

No. 4
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成20年度第5回)

国道1号

りっとうみなくち

栗東水口道路 I

平成21年3月

国土交通省 近畿地方整備局

目 次

□事業の目的	1
□計画の概要	2
□事業の経緯及び進捗状況	3
□事業を取り巻く社会状況及び整備効果	4
□費用便益分析の結果	14
□コスト縮減や代替案立案等の可能性	16
□対応方針	17

事業の目的

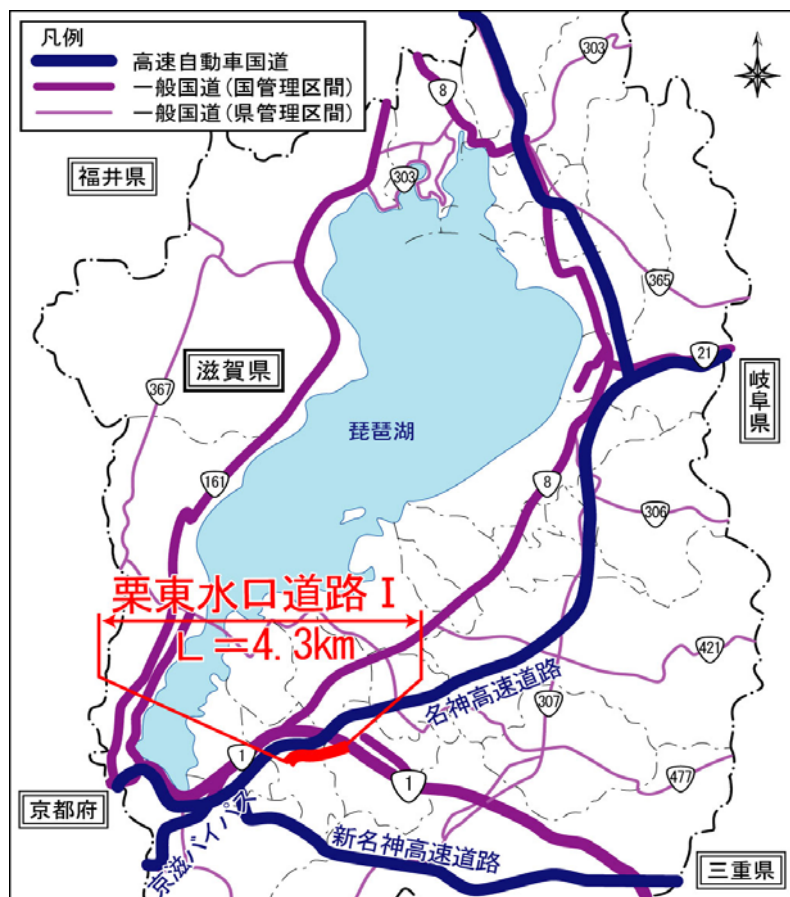
- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保
- 地域の活性化

国道1号は、東京都中央区を起点とし、滋賀県を経て大阪府大阪市に至る全長約570kmの東西を結ぶ幹線道路であり、滋賀県では甲賀市・湖南市・栗東市・草津市・大津市の湖南地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を果たしています。

湖南地域の国道1号沿線地域では工業立地や住宅開発が進んでおり、自動車交通の増加と集中により国道1号は慢性的な交通混雑が発生しています。

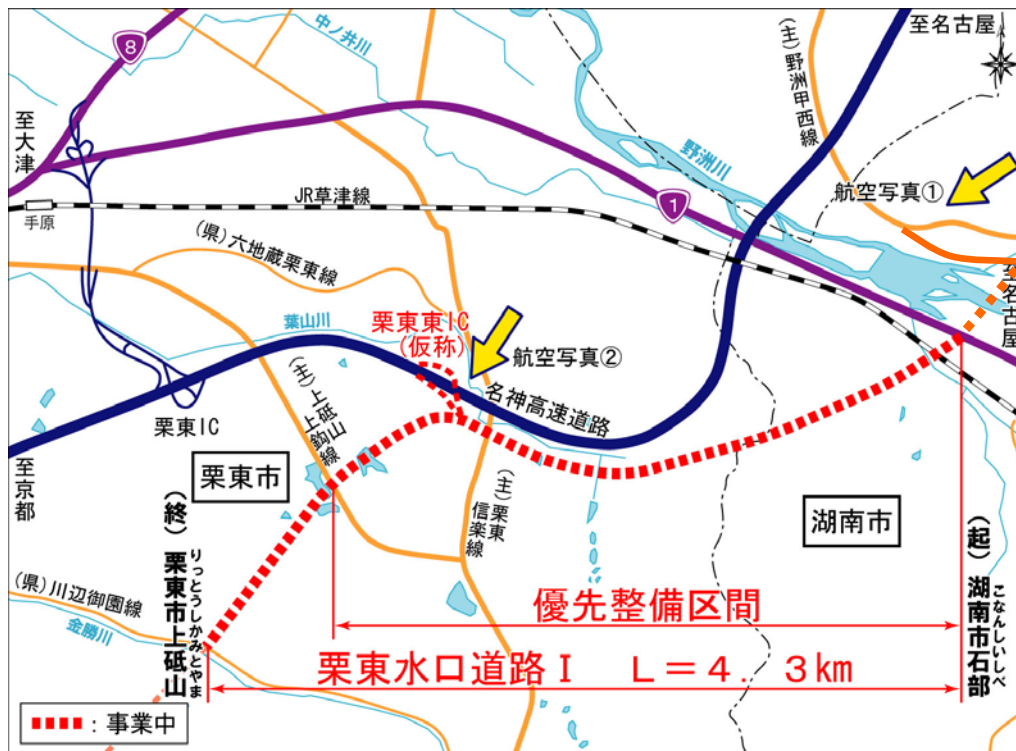
栗東水口道路Ⅰは国道1号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を図ると共に、名神高速道路へのアクセスを改善し、物流の効率化を支援することを目的に計画された地域高規格道路です。

■位置図

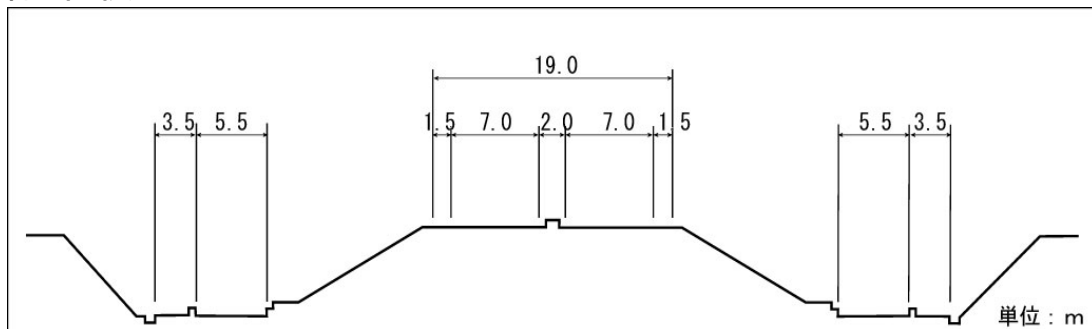


計 画 の 概 要

- ・ 起 終 点 自) 滋賀県湖南市石部こなん いしべ
 至) 滋賀県栗東市上砥山りっとう かみとやま
- ・ 計 画 延 長 L = 4.3 km
- ・ 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 (本線部)
- ・ 全 体 事 業 費 約430億円
- ・ 計 画 図



標準横断面図



事業の経緯及び進捗状況

1. 事業の経緯

- ・事業化 平成元年度
- ・都市計画決定 平成元年4月
- ・用地着手 平成7年度
- ・工事着手 平成13年度

2. 事業の進捗

- ・事業進捗率 約44% (54%) (平成20年3月末現在)
- ・用地取得率 約79% (95%) (面積ベース、平成20年3月末現在)

※ () 内の数値は優先整備区間の事業進捗を示す。

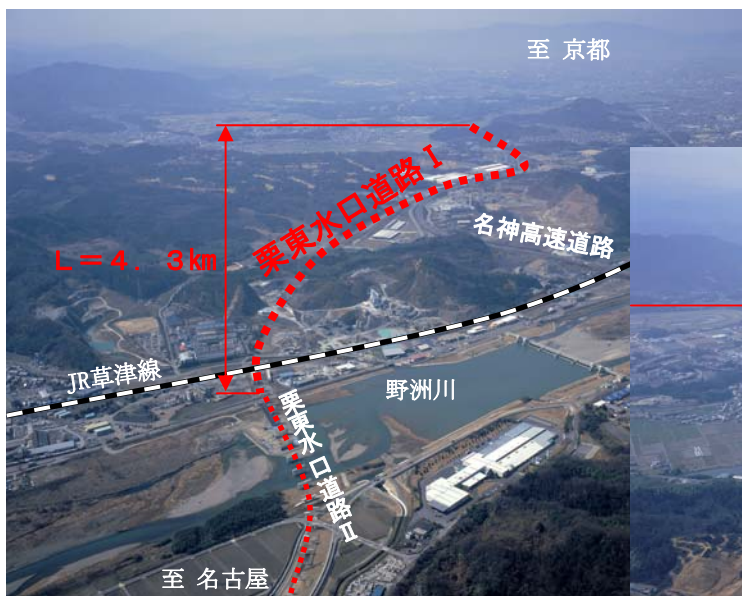
3. 関係機関との調整等

名神高速道路との接続部「栗東東IC(仮称)」について、西日本高速道路株と施工に関する協定を結び事業を推進しています。

JR草津線との立体交差部について、JR西日本と工事施工に関する協定を締結するために協議を行っています。

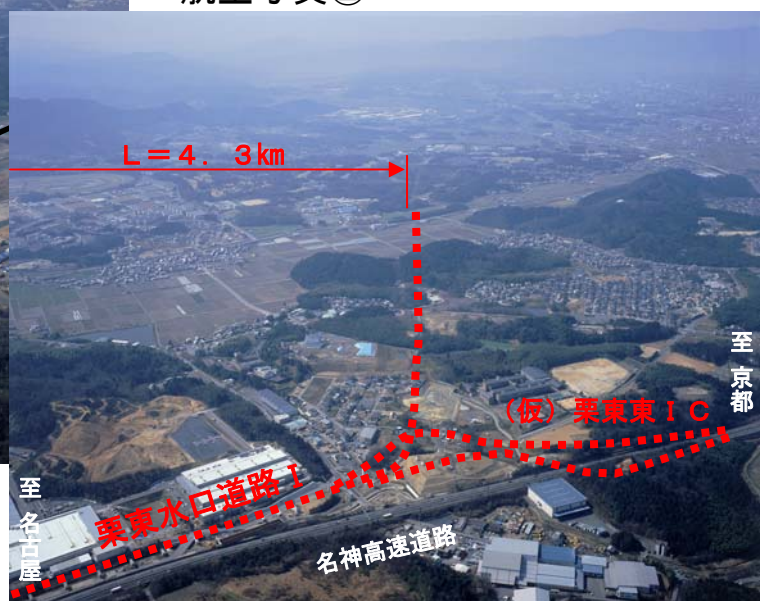
用地交渉が難航している案件に対しては、事業認定を視野に入れて関係機関との調整を進めています。

航空写真①



撮影日時：平成20年3月26日

航空写真②



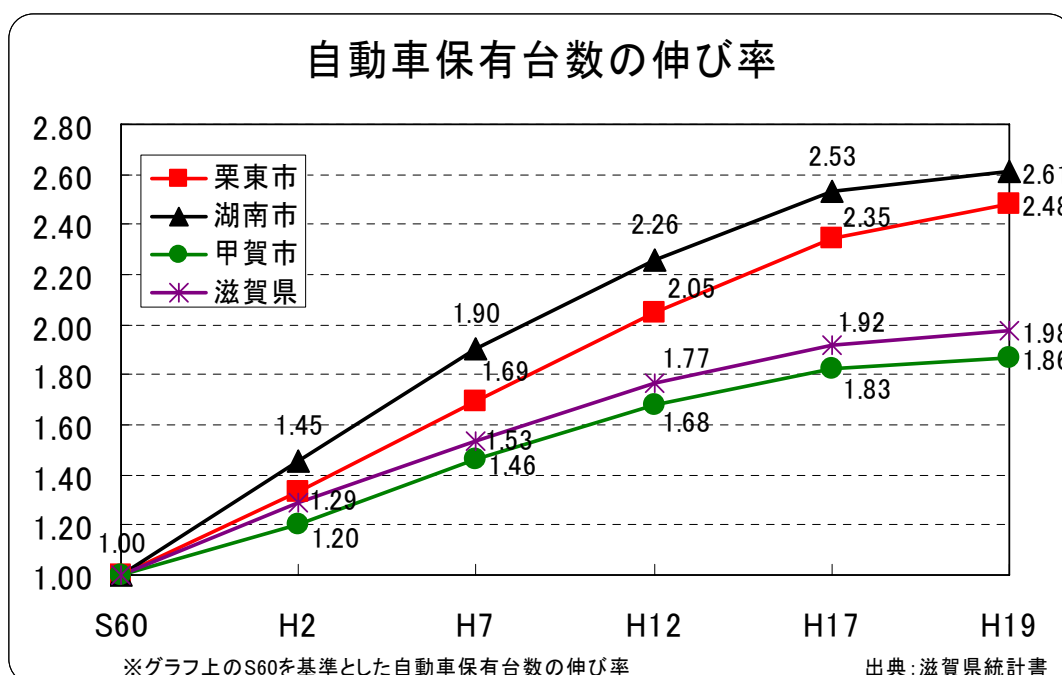
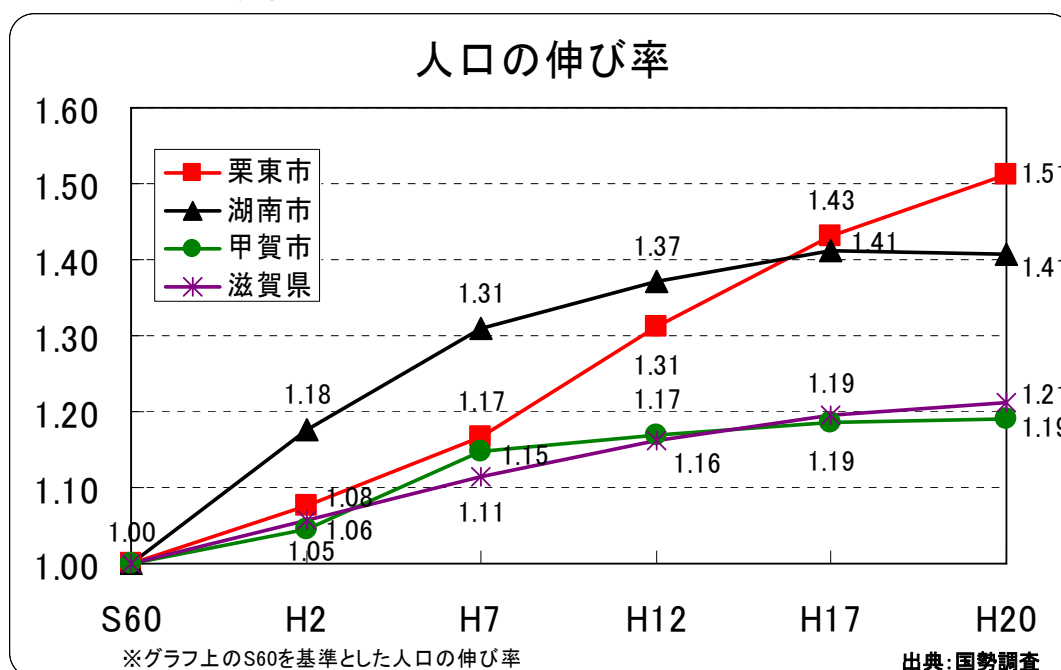
事業を取り巻く社会状況及び整備効果

1. 社会的背景

【沿線市の人口と自動車保有台数】

滋賀県は2015年まで人口増加が見込まれる全国でも数少ない府県の1つですが、国道1号の沿線市町(栗東市、湖南市)の人口の伸び率は、滋賀県全体の伸びを上回っています。

また、自動車保有台数も同様に、滋賀県全体を上回る高い伸び率と示しています。

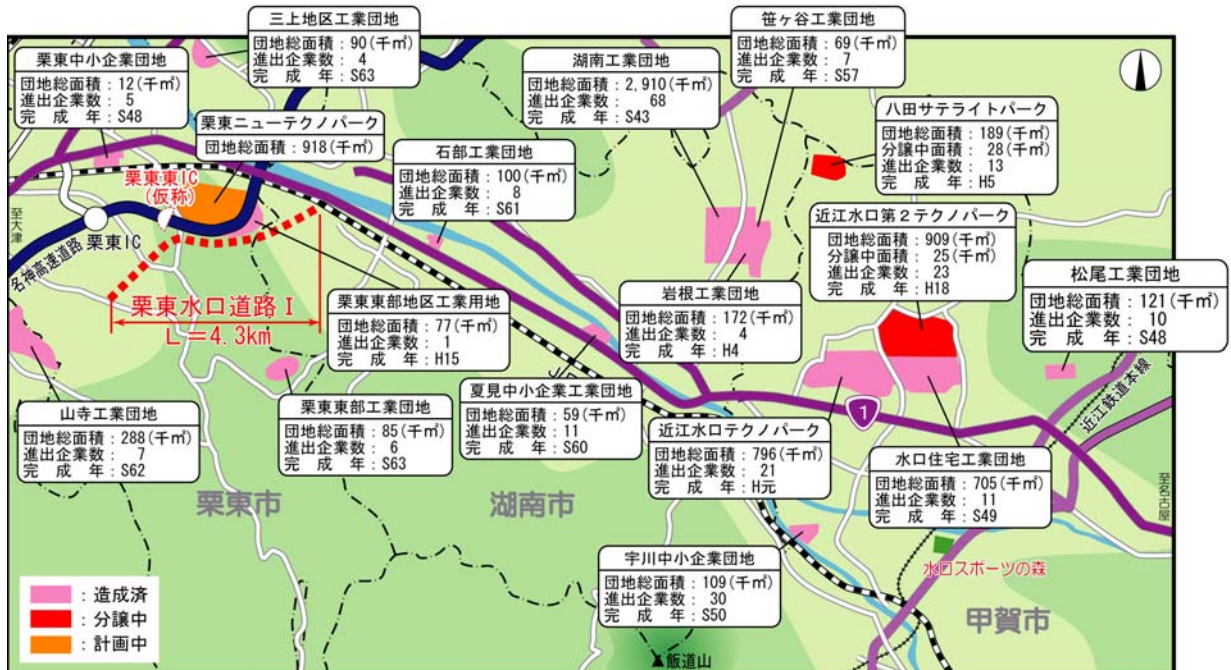


【工業団地等の立地状況と製造品出荷額等の推移】

国道1号の沿線では数多くの工業団地が立地しており、自動車販売の事業所や飲食店などの店舗が隣接しています。交通の利便性が向上すれば進出企業の更なる増加が見込まれます。

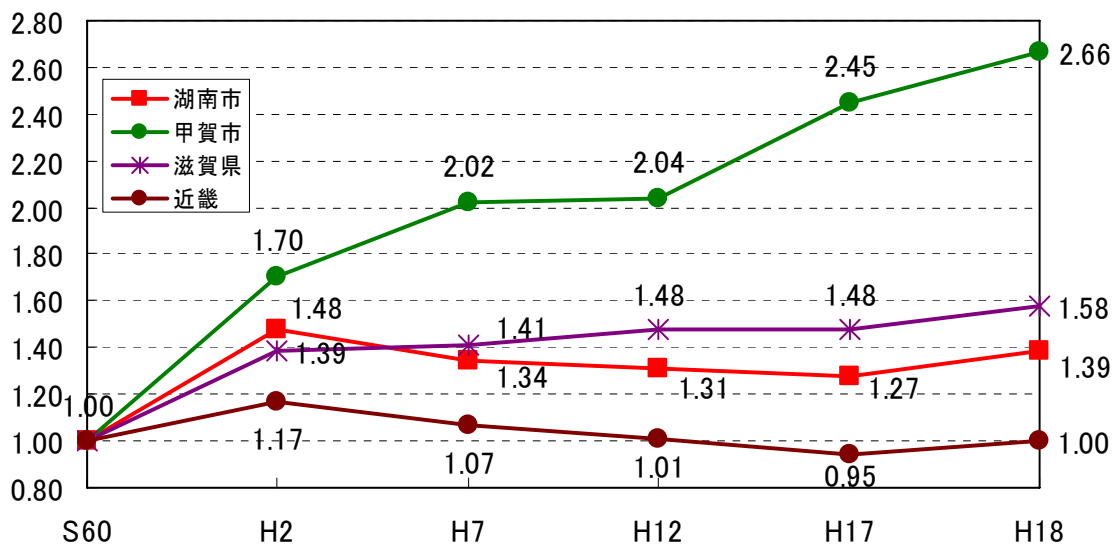
また、国道1号の沿線地域の製造品出荷額の伸び率は、ほぼ横ばいですが、甲賀市では高い伸びを示しています。

沿線地域における工業団地の立地状況



資料：滋賀県産業用地のしおり 2008

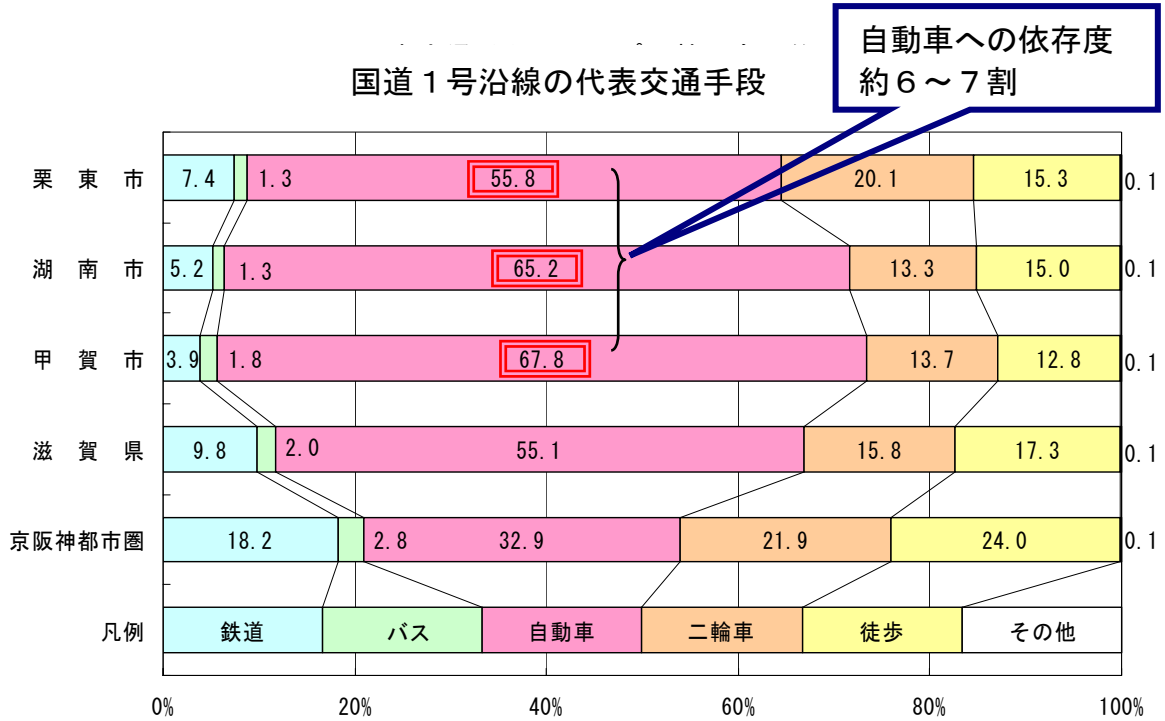
製造品出荷額等の伸び率



資料：工業統計調査

【沿道地域の交通分担】

国道1号の沿線市町の代表的な交通手段をみると、自動車への依存度は滋賀県全体よりも高い値を示しています。



出典：国土交通省「平成12年パーソントリップ調査」

2. 交通の特性

【滋賀県における交通混雑の状況】

滋賀県内の国道・県道において日常的に混雑が発生している箇所は、国道1号に集中しています。

滋賀県の渋滞対策の要対策箇所(平成18年)



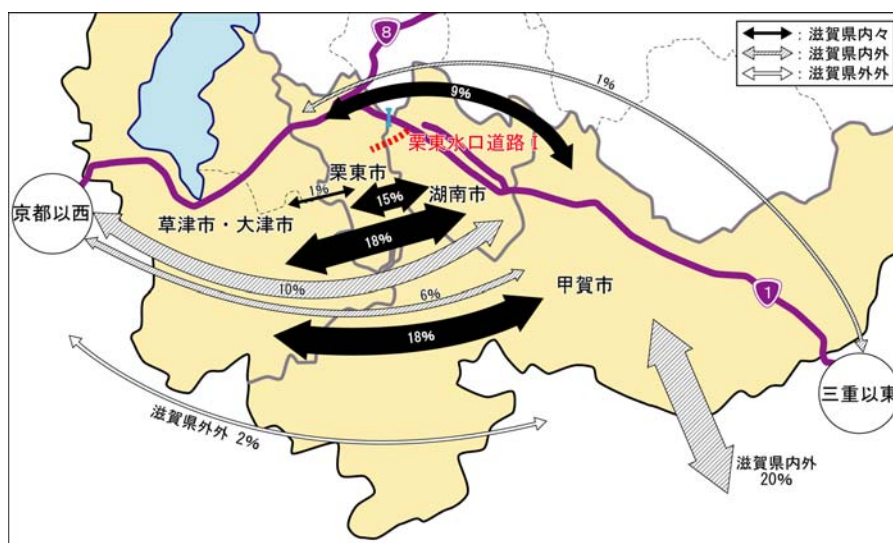
※渋滞対策の要対策箇所： 日常的に混雑が発生している箇所

【国道1号の交通流動】

国道1号の利用交通の内訳を見ると、滋賀県内々交通が全体の約61%を示しています。(内外交通約37%、外外交通約2%)

湖南市・栗東市(栗東水口道路Iの事業地域)を発着とする交通は50%を超えており、高い値を示しています。

国道1号の利用交通の内訳



資料：H17年度道路交通センサス

3. 事業の整備効果

【交通混雑の緩和】

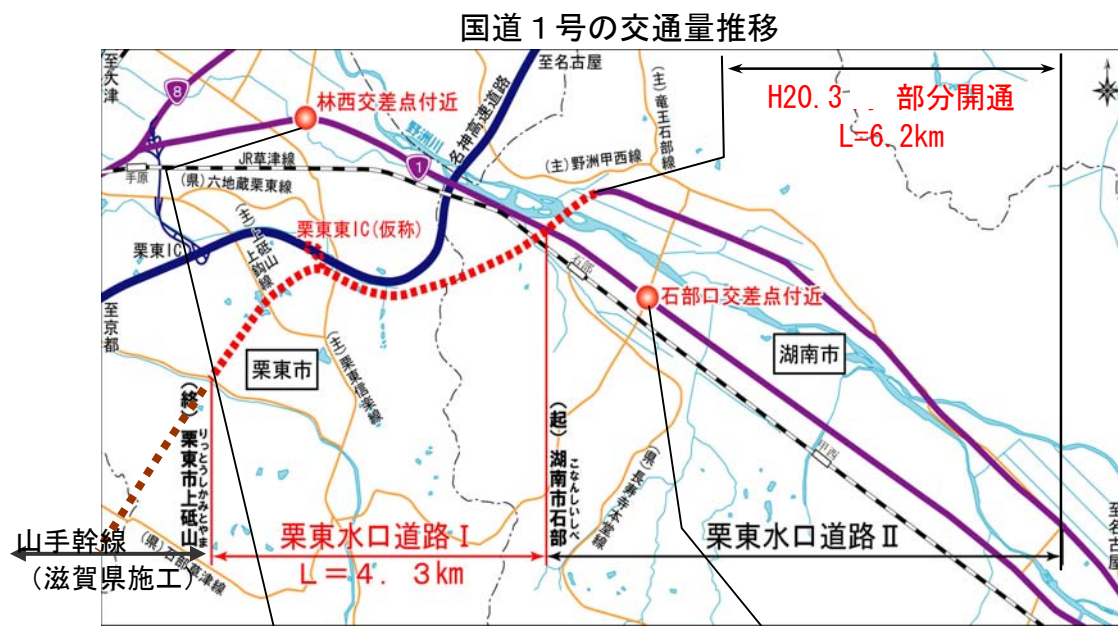
栗東水口道路Ⅰに並行する国道1号は2車線道路で、混雑度は1.5を超過し交通容量に対して飽和状態となっており、慢性的な交通混雑が発生しています。

湖南市内の石部口交差点及び栗東市内の林西交差点は主要渋滞ポイントに指定されています。

また、大型車混入率は約30%～34%(石部口～林西)であり、国道の全国平均や滋賀県内直轄国道の平均を大きく上回っており、交通混雑の原因の1つになっています。

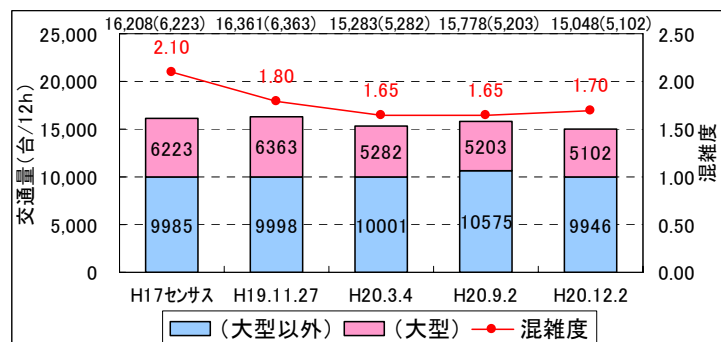
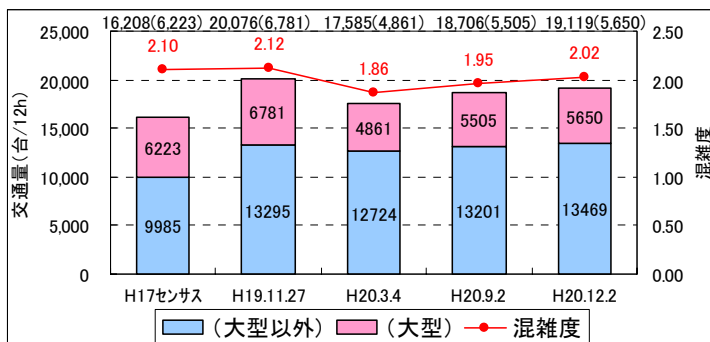
栗東水口道路Ⅰは栗東水口道路Ⅱの整備と合わせて国道1号のバイパスを形成し、交通容量が増大され慢性的な交通混雑の緩和が期待されます。

また、栗東東IC(仮称)の整備により名神高速道路へのアクセス性が向上され、長距離交通(特に大型車)をバイパスに転換することで国道1号の交通混雑の緩和が期待されます。



【林西交差点付近】

【石部口交差点付近】



資料：平成17年道路交通センサス、滋賀国道事務所調べ

国道1号の交通渋滞の状況

【石部口交差点付近】



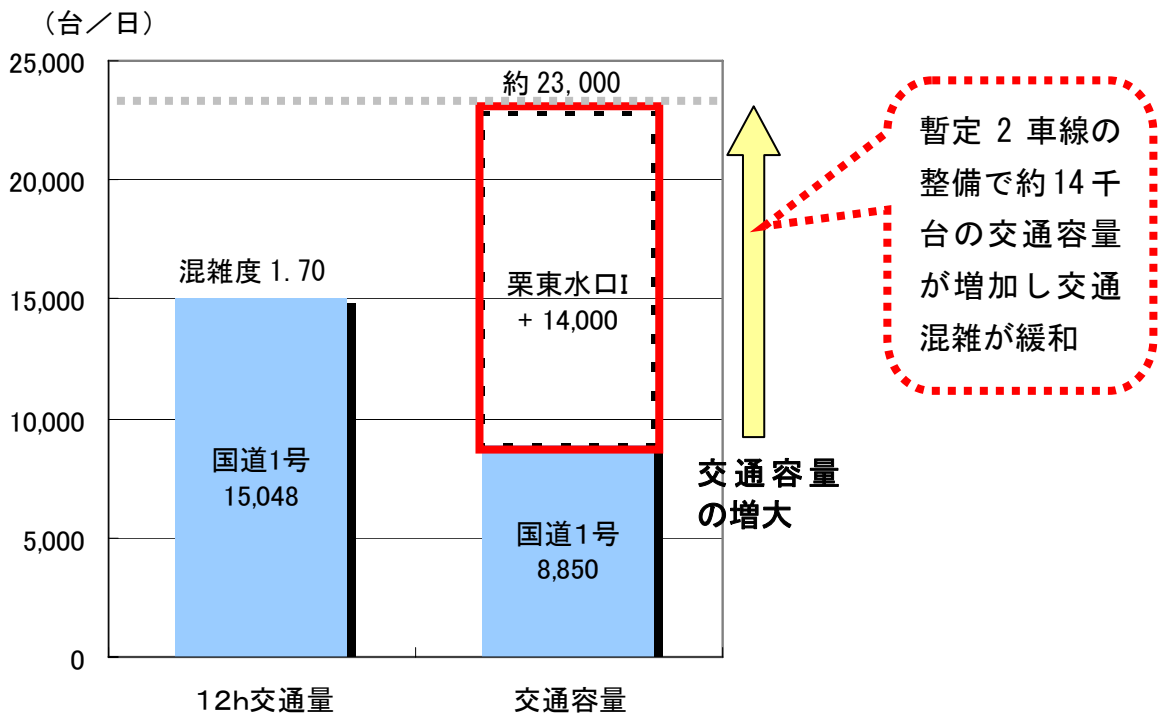
H20.2.6 撮影

H20.5.15 撮影

※渋滞延長は最大渋滞長を示す。

調査日：林西交差点（H20.12.2）、石部口交差点（H20.12.2~4）

国道1号（石部口交差点付近）の交通容量の増大と交通混雑の緩和



※栗東水口道路（暫定2車線）の交通容量は、H17道路交通センサスより同種道路（第3種第1級道路：161号西大津BP、志賀BP）の交通容量から算出

【交通安全の確保】

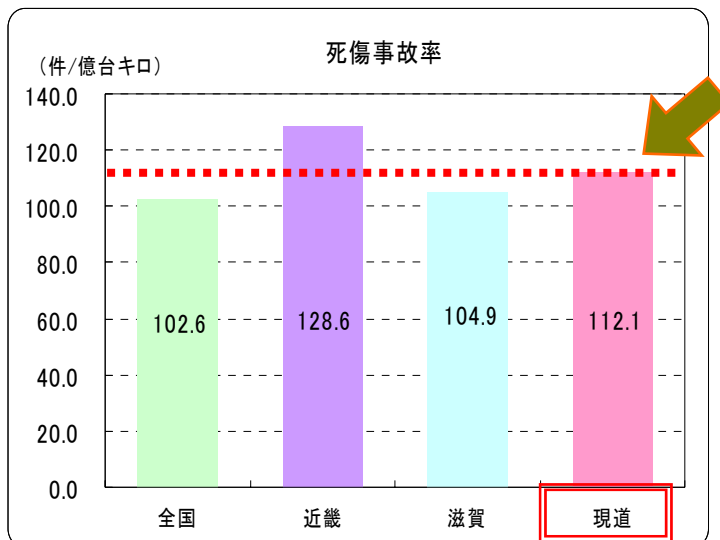
栗東水口道路 I に並行する国道 1 号の交通事故による死傷事故率は 112.1 (件/億台キロ) と高く、全国平均や滋賀県平均を上回り、交通事故が多発しています。

平成 19 年の交通事故形態を見ると、車両と車両の追突による事故が 45 件と多く全体の 67% を占めており、交通混雑が原因と考えられます。

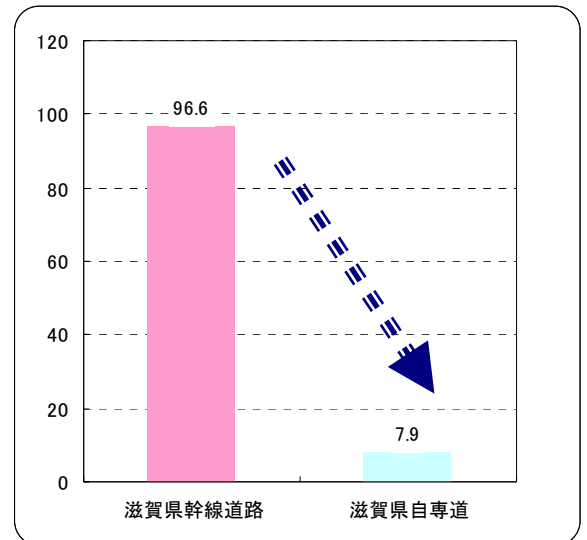
栗東水口道路 I (バイパス) の整備により、交通混雑・渋滞が緩和され、国道 1 号の事故の減少が期待されると共に、栗東水口道路は自専道タイプの道路であり大幅に事故低減が期待されます。



直轄国道の死傷事故率の比較



幹線道路と自専道タイプの事故率



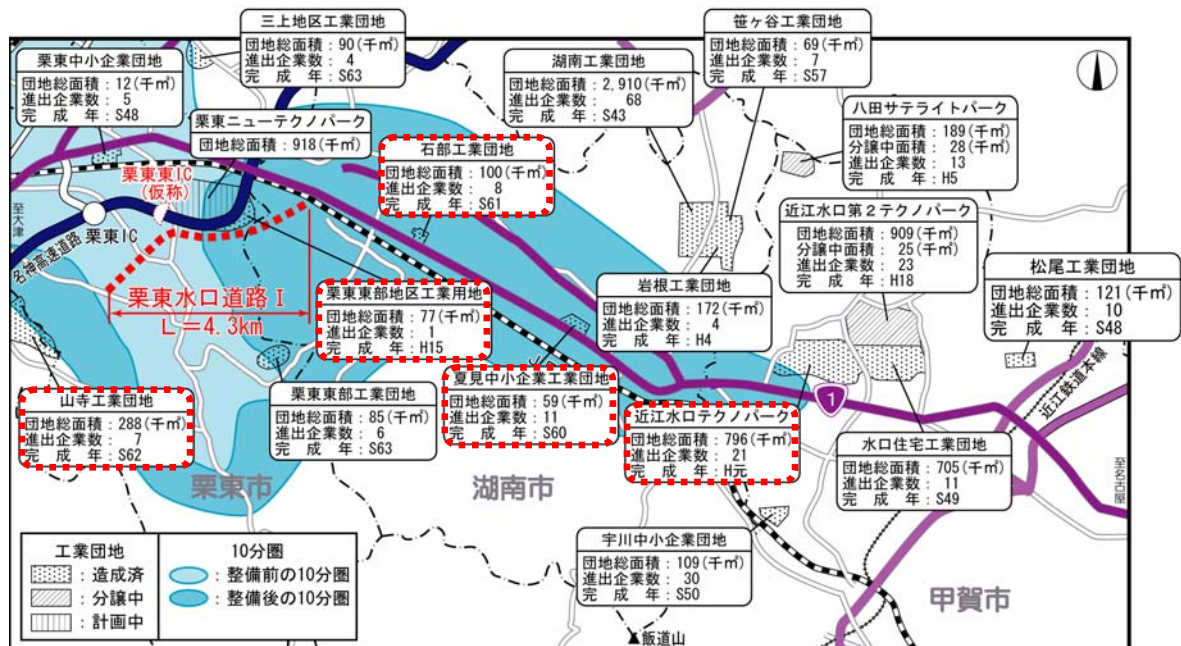
資料：平成 17 年道路交通センサス

【地域の活性化(時間短縮効果)】

栗東水口道路Ⅰは栗東水口道路Ⅱ及び水口道路の整備と合わせて国道1号のバイパスを形成し、整備により沿線地域の工業団地と名神高速道路とのアクセス性が向上(所要時間短縮)されます。

名神高速道路インターチェンジへのアクセス10分圏域が拡大し、新たに5つの工業団地が10分圏域に入り、物流の効率化が期待され、新たな工場立地及び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圏域の拡大)



資料：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

4. 地域における計画

栗東水口道路 I 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）
「広域幹線交通体系の骨格となる道路ネットワーク」
- ◆ 滋賀県道路整備マスタープラン(平成15年4月)
「地域間を連絡する環状道路網の形成」
- ◆ 滋賀県中期計画(平成15年10月)
「広域幹線交通体系の骨格となる道路ネットワーク」
- ◆ 第四次栗東市総合計画(改訂版)(平成17年3月)
「幹線道路網・生活道路の充実」
- ◆ 湖南市総合計画(平成18年5月)
「幹線道路の整備」
- ◆ 滋賀県道路整備アクションプログラム2008(平成20年6月)
「アクションプログラム2008 国・道路公社・農道・林道」

5. 要望経緯

- ・ 昭和62年10月 大津湖南地域幹線道路整備促進期成同盟会設立

名称	会長	主なメンバー	対象道路
大津湖南地域幹線道路整備促進期成同盟会	野洲市長	大津市、草津市 守山市、栗東市 野洲市、湖南市	栗東水口道路 I 野洲栗東バイパス 西大津バイパス

(最近の動向)

- ・ 平成18年8月 関係機関に対し、栗東水口道路 I の早期整備を要望
- ・ 平成19年7月 関係機関に対し、栗東水口道路 I の早期整備を要望
- ・ 平成20年8月 関係機関に対し、栗東水口道路 I 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

名称	会長	主なメンバー	対象道路
地域高規格道路 甲賀湖南道路整備 促進期成同盟会	甲賀 市長	甲賀市、湖南市、 栗東市	土山バイパス 水口道路 栗東水口道路Ⅰ 栗東水口道路Ⅱ

(最近の動向)

- ・平成18年8月 関係機関に対し、甲賀湖南道路の早期整備を要望
- ・平成19年8月 関係機関に対し、甲賀湖南道路の早期整備を要望
- ・平成20年8月 関係機関に対し、甲賀湖南道路の早期整備を要望

費用便益分析の結果（事業全体）

路 線 名	国道 1 号
事 業 名	栗東水口道路 I
延 長	4.3km

□ 便益

	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	平成20年度			
基準年における 現在価値	612億円	3億円	5億円	619億円

. . . (B)

□ 費用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成20年度		
単 純 合 計	410億円	55億円	465億円
基準年における 現在価値	398億円	17億円	415億円

. . . (C)

□ 算定結果

費用便益比 (B/C)			
B/C	=	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{619\text{億円}}{415\text{億円}}$	=
		1.5	

費用便益分析の結果（残事業）

路 線 名	国道 1 号
事 業 名	栗東水口道路 I
延 長	4.3km

□便益

	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	平成20年度			
基準年における 現在価値	612億円	3 億円	5 億円	619億円

. . . (B)

□費用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成20年度		
単 純 合 計	214億円	55億円	270億円
基準年における 現在価値	173億円	17億円	189億円

. . . (C)

□算定結果

費用便益比 (B/C)	
B/C	$= \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{619\text{億円}}{189\text{億円}}$ $= 3.3$

コスト縮減や代替案立案等の可能性

栗東水口道路Ⅰの計画は、都市計画と整合し周辺の土地利用状況等を勘案し選定された最も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、コスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

栗東水口道路Ⅰに並行する国道1号は、湖南地域における東西幹線道路としての役割を担っていますが、朝夕のピーク時を中心に著しい交通混雑・渋滞が発生し、十分に機能を果たしていない状況です。

これにより、沿線の工業団地をはじめ多くの工場や事業所の経済活動や交通安全に多大な影響を与えており、栗東水口道路Ⅰの早期整備が必要です。

事業全体の費用対効果は、 $B/C=1.5$ 、残事業の費用対効果は、 $B/C=3.3$ となっています。

以上のことから、栗東水口道路Ⅰは実施の必要性が非常に高い事業です。

(2) 事業の進捗の見込みの視点からの見解

栗東水口道路Ⅰの事業区間4.3kmのうち、国道1号から(主)上砥山上鉤線まで(名神高速道路との接続部含む)の3.4km(優先整備区間)については用地取得がほぼ完了しており、平成20年代前半の暫定2車線供用を目指します。

残りの0.9kmについては、滋賀県において事業が進められている(都)山手幹線道路の整備と連携しながら、早期供用に向けて事業を推進していきます。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点からの見解

栗東水口道路Ⅰの計画は、都市計画と整合し周辺の土地利用状況等を勘案し選定された最も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、コスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

◇対応方針(原案)

【事業継続】

栗東水口道路Ⅰ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、優先整備区間について平成20年代前半の暫定2車線供用を目指します。

国道1号

りっとうみなくち
栗東水口道路 I

チ エ ッ ク リ ス ト

事業再評価に係る資料

事業名	国道1号 <small>りっとうみなくち</small> 栗東水口道路 I		事業種別	地域高規格	
事業の概要	起 終 点	自) 滋賀県湖南市石部 <small>こなん いしべ</small> 至) 滋賀県栗東市上砥山 <small>りっとう かみとやま</small>		延長	L=4.3km
	事業化	平成元年度	都市計画決定	平成元年度	
	用地着手	平成7年度	工事着手	平成13年度	
	全体事業費	約430億円	計画交通量	21,800~39,500台/日	
事業の目的	<p>国道1号は、東京都中央区を起点とし、滋賀県を経て大阪府大阪市に至る全長約570kmの東西を結ぶ幹線道路であり、滋賀県では甲賀市・湖南市・栗東市・草津市・大津市の湖南地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を果たしています。</p> <p>湖南地域の国道1号沿線地域では工業立地や住宅開発が進んでおり、自動車交通の増加と集中により国道1号は慢性的な交通混雑が発生しています。</p> <p>栗東水口道路Iは当地域国道1号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を図ると共に、名神高速道路へのアクセスを改善し、物流の効率化を支援することを目的に計画された地域高規格道路です。</p>				
位置図					

事業名	国道1号 <small>りっとうみなくち</small> 栗東水口道路 I	事業種別	地域高規格
執行済み額	事業費：約 190 億円(進捗率 44%)		
事業の進捗状況			
事業の進捗状況			
	<p>○事業の進捗</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗率 約44% (54%) (平成20年3月末現在) ・用地取得率 約79% (95%) (面積ベース、平成20年3月末現在) <p>※ () 内の数値は優先整備区間の事業進捗を示す。</p> <p>○関係機関との調整等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・名神高速道路との接続部「栗東東IC(仮称)」について、西日本高速道路(株)と施工に関する協定を結び事業を推進しています。 ・JR草津線との立体交差部について、JR西日本と工事施工に関する協定を締結するために協議を図っています。 ・用地交渉が難航している案件に対しては、事業認定を視野に入れて関係機関との調整を進めています。 		
供用目標等今後の事業の見通し			
	引き続き事業を推進し、優先整備区間について平成20年代前半の暫定2車線供用を目指します。		

事業名	国道1号 <small>りっとうみなくち</small> 栗東水口道路 I		事業種別	地域高規格
事業をめぐる社会情勢等	客観的評価指標			
	1. 活力	円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 <input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは、交通改善が期待される。 <input type="checkbox"/> 現道等に当該路線の整備により、利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 <input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは、特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。 <input type="checkbox"/> 第一種、第二種、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる。	
		物流効率化の支援	<input type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。 <input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 <input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはIS0規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。	
		都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である。 <input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。 <input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である。 <input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である。 <input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する。 <input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては、100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる。	
		国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり。 <input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり。 <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 <input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する。 <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。	
		個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する。 <input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連帯プロジェクト、大規模イベントを支援する。 <input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 <input checked="" type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。	

事業名	国道1号 <small>りっとうみなくち</small> 栗東水口道路 I		事業種別	地域高規格	
事業をめぐる社会情勢等	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる。		
			<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある。交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される。		
		無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電柱類地中化5ヶ年計画に位置づけあり。 <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する。		
	安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。			
	3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、該当区間の安全性の向上が期待できる。		
			<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される。		
	災害への備え			<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。	
				<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり。	
				<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。	
				<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）。	
				<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される。	
				<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。	
	4. 環境	地域環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量。		
		生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率。		
			<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率。		
<input checked="" type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある。 <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される。					
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり。			
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている。			
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる。			

事業名	国道1号 <small>りっとうみなくち</small> 栗東水口道路 I	事業種別	地域高規格
事業をめぐる社会情勢等	再評価実施時点における評価指標該当項目（定量的評価指標）		
	<p>1. 活力～円滑なモビリティの確保～ ○現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 ・国道1号現道区間の渋滞損失時間（未整備時）は300万人・時間/年です。 ・当該事業により、約6割削減されます。</p> <p>4. 環境～地球環境の保全～ ○対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 ・当該事業によりCO2排出量は約7,226t-co2/年削減されます。</p> <p>4. 環境～生活環境の改善・保全～ ○現道等における自動車からのNO2排出削減率 ・現道（並行区間等）についてNO2排出削減量：50t/年 ・現道（並行区間等）についてNO2排出削減率：4割削減 ・バイパス等についてNO2排出増加量：88t/年 ○現道等における自動車からのSPM排出削減率 ・現道（並行区間等）についてSPM排出削減量：5t/年 ・現道（並行区間等）についてSPM排出削減率：4割削減 ・バイパス等についてSPM排出増加量：8t/年</p>		
	事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等		
<p>国道1号の沿線市町における人口及び自動車保有台数の伸びは滋賀県平均を大きく上回っています。また沿線には数多くの工業団地が立地し、事業所や飲食店などの店舗が隣接していますが、2車線道路のため交通容量に対して飽和状態となっており、慢性的な交通混雑が発生しています。</p>			

事業名	国道1号 <small>りっとうみなくち</small> 栗東水口道路 I	事業種別	地域高規格
事業採択時の費用対効果 分析の要因の変化	<p>【全体事業】</p> <p>○現在の費用便益比：B/C=1.5 (基準年次：平成20年、検討年次50年間で算出)</p> <p>【残事業】</p> <p>○現在の費用便益比：B/C=3.3 (基準年次：平成20年、検討年次50年間で算出)</p>		
コスト縮減や代替案 立案等の可能性	<p>栗東水口道路 I の計画は、都市計画と整合し周辺の土地利用状況等を勘案し選定された最も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。</p> <p>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、コスト縮減に努めながら事業を推進していきます。</p>		
地方公共団体等の意見	<p>○大津湖南地域幹線道路整備促進期成同盟会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成18年8月 関係機関に対し、栗東水口道路 I の早期整備を要望 ・平成19年7月 関係機関に対し、栗東水口道路 I の早期整備を要望 ・平成20年8月 関係機関に対し、栗東水口道路 I の早期整備を要望 <p>○地域高規格道路甲賀湖南道路整備促進期成同盟会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成18年8月 関係機関に対し、栗東水口道路 I の早期整備を要望 ・平成19年8月 関係機関に対し、栗東水口道路 I の早期整備を要望 ・平成20年8月 関係機関に対し、栗東水口道路 I の早期整備を要望 		
対応方針	<p>対応方針(原案)</p> <p>【事業継続】</p> <p>栗東水口道路 I 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。</p> <p>引き続き事業を推進し、優先整備区間について平成20年代前半の暫定2車線供用を目指します。</p>		

