

No. 4

近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成19年度第1回)

一般国道1号

水口道路

平成19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	4
□事業を取り巻く社会状況	5
1. 社会的背景	5
2. 地域における計画	10
3. 現道の状況	12
□事業の整備効果	15
□費用便益分析の結果	20
□コスト縮減や代替案立案等の可能性	22
□対応方針	23

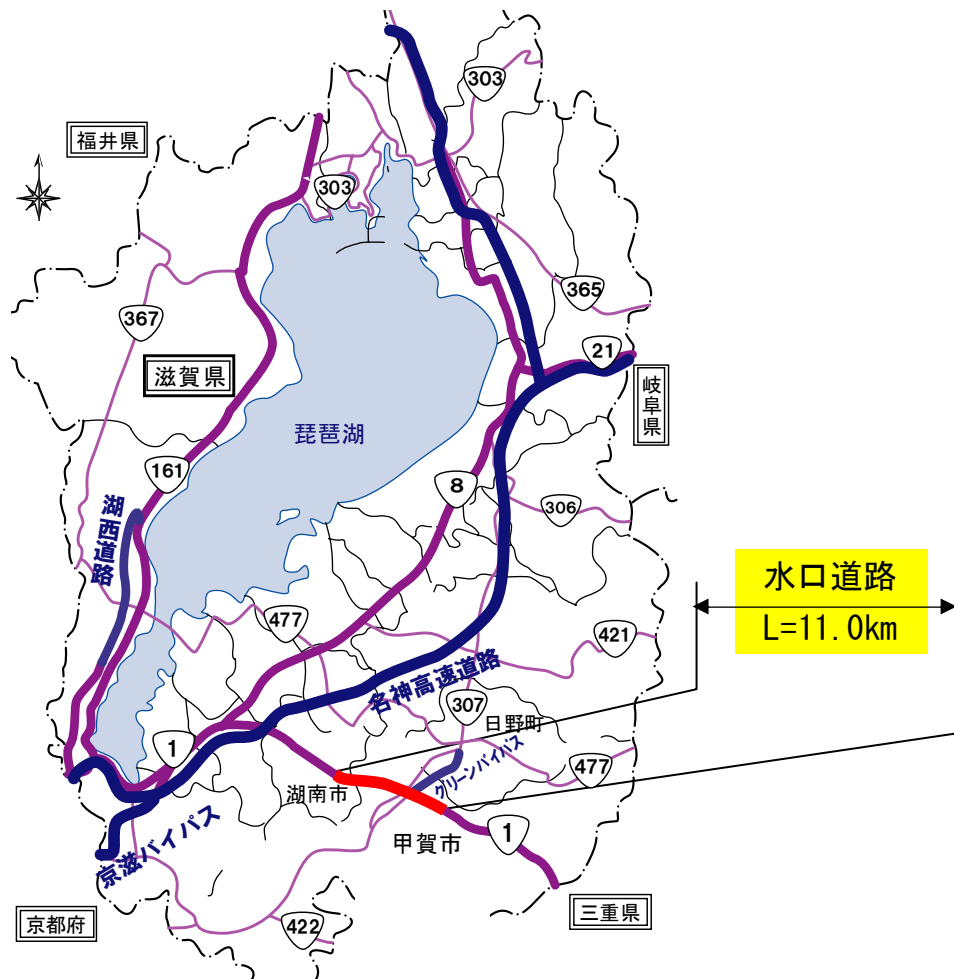
# 事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 快適で安全な歩行空間の確保
- 地域の活性化

一般国道1号は、東京都中央区を起点とし、神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県、京都府の各府県を経て大阪市に至る全長約570kmの主要幹線道路で、滋賀県内においては、地域の産業・経済・生活を支える大動脈です。

一般国道1号沿線では、工業立地や住宅開発が進むとともに人口の増加が著しく、この人口増加に伴い慢性的な交通渋滞が発生しています。

水口道路は、このような一般国道1号の交通混雑を緩和し、快適で安全な歩行空間の確保、地域の活性化等を図ることを目的で計画された道路です。



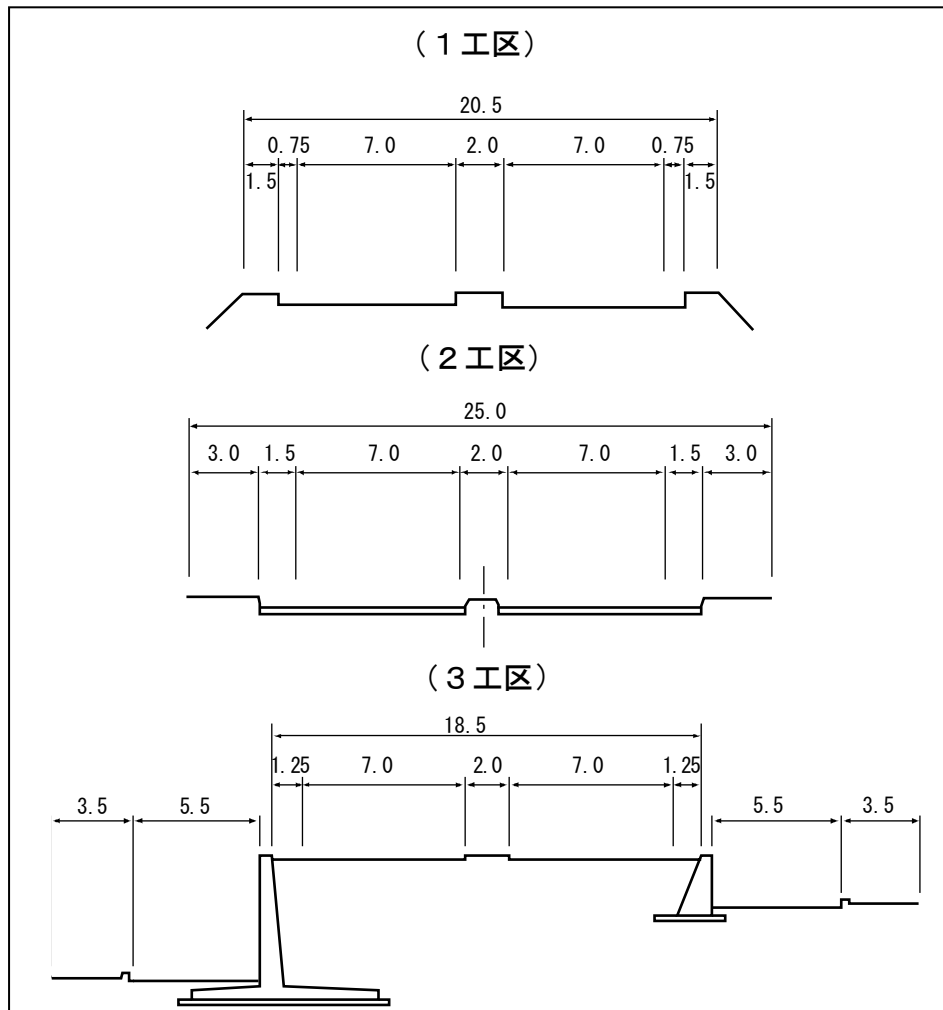


現在の状況 【甲賀市上空より大津市方向を望む】



撮影日時 平成17年10月27日

標準断面図



# 事業の経緯及び進捗状況

## 1. 事業の経緯

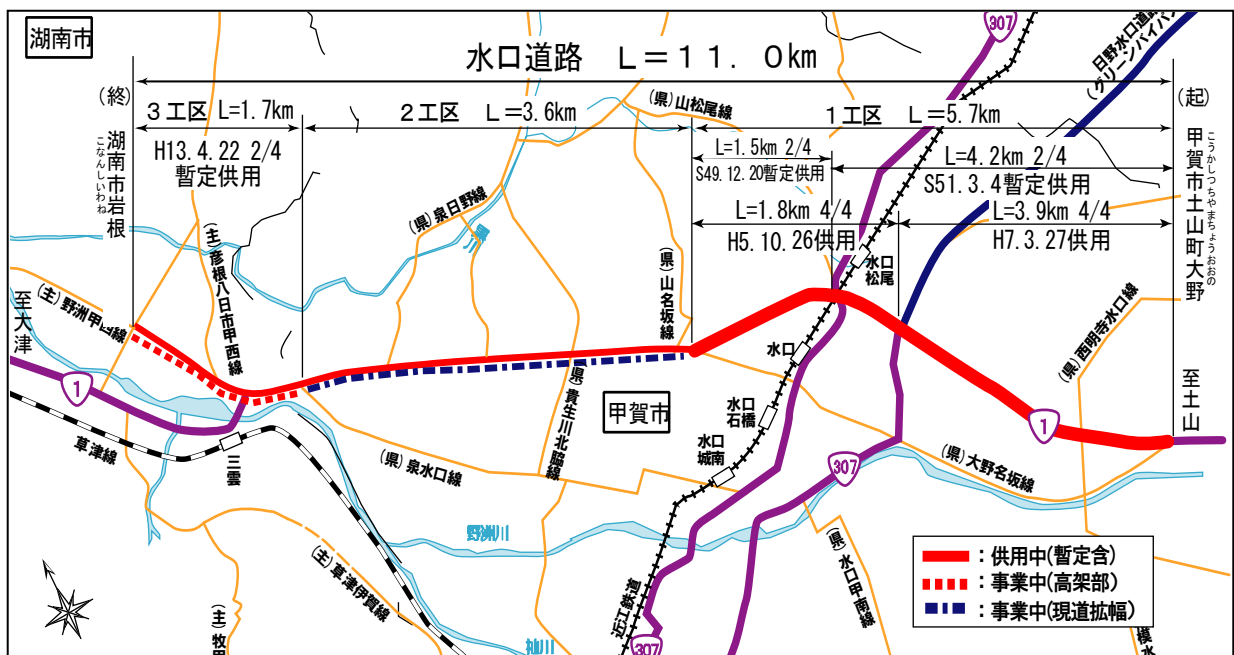
- ・都市計画決定 昭和61年 5月
- ・事業化 昭和41年度(1工区)  
昭和63年度(2工区、3工区)
- ・用地着手 昭和45年度
- ・工事着手 昭和46年度
- ・供用 (1工区)  
昭和49年12月20日(L=1.5km)(暫定)  
昭和51年 3月 4日(L=4.2km)(暫定)  
平成 5年10月26日(L=1.8km)(完成)  
平成 7年 3月27日(L=3.9km)(完成)
- (3工区)  
平成13年 4月22日(L=1.7km)(暫定)

## 2. 事業の進捗

- ・事業進捗率 75%(暫定80%、平成19年8月末現在)
- ・用地取得率 96%(面積ベース、平成19年8月末現在)

## 3. 関係機関との調整等

- ・本道路区域において、用地測量に際して公図混乱地域であったことから、その訂正に長時間を要しています。
- ・当事業が、埋蔵文化財に影響を与える可能性があることから、調整を行いながら事業推進を行っています。



# 事業を取り巻く社会状況

## 1. 社会的背景

### 【滋賀県の人口の推移】

平成2年以降の全国都道府県別の人口の伸び率を見ると、滋賀県はここ20年の間、常に5位以内に位置しています。この傾向は、今後も続くものと予測されています。

都道府県別人口の伸び率上位5県（実績）

上段：都道府県名  
中段：人口  
下段：5年間の伸び率

順位	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年
1	埼玉県 6,405千人 (1.092)	埼玉県 6,759千人 (1.055)	滋賀県 1,343千人 (1.043)	東京都 12,571千人 (1.042)
2	千葉県 5,555千人 (1.079)	滋賀県 1,287千人 (1.053)	沖縄県 1,318千人 (1.035)	神奈川県 8,791千人 (1.035)
3	神奈川県 7,980千人 (1.074)	千葉県 5,798千人 (1.044)	神奈川県 8,490千人 (1.030)	沖縄県 1,361千人 (1.032)
4	滋賀県 1,222千人 (1.058)	沖縄県 1,273千人 (1.042)	兵庫県 5,551千人 (1.028)	愛知県 7,254千人 (1.030)
5	奈良県 1,375千人 (1.054)	奈良県 1,431千人 (1.040)	埼玉県 6,938千人 (1.026)	滋賀県 1,380千人 (1.028)

出典：国勢調査

将来の人口の年間伸び率上位の都道府県（予測値）

上段：都道府県名  
中段：人口  
下段：5年間の伸び率

順位	平成22年度	平成32年度	平成42年度
1	東京都 12,906千人 (1.0262)	沖縄県 1,429千人 (1.0092)	沖縄県 1,431千人 (0.9986)
2	沖縄県 1,394千人 (1.0235)	東京都 13,104千人 (1.0034)	東京都 12,905千人 (0.9891)
3	神奈川県 8,962千人 (1.0193)	神奈川県 8,993千人 (0.9972)	滋賀県 1,368千人 (0.9856)
4	愛知県 7,367千人 (1.0154)	滋賀県 1,401千人 (0.9964)	愛知県 7,152千人 (0.983)
5	滋賀県 1,401千人 (1.0152)	愛知県 7,359千人 (0.9955)	神奈川県 8,737千人 (0.9821)

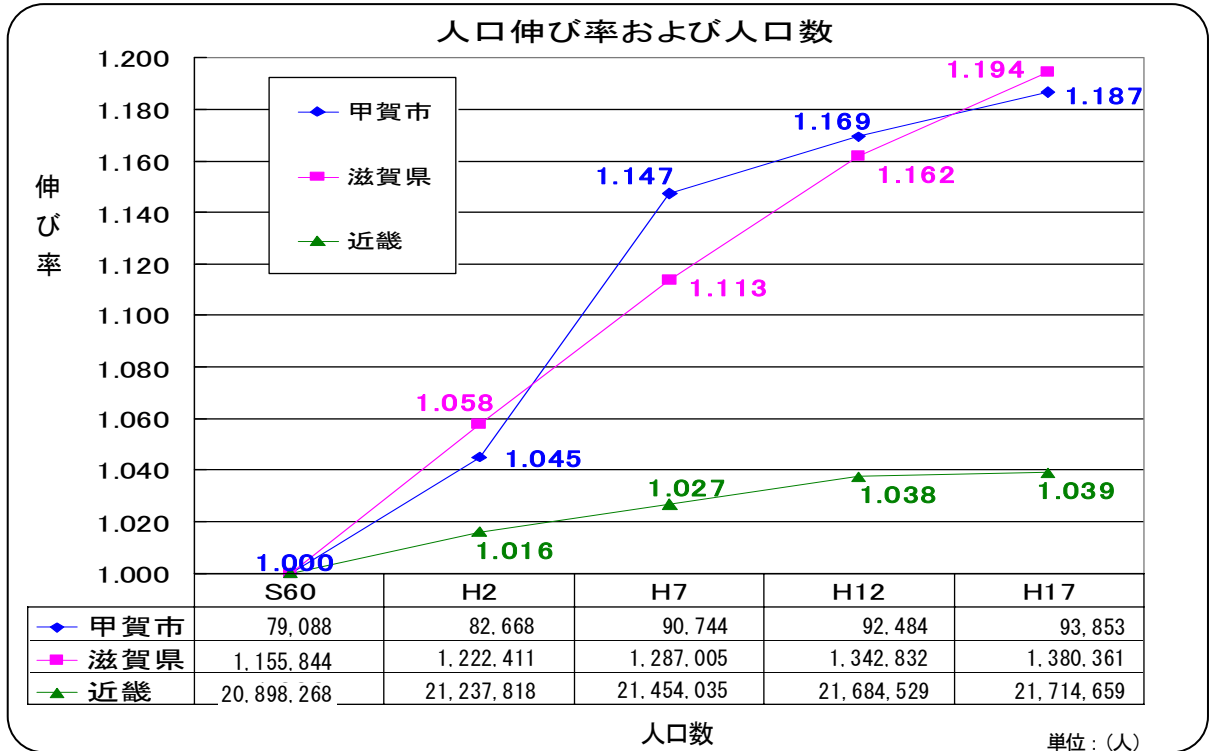
出典：国立社会保障・人口問題研究所による将来推計人口（平成19年5月推計）

※コーホート要因法による推計



### 【沿道市町の人口の推移】

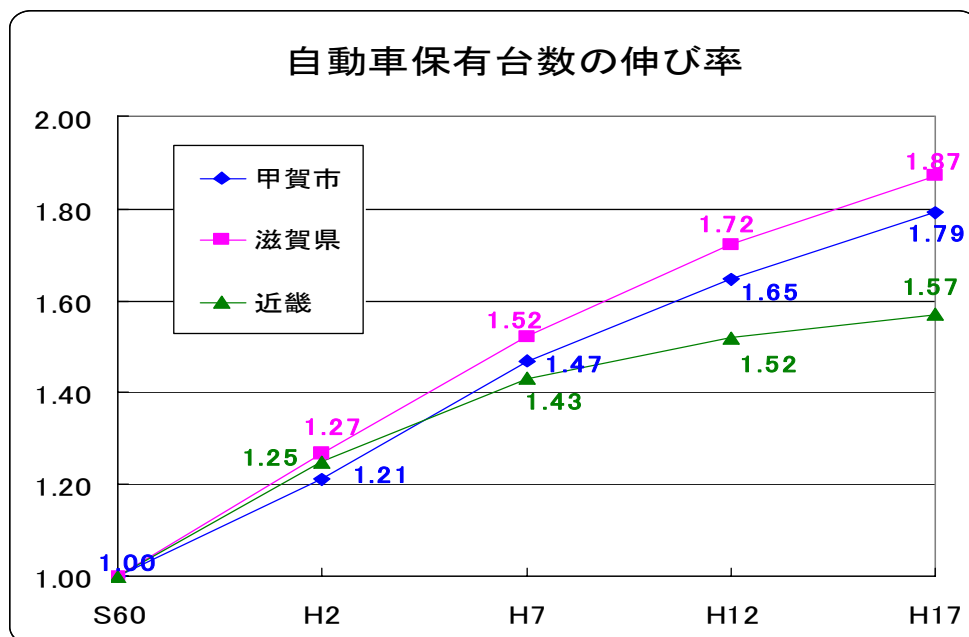
- ・滋賀県及び甲賀市の人口を見ると、近畿全域の人口の伸びを大きく上回っており、昭和60年～平成17年で約1.2倍の伸びとなっています。



資料：国勢調査

### 【沿道市町の自動車保有台数の推移】

- ・甲賀市では、ここ20年間の自動車保有台数の伸び率が2倍近くに達しており、近畿平均を上回る高い伸び率となっています。



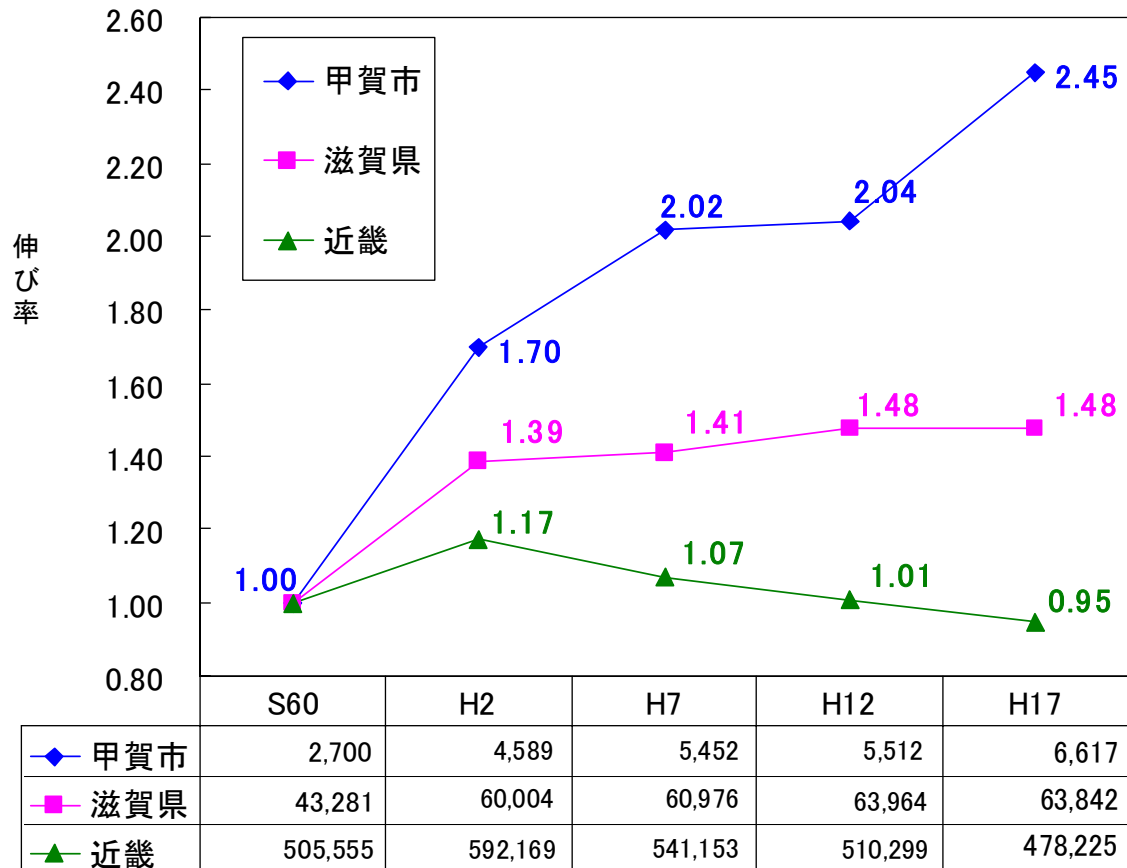
資料：甲賀市・滋賀県は滋賀県統計書、近畿は国土交通省



### 【製造品出荷額の推移】

- ・ 甲賀市における製造品出荷額の推移は、滋賀県、近畿全域を大きく上まわり、高い伸び率となっています。

### 製品出荷額および出荷額の伸び率



出荷額

単位：(億円)

資料：工業統計表

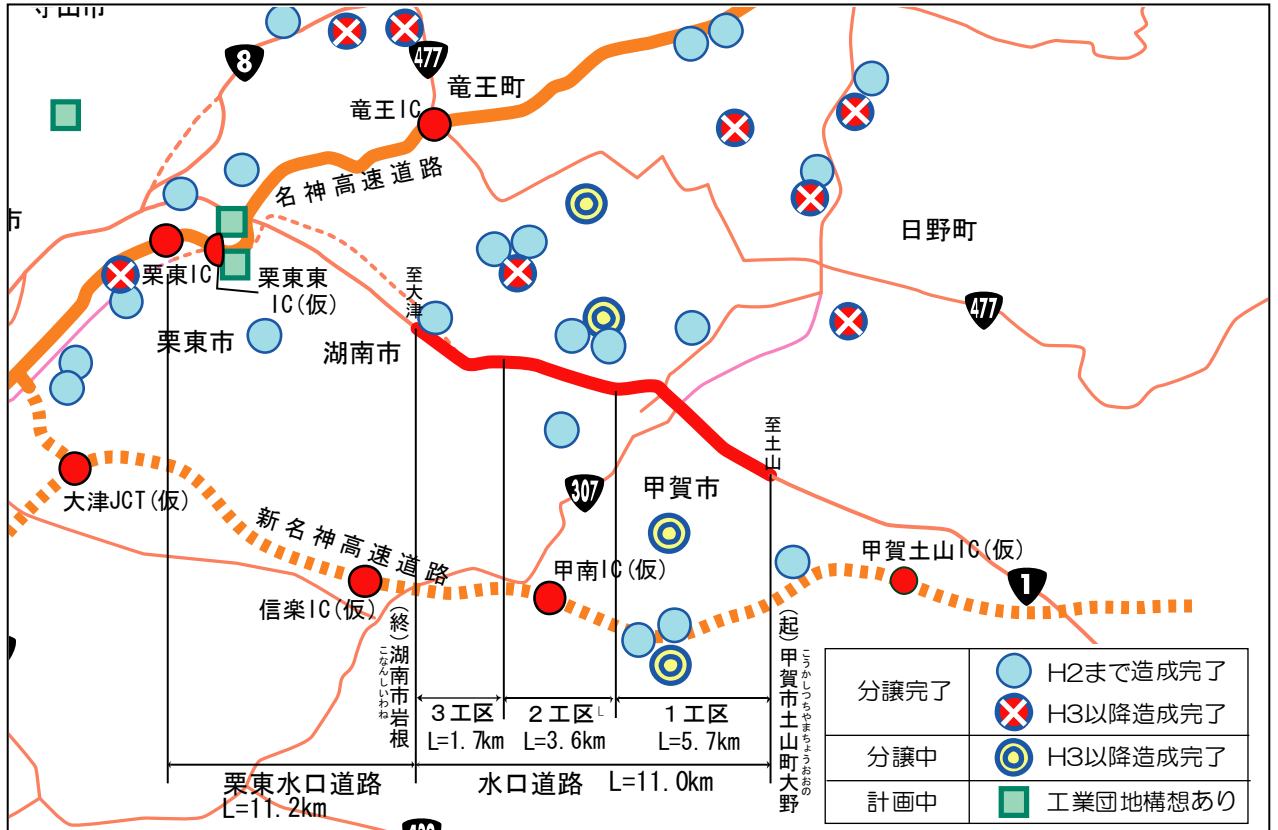
### 甲賀市における主な製造品



資料：H17工業統計表

【沿道周辺における工業団地の立地状況】

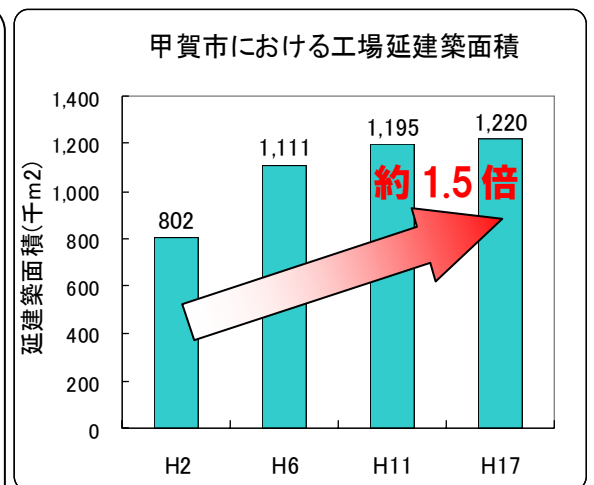
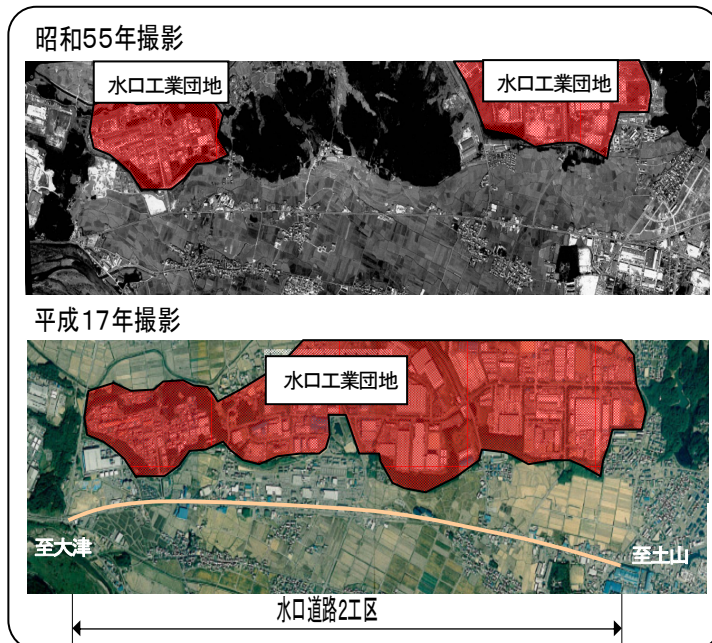
- ・ 当該道路周辺では工業団地の立地が進んでおり、平成3年度以降で分譲完了した団地数は8箇所、現在分譲中は4箇所となっています。
- ・ また、甲賀市における工場延建築面積も平成2年に比べて平成17年は約1.5倍となっています。



沿道周辺における工業団地の立地状況

資料：滋賀県産業用地のしおり

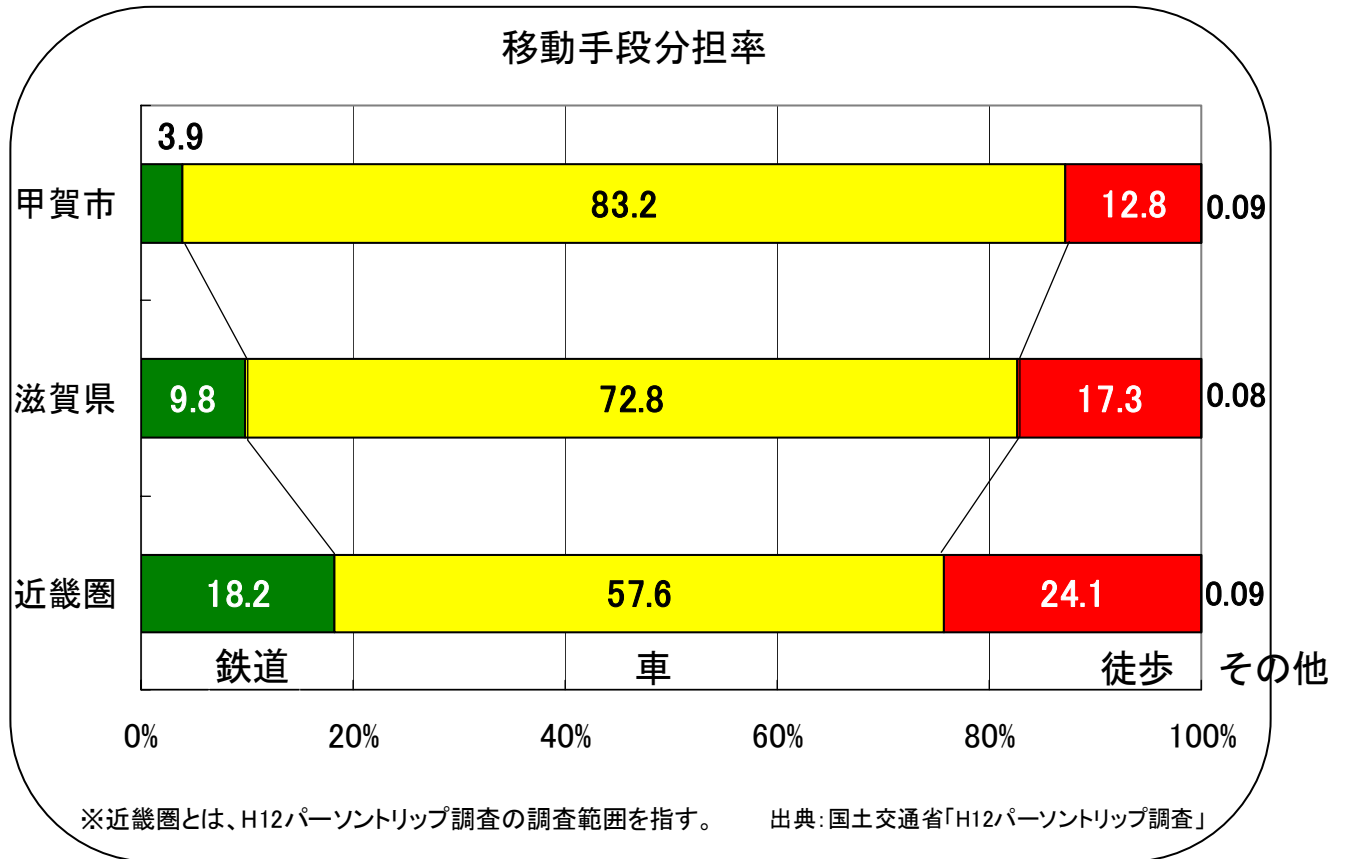
滋賀県内で新たな集積圏を形成する甲賀地域、水口工業団地



資料：滋賀県統計書

【沿道地域周辺の交通分担】

- ・当該路線周辺は公共交通機関が少なく、甲賀市の移動手段をみると車の割合が滋賀県及び近畿圏よりも高くなっており、移動手段の約8割を占めています。



## 2. 地域における計画

水口道路は、下記の計画に位置付けられています。

- ◆ 滋賀県総合交通ネットワーク（平成2年6月）  
「隣接府県、県内主要地域間を結ぶ県土骨格交通ネットワーク」
- ◆ 滋賀県広域道路整備基本計画（平成6年1月）  
「県土1時間道路ネットワークを構成する路線」
- ◆ 滋賀県長期構想「新・湖国ストーリー2010」（平成9年4月）  
「広域幹線交通体系の骨格となる道路ネットワーク」
- ◆ 地域高規格道路「甲賀湖南道路」（平成10年6月指定）
- ◆ 滋賀県「滋賀県道路整備アクションプログラム」（平成15年7月）  
「広域道路ネットワーク」
- ◆ 甲賀市「甲賀市総合計画」（平成18年12月）  
水口道路を含む、国道1号を「国土連携軸」として位置付け

### 要望経緯

- ・平成6年7月 地域高規格道路甲賀湖南道路整備促進期成同盟会 設立

期成同盟会名称	会長	主な構成メンバー	対象道路
地域高規格道路甲賀湖南道路整備促進期成同盟会	石部町長	栗東市、石部町、甲西町、水口町、土山町、甲賀町、甲南町、信楽町	土山BP 水口道路 栗東水口道路Ⅰ 栗東水口道路Ⅱ

※設立当時の市町村名で記載

### 最近の動向

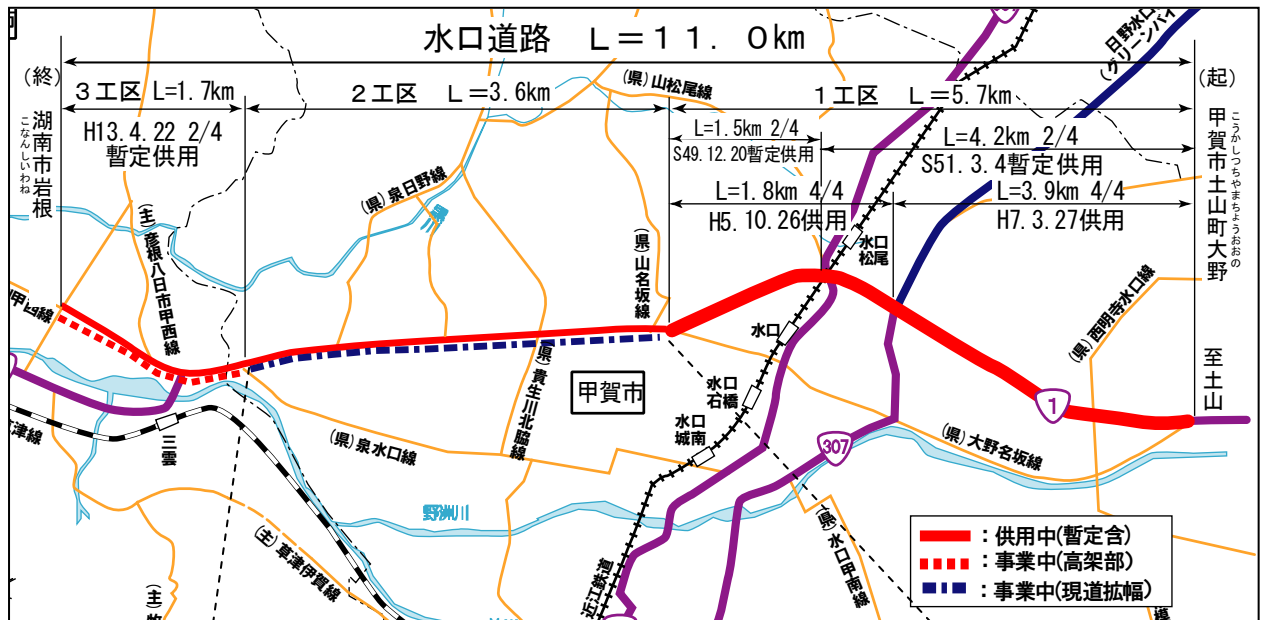
- |             |                        |
|-------------|------------------------|
| 平成14年10月 1日 | 近畿地方整備局へ甲賀湖南道路の整備促進を要望 |
| 10月22日      | 国土交通省へ甲賀湖南道路の整備促進を要望   |
| 平成15年10月 3日 | 近畿地方整備局へ甲賀湖南道路の整備促進を要望 |
| 10月10日      | 国土交通省へ甲賀湖南道路の整備促進を要望   |
| 平成16年11月19日 | 近畿地方整備局へ甲賀湖南道路の整備促進を要望 |

平成17年	8月 9日	近畿地方整備局へ甲賀湖南道路の整備促進を要望
	8月24日	国土交通省へ甲賀湖南道路の整備促進を要望
平成18年	8月22日	近畿地方整備局へ甲賀湖南道路の整備促進を要望
	8月10日	国土交通省へ甲賀湖南道路の整備促進を要望
平成19年	8月 2日	近畿地方整備局へ甲賀湖南道路の整備促進を要望
	8月 9日	国土交通省へ甲賀湖南道路の整備促進を要望

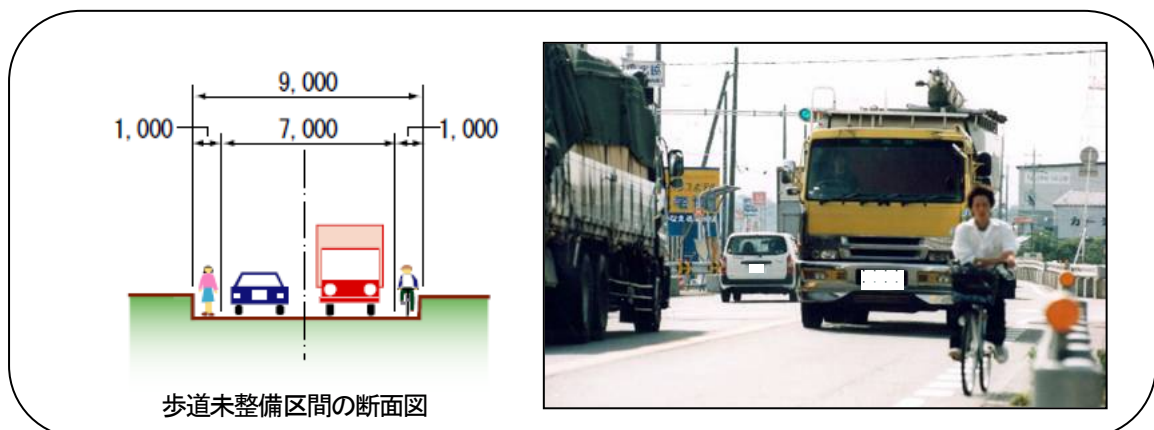


## 【2工区の沿道状況】

現在、拡幅事業中の2工区では、歩道のない区間が多く、歩行者・自転車への安全確保が課題となっています。



水口道路2工区沿道の主要施設立地状況および歩道未整備区間



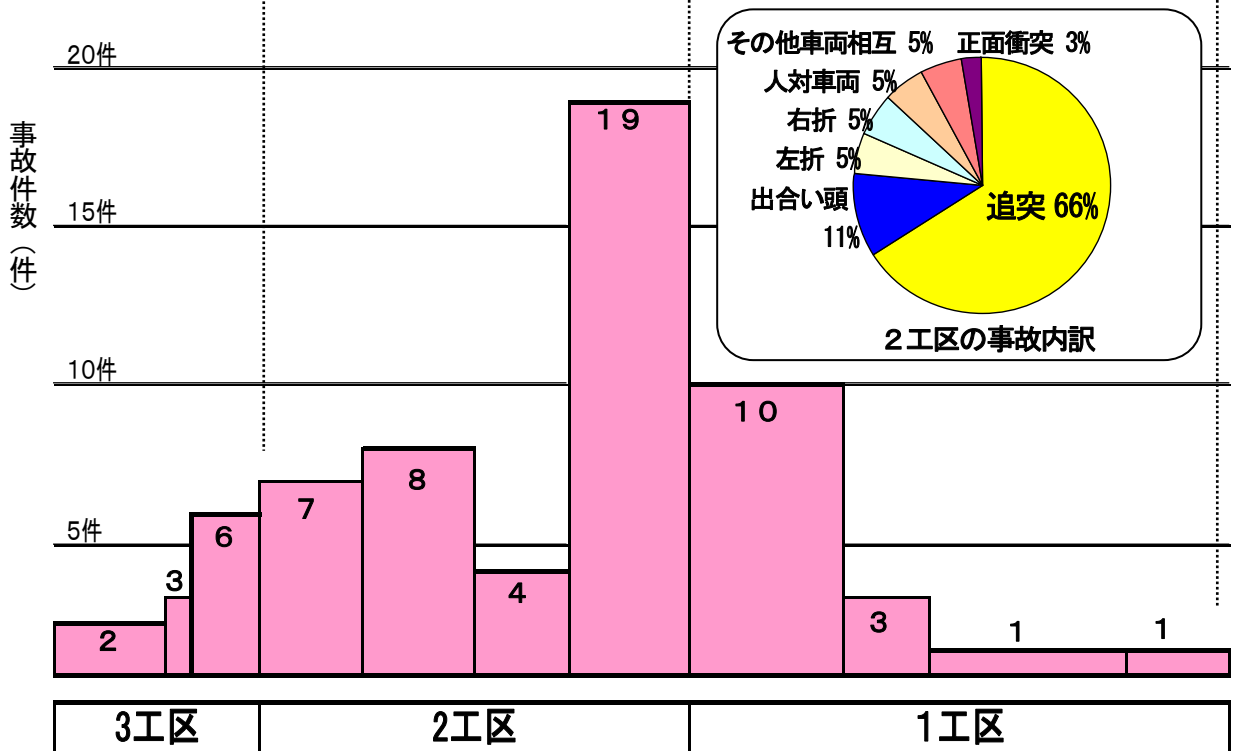
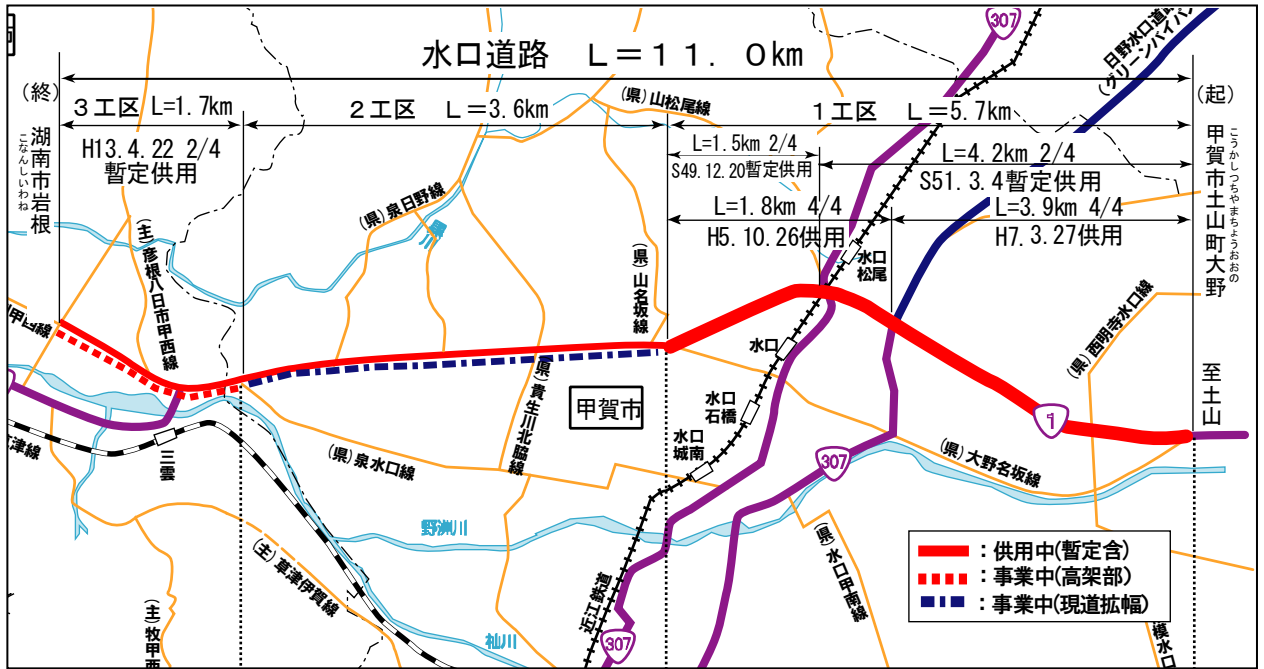
歩道未整備区間の断面図



### 【交通事故の状況】

交通事故件数は、4車供用区間の1工区と比べ、2工区では約2.5倍と多く、特に、追突事故が全体の約70%を占めています。

区間毎の事故件数分布について



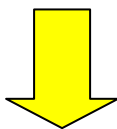
資料：H17交通事故分析センターデータ

# 事業の整備効果

- ◆ 交通混雑の緩和及び交通事故の低減
  - ・ 水口道路の未整備区間である2工区の整備により、交通の円滑化が図られ、事故の減少も期待できます。

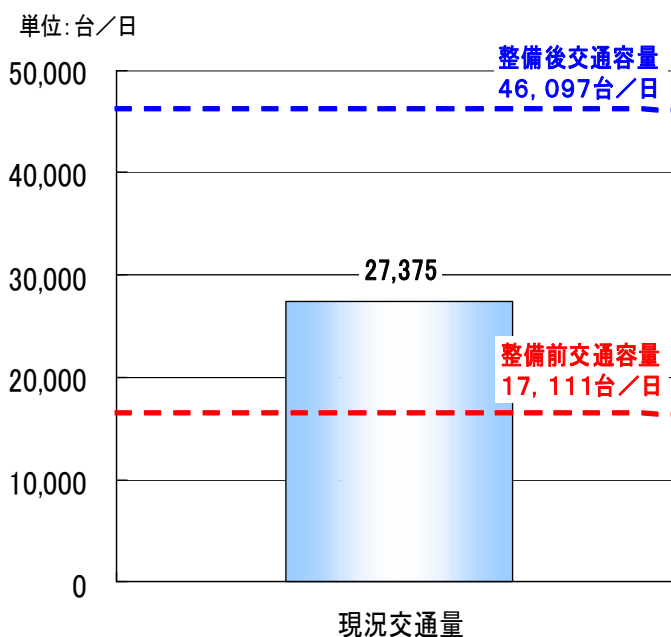


撮影日時 平成18年12月11日



撮影日時 平成19年6月1日

水口道路2工区における交通量と交通容量

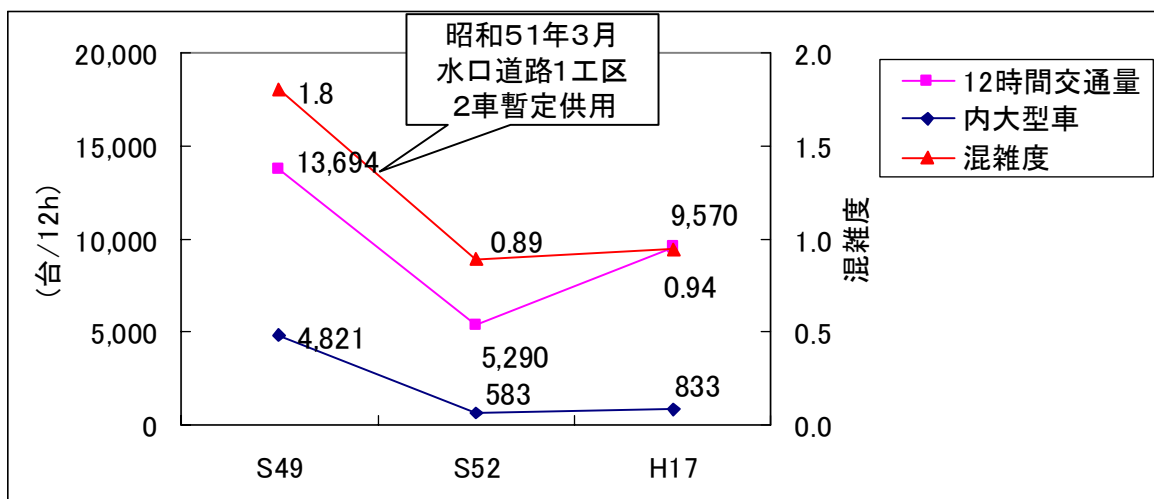


資料: H17 道路交通センサス

※供用済区間（1工区）の整備効果

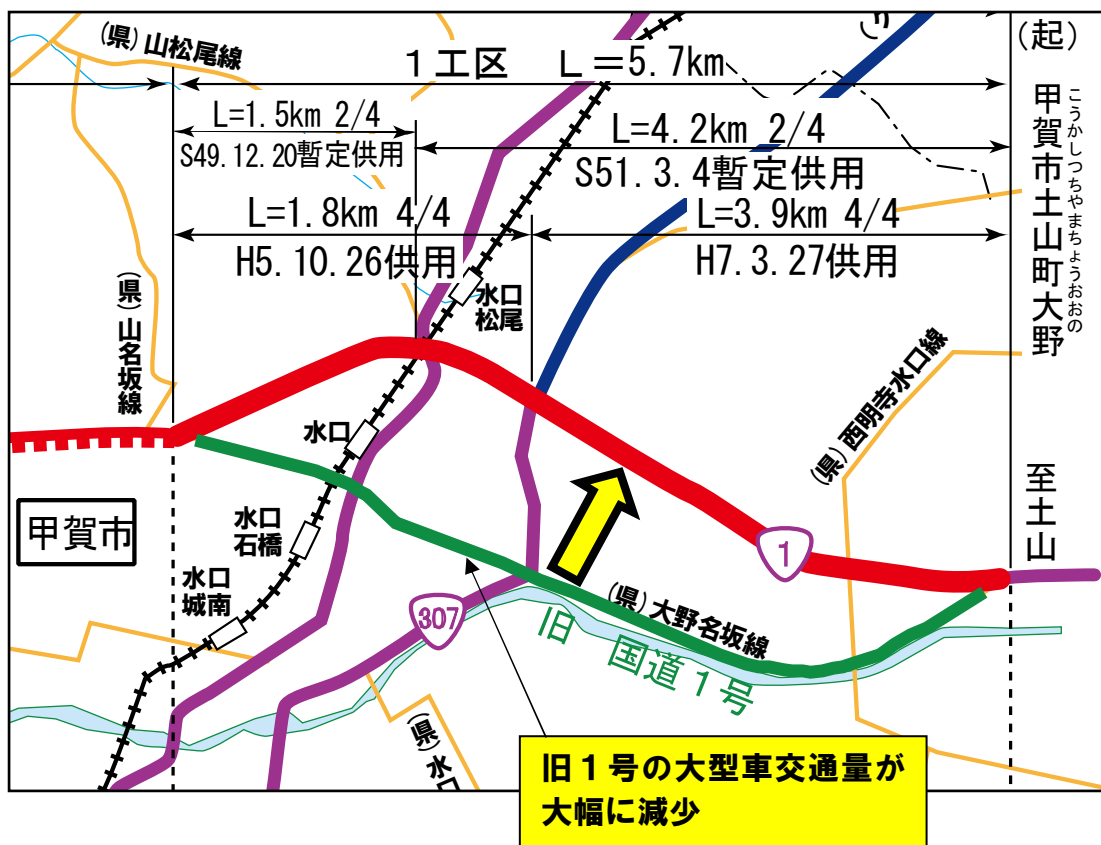
- ・水口町内の旧国道1号（県道大野名坂線）では、1工区の2車線暫定供用後、交通量が減少し、平成17年の道路交通センサスにおいても、全体交通量は増加しているものの大型車はほとんど増えておらず、混雑が緩和しています。

(県)大野名坂線（旧国道1号）の交通量の推移



資料：道路交通センサス

水口道路（1工区）への交通転換



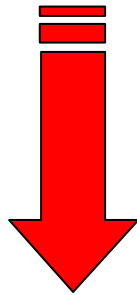
※供用済区間（3工区）の整備効果

- ・ 3工区の朝国交差点の立体化により、改良前にあった約2 kmの渋滞が解消しました。

供用前



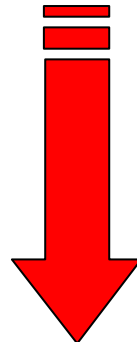
供用前 平成12年2月23日



供用後



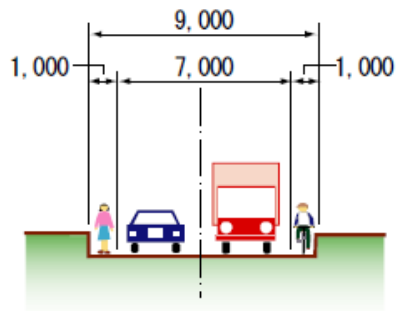
供用後 平成17年11月1日



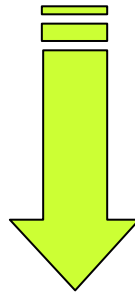
◆ 快適で安全な歩行空間の確保

- ・歩道や地下横断歩道の整備により、車の走行環境改善のみならず、歩行者や自転車に対し安全性、快適性の向上を図るとともに、併せてバリアフリー化を進めます。

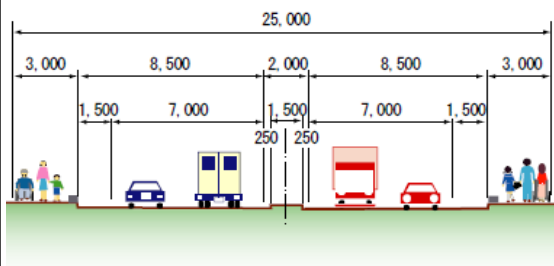
現況断面図



歩道



計画断面図



歩道整備後

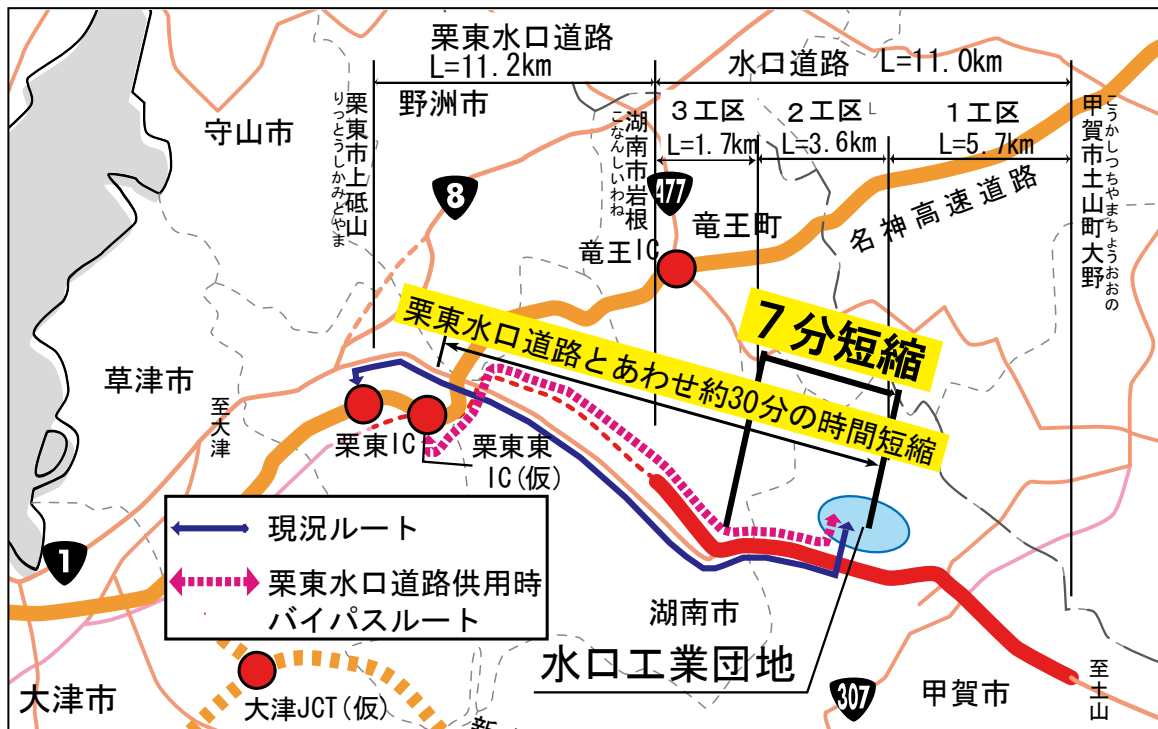




◆ 地域の活性化

- ・水口道路の供用により名神高速道路への所要時間が短縮され、地域間の交流・連携を強化します。また、水口道路と連続する栗東水口道路（隣接する地域高規格道路）も整備中であり、両事業の完成により交通混雑の緩和や交通安全の向上、地域経済の活性化などに寄与します。

水口工業団地から高速道路へのアクセスルート



## 費用便益分析の結果（事業全体）

路 線 名	一般国道 1 号
事 業 名	水口道路
延 長	1 1 . 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 1 9 年度			
基準年における 現 在 価 値	2, 0 8 8 億円	2 9 4 億円	3 9 億円	2, 4 2 1 億円

### □ 費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成 1 9 年度		
単 純 合 計	3 7 8 億円	1 1 3 億円	4 9 1 億円
基準年における 現 在 価 値	4 8 5 億円	3 8 億円	5 2 3 億円

### □ 算定結果

費用便益比（C B R）	
$B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計（B）}}{\text{費用の現在価値の合計（C）}} = \frac{2, 4 2 1 \text{ 億円}}{5 2 3 \text{ 億円}}$	
$= 4 . 6$	



## 費用便益分析の結果（残事業）

路 線 名	一般国道 1 号
事 業 名	水口道路
延 長	1 1 . 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 1 9 年度			
基準年における 現 在 価 値	7 4 9 億円	8 1 億円	5 億円	8 3 5 億円

### □ 費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成 1 9 年度		
単 純 合 計	9 3 億円	1 1 3 億円	2 0 6 億円
基準年における 現 在 価 値	7 3 億円	3 8 億円	1 1 1 億円

### □ 算定結果

費用便益比（C B R）	
$B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計（B）}}{\text{費用の現在価値の合計（C）}} = \frac{835 \text{ 億円}}{111 \text{ 億円}}$	
$= 7.5$	

## コスト縮減や代替案立案等の可能性

本道路の計画にあたっては、周辺の土地利用状況、関係自治体の計画等を勘案し選定したものであること、及び沿線市町において用地取得及び工事に着手していることから、引き続き現計画に基づき事業を促進します。

施工にあたっては、周辺環境の保全とともに新技術・新工法を用いたプレキャスト製品の活用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

# 対 応 方 針

## (1) 事業の必要性等に関する視点

水口道路の交通量は約2.7万台と非常に多く、特に2工区においては慢性的な交通渋滞が発生しており、当地区においては工業団地をはじめ数多くの工場があることから、経済活動ならびに日常生活に影響を与えています。

今後2工区の4車化に向けて事業を進めるとともに、全線の完成供用を目指し事業を進めていく予定であり、その残事業の費用対効果は7.5となっています。

## (2) 事業の進捗の見込みの視点

既に用地取得は96%完了（2工区のみ75%完了）しており、早期に4車化が図れるよう順次工事を推進します。

## (3) コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点

本道路の計画にあたっては、周辺の土地利用状況、関係自治体の計画等を勘案し選定したものであること、及び沿線市町において用地取得及び工事に着手していることから、引き続き現計画に基づき事業を促進します。

施工にあたっては、周辺環境の保全とともに新技術・新工法を用いたプレキャスト製品の活用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

## ◇対応方針

(事業継続)

甲賀市及びその周辺の渋滞解消、地域活性化のために早期完成がより一層求められています。引き続き用地買収及び工事を推進し、2工区については、平成19年度に暫定供用を行うとともに、引き続き、おおむね5年以内の完成を目指します。

一般国道1号

水口道路

チェックリスト

事業再評価に係る資料

事業名		一般国道1号 <small>みなくちどうろ</small> 水口道路		事業種別	地域高規格
事業の概要	起 終 点	<small>しがけんこうかしみなくちちょうおおの</small> 自：滋賀県甲賀市水口町大野  <small>しがけんこなんしいわね</small> 至：滋賀県湖南市岩根		延 長	11.0km
	事業化	昭和41年度(1工区) 昭和63年度(2工区、3工区)	都市計画決定	昭和61年5月	
	用地着手	昭和45年度	工事着手	昭和46年度	
	全体事業費	約400億円			
事業の目的	<p>一般国道1号は、東京都中央区を起点とし、神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県、京都府の各府県を経て大阪市に至る全長約570kmの主要幹線道路で、滋賀県内においては、地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。</p> <p>一般国道1号沿線部では、工業立地や住宅開発が進むとともに人口の増加が著しく、この人口増加に伴い慢性的な交通渋滞が発生している。</p> <p>水口道路は、このような一般国道1号の交通混雑を緩和し、快適で安全な歩行空間の確保、地域の活性化等を図ることを目的で計画された道路である。</p>				
位置図					

事業名	一般国道1号 <small>みなくちどろう</small> 水口道路	事業種別	地域高規格
-----	---------------------------------------	------	-------

執行済み額 事業費：約300億円（進捗率75%）

事業の進捗状況



○調査・設計・施工

- ・本道路区域において、用地測量に際して公図混乱地域であったことから、その訂正に長時間を要している。
- ・当事業が、埋蔵文化財に影響を与える可能性があることから、調整を行いながら事業推進を行っている。

供用目標等今後の事業の見通し

甲賀市及びその周辺の渋滞解消、地域活性化のために早期完成がより一層求められている。引き続き用地買収及び工事を推進し、2工区については、平成19年度に暫定供用を行うとともに、引き続き、おおむね5年以内の完成を目指す。

事業名	一般国道1号 <small>みなくちどうろ</small> 水口道路	事業種別	地域高規格
-----	---------------------------------------	------	-------

客観的評価指標

事業をめぐる社会情勢等の変化	1. 活力	円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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/日以上で踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</li> <li>■ 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</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> </ul>	
		物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> <li>□ 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が向上</li> <li>□ 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</li> </ul>	
		都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</li> <li>□ 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</li> <li>■ 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</li> <li>□ 中心市街地内で行う事業である</li> <li>□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km<sup>2</sup>以下である市街地内での事業である</li> <li>■ 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</li> <li>□ 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</li> </ul>	
		国土・地域ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> <li>■ 地域高規格道路の位置づけあり</li> <li>□ 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）</li> <li>■ 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</li> <li>□ 現道等における交通不能区間を解消する</li> <li>□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する</li> <li>■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>	
		個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> <li>■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</li> <li>□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である</li> </ul>	
		2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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/日以上全ての該当する区間において、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</li> <li>□ 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</li> </ul>
			無電柱化による美しい町並みの形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり</li> <li>□ 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</li> </ul>
			安全で安心できるくらしの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>



事業をめぐる社会情勢等の変化	3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/徳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 <input type="checkbox"/> 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学童、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	<input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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） <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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	<input checked="" type="checkbox"/> 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	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> 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
			再評価実施時点における評価指標該当項目				
	1. 活力～円滑なモビリティの確保～ <input type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減 ・国道1号等の渋滞損失時間は 5,538,837 人・時間/年である。 ・当該事業により渋滞損失時間は 2,816,649 人・時間/年となり約 49%削減される。						
	4. 環境～地球環境の保全～ <input type="checkbox"/> 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1号等の CO2 排出量は 41,331,470t/年である。 ・当該事業により CO2 排出量は 41,306,094t/年で約 0.06%削減される。						
	4. 環境～生活環境の改善・保全～ <input type="checkbox"/> 現道等における自動車からの NOx 排出削減率 ・国道1号の現道区間の NO2排出量は 2,580t/年である。 ・当該事業により NO2排出量は 2,531t/年となり、約 0.2 割削減される。 <input type="checkbox"/> 現道等における自動車からの SPM排出削減率 ・国道1号の現道区間の SPM 排出量は 216t/年である。 ・当該事業によりSPM排出量は210t/年となり、約0.3割削減される。						
	事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
	本道路は、滋賀県における交流・連帯の基盤をなす道路事業として強力に推進する必要があり、水口道路の事業促進の要望を受けている。						

<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＝4.6 （基準年次：平成19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>本道路の計画にあたっては、周辺の土地利用状況、関係自治体の計画等を勘案し選定したものであること、及び沿線市町において用地取得及び工事に着手していることから、引き続き現計画に基づき事業を促進する。 施工にあたっては、周辺環境の保全とともに新技術・新工法を用いたプレキャスト製品の活用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</p>
<p>地 方 公 共 団 体 の 意 見</p>	<p>・地域高規格道路甲賀湖南道路整備促進期成同盟会・・・水口道路の事業促進を要望</p>
<p>対 応 方 針</p>	<p>甲賀市及びその周辺の渋滞解消、地域活性化のために早期完成がより一層求められている。引き続き用地買収及び工事を促進し、2工区については、平成19年度に暫定供用を行うとともに、引き続き、おおむね5年以内の完成を目指す。</p>