



No. 6-1  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成25年度第2回

一般国道1号  
み な く ち  
水 口 道 路

【再評価】

平成25年10月  
近畿地方整備局

# 目次

1. 事業の概要
2. 事業の必要性等に関する視点
  - 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
  - 2) 事業の整備効果
  - 3) 事業の投資効果
  - 4) 地域における計画等
3. 事業の進捗の見込みの視点
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
5. 関係自治体の意見
6. 対応方針(原案)

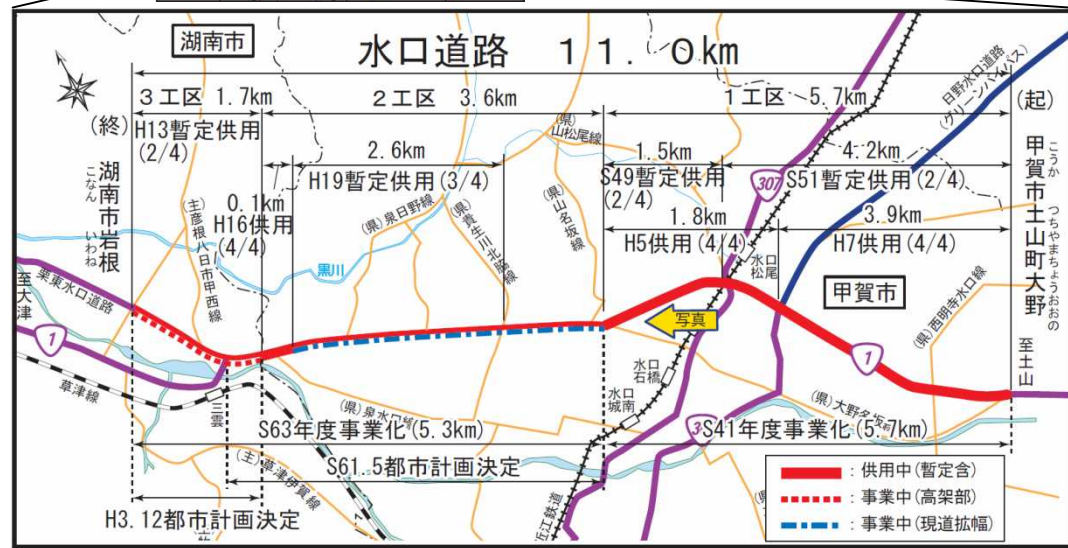
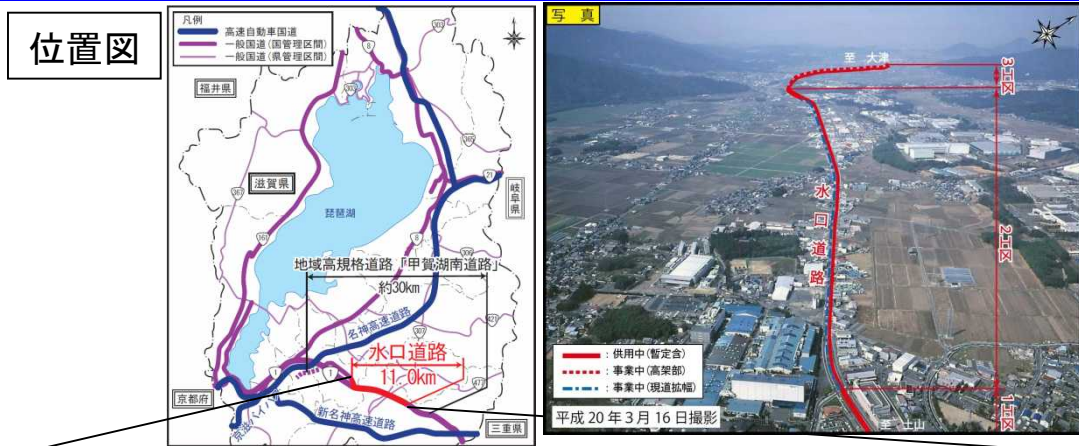
# 1. 事業の概要

## 事業の目的

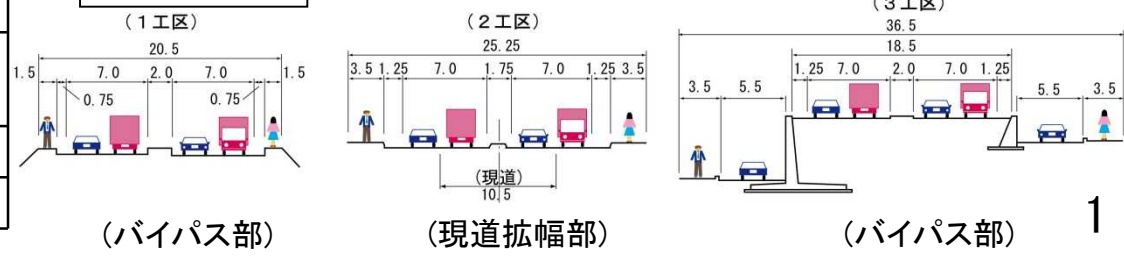
- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保

## 事業の概要、進捗状況

区間	こうか つちやまちょうおおの (起) 滋賀県甲賀市土山町大野 こなん いわね (終) 滋賀県湖南市岩根
道路延長	11.0km
構造規格	第3種第1級
設計速度	80km/h
車線数	4車線
標準幅員	20.5~36.5m
計画交通量	30,900台/日
全体事業費	400億円
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
供用延長	5.8km(完成供用) 4.3km(暫定供用)
事業進捗率	約86%(平成25年3月末現在)
用地取得率	約99%(面積ベース、同上)



### 標準断面図 (Standard Cross-section Diagram)

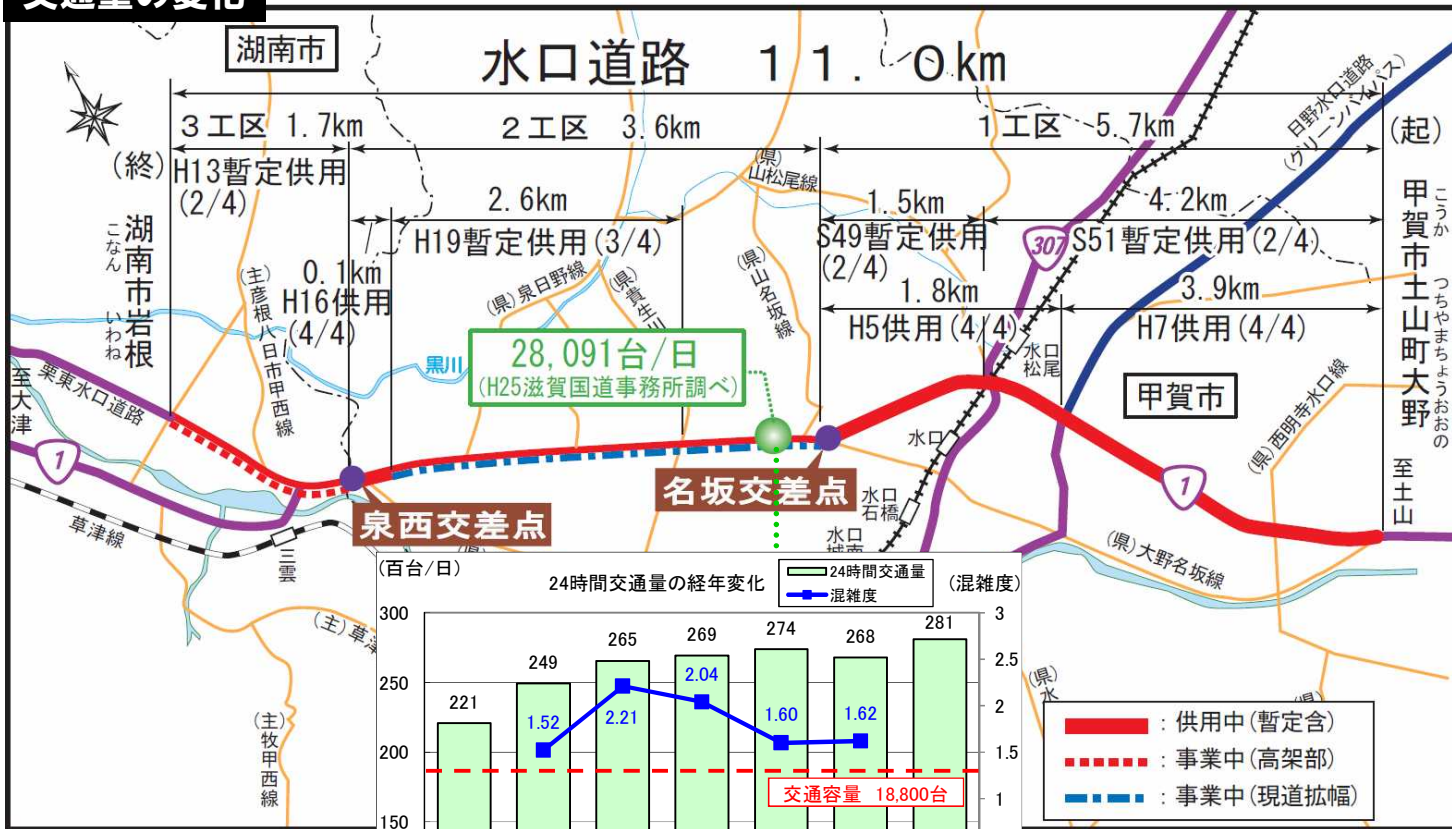


# 2. 事業の必要性等に関する視点

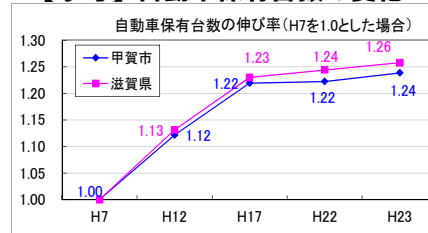
## 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化(交通量の変化等)

- 一般国道1号の交通量は、新名神供用後も、依然として交通容量(混雑度1.6)を超過。
- 滋賀県及び甲賀市の自動車保有台数については増加傾向にあり、水口道路2工区の整備による交通容量の確保が求められている。

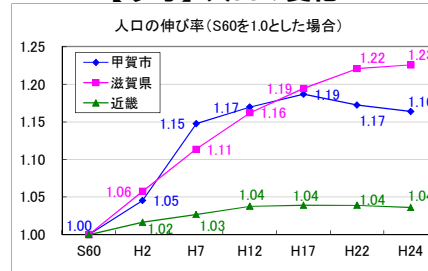
### 交通量の変化



### 【参考】自動車保有台数の変化



### 【参考】人口の変化



### 【参考】日本の将来推計人口

順位	平成12年度	平成17年度	平成22年度	平成32年度	平成42年度
1	滋賀県 1,343千人 (1.043)	東京都 12,577千人 (1.042)	東京都 13,159千人 (1.046)	沖縄県 1,417千人 (1.005)	沖縄県 1,405千人 (0.993)
2	沖縄県 1,318千人 (1.035)	神奈川県 8,792千人 (1.036)	神奈川県 9,048千人 (1.029)	東京都 13,315千人 (0.997)	滋賀県 1,375千人 (0.983)
3	神奈川県 8,490千人 (1.03)	沖縄県 1,362千人 (1.033)	千葉県 6,216千人 (1.026)	神奈川県 9,122千人 (0.997)	東京都 12,957千人 (0.983)
4	兵庫県 5,551千人 (1.028)	愛知県 7,255千人 (1.03)	沖縄県 1,393千人 (1.023)	滋賀県 1,414千人 (0.996)	愛知県 7,213千人 (0.982)
5	埼玉県 6,838千人 (1.026)	滋賀県 1,380千人 (1.023)	滋賀県 1,411千人 (1.022)	愛知県 7,440千人 (0.99)	神奈川県 8,833千人 (0.98)

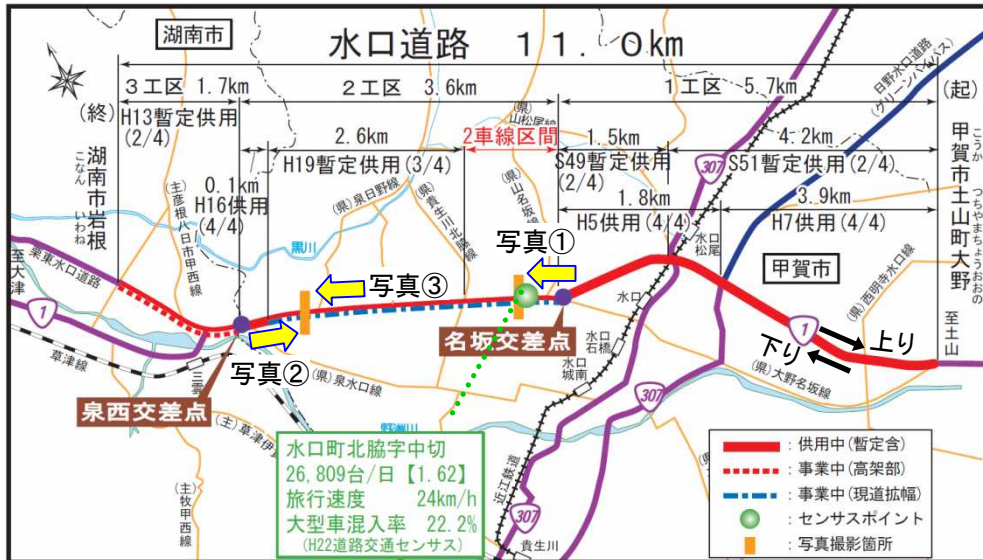
出典(H12~H22)国勢調査、(H24)各県統計書

出典(H12~H22)国勢調査、(H24)各県統計書  
(H22~H42)国立社会保障・人口問題研究所  
による将来推計人口(平成25年3月推計)

# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業の整備効果(交通混雑の緩和)

■未整備区間(2車線区間)がボトルネックとなり、渋滞が発生しているが、水口道路2工区の整備により交通混雑の緩和が期待。



2工区暫定供用区間(2.6km)の状況



撮影日 平成18年12月11日(月)



下り線(2車線)の渋滞は緩和しているが、上り線(1車線)は渋滞。



撮影日 平成25年8月23日(金)

写真①

2工区

未整備区間(2車線区間)(0.9km)の状況  
2工区に渋滞が発生。



撮影日 平成25年9月5日(木)

# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業の整備効果(交通安全の確保)

- 水口道路(11.0km)では平成22年に事故が51件発生。うち約70%(37件)が2工区(3.6km)で発生。
- 2工区の死傷事故率は整備完了している1・3工区の死傷事故率よりも突出して高くなっている。
- 2工区では単路部での追突・出会い頭など車両相互の事故が多発している。
- 水口道路2工区の整備により交通事故が減り自動車・歩行者の安全性・走行性の向上が期待。



写真① 沿道利用の状況(2車線区間)

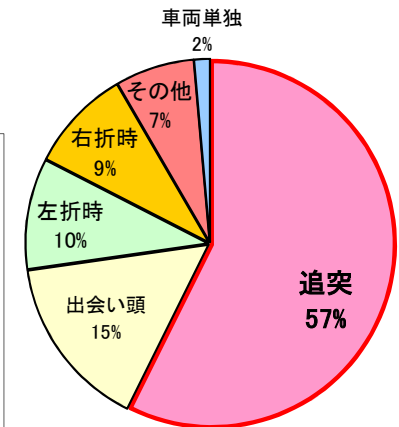
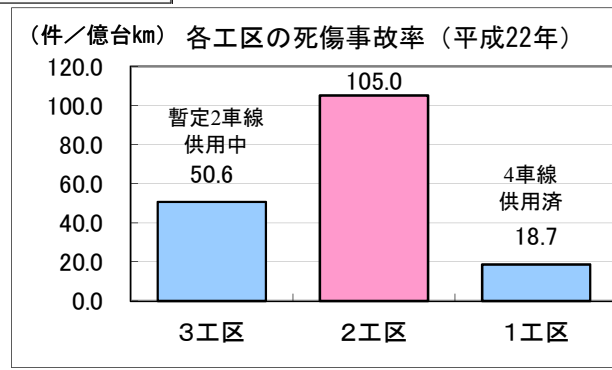
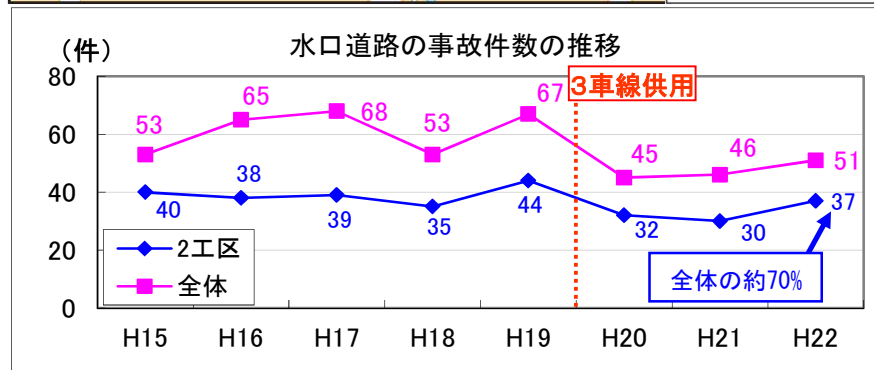


撮影日 平成25年9月5日(木)  
2車線区間では、店舗も集中しており、右折によって沿道施設を利用する車両が多くあり、事故の危険性がある。

写真② 沿道利用の状況(3車線区間)



撮影日 平成25年9月5日(木)  
3車線区間の上り方面は1車線であり、沿道施設を利用するための急な左折等により、事故の危険性がある。



出典:イタルダデータ(滋賀国事務所整理)

## 2. 事業の必要性等に関する視点

### 3) 事業の投資効果

#### ■ 便益(B)

費用便益分析マニュアルに基づき、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」について、道路整備の有無それぞれについて推計し算出。

#### ■ 費用(C)

道路整備に係る建設費、及び維持管理費で算出。

#### ■ 事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)
	1,270億円	129億円	29億円	1,428億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	685億円		58億円	743億円	

#### ■ 算出条件等

基準年 : 平成25年度  
 検討期間 : 50年間  
 現在価値算出のための社会的割引率 : 4%  
 交通量の推計時点 : 平成42年度  
 推計に用いた資料 : 平成17年度 道路交通センサス  
 適用した費用便益分析マニュアル : 平成20年11月版  
 事業費 : 400億円  
 維持管理費 : 28百万円/km  
 作成主体 : 近畿地方整備局

#### ■ 残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)
	505億円	115億円	26億円	646億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	41億円		27億円	69億円	

※1 便益・費用については、現在価値化した値である

※2 便益・費用については整数値としており、合計値は表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある

※3 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の供用により発生する便益で算出している

## 2. 事業の必要性等に関する視点

### 4) 地域における計画等

#### ■地域計画等への位置付け

<sup>みなくち</sup>水口道路は、下記の計画に位置付けられている。

- ◆滋賀県基本構想(滋賀県:H19.12)
- ◆滋賀県道路整備マスタープラン(第2次)(滋賀県:H24.3)
- ◆滋賀県道路整備アクションプログラム2013(滋賀県:H25.6)
- ◆甲賀市総合計画後期基本計画(甲賀市:H25.3)

#### ■これまでの経緯

- ・平成6年7月 地域高規格道路<sup>こうか こなん</sup>甲賀湖南道路整備促進期成同盟会 設立
- ・構成メンバー <sup>こうか</sup>甲賀市長、<sup>こなん</sup>湖南市長、<sup>りっとう</sup>栗東市長

(最近の動向)

- ・平成25年5月17日 関係機関に対し、<sup>こうか こなん</sup>甲賀湖南道路の早期整備を要望

※甲賀湖南道路とは、滋賀県甲賀市土山町から栗東市小野に至る延長約25kmの路線であり、平成10年12月に地域高規格道路の計画路線に指定されている道路である。

水口道路は甲賀湖南道路の一部を構成している。



# 3. 事業進捗の見込みの視点

- 水口道路は平成24年度までに、1工区5.7km、2工区0.1kmを完成4車線供用、2工区の一部2.6km（暫定3車線）、3工区1.7km（暫定2車線）の計10.1kmを供用。
- 水口道路2工区3.5kmの用地取得及び改良工事を推進する。
- 引き続き事業を推進し、平成27年度の供用を目指す。



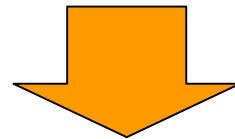
区間	1.7km	0.1km	2.6km	0.9km	5.7km
用地	取得済	用地取得(96%)			取得済
工事	暫定2車線供 用中	4車線供 用中	用地取得推進	用地取得推進	4車線供用中
			改良工事推進	改良工事推進	

※用地進捗率は、平成25年3月末の面積ベース

## 4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

みなくち

水口道路の計画は、国道1号の交通混雑の緩和や交通安全の確保を目的に、周辺の土地利用状況等を勘案し選定された合理的な計画であり、周辺の環境保全を図っている。



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する。

## 5. 関係自治体の意見

### ■滋賀県知事

平成25年9月24日 滋道第6903号  
近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)の作成に係る意見照会  
について(回答)

一般国道1号水口道路については、対応方針(原案)で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現に向けてさらなる整備促進をお願いしたい。

地元も交通混雑、交通事故等の課題解消のため、当該事業の早期完成を強く望んでおります。

なお、事業推進にあたっては、進捗のための十分な予算の確保、並びに徹底したコスト縮減に取り組んでいただきたい。

# 5. 対応方針(原案)

## 1. 事業の必要性等に関する視点

- ・一般国道1号では交通混雑が発生。水口道路の整備により、交通混雑の緩和が期待される。
- ・一般国道1号水口道路未整備区間では追突・出会い頭等の事故が多発している。水口道路の整備により、中央分離帯及び歩道が整備され、事故の減少が期待される。
- ・費用便益比(B/C)は、事業全体で1.9、残事業で9.4。

## 2. 事業進捗の見込みの視点

- ・水口道路は、これまでに1工区5.7kmを完成4車線、3工区1.7kmを暫定2車線、2工区0.1kmを完成4車線、2.6kmを暫定3車線で供用。
- ・現在、2工区の残用地買収、改良工事を推進。
- ・引き続き事業を推進し、2工区の平成27年度の完成4車線供用を目指す。

水口道路は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指すことが適切である。

**事業継続**



No. 6-2  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成25年度第2回

一般国道1号  
みなくち  
水口道路

【再評価】

平成25年10月  
近畿地方整備局

【前回評価時との比較表】

【参考資料】

平成25年度 第2回事業評価監視委員会

事業名：一般国道1号 水口道路（道路種別：一般国道）

事業化年度：昭和41年度(1工区)、昭和63年度(2工区、3工区)

	前回評価時	今回評価	(主な変更点)
	平成22年度	平成25年度	
再評価理由	再評価後3年間が経過	再評価後3年間が経過	
事業諸元	延長：11.0km 幅員：20.5～36.5m 種級：第3種第1級 設計速度：80km/h 車線数：4車線	同左	・変更なし
全体事業費	400億円	同左	・変更なし
進捗状況	進捗率(事業費)約83% 用地取得率(面積)約99% 供用延長：10.1km (うち完成4車線供用 L=5.8km)	進捗率(事業費)約86% 用地取得率(面積)約99% 供用延長：10.1km (うち完成4車線供用 L=5.8km)	・進捗率(事業費)で約3%進捗
進捗率(事業費)	約83%	約86%	・約3%進捗
費用対効果B/C	1.9 (残事業 6.7)	1.9 (残事業9.4)	①推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表 ②評価年、各年度事業費、GDPデフレータの時点修正(H25)等
備考	・H27 甲賀市水口町名坂～同市泉 L=3.5km 完成4車線供用予定		

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	国道1号 水口道路
事業主体	近畿地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比 (B/C) = 1.9 (経済的純現在価値 (B-C) = 685億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 5.8%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 9.4 (経済的純現在価値 (B-C) = 578億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 61%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等の年間渋滞損失時間 (人・時間) 及び削減率	区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (現況) : 5894万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 103万人・時間/年 (16133万人・時間/年 ⇒ 16030万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : 水口道路 (県) 大野名坂線 一般国道307号 (主) 草津伊賀線 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 95万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 3割削減
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	甲賀市コミュニティバス (三雲駅・市役所ルート)
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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		<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	滋賀県内の主な出荷先 : 大津卸売市場 (甲賀市→大津卸売市場) : 56分 ⇒ 53分
		<input type="checkbox"/> 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		<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	

		<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	泉土地区画整理
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	甲賀市の都市計画道路網密度:0.08km/km2⇒0.10km/km2
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	甲賀市の都市計画道路網密度:0.08km/km2⇒0.10km/km2
		<input type="checkbox"/> 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	
国土・地域ネットワークの構築		<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	甲賀湖南道路
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	甲賀市～栗東市 (甲賀市→栗東市): 38分⇒35分
個性ある地域の形成		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	滋賀県希望が丘文化公園 (年間観光客入り込み数: 657千人/年 H23年)
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益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	<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、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	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 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	
	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	甲賀市～済生会滋賀県病院 (甲賀市→済生会滋賀県病院): 38分⇒35分
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/億台キロ以上である区間が存する場合において、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	



		<p>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</p>	
	災害への備え	<p><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</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><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）</p> <p><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</p> <p><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</p>	滋賀県緊急輸送道路ネットワーク計画（第1次緊急輸送道路）
4. 環境	地球環境の保全	<p>● 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</p>	CO2排出削減量：6592.34t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<p>● 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率</p>	<p>（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：水口道路（県）大野名坂線 一般国道307号（主）草津伊賀線 排出削減量：11.2t/年、排出削減率：1割削減</p>
		<p>● 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率</p>	<p>（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：水口道路（県）大野名坂線 一般国道307号（主）草津伊賀線 排出削減量：0.67t/年、排出削減率：1割削減</p>
		<p>■ 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</p>	国道1号 甲賀市水口町（騒音レベル：昼間70db, 夜間70db, 延長：3.6km）→改善見込み
		<p><input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される</p>	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<p><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</p> <p><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</p>	
	その他	<p><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</p>	

(再評価)

様式-2

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道1号	水口道路	L=11km	地高	現拡・BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
30,900	4車線	近畿地方整備局

### ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	383億円	145億円	528億円
うち残事業分	45億円	68億円	113億円
基準年における 現在価値 (C)	685億円	58億円	743億円
うち残事業分	41億円	27億円	69億円

### ② 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25年度			
供用年	平成28年度			
単年便益 (初年便益)	66億円	6.3億円	1.6億円	74億円
基準年における 現在価値 (B)	1,270億円	129億円	29億円	1,428億円
うち残事業分	505億円	115億円	26億円	646億円

注) 「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.9
経済的純現在価値（事業全体）	685億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.8%
費用便益比（残事業）	9.4
経済的純現在価値（残事業）	578億円
経済的内部収益率（残事業）	61.0%

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。

④ 感度分析

【事業全体】

	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量 （全事業）	30,900台/日	±10%	1.5~2.4
事業費 （全事業）	45億円	±10%	1.9~1.9
事業期間 （全事業）	2年	±20%	1.9~1.9

【残事業】

	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量 （残事業）	30,900台/日	±10%	6.6~10.3
事業費 （残事業）	45億円	±10%	8.9~10.0
事業期間 （残事業）	2年	±20%	9.4~9.4

# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：水口道路（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (11.0km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	24,000	24,100	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	9	18	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	40.58	81.63	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	(県)大野名坂線 (4.1km)	交通量	[台/日]	22,900	12,300
		走行時間	[分]	12	8
		走行時間費用	[億円/年]	48.42	15.93
	一般国道 307号 (1.2km)	交通量	[台/日]	21,500	12,400
		走行時間	[分]	3	2
		走行時間費用	[億円/年]	11.69	4.34
	(主)草津伊賀線 (11.6km)	交通量	[台/日]	13,200	11,900
		走行時間	[分]	28	27
		走行時間費用	[億円/年]	62.42	54.18
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
③その他道路合計 (2,981.3km)	走行時間費用	[億円/年]	9,772.94	9,709.64	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：3,009.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	9,936.05	9,865.72	70.33

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。（上表は当該道路内の延長による加重平均値を記載）

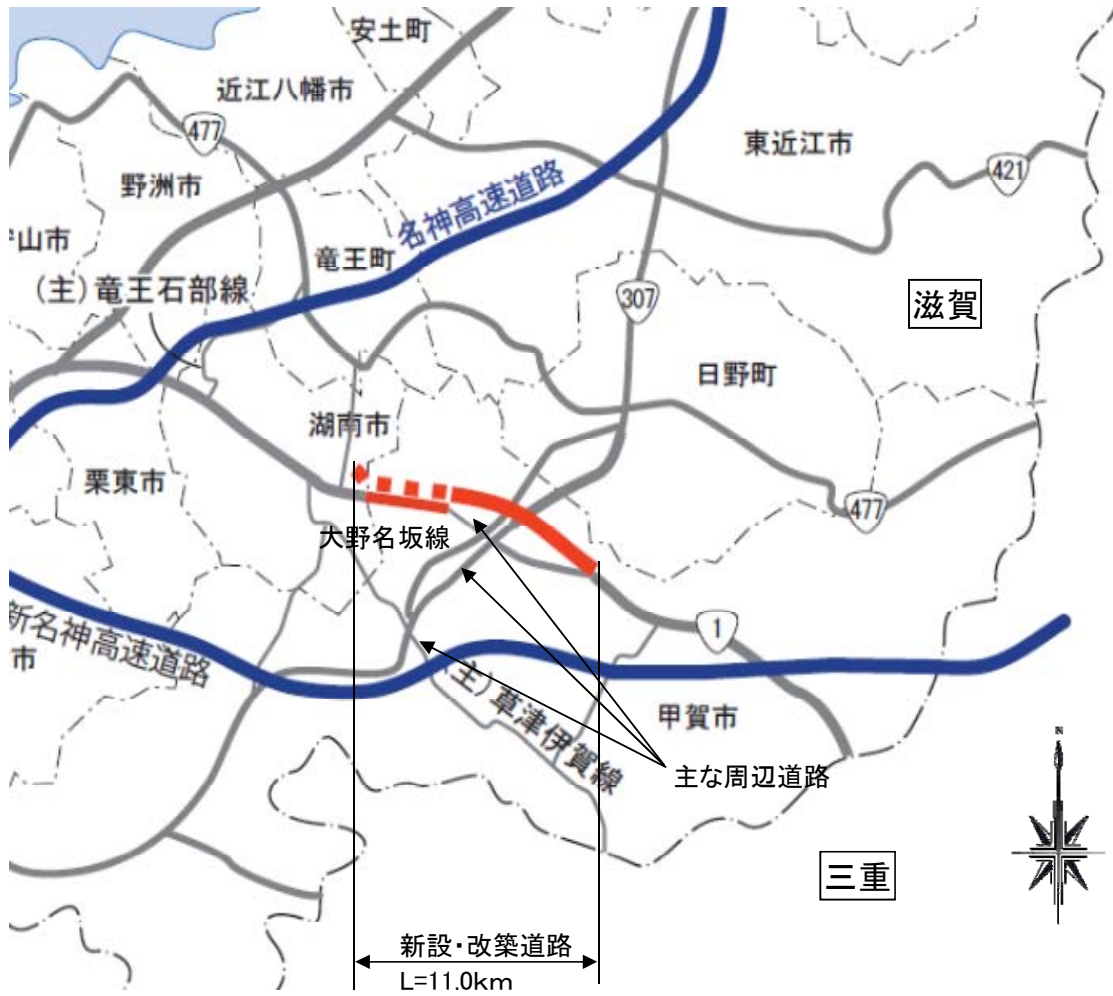
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：水口道路（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (5.2km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	27,000	31,200	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	14	9	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	69.91	51.93	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	(県)大野名坂線 (4.1km)	交通量	[台/日]	12,600	12,300
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	16.42	15.93
	一般国道 307号 (1.2km)	交通量	[台/日]	11,500	12,400
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	3.91	4.34
	(主)草津伊賀線 (11.6km)	交通量	[台/日]	12,400	11,900
		走行時間	[分]	28	27
		走行時間費用	[億円/年]	57.48	54.18
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
	交通量	[台/日]	0	0	
	走行時間	[分]	0	0	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00	
③その他道路合計 (2.987.1km)	走行時間費用	[億円/年]	9,745.97	9,739.35	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：3,009.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	9,893.69	9,865.72	27.97

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。（上表は当該道路内の延長による加重平均値を記載）

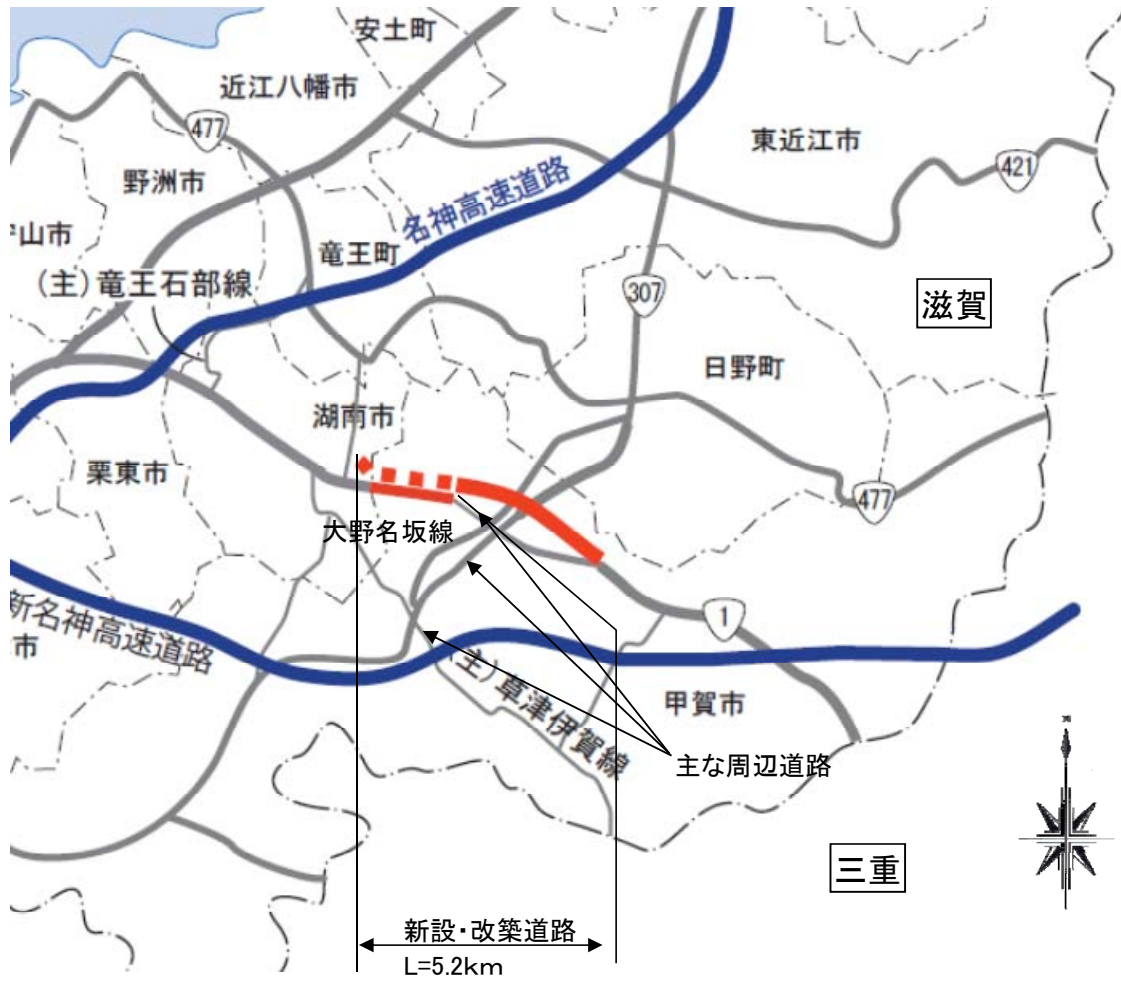
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



# 費用便益分析の条件

事業名：水口道路

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成25年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計 いずれかのみ推計の場合 いずれかのみ推計とした理由を記載	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサスベース)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他( )	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ 考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	( )台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由 小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他( )	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。	
	その他( )	<input type="checkbox"/>

交通流推計



(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	( ) %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				



## 費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道1号 水口道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.28	11	3.04

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-49年目	S 42	6.0748	36.6	0.01	0.15		
-48年目	S 43	5.8412	38.5	0.11	1.54		
-47年目	S 44	5.6165	40.8	0.08	1.02		
-46年目	S 45	5.4005	43.5	0.60	6.86		
-45年目	S 46	5.1928	45.6	2.25	23.60		
-44年目	S 47	4.9931	48.7	8.05	76.05		
-43年目	S 48	4.8010	56.1	3.66	28.87		
-42年目	S 49	4.6164	66.9	5.24	33.33		
-41年目	S 50	4.4388	70.7	6.95	40.18		
-40年目	S 51	4.2681	76.7	0.05	0.26		
-39年目	S 52	4.1039	81.3	0.35	1.63		
-38年目	S 53	3.9461	84.7	0.00	0.00		
-37年目	S 54	3.7943	86.9	0.00	0.00		
-36年目	S 55	3.6484	92.4	0.10	0.36		
-35年目	S 56	3.5081	94.8	0.60	2.05		
-34年目	S 57	3.3731	95.8	0.34	1.10		
-33年目	S 58	3.2434	96.8	0.00	0.00		
-32年目	S 59	3.1187	98.7	0.00	0.00		
-31年目	S 60	2.9987	99.5	0.00	0.00		
-30年目	S 61	2.8834	101.2	0.00	0.00		
-29年目	S 62	2.7725	101.0	0.00	0.00		
-28年目	S 63	2.6658	101.5	0.30	0.73		
-27年目	H 1	2.5633	104.2	0.34	0.77		
-26年目	H 2	2.4647	106.5	0.24	0.52		
-25年目	H 3	2.3699	109.1	1.19	2.39		
-24年目	H 4	2.2788	110.6	3.59	6.82		
-23年目	H 5	2.1911	110.9	8.88	16.16		
-22年目	H 6	2.1068	110.8	2.86	5.02		
-21年目	H 7	2.0258	109.9	18.98	32.22		
-20年目	H 8	1.9479	109.5	13.60	22.29		
-19年目	H 9	1.8730	110.4	16.86	26.34		
-18年目	H 10	1.8009	109.9	36.59	55.22		
-17年目	H 11	1.7317	108.4	28.00	41.20		
-16年目	H 12	1.6651	107.2	42.29	60.49		
-15年目	H 13	1.6010	105.7	20.20	28.18		
-14年目	H 14	1.5395	103.8	16.04	21.91		
-13年目	H 15	1.4802	102.3	9.57	12.76		
-12年目	H 16	1.4233	101.0	12.76	16.56		
-11年目	H 17	1.3686	99.6	13.28	16.80		
-10年目	H 18	1.3159	98.7	11.89	14.59		
-9年目	H 19	1.2653	97.6	8.22	9.81		
-8年目	H 20	1.2167	96.8	14.87	17.21		
-7年目	H 21	1.1699	95.6	9.29	10.47		
-6年目	H 22	1.1249	93.7	0.60	0.66		
-5年目	H 23	1.0816	92.1	6.46	6.98		
-4年目	H 24	1.0400	92.1	2.99	3.11		
-3年目	H 25	1.0000	92.1	10.38	10.38		
-2年目	H 26	0.9615	92.1	9.44	9.07		
-1年目	H 27	0.9246	92.1	35.17	32.52		
供用開始年次	H 28	0.8890	92.1			2.90	2.57
1年目	H 29	0.8548	92.1			2.90	2.47
2年目	H 30	0.8219	92.1			2.90	2.38
3年目	H 31	0.7903	92.1			2.90	2.29
4年目	H 32	0.7599	92.1			2.90	2.20
5年目	H 33	0.7307	92.1			2.90	2.12
6年目	H 34	0.7026	92.1			2.90	2.03
7年目	H 35	0.6756	92.1			2.90	1.96
8年目	H 36	0.6496	92.1			2.90	1.88
9年目	H 37	0.6246	92.1			2.90	1.81

10年目	H	38	0.6006	92.1			2.90	1.74
11年目	H	39	0.5775	92.1			2.90	1.67
12年目	H	40	0.5553	92.1			2.90	1.61
13年目	H	41	0.5339	92.1			2.90	1.55
14年目	H	42	0.5134	92.1			2.90	1.49
15年目	H	43	0.4936	92.1			2.90	1.43
16年目	H	44	0.4746	92.1			2.90	1.37
17年目	H	45	0.4564	92.1			2.90	1.32
18年目	H	46	0.4388	92.1			2.90	1.27
19年目	H	47	0.4220	92.1			2.90	1.22
20年目	H	48	0.4057	92.1			2.90	1.17
21年目	H	49	0.3901	92.1			2.90	1.13
22年目	H	50	0.3751	92.1			2.90	1.09
23年目	H	51	0.3607	92.1			2.90	1.04
24年目	H	52	0.3468	92.1			2.90	1.00
25年目	H	53	0.3335	92.1			2.90	0.97
26年目	H	54	0.3207	92.1			2.90	0.93
27年目	H	55	0.3083	92.1			2.90	0.89
28年目	H	56	0.2965	92.1			2.90	0.86
29年目	H	57	0.2851	92.1			2.90	0.83
30年目	H	58	0.2741	92.1			2.90	0.79
31年目	H	59	0.2636	92.1			2.90	0.76
32年目	H	60	0.2534	92.1			2.90	0.73
33年目	H	61	0.2437	92.1			2.90	0.71
34年目	H	62	0.2343	92.1			2.90	0.68
35年目	H	63	0.2253	92.1			2.90	0.65
36年目	H	64	0.2166	92.1			2.90	0.63
37年目	H	65	0.2083	92.1			2.90	0.60
38年目	H	66	0.2003	92.1			2.90	0.58
39年目	H	67	0.1926	92.1			2.90	0.56
40年目	H	68	0.1852	92.1			2.90	0.54
41年目	H	69	0.1780	92.1			2.90	0.52
42年目	H	70	0.1712	92.1			2.90	0.50
43年目	H	71	0.1646	92.1			2.90	0.48
44年目	H	72	0.1583	92.1			2.90	0.46
45年目	H	73	0.1522	92.1			2.90	0.44
46年目	H	74	0.1463	92.1			2.90	0.42
47年目	H	75	0.1407	92.1			2.90	0.41
48年目	H	76	0.1353	92.1			2.90	0.39
49年目	H	77	0.1301	92.1	-97.78	-12.72	2.90	0.38
合計					285.49	685.46	144.76	57.52
単純事業費計						383.27		144.76

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

## 費用の現在価値算定表(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道1号 水口道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.28	5.2	1.44

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)			維持管理費(億円)	
				単純単価	評価基準年度価格	現在価値	単純単価	現在価値
-2年目	H 26 2014	0.9615	92.1	9.44	9.44	9.07		
-1年目	H 27 2015	0.9246	92.1	35.17	35.17	32.52		
供用開始年次	H 28 2016	0.8890	92.1				1.37	1.22
1年目	H 29 2017	0.8548	92.1				1.37	1.17
2年目	H 30 2018	0.8219	92.1				1.37	1.12
3年目	H 31 2019	0.7903	92.1				1.37	1.08
4年目	H 32 2020	0.7599	92.1				1.37	1.04
5年目	H 33 2021	0.7307	92.1				1.37	1.00
6年目	H 34 2022	0.7026	92.1				1.37	0.96
7年目	H 35 2023	0.6756	92.1				1.37	0.92
8年目	H 36 2024	0.6496	92.1				1.37	0.89
9年目	H 37 2025	0.6246	92.1				1.37	0.85
10年目	H 38 2026	0.6006	92.1				1.37	0.82
11年目	H 39 2027	0.5775	92.1				1.37	0.79
12年目	H 40 2028	0.5553	92.1				1.37	0.76
13年目	H 41 2029	0.5339	92.1				1.37	0.73
14年目	H 42 2030	0.5134	92.1				1.37	0.70
15年目	H 43 2031	0.4936	92.1				1.37	0.68
16年目	H 44 2032	0.4746	92.1				1.37	0.65
17年目	H 45 2033	0.4564	92.1				1.37	0.62
18年目	H 46 2034	0.4388	92.1				1.37	0.60
19年目	H 47 2035	0.4220	92.1				1.37	0.58
20年目	H 48 2036	0.4057	92.1				1.37	0.56
21年目	H 49 2037	0.3901	92.1				1.37	0.53
22年目	H 50 2038	0.3751	92.1				1.37	0.51
23年目	H 51 2039	0.3607	92.1				1.37	0.49
24年目	H 52 2040	0.3468	92.1				1.37	0.47
25年目	H 53 2041	0.3335	92.1				1.37	0.46
26年目	H 54 2042	0.3207	92.1				1.37	0.44
27年目	H 55 2043	0.3083	92.1				1.37	0.42
28年目	H 56 2044	0.2965	92.1				1.37	0.41
29年目	H 57 2045	0.2851	92.1				1.37	0.39
30年目	H 58 2046	0.2741	92.1				1.37	0.38
31年目	H 59 2047	0.2636	92.1				1.37	0.36
32年目	H 60 2048	0.2534	92.1				1.37	0.35
33年目	H 61 2049	0.2437	92.1				1.37	0.33
34年目	H 62 2050	0.2343	92.1				1.37	0.32
35年目	H 63 2051	0.2253	92.1				1.37	0.31
36年目	H 64 2052	0.2166	92.1				1.37	0.30
37年目	H 65 2053	0.2083	92.1				1.37	0.29
38年目	H 66 2054	0.2003	92.1				1.37	0.27
39年目	H 67 2055	0.1926	92.1				1.37	0.26
40年目	H 68 2056	0.1852	92.1				1.37	0.25
41年目	H 69 2057	0.1780	92.1				1.37	0.24
42年目	H 70 2058	0.1712	92.1				1.37	0.23
43年目	H 71 2059	0.1646	92.1				1.37	0.23
44年目	H 72 2060	0.1583	92.1				1.37	0.22
45年目	H 73 2061	0.1522	92.1				1.37	0.21
46年目	H 74 2062	0.1463	92.1				1.37	0.20
47年目	H 75 2063	0.1407	92.1				1.37	0.19
48年目	H 76 2064	0.1353	92.1				1.37	0.19
49年目	H 77 2065	0.1301	92.1	-1.83	-1.83	-0.24	1.37	0.18
合計				42.78	42.78	41.35	68.43	27.17
単純事業費計					44.61		68.43	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2)評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。





(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	水口道路	4	11.0km

### ■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				20,122	
	改良費				11,320	
		土工	m <sup>3</sup>	631,684	5,631	切土(444,203m <sup>3</sup> )、盛土(565,942m <sup>3</sup> )、捨土(92,758m <sup>3</sup> )等
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	316,885	1,014	路床安定処理
		法面工	m <sup>2</sup>	355,115	391	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,968	重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	m	605	2,316	横断函渠(4)等
	橋梁費			898	5,177	
		100m以上	m	759	4,376	連続高架橋3橋
		100m未満	m	139	801	PC橋3橋、鋼橋1橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費			268,794	2,856	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	219,894	2,563	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	48,900	293	
	付帯施設費				769	
		交通管理施設工	式	1	769	標識、防護柵、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				15,701	
	用地費		m <sup>2</sup>	336,100	9,778	
		宅地	m <sup>2</sup>			
		田畑	m <sup>2</sup>			
		山林・原野	m <sup>2</sup>			
	補償費	式		1	5,923	
③	間接経費	式		1	4,177	地質調査、測量、設計に係る費用等
	全体事業費				40,000	

#### 【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用



(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	水口道路	4	11.0km

### ■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				4,064	
	改良費				970	
		土工	m <sup>3</sup>	54,071	482	切土(406,000m <sup>3</sup> )、盛土(517,000m <sup>3</sup> )、捨土(84,000m <sup>3</sup> )等
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	26,876	86	路床安定処理
		法面工	m <sup>2</sup>	30,880	34	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	169	重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	m	52	199	横断函渠(4)等
	橋梁費			898	2,246	
		100m以上	m	759	1,898	連続高架橋3橋
		100m未満	m	139	348	PC橋3橋、鋼橋1橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費			68,856	734	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	56,339	659	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	12,517	75	
	付帯施設費				114	
		交通管理施設工	式	1	114	標識、防護柵、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				40	
	用地費		m <sup>2</sup>	859	25	
		宅地	m <sup>2</sup>			
		田畑	m <sup>2</sup>			
		山林・原野	m <sup>2</sup>			
	補償費		式	1	15	
③	間接経費		式	1	580	地質調査、測量、設計に係る費用等
	全体残事業費				4,684	

#### 【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

(事業全体、残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	水口道路	4	11.0km

■維持管理費内訳

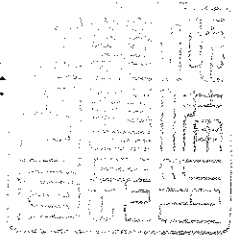
区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	11.0	1,850	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	13,350	橋梁0.9km
その他	式	1	0	
維持管理費合計			15,200	



国近整企画第41号  
平成25年9月11日

滋賀県知事 殿

近畿地方整備局長



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る  
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、近畿地方整備局事業評価監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成25年10月3日に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成25年9月25日(水)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

FAX 06-6942-7463

(再評価)

## 【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道1号水口道路	事業継続	
一般国道161号湖北バイパス	事業継続	

※貴県の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

滋 道 第 6 9 0 3 号  
平成25年(2013年)9月24日

国土交通省  
近畿地方整備局長 様

滋賀県知事 嘉田



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る  
対応方針（原案）の作成に係る意見照会について（回答）

平成25年9月11日付け国近整企画第41号で照会のありましたこのことについて、下記のとおり回答します。

記

一般国道1号水口道路、一般国道161号湖北バイパスの2事業については、対応方針（原案）（案）で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現に向けてさらなる整備促進をお願いしたい。

地元も交通混雑、交通事故等の課題解消のため、当該事業の早期完成を強く望んでおります。

なお、事業推進にあたっては、進捗のための十分な予算の確保、並びに徹底したコスト縮減に取り組んでいただきたい。

