

No. 4
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成15年度第3回)

一般国道8号

し お っ
塩 津 バ イ パ ス

平成15年9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	6
1. 社会的背景	6
2. 周辺の交通状況	9
3. 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	21
対応方針	22

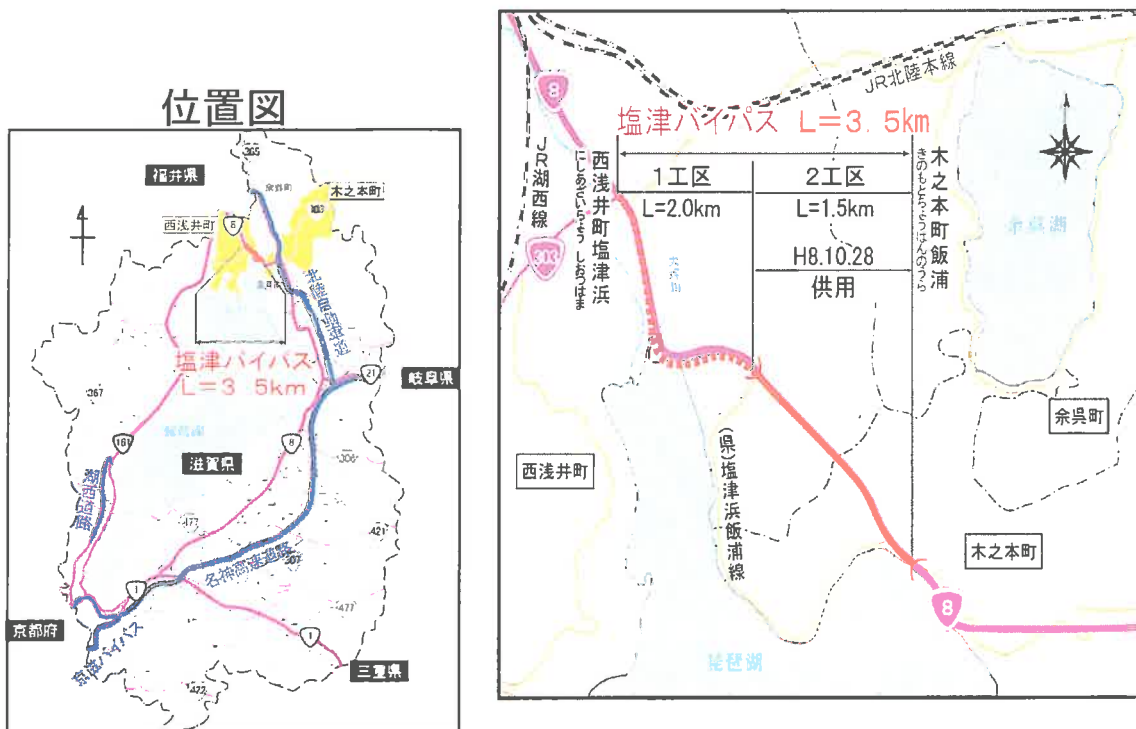
事業の目的

- ・ 異常気象時通行規制区間の解消
- ・ 人家連担地域での交通安全の確保
- ・ 積雪時における円滑な交通の確保
- ・ 北陸自動車道通行止め時の代替機能強化

一般国道8号は、新潟市から京都市に至る延長約560kmの主要幹線道路であり、滋賀県下では湖東地域の主要都市を南北に連絡する重要な道路です。

しかし、琵琶湖北部の国道8号は、幅員が狭く急カーブが連続し、さらには法面崩落の危険性があることから異常気象時通行規制区間に指定されていました。また、人家連担地を通過するにも関わらず、歩道がない区間が存在するなど、交通安全面で課題の多い道路です。

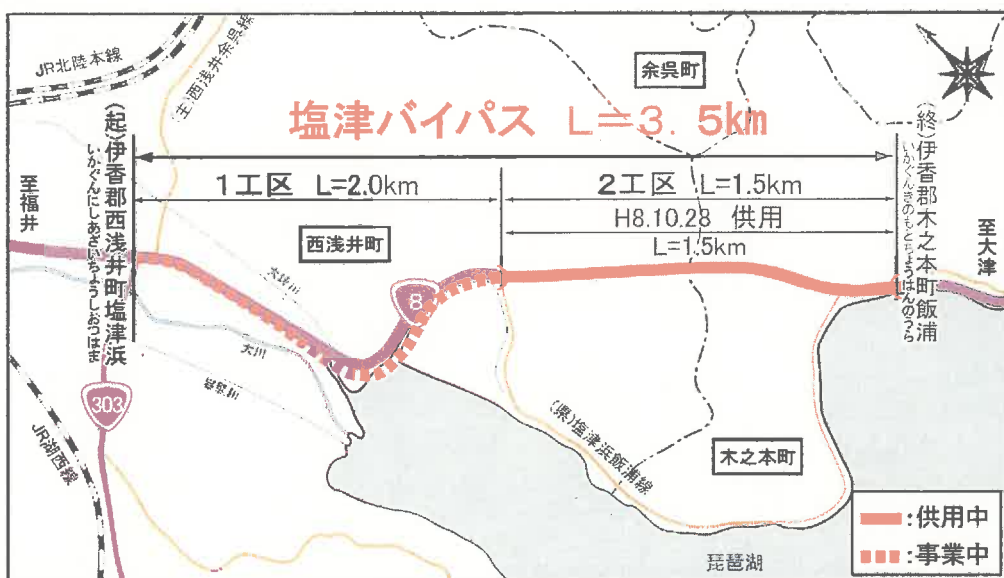
塩津バイパスは、これらの課題を解消するために計画された、延長3.5kmのバイパス事業です。



計画の概要

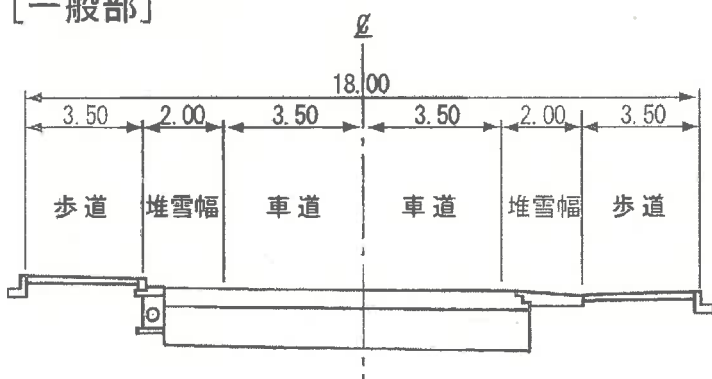
- ・起 終 点 自) 滋賀県伊香郡西浅井町塩津浜
至) 滋賀県伊香郡木之本町飯浦
- ・計画延長 L=3.5km
- ・幅 員 W=18.0m (トンネル部10.75m)
- ・構造規格 第3種第2級
- ・設計速度 60km/h
- ・車線数 2車線
- ・全体事業費 約130億円

計画図

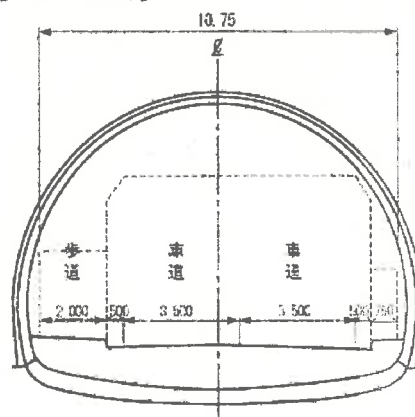


標準断面図

[一般部]



[トンネル部]



事業の経緯及び進捗

1. 事業の経緯

- ・都市計画決定：－
- ・事業化：昭和59年度
- ・用地着手：昭和60年度
- ・工事着手：平成元年度

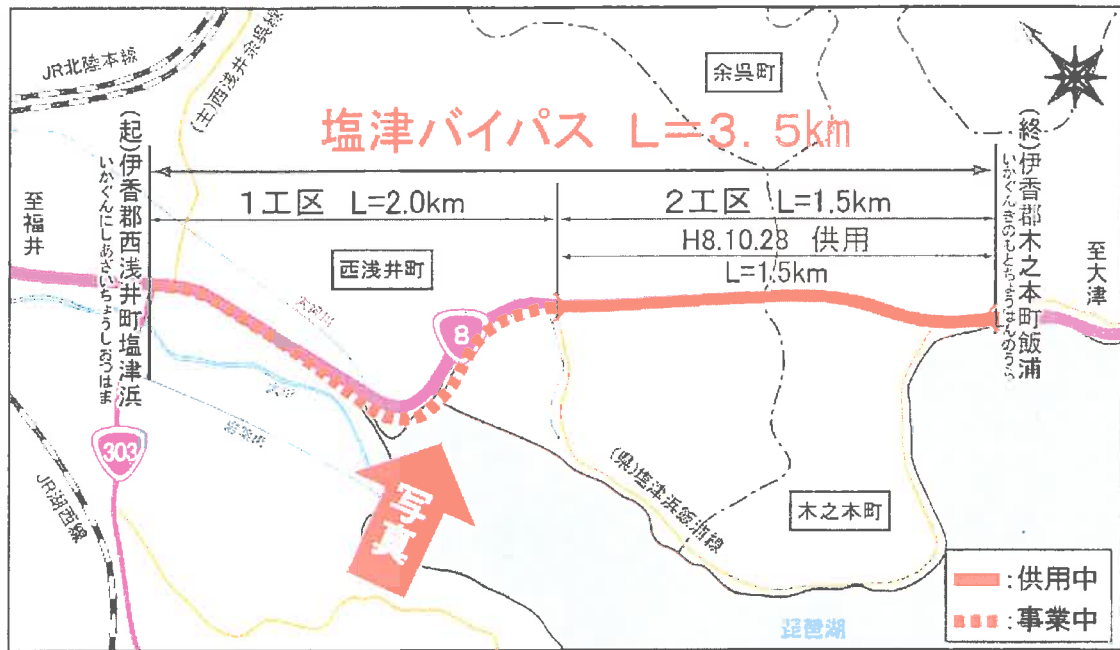
2. 事業の進捗

- ・事業進捗率：58%（平成14年度末現在）
- ・用地取得率：60%（面積ベース、平成14年度末現在）
- ・供用済延長：1.5km（43%）
（2工区L=1.5km：平成8年10月供用）

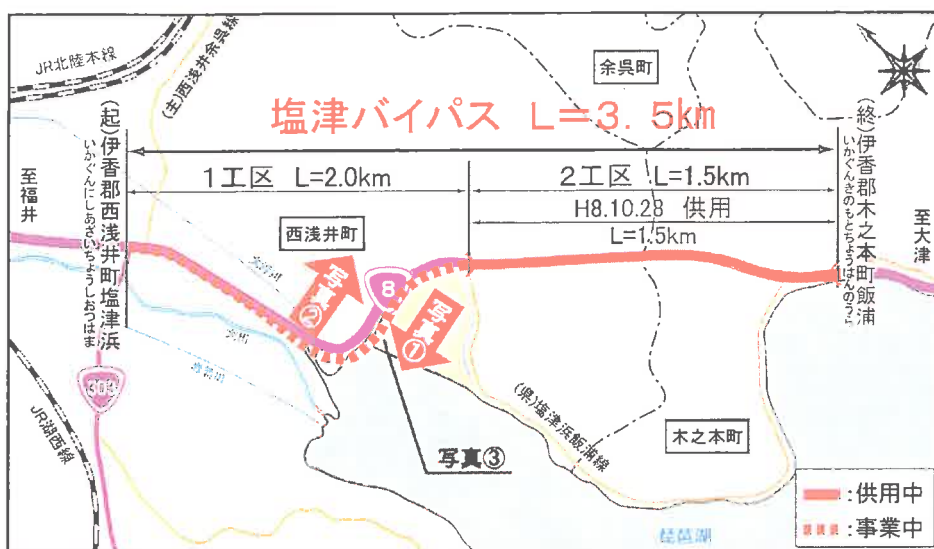
3. 関係機関との調整等

- ・昭和59年度に事業化し、まず異常気象時通行規制区間の解消を目的に2工区1.5kmから事業を進め、平成8年10月に解消を図りました。
- ・残る1工区2.0kmのうち、終点側600m区間は、地元関係機関と調整を図り、ほ場整備事業(S57～S60年)区域内を通過するルートとしています。ほ場整備区域内の道路用地1.29haについては、昭和60年度に取得しています。
- ・ほ場整備区域は、埋め立て地であり軟弱な地盤であることから、2工区のトンネル工事の発生土を活用して、圧密沈下を促進するための先行盛土を行い経過観測を行っています。

4. 路線の状況



事業中箇所状況



写真①



幅員が狭く大型車の通行が多い国道8号

写真②



事故による渋滞
(迂回路なし)

写真③



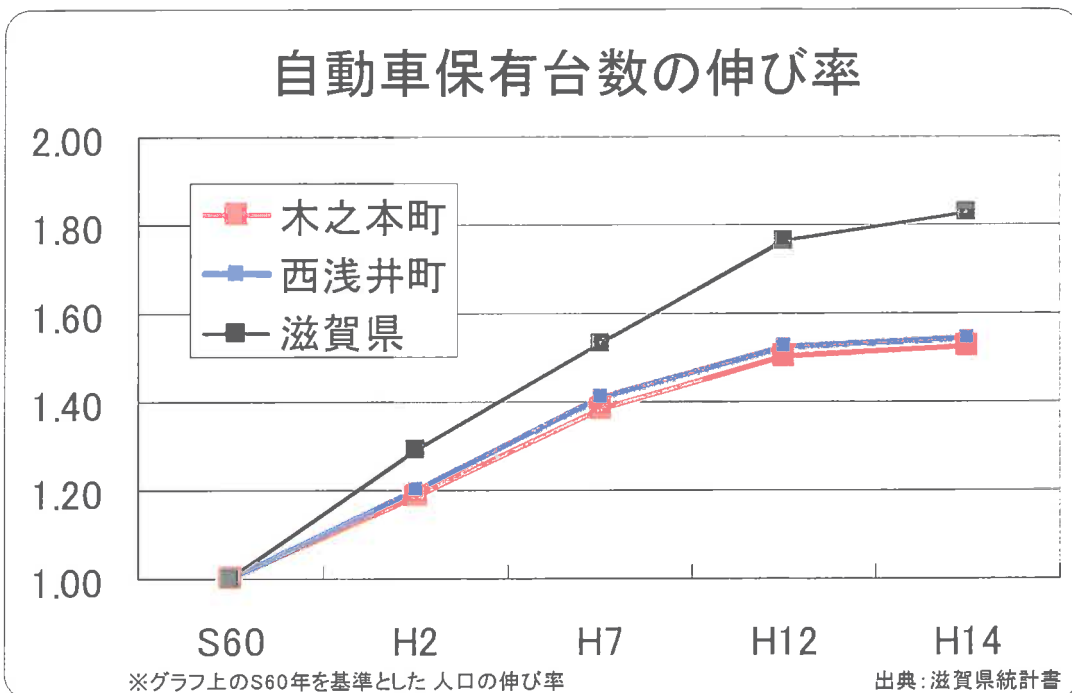
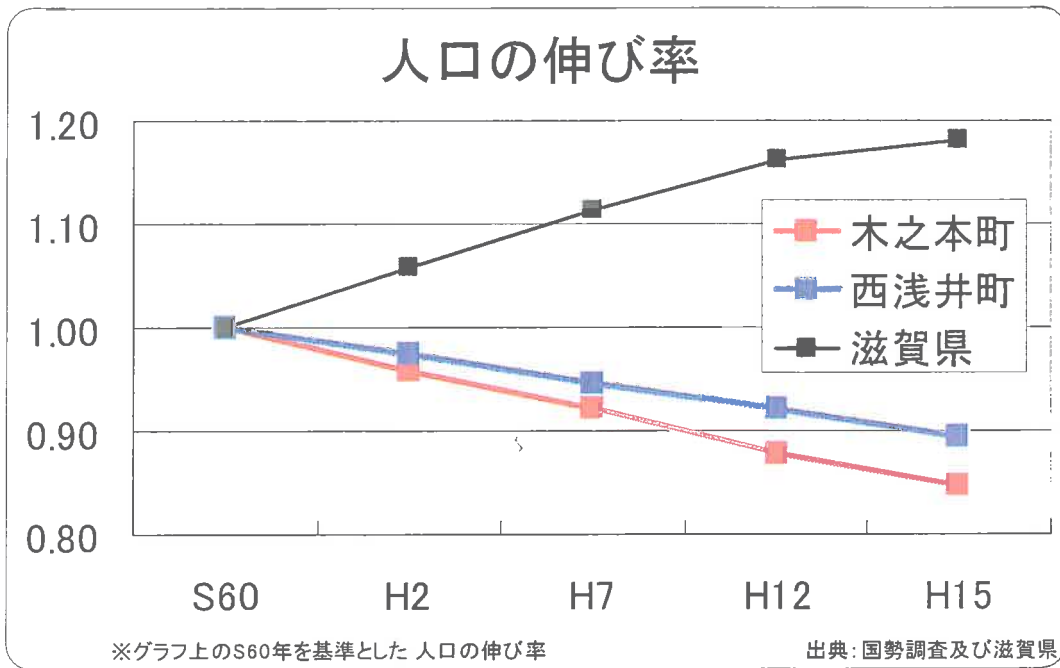
ほ場整備区域内での
先行盛土状況

事業を取り巻く社会情勢

1. 社会的背景

(1) 沿線市町の人口・自動車保有台数の推移

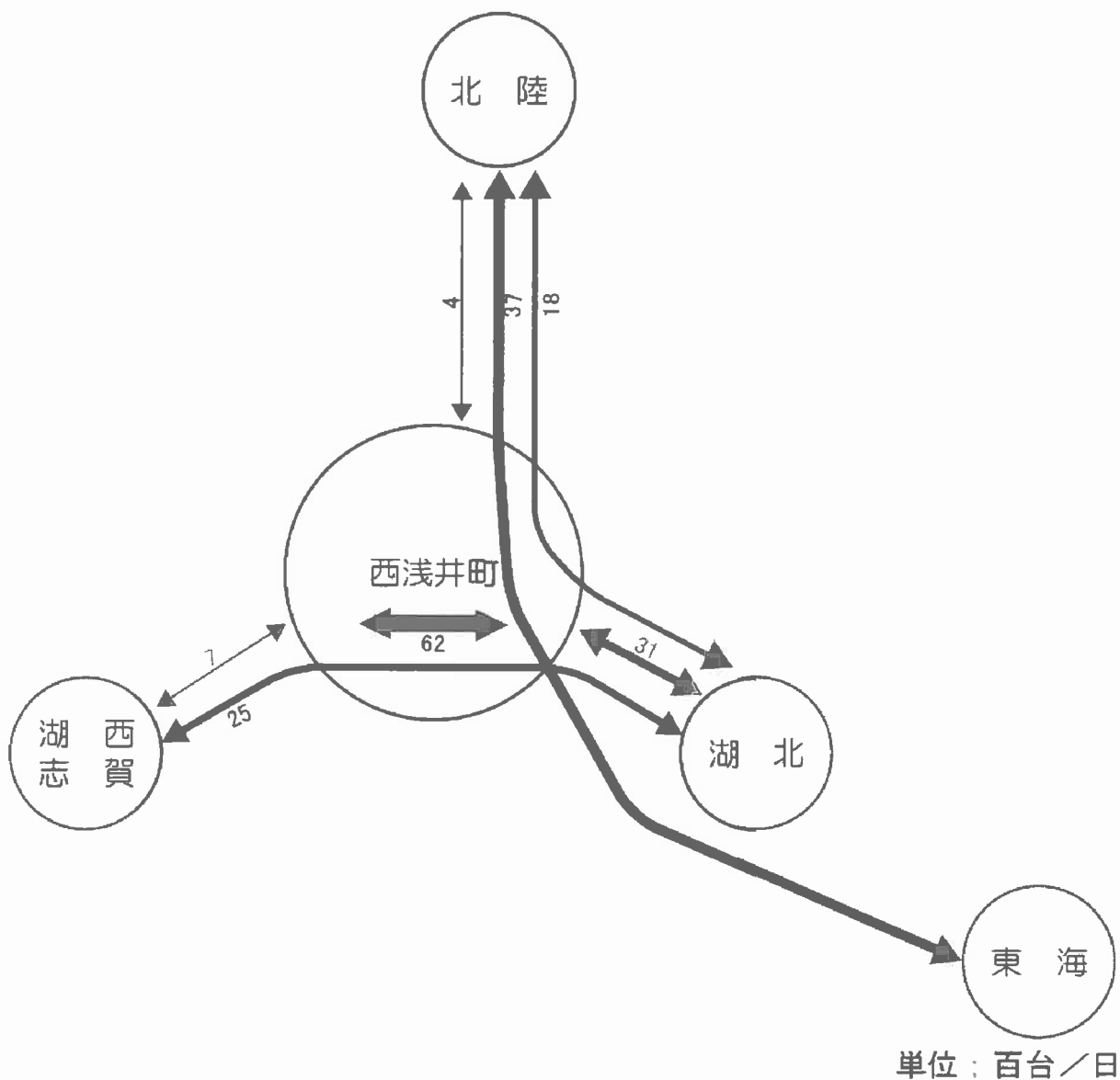
塩津バイパス沿線の西浅井町、木之本町では人口が減少傾向にありますが、自動車の保有台数は増加しています。



(2) 南北交通の内訳

西浅井町付近の南北交通の内訳をみた場合、北陸地方との交通が約60百台／日となっています。

国道8号は、湖北地域の生活交通を担うほか、物流拠点がある敦賀方面との交通も担うなど、地域の社会・経済を支えるうえでも重要な役割を担っています。



資料：H11道路交通センサス

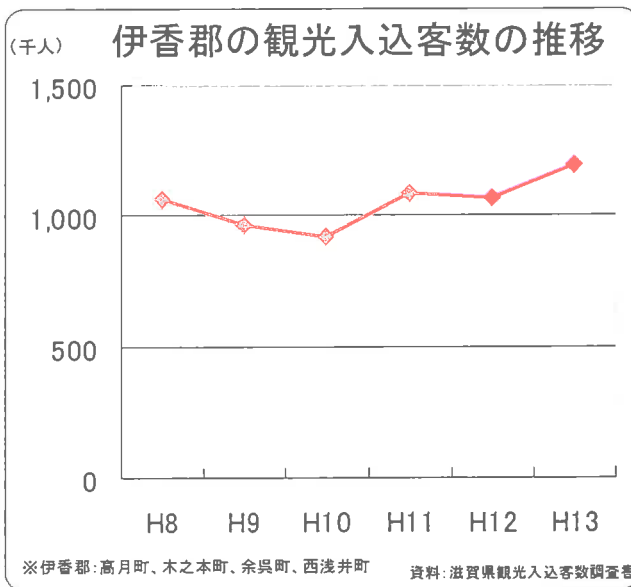
(3) 沿線の観光資源

木之本町、西浅井町など湖北地域には、史跡、水泳場等の観光レジャー施設が点在しています。

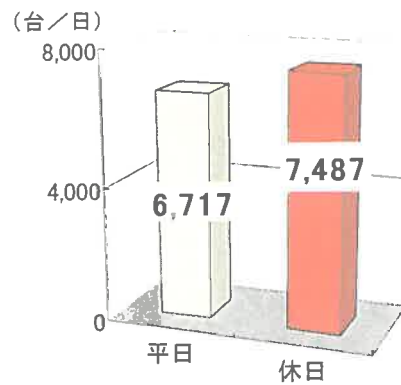
観光入込客数の推移は増加傾向にあり、休日の交通量が多くなっています。



湖北地域の主な観光・レジャー施設



国道8号(西浅井町塩津)の交通量



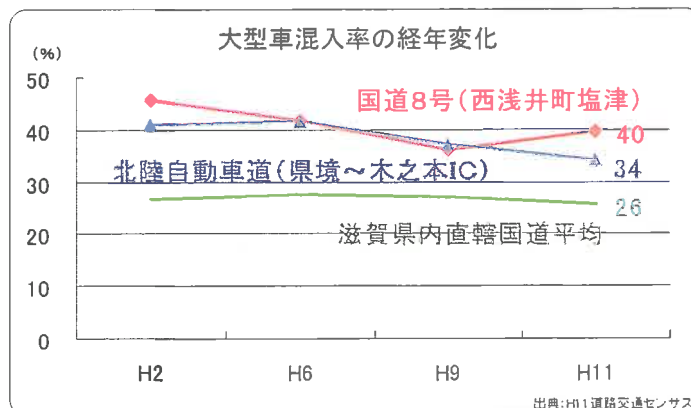
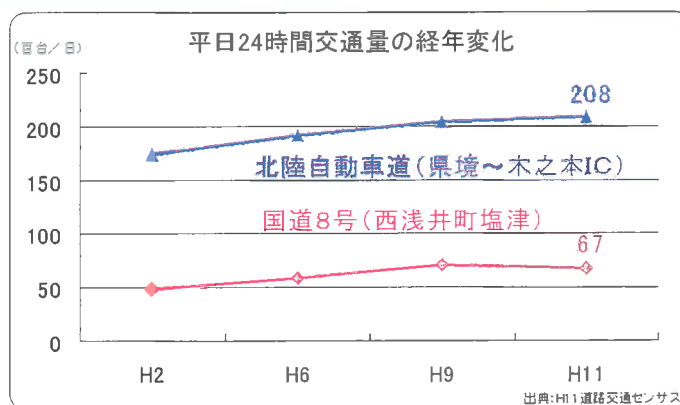
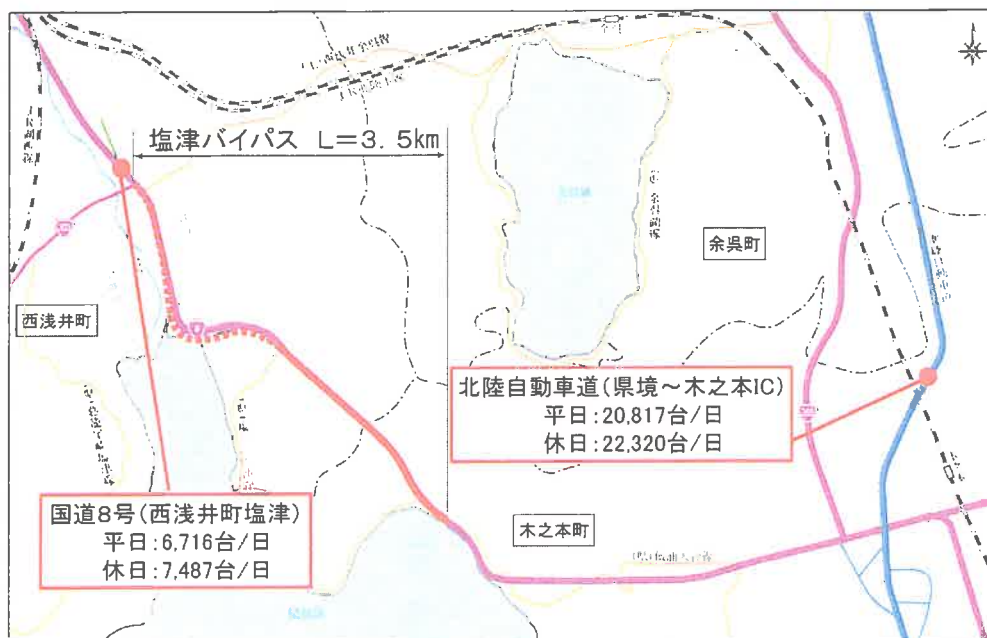
資料：H11道路交通センサス

2. 周辺の交通状況

(1) 周辺の道路網と交通量

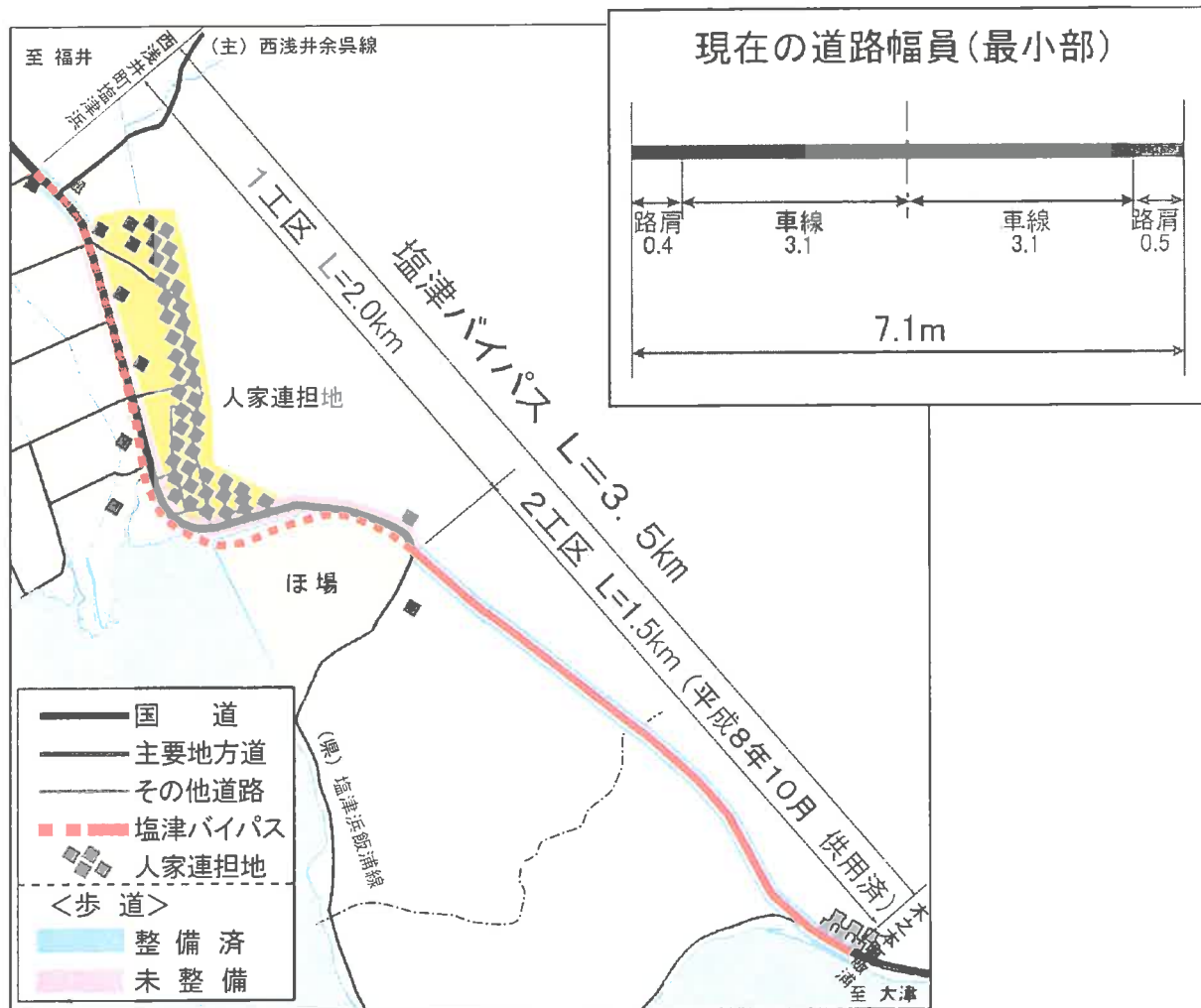
塩津バイパス付近の交通量は、自動車保有台数の増加等の影響により、増加傾向にあります。

また、大型車混入率は南北に並行する北陸自動車道（敦賀IC～木ノ本IC間）の34%を上回る40%となっています。



(2) 沿道の状況

現道には家屋が連担している区間があるにもかかわらず、歩道が整備されていないことから、日常生活において歩行者の安全が確保されていません。



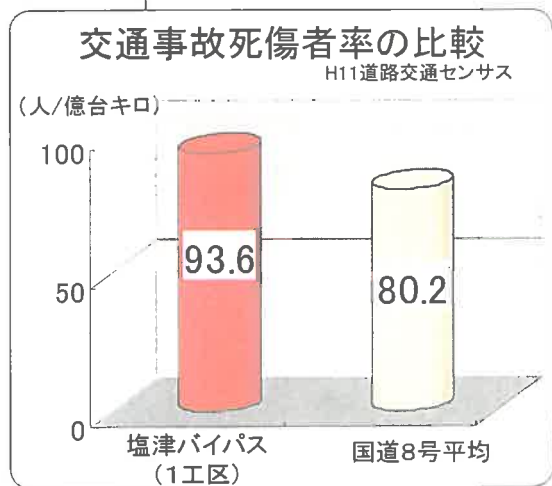
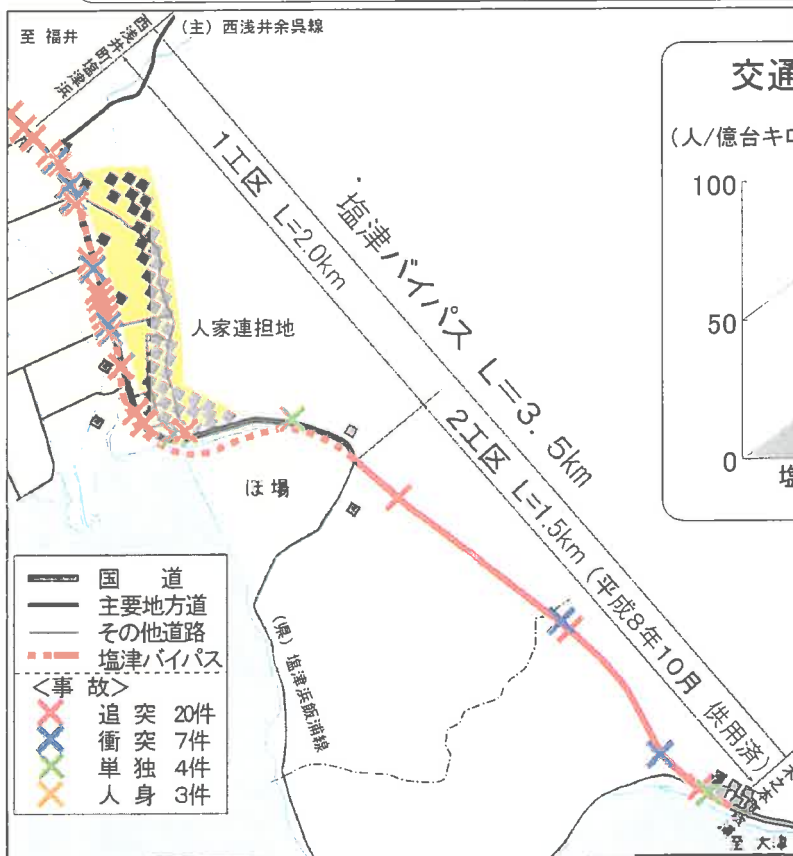
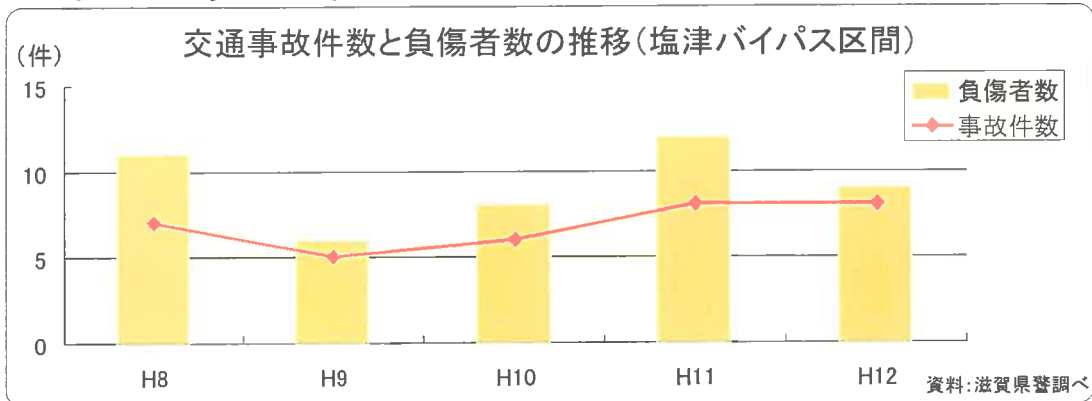
歩道設置状況



歩道未整備区間 (西浅井町)

地先道路と国道8号との出入り交通が原因と思われる追突事故が事故発生件数の大半を占めています。

これらの事故の約8割が人家連担地で発生しています。



トレーラー事故
4人が重軽傷
西浅井の国道8号
八日午前一時ごろ、
西浅井町、津の区間
で、平野線と、

平成14年10月9日
産経新聞

西浅井町の国道8号、平野線と津の区間で、トレーラーがトラックと衝突し、4人が重軽傷を負った。事故現場には、トラックのトレーラーが横転し、トラックの運転手が死亡した。また、トラックの乗員2人も重傷を負った。事故の原因は、トラックのブレーキが故障していたと見られる。また、トラックの運転手が、ブレーキが故障しているにもかかわらず、走行を続けたことが原因とされている。

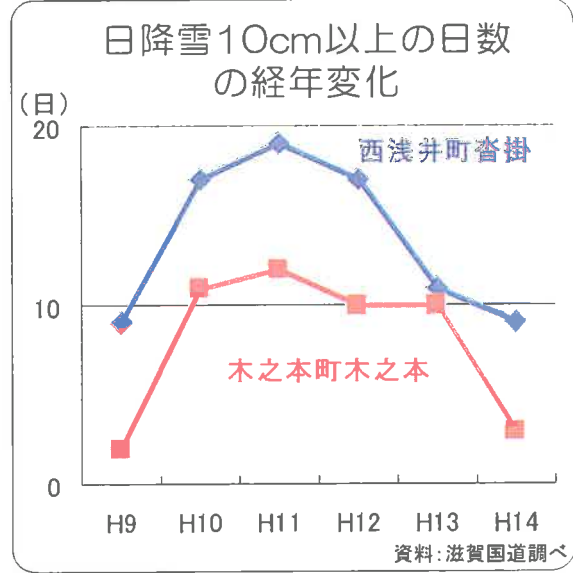
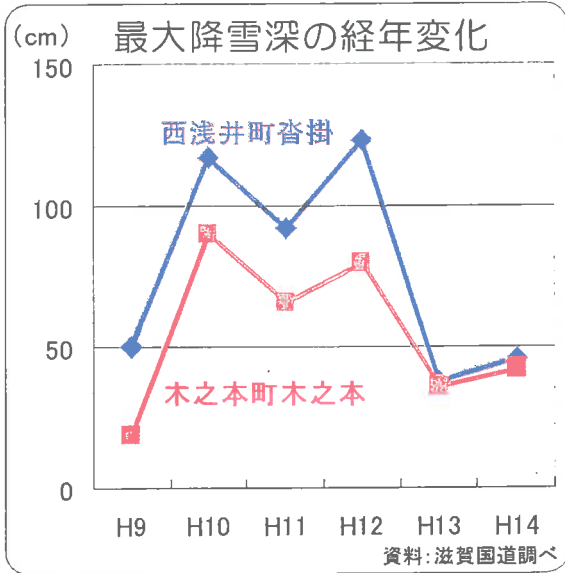


大型貨物車の事故(西浅井町)

(3) 降雪による交通への影響

塩津バイパスの位置する滋賀県湖北地域は、県内でも降雪量の多い地域です。

しかし、現道が狭く堆雪幅がないため、除雪後の堆雪が日常生活における交通に影響を及ぼしています。



湖国圏域版

車内に9時間缶詰

悪路に疲労困憊

雪に四苦八苦

凍った路面割り救出

雪かき励む市民の姿

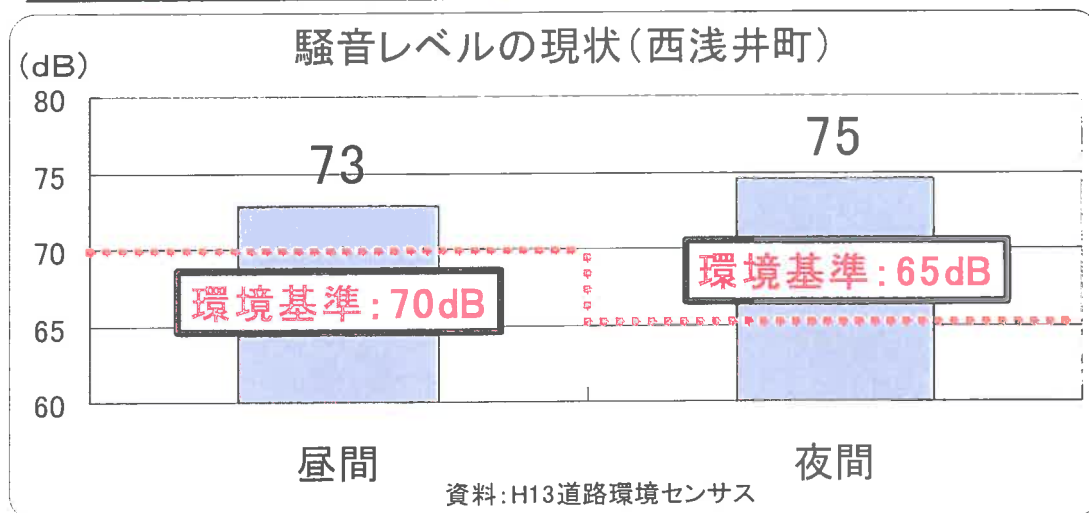
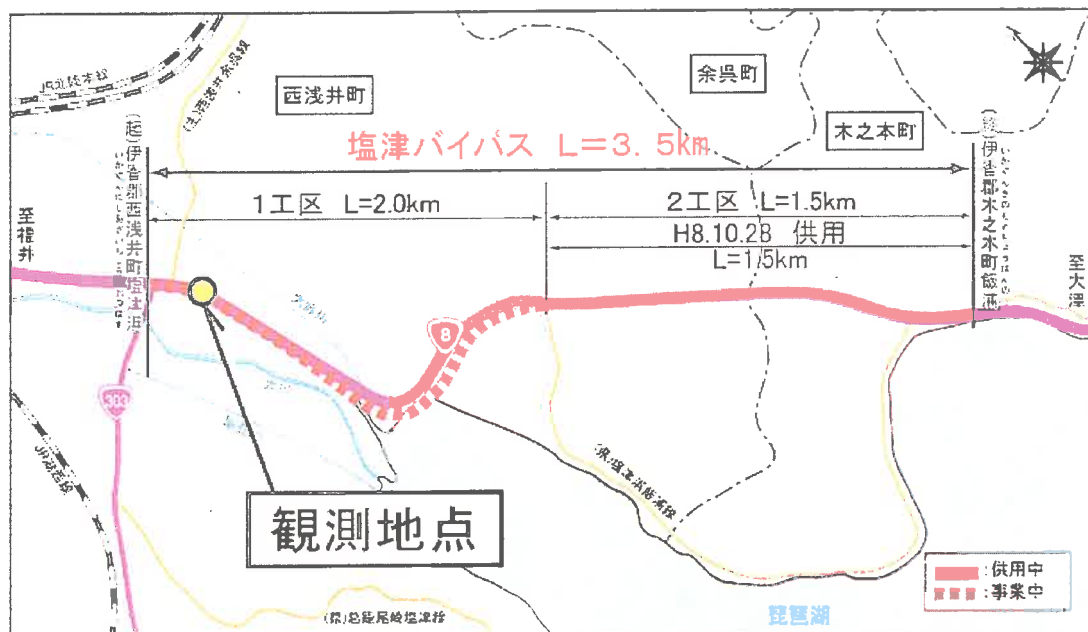
イライラ渋滞

平成12年2月18日 中京新聞

積雪渋滞の際の吹き出しの様子(平成7年)

(4) 沿道環境

民家の直近を大型車混入率の高い交通が通過しているため、夜間の騒音レベルは環境基準を超過しています。

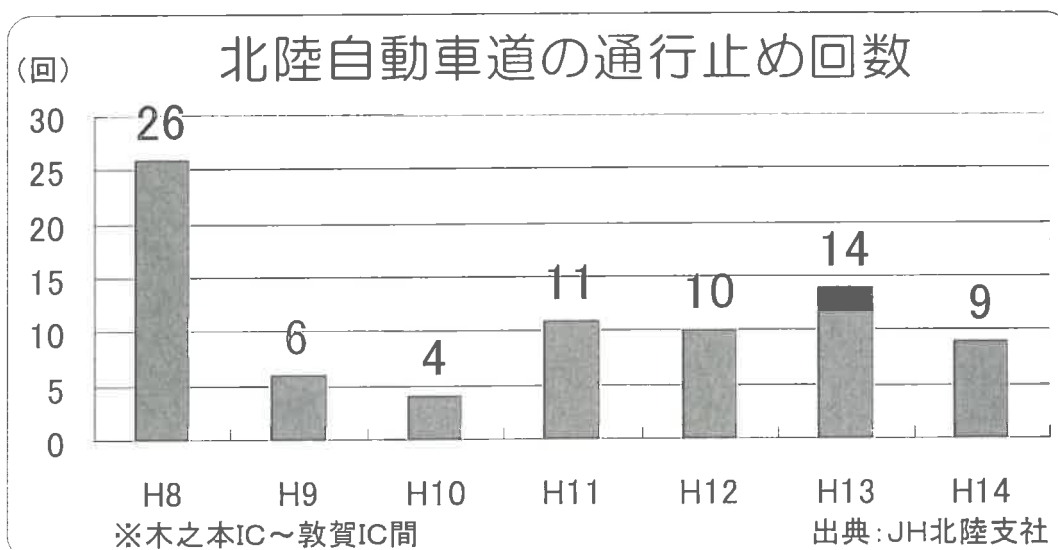
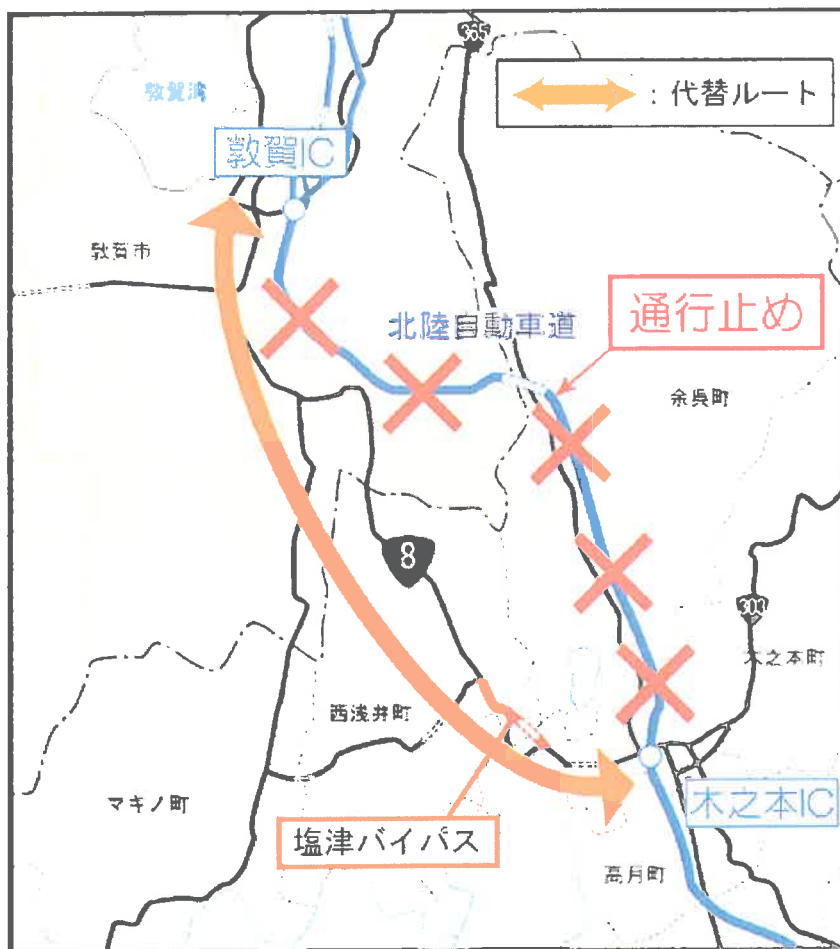


民家のすぐ横を走行する大型車

(5) 北陸自動車道通行止め時の代替路

北陸自動車道が事故や積雪により通行止めとなった場合、北陸自動車道の交通は国道8号へ迂回することになります。

積雪で混雑している現道に、さらに交通が流入してくることなどからも、塩津バイパスの整備が必要です。



3. 地域における計画

塩津バイパスは、北陸自動車道のリダンダンシーを確保する代替路として機能するなど、北陸地方と近畿地方を結ぶ重要な路線として、下記の計画に位置付けられています。

- ◆滋賀県長期構想「新・湖国ストーリー2010」(H9～H22)
「広域幹線交通体系の骨格となる道路ネットワーク」

要望経緯(最近の動向)

- 平成14年10月24日 日本共産党滋賀県委員会が国土交通省に事業促進を要望
- 平成15年2月25日 西浅井町長が国土交通省道路局長以下10名に事業促進を要望

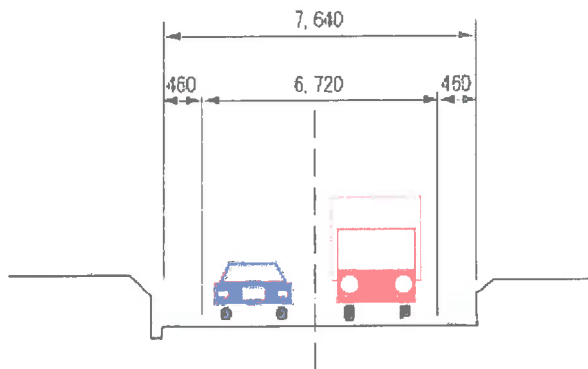
事業の整備効果

(1) 異常気象時通行規制区間の解消

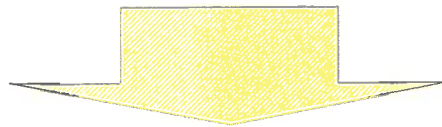
塩津バイパス2工区の整備により、異常気象時通行規制区間が解消しましたが、人家が連担している1工区では、幅員狭小等の課題を解消する必要があります。

また、堆雪幅を確保する等、雪に強い道路とすることにより円滑な交通を確保します。

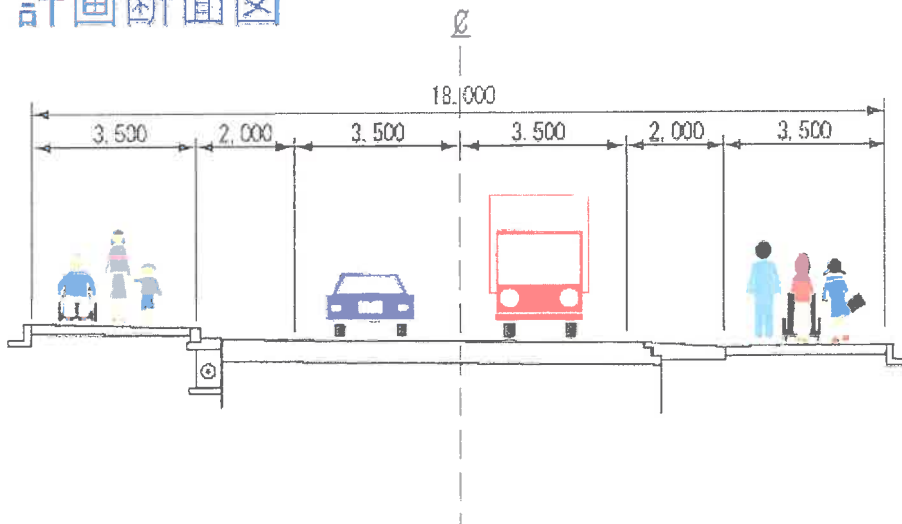
現況断面図



歩道の除雪状況



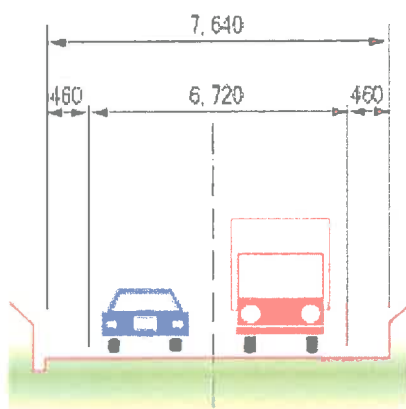
計画断面図



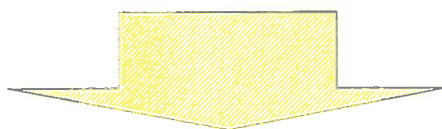
(2) 歩行者・自転車の交通安全の確保

歩道がなく、路肩が狭い現国道に歩道を設置し、路肩を拡幅することにより、自動車の走行環境が改善されるとともに、大型車両が通行しても歩行者や自転車にとって安全かつ快適な道路空間が確保されます。

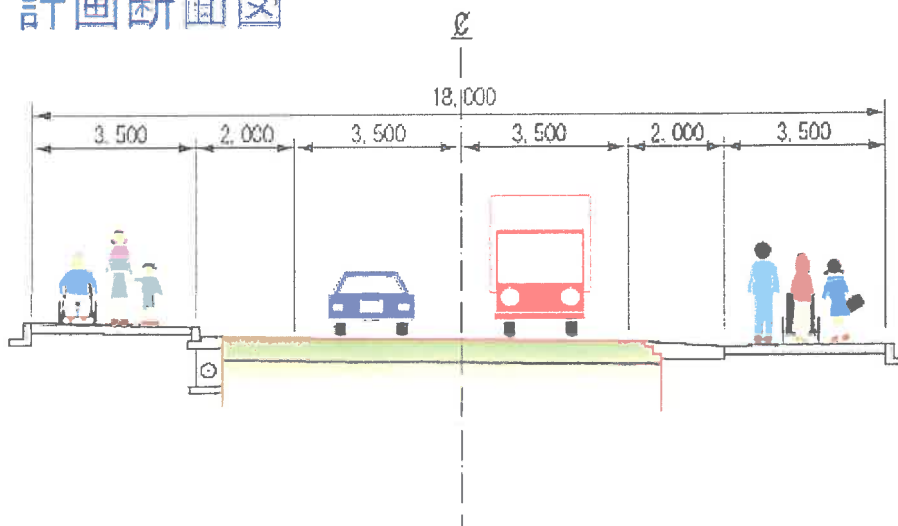
現況断面図



歩道がなく路肩が狭い



計画断面図

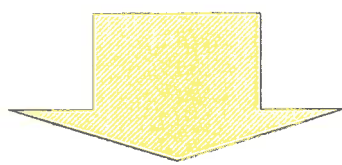
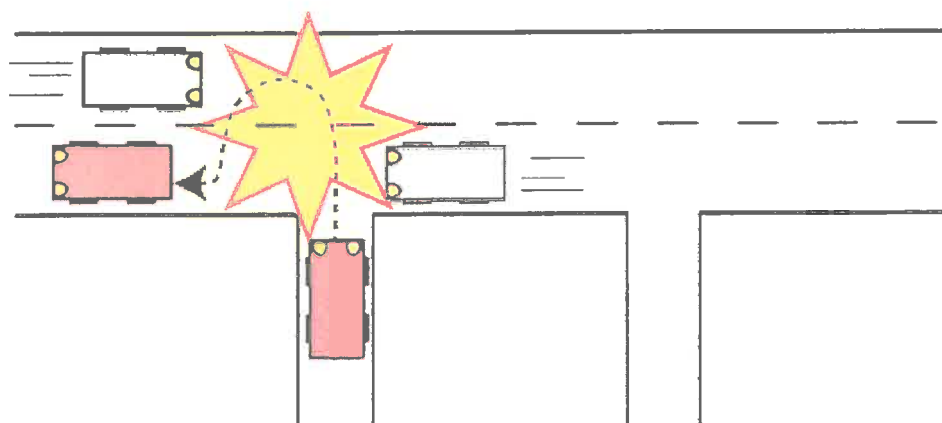


(3) 車両交通事故の減少

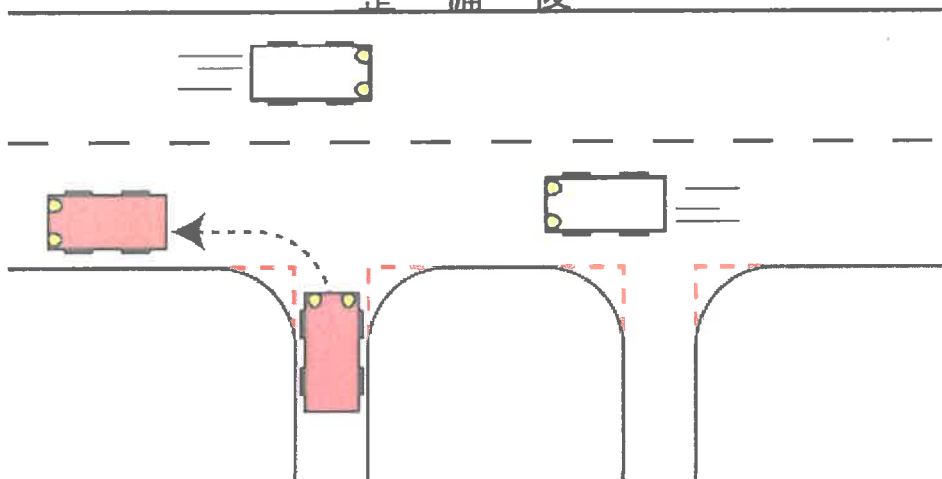
塩津バイパスの整備により、地先道路からの乗り入れ部を適切に処理することで、車両間の事故の減少が期待されます。



整備前

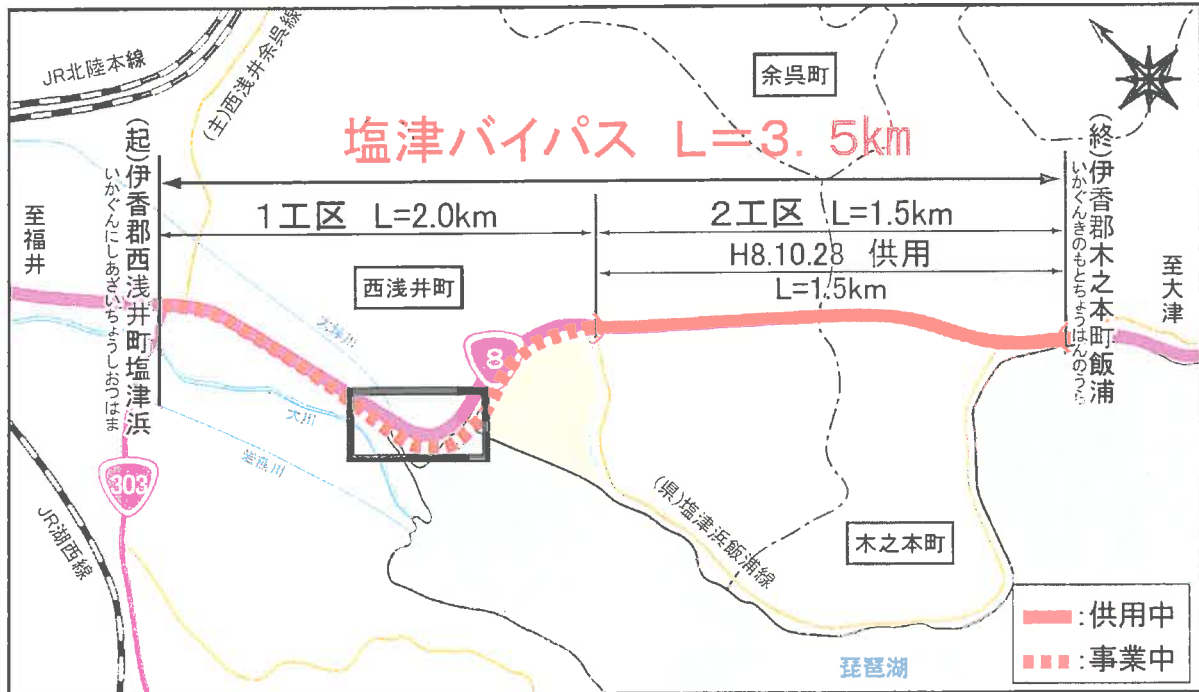


整備後

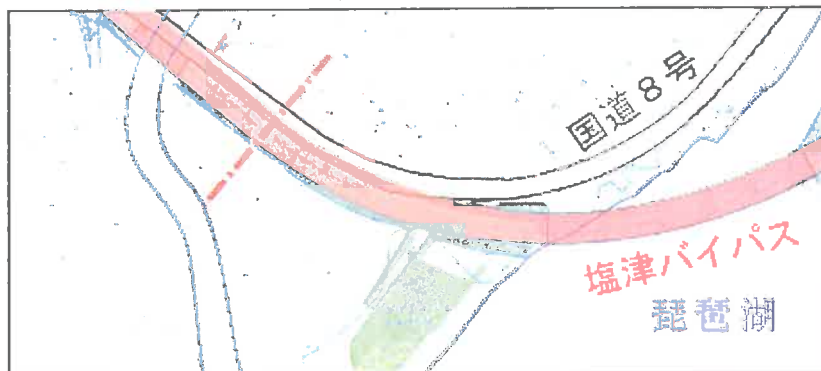


(4) 沿道環境の改善

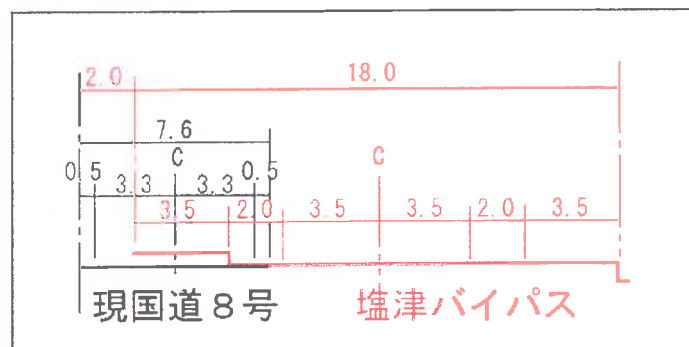
塩津バイパスの整備により、民家と車道部の距離が確保されるとともに、低騒音舗装を敷設することで沿道環境が改善されます。



拡大図



横断図



費用便益分析の結果

路線名	一般国道8号
事業名	塩津バイパス
延長	2.0 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15年度			
基準年における 現在価値	100億円	2億円	4億円	106億円

・・・(B)

□ 費用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年	平成15年度		
単純合計	60億円	19億円	79億円
基準年における 現在価値	43億円	7億円	50億円

・・・(C)

□ 算定結果

費用便益比 (CBR)	
$B/C =$	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)} \quad 106 \text{ 億円}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)} \quad 50 \text{ 億円}}$
	$= 2.1$

コスト縮減や代替案立案等の可能性

塩津バイパスの計画にあたっては、周辺の土地利用状況、ほ場整備事業との調整を踏まえ選定した計画であり、最も経済的な計画となっていることから、地元の方々とコミュニケーションを図りつつ、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

残区間の施行にあたっては、先に施工が完了した藤ヶ崎トンネルの建設発生土を盛土区間に活用するなど、コスト縮減に努めているほか、再生材の利用など新技術の活用を図り、コスト縮減に努めます。

対応方針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

- ・ 塩津バイパスが計画されている区間では、大型車の交通が多いにも関わらず、歩道が未整備であり、歩行者や生活交通の安全の確保の観点から対応が必要です。
- ・ 国道8号と、地先道路との出入り交通が原因と思われる車両間の事故が多発しており、安全確保のため、塩津バイパスの整備が必要です。
- ・ 積雪時における円滑な交通の確保、及び北陸自動車道通行止め時における北陸方面への代替路線機能を強化します。
- ・ 民家の直近を大型車が通行していることから、夜間の騒音レベルは環境基準を超過しています。塩津バイパスの整備により、民家と車道部の距離が確保されるとともに、低騒音舗装を敷設することで、沿道環境が改善されます。
- ・ 塩津バイパス未供用区間の整備による費用対効果は2.1であり、事業実施の必要性が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

- ・ 塩津バイパスのうち、2工区については異常気象時通行規制区間の解消の観点から、先行して事業を進捗し、平成8年10月に供用を図りました。
- ・ 残る1工区のうち、軟弱地盤帯であるほ場整備区域を通過する区間については、藤ヶ崎トンネルの発生土を活用した圧密沈下を促進するための先行盛土を行い、沈下の状況を調査してきました。
- ・ また、この間に、河川、水路の横断、文化財調査などに関する、関係機関との調整を行ってきました。
- ・ 平成14年度までに、軟弱地盤の圧密沈下がほぼ収束してきたことから、今年度より工事に着手し、早期完成を目指します。

(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

塩津バイパスの計画にあたっては、周辺の土地利用状況、ほ場整備事業との調整を踏まえ選定した計画であり、最も経済的な計画となっていることから、地元の方々とコミュニケーションを図りつつ、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

残区間の施行にあたっては、建設発生土の活用や再生材の利用など新技術の活用を図り、コスト縮減に努めます。

◇対応方針（原案）

（事業継続）

一般国道8号は、湖東・湖北地域の交通のみならず、北陸地方との交通も担う重要な幹線道路です。

その一部を形成する塩津バイパスは、広域幹線道路網の形成のほか、自動車、歩行者等の交通安全確保、ならびに冬季の円滑な交通の確保のため、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、早期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

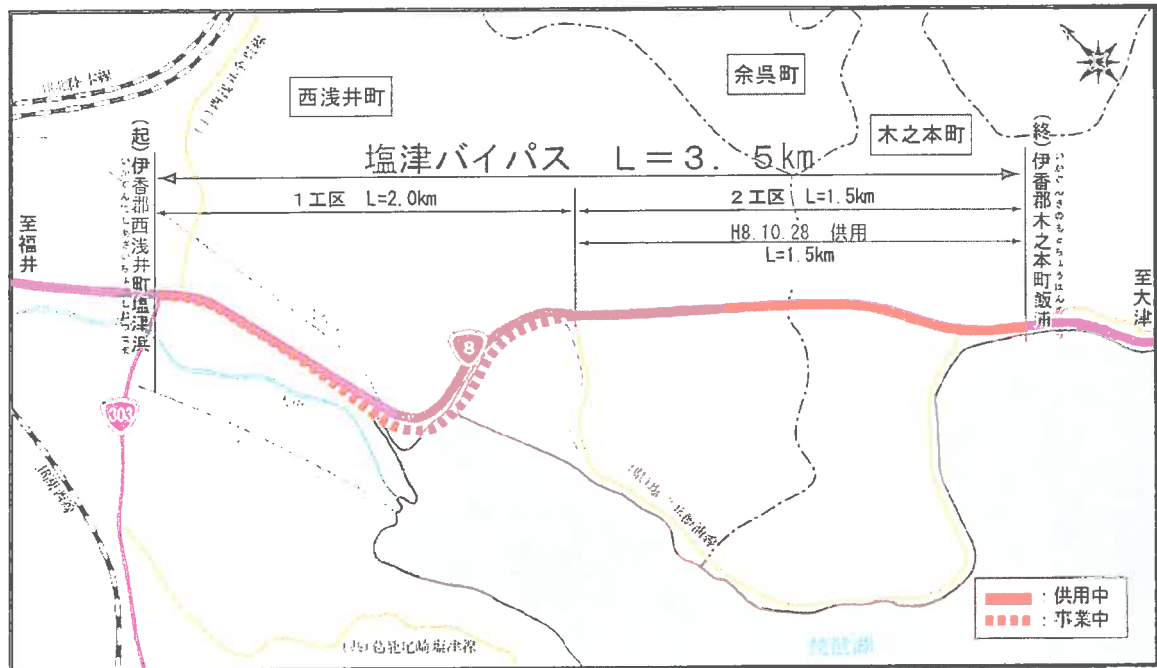
事業名		国道8号 <small>しあつ</small> 塩津バイパス		事業種別	2次改築
事業の概要	起終点	自： <small>しかけんいかくんにしあつ</small> 滋賀県伊香郡西浅井町塩津浜 至： <small>しかけんいかくんきのもとちようほんのうら</small> 滋賀県伊香郡木之本町飯浦		延長	3.5 km
	事業化	昭和59年度	都市計画決定		
	用地着手	昭和60年度	工事着手	平成元年度	
	全体事業費	約130億円			
事業の目的	<p>一般国道8号は、新潟市を起点とし、京都市に至る延長約560kmの主要幹線道路であり、滋賀県下では湖東地域の主要都市を南北に連絡する重要な道路である。</p> <p>しかし、琵琶湖北部の国道8号は、幅員が狭く急カーブが連続し、また人家連担地を通過するにも関わらず、歩道がない区間が存在するなど、交通安全面で課題の多い道路である。</p> <p>塩津バイパスは、これらの課題を解消するために計画された、3.5kmのバイパス事業です。</p>				
位置図					

事業名	国道8号 <small>しあつ</small> 塩津バイパス	事業種別	2次改築
-----	--------------------------------	------	------

執行済み額 事業費 : 約74億円 (進捗率58%)

事業の進捗状況

事業の進捗状況



- ・事業化 : 昭和59年度
- ・用地着手 : 昭和60年度
- ・工事着手 : 平成元年度

【調査・設計・施工】

状況

- ・昭和59年度より事業化し、平成8年10月に2工区1.5kmの供用を図り、異常気象時通行規制区間の解消を図っている。
- ・ほ場整備事業区域内は、埋め立て地であることから軟弱地盤であるが、2工区の発生土を活用して圧密沈下を促進するための先行盛土を行い経過観測を行っている。
- ・圧密沈下がほぼ収束してきたことから、平成15年度には一部工事に着手する予定としている。

供用目標等今後の事業の見通し

平成14年度までに、軟弱地盤の圧密沈下がほぼ収束してきたことから、平成15年度より一部工事に着手し、事業の進捗を図る。

事業名	国道8号 ^{しあつ} 塩津バイパス	事業種別	2次改築
-----	----------------------------	------	------

客観的評価指標

事業を めぐる 社会情勢等	I の 経 済 支 援 構 造 改 善	(1) 地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけ有り
		(2) 物流の効率化の支援	<input type="checkbox"/> 最寄りの空港・港湾又は主要な物流拠点へのアクセスが改善される <input type="checkbox"/> 現道を総重量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
		(3) 中心市街地の活性化	<input type="checkbox"/> 中心市街地へ至る現道の混雑度が1.0以上
	II 市 活 づ く り の 地 域 支 援 づ く り 都	(1) 都市圏の交通円滑化の推進	<input type="checkbox"/> 対象区間が第3次渋滞対策プログラムに位置づけ有り
			<input type="checkbox"/> 対象区間が広域道路整備基本計画に位置づけの有る環状道路
			<input type="checkbox"/> 現道の混雑度が2.0以上 <input type="checkbox"/> 現道の混雑時旅行速度が20 km/h未満である箇所がある
	(2) 地域・都市の基盤の形成	<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理の計画あり	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <input type="checkbox"/> 住宅宅地開発（1,000戸以上又は300ha以上）への連絡道路がない	
	(3) 地域づくりの支援	<input type="checkbox"/> 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	
	III 環 境 の 確 保	(1) 安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道の交通事故死傷率が250人/億台キロ以上であり、道路整備により、交通量等が減少もしくは歩道が設置される
			<input checked="" type="checkbox"/> 現道の騒音レベルが夜間要請限度を超過している箇所を含む
IV 安 心 し て 実 住 現 め	(1) 道路の防災対策・危機管理の充実	<input checked="" type="checkbox"/> 都道府県地域防災計画又は緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input checked="" type="checkbox"/> 防災点検又は震災点検対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁有り	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間に事前通行規制区間又は特殊通行規制区間有り	
		<input checked="" type="checkbox"/> 積雪地域内における冬期未改良区間有り	
	その他	<input checked="" type="checkbox"/> 他事業との連携プログラムに位置づけられている	

再評価実施時点における評価指標該当項目

- III - (2) 良好な環境の保全・形成
- ・騒音レベルが夜間要請限度を超えている区間が存在
- IV - (1) 道路の防災対策・危機管理の充実
- ・緊急輸送路ネットワーク計画に位置づけ（第1次）
 - ・防災点検又は震災点検対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋あり（塩津大橋）
 - ・対象区間に事前通行規制区間又は特殊通行規制区間有り
 - ・積雪地域内における冬期未改良区間有り

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

塩津バイパス沿線の西浅井町、木之本町では人口は減少傾向にあるが、自動車保有台数は昭和60年から平成14年にかけて約1.5倍に増加している。国道8号の交通量も増加傾向にあり、大型車混入率は北陸自動車道を上回る40%となっている。

<p>効事業 果業 分採 析択 の時 要の 因費 の用 変対 化効 果</p>	<p>○現在の費用便益比：B / C = 2.1 (基準年次：平成15年、検討年次40年間で算出)</p>
<p>立コ 案ス 等ト の縮 可減 能や 性代 替 案</p>	<p>塩津バイパスの計画にあたっては、周辺の土地利用状況、ほ場整備事業との調整を踏まえ選定した計画であり、最も経済的な計画となっていることから、地元の方々とコミュニケーションを図りつつ、引き続き現計画に基づき事業を推進する。</p> <p>残区間の施工にあたっては、建設発生土の活用や再生材の利用など新技術の活用を図り、コスト縮減に努めていく。</p>
<p>地 方 公 共 団 体 の 意 見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・西浅井町・・・塩津バイパスの事業促進を国土交通省に要望 ・バイパスを通過する市町村等 西浅井町・・・塩津バイパスの事業促進を要望
<p>対 応 方 針</p>	<p>(原案) 事業継続 (理由) 一般国道8号は、湖東・湖北地域の交通のみならず、北陸地方との交通も担う重要な幹線道路である。 その一部を形成する塩津バイパスは、広域幹線道路網の形成のほか、自動車、歩行者等の交通安全確保、ならびに冬期の円滑な交通の確保のため、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、早期の完成を目指す。</p>