

<事後評価>

社会資本整備総合交付金【Pa29】

地域の交流と経済活動の活性化を

支えるみちづくり



滋賀県土木交通部道路整備課  
道路保全課

# ◆計画の概要

1. 交付金名 社会資本整備総合交付金
2. 計画番号 Pa(パッケージ)29
3. 計画名 地域の交流と経済活動の活性化を支えるみちづくり
4. 事業主体 滋賀県、18市町(東近江市以外のすべての市町)
5. 事業期間 平成31年度～令和5年度(5年間)
6. 事業数 141事業(県:79事業、市町62事業)
7. 目標
  - ・季節を問わず誰もが安全で安心して利用できる道路空間を確保する。
  - ・地域の交流を支える道路整備により成長基盤の強化を図る。

## 8. 計画の成果目標(定量的指標)

**各市町の拠点間の所要時間合計を16分短縮**

※拠点：市役所、駅、IC、市街地 など

(中間目標:9分短縮、最終目標:16分短縮)

# ◆ 交付金事業（道路関係） 一覧

交付金名称	計画番号	計画名称	計画期間
防災・安全交付金	Pa18	子ども達が安心して通える交通安全プログラムに基づく通学路整備	R5～R9
社会資本整備総合交付金	Pa29	地域の交流と経済活動の活性化を支えるみちづくり	H31～R5
防災・安全交付金	Pa37	計画的な修繕および防災対策による 信頼性の高いみちづくり(法面・舗装・附属物等)	R5～R9
社会資本整備総合交付金 (広域連携)	Pa54	霊峰伊吹山と天下分け目の武将の息吹を感じる、 岐阜・滋賀周遊観光振興による広域的地域活性化計画	R2～R6
社会資本整備総合交付金 (広域連携)	Pa54	霊峰伊吹山と天下分け目の武将の息吹を感じる、 岐阜・滋賀周遊観光振興による広域的地域活性化計画(重点③)	R3～R6
社会資本整備総合交付金 (広域連携)	Pa55	海山湖の魅力を地域活動と広域交通網で向上する 福井・滋賀広域観光活性化計画	R2～R6
社会資本整備総合交付金 (広域連携)	Pa56	京奈和自転車道とビワイチを基軸とした 歴史・文化を体感する自転車周遊による広域観光活性化計画(重点③)	R3～R7
社会資本整備総合交付金 (広域連携)	Pa57	鈴鹿山脈を越え∞の観光交流促進へ 三重・滋賀広域活性化計画	R3～R7
社会資本整備総合交付金 (広域連携)	Pa57	鈴鹿山脈を越え∞の観光交流促進へ 三重・滋賀広域活性化計画(重点③)	R3～R7
防災・安全交付金	Pa77	世界に誇りうる「ビワイチ」の自転車通行空間整備(防災・安全)	R2～R6
防災・安全交付金	Pa80	国土強靱化地域計画に基づく災害に強い道づくり(防災・安全)	R3～R7

 : 審議対象

# ◆計画の概要

## 事業の目標

- 季節を問わず誰もが安全で安心して利用できる道路空間を確保する。
- 地域の交流を支える道路整備により成長基盤の強化を図る。

事業の種類	主な目的	事業数	
		県	市町
現道拡幅・バイパス	交通の円滑化により地域の交流を支える	95	
		51	44
道の駅整備	地域拠点としての道の駅整備により、地域活性化に寄与する	6	
		6	0
歩道整備・交差点改良	安全で安心な道路空間を確保する	15	
		7	8
雪寒関係事業	除雪事業等により、車両の滞留を抑制することで、社会経済活動への影響を低減し、季節を問わず誰もが安全で安心して利用できる道路空間を確保する	25	
		15	10
合計		141※	
		79	62

※うち、除雪関係21事業は、国の制度見直しにより、社会資本整備総合交付金の対象から防災・安全交付金に整備計画を移行。

定量的評価指標は、要素事業の多い「現道拡幅・バイパス」に着目し、「短縮時間」を設定している。

# ◆ 定量的指標の算定方法

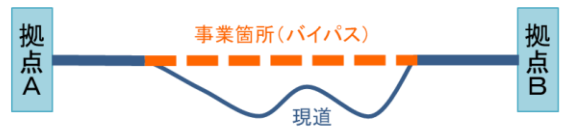
【算定対象】 バイパス・現道拡幅事業(95事業)

【算定方法】

以下により、拠点間の所要時間の短縮時間合計を算出する。

- (H31) 拠点間の所要時間→最新センサス混雑時旅行速度(目標設定時はH27センサス)より算出
- (R5末) 拠点間の所要時間 → 完了事業は設計速度より算出

<イメージ：バイパスの場合>



※拠点：市役所、IC、市街地 など

$$\boxed{\text{所要時間合計の短縮時間(分)}} = \boxed{\text{(H31) 拠点間の所要時間の合計(分)}} - \boxed{\text{(R5末) 拠点間の所要時間の合計(分)}}$$

事業箇所	(H31) 拠点間の所要時間	(R5) 拠点間の所要時間	短縮時間
事業A	16分	13分	3分
事業B	5分	3分	2分
事業C	2分	2分(未整備)	0分
⋮	⋮	⋮	⋮
合計	(H31) 拠点間の所要時間 合計(分)	(R5) 拠点間の所要時間 合計(分)	短縮時間合計(分)

# ◆事後評価の審議内容

## 【審議内容】

- (1) 事業の進捗状況※1
- (2) 事業効果の発現状況※1
- (3) 評価指標の目標値の実現状況※1
- (4) 主要な事業に関する事項※2
  1. 事業を巡る社会経済情勢等の変化
  2. 事業採択時の費用対効果分析の要因の変化
  3. コスト縮減および代替案立案等の可能性
  4. その他必要と考えられる事項

※1. 滋賀県公共事業等計画評価実施要綱第3—1

※2. 滋賀県公共事業等計画評価実施要綱第3—2

# ◆ (1) 事業の進捗状況

■ 計画期間内(H31～R5)に完了予定事業は、31事業中25事業完了見込み。

なお、県の残る1事業はR6年度完了見込みであり、市町事業は引き続き次期整備計画で事業実施予定。

事業主体	事業数	計画期間内 (R5年度末まで)に 完了を予定していた 事業数(a)	計画完了時点 (R5年度末まで)に 完了した事業数(b) ※1	進捗率 (b)/(a)	備考
<b>合計</b>	<b>141事業</b>	<b>31事業</b>	<b>25事業</b>	<b>80%</b>	
(内訳)					
県事業	79事業	14事業	13事業	93%	
市町事業	62事業	17事業	12事業	76%	

※1. R5年度末完了予定事業を含む。

# ◆(2)事業効果の発現状況

■ R5年度末までに完了した25事業の内訳は以下のとおり。

事業の種類	完了事業数	
	県	市町
現道拡幅・バイパス	12	6
道の駅整備	1	0
歩道整備・交差点改良	0	2
雪寒事業	0	4
合計	13	12

■ このうち、「現道拡幅・バイパス事業」について以下3事業の事例を示す。

- ① 国道422号 おおしひがし 大石東バイパス工区
- ② 五番領安井川線 ごばんりょう やすいがわ あどがわ 安曇川工区
- ③ 石原八日市線 いしはらようかいち かばた 綺田工区

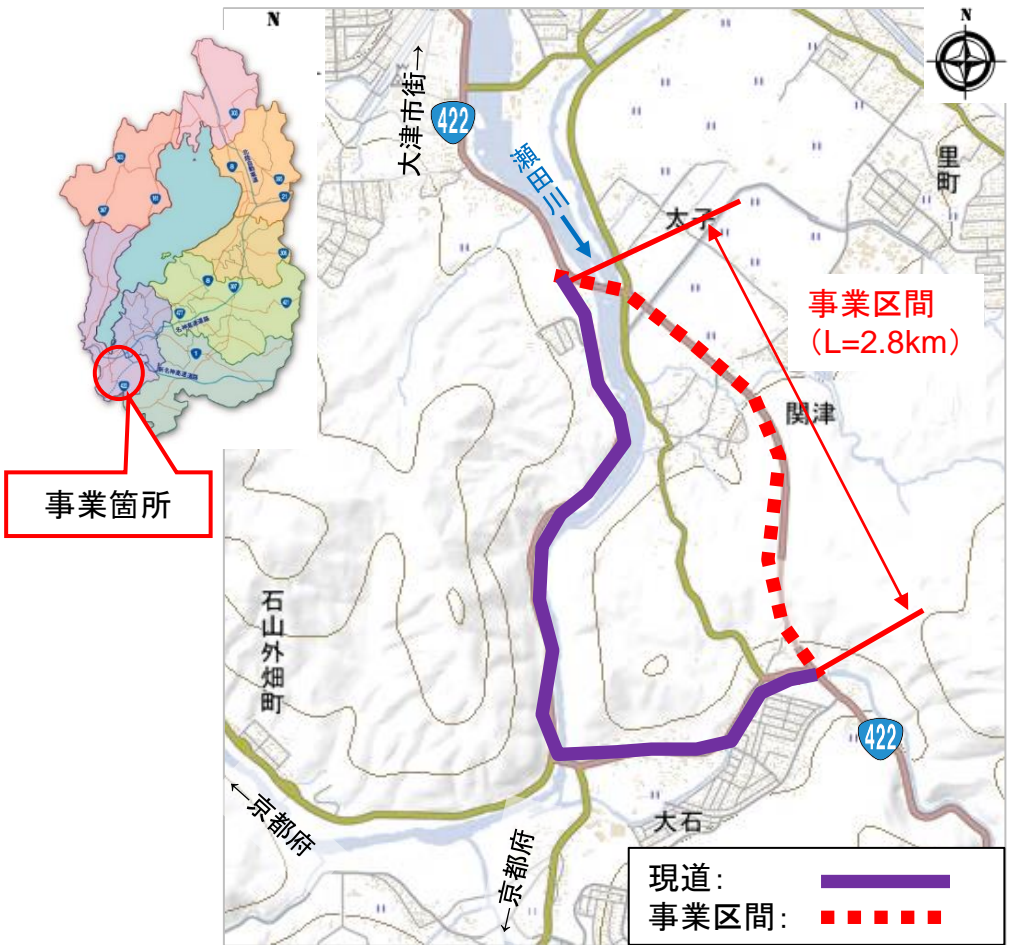


# ◆ (2) 事業効果の発現状況

## ① 国道422号 大石東バイパス工区

### 事業概要

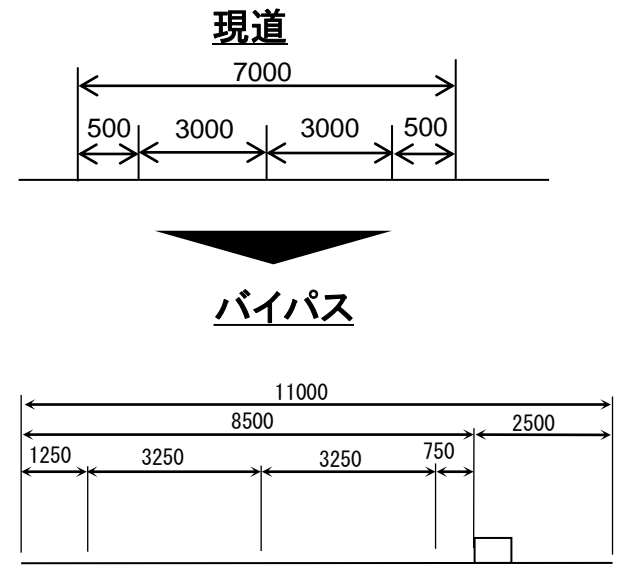
- 国道422号は、滋賀県大津市～三重県紀北町に至る延長176kmの補助国道。
- 本事業対象の大石東バイパス工区は、車両のすれ違いが困難な箇所や災害時に脆弱な箇所があることなどが課題。
- バイパス整備により、これら課題を解消し、交通の円滑化を図る事業である。



#### <計画諸元>

- ・延長 : L=2.8km
- ・道路規格 : 3種2級
- ・幅員 : 11.0m
- ・全体事業費 : 82億円

#### <標準横断面図>





# ◆ (2) 事業効果の発現状況

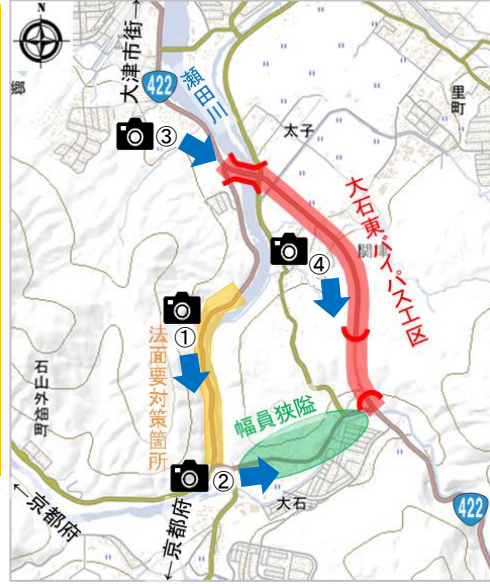
① 国道422号 大石東バイパス工区

＜整備前＞



写真①

大雨による法面崩壊(平成24年8月)により約80時間の通行止めが発生



出典: 国土地理院地図

＜整備前＞



写真②

幅員狭小のため すれ違いが困難

＜整備後＞

交通の円滑化により地域の交流に寄与  
あわせて災害リスクの低減も達成

写真③



瀬田川令和大桥 (令和元年5月開通)

写真④



関津トンネル (令和元年9月開通)



# ◆ (2) 事業効果の発現状況

①国道422号 大石東バイパス工区



拠点間所要時間の短縮

【京滋バイパス石山IC～  
国道307号交差点】

整備前:27分  
→ 整備後:24分

**3分短縮**



大津市中心地や高速道路の各ICと  
大津市大石地区、甲賀市信楽町の  
アクセスを向上

出典:国土地理院地図

# ◆ (2) 事業効果の発現状況 ②五番領安井川線 安曇川工区

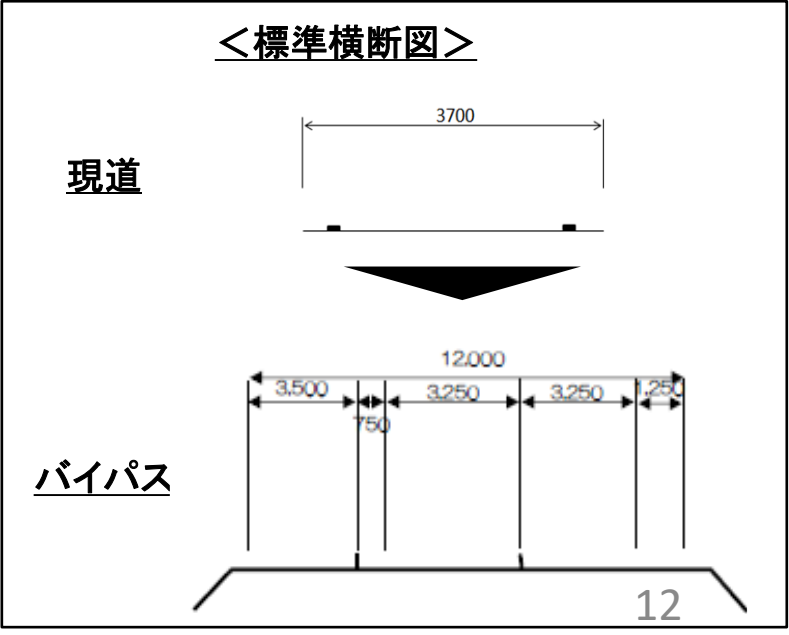
## 事業概要

- 五番領安井川線は、高島市安曇川町五番領～高島市新旭町安井川に至る延長2.8kmの一般県道。
- 本事業対象の安曇川工区は、安曇川を渡河する橋りょうの幅員が狭く、すれ違いが困難であることが課題。
- バイパス整備により、これら課題を解消し、交通の円滑化を図る事業である。



### <計画諸元>

- ・延 長 : L=1.2km
- ・道路規格 : 3種2級
- ・幅 員 : 12.0m
- ・全体事業費: 33億円





# ◆ (2) 事業効果の発現状況 ②五番領安井川線 安曇川工区



現道:   
事業区間: 

＜整備前＞

写真①



幅員狭小  
すれ違い困難



＜整備後＞

写真②



交通の円滑化により  
地域の交流に寄与

令和3年4月24日開通

# ◆ (2) 事業効果の発現状況

②五番領安井川線 安曇川工区



拠点間所要時間の短縮

【高島市役所～安曇川支所】

整備前:7分  
→ 整備後:5分

2分短縮



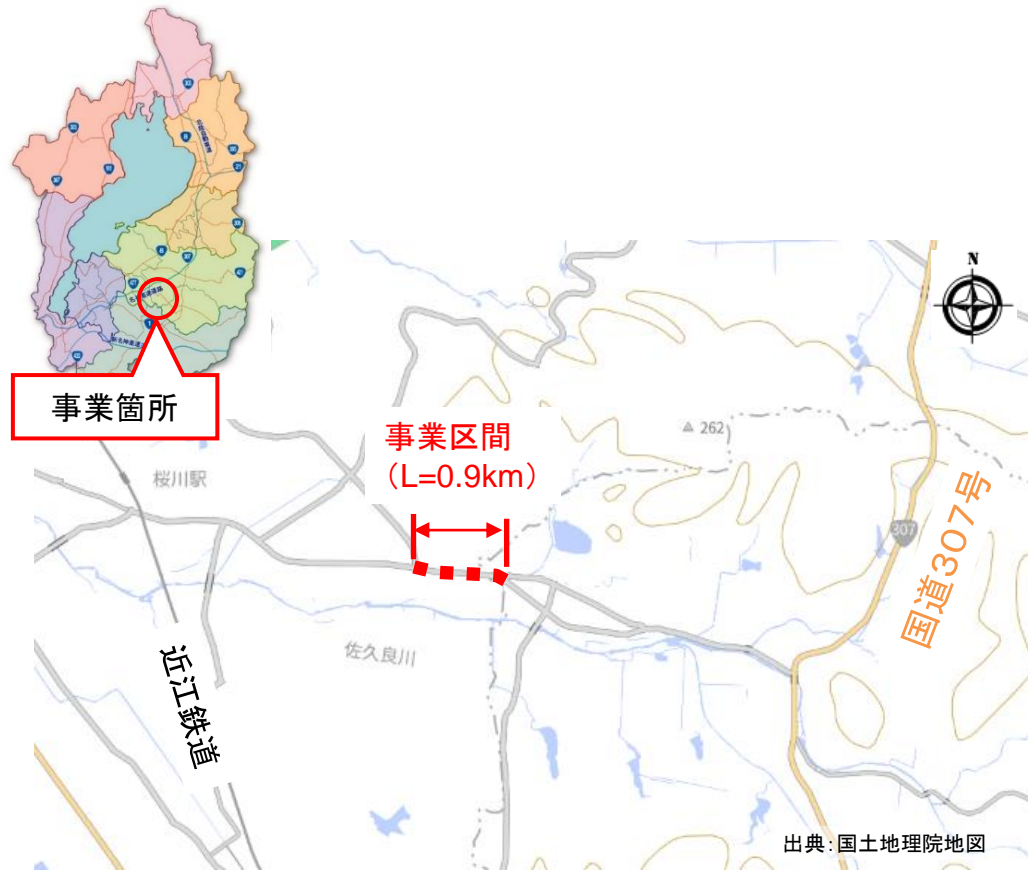
高島市中心市街地と安曇川市街地の  
アクセスを向上

# ◆ (2) 事業効果の発現状況

## ③石原八日市線 綺田工区

### 事業概要

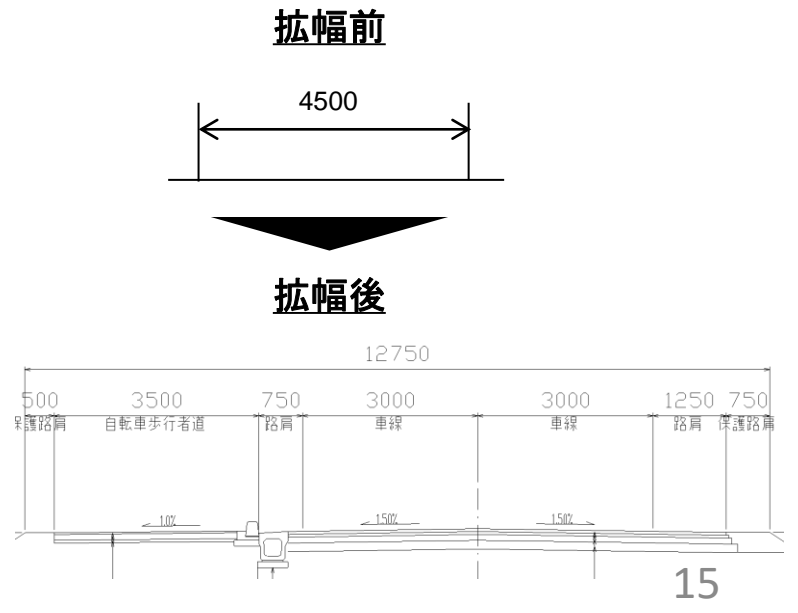
- 石原八日市線は、滋賀県日野町石原～東近江市に至る延長約6.3kmの主要地方道。
- 本事業対象の綺田工区は、幅員が狭小で車両のすれ違いが困難な箇所があることが課題。
- 現道拡幅により、これら課題を解消し、交通の円滑化を図る事業である。



#### <計画諸元>

- ・延長 : L=0.9km
- ・道路規格 : 3種3級
- ・幅員 : 12.75m
- ・全体事業費 : 4.5億円

#### <標準横断面図>





# ◆ (2) 事業効果の発現状況

③石原八日市線 綺田工区



出典:国土地理院地図

＜整備後＞



写真①

＜整備前＞



写真①

交通の円滑化により地域の交流に寄与  
あわせて安全・安心な道路空間の確保も実現

幅員狭小・歩道がなく危険



写真②

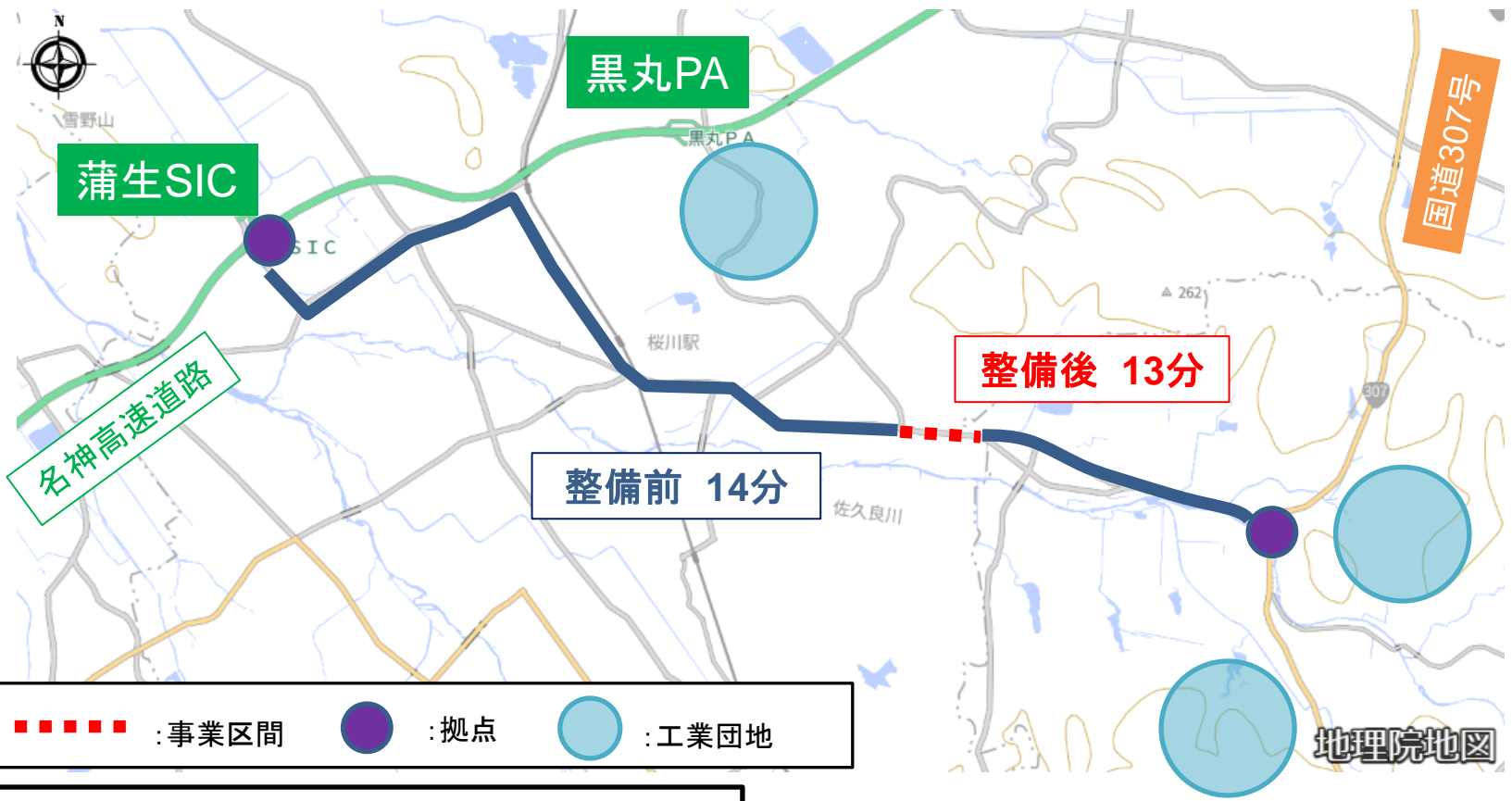


写真②



# ◆ (2) 事業効果の発現状況

③石原八日市線 綺田工区



■ : 事業区間    ● : 拠点    ○ : 工業団地

拠点間所要時間の短縮

【国道307号(諸木大橋北詰) ~ 蒲生SIC】

整備前: 14分  
→ 整備後: 13分

**1分短縮**

高速道路のIC・主要幹線道路と  
周辺の工業団地のアクセスを向上

# ◆ (3) 評価指標の目標値の実現状況

■ 最終目標である16分短縮に対して実績値16分となり、**目標達成**

## <評価指標の実績値の算定結果>

### ◆ 算定条件

- 対象事業: 現道拡幅・バイパス事業で完了した18事業
- (H31) 拠点間の所要時間の合計(分) : 135分
- (R5末) 拠点間の所要時間の合計(分) : 119分

### ◆ 算定結果

所要時間合計の短縮時間(分)

$$= (\text{H31}) \text{ 拠点間の所要時間の合計(分)} - (\text{R5}) \text{ 拠点間の所要時間の合計(分)}$$

$$= 16 \text{ 分}$$

**最終目標: 16分 短縮を達成**

## ◆ (4) 主要な事業に関する事項

ながの

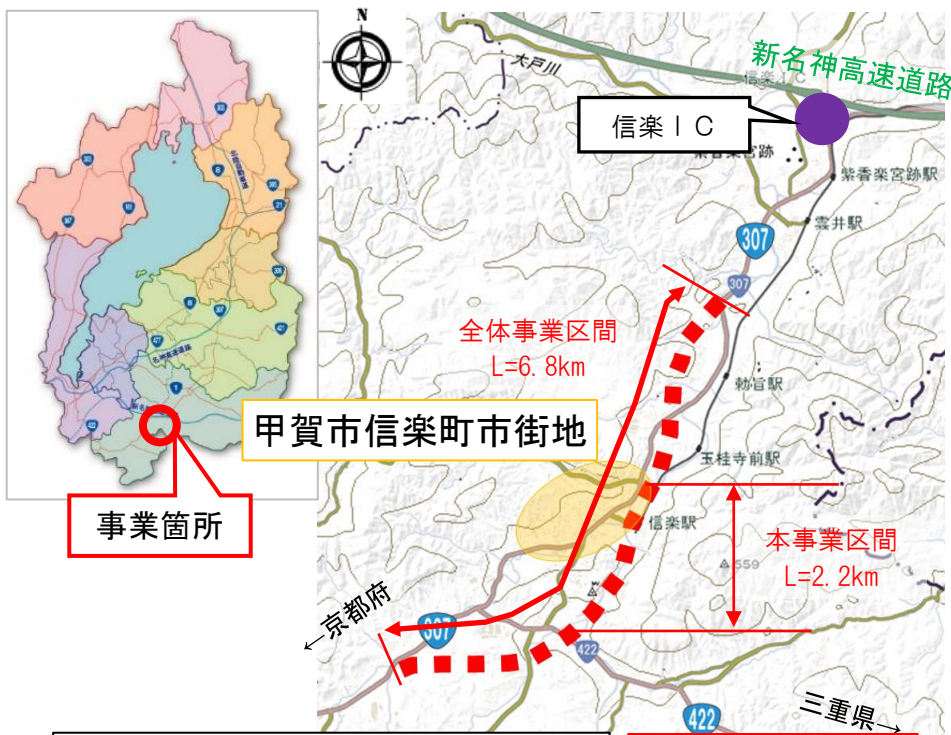
### ■ 国道307号 長野バイパスについて以下の事項をまとめる。

1. 事業を巡る社会経済情勢等の変化
2. 事業採択時の費用対効果分析の要因の変化
3. コスト縮減および代替案立案等の可能性
4. その他必要と考えられる事項

# ◆ (4) 主要な事業に関する事項

## 事業概要

- 国道307号は、滋賀県彦根市～大阪府枚方市へ至る延長約112kmの補助国道。
- 本事業対象の長野・江田工区は、信楽町の市街地に近接し慢性的な渋滞が発生しており、新名神信楽ICから甲賀市信楽町市街地を結ぶ道路ネットワークの強化が課題。
- バイパス整備により、これらの課題の解消し、交通の円滑化を図る事業である。



事業箇所

甲賀市信楽町市街地

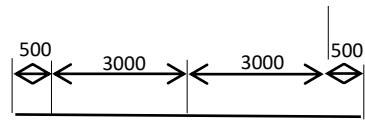
整備前:6分 → 整備後:2分

4分短縮の見込

### <計画諸元>

- ・本工区延長 : L=2.2km (全体延長:L=6.8km)
- ・道路規格 : 3種2級
- ・幅員 : 12.0m
- ・本工区事業費: 60億円 (全体事業費 100億円)

現道



バイパス

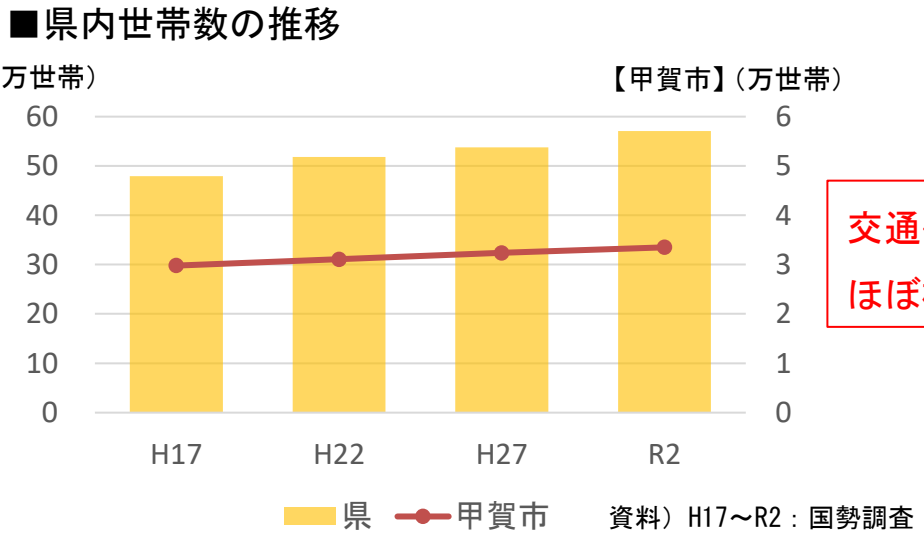
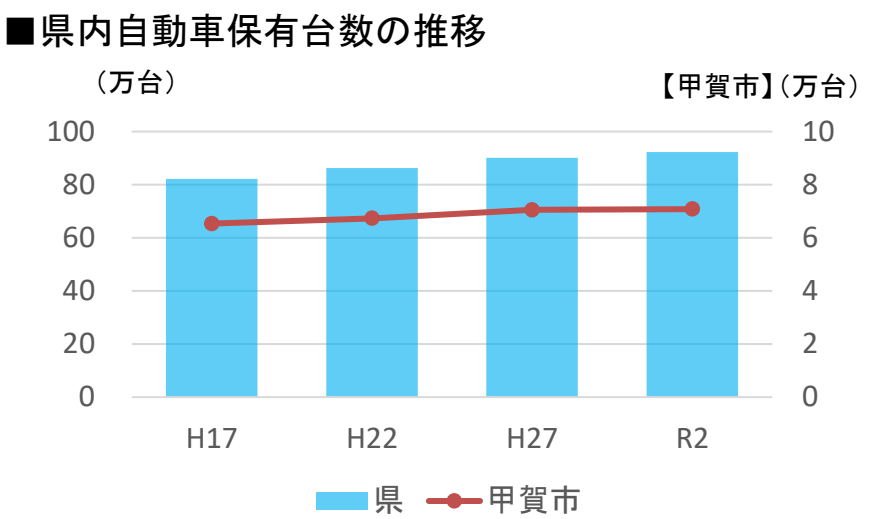
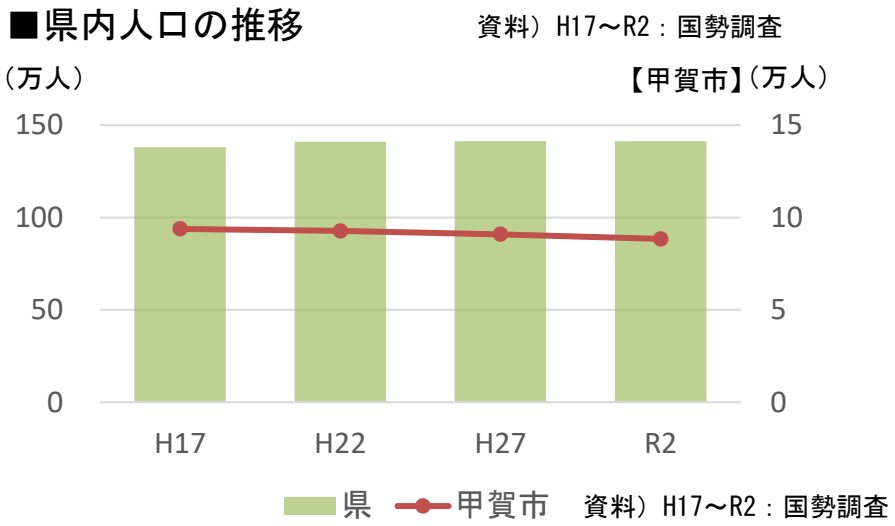


# 1. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

# ◆ (4) 主要な事業に関する事項

## 1. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

➤ 県内の人口、世帯数、自動車保有台数の推移について確認した結果、事業の必要性に影響を与えるような大きな変化はない。



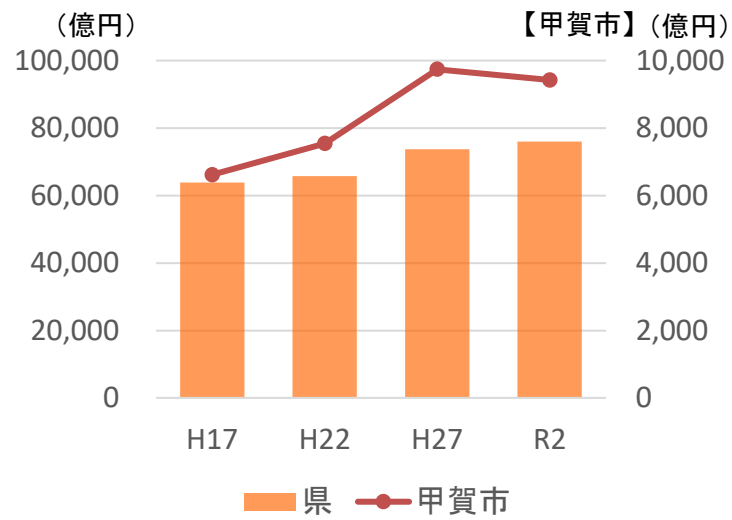
交通需要の基礎となる県内の人口、世帯数、自動車保有台数は、ほぼ横ばいに推移している。

# ◆ (4) 主要な事業に関する事項

## 1. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

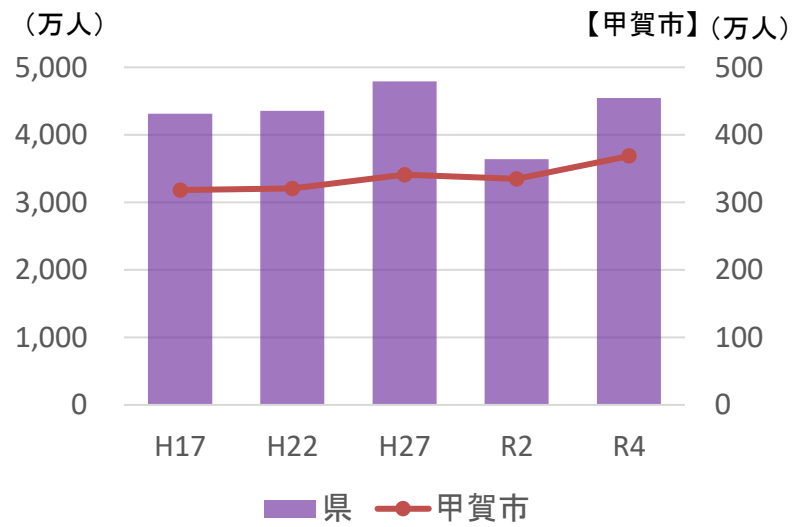
➤ 県内の製造品出荷額等、観光入込客数の推移について確認した結果、事業の必要性に影響を与えるような大きな変化はない。

■ 県内製造品出荷額等の推移



資料) H17~R2 : 工業統計調査

■ 県内観光入込客数の推移



資料) H17~R4 : 滋賀県観光入込客数統計調査

県内外の交通需要に関する製造品出荷額等、観光入込客数は、微増で推移している。

## 2.事業採択時の費用対効果分析の要因の変化



# ◆ (4) 主要な事業に関する事項

## 2. 事業採択時の費用対効果分析の要因の変化

■ 事業化後に現道の交通量は減少しているものの、依然として、交通容量を超過しており、事業の必要性は高い。



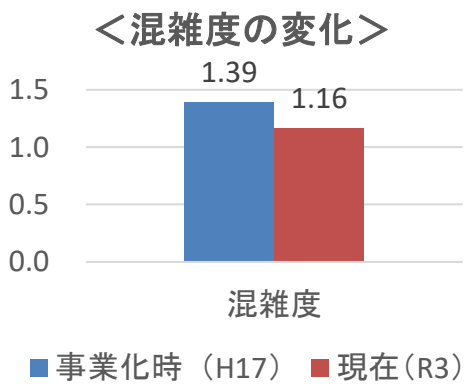
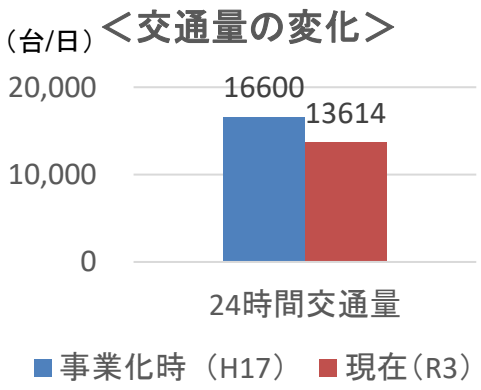
現在（令和6年2月撮影）

写真①



甲賀市信楽町市街地付近では  
慢性的な渋滞が依然として発生

写真②



※H17、R3交通量調査

# ◆ (4) 主要な事業に関する事項

## 2. 事業採択時の費用対効果分析の要因の変化

項目		算定結果
費用 (Cost)	事業費	62億円
	維持管理費	1.9億円
	合計(総費用)	64億円
便益 (Benefit)	走行時間短縮便益	104億円
	走行経費減少便益	4.4億円
	交通事故減少便益	0.3億円
	合計(総便益)	109億円
費用便益比(B/C)		1.70

※費用便益分析マニュアル(令和4年2月 国土交通省道路局)に基づき算出  
 ※表中の費用及び便益は全て現在価値換算した値である。  
 ※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。

### 3. コスト縮減および代替案立案等の可能性

# ◆ (4) 主要な事業に関する事項

## 3. コスト縮減および代替案立案等の可能性

- 設計段階で、法面保護工に吹付法砕工と簡易吹付法砕工を比較検討し、後者を採用することで、コスト縮減を図っている。
- 今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進。

### 吹付法砕工

- 格子状に配筋した鉄筋にモルタル吹付を行い法砕を形成する工法



縮減額: 約0.7億円

### 簡易吹付法砕工

- 組み立て枠を用いて鉄筋を格子状に配筋した上にモルタルを吹き付ける工法
- 型枠が不要であり、法面の凹凸にも柔軟に対応可能であるため安価で施工性に優れる

### 現地施工状況(簡易吹付法砕工)



## 4. その他必要と考えられる事項

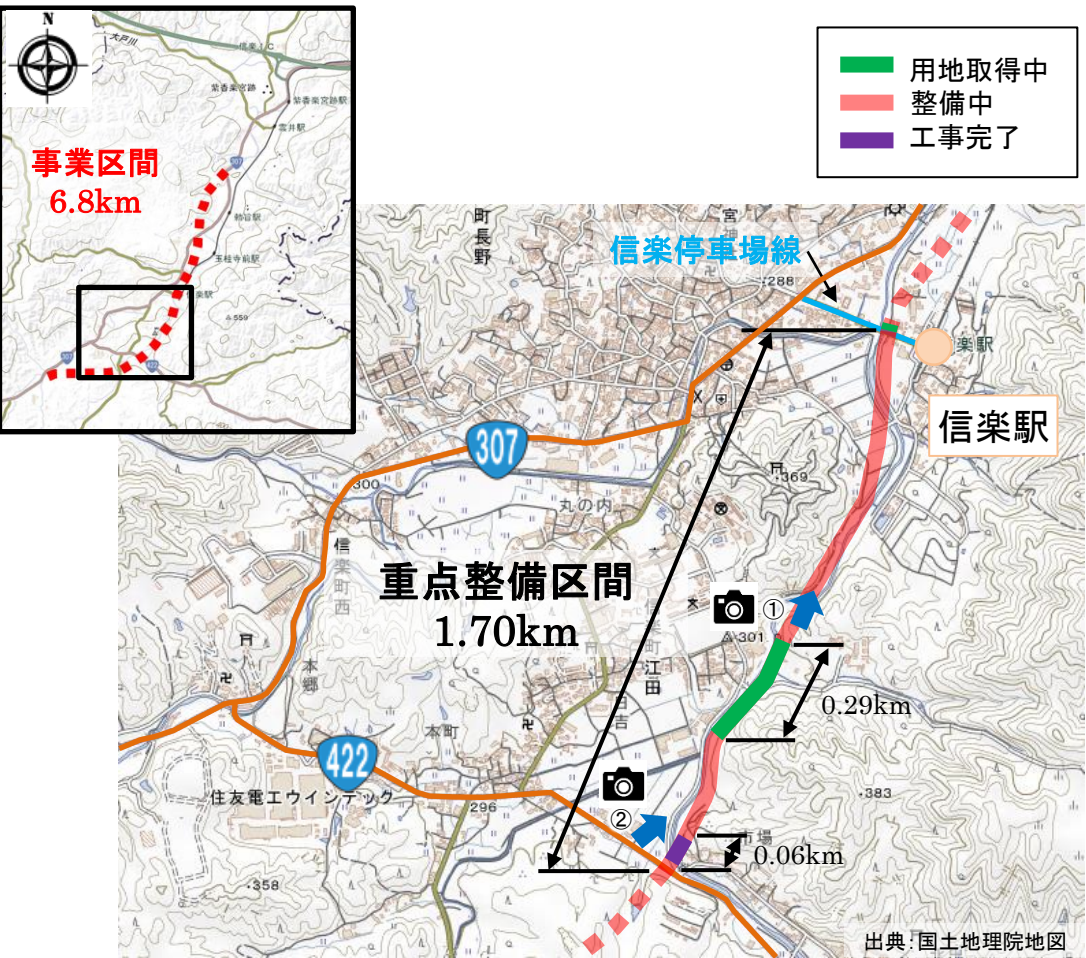


# ◆ (4) 主要な事業に関する事項

## 4. その他必要と考えられる事項

### 事業の進捗状況

- 全体事業区間(L=6.8km)のうち、優先整備区間(L=1.7km)については、令和9年度までの開通を目標に用地取得、工事を推進中。



# ◆まとめと今後の方針

## (1) 事業の進捗状況

- 完了予定**31事業**に対して、**25事業**が完了。

## (2) 事業効果の発現状況

- 完了した3事業(国道422号 大石東バイパス、五番領安井川線 安曇川工区、石原八日市線 綺田工区)により、**拠点間の所要時間が短縮され、地域の交流を支える効果が確認**できた。

## (3) 評価指標の目標値の実現状況

- 所要時間合計の短縮(分)は、最終目標値16分に対して、実績値は**16分**であり、**目標を達成**。

## (4) 主要な事業に関する事項

- **国道307号(長野バイパス)**について、現時点での費用便益比は**1.7**( $\geq 1.0$ )であり、引き続き事業を推進。

**未完了事業については次期整備計画に位置付け、引き続き事業を推進する。**