
令和４年３月 ４車線化事業化 L＝約7.6km
平成31年３月 ４車線化事業化 L＝約4.1km
令和６年３月 ４車線化準備調査箇所 L＝約1.6km
令和３年３月４車線化完成 L＝約10.4km
凡　例
高速自動車国道
４車線区間
暫定２車線区間（事業中区間）
４車線化準備調査箇所
暫定２車線区間
一般国道の自動車専用道路および地域高規格道路
暫定２車線区間
一般国道
主要地方道
一般府・県道
その他の主な道路

若狭湾沿岸地域の風景

舞鶴赤れんがパーク（舞鶴市）
日引の棚田（高浜町）
SEE SEA PARK（おおい町）
蘇洞門（小浜市）
熊川宿（若狭町）
レインボーライン（美浜町・若狭町）
金ヶ崎周辺（敦賀市）

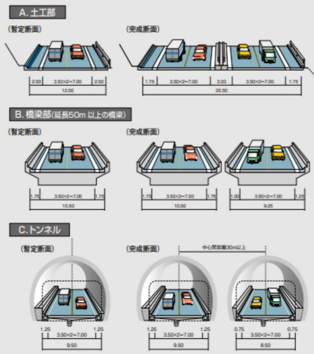
スマートインターチェンジの概要

施設名	設置位置	接続形式	営業時間	出入方向	対象車種	開通	事業主体
敦賀南スマートIC	敦賀市	本線直結型	24時間	上下線両方向	ETC車載器搭載の全車種（車長12.0m以下）	平成29年３月25日	中日本高速道路(株) 敦賀市
三方五湖スマートIC	三方上中郡若狭町	SA・PA接続型	24時間	上下線両方向	ETC車載器搭載の全車種（車長12.0m以下）	平成30年３月24日	中日本高速道路(株) 若狭町

敦賀南スマートIC

三方五湖スマートIC

標準断面図（単位：m）


A. 土工部
（暫定断面）
2.50
3.50×2＝7.00
2.50
12.00
（完成断面）
1.75
3.50×2＝7.00
3.00
3.50×2＝7.00
1.75
20.50
B. 橋梁部（延長50m 以上の橋梁）
（暫定断面）
1.75
3.50×2＝7.00
1.75
10.50
（完成断面）
1.75
3.50×2＝7.00
1.75
10.50
1.00
3.50×2＝7.00
1.25
9.25
C. トンネル
（暫定断面）
1.25
3.50×2＝7.00
1.25
9.50
（完成断面）
中心間距離30m以上
1.25
3.50×2＝7.00
1.25
9.50
0.75
3.50×2＝7.00
0.75
8.50