



No. 4-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成24年度第2回

一般国道307号

しがらき
信 楽 道 路

【再評価】

平成24年10月
近畿地方整備局

目次

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

1. 事業の概要

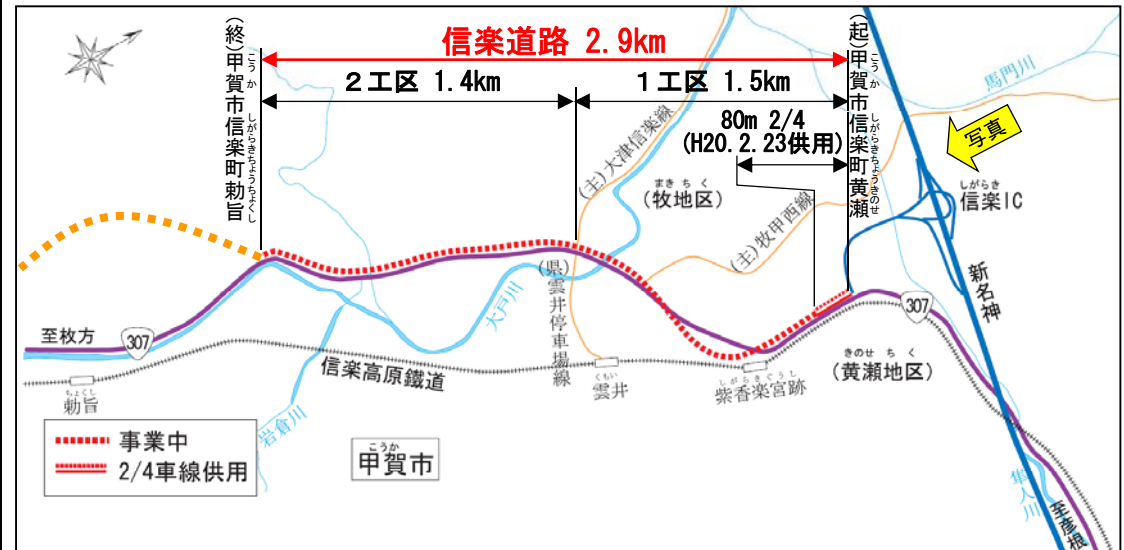
事業の目的

- 新名神高速道路へのアクセス強化
- 国道307号の交通混雑の緩和
- 国道307号の交通安全の確保

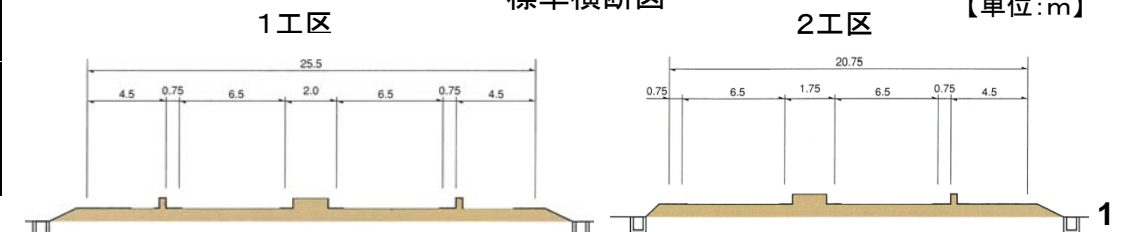
事業の概要、進捗状況

区間	こうか しがらきちょうきのせ (起) 滋賀県甲賀市信楽町黄瀬 こうか しがらきちょうよくし (終) 滋賀県甲賀市信楽町勅旨
道路延長	2.9km
構造規格	第3種第2級
設計速度	60km/h
車線数	4車線
標準幅員	(1工区)25.5m (2工区)20.75m
計画交通量	16,400台/日
全体事業費	80億円
事業化	(1工区)平成12年度 (2工区)平成16年度
都市計画決定	—
用地着手	平成17年度
工事着手	平成19年度
供用延長	(1工区) 80m (2車線部分供用)
事業進捗率	約19% (平成24年3月末現在)
用地取得率	約22% (面積ベース、同上)

位置図



標準横断面図



【参考】

■信楽道路と長野バイパスの概要

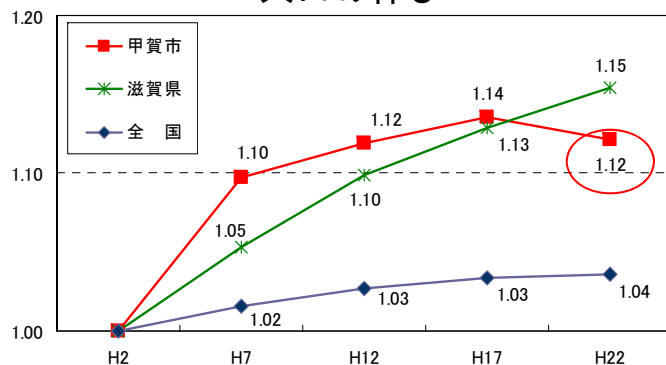


2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

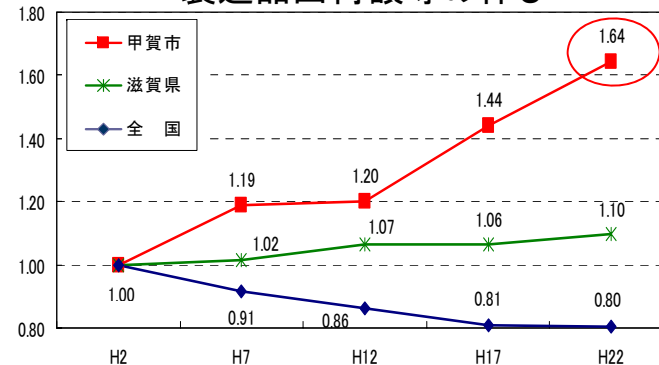
- 甲賀市の人口、自動車保有台数の伸びは全国に比べて高く、近年では横ばい傾向。
- 製造品出荷額等の伸びは、県内と比べても非常に高く、近年も増加。
- 国道307号は、京阪神地域と甲賀・東近江・湖東地域を結ぶ幹線道路であるとともに、沿線市町の日常生活を支え、また、新名神高速道路へのアクセス道路としても重要な路線。

人口の伸び



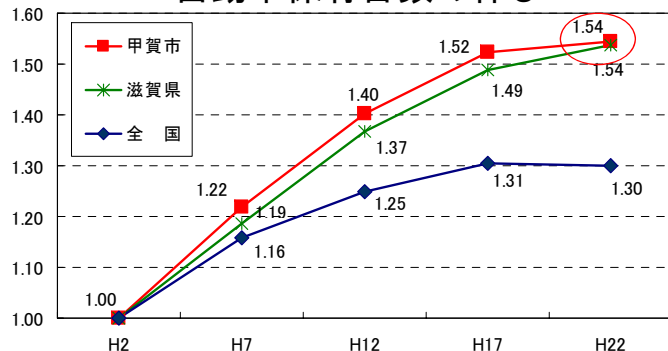
出典: 総務省(国勢調査、政府統計の総合窓口)、滋賀県統計書

製造品出荷額等の伸び

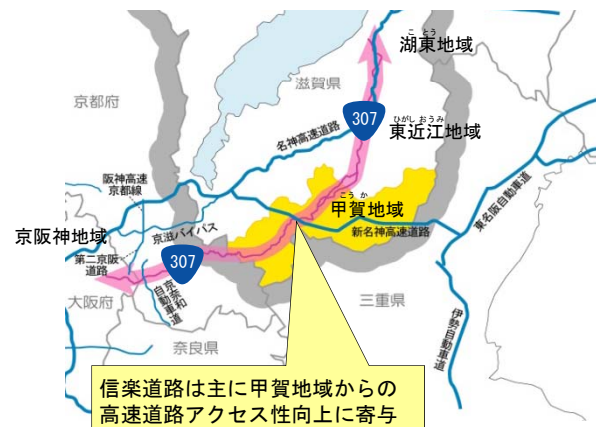


出典: 工業統計調査

自動車保有台数の伸び



出典: 自動車輸送統計年報、滋賀県統計書

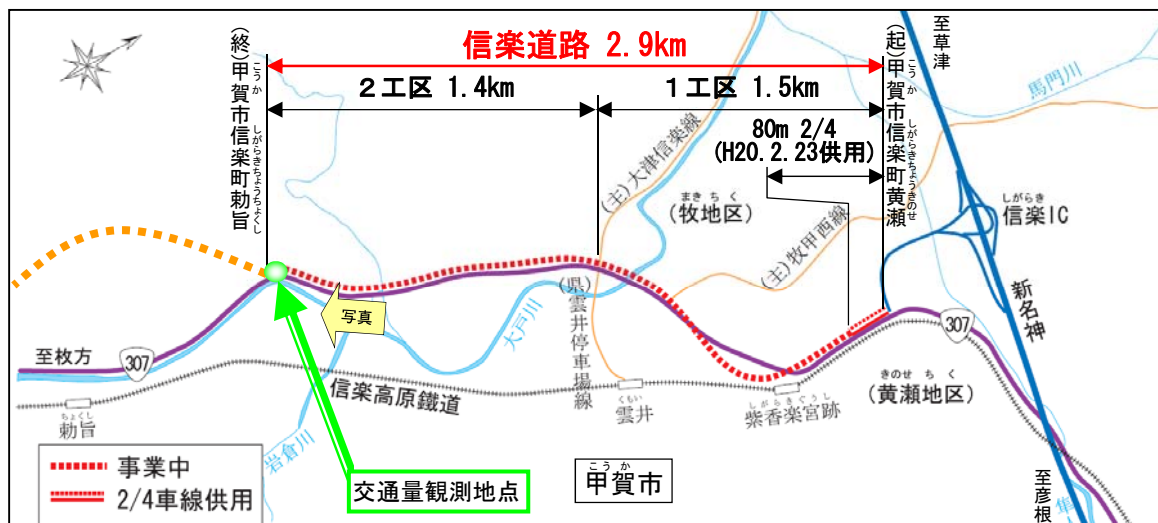


甲賀地域：
甲賀市、湖南市

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)

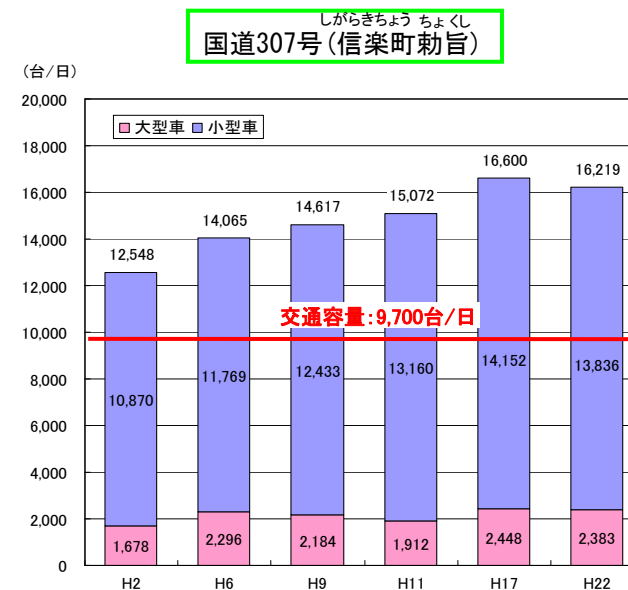
- 信楽道路区間の交通量は増加傾向にあり、平日で16,200台/日と交通容量を上回り、特に朝夕に混雑が発生。
- 信楽道路の整備による交通容量の拡大により、交通混雑の緩和が期待される。



平成24年10月31日(8時)撮影

【ピーク時の交通の様子(信楽町勅旨付近)】

■ 交通量の推移

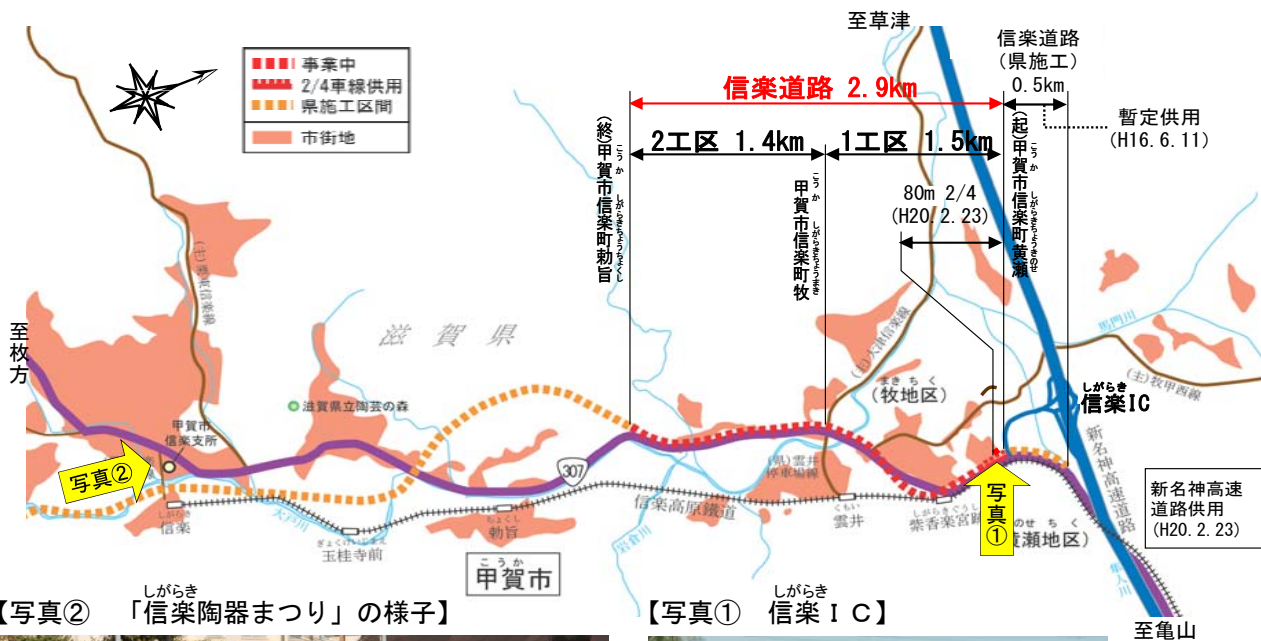


出典：道路交通センサス

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果（新名神高速道路へのアクセス強化）

- 平成20年2月に新名神高速道路が供用し、^{こうか しがらきちょう}甲賀市信楽町では観光入込客数が増加。
- ^{しがらき}信楽道路の整備により新名神高速道路へのアクセス性が向上するとともに、^{しがらきちょう}信楽町内の交通の円滑化が図られ観光客や特産品の出荷の増加に寄与。



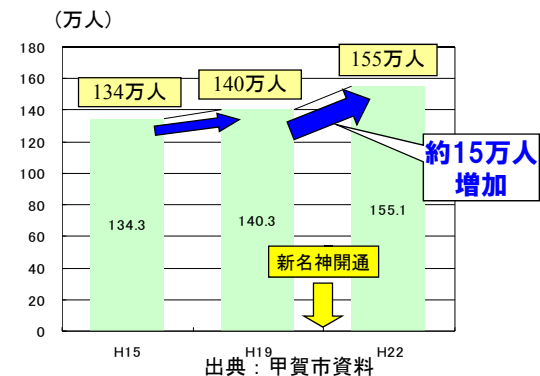
【写真②】「信楽陶器まつり」の様子



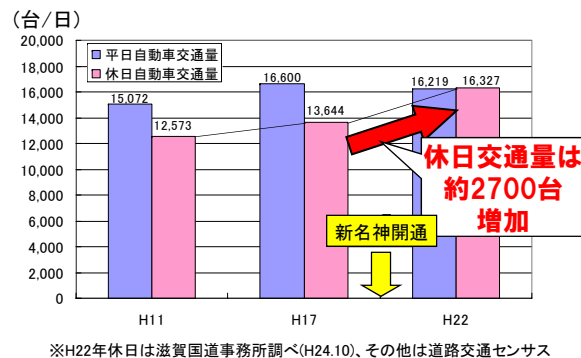
【写真①】信楽IC



■甲賀市信楽町の年間入込観光客数 (万人)



■平日と休日の交通量の比較 (台/日)

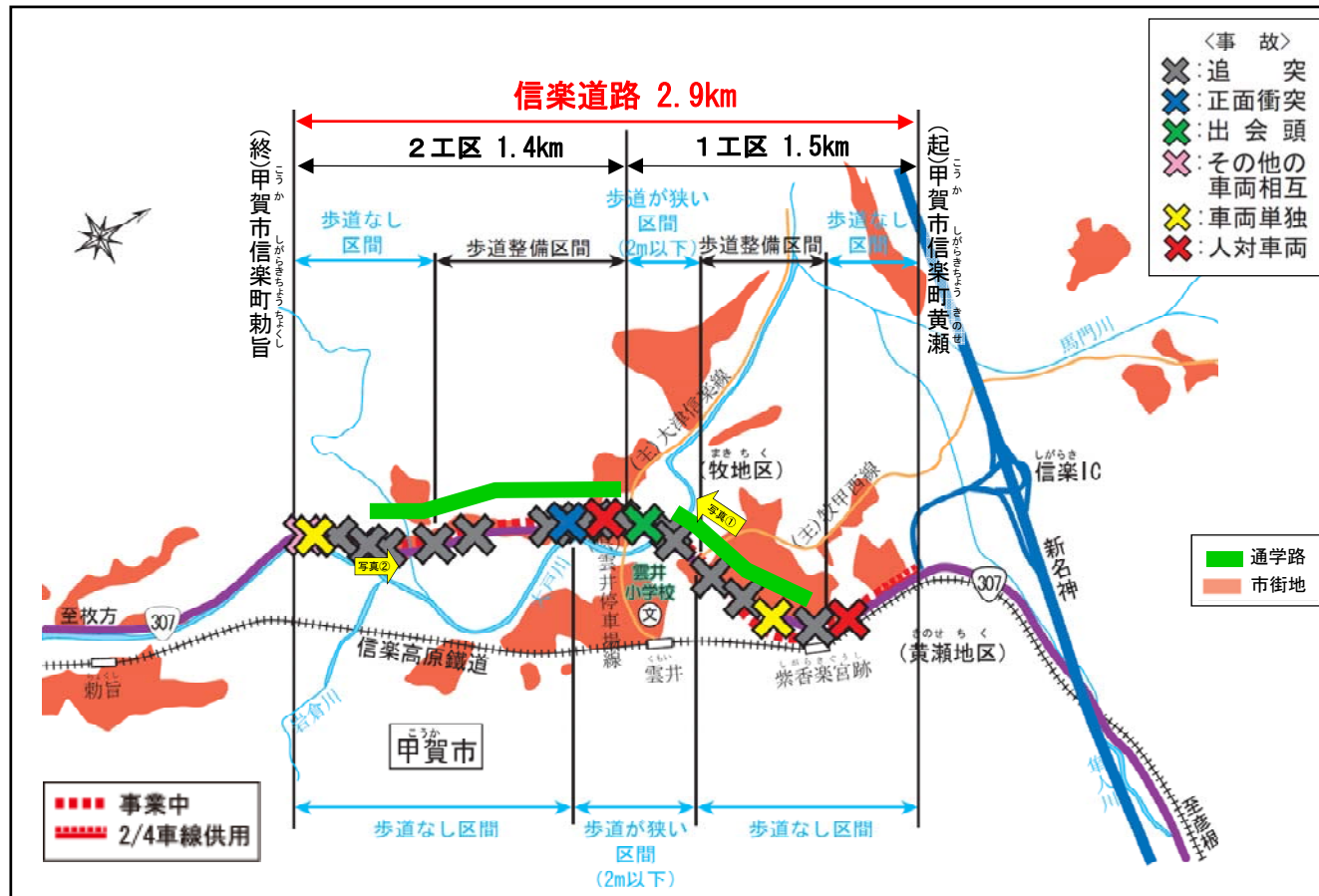


2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(交通安全の確保)

- 信楽道路区間は、歩道が無いまたは狭い区間が約8割あり、通学路となっている区間や市街地等における歩行者・自転車の安全確保が課題。
- 信楽道路で自転車歩行者道を整備することにより、歩行者・自転車の安全性が向上。

■ 信楽道路周辺の平成19～22年の交通事故発生状況



【写真① 通学路の狭い歩道】



【写真② 通学路の歩道なし区間】

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)
	101億円	6億円	3億円	111億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	65億円		2億円	67億円	

■ 算出条件等

基準年 : 平成24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 : 80億円
 維持管理費 : 5百万円/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)
	99億円	6億円	4億円	108億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	48億円		2億円	50億円	

※1 便益・費用については、現在価値化した値である

※2 便益・費用の合計値については、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある

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

2. 事業の必要性等に関する視点

4) 地域における計画等

■ 地域における計画

信楽道路は、下記の計画に位置付けられています。

◆ 甲賀市総合計画(平成19年3月)

◆ 滋賀県道路整備アクションプログラム2008(平成20年6月)

■ 各市町の要望

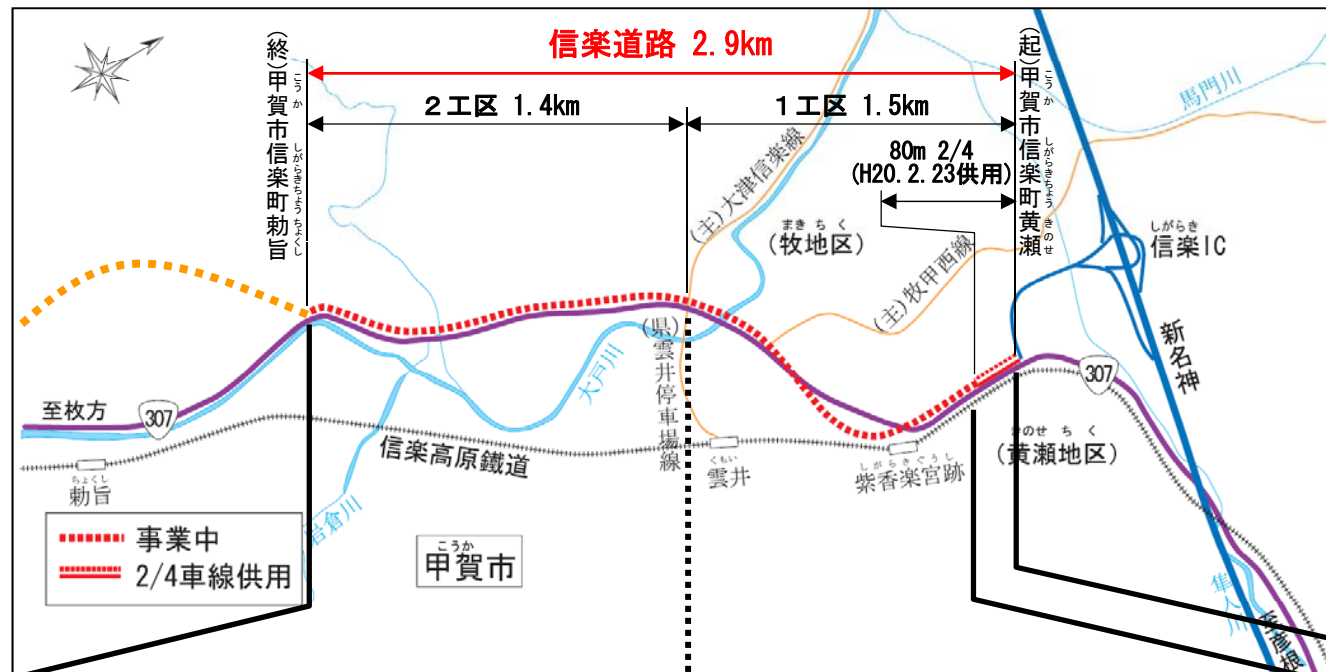
- ・ 平成13年7月 国道307号改良促進協議会 設立
- ・ 構成メンバー 枚方市、京田辺市、井手町、城陽市、宇治田原町、
甲賀市、日野町、東近江市、愛荘町、甲良町、
多賀町、彦根市
上記の市町長及び議長

(最近の動向)

- ・ 平成22年12月22日 関係機関に対し、国道307号の事業促進を要望
- ・ 平成23年 3月10日 //
- ・ 平成23年10月31日 //
- ・ 平成23年11月 7日 //

3. 事業進捗の見込みの視点

- 信楽道路は平成20年2月の新名神高速道路（亀山JCT～草津田上IC）の開通に合わせ、信楽ICと一般国道307号の交差点部を供用。
- 残る区間については、1工区の信楽IC関連区間を優先区間とし、現在、用地取得を推進。
- 引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。

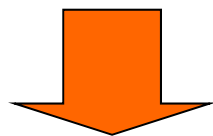


区間	2工区 (1.4 km)	1工区 (1.5 km)	
用地	関係機関地元協議推進	用地取得推進 (用地進捗率約46%)	100%
工事	—	—	80m 2/4車線供用

※用地進捗率は、平成24年3月末の面積ベース

4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

信楽^{しがらき}道路は、新名神高速道路へのアクセス強化、一般国道307号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を勘案し選定された合理的な計画であり、周辺的环境や景観の保全を図りながら事業を推進していきます。



技術の進展に伴う新技術・新工法の採用などによるコスト縮減に努めながら、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24年10月12日 滋道 第758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307号信楽道路については、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。

なお事業推進のため、十分な予算の確保に取り組んでいただきたい。

6. 対応方針(原案)

1. 事業の必要性等に関する視点

- ・ 一般国道307号の交通量は、約1.6万台／日であり、交通容量を超過し、特に朝夕に混雑が発生。
- ・ 信楽道路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。
- ・ 信楽道路の整備による新名神高速道路へのアクセス性の向上により、観光客の増加や特産品の出荷の増加に寄与。
- ・ 歩道が狭く、未整備区間もあることから、人対車両の交通事故の発生が懸念。
- ・ 信楽道路の整備により、車両と自転車・歩行者が分離され、安全性が向上。
- ・ 費用便益比（B／C）は全事業で1.6。残事業で2.1。

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・ 信楽道路は、これまでに新名神高速道路（亀山IC～草津田上IC）の開通に合わせ、信楽ICと一般国道307号との交差部を供用。
- ・ 残る区間については、1工区の信楽IC関連区間を優先区間とし、用地取得を推進。
- ・ 引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。

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

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す事が適切である。

事業継続



No. 4-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成24年度第2回

一般国道307号
しがらき
信楽道路
【再評価】

平成24年10月
近畿地方整備局

【前回評価時との比較表】

【参考資料】

平成24年度 第2回事業評価監視委員会

事業名：一般国道307号 信楽道路（道路種別：一般国道）

事業化年度：平成12年度(1工区)
平成16年度(2工区)

	前回評価時	今回評価	(主な変更点)
	平成21年度	平成24年度	
再評価理由	再評価後5年間が経過	再評価後3年間が経過	
事業諸元	延長:2.9km 幅員:25.50m(1工区) 20.75m(2工区) 種級:第3種第2級 設計速度:60km/h 車線数:4車線	同左	・変更なし
全体事業費	80億円	同左	・変更なし
進捗状況	進捗率(事業費)約15% 用地取得率(面積)約14% 供用延長:80m	進捗率(事業費)約19% 用地取得率(面積)約22% 供用延長:80m	・進捗率(事業費)で約4%進捗
進捗率(事業費)	約15%	約19%	・約4%進捗
費用対効果B/C	1.6 (残事業 1.9)	1.6 (残事業 2.1)	①将来交通需要推計の見直し(事業化ネット)(H24) ②前回推計に用いたOD表(H17センサスペース) ③評価年、各年度事業費、GDPデフレータの時点修正(H24)等
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでにH20年2月の新名神高速道路(亀山JCT~草津田上IC)の開通に合わせ、信楽ICと国道307号の交差点部の80mを暫定2車線で供用済み。 ・現在、新名神高速道路 信楽IC関連区間である1工区を優先区間とし、用地取得を推進中。 ・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307号 信楽道路
事業主体	近畿地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比 (B/C) = 1.6 (経済的純現在価値 (B-C) = 44億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.4%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 2.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 57億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 8.7%)

●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 (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) : 5895万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 30万人・時間/年 (16331万人・時間/年 ⇒ 16300万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : 信楽道路 栗東信楽線 大津信楽線 牧甲西線 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 25万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 6割削減
		□ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上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	信楽高原バス 宮町巡回ルート
		□ 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向上が見込まれる	
		□ 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 type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 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)としての位置づけあり	
		<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(A'路線としての位置づけがある場合)	
		<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 type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
個性ある地域の形成		<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	県立陶芸の森(年間観光客入り込み数:325千人/年 H22年)
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	

	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化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	甲賀市～済生会滋賀県病院（所要時間：56分⇒26分）（新名神高速道路を利用）
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2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：482.8t-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）：信楽道路 栗東信楽線 大津信楽線 牧甲西線 排出削減量：4.61t/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）：信楽道路 栗東信楽線 大津信楽線 牧甲西線 排出削減量：0.38t/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 checked="" 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	新名神高速道路（一体的整備区間は完了）
	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307号	信楽道路	L=2.9km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
16,400	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24年度		
単純合計	76億円	6.9億円	83億円
うち残事業分	61億円	6.9億円	68億円
基準年における 現在価値 (C)	65億円	2.1億円	67億円
うち残事業分	48億円	2.1億円	50億円

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24年度			
供用年	平成34年度			
単年便益 (初年便益)	7.3億円	0.4億円	0.3億円	8.0億円
基準年における 現在価値 (B)	101億円	5.8億円	3.5億円	111億円
うち残事業分	99億円	5.6億円	3.5億円	108億円

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）	1.6
経済的純現在価値（事業全体）	44億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.4%
費用便益比（残事業）	2.1
経済的純現在価値（残事業）	57億円
経済的内部収益率（残事業）	8.7%

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）	16,400台/日	±10%	1.4~2.0
事業費 （全事業）	61億円	±10%	1.5~1.8
事業期間 （全事業）	9年	±2年	1.5~1.8

【残事業】

	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量 （残事業）	16,400台/日	±10%	1.8~2.5
事業費 （残事業）	61億円	±10%	1.9~2.4
事業期間 （残事業）	9年	±2年	2.0~2.3

交通状況の変化

様式-3①

事業名：信楽道路（事業全体）

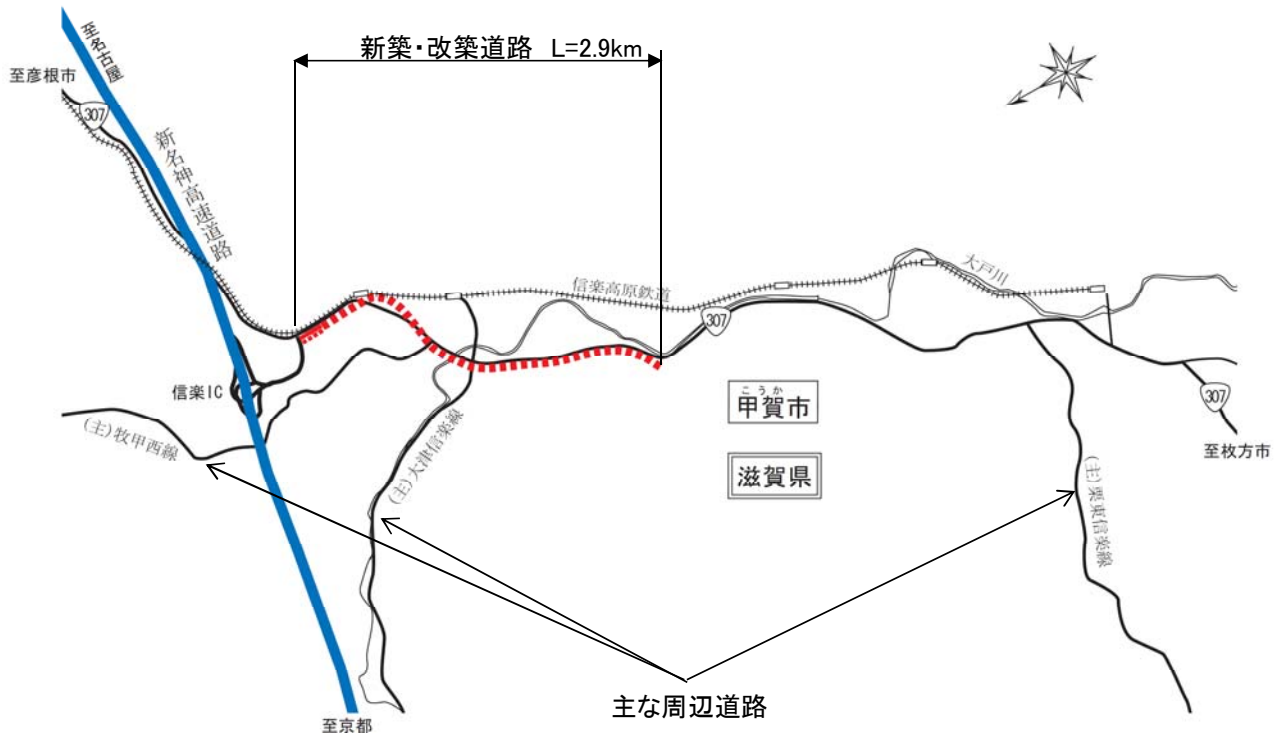
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (2.9km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	14,300	15,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]	6	4	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	16.19	10.96	
②主な周辺道路 ^{※4}	栗東信楽線 (3.3km)	交通量	[台/日]	4,400	4,000
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	3.53	3.22
	大津信楽線 (6.1km)	交通量	[台/日]	4,300	4,300
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	7.21	7.20
	牧甲西線 (5.6km)	交通量	[台/日]	1,900	2,000
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	3.64	3.74
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
	交通量	[台/日]	0	0	
	走行時間	[分]	0	0	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00	
③その他道路合計 (2,993.1km)	走行時間費用	[億円/年]	9,943.84	9,941.88	

			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：3,011.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	9,974.40	9,967.00	7.40

- ※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：信楽道路（残事業）

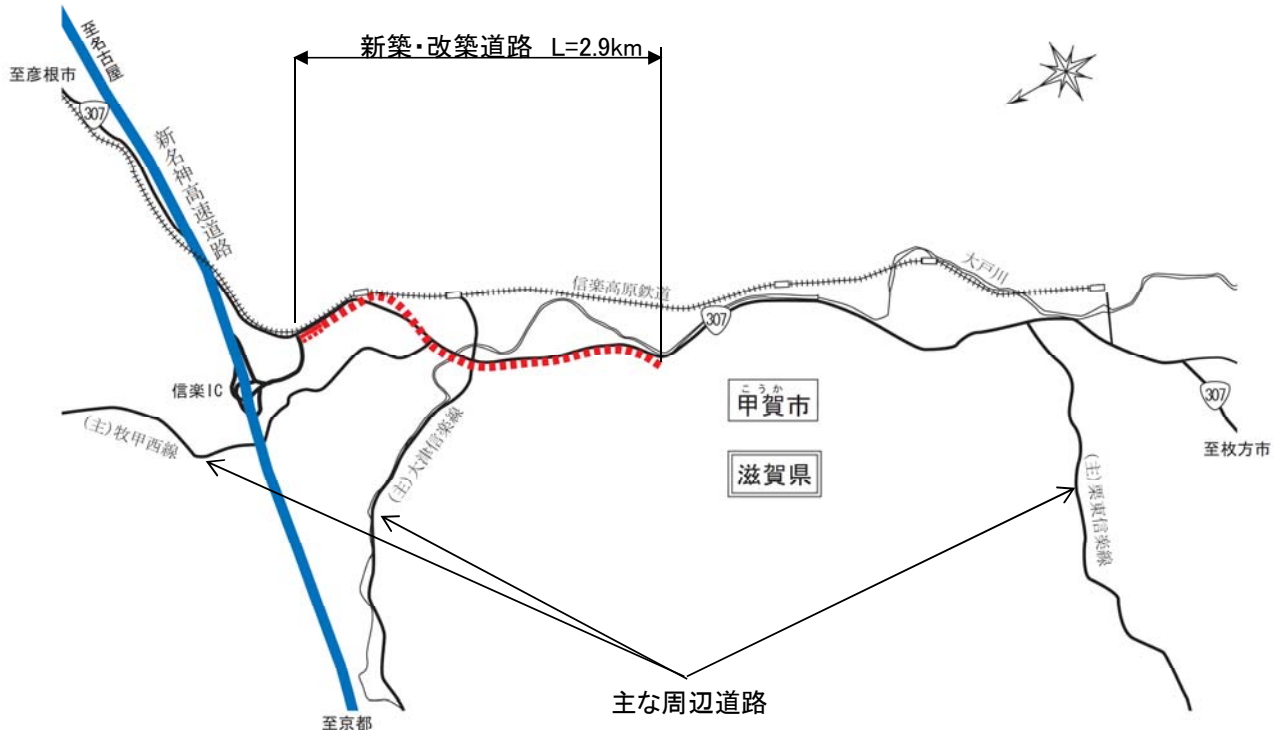
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (2.9km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	14,300	15,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]	6	4	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	15.99	10.96	
②主な周辺道路 ^{※4}	栗東信楽線 (3.3km)	交通量	[台/日]	4,400	4,000
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	3.53	3.22
	大津信楽線 (6.1km)	交通量	[台/日]	4,300	4,300
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	7.21	7.20
	牧甲西線 (5.6km)	交通量	[台/日]	1,900	2,000
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	3.64	3.74
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
	交通量	[台/日]	0	0	
	走行時間	[分]	0	0	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00	
③その他道路合計 (2.993.1km)	走行時間費用	[億円/年]	9,943.84	9,941.88	

			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：3,011.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	9,974.21	9,967.00	7.20

- ※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：信楽道路

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成24年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計 いずれかのみ推計の場合 いずれかのみ推計とした理由を記載	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサスベース)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ 考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	()台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由 小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。	
	その他()	<input type="checkbox"/>

交通流推計

(3)

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

費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 一般国道307号 信楽道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.05	2.9	0.15

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
-22年目	H 12	1.6010	107.2	0.14	0.20		
-21年目	H 13	1.5395	105.7	0.15	0.21		
-20年目	H 14	1.4802	103.8	0.60	0.80		
-19年目	H 15	1.4233	102.3	0.61	0.80		
-18年目	H 16	1.3686	101.0	0.59	0.75		
-17年目	H 17	1.3159	99.6	0.51	0.64		
-16年目	H 18	1.2653	98.7	1.72	2.07		
-15年目	H 19	1.2167	97.6	1.25	1.46		
-14年目	H 20	1.1699	96.8	6.00	6.80		
-13年目	H 21	1.1249	95.6	2.14	2.37		
-12年目	H 22	1.0816	93.8	0.31	0.34		
-11年目	H 23	1.0400	93.8	0.25	0.26		
-10年目	H 24	1.0000	93.8	0.67	0.67		
-9年目	H 25	0.9615	93.8	0.95	0.92		
-8年目	H 26	0.9246	93.8	0.49	0.45		
-7年目	H 27	0.8890	93.8	1.24	1.10		
-6年目	H 28	0.8548	93.8	15.24	13.03		
-5年目	H 29	0.8219	93.8	14.76	12.13		
-4年目	H 30	0.7903	93.8	13.30	10.51		
-3年目	H 31	0.7599	93.8	6.48	4.92		
-2年目	H 32	0.7307	93.8	2.71	1.98		
-1年目	H 33	0.7026	93.8	6.08	4.27		
供用開始年次	H 34	0.6756	93.8			0.14	0.09
1年目	H 35	0.6496	93.8			0.14	0.09
2年目	H 36	0.6246	93.8			0.14	0.09
3年目	H 37	0.6006	93.8			0.14	0.08
4年目	H 38	0.5775	93.8			0.14	0.08
5年目	H 39	0.5553	93.8			0.14	0.08
6年目	H 40	0.5339	93.8			0.14	0.07
7年目	H 41	0.5134	93.8			0.14	0.07
8年目	H 42	0.4936	93.8			0.14	0.07
9年目	H 43	0.4746	93.8			0.14	0.07
10年目	H 44	0.4564	93.8			0.14	0.06
11年目	H 45	0.4388	93.8			0.14	0.06
12年目	H 46	0.4220	93.8			0.14	0.06
13年目	H 47	0.4057	93.8			0.14	0.06
14年目	H 48	0.3901	93.8			0.14	0.05
15年目	H 49	0.3751	93.8			0.14	0.05
16年目	H 50	0.3607	93.8			0.14	0.05
17年目	H 51	0.3468	93.8			0.14	0.05
18年目	H 52	0.3335	93.8			0.14	0.05
19年目	H 53	0.3207	93.8			0.14	0.04
20年目	H 54	0.3083	93.8			0.14	0.04
21年目	H 55	0.2965	93.8			0.14	0.04
22年目	H 56	0.2851	93.8			0.14	0.04
23年目	H 57	0.2741	93.8			0.14	0.04
24年目	H 58	0.2636	93.8			0.14	0.04
25年目	H 59	0.2534	93.8			0.14	0.03
26年目	H 60	0.2437	93.8			0.14	0.03
27年目	H 61	0.2343	93.8			0.14	0.03
28年目	H 62	0.2253	93.8			0.14	0.03
29年目	H 63	0.2166	93.8			0.14	0.03
30年目	H 64	0.2083	93.8			0.14	0.03
31年目	H 65	0.2003	93.8			0.14	0.03
32年目	H 66	0.1926	93.8			0.14	0.03
33年目	H 67	0.1852	93.8			0.14	0.03
34年目	H 68	0.1780	93.8			0.14	0.02
35年目	H 69	0.1712	93.8			0.14	0.02
36年目	H 70	0.1646	93.8			0.14	0.02

37年目	H	71	0.1583	93.8			0.14	0.02
38年目	H	72	0.1522	93.8			0.14	0.02
39年目	H	73	0.1463	93.8			0.14	0.02
40年目	H	74	0.1407	93.8			0.14	0.02
41年目	H	75	0.1353	93.8			0.14	0.02
42年目	H	76	0.1301	93.8			0.14	0.02
43年目	H	77	0.1251	93.8			0.14	0.02
44年目	H	78	0.1203	93.8			0.14	0.02
45年目	H	79	0.1157	93.8			0.14	0.02
46年目	H	80	0.1112	93.8			0.14	0.02
47年目	H	81	0.1069	93.8			0.14	0.01
48年目	H	82	0.1028	93.8			0.14	0.01
49年目	H	83	0.0989	93.8	-16.60	-1.64	0.14	0.01
合計					59.59	65.04	6.90	2.08
単純事業費計					76.19		6.90	

- 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307号 信楽道路

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

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)	
				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	単価(億円)
				0.05	2.9		0.15
-9年目	H 25	0.9615	93.8	0.95	0.92		
-8年目	H 26	0.9246	93.8	0.49	0.45		
-7年目	H 27	0.8890	93.8	1.24	1.10		
-6年目	H 28	0.8548	93.8	15.24	13.03		
-5年目	H 29	0.8219	93.8	14.76	12.13		
-4年目	H 30	0.7903	93.8	13.30	10.51		
-3年目	H 31	0.7599	93.8	6.48	4.92		
-2年目	H 32	0.7307	93.8	2.71	1.98		
-1年目	H 33	0.7026	93.8	6.08	4.27		
供用開始年次	H 34	0.6756	93.8			0.14	0.09
1年目	H 35	0.6496	93.8			0.14	0.09
2年目	H 36	0.6246	93.8			0.14	0.09
3年目	H 37	0.6006	93.8			0.14	0.08
4年目	H 38	0.5775	93.8			0.14	0.08
5年目	H 39	0.5553	93.8			0.14	0.08
6年目	H 40	0.5339	93.8			0.14	0.07
7年目	H 41	0.5134	93.8			0.14	0.07
8年目	H 42	0.4936	93.8			0.14	0.07
9年目	H 43	0.4746	93.8			0.14	0.07
10年目	H 44	0.4564	93.8			0.14	0.06
11年目	H 45	0.4388	93.8			0.14	0.06
12年目	H 46	0.4220	93.8			0.14	0.06
13年目	H 47	0.4057	93.8			0.14	0.06
14年目	H 48	0.3901	93.8			0.14	0.05
15年目	H 49	0.3751	93.8			0.14	0.05
16年目	H 50	0.3607	93.8			0.14	0.05
17年目	H 51	0.3468	93.8			0.14	0.05
18年目	H 52	0.3335	93.8			0.14	0.05
19年目	H 53	0.3207	93.8			0.14	0.04
20年目	H 54	0.3083	93.8			0.14	0.04
21年目	H 55	0.2965	93.8			0.14	0.04
22年目	H 56	0.2851	93.8			0.14	0.04
23年目	H 57	0.2741	93.8			0.14	0.04
24年目	H 58	0.2636	93.8			0.14	0.04
25年目	H 59	0.2534	93.8			0.14	0.03
26年目	H 60	0.2437	93.8			0.14	0.03
27年目	H 61	0.2343	93.8			0.14	0.03
28年目	H 62	0.2253	93.8			0.14	0.03
29年目	H 63	0.2166	93.8			0.14	0.03
30年目	H 64	0.2083	93.8			0.14	0.03
31年目	H 65	0.2003	93.8			0.14	0.03
32年目	H 66	0.1926	93.8			0.14	0.03
33年目	H 67	0.1852	93.8			0.14	0.03
34年目	H 68	0.1780	93.8			0.14	0.02
35年目	H 69	0.1712	93.8			0.14	0.02
36年目	H 70	0.1646	93.8			0.14	0.02
37年目	H 71	0.1583	93.8			0.14	0.02
38年目	H 72	0.1522	93.8			0.14	0.02
39年目	H 73	0.1463	93.8			0.14	0.02
40年目	H 74	0.1407	93.8			0.14	0.02
41年目	H 75	0.1353	93.8			0.14	0.02
42年目	H 76	0.1301	93.8			0.14	0.02
43年目	H 77	0.1251	93.8			0.14	0.02
44年目	H 78	0.1203	93.8			0.14	0.02
45年目	H 79	0.1157	93.8			0.14	0.02
46年目	H 80	0.1112	93.8			0.14	0.02
47年目	H 81	0.1069	93.8			0.14	0.01
48年目	H 82	0.1028	93.8			0.14	0.01
49年目	H 83	0.0989	93.8	-9.90	-0.98	0.14	0.01
合計				51.34	48.33	6.90	2.08
単純事業費計				61.24		6.90	

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307号	信楽道路	4	2.9km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				4,145	
	改良費				2,572	
		土工	m ³	195,764	1,267	切土(72,515m ³)、盛土(114,063m ³)、捨土(9,186m ³)等
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	40,483	31	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,202	重力式擁壁等
		函渠工	m	289	72	
	橋梁費			73	1,007	
		100m以上	m			
		100m未満	m	73	1,007	
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費			64,567	546	
		車道舗装	m ²	50,377	426	
		歩道舗装	m ²	14,190	120	
	付帯施設費				20	
		交通管理施設工	式	1	20	標識、防護柵、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				3,020	
	用地費		m ²	95,000	1,660	
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
	補償費		式		1,360	
③	間接経費		式	1	835	地質調査、測量、設計に係る費用等
全体事業費					8,000	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道307号	信楽道路	4	2.9km

■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				3,805	
	改良費				2,171	
		土工	m ³	187,297	1,215	切土(64,515m ³)、盛土(113,973m ³)、捨土(8,809m ³)等
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	39,851	30	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	926	重力式擁壁等
		函渠工	m	289		
	橋梁費			73	1,007	
		100m以上	m			
		100m未満	m	73	1,007	
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費			63,225	535	
		車道舗装	m ²	49,199	416	
		歩道舗装	m ²	14,026	119	
	付帯施設費				20	
		交通管理施設工	式	1	20	標識、防護柵、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				1,987	
	用地費		m ²	69,800	990	
		宅地	m ²	15,706	612	
		田畑	m ²	24,007	307	
		山林・原野	m ²	30,087	71	
	補償費		式		997	
③	間接経費		式	1	638	地質調査、測量、設計に係る費用等
全体事業費					6,430	

(事業全体、残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道307号	信楽道路	4	2.9km

■維持管理費内訳

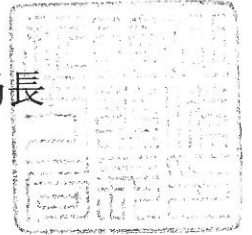
区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	2.9	750	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	0	橋梁0.07km
その他	式	1	0	
維持管理費合計			750	



国近整企画第40号
平成24年10月3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24年10月29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24年10月12日(金)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

FAX 06-6942-7463

(再評価)

【道路事業】

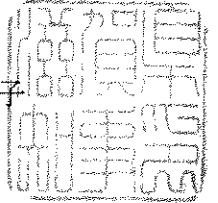
事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道1号栗東水口道路Ⅱ	事業継続	
一般国道307号信楽道路	事業継続	

※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 758 号
平成24年(2012年)10月12日

国土交通省
近畿地方整備局長 様

滋賀県知事 嘉田 由紀子



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

平成24年10月 3日付け国近整企画第40号で照会のありましたこのことについて、下記のとおり回答します。

記

一般国道1号栗東水口道路Ⅱ、一般国道307号信楽道路の2事業については、対応方針（原案）（案）で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現に向けてさらなる整備促進をお願いしたい。

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

なお、事業推進のため、十分な予算の確保に取り組んでいただきたい。

