

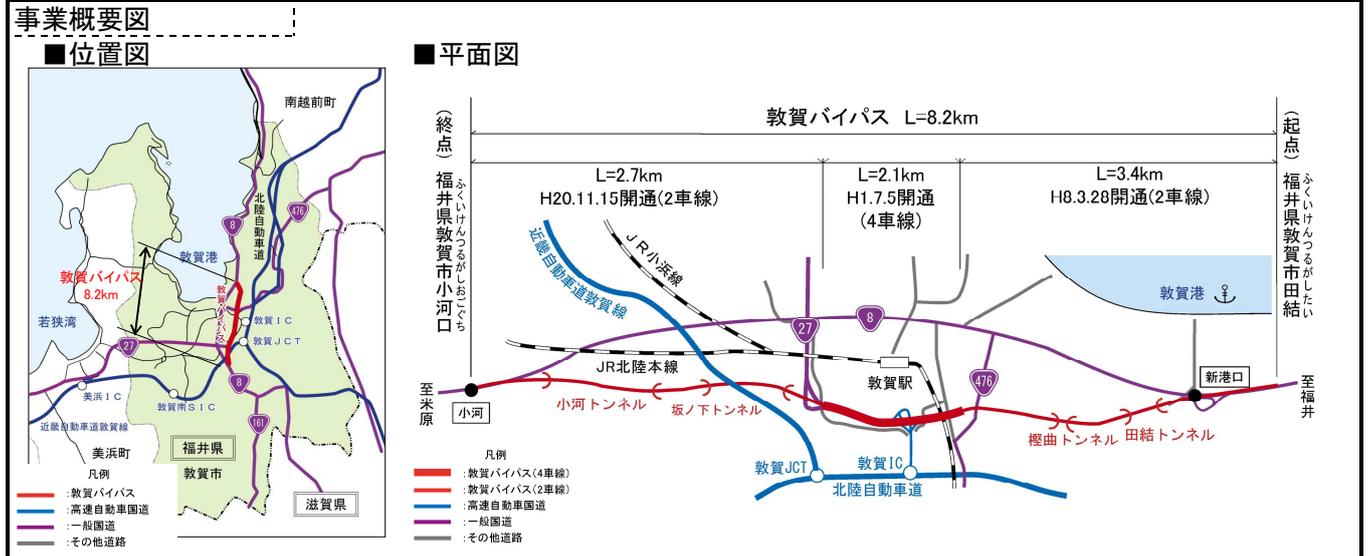
事後評価結果（平成30年度）

担当課：近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課
 担当課長名：栗原 崇

事業名	一般国道8号 敦賀バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：福井県敦賀市田結 至：福井県敦賀市小河口	延長	8.2 km		

事業概要
 一般国道8号は、新潟県新潟市から京都府京都市に至る北陸地方と近畿圏を結ぶ全長約560kmの主要幹線道路である。
 敦賀バイパスは、重要港湾敦賀港へのアクセス強化、敦賀市内の交通混雑の緩和、沿道騒音の改善、交通安全の確保、冬期交通の確保を目的とした事業である。

事業の目的・必要性
 敦賀バイパスは、重要港湾敦賀港へのアクセス強化、敦賀市内の交通混雑の緩和、沿道騒音の改善、交通安全の確保、冬期交通の確保を目的とした事業である。



事業期間	事業化年度	昭和47年度	用地着手	昭和50年度	供用年	(当初) /H24	変動	1.1倍
	都市計画決定	昭和49年度	工事着手	昭和51年度	(暫定/完成)	(実績) /H26		
事業費	計画時	(名目値) / 480億円	実績	(名目値) 340 / 億円	変動	-	-	倍
	(暫定/完成)	(実績値) / 465億円	(暫定/完成)	(実績値) 325 / 億円				
事業の交通量	計画時	(H42年度)		実績	(H27年度)		変動	42~121 %
	(当該路線)	(暫定/完成)	一台/日 / 20,800台/日	(暫定/完成)	8,800~25,100台/日 / 一台/日			
効果等	旅行速度向上	32.1km/h → 33.0 km/h		交通事故減少	66件/億台扣 → 42件/億台扣			
	(供用前現道→当該路線)	(供用前年次) H17年度 (供用後年次) H22年度		(供用前現道→供用後現道)	(供用前年次) H16~19年度 (供用後年次) H21~24年度			
費用対効果分析結果	費用対効果	B/C	総費用	645億円	総便益	1,510億円	基準年	
	(当初)	2.3	(事業費: 618億円 維持管理費: 27億円)	(走行時間短縮便益: 1,467億円 走行経費減少便益: 37億円 交通事故減少便益: 5億円)	平成14年			
費用対効果分析結果	費用対効果	B/C	総費用	989億円	総便益	1,405億円	基準年	
	(事後)	1.4	(事業費: 919億円 維持管理費: 70億円)	(走行時間短縮便益: 1,307億円 走行経費減少便益: 84億円 交通事故減少便益: 13億円)	平成30年			
事業遅延によるコスト増	費用増加額	-		億円	便益減少額	-		億円

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(費用便益分析対象区間) 渋滞損失削減時間：175万人・時間/年 ・(当該区間/並行区間) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：9割削減 <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量：6008.52t-CO2/年 <p>③生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量：94.2t/年、排出削減率：8割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量：5.52t/年、排出削減率：8割削減) <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は実施していない。 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては、今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>敦賀市の人口は減少傾向である。一方で、高齢者は増加しており、高齢化が進展している。自動車保有台数は増加傾向にあり、地域として自動車に依存している。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>敦賀バイパスの開通により、国道8号の交通混雑の緩和、事故の減少等が確認される等、供用による効果の発現状況に特に問題はなく、今後、同様の事後評価の必要性は生じないと思われる。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>敦賀バイパスは、埋蔵文化財の保護に配慮した道路構造変更とそれに伴う都市計画変更、また、用地買収手続き等にも時間を要したことから、昭和47年度の事業化から平成20年度の全線開通まで、長期間を要している。今後、同種事業の計画・調査にあたっては、地元市、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要であると考えている。</p> <p>また、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めるとともに、整備効果を便益として評価する手法等についても改善を図って参りたいと考えている。</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

※ 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。