

NO.3
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成17年度第2回)

一般国道8号

福井バイパス

平成17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	6
1．社会的背景	6
2．周辺の主な事業の概要	12
3．地域における計画	13
事業の整備効果	14
1．交通混雑の緩和	14
2．道路整備が誘発する地域の経済活動	16
3．交通安全性の向上	17
4．生活環境の改善	18
費用便益比の算定	20
コスト縮減や代替案立案等の可能性	22
対応方針	23

事業の目的

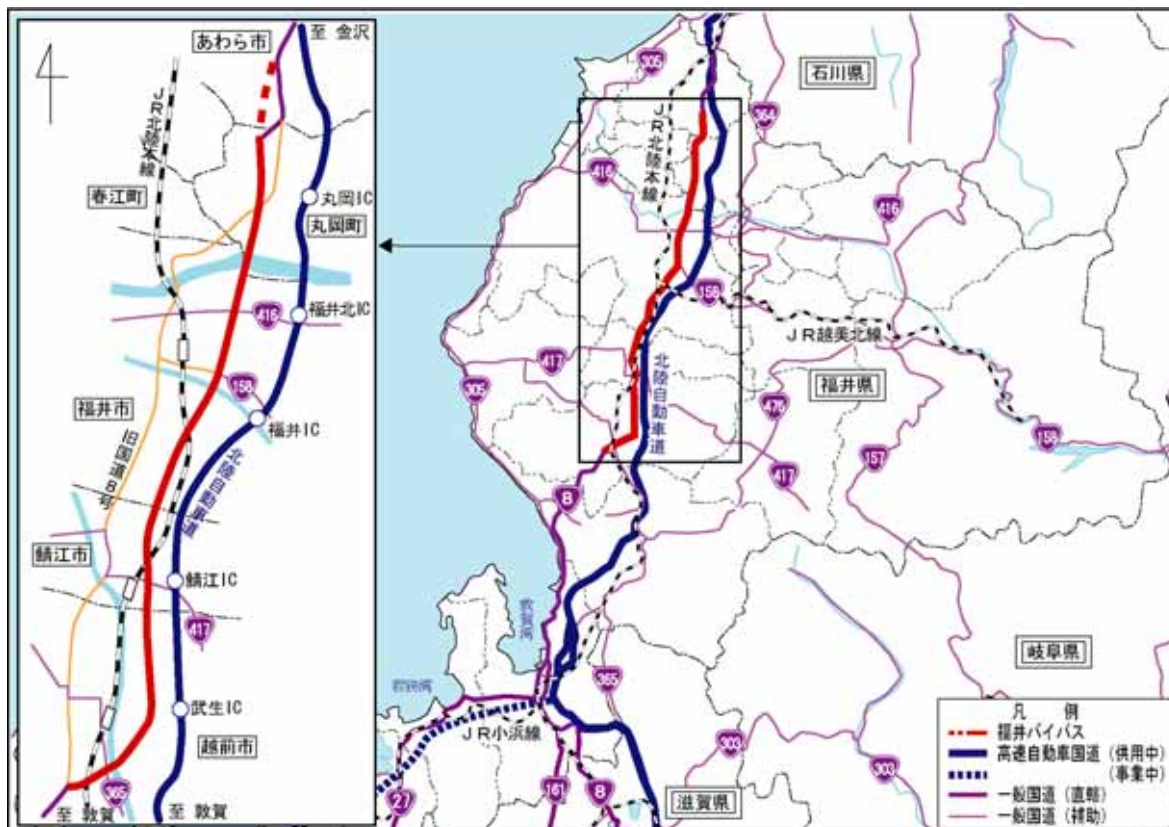
中心市街部の混雑緩和
市街地周辺における地域開発の基盤整備
交通安全性の向上

一般国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、北陸3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560kmの北陸地方と近畿圏を結ぶ主要幹線道路です。

福井バイパスは、県都福井市及び隣接市町における中心市街地部の交通混雑を緩和し、併せて市街地周辺における地域開発の基盤を整備するために計画された全長約42kmにわたる道路です。

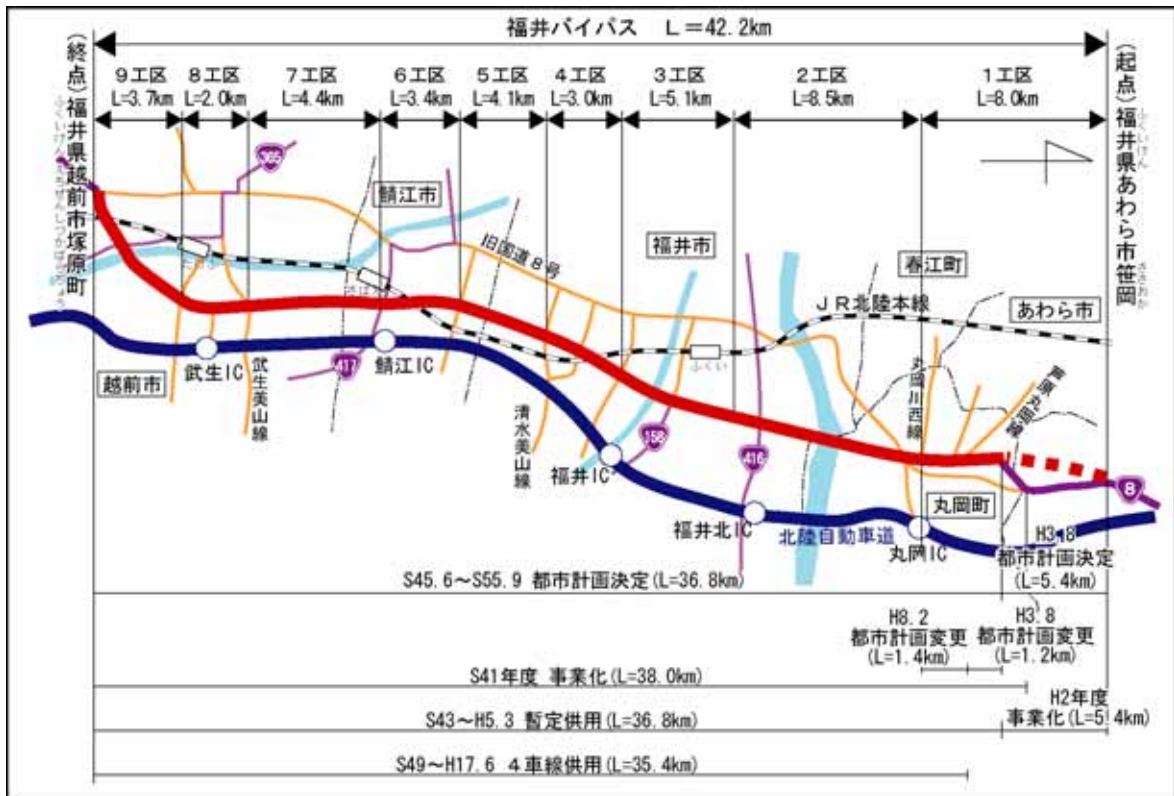
既に大部分の事業は完了し、平成2年度に新たに計画されたあわら市～丸岡町域の延伸区間の事業を残すのみとなっています。

・福井バイパス位置図

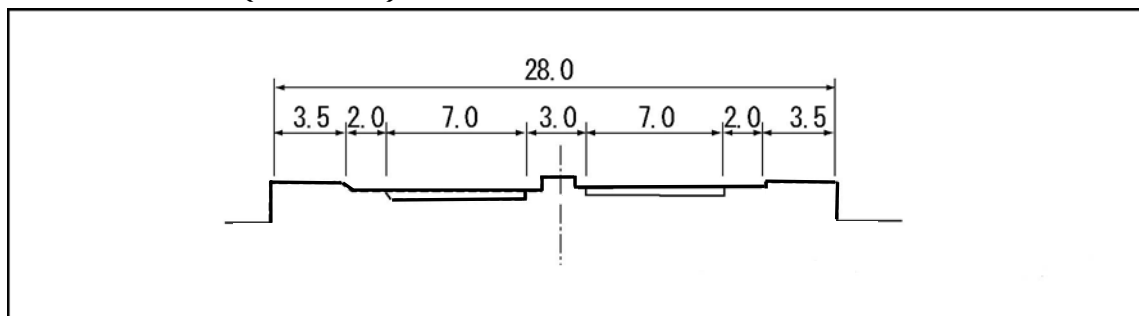


計 画 の 概 要

- ・ 起終点 自) 福井県あわら市^{ささあか}笹岡
至) 福井県越前市^{えちぜん}塚原町^{つかばら}
- ・ 計画延長 L = 42.2 km
- ・ 幅員 W = 28.0 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820億円
- ・ 計画図



- ・ 標準断面図 (1工区)



事業の経緯及び進捗状況

1. 事業の経緯

- ・都市計画決定 昭和45年6月～昭和55年9月
：あわら市～越前市えちぜん
- ・都市計画変更 平成3年8月：あわら市～丸岡町まるおか
平成8年2月：丸岡町まるおか
- ・事業化 昭和41年度：あわら市瓜生うりゅう～越前市塚原町えちぜん つかばら
(L=38.0km)
平成2年度：あわら市笹岡ささおか～丸岡町まるおか玄女間げんによ
を延伸(全体L=42.2km)
- ・用地着手 昭和41年度
- ・工事着手 昭和41年度
- ・暫定供用 昭和43年10月～平成5年3月(L=36.8km)
- ・4車線供用 昭和49年12月～平成17年6月(L=35.4km)

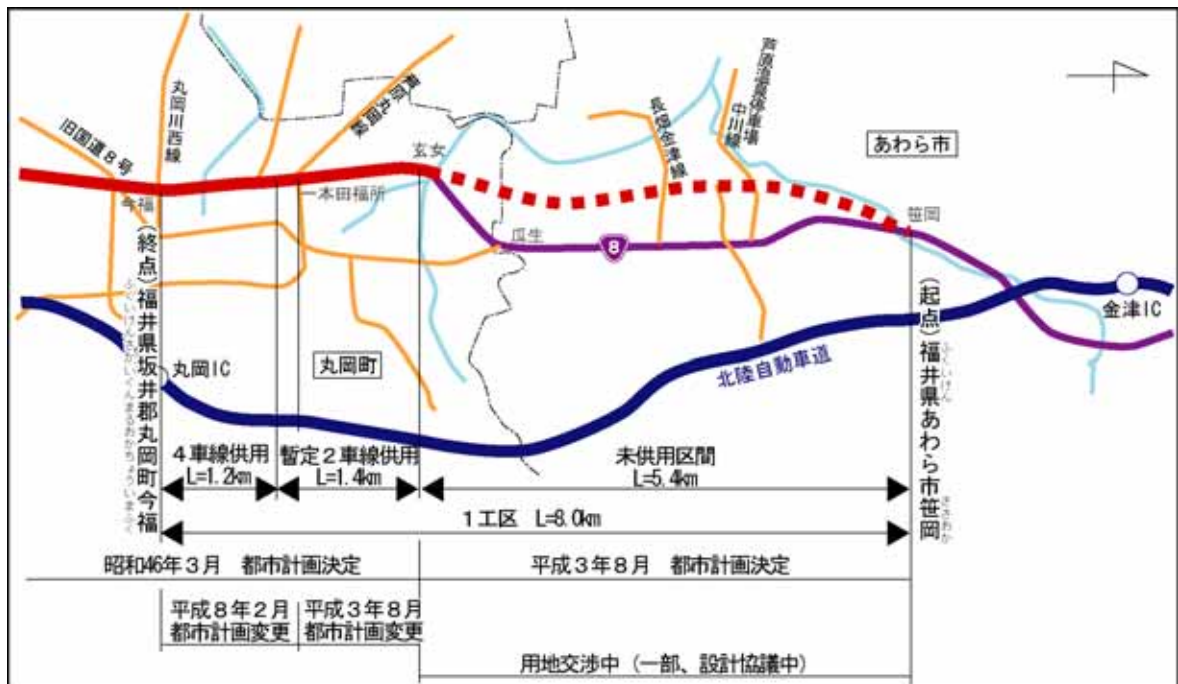
2. 事業の進捗(平成16年度末現在)

- ・事業進捗 89%(事業費ベース)
93%(暫定事業費ベース)
- ・用地取得 93%(面積ベース)

事業の経緯及び進捗状況（1工区）

1. 事業の経緯

- ・都市計画決定 昭和46年3月：あわらし市瓜生～丸岡町今福
- ・都市計画変更 平成3年8月
：あわらし市笹岡～丸岡町一本田福所
- 平成8年2月：丸岡町一本田福所～丸岡町今福
- ・事業化 昭和41年度：あわらし市瓜生～丸岡町今福
(L=3.8km)
- 平成2年度：あわらし市笹岡～丸岡町玄女間
を延伸(全体L=8.0km)
- ・用地着手 昭和42年度：あわらし市瓜生～丸岡町今福間
- 平成9年度：あわらし市笹岡～丸岡町玄女間
- ・工事着手 昭和43年度：あわらし市瓜生～丸岡町今福
- 平成11年度：丸岡町玄女～丸岡町今福
- ・暫定供用 昭和46年2月(L=3.8km)
- ・4車線供用 平成15年12月～平成17年6月(L=1.2km)

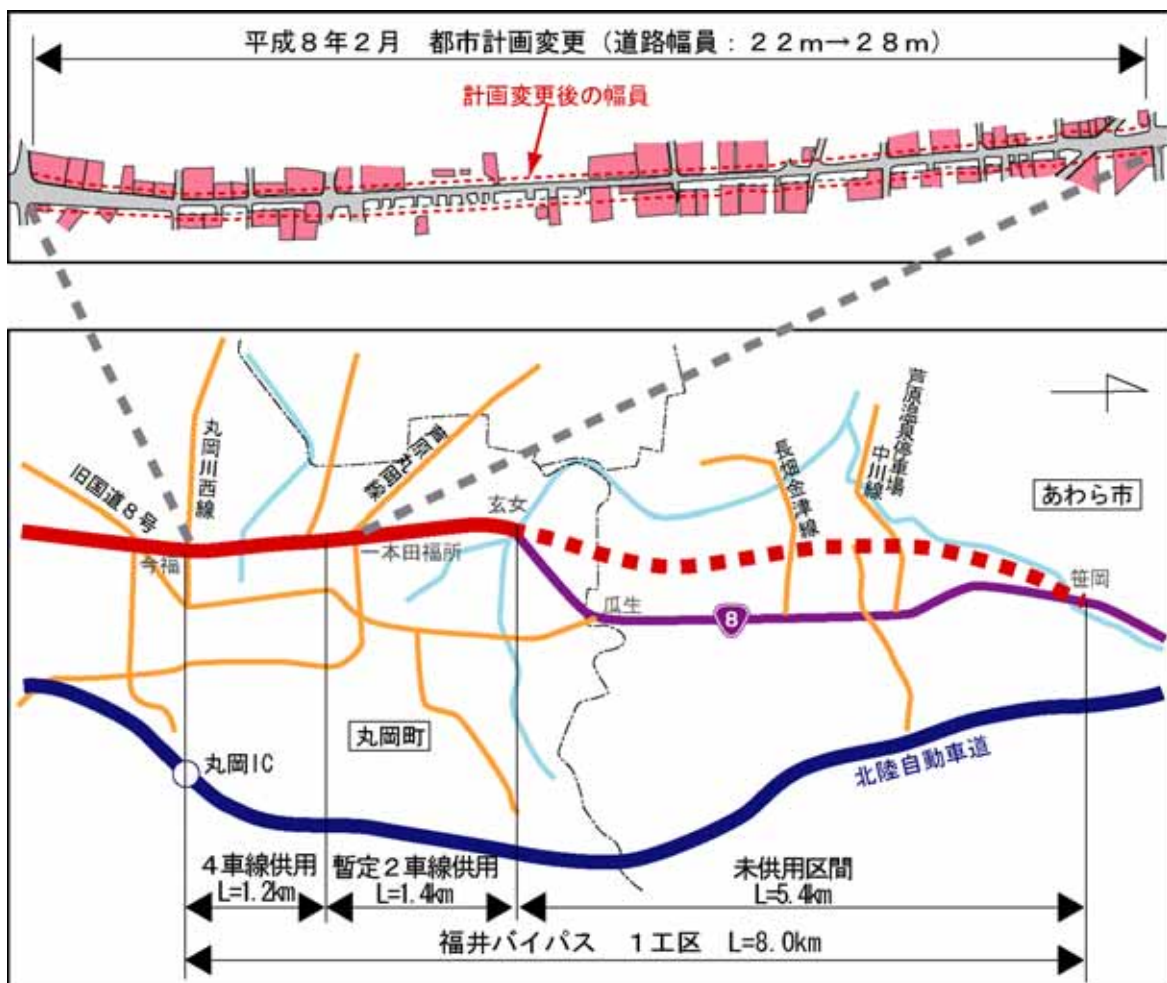


2. 事業の進捗 (平成 16 年度末現在)

- ・ 事業進捗 61% (事業費ベース)
73% (暫定事業費ベース)
- ・ 用地取得 75% (面積ベース)

3. 関係機関との調整等

- ・ 丸岡町一本田福所^{まるかちょういっぽんでんふくしよ}～丸岡町今福^{まるかちょういまふく}間では、昭和 46 年 2 月の暫定 2 車線供用後、沿道に店舗等が建ち並び、その後、平成 8 年 2 月に道路幅員を 22 m から 28 m に変更したことから、追加買収について地権者の理解が得られず用地の買収に時間を要しましたが、用地買収を完了し、平成 17 年度に一部 4 車線化したところでは、



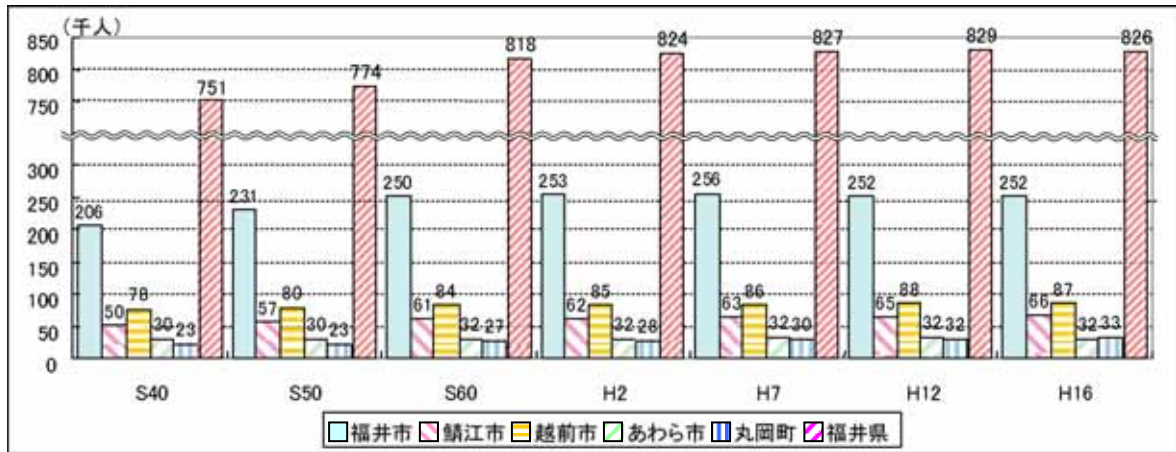
事業を取り巻く社会状況

1. 社会的背景

【沿線地域の人口の推移】

- ・福井県の人口は近年、横ばいの傾向にあります。
- ・福井バイパス及び旧国道8号沿線地域の人口は、近年、横ばい傾向にあります。

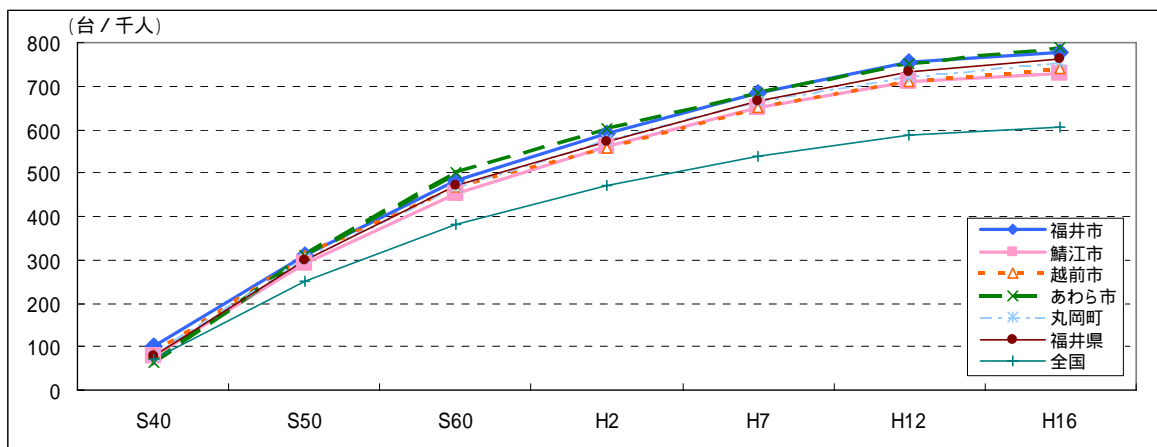
沿線市町の人口の推移



【沿線地域の人口あたりの自動車保有台数】

- ・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。

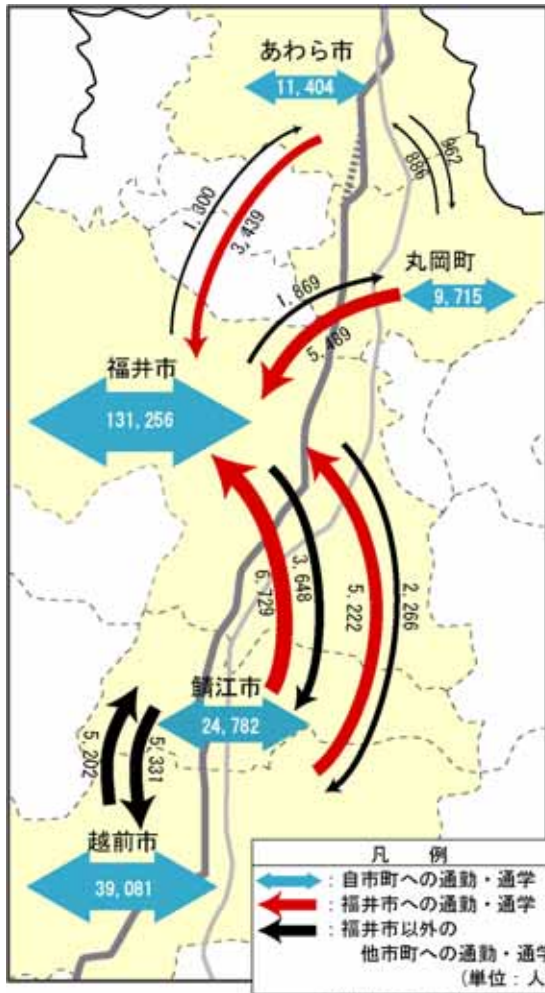
沿線市町の自動車保有台数の推移



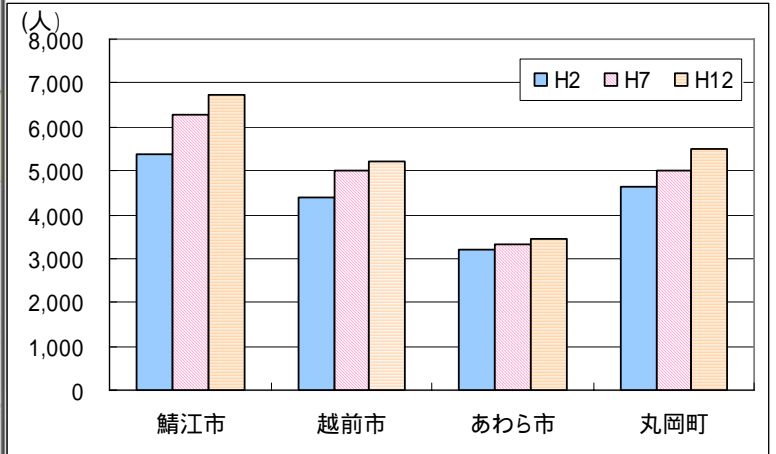
出典：福井県統計年鑑

【沿線市町の通勤通学流動】

- ・ 福井バイパス沿線の市町においては、福井市へ通勤する人の割合の増加が見られます。
- ・ 沿線市町は、公共交通機関があまり発達しておらず、約7割の人が、自動車での通勤となっています。

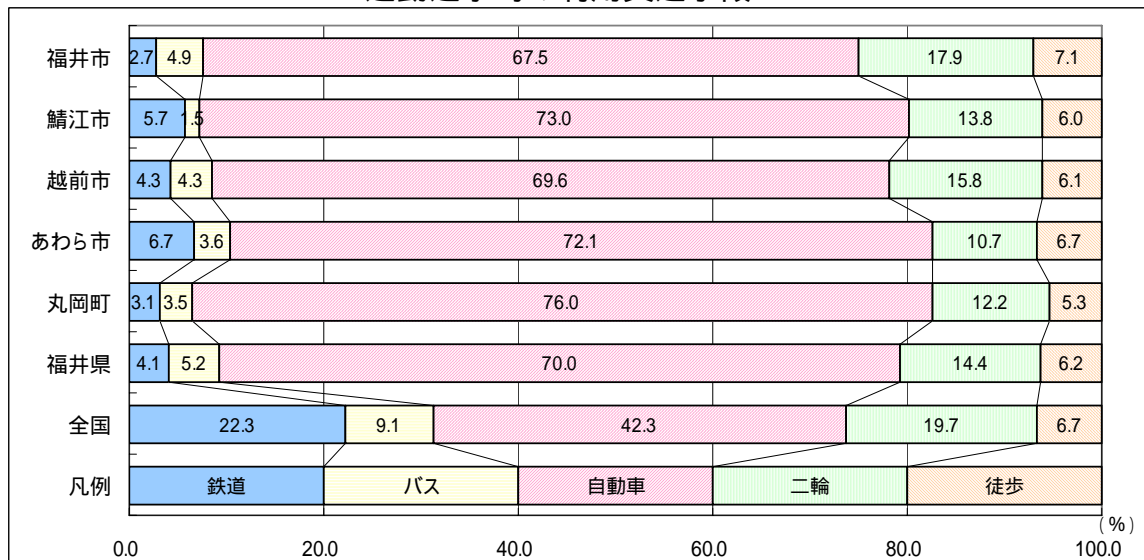


福井市への通勤・通学者数



出典：国勢調査

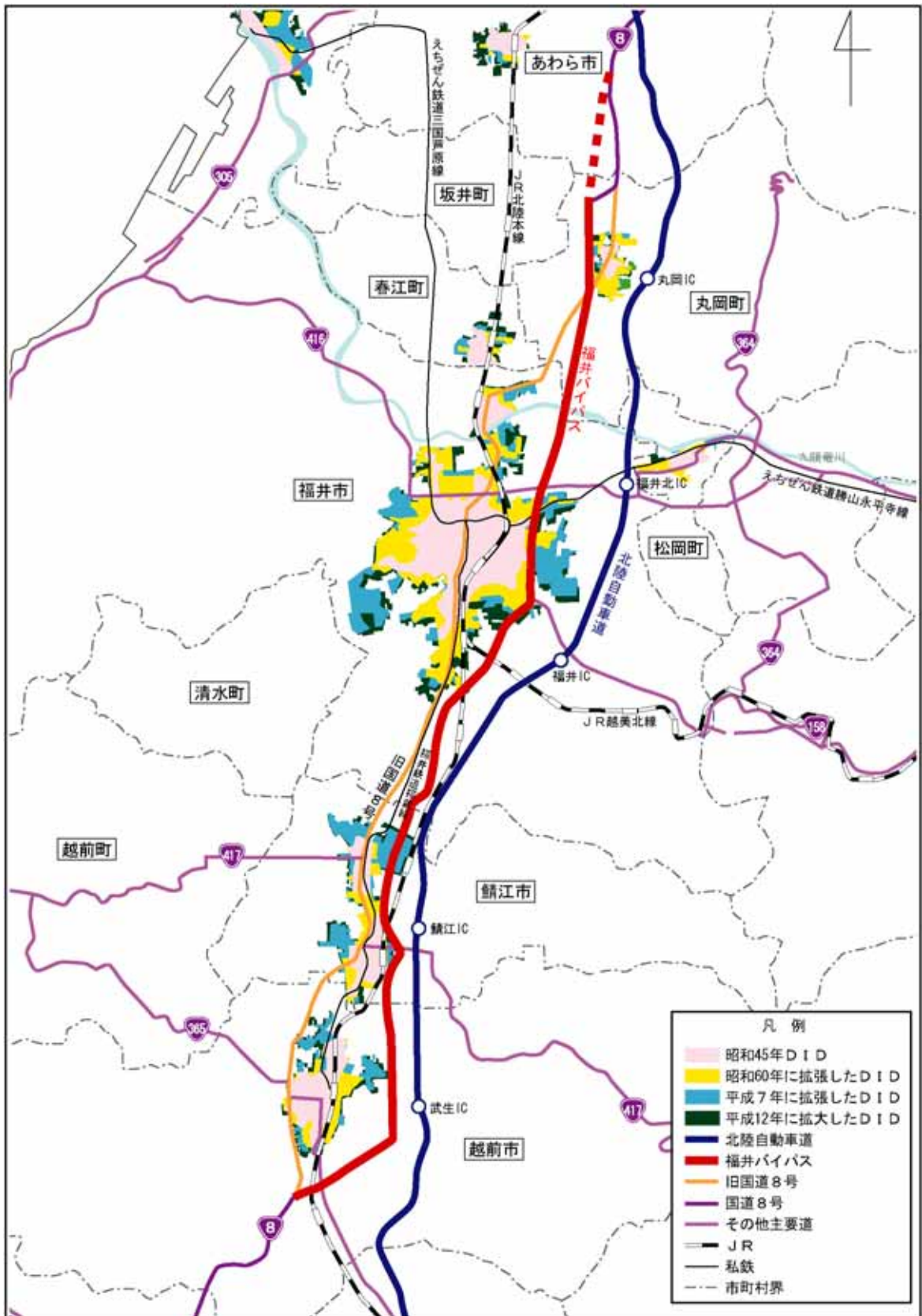
通勤通学時の利用交通手段



出典：平成12年度国勢調査

【沿線地域における人口集中地区の拡大状況】

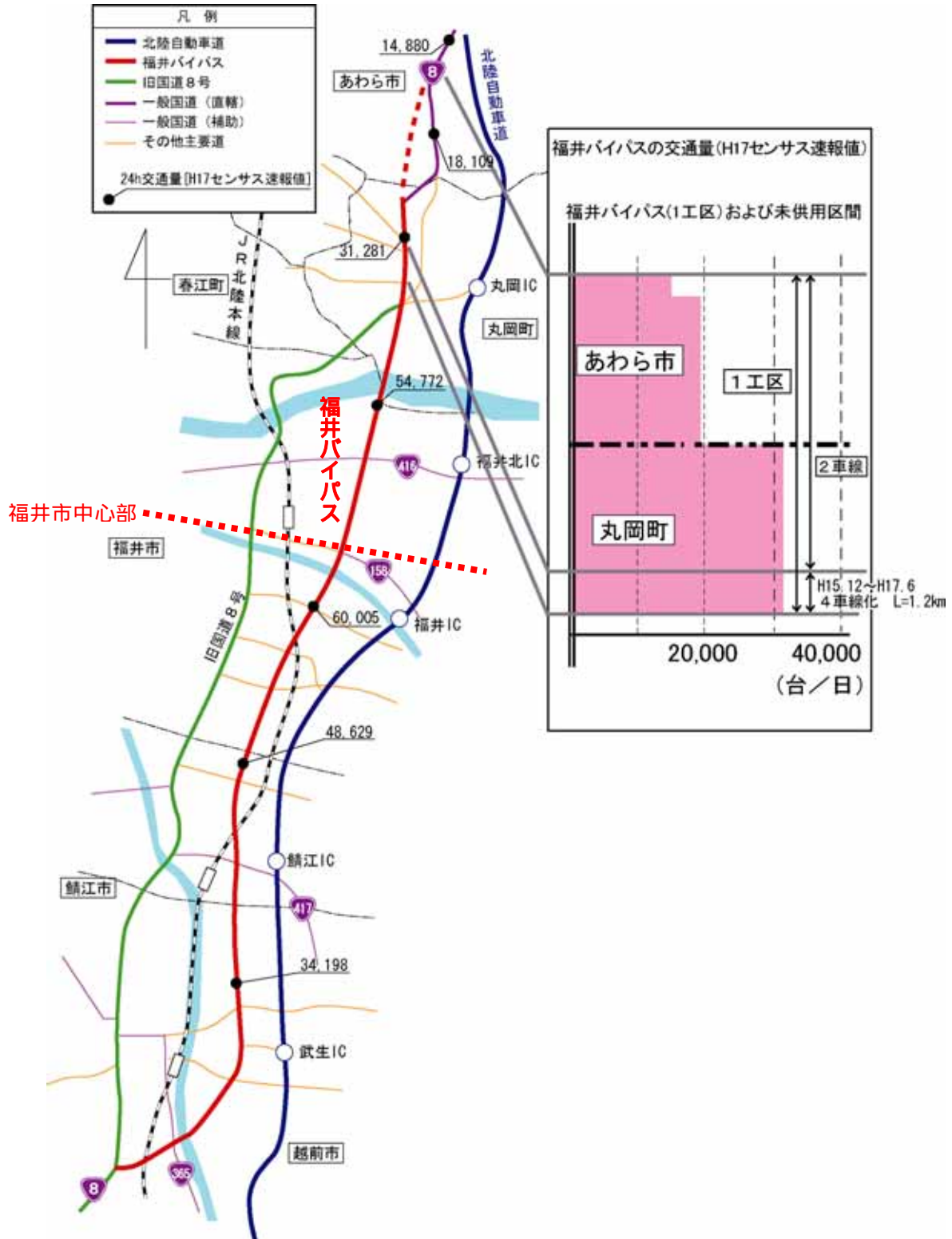
- ・福井市、鯖江市、越前市においては、福井バイパス整備後、福井バイパス周辺でも、人口集中地区の拡大が見られます。



DID地区：人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国政調査時に5,000人以上を有する地域

【国道8号（福井バイパス及び旧道）の交通状況】

- ・福井バイパスの交通量は、福井市中心部で約60,000台/日となっています。
- ・1工区についても交通量は約18,000台/日となっており、交通容量を超過しています。



【1工区の渋滞状況】

- ・車線数が4車線から2車線に減少する一本田福所交差点では、福井市方面から金沢方面に向かう交通で、最大 500mの渋滞が発生しています。



【調査日：平成17年12月7日】一本田福所交差点



写真①【撮影日時：平成17年12月8日 午前7:55】



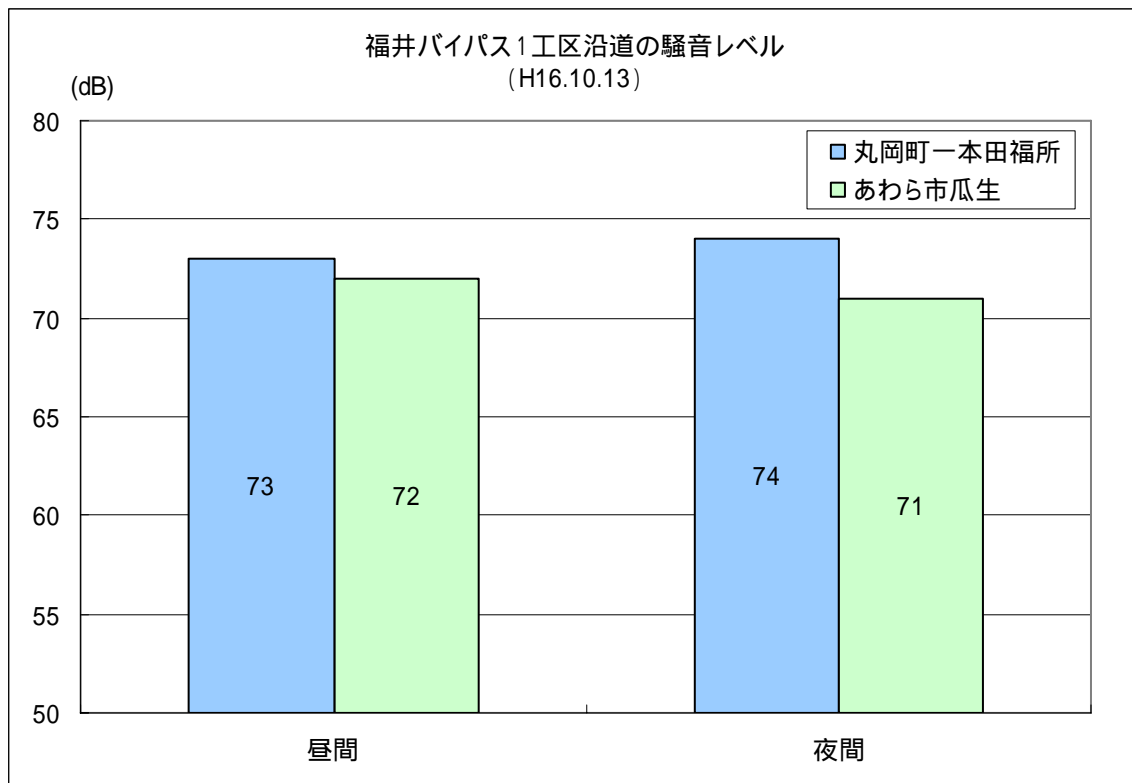
写真②【撮影日時：平成17年12月8日 午前7:40】



写真③【撮影日時：平成17年12月8日】

【騒音の状況】

- ・福井バイパス 1工区区間においては、騒音レベルが高くなっています。



2. 周辺の主な事業等の概要

【丸岡町、あわら市における工業団地開発】

- ・ 現在事業が進められている1工区周辺では工業団地の開発が進み、企業の立地が進められています。



3 . 地域における計画

福井バイパスは、下記の計画に位置付けられています。

福井県「道路整備プログラム」（平成16年3月）

地域間連携の強化、環境との調和を図る道路として位置付け
第4次丸岡町総合計画（平成16年8月）

広域的な交流や連携の基盤、混雑の緩和を図る道路として位置付け

坂井市まちづくり計画（平成17年3月）

交流と連携を強化する道路として位置付け

要望経緯

- ・ 昭和41年12月 福井県福井バイパス道路建設促進協議会 設立

期成同盟会名	現会長	主な構成メンバー
福井県福井バイパス道路建設促進協議会	あわら市長	福井県 福井市、鯖江市、越前市、あわら市、丸岡町

（最近の動向）

平成17年11月22日 福井県福井バイパス道路建設促進協議会・福井県あわら市・国道8号福井バイパス金津地域建設促進期成同盟会より、各関係機関に対し、福井バイパスの早期工事着手を要望

平成17年7月22日 北信越市議会議長会・交通対策特別委員会より、各関係機関に対し、福井バイパス（丸岡町堀水～あわら市笹岡間）の早期工事着手を要望

平成16年12月2日 福井県福井バイパス道路建設促進協議会・福井県あわら市・国道8号福井バイパス金津地域建設促進期成同盟会より、各関係機関に対し、福井バイパスの早期工事着手を要望

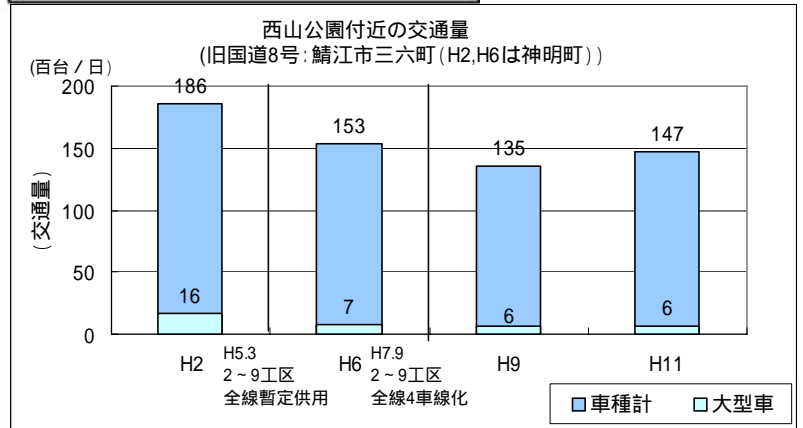
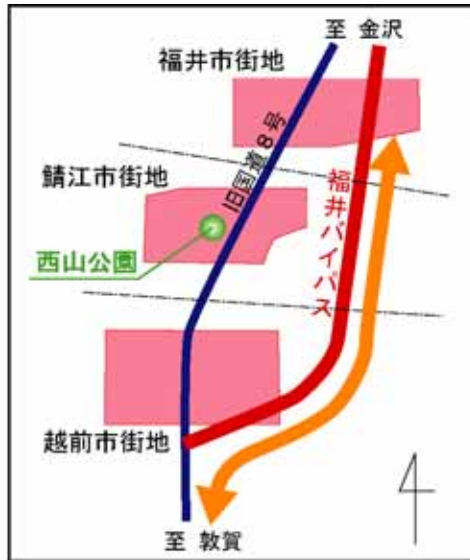
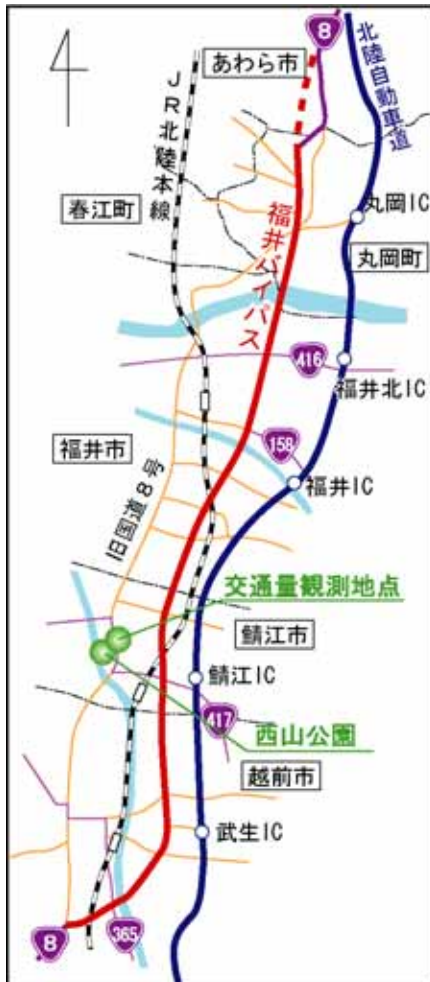
事業の整備効果

1. 交通混雑の緩和

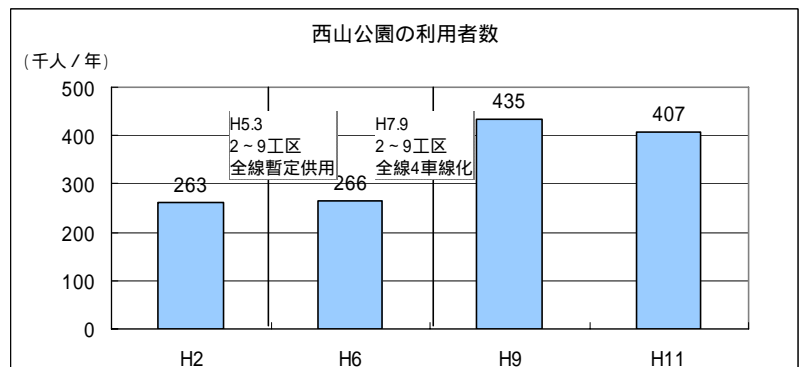
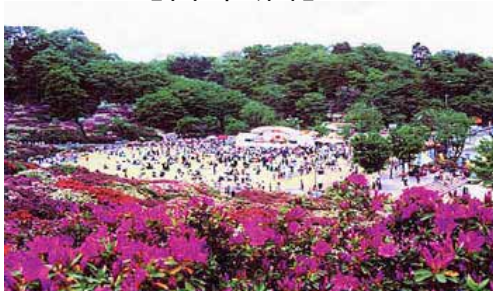
【旧国道8号の混雑緩和】

旧国道8号では、大型車等の通過交通がバイパスへ転換し、交通量が減少したことで、市街地中心部における交通混雑が緩和されました。

また、鯖江市にある西山公園は、旧国道8号に隣接していますが、旧国道8号の交通量の減少により、利用しやすい道路になったことが伺えます。



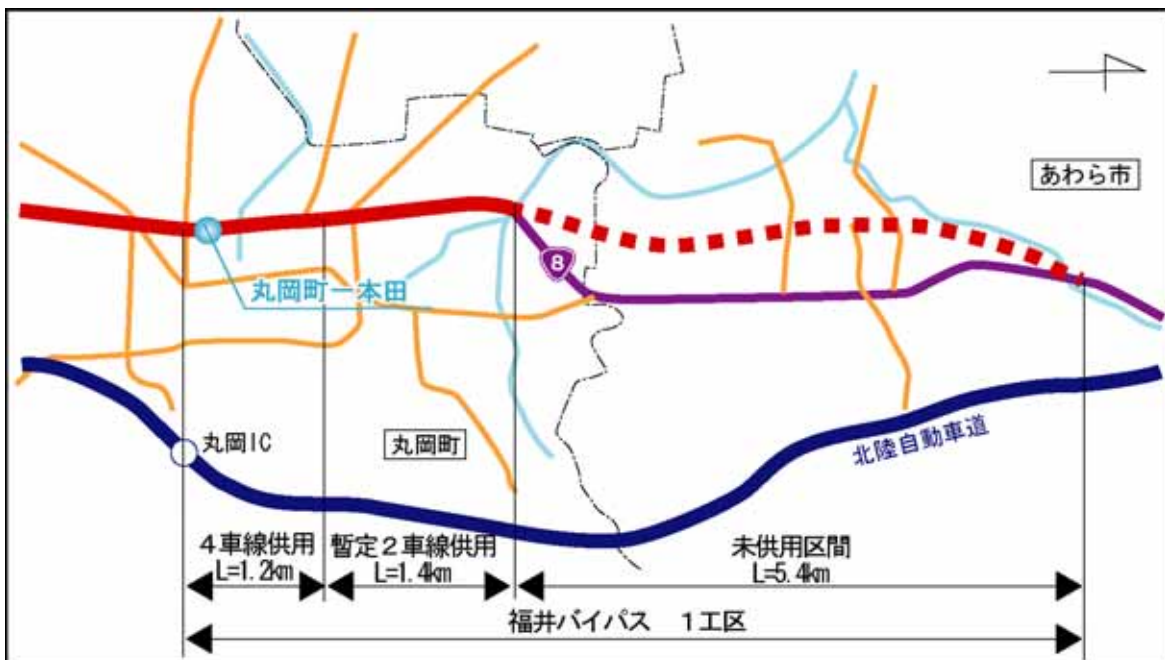
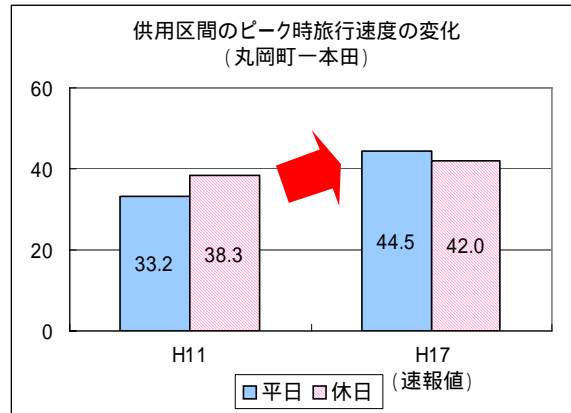
【西山公園】



出典：福井県観光客数動態推計表

【 1 工区の旅行速度の上昇】

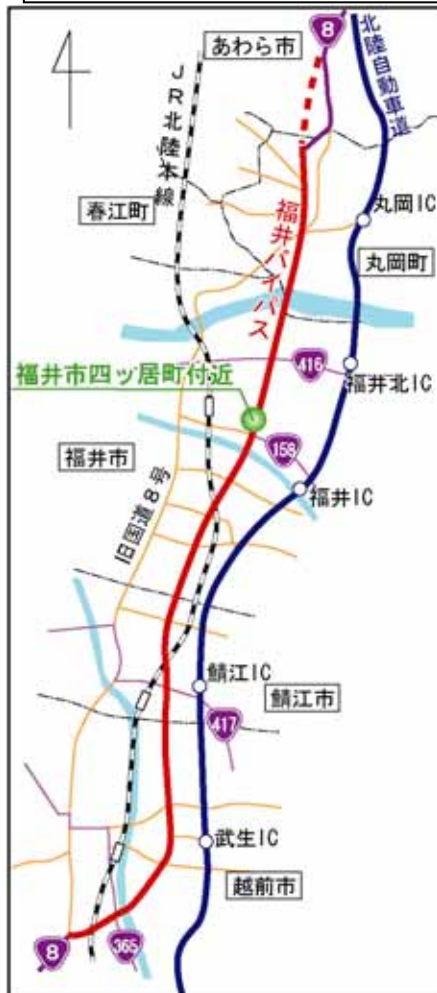
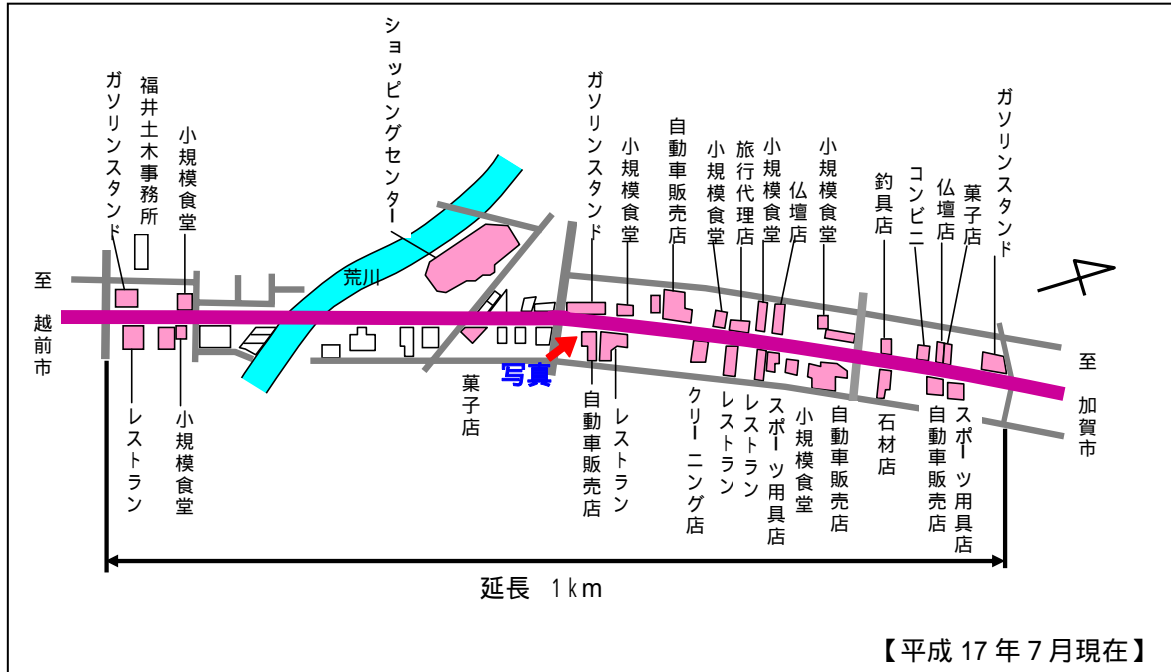
4車線化された区間においては、平日・休日ともに旅行速度が上昇しました。（平成15年12月及び平成17年6月 L=1.2km 供用）



2. 道路整備が誘発する地域の経済活動

福井バイパスの整備が、地域産業を活性化させ、経済活動の向上に大きな役割を果たしています。

福井バイパス沿道の地域経済活動の一例



【撮影日：平成 17 年 10 月 27 日】

3. 交通安全性の向上

【歩行者や自転車の安全確保】

現在事業中の1工区においては、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。

特に、冬季においては積雪等により車道が狭まり、大型車のすれ違いや歩行者・自転車の通行が困難になります。

福井バイパスに堆雪帯や歩道を設置することにより、自動車や歩行者・自転車の安全な通行が確保できます。

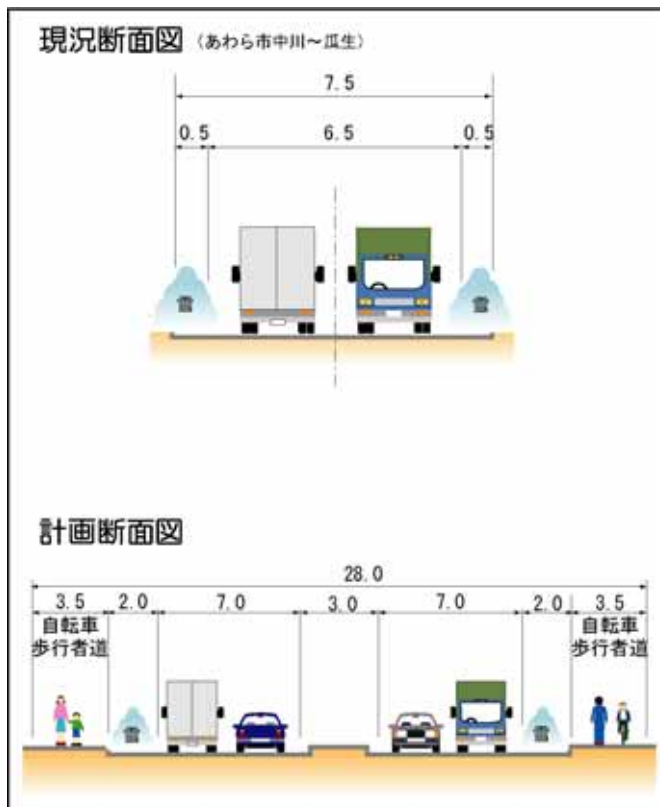
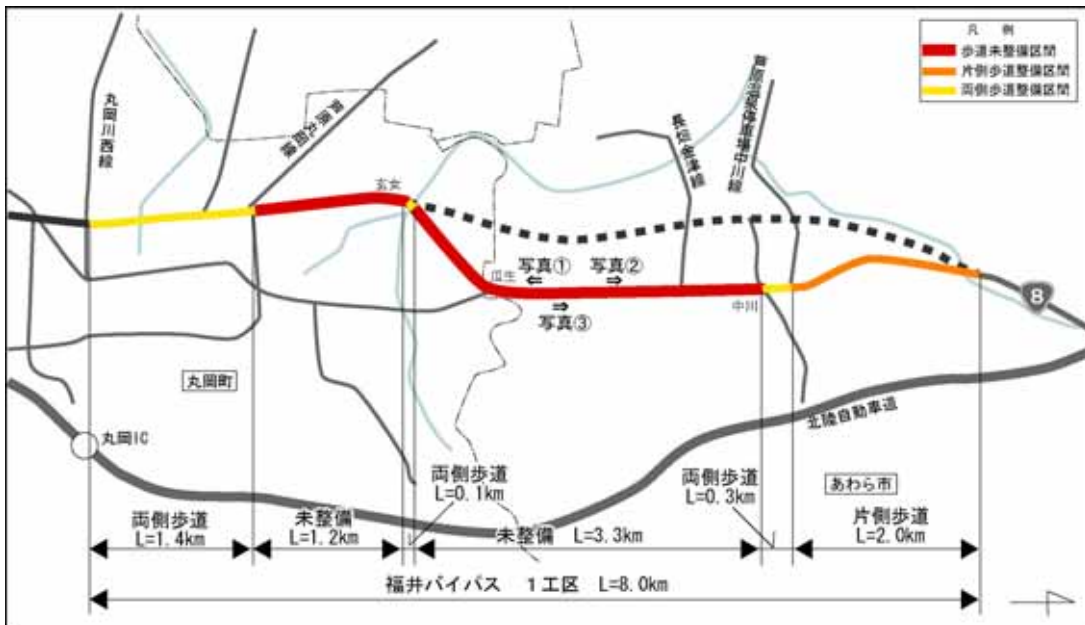


写真 【撮影日：平成 17 年 12 月 7 日】



写真 【撮影日：平成 17 年 12 月 18 日】

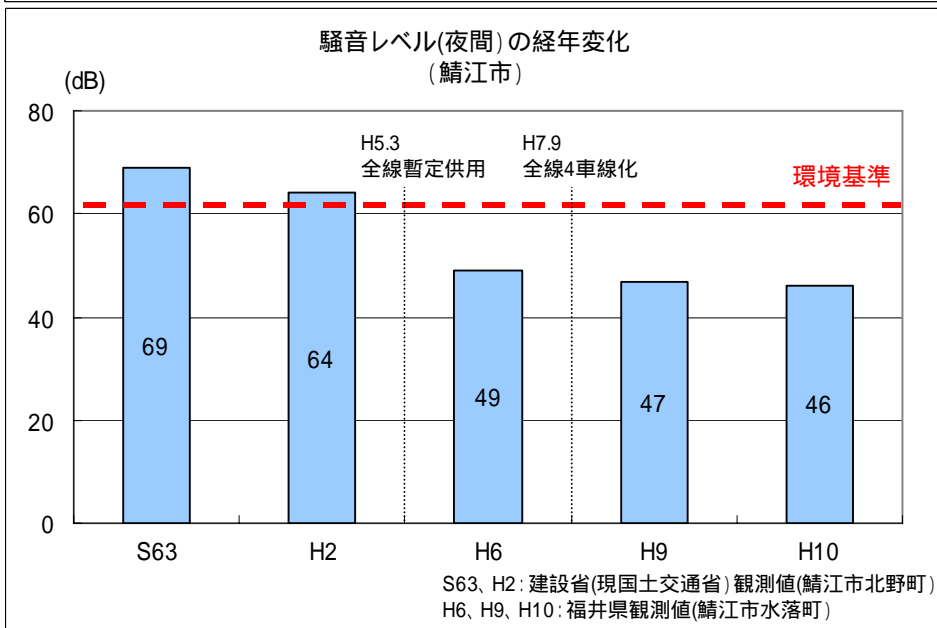
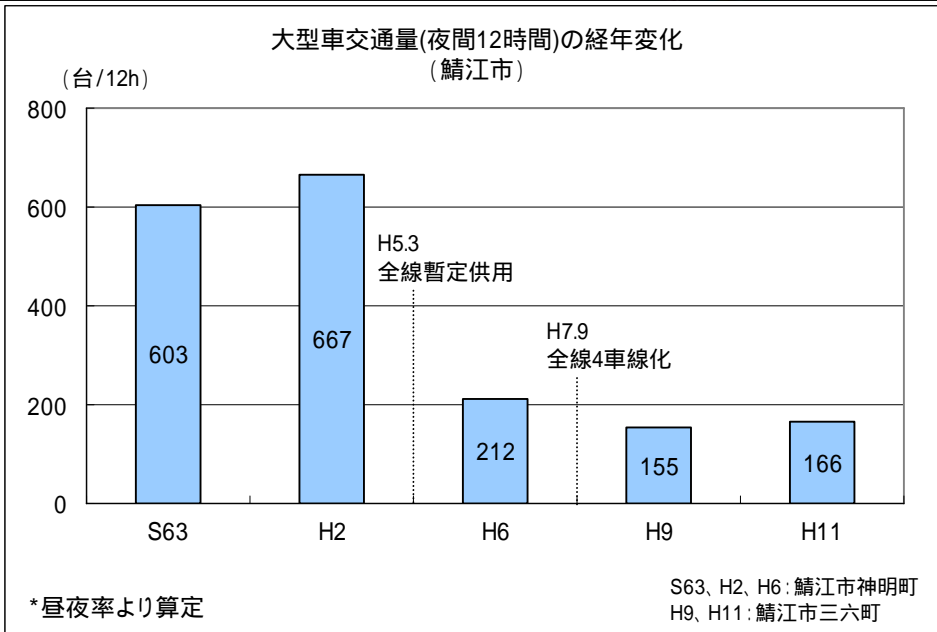
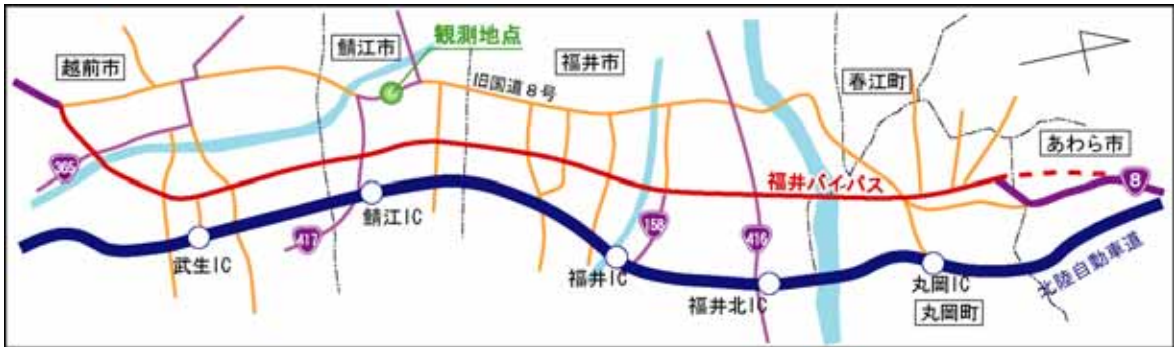


写真 【撮影日：平成 17 年 12 月 4 日】

4. 生活環境の改善

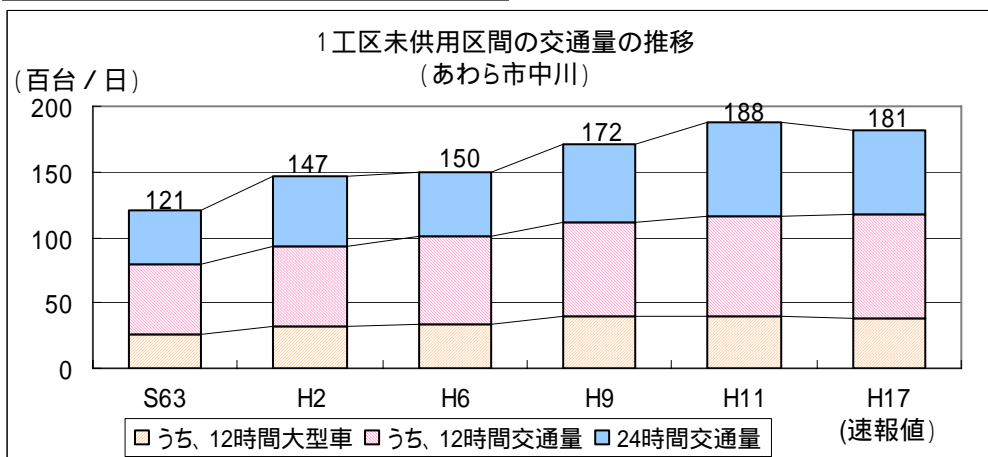
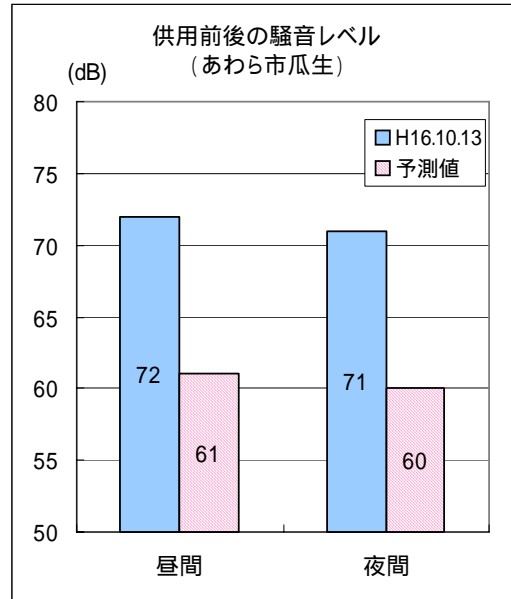
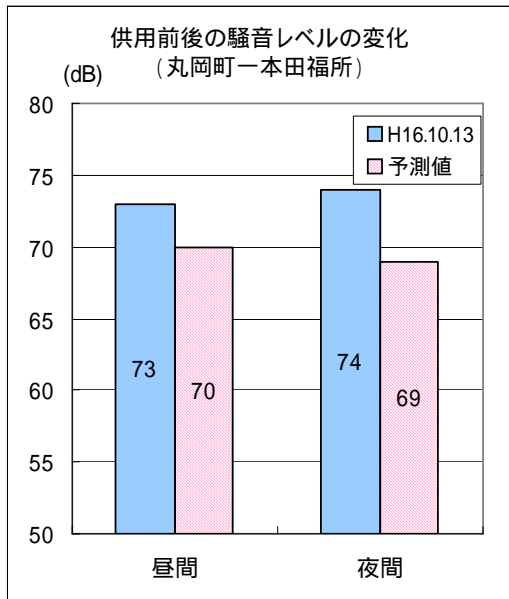
【旧国道8号沿線における環境の改善】

旧国道8号沿線においては、大型車のバイパスへの移行による騒音の低減が大きいと考えられます。福井バイパスの整備により、旧国道8号沿線に生活環境が改善されています。



【 1 工区沿線における環境の改善】

現在、現道拡幅事業が進められている 1 工区の丸岡町域においては交通量が年々増加しており、また、騒音値も高く、環境にも大きな影響を及ぼしていますが、1 工区の整備により、騒音が低減し、周辺環境の改善が期待できます。



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	福井バイパス
延 長	42.2km

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	6,840 億円	539 億円	124 億円	7,503 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	812 億円	505 億円	1,320 億円
基準年 における 現在価値	1,611 億円	176 億円	1,790 億円 … (C)

算定結果

費用便益比 (C B R)	
$B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{7,503 \text{ 億円}}{1,790 \text{ 億円}} = 4.2$	

費用便益分析の結果（残事業のみ）

路 線 名	一般国道 8 号
事 業 名	福井バイパス
延 長	6 . 8 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 1 7 年度			
基準年 における 現在価値	308 億円	18 億円	7 億円	3 3 3 億円 … (B)

費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基準年	平成 1 7 年度		
単純合計	77 億円	81 億円	1 5 8 億円
基準年 における 現在価値	62 億円	28 億円	9 0 億円 … (C)

算定結果

費用便益比（C B R）	
$B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{3 3 3 \text{ 億円}}{9 0 \text{ 億円}} = 3 . 7$	

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、公共工事の建設発生土を活用することにより、コスト縮減に努めています。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

福井バイパスを供用することにより、福井市及び隣接市町における中心市街地の交通混雑の緩和、市街地周辺における地域開発の基盤整備、交通安全性の向上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3 . 7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93%完了し、計画延長42.2kmのうち、35.4kmについて4車線化、1.4kmについて暫定供用をしています。

今後、既に供用している2車線区間の4車化を平成20年度に行うとともに、残るバイパス区間については平成20年代後半の全線供用を目指し事業を推進します。

(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、公共工事の建設発生土を有効活用することにより、コスト縮減に努めています。

対応方針（原案）

【事業継続】

一般国道 8 号は、地域の重要な生活道路として機能するとともに、北陸地方と近畿圏を結ぶ主要な道路です。

その一部を形成する福井バイパスは、福井市及び隣接市町における中心市街地の交通混雑の緩和、市街地周辺における地域開発の基盤整備のため、事業促進が求められています。

今後、既に供用している 2 車線区間の 4 車化を平成 20 年度に行うとともに、残るバイパス区間については平成 20 年代後半の全線供用を目指し事業を推進します。

チェックリスト

事業再評価に係る資料

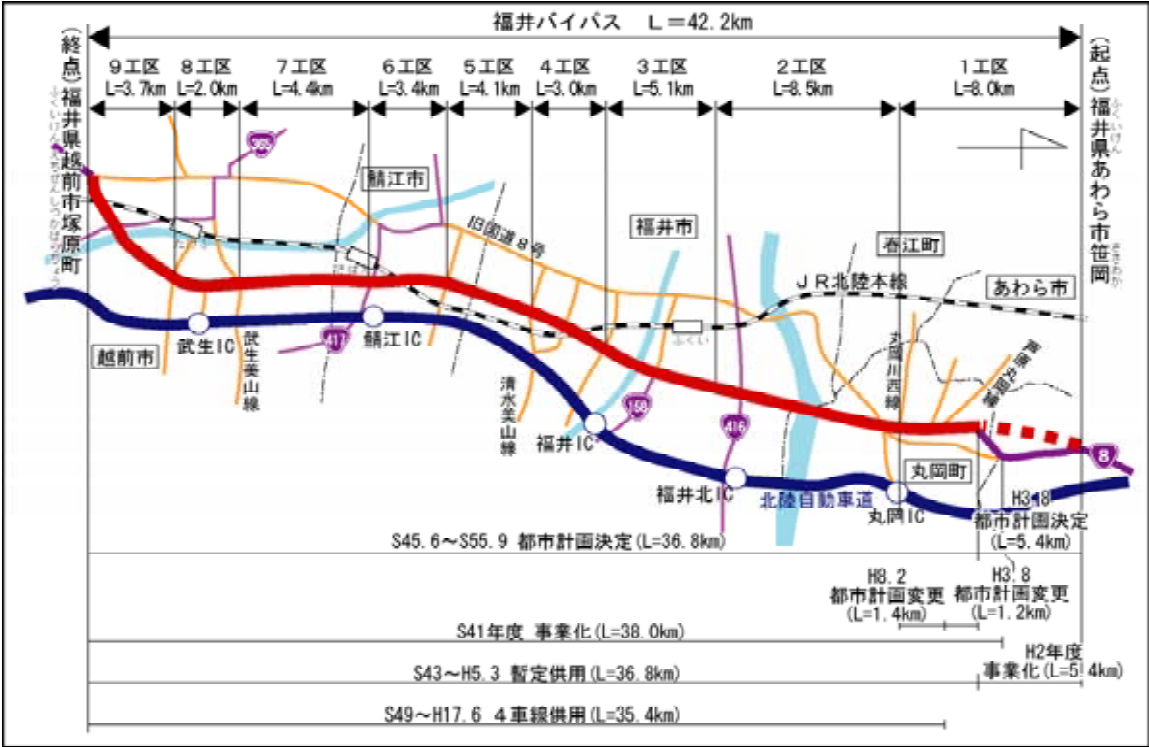
事業名		国道8号 <small>ふくい</small> 福井バイパス		事業種別	二次改築
事業の概要	起終点	起点) 福井県あわら市 <small>ささあか</small> 笹岡 終点) 福井県越前市 <small>えちぜん</small> 塚原町 <small>つかばら</small>		延長	42.2 km
	事業化	昭和41年度	都市計画決定	昭和45年6月～昭和55年9月 平成3年8月(変更) 平成8年2月(変更)	
	用地着手	昭和41年度	工事着手	昭和41年度	
	全体事業費	約820億円			
事業の目的	<p>一般国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、北陸3県の主要都市及び滋賀県湖東地域を経て京都に至る全長約560kmの北陸地方と近畿圏を結ぶ主要幹線道路です。</p> <p>福井バイパスは、県都福井市及び隣接市町における中心市街地部の交通混雑を緩和し、併せて市街地周辺における地域開発の基盤を整備するために計画された全長約42kmにわたる道路です。</p> <p>既に大部分の事業は完了し、平成2年度に新たに計画されたあわら市～丸岡町域の延伸区間の事業を残すのみとなっています。</p>				
位置図					

事業名	国道8号 <small>ふくい</small> 福井バイパス	事業種別	二次改築
-----	--------------------------------	------	------

執行済み額 事業費 : 約735億円 (進捗率89.1%)

事業の進捗状況

事業の進捗状況



- ・都市計画決定：昭和45年6月～昭和55年9月
- ・都市計画変更：平成3年8月
平成8年2月
- ・事業化：昭和41年度
- ・用地着手：昭和41年度
- ・工事着手：昭和41年度
- ・暫定供用：昭和43年10月～平成5年3月 (L=36.8km)
- ・4車線供用：昭和49年12月～平成17年6月 (L=35.4km)

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す。

事業名	国道8号 <small>ふくい</small> 福井バイパス	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		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/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
			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		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
	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

事業をめぐる社会情勢		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	
		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	
	3.安全	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
	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見込まれる
	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 ・ 福井バイパス並行区間の渋滞損失時間は約49,500人・時間である。 ・ 当該事業により渋滞損失時間は約49,500人・時間（100%）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（残事業） ・ 国道8号のCO2排出量（残事業区間）は約4,400tである。 ・ 当該事業により、CO2の排出量は約2,000t（0.1%）減少する（分析範囲全域）。</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（残事業） 現道等における自動車からのSPM排出削減率（残事業） ・ 国道8号のNOx排出量は約62.1t、SPMの排出量は約5.9t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77%削減される。</p>			

<p>社 事 会 業 情 を 勢 め 等 ぐ る</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 事 果 業 分 採 析 択 の 時 要 の 因 費 の 用 変 対 化</p>	<p>現在の費用便益比：B / C = 4 . 2 (事業全体) 現在の費用便益比：B / C = 3 . 7 (残事業) (基準年次：平成17年、検討年次40年間で算出)</p>	
<p>立 コ 案 ス 等 ト の 縮 可 減 能 や 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します。 なお、施工にあたっては、公共工事の建設発生土を活用することにより、コスト縮減に努めています。</p>	
<p>地 方 公 共 団 体 等 の 意 見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 福井県福井バイパス道路建設促進協議会（福井県、福井市、鯖江市、越前市、あわら市、丸岡町）・・・福井バイパスの事業促進を要望 ・ 福井バイパスを通過する市町村等 丸岡町・・・福井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8号は、地域の重要な生活道路として機能するとともに、北陸地方と近畿圏を結ぶ主要な道路です。 その一部を形成する福井バイパスは、福井市及び隣接市町における中心市街地の交通混雑の緩和、市街地周辺における地域開発の基盤整備のため、事業促進が求められています。 今後とも事業を推進し、平成20年度に一部4車化を行うとともに、引き続き全線供用を目指します。</p>	