



No. 6  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
令和元年度第4回

一般国道27号  
かなやま  
金山バイパス  
みはまひがし  
美浜東バイパス  
【事後評価】

令和2年1月  
近畿地方整備局

# 目次

1. 事業全体図
2. 事業の目的と計画の概要
3. 社会経済情勢の変化
4. 費用対効果分析の  
算定基礎となった要因の変化
5. 事業の効果の発現状況
6. 事業を通して得られた知見・学び
7. 対応方針(案)

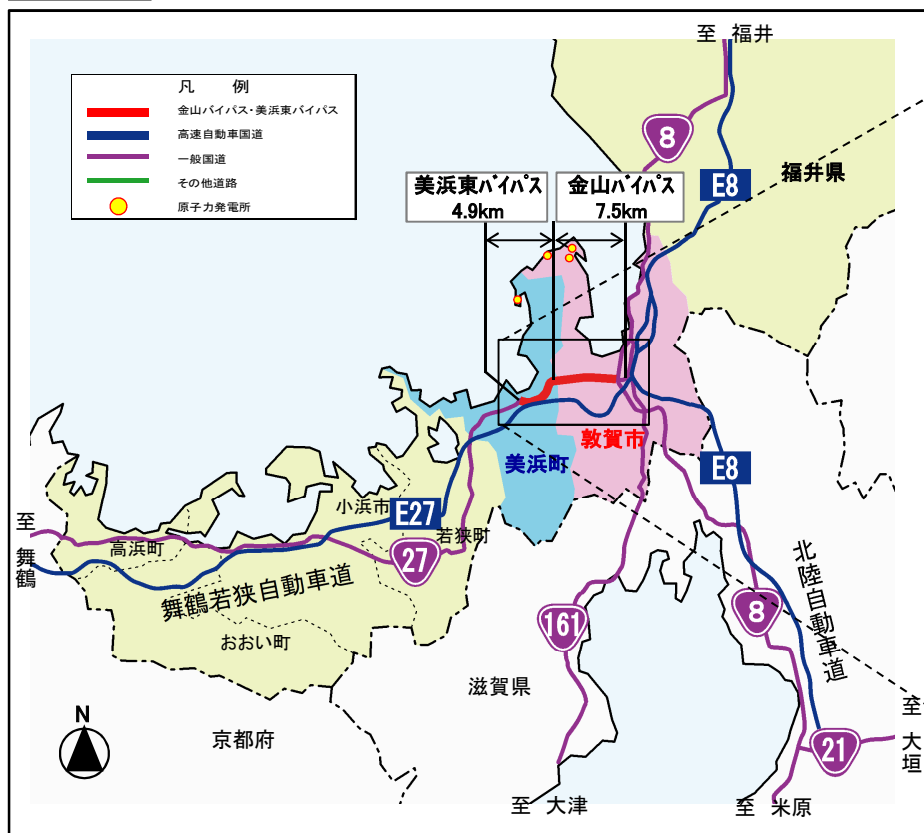
# 1. 事業全体図

一般国道27号 金山バイパス  
一般国道27号 美浜東バイパス

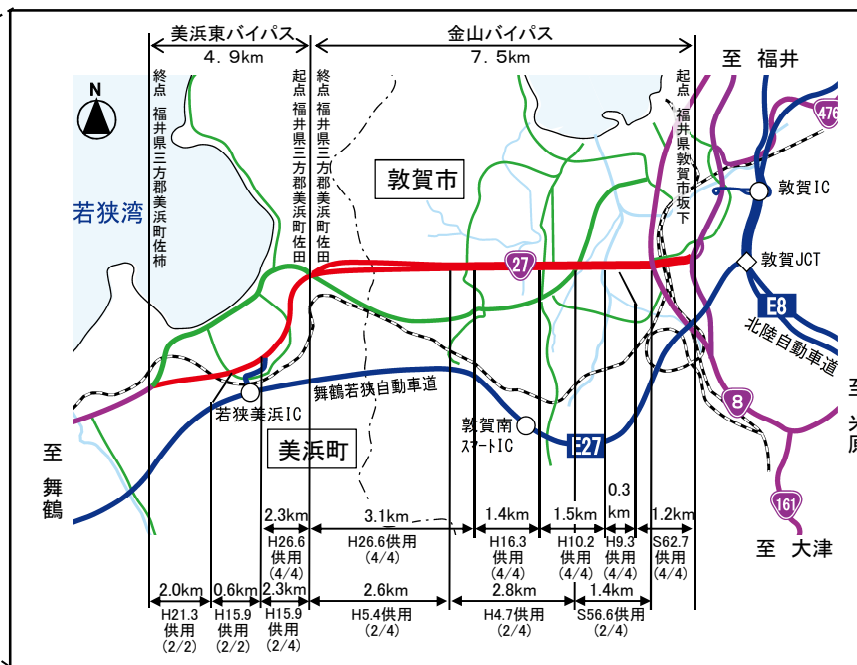
一般国道27号は、敦賀市を起点とし、美浜町、小浜市、京都府舞鶴市を經由し、京都府船井郡京丹波町を終点とする東西に連絡する幹線道路で、日常生活や経済活動を支える重要な路線です。

金山バイパス・美浜東バイパスは、交通混雑の緩和、港湾・高速道路へのアクセス確保、原子力災害時の住民避難支援を目的に計画された総延長12.4km(金山バイパス:7.5km、美浜東バイパス:4.9km)のバイパスです。

広域図



位置図



# 2. 事業の目的と計画の概要

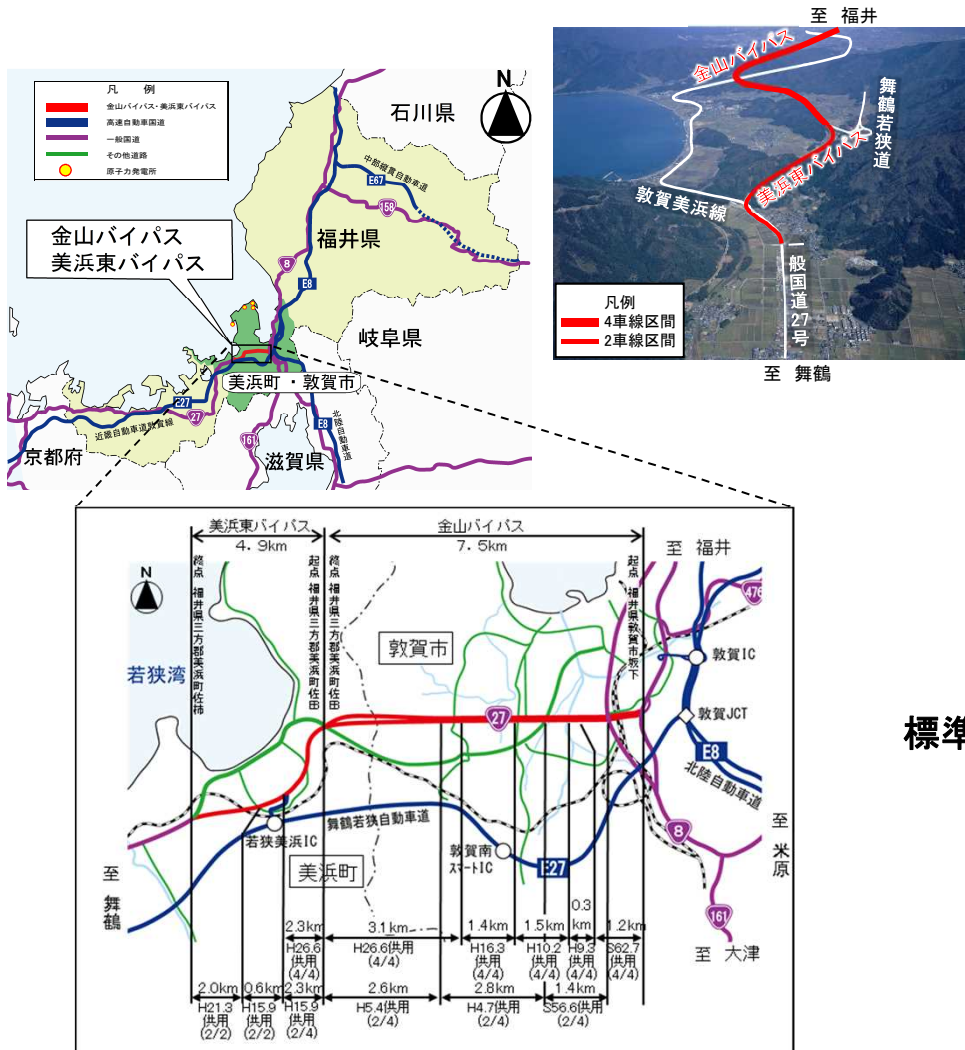
一般国道27号 金山バイパス  
一般国道27号 美浜東バイパス

## 事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 港湾・高速道路へのアクセス確保
- 原子力災害時の住民避難支援

## 事業の概要、進捗状況

路線名	一般国道27号 美浜東バイパス	一般国道27号 金山バイパス
区間	(起) 福井県三方郡美浜町佐田 (終) 福井県三方郡美浜町佐柿	(起) 福井県敦賀市坂下 (終) 福井県三方郡美浜町佐柿
道路延長	4.9km	7.5km
構造規格	佐田～若狭美浜IC (2.3km) 第3種第1級 若狭美浜IC～佐柿 (2.6km) 第3種第2級	第3種第1級
設計速度	佐田～若狭美浜IC 80km/h 若狭美浜IC～佐柿 60km/h	80km/h
車線数	佐田～若狭美浜IC 4車線 若狭美浜IC～佐柿 2車線	4車線
標準幅員	佐田～若狭美浜IC 24.5m 若狭美浜IC～佐柿 14.5m	25.5m
全体事業費	278億円	382億円
事業化	平成3年度	昭和47年度
都市計画決定	平成3年4月	昭和49年7月
用地着手	平成6年度	昭和50年度
工事着手	平成8年度	昭和53年度
暫定2車線開通	平成21年3月	平成5年4月
完成4車線開通	平成26年6月27日	平成26年6月27日
事業完了	平成27年3月	平成27年3月



標準横断面図

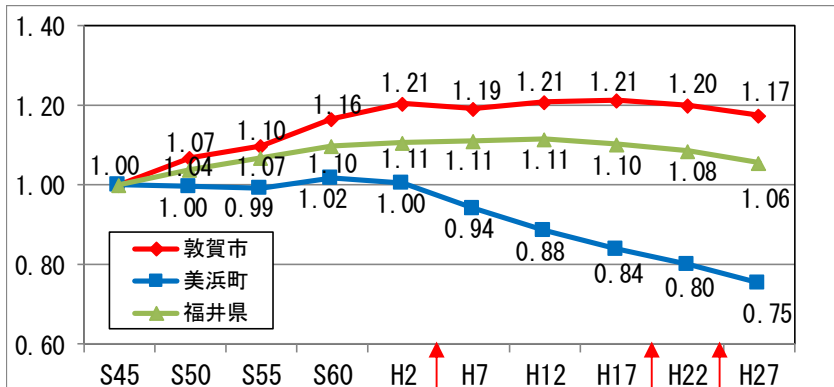
# 3. 社会経済情勢の変化

一般国道27号 金山バイパス  
一般国道27号 美浜東バイパス

## ◆沿道地域の状況(人口、自動車保有台数)

- 敦賀市の人口は平成17年以降は緩やかな減少傾向。美浜町の人口は昭和60年以降は減少傾向。
- 敦賀市及び美浜町の自動車保有台数は増加傾向にあり、地域として自動車に依存。

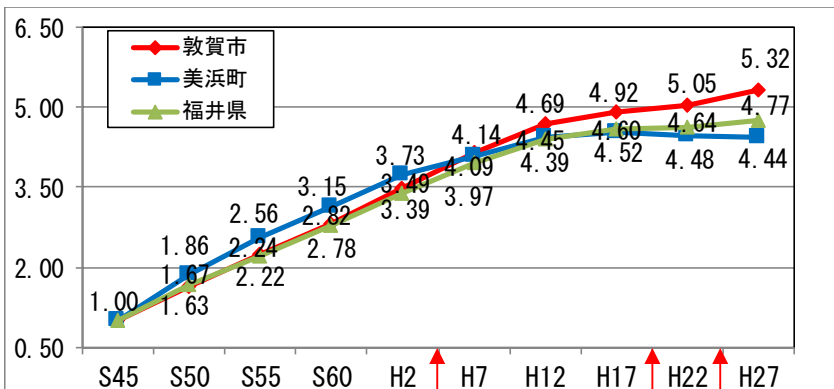
＜人口の推移＞



出典: 国勢調査(総務省統計局)

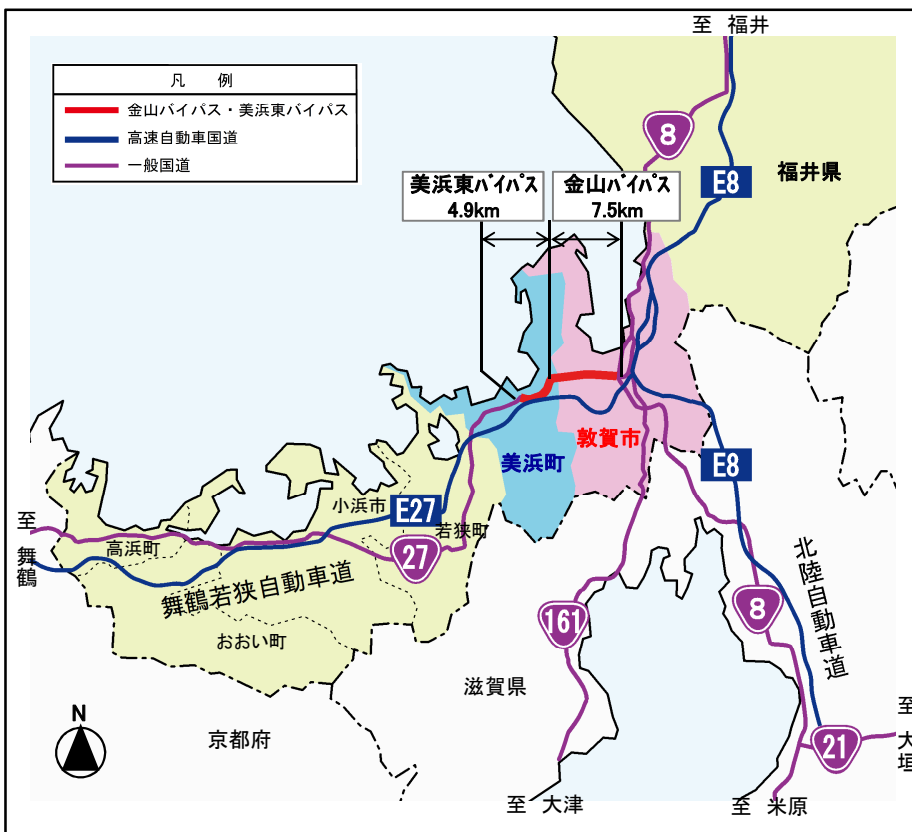
金山バイパス 暫定全線供用(H5.4月)  
美浜東バイパス 暫定全線供用(H21.3月)  
金山・美浜東バイパス 完成供用(H26.6月)

＜自動車保有台数の推移＞



出典: 福井県統計年鑑 (中部運輸局福井運輸支局)

金山バイパス 暫定全線供用(H5.4月)  
美浜東バイパス 暫定全線供用(H21.3月)  
金山・美浜東バイパス 完成供用(H26.6月)



# 4. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

## ◆当初計画及び現在の状態(金山バイパス)

	当初計画 (H18再評価時) <sup>※1</sup>	現在	備考
道路構造等	4車線	4車線	
総事業費	約390億円	約382億円	
交通量	22,500~32,700台/日 <sup>※2</sup> <計画(4車線)>	17,700~20,100台/日 <実績(4車線)>	
事業期間	昭和47年度~平成28年度 (事業期間:45年)	昭和47年度~平成26年度 (事業期間:43年)	H5年度 暫定2車線全線供用(7.5km) H26年度 完成4車線全線供用(7.5km)

※1 昭和47年度事業化で新規採択時評価を行っていないため、参考値として公表されている再評価時(H18)の値等を記載。

※2 R12将来OD(H11全国道路・街路交通情勢調査ベース)で、フルネットワークで算出した計画交通量。

※3 H27全国道路・街路交通情勢調査にて調査した交通量。

## ◆現道の状況

	整備前	整備後	整備前からの変化	変化の内容または理由
交通量 <sup>※1</sup> (旧国道27号)	21,421台/日	12,804台/日	8,617台/日減少 (約4割減少)	交通量転換
旅行速度 <sup>※2</sup> (旧国道27号)	25.8km/h	30.5km/h	4.7km/h向上	交通混雑の緩和による速度向上
死傷事故率 <sup>※3</sup> (旧国道27号)	82件/億台キロ	28件/億台キロ	54件/億台キロ減少 (約7割減少)	交通混雑の緩和による死傷事故率の減少

※1 交通量:観測地点(県道225号敦賀美浜線(旧国道27号)(敦賀市野神)

採用値(整備前:S55全国道路・街路交通情勢調査、整備後:H27全国道路・街路交通情勢調査)

※2 旅行速度:観測地点(県道225号敦賀美浜線(旧国道27号)の県道33号線との交差点~佐田ランプ)

採用値(整備前:S55全国道路・街路交通情勢調査、整備後:R1福井河川国道事務所調査)

※3 死傷事故率:採用値(整備前:H8-H11交通事故総合分析センター、整備後:H26-H29交通事故総合分析センター)

# 4. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

## ◆当初計画及び現在の状態(美浜東バイパス)

	当初計画 (H17再評価時) <sup>※1</sup>	現在	備考
道路構造等	2・4車線	2・4車線	
総事業費	約260億円	約278億円	
交通量	18,600～23,800台/日 <sup>※2</sup> <計画(2・4車線)>	14,200～15,800台/日 <実績(2・4車線)>	
事業期間	平成3年度～平成27年度 (事業期間:25年)	平成3年度～平成26年度 (事業期間:24年)	H20年度 暫定2車線全線供用(4.9km) H26年度 完成4車線全線供用(2.3km)

※1 平成3年度事業化で新規採択時評価を行っていないため、参考値として公表されている再評価時(H17)の値等を記載。

※2 R12将来OD(H11全国道路・街路交通情勢調査ベース)で、フルネットワークで算出した計画交通量。

※3 H27全国道路・街路交通情勢調査にて調査した交通量。

## ◆現道の状況

	整備前	整備後	整備前からの変化	変化の内容または理由
交通量 <sup>※1</sup> (旧国道27号)	18,085台/日	8,301台/日	9,784台/日減少 (約5割減少)	交通量転換
旅行速度 <sup>※2</sup> (旧国道27号)	29.5km/h	43.5km/h	14.0km/h向上	交通混雑の緩和による速度向上
死傷事故率 <sup>※3</sup> (旧国道27号)	31件/億台キロ	2件/億台キロ	29件/億台キロ減少 (約9割減少)	交通混雑の緩和による死傷事故率の減少

※1 交通量: 観測地点(県道225号敦賀美浜線(旧国道27号)(美浜町佐田)

採用値(整備前:H2全国道路・街路交通情勢調査、整備後:H27全国道路・街路交通情勢調査)

※2 旅行速度: 観測地点(県道225号敦賀美浜線(旧国道27号)の佐田ランプ～美浜東バイパス合流部交差点)

採用値(整備前:H2全国道路・街路交通情勢調査、整備後:R1福井河川国道事務所調査)

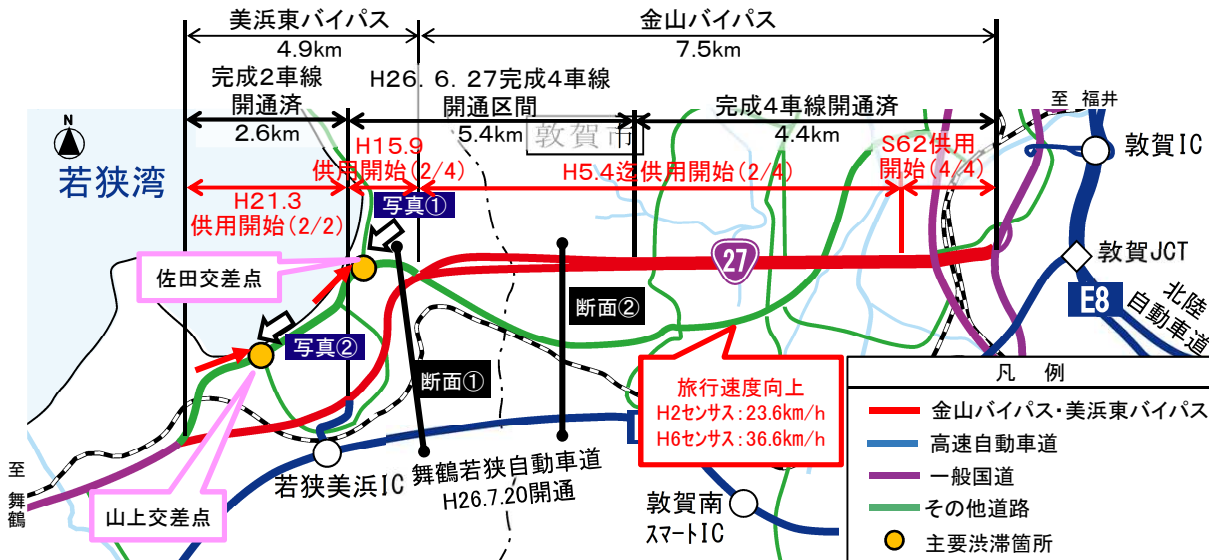
※3 死傷事故率: 採用値(整備前:H8-H11交通事故総合分析センター、整備後:H26-H29交通事故総合分析センター)

# 5. 事業の効果の発現状況

一般国道27号 金山バイパス  
一般国道27号 美浜東バイパス

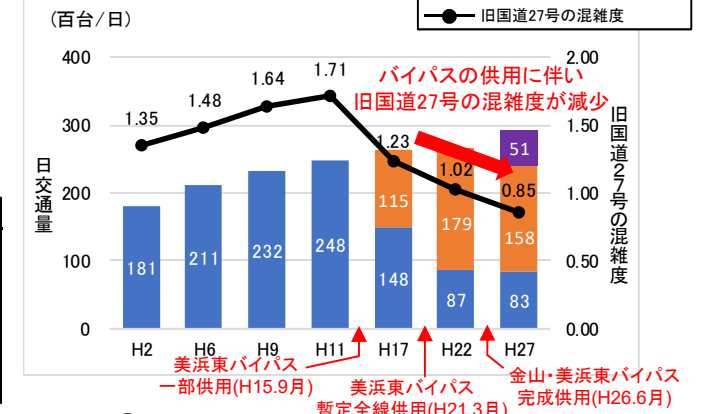
## ◆交通混雑の緩和

- 平成5年4月までに金山バイパスが暫定全線供用したことにより、旧国道27号の旅行速度が23.6km/hから36.6km/hに向上。
- 平成15年9月に金山バイパス・美浜東バイパスが暫定部分供用したことにより、佐田交差点の渋滞が緩和されたが、新たに山上交差点において渋滞が発生。
- 平成21年3月に金山バイパス・美浜東バイパスが暫定全線供用したことにより、山上交差点の渋滞が解消。
- 金山バイパス・美浜東バイパスの完成供用に伴い、旧国道27号の混雑度が改善。



## 【バイパスへの交通転換により旧国道27号の混雑が解消】

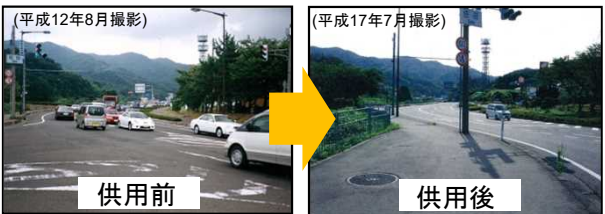
### <断面①の交通状況>



## 【旧国道27号佐田交差点及び山上交差点の渋滞が解消】

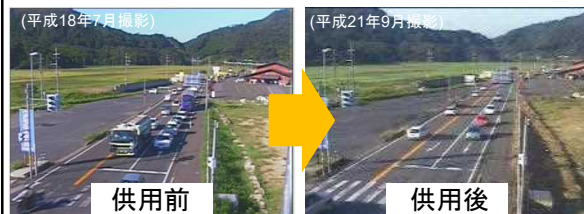
### <佐田交差点の渋滞状況(写真①)>

(H15.9 暫定2車線部分供用) 渋滞長(m)

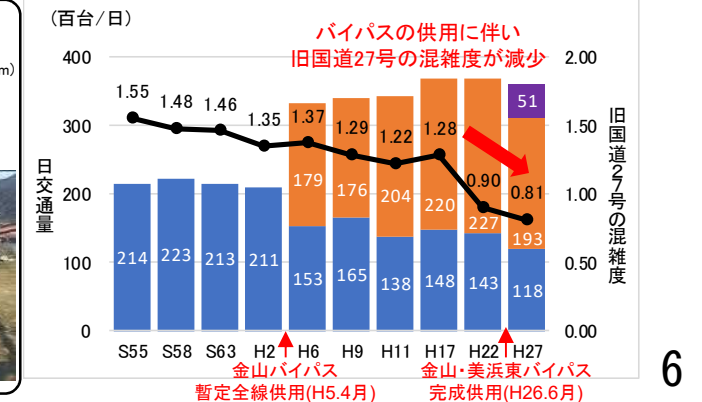


### <山上交差点の渋滞状況(写真②)>

(H21.3 暫定2車線全線供用) 渋滞長(m)



### <断面②の交通状況>



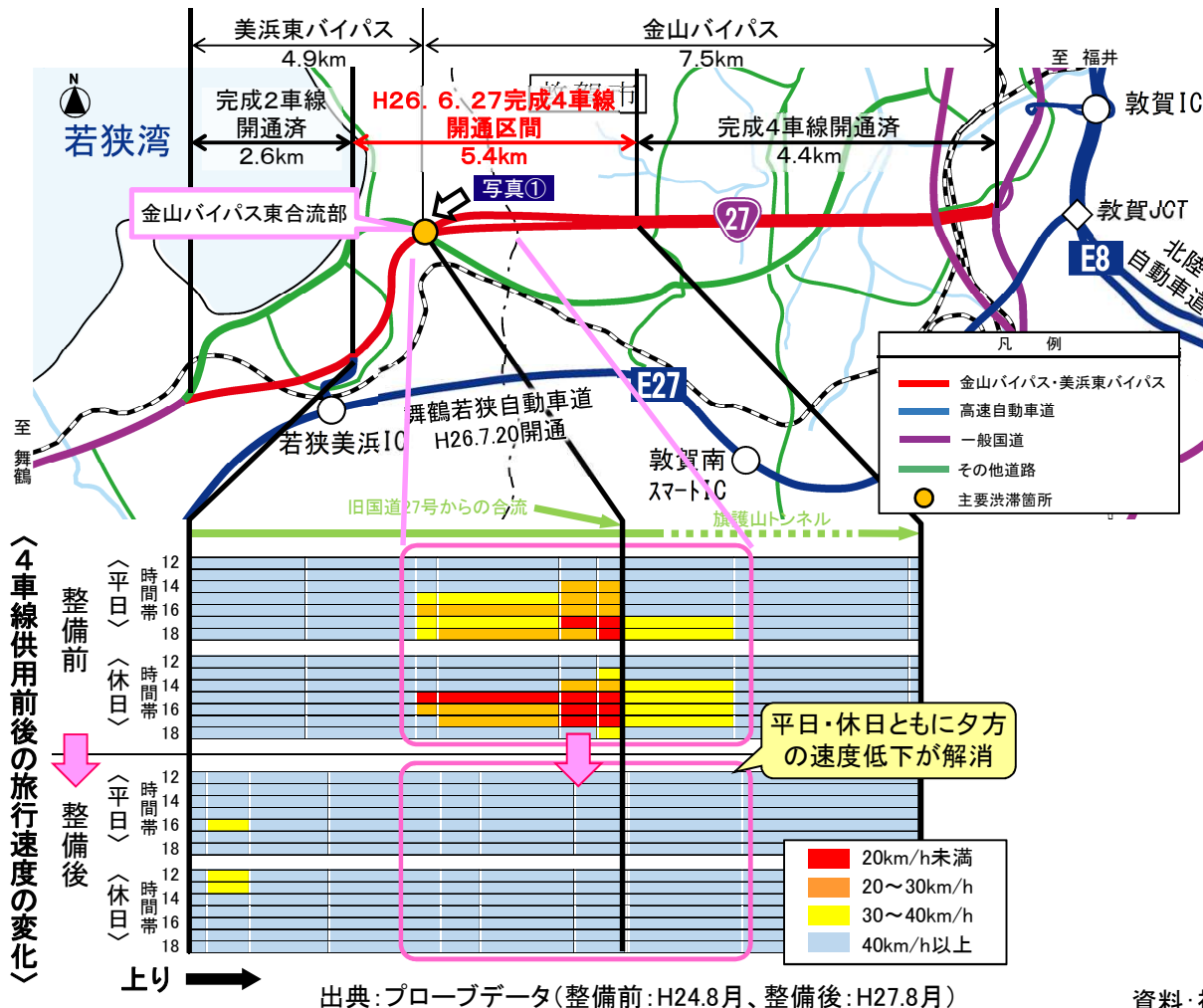


# 5. 事業の効果の発現状況

一般国道27号 金山バイパス  
一般国道27号 美浜東バイパス

## ◆交通混雑の緩和

■平成26年6月の金山バイパス・美浜東バイパスの完成4車線供用により、主要渋滞箇所であった金山バイパス東合流部の旅行速度が向上し、交通混雑が緩和。



【金山バイパス東合流交差点の状況】



拡幅後



資料:福井県渋滞対策協議会(平成29年8月)より抜粋、一部加工

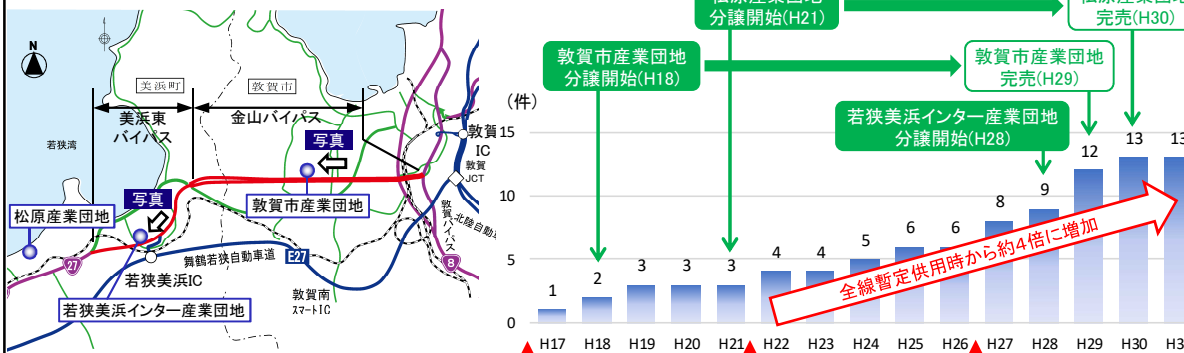
# 5. 事業の効果の発現状況

一般国道27号 金山バイパス  
一般国道27号 美浜東バイパス

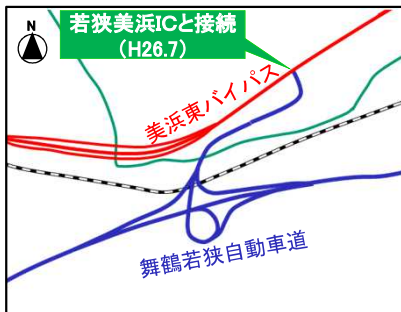
## ◆ 港湾・高速道路へのアクセス確保

- 金山バイパス・美浜東バイパス（H26.6）及び舞鶴若狭自動車道（H26.7）の同時期の開通により、若狭美浜ICへのアクセス道路が確保され、バイパス周辺に多くの産業団地が造成されており、企業立地が促進している等、地域活性化に寄与している。
- 敦賀港を発着する国内フェリーは、主に北海道と結ばれており、金山バイパス・美浜東バイパスを経由して、西日本方面に貨物が運ばれている。

【金山バイパス・美浜東バイパス周辺の産業団地】 <産業団地の契約数の推移(累計)>



金山バイパス・美浜東バイパスは、敦賀港から舞鶴若狭自動車道の若狭美浜ICへのアクセスを確保



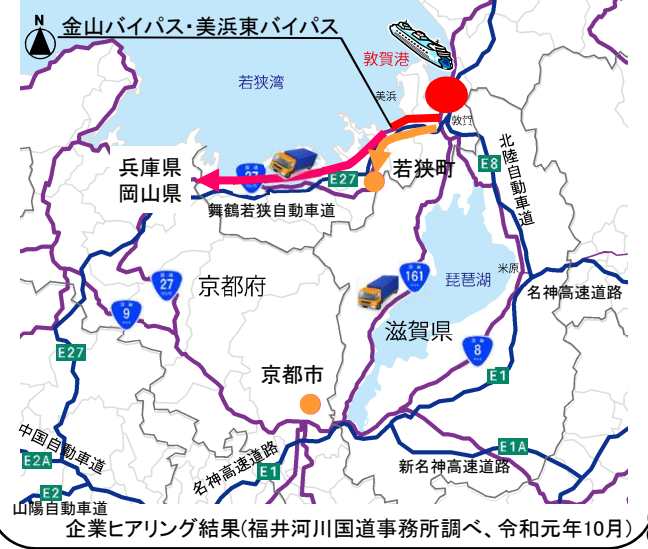
資料：福井県企業立地ガイド、敦賀市HP、美浜町HP

<敦賀市・美浜町の産業団地の状況>



【敦賀港から金山バイパス・美浜東バイパスを経由して運ばれている事例】

- 事例① 北海道からの荷物を兵庫県や岡山県に輸送する際に、敦賀港から舞鶴若狭自動車道へのアクセス道路として国道27号を利用している。
- 事例② 北海道から敦賀港～国道27号経由で『小豆』を仕入れ、若狭町の工場で一次加工し、京都市の二次工場では菓子を生産している。



## 6. 事業を通して得られた知見・学び

一般国道27号 金山バイパス  
一般国道27号 美浜東バイパス

本事業の実施を通して、以下の知見・学びが得られた。

### ■事業計画

【暫定2車線での供用】 地元市、関係機関との調整を経て、順次暫定2車線で供用を開始した。

- ・金山バイパス(7.5km) : S56.6～H5.4 順次暫定2車線供用  
S62.7～H26.6 順次4車線供用
- ・美浜東バイパス(4.9km) : H15.9～H21.3 順次2車線供用  
H26.6 完成4車線供用 [ 佐田～若狭美浜IC(2.3km) ]

暫定2車線供用により、金山バイパスに並行する現道区間において速度改善が見られた。また、美浜東バイパスに並行する現道区間に位置する主要渋滞箇所の渋滞長の改善が見られるなど、早期に事業効果を発現することができた。

⇒速度低下や渋滞が顕著な地点の改善を優先し、地域の課題を早期に解消する事業進捗を図ること。

【事業費の増額】 美浜東バイパス:当初事業費260億円に対し282億円に増額

<増額> 軟弱地盤対策や法面对策による増額(23.2億円) <縮減>コスト縮減(△1.4億円)

⇒事業化時点で想定できない地質リスクへの対応方法について、引き続き検討が必要。

### ■設計変更

【コスト縮減】 新工法を活用することでコスト縮減を図った。

- ・金山バイパス:新工法の活用等、コスト縮減(△2.3億円)
  - ・美浜東バイパス:新工法の活用等、コスト縮減(△1.4億円)
- ※新工法:円形水路、スーパーテールアルメ、長尺照明

⇒事業化後にも技術の動向に関心を持って、積極的に新工法についても導入を図ること。

### ■協議・調整

舞鶴若狭自動車道若狭美浜ICとの接続に伴い、金山バイパスの道路線形の見直しの都市計画変更が生じたため、想定より事業期間を要したが、柔軟に対応し舞鶴若狭自動車道と同時期の供用が可能となった。

⇒計画変更による関係機関・地元調整等を迅速に行い、円滑な事業進捗を図ること。

### ■その他

舞鶴若狭自動車道と一体となった整備により、交通混雑の緩和の発現効果を高めた。

港湾・高速道路とのアクセスを確保したことにより、周辺に産業団地が立地するなど、地域活性化に寄与した。

大雨や大雪時においても、金山・美浜東バイパスは通行止めの実績はなく、舞鶴若狭自動車道の代替路としての機能が確保できている。

# 7. 対応方針(案)

一般国道27号 金山バイパス  
一般国道27号 美浜東バイパス

## 1. 今後の事後評価の必要性

金山バイパス・美浜東バイパスの開通により、国道27号の交通混雑の緩和、港湾・高速道路へのアクセス強化等、供用による効果の発現状況に特に問題はなく、現時点では今後、同様の事後評価の必要性はないと思われる。

引き続き、社会経済情勢等の変化や交通状況等の把握を行い、必要に応じて課題の抽出や対応の検討等に努める。

## 2. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について見直しの必要性

金山バイパス・美浜東バイパスは、舞鶴若狭自動車道若狭美浜ICとの接続に伴う道路線形の見直し等に時間を要したことから、全線完成供用までに時間を要したが、都市計画変更に対応したことで舞鶴若狭自動車道と同時期の供用が可能となった。今後、同種事業の計画・調査にあたっては、地元市、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要であると考えられる。

また、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めるとともに、貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討する。



No. 6  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
令和元年度第4回

# 一般国道27号

かなやま

# 金山バイパス

【事後評価】

令和2年1月  
近畿地方整備局

(事後評価)

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道27号 金山バイパス
事業主体	近畿地方整備局

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
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	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(現況):2519万人・時間/年 渋滞損失削減時間:275万人・時間/年(6641万人・時間/年⇒6366万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について:(県)敦賀美浜線(県)津内榎林線(市)清水松陵線 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間:305万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率:9割削減
	○ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	
	○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	
	● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	福井鉄道バス(並行する敦賀美浜線を運行)(混雑度:1.55→0.81、自動車交通量:21,421台/日→11,821台/日)
	● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	美浜町~JR敦賀駅(所要時間:33.3分⇒23.3分)
	○ 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の状況	
	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の状況
● 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況		美浜町、若狭町、主な出荷先:敦賀市(敦賀市公設地方卸売市場、福井県漁業組合連合会敦賀支所)(所要時間:33.3分⇒24.0分)
□ 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が解消		

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果	
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発（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）への連絡道路となった	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	敦賀市～小浜市（所要時間：68.2分）
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間が解消	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	美浜町～敦賀市（所要時間：34.1分⇒18.2分）
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況	
		<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	氣比神宮（年間観光客入り込み数：593千人/年 H17年→721千人/年 H30年）
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	
		<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業としての効果	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 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た	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 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	
	安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	県道敦賀美浜線（県道225号敦賀美浜線(旧国道27号)の県道33号線との交差点～佐田ランプ）：死傷事故率（81.5件/億台キロ⇒28.1件/億台キロ）、自動車交通量（21,421台/日⇒12,804台/日）
		<input type="checkbox"/> 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 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が解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	福井県地域防災計画（第1次緊急輸送道路） 緊急輸送道路ネットワーク計画（第1次緊急輸送道路）
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	一般道敦賀美浜線、主要地方道佐田竹波敦賀線（敦賀市白銀町～美浜町佐田間）
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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が解消	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能			
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 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	CO2排出削減量：8440.53t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：（県）敦賀美浜線（県）津内櫛林線（市）清水松陵線 排出削減量：71.61t/年、排出削減率：8割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてNOx排出増加量：48.96t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：（県）敦賀美浜線（県）津内櫛林線（市）清水松陵線 排出削減量：4.19t/年、排出削減率：8割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：2.79t/年
		<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た区間の騒音レベルの改善の状況	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		<input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	舞鶴若狭自動車道（若狭美浜IC～敦賀JCT）
		<input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果	道路の中期計画（近畿地方版）（暮らしと交流を支える、交通渋滞を解消する） 敦賀市総合計画（敦賀港へのアクセス網の整備）
		<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	



(事後評価)

様式-2

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・ その他の別
一般国道27号	金山バイパス	L=7.5km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
23,600	4車線	近畿地方整備局

### ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和1年度		
単純合計	374億円	176億円	550億円
基準年における 現在価値 (C)	1,101億円	92億円	1,193億円

### ② 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	令和1年度			
供用年	平成27年度			
単年便益 (初年便益)	82億円	3.0億円	0.99億円	86億円
基準年における 現在価値 (B)	1,991億円	72億円	24億円	2,087億円

### ③ 結果

費用便益比 (B/C)	1.7
経済的純現在価値 (B-C)	894億円
経済的内部収益率 (EIRR)	5.5%

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。

# 交通状況の変化

様式－3①

## 事業名：金山バイパス（事業全体）

（推計時点 令和12年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 (7.5km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	23,600	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	14	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	65.97	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	(県)敦賀美浜線 (11.0km)	交通量	[台/日]	17,200	6,100
		走行時間	[分]	33	21
		走行時間費用	[億円/年]	114.61	26.34
	(県)津内榑林線 (3.0km)	交通量	[台/日]	18,600	4,500
		走行時間	[分]	9	6
		走行時間費用	[億円/年]	31.81	4.21
	(市)清水松陵線 (1.9km)	交通量	[台/日]	7,400	3,500
		走行時間	[分]	5	4
		走行時間費用	[億円/年]	5.83	2.16
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
	交通量	[台/日]	0	0	
	走行時間	[分]	0	0	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00	
③その他道路合計 (2,895.5km)	走行時間費用	[億円/年]	5,134.21	5,108.80	

			走行時間費用 整備なし (A)	走行時間費用 整備あり (B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：2,918.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,286.47	5,207.47	79.00

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

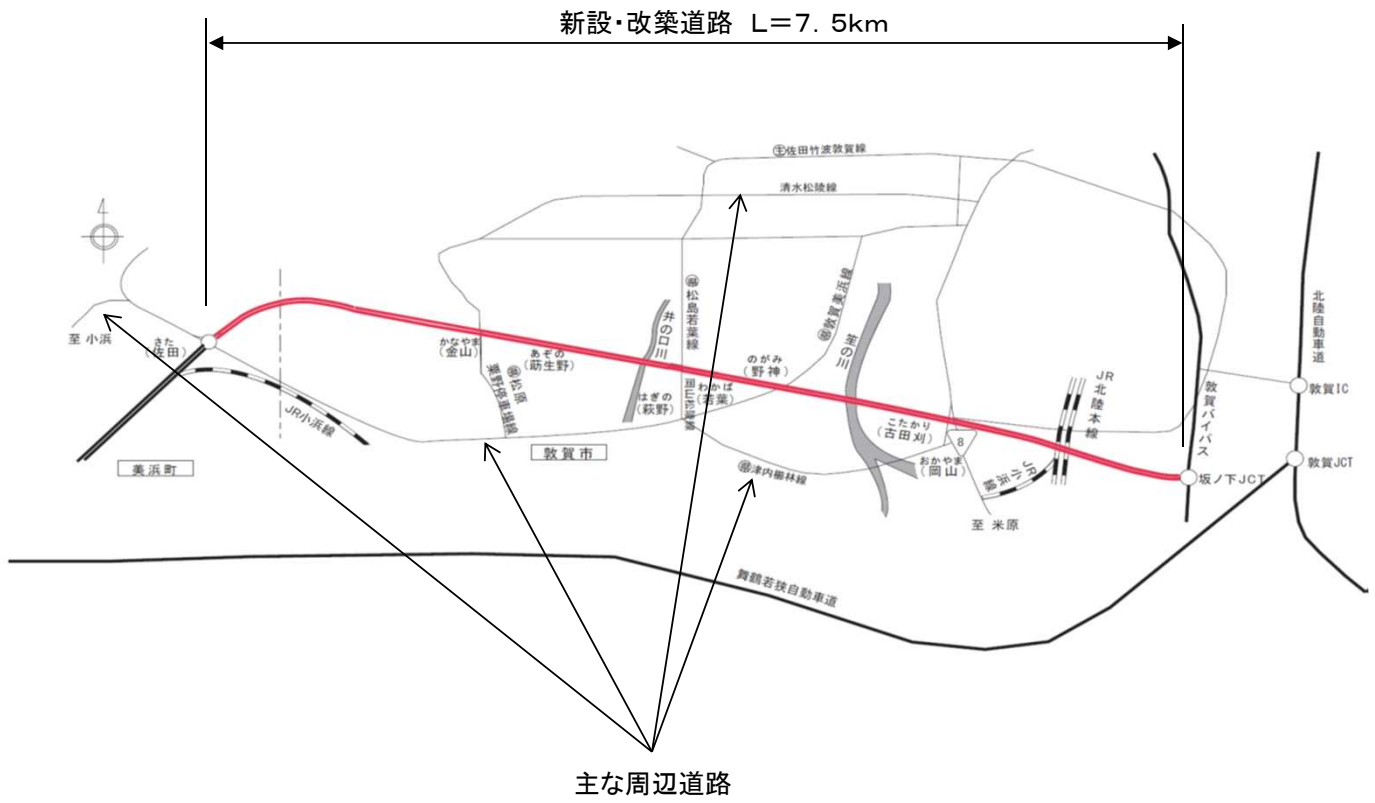
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



# 費用便益分析の条件

事業名：金山バイパス

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	令和1年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (令和12年)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H22全国道路・街路 交通情勢調査)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他( )	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ( )台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他( )
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。	
	その他( )	<input type="checkbox"/>

交通流推計

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		( ) %	
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				



費用の現在価値算定表(事業全体)

				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名: 一般国道27号 金山バイパス				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.51	7.5	3.86	
年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-43年目	S 47	6.3178	51.8	0.07	0.88		
-42年目	S 48	6.0748	59.6	0.01	0.10		
-41年目	S 49	5.8412	71.1	0.12	1.02		
-40年目	S 50	5.6165	75.2	0.40	3.08		
-39年目	S 51	5.4005	81.5	0.40	2.73		
-38年目	S 52	5.1928	86.4	0.10	0.62		
-37年目	S 53	4.9931	90.0	4.95	28.27		
-36年目	S 54	4.8010	92.4	9.00	48.17		
-35年目	S 55	4.6164	98.2	14.27	69.07		
-34年目	S 56	4.4388	100.7	14.50	65.80		
-33年目	S 57	4.2681	101.9	13.30	57.39		
-32年目	S 58	4.1039	102.9	11.10	45.60		
-31年目	S 59	3.9461	105.0	14.20	54.99		
-30年目	S 60	3.7943	105.7	21.05	77.80		
-29年目	S 61	3.6484	107.6	15.48	54.08		
-28年目	S 62	3.5081	107.3	16.30	54.87		
-27年目	S 63	3.3731	107.9	20.35	65.52		
-26年目	H 1	3.2434	110.8	17.63	53.17		
-25年目	H 2	3.1187	113.3	18.17	51.54		
-24年目	H 3	2.9987	116.0	27.50	73.22		
-23年目	H 4	2.8834	117.6	43.92	110.93		
-22年目	H 5	2.7725	117.9	7.08	17.14		
-21年目	H 6	2.6658	117.8	0.58	1.36		
-20年目	H 7	2.5633	117.1	13.30	29.98		
-19年目	H 8	2.4647	116.6	5.61	12.22		
-18年目	H 9	2.3699	117.5	0.11	0.24		
-17年目	H 10	2.2788	116.9	0.40	0.80		
-16年目	H 11	2.1911	115.2	0.16	0.32		
-15年目	H 12	2.1068	113.8	1.38	2.63		
-14年目	H 13	2.0258	112.4	13.14	24.40		
-13年目	H 14	1.9479	110.5	5.34	9.70		
-12年目	H 15	1.8730	109.0	1.58	2.80		
-11年目	H 16	1.8009	107.9	0.38	0.65		
-10年目	H 17	1.7317	106.7	0.10	0.16		
-9年目	H 18	1.6651	105.9	1.58	2.56		
-8年目	H 19	1.6010	105.0	2.66	4.17		
-7年目	H 20	1.5395	104.4	9.94	15.10		
-6年目	H 21	1.4802	103.0	16.31	24.15		
-5年目	H 22	1.4233	101.3	18.76	27.15		
-4年目	H 23	1.3686	99.8	3.77	5.33		
-3年目	H 24	1.3159	99.0	1.90	2.59		
-2年目	H 25	1.2653	99.0	2.76	3.64		
-1年目	H 26	1.2167	101.5	4.71	5.82		
供用開始年次	H 27	1.1699	103.0			3.57	4.18
1年目	H 28	1.1249	102.8			3.57	4.03
2年目	H 29	1.0816	103.0			3.57	3.87
3年目	H 30	1.0400	103.0			3.57	3.72
4年目	R 1	1.0000	103.0			3.57	3.57
5年目	R 2	0.9615	103.0			3.51	3.37
6年目	R 3	0.9246	103.0			3.51	3.24
7年目	R 4	0.8890	103.0			3.51	3.12
8年目	R 5	0.8548	103.0			3.51	3.00
9年目	R 6	0.8219	103.0			3.51	2.88
10年目	R 7	0.7903	103.0			3.51	2.77
11年目	R 8	0.7599	103.0			3.51	2.67
12年目	R 9	0.7307	103.0			3.51	2.56
13年目	R 10	0.7026	103.0			3.51	2.47
14年目	R 11	0.6756	103.0			3.51	2.37
15年目	R 12	0.6496	103.0			3.51	2.28
16年目	R 13	0.6246	103.0			3.51	2.19
17年目	R 14	0.6006	103.0			3.51	2.11
18年目	R 15	0.5775	103.0			3.51	2.03
19年目	R 16	0.5553	103.0			3.51	1.95
20年目	R 17	0.5339	103.0			3.51	1.87
21年目	R 18	0.5134	103.0			3.51	1.80
22年目	R 19	0.4936	103.0			3.51	1.73
23年目	R 20	0.4746	103.0			3.51	1.67
24年目	R 21	0.4564	103.0			3.51	1.60
25年目	R 22	0.4388	103.0			3.51	1.54
26年目	R 23	0.4220	103.0			3.51	1.48
27年目	R 24	0.4057	103.0			3.51	1.42
28年目	R 25	0.3901	103.0			3.51	1.37
29年目	R 26	0.3751	103.0			3.51	1.32
30年目	R 27	0.3607	103.0			3.51	1.27
31年目	R 28	0.3468	103.0			3.51	1.22
32年目	R 29	0.3335	103.0			3.51	1.17
33年目	R 30	0.3207	103.0			3.51	1.13
34年目	R 31	0.3083	103.0			3.51	1.08
35年目	R 32	0.2965	103.0			3.51	1.04
36年目	R 33	0.2851	103.0			3.51	1.00
37年目	R 34	0.2741	103.0			3.51	0.96
38年目	R 35	0.2636	103.0			3.51	0.92
39年目	R 36	0.2534	103.0			3.51	0.89
40年目	R 37	0.2437	103.0			3.51	0.86
41年目	R 38	0.2343	103.0			3.51	0.82
42年目	R 39	0.2253	103.0			3.51	0.79
43年目	R 40	0.2166	103.0			3.51	0.76
44年目	R 41	0.2083	103.0			3.51	0.73
45年目	R 42	0.2003	103.0			3.51	0.70
46年目	R 43	0.1926	103.0			3.51	0.68
47年目	R 44	0.1852	103.0			3.51	0.65
48年目	R 45	0.1780	103.0			3.51	0.62
49年目	R 46	0.1712	103.0	-63.46	-10.86	3.51	0.60
合計				310.92	1100.90	175.78	92.07
単純事業費計				374.38		175.78	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

## 便益の現在価値算定表（事業全体）

箇所名： 一般国道27号 金山バイパス

年次	年度 (基準年) R 1	総走行台キロの年次別伸び率 (近畿内陸ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	走行時間便益 (億円)					走行経費便益 (億円)					事故減少便益 (億円)		合計 (億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	割引率4%
供用開始年次	H 27	0.99307	0.98807	1.00625	0.99382	1.1699	103.0	52.64	17.11	12.21	81.96	95.89	2.26	0.71	0.07	3.04	3.56	0.99	1.16	86.00	100.61
1年目	H 28	0.99460	0.98957	1.00763	0.99536	1.1249	102.8	52.28	16.91	12.29	81.47	91.64	2.25	0.70	0.07	3.02	3.40	0.99	1.11	85.48	96.15
2年目	H 29	0.99616	0.99110	1.00905	0.99692	1.0816	103.0	52.00	16.73	12.38	81.10	87.72	2.23	0.69	0.08	3.00	3.25	0.98	1.06	85.09	92.03
3年目	H 30	0.99694	0.99185	1.00968	0.99770	1.0400	103.0	51.80	16.58	12.49	80.87	84.10	2.23	0.69	0.08	2.99	3.11	0.98	1.02	84.83	88.23
4年目	R 1	0.99920	0.99407	1.01180	0.99996	1.0000	103.0	51.64	16.45	12.61	80.70	80.70	2.22	0.68	0.08	2.98	2.98	0.98	0.98	84.65	84.65
5年目	R 2	0.99915	0.98700	1.00675	0.99809	0.9615	103.0	51.60	16.35	12.76	80.71	77.60	2.22	0.68	0.08	2.97	2.86	0.98	0.94	84.65	81.39
6年目	R 3	0.99915	0.98683	1.00671	0.99809	0.9246	103.0	51.55	16.14	12.85	80.54	74.46	2.22	0.67	0.08	2.96	2.74	0.97	0.90	84.47	78.10
7年目	R 4	0.99915	0.98665	1.00666	0.99808	0.8890	103.0	51.51	15.92	12.93	80.36	71.44	2.21	0.66	0.08	2.95	2.62	0.97	0.86	84.29	74.93
8年目	R 5	0.99915	0.98647	1.00662	0.99808	0.8548	103.0	51.46	15.71	13.02	80.19	68.55	2.21	0.65	0.08	2.94	2.51	0.97	0.83	84.11	71.89
9年目	R 6	0.99915	0.98628	1.00658	0.99808	0.8219	103.0	51.42	15.50	13.11	80.02	65.77	2.21	0.64	0.08	2.93	2.41	0.97	0.80	83.92	68.98
10年目	R 7	0.99914	0.98609	1.00653	0.99807	0.7903	103.0	51.38	15.29	13.19	79.85	63.11	2.21	0.63	0.08	2.92	2.31	0.97	0.76	83.74	66.18
11年目	R 8	0.99914	0.98590	1.00649	0.99807	0.7599	103.0	51.33	15.07	13.28	79.68	60.55	2.21	0.62	0.08	2.91	2.21	0.97	0.73	83.56	63.50
12年目	R 9	0.99914	0.98570	1.00645	0.99806	0.7307	103.0	51.29	14.86	13.36	79.51	58.10	2.20	0.62	0.08	2.90	2.12	0.96	0.70	83.38	60.92
13年目	R 10	0.99914	0.98549	1.00641	0.99806	0.7026	103.0	51.24	14.65	13.45	79.34	55.75	2.20	0.61	0.08	2.89	2.03	0.96	0.68	83.19	58.45
14年目	R 11	0.99914	0.98528	1.00637	0.99806	0.6756	103.0	51.20	14.43	13.54	79.17	53.49	2.20	0.60	0.08	2.88	1.95	0.96	0.65	83.01	56.08
15年目	R 12	0.99197	0.99076	1.00980	0.99265	0.6496	103.0	51.16	14.22	13.62	79.00	51.32	2.20	0.59	0.08	2.87	1.86	0.96	0.62	82.83	53.81
16年目	R 13	0.99190	0.99067	1.00980	0.99259	0.6246	103.0	50.75	14.09	13.60	78.43	48.99	2.18	0.58	0.08	2.85	1.78	0.95	0.59	82.23	51.36
17年目	R 14	0.99183	0.99059	1.00980	0.99254	0.6006	103.0	50.33	13.96	13.57	77.86	46.76	2.16	0.58	0.08	2.82	1.70	0.94	0.57	81.63	49.03
18年目	R 15	0.99177	0.99050	1.00980	0.99248	0.5775	103.0	49.92	13.83	13.54	77.29	44.64	2.15	0.57	0.08	2.80	1.62	0.94	0.54	81.03	46.80
19年目	R 16	0.99170	0.99041	1.00979	0.99242	0.5553	103.0	49.51	13.70	13.51	76.72	42.60	2.13	0.57	0.08	2.78	1.54	0.93	0.52	80.43	44.66
20年目	R 17	0.99163	0.99031	1.00979	0.99237	0.5339	103.0	49.10	13.57	13.49	76.15	40.66	2.11	0.56	0.08	2.75	1.47	0.92	0.49	79.83	42.62
21年目	R 18	0.99156	0.99022	1.00978	0.99231	0.5134	103.0	48.69	13.43	13.46	75.58	38.81	2.09	0.56	0.08	2.73	1.40	0.92	0.47	79.23	40.68
22年目	R 19	0.99149	0.99012	1.00978	0.99225	0.4936	103.0	48.28	13.30	13.43	75.02	37.03	2.07	0.55	0.08	2.71	1.34	0.91	0.45	78.63	38.81
23年目	R 20	0.99141	0.99002	1.00978	0.99219	0.4746	103.0	47.87	13.17	13.41	74.45	35.33	2.06	0.55	0.08	2.68	1.27	0.90	0.43	78.03	37.03
24年目	R 21	0.99134	0.98992	1.00977	0.99213	0.4564	103.0	47.46	13.04	13.38	73.88	33.72	2.04	0.54	0.08	2.66	1.21	0.89	0.41	77.43	35.34
25年目	R 22	0.99126	0.98982	1.00977	0.99206	0.4388	103.0	47.05	12.91	13.35	73.31	32.17	2.02	0.53	0.08	2.64	1.16	0.89	0.39	76.83	33.71
26年目	R 23	0.99119	0.98971	1.00976	0.99200	0.4220	103.0	46.64	12.78	13.33	72.74	30.70	2.00	0.53	0.08	2.61	1.10	0.88	0.37	76.23	32.17
27年目	R 24	0.99111	0.98961	1.00976	0.99194	0.4057	103.0	46.22	12.65	13.30	72.17	29.28	1.99	0.52	0.08	2.59	1.05	0.87	0.35	75.63	30.68
28年目	R 25	0.99103	0.98950	1.00976	0.99187	0.3901	103.0	45.81	12.51	13.27	71.60	27.93	1.97	0.52	0.08	2.57	1.00	0.87	0.34	75.03	29.27
29年目	R 26	0.99095	0.98939	1.00975	0.99180	0.3751	103.0	45.40	12.38	13.24	71.03	26.64	1.95	0.51	0.08	2.54	0.95	0.86	0.32	74.43	27.92
30年目	R 27	0.99086	0.98927	1.00975	0.99174	0.3607	103.0	44.99	12.25	13.22	70.46	25.41	1.93	0.51	0.08	2.52	0.91	0.85	0.31	73.83	26.63
31年目	R 28	0.99078	0.98916	1.00974	0.99167	0.3468	103.0	44.58	12.12	13.19	69.89	24.24	1.92	0.50	0.08	2.50	0.87	0.85	0.29	73.23	25.40
32年目	R 29	0.99069	0.98904	1.00974	0.99160	0.3335	103.0	44.17	11.99	13.16	69.32	23.12	1.90	0.50	0.08	2.47	0.83	0.84	0.28	72.63	24.22
33年目	R 30	0.99061	0.98892	1.00973	0.99153	0.3207	103.0	43.76	11.86	13.14	68.75	22.05	1.88	0.49	0.08	2.45	0.79	0.83	0.27	72.03	23.10
34年目	R 31	0.99052	0.98879	1.00973	0.99145	0.3083	103.0	43.35	11.73	13.11	68.18	21.02	1.86	0.49	0.08	2.43	0.75	0.82	0.25	71.43	22.02
35年目	R 32	0.99043	0.98867	1.00973	0.99138	0.2965	103.0	42.94	11.59	13.08	67.61	20.05	1.84	0.48	0.08	2.40	0.71	0.82	0.24	70.83	21.00
36年目	R 33	0.99034	0.98854	1.00972	0.99131	0.2851	103.0	42.53	11.46	13.05	67.04	19.11	1.83	0.47	0.08	2.38	0.68	0.71	0.20	70.13	19.99
37年目	R 34	0.99024	0.98840	1.00972	0.99124	0.2741	103.0	42.11	11.33	13.03	66.47	18.22	1.81	0.47	0.08	2.36	0.65	0.70	0.19	69.53	19.06
38年目	R 35	0.99014	0.98827	1.00971	0.99117	0.2636	103.0	41.70	11.20	13.00	65.90	17.37	1.79	0.46	0.08	2.33	0.62	0.69	0.18	68.93	18.17
39年目	R 36	0.99005	0.98813	1.00971	0.99110	0.2534	103.0	41.29	11.07	12.97	65.33	16.56	1.77	0.46	0.08	2.31	0.59	0.68	0.17	68.33	17.31
40年目	R 37	0.98995	0.98798	1.00970	0.99103	0.2437	103.0	40.88	10.94	12.95	64.76	15.78	1.76	0.45	0.08	2.29	0.56	0.68	0.17	67.73	16.51
41年目	R 38	0.98984	0.98784	1.00970	0.99096	0.2343	103.0	40.47	10.81	12.92	64.19	15.04	1.74	0.45	0.08	2.27	0.53	0.67	0.16	67.13	15.73
42年目	R 39	0.98974	0.98769	1.00970	0.99089	0.2253	103.0	40.06	10.67	12.89	63.62	14.33	1.72	0.44	0.08	2.24	0.51	0.66	0.15	66.53	14.99
43年目	R 40	0.98963	0.98754	1.00970	0.99082	0.2166	103.0	39.65	10.54	12.86	63.05	13.66	1.70	0.44	0.08	2.22	0.48	0.66	0.14	65.93	14.28
44年目	R 41	0.98953	0.98738	1.00970	0.99075	0.2083	103.0	39.24	10.41	12.84	62.49	13.02	1.69	0.43	0.08	2.20	0.46	0.65	0.14	65.33	13.61
45年目	R 42	0.98941	0.98722	1.00970	0.99068	0.2003	103.0	38.83	10.28	12.81	61.92	12.40	1.67	0.43	0.08	2.17	0.44	0.64	0.13	64.73	12.97
46年目	R 43	0.98930	0.98705	1.00970	0.99062	0.1926	103.0	38.42	10.15	12.78	61.35	11.82	1.65	0.42	0.08	2.15	0.41	0.64	0.12	64.13	12.35
47年目	R 44	0.98919	0.98688	1.00970	0.99055	0.1852	103.0	38.00	10.02	12.76	60.78	11.26	1.63	0.41	0.08	2.13	0.39	0.63	0.12	63.53	11.77
48年目	R 45	0.98907	0.98671	1.00970	0.99049	0.1780	103.0	37.59	9.89	12.73	60.21	10.72	1.62	0.41	0.08	2.10	0.37	0.62	0.11	62.93	11.20
49年目	R 46	0.98895	0.98653	1.00970	0.99042	0.1712	103.0	37.18	9.75	12.70	59.64	10.21	1.60	0.40	0.08	2.08	0.36	0.61	0.11	62.33	10.67
合計								2,320.26	657.27	654.15	3,631.69	1,990.82	99.70	27.22	3.98	130.90	72.39	42.47	23.77	3,805.06	2,086.98



路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道27号	金山バイパス	4	7.5km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	26,872	
	改良費		式	1	9,858	
		土工	m <sup>3</sup>	3,236,000	7,389	切土(50万m <sup>3</sup> )、盛土(244万m <sup>3</sup> )、捨土(30万m <sup>3</sup> )
		軟弱地盤改良工	式	1	316	
		法面工	式	1	150	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,000	補強土壁、L型擁壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		施設工	式			
		函渠工	式	1	1,003	
		排水工	式			
		情報管路工	Km			
	雑工	式				
	橋梁費		式	1	4,140	
		橋梁	m	487	4,140	連続高架橋2橋、PC橋10橋
	トンネル費		式	1	7,920	
		NATM	m	3,600	7,920	2本(上下線)
	IC・JCT費					
		JCT	箇所			
	舗装費		式	1	2,276	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	159,224	2,276	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>			
付帯施設費		式	1	2,678		
	付帯工事費	式	1	2,678	標識工、防護柵工、道路照明等	
②用地及補償費		式	1	8,242		
	用地費		m <sup>2</sup>	201,600	6,346	
		宅地	m <sup>2</sup>	95,480	3,342	
		田畑	m <sup>2</sup>	103,300	2,996	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	2,820	8	
		その他	m <sup>2</sup>			
補償費	式	1	1,896			
③間接経費		式	1	3,130	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費				38,244		

全事業 / 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道27号	金山バイパス	4	7.5km

## ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	7.5	4,850	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	14,450	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			19,300	

## 【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。



No. 6  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
令和元年度第4回

# 一般国道27号

み は ま ひ が し  
**美浜東バイパス**

## 【事後評価】

令和2年1月  
近畿地方整備局

(事後評価)

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道27号 美浜東バイパス
事業主体	近畿地方整備局

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
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	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(現況):2519万人・時間/年 渋滞損失削減時間:95万人・時間/年(6461万人・時間/年⇒6366万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について:(県)敦賀美浜線(市)坂尻久々子線 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間:158万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率:8割削減
	○ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	
	○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	
	● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	福井鉄道バス(並行する敦賀美浜線を運行)(混雑度:1.35→0.85、自動車交通量:18,085台/日→8,301台/日)
	● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	美浜町~JR敦賀駅(所要時間:37.1分⇒23.3分)
	○ 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の状況	
	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の状況
● 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況		美浜町、若狭町、主な出荷先:敦賀市(敦賀市公設地方卸売市場、福井県漁業協同組合連合会敦賀支所)(所要時間:38.5分⇒24.0分)
□ 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が解消		

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果	
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発（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）への連絡道路となった	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	敦賀市～小浜市（所要時間：68.2分）
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間が解消	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	美浜町～敦賀市（所要時間：36.8分⇒18.2分）
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況	
		<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	
		<input checked="" type="checkbox"/> 氣比神宮（年間観光客入込数：658千人/年 H24年→721千人/年 H30年）	氣比神宮（年間観光客入り込み数：593千人/年 H17年→721千人/年 H30年）
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	
		<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業としての効果	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 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た	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 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	
	安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	県道敦賀美浜線（県道225号敦賀美浜線(旧国道27号)の佐田ランプ～美浜東バイパス合流部交差点）：死傷事故率（31.2件/億台キロ⇒1.9件/億台キロ）、自動車交通量（18,085台/日⇒8,301台/日）
		<input type="checkbox"/> 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 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が解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	福井県地域防災計画（第1次緊急輸送道路） 緊急輸送ネットワーク計画（第1次緊急輸送道路）
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	一般道敦賀美浜線（敦賀市白銀町～美浜町佐柿）
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	敦賀美浜線の老朽橋梁（橋梁点検C判定：潮掛橋）
		<input type="checkbox"/> 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が解消	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加	
<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消			
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能			
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 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	CO2排出削減量：3406.72t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：(県)敦賀美浜線（市）坂尻久々子線 排出削減量：43.66t/年、排出削減率：8割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてNOx排出増加量：21.56t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：(県)敦賀美浜線（市）坂尻久々子線 排出削減量：2.54t/年、排出削減率：8割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：1.22t/年
		<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た区間の騒音レベルの改善の状況	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		<input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	舞鶴若狭自動車道（若狭美浜IC～敦賀JCT）
		<input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果	道路の中期計画（近畿地方版）（くらしと交流を支える、交通渋滞を解消する）、美浜都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（地域間の交流・連携を支援）、美浜町都市計画マスタープラン（広域的な交流を支える広域幹線道路網の形成）
		<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	

(事後評価)

様式-2

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・ その他の別
一般国道27号	美浜東バイパス	L=4.9km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
16,000	2、4	近畿地方整備局

### ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和1年度		
単純合計	266億円	99億円	364億円
基準年における 現在価値 (C)	471億円	52億円	523億円

### ② 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	令和1年度			
供用年	平成27年度			
単年便益 (初年便益)	29億円	1.1億円	0.41億円	31億円
基準年における 現在価値 (B)	705億円	27億円	9.7億円	741億円

### ③ 結果

費用便益比 (B/C)	1.4
経済的純現在価値 (B-C)	219億円
経済的内部収益率 (EIRR)	5.4%

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。

# 交通状況の変化

様式－3①

## 事業名：美浜東バイパス（事業全体）

（推計時点 令和12年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 (4.9km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	16,000	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	8	0	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	23.31	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	(県)敦賀美浜線 (11.6km)	交通量	[台/日]	14,400	5,900
		走行時間	[分]	29	22
		走行時間費用	[億円/年]	89.67	26.74
	(市)坂尻久々子線 (3.4km)	交通量	[台/日]	1,000	0
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	1.36	0.00
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
③その他道路合計 (2,899.0km)	走行時間費用	[億円/年]	5,144.34	5,157.42	

			走行時間費用 整備なし (A)	走行時間費用 整備あり (B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：2,918.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,235.37	5,207.47	27.90

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

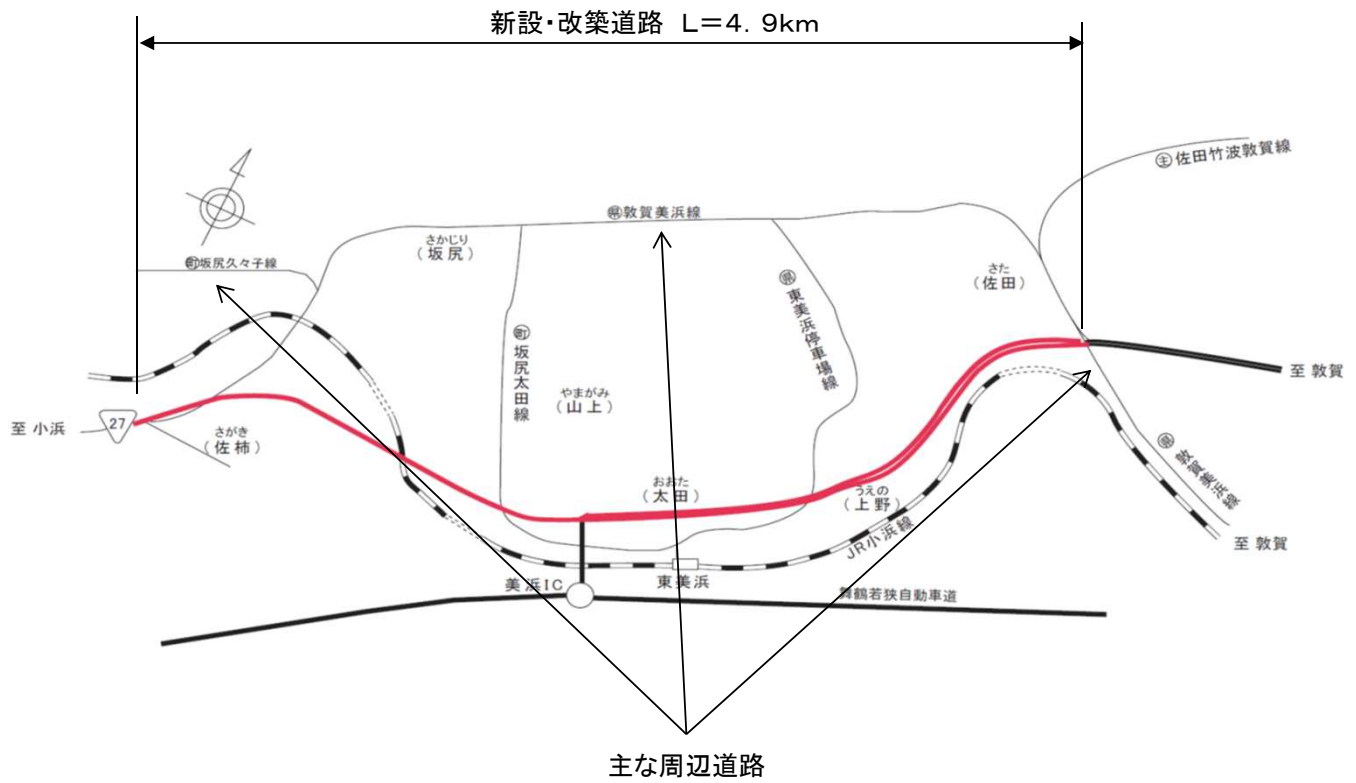
※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。



(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



# 費用便益分析の条件

事業名：美浜東バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	令和1年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (令和12年)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H22全国道路・街路交通情勢調査)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他( )	<input type="checkbox"/>	
	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	
		( )台トリップ/日	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
		その他( )	
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
	その他( BPR関数と転換率式の併用による配分 )	<input checked="" type="checkbox"/>	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。		
	その他( )	<input type="checkbox"/>	

交通流推計

(3)

		項目	チェック欄	
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		( ) %	
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
	交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他 ( )	<input type="checkbox"/>	
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				



## 費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 一般国道27号 美浜東バイパス

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.44	4.9	2.17	
-24年目	H 3	2.9987	116.0	0.29	0.78		
-23年目	H 4	2.8834	117.6	0.31	0.78		
-22年目	H 5	2.7725	117.9	0.54	1.32		
-21年目	H 6	2.6658	117.8	1.89	4.42		
-20年目	H 7	2.5633	117.1	19.25	43.40		
-19年目	H 8	2.4647	116.6	8.25	17.97		
-18年目	H 9	2.3699	117.5	0.62	1.28		
-17年目	H 10	2.2788	116.9	15.42	30.97		
-16年目	H 11	2.1911	115.2	20.43	40.03		
-15年目	H 12	2.1068	113.8	35.18	67.09		
-14年目	H 13	2.0258	112.4	31.33	58.17		
-13年目	H 14	1.9479	110.5	15.99	29.03		
-12年目	H 15	1.8730	109.0	11.53	20.42		
-11年目	H 16	1.8009	107.9	9.60	16.51		
-10年目	H 17	1.7317	106.7	7.30	12.21		
-9年目	H 18	1.6651	105.9	18.52	29.99		
-8年目	H 19	1.6010	105.0	21.15	33.22		
-7年目	H 20	1.5395	104.4	9.01	13.68		
-6年目	H 21	1.4802	103.0	6.69	9.90		
-5年目	H 22	1.4233	101.3	3.43	4.96		
-4年目	H 23	1.3686	99.8	4.92	6.95		
-3年目	H 24	1.3159	99.0	14.95	20.47		
-2年目	H 25	1.2653	99.0	4.04	5.32		
-1年目	H 26	1.2167	101.5	4.96	6.13		
供用開始年次	H 27	1.1699	103.0			2.01	2.35
1年目	H 28	1.1249	102.8			2.01	2.26
2年目	H 29	1.0816	103.0			2.01	2.17
3年目	H 30	1.0400	103.0			2.01	2.09
4年目	R 1	1.0000	103.0			2.01	2.01
5年目	R 2	0.9615	103.0			1.97	1.90
6年目	R 3	0.9246	103.0			1.97	1.82
7年目	R 4	0.8890	103.0			1.97	1.75
8年目	R 5	0.8548	103.0			1.97	1.69
9年目	R 6	0.8219	103.0			1.97	1.62
10年目	R 7	0.7903	103.0			1.97	1.56
11年目	R 8	0.7599	103.0			1.97	1.50
12年目	R 9	0.7307	103.0			1.97	1.44
13年目	R 10	0.7026	103.0			1.97	1.39
14年目	R 11	0.6756	103.0			1.97	1.33
15年目	R 12	0.6496	103.0			1.97	1.28
16年目	R 13	0.6246	103.0			1.97	1.23
17年目	R 14	0.6006	103.0			1.97	1.18
18年目	R 15	0.5775	103.0			1.97	1.14
19年目	R 16	0.5553	103.0			1.97	1.10
20年目	R 17	0.5339	103.0			1.97	1.05
21年目	R 18	0.5134	103.0			1.97	1.01
22年目	R 19	0.4936	103.0			1.97	0.97
23年目	R 20	0.4746	103.0			1.97	0.94
24年目	R 21	0.4564	103.0			1.97	0.90
25年目	R 22	0.4388	103.0			1.97	0.87
26年目	R 23	0.4220	103.0			1.97	0.83
27年目	R 24	0.4057	103.0			1.97	0.80
28年目	R 25	0.3901	103.0			1.97	0.77
29年目	R 26	0.3751	103.0			1.97	0.74
30年目	R 27	0.3607	103.0			1.97	0.71
31年目	R 28	0.3468	103.0			1.97	0.68
32年目	R 29	0.3335	103.0			1.97	0.66
33年目	R 30	0.3207	103.0			1.97	0.63
34年目	R 31	0.3083	103.0			1.97	0.61
35年目	R 32	0.2965	103.0			1.97	0.58
36年目	R 33	0.2851	103.0			1.97	0.56
37年目	R 34	0.2741	103.0			1.97	0.54
38年目	R 35	0.2636	103.0			1.97	0.52
39年目	R 36	0.2534	103.0			1.97	0.50
40年目	R 37	0.2437	103.0			1.97	0.48
41年目	R 38	0.2343	103.0			1.97	0.46
42年目	R 39	0.2253	103.0			1.97	0.44
43年目	R 40	0.2166	103.0			1.97	0.43
44年目	R 41	0.2083	103.0			1.97	0.41
45年目	R 42	0.2003	103.0			1.97	0.40
46年目	R 43	0.1926	103.0			1.97	0.38
47年目	R 44	0.1852	103.0			1.97	0.37
48年目	R 45	0.1780	103.0			1.97	0.35
49年目	R 46	0.1712	103.0			1.97	0.34
合計				242.41	471.02	98.82	51.74
単純事業費計				265.64		98.82	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

便益の現在価値算定表（事業全体）

箇所名： 一般国道27号 美浜東バイパス

年次	年度 (基準年) R 1	総走行台キロの年次別伸び率 (近畿内陸ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	走行時間便益 (億円)					走行経費便益 (億円)					事故減少便益 (億円)		合計 (億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 27	0.99307	0.98807	1.00625	0.99382	1.1699	103.0	17.05	7.62	4.48	29.14	34.09	0.84	0.29	0.00	1.14	1.33	0.41	0.48	30.69	35.90
1年目	H 28	0.99460	0.98957	1.00763	0.99536	1.1249	102.8	16.93	7.52	4.51	28.96	32.58	0.83	0.29	0.00	1.13	1.27	0.41	0.46	30.50	34.31
2年目	H 29	0.99616	0.99110	1.00905	0.99692	1.0816	103.0	16.84	7.45	4.54	28.83	31.18	0.83	0.29	0.00	1.12	1.21	0.40	0.44	30.35	32.83
3年目	H 30	0.99694	0.99185	1.00968	0.99770	1.0400	103.0	16.78	7.38	4.58	28.74	29.89	0.83	0.29	0.00	1.11	1.16	0.40	0.42	30.26	31.47
4年目	R 1	0.99920	0.99407	1.01180	0.99996	1.0000	103.0	16.72	7.32	4.63	28.67	28.67	0.82	0.28	0.00	1.11	1.11	0.40	0.40	30.18	30.18
5年目	R 2	0.99915	0.98700	1.00675	0.99809	0.9615	103.0	16.71	7.28	4.68	28.67	27.56	0.82	0.28	0.00	1.11	1.06	0.40	0.39	30.18	29.02
6年目	R 3	0.99915	0.98683	1.00671	0.99809	0.9246	103.0	16.70	7.18	4.71	28.59	26.43	0.82	0.28	0.00	1.10	1.02	0.40	0.37	30.10	27.83
7年目	R 4	0.99915	0.98665	1.00666	0.99808	0.8890	103.0	16.68	7.09	4.74	28.51	25.35	0.82	0.27	0.00	1.10	0.98	0.40	0.36	30.01	26.68
8年目	R 5	0.99915	0.98647	1.00662	0.99808	0.8548	103.0	16.67	6.99	4.78	28.44	24.31	0.82	0.27	0.00	1.09	0.94	0.40	0.34	29.93	25.58
9年目	R 6	0.99915	0.98628	1.00658	0.99808	0.8219	103.0	16.65	6.90	4.81	28.36	23.31	0.82	0.27	0.00	1.09	0.90	0.40	0.33	29.85	24.53
10年目	R 7	0.99914	0.98609	1.00653	0.99807	0.7903	103.0	16.64	6.80	4.84	28.28	22.35	0.82	0.26	0.00	1.09	0.86	0.40	0.32	29.77	23.52
11年目	R 8	0.99914	0.98590	1.00649	0.99807	0.7599	103.0	16.63	6.71	4.87	28.20	21.43	0.82	0.26	0.00	1.08	0.82	0.40	0.30	29.68	22.56
12年目	R 9	0.99914	0.98570	1.00645	0.99806	0.7307	103.0	16.61	6.61	4.90	28.13	20.55	0.82	0.26	0.00	1.08	0.79	0.40	0.29	29.60	21.63
13年目	R 10	0.99914	0.98549	1.00641	0.99806	0.7026	103.0	16.60	6.52	4.93	28.05	19.71	0.82	0.25	0.00	1.07	0.75	0.40	0.28	29.52	20.74
14年目	R 11	0.99914	0.98528	1.00637	0.99806	0.6756	103.0	16.58	6.42	4.97	27.97	18.90	0.82	0.25	0.00	1.07	0.72	0.40	0.27	29.44	19.89
15年目	R 12	0.99197	0.99076	1.00801	0.99265	0.6496	103.0	16.57	6.33	5.00	27.90	18.12	0.82	0.25	0.00	1.06	0.69	0.40	0.26	29.35	19.07
16年目	R 13	0.99190	0.99067	1.00800	0.99259	0.6246	103.0	16.44	6.27	4.99	27.69	17.30	0.81	0.24	0.00	1.06	0.66	0.39	0.24	29.14	18.20
17年目	R 14	0.99183	0.99059	1.00800	0.99254	0.6006	103.0	16.30	6.21	4.98	27.49	16.51	0.80	0.24	0.00	1.05	0.63	0.39	0.23	28.93	17.37
18年目	R 15	0.99177	0.99050	1.00800	0.99248	0.5775	103.0	16.17	6.15	4.97	27.29	15.76	0.80	0.24	0.00	1.04	0.60	0.39	0.22	28.71	16.58
19年目	R 16	0.99170	0.99041	1.00800	0.99242	0.5553	103.0	16.04	6.10	4.96	27.09	15.04	0.79	0.24	0.00	1.03	0.57	0.38	0.21	28.50	15.83
20年目	R 17	0.99163	0.99031	1.00800	0.99237	0.5339	103.0	15.90	6.04	4.95	26.89	14.36	0.78	0.23	0.00	1.02	0.54	0.38	0.20	28.29	15.10
21年目	R 18	0.99156	0.99022	1.00800	0.99231	0.5134	103.0	15.77	5.98	4.94	26.69	13.70	0.78	0.23	0.00	1.01	0.52	0.38	0.19	28.07	14.41
22年目	R 19	0.99149	0.99012	1.00800	0.99225	0.4936	103.0	15.64	5.92	4.93	26.48	13.07	0.77	0.23	0.00	1.00	0.49	0.37	0.18	27.86	13.75
23年目	R 20	0.99141	0.99002	1.00800	0.99219	0.4746	103.0	15.50	5.86	4.92	26.28	12.47	0.76	0.23	0.00	0.99	0.47	0.37	0.18	27.65	13.12
24年目	R 21	0.99134	0.98992	1.00800	0.99213	0.4564	103.0	15.37	5.80	4.91	26.08	11.90	0.76	0.22	0.00	0.98	0.45	0.37	0.17	27.44	12.52
25年目	R 22	0.99126	0.98982	1.00800	0.99206	0.4388	103.0	15.24	5.75	4.90	25.88	11.36	0.75	0.22	0.00	0.98	0.43	0.37	0.16	27.22	11.94
26年目	R 23	0.99119	0.98971	1.00800	0.99200	0.4220	103.0	15.10	5.69	4.89	25.68	10.84	0.74	0.22	0.00	0.97	0.41	0.36	0.15	27.01	11.40
27年目	R 24	0.99111	0.98961	1.00800	0.99194	0.4057	103.0	14.97	5.63	4.88	25.48	10.34	0.74	0.22	0.00	0.96	0.39	0.36	0.15	26.80	10.87
28年目	R 25	0.99103	0.98950	1.00800	0.99187	0.3901	103.0	14.84	5.57	4.87	25.28	9.86	0.73	0.22	0.00	0.95	0.37	0.36	0.14	26.58	10.37
29年目	R 26	0.99095	0.98939	1.00800	0.99180	0.3751	103.0	14.70	5.51	4.86	25.07	9.41	0.72	0.21	0.00	0.94	0.35	0.35	0.13	26.37	9.89
30年目	R 27	0.99086	0.98927	1.00800	0.99174	0.3607	103.0	14.57	5.45	4.85	24.87	8.97	0.72	0.21	0.00	0.93	0.34	0.35	0.13	26.16	9.43
31年目	R 28	0.99078	0.98916	1.00800	0.99167	0.3468	103.0	14.44	5.39	4.84	24.67	8.56	0.71	0.21	0.00	0.92	0.32	0.35	0.12	25.94	9.00
32年目	R 29	0.99069	0.98904	1.00800	0.99160	0.3335	103.0	14.31	5.34	4.83	24.47	8.16	0.70	0.21	0.00	0.91	0.30	0.35	0.12	25.73	8.58
33年目	R 30	0.99061	0.98892	1.00800	0.99153	0.3207	103.0	14.17	5.28	4.82	24.27	7.78	0.70	0.20	0.00	0.91	0.29	0.34	0.11	25.52	8.18
34年目	R 31	0.99052	0.98879	1.00800	0.99145	0.3083	103.0	14.04	5.22	4.81	24.07	7.42	0.69	0.20	0.00	0.90	0.28	0.34	0.10	25.30	7.80
35年目	R 32	0.99043	0.98867	1.00800	0.99138	0.2965	103.0	13.91	5.16	4.80	23.86	7.08	0.68	0.20	0.00	0.89	0.26	0.34	0.10	25.09	7.44
36年目	R 33	0.99034	0.98854	1.00800	0.99131	0.2851	103.0	13.77	5.10	4.79	23.66	6.75	0.68	0.20	0.00	0.88	0.25	0.26	0.07	24.80	7.07
37年目	R 34	0.99024	0.98840	1.00800	0.99124	0.2741	103.0	13.64	5.04	4.78	23.46	6.43	0.67	0.20	0.00	0.87	0.24	0.26	0.07	24.59	6.74
38年目	R 35	0.99014	0.98827	1.00800	0.99117	0.2636	103.0	13.51	4.98	4.77	23.26	6.13	0.67	0.19	0.00	0.86	0.23	0.25	0.07	24.38	6.43
39年目	R 36	0.99005	0.98813	1.00800	0.99110	0.2534	103.0	13.37	4.93	4.76	23.06	5.84	0.66	0.19	0.00	0.85	0.22	0.25	0.06	24.16	6.12
40年目	R 37	0.98995	0.98798	1.00800	0.99103	0.2437	103.0	13.24	4.87	4.75	22.86	5.57	0.65	0.19	0.00	0.84	0.21	0.25	0.06	23.95	5.84
41年目	R 38	0.98984	0.98784	1.00800	0.99096	0.2343	103.0	13.11	4.81	4.74	22.66	5.31	0.65	0.19	0.00	0.83	0.20	0.25	0.06	23.74	5.56
42年目	R 39	0.98974	0.98769	1.00800	0.99089	0.2253	103.0	12.97	4.75	4.73	22.45	5.06	0.64	0.18	0.00	0.83	0.19	0.24	0.05	23.52	5.30
43年目	R 40	0.98963	0.98754	1.00800	0.99082	0.2166	103.0	12.84	4.69	4.72	22.25	4.82	0.63	0.18	0.00	0.82	0.18	0.24	0.05	23.31	5.05
44年目	R 41	0.98953	0.98738	1.00800	0.99075	0.2083	103.0	12.71	4.63	4.71	22.05	4.59	0.63	0.18	0.00	0.81	0.17	0.24	0.05	23.10	4.81
45年目	R 42	0.98941	0.98722	1.00800	0.99068	0.2003	103.0	12.57	4.58	4.70	21.85	4.38	0.62	0.18	0.00	0.80	0.16	0.23	0.05	22.88	4.58
46年目	R 43	0.98930	0.98705	1.00800	0.99061	0.1926	103.0	12.44	4.52	4.69	21.65	4.17	0.61	0.17	0.00	0.79	0.15	0.23	0.04	22.67	4.37
47年目	R 44	0.98919	0.98688	1.00800	0.99054	0.1852	103.0	12.31	4.46	4.68	21.45	3.97	0.61	0.17	0.00	0.78	0.14	0.23	0.04	22.46	4.16
48年目	R 45	0.98907	0.98671	1.00800	0.99047	0.1780	103.0	12.18	4.40	4.67	21.24	3.78	0.60	0.17	0.00	0.77	0.14	0.23	0.04	22.24	3.96
49年目	R 46	0.98895	0.98653	1.00800	0.99040	0.1712	103.0	12.04	4.34	4.66	21.04	3.60	0.59	0.17	0.00	0.76	0.13	0.22	0.04	22.03	3.77
合計								751.47	292.53	239.96	1,283.96	704.72	37.01	11.33	0.13	48.47	26.87	17.09	9.71	1,349.53	741.30

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道27号	美浜東バイパス	4、2	4.9km

## ■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考	
①工事費			式	1	22,977		
	改良費		式	1	11,863		
		土工	m3	2,312,000	5,126	切土(148万m3)、盛土(83万m3)	
		軟弱地盤改良工	式	1	1,964		
		法面工	式	1	1,114	切土法面、盛土法面	
		擁壁工	式	1	2,327	補強土壁、L型擁壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等	
		施設工	式				
		函渠工	式	1	1,332		
		排水工	式				
		情報管路工	Km				
	雑工	式					
	橋梁費				0	4,686	
		橋梁	m	1,031	4,686	連続高架橋2橋、PC橋3橋、鋼橋6橋	
	トンネル費		式	1	4,072		
		NATM	m	1,490	4,072	3本(上下線)	
	IC・JCT費				0	0	
		IC	箇所	0	0		
		JCT	箇所	0	0		
	舗装費		式	1	1,134		
		車道舗装	m <sup>2</sup>	84,954	1,134		
歩道舗装		m <sup>2</sup>					
付帯施設費				0	1,222		
	付帯工事費	式	1	1,222	標識工、防護柵工、道路照明等		
②用地及補償費				0	2,493	0	
	用地費		m <sup>2</sup>		2,323	0	
		宅地	m <sup>2</sup>	16,610	565	0	
		田畑	m <sup>2</sup>	48,100	1,347	0	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	158,290	412	0	
		その他	m <sup>2</sup>	1		0	
補償費	式	1	170	0			
③間接経費		式	1	2,300	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費		
全体事業費				27,770			

事業全体

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道27号	美浜東バイパス	2・4	4.9km

## ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	4.9	2,800	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	8,050	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			10,850	

## 【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。