

No. 4
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成16年度第4回)

一般国道307号

しがらき とうろ
信 楽 道 路

平成17年3月

国土交通省 近畿地方整備局

目 次

事業の目的	1
計画の概要	2
事業の経緯及び進捗	3
事業を取り巻く社会状況	4
1．社会的背景	4
2．現道の交通状況	9
3．周辺の主な事業	14
4．地域における計画	15
事業の整備効果	16
費用便益比の算定	20
コスト縮減や代替案立案等の可能性	22
対応方針	23

事業の目的

- ・ 第二名神高速道路へのアクセス強化・利便性向上
- ・ 交通安全の確保
- ・ 地域活性化の支援

一般国道307号は、滋賀県彦根市を起点として、滋賀県東近江地域、甲賀地域を通過し、京都府南部を経て大阪府枚方市に至る延長約104kmの主要幹線道路です。

現在、滋賀県甲賀市域では第二名神高速道路の建設が進められており、国道307号は信楽ICのアクセス道路となることから、その整備が望まれています。

また、第二名神高速道路の供用による地場産業や観光業等の地域活性化への期待が高まる一方で、交通量の増加に伴う安全性の確保も新たな課題となっています。

信楽道路は、こうした課題を解決するために計画された延長約2.9kmの現道拡幅を基本とした道路です。

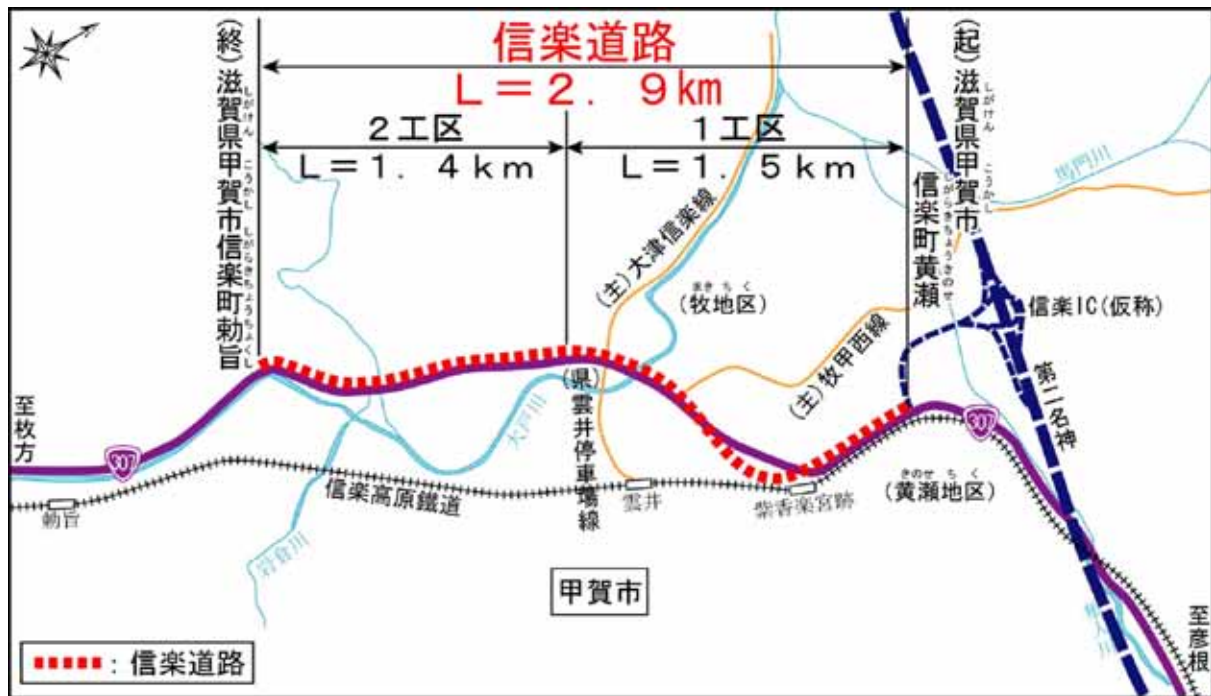


甲賀市はH16.10.1に信楽町、水口町、甲南町、甲賀町、土山町の5町が合併。

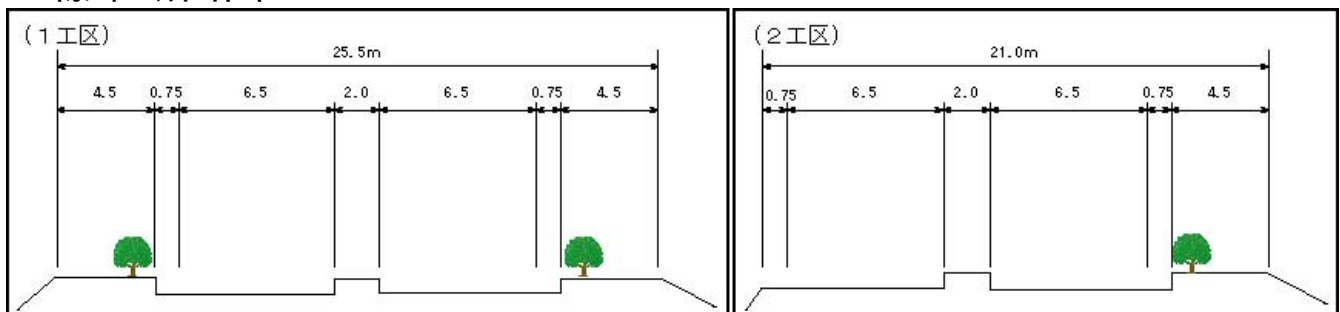
計画の概要

- ・起 終 点 起点) 滋賀県甲賀市信楽町黄瀬
 終点) 滋賀県甲賀市信楽町勅旨
- ・計画延長 $L = 2.9 \text{ km}$
- ・幅 員 $W = 25.5 \text{ m}$ (1工区)
 $W = 21.0 \text{ m}$ (2工区)
- ・構造規格 第3種第2級
- ・設計速度 60 km/h
- ・車線数 4車線
- ・全体事業費 約80億円

計画図



標準断面図



事業の経緯及び進捗

1 . 事業の経緯

- ・事業化：平成12年度
- ・用地着手：未着手
- ・工事着手：未着手

2 . 事業の進捗

- ・事業進捗率：2%（平成15年度末現在）
- ・用地取得率：0%（面積ベース、平成17年1月1日現在）

3 . 関係機関との調整等

信楽道路は、平成12年度の事業化後、平成13年度までに、関係自治体や公安委員会など関係機関協議を行い、平成13～14年で地元設計協議、幅杭の設置を行いました。しかしながら、全線にわたり公図が混乱しており、平成15年度から公図の整理を行っていますが、境界の確定等に時間を要しています。

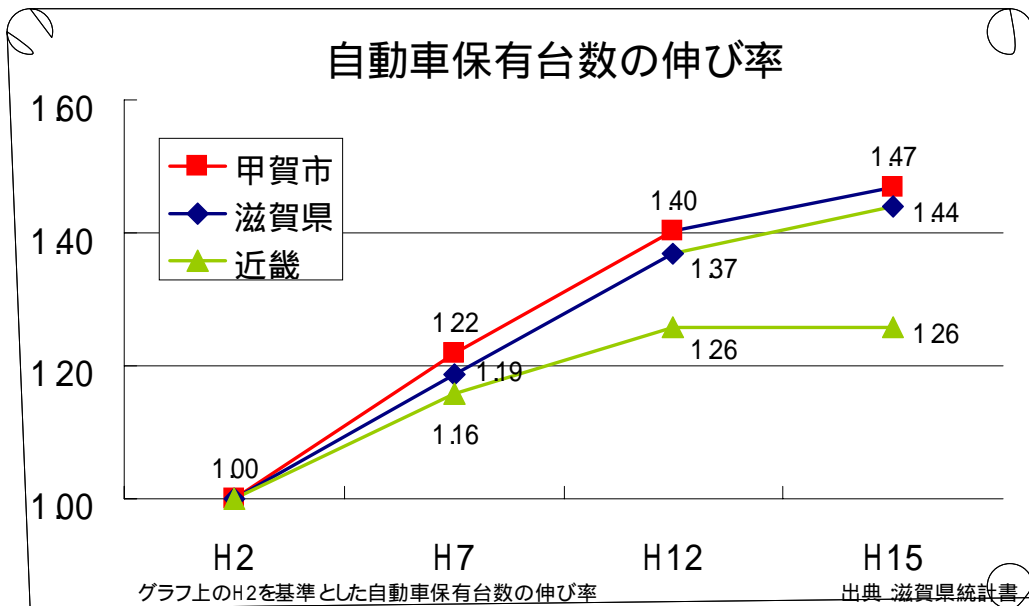
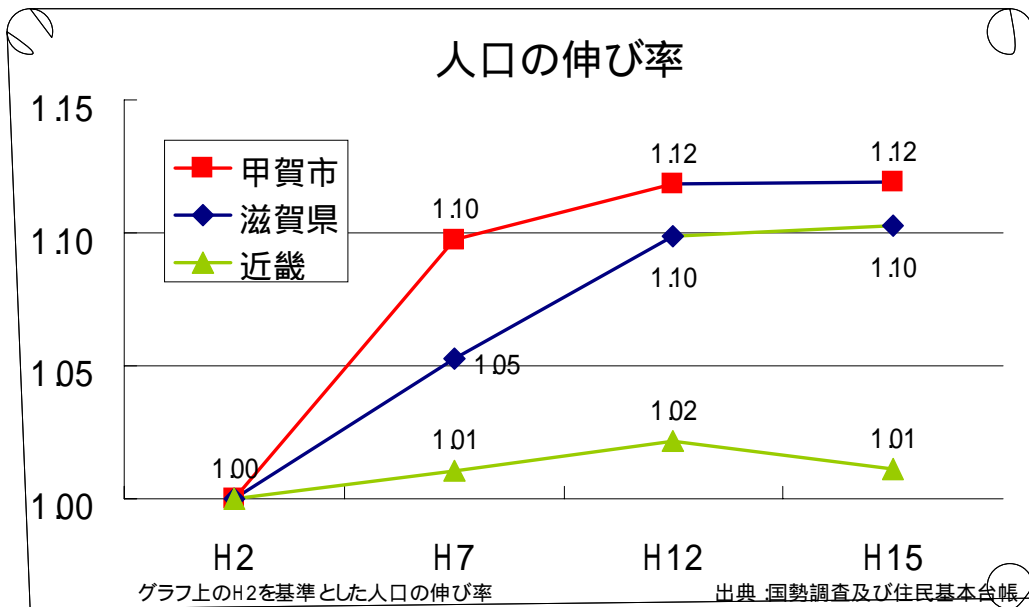
事業を取り巻く社会状況

1. 社会的背景

(1) 沿線地域の人口と自動車保有台数

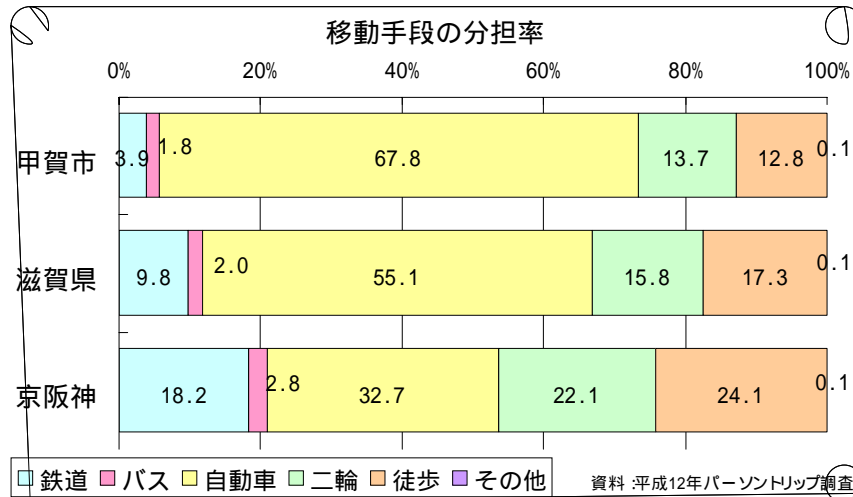
国道307号沿線の甲賀市では人口が大きく増加しており、滋賀県全体の伸びよりも高くなっています。

甲賀市の自動車保有台数の伸びは平成2年の1.47倍と近畿全体の伸びを大きく上回っています。



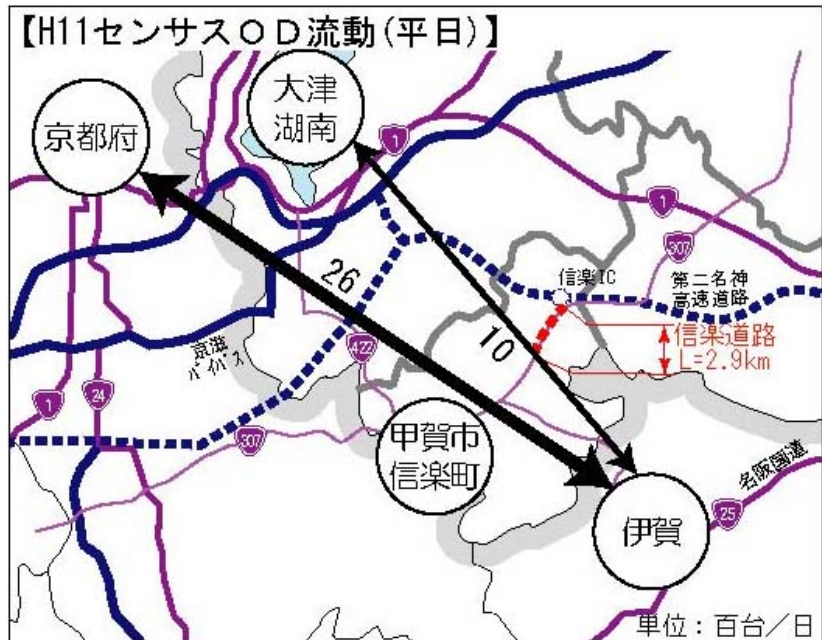
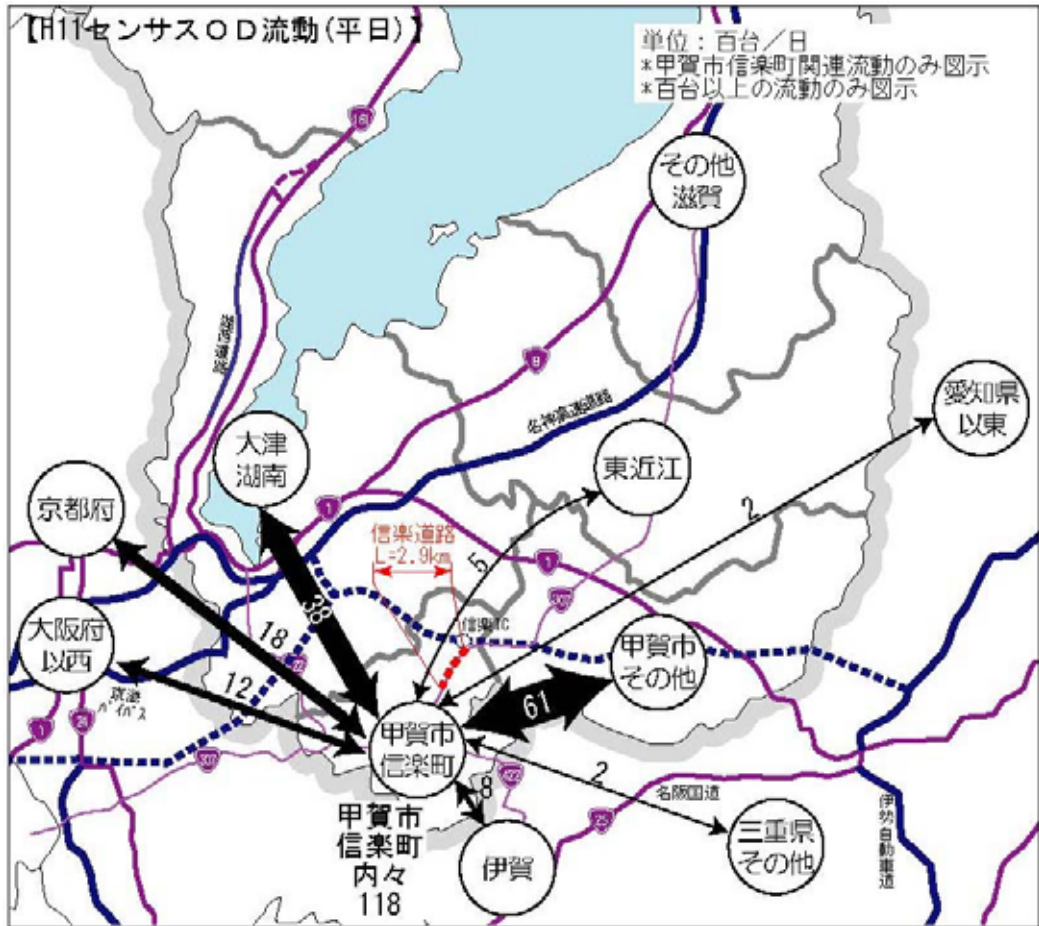
(2) 沿線地域の交通手段分担

甲賀市の交通手段分担を見ると、自動車の分担率が68%と滋賀県全体や京阪神地域全体と比べて高く、自動車依存度の高い地域であると言えます。



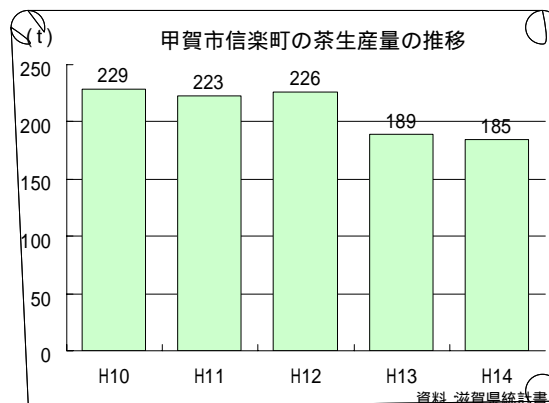
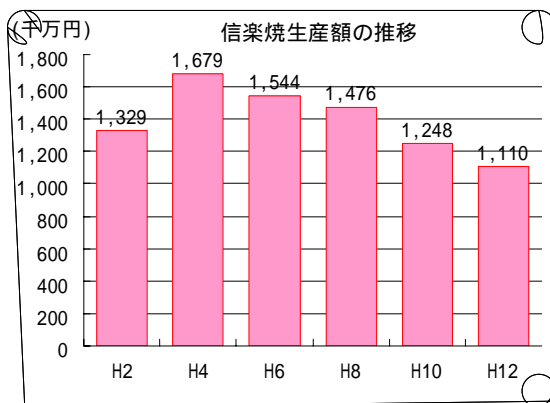
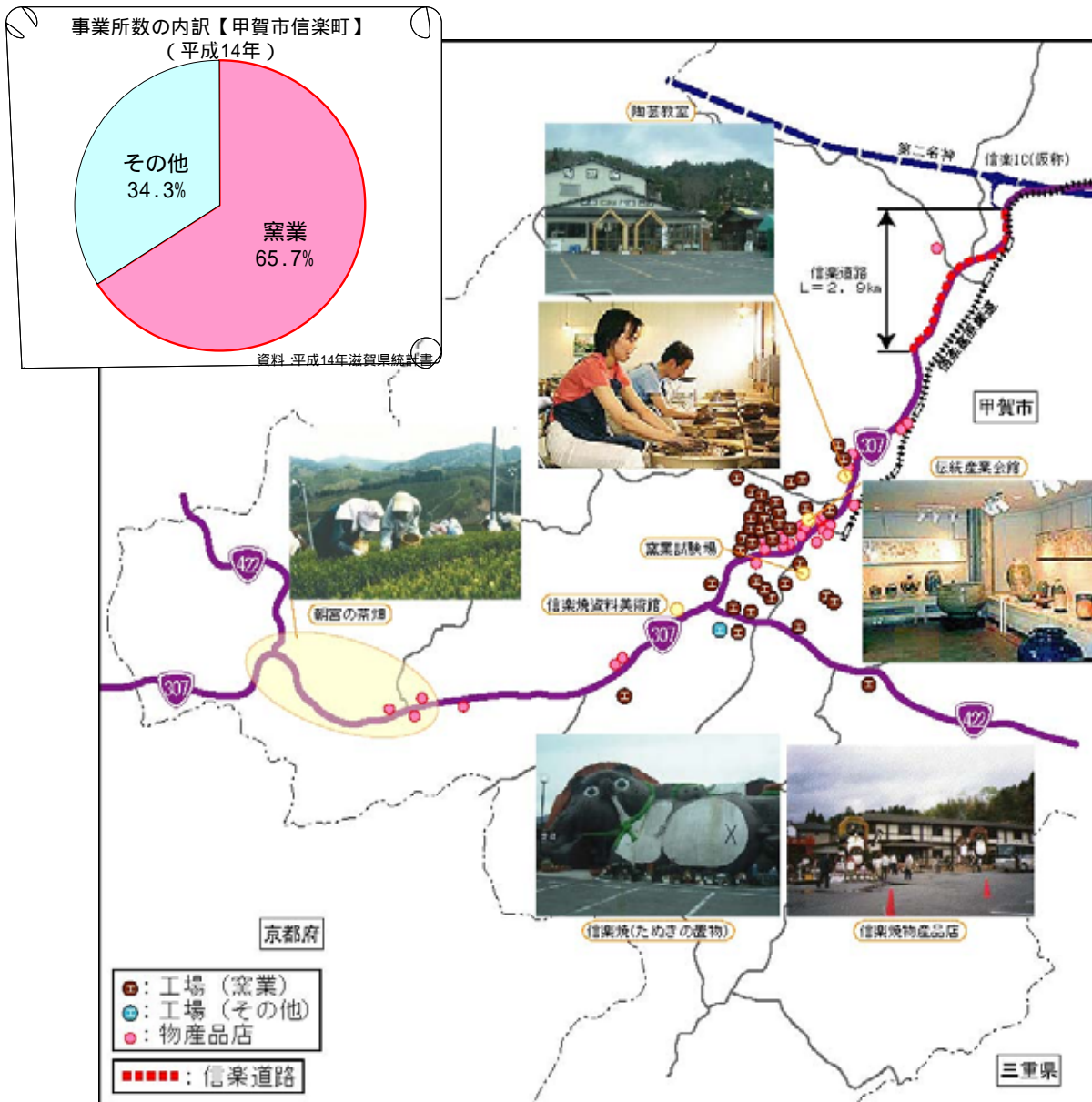
(3) 自動車交通の地域間流動

沿道地域の自動車交通の流動状況を見ると、甲賀市域、大津市や京都市方面への流動が多くなっています。また、三重県伊賀地域から甲賀地域を通過する交通も36百台/日ほどあります。



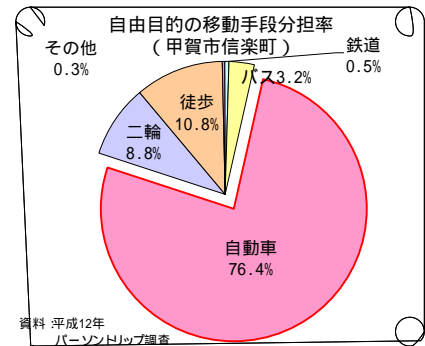
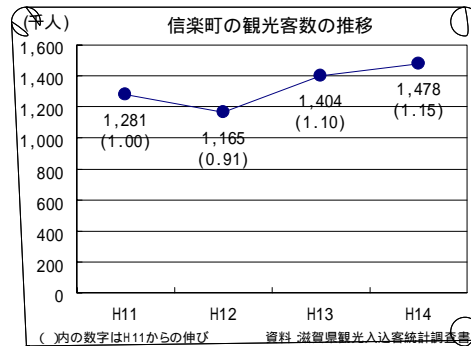
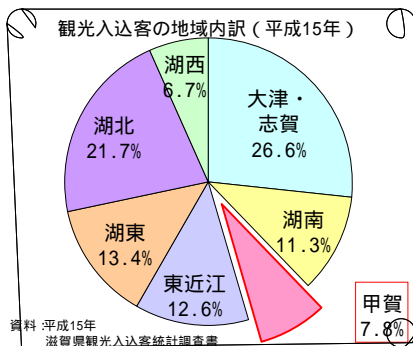
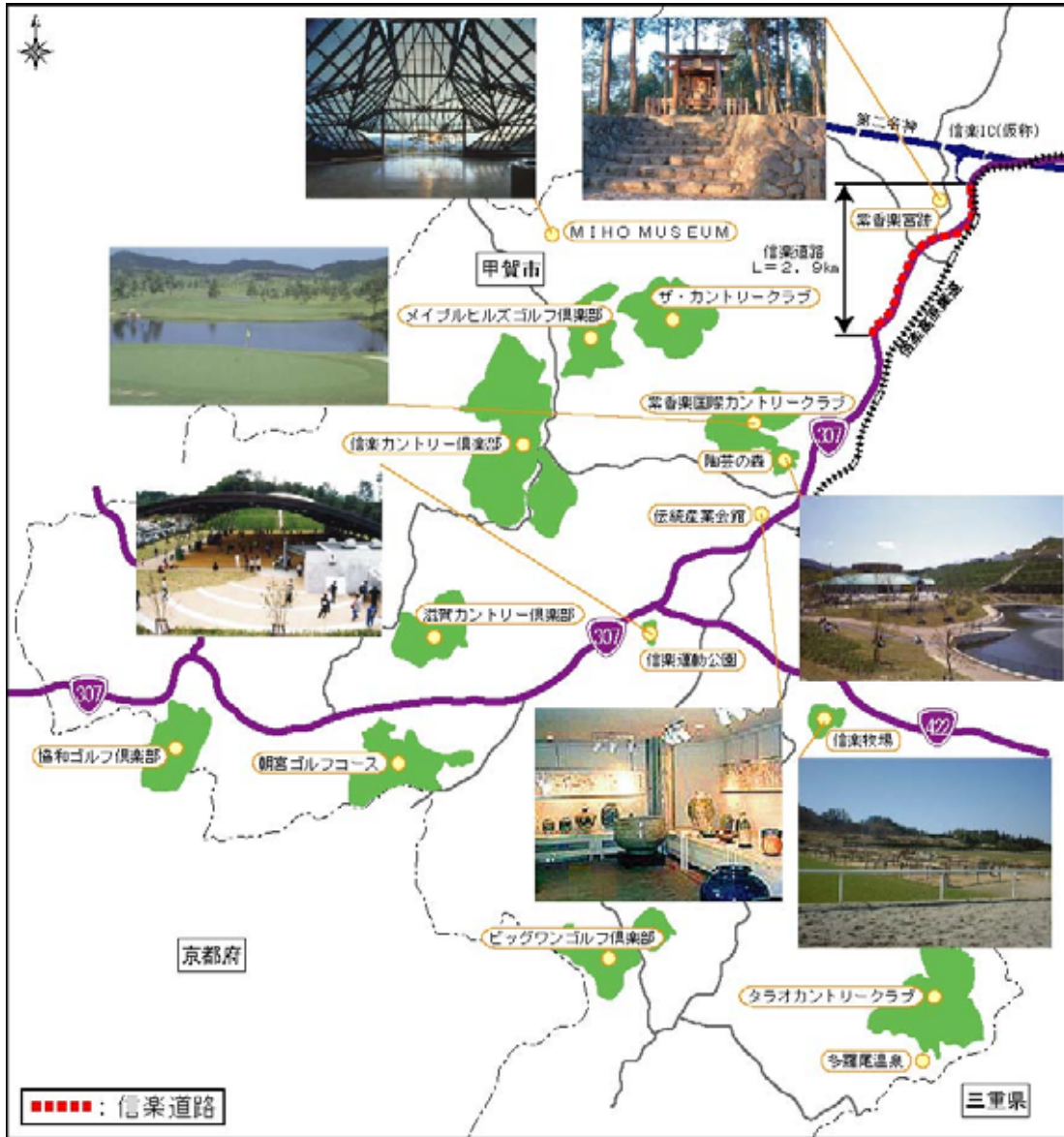
(4) 地域特産品

甲賀市信楽町は、町の主要産業である窯業「信楽焼」が全国的にも有名ですが、信楽焼生産額は近年減少が続いています。また、信楽町の朝宮地区は「朝宮茶」の茶所として名が知れており、同様に多くの買い物客が訪れています。



(5) 観光客状況

甲賀市信楽町内には9つのゴルフ場があり、また、美術館や温泉などの観光地も多く、年間観光入り込み客数は増加傾向にあり、平成14年には148万人に達しています。来訪者の交通手段は約8割が自動車となっています。



2. 現道の交通状況

(1) 交通量

甲賀市信楽町勅旨の交通量は、平成11年度には平日で約1万5千台/日と交通容量を上回り、混雑度は1.2となっています。また、交通量はここ数年増加傾向にあり、甲賀市の人口や自動車保有台数の増加傾向及び第二名神供用によるアクセス交通量の増加を考えると、将来的に交通容量が現況以上に不足するものと考えられます。

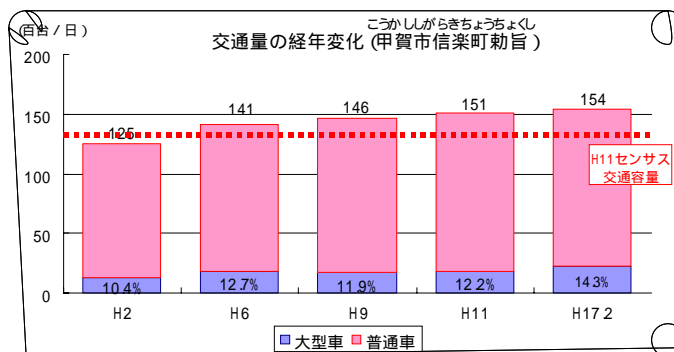
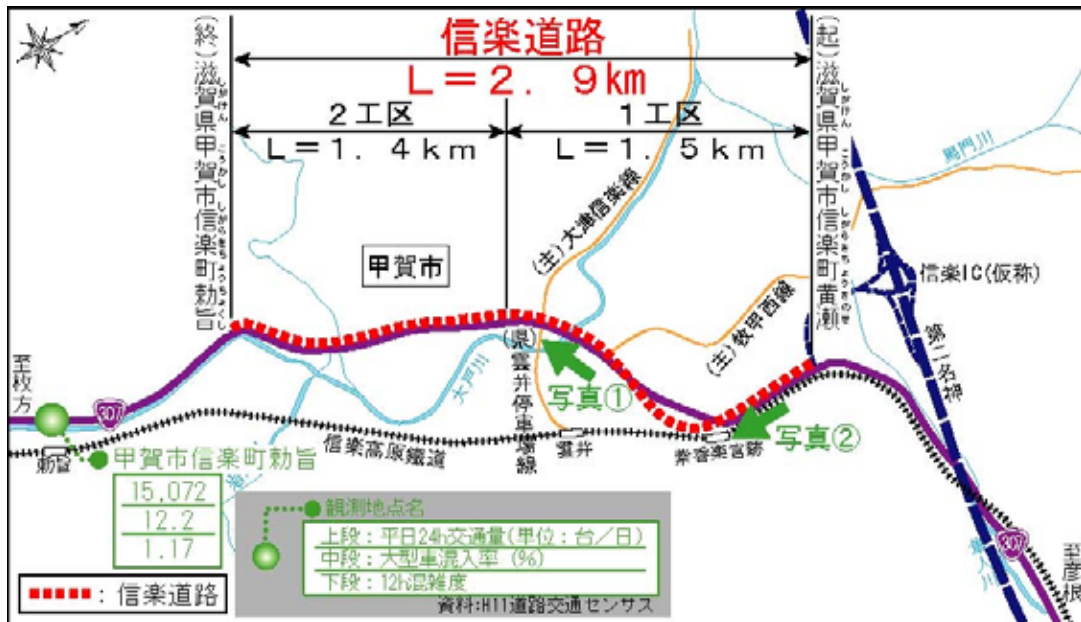


写真 (甲賀市信楽町牧)



写真 (甲賀市信楽町黄瀬)



また、甲賀市信楽町では信楽焼等に関連したイベントが毎年開催され、各地から多くの見学客が集まり、イベント開催時には交通が集中するため、周辺の道路が混雑し、通常時は10分で行けるところが最大60分を要しています。

	イベント等	観光客数(人)	開催日
H14	陶芸教室	153,900	
	信楽駅前陶器市	88,000	H14.4.28~H14.5.6
	火まつり	72,000	H14.7.27
	土まつり	20,200	H14.10.12~H14.10.14



陶器まつりの様子 1

	イベント等	観光客数(人)	開催日
H15	信楽駅前陶器市	90,000	H15.4.26~H15.5.5
	信楽駅前陶器市	58,000	H15.10.11~H15.10.13
	陶器まつり	33,000	H15.4.4~H15.5.5
	土まつり	20,300	H15.10.11~H15.10.13
	火まつり	3,000	H15.7.26

陶器まつりで、20万人の入出

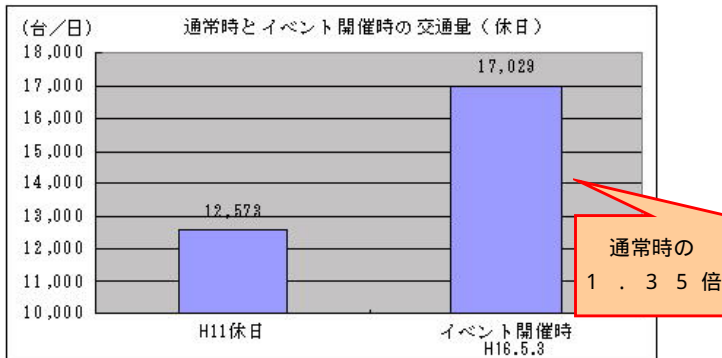


陶器まつりの様子 2

	イベント等	観光客数(人)	開催日
H16	信楽駅前陶器市	150,000	H16.4.29~H16.5.5
	信楽駅前陶器市	52,000	H16.10.9~H16.10.11



火まつりの様子

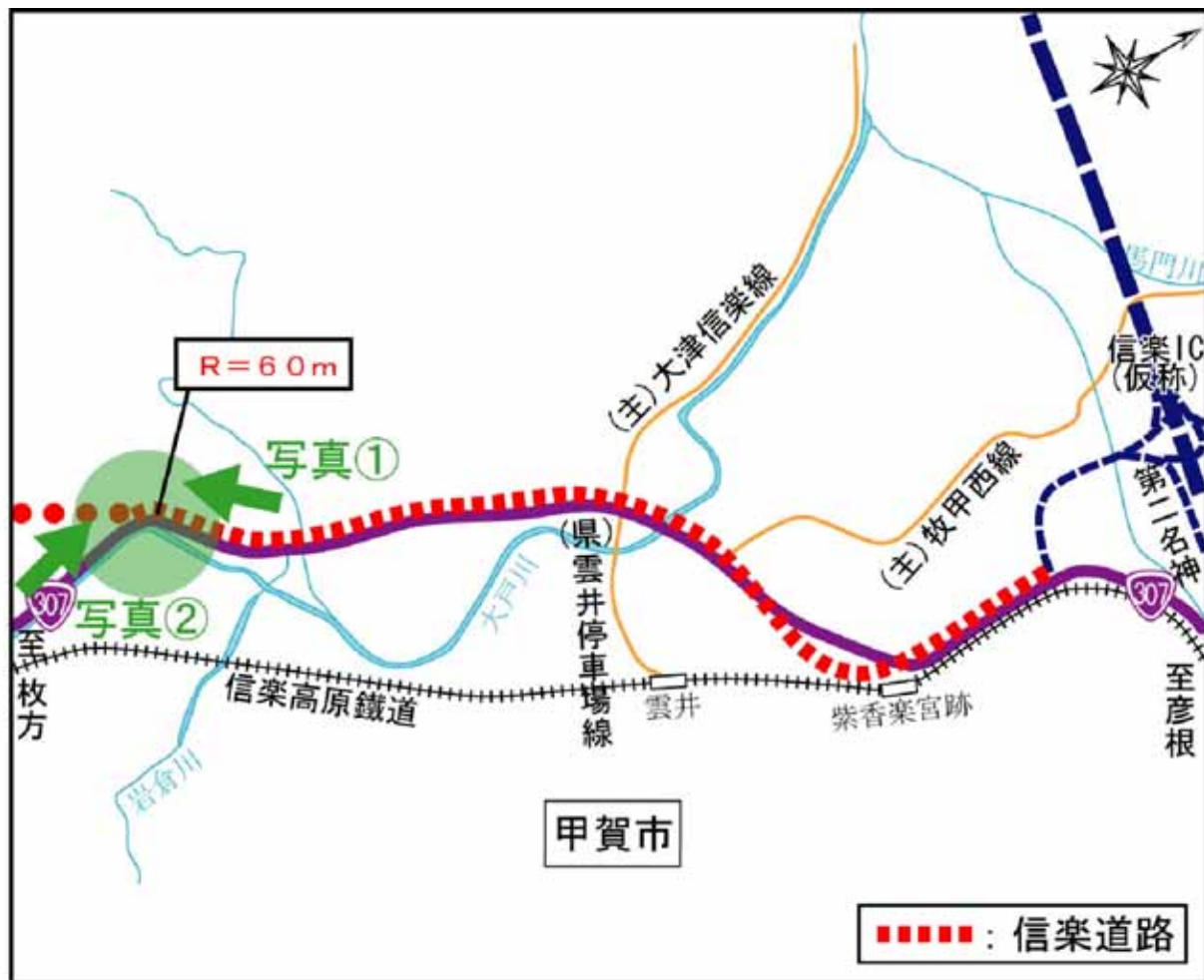


イベント開催時の国道307号



(2) 現道の状況

現国道307号の甲賀市信楽町勅旨地区の平面曲線半径は、60mとなっており、道路構造令で規定されている、設計速度60km/hにおける最少曲線半径150mを満足しておらず、やむを得ない場合の特例値、120mも満足していません。



写真



写真



(3) 歩道の状況

現道は、通学利用や駅へのアクセス道路となっていますが、歩道が狭く整備されていない区間もあることから、歩行者等の安全確保が地域の課題となっています。



写真 (甲賀市信楽町牧)

写真 (甲賀市信楽町牧)

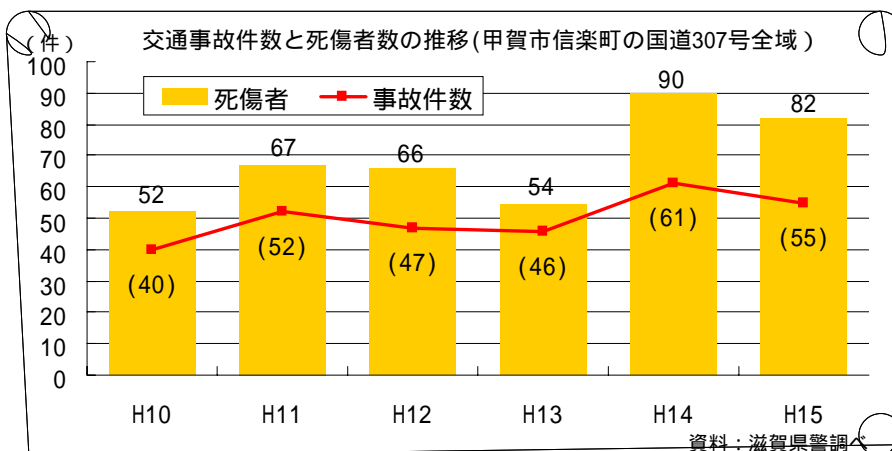


(歩道必要区間)

(狭い歩道を通学する小学生)

(4) 交通事故の状況

国道307号の甲賀市信楽町内では、平成14年には、年間61件の事故が発生しており、そのうち対象区間では11件となっています。また、近年増加傾向にあります。



3. 周辺の主な事業

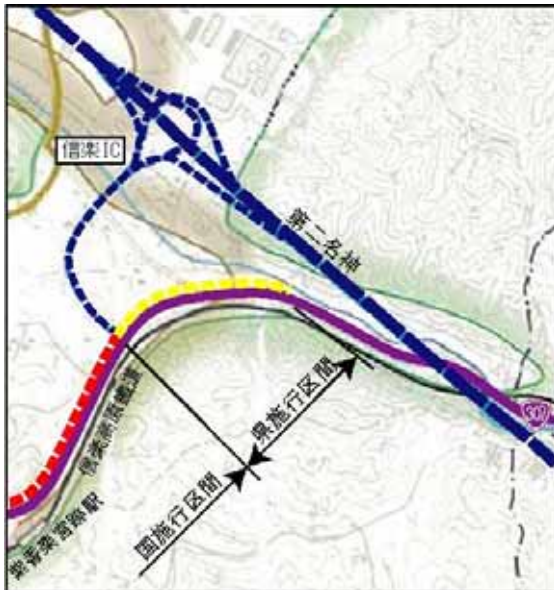
【第二名神高速道路と信楽道路（滋賀県施行区間）の整備】

現在、第二名神高速道路の建設工事が進められており、信楽ICのランプは、信楽道路に接続されることとなっています。

また、信楽ICランプ以东では、滋賀県が改良工事を行っています。



周辺道路の工事の状況



第二名神高速道路(日本道路公団)



信楽道路(滋賀県施行区間)

4. 地域における計画

信楽道路は、下記の計画に位置付けられています。

滋賀県中期計画（H15～H22）「広域交通網の整備」
（平成15年10月策定）

交通基盤の整備において、広域交通体系の骨格となる主要幹線道路の整備や幹線国道などのバイパス建設の促進を掲げています。

滋賀県中期戦略プログラム（H16～H19）
（平成16年3月策定）

信楽町総合計画（H14～H22）
（平成14年4月策定）

幹線道路体系の整備において、国道307号の現状の交通問題の解決と第二名神開通による影響に対応するために国道307号の整備促進を掲げています。

要望経緯

期成同盟会名称	会長	主な構成メンバー	対象道路
国道307号改良促進協議会	宇治田原町長	甲賀市、彦根市、多賀町、甲良町、秦荘町、東近江市（湖東町・愛東町・八日市市）、日野町、宇治田原町、城陽市、井手町、京田辺市、枚方市	国道307号信楽道路 他

東近江市はH17.2.11に八日市市、湖東町、愛東町、永源寺町、五個荘町の1市4町が合併

最近の動向

平成16年10月5日 国道307号改良促進協議会が滋賀国道事務所にて事業促進を要望

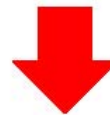
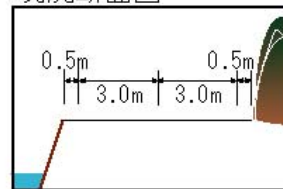
事業の整備効果

- (1) 第二名神高速道路へのアクセス強化・利便性向上
 信楽道路の整備により国道307号の線形不良区間の解消と交通容量アップによりイベント時の混雑緩和など常時安定した快適な走行が確保され、利便性が向上されます。

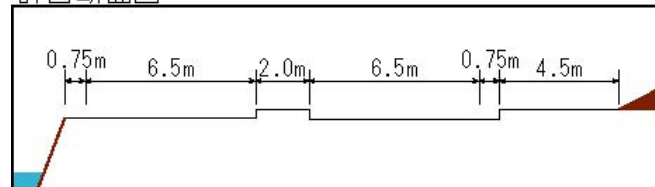
線形不良区間の解消（勅旨地区）



現況断面図



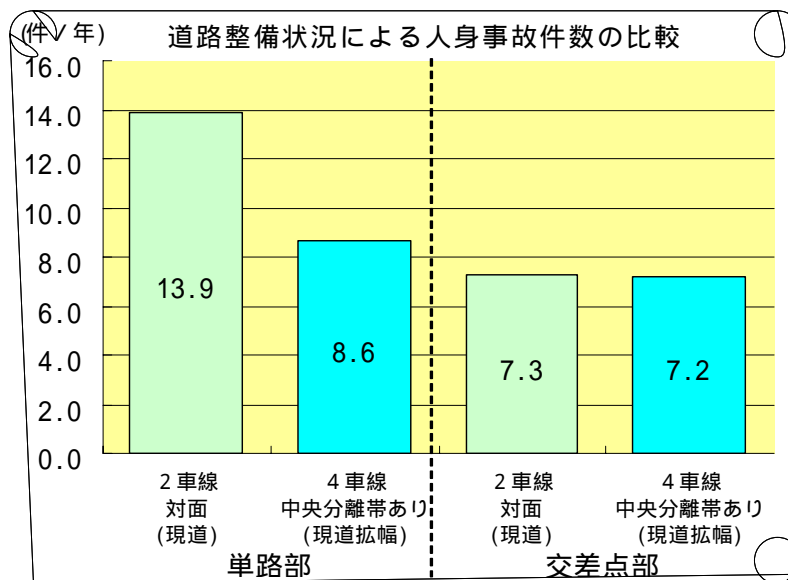
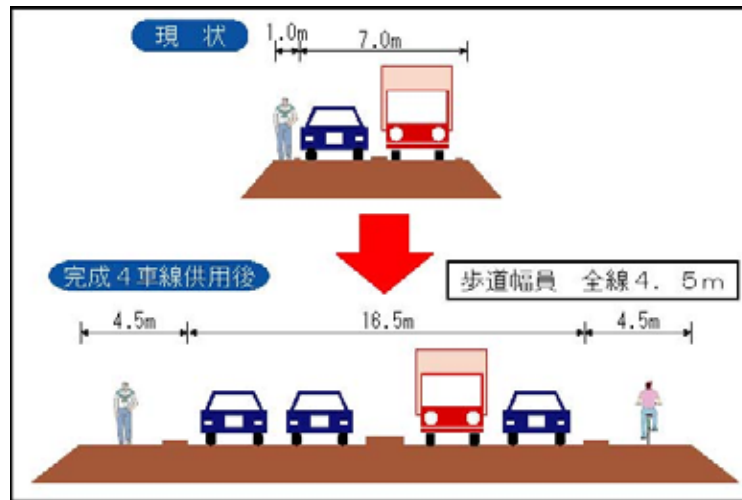
計画断面図



(2)交通安全の確保

信楽道路の整備により広い歩道が確保され、第二名神高速道路供用後の増加する交通量に対しても歩行者が安心して通行することができます。

また、中央分離帯のある4車線道路にすることによって交通事故件数が減少すると考えられます。



注)「道路投資の評価に関する指針(案)」の事故算定式をもとに、当該区間について、事故件数を試算

(3) 地域活性化の支援

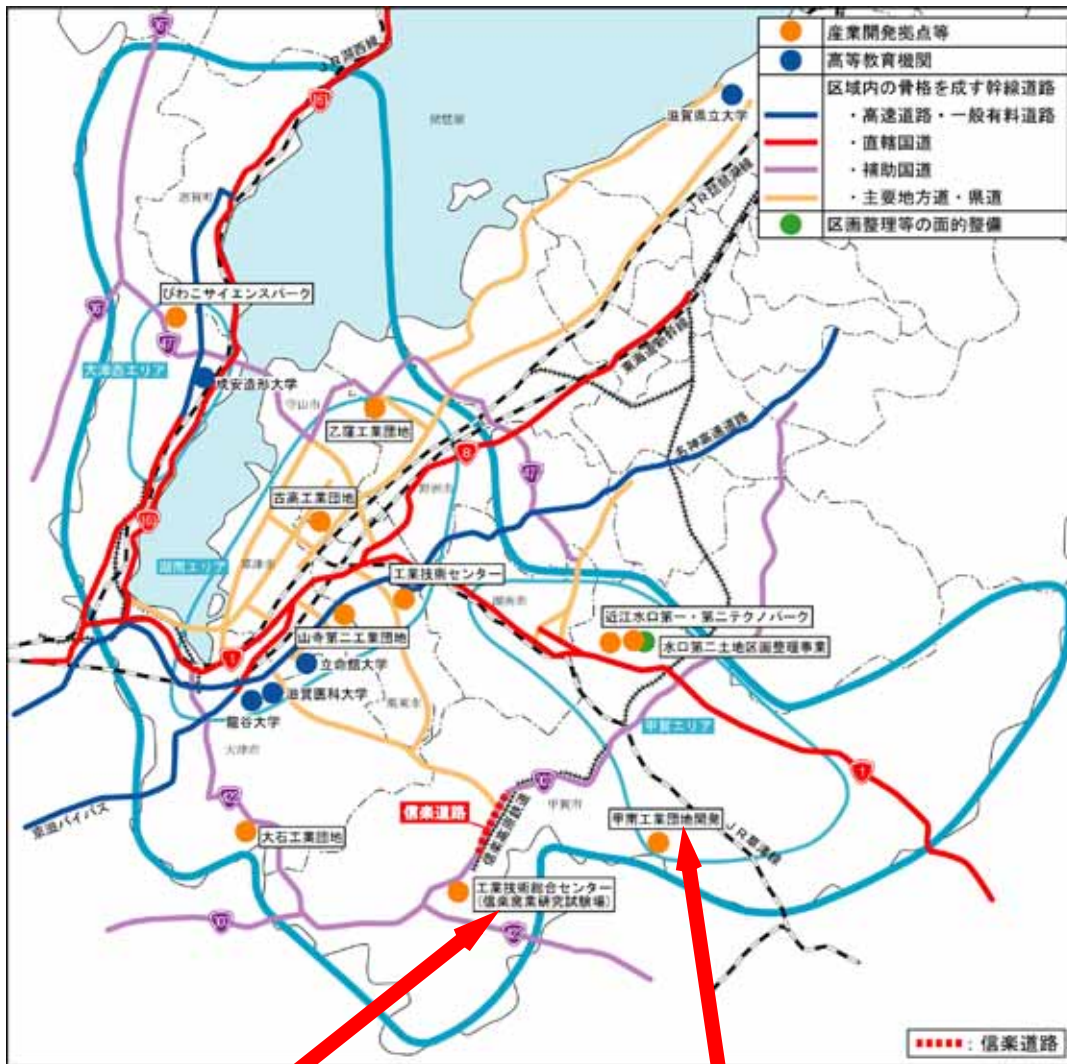
信楽道路の整備による第二名神高速道路へのアクセス性向上は、甲賀市信楽町の特産品の出荷や観光客の増加に寄与することが期待できます。

また、信楽道路と第二名神高速道路を利用すると甲賀市信楽町中心部から済生会病院（第3次救急医療施設）への所要時間が約30分短縮され、30分以内に到着できるようになります。



滋賀県の大津・南部地域において基盤技術産業の活性化促進を目的とした「基盤的技術産業集積活性化計画」(再策定版 平成15年4月滋賀県)が策定されています。その中で主要幹線道路の渋滞解消と地域間連携のための道路整備の必要性が示されており、国道307号についても区域内の骨格を成す道路として位置づけられ、産業集積や活性化に寄与します。

産業集積活性化計画の概要



信楽窯業研究試験場

甲南工業団地開発(甲南フロンティアパーク)



費用便益分析の算定（事業全体）

路 線 名	一般国道 3 0 7 号
事 業 名	信楽道路
延 長	2 . 9 km

便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成 1 6 年度			
基準年における 現 在 価 値	164億円	10億円	3億円	178億円

・・・(B)

費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成 1 6 年度		
単 純 合 計	75億円	6億円	81億円
基準年における 現 在 価 値	59億円	2億円	62億円

・・・(C)

算定結果

費用便益比（ C B R ）	
$B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計（ B ）}}{\text{費用の現在価値の合計（ C ）}} = \frac{178\text{億円}}{62\text{億円}}$	
$= 2 . 9$	

費用便益分析の算定（残事業）

路 線 名	一般国道 3 0 7 号
事 業 名	信楽道路
延 長	2 . 9 km

便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成 1 6 年度			
基準年における 現 在 価 値	164億円	10億円	3億円	178億円

・・・(B)

費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成 1 6 年度		
単 純 合 計	73億円	6億円	79億円
基準年における 現 在 価 値	58億円	2億円	60億円

・・・(C)

算定結果

費用便益比（ C B R ）	
$B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計（ B ）}}{\text{費用の現在価値の合計（ C ）}} = \frac{178\text{億円}}{60\text{億円}}$	
$= 3 . 0$	

コスト縮減や代替案立案等の可能性

信楽道路の計画については周辺の土地利用状況等を踏まえ選定した計画であり、最適な計画としていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

施工にあたっては現道交通への影響に配慮しながら、新技術を積極的に活用するなど、コスト縮減に努めながら事業を進めていきます。

対応方針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

- ・ 国道307号信楽道路は第二名神高速道路信楽ICへのアクセス強化・利便性向上、交通安全の確保などから、第二名神高速道路と一体となった整備が求められています。
- ・ また、沿線地域では窯業が盛んであり、また観光・レジャー施設も多いことから、第二名神高速道路の供用による地域活性化への支援として信楽道路の整備が求められています。
- ・ 今後、事業を進めることによる費用対効果は3.0であり、事業の実施の必要性が高く緊急性の高い事業であると考えます。

(2) 事業の進捗見込みからの見解

- ・ 信楽道路は、平成14年度に幅杭の設置を行い、その後、公図混乱箇所を整理を行い、現在までに、8箇所中5箇所の公図整理が完了しています。引き続き用地買収に向けて、公図の整理、境界の確定、用地買収交渉を関係機関と調整を図り進めていきます。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点からの見解

信楽道路の計画については周辺の土地利用状況等を踏まえ選定した計画であり、最適な計画としていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

施工にあたっては現道交通への影響に配慮しながら、新技術を積極的に活用するなど、コスト縮減に努めながら事業を進めていきます。

対応方針（原案）

（事業継続）

国道307号は、滋賀県東近江地域から甲賀地域、京都府南部地域を経て、大阪府北河内地域に至る重要な路線です。このうち信楽道路は、第二名神高速道路信楽ICへのアクセス強化・利便性向上、交通安全の確保、地域活性化の支援を図るために事業促進が求められています。

今後とも、引き続き事業を推進し、平成20年代半ばの完成を目指します。

チェックリスト

事業再評価に係る資料

事業名		国道307号 <small>しがらき どうろ</small> 信楽道路		事業種別	2次改築
事業の概要	起終点	起点： <small>しが こうか しがらき きのせ</small> 滋賀県甲賀市信楽町黄瀬 終点： <small>しが こうか しがらき ちよくし</small> 滋賀県甲賀市信楽町勅旨		延長	2.9 km
	事業化	平成12年度	都市計画決定		
	用地着手	未着手	工事着手	未着手	
	全体事業費	約80億円			

事業の目的

一般国道307号は、滋賀県彦根市を起点として、滋賀県東近江地域、甲賀地域を通過し、京都府南部を経て大阪府枚方市に至る延長約104kmの主要幹線道路である。

現在、滋賀県甲賀市域では、第二名神高速道路の建設が進められており、国道307号は信楽ICのアクセス道路となることから、その整備が望まれている。

また、第二名神高速道路の供用による地場産業や観光業等の地域活性化への期待が高まる一方で、交通量の増加に伴う安全性の確保も新たな課題となっている。

信楽道路は、こうした課題を解決するために計画された延長約2.9kmの現道拡幅を基本とした道路である。

位置図

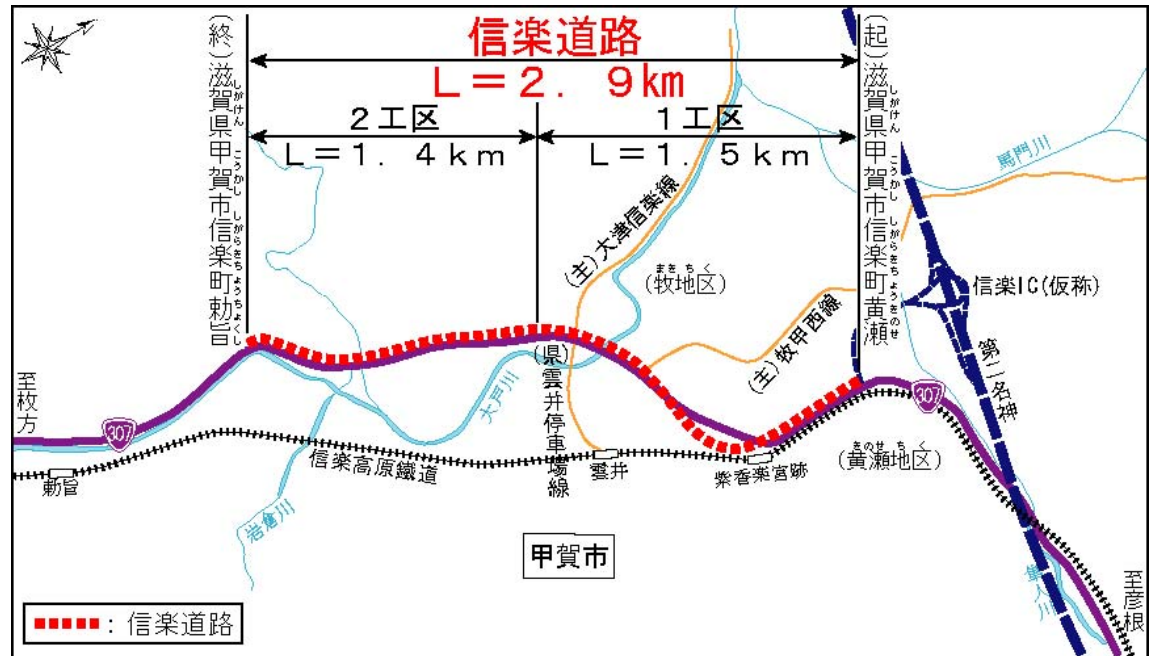


事業名	国道307号 しがらきどうろ 信楽道路	事業種別	2次改築
-----	---------------------	------	------

執行済み額 事業費 : 約2億円(進捗率2%)

事業の進捗状況

事業の進捗状況



- ・事業化：平成12年度
- ・用地着手：未着手
- ・工事着手：未着手

【関係機関との調整等】

・信楽道路の計画については、平成12年度の事業化後、平成13年度までに、関係自治体や公安委員会など関係機関協議を行い、平成13～14年度で地元設計協議、幅杭の設置を行った。しかしながら全線にわたり公図が混乱しており、平成15年度から公図の整理を行っている。

供用目標等今後の事業の見通し

信楽道路は、平成15年度から公図混乱箇所の整理を行い、現在までに、8箇所中5箇所の公図整理が完了している。引き続き用地買収に向けて、公図の整理境界の確定、用地買収交渉を関係機関と調整を図り進めていく。

事業名	国道307号	しがらきどうる 信楽道路	事業種別	2次改築
-----	--------	-----------------	------	------

事業を めぐる 社会情勢 等	客観的評価指標		
	1. 活力	円滑なモビリティの確保	現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率
			現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される
			現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される
			現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する
			新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる
			第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる
		物流効率化の支援	重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる
			農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる
			現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する
		都市の再生	都市再生プロジェクトを支援する事業である
			広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する
			市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり
	中心市街地内で行う事業である		
	幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である		
	DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する		
	国土・地域ネットワークの構築	高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)の位置づけあり	
		地域高規格道路の位置づけあり	
		当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線としての位置づけがある場合)	
		当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		現道等における交通不能区間を解消する	
		現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
		対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	個性ある地域の形成	鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
		主要な観光地へのアクセス向上が期待される	
		新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
安全で安心できる暮らしの確保	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる		

事業をめぐる社会情勢

3. 安全	安全な生活環境の確保	現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる
		当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される
	災害への備え	近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する
		対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり
		緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する
		並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）
		現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される
		現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する
4. 環境	地球環境の保全	対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量
	生活環境の改善・保全	現道等における自動車からのNO2排出削減率
		現道等における自動車からのSPM排出削減率
		現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある
		その他、環境や景観上の効果が期待される
5. その他	他のプロジェクトとの関係	関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり
		他機関との連携プログラムに位置づけられている
	その他	その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる

データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。
 ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を実施しなくてもよいものとする。
 印の指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
 その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
 本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定する。

再評価実施時点における評価指標該当項目（定量的評価指標）

- 1. 活 力～円滑なモビリティの確保～
 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率
 - ・国道307号現道区間の渋滞損失時間は約17,000人・時間である。
 - ・当該事業により、渋滞損失時間は概ね解消される。
- 4. 環 境～地球環境の保全～
 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量
 - ・国道307号現道区間のCO2排出量は約7,900tである。
 - ・当該事業により、CO2の排出量は約375t（4.8%）削減される。
- 4. 環 境～生活環境の改善・保全～
 現道等における自動車からのNO2排出削減率
 現道等における自動車からのSPM排出削減率
 - ・国道307号現道区間のNO2排出量は約38tで、SPMの排出量は約3.7tである。
 - ・当該事業により、NO2の排出量が14.0%、SPMの排出量が13.0%削減される。

<p>事業を情勢をめぐる</p>	<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p>	<p>国道307号沿線の甲賀市では、人口が大きく増加しており、滋賀県全体の伸びよりも高くなっている。また、自動車保有台数の伸びは滋賀県全体と同様に高い伸びを示している。</p>
<p>効果分析採択の時の費用対効果</p>	<p>現在の費用便益比：B / C = 2 . 9 (事業全体) 3 . 0 (残事業) (基準年次：平成16年、検討年次40年間で算出)</p>	
<p>立案等の縮減可能性代替案</p>	<p>信楽道路の計画については周辺の土地利用状況等を踏まえ選定した計画であり、最適な計画としていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進する。施工にあたっては現道交通への影響に配慮しながら、新技術を積極的に活用するなど、コスト縮減に努めながら事業を進めていく。</p>	
<p>地方公共団体の意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道307号改良促進協議会 [甲賀市、彦根市、多賀町、甲良町、秦荘町、東近江市 (湖東町、愛東町、八日市市)、日野町、宇治田原町、城陽市、井手町、京田辺市、枚方市] ・ 国道307号信楽道路の事業促進を要望 ・ バイパスを通過する市町村等 甲賀市 	
<p>対応方針</p>	<p>(原案) 事業継続 (理由) 国道307号は、滋賀県東近江地域から甲賀地域、京都府南部地域を経て、大阪府北河内地域に至る重要な路線である。このうち信楽道路は、第二名神高速道路信楽ICへのアクセス強化・利便性向上、交通安全の確保、地域活性化の支援を図るために事業促進が求められている。 今後とも、引き続き事業を推進し、平成20年代半ばの完成を目指す。</p>	