



No. 4-1  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成25年度第2回

# 一般国道27号

かなやま  
金山バイパス

みはまひがし  
美浜東バイパス

【再評価】

平成25年10月  
近畿地方整備局

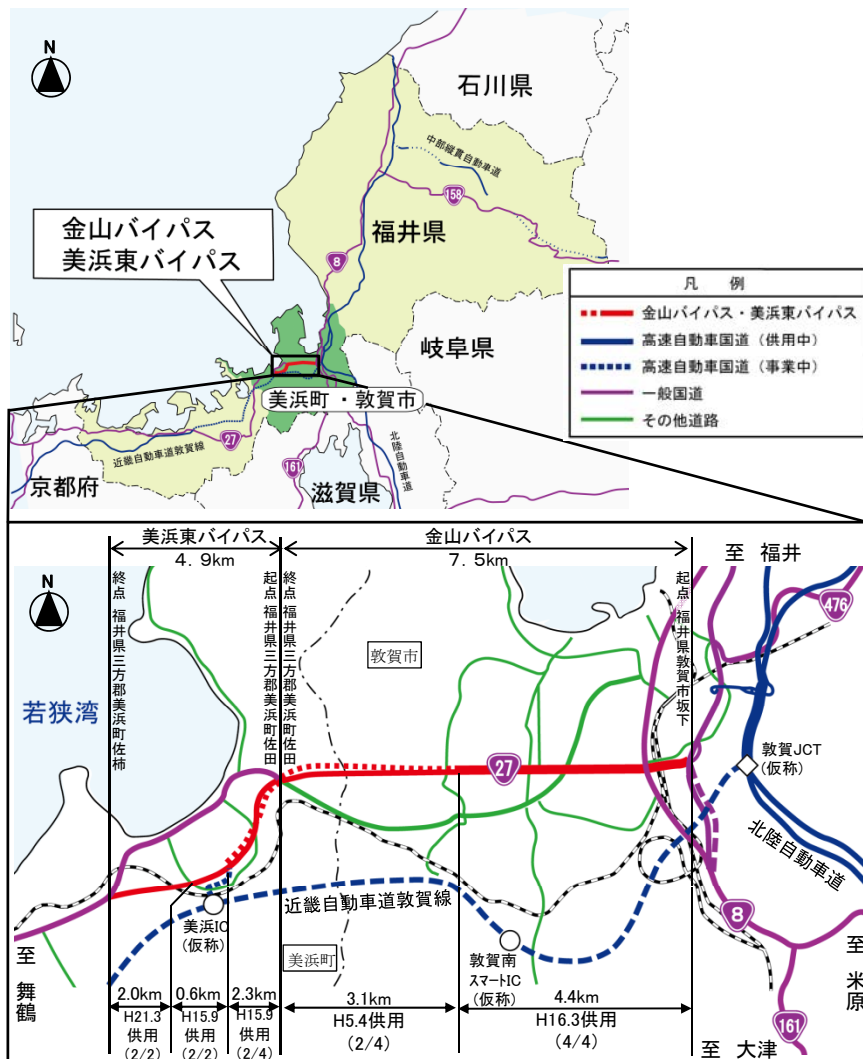
# 目次

1. 事業の概要
2. 事業の必要性等に関する視点
  - 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
  - 2) 事業の整備効果
  - 3) 事業の投資効果
  - 4) 地域における計画等
3. 事業の進捗の見込みの視点
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
5. 関係自治体の意見
6. 対応方針(原案)

# 1. 事業の概要

## 事業の目的

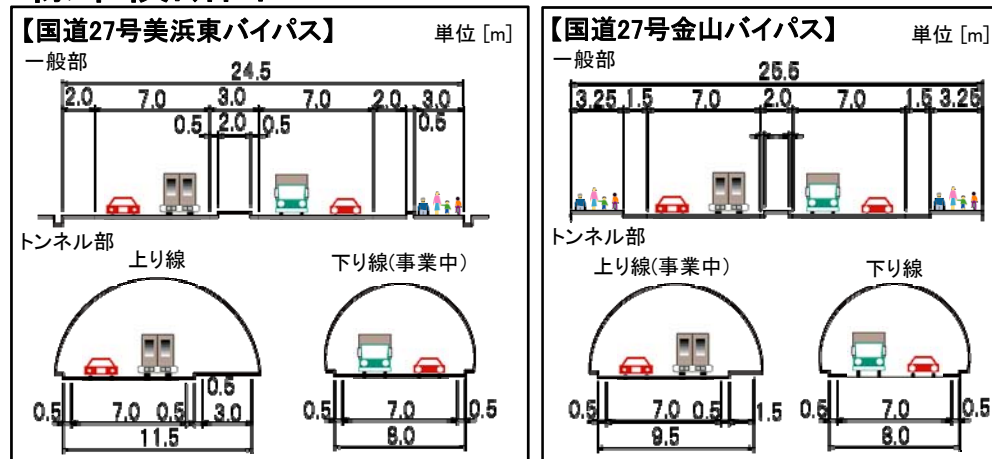
- 交通混雑の緩和
- 港湾・高速道路へのアクセス強化
- 原子力災害時の住民避難支援



## 事業の概要、進捗状況

路線名	国道27号 美浜東バイパス	国道27号 金山バイパス
区間	みかた みはまちょうさた (起) 福井県三方郡美浜町佐田 みかた みはまちょうさがき (終) 福井県三方郡美浜町佐柿	つるが さかのした (起) 福井県敦賀市坂下 みかた みはまちょうさた (終) 福井県三方郡美浜町佐田
道路延長	4.9km	7.5km
構造規格	佐田～美浜IC(仮称) (2.3km) 第3種第1級 美浜IC(仮称)～佐柿 (2.6km) 第3種第2級	第3種第1級
設計速度	佐田～美浜IC(仮称) 80km/h 美浜IC(仮称)～佐柿 60km/h	80km/h
車線数	佐田～美浜IC(仮称) 4車線 美浜IC(仮称)～佐柿 2車線	4車線
標準幅員	佐田～美浜IC(仮称) 24.5m 美浜IC(仮称)～佐柿 14.5m	25.5m
計画交通量	17,200台/日	22,500台/日
全体事業費	282億円	390億円
事業化	平成3年度	昭和47年度
都市計画決定	平成3年4月	昭和49年7月
用地着手	平成6年度	昭和50年度
工事着手	平成8年度	昭和53年度
供用延長	4.9km (完成2車線供用 2.6km) (暫定2車線供用 2.3km)	7.5km (完成4車線供用 4.4km) (暫定2車線供用 3.1km)
事業進捗率	約95% (平成25年3月末現在)	約96% (平成25年3月末現在)
用地取得率	100% (面積ベース、同上)	100% (面積ベース、同上)

## 標準横断面図

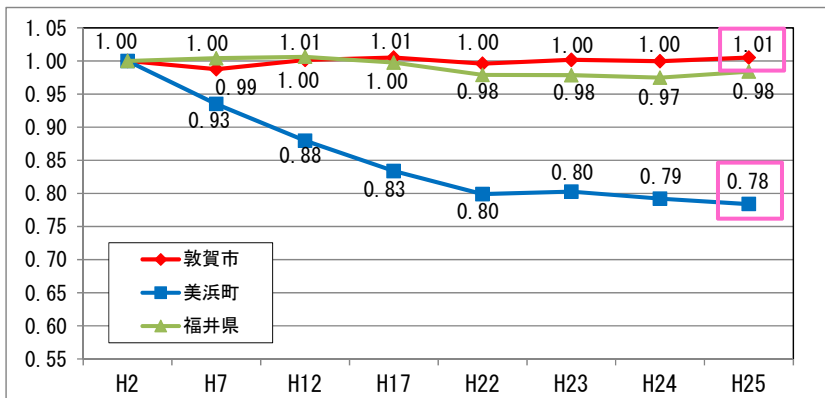


## 2. 事業の必要性等に関する視点

### 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

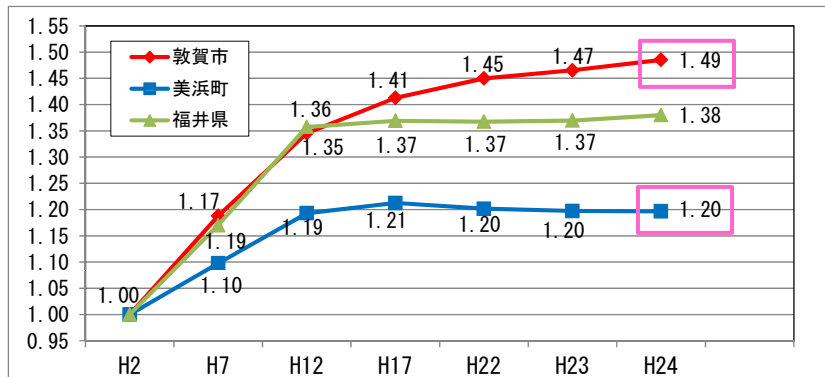
- 国道27号は、敦賀市を起点とし、美浜町、小浜市、京都府舞鶴市を經由し、京都府船井郡京丹波町を終点とする東西に連絡する幹線道路で、日常生活や経済活動を支える重要な路線。
- 金山バイパス・美浜東バイパスが通過する敦賀市の人口の伸びは横ばい、美浜町は減少傾向であり、自動車保有台数の伸びは敦賀市・美浜町ともに増加傾向。

＜人口の伸び＞

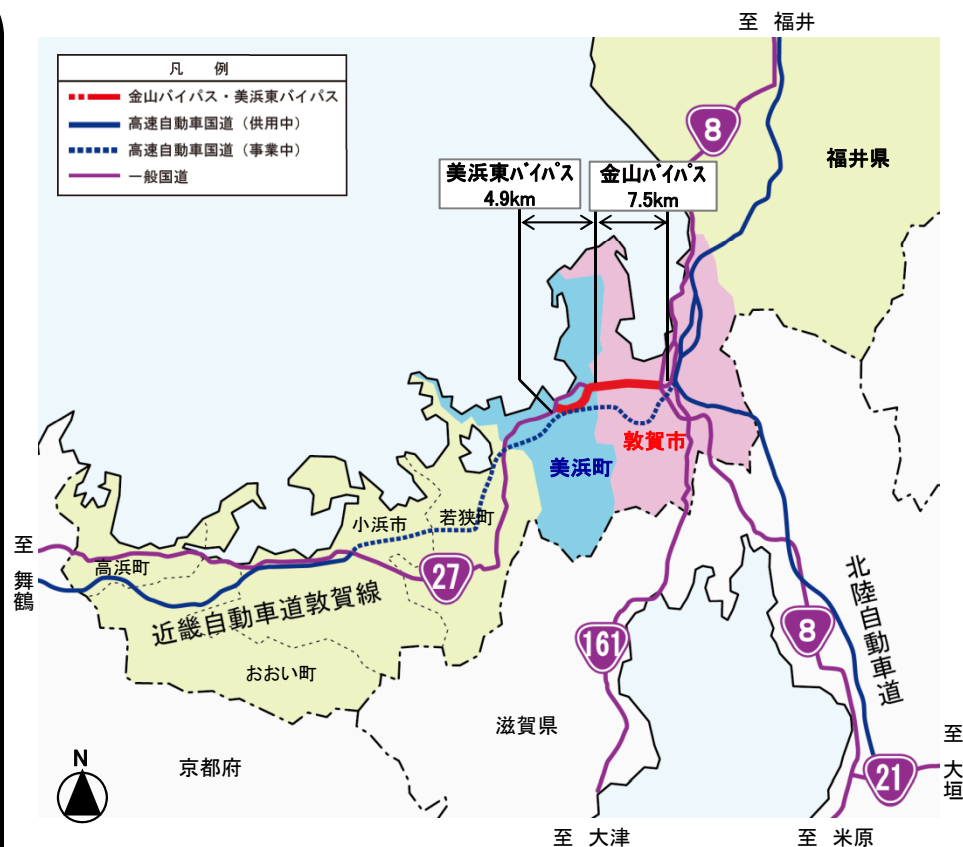


出典：住民基本台帳人口（各年4月1日現在）

＜自動車保有台数の伸び＞



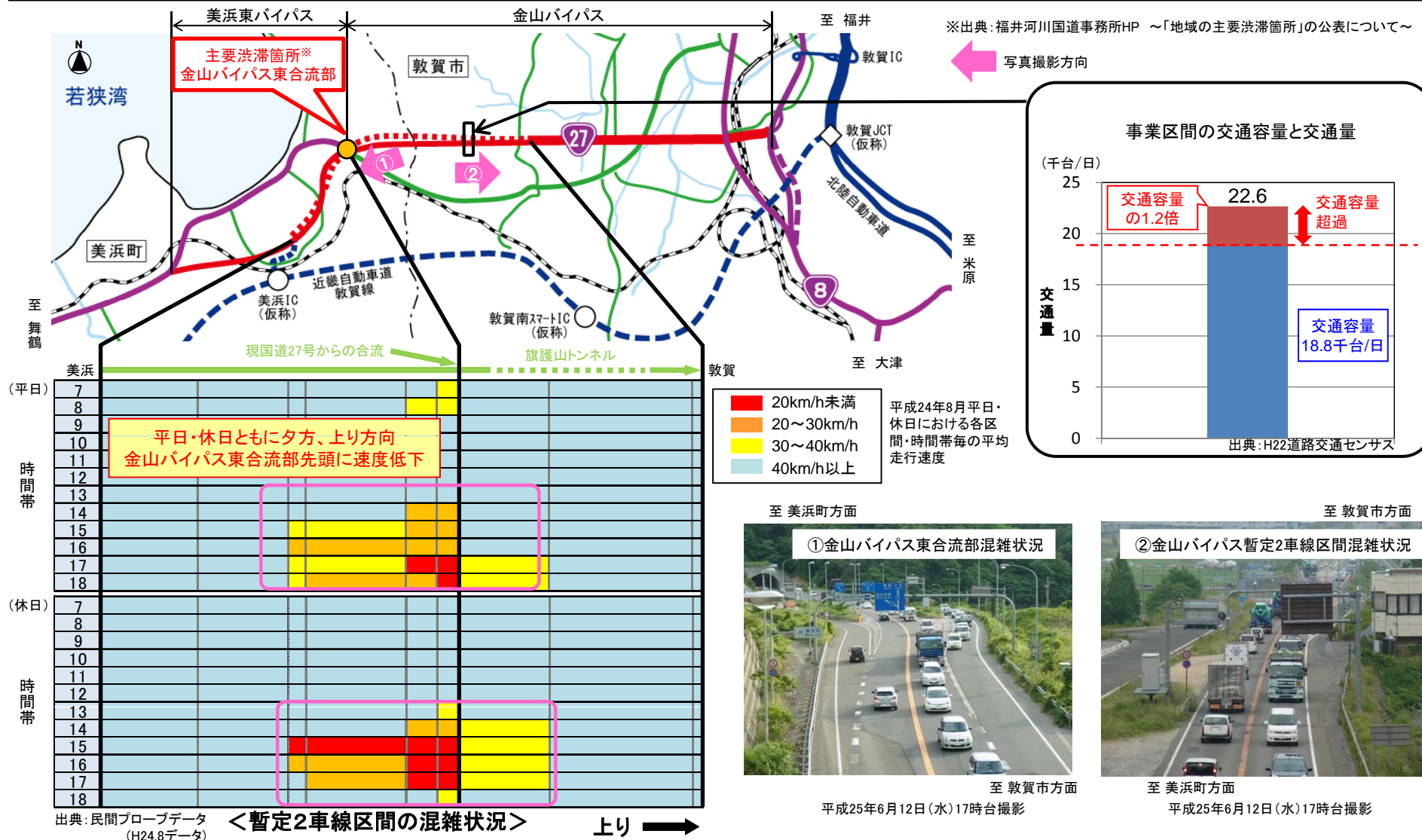
出典：国土交通省中部運輸局、福井県（各年3月末現在）



# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業の整備効果(交通混雑の緩和)

- 金山バイパス東合流部は、主要渋滞箇所となっており、交通混雑により速度低下が発生。
- 金山バイパス・美浜東バイパスの4車線整備により交通容量が拡大し、混雑の緩和が期待される



# 2. 事業の必要性等に関する視点

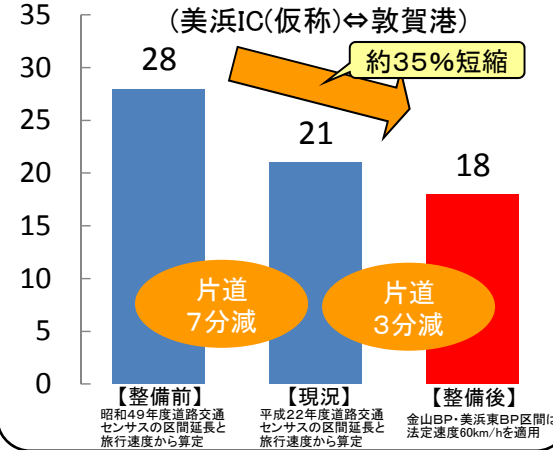
## 2) 事業の整備効果(港湾・高速道路へのアクセス強化)

- 敦賀港を発着する国内フェリーは、主に北海道と結ばれており、金山バイパス・美浜東バイパスを經由して、西日本方面に貨物が運ばれている。
- 金山バイパス・美浜東バイパスは、平成26年供用予定の近畿自動車道敦賀線の美浜IC(仮称)へのアクセス道路となり、4車線整備により敦賀港と高速道路とのアクセス強化が期待される。

美浜東バイパス・金山バイパスは、敦賀港から近畿自動車道敦賀線の美浜IC(仮称)へのアクセスを強化



【整備前後の時間短縮効果】

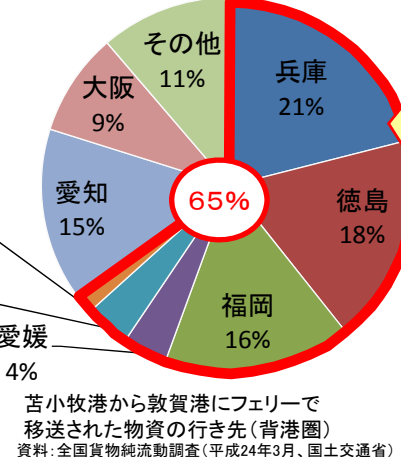
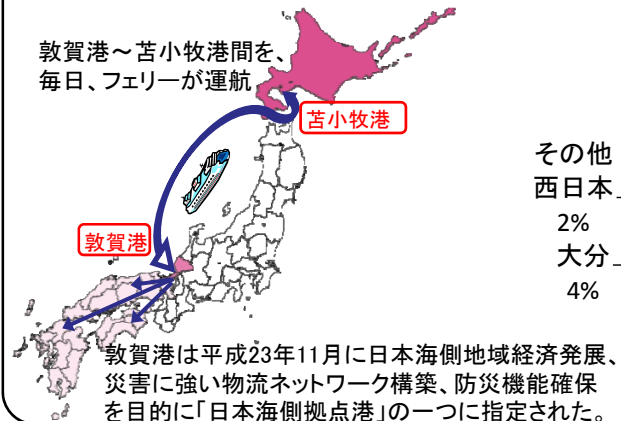


【敦賀港から美浜東バイパス・金山バイパスを經由して運ばれている事例】

事例①  
北海道から敦賀港～国道27号経由で『小豆』を仕入れ、若狭町の工場で一次加工し、京都市の二次工場と和菓子を生産されている。

事例②  
北海道から敦賀港～国道27号経由で『生乳』を仕入れ、南丹市の工場加工し、乳製品等を周辺地域に販売されている。

【北海道→敦賀港→西日本への物流】



# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業の整備効果(原子力災害時の住民避難支援)

- 美浜発電所の半径30km圏内に敦賀市、美浜町が位置している。
- 平成25年7月に福井県原子力防災計画が改定され、原則自家用車により、美浜町からは大野市、おおい町へ、敦賀市からは福井市、小浜市及び奈良県へ避難する計画が示された。
- 金山バイパス・美浜東バイパスを4車線整備により、円滑な避難に寄与することが期待される。

原子力防災計画で、敦賀市・美浜町の住民は、県内外へ広域的避難が定められた

【美浜町・敦賀市の広域避難先】

### 原発防災30キロ圏に拡大

県外にも避難先確保  
県計画改定

福井市の原子力防災計画は、東京電力福島第一原子力発電所の事故を踏まえ、原子力防災計画の改定を促した。災害対策の重点地帯を原発の半径30km圏から30km圏に拡大し、福井市、小浜市、おおい町、高浜4市、越前市は石川県、敦賀市は福井市、美浜町は福井市、大野市、おおい町へ避難する計画が示された。

美浜町からは大野市、おおい町へ、敦賀市からは福井市、小浜市及び奈良県へ避難する計画が示された。

金山バイパス・美浜東バイパスを4車線整備により、円滑な避難に寄与することが期待される。

美浜町中心部  
敦賀市中心部

美浜東バイパス  
金山バイパス

小浜市へ避難  
奈良県へ避難  
大野市へ避難  
美浜町へ避難

美浜町は 大野市・おおい町へ避難

敦賀市は 福井市・小浜市・奈良県へ避難

対象市町	県内の避難先	県外の避難先
敦賀市	小浜市、福井市	奈良県
美浜町	おおい町、大野市	奈良県
小浜市	越前市、鯖江市	兵庫県
おおい町	敦賀市	兵庫県
高浜町	敦賀市	兵庫県
南越前市	永平寺町	石川県
福井市	福井市内	石川県
鯖江市	坂井市、勝山市	石川県
越前市	坂井市、あわら市	石川県
池田町	坂井市	石川県
大野市	大野市	石川県

福井新聞 平成25年7月19日朝刊第2面 (福井新聞社提供)

## 2. 事業の必要性等に関する視点

国道27号金山バイパス

### 3) 事業の投資効果

#### ■ 便益(B)

費用便益分析マニュアルに基づき、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」について、道路整備の有無それぞれについて推計し算出。

#### ■ 費用(C)

道路整備に係る建設費、及び維持管理費で算出。

#### ■ 事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	1,299億円	139億円	30億円	1,467億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	835億円		64億円	898億円	

#### ■ 算出条件等

基準年 : 平成25年度  
 検討期間 : 50年間  
 現在価値算出のための社会的割引率 : 4 %  
 交通量の推計時点 : 平成42年度  
 推計に用いた資料 : 平成17年度  
 道路交通センサス

#### ■ 残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	115億円	9億円	4億円	128億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	11億円		26億円	38億円	

#### 適用した費用便益分析

マニュアル : 平成20年11月版  
 事業費 : 390億円  
 維持管理費 : 43百万円/km  
 作成主体 : 近畿地方整備局

※1 便益・費用については、現在価値化した値である

※2 便益・費用については整数値としており、合計値は表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある

※3 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の供用により発生する便益で算出している



## 2. 事業の必要性等に関する視点

国道27号美浜東バイパス

### 3) 事業の投資効果

#### ■ 便益(B)

費用便益分析マニュアルに基づき、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」について、道路整備の有無それぞれについて推計し算出。

#### ■ 費用(C)

道路整備に係る建設費、及び維持管理費で算出。

#### ■ 事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)
	444億円	31億円	15億円	490億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	359億円		36億円	395億円	

#### ■ 算出条件等

基準年 : 平成25年度  
 検討期間 : 50年間  
 現在価値算出のための社会的割引率 : 4 %  
 交通量の推計時点 : 平成42年度  
 推計に用いた資料 : 平成17年度道路交通センサス

#### 適用した費用便益分析

マニュアル : 平成20年11月版  
 事業費 : 282億円  
 維持管理費 : 38百万円/km  
 作成主体 : 近畿地方整備局

#### ■ 残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)
	71億円	3億円	2億円	76億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	8億円		17億円	25億円	

※1 便益・費用については、現在価値化した値である

※2 便益・費用の合計値については表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある

※3 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の供用により発生する便益で算出している

## 2. 事業の必要性等に関する視点

### 4) 地域における計画等

#### ■ 地域における計画

金山バイパス・美浜東バイパスは、下記の計画に位置づけられています。

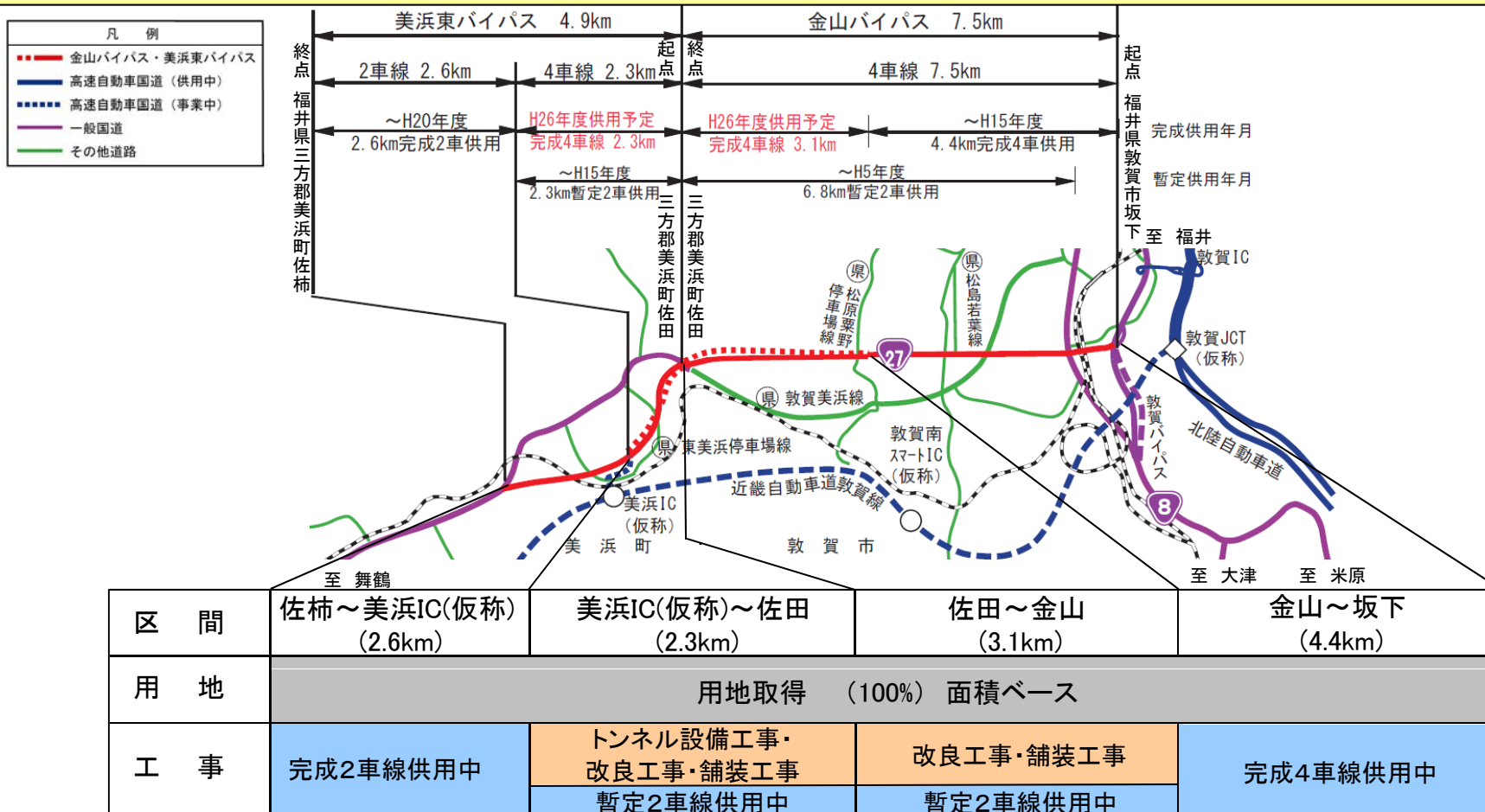
- ◆ 第6次敦賀市総合計画 基本構想・前期基本計画(敦賀市:平成23年4月)  
「広域交通網の整備促進」において市内を縦貫する広域幹線道路等として位置づけ
  
- ◆ 敦賀都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(福井県:平成16年5月)  
「都市施設の整備に関する主要な都市計画決定等の方針」において、  
主要な施設の配置の方針として記載

#### ■ 要望経緯

- ◆ 中部圏開発整備地方協議会
  - ・構成メンバー 福井県知事他8県知事、名古屋市長他2市長
  - (最近の動向)
    - 平成25年7月 金山バイパス・美浜東バイパスの整備促進を要望
  - (過去の動向)
    - 平成24年7月、平成23年7月
- ◆ 福井県国道連絡会
  - ・構成メンバー 敦賀市長、美浜町長、他15市町首長
  - (最近の動向)
    - 平成25年8月 金山バイパス・美浜東バイパスの整備促進を要望
  - (過去の動向)
    - 平成24年9月、平成23年8月

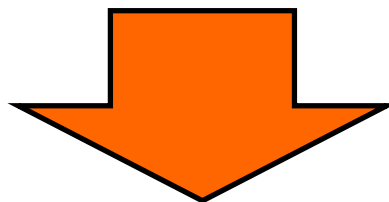
# 3. 事業の進捗の見込みの視点

- 金山バイパスは、平成5年度までに暫定2車線で全線供用し、平成15年度までに延長4.4kmを4車線で供用済。
- 残る区間について、改良工事・舗装工事を推進し、平成26年度の全線完成4車線供用を目指す。
- 美浜東バイパスは、平成20年度までに暫定2車線2.3km、完成2車線2.6kmを供用済。
- 残る区間について、トンネル設備工事・改良工事・舗装工事を推進し、平成26年度の完成4車線供用を目指す。



## 4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

金山バイパス・美浜東バイパスの計画は、国道27号の交通混雑の緩和や地域の活性化及び近畿自動車道敦賀線美浜ICへのアクセス向上を目的に、周辺の土地利用状況等を勘案し選定された合理的な計画であり、周辺の環境や景観の保全を図っています。



今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら、引き続き事業を推進していきます。

## 5. 関係自治体の意見

### ■福井県知事

平成25年9月27日 土政推第359号

近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

1 金山バイパスおよび美浜東バイパスの対応方針(原案)「事業継続」については異存なし。

金山バイパスおよび美浜東バイパス事業区間については、現在の交通量に対して十分な車線数が確保されておらず、交通混雑が発生している状況である。

このため、敦賀市内から美浜町内の交通混雑の緩和に加え、舞鶴若狭自動車道美浜ICからの円滑な交通を確保する当該道路の整備は、速やかに進めるべき事業であり、対応方針(原案)のとおり事業継続はもとより、更なる整備の促進を求めたい。

また、平成26年度夏までの舞鶴若狭自動車道の全線供用開始に遅れることなく、広域的効果の早期発現に向け、コスト縮減に配慮しながら事業を推進するようお願いしたい。

# 6. 対応方針(原案)

## 国道27号金山バイパス

### 1. 事業の必要性等に関する視点

- ・金山バイパス東合流部は主要渋滞箇所となっており、交通混雑により速度低下が発生、また、金山バイパス暫定2車線供用区間の交通量は約2万台/日と交通容量を超過しているが、4車線整備により混雑の緩和が期待される。
- ・金山バイパスの整備により、平成26年度供用予定の近畿自動車道敦賀線の美浜IC(仮称)と敦賀港のアクセス強化が期待される。
- ・嶺南地域には原子力発電所が立地しており、県原子力防災計画では県内および県外避難計画が示され、金山バイパスの整備により円滑な避難に寄与することが期待される。
- ・費用便益比(B/C)は事業全体で1.6、残事業で3.4。

### 2. 事業進捗の見込みの視点

- ・金山バイパスは、これまでに完成4車線で4.4km、暫定2車線で3.1kmを供用している。
- ・残りの区間については、平成26年度の供用を目指し、改良工事、舗装工事を推進している。

金山バイパスは、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指すことが適切である。

## 国道27号美浜東バイパス

### 1. 事業の必要性等に関する視点

- ・金山バイパス東合流部は主要渋滞箇所となっており、交通混雑により速度低下が発生しているが、4車線整備により混雑の緩和が期待される。
- ・美浜東バイパスの整備により、平成26年度供用予定の近畿自動車道敦賀線の美浜IC(仮称)と敦賀港のアクセス強化が期待される。
- ・嶺南地域には原子力発電所が立地しており、県原子力防災計画では県内および県外避難計画が示され、美浜東バイパスの整備により円滑な避難に寄与することが期待される。
- ・費用便益比(B/C)は事業全体で1.2、残事業で3.0。

### 2. 事業進捗の見込みの視点

- ・美浜東バイパスは、これまでに暫定2車線で2.3km、完成2車線で2.6kmを供用している。
- ・残りの区間については、平成26年度の供用を目指し、トンネル設備工事・舗装工事を推進している。

美浜東バイパスは、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指すことが適切である。

**事業継続**



No. 4-2  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成25年度第2回

一般国道27号  
かなやま  
金山バイパス

【再評価】

平成25年10月  
近畿地方整備局

【前回評価時との比較表】

【参考資料】

平成25年度 第2回事業評価監視委員会

事業名：一般国道27号 金山バイパス（道路種別：一般国道）

事業化年度：昭和47年度

	前回評価時	今回評価	(主な変更点)
	平成22年度	平成25年度	
再評価理由	再評価後3年間が経過	再評価後3年間が経過	
事業諸元	延長：7.5km 幅員：25.5m 種級：第3種第1級 設計速度：80km/h 車線数：4車線	同左	・変更なし
全体事業費	390億円	同左	・変更なし
進捗状況	進捗率(事業費)約89% 用地取得率(面積)100% 供用延長：7.5km (うち完成4車線供用 L=4.4km)	進捗率(事業費)約96% 用地取得率(面積)100% 供用延長：7.5km (うち完成4車線供用 L=4.4km)	・進捗率(事業費)で約7%進捗
進捗率(事業費)	約89%	約96%	・約7%進捗
費用対効果B/C	1.6 (残事業 2.1)	1.6 (残事業3.4)	①推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表 ②評価年、各年度事業費、GDPデフレータの時点修正(H25)等
備考	・H26 敦賀市金山～三方郡美浜町佐田 L=3.1km 完成4車線供用予定		





No. 4-2  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成25年度第2回

一般国道27号  
みはまひがし  
美浜東バイパス

【再評価】

平成25年10月  
近畿地方整備局

【前回評価時との比較表】

【参考資料】

平成25年度 第2回事業評価監視委員会

事業名：一般国道27号 美浜東バイパス（道路種別：一般国道）

事業化年度：平成3年度

	前回評価時	今回評価	(主な変更点)
	平成22年度	平成25年度	
再評価理由	再評価後3年間が経過	再評価後3年間が経過	
事業諸元	延長：4.9km 幅員：24.5m、14.5m 種級：第3種第1級、第3種第2級 設計速度：80km/h、60km/h 車線数：4車線、2車線	同左	・変更なし
全体事業費	282億円	同左	・変更なし
進捗状況	進捗率(事業費)約86% 用地取得率(面積)約99% 供用延長：4.9km (L=2.3km(2/4)、L=2.6km(2/2))	進捗率(事業費)約95% 用地取得率(面積)100% 供用延長：4.9km (L=2.3km(2/4)、L=2.6km(2/2))	・進捗率(事業費)で約9%進捗
進捗率(事業費)	約86%	約95%	・約9%進捗
費用対効果B/C	1.3 (残事業 1.8)	1.2 (残事業3.0)	①推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表 ②評価年、各年度事業費、GDPデフレータの時点修正(H25)等
備考	・H26 三方郡美浜町佐田～同町山上 L=2.3km 完成4車線供用予定		

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道27号 美浜東バイパス
事業主体	近畿地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比 (B/C) = 1.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 96億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.9%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 3 (経済的純現在価値 (B-C) = 51億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 35.5%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チェックの根拠	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間 (人・時間) 及び削減率	区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (現況) : 2519万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 19万人・時間/年 (6678万人・時間/年⇒6659万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : 美浜東バイパス 一般国道27号 (県) 敦賀美浜線 坂尻久々子線 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 22万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 3割削減
		□ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	福井鉄道バス
		■ 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	美浜町～JR敦賀駅 (所要時間 : 23分⇒20分)
		□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	
	物流効率化の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	美浜町～敦賀港 (所要時間 : 26分⇒23分)
		■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	若狭町 (梅)、主な出荷先 : 敦賀市 (敦賀市公設地方卸売市場)
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
		□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
1. 活力	都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	

		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
国土・地域ネットワークの構築		<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道としての位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	敦賀市～小浜市
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	美浜町～敦賀市（所要時間：18分⇒17分）
個性ある地域の形成		<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	氣比神宮（年間観光客入込数：658千人/年 H24年）
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	

	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	福井県地域防災計画（緊急交通路：広域交通規制路線）
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止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	国道27号（美浜町佐田～佐柿間）
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	現道国道27号の老朽橋梁（橋梁点検C判定：今市橋、金瀬橋、潮掛橋）
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：590.18t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：美浜東バイパス 一般国道27号（県）敦賀美浜線 坂尻久々子線 排出削減量：2.82t/年、排出削減率：1割削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：美浜東バイパス 一般国道27号（県）敦賀美浜線 坂尻久々子線 排出削減量：0.17t/年、排出削減率：1割削減
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	近畿自動車道敦賀線（小浜～敦賀JCT） 美浜都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（地域間の交流・連携を支援）、美浜町総合振興計画（観光および都市との交流）、美浜市都市計画マスタープラン（広域的な交流を支える広域幹線道路網の形成）等
	その他	<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される	

(再評価)

様式-2

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道27号	美浜東バイパス	L=4.9km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
17,200	4、2	近畿地方整備局

### ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	269億円	88億円	357億円
うち残事業分	8.5億円	41億円	50億円
基準年における 現在価値 (C)	359億円	36億円	395億円
うち残事業分	8.2億円	17億円	25億円

### ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成25年度			
供用年	平成27年度			
単年便益 (初年便益)	24億円	1.7億円	0.78億円	26億円
基準年における 現在価値 (B)	444億円	31億円	15億円	490億円
うち残事業分	71億円	3.0億円	2.2億円	76億円

注) 「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.2
経済的純現在価値（事業全体）	96億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.9%
費用便益比（残事業）	3.0
経済的純現在価値（残事業）	51億円
経済的内部収益率（残事業）	35.5%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量 （全事業）	17,200台/日	±10%	1.0~1.5
事業費 （全事業）	8億円	±10%	1.2~1.2
事業期間 （全事業）	1年	±20%	1.2~1.2

【残事業】

	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量 （残事業）	17,200台/日	±10%	2.3~3.8
事業費 （残事業）	8億円	±10%	2.9~3.1
事業期間 （残事業）	1年	±20%	3.0~3.0

# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：美浜東バイパス（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (4.9km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	16,000	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	8	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	23.45	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道27号 (5.6km)	交通量	[台/日]	20,000	6,800
		走行時間	[分]	16	10
		走行時間費用	[億円/年]	60.47	12.85
	(県)敦賀美浜線 (6.0km)	交通量	[台/日]	9,800	6,800
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	27.31	18.91
	坂尻久々子線 (3.4km)	交通量	[台/日]	1,900	0
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	2.61	0.05
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
③その他道路合計 (2,792.4km)	走行時間費用	[億円/年]	5,273.15	5,284.67	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：2,812.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,363.53	5,339.93	23.61

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。（上表は当該道路内の延長による加重平均値を記載）

※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

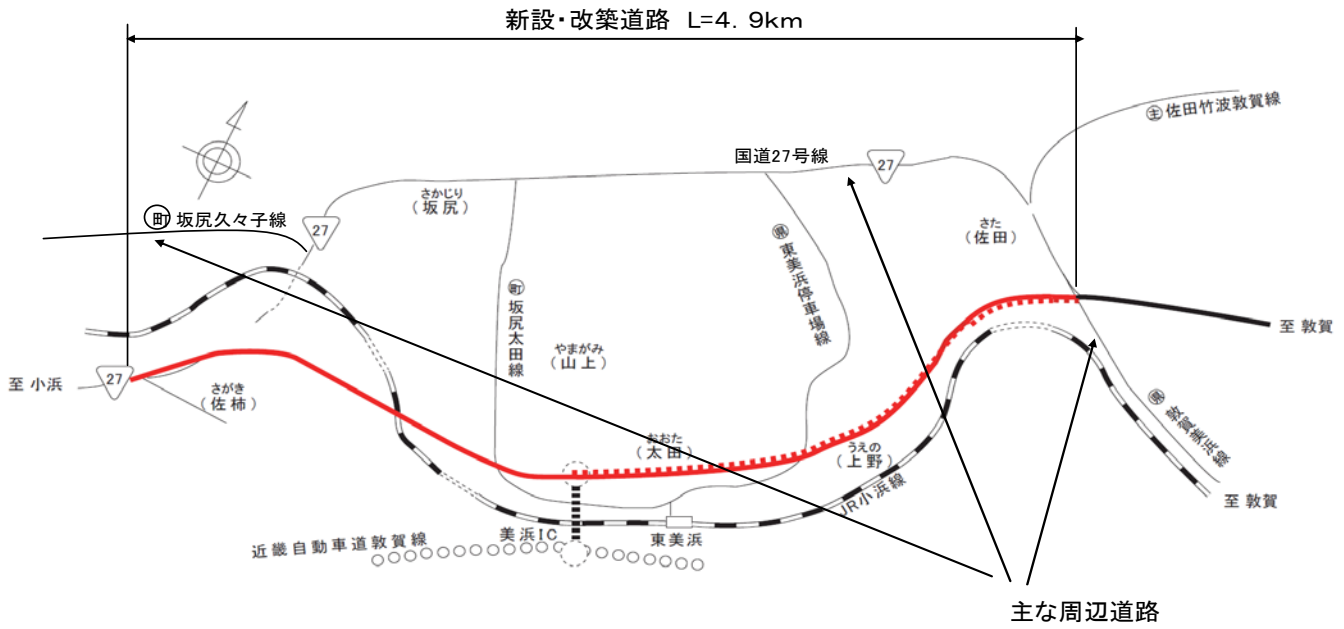
※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。



(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：美浜東バイパス（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (2.3km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	16,700	17,000	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	4	3	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	12.73	8.60	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道27号 (5.6km)	交通量	[台/日]	7,000	6,800
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	13.24	12.85
	(県)敦賀美浜線 (6.0km)	交通量	[台/日]	7,000	6,800
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	19.34	18.91
	坂尻久々子線 (3.4km)	交通量	[台/日]	100	0
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	0.08	0.05
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
③その他道路合計 (2,795.0km)	走行時間費用	[億円/年]	5,298.32	5,299.52	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：2,812.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,343.71	5,339.93	3.79

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。（上表は当該道路内の延長による加重平均値を記載）

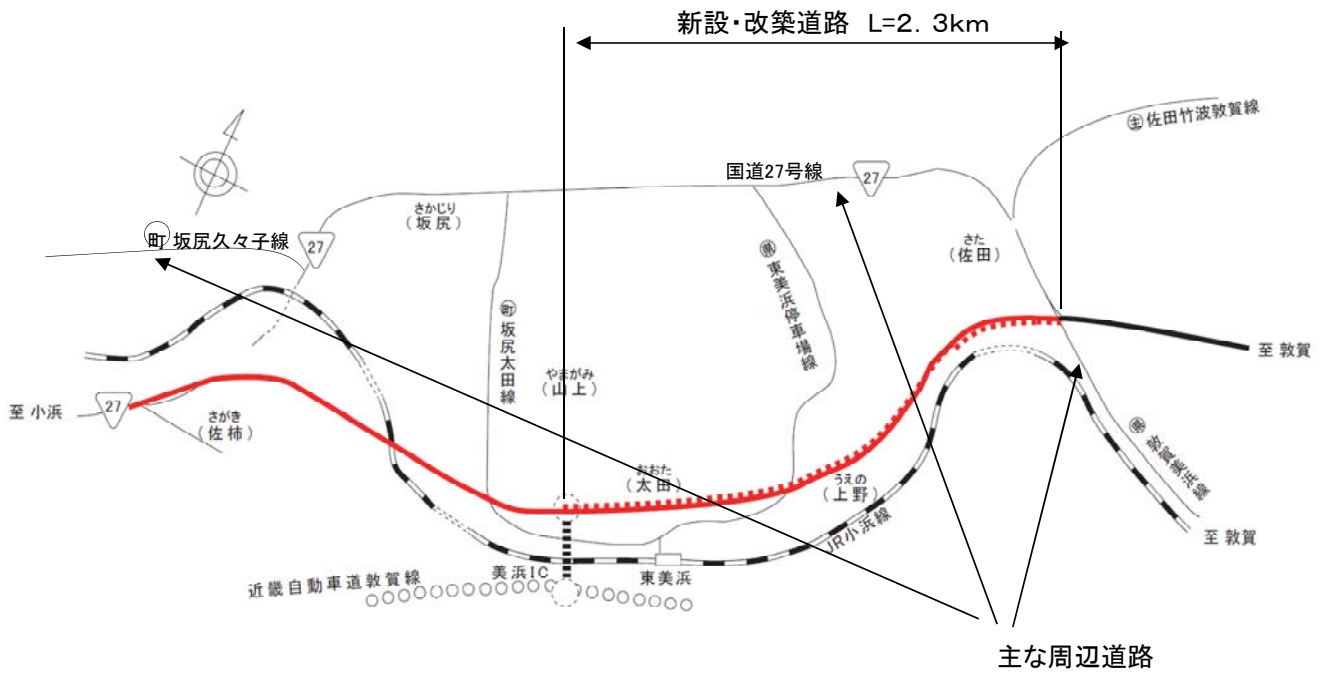
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



## 費用便益分析の条件

事業名：美浜東バイパス

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成25年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計 いずれかのみ の推計の場合	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 いずれかのみ の推計とした理由を記載
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサスベース)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他( )	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ( )台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由	小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他( )
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。	
	その他( )	<input type="checkbox"/>

交通流推計

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	( ) %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				



# 費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道27号 美浜東バイパス

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.38	4.9	1.84

年次	年度	割戻率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)		
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	
-24年目	H 3	1991	2.3699	109.1	0.29	0.58		
-23年目	H 4	1992	2.2788	110.6	0.31	0.59		
-22年目	H 5	1993	2.1911	110.9	0.54	0.99		
-21年目	H 6	1994	2.1068	110.8	1.89	3.32		
-20年目	H 7	1995	2.0258	109.9	19.25	32.68		
-19年目	H 8	1996	1.9479	109.5	8.25	13.52		
-18年目	H 9	1997	1.8730	110.4	0.62	0.97		
-17年目	H 10	1998	1.8009	109.9	15.42	23.27		
-16年目	H 11	1999	1.7317	108.4	20.43	30.06		
-15年目	H 12	2000	1.6651	107.2	35.18	50.33		
-14年目	H 13	2001	1.6010	105.7	31.33	43.71		
-13年目	H 14	2002	1.5395	103.8	15.99	21.84		
-12年目	H 15	2003	1.4802	102.3	11.53	15.37		
-11年目	H 16	2004	1.4233	101.0	9.60	12.46		
-10年目	H 17	2005	1.3686	99.6	7.30	9.23		
-9年目	H 18	2006	1.3159	98.7	18.52	22.75		
-8年目	H 19	2007	1.2653	97.6	21.15	25.26		
-7年目	H 20	2008	1.2167	96.8	9.01	10.43		
-6年目	H 21	2009	1.1699	95.6	6.69	7.54		
-5年目	H 22	2010	1.1249	93.7	3.43	3.79		
-4年目	H 23	2011	1.0816	92.1	4.92	5.33		
-3年目	H 24	2012	1.0400	92.1	14.95	15.55		
-2年目	H 25	2013	1.0000	92.1	4.04	4.04		
-1年目	H 26	2014	0.9615	92.1	8.50	8.17		
供用開始年次	H 27	2015	0.9246	92.1			1.75	1.62
1年目	H 28	2016	0.8890	92.1			1.75	1.56
2年目	H 29	2017	0.8548	92.1			1.75	1.50
3年目	H 30	2018	0.8219	92.1			1.75	1.44
4年目	H 31	2019	0.7903	92.1			1.75	1.38
5年目	H 32	2020	0.7599	92.1			1.75	1.33
6年目	H 33	2021	0.7307	92.1			1.75	1.28
7年目	H 34	2022	0.7026	92.1			1.75	1.23
8年目	H 35	2023	0.6756	92.1			1.75	1.18
9年目	H 36	2024	0.6496	92.1			1.75	1.14
10年目	H 37	2025	0.6246	92.1			1.75	1.09
11年目	H 38	2026	0.6006	92.1			1.75	1.05
12年目	H 39	2027	0.5775	92.1			1.75	1.01
13年目	H 40	2028	0.5553	92.1			1.75	0.97
14年目	H 41	2029	0.5339	92.1			1.75	0.94
15年目	H 42	2030	0.5134	92.1			1.75	0.90
16年目	H 43	2031	0.4936	92.1			1.75	0.86
17年目	H 44	2032	0.4746	92.1			1.75	0.83
18年目	H 45	2033	0.4564	92.1			1.75	0.80
19年目	H 46	2034	0.4388	92.1			1.75	0.77
20年目	H 47	2035	0.4220	92.1			1.75	0.74
21年目	H 48	2036	0.4057	92.1			1.75	0.71
22年目	H 49	2037	0.3901	92.1			1.75	0.68
23年目	H 50	2038	0.3751	92.1			1.75	0.66
24年目	H 51	2039	0.3607	92.1			1.75	0.63
25年目	H 52	2040	0.3468	92.1			1.75	0.61
26年目	H 53	2041	0.3335	92.1			1.75	0.58
27年目	H 54	2042	0.3207	92.1			1.75	0.56
28年目	H 55	2043	0.3083	92.1			1.75	0.54
29年目	H 56	2044	0.2965	92.1			1.75	0.52
30年目	H 57	2045	0.2851	92.1			1.75	0.50
31年目	H 58	2046	0.2741	92.1			1.75	0.48
32年目	H 59	2047	0.2636	92.1			1.75	0.46
33年目	H 60	2048	0.2534	92.1			1.75	0.44
34年目	H 61	2049	0.2437	92.1			1.75	0.43
35年目	H 62	2050	0.2343	92.1			1.75	0.41
36年目	H 63	2051	0.2253	92.1			1.75	0.39
37年目	H 64	2052	0.2166	92.1			1.75	0.38
38年目	H 65	2053	0.2083	92.1			1.75	0.37
39年目	H 66	2054	0.2003	92.1			1.75	0.35
40年目	H 67	2055	0.1926	92.1			1.75	0.34

41年目	H	68	2056	0.1852	92.1			1.75	0.32
42年目	H	69	2057	0.1780	92.1			1.75	0.31
43年目	H	70	2058	0.1712	92.1			1.75	0.30
44年目	H	71	2059	0.1646	92.1			1.75	0.29
45年目	H	72	2060	0.1583	92.1			1.75	0.28
46年目	H	73	2061	0.1522	92.1			1.75	0.27
47年目	H	74	2062	0.1463	92.1			1.75	0.26
48年目	H	75	2063	0.1407	92.1			1.75	0.25
49年目	H	76	2064	0.1353	92.1	-23.23	-3.14	1.75	0.24
合計						245.92	358.64	87.62	36.18
単純事業費計							269.15	87.62	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。



## 費用の現在価値算定表(残事業)

箇所名:一般国道27号 美浜東バイパス

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.38	2.3	0.86

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	
-1年目	H 26	2014	0.9615	92.1	8.50	8.17		
供用開始年次	H 27	2015	0.9246	92.1			0.82	0.76
1年目	H 28	2016	0.8890	92.1			0.82	0.73
2年目	H 29	2017	0.8548	92.1			0.82	0.70
3年目	H 30	2018	0.8219	92.1			0.82	0.68
4年目	H 31	2019	0.7903	92.1			0.82	0.65
5年目	H 32	2020	0.7599	92.1			0.82	0.63
6年目	H 33	2021	0.7307	92.1			0.82	0.60
7年目	H 34	2022	0.7026	92.1			0.82	0.58
8年目	H 35	2023	0.6756	92.1			0.82	0.56
9年目	H 36	2024	0.6496	92.1			0.82	0.53
10年目	H 37	2025	0.6246	92.1			0.82	0.51
11年目	H 38	2026	0.6006	92.1			0.82	0.49
12年目	H 39	2027	0.5775	92.1			0.82	0.48
13年目	H 40	2028	0.5553	92.1			0.82	0.46
14年目	H 41	2029	0.5339	92.1			0.82	0.44
15年目	H 42	2030	0.5134	92.1			0.82	0.42
16年目	H 43	2031	0.4936	92.1			0.82	0.41
17年目	H 44	2032	0.4746	92.1			0.82	0.39
18年目	H 45	2033	0.4564	92.1			0.82	0.38
19年目	H 46	2034	0.4388	92.1			0.82	0.36
20年目	H 47	2035	0.4220	92.1			0.82	0.35
21年目	H 48	2036	0.4057	92.1			0.82	0.33
22年目	H 49	2037	0.3901	92.1			0.82	0.32
23年目	H 50	2038	0.3751	92.1			0.82	0.31
24年目	H 51	2039	0.3607	92.1			0.82	0.30
25年目	H 52	2040	0.3468	92.1			0.82	0.29
26年目	H 53	2041	0.3335	92.1			0.82	0.27
27年目	H 54	2042	0.3207	92.1			0.82	0.26
28年目	H 55	2043	0.3083	92.1			0.82	0.25
29年目	H 56	2044	0.2965	92.1			0.82	0.24
30年目	H 57	2045	0.2851	92.1			0.82	0.23
31年目	H 58	2046	0.2741	92.1			0.82	0.23
32年目	H 59	2047	0.2636	92.1			0.82	0.22
33年目	H 60	2048	0.2534	92.1			0.82	0.21
34年目	H 61	2049	0.2437	92.1			0.82	0.20
35年目	H 62	2050	0.2343	92.1			0.82	0.19
36年目	H 63	2051	0.2253	92.1			0.82	0.19
37年目	H 64	2052	0.2166	92.1			0.82	0.18
38年目	H 65	2053	0.2083	92.1			0.82	0.17
39年目	H 66	2054	0.2003	92.1			0.82	0.16
40年目	H 67	2055	0.1926	92.1			0.82	0.16
41年目	H 68	2056	0.1852	92.1			0.82	0.15
42年目	H 69	2057	0.1780	92.1			0.82	0.15
43年目	H 70	2058	0.1712	92.1			0.82	0.14
44年目	H 71	2059	0.1646	92.1			0.82	0.14
45年目	H 72	2060	0.1583	92.1			0.82	0.13
46年目	H 73	2061	0.1522	92.1			0.82	0.13
47年目	H 74	2062	0.1463	92.1			0.82	0.12
48年目	H 75	2063	0.1407	92.1			0.82	0.12
49年目	H 76	2064	0.1353	92.1	0.00	0.00	0.82	0.11
合計					8.50	8.17	41.13	17.01
単純事業費計					8.50		41.13	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。





(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道27号	美浜東バイパス	4、2	4.9km

### ■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				23,347	
	改良費				11,863	
		土工	m3	2,312,000	5,126	切土(148万m3)、盛土(83万m3)
		軟弱地盤改良工	式	1	1,964	
		法面工	式	1	1,114	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	2,327	補強土壁、L型擁壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		施設工	式			
		函渠工	式	1	1,332	
		排水工	式			
		情報管路工	Km			
		雑工	式			
	橋梁費				4,686	
		橋梁	m	1,031	4,686	連続高架橋2橋、PC橋3橋、鋼橋6橋
	トンネル費		式	1	4,072	
		NATM	m	1,490	4,072	3本(上下線)
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費		式	1	1,452	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	84,954	1,452	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>			
	付帯施設費				1,274	
		付帯工事費	式	1	1,274	標識工、防護柵工、道路照明等
②	用地及補償費				2,493	
	用地費		m <sup>2</sup>		2,323	
		宅地	m <sup>2</sup>	16,610	565	
		田畑	m <sup>2</sup>	48,100	1,347	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	158,290	412	
		その他	m <sup>2</sup>	1		
	補償費		式	1	170	
③	間接経費		式	1	2,360	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				28,200	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道27号	美浜東バイパス	4、2	4.9km

### ■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	765	
	改良費		式			
		土工	m <sup>3</sup>			
		軟弱地盤改良工	式			
		法面工	式			
		擁壁工	式			
		施設工	式			
		函渠工	式			
		排水工	式			
		情報管路工	Km			
		雑工	式			
	橋梁費		式			
		橋梁	m			
	トンネル費		式			
		NATM	m			
	IC・JCT費		式			
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費		式	1	656	
	車道舗装	m <sup>2</sup>	20,500	656		
	歩道舗装	m <sup>2</sup>				
付帯施設費		式	1	109		
	付帯工事費	式	1	109	標識工、防護柵工、道路照明等	
②用地及補償費			式			
	用地費		m <sup>2</sup>			
	宅地	m <sup>2</sup>				
	田畑	m <sup>2</sup>				
	山林・原野	m <sup>2</sup>				
	その他	m <sup>2</sup>				
	補償費		式			
③間接経費			式	1	127	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					892	

(事業全体、残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道27号	美浜東バイパス	2、4	4.9km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	4.9	2,150	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	7,050	橋梁1.0km、トンネル1.5km
その他	式	1	0	
維持管理費合計			9,200	

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	国道27号 金山バイパス
事業主体	近畿地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比 (B/C) = 1.6 (経済的純現在価値 (B-C) = 569億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 5.3%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 3.4 (経済的純現在価値 (B-C) = 90億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 44%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間 (人・時間) 及び削減率	区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (現況) : 2519万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 29万人・時間/年 (6688万人・時間/年⇒6659万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : 金山バイパス (県) 敦賀美浜線 (県) 津内櫛林線 一般国道27号 清水松陵線 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 34万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 4割削減
		■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	(県) 敦賀美浜線 (敦賀市呉羽町2丁目) (旅行速度17.5km/h⇒改善見込み)
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	福井鉄道バス
		■ 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	美浜町～JR敦賀駅 (所要時間 : 23分⇒20分)
	物流効率化の支援	□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	
		■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	美浜町～敦賀港 (所要時間 : 26分⇒23分)
		■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	若狭町 (梅)、主な出荷先 : 敦賀市 (敦賀市公設地方卸売市場)
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
		1. 活力	都市の再生

		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
国土・地域ネットワークの構築		<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道としての位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	敦賀市～小浜市
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	美浜町～敦賀市（所要時間：18分⇒17分）
個性ある地域の形成		<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	氣比神宮（年間観光客入込数：658千人/年 H24年）
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	



	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する		
	安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる		
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される		
		<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり <input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止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	福井県地域防災計画（緊急交通路：広域交通規制路線） 緊急輸送道路ネットワーク計画（第1次緊急輸送道路）  (県)敦賀美浜線、(主)佐田竹波敦賀線（敦賀市金山～美浜町佐田間）	
	<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）			
	<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される <input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する			
	4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：765.03t-CO2/年
		生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	(推計結果) 評価対象区間（現道／平行区間等）：金山バイパス（県）敦賀美浜線（県）津内櫛林線 一般国道27号 清水松陵線 排出削減量：4.2t/年、排出削減率：1割削減 (推計結果) 評価対象区間（現道／平行区間等）：金山バイパス（県）敦賀美浜線（県）津内櫛林線 一般国道27号 清水松陵線 排出削減量：0.24t/年、排出削減率：1割削減
	5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	近畿自動車道敦賀線（小浜～敦賀JCT）  敦賀都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（地域の交流と連携を支援）、敦賀市総合計画（4車線未整備区間の早期完成）、道路の中期計画（近畿地方版）（暮らしと交流を支える、交通渋滞を解消する）
その他			<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される	

(再評価)

様式-2

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
国道27号	金山バイパス	L=7.5km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
22,500	4車線	近畿地方整備局

### ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	381億円	154億円	536億円
うち残事業分	12億円	64億円	75億円
基準年における 現在価値 (C)	835億円	64億円	898億円
うち残事業分	11億円	26億円	38億円

### ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成25年度			
供用年	平成27年度			
単年便益 (初年便益)	69億円	7.4億円	1.6億円	78億円
基準年における 現在価値 (B)	1,299億円	139億円	30億円	1,467億円
うち残事業分	115億円	8.7億円	4.5億円	128億円

注) 「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.6
経済的純現在価値（事業全体）	569億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.3%
費用便益比（残事業）	3.4
経済的純現在価値（残事業）	90億円
経済的内部収益率（残事業）	44.0%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量 （全事業）	22,500台/日	±10%	1.3~2.0
事業費 （全事業）	12億円	±10%	1.6~1.6
事業期間 （全事業）	1年	±20%	1.6~1.6

【残事業】

	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量 （残事業）	22,500台/日	±10%	2.7~4.3
事業費 （残事業）	12億円	±10%	3.3~3.5
事業期間 （残事業）	1年	±20%	3.4~3.4

交通状況の変化

様式-3①

事業名：金山バイパス（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (7.5km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	22,100	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	14	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	59.04	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	(県)敦賀美浜線 (6.0km)	交通量	[台/日]	18,100	6,800
		走行時間	[分]	21	15
		走行時間費用	[億円/年]	69.11	18.91
	(県)津内榑林線 (3.0km)	交通量	[台/日]	16,800	3,600
		走行時間	[分]	9	6
		走行時間費用	[億円/年]	31.16	4.23
	一般国道27号 (4.9km)	交通量	[台/日]	15,100	7,400
		走行時間	[分]	12	9
		走行時間費用	[億円/年]	34.48	12.52
	清水松陵線 (1.9km)	交通量	[台/日]	7,900	5,000
		走行時間	[分]	5	4
		走行時間費用	[億円/年]	6.63	3.81
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
③その他道路合計 (2,789.0km)	走行時間費用	[億円/年]	5,267.60	5,241.41	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：2,812.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,408.97	5,339.93	69.05

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。（上表は当該道路内の延長による加重平均値を記載）

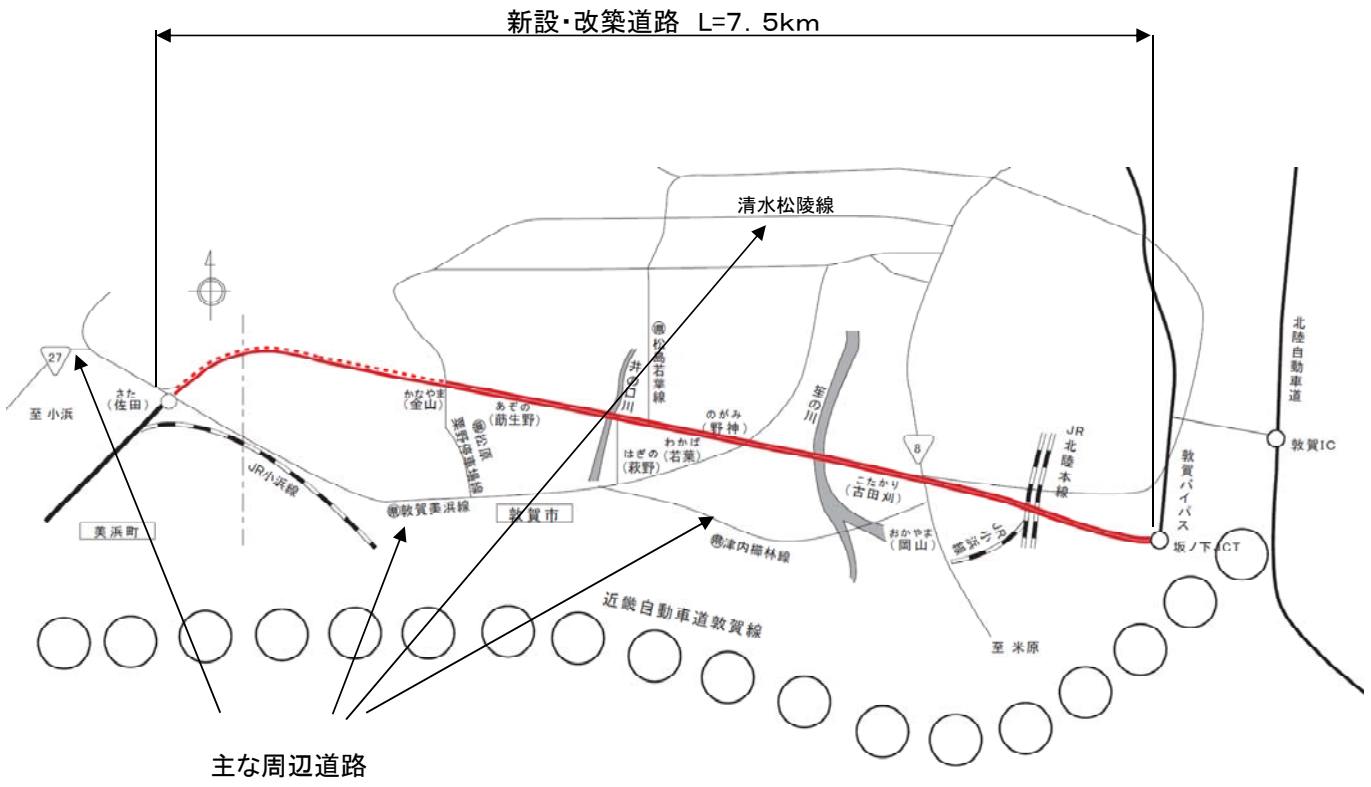
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：金山バイパス（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (3.1km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	17,200	18,800	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	7	6	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	23.83	19.55	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	(県)敦賀美浜線 (6.0km)	交通量	[台/日]	8,000	6,800
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	22.35	18.91
	(県)津内榑林線 (3.0km)	交通量	[台/日]	3,600	3,600
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	4.23	4.23
	一般国道27号 (4.9km)	交通量	[台/日]	7,900	7,400
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	13.32	12.52
	清水松陵線 (1.9km)	交通量	[台/日]	5,000	5,000
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	3.81	3.81
	交通量	[台/日]	0	0	
	走行時間	[分]	0	0	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00	
③その他道路合計 (2,793.4km)	走行時間費用	[億円/年]	5,278.49	5,280.90	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：2,812.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,346.03	5,339.93	6.11

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。（上表は当該道路内の延長による加重平均値を記載）

※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

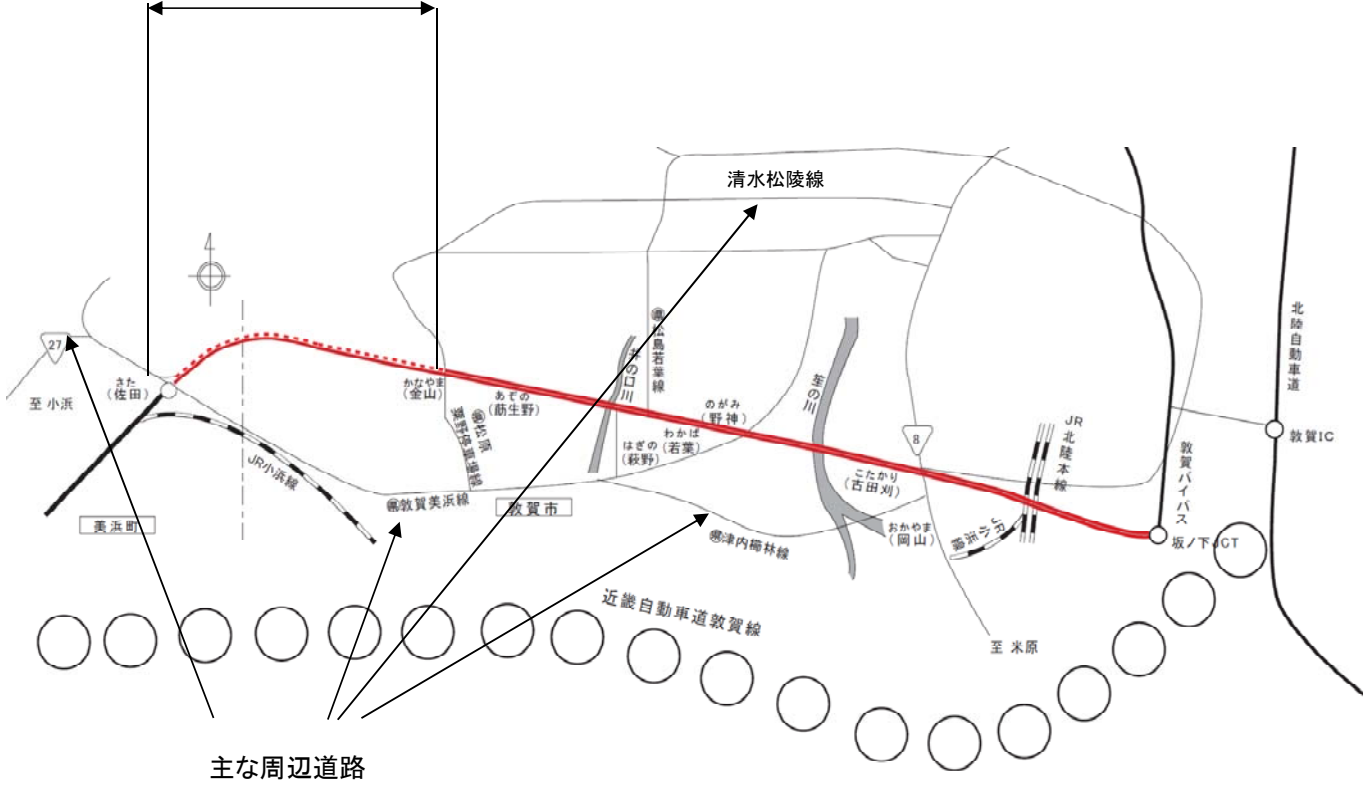
※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること

新設・改築道路 L=3.1km



## 費用便益分析の条件

事業名：金山バイパス

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成25年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計 いずれかのみ の推計の場合	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 いずれかのみ の推計とした理由を記載
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサスベース)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他( )	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ( )台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由	小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他( )
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、 最終速度を採用。	
	その他( )	<input type="checkbox"/>

交通流推計



(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	( ) %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
	交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
その他 ( )		<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				



## 費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:国道27号 金山バイパス

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.43	7.5	3.24

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-43年目	S 47	1972	4.9931	48.7	0.07	0.66	
-42年目	S 48	1973	4.8010	56.1	0.01	0.08	
-41年目	S 49	1974	4.6164	66.9	0.12	0.76	
-40年目	S 50	1975	4.4388	70.7	0.40	2.31	
-39年目	S 51	1976	4.2681	76.7	0.40	2.05	
-38年目	S 52	1977	4.1039	81.3	0.10	0.47	
-37年目	S 53	1978	3.9461	84.7	4.95	21.24	
-36年目	S 54	1979	3.7943	86.9	9.00	36.19	
-35年目	S 55	1980	3.6484	92.4	14.27	51.89	
-34年目	S 56	1981	3.5081	94.8	14.50	49.44	
-33年目	S 57	1982	3.3731	95.8	13.30	43.12	
-32年目	S 58	1983	3.2434	96.8	11.10	34.26	
-31年目	S 59	1984	3.1187	98.7	14.20	41.32	
-30年目	S 60	1985	2.9987	99.5	21.05	58.45	
-29年目	S 61	1986	2.8834	101.2	15.48	40.63	
-28年目	S 62	1987	2.7725	101.0	16.30	41.23	
-27年目	S 63	1988	2.6658	101.5	20.35	49.23	
-26年目	H 1	1989	2.5633	104.2	17.63	39.96	
-25年目	H 2	1990	2.4647	106.5	18.17	38.73	
-24年目	H 3	1991	2.3699	109.1	27.50	55.01	
-23年目	H 4	1992	2.2788	110.6	43.92	83.36	
-22年目	H 5	1993	2.1911	110.9	7.08	12.88	
-21年目	H 6	1994	2.1068	110.8	0.58	1.02	
-20年目	H 7	1995	2.0258	109.9	13.30	22.58	
-19年目	H 8	1996	1.9479	109.5	5.61	9.19	
-18年目	H 9	1997	1.8730	110.4	0.11	0.18	
-17年目	H 10	1998	1.8009	109.9	0.40	0.60	
-16年目	H 11	1999	1.7317	108.4	0.16	0.24	
-15年目	H 12	2000	1.6651	107.2	1.38	1.98	
-14年目	H 13	2001	1.6010	105.7	13.14	18.33	
-13年目	H 14	2002	1.5395	103.8	5.34	7.30	
-12年目	H 15	2003	1.4802	102.3	1.58	2.11	
-11年目	H 16	2004	1.4233	101.0	0.38	0.49	
-10年目	H 17	2005	1.3686	99.6	0.10	0.12	
-9年目	H 18	2006	1.3159	98.7	1.58	1.94	
-8年目	H 19	2007	1.2653	97.6	2.66	3.17	
-7年目	H 20	2008	1.2167	96.8	9.94	11.51	
-6年目	H 21	2009	1.1699	95.6	16.31	18.39	
-5年目	H 22	2010	1.1249	93.7	18.76	20.74	
-4年目	H 23	2011	1.0816	92.1	3.77	4.08	
-3年目	H 24	2012	1.0400	92.1	1.90	1.97	
-2年目	H 25	2013	1.0000	92.1	2.76	2.76	
-1年目	H 26	2014	0.9615	92.1	11.70	11.25	
供用開始年次	H 27	2015	0.9246	92.1		3.09	2.85
1年目	H 28	2016	0.8890	92.1		3.09	2.74
2年目	H 29	2017	0.8548	92.1		3.09	2.64
3年目	H 30	2018	0.8219	92.1		3.09	2.54
4年目	H 31	2019	0.7903	92.1		3.09	2.44
5年目	H 32	2020	0.7599	92.1		3.09	2.34
6年目	H 33	2021	0.7307	92.1		3.09	2.25
7年目	H 34	2022	0.7026	92.1		3.09	2.17
8年目	H 35	2023	0.6756	92.1		3.09	2.08
9年目	H 36	2024	0.6496	92.1		3.09	2.00
10年目	H 37	2025	0.6246	92.1		3.09	1.93
11年目	H 38	2026	0.6006	92.1		3.09	1.85
12年目	H 39	2027	0.5775	92.1		3.09	1.78
13年目	H 40	2028	0.5553	92.1		3.09	1.71
14年目	H 41	2029	0.5339	92.1		3.09	1.65
15年目	H 42	2030	0.5134	92.1		3.09	1.58
16年目	H 43	2031	0.4936	92.1		3.09	1.52
17年目	H 44	2032	0.4746	92.1		3.09	1.46
18年目	H 45	2033	0.4564	92.1		3.09	1.41
19年目	H 46	2034	0.4388	92.1		3.09	1.35
20年目	H 47	2035	0.4220	92.1		3.09	1.30
21年目	H 48	2036	0.4057	92.1		3.09	1.25

22年目	H	49	2037	0.3901	92.1			3.09	1.20
23年目	H	50	2038	0.3751	92.1			3.09	1.16
24年目	H	51	2039	0.3607	92.1			3.09	1.11
25年目	H	52	2040	0.3468	92.1			3.09	1.07
26年目	H	53	2041	0.3335	92.1			3.09	1.03
27年目	H	54	2042	0.3207	92.1			3.09	0.99
28年目	H	55	2043	0.3083	92.1			3.09	0.95
29年目	H	56	2044	0.2965	92.1			3.09	0.91
30年目	H	57	2045	0.2851	92.1			3.09	0.88
31年目	H	58	2046	0.2741	92.1			3.09	0.85
32年目	H	59	2047	0.2636	92.1			3.09	0.81
33年目	H	60	2048	0.2534	92.1			3.09	0.78
34年目	H	61	2049	0.2437	92.1			3.09	0.75
35年目	H	62	2050	0.2343	92.1			3.09	0.72
36年目	H	63	2051	0.2253	92.1			3.09	0.70
37年目	H	64	2052	0.2166	92.1			3.09	0.67
38年目	H	65	2053	0.2083	92.1			3.09	0.64
39年目	H	66	2054	0.2003	92.1			3.09	0.62
40年目	H	67	2055	0.1926	92.1			3.09	0.59
41年目	H	68	2056	0.1852	92.1			3.09	0.57
42年目	H	69	2057	0.1780	92.1			3.09	0.55
43年目	H	70	2058	0.1712	92.1			3.09	0.53
44年目	H	71	2059	0.1646	92.1			3.09	0.51
45年目	H	72	2060	0.1583	92.1			3.09	0.49
46年目	H	73	2061	0.1522	92.1			3.09	0.47
47年目	H	74	2062	0.1463	92.1			3.09	0.45
48年目	H	75	2063	0.1407	92.1			3.09	0.43
49年目	H	76	2064	0.1353	92.1	-63.46	-8.59	3.09	0.42
合計						317.93	834.63	154.29	63.69
単純事業費計								381.39	154.29

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 国道27号 金山バイパス

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.43	3.1	1.34

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	
-1年目	H 26	2014	0.9615	92.1	11.70	11.25		
供用開始年次	H 27	2015	0.9246	92.1			1.28	1.18
1年目	H 28	2016	0.8890	92.1			1.28	1.13
2年目	H 29	2017	0.8548	92.1			1.28	1.09
3年目	H 30	2018	0.8219	92.1			1.28	1.05
4年目	H 31	2019	0.7903	92.1			1.28	1.01
5年目	H 32	2020	0.7599	92.1			1.28	0.97
6年目	H 33	2021	0.7307	92.1			1.28	0.93
7年目	H 34	2022	0.7026	92.1			1.28	0.90
8年目	H 35	2023	0.6756	92.1			1.28	0.86
9年目	H 36	2024	0.6496	92.1			1.28	0.83
10年目	H 37	2025	0.6246	92.1			1.28	0.80
11年目	H 38	2026	0.6006	92.1			1.28	0.77
12年目	H 39	2027	0.5775	92.1			1.28	0.74
13年目	H 40	2028	0.5553	92.1			1.28	0.71
14年目	H 41	2029	0.5339	92.1			1.28	0.68
15年目	H 42	2030	0.5134	92.1			1.28	0.65
16年目	H 43	2031	0.4936	92.1			1.28	0.63
17年目	H 44	2032	0.4746	92.1			1.28	0.61
18年目	H 45	2033	0.4564	92.1			1.28	0.58
19年目	H 46	2034	0.4388	92.1			1.28	0.56
20年目	H 47	2035	0.4220	92.1			1.28	0.54
21年目	H 48	2036	0.4057	92.1			1.28	0.52
22年目	H 49	2037	0.3901	92.1			1.28	0.50
23年目	H 50	2038	0.3751	92.1			1.28	0.48
24年目	H 51	2039	0.3607	92.1			1.28	0.46
25年目	H 52	2040	0.3468	92.1			1.28	0.44
26年目	H 53	2041	0.3335	92.1			1.28	0.43
27年目	H 54	2042	0.3207	92.1			1.28	0.41
28年目	H 55	2043	0.3083	92.1			1.28	0.39
29年目	H 56	2044	0.2965	92.1			1.28	0.38
30年目	H 57	2045	0.2851	92.1			1.28	0.36
31年目	H 58	2046	0.2741	92.1			1.28	0.35
32年目	H 59	2047	0.2636	92.1			1.28	0.34
33年目	H 60	2048	0.2534	92.1			1.28	0.32
34年目	H 61	2049	0.2437	92.1			1.28	0.31
35年目	H 62	2050	0.2343	92.1			1.28	0.30
36年目	H 63	2051	0.2253	92.1			1.28	0.29
37年目	H 64	2052	0.2166	92.1			1.28	0.28
38年目	H 65	2053	0.2083	92.1			1.28	0.27
39年目	H 66	2054	0.2003	92.1			1.28	0.26
40年目	H 67	2055	0.1926	92.1			1.28	0.25
41年目	H 68	2056	0.1852	92.1			1.28	0.24
42年目	H 69	2057	0.1780	92.1			1.28	0.23
43年目	H 70	2058	0.1712	92.1			1.28	0.22
44年目	H 71	2059	0.1646	92.1			1.28	0.21
45年目	H 72	2060	0.1583	92.1			1.28	0.20
46年目	H 73	2061	0.1522	92.1			1.28	0.19
47年目	H 74	2062	0.1463	92.1			1.28	0.19
48年目	H 75	2063	0.1407	92.1			1.28	0.18
49年目	H 76	2064	0.1353	92.1	0.00	0.00	1.28	0.17
合計					11.70	11.25	63.77	26.39
単純事業費計					11.70		63.77	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。





(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道27号	金山バイパス	4	7.5km

### ■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考	
①工事費			式	1	27,522		
	改良費		式	1	9,858		
		土工	m3	3,236,000	7,389	切土(50万m3)、盛土(244万m3)、捨土(30万m3)	
		軟弱地盤改良工	式	1	316		
		法面工	式	1	150	切土法面、盛土法面	
		擁壁工	式	1	1,000	補強土壁、L型擁壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等	
		施設工	式				
		函渠工	式	1	1,003		
		排水工	式				
		情報管路工	Km				
		雑工	式				
		橋梁費		式	1	4,140	
			橋梁	m	487	4,140	連続高架橋2橋、PC橋10橋
		トンネル費		式	1	7,920	
			NATM	m	3,600	7,920	2本(上下線)
		IC・JCT費					
			IC	箇所			
			JCT	箇所			
		舗装費		式	1	2,374	
			車道舗装	m <sup>2</sup>	159,224	2,374	
			歩道舗装	m <sup>2</sup>			
	付帯施設費		式	1	3,230		
		付帯工事費	式	1	3,230	標識工、防護柵工、道路照明等	
②用地及補償費			式	1	8,242		
	用地費		m <sup>2</sup>	201,600	6,346		
		宅地	m <sup>2</sup>	95,480	3,342		
		田畑	m <sup>2</sup>	103,300	2,996		
		山林・原野	m <sup>2</sup>	2,820	8		
		その他	m <sup>2</sup>				
	補償費		式	1	1,896		
③間接経費			式	1	3,236	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費					39,000		



(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道27号	金山バイパス	4	7.5km

### ■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考	
①工事費			式	1	1,053		
	改良費		式	1			
		土工	m3				
		軟弱地盤改良工	式				
		法面工	式				
		擁壁工	式				
		施設工	式				
		函渠工	式				
		排水工	式				
		情報管路工	Km				
		雑工	式				
		橋梁費		式			
			橋梁	m			
		トンネル費		式			
			NATM	m			
		IC・JCT費					
			IC	箇所			
			JCT	箇所			
		舗装費		式	1	160	
			車道舗装	m <sup>2</sup>	5,810	160	
			歩道舗装	m <sup>2</sup>			
	付帯施設費		式	1	893		
		付帯工事費	式	1	893	標識工、防護柵工、道路照明等	
②用地及補償費			式				
	用地費		m <sup>2</sup>				
		宅地	m <sup>2</sup>				
		田畑	m <sup>2</sup>				
		山林・原野	m <sup>2</sup>				
		その他	m <sup>2</sup>				
	補償費		式				
③間接経費			式	1	176	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費					1,229		

(事業全体、残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道27号	金山バイパス	4	7.5km

■維持管理費内訳

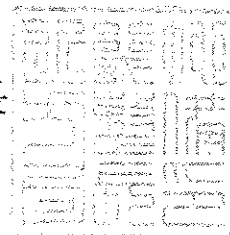
区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	7.5	3,750	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	12,450	橋梁0.5km、トンネル3.6km
その他	式	1	0	
維持管理費合計			16,200	



国近整企画第43号  
平成25年9月11日

福井県知事 殿

近畿地方整備局長



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る  
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、近畿地方整備局事業評価監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成25年10月3日に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成25年9月25日(水)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

FAX 06-6942-7463

(再評価)

## 【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道27号金山バイパス	事業継続	
一般国道27号美浜東バイパス	事業継続	

※貴県の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

土政推第359号  
平成25年 9月27日

近畿地方整備局長 様

福井県知事 西川一誠



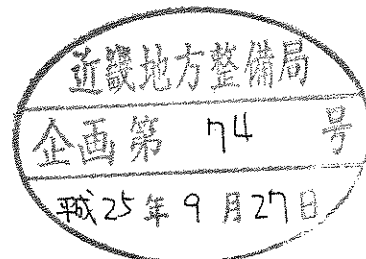
近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)  
の作成に係る意見照会について (回答)

平成25年9月11日付け国近整企画第43号にて照会のありました標記の件について、下記のとおり回答します。

- 1 本県の南西部に位置する嶺南地方は、東西に細長い地形を成し、「歴史・文化」や「自然」、「食」に根差した観光地を有し、東アジア貿易の拠点となる敦賀港や、原子力発電施設を有している。国道27号は、その東西方向の軸であり、唯一の幹線道路であるが、関西・中京との人流、物流、災害時の輸送、避難などを効率的に行う社会基盤の充実は、国土政策の面からも不可欠である。こうした中、平成26年に、舞鶴若狭自動車道が全線開通する予定であり、北陸自動車道を含む環状ネットワークが形成され、関西、中京方面だけでなく、中国、四国方面からの人や物の流れが拡大する。この機を捉え、本県では、嶺南地方の観光客を100万人増加させる目標を掲げ、観光プロモーション活動や、観光拠点の魅力向上に取り組んでいる。

その実現には、国道27号の円滑な交通が是非とも必要である。しかし、金山バイパスおよび美浜東バイパス事業区間については、現在の交通量に対し十分な車線数が確保されておらず、交通混雑が発生している状況である。このため、敦賀市内～美浜町内の交通混雑の緩和に加え、舞鶴若狭自動車道美浜ICからの円滑な交通を確保する当該道路の整備は、速やかに進めるべき事業であり、対応方針(原案)のとおり事業継続はもとより、更なる整備の促進を求めたい。

また、平成26年夏までの舞鶴若狭自動車道の全線供用開始に遅れることなく、広域的効果の早期発現に向け、コスト縮減に配慮しながら事業を推進するようお願いしたい。



## 2 その他の意見

### (イ) 中部縦貫自動車道の整備促進（ミッシングリンクの早期解消）

#### 【大野油坂道路】

県内のミッシングリンクとして残る未事業化区間の大野・大野東間については、災害時に、太平洋側と日本海側を結ぶ代替ネットワークとして重要な役割を果たすだけでなく、北陸自動車道、東海北陸自動車道と繋がることで、地域間交流が促進され、観光の振興に寄与する道路であることから、早期に新規事業として採択をお願いしたい。

また、事業中の大野東・油坂間については、平成26年度から工事に着手して、早期に一部区間を開通し、大野油坂道路の10年以内の全線開通を実現するようお願いしたい。

#### 【永平寺大野道路】

開通予定年度が示されている福井北・松岡間の平成26年度および永平寺東・上志比間の平成28年度の日も早い開通を図り、早期の全線開通を実現するため、十分な事業費を確保するようお願いしたい。

### (ロ) 県際道路の整備促進

福井県から石川県に抜ける国道8号の福井バイパスおよび岐阜県を繋ぐ国道417号の冠山峠道路については、地域間交流を促進するとともに、災害時には、広域的な輸送路として重要な役割を果たす道路であることから、着実に事業を推進し、早期完成を図るようお願いしたい。

また、京都府を繋ぐ国道27号青葉山トンネルについては、原子力災害等における避難路としても重要な役割を果たすことから、早期事業化を図るようお願いしたい。

### (ハ) 雪害対策について

平成23年1月の大雪、平成24年1月の大雪の影響で、国道8号および国道27号がそれぞれ通行止めとなり、道路交通に大きな支障が生じた。

この様な現状を踏まえ、大雪に十分対応できるよう、直轄国道における除雪体制を強化し、交通を確実に確保するため必要な措置を講じるようお願いしたい。

### (ニ) 地方への意見聴取

直轄事業負担金の負担者として、事業全体を見て判断する必要があるため、意見聴取に当たっては、今回のように個別箇所だけではなく事業全体の見通しについても意見を述べる機会とするようお願いしたい。

### (ホ) 事業評価監視委員会

事業評価監視委員会の委員選定に当たっては、地方を代表する委員も選定するようお願いしたい。