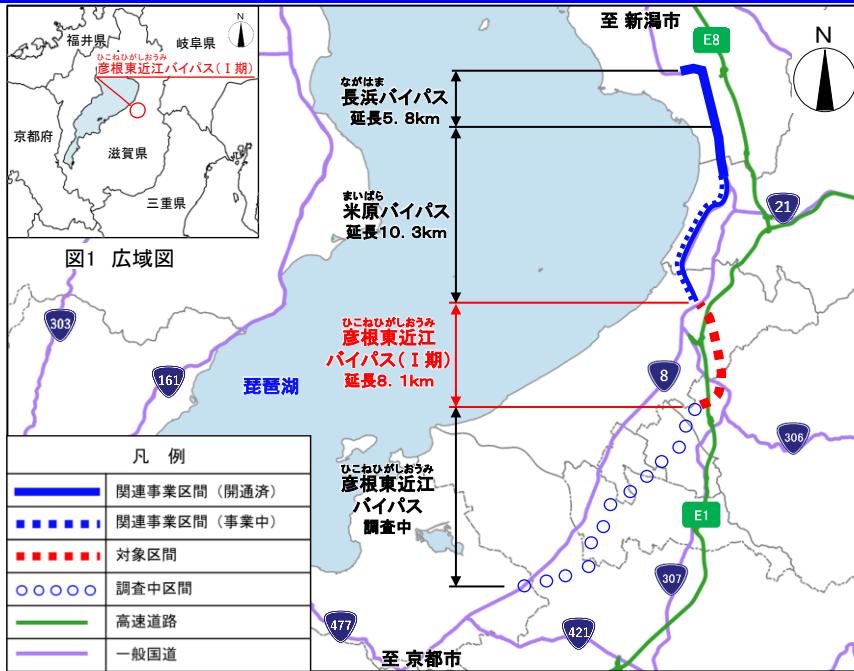


令和8年度 新規事業候補箇所の説明資料

一般国道8号 彦根東近江バイパス(Ⅰ期)
にかかる新規事業採択時評価

一般国道8号 彦根東近江バイパス(Ⅰ期)に係る新規事業採択時評価

1. 事業概要



- 起終点: 滋賀県彦根市佐和山町 ~ 滋賀県犬上郡多賀町敏満寺
- 延長等: 8.1km (第3種第1級、暫定2車線、設計速度80km/h)
- 全体事業費: 約860億円
- 計画交通量: 約6,400台/日 ~ 9,500台/日

| 乗用車 | 小型貨物 | 普通貨物 |
|-------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 約4,700台/日 ~約6,700台/日 | 約900台/日 ~約1,400台/日 | 約800台/日 ~約1,500台/日 |

①路線概要

国道8号は、新潟県新湊市から京都府京都市に至る延長約600キロの主要幹線道路。このうち、彦根東近江バイパス(Ⅰ期)は、滋賀県彦根市から滋賀県犬上郡多賀町に至る延長8.1キロのバイパス事業。

②事業目的

- 当該道路の整備により、交通混雑の緩和や交通の安全性を確保
- 湖東地域の円滑な物流ルートを確認し、地域の産業振興を支援
- 観光地へのアクセス向上により、地域の観光振興を支援

③事業実施に向けた検討状況

- 彦根東近江バイパスは上位計画として、彦根市都市計画マスタープラン(R6.3月)、多賀町都市計画マスタープラン(R3.3月)、新広域道路交通計画(R3.7月)に位置づけ
- 地域課題等を踏まえ、計画段階評価(H28.12月~R1.6月)において、以下の政策目標を設定し、ルート構造を検討

- ①産業振興の促進 ②渋滞の緩和 ③交通安全の確保 ④観光振興の促進

2. 評価結果

費用便益分析

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

| | B/C (参考)※4 | EIRR※1 | 総費用 | 総便益 |
|--------|------------|--------|------------------------|-------------------------|
| 4% | 5.4(0.97) | 7.3 | 4,185億円※2 (667億円※2) | 22,621億円※2 (648億円※2) |
| [2%]※3 | 5.6(1.5) | 7.5 | | |
| [1%]※3 | 5.9(1.9) | 7.8 | | |

注)費用分析結果は、国道8号バイパス全体(長浜市~近江八幡市)を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象とした場合
 ※1: EIRR: 経済的內部収益率
 ※2: 基準年(令和7年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)
 ※3: 比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率
 ※4: 参考として多様な便益を算出

防災機能評価

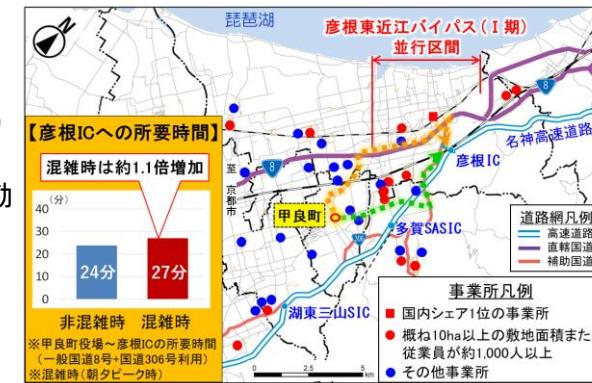
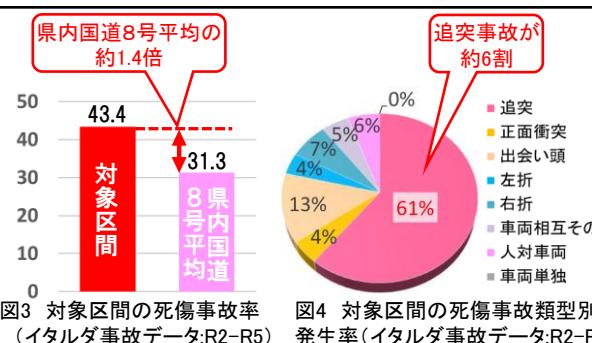
■道路ネットワークの防災機能評価結果

| 改善ベア数 | 脆弱度 (防災機能ランク) | | 累積脆弱度の変化量 | 改善度 | | 評価 |
|-------|------------------------|------------------------|---------------|-------------|-------------|-------|
| | 整備前 | 整備後 | | 通常時 | 災害時 | |
| 7 (1) | 0.43 [C] (1.00) [D] | 0.29 [B] (0.07) [B] | ▲1.67 (▲1.55) | 0.04 (0.00) | 0.19 (1.00) | ◎ (◎) |

注)上記の値は、国道8号バイパス全体(長浜市~近江八幡市)を対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象とした場合の防災機能評価結果※被災する拠点の最寄りインターチェンジを拠点とし評価

事業の影響

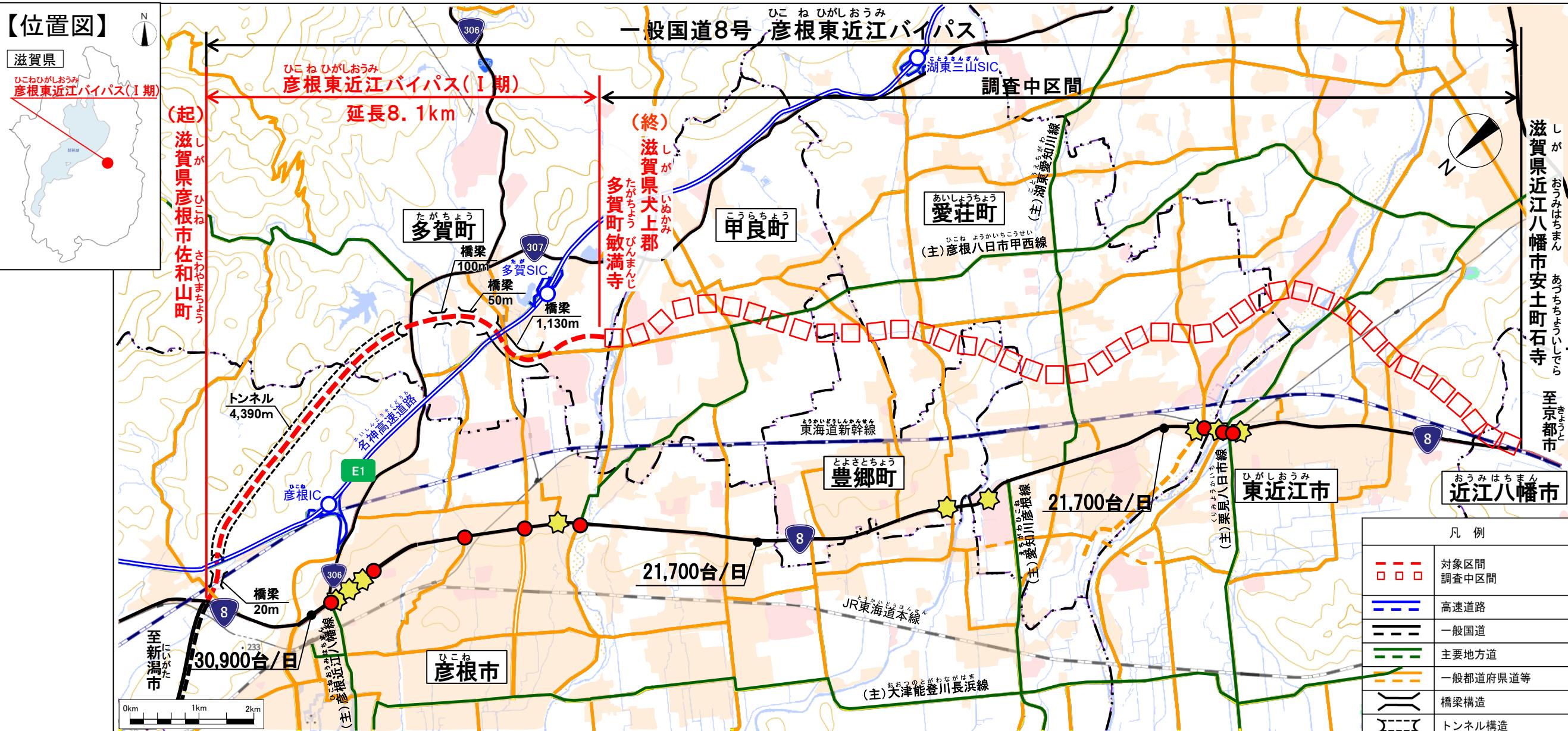
| 評価項目 | 評価 | 内容 |
|--------------|----|---|
| 自動車や歩行者への影響 | ◎ | <p>交通転換による交通渋滞の緩和</p> <p>【課題】主要渋滞箇所が5箇所存在し、信号交差点が連続する箇所が多く朝・タピーク時を中心に渋滞が発生。</p> <p>【効果】彦根東近江バイパス(Ⅰ期)へ転換し、現道混雑が緩和。</p> <p>〔〇対象区間の平均旅行速度 【現況】平均約19km/h ⇒ 【整備後】平均約42km/h〕</p> <p>区間: 佐和山交差点 ~ 犬方南交差点 出典: 【現況】ETC2.0プローブデータ(R7.10.11)の平日朝(7~9時台)及び夕(17~19時台)の平均 【整備後】上記のうち彦根東近江バイパス(Ⅰ期)は米原バイパスの規制速度50km/hで算出</p> <p>〔〇国道8号現道の混雑度 【現況】1.19~1.87 ⇒ 【整備後】0.43~1.33〕</p> <p>出典: 【現況】R3全国道路・街路交通情勢調査 【整備後】将来交通量推計結果(R22)より算出</p> |
| 事故対策 (政策目標③) | ◎ | <p>交通混雑等の緩和により、交通事故が減少</p> <p>【課題】主要渋滞箇所などでの追突事故が多く、死傷事故率は県内国道8号平均を上回る状況。</p> <p>【効果】渋滞緩和により、事故が減少</p> <p>〔〇国道8号現道の死傷事故率 【現況】43.4件/億台キロ ⇒ 【整備後】30.1/件億台キロ〕</p> <p>出典: 【現況】イタルダ事故データ(R2-R5) 【整備後】将来交通量推計結果(R22)を基に算定</p> |
| 歩行空間 | ○ | 市街地に歩道を整備し、安全かつ円滑な歩行空間を確保 |
| 住民生活 | ○ | 速達性の向上による救急医療活動の支援 |
| 地域経済 (政策目標①) | ◎ | <p>速達性・定時性・安全性の高い物流ネットワークを構築し、物流の効率化や地域の産業振興を支援</p> <p>【課題】国内シェアが1位の事業所や従業員数が約1,000人以上の大規模な事業所が多数立地。国道8号の渋滞により、製品等の納入時間や通勤時間の遅延リスクが発生し、企業活動に支障。</p> <p>【効果】渋滞緩和により、企業活動を支援</p> <p>〔〇甲良町から彦根ICへの所要時間 【現況】27分 ⇒ 【整備後】17分(10分短縮)〕</p> <p>出典: 【現況】R3全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度 【整備後】彦根東近江バイパス(Ⅰ期)区間を50km/hで算出</p> |
| 災害 | ○ | 積雪寒冷地域の区間において、堆雪幅を考慮した路肩幅員の確保により、緊急車両の通行を支援 |
| 環境 | ○ | 環境の改善 [CO2排出削減量3,148t-CO2/年(CO2排出削減便益: 1.2億円)] |
| 地域社会 (政策目標④) | ◎ | 点在する観光地間の連携(ネットワーク)を強化し、観光振興を支援 |



※本事業は、リスク分析を行うとともに、着工前重点準備を実施。

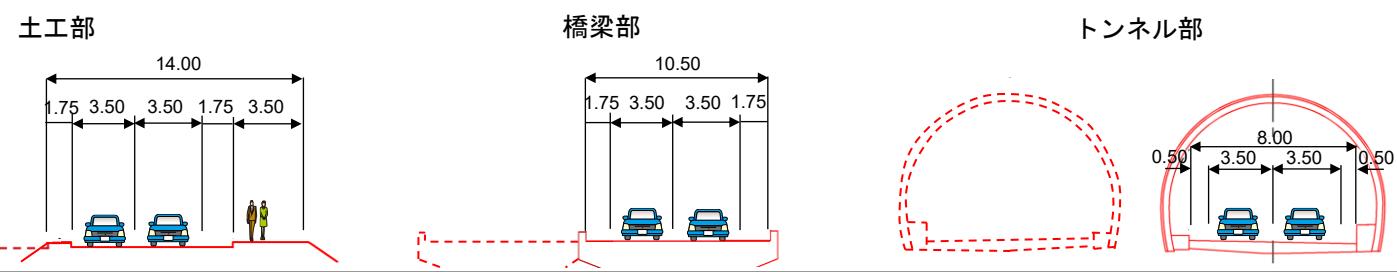
一般国道8号 彦根東近江バイパス(1期)に係る新規事業採択時評価

【位置図】



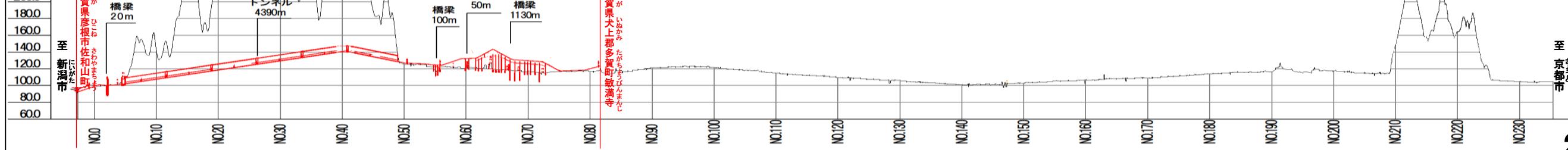
| 凡例 | |
|----|---------------------------------|
| | 対象区間 調査中区間 |
| | 高速道路 |
| | 一般国道 |
| | 主要地方道 |
| | 一般都道府県道等 |
| | 橋梁構造 |
| | トンネル構造 |
| | 主要渋滞箇所 |
| | 事故危険区間 |
| | 交通量(台/日) R3全国道路・ 街路交通情勢調査 |
| | 市街地(集落) |
| | 工業団地 |
| | 市町村境界線 |
| | 車線数(2車線/4車線) |

標準横断面図 (単位:m)



| | |
|--------|---------------|
| 全体延長 | : 8.1km |
| 土工延長 | : 2.4km (30%) |
| 橋梁延長 | : 1.3km (16%) |
| トンネル延長 | : 4.4km (54%) |

計画縦断面図



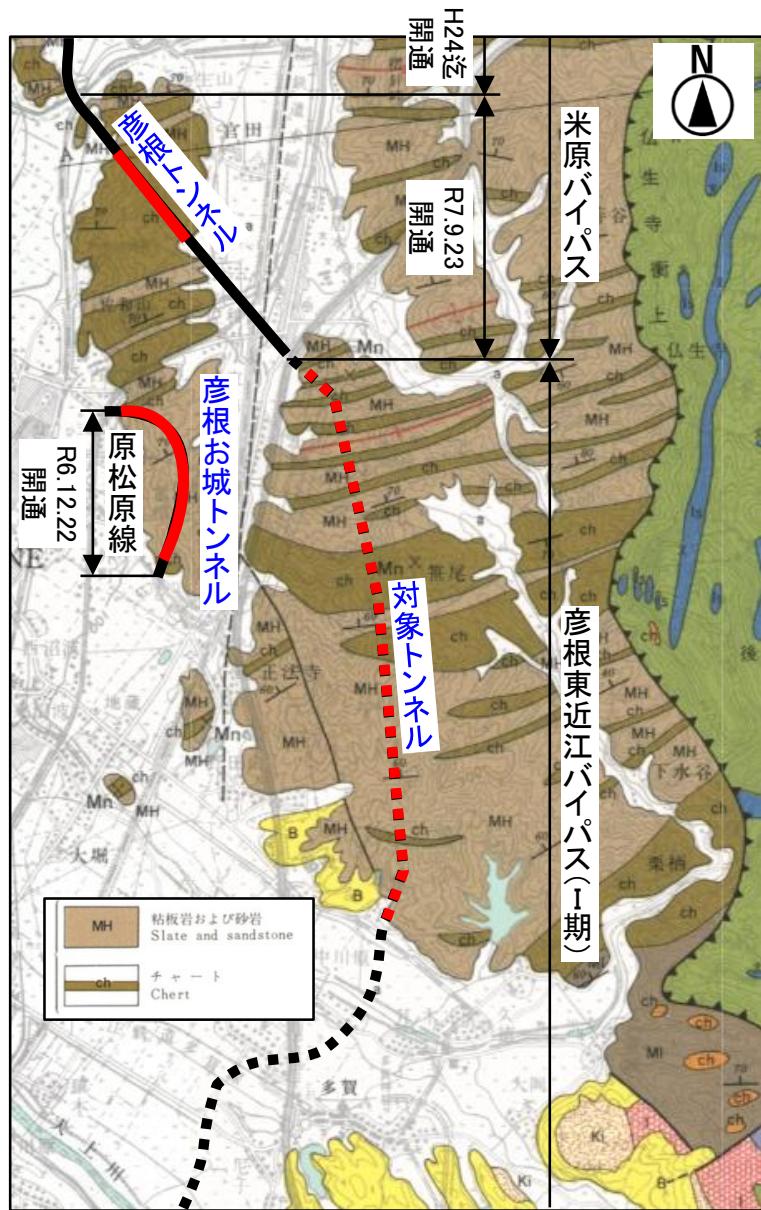
ひこねひがしおうみ
一般国道8号 彦根東近江バイパス（1期） 事業費算定に当たってのリスク分析

| 区分 | 費目 | リスク項目 | リスクへの対応状況 |
|---------------|--------|--|---|
| ①工事 | | | |
| | 改良 | 今後の協議により、機能補償道路(アンダーパス)の設置箇所数が増える可能性がある。 | 他事業の事例を参考に地盤改良費を計上。 今後の地質調査結果を踏まえ、設計・施工の各段階において対応を検討。 関係機関協議を踏まえ、機能補償道路の設置箇所を検討が必要。 |
| | 橋梁 | 今後の地質調査により、支持地盤の変更・基礎工等が変更となる可能性。 | 他事業の事例を参考に下部工・基礎工の費用を計上。 地質縦断図の結果を踏まえ、支持層の傾斜が想定される箇所等は、追加のボーリング調査を実施の上、地質3次元モデルを作成し、支持地盤の把握が必要。 今後、橋梁予備設計段階から早期に施工計画検討を実施。施工計画を踏まえた関係機関調整が必要。 |
| | トンネル | 坑口背面が谷地形のため、崖錐などの未固結地山が堆積、また、沢水が流出している可能性。 近隣事業において重金属が確認されたトンネルもあるため、対策の追加変更が生じた場合、費用が増加する可能性。 | 他事業の事例を参考に坑口周りに特殊法面工及び掘削覆工の費用を計上。 坑口部区間が2.0D範囲となる可能性があるため、それらを網羅できる範囲で測量が必要。 今後、事業化後に詳細な地質調査(重金属調査含む)及び詳細設計が必要。 |
| | IC・JCT | — | — |
| | 舗装 | 拡幅箇所の現道部分では、路盤状況が所定の支持力が得られなかった場合、舗装構成等の変更が生じる可能性。 | 他事業の事例を参考に舗装構成等を設定し、舗装費用を計上。 盛土主体のため路床材を設定し、詳細設計時に使用材料を踏まえて検討が必要。 |
| | 付帯施設 | 一部積雪地域のため、融雪施設の設置が必要の可能性。 環境影響評価の結果を踏まえ、遮音壁設置の検討が必要。 | 堆雪幅を考慮した路肩幅員を設定。今後、融雪装置の設置の有無について検討が必要。 現状の家屋の立地状況を踏まえ、必要な遮音壁設置費用を計上。将来の家屋の立地状況を踏まえ設置計画の検討が必要。 |
| ②用地及補償 | | | |
| | 用地 | 事業化後の設計段階において、測量や地質調査結果、地元及び関係機関との協議結果を踏まえた予備設計の結果、用地買収範囲の追加変更が生じた場合、費用が増加する可能性 | 現時点の予備設計で想定される用地買収範囲を全て考慮し計上。 今後、事業化後に測量や地質調査結果、地元及び関係機関との協議結果を踏まえた予備設計を実施し、用地買収範囲を確定。 |
| | 補償 | 事業化後の設計段階において、用地買収範囲の変更に伴う補償物件の追加変更や現地調査及び関係機関との協議の結果に伴う支障物件の追加変更が生じた場合、費用が増加する可能性 | 同規模の補償実績を参考に補償費用を計上。 今後、事業化後に現地調査や設計、関係機関協議を実施し、補償費用を確定。 |

一般国道8号 彦根東近江バイパス（I期） 事業費算定に当たってのリスク分析の例

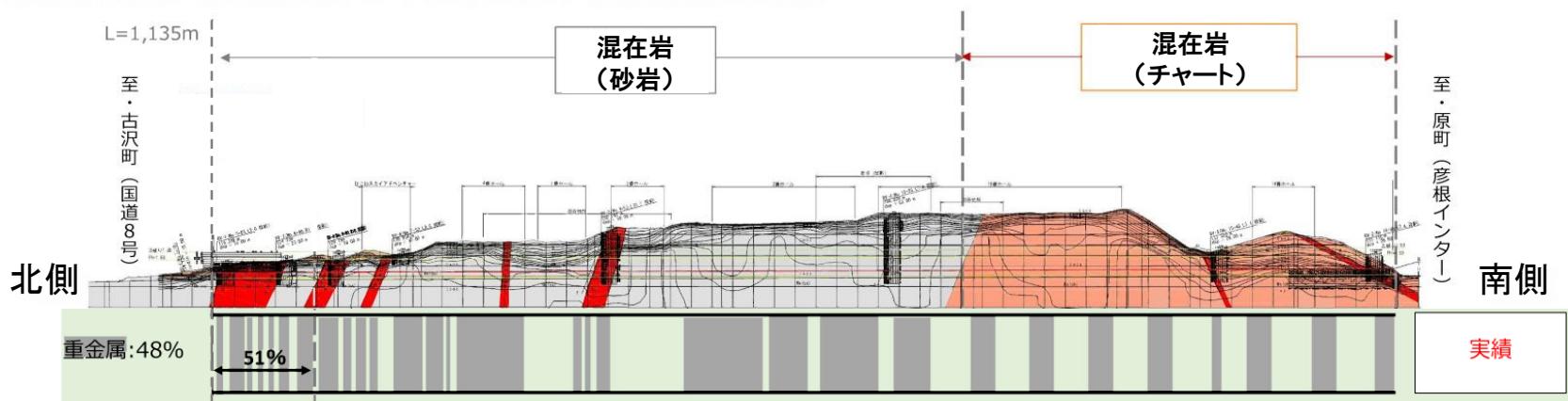
○一般国道8号彦根東近江バイパス（I期）は、近隣事業トンネル区間と同様の地質状況である地山を通過する計画。

○滋賀県事業である原松原線の「彦根お城トンネル」では重金属を確認。一方で直轄事業である米原バイパスの「彦根トンネル」では確認がされていない。文献調査及び空中電磁波探査結果等から、原松原線の「彦根お城トンネル」と類似した地質状況を有すると推察。今後の地質調査により、重金属が確認された場合、残土処分費が増加する可能性有。



近隣事業での事例

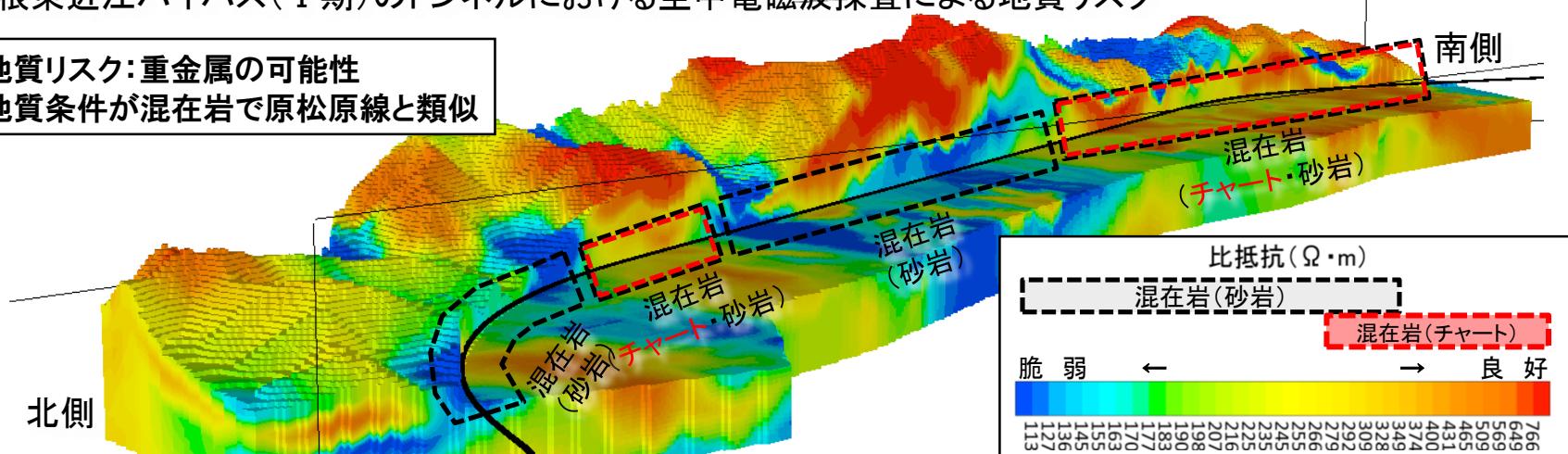
①原松原線「彦根お城トンネル」における重金属の確認



■彦根お城トンネルにおいて、重金属を確認（彦根トンネルでは確認されず）

②彦根東近江バイパス（I期）のトンネルにおける空中電磁波探査による地質リスク

地質リスク: 重金属の可能性
地質条件が混在岩で原松原線と類似



■対象トンネルは、原松原線と類似した地質状況を有しており、重金属を含む可能性有。

今後の地質調査により重金属が確認された場合、残土処分など対策費が増加する可能性。