



No. 12-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成22年度第4回

国道8号

福^ふ井^くバイパス^い

【再評価】

平成22年12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) 関係自治体の意見等
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. 対応方針(原案)

1. 事業の概要

事業の目的

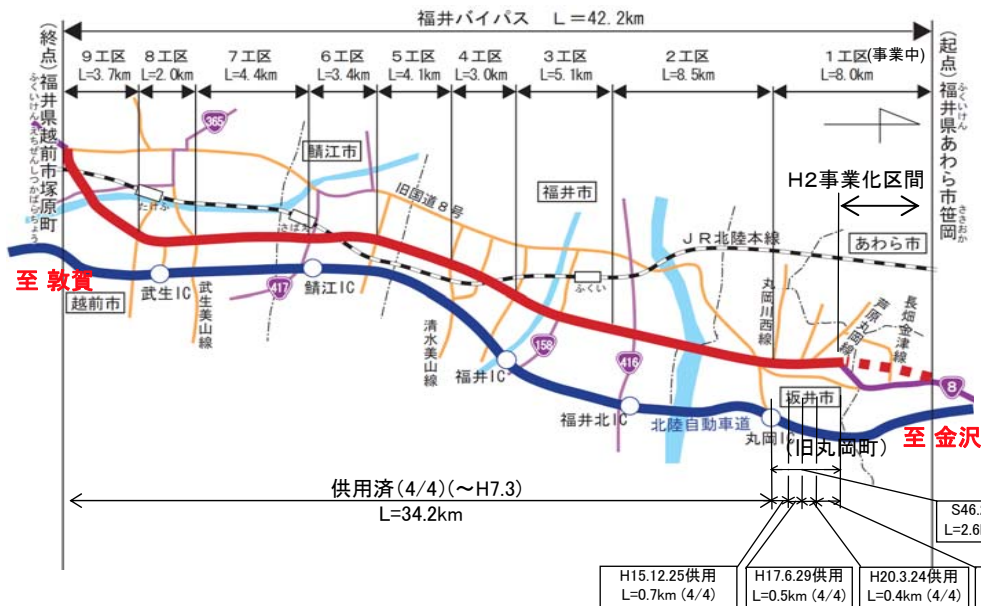
- 地域の活性化
- 交通安全性の向上

位置図

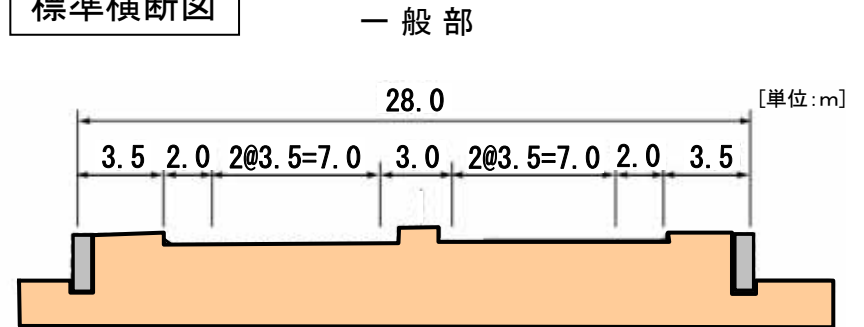


事業の概要

区 間	(起) 福井県あわら市笹岡 ^{さきおか} (終) 福井県越前市塚原町 ^{えちぜんしつかはら}
道路延長	L=42.2km
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=26.0m~28.0m
計画交通量	18,700台/日
全体事業費	880億円
事業化	昭和41年度(あわら市瓜生~越前市塚原町 L=38.0km) 平成2年度(あわら市笹岡~坂井市丸岡町玄女間を延伸 全体L=42.2km)
都市計画決定	平成3年8月
用地着手	昭和41年度
工事着手	昭和41年度
供用延長	L=36.8km
事業進捗率	約89%(平成22年3月末現在)
用地取得率	約98%(面積ベース、同上)



標準横断面図

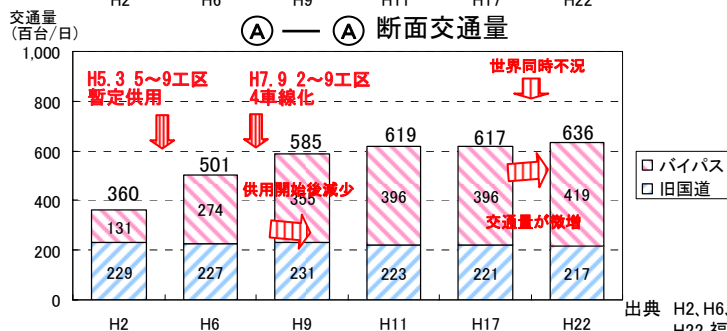
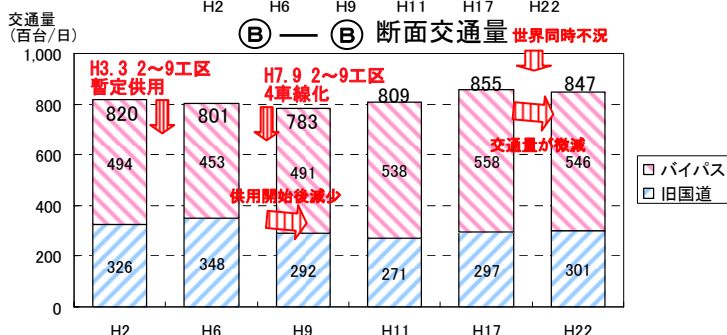
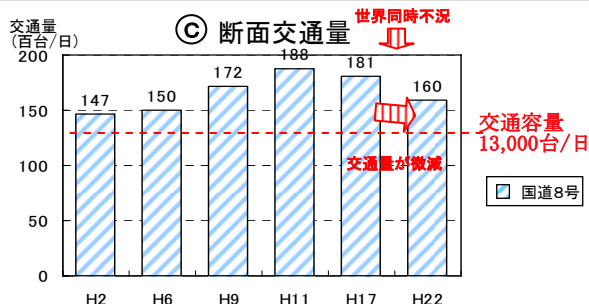
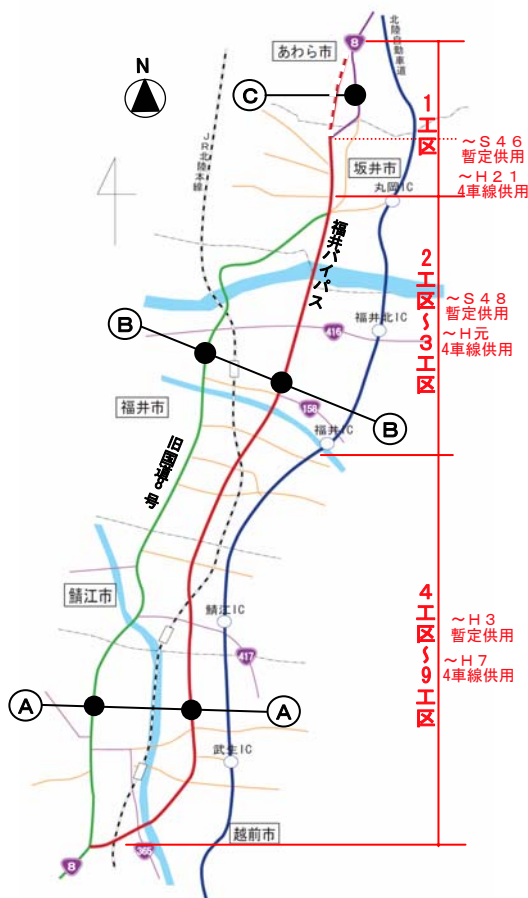


2. 事業の必要性等に関する視点

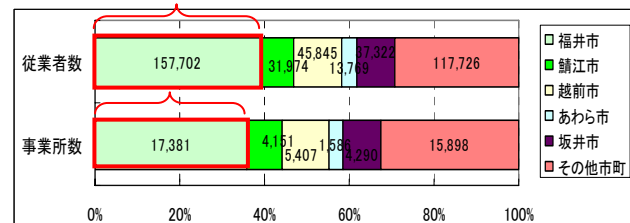
1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 福井バイパスの供用に伴い、国道8号の断面交通量は増加傾向となっています。
- 福井バイパス1工区に並行する国道8号では、平成2年と比べ交通量が増加しており、依然として交通容量を超過しています。
- あわら市では、市外への就業者・就学者の約9割が福井市方面であり、福井市、坂井市との結びつきが強い地域です。

【福井バイパス及び旧国道8号の交通状況】

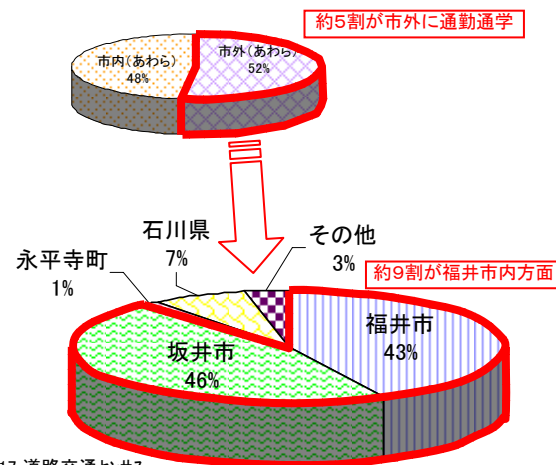


【事業所数及び従業者数】



出典：H18総務省統計局「事業所・企業統計調査」

【あわら市在住の就業者・就学者の通勤通学先】



出典 H2, H6, H9, H11, H17 道路交通センサ
H22 福井河川国道 調査(H22.10.5~H22.10.20)

出典：H17 国勢調査

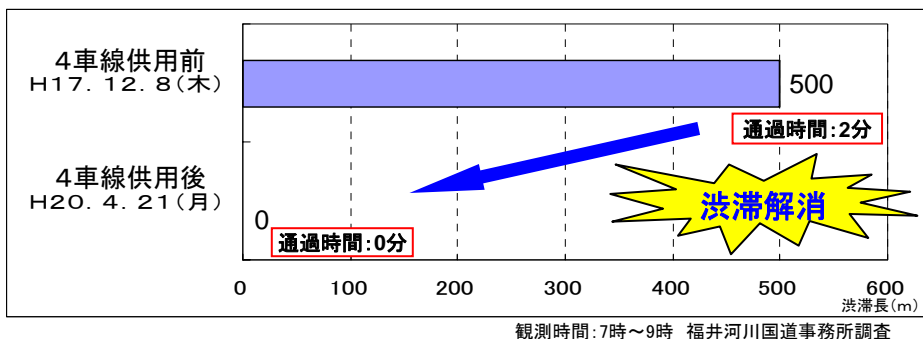
2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化(供用の効果)

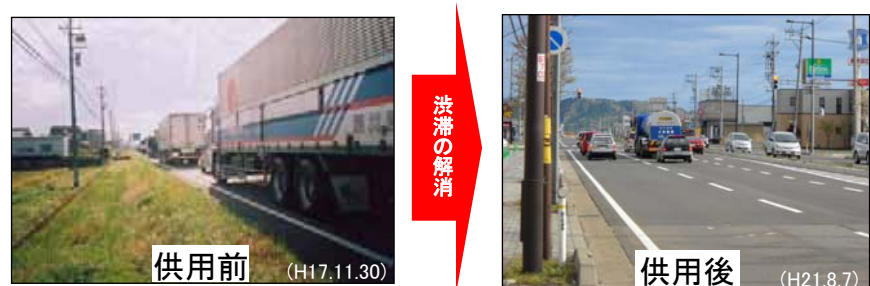
- 国道8号一本田福所交差点^{いっほんでんふくしよ}では、著しい渋滞が発生していましたが、平成20年3月24日の部分供用により渋滞が解消しています。
- 福井バイパスの整備により、円滑な交通の確保が期待されます。



■ 国道8号一本田福所交差点の渋滞長変化



■ 国道8号一本田福所交差点の渋滞状況



2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(地域の活性化)

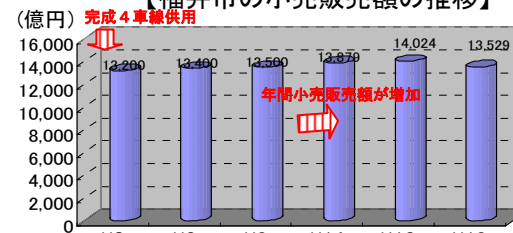
- 福井バイパスの整備とともに、沿線に大規模商業施設等の立地が進んでいます。
- 福井バイパスの整備により、沿線での開発など地域活性化に寄与すると期待されます。

【福井バイパス沿線の開発】



S48.4.23 暫定2車線 供用
S62.12.16 完成4車線 供用
【福井バイパス完成4車線供用(供用より約7年後)】

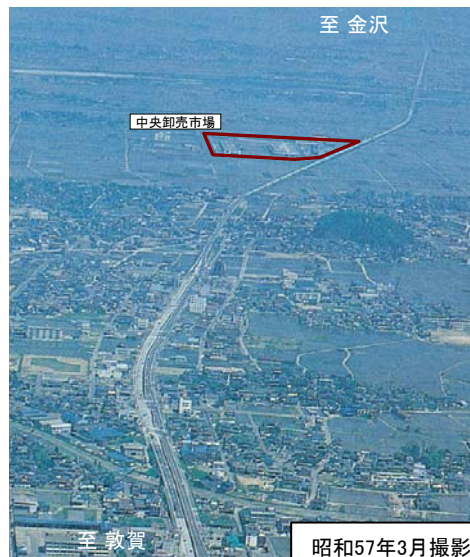
【福井市の小売販売額の推移】



出典: 福井県商業統計調査

【福井バイパス完成4車線供用(供用より約20年後)】

【福井バイパス暫定2車線供用(供用より約10年後)】

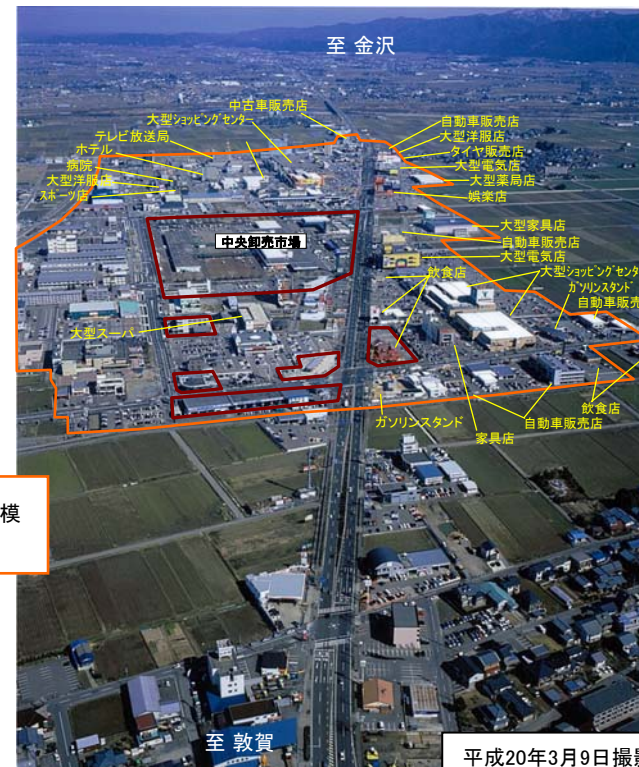


昭和57年3月撮影



沿道地域に大規模商業施設が集積

平成7年4月撮影



平成20年3月9日撮影

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(交通安全の向上)

- 国道8号は歩道未整備区間があり、歩行者及び自転車の安全な通行に支障を来しています。
- 当該地域は、福井県内でも有数の降雪量が多い地域であり、冬期には大型車同士の離合及び歩行者・自転車の通行にも支障を来しています。
- 福井バイパスの整備により、堆雪幅、歩道が確保され交通安全の向上が期待されます。

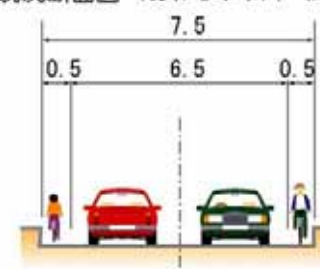
【国道8号の道路状況】

【国道8号の歩道整備状況】



【平成17年12月7日 撮影】

現況断面図 (あわら市中川～瓜生)

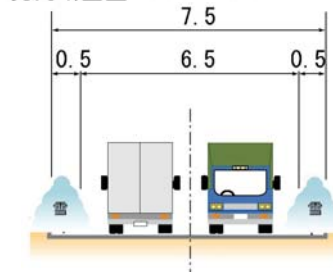


【国道8号冬期の道路状況】



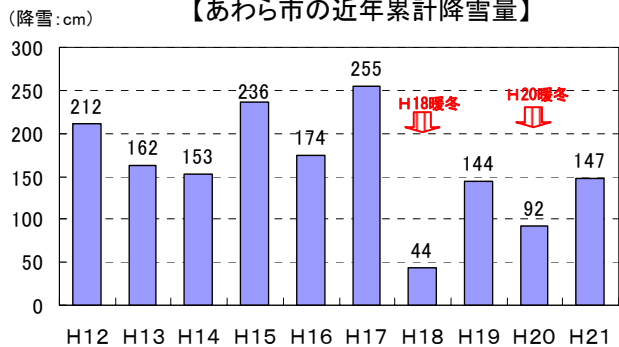
【平成17年12月18日 撮影】

現況断面図 (あわら市中川～瓜生)



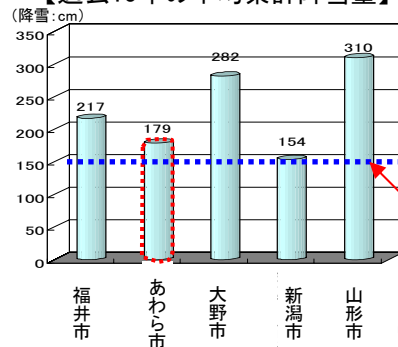
【国道8号の積雪状況】

【あわら市の近年累計降雪量】



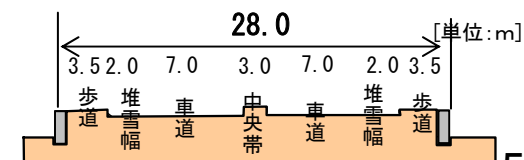
出典: 福井河川国道事務所 調査

【過去10年の平均累計降雪量】



出典: 気象庁HPより

新潟市と同等の積雪量



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)
	4,856億円	457億円	49億円	5,362億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	2,445億円		196億円	2,641億円	

■ 算出条件等

基準年 : 平成22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 : 880億円
 維持管理費 : 29.9百万円/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)
	579億円	14億円	4.5億円	598億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	67億円		25億円	92億円	

※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) 関係自治体の意見等

■福井県知事

平成22年11月8日 土政推第392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. 福井バイパスの対応方針(原案)「事業継続」については異存なし。

事業実施に当たっては、できる限り早い時期の供用を目指すとともに、一層のコスト縮減に努めること。

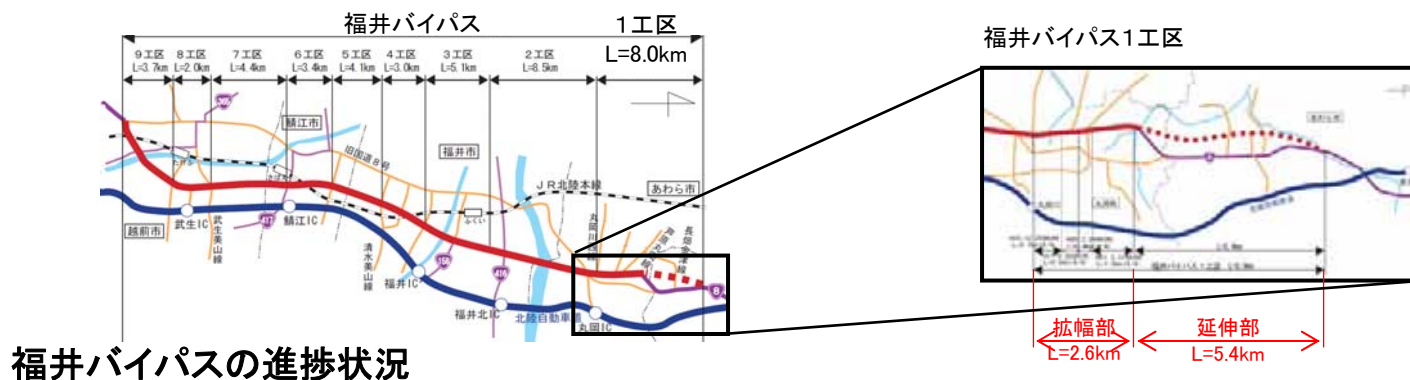
また、買収済みの事業用地については、除草等、適切な管理を行うこと。

地域計画等への位置付け

- ふくい21世紀ビジョン第2次中期事業実施計画[平成13年度～平成17年度](平成13年2月)
- あわら市総合振興計画(平成18年6月)
- 坂井市総合計画(平成20年3月)
- 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)
- 福井県福井バイパス道路建設促進協議会(H7.8 設立、あわら市長、あわら市会議長)

3. 事業の進捗の見込みの視点

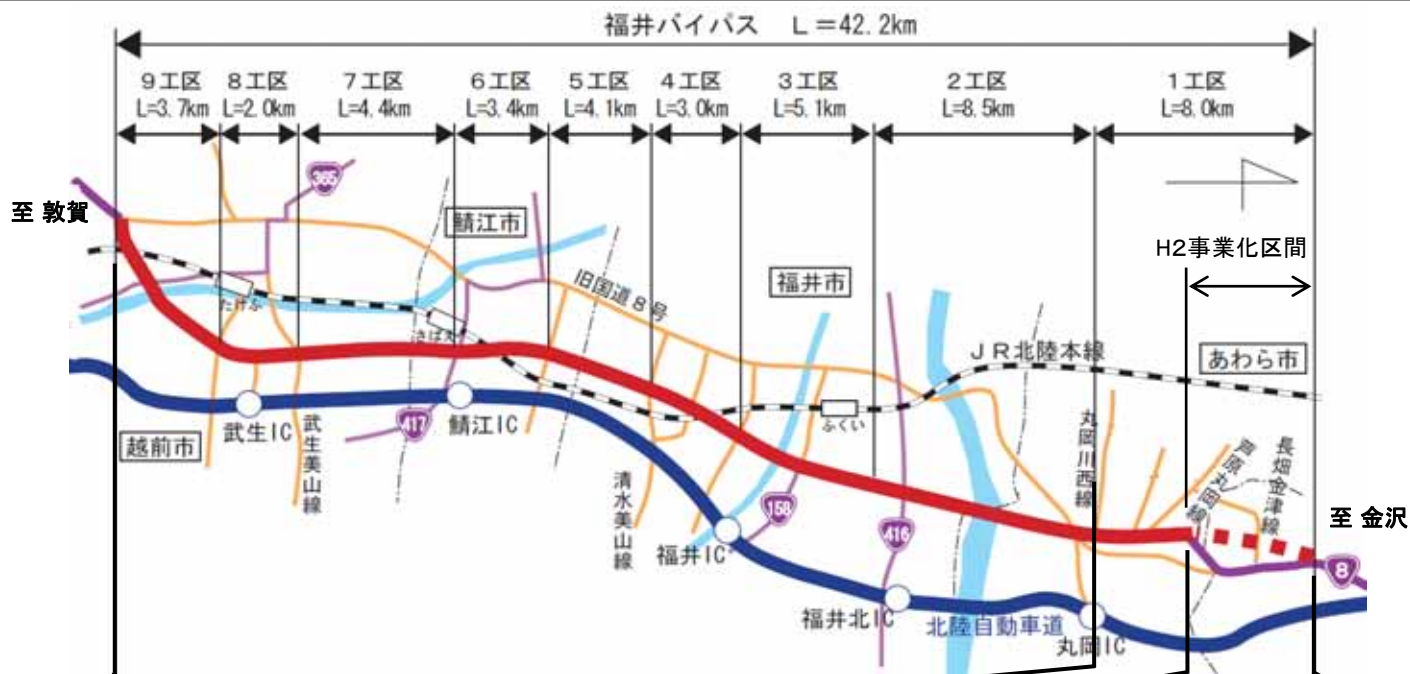
- 平成9年度から1工区の拡幅部及び延伸部の用地取得に着手しており、拡幅部は平成17年度に全区間の用地を取得し平成18年度から拡幅部の工事に着手し完成4車線で供用しています。
- 1工区延伸部については、早期の用地取得完了に向け、現在用地交渉を進めています。



	S41	S45	S50	S55	S60	H元	H5	H10	H15	H20	H21
1工区 (L=8.0km)			S46迄 暫定供用 2/4 (2.6km)					H9	4車線化に着手		H21迄 完成供用 4/4 (2.6km)
2工区 (L=8.5km)			S48迄 暫定供用 2/4 (8.5km)			H元迄 完成供用 4/4 (8.5km)					
3工区 (L=5.1km)			S43迄 暫定供用 2/4 (5.1km) S49迄 完成供用 4/4 (5.1km)								
4工区 (L=3.0km)	事業着手		S48迄 暫定供用 2/4 (3.0km)					H6迄 完成供用 4/4 (3.0km)			
5工区 (L=4.1km)				S55迄 暫定供用 2/4 (4.1km)			H6迄 完成供用 4/4 (4.1km)				
6工区 (L=3.4km)							H5迄 暫定供用 2/4 (3.4km) H7迄 完成供用 4/4 (3.4km)				
7工区 (L=4.4km)							H2迄 暫定供用 2/4 (4.4km) H5迄 完成供用 4/4 (4.4km)				
8工区 (L=2.0km)				S52迄 暫定供用 2/4 (2.0km)				H7迄 完成供用 4/4 (2.0km)			
9工区 (L=3.7km)					S58迄 暫定供用 2/4 (3.7km)			H7迄 完成供用 4/4 (3.7km)			

3. 事業の進捗の見込みの視点

- 福井バイパスは、平成21年度までに36.8kmを、4車線で供用しています。
- 引き続き事業を推進し、早期の供用を目指します。



区 間	L=34.2km	L=2.6km	L=5.4km	計
測量・設計等	—	—	H19 詳細設計 H20 道路詳細設計 H21 振動対策検討	
用 地	100% (S41~H4)	100% (H9~H17)	89% (H13~)	約98%
工 事	完成4車線供用 (S49~H7)	完成4車線供用(~H21)	改良工事推進中(H21~)	約89%

4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

福井バイパスでは、地元協議等により農道交差部を集約し、バイパスを横断するボックス数を減らす等のコスト縮減に努めてきましたが、軟弱地盤対策等に伴う増額が発生したため、全体事業費が増額となります。

増額を最小限に抑えるため、今後、更に新設区間の植樹帯を植樹柵に変更する等、より一層のコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

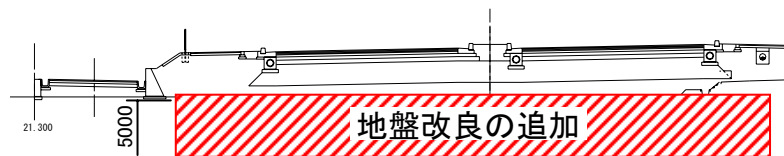
【全体事業費の変更】

820億円(変更前) + 約63億円(増加) - 約3.3億円(縮減) = 879.7億円

■ 主な増額要因

・地盤改良の追加

地質調査の結果、軟弱地盤層が確認されたため、地盤改良が必要となり、事業費が増加。(28億円)



・暫定供用区間での地盤沈下対策の追加

暫定2車線供用区間で地盤沈下が発生し、路床土改良が必要となったため沈下対策を追加。(6億円)

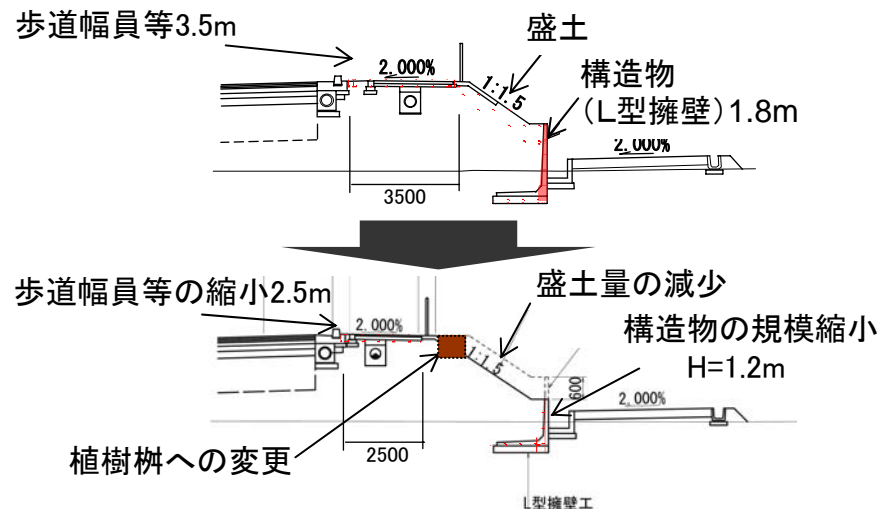


- ・他工事からの流用土の土質改良の追加(12億円)
- ・整備に伴い流量増となった排水路改修の追加(4億円)
- ・河川協議による橋梁下部工の構造変更(3億円)
- ・精密機械工場への振動対策の追加(3億円)
- ・地質調査の結果、法面対策を追加(2億円)
- ・補償物件調査の結果、工場等の補償費を追加(5億円)

■ 主な縮減対策

・歩道幅員等の縮小

歩道幅員等を縮小するとともに、植樹帯を法面肩に植樹柵を設置することにより、構造物(L型擁壁及びブロック積擁壁等)の規模を縮小し、事業費を縮減。(1.7億円)



- ・新設区間の現場打ち擁壁のプレキャスト化(0.6億円)
- ・新設区間の横断水路の構造変更(1億円)

1. 事業の必要性等に関する視点

- ・福井バイパスの事業中区間では、平成2年と比べ交通量は増加しており、依然として交通容量を超過。
- ・あわら市では、市外への就業者・就学者の約9割が福井市方面へ通勤・通学しており、福井市・坂井市との結びつきが強い地域。
- ・福井バイパスの整備とともに、沿線に大規模商業施設等が進出し、小売販売額が増加するなど地域の活性化に寄与すると期待。
- ・国道8号は歩道未整備区間があり、歩行者及び自転車の安全な通行に支障をきたしているが、整備により、交通安全の向上が期待される。
- ・費用便益比(B/C)は2.0、残事業費で6.5。

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・福井バイパスは、平成21年度までに36.8kmを、4車線を供用しています。
- ・引き続き事業を推進し、早期の供用を目指します。

福井バイパスは、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. 12-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成22年度第4回

国道8号
ふくい
福井バイパス
【再評価】

平成22年12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 福井バイパス（道路種別：一般国道）

平成22年度 第4回事業評価監視委員会

事業化年度：昭和41年度（平成2年度事業延伸）

	前回評価時	今回評価	主な変更内容
	平成17年12月 再評価5年が経過した時点で継続中	平成22年11月 再評価後3年間に経過	
再評価理由	延長：42.2km 幅員：28.0m 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
事業諸元			
全体事業費	820億円	880億円	・全体事業費を60億円(7%)増額
進捗率(事業費) (用地面積)	約89% 約93%	約89% 約98%	・進捗率(事業費)で約0%(実質約7%)、 用地取得率(面積)で約5%進捗 ・H20.3.24に0.4kmを完成供用 ・H21.3.31に1.0kmを完成供用
費用対効果B/C (残事業)	4.2 (3.7)	2.0 (6.5)	・将来交通量需要推計の見直し ・費用便益分析マニユアルの改訂 ・評価年、各年度事業費、GDPデフレータの時点修正 等
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費を820億円から880億円に変更している。 ・前回評価時に事業中であったL=1.4km(坂井市丸岡町今福～玄女)については、平成21年3月31日までに完成供用している。 		

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 福井バイパス
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	指標チェックの結果
前提条件	事業の効率性 ■ 受益が費用を上回っている	全体：費用対効果比 E/C = 2.0 (経済的純現在価値 G-C) = 2,772億円、経済的内部収益率 E(IRR) = 5.5% 施設費：費用対効果比 E/C = 5.5 (経済的純現在価値 G-C) = 565億円、経済的内部収益率 E(IRR) = 22.9%

●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)	指標チェックの結果
1. 活カ 戸数なモビリ ティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 環道等の年別減損損失削減率及び削減率 □ 環道等における定額減損率(削減率)が10%未満である区間の通行速度の改善が期待される □ 環道又は並行区間等における数回交通量(1日1,000台/日以上)の増加が期待される ■ 環道等に、当該区間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 ■ 近鉄線区間もしくは特色路線へのアクセス向上が見込まれる ■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共同飛行場へのアクセス向上が見込まれる ■ 重要河川もしくは特定重要河川へのアクセス向上が見込まれる ■ 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 □ 環道等における、総重量15tの車両もしくは150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 	区間：(費用対効果分析対象区間)について 減損損失削減率(環道)：66.162万人・時間/年 減損損失削減率(並行区間)：55万人・時間/年 (140.824万人・時間/年→140.823万人・時間/年) 並行区間等について：(一般国道8号、戸原大環線) 並行区間等の減損損失削減率：200万人・時間/年 並行区間等の減損損失削減率：約9割削減
物流効率化の充 実		近鉄バス(永平寺・東尋常線、丸岡線) 福井市丸岡駅～川越井駅(所要時間：27分→25分) 福井市～小松空港(所要時間：75分→73分) 福井市～福井港(所要時間：52分→50分)

1. 活力

<p>都市の再生</p>	<ul style="list-style-type: none"> <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"/> 幹線都市計画道路幅員が1.5km以下である市街地内での事業である <input type="checkbox"/> 市域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路幅員が向上する <input type="checkbox"/> 対象区域が現在道路幅員が60m以上又は15km以上、大都市においては100m以上又は5km以上への道路幅員となる <input type="checkbox"/> 高速自動車道路と並行する自動車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"/> 当該道路が新たに環状都市圏と高規格幹線道路で連絡するルートを構成する <input checked="" type="checkbox"/> 当該道路が接続した日常生活圏中心都市圏を最短時間で連絡する道路を構成する <input type="checkbox"/> 環状帯における交通不便区域を解消する <input type="checkbox"/> 環状帯における大型車のすれ違い困難区域を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる 	<p>あわら市～福井市 所要時間:21分→29分</p>
<p>個性ある地域の形成</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一帯が閉鎖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 <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ連絡する道路である <input type="checkbox"/> 自動車交通量が500台/日以上、自転車交通量が500台/日以上、歩行者交通量が500人以上の全てに該当する区域において、自転車利用空間を整備することにより、当該区域の歩行者・自転車の通行の促進・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 	<p>玄米特区工業団地、金津中部工業団地、金津新坂工業団地、古星石専テクノパーク 金津新作の森(年間観光客入込数:153千人/年 昭21年)、丸岡城(年間観光客入込数:336千人/年 昭21年)</p>
<p>高齢化による新しい町並みの形成</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> 対象区域が電線地帯化5ヶ年計画に位置づけ有り 	<p>平成11～15年度 坂井市丸岡町一本田へー一本田通所開(昭22) 坂井バイパスと同時期に整備</p>

3. 安全	<p>安全で安心して暮らすための確保</p> <p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p><input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的な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</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 三次交差施設へのアクセス向上が見込まれる</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等に交通事象率が50件/箇所/年未満である区間が併存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は格差不況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</p> <p><input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12%以上（当該区間が通学路である場合は500台/12%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生、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</p> <p><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する集落を解消する</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、普通道計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急輸送道路計画に位置づけがある、又は地震対策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</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大規模な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する</p> <p><input type="checkbox"/> 直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）</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 現道等の防犯点検又は防犯点検対策箇所もしくは対策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</p> <p><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</p>	<p>あわら市～福井県立病院（所要時間：27分⇒25分）</p> <p>福井県地域防災計画（第1次緊急輸送道路）</p> <p>一般国道 福井丸岡線、一般国道 守川丸岡線、主要地方道 丸岡川西線</p> <p>現道における老朽橋梁（伊江橋、守川橋、菅原橋、大坪橋）</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p>	<p><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</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのPM10排出削減率</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要配慮度を超過している区間について、新たに要配慮度を下回るものが期待される区間がある</p> <p><input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される</p>	<p>CO2排出削減量：7,485t-400t/年</p> <p>（概計結果）</p> <p>削減対象区間（並行区間等）：一般国道8号、厚狭丸岡線</p> <p>排出削減量：129t/年、排出削減率：83%削減</p> <p>（概計結果）</p> <p>削減対象区間（並行区間等）：一般国道8号、厚狭丸岡線</p> <p>排出削減量：11t/年、排出削減率：83%削減</p> <p>（注）対象区間、排出削減率、削減率見込み）</p>
5. その他	<p>他の了おしおとの関係</p>	<p><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</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事項等、以上の項目に属さない効果が見込まれる</p>	<p>あわら市総合振興計画、福井市総合計画（国道1号のR'化整備）</p>

(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	福井バイパス	L=42.2km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
18,700	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22年度		
単純合計	861億円	601億円	1,462億円
うち残事業分	79億円	77億円	156億円
基準年における 現在価値 (C)	2,445億円	196億円	2,641億円
うち残事業分	67億円	25億円	92億円

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22年度			
供用年	平成30年度			
単年便益 (初年便益)	317億円	30億円	3.2億円	350億円
基準年における 現在価値 (B)	4,856億円	457億円	49億円	5,362億円
うち残事業分	579億円	14億円	4.5億円	598億円

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）	2.0
経済的純現在価値（事業全体）	2,722億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.5%
費用便益比（残事業）	6.5
経済的純現在価値（残事業）	505億円
経済的内部収益率（残事業）	22.9%

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	18,700台/日	±10%	5.8～7.1
事業費	79億円	±10%	6.0～7.0
事業期間	7年	±20%	6.3～6.6

交通状況の変化

様式-3①

事業名：福井バイパス（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 (42.2km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	35,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	82	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	499.24	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道8号 (第一工区 バイパス部 並行区間) (5.5km)	交通量	[台/日]	9,300	100
		走行時間	[分]	13	8
		走行時間費用	[億円/年]	21.86	0.14
	福井鯖江 線・福井丸 岡線 (25.8km)	交通量	[台/日]	17,900	10,400
		走行時間	[分]	90	72
		走行時間費用	[億円/年]	262.69	121.67
	福井朝日武 生線 (26.2km)	交通量	[台/日]	13,900	10,400
		走行時間	[分]	69	61
		走行時間費用	[億円/年]	163.12	102.80
	三尾野別所 線・三尾野 鯖江線 (12.6km)	交通量	[台/日]	11,400	6,200
		走行時間	[分]	33	28
		走行時間費用	[億円/年]	63.62	28.62
	瓜生今福 線・丸岡川 西線・磯部 島西瓜屋線 (7.4km)	交通量	[台/日]	10,800	2,200
		走行時間	[分]	18	14
		走行時間費用	[億円/年]	33.02	5.07
③その他道路合計 (26,314.1km)	走行時間費用	[億円/年]	190,652.59	190,123.12	
			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：26,433.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	191,196.89	190,880.65	316.24

- ※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

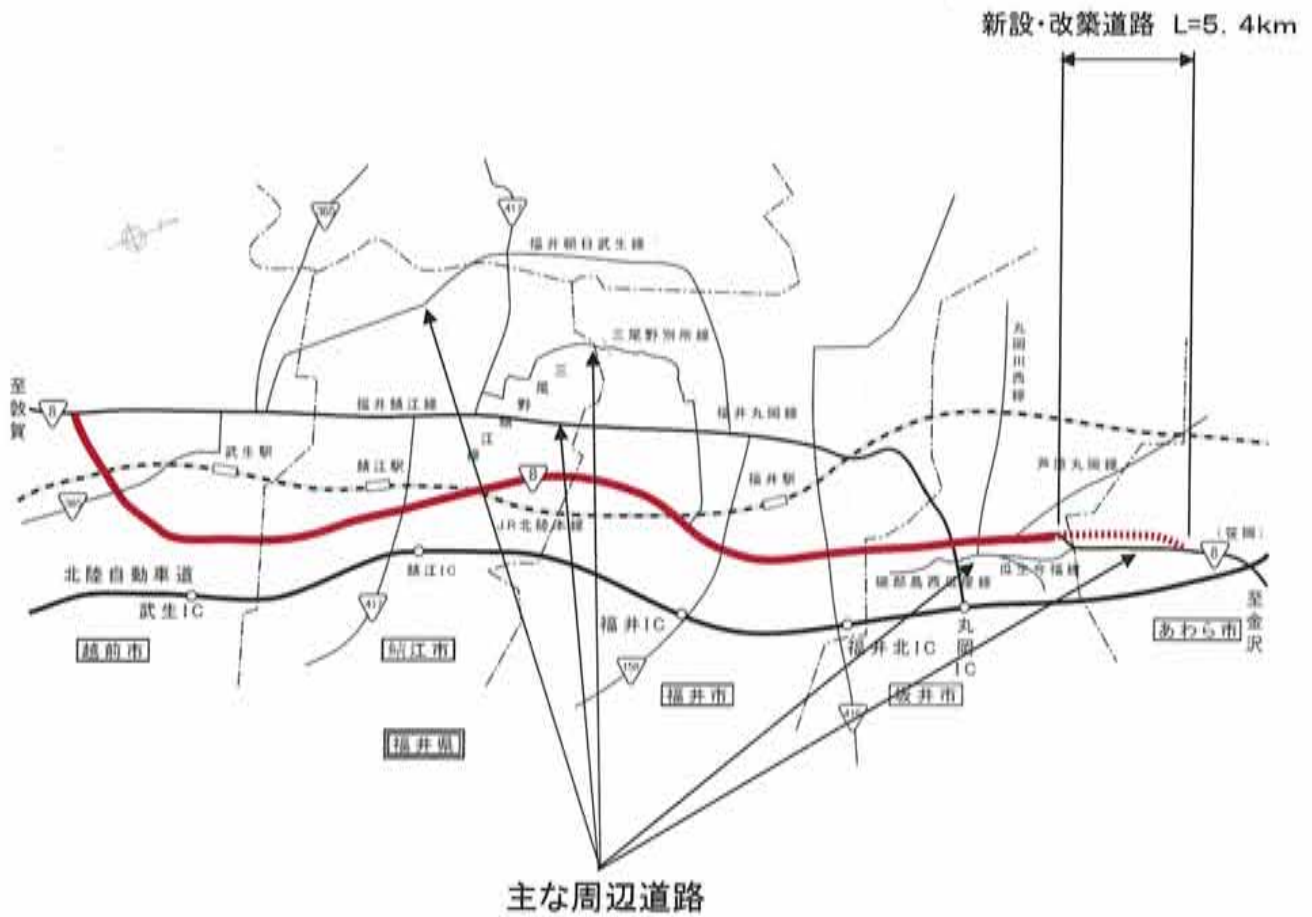
事業名：福井バイパス（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 (5.1km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	26,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	6	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	28.87	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道8号 (第一工区 バイパス部 並行区間) (5.5km)	交通量	[台/日]	21,200	100
		走行時間	[分]	18	8
		走行時間費用	[億円/年]	69.53	0.14
	福井鯖江 線・福井丸 岡線 (25.8km)	交通量	[台/日]	10,500	10,400
		走行時間	[分]	72	72
		走行時間費用	[億円/年]	121.79	121.67
	福井朝日武 生線 (26.2km)	交通量	[台/日]	10,400	10,400
		走行時間	[分]	61	61
		走行時間費用	[億円/年]	102.73	102.80
	三尾野別所 線・三尾野 鯖江線 (12.6km)	交通量	[台/日]	6,200	6,200
		走行時間	[分]	28	28
		走行時間費用	[億円/年]	28.57	28.62
	瓜生今福 線・丸岡川 西線・磯部 島西瓜屋線 (7.4km)	交通量	[台/日]	2,200	2,200
		走行時間	[分]	14	14
		走行時間費用	[億円/年]	5.03	5.07
③その他道路合計 (26,351.1km)	走行時間費用	[億円/年]	190,590.02	190,593.49	
			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：26,433.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	190,917.66	190,880.65	37.01

- ※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：福井バイパス

(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22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
推計に用いたOD表	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) 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()
速度設定の考え方	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
	その他(BPR関数と転換率式の併用による配分)	<input checked="" type="checkbox"/>
	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 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。	<input checked="" type="checkbox"/>
その他()	<input type="checkbox"/>	

交通流推計

(3)

項目		チェック欄	
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			

便益の算定

費用の現在価値算定表(事業全体)

箇所名: 国道8号 福井バイパス

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)
0.299	42.2	12.62

年次	年度	割戻率 1.04	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
-52年目	S 41	5.6165	32.4	3.30	52.17		
-51年目	S 42	5.4005	34.2	8.15	117.54		
-50年目	S 43	5.1928	36.0	3.45	45.38		
-49年目	S 44	4.9931	38.1	5.69	68.08		
-48年目	S 45	4.8010	40.7	8.20	88.36		
-47年目	S 46	4.6164	42.6	13.30	131.48		
-46年目	S 47	4.4388	45.5	19.74	175.76		
-45年目	S 48	4.2681	52.4	9.91	73.67		
-44年目	S 49	4.1039	62.5	10.83	64.92		
-43年目	S 50	3.9461	66.1	7.16	39.02		
-42年目	S 51	3.7943	71.7	11.56	55.87		
-41年目	S 52	3.6484	76.0	17.39	76.22		
-40年目	S 53	3.5081	79.2	23.70	95.85		
-39年目	S 54	3.3731	81.3	30.60	115.98		
-38年目	S 55	3.2434	86.4	17.00	58.26		
-37年目	S 56	3.1187	88.6	13.00	41.78		
-36年目	S 57	2.9987	89.6	16.10	49.20		
-35年目	S 58	2.8834	90.5	19.10	55.56		
-34年目	S 59	2.7725	92.3	24.60	67.46		
-33年目	S 60	2.6658	93.0	24.54	64.22		
-32年目	S 61	2.5633	94.6	33.88	83.82		
-31年目	S 62	2.4647	94.4	38.60	92.01		
-30年目	S 63	2.3699	94.9	51.40	117.19		
-29年目	H 1	2.2788	97.4	29.91	63.90		
-28年目	H 2	2.1911	99.6	15.88	31.90		
-27年目	H 3	2.1068	102.0	8.90	16.79		
-26年目	H 4	2.0258	103.4	16.60	29.70		
-25年目	H 5	1.9479	103.7	31.65	54.28		
-24年目	H 6	1.8730	103.6	36.36	60.02		
-23年目	H 7	1.8009	103.0	24.36	38.89		
-22年目	H 8	1.7317	102.4	7.58	11.71		
-21年目	H 9	1.6651	103.4	9.95	14.63		
-20年目	H 10	1.6010	102.8	38.87	55.26		
-19年目	H 11	1.5395	101.3	7.31	10.15		
-18年目	H 12	1.4802	99.7	26.16	35.46		
-17年目	H 13	1.4233	98.4	16.65	21.98		
-16年目	H 14	1.3686	96.6	13.59	17.58		
-15年目	H 15	1.3159	95.4	13.57	17.09		
-14年目	H 16	1.2653	94.4	13.95	17.07		
-13年目	H 17	1.2167	93.2	12.71	15.15		
-12年目	H 18	1.1699	92.5	15.53	17.94		
-11年目	H 19	1.1249	91.7	8.26	9.25		
-10年目	H 20	1.0816	91.3	9.83	10.63		
-9年目	H 21	1.0400	91.3	7.75	8.06		
-8年目	H 22	1.0000	91.3	5.72	5.72		
-7年目	H 23	0.9615	91.3	11.23	10.80		
-6年目	H 24	0.9246	91.3	11.23	10.38		
-5年目	H 25	0.8890	91.3	11.23	9.98		
-4年目	H 26	0.8548	91.3	11.23	9.60		
-3年目	H 27	0.8219	91.3	11.23	9.23		
-2年目	H 28	0.7903	91.3	11.23	8.87		
-1年目	H 29	0.7599	91.3	11.25	8.55		
供用開始年次	H 30	0.7307	91.3			12.02	8.78
1年目	H 31	0.7026	91.3			12.02	8.44
2年目	H 32	0.6756	91.3			12.02	8.12
3年目	H 33	0.6496	91.3			12.02	7.81
4年目	H 34	0.6246	91.3			12.02	7.51
5年目	H 35	0.6006	91.3			12.02	7.22
6年目	H 36	0.5775	91.3			12.02	6.94

7年目	H	37	0.5553	91.3			12.02	6.67
8年目	H	38	0.5339	91.3			12.02	6.42
9年目	H	39	0.5134	91.3			12.02	6.17
10年目	H	40	0.4936	91.3			12.02	5.93
11年目	H	41	0.4746	91.3			12.02	5.70
12年目	H	42	0.4564	91.3			12.02	5.48
13年目	H	43	0.4388	91.3			12.02	5.27
14年目	H	44	0.4220	91.3			12.02	5.07
15年目	H	45	0.4057	91.3			12.02	4.88
16年目	H	46	0.3901	91.3			12.02	4.69
17年目	H	47	0.3751	91.3			12.02	4.51
18年目	H	48	0.3607	91.3			12.02	4.33
19年目	H	49	0.3468	91.3			12.02	4.17
20年目	H	50	0.3335	91.3			12.02	4.01
21年目	H	51	0.3207	91.3			12.02	3.85
22年目	H	52	0.3083	91.3			12.02	3.70
23年目	H	53	0.2965	91.3			12.02	3.56
24年目	H	54	0.2851	91.3			12.02	3.43
25年目	H	55	0.2741	91.3			12.02	3.29
26年目	H	56	0.2636	91.3			12.02	3.17
27年目	H	57	0.2534	91.3			12.02	3.05
28年目	H	58	0.2437	91.3			12.02	2.93
29年目	H	59	0.2343	91.3			12.02	2.82
30年目	H	60	0.2253	91.3			12.02	2.71
31年目	H	61	0.2166	91.3			12.02	2.60
32年目	H	62	0.2083	91.3			12.02	2.50
33年目	H	63	0.2003	91.3			12.02	2.41
34年目	H	64	0.1926	91.3			12.02	2.31
35年目	H	65	0.1852	91.3			12.02	2.23
36年目	H	66	0.1780	91.3			12.02	2.14
37年目	H	67	0.1712	91.3			12.02	2.06
38年目	H	68	0.1646	91.3			12.02	1.98
39年目	H	69	0.1583	91.3			12.02	1.90
40年目	H	70	0.1522	91.3			12.02	1.83
41年目	H	71	0.1463	91.3			12.02	1.76
42年目	H	72	0.1407	91.3			12.02	1.69
43年目	H	73	0.1353	91.3			12.02	1.63
44年目	H	74	0.1301	91.3			12.02	1.56
45年目	H	75	0.1251	91.3			12.02	1.50
46年目	H	76	0.1203	91.3			12.02	1.45
47年目	H	77	0.1157	91.3			12.02	1.39
48年目	H	78	0.1112	91.3			12.02	1.34
49年目	H	79	0.1069	91.3	-146.75	-15.69	12.02	1.28
合計					714.19	2444.68	600.85	196.19
単純事業費計					860.94		600.85	

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: 国道8号 福井バイパス

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

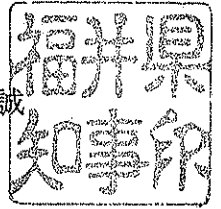
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.299	5.4	1.61

年次	年度	割引率 1.04	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
-7年目	H 23	0.9615	91.3	11.23	10.80		
-6年目	H 24	0.9246	91.3	11.23	10.38		
-5年目	H 25	0.8890	91.3	11.23	9.98		
-4年目	H 26	0.8548	91.3	11.23	9.60		
-3年目	H 27	0.8219	91.3	11.23	9.23		
-2年目	H 28	0.7903	91.3	11.23	8.87		
-1年目	H 29	0.7599	91.3	11.25	8.55		
供用開始年次	H 30	0.7307	91.3			1.54	1.12
1年目	H 31	0.7026	91.3			1.54	1.08
2年目	H 32	0.6756	91.3			1.54	1.04
3年目	H 33	0.6496	91.3			1.54	1.00
4年目	H 34	0.6246	91.3			1.54	0.96
5年目	H 35	0.6006	91.3			1.54	0.92
6年目	H 36	0.5775	91.3			1.54	0.89
7年目	H 37	0.5553	91.3			1.54	0.85
8年目	H 38	0.5339	91.3			1.54	0.82
9年目	H 39	0.5134	91.3			1.54	0.79
10年目	H 40	0.4936	91.3			1.54	0.76
11年目	H 41	0.4746	91.3			1.54	0.73
12年目	H 42	0.4564	91.3			1.54	0.70
13年目	H 43	0.4388	91.3			1.54	0.67
14年目	H 44	0.4220	91.3			1.54	0.65
15年目	H 45	0.4057	91.3			1.54	0.62
16年目	H 46	0.3901	91.3			1.54	0.60
17年目	H 47	0.3751	91.3			1.54	0.58
18年目	H 48	0.3607	91.3			1.54	0.55
19年目	H 49	0.3468	91.3			1.54	0.53
20年目	H 50	0.3335	91.3			1.54	0.51
21年目	H 51	0.3207	91.3			1.54	0.49
22年目	H 52	0.3083	91.3			1.54	0.47
23年目	H 53	0.2965	91.3			1.54	0.46
24年目	H 54	0.2851	91.3			1.54	0.44
25年目	H 55	0.2741	91.3			1.54	0.42
26年目	H 56	0.2636	91.3			1.54	0.41
27年目	H 57	0.2534	91.3			1.54	0.39
28年目	H 58	0.2437	91.3			1.54	0.37
29年目	H 59	0.2343	91.3			1.54	0.36
30年目	H 60	0.2253	91.3			1.54	0.35
31年目	H 61	0.2166	91.3			1.54	0.33
32年目	H 62	0.2083	91.3			1.54	0.32
33年目	H 63	0.2003	91.3			1.54	0.31
34年目	H 64	0.1926	91.3			1.54	0.30
35年目	H 65	0.1852	91.3			1.54	0.28
36年目	H 66	0.1780	91.3			1.54	0.27
37年目	H 67	0.1712	91.3			1.54	0.26
38年目	H 68	0.1646	91.3			1.54	0.25
39年目	H 69	0.1583	91.3			1.54	0.24
40年目	H 70	0.1522	91.3			1.54	0.23
41年目	H 71	0.1463	91.3			1.54	0.22
42年目	H 72	0.1407	91.3			1.54	0.22
43年目	H 73	0.1353	91.3			1.54	0.21
44年目	H 74	0.1301	91.3			1.54	0.20
45年目	H 75	0.1251	91.3			1.54	0.19
46年目	H 76	0.1203	91.3			1.54	0.18
47年目	H 77	0.1157	91.3			1.54	0.18
48年目	H 78	0.1112	91.3			1.54	0.17
49年目	H 79	0.1069	91.3	0.00	0.00	1.54	0.16
合計				78.62	67.41	76.89	25.05
単純事業費計				78.62		76.89	

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。)

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22年10月22日付け国近整企画第45号で照会のありました国道8号福井バイパスおよび九頭竜川水系砂防事業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 福井バイパスの対応方針（原案）「事業継続」については異存なし。
事業実施に当たっては、できる限り早い時期の供用を目指すとともに、一層のコスト削減に努めること。
また、買収済みの事業用地については、除草等、適切な管理を行うこと。
- 2 九頭竜川水系砂防事業の対応方針（原案）「事業継続」については基本的には異存なし。
既に着手した堰堤の早期完成を図るとともに、笹生川ダムの堆砂を抑制する箇所を優先的に整備し早期の効果発現に努めること。なお、事業実施に当たっては、一層のコスト削減に努めること。
- 3 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・大野間の確実な開通に加え、それ以外の未開通区間の整備スケジュールの明確化を図るとともに、平成28年度までの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、新規事業化された大野東・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 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。
 - ハ 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。