

NO.5

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成18年度第1回)

一般国道161号

西大津バイパス

平成18年10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状況	5
事業を取り巻く社会状況	6
1．社会的背景	6
2．沿道の交通状況	10
3．沿道の渋滞状況	11
4．湖西道路の無料開放による西大津バイパスへの影響	12
5．沿道の主な観光資源	13
6．地域における計画	14
事業の整備効果	15
費用便益比の算定	19
コスト縮減や代替案立案等の可能性	21
対応方針	22

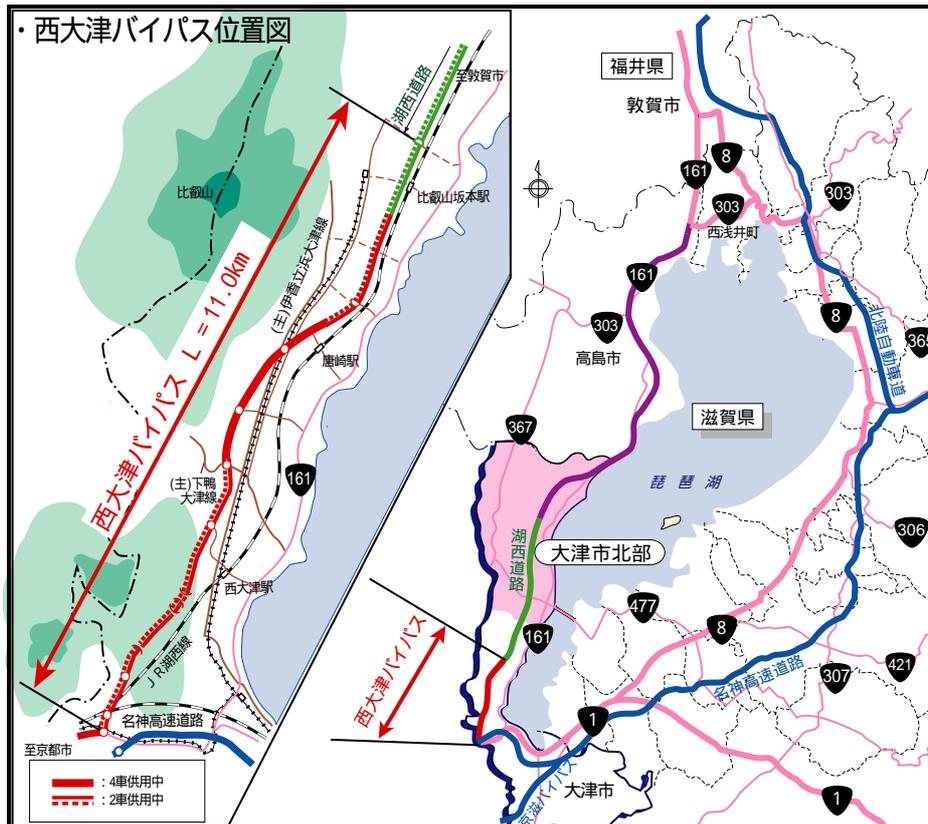
事業の目的

大津市中心部における交通混雑の解消
沿道地域の活性化
交通安全の向上

一般国道161号は福井県敦賀市から滋賀県大津市に至る延長約80kmの幹線道路で、滋賀県湖西地域の産業・経済・生活を支える大動脈であるとともに、名神高速道路や国道8号と連携した広域ネットワークの形成を担う路線となっています。

一般国道161号では、沿道地域の人口増加によって自動車交通が激増しており、交通渋滞、交通事故が多発しています。また、キャンプ場やスキー場などのレクリエーション施設が沿道に数多く分布しているため、休日には多方面からの観光・レジャー目的の交通によって慢性的な渋滞が発生しています。さらに、平成17年8月1日の湖西道路無料開放により、当該区間の交通量は増加傾向にあります。

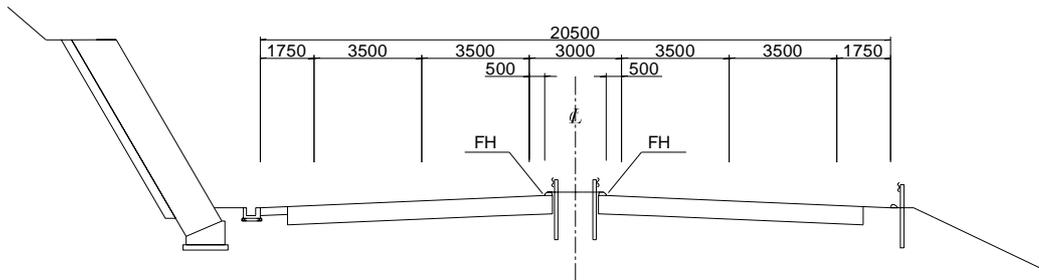
西大津バイパスは、湖西ルートの所要時間を大幅に短縮するとともに、激増する国道161号の交通量进行处理することにより現道の交通混雑の解消、沿道地域の活性化、交通安全の向上等を図るために計画された道路です。



・標準断面図

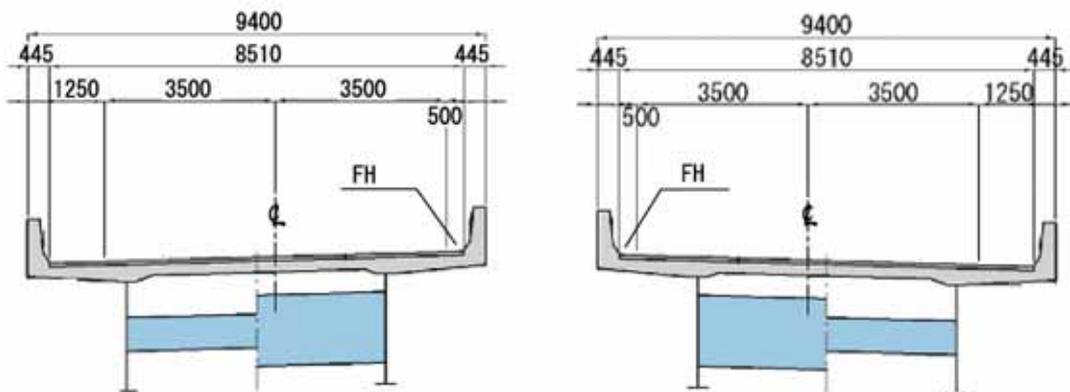
土工部

下り線 上り線



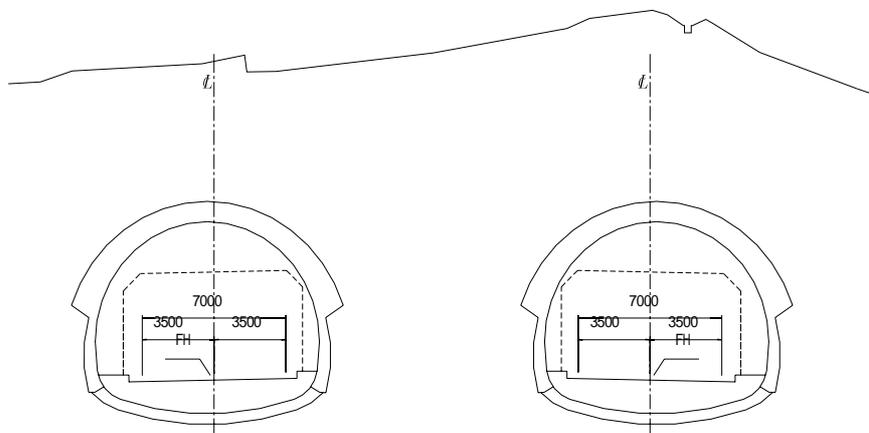
橋梁部

藤尾奥町橋箇所

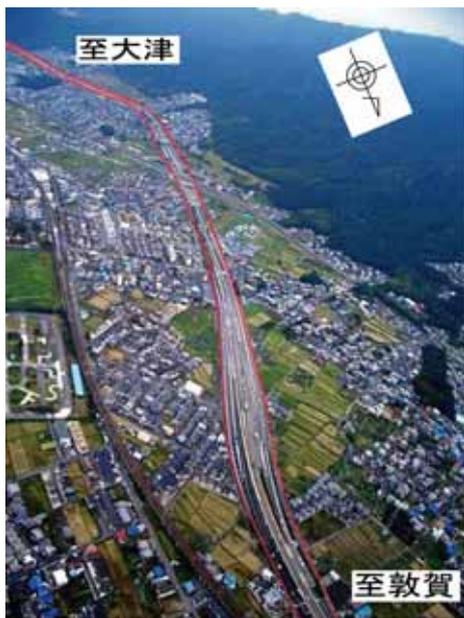


トンネル部

下り線 上り線



【 下阪本ランプ上空より大津方向を望む 】

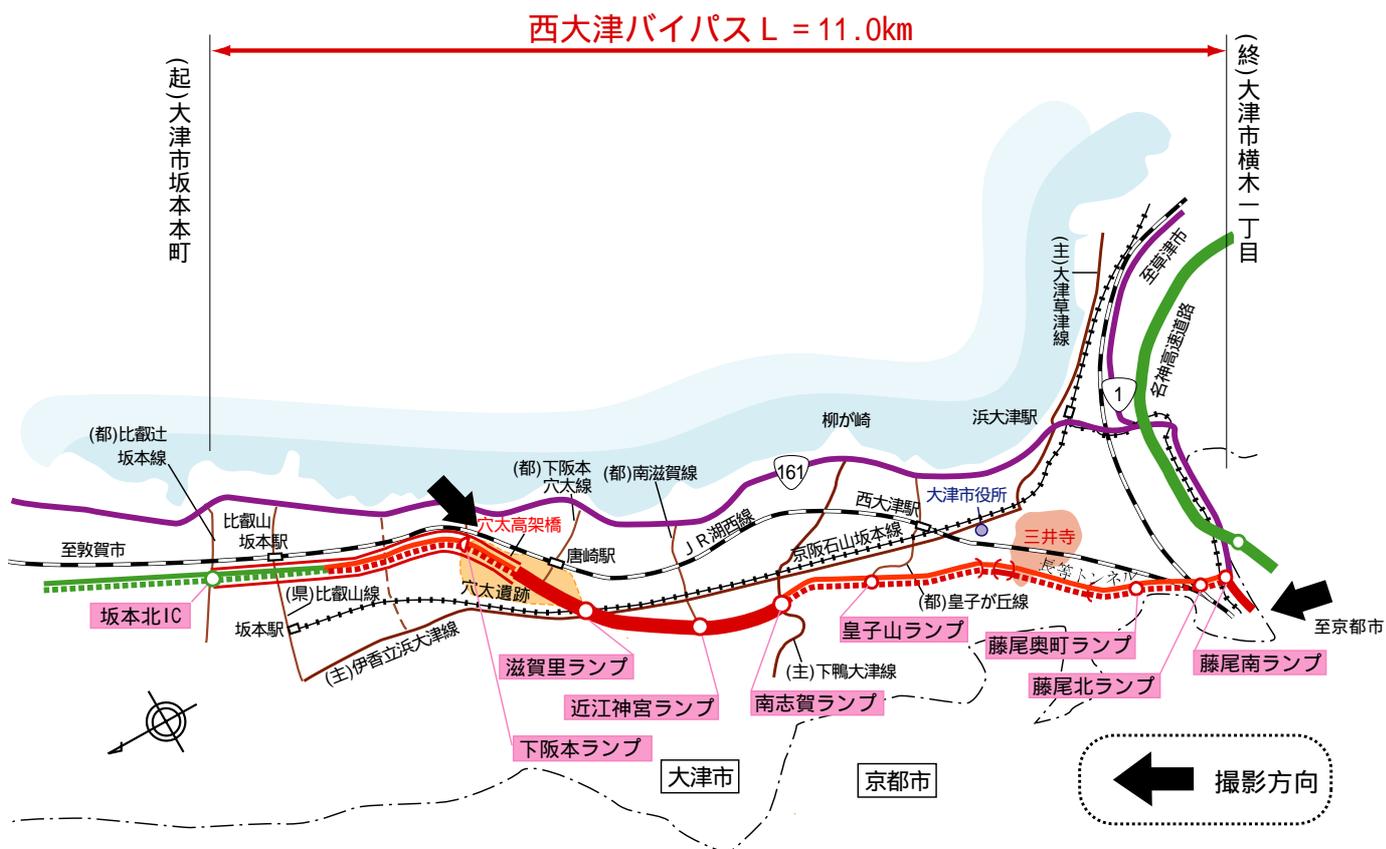


撮影時日：平成 17 年 10 月 17 日

【 藤尾南ランプ上空より敦賀方向を望む 】



撮影時日：平成 17 年 10 月 27 日



事業の経緯及び進捗状況

1. 事業の経緯

- ・事業化 昭和42年度
- ・用地着手 昭和44年度
- ・工事着手 昭和45年度
- ・都市計画決定 昭和47年6月
- ・暫定供用 昭和54年 2月15日(L=0.5km)
昭和54年 4月17日(L=1.3km)
昭和56年10月 6日(L=5.6km)
昭和57年 5月10日(L=0.9km)(側道部)
昭和63年 4月26日(L=2.2km)(側道部)
- ・都市計画変更 平成 元年9月
- ・暫定供用 平成 7年 2月25日(L=3.0km)(完成)
平成 8年 4月11日(L=1.9km)
平成 8年 4月11日(L=0.2km)(側道部)

2. 事業の進捗状況

- ・事業進捗率 87%(完成4車線)
- ・用地取得率 100%(面積ベース、平成7年度用地買収完了)

3. 関係機関との調整等

西大津バイパスは、昭和42年事業化後、昭和54年から順次暫定供用を図ってきました。これまでに用地取得が難航した箇所では、土地収用法に基づく手続きを行っていますが、事業認定取消請求や収用委員会裁決取消請求などが出され、用地取得に時間を要したり、保存すべき重要な遺跡の出土等により、道路構造協議に時間を要しました。現在、供用に向けて18工区の工事・対外協議を推進しています。

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】

昭和60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

都道府県別人口の伸び率上位5県（将来推計値）

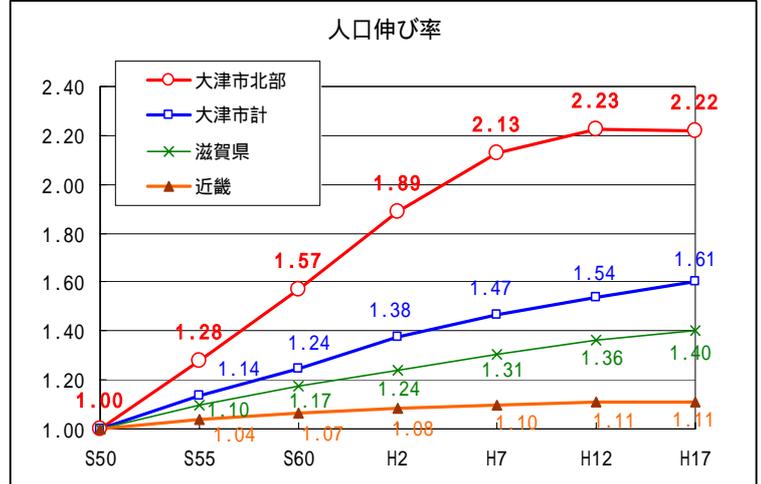
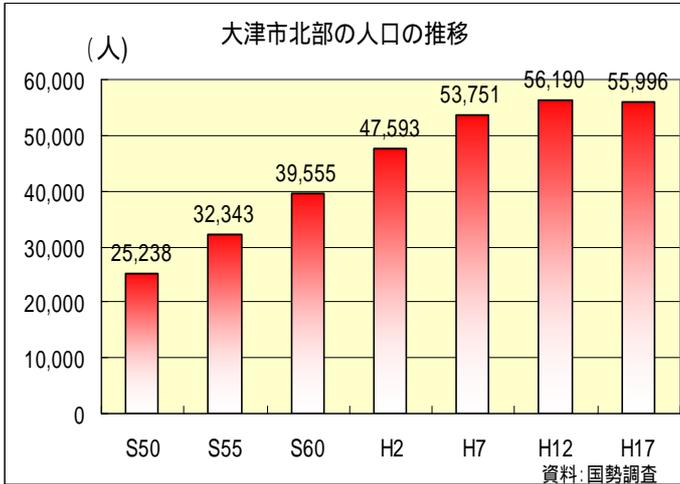
上段：都道府県名
中段：人口
下段：5年間の伸び率

順位	平成27年	平成32年	平成37年	平成42年
1	滋賀県 1,477千人 (1.025)	滋賀県 1,503千人 (1.018)	滋賀県 1,520千人 (1.011)	滋賀県 1,530千人 (1.007)
2	沖縄県 1,409千人 (1.017)	沖縄県 1,425千人 (1.011)	沖縄県 1,430千人 (1.004)	沖縄県 1,428千人 (0.999)
3	神奈川県 8,867千人 (1.006)	神奈川県 8,847千人 (0.998)	東京都 12,325千人 (0.991)	東京都 12,150千人 (0.986)
4	埼玉県 7216千人 (1.004)	東京都 1,2436千人 (0.997)	神奈川県 8,762千人 (0.990)	神奈川県 8,624千人 (0.984)
5	東京都 12,473千人 (1.003)	埼玉県 7,178千人 (0.995)	埼玉県 7,075千人 (0.986)	埼玉県 6,917千人 (0.978)

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14年3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】

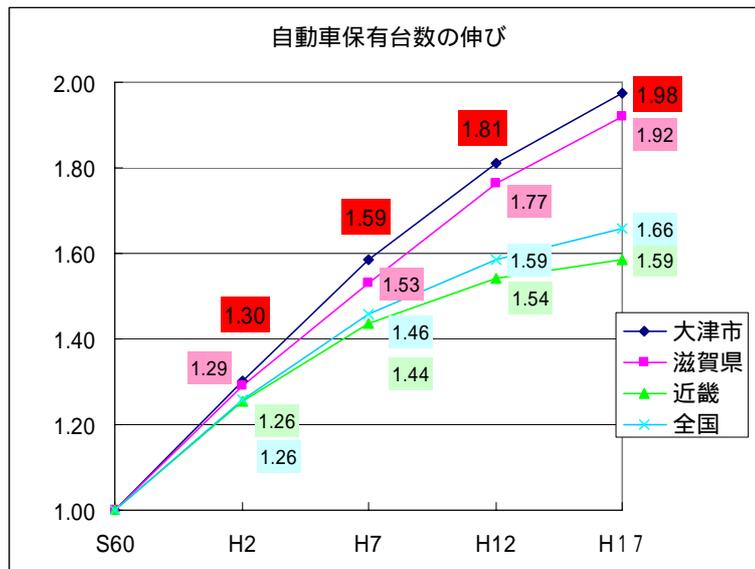
- ・ 大津市北部地区では、昭和 50 年～平成 17 年の 30 年間の伸びが 2.22 倍と非常に高く、大津市全体、滋賀県全体よりも高い伸びを示しています。この急激な人口の増加が、地域の交通量増加の一因となっていると考えられます。



大津市北部は堅田地区・志賀地区の合計値
資料：国勢調査

【沿道市町の自動車保有台数の推移】

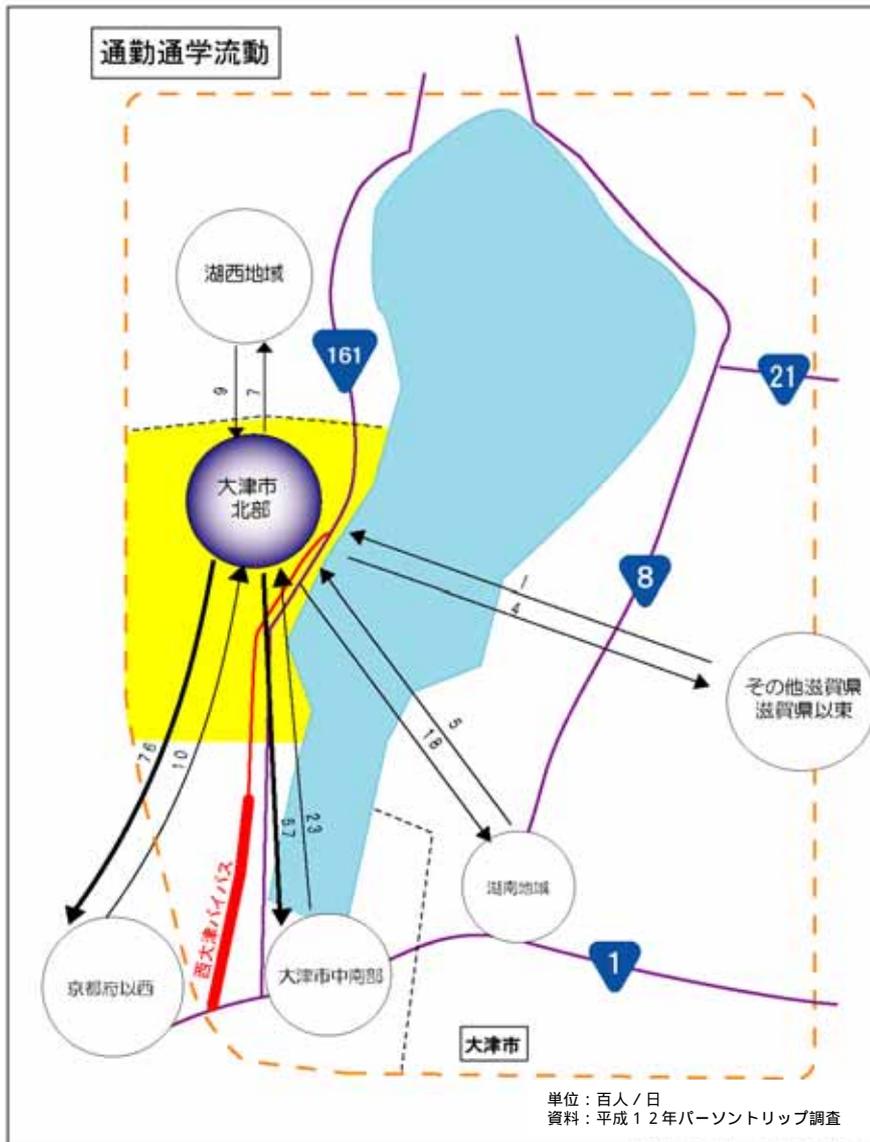
- ・ 大津市では、ここ 20 年間の自動車保有台数の伸び率が、2 倍近くに達しています。また、滋賀県全体の自動車保有台数の伸び率も 2 倍近くに達しています。大津市、滋賀県ともに、全国平均、近畿平均を上回る高い伸び率となっています。



資料：滋賀県は「滋賀県統計書」、近畿・全国は国土交通省

【沿道地域にかかる通勤通学の流動】

- ・ 大津市北部の通勤通学流動を見ると、大津市中南部よりも京都府以西方面への通勤通学者数の方が増えており、京阪神方面との結びつきの強さがうかがえます。



【大津市の区分】
 北 部：堅田地区、志賀地区
 中南部：雄琴・坂本地区、浜大津・膳所地区、石山・南郷地区、瀬田地区

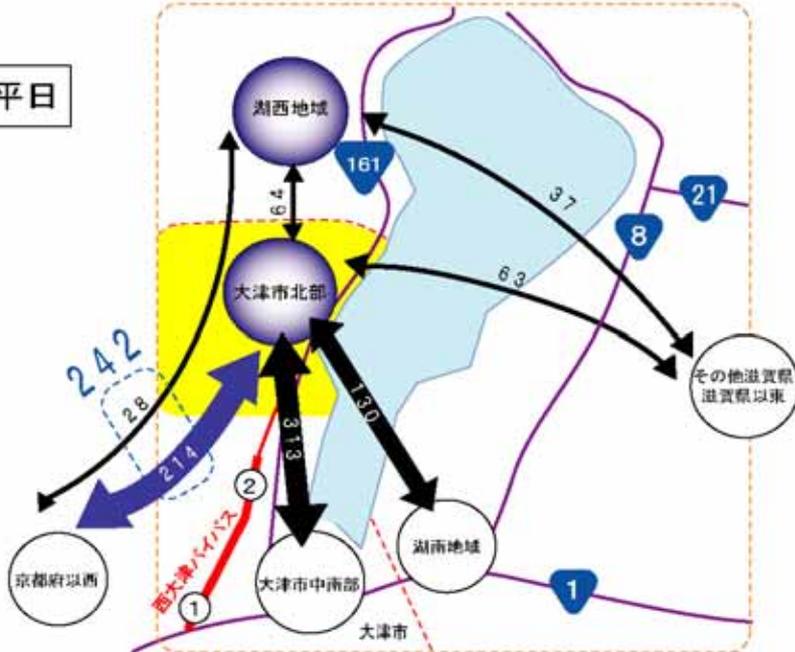


大津市北部にかかる通勤通学流動

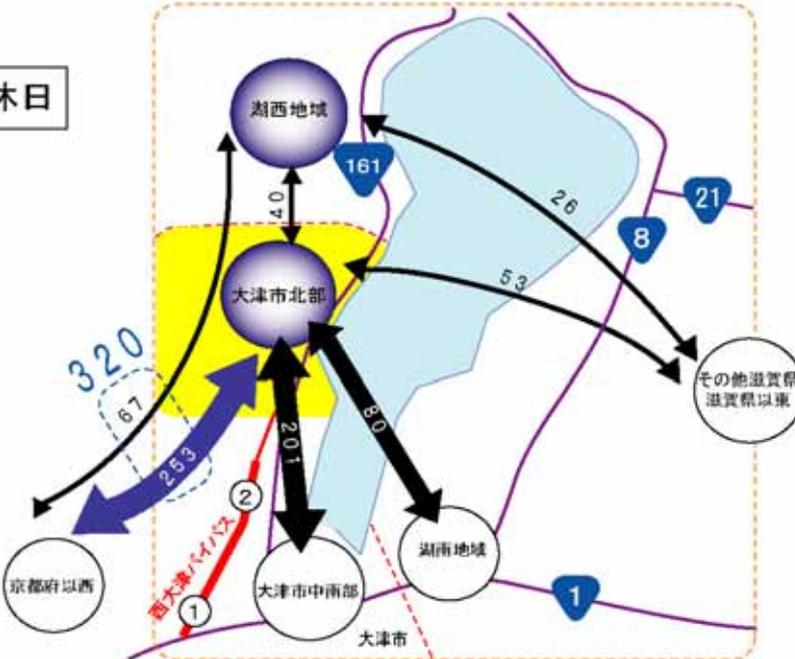
【沿道地域にかかる地域間自動車交通量】

- ・ 大津市北部の地域間交通流動は、平日は大津市中南部間の交通量が多く、休日は京都府以西の交通量が多くなっています。休日は、観光・レジャー等の交通により、西大津バイパスの交通量の増加が考えられます。

平日



休日



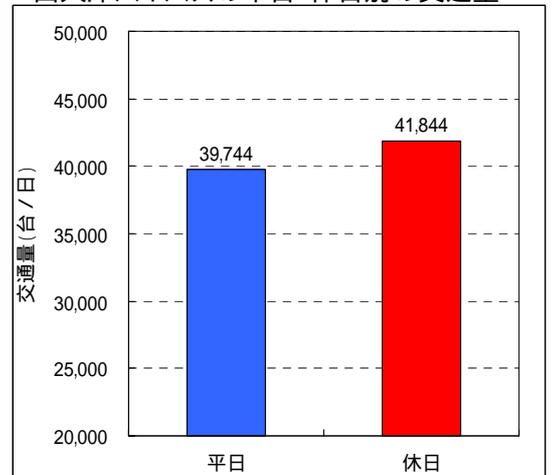
単位: 百台/日
 資料: 平成17年道路交通センサス調査結果
 西大津バイパス上の数字は右グラフでの交通量観測地点を示す

【大津市の区分】

北 部: 堅田地区、志賀地区
 中南部: 雄琴・坂本地区、浜大津・膳所地区、石山・南郷地区、瀬田地区



西大津バイパスの平日・休日別の交通量



資料: 平成17年トラフィックカウンターデータ結果 (藤尾奥町)

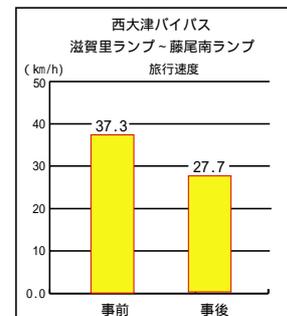
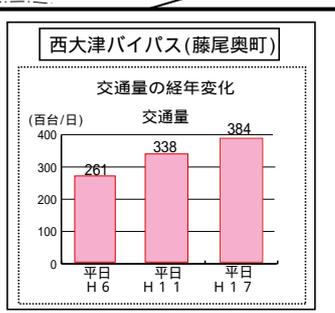
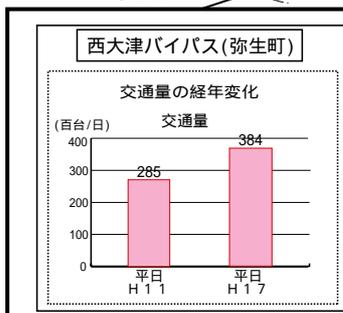
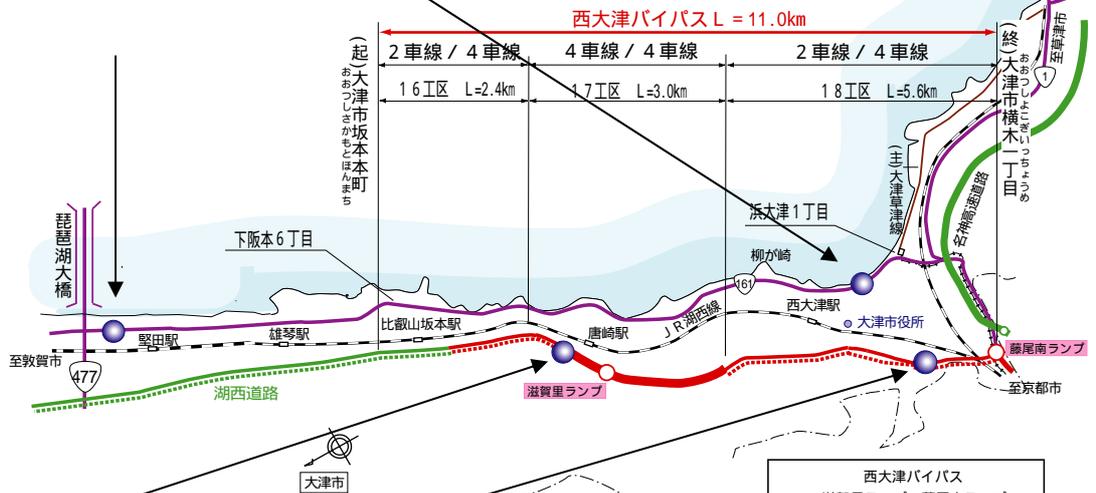
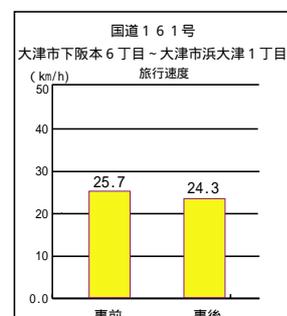
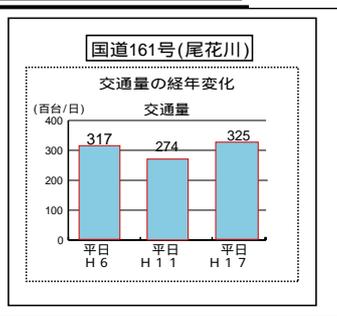
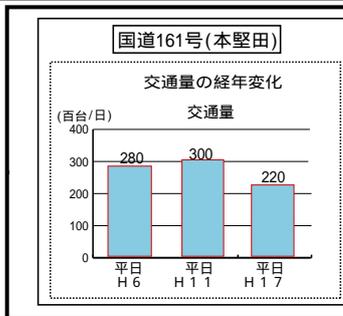
大津市北部にかかる地域間自動車交通量

2. 沿道の交通状況

平成8年度までに順次バイパスの暫定供用を図ってきましたが、西大津バイパスと並行する国道161号(尾花川)では、バイパス供用により交通量が減少しましたが、平成17年の湖西道路無料化により、交通量が再び増加しています。また、湖西道路と併行する国道161号(本堅田)では、湖西道路の無料化により交通量が8千台/日減少し、西大津バイパス(藤尾奥町)では交通量が平成6年の約1.5倍に延びています。休日の日平均旅行速度は、湖西道路無料化後、現道・バイパスともに下がっており、交通集中による速度低下がみられます。

平成6年:16、17工区未整備、湖西道路有料
 平成11年:西大津バイパス暫定供用、湖西道路有料
 平成17年:西大津バイパス暫定供用、湖西道路無料

: 交通量等データは道路交通センサ調査結果
 : 旅行速度のデータは滋賀国道事務所のブローカー調査結果
 事前: H17 6/26、7/3、7/10の平均
 事後: H17 11/3、11/6、11/13の平均

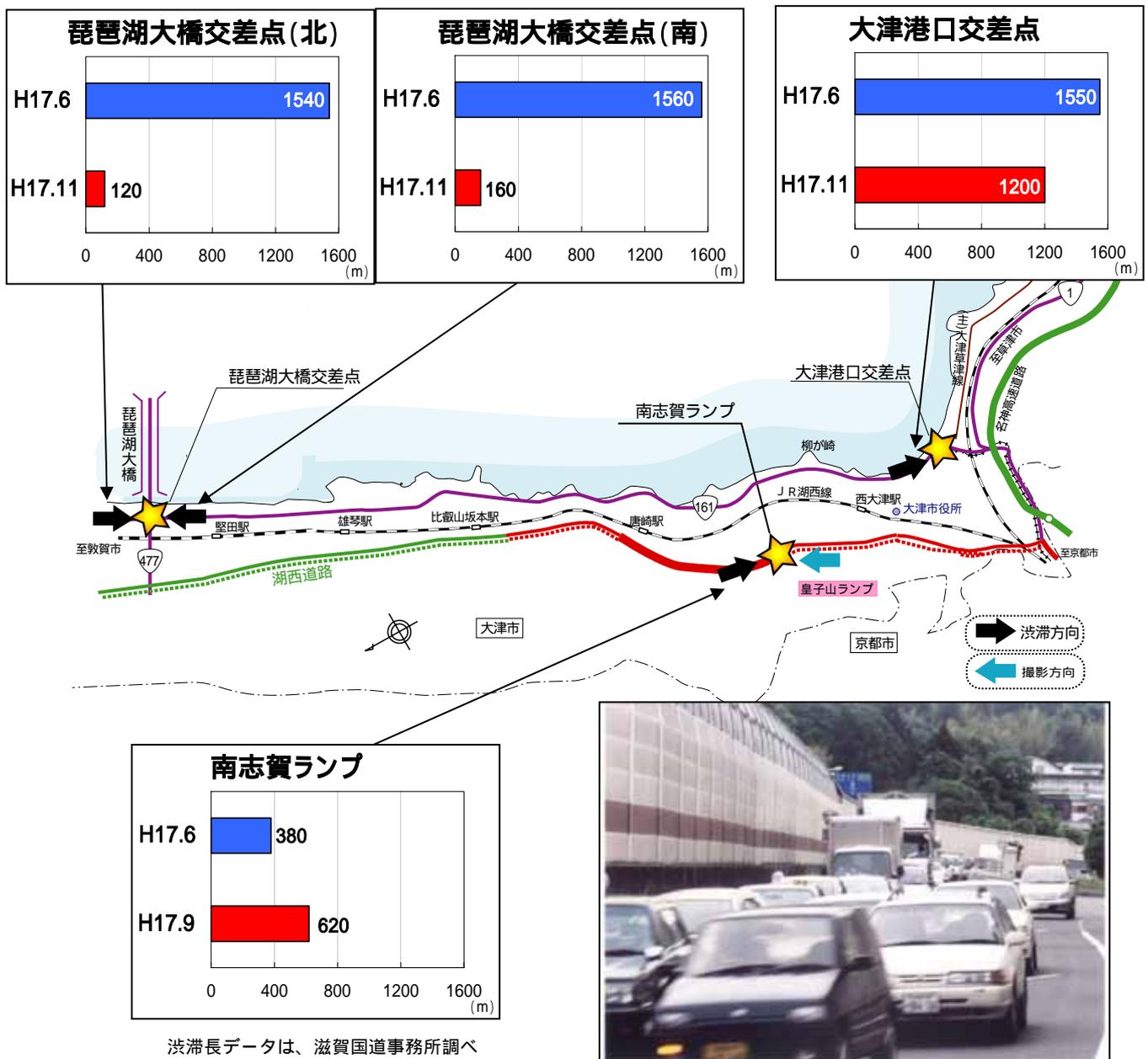


沿道の交通状況

3. 沿道の渋滞状況

西大津バイパスの沿道には、現国道161号に2箇所、西大津バイパスの本線上に1箇所の渋滞ポイントがあります。

現道の渋滞ポイントのうち、琵琶湖大橋交差点では湖西道路の無料開放により改善されています。しかし、大津港口交差点西側では、なお1kmを超える渋滞が観測されています。西大津バイパス本線上では、南志賀ランプ南行きの4車線区間から2車線区間となる南滋賀ランプにおいて、渋滞ポイントとなっており、湖西道路の無料化による影響で渋滞が延伸している状況です。

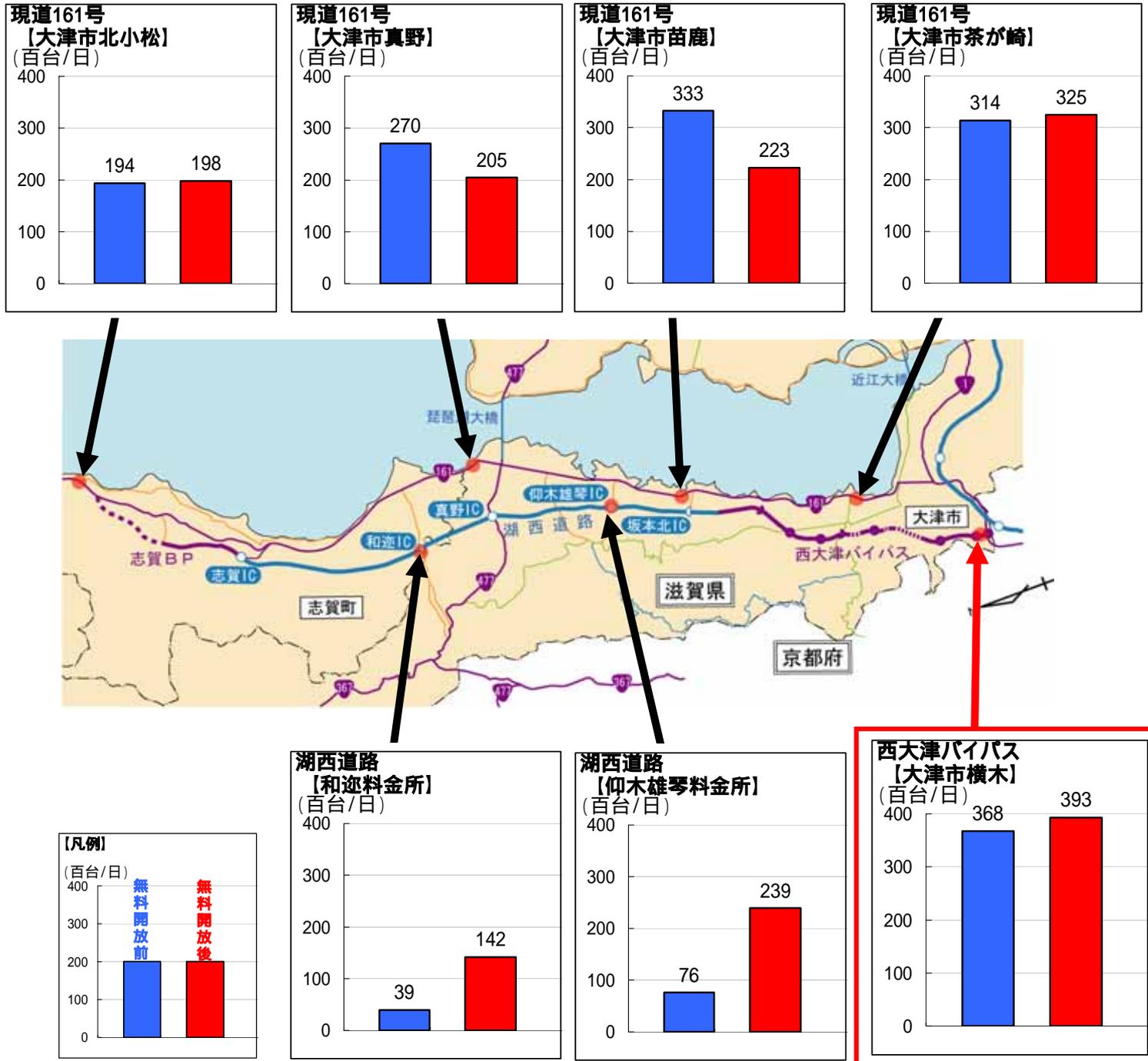


撮影方向 : 南志賀ランプより上り方向
 撮影日時 : 平成18年5月29日(月)

沿道の渋滞状況

4. 湖西道路の無料開放による西大津バイパスへの影響

平成17年8月1日に湖西道路の無料化により、湖西道路では、交通量が平日で約3倍、休日で約2倍に増加し、それに伴い西大津バイパスの交通量も増加しました。現道161号では、湖西道路と並行する区間で約2～3割が減少しました。



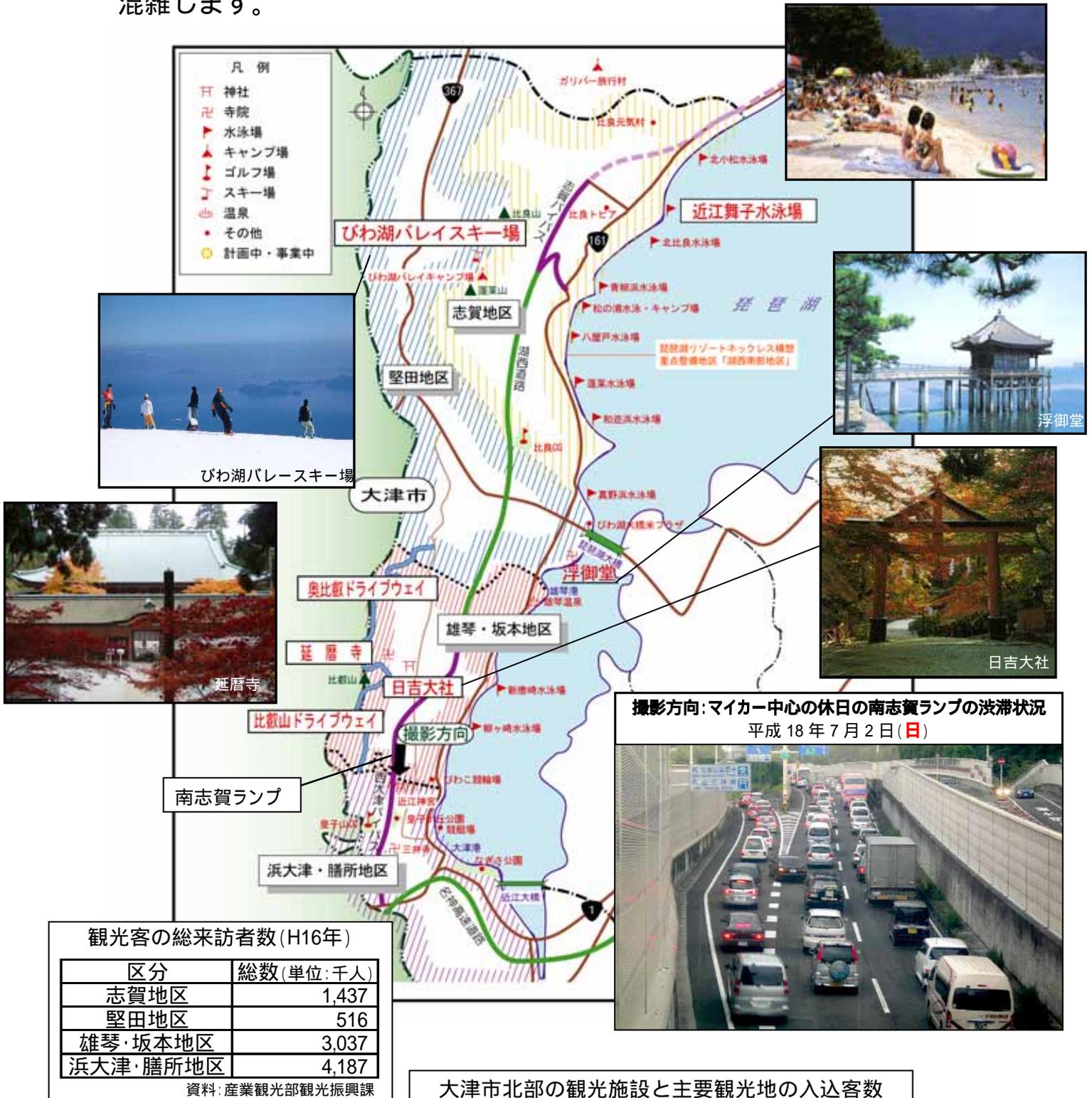
事前調査：平成17年6月29日
 事後調査：平成17年11月1日

図 湖西道路の無料開放前後の月別・日平均交通量の推移

湖西道路無料開放による西大津バイパスへの影響

5. 沿道の主な観光資源

滋賀県湖西地域は、比叡山延暦寺、三井寺、日吉大社といった著名な神社仏閣に、水泳場、キャンプ場、スキー場等といった観光資源、レジャー施設が非常に豊富な地域です。そのため、休日には京都市や大阪方面から押し寄せるマイカーによって周辺の道路交通は非常に混雑します。



6. 地域における計画

西大津バイパスは、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構想（平成2年6月）

琵琶湖リゾートネックレス構想（平成2年12月）

滋賀南部地域21世紀活力圏創造事業（平成8年10月）

滋賀県長期構想「新・湖国ストーリー2010」（平成9年2月）

滋賀県中期計画（平成15年10月）

滋賀県中期戦略プログラム（平成16年3月）

大津市新総合計画（平成13年3月）

【要望経緯】

- ・昭和42年12月 国道161号改良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
国道161号改良整備促進期成同盟会	大津市長	大津市、高島市	西大津バイパス 志賀バイパス 小松拡幅 高島バイパス 湖北バイパス

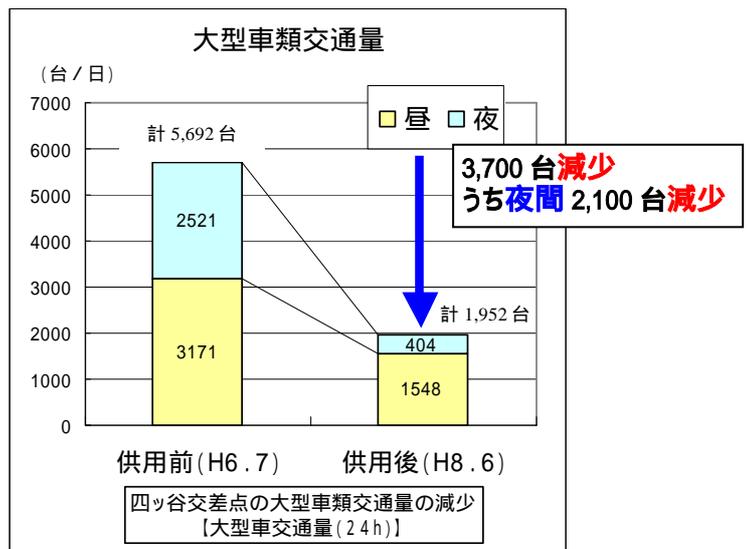
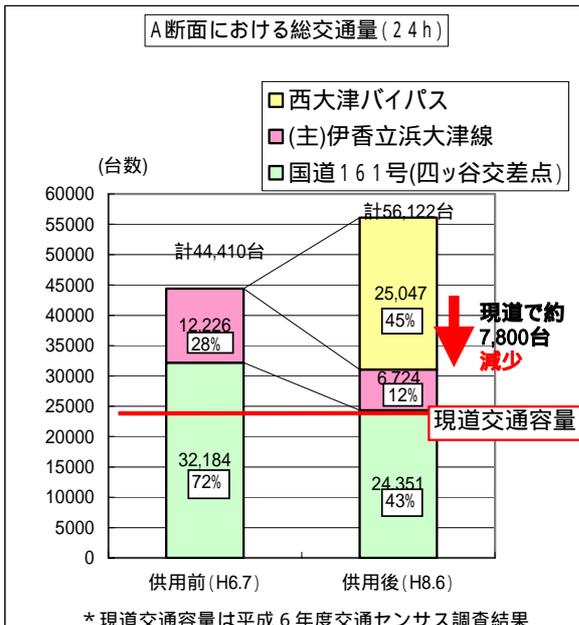
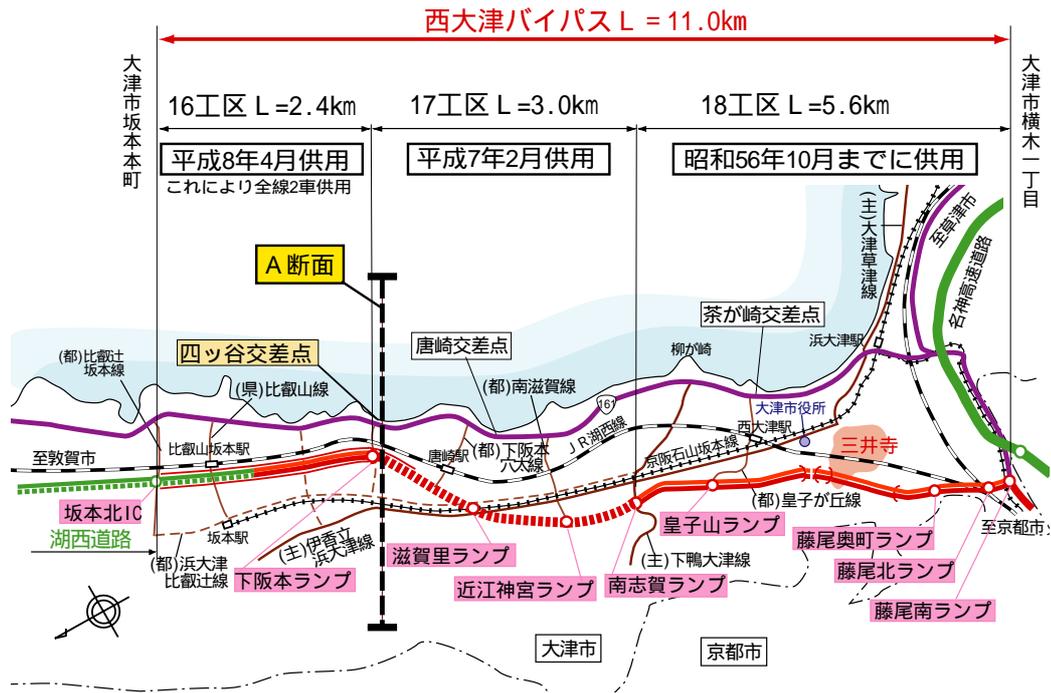
【最近の動向】

- ・平成17年7月19日 国道161号改良整備促進期成同盟会が滋賀国道事務所長に事業促進を要望
- ・平成18年7月24日 国道161号改良整備促進期成同盟会が近畿地方整備局に事業促進を要望
- ・平成18年7月28日 国道161号改良整備促進期成同盟会が国土交通省に事業促進を要望

事業の整備効果

交通混雑の解消と交通安全の確保

- 西大津バイパスの暫定供用により、平行する現道161号等の交通量が大きく減少しました。また、現道161号の夜間の大型車交通量が84%（約2100台）も減少しました。西大津バイパスの完成供用により現道交通の安全確保が期待できます。

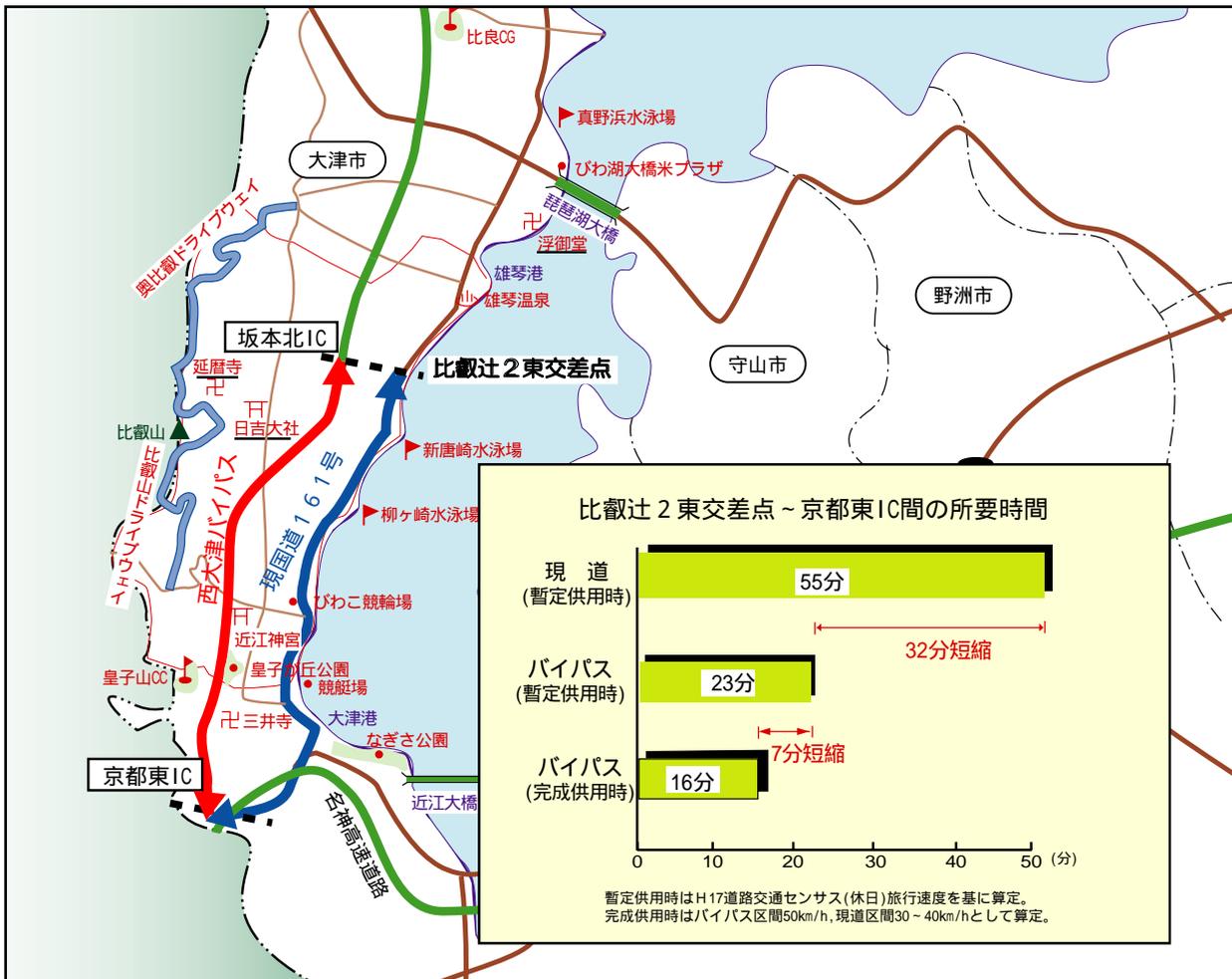


西大津バイパス17工区の供用による交通量の変化

所要時間の短縮

国道161号では交通集中により京都東ICから比叡辻2東交差点までの間で約55分の所要時間となっています。

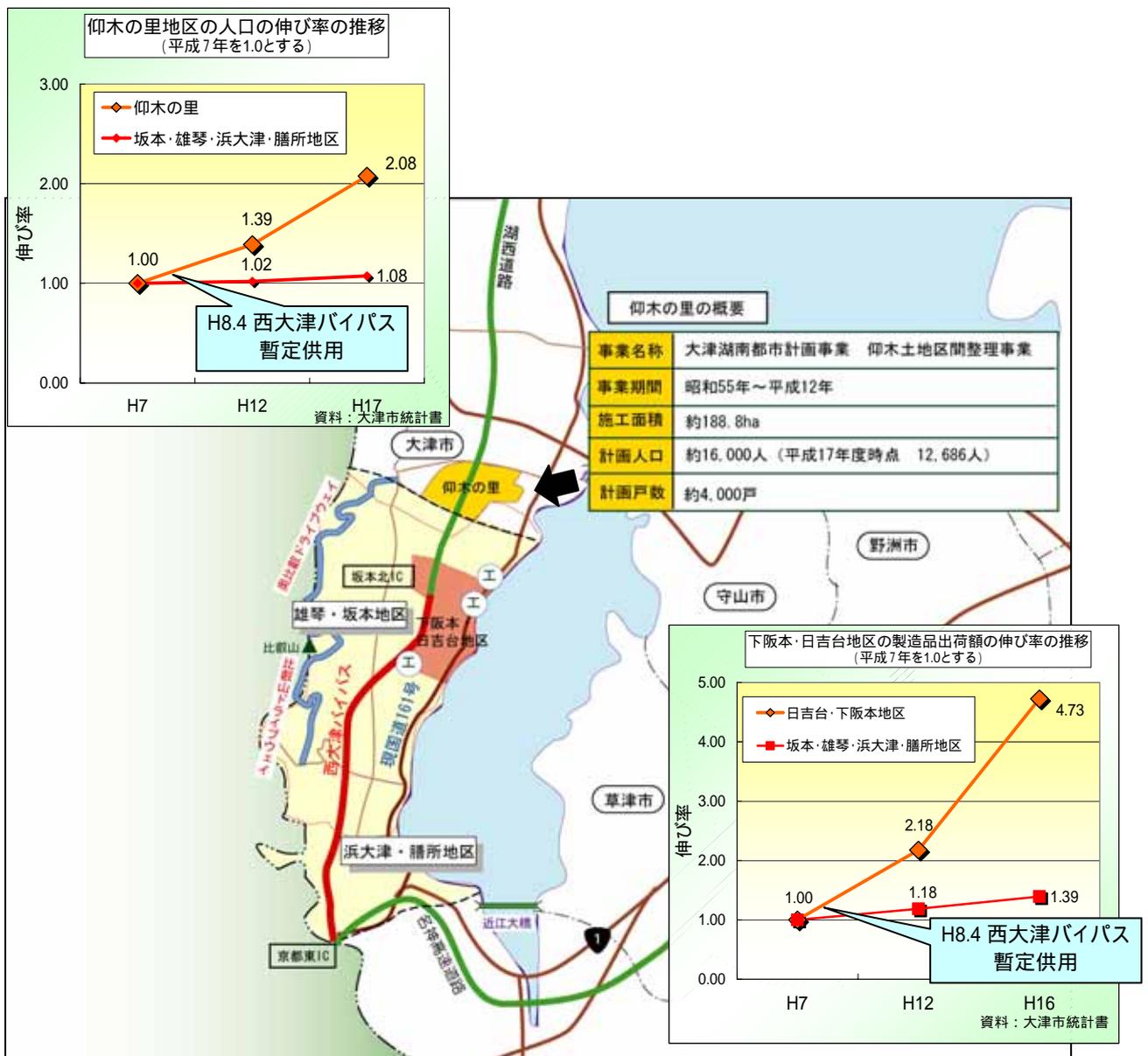
平成8年4月の西大津バイパス暫定供用後、バイパス利用により、京都東ICから坂本北IC間を約23分で走行できるようになりました。更に、西大津バイパスの4車供用により、約7分の所要時間の短縮が見込まれます。



西大津バイパスの完成供用による所要時間の短縮見込み

沿道地域の活性化

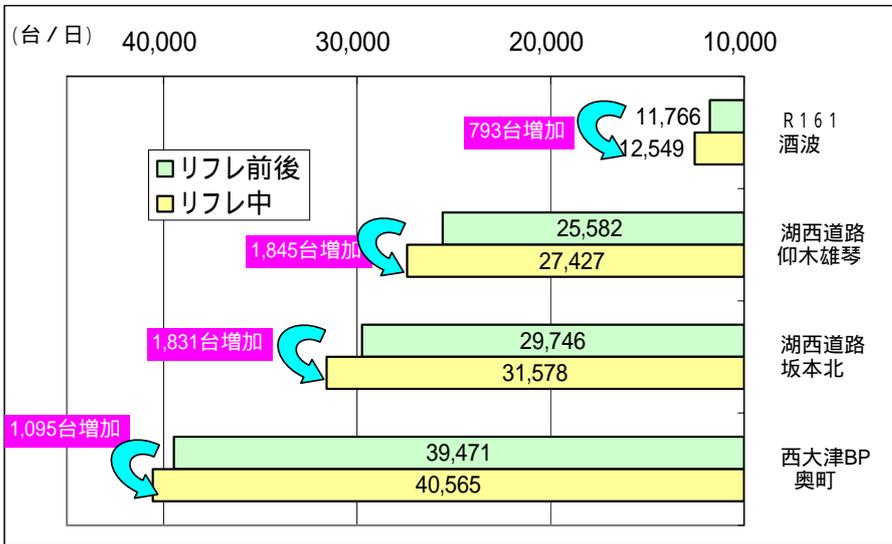
- ・ 大津市北部では、大津市湖南都市計画事業として「仰木土地区画整理事業」が進められており、平成17年度には、約12,700人の人口規模となっており人口増加の著しい地区となっています。
- ・ 西大津バイパスの沿線地域は、京阪神地域や名神高速道路へのアクセス利便性が高く、雄琴・坂本地区、浜大津・膳所地区の製造品出荷額は伸びており、特に西大津バイパスの端末にある下阪本・日吉台地区では大幅な増加となっています。
- ・ 西大津バイパスの完成供用は、地域のモビリティをさらに高め、沿道地域の活性化を支援します。



仰木の里の人口、下阪本・日吉台地区の製造品出荷額の推移

代替路線の信頼性向上

- 平成18年5月～6月にかけて実施された名神高速道路リフレッシュ工事中には、名神高速道路 - 北陸自動車道を利用していた交通が名神高速道路の渋滞を回避するために湖西ルートへと転換し、国道161号の交通量が増加しました。
- このことから、名神高速道路や北陸自動車道の通行止めや規制時には、その代替機能として湖西ルート（国道161号）の役割は非常に重要であると言えます。特に、西大津バイパスは、名神高速道路と連携し、湖西ルート全体の信頼性向上に大きく寄与します。



【名神リフレッシュ工事の概要】

区間：吹田ICから春日井ICまで（上下線）
 延長：176.4km
 期間：平成18年5月29日（月）朝5時から
 6月3日（土）朝6時まで
 平成18年6月5日（月）朝5時から
 6月10日（土）朝6時まで
 京都南IC～京都東IC間については、6月3日
 朝6時から6月5日朝5時も終日車線規制
 実施方法：昼夜連続車線規制



名神高速道路リフレッシュ工事（車線規制）による影響

費用便益分析の結果（事業全体）

路 線 名	一般国道161号
事 業 名	西大津バイパス
延 長	11.0 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18年度			
基準年における 現在価値	3,851億円	296億円	91億円	4,238億円 … (B)

費用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年	平成18年度		
単純合計	950億円	119億円	1,070億円
基準年における 現在価値	1,775億円	41億円	1,820億円 … (C)

算定結果

費用便益比 (C B R)	
$B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}}$	$= \frac{4,238 \text{ 億円}}{1,820 \text{ 億円}}$ $= 2.3$

費用便益分析の結果（残事業）

路 線 名	一般国道161号
事 業 名	西大津バイパス
延 長	3.3 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18年度			
基準年における 現在価値	771億円	64億円	24億円	859億円 … (B)

費用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年	平成18年度		
単純合計	122億円	119億円	241億円
基準年における 現在価値	108億円	41億円	149億円 … (C)

算定結果

費用便益比 (C B R)
$B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{859 \text{ 億円}}{149 \text{ 億円}}$ $= 5.8$

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

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、地形、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等の接続、経済性等を勘案し選定しており、用地買収については、全て完了していること、及び近隣では当該路線を主要アクセス道路とした開発計画が進行していることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

なお、残る区間の施工にあたっては、周辺環境保全とともに、新技術の積極的な活用、建設発生土を事業区間内や近隣他事業への有効活用などによ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

平成 8 年度に全線を暫定 2 車線（一部 4 車線）にて供用を図っていますが、その後交通量も増大し、混雑・渋滞が発生しています。

既に事業用地取得の取得が完了し、平成 1 4 年度から 4 車線化の工事に着手しています。その費用対効果は、高い数値（ $B / C = 2.3$ ）となっています。

(2) 事業の進捗見込みの視点からの見解

既に事業用地取得の取得が完了し、1 8 工区については、平成 1 4 年度より 4 車化工事を行っています。併せて 1 6 工区についても、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

本道路は、用地買収が、全て完了しており、近隣では当該路線を主要アクセス道路とした開発計画が進行していることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

なお、残る区間の施工にあたっては、周辺環境保全とともに、新技術の積極的な活用、建設発生土を事業区間内や近隣他事業への有効活用などによりコスト縮減に努めます。

対応方針（案）

（事業継続）

一般国道 1 6 1 号は、滋賀県湖西地域の産業・経済・生活を支える大動脈であり、その一部を形成する西大津バイパスは、大津市内の渋滞解消、交通安全の確保ならびに地域の活性化に資する重要な幹線道路です。また、地域住民や滋賀県をはじめとする関係団体より早期完成が望まれています。

1 8 工区については、平成 1 4 年度から 4 車化工事に着手しており、平成 2 1 年度の完成供用を目指し、事業を推進するとともに、残る 1 6 工区については、本線 4 車化に向け、引き続き現計画により事業を推進します。

チェックリスト

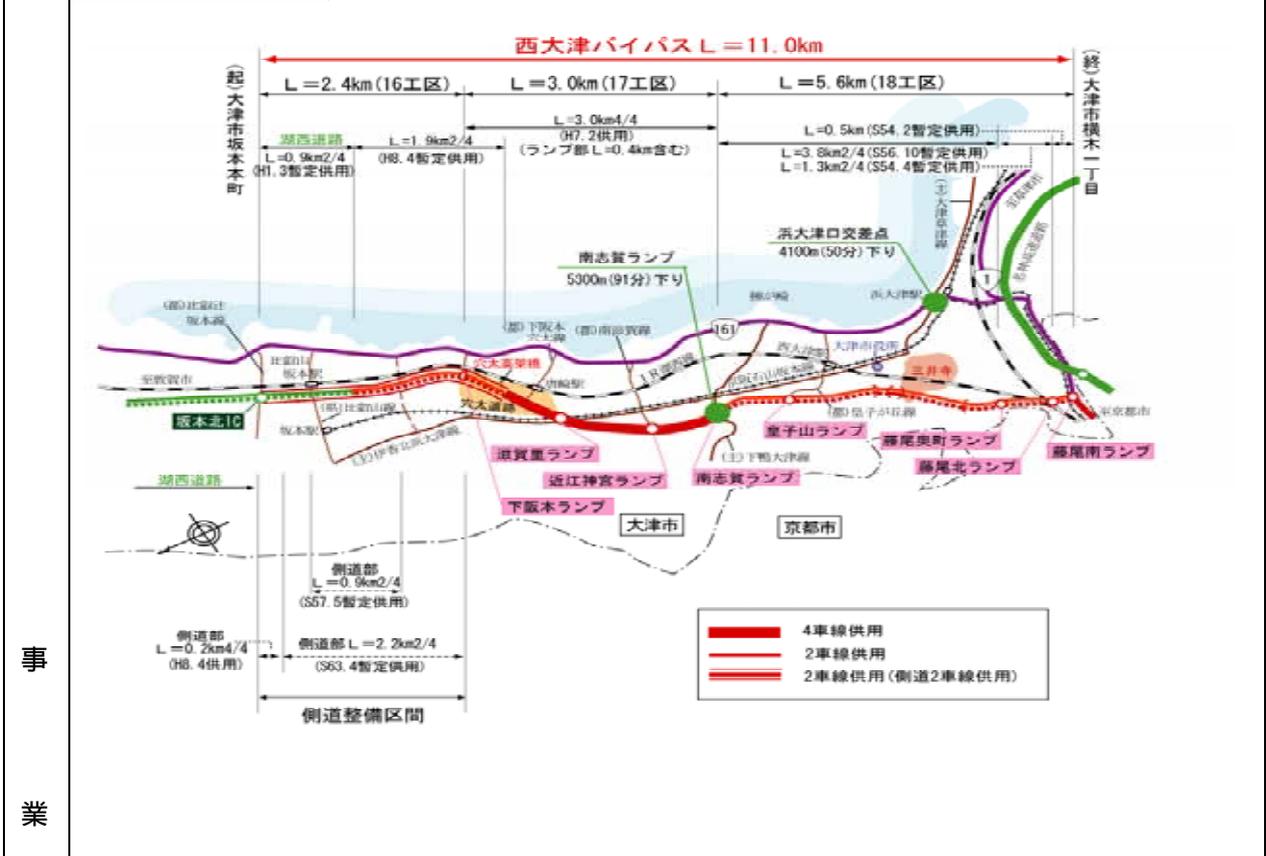
事業再評価に係る資料

事業名		一般国道161号 <small>にしおおつ</small> 西大津バイパス		事業種別	地域高規格
事業の概要	起終点	自： <small>しがけん おおつしさとほんまち</small> 滋賀県大津市坂本町 至： <small>しがけん おおつしよこぎいっちょうめ</small> 滋賀県大津市横木一丁目		延長	11.0 km
	事業化	昭和42年度	都市計画決定	昭和47年度	
	用地着手	昭和44年度	工事着手	昭和45年度	
	全体事業費	約970億円			
事業の目的	<p>一般国道161号は福井県敦賀市から滋賀県大津市に至る延長約80kmの幹線道路で、滋賀県湖西地域の産業・経済・生活を支える大動脈であるとともに、名神高速道路や国道8号と連携した広域ネットワークの形成を担う路線となっています。</p> <p>一般国道161号では、沿道地域の人口増加によって自動車交通が激増しており、交通渋滞、交通事故が多発しています。また、キャンプ場やスキー場などのレクリエーション施設が沿道に数多く分布しているため、休日には多方面からの観光・レジャー目的の交通によって慢性的な渋滞が発生しています。さらに、平成17年8月1日の湖西道路無料開放により、当該区間の交通量は増加傾向にあります。</p> <p>西大津バイパスは、湖西ルートの所要時間を大幅に短縮するとともに、激増する国道161号の交通量を処理することにより現道の交通混雑の解消、沿道地域の活性化、交通安全の向上等を図るために計画された道路です。</p>				
位置図					

事業名	一般国道161号 <small>にしおあつ</small> 西大津バイパス	事業種別	地域高規格
-----	---------------------------------------	------	-------

執行済み額 事業費 : 約842億円 (進捗率87%)

事業の進捗状況



- 事業の進捗状況
- ・都市計画決定：昭和47年6月
 - ・都市計画変更：平成元年9月
 - ・事業化：昭和42年度
 - ・用地着手：昭和44年度
 - ・工事着手：昭和45年度
 - ・暫定供用：昭和54年 2月15日 (L = 0.5 km)
 - 昭和54年 4月17日 (L = 1.3 km)
 - 昭和56年10月 6日 (L = 5.6 km)
 - 昭和57年 5月10日 (L = 0.9 km) (側道部)
 - 昭和63年 4月26日 (L = 2.2 km) (側道部)
 - 平成7年 2月25日 (L = 3.0 km) (完成)
 - 平成8年 4月11日 (L = 1.9 km)
 - 平成8年 4月11日 (L = 0.2 km) (側道部)
- 調査・設計・施工
用地については全て買収済み。

供用目標等今後の事業の見通し

況 今後とも、引き続き事業を推進し、早期完成供用を目指す。

事業名	一般国道161号 <small>にしおおつ</small> 西大津バイパス		事業種別	地域高規格	
事業をめぐる社会情勢等の変化	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/日以上の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が向上が見込まれる
				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	
	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			
	対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(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	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）としての位置づけ有り		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		
	日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる		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	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あり	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）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			

事業を巡る社会状況等の

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

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～

現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減

- ・国道161号等の渋滞損失時間は439,165,975人・時間/年である。
- ・当該事業により渋滞損失時間は431,637,243人・時間/年となり約2%削減される。

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161号等のCO2排出量は26,171t/年である。
- ・当該事業によりCO2排出量は26,141t/年で約0.1%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NOx排出削減率

- ・国道161号の現道区間のNO2排出量は170t/年である。
- ・当該事業によりNO2排出量は96.0t/年となり、約4割削減される。

現道等における自動車からのSPM排出削減率

- ・国道161号の現道区間のSPM排出量は12.8t/年である。
- ・当該事業によりSPM排出量は8.0t/年となり、約4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

西大津バイパス周辺地域は、近年の区画整理事業等により、人口が著しく増加している。また、自動車保有台数の伸び率は、全国、近畿の平均をとともに上回っている。

<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 . 3</p> <p>残事業の費用便益比：B / C = 5 . 8</p> <p>(基準年次：平成18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、地形、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等の接続、経済性等を勘案し選定しており、用地買収については、全て完了していること、及び近隣では当該路線を主要アクセス道路とした開発計画が進行していることから、引き続き現計画に基づき事業を推進する。</p> <p>なお、残る区間の施工にあたっては、周辺環境保全とともに、新技術の積極的な活用、建設発生土を事業区間内や近隣他事業への有効活用などによりコスト縮減に努める。</p>
<p>地 方 公 共 団 体 の 意 見</p>	<p>大津市・・・西大津バイパスの事業促進を要望 滋賀県・・・西大津バイパスの事業促進を要望</p>
<p>対 応 方 針</p>	<p>事務局案 事業継続 (理由)</p> <p>一般国道161号は、滋賀県湖西地域の産業・経済・生活を支える大動脈であり、その一部を形成する西大津バイパスは、大津市内の渋滞解消、交通安全の確保ならびに地域の活性化に資する重要な幹線道路である。また、地域住民や滋賀県をはじめとする関係団体より早期完成が望まれている。</p> <p>18工区については、平成14年度から4車化工事に着手しており、平成21年度の完成供用を目指し、事業を推進するとともに、残る16工区については、本線4車化に向け、引き続き現計画により事業を推進する。</p>