

平成27年度 新規事業候補箇所説明資料 【一般国道(拡幅・バイパス)】

- ①一般国道6号 勿来バイパス
- ②一般国道4号 矢板拡幅
- ③一般国道19号 瑞浪恵那道路 (瑞浪～恵那武並)
- ④一般国道1号 東駿河湾環状道路 (沼津岡宮～愛鷹)
- ⑤一般国道312号 大宮峰山道路
- ⑥一般国道161号 湖西道路 (真野～坂本北)

一般国道6号 勿来バイパスに係る新規事業採択時評価

- ・津波浸水等の災害リスクを回避するネットワークの確保
- ・未だ回復途上にある茨城・福島県境沿岸地域の渋滞の緩和、アクセス改善による観光地再生

1. 事業概要

- ・起 終 点: 茨城県北茨城市関本町関本中～福島県いわき市勿来町四沢鍵田
- ・延 長 等: 4.4km
(第3種第2級、2車線、設計速度60Km/h)
- ・全体事業費: 約185億円
- ・計画交通量: 約11,300台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約4,400台/日	約2,200台/日	約4,700台/日

2. 課題

①津波浸水等の災害リスク

- ・国道6号は東日本大震災やチリ地震でも、津波浸水等による長時間の通行止めが発生(図3)
- ・原子力災害時の避難路であるが、福島第一原発事故による屋内退避指示の際には、避難車両の渋滞が発生(写真1・2)

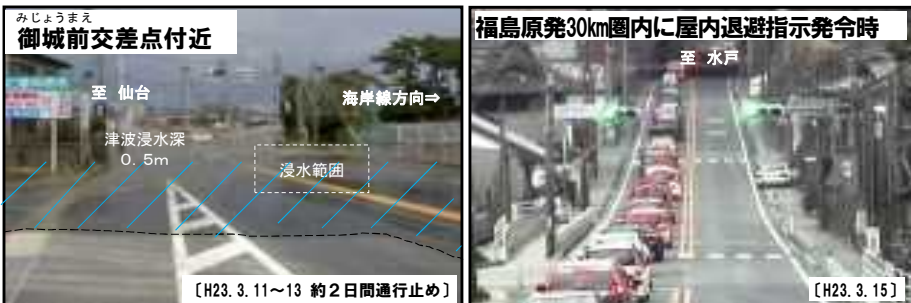


写真1 津波浸水状況 写真2 茨城、福島県境付近の渋滞状況

②東日本大震災での落ち込みから未だ回復途上の観光

- ・北茨城市といわき市の国道6号沿線には、名所旧跡や海水浴場などの観光資源が点在(図4)
- ・大震災以降、観光入込客数は回復傾向であるものの、未だ15年前(平成10年)と同じ状況(図5)
- ・連絡軸となる国道6号では、渋滞によりアクセスが阻害(図3、写真3)



図4 国道6号沿線の観光拠点

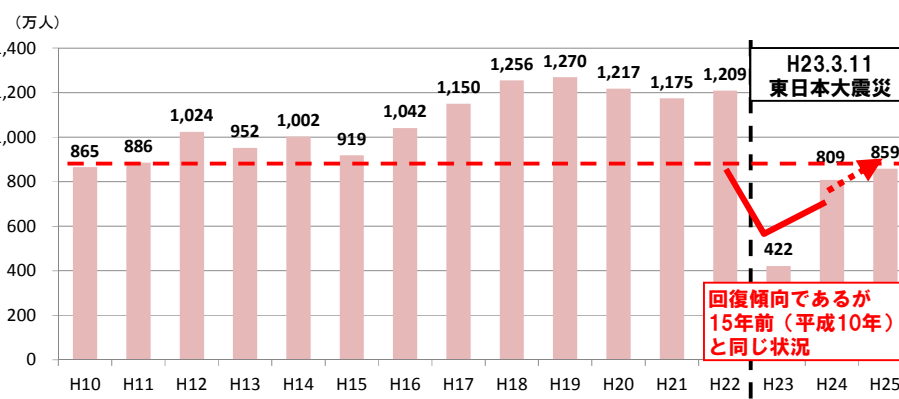


図5 北茨城市といわき市の観光入込客数

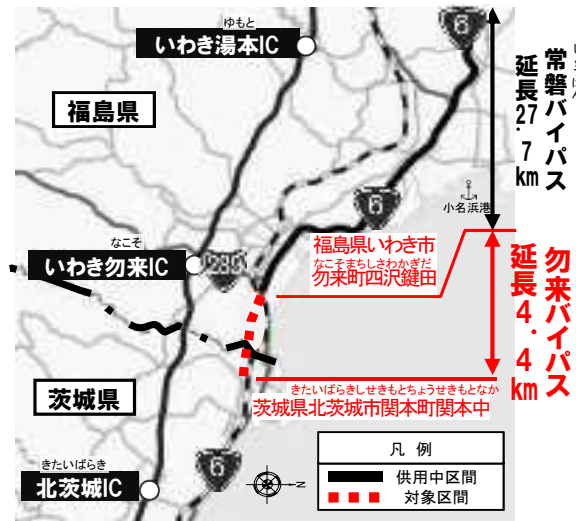


図2 事業位置図

図1 広域図



図3 国道6号の状況

③県境部の救急医療アクセス確保

- ・平常時から国道6号は渋滞し、日常生活に支障(混雑度 1.7)
- ・北茨城市には第三次救急医療施設が無いため、重篤な患者はいわき市の第三次救急医療施設へ搬送(261件/5年)(図6、写真4)
- ・国道6号の通行止め発生時は、広域な迂回を余儀なくされる状況(図6)

3. 整備効果

効果1 防災機能の強化[◎]

- ・津波浸水区間を回避し、災害時等の避難・救援活動を支えるネットワークを確保(図7)
- 〔国道6号通行止め時
現況: 迂回距離・迂回時間も約3倍
→ 整備後: ネットワーク寸断回避、迂回解消〕

効果2 渋滞の緩和、アクセス改善による観光地再生[◎]

- ・通過交通が分散、国道6号の渋滞が緩和〔当該区間の混雑度 現況:1.7 → 整備後:0.8〕
- ・魅力ある観光地の再生を支援
〔バイパス整備が進むいわき市観光入込客数の実例(図8)
H10(開通前):767万人 → H22(現況):1,077万人
【約4割増】
※常磐バイパスとの接続により、北茨城市・いわき市の魅力ある観光地の再生を支援〕

効果3 救急医療活動の支援[○]

- ・第三次救急医療施設への搬送時間が短縮するなど、地域住民の命を守る救急医療活動を支援
北茨城市大津町市街地から総合磐城共立病院までの搬送時間 現況:41分 → 整備後:36分
茨城県搬送目標時間(37.4分:全国平均)カバー人口 北茨城市 現況:約3.8千人 → 整備後:7.8千人
(H22国調人口:約4.7万人) ※現況:H227°ロブデータ



図6 北茨城市～いわき市間の搬送経路



図7 国道6号の津波浸水、迂回路状況

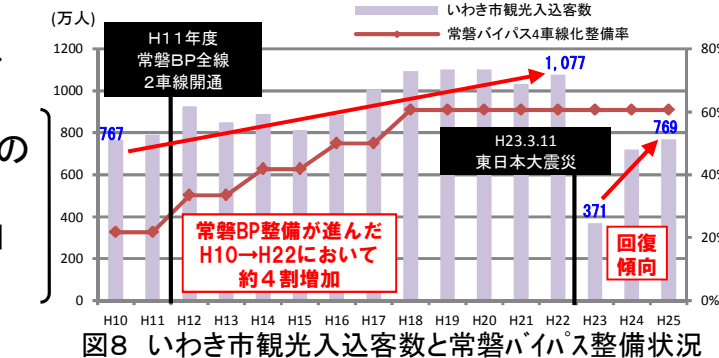


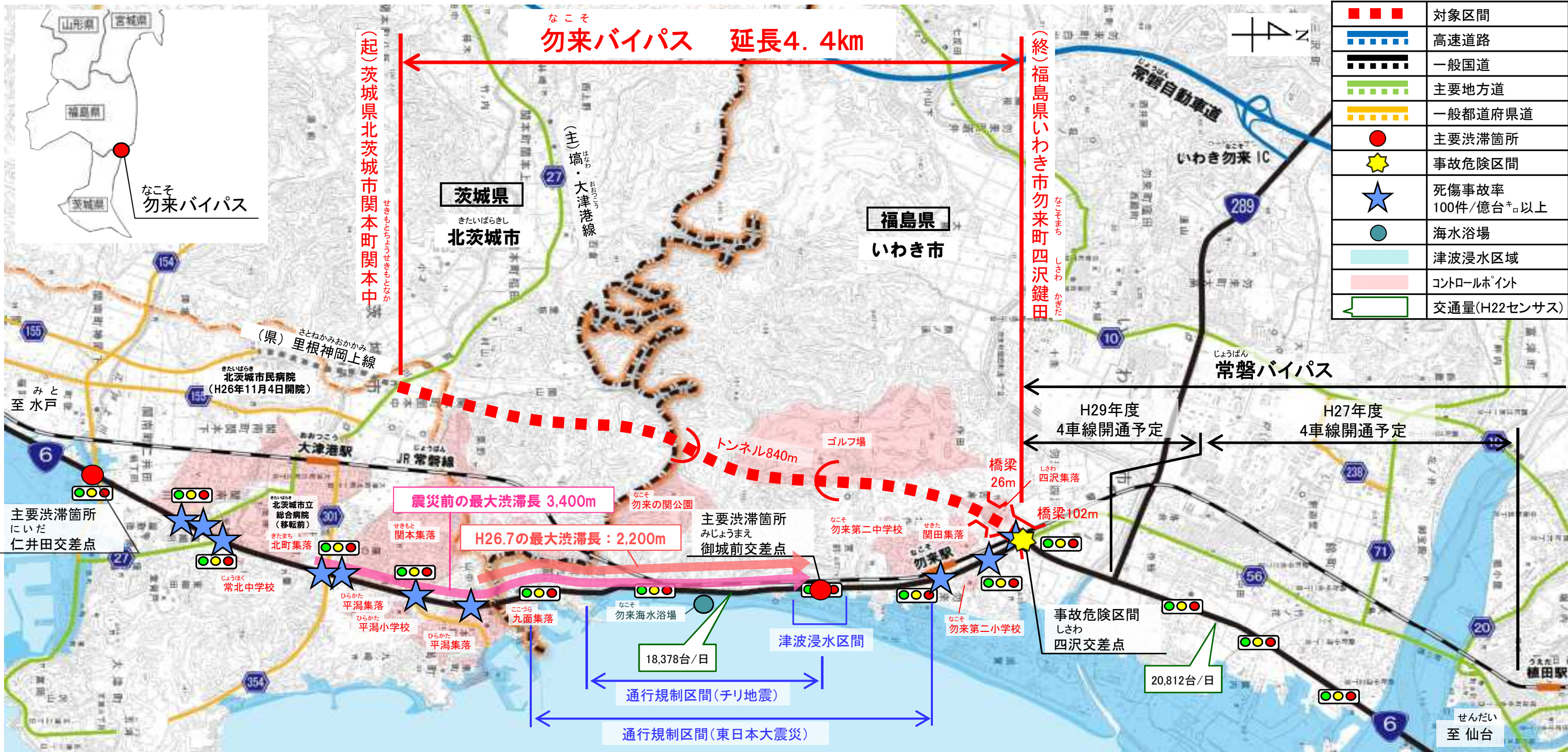
図8 いわき市観光入込客数と常磐バイパス整備状況

費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

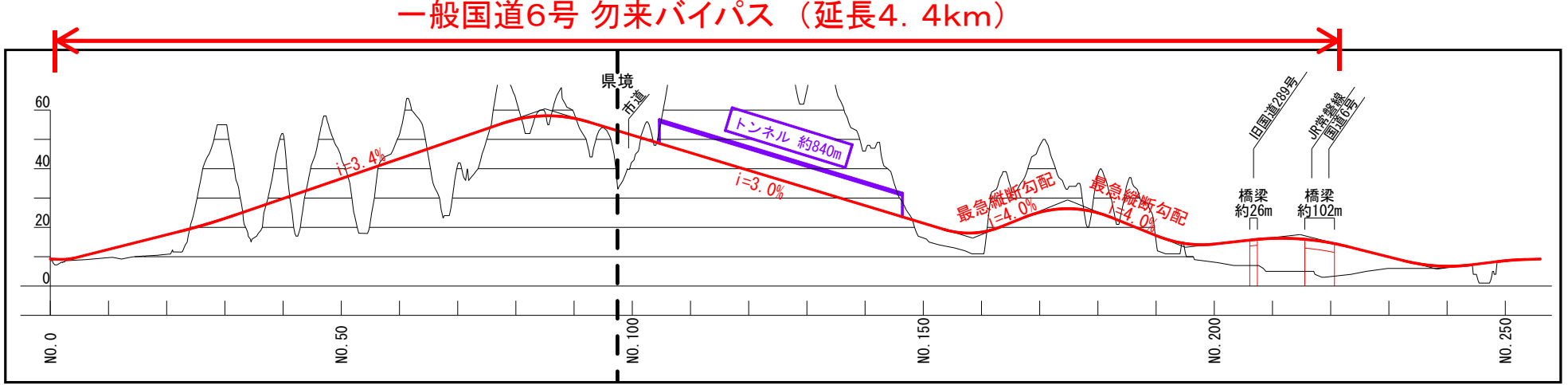
B/C	EIRR※1	総費用: 143億円※2	総便益: 242億円※2
1.7	7.2%	・事業費: 132億円 ・維持管理費: 12億円	・走行時間短縮便益: 188億円 ・走行費用減少便益: 45億円 ・交通事故減少便益: 9億円

※1: EIRR: 経済的內部収益率
※2: 基準年(H26年)における現在価値記入(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)
※3: 隣接の事業中区間を含めた費用便益費(B/C): 1.5

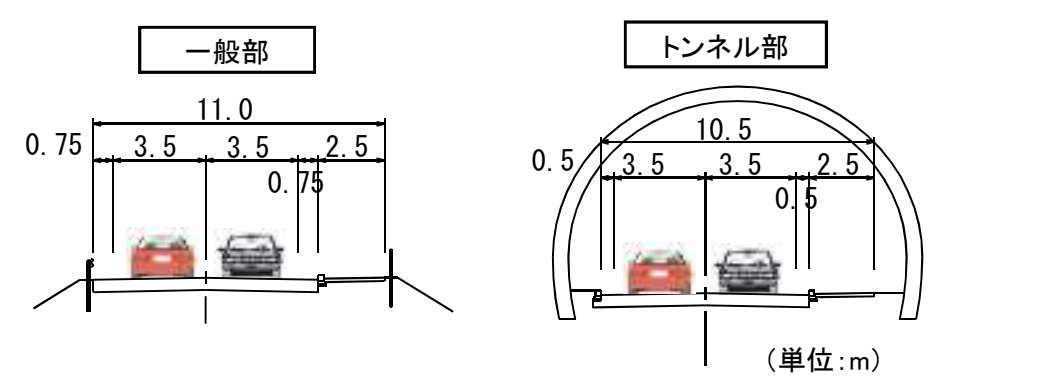
なこそ 一般国道6号 勿来バイパスに係る新規事業採択時評価



【縦断図】



【標準断面図】



全体延長 : 4.4km
 土工延長 : 3.4km (78%)
 橋梁延長 : 0.1km (3%)
 トンネル延長 : 0.8km (19%)

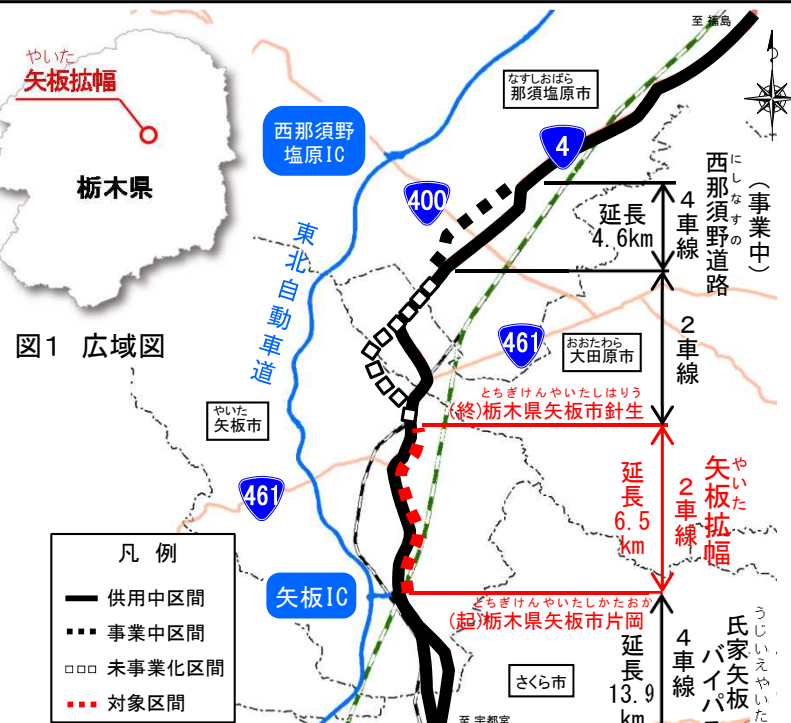
一般国道4号 矢板拡幅に係る新規事業採択時評価

- ・混雑の解消により、速達性が確保され、沿線地域の生活や産業活動を支援
- ・災害発生時には、東北自動車道とともに交通を受け持ち、安全で安心できる暮らしを確保

1. 事業概要

- ・起 終 点：栃木県矢板市片岡～栃木県矢板市針生
- ・延 長 等：6.5 km
(第3種第1級、4車線、設計速度80 km/h)
- ・全体事業費：約200億円
- ・計画交通量：約18,700台/日
～約34,400台/日

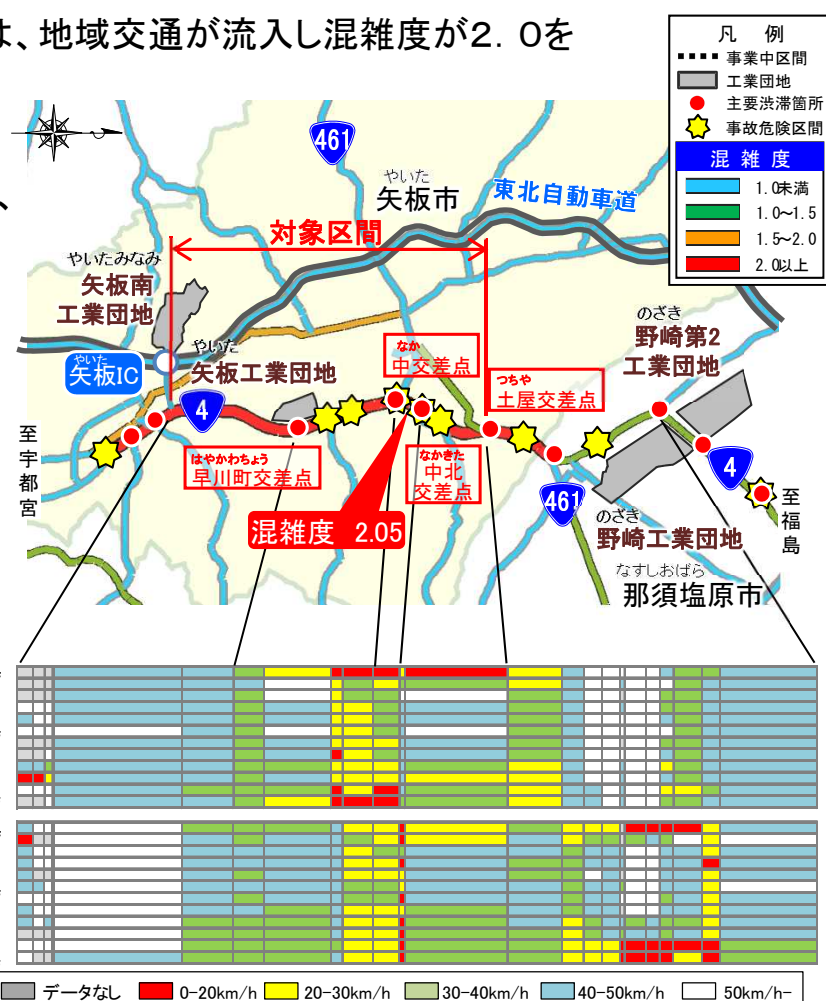
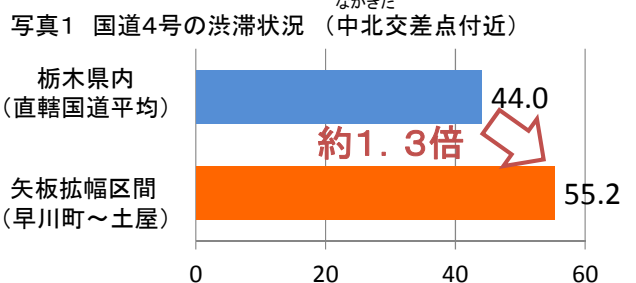
乗用車	小型貨物	普通貨物
約10,800台/日 ～約22,800台/日	約2,100台/日 ～約3,300台/日	約5,900台/日 ～約8,300台/日



2. 課題

①物流・生活交通の輻輳による渋滞・事故

- ・県北地域を連絡する国道4号には、製造業等の工業団地が立地し物流交通が集中(図4)
- ・特に、国道461号との交差点である中交差点では、地域交通が流入し混雑度が2.0を超え、定時性に支障(写真1、図4)
- ・交差点が連続する早川町交差点から土屋交差点の死傷事故率は、栃木県平均の約1.3倍であり、安全性の向上にも課題(図3)
- ・矢板市の重篤患者の救急搬送は、第三次救急医療施設のある大田原市、宇都宮市に依存しており、救急搬送が課題(図6)



②災害に対する脆弱性

- ・大雪等の災害発生時は、東北自動車道とともに交通を受け持つが、交通容量が不足し、大きな速度低下が発生(図5、写真2)



平成25年4月～平成26年3月までは3回発生(矢板IC～西那須野塩原IC間)

3. 整備効果

効果1 交通の安全性と物流の安定性を確保 [◎]

- ・対象区間の整備により、混雑度が約7割減少し、沿線地域の速達性が確保
 - 混雑度 現況 2.05 → 整備後 0.63 (約7割減少)
 - 平均旅行速度 現況 32.8km/h → 整備後 45.9km/h (約4割向上) (現況：H22道路交通センサス)
- ・渋滞が一因と考えられる死傷事故件数が改善
 - 死傷事故率(早川町交差点～土屋交差点) 現況 55.2件/億台km → 整備後 49.2件/億台km (約9%減少) (現況：交通事故統合データベースH21-H24)
- ・矢板市内の重篤患者の救急搬送のアクセスルート強化し救急輸送ネットワークを構築(図6)
- ・隣接する開通済み区間では、企業立地が進み出荷額等が増加しており、拡幅事業においても企業立地の促進に期待
 - 従業員数 H21開通前 4,157人/105社 → H25開通後 4,686人/108社 (約13%増)
 - 製造品出荷額 H21開通前 1,506億円 → H25開通後 1,646億円 (約9%増)



効果2 東北道の代替機能の強化 [◎]

- ・交通容量の増加により、災害時等における東北自動車道との連携強化(図6)

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用：146億円※2	総便益：312億円※2
2.1	9.0%	・事業費：134億円 ・維持管理費：12億円	・走行時間短縮便益：289億円 ・走行費用減少便益：12億円 ・交通事故減少便益：11億円

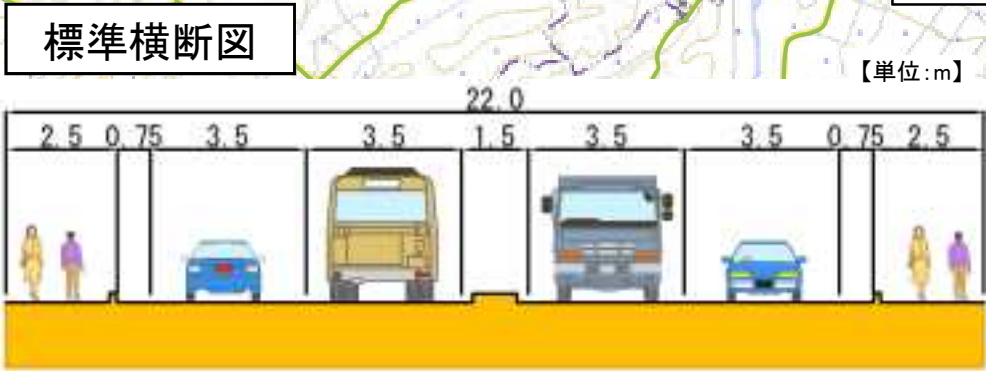
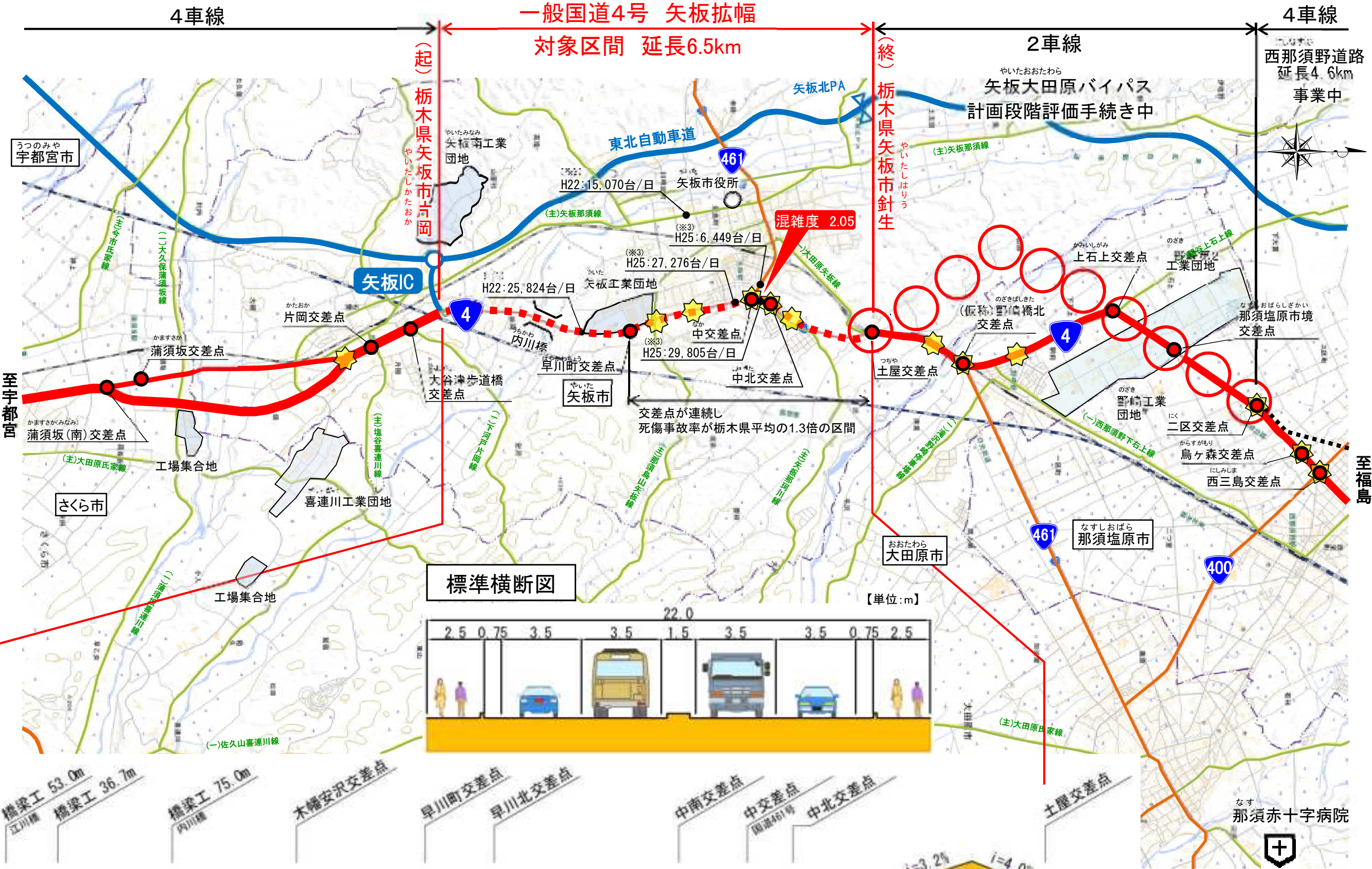
※1：EIRR：経済的内部収益率
※2：基準年(H26年)における現在価値記入(現在価値算出のための社会的割引率：4%)

一般国道4号 矢板拡幅に係る新規事業採択時評価

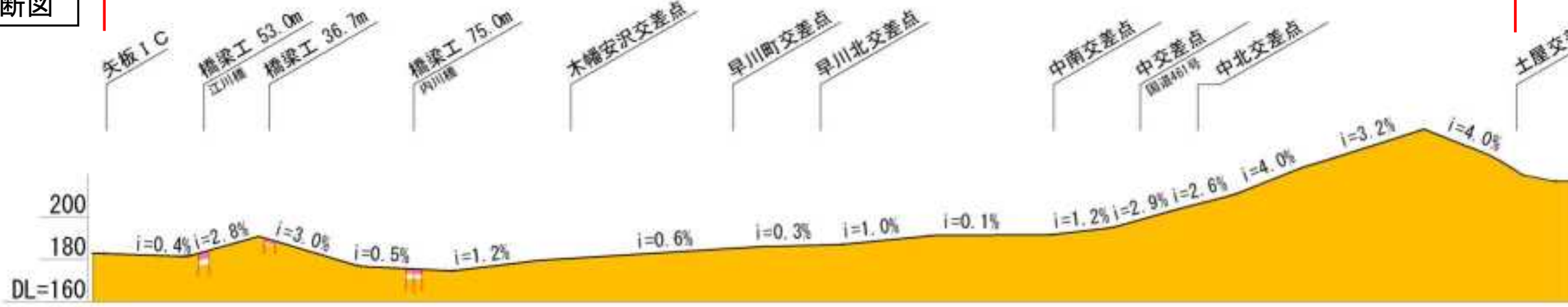


凡例	
●●●●	対象区間
■■■■	事業中区間
○○○○	調査中区間
	工業団地
—	一般国道(直轄)
—	一般国道(直轄外)
—	主要地方道・一般県道
—	高速自動車国道
●	主要渋滞箇所
★	事故危険区間

資料
 ※1 H22.7.6(火)交通量調査結果
 ※2 H22道路交通センサス
 ※3 H25.10.2(木)交通量調査結果



計画縦断面図



全体延長 6.50km
 土工延長 6.34km (98%)
 橋梁延長 0.16km (2%)

一般国道19号 瑞浪恵那道路(瑞浪～恵那武並)に係る新規事業採択時評価

- ・ 定時性確保等により、円滑な企業活動、新たな企業立地の進展による民間投資の促進、新たな雇用の創出を支援
- ・ 交通の安全性と物流の安定性が確保され、沿線地域における生活・産業活動を支援

1. 事業概要

起終点：岐阜県瑞浪市土岐町～恵那市武並町
 延長等：8.2km

(第3種第2級、4車線、
 設計速度60km/h)

全体事業費：245億円
 計画交通量：約13,800台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約6,800台/日	約1,400台/日	約5,600台/日

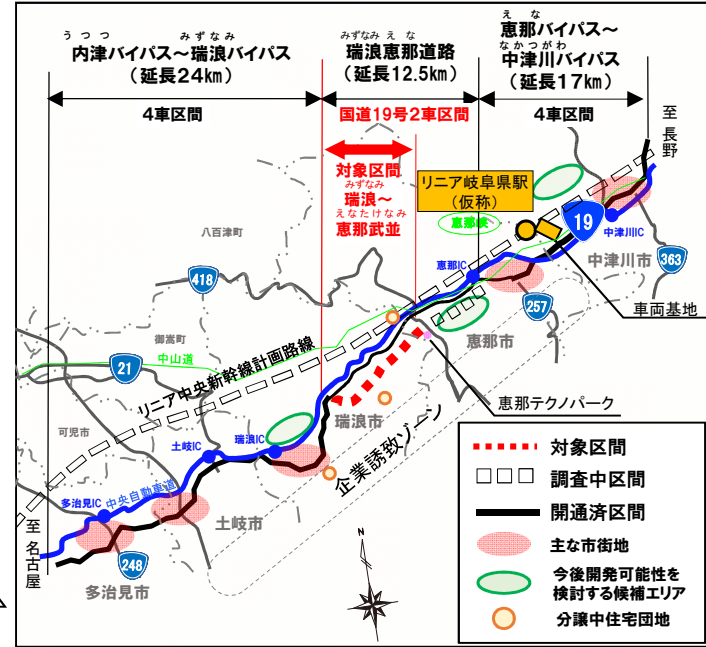
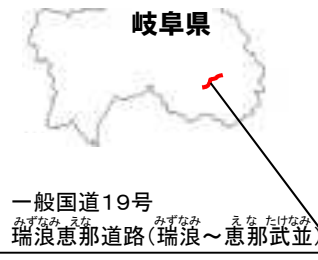


図1 事業位置図

2. 課題

① 物流・生活交通の輻輳による渋滞・事故

- ・ 東濃都市間を連絡する国道19号には、沿線の製造業等の物流交通が集中。【図1、3】
- ・ 住宅地から生活交通も流入、近接並走するJRの駅周辺を中心に渋滞が発生。【図3】
- ・ 当該区間は東濃都市間を連絡する唯一の2車線区間であり、国道19号の他の区間と比較し大型車が絡む事故が突出。【図2、3】

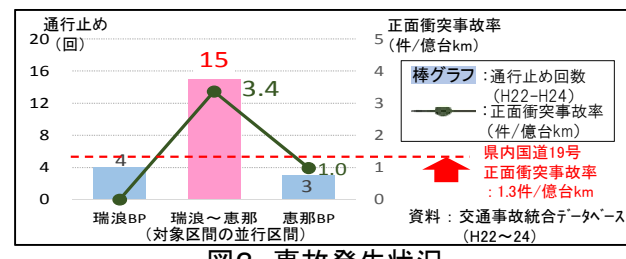


図2 事故発生状況



写真① 至長野

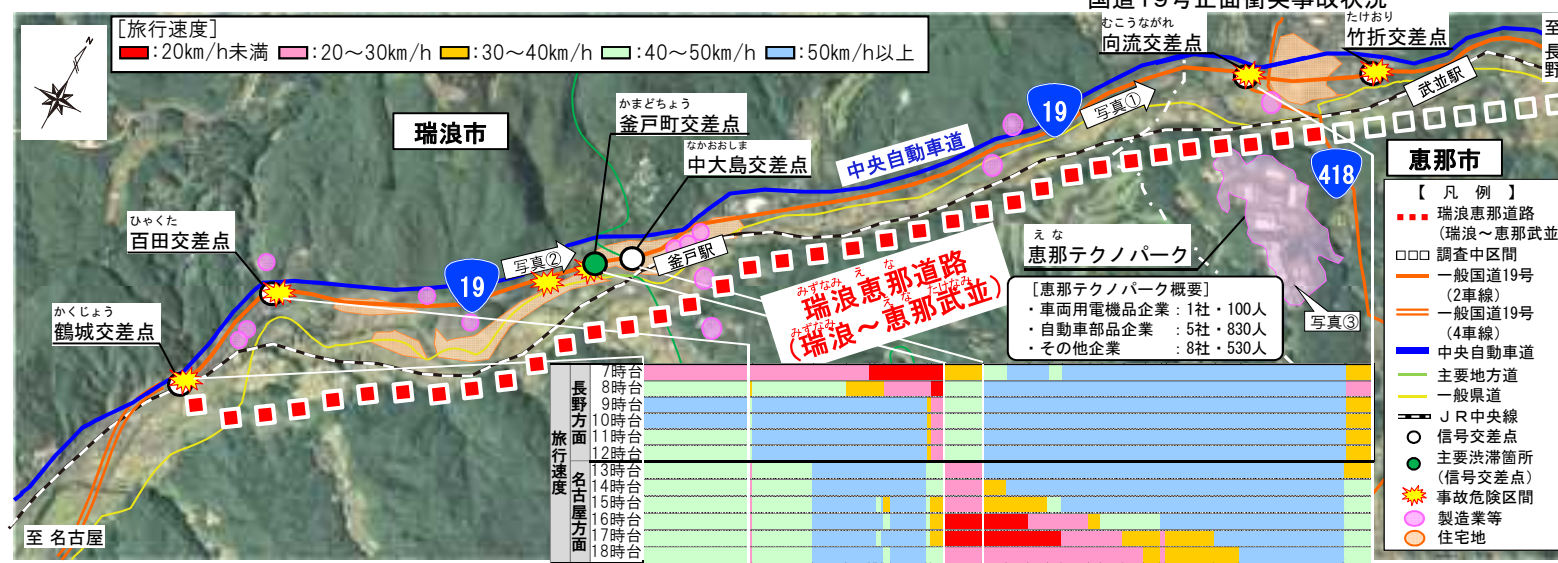


図3 瑞浪恵那区間の道路交通上の課題(渋滞・事故) 資料：H26プローブデータ

② 交通需要の増大に伴うビジネス、観光への影響

- ・ 対象区間に並行してリニア中央新幹線が計画中であり、地元は企業誘致を展開。【図1】
- ・ リニア開業に伴うビジネスや観光目的の交流の活発化、企業進出による人口増に起因し、交通需要の増大、混雑の悪化が懸念。【図3】



写真② 至名古屋

3. 整備効果

効果1 交通の安全性と物流の安定性を確保 [◎]

- ・ 対象区間の整備により、国道19号の安全性・物流の安定性が確保され、沿線地域の生活・産業活動を支援。【図1、4】

正面衝突事故率
 現況 3.4件/億台km → 整備後 1.4件/億台km (約6割削減)
 資料：現況：交通事故統計データベース(H22~H24)、整備後：人身事故件数算定式
 恵那テクノパーク～瑞浪IC間の平均旅行速度
 現況 36km/h → 整備後 44km/h (8km/h向上)
 資料：現況：H26プローブデータ

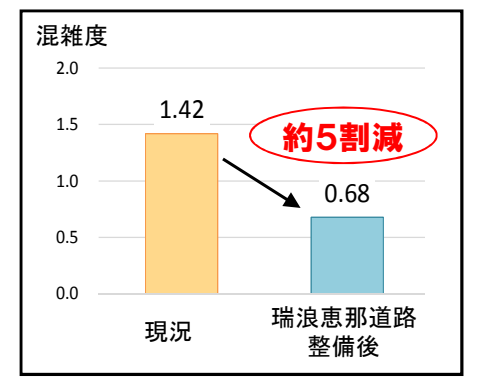


図4 現道19号の混雑度 資料：H26.10交通量調査結果

効果2 企業立地など民間投資を促進し雇用を創出 [○]

- ・ 対象区間沿線には、製造業が多数立地しており、対象区間の整備により定時性確保等の円滑な企業活動を支援。【図1、3】
- ・ 対象区間の整備により民間投資を促進し、雇用の創出を支援。【図1、3】
- ・ (現在) 恵那テクノパーク内にリニア関連企業が建設中
- ・ (今後) 県等が計画している新たな企業立地等の進展が見込まれる



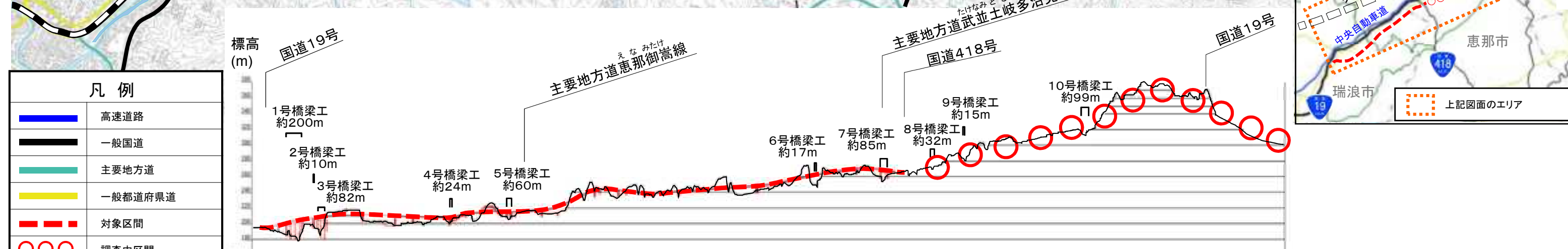
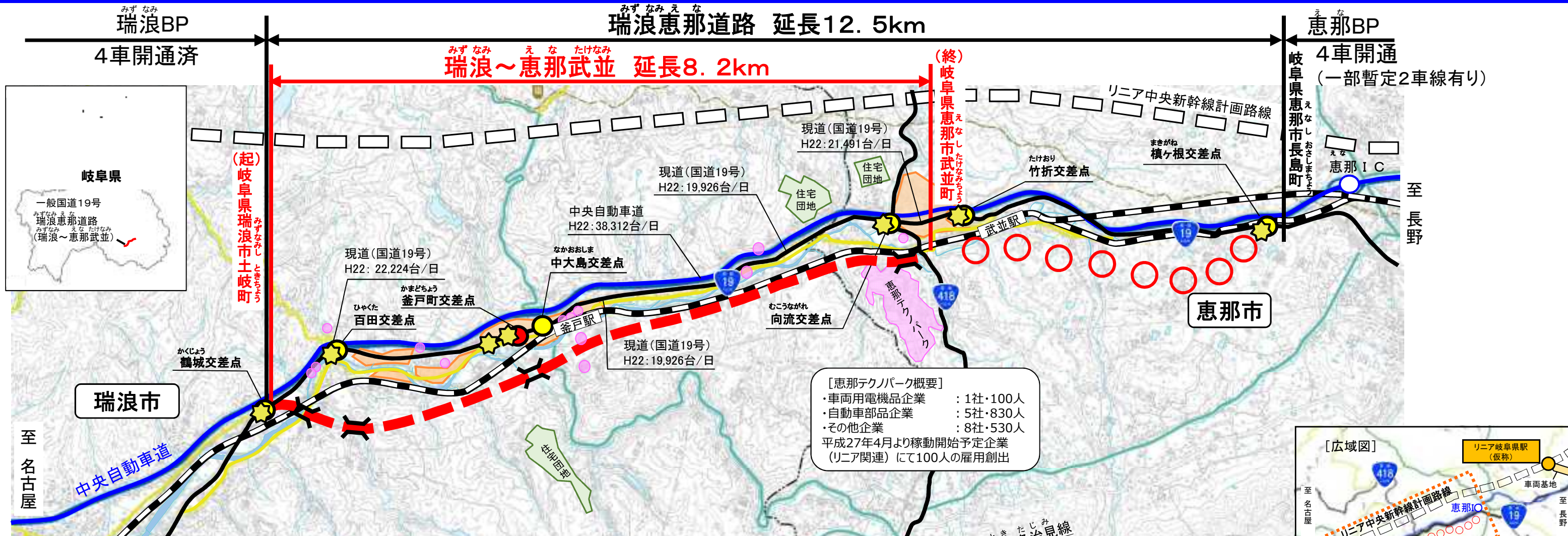
写真③ 至名古屋

費用便益分析結果 (貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

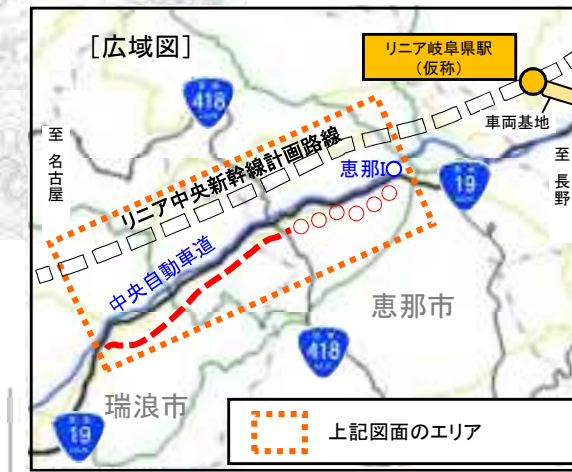
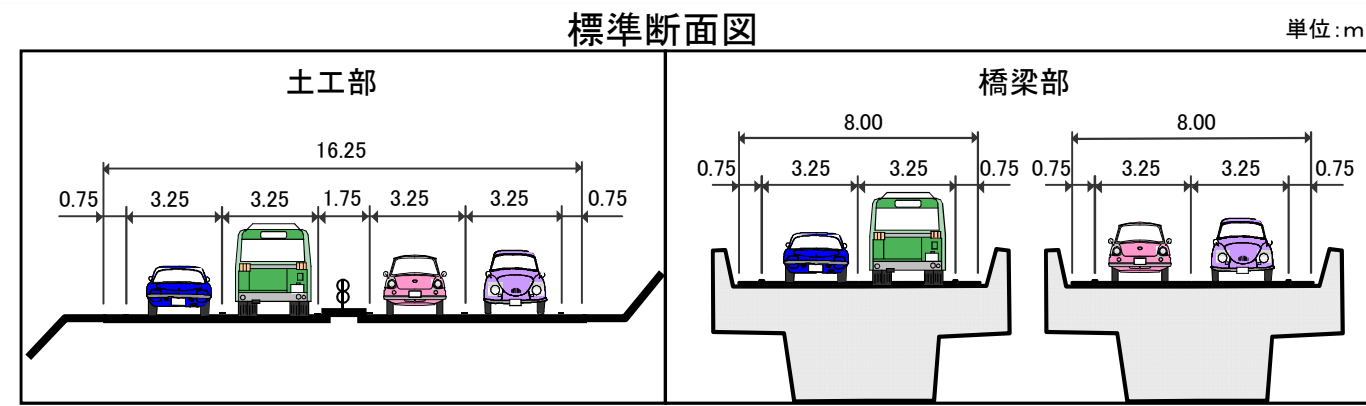
B/C	EIRR※1	総費用：200億円※2	総便益：281億円※2
1.4	6.1%	事業費：163億円 維持管理費：38億円	走行時間短縮便益：235億円 走行経費減少便益：33億円 交通事故減少便益：13億円

※1：EIRR：経済的內部収益率
 ※2：基準年(H26)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率：4%)

一般国道19号 瑞浪恵那道路(瑞浪～恵那武並)に係る新規事業採択時評価



凡例	
	高速道路
	一般国道
	主要地方道
	一般都道府県道
	対象区間
	調査中区間
	リニア中央新幹線計画路線
	JR中央線
	信号交差点
	主要渋滞箇所 (信号交差点)
	事故危険区間
	製造業等
	住宅地



ひがしするがわん ぬまづおかのみや あしたか 一般国道1号 東駿河湾環状道路(沼津岡宮～愛鷹)に係る新規事業採択時評価

- 沼津・三島都市圏において、都心部での慢性的な渋滞が緩和し、定時性・速達性の向上が図られ、住民生活や円滑な企業活動を支援
- 接続する東駿河湾環状道路と一体となり、第三次救急医療施設へのアクセスルートを確認し、災害に強い緊急輸送ネットワークを構築

1. 事業概要

- 起 終 点：静岡県沼津市岡宮～静岡県沼津市東椎路
- 延長等：2.6 km
(第1種第3級、4車線、設計速度80km/h)
- 全体事業費：約230億円
- 計画交通量：約16,200台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約7,400台/日	約2,300台/日	約6,500台/日



図1 事業位置図

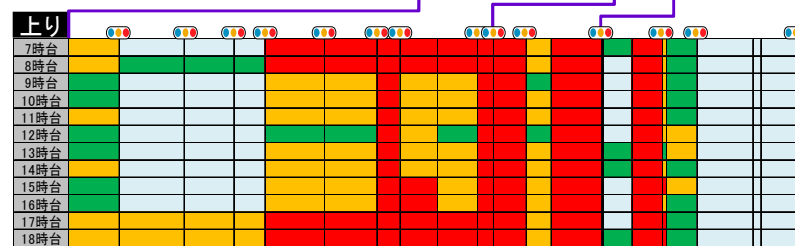
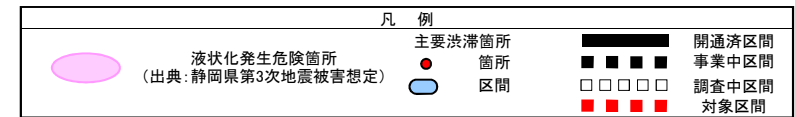


図2 並行する国道1号の課題状況

2. 課題

① 都心部の慢性的な渋滞

- 沼津・三島都市圏は、通過交通の流入等により、並行する国道1号はもとより、都心部では慢性的な渋滞が発生。
- 当該区間は渋滞損失時間が県内ワースト1位の江原公園交差点をかかえるなど定時性・速達性に課題。【図2】

② 災害に対し脆弱な道路ネットワーク

- 南海トラフ巨大地震時※には、沼津・三島都市圏では広範囲にわたる液状化が懸念。
- 緊急輸送道路である国道1号の被災は、円滑な救援・救助を阻害し、尊い人命を失う恐れ。【図2】

※今後30年でM8～9クラスの規模が60～70%の確率で発生
資料：文部科学省地震調査研究推進本部 (H25.5.24)

3. 整備効果

効果1 定時性・速達性の向上による住民生活や円滑な企業活動の支援【◎】

- 既に開通している東駿河湾環状道路と一体となって環状機能を発揮し、都心部を通過する交通を環状道路に転換。
- 都心部での慢性的な渋滞が緩和し、通勤等の定時性・速達性の向上が図られ、住民生活や円滑な企業活動を支援。【図3、4、5】

沼津・三島都市圏を通過する国道1号の交通量が約3割減少
混雑度の緩和
現況1.34 ⇒ 整備後0.98 (約3割減少)
所要時間の短縮
現況31分 ⇒ 整備後24分 (7分短縮)



図5 時間信頼性の確保 (長泉沼津IC～修善寺ICの定時性の向上の事例)
資料：プローブデータ(開通前:H25、開通後:H26)

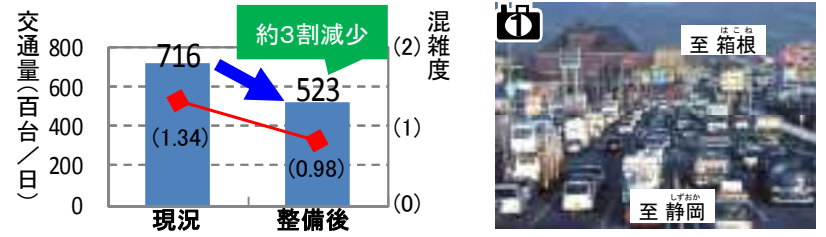


図3 並行する国道1号の交通量の変化 写真1 並行する国道1号の渋滞状況
資料：現況：観測値、H26プローブデータ 整備後：将来交通量推計

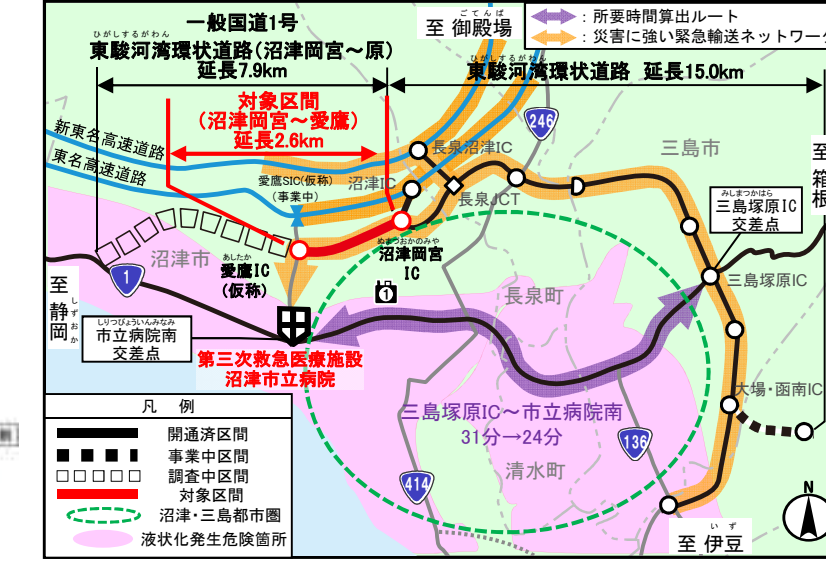


図4 対象区間整備後の所要時間

効果2 災害に強い緊急輸送ネットワークの構築【◎】

- 東名、新東名、東駿河湾環状道路が対象区間と有機的に連結されることで、第三次救急医療施設 沼津市立病院へのアクセスルートを確認し、災害に強い緊急輸送ネットワークを構築。【図4、6】
- 平成25年度に開通した東駿河湾環状道路では、既に救急搬送利用車両が増加し、医療活動を支援。【図6】

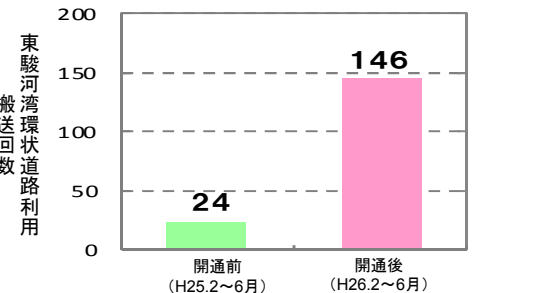


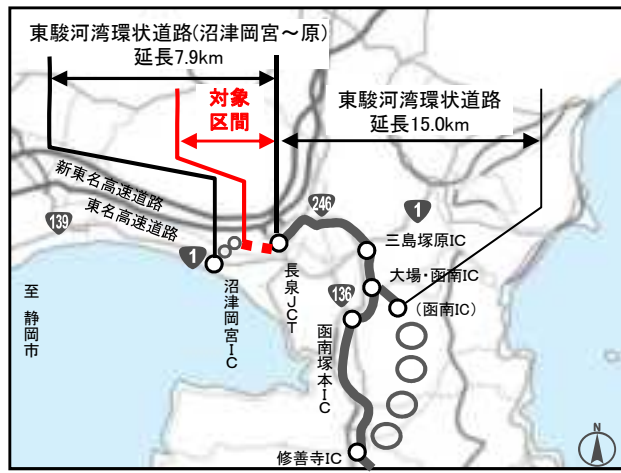
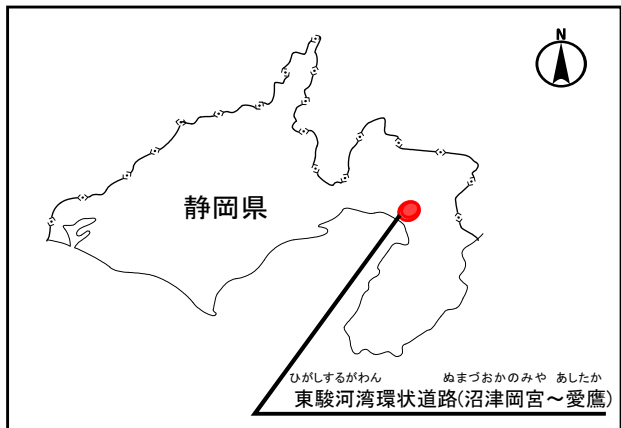
図6 救急搬送での東駿河湾環状道路の利用回数
資料：消防本部ヒアリング調査

費用便益分析結果

費用便益分析結果 (貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)		総費用:155億円※2		総便益:226億円※2	
B/C	EIRR※1	155億円		226億円	
1.5	6.0%	<ul style="list-style-type: none"> 事業費:144億円 維持管理費:11億円 		<ul style="list-style-type: none"> 走行時間短縮便益:187億円 走行経費減少便益:26億円 交通事故減少便益:13億円 	

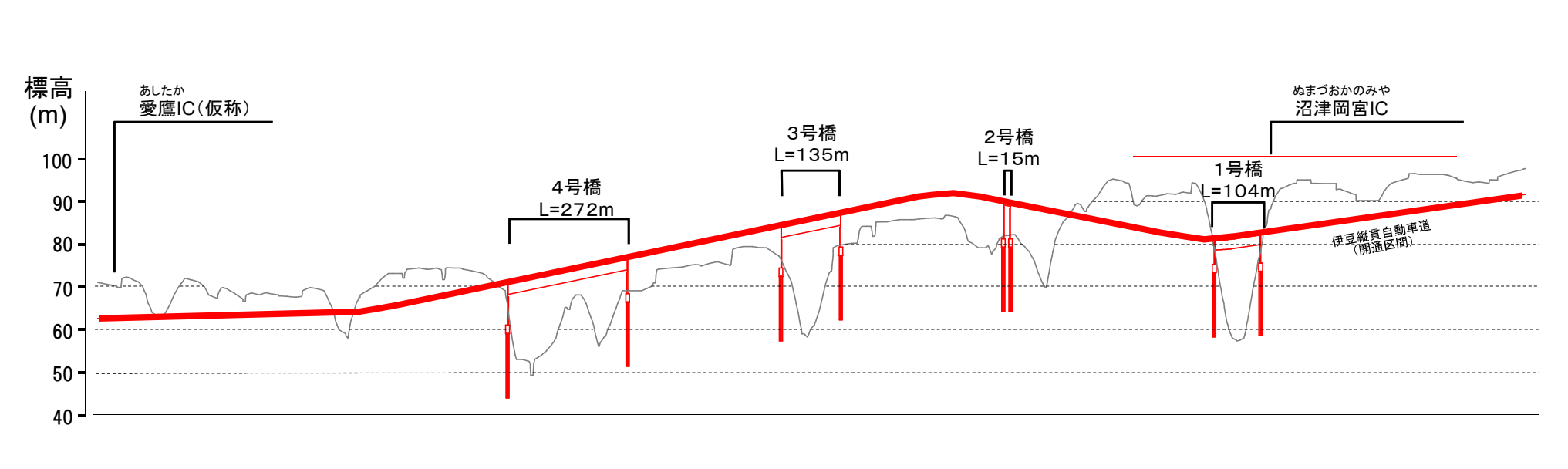
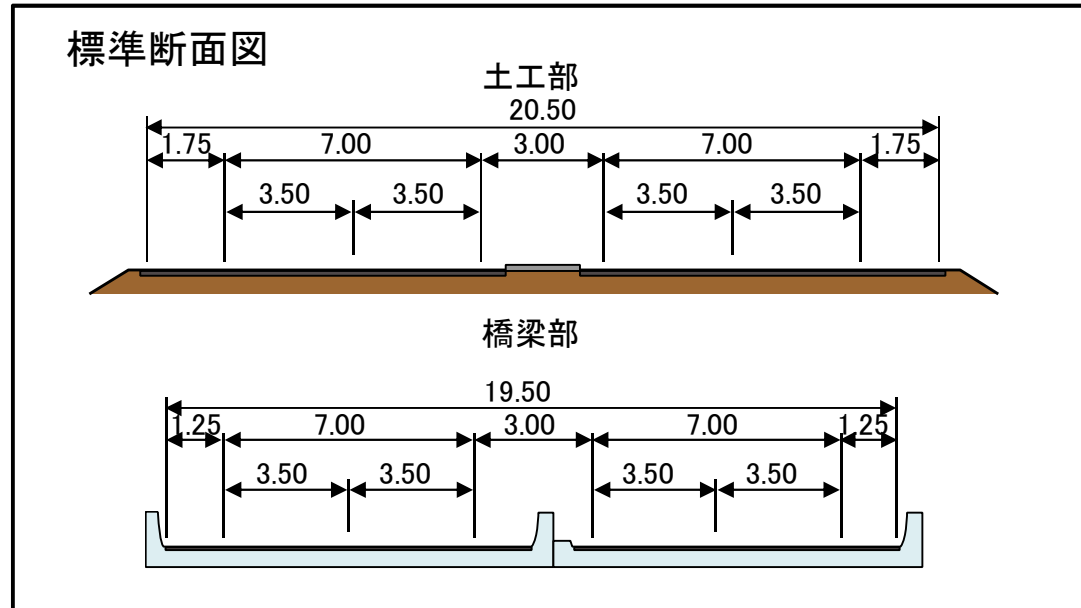
※1: EIRR:経済的内部収益率
※2: 基準年(H26年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率:4%)
※3: 隣接の事業中区間を含めた費用便益比(B/C):1.6

ひがしするがわん ぬまづおかのみや あしたか 一般国道1号 東駿河湾環状道路(沼津岡宮～愛鷹)に係る新規事業採択時評価



凡例	
■■■■	対象区間
○○○○	調査中区間
———	高速道路
———	一般国道
———	主要地方道
———	一般都道府県道
●	箇所
■	区間
●	主要 渋滞箇所

※(OOIC)は仮称



一般国道312号 大宮峰山道路に係る新規事業採択時評価

おおみやみやま

- 災害に強い道路ネットワークの強化や魅力的な観光資源へのアクセス性を向上させ、観光産業の活性化に期待
- 救急医療施設へのアクセス向上や交通混雑の解消など、地域住民の安全・安心を確保

1. 事業概要

- 起終点：京都府京丹後市峰山町新町
～京都府京丹後市大宮町森本
- 延長等：5.0km
(第1種第3級、2車線、設計速度80km/h)
- 全体事業費：約160億円
- 計画交通量：約10,000台/日

乗用車	約 6,200台/日
小型貨物車	約 1,000台/日
普通貨物車	約 2,800台/日



図1 広域図

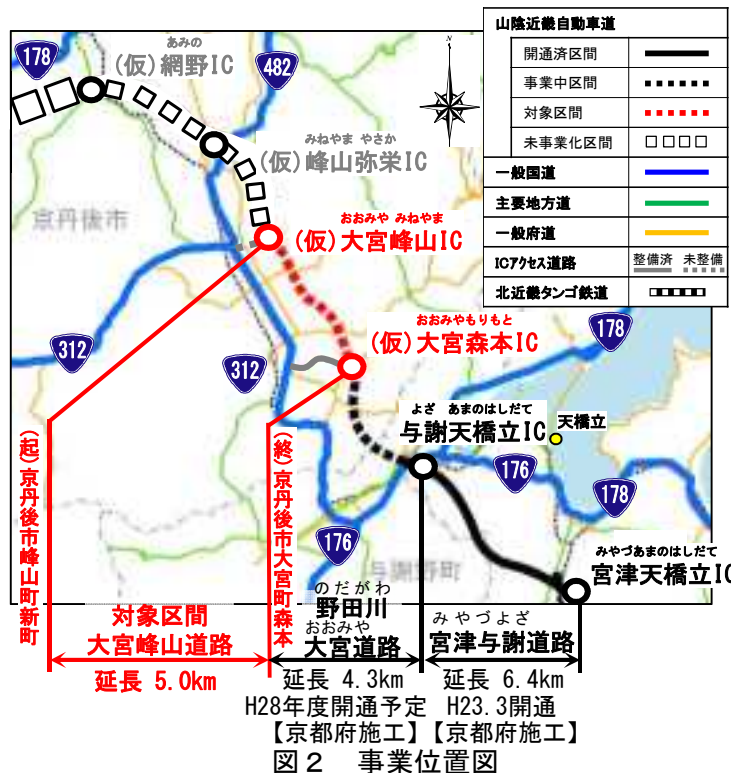


図2 事業位置図

2. 課題

① 災害に対し脆弱な道路ネットワーク

- 日本海側に高速道路の代替路が無く、災害時の復旧活動等に支障(図3)



図3 日本海国土軸における未整備区間

② 交通混雑等により救急搬送に支障

- 国道312号(対面2車線)は、観光シーズンなどに速度低下が著しく、交通事故も深刻(府内国道平均の1.5倍の事故率)(図4)
- 受入体制強化に伴い、北部医療センターへの救急搬送数は、増加傾向であるが、搬送ルートにおいて、速達性・定時性・安全性に課題(図5)

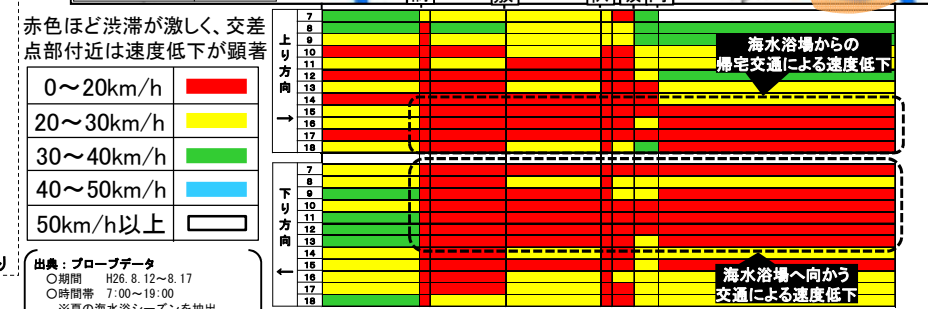


図5 京丹後市から京都府立医科大学附属 北部医療センターへの救急搬送数

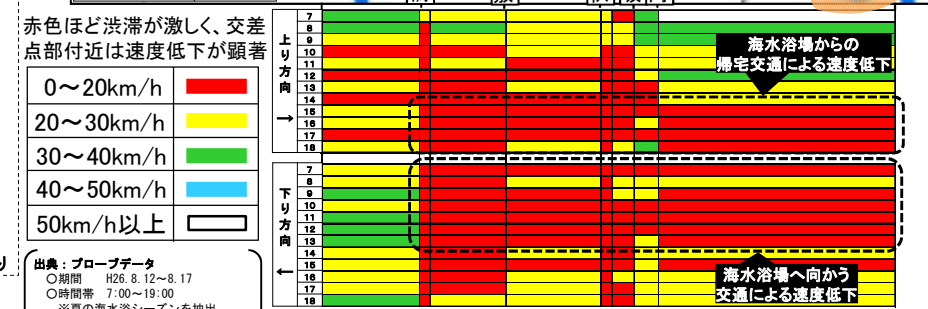


図4 並行する現道区間の混雑時旅行速度

③ 観光資源へのアクセス困難

- 丹後地域には、天橋立や琴引浜をはじめとする魅力的な観光資源が点在(図6)
- しかし、観光客数は、高速道路が整備済の中丹地域は増加、未整備の丹後地域は減少傾向(図7)

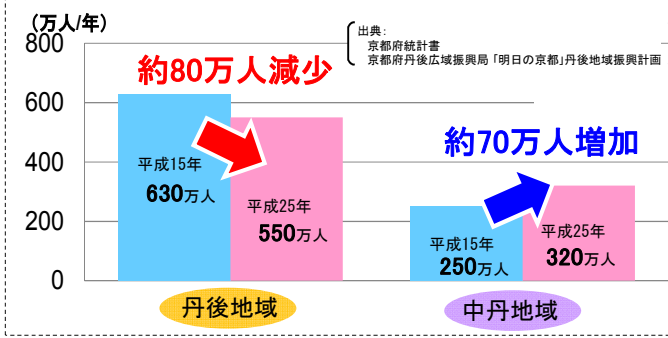


図7 観光入込客数

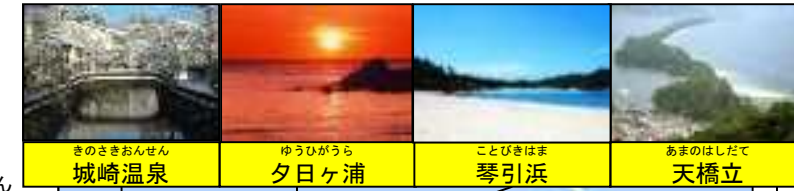


図6 主要な観光地

3. 整備効果

効果1 災害に強い道路ネットワーク [◎]

- 日本海国土軸の形成により、災害等に強い道路ネットワークを構築(図3)

効果2 交通混雑等の解消・緩和により救急搬送を支援 [◎]

- 国道312号の交通転換により旅行速度向上
【現況】14km/h → 【整備後】35km/h (21km/h向上)
〔対象区間：三坂交差点～長岡大橋交差点間 現況：混雑時H26プローブデータ〕
- 国道312号の交通事故が減少し、走行安全性が向上
【現況】32件/年 → 【整備後】24件/年 (8件/年減少)
〔対象区間：三坂交差点～長岡大橋交差点間 出典：ITARDA・道路種別別の死傷事故率より〕
- 大宮峰山道路の利用により、救急搬送時間短縮
【現況】45分 → 【整備後】27分 (18分短縮)
〔京丹後市峰山庁舎→北部医療センター (延長：約21km) 〔京丹後市峰山庁舎→北部医療センター (延長：約18km)〕

京阪神地域からの観光バスツアー等で立寄り可能となる観光地が増加



図8 山陰近畿自動車道の周遊ルート

効果3 観光資源へのアクセス強化 [◎]

- 山陰近畿自動車道が整備されると、日本海沿岸地域の観光資源を繋ぎ、周遊性が向上(例：天橋立→城崎温泉が80分→50分)し、観光客数の増加に寄与(図8)

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用：133億円※2	総便益：217億円※2
1.6	7.5%	・事業費：110億円 ・維持管理費：24億円	・走行時間短縮便益：169億円 ・走行経費減少便益：36億円 ・交通事故減少便益：11億円

※1：EIRR：経済的內部収益率
※2：基準年(H26年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率：4%)

一般国道312号 大宮峰山道路に係る新規事業採択時評価

おおみやみやま



山陰近畿自動車道は、日本海側で唯一高速道路が無い区間を連絡する道路で、主要都市の連携を強化し、都市の規模を維持するとともに、広域観光の促進や災害時の代替路を担う約120kmの幹線道路。

対象区間	■ ■ ■ ■
調査中	○ ○ ○ ○
高速道路(自専道含む)	
開通済	■ ■ ■ ■
事業中	■ ■ ■ ■
一般国道	■ ■ ■ ■
主要地方道	■ ■ ■ ■
一般府道	■ ■ ■ ■
ICアクセス道路	■ ■ ■ ■ (整備済) ■ ■ ■ ■ (未整備)
交通量(H22センサス)	●
市街地	○

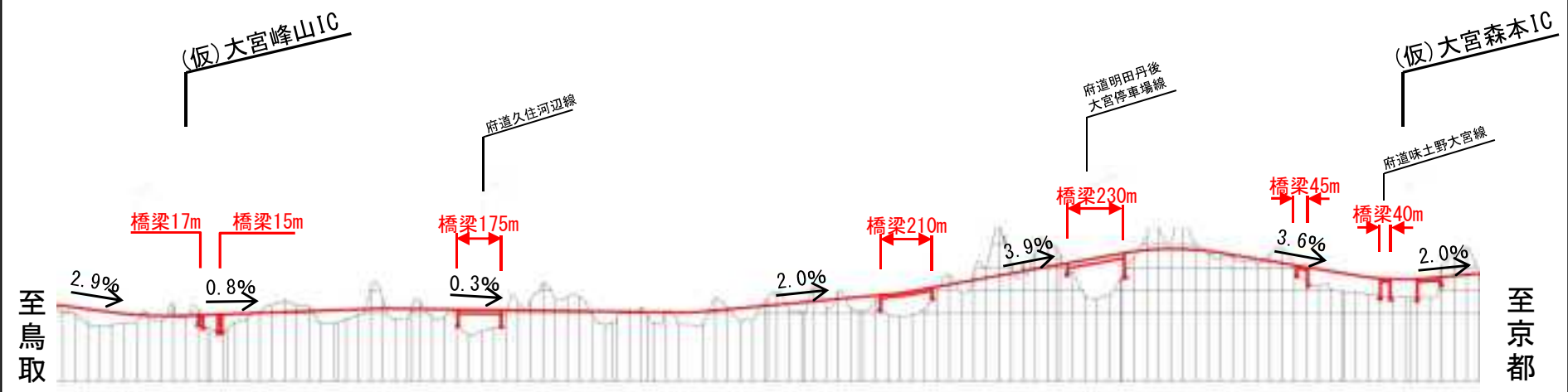
凡例	
●	主要渋滞箇所(H25)
★	事故危険箇所(H25.7指定)
●	死傷事故率[300件/億台*km以上](H21~H24)
●	死傷事故率[100件/億台*km以上](H21~H24)
●	曲線半径(R<100m)
■	縦断勾配(D>6%)
□	幅員狭小区間(W<5.5m)
✕	災害による全面通行止め(H16~H25)
✕	災害による片側通行止め(H16~H25)



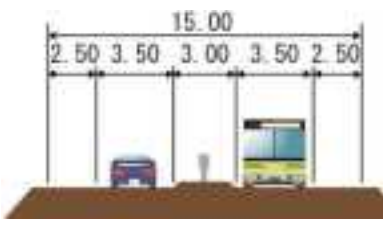
山陰近畿自動車道 延長約120km

全体延長	: 5.0km
土工延長	: 4.3km(86%)
橋梁延長	: 0.7km(14%)

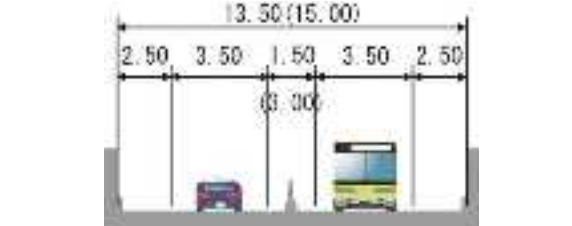
計画縦断図 ((仮)大宮峰山IC ~ (仮)大宮森本IC)



標準断面図(土工部)



標準断面図(橋梁部) ※ ()内は中小橋



一般国道161号 湖西道路(真野～坂本北)に係る新規事業採択時評価

- 豊富な観光資源を活かした観光活動の活性化を促進(休日には通過時間が約3倍となる激しい渋滞を解消)
- 医療サービスの地域格差を解消し、住民の安全・安心な生活を確保(第三次医療施設へのアクセス向上と60分圏域人口の増加)

1. 事業概要

- 起終点: 滋賀県大津市真野大野(真野IC) ~ 滋賀県大津市坂本(坂本北IC)
- 延長等: 6.6km (第1種3級、4車線、設計速度80km/h)
- 全体事業費: 約90億円
- 計画交通量: 約42,900台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約32,700台/日	約5,000台/日	約5,200台/日

2. 課題

① ボトルネック渋滞による観光の阻害

- 渋滞(休日は平日の3倍の時間がかかる)は、観光地の滞在時間、立ち寄り箇所を抑制する等、地域経済活性化の機会を喪失
- 沿道に観光施設が点在し、京都方面からの観光交通の需要が高く、特に休日の混雑時は約6kmにわたり渋滞する等、混雑が顕著(図3)

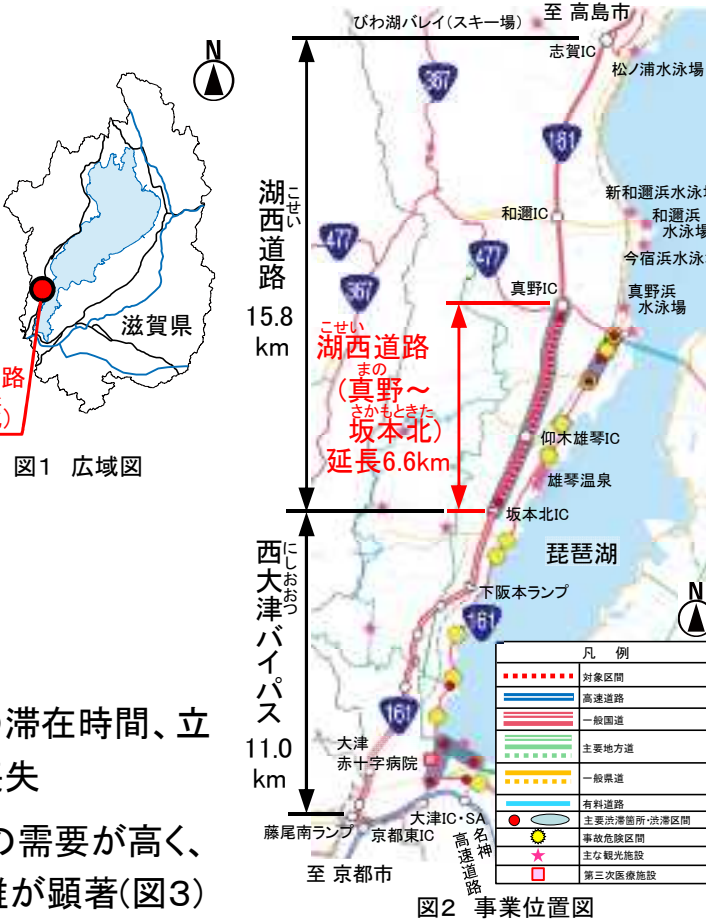
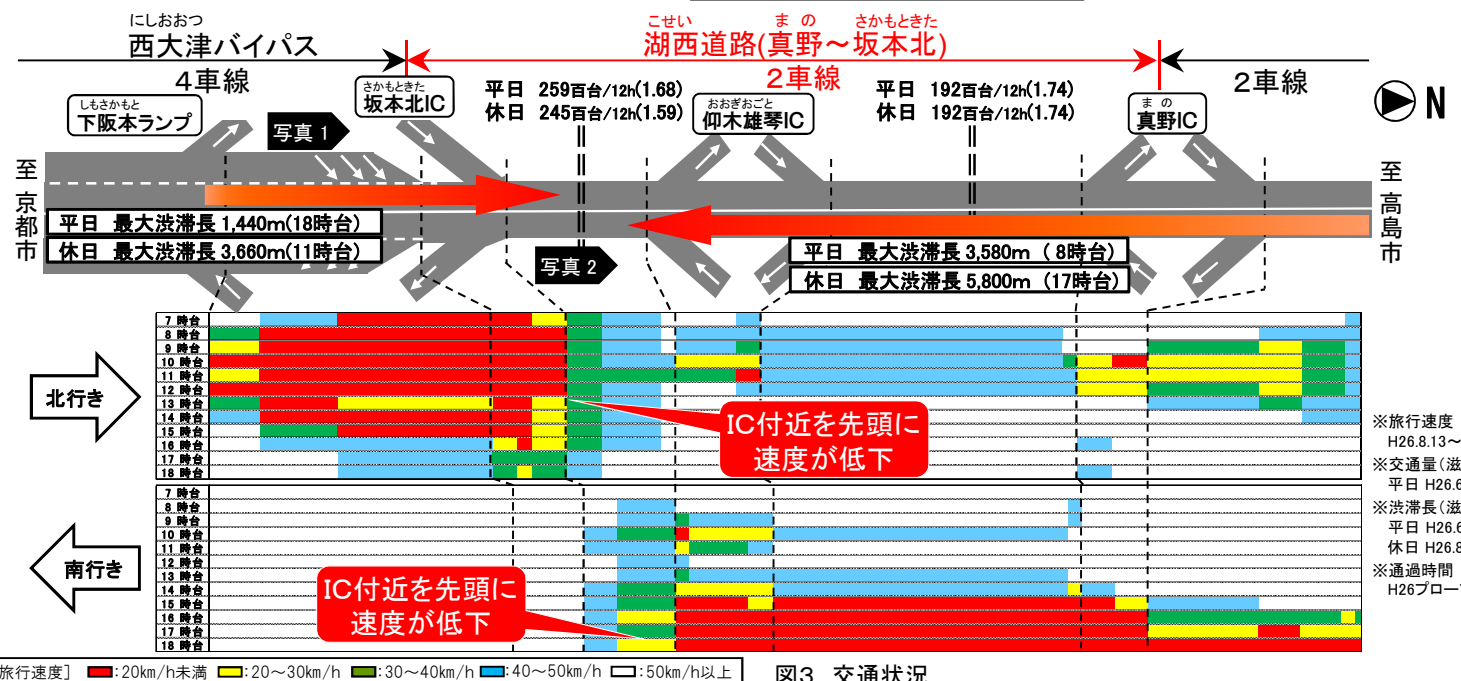
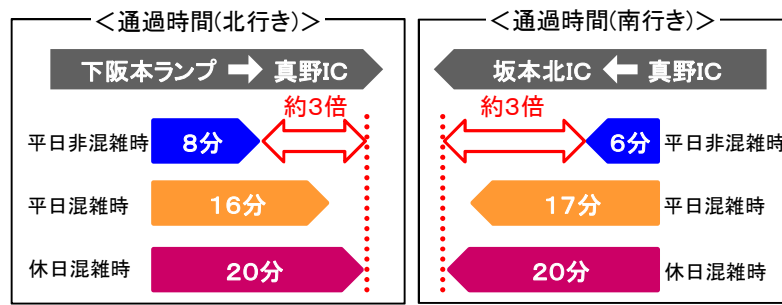


図1 広域図

図2 事業位置図

② 渋滞による交通事故の多発

- 渋滞が主な要因である追突事故が事故全体の約8割。死傷事故率は23件/億台^キで、全国平均の約2倍と高い水準(図4)
- 対面2車線の道路であり、正面衝突による死亡事故も発生

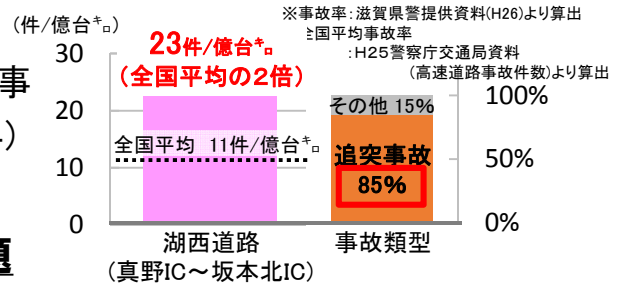


図4 湖西道路の死傷事故率と事故類型

③ 琵琶湖西側地域の第三次医療施設へのアクセス問題

- 滋賀県内の第三次医療施設は琵琶湖の東側に所在
- 湖西道路が混雑する時間帯の救急搬送は、混雑を避けて一般道路(並行する国道161号)を利用(図5)
- 高島市には、三次医療施設への搬送時間60分圏域外の地域が存在(滋賀県で唯一)(図6)(混雑時)



図5 救急搬送ルート ※大津市消防局ヒアリング結果

3. 整備効果

効果1 ボトルネック解消による地域の活性化 [◎]

- 4車線化に伴い、十分な交通容量を確保し渋滞を解消
- 観光施設への速達性、定時性が向上し、広域観光の活性化に貢献

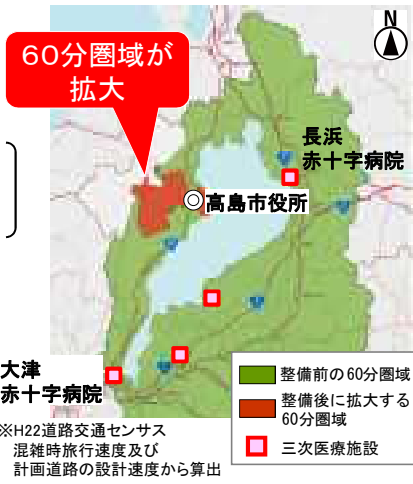
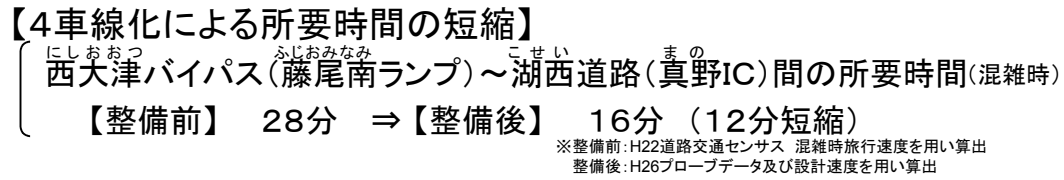


図6 滋賀県内の第三次医療施設60分圏域

効果2 渋滞解消による安全性の向上 [◎]

- 渋滞解消に伴い、渋滞が要因と考えられる死傷事故が減少
- 整備済の西大津バイパスでは、並行する国道161号を含め死傷事故率が減少

【死傷事故率の減少】

区間	【現況】	【整備後】
湖西道路	23件/億台 ^キ	9件/億台 ^キ (14件/億台 ^キ 減少)
西大津バイパス	【4車線整備前】27件/億台 ^キ	【整備後(実績)】9件/億台 ^キ (18件/億台 ^キ 減少)
国道161号	【4車線整備前】118件/億台 ^キ	【整備後(実績)】74件/億台 ^キ (44件/億台 ^キ 減少)

効果3 安全・安心な医療施設へのアクセス性を確保 [○]

- 大津赤十字病院へのアクセスルートの信頼性が向上し、安全・安心な住民生活を確保
- また、高島市の第三次医療施設への60分圏域人口が増加(図6)

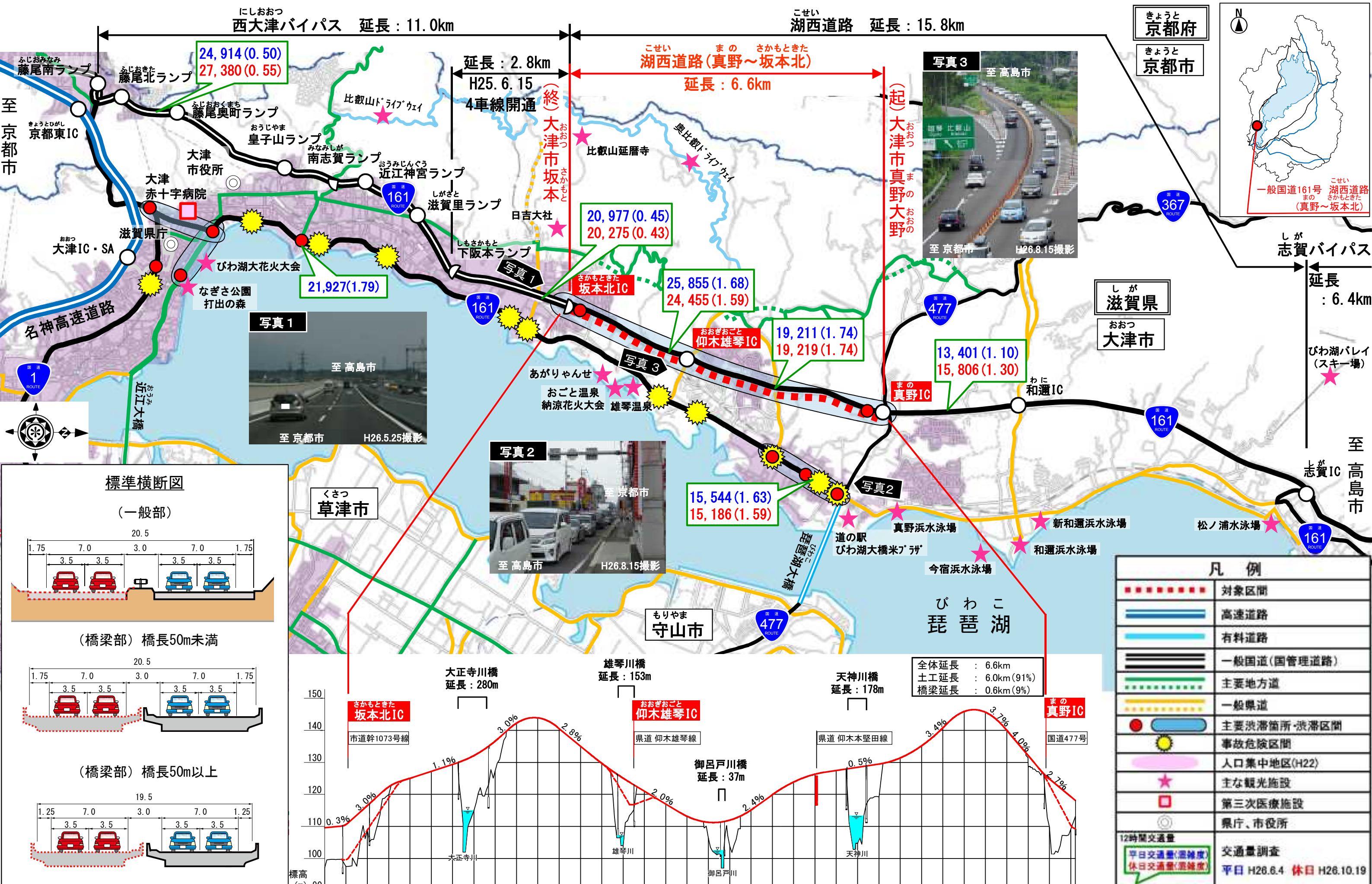
【現況】約4.6万人 ⇒ 【整備後】約5.1万人 (約5千人増加) ※H22国勢調査 高島市人口5.2万人

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用: 89億円※2	総便益: 635億円※2
7.2	32.0%	・事業費: 71億円 ・維持管理費: 18億円	・走行時間短縮便益: 580億円 ・走行経費減少便益: 37億円 ・交通事故減少便益: 19億円

※1: EIRR: 経済的內部収益率
※2: 基準年(H26年)における現在価値記入(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)
※3: 「名神高速道路～北陸自動車道」間の国道161号における事業中間区間を含めた費用便益比(B/C): 2.0

一般国道161号 湖西道路(真野～坂本北)に係る新規事業採択時評価



にしおおつ
西大津バイパス 延長：11.0km

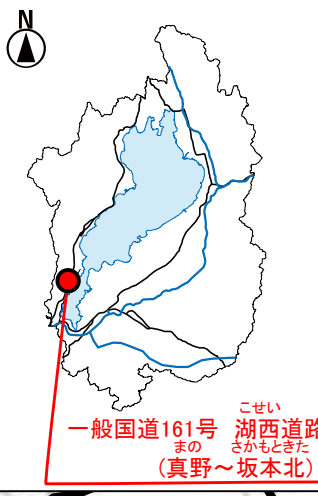
こせい
湖西道路 延長：15.8km

こせい まの さかもときた
湖西道路(真野～坂本北) 延長：6.6km

至京都市

至高島市

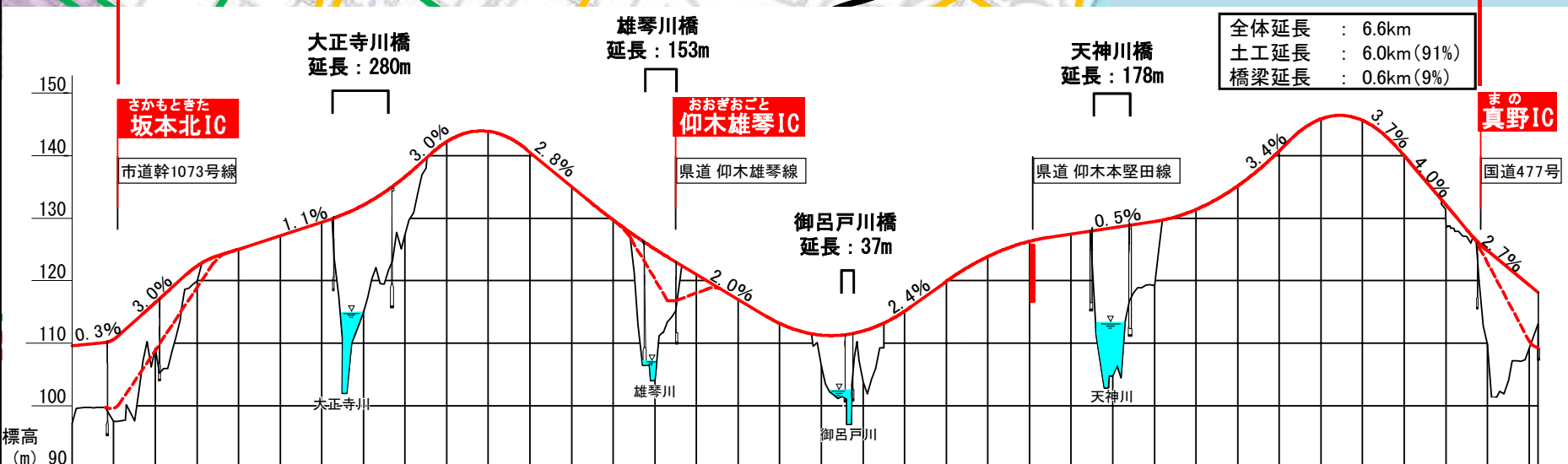
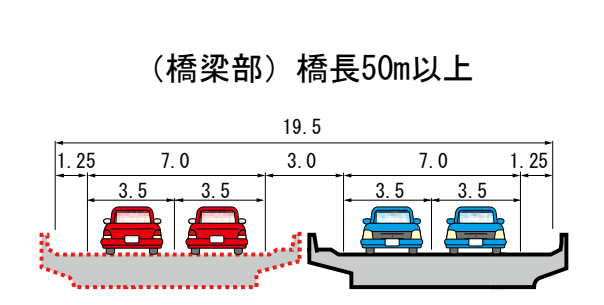
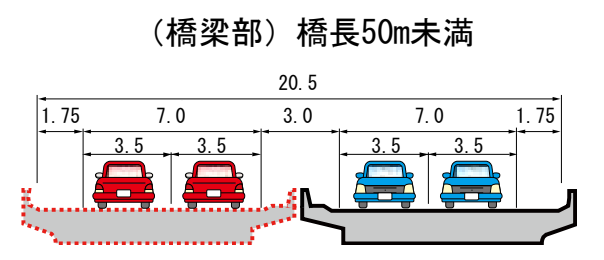
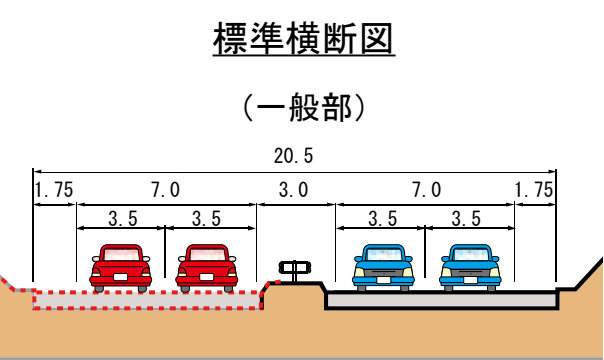
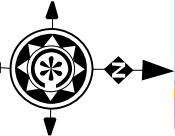
きょうと
京都市



しが
志賀バイパス 延長：6.4km

しが
滋賀県
おおつ
大津市

至高島市



凡例	
	対象区間
	高速道路
	有料道路
	一般国道(国管理道路)
	主要地方道
	一般県道
	主要渋滞箇所・渋滞区間
	事故危険区間
	人口集中地区(H22)
	主な観光施設
	第三次医療施設
	県庁、市役所
	12時間交通量
	平日交通量(濃緑度)
	休日交通量(薄緑度)
	交通量調査
	平日 H26.8.4 休日 H26.10.19