



No. 11-1  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成21年度第2回

国道8号  
やすりっとう  
野洲栗東バイパス

【再評価】

平成21年11月  
近畿地方整備局

# 目次

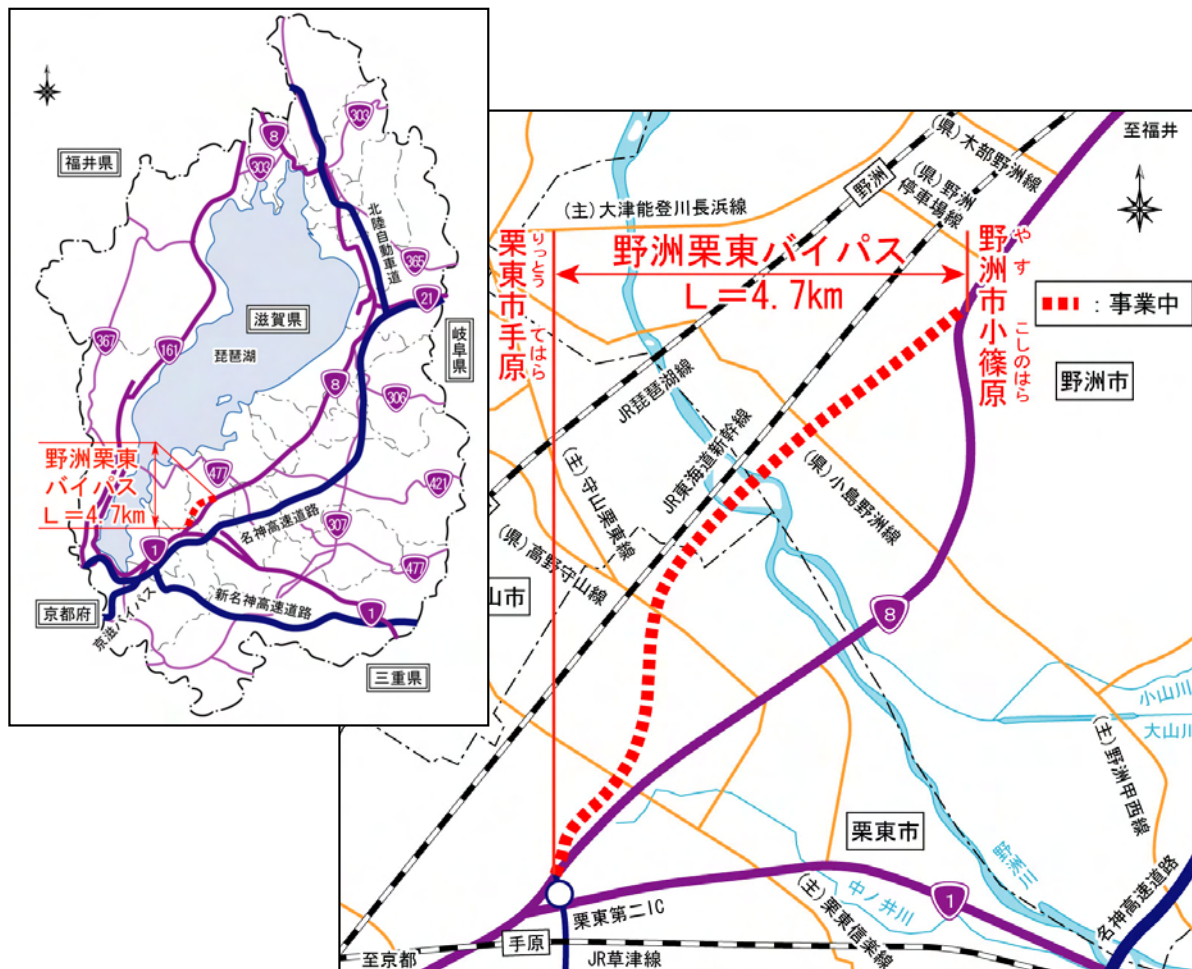
1. 事業の目的と計画の概要
2. 事業の経緯及び進捗状況
3. 事業の必要性等に関する視点
  - 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
  - 2) 事業の整備効果
  - 3) 地域における計画等
  - 4) 費用便益分析の結果
4. 事業の進捗の見込みの視点
5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
6. 対応方針(原案)

# 1. 事業の目的と計画の概要

## 事業の目的

- 国道8号の交通混雑の緩和
- 国道8号の交通安全の確保
- 国道8号の沿道環境の改善

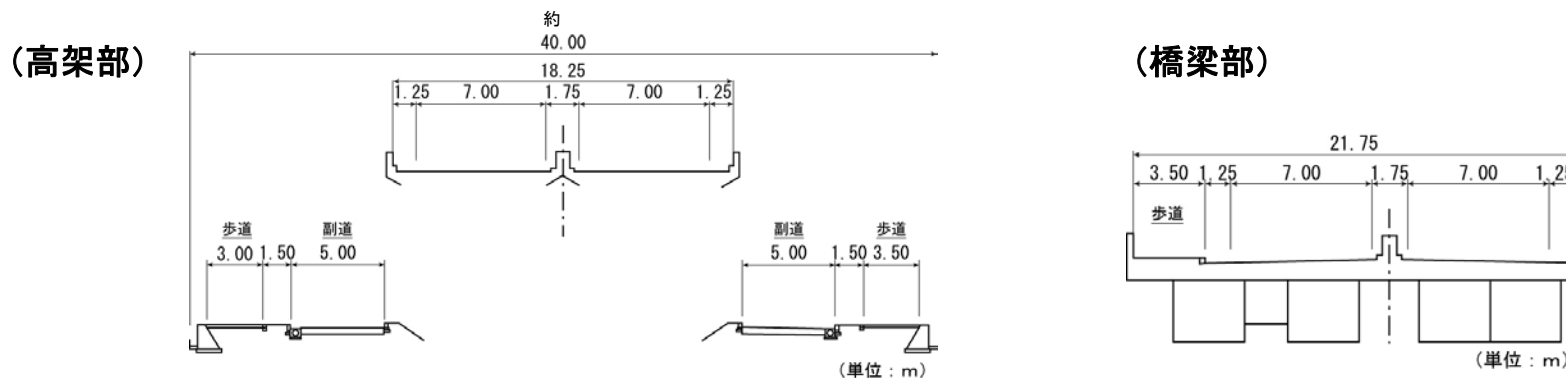
## 位置図



## 計画の概要

区間	やす こしのはら (起) 滋賀県野洲市小篠原 りっとう てはら (終) 滋賀県栗東市手原
道路延長	L = 4.7km
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 = 40.0m
事業化	昭和57年度
計画交通量	35,300~42,100台/日
全体事業費	290億円

## 標準断面図



# 2. 事業の経緯及び進捗状況

## 事業の経緯

事業化	昭和57年度
都市計画決定	平成12年5月26日
路線測量着手	平成19年度

## 事業の進捗状況

事業進捗率	約3% (平成21年3月末現在)
用地取得率	0% (面積ベース、同上)

写真①

りっとう もりやま  
栗東市から守山市  
方面を望む

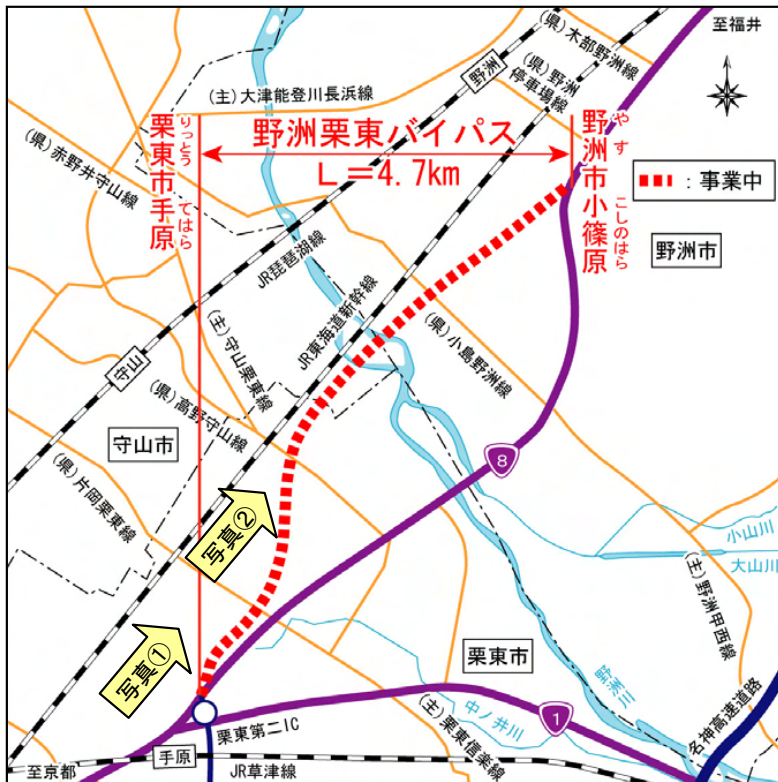
撮影日：  
平成16年2月1日



写真②

りっとう やす  
栗東市から野洲市  
を望む

撮影日：  
平成16年3月14日



## 2. 事業の経緯及び進捗状況

### ◆ 関係機関との協議経緯

#### S57年度 事業化

- S57 事業化後、栗東町住民より環境悪化を理由としたルート反対あり  
S58～ 滋賀県・野洲市・守山市・栗東町・滋賀国道の5者で協議  
S63～H7 野洲市がルート帯を含めた圃場整備事業を先行して実施  
H9 都市計画決定について、県・関係機関・国の5者が合意  
H10～ 都市計画決定手続き開始（反対意見書 191通）

#### H12.5 都市計画決定

#### H12～ 測量立ち入りのための事業計画説明を実施

- H19 12地区のうち11地区で路線測量を実施（H19.3～H19.8）  
野洲市域で地質調査を実施

#### H19～ 設計協議を実施

- H20 残る1地区において路線測量を実施（全地区で路線測量を実施）

#### 現在の状況

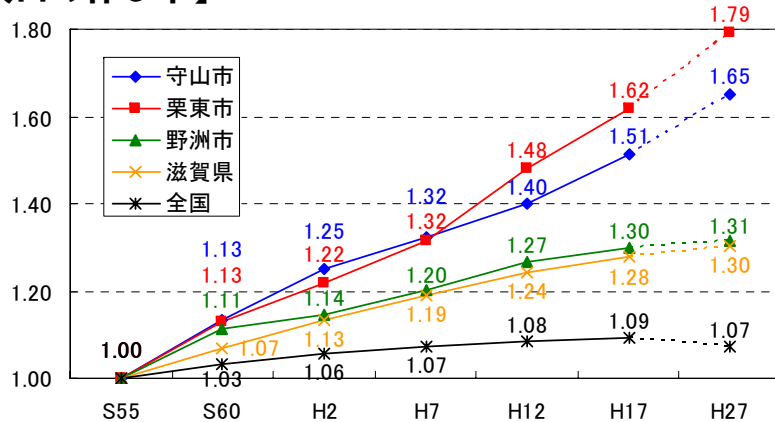
- 全地区で路線測量を完了
- 路線測量による実測図面で、予備設計を実施済み
- 各地区において設計協議を実施中

# 3. 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

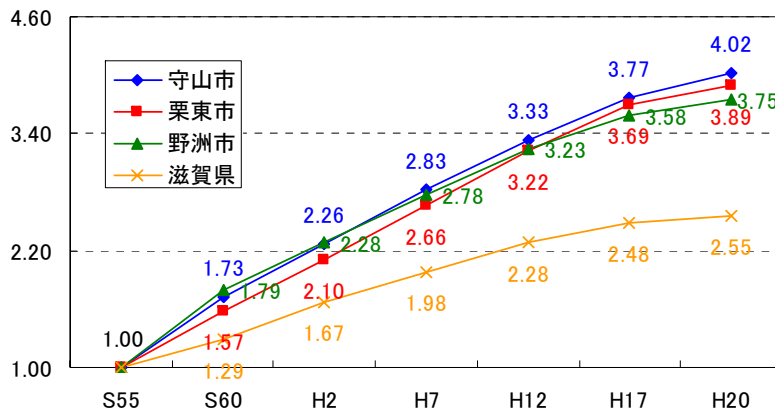
- 栗東市・守山市・野洲市では、人口及び自動車保有台数が大幅に増加しています。
- 国道8号は、沿線に多くの工場等が立地し、<sup>こなん</sup>湖南地域における経済活動を支えています。

【人口の伸び率】



※グラフ上のS55を基準とした人口の伸び率  
出典：国勢調査、日本の市区町村別将来推計人口（平成20年12月推計）

【自動車保有台数の伸び率】



※グラフ上のS55を基準とした人口の伸び率  
出典：滋賀県統計書

【湖南地域の産業立地状況】



出典：滋賀県産業用地のしおり2008

# 3. 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)

■国道8号(バイパス並行区間)の交通量は交通容量を大幅に上回っており、混雑度も2.8を超えています。

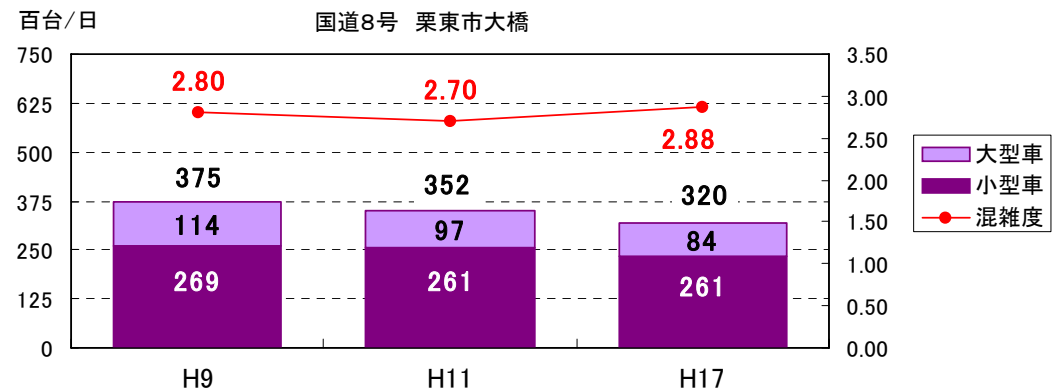
■国道8号(バイパス並行区間)の御上神社前交差点、<sup>みかみじんじゃまえ</sup>宅屋交差点、<sup>やけや</sup>済生会病院前交差点は主要渋滞ポイントに指定され、朝夕を中心に交通混雑が発生しています。

【国道8号の交通混雑状況】



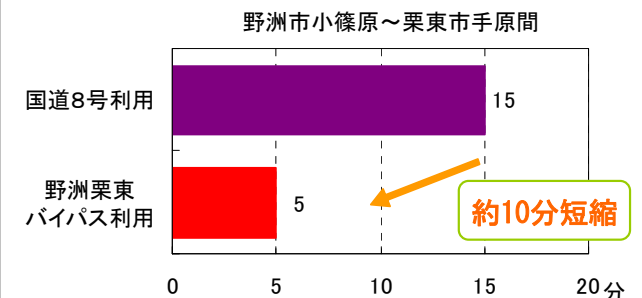
出典：滋賀国道事務所調査結果

【国道8号の交通量】



出典：平成17年度道路交通センサス

【バイパス利用による所要時間短縮】



〔 宅屋交差点・済生会病院前交差点：平成18年5月23日(火)  
 御上神社前交差点・野洲大橋南詰交差点・辻交差点：平成19年11月27日(火) 〕

※国道8号の所要時間は、平成17年度道路交通センサスピーク時旅行速度(平日)より算出  
 ※野洲栗東バイパスの所要時間は、走行速度を60km/hと想定して算出

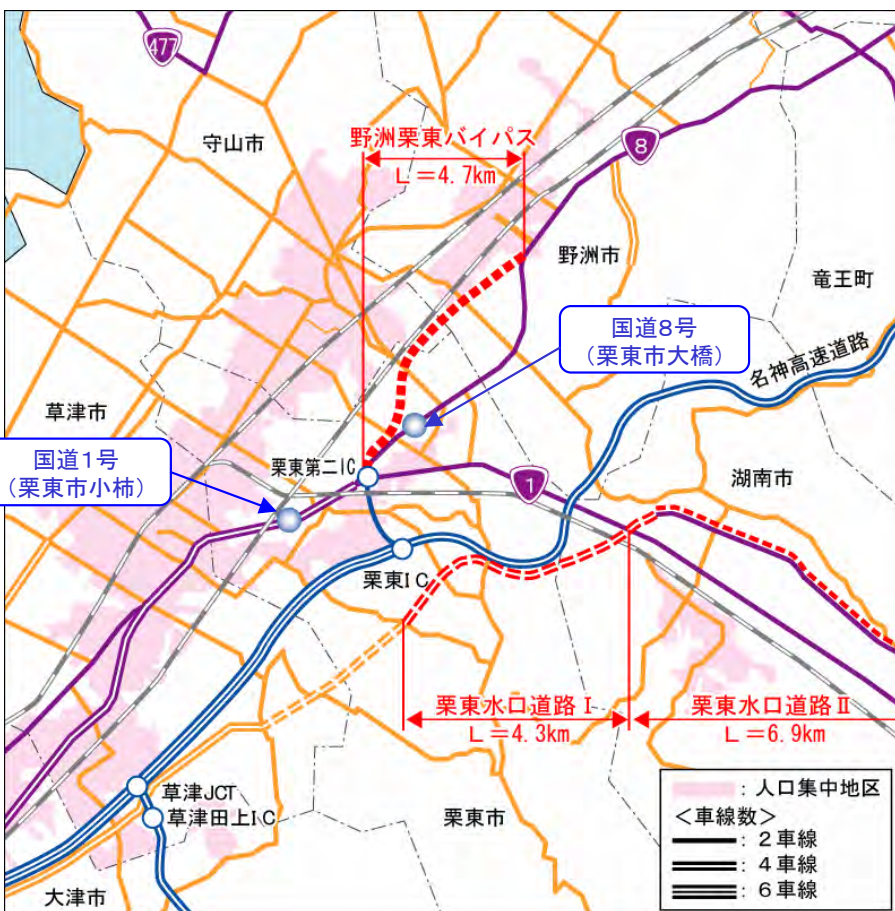
# 3. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業の整備効果(交通混雑の緩和)

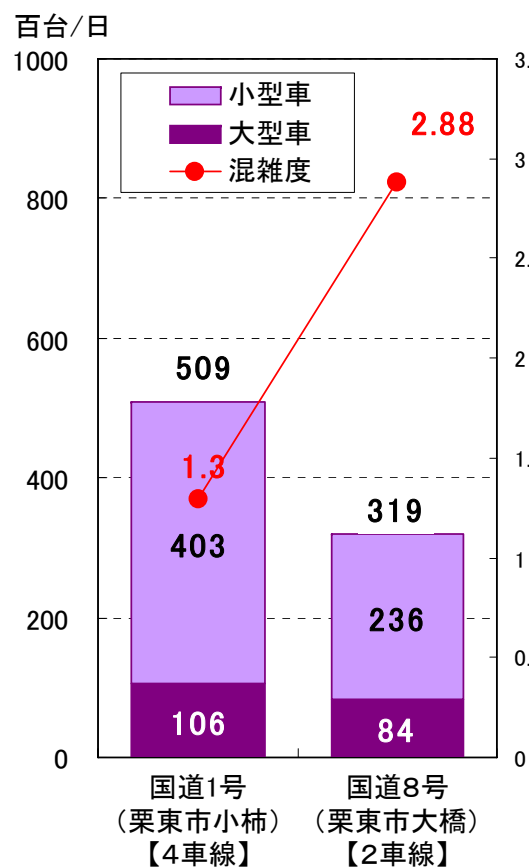
やすりっとう おおはし

■野洲栗東バイパスの終点部である大橋地区では、国道1号と国道8号の分合流に加え、名神高速道路の栗東第二インターチェンジが接続しており、交通の集中により渋滞が発生しています。

【国道1号・8号合流部付近の交通状況】



【国道1号・8号合流部付近の交通量】



出典：平成17年度道路交通センサス



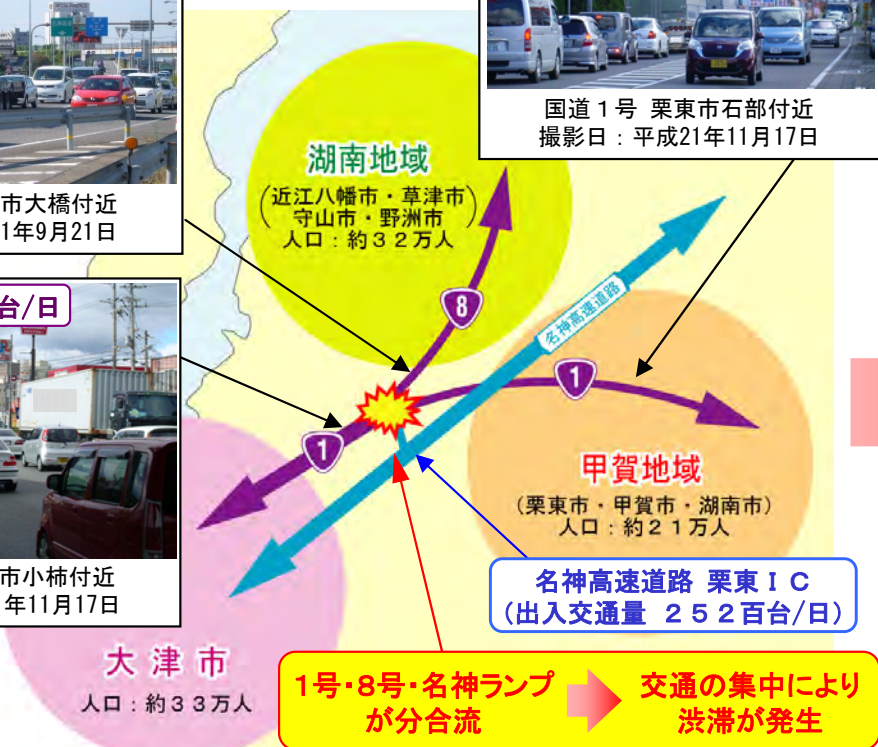


# 3. 事業の必要性等に関する視点

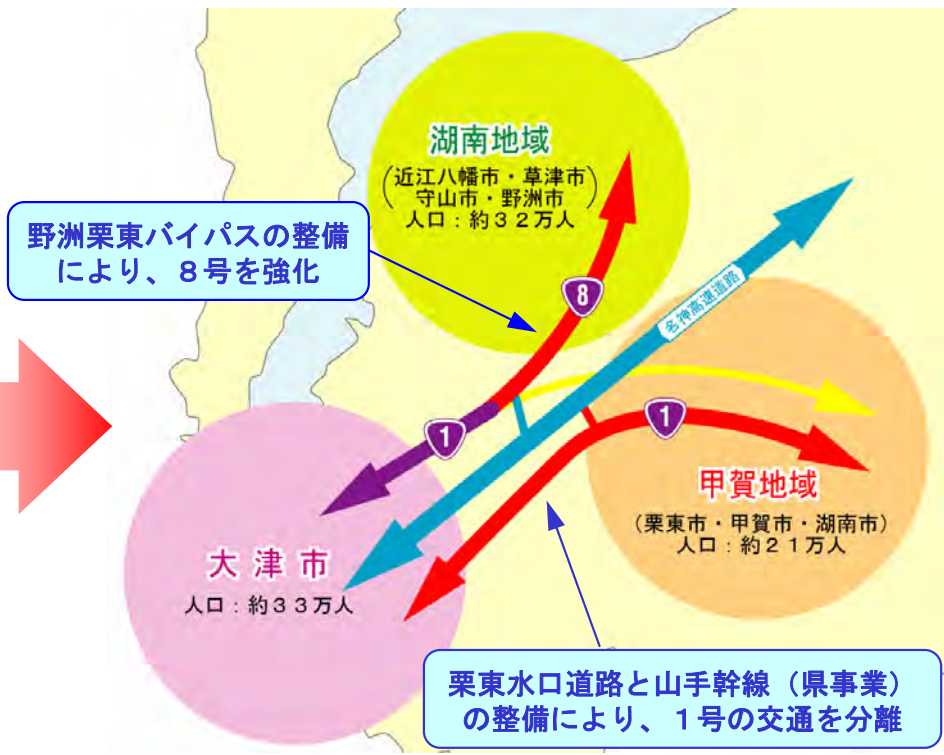
## 2) 事業の整備効果(交通混雑の緩和)

りっとう みなくち ■ 栗東水口道路の整備により、1号ライン（大津～甲賀地域）と8号ライン（大津～  
こなん 湖南地域）との交通の分離を図ると共に、野洲栗東バイパスの整備により、8号ラ  
おおつ こうか インを強化します。  
おおつ や すりっとう

### 【現況】



### 【バイパス整備後】



出典 交通量：平成17年度道路交通センサス  
 IC出入交通量：NEXCOデータ  
 人口：「滋賀県の人口と世帯数（H21.9.1現在）」滋賀県

# 3. 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)

■国道8号(バイパス並行区間)の死傷事故率は県内直轄国道平均より高く、事故形態では追突事故が全体の約6割を占めています。

■野洲栗東バイパスの整備により交通混雑が緩和され、追突事故等の減少など交通安全の確保が期待されます。

【国道8号の交通事故発生状況】



出典：事故発生状況図（平成19年）

【凡例】

× (赤)	追突	40件 (62%)
× (青)	正面衝突	10件 (15%)
× (緑)	出合頭	10件 (15%)
× (橙)	単独	1件 (2%)
× (水)	対人	4件 (6%)
	合計	65件 (100%)

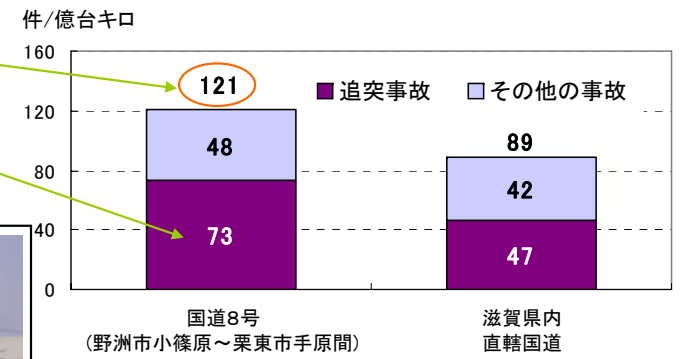
バイパス並行区間では多くの交通事故が発生

追突事故の割合が高い



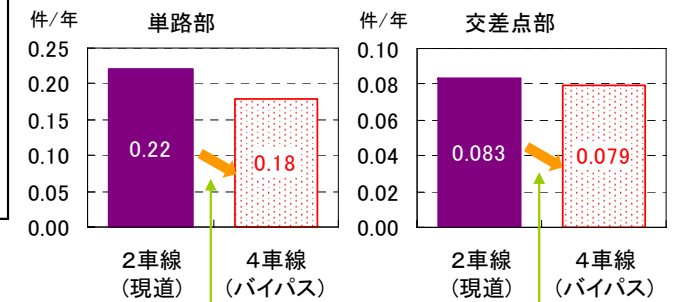
約6割が追突事故

【滋賀県内直轄国道の事故類型別死傷事故率】



出典：滋賀国道事務所調べ（H19年）

【車線数増加による人身事故件数の低減】



車線数の増加により安全性が向上

※走行台キロを1千台・km/日、走行台・交差点数を1千台・箇所/日として試算  
 ※4車線は中央分離帯ありの算定式を使用、沿道条件は、その他市街地を想定  
 出典：第4回道路事業の評価手法に関する検討委員会 配付資料(参考資料2)

# 3. 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)

■<sup>やけや</sup> 栗東市の宅屋地区では、国道8号交差点の交通混雑を避ける車両が生活道路や通学路に進入し、歩行者の安全な通行に支障をきたしています。

■<sup>やすりっとう</sup> 野洲栗東バイパスの整備により、国道8号の交通混雑を嫌い住居地域内の通学路や生活道路に進入している車両をバイパス等に転換します。

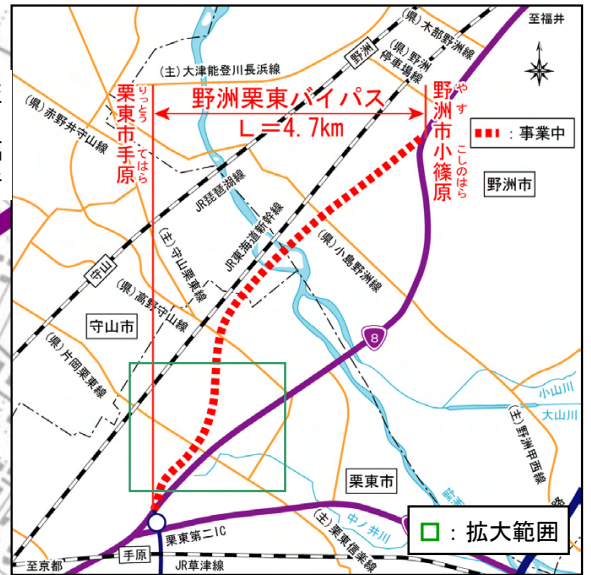
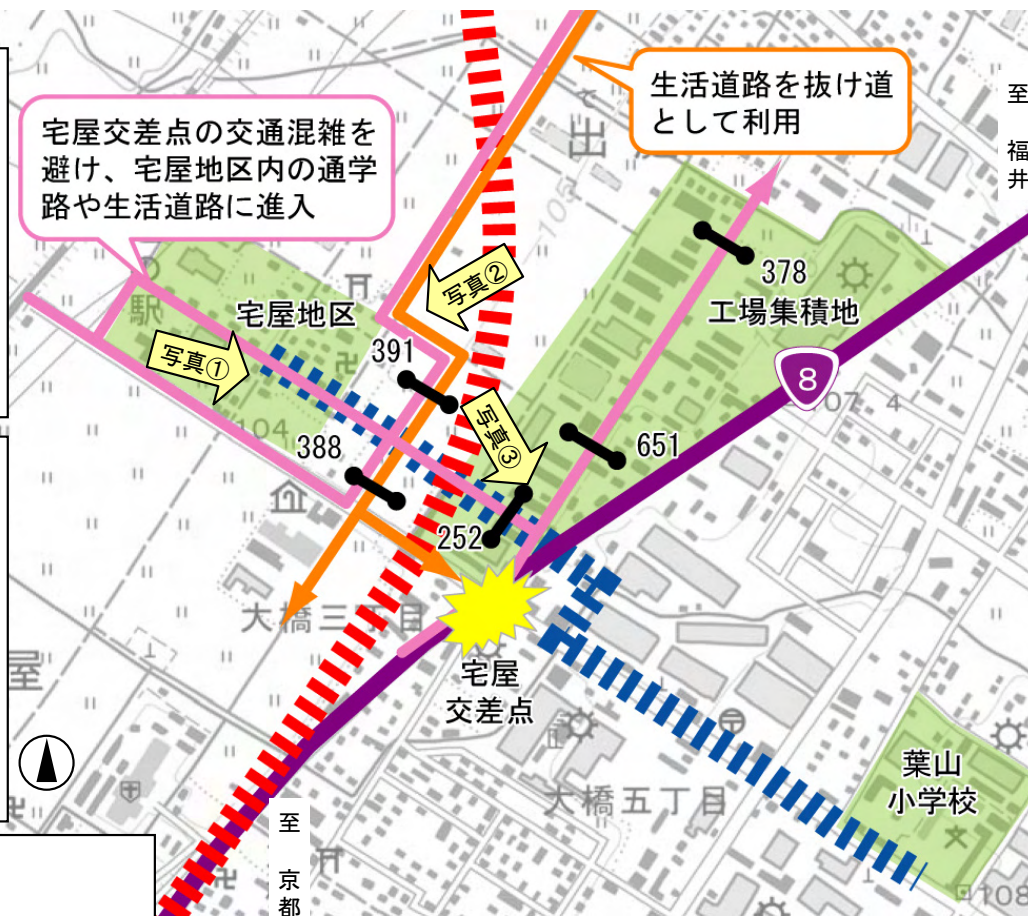
### 【整備前後の交通の流れ】



写真① 守山方面から宅屋地区を望む



写真② 野洲方面から宅屋地区を望む



写真③ 栗東方面から工場集積地を望む

→ : 現況の主な交通の流れ  
 ■■■ : 宅屋地区～葉山小学校間の通学路  
 ■■■ : 野洲栗東バイパス  
 数値 : 平成20年7月17日(木)7:00～9:00の交通量(台/2h)

撮影日 : 平成20年7月17日

# 3. 事業の必要性等に関する視点

## 3) 地域における計画等

### ◆地域における計画

や す りつとう  
野洲栗東バイパスは、下記の計画に位置付けられています。

- ・ 滋賀県道路整備マスタープラン(平成15年4月)
- ・ 滋賀県中期計画(平成15年10月)
- ・ 滋賀県基本構想(平成19年12月)
- ・ 滋賀県道路整備アクションプログラム2008(平成20年6月)
- ・ 第四次栗東市総合計画(改訂版)(平成17年3月)
- ・ 第1次野洲市総合計画(平成19年3月)

### ◆要望経緯

○平成20年1月、平成21年1月に滋賀県政府要望で国道・地方道の整備促進を要望

○昭和57年4月 おおつ こなん 大津湖南地域幹線道路整備促進協議会 設立

構成メンバー や す 野洲市長、おおつ 大津市長、くまつ 草津市長、もりやま 守山市長、りつとう 栗東市長、こなん 湖南市長

(最近の動向)

- ・ 平成18年～平成20年の毎年7月及び8月に関係機関に対し、野洲栗東バイパスの事業促進を要望

# 3. 事業の必要性等に関する視点

## 4) 費用便益分析の結果

### ■ 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)
	416億円	16億円	-8億円	424億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	220億円		18億円	239億円	

### ■ 算出条件等

基準年 : 平成21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 : 290億円  
 維持管理費 : 27百万円/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)
	416億円	16億円	-8億円	424億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	208億円		18億円	226億円	

※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

# 4. 事業進捗の見込みの視点

■野洲栗東バイパスは平成20年度までに、全線の路線測量を完了しました。現在、各地区において地元設計協議を行っており、今年度に全線の用地幅杭打設を予定しています。

■引き続き事業を推進し、早期の供用を目指します。

## ◆一般的な道路事業の流れ



## ◆野洲栗東バイパスの進捗状況



	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度
やす 野洲市 (7地区)	事業計画説明			測量	設計協議	
もりやま 守山市 (1地区)	事業計画説明			測量	設計協議	
りっとう 栗東市 (4地区)	事業計画説明			測量	設計協議	測量

※ 地元の反対により1地区の測量を中止。その後、同意を得て平成20年度に測量を実施。

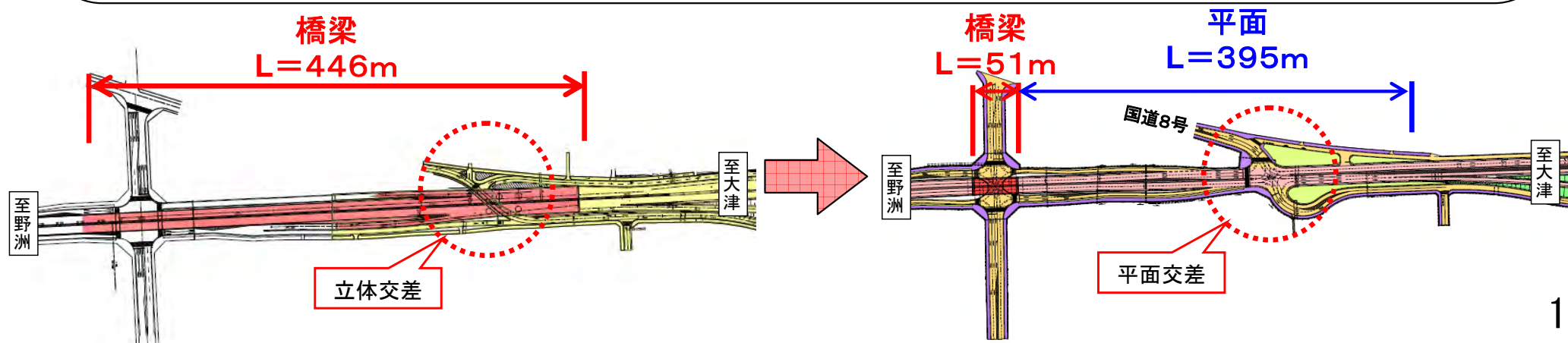
## 5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

やすりっとう

野洲栗東バイパスの計画は、国道8号の交通混雑の緩和、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、周辺の環境や景観の保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。



計画段階のコスト縮減として、沿道利用に配慮し、一部区間の本線を高架構造から平面構造に見直しを行います。また施工段階では、橋梁のライフサイクルコストの検討や新技術・新工法の活用を積極的に活用するなど、コスト縮減に努めながら事業を推進していきます。



### 事業継続

やすりっとう  
野洲栗東バイパスは、国道8号の交通混雑の緩和、交通安全の確保及び地域の活性化を図るために必要な事業です。

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指します。



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8号 野洲栗東バイパス
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	費用便益比 (B/C) = 1.8 (経済的純現在価値 (B-C) = 185億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 7.3%)

●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: 53万人・時間/年 (141,882万人・時間/年 ⇒ 140,830万人・時間/年) 区間b(並行区間)について: 国道8号 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間: 40万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率: 約8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	栗東市辻～栗東市手原(ピーク時旅行速度12.5km/h→改善見込み)
	□ 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	近江鉄道バス(済生会病院線)、栗東市営コミュニティバス(宅屋線、葉山循環線)
	□ 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		

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 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	東海道新幹線新駅計画跡地利用計画（後継プラン）	
		<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/km2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としての位置づけ有り		
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり		
		<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	野洲市～大津市（39分→28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（平成19年：682,300人/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	野洲市～済生会滋賀県病院：20分→8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学童、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	
		<input 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	
		<input checked="" 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	代替する緊急輸送道路路線名：国道8号 代替する区間：野洲市小篠原～栗東市手原
		<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	
		<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	<input checked="" type="checkbox"/> 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：4,385t/年
		生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率
	<input checked="" type="checkbox"/> 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（現道等）：国道8号 排出削減量：6.63t/年、排出削減率：65.4%削減
	<input checked="" type="checkbox"/> 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		滋賀県野洲市小篠原(1018-1)：昼間71dB・夜間72dB L=2.5km⇒改善見込み 滋賀県栗東市大橋4丁目2(1019-1)：昼間75dB・夜間76dB L=1.7km⇒改善見込み 滋賀県栗東市大橋1丁目5(1019-2)：昼間74dB・夜間74dB L=0.5km⇒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	他のプロジェクトとの関係	<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8号	野洲栗東バイパス	L=4.7km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
35,300-42,100	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21年度		
単純合計	276億円	60億円	337億円
うち残事業分	267億円	60億円	327億円
基準年における 現在価値 (C)	220億円	18億円	239億円
うち残事業分	208億円	18億円	226億円

### 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21年度			
供用年	平成31年度			
単年便益 (初年便益)	29億円	1.1億円	-0.58億円	30億円
基準年における 現在価値 (B)	416億円	16億円	-8.3億円	424億円
うち残事業分	416億円	16億円	-8.3億円	424億円

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）	1.8
経済的純現在価値（事業全体）	185億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.3%
費用便益比（残事業）	1.9
経済的純現在価値（残事業）	198億円
経済的内部収益率（残事業）	7.9%

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	35,300-42,100	±10%	1.7~2.0
事業費	267億円	±10%	1.7~2.1
事業期間	9年	±20%	1.8~2.0

交通状況の変化

様式-3①

事業名：野洲栗東バイパス

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (4.7 km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	39,400	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	7	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	53.20	
②主な周辺道路 ※4	国道8号 (4.5 km)	交通量	[台/日]	26,700	12,400
		走行時間	[分]	17	11
		走行時間費用	[億円/年]	79.31	23.42
	名神高速道路 (11.7 km)	交通量	[台/日]	43,900	37,400
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	91.54	76.05
	国道477号 (4.2 km)	交通量	[台/日]	11,700	5,600
		走行時間	[分]	8	7
		走行時間費用	[億円/年]	17.24	7.00
	(0.0 km)	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
(0.0 km)	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 (26,419.10km)	走行時間費用	[億円/年]	190,711.79	190,711.07	

			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：26,444.17km	走行時間短縮便益	[億円/年]	190,899.88	190,870.73	29.15

- ※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：野洲栗東バイパス

(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21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	<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) ( )台トリップ/日 考慮した理由を記載
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( )
	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 算出根拠を添付すること	<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 算出根拠を添付すること	<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8号 野洲栗東バイパス

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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.27		4.7	1.27
26年目	S 57	2.8834	85.0	0.04	0.12		
27年目	S 58	2.7725	87.1	0.05	0.15		
28年目	S 59	2.6658	89.8	0.05	0.14		
29年目	S 60	2.5633	91.8	0.05	0.13		
30年目	S 61	2.4647	93.1	0.10	0.24		
31年目	S 62	2.3699	93.3	0.05	0.12		
32年目	S 63	2.2788	94.0	0.05	0.11		
-30年目	H 1	2.1911	96.7	0.05	0.10		
-29年目	H 2	2.1068	99.1	0.17	0.32		
-28年目	H 3	2.0258	101.8	0.02	0.04		
-27年目	H 4	1.9479	103.1	0.05	0.08		
-26年目	H 5	1.8730	103.5	0.10	0.16		
-25年目	H 6	1.8009	103.4	0.10	0.15		
-24年目	H 7	1.7317	102.8	1.03	1.58		
-23年目	H 8	1.6651	102.3	0.10	0.14		
-22年目	H 9	1.6010	103.3	0.24	0.34		
-21年目	H 10	1.5395	102.8	0.22	0.30		
-20年目	H 11	1.4802	101.3	0.20	0.27		
-19年目	H 12	1.4233	99.7	0.13	0.17		
-18年目	H 13	1.3686	98.4	0.31	0.40		
-17年目	H 14	1.3159	96.6	0.32	0.40		
-16年目	H 15	1.2653	95.4	1.90	2.30		
-15年目	H 16	1.2167	94.4	0.34	0.40		
-14年目	H 17	1.1699	93.2	0.50	0.58		
-13年目	H 18	1.1249	92.5	1.03	1.14		
-12年目	H 19	1.0816	91.7	0.50	0.54		
-11年目	H 20	1.0400	91.4	1.08	1.12		
-10年目	H 21	1.0000	91.4	0.85	0.85		
-9年目	H 22	0.9615	91.4	2.48	2.38		
-8年目	H 23	0.9246	91.4	14.29	13.21		
-7年目	H 24	0.8890	91.4	14.29	12.70		
-6年目	H 25	0.8548	91.4	19.05	16.28		
-5年目	H 26	0.8219	91.4	47.62	39.14		
-4年目	H 27	0.7903	91.4	62.86	49.68		
-3年目	H 28	0.7599	91.4	60.95	46.32		
-2年目	H 29	0.7307	91.4	33.33	24.36		
-1年目	H 30	0.7026	91.4	11.76	8.26		
供用開始年次	H 31	0.6756	91.4			1.21	0.82
1年目	H 32	0.6496	91.4			1.21	0.79
2年目	H 33	0.6246	91.4			1.21	0.75
3年目	H 34	0.6006	91.4			1.21	0.73
4年目	H 35	0.5775	91.4			1.21	0.70
5年目	H 36	0.5553	91.4			1.21	0.67
6年目	H 37	0.5339	91.4			1.21	0.65
7年目	H 38	0.5134	91.4			1.21	0.62
8年目	H 39	0.4936	91.4			1.21	0.60
9年目	H 40	0.4746	91.4			1.21	0.57
10年目	H 41	0.4564	91.4			1.21	0.55
11年目	H 42	0.4388	91.4			1.21	0.53
12年目	H 43	0.4220	91.4			1.21	0.51
13年目	H 44	0.4057	91.4			1.21	0.49
14年目	H 45	0.3901	91.4			1.21	0.47
15年目	H 46	0.3751	91.4			1.21	0.45
16年目	H 47	0.3607	91.4			1.21	0.44
17年目	H 48	0.3468	91.4			1.21	0.42
18年目	H 49	0.3335	91.4			1.21	0.40
19年目	H 50	0.3207	91.4			1.21	0.39

20年目	H	51	0.3083	91.4			1.21	0.37
21年目	H	52	0.2965	91.4			1.21	0.36
22年目	H	53	0.2851	91.4			1.21	0.34
23年目	H	54	0.2741	91.4			1.21	0.33
24年目	H	55	0.2636	91.4			1.21	0.32
25年目	H	56	0.2534	91.4			1.21	0.31
26年目	H	57	0.2437	91.4			1.21	0.29
27年目	H	58	0.2343	91.4			1.21	0.28
28年目	H	59	0.2253	91.4			1.21	0.27
29年目	H	60	0.2166	91.4			1.21	0.26
30年目	H	61	0.2083	91.4			1.21	0.25
31年目	H	62	0.2003	91.4			1.21	0.24
32年目	H	63	0.1926	91.4			1.21	0.23
33年目	H	64	0.1852	91.4			1.21	0.22
34年目	H	65	0.1780	91.4			1.21	0.22
35年目	H	66	0.1712	91.4			1.21	0.21
36年目	H	67	0.1646	91.4			1.21	0.20
37年目	H	68	0.1583	91.4			1.21	0.19
38年目	H	69	0.1522	91.4			1.21	0.18
39年目	H	70	0.1463	91.4			1.21	0.18
40年目	H	71	0.1407	91.4			1.21	0.17
41年目	H	72	0.1353	91.4			1.21	0.16
42年目	H	73	0.1301	91.4			1.21	0.16
43年目	H	74	0.1251	91.4			1.21	0.15
44年目	H	75	0.1203	91.4			1.21	0.15
45年目	H	76	0.1157	91.4			1.21	0.14
46年目	H	77	0.1112	91.4			1.21	0.13
47年目	H	78	0.1069	91.4			1.21	0.13
48年目	H	79	0.1028	91.4			1.21	0.12
49年目	H	80	0.0989	91.4	-44.48	-4.40	1.21	0.12
合計					231.76	220.32	60.43	18.23
単純事業費計						276.24		60.43

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。

## 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8号 野洲栗東バイパス				単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)	
				0.27	4.7	1.27	
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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-9年目	H 22	0.9615	91.4	2.48	2.38		
-8年目	H 23	0.9246	91.4	14.29	13.21		
-7年目	H 24	0.8890	91.4	14.29	12.70		
-6年目	H 25	0.8548	91.4	19.05	16.28		
-5年目	H 26	0.8219	91.4	47.62	39.14		
-4年目	H 27	0.7903	91.4	62.86	49.68		
-3年目	H 28	0.7599	91.4	60.95	46.32		
-2年目	H 29	0.7307	91.4	33.33	24.36		
-1年目	H 30	0.7026	91.4	11.76	8.26		
供用開始年次	H 31	0.6756	91.4			1.21	0.82
1年目	H 32	0.6496	91.4			1.21	0.79
2年目	H 33	0.6246	91.4			1.21	0.75
3年目	H 34	0.6006	91.4			1.21	0.73
4年目	H 35	0.5775	91.4			1.21	0.70
5年目	H 36	0.5553	91.4			1.21	0.67
6年目	H 37	0.5339	91.4			1.21	0.65
7年目	H 38	0.5134	91.4			1.21	0.62
8年目	H 39	0.4936	91.4			1.21	0.60
9年目	H 40	0.4746	91.4			1.21	0.57
10年目	H 41	0.4564	91.4			1.21	0.55
11年目	H 42	0.4388	91.4			1.21	0.53
12年目	H 43	0.4220	91.4			1.21	0.51
13年目	H 44	0.4057	91.4			1.21	0.49
14年目	H 45	0.3901	91.4			1.21	0.47
15年目	H 46	0.3751	91.4			1.21	0.45
16年目	H 47	0.3607	91.4			1.21	0.44
17年目	H 48	0.3468	91.4			1.21	0.42
18年目	H 49	0.3335	91.4			1.21	0.40
19年目	H 50	0.3207	91.4			1.21	0.39
20年目	H 51	0.3083	91.4			1.21	0.37
21年目	H 52	0.2965	91.4			1.21	0.36
22年目	H 53	0.2851	91.4			1.21	0.34
23年目	H 54	0.2741	91.4			1.21	0.33
24年目	H 55	0.2636	91.4			1.21	0.32
25年目	H 56	0.2534	91.4			1.21	0.31
26年目	H 57	0.2437	91.4			1.21	0.29
27年目	H 58	0.2343	91.4			1.21	0.28
28年目	H 59	0.2253	91.4			1.21	0.27
29年目	H 60	0.2166	91.4			1.21	0.26
30年目	H 61	0.2083	91.4			1.21	0.25
31年目	H 62	0.2003	91.4			1.21	0.24
32年目	H 63	0.1926	91.4			1.21	0.23
33年目	H 64	0.1852	91.4			1.21	0.22
34年目	H 65	0.1780	91.4			1.21	0.22
35年目	H 66	0.1712	91.4			1.21	0.21
36年目	H 67	0.1646	91.4			1.21	0.20
37年目	H 68	0.1583	91.4			1.21	0.19
38年目	H 69	0.1522	91.4			1.21	0.18
39年目	H 70	0.1463	91.4			1.21	0.18
40年目	H 71	0.1407	91.4			1.21	0.17
41年目	H 72	0.1353	91.4			1.21	0.16
42年目	H 73	0.1301	91.4			1.21	0.16
43年目	H 74	0.1251	91.4			1.21	0.15
44年目	H 75	0.1203	91.4			1.21	0.15
45年目	H 76	0.1157	91.4			1.21	0.14
46年目	H 77	0.1112	91.4			1.21	0.13
47年目	H 78	0.1069	91.4			1.21	0.13
48年目	H 79	0.1028	91.4			1.21	0.12
49年目	H 80	0.0989	91.4	-44.48	-4.40	1.21	0.12
合計				222.14	207.93	60.43	18.23
単純事業費計				266.62		60.43	

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。



