

NO. 4
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成18年度第2回)

一般国道8号

敦 賀 バ イ パ ス

平成18年12月

国土交通省 近畿地方整備局

目 次

□事業の目的	1
□計画の概要	2
□事業の経緯及び進捗状況	3
□事業を取り巻く社会状況	5
1. 社会的背景	5
2. 敦賀港からの道路輸送状況	6
3. 沿道の交通状況	7
4. 沿線の主な観光資源	12
5. 地域における計画	14
□事業の整備効果	16
□費用便益比の算定	21
□コスト縮減や代替案立案等の可能性	22
□対応方針	24

事業の目的

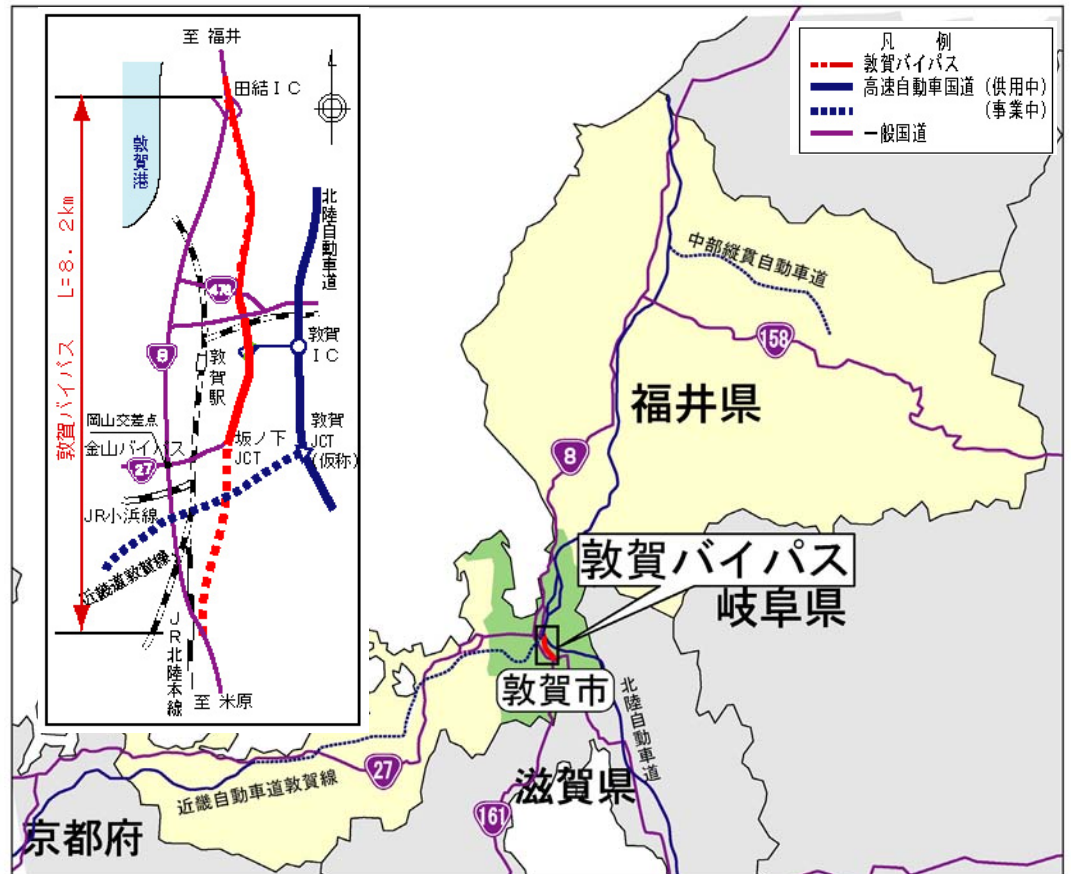
- 市街地における交通混雑の緩和とボトルネックの解消
- 重要港湾に対するアクセス向上による物流の効率化
- 沿道環境の改善
- 交通事故の減少
- 冬季交通の信頼性の確保

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の主要幹線道路です。

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ります。このため、大型車等の通過交通が多くなっています。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ます。

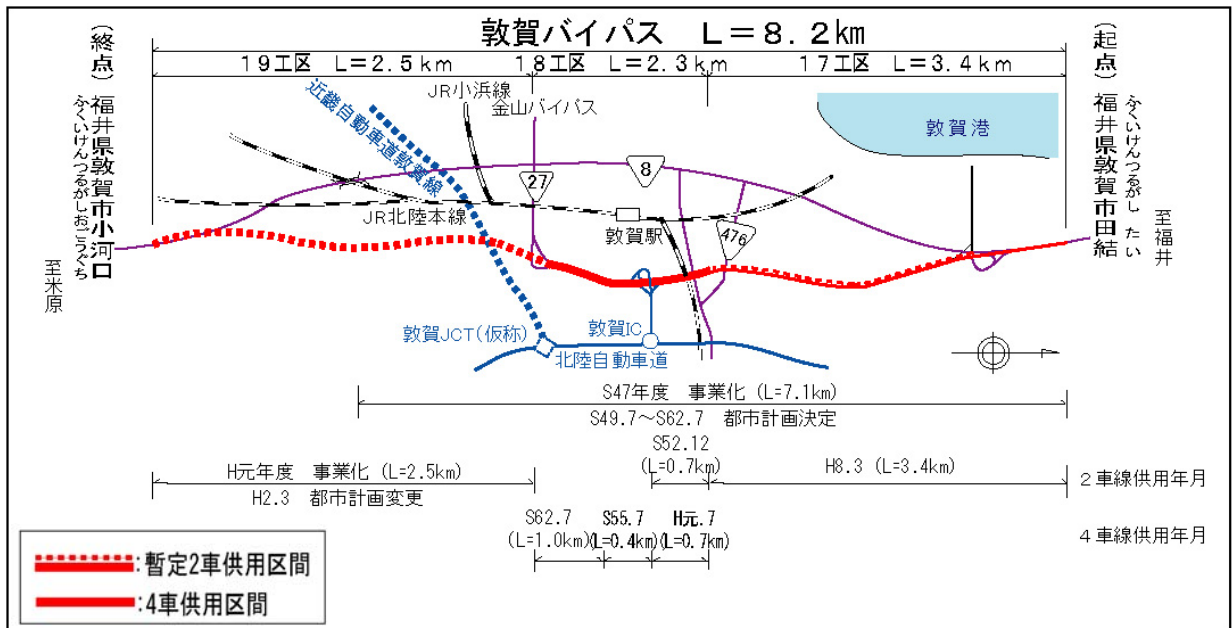
敦賀バイパスは、こうした状況を背景として、敦賀市内の交通混雑の緩和による交通流動の円滑化及び地域開発の基盤整備を図ることを目的として計画された、延長8.2kmのバイパスです。

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ます。

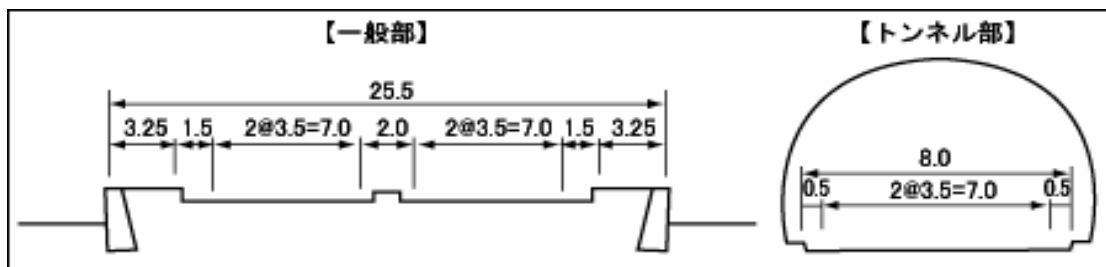


計 画 の 概 要

- ・ 起 終 点 起点) 福井県敦賀市田結つるがしたい
終点) 福井県敦賀市小河口つるがしおごうぐち
- ・ 計 画 延 長 L = 8.2 km
- ・ 幅 員 W = 25.5 m
- ・ 構 造 規 格 第3種第1級
- ・ 設 計 速 度 80 km/h
- ・ 車 線 数 4車線
- ・ 全 体 事 業 費 約480億円
- ・ 計 画 図



・ 標準断面図



事業の経緯及び進捗状況

1. 事業の経緯

昭和47年度の事業化後、北陸自動車道、国道27号、敦賀新港との連結強化を目的に、順次整備を行ってきており、18工区の2.1kmを4車線供用、17工区の3.4kmを暫定2車線で供用しました。現在は、未供用区間の19工区を含めた2.7kmについて、重点的に事業を推進しています。

- ・都市計画決定 昭和49年7月
- ・都市計画変更 平成 2年3月
- ・事業化 昭和47年度
- ・用地着手 昭和50年度
- ・工事着手 昭和51年度
- ・暫定供用 昭和52年12月(L=0.7km)
平成 8年 3月(L=3.4km)
- ・4車線供用 昭和55年 7月(L=0.4km)
昭和62年 7月(L=1.0km)
平成 元年 7月(L=0.7km)

2. 事業の進捗状況

- ・事業進捗率 62% (暫定95%)
(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)

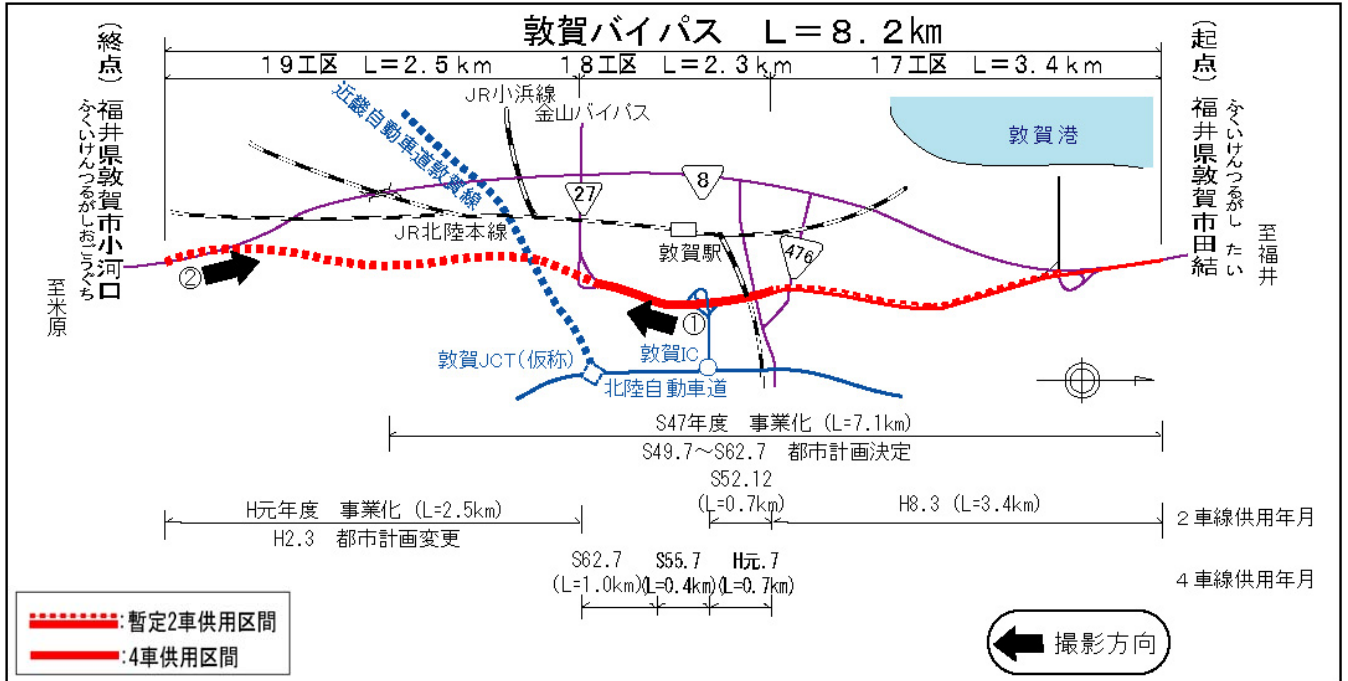
3. 関係機関との調整等

- ・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、公図混乱箇所地図訂正に時間を要しました。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ました。

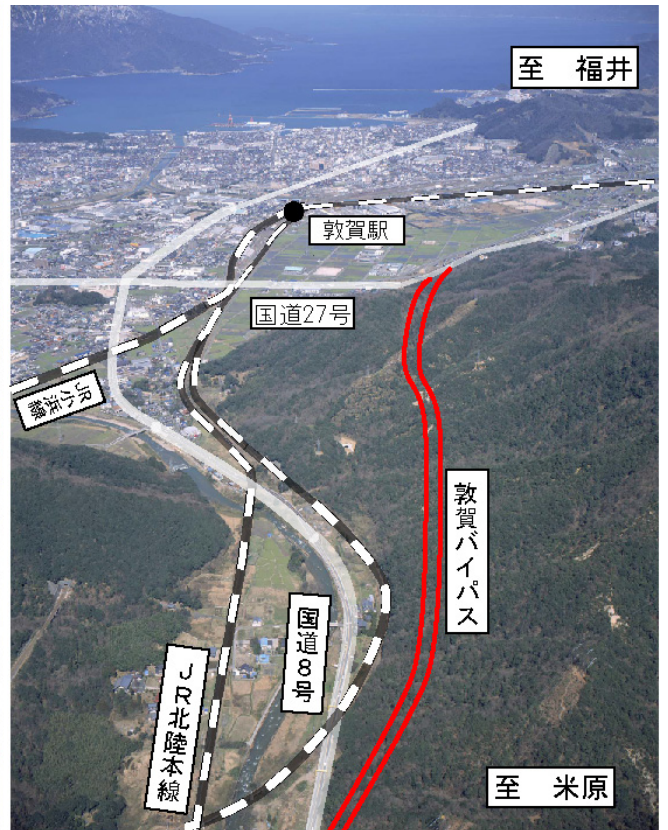
・現在の状況

上空から敦賀バイパス19工区の起点及び終点を望む

撮影日時 平成18年3月24日



①起点部



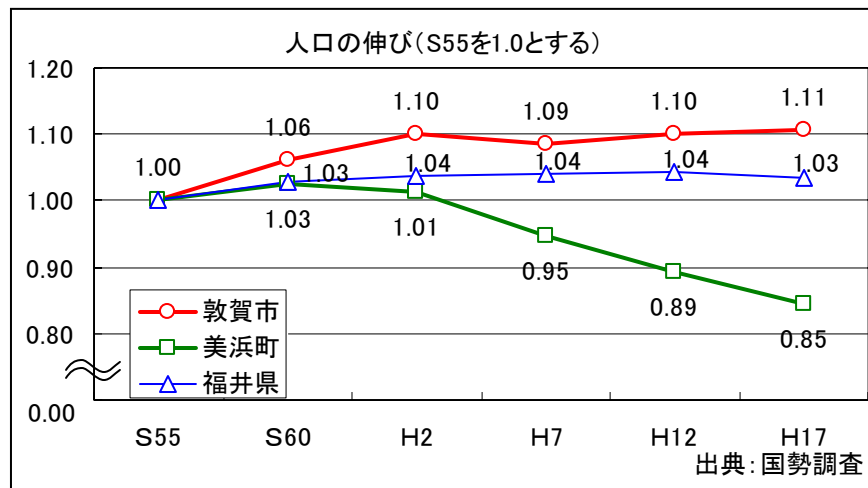
②終点部

事業を取り巻く社会状況

1. 社会的背景

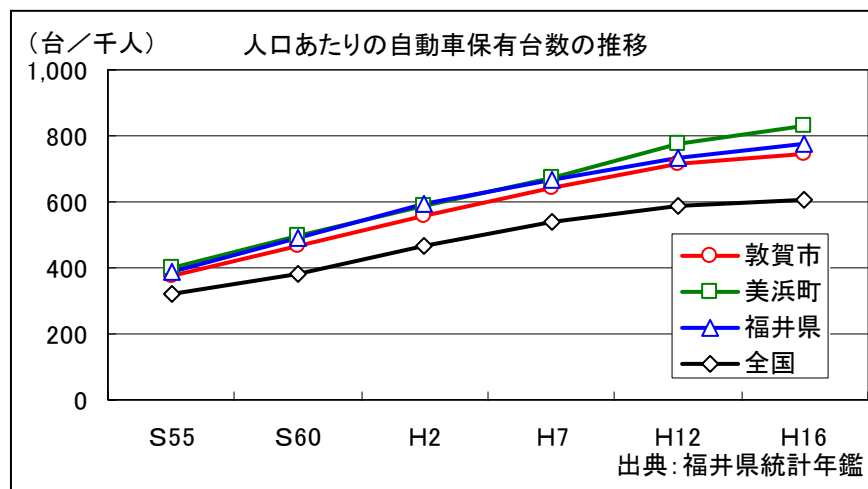
【沿線地域の人口の推移】

- ・ 敦賀市の人口は68,402人（平成17年10月現在）です。
- ・ 人口の伸びは、福井県の伸びを上回っていますが、平成2年以降は横ばい傾向となっています



【沿線地域の自動車保有台数の推移】

- ・ 福井県における人口当たりの自動車保有台数は、全国の上位に位置しています。
- ・ 敦賀市においても全国平均を大きく上回っており、自動車への依存度が高い地域であることを示しています。

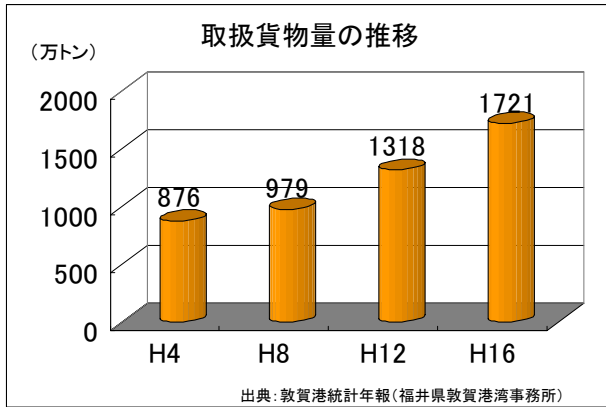


※ 自動車保有台数は、乗用車、貨物車、乗合車、特殊用途車、軽自動車および小型二輪車の合計

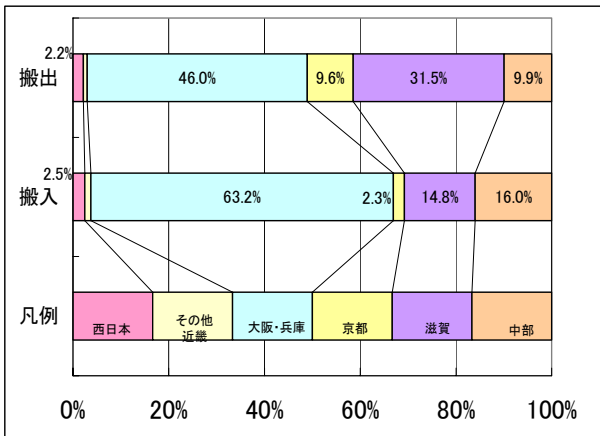
2. 敦賀港からの道路輸送状況

【敦賀港の取扱貨物量の推移と流通状況】

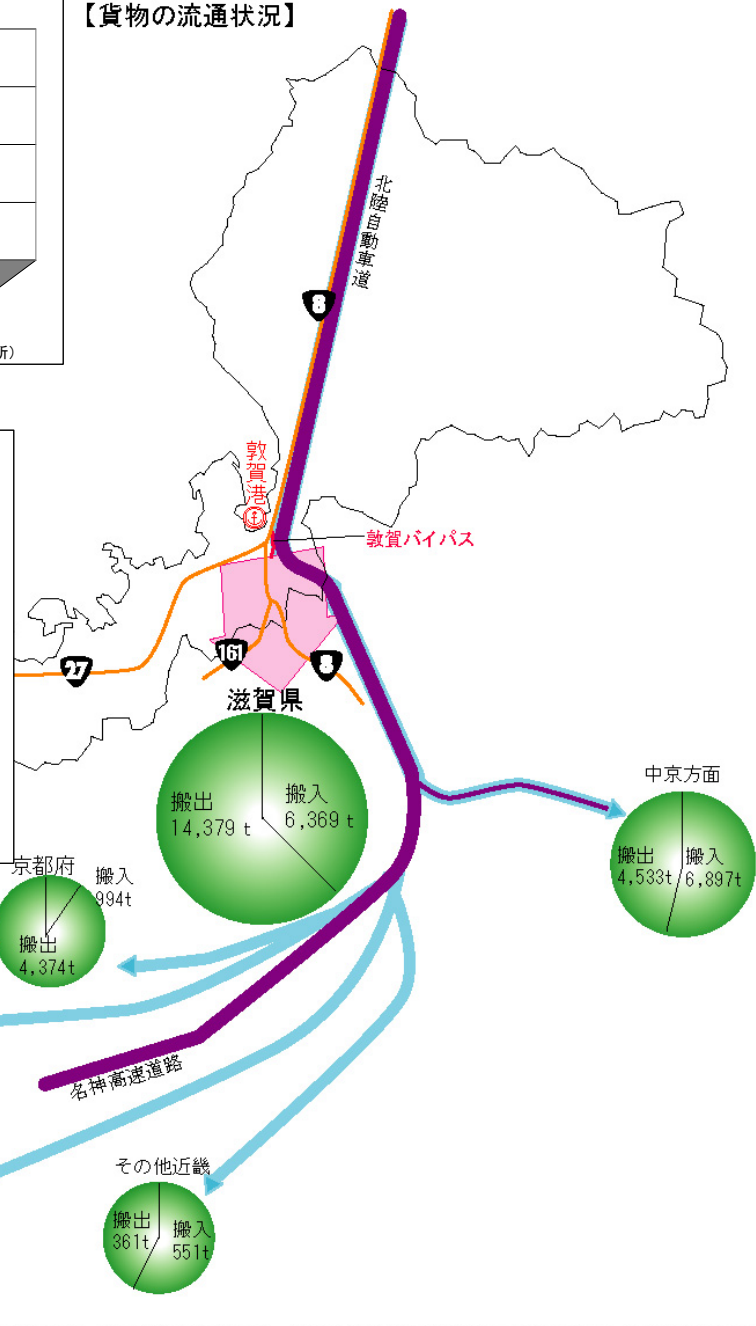
- 重要港湾である敦賀港では、韓国および中国の定期コンテナ船が就航しており、取り扱われる貨物量が増大しています。荷揚げされる貨物は大阪・兵庫の大都市圏に次いで、滋賀県へ運搬されており、一般国道8号が大きな役割を担っています。



搬出・搬入先の方面別内訳



【貨物の流通状況】

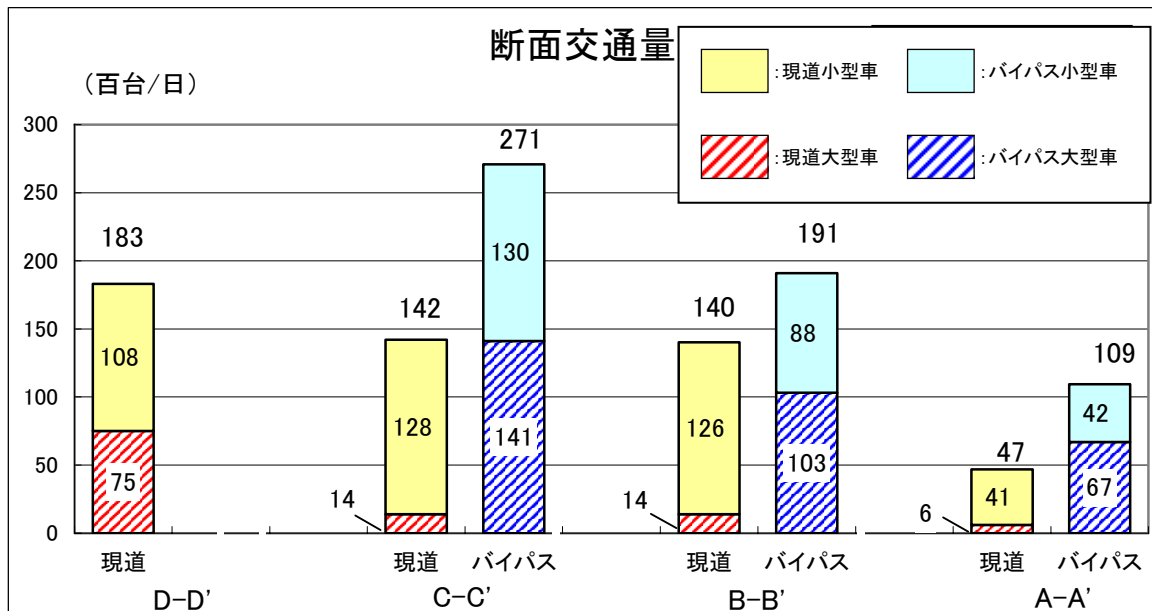
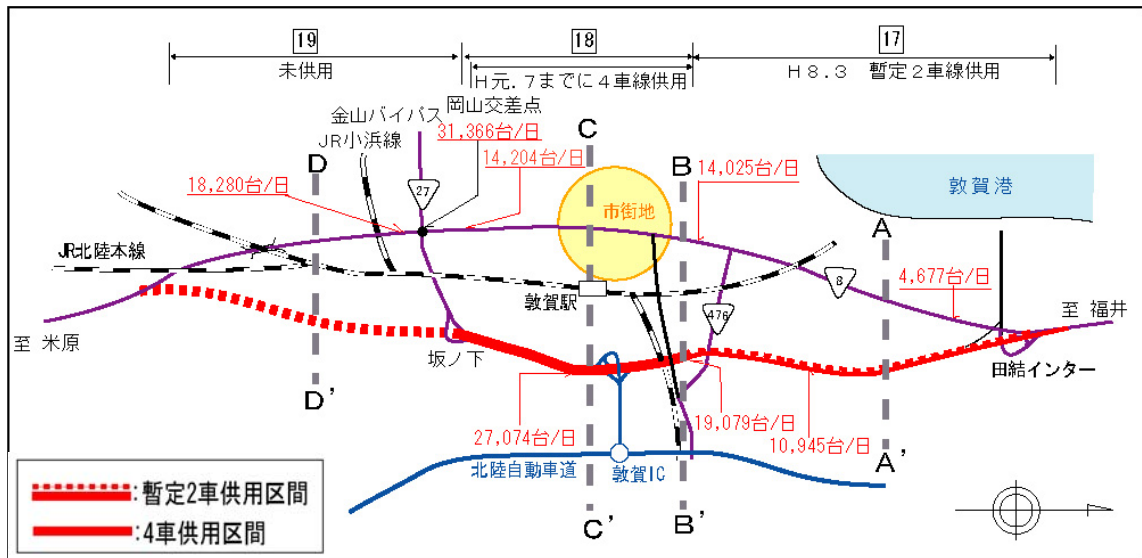


3. 沿線の交通状況

【供用区間の状況】

・ 現道とバイパスの交通状況

敦賀バイパス及び国道8号の交通量は、中心市街地部の断面で、バイパス部が約27,000台/日、現道で約14,000台/日となっています。しかしながら、19工区の現道区間では18,300台/日と多く大型車の交通量も多くなっています。

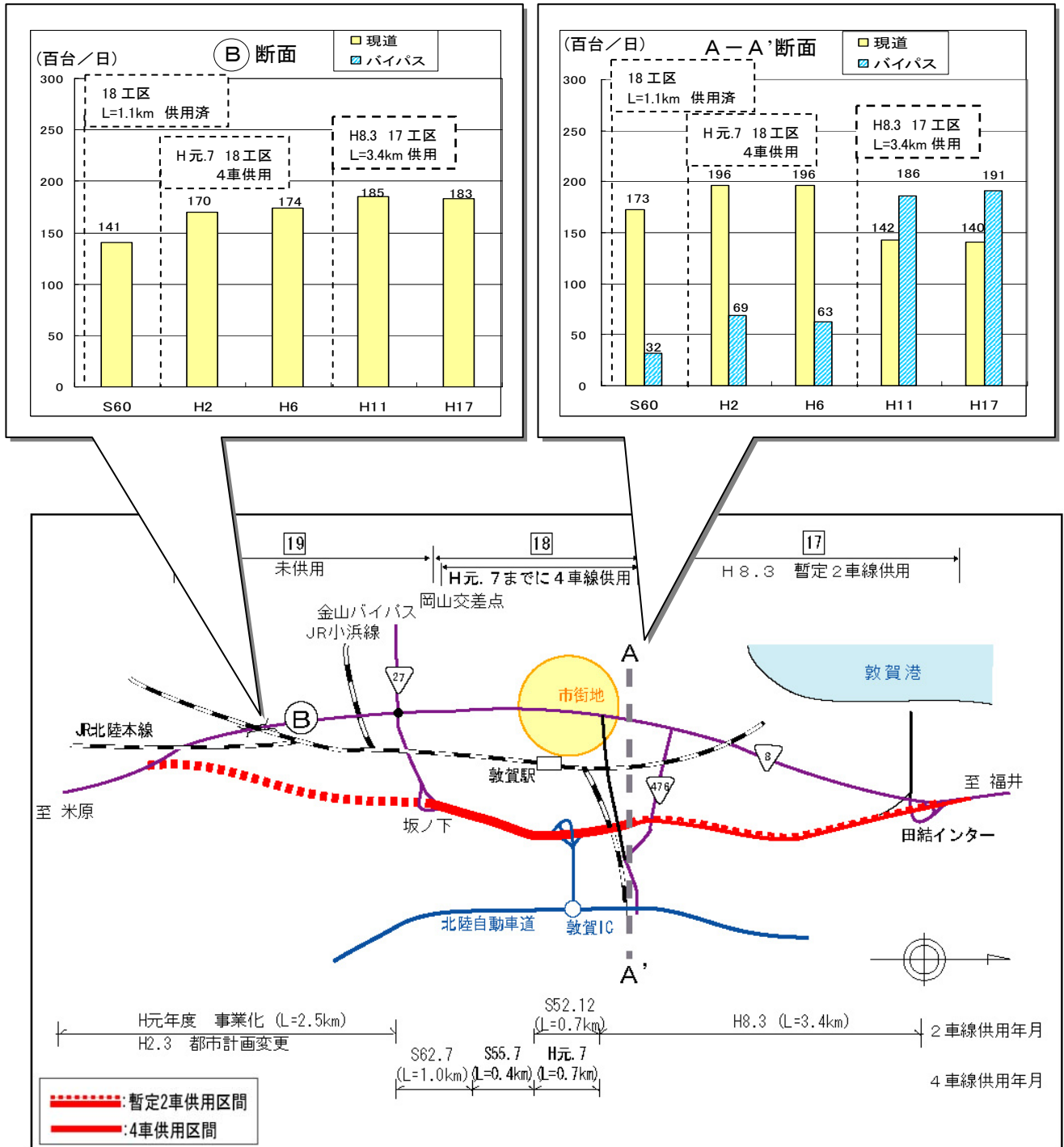


出典：H17 交通量センサス

センサス区間別の日交通量

・各断面における交通量の推移

バイパスの整備に伴い交通量は現道からバイパスに転換してはいますが、バイパス未供用部分の現道交通量は約 18,000 台／日で、ほぼ横ばいです。

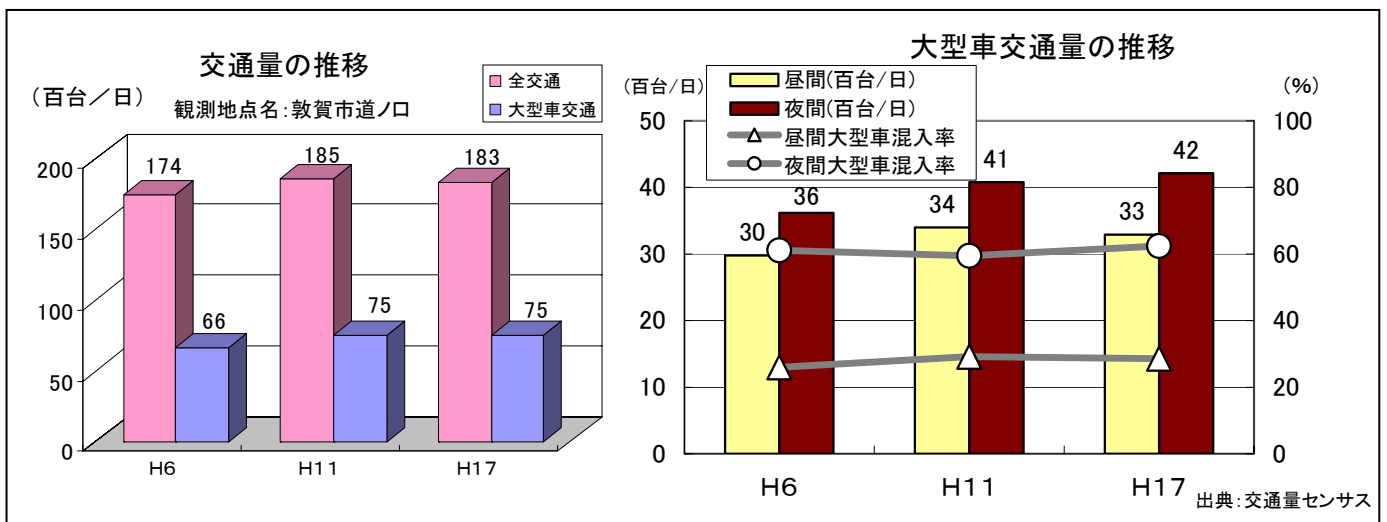
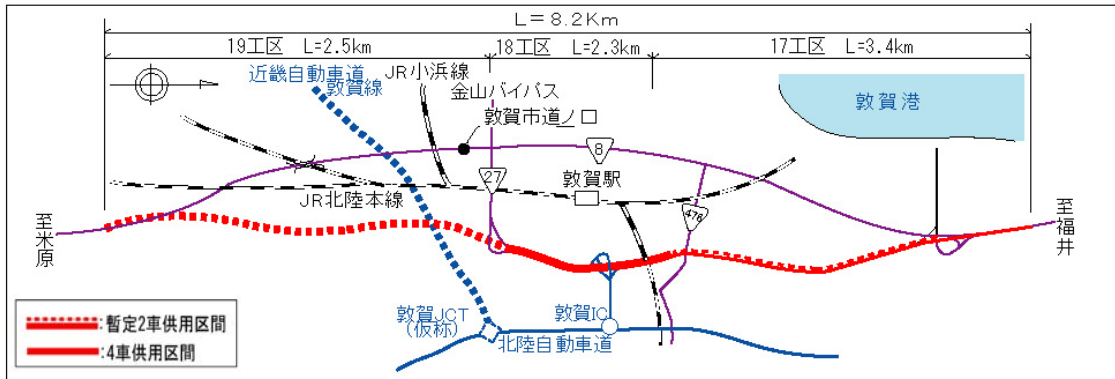


出典：道路交通センサス

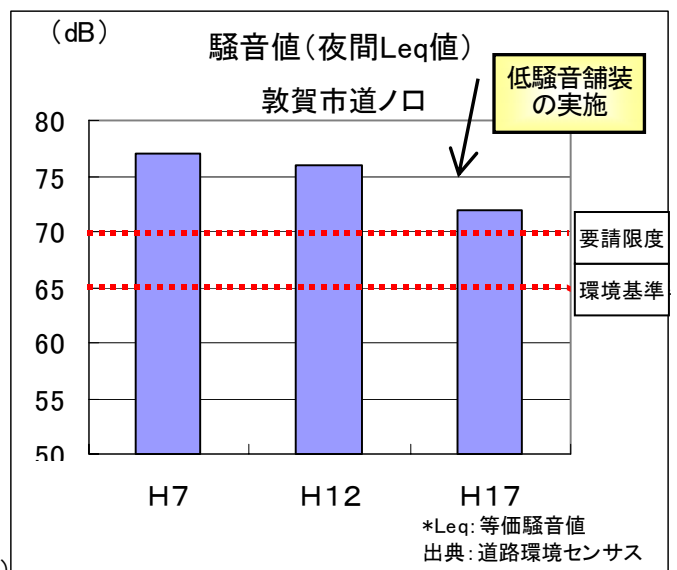
【未供用区間（19工区）の現道状況】

・交通の状況

未供用区間の現道においては、近年の交通量はほぼ横ばいに推移しています。しかし、大型車交通量は多くなっており、騒音値も要請限度を超えるなど、沿道環境にも大きな影響を及ぼしています。

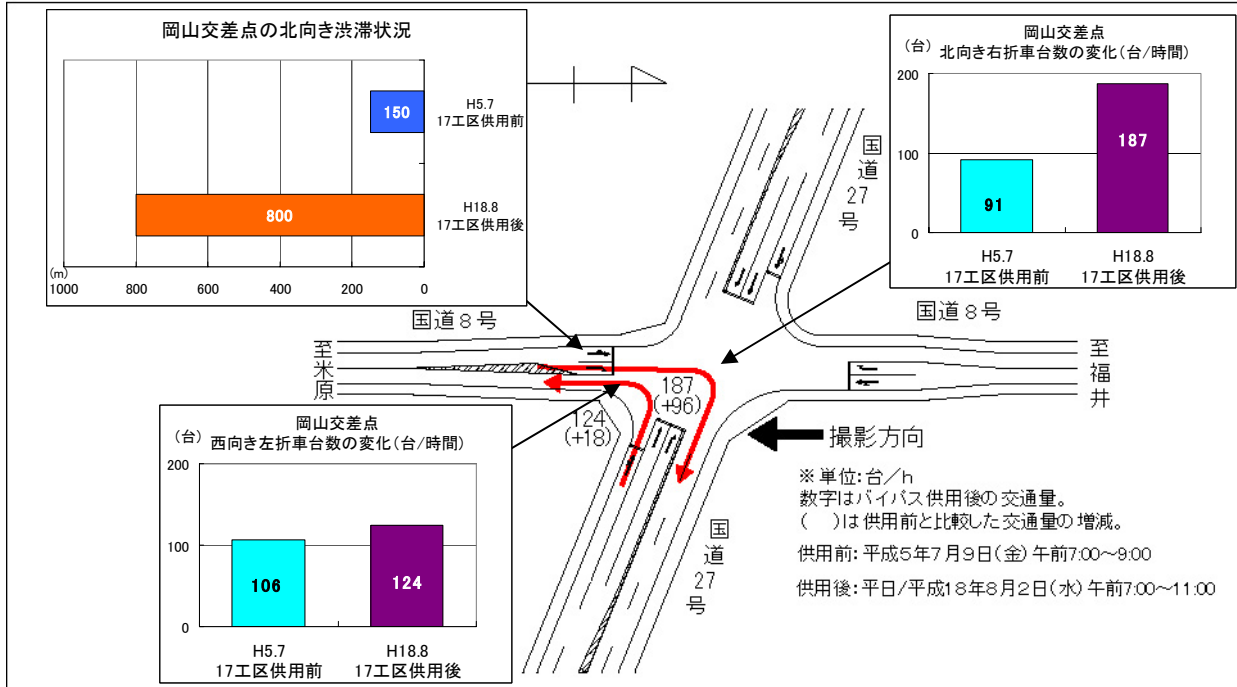
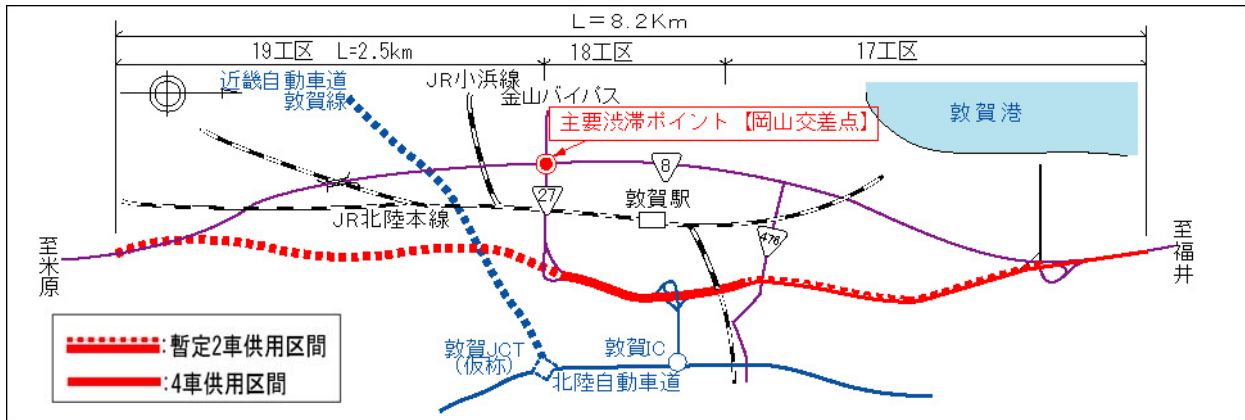


(19工区の並行区間の渋滞状況 平成18年10月26日撮影)



・ 渋滞の状況

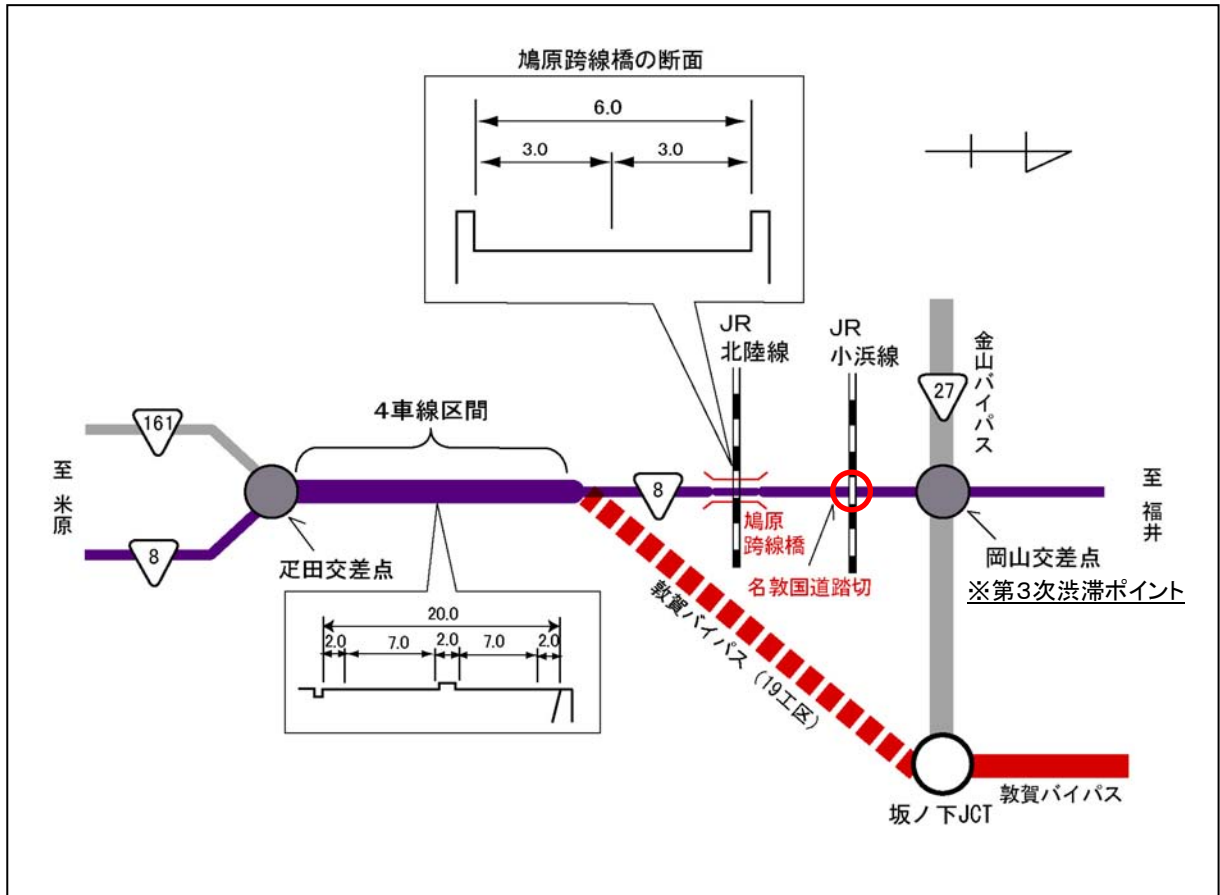
平成8年の敦賀バイパス（17工区）供用以降、市街地の通過を避ける交通がバイパスへ転換しました。しかし主要渋滞ポイントである岡山交差点では右左折の交通量が増加し、通勤時間帯等の渋滞が著しくなっています。



【現道ボトルネックの解消】

国道8号と国道161号が合流する足田交差点から北側約1.9km^{ひきだ}区間においては、4車線化がなされていますが、敦賀バイパス（19工区）未供用区間の現道は、2車線であり、ボトルネックとなっています。

また、その区間内には、一旦停止しなければならない踏切や幅員狭小の橋梁があり、更なる渋滞を引き起こす原因にもなっています。



* 「名敦国道踏切」
めいとん

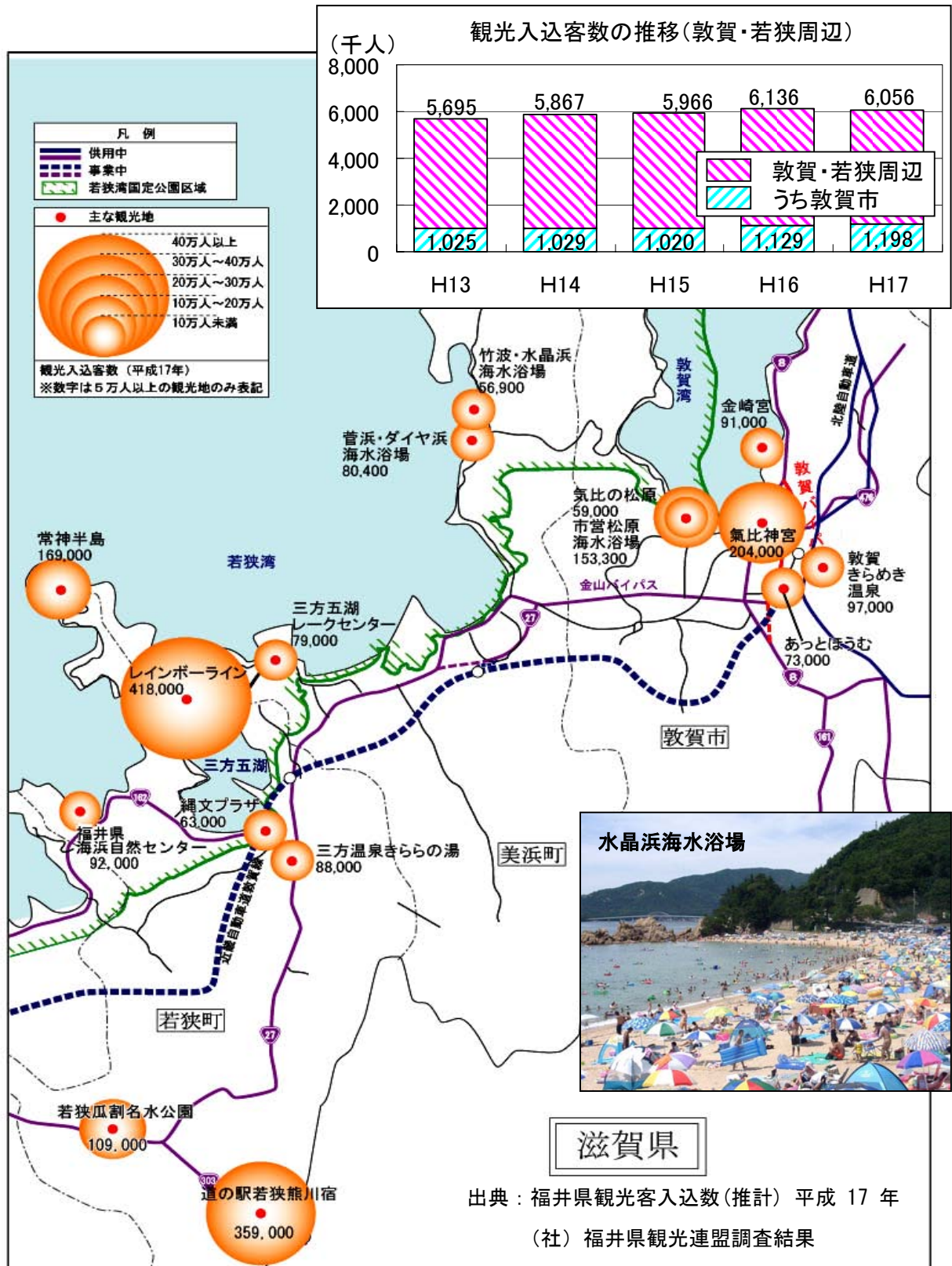


* 「鳩原跨線橋」
はとほら

4. 沿線の主な観光資源

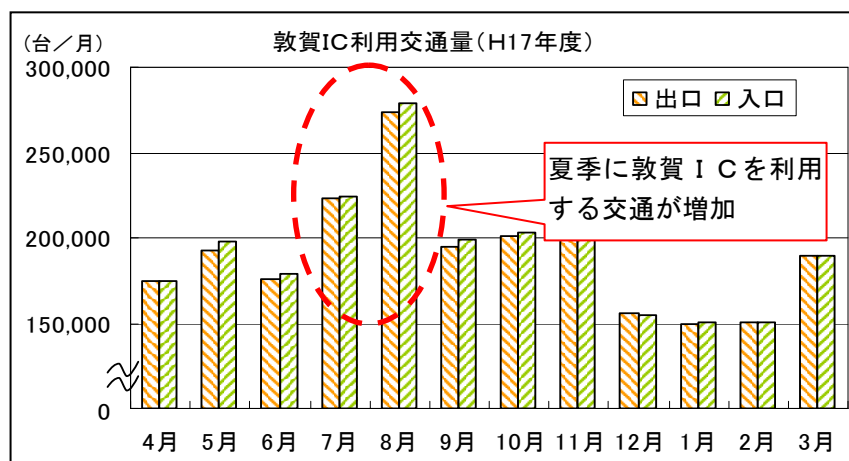
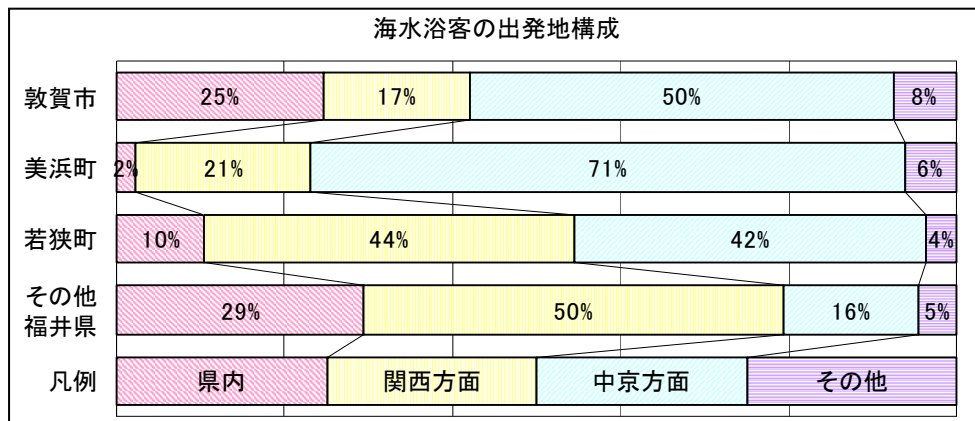
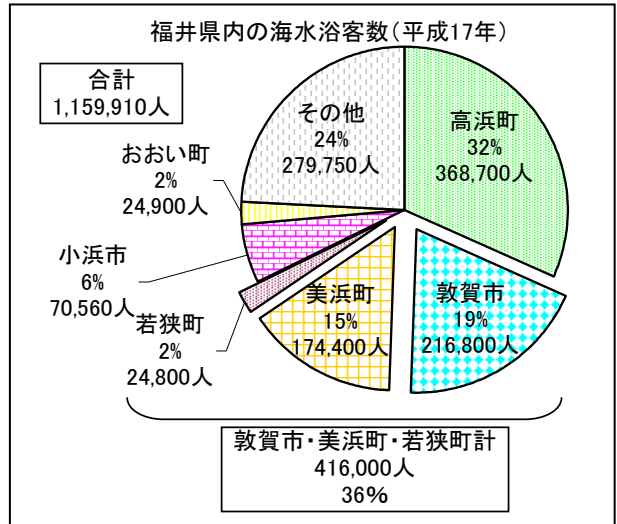
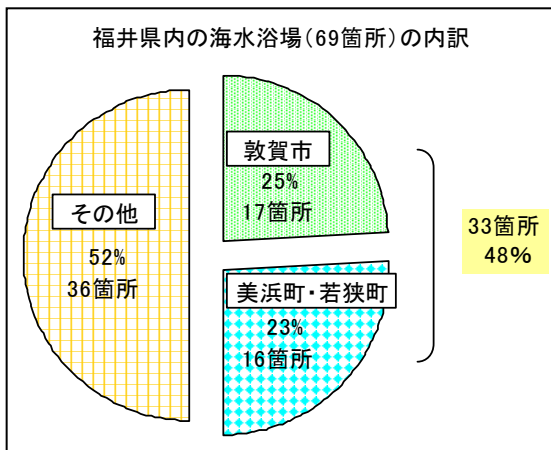
国道8号近郊においては、美しい海岸をはじめとした豊かな自然環境に恵まれ、周辺一帯は若狭湾国定公園に指定されています。

敦賀・若狭周辺地域には年間約600万人の観光客が訪れています。



夏季には、沿線各地に点在する美しいビーチに、京阪神や中京方面から多くの海水浴客が訪れています。

敦賀バイパスの周辺地域である、敦賀市、美浜町、若狭町には福井県内の約半数の海水浴場があり、夏季には多数の海水浴客が訪れます。その9割近くが県外からの来訪となっており、敦賀ICからのアクセスとして、敦賀バイパスが利用されています。



出典：(株) 中日本高速道路調査結果

5. 地域における計画

【多目的国際ターミナル整備事業】

敦賀港の背後圏（福井県、京阪神・中京圏）を発着地とする近海向け外貿コンテナ貨物は、今後も増々の利用が進むと見込まれています。内貿貨物も、敦賀港を介した京阪神・中京圏と北海道との間に高い物流需要があります。

しかし、ふ頭用地が慢性的に不足し、船舶の大型化への対応や外貿貨物の取扱場所の移転・集約への効率化が求められています。

多目的国際ターミナル整備事業は、このような社会情勢や港湾に対する要請に対処する多目的国際ターミナルとして、岸壁（-14m）と背後のふ頭用地、防波堤を整備するもので、平成8年に^{まひやまみなみ} 鞠山南地区多目的国際ターミナル整備事業として事業採択され、平成10年に岸壁（-14m）工事に着手しています。



図 敦賀港 多目的国際ターミナル整備事業 主要施設平面図



多目的国際ターミナルの完成予想



敦賀バイパスは、下記の計画に位置付けられています。

- ・ 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)
- ・ 第5次敦賀市総合計画第2期基本計画 (平成14年3月)
道路網ネットワークの整備のうち、周辺地域との連携を深める
幹線道路の整備として、国道8号敦賀バイパスの早期整備を促進
- ・ 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)
今後、事業を着実に推進することにより、更なる立地地域の自立的な発展と一体的な振興を図っていく。

要望経緯

- ・ 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

期成同盟会名称	会 長	主な構成メンバー	対象道路
敦賀バイパス道路建設促進期成同盟会	敦賀市長	福井県 敦賀市 美浜町、三方町	敦賀バイパス 金山バイパス 美浜東バイパス

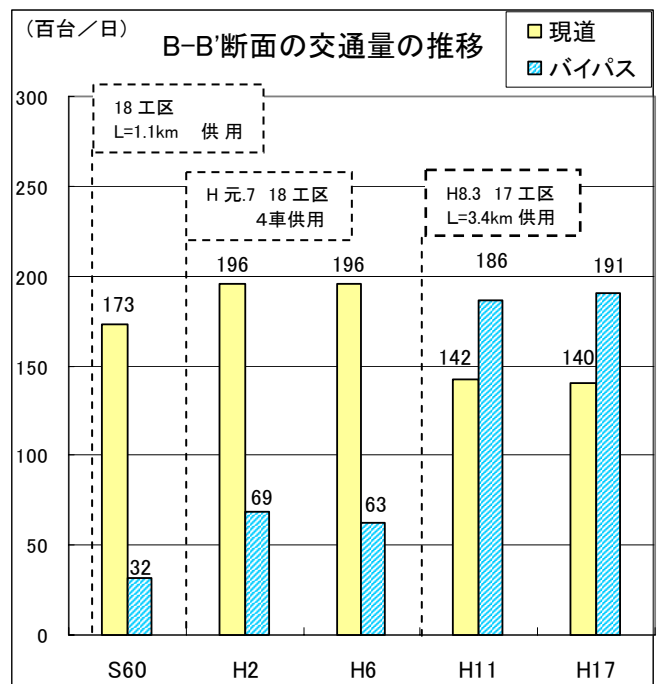
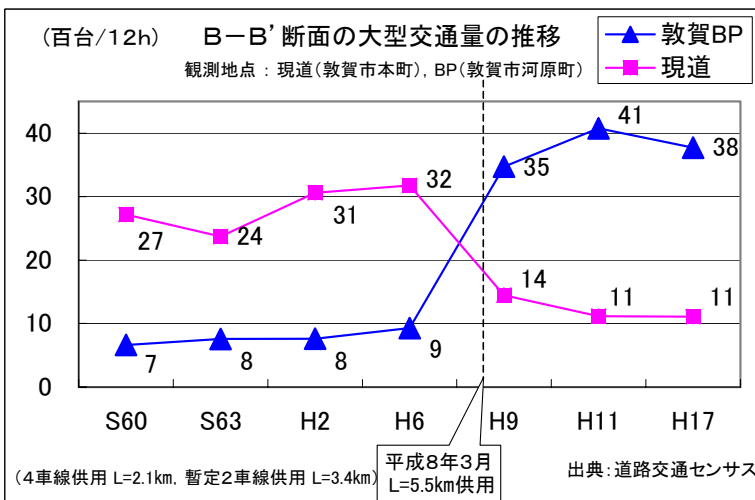
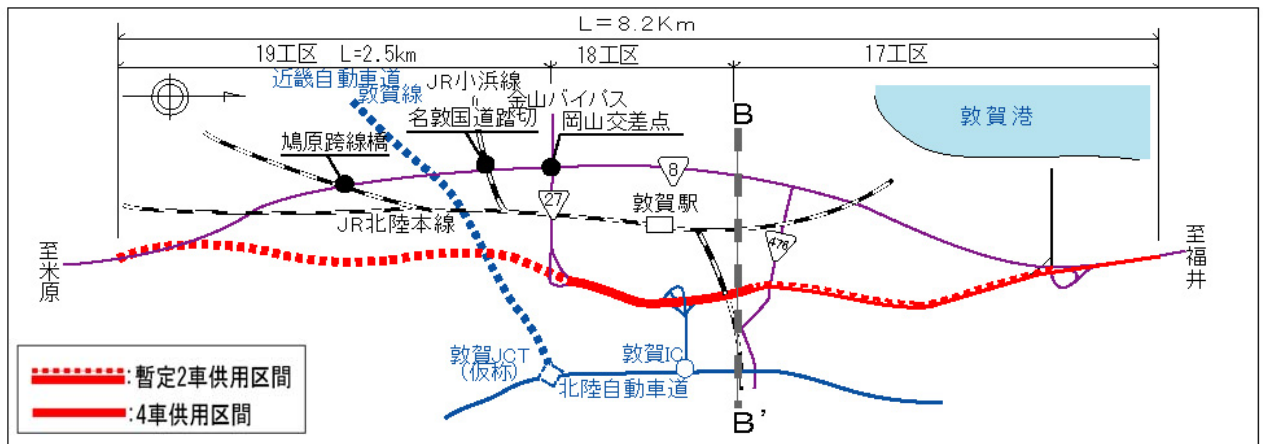
(最近の動向)

日 付	要 望 者	内 容
平成17年12月 7日	敦賀市・促進期成同盟会	関係各機関に対し、敦賀バイパス19工区の早期供用開始を要望
平成17年12月20日	(社) 福井県自動車会議所	関係各機関に対し、敦賀バイパス19工区の早期完成を要望
平成18年 5月11日	福井県市議会議長会	関係各機関に対し、敦賀バイパス19工区の早期完成を要望
平成18年 7月27日	北信越市議会議長会	関係各機関に対し、敦賀バイパス19工区の早期完成を要望

事業の整備効果

1. 市街地における交通混雑の緩和とボトルネックの解消

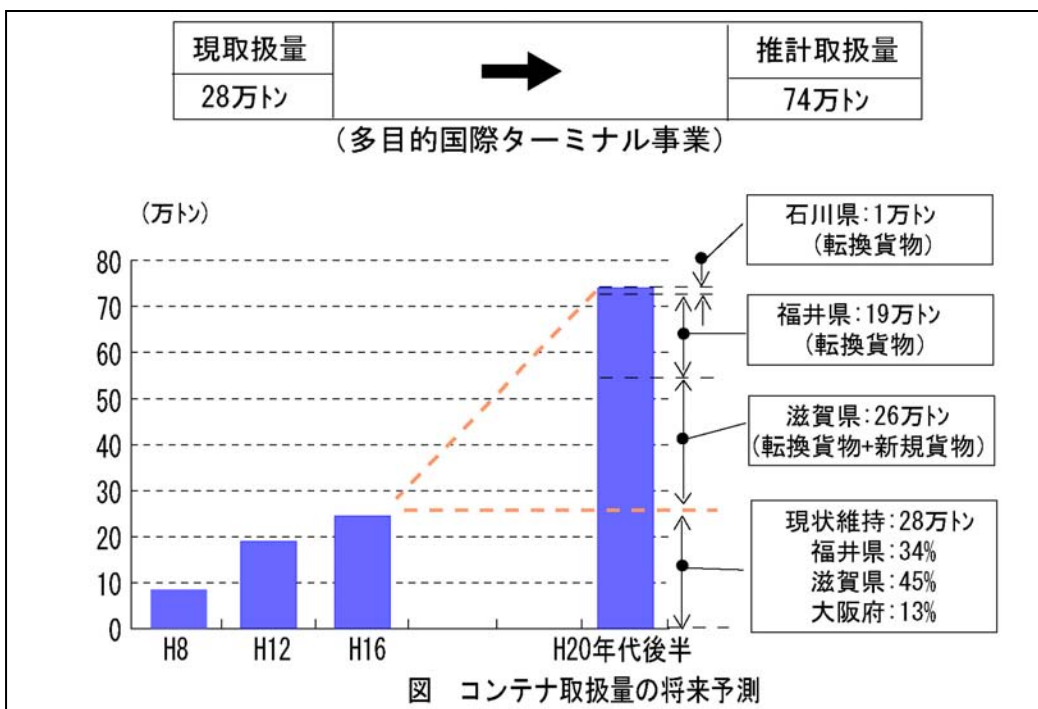
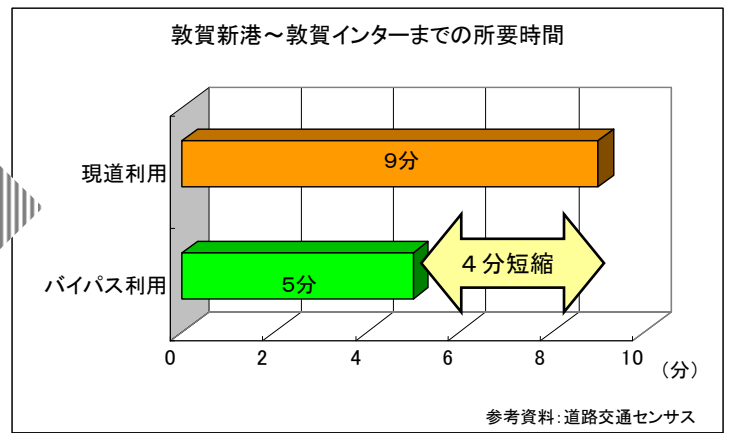
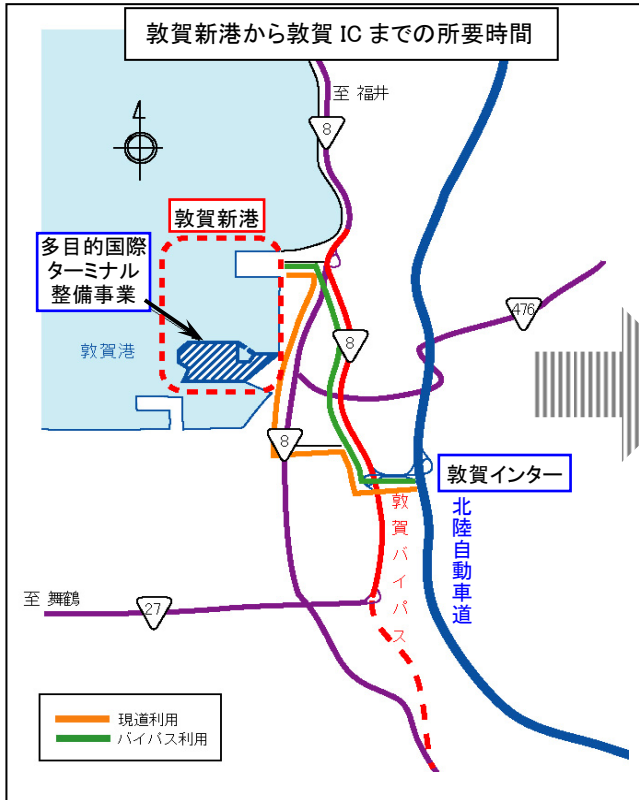
平成8年3月の敦賀バイパス（17工区）の暫定供用によって、現道においては大型車をはじめとする通過交通がバイパスへ転換し、交通混雑が緩和されました。さらに、17工区の4車完成供用や19工区の供用により、ボトルネック（岡山交差点・名敦国道踏切・鳩原跨線橋）の解消が図られ、さらなる現道の混雑緩和とバイパス利用によるアクセス向上が期待できます。



2. 重要港湾に対するアクセス向上による物流の効率化

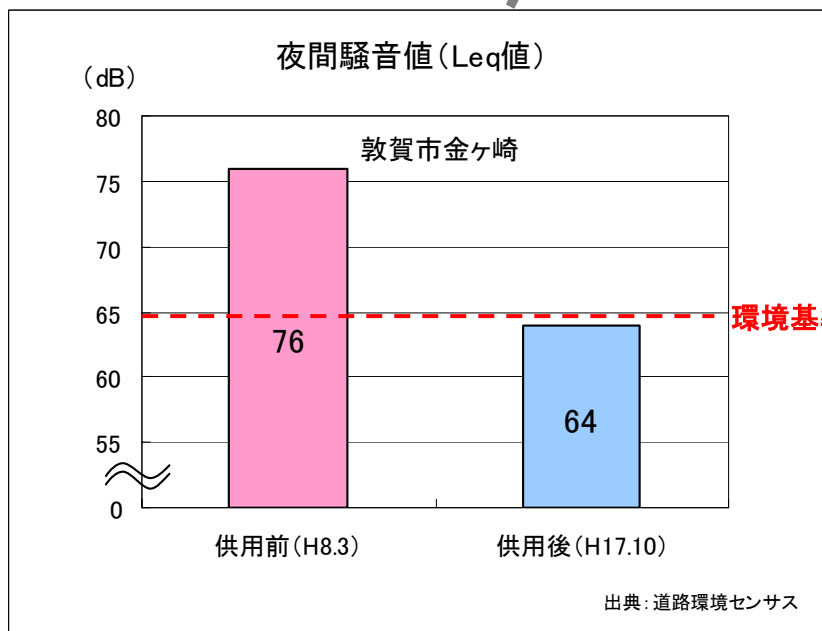
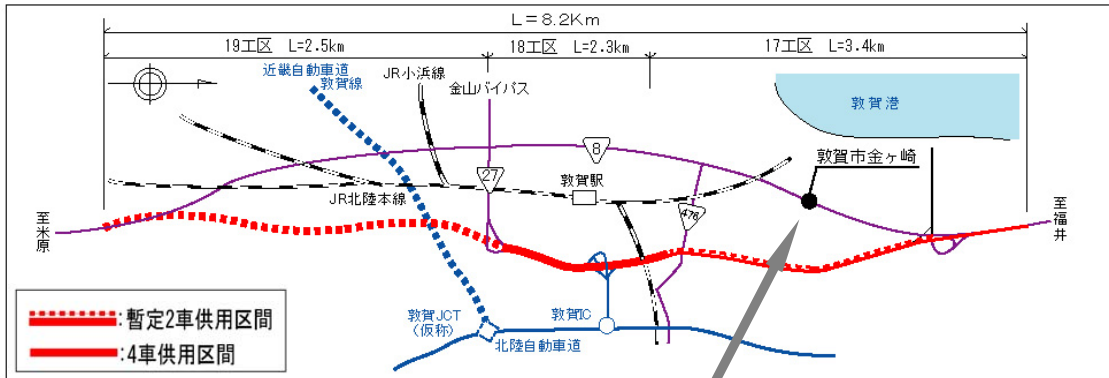
敦賀港の「多目的国際ターミナル整備事業」が完成すると、5万トン級の大型コンテナ船や大型貨物船の入港が可能となり、物流面の機能が大幅に強化されます。

今後、より増大する物流に対応するために、敦賀バイパス等の周辺道路の機能強化の必要性がますます高まります。



3. 沿道環境の改善

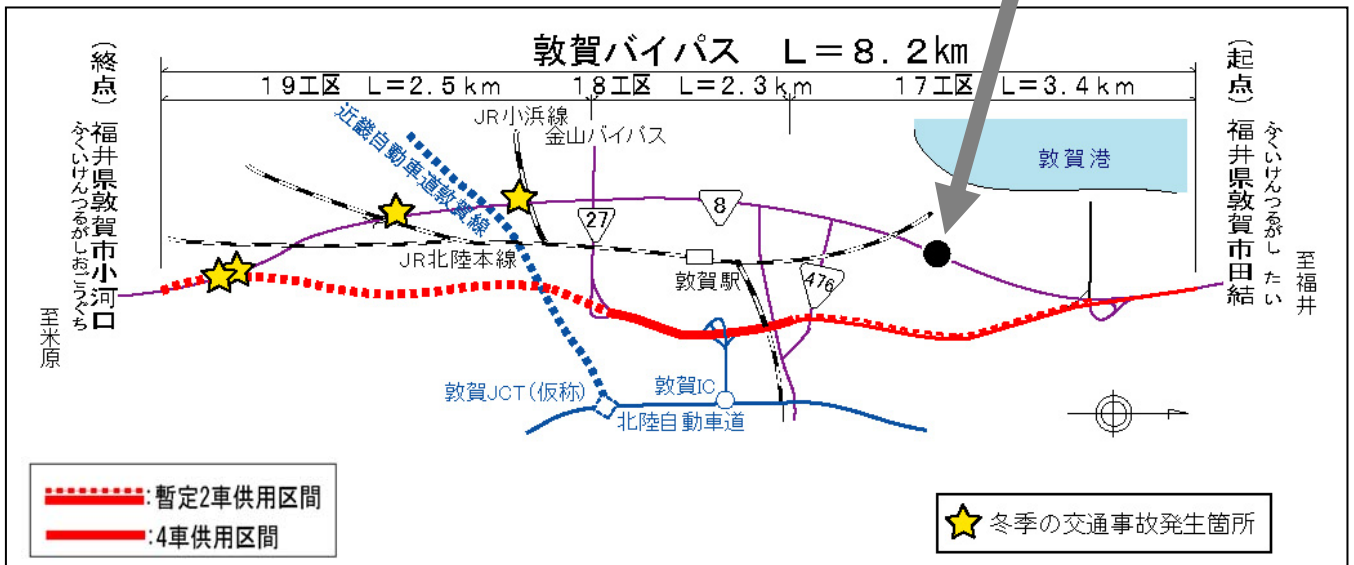
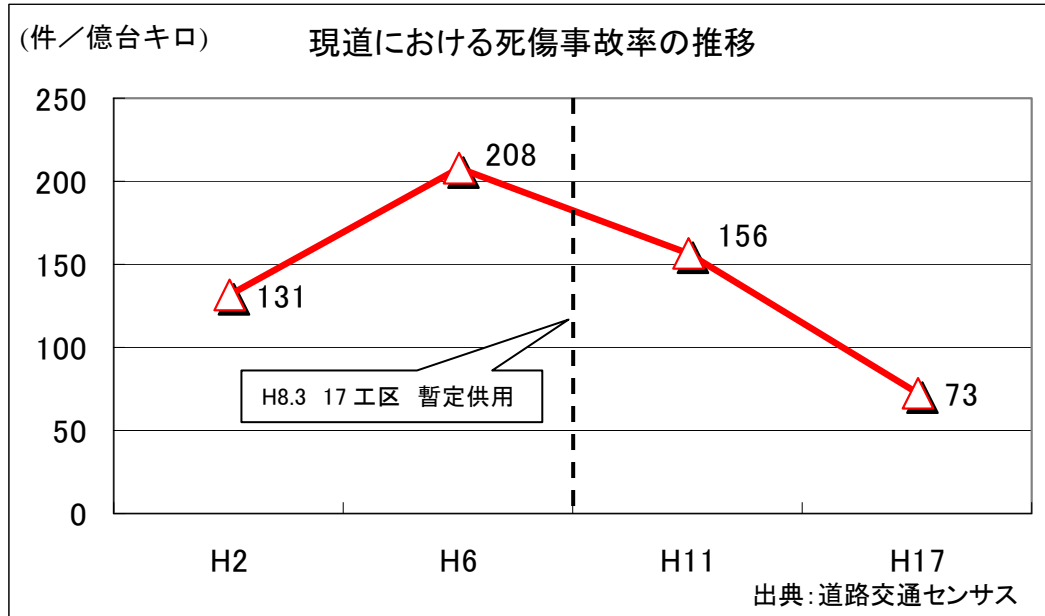
敦賀バイパス（17工区）の供用に伴い、現道沿線においては、大型車の通過交通がバイパスへ転換されたことにより、騒音値が低減し現道沿線の生活環境が改善されています。



4. 交通事故の減少

国道8号の死傷事故率は増加傾向にありましたが、平成8年3月の敦賀バイパス17工区暫定供用後は減少傾向となりました。

今後、19工区が供用され、通過交通が完全にシフトすることにより、現道のさらなる死傷事故率の減少が期待できます。



5. 冬季交通の信頼性の確保

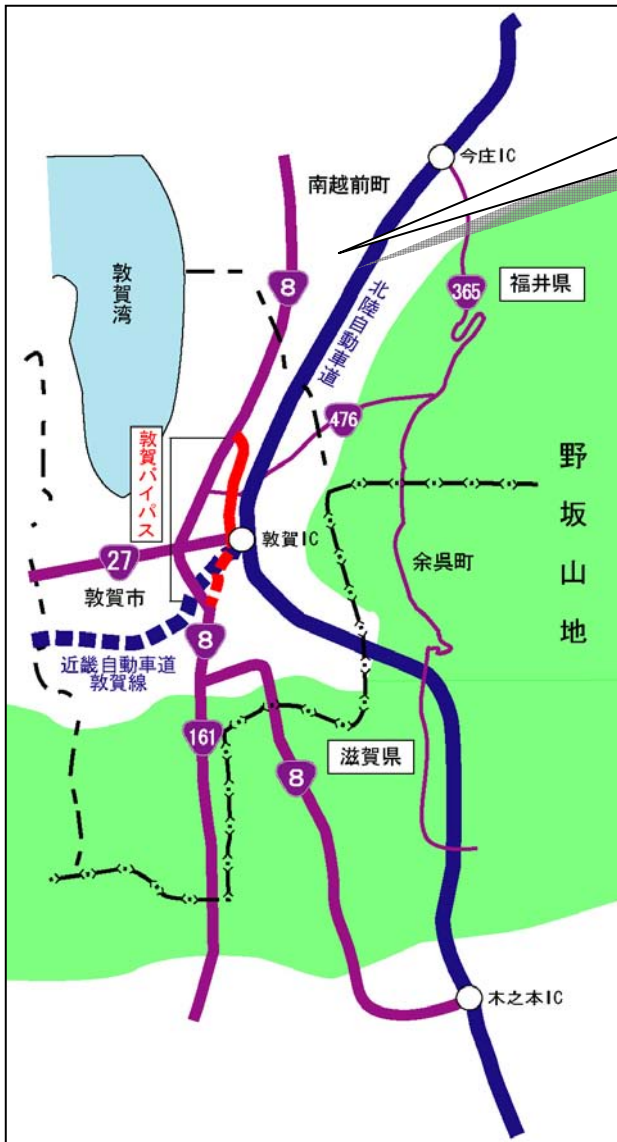
当該区間は、野坂山地と敦賀湾が接近した狭隘な平野部に位置しており、道路は北陸自動車道と国道8号以外には、山地部に国道365号が並走しています。

しかし、国道365号は、冬季の期間は県境付近で通行止めとなり、北陸自動車道も年に何回か通行止めが発生しており、その場合、北陸自動車道の代替路は国道8号のみとなります。

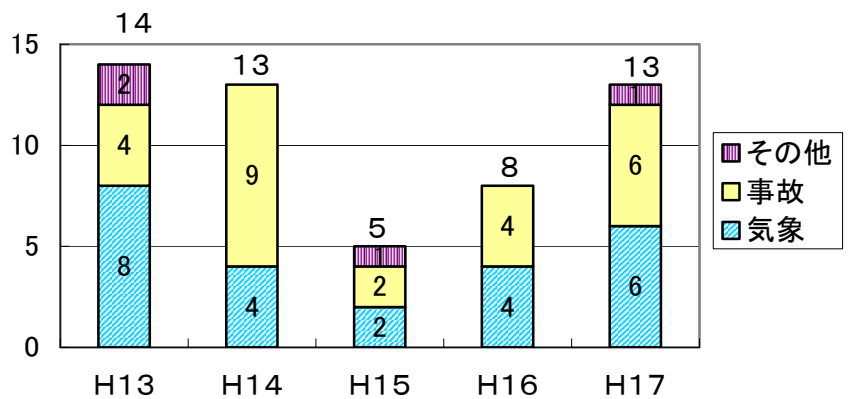
敦賀バイパスの整備は、災害時等における地域生活や広域物流など交通機能の確保に大きく寄与します。

南北の幹線軸は、北陸自動車道、国道8号、国道365号のみ。そのうち、国道365号は冬季(12月～3月)通行止めであり、北陸自動車道の代替機能となる信頼性の高い路線は国道8号のみ。

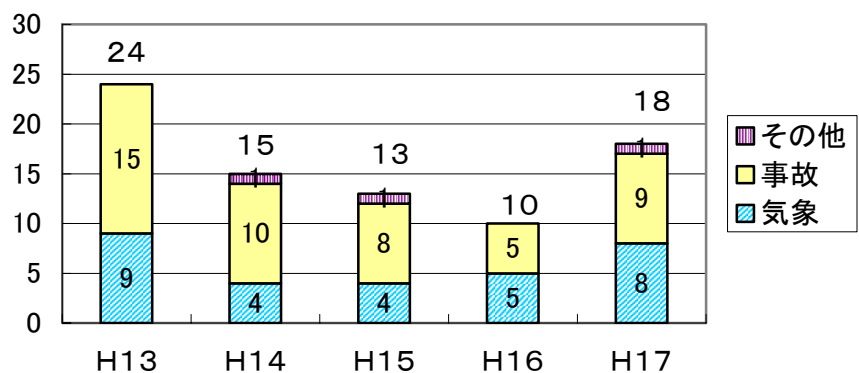
敦賀バイパス周辺のネットワーク



木之本IC～今庄ICの通行止回数(上り計)



木之本IC～今庄ICの通行止回数(下り計)



費用便益分析の結果（事業全体）

路 線 名	一般国道 8 号
事 業 名	敦賀バイパス
延 長	8. 2 k m

□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 1 8 年度			
基 準 年 に お け る 現 在 価 値	1,422 億円	57 億円	34 億円	1,513 億円 … (B)

□費用

	事 業 費	維 持 管 理 費	合 計
基 準 年	平成 1 8 年度		
単 純 合 計	464 億円	98 億円	562 億円
基 準 年 に お け る 現 在 価 値	687 億円	34 億円	721 億円 … (C)

□算定結果

費用便益比（C B R）
$B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{1,513 \text{ 億円}}{721 \text{ 億円}}$ $= 2.1$

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。

費用便益分析の結果（残事業）

路 線 名	一般国道8号
事 業 名	敦賀バイパス
延 長	6.1 km

□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18年度			
基 準 年 に お け る 現 在 価 値	400 億円	16 億円	21 億円	437 億円 … (B)

□費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成18年度		
単 純 合 計	182 億円	73 億円	255 億円
基 準 年 に お け る 現 在 価 値	152 億円	25 億円	177 億円 … (C)

□算定結果

費用便益比（CBR）
$B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{437 \text{ 億円}}{177 \text{ 億円}}$ $= 2.5$

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。

コスト縮減や代替案立案等の可能性

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、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ます。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、事業を推進します。

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とともに、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ります。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

19工区の未供用区間の現道は、その前後に比べ幅員が狭く、また、平面交差踏切があるなどボトルネック区間となっており、交通混雑を引き起こす原因となっています。また、大型車の通過交通が多く、騒音値も要請限度を超えるなど、沿道環境にも大きな影響を及ぼしています。

現道の岡山交差点は、主要国道の結節点であることから、日常より渋滞が著しく、また、大雪時には集中する交通により大渋滞を引き起こし、経済活動ならびに日常生活に多大な影響を与えています。

重要港湾である敦賀港においては、取り扱われるコンテナ貨物の貨物量が年々増大し、今後、日本海沿岸地域と近畿及び中部地域を結ぶ物流の結節点としての役割が重要になると考えられます。

既に供用している区間については、交通がバイパスに転換したことにより、現道の騒音値が低減し、また死傷事故率が減少しました。

今後、未供用区間の暫定供用に向けて事業を進めると共に、近畿自動車道敦賀線の整備や重要港湾である敦賀港の整備及び交通量の推移等を考慮し、4車線化を進めていく予定であり、その費用対効果は2.1となっています。

(2) 事業の進捗の視点からの見解

前回の事業評価監視委員会では、早期の全線暫定供用、順次4車線化、港湾事業との連携の意見をいただき「事業継続」となりました。

それ以降、坂ノ下トンネル工事が完成し、鳩原トンネルも今年11月に貫通式を行いました。

今後の進捗見通しは、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とともに、引き続き全線4車線化に向け、残りの事業を推進していきます。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点からの見解

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ます。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、事業を推進します。

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、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む、総合的なコスト縮減を図ります。

対応方針（原案）

【事業継続】

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す。

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ます。

今後は、重要港湾である敦賀港の整備を考慮し、平成20年代初頭の全線暫定供用を目指し、引き続き現計画に基づき順次4車線化整備を進めていきます。