



No. 5-1  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成22年度第3回

国道161号

こ ほ く  
湖 北 バイパス

【再評価】

平成22年11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) 関係自治体の意見等
3. 事業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. 対応方針(原案)

# 1. 事業の概要

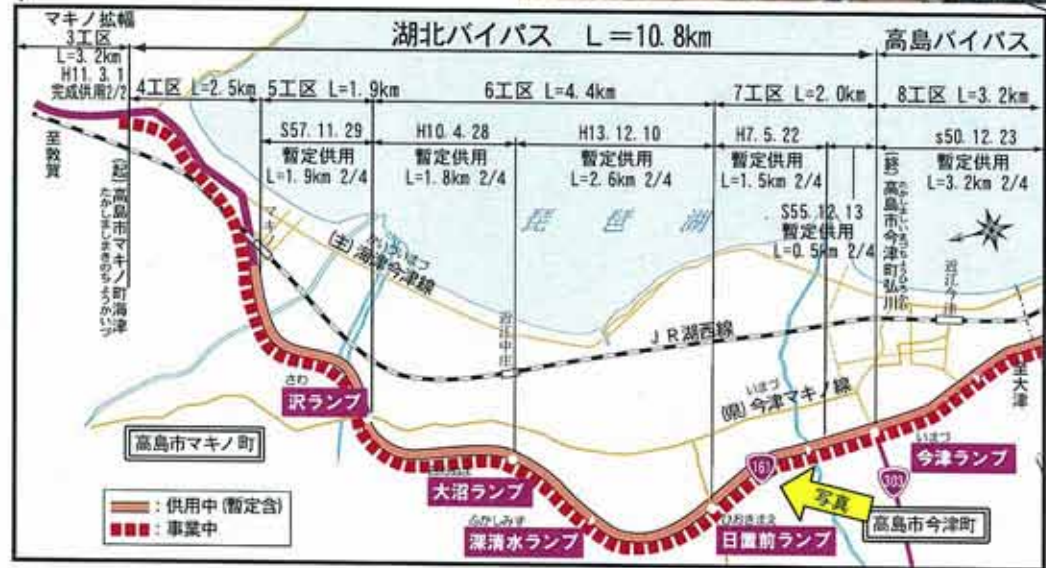
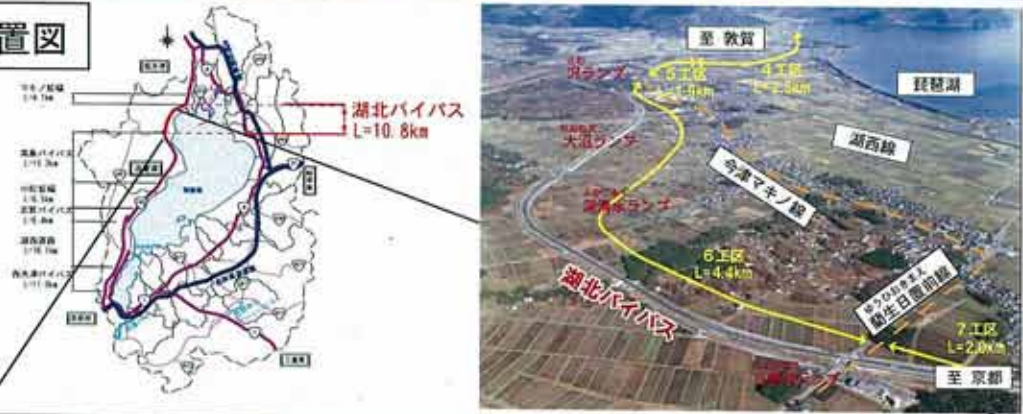
## 事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保
- 冬季の円滑な交通の確保

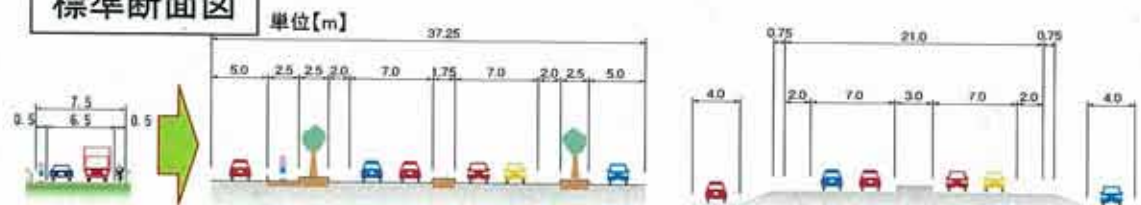
## 事業の概要、進捗状況

区間	たかしま まきのちょう かいづ (起) 滋賀県高島市マキノ町海津 たかしま いまづちようひろかわ (終) 滋賀県高島市今津町弘川
道路延長	L=10.8km
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	W=22.5~37.25m
計画交通量	19,000台/日
全体事業費	300億円
事業化	昭和48年度
都市計画決定	昭和51年5月
用地着手	昭和48年度
工事着手	昭和53年度
供用延長	L=8.3km(暫定供用)
事業進捗率	約68%(平成22年3月末現在)
用地取得率	約88%(面積ベース、同上)

## 位置図



## 標準断面図



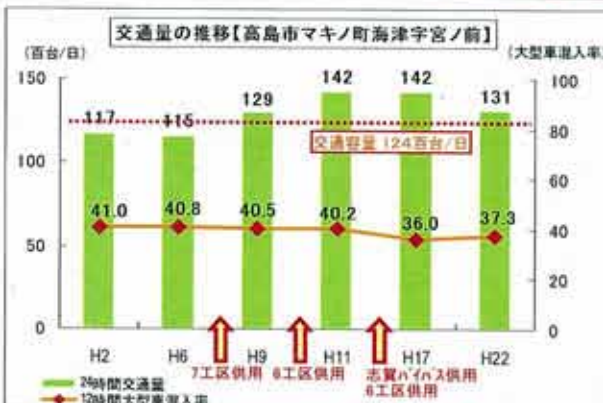
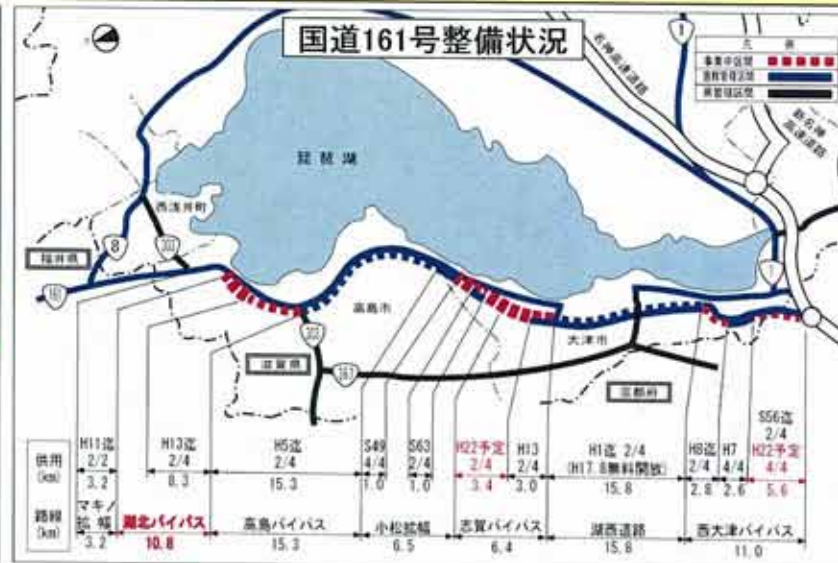
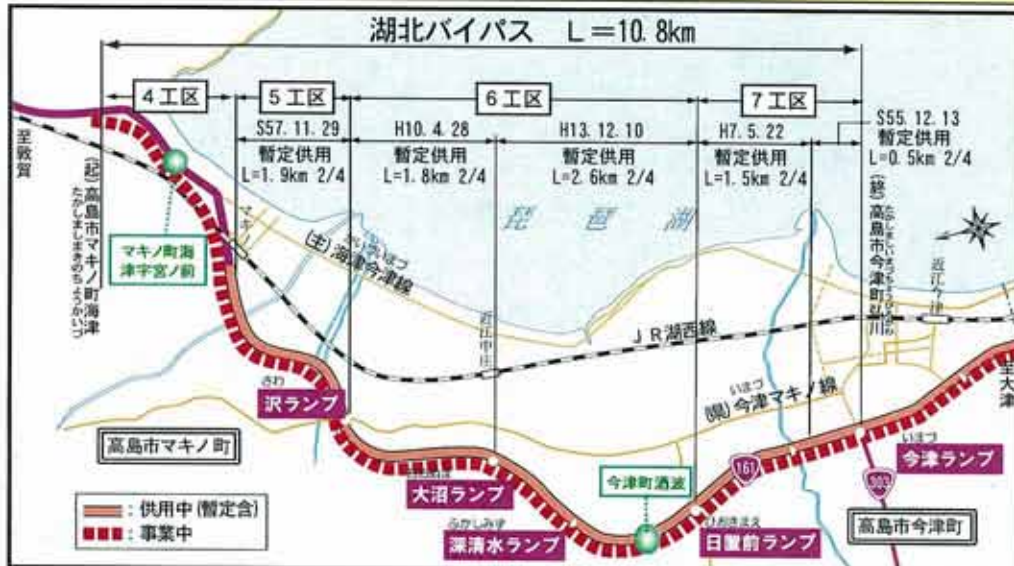
4工区(現道拡幅区間)

5~7工区(バイパス区間)

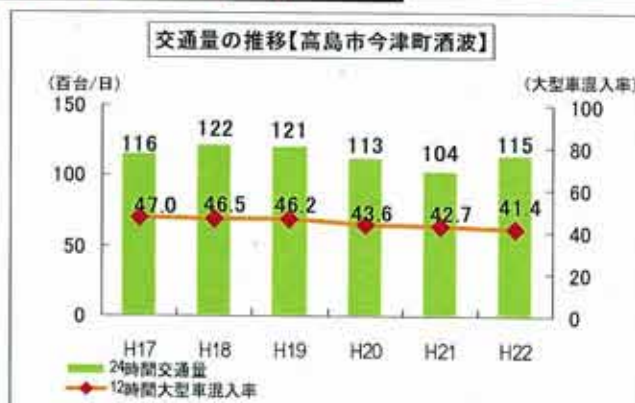
# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化(交通量の変化等)

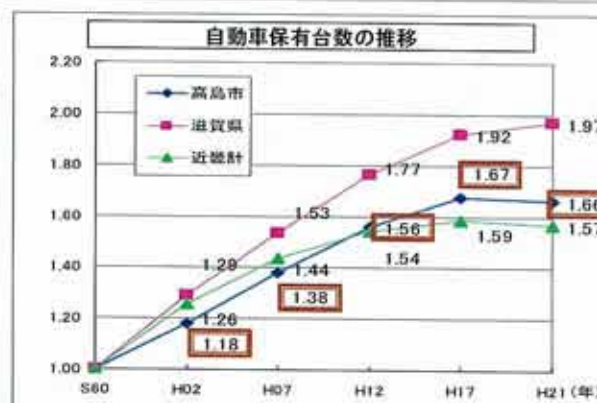
- 国道161号の高島市マキノ町海津地区(4工区)では、並行する道路が無く、H11年以降交通容量を超過しており、大型車混入率も3~4割と高くなっている。
- 高島市の自動車保有台数は、近畿や滋賀県と同様に増加傾向にある。



出典: 道路交通センサス(H2~H17)、H22.10.26滋賀国道事務所調べ



出典: 滋賀国道事務所調べ(交通量計測装置によるデータ: 各年度の平日平均交通量、H22年度は4月1日~10月25日の平日平均交通量)



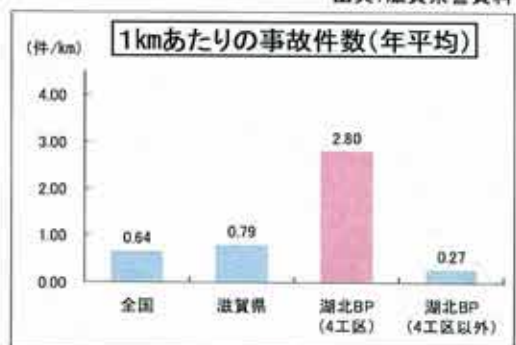
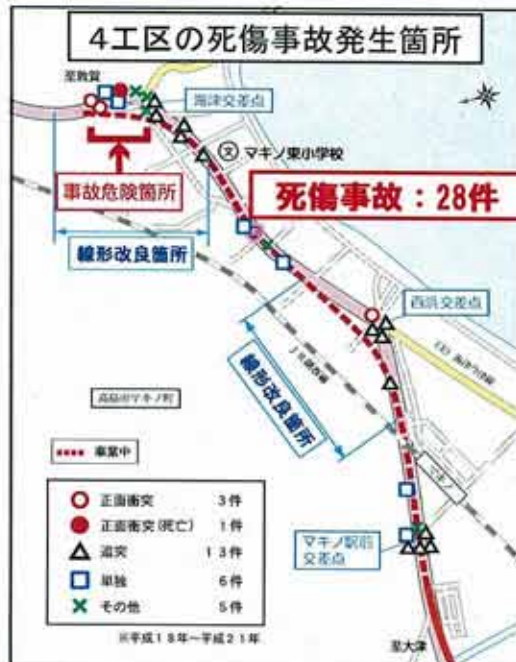
出典: 滋賀県統計書



# 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)

■未整備区間は、事故危険箇所位置づけられた急カーブ区間やマキノ駅前交差点で事故が多発しており、4工区の線形改良・交差点改良及び歩道整備により、交通安全の向上が期待される。



# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業の整備効果(冬期の円滑な交通の確保)

- 高島市は降雪量の多い地域であり、積雪地域に指定されており、降雪量は北陸地方に匹敵する。
- 積雪時には除雪作業等で渋滞が発生し、円滑な交通に支障をきたしているため、整備により円滑な交通を確保する。

除雪作業状況(高島市マキノ町)



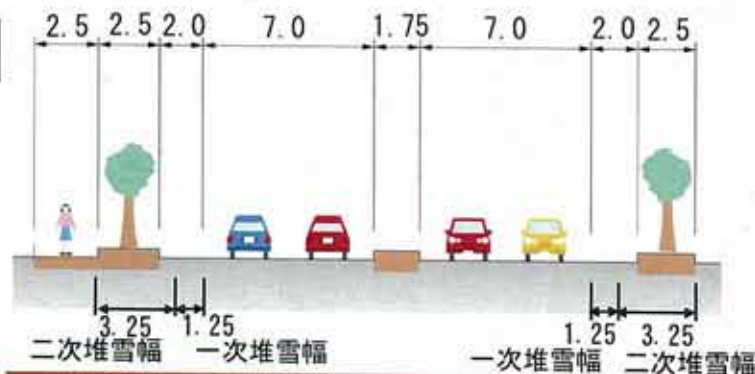
撮影:H17.12

現況

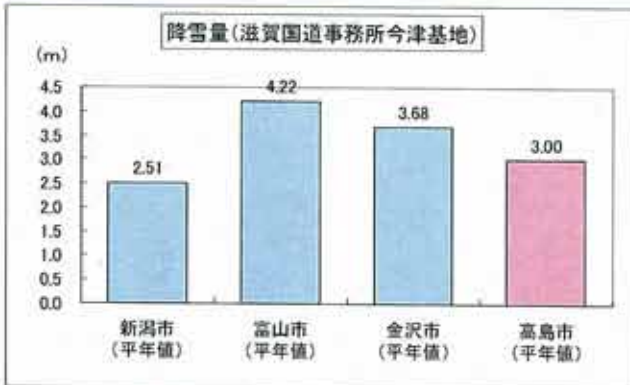


(単位:m)

整備後



一次堆雪幅 1.25m 二次堆雪幅 3.25m



出典: 気象庁資料による過去30年の年累積の平均値

【積雪地域】  
・高島市は「積雪寒冷特別地域における道路交通確保に関する特別措置法」に基づき積雪地域に指定。



4日、高島市今津町62センチ、米原市55センチ、高根市28センチ。各市では、住民らが自宅や道路の雪かきに追われた。高根市などによると、16日午後7時半ごろ、高島市マキノ町在線の街道で、積雪がわたって小規模な雪崩が発生し、一時的に通行が止めた。けが人などはないものの、県道奥の在照地区が孤立する危険性があったが、除雪作業で17日昼には車の通行が可能になった。福井県と結ぶ国道303号も除雪作業のため午前10時、正午まで通行止めになり、同市マキノ町の国道101号でも正午前、大雪の影響とみられる倒木で、一時的に通行できなくなった。

同気象台によると、大雪は湖北を中心に18日未明まで続くという。(近藤修史)

## 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)
	681億円	95億円	34億円	809億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	520億円		48億円	568億円	

#### ■ 算出条件等

基準年 : 平成22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 : 29.9百万円/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)
	331億円	42億円	10億円	383億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	77億円		48億円	125億円	

※1 便益・費用については、現在価値化した値である

※2 便益・費用の合計値については、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) 関係自治体の意見等

#### ■滋賀県知事

平成22年10月12日 滋道第768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)

照会のありました事業については、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のため、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、本事業の事業促進、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。

#### 地域計画等への位置付け

■滋賀県基本構想(滋賀県:H19.12)

■滋賀県道路整備アクションプログラム2008(滋賀県:H20.6)

■高島市総合計画(H19.3)

□国道161号改良整備促進期成同盟会(昭和42年12月設立 大津市長他)

# 3. 事業進捗の見込みの視点

- 昭和48年度事業化とともに用地取得を着手したが、用地補償等の地元調整に時間を要した。整備効果の早期発現の観点から昭和53年度よりバイパス部の工事に着手し、部分供用済み。
- 未供用区間(4工区)については、パートナー協議会を経て、平成20年度には幅杭設置完了。早期用地取得に向け、現在用地測量実施中。



	S48	S50	S55	S60	H1	H5	H10	H15	H20
4工区 (2.5km)	事業着手								幅杭設置完了
5工区 (1.9km)	事業着手	用地取得	事業認定	S57.3供用(1.9km)					
6工区 (4.4km)	事業着手	用地取得	事業認定				H10.4供用(1.8km)		
									H13.12供用(2.6km)
7工区 (2.0km)	事業着手	用地取得	事業認定				H7.5供用(1.5km)		
				S55.12供用(0.5km)					

## ◆近年(4工区)の進捗状況

### H16.12~H18.2 パートナー協議会

現道拡幅区間であり、地域分断等の課題があり、地元住民・学識経験者等含めたパートナー協議会を設置し、計6回開催し、構造について合意形成。

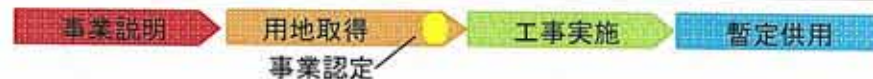
### H18~ 公安委員会等関係機関協議

### H19~ 事業説明会

測量及び地質調査を経て、各自治会に対して地元説明会を実施し、H20年度には幅杭設置完。

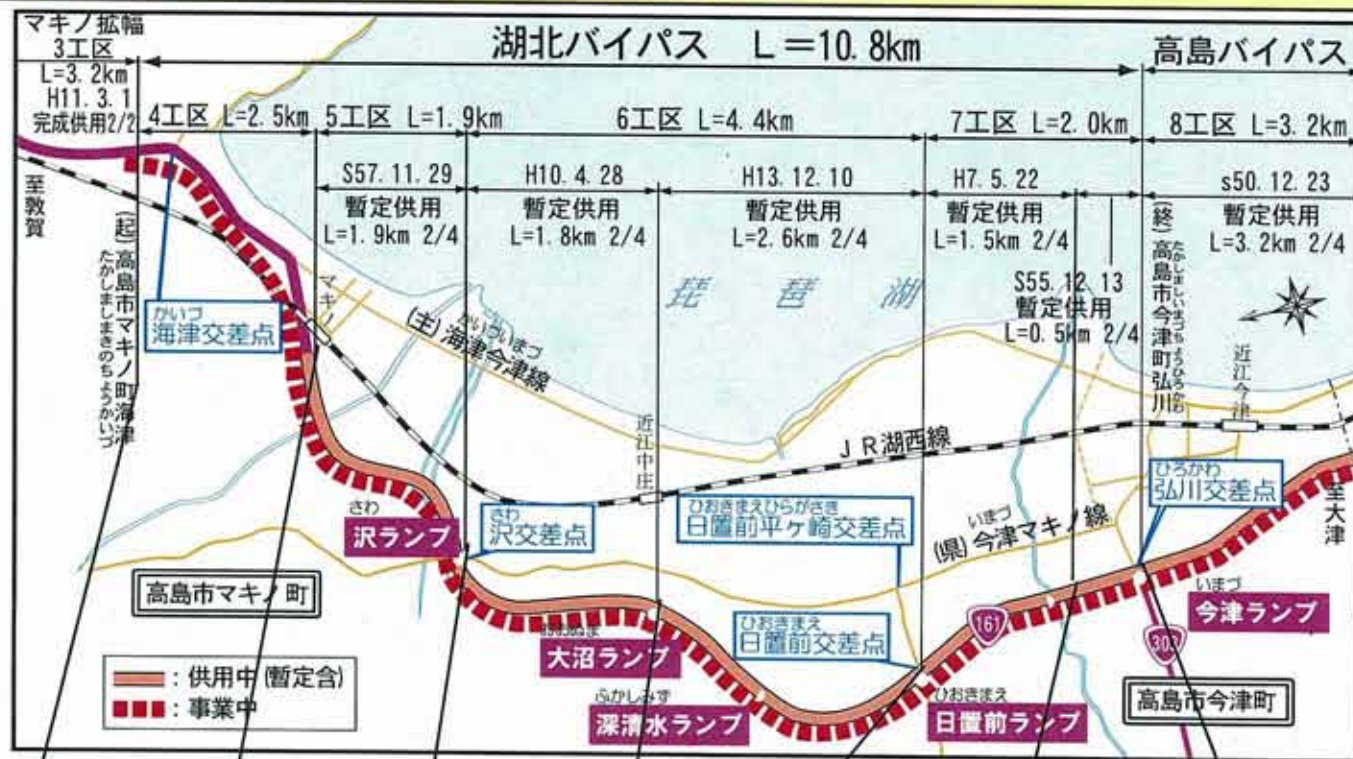
### H21~ 用地測量

用地測量着手。S40年代に実施された国土調査による公図と現況に不整合があり、訂正作業中



# 3. 事業進捗の見込みの視点

- 湖北バイパスは平成13年度までに、5工区L=1.9km、6工区4.4km、7工区L=2.0kmの計8.3kmを暫定供用。
- 4工区の未整備区間については、用地取得及び改良工事を推進します。
- 引き続き事業を推進し、早期の供用を目指します。



区間	4工区 (L=2.5km)	5工区 (L=1.9km)	6工区 (L=1.8km)	6工区 (L=2.6km)	7工区 (L=1.5km)	7工区 (L=1.5km)	合計 10.8km
測量・設計	H19: 事業説明会 H20: 幅杭設置 H21~: 用地測量	予備設計済	予備設計済	予備設計済	予備設計済	予備設計済	
用地	用地取得 (21%) (S48)	取得済 (S52~S57)	取得済 (S56~H5)	取得済 (S56~H5)	取得済 (S53~H4)	取得済 (S53~H4)	用地取得 (88%)
工事	未着手	S53~S57 S57暫定供用	S62~H13 H10, H13暫定供用	S62~H13 H10, H13暫定供用	S53~H7 S55, H7暫定供用	S53~H7 S55, H7暫定供用	供用中区間 L=8.3km

※用地進捗率は、平成22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

湖北バイパスの計画は、国道161号の交通混雑の緩和や交通安全の確保及び冬期の円滑な交通の確保等を目的に、周辺の土地利用状況等を勘察し選定された合理的な計画であり、周辺の環境保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。



湖北バイパスの4工区においては、事故の多い危険箇所を重点整備区間とし、事業の効果が高い(交通安全の確保)重点整備区間を優先的に整備推進していきます。  
あわせて、設計段階において、大型プレキャスト製品、軟弱地盤対策等の新技術・新工法を活用し、コスト縮減を図ります。

湖北バイパス4工区 L=2.5km

事故危険箇所

海津交差点

西浜交差点

国道161号

重点整備区間

大型プレキャスト製品

重力式擁壁

プレキャストL型擁壁

プレキャスト化による省力化を図る

地盤改良 (MMB工法)

バケットに攪拌混合羽根等を一体化し、施工能力向上を図る

## 5. 対応方針(原案)

国道161号 湖北バイパス

### 1. 事業の必要性等に関する視点

- ・国道161号の海津地区では、並行する道路が無く、H11年以降交通容量を超過しており、大型車混入率も3~4割と高くなっている。
- ・湖北バイパスでは、急カーブ区間やマキノ駅前交差点で事故が多発している。線形改良・交差点改良及び歩道設置により交通安全の向上が期待できる。
- ・積雪時には除雪作業等で渋滞が発生し、円滑な交通に支障をきたしているが、堆雪幅の確保により円滑な交通の確保が期待できる。
- ・費用便益比(B/C)は、事業全体で1.4、残事業で3.1。

### 2. 事業進捗の見込みの視点

- ・湖北バイパスは、これまでに、10.8kmのうち8.3km(約8割)が開通。
- ・残る2.5km(4工区)について、地元や関係機関と調整。
- ・引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。

湖北バイパスは、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. 5-2  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成22年度第3回

国道161号  
こほく  
湖北バイパス  
【再評価】

平成22年11月  
近畿地方整備局

【前回評価時との対比表】

【参考資料】

平成22年度 第3回事業評価監視委員会

事業名：一般国道161号 湖北バイパス（道路種別：地域高規格道路）

事業化年度：昭和48年度

	前回評価時	今回評価	(前回評価時からの主な変更点)
	平成19年11月	平成22年11月	
再評価理由	再評価実施後5年間に経過した時点で継続中	再評価実施後3年間に経過	
事業諸元	延長：10.8km 幅員：22.5～37.25m 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	300億円	同左	・変更なし
進捗状況	進捗率(事業費)：約67% 用地取得率(面積)：約88% 供用延長：8.3km(2/4)	進捗率(事業費)：約68% 用地取得率(面積)：約88% 供用延長：8.3km(2/4)	・進捗率(事業費)で約1%進捗
費用対効果(B/C)	1.5 (残事業 2.5)	1.4 (残事業 3.1)	
B/C算出条件	評価年：H19 検討期間：40年間 適用OD：H11センサス 検討時点：H42 適用マニュアル：H15.11版	評価年：H22 検討期間：50年間 適用OD：H17センサス 検討時点：H42 適用マニュアル：H20.10版	・将来交通量需要推計の見直し ・費用便益分析マニュアルの改訂 ・評価年、各年度事業費、GDPデフレータの時点修正 等
備考	・未供用区間である4工区において、H19から地元自治会に事業説明会を行い、H21から用地測量に着手している。		

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161号 湖北バイパス
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	■ 便益が費用を上回っている	全 体：費用便益比 B/C = 1.4 (経済的純現在価値 B-C = 241億円、経済的内部収益率 (IRR) = 4.9%) 採 取：費用便益比 B/C = 3.1 (経済的純現在価値 B-C = 258億円、経済的内部収益率 (IRR) = 14.3%)

●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□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	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	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) : 66,162万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 92万人・時間/年 (140,415万人・時間/年 → 140,323万人・時間/年) 区間b (並行区間) について (国道161号) 並行区間等の渋滞損失時間 : 92万人・時間/年 並行区間等の渋滞損失削減率 : 約1割削減
	□ 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	湖国バス
	□ 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		
□ 現道等における、総重量25tの車両もしくは150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		



1. 活力	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 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		
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である		
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km <sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である		
		<input 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		
		<input type="checkbox"/> 対象区画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としての位置づけ有り		
		■ 地域高規格道路の位置づけあり	琵琶湖西縦貫道路	
		<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		
		■ 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	高島市～敦賀市	
		<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 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		
	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		
		■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	マキノ高原(年間観光客入込数:308千人/年 H20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/日以上に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"/> バリアフリー新法に基づく特定道路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"/> 対象区画が電線類地中化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	■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	高島市～長浜赤十字病院 (所要時間:75分⇒73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	
		<input type="checkbox"/> 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	<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	
		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	高層緊急輸送道路ネットワーク計画（第1次緊急輸送道路）
		<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	
		<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）	
		<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	
<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			
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	CO2排出削減量：7,507t-CO2/年
		● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（並行区間等）：国道161号 排出削減量：42t/年、排出削減率：19%削減
	● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（並行区間等）：国道161号 排出削減量：1t/年、排出削減率：25%削減	
	■ 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	国道161号 高島市マキノ町海岸（騒音レベル：昼間75db、夜間75db） →改善見込み	
	<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される		
5. その他	他のア/イ/ロ以外の関係	<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	
		<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	
		<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	

(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
国道161号	湖北バイパス	L=10.8km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
19,000	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22年度		
単純合計	291億円	154億円	444億円
うち残事業分	91億円	154億円	245億円
基準年における 現在価値 (C)	520億円	48億円	568億円
うち残事業分	77億円	48億円	125億円

### 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22年度			
供用年	平成31年度			
単年便益 (初年便益)	44億円	6.1億円	2.3億円	52億円
基準年における 現在価値 (B)	681億円	95億円	34億円	809億円
うち残事業分	331億円	42億円	10億円	383億円

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）	1.4
経済的純現在価値（事業全体）	241億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.9%
費用便益比（残事業）	3.1
経済的純現在価値（残事業）	258億円
経済的内部収益率（残事業）	14.3%

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

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	19,000台/日	±10%	2.8~3.4
事業費	91億円	±10%	2.9~3.3
事業期間	8年	±20%	2.9~3.2

交通状況の変化

様式-3①

事業名：湖北バイパス（事業全体）

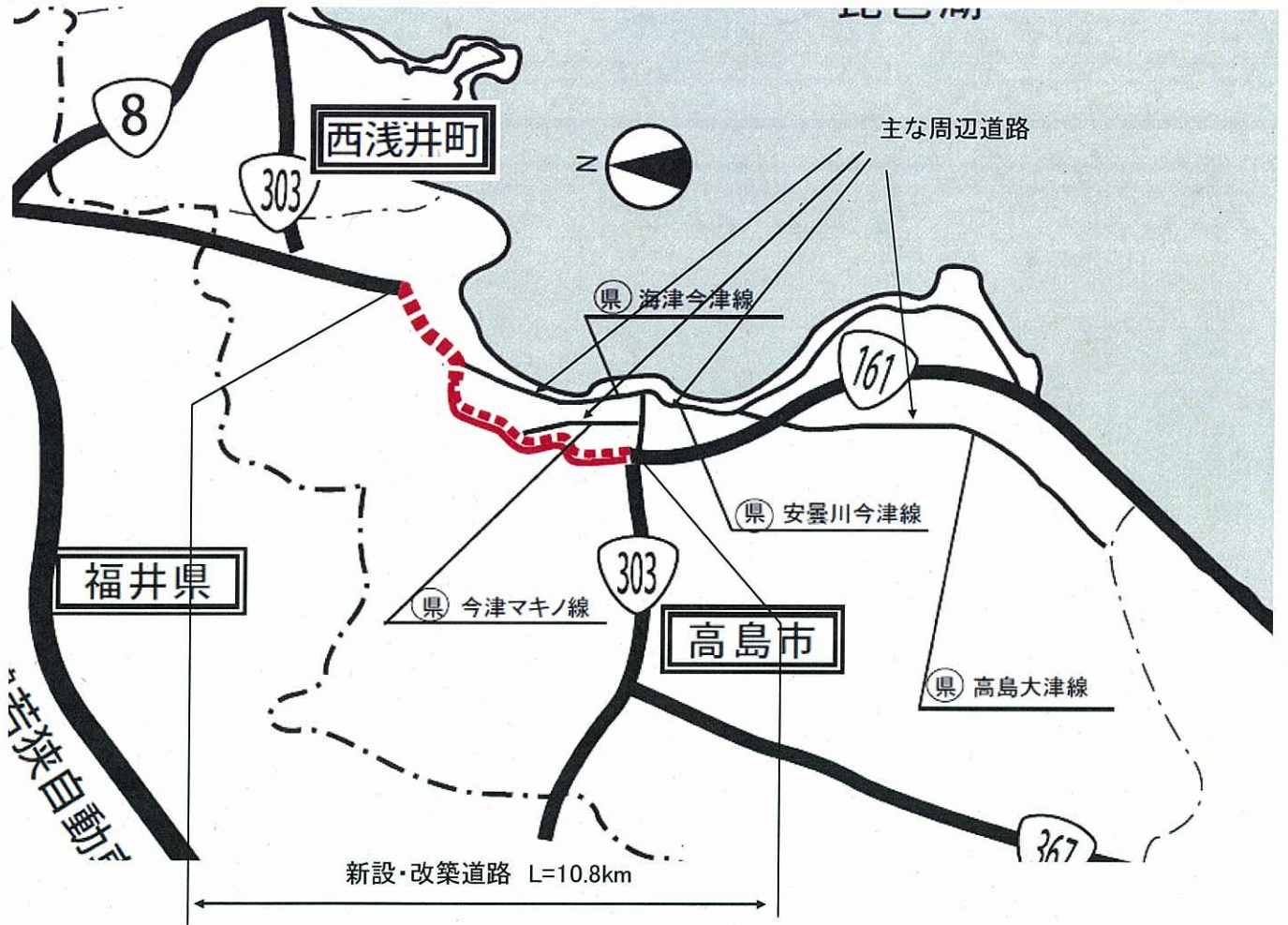
（推計時点 H42年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 (10.8km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	13,400	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	10	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	28.02	
②主な周 辺道路 <sup>※4</sup>	海津今津線 (9.4km)	交通量	[台/日]	14,200	5,600
		走行時間	[分]	20	14
		走行時間費用	[億円/年]	61.66	15.63
	今津マキノ 線 (5.5km)	交通量	[台/日]	8,600	7,300
		走行時間	[分]	9	8
		走行時間費用	[億円/年]	13.18	9.99
	安曇川今津 線 (1.8km)	交通量	[台/日]	20,200	11,200
		走行時間	[分]	7	5
		走行時間費用	[億円/年]	28.11	9.37
	高島大津線 (0.7km)	交通量	[台/日]	17,600	8,600
		走行時間	[分]	3	2
		走行時間費用	[億円/年]	10.03	2.86
	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 (26,416.0km)	走行時間費用	[億円/年]	190,696.56	190,699.29	

			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：26,444.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	190,809.53	190,765.15	44.38

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※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：湖北バイパス（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 (10.8km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	11,000	13,400	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	18	10	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	42.84	28.02	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	海津今津線 (9.4km)	交通量	[台/日]	7,000	5,600
		走行時間	[分]	15	14
		走行時間費用	[億円/年]	21.88	15.63
	今津マキノ線 (5.5km)	交通量	[台/日]	7,400	7,300
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	10.26	9.99
	安曇川今津線 (1.8km)	交通量	[台/日]	11,000	11,200
		走行時間	[分]	4	5
		走行時間費用	[億円/年]	9.34	9.37
	高島大津線 (0.7km)	交通量	[台/日]	8,400	8,600
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	2.86	2.86
	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 (26,416.0km)	走行時間費用	[億円/年]	190,699.55	190,699.29	

			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：26,444.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	190,786.73	190,765.15	21.57

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

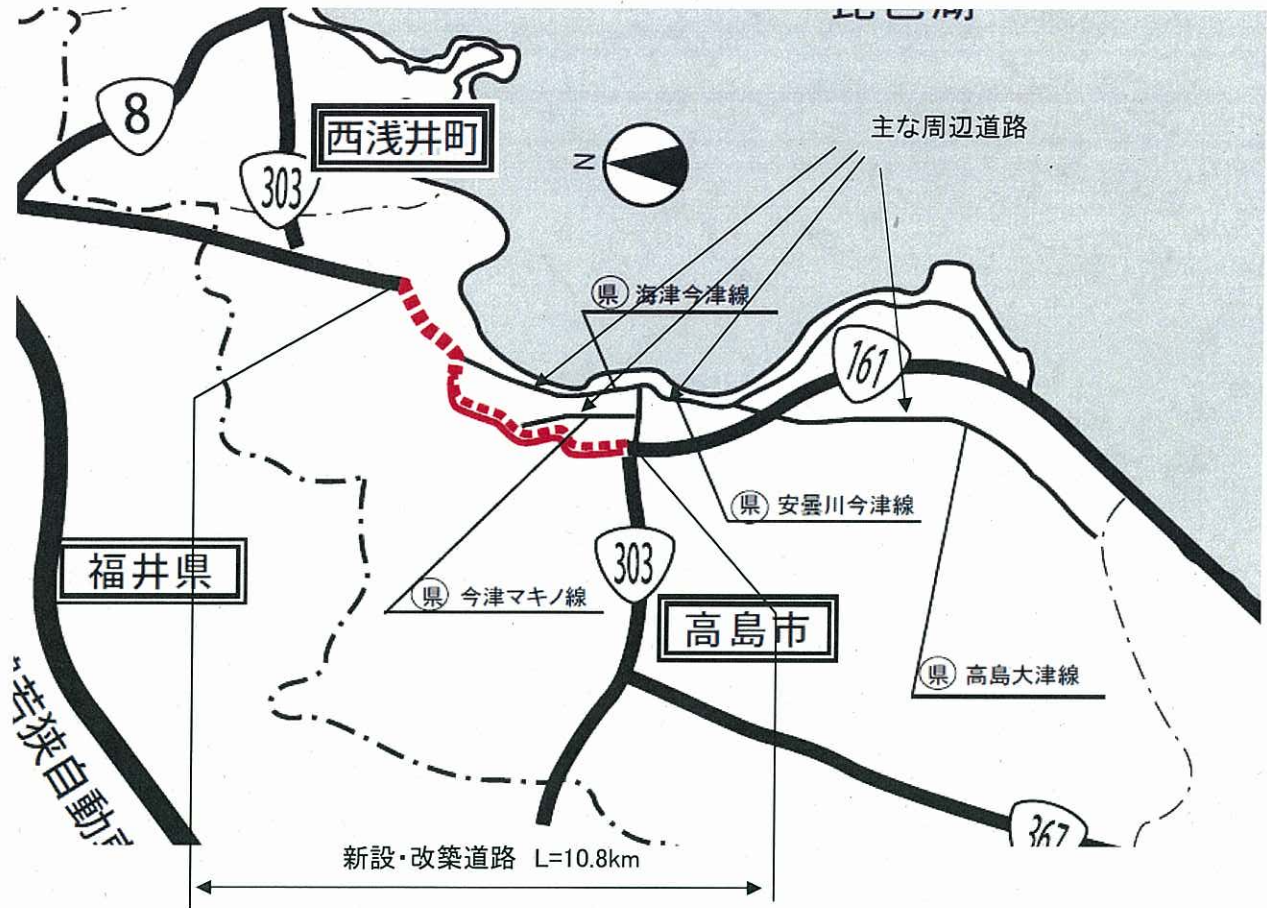
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：湖北バイパス

(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22年	
交通流推計	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	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
	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	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
	その他( )		
	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	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	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"/>	

(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:国道161号 湖北バイパス

					単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)
					0.299	10.8	3.23
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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-46年目	S 48	4.2681	52.4	1.02	7.58		
-45年目	S 49	4.1039	62.5	0.10	0.60		
-44年目	S 50	3.9461	66.1	0.10	0.54		
-43年目	S 51	3.7943	71.7	0.20	0.97		
-42年目	S 52	3.6484	76.0	2.15	9.42		
-41年目	S 53	3.5081	79.2	11.70	47.32		
-40年目	S 54	3.3731	81.3	7.70	29.19		
-39年目	S 55	3.2434	86.4	10.10	34.62		
-38年目	S 56	3.1187	88.6	9.55	30.69		
-37年目	S 57	2.9987	89.6	9.53	29.12		
-36年目	S 58	2.8834	90.5	4.17	12.13		
-35年目	S 59	2.7725	92.3	3.30	9.05		
-34年目	S 60	2.6658	93.0	9.20	24.08		
-33年目	S 61	2.5633	94.6	2.90	7.17		
-32年目	S 62	2.4647	94.4	6.50	15.49		
-31年目	S 63	2.3699	94.9	8.00	18.24		
-30年目	H 1	2.2788	97.4	8.35	17.84		
-29年目	H 2	2.1911	99.6	3.95	7.94		
-28年目	H 3	2.1068	102.0	1.66	3.13		
-27年目	H 4	2.0258	103.4	5.92	10.59		
-26年目	H 5	1.9479	103.7	3.83	6.58		
-25年目	H 6	1.8730	103.6	4.95	8.17		
-24年目	H 7	1.8009	103.0	4.22	6.74		
-23年目	H 8	1.7317	102.4	9.19	14.20		
-22年目	H 9	1.6651	103.4	3.90	5.74		
-21年目	H 10	1.6010	102.8	14.84	21.10		
-20年目	H 11	1.5395	101.3	12.56	17.43		
-19年目	H 12	1.4802	99.7	15.38	20.85		
-18年目	H 13	1.4233	98.4	19.70	26.02		
-17年目	H 14	1.3686	96.6	2.10	2.72		
-16年目	H 15	1.3159	95.4	0.19	0.24		
-15年目	H 16	1.2653	94.4	0.09	0.10		
-14年目	H 17	1.2167	93.2	0.54	0.65		
-13年目	H 18	1.1699	92.5	0.40	0.46		
-12年目	H 19	1.1249	91.7	0.68	0.76		
-11年目	H 20	1.0816	91.3	0.10	0.10		
-10年目	H 21	1.0400	91.3	0.20	0.21		
-9年目	H 22	1.0000	91.3	0.71	0.71		
-8年目	H 23	0.9615	91.3	11.36	10.92		
-7年目	H 24	0.9246	91.3	11.36	10.51		
-6年目	H 25	0.8890	91.3	11.36	10.10		
-5年目	H 26	0.8548	91.3	11.36	9.71		
-4年目	H 27	0.8219	91.3	11.36	9.34		
-3年目	H 28	0.7903	91.3	11.36	8.98		
-2年目	H 29	0.7599	91.3	11.36	8.63		
-1年目	H 30	0.7307	91.3	11.38	8.32		
供用開始年次	H 31	0.7026	91.3			3.08	2.16
1年目	H 32	0.6756	91.3			3.08	2.08
2年目	H 33	0.6496	91.3			3.08	2.00
3年目	H 34	0.6246	91.3			3.08	1.92
4年目	H 35	0.6006	91.3			3.08	1.85
5年目	H 36	0.5775	91.3			3.08	1.78
6年目	H 37	0.5553	91.3			3.08	1.71
7年目	H 38	0.5339	91.3			3.08	1.64
8年目	H 39	0.5134	91.3			3.08	1.58
9年目	H 40	0.4936	91.3			3.08	1.52
10年目	H 41	0.4746	91.3			3.08	1.46
11年目	H 42	0.4564	91.3			3.08	1.40
12年目	H 43	0.4388	91.3			3.08	1.35

13年目	H	44	0.4220	91.3			3.08	1.30
14年目	H	45	0.4057	91.3			3.08	1.25
15年目	H	46	0.3901	91.3			3.08	1.20
16年目	H	47	0.3751	91.3			3.08	1.15
17年目	H	48	0.3607	91.3			3.08	1.11
18年目	H	49	0.3468	91.3			3.08	1.07
19年目	H	50	0.3335	91.3			3.08	1.03
20年目	H	51	0.3207	91.3			3.08	0.99
21年目	H	52	0.3083	91.3			3.08	0.95
22年目	H	53	0.2965	91.3			3.08	0.91
23年目	H	54	0.2851	91.3			3.08	0.88
24年目	H	55	0.2741	91.3			3.08	0.84
25年目	H	56	0.2636	91.3			3.08	0.81
26年目	H	57	0.2534	91.3			3.08	0.78
27年目	H	58	0.2437	91.3			3.08	0.75
28年目	H	59	0.2343	91.3			3.08	0.72
29年目	H	60	0.2253	91.3			3.08	0.69
30年目	H	61	0.2166	91.3			3.08	0.67
31年目	H	62	0.2083	91.3			3.08	0.64
32年目	H	63	0.2003	91.3			3.08	0.62
33年目	H	64	0.1926	91.3			3.08	0.59
34年目	H	65	0.1852	91.3			3.08	0.57
35年目	H	66	0.1780	91.3			3.08	0.55
36年目	H	67	0.1712	91.3			3.08	0.53
37年目	H	68	0.1646	91.3			3.08	0.51
38年目	H	69	0.1583	91.3			3.08	0.49
39年目	H	70	0.1522	91.3			3.08	0.47
40年目	H	71	0.1463	91.3			3.08	0.45
41年目	H	72	0.1407	91.3			3.08	0.43
42年目	H	73	0.1353	91.3			3.08	0.42
43年目	H	74	0.1301	91.3			3.08	0.40
44年目	H	75	0.1251	91.3			3.08	0.38
45年目	H	76	0.1203	91.3			3.08	0.37
46年目	H	77	0.1157	91.3			3.08	0.36
47年目	H	78	0.1112	91.3			3.08	0.34
48年目	H	79	0.1069	91.3			3.08	0.33
49年目	H	80	0.1028	91.3	-49.08	-5.05	3.08	0.32
合計					241.54	519.95	153.77	48.32
単純事業費計						290.62		153.77

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:国道161号 湖北バイパス

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.299	10.8	3.23

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	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
-8年目	H 23	0.9615	91.3	11.36	10.92		
-7年目	H 24	0.9246	91.3	11.36	10.51		
-6年目	H 25	0.8890	91.3	11.36	10.10		
-5年目	H 26	0.8548	91.3	11.36	9.71		
-4年目	H 27	0.8219	91.3	11.36	9.34		
-3年目	H 28	0.7903	91.3	11.36	8.98		
-2年目	H 29	0.7599	91.3	11.36	8.63		
-1年目	H 30	0.7307	91.3	11.38	8.32		
供用開始年次	H 31	0.7026	91.3			3.08	2.16
1年目	H 32	0.6756	91.3			3.08	2.08
2年目	H 33	0.6496	91.3			3.08	2.00
3年目	H 34	0.6246	91.3			3.08	1.92
4年目	H 35	0.6006	91.3			3.08	1.85
5年目	H 36	0.5775	91.3			3.08	1.78
6年目	H 37	0.5553	91.3			3.08	1.71
7年目	H 38	0.5339	91.3			3.08	1.64
8年目	H 39	0.5134	91.3			3.08	1.58
9年目	H 40	0.4936	91.3			3.08	1.52
10年目	H 41	0.4746	91.3			3.08	1.46
11年目	H 42	0.4564	91.3			3.08	1.40
12年目	H 43	0.4388	91.3			3.08	1.35
13年目	H 44	0.4220	91.3			3.08	1.30
14年目	H 45	0.4057	91.3			3.08	1.25
15年目	H 46	0.3901	91.3			3.08	1.20
16年目	H 47	0.3751	91.3			3.08	1.15
17年目	H 48	0.3607	91.3			3.08	1.11
18年目	H 49	0.3468	91.3			3.08	1.07
19年目	H 50	0.3335	91.3			3.08	1.03
20年目	H 51	0.3207	91.3			3.08	0.99
21年目	H 52	0.3083	91.3			3.08	0.95
22年目	H 53	0.2965	91.3			3.08	0.91
23年目	H 54	0.2851	91.3			3.08	0.88
24年目	H 55	0.2741	91.3			3.08	0.84
25年目	H 56	0.2636	91.3			3.08	0.81
26年目	H 57	0.2534	91.3			3.08	0.78
27年目	H 58	0.2437	91.3			3.08	0.75
28年目	H 59	0.2343	91.3			3.08	0.72
29年目	H 60	0.2253	91.3			3.08	0.69
30年目	H 61	0.2166	91.3			3.08	0.67
31年目	H 62	0.2083	91.3			3.08	0.64
32年目	H 63	0.2003	91.3			3.08	0.62
33年目	H 64	0.1926	91.3			3.08	0.59
34年目	H 65	0.1852	91.3			3.08	0.57
35年目	H 66	0.1780	91.3			3.08	0.55
36年目	H 67	0.1712	91.3			3.08	0.53
37年目	H 68	0.1646	91.3			3.08	0.51
38年目	H 69	0.1583	91.3			3.08	0.49
39年目	H 70	0.1522	91.3			3.08	0.47
40年目	H 71	0.1463	91.3			3.08	0.45
41年目	H 72	0.1407	91.3			3.08	0.43
42年目	H 73	0.1353	91.3			3.08	0.42
43年目	H 74	0.1301	91.3			3.08	0.40
44年目	H 75	0.1251	91.3			3.08	0.38
45年目	H 76	0.1203	91.3			3.08	0.37
46年目	H 77	0.1157	91.3			3.08	0.36
47年目	H 78	0.1112	91.3			3.08	0.34
48年目	H 79	0.1069	91.3			3.08	0.33
49年目	H 80	0.1028	91.3	0.00	0.00	3.08	0.32
合計				90.91	76.51	153.77	48.32
単純事業費計				90.91		153.77	

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。)







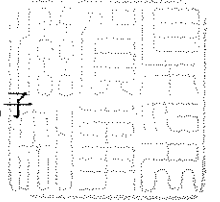
滋 道 第 7 6 8 号

平成22年(2010年)10月12日

国土交通省

近畿地方整備局長 様

滋賀県知事 嘉田 由紀子



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22年10月1日付け国近整企画第37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

照会のありました事業については、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のため、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、本事業の事業促進、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。