

事後評価結果（平成30年度）

担 当 課：近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課
担当課長名：栗原 崇

事業名	一般国道161号 <small>にしおおつ</small> 西大津バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局	
起終点	自：滋賀県大津市坂本 至：滋賀県大津市横木1丁目	延長	11.0 km			

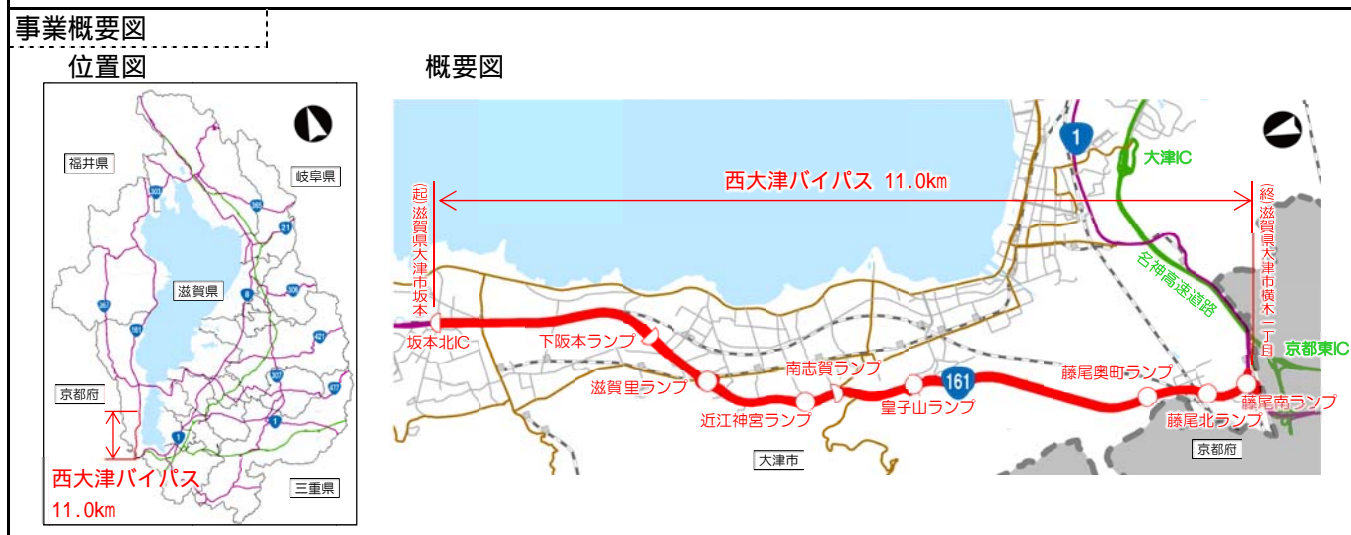
事業概要

一般国道161号は福井県敦賀市を起点とし、滋賀県湖西地域を経て滋賀県大津市に至る延長約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る。

西大津バイパスは、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た延長約11.0kmの事業である。

事業の目的・必要性

西大津バイパスは、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た事業である。



事業の効果等	事業期間	事業化年度	平成42年度	用地着手	昭和44年度	供用年	(当初) H8/24	変動	1.08倍
		都市計画決定	昭和47年度	工事着手	昭和45年度	(暫定/完成)	(実績) H8/H26		
	事業費	計画時	(名目値) - 億円/970億円	実績	(名目値) - 億円/1,015億円	変動	- 倍		
		(暫定/完成)	(実績値) - 億円/1,017億円	(暫定/完成)	(実績値) - 億円/1,063億円				
	交通量	計画時	(H42年度)		実績	(H27年度)		変動	67~114%
	(当該路線)	(暫定/完成)	台/日 / 34,100~58,300台/日		(暫定/完成)	台/日 / 38,959台/日			
	旅行速度向上	29.3km/h		30.6 km/h		交通事故減少	130件/億台扣	85件/億台扣	
	(供用前現道 当該路線)	(供用前年次)H22年度		(供用後年次)H27年度		(供用前現道 供用後現道)	(供用前年次)H21-24年	(供用後年次)H26-28年	
	費用対効果分析結果 (当初)	B / C	3 . 2		総費用	175億円		総便益	561億円
			(事業費：152億円 維持管理費：23億円)		(走行時間短縮便益：540億円 走行経費減少便益：10億円 交通事故減少便益：11億円)		基準年 平成14年		
費用対効果分析結果 (事後)	B / C	1 . 3		総費用	3,734億円		総便益	4,670億円	
		(事業費：3,619億円 維持管理費：115億円)		(走行時間短縮便益：4,335億円 走行経費減少便益：277億円 交通事故減少便益：59億円)		基準年 平成30年			
事業遅延によるコスト増	費用増加額		— 億円		便益減少額		— 億円		

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保 ・(費用便益分析対象区間)渋滞損失削減時間:562万人・時間/年 ・(当該区間/並行区間)並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率:7割削減 <p>地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量:24989.39t-CO2/年 <p>生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量:78.52t/年、排出削減率:5割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量:5.26t/年、排出削減率:6割削減)
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は実施していない。
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては、今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>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っている。</p> <p>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。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>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および当面の改善措置の必要性はない。</p> <p>今後も地域情勢の変化や交通状況等に応じて、今後の対策を検討する。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>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年度的全線4車線開通まで、長期間を要している。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。</p> <p>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する。</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。