

No. 4
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成16年度第2回)

一般国道161号

小^こ松^{まつ} 拡 幅

平成16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	3
事業を取り巻く社会状況	6
1. 社会的背景	6
2. 現道の交通状況	9
3. 周辺の主な事業	13
4. 地域における計画	15
事業の整備効果	16
費用便益比の算定	20
コスト縮減や代替案立案等の可能性	22
対応方針	23

事業の目的

- ・ 住居が連担し狭隘な区間の交通安全確保
- ・ 交通渋滞の解消
- ・ 冬期の交通確保
- ・ 地域の活性化

国道161号は、福井県敦賀市を起点とし、滋賀県大津市に至る延長約80kmの幹線道路です。

現国道161号は、滋賀県湖西地域の幹線道路であるため交通量が多く大型車混入率が高いにもかかわらず、2車線で住居が連担し、路肩の無い狭隘区間があるため、民家を巻き込む交通事故が発生している状況です。また、周辺には観光地が多く、休日にはマイカーが集中し、交通渋滞は激しさを増しています。さらに、降雪量の多い地域でもあり、冬期には積雪により交通機能がマヒすることがあります。

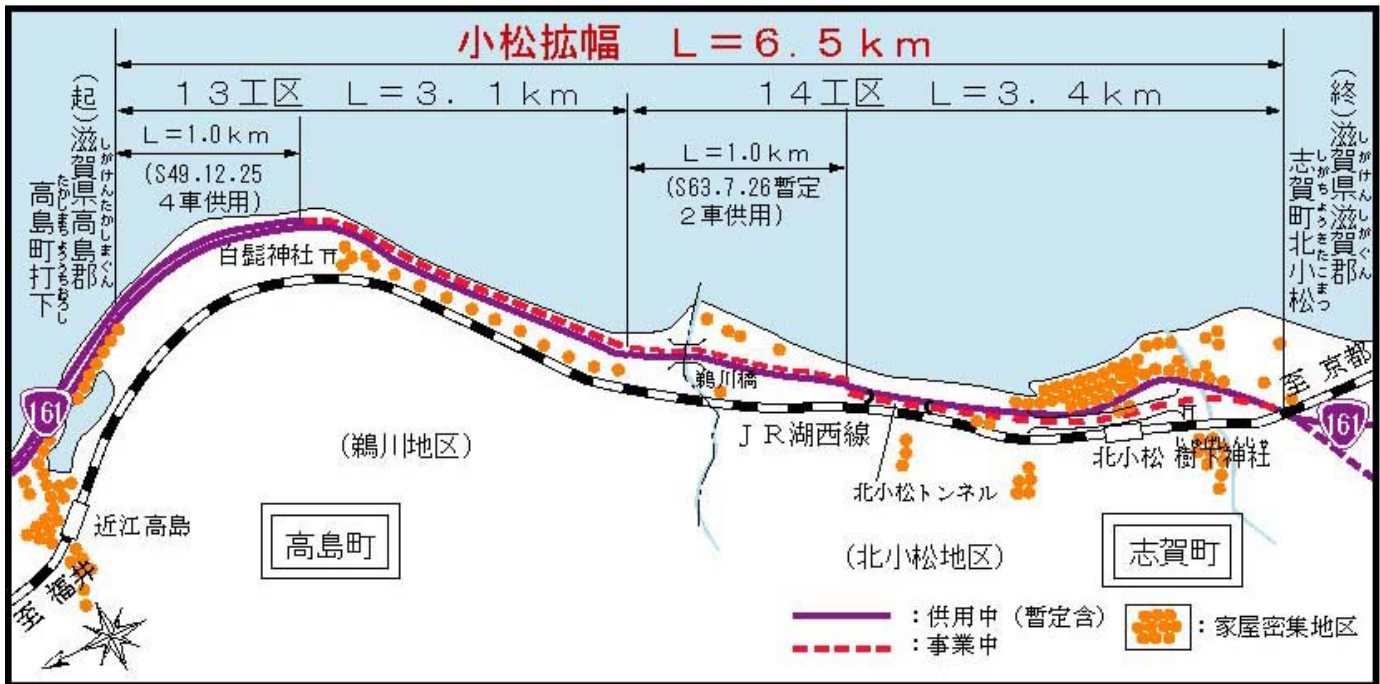
小松拡幅は、沿道住民の安心・安全な生活の確保や、湖西地域の幹線道路のネットワークを強化するとともに、地域の活性化を図るために計画された道路です。



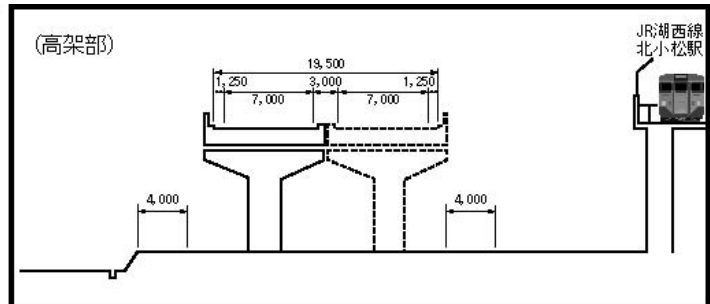
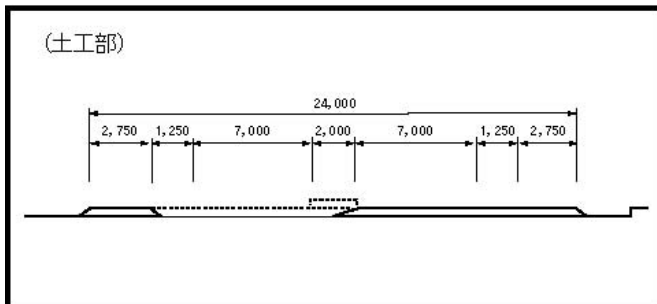
計画の概要

- ・起 終 点 起点) 滋賀県高島郡高島町 打下
終点) 滋賀県滋賀郡志賀町 北小松
- ・計画延長 $L = 6.5 \text{ km}$
- ・幅 員 $W = 24.0 \text{ m}$
- ・構造規格 第3種第1級
- ・設計速度 80 km/h
- ・車 線 数 4車線
- ・全体事業費 約190億円

計画図



標準断面図



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10日（高島町内）
昭和50年4月18日（志賀町内）
- ・事業化：昭和45年度
- ・用地着手：昭和45年度
- ・工事着手：昭和47年度
- ・一部供用：昭和49年12月（L=1.0km 4車供用）
昭和63年7月（L=1.0km 暫定2車供用）

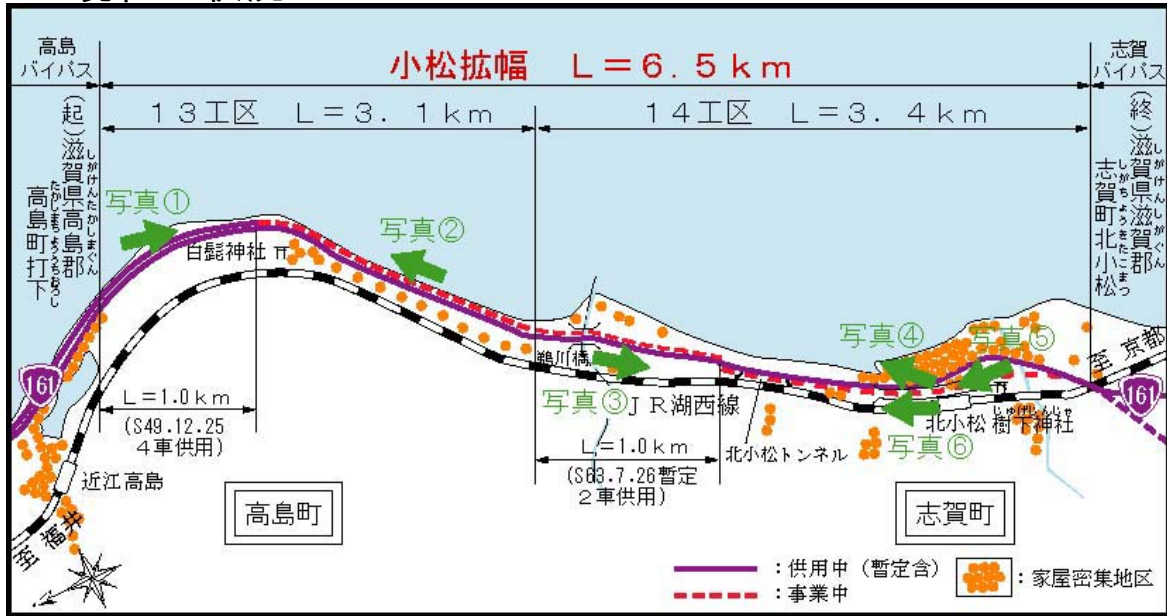
2. 事業の進捗

- ・事業進捗率：21%（平成15年度末現在）
- ・用地取得率：60%（面積ベース、平成15年度末現在）
- ・供用済み延長：L=1.0km（4車線）
L=1.0km（暫定2車線）
平成14年度に、用地買収済区間
（W=4m、L=1.3km）を活用し、
自転車・歩行者用道路として先行整備。

3. 関係機関との調整等

- 残事業区間のうち高島町たかしまちょう鵜川地区においては、琵琶湖を埋め立てて、現道を拡幅する計画となっていることから、琵琶湖の埋立について、琵琶湖の管理者と協議を進めているところです。
- 志賀町北小松地区においては、事業予定地の一部に公図混乱地域が17箇所存在しているため公図整理に時間を要しています。また、現計画は地元協議等を踏まえ昭和50年4月の都市計画決定時の計画から道路構造に変更が生じていることから、今後、都市計画の変更について、関係機関と調整を図ります。

4. 現在の状況



小松拡幅周辺状況

写真① 【4車供用区間】



写真② 【未整備区間】



写真③ 【暫定2車供用区間】



写真④ 【未整備区間】



写真⑤ 【未整備区間】



写真⑥ 【先行整備区間】



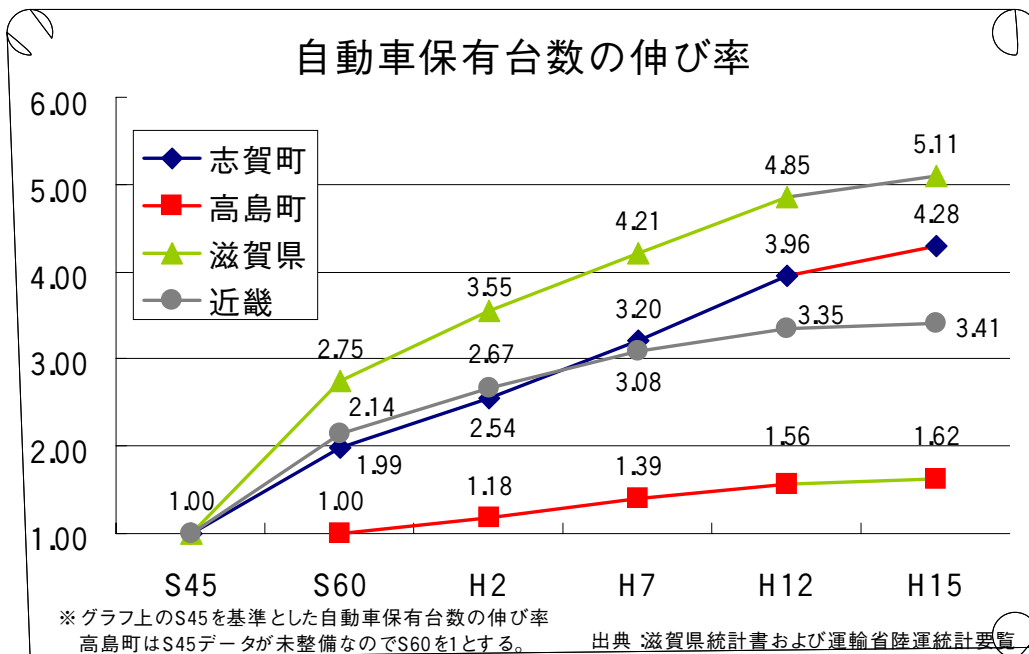
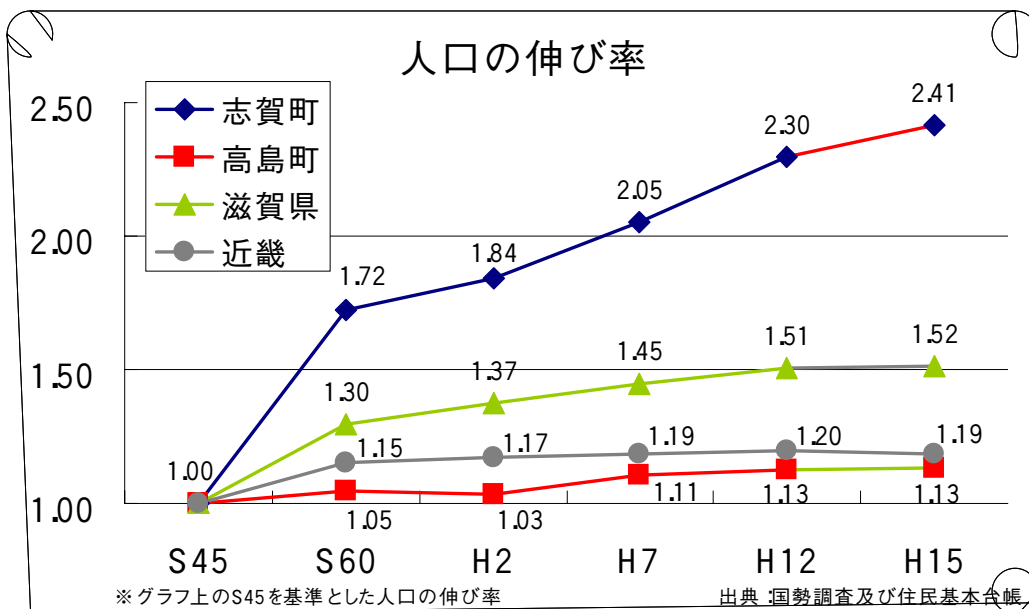
事業を取り巻く社会状況

1. 社会的背景

(1) 沿線市町の人口と自動車保有台数

小松拡幅に関連する沿道地域（高島町、志賀町）の人口の伸び率を見ると大きく増加しており、特に志賀町では、昭和45年に対し、2.4倍の高い伸びを示しています。

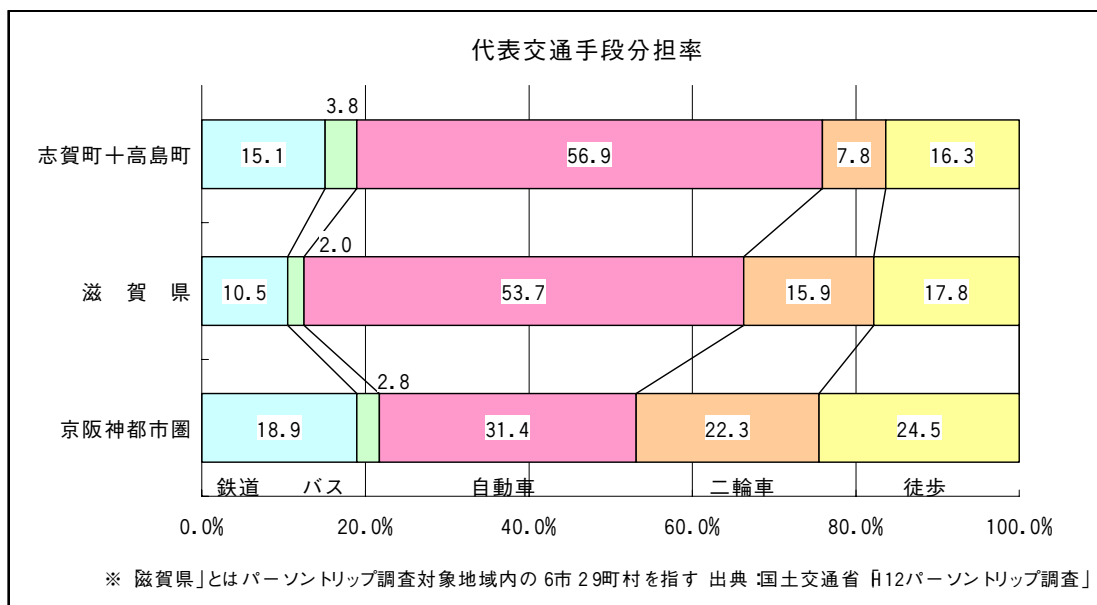
小松拡幅に関連する沿道地域の自動車保有台数は、人口と同様、大きく増加しています。



(2) 沿道地域周辺の交通手段分担

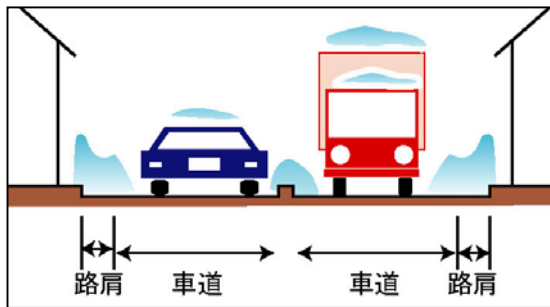
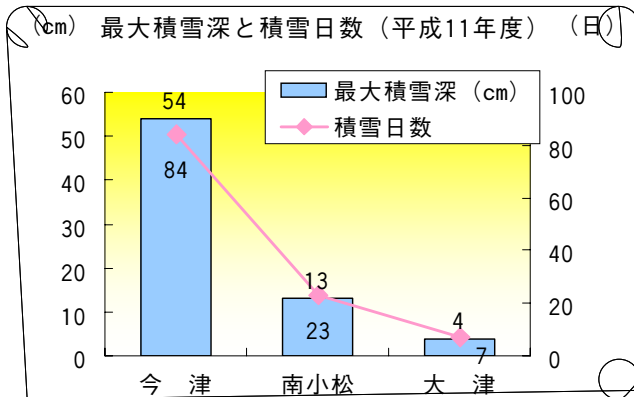
小松拡幅に関連する沿道地域（高島町、志賀町）の交通手段分担率を見ると、自動車の分担率が56.9%と最も高く、滋賀県全体や京阪神地域全体に比べても高くなっています。

志賀町・高島町周辺の鉄道網

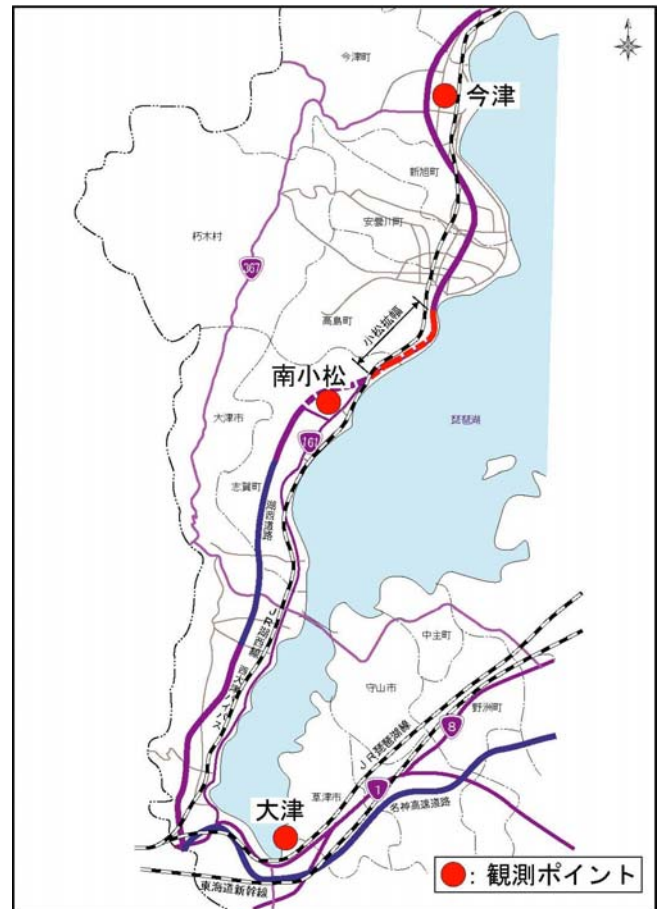


(3) 冬期交通の状況

国道161号とJR湖西線は地域の唯一の幹線道路、公共交通機関ですが、冬期の積雪により機能がマヒすることがあります。



堆雪帯がないため走行スペースが狭い上に歩行者の安全確保が困難



積雪観測ポイント

強風寒波 湖西で1万戸停電

瞬間風速彦根で19.3メートル

強い寒気が流れ込んだことで約一萬戸が停電。新旭、五戸、隈内も北部を中心に断続的に雪が降り、湖西に約一萬戸が約二時間ほどにわたって停電した。また、この時、申請に附けた町北陸自動車道なども終日通行が止まり、支障はなかった。

彦根地方気象台によると、午後五時現在、積雪は余呉町で二十七センチ、今津町二十一センチ、伊吹町十二センチ、土山町は最低気温が氷下で八度、彦根市では雪が降り続いた後、雨となり、雪が溶けた。湖西のびわ湖パレيسも強く、彦根市で午前七時二十分に最大瞬間風速が二十九センチを観測した。

午前八時から午後一時まで、安曇川、新旭町、朽木村の全線と天津市北部の比呂山スキー場でも終日

営業できなかった。同地方気象台では、型式の気圧計は十七日まで続

き十七日も北部では二十センチの雪が降り、雪が降り続いた。

平成12年2月16日読売新聞朝刊より

雪が生活直撃

湖西で大停電

各地で交通規制

県内は十日、強い寒波の影響で曇りの天気となった。この雪で湖西地方で約一萬戸や信号機などが影響を受けた。関東電力は支社として、湖西地方の管内の電力供給が止まり、管内の約一萬戸が停電した。湖西地方では、午後五時から午後六時までの間に、湖西地方の管内の約一萬戸が停電した。湖西地方では、午後五時から午後六時までの間に、湖西地方の管内の約一萬戸が停電した。

湖西地方では、午後五時から午後六時までの間に、湖西地方の管内の約一萬戸が停電した。湖西地方では、午後五時から午後六時までの間に、湖西地方の管内の約一萬戸が停電した。

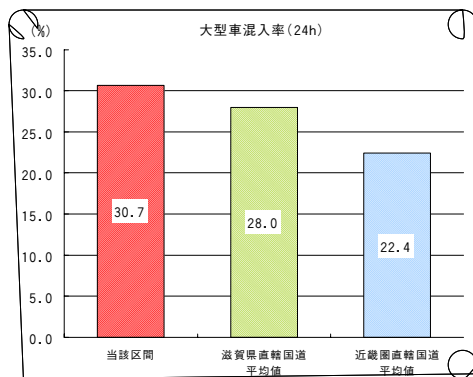
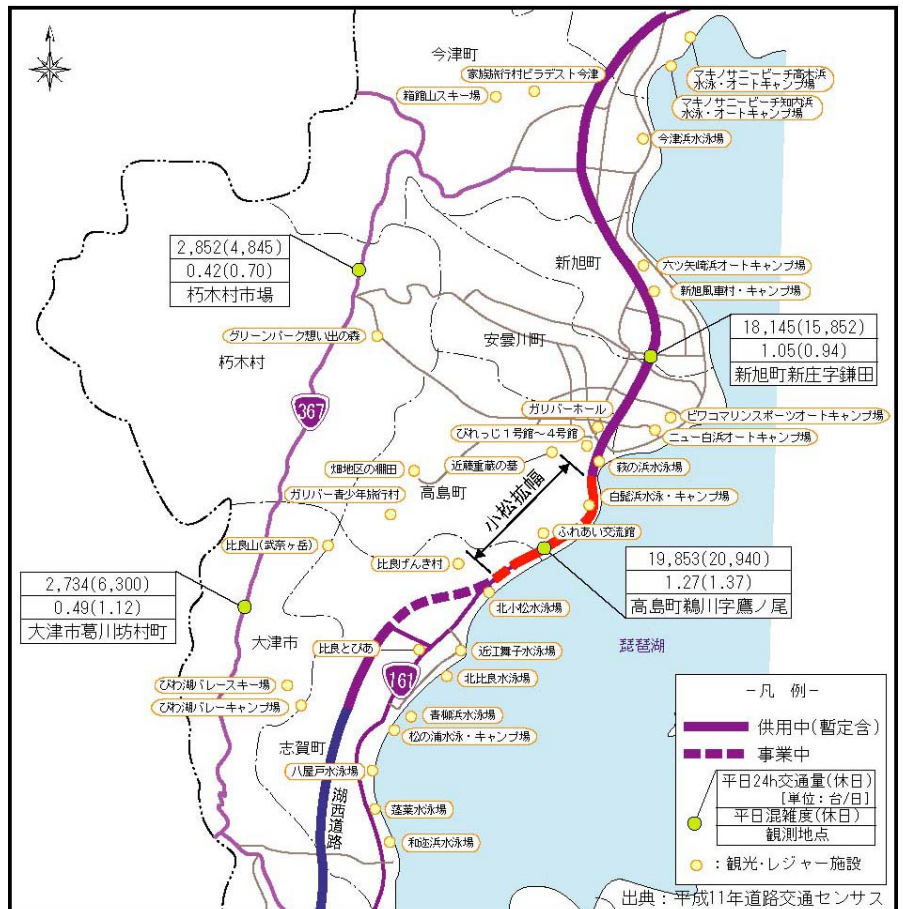
平成12年2月16日中日新聞朝刊より

2. 現道の交通状況

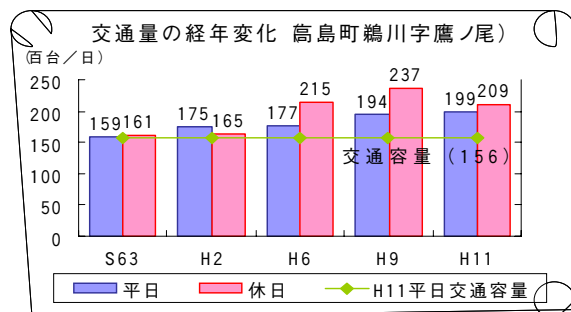
(1) 交通量

国道161号は湖西地域の幹線道路であり、小松拡幅区間の交通量を見ると、平成11年には、平日は約2万台/日、休日は約2万1千台/日となっており、ともに増加傾向にあります。特に、大型車混入率が30.7% (24h) と高く、近畿圏直轄国道平均値の22.4%を大きく上回っています。

また、周辺に多くの観光・レジャースポットが点在していることから、休日の交通量が多く、混雑度も1.37と高くなっています。季節別では夏期に交通量が多くなる傾向があります。



資料：H11道路交通センサス



資料：道路交通センサス



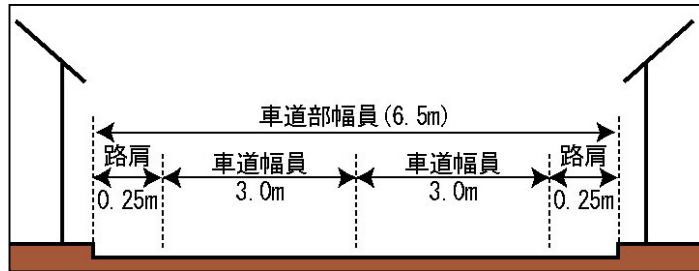
渋滞状況
〔志賀町北小松地区〕

(2) 現道の状況

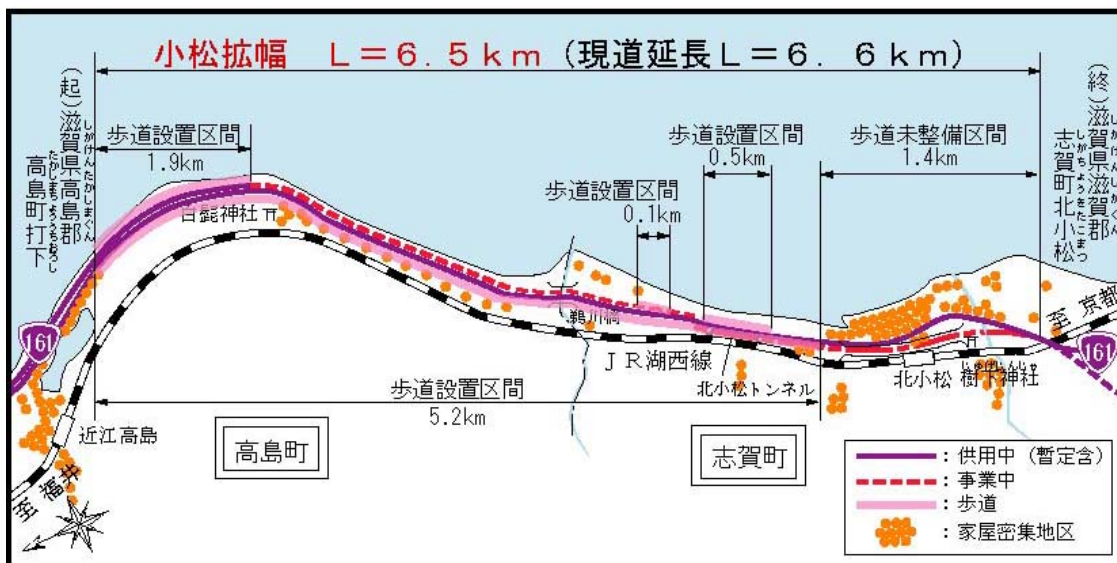
当該区間の車道部の幅員は最小区間で6.5mと狭く、民家の連担する北小松地区では、歩道が未整備で狭い路肩しかなく、歩行者が安心して歩くことができない危険な状況にあります。

現道の沿道状況

<北小松地区車道部幅員>



歩道設置区間



(3) 交通事故の状況

当該区間では大型車による民家への衝突事故が頻発しており、地元住民の道路整備に対する要望はさらに強まっています。

平成10年6月8日 京都新聞より

トラック横転、炎上
民家の軒先など燃やす 志賀

八日午前二時五十分ごろ、滋賀県滋賀郡志賀町北小松の国道161号で、徳島市国府町、アユ運送業の大型トラックが横転、約三十分後に消えた。運転手も手に軽いけが。また現場付近は、両車線とも一時通行止めとなり、最長約六分渋滞した。堅田署の調べでは、現場の国道は道幅が狭い緩いカーブで、トラックは一対向車と接触しないよう道路わきに寄ったと話している。

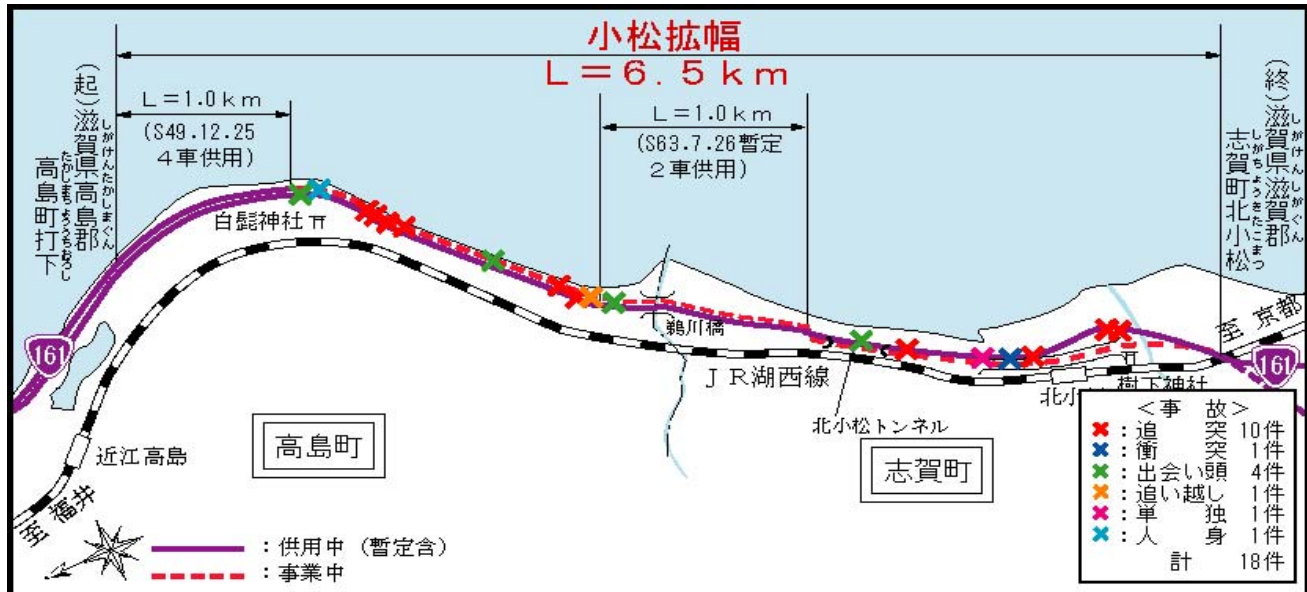
この事故で、道路に面した同町北小松、無職の軒先や隣家の物置（約四平方メートルなど）が燃え、約三十分後に消えた。運転手も手に軽いけが。また現場付近は、両車線とも一時通行止めとなり、最長約六分渋滞した。堅田署の調べでは、現場の国道は道幅が狭い緩いカーブで、トラックは一対向車と接触しないよう道路わきに寄ったと話している。



平成13年7月19日 毎日新聞より

トレーラーが住宅に突っ込む
衝突事故で

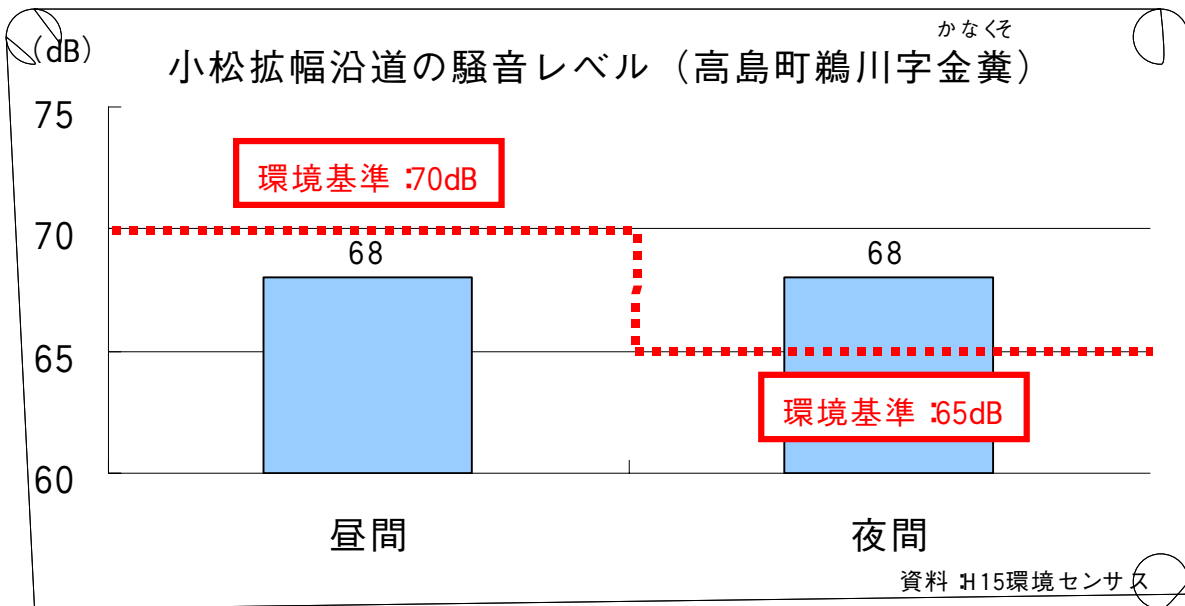
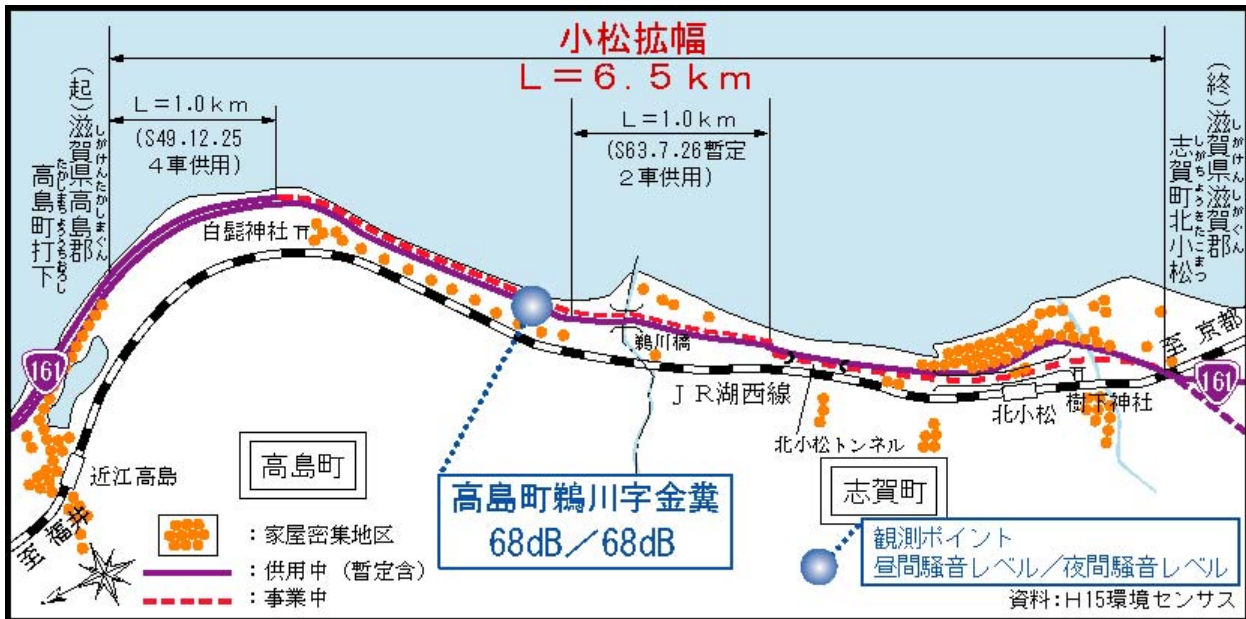
18日午後5時半ごろ、志賀町北小松の国道161号で、大阪府枚方市楠葉中町、会社員のトレーラーが、福井県武生市の運送会社で働く運転手の操作ミスで、住宅に突っ込んだ。トレーラーは住宅の左側を突き、住宅の一部が陥没して半壊した。堅田署の調べでは、運転手は台所隣の物置で網の手入れをしていた無事だった。運転手は左足首を骨折する重傷。運転手は「あと一歩違っていたらと思うとぞっとする」と話していた。



交通事故発生状況 (平成14年) 資料：滋賀国道事務所調べ

(4) 現道の交通騒音の状況

当該区間では、民家の直近を大型車が通過するなど、夜間の騒音レベルが環境基準を超過しています。



夜間の現道の交通状況



3. 周辺の主な事業

○志賀町・高島町の開発計画等

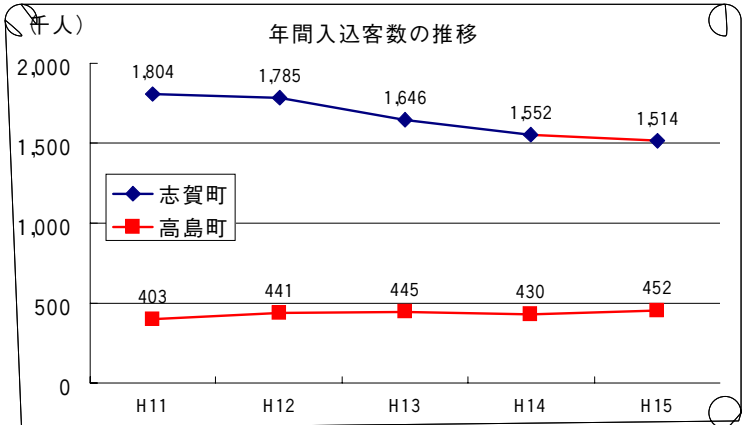
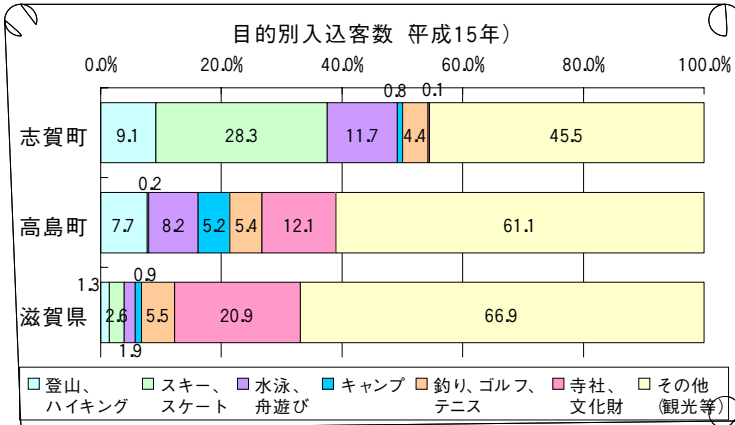
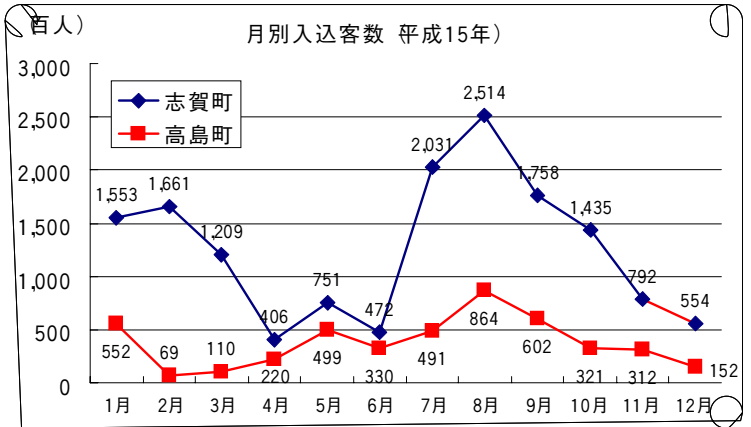
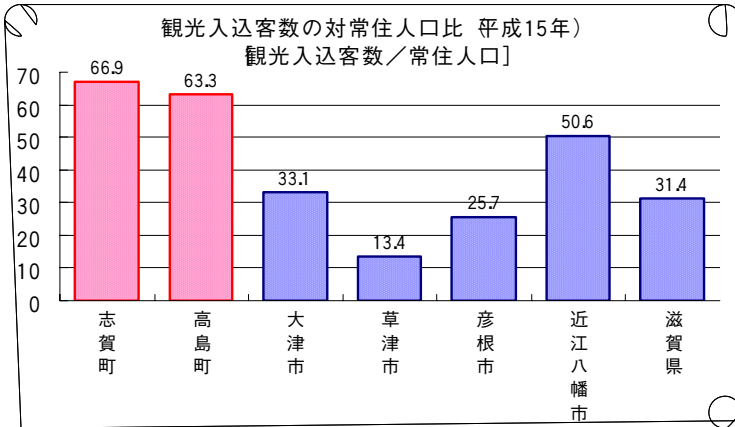
湖西地方は多くの観光・レジャースポットを有しており、ガリバー青少年旅行村などに訪れる観光客も行楽シーズンを中心に多くなっています。また、沿道地域は琵琶湖リゾートネックレス構想の重点整備地区の指定を受けており、様々な開発が進められています。一方、JR湖西線沿線では宅地開発が進められており、人口増加が見込まれています。



○志賀町、高島町の観光入込客数

志賀町と高島町は常住人口に対して観光入込客数が多く、両町合わせて約200万人（平成15年）となっています。月別に見ると夏期及び冬期に多く、特に志賀町ではその傾向が顕著であります。

また観光入込客の訪問目的は、一般的な観光に次いで、志賀町ではスキーや水泳が、高島町では寺社・文化財巡りが多くなっています。



資料：滋賀県観光入込客統計調査書
住民基本台帳人口(H15.3末現在)

4. 地域における計画

小松拡幅は、以下の計画に位置付けられています。

- ◆滋賀県中期計画（H15～H22）「広域交通網の整備」
(平成15年10月策定)
- ◆滋賀県中期戦略プログラム（H16～H19）
(平成16年3月策定)
- ◆第4次志賀町総合発展計画（H12～H22）
(平成12年6月策定)
- ◆高島町総合計画（第4次）（H13～H22）
(平成12年12月策定)

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	対象道路
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16年10月13日 国道161号改良整備促進期成同盟会が近畿地方整備局及び滋賀国道事務所に事業促進を要望
- 平成16年10月14日 国道161号改良整備促進期成同盟会が国土交通省に事業促進を要望

事業の整備効果

(1) 交通事故の減少

現道161号の住居が連担する狭隘な区間では、バイパス整備によって通過交通が排除され、交通事故の防止につながり歩行者の安全性が向上します。

(2) 沿道環境の改善

現道161号の拡幅(4車化)及びバイパス整備によって、現道の交通混雑の緩和が図られます。また、住居が連担する狭隘な区間では、バイパス整備により、大型車等がバイパスに転換し現道の騒音低減など沿道環境が改善されます。

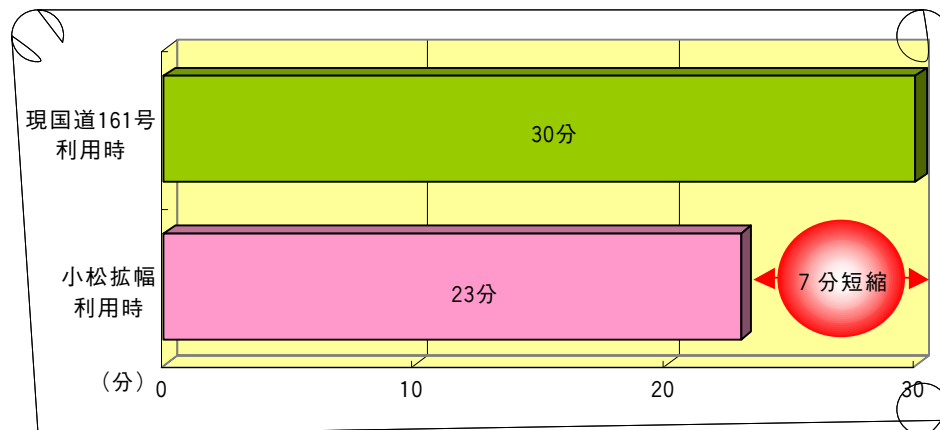
(3) 冬期の交通確保

道路拡幅と併せた堆雪幅を確保することにより、積雪時においても円滑な交通の確保を図ります。

(4) 地域の活性化

① 救急医療の搬送時間の短縮

志賀町域から救急医療機関である高島総合病院（第二次救急医療施設）までの搬送時間が短縮されます。



※現国道161号はH11センサス休日ピーク時旅行速度

小松拡幅整備区間の所要時間比較



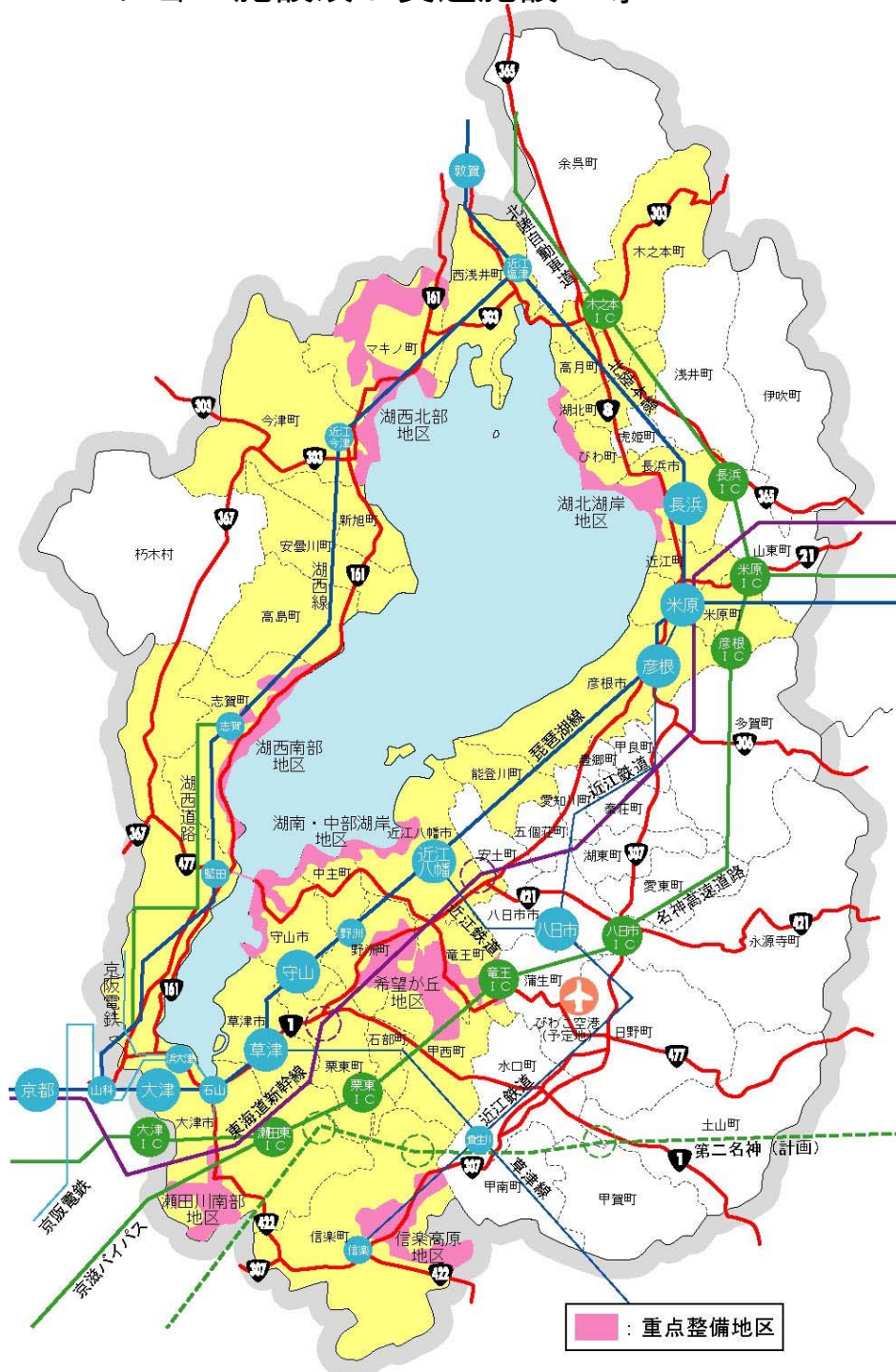
※現国道161号はH11センサス休日ピーク時旅行速度

②沿道地域開発等の支援

琵琶湖リゾートネックレス構想、たかしま魅力向上プロジェクトを支援します。

a)琵琶湖リゾートネックレス構想「重点整備地区・湖西南部地区（志賀町）」

（主な整備済施設）・・・げんき村、山岳センター、水泳場5箇所、リゾート船、駐車場等のスポーツレクリエーション施設及び交通施設 等



琵琶湖リゾートネックレス構想

b) たかしま魅力向上プロジェクト

- ・ ガリバー青少年旅行村等の観光機能の充実
- ・ 各観光拠点を結ぶウェルカム・ロードの環境整備
- ・ 豊かな自然環境と貴重な歴史遺産を活かした周遊ルート
の整備

等

(主な整備済施設)・・・ガリバー青少年旅行村、高島町
アイルランド交流館「びれっじ」、ガリバーホール、畑
地区の棚田、近藤重蔵の墓 等の観光名所 等

■高島町の「たかしま魅力向上プロジェクト」について

【ねらい】

“森林”、“琵琶湖”、“城下町”、“棚田”の4つの異なる風景をもつ本町の魅力を最大限に活かし、この地に住む魅力とこの地へ足を運ぶ魅力を高め、町外から多くの人を集客し、新たな産業展開やまちづくり活動への可能性を拡げます。

高島町観光客数目標値

実績値	目標値
平成11年	平成22年
402,180人	500,000人



畑地区の棚田



びれっじ4号館

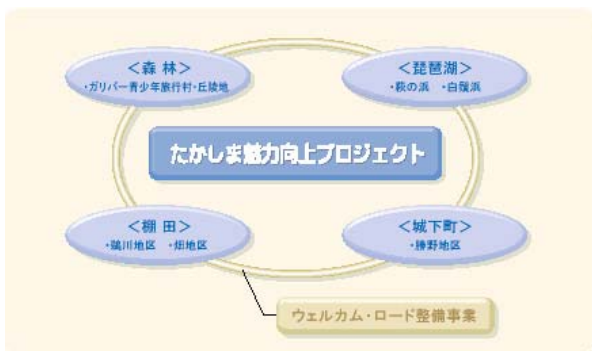


ガリバー青少年旅行村



琵琶湖と白髭神社

プロジェクトイメージ



費用便益比の算定（事業全体）

路 線 名	一般国道161号
事 業 名	小松拡幅
延 長	6.5 km

□ 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16年度			
基準年における 現 在 価 値	552億円	99億円	1億円	652億円

・・・(B)

□ 費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成16年度		
単 純 合 計	186億円	74億円	260億円
基準年における 現 在 価 値	194億円	26億円	220億円

・・・(C)

□ 算定結果

費用便益比（CBR）	
$B / C =$	$\frac{\text{便益の現在価値の合計（B）}}{\text{費用の現在価値の合計（C）}} = \frac{652\text{億円}}{220\text{億円}}$ $= 2.9$

費用便益比の算定（残事業）

路 線 名	一般国道161号
事 業 名	小松拡幅
延 長	5.5 km

□ 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16年度			
基準年における 現 在 価 値	431億円	78億円	1億円	510億円

・・・(B)

□ 費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成16年度		
単 純 合 計	168億円	66億円	234億円
基準年における 現 在 価 値	141億円	23億円	164億円

・・・(C)

□ 算定結果

費用便益比（CBR）	
$B / C =$	$\frac{\text{便益の現在価値の合計（B）}}{\text{費用の現在価値の合計（C）}} = \frac{510\text{億円}}{164\text{億円}}$
	$= 3.1$

コスト縮減や代替案立案等の可能性

- 残事業区間のうち高島町鵜川地区においては、琵琶湖を埋め立てて現道を拡幅する計画となっていることから、琵琶湖の埋立について、琵琶湖の自然環境と水質の保全の観点から、埋立範囲を極力少なくする方法について、琵琶湖の管理者と協議を進めているところです。
- 残事業区間の施工にあたっては、舗装施工の合理化等の新技術の積極的な活用や、建設発生土の有効活用を図るなど、コスト縮減に配慮して事業を進めていきます。

対応方針

- (1) 事業の必要性等に関する視点からの見解
- ・現国道161号は、交通量が多く大型車混入率が高いにもかかわらず、民家の連担する狭隘区間に歩道がなく、事故等の発生や混雑が一層深刻な状況となっています。
 - ・現国道161号の交通量は平日が約2万台/日、休日が約2万1千台/日と2車線道路の交通容量を超えており、交通渋滞が日常生活に多大な影響を与えています。
 - ・現国道161号沿線地域は、冬期の幹線道路の機能確保が強く求められています。
 - ・残事業の整備を図ることによる費用対効果は3.1であり、事業実施の必要性が高い事業であると考えます。
- (2) 事業の進捗見込みからの見解
- ・志賀町北小松地区については、公図整理を早急に完了させ、用地買収を推進します。また、地元協議等を踏まえた現計画は、昭和50年4月の都市計画決定時の計画から道路構造に変更が生じていることから、今後、都市計画の変更について、関係機関と調整を図ります。
 - ・また、高島町鵜川地区については、琵琶湖管理者との協議を早急に完了させ、事業を推進します。なお、協議結果等により現計画に大きな変更が生じた場合は、今後、都市計画の変更について、関係機関と調整を図ります。
- (3) コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点からの見解
- ・残事業区間のうち高島町鵜川地区においては、琵琶湖を埋め立てて現道を拡幅する計画となっていることから、琵琶湖の埋立について、琵琶湖の自然環境と水質の保全の観点から、埋立範囲を極力少なくする方法について、琵琶湖の管理者と協議を進めているところです。
 - ・残事業区間の施工にあたっては、舗装施工の合理化等の新技術の積極的な活用や、建設発生土の有効活用を図るなど、コスト縮減に配慮して事業を進めていきます。

◇対応方針（原案）

（事業継続）

一般国道161号は、滋賀県湖西地域の交通のみならず、京阪神地方との交通も担う重要な道路です。

その一部を形成する小松拡幅は、住居が連担し狭隘な区間の交通安全確保、交通渋滞の解消、冬期の交通確保、地域の活性化、さらには、沿道環境の改善等のため、事業促進が求められています。

今後とも、引き続き事業を推進し、早期の完成を目指します。

なお、琵琶湖埋立に関する協議等の結果により、現計画に大きな変更が生じた場合は、再評価を行うこととします。

チェックリスト

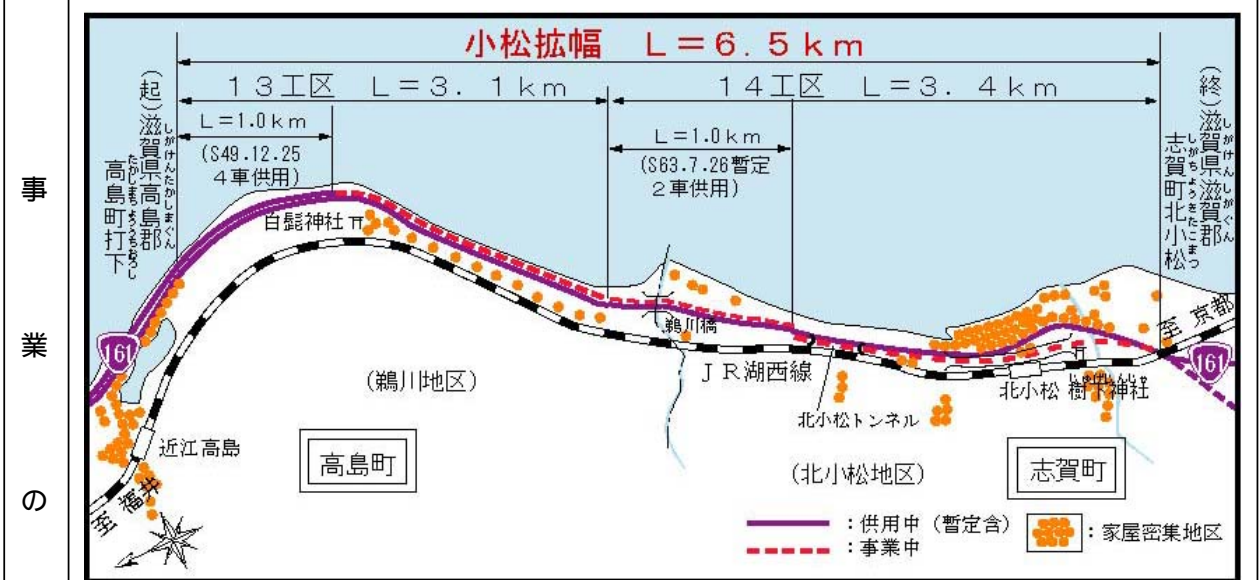
事業再評価に係る資料

事業名		国道161号 <small>こまつ</small> 小松拡幅		事業種別	2次改築
事業の概要	起終点	起点： <small>しが たかしま たかしまちようちあるし</small> 滋賀県高島郡高島町打下 終点： <small>しが しが しが ちようきたこまつ</small> 滋賀県滋賀郡志賀町北小松		延長	6.5 km
	事業化	昭和45年度	都市計画決定	昭和51年5月10日(高島町内) 昭和50年4月18日(志賀町内)	
	用地着手	昭和45年度	工事着手	昭和47年度	
	全体事業費	約190億円			
事業の目的	<p>国道161号は、<small>ふくい つるが</small> 福井県敦賀市を起点とし、<small>しが おおつ</small> 滋賀県大津市に至る延長約80 kmの幹線道路である。</p> <p>現国道161号は、滋賀県湖西地域の幹線道路であるため交通量が多く大型車混入率が高いにもかかわらず、2車線で住居が連担し、路肩の無い狭隘区間があるため、民家を巻き込む交通事故が発生している状況である。また、周辺には観光地が多く、休日にはマイカーが集中し、交通渋滞は激しさを増している。さらに、降雪量の多い地域でもあり、冬期には積雪により交通機能がマヒすることがある。</p> <p>小松拡幅は、沿道住民の安心・安全な生活の確保や湖西地域の幹線道路のネットワークを強化するとともに、地域の活性化を図るために計画された道路である。</p>				
位置図	<p>The map shows the project area in the Lake Biwa region. It highlights the extension of National Route 161 from Takashima (高島町) to Koyasu (志賀町). Key locations marked include Maki no Town (マキノ町), Imaizumi (今津町), Shinkyo (新旭町), Takashima (高島町), and Koyasu (志賀町). The map also shows the surrounding area including Lake Biwa (琵琶湖), the Shin'etsu Expressway (名神高速道路), and other regional roads like Route 367 and Route 8. A scale bar indicates the 6.5 km extension. The map is titled '位置図' (Location Map).</p>				

事業名	国道161号 <small>こまつ</small> 小松拡幅	事業種別	2次改築
-----	--------------------------------	------	------

執行済み額	事業費 : 約41億円 (進捗率21%)
-------	----------------------

事業の進捗状況	
---------	--



- ・事業化：昭和45年度
- ・用地着手：昭和45年度
- ・工事着手：昭和47年度

【調査・設計・施工】

- ・残事業区間のうち高島町鵜川地区においては、琵琶湖を埋め立てて、現道を拡幅する計画となっていることから、琵琶湖の埋立について、琵琶湖の管理者と協議を進めている。
- ・志賀町北小松地区においては、事業予定地の一部に公図混乱地域が17箇所存在しているため公図整理に時間を要している。また、現計画は地元協議等を踏まえ昭和50年4月の都市計画決定時の計画から道路構造に変更が生じていることから、今後、都市計画の変更について、関係機関と調整を図ります。

供用目標等今後の事業の見通し	
----------------	--

- ・志賀町北小松地区については、公図整理を早急に完了させ、用地買収を推進する。また、地元協議等を踏まえた現計画は、昭和50年4月の都市計画決定時の計画から道路構造に変更が生じていることから、今後、都市計画の変更について、関係機関との調整を図ります。
- ・また、高島町鵜川地区については、琵琶湖管理者との協議を早急に完了させ、事業を推進する。なお、協議結果等により現計画に大きな変更が生じた場合は、都市計画の変更について、関係機関と調整を図ります。

事業名	国道161号 <small>こまつ</small> 小松拡幅	事業種別	2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	現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率
			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
			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/日以上の上の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
			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	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
			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
			現道における、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	都市再生プロジェクトを支援する事業である
			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
	中心市街地内で行う事業である		
	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		
	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		
	国土・地域ネットワークの構築	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	
		高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）の位置づけあり	
		地域高規格道路の位置づけあり	
		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（A'路線としての位置づけがある場合）	
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			
現道等における交通不能区間を解消する			
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	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		
	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		
	新規整備の公共施設へ直結する道路である		
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	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/日以上全て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	
		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	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		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）等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	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる		

事業をめぐる社会情報	3. 安全	安全な生活環境の確保	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
			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	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
			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
			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
			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）
			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
			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
			生活環境の改善・保全
		生活環境の改善・保全	現道等における自動車からのSPM排出削減率
			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
	5. その他	他のアライメントとの関係	関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり
			他機関との連携プログラムに位置づけられている
		その他	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期待される

データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を実施しなくてもよいものとする。

印の指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定する。

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161号現道区間の渋滞損失時間は約135,000人・時間である。 ・ 当該事業により、渋滞損失時間は概ね解消される。</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 ・ 国道161号現道区間のCO2排出量は約23,900tである。 ・ 当該事業により、CO2の排出量は約3,700t（15.5%）削減される。</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 現道等における自動車からのSPM排出削減率 ・ 国道161号現道区間のNO2排出量は約100tで、SPMの排出量は約9.6tである。 ・ 当該事業により、NO2の排出量が23.4%、SPMの排出量が約26.7%削減される。</p>

<p>事業社会を情勢めぐ等る</p>	<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p>	<p>小松拡幅沿線の志賀町、高島町の人口は昭和45年に対し1.1～2.4倍と大幅に増加している。また、自動車保有台数も高い伸びを示し、交通手段は半数以上の約60%が自動車利用となっている。</p>
<p>効果事業採択の時の要因費用変化効果</p>	<p>現在の費用便益比：B / C = 2.9（事業全体） 3.1（残事業） （基準年次：平成16年、検討年次40年間で算出）</p>	
<p>立案等削減可能性代替案</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・残事業区間のうち高島町鶴川地区においては、琵琶湖を埋め立てて現道を拡幅する計画となっていることから、琵琶湖の埋立について、琵琶湖の自然環境と水質の保全の観点から、埋立範囲を極力少なくする方法について、琵琶湖の管理者と協議を進めているところである。 ・残事業区間の施工にあたっては、舗装施工の合理化等の新技術の積極的な活用や、建設発生土の有効活用を図るなど、コスト削減に配慮して事業を進めていく。 	
<p>地方公共団体の意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・国道161号改良整備促進期成同盟会（大津市、志賀町、マキノ町、今津町、朽木村、安曇川町、高島町、新旭町）・・・小松拡幅事業の事業促進を要望 ・バイパスを通過する市町村等 志賀町、高島町 	
<p>対応方針</p>	<p>（原案）事業継続 （理由） 小松拡幅は、住居が連担し狭隘な区間の交通安全確保、交通渋滞の解消、冬期の交通確保、地域の活性化、さらには、沿道環境の改善等のため、事業促進が求められている。 今後とも、引き続き事業を推進し、早期の完成を目指す。 なお、琵琶湖埋立に関する協議等の結果により、現計画に大きな変更が生じた場合は、再評価を行う。</p>	