



No. 08  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成21年度第1回

国道161号

にし おおつ

西大津バイパス

【再評価】

平成21年8月  
近畿地方整備局

# 目次

1. 事業の目的と計画の概要
2. 事業の経緯及び進捗状況
3. 事業の必要性等に関する視点
  - 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
  - 2) 整備効果等
  - 3) 地域における計画等
  - 4) 費用便益分析の結果
4. 事業の進捗の見込みの視点
5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
6. 対応方針(原案)

# 1. 事業の目的と計画の概要

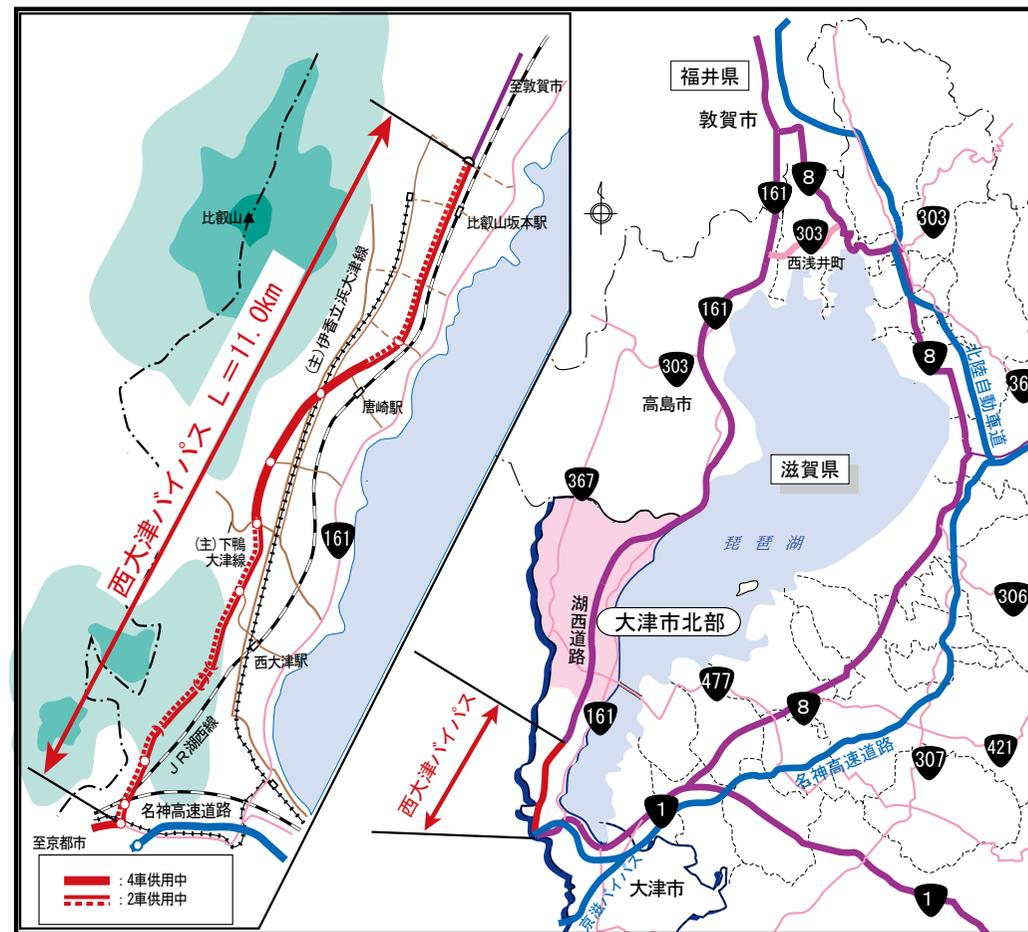
## 事業の目的

- 国道161号の交通混雑の緩和
- 国道161号の交通安全の確保
- 観光振興等による地域の活性化

## 計画の概要

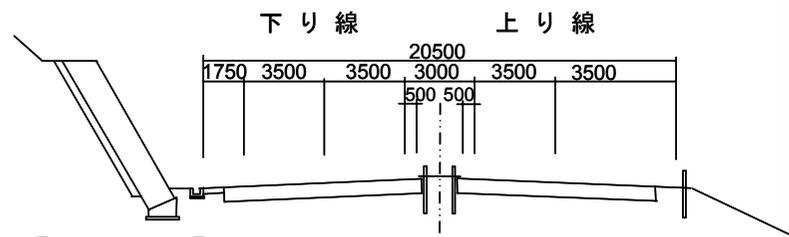
区 間	おおつ さかもとほんまち (起) 滋賀県大津市坂本本町 おおつ よこぎ (終) 滋賀県大津市横木1丁目
道路延長	L=11.0km
構造規格	第3種第1級
設計速度	80km/h
車線数	4車線
標準幅員	W=20.5m(盛土部)
事業化	昭和42年度
計画交通量	39,500~72,200台/日
全体事業費	1,030億円

## 位置図

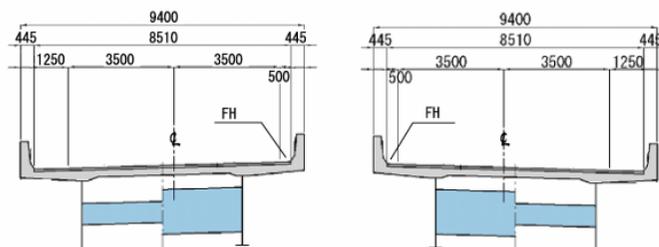


## 標準横断面図

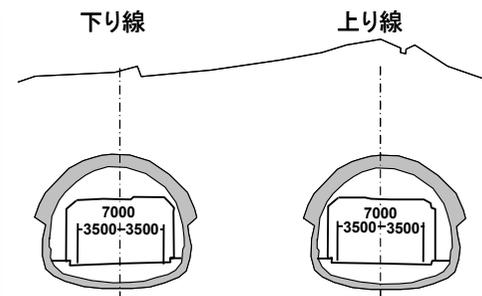
### 土工部



### 高架部



### トンネル部



【単位：mm】

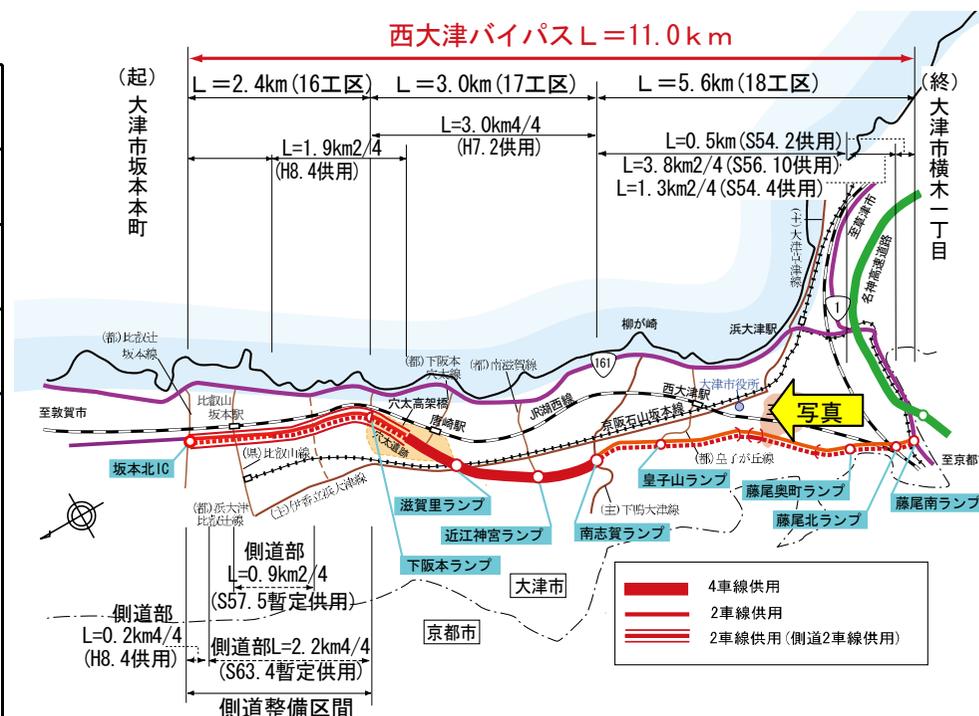
# 2. 事業の経緯及び進捗状況

## ■事業の経緯

事業化	昭和42年度		
用地着手	昭和44年度		
工事着手	昭和45年度		
都市計画決定	昭和47年6月（平成元年9月 変更）		
暫定供用	昭和54年	2月15日	(L=0.5km) (18工区)
	昭和54年	4月17日	(L=1.3km) (18工区)
暫定供用	昭和56年	10月6日	(L=5.6km) (18工区)
	昭和57年	5月10日	(L=0.9km) (16工区側道部)
部分供用	昭和63年	4月26日	(L=2.2km) (16工区側道部)
	平成7年	2月25日	(L=3.0km) (17工区)
暫定供用	平成8年	4月11日	(L=1.9km) (16工区)
	平成8年	4月11日	(L=0.2km) (16工区側道部)

## ■事業の進捗状況

事業進捗率	約90% (平成21年3月末現在)
用地取得率	100% (面積ベース、同上)
供用延長	L=11.0km (暫定2車、一部4車または側道)

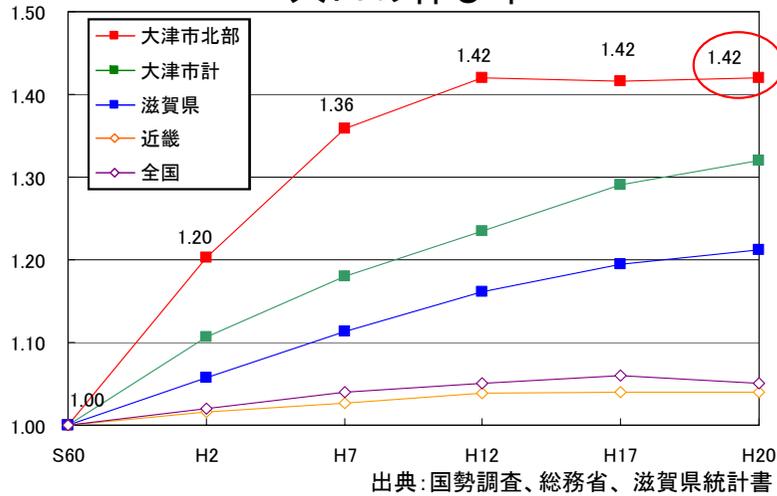


# 2. 事業の必要性等に関する視点

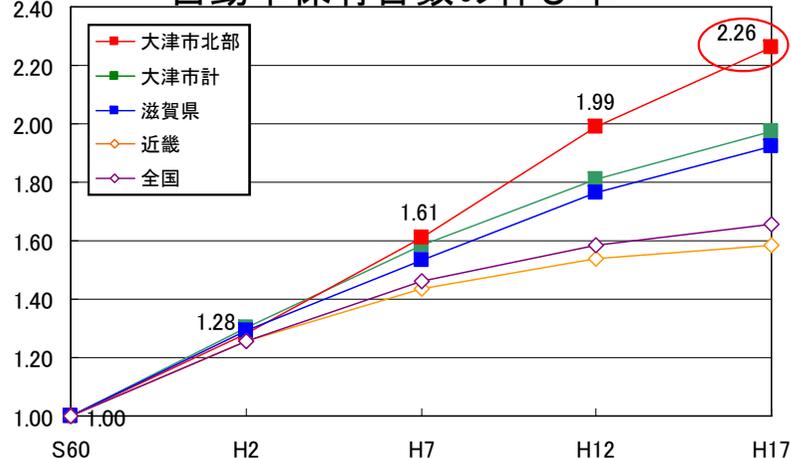
## 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 全国及び滋賀県に比べ大津市、特に北部地域は人口増加率が高く、自動車保有台数も高い伸び率を示しています。
- 国道161号は、京阪神地域と大津市、湖西地域、北陸圏を繋ぐ幹線道路で、日常生活や経済活動を支える重要な役割を果たしています。

人口の伸び率



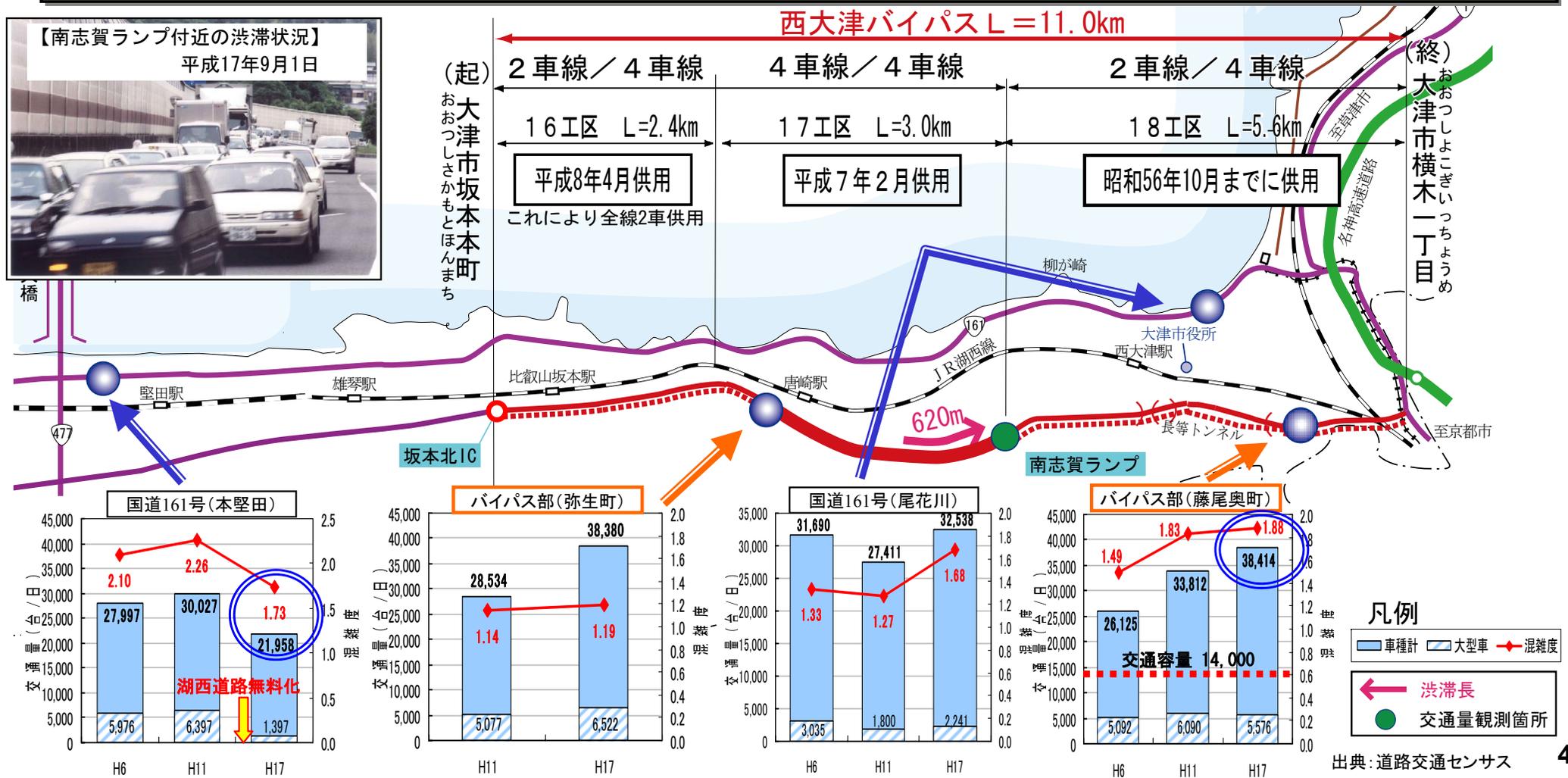
自動車保有台数の伸び率



# 3. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 整備効果等(交通混雑の緩和)

- 西大津バイパスは平成8年度までに全線暫定2車線(一部4車線)で供用しましたが、湖西道路の無料化後は更に交通量が増大し、混雑率も1.88と高く、著しい交通混雑が発生しています。
- 西大津バイパスの4車線化により交通容量が増大され、交通混雑の緩和が期待されます。

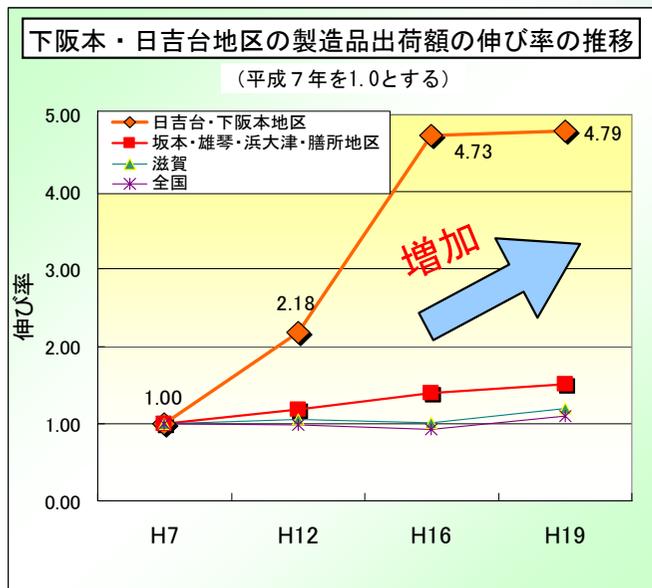




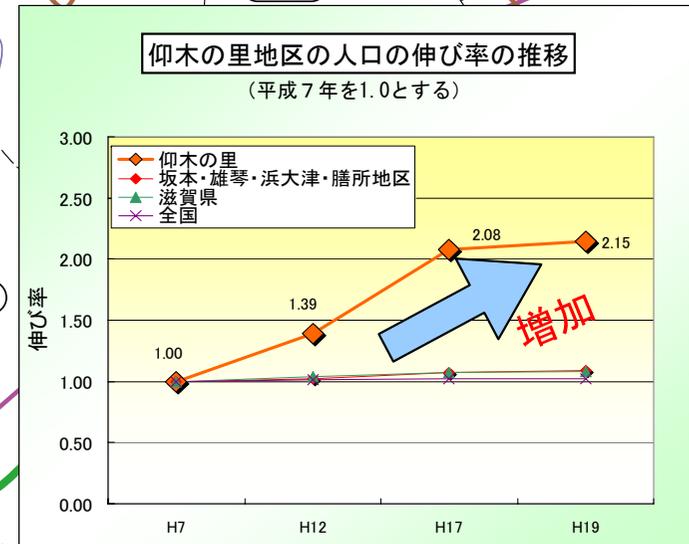
# 3. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 整備効果等(地域の活性化)

- 大津市北部では、土地区画整理事業が進み人口が増加しています。また、沿線地域の日吉台・下阪本地区では京阪神地域や名神高速道路とのアクセス性など利便性が向上し製造品出荷額が伸びています。
- 西大津バイパス4車線化により交通混雑が緩和、物流の効率化など利便性が向上し、地域の活性化が期待されます。



出典:工業統計、大津市統計書



出典:総務省、大津市統計書

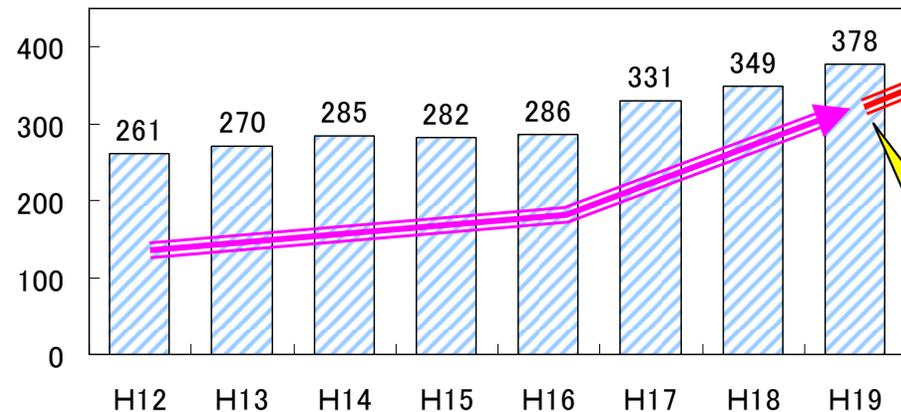
# 3. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 整備効果等(地域の活性化)

- 国道161号沿線には神社仏閣、水泳場、キャンプ場等の観光・レジャー施設が多く点在し、休日には京阪神方面からの観光客が多く、増加傾向にあります。
- 西大津バイパス4車線化により、これらへのアクセス性が向上し観光入込客数が増加し、地域の活性化に寄与すると期待されます。

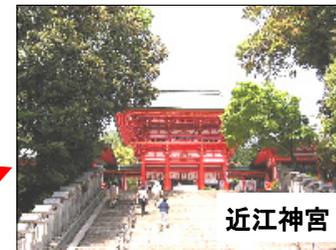
- ・ 西大津バイパス全線4車線化に伴う時間短縮効果は約16分
- ・ 全線4車線化により、更なる観光入り込み客数の増加が期待

湖西地区の観光入り込み客数の推移



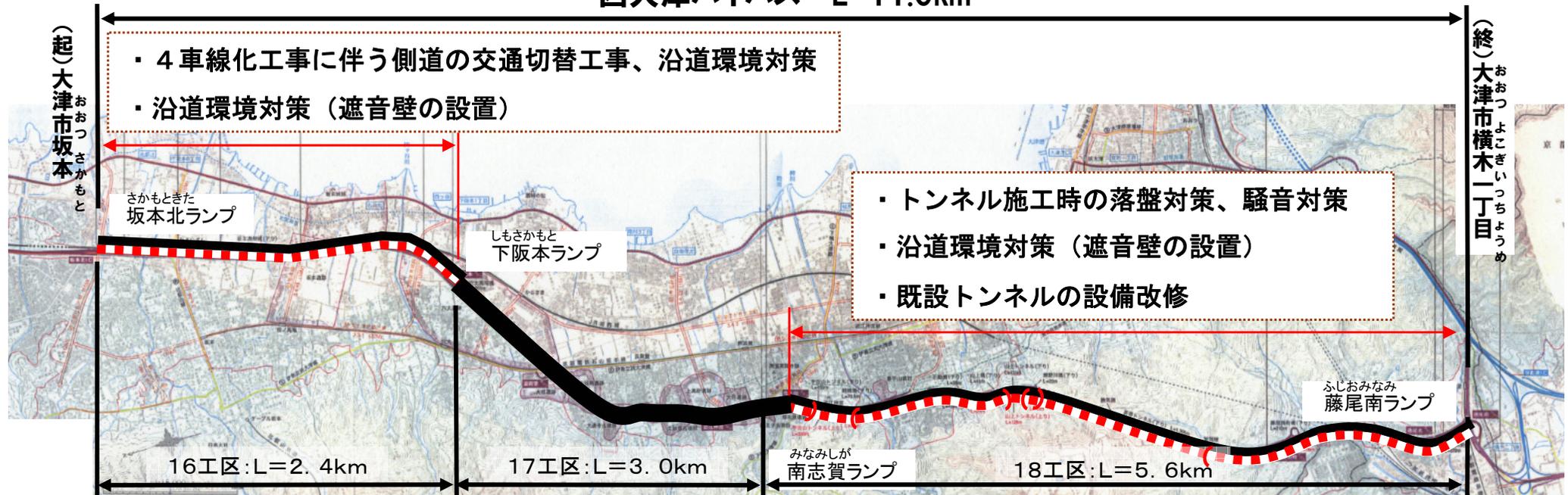
↑ 志賀BP開通(H13.7) ↑ 湖西道路無料化(H17.8)

出典：滋賀県観光入込客統計調査書



# 3. 事業の必要性等に関する視点

にしおおつ  
西大津バイパス L=11.0km



## ■コスト増加（約63億）

（16工区）

- 側道の交通切替工事、沿道環境対策 : 約 17 億
- 環境対策（遮音壁の設置） : 約 5.5億
- 既設橋梁の耐震補強対策 : 約 10 億

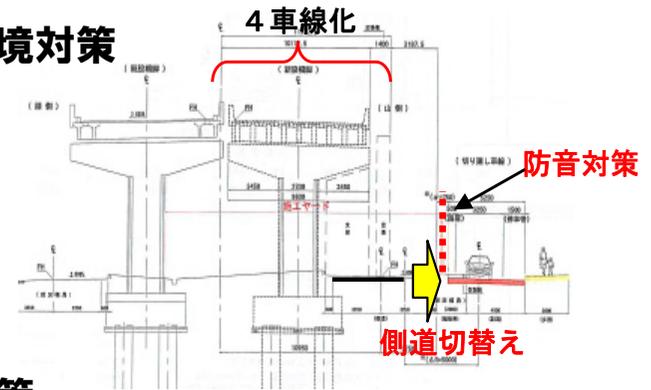
（18工区）

- トンネルの落盤対策他 : 約 12 億
- 環境対策（遮音壁の設置） : 約 5.5億
- 既設トンネルの設備改修 : 約 7 億

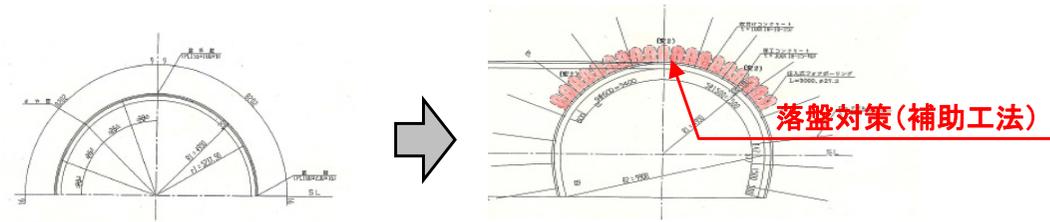
（その他）

- 道路排水処理対策など : 約 6 億

## ■交通切替工事、環境対策



## ■トンネルの落盤対策



## ■コスト縮減（約3億）

（16工区：高架橋）

- 新技術の活用（プレート桁→コンポ橋の採用） : 約 0.2億
- 支承の変更（分散支承→機能分散支承） : 約 3 億

・全体事業費の増減 約970億（変更前）+約63億（増加）-約3億（縮減）=約1,030億

# 3. 事業の必要性等に関する視点

## 3) 地域における計画等

### ■ 地域における計画

西大津バイパスは、下記の計画に位置付けられています。

- ◆ 滋賀県総合交通ネットワーク構想(平成2年6月)
- ◆ 琵琶湖リゾートネックレス構想(平成2年12月)
- ◆ 滋賀南部地域21世紀活力圏創造事業(平成8年10月)
- ◆ 滋賀県長期構想「新・湖国ストーリー2010」(平成9年2月)
- ◆ 滋賀県中期計画(平成15年10月)
- ◆ 大津市総合計画(平成19年4月)
- ◆ 滋賀県基本構想(平成19年12月)
- ◆ 滋賀県道路整備アクションプログラム2008(平成20年6月)

### ■ 要望経緯

- ・ 昭和42年12月 国道161号改良整備促進期成同盟会 設立
- ・ 構成メンバー 大津市長、高島市長、大津市議会議長、高島市議会議長

(最近の動向)

- ・ 平成17年～平成21年の毎年7月に関係機関に対し、琵琶湖西縦貫道の事業促進を要望

# 3. 事業の必要性等に関する視点

## 4) 費用便益分析の結果

### 便益(B)

基準年:平成21年度

	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
基準年における 現在価値(B)	2,438億円	559億円	184億円	3,180億円

### 費用(C)

基準年:平成21年度

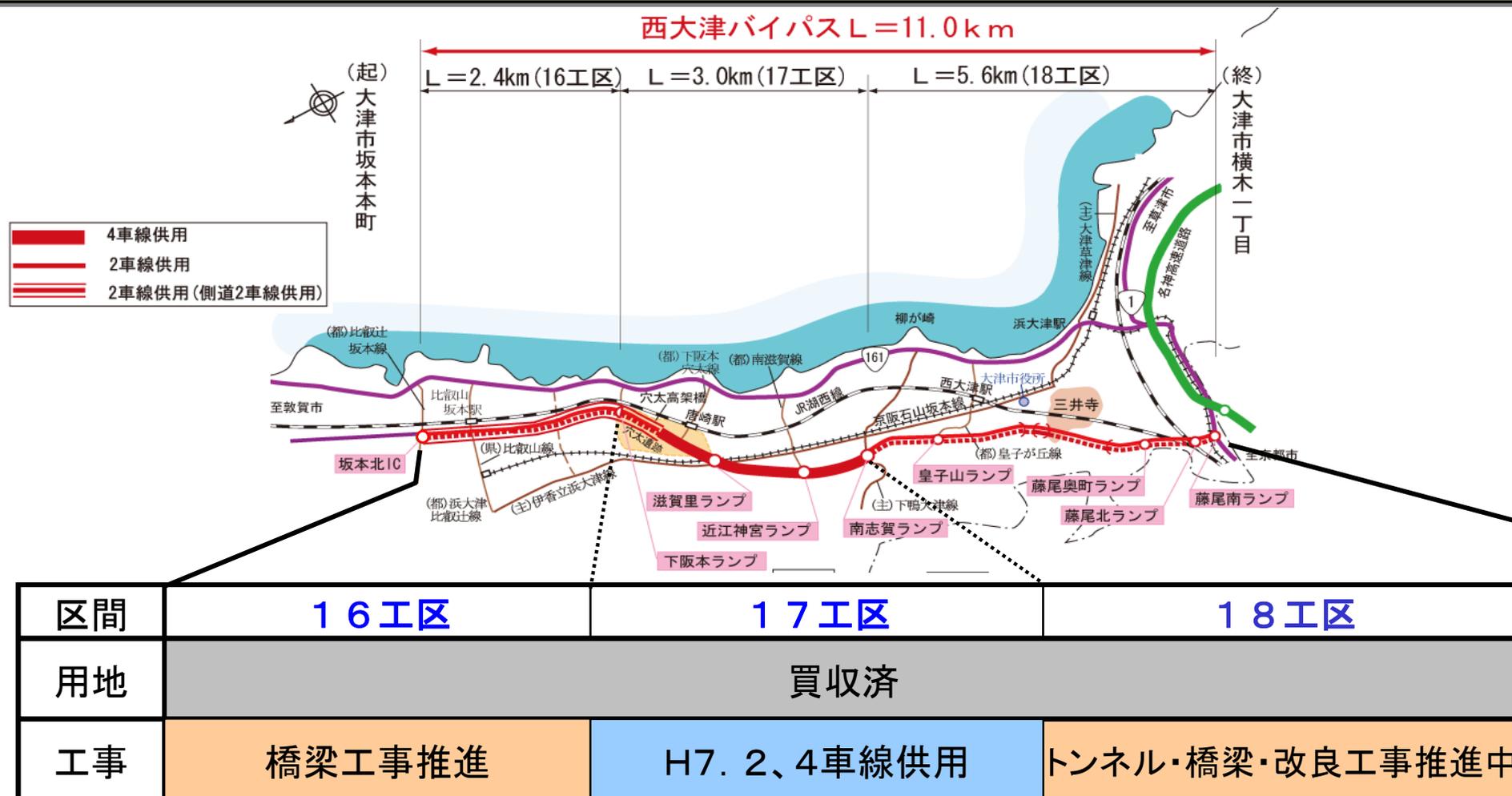
	事業費	維持管理費	合 計
基準年における 現在価値(C)	2,686億円	52億円	2,738億円

### 費用便益比(B/C)

事業全体	$\frac{3,180\text{億円(総便益)}}{2,738\text{億円(総費用)}}$	1.2
( 残事業	$\frac{375\text{億円(総便益)}}{91\text{億円(総費用)}}$	4.1 )

# 4. 事業進捗の見込みの視点

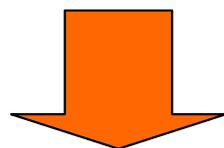
- 西大津バイパスは平成8年度までに全線暫定2車線(一部4車線)で供用しましたが、交通需要の増大により著しい交通混雑が発生しています。
- 4車線化事業の推進にあたり用地買収は完了しており、地元や関係機関等と調整を図りながら18工区は平成22年度、16工区は平成20年代半ばの供用に向けて事業を推進します。



※用地進捗率は、平成21年3月末の面積ベース

## 5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

西大津バイパスの計画は、国道161号の交通混雑の緩和、周辺の土地利用状況等を勘案し選定された合理的な計画であり、周辺の環境や景観の保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。



施工にあたっては、橋梁のライフサイクルコストの検討や新技術・新工法の活用を図り、更にコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

## 6. 対応方針(原案)

### 事業継続

西大津バイパス事業は、交通混雑の緩和・交通安全の確保及び地域の活性化を図るために必要な事業です。

引き続き事業を推進し、平成20年代半ばの全線4車線供用を目指します。