

NO.5
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成17年度第1回)

一般国道27号

美浜東バイパス

平成17年9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	4
1．社会的背景	4
2．周辺の主な計画	10
3．地域における計画	11
事業の整備効果	12
1．美浜町東部における交通環境の改善	12
2．現道 27号の渋滞緩和	13
3．歩行者や自転車の安全確保	14
4．交通事故の減少	15
5．環境の改善	16
6．高規格幹線道路と一体的整備による観光支援	17
費用便益比の算定	18
コスト縮減や代替案立案等の可能性	20
対応方針	21

事業の目的

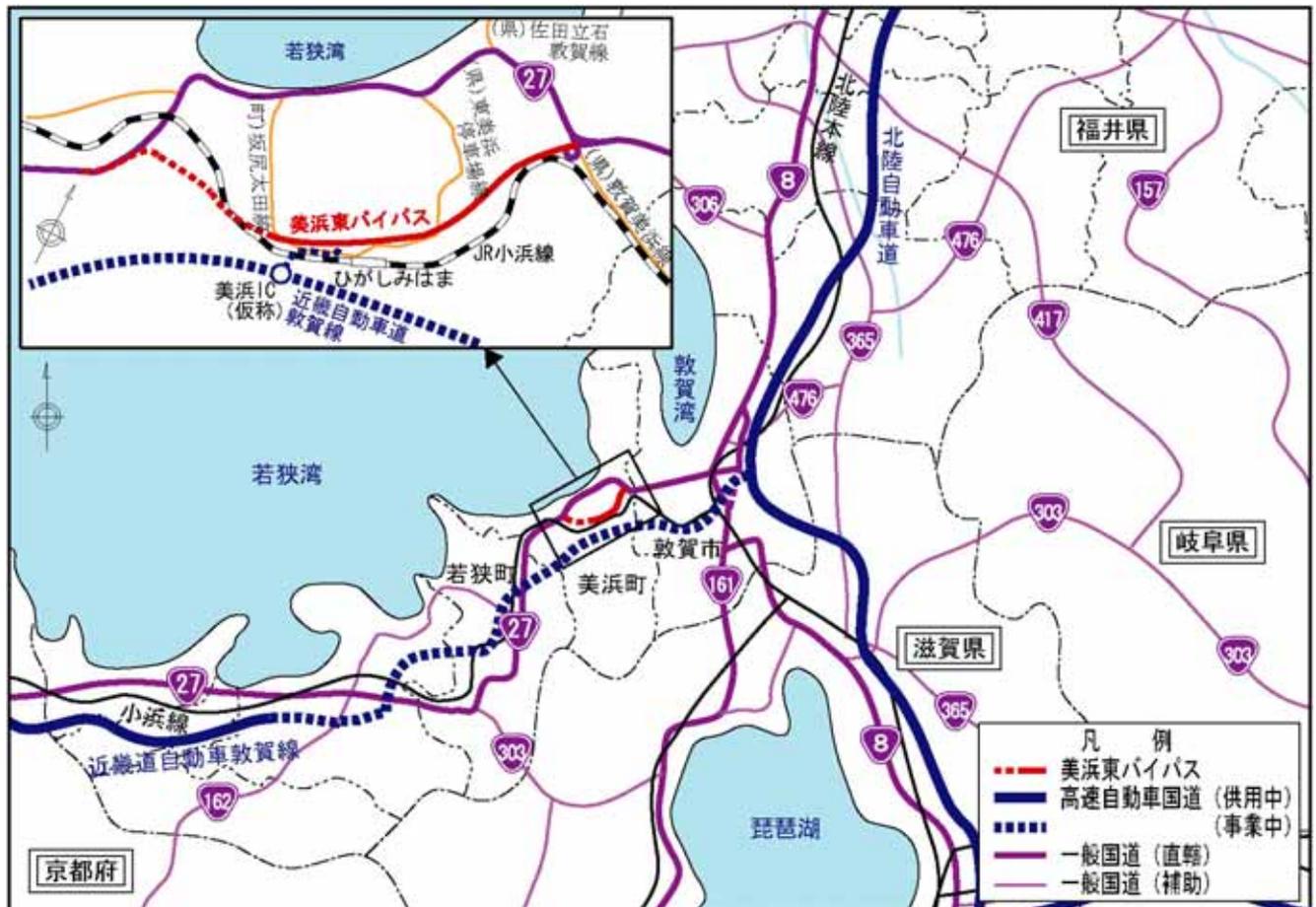
福井県美浜町東部における交通混雑の緩和
沿線地域の活性化

近畿自動車道敦賀線美浜インター(仮称)へのアクセス確保

一般国道27号は、福井県敦賀市を起点とし、京都府丹波町に至る延長約140kmの主要幹線道路であり、地域の重要な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と観光資源の開発に重要な役割を担っています。

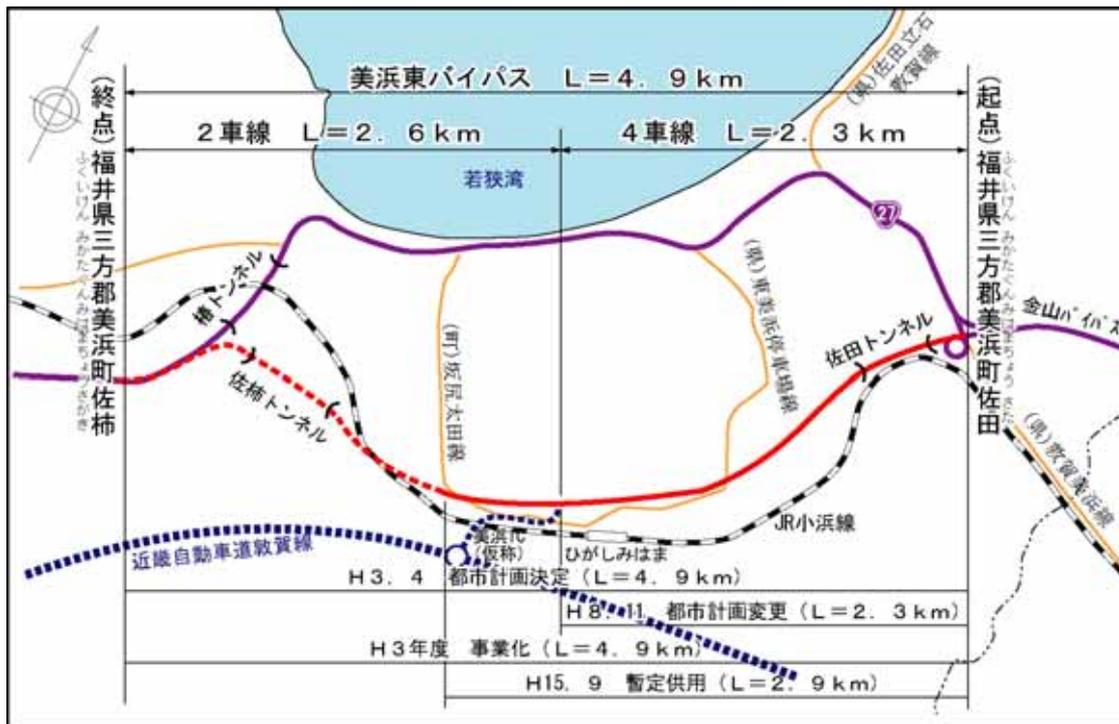
沿線の福井県美浜町では隣接する敦賀市との結びつきが強く、また、若狭湾国立公園の自然環境に恵まれた観光地であることから、通勤時間帯や観光シーズンには著しく混雑し、渋滞が長く続いています。

美浜東バイパスは、交通混雑の緩和による交通流動の円滑化、沿線地域の活性化を目的として計画された延長4.9kmのバイパスです。また、将来開通予定の近畿自動車道敦賀線美浜インター(仮称)へのアクセス道路としての役割も担う重要な道路です。

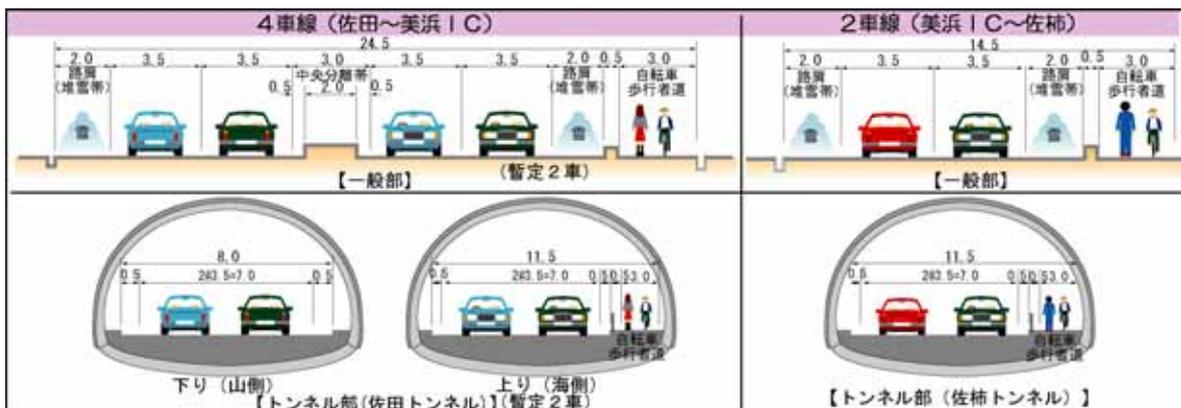


計 画 の 概 要

- 起終点 自) 福井県三方郡美浜町佐田
至) 福井県三方郡美浜町佐柿
- 計画延長 L = 4.9 km
(佐田 ~ 美浜 IC(仮称)) (美浜 IC(仮称) ~ 佐柿)
- 幅員 W = 24.5 m W = 14.5 m
- 構造規格 第3種第1級 第3種第2級
- 設計速度 80 km/h 60 km/h
- 車線数 4車線 2車線
- 全体事業費 約260億円
- 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

- ・平成3年4月 都市計画決定
平成3年度 事業化
- ・平成6年度 用地着手
平成8年度 工事着手
- ・平成8年11月 都市計画変更
(L=2.3km (佐田^{さた} ~ 美浜^{みはま} I C (仮称)間)
2車線 4車線)

2. 事業の進捗 (平成16年度末現在)

- ・事業進捗 68% (事業費ベース)
80% (暫定事業費ベース)
- ・用地取得 98% (面積ベース)
- ・供用延長 L = 2.9km 美浜町佐田^{さた} ~ 美浜町山上^{やまがみ}
暫定2車線供用 (平成15年9月)

3. 関係機関との調整等

平成8年11月、近畿自動車道敦賀線(大飯高浜^{おおいたかはま} I C ~ 敦賀^{つるが} J C T間)の都市計画決定に合わせ、本事業の佐田^{さた} ~ 美浜^{みはま} I C (仮称)間を2車線から4車線へ都市計画変更を行ったところです。

現在残る用地買収について、早期に用地取得を完成させるため地元と交渉を行っています。



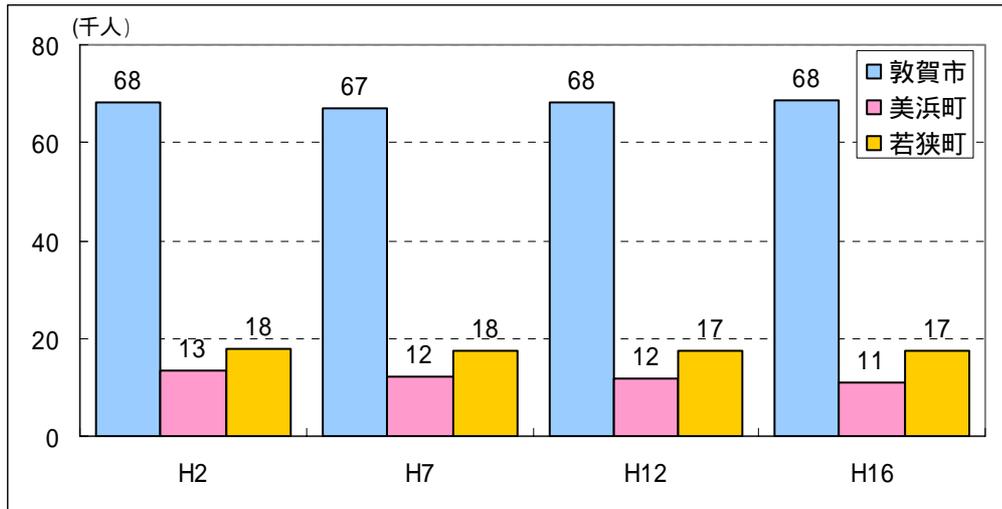
事業を取り巻く社会状況

1. 社会的背景

【沿道市町の人口】

- ・美浜東バイパスの沿線の美浜町および隣接する敦賀市、若狭町の人口は、ほぼ横ばい傾向にあり、沿線地域の活性化が求められています。

沿線市町の人口の推移

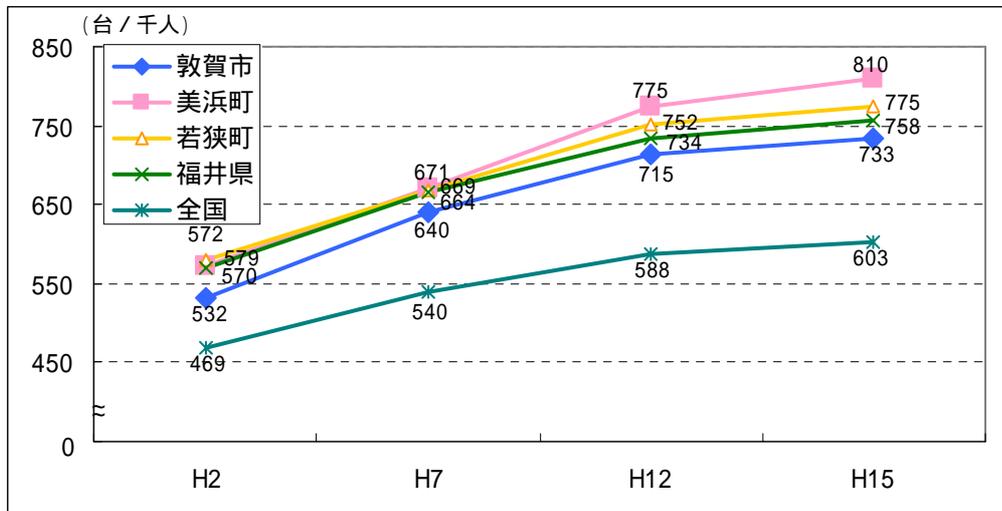


出典：国政調査、福井県統計年鑑

【自動車保有台数の推移】

- ・沿線地域における人口あたりの自動車保有台数は、全ての市町村で全国平均値を上回っており、自動車への依存度が高い地域となっています。

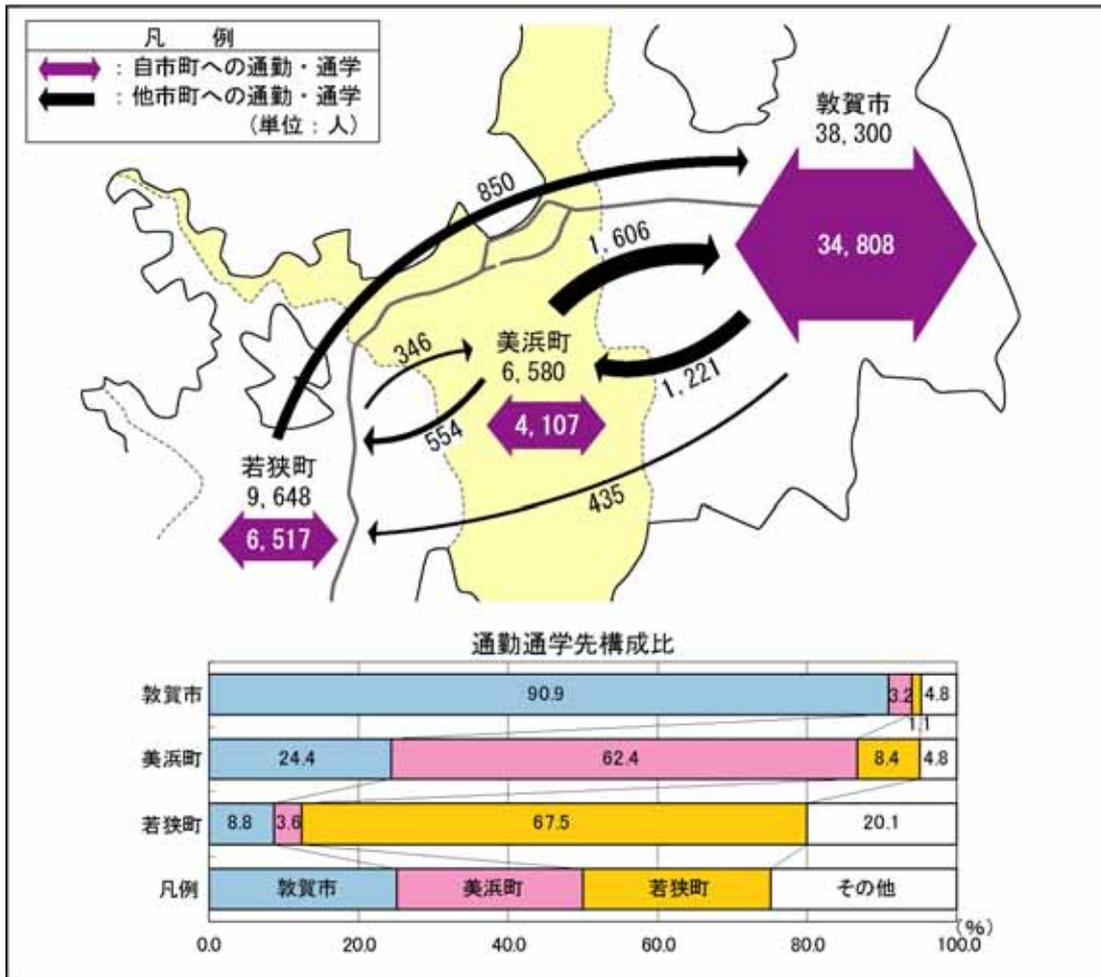
沿線市町の自動車保有台数の推移



出典：福井県統計年鑑

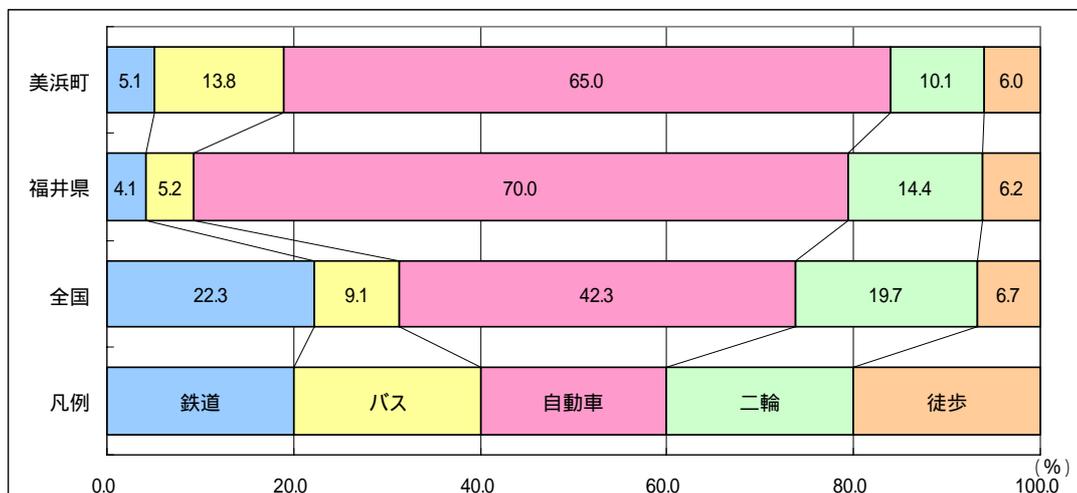
【沿道市町の通勤・通学流動】

- ・美浜町では敦賀市との結びつきが強く、美浜町における就業者・通学者の4人に1人が敦賀市内へ通勤・通学しています。
- ・美浜町における通勤通学時の利用交通手段は自動車が65%、バスが14%を占め、車への依存度が高くなっています。



出典：平成12年度国勢調査

通勤通学時の利用交通手段

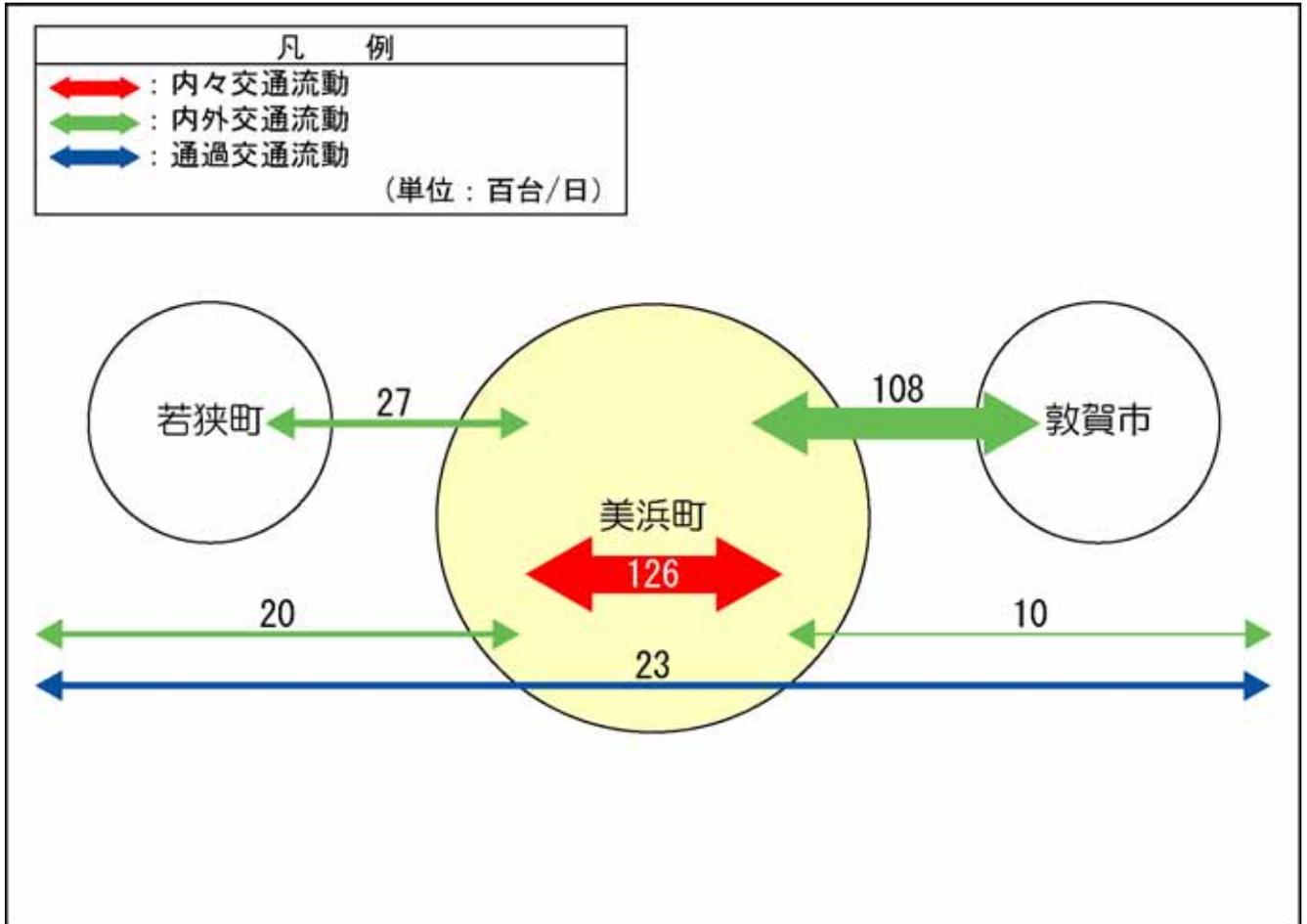


出典：平成12年度国勢調査

【周辺地域にかかる地域間自動車交通量】

- ・美浜町と町外を行き来している交通量は1日約1.6万台で、そのうち約7割の1.1万台/日が敦賀市との行き来になっており、敦賀市との結びつきが強くなっています。

平日の交通流動



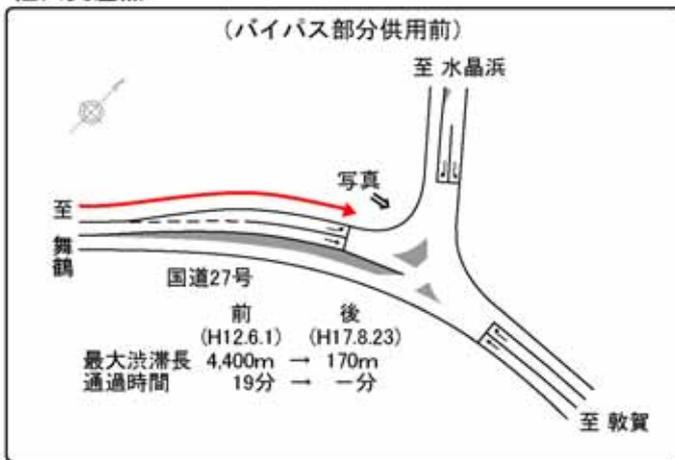
資料：平成 11 年度道路交通センサス

【沿線の交通状況】

- ・美浜町東部から敦賀市にかけての国道27号沿線では、敦賀市方面への交通が集中するため、美浜東バイパスの暫定供用以前は、佐田交差点で最大4,400mの渋滞が発生していましたが、暫定供用後、渋滞が緩和されました。
- ・一方、美浜東バイパスの暫定供用によって、坂尻東交差点（(町)坂尻太田線との交差点）において、最大2,000mの渋滞が発生しています。

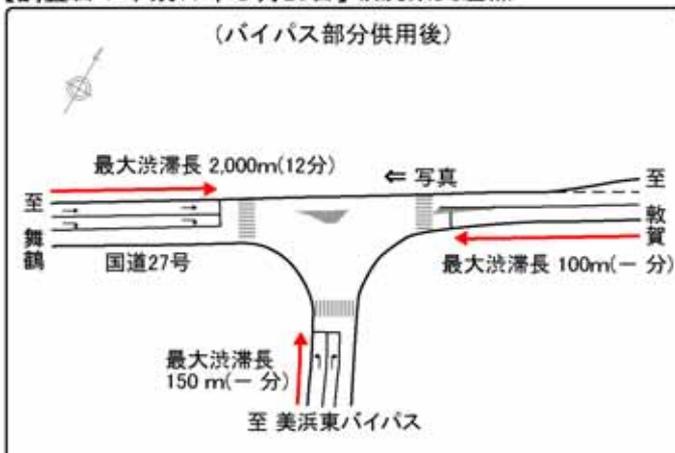


佐田交差点



佐田交差点
【撮影日時：平成12年11月13日 午前7:30】

【調査日：平成17年8月23日】坂尻東交差点



坂尻東交差点
【撮影日時：平成17年9月12日 午前7:50】

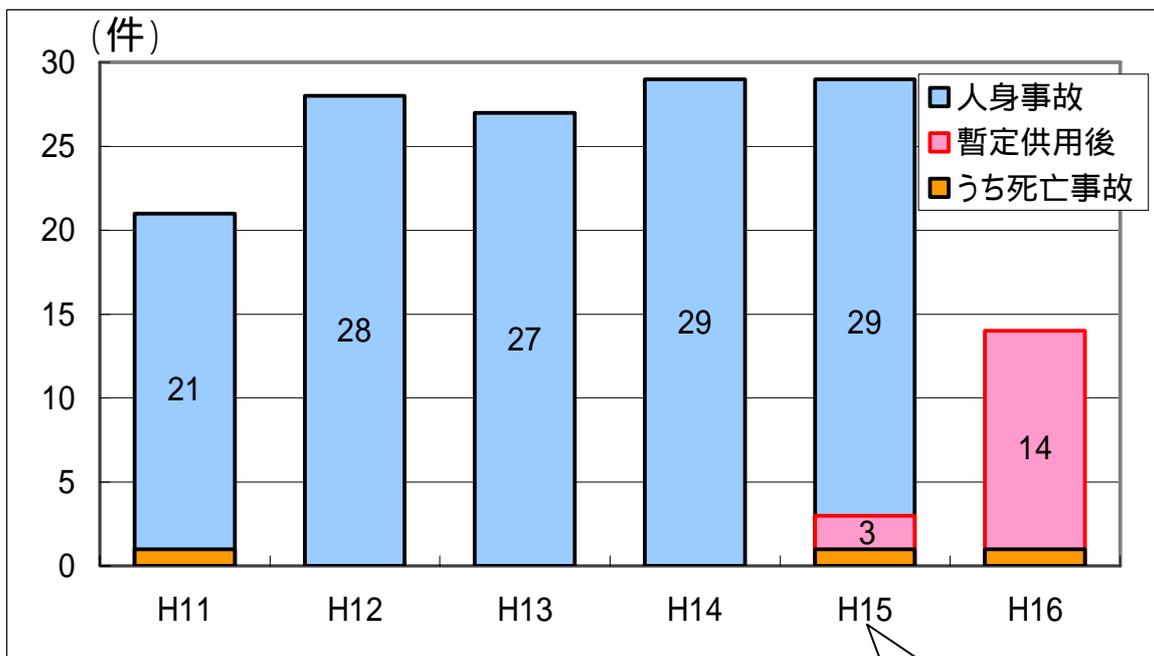
【交通事故発生状況】

- ・美浜東バイパスと並行する現道 27 号においては、毎年 30 件近くの人身事故が発生していましたが、暫定供用後は半減しています。

平成 15 年の交通事故発生状況



交通事故件数の推移



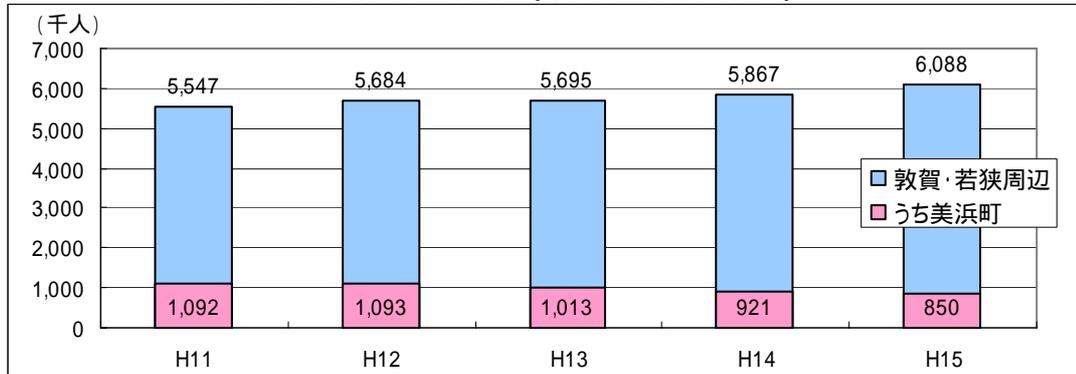
資料：福井県警調べ

H15.9 暫定供用
暫定供用後は 3 件

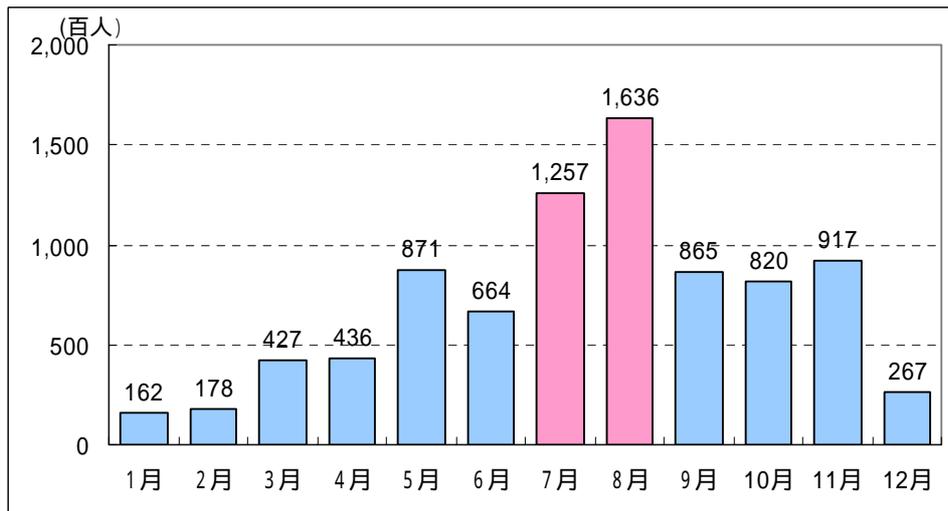
【観光入込客の状況】

- ・海水浴客が多く訪れるため、美浜町における観光入込客は、夏季、特に7月、8月に多くなっています。
- ・観光入り込み客のうち、美浜町においては、県外客が全体の約8割を占めています。

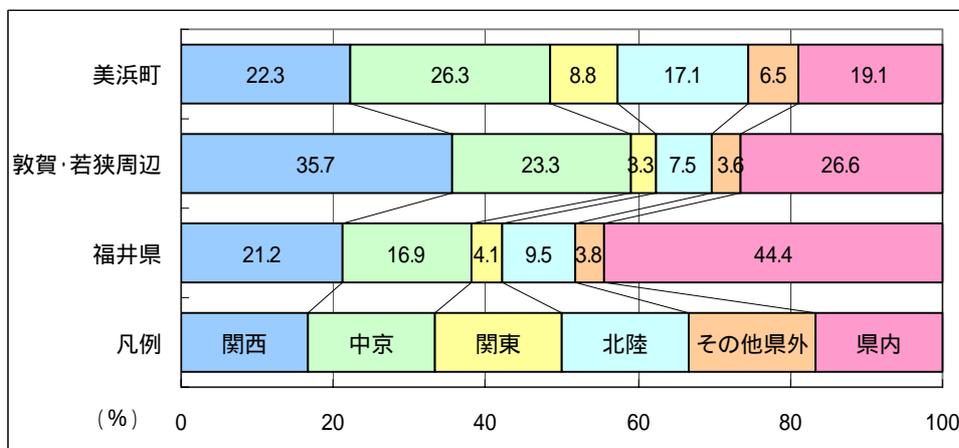
観光入込客数の推移（敦賀・若狭周辺）



美浜町 月別観光入込客数



観光入り込み客 居住地別構成比（県内・県外）

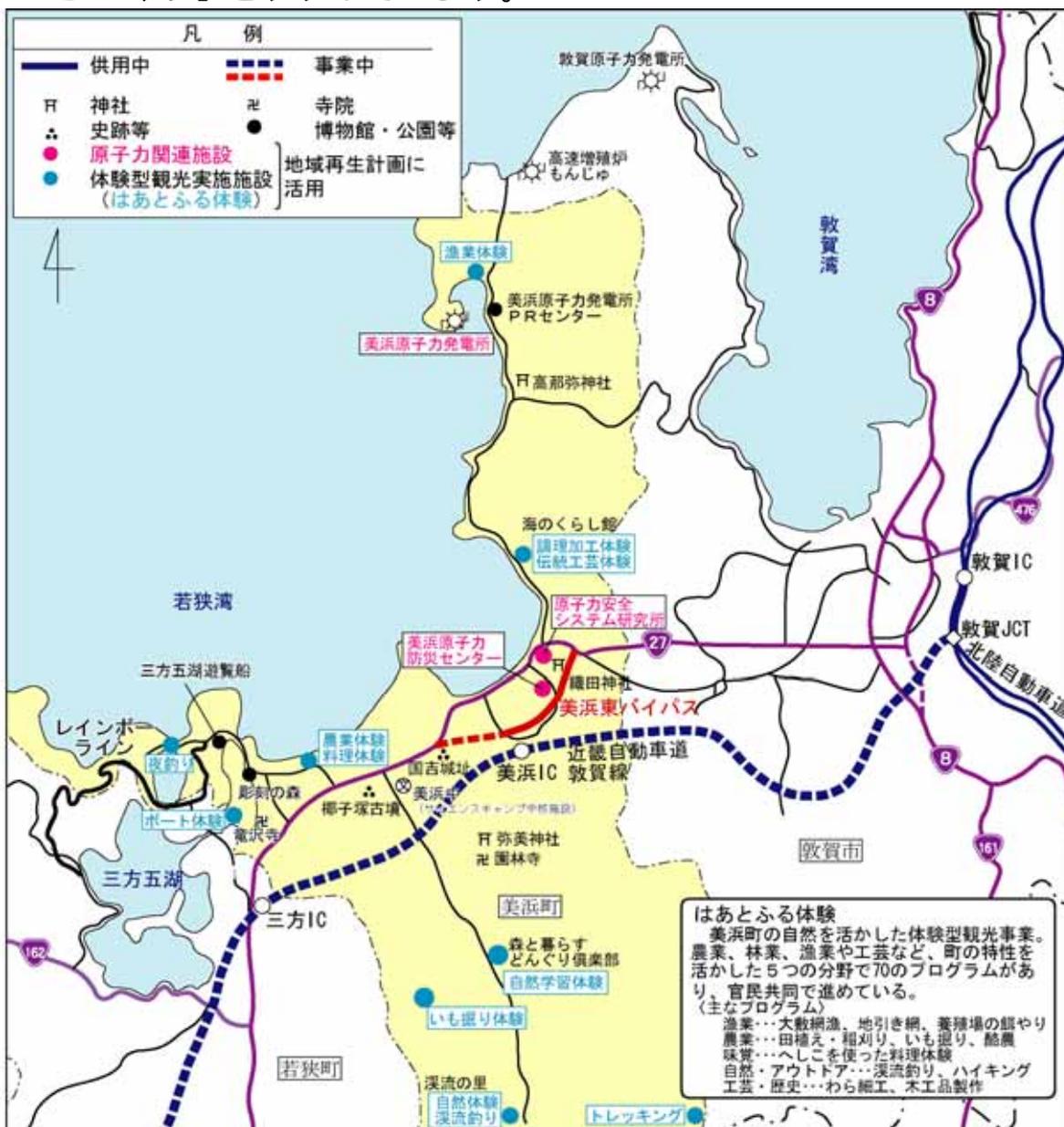


敦賀・若狭周辺・・・敦賀市、小浜市、若狭町、美浜町、名田庄村、高浜町、大飯町

資料：福井県観光客数動態推計表（平成15年）

2. 周辺の主な計画

- ・美浜町では「若狭みはま 産・観・学 交流推進計画」を作成し、平成16年12月、地域再生法に基づく地域再生計画としての認可を内閣府から受けました。
- ・地域資源である自然環境や原子力発電所・原子力関連施設を活用して、「原子力と共生する町」の実現を目指し、「産（産業振興）・観（観光振興）・学（人材育成）」をキーワードとした「交流のまちづくり」をすすめています。



美浜町内の原子力発電所及び原子力関連施設

施設名	目的	設立
関西電力 美浜原子力発電所		昭和45年11月
原子力防災センター	緊急事態対応施設	平成14年2月
(株)原子力安全システム研究所	原子力発電の安全性及び信頼性の向上と社会や環境との調和を目指した調査・研究することを目的とした施設	平成9年11月

3 . 地域における計画

美浜東バイパスは、下記の計画に位置付けられています。

福井県「道路の将来ビジョン」（平成16年1月）

複数ルート確保、環境との調和を図る道路として位置づけ
第三次美浜町総合振興計画（平成8年3月）

安全で快適な道路・交通体系の確立として位置づけ

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	会長	主な構成メンバー	対象路線
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、若狭町	美浜東バイパス 金山バイパス 敦賀バイパス

平成5年度から敦賀バイパス道路建設促進期成同盟会より美浜東バイパスの要望活動が始まる。

（最近の動向）

平成15年11月5日 敦賀バイパス道路建設促進期成同盟会・敦賀市・福井県国道連絡会より、関係各機関に対し、美浜東バイパスの早期完成を要望

平成16年11月8日 敦賀バイパス道路建設促進期成同盟会・敦賀市・福井県国道連絡会より、関係各機関に対し、美浜東バイパスの早期完成を要望

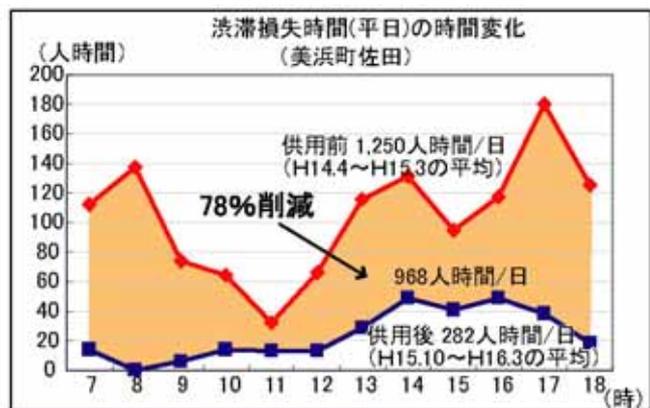
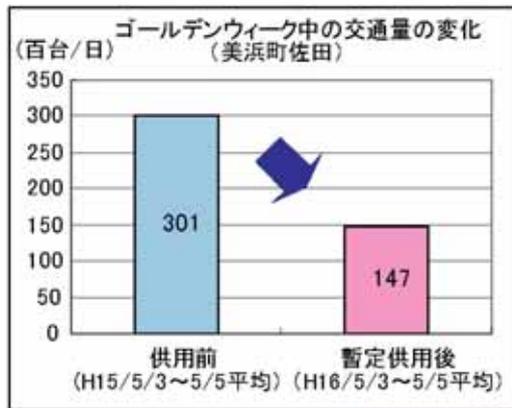
平成16年11月19日 福井県嶺南市町村議長会より、関係各機関に対し、美浜東バイパスの建設促進を要望

事業の整備効果

1. 美浜町東部における交通環境の改善

美浜東バイパスの暫定供用により、美浜町東部を通過する交通の約5割がバイパスに転換しました。

またこの供用により、渋滞損失時間が約78%削減しました。

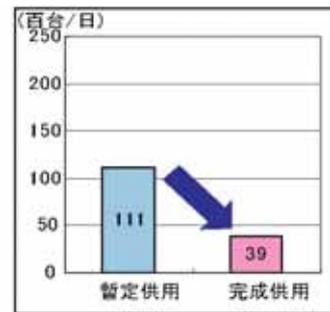
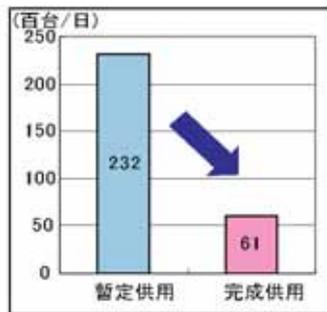
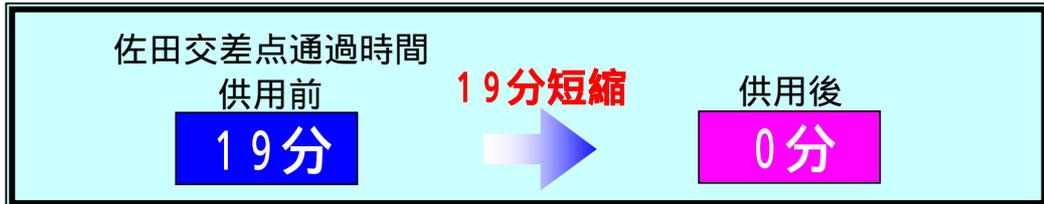


資料：福井河川国道事務所

$$\text{損失時間} = \{ (\text{区間の距離} / \text{通常時の旅行速度}) - (\text{区間の距離} / \text{基準旅行速度}) \} \times \text{区間交通量} \times \text{平均乗車人数}$$

2. 現道27号の渋滞緩和

佐田交差点における渋滞は緩和しましたが、(町)坂尻太田線との交差点である坂尻東交差点において、国道の敦賀方面への渋滞が新たに発生しています。しかし、今後の完成供用により、さらにバイパスへの転換が進み、これらの渋滞の緩和が期待されます。

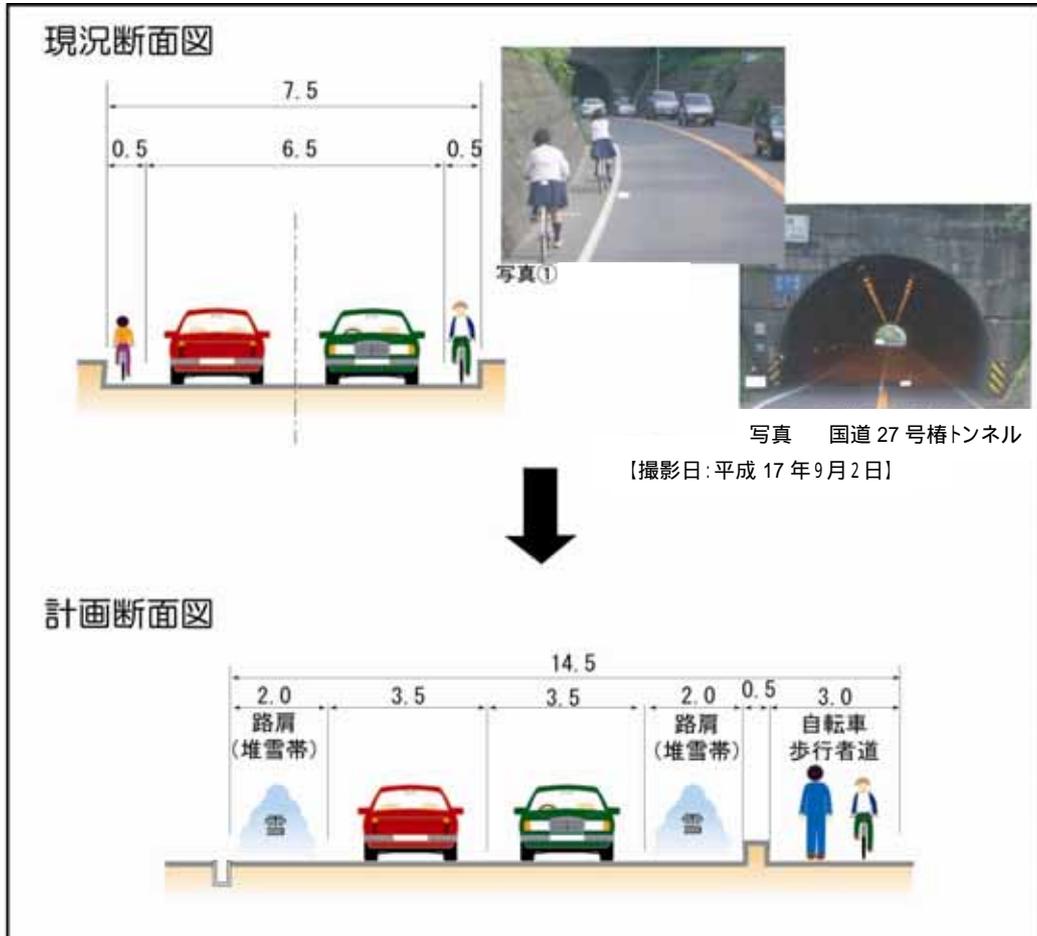


佐田交差点付近
【撮影日時: 平成17年8月23日 午前8:00】

3. 歩行者や自転車の安全確保

未供用区間と並行する現道においては、歩道が整備されていない区間があり、歩行者や自転車の安全が確保されていません。

美浜東バイパスに歩道を設置することにより、歩行者や自転車の安全な通行が確保できます。



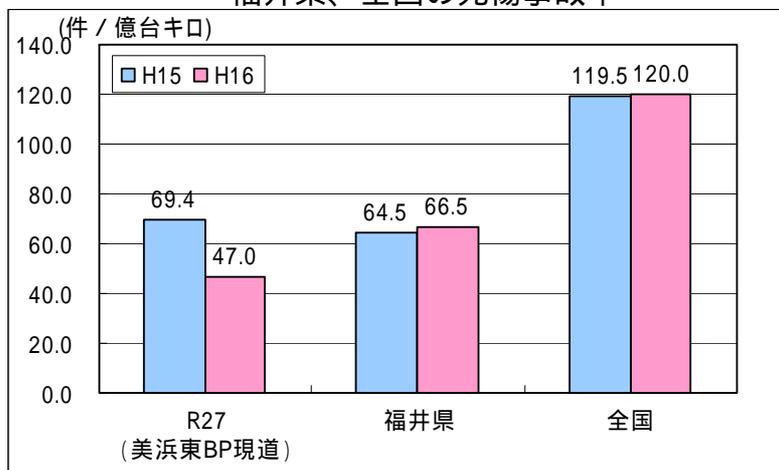
4. 交通事故の減少

美浜東バイパスと並行する現道 27 号においては、毎年 30 件近くの人身事故が発生していましたが、バイパスの暫定供用により、事故件数が半減しました。全線が供用することにより、さらに減少が見込まれます。

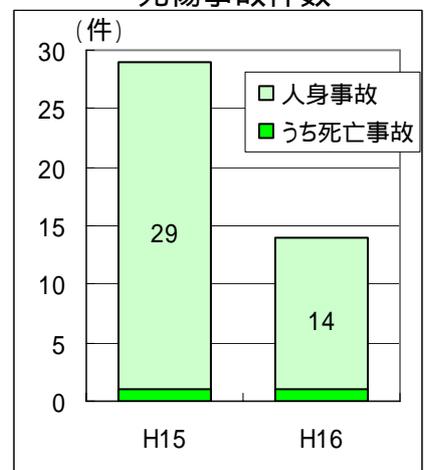
平成 16 年の交通事故発生状況



美浜東バイパス現道および福井県、全国の死傷事故率



美浜東バイパスおよび現道の死傷事故件数



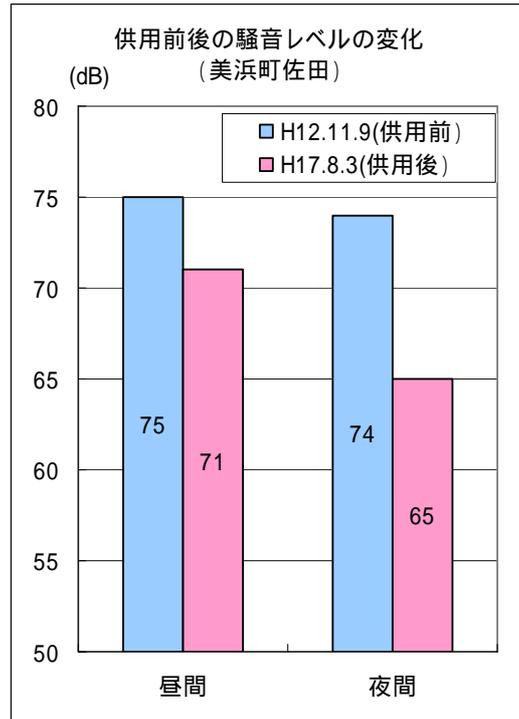
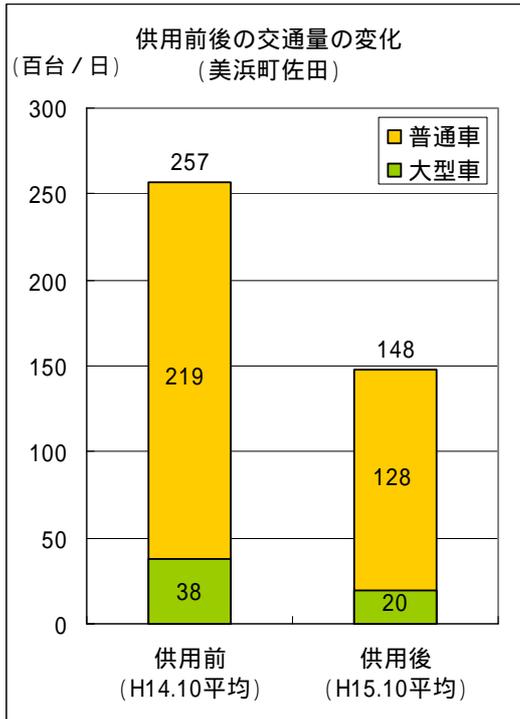
資料：平成 16 年度達成度報告書 / 平成 17 年度道路の行政計画書、福井県警調べ

5 . 環境の改善

国道27号沿線においては、騒音の要請限度を超えるなど環境にも大きな影響を及ぼしていました。

美浜東バイパスの暫定供用によって交通が転換し、騒音が低減するなど現道周辺の環境が改善されました。

完成供用によって、さらなる改善が期待できます。



資料: 福井河川国道事務所

佐田は騒音規制無指定地域



佐田交差点付近
【撮影日: 平成17年9月1日】

6. 高規格幹線道路と一体的整備による観光支援

国道27号沿線においては、美しい海岸をはじめとした豊かな自然環境に恵まれ、周辺地域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6百万人の観光客が訪れています。美浜東バイパスは近畿自動車道敦賀線（美浜 IC（仮称）と接続）とともに周辺観光地へのアクセス道路としての役割を果たし、観光支援に寄与します。



費用便益分析の結果（事業全体）

路 線 名	一般国道27号
事 業 名	美浜東バイパス
延 長	4.9 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17年度			
基準年 における 現在価値	472億円	22億円	5億円	499億円 …(B)

費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基準年	平成17年度		
単純合計	250億円	59億円	309億円
基準年 における 現在価値	280億円	20億円	300億円 …(C)

算定結果

費用便益比（CBR）		
B / C =	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}}$	$= \frac{499\text{億円}}{300\text{億円}}$ $= 1.7$

費用便益分析の結果（残事業のみ）

路 線 名	一般国道27号
事 業 名	美浜東バイパス
延 長	4.9 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17年度			
基 準 年 における 現在価値	235 億円	9 億円	4 億円	248 億円 … (B)

費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成17年度		
単 純 合 計	79 億円	59 億円	138 億円
基 準 年 における 現在価値	70 億円	20 億円	90 億円 … (C)

算定結果

費用便益比（CBR）	
$B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{248 \text{ 億円}}{90 \text{ 億円}} = 2.8$	

コスト縮減や代替案立案等の可能性

本道路の計画にあたっては、地形、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続、経済性等を勘案のうえ最適ルート及び道路構造を選定していることから、周辺の環境や景観の保全を図りながら、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

なお、施工にあたっては、建設発生土の有効活用や新技術・新工法を積極的に活用するなどコスト縮減に努めています。

具体例としては、補強土壁に新工法であるアダムウォールを活用することにより、盛土材料が比較的広範囲な土質に対応が可能であるため、購入土を使用することなく、事業区域内での発生土が利用できます。また、FCB工法（気泡混合軽量盛土工法）を活用することにより、盛土材料として気泡セメントを採用することで、地盤沈下対策が不要となり、コスト縮減を図っています。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

美浜東バイパスを供用することにより、美浜町東部における交通渋滞の緩和、沿線地域の活性化などが期待されることから、早期供用が求められています。

なお、残事業の費用便益分析を行った結果、B / Cは2 . 8となっており、事業実施の必要性が高い事業であると考えます。

(2) 事業の進捗の見込みの視点からの見解（平成16年度末現在）

現在までに用地買収は、約98%完了し、計画延長4 . 9 kmのうち、2 . 9 kmについて暫定供用をしています。

今後とも用地買収を進めるとともに、平成19年度の全線供用に向けて工事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

本道路の計画にあたっては、地形、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続、経済性等を勘案のうえ最適ルート及び道路構造を選定していることから、周辺の環境や景観の保全を図りながら、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

施工にあたっては、建設発生土の有効活用や新技術・新工法を積極的に活用するなどコスト縮減に努めています。

具体例としては、補強土壁に新工法であるアダムウォールを活用することにより、盛土材料が比較的広範囲な土質に対応が可能であるため、購入土を使用することなく、事業区域内での発生土が利用できます。また、FCB工法（気泡混合軽量盛土工法）を活用することにより、盛土材料として気泡セメントを採用することで、地盤沈下対策が不要となり、コスト縮減を図っています。

対応方針（原案）

【事業継続】

一般国道27号は、地域の重要な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と観光資源の開発の役割も担う重要な道路です。

その一部を形成する美浜東バイパスは、美浜町東部における交通渋滞の緩和を図るとともに、沿線地域の活性化を図り、近畿自動車道敦賀線美浜インター(仮称)へのアクセスを確保するため、事業促進が求められています。

今後とも、引き続き事業を推進し、平成19年度全線供用を目指します。

チェックリスト

事業再評価に係る資料

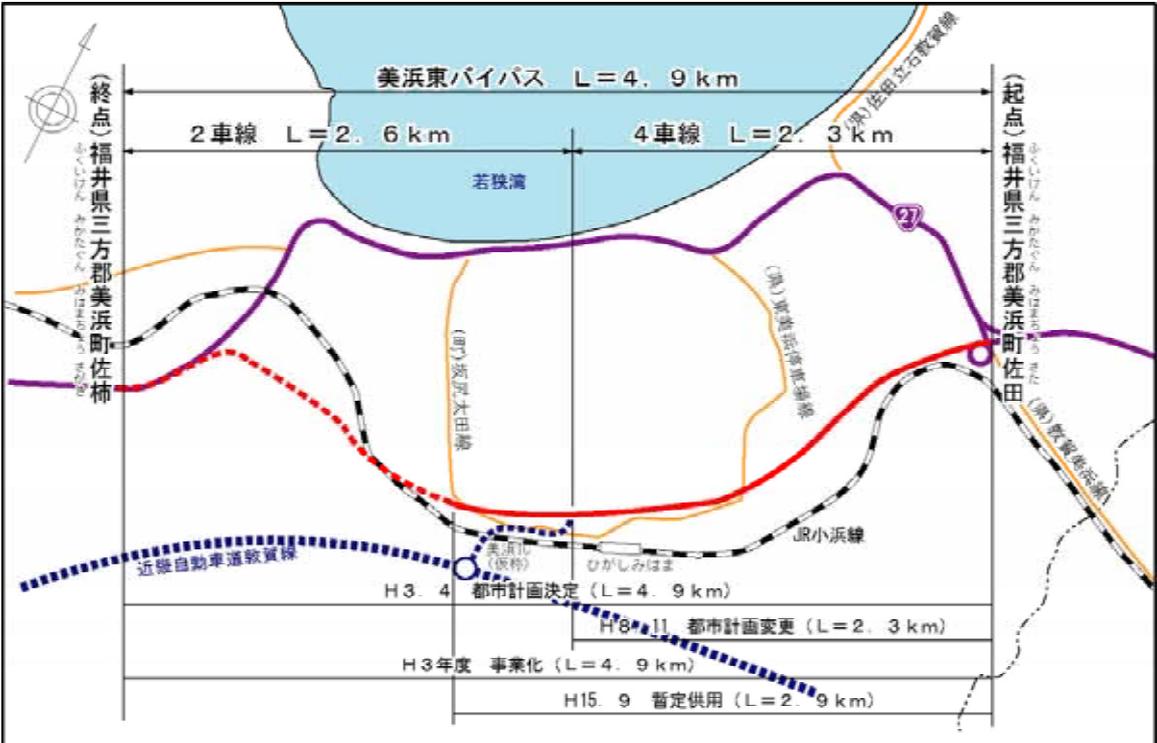
事業名		<small>みはまひがし</small> 国道27号 美浜東バイパス		事業種別	二次改築
事業の概要	起終点	起点) 福井県三方郡美浜町佐田 終点) 福井県三方郡美浜町佐柿		延長	4.9 km
	事業化	平成3年度	都市計画決定	平成3年4月	
	用地着手	平成6年度	工事着手	平成8年度	
	全体事業費	約260億円			
事業の目的	<p>一般国道27号は福井県敦賀市を起点とし、京都府丹波町に至る延長約140kmの主要幹線道路であり、地域の重要な生活道路として機能するとともに、嶺南地方の地域経済の発展と観光資源の開発に重要な役割を担っている。</p> <p>沿線の美浜町では隣接する敦賀市との結びつきが強く、また、若狭湾国立公園の自然環境に恵まれた観光地であることから、通勤時間帯や観光シーズンには著しく混雑している。</p> <p>美浜東バイパスは、交通混雑の緩和による交通流動の円滑化、沿線地域の活性化を目的として計画された延長4.9kmのバイパスです。また、将来開通予定の近畿自動車道敦賀線美浜インター（仮称）へのアクセス道路としての役割も担う重要な道路である。</p>				
位置図	<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 美浜東バイパス 近畿自動車道（供用中） 近畿自動車道（事業中） 一般国道（直轄） 一般国道（補助） 				

事業名	国道27号 <small>みはまひがし</small> 美浜東バイパス	事業種別	二次改築
-----	--	------	------

執行済み額 事業費 : 約180億円 (進捗率68.4%)

事業の進捗状況

事業の進捗状況



- ・都市計画決定：平成3年4月
- ・都市計画変更：平成8年11月 (L=2.3 (佐田～美浜IC間) 2車線 4車線)
- ・事業化：平成3年度
- ・用地着手：平成6年度
- ・工事着手：平成8年度
- ・暫定供用：平成15年9月

【調査・設計・施工】

- ・用地については、事業対象面積の約98%で用地買収を完了している。
- ・未供用区間である城山跨線橋において、JRとの協議が難航している。
- ・工事については、計画延長L=6.9kmの約65%の区間で工事が完了している。

供用目標等今後の事業の見通し

今後、完成供用に向けて事業を進めていく予定である。

事業名	国道27号 <small>みはまひがし</small> 美浜東バイパス	事業種別	二次改築
-----	-------------------------------------	------	------

事業をめぐる社会情勢等	客観的評価指標		
	1. 活力	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
			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		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
			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
			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
	都市の再生		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
			中央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/km ² 以下である市街地内での事業である
			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
	国土・地域ネットワークの構築		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
			高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり
			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		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	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	
		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	

事業をめぐる社会		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）等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	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
			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
	3.安全	災害への備え	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
			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
			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
			並行区間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の代替路線を形成する
	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
		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
			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
			その他、環境や景観上の効果が期待される
	5.その他	他のプロジェクト外との関係	関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり
			他機関との連携プログラムに位置づけられている
		その他	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
	勢	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）	
等	<p>1.活 力～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 ・美浜東バイパス並行区間の渋滞損失時間は約247,700人・時間である。 ・当該事業により渋滞損失時間は約191,700人・時間（77.4%）削減される。</p> <p>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27号のCO2排出量は約11,700tである。 ・当該事業により、CO2の排出量は約1200t（10.3%）削減される。</p> <p>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 現道等における自動車からのSPM排出削減率 ・国道27号のNOx排出量は約24.7t、SPMの排出量は約2.3tである。 ・当該事業により現道のNOxの排出量、SPMの排出量がそれぞれ約72.1%削減される。</p>		

<p>事業を情勢等</p>	<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p>	
<p>効果分析の要因費用変化効果</p>	<p>美浜東バイパス沿線地域は、人口はほぼ横ばい傾向にあるものの、人口あたりの自動車保有台数は増加しており、並行する国道27号では交通量が増加している。 平成15年9月に一部暫定2車線（L=2.9km）で供用を開始している。</p> <p>現在の費用便益比：B / C = 1 . 7 （基準年次：平成17年、検討年次40年間で算出）</p>	
<p>立案等の縮減可能性代替案</p>	<p>本道路の計画にあたっては、地形、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続、経済性等を勘案のうえ最適ルート及び道路構造を選定していることから、周辺の環境や景観の保全を図りながら、引き続き現計画に基づき事業を推進する。 なお、施工にあたっては、建設発生土の有効活用や新技術・新工法を積極的に活用するなどコスト縮減に努めている。 具体例としては、補強土壁に新工法であるアダムウォールを活用することにより、盛土材料が比較的広範囲な土質に対応が可能であるため、購入土を使用することなく、事業区域内での発生土が利用できる。また、FCB工法（気泡混合軽量盛土工法）を活用することにより、盛土材料として気泡セメントを採用することで、地盤沈下対策が不要となり、コスト縮減を図っている。</p>	
<p>地方公共団体等の意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 敦賀バイパス道路建設促進期成同盟会（福井県、敦賀市、美浜町、若狭町）・ ・ 美浜東バイパスの事業促進を要望 ・ 美浜東バイパスを通過する市町村等 美浜町・・・美浜東バイパスの事業促進を要望 	
<p>対応方針</p>	<p>（原案）事業継続 （理由） 一般国道27号は、地域の重要な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と観光資源の開発の役割も担う重要な道路である。 その一部を形成する美浜東バイパスは、美浜町東部における交通渋滞の緩和を図るとともに、沿線地域の活性化を図り、近畿自動車道敦賀線美浜インター（仮称）へのアクセス確保するため、事業促進が求められている。 今後とも、引き続き事業を推進し、平成19年度全線供用を目指す。</p>	