



琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号

No. 4
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
令和2年度第2回

こまつ かく ふう
小松拡幅

こほく
湖北バイパス

こせい まの さか もと きた
湖西道路(真野～坂本北)

【再評価】

令和2年11月
近畿地方整備局

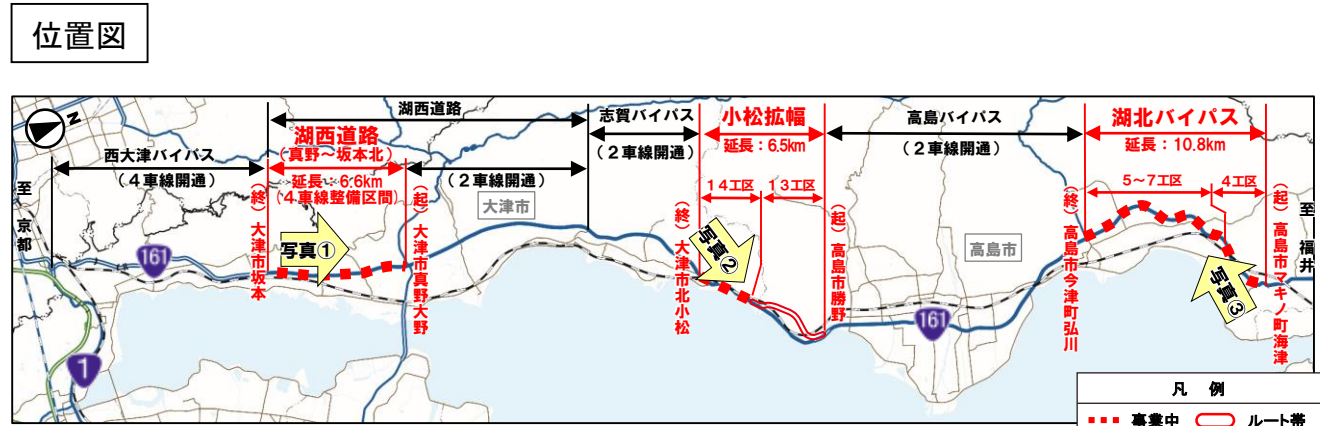
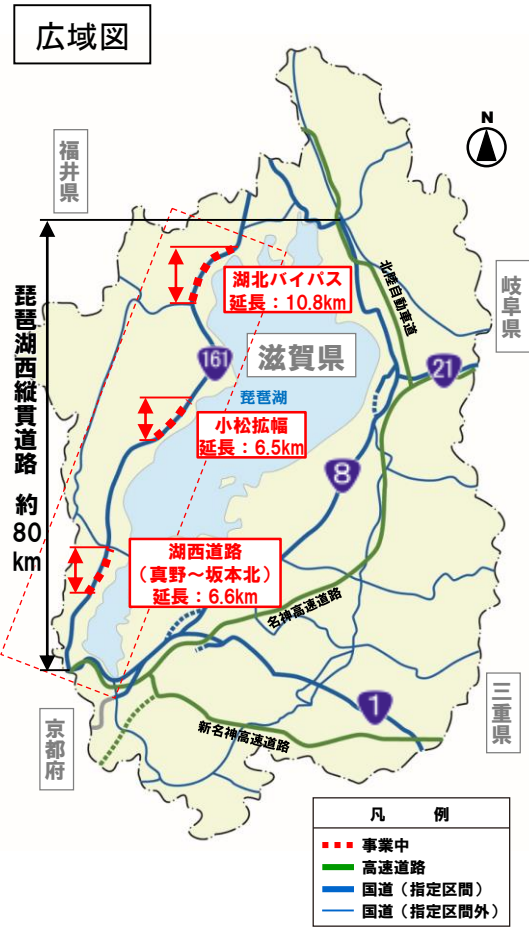
目次

1. 事業全体図
2. 事業の概要
3. 事業費の見直し
4. 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
5. 事業進捗の見込みの視点
6. コスト縮減や代替案等の可能性の視点
7. 関係自治体の意見
8. 対応方針(原案)

1. 事業全体図

一般国道161号 湖北バイパス
 一般国道161号 小松拡幅
 一般国道161号 湖西道路(真野～坂本北)

一般国道161号は福井県敦賀市を起点とし、滋賀県湖西地域を経て滋賀県大津市に至る延長約92 kmの幹線道路であり、滋賀県湖西地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を担っています。
 湖北バイパス、小松拡幅、湖西道路(真野～坂本北)は、地域高規格道路「琵琶湖西縦貫道路」の一部として湖西地域の幹線道路のネットワークを強化するとともに、国道161号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、観光振興の支援を目的とした道路です。



2. 事業の概要

一般国道161号 湖北バイパス
 一般国道161号 小松拡幅
 一般国道161号 湖西道路(真野～坂本北)

事業の目的

■交通混雑の緩和 ■交通安全の確保 ■観光振興の支援

事業の概要・進捗状況

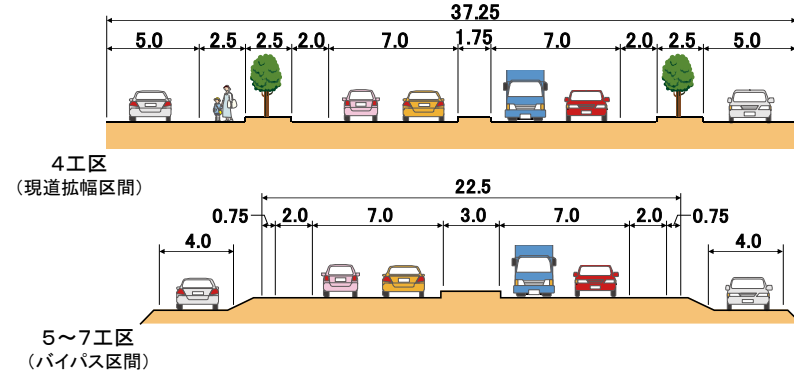
※本案件は複数の事業区間が一体となって効果を発揮するものであるため、複数の事業を一体的に評価している

区間	【湖北バイパス】 たかしま (起)滋賀県高島市 まきのちようかいづ マキノ町海津 たかしま (終)滋賀県高島市 いまづちようひろかわ 今津町弘川	【小松拡幅】 たかしま (起)滋賀県高島市 かつの 勝野 おおつ (終)滋賀県大津市 きたこまつ 北小松	【湖西道路(真野～坂本北)】 おおつ (起)滋賀県大津市 まのおおのまの 真野大野(真野IC) おおつ (終)滋賀県大津市 さかもと さかもときた 坂本(坂本北IC)
道路延長	10.8km	6.5km	6.6km
構造規格	第3種第1級	第3種第1級	第1種第3級
設計速度	80km/h	80km/h	80km/h
車線数	4車線	4車線	4車線
標準幅員	22.5～37.25m	18.25～19.25m	20.5m
計画交通量	約15,600台/日	約28,000台/日	約41,200台/日
全体事業費	300億円	240億円	89億円
事業化	昭和48年度	昭和45年度	平成27年度
都市計画決定	昭和51年5月	昭和50年4月 大津市北小松 3.2km 昭和51年5月 高島市鶴川 ～同市勝野 3.3km	—
用地着手	昭和48年度	昭和45年度	—
工事着手	昭和53年度	昭和47年度	平成27年度
開通延長	8.3km(2車線)	1.0km(4車線)	6.6km(2車線)
事業進捗率	約73%(令和2年3月末時点)	約54%(令和2年3月末時点) 約43%(再評価後の事業費に対する進捗率)	約44%(令和2年3月末時点)
用地進捗率	約94% (面積ベース、令和2年3月末時点)	約95% (面積ベース、令和2年3月末時点)	100% (面積ベース、令和2年3月末時点)

標準断面図

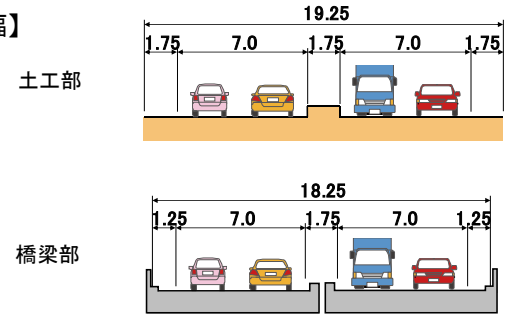
【湖北バイパス】

[単位:m]



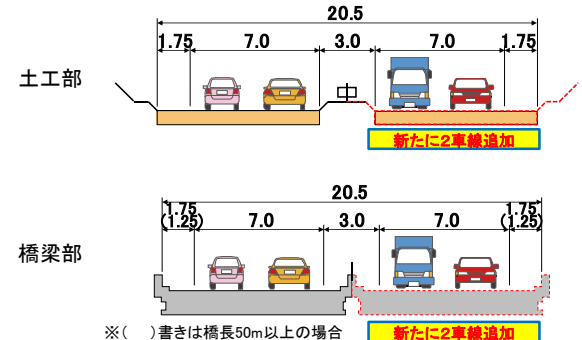
[単位:m]

【小松拡幅】



【湖西道路(真野～坂本北)】

[単位:m]



※()書きは橋長50m以上の場合

3. 事業費の見直し

■全体事業費の見直し（小松拡幅）

○盛土区間における地盤改良工の追加等により、約50.3億円の増額が生じたため、コスト縮減を図ったものの、事業費全体で約50.0億円の増額が発生（小松拡幅：190億円⇒240億円）

■事業費の増加要因

- 事業進捗に伴い、地質調査を確認した結果
- ・盛土区間における地盤改良工の追加に伴う増(①)
 - ・橋梁区間の基礎形式の変更による増(②)
 - ・トンネルの支保パターンの変更、補助工法の追加による増(③)

■コスト縮減の取組み

○トンネル内排水工と施工時換気設備の変更によるコスト縮減(④)

【小松拡幅】

単位：億円

No	主な増減理由		金額
①	地質条件の変更に 係るもの	盛土区間における地盤改良工の追加に伴う増	22.0
②		橋梁区間の基礎形式の変更による増	18.0
③		トンネルの支保パターンの変更、補助工法の追加による増	10.3
④	トンネル内排水工と施工時換気設備の変更によるコスト縮減		-0.3
	合 計		50.0

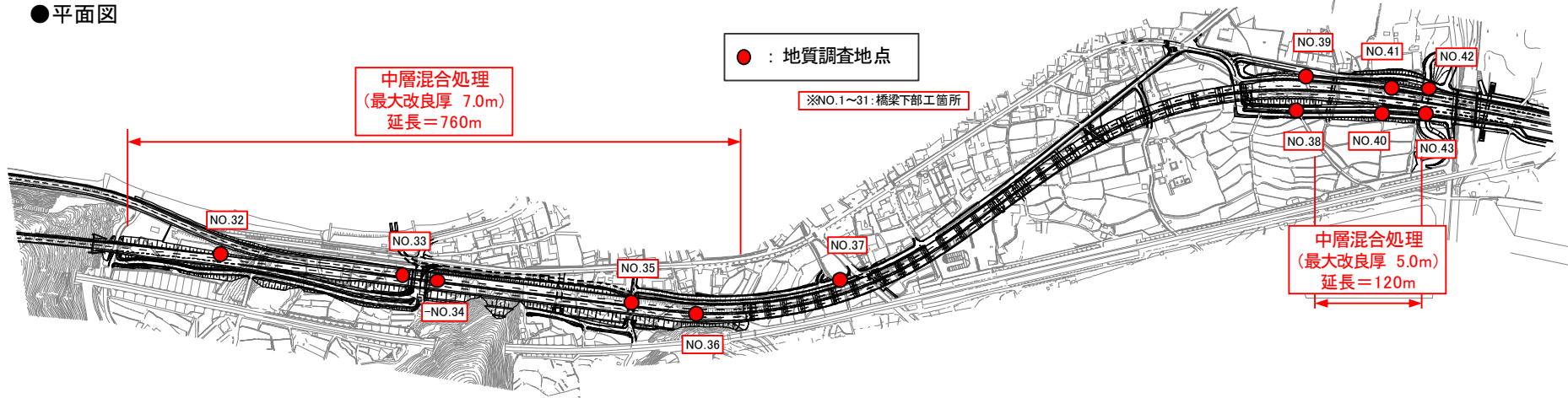
3. 事業費の見直し

一般国道161号 湖北バイパス
 一般国道161号 小松拡幅
 一般国道161号 湖西道路(真野~坂本北)

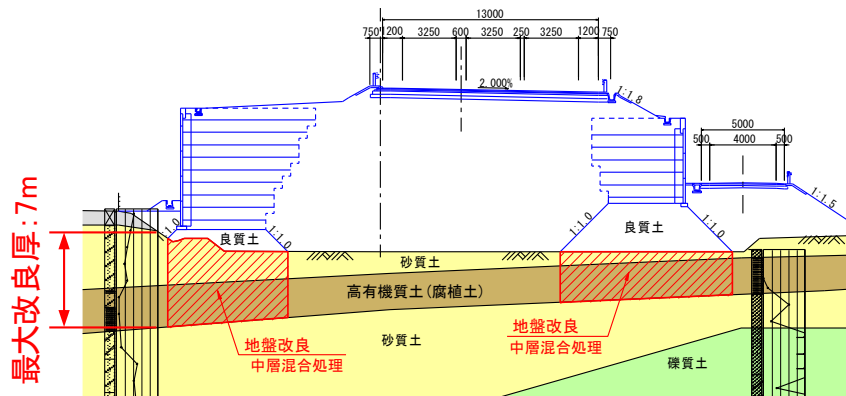
① 盛土区間における地盤改良工の追加に伴う増(小松拡幅: +22.0億円)

- 当初(事業化時)の盛土工は、既往文献により地質を砂礫層と想定し、良質な盛土基盤と考え、直接盛土を計画。
- 用地取得後可能となった地質調査結果の結果、想定していなかった高有機質土が確認されたため、詳細設計にて地盤改良工を追加した。

● 平面図



● 横断面図

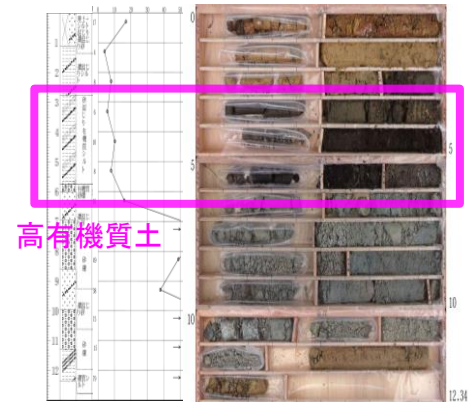


● 当初想定(既往文献)



地盤改良箇所は扇状地堆積物(af層)が分布。
 比良山地の麓に分布する扇状地堆積物は、比良花崗岩類起源の砂礫主体。砂礫層は固結の程度により良質な盛土基盤と考えた。

● ボーリングコア写真【NO.32】



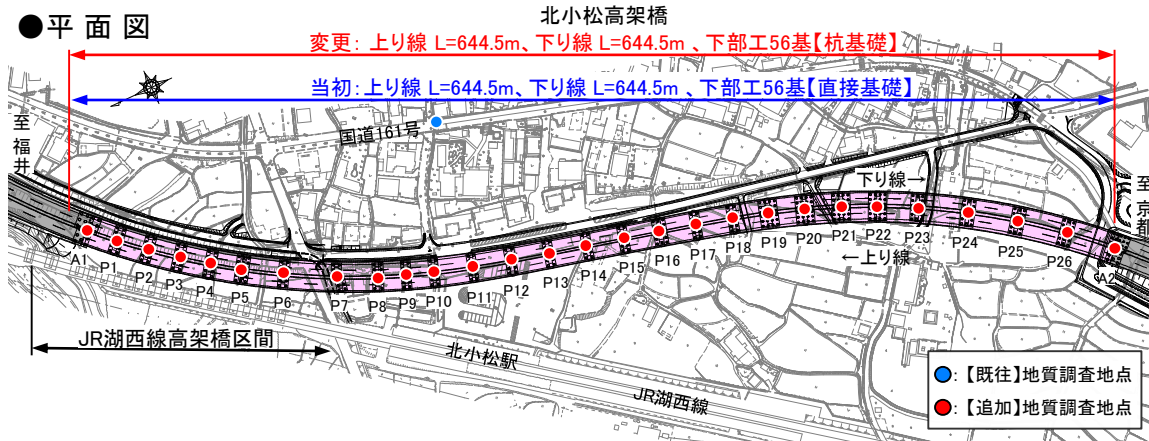
3. 事業費の見直し

一般国道161号 湖北バイパス
 一般国道161号 小松拡幅
 一般国道161号 湖西道路(真野~坂本北)

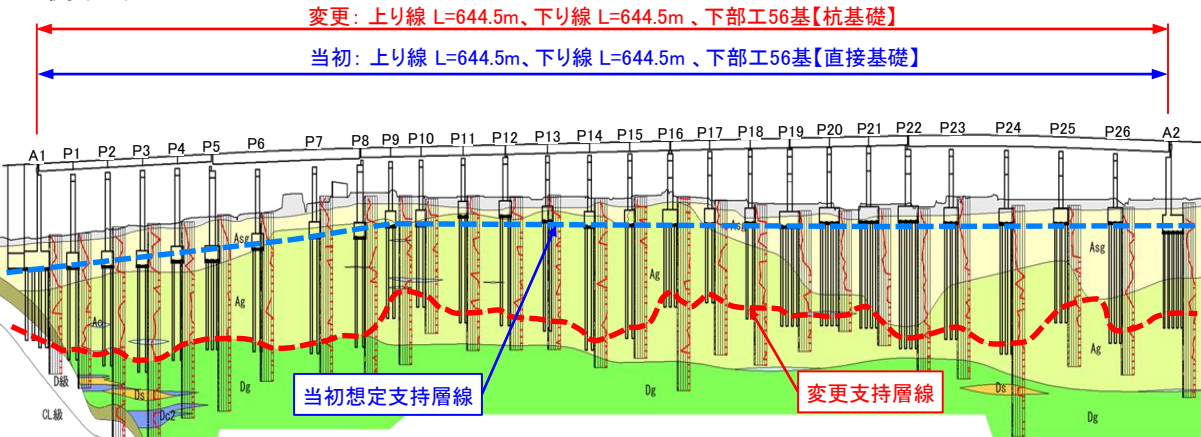
② 橋梁区間の基礎形式の変更による増 (小松拡幅: +18.0億円)

- 当初(事業化時)の橋梁基礎は、既往文献より地質を砂礫層と想定し、橋梁基礎形式を直接基礎で計画。
- 用地取得後可能となった橋脚位置での地質調査を行った結果、支持層が想定より深い位置であることが判明し、詳細設計を実施した結果、事業化以降の道路橋示方書の耐震設計の見直しに加え、橋梁基礎形式を杭基礎へ変更する必要が生じたことにより増額が生じた。

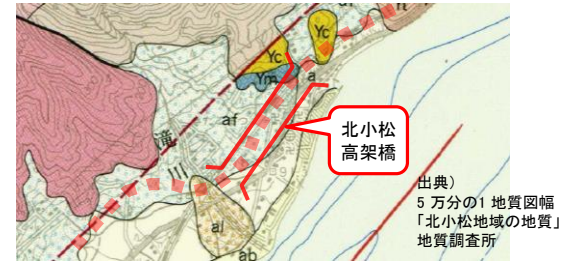
● 平面図



● 側面図

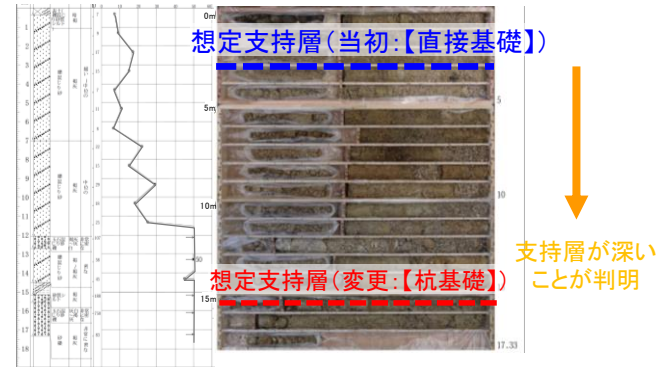


● 当初想定(既往文献)



橋梁施工箇所は扇状地堆積物(af層)が分布。
 比良山地の麓に分布する扇状地堆積物は、比良花崗岩類起源の砂礫主体。砂礫層は固結の程度により良質な支持層と考えてよいため、直接基礎での施工は可能と判断した。

● 地質調査結果



地質調査の結果、当初想定に比べ支持層深さが深いことが判明したためGH-10.0m~20.0m程度の地盤を支持層に決定

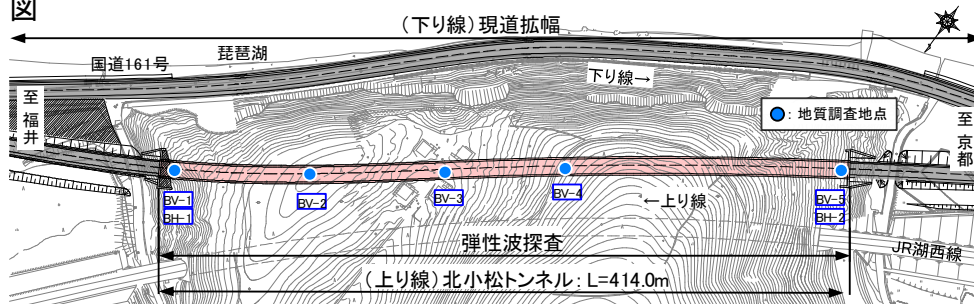
3. 事業費の見直し

一般国道161号 湖北バイパス
 一般国道161号 小松拡幅
 一般国道161号 湖西道路(真野~坂本北)

③ トンネルの支保パターンの変更、補助工法の追加による増(小松拡幅: +10.3億円)

- 当初(事業化時)は、既往文献により地質を珪質泥岩と想定し、トンネル支保パターン(C II 等)を想定。
- 用地取得後可能となった地質調査を行った結果、想定より地質が悪い(破碎帯が多く分布)ことが判明したため、トンネル支保パターンの変更及び補助工法の追加が生じた。

● 平面図



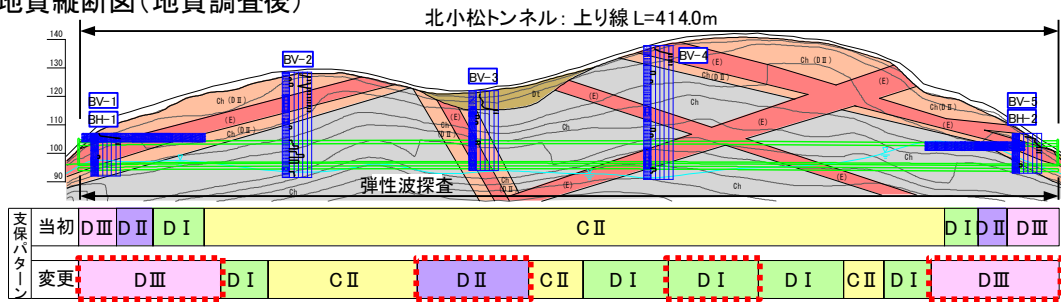
● 当初想定(既往文献)



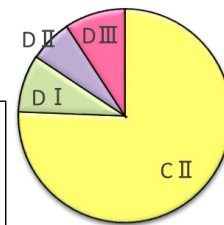
当該地は小丘部にて丹波帯のチャートや珪質泥岩が分布。

出典) 5万分の1地質図幅「北小松地域の地質」地質調査所

● 地質縦断図(地質調査後)

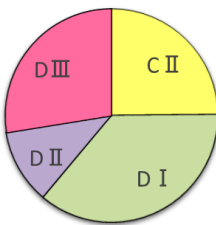


当初

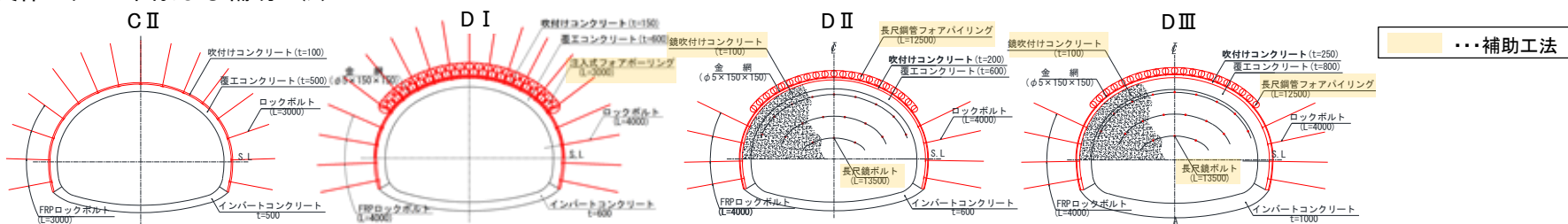


変更

(地質調査後)



● 支保パターン図および補助工法



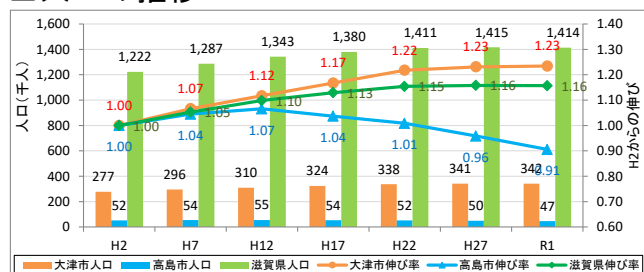
4. 事業の必要性等に関する視点

一般国道161号 湖北バイパス
 一般国道161号 小松拡幅
 一般国道161号 湖西道路(真野～坂本北)

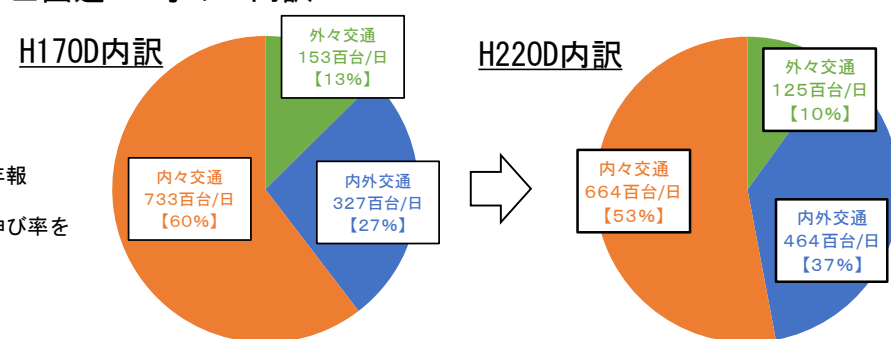
1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 事業の効果や必要性を評価するための指標の変化及びその他の周辺環境変化等について確認した結果、事業の目的が失われるような社会経済情勢の変化はない。
- 一般国道161号を利用する交通特性(H22OD)は、内々交通が53%、内外交通37%と周辺地域を発着地とする割合が約9割を占めている。

■ 人口の推移

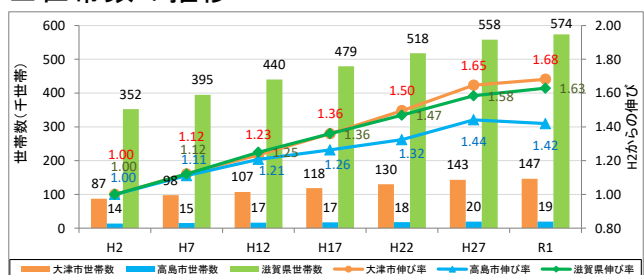


■ 国道161号のOD内訳



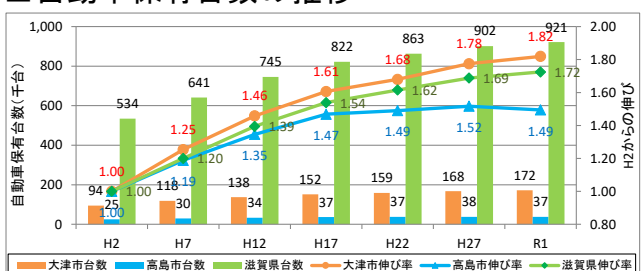
資料) H2～H22: 国勢調査、
 H27・R1: 滋賀県推計人口年報
 (滋賀県統計書)
 ※H2を基準(1.00)として、各年の伸び率を算出。

■ 世帯数の推移



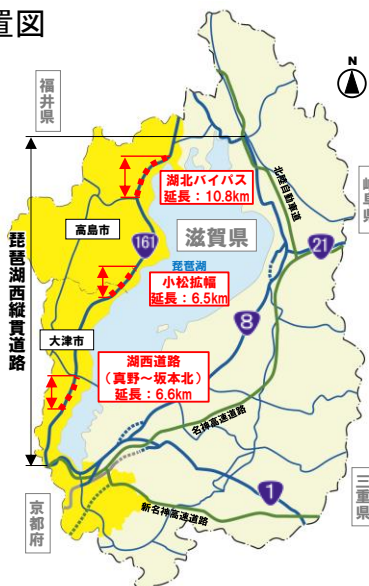
資料) H2～H22: 国勢調査、
 H27・R1: 滋賀県推計人口年報
 (滋賀県統計書)
 ※H2を基準(1.00)として、各年の伸び率を算出。

■ 自動車保有台数の推移



資料) 自動車保有台数: 滋賀県統計書/滋賀県
 ※乗用車及び軽自動車の台数とする。
 ※H2を基準(1.00)として、各年の伸び率を算出。

■ 位置図



内外交通: 周辺地域とその他の地域の交通
 内々交通: 周辺地域内の交通
 外々交通: 通過交通

※周辺地域とは、当該道路が通過する大津市、高島市
 ※平成22年全国道路・街路交通情勢調査の現況OD調査結果を基に算出
 ※平成17年全国道路・街路交通情勢調査の現況OD調査結果を基に算出
 ※平成22年全国道路・街路交通情勢調査の現況OD調査結果が現時点で最新である。

凡例
 ■ 事業中
 ■ 高速道路
 ■ 国道(指定区間)
 ■ 国道(指定区間外)

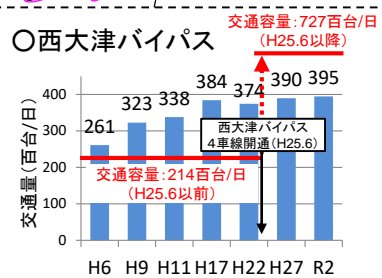
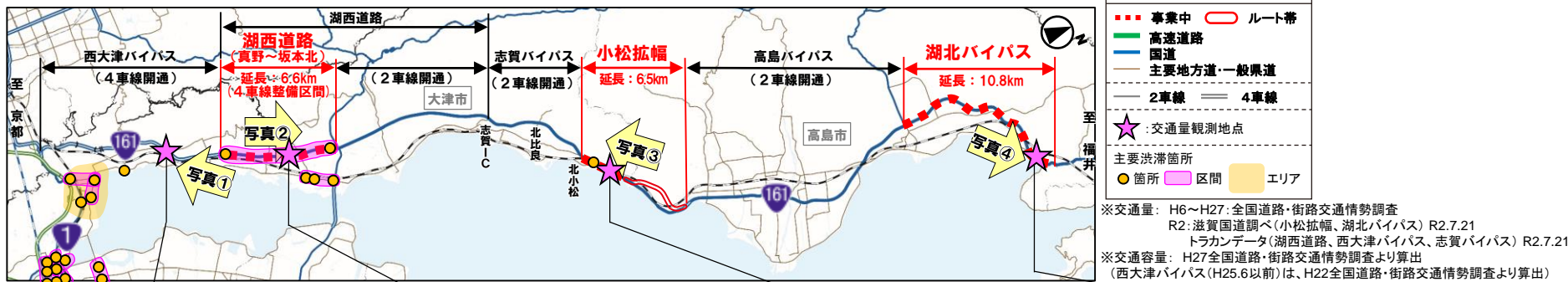
4. 事業の必要性等に関する視点

一般国道161号 湖北バイパス
 一般国道161号 小松拡幅
 一般国道161号 湖西道路(真野～坂本北)

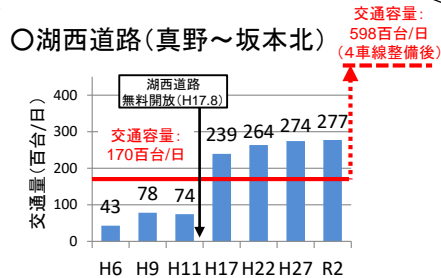
2) 事業の整備効果(交通混雑の緩和)

- 一般国道161号の交通量は増加傾向にあり、各事業区間において交通容量を上回っており、交通混雑が発生している。
- 湖北バイパス・小松拡幅・湖西道路(真野～坂本北)の整備による交通容量の拡大により、交通混雑の緩和が期待される。

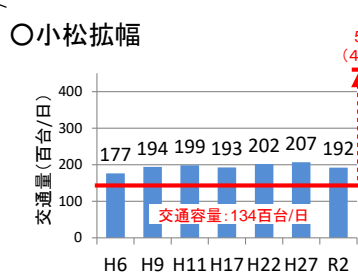
■ 交通量の推移



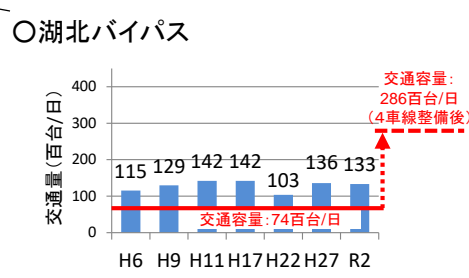
写真① 4車線化により交通容量拡大



写真② 交通容量超過



写真③ 交通容量超過



写真④ 交通容量超過



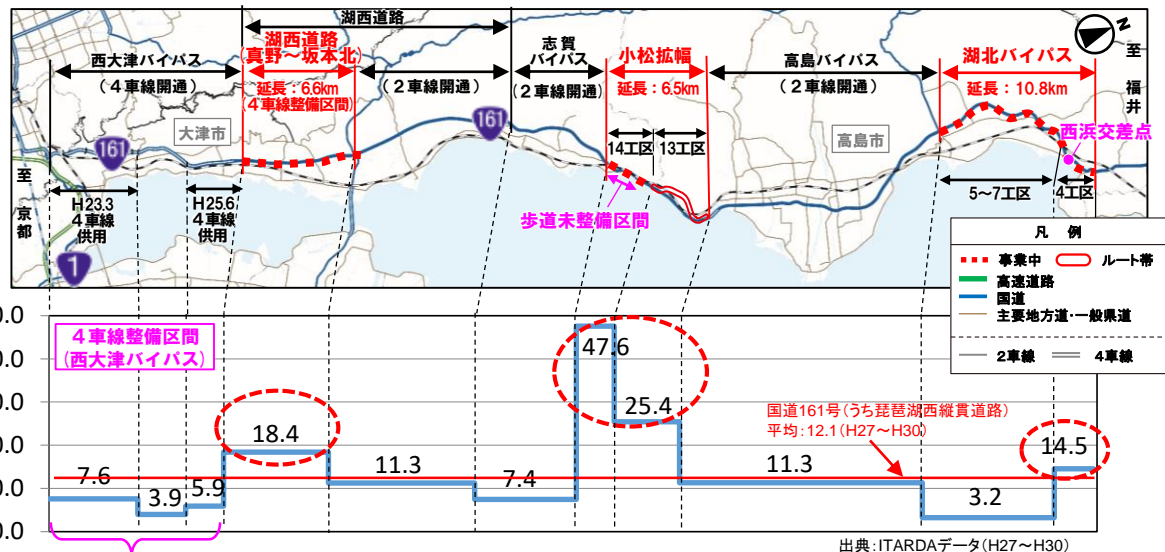
4. 事業の必要性等に関する視点

一般国道161号 湖北バイパス
 一般国道161号 小松拡幅
 一般国道161号 湖西道路(真野～坂本北)

2) 事業の整備効果(交通安全の確保)

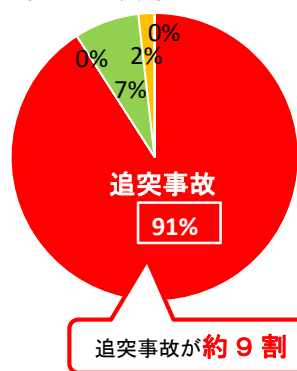
- 一般国道161号では、各事業区間の死傷事故率が高くなっており、渋滞が原因と考えられる追突事故や対向車との正面衝突が発生しており、危険な状況となっている。
- 西大津バイパスでは4車線整備により、死傷事故率が約7割減少。各事業区間の整備により、西大津バイパスと同様の効果が期待される。

■ 一般国道161号の死傷事故率

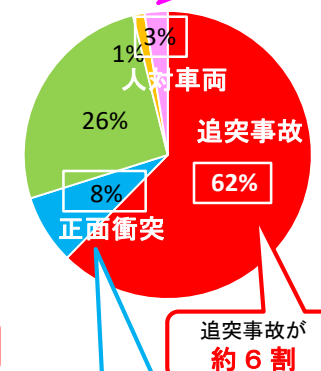


■ 交通事故発生要因

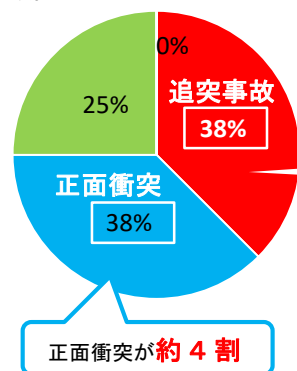
○ 湖西道路(真野～坂本北)



○ 小松拡幅

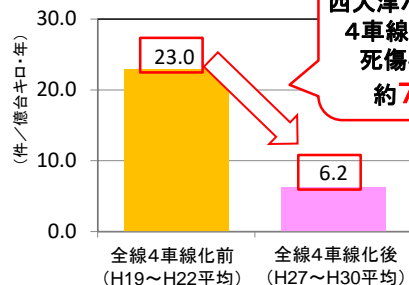


○ 湖北バイパス



■ 4車線整備による死傷事故率の変化

○ 西大津バイパス(2車線→4車線)



西大津バイパスでは4車線整備により死傷事故率が約7割減少

＜国道161号の危険な状況について＞

- 湖西道路(真野～坂本北)：渋滞による追突の危険があります。
- 小松拡幅：歩道未整備区間があるため、歩行者や車両同士の接触の危険性があります。
- 湖北バイパス：カーブ区間が多く、特に西浜交差点は急カーブで危険となっています。



滋賀県トラック協会 湖西支部

※「車両相互 その他」：出会頭、右左折時、その他

4. 事業の必要性等に関する視点

一般国道161号 湖北バイパス
 一般国道161号 小松拡幅
 一般国道161号 湖西道路(真野~坂本北)

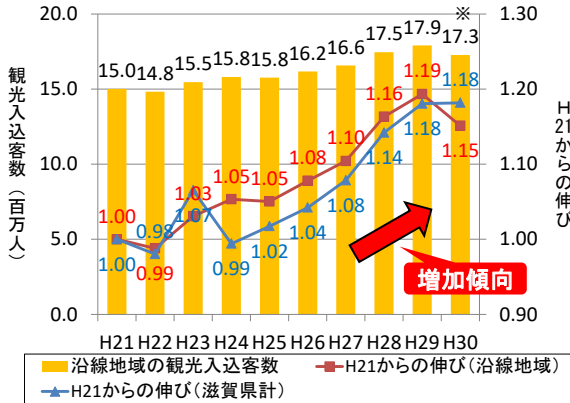
2) 事業の整備効果(観光振興の支援)

- 一般国道161号の沿線地域には観光資源が多数立地し、観光入込客数は増加傾向であるが、休日の混雑により、観光地への立ち寄りや滞在時間の抑制等、地域経済活性化の機会を喪失。
- 各事業区間の整備により、速達性や高速道路へのアクセス性が向上し、さらなる来訪客数の増加、観光産業及び地域の活性化が期待される。

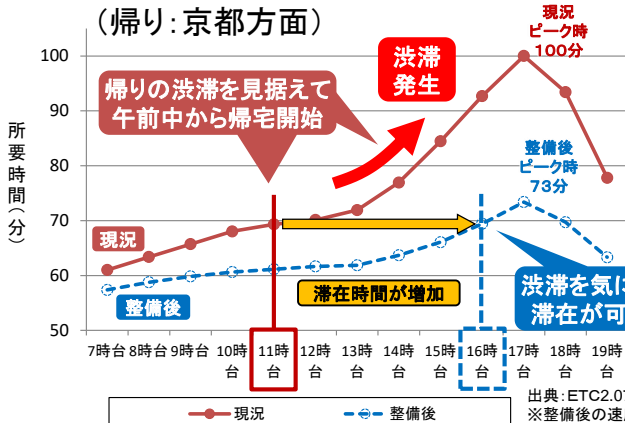
■ 一般国道161号沿線地域における観光資源の立地状況



■ 沿線地域の観光入込客数の推移



■ マキノ高原⇒藤尾南間の時間帯別所要時間(休日)



帰りの渋滞を見据えて、午前中に帰宅されるお客様がいらっしゃいます。整備による所要時間の短縮により、湖西地域に少しでも長く滞在して頂けることを期待しています。



出典: R2.7 滋賀国道事務所ヒアリング調査

出典: ETC2.0プローブデータ(平成31年1月~令和元年12月・休日・7~19時台平均旅行速度)より算出
 ※整備後の速度は、整備区間(湖北バイパス、小松拡幅、湖西道路(真野~坂本北))の設計速度80km/hで算出

4. 事業の必要性等に関する視点

一般国道161号 湖北バイパス
 一般国道161号 小松拡幅
 一般国道161号 湖西道路(真野～坂本北)

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)
	3,561億円	163億円	29億円	3,754億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	1,261億円		330億円	1,592億円	

■ 算出条件等

基準年 : 令和2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22年度 全国道路・街路交通情勢調査
 適用した費用便益分析マニュアル : 平成30年2月版
 事業費 : 677億円
 維持管理費 : 42百万円/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)
	1,819億円	87億円	16億円	1,923億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	224億円		115億円	339億円	

- ※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
- ※4 事業区間を湖北バイパスとして算出した費用便益比(B/C)【事業全体】1.1【残事業】6.0
 事業区間を小松拡幅として算出した費用便益比(B/C)【事業全体】1.9【残事業】5.5
 事業区間を湖西道路(真野～坂本北)として算出した費用便益比(B/C)【事業全体】7.8【残事業】14.1
- ※5 B/Cの算定には安曇川地区交差点立体化事業の便益と費用も考慮している
- ※6 推計に用いるOD表は現時点で最新の平成22年度全国道路・街路交通情勢調査を使用している

- ※7 参考: 前回評価資料
 一般国道161号小松拡幅
<https://www.kkr.mlit.go.jp/plan/ippan/zigyohyoka/ol9a8v000000ci17-att/7.pdf>
 一般国道161号湖北バイパス
<https://www.kkr.mlit.go.jp/plan/ippan/zigyohyoka/ol9a8v000000ceki-att/7.pdf>
 一般国道161号湖西道路(真野～坂本北)
<https://www.kkr.mlit.go.jp/plan/ippan/zigyohyoka/ol9a8v000001tgxm-att/no.5.pdf>

4. 事業の必要性等に関する視点

一般国道161号 湖北バイパス
一般国道161号 小松拡幅
一般国道161号 湖西道路(真野～坂本北)

4) 地域における計画等

■ 地域における計画

湖北バイパス、小松拡幅、湖西道路(真野～坂本北)は、下記の計画に位置づけられています。

- 「滋賀県道路整備マスタープラン(第2次)」(滋賀県:平成24年3月)
- 「滋賀交通ビジョン」(滋賀県:平成25年12月)
- 「滋賀県道路整備アクションプログラム2018」(滋賀県:平成30年3月)
- 「大津湖南都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(滋賀県:平成24年3月)
- 「大津市都市計画マスタープラン2017-2031(大津市)」(平成29年3月)
- 「大津市総合計画2017」(大津市:平成30年8月)
- 「第2次高島市総合計画」(高島市:平成30年10月)

■ これまでの経緯

○ 大津市

- ・令和元年8月 大津市長が国土交通省に「湖西道路(真野～坂本北)の4車線化」「小松拡幅(市内未整備区間)」の早期整備を要望

○ 国道161号改良整備促進期成同盟会

(昭和42年7月設立 大津市、高島市、敦賀市の各首長及び各市議会議長)

(最近の動向)

- ・平成29年8月4日 「湖北バイパス」「小松拡幅」「湖西道路(真野～坂本北)の4車線化」の整備促進を要望
- ・平成30年8月1日 「湖北バイパス」「小松拡幅」「湖西道路(真野～坂本北)の4車線化」の整備促進を要望
- ・令和元年8月9日 「湖北バイパス」「小松拡幅14工区」「湖西道路(真野～坂本北)の4車線化」の整備促進および「小松拡幅13工区」の早期変更計画の策定と事業着手を要望

5. 事業進捗の見込みの視点

一般国道161号 湖北バイパス
 一般国道161号 小松拡幅
 一般国道161号 湖西道路(真野～坂本北)

1) 事業の進捗状況

令和2年度事業内容

【湖北バイパス】

【小松拡幅】13工区

14工区

【湖西道路(真野～坂本北)】

調査設計、用地取得。

調査設計。

調査設計、改良工事、橋梁上下部工事、トンネル工事。

調査設計、文化財調査、橋梁上下部工事。

進捗状況(令和2年3月末時点)

【湖北バイパス】

用地進捗率約94%(面積ベース)、事業進捗率約73%(事業費ベース)、

【小松拡幅】

用地進捗率約95%(面積ベース)、事業進捗率約54%(事業費ベース)、

【湖西道路(真野～坂本北)】

用地進捗率100%(面積ベース)、事業進捗率約44%(事業費ベース)です。

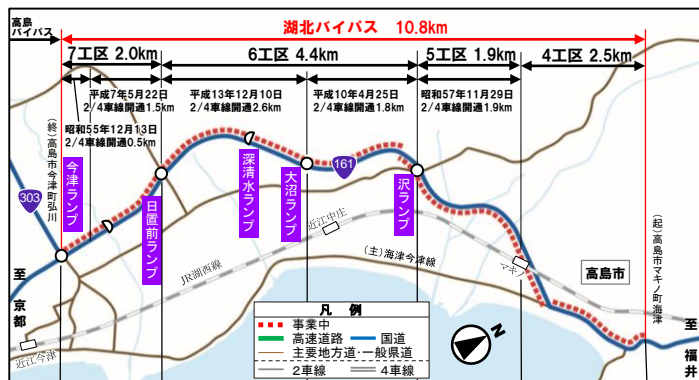
進捗上の課題

- ・小松拡幅において、13工区のルート変更に伴い、今後事業費増が発生するおそれがある。

2) 今後の事業スケジュール等

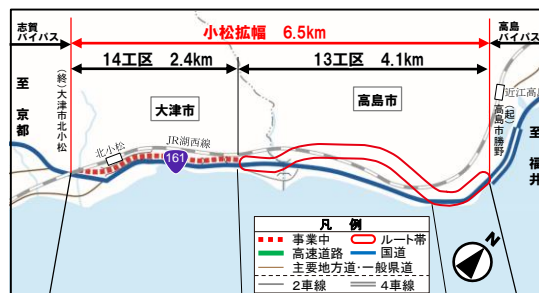
- ・引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

【湖北バイパス】



区間	7工区 2.0km	6工区 2.6km	6工区 1.8km	5工区 1.9km	4工区 2.5km
用地	94%				
	用地推進				
工事	調査設計、用地取得				

【小松拡幅】



区間	14工区 2.4km	13工区 4.1km
用地	95%	
	用地推進	
工事	調査設計、改良工事、 橋梁上下部工事、 トンネル工事	調査設計
		L=1.0km 4車線開通

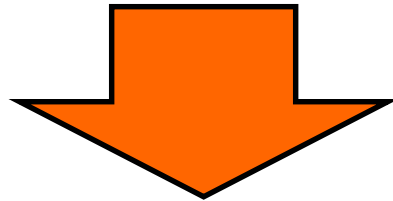
【湖西道路(真野～坂本北)】



区間	6.6km
用地	100%
	用地取得済
工事	調査設計、文化財調査、橋梁上下部工事

6. コスト縮減や代替案等の可能性の視点

福井県敦賀市を起点として大津市に至る重要幹線道路の一部を形成する一般国道161号湖北バイパス、小松拡幅、湖西道路(真野～坂本北)の計画は、現時点においても、交通混雑の緩和、交通安全の確保、観光振興の支援を勘案し選定された合理的な計画であり、周辺環境保全を図っています。



これまでトンネル内排水工と施工時換気設備の変更などのコスト縮減に努めてきており、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していきます。

○滋賀県知事

令和2年10月26日 滋高幹第23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161号湖北バイパス、一般国道161号小松拡幅、一般国道161号湖西道路(真野～坂本北)の事業が進められている現道区間においては、交通混雑や交通事故が多数発生しており、沿道地域の経済活動、社会活動に大きな支障をきたしています。また、自然災害や交通事故による通行止めが発生した時に代替となる道路が無い区間もあり、危機管理の観点からも一刻も早い整備が強く望まれています。

以上のことから、対応方針(原案)のとおり、事業効果の早期発現に向けたさらなる整備促進をお願いします。

事業実施にあたっては、必要な予算の確保と徹底したコスト縮減に取り組んでいただきますようお願いいたします。

なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努力をしてまいります。

◆沿線市町村の期待

■大津市長

(期待する効果)

①観光や産業の振興

- ・京阪神と北陸を結ぶ地域高規格道路であり、慢性的な交通渋滞の解消による速達性・定時性を確保し、観光資源の活用と産業の活性化による地域振興に期待している。

②交通安全の確保

- ・地域の生活用道路としての機能を持っており、渋滞解消による市民生活の利便性の向上と歩道未整備区間での大型車の通行における安全性の向上が期待される。

③災害時等の緊急輸送路としての役割

- ・重要物流道路に指定されるとともに原子力災害の発生における避難道路としても重要な道路であり、地域住民が安心して生活できる機能の確保と強化を期待している。

(取り組み)

①観光振興

- ・沿道には、日本遺産に認定された白鬚神社や琵琶湖を見渡せるびわこバレイ等があり、近年の観光客増加を踏まえ、平成27年8月にオープンした和邇ICにおける道の駅「妹子の郷」において地域農産物の販売拠点、地域の魅力を発信するアンテナショップとなるよう取り組んでいる。

②地域の活性化

- ・大津市北部の「びわこサイエンスパーク」(42ha 14区画)での企業誘致や従業員500人規模の自動車部品企業の立地を図ってきた。沿道では昨年末に複合商業施設(ランチ大津京)がオープンし、今年末には競走馬の育成施設がオープンする予定となっている。

◆沿線市町村の期待

■高島市長

(期待する効果)

①大規模災害時の避難道路や緊急輸送道路としての効果

- ・ 災害に強い道路網の整備促進が強く求められている中で、琵琶湖西縦貫道路の一部を構成する湖北バイパスと小松拡幅の整備が進むことにより、国道161号のネットワークが形成され、地震災害、原子力災害等の発災時には避難道路や緊急輸送道路として市民の生命と財産を守る「命の道」となることが期待されます。

②地域の活性化

- ・ 湖北バイパスと小松拡幅の整備が進むことで国道161号のネットワークが形成され、高島市内に広がっている観光施設へのアクセス道路となることから、観光客や観光施設の増加、それに伴う雇用の増加が期待されます。さらに交通混雑の緩和は観光客の滞在時間の延伸を導き、物販、飲食をはじめとする経済効果の拡大が期待されます。

③交通安全の確保

- ・ 白鬚神社が日本遺産に認定されたことを契機に来訪者が急増しています。一方で、交通事故も多発していて、重大事故による事故死亡率も非常に高くなっているのが現状です。バイパスルートで通過交通を現道から分離することで交通事故の減少と通過交通の安定した通行が期待されます。

(取り組み)

①大規模災害時の避難道路や緊急輸送道路としての効果

- ・ あらゆる災害発生危険性が高まっている中で、令和元年度に地域防災計画を改定し、「減災」を基本方針として、人命を最優先にした防災活動を行うこととしています。

②地域の活性化

- ・ 人口減少が著しい高島市では、「高島市まち・ひと・しごと創生総合戦略(令和2年3月)」を掲げ、「しごと」と「ひと」の好循環づくりや、好循環を支える「まち」の活性化を目指しています。

8. 対応方針(原案)

1. 事業の必要性等に関する視点

- ・事業目的である交通混雑の緩和、交通安全の確保、観光振興の支援が必要な状況は変化していない。
- ・湖北バイパス、小松拡幅、湖西道路(真野～坂本北)の整備により、交通混雑の緩和が期待される。
- ・湖北バイパス、小松拡幅、湖西道路(真野～坂本北)の整備により、渋滞に起因する追突事故等の減少が期待される。
- ・湖北バイパス、小松拡幅、湖西道路(真野～坂本北)の整備により、観光振興の支援が期待される。
- ・費用便益比(B/C)は、事業全体で2.4。残事業で5.7。

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・湖北バイパスは、昭和48年度に事業化し、残る区間の用地取得、調査設計を推進中。
- ・小松拡幅は、昭和45年度に事業化し、13工区は調査設計、14工区は調査設計、用地取得、改良工事、橋梁上下部工事、トンネル工事を推進中。
- ・湖西道路(真野～坂本北)は、用地取得が完了、調査設計、文化財調査、橋梁上下部工事を推進中。
- ・引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

湖北バイパス、小松拡幅、湖西道路(真野～坂本北)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、早期の開通を目指すことが適切である。

事業継続



琵琶湖西縦貫道路

一般国道161号

こまつ かく ふう

小松拡幅

こ ほう

湖北バイパス

こ せい

ま の

さか もと きた

湖西道路（真野～坂本北）

【再評価】

（計算結果等参考資料）

令和2年11月

近畿地方整備局

No. 4

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
令和2年度第2回

新型コロナウイルス対策に伴う工事等の一時中止による
コスト、工期への影響は考慮していない

(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161号	琵琶湖西縦貫道路	L=25.4km	地高	BP・現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
25,100	4	近畿地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和2年度		
単純合計	637億円	486億円	1,123億円
うち残事業分	257億円	328億円	585億円
基準年における 現在価値 (C)	1,261億円	330億円	1,592億円
うち残事業分	224億円	115億円	339億円

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	令和2年度			
供用年	昭和50年度, 昭和56年度, 昭和58年度, 平成1年度, 平成8年度, 平成11年度, 平成14年度, 令和6年度, 令和7年度, 令和8年度, 令和10年度			
単年便益 (初年便益)	6.6億円	0.22億円	0.04億円	6.8億円
基準年における 現在価値 (B)	3,561億円	163億円	29億円	3,754億円
うち残事業分	1,819億円	87億円	16億円	1,923億円

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）	2.4
経済的純現在価値（事業全体）	2,162億円
経済的内部収益率（事業全体）	10.9%
費用便益比（残事業）	5.7
経済的純現在価値（残事業）	1,584億円
経済的内部収益率（残事業）	26.8%

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】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	25,100台/日	±10%	1.9~2.9
事業費	257億円	±10%	2.3~2.4
事業期間	7年	±20%	2.3~2.4

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	25,100台/日	±10%	3.9~6.9
事業費	257億円	±10%	5.3~6.1
事業期間	7年	±20%	5.6~5.8

交通状況の変化

様式-3①

事業名：琵琶湖西縦貫道路（事業全体）

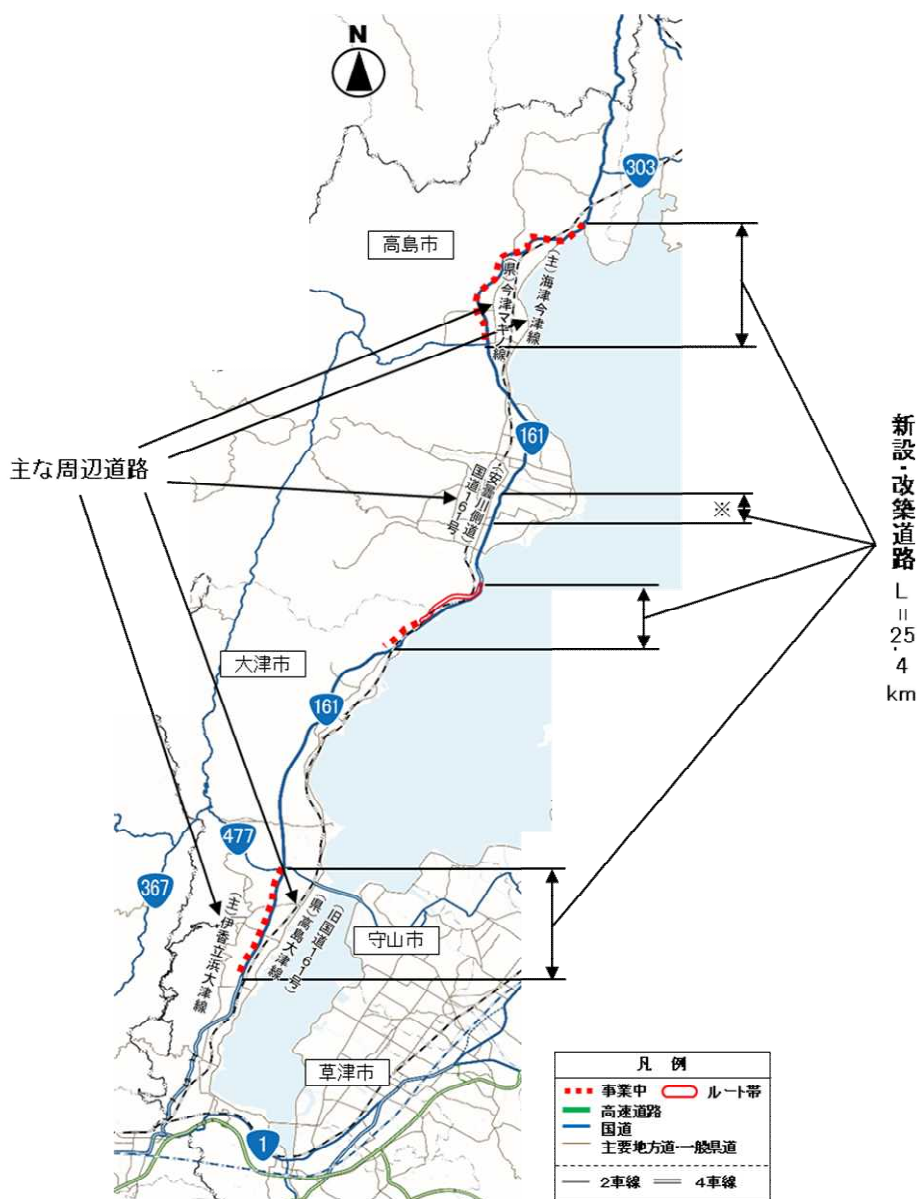
（推計時点 令和12年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 (25.4km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	30,700	25,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]	32	29	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	179.97	141.84	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道161号 (旧) (6.7km)	交通量	[台/日]	17,700	15,900
		走行時間	[分]	14	13
		走行時間費用	[億円/年]	45.21	37.67
	梅津今津線 (7.9km)	交通量	[台/日]	12,100	3,000
		走行時間	[分]	22	15
		走行時間費用	[億円/年]	55.52	9.67
	今津マキノ 線 (5.5km)	交通量	[台/日]	7,000	400
		走行時間	[分]	12	10
		走行時間費用	[億円/年]	15.50	0.59
	伊香立浜大 津線 (5.1km)	交通量	[台/日]	1,900	1,300
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	3.22	1.92
	国道161号 (安曇川側 道) (1.5km)	交通量	[台/日]	16,400	8,000
		走行時間	[分]	3	2
		走行時間費用	[億円/年]	9.65	3.50
③その他道路合計 (3,086.4km)	走行時間費用	[億円/年]	8,572.26	8,557.69	

			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：3,138.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	8,881.32	8,752.88	128.44

- ※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)



※B/Cの算定には安曇川地区交差点立体化事業便益と費用も考慮している

交通状況の変化

様式－3①

事業名：琵琶湖西縦貫道路（残事業）

（推計時点 令和12年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 (24.4km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	20,900	25,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	39	28	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	177.15	135.76	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道161号 (旧) (6.7km)	交通量	[台/日]	17,700	15,900
		走行時間	[分]	14	13
		走行時間費用	[億円/年]	45.18	37.67
	梅津今津線 (7.9km)	交通量	[台/日]	10,800	3,000
		走行時間	[分]	21	15
		走行時間費用	[億円/年]	45.75	9.67
	今津マキノ 線 (5.5km)	交通量	[台/日]	2,800	400
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	4.59	0.59
	伊香立浜大 津線 (5.1km)	交通量	[台/日]	2,000	1,300
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	3.22	1.92
	国道161号 (安曇川側 道) (1.5km)	交通量	[台/日]	16,500	8,000
		走行時間	[分]	3	2
		走行時間費用	[億円/年]	9.80	3.50
③その他道路合計 (3,087.4km)	走行時間費用	[億円/年]	8,581.74	8,563.78	
			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：3,138.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	8,867.42	8,752.88	114.54

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

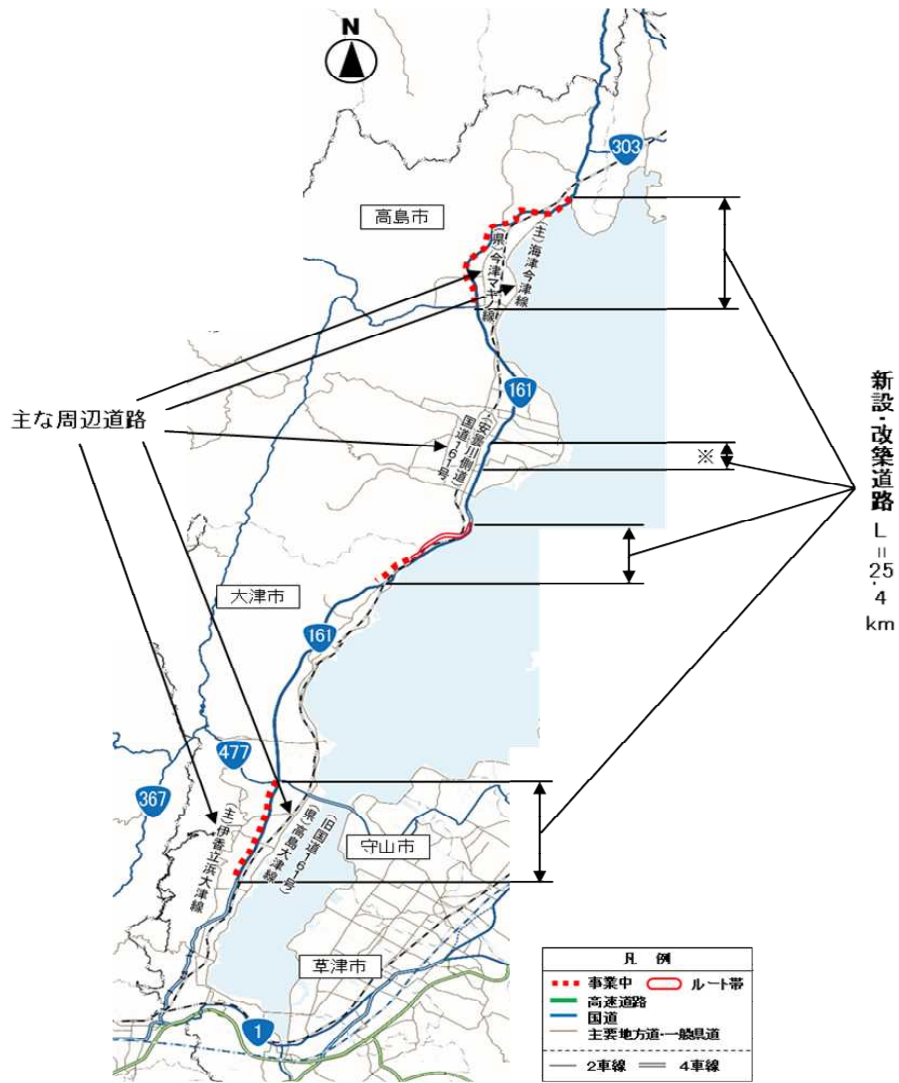
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：琵琶湖西縦貫道路

(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30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<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	令和2年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)	
	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"/> (H22センサス)	
	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)		
	その他(BPR関数と転換率式の併用による配分)	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	

交通流推計

(3)

項目		チェック欄	
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
		過去10年の実績値より算出	
		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"/>
通行止め区間以外で代替となる道路が存在するため、とり止め交通を考慮しない			
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			

便益の算定

費用の現在価値算定表(事業全体)

箇所名: 一般国道161号 琵琶湖西縦貫道路	維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)						
			単価(億円)		単価(億円)		
			0.42	25.4	10.60		
年次	年度	割戻率	GDP デフレタ	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
-58年目	S 45	7.1067	46.3	3.23	51.02		
-57年目	S 46	6.8333	48.5	3.63	52.60		
-56年目	S 47	6.5705	51.8	2.40	31.32		
-55年目	S 48	6.3178	59.6	2.87	31.27		
-54年目	S 49	6.0748	71.1	0.11	0.97		
部分供用開始	S 50	5.8412	75.2	0.10	0.80	0.25	1.97
部分1年目	S 51	5.6165	81.5	0.20	1.42	0.25	1.75
部分2年目	S 52	5.4005	86.4	2.15	13.81	0.25	1.58
部分3年目	S 53	5.1928	90.0	11.70	69.36	0.25	1.46
部分4年目	S 54	4.9931	92.4	8.30	46.11	0.25	1.37
部分5年目	S 55	4.8010	98.2	10.18	51.14	0.25	1.24
部分供用開始	S 56	4.6164	100.7	11.21	52.81	0.43	2.02
部分7年目	S 57	4.4388	101.9	9.53	42.68	0.43	1.92
部分供用開始	S 58	4.2681	102.9	4.17	17.78	1.12	4.76
部分9年目	S 59	4.1039	105.0	3.30	13.27	1.12	4.49
部分10年目	S 60	3.9461	105.7	9.31	35.71	1.12	4.29
部分11年目	S 61	3.7943	107.6	3.70	13.42	1.12	4.05
部分12年目	S 62	3.6484	107.3	9.10	31.80	1.12	3.90
部分13年目	S 63	3.5081	107.9	8.40	28.07	1.12	3.73
部分供用開始	H 1	3.3731	110.8	8.69	27.22	1.20	3.77
部分15年目	H 2	3.2434	113.3	4.64	13.65	1.20	3.55
部分16年目	H 3	3.1187	116.0	1.80	4.97	1.20	3.33
部分17年目	H 4	2.9967	117.6	7.24	18.99	1.20	3.16
部分18年目	H 5	2.8834	117.9	5.43	13.65	1.20	3.03
部分19年目	H 6	2.7725	117.8	5.66	13.70	1.20	2.91
部分20年目	H 7	2.6658	117.1	4.93	11.54	1.20	2.82
部分供用開始	H 8	2.5633	116.6	9.93	22.45	1.73	3.92
部分22年目	H 9	2.4647	117.5	7.84	16.90	1.70	3.66
部分23年目	H 10	2.3699	116.9	15.10	31.47	1.70	3.54
部分供用開始	H 11	2.2788	115.2	14.52	29.52	2.32	4.72
部分25年目	H 12	2.1911	113.8	18.00	35.64	2.32	4.59
部分26年目	H 13	2.1068	112.4	21.57	41.56	2.32	4.47
部分供用開始	H 14	2.0258	110.5	9.07	17.09	3.22	6.07
部分28年目	H 15	1.9479	109.0	0.26	0.48	3.22	5.91
部分29年目	H 16	1.8730	107.9	0.28	0.49	3.22	5.74
部分30年目	H 17	1.8009	106.7	0.97	1.68	3.22	5.59
部分31年目	H 18	1.7317	105.9	0.66	1.11	3.22	5.41
部分32年目	H 19	1.6651	105.0	1.58	2.57	3.22	5.25
部分33年目	H 20	1.6010	104.4	0.16	0.26	3.22	5.07
部分34年目	H 21	1.5395	103.0	0.23	0.35	3.22	4.95
部分35年目	H 22	1.4802	101.3	0.95	1.43	3.22	4.84
部分36年目	H 23	1.4233	99.8	2.45	3.59	3.22	4.72
部分37年目	H 24	1.3686	99.0	4.55	6.46	3.22	4.57
部分38年目	H 25	1.3159	99.0	3.84	5.24	3.22	4.40
部分39年目	H 26	1.2653	101.5	6.82	8.73	3.13	4.01
部分40年目	H 27	1.2167	103.0	4.99	6.06	3.13	3.80
部分41年目	H 28	1.1699	102.8	17.76	20.78	3.13	3.66
部分42年目	H 29	1.1249	102.9	28.60	32.14	3.13	3.52
部分43年目	H 30	1.0816	102.8	19.99	21.63	3.13	3.39
部分44年目	R 1	1.0400	102.8	23.14	24.06	3.13	3.25
部分45年目	R 2	1.0000	102.8	24.84	24.84	3.07	3.07
部分46年目	R 3	0.9615	102.8	35.99	34.61	3.07	2.95
部分47年目	R 4	0.9246	102.8	46.82	43.29	3.07	2.84
部分48年目	R 5	0.8890	102.8	52.65	46.80	3.07	2.73
部分供用開始	R 6	0.8548	102.8	46.17	39.47	3.45	2.95
部分供用開始	R 7	0.8219	102.8	36.54	30.03	4.54	3.73
部分供用開始	R 8	0.7903	102.8	20.00	15.81	7.47	5.90
部分52年目	R 9	0.7599	102.8	18.84	14.31	7.47	5.67
供用開始年次	R 10	0.7307	102.8			9.41	6.88
1年目	R 11	0.7026	102.8			9.41	6.61
2年目	R 12	0.6756	102.8			9.41	6.36
3年目	R 13	0.6496	102.8			9.25	6.01
4年目	R 14	0.6246	102.8			9.25	5.78
5年目	R 15	0.6006	102.8			8.62	5.18
6年目	R 16	0.5775	102.8			8.62	4.98
7年目	R 17	0.5553	102.8			8.62	4.79
8年目	R 18	0.5339	102.8			8.62	4.60
9年目	R 19	0.5134	102.8			8.62	4.43
10年目	R 20	0.4936	102.8			8.62	4.26
11年目	R 21	0.4746	102.8			8.51	4.04
12年目	R 22	0.4564	102.8			8.51	3.88
13年目	R 23	0.4388	102.8			8.51	3.73
14年目	R 24	0.4220	102.8			8.51	3.59
15年目	R 25	0.4057	102.8			8.51	3.45
16年目	R 26	0.3901	102.8			8.51	3.32
17年目	R 27	0.3751	102.8			8.51	3.19
18年目	R 28	0.3607	102.8			8.01	2.89
19年目	R 29	0.3468	102.8			8.01	2.78
20年目	R 30	0.3335	102.8			8.01	2.67
21年目	R 31	0.3207	102.8			7.42	2.38
22年目	R 32	0.3083	102.8			7.42	2.29
23年目	R 33	0.2965	102.8			7.42	2.20
24年目	R 34	0.2851	102.8			6.56	1.87
25年目	R 35	0.2741	102.8			6.56	1.80
26年目	R 36	0.2636	102.8			6.56	1.73
27年目	R 37	0.2534	102.8			6.56	1.66
28年目	R 38	0.2437	102.8			6.56	1.60
29年目	R 39	0.2343	102.8			6.56	1.54
30年目	R 40	0.2253	102.8			6.56	1.48
31年目	R 41	0.2166	102.8			6.56	1.42
32年目	R 42	0.2083	102.8			6.56	1.37
33年目	R 43	0.2003	102.8			6.56	1.31
34年目	R 44	0.1926	102.8			6.56	1.26
35年目	R 45	0.1852	102.8			6.56	1.22
36年目	R 46	0.1780	102.8			6.56	1.17
37年目	R 47	0.1712	102.8			6.56	1.12
38年目	R 48	0.1646	102.8			6.56	1.08
39年目	R 49	0.1583	102.8			6.56	1.04
40年目	R 50	0.1522	102.8			6.56	1.00
41年目	R 51	0.1463	102.8			6.56	0.96
42年目	R 52	0.1407	102.8			6.56	0.92
43年目	R 53	0.1353	102.8			6.56	0.89
44年目	R 54	0.1301	102.8			6.56	0.85
45年目	R 55	0.1251	102.8			6.56	0.82
46年目	R 56	0.1203	102.8			6.19	0.74
47年目	R 57	0.1157	102.8	-49.44	-5.72	4.87	0.56
48年目	R 58	0.1112	102.8			1.95	0.22
49年目	R 59	0.1069	102.8	-26.11	-2.79	1.95	0.21
合計				561.52	1261.42	485.85	330.12
単純事業費計				637.07		485.85	

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161号 琵琶湖西縦貫道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.30	24.4	7.22

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	現在価値	単純単価	現在価値
-7年目	R 3	0.9615	102.8	35.99	34.61		
-6年目	R 4	0.9246	102.8	46.82	43.29		
-5年目	R 5	0.8890	102.8	52.65	46.80		
部分供用開始	R 6	0.8548	102.8	46.17	39.47	0.37	0.32
部分供用開始	R 7	0.8219	102.8	36.54	30.03	1.69	1.39
部分供用開始	R 8	0.7903	102.8	20.00	15.81	4.62	3.65
部分3年目	R 9	0.7599	102.8	18.84	14.31	4.62	3.51
供用開始年次	R 10	0.7307	102.8			6.56	4.80
1年目	R 11	0.7026	102.8			6.56	4.61
2年目	R 12	0.6756	102.8			6.56	4.43
3年目	R 13	0.6496	102.8			6.56	4.26
4年目	R 14	0.6246	102.8			6.56	4.10
5年目	R 15	0.6006	102.8			6.56	3.94
6年目	R 16	0.5775	102.8			6.56	3.79
7年目	R 17	0.5553	102.8			6.56	3.64
8年目	R 18	0.5339	102.8			6.56	3.50
9年目	R 19	0.5134	102.8			6.56	3.37
10年目	R 20	0.4936	102.8			6.56	3.24
11年目	R 21	0.4746	102.8			6.56	3.12
12年目	R 22	0.4564	102.8			6.56	3.00
13年目	R 23	0.4388	102.8			6.56	2.88
14年目	R 24	0.4220	102.8			6.56	2.77
15年目	R 25	0.4057	102.8			6.56	2.66
16年目	R 26	0.3901	102.8			6.56	2.56
17年目	R 27	0.3751	102.8			6.56	2.46
18年目	R 28	0.3607	102.8			6.56	2.37
19年目	R 29	0.3468	102.8			6.56	2.28
20年目	R 30	0.3335	102.8			6.56	2.19
21年目	R 31	0.3207	102.8			6.56	2.10
22年目	R 32	0.3083	102.8			6.56	2.02
23年目	R 33	0.2965	102.8			6.56	1.95
24年目	R 34	0.2851	102.8			6.56	1.87
25年目	R 35	0.2741	102.8			6.56	1.80
26年目	R 36	0.2636	102.8			6.56	1.73
27年目	R 37	0.2534	102.8			6.56	1.66
28年目	R 38	0.2437	102.8			6.56	1.60
29年目	R 39	0.2343	102.8			6.56	1.54
30年目	R 40	0.2253	102.8			6.56	1.48
31年目	R 41	0.2166	102.8			6.56	1.42
32年目	R 42	0.2083	102.8			6.56	1.37
33年目	R 43	0.2003	102.8			6.56	1.31
34年目	R 44	0.1926	102.8			6.56	1.26
35年目	R 45	0.1852	102.8			6.56	1.22
36年目	R 46	0.1780	102.8			6.56	1.17
37年目	R 47	0.1712	102.8			6.56	1.12
38年目	R 48	0.1646	102.8			6.56	1.08
39年目	R 49	0.1583	102.8			6.56	1.04
40年目	R 50	0.1522	102.8			6.56	1.00
41年目	R 51	0.1463	102.8			6.56	0.96
42年目	R 52	0.1407	102.8			6.56	0.92
43年目	R 53	0.1353	102.8			6.56	0.89
44年目	R 54	0.1301	102.8			6.56	0.85
45年目	R 55	0.1251	102.8			6.56	0.82
46年目	R 56	0.1203	102.8			6.19	0.74
47年目	R 57	0.1157	102.8	-1.30	-0.15	4.87	0.56
48年目	R 58	0.1112	102.8			1.95	0.22
49年目	R 59	0.1069	102.8	0.00	0.00	1.95	0.21
合計				255.70	224.17	328.18	114.75
単純事業費計				257.00		328.18	

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。

便益の現在価値算定表(事業全体的)

箇所名: 一般国道161号 浜陸西橋貫貫道路

Table with columns for Year (年次), Age (年度), Road Type (道路種別), and various financial metrics including GDP, Net Present Value (現在価値), and Total Benefit (合計). Rows are categorized by road type and age, with a final summary row at the bottom.

(再評価)

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	一般国道161号 小松拡幅
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) = 393億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 5.4%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 5.5 (経済的純現在価値 (B-C) = 586億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 21.3%)

●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	<input checked="" type="checkbox"/> 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) : 5894万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 182万人・時間/年 (12580万人・時間/年⇒12397万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : 国道161号現道 国道367号 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 191万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 8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/日以上での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	高島市予約乗合タクシー
		<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 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		
	<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		

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/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(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	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		
		<input checked="" 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	大津市～高島市	
		<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 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	大津市～高島市(所要時間:52分→49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	道の駅 藤樹の里あどがわ(年間観光客入込数:約837千人/年 H30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/日以上の全て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	高島市～大津赤十字病院(所要時間:59分→56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）かつ歩行者交通量が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 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	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）
		<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	国道367号（伊香立途中町～朽木市場）
		<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:7710.56t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	● 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（現道/平行区間等）：国道161号現道 国道367号 排出削減量：28.91t/年、排出削減率：4割削減
		● 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（現道/平行区間等）：国道161号現道 国道367号 排出削減量：1.73t/年、排出削減率：5割削減
		<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	国道161号 高島市鶴川地内（騒音レベル：昼間73dB、夜間72dB）⇒改善見込み 国道161号 大津市北小松地内（騒音レベル：昼間74dB、夜間74dB）⇒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
一般国道161号	小松拡幅	L = 6.5km	地高	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
28,000	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	令和2年度		
単純合計	223億円	114億円	338億円
うち残事業分	114億円	97億円	212億円
基準年における 現在価値 (C)	404億円	37億円	441億円
うち残事業分	98億円	32億円	129億円

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	令和2年度			
供用年	令和10年度			
単年便益 (初年便益)	53億円	2.6億円	0.34億円	56億円
基準年における 現在価値 (B)	790億円	39億円	4.9億円	834億円
うち残事業分	677億円	34億円	4.3億円	715億円

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）	393億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.4%
費用便益比（残事業）	5.5
経済的純現在価値（残事業）	586億円
経済的内部収益率（残事業）	21.3%

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

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	28,000台/日	±10%	1.5~2.4
事業費	114億円	±10%	1.8~1.9
事業期間	7年	±20%	1.8~2.0

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	28,000台/日	±10%	4.5~7.0
事業費	114億円	±10%	5.1~6.0
事業期間	7年	±20%	5.4~5.6

交通状況の変化

様式－3①

事業名：小松拡幅（事業全体）

（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (6.5km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	28,000	28,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	15	7	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	76.65	39.12	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道161号現道 (1.1km)	交通量	[台/日]	26,500	800
		走行時間	[分]	3	1
		走行時間費用	[億円/年]	16.34	0.20
	国道367号 (6.1km)	交通量	[台/日]	6,200	6,000
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	12.79	12.19
		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
	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 (3,124.8km)	走行時間費用	[億円/年]	8,700.52	8,701.37	

			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：3,138.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	8,806.30	8,752.88	53.43

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

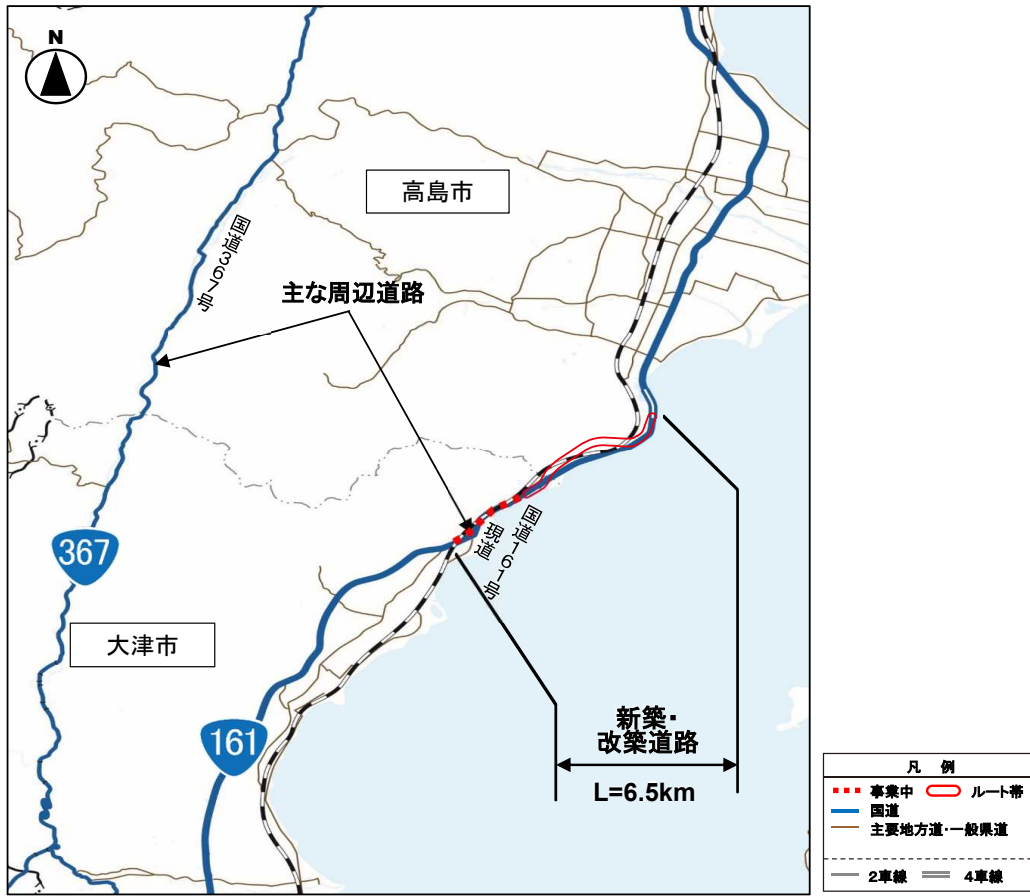
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：小松拡幅（残事業）

（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (5.5km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	28,000	28,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	12	6	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	62.96	33.03	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道161号現道 (1.1km)	交通量	[台/日]	26,500	800
		走行時間	[分]	3	1
		走行時間費用	[億円/年]	16.34	0.20
	国道367号 (6.1km)	交通量	[台/日]	6,200	6,000
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	12.79	12.19
		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
	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 (3,125.8km)	走行時間費用	[億円/年]	8,706.53	8,707.46	

			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：3,138.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	8,798.62	8,752.88	45.74

※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：小松拡幅

(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30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<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	令和2年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)
	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"/> (H22センサス)
	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()
	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)

箇所名: 一般国道161号 小松拡幅		維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)					
		単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)			
		0.39	6.5	2.51			
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	現在単価	単純単価	現在単価
-58年目	S 45	7.1067	46.3	3.23	51.02		
-57年目	S 46	6.8333	48.5	3.63	52.60		
-56年目	S 47	6.5705	51.8	2.40	31.32		
-55年目	S 48	6.3178	59.6	1.85	20.16		
-54年目	S 49	6.0748	71.1	0.01	0.09		
-53年目	S 50	5.8412	75.2	0.00	0.00		
-52年目	S 51	5.6165	81.5	0.00	0.00		
-51年目	S 52	5.4005	86.4	0.00	0.00		
-50年目	S 53	5.1928	90.0	0.00	0.00		
-49年目	S 54	4.9931	92.4	0.60	3.33		
-48年目	S 55	4.8010	98.2	0.08	0.40		
-47年目	S 56	4.6164	100.7	1.66	7.82		
-46年目	S 57	4.4388	101.9	0.00	0.00		
-45年目	S 58	4.2681	102.9	0.00	0.00		
-44年目	S 59	4.1039	105.0	0.00	0.00		
-43年目	S 60	3.9461	105.7	0.11	0.42		
-42年目	S 61	3.7943	107.6	0.80	2.90		
-41年目	S 62	3.6484	107.3	2.60	9.08		
-40年目	S 63	3.5081	107.9	0.40	1.34		
-39年目	H 1	3.3731	110.8	0.29	0.91		
-38年目	H 2	3.2434	113.3	0.66	1.94		
-37年目	H 3	3.1187	116.0	0.13	0.36		
-36年目	H 4	2.9987	117.6	1.28	3.37		
-35年目	H 5	2.8834	117.9	1.57	3.95		
-34年目	H 6	2.7725	117.8	0.68	1.64		
-33年目	H 7	2.6658	117.1	0.68	1.59		
-32年目	H 8	2.5633	116.6	0.68	1.54		
-31年目	H 9	2.4647	117.5	3.89	8.39		
-30年目	H 10	2.3699	116.9	0.10	0.22		
-29年目	H 11	2.2788	115.2	1.82	3.70		
-28年目	H 12	2.1911	113.8	2.46	4.87		
-27年目	H 13	2.1068	112.4	1.66	3.19		
-26年目	H 14	2.0258	110.5	6.94	13.08		
-25年目	H 15	1.9479	109.0	0.07	0.12		
-24年目	H 16	1.8730	107.9	0.19	0.34		
-23年目	H 17	1.8009	106.7	0.42	0.73		
-22年目	H 18	1.7317	105.9	0.26	0.43		
-21年目	H 19	1.6651	105.0	0.90	1.46		
-20年目	H 20	1.6010	104.4	0.07	0.11		
-19年目	H 21	1.5395	103.0	0.16	0.25		
-18年目	H 22	1.4802	101.3	0.71	1.07		
-17年目	H 23	1.4233	99.8	1.89	2.78		
-16年目	H 24	1.3686	99.0	4.33	6.16		
-15年目	H 25	1.3159	99.0	1.91	2.61		
-14年目	H 26	1.2653	101.5	4.84	6.21		
-13年目	H 27	1.2167	103.0	3.07	3.73		
-12年目	H 28	1.1699	102.8	10.17	11.89		
-11年目	H 29	1.1249	102.9	10.96	12.31		
-10年目	H 30	1.0816	102.8	8.39	9.07		
-9年目	R 1	1.0400	102.8	9.53	9.91		
-8年目	R 2	1.0000	102.8	10.91	10.91		
-7年目	R 3	0.9615	102.8	17.18	16.52		
-6年目	R 4	0.9246	102.8	13.47	12.46		
-5年目	R 5	0.8890	102.8	14.09	12.53		
-4年目	R 6	0.8548	102.8	14.55	12.43		
-3年目	R 7	0.8219	102.8	16.36	13.45		
-2年目	R 8	0.7903	102.8	20.00	15.81		
-1年目	R 9	0.7599	102.8	18.84	14.31		
供用開始年次	R 10	0.7307	102.8			2.28	1.67
1年目	R 11	0.7026	102.8			2.28	1.60
2年目	R 12	0.6756	102.8			2.28	1.54
3年目	R 13	0.6496	102.8			2.28	1.48
4年目	R 14	0.6246	102.8			2.28	1.43
5年目	R 15	0.6006	102.8			2.28	1.37
6年目	R 16	0.5775	102.8			2.28	1.32
7年目	R 17	0.5553	102.8			2.28	1.27
8年目	R 18	0.5339	102.8			2.28	1.22
9年目	R 19	0.5134	102.8			2.28	1.17
10年目	R 20	0.4936	102.8			2.28	1.13
11年目	R 21	0.4746	102.8			2.28	1.08
12年目	R 22	0.4564	102.8			2.28	1.04
13年目	R 23	0.4388	102.8			2.28	1.00
14年目	R 24	0.4220	102.8			2.28	0.96
15年目	R 25	0.4057	102.8			2.28	0.93
16年目	R 26	0.3901	102.8			2.28	0.89
17年目	R 27	0.3751	102.8			2.28	0.86
18年目	R 28	0.3607	102.8			2.28	0.82
19年目	R 29	0.3468	102.8			2.28	0.79
20年目	R 30	0.3335	102.8			2.28	0.76
21年目	R 31	0.3207	102.8			2.28	0.73
22年目	R 32	0.3083	102.8			2.28	0.70
23年目	R 33	0.2965	102.8			2.28	0.68
24年目	R 34	0.2851	102.8			2.28	0.65
25年目	R 35	0.2741	102.8			2.28	0.63
26年目	R 36	0.2636	102.8			2.28	0.60
27年目	R 37	0.2534	102.8			2.28	0.58
28年目	R 38	0.2437	102.8			2.28	0.56
29年目	R 39	0.2343	102.8			2.28	0.53
30年目	R 40	0.2253	102.8			2.28	0.51
31年目	R 41	0.2166	102.8			2.28	0.49
32年目	R 42	0.2083	102.8			2.28	0.48
33年目	R 43	0.2003	102.8			2.28	0.46
34年目	R 44	0.1926	102.8			2.28	0.44
35年目	R 45	0.1852	102.8			2.28	0.42
36年目	R 46	0.1780	102.8			2.28	0.41
37年目	R 47	0.1712	102.8			2.28	0.39
38年目	R 48	0.1646	102.8			2.28	0.38
39年目	R 49	0.1583	102.8			2.28	0.36
40年目	R 50	0.1522	102.8			2.28	0.35
41年目	R 51	0.1463	102.8			2.28	0.33
42年目	R 52	0.1407	102.8			2.28	0.32
43年目	R 53	0.1353	102.8			2.28	0.31
44年目	R 54	0.1301	102.8			2.28	0.30
45年目	R 55	0.1251	102.8			2.28	0.29
46年目	R 56	0.1203	102.8			2.28	0.27
47年目	R 57	0.1157	102.8			2.28	0.26
48年目	R 58	0.1112	102.8			2.28	0.25
49年目	R 59	0.1069	102.8	-26.11	-2.79	2.28	0.24
合計				197.37	404.04	114.09	37.25
単純事業費計				223.48		114.09	

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)

箇所名:一般国道161号 小松拡幅

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

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
				0.39		5.5	2.14
-7年目	R 3	0.9615	102.8	17.18	16.52		
-6年目	R 4	0.9246	102.8	13.47	12.46		
-5年目	R 5	0.8890	102.8	14.09	12.53		
-4年目	R 6	0.8548	102.8	14.55	12.43		
-3年目	R 7	0.8219	102.8	16.36	13.45		
-2年目	R 8	0.7903	102.8	20.00	15.81		
-1年目	R 9	0.7599	102.8	18.84	14.31		
供用開始年次	R 10	0.7307	102.8			1.95	1.42
1年目	R 11	0.7026	102.8			1.95	1.37
2年目	R 12	0.6756	102.8			1.95	1.31
3年目	R 13	0.6496	102.8			1.95	1.26
4年目	R 14	0.6246	102.8			1.95	1.22
5年目	R 15	0.6006	102.8			1.95	1.17
6年目	R 16	0.5775	102.8			1.95	1.12
7年目	R 17	0.5553	102.8			1.95	1.08
8年目	R 18	0.5339	102.8			1.95	1.04
9年目	R 19	0.5134	102.8			1.95	1.00
10年目	R 20	0.4936	102.8			1.95	0.96
11年目	R 21	0.4746	102.8			1.95	0.92
12年目	R 22	0.4564	102.8			1.95	0.89
13年目	R 23	0.4388	102.8			1.95	0.85
14年目	R 24	0.4220	102.8			1.95	0.82
15年目	R 25	0.4057	102.8			1.95	0.79
16年目	R 26	0.3901	102.8			1.95	0.76
17年目	R 27	0.3751	102.8			1.95	0.73
18年目	R 28	0.3607	102.8			1.95	0.70
19年目	R 29	0.3468	102.8			1.95	0.67
20年目	R 30	0.3335	102.8			1.95	0.65
21年目	R 31	0.3207	102.8			1.95	0.62
22年目	R 32	0.3083	102.8			1.95	0.60
23年目	R 33	0.2965	102.8			1.95	0.58
24年目	R 34	0.2851	102.8			1.95	0.55
25年目	R 35	0.2741	102.8			1.95	0.53
26年目	R 36	0.2636	102.8			1.95	0.51
27年目	R 37	0.2534	102.8			1.95	0.49
28年目	R 38	0.2437	102.8			1.95	0.47
29年目	R 39	0.2343	102.8			1.95	0.46
30年目	R 40	0.2253	102.8			1.95	0.44
31年目	R 41	0.2166	102.8			1.95	0.42
32年目	R 42	0.2083	102.8			1.95	0.41
33年目	R 43	0.2003	102.8			1.95	0.39
34年目	R 44	0.1926	102.8			1.95	0.37
35年目	R 45	0.1852	102.8			1.95	0.36
36年目	R 46	0.1780	102.8			1.95	0.35
37年目	R 47	0.1712	102.8			1.95	0.33
38年目	R 48	0.1646	102.8			1.95	0.32
39年目	R 49	0.1583	102.8			1.95	0.31
40年目	R 50	0.1522	102.8			1.95	0.30
41年目	R 51	0.1463	102.8			1.95	0.28
42年目	R 52	0.1407	102.8			1.95	0.27
43年目	R 53	0.1353	102.8			1.95	0.26
44年目	R 54	0.1301	102.8			1.95	0.25
45年目	R 55	0.1251	102.8			1.95	0.24
46年目	R 56	0.1203	102.8			1.95	0.23
47年目	R 57	0.1157	102.8			1.95	0.23
48年目	R 58	0.1112	102.8			1.95	0.22
49年目	R 59	0.1069	102.8	0.00	0.00	1.95	0.21
合計				114.49	97.51	97.27	31.73
単純事業費計					114.49		97.27

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。

(再評価)

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	一般国道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	<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) = 1.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 122億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.3%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 6 (経済的純現在価値 (B-C) = 573億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 34%)

●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	<input checked="" type="checkbox"/> 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) : 78528万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 82万人・時間/年 (12479万人・時間/年⇒12397万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : 湖北バイパス 海津今津線 今津マキノ線 安曇川今津線 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 96万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 7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/日以上での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	高島市コミュニティバス
		<input checked="" 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	高島市役所マキノ支所～近江今津駅 (特急停車駅) (所要時間: 約14分⇒約13分)
		<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 checked="" 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	高島市～敦賀港 (重要港湾) (所要時間: 58分→56分)
	<input 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		
	<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		

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/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(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	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		
		<input checked="" 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	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 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	高島市～敦賀市(所要時間:54分→52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	マキノ高原(年間観光客入込数:約446千人/年 H30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/日以上の全て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	高島市～長浜赤十字病院(所要時間:59分→57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	
		<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）かつ歩行者交通量が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 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	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）
		<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:7819.68t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	● 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（現道／平行区間等）：湖北バイパス 海津今津線 今津マキノ線 安曇川今津線 排出削減量：40.98t/年、排出削減率：7割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてNOx排出増加量：13.96t/年
		● 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／平行区間等）：湖北バイパス 海津今津線 今津マキノ線 安曇川今津線 排出削減量：2.36t/年、排出削減率：7割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：0.65t/年
		<input 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	国道161号 高島市マキノ町海津地内（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
一般国道161号	湖北バイパス	L = 10.8km	地高	BP・現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
15,600	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	令和2年度		
単純合計	288億円	283億円	571億円
うち残事業分	73億円	146億円	219億円
基準年における 現在価値 (C)	734億円	100億円	834億円
うち残事業分	63億円	52億円	115億円

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	令和2年度			
供用年	令和8年度			
単年便益 (初年便益)	56億円	2.2億円	0.59億円	58億円
基準年における 現在価値 (B)	908億円	39億円	9.4億円	956億円
うち残事業分	645億円	34億円	9.6億円	688億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.1
経済的純現在価値（事業全体）	122億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.3%
費用便益比（残事業）	6.0
経済的純現在価値（残事業）	573億円
経済的内部収益率（残事業）	34.0%

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】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	15,600台/日	±10%	0.95~1.4
事業費	73億円	±10%	1.1~1.2
事業期間	5年	±20%	1.1~1.2

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	15,600台/日	±10%	5.0~7.0
事業費	73億円	±10%	5.7~6.3
事業期間	5年	±20%	5.9~6.1

交通状況の変化

様式 - 3 ①

事業名：湖北バイパス（事業全体）

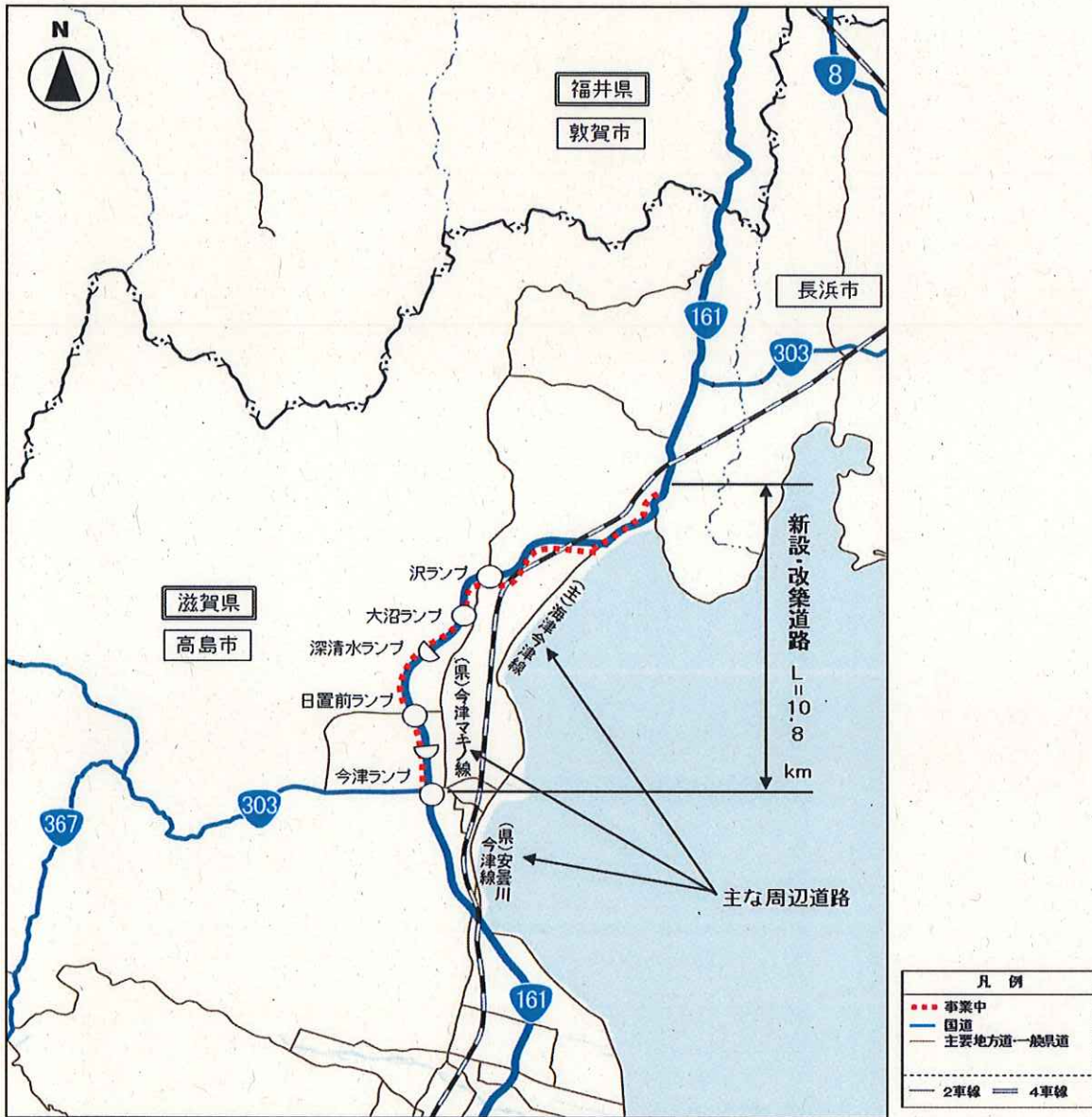
（推計時点 令和12年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 (10.8km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	15,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	10	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	32.39	
②主な周辺道路 ^{※4}	海津今津線 (7.9km)	交通量	[台/日]	12,300	3,000
		走行時間	[分]	23	15
		走行時間費用	[億円/年]	57.21	9.67
	今津マキノ線 (5.5km)	交通量	[台/日]	7,700	400
		走行時間	[分]	12	10
		走行時間費用	[億円/年]	17.85	0.59
	安曇川今津線 (2.5km)	交通量	[台/日]	14,200	12,600
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	20.01	14.34
		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 (3,111.8km)	走行時間費用	[億円/年]	8,713.42	8,695.88	

			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：3,138.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	8,808.49	8,752.88	55.61

- ※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 - 3 ①

事業名：湖北バイパス（残事業）

（推計時点 令和12年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 (10.8km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	7,000	15,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	14	10	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	24.46	32.39	
②主な周辺道路 ^{※4}	海津今津線 (7.9km)	交通量	[台/日]	9,700	3,000
		走行時間	[分]	20	15
		走行時間費用	[億円/年]	39.92	9.67
	今津マキノ線 (5.5km)	交通量	[台/日]	5,700	400
		走行時間	[分]	11	10
		走行時間費用	[億円/年]	11.78	0.59
	安曇川今津線 (2.5km)	交通量	[台/日]	13,900	12,600
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	18.90	14.34
		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 (3,111.8km)	走行時間費用	[億円/年]	8,697.25	8,695.88	

			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：3,138.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	8,792.31	8,752.88	39.43

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

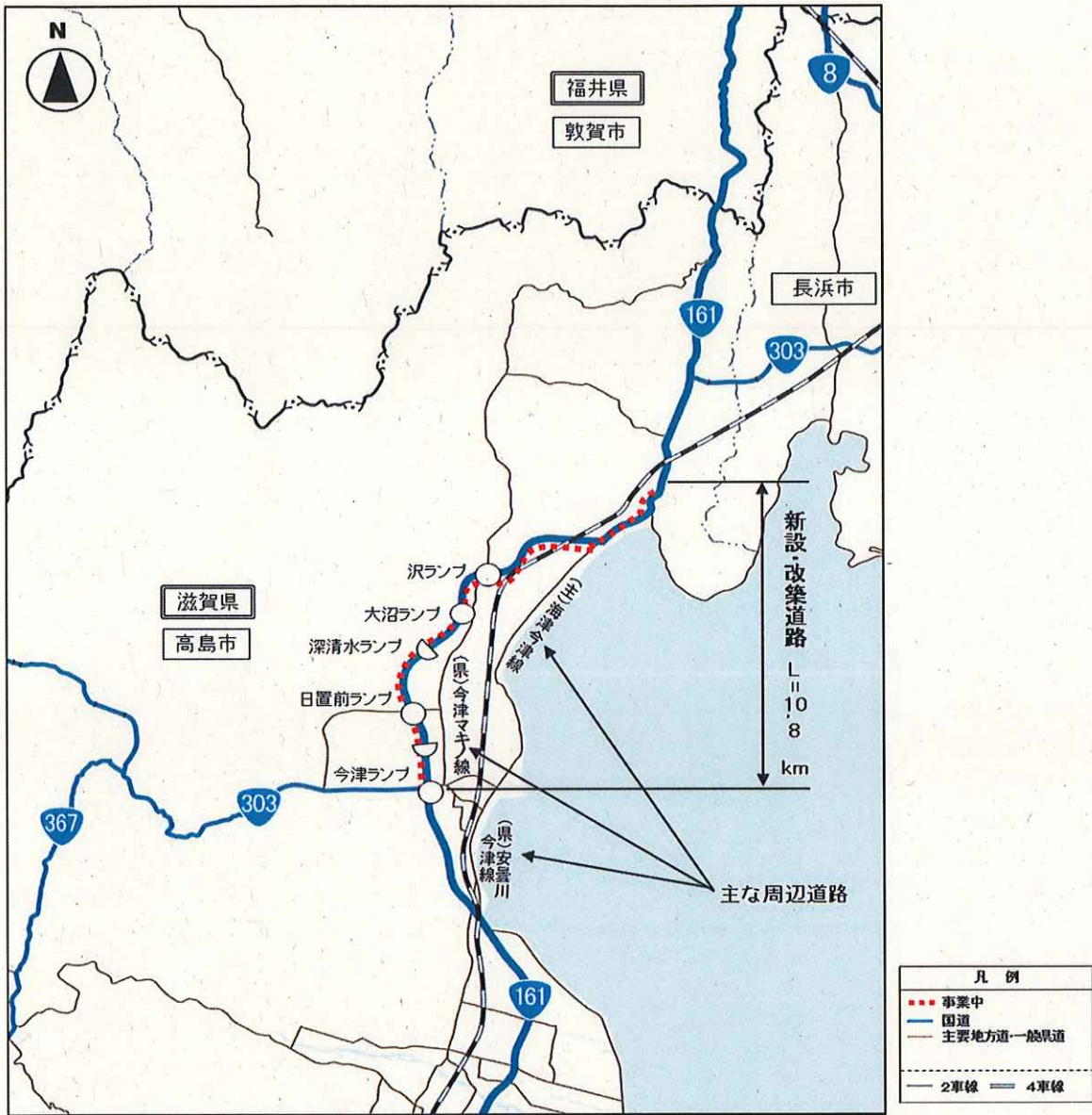
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<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	令和2年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)
	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"/> (H22センサス)
	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()
	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)

箇所名:一般国道161号 湖北バイパス

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.58	10.8	6.23

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	現在単価	単純単価	現在単価
-53年目	S 48	6.3178	59.6	1.02	11.11		
-52年目	S 49	6.0748	71.1	0.10	0.88		
-51年目	S 50	5.8412	75.2	0.10	0.80		
-50年目	S 51	5.6165	81.5	0.20	1.42		
-49年目	S 52	5.4005	86.4	2.15	13.81		
-48年目	S 53	5.1928	90.0	11.70	69.36		
-47年目	S 54	4.9931	92.4	7.70	42.78		
-46年目	S 55	4.8010	98.2	10.10	50.74		
-45年目	S 56	4.6164	100.7	9.55	44.99		
-44年目	S 57	4.4388	101.9	9.53	42.68		
-43年目	S 58	4.2681	102.9	4.17	17.78		
-42年目	S 59	4.1039	105.0	3.30	13.27		
-41年目	S 60	3.9461	105.7	9.20	35.29		
-40年目	S 61	3.7943	107.6	2.90	10.52		
-39年目	S 62	3.6484	107.3	6.50	22.71		
-38年目	S 63	3.5081	107.9	8.00	26.74		
-37年目	H 1	3.3731	110.8	8.40	26.31		
-36年目	H 2	3.2434	113.3	3.98	11.71		
-35年目	H 3	3.1187	116.0	1.67	4.62		
-34年目	H 4	2.9987	117.6	5.96	15.63		
-33年目	H 5	2.8834	117.9	3.86	9.70		
-32年目	H 6	2.7725	117.8	4.98	12.06		
-31年目	H 7	2.6658	117.1	4.25	9.95		
-30年目	H 8	2.5633	116.6	9.25	20.91		
-29年目	H 9	2.4647	117.5	3.95	8.51		
-28年目	H 10	2.3699	116.9	15.00	31.25		
-27年目	H 11	2.2788	115.2	12.70	25.82		
-26年目	H 12	2.1911	113.8	15.55	30.77		
-25年目	H 13	2.1068	112.4	19.92	38.37		
-24年目	H 14	2.0258	110.5	2.13	4.01		
-23年目	H 15	1.9479	109.0	0.19	0.35		
-22年目	H 16	1.8730	107.9	0.09	0.15		
-21年目	H 17	1.8009	106.7	0.55	0.95		
-20年目	H 18	1.7317	105.9	0.40	0.68		
-19年目	H 19	1.6651	105.0	0.68	1.11		
-18年目	H 20	1.6010	104.4	0.10	0.15		
-17年目	H 21	1.5395	103.0	0.07	0.10		
-16年目	H 22	1.4802	101.3	0.24	0.36		
-15年目	H 23	1.4233	99.8	0.56	0.82		
-14年目	H 24	1.3686	99.0	0.21	0.30		
-13年目	H 25	1.3159	99.0	1.92	2.63		
-12年目	H 26	1.2653	101.5	1.97	2.53		
-11年目	H 27	1.2167	103.0	1.45	1.76		
-10年目	H 28	1.1699	102.8	2.68	3.13		
-9年目	H 29	1.1249	102.9	3.56	4.00		
-8年目	H 30	1.0816	102.8	0.59	0.64		
-7年目	R 1	1.0400	102.8	0.76	0.79		
-6年目	R 2	1.0000	102.8	1.42	1.42		
-5年目	R 3	0.9615	102.8	2.78	2.67		
-4年目	R 4	0.9246	102.8	9.15	8.46		
-3年目	R 5	0.8890	102.8	18.18	16.16		
-2年目	R 6	0.8548	102.8	22.73	19.43		
-1年目	R 7	0.8219	102.8	20.17	16.58		
供用開始年次	R 8	0.7903	102.8			5.66	4.48
1年目	R 9	0.7599	102.8			5.66	4.30
2年目	R 10	0.7307	102.8			5.66	4.14
3年目	R 11	0.7026	102.8			5.66	3.98
4年目	R 12	0.6756	102.8			5.66	3.83
5年目	R 13	0.6496	102.8			5.66	3.68
6年目	R 14	0.6246	102.8			5.66	3.54
7年目	R 15	0.6006	102.8			5.66	3.40
8年目	R 16	0.5775	102.8			5.66	3.27
9年目	R 17	0.5553	102.8			5.66	3.15
10年目	R 18	0.5339	102.8			5.66	3.02
11年目	R 19	0.5134	102.8			5.66	2.91
12年目	R 20	0.4936	102.8			5.66	2.80
13年目	R 21	0.4746	102.8			5.66	2.69
14年目	R 22	0.4564	102.8			5.66	2.58
15年目	R 23	0.4388	102.8			5.66	2.49
16年目	R 24	0.4220	102.8			5.66	2.39
17年目	R 25	0.4057	102.8			5.66	2.30
18年目	R 26	0.3901	102.8			5.66	2.21
19年目	R 27	0.3751	102.8			5.66	2.12
20年目	R 28	0.3607	102.8			5.66	2.04
21年目	R 29	0.3468	102.8			5.66	1.96
22年目	R 30	0.3335	102.8			5.66	1.89
23年目	R 31	0.3207	102.8			5.66	1.82
24年目	R 32	0.3083	102.8			5.66	1.75
25年目	R 33	0.2965	102.8			5.66	1.68
26年目	R 34	0.2851	102.8			5.66	1.61
27年目	R 35	0.2741	102.8			5.66	1.55
28年目	R 36	0.2636	102.8			5.66	1.49
29年目	R 37	0.2534	102.8			5.66	1.44
30年目	R 38	0.2437	102.8			5.66	1.38
31年目	R 39	0.2343	102.8			5.66	1.33
32年目	R 40	0.2253	102.8			5.66	1.28
33年目	R 41	0.2166	102.8			5.66	1.23
34年目	R 42	0.2083	102.8			5.66	1.18
35年目	R 43	0.2003	102.8			5.66	1.13
36年目	R 44	0.1926	102.8			5.66	1.09
37年目	R 45	0.1852	102.8			5.66	1.05
38年目	R 46	0.1780	102.8			5.66	1.01
39年目	R 47	0.1712	102.8			5.66	0.97
40年目	R 48	0.1646	102.8			5.66	0.93
41年目	R 49	0.1583	102.8			5.66	0.90
42年目	R 50	0.1522	102.8			5.66	0.86
43年目	R 51	0.1463	102.8			5.66	0.83
44年目	R 52	0.1407	102.8			5.66	0.80
45年目	R 53	0.1353	102.8			5.66	0.77
46年目	R 54	0.1301	102.8			5.66	0.74
47年目	R 55	0.1251	102.8			5.66	0.71
48年目	R 56	0.1203	102.8			5.66	0.68
49年目	R 57	0.1157	102.8	-49.44	-5.72	5.66	0.66
合計				238.82	733.95	283.18	100.04
単純事業費計				288.26		283.18	

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161号 湖北バイパス

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.30	10.8	3.22

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
-5年目	R 3	0.9615	102.8	2.78	2.67		
-4年目	R 4	0.9246	102.8	9.15	8.46		
-3年目	R 5	0.8890	102.8	18.18	16.16		
-2年目	R 6	0.8548	102.8	22.73	19.43		
-1年目	R 7	0.8219	102.8	20.17	16.58		
供用開始年次	R 8	0.7903	102.8			2.93	2.31
1年目	R 9	0.7599	102.8			2.93	2.22
2年目	R 10	0.7307	102.8			2.93	2.14
3年目	R 11	0.7026	102.8			2.93	2.06
4年目	R 12	0.6756	102.8			2.93	1.98
5年目	R 13	0.6496	102.8			2.93	1.90
6年目	R 14	0.6246	102.8			2.93	1.83
7年目	R 15	0.6006	102.8			2.93	1.76
8年目	R 16	0.5775	102.8			2.93	1.69
9年目	R 17	0.5553	102.8			2.93	1.63
10年目	R 18	0.5339	102.8			2.93	1.56
11年目	R 19	0.5134	102.8			2.93	1.50
12年目	R 20	0.4936	102.8			2.93	1.44
13年目	R 21	0.4746	102.8			2.93	1.39
14年目	R 22	0.4564	102.8			2.93	1.34
15年目	R 23	0.4388	102.8			2.93	1.28
16年目	R 24	0.4220	102.8			2.93	1.24
17年目	R 25	0.4057	102.8			2.93	1.19
18年目	R 26	0.3901	102.8			2.93	1.14
19年目	R 27	0.3751	102.8			2.93	1.10
20年目	R 28	0.3607	102.8			2.93	1.06
21年目	R 29	0.3468	102.8			2.93	1.02
22年目	R 30	0.3335	102.8			2.93	0.98
23年目	R 31	0.3207	102.8			2.93	0.94
24年目	R 32	0.3083	102.8			2.93	0.90
25年目	R 33	0.2965	102.8			2.93	0.87
26年目	R 34	0.2851	102.8			2.93	0.83
27年目	R 35	0.2741	102.8			2.93	0.80
28年目	R 36	0.2636	102.8			2.93	0.77
29年目	R 37	0.2534	102.8			2.93	0.74
30年目	R 38	0.2437	102.8			2.93	0.71
31年目	R 39	0.2343	102.8			2.93	0.69
32年目	R 40	0.2253	102.8			2.93	0.66
33年目	R 41	0.2166	102.8			2.93	0.63
34年目	R 42	0.2083	102.8			2.93	0.61
35年目	R 43	0.2003	102.8			2.93	0.59
36年目	R 44	0.1926	102.8			2.93	0.56
37年目	R 45	0.1852	102.8			2.93	0.54
38年目	R 46	0.1780	102.8			2.93	0.52
39年目	R 47	0.1712	102.8			2.93	0.50
40年目	R 48	0.1646	102.8			2.93	0.48
41年目	R 49	0.1583	102.8			2.93	0.46
42年目	R 50	0.1522	102.8			2.93	0.45
43年目	R 51	0.1463	102.8			2.93	0.43
44年目	R 52	0.1407	102.8			2.93	0.41
45年目	R 53	0.1353	102.8			2.93	0.40
46年目	R 54	0.1301	102.8			2.93	0.38
47年目	R 55	0.1251	102.8			2.93	0.37
48年目	R 56	0.1203	102.8			2.93	0.35
49年目	R 57	0.1157	102.8	-1.30	-0.15	2.93	0.34
合計				71.72	63.15	146.36	51.69
単純事業費計					73.02		146.36

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。

(再評価)

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 湖西道路(真野IC～坂本北IC)
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	全事業：費用便益比(B/C)=7.8(経済的純現在価値(B-C)=719億円、経済的内部収益率(EIRR)=22.8%) 残事業：費用便益比(B/C)=14.1(経済的純現在価値(B-C)=766億円、経済的内部収益率(EIRR)=58.1%)

●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):78528万人・時間/年 渋滞損失削減時間:151万人・時間/年(29855万人・時間/年⇒29704万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について:湖西道路 国道161号(旧) 国道367号 伊香立浜大津線 近江八幡大津線 名神高速 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間:176万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率:4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	県道大津高島線(大津市堅田)、混雑時旅行速度13.7~15.3km/h ⇒並行する現道からバイパスへの交通転換により改善見込み
		□ 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/日以上での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	江若交通
		■ 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	大津市日吉台支所～堅田駅(特急停車駅) (所要時間:約19分⇒約14分)
		□ 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 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/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(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	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		
		<input checked="" 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	大津市～高島市	
		<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 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	大津市小松支所～大津市(所要時間:35分→30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	びわ湖バレイ(年間観光客入込数:652千人/年 H30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/日以上の全て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	大津市小松支所～大津赤十字病院(所要時間:42分→37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）かつ歩行者交通量が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 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	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）
		<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	県道高島大津線（今堅田2～比叡辻2）
		<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	<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:9278.91t-CO2/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	(推計結果) 評価対象区間(現道/平行区間等):湖西道路 国道161号(旧) 国道367号 伊香立浜大津線 近江八幡大津線 名神高速 排出削減量:24.22t/年、排出削減率:1割削減
		<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/平行区間等):湖西道路 国道161号(旧) 国道367号 伊香立浜大津線 近江八幡大津線 名神高速 排出削減量:1.43t/年、排出削減率:1割削減
		<input 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	
		<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 checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	滋賀県道路整備アクションプログラム2018
		<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	湖西道路(真野IC~坂本北IC)	L=6.6km	地高	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
41,200	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	令和2年度		
単純合計	82億円	66億円	147億円
うち残事業分	38億円	66億円	104億円
基準年における 現在価値(C)	82億円	24億円	106億円
うち残事業分	34億円	24億円	59億円

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	令和2年度			
供用年	令和7年度			
単年便益 (初年便益)	45億円	3.3億円	0.54億円	49億円
基準年における 現在価値(B)	759億円	57億円	9.0億円	825億円
うち残事業分	759億円	57億円	9.0億円	825億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	7.8
経済的純現在価値（事業全体）	719億円
経済的内部収益率（事業全体）	22.8%
費用便益比（残事業）	14.1
経済的純現在価値（残事業）	766億円
経済的内部収益率（残事業）	58.1%

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】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	41,200台/日	±10%	6.4~9.4
事業費	38億円	±10%	7.6~8.1
事業期間	4年	±20%	7.6~8.0

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	41,200台/日	±10%	11.5~17.0
事業費	38億円	±10%	13.3~15.0
事業期間	4年	±20%	13.8~14.3

交通状況の変化

様式-3①

事業名：湖西道路（真野IC～坂本北IC）（事業全体）

（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (6.6km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	37,500	41,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	14	9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	98.19	66.04	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道161号 (旧) (6.7km)	交通量	[台/日]	17,700	15,900
		走行時間	[分]	14	13
		走行時間費用	[億円/年]	45.32	37.67
	国道367号 (6.4km)	交通量	[台/日]	8,400	8,200
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	17.69	17.20
	伊香立浜大 津線 (3.9km)	交通量	[台/日]	7,100	4,600
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	8.89	5.27
	近江八幡大 津線 (7.9km)	交通量	[台/日]	16,800	16,300
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	42.53	40.47
	名神高速 (6.1km)	交通量	[台/日]	76,700	76,500
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	76.05	75.79
③その他道路合計 (6,916.7km)	走行時間費用	[億円/年]	19,313.82	19,315.03	

			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：6,954.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	19,602.49	19,557.45	45.04

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

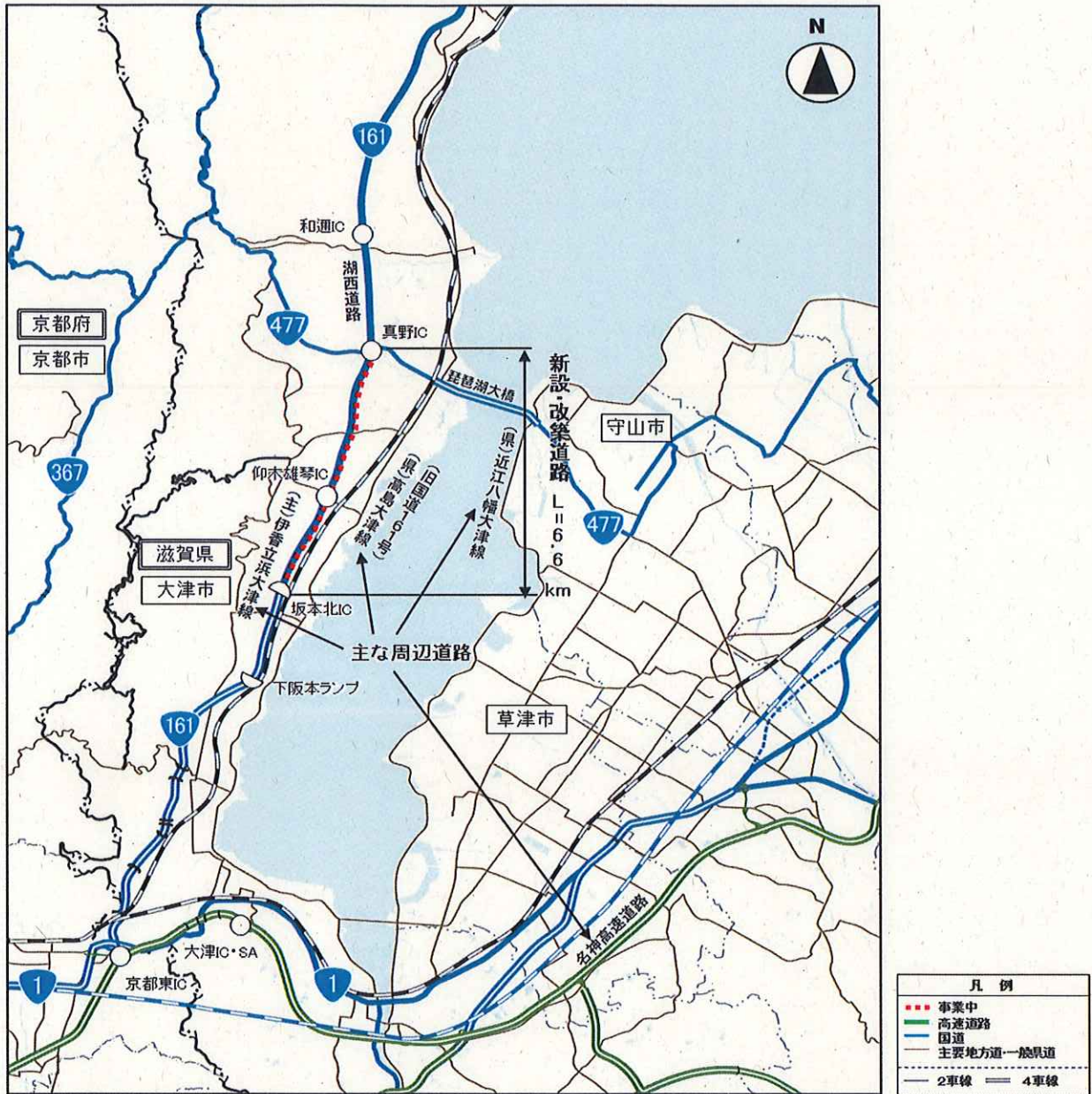
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：湖西道路（真野IC～坂本北IC）（残事業）

（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (6.6km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	37,500	41,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	14	9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	98.19	66.04	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道161号 (旧) (6.7km)	交通量	[台/日]	17,700	15,900
		走行時間	[分]	14	13
		走行時間費用	[億円/年]	45.32	37.67
	国道367号 (6.4km)	交通量	[台/日]	8,400	8,200
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	17.69	17.20
	伊香立浜大 津線 (3.9km)	交通量	[台/日]	7,100	4,600
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	8.89	5.27
	近江八幡大 津線 (7.9km)	交通量	[台/日]	16,800	16,300
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	42.53	40.47
	名神高速 (6.1km)	交通量	[台/日]	76,700	76,500
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	76.05	75.79
③その他道路合計 (6,916.7km)	走行時間費用	[億円/年]	19,313.82	19,315.03	
			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：6,954.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	19,602.49	19,557.45	45.04

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

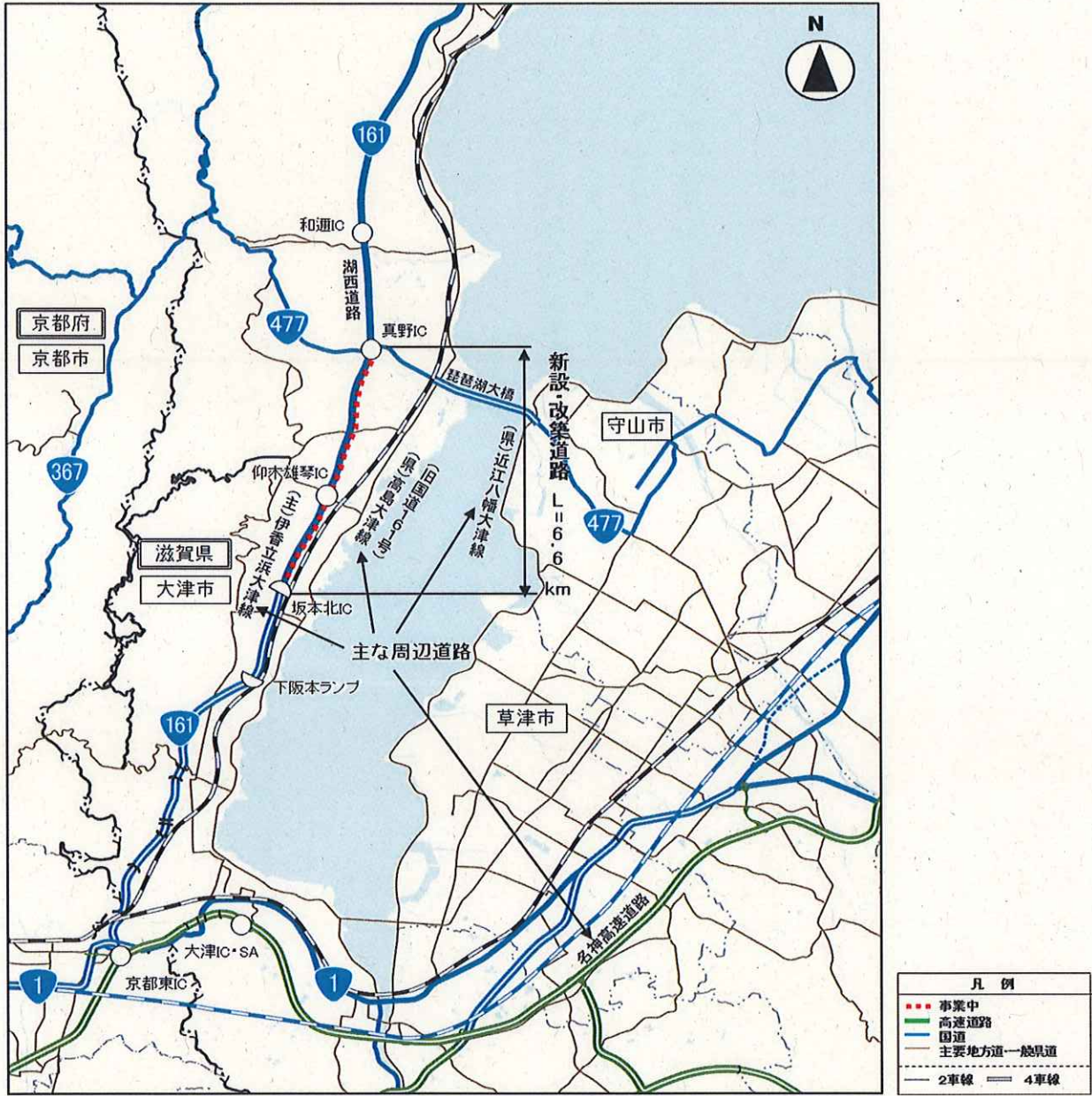
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：湖西道路(真野IC～坂本北IC)

(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30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<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	令和2年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)
	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"/> (H22センサス)
	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()
	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: 国道161号 湖西道路(真野IC~坂本北IC)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.22	6.6	1.45

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
-10年目	H 27	1.2167	103.0	0.46	0.56		
-9年目	H 28	1.1699	102.8	4.36	5.10		
-8年目	H 29	1.1249	102.9	13.89	15.61		
-7年目	H 30	1.0816	102.8	7.41	8.01		
-6年目	R 1	1.0400	102.8	10.19	10.59		
-5年目	R 2	1.0000	102.8	7.27	7.27		
-4年目	R 3	0.9615	102.8	7.27	6.99		
-3年目	R 4	0.9246	102.8	10.91	10.09		
-2年目	R 5	0.8890	102.8	10.91	9.70		
-1年目	R 6	0.8548	102.8	8.90	7.61		
供用開始年次	R 7	0.8219	102.8			1.32	1.08
1年目	R 8	0.7903	102.8			1.32	1.04
2年目	R 9	0.7599	102.8			1.32	1.00
3年目	R 10	0.7307	102.8			1.32	0.96
4年目	R 11	0.7026	102.8			1.32	0.93
5年目	R 12	0.6756	102.8			1.32	0.89
6年目	R 13	0.6496	102.8			1.32	0.86
7年目	R 14	0.6246	102.8			1.32	0.82
8年目	R 15	0.6006	102.8			1.32	0.79
9年目	R 16	0.5775	102.8			1.32	0.76
10年目	R 17	0.5553	102.8			1.32	0.73
11年目	R 18	0.5339	102.8			1.32	0.70
12年目	R 19	0.5134	102.8			1.32	0.68
13年目	R 20	0.4936	102.8			1.32	0.65
14年目	R 21	0.4746	102.8			1.32	0.63
15年目	R 22	0.4564	102.8			1.32	0.60
16年目	R 23	0.4388	102.8			1.32	0.58
17年目	R 24	0.4220	102.8			1.32	0.56
18年目	R 25	0.4057	102.8			1.32	0.53
19年目	R 26	0.3901	102.8			1.32	0.51
20年目	R 27	0.3751	102.8			1.32	0.49
21年目	R 28	0.3607	102.8			1.32	0.48
22年目	R 29	0.3468	102.8			1.32	0.46
23年目	R 30	0.3335	102.8			1.32	0.44
24年目	R 31	0.3207	102.8			1.32	0.42
25年目	R 32	0.3083	102.8			1.32	0.41
26年目	R 33	0.2965	102.8			1.32	0.39
27年目	R 34	0.2851	102.8			1.32	0.38
28年目	R 35	0.2741	102.8			1.32	0.36
29年目	R 36	0.2636	102.8			1.32	0.35
30年目	R 37	0.2534	102.8			1.32	0.33
31年目	R 38	0.2437	102.8			1.32	0.32
32年目	R 39	0.2343	102.8			1.32	0.31
33年目	R 40	0.2253	102.8			1.32	0.30
34年目	R 41	0.2166	102.8			1.32	0.29
35年目	R 42	0.2083	102.8			1.32	0.27
36年目	R 43	0.2003	102.8			1.32	0.26
37年目	R 44	0.1926	102.8			1.32	0.25
38年目	R 45	0.1852	102.8			1.32	0.24
39年目	R 46	0.1780	102.8			1.32	0.23
40年目	R 47	0.1712	102.8			1.32	0.23
41年目	R 48	0.1646	102.8			1.32	0.22
42年目	R 49	0.1583	102.8			1.32	0.21
43年目	R 50	0.1522	102.8			1.32	0.20
44年目	R 51	0.1463	102.8			1.32	0.19
45年目	R 52	0.1407	102.8			1.32	0.19
46年目	R 53	0.1353	102.8			1.32	0.18
47年目	R 54	0.1301	102.8			1.32	0.17
48年目	R 55	0.1251	102.8			1.32	0.16
49年目	R 56	0.1203	102.8	0.00	0.00	1.32	0.16
合計				81.57	81.53	65.91	24.19
単純事業費計				81.57		65.91	

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 湖西道路(真野IC~坂本北IC)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.22	6.6	1.45

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	現在単価	単純単価	現在単価
-4年目	R 3	0.9615	102.8	7.27	6.99		
-3年目	R 4	0.9246	102.8	10.91	10.09		
-2年目	R 5	0.8890	102.8	10.91	9.70		
-1年目	R 6	0.8548	102.8	8.90	7.61		
供用開始年次	R 7	0.8219	102.8			1.32	1.08
1年目	R 8	0.7903	102.8			1.32	1.04
2年目	R 9	0.7599	102.8			1.32	1.00
3年目	R 10	0.7307	102.8			1.32	0.96
4年目	R 11	0.7026	102.8			1.32	0.93
5年目	R 12	0.6756	102.8			1.32	0.89
6年目	R 13	0.6496	102.8			1.32	0.86
7年目	R 14	0.6246	102.8			1.32	0.82
8年目	R 15	0.6006	102.8			1.32	0.79
9年目	R 16	0.5775	102.8			1.32	0.76
10年目	R 17	0.5553	102.8			1.32	0.73
11年目	R 18	0.5339	102.8			1.32	0.70
12年目	R 19	0.5134	102.8			1.32	0.68
13年目	R 20	0.4936	102.8			1.32	0.65
14年目	R 21	0.4746	102.8			1.32	0.63
15年目	R 22	0.4564	102.8			1.32	0.60
16年目	R 23	0.4388	102.8			1.32	0.58
17年目	R 24	0.4220	102.8			1.32	0.56
18年目	R 25	0.4057	102.8			1.32	0.53
19年目	R 26	0.3901	102.8			1.32	0.51
20年目	R 27	0.3751	102.8			1.32	0.49
21年目	R 28	0.3607	102.8			1.32	0.48
22年目	R 29	0.3468	102.8			1.32	0.46
23年目	R 30	0.3335	102.8			1.32	0.44
24年目	R 31	0.3207	102.8			1.32	0.42
25年目	R 32	0.3083	102.8			1.32	0.41
26年目	R 33	0.2965	102.8			1.32	0.39
27年目	R 34	0.2851	102.8			1.32	0.38
28年目	R 35	0.2741	102.8			1.32	0.36
29年目	R 36	0.2636	102.8			1.32	0.35
30年目	R 37	0.2534	102.8			1.32	0.33
31年目	R 38	0.2437	102.8			1.32	0.32
32年目	R 39	0.2343	102.8			1.32	0.31
33年目	R 40	0.2253	102.8			1.32	0.30
34年目	R 41	0.2166	102.8			1.32	0.29
35年目	R 42	0.2083	102.8			1.32	0.27
36年目	R 43	0.2003	102.8			1.32	0.26
37年目	R 44	0.1926	102.8			1.32	0.25
38年目	R 45	0.1852	102.8			1.32	0.24
39年目	R 46	0.1780	102.8			1.32	0.23
40年目	R 47	0.1712	102.8			1.32	0.23
41年目	R 48	0.1646	102.8			1.32	0.22
42年目	R 49	0.1583	102.8			1.32	0.21
43年目	R 50	0.1522	102.8			1.32	0.20
44年目	R 51	0.1463	102.8			1.32	0.19
45年目	R 52	0.1407	102.8			1.32	0.19
46年目	R 53	0.1353	102.8			1.32	0.18
47年目	R 54	0.1301	102.8			1.32	0.17
48年目	R 55	0.1251	102.8			1.32	0.16
49年目	R 56	0.1203	102.8	0.00	0.00	1.32	0.16
合計				37.99	34.39	65.91	24.19
単純事業費計				37.99		65.91	

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。

国近整企画第54号
令和2年10月9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(依頼)

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、厚くお礼申し上げます。

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、令和2年11月11日(水)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、令和2年10月26日(月)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・お問い合わせ先

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161号小松拡幅 一般国道161号湖北バイパス 一般国道161号湖西道路(真野～坂本北)	事業継続	
一般国道307号信楽道路	事業継続	

※貴職の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業評価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 高 幹 第 23 号
令和 2 年 (2020 年) 10 月 26 日

国土交通省
近畿地方整備局長 様

滋賀県知事 三日月 大造



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）

令和 2 年 10 月 9 日付け国近整企画第 54 号で照会のありましたこのことについて、別紙のとおり回答します。

対象道路事業

- ・一般国道 161 号 小松拡幅
- 一般国道 161 号 湖北バイパス
- 一般国道 161 号 湖西道路（真野～坂本北）

- ・一般国道 307 号 信楽道路

(別紙)

【一般国道161号 湖北バイパス、小松拡幅、湖西道路（真野～坂本北）】

一般国道161号湖北バイパス、一般国道161号小松拡幅、一般国道161号湖西道路（真野～坂本北）の事業が進められている現道区間においては、交通混雑や交通事故が多数発生しており、沿道地域の経済活動、社会活動に大きな支障をきたしています。また、自然災害や交通事故による通行止めが発生した時に代替となる道路が無い区間もあり、危機管理の観点からも一刻も早い整備が強く望まれています。

以上のことから、対応方針（原案）のとおり、事業効果の早期発現に向けたさらなる整備促進をお願いします。

事業実施にあたっては、必要な予算の確保と徹底したコスト縮減に取り組んでいただきますようお願いいたします。

なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努力をしてまいります。

【一般国道307号 信楽道路】

一般国道307号の事業が進められている現道区間においては、朝夕の通勤時間帯や観光客が増加する休日に交通混雑が発生しており、沿道地域の経済活動、社会活動に大きな支障をきたしています。

また、地域の活性化のため、広域ネットワークである新名神高速道路へのアクセスの強化が強く望まれています。

以上のことから、対応方針（原案）のとおり、事業効果の早期発現に向けたさらなる整備促進をお願いします。

事業実施にあたっては、必要な予算の確保と徹底したコスト縮減に取り組んでいただきますようお願いいたします。

なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努力をしてまいります。