

再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課： 道路局高速道路課

担当課長名： 縄田 正

事業名	近畿自動車道 敦賀線 おばまし つるが 小浜西～敦賀JCT		事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路(株) 西日本高速道路(株)
起終点	自) 福井県小浜市岡津 おばま おこづ 至) 福井県敦賀市高野 つるが たかの			延長	50 km	
事業概要						
近畿自動車道敦賀線は京阪神地方と丹波・若狭地方を連絡することにより、その沿線の産業・経済・文化・観光等の発展及び振興に資する路線である。						
H11年度事業化		H8年度 都市計画決定		H15年度用地着手		H16年度工事着手
全体事業費		2,488億円	事業進捗率		29%	供用済延長 11 km
計画交通量		4,600台/日 ~ 7,200台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.7 (残事業) 3.7	1,266/2,658億円 事業費：1,048/2,440億円 維持管理費： 217/217億円		4,632/4,632億円 走行時間短縮便益：4,178/4,178億円 走行費用減少便益： 335/335億円 交通事故減少便益： 119/119億円		平成23年
感度分析の結果						
				残事業について感度分析を実施		
交通量変動	: B/C=4.0 (交通量 +10%)	B/C=3.3 (交通量 -10%)				
事業費変動	: B/C=3.4 (事業費 +10%)	B/C=4.0 (事業費 -10%)				
事業期間変動	: B/C=3.8 (事業期間 1年)	B/C=3.5 (事業期間 +1年)				
事業の効果等						
当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する 緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる						
						他10項目に該当
関係する地方公共団体等の意見						
<福井県> ・近畿自動車道敦賀線小浜～敦賀JCTの対応方針（原案）「事業継続」については、異存はありません。 ・近畿自動車道敦賀線は、日本海国土軸の一翼を担い、北近畿の大環状ネットワークを形成し、沿線地域の発展に大きく貢献する極めて重要な路線である。国道27号の慢性的な交通渋滞の解消や、一日交流圏の拡大による広域観光の促進など、本路線に対して地元も大変大きな期待を持っている。また、東海・東南海・南海地震など、太平洋側で大規模災害が発生した際に日本海側に代替機能を発揮するとともに、本県の原子力発電所に対する防災道路としても重要な役割を果たすことから、一日も早い全線開通を図る必要がある。 ・これらのことから、残る未開通区間である小浜～敦賀JCTについて、一日も早い開通を図っていただきたい。また、地域の観光、産業の振興や防災機能の強化に資するスマートインターチェンジについても、整備の促進を図っていただきたい。						
事業評価監視委員会の意見						
対応方針（原案）のとおり了承。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
・H23.7.16小浜西～小浜間が開通。 ・大規模な複合災害時には、多様な災害対策車両が必要であり、舞鶴若狭道は緊急輸送路としての機能を果たす重要な路線であることから、早期整備の必要性が益々高まっています。 ・東海地震・東南海地震・南海地震などにより、太平洋側において大規模災害が発生した場合、日本海側の物流網が太平洋側の代替ルートとして機能を発揮する重要な路線であり、早期整備の必要性が益々高まっています。						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
工事実施中						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
今後も引き続き工事の進捗を図る予定。						

施設の構造や工法の変更等

新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を助案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

近畿自動車道 敦賀線
小浜西～敦賀 JCT



凡 例	
高速自動車国道	供 用 中
■	事 業 中
□	整 備 計 画 区 間
□	基 本 計 画 区 間
○	予 定 路 線
高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路	
▬	供 用 中
▬	事 業 中

() は仮称

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。