



No. 6
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成30年度 第3回

一般国道161号

にし おおつ
西大津バイパス

【事後評価】

平成30年11月
近畿地方整備局

目次

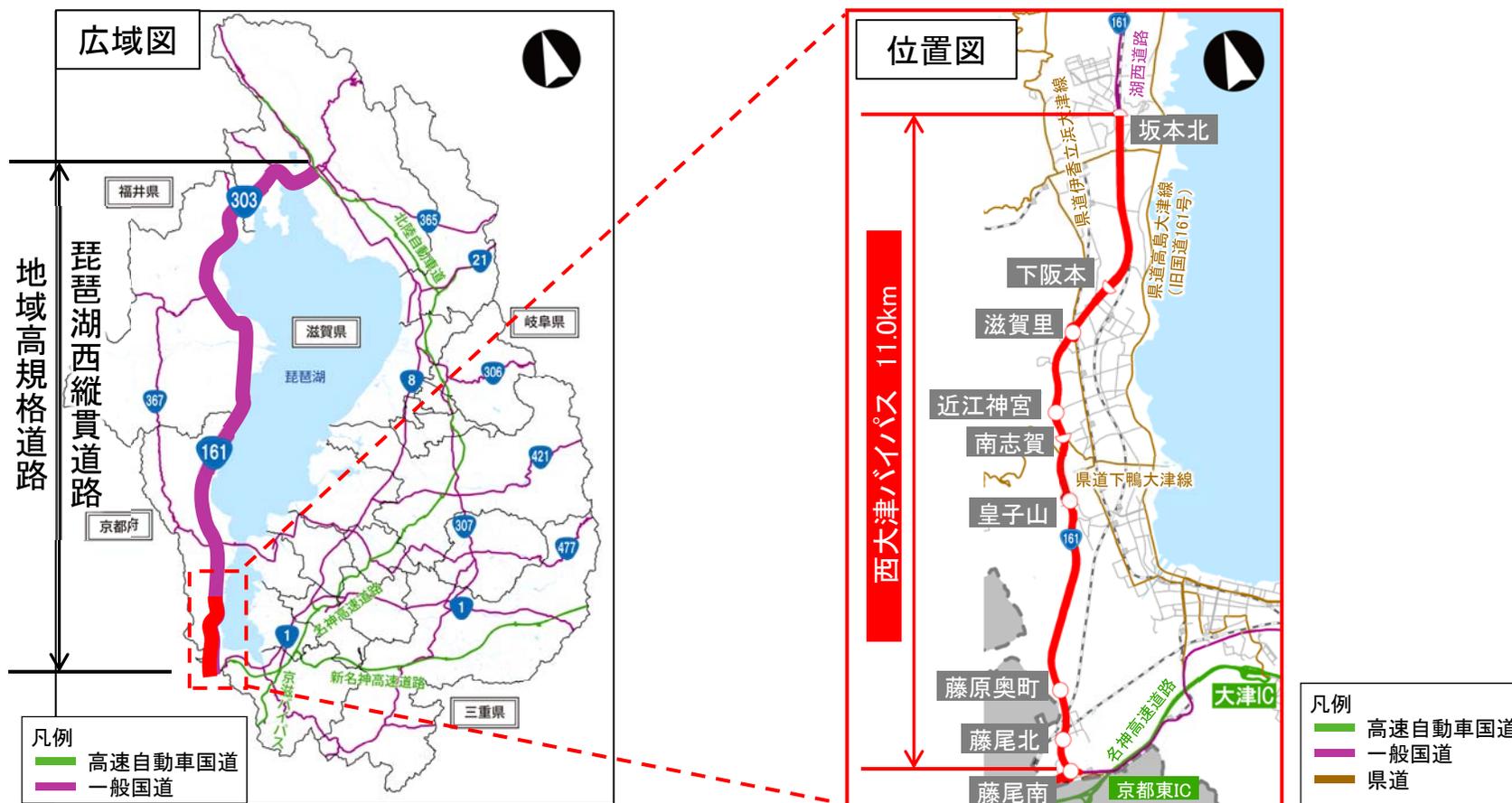
1. 事業全体図
2. 事業の目的と計画の概要
3. 社会経済情勢の変化
4. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化
5. 事業の効果の発現状況
6. 今後の事後評価の必要性等

1. 事業全体図

一般国道161号 西大津バイパス

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110km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。

西大津バイパスは、名神高速道路や一般国道8号と連携した広域ネットワークの形成を担う地域高規格道路「琵琶湖西縦貫道路」の一部を構成し、交通混雑の緩和と交通安全の確保、地域の活性化等を目的として事業を進めてきたものです。



2. 事業の目的と計画の概要

一般国道161号 西大津バイパス

◆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

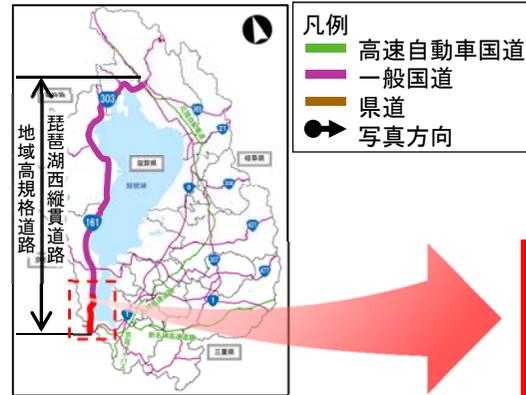
【航空写真(写真①)】



◆計画の概要

区 間	おおつ さかもと (起) 滋賀県大津市坂本 おおつ よこぎ (終) 滋賀県大津市横木1丁目
道路延長	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	20.5m(土工部/高架部)
全体事業費	1,015億円
事業化	昭和42年度
都市計画決定	昭和47年6月(平成元年9月 変更)
用地着手	昭和44年度
工事着手	昭和45年度
開通	平成7年2月(下阪本ランプ～南志賀ランプ供用 2.6km) 平成23年3月(南志賀ランプ～藤尾南ランプ供用 5.6km) 平成25年6月(坂本北IC～下阪本ランプ供用 2.8km)

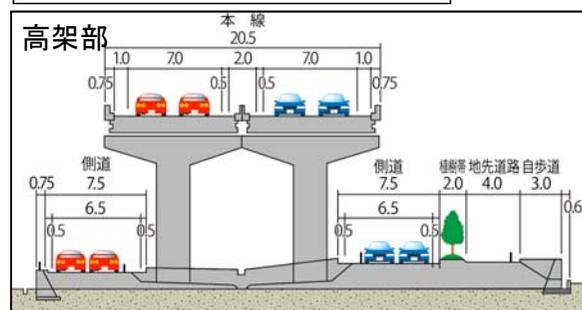
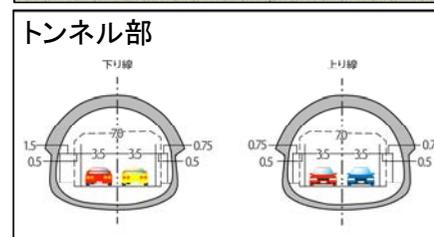
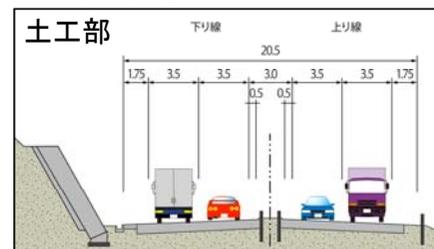
【広域図】



【位置図】



【標準断面図】



【4車線供用後の状況(写真②)】



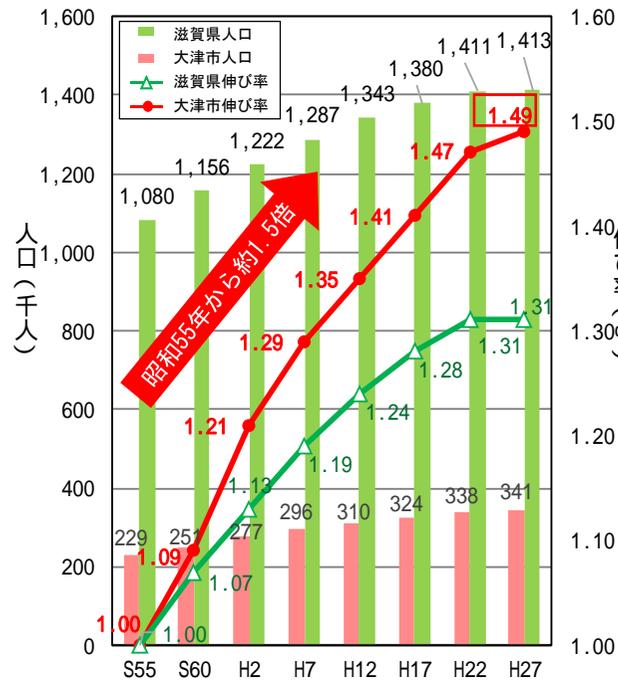
平成30年6月7日撮影

3. 社会経済情勢の変化

◆沿道地域の現状（人口、自動車保有台数）

- 滋賀県及び大津市の人口は、増加傾向が続いており、高齢化率も増加傾向が続いているが、H27時点で大津市の高齢化率が県平均を下回るようになった。
- 自動車保有台数は、滋賀県及び大津市とも増加傾向が続いている。

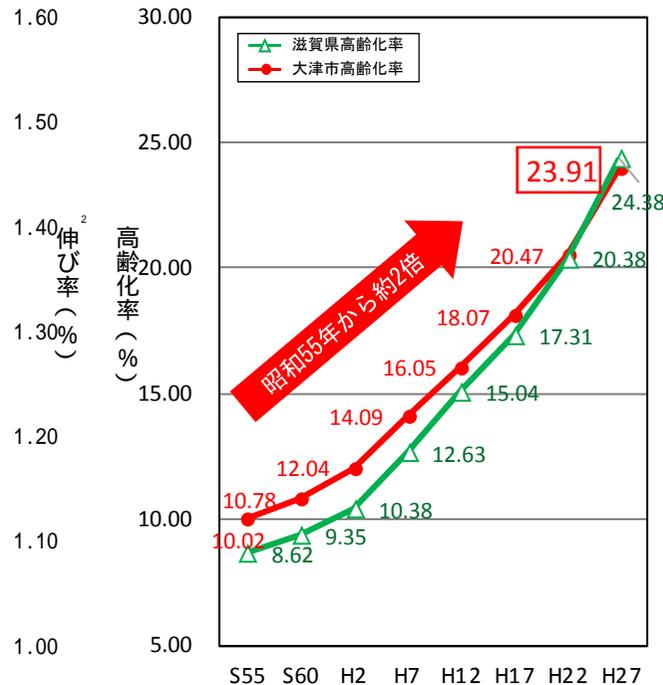
【人口¹の推移】



資料) 国勢調査

- 1: S55～H17の大津市の人口は、旧大津市、志賀町を合算した人口。
- 2: 昭和55年を基準(1.00)として、各年の伸び率を算出。

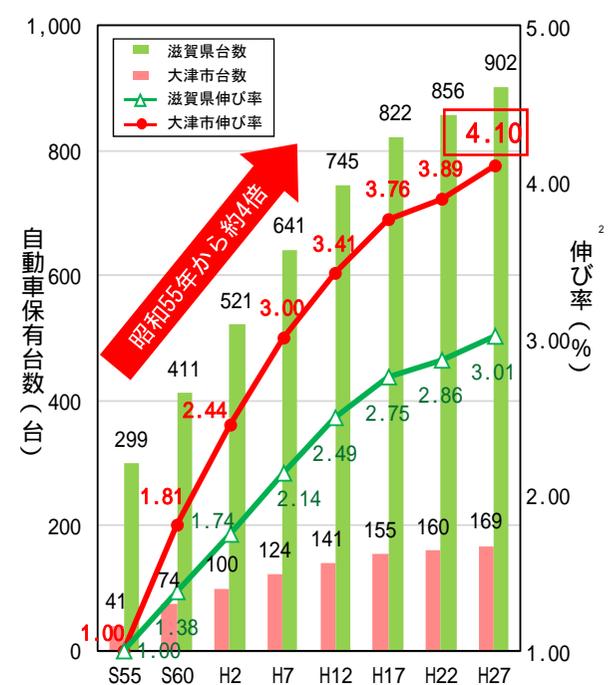
【高齢化率¹の推移】



資料) 国勢調査

- 1: S55～H17の大津市の高齢化率は、旧大津市、志賀町を合算した人口。

【自動車保有台数¹の推移】



資料) 自動車輸送統計調査/国土交通省
滋賀県統計書/滋賀県

- 1: 自動車保有台数は、乗用車及び軽自動車の台数とする。S55～H17の大津市の自動車保有台数は、旧大津市、志賀町を合算した台数。
- 2: 昭和55年を基準(1.00)として、各年の伸び率を算出。

4. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

◆当初計画及び現在の状態

	当初計画 (H13年度再評価時) ^{※1}	現在	備考
道路構造等	4車線	4車線	
総事業費	約970億円	約1,015億円	
交通量	34,100~58,300台/日 ^{※2} <計画(4車線)>	38,959台/日 <現在(4車線)>	現在:H27全国道路・街路交通情勢調査
事業期間	—	昭和42年度~平成25年度 (事業期間:46年)	平成7年2月(下阪本ランプ~南志賀ランプ供用 2.6km) 平成23年3月(南志賀ランプ~藤原南ランプ供用 5.6km) 平成25年6月(坂本北IC~下阪本ランプ供用 2.8km)

※1 昭和42年度事業化で新規採択時評価を行っていないため、参考値として最も古い再評価時(H13)の値等を記載。

※2 計画交通量は推計条件がH11全国道路・街路交通情勢調査ベースH42将来ODで、フルネットワークでの推計値。

◆現道の状況

	開通前	開通後	開通前からの変化	変化の内容または理由
交通量 ^{※1} (旧国道161号)	39,100台/日 【H24再評価】	29,196台/日 【H27調査】 ^{※4}	9,900台/日減少	交通量転換
旅行速度 ^{※2} (旧国道161号)	29.3km/h 【H22】 ^{※4}	30.6km/h 【H27】 ^{※4}	1.3km/h向上	交通混雑の緩和による速度向上
死傷事故率 ^{※3} (旧国道161号)	130件/億台キロ 【H21-24】	85件/億台キロ 【H26-H28】	45件/億台キロ減少	交通混雑の緩和による死傷事故率の減少

※1 交通量観測地点: 県道高島大津線(旧国道161号)(下阪本6丁目交差点~大津港口交差点)。

※2 旅行速度: 混雑時旅行速度上下平均(県道高島大津線の西大津バイパスとの並行区間)

※3 死傷事故率: 交通事故総合分析センター

※4 全国道路・街路交通情勢調査

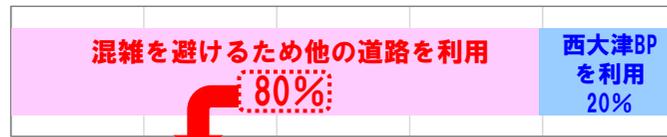
5. 事業の効果の発現状況

◆交通混雑の緩和

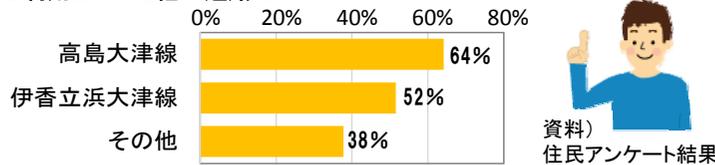
- 西大津バイパス未整備時や暫定2車線供用時は、県道高島大津線（旧国道161号）に交通量が集中し、旧国道161号の交通混雑を招いていた。
- 西大津バイパスの整備進展に併せて旧国道161号の交通量が西大津バイパスへ転換し、交通混雑の緩和に繋がった。

【西大津バイパス整備前の道路利用傾向】

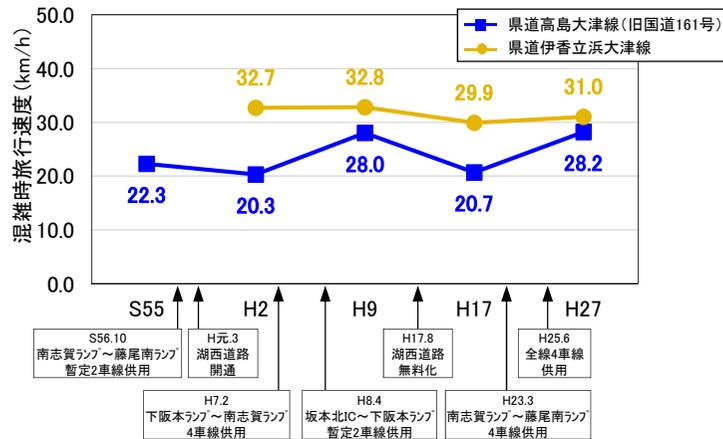
Q.西大津バイパスの混雑を避けて他の道路を利用していた？



Q.利用していた他の道路は？



【西大津バイパスと並行する区間の混雑時旅行速度の変化】

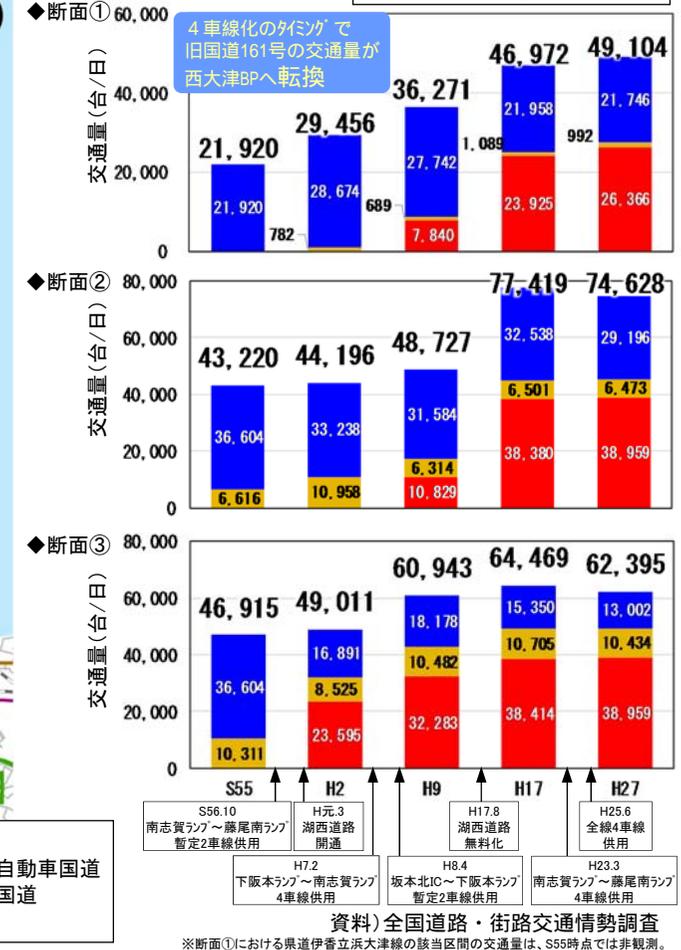


資料) 全国道路・街路交通情勢調査

混雑時旅行速度は、西大津バイパスと並行する区間の加重平均値を算定。
※県道伊香立浜大津線の該当区間の交通量は、S55時点では非観測。



【断面交通量の変化】



5. 事業の効果の発現状況

◆交通安全の確保

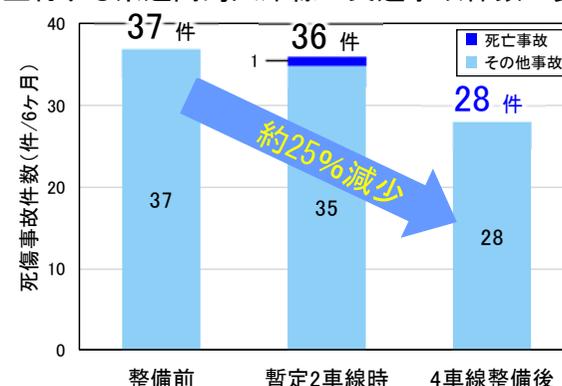
- 西大津バイパス（坂本北IC～下阪本ランプ間）の暫定2車線供用時における死傷事故件数は、22件/2年であった。また、西大津バイパス同区間と並行する県道高島大津線（旧国道161号）における死傷事故件数は、整備前は37件/6ヶ月、暫定2車線供用時は36件/6ヶ月であった。
- 西大津バイパスの整備進展に伴い、両路線とも死傷事故件数が減少し、交通安全の確保に繋がっている。

【西大津バイパスの交通事故件数の変化】



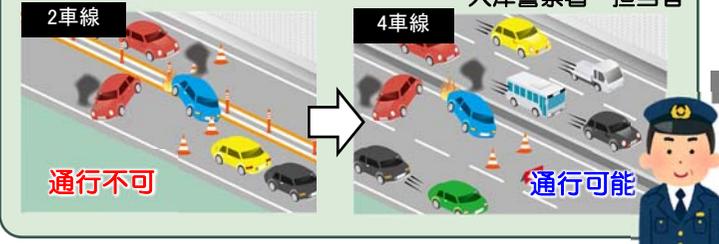
資料) イタルダデータ・暫定2車線時: H23年度～H24年度
 ・4車線整備後: H27年度～H28年度
 上記各2年間の死傷事故件数を算定。
 なお、死亡事故は各年度とも0件である。

【西大津バイパス(坂本北IC～下阪本ランプ)と並行する県道高島大津線の交通事故件数の変化】



資料) イタルダデータ・整備前: H7.10～H8.3(6ヶ月)
 ・暫定2車線時: H9.10～H10.3(6ヶ月)
 ・4車線整備後: H27.10～H28.3(6ヶ月)
 上記各6ヶ月間の死傷事故件数を算定。

西大津バイパスの**追突事故は減少**しております。
 事故が発生した際の通行規制については、**2車線から4車線に整備されたことで、全車線が通行止めになる可能性が低くなりました。**2車線の場合、事故が発生した車線を通行止めにするると他の交通支障を及ぼします。
 しかし、4車線となったことで、事故が発生した車線を通行止めにしても、片方の車線で通行が可能となりました。



大津警察署 担当者



地域の運送事業者からは、湖西道路の無料化を期に、西大津バイパスを積極的に利用するようになったと聞いています。
 また、「**4車線化されたことで、とても走りやすくなりました。**速い車がいる場合でも抜かしてもらえますし、また、ミニバイクや自転車との並走もありませんので、**安全安心に運転することができます。**」といったドライバーの声も聞いています。
 物流を担う事業用トラックの**安全運行や輸送品質の向上につながっている**と思っています。
 滋賀県トラック協会 担当者

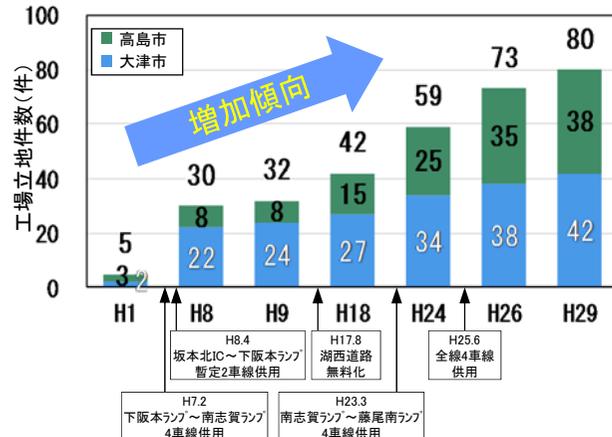
5. 事業の効果の発現状況

一般国道161号 西大津バイパス

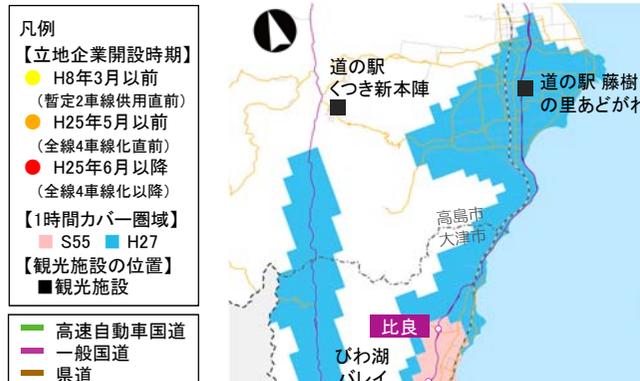
◆地域の活性化

- 西大津バイパスの整備により京都東ICの1時間圏域が大幅に拡大しており、全線4車線化により沿道や延伸部周辺で企業立地が促進されている。
- また、西大津バイパスの沿道や延伸部周辺には県内でも上位にランキングされる観光施設が点在しており、西大津バイパスの整備進展に伴い観光客数も増加傾向にある。

【大津市・高島市の工場立地件数】



【京都東ICからの1時間圏域の変化と
主な工場・研究所および観光施設の立地】



【滋賀県観光施設TOP30に入る
高島市、大津市の観光施設】

順位	観光地名	市町名	観光入込客数(人)
4	道の駅 藤樹の里あどがわ	高島市	863,300
6	道の駅 妹子の郷	大津市	795,400
11	比叡山ドライブウェイ	大津市	593,200
14	近江神宮	大津市	565,000
16	道の駅 びわ湖大橋米プラザ	大津市	501,100
18	比叡山延暦寺	大津市	485,400
21	マキノ高原・さらさ*	高島市	440,900
26	びわ湖パレイ	大津市	372,300
27	2016びわ湖大花火大会	大津市	350,000
28	奥比叡ドライブウェイ	大津市	335,700
29	道の駅 朽木新本陣・日曜朝市	高島市	329,900

資料) 平成28年滋賀県観光入込客統計調査書

資料) 工場立地動向調査(滋賀県提供)より、H1年を基準として累計件数を算出。

【びわこサイエンスパーク伊香立緑の里~京都東IC間の所要時間】



資料) 平成27年全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度および区間長より、下記の2ルートにかかる所要時間を算出。
 ・整備なし: 国道1号~県道高島大津線
 ・整備あり: 国道1号~湖西道路~西大津バイパス

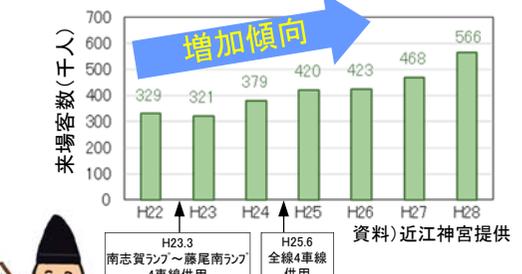
当団地を選んでいただいた一企業様からは、「湖西道路・西大津バイパスが利用できる真野ICが近くにあり、交通の利便性が良いこと及び、新名神高速道路の大津JCT~神戸JCT間が開通すれば、さらに利便性が増すと思われることから、当団地への進出を決定しました。」とのお声をいただいております。

都市再生機構 担当者

びわこサイエンスパーク
伊香立緑の里



◆近江神宮の来場客数の推移



映画の影響で参拝客が増えましたが、西大津バイパスが整備されているおかげで、近江神宮への参拝客が来訪しやすく、観光促進の相乗効果につながっていると感じます。

近江神宮 担当者

6. 今後の事後評価の必要性等

一般国道161号 西大津バイパス

1. 事後評価の必要性

西大津バイパスの整備により、並行する県道の混雑の緩和、西大津バイパス自体の事故の減少が確認される等、事業完了による効果の発現状況に特に問題はなく、今後、同様の事後評価の必要性は生じないと思われます。

2. 改善措置の必要性

西大津バイパスは、想定された効果が発揮されており、交通状況等に大きな変化や問題はなく、当面の改善措置の必要性はないと思われます。

今後も地域情勢の変化や交通状況等に応じて、対策を検討いたします。

3. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について見直しの必要性

西大津バイパスは、埋蔵文化財の保護に配慮した道路構造変更及び都市計画変更、用地買収手続き等にも時間を要したことから、昭和42年度の事業化から平成25年度の全線4車線開通まで、長期間を要しております。今後、同種事業の計画・調査にあたっては、関係自治体、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要であると考えております。

また、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めると共に、便益の計算手法を改善する方法や貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討いたします。

■対応方針(案)

○西大津バイパスの整備による効果の発現状況等に問題はなく、今後の事後評価及び改善措置の必要はない。



No. 6
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
令和30年度第3回

一般国道161号

にしおおつ

西大津バイパス

【事後評価】

(計算結果等参考資料)

令和30年11月
近畿地方整備局

(事後評価)

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 西大津バイパス
事業主体	近畿地方整備局

事業の効果や必要性の評価評価に対応する事後評価項目

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	並行区間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 渋滞損失削減時間(現況):17467万人・時間/年 渋滞損失削減率:562万人・時間/年(13650万人・時間/年 13089万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について:一般国道1号 一般国道161号 伊香立浜大津線 比叡山線 大津市街地道路 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率:7割削減
	現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	県道伊香立浜大津線 [H22]16.4km/h [H27]21.5km/h
	現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	上関寺国道踏切(大津市達坂1丁目13付近)(踏切遮断交通量:[H9]247百台時/日 [H27]177百台時/日)
	当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	京阪グループ江若交通(浜大津線)商工会議所前バス停~柳ヶ崎バス停間(県道高島大津線)の平均旅行速度24.7km/h 26.2km/h
	新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	大津市役所~堅田駅間:42分 29分(13分短縮)
	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の状況	
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の状況	
	農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	
	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が解消	
都市の再生	都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
	広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果	
	市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	大津湖南都市計画事業における主要な施設の配置方針において、国道161号は需要に対応した道路整備を図る路線として位置づけられている。
	中心市街地内で行われたことによる効果	
都市の再生	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	
	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	都市計画道路網密度1.70km/km ² 1.81km/km ²
	対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発(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)への連絡道路となった	

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	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	
		地域高規格道路の位置づけあり	琵琶湖西縦貫道路（長浜市木之本町～大津市間）
		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	
		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・大津市 高島市役所～大津市役所：[H11]67分 [H27]58分（9分短縮）
		現道等における交通不能区間が解消	
		現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	
		日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	大津市木戸支所(旧志賀町役場)～大津市役所：[H11]37分 [H27]30分（7分短縮）
個性ある地域の形成	鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況		
	拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	びわこサイエンスパークの整備 びわ湖毎日マラソン開催（皇子山総合運動公園）：[S55]104人出場 [H30]225人出場（約2倍増加）等	
	主要な観光地へのアクセス向上による効果	近江神宮：年間観光客入り込み数321千人/年（H23） 566千人/年（H28） 京都東IC～近江神宮：22分 9分（13分短縮）（西大津BP未利用時・利用時）	
	特別立法に基づく事業としての効果		
	新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果		
	歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業としての効果		
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
		交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された	
	無電柱化による美しい町並みの形成	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
		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	
安全で安心できるくらしの確保	三次医療施設へのアクセス向上の状況	日吉台学区～大津赤十字病院（所要時間 15分40秒 14分30秒）	

3. 安全	安全な生活環境の確保	現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	県道高島大津線における交通量：[H11]300万台/日、[H27]218万台/日 県道高島大津線における死傷事故率：[H7.10～H8.3]89件/億台和 [H27.10～H28.3]73件/億台和
		歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	
	災害への備え	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が解消	
		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	第1次緊急輸送道路
		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	
		並行する高速ネットワークの代替路線として機能	
		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	
		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が解消	
		避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加	
		幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消	
密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能			
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：24989.39t-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）：一般国道1号 一般国道161号 伊香立浜大津線 比叡山線 大津市街地道路 排出削減量：78.52t/年、排出削減率：5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：77.78t/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）：一般国道1号 一般国道161号 伊香立浜大津線 比叡山線 大津市街地道路 排出削減量：5.26t/年、排出削減率：6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：4.36t/年
		現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	
		その他、環境や景観上の効果	
5. その他	他の「別」外との関係	道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備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2013（滋賀県大津土木事務所/H25.3策定）における、国事業として位置づけ
		関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	
		他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他	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	

(事後評価)

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	西大津バイパス	L = 11.0km	地高	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
40,000	4車線	近畿地方整備局

費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成30年度		
単純合計	998億円	219億円	1,217億円
基準年における 現在価値 (C)	3,619億円	115億円	3,734億円

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30年度			
供用年	平成26年度			
単年便益 (初年便益)	177億円	11億円	2.4億円	191億円
基準年における 現在価値 (B)	4,335億円	277億円	59億円	4,670億円

注) 「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。

結果

費用便益比(事業全体)	1.3
経済的純現在価値(事業全体)	936億円
経済的内部収益率(事業全体)	4.5%

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。

交通状況の変化

様式 - 3

事業名：西大津バイパス（事業全体）

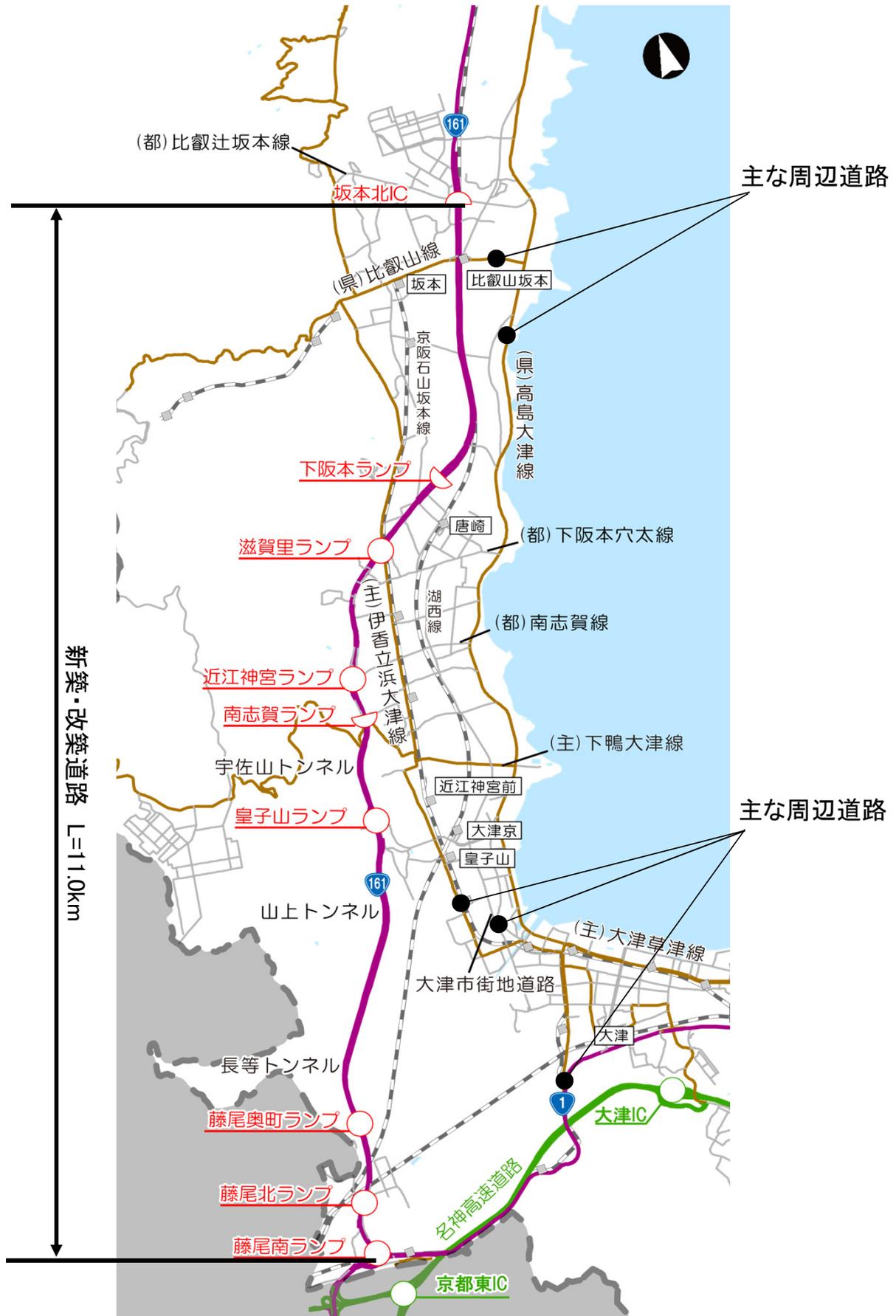
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 (11.0km)	交通量 ¹	[台/日]	0	40,000	
	走行時間 ²	[分]	0	14	
	走行時間費用 ³	[億円/年]	0.00	103.25	
主な周 辺道路 ⁴	一般国道1号 (2.4km)	交通量	[台/日]	49,800	30,800
		走行時間	[分]	18	11
		走行時間費用	[億円/年]	156.49	57.87
	一般国道161号 (9.2km)	交通量	[台/日]	30,200	19,600
		走行時間	[分]	26	20
		走行時間費用	[億円/年]	138.78	69.40
	伊香立浜大 津線 (8.8km)	交通量	[台/日]	13,700	6,000
		走行時間	[分]	25	19
		走行時間費用	[億円/年]	66.78	21.61
	比叡山線 (1.7km)	交通量	[台/日]	7,300	4,100
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	5.43	2.70
	大津市街地 道路 (4.0km)	交通量	[台/日]	8,600	2,500
		走行時間	[分]	12	10
		走行時間費用	[億円/年]	17.23	4.32
その他道路合計 (3,078.7km)	走行時間費用	[億円/年]	19,531.13	19,485.53	

			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：3,115.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	19,915.83	19,744.67	171.17

- 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： 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()、 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：西大津バイパス

(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	平成30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"/> (H22全国道路・街路 交通情勢調査)	
	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 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161号 西大津バイパス				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.43	11	4.73	
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
-47年目	S 42	7.3910	38.9	0.10	1.96		
-46年目	S 43	7.1067	41.0	0.22	3.93		
-45年目	S 44	6.8333	43.3	0.41	6.65		
-44年目	S 45	6.5705	46.3	4.08	59.64		
-43年目	S 46	6.3178	48.5	7.14	95.75		
-42年目	S 47	6.0748	51.8	34.96	422.24		
-41年目	S 48	5.8412	59.6	24.60	248.08		
-40年目	S 49	5.6165	71.1	18.02	146.52		
-39年目	S 50	5.4005	75.2	17.52	129.51		
-38年目	S 51	5.1928	81.5	21.20	139.00		
-37年目	S 52	4.9931	86.4	29.80	177.18		
-36年目	S 53	4.8010	90.0	17.73	97.27		
-35年目	S 54	4.6164	92.4	35.60	183.04		
-34年目	S 55	4.4388	98.2	34.31	159.52		
-33年目	S 56	4.2681	100.7	25.34	110.47		
-32年目	S 57	4.1039	101.9	4.12	17.08		
-31年目	S 58	3.9461	102.9	14.23	56.15		
-30年目	S 59	3.7943	105.0	17.47	64.99		
-29年目	S 60	3.6484	105.7	23.01	81.69		
-28年目	S 61	3.5081	107.6	18.40	61.75		
-27年目	S 62	3.3731	107.3	25.63	82.88		
-26年目	S 63	3.2434	107.9	26.83	82.98		
-25年目	H 1	3.1187	110.8	29.53	85.58		
-24年目	H 2	2.9987	113.3	33.89	92.35		
-23年目	H 3	2.8834	116.0	46.11	117.95		
-22年目	H 4	2.7725	117.6	56.75	137.70		
-21年目	H 5	2.6658	117.9	74.47	173.24		
-20年目	H 6	2.5633	117.8	70.03	156.80		
-19年目	H 7	2.4647	117.1	47.77	103.45		
-18年目	H 8	2.3699	116.6	1.17	2.44		
-17年目	H 9	2.2788	117.5	0.29	0.57		
-16年目	H 10	2.1911	116.9	2.69	5.18		
-15年目	H 11	2.1068	115.2	2.73	5.14		
-14年目	H 12	2.0258	113.8	0.24	0.44		
-13年目	H 13	1.9479	112.4	7.64	13.62		
-12年目	H 14	1.8730	110.5	1.77	3.09		
-11年目	H 15	1.8009	109.0	18.10	30.76		
-10年目	H 16	1.7317	107.9	20.10	33.20		
-9年目	H 17	1.6651	106.7	13.69	21.98		
-8年目	H 18	1.6010	105.9	21.42	33.32		
-7年目	H 19	1.5395	105.0	27.48	41.45		
-6年目	H 20	1.4802	104.4	35.43	51.69		
-5年目	H 21	1.4233	103.0	41.47	58.96		
-4年目	H 22	1.3686	101.3	22.36	31.09		
-3年目	H 23	1.3159	99.8	14.57	19.77		
-2年目	H 24	1.2653	99.0	7.20	9.47		
-1年目	H 25	1.2167	99.0	0.10	0.12		
供用開始年次	H 26	1.1699	101.5			4.38	5.19
1年目	H 27	1.1249	103.0			4.38	4.92
2年目	H 28	1.0816	102.8			4.38	4.74
3年目	H 29	1.0400	102.8			4.38	4.56
4年目	H 30	1.0000	102.8			4.38	4.38
5年目	H 31	0.9615	102.8			4.38	4.22
6年目	H 32	0.9246	102.8			4.38	4.05
7年目	H 33	0.8890	102.8			4.38	3.90
8年目	H 34	0.8548	102.8			4.38	3.75
9年目	H 35	0.8219	102.8			4.38	3.60
10年目	H 36	0.7903	102.8			4.38	3.46
11年目	H 37	0.7599	102.8			4.38	3.33
12年目	H 38	0.7307	102.8			4.38	3.20
13年目	H 39	0.7026	102.8			4.38	3.08
14年目	H 40	0.6756	102.8			4.38	2.96
15年目	H 41	0.6496	102.8			4.38	2.85
16年目	H 42	0.6246	102.8			4.38	2.74
17年目	H 43	0.6006	102.8			4.38	2.63
18年目	H 44	0.5775	102.8			4.38	2.53
19年目	H 45	0.5553	102.8			4.38	2.43
20年目	H 46	0.5339	102.8			4.38	2.34
21年目	H 47	0.5134	102.8			4.38	2.25
22年目	H 48	0.4936	102.8			4.38	2.16
23年目	H 49	0.4746	102.8			4.38	2.08
24年目	H 50	0.4564	102.8			4.38	2.00
25年目	H 51	0.4388	102.8			4.38	1.92
26年目	H 52	0.4220	102.8			4.38	1.85
27年目	H 53	0.4057	102.8			4.38	1.78
28年目	H 54	0.3901	102.8			4.38	1.71
29年目	H 55	0.3751	102.8			4.38	1.64
30年目	H 56	0.3607	102.8			4.38	1.58
31年目	H 57	0.3468	102.8			4.38	1.52
32年目	H 58	0.3335	102.8			4.38	1.46
33年目	H 59	0.3207	102.8			4.38	1.41
34年目	H 60	0.3083	102.8			4.38	1.35
35年目	H 61	0.2965	102.8			4.38	1.30
36年目	H 62	0.2851	102.8			4.38	1.25
37年目	H 63	0.2741	102.8			4.38	1.20
38年目	H 64	0.2636	102.8			4.38	1.16
39年目	H 65	0.2534	102.8			4.38	1.11
40年目	H 66	0.2437	102.8			4.38	1.07
41年目	H 67	0.2343	102.8			4.38	1.03
42年目	H 68	0.2253	102.8			4.38	0.99
43年目	H 69	0.2166	102.8			4.38	0.95
44年目	H 70	0.2083	102.8			4.38	0.91
45年目	H 71	0.2003	102.8			4.38	0.88
46年目	H 72	0.1926	102.8			4.38	0.84
47年目	H 73	0.1852	102.8			4.38	0.81
48年目	H 74	0.1780	102.8			4.38	0.78
49年目	H 75	0.1712	102.8	-224.24	-38.43	4.38	0.75
合計				773.45	3619.21	218.98	114.60
単純事業費計				997.69		218.98	

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）

箇所名： 一般国道161号 西大津バイパス

年次	年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (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)					事故減少便益 (億円)		合 計 (億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	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)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 26	1.00446	0.99944	1.01798	1.00523	1.1699	101.5	125.72	32.80	18.67	177.18	210.15	7.90	1.36	1.87	11.13	13.20	2.39	2.83	190.70	226.18
1年目	H 27	0.99307	0.98807	1.00625	0.99382	1.1249	103.0	126.28	32.78	19.01	178.06	200.11	7.93	1.36	1.90	11.19	12.58	2.40	2.70	191.66	215.39
2年目	H 28	0.99460	0.98957	1.00763	0.99536	1.0816	102.8	125.40	32.39	19.12	176.91	191.54	7.88	1.34	1.92	11.13	12.05	2.39	2.58	190.44	206.18
3年目	H 29	0.99616	0.99110	1.00905	0.99692	1.0400	102.8	124.72	32.05	19.27	176.05	183.27	7.84	1.33	1.93	11.09	11.55	2.38	2.47	189.51	197.29
4年目	H 30	0.99694	0.99185	1.00968	0.99770	1.0000	102.8	124.25	31.77	19.44	175.46	175.63	7.81	1.32	1.95	11.07	11.08	2.37	2.37	188.89	189.08
5年目	H 31	0.99920	0.99407	1.01180	0.99996	0.9615	102.8	123.87	31.51	19.63	175.01	168.43	7.78	1.30	1.97	11.05	10.64	2.36	2.27	188.42	181.34
6年目	H 32	0.99915	0.98700	1.00675	0.99809	0.9246	102.8	123.77	31.32	19.86	174.95	161.92	7.78	1.30	1.99	11.06	10.24	2.36	2.19	188.38	174.34
7年目	H 33	0.99915	0.98683	1.00671	0.99809	0.8890	102.8	123.66	30.91	20.00	174.57	155.35	7.77	1.28	2.00	11.05	9.83	2.36	2.10	187.98	167.28
8年目	H 34	0.99915	0.98665	1.00666	0.99808	0.8548	102.8	123.56	30.51	20.13	174.19	149.05	7.76	1.26	2.02	11.04	9.45	2.35	2.01	187.59	160.51
9年目	H 35	0.99915	0.98647	1.00662	0.99808	0.8219	102.8	123.45	30.10	20.27	173.82	143.00	7.76	1.25	2.03	11.03	9.08	2.35	1.93	187.20	154.01
10年目	H 36	0.99915	0.98628	1.00658	0.99808	0.7903	102.8	123.35	29.69	20.40	173.44	137.20	7.75	1.23	2.04	11.02	8.72	2.34	1.85	186.80	147.77
11年目	H 37	0.99914	0.98609	1.00653	0.99807	0.7599	102.8	123.24	29.28	20.53	173.06	131.64	7.74	1.21	2.06	11.01	8.38	2.34	1.78	186.41	141.79
12年目	H 38	0.99914	0.98590	1.00649	0.99807	0.7307	102.8	123.13	28.88	20.67	172.68	126.30	7.74	1.20	2.07	11.00	8.05	2.34	1.71	186.02	136.05
13年目	H 39	0.99914	0.98570	1.00645	0.99806	0.7026	102.8	123.03	28.47	20.80	172.30	121.18	7.73	1.18	2.08	10.99	7.73	2.33	1.64	185.62	130.55
14年目	H 40	0.99914	0.98549	1.00641	0.99806	0.6756	102.8	122.92	28.06	20.94	171.92	116.26	7.72	1.16	2.10	10.98	7.43	2.32	1.57	185.23	125.26
15年目	H 41	0.99914	0.98528	1.00637	0.99806	0.6496	102.8	122.82	27.66	21.07	171.54	111.54	7.72	1.15	2.11	10.97	7.13	2.32	1.51	184.84	120.19
16年目	H 42	0.99917	0.99076	0.99801	0.99265	0.6246	102.8	122.71	27.25	21.21	171.17	107.01	7.71	1.13	2.12	10.96	6.85	2.32	1.45	184.44	115.32
17年目	H 43	0.99190	0.99067	0.99800	0.99259	0.6006	102.8	121.73	27.00	21.16	169.89	102.13	7.65	1.12	2.12	10.88	6.54	2.30	1.38	183.07	110.06
18年目	H 44	0.99183	0.99059	0.99800	0.99254	0.5775	102.8	120.74	26.74	21.12	168.61	97.46	7.59	1.11	2.12	10.81	6.25	2.28	1.32	181.70	105.03
19年目	H 45	0.99177	0.99050	0.99800	0.99248	0.5553	102.8	119.75	26.49	21.08	167.33	93.01	7.52	1.10	2.11	10.73	5.96	2.27	1.26	180.32	100.23
20年目	H 46	0.99170	0.99041	0.99799	0.99242	0.5339	102.8	118.77	26.24	21.04	166.05	88.74	7.46	1.09	2.11	10.65	5.69	2.25	1.20	178.95	95.63
21年目	H 47	0.99163	0.99031	0.99799	0.99237	0.5134	102.8	117.78	25.99	20.99	164.77	84.67	7.40	1.08	2.10	10.58	5.44	2.23	1.15	177.58	91.26
22年目	H 48	0.99156	0.99022	0.99798	0.99231	0.4936	102.8	116.80	25.74	20.95	163.49	80.78	7.34	1.07	2.10	10.50	5.19	2.22	1.09	176.20	87.06
23年目	H 49	0.99149	0.99012	0.99798	0.99225	0.4746	102.8	115.81	25.49	20.91	162.21	77.06	7.28	1.06	2.09	10.42	4.95	2.20	1.04	174.83	83.06
24年目	H 50	0.99141	0.99002	0.99798	0.99219	0.4564	102.8	114.83	25.23	20.87	160.93	73.52	7.21	1.04	2.09	10.35	4.73	2.18	1.00	173.46	79.24
25年目	H 51	0.99134	0.98992	0.99797	0.99213	0.4388	102.8	113.84	24.98	20.83	159.65	70.12	7.15	1.03	2.09	10.27	4.51	2.16	0.95	172.08	75.58
26年目	H 52	0.99126	0.98982	0.99797	0.99206	0.4220	102.8	112.85	24.73	20.78	158.37	66.90	7.09	1.02	2.08	10.20	4.31	2.15	0.91	170.71	72.11
27年目	H 53	0.99119	0.98971	0.99796	0.99200	0.4057	102.8	111.87	24.48	20.74	157.09	63.79	7.03	1.01	2.08	10.12	4.11	2.13	0.87	169.34	68.77
28年目	H 54	0.99111	0.98961	0.99796	0.99194	0.3901	102.8	110.88	24.23	20.70	155.81	60.84	6.97	1.00	2.07	10.04	3.92	2.11	0.83	167.96	65.59
29年目	H 55	0.99103	0.98950	0.99796	0.99187	0.3751	102.8	109.90	23.97	20.66	154.53	58.02	6.90	0.99	2.07	9.97	3.74	2.10	0.79	166.59	62.55
30年目	H 56	0.99095	0.98939	0.99795	0.99180	0.3607	102.8	108.91	23.72	20.61	153.25	55.33	6.84	0.98	2.06	9.89	3.57	2.08	0.75	165.22	59.65
31年目	H 57	0.99086	0.98927	0.99795	0.99174	0.3468	102.8	107.92	23.47	20.57	151.97	52.75	6.78	0.97	2.06	9.81	3.41	2.06	0.72	163.84	56.88
32年目	H 58	0.99078	0.98916	0.99794	0.99167	0.3335	102.8	106.94	23.22	20.53	150.69	50.30	6.72	0.96	2.06	9.74	3.25	2.05	0.68	162.47	54.24
33年目	H 59	0.99069	0.98904	0.99794	0.99160	0.3207	102.8	105.95	22.97	20.49	149.41	47.96	6.66	0.95	2.05	9.66	3.10	2.03	0.65	161.09	51.71
34年目	H 60	0.99061	0.98892	0.99793	0.99153	0.3083	102.8	104.97	22.72	20.45	148.13	45.71	6.59	0.94	2.05	9.58	2.96	2.01	0.62	159.72	49.29
35年目	H 61	0.99052	0.98879	0.99793	0.99145	0.2965	102.8	103.98	22.46	20.40	146.85	43.58	6.53	0.93	2.04	9.51	2.82	1.99	0.59	158.35	47.00
36年目	H 62	0.99043	0.98867	0.99793	0.99138	0.2851	102.8	102.99	22.21	20.36	145.57	41.54	6.47	0.92	2.04	9.43	2.69	1.98	0.56	156.97	44.80
37年目	H 63	0.99034	0.98854	0.99792	0.99130	0.2741	102.8	102.01	21.96	20.32	144.29	39.59	6.41	0.91	2.03	9.35	2.57	1.96	0.54	155.60	42.69
38年目	H 64	0.99024	0.98840	0.99792	0.99123	0.2636	102.8	101.02	21.71	20.28	143.01	37.73	6.35	0.90	2.03	9.28	2.45	1.94	0.51	154.23	40.69
39年目	H 65	0.99014	0.98827	0.99791	0.99115	0.2534	102.8	100.04	21.46	20.23	141.73	35.95	6.28	0.89	2.03	9.20	2.33	1.93	0.49	152.85	38.77
40年目	H 66	0.99005	0.98813	0.99791	0.99107	0.2437	102.8	99.05	21.21	20.19	140.45	34.26	6.22	0.88	2.02	9.12	2.23	1.91	0.47	151.48	36.95
41年目	H 67	0.98995	0.98798	0.99790	0.99099	0.2343	102.8	98.07	20.95	20.15	139.17	32.64	6.16	0.87	2.02	9.05	2.12	1.89	0.44	150.11	35.20
42年目	H 68	0.98984	0.98784	0.99790	0.99091	0.2253	102.8	97.08	20.70	20.11	137.89	31.10	6.10	0.86	2.01	8.97	2.02	1.87	0.42	148.73	33.54
43年目	H 69	0.98974	0.98769	0.99790	0.99083	0.2166	102.8	96.09	20.45	20.07	136.61	29.62	6.04	0.85	2.01	8.89	1.93	1.86	0.40	147.36	31.95
44年目	H 70	0.98963	0.98754	0.99789	0.99074	0.2083	102.8	95.11	20.20	20.02	135.33	28.22	5.97	0.84	2.01	8.82	1.84	1.84	0.38	145.99	30.44
45年目	H 71	0.98953	0.98738	0.99789	0.99065	0.2003	102.8	94.12	19.95	19.98	134.05	26.88	5.91	0.83	2.00	8.74	1.75	1.82	0.37	144.61	28.99
46年目	H 72	0.98941	0.98722	0.99788	0.99057	0.1926	102.8	93.14	19.69	19.94	132.77	25.60	5.85	0.82	2.00	8.66	1.67	1.81	0.35	143.24	27.61
47年目	H 73	0.98930	0.98705	0.99788	0.99048	0.1852	102.8	92.15	19.44	19.90	131.49	24.38	5.79	0.81	1.99	8.59	1.59	1.79	0.33	141.87	26.30
48年目	H 74	0.98919	0.98688	0.99787	0.99039	0.1780	102.8	91.16	19.19	19.85	130.21	23.20	5.73	0.79	1.99	8.51	1.52	1.77	0.32	140.49	25.03
49年目	H 75	0.98907	0.98671	0.99787	0.99029	0.1712	102.8	90.18	18.94	19.81	128.93	22.09	5.67	0.78	1.98	8.43	1.45	1.76	0.30	139.12	23.84
合 計								5,602.30	1,273.36	1,017.12	7,892.78	4,335.02	351.95	52.73	101.85	506.53	276.57	106.95	58.66	8,506.26	4,670.25

参考様式1
(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
国道161号	西大津バイパス	4	11.0km

■精算内訳書

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					68,198	
	改良費				24,282	
		土工	m ³	2,924,846	9,737	切土(1,648,796m ³)、盛土(859,880m ³)、捨土(933,617m ³)等
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	172,108	155	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	14,220	重力式擁壁、逆T式擁壁等
		函渠工	m	680	170	
	橋梁費			3,868	22,705	
		100m以上	m	3,647	21,521	連続高架橋1橋、鋼橋2橋
		100m未満	m	281	1,184	鋼橋4橋、PC橋3橋
	トンネル費			1,886	12,300	
		NATM	m	1,886	12,300	
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費			298,985	4,668	
		車道舗装	m ²	291,785	4,630	
		歩道舗装	m ²	7,200	38	
	付帯施設費				4,243	
		交通管理施設工	式	1	423	標識、防護柵、道路照明等
		遮音壁	m	8,400	3,820	
②用地及補償費					23,545	
	用地費		m ²	424,000	22,424	
		宅地	m ²	243,900	21,951	
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²	180,100	473	
	補償費		式	1	1,121	
③間接経費					9,810	地質調査、測量、設計に係る費用等
全体事業費					101,553	

全事業

路線名	箇所名	車線数	延長
国道161号	西大津バイパス	4	11.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	11.0	4,200	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	19,450	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			23,650	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。