

# 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整備課

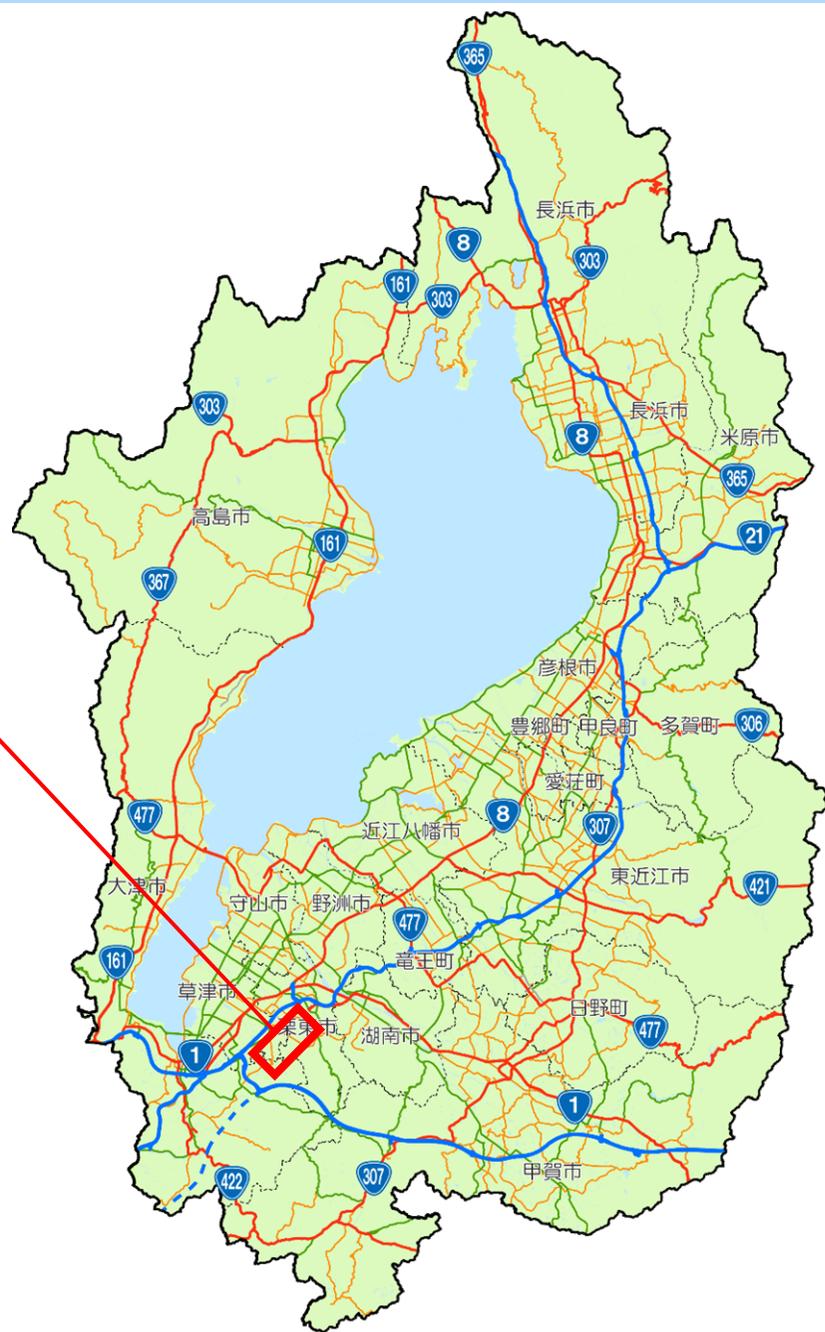
1. 事業の概要	3
2. 事業の必要性	9
3. 事業の経緯と進捗状況	21
4. 費用便益分析	25
5. コスト縮減および代替案の可能性	30
6. 対応方針（案）	32

# 1. 事業の概要

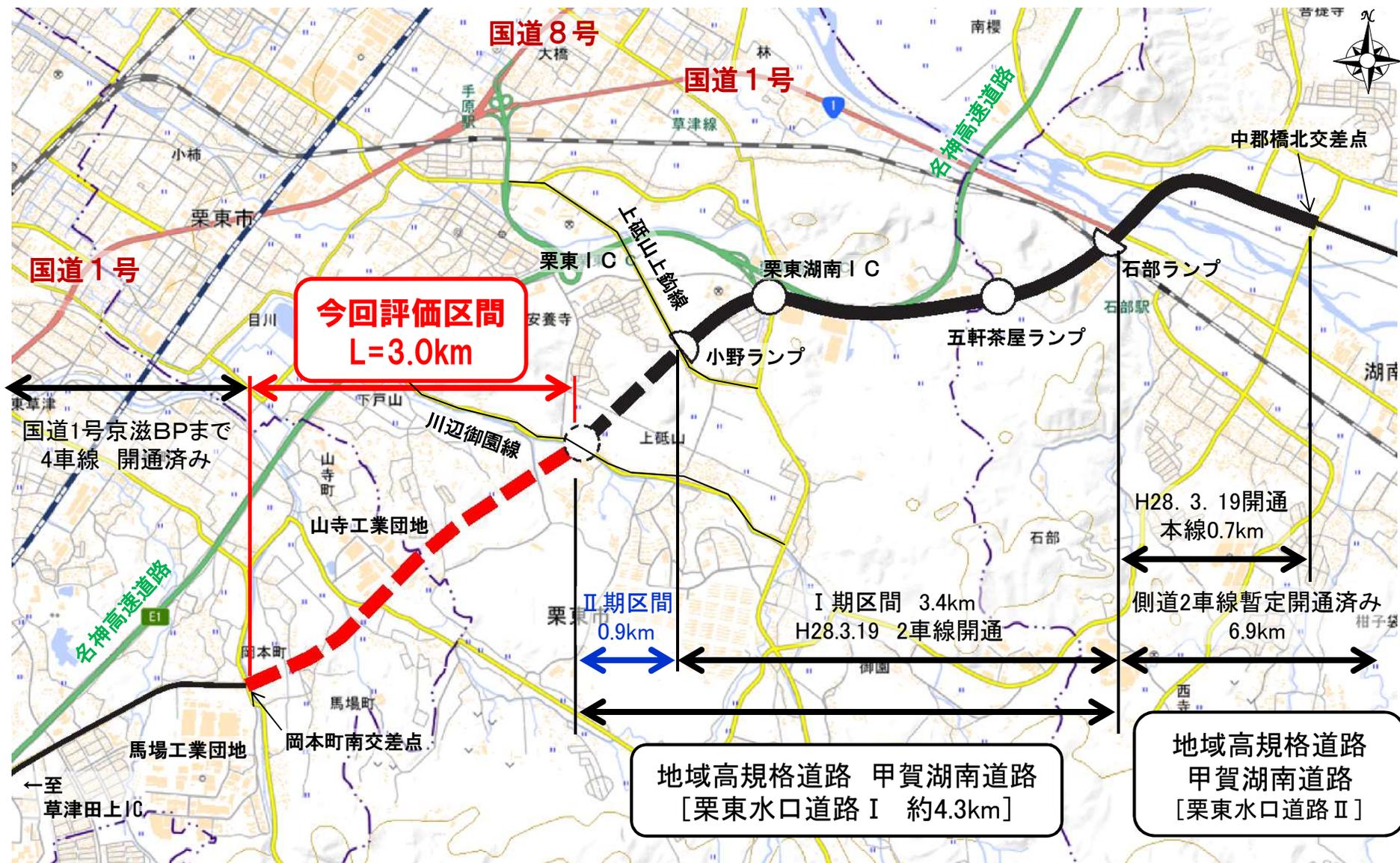
---

# ◆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

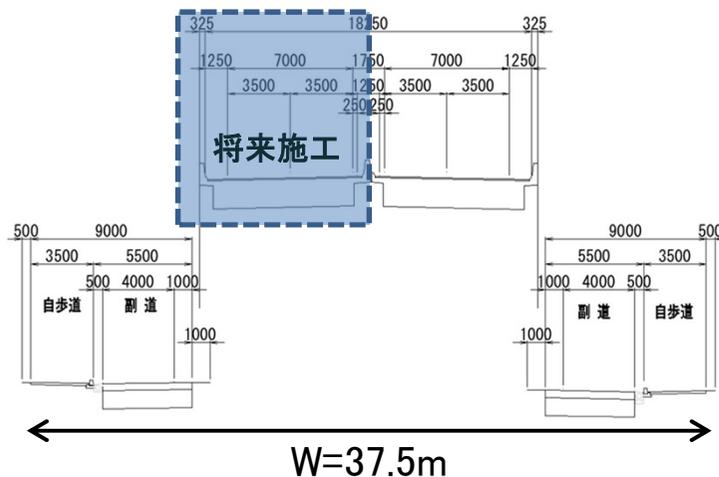


# ◆事業の概要 計画諸元

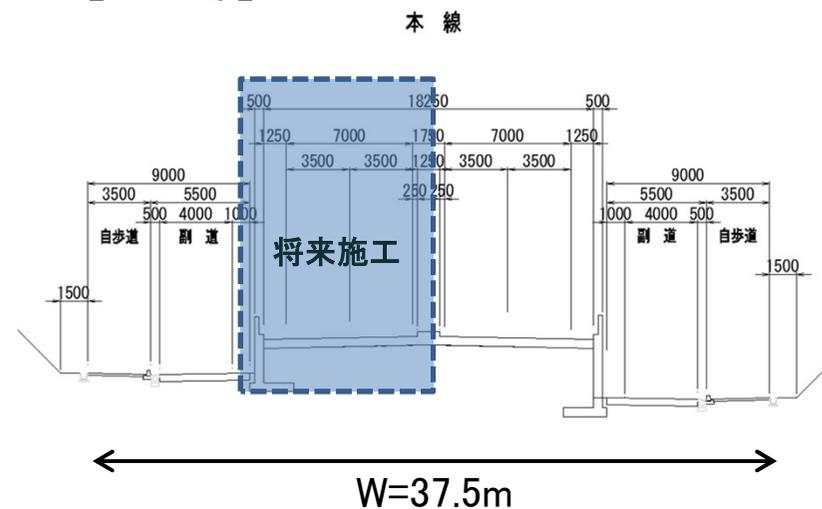
おおつのとがわながはません

- 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
- 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)
- 標準断面図 :

【高架部】



【土工部】



- 計画交通量 : 27,800台/日
- 全体事業費 : 約343億円 (現在の281億円から約62億円増額)

## ◆事業の概要 事業内容の見直し

- 建設資材等の価格上昇、残土処分や法面对策の追加等により、約62億円の事業費を増額。

大津能登川長浜線(馬場・上砥山工区) 全体事業費281億円 ⇒ 343億円

No.	内容	事業費の増減
①	【物価上昇】 全体事業費算出時以降の建設資材等の価格上昇によるもの	+約 42億円
②	【残土処分】発生土の有償処分によるもの	+約 12億円
③	【切土法面对策】 地山掘削後に判明した法面脆弱部への補強対策によるもの	+約 9億円
合 計		+約 62億円

# ◆事業の概要 見直しの代表事例

## 建設資材等の価格上昇について

### ①資材単価、施工単価の変動

資材・施工単価		①前回再評価時点単価(H31)	②R4.10時点単価	増額割合(②/①)
生コンクリート打設	(円/m <sup>3</sup> )	43,960	50,920	1.16
生コンクリート打設(PC橋)	(円/m <sup>3</sup> )	172,900	188,480	1.09
鉄筋工	(円/t)	440,000	535,400	1.22
型枠工	(円/m <sup>2</sup> )	15,516	16,486	1.06
鋼材(鋼橋)	(円/t)	236,000	350,000	1.48
補強土壁工	(円/m <sup>2</sup> )	38,612	47,402	1.23
舗装工	(円/m <sup>2</sup> )	14,604	17,522	1.20

### ②工事内容の増額(主要な工種を対象に増額事業費を算出)

工種	増額(百万円)
橋梁上部工	1,291.3
橋梁下部工	1,297.8
場所打杭工	1,372.5
補強土壁工	129.8
舗装工	186.0
合計	4,277.4

資材単価等の変動

1.09~1.48倍の単価上昇



全体工事費として

約42億円増額

## 2. 事業の必要性

---

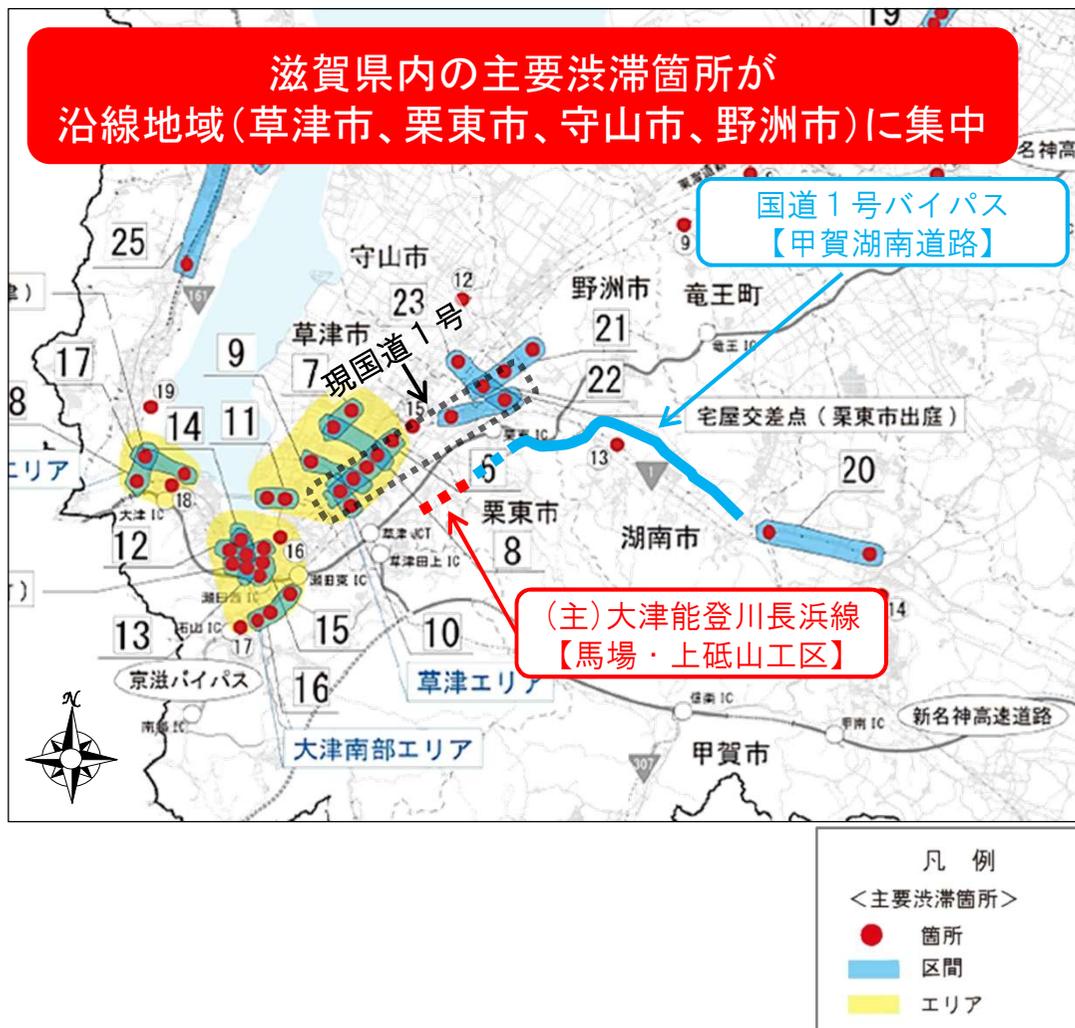
## ◆事業の必要性

- 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

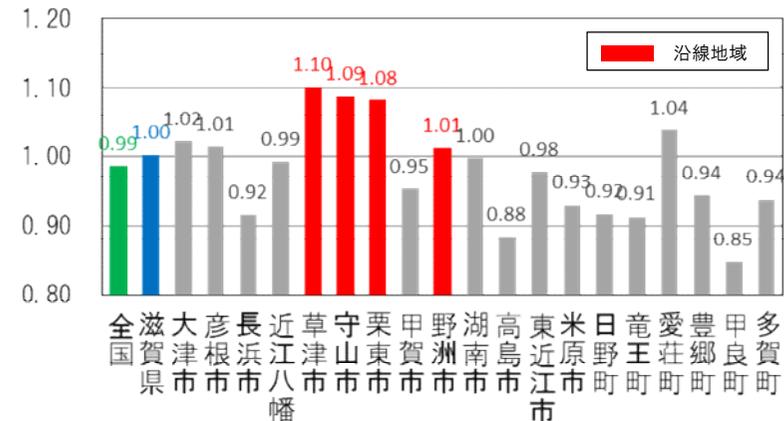
- 沿線地域には、滋賀県内の主要渋滞箇所が集中。
- また、沿線地域の人口及び自動車保有台数は、全国値を大きく上回る伸び率。

## ■主要渋滞箇所図



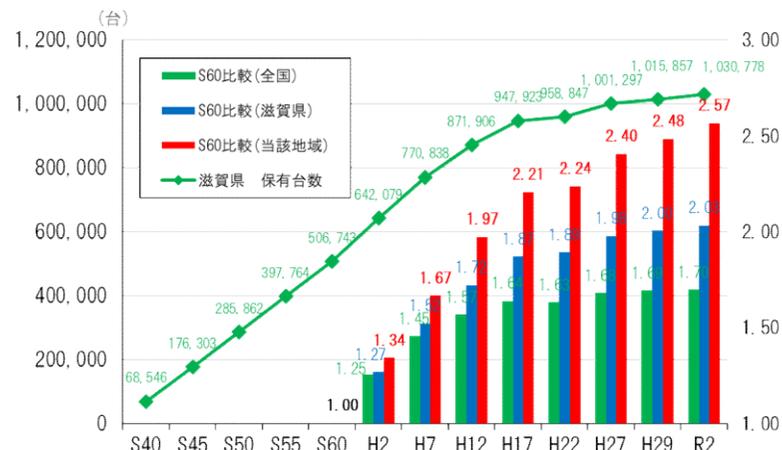
主要渋滞箇所：国、県、トラック協会等で構成する『滋賀県渋滞対策協議会』で、交通渋滞が慢性化している箇所のうち特に対策が必要として選定・公表された箇所

## ■人口伸び率(R2/H22)



出典：令和2年・平成22年国勢調査

## ■自動車保有台数・伸び率(S60比較)

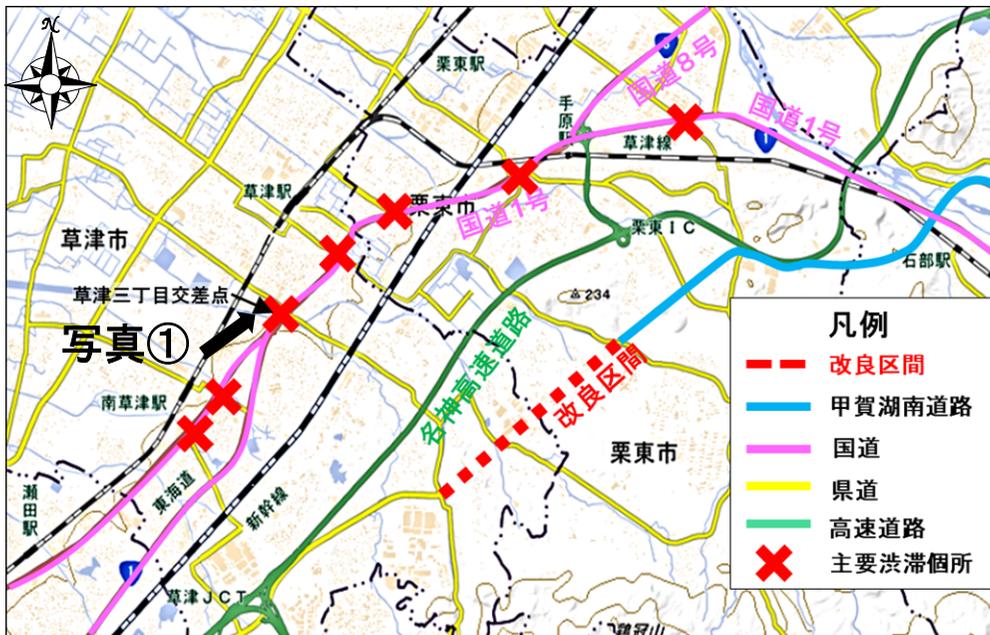


出典：滋賀県統計書 自動車輸送統計調査

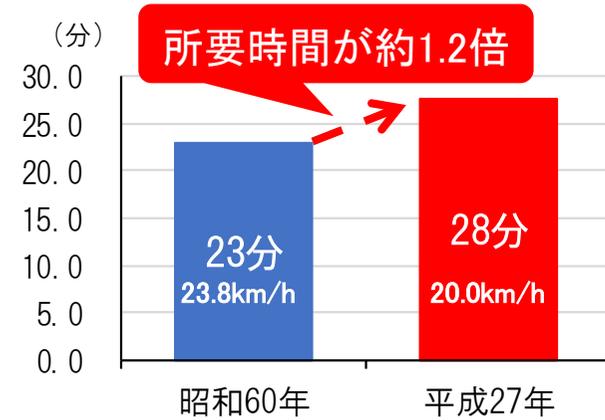
# ◆事業の必要性 交通渋滞の緩和

- 国道1号や接続する県道等の交差点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、現国道1号の天津市～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。

## ■ 国道1号等の交通状況



## ■ 所要時間(天津市～栗東市間)



国道1号(天津市大江～栗東市手原の9.2km)の所要時間をH27全国道路・街路交通情勢調査結果データより算出

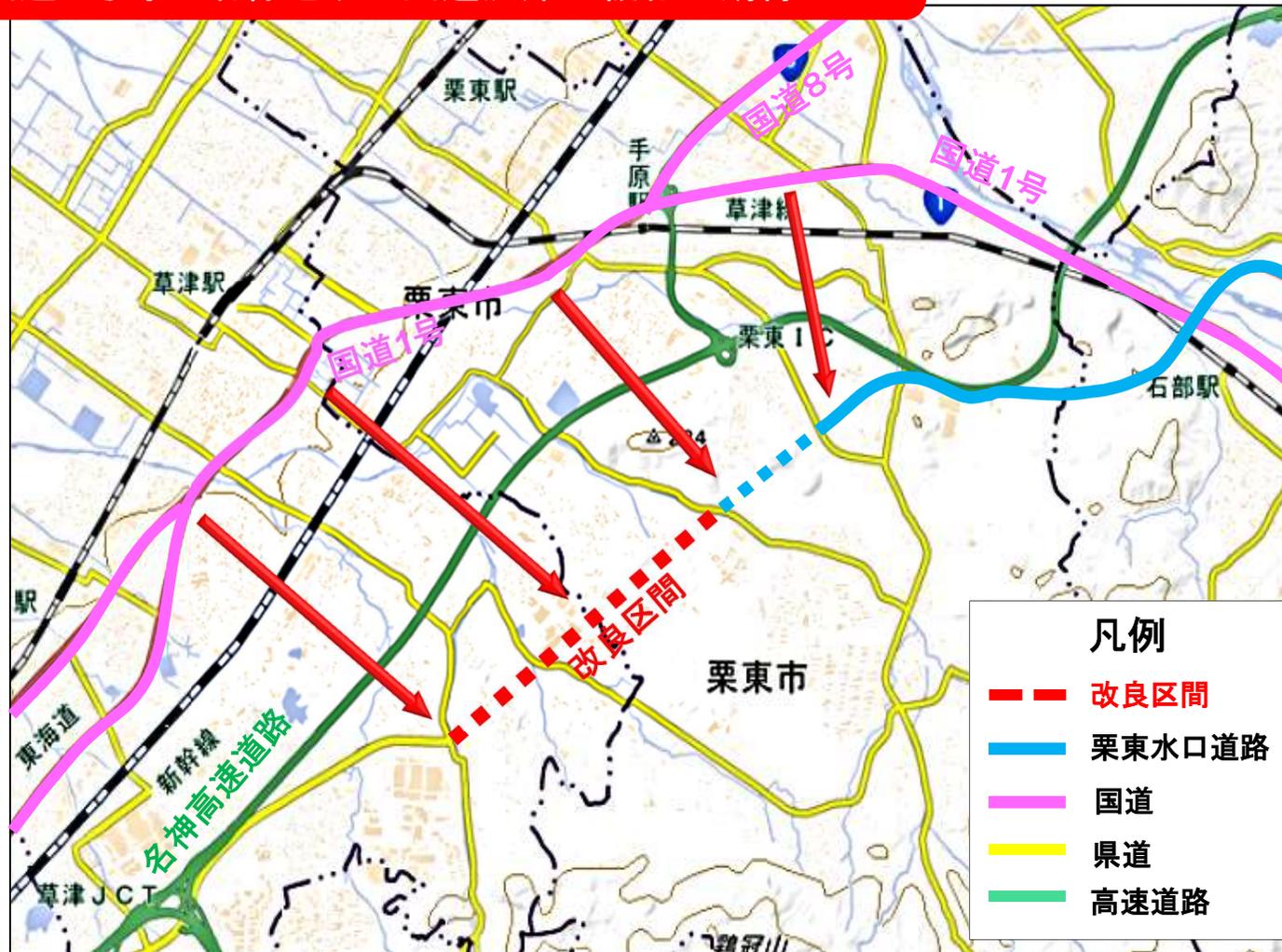


写真① 国道1号(北行き)の交通状況

## ◆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

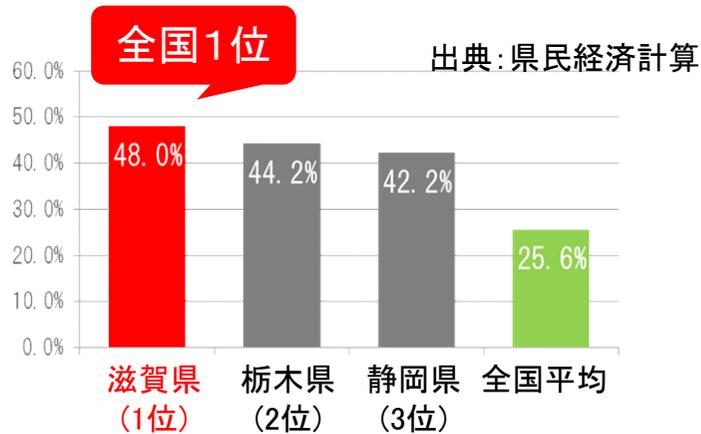




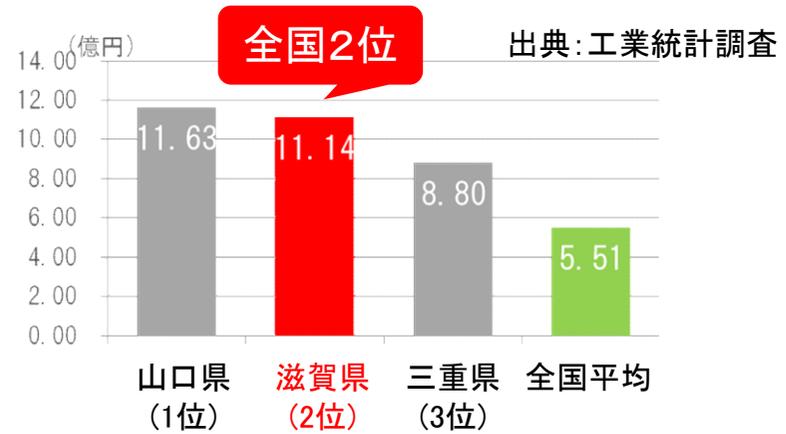
# ◆事業の必要性 産業経済振興への支援

- 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。

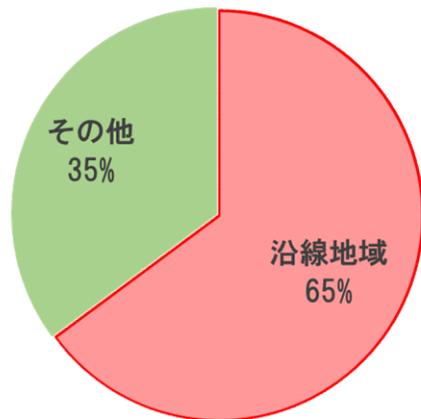
■ 県内総生産に占める第2次産業の割合(R1)



■ 1事業所当たり付加価値額(R2)



■ 沿線地域の製造品出荷額(電気機械器具)の割合(R2)



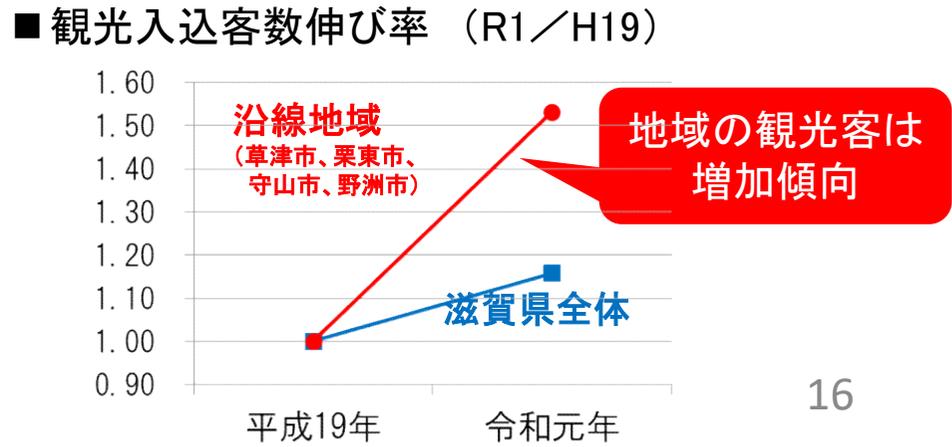
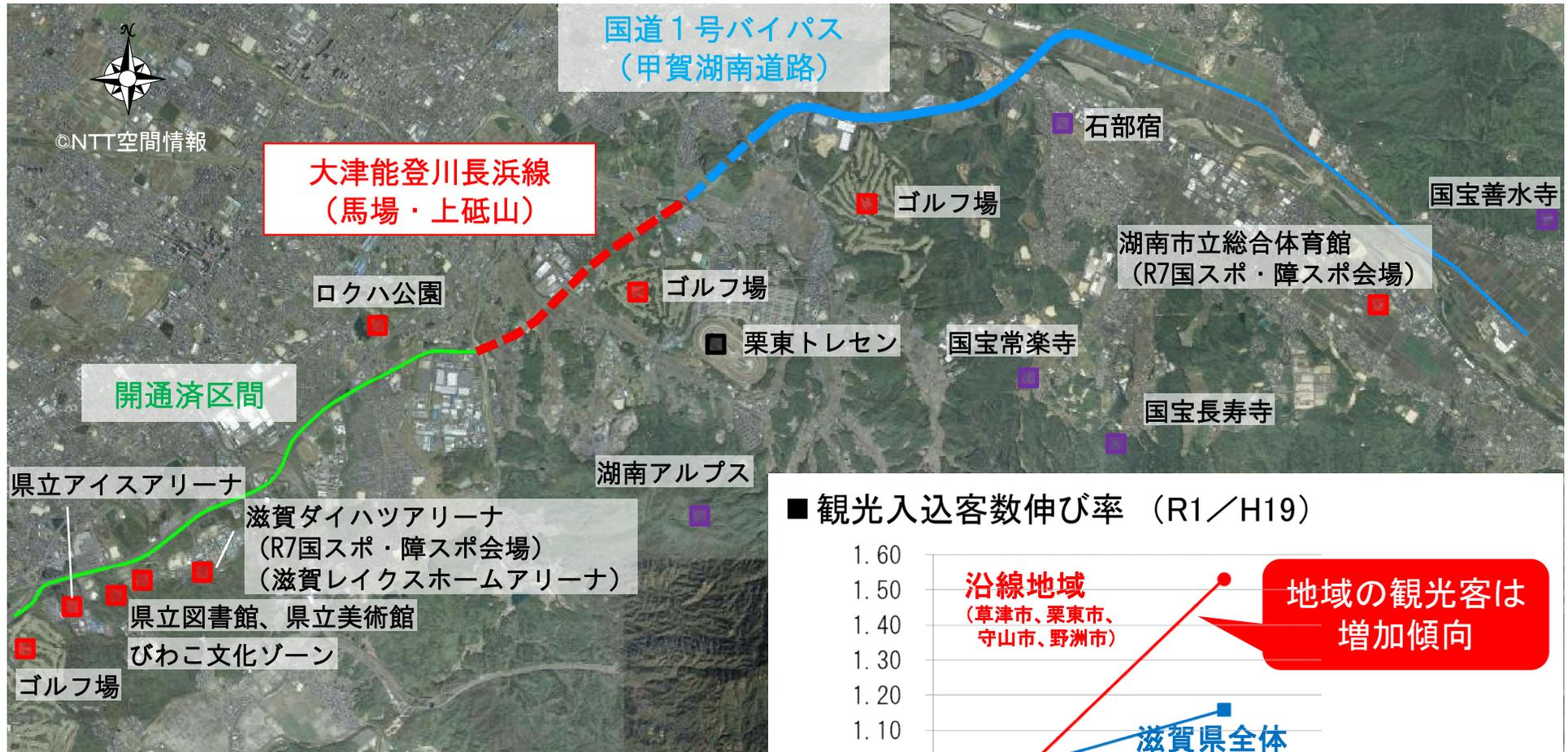
沿線地域には電気機械器具関連の企業が集積し、製造品出荷額が滋賀県全体の6割以上

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、観光資源や集客施設が多く、観光客入込客数が増加傾向。
- また、令和7年の国スポ・障スポ会場も沿線に立地しており、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性の向上が必要。



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 完了
				前期 2018~2022 着手	検討 路 線 化	
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 完了
				前期 2018~2022 着手	検討 路 線 化	
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

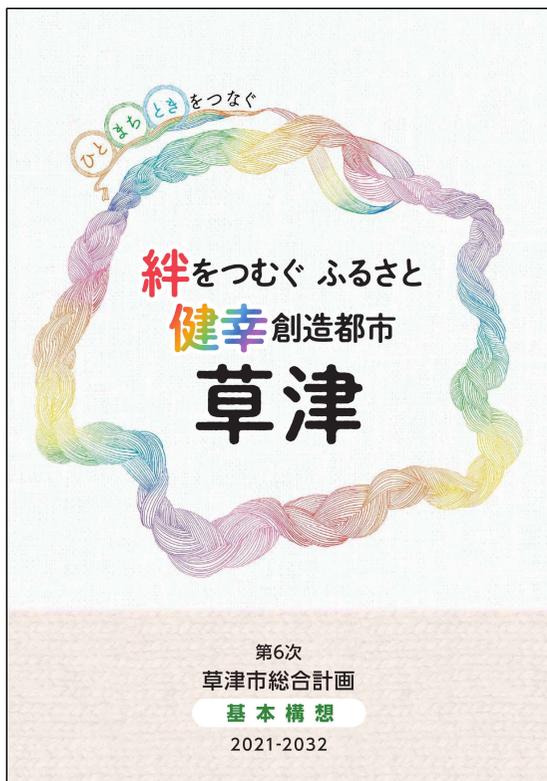
### 市事業

整理番号	市町名	路線名	工区名	継続	2018~2027		※事業 完了
					前期 2018~2022 着手	検討 路 線 化	
①				●			
②					●		
③				●	●		

### 道路事業:交通安全事業(交差点改良)

整理番号	路線名	工区名	継続	2018~2027		※事業 完了
				前期 2018~2022 着手	検討 路 線 化	
①	大津能登川長浜線	草津三丁目	●		●	
②	大津草津線	矢橋中央交差点				●
③	下笠大路井線	野村		●	●	

# ◆事業の必要性 市の計画への掲載（草津市）



## 3 将来のまちの構造

### ④まちの軸

本市の基本的なまちの交通の軸として、各ゾーン・拠点を結ぶ「まちなか環状軸」、「ひがし環状軸」、「にし環状軸」を位置付けます。これらの環状軸は、相互に接続することにより、各ゾーン・拠点間を効果的に結びとともに、まちの資源の集積と効果的な活用を図ります。

また、琵琶湖沿岸や草津川跡地の地域特性を生かすための軸として、「湖岸レクリエーション軸」、「みどり軸」を位置付けます。

#### まちなか環状軸

JR草津駅・JR南草津駅周辺の「にぎわい拠点」を両端として、「ひがし環状軸」と「にし環状軸」の交わりに位置付ける「まちなか・にぎわいゾーン」や「にぎわい拠点」と各ゾーン・拠点を結びます。

#### ひがし環状軸

大津湖南幹線・平野南笠線・**山手幹線**・下笠下砥山線の4路線によって構成する環状軸であり、「まちなか・にぎわいゾーン」と「丘陵・産業・交流ゾーン」を結びとともに、草津JCTや草津田上ICの広域幹線ネットワークに接続します。

#### にし環状軸

国道1号、平野南笠線、大津湖南幹線、下笠下物線、下笠下砥山線の7路線によって「まちなか・にぎわいゾーン」と「湖岸・みどりゾーン」を結びます。

#### 湖岸レクリエーション軸

湖岸道路沿道における琵琶湖をはじめとする自然環境と触れ合い親しみながら、ウォーキングやサイクリングを楽しむことができる軸であり、幅広い人々の交流を促進します。

#### みどり軸

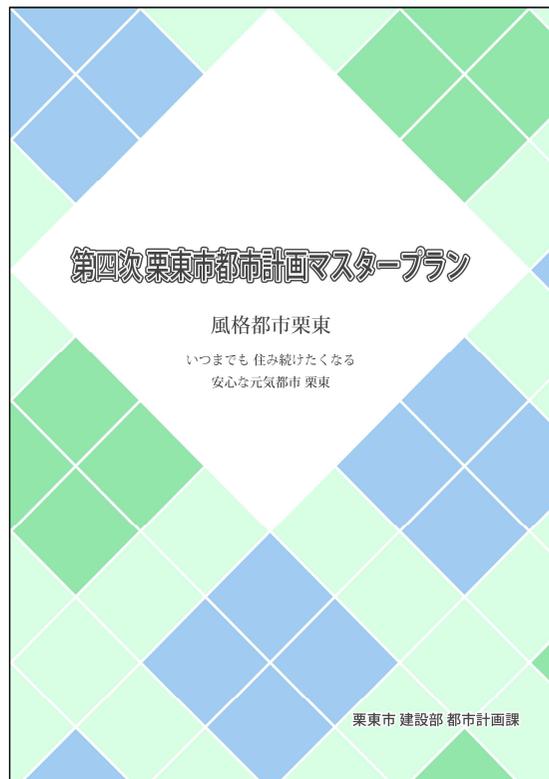
各まちのゾーンをつなぐ緑地空間を形成し、とのつながりを促進

- 姿
- 2 人口フレーム
- 3 将来のまちの構造

■将来のまちの構造



# ◆事業の必要性 市の計画への掲載（栗東市）



令和2年8月

## 3-4. 治田地域

### 目標2. 安全・安心で暮らしやすい地域づくり

方針2-1：通過交通の流入抑制に向けた道路網の整備、計画的な土地利用の推進

- 行政** ★(都)山手幹線(国道1号バイパス)、(都)下笠下砥山線、(都)手原駅新屋敷線、(都)青地新田坊袋線の整備促進 **【道路・河川課、国・県事業対策課】**
  - 行政** ・学校給食共同調理場跡地の有効活用 of 検討 **【学校給食共同調理場】**
  - 協働** ・計画的に秩序ある市街地開発の推進 **【都市計画課、住宅課】**
- 短期の取組：・道路や公園の計画的な整備。

## 3-5. 治田東地域

### 目標2. 安全・安心で暮らしやすく、誇りを持てる地域づくり

方針2-1：交通混雑解消に向けた幹線道路網の整備

- 行政** ★(都)山手幹線、(都)下笠下砥山線、(都)下戸山灰塚線、(市)安養寺下戸山線の整備推進 **【道路・河川課、国・県事業対策課】**

- ・ **行政** : 主に行政が取り組むこと
- ・ **地域** : 主に地域が取り組むこと
- ・ **★** : 地域が重要だと思う取組
- ・ **【** : 関係課
- ・ **協働** : 行政と地域が協働で取り組むこと
- ・ **短期の取組** : 地域が思う短期的な取組

# ◆事業の必要性 沿線市の要望

令和4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  
栗東水口道路Iの先線に当たる大津能登川長浜線の供用時期を踏まえた整備促進

## 地域内ネットワークの整備促進について

- ① 山手幹線(主要地方道 大津能登川長浜線)  
2024年の確実な供用開始に向けた整備促進

### 大津湖南地域幹線道路整備促進協議会

会長 湖  
南市長 生  
守山市長 田  
草津市長 邦  
大津市長 夫  
栗東市長 和  
野洲市長 宏  
          涉  
          司  
          弘  
          進



# 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343億円
残事業費		約119億円
執行済み額 (令和4年11月末)		約224億円(65%)※
うち用地費		約30億円(100%)※

※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



# ◆事業の経緯と進捗状況（ドローン映像）

2022.12.07



## 4. 費用便益分析

---

# ◆費用便益分析

## 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(令和4年2月版)」により算出

<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

# ◆費用便益分析

## 費用便益分析にあたっての条件設定

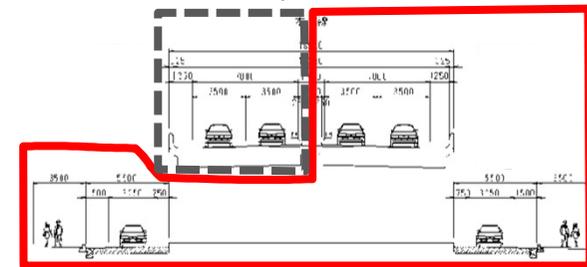
### 大津能登川長浜線(馬場・上砥山工区)

- ・ 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

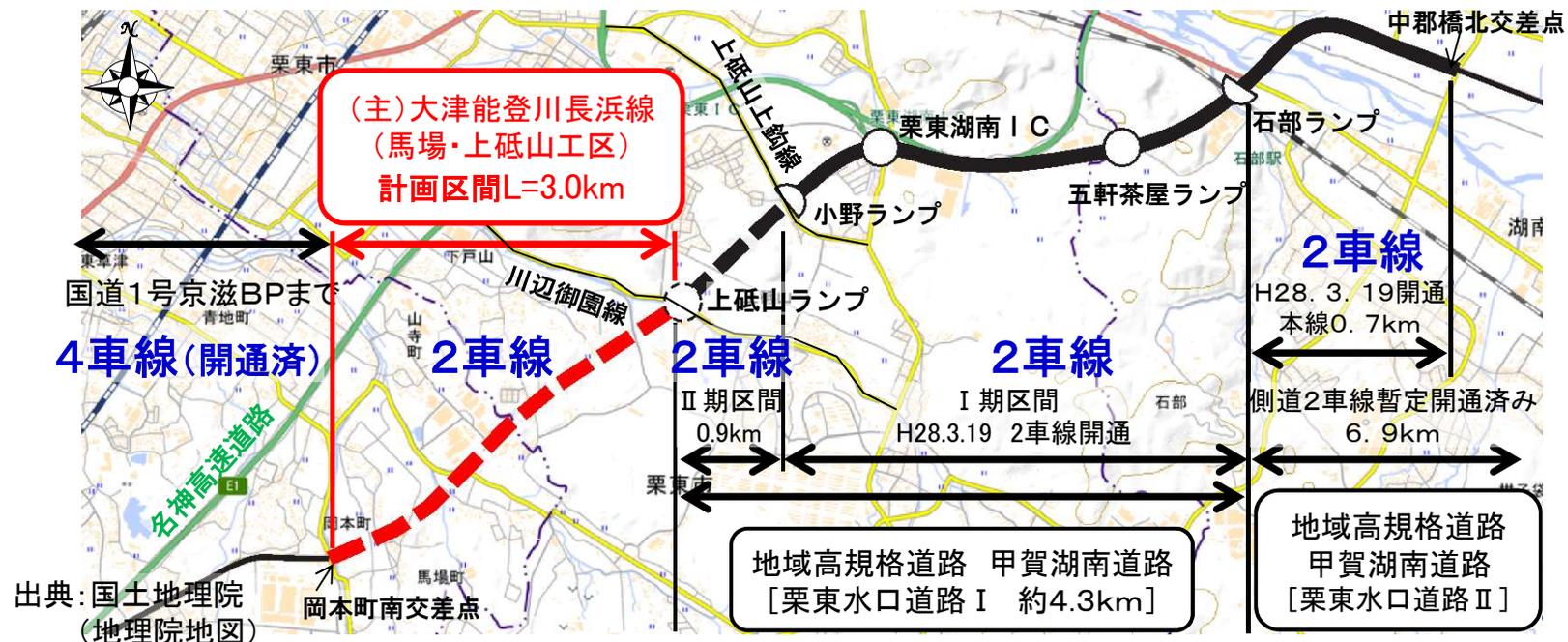
### 地域高規格道路甲賀湖南道路(上砥山ランプ以東)

- ・ 2車線開通として設定

将来工事分は考慮しない



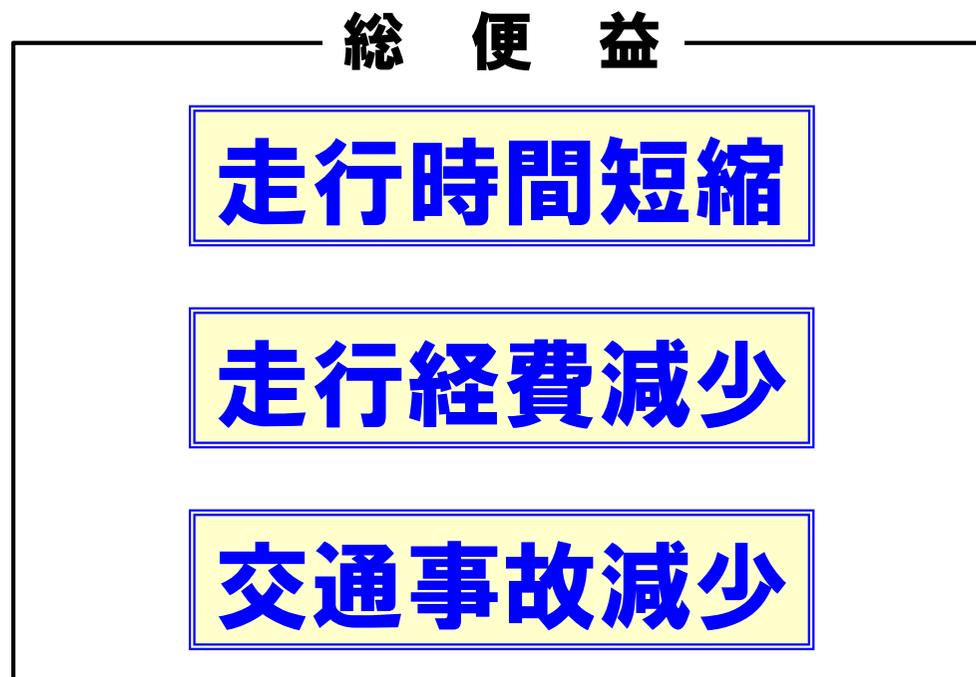
今回算出分(本線2車線+副道)



# ◆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 = 1.3 (≧1.0)**  
**うち残事業分 B / C = 4.6 (≧1.0)**

項目		値	うち残事業分
便益(B)	走行時間短縮便益	393億円	393億円
	走行経費減少便益	34億円	34億円
	交通事故減少便益	1.2億円	1.2億円
	合計(総便益)	429億円	429億円
費用(C)	事業費	326億円	92億円
	維持管理費	2億円	2億円
	合計	328億円	94億円
費用便益比(B/C)		1.3	4.6

※表中の費用及び便益は全て現在価値換算した値(消費税抜き)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、今後も建設発生土の公共事業箇所への流用などを実施し、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(R7秋供用予定)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、滋賀ダイハツアリーナ(令和4年12月開館)、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。