

NO. 5
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27号

金山バイパス

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
□事業の経緯および進捗	3
1. 事業の経緯.....	3
2. 事業の進捗状況.....	3
3. 関係機関との調整.....	3
4. 現在の状況（平成18年3月撮影）	4
□事業を取り巻く社会状況	5
1. 社会的背景.....	5
2. 沿線の主な観光資源.....	8
3. 金山バイパスの沿線交通状況	10
4. 地域における計画.....	12
□事業の整備効果	13
1. 沿線地域の交通混雑の緩和.....	13
2. 沿線地域の活性化.....	15
3. 嶺南地域における道路ネットワークの強化.....	16
□費用便益比の結果	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

- 沿線地域の交通混雑の緩和
- 沿線地域の活性化
- 嶺南地域における道路ネットワークの強化

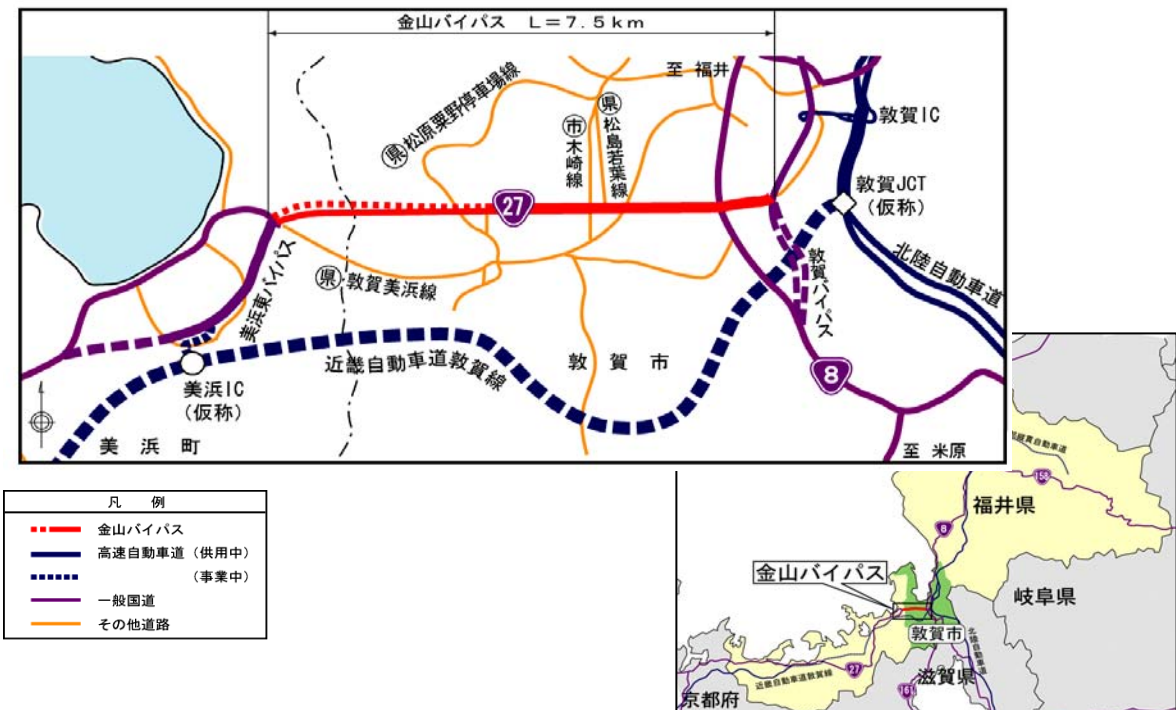
一般国道27号は、福井県敦賀市を起点とし、京都府京丹波町に至る延長約140kmの主要幹線道路であり、沿道地域の生活道路として機能するとともに、嶺南地方の地域経済の発展等に重要な役割を担っています。

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

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

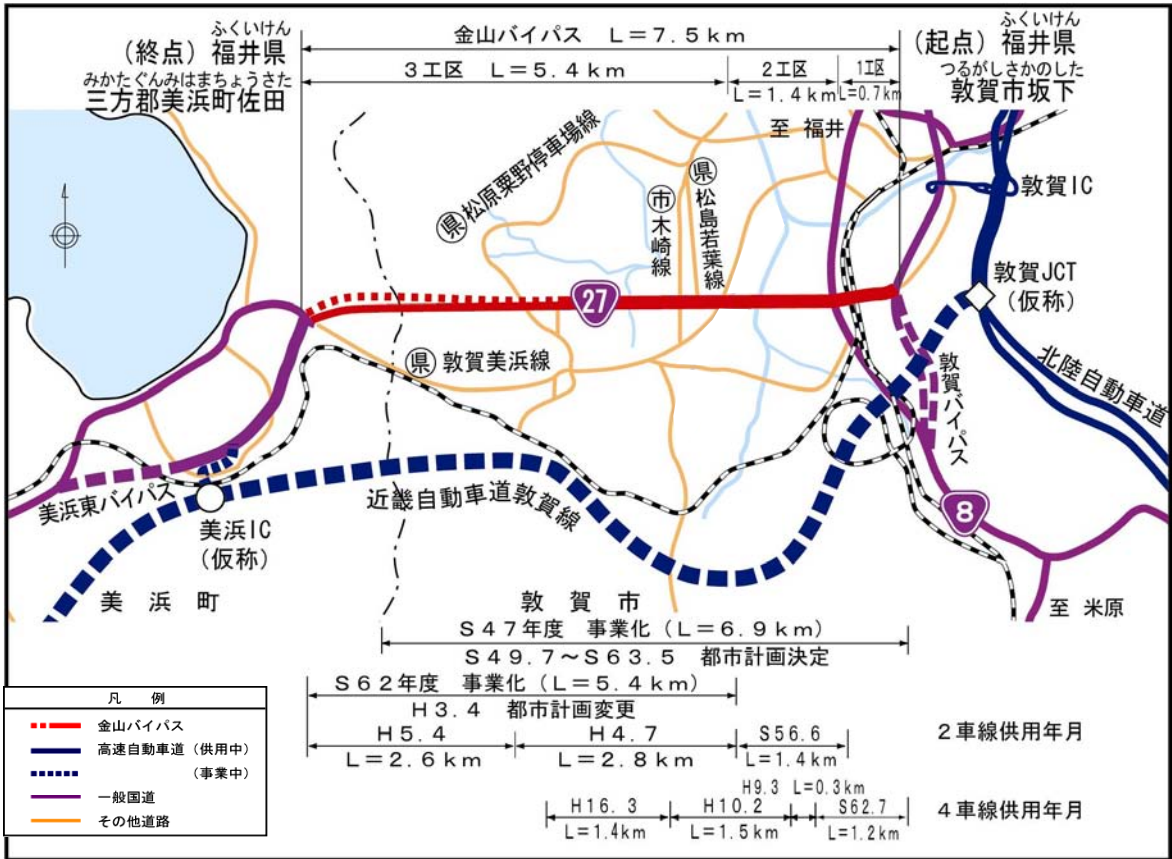
また、事業中の一般国道27号美浜東バイパス、一般国道8号敦賀バイパス、近畿自動車道敦賀線や供用中の北陸自動車道と一体となって、嶺南地域はもとより福井県の広域道路ネットワークを形成する道路です。

■位置図

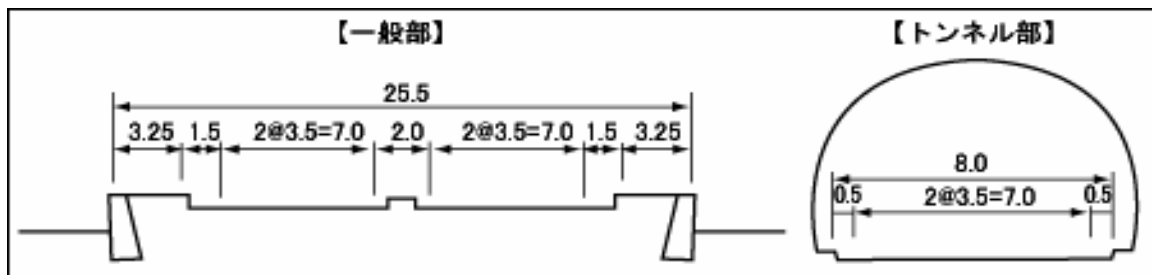


計 画 の 概 要

- ・ 起 終 点 自) 福井県敦賀市坂下
至) 福井県三方郡美浜町佐田
- ・ 計 画 延 長 $L = 7.5 \text{ km}$
- ・ 幅 員 $W = 25.5 \text{ m}$ (盛土部分 $W = 21.0 \text{ m}$)
- ・ 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390億円
- ・ 計 画 図



標準断面図



事業の経緯および進捗

1. 事業の経緯

- ・都市計画決定 昭和49年7月～昭和63年5月
- ・都市計画変更 平成 3年4月
- ・事業化 昭和47年度
- ・用地着手 昭和50年度
- ・工事着手 昭和53年度
- ・暫定供用 昭和56年6月 (L=1.4km)
平成 4年7月 (L=2.8km)
平成 5年4月 (L=2.6km)
- ・4車線供用 昭和62年7月 (L=1.2km)
平成 9年3月 (L=0.3km)
平成10年2月 (L=1.5km)
平成16年3月 (L=1.4km)

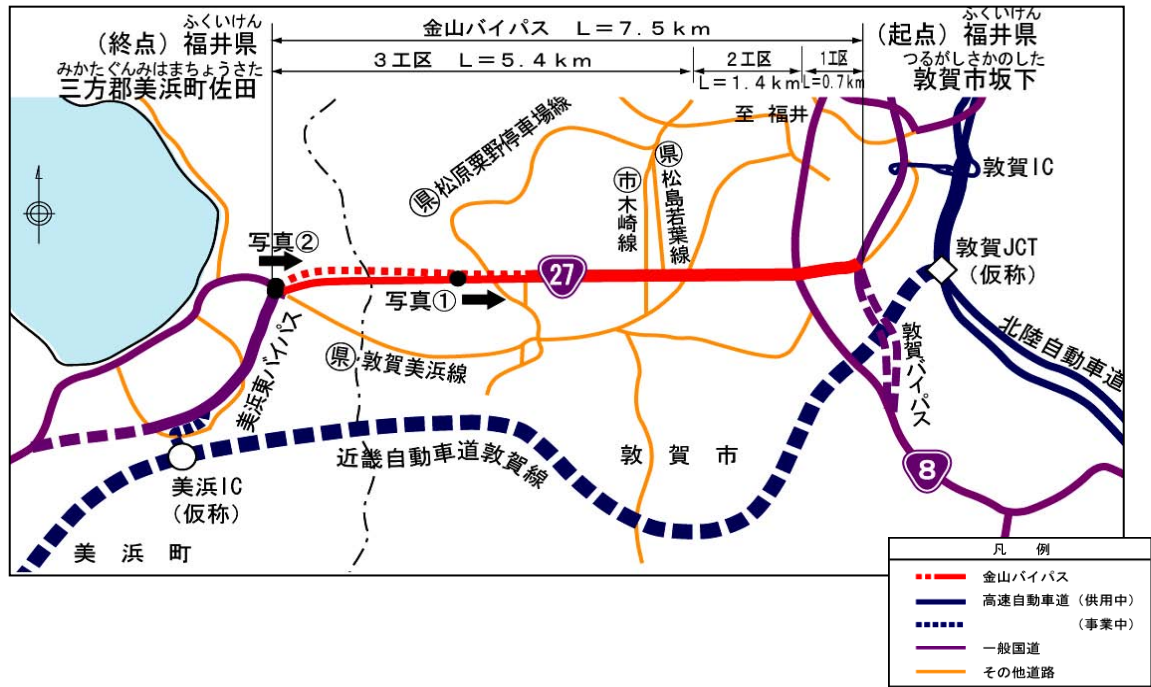
2. 事業の進捗状況

- ・事業進捗率 81% (事業費ベース、平成18年9月末現在)
- ・用地取得率 100% (面積ベース、平成18年9月末現在)

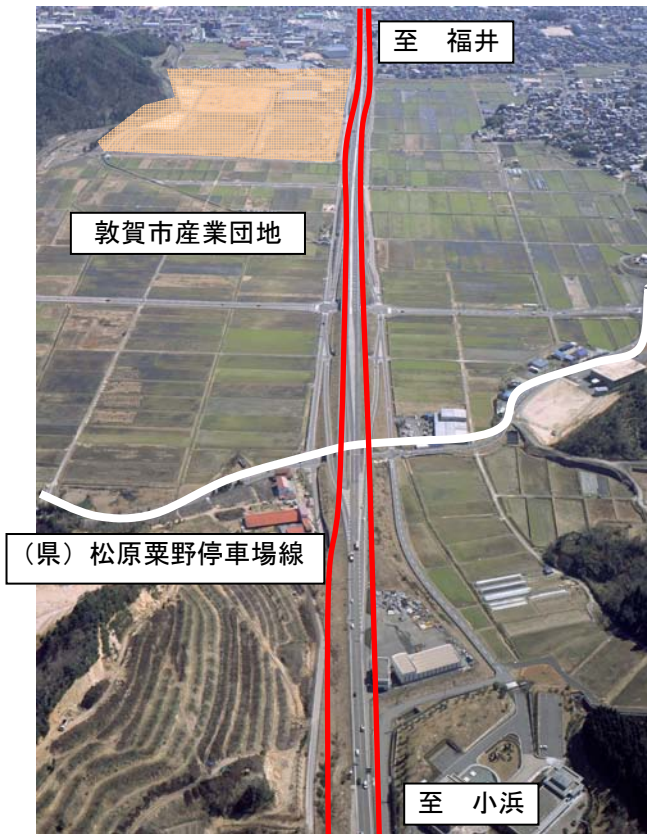
3. 関係機関との調整

- ・医療用牧場（現在、廃業）がルートに近接していたことから、動物に与える影響（騒音、地下水等）に配慮した調整に時間を要しました。また、鉄道との交差および河川渡河等に係わる計画・施工協議調整に時間を要しました。

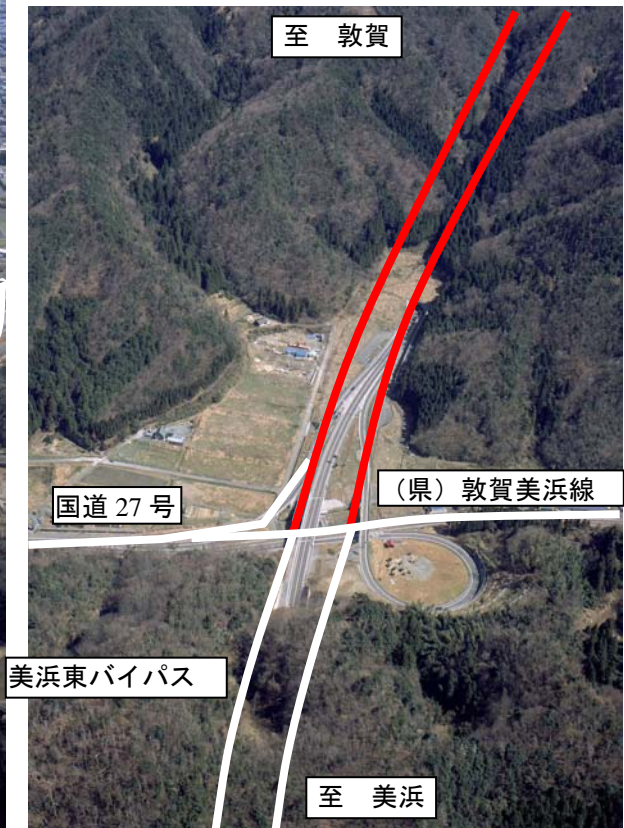
4. 現在の状況（平成18年3月撮影）



（写真①）



（写真②）

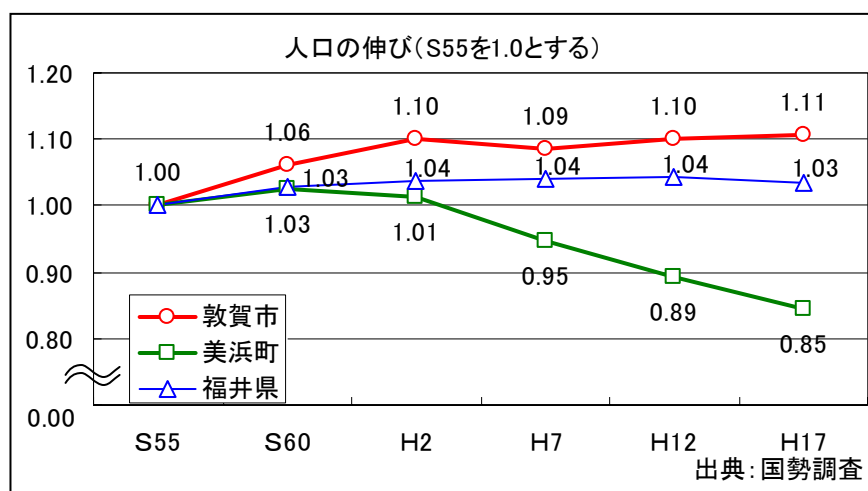


事業を取り巻く社会状況

1. 社会的背景

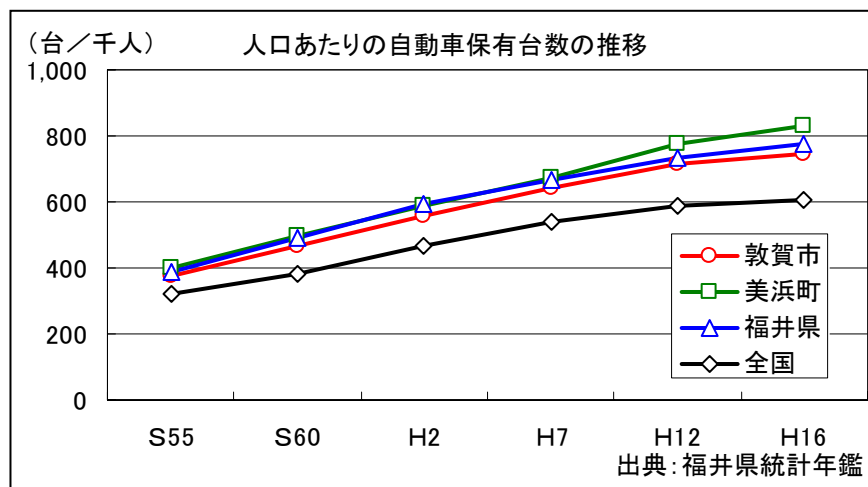
【沿線地域の人口の推移】

- ・ 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】

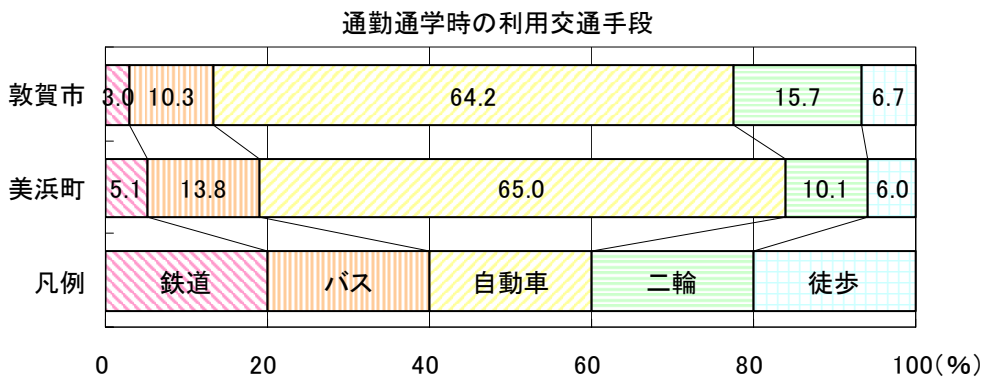
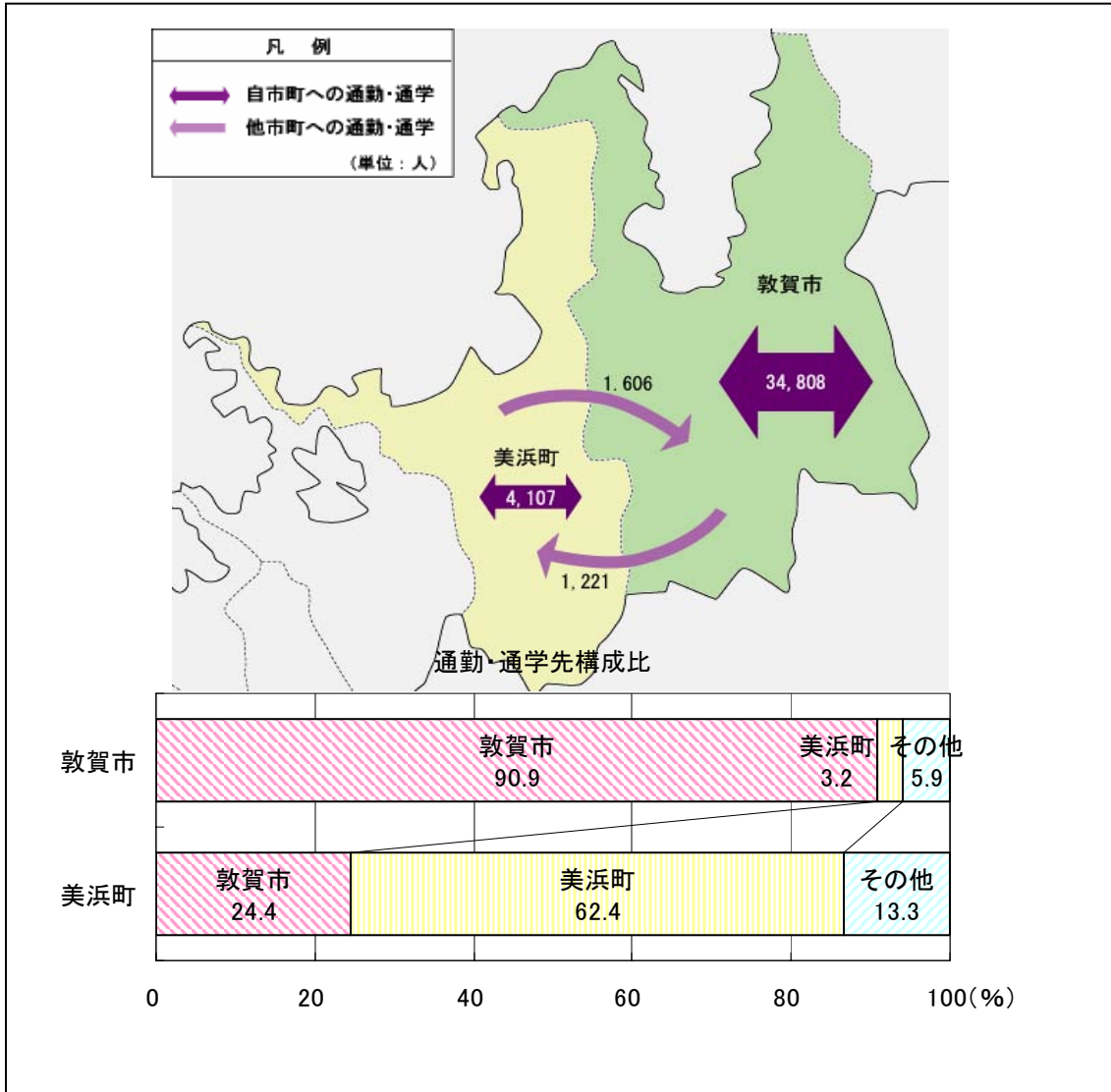
- ・ 福井県における人口当たりの自動車保有台数は、全国の上位に位置しています。
- ・ 敦賀市においても全国平均を大きく上回っており、自動車への依存度が高い地域であることを示しています。



※ 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

【沿線地域の通勤・通学流動】

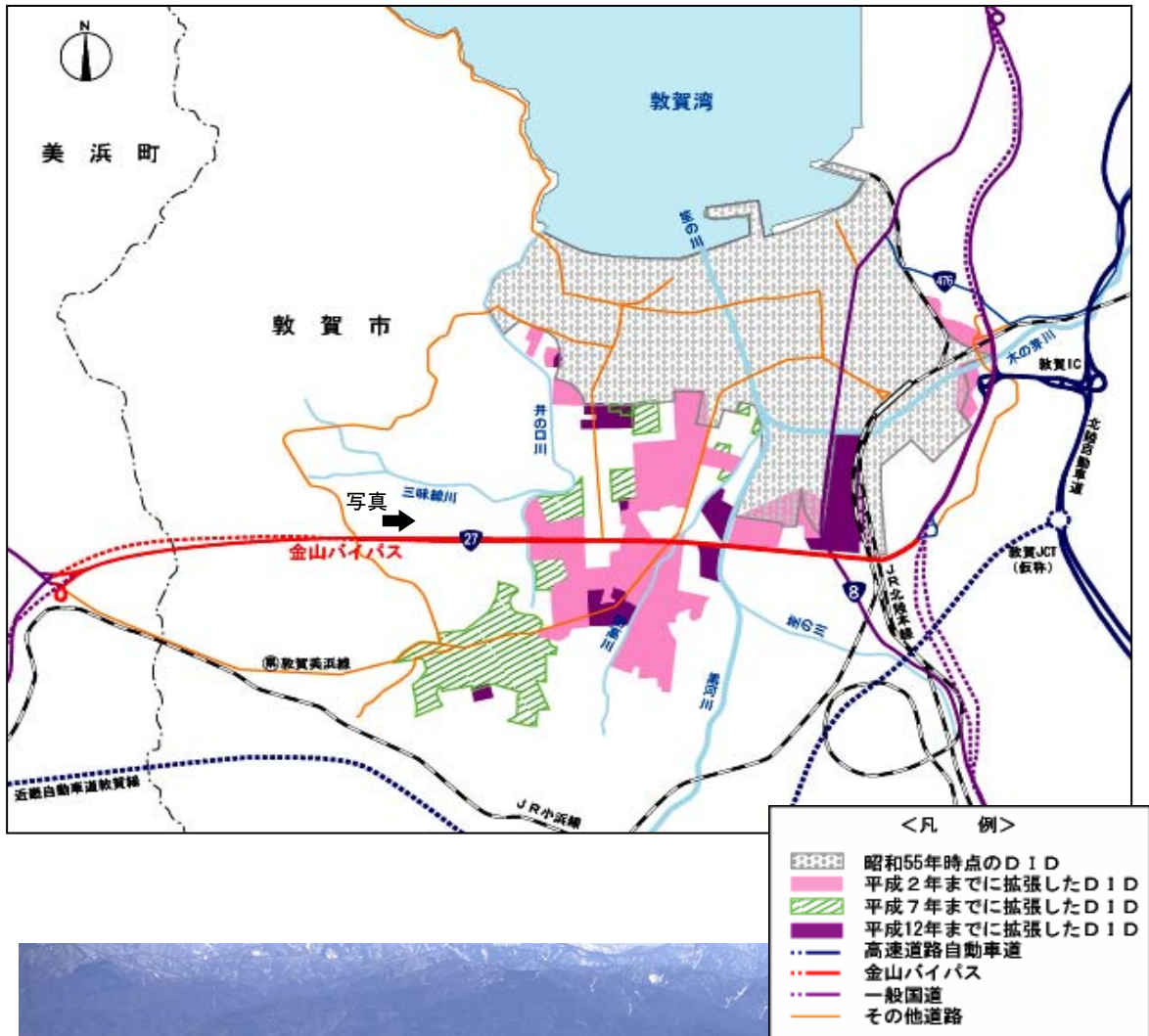
- ・ 金山バイパス沿線の美浜町では、敦賀市との結び付きが強く、美浜町における就業者・就学者の約4人に1人が敦賀市内へ通勤・通学しています。
- ・ 美浜町における通勤・通学時の利用交通手段は、自動車が65%、バスが14%を占め、自動車への依存が高くなっています。



出典：平成12年国勢調査

【敦賀市における人口集中地区の拡大状況】

- ・敦賀市では、金山バイパス沿線において人口集中地区の拡大が見られます。



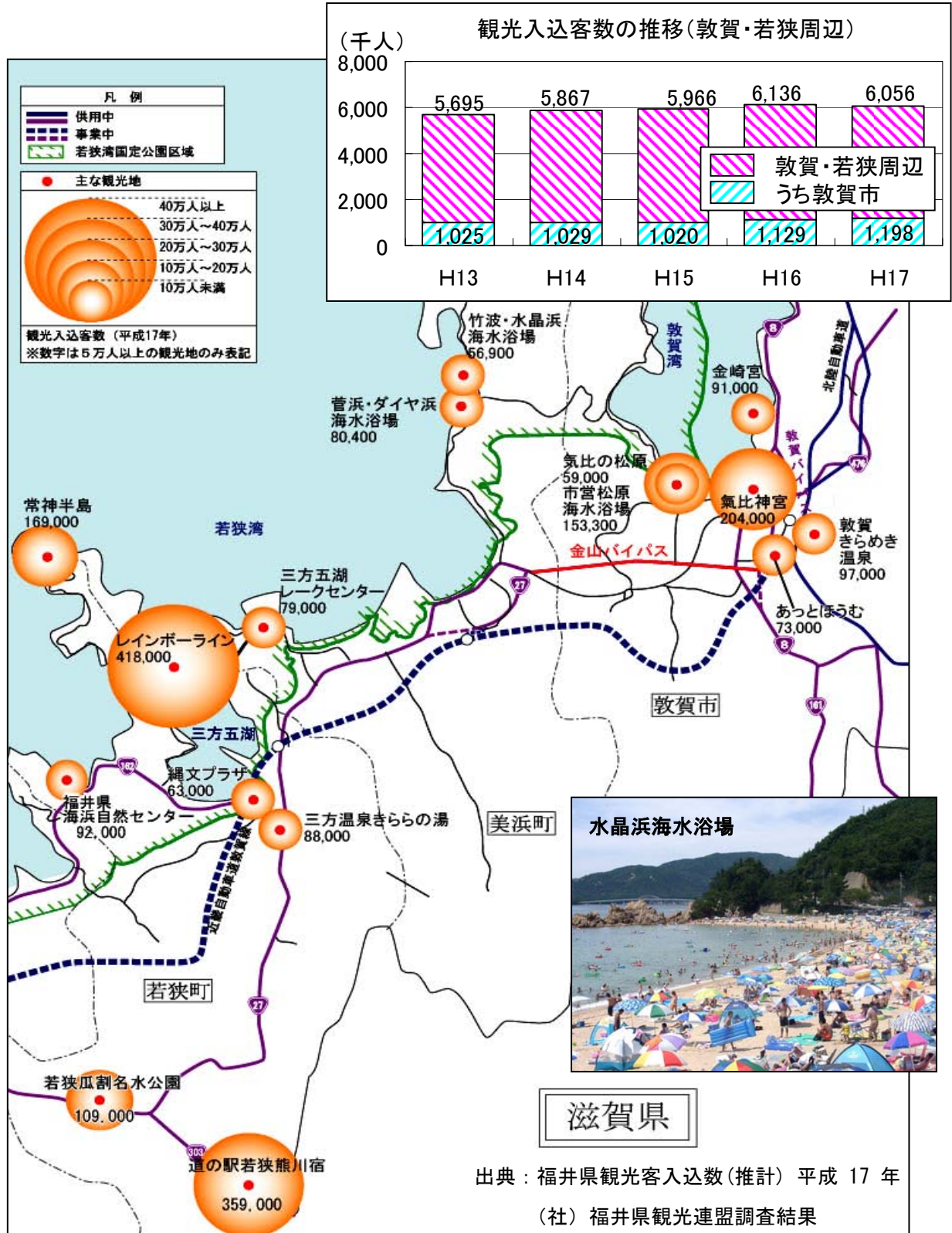
出典：国勢調査

平成18年3月24日撮影

2. 沿線の主な観光資源

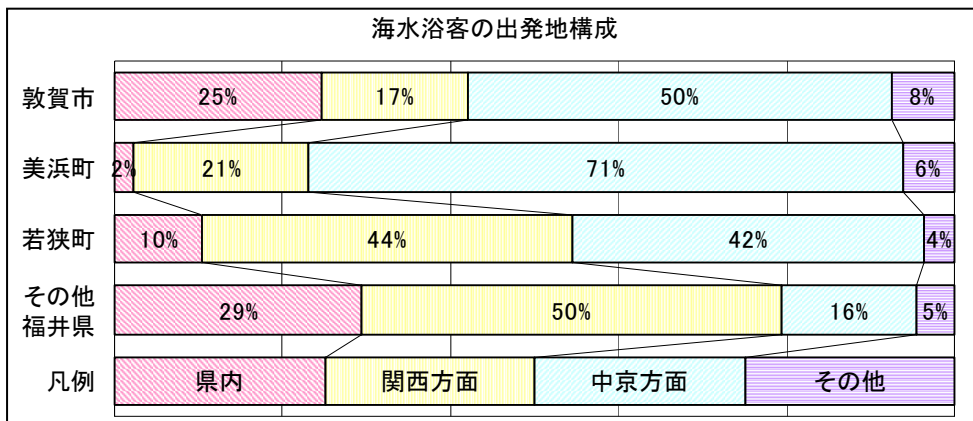
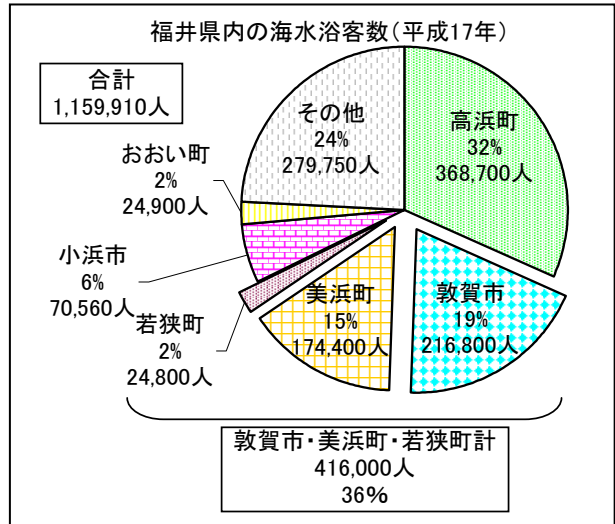
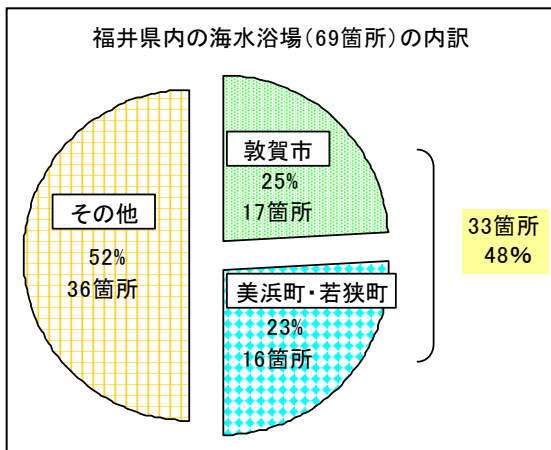
国道27号沿線においては、美しい海岸をはじめとした豊かな自然環境に恵まれ、周辺一帯は若狭湾国定公園に指定されています。

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。

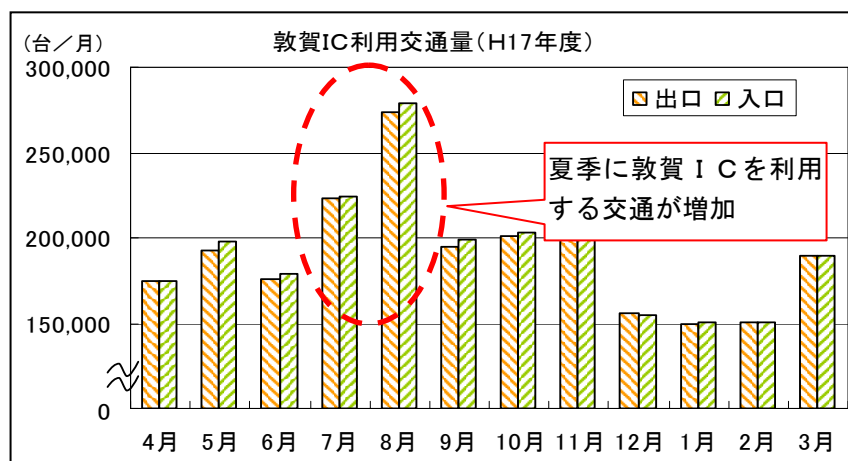


夏季には、沿線各地に点在する美しいビーチに、京阪神や中京方面から多くの海水浴客が訪れています。

金山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、夏期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、金山バイパスが利用されています。



出典：(社) 福井県観光連盟調査結果

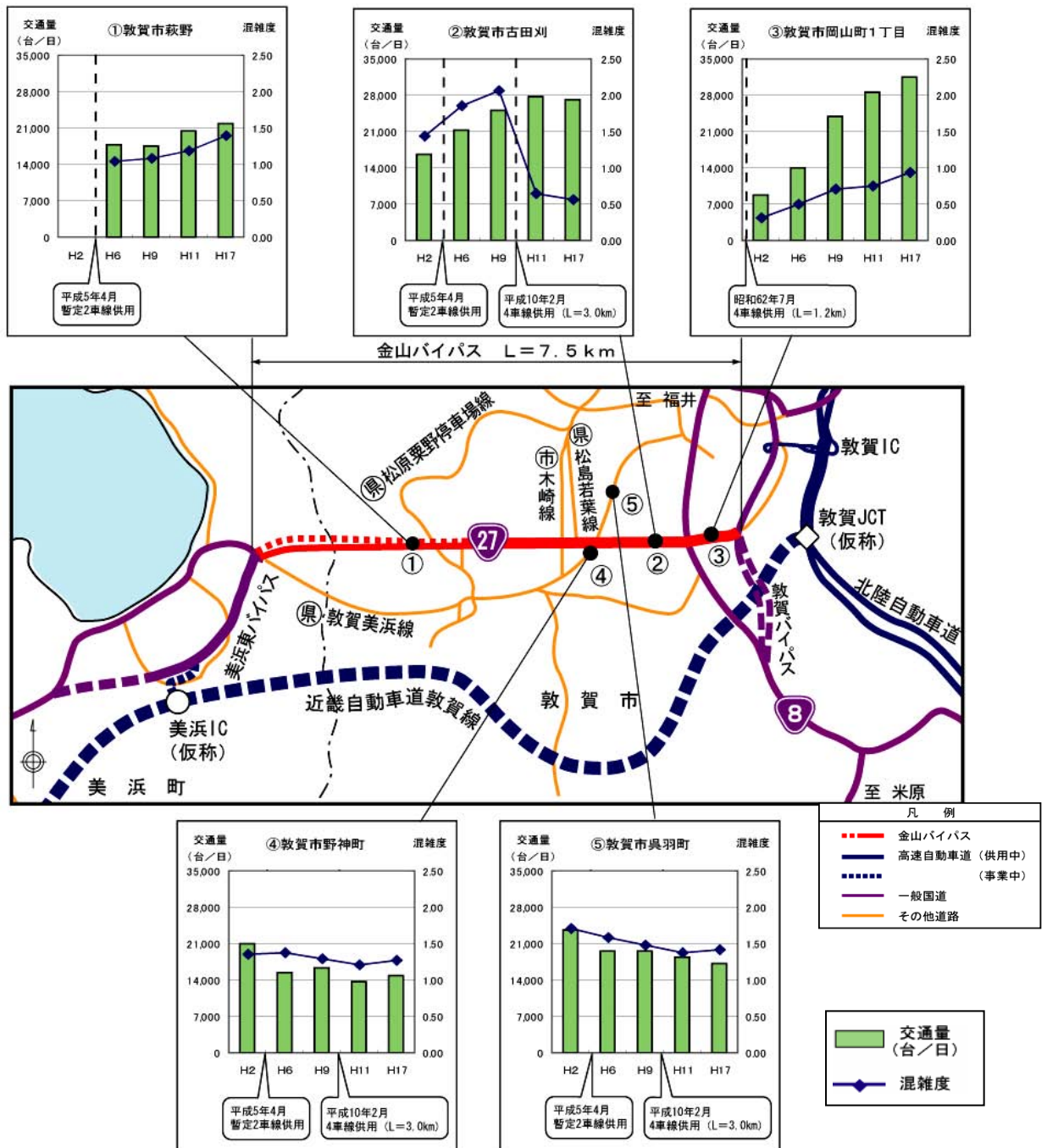


出典：(株) 中日本高速道路調査結果

3. 金山バイパスの沿線交通状況

【周辺の交通量】

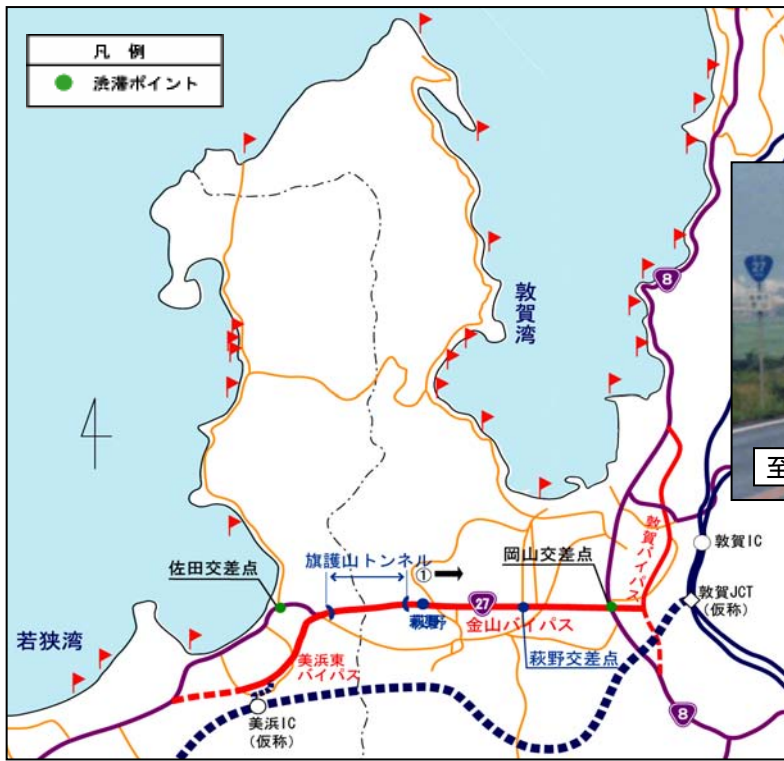
- ・金山バイパスの供用により、並行する敦賀美浜線（旧国道27号）の交通量が減少しました。
- ・しかしながら、金山バイパスの暫定2車線供用区間および敦賀美浜線では混雑度が1.0を超過しています。



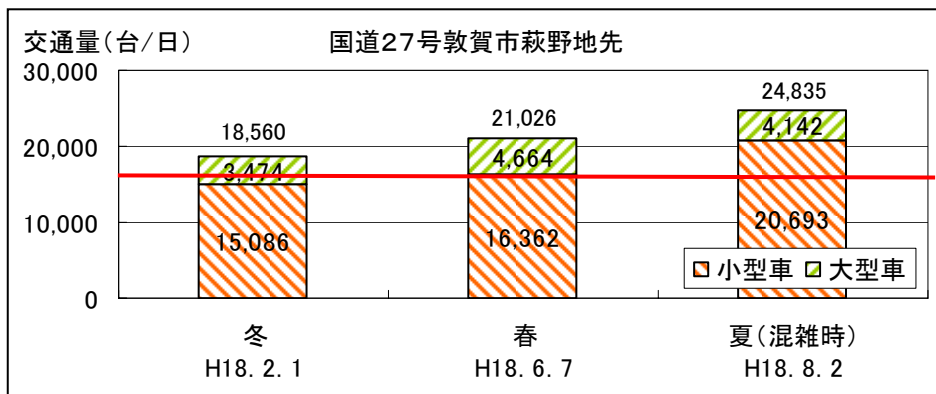
出典：道路交通センサス

【現道の状況】

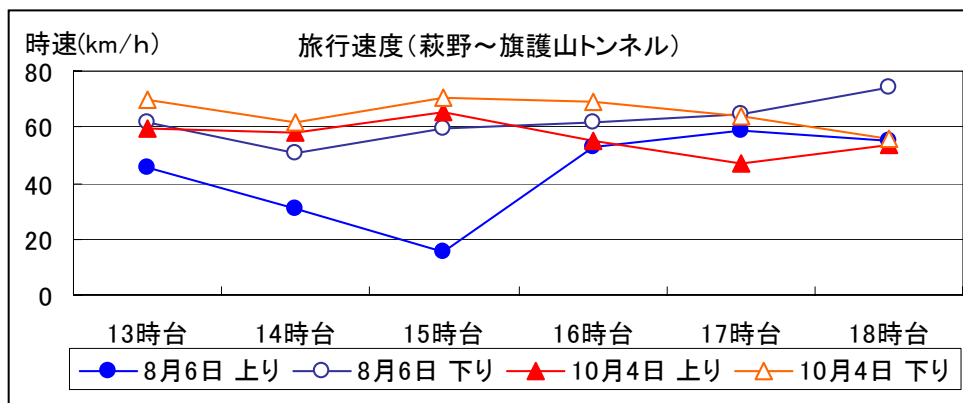
- ・ 金山バイパスでは、夏期の海水浴シーズンになると交通量が大幅に増加し、著しい渋滞が発生しています。



(写真①)



※出典：福井河川国道事務所調査結果



※出典：福井河川国道事務所調査結果

4. 地域における計画

金山バイパスは、下記の計画に位置づけられています。

- ◆ 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27号金山バイパス全線4車線の早期整備を促進
- ◆ 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。

5. 要望経緯

(最近の動向)

- 平成15年11月5日 敦賀市より、関係各機関に対し、金山バイパスの早期完成を要望
- 平成16年11月8日 敦賀市より、関係各機関に対し、金山バイパスの早期完成を要望
- 平成17年12月7日 敦賀市より、関係各機関に対し、金山バイパスの早期完成を要望

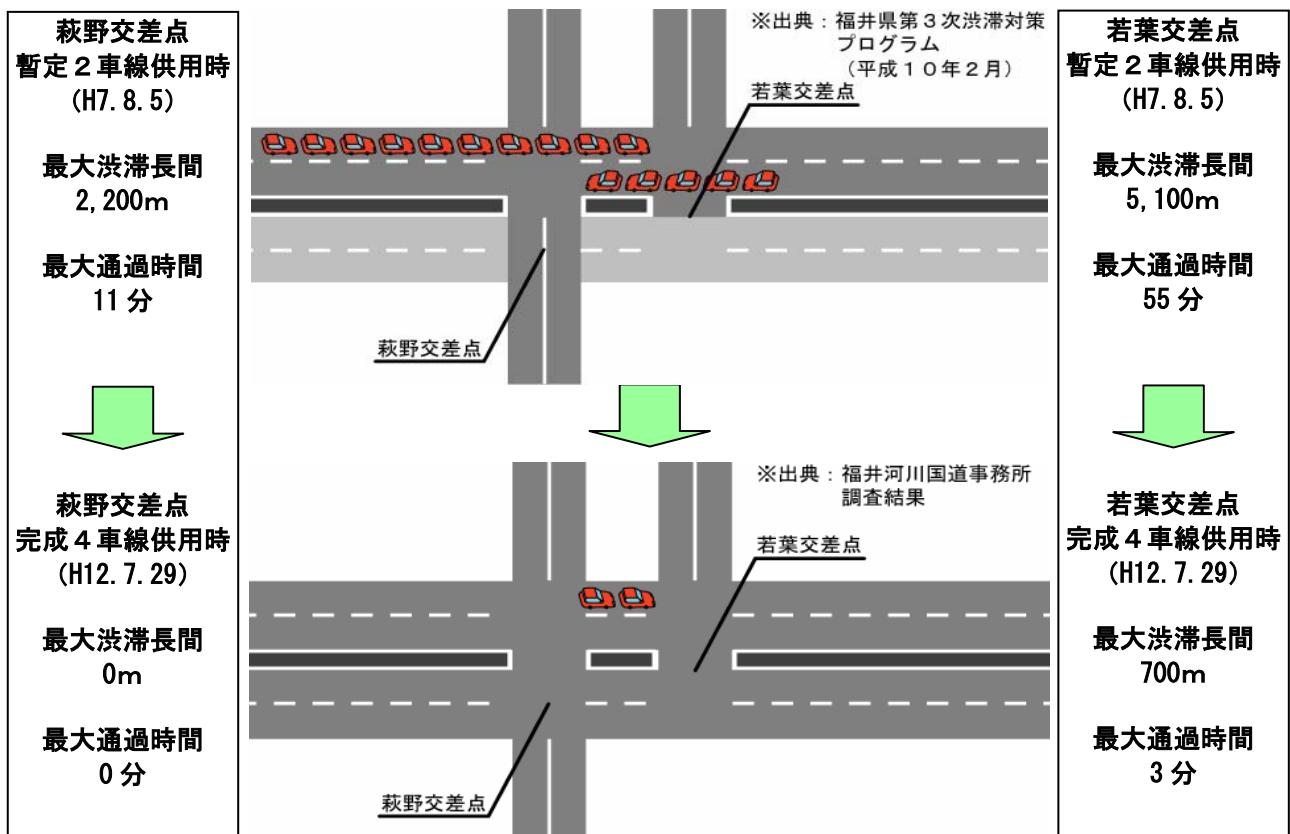
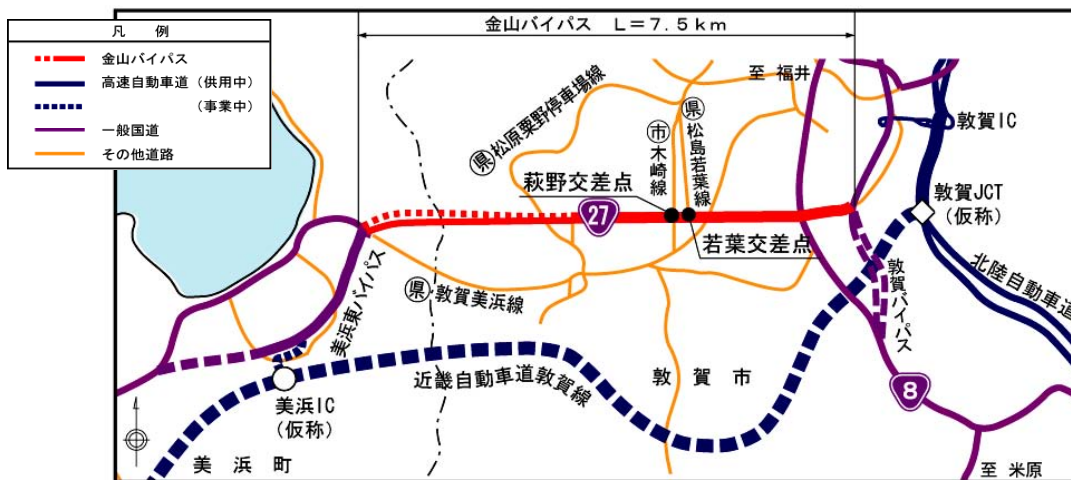
事業の整備効果

1. 沿線地域の交通混雑の緩和

【交通の円滑化】

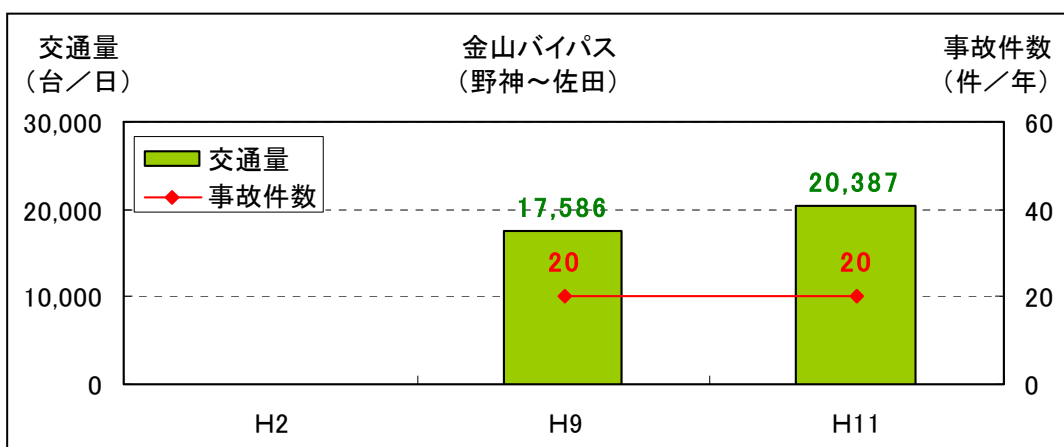
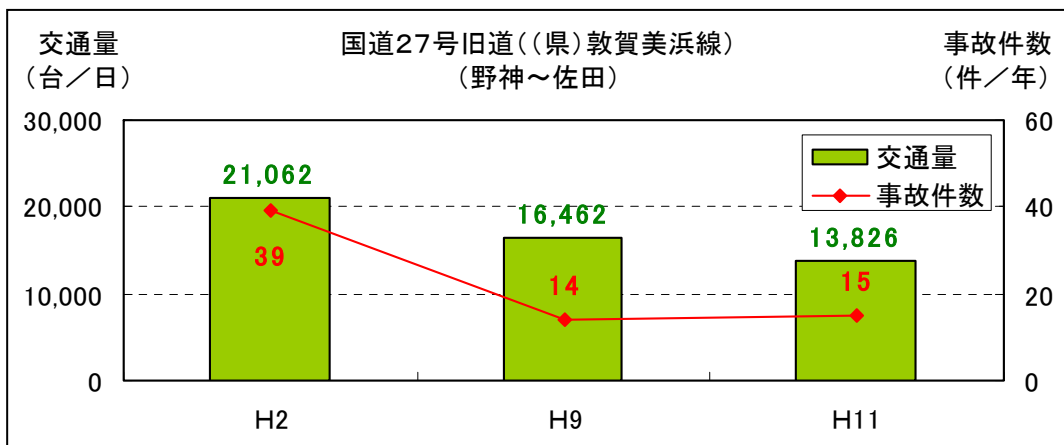
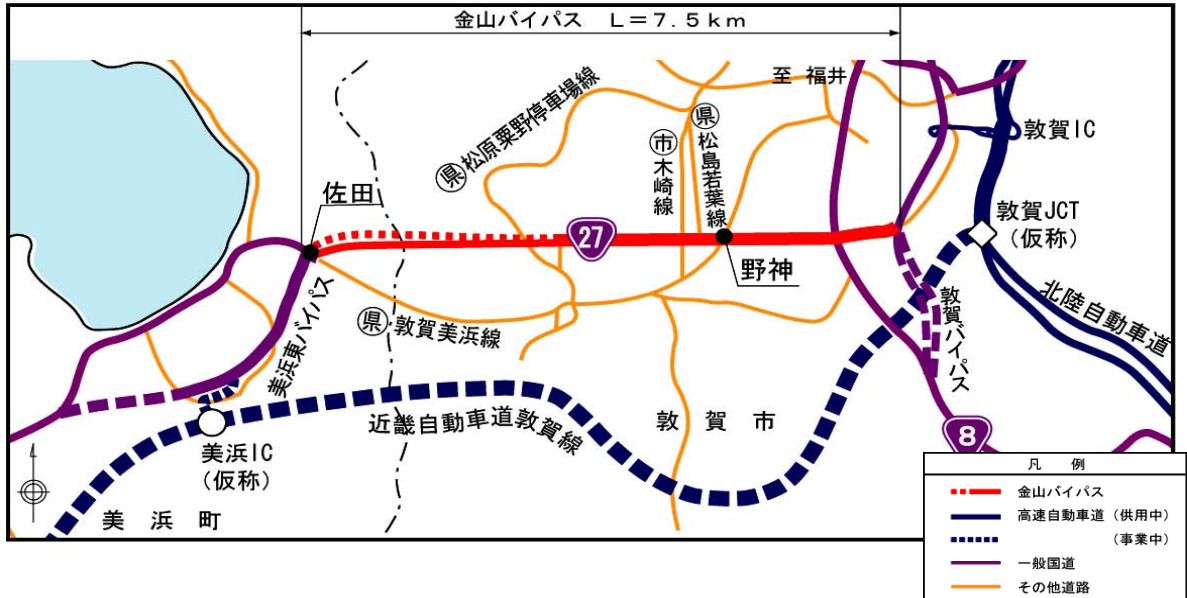
主要渋滞ポイントであった萩野交差点や若葉交差点では、海水浴シーズンを中心に著しい渋滞が発生していましたが、4車線拡幅後は渋滞が緩和しました。

今後、全線4車線整備により、交通の更なる円滑化が期待されます。



【交通の転換】

金山バイパスの整備により、国道27号旧道（（県）敦賀美浜線）を利用していた交通が金山バイパスに転換しました。それにより、国道27号旧道の交通事故が減少しました。



※ 出典（交通量）：道路交通センサス

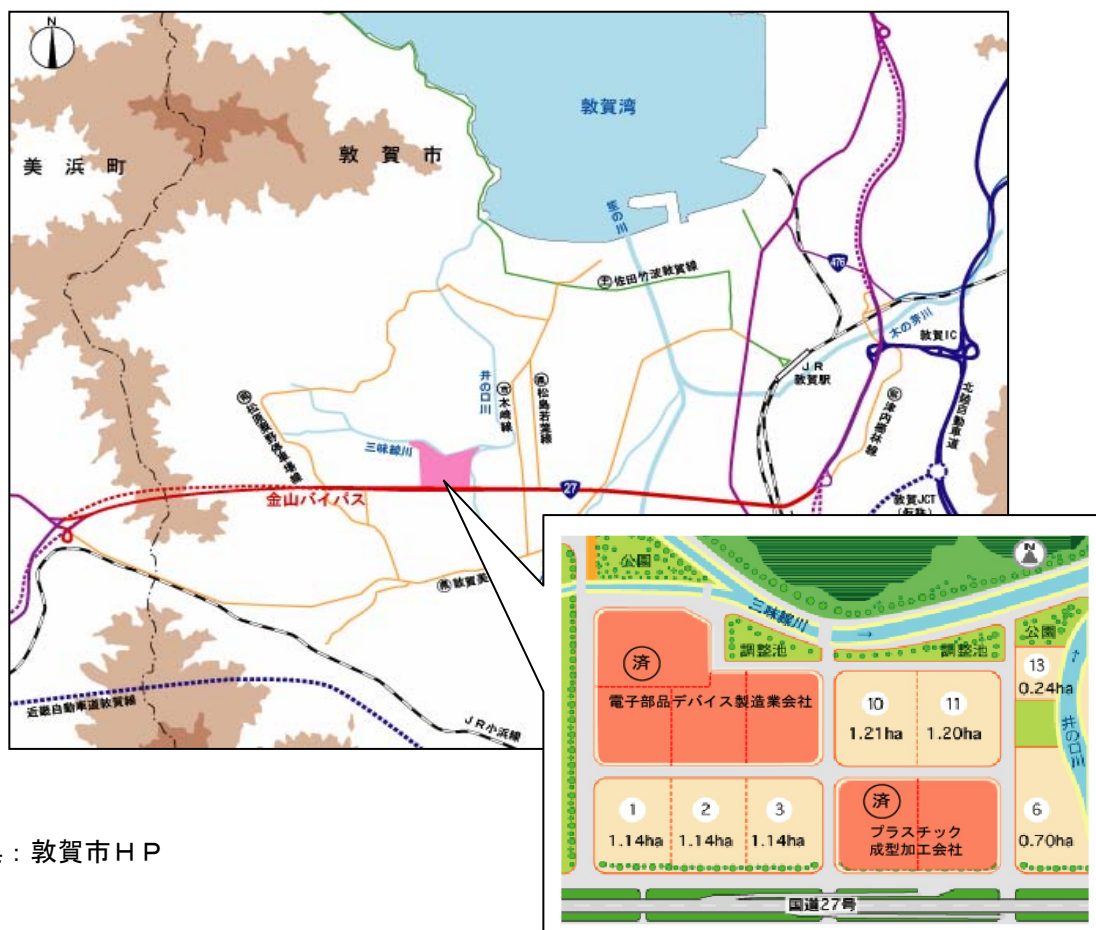
※ 出典（事故件数）：福井河川国道事務所調査結果

2. 沿線地域の活性化

金山バイパス沿線では、新たな産業団地などにより、企業や店舗などの立地が促され、沿線地域の活性化に寄与します。

【敦賀市産業団地】

- ・ 目的：長期にわたる経済不況のなか、雇用環境の悪化、産業構造の不均衡などの問題が浮上し、これらの課題解決の対応策として、地域経済の活性化と雇用機会の創出を図る。
- ・ 事業主体：福井県敦賀市
- ・ 用途：工業専用地域
- ・ 所在地：福井県敦賀市筋生野
- ・ 敷地面積：団地総面積：20.0ha
工業用地面積：13.8ha
- ・ 事業経緯：平成13年5月：都市計画決定
平成17年6月：プラスチック成型加工業会社契約
平成18年1月：電子部品デバイス製造業会社契約



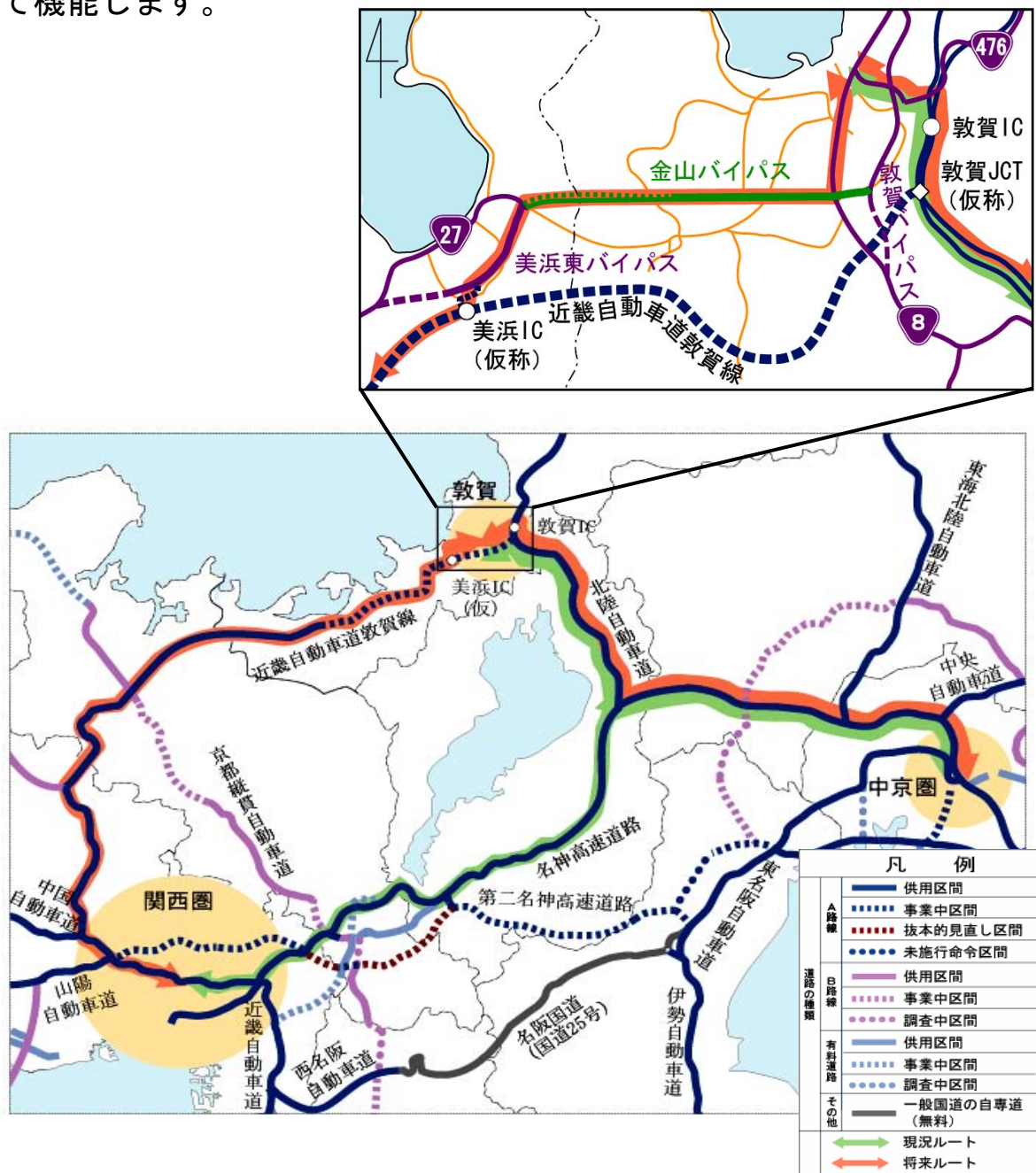
※出典：敦賀市HP

3. 嶺南地域における道路ネットワークの強化

【近畿自動車道敦賀線へのアクセス強化】

関西圏や中京圏から敦賀市へのルートは、北陸自動車道と整備中の近畿自動車道敦賀線がありますが、現在は敦賀ICしかないため、夏季の海水浴シーズンには交通が集中し、著しい渋滞が発生します。

金山バイパスは、一般国道27号美浜東バイパスとともに4車線化を進めることで近畿自動車道敦賀線美浜IC（仮称）～敦賀市街地間のアクセスを強化し、近畿圏から敦賀市への新たなルートの一部として機能します。

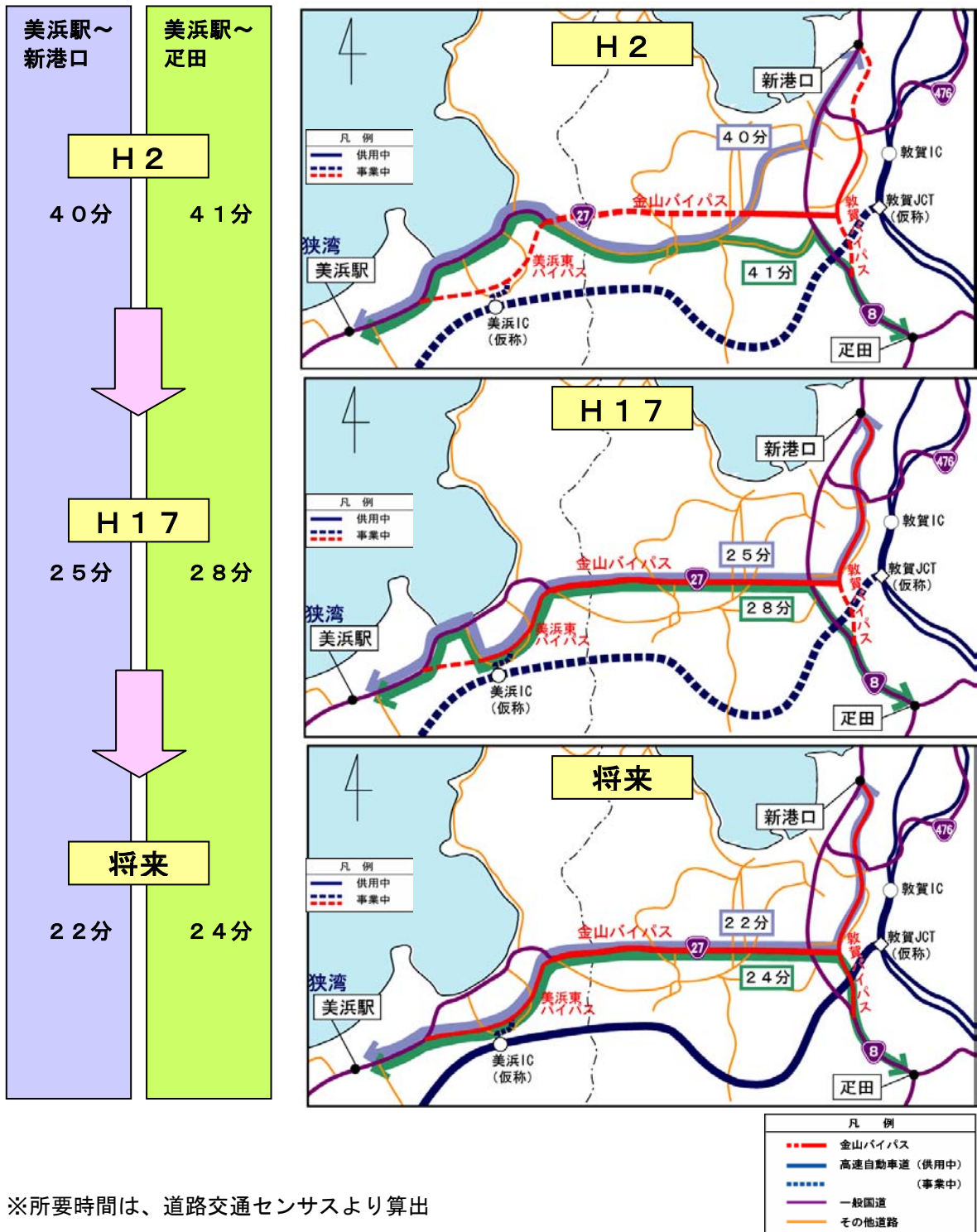


※ (株) 中日本高速道路調査結果

【交通結節点としての機能強化】

敦賀市は、北陸地方と関西地方および中京地方を結ぶ交通の要衝として重要な役割を果たしています。

金山バイパスは、一般国道27号美浜東バイパスや一般国道8号敦賀バイパスとの一体的な整備により、交通結節点としての機能を強化し、交通利便性の向上や沿道地域の発展に寄与します。



※所要時間は、道路交通センサスより算出

(ただし、金山バイパス、敦賀バイパス、美浜東バイパスの事業中区間は規制速度より算出)

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	金山バイパス
延 長	7.5 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	1,443 億円	68 億円	16 億円	1,527 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	379 億円	90 億円	469 億円	
基 準 年 に お け る 現 在 価 値	684 億円	31 億円	715 億円	… (C)

□算定結果

費用便益比（CBR）	
$B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{1,527 \text{ 億円}}{715 \text{ 億円}}$	$= 2.1$

注) 費用および便益の合計は、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27号
事 業 名	金山バイパス
延 長	3.1 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	165 億円	10 億円	4 億円	179 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	67 億円	37 億円	104 億円
基 準 年 に お け る 現 在 価 値	55 億円	13 億円	68 億円 … (C)

□算定結果

費用便益比（CBR）	
$B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{179 \text{ 億円}}{68 \text{ 億円}}$	$= 2.6$

注) 費用および便益の合計は、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

本道路の計画にあたっては、周辺の土地利用状況や国道8号、県道敦賀美浜線など主要幹線道路等との接続を勘案して選定したものであること、さらに既に用地買収も完了し、一部4車供用していることから、引き続き完成4車線に向けて事業を推進します。

施工にあたっては、トンネル発生土の有効活用等により、コスト縮減に努めながら事業を推進します。また、工事における品質の向上によるライフサイクルコストの低減などの観点でもコスト縮減に取り組み、総合的なコスト縮減を図ります。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

- ・平成5年4月に全線を暫定2車線にて供用し、その後一部4車線にて供用していますが、暫定2車線供用区間においては、交通量の増大により交通容量が不足し、交通混雑を招いています。
- ・また、沿線においては、敦賀市産業団地が造成され、分譲を開始しています。
- ・日常生活において、敦賀市と美浜町の結び付きは非常に強いことから、将来の市町村合併を視野に入れた円滑な交通路の確保が地域の重要な課題となっています。
- ・既に供用している区間については、旧国道27号である敦賀美浜線の交通量と交通事故が減少しました。
- ・近畿自動車道敦賀線及び一般国道27号美浜東バイパスの整備に伴う交通量の増加等を考慮し、全線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、早期完成の意見をいただき「事業継続」となりました。

それ以降、平成16年3月にL=1.4kmの区間を4車線供用しました。

今後の進捗については、近畿自動車道敦賀線の供用に合わせ、平成20年代半ばを目途に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

本道路の計画にあたっては、周辺の土地利用状況や国道8号、県道敦賀美浜線など主要幹線道路等との接続を勘案したものであること、さらに既に用地買収も完了し、一部4車供用していることから、引き続き完成4車線に向けて事業を推進します。

施工にあたっては、トンネル発生土の有効活用等により、コスト縮減に努めながら事業を推進します。また、工事における品質の向上によるライフサイクルコストの低減などの観点でもコスト縮減に取り組む総合的なコスト縮減を図ります。

◇対応方針

(事業継続)

本道路は、沿線地域の交通混雑の緩和や地域の活性化を目的とした道路です。

交通混雑緩和による交通の円滑化及び地域活性化のため、沿線市町村による期成同盟会をはじめとした関係諸団体により、早期完成が強く求められています。

夏季の観光集中交通による渋滞に対応するため、北陸自動車道敦賀インター側から、順次4車線化整備を進めています。

今後とも、現計画に基づき4車線化整備を近畿自動車道敦賀線の供用に合わせ、平成20年代半ばの供用を目指します。