

再評価結果（平成17年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：鈴木 克宗

| | | | | | | |
|--------------------------|---|--|--|--------------|--------|------------------|
| 事業名 | 一般国道8号 野洲栗東バイパス | | 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 | 起点：滋賀県野洲市小篠原 終点：滋賀県栗東市手原 | | | 延長 | 4.7 km | |
| 事業概要 | 国道8号は新潟県新潟市から京都市に至る道路である。野洲栗東バイパスは、国道8号の渋滞解消、交通安全の確保、沿道環境の改善、まちづくりへの支援を図るために計画された道路である。 | | | | | |
| S57年度事業化 | H12年度都市計画決定 | | 用地未着手 | | 工事未着手 | |
| 全体事業費 | 約290億円 | | 事業進捗率 | 2% | 供用済延長 | 0.0 km |
| 計画交通量 | 42,300台/日 | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C (事業全体) 4.6 (残事業) 4.8 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 225/232億円 事業費：207/214億円 維持管理費：18/18億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 1076/1076億円 走行時間短縮便益：1053/1053億円 走行費用減少便益：19/19億円 交通事故減少便益：4/4億円 | 基準年 平成16年 | | |
| 感度分析の結果 | 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C = 5.1 (交通量 + 10%) B/C = 4.2 (交通量 - 10%) 事業費変動：B/C = 4.1 (事業費 + 10%) B/C = 4.9 (事業費 - 10%) | | | | | |
| 事業の効果等 | 円滑なモビリティの確保（現道における年間渋滞損失時間の削減が期待される） 生活環境の改善・保全（夜間騒音環境基準を超過している沿道への騒音レベルの低下が見込まれる） 他10項目に該当 | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | 野洲栗東バイパスは、国道8号の渋滞解消、交通安全の確保、沿道環境の改善、まちづくりへの支援に重要な役割を果たすことが期待されており、野洲市、守山市、栗東市をはじめとする関係5市で構成される大津湖南地域幹線道路整備促進協議会から早期整備の要望（平成16年7月26日）を受けている。 | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | 野洲栗東バイパス沿線の野洲市、守山市、栗東市の人口及び自動車保有台数は大幅に増加しており、そのため国道8号の交通量も年々増加している状況である。 | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | 野洲栗東バイパスの計画については、現在関係12地区において平成11年度より測量実施のための説明会を実施しており、7地区において了解が得られ、その内3地区において測量を実施している。 | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | 野洲栗東バイパスの関係地区は12地区で、平成11年度より測量の説明会を順次実施しており、平成16年12月までに7地区の了解を得ている。残り5地区については、早期に了解が得られるよう、地元自治体等、関係機関と調整を図りながら進める。 | | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 | 事業の施工にあたっては、新技術の積極的な活用をして、コスト縮減に配慮して事業を進めていく。 | | | | | |
| 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、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。 | | | | | |
| 事業概要図 | | | | | | |

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。