



No. 8-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成23年度第2回

一般国道8号
つるが 敦賀バイパス

【再評価】

平成23年9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

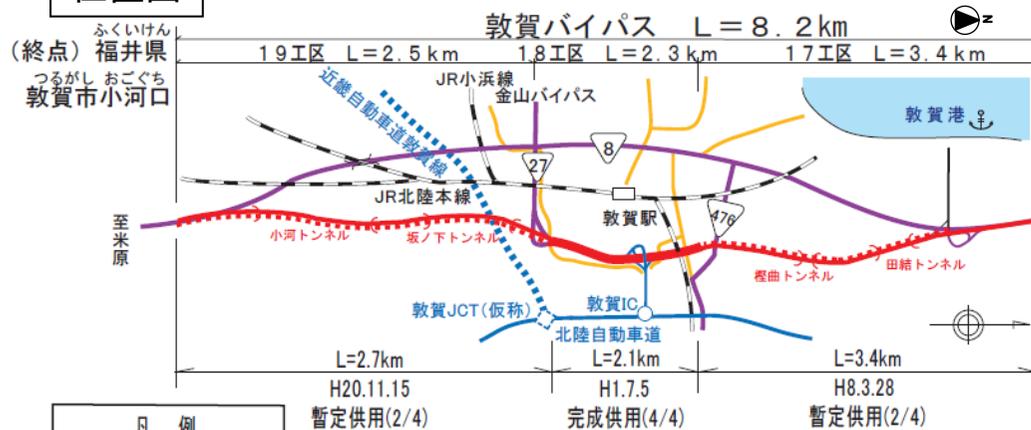
- 重要港湾へのアクセス強化
- 敦賀市内の交通混雑緩和
- 騒音環境の改善
- 交通事故の減少
- 冬期交通の確保

事業の概要、進捗状況

区間	(起) 福井県敦賀市田結 (終) 福井県敦賀市小河口
道路延長	L=8.2km
構造規格	第3種第1級
設計速度	80km/h
車線数	4車線
標準幅員	W=25.5m
計画交通量	13,100台/日
全体事業費	482億円
事業化	昭和47年度
都市計画決定	昭和49年7月
用地着手	昭和50年度
工事着手	昭和51年度
供用延長	L=8.2km (うち4車線供用 L=2.1km)
事業進捗率	約70% (平成23年3月末現在)
用地取得率	100% (面積ベース、同上)

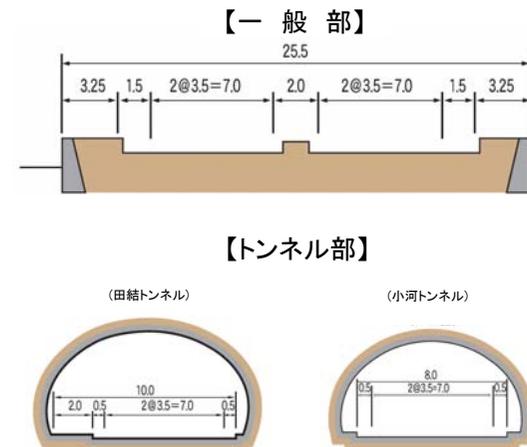


位置図



- 凡例
- 敦賀バイパス
 - 高速自動車国道
 - 一般国道
 - その他道路

標準断面図 単位 [m]



2. 事業の必要性等に関する視点

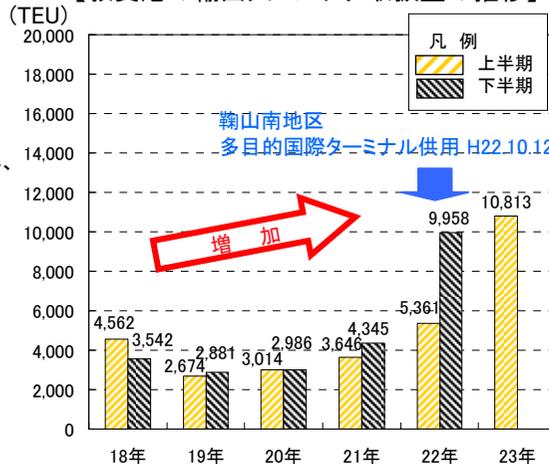
1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化(重要港湾へのアクセス強化)

- 敦賀バイパスは敦賀港へのアクセス道路の一部です。近年、敦賀港は輸出入コンテナ量が増加傾向にあり、港湾管理者の福井県は国土交通省が選定を進めている、「日本海側拠点港」の選定に向け、計画書を提出しています。敦賀バイパス整備で、より一層のアクセス強化が期待されます。
- 鞠山南地区多目的国際ターミナルの本格供用(平成22年10月12日)により、輸出入の利便性がさらに向上しています。
- 敦賀駅周辺は「嶺南圏域での商業等の拠点」に位置付けられ、敦賀バイパスはこれを避け、敦賀港及び工業・流通拠点と関西中京方面を結んでおり、物流輸送の増加が期待されます。



※RORO船
Roll-on/Roll-off船の略称。ロールオン・ロールオフとは、車両が自力でタイヤを転がして乗船(roll on)し、下船(roll off)すること。貨物積載車両が乗船することもあれば、商品車など車両そのものが貨物となる場合がある。

【敦賀港の輸出入コンテナ取扱量の推移】



※「TEU」: Twenty-foot Equivalent Units
20フィートコンテナ数に換算した貨物取扱量
(1TEU=20フィートコンテナ1個)。
出典: 福井県企業誘致課調査 H23年

敦賀港は北海道等と関西・中京との物流を主とした国内海上輸送機能を備えた拠点港として、物流機能を飛躍的に向上させます。(中略)
平成22年の多目的国際ターミナルの全面供用開始により、敦賀港は大型船舶に対応した国内有数の貿易港となります。また、**一般国道8号敦賀バイパス**により市外から港への**直接アクセスも可能**になっており、物流拠点としての条件整備は整いつつあります。

出典: 敦賀市勢要覧 2010



敦賀港は中京・関西圏と交通アクセスの優位性があり、潜在的な貨物量が大いなるアピール。

敦賀港があり、韓国や台湾、中国への輸出の利便性が高いことも進む理由に挙げている。

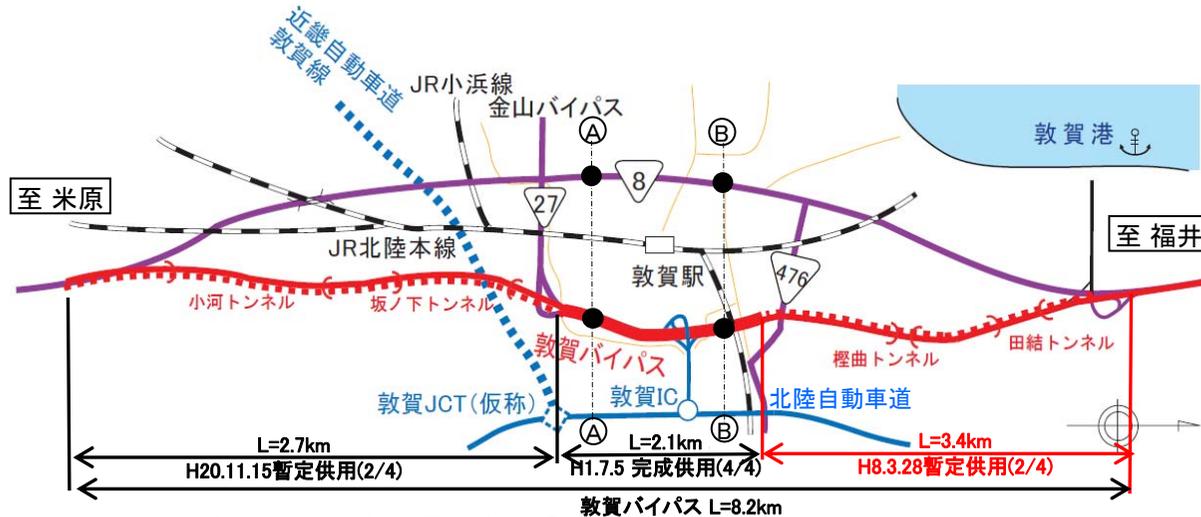
H23.5.10福井新聞 (福井新聞社提供)

H23.7.29福井新聞 (福井新聞社提供)

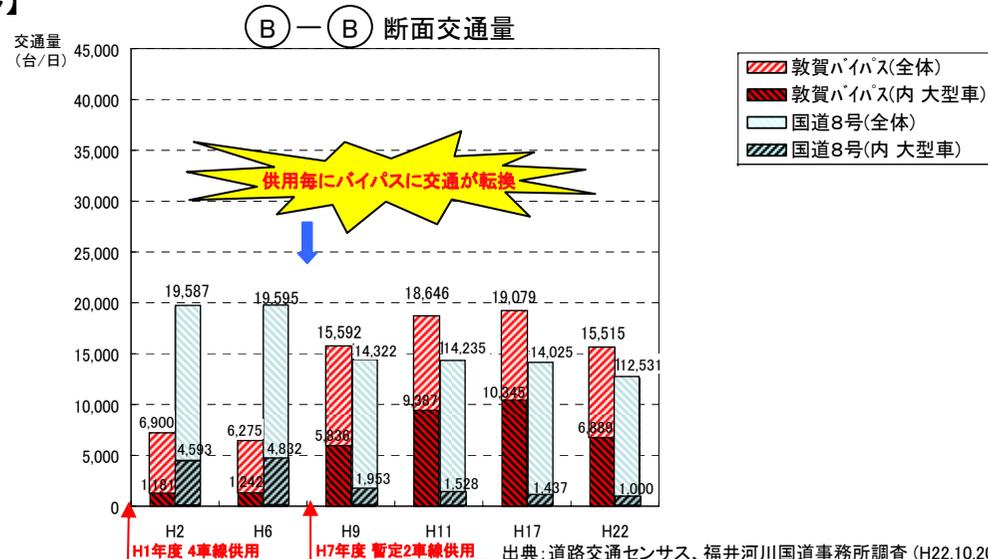
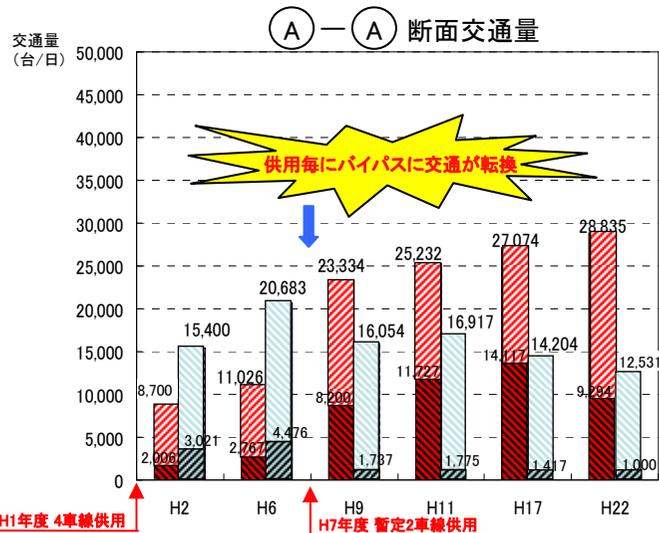
2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化(H8暫定供用の効果)

■ 敦賀バイパスの暫定2車線供用により、現道(一般国道8号)からの交通量の転換が進んでいます。



【敦賀バイパス及び現道(一般国道8号)の交通量の推移】



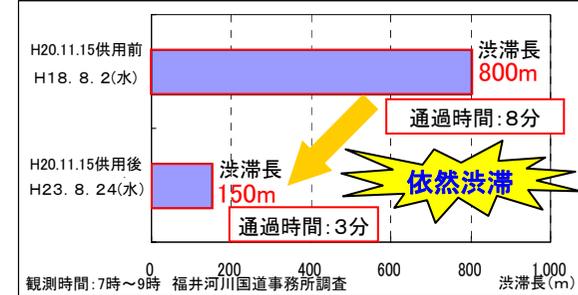
2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化(H20暫定供用の効果)

- 一般国道8号岡山1丁目交差点では、暫定2車線供用後、バイパス部に交通が転換しましたが、依然、交差点の渋滞は残っています。
- 交通が転換した結果、現道の大型車が減少し、現道のボトルネック地点(鳩原跨線橋:幅員3.0m)での流れがスムーズとなりました。



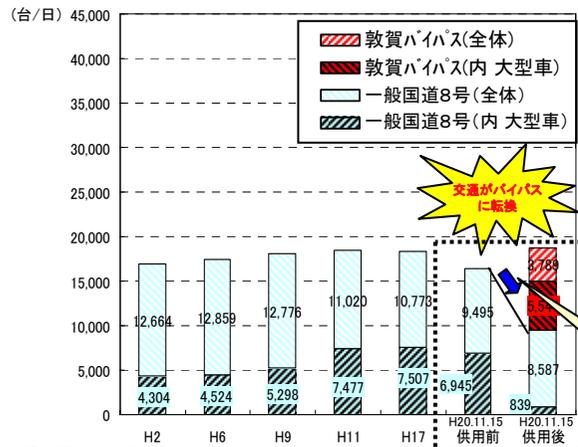
■一般国道8号岡山1丁目交差点の渋滞長変化



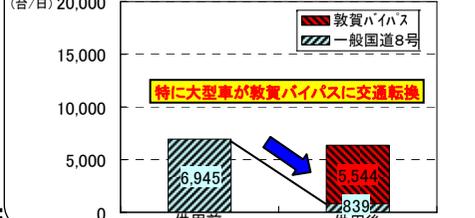
■ボトルネック地点(鳩原跨線橋)で交通の流れが解消

■一般国道8号岡山1丁目付近の渋滞状況

■敦賀バイパス及び現道(一般国道8号)の交通量の推移 ①-① 断面



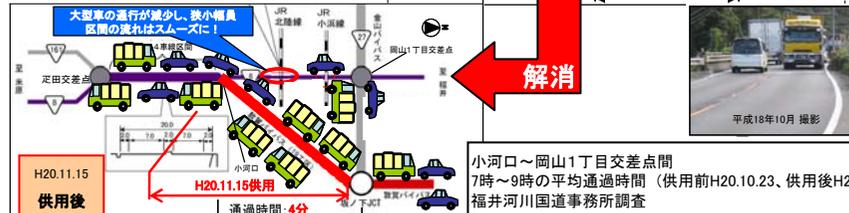
■敦賀バイパス及び現道(一般国道8号)の大型車交通量



【敦賀バイパス 暫定供用前】敦賀市道口付近 至福井



【敦賀バイパス 暫定供用後】敦賀市道口付近 至福井

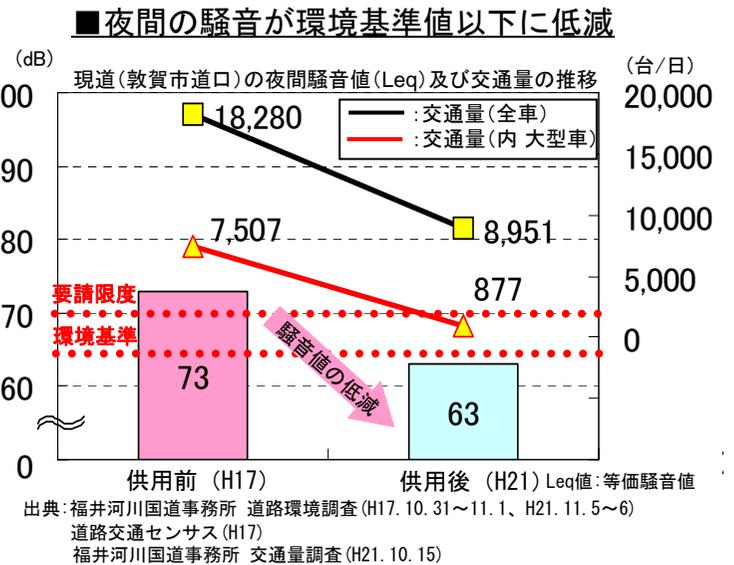
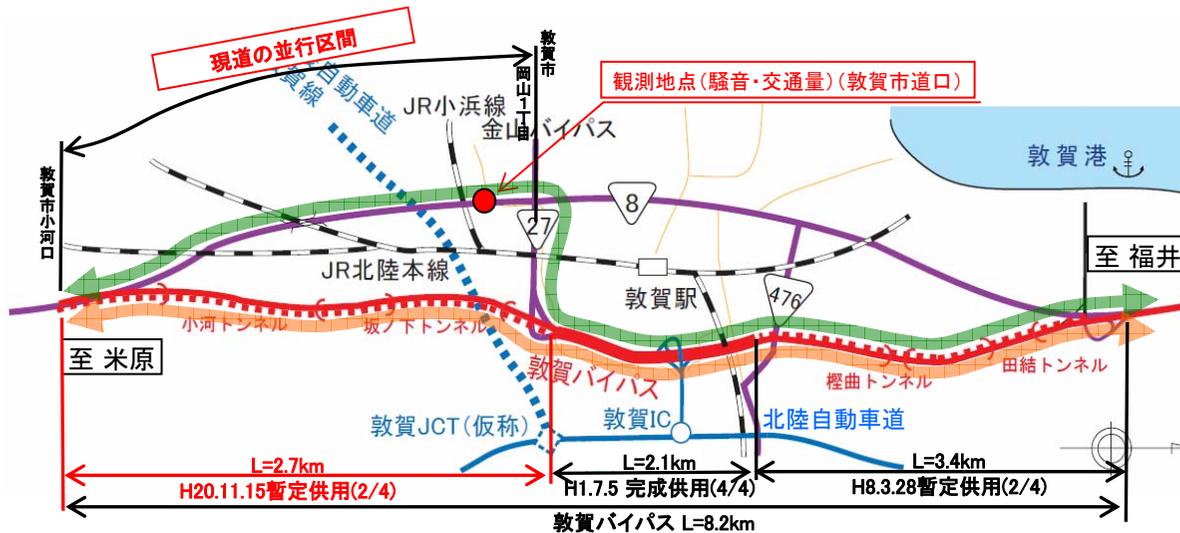


出所 道路交通センサス(H2、H6、H9、H11、H17) 福井河川国道事務所 敦賀バイパス観測調査(H22.10.20) 福井河川国道事務所 国道8号 交通量計測装置(H20.7.16、H22.10.20 ※参考値)

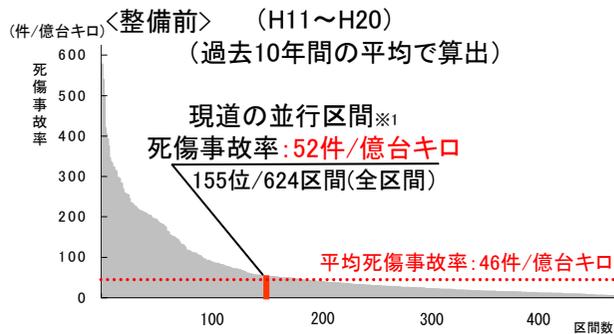
2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化(沿道騒音の改善、交通事故の減少)

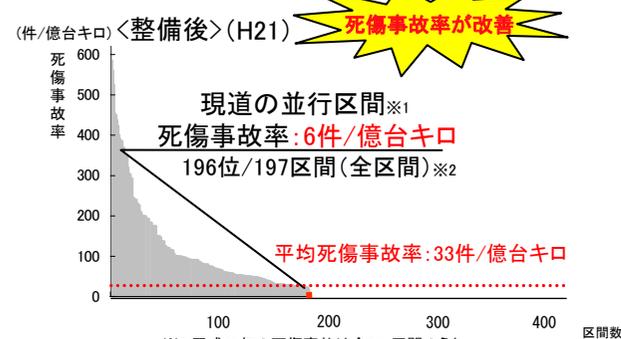
- 暫定2車線供用後は、現道の交通量及び大型車が低下したため、夜間の騒音値が環境基準値以下に低減しました。
- また、現道の並行区間の死傷事故率は改善しました。



■ 一般国道8号(福井県内) 区間別死傷事故率



※1 現道の並行区間 2.7km
現道の並行区間は区間数では11区間に分割されており、11区間の合計 2.7kmを1区間 2.7kmとして算出



※2 平成21年の死傷事故は全624区間のうち、197区間で発生

出典: 福井河川国道事務所 調査

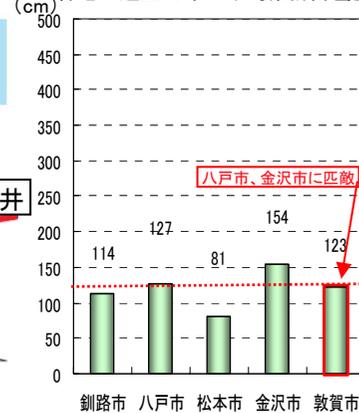
2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(冬期交通の確保)

- 敦賀市の降雪量は八戸市や金沢市に匹敵。
- 平成23年1月30日の降雪では敦賀市で55cmと年間降雪量の1/3を記録。
- 現道(一般国道8号)は、堆雪帯が未設置であるため、交通規制を実施しながら除雪運搬をしており、迅速な除雪が困難な状況です。
- 敦賀バイパスの暫定供用区間は交通規制を行いながら、除雪を実施しており、4車線化により、冬期の円滑な交通確保が可能となります。



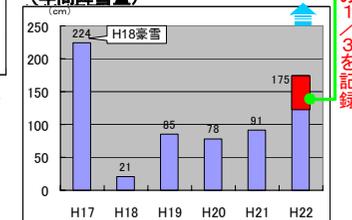
各地の過去10年の平均累計降雪量



敦賀市の降雪量の推移(敦賀市開町)

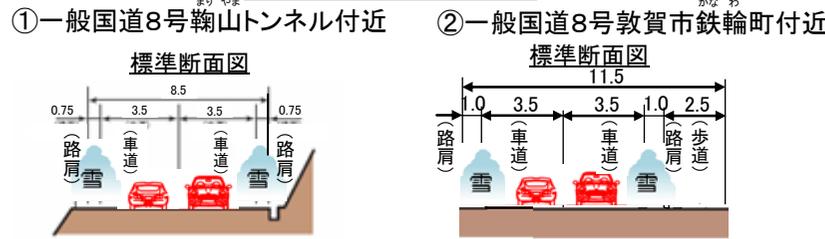


(年間降雪量)

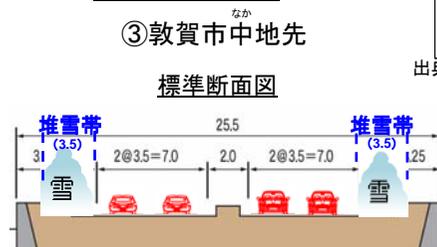


出典: 気象庁気象統計情報(H13~H22平均値) 福井河川国道事務所調査(H17~H22)

■ 現道(一般国道8号)



■ 敦賀バイパス



現道(一般国道8号)は堆雪帯未設置区間であり、大型車同士の円滑な離合には路肩の除雪が必要。



2. 事業の必要性等に関する視点

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)
	949億円	107億円	18億円	1,073億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	804億円		42億円	847億円	

■ 算出条件等

基準年 : 平成23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 : 482億円
 維持管理費 : 36百万円/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)
	158億円	13億円	3.0億円	175億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	109億円		32億円	141億円	

※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

敦賀バイパスは、下記の計画に位置づけられています。

- 福井県原子力発電施設等立地地域の振興に関する計画(平成14年3月)
- 福井県都市計画マスタープラン(平成16年5月)
- 第6次敦賀市総合計画 基本構想・前期基本計画(平成23年4月)

■これまでの経緯

◆昭和48年4月 敦賀バイパス道路建設促進期成同盟会 設立

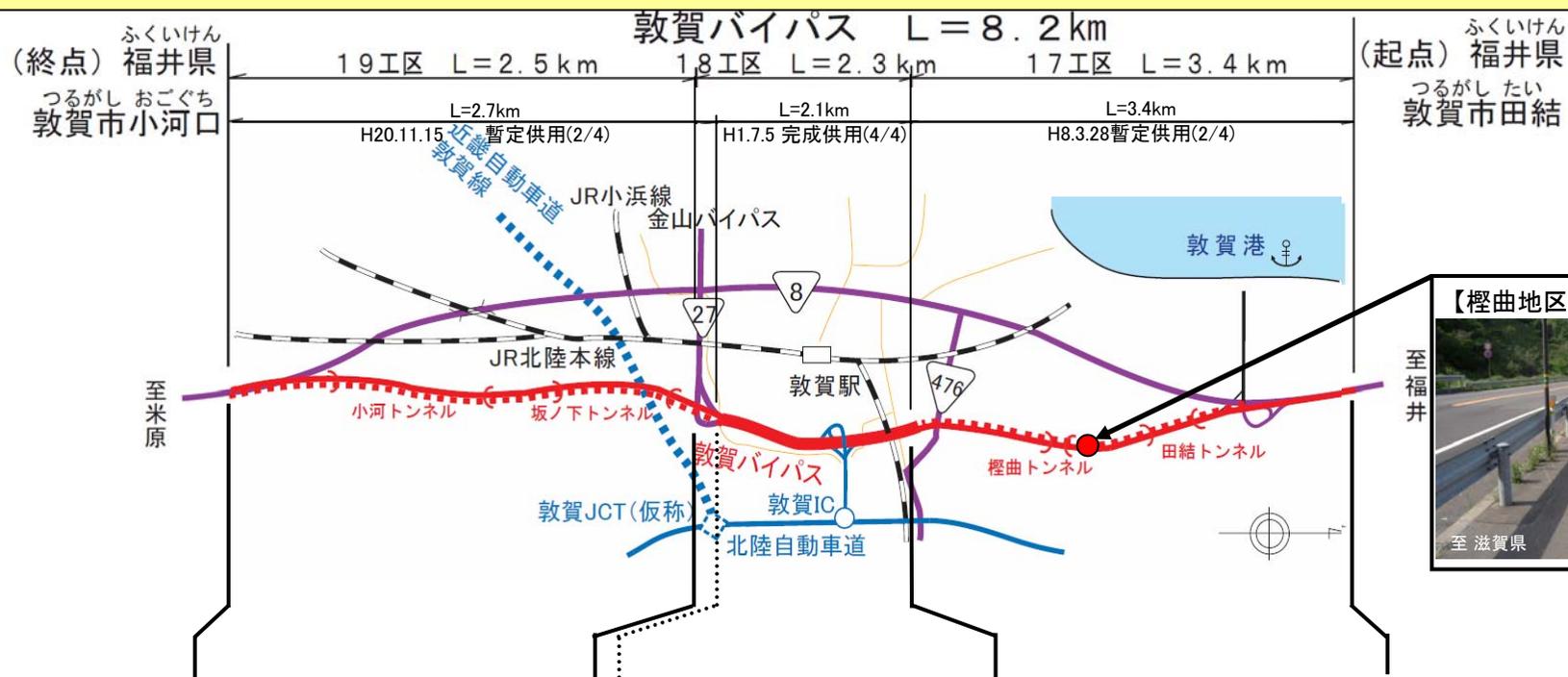
・構成メンバー (敦賀市長、美浜町長、若狭町長、敦賀市議会議長、敦賀商工会議所会頭)

(最近の動向)

・昭和48年～平成20年の毎年2月に関係機関に対し、敦賀バイパスの早期整備を要望

3. 事業の進捗の見込みの視点

- 敦賀バイパスは、平成元年度に一部4車線で供用し、平成20年度に暫定2車線で全線供用しています。
- 既供用区間のうち、地盤沈下が発生している椋曲地区について、関係機関と協議を進めながら、沈下対策を検討中であり、平成25年度に完了する予定です。
- 残る区間の4車線化は、敦賀港の国際ターミナル本格供用後の交通量の動向、平成26年度供用予定の近畿自動車道敦賀線供用後の交通量の動向等を踏まえつつ、整備を実施します。



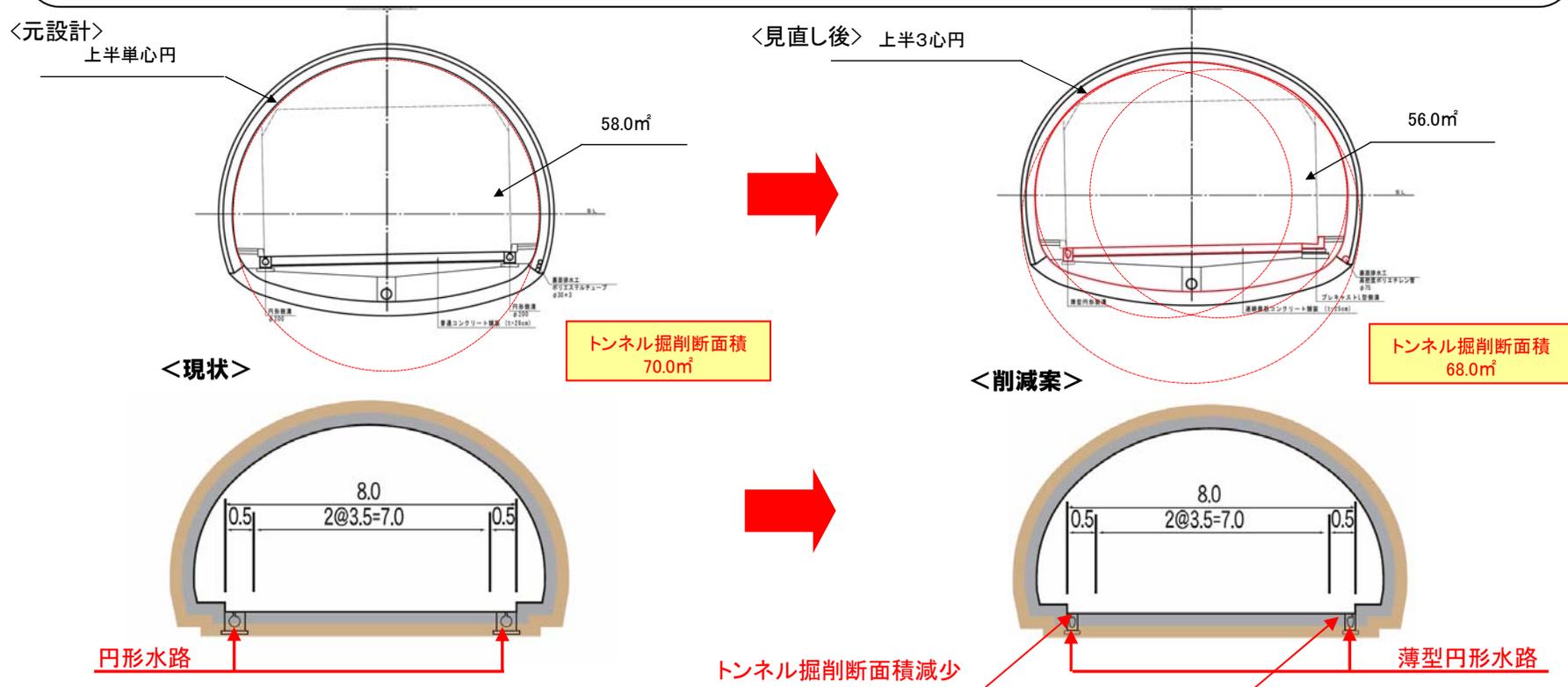
区 間	19工区 (L=2.5km)	18工区 (L=2.3km)	17工区 (L=3.4km)	計
測量・設計等	完了	完了	H23 椋曲地区沈下量調査 " 沈下対策検討	—
用 地	取得済	取得済	取得済	100%
工 事	暫定2車線供用 (H20.11)	完成4車線供用 (H1.7)	暫定2車線供用 (H8.3)	約70%

4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

敦賀バイパスの計画は、一般国道8号の交通混雑の緩和等を目的に、一般国道27号との接続等を勘案し、選定された合理的な計画であり、引き続き事業を推進します。

新技術活用 トンネル断面縮小

…上半3心円の採用による、トンネル掘削断面縮小、排水構造物に新技術(薄形円形水路)を活用し、掘削断面積を減らし、材料単価等のコスト縮減に努めながら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23年9月2日 土政推第239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)

敦賀バイパスの対応方針(原案)「事業継続」については基本的には異存なし。

供用済区間のうち、地盤沈下が発生している樫曲地区において、関係機関と十分な協議調整を行った上で沈下対策を実施すること。

また、残る区間の4車線化については、今後の交通量の動向等をみて判断する必要があるため、当方と事前に協議願いたい。

6. 対応方針(原案)

1. 事業の必要性等に関する視点

- ・敦賀バイパスは敦賀港へのアクセス道路の一部です。近年、敦賀港は輸出入コンテナ量が増加傾向にあり、港湾管理者の福井県は国土交通省が選定を進めている、「日本海側拠点港」の選定に向け、計画書を提出しています。敦賀バイパス整備で、より一層のアクセス強化が期待されます。
- ・敦賀バイパスの暫定2車線供用により、現道(一般国道8号)からの交通量の転換は進んでいます。
- ・現道(一般国道8号)は堆雪帯が未設置であるため、交通規制を実施しながら除雪運搬しており、迅速な除雪が困難な状況です。
- ・費用便益比(B/C)は事業全体で1.3、残事業で1.2。

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・敦賀バイパスは、平成元年度に一部4車線で供用し、平成20年度に暫定2車線で全線供用しています。
- ・既供用区間のうち、地盤沈下が発生している桎曲地区について、関係機関と協議を進めながら、沈下対策を検討中であり、平成25年度に完了する予定です。
- ・残る区間の4車線化は、敦賀港の国際ターミナル本格供用後の交通量の動向、平成26年度供用予定の近畿自動車道敦賀線供用後の交通量の動向等を踏まえつつ、整備を実施します。

敦賀バイパスは、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. 8-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成23年度第2回

一般国道8号
つるが
敦賀バイパス
【再評価】

平成23年9月
近畿地方整備局

【前回評価時との比較表】

【 参考資料 】

事業名：一般国道8号 敦賀バイパス（道路種別：一般国道）

平成23年度 第2回事業評価監視委員会

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18年12月	平成23年9月	
再評価理由	再評価後5年間が経過	再評価後5年間が経過	
事業諸元	延長:8.2km 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	482億円	同左	・変更なし
進捗状況	進捗率(事業費)約62% 用地取得率(面積)約99% 供用延長:3.4km(2/4)、2.1km (4/4)	進捗率(事業費)約70% 用地取得率(面積)約100% 供用延長:6.1km(2/4)、2.1km (4/4)	・進捗率(事業費)で約8%進捗 用地買収は完了
進捗率(事業費)	約62%	約70%	・約8%進捗
費用対効果B/C (残事業)	2.1 (残事業2.5)	1.3 (残事業1.2)	①将来交通量需要推計の見直し(事業化ネット)(H22) ②前回推計に用いたOD表(H11センサスペース) ③評価年、各年度事業費、GDPデフレータの時点修正(H23)等 ④費用便益分析マニュアルの改訂(時間価値等見直し)(H20)
備考	地盤沈下が発生している樫曲地区について沈下対策を平成25年度に完了する予定。残る区間の4車線化は、平成26年度供用予定の近畿自動車道敦賀線供用後の交通量の動向等を踏まえつつ、整備を実施する。		

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8号 敦賀バイパス
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	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比（B/C）=1.3（経済的純現在価値（B-C）=227億円、経済的内部収益率（EIRR）=4.6%） 残事業：費用便益比（B/C）=1.2（経済的純現在価値（B-C）=34億円、経済的内部収益率（EIRR）=5.4%）

●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	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	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）：4078万人・時間/年 渋滞損失削減時間：34万人・時間/年（6598万人・時間/年⇒6564万人・時間/年） 区間b（当該区間／並行区間）について：敦賀バイパス 国道8号 津内櫛林線 氣比余座線 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：8割削減
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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/日以上で踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	敦賀市コミュニティバス
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	<input checked="" type="checkbox"/> 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	敦賀市～敦賀港（所要時間：11分～10分）
	<input checked="" type="checkbox"/> 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	敦賀市、主な出荷先：敦賀市公設地方卸売市場	
	<input type="checkbox"/> 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"/> 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(A'路線)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 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		
		<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 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		
	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 checked="" 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	敦賀港・多目的国際ターミナル整備事業	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	気比神宮 (年間観光客入数: 630千人/年 H22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/日以上全ての全て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在する場合において、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五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 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（第1次緊急輸送道路）
		<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	● 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：3222.98t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	● 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）：敦賀バイパス 国道8号 津内櫛林線 気比余座線 排出削減量：23t/年、排出削減率：3割削減
		● 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）：敦賀バイパス 国道8号 津内櫛林線 気比余座線 排出削減量：2t/年、排出削減率：3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 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	近畿自動車道敦賀線（中日本高速道路、H26年度供用予定、主な周辺道路）
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	第5次敦賀市総合計画（周辺地域との連携を深める幹線道路の整備）
	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見込まれる	

(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8号	敦賀バイパス	L=8.2km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
13,100	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23年度		
単純合計	466億円	141億円	607億円
うち残事業分	138億円	105億円	243億円
基準年における 現在価値 (C)	804億円	42億円	847億円
うち残事業分	109億円	32億円	141億円

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23年度			
供用年	平成33年度			
単年便益 (初年便益)	63億円	6.9億円	1.2億円	71億円
基準年における 現在価値 (B)	949億円	107億円	18億円	1,073億円
うち残事業分	158億円	13億円	3.0億円	175億円

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）	1.3
経済的純現在価値（事業全体）	227億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.6%
費用便益比（残事業）	1.2
経済的純現在価値（残事業）	34億円
経済的内部収益率（残事業）	5.4%

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

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	13,100台/日	±10%	1.1~1.4
事業費	138億円	±10%	1.2~1.3
事業期間	9年	±20%	1.2~1.3

交通状況の変化

様式-3①

事業名：敦賀バイパス（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 (8.2km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	13,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	10	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	27.45	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道8号 (8.9km)	交通量	[台/日]	14,400	4,800
		走行時間	[分]	29	21
		走行時間費用	[億円/年]	81.61	18.09
	津内櫛林線 (3.6km)	交通量	[台/日]	13,500	2,800
		走行時間	[分]	13	8
		走行時間費用	[億円/年]	33.63	3.88
	気比余座線 (1.5km)	交通量	[台/日]	8,000	5,700
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	5.58	3.58
		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 (2,796.0km)	走行時間費用	[億円/年]	5,202.10	5,203.49	
			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：2,818.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,322.91	5,256.50	66.41

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

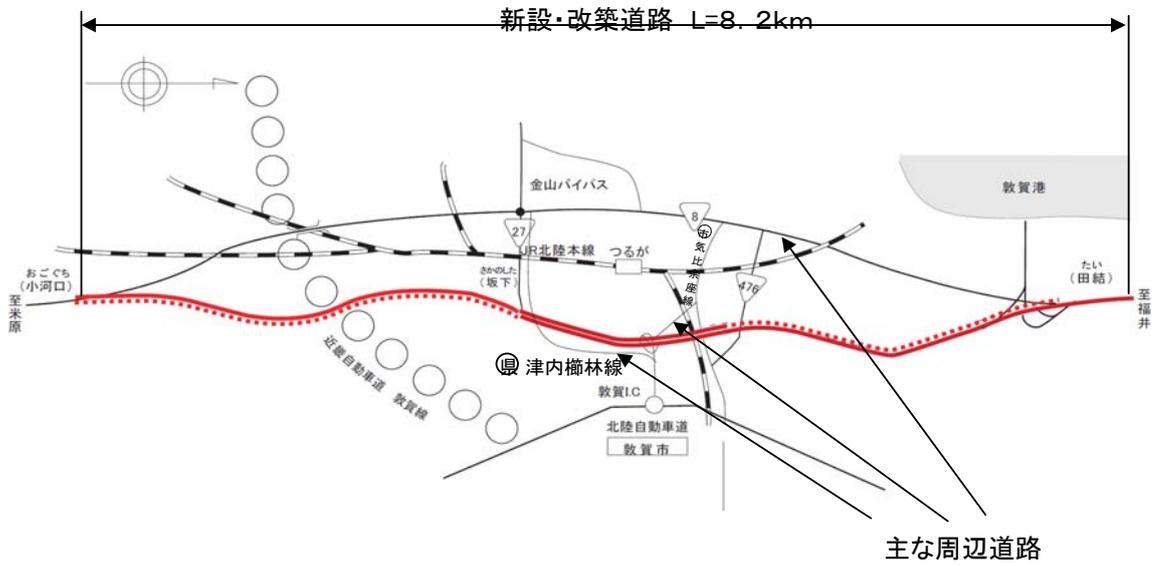
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：敦賀バイパス（残事業）

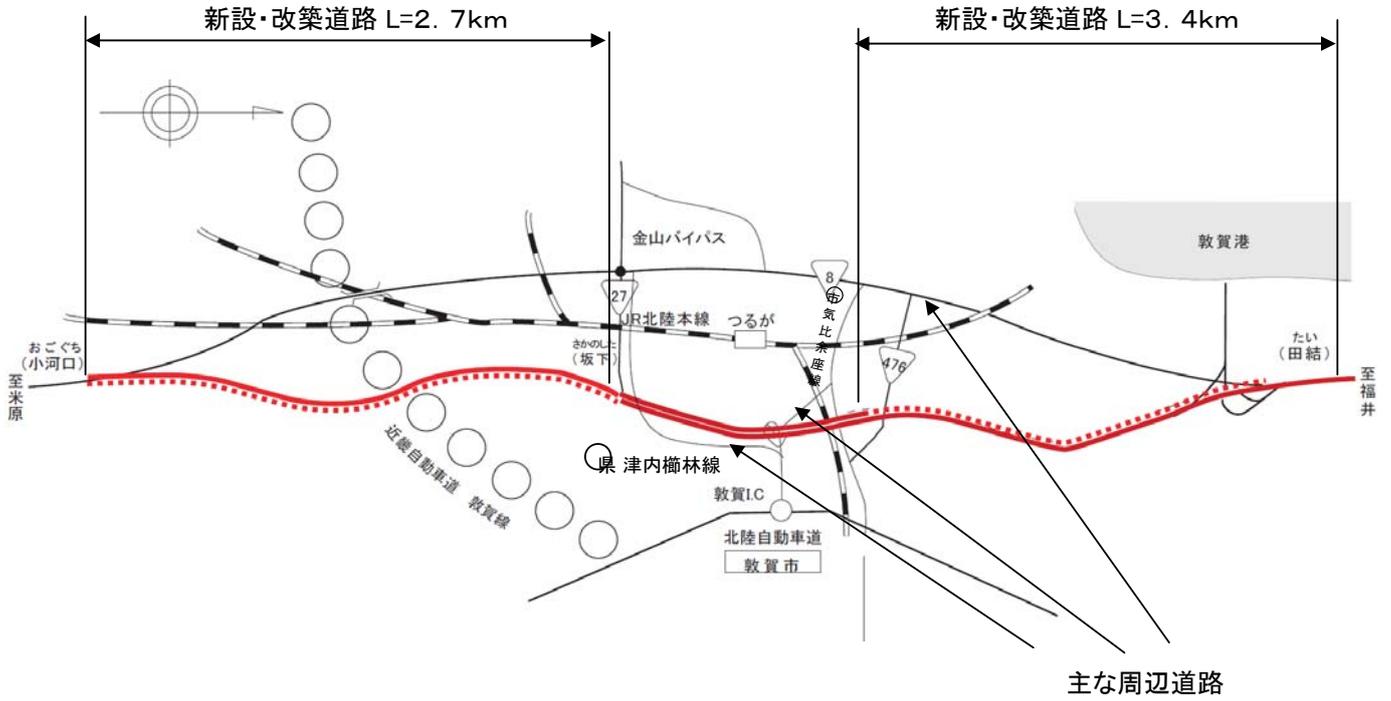
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (6.1km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	10,700	10,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	12	7	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	26.53	15.53	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道8号 (8.9km)	交通量	[台/日]	4,800	4,800
		走行時間	[分]	21	21
		走行時間費用	[億円/年]	18.09	18.09
	津内櫛林線 (3.6km)	交通量	[台/日]	2,800	2,800
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	3.88	3.88
	気比余座線 (1.5km)	交通量	[台/日]	5,700	5,700
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	3.58	3.58
		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 (2,798.1km)	走行時間費用	[億円/年]	5,215.41	5,215.41	

			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：2,818.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,267.50	5,256.50	10.99

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※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：敦賀バイパス

(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23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	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	いずれかのみ の推計の場合	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) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載
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)

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 国道8号 敦賀バイパス

単価(億円)	延長(km)	単価単価(億円)
0.36	8.2	2.95

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)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-49年目	S 47	4.6164	45.5	0.10	0.91		
-48年目	S 48	4.4388	52.4	0.21	1.60		
-47年目	S 49	4.2681	62.5	0.43	2.64		
-46年目	S 50	4.1039	66.1	3.33	18.60		
-45年目	S 51	3.9461	71.7	7.39	36.62		
-44年目	S 52	3.7943	76.0	9.05	40.66		
-43年目	S 53	3.6484	79.2	2.63	10.90		
-42年目	S 54	3.5081	81.3	3.81	14.81		
-41年目	S 55	3.3731	86.4	10.60	37.24		
-40年目	S 56	3.2434	88.6	9.60	31.63		
-39年目	S 57	3.1187	89.6	10.40	32.58		
-38年目	S 58	2.9987	90.5	7.10	21.17		
-37年目	S 59	2.8834	92.3	3.40	9.56		
-36年目	S 60	2.7725	93.0	4.05	10.87		
-35年目	S 61	2.6658	94.6	7.61	19.30		
-34年目	S 62	2.5633	94.4	14.60	35.68		
-33年目	S 63	2.4647	94.9	13.35	31.20		
-32年目	H 1	2.3699	97.4	13.84	30.32		
-31年目	H 2	2.2788	99.6	18.57	38.24		
-30年目	H 3	2.1911	102.0	14.98	28.96		
-29年目	H 4	2.1068	103.4	10.66	19.55		
-28年目	H 5	2.0258	103.7	23.13	40.66		
-27年目	H 6	1.9479	103.6	12.78	21.62		
-26年目	H 7	1.8730	103.0	15.65	25.61		
-25年目	H 8	1.8009	102.4	1.54	2.44		
-24年目	H 9	1.7317	103.4	0.21	0.32		
-23年目	H 10	1.6651	102.8	7.28	10.61		
-22年目	H 11	1.6010	101.3	3.30	4.70		
-21年目	H 12	1.5395	99.7	5.89	8.18		
-20年目	H 13	1.4802	98.4	6.34	8.59		
-19年目	H 14	1.4233	96.6	3.29	4.36		
-18年目	H 15	1.3686	95.4	9.70	12.52		
-17年目	H 16	1.3159	94.4	13.16	16.51		
-16年目	H 17	1.2653	93.2	19.32	23.61		
-15年目	H 18	1.2167	92.5	17.43	20.63		
-14年目	H 19	1.1699	91.7	15.90	18.26		
-13年目	H 20	1.1249	91.2	6.51	7.23		
-12年目	H 21	1.0816	90.0	0.17	0.19		
-11年目	H 22	1.0400	90.0	0.48	0.50		
-10年目	H 23	1.0000	90.0	0.06	0.06		
-9年目	H 24	0.9615	90.0	0.19	0.18		
-8年目	H 25	0.9246	90.0	5.52	5.11		
-7年目	H 26	0.8890	90.0	4.00	3.56		
-6年目	H 27	0.8548	90.0	15.98	13.66		
-5年目	H 28	0.8219	90.0	21.31	17.52		
-4年目	H 29	0.7903	90.0	30.64	24.21		
-3年目	H 30	0.7599	90.0	27.97	21.26		
-2年目	H 31	0.7307	90.0	25.30	18.49		
-1年目	H 32	0.7026	90.0	7.51	5.28		
供用開始年次	H 33	0.6756	90.0			2.81	1.90
1年目	H 34	0.6496	90.0			2.81	1.83
2年目	H 35	0.6246	90.0			2.81	1.76
3年目	H 36	0.6006	90.0			2.81	1.69
4年目	H 37	0.5775	90.0			2.81	1.62
5年目	H 38	0.5553	90.0			2.81	1.56
6年目	H 39	0.5339	90.0			2.81	1.50
7年目	H 40	0.5134	90.0			2.81	1.44
8年目	H 41	0.4936	90.0			2.81	1.39
9年目	H 42	0.4746	90.0			2.81	1.33

10年目	H	43	0.4564	90.0			2.81	1.28
11年目	H	44	0.4388	90.0			2.81	1.23
12年目	H	45	0.4220	90.0			2.81	1.19
13年目	H	46	0.4057	90.0			2.81	1.14
14年目	H	47	0.3901	90.0			2.81	1.10
15年目	H	48	0.3751	90.0			2.81	1.05
16年目	H	49	0.3607	90.0			2.81	1.01
17年目	H	50	0.3468	90.0			2.81	0.98
18年目	H	51	0.3335	90.0			2.81	0.94
19年目	H	52	0.3207	90.0			2.81	0.90
20年目	H	53	0.3083	90.0			2.81	0.87
21年目	H	54	0.2965	90.0			2.81	0.83
22年目	H	55	0.2851	90.0			2.81	0.80
23年目	H	56	0.2741	90.0			2.81	0.77
24年目	H	57	0.2636	90.0			2.81	0.74
25年目	H	58	0.2534	90.0			2.81	0.71
26年目	H	59	0.2437	90.0			2.81	0.69
27年目	H	60	0.2343	90.0			2.81	0.66
28年目	H	61	0.2253	90.0			2.81	0.63
29年目	H	62	0.2166	90.0			2.81	0.61
30年目	H	63	0.2083	90.0			2.81	0.59
31年目	H	64	0.2003	90.0			2.81	0.56
32年目	H	65	0.1926	90.0			2.81	0.54
33年目	H	66	0.1852	90.0			2.81	0.52
34年目	H	67	0.1780	90.0			2.81	0.50
35年目	H	68	0.1712	90.0			2.81	0.48
36年目	H	69	0.1646	90.0			2.81	0.46
37年目	H	70	0.1583	90.0			2.81	0.45
38年目	H	71	0.1522	90.0			2.81	0.43
39年目	H	72	0.1463	90.0			2.81	0.41
40年目	H	73	0.1407	90.0			2.81	0.40
41年目	H	74	0.1353	90.0			2.81	0.38
42年目	H	75	0.1301	90.0			2.81	0.37
43年目	H	76	0.1251	90.0			2.81	0.35
44年目	H	77	0.1203	90.0			2.81	0.34
45年目	H	78	0.1157	90.0			2.81	0.33
46年目	H	79	0.1112	90.0			2.81	0.31
47年目	H	80	0.1069	90.0			2.81	0.30
48年目	H	81	0.1028	90.0			2.81	0.29
49年目	H	82	0.0989	90.0	-48.32	-4.78	2.81	0.28
合計					417.97	804.13	140.57	42.44
単純事業費計						466.29		140.57

- 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8号 敦賀バイパス				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.36	6.1	2.20	
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
-9年目	H 24	0.9615	90.0	0.19	0.18		
-8年目	H 25	0.9246	90.0	5.52	5.11		
-7年目	H 26	0.8890	90.0	4.00	3.56		
-6年目	H 27	0.8548	90.0	15.98	13.66		
-5年目	H 28	0.8219	90.0	21.31	17.52		
-4年目	H 29	0.7903	90.0	30.64	24.21		
-3年目	H 30	0.7599	90.0	27.97	21.26		
-2年目	H 31	0.7307	90.0	25.30	18.49		
-1年目	H 32	0.7026	90.0	7.51	5.28		
供用開始年次	H 33	0.6756	90.0			2.09	1.41
1年目	H 34	0.6496	90.0			2.09	1.36
2年目	H 35	0.6246	90.0			2.09	1.31
3年目	H 36	0.6006	90.0			2.09	1.26
4年目	H 37	0.5775	90.0			2.09	1.21
5年目	H 38	0.5553	90.0			2.09	1.16
6年目	H 39	0.5339	90.0			2.09	1.12
7年目	H 40	0.5134	90.0			2.09	1.07
8年目	H 41	0.4936	90.0			2.09	1.03
9年目	H 42	0.4746	90.0			2.09	0.99
10年目	H 43	0.4564	90.0			2.09	0.95
11年目	H 44	0.4388	90.0			2.09	0.92
12年目	H 45	0.4220	90.0			2.09	0.88
13年目	H 46	0.4057	90.0			2.09	0.85
14年目	H 47	0.3901	90.0			2.09	0.82
15年目	H 48	0.3751	90.0			2.09	0.78
16年目	H 49	0.3607	90.0			2.09	0.75
17年目	H 50	0.3468	90.0			2.09	0.73
18年目	H 51	0.3335	90.0			2.09	0.70
19年目	H 52	0.3207	90.0			2.09	0.67
20年目	H 53	0.3083	90.0			2.09	0.64
21年目	H 54	0.2965	90.0			2.09	0.62
22年目	H 55	0.2851	90.0			2.09	0.60
23年目	H 56	0.2741	90.0			2.09	0.57
24年目	H 57	0.2636	90.0			2.09	0.55
25年目	H 58	0.2534	90.0			2.09	0.53
26年目	H 59	0.2437	90.0			2.09	0.51
27年目	H 60	0.2343	90.0			2.09	0.49
28年目	H 61	0.2253	90.0			2.09	0.47
29年目	H 62	0.2166	90.0			2.09	0.45
30年目	H 63	0.2083	90.0			2.09	0.44
31年目	H 64	0.2003	90.0			2.09	0.42
32年目	H 65	0.1926	90.0			2.09	0.40
33年目	H 66	0.1852	90.0			2.09	0.39
34年目	H 67	0.1780	90.0			2.09	0.37
35年目	H 68	0.1712	90.0			2.09	0.36
36年目	H 69	0.1646	90.0			2.09	0.34
37年目	H 70	0.1583	90.0			2.09	0.33
38年目	H 71	0.1522	90.0			2.09	0.32
39年目	H 72	0.1463	90.0			2.09	0.31
40年目	H 73	0.1407	90.0			2.09	0.29
41年目	H 74	0.1353	90.0			2.09	0.28
42年目	H 75	0.1301	90.0			2.09	0.27
43年目	H 76	0.1251	90.0			2.09	0.26
44年目	H 77	0.1203	90.0			2.09	0.25
45年目	H 78	0.1157	90.0			2.09	0.24
46年目	H 79	0.1112	90.0			2.09	0.23
47年目	H 80	0.1069	90.0			2.09	0.22
48年目	H 81	0.1028	90.0			2.09	0.21
49年目	H 82	0.0989	90.0	0.00	0.00	2.09	0.21
合計				138.44	109.27	104.57	31.54
単純事業費計				138.44		104.57	

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。)

便益の現在価値算定表（事業全体）

箇所名： 国道8号 敦賀バイパス

年次	年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (近畿内陸ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレータ	走行時間便益 (億円)					走行経費便益 (億円)					事故減少便益 (億円)		合計 (億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 23	0.99899	0.99548	1.01547	1.00136	0.6756	90.0	27.36	6.92	28.67	62.95	41.97	2.23	0.42	4.22	6.87	4.58	1.24	0.83	71.06	47.38
1年目	H 34	0.99899	0.99546	1.01523	1.00136	0.6496	90.0	27.33	6.89	29.11	63.34	40.60	2.23	0.42	4.29	6.93	4.44	1.24	0.80	71.51	45.84
2年目	H 35	0.99898	0.99544	1.01501	1.00136	0.6246	90.0	27.31	6.86	29.56	63.72	39.28	2.23	0.41	4.35	6.99	4.31	1.24	0.77	71.96	44.35
3年目	H 36	0.99898	0.99542	1.01478	1.00135	0.6006	90.0	27.28	6.83	30.00	64.11	38.00	2.22	0.41	4.42	7.05	4.18	1.24	0.74	72.40	42.91
4年目	H 37	0.99898	0.99540	1.01457	1.00135	0.5775	90.0	27.25	6.80	30.44	64.49	36.75	2.22	0.41	4.48	7.11	4.05	1.25	0.71	72.85	41.52
5年目	H 38	0.99898	0.99538	1.01436	1.00135	0.5553	90.0	27.22	6.76	30.89	64.87	35.55	2.22	0.41	4.55	7.18	3.93	1.25	0.68	73.30	40.17
6年目	H 39	0.99898	0.99536	1.01416	1.00135	0.5339	90.0	27.20	6.73	31.33	65.26	34.38	2.22	0.41	4.61	7.24	3.81	1.25	0.66	73.75	38.85
7年目	H 40	0.99898	0.99533	1.01396	1.00135	0.5134	90.0	27.17	6.70	31.77	65.64	33.26	2.22	0.41	4.68	7.30	3.70	1.25	0.63	74.19	37.59
8年目	H 41	0.99898	0.99531	1.01377	1.00135	0.4936	90.0	27.14	6.67	32.22	66.03	32.16	2.21	0.40	4.74	7.36	3.58	1.25	0.61	74.64	36.36
9年目	H 42	0.99147	0.99369	1.00195	0.99395	0.4746	90.0	27.11	6.64	32.66	66.41	31.10	2.21	0.40	4.81	7.42	3.48	1.25	0.59	75.09	35.17
10年目	H 43	0.99140	0.99365	1.00195	0.99391	0.4564	90.0	26.88	6.60	32.73	66.20	29.82	2.19	0.40	4.82	7.41	3.34	1.25	0.56	74.86	33.72
11年目	H 44	0.99132	0.99361	1.00195	0.99387	0.4388	90.0	26.65	6.56	32.79	65.99	28.58	2.17	0.40	4.83	7.40	3.20	1.24	0.54	74.63	32.32
12年目	H 45	0.99125	0.99357	1.00194	0.99384	0.4220	90.0	26.42	6.51	32.85	65.78	27.40	2.15	0.39	4.84	7.38	3.08	1.24	0.51	74.40	30.98
13年目	H 46	0.99117	0.99353	1.00194	0.99380	0.4057	90.0	26.19	6.47	32.92	65.58	26.25	2.14	0.39	4.85	7.37	2.95	1.22	0.49	74.17	29.70
14年目	H 47	0.99109	0.99348	1.00194	0.99376	0.3901	90.0	25.96	6.43	32.98	65.37	25.16	2.12	0.39	4.85	7.36	2.83	1.22	0.47	73.94	28.47
15年目	H 48	0.99101	0.99344	1.00193	0.99372	0.3751	90.0	25.72	6.39	33.04	65.16	24.12	2.10	0.39	4.86	7.35	2.72	1.21	0.45	73.71	27.29
16年目	H 49	0.99093	0.99340	1.00193	0.99368	0.3607	90.0	25.49	6.35	33.11	64.95	23.12	2.08	0.38	4.87	7.34	2.61	1.20	0.43	73.49	26.16
17年目	H 50	0.99085	0.99335	1.00192	0.99364	0.3468	90.0	25.26	6.30	33.17	64.74	22.16	2.06	0.38	4.88	7.32	2.51	1.19	0.41	73.26	25.07
18年目	H 51	0.99076	0.99331	1.00192	0.99360	0.3335	90.0	25.03	6.26	33.24	64.53	21.24	2.04	0.38	4.89	7.31	2.41	1.19	0.39	73.03	24.03
19年目	H 52	0.99068	0.99327	1.00192	0.99356	0.3207	90.0	24.80	6.22	33.30	64.32	20.36	2.02	0.38	4.90	7.30	2.31	1.18	0.37	72.80	23.04
20年目	H 53	0.99059	0.99322	1.00191	0.99352	0.3083	90.0	24.57	6.18	33.36	64.11	19.51	2.00	0.37	4.91	7.29	2.22	1.17	0.36	72.57	22.08
21年目	H 54	0.99050	0.99317	1.00191	0.99347	0.2965	90.0	24.34	6.14	33.43	63.90	18.70	1.98	0.37	4.92	7.28	2.13	1.16	0.34	72.34	21.17
22年目	H 55	0.99041	0.99313	1.00191	0.99343	0.2851	90.0	24.11	6.09	33.49	63.69	17.92	1.97	0.37	4.93	7.26	2.04	1.16	0.33	72.11	20.29
23年目	H 56	0.99032	0.99308	1.00190	0.99339	0.2741	90.0	23.88	6.05	33.56	63.48	17.17	1.95	0.37	4.94	7.25	1.96	1.15	0.31	71.88	19.44
24年目	H 57	0.99022	0.99303	1.00190	0.99334	0.2636	90.0	23.64	6.01	33.62	63.27	16.46	1.93	0.36	4.95	7.24	1.88	1.14	0.30	71.65	18.64
25年目	H 58	0.99013	0.99298	1.00189	0.99330	0.2534	90.0	23.41	5.97	33.68	63.06	15.77	1.91	0.36	4.96	7.23	1.81	1.13	0.28	71.43	17.86
26年目	H 59	0.99003	0.99293	1.00189	0.99325	0.2437	90.0	23.18	5.93	33.75	62.86	15.12	1.89	0.36	4.97	7.22	1.74	1.13	0.27	71.20	17.12
27年目	H 60	0.98993	0.99288	1.00189	0.99321	0.2343	90.0	22.95	5.89	33.81	62.65	14.48	1.87	0.36	4.98	7.20	1.67	1.12	0.26	70.97	16.41
28年目	H 61	0.98982	0.99283	1.00188	0.99316	0.2253	90.0	22.72	5.84	33.87	62.44	13.88	1.85	0.35	4.99	7.19	1.60	1.11	0.25	70.74	15.73
29年目	H 62	0.98972	0.99278	1.00188	0.99311	0.2166	90.0	22.49	5.80	33.94	62.23	13.30	1.83	0.35	5.00	7.18	1.53	1.10	0.24	70.51	15.07
30年目	H 63	0.98961	0.99273	1.00188	0.99307	0.2083	90.0	22.26	5.76	34.00	62.02	12.75	1.82	0.35	5.00	7.17	1.47	1.10	0.23	70.28	14.45
31年目	H 64	0.98950	0.99267	1.00187	0.99302	0.2003	90.0	22.03	5.72	34.07	61.81	12.22	1.80	0.35	5.01	7.16	1.41	1.09	0.21	70.05	13.85
32年目	H 65	0.98939	0.99262	1.00187	0.99297	0.1926	90.0	21.79	5.68	34.13	61.60	11.71	1.78	0.34	5.02	7.14	1.36	1.08	0.21	69.82	13.27
33年目	H 66	0.98928	0.99256	1.00187	0.99292	0.1852	90.0	21.56	5.63	34.19	61.39	11.22	1.76	0.34	5.03	7.13	1.30	1.07	0.20	69.59	12.72
34年目	H 67	0.98916	0.99251	1.00186	0.99287	0.1780	90.0	21.33	5.59	34.26	61.18	10.75	1.74	0.34	5.04	7.12	1.25	1.06	0.19	69.37	12.18
35年目	H 68	0.98904	0.99245	1.00186	0.99282	0.1712	90.0	21.10	5.55	34.32	60.97	10.30	1.72	0.34	5.05	7.11	1.20	1.06	0.18	69.14	11.68
36年目	H 69	0.98892	0.99239	1.00186	0.99277	0.1646	90.0	20.87	5.51	34.38	60.76	9.87	1.70	0.33	5.06	7.10	1.15	1.05	0.17	68.91	11.19
37年目	H 70	0.98880	0.99234	1.00185	0.99271	0.1583	90.0	20.64	5.47	34.45	60.55	9.46	1.68	0.33	5.07	7.08	1.11	1.04	0.16	68.68	10.73
38年目	H 71	0.98867	0.99228	1.00185	0.99266	0.1522	90.0	20.41	5.42	34.51	60.34	9.06	1.66	0.33	5.08	7.07	1.06	1.03	0.16	68.45	10.28
39年目	H 72	0.98854	0.99222	1.00185	0.99260	0.1463	90.0	20.18	5.38	34.58	60.13	8.68	1.65	0.33	5.09	7.06	1.02	1.03	0.15	68.22	9.85
40年目	H 73	0.98841	0.99216	1.00184	0.99255	0.1407	90.0	19.95	5.34	34.64	59.93	8.32	1.63	0.32	5.10	7.05	0.98	1.02	0.14	67.99	9.44
41年目	H 74	0.98827	0.99209	1.00184	0.99249	0.1353	90.0	19.71	5.30	34.70	59.72	7.97	1.61	0.32	5.11	7.04	0.94	1.01	0.14	67.76	9.05
42年目	H 75	0.98813	0.99203	1.00184	0.99244	0.1301	90.0	19.48	5.26	34.77	59.51	7.64	1.59	0.32	5.12	7.02	0.90	1.00	0.13	67.54	8.67
43年目	H 76	0.98799	0.99197	1.00183	0.99238	0.1251	90.0	19.25	5.21	34.83	59.30	7.32	1.57	0.32	5.13	7.01	0.87	1.00	0.12	67.31	8.31
44年目	H 77	0.98785	0.99190	1.00183	0.99232	0.1203	90.0	19.02	5.17	34.90	59.09	7.01	1.55	0.31	5.14	7.00	0.83	0.99	0.12	67.08	7.96
45年目	H 78	0.98770	0.99184	1.00183	0.99226	0.1157	90.0	18.79	5.13	34.96	58.88	6.72	1.53	0.31	5.15	6.99	0.80	0.99	0.11	66.85	7.63
46年目	H 79	0.98754	0.99177	1.00182	0.99220	0.1112	90.0	18.56	5.09	35.02	58.67	6.44	1.51	0.31	5.16	6.98	0.77	0.97	0.11	66.62	7.31
47年目	H 80	0.98739	0.99170	1.00182	0.99214	0.1069	90.0	18.33	5.05	35.09	58.46	6.17	1.49	0.31	5.16	6.96	0.73	0.97	0.10	66.	

便益の現在価値算定表（残事業）

箇所名： 国道8号 敦賀バイパス

年次	年度 (基準年) H 23	総走行台キロの年次別伸び率 (近畿内陸ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレータ	走行時間便益 (億円)					走行経費便益 (億円)					事故減少便益 (億円)		合計 (億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全 車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①～③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 33	0.99899	0.99548	1.01547	1.00136	0.6756	90.0	3.49	0.90	5.86	10.25	6.83	0.11	0.03	0.68	0.82	0.55	0.21	0.14	11.28	7.52
1年目	H 34	0.99899	0.99546	1.01523	1.00136	0.6496	90.0	3.48	0.89	5.95	10.33	6.62	0.11	0.03	0.69	0.83	0.53	0.22	0.14	11.38	7.29
2年目	H 35	0.99898	0.99544	1.01501	1.00136	0.6246	90.0	3.48	0.89	6.05	10.41	6.42	0.11	0.03	0.70	0.84	0.52	0.22	0.13	11.47	7.07
3年目	H 36	0.99898	0.99542	1.01478	1.00135	0.6006	90.0	3.48	0.88	6.14	10.50	6.22	0.11	0.03	0.71	0.85	0.51	0.22	0.13	11.57	6.86
4年目	H 37	0.99898	0.99540	1.01457	1.00135	0.5775	90.0	3.47	0.88	6.23	10.58	6.03	0.11	0.03	0.72	0.86	0.49	0.22	0.12	11.66	6.64
5年目	H 38	0.99898	0.99538	1.01436	1.00135	0.5553	90.0	3.47	0.88	6.32	10.66	5.84	0.11	0.03	0.73	0.88	0.48	0.22	0.12	11.75	6.44
6年目	H 39	0.99898	0.99536	1.01416	1.00135	0.5339	90.0	3.47	0.87	6.41	10.74	5.66	0.11	0.03	0.74	0.89	0.47	0.22	0.11	11.85	6.24
7年目	H 40	0.99898	0.99533	1.01396	1.00135	0.5134	90.0	3.46	0.87	6.50	10.83	5.49	0.11	0.03	0.75	0.90	0.45	0.22	0.11	11.94	6.05
8年目	H 41	0.99898	0.99531	1.01377	1.00135	0.4936	90.0	3.46	0.86	6.59	10.91	5.31	0.11	0.03	0.76	0.91	0.44	0.22	0.11	12.03	5.86
9年目	H 42	0.99147	0.99369	1.00195	0.99395	0.4746	90.0	3.45	0.86	6.68	10.99	5.15	0.11	0.03	0.77	0.92	0.43	0.22	0.10	12.13	5.68
10年目	H 43	0.99140	0.99365	1.00195	0.99391	0.4564	90.0	3.43	0.85	6.69	10.97	4.94	0.11	0.03	0.78	0.92	0.41	0.22	0.10	12.11	5.45
11年目	H 44	0.99132	0.99361	1.00195	0.99387	0.4388	90.0	3.40	0.85	6.71	10.95	4.74	0.11	0.03	0.78	0.92	0.40	0.21	0.09	12.08	5.23
12年目	H 45	0.99125	0.99357	1.00194	0.99384	0.4220	90.0	3.37	0.84	6.72	10.93	4.55	0.11	0.03	0.78	0.92	0.38	0.21	0.09	12.06	5.02
13年目	H 46	0.99117	0.99353	1.00194	0.99380	0.4057	90.0	3.34	0.84	6.73	10.91	4.37	0.11	0.03	0.78	0.92	0.37	0.21	0.09	12.04	4.82
14年目	H 47	0.99109	0.99348	1.00194	0.99376	0.3901	90.0	3.31	0.83	6.75	10.89	4.19	0.11	0.03	0.78	0.92	0.35	0.21	0.08	12.01	4.62
15年目	H 48	0.99101	0.99344	1.00193	0.99372	0.3751	90.0	3.28	0.83	6.76	10.86	4.02	0.11	0.03	0.78	0.92	0.34	0.21	0.08	11.99	4.44
16年目	H 49	0.99093	0.99340	1.00193	0.99368	0.3607	90.0	3.25	0.82	6.77	10.84	3.86	0.10	0.03	0.78	0.92	0.33	0.21	0.07	11.97	4.26
17年目	H 50	0.99085	0.99335	1.00192	0.99364	0.3468	90.0	3.22	0.82	6.78	10.82	3.69	0.10	0.03	0.79	0.92	0.31	0.21	0.07	11.95	4.09
18年目	H 51	0.99076	0.99331	1.00192	0.99360	0.3335	90.0	3.19	0.81	6.80	10.80	3.55	0.10	0.03	0.79	0.92	0.30	0.21	0.07	11.92	3.92
19年目	H 52	0.99068	0.99327	1.00192	0.99356	0.3207	90.0	3.16	0.81	6.81	10.78	3.41	0.10	0.03	0.79	0.92	0.29	0.20	0.06	11.90	3.77
20年目	H 53	0.99059	0.99322	1.00191	0.99352	0.3083	90.0	3.13	0.80	6.82	10.75	3.27	0.10	0.03	0.79	0.92	0.28	0.20	0.06	11.88	3.61
21年目	H 54	0.99050	0.99317	1.00191	0.99347	0.2965	90.0	3.10	0.79	6.84	10.73	3.14	0.10	0.03	0.79	0.92	0.27	0.20	0.06	11.85	3.47
22年目	H 55	0.99041	0.99313	1.00191	0.99343	0.2851	90.0	3.07	0.79	6.85	10.71	3.01	0.10	0.03	0.79	0.92	0.26	0.20	0.06	11.83	3.33
23年目	H 56	0.99032	0.99308	1.00190	0.99339	0.2741	90.0	3.04	0.78	6.86	10.69	2.89	0.10	0.03	0.80	0.92	0.25	0.20	0.05	11.81	3.19
24年目	H 57	0.99022	0.99303	1.00190	0.99334	0.2636	90.0	3.01	0.78	6.88	10.67	2.77	0.10	0.03	0.80	0.92	0.24	0.20	0.05	11.79	3.07
25年目	H 58	0.99013	0.99298	1.00189	0.99330	0.2534	90.0	2.98	0.78	6.89	10.64	2.66	0.10	0.03	0.80	0.92	0.23	0.20	0.05	11.76	2.94
26年目	H 59	0.99003	0.99293	1.00189	0.99325	0.2437	90.0	2.95	0.77	6.90	10.62	2.55	0.10	0.03	0.80	0.92	0.22	0.20	0.05	11.74	2.82
27年目	H 60	0.98993	0.99288	1.00189	0.99321	0.2343	90.0	2.92	0.76	6.92	10.60	2.45	0.09	0.03	0.80	0.92	0.21	0.19	0.04	11.72	2.71
28年目	H 61	0.98982	0.99283	1.00188	0.99316	0.2253	90.0	2.89	0.76	6.93	10.58	2.35	0.09	0.03	0.80	0.92	0.21	0.19	0.04	11.70	2.60
29年目	H 62	0.98972	0.99278	1.00188	0.99311	0.2166	90.0	2.87	0.75	6.94	10.56	2.26	0.09	0.03	0.80	0.92	0.20	0.19	0.04	11.67	2.49
30年目	H 63	0.98961	0.99273	1.00188	0.99307	0.2083	90.0	2.84	0.75	6.95	10.54	2.17	0.09	0.03	0.81	0.92	0.19	0.19	0.04	11.65	2.39
31年目	H 64	0.98950	0.99267	1.00187	0.99302	0.2003	90.0	2.81	0.74	6.97	10.51	2.08	0.09	0.03	0.81	0.92	0.18	0.19	0.04	11.63	2.30
32年目	H 65	0.98939	0.99262	1.00187	0.99297	0.1926	90.0	2.78	0.73	6.98	10.49	1.99	0.09	0.03	0.81	0.92	0.18	0.19	0.04	11.60	2.21
33年目	H 66	0.98928	0.99256	1.00187	0.99292	0.1852	90.0	2.75	0.73	6.99	10.47	1.91	0.09	0.03	0.81	0.92	0.17	0.19	0.03	11.58	2.12
34年目	H 67	0.98916	0.99251	1.00186	0.99287	0.1780	90.0	2.72	0.72	7.01	10.45	1.84	0.09	0.03	0.81	0.93	0.16	0.18	0.03	11.56	2.03
35年目	H 68	0.98904	0.99245	1.00186	0.99282	0.1712	90.0	2.69	0.72	7.02	10.43	1.76	0.09	0.03	0.81	0.93	0.16	0.18	0.03	11.54	1.95
36年目	H 69	0.98892	0.99239	1.00186	0.99277	0.1646	90.0	2.66	0.71	7.03	10.40	1.69	0.09	0.03	0.81	0.93	0.15	0.18	0.03	11.51	1.87
37年目	H 70	0.98880	0.99234	1.00185	0.99271	0.1583	90.0	2.63	0.71	7.05	10.38	1.62	0.08	0.03	0.82	0.93	0.14	0.18	0.03	11.49	1.79
38年目	H 71	0.98867	0.99228	1.00185	0.99266	0.1522	90.0	2.60	0.70	7.06	10.36	1.56	0.08	0.03	0.82	0.93	0.14	0.18	0.03	11.47	1.72
39年目	H 72	0.98854	0.99222	1.00185	0.99260	0.1463	90.0	2.57	0.70	7.07	10.34	1.49	0.08	0.03	0.82	0.93	0.13	0.18	0.03	11.44	1.65
40年目	H 73	0.98841	0.99216	1.00184	0.99255	0.1407	90.0	2.54	0.69	7.08	10.32	1.43	0.08	0.02	0.82	0.93	0.13	0.18	0.02	11.42	1.59
41年目	H 74	0.98827	0.99209	1.00184	0.99249	0.1353	90.0	2.51	0.69	7.10	10.30	1.37	0.08	0.02	0.82	0.93	0.12	0.18	0.02	11.40	1.52
42年目	H 75	0.98813	0.99203	1.00184	0.99244	0.1301	90.0	2.48	0.68	7.11	10.27	1.32	0.08	0.02	0.82	0.93	0.12	0.17	0.02	11.38	1.46
43年目	H 76	0.98799	0.99197	1.00183	0.99238	0.1251	90.0	2.45	0.68	7.12	10.25	1.27	0.08	0.02	0.83	0.93	0.11	0.17	0.02	11.35	1.40
44年目	H 77	0.98785	0.99190	1.00183	0.99232	0.1203	90.0	2.42	0.67	7.14	10.23	1.21	0.08	0.02	0.83	0.93	0.11	0.17	0.02	11.33	1.35
45年目	H 78	0.98770	0.99184	1.00183	0.99226	0.1157	90.0	2.39	0.66	7.15	10.21	1.17	0.08	0.02	0.83	0.93	0.11	0.17	0.02	11.31	1.29
46年目	H 79	0.98754	0.99177	1.00182	0.99220	0.1112	90.0	2.36	0.66	7.16	10.19	1.12	0.08	0.02	0.83	0.93	0.10	0.17	0.02	11.29	1.24
47年目	H 80	0.98739	0.99170	1.00182	0.99214	0.1069	90.0	2.34	0.65	7.18	10.16	1.07	0.08	0.02	0.83	0.93	0.10	0.17	0.02	11.26	1.19
48年目	H 81	0.98723	0.99163	1.00182	0.99208	0.1028	90.0	2.31	0.65	7.19	1										

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
国道8号	敦賀バイパス	4	8.2km

■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	38,892	
	改良費		式	1	9,330	
		土工	m ³	1,876,000	4,330	切土(90万m ³)、盛土(37万m ³)、捨土(61万m ³)
		軟弱地盤改良工	式	1	1,545	
		法面工	m ²	35,710	1,268	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,262	補強土壁、L型擁壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	m	355	925	
	橋梁費		式	1	7,250	
		100m以上	m	1,352	7,250	連続高架橋 2橋
		100m未満	m			
	トンネル費		式	1	16,942	
		NATM	m	5,149	16,942	8本(上下線)
		シールド	m			
	IC・JCT費		式			
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費		式	1	2,903	
		車道舗装	m ²	176,031	2,903	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費		式	1	2,467	
交通管理施設工		式	1	2,467	標識工、防護柵工、道路照明等	
遮音壁		m				
②用地及補償費		式	1	5,299		
	用地費		m ²	263,000	4,832	
		宅地	m ²	12,810	448	
		田畑	m ²	139,730	4,052	
		山林・原野	m ²	110,460	332	
補償費	式	1	467			
③間接経費		式	1	4,009	地質調査、測量、設計にかかる費用等	
事業費合計					48,200	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
国道8号	敦賀バイパス	4	6.1km

■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	14,187	
	改良費		式	1	4,077	
		土工	m ³	542,000	2,296	切土(18万m ³)、盛土(9万m ³)、捨土(27万m ³)
		軟弱地盤改良工	式	1	675	
		法面工	m ²	25,710	554	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	551	補強土壁、L型擁壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	m			
		橋梁費		式	1	1,187
	100m以上		m	416	1,187	連続高架橋 1橋
	100m未満		m			
	トンネル費		式	1	8,180	
		NATM	m	2,486	8,180	4本(上下線)
		シールド	m			
	IC・JCT費		式			
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費		式	1	743	
		車道舗装	m ²	50,720	743	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費		式			
交通管理施設工		式				
遮音壁		m				
②用地及補償費			式			
	用地費		m ²			
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
補償費		式				
③間接経費			式	1	349	地質調査、測量、設計にかかる費用等
事業費合計					14,536	

(事業全体、残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道8号	敦賀バイパス	4	8.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	8.2	3,300	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	11,550	橋梁1.4km、トンネル5.1km
維持管理費合計			14,850	

土政推第239号
平成23年9月2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23年8月16日付け国近整企画第29号で照会のありました一般国道8号敦賀バイパスの再評価に係る対応方針（原案）について、下記のとおり回答します。

記

- 1 敦賀バイパスの対応方針（原案）「事業継続」については基本的には異存なし。
供用済区間のうち、地盤沈下が発生している樫曲地区において、関係機関と十分な協議調整を行った上で沈下対策を実施すること。
また、残る区間の4車線化については、今後の交通量の動向等をみて判断する必要があるため、当方と事前に協議願いたい。
- 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）
永平寺大野道路については、平成24年度供用が示された勝山・大野間および平成26年度供用が示された福井北・松岡間の確実な開通に加え、残る永平寺東・上志比間の整備スケジュールの明確化を図り、平成28年度までのできるだけ早い時期に全線開通が図られるよう十分な事業費を確保すること。
大野油坂道路については、未事業化区間（大野・大野東間、和泉・油坂峠間）の一日も早い事業化の決定を行い、今後10年から15年での全線開通を図ること。特に、事業化されている大野東・和泉間については速やかに用地買収・工事に着手すること。
 - ロ 雪害対策について
平成23年1月のような大雪に十分対応できるように、国道8号など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こと。
 - ハ 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こと。
 - ニ 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こと。

