



No. 6
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成30年度 第3回

一般国道161号

にし おおつ
西大津バイパス

【事後評価】

平成30年11月
近畿地方整備局

目 次

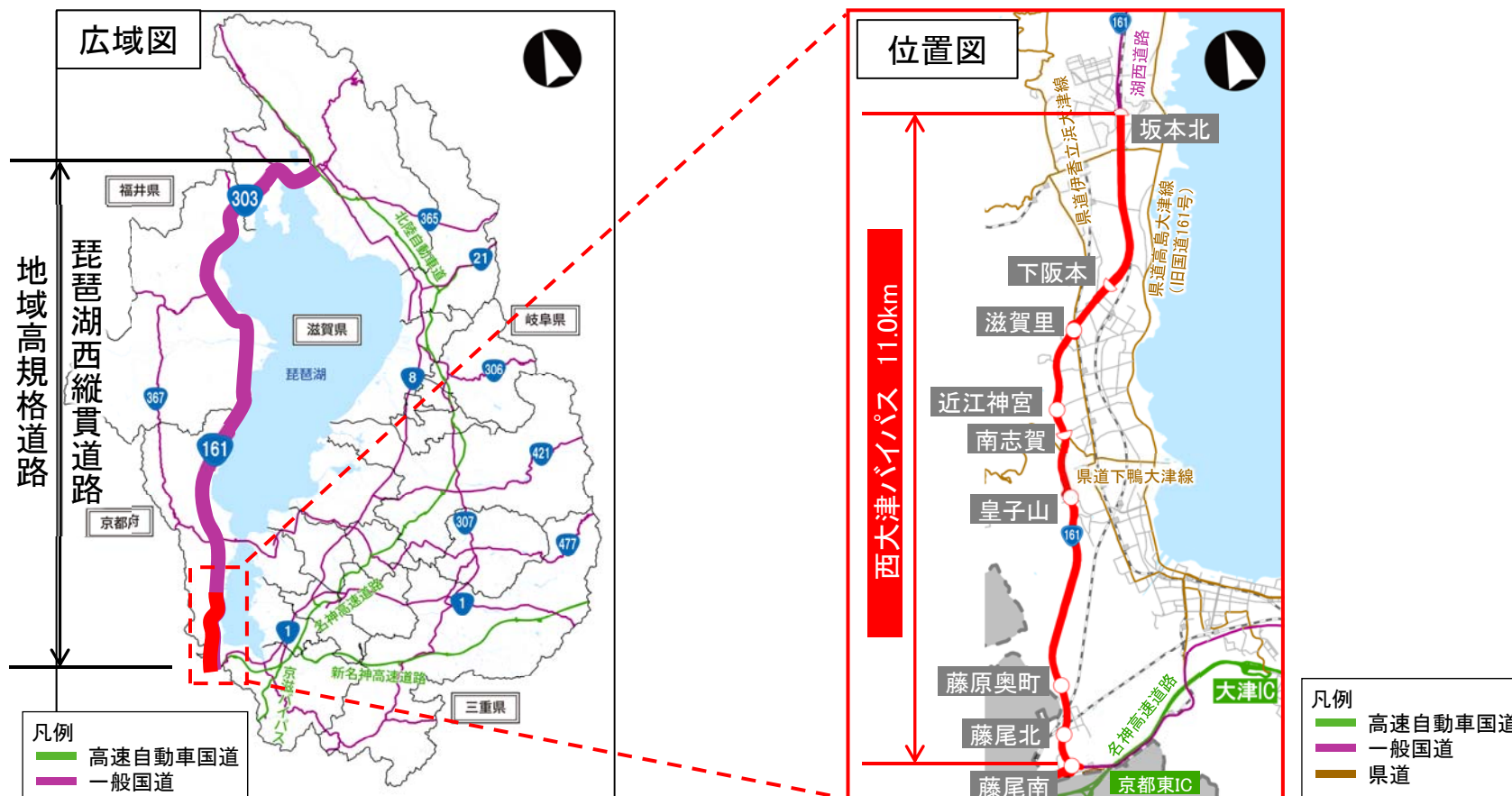
1. 事業全体図
2. 事業の目的と計画の概要
3. 社会経済情勢の変化
4. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化
5. 事業の効果の発現状況
6. 今後の事後評価の必要性等

1. 事業全体図

一般国道161号 西大津バイパス

一般国道161号は福井県敦賀市^{つるが}を起点とし、滋賀県湖西地域^{こせい}を経て滋賀県大津市^{おおつ}に至る延長約110kmの幹線道路であり、滋賀県湖西地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を担っています。

西大津バイパス^{にしおおつ}は、名神高速道路や一般国道8号と連携した広域ネットワーク^{びわこにしじゅうかんとろ}の形成を担う地域高規格道路「琵琶湖西縦貫道路」の一部を構成し、交通混雑の緩和と交通安全の確保、地域の活性化等を目的として事業を進めてきたものです。



2. 事業の目的と計画の概要

一般国道161号 西大津バイパス

◆事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保
- 地域の活性化

【航空写真(写真①)】



◆計画の概要

区 間	おおつ さかもと (起) 滋賀県大津市坂本 おおつ よこぎ (終) 滋賀県大津市横木1丁目
道路延長	11.0km
構造規格	第3種 第1級
設計速度	80km/h
車 線 数	4車線
標準幅員	20.5m(土工部/高架部)
全体事業費	1,015億円
事業化	昭和42年度
都市計画決定	昭和47年6月(平成元年9月 変更)
用地着手	昭和44年度
工事着手	昭和45年度
開通	平成7年2月(下阪本ランプ～南志賀ランプ供用 2.6km) 平成23年3月(南志賀ランプ～藤尾南ランプ供用 5.6km) 平成25年6月(坂本北IC～下阪本ランプ供用 2.8km)

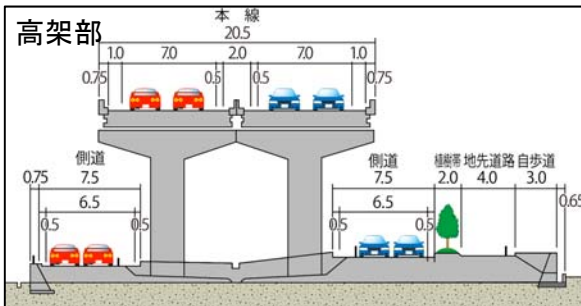
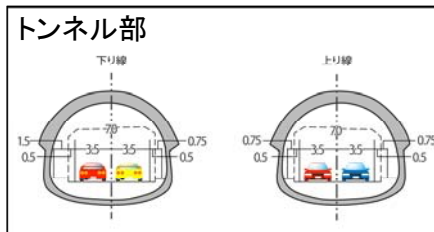
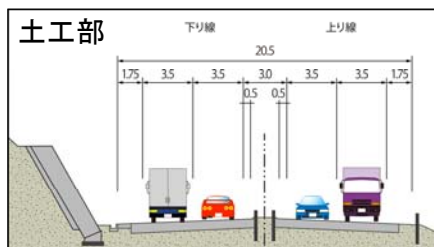
【広域図】



【位置図】



【標準断面図】



【4車線供用後の状況(写真②)】



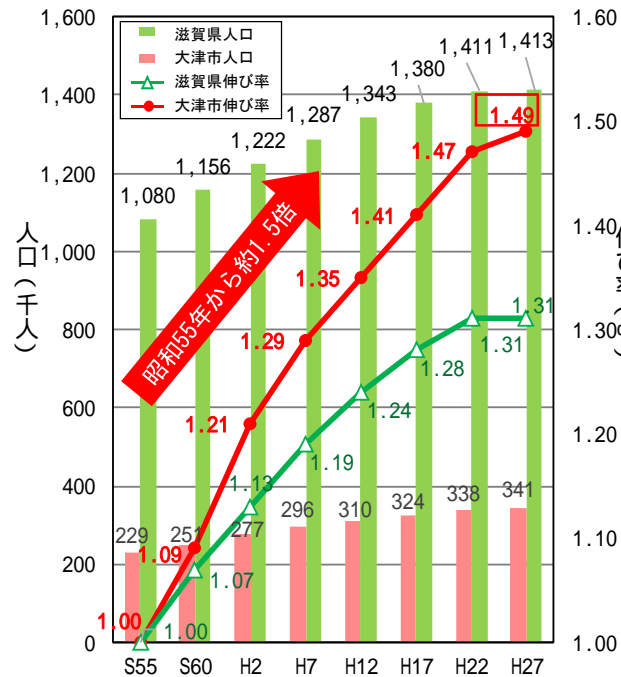
平成30年6月7日撮影

3. 社会経済情勢の変化

◆沿道地域の現状（人口、自動車保有台数）

- 滋賀県及び大津市の人口は、増加傾向が続いており、高齢化率も増加傾向が続いているが、H27時点で大津市の高齢化率が県平均を下回るようになった。
- 自動車保有台数は、滋賀県及び大津市とも増加傾向が続いている。

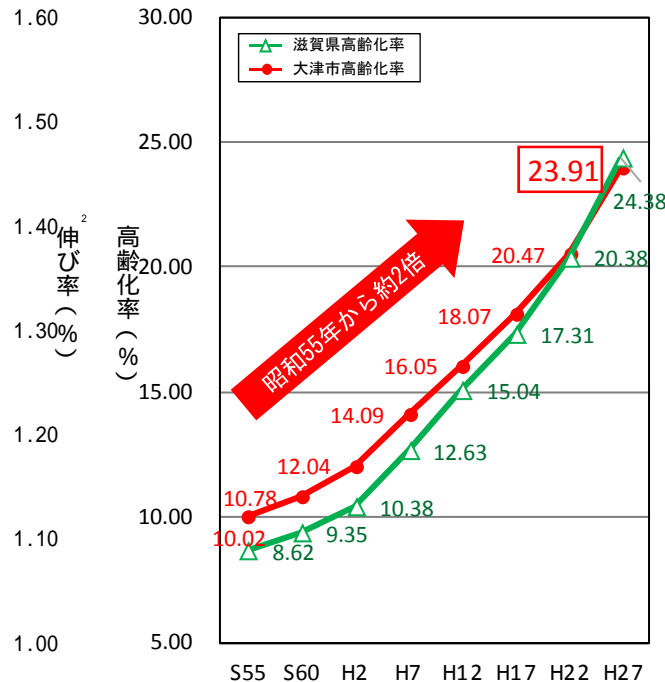
【人口¹の推移】



資料) 国勢調査

- 1: S55～H17の大津市の人口は、旧大津市、志賀町を合算した人口。
- 2: 昭和55年を基準(1.00)として、各年の伸び率を算出。

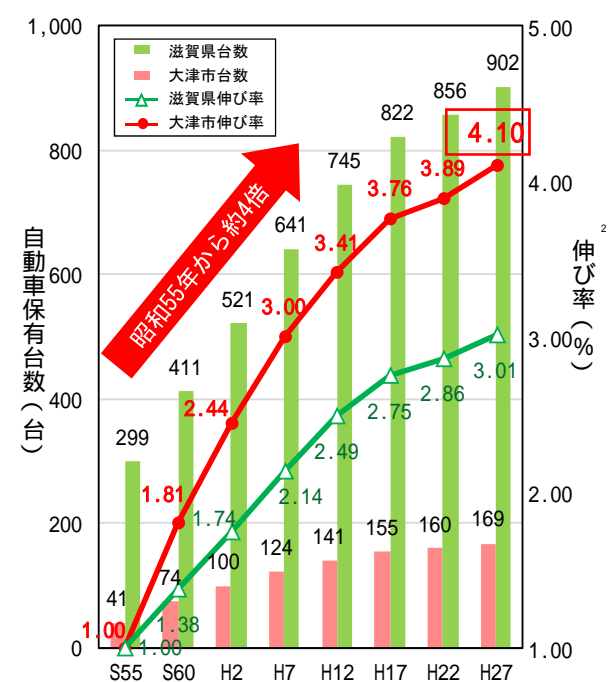
【高齢化率¹の推移】



資料) 国勢調査

- 1: S55～H17の大津市の高齢化率は、旧大津市、志賀町を合算した人口。

【自動車保有台数¹の推移】



資料) 自動車輸送統計調査/国土交通省
滋賀県統計書/滋賀県

- 1: 自動車保有台数は、乗用車及び軽自動車の台数とする。S55～H17の大津市の自動車保有台数は、旧大津市、志賀町を合算した台数。
- 2: 昭和55年を基準(1.00)として、各年の伸び率を算出。

4. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

◆当初計画及び現在の状態

	当初計画 (H13年度再評価時) ^{※1}	現在	備考
道路構造等	4車線	4車線	
総事業費	約970億円	約1,015億円	
交通量	34,100~58,300台/日 ^{※2} <計画(4車線)>	38,959台/日 <現在(4車線)>	現在:H27全国道路・街路交通情勢調査
事業期間	—	昭和42年度～平成25年度 (事業期間:46年)	平成7年2月(下阪本ランプ～南志賀ランプ供用 2.6km) 平成23年3月(南志賀ランプ～藤原南ランプ供用 5.6km) 平成25年6月(坂本北IC～下阪本ランプ供用 2.8km)

※1 昭和42年度事業化で新規採択時評価を行っていないため、参考値として最も古い再評価時(H13)の値等を記載。

※2 計画交通量は推計条件がH11全国道路・街路交通情勢調査ベースH42将来ODで、フルネットワークでの推計値。

◆現道の状況

	開通前	開通後	開通前からの変化	変化の内容または理由
交通量 ^{※1} (旧国道161号)	39,100台/日 【H24再評価】	29,196台/日 【H27調査】 ^{※4}	9,900台/日減少	交通量転換
旅行速度 ^{※2} (旧国道161号)	29.3km/h 【H22】 ^{※4}	30.6km/h 【H27】 ^{※4}	1.3km/h向上	交通混雑の緩和による速度向上
死傷事故率 ^{※3} (旧国道161号)	130件/億台キロ 【H21-24】	85件/億台キロ 【H26-H28】	45件/億台キロ減少	交通混雑の緩和による死傷事故率の減少

※1 交通量観測地点: 県道高島大津線(旧国道161号)(下阪本6丁目交差点～大津港口交差点)。

※2 旅行速度: 混雑時旅行速度上下平均(県道高島大津線の西大津バイパスとの並行区間)

※3 死傷事故率: 交通事故総合分析センター

※4 全国道路・街路交通情勢調査

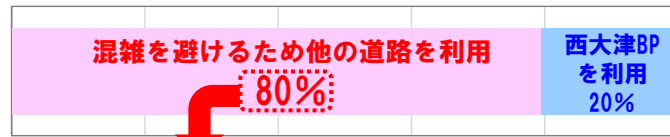
5. 事業の効果の発現状況

◆交通混雑の緩和

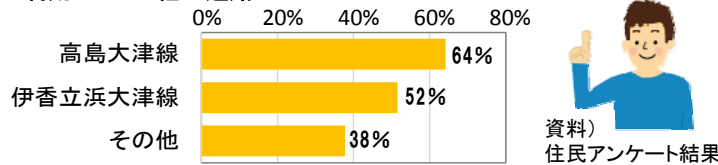
- 西大津バイパス未整備時や暫定2車線供用時は、県道高島大津線（旧国道161号）に交通量が集中し、旧国道161号の交通混雑を招いていた。
- 西大津バイパスの整備進展に併せて旧国道161号の交通量が西大津バイパスへ転換し、交通混雑の緩和に繋がった。

【西大津バイパス整備前の道路利用傾向】

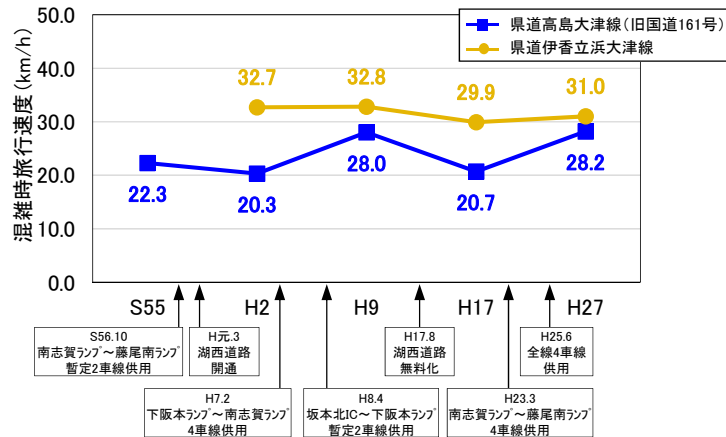
Q.西大津バイパスの混雑を避けて他の道路を利用していた？



Q.利用していた他の道路は？



【西大津バイパスと並行する区間の混雑時旅行速度の変化】

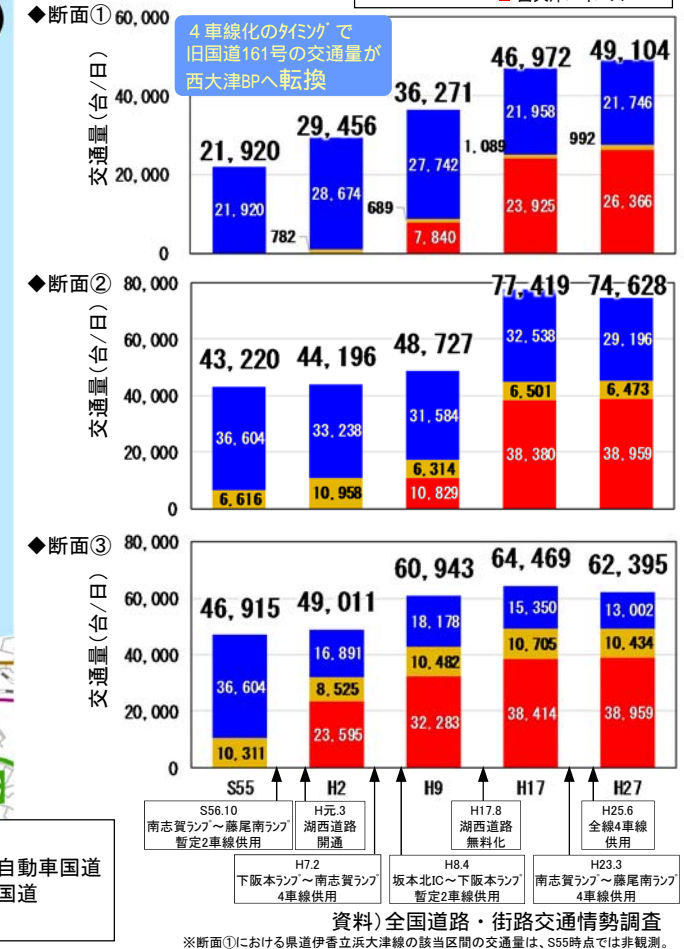


資料) 全国道路・街路交通情勢調査

混雑時旅行速度は、西大津バイパスと並行する区間の加重平均値を算定。
※県道伊香立浜大津線の該当区間の交通量は、S55時点では非観測。



【断面交通量の変化】

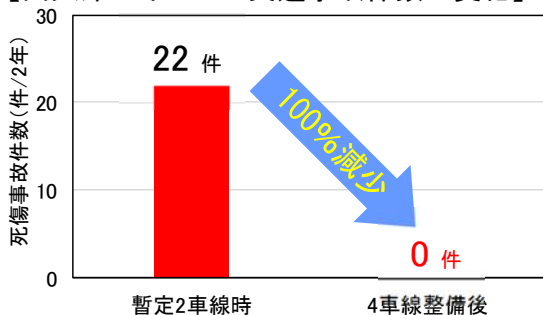


5. 事業の効果の発現状況

◆交通安全の確保

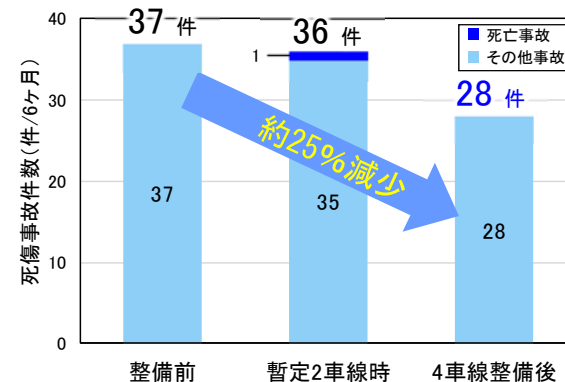
- 西大津バイパス（坂本北IC～下阪本ランプ間）の暫定2車線供用時における死傷事故件数は、22件/2年であった。また、西大津バイパス同区間と並行する県道高島大津線（旧国道161号）における死傷事故件数は、整備前は37件/6ヶ月、暫定2車線供用時は36件/6ヶ月であった。
- 西大津バイパスの整備進展に伴い、両路線とも死傷事故件数が減少し、交通安全の確保に繋がっている。

【西大津バイパスの交通事故件数の変化】



資料) イタルダデータ・暫定2車線時: H23年度～H24年度
 ・4車線整備後: H27年度～H28年度
 上記各2年間の死傷事故件数を算定。
 なお、死亡事故は各年度とも0件である。

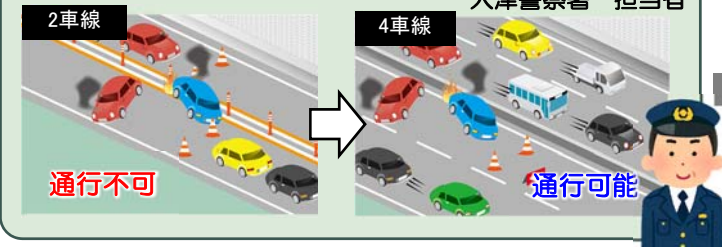
【西大津バイパス(坂本北IC～下阪本ランプ)と並行する県道高島大津線の交通事故件数の変化】



資料) イタルダデータ・整備前: H7.10～H8.3(6ヶ月)
 ・暫定2車線時: H9.10～H10.3(6ヶ月)
 ・4車線整備後: H27.10～H28.3(6ヶ月)
 上記各6ヶ月間の死傷事故件数を算定。

西大津バイパスの**追突事故は減少**しております。
 事故が発生した際の通行規制については、**2車線から4車線に整備されたことで、全車線が通行止めになる可能性が低くなりました。**2車線の場合、事故が発生した車線を通行止めにするると他の交通支障を及ぼします。
 しかし、4車線となったことで、事故が発生した車線を通行止めにしても、片方の車線で通行が可能となりました。

大津警察署 担当者



地域の運送事業者からは、湖西道路の無料化を期に、西大津バイパスを積極的に利用するようになったと聞いています。
 また、「**4車線化されたことで、とても走りやすくなりました。**速い車がいる場合でも抜かしてもらえますし、また、ミニバイクや自転車との並走もありませんので、**安全安心に運転することができます。**」といったドライバーの声も聞いています。
 物流を担う事業用トラックの**安全運行や輸送品質の向上につながっている**と思っています。
 滋賀県トラック協会 担当者

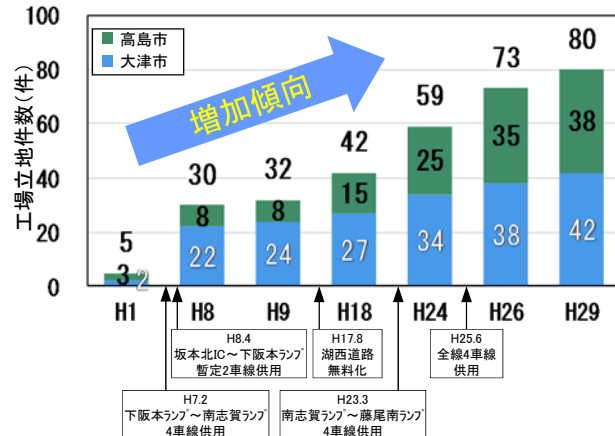
5. 事業の効果の発現状況

一般国道161号 西大津バイパス

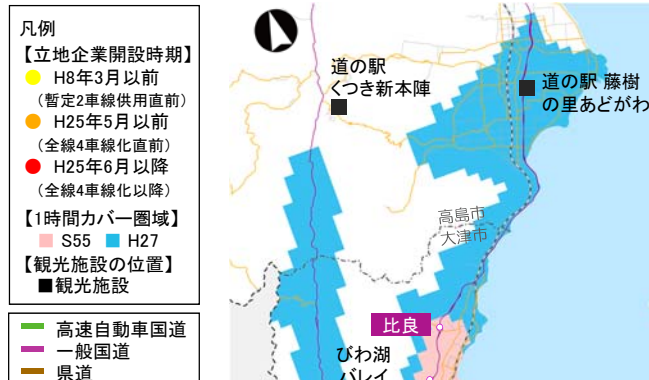
◆地域の活性化

- 西大津バイパスの整備により京都東ICの1時間圏域が大幅に拡大しており、全線4車線化により沿道や延伸部周辺で企業立地が促進されている。
- また、西大津バイパスの沿道や延伸部周辺には県内でも上位にランキングされる観光施設が点在しており、西大津バイパスの整備進展に伴い観光客数も増加傾向にある。

【大津市・高島市の工場立地件数】



【京都東ICからの1時間圏域の変化と
主な工場・研究所および観光施設の立地】



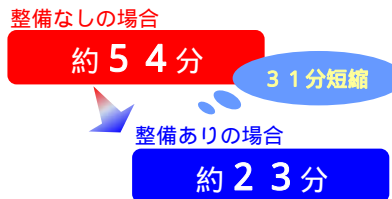
【滋賀県観光施設TOP30に入る
高島市、大津市の観光施設】

順位	観光地名	市町名	観光入込客数(人)
4	道の駅 藤樹の里あどがわ	高島市	863,300
6	道の駅 妹子の郷	大津市	795,400
11	比叡山ドライブウェイ	大津市	593,200
14	近江神宮	大津市	565,000
16	道の駅 びわ湖大橋米プラザ	大津市	501,100
18	比叡山延暦寺	大津市	485,400
21	マキノ高原・さらさ*	高島市	440,900
26	びわ湖パレイ	大津市	372,300
27	2016びわ湖大花火大会	大津市	350,000
28	奥比叡ドライブウェイ	大津市	335,700
29	道の駅 朽木新本陣・日曜朝市	高島市	329,900

資料) 平成28年滋賀県観光入込客統計調査書

資料) 工場立地動向調査(滋賀県提供)より、H1年を基準として累計件数を算出。

【びわこサイエンスパーク伊香立緑の里～京都東IC間の所要時間】



資料) 平成27年全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度および区間長より、下記の2ルートにかかる所要時間を算出。

- ・整備なし: 国道1号～県道高島大津線
- ・整備あり: 国道1号～湖西道路～西大津バイパス

当団地を選んでいただいた一企業様からは、「湖西道路・西大津バイパスが利用できる真野ICが近くにあり、交通の利便性が良いこと及び、新名神高速道路の大津JCT～神戸JCT間が開通すれば、さらに利便性が増すと思われることから、当団地への進出を決定しました。」とのお声をいただいております。

都市再生機構 担当者

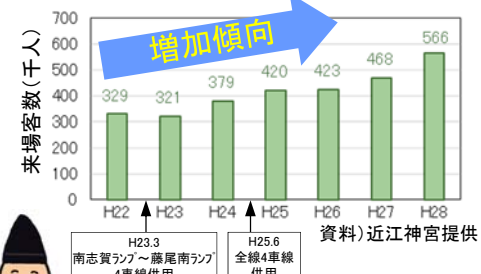
びわこサイエンスパーク
伊香立緑の里

- ・施工面積: 約42.5ha
- ・完成年度: 平成24年度

平成30年9月28日撮影



◆近江神宮の来場客数の推移



映画の影響で参拝客が増えましたが、西大津バイパスが整備されているおかげで、近江神宮への参拝客が来訪しやすく、観光促進の相乗効果につながっていると感じます。

近江神宮 担当者

6. 今後の事後評価の必要性等

一般国道161号 西大津バイパス

1. 事後評価の必要性

西大津バイパスの整備により、並行する県道の混雑の緩和、西大津バイパス自体の事故の減少が確認される等、事業完了による効果の発現状況に特に問題はなく、今後、同様の事後評価の必要性は生じないと思われます。

2. 改善措置の必要性

西大津バイパスは、想定された効果が発揮されており、交通状況等に大きな変化や問題はなく、当面の改善措置の必要性はないと思われます。

今後も地域情勢の変化や交通状況等に応じて、対策を検討いたします。

3. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について見直しの必要性

西大津バイパスは、埋蔵文化財の保護に配慮した道路構造変更及び都市計画変更、用地買収手続き等にも時間を要したことから、昭和42年度の事業化から平成25年度の全線4車線開通まで、長期間を要しております。今後、同種事業の計画・調査にあたっては、関係自治体、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要であると考えております。

また、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めると共に、便益の計算手法を改善する方法や貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討いたします。

■対応方針(案)

○西大津バイパスの整備による効果の発現状況等に問題はなく、今後の事後評価及び改善措置の必要はない。