

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

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	自：滋賀県野洲市 や す こしの はら 小篠原 至：滋賀県栗東市 り っ と う て は ら 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、地域活性化の支援及び救急救命活動の支援を目的とした延長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		973億円		事業進捗率		47%		供用済延長
計画交通量		37,400台／日						
費用対効果分析	B/C	EIRR		総費用		総便益		基準年
	(事業全体)	(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		
	1.4			396/990億円		1,432/1,432億円		
	2.3 [2%]	5.7%		事業費：353/947億円		走行時間短縮便益：1,319/1,319億円		令和6年
	2.9 [1%]			維持管理費：43/43億円		走行経費減少便益：100/100億円		
				更新費：- 億円		交通事故減少便益：13/13億円		
	(残事業)	(残事業)		感度分析	(事業全体)		(残事業)	
3.6			交通量		B/C=1.3～1.6(±10%)	交通量	B/C=3.3～4.0(±10%)	
5.2 [2%]	13.7%		事業費		B/C=1.4～1.5(±10%)	事業費	B/C=3.3～4.0(±10%)	
6.4 [1%]			事業期間		B/C=1.4～1.5(±20%)	事業期間	B/C=3.6～3.8(±20%)	
事業の効果等								
①交通混雑の緩和								
・国道8号の交通量は交通容量の約1.8倍となっており、慢性的な渋滞が発生。								
・野洲栗東バイパスの整備により、交通の分散が図られ渋滞の緩和による所要時間の短縮や定時性の確保を期待。								
②交通安全の確保								
・野洲栗東バイパスと並行する国道8号では、県内の直轄国道の平均値よりも死傷事故率が高く、渋滞に起因すると想定される追突事故が73%を占める。								
・渋滞を避ける車両の生活道路へ進入するなど地域の安全確保に課題。								
・野洲栗東バイパスの整備により交通混雑が緩和し交通安全性の向上を期待。								
③地域活性化の支援								
・国道8号の沿線地域は製造・物流・商業施設が多く立地し、野洲駅南口では再開発が計画されるなど、活気あふれる地域。								
・野洲栗東バイパスの整備により、道路の速達性や定時性が向上し、地域経済の更なる発展への寄与を期待。								
④救急救命活動の支援								
・野洲栗東バイパスの周辺には第三次救命救急指定病院である済生会滋賀県病院があり、沿線地域の救急医療の中核を担っている。								
・野洲栗東バイパスの整備により、搬送時間の短縮、救急救命活動の支援につながることを期待。								

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6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6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)から国土交通省や財務省等に、整備促進の要望を受けている。

滋賀県知事の意見

「対応方針(原案)」のとおりに「事業継続」で異論はありません。

なお、当該区間は、人口増が続くエリアを沿線に抱えていることから、慢性的な交通渋滞が発生しており、企業活動を阻害するとともに、交通事故の多発や渋滞を避ける車両の生活道路への進入による地域の安全性の低下等、地域住民の生活にも深刻な問題が生じています。

これらの課題を改善し、地域の更なる発展のためにも地域の住民、企業は早期完成を強く望んでおり、一日も早く事業効果が発現するよう更なる整備推進をお願いします。

また、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をお願いします。

本県としても事業促進に最大限の努力をまいります。

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)のとおりに「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97%、事業進捗率約47%(令和6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・新工法の採用等によりコスト縮減に努める。

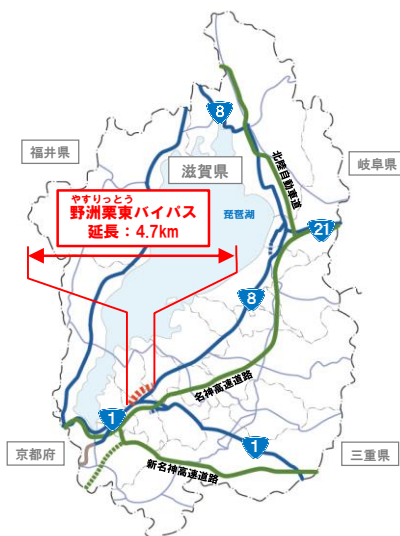
対応方針

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)