

<事後評価>

資料2-1
滋賀県公共事業評価監視委員会
令和7年12月22日

防災・安全交付金整備計画【Pa 80】

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）



滋賀県土木交通部道路整備課
道路保全課

◆整備計画の概要



1. 交付金名 防災・安全交付金
2. 計画番号 Pa (パッケージ)80
3. 計画名 国土強靱化地域計画※1に基づく災害に強い道づくり(防災・安全)
4. 事業主体 滋賀県、大津市、長浜市、栗東市、日野町、竜王町
5. 事業期間 令和3年度～令和7年度(5年間)
6. 事業数 39事業(県:29事業、市町10事業)
7. 目標 重要物流道路の代替路・補完路や緊急輸送道路等、災害発生時にも地域の輸送等を支える道路整備や防災・減災に資する対策を実施することで、交通・物流機能を確保する

8. 計画の成果目標(定量的指標)

事業区間のアクセス時間を20%短縮

(中間目標:10%短縮、最終目標:20%短縮)

※1. 国土強靱化地域計画

国土強靱化基本法(平成25年12月施行)第13条に基づき、大規模な自然災害等に強い国土及び地域をつくるため、国において平成26年度に国土強靱化基本計画が策定された。

本県では、平成28年に滋賀県国土強靱化地域計画を策定し、現在、令和7年度から令和11年度までの5か年を計画期間と定めている。

◆計画の概要

事業の目標

- 重要物流道路の代替路・補完路や緊急輸送道路等、災害発生時にも地域の輸送等を支える道路整備を実施することで交通・物流機能を確保
- 防災・減災に資する対策の実施による交通・物流機能の確保

事業の種類	主な目的	事業数	
		県	市町
現道拡幅・バイパス等	災害時も含めた地域交通・物流の速達性、信頼性を確保する。	25	
		18	7
交差点改良	現道拡幅・バイパス事業とあわせて、地域交通・物流の速達性、信頼性を確保する。	2	
		2	0
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交通・物流機能を確保し、社会経済活動への影響を低減する。	6	
		3	3
橋梁耐震化事業	道路機能を強化することで、災害時の輸送機能を確保し、防災・減災に寄与する。	6	
		6	0
合計		39※	
		29	10

※ 事業の統合を行った3事業(近江八幡守山線)を除く。

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 ※時間短縮の指標になじまない除雪・雪寒事業、橋梁耐震事業を除く。

【算定方法】 以下により、整備前後の短縮時間を算出し、整備前のアクセス時間に対する短縮率を求める。

- 整備前のアクセス時間→最新の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
- 整備後のアクセス時間→設計速度より算出

アクセス時間短縮率 = $\frac{\text{短縮時間の合計(分)}}{\text{整備前のアクセス時間合計(分)}}$

事業箇所	整備前のアクセス時間	整備後のアクセス時間	短縮時間
事業A	6分	3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	整備前アクセス時間合計(分)	整備後アクセス時間合計(分)	短縮時間合計(分)

◆本日の審議内容

【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(R3～R7)に完了予定事業は39事業中18事業の見込み

事業主体	事業数※1	計画期間内 (R7年度末まで) に完了予定の 事業数(a)	計画末時点 (R7年度末まで)に 完了した※2 事業数(b)	進捗率 (b)/(a)	備考
合 計	39事業	23事業	18事業	78%	
(内訳)					
県事業	29事業	17事業	12事業	71%	
市町事業	10事業	6事業	6事業	100%	

※1. 事業の統合を行った3事業(近江八幡守山線)を除く。

※2. R7年度末完了予定事業を含む。

◆(2)事業効果の発現状況

■ R7年度末までに完了予定の18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	14	
	10	4
交差点改良	2	
	2	-
雪寒関係事業	2	
	0	2
橋梁耐震化事業	0	
	0	-
合計	18	
	12	6

■ このうち、「現道拡幅・バイパス事業」について以下2事業の事例を示す。

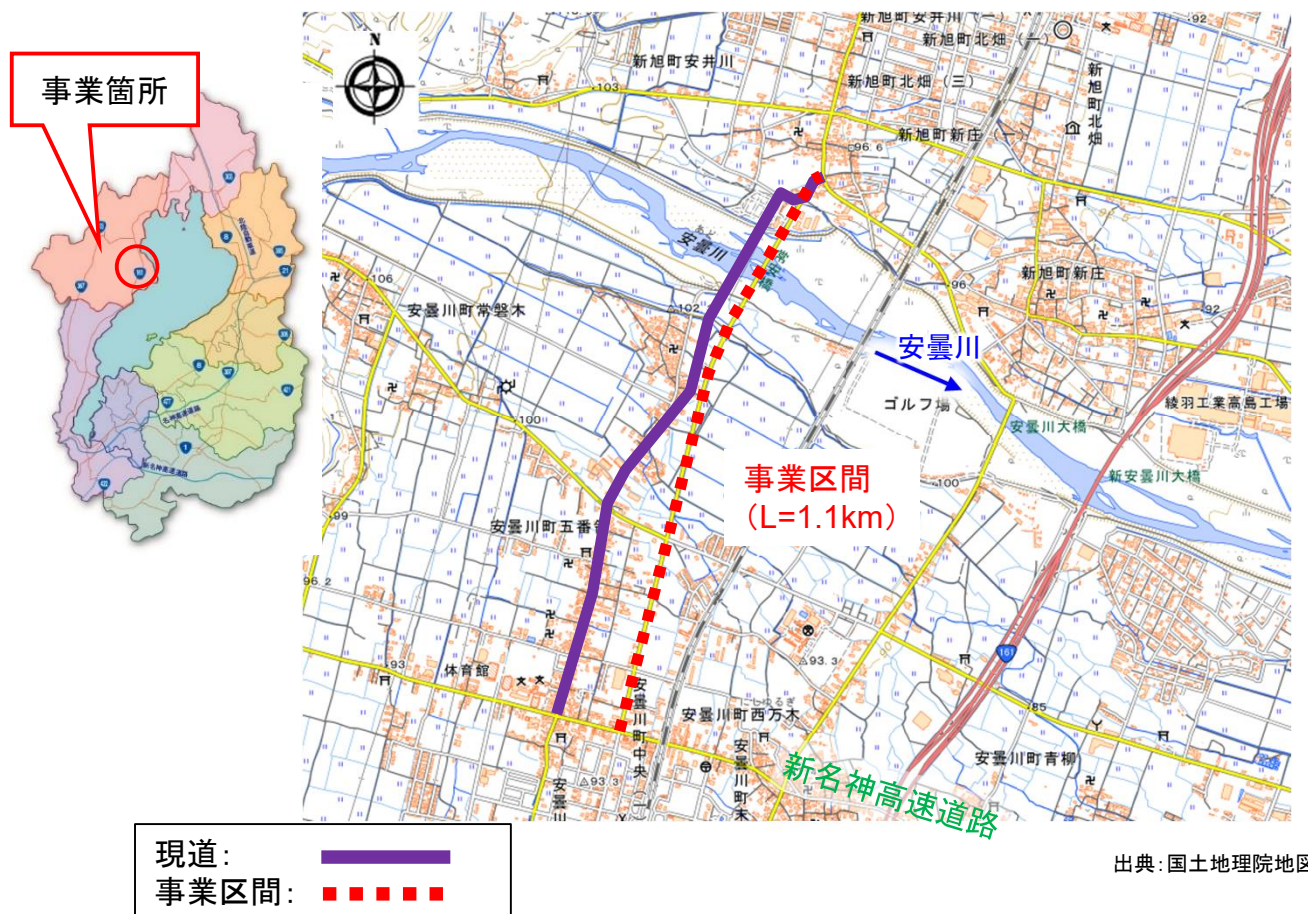
ごばんりょうやすいがわ あどがわ
①五番領安井川線・安曇川工区

いわむろ きたつちやま いわむろ
②岩室北土山線 岩室工区

◆(2)事業効果の発現状況 ①五番領安井川線・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～同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、災害時も含めた地域交通・物流の速達性・信頼性を確保する事業である。



<計画諸元>

- ・延長：L=1.1km
- ・道路規格：3種2級
- ・幅員：12.0m
- ・全体事業費：33億円

<標準横断面図>

現道

3700

バイパス

12000

3500 750 3250 3250 1250

◆(2)事業効果の発現状況 ①五番領安井川線・安曇川工区



災害時も含めた地域輸送の速達性・信頼性を確保

＜整備後＞

写真②

【バイパス】

令和5年4月開通



＜整備前＞

写真①

【旧道】



道路幅員狭小ですれ違いが困難

◆(2)事業効果の発現状況 ①五番領安井川線・安曇川工区

- 事業区間の所要時間の短縮により、災害時も含めた地域交通・物流の速達性・信頼性の確保に寄与
- 例えば高島市役所から安曇川支所までの道路ネットワークの強化につながり、リダンダンシーの確保にも寄与している



出典: 国土地理院地図

◆(2)事業効果の発現状況 ②岩室北土山線 岩室工区

事業概要

- 岩室北土山線は、甲賀市甲賀町岩室～同市土山町北土山に至る延長5.1kmの一般県道。
- 本事業対象の岩室工区は、現道幅が狭小、車両のすれ違いが困難な箇所があるなどの課題がある。
- バイパス整備により、これら課題を解消し、災害時も含めた地域交通・物流の速達性・信頼性を確保する事業である。

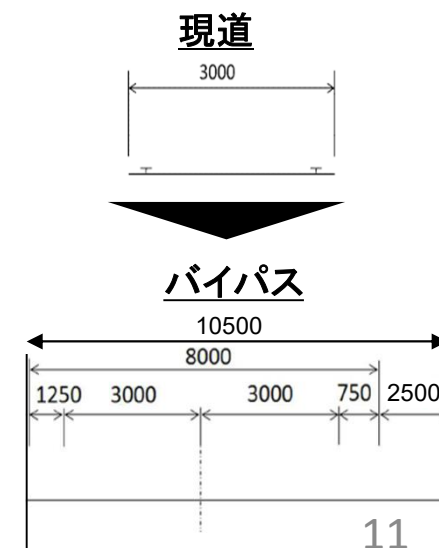


出典: 国土地理院地図

<計画諸元>

- ・延長: L=1.1km
- ・道路規格: 3種3級
- ・幅員: 10.5m
- ・全体事業費: 10億円

<標準横断図>



◆(2)事業効果の発現状況 ②岩室北土山線 岩室工区



出典: 国土地理院地図



＜整備前＞

写真①

【現道】

集落内を通過するうえに
幅員狭小ですれ違いが困難

災害時には家屋倒壊などによる
道路閉塞の可能性が高い

＜整備後＞

写真②



【バイパス】

令和3年5月開通

災害時も含めた地域輸送の速達性・信頼性を確保

写真③



◆(2)事業効果の発現状況 ②岩室北土山線 岩室工区

- 事業区間の所要時間の短縮により、災害時も含めた地域交通・物流の速達性・信頼性の確保に寄与
- 例えば、甲賀土山ICから防災拠点(甲賀中央公園体育館)までの道路ネットワークの強化につながり、リダンダンシーの確保にも寄与している



出典: 国土地理院地図

◆ (3) 評価指標の目標値の実現状況

■ 最終目標である**20%を上回る28%**の短縮を達成。

＜評価指標の実績値の算定結果＞

◆ 算定条件

- 対象事業: バイパス・現道拡幅事業で完了した10事業(県事業を対象)
- 整備前アクセス時間合計: 50分
- 整備後アクセス時間合計: 36分
- 短縮時間の合計: 14分

◆ 算定結果

$$\begin{aligned} \text{アクセス時間短縮率} &= \left(\frac{\text{短縮時間の合計(分)}}{\text{整備前のアクセス時間合計(分)}} \right) \\ &= \frac{14\text{分}}{50\text{分}} = 28\% \end{aligned}$$

最終目標: 20%短縮を達成

◆ (4)主要な事業に関する事項

■ 近江八幡守山線(大津湖南幹線)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

近江八幡守山線(大津湖南幹線)

事業概要

- 大津湖南幹線は、大津市丸の内町～野洲市比留田へ至る延長約18kmの都市計画道路。
- 事業区間には一級河川野洲川が流れているが、野洲川を渡る断面交通容量が不足していることから、事業区間周辺、特に、本事業区間と並行する国道8号や大津能登川長浜線では、慢性的な渋滞が発生するなどの課題がある。
- バイパス整備により、これら課題を解消し、災害時も含めた地域交通・物流の速達性・信頼性を確保する事業である。
- 令和6度にはバイパス区間の1.7kmで暫定供用済

計画諸元

- ＜事業区間＞ 守山市川田町～野洲市木部
- ＜計画延長＞ 4.55km
- ＜規格＞ 3種2級
- ＜幅員＞ 24.0m～31.0m
- ＜全体事業費＞ 175億円
- ＜事業着手＞ 平成27年度

開通済区間写真



写真①



◆ (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

◆（４）主要な事業に関する事項

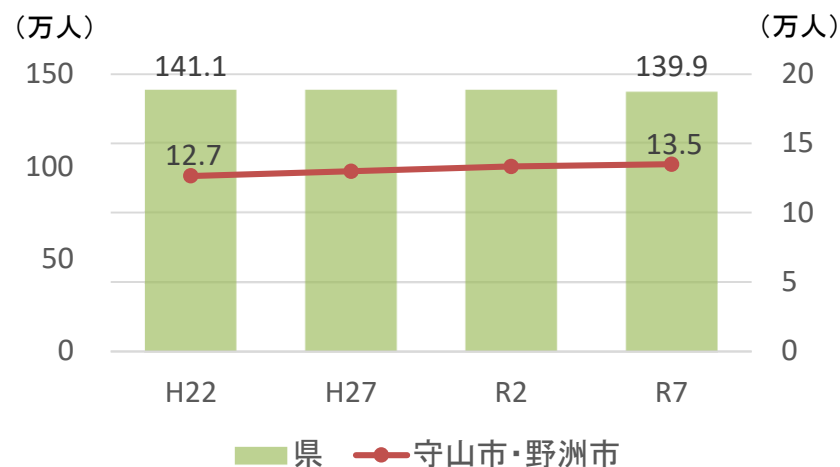
1.事業を巡る社会経済情勢等の変化



➤ 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。

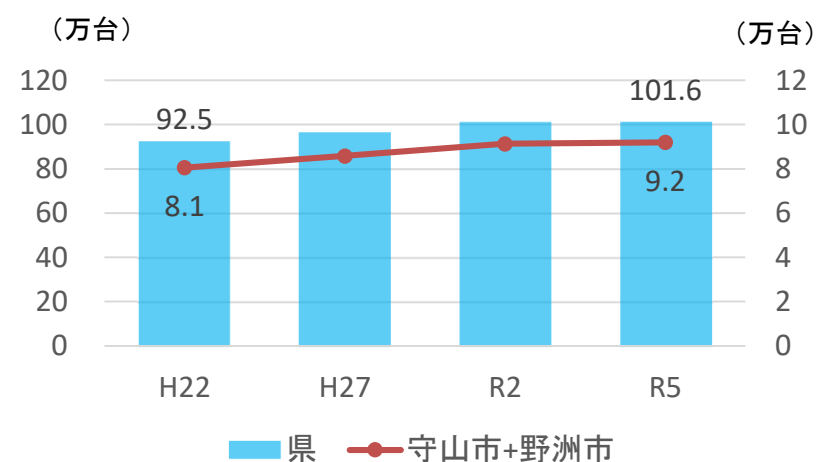
■ 県内人口の推移

【守山市・野洲市】



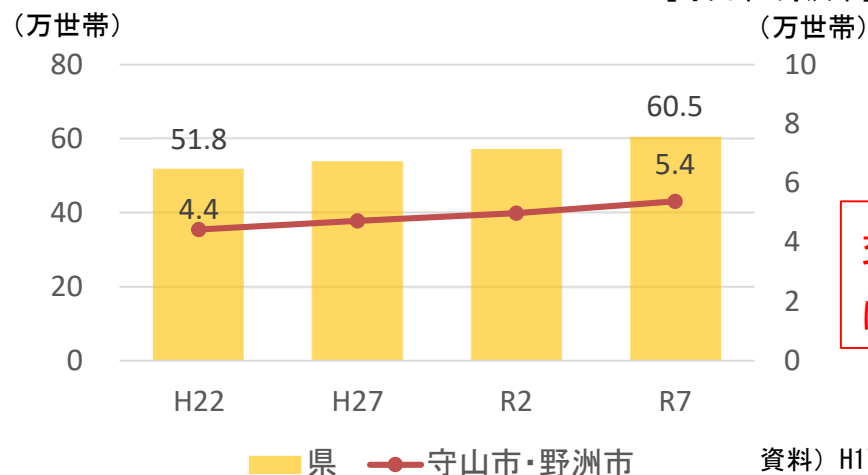
■ 県内自動車保有台数の推移

【守山市・野洲市】



■ 県内世帯数の推移

【守山市・野洲市】



資料）H17～R5 滋賀県統計書

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。

資料）H17～R7：国勢調査

◆ (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

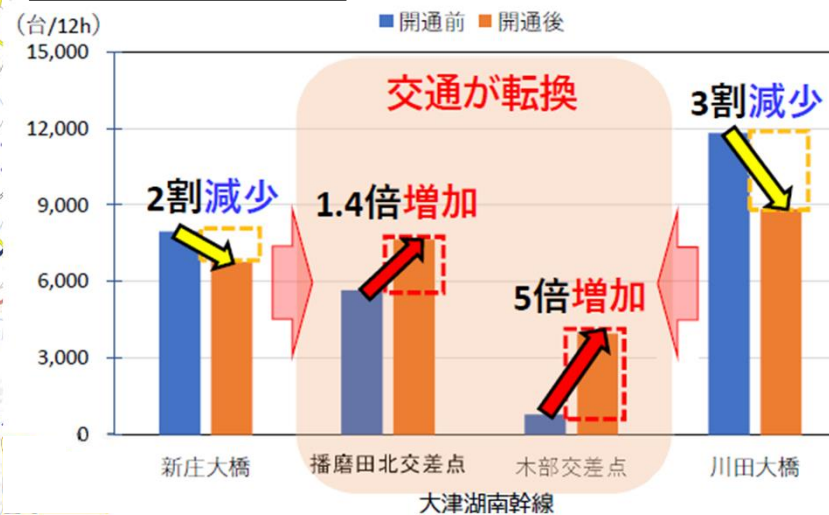
◆（４）主要な事業に関する事項

2.事業採択時の費用対効果分析の要因の変化

- 並行する新庄大橋と川田大橋の交通が転換され、南北軸の交通を担っている。



交通量の変化



R7.4.24交通量調査



整備前: 川田大橋(渋滞の状況)



近江妙蓮大橋

◆（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	190億円
	維持管理費	3.2億円
	合計(総費用)	193億円
便益 (Benefit)	走行時間短縮便益	417億円
	走行経費減少便益	67億円
	交通事故減少便益	11億円
	合計(総便益)	495億円
費用便益比(B／C)		2.56

※費用便益分析マニュアル(令和7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。

◆（４）主要な事業に関する事項

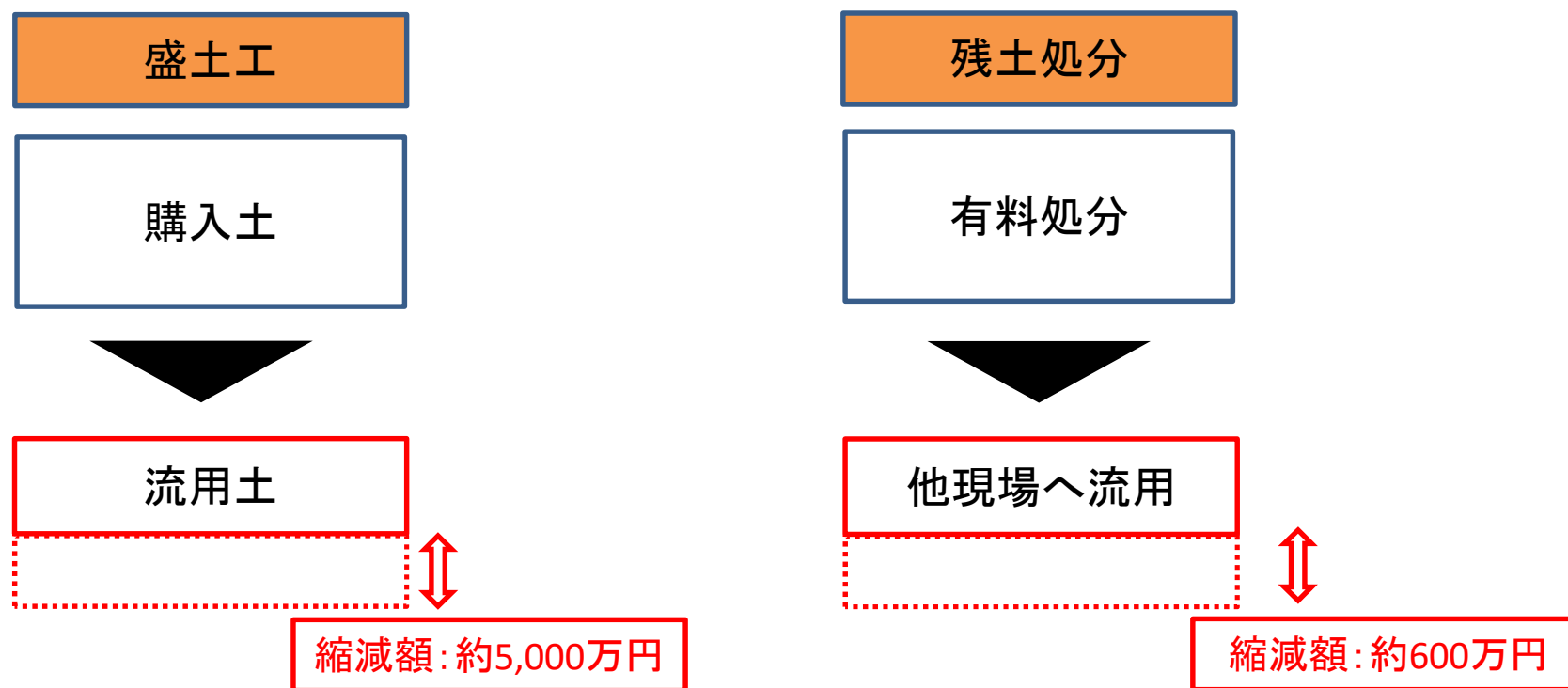
3. コスト縮減および代替案立案等の可能性

◆（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



- 残土の他現場への搬出や、盛土材の他現場からの流用等、公共工事間で土砂を流用することで、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。



◆（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

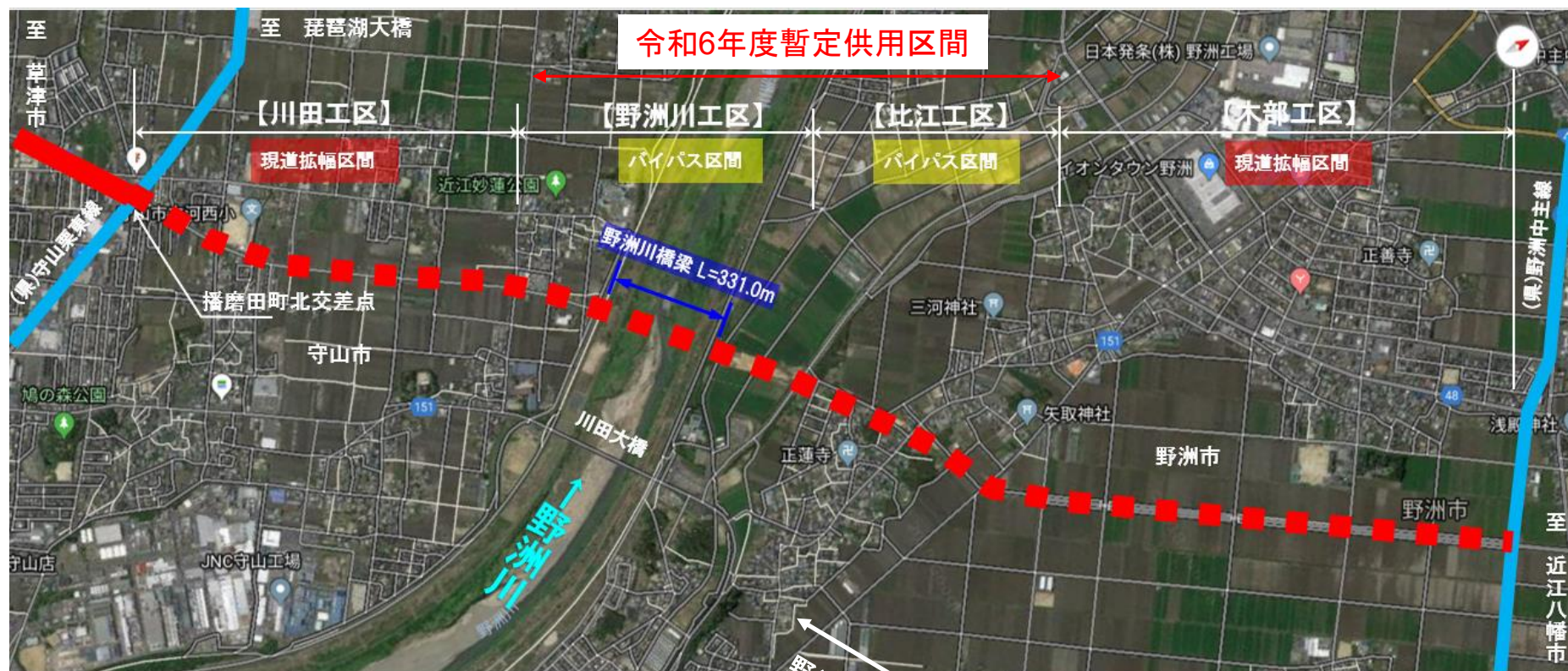
◆(4) 主要な事業に関する事項

4. その他必要と考えられる事項

近江八幡守山線(大津湖南幹線)

今後の事業展開

- 令和6年度に暫定供用済み
- 引き続き全線供用に向けて現道拡幅区間の事業を推進



◆まとめ

(1)事業の進捗状況

- 計画期間内完了予定の23事業の内、18事業が完了

(2)事業効果の発現状況

- 完了した事業(五番領安井川線 安曇川工区、岩室北土山線 岩室工区等)により、**災害時も含めた地域交通・物流の速達性を確保**することができた。

(3)評価指標の目標値の実現状況

- 所要時間合計の短縮率は、目標値20%に対して、実績値は**28%**であり、**目標を達成**することができた。

(4)主要な事業に関する事項

- **近江八幡守山線(大津湖南幹線)について、現時点での費用便益比は2.6(≧1.0)であり、引き続き事業を推進。**

◆今後の方針（案）

- 災害時にも交通・物流機能を確保するためには、引き続き重要物流道路の代替路・補完路や緊急輸送道路等、災害発生時にも地域の輸送等を支える道路整備や防災・減災に資する対策を実施する必要がある。
- 主要事業として挙げた近江八幡守山線（大津湖南幹線）をはじめ、未完了の事業については、引き続き事業を推進する。