

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道161号 <small>こほく</small> 湖北バイパス	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：滋賀県高島市マキノ町海津 至：滋賀県高島市今津町弘川	延長	10.8km								
事業概要											
<p>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92km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。</p> <p>湖北バイパス、小松拡幅、湖西道路（真野～坂本北）は、地域高規格道路「琵琶湖西縦貫道路」の一部として湖西地域の幹線道路のネットワークを強化するとともに、国道161号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、観光振興の支援を目的とした道路である。</p>											
S48年度事業化	S51年度都市計画決定 (H-年度変更)	S48年度用地着手	S53年度工事着手								
全体事業費	300億円	事業進捗率	約73%	供用済延長	8.3km (2車線)						
計画交通量		15,600台/日									
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">B/C</td> <td style="width: 10%;">(事業全体) 2.4</td> <td style="width: 10%;">(残事業) 5.7</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(1.1)</td> <td>(6.0)</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 2.4	(残事業) 5.7		(1.1)	(6.0)	総費用 ：(残事業)/(事業全体) 339/1,592億円 事業費 ：224/1,261億円 維持管理費 ：115/330億円	総便益 ：(残事業)/(事業全体) 1,923/3,754億円 走行時間短縮便益 ：1,819/3,561億円 走行経費減少便益 ：87/163億円 交通事故減少便益 ：16/29億円	基準年 ：令和2年	
B/C	(事業全体) 2.4	(残事業) 5.7									
	(1.1)	(6.0)									
感度分析の結果											
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">【事業全体】 交通量：B/C=1.9～2.9(交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">【残事業】 交通量：B/C=3.9～6.9(交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=2.3～2.4(事業費±10%)</td> <td>事業費：B/C=5.3～6.1(事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=2.3～2.4(事業期間±20%)</td> <td>事業期間：B/C=5.6～5.8(事業期間±20%)</td> </tr> </table>						【事業全体】 交通量：B/C=1.9～2.9(交通量±10%)	【残事業】 交通量：B/C=3.9～6.9(交通量±10%)	事業費：B/C=2.3～2.4(事業費±10%)	事業費：B/C=5.3～6.1(事業費±10%)	事業期間：B/C=2.3～2.4(事業期間±20%)	事業期間：B/C=5.6～5.8(事業期間±20%)
【事業全体】 交通量：B/C=1.9～2.9(交通量±10%)	【残事業】 交通量：B/C=3.9～6.9(交通量±10%)										
事業費：B/C=2.3～2.4(事業費±10%)	事業費：B/C=5.3～6.1(事業費±10%)										
事業期間：B/C=2.3～2.4(事業期間±20%)	事業期間：B/C=5.6～5.8(事業期間±20%)										
事業の効果等											
<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道161号の交通量は増加傾向にあり、各事業区間において交通容量を上回っており、交通混雑が発生している。 湖北バイパス・小松拡幅・湖西道路（真野～坂本北）の整備による交通容量の拡大により、交通混雑の緩和が期待される。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道161号では、各事業区間の死傷事故率が高くなっており、渋滞が原因と考えられる追突事故や対向車との正面衝突が発生しており、危険な状況となっている。 西大津バイパスでは4車線整備により、死傷事故率が約7割減少。各事業区間の整備により、西大津バイパスと同様の効果が期待される。 <p>③観光振興の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道161号の沿線地域には観光資源が多数立地し、観光入込客数は増加傾向であるが、休日の混雑により、観光地への立ち寄りや滞在時間の抑制等、地域経済活性化の機会を喪失。 各事業区間の整備により、速達性や高速道路へのアクセス性が向上し、さらなる来訪客数の増加、観光産業及び地域の活性化が期待される。 											
関係する地方公共団体等の意見											
<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和元年8月に大津市長より、「湖西道路（真野～坂本北）の4車線化」「小松拡幅（市内未整備区間）」の早期整備の要望を受けている。 令和元年8月に国道161号改良整備促進期成同盟会（昭和42年7月設立、大津市、高島市、敦賀市の各首長及び各市議会議員）より、「湖北バイパス」「小松拡幅14工区」「湖西道路（真野～坂本北）の4車線化」の整備促進および「小松拡幅13工区」の早期変更計画の策定と事業着手の要望を受けている。 											

滋賀県知事の意見：

一般国道161号湖北バイパス、一般国道161号小松拡幅、一般国道161号湖西道路（真野～坂本北）の事業が進められている現道区間においては、交通混雑や交通事故が多数発生しており、沿道地域の経済活動、社会活動に大きな支障をきたしています。また、自然災害や交通事故による通行止めが発生した時に代替となる道路が無い区間もあり、危機管理の観点からも一刻も早い整備が強く望まれています。

以上のことから、対応方針（原案）のとおり、事業効果の早期発現に向けたさらなる整備促進をお願いします。

事業実施にあたっては、必要な予算の確保と徹底したコスト縮減に取り組んでいただきますようお願いいたします。

なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努力をしております。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道161号湖北バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

人口は大津市は増加傾向、高島市は減少傾向であるが、世帯数と自動車保有台数は大津市は増加傾向、高島市は横ばいである。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和48年度事業化、用地取進捗率約94%、事業進捗率約73%（令和2年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

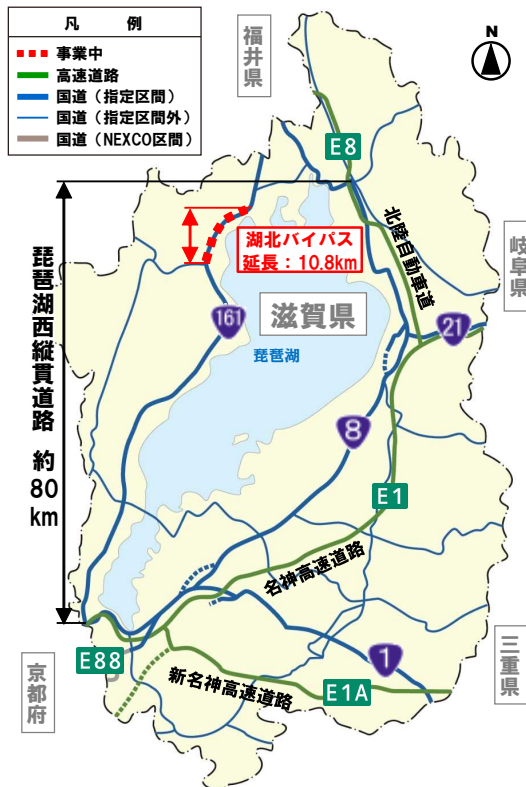
事業継続

対応方針決定の理由

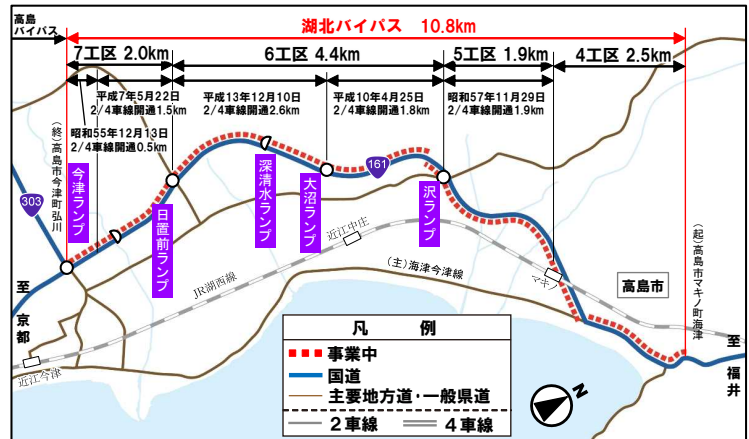
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※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。
 ※B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。