

No. 5  
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8号

し お つ  
塩津バイパス

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	6
□費用便益分析の結果	13
□コスト縮減や代替案立案等の可能性	15
□対応方針	16

# 事業の目的

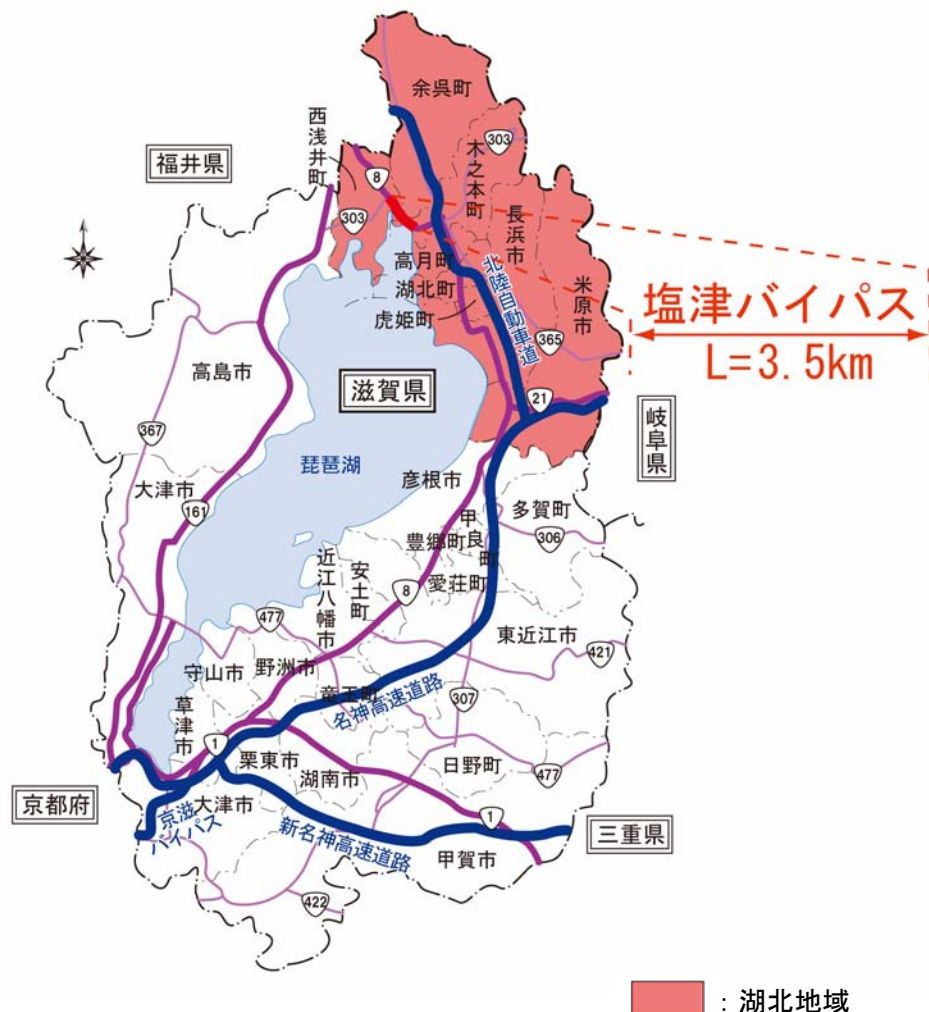
- 異常気象時通行規制区間の解消
- 交通安全の確保
- 冬季の円滑な交通の確保

国道8号は、新潟市を起点とし、京都市に至る延長約560kmの幹線道路であり、北陸地方と京阪神圏を結び、滋賀県湖北地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を担っています。

しかし、湖北地域の国道8号は、幅員が狭く急カーブが連続し、さらには法面崩落の危険性があることから、異常気象時通行規制区間に指定されていました。また、人家連担区間では歩道の未整備区間が多く、交通安全性の面でも課題がある路線です。

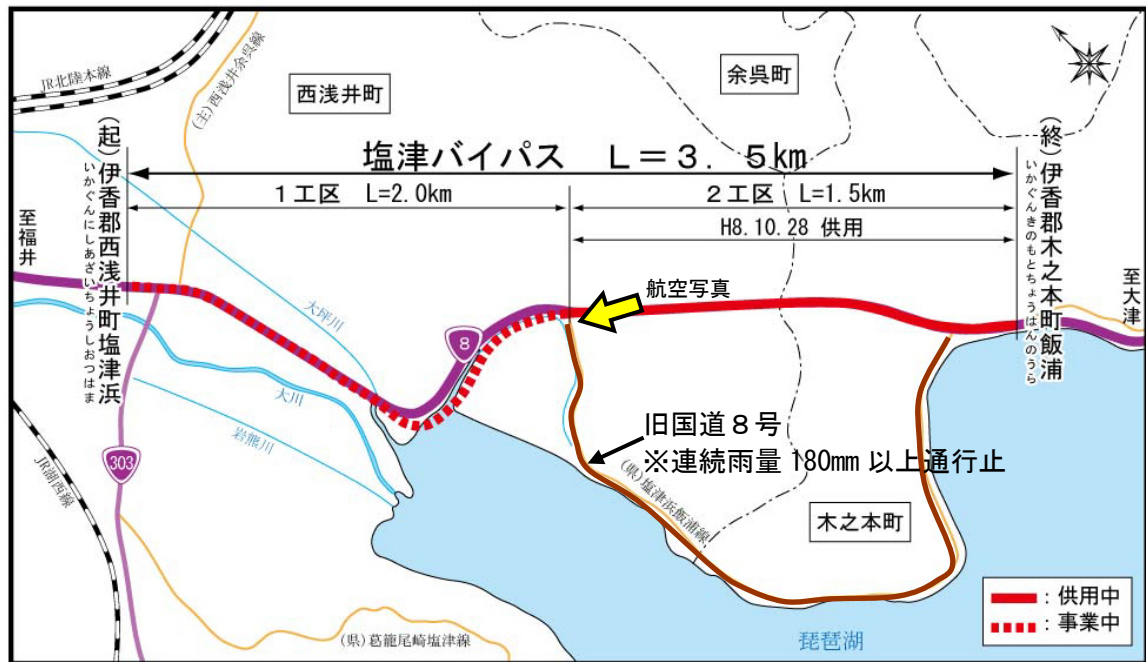
塩津バイパスは、異常気象時通行規制区間の解消を図るとともに、交通安全の確保、冬季の円滑な交通の確保等を目的に計画された道路です。

## ■位置図



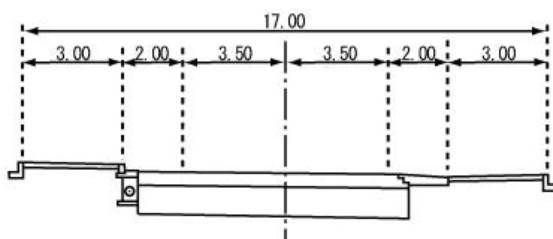
# 計 画 の 概 要

- ・ 起 終 点      自) 滋賀県伊香郡西浅井町塩津浜  
                   至) 滋賀県伊香郡木之本町飯浦
- ・ 計 画 延 長      L = 3.5 km
- ・ 構 造 規 格      第3種第2級
- ・ 設 計 速 度      60 km/h
- ・ 車 線 数          2車線
- ・ 標 準 幅 員      W=17.0m (トンネル部10.75m)
- ・ 全 体 事 業 費      約125億円
- ・ 計 画 図

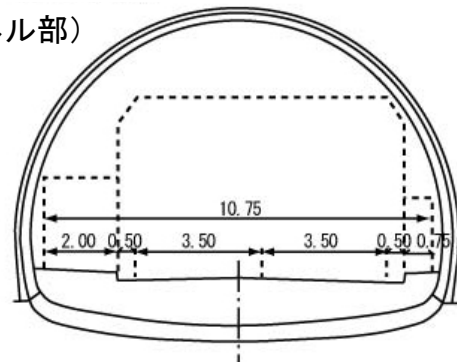


## 標準横断面図 (単位：m)

(一般部)



(トンネル部)



# 事業の経緯及び進捗状況

## 1. 事業の経緯

- ・都市計画決定 ー
- ・事業化 昭和59年度
- ・用地着手 昭和60年度
- ・工事着手 平成元年度

## 2. 事業の進捗状況

- ・事業進捗率 約64%(平成20年3月末現在)
- ・用地取得率 約61%(面積ベース、平成20年3月末現在)
- ・供用 平成8年10月(L=1.5km)

## 3. 関係機関との調整等

平成8年10月に2工区1.5kmの整備を完了し、異常気象時通行規制区間の解消を図りました。

1工区2.0kmについては、<sup>しゃばないこ</sup>娑婆内湖地区ほ場整備事業(S57-S60年)と調整を図り、約600m区間の用地買収が完了しています。

1工区の残る区間については現道拡幅区間であり、沿道施設や地域と調和の取れた計画とすべく、平成15年度に地域住民や学識経験者等で構成するパートナー協議会を設置し、平成16年度までに計7回の協議会を開催、道路構造などについて検討・調整を行いました。

パートナー協議会の検討結果を踏まえ、平成17年度から関係機関協議、平成19年から地元設計協議などを実施し、道路計画についてほぼ了解が得られたところです。

平成21年2月に用地幅杭の設置が完了し、平成21年度から用地買収を行う予定です。

また、用地買収済み区間を活用して、平成20年12月から琵琶湖の一部を渡る橋梁工事や地盤改良工事に着手しており、早期に事業を完成する方針です。



・ 航空写真 (1 工区)



平成 20 年 3 月 16 日撮影

・ 1 工区の計画概要



## ・ 国道 8 号塩津浜地区パートナー協議会

平成16年3月に第1回協議会を開催し、平成17年3月までに計7回の協議会を開催して、道路整備の必要性や道路構造などについて検討しました。

**住民の役割**：地元のニーズ・意向を組み入れた満足度の高い道路構造について検討を行います。

**行政の役割**：専門的知識や設計方法などの情報を提供し、協議会全体の調整を行います。

**学識者の役割**：専門的知識等を背景に客観的な意見や情報の提供を行います。



### **【パートナー協議会の構成委員】**

- |               |    |
|---------------|----|
| ・ 地元代表 区長他    | 6名 |
| ・ 学校関係者       | 2名 |
| ・ 学識経験者（大学教員） | 2名 |
| ・ 地元関係行政機関    | 4名 |

### **【協議会での主な意見】**

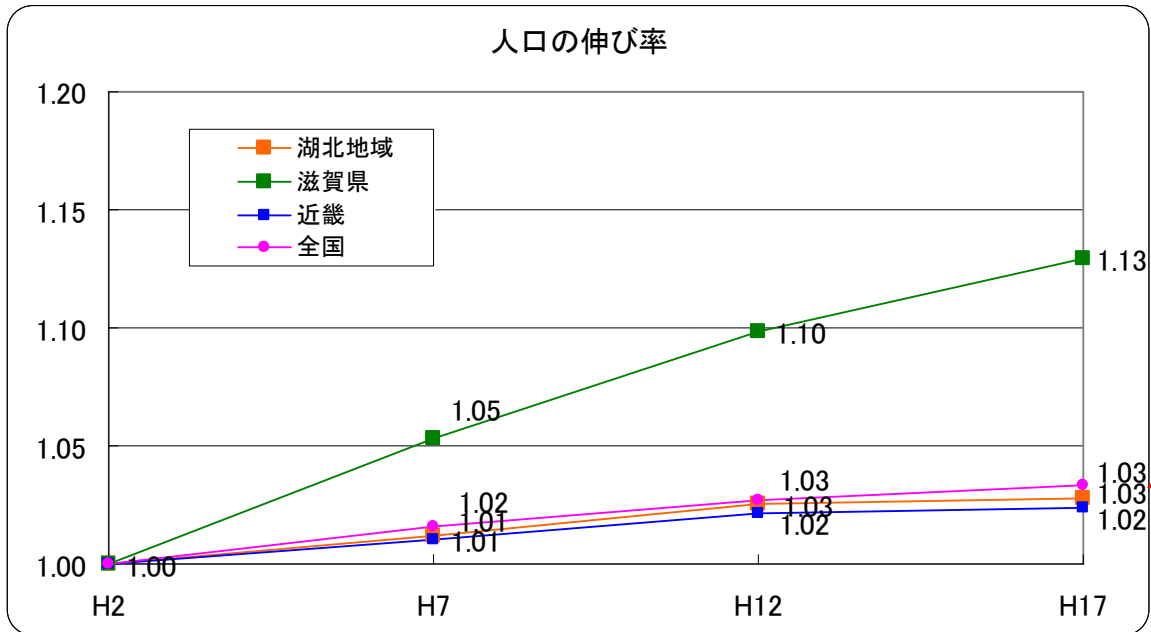
- ・ 車道が狭く、カーブの見通しが悪いため、交通安全上の課題が存在する。
- ・ 歩行者が、安心して通行・横断できる空間が確保されていない。
- ・ 西浅井町から高月・長浜方面に向かう道路は国道8号しかない。途中で事故が起きると遮断されるので、できるだけ早く整備すべき。
- ・ 道が狭いため雪が降った後に泥はねがある。泥はねの影響がない道路にして欲しい。
- ・ 積雪時には道路が狭くなり、渋滞が発生する。
- ・ 北陸自動車道が通行止めとなった場合の代替路として十分な機能を果たしていない

# 事業を取り巻く社会状況及び整備効果

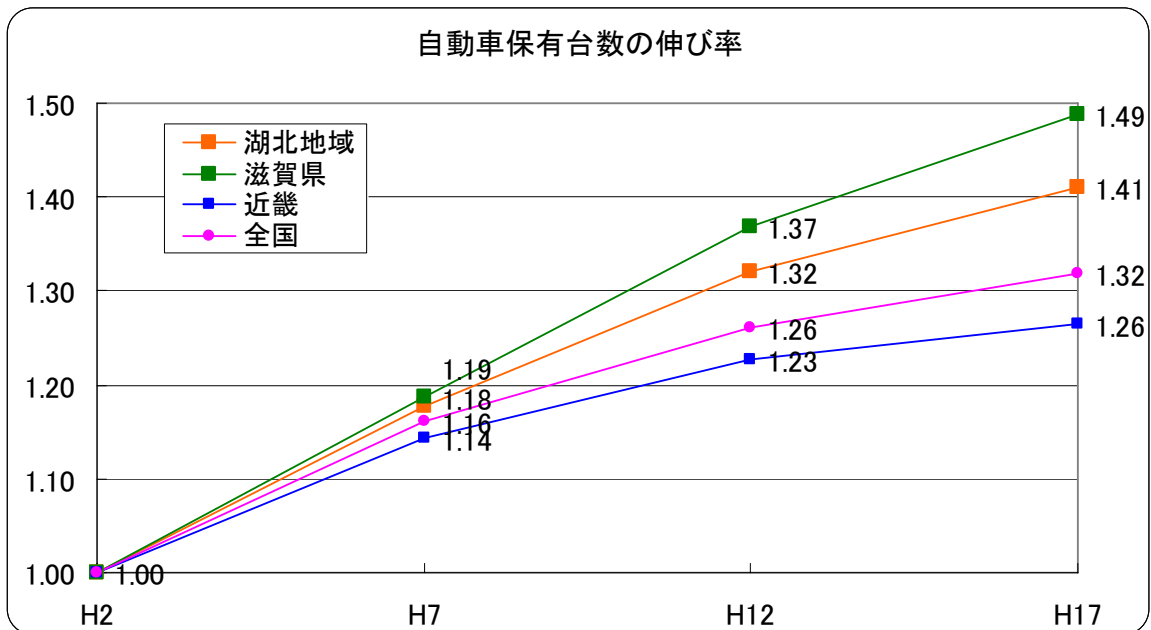
## 1. 社会的背景

### 【湖北地域の人口と自動車保有台数】

対象地域の人口推移は、全国・近畿と同様に横ばい傾向ですが、自動車保有台数は、全国・近畿の伸びを上回って増加しています。



資料：国勢調査

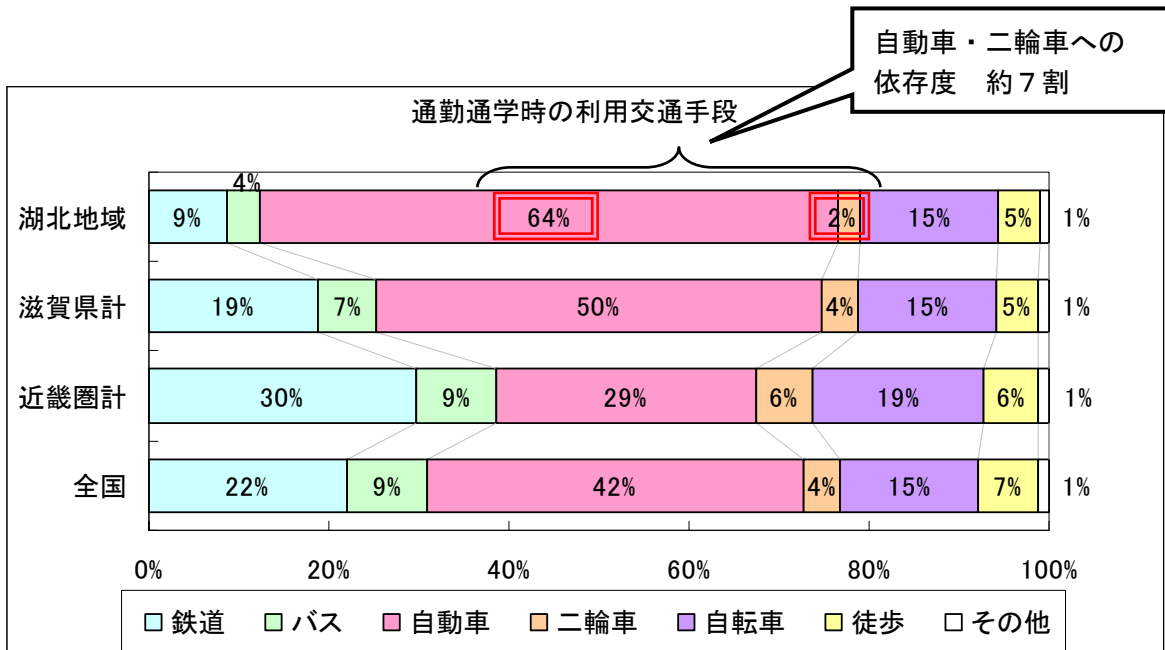


資料：滋賀県は「滋賀県統計書」  
近畿・全国は国土交通省「陸運統計要覧」



### 【湖北地域の交通分担】

湖北地域における代表的な交通手段をみると、約7割の人が自動車・二輪車交通に依存しています。



資料：平成12年国勢調査

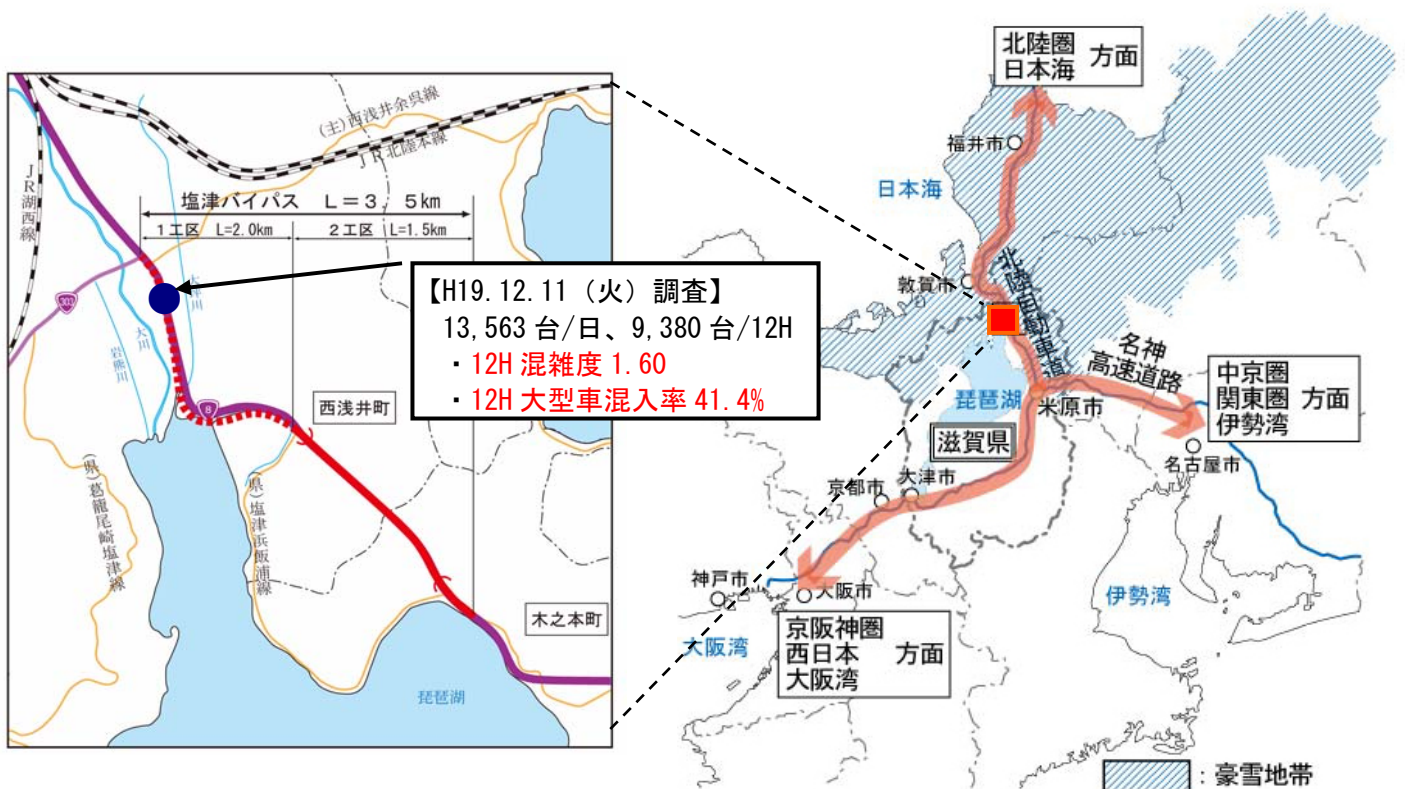
## 2. 交通の特性

### 【対象道路の交通状況】

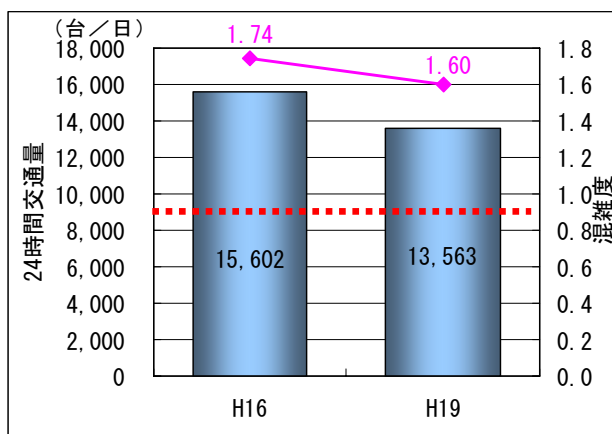
国道8号は北陸圏と中京圏・京阪神圏を連携し、物流を支える幹線道路としての役割を担っています。

国道8号(西浅井町塩津浜地区)の日交通量は1.4万台で、混雑度は1.60と高い値を示しています。また、大型車混入率は滋賀県内平均の2倍以上となっており、並行する北陸自動車道(敦賀IC~木之本IC間)の30.5%を上回る41.4%と非常に高い値となっています。

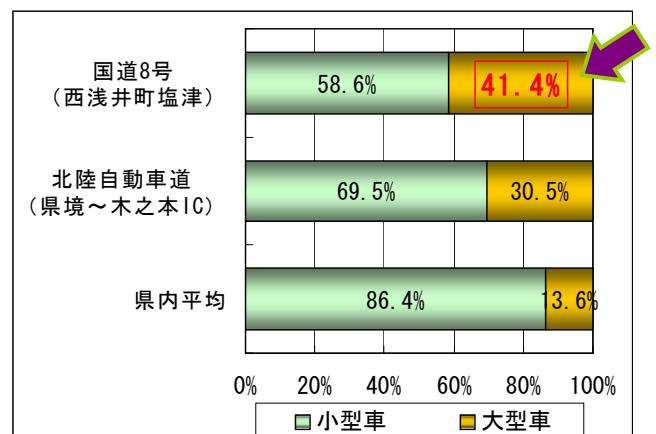
### 道路交通の状況



### 交通量の経年変化



### 大型車混入率



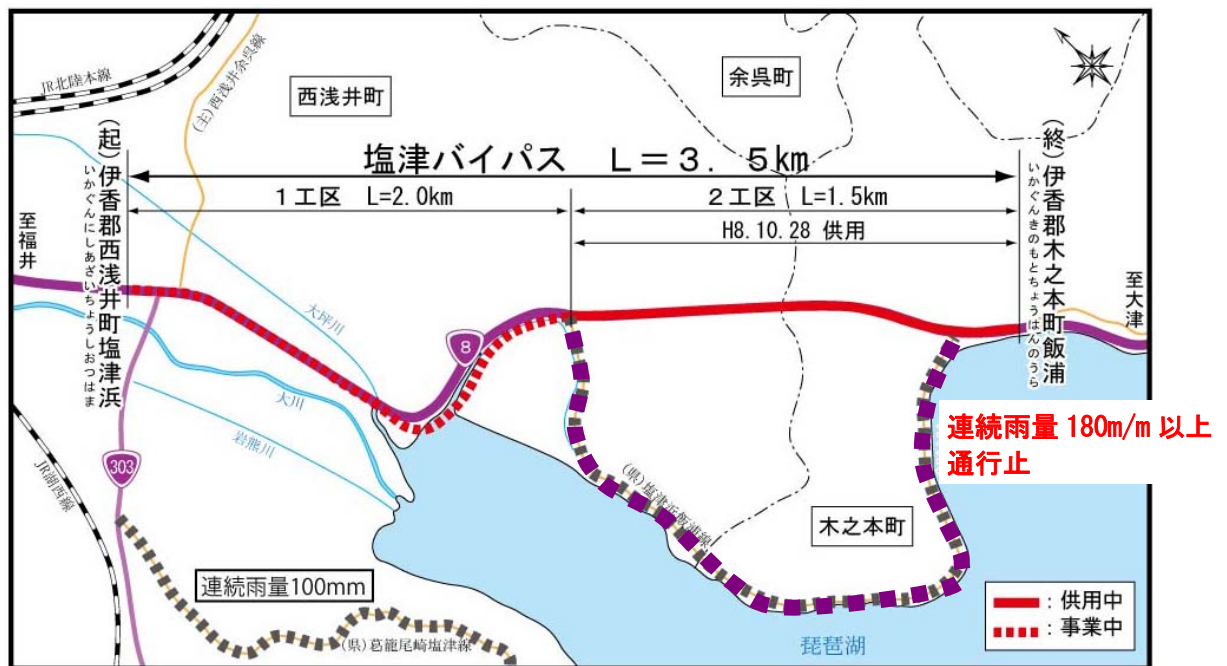
資料：道路交通センサス、滋賀国道事務所調べ

### 3. 事業の整備効果

#### 【(2工区)交通安全の確保と異常気象時通行規制区間の解消】

琵琶湖北部地域の西浅井町塩津浜から木之本町飯浦にかかる現道4km区間は、幅員狭小・急カーブで見通しが悪く、更に異常気象時の通行規制区間(連続雨量180m/m以上通行止)に指定されていました。

平成8年10月にバイパス1.5km(トンネル1.0km)が開通し、歩行者及び道路の安全性が確保されたとともに地域の連携が強化され、湖北地域の安全な生活圏の確保に大きく寄与しました。





【(1工区)交通安全の確保】

バイパス区間では急カーブ区間が連続し、設計速度60kmの曲線半径R=150mを満足しないR=130mがあり、また道路に近接して人家が連担していることから見通しが大変悪く、追突や車両単独事故が集中しています。現道拡幅区間では道路幅員の狭さ、特に路肩(0.5m)が狭く見通しが悪いことから、出会頭の事故も発生しています。

また、歩道整備区間が少なく(約20%)、日常生活の歩行者や自転車の安全性にも支障をきたしています。

道路整備により、急カーブ箇所及び見通しの悪さを解消すると共に自転車歩行者空間を確保し、追突・出会頭・人対車両事故の大幅な低減が期待されます。

交通事故の発生状況



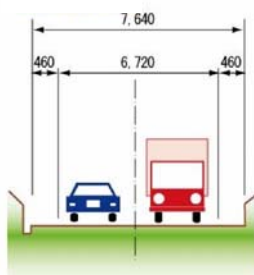
歩道の設置状況



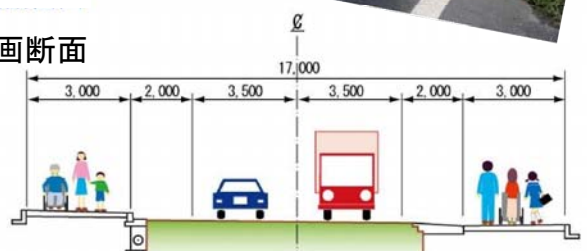
資料：滋賀国道事務所調べ



現況断面



計画断面

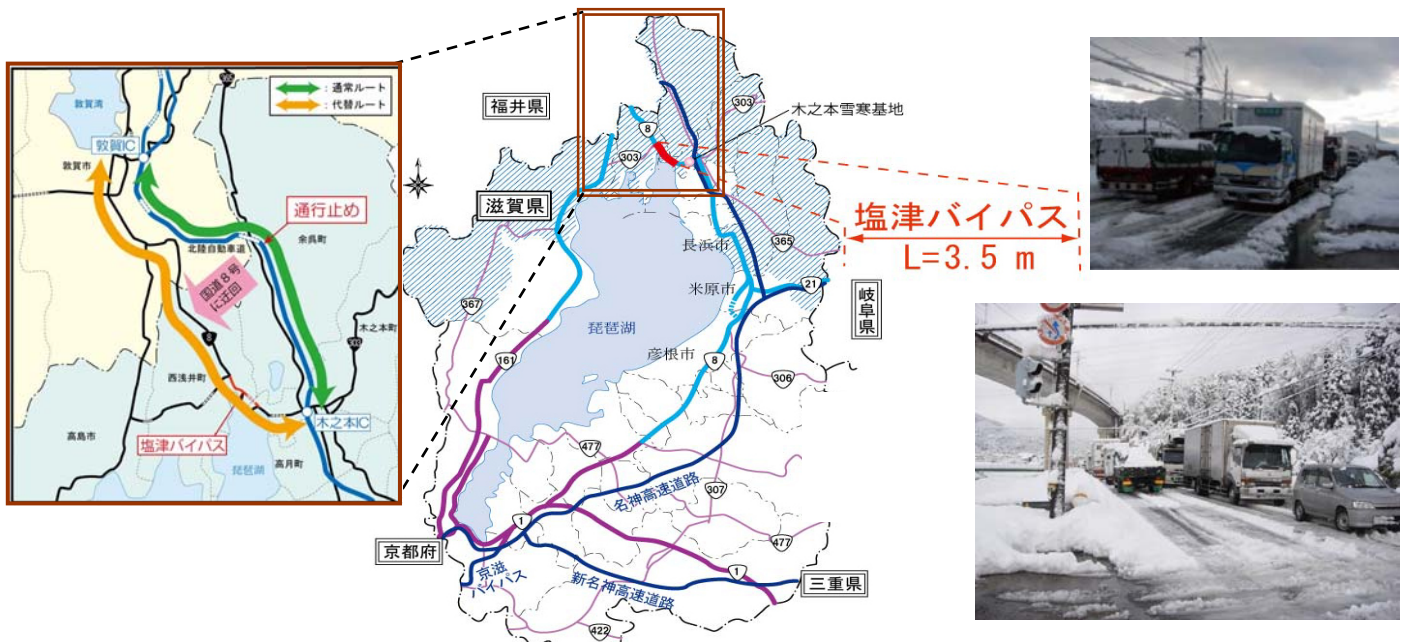


## 【冬季の円滑な交通の確保】

湖北地域は滋賀県内でも降雪量の多い地域で、豪雪地帯対策特別措置法において豪雪地帯に指定されています。しかし、現道の道路幅員は狭く、堆雪幅が確保されていないため、大型車のすれ違いが困難で交通混雑の要因となっています。

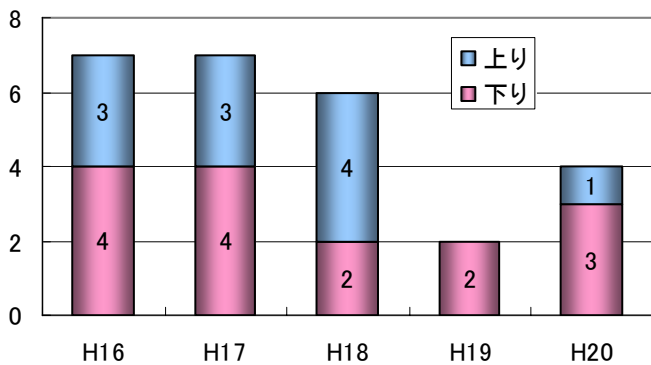
道路整備により規定の車道幅員が確保され、融雪・消雪装置、堆雪帯の設置により、積雪時における円滑な交通を確保します。

また、北陸自動車道の敦賀・木之本間の通行止め時は代替路として機能します。

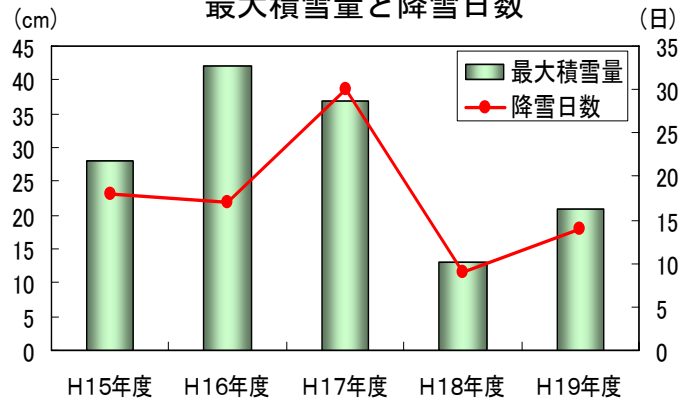


北陸自動車道(敦賀～木之本間)の通行止め回数

資料：NEXCO 中日本

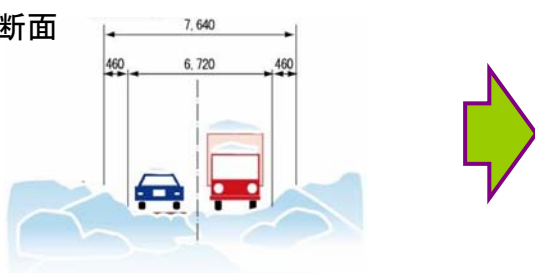


最大積雪量と降雪日数

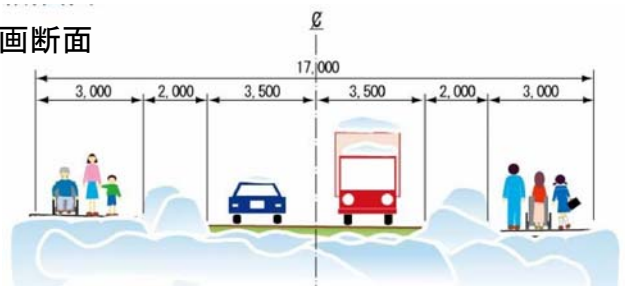


資料：滋賀国道事務所調べ

現況断面



計画断面





#### 4. 地域における計画

塩津バイパスは、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)  
「近接府県、県内主要地域間を結ぶ県土骨格交通ネットワーク」
- ◆ 滋賀県広域道路整備基本計画(平成10年6月)  
「県土1時間道路ネットワークを構成する路線」
- ◆ 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」
- ◆ 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38年 国道8号バイパス路線設置促進期成同盟会設立

名称	会長	主なメンバー	対象道路
国道8号バイパス 路線設置促進期成 同盟会	彦根 市長	東近江市、多賀町、 愛荘町、豊郷町、 甲良町	塩津バイパス 米原バイパス

(最近の動向)

- ・ 平成18年11月 西浅井町長が塩津バイパスの早期整備を要望
- ・ 平成20年12月 関係機関に対し、塩津バイパスの早期整備を要望
- ・ 平成21年1月 同上

## 費用便益分析の結果（事業全体）

路 線 名	国道 8 号
事 業 名	塩津バイパス
延 長	3.5km

### □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	185億円	37億円	6 億円	227億円

. . . (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	118億円	50億円	168億円
基準年における 現在価値	155億円	18億円	172億円

. . . (C)

### □算定結果

費用便益比 (B/C)	
B/C	$= \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{227\text{億円}}{172\text{億円}}$ $= 1.3$

## 費用便益分析の結果（残事業）

路 線 名	国道 8 号
事 業 名	塩津バイパス
延 長	2.0km

### □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	45億円	4 億円	3 億円	52億円

. . . (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	41億円	28億円	69億円
基準年における 現在価値	35億円	10億円	45億円

. . . (C)

### □算定結果

費用便益比 (B/C)			
B/C	=	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}}$	=
		$\frac{52\text{億円}}{45\text{億円}}$	
		= 1.1	

## コスト縮減や代替案立案等の可能性

塩津バイパスの計画は、娑婆内湖地区ほ場整備事業(S57～S60年)など周辺の土地利用状況や、地域住民や学識経験者等で構成するパートナー協議会の検討結果を勘案し選定された最も合理的な計画であり、周辺の環境や景観と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、プレキャスト製品等の活用、新技術・新工法の積極的な活用などによ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

塩津バイパスは、現道の幅員狭小・急カーブで見通しが悪い箇所など局部改良事業として計画された道路で、自転車・歩行者及び自動車の交通安全の確保及び冬季の円滑な交通を確保するために早期整備が必要です。

平成8年10月に2工区1.5kmが供用し、異常気象時の通行規制区間の解消が図られました。

事業全体の費用対効果は、 $B/C=1.3$ 、残事業の費用対効果は、 $B/C=1.1$ となっています。

以上のことから、塩津バイパスは実施の必要性が高い事業です。

## (2) 事業の進捗の見込みの視点からの見解

未整備区間の1工区は、バイパス区間の用地買収に着手しており、平成20年12月から橋梁工事や地盤改良工事に着手しています。

現道拡幅区間は地元設計協議がほぼ完了し、平成21年2月に用地幅杭の設置が完了しました。

引き続き地元や関係機関と調整を図りながら、平成20年代半ばの全線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

塩津バイパスの計画は、娑婆内湖地区ほ場整備事業(S57～S60年)など周辺の土地利用状況や、地域住民や学識経験者等で構成するパートナー協議会の検討結果を勘案し選定された最も合理的な計画であり、周辺の環境や景観と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、プレキャスト製品等の活用、新技術・新工法の積極的な活用などによ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】

塩津バイパスは、北陸圏・中京圏と近畿圏を結ぶ重要な幹線道路である国道8号の交通安全及び冬季の円滑な交通の確保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年代半ばの供用を目指します。

国道8号

し お つ  
塩津バイパス

チ エ ッ ク リ ス ト

事業再評価に係る資料

事業名	国道8号 塩津バイパス		事業種別	二次改築	
事業の概要	起 終 点	自) 滋賀県伊香郡西浅井町塩津浜 至) 滋賀県伊香郡木之本町飯浦		延長	L=3.5km
	事業化	昭和59年度	都市計画決定	—	
	用地着手	昭和60年度	工事着手	平成元年度	
	全体事業費	約125億円	計画交通量	8,800~13,600台/日	
事業の目的	<p>国道8号は、新潟市を起点とし、京都市に至る延長約560kmの幹線道路であり、北陸地方と京阪神圏を結び、滋賀県湖北地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を担っています。</p> <p>しかし、湖北地域の国道8号は、幅員が狭く急カーブが連続し、さらには法面崩落の危険性があることから、異常気象時通行規制区間に指定されていました。また、人家連担区間では歩道の未整備区間が多く、交通安全性の面でも課題がある路線です。</p> <p>塩津バイパスは、異常気象時通行規制区間の解消を図るとともに、交通安全の確保、冬季の円滑な交通の確保等を目的に計画された道路です。</p>				
位置図					

事業名	国道8号 塩津バイパス	事業種別	二次改築
執行済み額	事業費：約80億円(進捗率64%)		
事業の進捗状況			
事業の進捗状況	 <p>○事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率 約64% (平成20年3月末現在)</li> <li>・用地取得率 約61% (面積ベース、平成20年3月末現在)</li> <li>・供用 平成8年10月 (L=1.5km)</li> </ul> <p>○関係機関との調整等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1工区の残る区間については現道拡幅区間であり、沿道施設や地域と調和の取れた計画とすべく、平成15年度に地域住民や学識経験者等で構成するパートナー協議会を設置し、平成16年度までに計7回の協議会を開催、道路構造などについて検討・調整を行いました。</li> <li>・パートナー協議会の検討結果を踏まえ、平成17年度から関係機関協議、平成19年から地元設計協議などを実施し、道路計画についてほぼ了解が得られたところです。</li> <li>・平成21年2月に用地幅杭の設置が完了し、平成21年度から用地買収を行う予定です。</li> <li>・また、用地買収済み区間を活用して、平成20年12月から琵琶湖の一部を渡る橋梁工事や地盤改良工事に着手しており、早期に事業を完成する方針です。</li> </ul>		
	供用目標等今後の事業の見通し	引き続き事業を推進し、平成20年代半ばの供用を目指します。	

事業名	国道8号 塩津 <small>しおつ</small> バイパス		事業種別	二次改築
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 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 checked="" 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 <sup>2</sup> 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 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 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 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8号 塩津 <small>しおつ</small> バイパス		事業種別	二次改築
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 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 checked="" 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 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 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8号 塩津 <small>しおつ</small> バイパス	事業種別	二次改築
事業をめぐる	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8号現道区間の渋滞損失時間（未整備時）は10万人・時間/年です。  ・整備後も同程度です。</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568t-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：7t/年  ・現道（並行区間等）についてNO2排出削減率：8割削減  ・バイパス等についてNO2排出増加量：3t/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：0.6t/年  ・現道（並行区間等）についてSPM排出削減率：8割削減  ・バイパス等についてSPM排出増加量：0.3t/年</p>		
社会情勢等	事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等		
	<p>湖北地域の自動車・二輪車交通の依存度は高く、自動車保有台数は増加傾向にあり、大型車混入率は滋賀県内平均の2倍以上となっています。平成8年10月に2工区1.5kmが開通し、異常気象時の通行規制区間（連続雨量180mm/m以上通行止）の解消が図られました。</p>		

事業名	国道8号 塩津 <sup>しおつ</sup> バイパス	事業種別	二次改築
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=1.3 (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=1.1 (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>塩津バイパスの計画は、娑婆内湖地区ほ場整備事業(S57～S60年)など周辺の土地利用状況や、地域住民や学識経験者等で構成するパートナー協議会の検討結果を勘案し選定された最も合理的な計画であり、周辺の環境や景観と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、プレキャスト製品等の活用、新技術・新工法の積極的な活用などによ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>○西浅井町長 ・平成18年11月 関係機関に対し、塩津バイパスの早期整備を要望</p> <p>○国道8号バイパス路線設置促進期成同盟会 ・平成20年12月 関係機関に対し、塩津バイパスの早期整備を要望 ・平成21年1月 関係機関に対し、塩津バイパスの早期整備を要望</p>		
対応方針	<p>対応方針(原案)</p> <p>【事業継続】</p> <p>塩津バイパスは、北陸圏・中京圏と近畿圏を結ぶ重要な幹線道路である国道8号の交通安全及び冬季の円滑な交通の確保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、平成20年代半ばの供用を目指します。</p>		