

# 公共事業評価監視委員会

## 第3回委員会資料

### 主要地方道 大津能登川長浜線

(上砥山・目川工区)

(〔都市計画道路〕下笠下砥山線)



## 再評価

滋賀県土木交通部道路整備課

# ◆事業評価（再評価）の審議内容

「滋賀県公共事業再評価実施要綱」では・・・

## ＜再評価実施対象事業の要件＞（同実施要綱 第3より）

- ①事業採択後5年間未着工の事業
- ②事業採択後10年間(必要な場合5年間)継続中の事業
- ③再評価実施後5年間(必要な場合10年間)未着工または継続中の事業
- ④事業採択前の準備計画段階で5年間経過した事業

⑤社会経済情勢の変化等により再評価を実施する必要が生じた事業 ■■■■■▶ 事業費の見直し

## ＜再評価の視点および対応方針の案の作成＞（同実施要綱 第4）

1.知事は、次に掲げる視点から再評価を行い、事業の継続に当たり、必要に応じその見直しを行うほか、事業の継続が適当と認められない場合には事業の休止または中止することとする対応方針の案を作成するものとする。

- (1) 事業の進捗状況
- (2) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
- (3) 事業採択時の費用対効果分析の要因の変化
- (4) コスト縮減および代替案立案等の可能性
- (5) その他事業種類ごとに別に定める必要な事項

■■■■■▶ 事業費の見直し内容

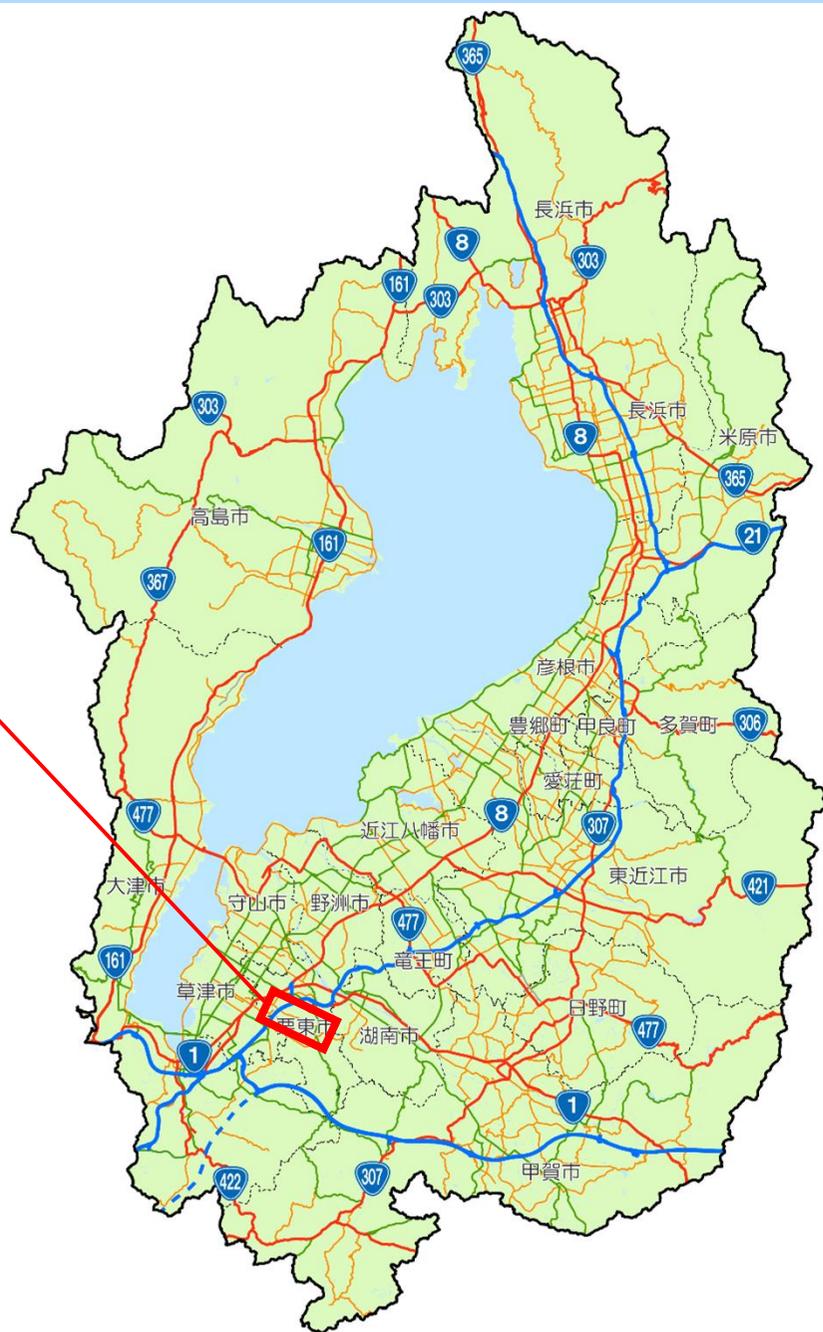
1. 事業の進捗状況	4
2. 事業費の見直し	9
3. 事業を巡る社会経済情勢等の変化	13
4. 事業採択時の費用対効果分析の要因の変化	16
5. コスト縮減および代替案立案等の可能性	27
6. 対応方針（案）	29

# 1. 事業の進捗状況

---

# ◆事業の概要 位置図

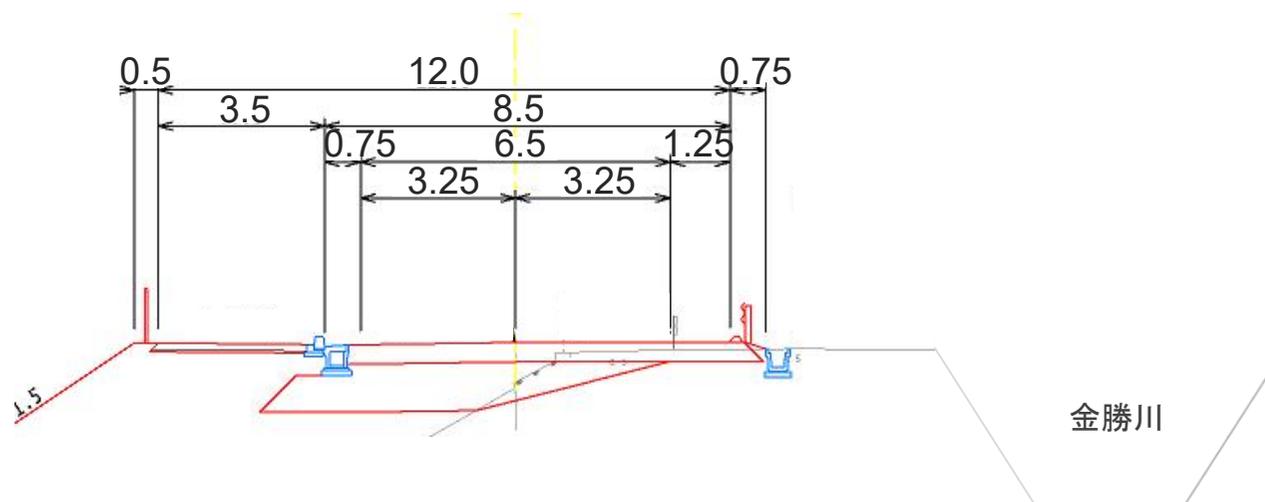
対象位置  
栗東市



# ◆事業の概要 計画諸元

- 路線名 : 主要地方道 おおつのがわながはません 大津能登川長浜線
- 計画区間 : 自)滋賀県栗東市上砥山 至)滋賀県栗東市目川
- 計画延長 : 1.7km
- 構造規格 : 第3種第2級
- 車線数 : 2車線
- 全体事業費 : 約29億円

- 計画幅員 : W=12.0m (2車線部)
- 設計速度 : V=60km/h
- 計画交通量 : 9,600台/日
- 標準断面図



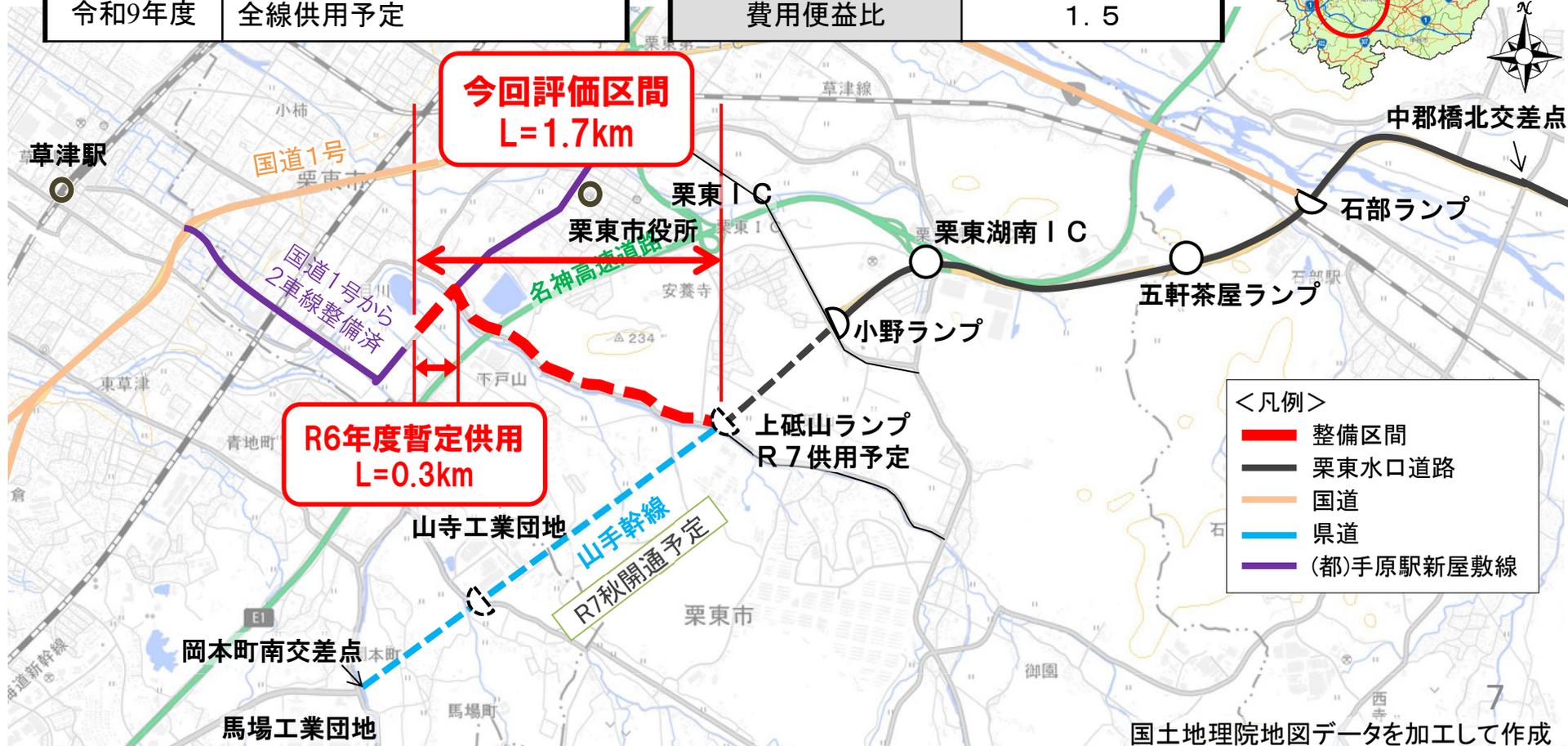
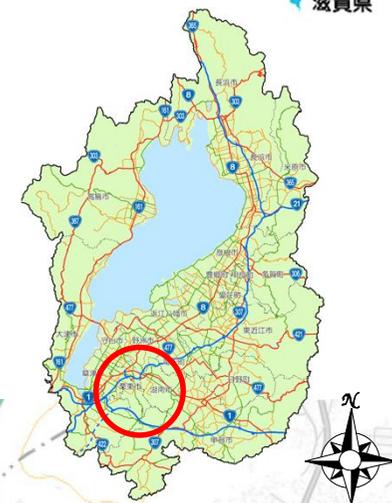
# ◆事業の経緯と進捗状況

## 【経緯】

年度	内容
昭和47年度	都市計画決定(下笠下戸山線)
平成29年度	県単独事業として調査開始
平成31年度	事業開始
令和6年度	暫定供用予定
令和9年度	全線供用予定

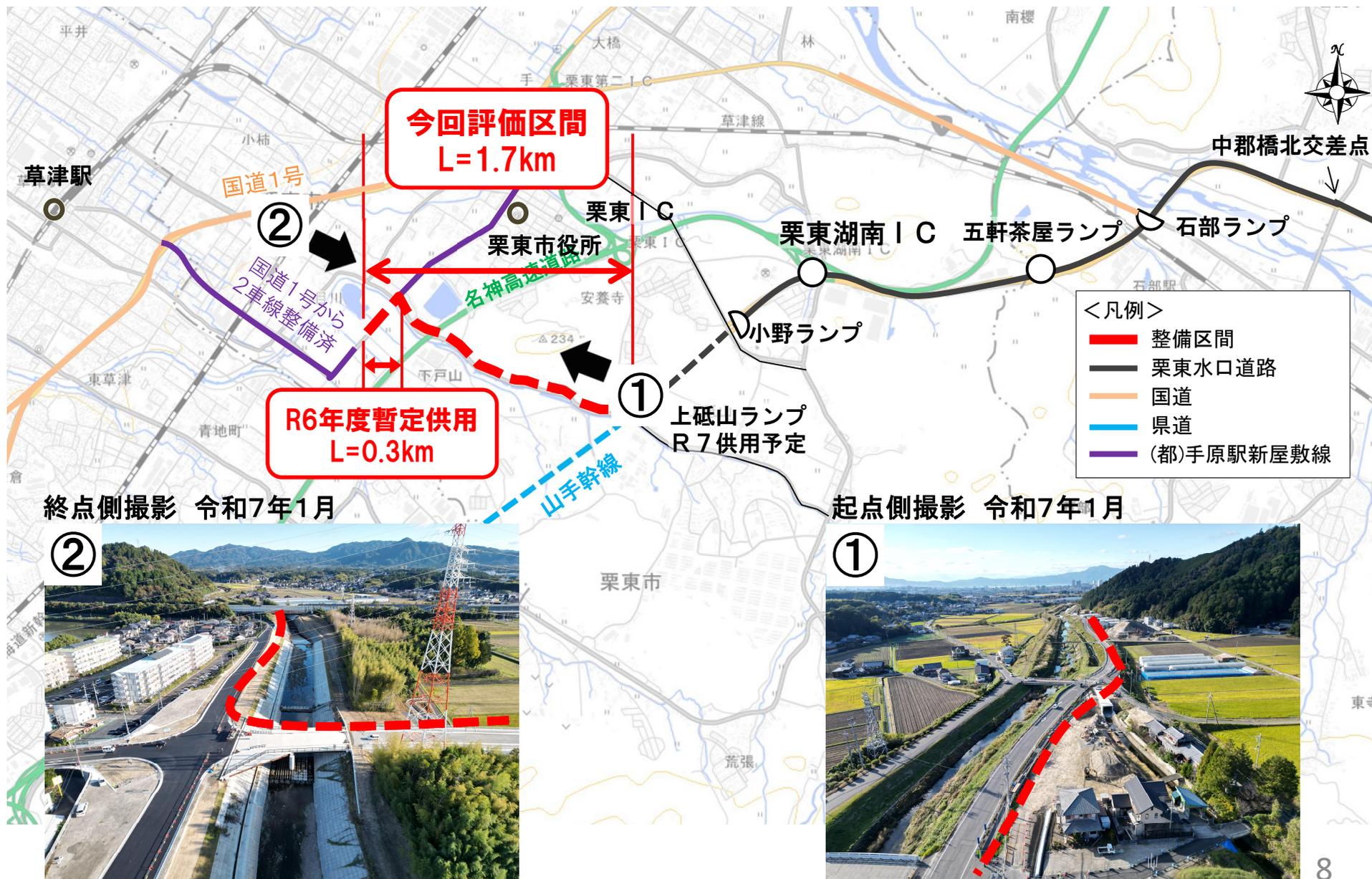
## 【進捗状況】

区間	起点	栗東市目川
	終点	栗東市上砥山
延長		1.7km
全体事業費		約29億円
残事業費(R6.3)		約14億円
費用便益比		1.5



- <凡例>
- 整備区間
  - 栗東水口道路
  - 国道
  - 県道
  - (都)手原駅新屋敷線

# ◆事業の経緯と進捗状況



## 2. 事業費の見直し

---

## ◆事業費の見直し 概要

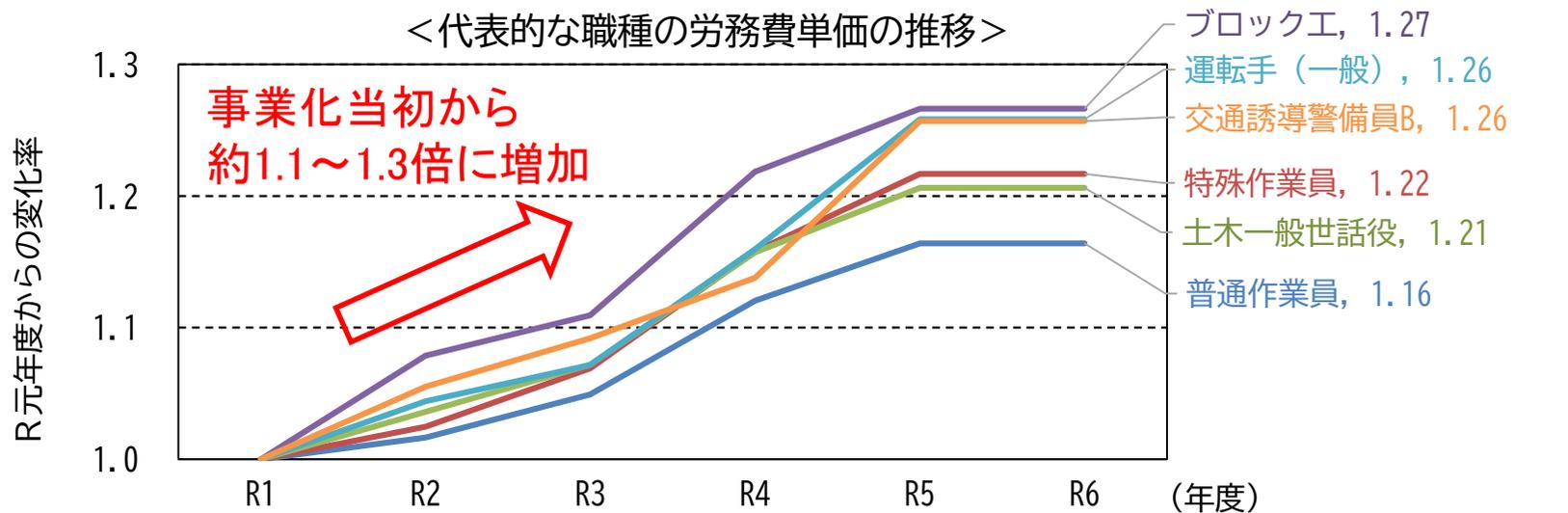
- 以下の理由により事業費を増加する。

全体事業費 29億円 ⇒ 37.3億円(+8.3億円 28%増)

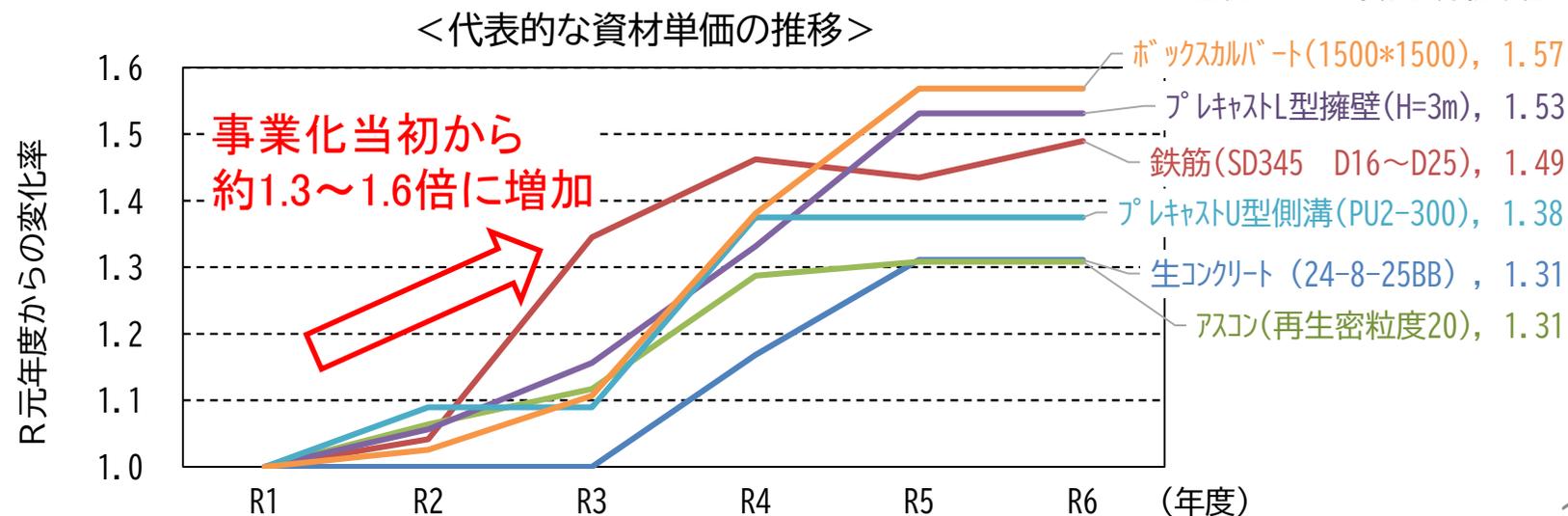
No.	内容	事業費の増減
①	労務費・資材単価の上昇	+9.0億円
②	盛土材の工事間流用によるコスト縮減	▲0.7億円
合 計		+8.3億円

# ◆事業費の見直し 増加要因

労務費・資材単価の上昇により事業費の増加が生じた。【+9.0億円】



※出典: 公共工事設計労務単価



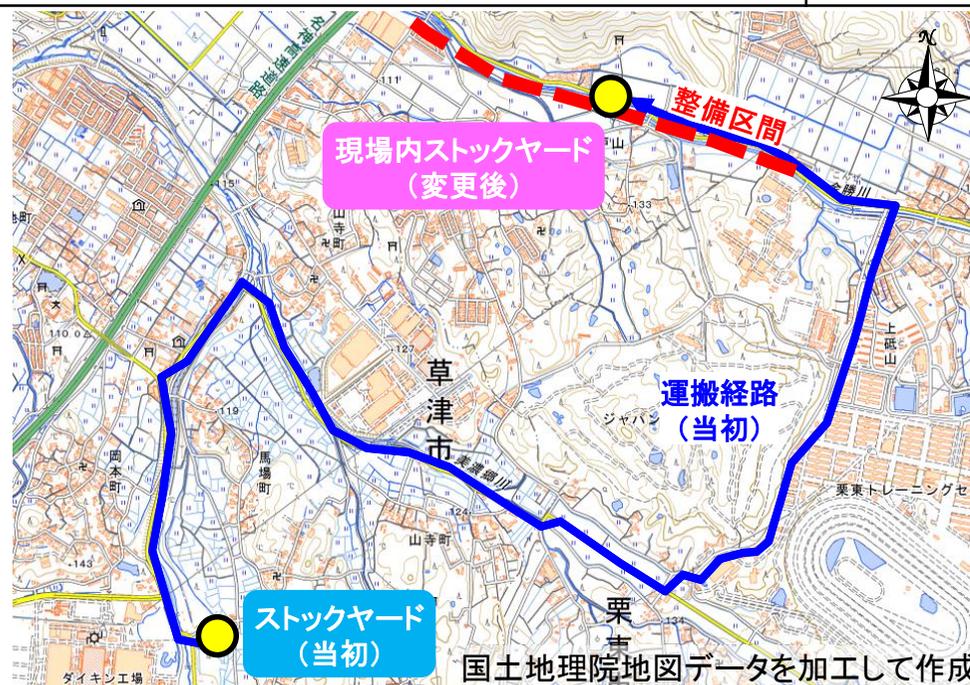
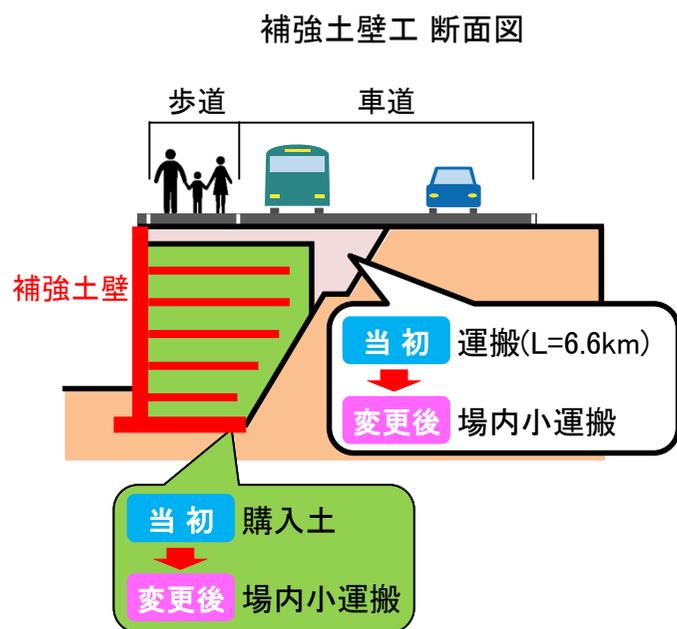
※出典: 建設物価と積算資料の平均

# ◆事業費の見直し 縮減要因

## 盛土材の工事間流用によるコスト削減【▲0.7億円】

■補強土壁の裏込に用いる土砂(5,000m<sup>3</sup>)は、構造上の耐力や排水性確保などの観点から購入土とし、それ以外の盛土材(20,000m<sup>3</sup>)は、ストックヤードからの流用土の活用を想定していたが、当該事業地内のストックヤード内において別事業からの良質な発生土が確保できたことからコスト縮減を図った。

	種別	数量(m <sup>3</sup> )	単価	金額	合計
当初	購入土	5,000m <sup>3</sup>	6,400円/m <sup>3</sup>	32,000千円	100,000千円
	運搬(L=6.6km)	20,000m <sup>3</sup>	3,400円/m <sup>3</sup>	68,000千円	
変更後	場内小運搬	25,000m <sup>3</sup>	1,200円/m <sup>3</sup>	30,000千円	30,000千円
差額					70,000千円



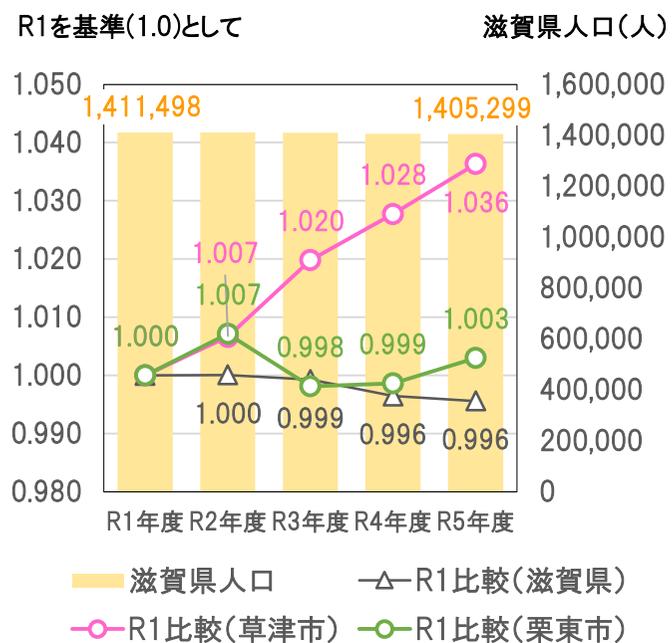
### 3. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

---

# ◆事業を巡る社会経済情勢等の変化

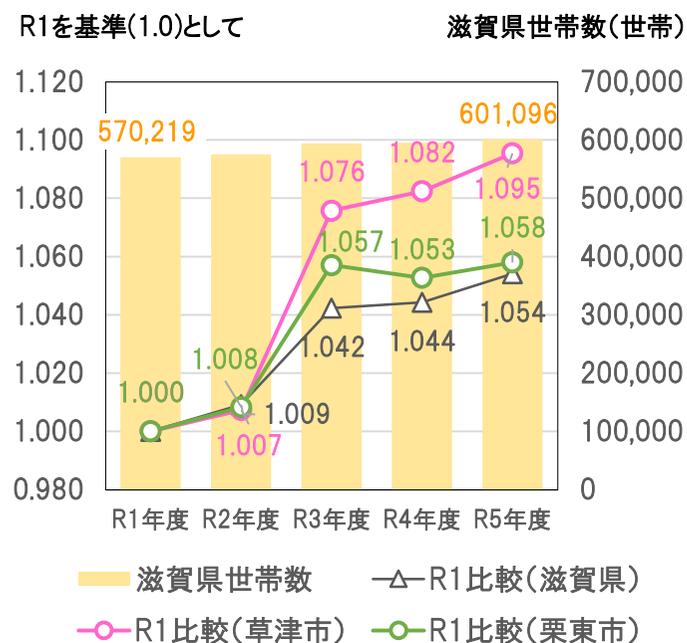
●事業化後の草津市や栗東市の人口、世帯数、自動車保有台数、製造品出荷額、観光入込客数の推移は微増傾向であり、社会情勢等の大きな変化はなく、事業の必要性は依然として高い。

## 人口の伸び



出典: 滋賀県 毎月人口推計調査

## 世帯数の伸び

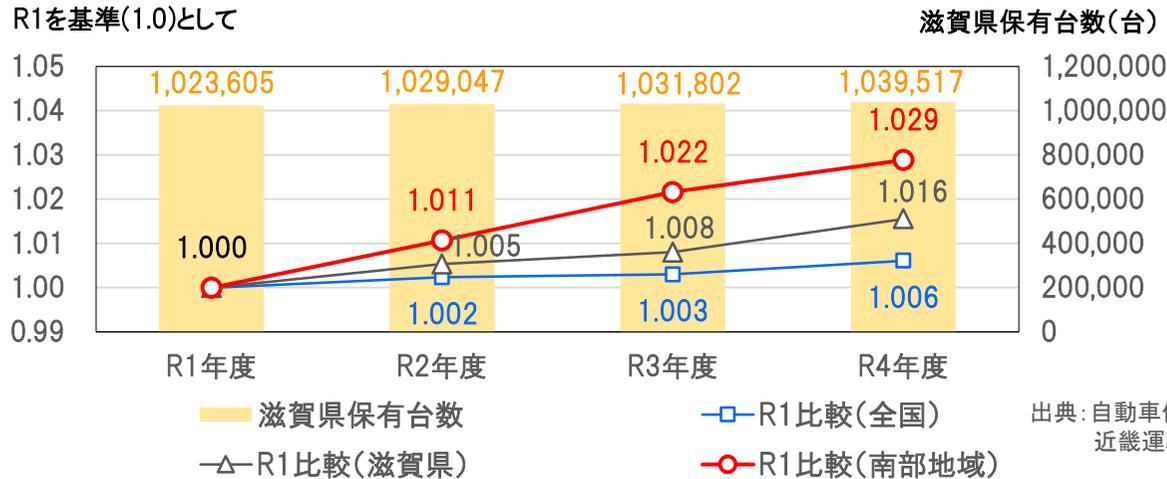


出典: 滋賀県 毎月人口推計調査

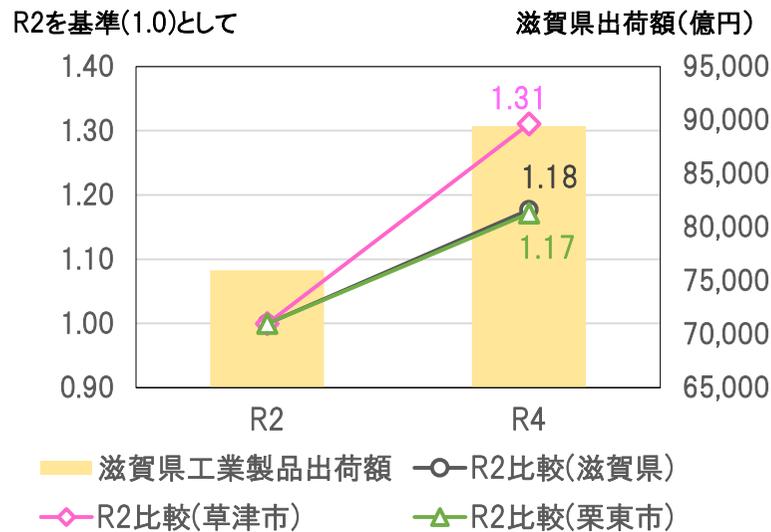


# ◆事業を巡る社会経済情勢等の変化

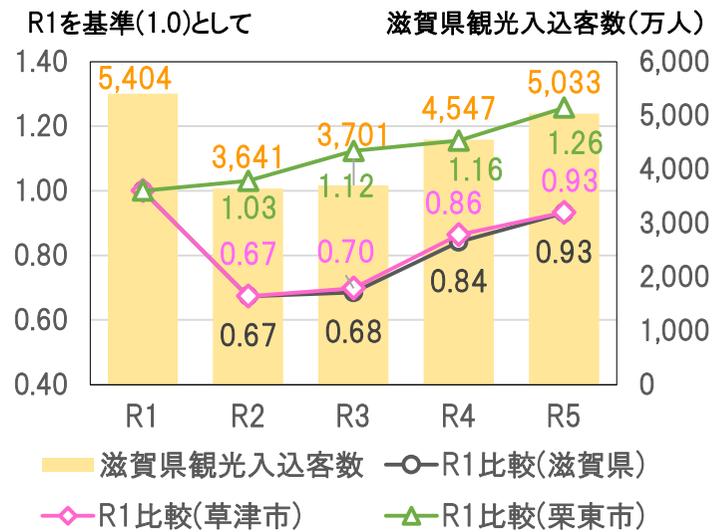
## 自動車保有台数の伸び



## 製造品出荷額の伸び



## 観光入込客数の伸び



## 4. 事業採択時の費用対効果 分析の要因の変化

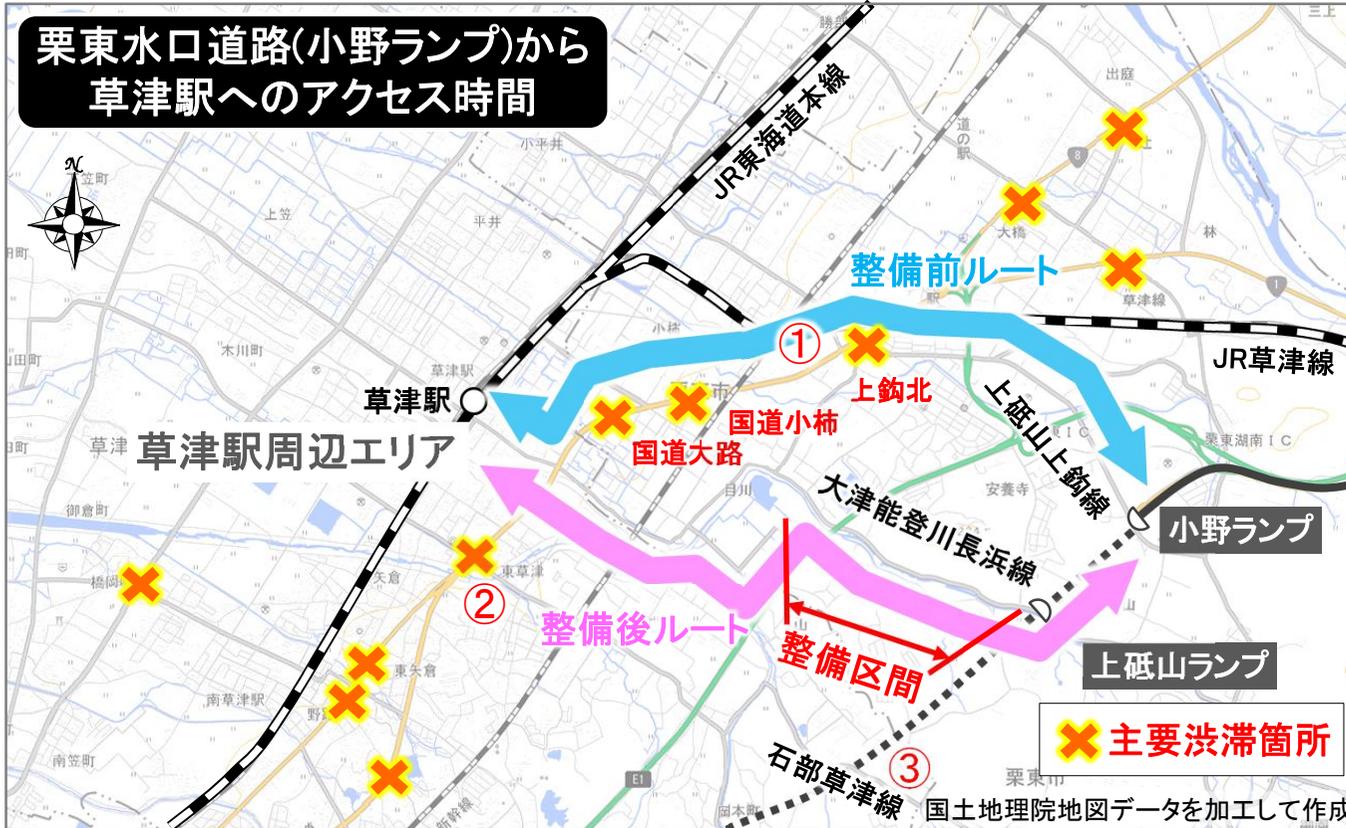
---

# ◆事業採択時の費用対効果分析の要因の変化

- 事業の必要性と整備効果
  1. 草津駅周辺エリアへのアクセス向上
  2. 安全で円滑な交通の確保
  3. 産業経済振興への支援
  4. 観光分野への支援
  5. 地域が取り組むまちづくりへの寄与等
  
- 費用便益分析結果

# ◆事業の必要性と整備効果 草津駅周辺エリアへのアクセス向上

- 栗東方面から草津駅周辺エリアへのアクセスルート上には主要渋滞箇所が点在しており、日常的に渋滞が発生している。
- 本道路の整備により、主要渋滞箇所を回避することでアクセス時間短縮が期待される。



① 上砥山上鉤線(栗東市上鉤北交差点)の渋滞状況



② 大津能登川長浜線(草津三丁目交差点)の渋滞状況



③ 石部草津線の渋滞状況



整備前ルート  
上砥山上鉤線 経由  
約15分(5.6km)

約4分短縮

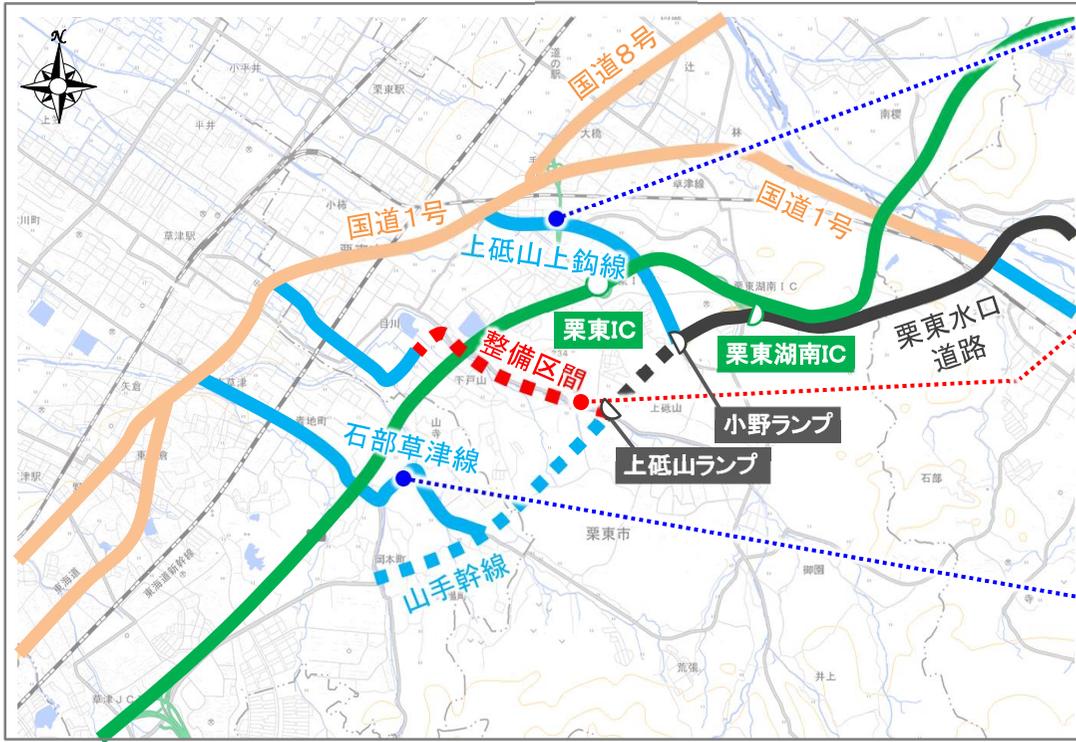
整備後ルート  
大津能登川長浜線 経由  
約11分(5.4km)

※所要時間: R3道路交通センサス混雑時旅行速度(整備区間は設計速度)を用いて算定

※主要渋滞箇所: 渋滞対策の必要性が高い箇所として、渋滞損失時間(80万人時間/年以上)、旅行速度(20km/h以下かつ1km以上連続)の基準により抽出した箇所。地域の意見を反映し、滋賀県渋滞対策協議会が選定

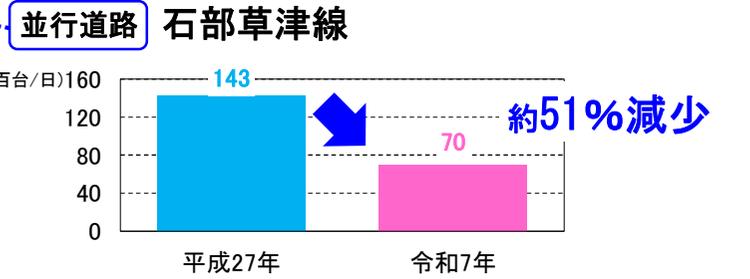
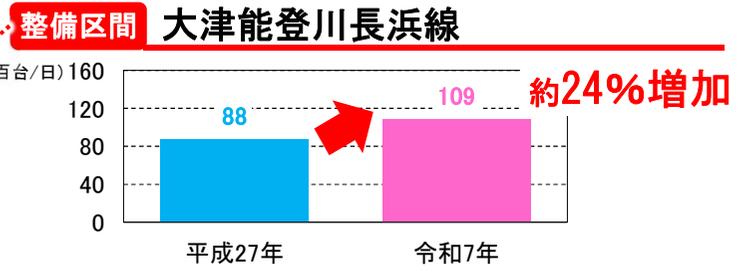
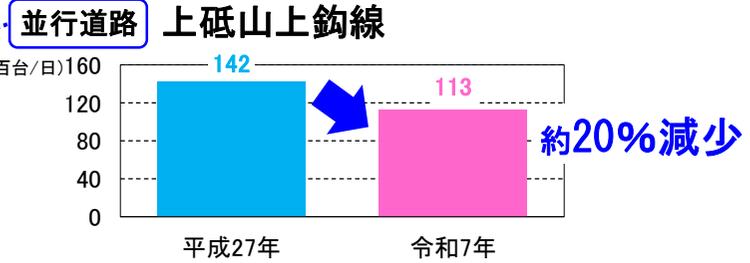
# ◆事業の必要性と整備効果 安全で円滑な交通の確保

●当該道路や山手幹線の整備により、栗東水口道路から国道1号を結ぶルートが増加し、交通が分散することで、周辺道路の混雑緩和が期待される。



国土地理院地図データを加工して作成

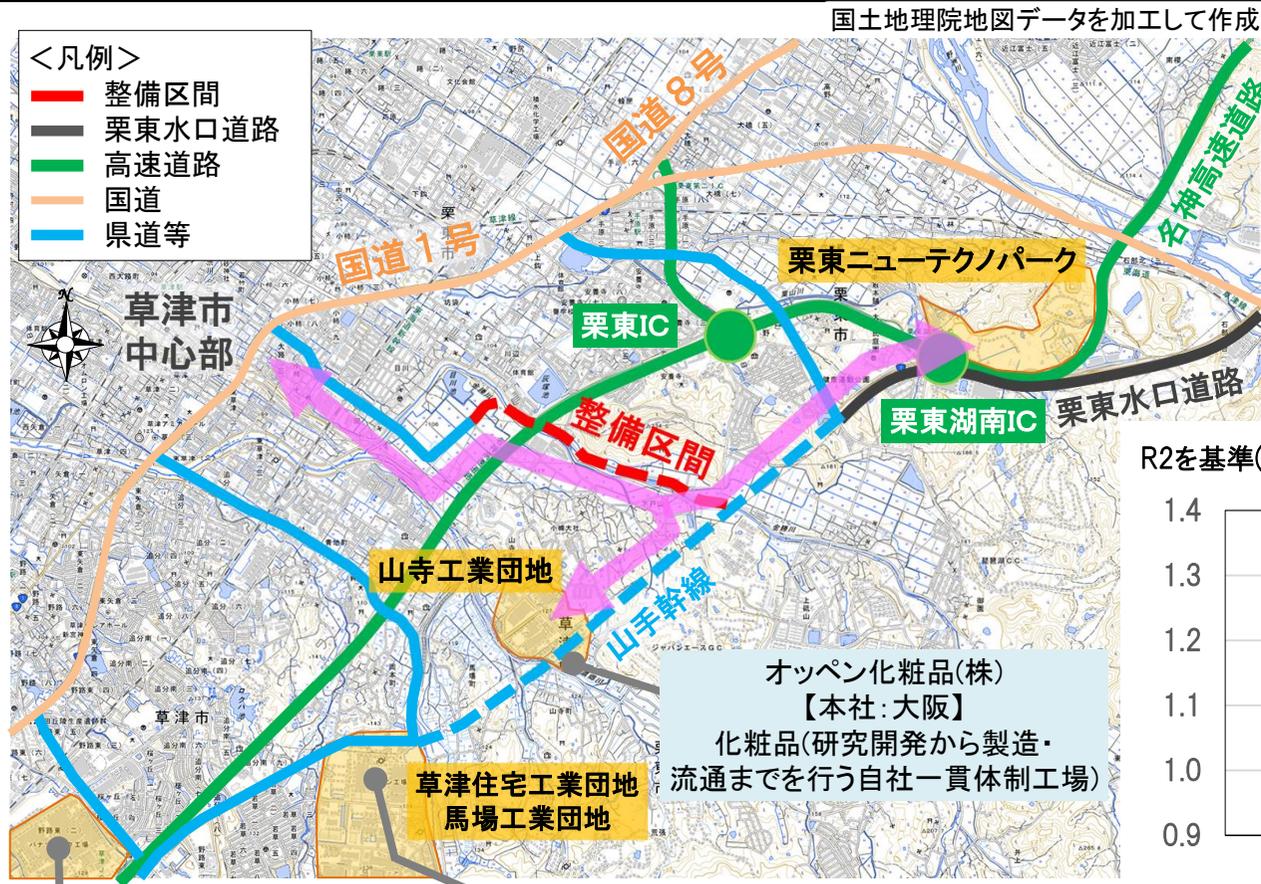
- <凡例>
- 整備区間
  - 栗東水口道路
  - 高速道路
  - 国道
  - 県道等



※交通量: 交通量推計結果

# ◆事業の必要性と整備効果 産業経済振興への支援

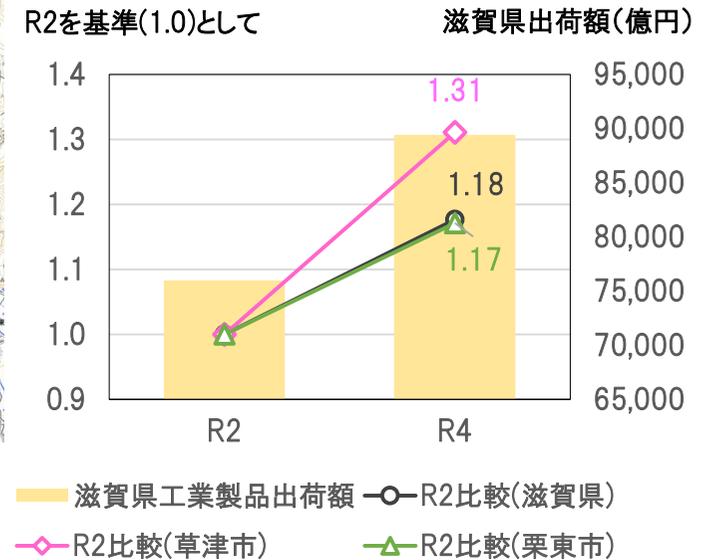
- 当該道路周辺には、国内を代表する企業を含む工業団地が立地し、国道1号や名神高速道路の各IC等へのアクセス向上により、さらなる産業経済振興への支援が期待される。



パナソニック(株)アプライアンス社  
【本社:滋賀】  
同社国内最多部門を有する工場

ダイキン工業(株)滋賀製作所  
【本社:大阪】  
ルームエアコンや空気清浄機を生産する工場

オープン化粧品(株)  
【本社:大阪】  
化粧品(研究開発から製造・流通までを行う自社一貫体制工場)

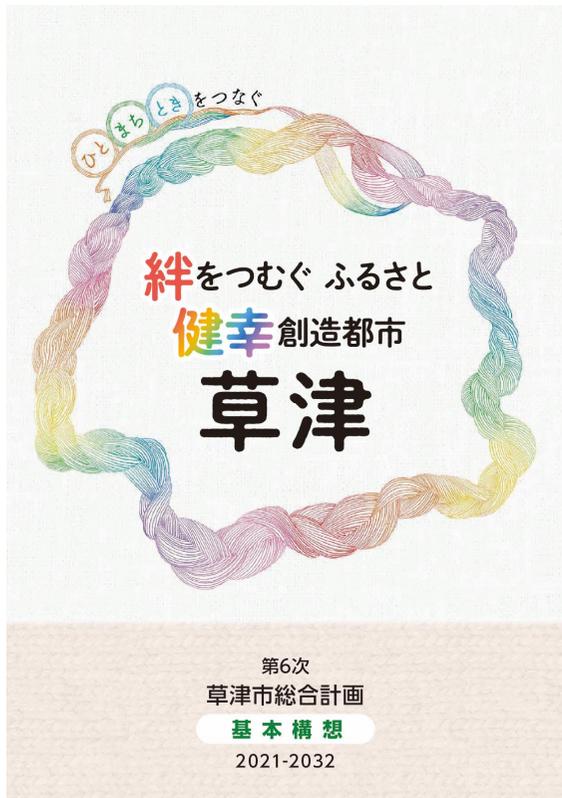


# ◆事業の必要性と整備効果 観光分野の支援

●草津市・栗東市は県全体と比較して観光入込客数の伸び率が大きく、甲賀市水口方面や栗東市南部方面から草津市街地やびわ湖・草津市街地へのアクセス向上によりさらなる観光振興が期待される。



# ◆事業の必要性と整備効果 地域が取り組むまちづくりへの寄与等（草津市）



## 3 将来のまちの構造

### ④まちの軸

本市の基本的なまちの交通の軸として、各ゾーン・拠点を結ぶ「まちなか環状軸」、「ひがし環状軸」、「にし環状軸」を位置付けます。これらの環状軸は、相互に接続することにより、各ゾーン・拠点間を効果的に結びとともに、まちの資源の集積と効果的な活用を図ります。

また、琵琶湖沿岸や草津川跡地の地域特性を生かすための軸として、「湖岸レクリエーション軸」、「みどり軸」を位置付けます。

**まちなか環状軸**

JR草津駅・JR南草津駅周辺の「にぎわい拠点」を両端として、「ひがし環状軸」と「にし環状軸」の交わりに位置付ける「まちなか・にぎわいゾーン」や「にぎわい拠点」と各ゾーン・拠点を結びます。

**ひがし環状軸**

大津湖南幹線・平野南笠線・山手幹線、**下笠下砥山線**の4路線によって構成する環状軸であり、「まちなか・にぎわいゾーン」と「丘陵・産業・交流ゾーン」を結びとともに、草津JCTや草津田上ICの広域幹線ネットワークに接続します。

**にし環状軸**

国道1号、平野南笠線、大津湖南幹線、湖岸下笠下物線、下笠下砥山線の7路線によって構成する「まちなか・にぎわいゾーン」と「湖岸・農業」を結びます。

**湖岸レクリエーション軸**

湖岸道路沿道における琵琶湖をはじめとする自然環境と触れ合い親しみながら、ウォーキングやサイクリングを楽しむことができる軸であり、幅広い人々の交流を促進します。

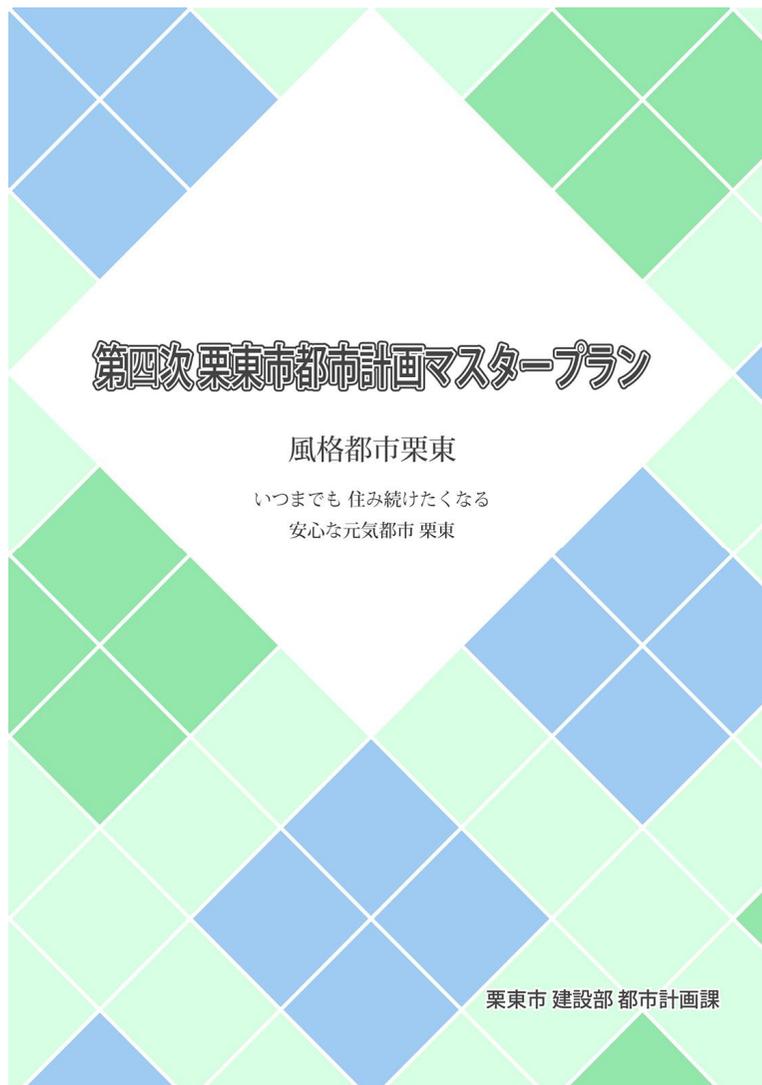
**みどり軸**

各まちのゾーンをつなぐ緑地空間を形成し、「人ととのつながり」を促進します。

- 1 姿
- 2 人口フレーム
- 3 将来のまちの構造



# ◆事業の必要性と整備効果 地域が取り組むまちづくりへの寄与等（栗東市）



## 3-4. 治田地域

### 目標2. 安全・安心で暮らしやすい地域づくり

方針2-1：通過交通の流入抑制に向けた道路網の整備、計画的な土地利用の推進

**行政** ★(都)山手幹線(国道1号バイパス)、(都)下笠下砥山線、(都)手原駅新屋敷線、(都)青地新田坊袋線の整備促進 **【道路・河川課、国・県事業対策課】**

**行政** ・学校給食共同調理場跡地の有効活用の検討 **【学校給食共同調理場】**

**協働** ・計画的に秩序ある市街地開発の推進 **【都市計画課、住宅課】**

短期の取組：・道路や公園の計画的な整備。

## 3-5. 治田東地域

### 目標2. 安全・安心で暮らしやすく、誇りを持てる地域づくり

方針2-1：交通混雑解消に向けた幹線道路網の整備

**行政** ★(都)山手幹線、(都)下笠下砥山線、(都)下戸山灰塚線、(市)安養寺下戸山線の整備推進 **【道路・河川課、国・県事業対策課】**

- ・ **行政** : 主に行政が取り組むこと      **協働** : 行政と地域が協働で取り組むこと
- ・ **地域** : 主に地域が取り組むこと
- ・ ★ : 地域が重要だと思う取組      ・ 短期の取組 : 地域が思う短期的な取組
- ・ [ ] : 関係課

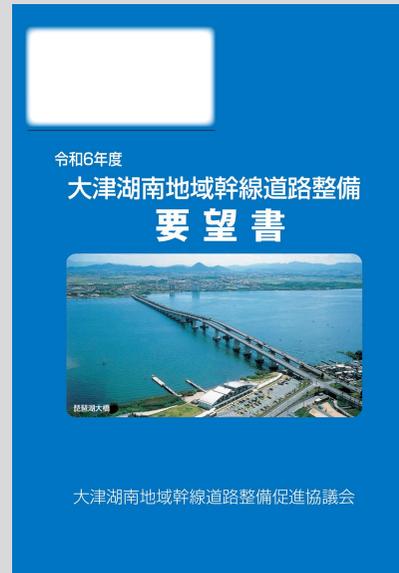
# ◆事業の必要性と整備効果

地域が取り組むまちづくりへの寄与等



## 大津湖南地域幹線道路整備 促進期成同盟会 (地元自治体で構成)

# 早期完成に向け 強い要望



### 国土幹線線の整備促進について

**I 国道1号バイパス**

- ア 粟東水口道路I(粟東市小野～上砥山)の整備促進  
粟東水口道路の先線に当たる大津能登川長浜線と一体となった全区間供用
- イ 滋賀京都連絡道路の整備計画の策定  
物流、交流人口、企業立地などの様々な分野でのストック効果が期待できることから整備計画の早期策定
- ウ 水口道路3工区(甲賀市水口町泉～湖南市岩根)および粟東水口道路II(湖南市岩根～粟東市小野)の4車線化に向けた事業着手  
交通渋滞緩和および生活道路への車両流入削減、物流などの効果が促進されることから早期の事業着手

**II 国道8号バイパス**

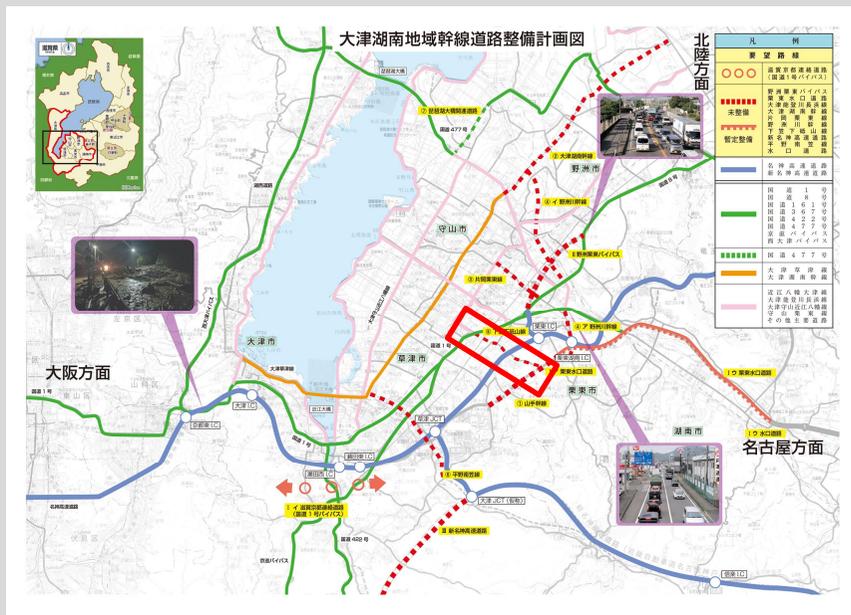
- ア 野洲粟東バイパスの整備促進  
県道片岡栗東線をはじめとする地域ネットワークと一体で機能する野洲粟東バイパスを整備促進することで交通・物流が活性化することによる地域経済の早期活性化、また、第3次緊急医療機関へのアクセスが飛躍的に向上することから野洲粟東バイパスの早期全区間供用
- イ 野洲から竜王方面への整備計画の策定  
都市計画決定の手続きが進められている国道8号彦根～東近江区間と一体的で切れ目のない道路整備によるポータルネットワークの解消のため、野洲から竜王方面への戦略ルート・構造等の路線計画を策定するべく、必要な手続きの着手

**III 新名神高速道路**

- ア 大津JCT(仮称)から城陽JCT-IC間、八幡京田辺JCT-ICから高槻JCT-IC間の一日も早い供用  
大規模災害時の代替路の確保および広域医療・観光文化交流など地域の経済・住民生活へ貢献することから、一日も早い開通に向けた整備促進
- イ 亀山西JCTから大津JCT(仮称)間、大津JCT(仮称)から高槻JCT間の一日も早い6車線化による機能強化  
物流の効率化や生産性の向上のため、一日も早い6車線化による機能強化

### 地域内ネットワークの整備促進について

- ① 山手幹線(主要地方道 大津能登川長浜線)  
2025年の確実な全線供用に向けた整備促進
- ② 大津湖南幹線(主要地方道 近江八幡守山線)  
4車線による早期供用に向けて野洲市比留田地先までの計画区間の完成と比留田地先から近江八幡方面への整備促進
- ③ 片岡栗東線(県道片岡栗東線)  
2車線区間の4車線化の整備促進
- ④ 野洲川幹線(主要地方道 守山栗東線・栗東信楽線)  
ア 国道1号から主要地方道 上砥山上鉤線までの整備促進  
イ 国道8号から大津湖南幹線までの整備計画の策定  
・工業団地の整備で更に慢性化する主要地方道守山栗東線の早期渋滞緩和と野洲駅北口線整備による野洲駅までの含めた交通網強化
- ⑤ 下笠下砥山線(主要地方道 大津能登川長浜線)  
国道1号から粟東水口道路I・山手幹線までの整備促進
- ⑥ 平野南笠線(主要地方道 平野草津線)  
大津湖南幹線から関津明生線までの整備促進  
・近江大橋からびわこ文化公園都市へのアクセス改善  
・大津湖南幹線、国道1号、山手幹線など主要幹線とのネットワーク強化
- ⑦ 琵琶湖大橋四連道路  
関連道路の整備が確実に実施されるための道路整備特別措置法に基づく最速な対応  
・大津市のびわこサイエンスパークから守山市の水保野中野交差点までの4車線化などの関連道路および琵琶湖大橋の耐震補強の整備促進  
・琵琶湖大橋東詰・西詰の早期渋滞解消  
・琵琶湖大橋から国道8号バイパスまでのアクセス改善



## ◆費用便益分析結果

### 費用便益分析とは

事業を効率的かつ効果的に遂行するため、事業を実施することで生じる便益 (Benefit: **B**) と事業にかかる費用 (Cost: **C**) を比較することにより、投資効率性の観点から対象事業の妥当性を評価するもの

$$\text{費用便益比 } B / C = \frac{\text{便益 } B}{\text{費用 } C}$$

国土交通省が定めた「費用便益分析マニュアル(令和5年12月版)」により算出

# ◆費用便益分析結果

**事業全体の費用便益比 B / C = 1.5 (≧1.0)**  
**うち残事業分 B / C = 3.3 (≧1.0)**

項目		値	うち残事業分
便益(B)	走行時間短縮便益	46億円	46億円
	走行経費減少便益	6.1億円	6.1億円
	交通事故減少便益	0.59億円	0.59億円
	合計(総便益)	53億円	53億円
費用(C)	事業費	34億円	15億円
	維持管理費	1.2億円	1.2億円
	合計	35億円	16億円
費用便益比(B/C)		1.5	3.3

※表中の費用及び便益は全て現在価値換算した値(消費税抜き)である。  
 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

## 5. コスト縮減および代替案立案等の可能性

---

## ◆コスト縮減および代替案立案等の可能性

■盛土材の工事間流用によるコスト縮減を図っており、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。

### 【再掲】

盛土材の工事間流用によるコスト削減【▲0.7億円】

■補強土壁の裏込に用いる土砂(5,000m<sup>3</sup>)は、構造上の耐力や排水性確保などの観点から購入土とし、それ以外の盛土材(20,000m<sup>3</sup>)は、ストックヤードからの流用土の活用を想定していたが、当該事業地内のストックヤード内において別事業からの良質な発生土が確保できたことからコスト縮減を図った。

## 6. 対応方針（案）

---

## ◆対応方針（案）

1. 栗東方面から草津駅周辺エリアへのアクセスルート上にある主要渋滞箇所を回避することで**アクセス時間短縮**が期待される。
2. 栗東水口道路から国道1号を結ぶルートが増加し、交通が分散することで、**周辺道路の混雑緩和**が期待される。
3. 周辺工業団地から国道1号や名神高速道路の各IC等へのアクセス向上により、さらなる**産業経済振興への支援**が期待される。
4. 甲賀市水口方面や栗東市南部方面から草津市街地やびわ湖・草津市街地へのアクセス向上によりさらなる**観光振興**が期待される。
5. 地元自治体で構成される大津湖南地域幹線道路整備促進協議会から、**本事業の早期完成**が強く望まれている。



主要地方道 大津能登川長浜線（上砥山・目川工区）の道路整備事業を継続実施するものとする。