



No. 09
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1号
りっとうみなくち
栗東水口道路Ⅱ

【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)
7. その他

1. 事業の目的と計画の概要

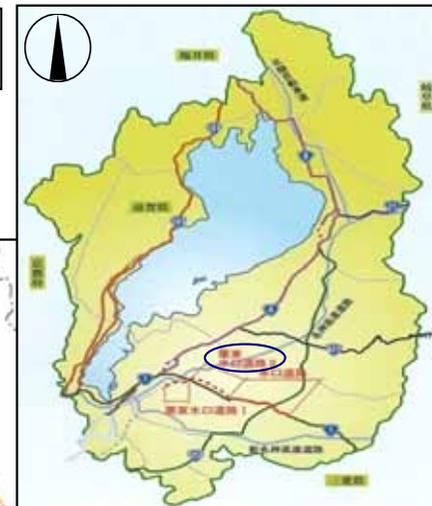
事業の目的

- 国道1号の交通混雑の緩和
- 国道1号の交通安全の確保
- 物流効率化による地域の活性化

計画の概要

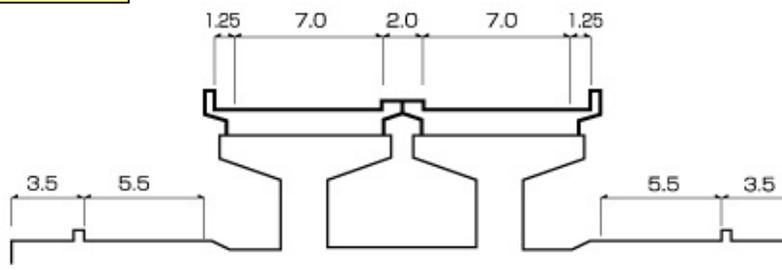
区間	こなん いわね (起) 滋賀県湖南市岩根 こなん いしべ (終) 滋賀県湖南市石部
道路延長	L = 6.9km
構造規格	第3種第1級
設計速度	80 km/h
車線数	4車線(本線)、2車線(側道)
標準幅員	W = 19.0m
事業化	平成12年度
計画交通量	23,700~39,200台/日
全体事業費	479億円

位置図



標準横断図

単位：m



2. 事業の経緯及び進捗状況

■事業の経緯

事業化	平成12年度
都市計画決定	平成3年12月
用地着手	平成12年度
工事着手	平成13年度
暫定供用	平成20年3月29日 (L=6.2km)

写真1

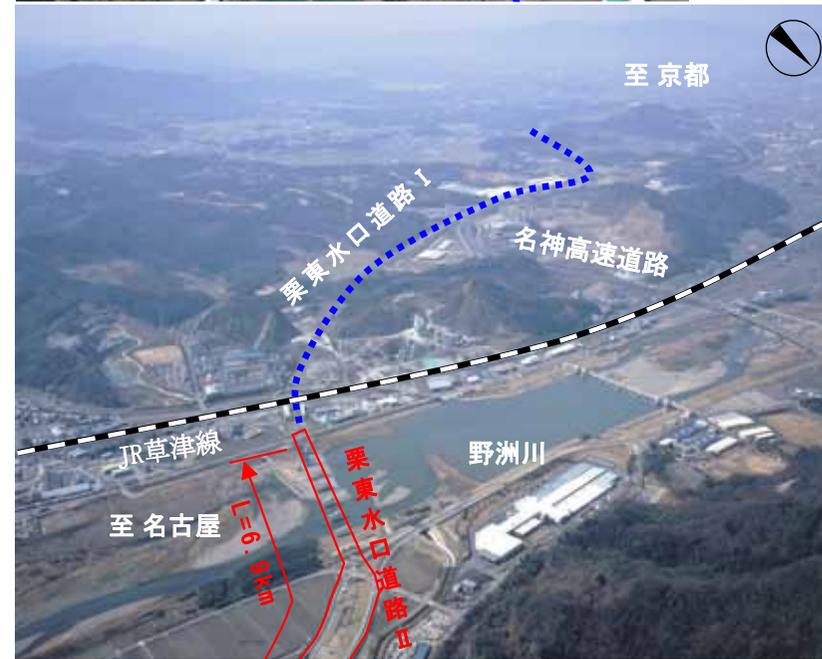


平成20年3月16日撮影

■事業の進捗状況

事業進捗率	約44% (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=6.2km (暫定2車線)

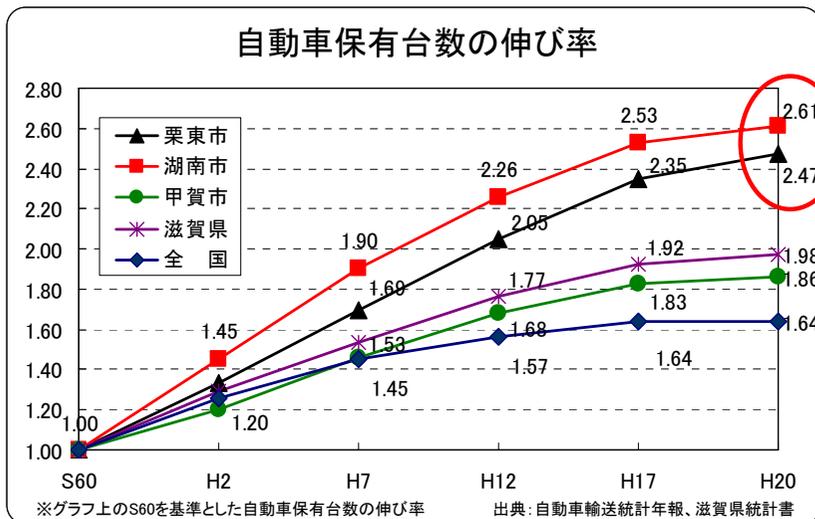
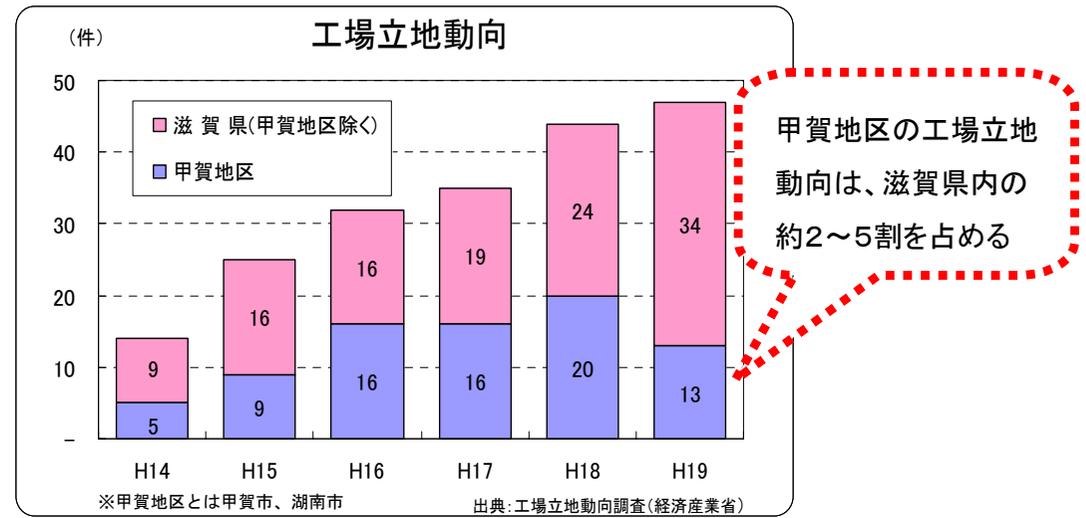
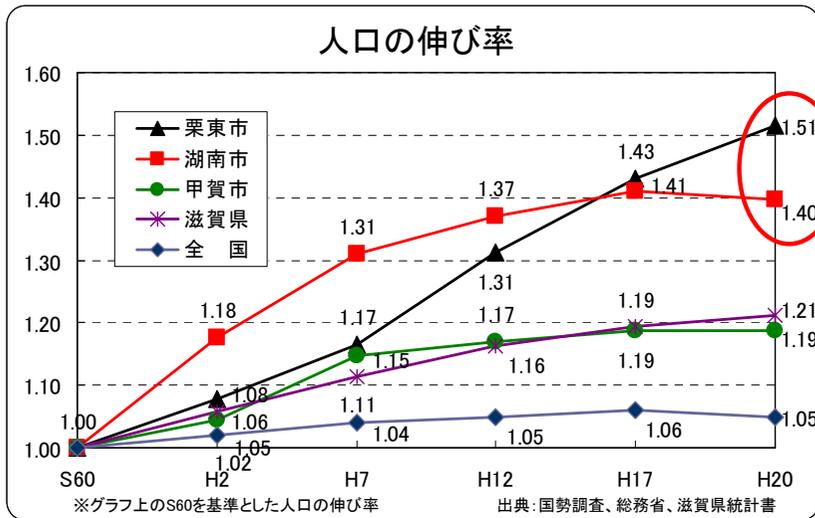
写真2



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

- ^{りっとう}栗東市・^{こなん}湖南省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1号は沿線に数多くの工業団地が立地し、^{こなん}湖南地域における幹線道路の役割を担っています。



計画路線（甲賀地区）近傍の工業団地の立地状況



出典：滋賀県産業用地のしおり2008

3. 事業の必要性等に関する視点

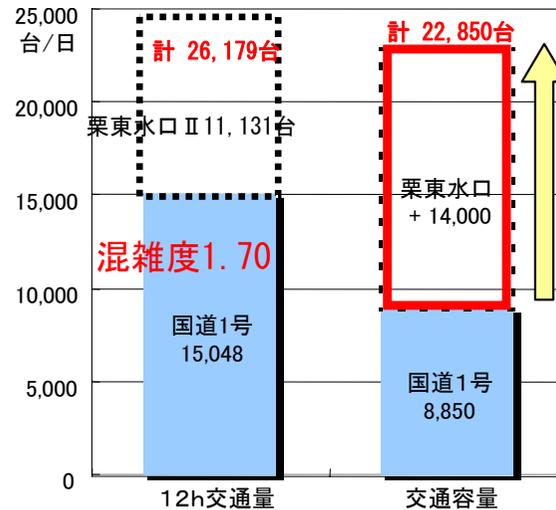
2) 整備効果等(交通混雑の緩和)

■平成20年3月の暫定供用により一部交通転換は図られたものの、依然、慢性的な渋滞が発生しており、大型車が交通混雑の要因の一つとなっています。

■栗東水口道路Ⅱの整備により国道1号の交通容量が増大され、慢性的な交通混雑の緩和が期待されます。

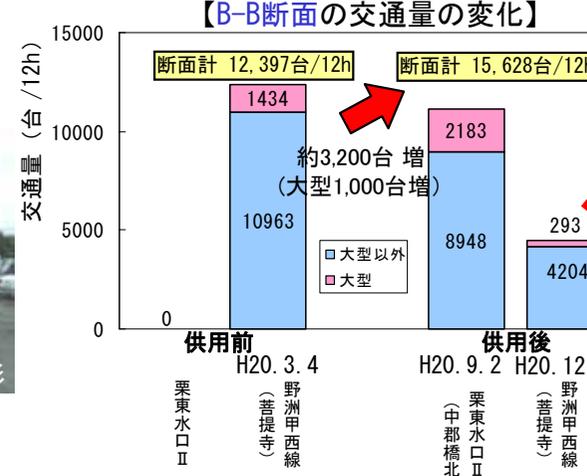
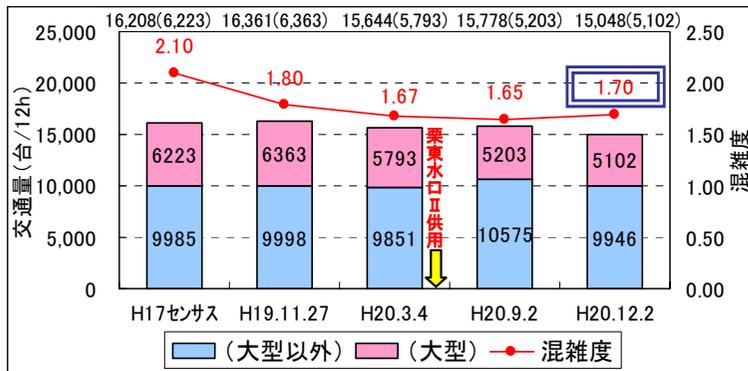


【交通容量の増大(交通混雑の緩和)】



暫定2車線の整備で約14千台の交通容量が増加し、交通混雑が緩和

【A-A断面 石部口交差点付近の交通量】



【交通転換】

12h交通量で栗東水口Ⅱと野洲甲西線(菩提寺)とを合わせた断面交通量が約3,200台増加

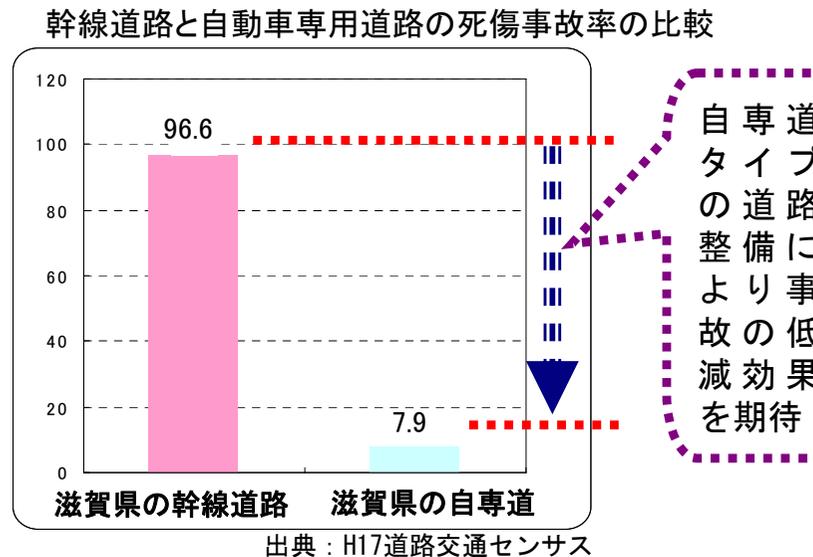
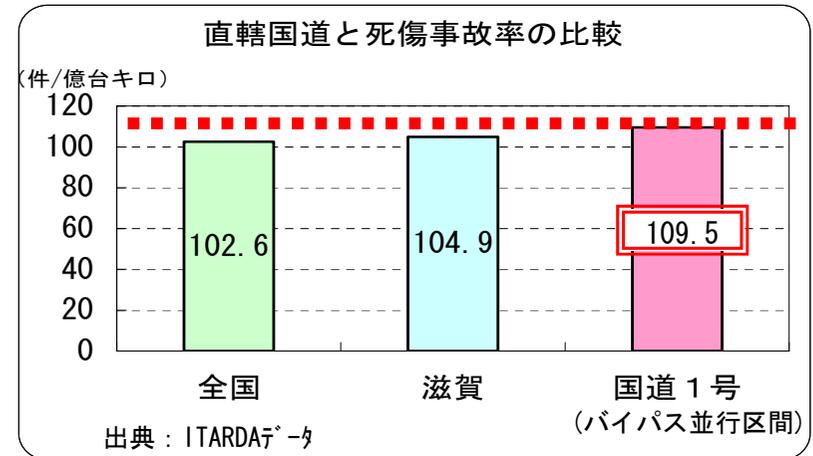
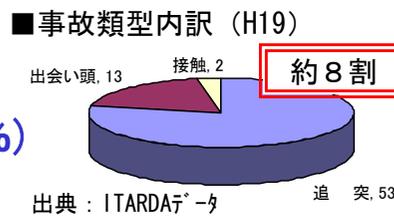
内、大型車約1,000台増

3. 事業の必要性等に関する視点

2) 整備効果等(交通安全の確保)

- 国道1号(バイパス並行区間)の死傷事故率は県内平均より高く、事故形態では追突事故が全体の約8割を占めています。
- 栗東水口道路Ⅱの整備により交通混雑・渋滞が緩和され、追突事故等の事故の減少や事故の低減が期待されます。

- ・ 対象区間のH19死傷事故件数は68件
- ・ うち、車両と車両の追突事故は53件(78%)



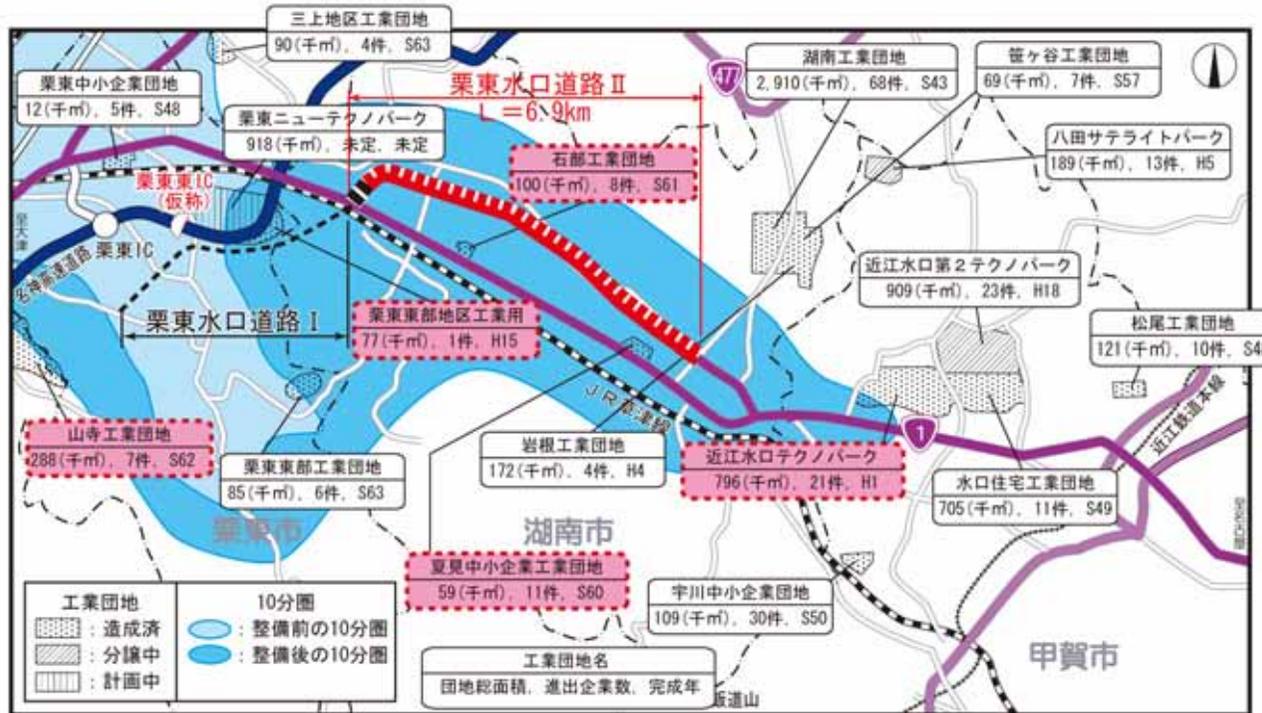
3. 事業の必要性等に関する視点

2) 整備効果等(地域の活性化)

りっとうみなくち りっとうみなくち

■ 栗東水口道路Ⅱと栗東水口道路Ⅰは合わせて整備することで、沿線の工業団地と名神高速道路とのアクセス性を向上し、物流の効率化が期待され、新たな工場立地や地域経済の活性化なども期待されます

高速道路へのアクセス向上 (ICアクセス10分圏域の拡大)



出典：滋賀県産業用地のしおり2008

- ・整備前：名神「栗東IC」とのアクセス10分圏域
- ・整備後：名神「栗東東IC(仮称)」とのアクセス10分圏域

新たに5工業団地がIC10分圏内に



・近江水口テクノパーク
 整備前：約28分 → 整備後：約10分
 (約18分短縮)

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

栗東水口道路Ⅱは、下記の計画に位置付けられています。

- ◆ 滋賀県長期構想「新・湖国ストーリー2010」(平成9年)
- ◆ 滋賀県道路整備マスタープラン(平成15年4月)
- ◆ 滋賀県中期計画(平成15年10月)
- ◆ 第四次栗東市総合計画(改訂版)(平成17年3月)
- ◆ 湖南市総合計画(平成18年5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62年10月 大津湖南地域幹線道路整備促進協議会 設立
- ・ 構成メンバー 野洲市長、大津市長、草津市長、守山市長、栗東市長
湖南市長

(最近の動向)

- ・ 平成18年～平成20年の毎年8月に関係機関に対し、栗東水口道路の早期整備を要望
- ・ 平成6年7月 地域高規格道路甲賀湖南道路整備促進期成同盟会 設立
- ・ 構成メンバー 甲賀市長、湖南市長、栗東市長
- (最近の動向)
- ・ 平成18年～平成20年の毎年8月に関係機関に対し、栗東水口道路の早期整備を要望

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)	1,683億円	92億円	24億円	1,799億円

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)	440億円	27億円	467億円

費用便益比(B/C)

事業全体	$\frac{1,799\text{億円(総便益)}}{467\text{億円(総費用)}}$	3.9
(残事業	$\frac{1,070\text{億円(総便益)}}{224\text{億円(総費用)}}$	4.8)

4. 事業進捗の見込みの視点

- 平成20年3月に野洲川右岸において水口道路に続く延長6.2kmを暫定2車線で供用しました。
- 残る野洲川渡河部0.7kmについては、栗東水口道路Ⅰの整備と連携を図りながら平成20年代前半にも暫定2車線で供用する見込みです。



区間	0.7 km	6.2 km
用地		買収済
工事	橋梁工事推進中	H20.3 暫定2車線供用

※用地進捗率は、平成21年3月末の面積ベース

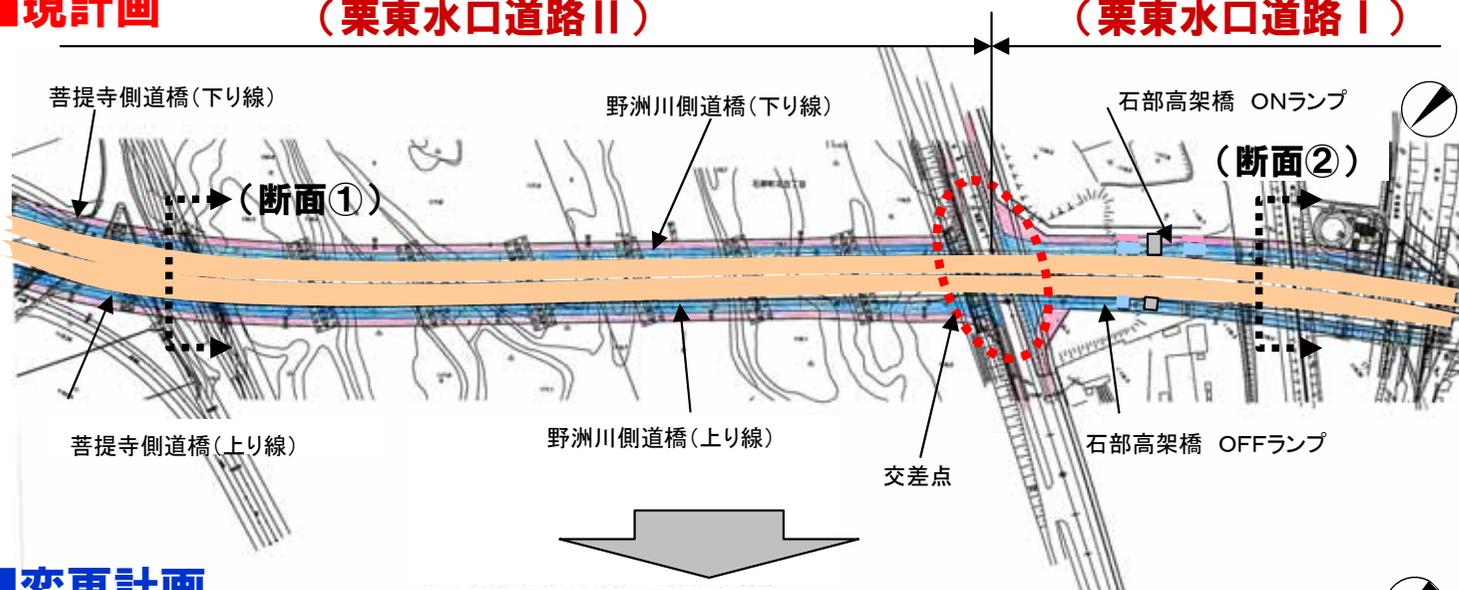
5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ^{やす}野洲川渡河部の側道橋2橋(1方向1橋)を1橋(2方向1橋)に変更しコスト縮減(約10億)を図ります
- 上記に関連して、栗東水口道路 I の石部高架橋 ^{りっとうみなくち}OFFランプの形式をサイド形式からセンター形式に変更することで、国道1号との交差点がコンパクト化され、交通安全性の向上にも努めます。

■ 現計画

(栗東水口道路 II)

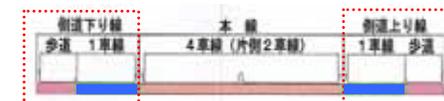
(栗東水口道路 I)



(栗東水口道路 II)

(断面①)

■ 現計画



■ 変更計画

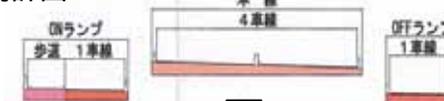


※ 2橋→1橋

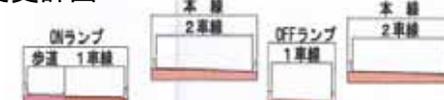
(栗東水口道路 I)

(断面②)

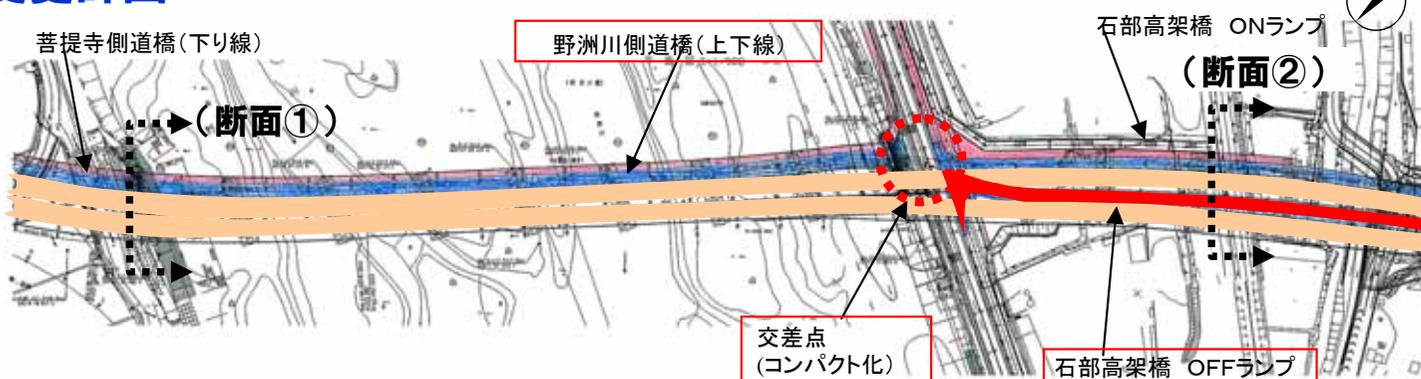
■ 現計画



■ 変更計画



■ 変更計画



7. その他

1) 国道1号 栗東水口道路 I の対応方針

栗東水口道路 I は、平成21年3月に開催された事業評価監視委員会で審議がなされ、事業継続の対応方針となっています。

道路構造の変更(ランプ形式の変更等)に伴う計画内容・必要性・事業費等の変更はなく、早期完成に向けて引き続き事業を推進します。

計画の概要

区間	こなん いしべ (起)滋賀県湖南市石部 りっとう かみとやま (終)滋賀県栗東市上砥山
道路延長	L=4.3km
構造規格	第3種第1級
設計速度	80km/h
車線数	4車線(本線)、2車線(側道)
標準幅員	W=37.0m
事業化	平成元年度
全体事業費	430億円

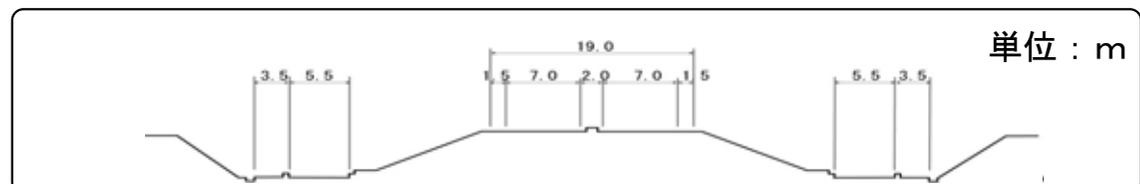
位置図



事業の進捗

事業進捗率	約44%(平成20年3月末現在)
用地取得率	約79%(面積ベース、同上)
供用延長	供用区間なし

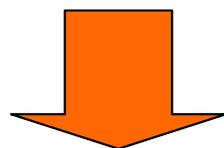
標準断面図



5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

りっとうみなくち

栗東水口道路Ⅱの計画は、国道1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

りっとうみなくち
栗東水口道路Ⅱは、国道1号の交通混雑の緩和、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年代前半の暫定2車線供用を目指します。