

## 再評価結果（平成19年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課  
担当課長名：木村 昌司

事業名	一般国道8号 <sup>つるが</sup> 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： <sup>つるが</sup> 福井県敦賀市田結 至： <sup>つるが</sup> 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、新潟市を起点とし、京都に至る延長約570kmの主要幹線道路である。敦賀バイパスは交通混雑の緩和及び地域開発の基盤整備を目的として計画されたバイパスで、北陸自動車道敦賀インターへのアクセス道路であるとともに、金山バイパスと一体となって、嶺南地域の発展に寄与する道路である。					
S47年度事業化	S49年度都市計画決定 (H元年度変更)	S50年度用地着手	S51年度工事着手			
全体事業費	約480億円	事業進捗率	62%	供用済延長	5.5 km	
計画交通量	11,500~21,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.1  (残事業) 2.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 177/721 億円 事業費：152/687 億円 維持管理費：25/34 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 437/1,513億円 走行時間短縮便益：400/1,422億円 走行費用減少便益：16/57億円 交通事故減少便益：21/34億円	基準年	平成18年	
感度分析の結果	残事業（事業全体）について感度分析を実施） 交通量変動：B/C=2.7（交通量+10%） B/C=2.2（交通量-10%） 事業費変動：B/C=2.3（事業費+10%） B/C=2.7（事業費-10%）					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>円滑なモビリティの確保（新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる）</li> <li>物流効率化の支援（特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる）</li> </ul> 他12項目に該当					
関係する地方公共団体等の意見	敦賀バイパスは、交通混雑の緩和、地域開発の基盤整備に重要な役割を果たすことが期待されており、敦賀市をはじめとする関係1市2町で構成される敦賀バイパス道路建設促進期成同盟会より早期整備の要望（平成17年12月7日）を受けている。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	敦賀バイパス沿線地域は、人口推移がほぼ横ばい傾向にあるものの、人口あたりの自動車保有台数は増加傾向にある。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	現在までに5.5 kmを暫定供用（内、2.1 kmを4車線供用）している。用地買収の進捗率は99%である。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	ルート上に重要な埋蔵文化財（国史跡）の発見により、その調査や文化財保護による構造変更協議に時間を要した。未供用区間の工事を進めており、平成20年代初頭の全線暫定供用を目途に残りの事業を推進するとともに、引き続き全線4車線化に向け、残りの事業を推進する。					
施設の構造や工法の変更等	トンネル発生土の有効活用等により、コスト縮減に努めながら事業を推進する。また、新技術・新工法を採用しライフサイクルコストの低減などの観点でもコスト縮減に取り組み、総合的なコスト縮減を図る。					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					

※ 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。

再評価結果（平成19年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課  
 担当課長名：木村 昌司

事業名	一般国道8号 <sup>つるが</sup> 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： <sup>つるが</sup> 福井県敦賀市田結 至： <sup>つるが</sup> 福井県敦賀市小河口	延長	8.2 km		

事業概要図



※ 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。