



No. 7
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成30年度第3回

一般国道8号
つるが
敦賀バイパス

【事後評価】

平成30年11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. 今後の事後評価の必要性等

1. 事業全体図

一般国道8号 敦賀バイパス

一般国道8号は、新潟県新潟市から京都府京都市に至る北陸地方と近畿圏を結ぶ全長約560kmの主要幹線道路です。

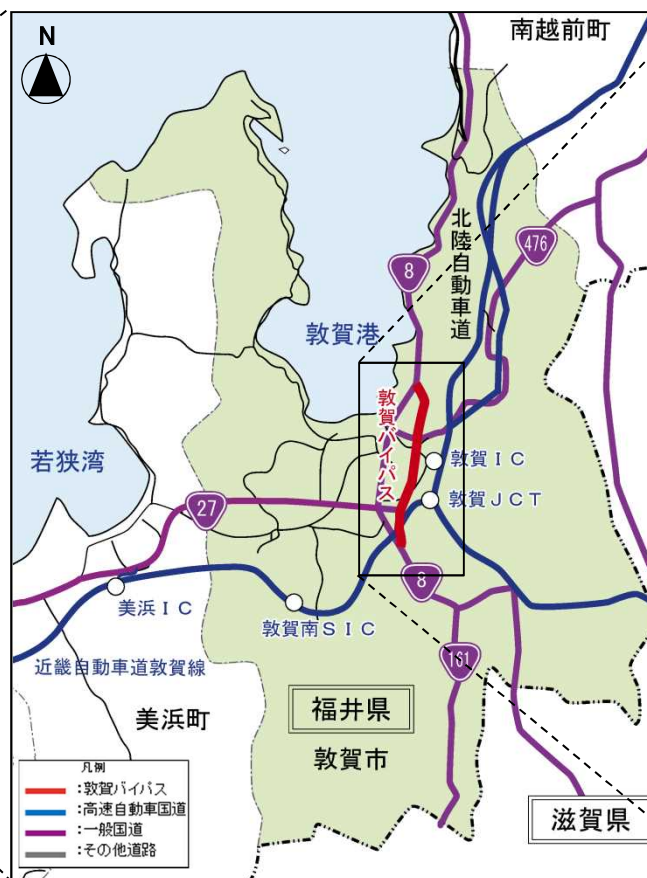
敦賀バイパスは、重要港湾へのアクセス強化、敦賀市内の交通混雑の緩和、沿道騒音の改善、交通安全の確保、冬期交通の確保を目的に計画された延長8.2kmのバイパスです。

広域図



- 凡例
- 敦賀バイパス
 - 高速自動車国道
 - 一般国道

拡大図



- 凡例
- 敦賀バイパス
 - 高速自動車国道
 - 一般国道
 - その他道路



2. 事業の目的と計画の概要

一般国道8号 敦賀バイパス

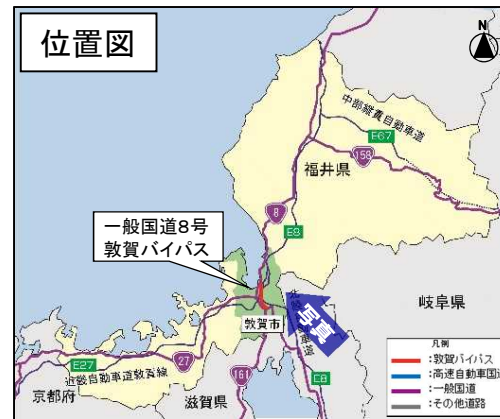
事業の目的

- 重要港湾へのアクセス強化
- 交通混雑の緩和
- 沿道騒音の改善
- 交通安全の確保
- 冬期交通の確保

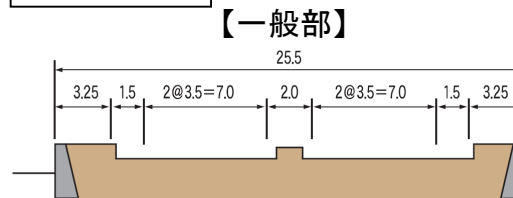
事業の概要、進捗状況

区間	(起) 福井県敦賀市田結 (終) 福井県敦賀市小河
道路延長	L=8.2km
構造規格	第3種第1級
設計速度	80km/h
車線数	4車線
標準幅員	W=25.5m
全体事業費	482億円
事業化	昭和47年度
都市計画決定	昭和49年7月
用地着手	昭和50年度
工事着手	昭和51年度
開通	平成20年11月15日 (2・4車線)
事業完了	平成26年3月※

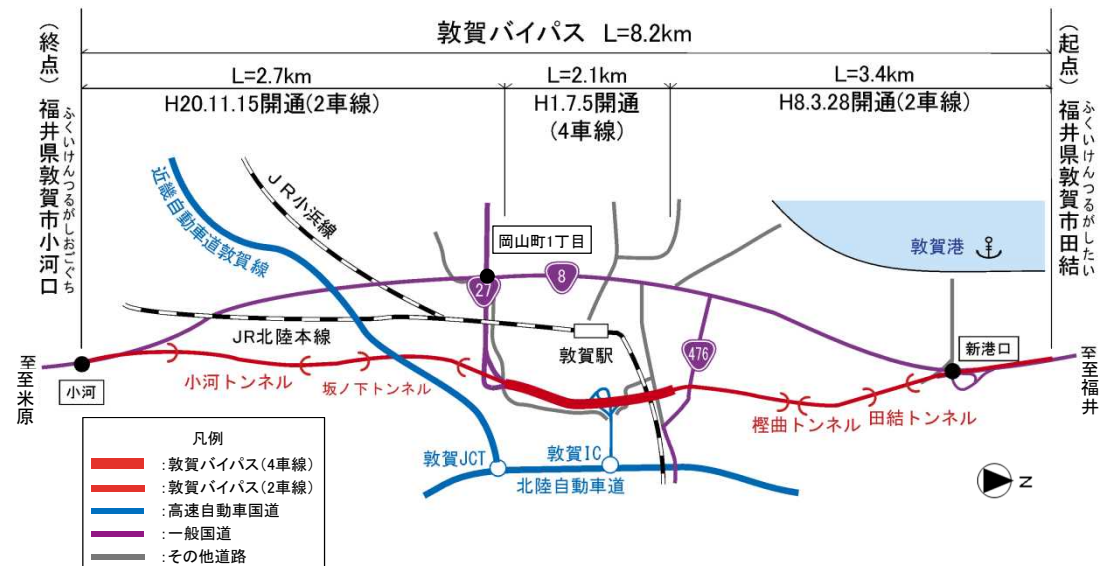
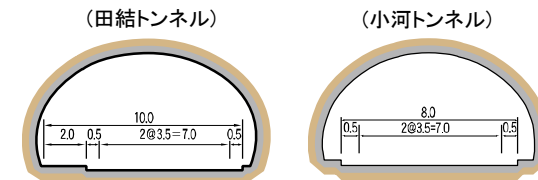
※沈下対策が完了



標準断面図 【単位:m】



【トンネル部】

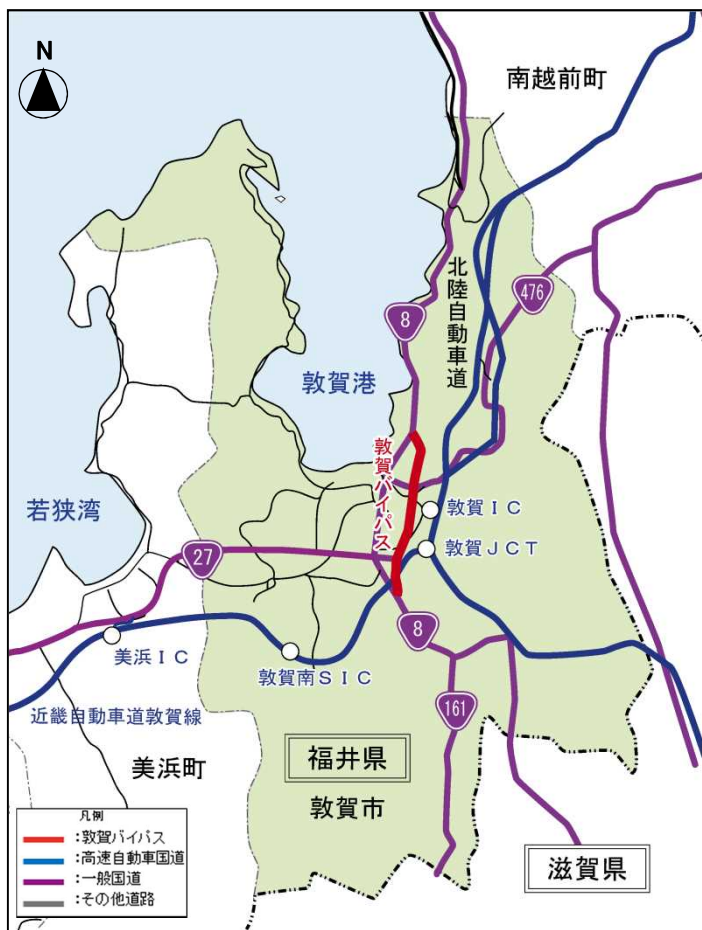


3. 社会経済情勢の変化

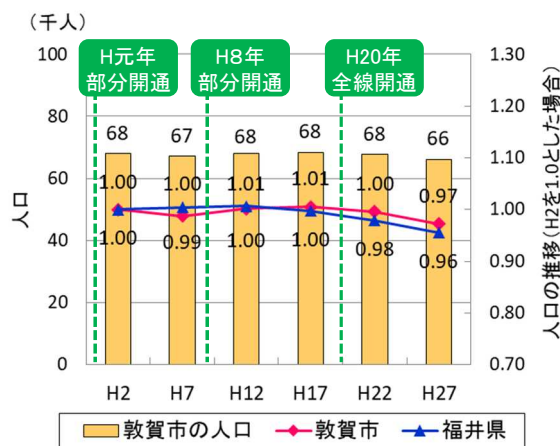
◆沿道地域の状況(人口、自動車保有台数)

- 敦賀市の人口は減少傾向。一方で、高齢者は増加しており、高齢化が進展。
- 敦賀市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。

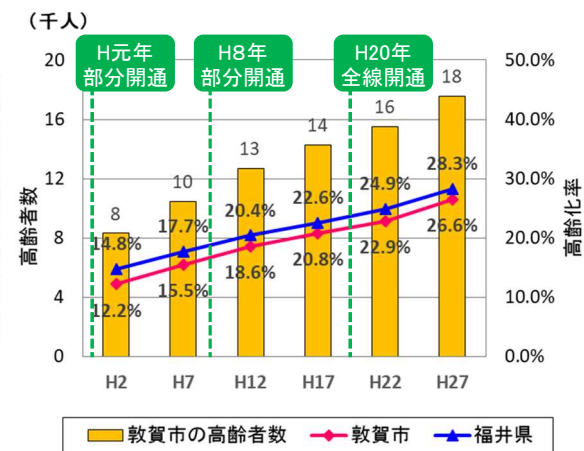
●敦賀バイパスの位置



●敦賀市の人口の推移

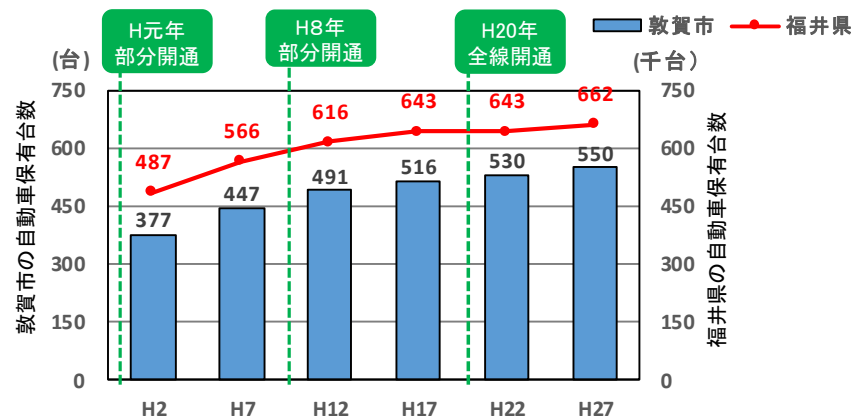


●敦賀市の高齢化率の推移



出典: 国勢調査

●敦賀市の自動車保有台数の推移



出典: 福井県統計年鑑

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

	当初計画 (H13再評価時) ^{※1}	現在	備考
道路構造等	4車線	2・4車線 ^{※3}	
総事業費	約480億円	約340億円	
交通量	20,800台/日 ^{※2} <計画(4車線)>	8,800~25,100台/日 <実績(2・4車線)>	実績:H27全国道路・街路交通情勢調査
事業期間	-	昭和47年度~平成25年度 (事業期間:38年)	H元年.7.5 4車線開通(2.1km) H8.3.28 2車線開通(3.4km) H20.11.15 2車線開通(2.7km)

※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(H13)の値等を記載。

※2 計画交通量は推計条件がH6全国道路・街路交通情勢調査ベースH32将来ODで、フルネットワークでの推計値。

※3 2車線区間については、敦賀港の国際ターミナル本格供用後の交通量の動向、近畿自動車道敦賀線供用後の交通量の動向等を踏まえ、2車線供用としている。

◆現道の状況

	開通前	開通後	開通前からの変化	変化の内容または理由
交通量 ^{※1} (国道8号)	13,900台/日 【H18再評価】	9,426台/日 【H22全国道路・街路 交通情勢調査】	4,474台/日減少	交通量転換
旅行速度 ^{※2} (国道8号)	32.1km/h 【H17全国道路・街路 交通情勢調査】	33.0km/h 【H22全国道路・街路 交通情勢調査】	0.9km/h向上	交通混雑の緩和による速度向上
死傷事故率 ^{※3} (国道8号)	66件/億台キロ 【H16-H19】	42件/億台キロ 【H21-H24】	24件/億台キロ減少	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:国道8号敦賀市道口

※2 旅行速度:混雑時旅行速度上下平均(国道8号新港口交差点~小河交差点)

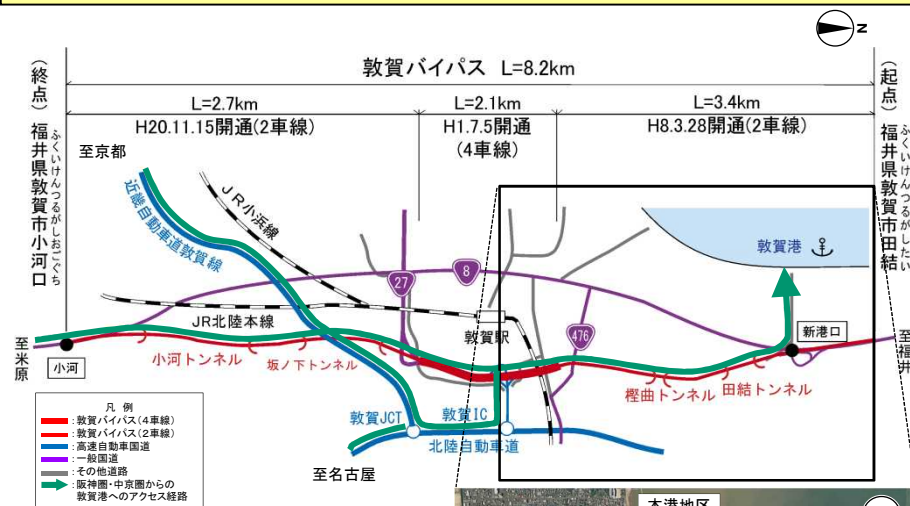
※3 死傷事故率:交通事故総合分析センター(国道8号岡山町1丁目交差点~小河交差点)

5. 事業の効果の発現状況

一般国道8号 敦賀バイパス

◆重要港湾へのアクセス強化

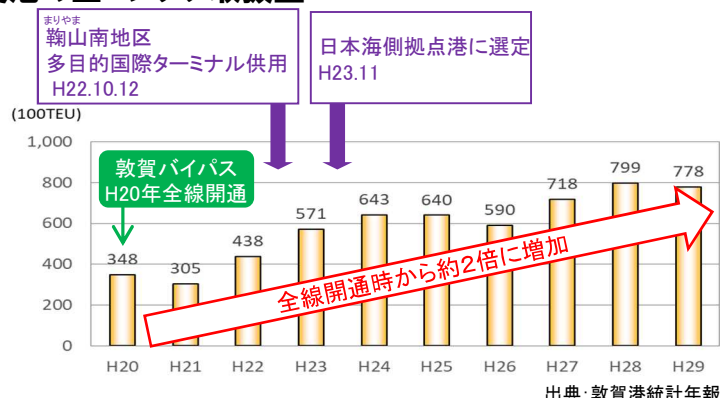
- 敦賀港は、平成23年11月に「国際フェリー・国際RORO船」の航路の充実を図る日本海側拠点港として選定され、経済発展や災害に強い物流ネットワークの構築にも資する重要な港湾である。
- 敦賀バイパスの開通により、阪神・中京の二大経済圏から一番近い敦賀港へのアクセス性が向上。平成20年の全線開通時から全コンテナ取扱量が約2倍に増加、外貨実入りコンテナ取扱量は約5倍に増加する等、海上輸送が進展している。



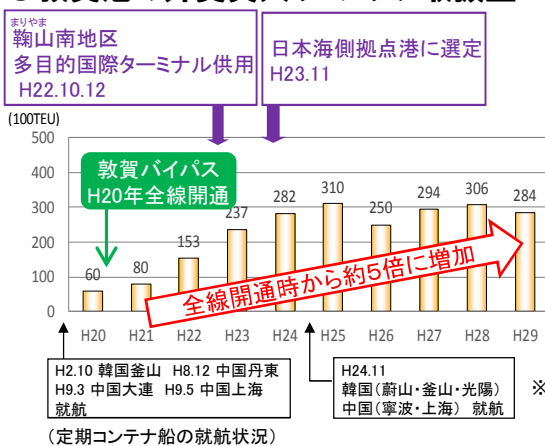
敦賀港は北海道等と関西・中京との物流を主とした国内海上輸送機能を備えた拠点港として、物流機能を飛躍的に向上させます。(中略)平成22年の多目的国際ターミナルの全面供用開始により、敦賀港は大型船舶に対応した国内有数の貿易港となります。また、**一般国道8号敦賀バイパス**により市外から港への**直接アクセスも可能**になっており、物流拠点としての条件整備は整いつつあります。
出典：敦賀市勢要覧2010



●敦賀港の全コンテナ取扱量



●敦賀港の外貨実入りコンテナ取扱量 【敦賀港からの定期航路】



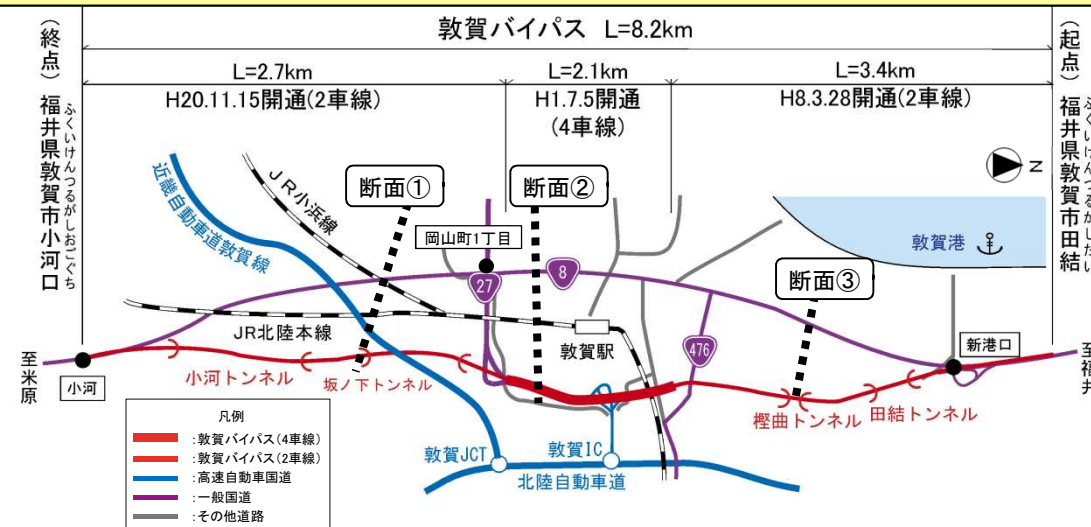
※外貨：国外貿易。国外との海上輸送を取り扱うこと
出典：敦賀港統計年報、敦賀港湾事務所HP

(定期コンテナ船の就航状況)

5. 事業の効果の発現状況

◆交通混雑の緩和

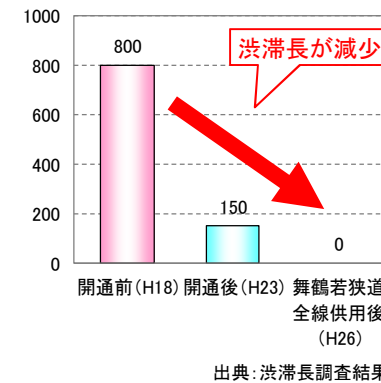
- 敦賀バイパスの開通により、国道8号の交通量が減少し敦賀バイパスに交通が転換。
- 国道8号における小河交差点～岡山町1丁目交差点では、慢性的な渋滞が発生していたものの、交通が敦賀バイパスに転換し、旅行速度が向上。



●国道8号の渋滞長・平均旅行速度の変化

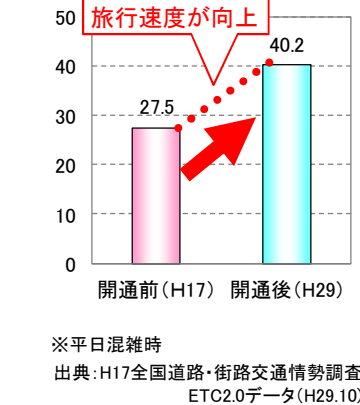
【渋滞長の変化】

(岡山町交差点 南側流入部)



【平均旅行速度の変化】

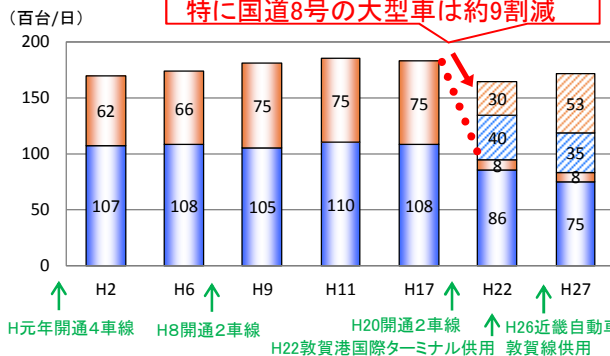
(国道8号小河交差点～岡山1丁目交差点)



●敦賀バイパス及び国道8号の交通量の変化

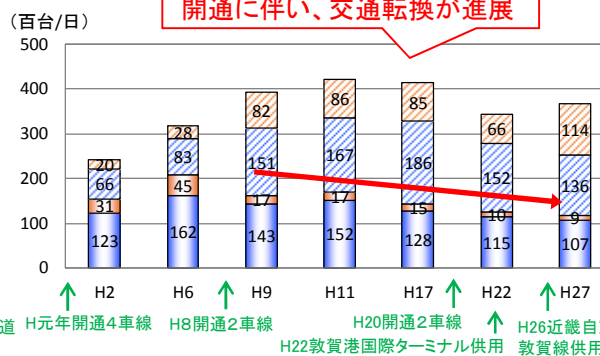
【断面①】

開通後に敦賀バイパスに転換
特に国道8号の大型車は約9割減



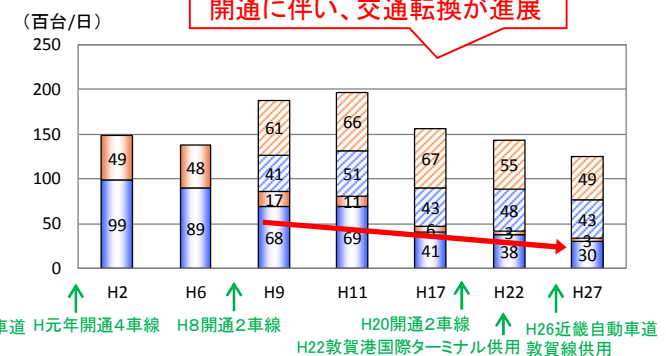
【断面②】

開通に伴い、交通転換が進展



【断面③】

開通に伴い、交通転換が進展



□ 国道8号 小型車 □ 国道8号 大型車 □ 敦賀バイパス 小型車 □ 敦賀バイパス 大型車

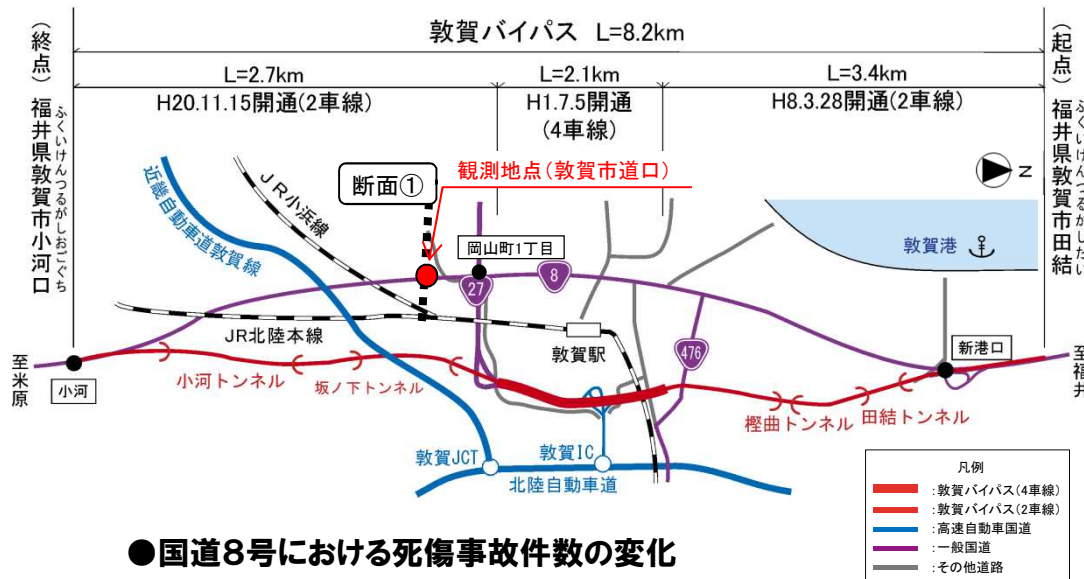
出典: 全国道路・街路交通情勢調査

5. 事業の効果の発現状況

一般国道8号 敦賀バイパス

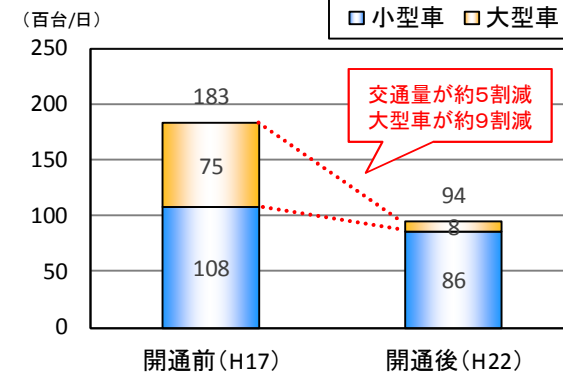
◆沿道騒音の改善、交通安全の確保

- 敦賀バイパスの開通により、国道8号の交通量減少に伴う騒音の低減により、沿道環境が改善し、住みやすい居住環境の形成に寄与。
- 国道8号の交通量が敦賀バイパスに転換、死傷事故件数が大幅に減少し、交通安全性が向上。



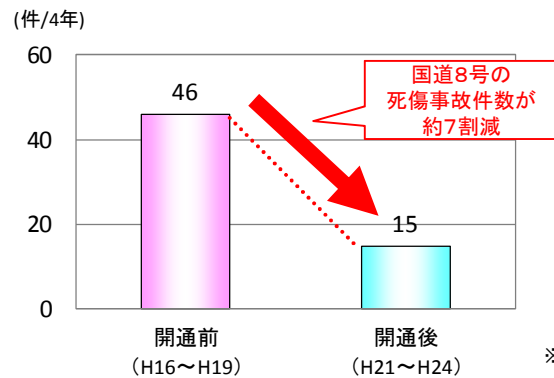
●国道8号の交通量の変化

【断面①】



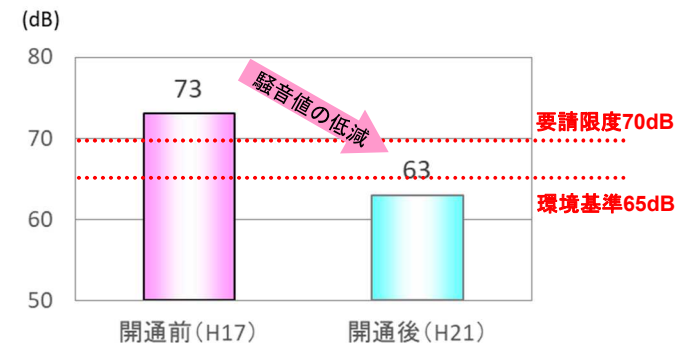
※観測地点: 国道8号敦賀市道口
出典: 全国道路・街路交通情勢調査 (H17、H22)

●国道8号における死傷事故件数の変化



※集計区間:
国道8号(小河交差点~岡山町1丁目交差点)
出典: 交通事故総合データ

●国道8号の夜間騒音値の変化



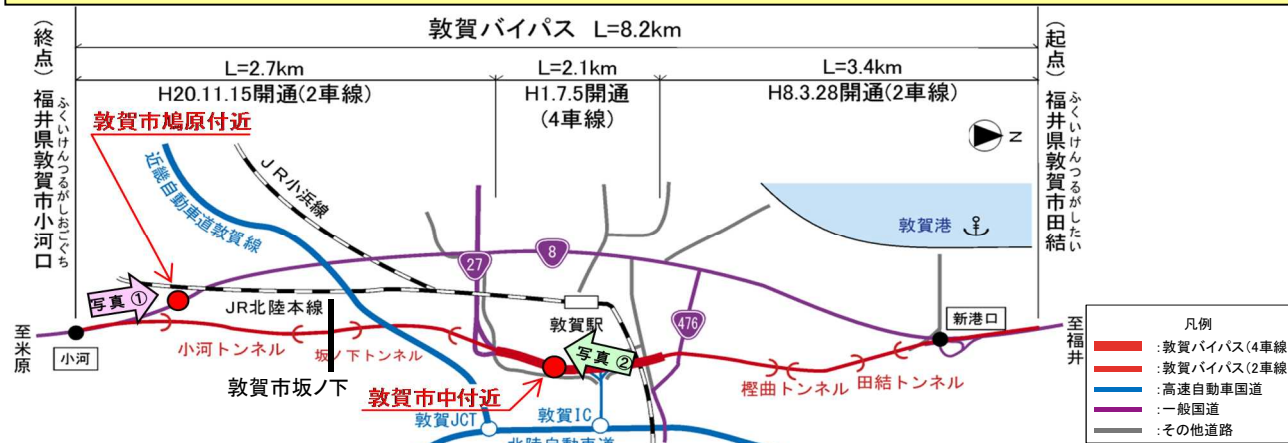
※観測地点: 国道8号敦賀市道口
出典: 福井河川国道事務所 道路環境調査 (H17.10.31~11.1、H21.11.5~)

5. 事業の効果の発現状況

一般国道8号 敦賀バイパス

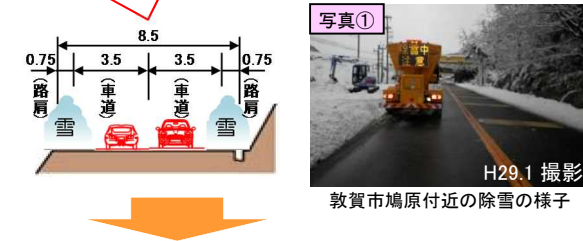
◆冬期交通の確保

- 過去10年における敦賀市内の降雪量は1日最大78cm、年間最大2mを超えと非常に多い。
- 平成27年2月の大雪では、北陸自動車道が長時間の通行止めとなるも、敦賀バイパスは通行止めすることなく、代替路としての機能を発揮。
- 国道8号は堆雪帯が設置されておらず、交通規制をしながら除雪作業のため迅速な実施が困難。
- 敦賀バイパスは歩道や路肩が設置されており、冬期の堆雪用スペースに活用。交通規制することなく除雪作業ができることから、冬期における円滑な交通確保が可能。

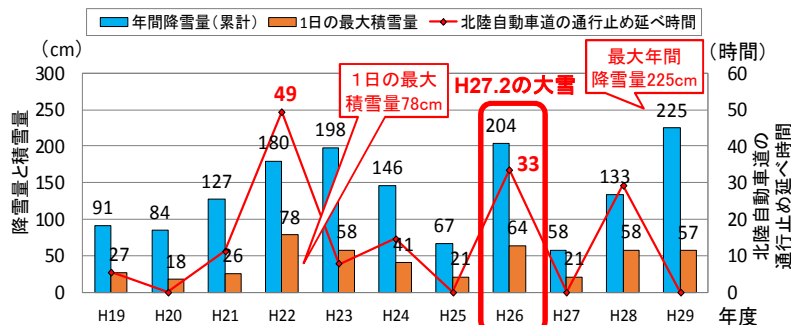


●国道8号(敦賀市鳩原付近)

国道8号は、堆雪帯が設置されていない区間があり、大型車同士の円滑な離合には路肩の除雪が必要。



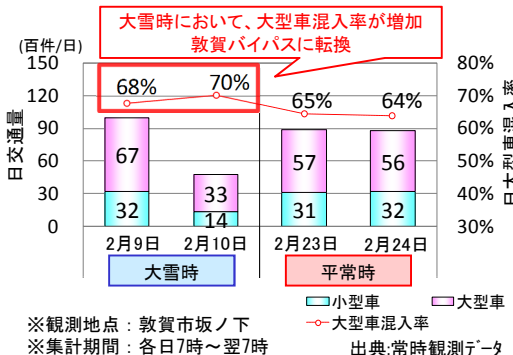
●敦賀市における最大年間降雪量と1日の最大降雪量



※観測所：敦賀特別地域気象観測所
※雪による通行止めかつ敦賀ICが含まれる区間を集計

出典：気象庁データ

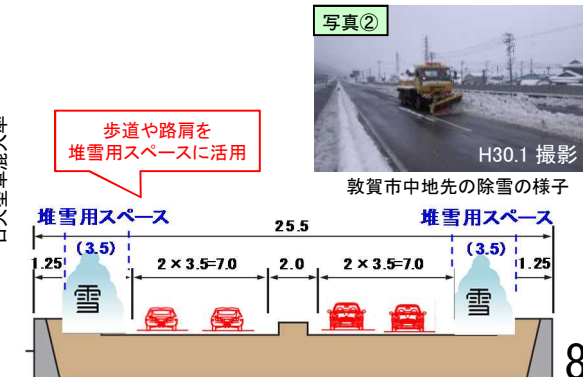
●H27.2大雪時における敦賀バイパス交通量



※観測地点：敦賀市坂ノ下
※集計期間：各日7時～翌7時

出典：常時観測データ

●敦賀バイパス(敦賀市中付近)



6. 今後の事後評価の必要性等

一般国道8号 敦賀バイパス

1. 今後の事後評価の必要性

敦賀バイパスの開通により、国道8号の交通混雑の緩和、事故の減少等が確認される等、供用による効果の発現状況に特に問題はなく、今後、同様の事後評価の必要性は生じないと思われれます。

2. 改善措置の必要性

敦賀バイパスは、想定した供用の効果が発揮されており、交通状況等に大きな変化や問題はなく、当面の改善措置の必要性はないと思われれます。今後も社会情勢の変化や交通状況等を把握し、改善措置が必要になった場合は、対策案を検討します。

3. 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

敦賀バイパスは、埋蔵文化財の保護に配慮した道路構造変更とそれに伴う都市計画変更、また、用地買収手続き等にも時間を要したことから、昭和47年度の事業化から平成20年度の全線開通まで、長期間を要しております。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ております。

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、整備効果を便益として評価する手法等についても改善を図って参りたいと考えております。

■対応方針(案)

○敦賀バイパスは供用による効果の発現状況等に問題はなく、今後の事後評価及び改善措置の必要はない。