

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---------------------------------|-------------|-----|--|------------|-----|---|------------|------------|-------------|--|-----|-------------|--|-------|---------|--|------------|------------|-------------|--|----------|-------------|--|----------|---------|--|----------|----------|--------------------|
| 事業名 一般国道8号 <small>まいばら</small> 米原バイパス | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 近畿地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 起終点 自：滋賀県 <small>ながはま</small> 長浜市 <small>かだちょう</small> 加田町 至：滋賀県 <small>ひこね</small> 彦根市 <small>さわやまちょう</small> 佐和山町 | 延長 10.3km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 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総延長約600kmの主要幹線道路であり、滋賀県の産業・経済・生活活動を支える重要な路線である。 米原バイパスは、長浜市内・米原市内・彦根市内の交通混雑の緩和、交通安全の確保、冬期の円滑な交通の確保を目的とした延長10.3kmの道路である。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S41年度事業化 | S48年度都市計画決定 (H-年度変更) | S42年度用地着手 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S45年度工事着手 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 | 700億円 | 事業進捗率 (令和3年3月末時点) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 約66% | 供用済延長 8.1km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画交通量 | 25,000台/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">B/C</td> <td style="width: 10%;">事業全体</td> <td style="width: 10%;">1.1</td> </tr> <tr> <td></td> <td>残事業</td> <td>2.0</td> </tr> </table> | B/C | 事業全体 | 1.1 | | 残事業 | 2.0 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総費用</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/事業全体</td> <td style="width: 10%;">248/1,327億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業費</td> <td>181/1,228億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>維持管理費</td> <td>67/99億円</td> </tr> </table> | 総費用 | (残事業)/事業全体 | 248/1,327億円 | | 事業費 | 181/1,228億円 | | 維持管理費 | 67/99億円 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総便益</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/事業全体</td> <td style="width: 10%;">498/1,447億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>469/1,357億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>走行経費減少便益</td> <td>22/80億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>交通事故減少便益</td> <td>7.4/10億円</td> </tr> </table> | 総便益 | (残事業)/事業全体 | 498/1,447億円 | | 走行時間短縮便益 | 469/1,357億円 | | 走行経費減少便益 | 22/80億円 | | 交通事故減少便益 | 7.4/10億円 | 基準年 令和3年 |
| B/C | 事業全体 | 1.1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 残事業 | 2.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総費用 | (残事業)/事業全体 | 248/1,327億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 事業費 | 181/1,228億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 維持管理費 | 67/99億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総便益 | (残事業)/事業全体 | 498/1,447億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 走行時間短縮便益 | 469/1,357億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 走行経費減少便益 | 22/80億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 交通事故減少便益 | 7.4/10億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 感度分析の結果 【事業全体】 交通量 : B/C=0.9~1.3(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.1~1.1(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.05~1.1(事業期間±20%) 【残事業】 交通量 : B/C=1.6~2.5(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.9~2.2(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=2.0~2.1(事業期間±20%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・一般国道8号の交通量は、交通容量を上回り、交通混雑が発生している。 ・バイパス整備による交通転換を図ることで交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・一般国道8号は、交通混雑に起因すると考えられる追突事故が全体の7割を占めている。また、歩道未設置区間が多く、通学路が存在することから、市街地等における歩行者等の安全確保が課題となっている。 ・バイパス整備により、通過交通の転換を図ることで、交通事故の減少や歩行者等の安全性向上が期待される。 ③冬期の円滑な交通確保 ・高速道路の通行止め時には、現道の一般国道8号が代替路として重要な役割を担っているが、交通集中や積雪による速度低下により車両の立ち往生が懸念されるなど、円滑な交通に支障をきたしている。 ・バイパスの整備により、堆雪帯が設置され、積雪時の幅員が確保されることで、冬期における交通の円滑化が期待される。 ④地域医療の支援 ・米原バイパスの整備によりアクセス向上が見込まれる三次医療施設として「長浜赤十字病院」がある。 ・バイパス整備により、彦根市～長浜赤十字病院の到着時間が約33分⇒約26分となり約7分短縮され、特に搬送時間の短縮が求められる重症救急患者に対応する三次医療施設におけるアクセス向上が期待される。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 令和3年7月に国道8号バイパス建設促進期成同盟会が同盟会による要望書に「米原バイパス9工区の早期竣工」の要望が記載されている。 滋賀県知事の意見： 一般国道8号米原バイパスについては、対応方針（原案）で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現に向けて更なる整備促進をお願いします。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

地元は、交通混雑、交通事故等の課題解消はもとより、企業立地や観光振興等においても期待しております。9工区については、令和7年秋開通の予定が示されたところですが、一日も早い開通に向けて、コスト縮減に取り組んでいただきながら、より一層の事業推進をお願いします。

なお、滋賀県としても事業推進に最大限の協力と努力をまいります。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道8号米原バイパス」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。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

米原バイパス周辺地域の人口は近年横ばい、世帯数及び自動車保有台数は近年増加傾向である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和41年度事業化、用地取進捗率約99%、事業進捗率約66%（令和3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

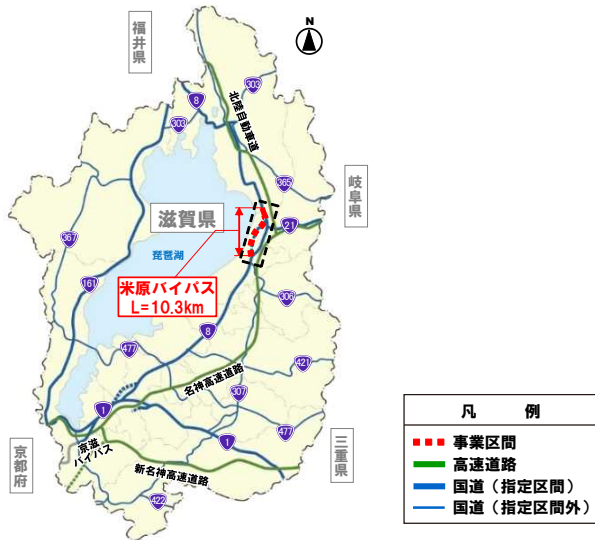
事業継続

対応方針決定の理由

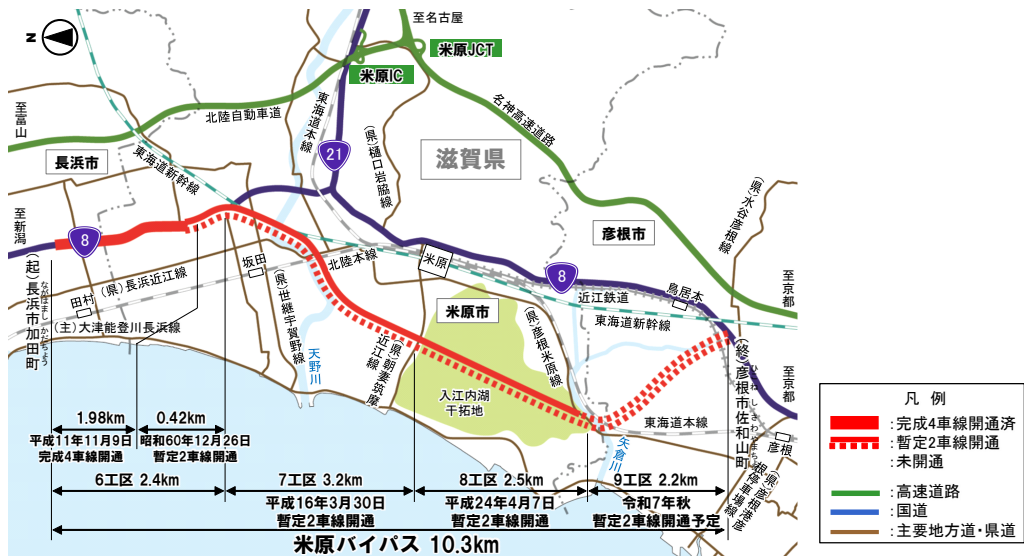
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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。