

公共事業評価監視委員会

第1回委員会資料

主要地方道 大津能登川長浜線

(馬場・上砥山工区)

(〔都市計画道路〕山手幹線)



再評価

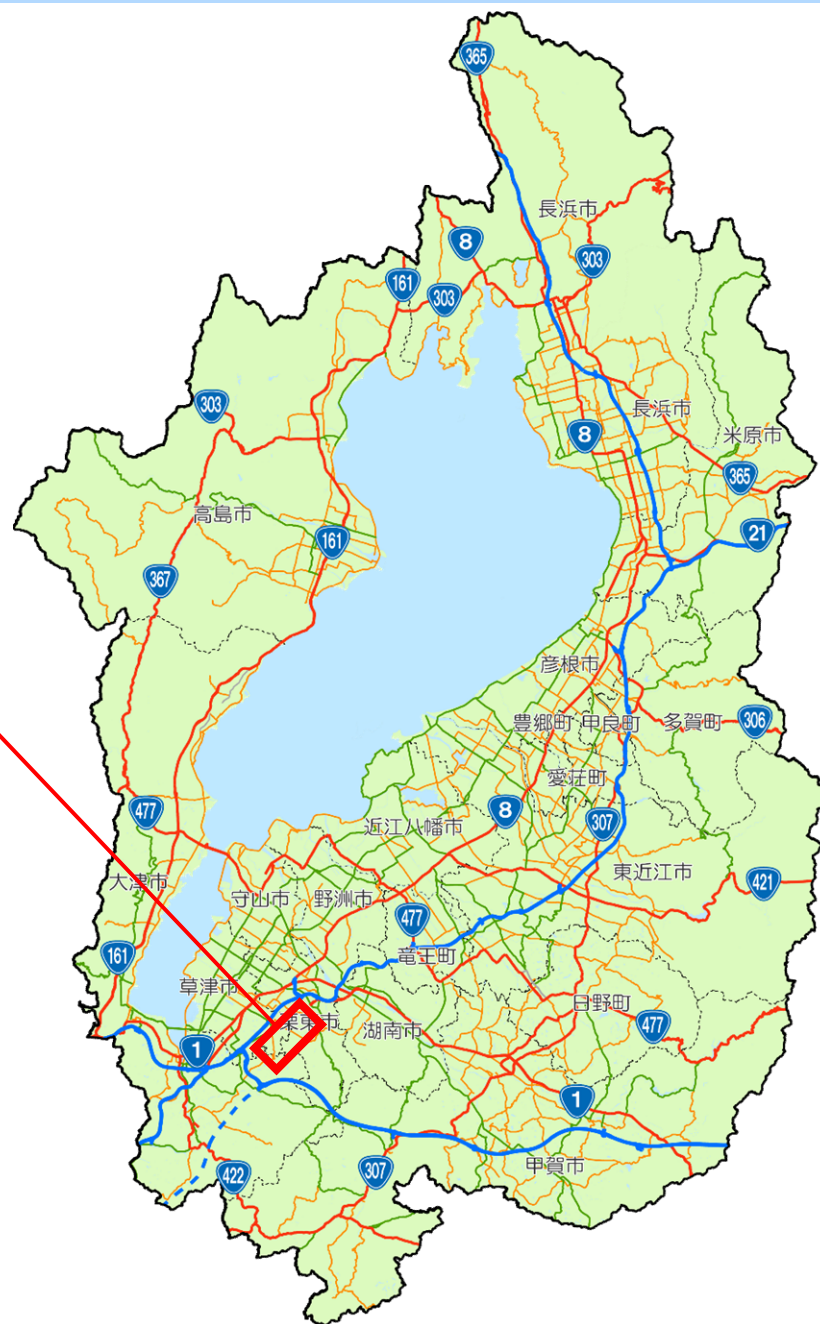
滋賀県土木交通部道路課

1. 事業の概要	3
2. 事業の必要性	10
3. 事業の経緯と進捗状況	22
4. 費用対効果分析	25
5. コスト縮減および代替案の可能性	30
6. 対応方針（案）	32

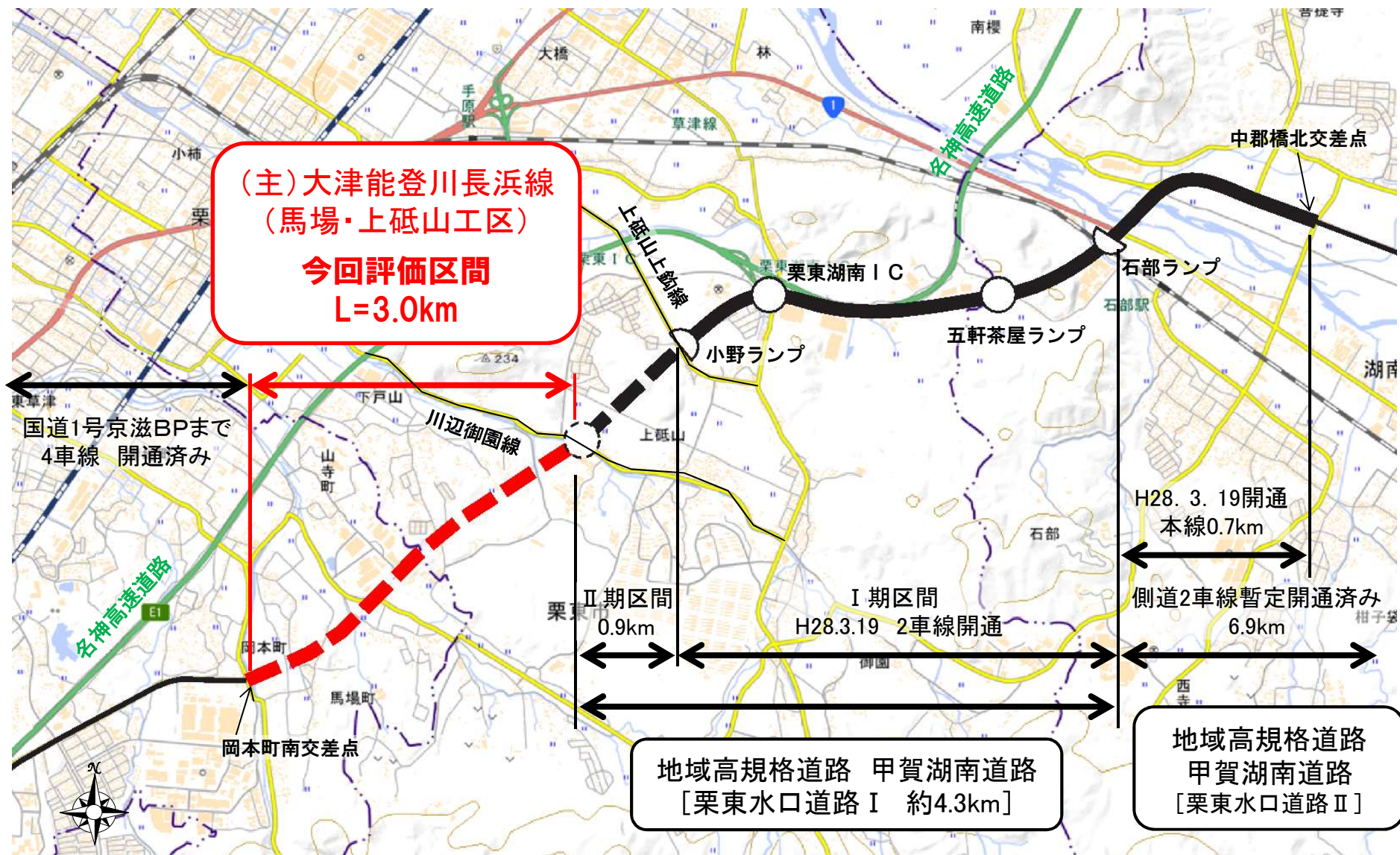
1. 事業の概要

◆事業の概要 位置図

対象位置
草津市、栗東市

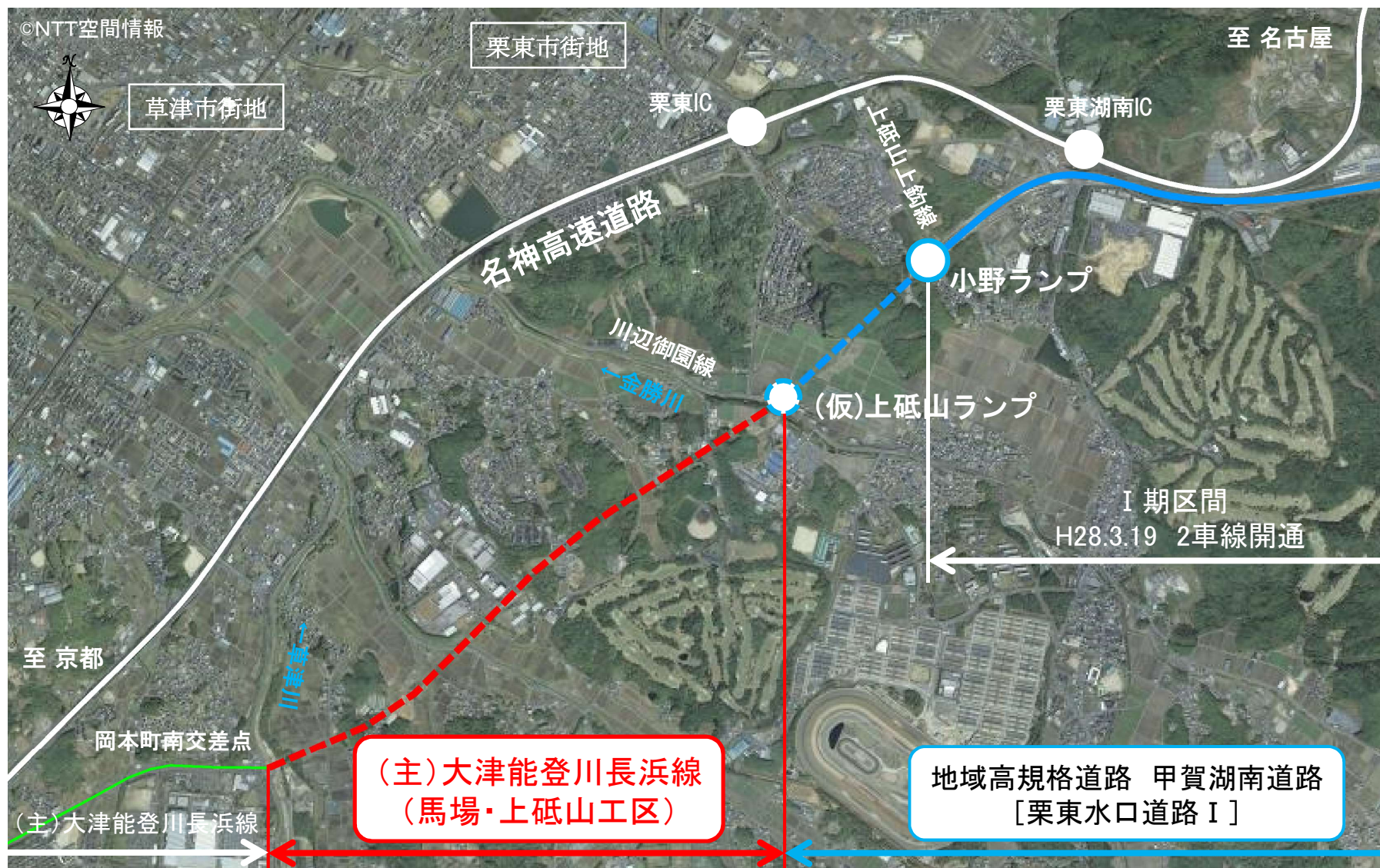


◆事業の概要 周辺図



出典：国土地理院(地理院地図)

◆事業の概要 航空写真

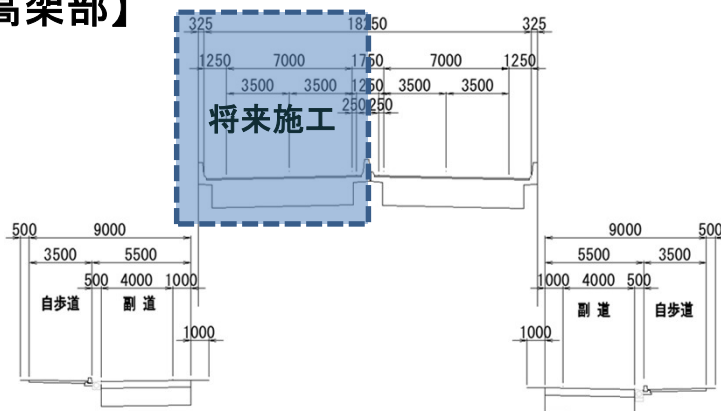


◆事業の概要 計画諸元

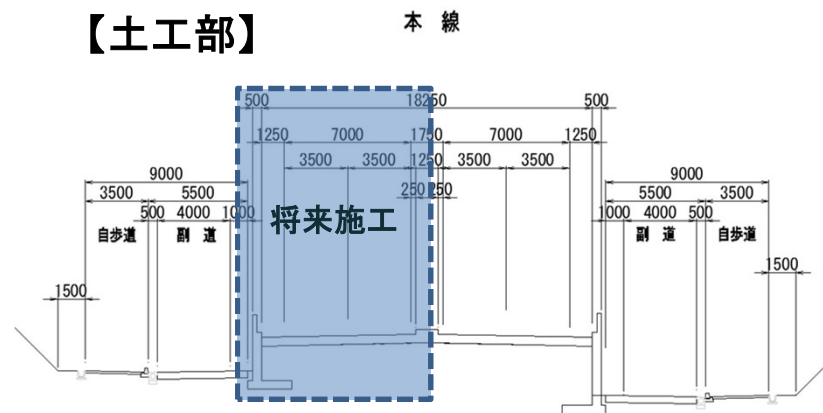
おおつのがわながはません

- 路線名 : 主要地方道 大津能登川長浜線
- 計画区間 : 自)滋賀県草津市馬場町 至)滋賀県栗東市上砥山
- 計画延長 : L=3.0km
- 構造規格 : 第3種第2級
- 車線数 : 本線:2車線(3.5m×2) (将来 4車線(3.5m×4))
副道および自転車歩行者道:2車線(4.0m+3.5m)×2)
- 全体事業費 : 約281億円
- 計画幅員 : W=37.5m
- 設計速度 : V=60km/h(80km/h対応)
- 計画交通量 : 27,500台/日
- 標準断面図 :

【高架部】



【土工部】



◆事業の概要 事業内容の見直し

●地質調査の結果により橋梁基礎形式の変更や地盤改良工の追加を行い、約111億円の事業費を増額。

No.	主な見直し内容	事業費の増減
①	橋梁基礎工の形式変更 (対象:右図の橋梁)	+約 81億円
②	地盤改良の追加	+約 13億円
③	事業範囲の追加	+約 17億円
合計		+約111億円

大津能登川長浜線(馬場～上砥山)
170億円 ⇒ 281億円

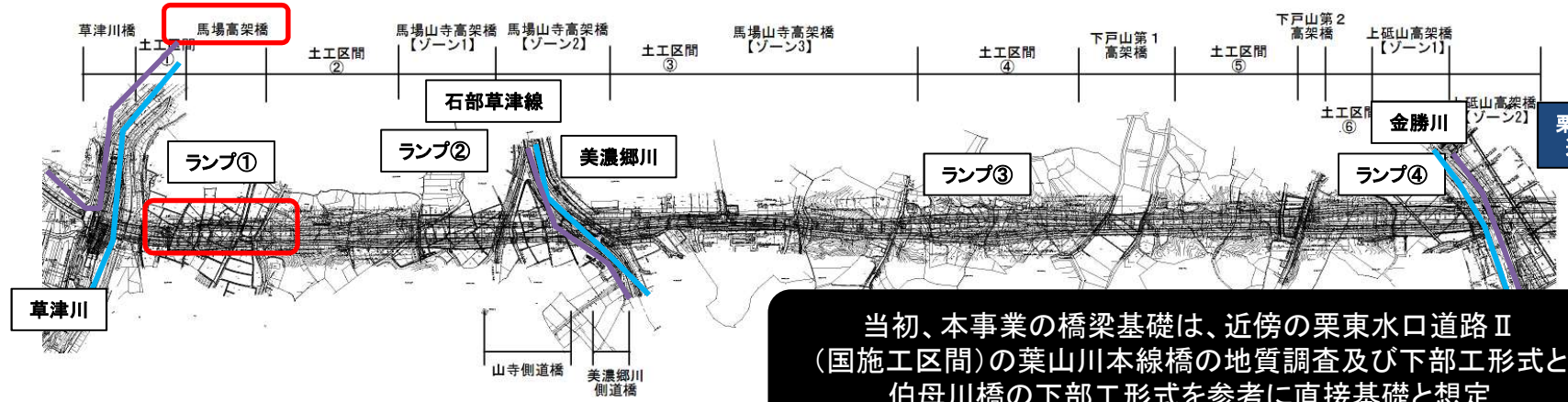
■ 橋梁の位置図



◆事業の概要 見直しの代表例

●地質調査の結果、当初の想定より深い位置に支持層があることが判明したため、直接基礎から杭基礎工に変更する必要が生じた。（+約81億円）

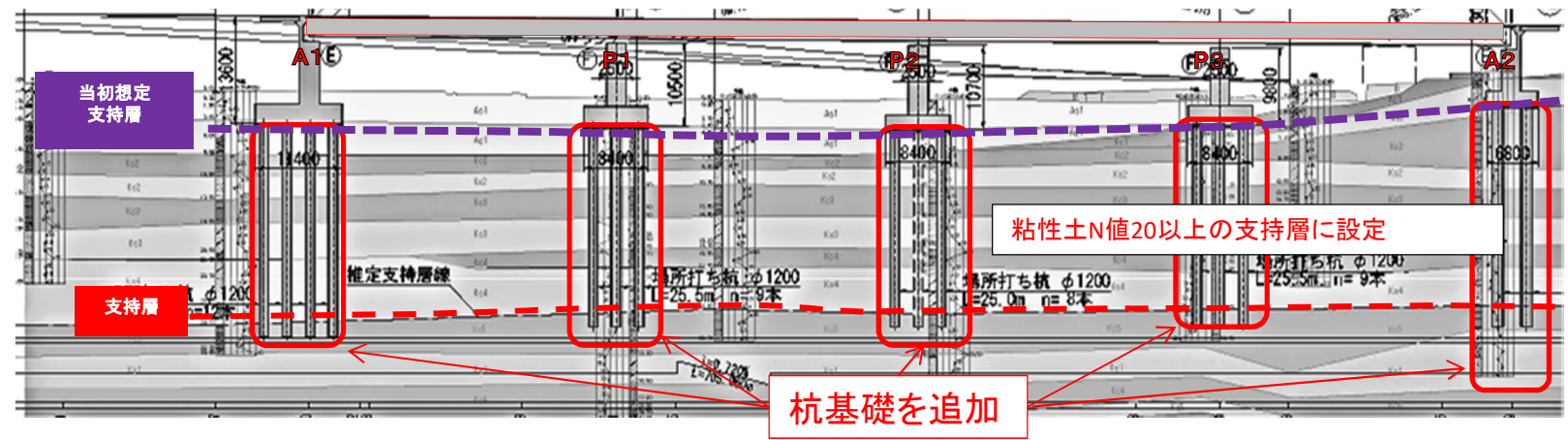
位置図（馬場高架橋）



当初、本事業の橋梁基礎は、近隣の栗東水口道路Ⅱ（国施工区間）の葉山川本線橋の地質調査及び下部工形式と伯母川橋の下部工形式を参考に直接基礎と想定

側面図（馬場高架橋）

地質調査の結果、直接基礎から杭基礎工に変更



2. 事業の必要性

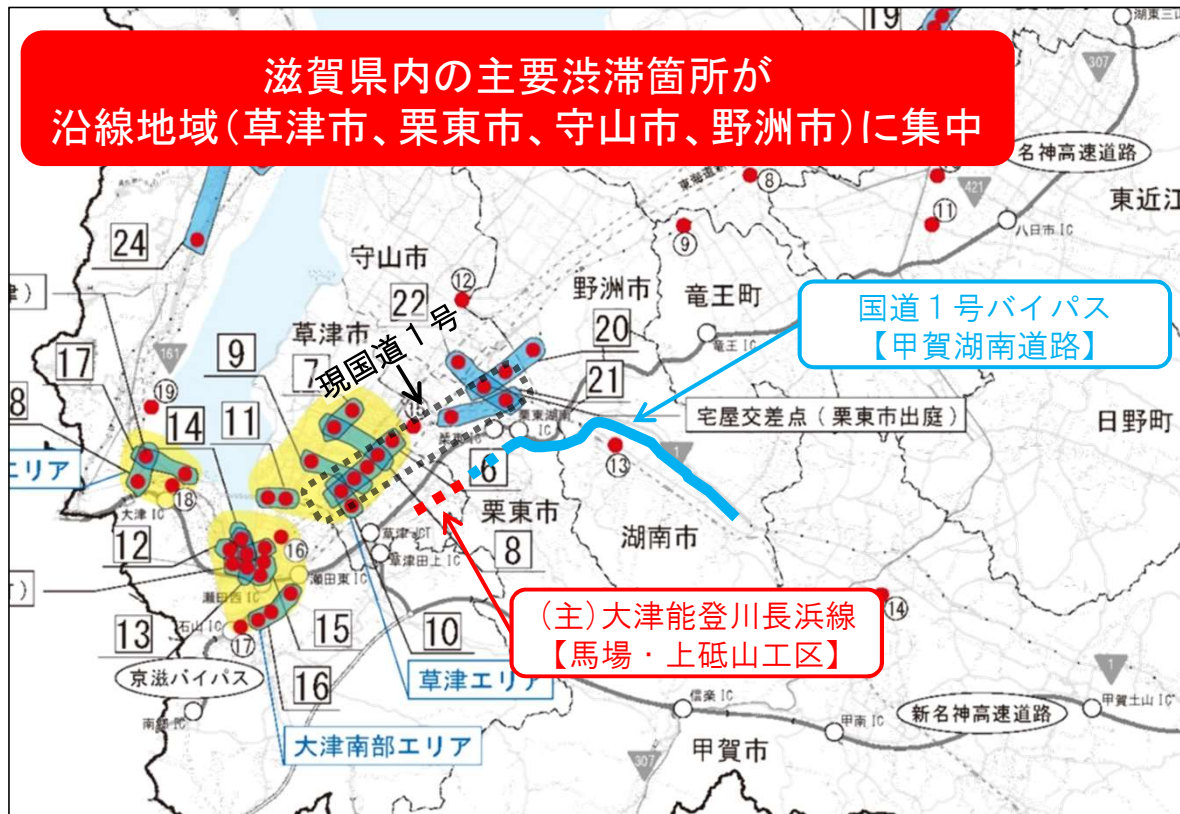
◆事業の必要性

- 交通渋滞の緩和
- 産業経済振興への支援
- 観光振興への支援
- 計画の位置付け

◆事業の必要性 交通渋滞の緩和

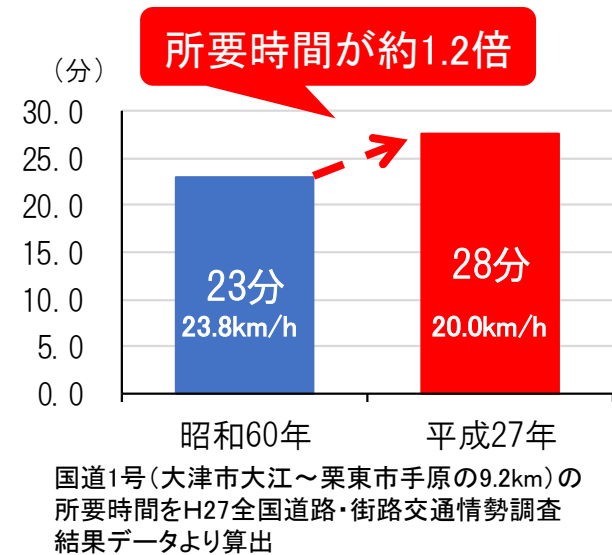
- 沿線地域には、滋賀県内の主要渋滞箇所が集中し、国道1号等では慢性的な交通渋滞が発生。さらに、人口の増加などにより、大津市～栗東市間の所要時間が約1.2倍に増加しており、交通渋滞が悪化。
- このため、地域の課題である慢性的な交通渋滞の緩和が必要。

■主要渋滞箇所図



主要渋滞箇所：国、県、トラック協会等で構成する『滋賀県渋滞対策協議会』で、交通渋滞が慢性化している箇所のうち特に対策が必要として選定・公表された箇所

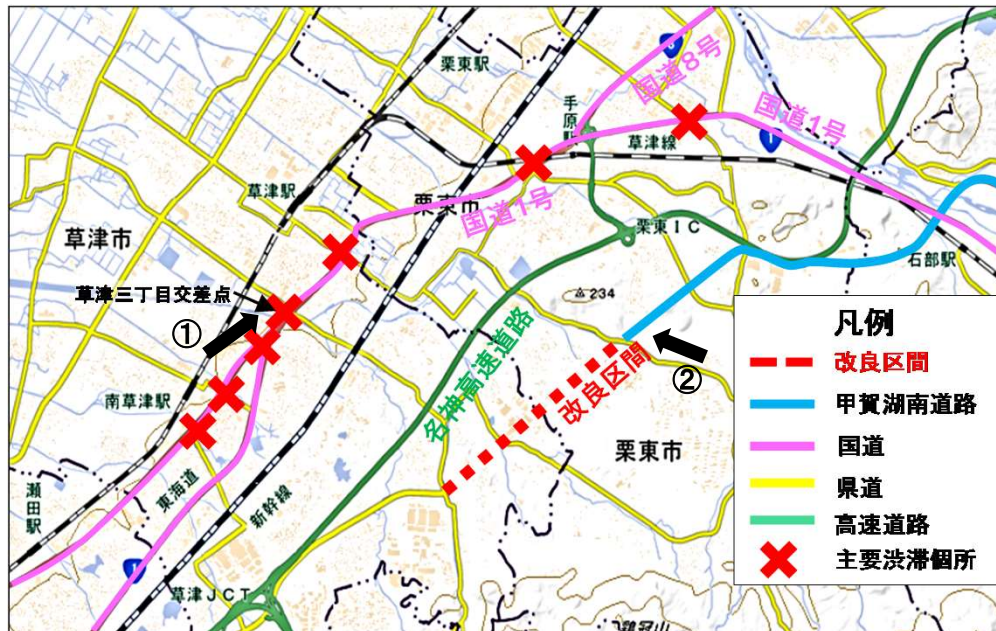
■所要時間(大津市～栗東市間)



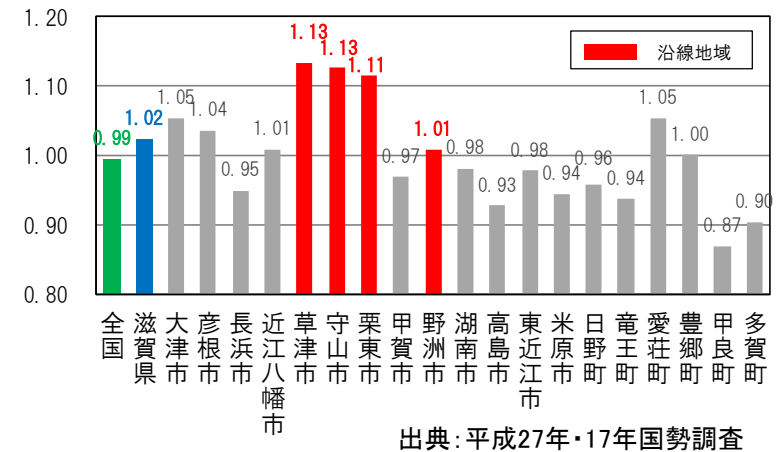
◆事業の必要性 交通渋滞の緩和

- 沿線地域の国道1号等では、著しい交通渋滞が発生。
- また、沿線地域の人口及び自動車保有台数は、全国値を大きく上回る伸び率であり、現状の著しい交通渋滞の悪化が懸念。

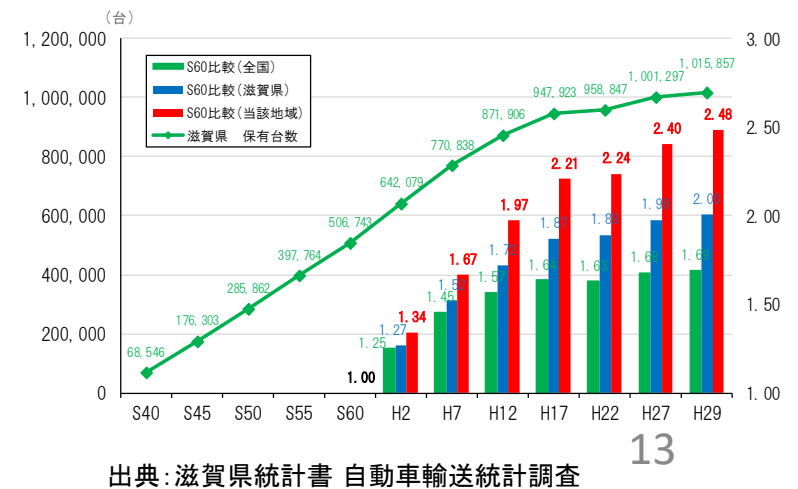
■国道1号等の交通状況



■人口伸び率(H27/H17)



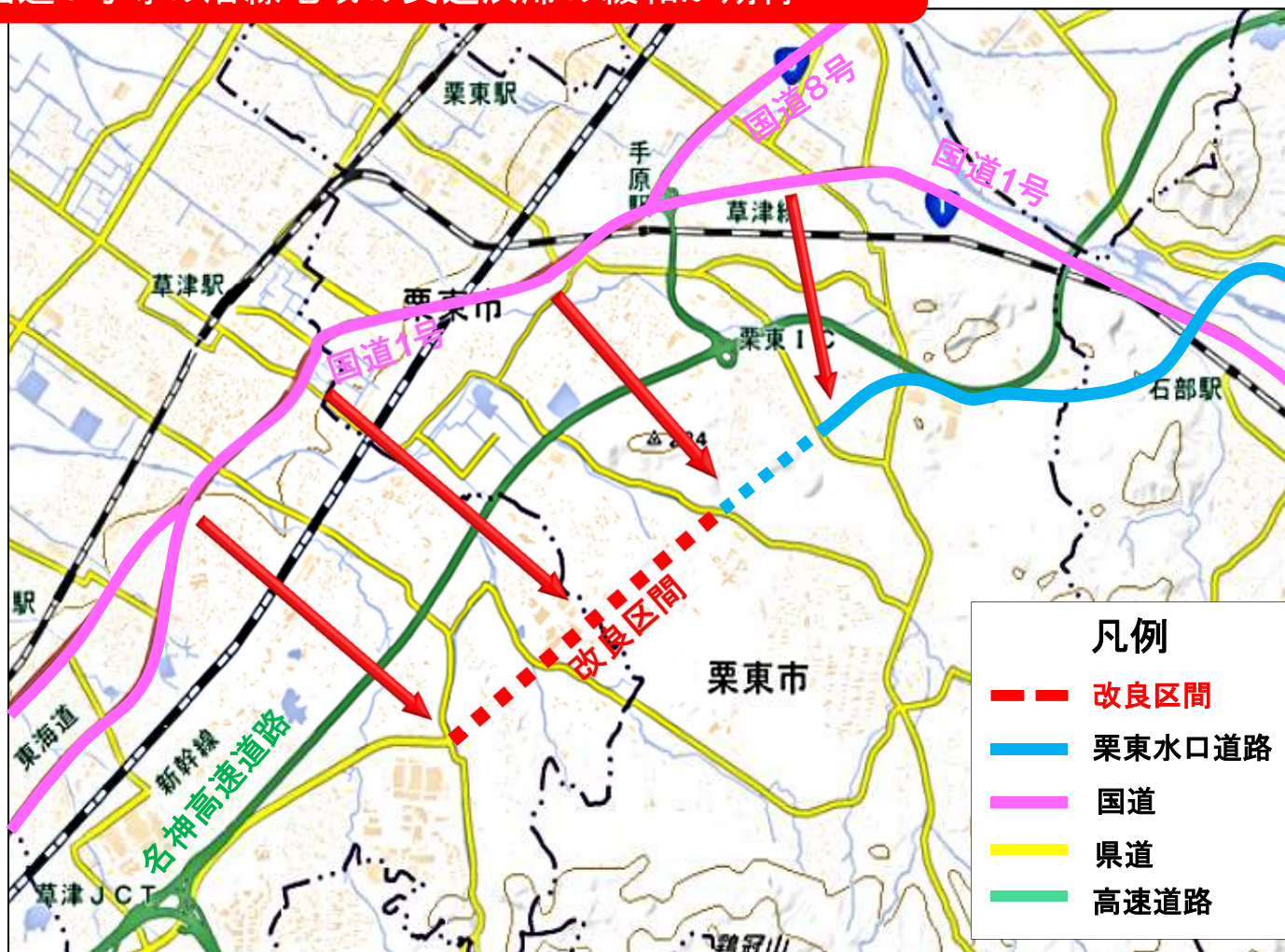
■自動車保有台数・伸び率(S60比較)



◆事業の必要性 交通渋滞の緩和

- 大津能登川長浜線(馬場・上砥山工区)の整備による交通分散により、沿線地域の慢性的な交通渋滞の緩和が期待。

大津能登川長浜線(馬場・上砥山工区)への交通転換により、国道1号等の沿線地域の交通渋滞の緩和が期待



◆事業の必要性 産業経済振興への支援

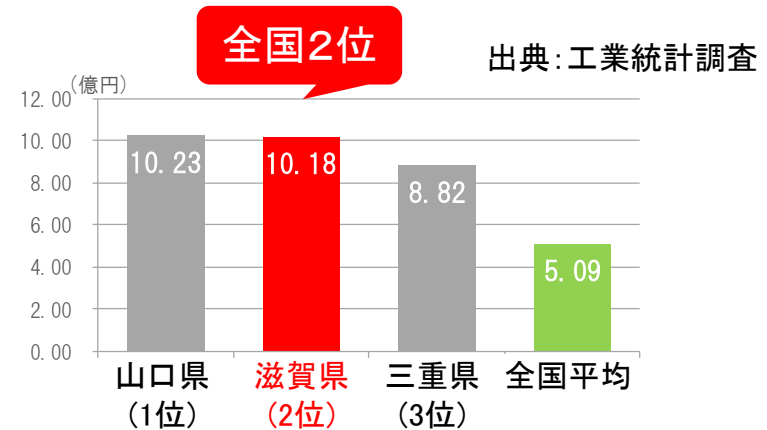
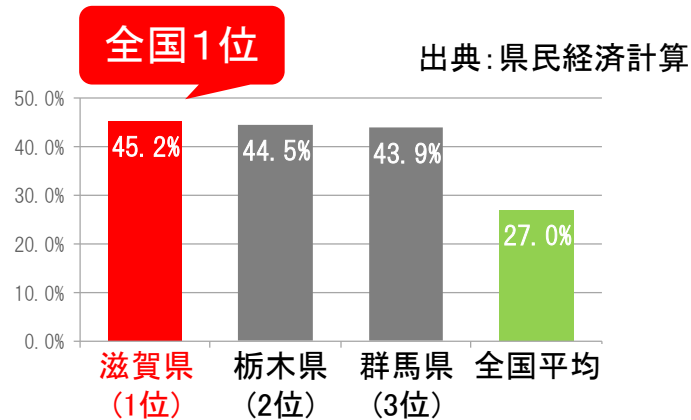
- 沿線地域には、国内を代表する企業の大規模工場が立地し、新たな工業団地として、栗東ニューテクノパークも計画されている。
- このため、幹線道路の整備により、地域の産業を支援する物流機能の向上が必要。



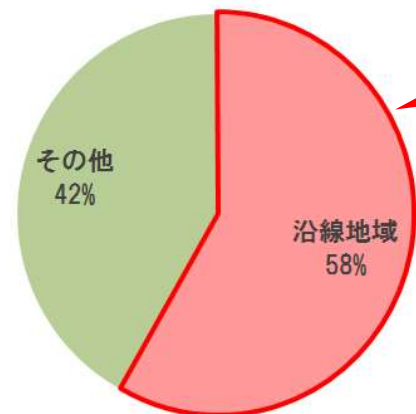
◆事業の必要性 産業経済振興への支援

- 滋賀県は、日本屈指の内陸工業県であり、「県内総生産に占める第2次産業の割合」や「1事業所あたりの付加価値額」は全国トップクラス。
- 大津能登川長浜線(馬場・上砥山工区)の整備による物流機能の向上により、滋賀県の強みである第2次産業の強化、地域の産業経済振興への支援が期待。

■ 県内総生産に占める第2次産業の割合(H27) ■ 1事業所当たり付加価値額(H29)



■ 沿線地域の製造品出荷額(電気機械器具)の割合(H29)



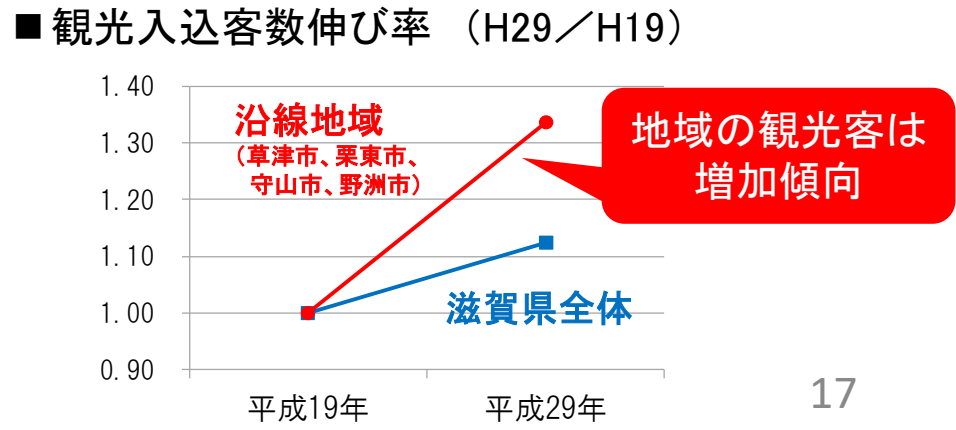
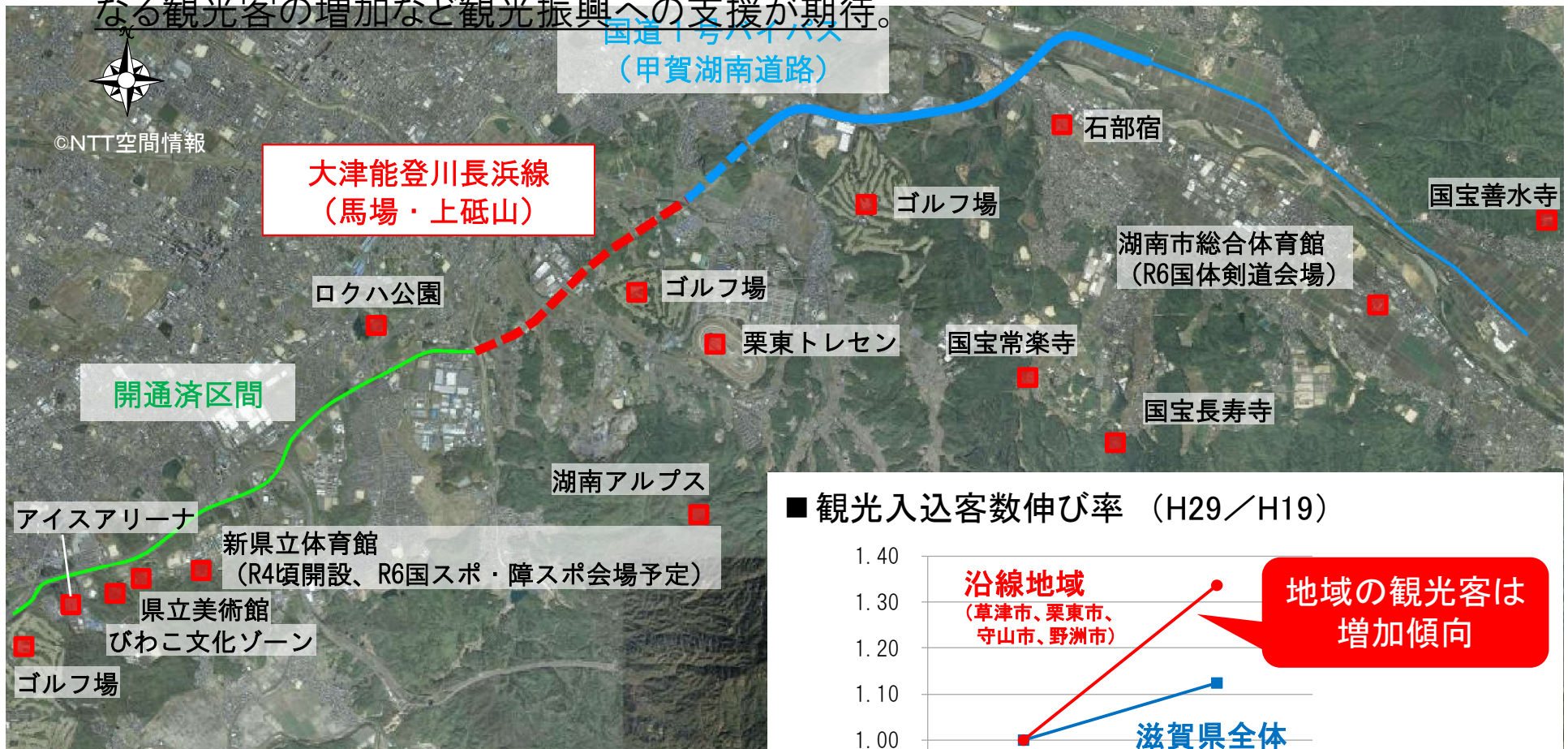
沿線地域には電気機械器具関連の企業が集積し、製造品出荷額が滋賀県全体の約6割

沿線地域: 草津市、栗東市、守山市、野洲市

出典: 工業統計調査

◆事業の必要性 観光振興への支援

- 沿線地域には、観光資源が多く、観光客入込客数が増加傾向。また、令和6年の国スポ・障スポ会場予定地も沿線に立地しており、観光交通のアクセス性の向上が必要。
- 大津能登川長浜線(馬場・上砥山工区)の整備によるアクセス機能の強化により、さらなる観光客の増加など観光振興への支援が期待。



出典:観光入込客統計調査(滋賀県)

◆事業の必要性 アクションプログラムの位置付け

●本事業は、滋賀県道路整備マスタープラン(道路整備の基本方針)を具体化した将来10年間の道路整備計画である「**滋賀県道路整備アクションプログラム2018**」に基づき、**事業推進中**。

南部土木事務所
滋賀県道路整備
アクションプログラム
2018

どこに
どんな
道路が
いつまでに
必要か

選択と集中による重点化を図り
地域に真に必要な道路を優先して整備

草津町あかり 第1なす子公園の菜の花 天狗岩 三上山

**透明性の確保、
県民との約束**

南部土木事務所 道路整備アクションプログラム 2018

〓 道路事業:改築事業 〓〓〓

整理番号	路線名	工区名	継続	2018~2027		※事業 線化
				前期 2018~2022 着手	完了	
①	国道477号	幸津川・洲本	●	●		
②	大津能登川長浜線	栗東	●			
③	大津能登川長浜線	草津	●			
④	栗東信楽線	林・六地藏	●			
⑤	近江八幡守山線	木部	●			
⑥	近江八幡守山線	比江・川田	●			
⑦	近江八幡守山線	比留田				●
⑧	川辺御園線	目川・上砥山		●		
⑨	木部野洲線	久野部		●		
⑩	安養寺入町線	入町	●		●	
⑪	今浜水保線	今浜(地球市民の森)				●
⑫	菖蒲線	菖蒲				●

〓 街路事業 〓〓〓

整理番号	路線名	工区名	継続	2018~2027		※事業 線化
				前期 2018~2022 着手	完了	
①	(都)下笠下砥山線 (大津能登川長浜線)	小柿・目川				●
②	(都)片岡栗東線 (片岡栗東線)	宅屋・千代	●		●	
③	(都)片岡栗東線 (片岡栗東線)	千代・勝部		●		
④	(都)草津駅新屋敷町線 (草津停車場線)	国道大立交差点				●

参考掲載

〓 国事業 〓〓〓

整理番号	路線名	工区名
①	国道1号	栗東水口道路I
②	国道1号	大路3丁目交差点改良
③	国道1号	小柿電線共同溝
④	国道1号	大路電線共同溝
⑤	国道8号	野洲栗東バイパス

〓 市事業 〓〓〓

整理番号	市町名	路線名	工区名	継続	2018~2027		※事業 線化
					前期 2018~2022 着手	完了	

◆事業の必要性 市の計画への掲載（草津市）



「心地よさ」が感じられるまちへ

道路・交通

基本方針

現況

主要幹線道路で交通渋滞が慢性化し、生活道路で交通量が増加しているほか、橋梁等の道路施設の経年劣化が進んでいます。

課題

主要幹線道路の計画的な整備と生活道路での交通安全対策、また、計画的な点検・修繕による道路施設の予防保全的な維持管理等が求められています。

安全・安心な道路の整備

広域主要幹線道路から生活道路、歩道・自転車道まで、円滑な移動のための整備を計画的に進めるとともに、道路施設の適切な維持管理に努めます。

この分野に関連するロードマップ事業

関連する基本方針	番号	ロードマップ事業名
安全・安心な道路の整備	38	都市計画道路網整備の推進
	39	国道1号線バイパス（山手幹線）の国・県での整備促進
	66	交通事故発生件数の削減
公共交通ネットワークの構築	31	コンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくり
	72	スマートエコシティの推進
バリアのないまちづくり	42	ユニバーサルデザインの推進

◆事業の必要性 市の計画への掲載（栗東市）

基本事業

災害に強いまちづくり

- 1 道路対策
- 2 河川対策
- 3 住宅対策
- 4 急傾斜地の崩壊対策
- 5 水害対策
- 6 教育施設の耐震化

1 道路対策

(1) 幹線道路の整備【国・県事業対策課、道路・河川課】

①国道1号、8号バイパス整備を促進し緊急輸送路を確保するとともに、慢性的な交通渋滞の解消及び市街地内の通過交通の抑制を図ります。

②山手幹線及び片岡栗東線拡幅事業等の市内県道整備事業を促進します。

③都市計画道路（大門野尻線、下鉤出庭線、出庭林線）の道路新設工事を推進します。



整備中の国道1号バイパス

(2) 生活道路の整備【道路・河川課】

①通学路等利用者の多い路線の歩道整備など安全で安心して通行できる生活道路の整備を推進します。

②救急車や消防車などの緊急車両の通行が容易となる道路の確保・整備を、地元の協力を得ながら推進します。



青地新田坊袋線



ひと・まち・環境ともに育む「健やか・にぎわい都市」栗東

第五次栗東市総合計画

後期基本計画

滋賀県 栗東市

◆事業の必要性 沿線市の要望

令和元年度

大津湖南地域幹線道路整備 要望書



琵琶湖大橋

大津湖南地域幹線道路整備促進協議会

国土幹線軸の整備促進について

I 国道1号バイパス

- ア 栗東水口道路 I (栗東市小野～上砥山) の整備促進
2024年の国スポ・障スポに向けて大津能登川長浜線の整備と合わせた整備促進

地域内ネットワークの整備促進について

- ① 主要地方道 大津能登川長浜線 (山手幹線)
2024年の国スポ・障スポに向けた整備促進

大津湖南地域幹線道路整備促進協議会

会長 栗東市長 野村昌弘
野洲市長 山仲善彰
湖南市長 谷畑善英
守山市長 宮本英和
草津市長 橋本直
大津市長 越川直美



3. 事業の経緯と進捗状況

◆事業の経緯と進捗状況

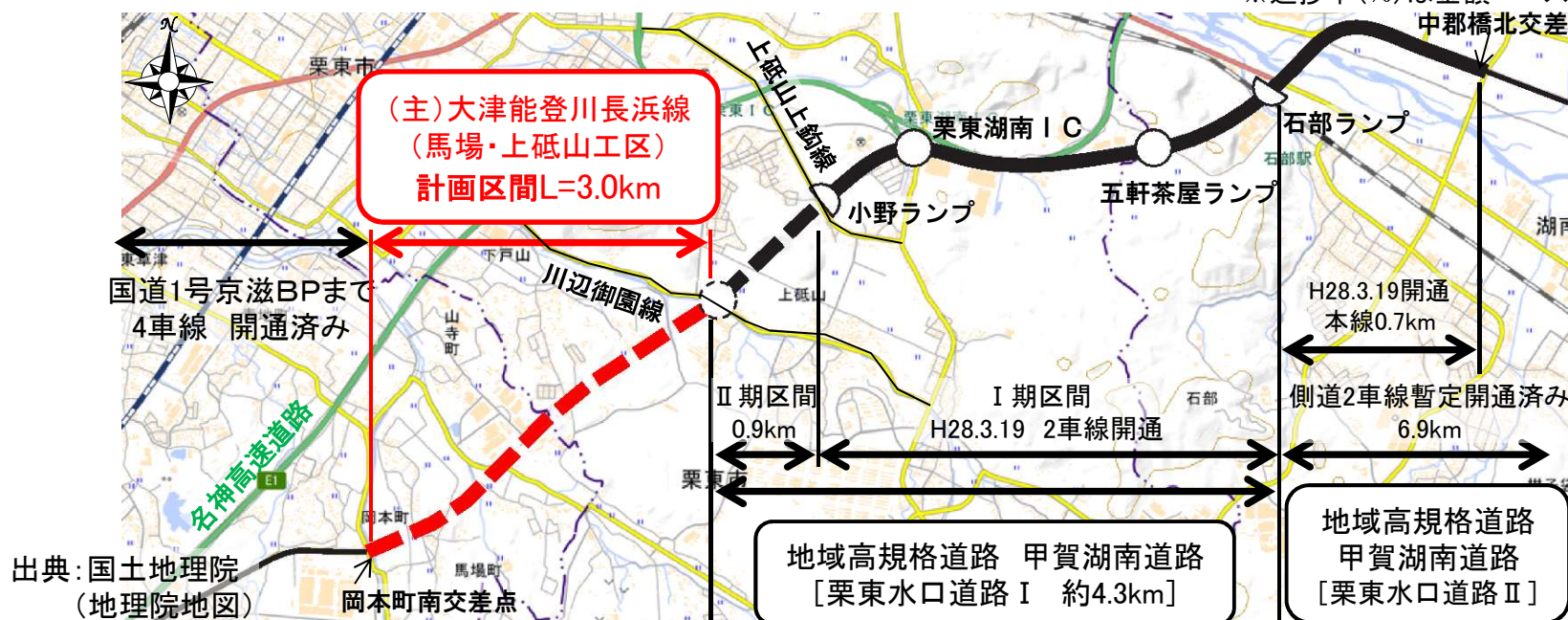
【経緯】

年度	内容
平成11年度	都市計画決定(H21.3 都市計画変更)
平成13年度	県単独事業として調査開始
平成21年度	事業着手(交付金事業)
平成25年度	用地買収着手(交付金事業)
:	:
平成28年度	補助事業化
平成29年度	工事着手

【進捗状況】

区間	起点	草津市馬場町
	終点	栗東市上砥山
延長		3.0km
現状		事業中
全体事業費		約281億円
残事業費		約212億円
執行済み額 (令和元年9月末)		約69億円(25%)※
うち用地費		約21億円(77%)※

※進捗率(%)は金額ベースのものである。



出典: 国土地理院 (地理院地図)

◆事業の経緯と進捗状況



4. 費用対効果分析

◆費用対効果分析

費用便益分析とは

事業を効率的かつ効果的に遂行するため、事業を実施することで生じる便益 (Benefit: **B**)と事業にかかる費用 (Cost: **C**)を比較することにより、投資効率性の観点から対象事業の妥当性を評価するもの

$$\text{費用便益比 } B / C = \frac{\text{便益 } B}{\text{費用 } C}$$

国土交通省が定めた「費用便益分析マニュアル(平成30年2月版)」により算出する

<事業評価判断基準>

事業全体に対する 費用便益比	残事業に対する 費用便益比	事業判断
$B/C \geq 1$	$B' / C' \geq 1$	事業継続
$B/C < 1$	$B' / C' \geq 1$	基本的に継続とするが、事業内容等を見直し
$B/C \geq 1$	$B' / C' < 1$	事業内容の見直し等を行った上で対応を検討
$B/C < 1$	$B' / C' < 1$	事業中止

◆費用対効果分析

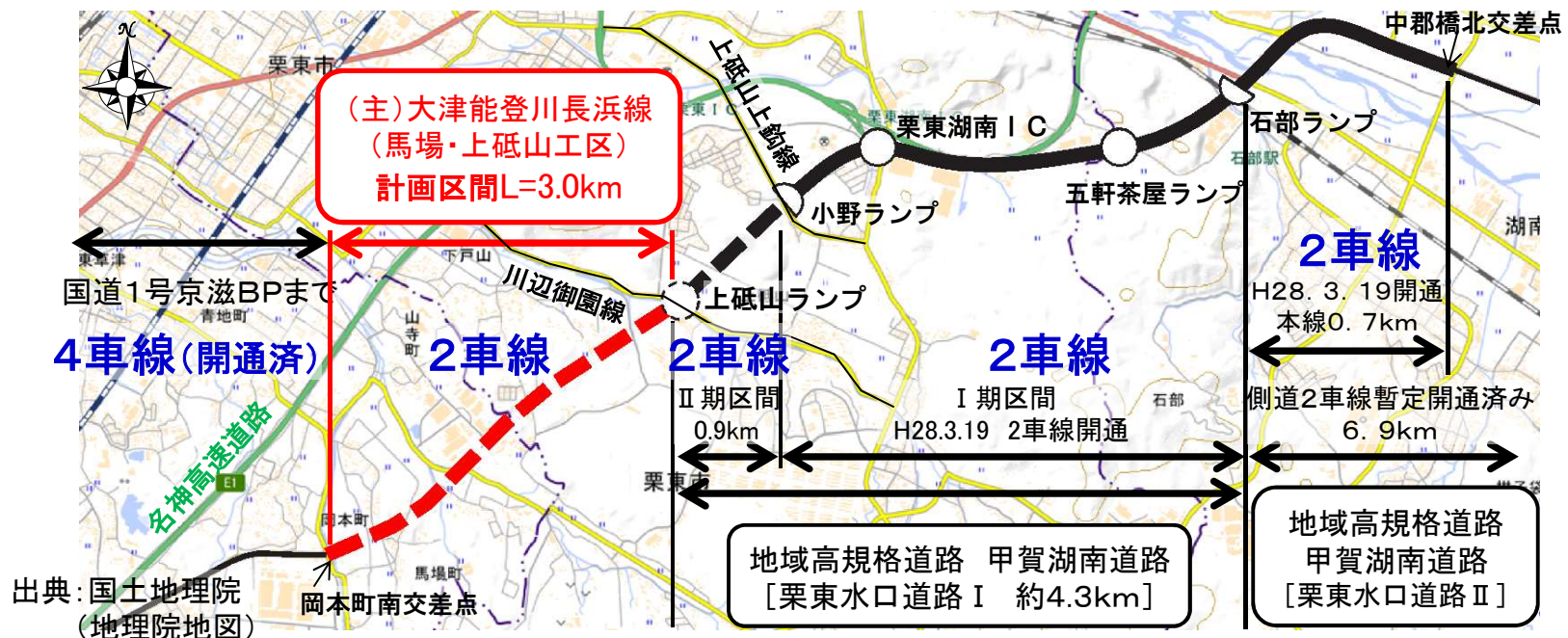
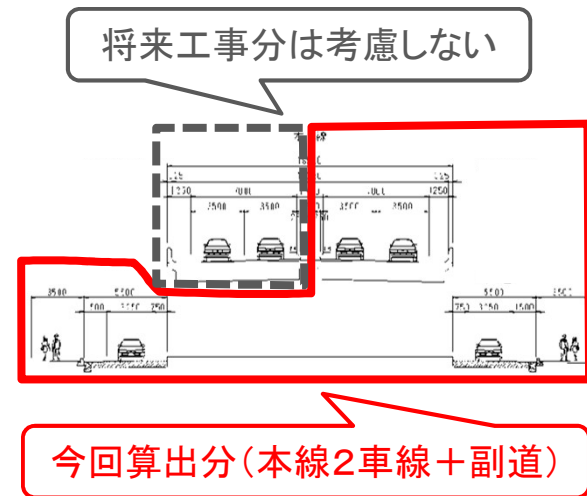
費用便益分析にあたっての条件設定

大津能登川長浜線(馬場・上砥山工区)

- ・ 2車線開通(本線2車線+副道)の事業費を算出
(右図の赤囲いの部分)
- ・ 維持管理費も、2車線開通での費用を算出
- ・ 便益算出に必要な交通量も2車線開通で推計

地域高規格道路甲賀湖南道路(上砥山ランプ以東)

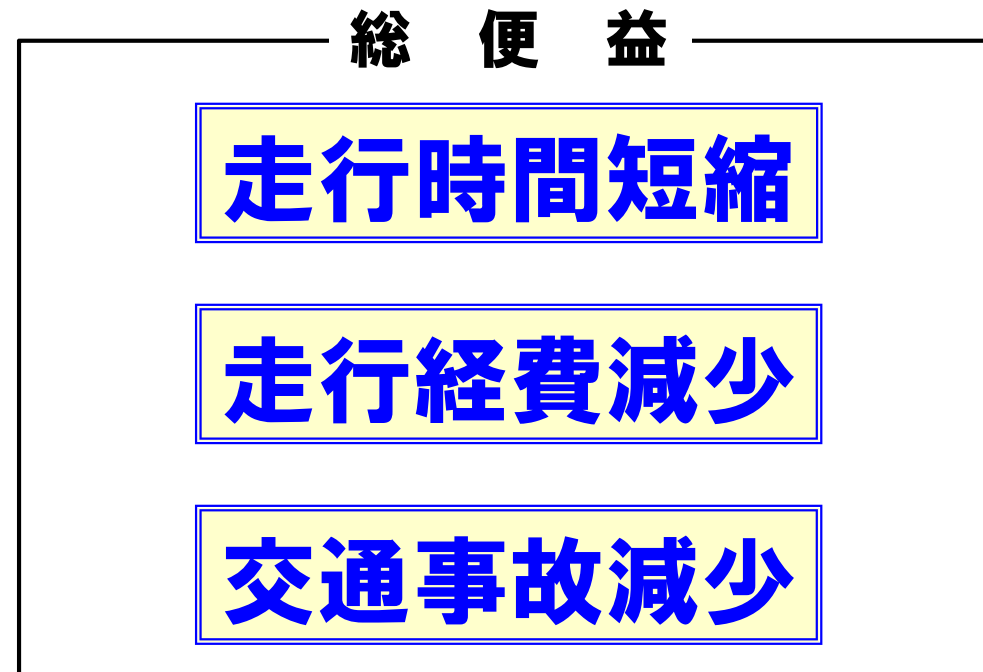
- ・ 2車線開通として設定



◆費用対効果分析

便益(Benefit)の考え方

費用便益分析において扱う便益としては、道路整備に伴う多様な効果のうち、**直接効果でわかりやすく、精度を保ち、金銭表現が可能な指標**を対象としている



費用便益分析に用いる総便益は、これら各年における便益を現在価値化して、検討期間全体(50年)で合計したものをを用いる

◆費用対効果分析

事業全体の費用便益比 B / C = 1.5 (≧1.0)
うち残事業分 B / C = 2.1 (≧1.0)

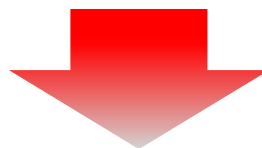
項目		値	うち残事業分
便益(B)	走行時間短縮便益	326億円	326億円
	走行経費減少便益	25億円	25億円
	交通事故減少便益	9億円	9億円
	合計(総便益)	359億円	359億円
費用(C)	事業費	237億円	170億円
	維持管理費	2億円	2億円
	合計	239億円	172億円
費用便益比(B/C)		1.5	2.1

※表中の費用及び便益は全て現在価値換算した値である。
 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

5. コスト縮減および代替案 の可能性

◆コスト縮減および代替案の可能性

現計画は、都市計画決定された法線に整合しており、また、起点は改良済み区間へ接続しており、終点は事業推進中であることから、合理的な計画となっています。



このため、今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していきます。

6. 対応方針（案）

◆県の対応方針（案）

主要地方道大津能登川長浜線（馬場・上砥山工区）の道路整備事業は、下記の理由により、継続実施するものとする。

記

1. 国において整備中の甲賀湖南道路と一体的な整備が必要である。
2. 南部地域の慢性的な交通渋滞の緩和に寄与する。
3. 国内屈指の優良企業の工場群へのアクセス強化を図り、湖南地域における産業の活性化および産業立地を促進し、第二次産業の更なる発展に寄与する。
4. 当路線沿いに位置するびわこ文化公園内の観光・文化施設（県立美術館、県立図書館、県立体育館（令和4年頃新設）、県立アイスアリーナ）や主要観光地へのアクセス向上により観光振興に寄与する。
5. 地元自治体で構成される大津湖南地域幹線道路整備促進協議会（大津市、草津市、栗東市、湖南市、守山市、野洲市）から、本事業の早期完成強く望まれている。