



No. 5-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成25年度第3回

一般国道8号

まい ばら
米原バイパス

【再評価】

平成25年11月
近畿地方整備局

目次

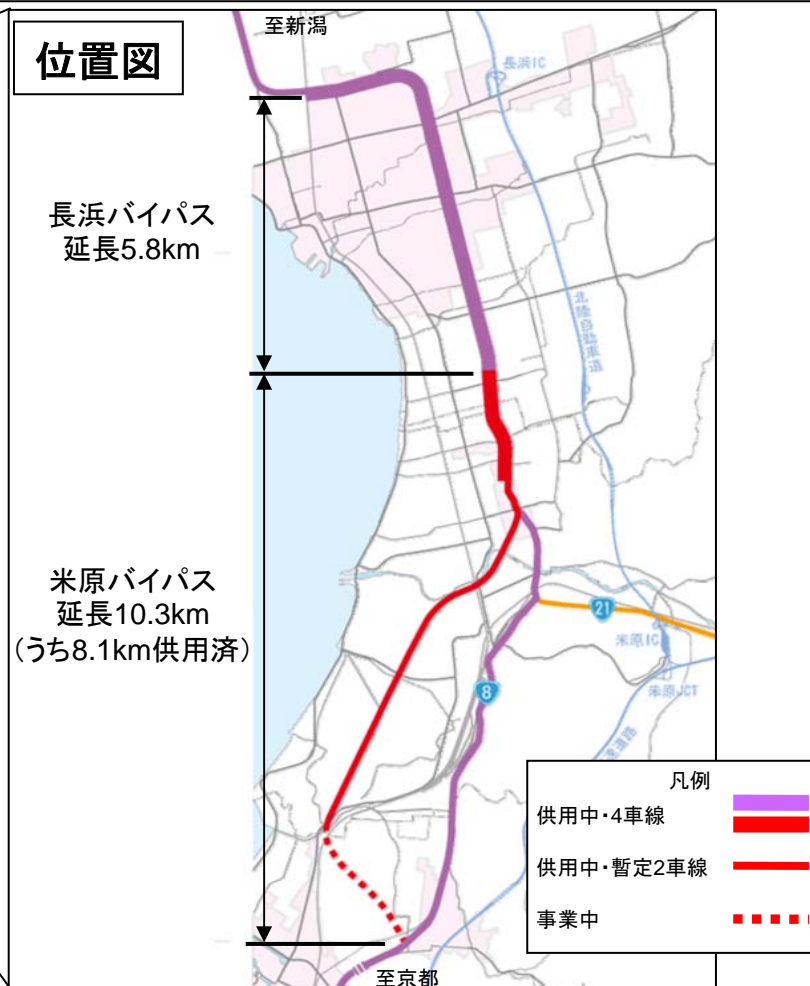
1. 事業の概要
2. 事業の必要性等に関する視点
 - 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
 - 2) 事業の整備効果
 - 3) 事業の投資効果
 - 4) 地域における計画等
3. 事業の進捗の見込みの視点
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
5. 関係自治体の意見
6. 対応方針(原案)

事業全体図

国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、京都府京都市に至る延長約600kmの幹線道路であり、滋賀県の産業・経済・生活活動を支える重要な役割を果たしています。

長浜バイパスは、長浜市神照町ながはま かみてるちょうから同市加田町かだちょうまでを結ぶ延長5.8kmの道路であり、全線4車線で供用し、米原バイパスと接続しています。

米原バイパスは、長浜市加田町ながはま かだちょうから彦根市佐和山ひこね さわやままでを結ぶ延長10.3kmの道路であり、交通混雑の緩和、交通安全の確保、冬期の円滑な交通の確保を主な目的としています。



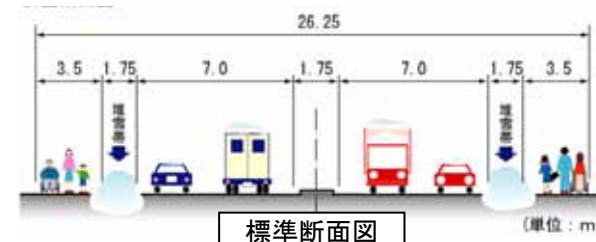
1. 事業の概要

事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保
- 冬期の円滑な交通の確保

事業の概要、進捗状況

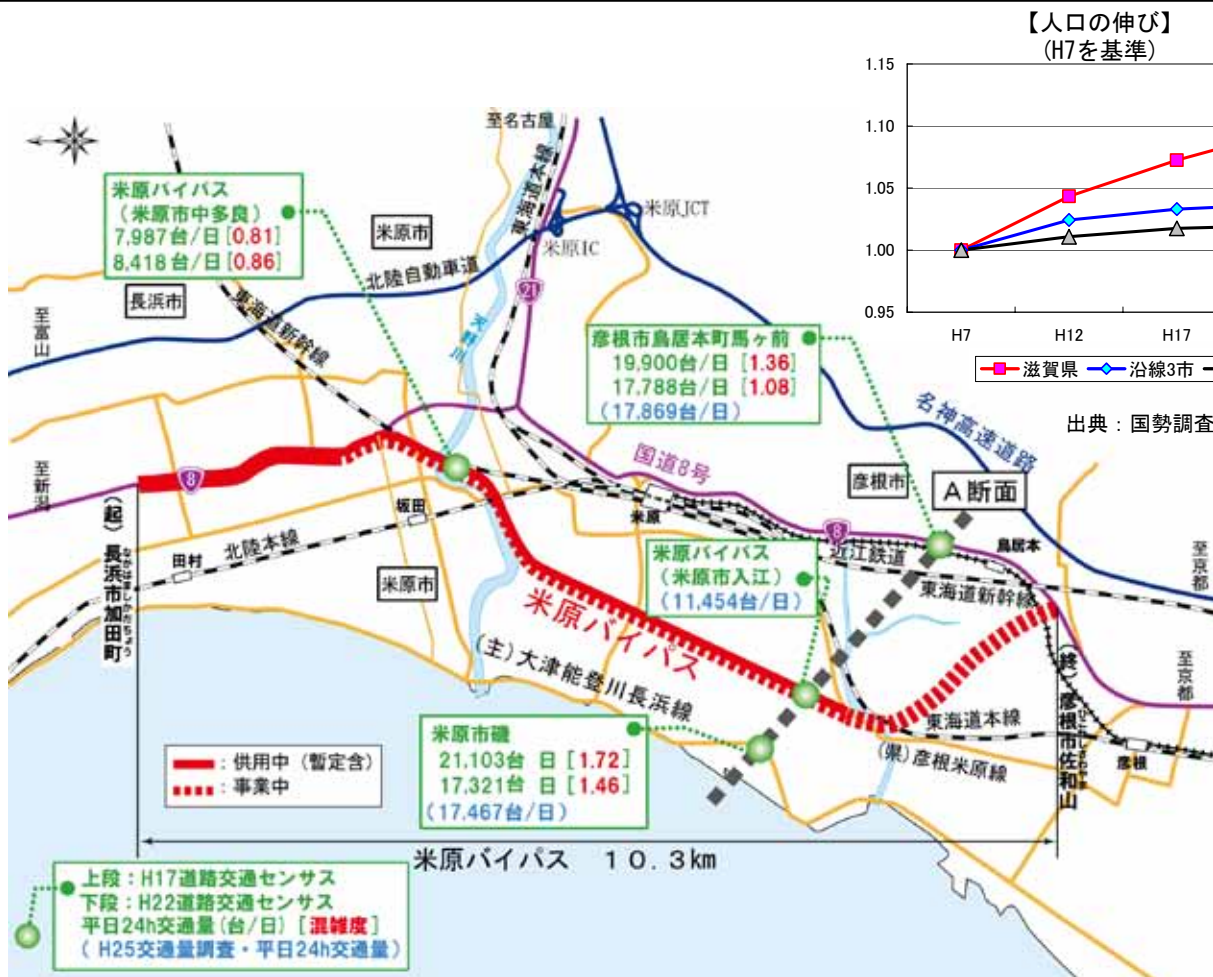
区間	ながはま かたちょう (起) 滋賀県長浜市加田町 ひこね さわやま (終) 滋賀県彦根市佐和山
道路延長	10.3km
構造規格	第3種第1級
設計速度	80km/h
車線数	4車線
標準幅員	26.25m
計画交通量	25,500台/日
全体事業費	700億円
事業化	昭和41年度
都市計画決定	昭和48年12月
用地着手	昭和42年度
工事着手	昭和45年度
供用延長	8.1km
事業進捗率	57% (平成25年3月末現在)
用地取得率	89%(面積ベース、同上)



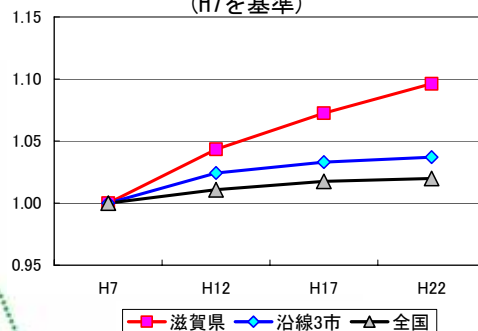
2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化(交通量の変化等)

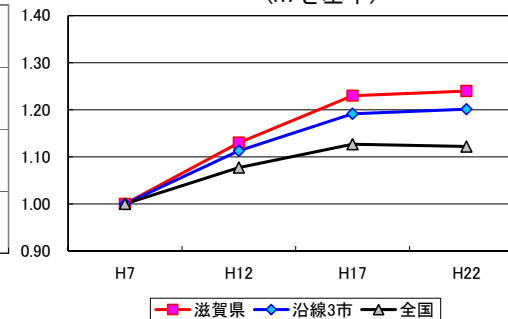
- 滋賀県及び米原バイパス沿線3市(長浜市、米原市、彦根市)の人口及び自動車保有台数は増加傾向。
- 米原バイパスの暫定供用に伴い、バイパスの交通量が増加傾向。



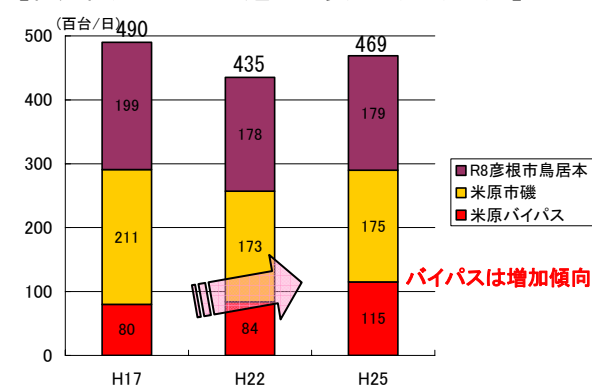
【人口の伸び】
(H7を基準)



【自動車保有台数の伸び】
(H7を基準)



【暫定供用による交通量の変化(A断面)】



※H17、H22米原バイパス交通量は米原市中多良
※H25米原バイパス交通量は米原市入江

出典: 道路交通センサス、交通量調査結果

※H25交通量調査: 平成25年7月30日(火) 滋賀国道事務所調べ

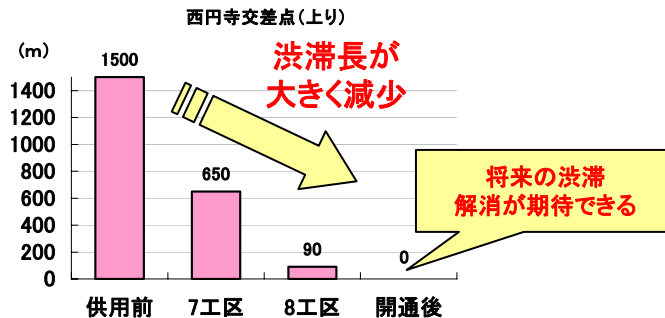
2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(交通混雑の緩和)

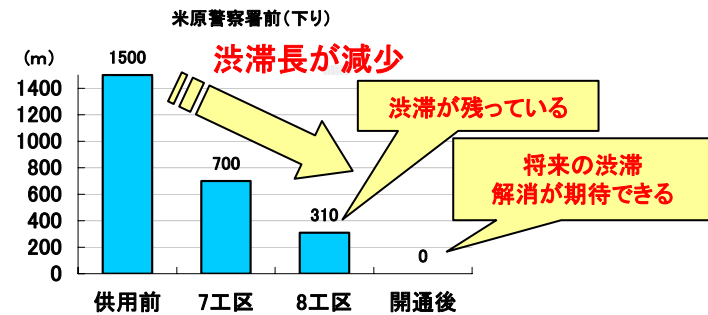
- 米原バイパスの暫定供用に伴い、現道の国道8号西円寺交差点での渋滞は大きく解消。
- 米原警察署前交差点においても渋滞が解消されつつあるが、依然として残っている状況。
- 米原バイパスの残る工区の整備により、通過交通のさらなる転換がはかられ、残る渋滞の解消が期待できる。



写真①国道8号の渋滞状況
(米原警察署前交差点、撮影日：平成25年7月4日(木))



【調査日】
供用前：平成14年7月24日、7工区供用後：平成19年9月6日、8工区供用後：平成24年11月13日



【調査日】
供用前：平成14年7月24日、7工区供用後：平成17年11月13日、8工区供用後：平成24年5月16日

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(交通安全の確保)

- 国道8号(バイパス並行区間)は歩道未設置区間が多く存在し、歩道設置区間も大半が片側であり歩行者にとって危険な状況。
- 米原バイパスの暫定供用に伴い国道8号(バイパス並行区間)の交通事故は減少しているが、依然として事故が残っている状況である。
- 米原バイパスの残る工区の整備により通過交通が転換され、交通事故の減少や歩行者等の利用環境改善と安全性向上が期待できる。

＜米原バイパス現道区間の歩道設置状況と事故率＞

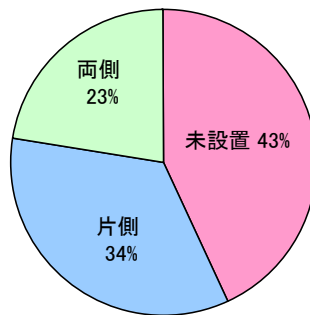
【米原バイパス現道区間の特徴】
 ・歩道未設置区間: 約3.2km(約4割) ・片側歩道が約3割



【H20～23年 事故発生箇所】
 ×: 現道(顔戸交差点～彦根市佐和山) ×: 米原BP(7工区)
 出典: ITARDAデータ(平成20年～平成23年)



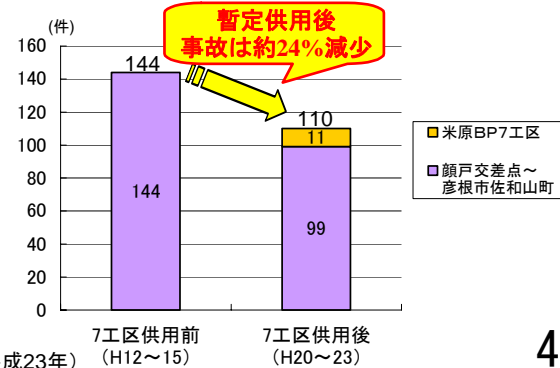
【歩道設置区分割合】
 (顔戸交差点～彦根市佐和山)



出典: 滋賀国道事務所調べ

写真① 国道8号の歩道狭小区間の状況
 ひこねとりいもと (彦根市鳥居本町、撮影日: 平成25年7月4日)

【国道8号(バイパス並行区間)における死傷事故件数】



出典: ITARDAデータ
 (平成20年～平成23年)

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(冬期の円滑な交通確保)

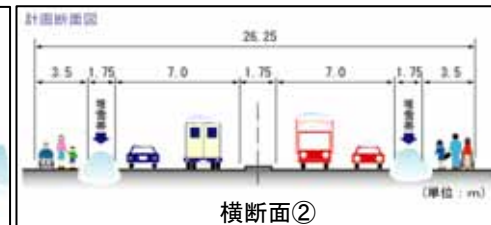
- 冬期における高速道路の通行規制時には、国道8号が代替路としての重要な役割を担っているが、交通集中による渋滞に加え堆雪帯がないため、除雪作業に伴い円滑な交通に支障をきたしている。
- 堆雪帯が確保された米原バイパスの整備により通過交通が分散され、冬期における円滑な交通の確保が期待できる。



写真①降雪時の国道8号の除雪状況
(米原市米原付近)
(撮影日:平成24年2月3日)

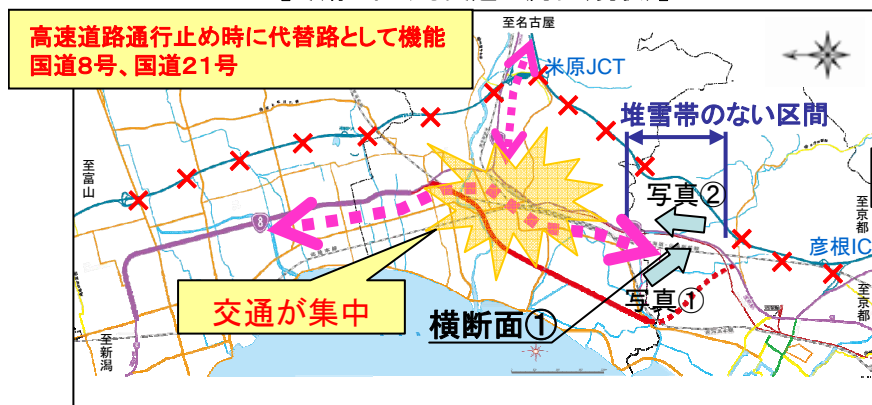


写真②降雪時の国道8号の混雑状況
(米原市米原付近)
(撮影日平成20年2月14日)



除雪作業時において堆雪帯を活用することにより円滑な交通を確保。
写真③降雪時の米原バイパスの除雪状況
(米原市上多良付近)
(撮影日:平成22年12月31日)

【冬期における交通の流れ(現状)】



【冬期における交通の流れ(整備後)】



2. 事業の必要性等に関する視点

3) 事業の投資効果

■ 便益(B)

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

■ 費用(C)

道路整備に係る建設費、及び維持管理費で算出。

■ 事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)
	977億円	60億円	21億円	1,059億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	895億円		80億円	974億円	

■ 算出条件等

基準年 : 平成25年度
 検討期間 : 50年間
 現在価値算出のための社会的割引率 : 4%
 交通量の推計時点 : 平成42年度
 推計に用いた資料 : 平成17年度 道路交通センサス
 適用した費用便益分析マニュアル : 平成20年11月版
 事業費 : 700億円
 維持管理費 : 52百万円/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)
	294億円	11億円	22億円	327億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	227億円		64億円	291億円	

※1 便益・費用については、現在価値化した値である

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

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

2. 事業の必要性等に関する視点

4) 地域における計画等

■地域計画等への位置付け

米原バイパスは、下記の計画に位置付けられています。

- ◆滋賀県基本構想(滋賀県:平成19年12月)
- ◆滋賀県道路整備アクションプログラム2013(滋賀県:平成25年3月)
- ◆彦根市都市計画マスタープラン(彦根市:平成19年3月)
- ◆米原市総合計画(米原市:平成19年9月)
- ◆米原市都市計画マスタープラン(米原市:平成20年3月)

■これまでの経緯

- ◆昭和38年1月 国道8号バイパス路線設置促進期成同盟会 設立
構成メンバー 長浜市、近江町(米原市)、虎姫町(長浜市)、湖北町(長浜市)
※()は現在の市町村名
- ◆平成9年5月 国道8号バイパス建設促進期成同盟会 設立
構成メンバー 彦根市、東近江市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町
(最近の動向)平成25年8月26日 国土交通省に対し、バイパスの早期整備を要望

3. 事業進捗の見込みの視点

- 米原バイパスは、平成24年度までに、6工区2.4km、7工区3.2km、8工区2.5kmの合計8.1kmを供用しています。
- 残る区間については、用地測量及び用地買収、文化財発掘調査を推進しています。
- 引き続き事業を推進し、早期の暫定2車線供用を目指します。

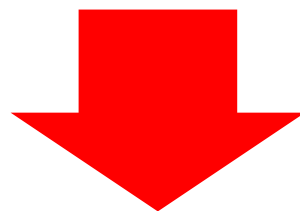


区間	6工区 (2.4km)	7工区 (3.2km)	8工区 (2.5km)	9工区 (2.2km)
用地	用地取得 (89%) 面積ベース			
工事	4車線供用	暫定2車線供用	暫定2車線供用	文化財調査・ 用地測量・用地買収

※用地進捗率は、平成25年3月末現在の面積ベース

4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

米原バイパスの計画は、国道8号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、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、周辺環境の保全を図っています。



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。

5. 関係自治体の意見

■滋賀県知事

平成25年10月28日 滋道第7508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8号米原バイパスについては、対応方針(原案)(案)で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現に向けてさらなる整備促進をお願いしたい。

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

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

6. 対応方針(原案)

国道8号 米原バイパス

1. 事業の必要性等に関する視点

- ・米原バイパスの暫定供用に伴いバイパスの交通量は増加傾向。
- ・暫定供用に伴い国道8号の渋滞は解消しつつあるものの依然として渋滞が残っており、米原バイパスの整備により交通混雑の緩和が期待できる。
- ・国道8号は歩道未設置区間が多く存在し、歩行者にとって危険な状況であるが、米原バイパスの整備により交通事故の減少や利用環境の改善など安全性向上が期待できる。
- ・冬期には高速道路の通行規制に伴う交通集中や除雪作業による渋滞が発生しているが、堆雪帯が確保された米原バイパスの整備により交通が分散され、円滑な交通の確保が期待できる。
- ・費用便益比(B/C)は事業全体で1.1、残事業で1.1。

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・米原バイパスは、これまでに6工区、7工区、8工区の8.1kmを供用。
- ・残る区間の用地買収、改良工事を推進。
- ・引き続き事業を推進し、早期の暫定2車線供用を目指します。

米原バイパスは、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指すことが適切である。

事業継続



No. 5-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成25年度第3回

一般国道8号
まいばら
米原バイパス

【再評価】

平成25年11月
近畿地方整備局

【前回評価時との比較表】

【参考資料】

平成25年度 第3回事業評価監視委員会

事業名：一般国道8号 米原バイパス（道路種別：一般国道）

事業化年度：昭和41年度

	前回評価時	今回評価	(主な変更点)
	平成22年度	平成25年度	
再評価理由	再評価後3年間が経過	再評価後3年間が経過	
事業諸元	延長：10.3km 幅員：26.25m 種級：第3種第1級 設計速度：80km/h 車線数：4車線	同左	・変更なし
全体事業費	700億円	同左	・変更なし
進捗状況	進捗率(事業費)約47% 用地取得率(面積)約88% 供用延長：5.6km (うち完成4車線供用 L=2.0km)	進捗率(事業費)約57% 用地取得率(面積)約89% 供用延長：8.1km (うち完成4車線供用 L=2.0km)	・進捗率(事業費)で約10%進捗
進捗率(事業費)	約47%	約57%	・約10%進捗
費用対効果B/C	1.1 (残事業 1.8)	1.1 (残事業1.1)	①推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表 ②評価年、各年度事業費、GDPデフレータの時点修正(H25)等
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・H24.4.7 米原市中多良～同市入江 2.5km 暫定2車線供用済み ・引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す 		

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	一般国道8号 米原バイパス
事業主体	近畿地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比 (B/C) = 1.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 85億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.2%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 1.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 35億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.8%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間 (人・時間) 及び削減率	区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (現況) : 5894万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 91万人・時間/年 (16121万人・時間/年 ⇒ 16030万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : 米原バイパス 一般国道8号 (主) 大津能登川長浜線 (県) 長浜近江線 (県) 朝妻筑摩近江線 (県) 彦根米原線 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 115万人・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	国道8号 (彦根市佐和山町)、 (旅行速度13.7km/h → 20km/h、現道からバイパスへの交通転換)
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上で踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		■ 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 (木之本米原線、醒ヶ井養鱒場線)
		□ 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	□ 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	米原市都市計画マスタープラン
		<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	長浜市～彦根市(改善見込み:27分→25分) 米原市～彦根市(改善見込み:11分→8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	黒壁ガラス館(年間観光客入り込み数:2,654.6千人/年 H23年)、長濱オルゴール堂(年間観光客入り込み数:841.8千人/年 H23年)、彦根城(年間観光客入り込み数:826.7千人/年 H23年)
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に全ての区間において、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あり <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）等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	彦根市～長浜赤十字病院（所要時間：28分⇒26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5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	<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：3268.96t-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）：米原バイパス 一般国道8号（主）大津能登川長浜線（県）長浜近江線（県）朝妻筑摩近江線（県）彦根米原線 排出削減量：12.07t/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）：米原バイパス 一般国道8号（主）大津能登川長浜線（県）長浜近江線（県）朝妻筑摩近江線（県）彦根米原線 排出削減量：0.72t/年、排出削減率：1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8号 彦根市鳥居本町（騒音レベル：昼間73dB、夜間72dB、延長：3.99km）→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	
	その他	<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期待される	

(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8号	米原バイパス	L=10.3km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
25,500	4車線	近畿地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	670億円	253億円	923億円
うち残事業分	288億円	204億円	492億円
基準年における 現在価値 (C)	895億円	80億円	974億円
うち残事業分	227億円	64億円	291億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成25年度			
供用年	平成34年度			
単年便益 (初年便益)	69億円	4.1億円	1.5億円	75億円
基準年における 現在価値 (B)	977億円	60億円	21億円	1,059億円
うち残事業分	294億円	11億円	22億円	327億円

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）	1.1
経済的純現在価値（事業全体）	85億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.2%
費用便益比（残事業）	1.1
経済的純現在価値（残事業）	35億円
経済的内部収益率（残事業）	4.8%

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】

	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量 （全事業）	25,500台/日	±10%	0.9~1.3
事業費 （全事業）	288億円	±10%	1.1~1.1
事業期間 （全事業）	8年	±20%	1.0~1.2

【残事業】

	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量 （残事業）	25,500台/日	±10%	0.9~1.4
事業費 （残事業）	288億円	±10%	1.0~1.2
事業期間 （残事業）	8年	±20%	1.1~1.2

交通状況の変化

様式-3①

事業名：米原バイパス（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (10.3km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	23,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	16	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	68.12	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道8号 (7.4km)	交通量	[台/日]	15,400	9,200
		走行時間	[分]	19	16
		走行時間費用	[億円/年]	51.08	25.28
	(主)大津能登川長浜線 (11.5km)	交通量	[台/日]	15,400	9,200
		走行時間	[分]	28	23
		走行時間費用	[億円/年]	83.17	41.86
	(県)長浜近江線 (3.2km)	交通量	[台/日]	22,900	10,700
		走行時間	[分]	14	9
		走行時間費用	[億円/年]	50.76	16.50
	(県)朝妻筑摩近江線 (2.9km)	交通量	[台/日]	13,500	4,400
		走行時間	[分]	7	5
		走行時間費用	[億円/年]	15.46	3.65
	(県)彦根米原線 (3.6km)	交通量	[台/日]	17,000	3,700
		走行時間	[分]	10	6
		走行時間費用	[億円/年]	29.33	3.83
③その他道路合計 (2,970.3km)	走行時間費用	[億円/年]	9,706.01	9,706.52	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：3,009.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	9,935.82	9,865.76	70.06

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

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

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

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

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

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式-3①

事業名：米原バイパス（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (8.3km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	16,500	24,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	13	12	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	37.72	53.23	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道8号 (7.4km)	交通量	[台/日]	14,400	9,200
		走行時間	[分]	18	16
		走行時間費用	[億円/年]	45.43	25.28
	(主)大津能登川長浜線 (11.5km)	交通量	[台/日]	10,900	9,200
		走行時間	[分]	24	23
		走行時間費用	[億円/年]	51.84	41.86
	(県)長浜近江線 (3.2km)	交通量	[台/日]	11,500	10,700
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	17.94	16.50
	(県)朝妻筑摩近江線 (2.9km)	交通量	[台/日]	7,300	4,400
		走行時間	[分]	6	5
		走行時間費用	[億円/年]	6.84	3.65
	(県)彦根米原線 (3.6km)	交通量	[台/日]	8,300	3,700
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	10.55	3.83
③その他道路合計 (2,972.3km)	走行時間費用	[億円/年]	9,716.42	9,721.41	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：3,009.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	9,886.75	9,865.76	20.99

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

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

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

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

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

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名：米原バイパス

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

交通流推計

(3)

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

費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道8号 米原バイパス

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.52	10.3	5.32

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	
-56年目	S 41	1966	6.3178	34.7	0.70	11.74		
-55年目	S 42	1967	6.0748	36.6	0.70	10.71		
-54年目	S 43	1968	5.8412	38.5	0.70	9.77		
-53年目	S 44	1969	5.6165	40.8	0.70	8.89		
-52年目	S 45	1970	5.4005	43.5	0.70	8.00		
-51年目	S 46	1971	5.1928	45.6	0.71	7.45		
-50年目	S 47	1972	4.9931	48.7	0.71	6.71		
-49年目	S 48	1973	4.8010	56.1	0.71	5.60		
-48年目	S 49	1974	4.6164	66.9	0.71	4.52		
-47年目	S 50	1975	4.4388	70.7	0.71	4.11		
-46年目	S 51	1976	4.2681	76.7	0.71	3.64		
-45年目	S 52	1977	4.1039	81.3	0.71	3.30		
-44年目	S 53	1978	3.9461	84.7	0.71	3.05		
-43年目	S 54	1979	3.7943	86.9	0.71	2.86		
-42年目	S 55	1980	3.6484	92.4	0.71	2.58		
-41年目	S 56	1981	3.5081	94.8	0.71	2.42		
-40年目	S 57	1982	3.3731	95.8	4.02	13.03		
-39年目	S 58	1983	3.2434	96.8	2.78	8.58		
-38年目	S 59	1984	3.1187	98.7	2.67	7.77		
-37年目	S 60	1985	2.9987	99.5	3.70	10.27		
-36年目	S 61	1986	2.8834	101.2	4.15	10.89		
-35年目	S 62	1987	2.7725	101.0	6.80	17.20		
-34年目	S 63	1988	2.6658	101.5	14.10	34.11		
-33年目	H 1	1989	2.5633	104.2	5.23	11.86		
-32年目	H 2	1990	2.4647	106.5	3.09	6.58		
-31年目	H 3	1991	2.3699	109.1	12.93	25.87		
-30年目	H 4	1992	2.2788	110.6	2.21	4.20		
-29年目	H 5	1993	2.1911	110.9	4.32	7.86		
-28年目	H 6	1994	2.1068	110.8	4.37	7.65		
-27年目	H 7	1995	2.0258	109.9	21.70	36.84		
-26年目	H 8	1996	1.9479	109.5	5.80	9.50		
-25年目	H 9	1997	1.8730	110.4	5.57	8.71		
-24年目	H 10	1998	1.8009	109.9	43.37	65.46		
-23年目	H 11	1999	1.7317	108.4	43.30	63.70		
-22年目	H 12	2000	1.6651	107.2	21.05	30.11		
-21年目	H 13	2001	1.6010	105.7	27.32	38.12		
-20年目	H 14	2002	1.5395	103.8	24.47	33.42		
-19年目	H 15	2003	1.4802	102.3	11.75	15.66		
-18年目	H 16	2004	1.4233	101.0	3.97	5.15		
-17年目	H 17	2005	1.3686	99.6	2.72	3.45		
-16年目	H 18	2006	1.3159	98.7	2.32	2.85		
-15年目	H 19	2007	1.2653	97.6	10.69	12.76		
-14年目	H 20	2008	1.2167	96.8	8.14	9.43		
-13年目	H 21	2009	1.1699	95.6	14.90	16.79		
-12年目	H 22	2010	1.1249	93.7	36.35	40.19		
-11年目	H 23	2011	1.0816	92.1	11.10	12.00		
-10年目	H 24	2012	1.0400	92.1	4.23	4.40		
-9年目	H 25	2013	1.0000	92.1	1.90	1.90		
-8年目	H 26	2014	0.9615	92.1	0.10	0.09		
-7年目	H 27	2015	0.9246	92.1	4.76	4.40		
-6年目	H 28	2016	0.8890	92.1	26.10	23.20		
-5年目	H 29	2017	0.8548	92.1	39.05	33.38		
-4年目	H 30	2018	0.8219	92.1	43.18	35.49		
-3年目	H 31	2019	0.7903	92.1	58.10	45.91		
-2年目	H 32	2020	0.7599	92.1	63.90	48.56		
-1年目	H 33	2021	0.7307	92.1	52.65	38.47		
供用開始年次	H 34	2022	0.7026	92.1			5.07	3.56
1年目	H 35	2023	0.6756	92.1			5.07	3.42
2年目	H 36	2024	0.6496	92.1			5.07	3.29
3年目	H 37	2025	0.6246	92.1			5.07	3.16
4年目	H 38	2026	0.6006	92.1			5.07	3.04
5年目	H 39	2027	0.5775	92.1			5.07	2.93
6年目	H 40	2028	0.5553	92.1			5.07	2.81
7年目	H 41	2029	0.5339	92.1			5.07	2.71
8年目	H 42	2030	0.5134	92.1			5.07	2.60

9年目	H	43	2031	0.4936	92.1			5.07	2.50
10年目	H	44	2032	0.4746	92.1			5.07	2.40
11年目	H	45	2033	0.4564	92.1			5.07	2.31
12年目	H	46	2034	0.4388	92.1			5.07	2.22
13年目	H	47	2035	0.4220	92.1			5.07	2.14
14年目	H	48	2036	0.4057	92.1			5.07	2.06
15年目	H	49	2037	0.3901	92.1			5.07	1.98
16年目	H	50	2038	0.3751	92.1			5.07	1.90
17年目	H	51	2039	0.3607	92.1			5.07	1.83
18年目	H	52	2040	0.3468	92.1			5.07	1.76
19年目	H	53	2041	0.3335	92.1			5.07	1.69
20年目	H	54	2042	0.3207	92.1			5.07	1.62
21年目	H	55	2043	0.3083	92.1			5.07	1.56
22年目	H	56	2044	0.2965	92.1			5.07	1.50
23年目	H	57	2045	0.2851	92.1			5.07	1.44
24年目	H	58	2046	0.2741	92.1			5.07	1.39
25年目	H	59	2047	0.2636	92.1			5.07	1.34
26年目	H	60	2048	0.2534	92.1			5.07	1.28
27年目	H	61	2049	0.2437	92.1			5.07	1.23
28年目	H	62	2050	0.2343	92.1			5.07	1.19
29年目	H	63	2051	0.2253	92.1			5.07	1.14
30年目	H	64	2052	0.2166	92.1			5.07	1.10
31年目	H	65	2053	0.2083	92.1			5.07	1.06
32年目	H	66	2054	0.2003	92.1			5.07	1.01
33年目	H	67	2055	0.1926	92.1			5.07	0.98
34年目	H	68	2056	0.1852	92.1			5.07	0.94
35年目	H	69	2057	0.1780	92.1			5.07	0.90
36年目	H	70	2058	0.1712	92.1			5.07	0.87
37年目	H	71	2059	0.1646	92.1			5.07	0.83
38年目	H	72	2060	0.1583	92.1			5.07	0.80
39年目	H	73	2061	0.1522	92.1			5.07	0.77
40年目	H	74	2062	0.1463	92.1			5.07	0.74
41年目	H	75	2063	0.1407	92.1			5.07	0.71
42年目	H	76	2064	0.1353	92.1			5.07	0.69
43年目	H	77	2065	0.1301	92.1			5.07	0.66
44年目	H	78	2066	0.1251	92.1			5.07	0.63
45年目	H	79	2067	0.1203	92.1			5.07	0.61
46年目	H	80	2068	0.1157	92.1			5.07	0.59
47年目	H	81	2069	0.1112	92.1			5.07	0.56
48年目	H	82	2070	0.1069	92.1			5.07	0.54
49年目	H	83	2071	0.1028	92.1	-61.87	-6.36	5.07	0.52
合計						608.29	894.80	253.33	79.51
単純事業費計						670.16		253.33	

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8号 米原バイパス

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

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
				0.52	8.3	4.29	
-8年目	H 26 2014	0.9615	92.1	0.10	0.09		
-7年目	H 27 2015	0.9246	92.1	4.76	4.40		
-6年目	H 28 2016	0.8890	92.1	26.10	23.20		
-5年目	H 29 2017	0.8548	92.1	39.05	33.38		
-4年目	H 30 2018	0.8219	92.1	43.18	35.49		
-3年目	H 31 2019	0.7903	92.1	58.10	45.91		
-2年目	H 32 2020	0.7599	92.1	63.90	48.56		
-1年目	H 33 2021	0.7307	92.1	52.65	38.47		
供用開始年次	H 34 2022	0.7026	92.1			4.08	2.87
1年目	H 35 2023	0.6756	92.1			4.08	2.76
2年目	H 36 2024	0.6496	92.1			4.08	2.65
3年目	H 37 2025	0.6246	92.1			4.08	2.55
4年目	H 38 2026	0.6006	92.1			4.08	2.45
5年目	H 39 2027	0.5775	92.1			4.08	2.36
6年目	H 40 2028	0.5553	92.1			4.08	2.27
7年目	H 41 2029	0.5339	92.1			4.08	2.18
8年目	H 42 2030	0.5134	92.1			4.08	2.10
9年目	H 43 2031	0.4936	92.1			4.08	2.02
10年目	H 44 2032	0.4746	92.1			4.08	1.94
11年目	H 45 2033	0.4564	92.1			4.08	1.86
12年目	H 46 2034	0.4388	92.1			4.08	1.79
13年目	H 47 2035	0.4220	92.1			4.08	1.72
14年目	H 48 2036	0.4057	92.1			4.08	1.66
15年目	H 49 2037	0.3901	92.1			4.08	1.59
16年目	H 50 2038	0.3751	92.1			4.08	1.53
17年目	H 51 2039	0.3607	92.1			4.08	1.47
18年目	H 52 2040	0.3468	92.1			4.08	1.42
19年目	H 53 2041	0.3335	92.1			4.08	1.36
20年目	H 54 2042	0.3207	92.1			4.08	1.31
21年目	H 55 2043	0.3083	92.1			4.08	1.26
22年目	H 56 2044	0.2965	92.1			4.08	1.21
23年目	H 57 2045	0.2851	92.1			4.08	1.16
24年目	H 58 2046	0.2741	92.1			4.08	1.12
25年目	H 59 2047	0.2636	92.1			4.08	1.08
26年目	H 60 2048	0.2534	92.1			4.08	1.03
27年目	H 61 2049	0.2437	92.1			4.08	0.99
28年目	H 62 2050	0.2343	92.1			4.08	0.96
29年目	H 63 2051	0.2253	92.1			4.08	0.92
30年目	H 64 2052	0.2166	92.1			4.08	0.88
31年目	H 65 2053	0.2083	92.1			4.08	0.85
32年目	H 66 2054	0.2003	92.1			4.08	0.82
33年目	H 67 2055	0.1926	92.1			4.08	0.79
34年目	H 68 2056	0.1852	92.1			4.08	0.76
35年目	H 69 2057	0.1780	92.1			4.08	0.73
36年目	H 70 2058	0.1712	92.1			4.08	0.70
37年目	H 71 2059	0.1646	92.1			4.08	0.67
38年目	H 72 2060	0.1583	92.1			4.08	0.65
39年目	H 73 2061	0.1522	92.1			4.08	0.62
40年目	H 74 2062	0.1463	92.1			4.08	0.60
41年目	H 75 2063	0.1407	92.1			4.08	0.57
42年目	H 76 2064	0.1353	92.1			4.08	0.55
43年目	H 77 2065	0.1301	92.1			4.08	0.53
44年目	H 78 2066	0.1251	92.1			4.08	0.51
45年目	H 79 2067	0.1203	92.1			4.08	0.49
46年目	H 80 2068	0.1157	92.1			4.08	0.47
47年目	H 81 2069	0.1112	92.1			4.08	0.45
48年目	H 82 2070	0.1069	92.1			4.08	0.44
49年目	H 83 2071	0.1028	92.1			4.08	0.42
合計				266.89	227.35	204.14	64.09
単純事業費計					287.83		204.14

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

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

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道8号	米原バイパス	4	10.3km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				52,802	
	改良費				25,423	
		土工	m ³	1,260,227	7,259	切土(61,958m ³)、盛土(1,053,293m ³)、捨土(123,917m ³)等
		軟弱地盤改良工	m ³	1,919,364	7,657	
		法面工	m ²	75,859	114	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	4,211	重力式擁壁、逆T式擁壁、補強土壁等
		函渠工	m	2,231	6,182	横断函渠(4)、盛土部越流対策(21)、アーチカルバート等
	橋梁費		m	2,486	17,567	
		100m以上	m	2,404	16,988	連続高架橋2橋
		100m未満	m	82	579	連続高架橋1橋、PC橋1橋
	トンネル費		m	790	5,300	
		NATM	m	790	5,300	
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費		m ²	277,910	4,182	
		車道舗装	m ²	246,774	3,995	
		歩道舗装	m ²	31,136	187	
	付帯施設費				330	
		交通管理施設工	式	1	330	標識、防護柵、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				9,887	
	用地費		m ²	413,200	6,187	
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
	補償費		式	1	3,700	
③	間接経費		式	1	7,311	地質調査、測量、設計に係る費用等
	全体事業費				70,000	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道8号	米原バイパス	4	10.3km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				23,458	
	改良費				6,283	
		土工	m ³	512,861	467	切土(25,217m ³)、盛土(428,690m ³)、捨土(50,434m ³)等
		軟弱地盤改良工	m ³	696,851	2,780	
		法面工	m ²	17,664	27	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	493	重力式擁壁、逆T式擁壁、補強土壁等
		函渠工	m	908	2,516	横断函渠(4)、盛土部越流対策(21)、アーチカルバート等
	橋梁費		m	2,433	9,044	
		100m以上	m	2,404	8,839	連続高架橋2橋
		100m未満	m	29	205	PC橋1橋
	トンネル費		m	790	5,300	
		NATM	m	790	5,300	
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費		m ²	171,593	2,666	
		車道舗装	m ²	160,604	2,600	
		歩道舗装	m ²	10,989	66	
	付帯施設費				165	
		交通管理施設工	式	1	165	標識、防護柵、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				3,231	
	用地費		m ²	47,360	2,069	
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
	補償費		式	1	1,162	
③	間接経費		式	1	3,533	地質調査、測量、設計に係る費用等
	全体事業費				30,222	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

(事業全体、残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道8号	米原バイパス	4	10.3km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	10.3	6,400	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	20,200	橋梁2.5km、トンネル0.8km
その他	式	1	0	
維持管理費合計			26,600	

国近整企画第61号
平成25年10月16日

滋賀県知事 殿

近畿地方整備局長

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

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

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

このたび、平成25年11月7日に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成25年10月29日(火)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

FAX 06-6942-7463

(再評価)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道8号米原バイパス	事業継続	

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

滋 道 第 7 5 0 8 号
平成25年(2013年)10月28日

国土交通省
近畿地方整備局長 様

滋賀県知事 嘉田 由紀子



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

平成25年10月16日付け国近整企画第61号で照会のありましたこのことについて、下記のとおり回答します。

記

一般国道8号米原バイパスについては、対応方針(原案)(案)で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現に向けてさらなる整備促進をお願いしたい。

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

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

