

新規事業採択時評価結果(令和8年度新規事業化箇所)

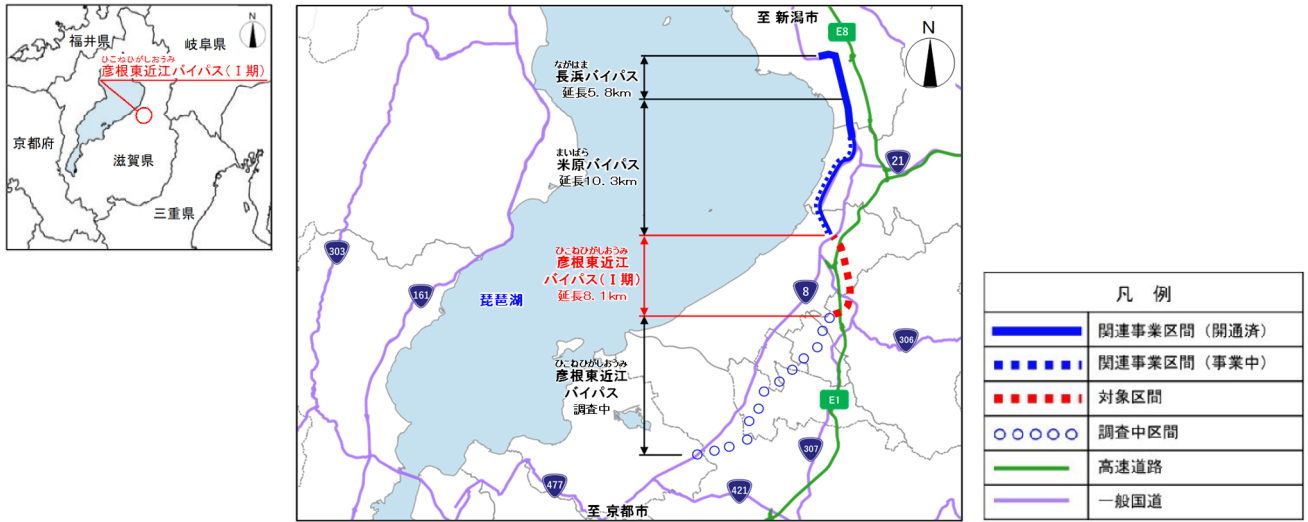
担当課： 道路局 国道・技術課

担当課長名： 西川 昌宏

事業の概要

事業名	一般国道8号 彦根東近江バイパス(I期)	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：滋賀県彦根市佐和山町 至：滋賀県犬上郡多賀町敏満寺	延長	8.1km		
事業概要	国道8号は、新潟県新潟市から京都府京都市に至る延長約600kmの主要幹線道路である。 このうち、彦根東近江バイパス(I期)は、滋賀県彦根市から滋賀県犬上郡多賀町に至る延長8.1kmのバイパス事業である。				
事業の目的、必要性	当該道路の整備により、交通混雑の緩和や交通の安全性を確保する。また、湖東地域の円滑な物流ルート確保による地域の産業振興、観光地へのアクセス向上による地域の観光振興を支援することを目的とする。				
全体事業費	約860億円	計画交通量	約6,400～9,500台/日		

事業概要図



関係する地方公共団体等の意見

【滋賀県知事】

新規事業採択時評価に係る一般国道8号 彦根東近江バイパス(I期)の予算化について同意いたします。

一般国道8号は、新潟市を起点とし京都市までを結ぶ重要な路線でありながら、滋賀県内では、依然として大部分の区間で2車線の構造が続いています。さらに沿道の土地利用の高度化も相まって、生活交通と物流交通が混在することで、複数の箇所では交通渋滞が発生しています。そのため、交通事故が多発し、産業振興および観光振興の阻害など多くの課題を抱えています。

そのような中で、国においては、令和7年9月23日に全線供用を迎えた米原バイパスをはじめ、令和8年度末に部分供用を目標とすることが公表された野洲栗東バイパスなど、改築事業を順次進めているところであり、それらに続く彦根東近江バイパスの事業着手には多くの期待を寄せているところです。

とりわけ、主要渋滞箇所が連続し、すでに供用されている長浜バイパス・米原バイパスと接続する彦根市佐和山町から多賀町敏満寺の延長8.1kmの区間から事業化されることは最も効果的であると考えます。

本県としては、事業が円滑に進むよう、沿線7市町と連携し、道路整備の円滑化に資する地籍調査を含め用地取得や地元調整等に最大限協力してまいります。また本事業の進捗にあわせて、アクセス道路の整備に向けた検討を進めるとともに、道路整備の推進に不可欠な建設発生土の受け入れ先の調整にも協力してまいります。

彦根東近江バイパスの早期完成に向け、沿線市町と協力して取り組んでまいりますので、整備を推進いただきますようお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

対応方針(採択理由)

彦根東近江バイパス(I期)の整備により、交通混雑の緩和や交通の安全性を確保し、円滑な物流ルート確保による産業振興、観光地へのアクセス向上による観光振興など必要性・効果が高く見込まれる。また、事業採択の前提条件を満たしており、本事業の新規事業化については妥当である。

事業評価結果(総合評価)

事業採択の前提条件 <input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている <input checked="" type="checkbox"/> 事業実施環境が整っている

費用 便益 分析 (参考)	B/C		(参考)	EIRR	総費用	4,185億円	総便益	22,621億円	(参考) 時間信頼性向上便益: 7,764億円 CO2排出削減便益: 54億円	感度分析		基準年
	[4%]	5.4 (0.97)	7.3	41.6% (3.9%)	事業費: 3,257億円 維持管理費: 883億円 更新費: 45億円	走行時間短縮便益: 21,588億円 走行経費減少便益: 1,020億円 交通事故減少便益: 12億円	交通量変動	B/C= 4.9~5.9 (変動ケース: ±10%)		令和7年		
	[2%]	5.6 (1.5)	7.5				事業費変動	B/C= 5.3~5.6 (変動ケース: ±10%)				
	[1%]	5.9 (1.9)	7.8				事業期間変動	B/C= 5.4~5.4 (変動ケース: ±20%)				

※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は、国道8号バイパス全体(長浜市~近江八幡市)を対象とした場合の値、()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。
 ※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)

事業の影響	評価項目		評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	・交通転換により、交通渋滞が緩和。 【対象区間の平均旅行速度】 現況: 平均約19km/h ⇒ 整備後: 平均約42km/h 【国道8号の混雑度】 現況: 1.19~1.87 ⇒ 整備後: 0.43~1.33
事故対策		◎	・交通混雑の緩和等により、交通事故が減少。 【国道8号の死傷事故率】 現況: 43.4件/億台キロ ⇒ 整備後: 30.1件/億台キロ	
歩行空間		○	・市街地に歩道を整備することにより、安全かつ円滑な歩行空間を確保。	
社会全体への影響	住民生活	○	・速達性の向上により、救急医療活動を支援。	
	地域経済	◎	・速達性・定時性・安全性の高い物流ネットワークの構築により、物流の効率化や地域の産業振興を支援。 【甲良町から彦根ICへの所要時間】 [現況]27分 → [整備後]17分(10分短縮)	
	災害	○	・積雪寒冷地の区間において堆雪幅を考慮した路肩幅員の確保により、緊急車両の通行を支援。	
	環境	○	・環境の改善。(CO2排出削減量3,148t-CO2/年〔CO2排出削減便益:1.2億円〕)	
	地域社会	◎	・点在する観光地間の連携(ネットワーク)を強化し、観光振興を支援。	

事業実施環境 ・計画段階評価手続き完了(R1.6.14) ・都市計画決定公示(R7.12.19) ・環境影響評価書縦覧完了(R8.1.19) ・滋賀県、国道8号バイパス建設促進期成同盟会などより早期事業化を要望

事業評価結果(防災機能)

事業の必要性		
当該道路の整備により、交通混雑の緩和や交通の安全性を確保する。また、湖東地域の円滑な物流ルート確保による地域の産業振興、観光地へのアクセス向上による地域の観光振興を支援することを目的とする。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 大規模災害が発生した場合に救援活動、物資輸送に支障が生じる可能性があるため、迅速で円滑な応急対策活動を支援するための通行可能な道路の確保が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ※近畿ブロック新広域道路交通ビジョン(R3.7) ・域内外・地域・国内外との対流を促進する重層的かつ強靱な 広域道路 ネットワーク の整備を推進する。 ※彦根市都市計画マスタープラン(R6.3) ・円滑な通行の確立とともに防災機能の向上のために、地域の幹線道路の役割を果たす道路の整備・充実を図ります。 ※多賀町都市計画マスタープラン(R3.3) ・地域間の交流・連携を促進するとともに、災害時における輸送の多重性・代替性を確保し、町土の有効利用および安全・安心な生活・生産基盤の整備を進める。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 信号交差点が連続する箇所が多く、朝夕ピーク時を中心に渋滞が発生。 主要渋滞箇所などで事故が多く、死傷事故率は大半の区間で県内直轄国道平均値を上回る状況。 	<ul style="list-style-type: none"> ※彦根市都市計画マスタープラン(R6.3) ・国道8号の渋滞解消を図るため、国道8号バイパスの整備が求められており、国などの関係機関と連携し、国道8号バイパスの整備促進を図ります。 ※多賀町都市計画マスタープラン(R3.3) ・国道8号の渋滞解消を図るため、国道8号バイパスの整備が求められており、国などの関係機関と連携し、国道8号バイパスの整備促進を図ります。 ※彦根市総合計画前期基本計画(R4.3) ・市民生活、経済活動、観光交流における都市の基盤として道路の整備を進めます。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 彦根城、多賀大社などの歴史文化資源や自然豊かな観光資源が多数存在するが、観光地間の連携(ネットワーク)が不足。 対規模な事業所が多数立地しており、国道8号の渋滞により企業活動に支障をきたしているため、速達性・定時性・安全性の高い物流ネットワークの構築が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ※湖東定住自立圏共生ビジョン(R7.4) 彦根市 ・多賀スマートインターチェンジを活用して、湖東圏域全体の地域振興につなげていくため、アクセス道路を整備し、企業誘致や観光開発に努める。 ※彦根市都市計画マスタープラン(R6.3) ・幹線道路の整備をはじめとした各施設への移動がしやすい環境づくりを進めます。 ・地域の強みを高めるため、工業地域内の適切な土地利用の誘導と必要に応じた用地の確保、国道8号バイパスの整備などを更に進めます。
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> 当該事業の整備により、脆弱度の評価がCランクからBランクに改善され、災害時における住民避難や救助活動、緊急輸送等の円滑化に貢献する。 また、本事業により、多数立地する大規模事業所から名神高速道路への速達性が向上するほか、物流の効率化や地域の産業振興への支援、観光産業の活性化に寄与するなど、有効性の高い事業と評価する。 									
能 道 路 防 災 機 能	主な区間		改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	滋賀県庁	甲良町	7 (1)	0.43[C] (1.00[D])	0.29[B] (0.07[B])	▲1.67 (▲1.55)	0.04 (0.00)	0.19 (1.00)	◎ (◎)

事業の効率性
<ul style="list-style-type: none"> 計画段階評価手続き完了(R1.6.14) 都市計画決定公示(R7.12.19) 環境影響評価書縦覧完了(R8.1.19)

※道路ネットワークの防災機能の値は、国道8号バイパス全体(長浜市～近江八幡市)を対象とした場合の値、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。