

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名 一般国道8号 <small>やすりつとう</small> 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 自：滋賀県野洲市 <small>やすこしのほら</small> 小篠原 至：滋賀県栗東市 <small>りつとうてはら</small> 手原	延長 4.7km							
事業概要 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延長約600kmの幹線道路であり、沿道地域の産業・経済・生活活動を支える重要な役割を担っている。 一般国道8号の野洲市から栗東市までの区間は、沿道に工場、店舗、住宅等が連坦しており、地域の経済と日常生活を支える幹線道路として広く利用されている。 野洲栗東バイパスは、名神高速道路栗東ICへの円滑なアクセスを可能とし、国道8号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした延長4.7kmの道路である。								
S57年度事業化	H12年度都市計画決定 (H-年度変更)	H25年度用地着手						
H28年度工事着手								
全体事業費	650億円	事業進捗率 約36% (平成31年3月時点)						
供用済延長	—							
計画交通量	35,600台/日							
費用対効果 分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C (事業全体) 1.1</td> <td style="text-align: center;">総費用： 414/605億円 (残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">総便益： 663/663億円 (残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業) 1.6</td> <td style="text-align: center;"> 事業費：369/560億円 維持管理費：45/45億円 </td> <td style="text-align: center;"> 走行時間短縮便益：609/609億円 走行経費減少便益：41/41億円 交通事故減少便益：13/13億円 </td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.1	総費用： 414/605億円 (残事業)/(事業全体)	総便益： 663/663億円 (残事業)/(事業全体)	(残事業) 1.6	事業費：369/560億円 維持管理費：45/45億円	走行時間短縮便益：609/609億円 走行経費減少便益：41/41億円 交通事故減少便益：13/13億円	基準年 令和元年
B/C (事業全体) 1.1	総費用： 414/605億円 (残事業)/(事業全体)	総便益： 663/663億円 (残事業)/(事業全体)						
(残事業) 1.6	事業費：369/560億円 維持管理費：45/45億円	走行時間短縮便益：609/609億円 走行経費減少便益：41/41億円 交通事故減少便益：13/13億円						
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=0.90~1.3(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.03~1.2(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.1(事業期間 ±20%) 【残事業】交通量：B/C=1.3~1.9(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5~1.8(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.6~1.6(事業期間 ±20%)								
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・国道8号の交通量は約26,200台/日と、交通容量を約2.2倍超過しており、交通混雑が発生。 ・国道8号の通過交通が野洲栗東バイパスに転換することにより、交通分散が図られ交通混雑の緩和が期待。 ②交通安全の確保 ・野洲栗東バイパスと並行する国道8号で発生する事故は、渋滞などに起因すると考えられる追突が全体の約7割を占めており、死傷事故率は滋賀県平均の約1.7倍。 ・バイパス整備により交通転換が図られることで国道8号における事故の減少が期待。								
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： ・令和元年8月、大津湖南地域幹線道路整備促進協議会（昭和57年4月設立、野洲市、大津市、草津市、守山市、栗東市、湖南市の各首長）から国土交通省や財務省等に、整備促進の要望を受けている。 ・令和元年8月、国道8号野洲栗東バイパス整備促進期成同盟会（平成24年2月設立、栗東市、野洲市、守山市の各首長）から官房長官や国土交通省・財務省等に、整備促進の要望を受けている。								
滋賀県知事の意見 一般国道8号については、慢性的な交通渋滞が発生しており、その影響で、企業の輸送能力が低下するとともに、交通事故の多発や生活環境の悪化等、地域住民の生活にも深刻な問題が生じている。これらの状況を改善するためには当該事業の早期完成が強く望まれており、対応方針（原案）のとおり、事業効果の早期発現に向けた更なる整備促進をお願いしたい。 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たい。 なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努力をしてみたい。								

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道8号野洲栗東バイパス」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

野洲栗東バイパス沿線は多数の工業団地、企業が立地しており、沿線の人口及び自動車保有台数は、増加傾向にあり、事業採択の際の前提となっている需要の見込みや地元情勢の変化等に当初計画から大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和57年度事業化、用地取進捗率約91%、事業進捗率約36%(平成31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

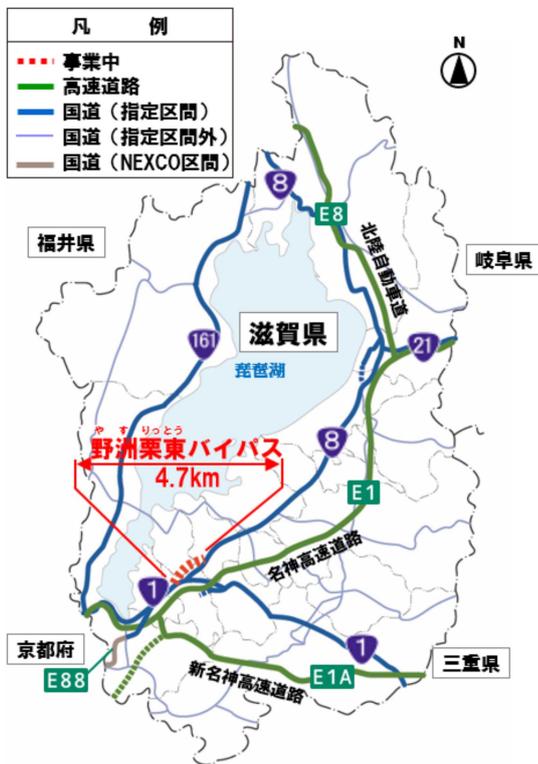
事業継続

対応方針決定の理由

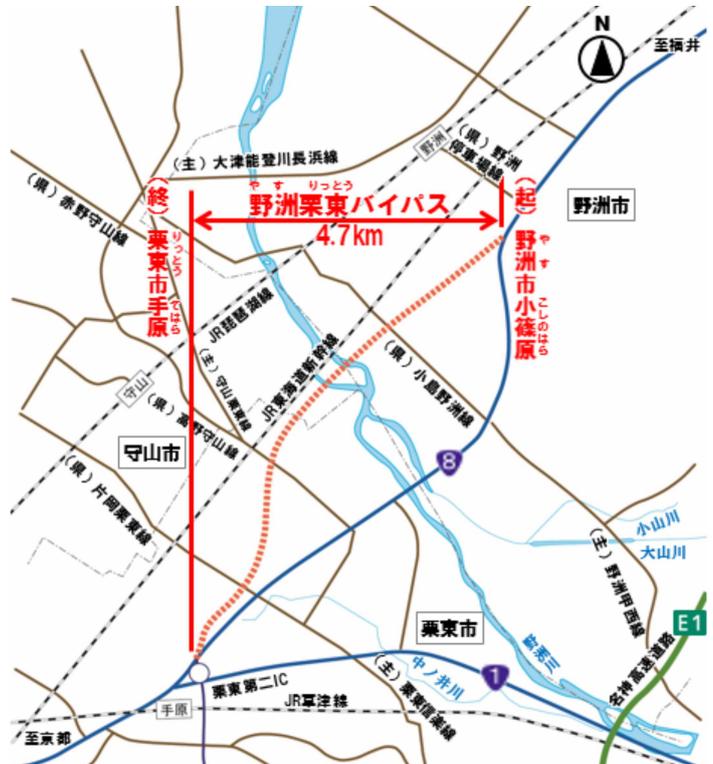
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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。