

一般国道8号
敦賀バイパス

チェックリスト

事業再評価に係る資料

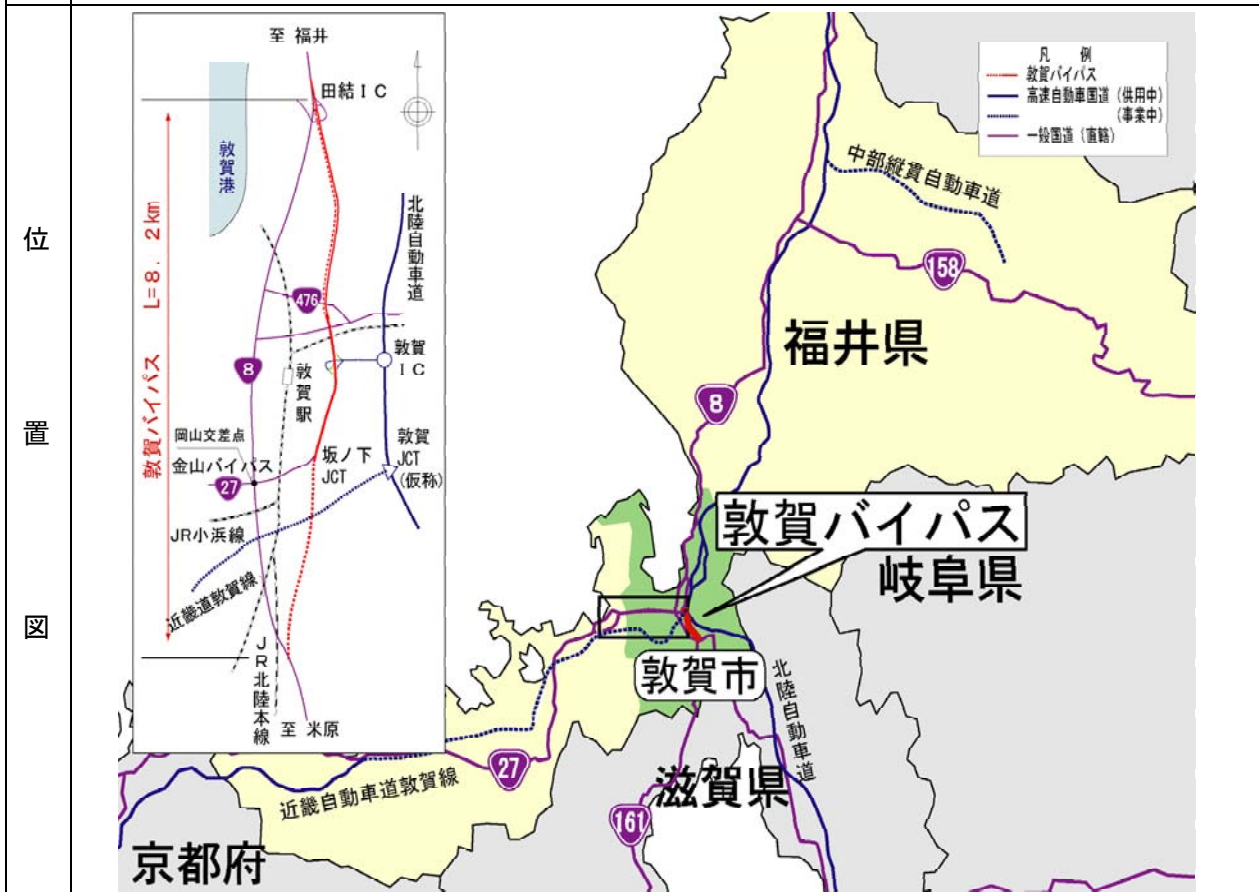
事業名	国道8号 <small>つるが</small> 敦賀バイパス		事業種別	二次改築
事業の概要	起終点	起点) 福井県敦賀市田結 終点) 福井県敦賀市小河口	延長	8.2 km
	事業化	昭和47年度	都市計画決定	昭和49年～平成2年度
	用地着手	昭和50年度	工事着手	昭和51年度
	全体事業費	約480億円		

一般国道8号は、新潟市を起点とし、富山・石川・福井県の主要都市及び滋賀県湖東地域を経て京都に至る全長約570kmの主要幹線道路である。

敦賀市は関西・中京方面から北陸・若狭へ通じる交通路の結節点として、かつ、重要港湾である敦賀港を通じて日本海沿岸及び対岸諸国への物流拠点として、非常に重要な位置にある。このため、大型車等の通過交通が多くなっている。また、夏季には海水浴客が集中することから、交通混雑を招いている。

敦賀バイパスは、こうした状況を背景として、敦賀市内の交通混雑の緩和による交通流動の円滑化及び地域開発の基盤整備を図ることを目的として計画された、延長8.2kmのバイパスである。

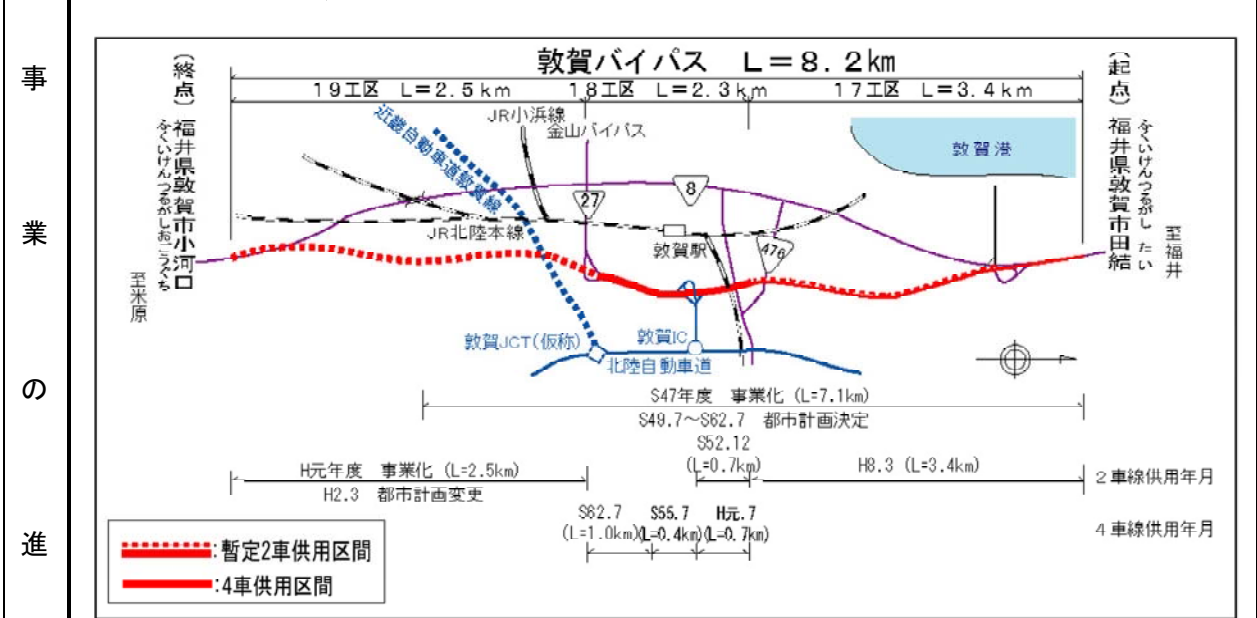
また、北陸自動車道敦賀インターへのアクセス道路としての役割を担うとともに、一般国道27号金山バイパスと一体となって、沿道地域はもとより嶺南地域の発展に寄与するものと期待されている。



事業名	国道8号 ^{つるが} 敦賀バイパス	事業種別	二次改築
-----	----------------------------	------	------

執行済み額 事業費 : 約302億円 (進捗率62%)

事業の進捗状況



- ・ 事業進捗率 62% (事業費ベース、平成18年9月末現在)
- ・ 用地取得率 99% (面積ベース、平成18年9月末現在)

○ルート上に重要な埋蔵文化財(国史跡)の発見により、その調査に時間を要し、その後の文化財保護による構造変更協議、また港湾計画道路等との協議、公団混乱箇所の地図訂正に時間を要した。さらに事業に対して、一部地権者の理解が得られず、地元協議に時間を要した。

供用目標等今後の事業の見通し

- ・ 今後、平成20年代初頭の全線暫定供用を目途に残りの事業を推進する。

事業名	国道8号 ^{つるが} 敦賀バイパス	事業種別	二次改築
-----	----------------------------	------	------

事業をめぐる社会情勢	客観的評価指標		
	1. 活力	円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 ■ 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/日以上かつ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 ■ 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 □ 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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる □ 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 □ 現道等における、総重量25tの車両もしくはIS0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
		都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> □ 都市再生プロジェクトを支援する事業である □ 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 □ 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 □ 中心市街地内で行う事業である ■ 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 ■ D10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 □ 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	<ul style="list-style-type: none"> □ 高速自動車国道と並行する白専道(A'路線)としての位置づけ有り □ 地域高規格道路の位置づけあり □ 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(A'路線としての位置づけがある場合に限る) □ 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 □ 現道等における交通不能区間を解消する □ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する □ 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	<ul style="list-style-type: none"> □ 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 ■ 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 ■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される □ 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	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者・自転車のための生活空間の形成 □ 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/日以上全ての当該区間において、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 □ 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される
			<ul style="list-style-type: none"> 無電柱化による美しい町並みの形成 □ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り □ 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
			<ul style="list-style-type: none"> 安全で安心できるくらしの確保 □ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
		3. 安全	<ul style="list-style-type: none"> 安全な生活環境の確保 □ 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 □ 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
			<ul style="list-style-type: none"> 災害への備え □ 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 □ 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 □ 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 □ 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) □ 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

事業をめぐる社会情勢

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
	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
		● 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
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 type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている <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

再評価実施時点における評価指標該当項目（定量的評価指標）

1. 活カ～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
 - ・ 国道8号等の渋滞損失時間は215万人・時間／年である。
 - ・ 当該事業により、渋滞損失時間は36万人／時間／年となり、約83%が削減される。
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
 - ・ 国道8号等のCO2排出量は約16.6万t/年である。
 - ・ 当該事業により、CO2の排出量は約15.2万t／年となり、約8%削減される。
4. 環境～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
 - ・ 国道8号の現道区間のNO2の排出量は約61.9t/年である。
 - ・ 当該事業により、NO2の排出量は約8.9t／年となり、約86%削減される。
 - 現道等における自動車からのSPM排出削減率
 - ・ 国道8号の現道区間のSPMの排出量は約5.8t/年である。
 - ・ 当該事業により、SPMの排出量は約0.8t／年となり、約86%削減される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

敦賀バイパスの沿線地域である敦賀市では、人口推移がほぼ横ばい傾向であるものの、自動車保有台数は増加傾向となっている。また、自動車保有台数は全国平均値を大きく上回っており、自動車への依存が大きくなっている。

また、敦賀港において多目的国際ターミナル整備事業が進められる中、そのアクセス機能として敦賀バイパスに対する役割が高まっている。

<p>効果業分採択の時の費用変化効果</p>	<p>○現在の費用便益比：B/C=2.1（全体事業） ○現在の費用便益比：B/C=2.5（残事業） （基準年次：平成18年、検討年次40年間で算出）</p>
<p>立案等との縮減可能性代替案</p>	<p>未供用区間の現道については、河川と山地に挟まれた非常に狭隘な場所を通過しており、跨線橋、平面交差踏切が存在することから、関係機関・地域住民から早期のバイパス整備が望まれている。周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続などを考慮した現計画に基づき、事業を推進する。 施工にあたっては、トンネル発生土の有効活用等により、コスト縮減に努めながら事業を推進する。また、新技術・新工法を採用しライフサイクルコストの低減などの観点でもコスト縮減に取り組み、総合的なコスト縮減を図る。</p>
<p>地方公共団体等の意見</p>	<p>○福井県・・・敦賀バイパスの早期完成を要望 ○敦賀市・・・敦賀バイパスの19工区の早期完成を要望 ○美浜町・・・敦賀バイパスの19工区の早期完成を要望 ○若狭町・・・敦賀バイパスの19工区の早期完成を要望</p>
<p>対応方針</p>	<p>（原案）事業継続 （理由） 本道路は、敦賀市内の交通混雑の緩和による交通流動の円滑化及び地域開発の基盤整備を図ることを目的とした道路である。 交通混雑緩和により交通の円滑化及び安全かつ冬季に強い道づくりのため、沿線市町による期成同盟会をはじめとした関係諸団体より、早期完成が強く求められている。 今後は、平成20年代初頭の全線暫定供用に向けた整備を先行し、順次4車線化整備を進めていく予定である。</p>