

No. 2  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成16年度第3回)

一般国道8号

や す り っ と う  
野洲栗東バイパス

平成17年1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	
1．社会的背景	5
2．現道の交通状況	6
3．周辺の主な事業	10
4．地域における計画	11
事業の整備効果	12
費用便益比の算定	16
コスト縮減や代替案立案等の可能性	18
対応方針	19

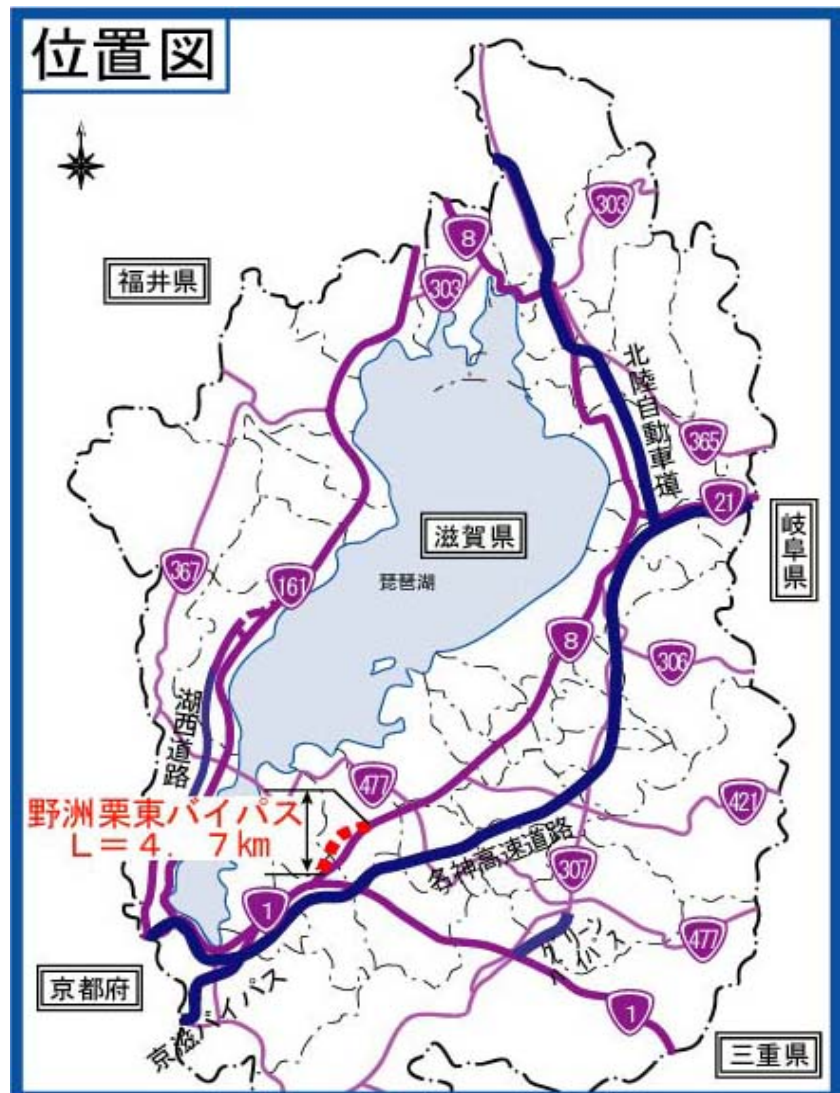
## 事業の目的

- ・ 国道 8 号の渋滞解消
- ・ 交通安全の確保
- ・ 沿道環境の改善
- ・ まちづくりの支援

国道 8 号は、新潟県新潟市を起点として、富山、金沢、福井の主要都市を通過し京都市に至る延長約 574 km の主要幹線道路です。

滋賀県湖南地域の国道 8 号では、人口の増加等による交通需要の増大によって慢性的な交通混雑、交通事故の増加、沿道環境の悪化などの課題があり、まちづくりと連携した道路整備が期待されています。

野洲栗東バイパスは、こうした課題を解決し、地域の経済活動や市民生活の改善と活性化等を図るために計画された延長約 4.7 km の 4 車線バイパスです。



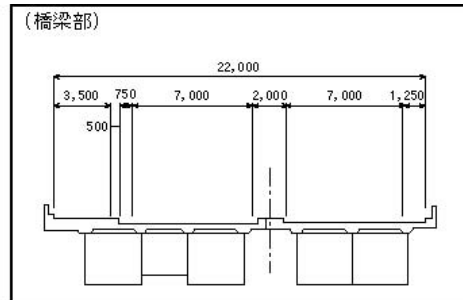
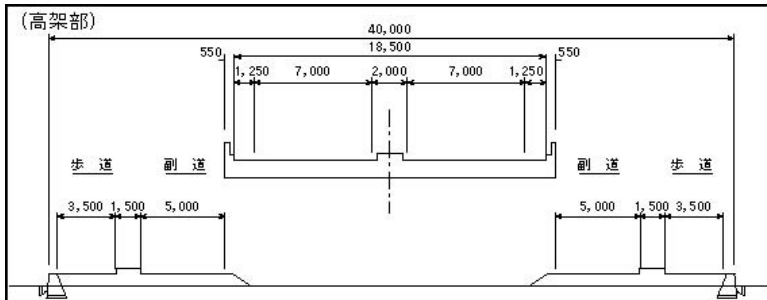
# 計画の概要

- ・ 起 終 点      起点) 滋賀県野洲市小篠原      しが やす こしのはら  
                     終点) 滋賀県栗東市手原              しが りっとう てはら
  
- ・ 計 画 延 長      L = 4 . 7 k m
- ・ 幅 員            W = 4 0 m
- ・ 構 造 規 格      第 3 種 第 1 級
- ・ 設 計 速 度      8 0 k m / h
- ・ 車 線 数          4 車 線
- ・ 全 体 事 業 費    約 2 9 0 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

- ・ 事業 化 : 昭和 5 7 年度
- ・ 都市計画決定 : 平成 1 2 年 5 月 2 6 日
- ・ 用地 着 手 : 未着手
- ・ 工 事 着 手 : 未着手

### 2 . 事業の進捗 ( 全体 )

- ・ 事業進捗率 : 2 % ( 平成15年度末現在 )
- ・ 用地取得率 : 0 % ( 面積ベース、平成15年度末現在 )

### 3 . 関係機関との協議

- ・昭和57年度事業化後、栗東町住民より環境悪化を理由としたルート反対があり、昭和58年より滋賀県・野洲町・守山市・栗東町・滋賀国道の5者で対策を協議してきましたが、昭和63年度から野洲町でルート帯を含めた圃場整備事業が先行して実施されました。(平成7年度に完了)
- ・平成9年にバイパスに関する5者合意がなされ、平成10年より都市計画決定手続きを開始し、平成12年5月に都市計画決定がなされました。(反対意見書191通)  
(H13 栗東町が市制を施行、栗東市に)
- ・都市計画決定後、野洲町、守山市、栗東市関係地区に地元説明会を開催するとともに、平成13年から栗東市、野洲町住民による先行事例(空港連絡道路、第二京阪道路等)の見学会等を実施し、関係12地区中7地区で測量立ち入りの了解が得られていますが、栗東市2地区の地権者代表からは、バイパス計画の白紙撤回を求める要望書が提出されています。(平成14年12月4日)  
(H16.10.1 野洲町・中主町が合併、野洲市に)

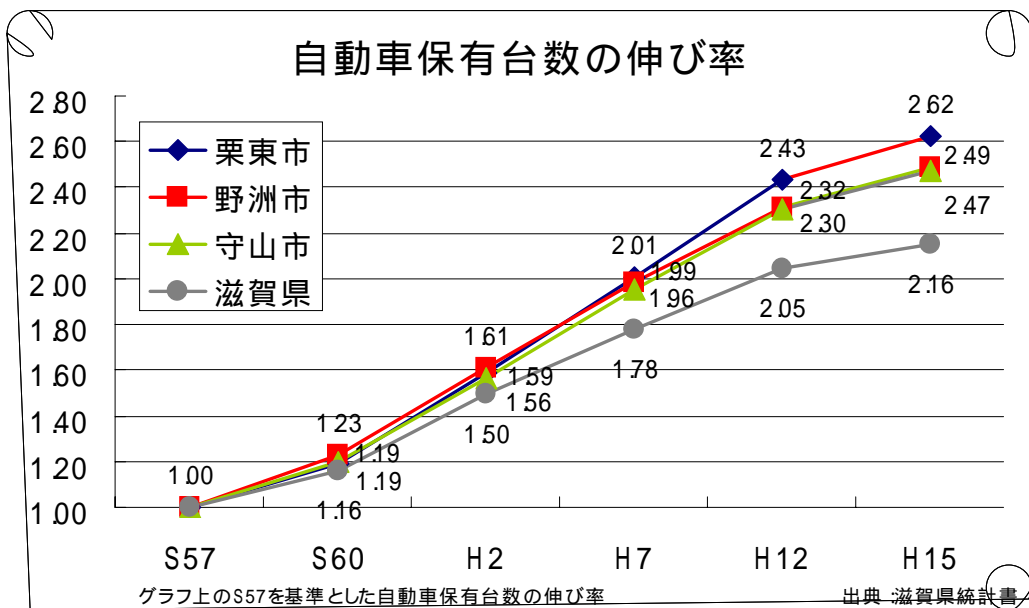
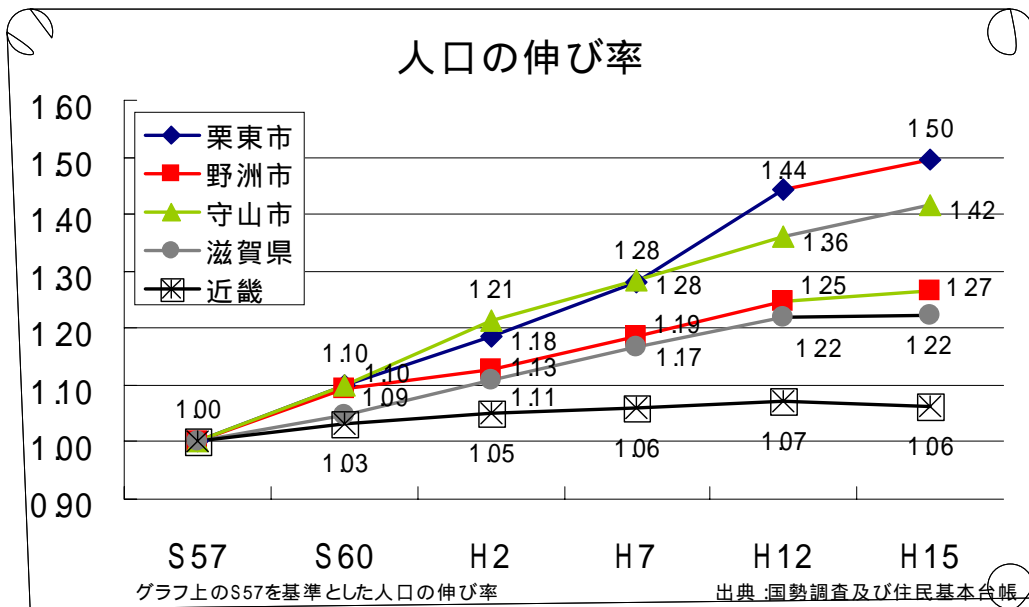
# 事業を取り巻く社会状況

## 1. 社会的背景

### 沿線市町の人口と自動車保有台数

国道8号沿線の栗東市、守山市、野洲市では人口が大幅に増加しており、滋賀県全体の伸びを上回っています。

また、自動車保有台数の伸びは滋賀県全体と同様に高い伸びを示しています。



野洲市のうち旧野洲町の人口を示す。  
野洲市はH16.10.1に野洲町と中主町が合併。

## 2. 現道の交通状況

### (1) 交通量

国道8号野洲栗東バイパス区間に対応する現道の交通量は、平日で約2万6千～3万5千台/日と交通容量を大きく上回っており、混雑度は2.7に達している区間もあり、現道には3箇所の主要渋滞ポイントが存在しています。また、大型車混入率は約28～30%（24h）と、近畿圏直轄国道平均値の22.4%を大きく上回っています。

交差点名	渋滞長	通過時間	調査年
みかみじんじやまえ 御上 神社 前交差点	1,200m	16分	H5
やげや 宅屋交差点	4,000m	25分	H9
さいせいかいびょういんまえ 済生会病院前交差点	1,500m	10分	H9

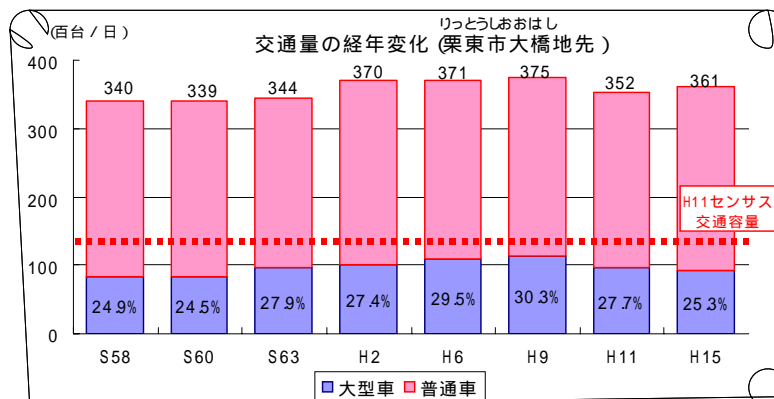




写真 (渋滞状況)



写真 (渋滞状況)



写真 (渋滞状況)



## (2) 現道の状況

現道は両側に歩道が整備されている区間が少なく、大型車混入率が高いため、日常生活等における歩行者や自転車利用者にとって危険な状況となっています。歩行者等の安全確保が地域の課題となっています。



写真 (歩道未整備箇所)

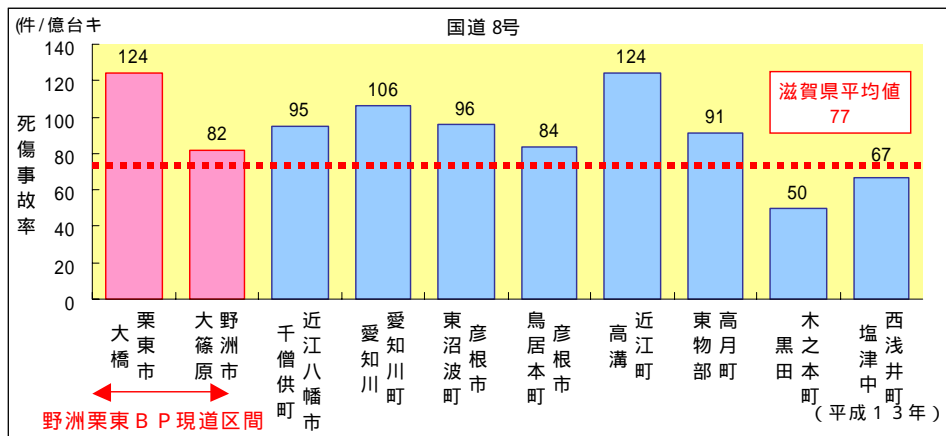
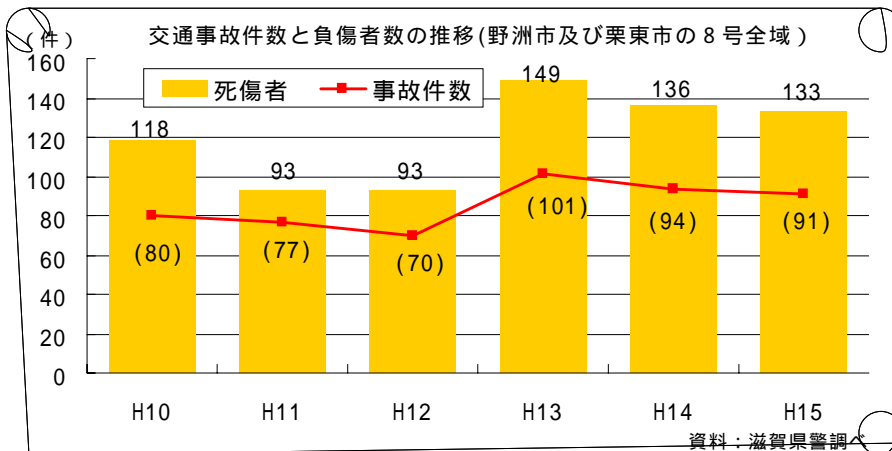


写真 (歩道未整備箇所)



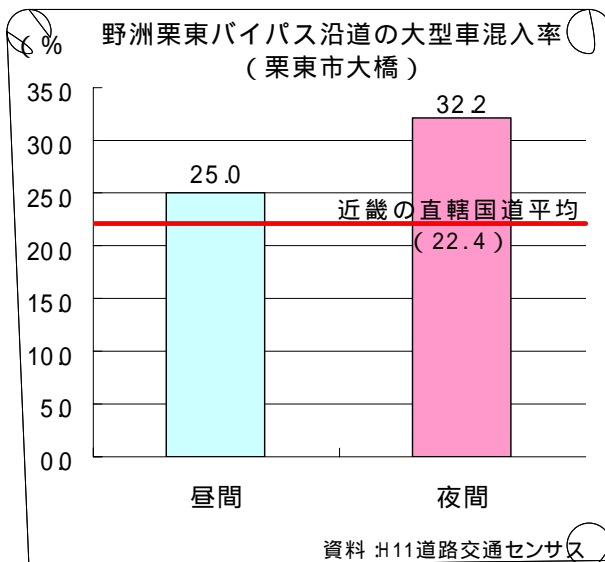
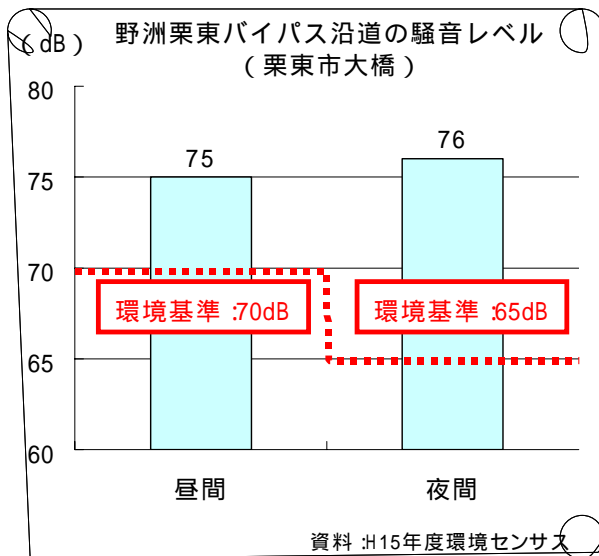
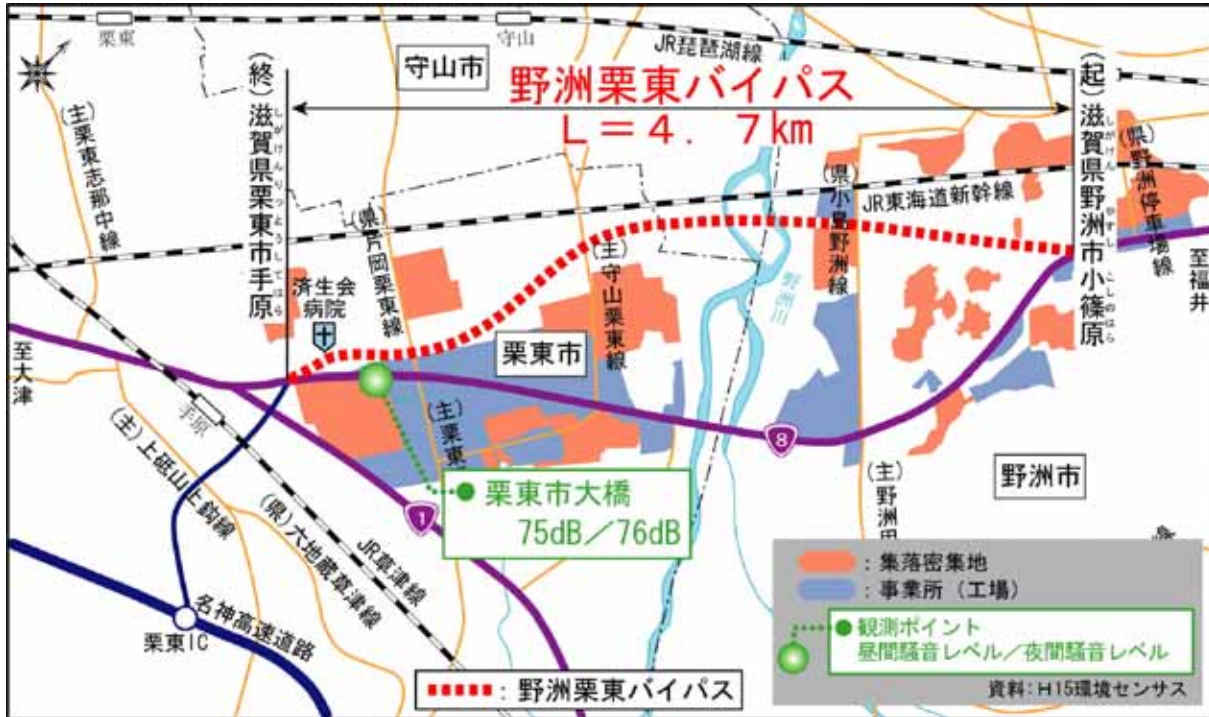
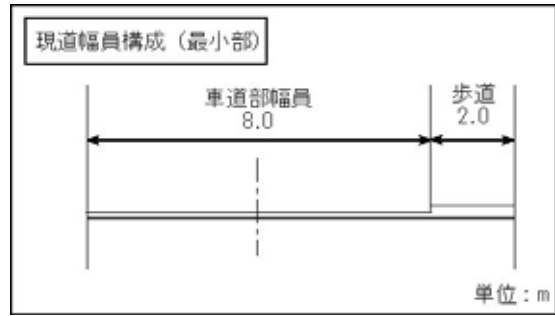
### (3) 国道8号の交通事故の状況

バイパスに並行する現道区間は、年間100件近くもの事故が発生しており、事故率は124件/億台キロとなっています。特に、栗東市大橋付近では滋賀県内の国道8号で最も高くなっています。



#### (4) 沿道環境の状況

国道8号沿線では、道路幅員が狭いうえ、大型車の混入率が高いことから、騒音レベルが環境基準を超過しています。



### 3. 周辺の主な事業

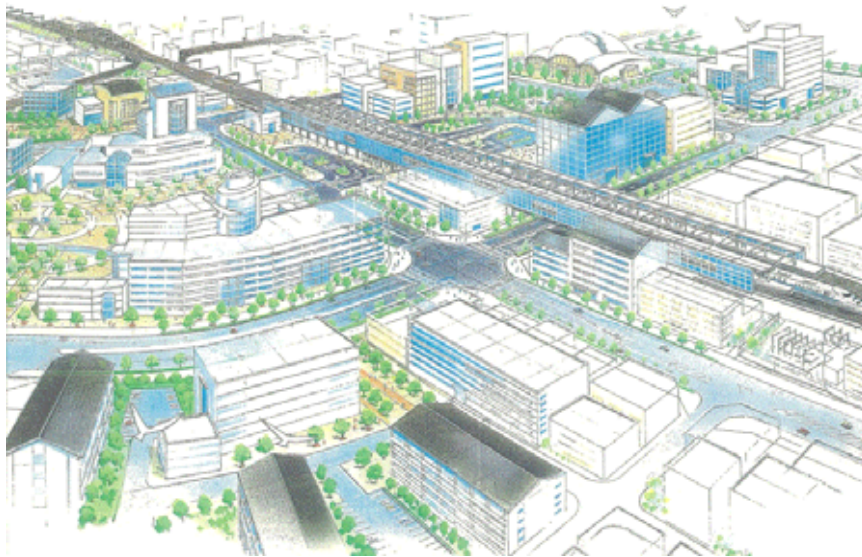
#### 【栗東新都心土地区画整理事業】(H15～H24)

総面積 : 49.2ha

都市計画決定: 平成14年

事業の目的

「広域圏とのネットワーク強化と広域都市拠点及び栗東市都市軸にふさわしい都市機能立地・都市景観形成を図ること等」



栗東新都心土地区画整理事業(イメージ図)

出典: 栗東市交通政策部

#### 4. 地域における計画

野洲栗東バイパスは、下記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）

交通基盤の整備において、広域交通体系の骨格となる  
主要幹線道路の整備や幹線国道などのバイパス建設の  
促進を掲げています。

滋賀県中期戦略プログラム（H16～H19）  
（平成16年3月策定）

第4次野洲町総合発展計画（H11～H22）  
（平成11年3月策定）

第4次栗東市総合計画（H12～H22）  
（平成11年12月策定）

#### 要望経緯

- ・ 昭和57年4月 大津湖南地域幹線道路整備促進協議会 設立

期成同盟会名称	会長	主な構成メンバー	対象道路
大津湖南地域 幹線道路整備 促進協議会	大津市長	草津市、守山市、 栗東市、野洲市	国道8号野洲栗東バイパス 大津湖南幹線 他

#### 最近の動向

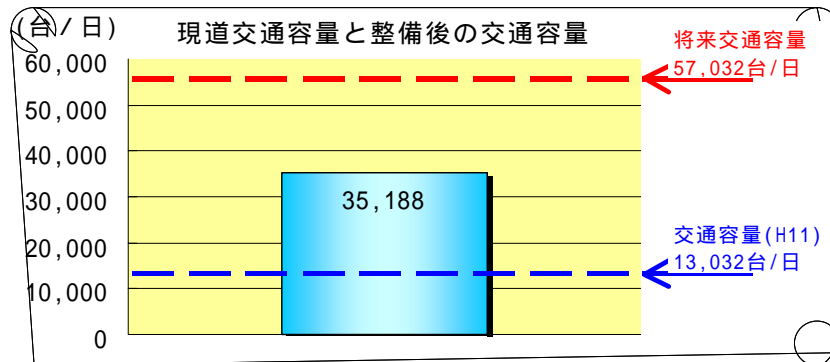
平成16年7月21日 大津湖南地域幹線道路整備促進協議会  
が近畿地方整備局及び滋賀国道事務所に事業促進を要望

平成16年7月26日 大津湖南地域幹線道路整備促進協議会  
が国土交通省に事業促進を要望

# 事業の整備効果

## (1) 交通渋滞の解消

野洲栗東バイパスの整備により、野洲市～栗東市間の交通容量が大幅に増加し、現道沿いに用のない通過交通は、信号の少ないバイパスへ転換することが考えられ、現道の交通混雑が解消されます。



将来交通容量は現道交通容量にバイパスの交通容量（設計基準交通容量）を加えた値とする

## (2) 時間短縮効果

バイパスが整備されることにより野洲市役所から済生会病院（第3次救急医療施設）へ行くのに19分短縮されます。

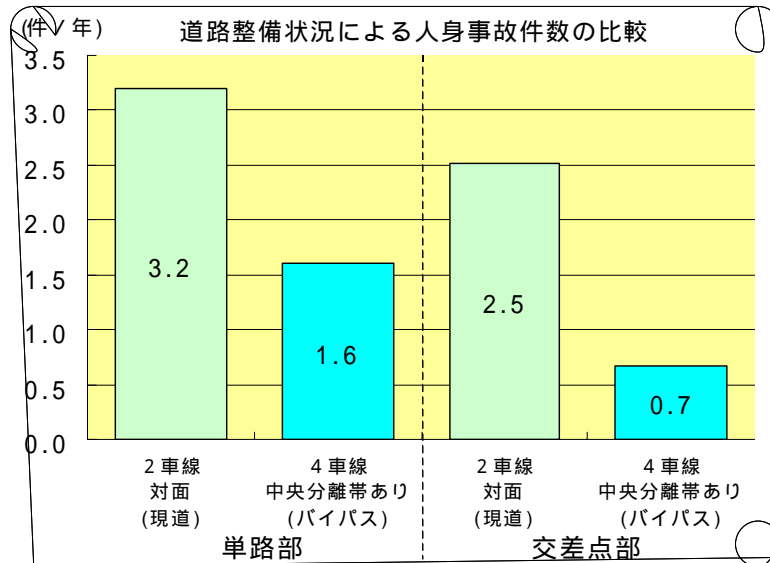


現道の所要時間はH11センサスピーク時旅行速度（平日）による。

現道は、バイパス未整備の場合。

### (3)交通安全の向上

現道を走行していた通過交通が安全性の高いバイパスへ転換することにより交通事故件数が減少すると考えられ、交通安全の向上が図られます。



注)「道路投資の評価に関する指針(案)」の事故算定式をもとに走行台キロ・1万台キロ/日の場合による試算値

### (4)沿道環境の改善

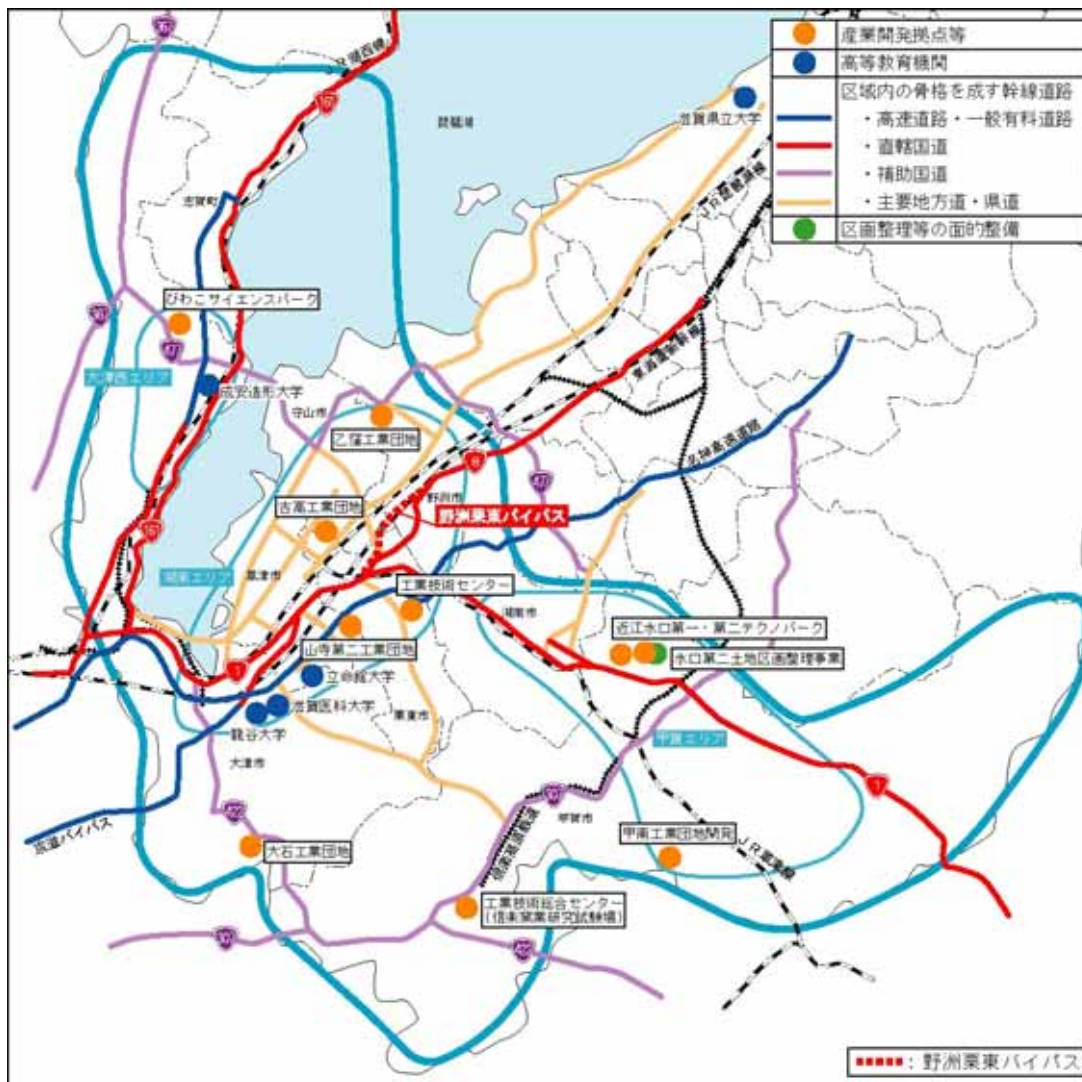
既成市街地を通る現国道8号から大型車を含む通過交通がバイパスに転換することにより、現道の騒音などの沿道環境が大幅に改善されます。



大型車交通量の多い現道

## (5) 地域開発及び地域活性化の効果

滋賀県の大津・南部地域において基盤技術産業の活性化促進を目的とした「基盤的技術産業集積活性化計画」(再策定版 平成15年4月滋賀県)が策定されています。その中で主要幹線道路の渋滞解消と地域間連携のための道路整備の必要性が示されており、国道8号についても区域内の骨格を成す道路として位置づけられ、産業集積や活性化に寄与します。



基盤的技術産業集積活性化計画の概要



古高工業団地



古高工業団地



乙窪工業団地

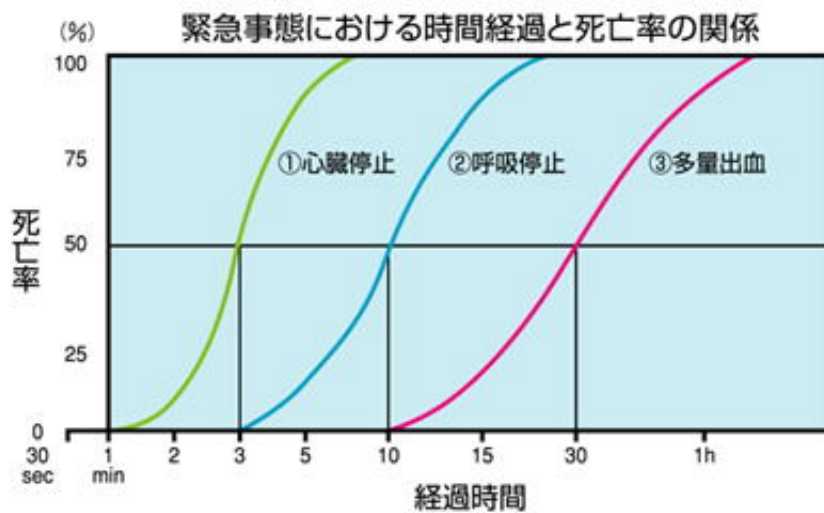


(6) 第3次救急医療施設30分圏域の拡大

当該区間内にある済生会病院（第3次救急医療施設）の30分圏域が広がります。



現道の所要時間はH11センサスピーク時旅行速度（平日）による。



カーラーの救命曲線（1981年発表）

# 費用便益分析の算定（事業全体）

路 線 名	一般国道 8 号
事 業 名	野洲栗東バイパス
延 長	4 . 7 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 1 6 年度			
基準年における 現 在 価 値	1,053億円	19億円	4億円	1,076億円

・・・( B )

## 費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成 1 6 年度		
単 純 合 計	271億円	51億円	322億円
基準年における 現 在 価 値	214億円	18億円	232億円

・・・( C )

## 算定結果

費用便益比（ C B R ）	
$B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計（ B ）}}{\text{費用の現在価値の合計（ C ）}} = \frac{1,076\text{億円}}{232\text{億円}}$	
$= 4 . 6$	

# 費用便益分析の算定（残事業）

路 線 名	一般国道 8 号
事 業 名	野洲栗東バイパス
延 長	4 . 7 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 1 6 年度			
基準年における 現 在 価 値	1,053億円	19億円	4億円	1,076億円

・・・( B )

## 費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成 1 6 年度		
単 純 合 計	266億円	51億円	317億円
基準年における 現 在 価 値	207億円	18億円	225億円

・・・( C )

## 算定結果

費用便益比（ C B R ）	
$B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計（ B ）}}{\text{費用の現在価値の合計（ C ）}} = \frac{1,076\text{億円}}{225\text{億円}}$	
$= 4 . 8$	

## コスト縮減や代替案立案等の可能性

野洲栗東バイパスの計画については周辺の土地利用状況、幹線道路との交差方式等を踏まえ選定した計画であり、最適な計画としていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

施工にあたっては、新技術を積極的に活用して、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8号の交通量は約2万6千～3万5千台/日と2車線道路の交通容量を大きく上回っており慢性的な交通渋滞が発生しています。
- ・交通事故が多発しており、自転車、歩行者の安全確保が地域の課題となっています。
- ・沿線地域では、大型車混入率が高く、道路騒音レベルが環境基準を超過しています。
- ・事業を進めることによる費用対効果は4.6であり、事業実施の必要性が高く緊急性の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

- ・野洲栗東バイパス関係は12地区のうち、現在までに7地区で測量立入りの了解を得ています。残り5地区については、早期に了解が得られるよう、地元自治体等、関係機関と調整を図りながら進めているところであり、平成20年代半ばの供用を目指します。

### (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

本道路の計画にあたっては周辺の土地利用状況、幹線道路との交差方式等を踏まえ選定した計画であり、最適な計画としています。

なお、施工にあたっては、新技術を積極的に活用して、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）

国道 8 号は、滋賀県湖南地域の交通のみならず、北陸地方と京阪神地方との交通も担う重要な道路です。

野洲栗東バイパスは、国道 8 号のうち野洲市から栗東市間の現道の渋滞解消、交通安全の確保、沿道環境の改善、まちづくりの支援を図るために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、平成 20 年代半ばの供用を目指します。

# チェックリスト

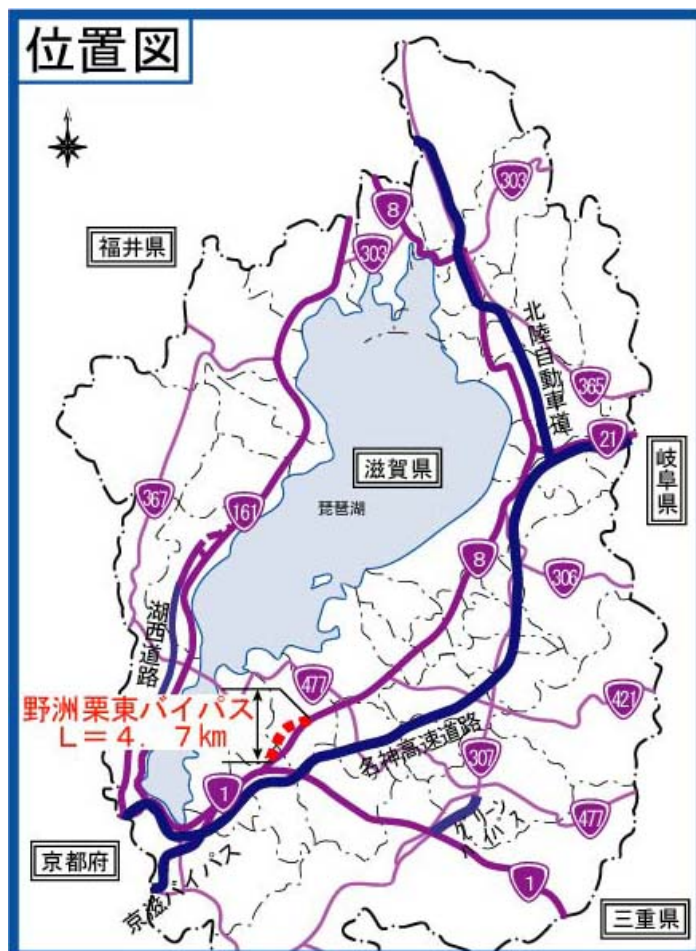
事業再評価に係る資料

事業名	国道8号 <small>やすりっとう</small> 野洲栗東バイパス		事業種別	2次改築
事業の概要	起終点	起点： <small>しが やす こしのはら</small> 滋賀県野洲市小篠原 終点： <small>しが りっとう てはら</small> 滋賀県栗東市手原	延長	4.7 km
	事業化	昭和57年度	都市計画決定	平成12年5月26日
	用地着手	未着手	工事着手	未着手
	全体事業費	約290億円		

事業の目的

一般国道8号は、新潟県新潟市を起点として、富山、金沢、福井の主要都市を通過し京都市に至る延長約574 kmの主要幹線道路である。  
 滋賀県湖南地域の現国道8号では、沿道人口の増加等による交通需要の増大によって慢性的に交通混雑が発生しており、交通事故の増加、沿道環境の悪化、名神高速道路へのアクセス性悪化といった影響を及ぼしている。このため、まちづくりと連携した道路整備が期待されている。  
 野洲栗東バイパスは、こうした課題を解決し、地域の経済活動や市民生活の改善と活性化等を図るために計画された延長約4.7 kmの4車線バイパスである。

位置図





事業名	国道 8 号 <small>やすりっとう</small> 野洲栗東バイパス	事業種別	2 次改築
-----	---------------------------------------	------	-------

執行済み額	事業費 : 約 6 億円 (進捗率 2%)
-------	-----------------------

事業の進捗状況	
---------	--



・事業化 : 昭和 57 年度  
 ・用地着手 : 未着手  
 ・工事着手 : 未着手

**【調査・設計・施工】**  
 ・野洲栗東バイパスの計画については、現在関係 12 地区において平成 11 年度より測量実施のための説明会を実施しており、7 地区において了解が得られ、その内 3 地区において測量を実施したところである。

供用目標等今後の事業の見通し	
----------------	--

野洲栗東バイパス関係地区は 12 地区で、平成 11 年度より測量立入りの説明会を順次実施しており、平成 16 年 12 月までに 7 地区の了解を得ている。残り 5 地区については、早期に了解が得られるよう、地元自治体等、関係機関と調整を図りながら進めて行く。

事業名	国道8号 <small>やすりっとう</small> 野洲栗東バイパス	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/km <sup>2</sup> 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	
		新規整備の公共公益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勢	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	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
			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
	その他、環境や景観上の効果が期待される		
	5. その他	他のア <sup>1</sup> 以外の関係	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8号現道区間の渋滞損失時間は約730,000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8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8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>事業社会を情勢をめぐらせる</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>国道 8 号沿線の栗東市、守山市、野洲市では人口が大幅に増加しており、滋賀県全体の伸びを上回っている。また、自動車保有台数の伸びは滋賀県全体と同様に高い伸びを示している。</p>
<p>事業採択時の要因費用変化効果</p>	<p>現在の費用便益比：B / C = 4 . 6 (事業全体) 4 . 8 (残事業) (基準年次：平成16年、検討年次40年間で算出)</p>	
<p>立案等の縮減可能性代替案</p>	<p>野洲栗東バイパスの計画については周辺の土地利用状況、幹線道路との交差方式等を踏まえ選定した計画であり、最適な計画としていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進する。 施工にあたっては、新技術を積極的に活用して、コスト縮減に配慮して事業を進めていく。</p>	
<p>地方公共団体の意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大津湖南地域幹線道路整備促進協議会（大津市、草津市、守山市、栗東市、野洲市）・・・野洲栗東バイパスの事業促進を要望</li> <li>・ バイパスを通過する市町村等 守山市、栗東市、野洲市</li> </ul>	
<p>対応方針</p>	<p>(原案) 事業継続 (理由) 野洲栗東バイパスは、国道 8 号のうち野洲市から栗東市間の現道の渋滞解消、交通安全の確保、沿道環境の改善、まちづくりの支援を図るために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、平成 20 年代半ばの供用を目指す。</p>	