

一般国道27号  
金山バイパス

チェックリスト

事業名	かなやま 金山バイパス		事業種別	二次改築
事業の概要	起終点	自) 福井県敦賀市坂下 至) 福井県三方郡美浜町佐田	延長	7.5 km
	事業化	昭和47年度	都市計画決定	昭和49～63年度
	用地着手	昭和50年度	工事着手	昭和53年度
	全体事業費	約390億円		

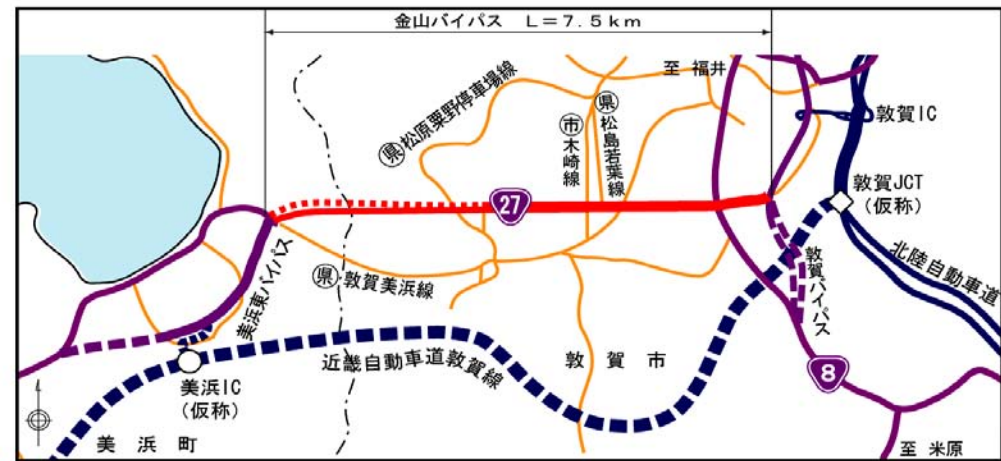
一般国道27号は、福井県敦賀市を起点とし、京都府京丹波町に至る延長約140kmの主要幹線道路であり、沿道地域の生活道路として機能するとともに、嶺南地方の地域経済の発展等に重要な役割を担っています。

このうち、金山バイパス沿線の敦賀市や美浜町では通勤時間帯における慢性的な交通渋滞に加え、観光シーズンには著しい交通渋滞が発生するため、幹線道路としての機能が損なわれ、日常生活にも支障をきたしてきました。

金山バイパスは、沿線地域の交通混雑の緩和や地域の活性化を目的として計画された延長7.5kmのバイパスです。

また、事業中の一般国道27号美浜東バイパス、一般国道8号敦賀バイパス、近畿自動車道敦賀線や供用中の北陸自動車道と一体となって、嶺南地域はもとより福井県の広域道路ネットワークを形成する道路です。

位置  
図



凡例	
<span style="color: red;">---</span>	金山バイパス
<span style="color: blue;">---</span>	高速自動車道 (供用中)
<span style="color: blue;">----</span>	高速自動車道 (事業中)
<span style="color: purple;">---</span>	一般国道
<span style="color: orange;">---</span>	その他道路

事業名	<small>かなやま</small> <b>金山バイパス</b>	事業種別	二次改築
執行済み額	約317億円（進捗率 約81%）		
事業の進捗状況	○事業の進捗		
事業の進捗状況			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業進捗率 81%（事業費ベース、平成18年9月末現在）</li> <li>・ 用地取得率 100%（面積ベース、平成18年9月末現在）</li> </ul> <p>○地元調整等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 医療用牧場（現在、廃業）がルートに近接していたことから、動物に与える影響（騒音、地下水等）に配慮した調整に時間を要しました。また、鉄道との交差および河川渡河等に係わる計画・施工協議調整に時間を要しました。</li> </ul>		
供用目標等今後の事業の見通し	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後、平成20年代半ばの供用を目途に残りの事業を進捗していきます。</li> </ul>		

事業名	<small>かなやま</small> <b>金山バイパス</b>		事業種別	二次改築
<b>客観的評価指標</b>				
事業をめぐる社会情勢等	1. 活力	円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率</li> <li>■ 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</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> <li>■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>□ 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</li> </ul>	
	物流効率化の支援		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> <li>□ 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向上が見込まれる</li> <li>□ 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</li> </ul>	
	都市の再生		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</li> <li>□ 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</li> <li>■ 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</li> <li>□ 中心市街地内で行う事業である</li> <li>■ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km<sup>2</sup>以下である市街地内での事業である</li> <li>■ 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</li> <li>□ 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</li> </ul>	
	国土・地域ネットワークの構築		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 高速自動車国道と並行する専導道（A'路線）の位置づけあり</li> <li>□ 地域高規格道路の位置づけあり</li> <li>□ 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）</li> <li>■ 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</li> <li>□ 現道等における交通不能区間を解消する</li> <li>□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する</li> <li>■ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>	
	個性ある地域の形成		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> <li>■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</li> <li>□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である</li> </ul>	
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> </ul>	
		無電柱化による美しい町並みの形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり</li> <li>□ 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）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する</li> </ul>	
		安全で安心できるくらしの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>	
	3. 安全	安全な生活環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> <li>□ 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児童、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</li> </ul>	
		災害への備え	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> <li>■ 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</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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）</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> </ul>	
	4. 環境	地球環境の保全 生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO<sub>2</sub>排出量</li> <li>● 現道等における自動車からのNO<sub>2</sub>排出削減率</li> <li>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</li> <li>□ 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</li> <li>□ その他、環境や景観上の効果が期待される</li> </ul>	
	5. その他	他のプロジェクトとの関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</li> <li>□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</li> </ul>	
		その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> </ul>	

事業名	かなやま 金山バイパス	事業種別	二次改築
事業をめぐ る社会情勢等	再評価実施時点における評価指標該当項目		
	<p>1. 活 力～円滑なモビリティの確保～</p> <p>○現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道27号等の渋滞損失時間は約1,912万人・時間／年である。</li> <li>・ 当該事業により、渋滞損失時間は約1,769万人・時間／年となり、約7.5%削減される。</li> </ul> <p>4. 環 境～地球環境の保全～</p> <p>○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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道27号等のCO2排出量は約767万t／年である。</li> <li>・ 当該事業により、CO2の排出量は約766万t／年となり、約0.1%削減される。</li> </ul> <p>4. 環 境～生活環境の改善・保全～</p> <p>○現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道27号の現道区間のNO2排出量は約73t／年である。</li> <li>・ 当該事業により、NO2の排出量は約17万t／年となり、約76.6%削減される。</li> </ul> <p>○現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道27号の現道区間のSPM排出量は約7t／年である。</li> <li>・ 当該事業により、SPMの排出量は約2万t／年となり、約76.8%削減される。</li> </ul>		
	事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等		
<p>金山バイパスの沿線地域である敦賀市や美浜町では、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ます。また、自動車保有台数は全国平均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ます。</p>			
効果分析の要因の変化	<p>○現在の費用便益比：B／C＝2.1（事業全体）</p> <p>○現在の費用便益比：B／C＝2.6（残事業）</p> <p>（基準年次：平成18年、検討年次40年間で算出）</p>		

事業名	かなやま 金山バイパス	事業種別	二次改築
立案等の可能性	<p>本道路の計画にあたっては、周辺の土地利用状況や国道8号、県道敦賀美浜線など主要幹線道路等との接続を勘案して選定したものであること、さらに既に用地買収も完了し、一部4車供用していることから、引き続き完成4車線に向けて事業を推進します。</p> <p>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します。また、工事における品質の向上による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ります。</p>		
地方公共団体等の意見	<p>平成15年11月 5日 敦賀市より、関係各機関に対し、金山バイパスの早期完成を要望</p> <p>平成16年11月 8日 敦賀市より、関係各機関に対し、金山バイパスの早期完成を要望</p> <p>平成17年12月 7日 敦賀市より、関係各機関に対し、金山バイパスの早期完成を要望</p>		
対応方針	<p>(原案) 事業継続 (理由)</p> <p>本道路は、沿線地域の交通混雑の緩和や地域の活性化を目的とした道路です。</p> <p>交通混雑緩和による交通の円滑化及び地域活性化のため、沿線市町村による期成同盟会をはじめとした関係諸団体により、早期完成が強く求められています。</p> <p>夏季の観光集中交通による渋滞に対応するため、北陸自動車道敦賀インター側から、順次4車線化整備を進めています。</p> <p>今後とも、現計画に基づき4車線化整備を推進し、平成20年代半ばの完成を目指します。</p>		