

NO. 5
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成19年度第2回)

一般国道161号

湖 北 バ イ パ ス

平成19年11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	4
	1. 事業の経緯	4
	2. 事業の進捗	4
	3. 関係機関との調整等	5
	4. 現在の状況	5
□	事業を取り巻く社会状況	6
	1. 社会的背景	6
	2. 湖北バイパスの開通による効果	7
	3. 地域における計画	11
□	事業の整備効果	12
□	費用便益分析の算定（事業全体）	16
□	費用便益分析の算定（残事業）	17
□	コスト縮減や代替案立案等の可能性	18
□	対応方針	19

事業の目的

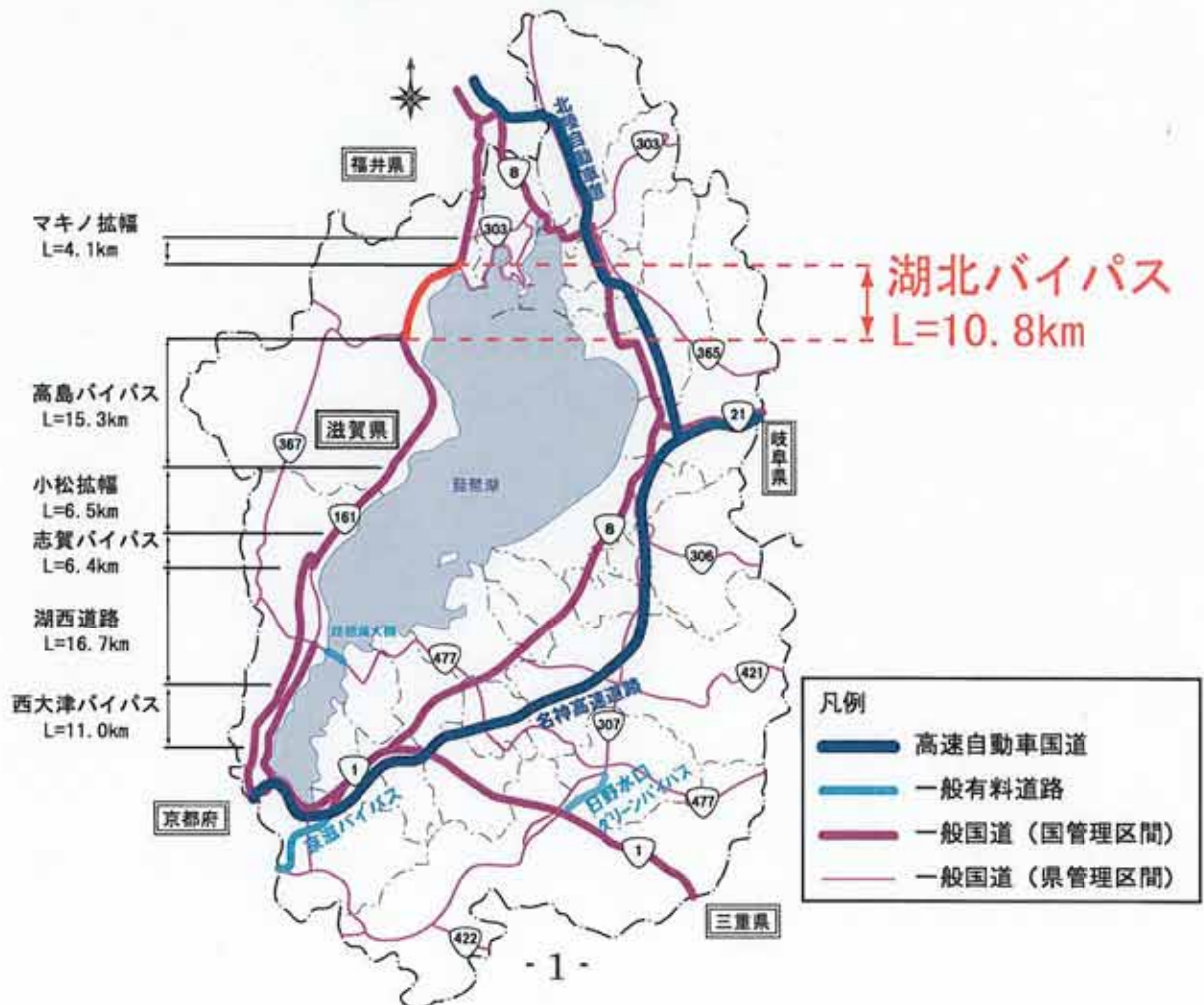
- ・ 交通混雑の緩和
- ・ 交通安全の確保
- ・ 沿道環境の改善
- ・ 冬季の円滑な交通の確保

一般国道161号は福井県敦賀市を起点に滋賀県湖西地域を縦貫し、滋賀県大津市に至る延長約90kmの幹線道路であり、湖西地域の産業・経済・生活を支える社会資本として重要な役割を担っています。

国道161号は、地域の生活・産業交通、観光交通及び北陸・日本海方面への物流交通が混在し、自動車輸送の大型化や交通量の増加に伴い交通混雑が発生しています。

湖北バイパスは、国道161号の交通混雑の緩和を図るとともに、交通安全の確保、沿線環境の改善及び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。

湖北バイパス 路線図

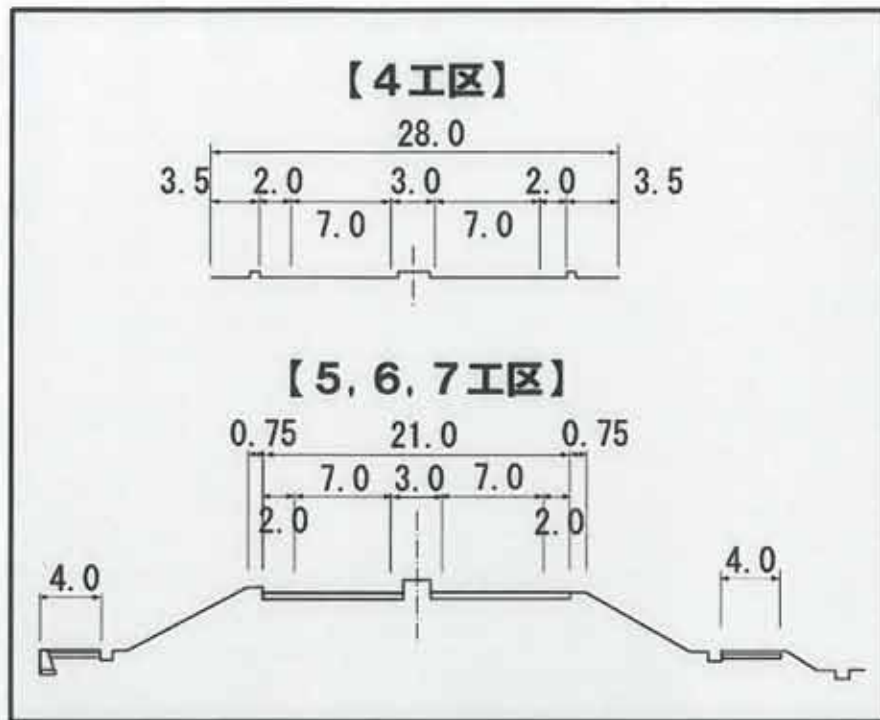


計 画 の 概 要

- ・ 起 終 点 自) ^{しがけんたかしまし}滋賀県高島市マキノ町 ^{ちょうかいづ}海津
- 至) ^{しがけんたかしましいまづちょうひろかわ}滋賀県高島市今津町弘川
- ・ 計画延長 L=10.8km
- ・ 幅 員 W=28.0m (4工区)
- W=22.5m (本線、5・6・7工区)
- ・ 構造規格 第3種第1級
- ・ 設計速度 80km/h
- ・ 車 線 数 4車線
- ・ 全体事業費 約300億円
- ・ 計 画 図



標準断面図



4工区
 (現道拡幅区間)

5～7工区
 (バイパス区間)



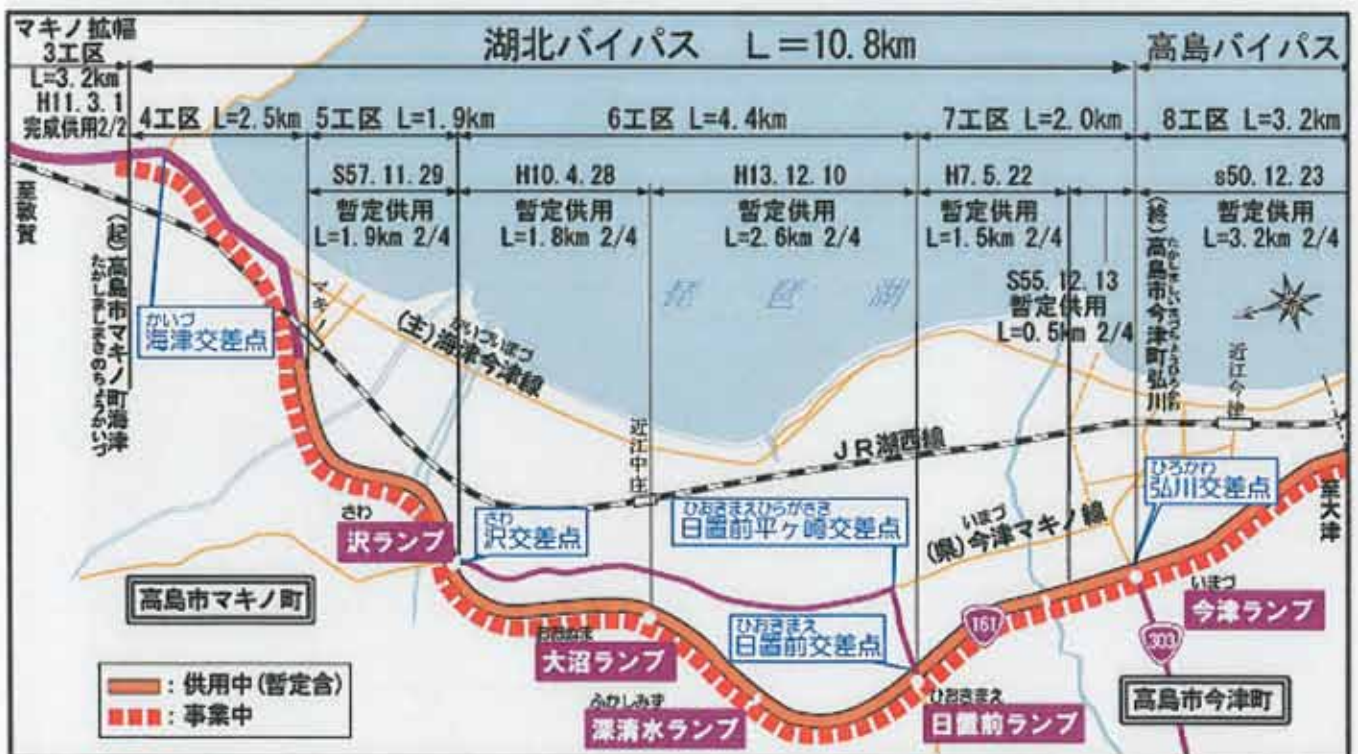
事業の経緯及び進捗

1 事業の経緯

- ・都市計画決定：昭和51年 5月
- ・事業化：昭和48年度
- ・用地着手：昭和48年度
- ・工事着手：昭和53年度
- ・地域高規格道路
 - 計画路線指定：平成 6年12月
- ・供用(暫定2車)：昭和55年12月13日 (L=0.5km)
 昭和57年11月29日 (L=1.9km)
 平成 7年 5月22日 (L=1.5km)
 平成10年 4月28日 (L=1.8km)
 平成13年12月10日 (L=2.6km)

2 事業の進捗

- ・事業進捗率：67% (暫定81% 平成18年度末現在)
- ・用地取得率：88% (面積ベース 平成18年度末現在)



3 関係機関との調整等

- ・ 昭和48年度事業化とともに用地買収に着手しましたが、用地買収、補償等の地元調整に時間を要しました。
- ・ 整備効果の早期発現の観点から昭和53年度よりバイパス部の工事に着手し、部分開通を行いながら平成13年12月にバイパス部8.3kmについて暫定2車線の開通を図りました。
- ・ 未整備区間の4工区2.5kmについては、マキノ駅前土地区画整理事業と事業調整を実施し、一部用地買収に着手しています。

4 現在の状況

- ・ 4工区は現道拡幅の4車線化区間であり、地域分断や沿道施設への影響など地域に与える影響が大きいことから、事業への理解を深めるために平成16年12月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、計6回の協議会を行っています。
- ・ 今後はパートナー協議会での意見内容を踏まえ地元や関係機関協議を行い、平成20年度から用地買収に着手する予定です。

(パートナー協議会の開催状況)



(パートナー協議会の主な意見)

- バイパス整備による地域分断が発生し、安全な国道横断方法が必要
- 海津交差点付近は急カーブのため運転がしにくい
- 騒音が非常に大きく授業に支障をきたす
- 交通渋滞が観光シーズンに発生
- 現道の国道161号は道路幅員が狭い
- 大型車が非常に多く、沿道の田畑からの出入りが困難
- マキノ駅への出入り交通に起因される事故が多い
- 付近に社会福祉施設があり、国道を通過する人が危険である

(パートナー協議会の構成委員)

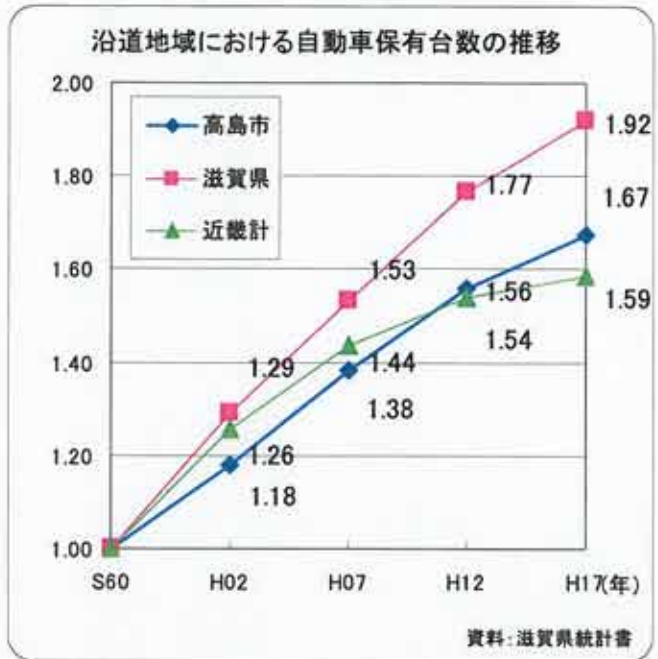
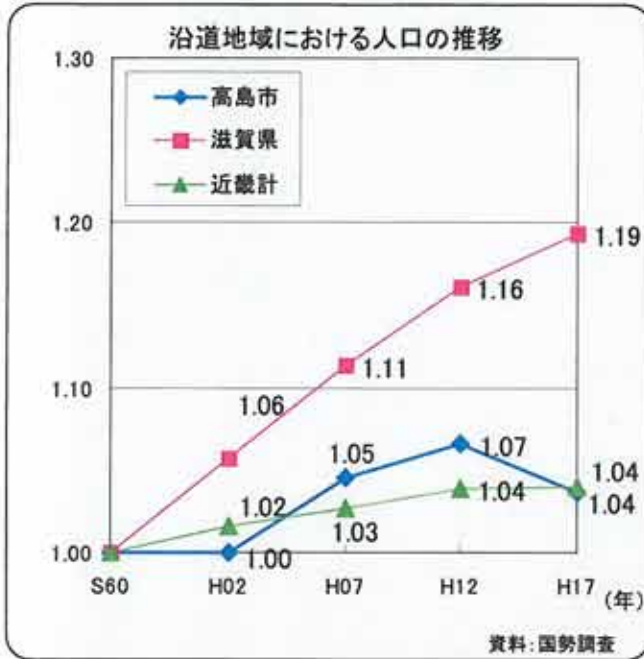
会長	滋賀文化短期大学 助教授
委員	各関係地区区長
	農業代表者
	学校関係者
	商工会長
	関係行政機関 等

事業を取り巻く社会状況

1 社会的背景

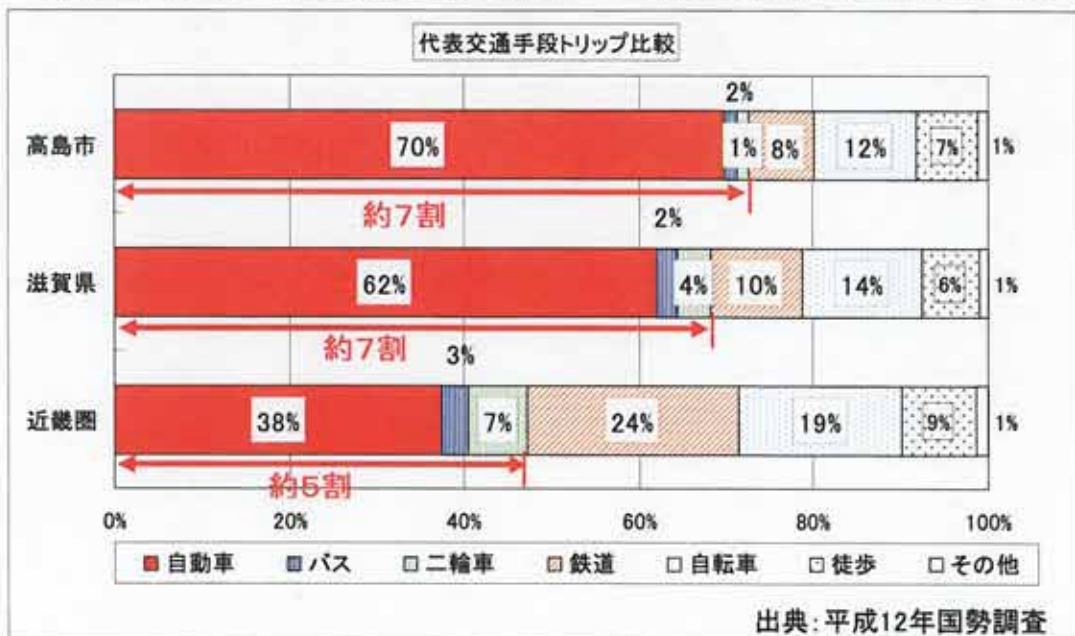
【湖北バイパス沿線地域の人口及び乗用車保有台数の推移】

高島市の人口推移はほぼ横ばい傾向であるものの、自動車交通への依存度が高く、保有台数は年々増加しています。



【湖北バイパス沿線地域の自動車交通の依存度】

高島市では約7割の人が自動車・二輪車交通に依存しています。



2 湖北パイパスの開通による効果

①【交通状況の変化（交通混雑の解消）】

湖北パイパス5～7工区の開通により、通過交通（大型車交通量）がバイパス部に転換し、現道の交通混雑が解消され、交通分担の適正化が図られました。



(現道部の湖北パイパス開通前後の状況)



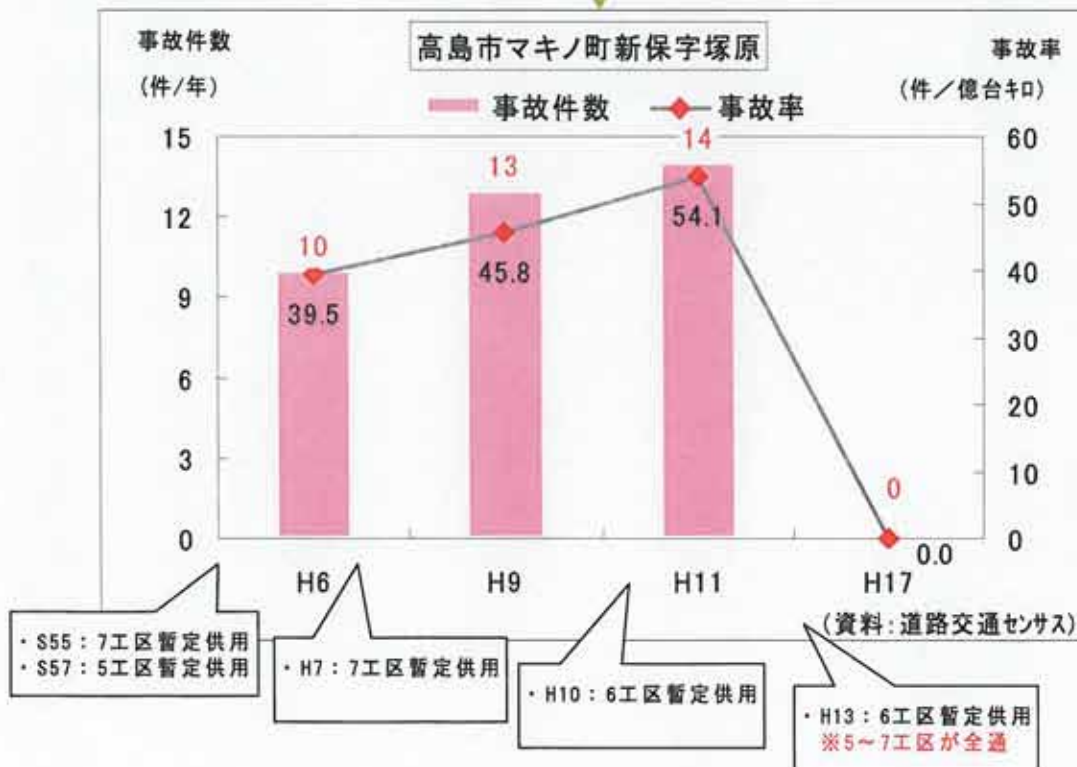
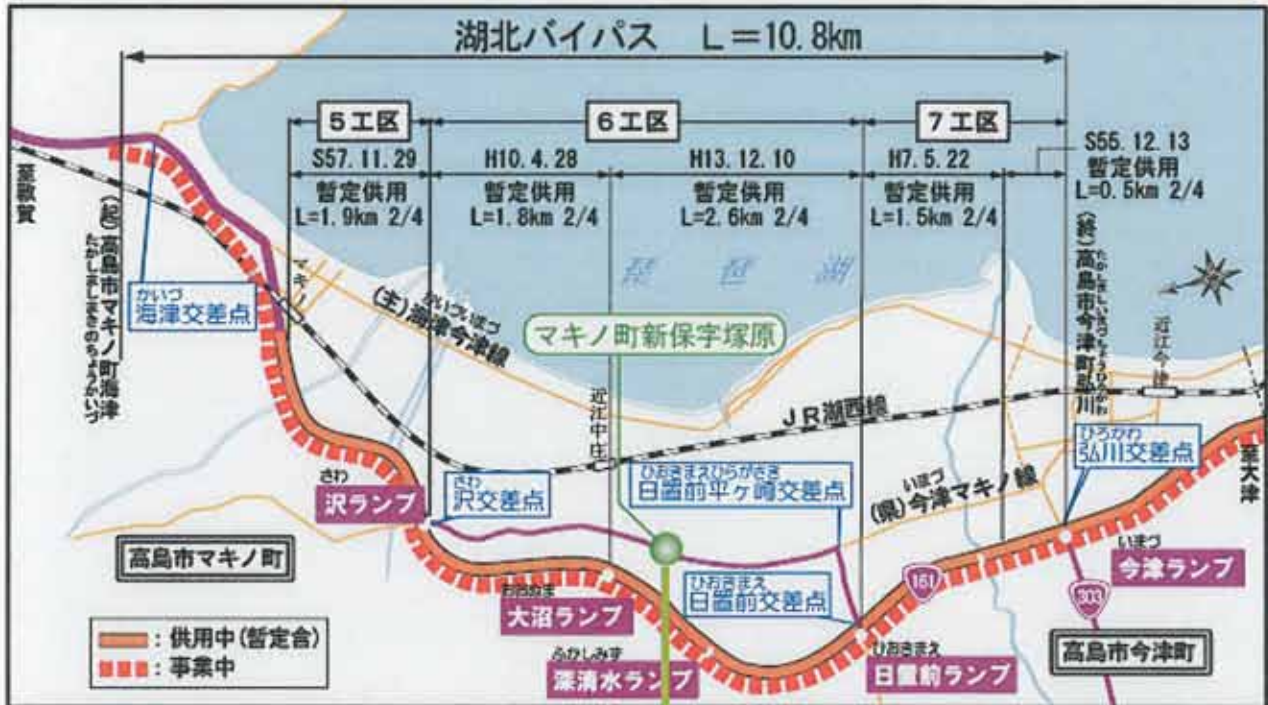
開通前



開通後

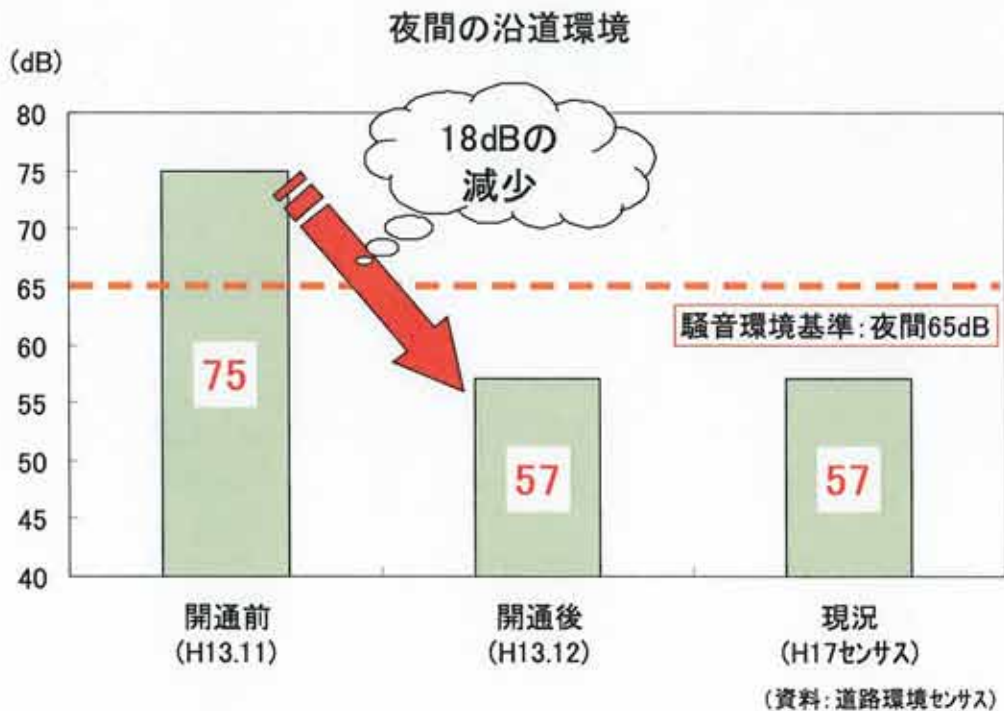
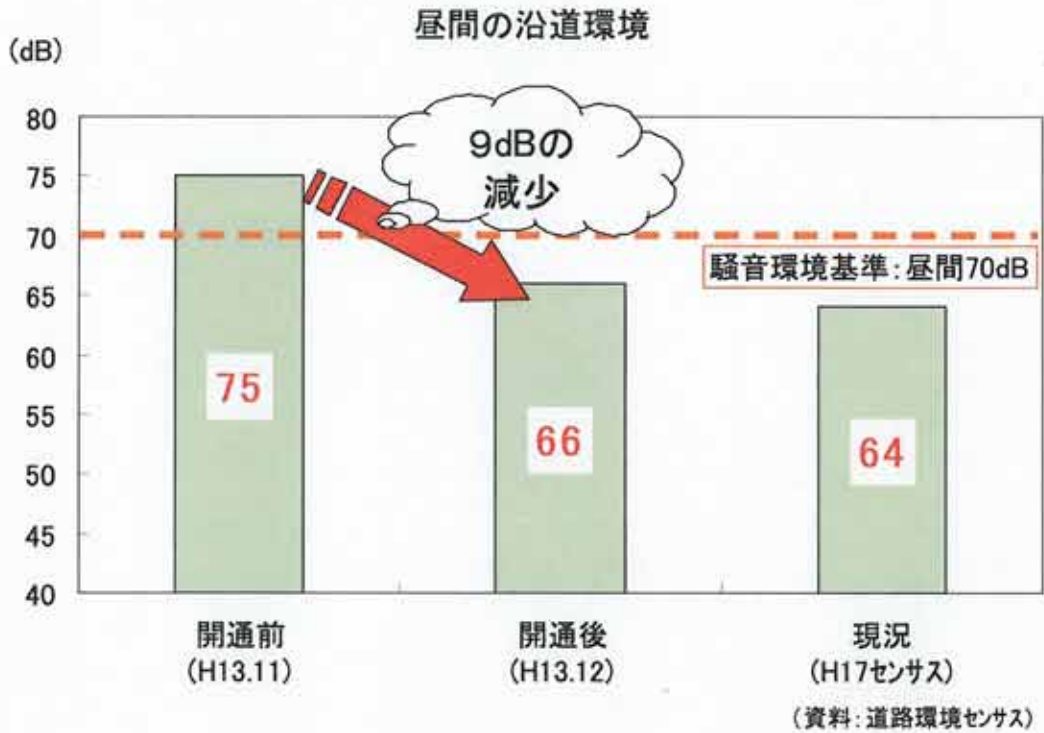
②【交通安全の確保（交通事故件数の減少）】

湖北バイパス5～7工区の開通により、現道部、バイパス部の交通分担の適正化が図られ、交通事故件数（事故率）が大幅に減少しました。



③【沿道環境の改善（沿道騒音の改善）】

湖北バイパス5～7工区の開通により、現道部・バイパス部の交通分担の適正化が図られ、現道の騒音が環境基準値以下に減少し、沿道環境が大幅に改善されました。

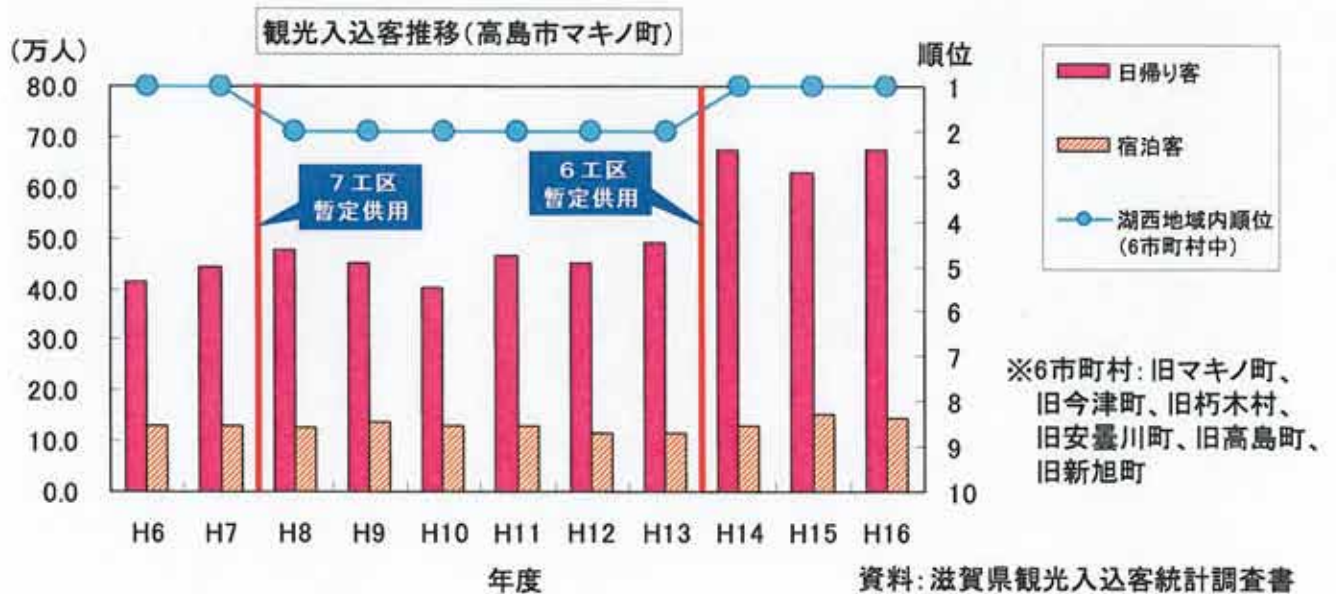


④【地域の活性化（観光入り込み客数の増加）】

湖北バイパス5～7工区の開通とともに高島市マキノ町の観光入込客数が年間約40万人から約70万人に増加しました。



出典：湖北バイパスパンフレット（滋賀県、（社）びわこビジターズビューロー、滋賀県高島市マキノ町「海津物語」、（社）マキノ町観光協会ホームページ）



3 地域における計画

湖北バイパスは、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）
「近隣府県、県内主要地域間を結ぶ県土骨格交通ネットワーク」
- ◆地域高規格道路「琵琶湖西縦貫道路」（平成6年12月）
計画路線指定
- ◆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」
- ◆滋賀県道路整備アクションプログラム（平成15年7月）
「広域道路ネットワーク整備箇所」
- ◆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」
- ◆高島市総合計画（平成19年4月）
「地域内の連携と都市間交流を高める交通ネットワークの強化」

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

期成同盟会名称	会長	主な構成メンバー	対象路線
国道161号改良 整備促進期成同盟会	大津市長	志賀町・高島町・ 安曇川町・新旭町・ 今津町・マキノ町・ 朽木村	西大津バイパス 志賀バイパス 小松拡幅 高島バイパス 湖北バイパス

最近の動向

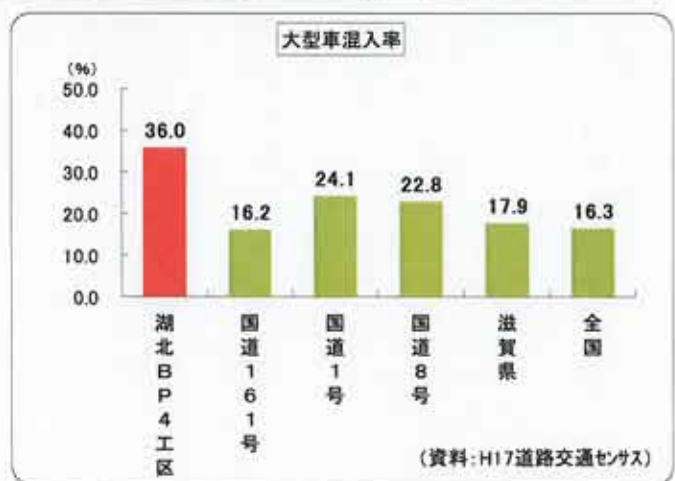
- ・平成17年 7月21日 国道161号改良整備促進期成同盟会
が湖北バイパス等の事業促進を要望
- ・平成18年 7月28日 国道161号改良整備促進期成同盟会
が湖北バイパス等の事業促進を要望
- ・平成19年 8月 2日 国道161号改良整備促進期成同盟会
が湖北バイパス等の事業促進を要望

事業の整備効果（4工区）

①【交通状況の変化（交通混雑の緩和）】

現道の国道161号は、日交通量14,211台・大型車混入率36%となっており、特に夏期観光シーズンなどには交通渋滞が発生しています。

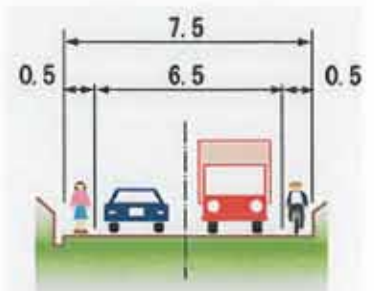
また、現道幅員が約7.5mと狭く、大型車混入率が非常に高いことから、4工区の整備により交通混雑の緩和が期待されます。



(夏期観光シーズンの渋滞状況)



現況断面



※パートナー協議会での意見
・観光シーズンには交通渋滞が発生する。

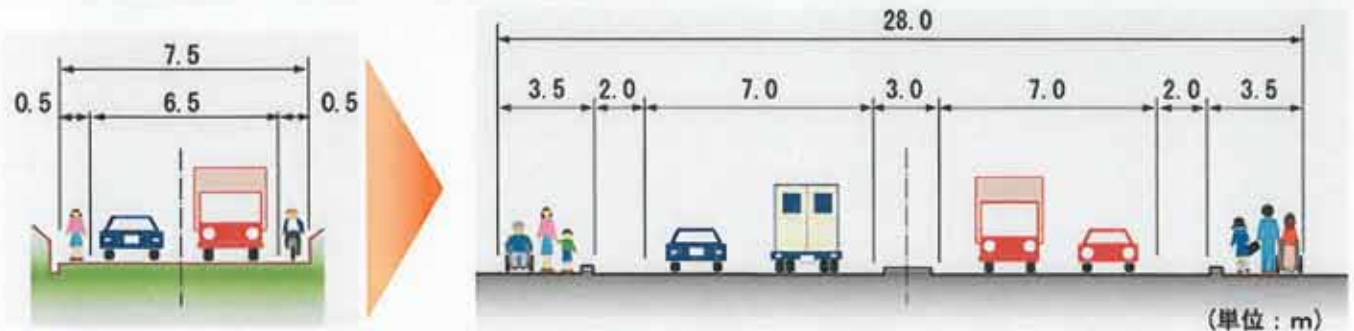
②【交通安全の確保（交通事故件数の減少）】

事故危険箇所位置づけられたR=100の急カーブ区間やマキノ駅前交差点などで交通事故が多発しています。また、現道の歩道整備率は約52%であり、4工区の整備による線形改良、交差点改良及び歩道設置により交通安全が向上します。

(事故危険箇所) ※R=100 急カーブ区間



(歩行者の通行状況)



※歩道設置状況：片側歩道(1.3km)、両側歩道(0km)、歩道なし(1.2km)

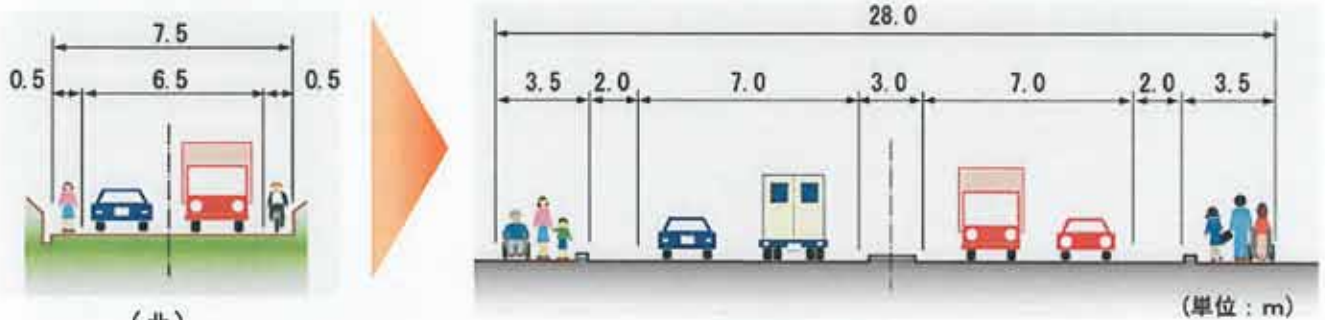
※パートナー協議会での意見：

- ・ 急カーブ区間のため運転しにくく、交通事故が多発している。
- ・ マキノ駅前への出入り交通に起因する事故が多い。

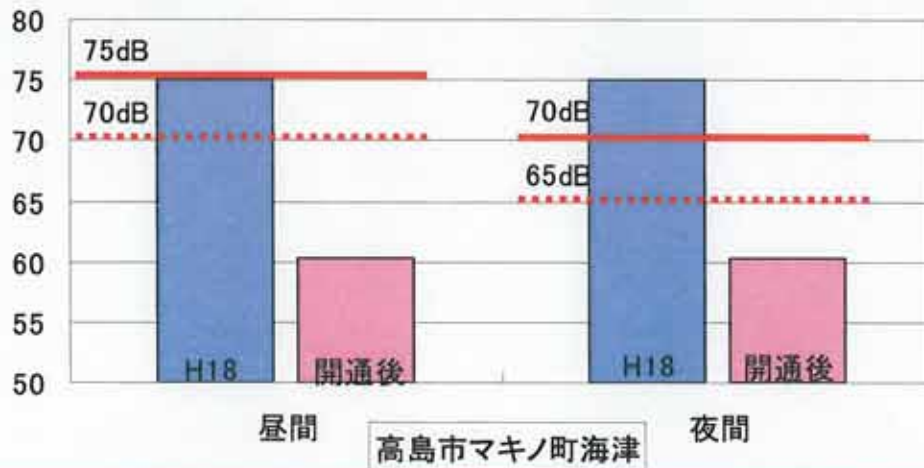
③【沿道環境の改善（沿道騒音の改善）】

現道では、昼夜間ともに騒音の環境基準値を超過しており、夜間は要請限度を超過しています。

4工区の整備や整備に併せた対策も可能となり、騒音の減少効果が期待されます。



(db)



※パートナー協議会での意見：

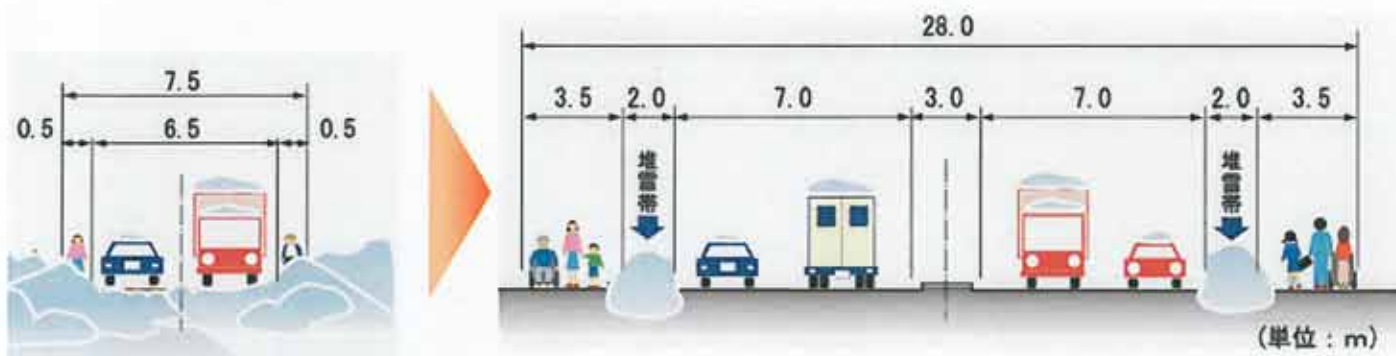
- ・ 小学校が国道に接しており、騒音対策を十分に行ってほしい。

④【冬季の円滑な交通の確保】

降雪量の多い地域でありながら、現道には堆雪幅が確保されておらず、積雪時は除雪作業により交通渋滞が発生します。

交通渋滞により路線バスに運休や大幅な時間の遅れが生じるなど、公共交通機関や円滑な交通の妨げとなっています。

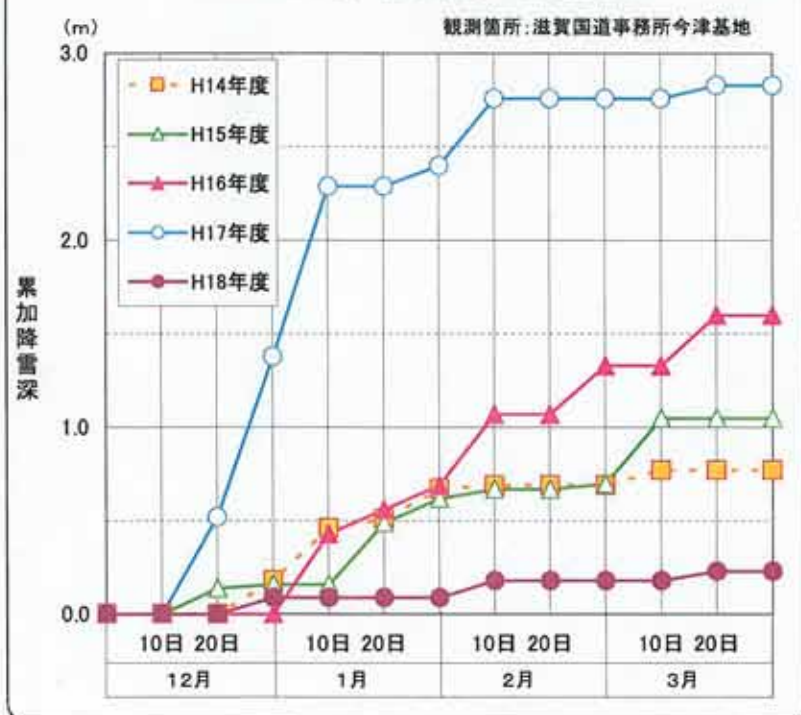
4工区の整備により堆雪幅を確保し、積雪時における円滑な交通を確保します。



(除雪作業と渋滞状況)



H14～H18年度 各年度累加降雪量図



※ パートナー協議会での意見：

- ・ 冬季でも小学生が安心して通行できるように除雪等の対策をしてほしい。

費用便益分析の算定（事業全体）

費用便益分析の結果

路線名	一般国道161号
事業名	湖北バイパス
延長	10.8km

□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19年度			
基準年における 現在価値	524億円	167億円	33億円	724億円

・・・(B)

□費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成19年度		
単純合計	292億円	123億円	415億円
基準年における 現在価値	458億円	41億円	499億円

・・・(C)

□算定結果

費用便益費（CBR）			
$B/C =$	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}}$	=	$\frac{724 \text{ 億円}}{499 \text{ 億円}}$
	$= 1.5$		

費用便益分析の算定（残事業）

費用便益分析の結果

路線名	一般国道161号
事業名	湖北バイパス
延長	10.8km

□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19年度			
基準年における 現在価値	185億円	79億円	24億円	288億円

・・・(B)

□費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成19年度		
単純合計	94億円	123億円	217億円
基準年における 現在価値	75億円	41億円	116億円

・・・(C)

□算定結果

費用便益費（CBR）			
B/C=	便益の現在価値の合計（B）	=	288億円
	費用の現在価値の合計（C）		116億円
	= 2.5		

コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ・ 未整備区間の4工区については、マキノ駅前土地区画整理事業（H2完成）を行い、一部用地買収を実施しています。
- ・ 4工区は現道拡幅の4車線化区間であり、地域分断や沿道施設への影響など地域に与える影響が大きいことから、事業への理解を深めるために平成16年12月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、計6回の協議会を行っています。
- ・ 引き続き地元や関係機関と調整を図りながら、現計画に基づき事業を推進する方針です。
- ・ 施工にあたっては周辺環境の保全とともに、プレキャスト製品等の活用や新技術・新工法による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) 事業の必要性に関する視点からの見解

- ・ 交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善、冬季交通の円滑化及び地域の活性化の観点から早期整備が必要です。
- ・ 今後、地元や関係機関と調整を図りながら事業を進めて行くにあたり、その残事業の費用対効果は2.5となっています。

(2) 事業進捗の見込みの視点からの見解

- ・ 用地取得は約9割が完了し、平成13年12月までにバイパス区間8.3km(全体の約8割)について暫定2車線で供用しました。
- ・ 引き続き早期の事業完了に向けて事業を推進する必要があります。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点の見解

- ・ 施工にあたっては周辺環境の保全とともに、プレキャスト製品等の活用や新技術・新工法による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

【事業継続】(原案)

- ・ 交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善、冬季交通の円滑化及び地域の活性化の観点から早期完成が強く求められています。
- ・ 今後は地元や関係機関と調整を図りながら概ね5年以内の4工区暫定2車線での供用に向け事業を推進していきます。

一般国道161号

湖北バイパス

チェックリスト

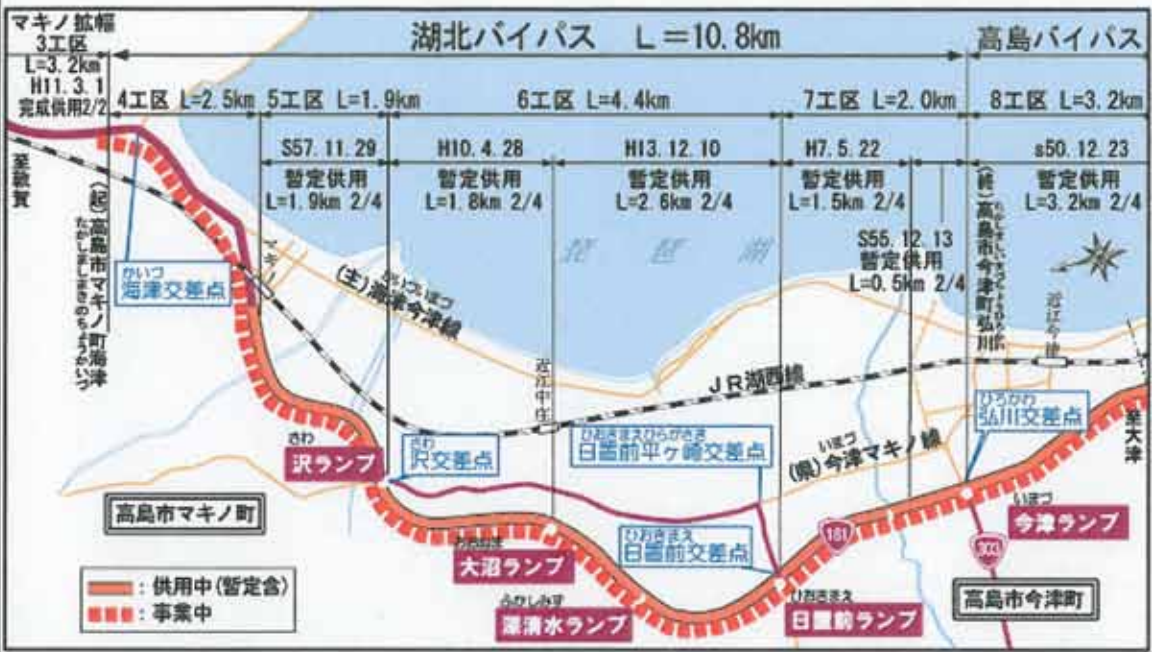
事業再評価に係る資料

事業名		一般国道161号 湖北バイパス		事業種別	地域高規格
事業の概要	起終点	自：滋賀県高島市マキノ町海津 至：滋賀県高島市今津町弘川		延長	10.8km
	事業化	昭和48年度	都市計画決定	昭和51年度	
	用地着手	昭和48年度	工事着手	昭和53年度	
	全体事業費	約300億円			
事業の目的	<p>一般国道161号は福井県敦賀市を起点に滋賀県湖西地域を縦貫し、滋賀県大津市に至る延長約90kmの幹線道路であり、湖西地域の産業・経済・生活を支える社会資本として重要な役割を担っています。</p> <p>国道161号は、地域の生活・産業交通、観光交通及び北陸・日本海方面への物流交通が混在し、自動車輸送の大型化や交通量の増加に伴い交通混雑が発生しています。</p> <p>湖北バイパスは、国道161号の交通混雑の緩和を図るとともに、交通安全の確保、沿線環境の改善及び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	一般国道161号 湖北バイパス	事業種別	地域高規格
-----	-----------------	------	-------

執行済み額 事業費 : 約200億円 (進捗率67%)

事業の進捗状況



事業の進捗状況

- 用地買収
 - ・昭和48年度事業化とともに用地買収に着手しましたが、用地買収、補償等の地元調整に時間を要しました。
- 調査・設計・施工
 - ・整備効果の早期発現の観点から昭和53年度よりバイパス部の工事に着手し、部分開通を行いながら平成13年12月にバイパス部8.3kmについて暫定2車線の開通を図りました。
 - ・未整備区間の4工区2.5kmについては、マキノ駅前土地区画整理事業と事業調整を実施し一部用地買収に着手しております。
 - ・4工区の事業推進を図るために、平成16年12月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、計6回の協議会を行っています。
 - ・今後はパートナー協議会での検討結果に基づき地元や関係機関協議を行い、平成20年度から用地買収に着手する予定です。

供用目標等今後の事業の見通し

今後は地元や関係機関と調整を図りながら概ね5年以内の4工区暫定供用に向け事業を推進していきます。

事業名	一般国道161号 湖北バイパス		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	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 <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/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される ■ 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 ■ 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"/> 第一種空港、第二種空港、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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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が向上 <input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO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	<ul style="list-style-type: none"> <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 ■ 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/km²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	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り ■ 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 ■ 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 ■ 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	<ul style="list-style-type: none"> <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、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する ■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である <input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である 		
		2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<ul style="list-style-type: none"> <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/日以上かつ完全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、または、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	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 	

事業を巡る社会状況等の変化

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/10台キロ以上である区間が存在する場合において、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、当該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、児童が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5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規模な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する <input type="checkbox"/> 迂回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更新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 checked="" 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 <input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する <input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する <input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす
4. 環境	地球環境の保全	<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基準限度を超過している区間について、新たに基準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"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている <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

再評価実施時点における評価指標該当項目

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
 - ・国道161号等の渋滞損失時間は294,292人・時間/年です。
 - ・当該事業により渋滞損失時間は24,152人・時間/年となり約92%削減されます。
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
 - ・国道161号等のCO2排出量は65,585t/年です。
 - ・当該事業によりCO2排出量は52,615t/年で約20%削減されます。
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NOx排出削減率
 - ・国道161号の現道区間のNO2排出量は281.75t/年です。
 - ・当該事業によりNO2排出量は203.43t/年となり、約3割削減されます。
 - 現道等における自動車からのSPM排出削減率
 - ・国道161号の現道区間のSPM排出量は27.06t/年です。
 - ・当該事業によりSPM排出量は19.72t/年となり、約3割削減されます。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

当該道路周辺市町村は、自動車交通への依存度が高く、保有台数は年々増加しています。また、暫定供用（5、6、7工区）に伴い交通渋滞が解消され、観光入込客数が増加しています。

効果事業分析採択の時の要因の費用変化効果	<p>【全体事業】</p> <p>○現在の費用便益比：$B/C = 1.5$</p> <p>（基準年次：平成19年、検討年次40年間で算出）</p> <p>【残事業】</p> <p>○現在の費用便益比：$B/C = 2.5$</p> <p>（基準年次：平成19年、検討年次40年間で算出）</p>
立案等コストの縮減可能性代替案	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現道拡幅区間であり、沿線住居や店舗への影響及び地域分断など、地元を与える影響が大きいことから、関係機関と調整を図り、H16.12に地域住民、学識経験者、行政担当で構成するパートナー協議会を設置し、6回の協議会を行っています。引き続き地元と調整を図りながら、現計画に基づき事業を推進する方針です。 ・ 施工にあたってはプレキャスト製品の利用を促進すると共に、新工法、新技術を積極的に活用しコスト縮減に努めます。
地方公共団体の意見	<p>高島市・・・湖北バイパスの事業促進を要望</p>
対応方針	<p>事務局案 事業継続 （理由）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善、冬季交通の円滑化及び地域の活性化の観点から早期完成が強く求められています。 ・ 今後は地元や関係機関と調整を図りながら概ね5年以内の4工区暫定供用に向け事業を推進していきます。