

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b>	一般国道8号 <small>しおつ</small> 塩津バイパス	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 近畿地方整備局								
<b>起終点</b>	自：滋賀県長浜市西浅井町塩津浜 至：滋賀県長浜市木之本町飯浦	<b>延長</b>	3.5km										
<b>事業概要</b>													
<p>一般国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、京都府京都市に至る総延長約600kmの主要幹線道路であり、滋賀県の産業・経済・生活活動を支える重要な役割を担っている。</p> <p>塩津バイパスは、国道8号の長浜市西浅井町から木之本町間における異常気象時の通行規制区間の解消、交通安全の確保、広域的な代替路の確保等を目的とした道路である。</p> <p>平成8年に西浅井町塩津浜から木之本町飯浦までの1.5km(2工区)が開通し、異常気象時の通行規制区間が解消。西浅井町塩津浜の2.0km区間(1工区)のうち、一部区間(0.9km)が平成27年3月に開通し、残る未整備区間(現道拡幅区間)について整備を進めている。</p>													
S59年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	S60年度用地着手	H元年度工事着手										
<b>全体事業費</b>	123億円	<b>事業進捗率</b>	約88%	<b>供用済延長</b>	2.4km								
<b>計画交通量</b>	13,400台/日												
<b>費用対効果分析結果</b>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"><b>B/C</b> (事業全体) 1.1</td> <td style="width: 50%;"><b>総費用</b>： (残事業)/(事業全体) 13/225億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業) 1.9</td> <td><b>総便益</b>： (残事業)/(事業全体) 24/244億円</td> </tr> </table>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.1	<b>総費用</b> ： (残事業)/(事業全体) 13/225億円	(残事業) 1.9	<b>総便益</b> ： (残事業)/(事業全体) 24/244億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"><b>事業費</b>： 10/213億円</td> <td style="width: 50%;"><b>走行時間短縮便益</b>： 22/203億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;"><b>維持管理費</b>： 2.3/12億円</td> <td><b>走行経費減少便益</b>： 1.6/36億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>交通事故減少便益</b>： 0.51/5.2億円</td> </tr> </table>	<b>事業費</b> ： 10/213億円	<b>走行時間短縮便益</b> ： 22/203億円	<b>維持管理費</b> ： 2.3/12億円	<b>走行経費減少便益</b> ： 1.6/36億円		<b>交通事故減少便益</b> ： 0.51/5.2億円	<b>基準年</b> 平成29年
<b>B/C</b> (事業全体) 1.1	<b>総費用</b> ： (残事業)/(事業全体) 13/225億円												
(残事業) 1.9	<b>総便益</b> ： (残事業)/(事業全体) 24/244億円												
<b>事業費</b> ： 10/213億円	<b>走行時間短縮便益</b> ： 22/203億円												
<b>維持管理費</b> ： 2.3/12億円	<b>走行経費減少便益</b> ： 1.6/36億円												
	<b>交通事故減少便益</b> ： 0.51/5.2億円												
<b>感度分析の結果</b>													
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">【<b>事業全体</b>】 交通量：B/C=0.9~1.3(交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">【<b>残事業</b>】 交通量：B/C=1.6~2.2(交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=1.1~1.1(事業費 ±10%)</td> <td>事業費：B/C=1.8~2.1(事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=1.1~1.2(事業期間 ±20%)</td> <td>事業期間：B/C=2.1~2.2(事業期間 ±20%)</td> </tr> </table>						【 <b>事業全体</b> 】 交通量：B/C=0.9~1.3(交通量 ±10%)	【 <b>残事業</b> 】 交通量：B/C=1.6~2.2(交通量 ±10%)	事業費：B/C=1.1~1.1(事業費 ±10%)	事業費：B/C=1.8~2.1(事業費 ±10%)	事業期間：B/C=1.1~1.2(事業期間 ±20%)	事業期間：B/C=2.1~2.2(事業期間 ±20%)		
【 <b>事業全体</b> 】 交通量：B/C=0.9~1.3(交通量 ±10%)	【 <b>残事業</b> 】 交通量：B/C=1.6~2.2(交通量 ±10%)												
事業費：B/C=1.1~1.1(事業費 ±10%)	事業費：B/C=1.8~2.1(事業費 ±10%)												
事業期間：B/C=1.1~1.2(事業期間 ±20%)	事業期間：B/C=2.1~2.2(事業期間 ±20%)												
<b>事業の効果等</b>													
<p>①交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>未整備の区間（現道拡幅区間）は、歩道整備率が約10%であり、歩行者は路肩を通行。</li> <li>当該区間では車両が歩行者の背面から接触する事故も発生。塩津バイパスの整備により、安全な自転車・歩行者空間を確保。</li> </ul> <p>②広域的な代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間は、積雪寒冷地域に指定されており降雪の多い地域。</li> <li>塩津バイパスの整備により積雪時における円滑な交通の確保と事故等による北陸自動車道の通行止め時（年平均4回以上）における広域的な代替路の確保を期待。</li> </ul>													
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>													
<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成23年12月、国道8号バイパス路線設置促進期成同盟会（S32.1設立、長浜市、米原市の各首長および議長、衆議院議員、滋賀県議会議員）より、整備促進の要望を受けている。</li> <li>平成28年10月、敦賀・長浜・高島三市議会協議会（H22.2設立、高島市議会議員、敦賀市議会議員、長浜市議会議員）より、整備促進の要望を受けている。</li> </ul> <p>滋賀県知事の意見：</p> <p>一般国道8号塩津バイパスについては、対応方針（原案）で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現に向けてさらなる整備促進をお願いしたい。</p> <p>地元も歩行者等の安全確保、災害に強い道路整備のため、当該事業の早期完成を強く望んでおり、一層の事業推進にあたって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たい。</p> <p>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。</p>													
<b>事業評価監視委員会の意見</b>													
<p>審議の結果、「一般国道8号塩津バイパス」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。</p>													

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

当該区間は滋賀県北部から福井県へ至る主要な幹線道路であり、大型車混入率も高い。近年、自転車による琵琶湖一周「ビワイチ」の人気の高まっており自転車交通も多く、道の駅「あぢかまの里」はビワイチサイクルサポートステーションにも指定。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和59年度に事業化、用地進捗率約69%、事業進捗率約88%（平成29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

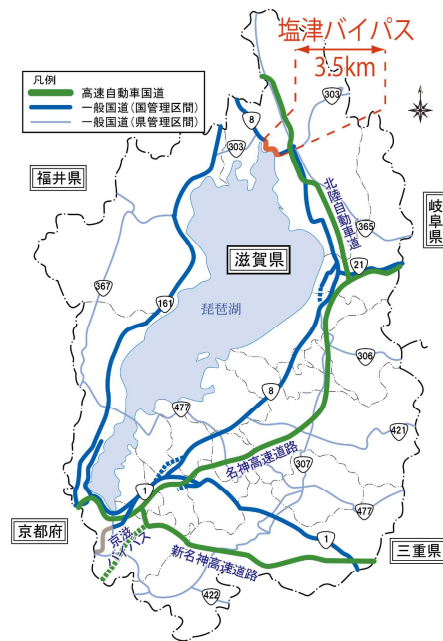
事業継続

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。  
※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。