

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b>	一般国道8号 <small>やすりつとう</small> 野洲栗東バイパス	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 近畿地方整備局																			
<b>起終点</b>	自：滋賀県野洲市 <small>やすりつとう</small> 小篠原 至：滋賀県栗東市 <small>てはら</small> 手原	<b>延長</b>	4.7km																					
<b>事業概要</b>																								
<p>一般国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、京都府京都市に至る延長約600kmの幹線道路であり、沿道地域の産業・経済・生活活動を支える重要な役割を担っている。</p> <p>一般国道8号の野洲市から栗東市までの区間は、沿道に工場、店舗、住宅等が連たんしており、地域の経済と日常生活を支える幹線道路として広く利用されている。</p> <p>野洲栗東バイパスは、名神高速道路栗東ICへの円滑なアクセスを可能とし、国道8号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした延長4.7kmの道路である。</p>																								
S57年度事業化	H12年度都市計画決定 (H-年度変更)	H25年度用地着手	H28年度工事着手																					
<b>全体事業費</b>	365億円	<b>事業進捗率</b>	約18%	<b>供用済延長</b>	—																			
<b>計画交通量</b>	32,700台/日																							
<b>費用対効果分析結果</b>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;"><b>B/C</b></td> <td style="width: 10%;"><b>総費用</b></td> <td style="width: 10%;"><b>総便益</b></td> <td style="width: 10%;"><b>基準年</b></td> </tr> <tr> <td>(事業全体) 1.2</td> <td>(残事業)/(事業全体) 258/344億円</td> <td>(残事業)/(事業全体) 430/430億円</td> <td>平成29年</td> </tr> <tr> <td>(残事業) 1.7</td> <td> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">事業費：223/309億円</td> <td style="width: 50%;">走行時間短縮便益：384/384億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費：36/36億円</td> <td>走行経費減少便益：123/123億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>交通事故減少便益：6.0/6.0億円</td> </tr> </table> </td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	<b>B/C</b>	<b>総費用</b>	<b>総便益</b>	<b>基準年</b>	(事業全体) 1.2	(残事業)/(事業全体) 258/344億円	(残事業)/(事業全体) 430/430億円	平成29年	(残事業) 1.7	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">事業費：223/309億円</td> <td style="width: 50%;">走行時間短縮便益：384/384億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費：36/36億円</td> <td>走行経費減少便益：123/123億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>交通事故減少便益：6.0/6.0億円</td> </tr> </table>	事業費：223/309億円	走行時間短縮便益：384/384億円	維持管理費：36/36億円	走行経費減少便益：123/123億円		交通事故減少便益：6.0/6.0億円							
<b>B/C</b>	<b>総費用</b>	<b>総便益</b>	<b>基準年</b>																					
(事業全体) 1.2	(残事業)/(事業全体) 258/344億円	(残事業)/(事業全体) 430/430億円	平成29年																					
(残事業) 1.7	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">事業費：223/309億円</td> <td style="width: 50%;">走行時間短縮便益：384/384億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費：36/36億円</td> <td>走行経費減少便益：123/123億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>交通事故減少便益：6.0/6.0億円</td> </tr> </table>	事業費：223/309億円	走行時間短縮便益：384/384億円	維持管理費：36/36億円	走行経費減少便益：123/123億円		交通事故減少便益：6.0/6.0億円																	
事業費：223/309億円	走行時間短縮便益：384/384億円																							
維持管理費：36/36億円	走行経費減少便益：123/123億円																							
	交通事故減少便益：6.0/6.0億円																							
<b>感度分析の結果</b>																								
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"> <b>【事業全体】</b> 交通量：B/C=1.1~1.4(交通量 ±10%)                  事業費：B/C=1.2~1.3(事業費 ±10%)                  事業期間：B/C=1.2~1.3(事業期間±20%)             </td> <td style="width: 50%;"> <b>【残事業】</b> 交通量：B/C=1.4~1.9(交通量 ±10%)                  事業費：B/C=1.5~1.8(事業費 ±10%)                  事業期間：B/C=1.6~1.7(事業期間±20%)             </td> </tr> </table>						<b>【事業全体】</b> 交通量：B/C=1.1~1.4(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.3(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.3(事業期間±20%)	<b>【残事業】</b> 交通量：B/C=1.4~1.9(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5~1.8(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.6~1.7(事業期間±20%)																	
<b>【事業全体】</b> 交通量：B/C=1.1~1.4(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.3(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.3(事業期間±20%)	<b>【残事業】</b> 交通量：B/C=1.4~1.9(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5~1.8(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.6~1.7(事業期間±20%)																							
<b>事業の効果等</b>																								
<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道8号の交通量は約27,000台/日と多く、混雑度は2.0を上回っている状況。国道8号の京都方面へ向かう交通の約4割が名神高速道路の栗東ICを利用しており、野洲栗東バイパスの整備により、栗東ICと直結することで交通混雑の緩和が期待できる。</li> </ul> <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>野洲栗東バイパスと並行する国道8号で発生する事故は、渋滞などに起因した追突が全体の7割を占めており、死傷事故率は滋賀県平均を上回っている状況。バイパス整備により交通転換が図られることで国道8号における事故の減少が期待される。</li> </ul>																								
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>																								
<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成28年8月、大津湖南地域幹線道路整備促進協議会（昭和57年4月設立、野洲市、大津市、草津市、守山市、栗東市、湖南市の各首長）より、整備の要望を受けている。</li> <li>平成28年8月、国道8号野洲栗東バイパス整備促進期成同盟会（平成24年2月設立、栗東市、野洲市、守山市の各首長）より、整備の要望を受けている。</li> </ul>																								
<b>滋賀県知事の意見</b>																								
<p>一般国道8号野洲栗東バイパスについては、対応方針（原案）（案）で【事業継続】とされており、事業効果の早期発現に向けてさらなる整備促進をお願いしたい。</p> <p>地元も交通混雑、交通事故等の課題解消のため、当該事業の早期完成を強く望んでおり、一層の事業推進にあたって必要な予算の確保と徹底したコスト縮減に取り組んでいただきたい。</p> <p>なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努力をしております。</p>																								
<b>事業評価監視委員会の意見</b>																								
<p>審議の結果、「一般国道8号野洲栗東バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。</p>																								

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・野洲栗東バイパス沿線の栗東市・守山市の人口、自動車保有台数は増加傾向にある。
- ・野洲栗東バイパス沿線は多数の工業団地、企業が立地している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和57年度事業化、用地取進捗率約70%、事業進捗率約18% (平成29年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。