

No. 6
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成15年度第4回)

一般国道161号

志^し賀^がバイパス

平成15年10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	5
1. 社会的背景	5
2. 沿道の交通状況	8
3. 周辺の観光地	12
4. 地域における計画	13
事業の整備効果	14
費用便益分析の結果	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

- ・ 志賀町内における交通混雑の緩和
- ・ 交通安全の確保
- ・ 沿道環境の改善

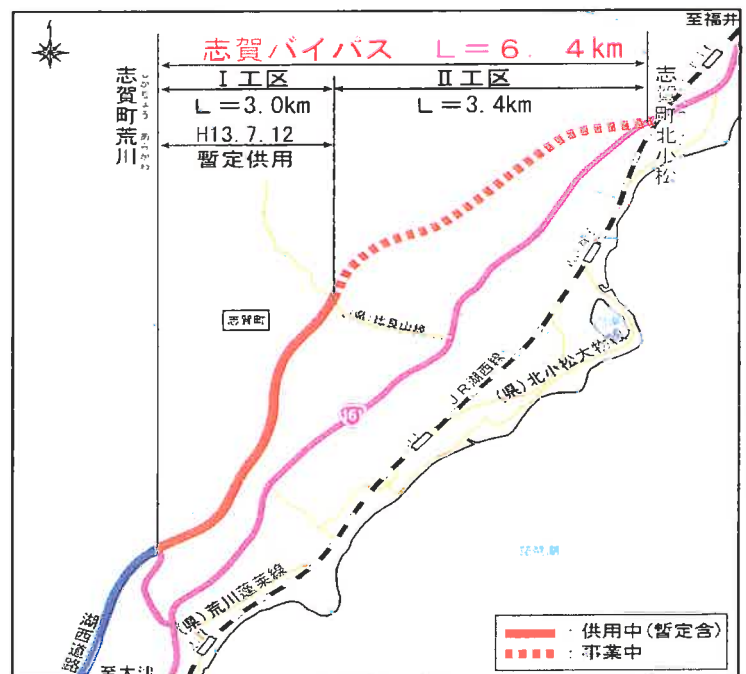
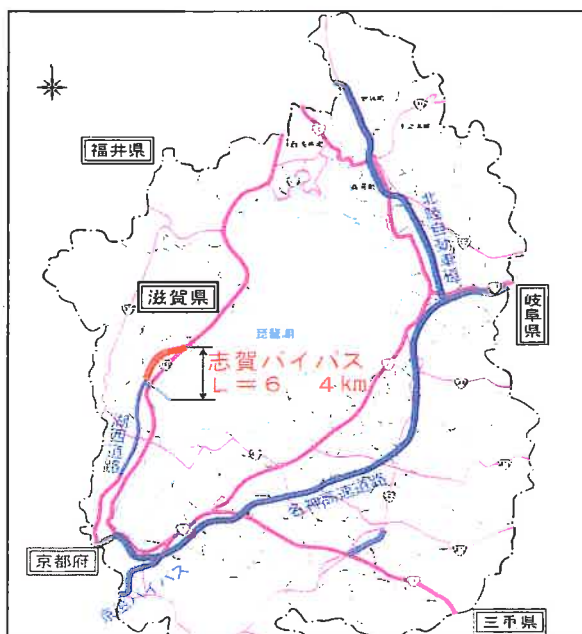
一般国道161号は、福井県敦賀市を起点に滋賀県湖西地域を縦貫し、滋賀県大津市に至る延長約90kmの主要幹線道路です。

北陸地方と京阪神都市圏を最短距離で結ぶ一般国道であるとともに、湖西地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を担っています。

一般国道161号沿線地域では、京都、大阪圏のベッドタウンとして近年の住宅開発と工業団地等の開発により交通量が増大しています。また、近年の自動車輸送の大型化に伴い、円滑かつ安全な通行に支障を来しています。

志賀バイパスは、一般国道161号の交通混雑の緩和と交通安全の確保、さらには沿道環境の改善等を目的として計画した地域高規格道路です。

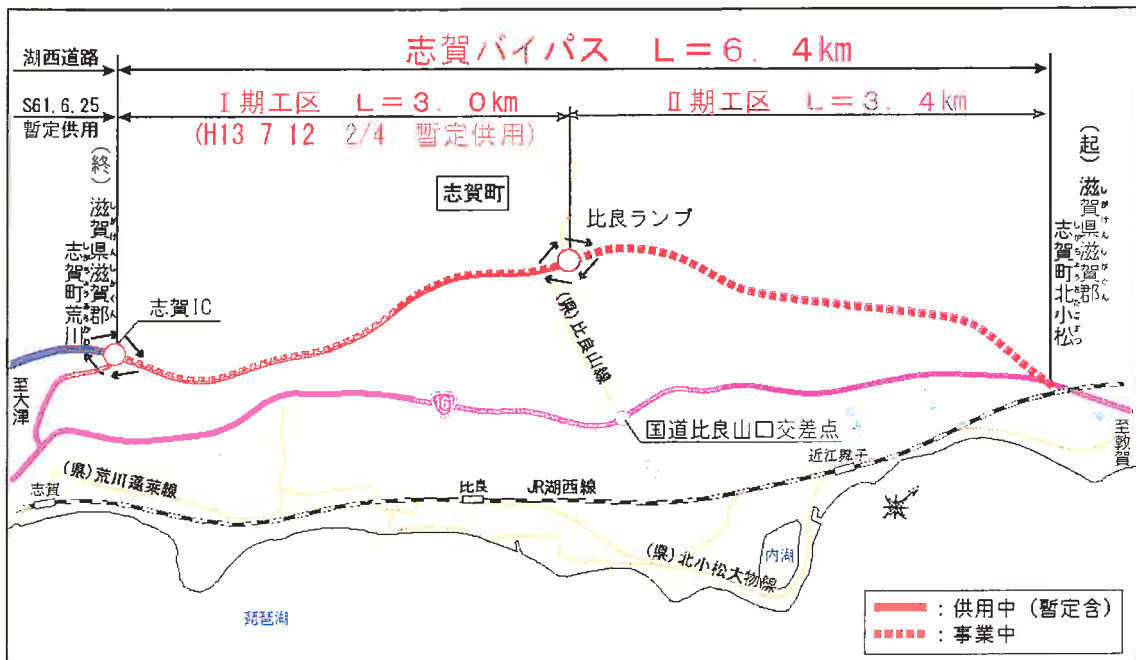
位置図



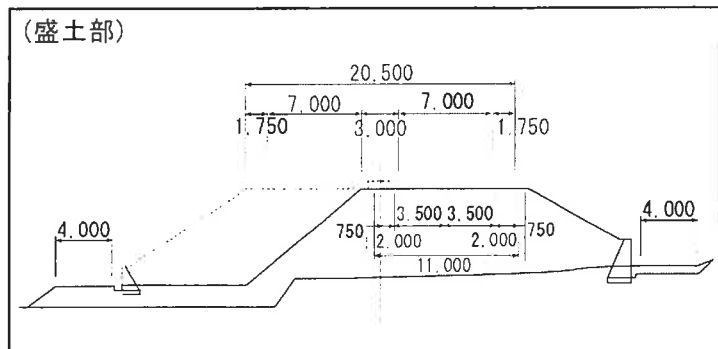
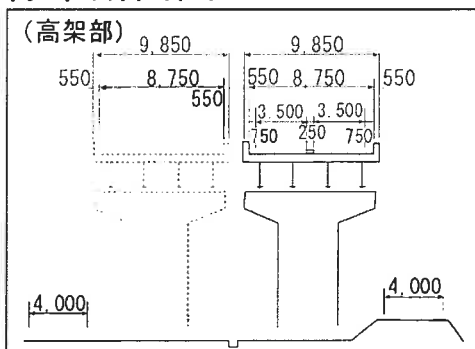
計画の概要

- ・起 終 点 自) 滋賀県滋賀郡志賀町北小松
 至) 滋賀県滋賀郡志賀町荒川
- ・計画延長 L = 6.4 km
- ・幅 員 W = 20.5 m (盛土部)
- ・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540億円

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50年4月18日
- ・事業化：平成元年度
- ・用地着手：平成4年度
- ・工事着手：平成7年度
- ・供用：平成13年7月12日
(L=3.0km、暫定2車線供用)

2. 事業の進捗（全体）

- ・事業進捗率：69%（平成14年度末現在）
- ・用地取得率：98%（面積ベース、平成14年度末現在）
- ・供用済み延長：L=3.0km（暫定2車線）

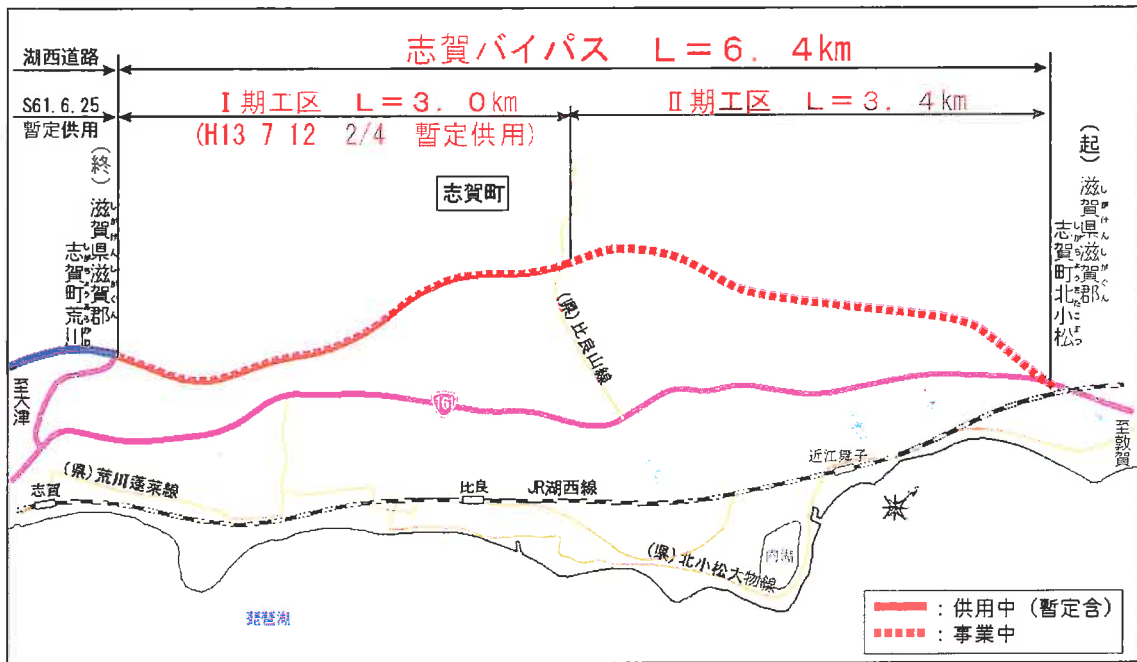
3. 関係機関との調整等

志賀バイパスは、平成13年に約3.0kmの供用を図っています。

残区間の3.4kmについては、本道路の排水を流す予定の河川を周辺住民が簡易水道として利用しているほか、国道を跨ぐ天井川となっている箇所もあることから、利水関係者や河川管理者等関係機関との綿密な協議を行っているところです。

なお、道路用地の買収は98%と進捗しているものの、未だ3筆が未解決であり、任意取得が困難な状況から事業認定の手続きを関係機関と協議しています。

4. 現在の状況



志賀バイパス周辺状況



事業を取り巻く社会状況

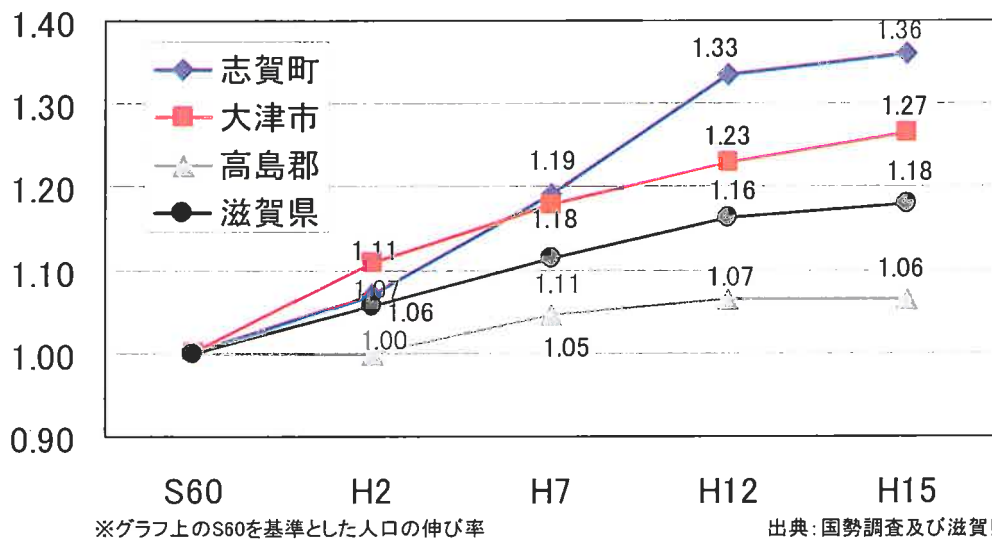
1. 社会的背景

(1) 沿線市町の人口と自動車保有台数

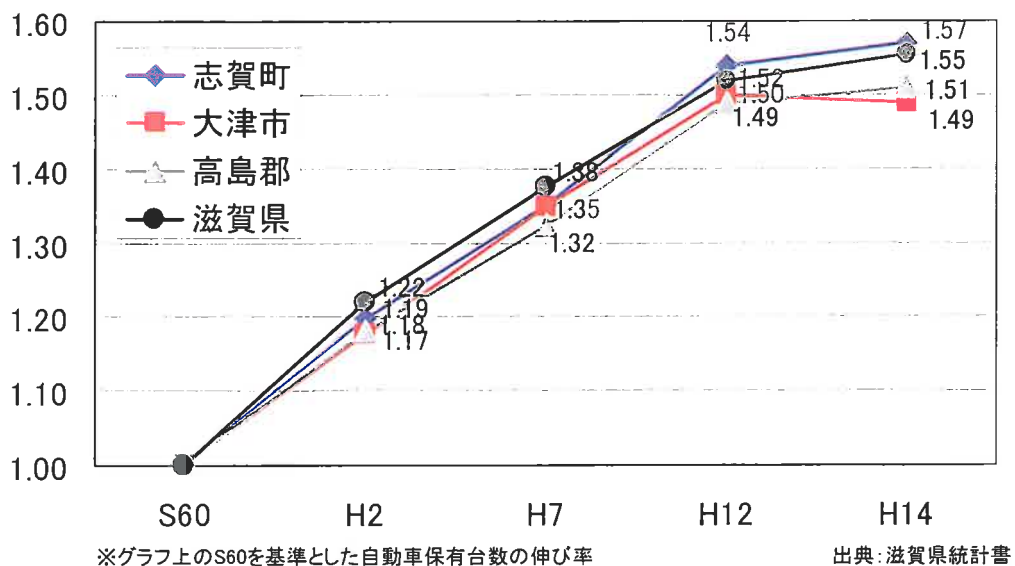
国道161号沿線の志賀町では人口が大幅に増加しており、滋賀県全体の伸びを上回っています。

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。

人口の伸び率



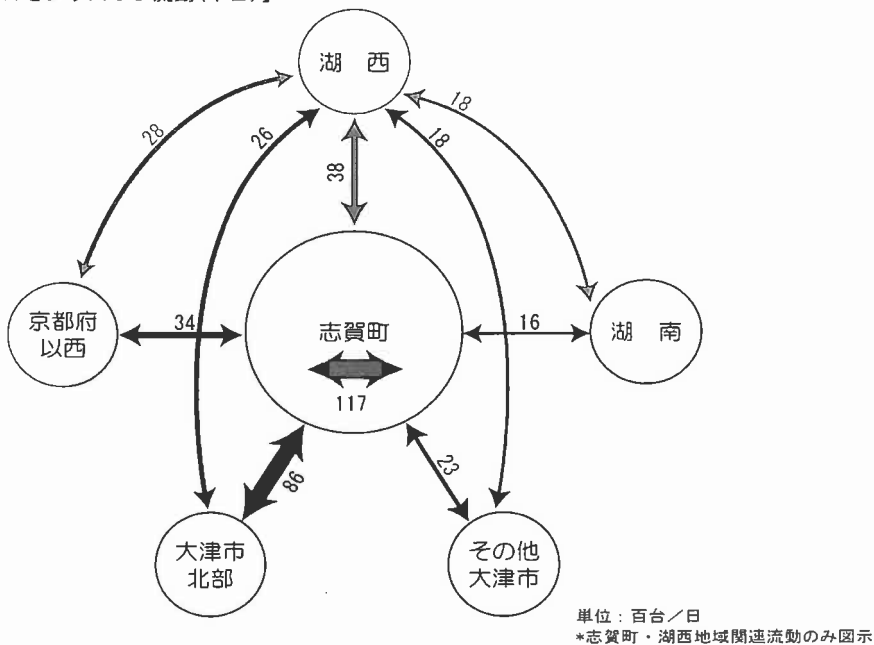
自動車保有台数の伸び率



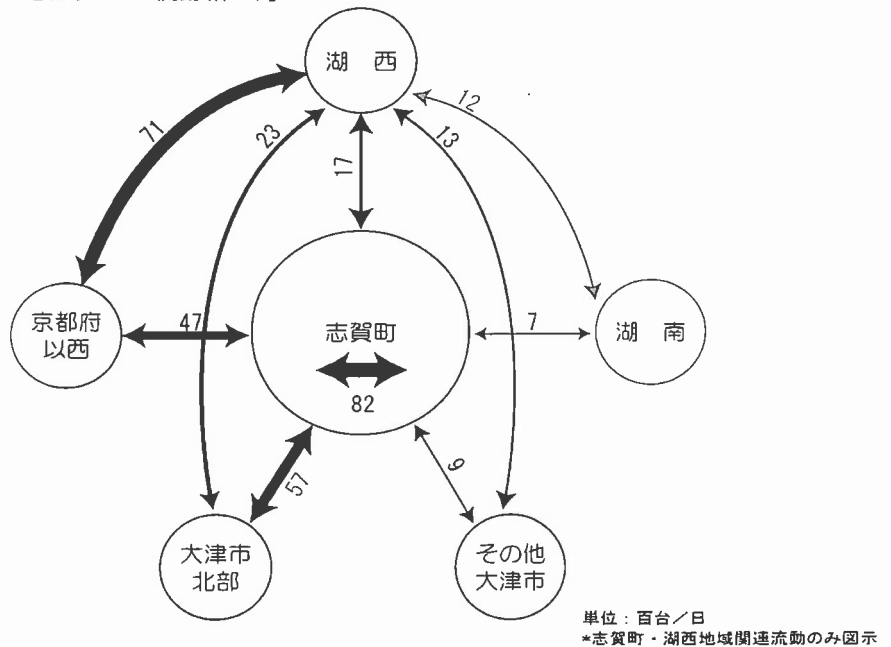
(2) 自動車交通の流動

志賀町と周辺地域間の自動車交通流動を見ると、大津市への交通が非常に多く、また、京都府以西との流動も多くなっています。特に休日には、湖西地域－京都府以西間の交通量が平日より多いことから、観光交通が国道161号の交通渋滞の大きな要因となっていると考えられます。

【HI1センサスOD流動(平日)】



【HI1センサスOD流動(休日)】

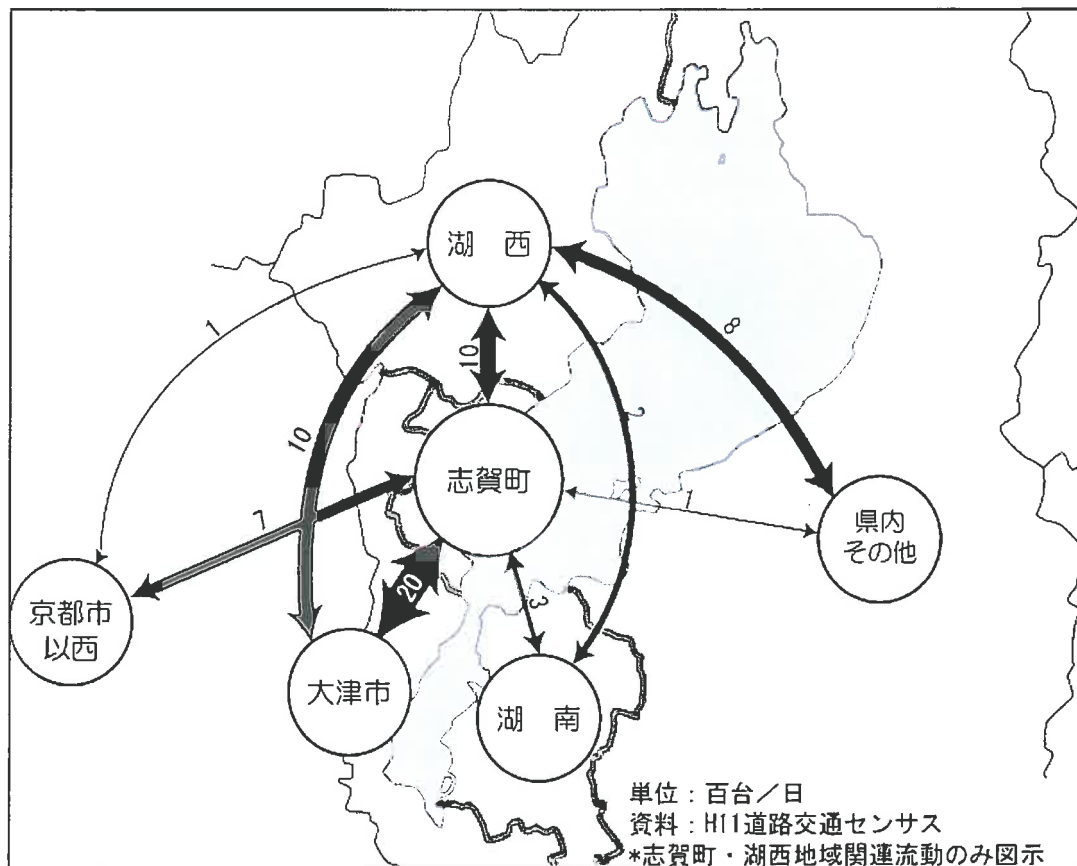


資料：平成11年道路交通センサス

(3) 通勤・通学流動

沿道地域の通勤通学流動を見ると、大津市や京都市方面への流動が多くなっており、大津・京都方面との結びつきの強さがうかがえます。

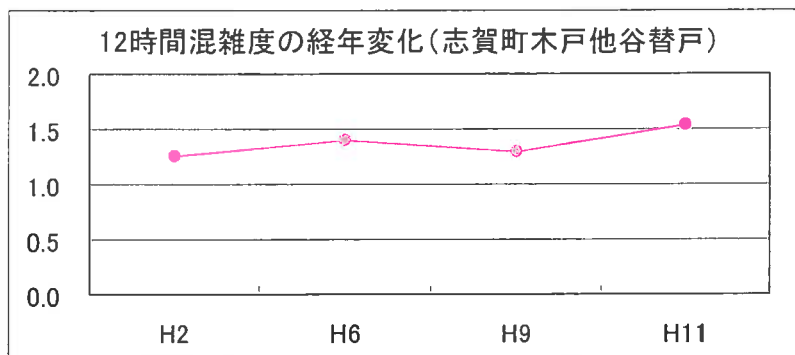
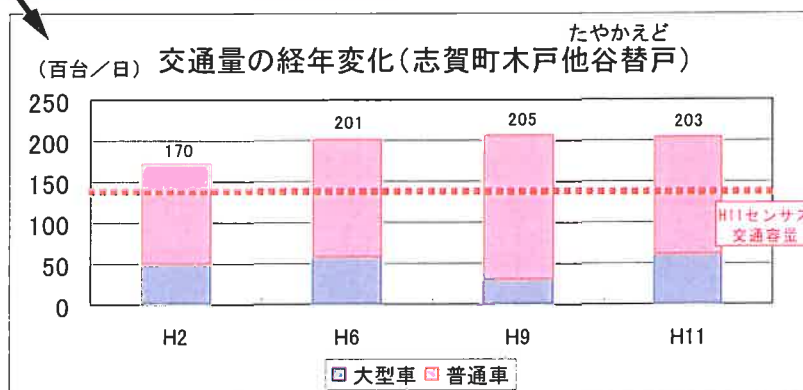
自動車による通勤通学流動



2. 沿道の交通状況

(1) 周辺の交通量

国道161号の交通量は、志賀バイパスのⅠ期工区の供用前は約220百台/日と2車線道路の交通容量を大きく上回っていました。Ⅰ期工区の供用により、平日で約5,000台減少しましたが、Ⅱ期工区が未整備のため、バイパスへの十分な転換が図られておらず、まだ交通容量を超過しています。



資料: 道路交通センサス

(2) 国道161号の沿道の状況

現道は住宅地内を通過しているにもかかわらず、歩道が整備されていない区間が多いことから、日常生活等における歩行者の安全確保が地域の課題となっております。



写真①

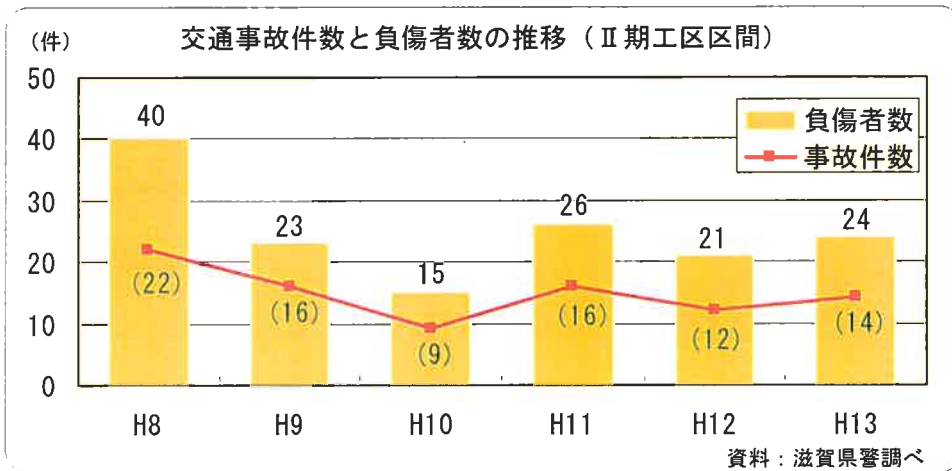


写真②

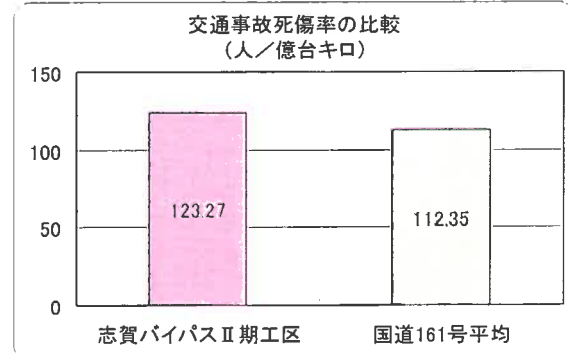
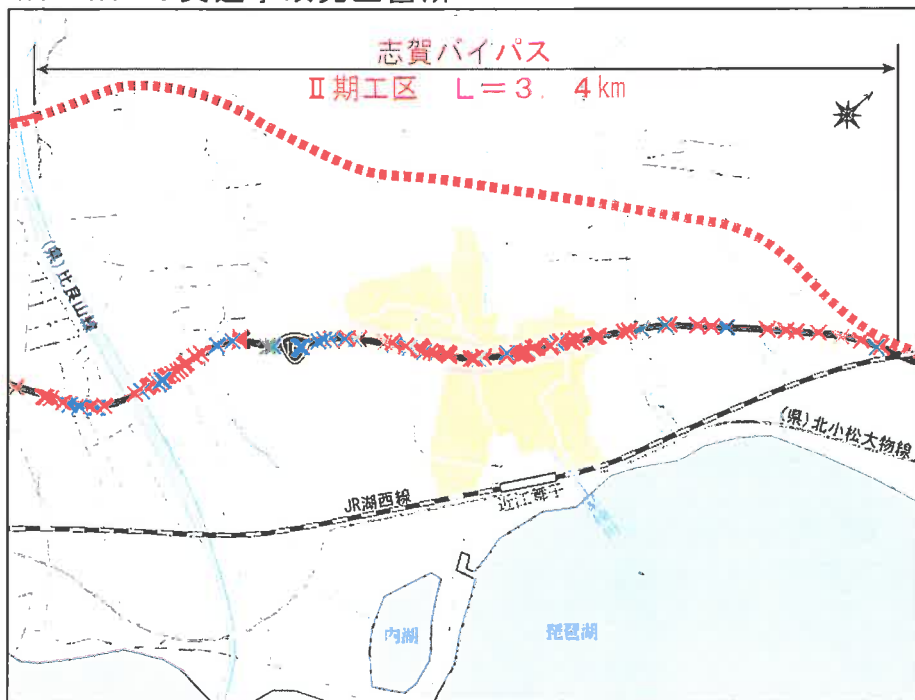


(3) 国道161号の交通事故の状況

志賀バイパスの未整備区間であるⅡ期工区の現道では、見通しが悪く、地先道路と現道との出入り交通が原因と思われる追突事故が多発しており、多くの負傷者が発生しています。



H8～H13の交通事故発生箇所



—	国道	—	道
—	県道	—	道
—	その他道路	—	道
⋯	志賀バイパス	—	道

×	追突	49件
×	衝突	20件
×	出会い頭	4件
×	追い越し	3件
×	単独	9件
×	人身	4件
×	事故件数	合計 89件

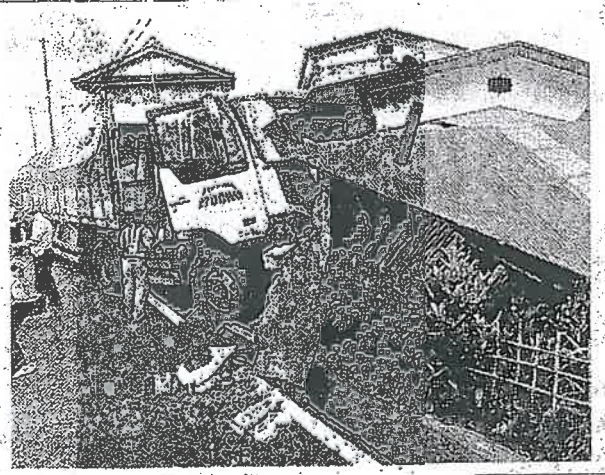
平成13年7月19日
毎日新聞より

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、●●●●●さん(●●●●●)の乗用車と、福井県武生市の運送会社●●●●●の運送車が衝突した。

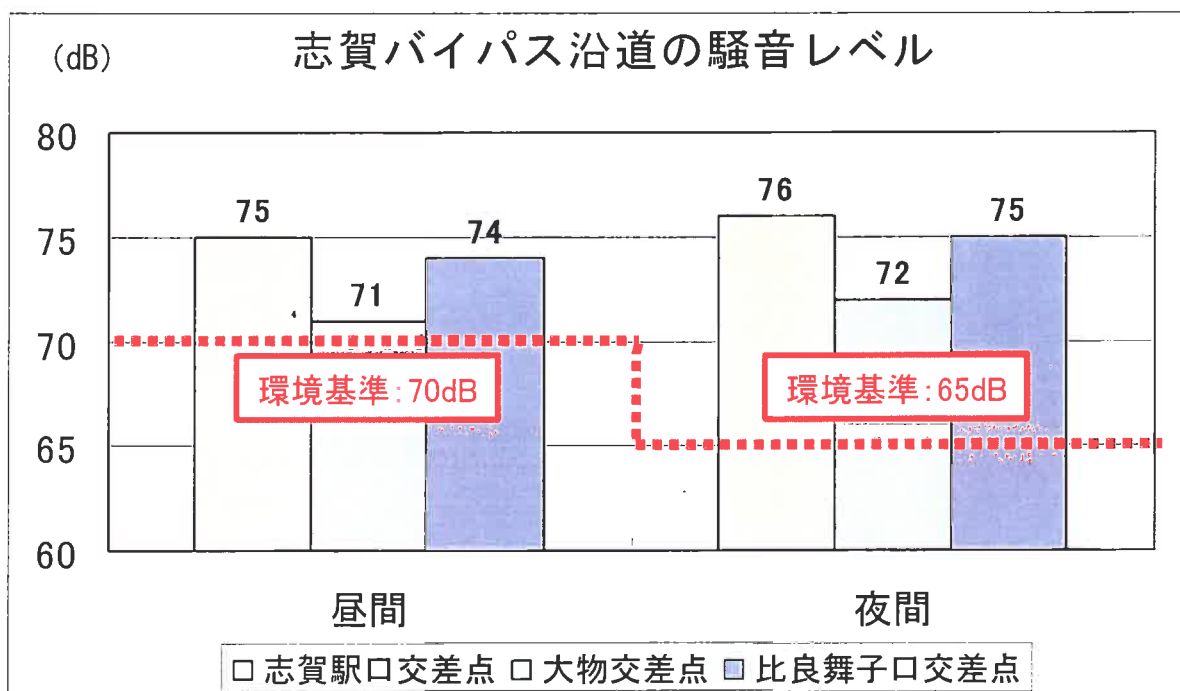
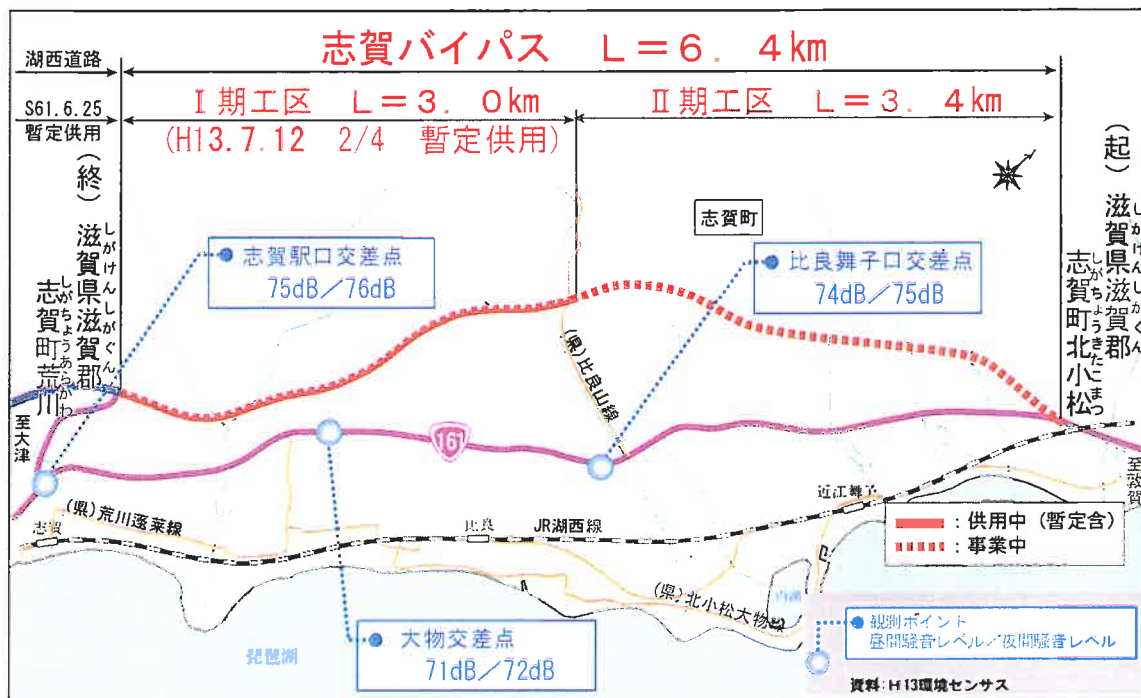
●●●●●の21メートルトレーラーが衝突した。●●●●●が衝突した。●●●●●は道路左側の左官業者●●●●●さんの方の1階台所付近に突っ込み、鉄骨造の一部を破壊し、住宅が半壊した。

堅田署の調べでは、●●●●●さんは台所隣の物置で網の手入れをしていて無事だった。●●●●●さんは左足を骨折する重傷。●●●●●さんは「あーと叫んで倒れていたのを頭をつぶさる」と話していた。



(4) 沿道環境の状況

志賀バイパスに並行する国道161号現道沿線では、民家の直近を大型車が通過していることなどから、騒音レベルが環境基準を大幅に超過しています。

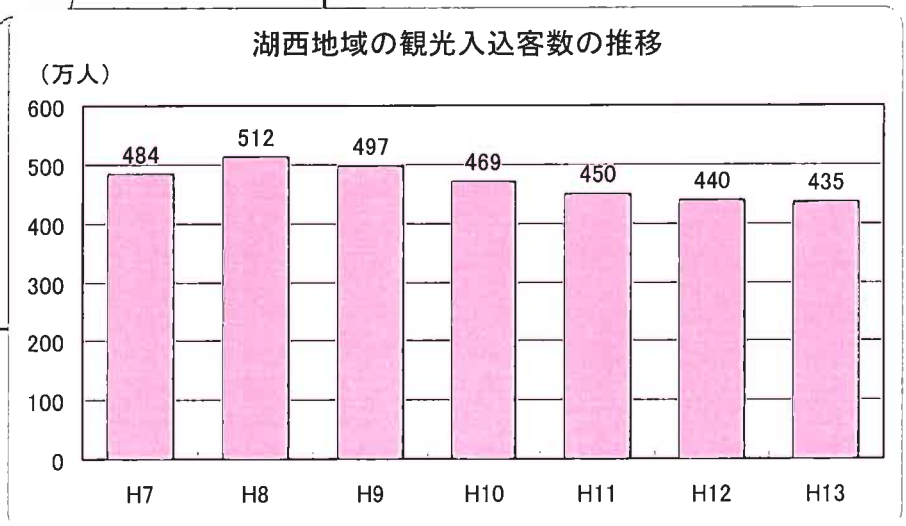
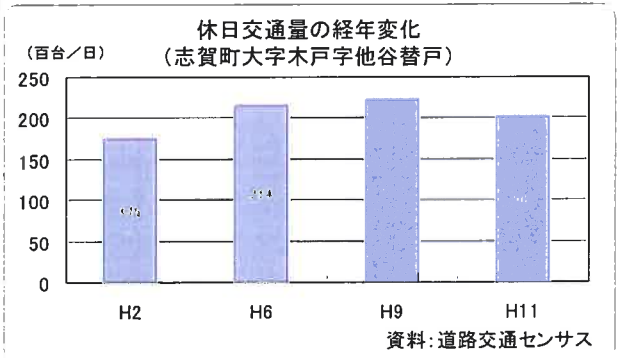


3. 周辺の観光地

161号沿線には、神社仏閣、水泳場、キャンプ場、スキー場等の観光・レジャー施設が豊富に点在しています。湖西地域への観光入込客数は、近年微減の傾向にあります。行楽シーズンには京都市や大阪方面から多くの観光交通が押し寄せ、国道161号の交通混雑に拍車をかけています。



志賀町南小松付近の渋滞状況



資料：滋賀県観光入込客数調査書

4. 地域における計画

志賀バイパスは、下記の計画に位置付けられています。

- ◆滋賀県道路整備アクションプログラム（H15～H24）
- ◆滋賀県長期構想「新・湖国ストーリー2010」（H9～H22）
「広域幹線交通体系の骨格となる道路ネットワーク」
- ◆滋賀南部地域21世紀活力圏創造事業（目標年次：概ねH24）

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15年2月21日 志賀町より事業促進要望（本省要望）
- 平成15年9月29日 国道161号改良整備促進期成同盟会が
近畿地方整備局および滋賀国道事務所に事業促進を要望
- 平成15年10月3日 国道161号改良整備促進期成同盟会が
本省に事業促進を要望

事業の整備効果

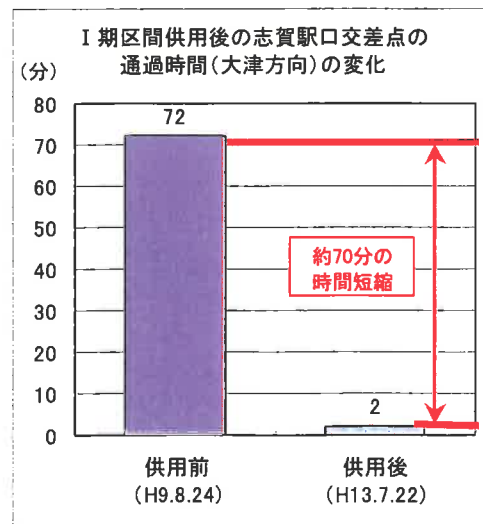
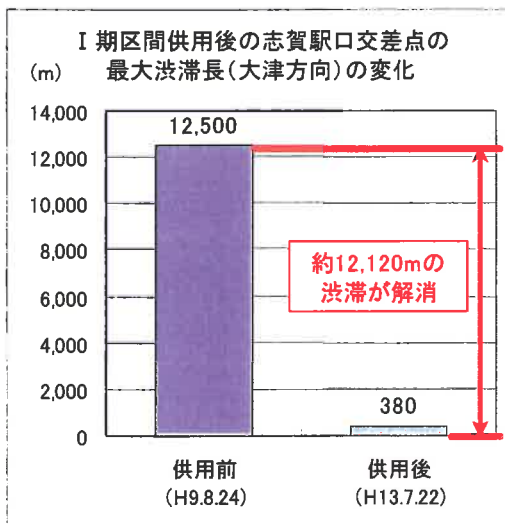
(1) 交通混雑の緩和

志賀町内の国道161号では、観光シーズンになると、大津方向へ向かう行楽帰りの車両が志賀駅口交差点を先頭に、敦賀方面へ最大10km以上の渋滞が発生し、志賀駅口交差点を通過するのに1時間以上を要していましたが、志賀バイパスⅠ期工区の開通により、渋滞は解消しました。

しかし、志賀バイパス未整備区間である国道比良山口交差点では、依然3km程度の渋滞が発生しており、Ⅱ期工区の整備が急がれます。

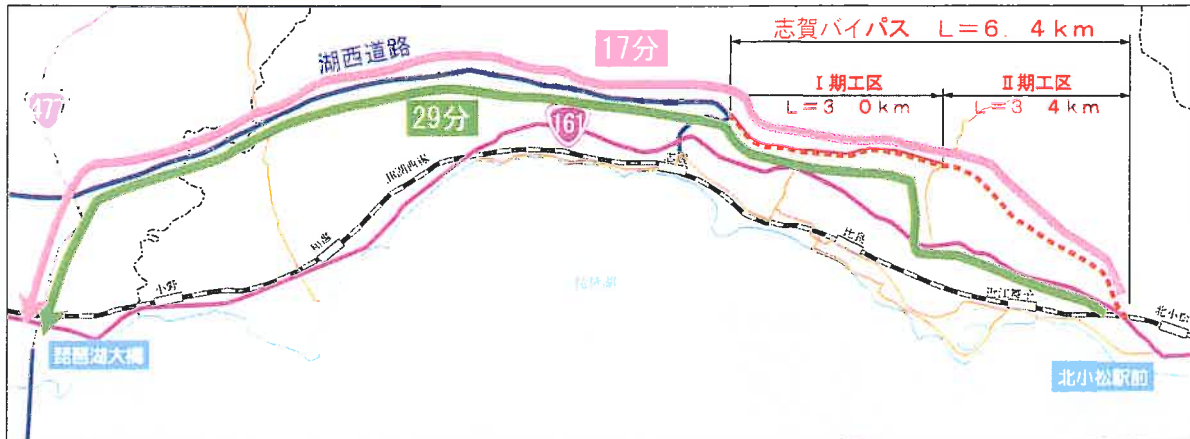


Ⅰ期工区供用前後の最大渋滞長(休日)



(2) 所要時間の短縮

志賀バイパスの整備により、通常時での所要時間が29分から17分に短縮するなど、当該区間における高速性、定時性の確保が見込まれます。



※所要時間はII期工区供用前はH11センサスピーク時旅行速度（休日）、供用後は国道40km/h、湖西道路80km/h、志賀バイパス60km/hとして算定した。

← : II期工区供用前経路
← : II期工区供用後経路

(3) 交通安全の確保

I期工区の供用により、大型車を含む沿道交通が現道から約5,000台/日転換しましたが、全線供用により、さらに現道からの転換が見込まれ、交通安全性の向上が期待できます。



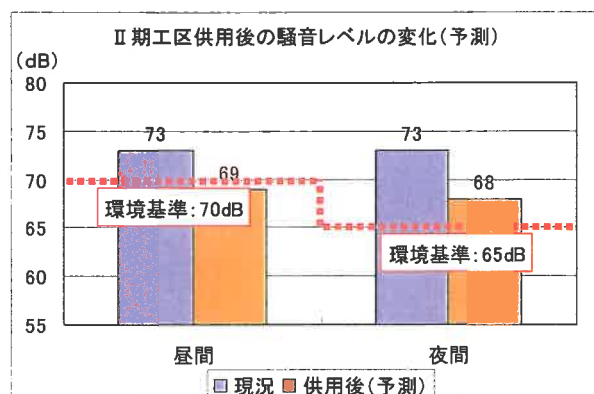
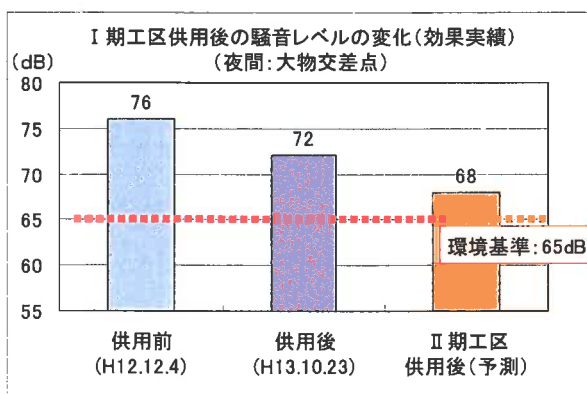
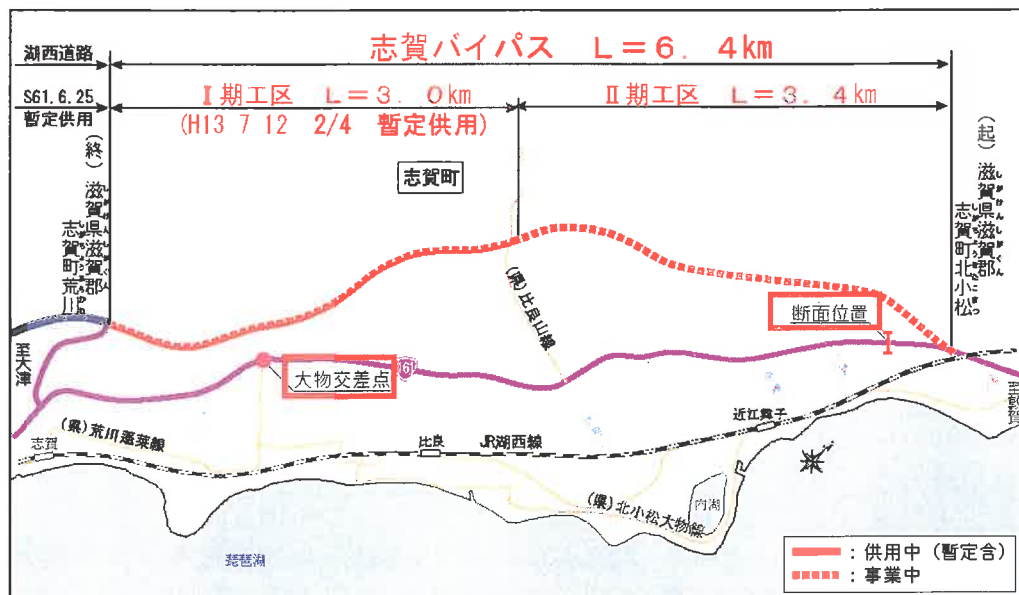
歩道のない道路と隣接する民家

(4) 沿道環境の改善

国道161号現道の沿線では、騒音レベルが環境基準を超過しています。Ⅰ期工区が供用した大物交差点では沿道環境が改善されましたが、環境基準は満足していません。

また、Ⅱ期工区でも供用後の予測値は環境基準を超過しています。

Ⅱ期工区の早期整備を図り、大型車を含む交通を志賀バイパスに転換させるとともに、低騒音舗装を敷設することなどにより沿道環境の改善に努めます。



費用便益分析の結果

路線名	一般国道161号
事業名	志賀バイパス
延長	6.4 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15年度			
基準年における 現在価値	750億円	97億円	10億円	857億円

・・・(B)

□ 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成15年度		
単純合計	340億円	11億円	351億円
基準年における 現在価値	325億円	4億円	329億円

・・・(C)

□ 算定結果

費用便益比 (CBR)	
$B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{857 \text{ 億円}}{329 \text{ 億円}}$	
$= 2.6$	

コスト縮減や代替案立案等の可能性

志賀バイパスの計画については、周辺の土地利用状況等を踏まえ選定した計画であり、最も経済的な計画となっていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

残工区の施工にあたっては、県河川改修工事の残土や他工区のトンネル掘削残土（西大津バイパス）の流用のほか、伐開材を利用するなど、コスト縮減やリサイクルの推進にも配慮して事業を進めていきます。



リサイクル材を活用した事例

対応方針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

- ・ 国道161号の交通量は、志賀バイパスのⅠ期工区が供用しましたが、約175百台／日の交通が現道に残っており、2車線道路としての交通容量を上回っています。
- ・ 志賀バイパスⅠ期工区の供用により、志賀駅口交差点の渋滞は解消しましたが、未整備区間である国道比良山口交差点では依然渋滞が発生しています。
- ・ 現国道161号では、学童等が利用しているにもかかわらず、歩道が未整備であり、交通事故も多発しています。
- ・ 現国道161号沿線地域では、騒音レベルが環境基準を大幅に超過しています。
- ・ 残事業の整備を図ることによる費用対効果は2.6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

- ・ 志賀バイパスのうち、Ⅰ期工区については、平成13年度に供用を図りました。
- ・ 残るⅡ期工区については、用地買収の90%が完了しており、今後は、地元自治体等、関係機関と調整を図りながら早期供用に向けて事業を推進します。

(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

残工区の施工にあたっては、県河川改修工事の残土や他工区のトンネル掘削残土（西大津バイパス）の流用のほか、伐開材を利用するなど、コスト縮減やリサイクルの推進にも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号は北陸地方と京阪神を結ぶ重要な幹線道路であり、その一部である志賀バイパスは、一般国道161号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、さらには沿道環境の改善等を目的とした地域高規格道路であり、事業の完成が急がれています。

引続き事業を継続し、早期事業の完成を目指します。

チエックリスト

事業再評価に係る資料

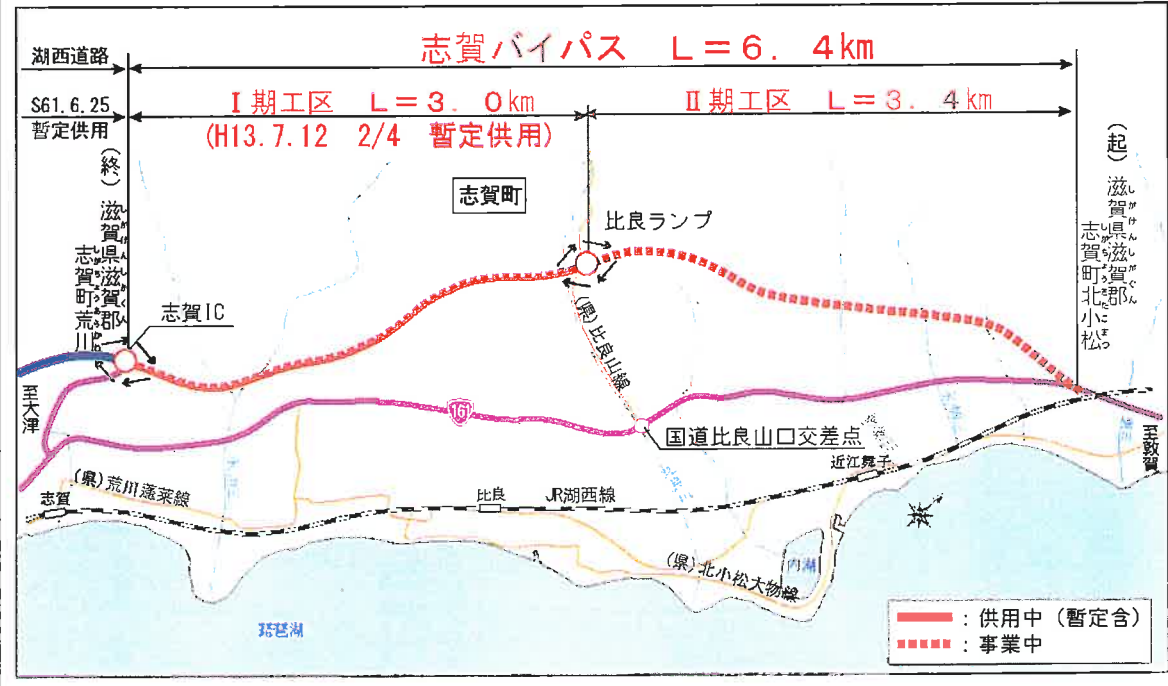
事業名		国道161号 志賀バイパス		事業種別	地域高規格
事業の概要	起終点	自：滋賀県滋賀郡志賀町北小松 至：滋賀県滋賀郡志賀町荒川		延長	6.4 km
	事業化	平成元年度	都市計画決定	昭和50年4月18日	
	用地着手	平成4年度	工事着手	平成7年度	
	全体事業費	約540億円			
事業の目的	<p>一般国道161号は、福井県敦賀市を起点に滋賀県湖西地域を縦貫し、滋賀県大津市に至る延長約90kmの主要幹線道路である。</p> <p>北陸地方と京阪神都市圏を最短距離で結ぶ一般国道であるとともに、湖西地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を担っている。</p> <p>一般国道161号沿線地域では、京都、大阪圏のベッドタウンとして近年の住宅開発と工業団地等の開発により交通量が増大している。また、近年の自動車輸送の大型化に伴い、円滑かつ安全な通行に支障を来している。</p> <p>志賀バイパスは、一般国道161号の交通混雑の緩和と交通安全の確保、さらには沿道環境の改善等を目的として計画した地域高規格道路である。</p>				
位置図					

事業名	国道161号 ^{しが} 志賀バイパス	事業種別	地域高規格
-----	-----------------------------	------	-------

執行済み額 事業費：約380億円（進捗率69%）

事業の進捗状況

事業の進捗



- ・都市計画決定：昭和50年4月18日
- ・事業化：平成元年度
- ・用地着手：平成4年度
- ・工事着手：平成7年度

事業の進捗状況

【調査・設計・施工】

- ・平成元年度より事業化し、平成13年7月に3.0kmの供用を図り、交通混雑の緩和を図っている。
- ・本道路の排水を流す予定の河川を周辺住民が簡易水道として利用しているほか、国道を跨ぐ天井川となっている箇所もあることから、利水関係者や河川管理者等関係機関との綿密な協議を行っているところである。
- ・道路用地の買収は98%と進捗しているものの、未だ3筆が未解決であり、任意取得が困難な状況から事業認定の手続きを関係機関と協議している。

供用目標等今後の事業の見通し

未供用区間であるII期工区は積極的に用地買収を促進した結果、3筆を残して完了まであとわずかであり、事業認定の手続きとあわせて施行計画等について、地元自治体等、関係機関と調整を進め事業を推進する。

事業名	国道161号 志賀バイパス	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	<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	<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	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である <input checked="" 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/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"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）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（A'路線としての位置づけがある場合） <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 checked="" 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 <input checked="" 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
		2. 暮らし	<input type="checkbox"/> 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
			<input type="checkbox"/> 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）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する
			<input checked="" type="checkbox"/> 安全で安心できるくらしの確保 <input checked="" type="checkbox"/> 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

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、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 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 checked="" type="checkbox"/>	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	<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。

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）

- 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301,000人・時間である。
 - ・当該事業により、渋滞損失時間は約186,000人・時間（61.8%）削減される。
- 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
 - ・国道161号現道区間のCO2排出量は約15,200tである。
 - ・当該事業により、CO2の排出量は約9,500t（62.4%）削減される。
- 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NOx排出量は約43.8tで、SPMの排出量は約1.2tである。
 - ・当該事業により、NOxの排出量が62.9%、SPMの排出量が58.3%削減される。

<p>事業社会を情勢めぐ等</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>志賀バイパス沿線の志賀町の人口は昭和60年から平成15年にかけて約1.4倍と大幅に増加しており、自動車保有台数も高い伸びを示している。</p>
<p>効果事業分析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 = 2.6 (基準年次：平成15年、検討年次40年間で算出)</p>
<p>立案等トの縮減可能性代替案</p>	<p>志賀バイパスの計画については周辺の土地利用状況等を踏まえ選定した計画であり、最も経済的な計画となっていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進する。</p> <p>残工区の施行にあたっては、県河川改修工事の残土や他工区のトンネル掘削残土（西大津バイパス）の流用のほか、伐開材を利用、コスト縮減やリサイクルの推進にも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"> ・ 国道161号改良整備促進期成同盟会・・・志賀バイパスの事業促進を国土交通省に要望 ・ バイパスを通過する市町村等 志賀町・・・志賀バイパスの事業促進を要望
<p>対応方針</p>	<p>(原案) 事業継続 (理由) 一般国道161号は北陸地方と京阪神を結ぶ重要な幹線道路であり、その一部である志賀バイパスは、一般国道161号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保、さらには沿道環境の改善等を目的とした地域高規格道路であり、事業の完成が急がれています。</p> <p>引続き事業を継続し、早期事業の完成をめざす。</p>