



No. 7-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成22年度第1回

国道1号
みなくち
水口道路

【再評価】

平成22年7月
近畿地方整備局

目次

1. 事業の概要
2. 事業の必要性等に関する視点
 - 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
 - 2) 事業の整備効果
 - 3) 事業の投資効果
 - 4) 関係自治体の意見等
3. 事業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. 対応方針(原案)

1. 事業の概要

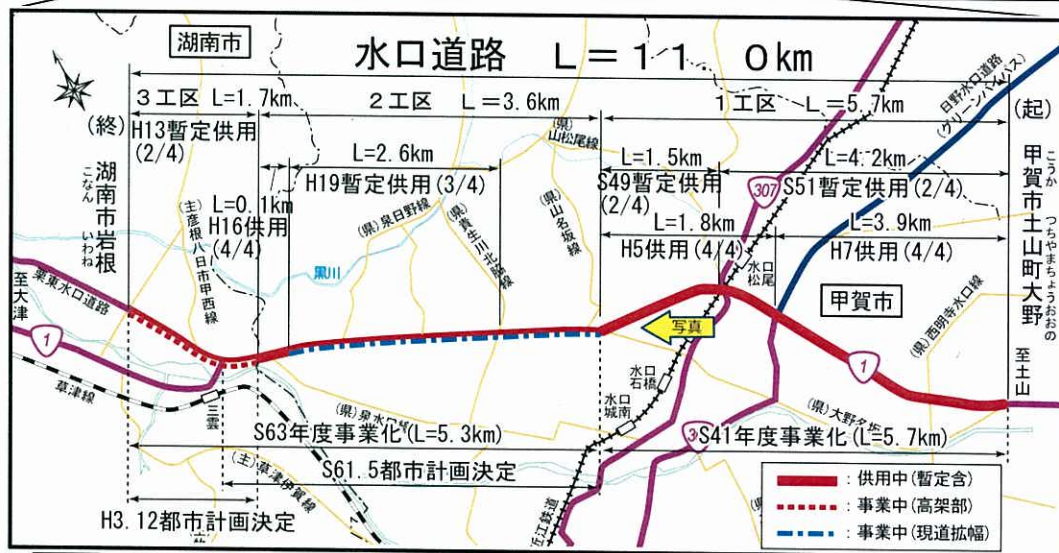
事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保
- 地域の活性化

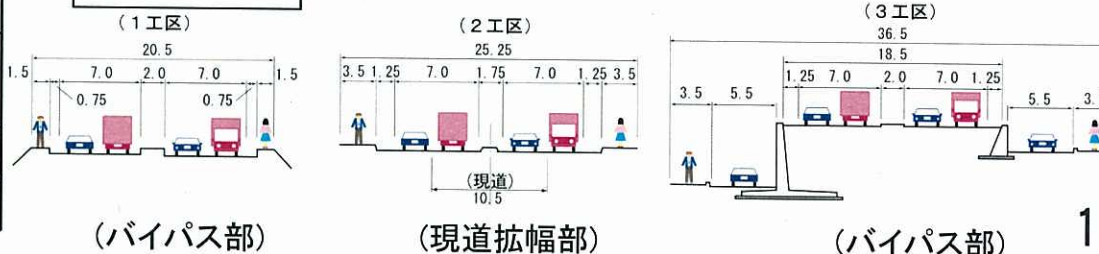
事業の概要、進捗状況

区間	(起) 滋賀県甲賀市土山町大野 (終) 滋賀県湖南市岩根
道路延長	L=11.0km
構造規格	第3種第1級
設計速度	80km/h
車線数	4車線
標準幅員	W=20.5~36.5m
計画交通量	25,900台/日
全体事業費	400億円
事業化	昭和41年度(1工区) 昭和63年度(2工区、3工区)
都市計画決定	昭和61年5月
用地着手	昭和45年度
工事着手	昭和46年度
供用延長	L=5.8km(完成供用) L=4.3km(暫定供用)
事業進捗率	約83%(平成22年3月末現在)
用地取得率	約99%(面積ベース、同上)

位置図



標準断面図

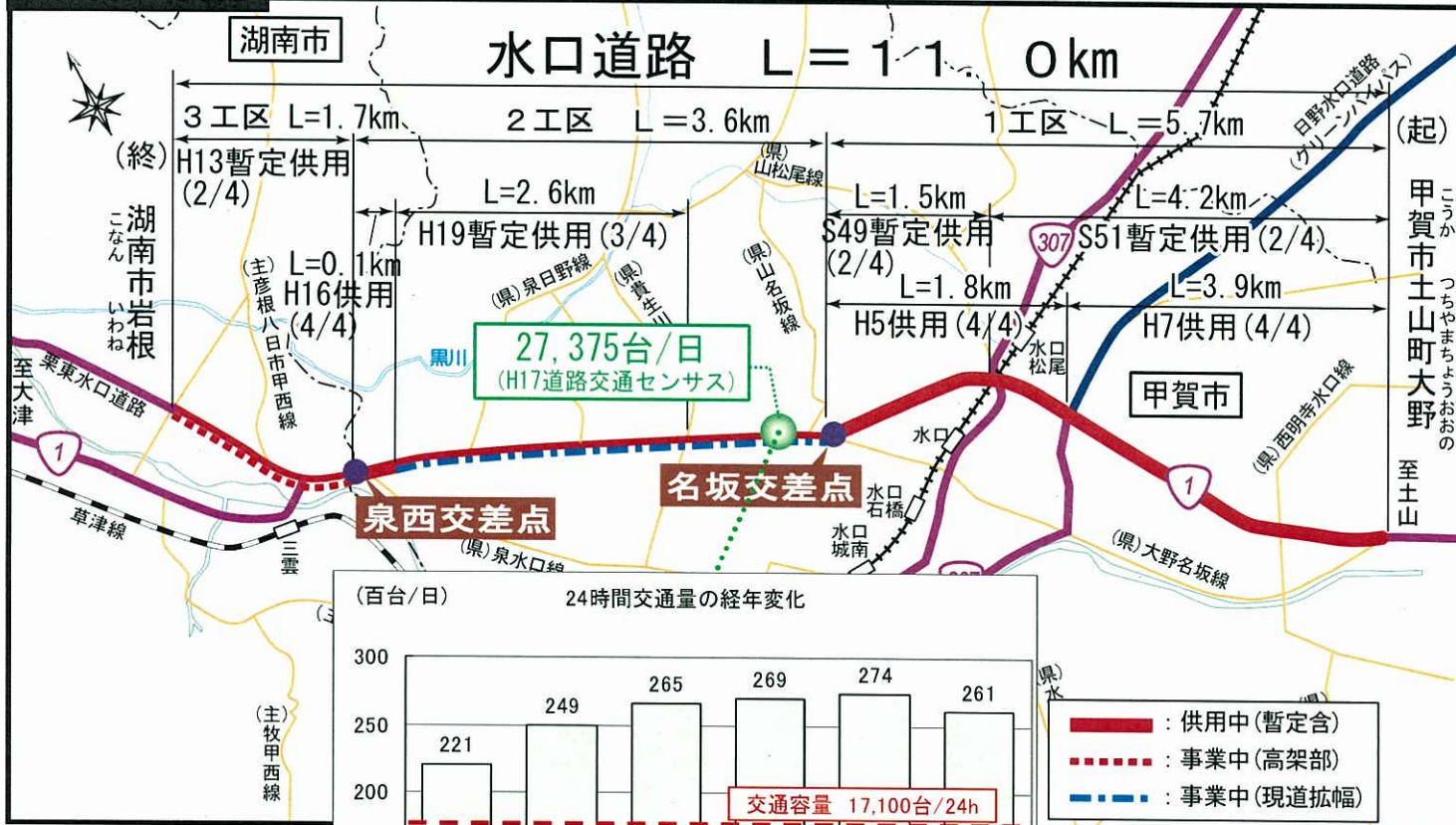


2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化(交通量の変化等)

■ 国道1号の交通量は増加しており、新名神供用により微減したが、依然として交通容量を超過している。
(滋賀県および甲賀市の人口も今後増加傾向の予測)

交通量の変化



【参考】人口の変化



上段: 都道府県名
 中段: 人口
 下段: 5年間の伸び率

順位	平成12年度	平成17年度	平成22年度	平成32年度
1	滋賀県 1,343千人 (1.043)	東京都 12,571千人 (1.042)	東京都 12,906千人 (1.0262)	沖縄県 1,429千人 (1.0092)
2	沖縄県 1,318千人 (1.035)	神奈川県 8,791千人 (1.035)	神奈川県 1,394千人 (1.0235)	東京都 13,104千人 (1.0034)
3	神奈川県 8,490千人 (1.03)	沖縄県 1,361千人 (1.032)	神奈川県 8,962千人 (1.0193)	神奈川県 8,993千人 (0.9972)
4	兵庫県 5,551千人 (1.028)	愛知県 7,254千人 (1.032)	愛知県 7,367千人 (1.0154)	滋賀県 1,401千人 (0.9964)
5	埼玉県 6,938千人 (1.026)	滋賀県 1,380千人 (1.028)	滋賀県 1,401千人 (1.0152)	愛知県 7,359千人 (0.9955)

出典(S60~H17)道路交通センサ
(H21)滋賀国調べ

※平成21年の交通量は12時間交通量にH17センサの昼夜率を乗じたもの

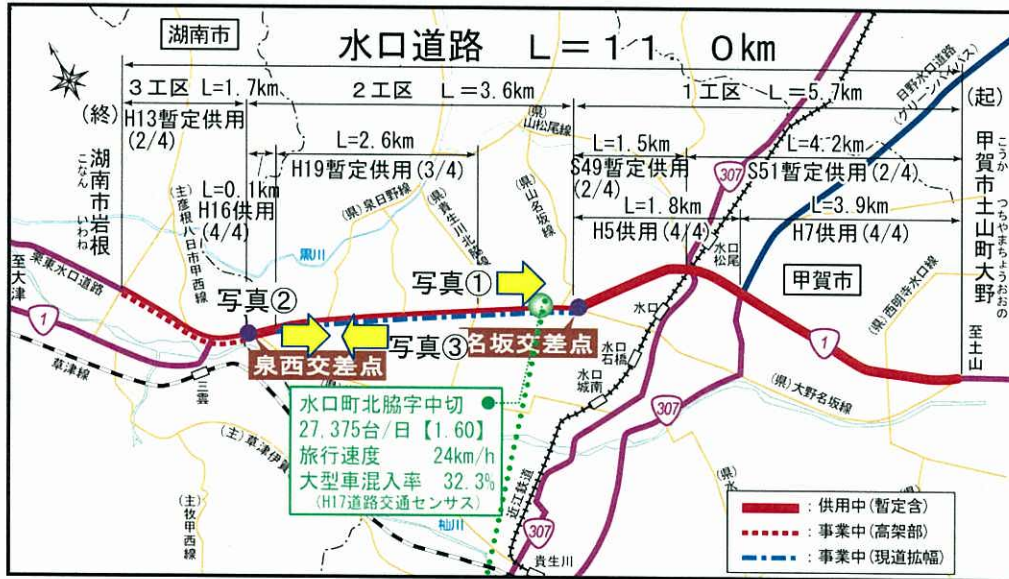
新名神供用(H20.2)

出典(S60~H17)国勢調査、(H21)推計人口 (H22~H42)国立社会保障・人口問題研究所による将来推計人口(平成19年5月推計)

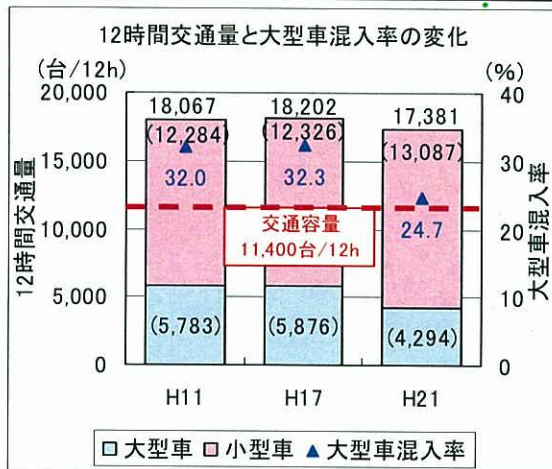
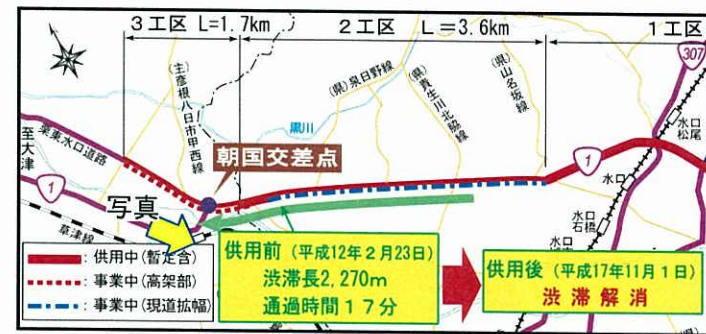
2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(交通混雑の緩和)

- 新名神供用後、交通量は微減したが依然大型車も多く、交通混雑が発生。
- 未整備区間では渋滞が残っているが、整備により交通混雑の緩和が期待。



供用済区間(3工区)の整備効果
 朝国交差点的立体化により渋滞が解消



暫定供用区間(2工区2.6km)の状況

下り線(2車線)の渋滞は緩和しているが、上り線(1車線)は渋滞。



出典 (H11,H17)道路交通センサス、(H21)滋賀国調べ(H21.10.27)

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)

- 事業中の区間には歩道のない区間があり、事故が発生するなど安全性の確保が課題。
- 水口道路では平成20年に41件の事故が発生しており、そのうち約70% (29件) が2工区で発生。
- 水口道路の整備により自動車・歩行者の安全性・走行性の向上が期待。

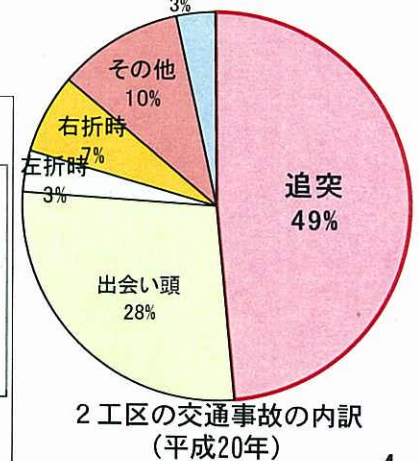


写真① 未整備区間の状況

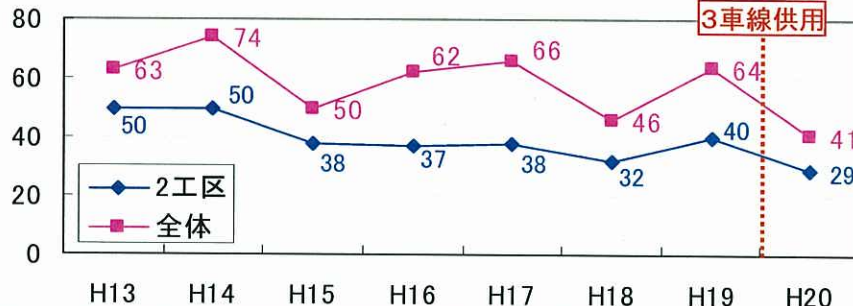


撮影日時 平成22年5月28日

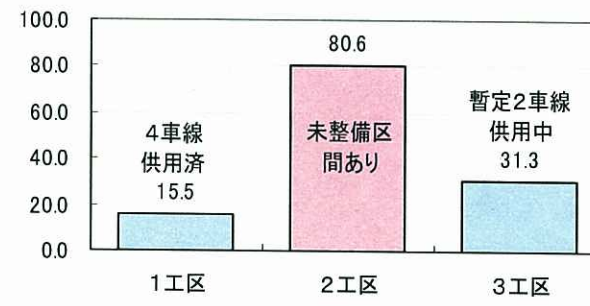
車両単独 3%



(件) 水口道路の事故件数の推移



(件/億台km) 各工区の死傷事故率 (平成20年)



2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(地域の活性化)

- 水口道路周辺では工業団地立地が進んでおり、製造品出荷額もH17から約1.2倍の伸び。
- 水口道路が全線開通すれば、名神高速道路への所要時間が8分短縮。
- 水口道路と連続する栗東水口道路も整備中であり、更なる地域経済の活性化に寄与。

昭和55年撮影



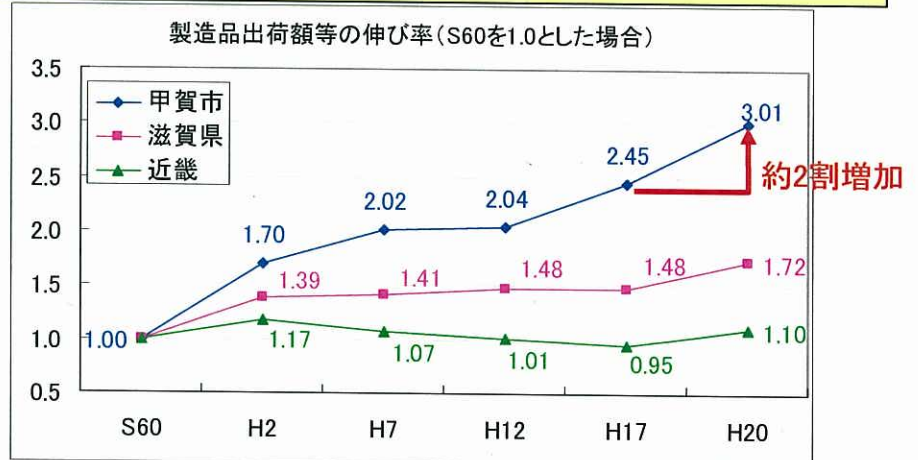
平成17年撮影



至 大津

至 土山

水口道路 2工区



出典:(近畿)工業統計

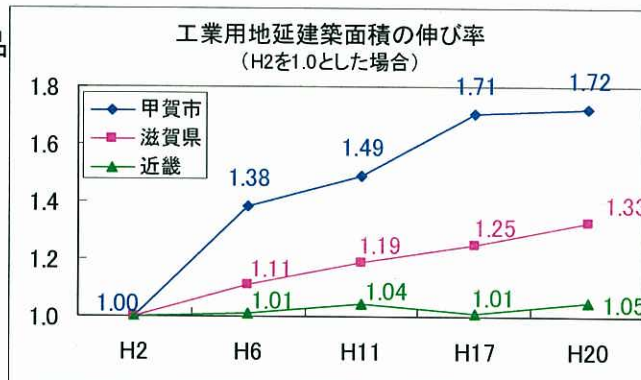
甲賀市における主な製造品



樹脂製品

接着剤

出典: H20工業統計



出典:(甲賀市、滋賀県)滋賀県統計書、(近畿)工業統計



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)
	945億円	21億円	11億円	977億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	644億円		44億円	689億円	

■算出条件等

基準年 : 平成22年度
 検討期間 : 50年間
 現在価値算出のための社会的割引率 : 4 %
 交通量の推計時点 : 平成42年度
 推計に用いた資料 : 平成17年度 道路交通センサス
 適用した費用便益分析マニュアル : 平成20年11月版
 事業費 : 400億円
 維持管理費 : 27百万円/km
 作成主体 : 近畿地方整備局

■残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)
	499億円	1.4億円	4.5億円	505億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	52億円		21億円	73億円	

※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) 関係自治体の意見等

■滋賀県知事

平成22年7月7日 滋道第529号

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

照会のありました2事業とも対応方針(原案)として【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現のため、さらなる整備促進をお願いしたい。

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

地域計画等への位置付け

■滋賀県基本構想(滋賀県:H19.12)

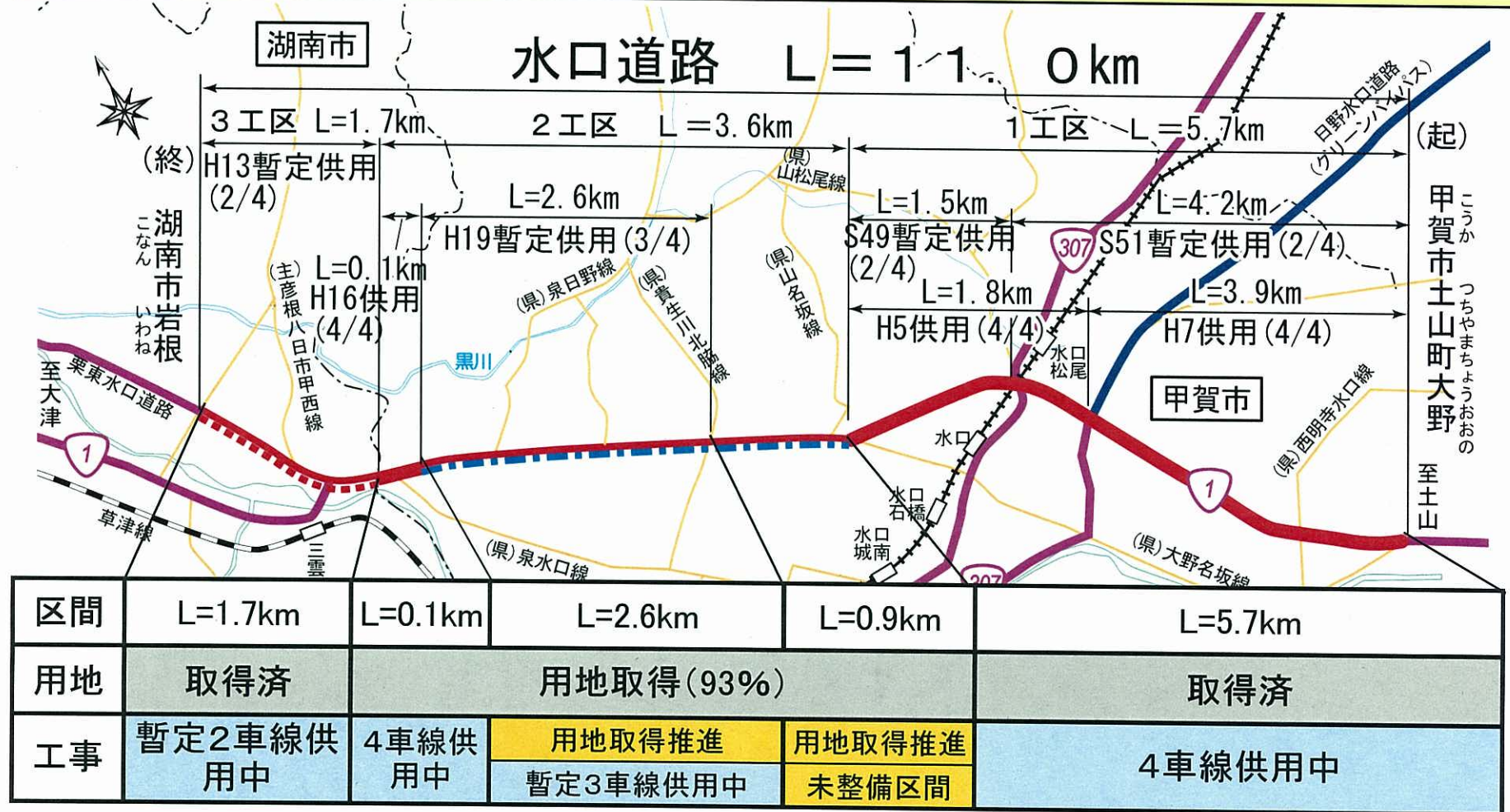
■滋賀県道路整備アクションプログラム2008(滋賀県:H20.6)

■甲賀市総合計画(甲賀市:H18.12)

□地域高規格道路甲賀湖南道路整備促進期成同盟会(H6.7設立、甲賀市、湖南市、栗東市)

3. 事業進捗の見込みの視点

- 水口道路は平成22年度までに、1工区L=5.7km、2工区0.1kmを完成4車線供用、2工区の一部L=2.6km（暫定3車線）、3工区L=1.7km（暫定2車線）の計10.1kmを供用。
- 4車線化の未整備区間については、用地取得及び改良工事を推進します。
- 引き続き事業を推進し、早期の供用を目指します。



※用地進捗率は、平成22年3月末の面積ベース 8

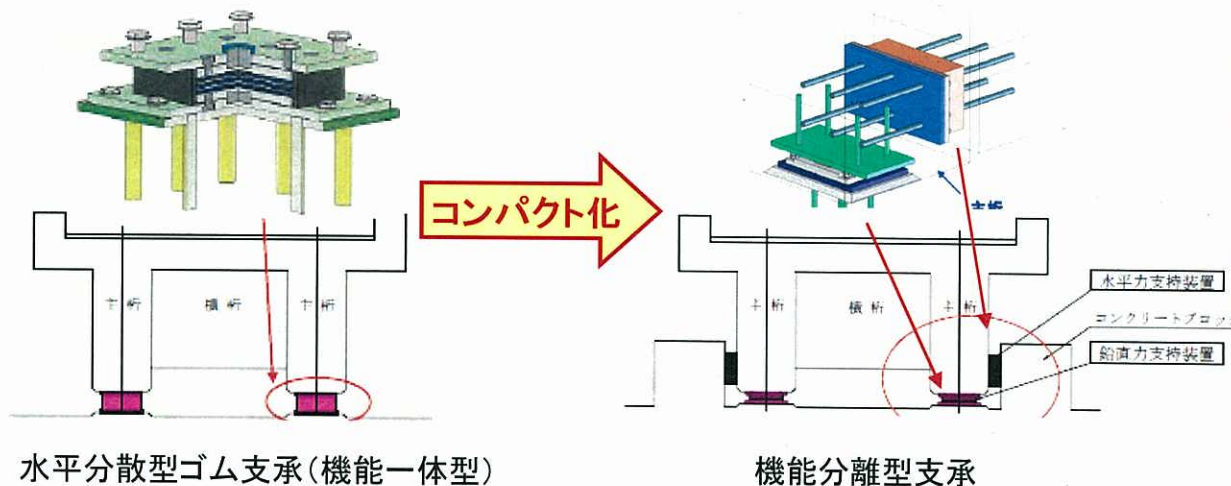
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

■水口道路の計画は、国道1号の交通混雑の緩和や交通安全の確保及び地域の活性化を目的に、周辺の土地利用状況等を勘案し選定された合理的な計画であり、周辺の環境保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。



- 設計段階においては、新技術・新工法を活用し、水平分散型ゴム支承から機能分離型支承に変更しコンパクト化することにより、製作費の低減・据付等を容易にする等、コスト縮減に努めながら事業を推進していきます。
- 施工段階においては、プレキャスト円形側溝やプレキャストL型擁壁を使用することで工期短縮・コスト縮減を図ります。

支承の新技術採用によるコスト縮減



プレキャスト擁壁の現場写真



5. 対応方針(原案)

国道1号 水口道路

1. 事業の必要性等に関する視点

- ・国道1号の交通量は増加し依然として交通容量を超過。
- ・また、国道1号では大型車も多く交通混雑が発生しているが、整備により、交通混雑の緩和が期待できる。
- ・水口道路では平成20年に41件の事故が発生しており、その約7割は未整備区間がある2工区で占めているが、整備により、自動車・歩行者の安全性、走行性の向上が期待できる。
- ・水口道路周辺では工場団地立地が進み製造品出荷額もH17から約2割増加しており、整備により、名神高速道路への所要時間が短縮し、更なる地域経済の活性化に寄与すると期待できる。
- ・費用便益比(B/C)は1.4。

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・水口道路は、これまでに5.8km(4/4)、2.6km(3/4)、1.7km(2/4)の計10.1kmを供用。
- ・現在、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、早期の供用を目指す。

水口道路は、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ことが適切である。

事業継続



No. 7-2

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成22年度第1回

国道1号
みなくち
水口道路
【再評価】

平成22年7月
近畿地方整備局

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1号 水口道路
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	<p>事業の効率性</p> <p>■ 便益が費用を上回っている</p>	<p>全体：費用便益比(B/C) = 1.4 (経済的純現在価値(B-C) = 289億円、経済的内報収益率(EIRR) = 4.9%)</p> <p>路線：費用便益比(B/C) = 6.9 (経済的純現在価値(B-C) = 432億円、経済的内報収益率(EIRR) = 22.7%)</p>

●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	<p>● 現道等の年間於滞発生時間及び削減率</p> <p>□ 現道等における遅延時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される</p> <p>□ 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</p> <p>■ 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</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p>	<p>区間①(費用便益分析対象区間)について 於滞発生時間(現況)：66,162万人・時間/年 於滞発生時間(計画)：102万人・時間/年(140,932万人・時間/年⇒140,830万人・時間/年) 区間②(並行区間)について(弘備線) 並行区間等の於滞発生時間：64万人・時間/年 並行区間等の於滞発生削減率：約5割削減</p>
物流効率化の支	<p>■ 農林水産物を主体とする地域において農林水産物の流通の利便性が向上</p> <p>□ 現道等における、総重量25tの車両もしくは150級積荷高海上コンテナ輸送車が運行できない区間を解消する</p>	<p>甲斐市(旧土山町)、主な出荷先：大津卸売市場</p>

3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p> <input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故が500件/阪合キロ以上である区間が存在する場合には、交通量の減少、歩道の拡充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600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50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 <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危険を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、新道や旧道防犯計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は防災型緊急輸送道路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 <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（R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防災点検対策所もしくは架設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"/> 現道等の車前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する </p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p>	<p> <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 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <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 <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果も期待される <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がある <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認められる </p>
5. その他	<p>他のアワードとの関係</p>	<p> <input type="checkbox"/> 022排出削減量：6299t/年 <input type="checkbox"/> (統計結果) 詳細対象区間（平行区間等）：国道1号、京水口線 排出削減量：4.0t/年、排出削減率：11%削減 <input type="checkbox"/> (統計結果) 詳細対象区間（平行区間等）：国道1号、京水口線 排出削減量：0.4t/年、排出削減率：11%削減 <input type="checkbox"/> 国道1号 湖南市三豊（騒音レベル：昼間72db、夜間71db 改善見込み） </p>

(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1号	水口道路	L=11.0km	地域高規格	現拡・BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
25,900	4車線	近畿地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	383億円	141億円	525億円
うち残事業分	62億円	67億円	128億円
基準年における 現在価値(C)	644億円	44億円	689億円
うち残事業分	52億円	21億円	73億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成22年度			
供用年	平成31年度			
単年便益 (初年便益)	63億円	1.3億円	0.75億円	65億円
基準年における 現在価値(B)	945億円	21億円	11億円	977億円
うち残事業分	499億円	1.4億円	4.5億円	505億円

注) 「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.4
経済的純現在価値（事業全体）	289億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.9%
費用便益比（残事業）	6.9
経済的純現在価値（残事業）	432億円
経済的内部収益率（残事業）	22.7%

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

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	25,900台/日	±10%	6.2~7.6
事業費	62億円	±10%	6.5~7.5
事業期間	8年	±20%	6.6~7.2

交通状況の変化

様式-3①

事業名：水口道路（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	[バイパス部] (7.4km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	18,600	
		走行時間 ^{※2}	[分]	0	12	
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	40.50	
	[拡幅部] (3.6km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	16,700	28,400	
		走行時間 ^{※2}	[分]	10	5	
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	27.96	26.33	
②主な周辺道路 ^{※4}	大野名坂線 (4.1km)	交通量	[台/日]	18,300	11,600	
		走行時間	[分]	12	9	
		走行時間費用	[億円/年]	35.69	16.66	
	国道307号 (1.2km)	交通量	[台/日]	15,500	8,600	
		走行時間	[分]	4	3	
		走行時間費用	[億円/年]	10.03	4.22	
	草津伊賀線 (11.5km)	交通量	[台/日]	16,100	13,900	
		走行時間	[分]	34	32	
		走行時間費用	[億円/年]	88.32	71.54	
		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 (26,416.4km)	走行時間費用	[億円/年]	190,771.81	190,711.48		
				走行時間費用 整備なし (A)	走行時間費用 整備あり (B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：26,444.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	190,933.80	190,870.73	63.07	

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

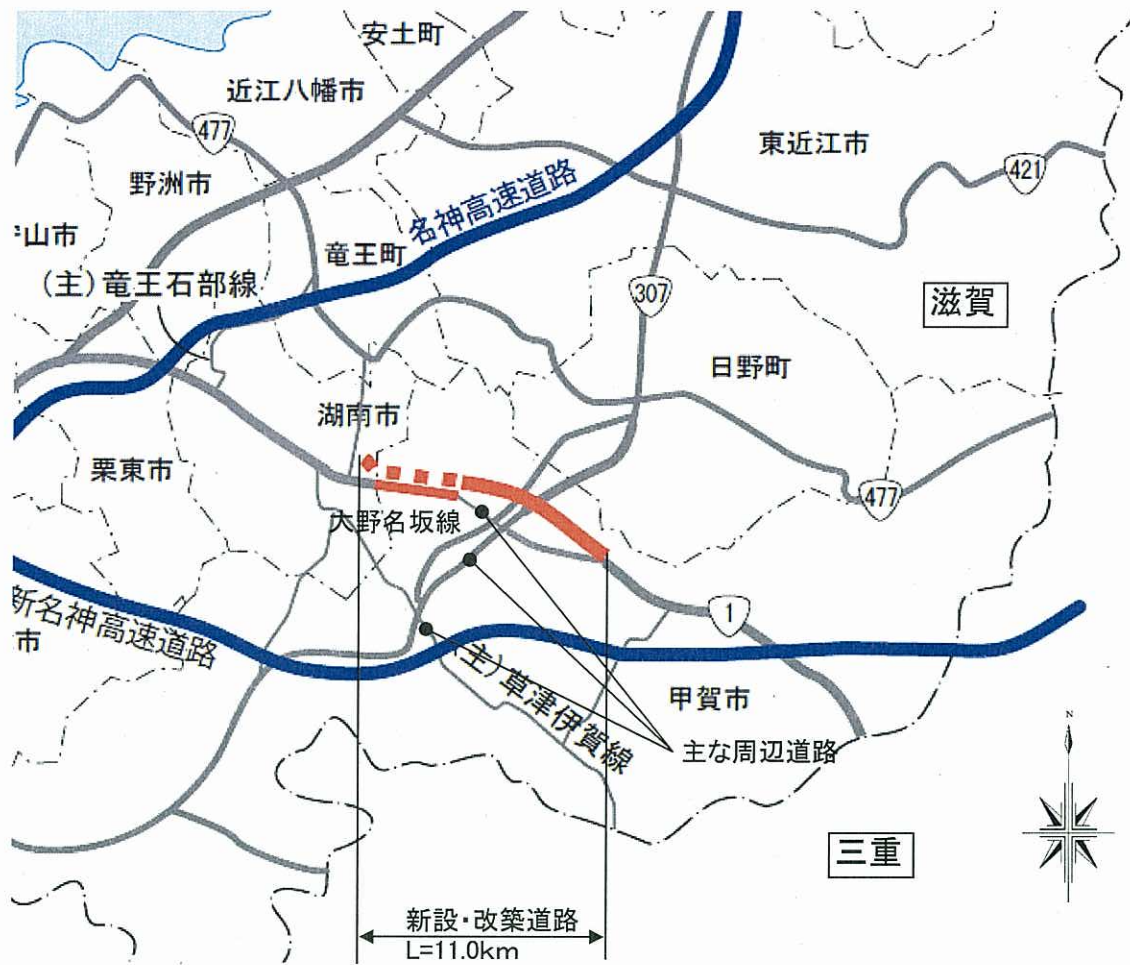
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：水口道路（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 (5.2km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	23,300	30,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	14	8	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	58.58	42.49	
②主な周辺道路 ^{※4}	大野名坂線 (4.1km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	11,500	11,600
		走行時間 ^{※2}	[分]	9	9
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	16.42	16.66
	国道307号 (1.2km)	交通量	[台/日]	8,600	8,600
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	4.22	4.22
	草津伊賀線 (11.5km)	交通量	[台/日]	15,400	13,900
		走行時間	[分]	33	32
		走行時間費用	[億円/年]	83.13	71.54
		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 (26,422.2km)	走行時間費用	[億円/年]	190,741.43	190,735.82	
			走行時間費用 整備なし (A)	走行時間費用 整備あり (B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：26,444.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	190,903.78	190,870.73	33.05

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

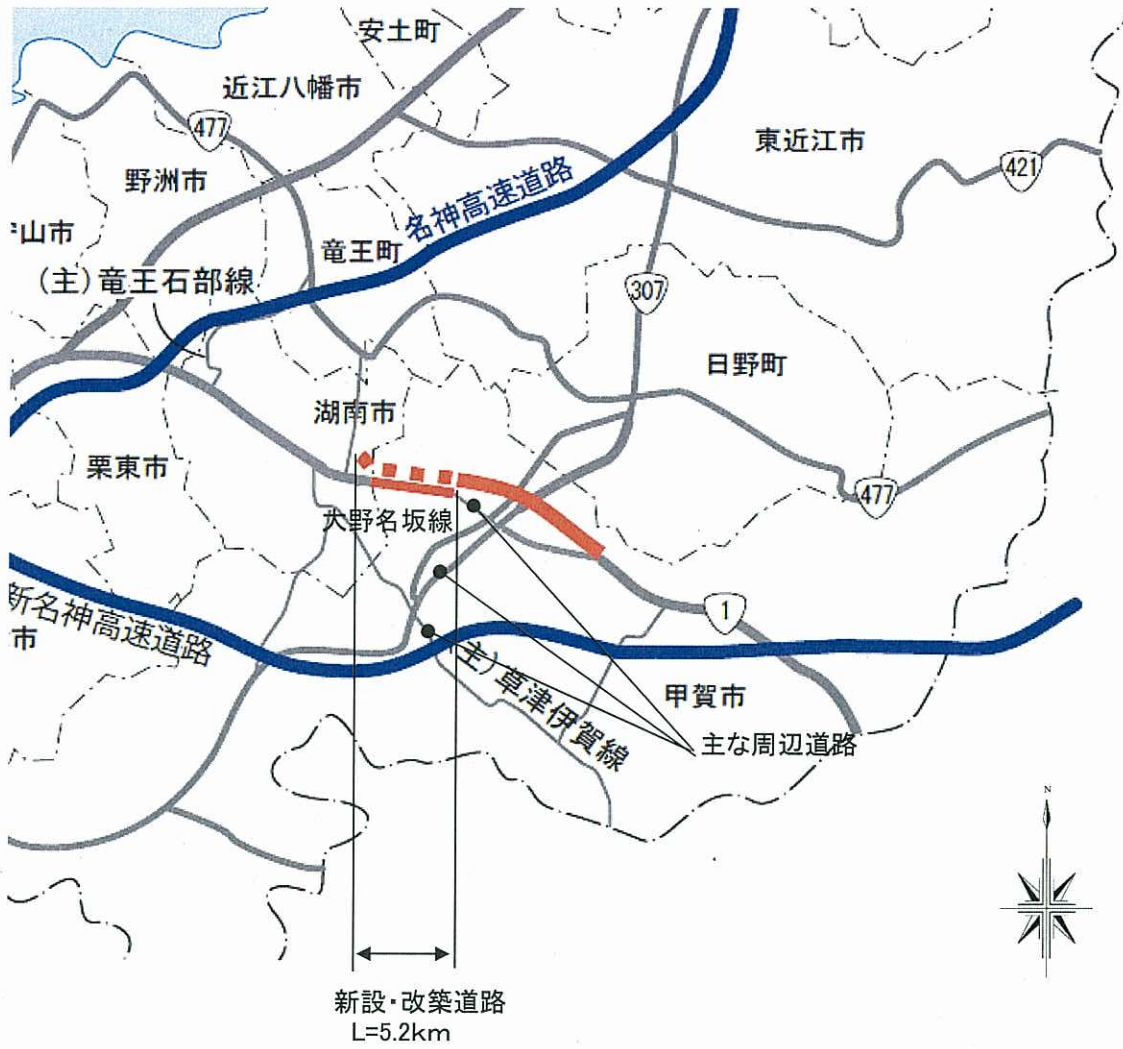
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：水口道路

(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22年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサスベース)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他()	<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	その他(BPR関数と転換率式の併用による配分)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	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		
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1号 水口道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.27	11	2.97

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
-52年目	S 42	5.4005	34.2	0.01	0.14		
-51年目	S 43	5.1928	36.0	0.11	1.45		
-50年目	S 44	4.9931	38.1	0.08	0.96		
-49年目	S 45	4.8010	40.7	0.60	6.47		
-48年目	S 46	4.6164	42.6	2.25	22.24		
-47年目	S 47	4.4388	45.5	8.05	71.67		
-46年目	S 48	4.2681	52.4	3.66	27.21		
-45年目	S 49	4.1039	62.5	5.24	31.41		
-44年目	S 50	3.9461	66.1	6.95	37.87		
-43年目	S 51	3.7943	71.7	0.05	0.24		
-42年目	S 52	3.6484	76.0	0.35	1.53		
-41年目	S 53	3.5081	79.2	0.00	0.00		
-40年目	S 54	3.3731	81.3	0.00	0.00		
-39年目	S 55	3.2434	86.4	0.10	0.34		
-38年目	S 56	3.1187	88.6	0.60	1.93		
-37年目	S 57	2.9987	89.6	0.34	1.04		
-36年目	S 58	2.8834	90.5	0.00	0.00		
-35年目	S 59	2.7725	92.3	0.00	0.00		
-34年目	S 60	2.6658	93.0	0.00	0.00		
-33年目	S 61	2.5633	94.6	0.00	0.00		
-32年目	S 62	2.4647	94.4	0.00	0.00		
-31年目	S 63	2.3699	94.9	0.30	0.68		
-30年目	H 1	2.2788	97.4	0.34	0.73		
-29年目	H 2	2.1911	99.6	0.24	0.49		
-28年目	H 3	2.1068	102.0	1.19	2.25		
-27年目	H 4	2.0258	103.4	3.59	6.43		
-26年目	H 5	1.9479	103.7	8.88	15.24		
-25年目	H 6	1.8730	103.6	2.86	4.73		
-24年目	H 7	1.8009	103.0	18.98	30.30		
-23年目	H 8	1.7317	102.4	13.60	21.00		
-22年目	H 9	1.6651	103.4	16.86	24.78		
-21年目	H 10	1.6010	102.8	36.59	52.03		
-20年目	H 11	1.5395	101.3	28.00	38.85		
-19年目	H 12	1.4802	99.7	42.29	57.32		
-18年目	H 13	1.4233	98.4	20.20	26.68		
-17年目	H 14	1.3686	96.6	16.04	20.75		
-16年目	H 15	1.3159	95.4	9.57	12.05		
-15年目	H 16	1.2653	94.4	12.76	15.62		
-14年目	H 17	1.2167	93.2	13.28	15.82		
-13年目	H 18	1.1699	92.5	11.89	13.72		
-12年目	H 19	1.1249	91.7	8.22	9.21		
-11年目	H 20	1.0816	91.3	14.87	16.08		
-10年目	H 21	1.0400	91.3	12.06	12.54		
-9年目	H 22	1.0000	91.3	0.71	0.71		
-8年目	H 23	0.9615	91.3	7.70	7.40		
-7年目	H 24	0.9246	91.3	7.70	7.12		
-6年目	H 25	0.8890	91.3	7.70	6.84		
-5年目	H 26	0.8548	91.3	7.70	6.58		
-4年目	H 27	0.8219	91.3	7.70	6.32		
-3年目	H 28	0.7903	91.3	7.70	6.08		
-2年目	H 29	0.7599	91.3	7.70	5.85		
-1年目	H 30	0.7307	91.3	7.69	5.62		
供用開始年次	H 31	0.7026	91.3			2.83	1.99
1年目	H 32	0.6756	91.3			2.83	1.91
2年目	H 33	0.6496	91.3			2.83	1.84
3年目	H 34	0.6246	91.3			2.83	1.77
4年目	H 35	0.6006	91.3			2.83	1.70

5年目	H	36	0.5775	91.3			2.83	1.63
6年目	H	37	0.5553	91.3			2.83	1.57
7年目	H	38	0.5339	91.3			2.83	1.51
8年目	H	39	0.5134	91.3			2.83	1.45
9年目	H	40	0.4936	91.3			2.83	1.40
10年目	H	41	0.4746	91.3			2.83	1.34
11年目	H	42	0.4564	91.3			2.83	1.29
12年目	H	43	0.4388	91.3			2.83	1.24
13年目	H	44	0.4220	91.3			2.83	1.19
14年目	H	45	0.4057	91.3			2.83	1.15
15年目	H	46	0.3901	91.3			2.83	1.10
16年目	H	47	0.3751	91.3			2.83	1.06
17年目	H	48	0.3607	91.3			2.83	1.02
18年目	H	49	0.3468	91.3			2.83	0.98
19年目	H	50	0.3335	91.3			2.83	0.94
20年目	H	51	0.3207	91.3			2.83	0.91
21年目	H	52	0.3083	91.3			2.83	0.87
22年目	H	53	0.2965	91.3			2.83	0.84
23年目	H	54	0.2851	91.3			2.83	0.81
24年目	H	55	0.2741	91.3			2.83	0.78
25年目	H	56	0.2636	91.3			2.83	0.75
26年目	H	57	0.2534	91.3			2.83	0.72
27年目	H	58	0.2437	91.3			2.83	0.69
28年目	H	59	0.2343	91.3			2.83	0.66
29年目	H	60	0.2253	91.3			2.83	0.64
30年目	H	61	0.2166	91.3			2.83	0.61
31年目	H	62	0.2083	91.3			2.83	0.59
32年目	H	63	0.2003	91.3			2.83	0.57
33年目	H	64	0.1926	91.3			2.83	0.54
34年目	H	65	0.1852	91.3			2.83	0.52
35年目	H	66	0.1780	91.3			2.83	0.50
36年目	H	67	0.1712	91.3			2.83	0.48
37年目	H	68	0.1646	91.3			2.83	0.47
38年目	H	69	0.1583	91.3			2.83	0.45
39年目	H	70	0.1522	91.3			2.83	0.43
40年目	H	71	0.1463	91.3			2.83	0.41
41年目	H	72	0.1407	91.3			2.83	0.40
42年目	H	73	0.1353	91.3			2.83	0.38
43年目	H	74	0.1301	91.3			2.83	0.37
44年目	H	75	0.1251	91.3			2.83	0.35
45年目	H	76	0.1203	91.3			2.83	0.34
46年目	H	77	0.1157	91.3			2.83	0.33
47年目	H	78	0.1112	91.3			2.83	0.31
48年目	H	79	0.1069	91.3			2.83	0.30
49年目	H	80	0.1028	91.3	-97.78	-10.05	2.83	0.29
合計					285.49	644.27	141.43	44.39
単純事業費計							383.27	141.43

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

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

費用の現在価値算定表(残事業)

箇所名: 国道1号 水口道路

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)	
				0.27	5.2	1.40	
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
-8年目	H 23	0.9615	91.3	7.70	7.40		
-7年目	H 24	0.9246	91.3	7.70	7.12		
-6年目	H 25	0.8890	91.3	7.70	6.84		
-5年目	H 26	0.8548	91.3	7.70	6.58		
-4年目	H 27	0.8219	91.3	7.70	6.32		
-3年目	H 28	0.7903	91.3	7.70	6.08		
-2年目	H 29	0.7599	91.3	7.70	5.85		
-1年目	H 30	0.7307	91.3	7.69	5.62		
供用開始年次	H 31	0.7026	91.3			1.34	0.94
1年目	H 32	0.6756	91.3			1.34	0.90
2年目	H 33	0.6496	91.3			1.34	0.87
3年目	H 34	0.6246	91.3			1.34	0.84
4年目	H 35	0.6006	91.3			1.34	0.80
5年目	H 36	0.5775	91.3			1.34	0.77
6年目	H 37	0.5553	91.3			1.34	0.74
7年目	H 38	0.5339	91.3			1.34	0.71
8年目	H 39	0.5134	91.3			1.34	0.69
9年目	H 40	0.4936	91.3			1.34	0.66
10年目	H 41	0.4746	91.3			1.34	0.63
11年目	H 42	0.4564	91.3			1.34	0.61
12年目	H 43	0.4388	91.3			1.34	0.59
13年目	H 44	0.4220	91.3			1.34	0.56
14年目	H 45	0.4057	91.3			1.34	0.54
15年目	H 46	0.3901	91.3			1.34	0.52
16年目	H 47	0.3751	91.3			1.34	0.50
17年目	H 48	0.3607	91.3			1.34	0.48
18年目	H 49	0.3468	91.3			1.34	0.46
19年目	H 50	0.3335	91.3			1.34	0.45
20年目	H 51	0.3207	91.3			1.34	0.43
21年目	H 52	0.3083	91.3			1.34	0.41
22年目	H 53	0.2965	91.3			1.34	0.40
23年目	H 54	0.2851	91.3			1.34	0.38
24年目	H 55	0.2741	91.3			1.34	0.37
25年目	H 56	0.2636	91.3			1.34	0.35
26年目	H 57	0.2534	91.3			1.34	0.34
27年目	H 58	0.2437	91.3			1.34	0.33
28年目	H 59	0.2343	91.3			1.34	0.31
29年目	H 60	0.2253	91.3			1.34	0.30
30年目	H 61	0.2166	91.3			1.34	0.29
31年目	H 62	0.2083	91.3			1.34	0.28
32年目	H 63	0.2003	91.3			1.34	0.27
33年目	H 64	0.1926	91.3			1.34	0.26
34年目	H 65	0.1852	91.3			1.34	0.25
35年目	H 66	0.1780	91.3			1.34	0.24
36年目	H 67	0.1712	91.3			1.34	0.23
37年目	H 68	0.1646	91.3			1.34	0.22
38年目	H 69	0.1583	91.3			1.34	0.21
39年目	H 70	0.1522	91.3			1.34	0.20
40年目	H 71	0.1463	91.3			1.34	0.20
41年目	H 72	0.1407	91.3			1.34	0.19
42年目	H 73	0.1353	91.3			1.34	0.18
43年目	H 74	0.1301	91.3			1.34	0.17
44年目	H 75	0.1251	91.3			1.34	0.17
45年目	H 76	0.1203	91.3			1.34	0.16
46年目	H 77	0.1157	91.3			1.34	0.15
47年目	H 78	0.1112	91.3			1.34	0.15
48年目	H 79	0.1069	91.3			1.34	0.14
49年目	H 80	0.1028	91.3	0.00	0.00	1.34	0.14
合計				61.55	51.81	66.86	20.98
単純事業費計				61.55		66.86	

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。

箇所名: 国道1号 水口道路

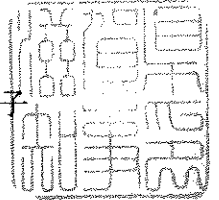
現在の現在価値算定表 (事業全体)

年次	年度 (昭和)	総走行台数の年次別伸び率 (近畿内陸ブロック)		割引率 (A)	GDP デフレーター	走行時間便益 (億円)				走行経費便益 (億円)				合 計 (億円)				
		乗用車類	貨物車類			全 車	乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)
供用開始年次	H 22	0.99958	1.00025	0.99980	91.3	35.67	6.11	21.10	62.88	42.47	0.02	0.03	1.34	0.94	0.75	0.53	64.56	45.64
1年目	H 31	0.99932	1.00164	1.00009	91.3	35.65	6.11	21.11	62.87	42.47	0.02	0.09	1.34	0.94	0.75	0.51	64.96	43.88
2年目	H 33	0.99932	1.00164	1.00009	91.3	35.63	6.12	21.14	62.89	40.85	0.02	0.09	1.23	0.97	0.75	0.49	64.98	42.21
3年目	H 34	0.99932	1.00164	1.00009	91.3	35.60	6.13	21.18	62.91	39.28	0.02	0.09	1.23	0.94	0.75	0.47	65.00	40.60
4年目	H 35	0.99932	1.00163	1.00009	91.3	35.58	6.14	21.21	62.93	37.80	0.02	0.09	1.24	0.93	0.75	0.45	65.02	39.05
5年目	H 36	0.99931	1.00163	1.00009	91.3	35.55	6.15	21.25	62.95	36.35	0.02	0.09	1.24	0.93	0.75	0.43	65.05	37.56
6年目	H 37	0.99931	1.00163	1.00009	91.3	35.53	6.16	21.28	62.97	34.97	0.02	0.09	1.24	0.93	0.75	0.42	65.07	36.13
7年目	H 38	0.99931	1.00163	1.00009	91.3	35.51	6.17	21.32	62.99	33.63	0.02	0.09	1.24	0.93	0.75	0.40	65.09	34.75
8年目	H 39	0.99931	1.00162	1.00009	91.3	35.48	6.18	21.35	63.01	32.35	0.02	0.09	1.24	0.93	0.75	0.38	65.11	33.43
9年目	H 40	0.99931	1.00162	1.00009	91.3	35.46	6.19	21.38	63.03	31.11	0.02	0.09	1.25	0.93	0.75	0.37	65.14	32.15
10年目	H 41	0.99931	1.00162	1.00009	91.3	35.43	6.20	21.42	63.05	29.92	0.02	0.09	1.25	0.94	0.75	0.36	65.16	30.92
11年目	H 42	0.99930	1.00032	0.99368	91.3	35.41	6.21	21.45	63.07	28.79	0.02	0.09	1.25	0.94	0.75	0.34	65.18	29.75
12年目	H 43	0.99021	1.00032	0.99364	91.3	35.08	6.21	21.46	62.74	27.53	0.02	0.09	1.25	0.93	0.74	0.33	64.84	28.45
13年目	H 44	0.99011	1.00032	0.99360	91.3	34.72	6.21	21.47	62.40	26.33	0.02	0.09	1.25	0.93	0.74	0.31	64.50	27.22
14年目	H 45	0.99001	1.00032	0.99356	91.3	34.38	6.22	21.47	62.07	25.18	0.02	0.09	1.25	0.93	0.74	0.30	64.16	26.03
15年目	H 46	0.98991	1.00032	0.99351	91.3	34.03	6.22	21.48	61.73	24.08	0.02	0.09	1.25	0.93	0.73	0.28	63.83	24.90
16年目	H 47	0.98981	1.00032	0.99347	91.3	33.69	6.22	21.49	61.40	23.03	0.02	0.09	1.25	0.93	0.73	0.27	63.49	23.81
17年目	H 48	0.98970	1.00032	0.99343	91.3	33.35	6.22	21.49	61.07	22.03	0.02	0.09	1.25	0.93	0.72	0.26	63.15	22.78
18年目	H 49	0.98959	1.00032	0.99339	91.3	33.00	6.22	21.50	60.73	21.06	0.02	0.09	1.25	0.93	0.71	0.24	62.81	21.76
19年目	H 50	0.98949	1.00032	0.99334	91.3	32.66	6.23	21.51	60.40	20.14	0.02	0.09	1.25	0.93	0.71	0.24	62.47	20.83
20年目	H 51	0.98937	1.00032	0.99330	91.3	32.32	6.23	21.52	60.06	19.26	0.02	0.09	1.25	0.93	0.71	0.23	62.13	19.93
21年目	H 52	0.98926	1.00032	0.99325	91.3	31.97	6.23	21.52	59.73	18.41	0.02	0.09	1.26	0.93	0.71	0.22	61.79	19.05
22年目	H 53	0.98914	1.00032	0.99321	91.3	31.63	6.23	21.53	59.39	17.61	0.02	0.09	1.26	0.93	0.70	0.21	61.45	18.22
23年目	H 54	0.98902	1.00032	0.99316	91.3	31.29	6.23	21.54	59.06	16.84	0.01	0.09	1.26	0.93	0.69	0.20	61.11	17.42
24年目	H 55	0.98890	1.00032	0.99311	91.3	30.94	6.24	21.54	58.72	16.10	0.01	0.09	1.26	0.93	0.69	0.19	60.77	16.66
25年目	H 56	0.98878	1.00032	0.99306	91.3	30.60	6.24	21.55	58.39	15.39	0.01	0.09	1.26	0.93	0.68	0.18	60.44	15.93
26年目	H 57	0.98865	1.00032	0.99302	91.3	30.26	6.24	21.56	58.05	14.71	0.01	0.09	1.26	0.93	0.68	0.17	60.10	15.23
27年目	H 58	0.98852	1.00032	0.99297	91.3	29.91	6.24	21.56	57.72	14.07	0.01	0.09	1.26	0.93	0.67	0.16	59.76	14.56
28年目	H 59	0.98839	1.00032	0.99292	91.3	29.57	6.24	21.57	57.39	13.45	0.01	0.09	1.26	0.93	0.67	0.16	59.42	13.92
29年目	H 60	0.98825	1.00032	0.99287	91.3	29.23	6.25	21.58	57.05	12.85	0.01	0.09	1.26	0.93	0.66	0.15	59.08	13.31
30年目	H 61	0.98811	1.00032	0.99282	91.3	28.88	6.25	21.58	56.72	12.28	0.01	0.09	1.26	0.93	0.66	0.14	58.74	12.72
31年目	H 62	0.98797	1.00032	0.99276	91.3	28.54	6.25	21.59	56.38	11.74	0.01	0.09	1.26	0.93	0.65	0.14	58.40	12.17
32年目	H 63	0.98782	1.00032	0.99271	91.3	28.20	6.25	21.60	56.05	11.23	0.01	0.09	1.26	0.93	0.65	0.13	58.06	11.63
33年目	H 64	0.98767	1.00032	0.99266	91.3	27.85	6.25	21.61	55.71	10.73	0.01	0.09	1.26	0.93	0.65	0.12	57.72	11.12
34年目	H 65	0.98752	1.00032	0.99260	91.3	27.51	6.26	21.61	55.38	10.26	0.01	0.09	1.26	0.93	0.64	0.12	57.38	10.63
35年目	H 66	0.98736	1.00032	0.99255	91.3	27.17	6.26	21.62	55.04	9.80	0.01	0.09	1.26	0.93	0.64	0.11	57.05	10.15
36年目	H 67	0.98720	1.00032	0.99249	91.3	26.82	6.26	21.63	54.71	9.37	0.01	0.09	1.26	0.93	0.63	0.11	56.71	9.71
37年目	H 68	0.98703	1.00032	0.99244	91.3	26.48	6.26	21.63	54.37	8.95	0.01	0.09	1.26	0.93	0.63	0.10	56.37	9.28
38年目	H 69	0.98686	1.00032	0.99238	91.3	26.14	6.26	21.64	54.04	8.55	0.01	0.09	1.26	0.93	0.62	0.10	56.03	8.87
39年目	H 70	0.98669	1.00032	0.99232	91.3	25.79	6.27	21.65	53.71	8.17	0.01	0.09	1.26	0.93	0.62	0.09	55.69	8.48
40年目	H 71	0.98651	1.00032	0.99226	91.3	25.45	6.27	21.65	53.37	7.81	0.01	0.09	1.26	0.93	0.61	0.09	55.35	8.10
41年目	H 72	0.98632	1.00032	0.99220	91.3	25.11	6.27	21.66	53.04	7.46	0.01	0.09	1.26	0.93	0.61	0.09	55.01	7.74
42年目	H 73	0.98613	1.00032	0.99214	91.3	24.76	6.27	21.67	52.70	7.13	0.01	0.09	1.26	0.93	0.60	0.08	54.67	7.40
43年目	H 74	0.98594	1.00032	0.99208	91.3	24.42	6.27	21.67	52.37	6.81	0.01	0.09	1.26	0.93	0.60	0.08	54.33	7.07
44年目	H 75	0.98574	1.00032	0.99201	91.3	24.08	6.28	21.68	52.03	6.51	0.01	0.09	1.26	0.93	0.59	0.07	53.99	6.75
45年目	H 76	0.98553	1.00032	0.99195	91.3	23.73	6.28	21.69	51.70	6.22	0.01	0.09	1.26	0.93	0.58	0.07	53.66	6.45
46年目	H 77	0.98532	1.00032	0.99188	91.3	23.39	6.28	21.69	51.36	5.94	0.01	0.09	1.26	0.93	0.58	0.07	53.32	6.17
47年目	H 78	0.98510	1.00032	0.99182	91.3	23.04	6.28	21.70	51.03	5.67	0.01	0.09	1.26	0.93	0.57	0.06	52.98	5.89
48年目	H 79	0.98487	1.00032	0.99175	91.3	22.70	6.28	21.71	50.69	5.42	0.01	0.09	1.26	0.93	0.57	0.06	52.64	5.63
49年目	H 80	0.98464	1.00032	0.99168	91.3	22.36	6.29	21.72	50.36	5.18	0.01	0.09	1.27	0.93	0.57	0.06	52.30	5.38
合 計		1.57152	311.37	1.07553	2,904.42	945.04	68.06	21.30	33.96	11.14	4.68	62.66	21.30	3,006.44	977.47			

滋 道 第 5 2 9 号
平成22年(2010年) 7月 7日

国土交通省
近畿地方整備局長 殿

滋賀県知事 嘉田 由紀子



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

平成22年6月28日付け国近整企画第11号で照会のありました標記について、
下記の通り回答します。

記

照会のありました2事業とも対応方針（原案）として【事業継続】とされている
とおり、事業効果の早期発現のため、さらなる整備促進をお願いしたい。

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。

