



No. 5  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
令和元年度第2回

一般国道161号

こ せ い  
湖西道路（ま の さか もと きた  
真野～坂本北）

【再評価】

令和元年10月  
近畿地方整備局

# 目次

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

# 1. 事業全体図

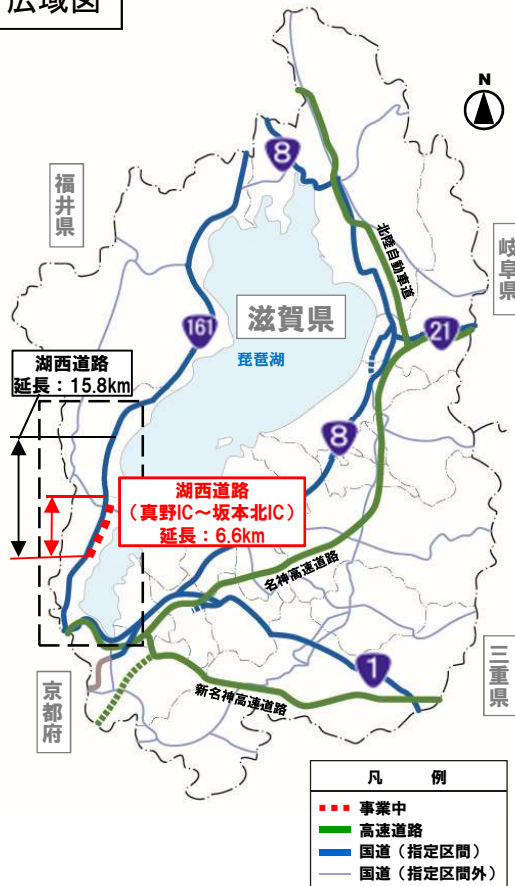
## 一般国道161号 湖西道路(真野～坂本北)

一般国道161号は福井県敦賀市を起点とし、滋賀県湖西地域を経て滋賀県大津市に至る延長約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る。

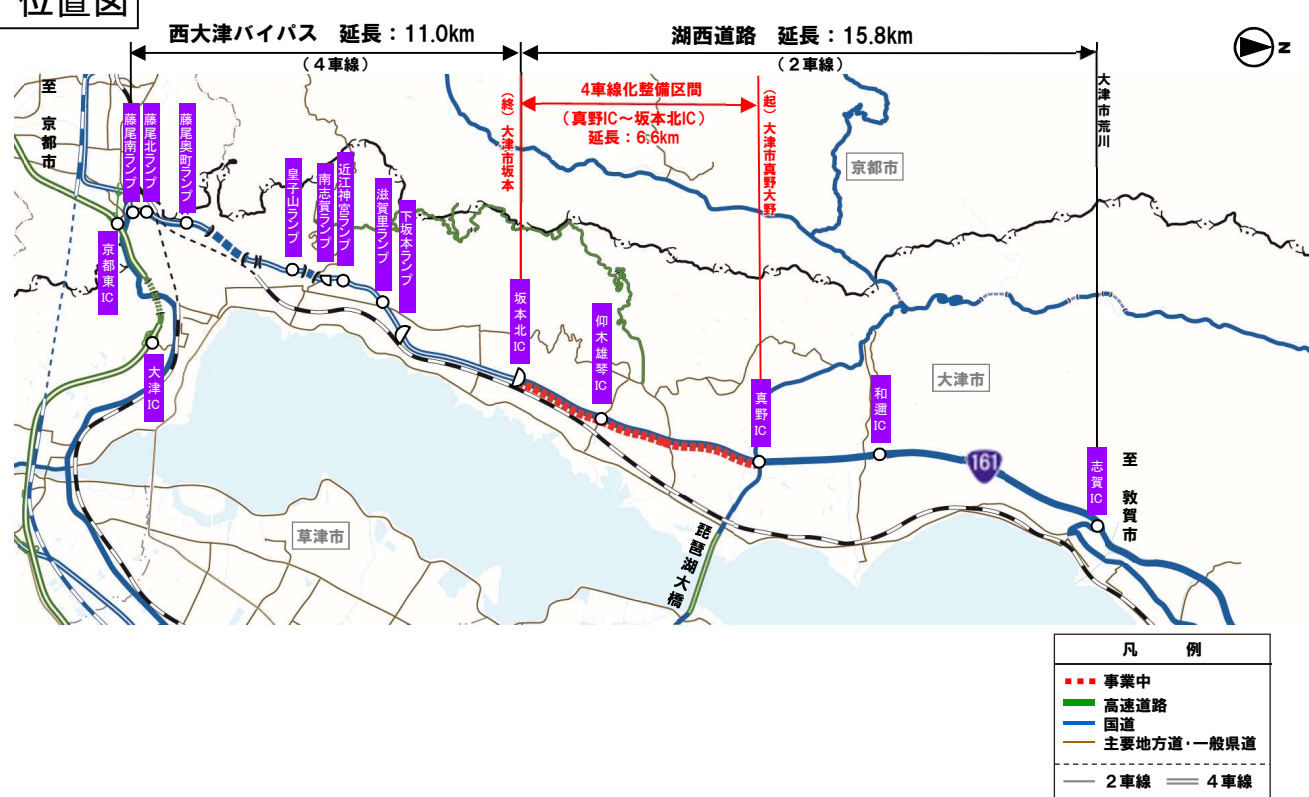
一般国道161号湖西道路は、大津市北中部に位置し、2車線で開通している延長15.8kmの自動車専用道路である。

このうち真野IC～坂本北IC間の延長6.6kmは、交通混雑の緩和、交通安全の確保、救命救急活動の支援、観光振興の支援を目的とした4車線化整備を行っている。

広域図



位置図



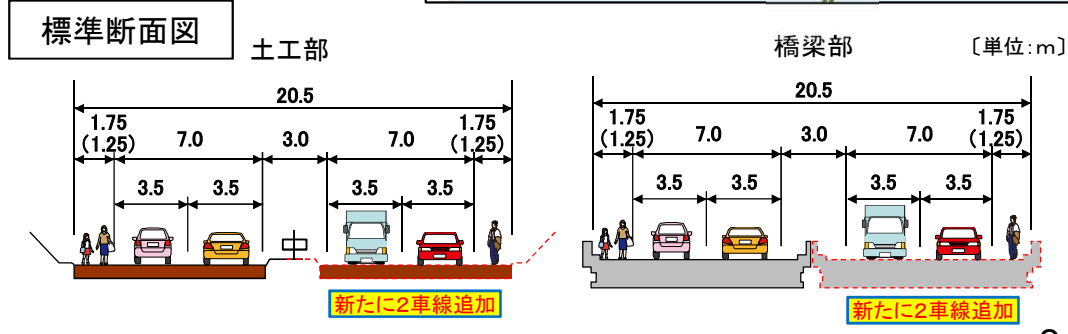
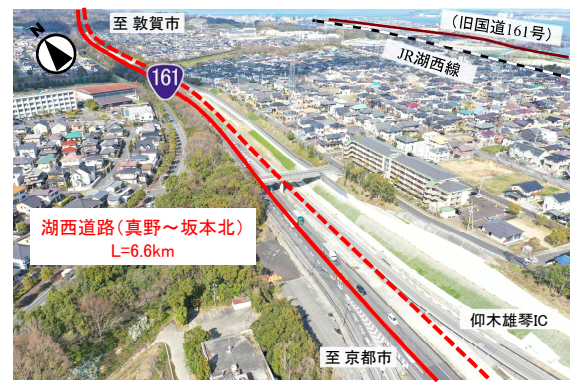
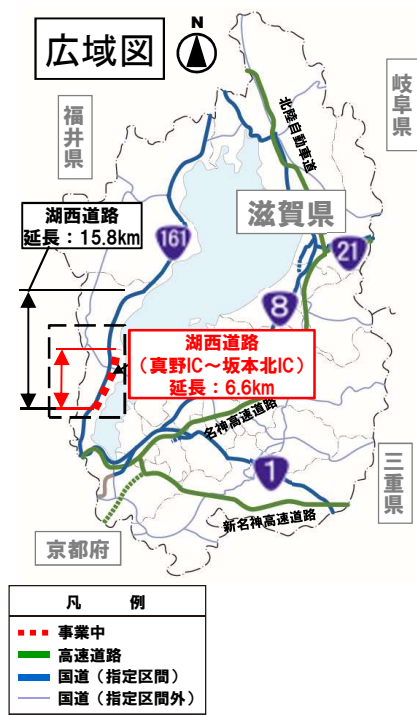
# 2. 事業の概要

一般国道161号 湖西道路(真野～坂本北)

- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保
- 救命救急活動の支援
- 観光振興の支援

## 事業の概要・進捗状況

区間	おおつ まのおおのまの (起)滋賀県大津市真野大野(真野IC) おおつ さかもと さかもときた (終)滋賀県大津市坂本(坂本北IC)
道路延長	6.6km
構造規格	第1種第3級
設計速度	80km/h
車線数	4車線
標準幅員	20.5m
計画交通量	約43,100台/日
全体事業費	89億円
事業化	平成27年度
都市計画決定	—
用地着手	—
工事着手	平成27年度
開通延長	6.6km(2車線)
事業進捗率	約32%(平成31年3月末現在)
用地進捗率	100%(面積ベース、同上)



# 3. 事業の必要性に関する視点

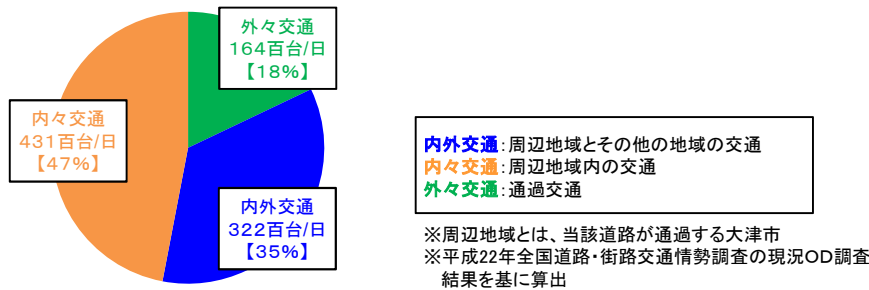
一般国道161号  
湖西道路(真野～坂本北)

## 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

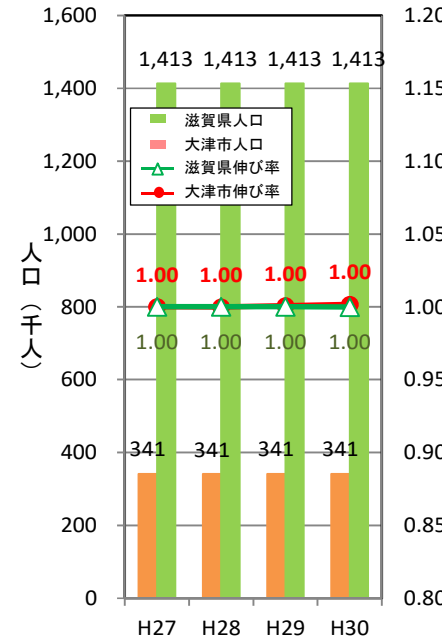
- 湖西道路(真野～坂本北)を利用する交通特性は、周辺地域を発着地とする割合が約8割であり、地域を支える道路である。
- 滋賀県及び大津市の人口、自動車保有台数はほぼ横ばいであり、事業採択の際の前提となっている需要の見込みや地元情勢の変化等に当初計画から大きな変化はない。

※周辺地域とは、当該事業が通過する大津市をいう。

【自動車交通のOD割合】

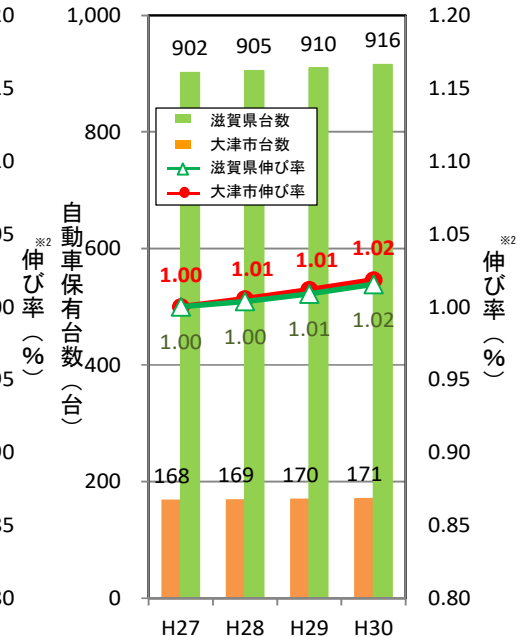


【人口※1の推移】



資料)  
H27: 国勢調査  
H28～H30: 毎月人口推計調査(滋賀県統計書)  
※1: H27～H30の大津市の人口は、旧大津市、志賀町を合算した人口。  
※2: 平成27年を基準(1.00)として、各年の伸び率を算出。

【自動車保有台数※1の推移】



資料)  
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。H27～H30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: 平成27年を基準(1.00)として、各年の伸び率を算出。



# 3. 事業の必要性に関する視点

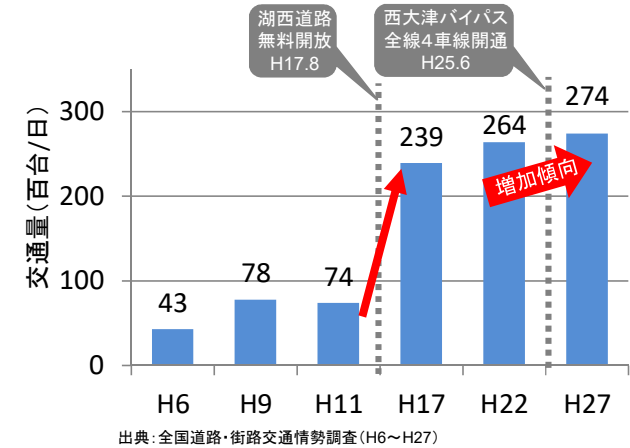
一般国道161号  
湖西道路(真野～坂本北)

## 2) 事業の整備効果(交通混雑の緩和)

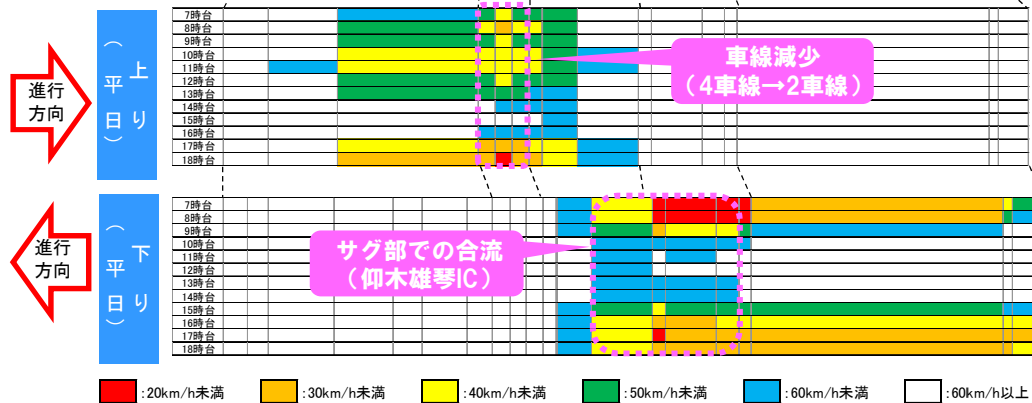
- 湖西道路の交通量は、無料開放、西大津バイパス全線4車線開通により増加傾向であり、車線減少やサグ部での合流など、構造的な要因により速度低下が発生し、交通混雑が発生。
- 4車線化整備による走行性向上により、速度低下が軽減され、交通混雑の緩和が期待される。



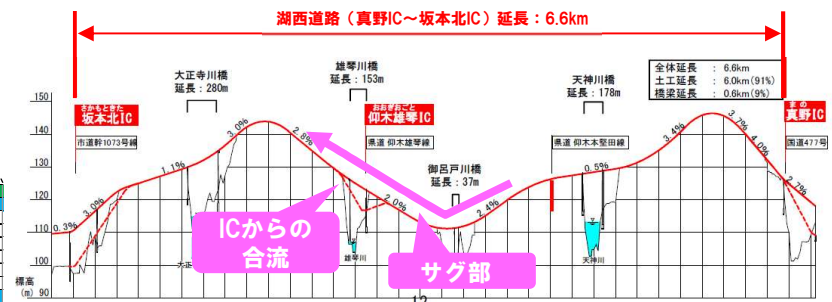
【湖西道路の交通量の推移】



【湖西道路(平日)の速度低下状況】



【湖西道路の勾配変化】



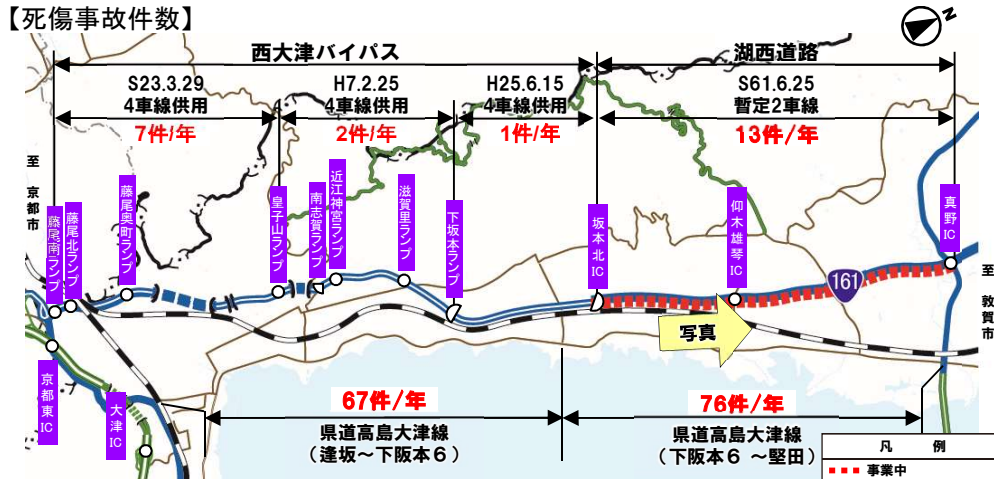
出典: ETC2.0プローブデータ(H30.4～H31.3平日 7～19時平均旅行速度)

# 3. 事業の必要性に関する視点

一般国道161号  
湖西道路(真野～坂本北)

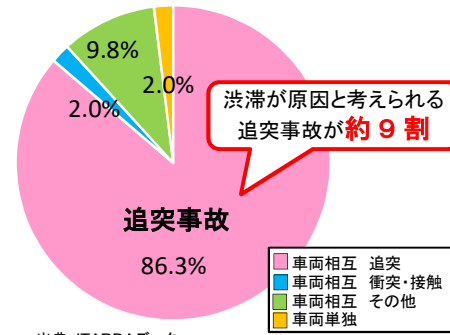
## 2) 事業の整備効果(交通安全の確保)

- 湖西道路は渋滞に起因すると考えられる追突事故が約9割を占めており、死傷事故率は隣接する西大津バイパス(4車線区間)の約5倍となっている。並行する県道高島大津線においても、湖西道路並行区間(下阪本6～堅田)は、西大津バイパス並行区間(逢坂～下阪本6)の約1.8倍となっている。
- 隣接する西大津バイパスでは、4車線整備により、バイパスおよび並行区間の死傷事故率が約4割減少。湖西道路においても、4車線整備により、西大津バイパスと同様の効果が期待される。



出典:ITARDAデータ(西大津バイパス全線4車線化後の平成26年～平成29年の平均値)

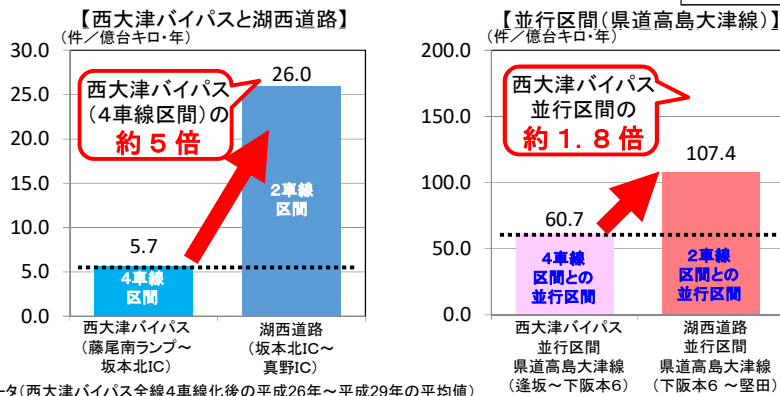
【湖西道路の事故発生要因】



出典:ITARDAデータ  
(西大津バイパス全線4車線化後の平成26年～平成29年)

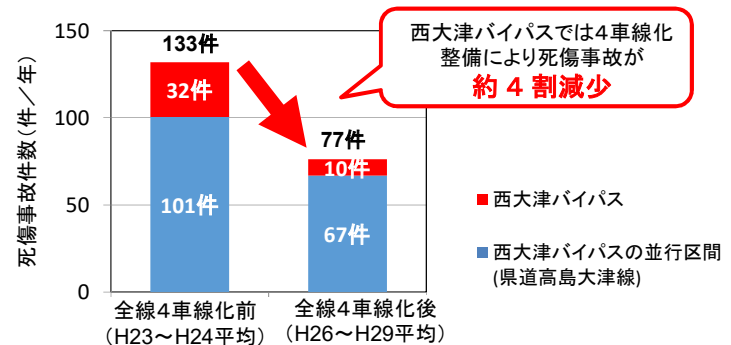
仰木雄琴IC付近の状況

【死傷事故率】



出典:ITARDAデータ(西大津バイパス全線4車線化後の平成26年～平成29年の平均値)

【西大津バイパス全線4車線化における死傷事故の減少例】



出典:ITARDAデータ  
・西大津バイパス全線4車線化前:平成23年～平成24年の平均値  
・西大津バイパス全線4車線化後:平成26年～平成29年の平均値

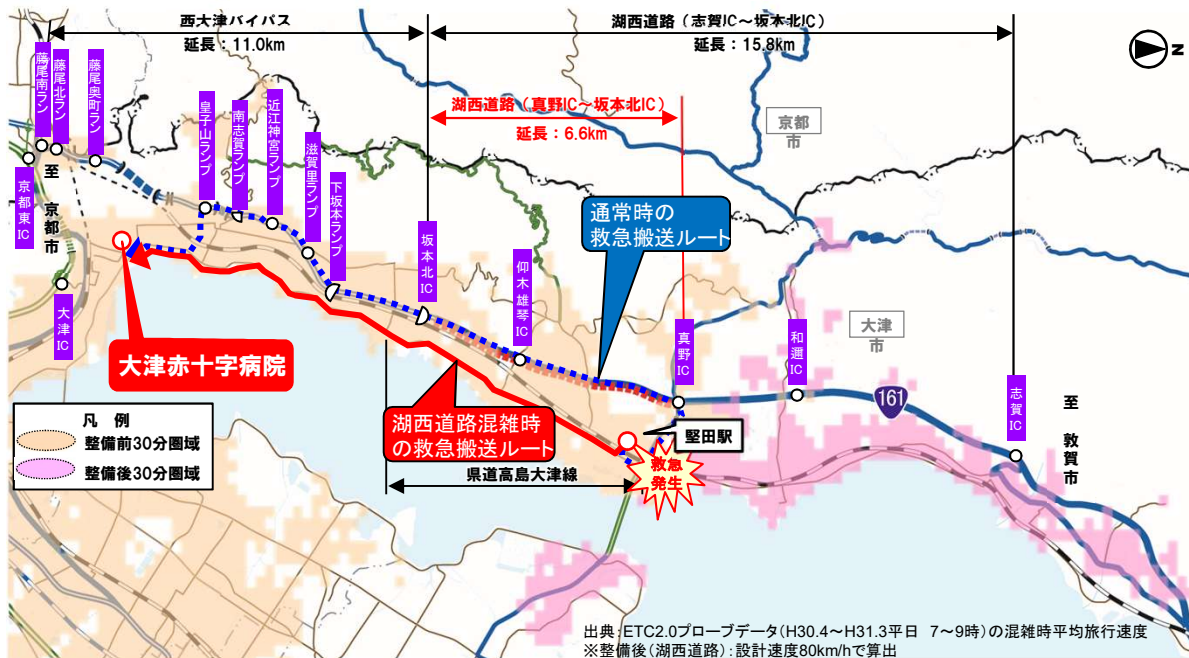
# 3. 事業の必要性に関する視点

一般国道161号  
湖西道路(真野～坂本北)

## 2) 事業の整備効果(救命救急活動の支援)

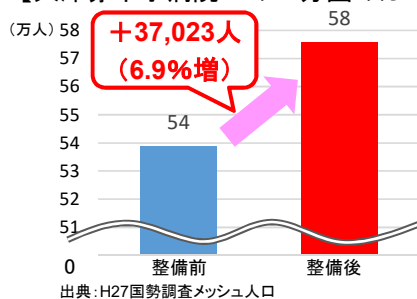
- 琵琶湖西側地域からの第三次医療施設(大津赤十字病院)へのアクセスにおいて、湖西道路が混雑する時間帯の救急搬送は、混雑を避けて一般道路を利用。
- 4車線化整備により、円滑な交通が確保され、搬送における速達性や信頼性の向上が期待される。

【大津赤十字病院への30分圏域】

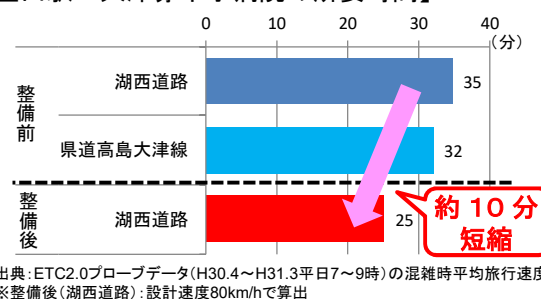


片側1車線で追い越しが困難

【大津赤十字病院への30分圏のカバー人口】



【堅田駅→大津赤十字病院の所要時間】



大津市消防局

湖西道路が混雑する時間帯は、県道高島大津線を救急搬送ルートとして利用していますが、交差点の進入時等のブレーキ等により、傷病者に負担がかかります。湖西道路の4車線化で円滑な救急医療活動が可能になることを期待しています。



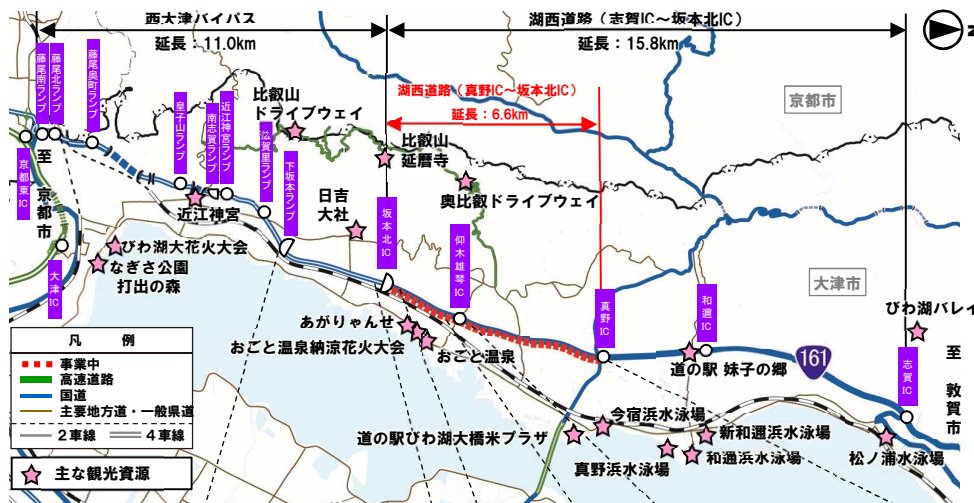
# 3. 事業の必要性に関する視点

一般国道161号  
湖西道路(真野～坂本北)

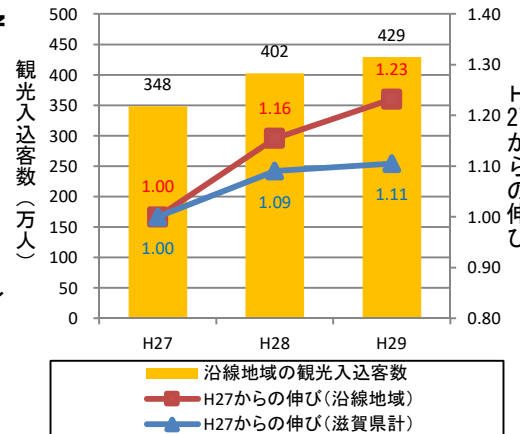
## 2) 事業の整備効果(観光振興の支援)

- 湖西道路の沿線地域には、観光資源が多数立地。
- 湖西道路の混雑により、観光地への立ち寄りや滞在時間の抑制等、地域経済活性化の機会を喪失。
- 4車線化整備により、速達性や高速道路へのアクセス性が向上し、さらなる来訪客数の増加、観光産業及び地域の活性化が期待される。

【沿線地域における観光資源の立地状況】



【沿線地域の主な観光施設の観光入込客数の推移】



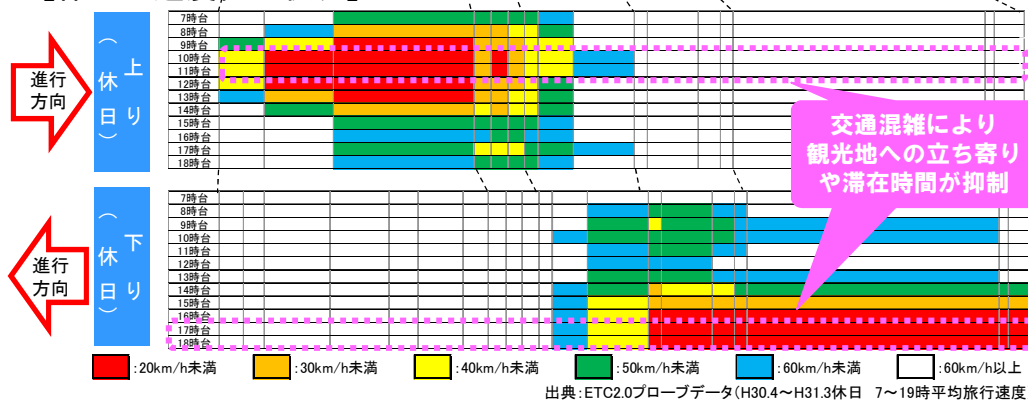
道の駅 妹子の郷



びわ湖バレイ

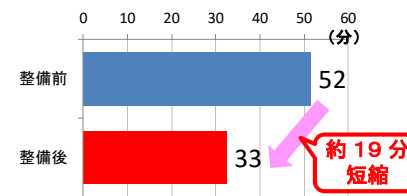
出典: 滋賀県観光入込客統計調査書、びわ湖バレイ資料  
主な観光地: 道の駅 妹子の郷、比叡山ドライブウェイ、道の駅 びわ湖大橋米プラザ、近江神宮、比叡山延暦寺、奥比叡ドライブウェイ、びわ湖大花火大会、びわ湖バレイ

【休日の速度低下状況】



【4車線化整備によるアクセス時間の短縮】

【びわ湖バレイ→藤尾南の所要時間】



出典: ETC2.0プローブデータ (H30.4~H31.3休日 17~19時平均旅行速度)  
※整備後(湖西道路): 設計速度80km/hで算出

渋滞により到着したい時間に着けないというご意見をお客様から頂くことがあります。道路の整備によるアクセス性の向上は、良いPRとなり、観光客の更なる増加が期待できます。



びわ湖バレイ

出典: H31.7 滋賀国道事務所ヒアリング調査

# 3. 事業の必要性に関する視点

一般国道161号  
湖西道路(真野～坂本北)

## 3) 事業の投資効果

### ■ 便益(B)

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

### ■ 費用(C)

道路整備に係る建設費、及び維持管理費で算出

### ■ 事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)
	698億円	44億円	11億円	752億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	79億円	22億円		101億円	

### ■ 算出条件等

基準年 : 令和元年度  
 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 : 令和12年度  
 推計に用いた資料 : 平成22年度  
 全国道路・街路交通情勢調査  
 適用した費用便益分析マニュアル : 平成30年2月版  
 事業費 : 89億円  
 維持管理費 : 20百万円/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)
	698億円	44億円	11億円	752億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	46億円	22億円		67億円	

- ※1 便益・費用については、現在価値化した値である
- ※2 便益・費用については整数値としており、合計値は表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある
- ※3 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の供用により発生する便益で算出している
- ※4 将来交通需要推計ベースの変更(H17→H22)をしたことにより、周辺地域で将来交通量が増加したため、前回算出時より便益が増加している

### 3. 事業の必要性に関する視点

一般国道161号  
湖西道路(真野～坂本北)

#### 4) 地域における計画等

##### ■ 地域における計画

湖西道路(真野～坂本北)は、下記の計画に位置づけあり

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

##### ■ 要望経緯

###### ○ 大津市

- ・令和元年8月 大津市長が国土交通省に「湖西道路(真野～坂本北)の4車線化の早期整備」を要望

###### ○ 国道161号改良整備促進期成同盟会

- (昭和42年12月設立 大津市、高島市、敦賀市の各首長及び各市議会議長)
- (最近の動向)

- ・令和元年8月 国土交通省や財務省などにおいて、要望活動を実施

# 4. 事業進捗の見込みの視点

一般国道161号  
湖西道路(真野～坂本北)

## 1) 事業の進捗状況

### 令和元年度事業内容

- ・ 現在、調査・設計、文化財調査、改良工事、橋梁上下部工事を実施

### 進捗状況 (平成31年3月末時点)

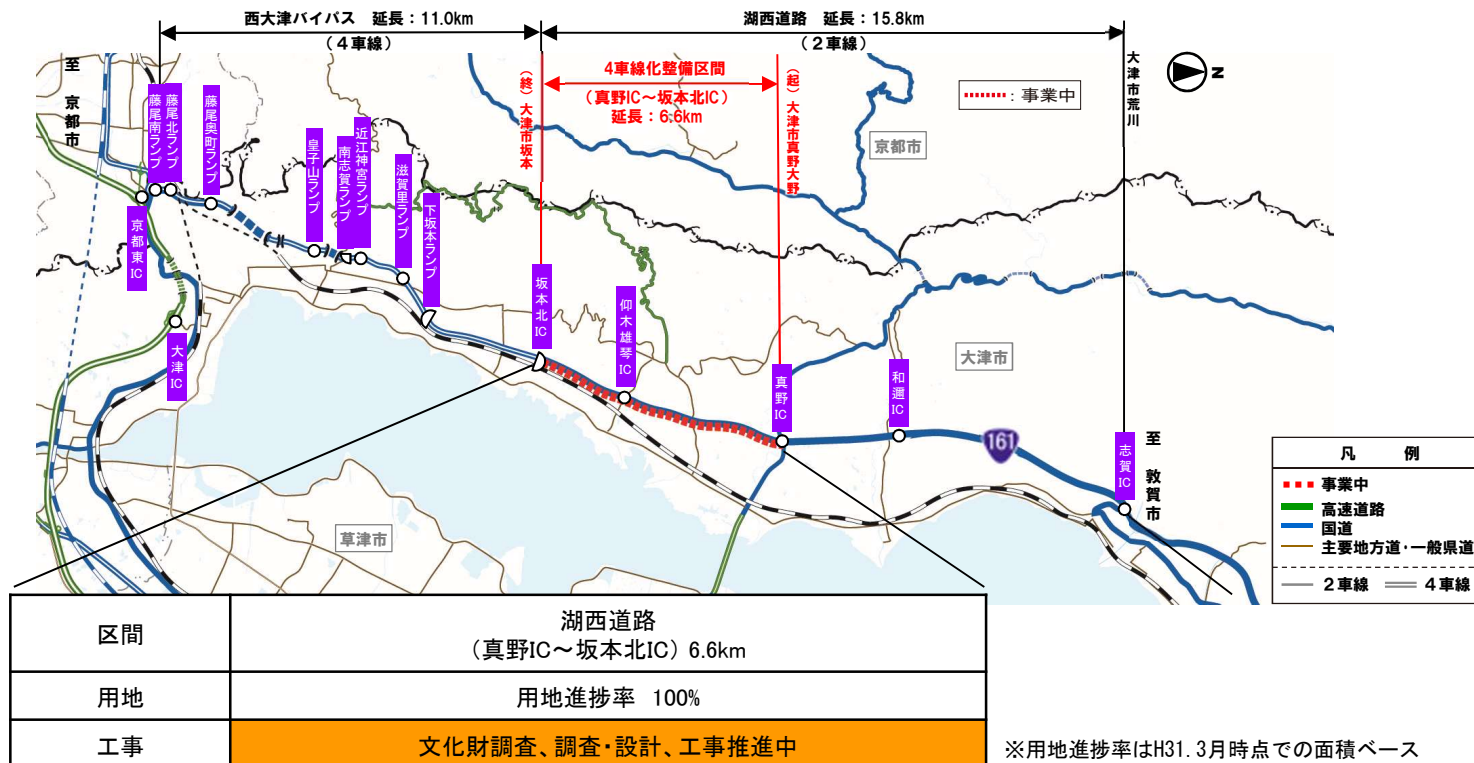
用地進捗率100% (面積ベース)、事業進捗率約32% (事業費ベース)

### 進捗上の課題

- ・ 大きな課題はなし。

## 2) 今後の事業スケジュール等

- ・ 引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す

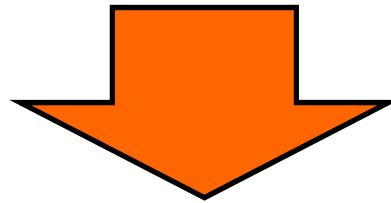


※用地進捗率はH31.3月時点での面積ベース



## 5. コスト縮減や代替案等の可能性の視点

福井県敦賀市を起点として大津市に至る重要幹線道路の一部を形成する一般国道161号湖西道路(真野～坂本北)の計画は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、救命救急活動の支援及び地域活性化への支援を勘案し選定された合理的な計画であり、周辺の環境や景観の保全を図っています。



これまで軽量盛土工法の採用等、コスト縮減に努めてきており、今後も技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら、引き続き事業を推進していきます。

## 6. 関係自治体の意見

一般国道161号 湖西道路(真野～坂本北)

### ○滋賀県知事

令和元年9月26日 滋高幹第 第21号

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

一般国道161号湖西道路（真野～坂本北）については、平成17年8月の無料化以降、各ICからの合流や地形的な影響もあって交通渋滞が頻発している状況にあるため、4車線化の一刻も早い整備が強く望まれており、対応方針（原案）のとおり、事業効果の早期発現に向けたさらなる整備促進をお願いしたい。

事業実施にあたっては、必要な予算の確保と徹底したコスト縮減に取り組んでいただきたい。

なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努力をまいります。

## 6. 関係自治体の意見

一般国道161号 湖西道路(真野～坂本北)

### ◆沿線市町村の期待

#### ■大津市長

(期待する効果)

- ①渋滞解消による市民生活における利便性の向上
  - ・当該区間は普段から渋滞が多く、不便に感じていた市民が格段に便利になる。
- ②産業振興に寄与する広域交通網の充実
- ③観光の基幹道路としての効果
  - ・西大津バイパス・志賀バイパスとつながることで、観光の基幹道路、広域交通網の充実に期待

(市の取り組み)

- ①大津市北部の地域の活性化
  - ・湖西道路の和邇ICにおいて、道の駅「妹子の郷」を平成27年8月にオープンし、志賀地域また大津市全体の地域農産物の販売拠点となるように取り組む。
  - ・大津市北部の地域の活性化を図るきっかけとなり、また、その地域の魅力を発信するようなアンテナショップになるように取り組む。

# 7. 対応方針(原案)

一般国道161号 湖西道路(真野～坂本北)

## 1. 事業の必要性等に関する視点

- ・事業目的である交通混雑の緩和、交通安全の確保、救命救急活動の支援及び地域活性化への支援が必要な状況は変化していない。
- ・湖西道路(真野～坂本北)の整備により交通容量が拡大し、交通混雑の緩和が期待される。
- ・湖西道路(真野～坂本北)の整備により渋滞が緩和し、並行する県道を含めての事故の減少が期待される。
- ・湖西道路(真野～坂本北)の整備により、救命救急活動の支援及び地域活性化への支援が期待される。
- ・費用便益比(B/C)は、事業全体で7.5。残事業で11.2。

## 2. 事業進捗の見込みの視点

- ・湖西道路は昭和49年度に事業化し、昭和63年度に全長15.8kmで2車線開通。このうち真野～坂本北間6.6kmについて、平成27年度に4車線化事業着手し、現在工事を推進。
- ・湖西道路(真野～坂本北)は引き続き事業を推進し、早期の開通を目指します。

湖西道路(真野～坂本北)は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。  
引き続き事業を推進し、早期の開通を目指すことが適切である。

**事業継続**





こ せ い

一般国道161号

ま の

さ か も と き た

湖西道路（真野～坂本北）

【再評価】

（ 計算結果等参考資料 ）

令和元年10月  
近畿地方整備局

No. 5

近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
令和元年度第2回

(再評価)

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	国道161号 湖西道路(真野～坂本北)
事業主体	近畿地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比(B/C)=7.5(経済的純現在価値(B-C)=652億円、経済的内部収益率(EIRR)=21.8%) 残事業：費用便益比(B/C)=11.2(経済的純現在価値(B-C)=685億円、経済的内部収益率(EIRR)=36.3%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	■ 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(現況):5894万人・時間/年 渋滞損失削減時間:152万人・時間/年(30514万人・時間/年⇒30362万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について:(県)高島大津線一般国道367号(主)伊香立浜大津線(県)近江八幡大津線 名神高速道路 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間:221万人・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161号(大津市堅田)、(旅行速度13.7km/h→20km/h以上、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/日以上での踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	・江若交通(浜大津線(堅田駅⇄大津駅))
		□ 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	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	対象区間は地域高規格道路「琵琶湖西縦貫道路」の一部を構成する道路として位置づけられている
		<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	真野 I C～大津市(所要時間:20分⇒14分)
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	びわ湖バレイ(年間観光客入り込み数:607千人/年 H29)～藤尾南ランプ(所要時間:40分⇒29分)
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		<input type="checkbox"/> 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/日以上全ての全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる
<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、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る			
無電柱化による美しい町並みの形成	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
安全で安心できるくらしの確保	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	真野 I C～大津赤十字病院(所要時間:32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）かつ歩行者交通量が100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	対象区間は「第1次緊急輸送道路」としての位置づけられている
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	県道高島大津線（今堅田2～比叡辻2）
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 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する	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
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:7186.56t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	(推計結果) 評価対象区間(現道/平行区間等): (県)高島大津線一般国道367号 (主)伊香立浜大津線 (県)近江八幡大津線 名神高速道路 排出削減量:24.52t/年、排出削減率:1割削減
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(推計結果) 評価対象区間(現道/平行区間等): (県)高島大津線一般国道367号 (主)伊香立浜大津線 (県)近江八幡大津線 名神高速道路 排出削減量:1.45t/年、排出削減率:1割削減
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	



(再評価)

様式 - 2

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
国道161号	湖西道路(真野～坂本北)	L=6.6km	地高	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
43,100	4車線	近畿地方整備局

### ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和1年度		
単純合計	81億円	61億円	142億円
うち残事業分	50億円	61億円	111億円
基準年における 現在価値(C)	79億円	22億円	101億円
うち残事業分	46億円	22億円	67億円

### ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	令和1年度			
供用年	令和7年度			
単年便益 (初年便益)	44億円	2.7億円	0.68億円	47億円
基準年における 現在価値(B)	698億円	44億円	11億円	752億円
うち残事業分	698億円	44億円	11億円	752億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	7.5
経済的純現在価値（事業全体）	652億円
経済的内部収益率（事業全体）	21.8%
費用便益比（残事業）	11.2
経済的純現在価値（残事業）	685億円
経済的内部収益率（残事業）	36.3%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	43,100台/日	±10%	4.9~7.4
事業費	50億円	±10%	7.2~7.8
事業期間	5年	±20%	7.3~7.7

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	43,100台/日	±10%	7.4~11.1
事業費	50億円	±10%	10.5~12.0
事業期間	5年	±20%	11.0~11.6

# 交通状況の変化

様式 - 3 ①

## 事業名：湖西道路（真野～坂本北）（事業全体）

（推計時点 令和12年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 (6.6km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	36,300	43,100	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	14	9	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	92.48	72.03	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	(県)高島 大津線 (6.7km)	交通量	[台/日]	23,400	18,800
		走行時間	[分]	21	18
		走行時間費用	[億円/年]	92.68	61.19
	一般国道3 67号 (6.4km)	交通量	[台/日]	8,300	8,100
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	17.40	16.80
	(主)伊香 立浜大津線 (6.7km)	交通量	[台/日]	1,400	100
		走行時間	[分]	12	10
		走行時間費用	[億円/年]	3.11	0.15
	(県)近江 八幡大津線 (7.9km)	交通量	[台/日]	16,800	16,600
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	42.35	41.65
	名神高速道 路 (6.1km)	交通量	[台/日]	76,300	75,800
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	75.59	74.86
③その他道路合計 (6,895.0km)	走行時間費用	[億円/年]	19,418.15	19,431.64	

			走行時間費用 整備なし (A)	走行時間費用 整備あり (B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：6,935.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	19,741.75	19,698.32	43.43

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

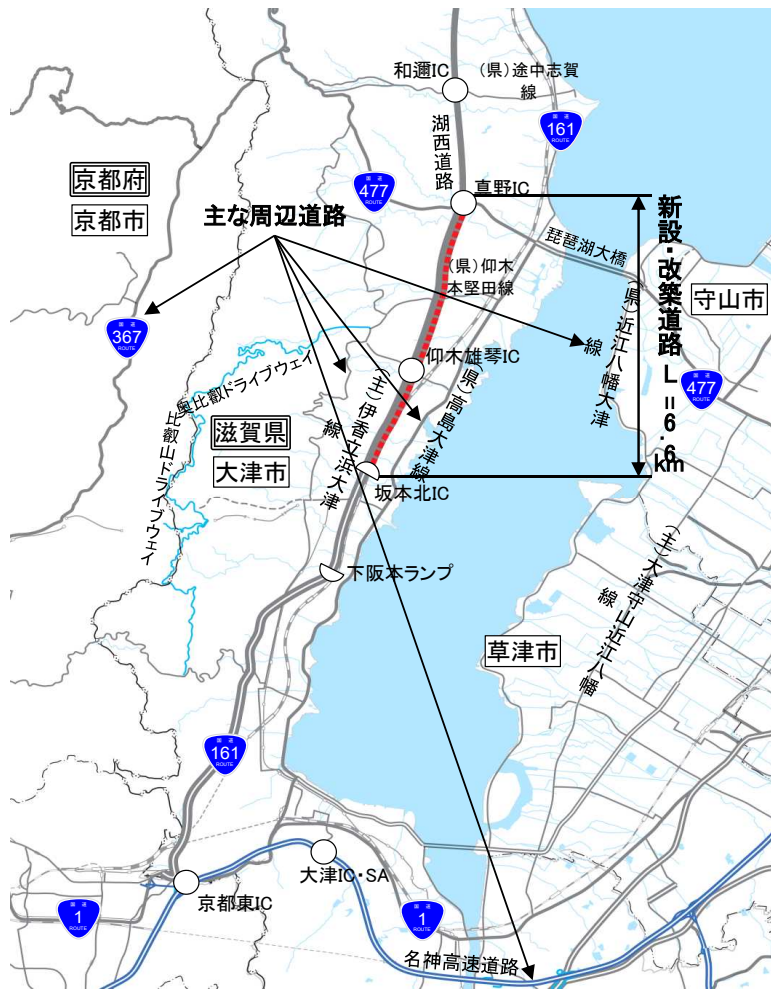
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

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

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

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

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること





# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：湖西道路（真野～坂本北）（残事業）

（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (6.6km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	36,300	43,100	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	14	9	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	92.48	72.03	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	(県)高島 大津線 (6.7km)	交通量	[台/日]	23,400	18,800
		走行時間	[分]	21	18
		走行時間費用	[億円/年]	92.68	61.19
	一般国道3 67号 (6.4km)	交通量	[台/日]	8,300	8,100
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	17.40	16.80
	(主)伊香 立浜大津線 (6.7km)	交通量	[台/日]	1,400	100
		走行時間	[分]	12	10
		走行時間費用	[億円/年]	3.11	0.15
	(県)近江 八幡大津線 (7.9km)	交通量	[台/日]	16,800	16,600
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	42.35	41.65
	名神高速道 路 (6.1km)	交通量	[台/日]	76,300	75,800
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	75.59	74.86
③その他道路合計 (6,895.0km)	走行時間費用	[億円/年]	19,418.15	19,431.64	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：6,935.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	19,741.75	19,698.32	43.43

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

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

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

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

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

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



# 費用便益分析の条件

事業名：湖西道路(真野～坂本北)

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	令和1年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (令和12年)	
	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"/>
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: 国道161号 湖西道路(真野~坂本北)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.20	6.6	1.34

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-10年目	H 27	1.1699	103.0	0.46	0.54		
-9年目	H 28	1.1249	102.8	2.51	2.83		
-8年目	H 29	1.0816	103.0	13.89	15.02		
-7年目	H 30	1.0400	103.0	7.41	7.70		
-6年目	R 1	1.0000	103.0	7.41	7.41		
-5年目	R 2	0.9615	103.0	12.27	11.80		
-4年目	R 3	0.9246	103.0	18.55	17.15		
-3年目	R 4	0.8890	103.0	14.18	12.61		
-2年目	R 5	0.8548	103.0	2.86	2.45		
-1年目	R 6	0.8219	103.0	1.95	1.60		
供用開始年次	R 7	0.7903	103.0			1.22	0.96
1年目	R 8	0.7599	103.0			1.22	0.93
2年目	R 9	0.7307	103.0			1.22	0.89
3年目	R 10	0.7026	103.0			1.22	0.86
4年目	R 11	0.6756	103.0			1.22	0.82
5年目	R 12	0.6496	103.0			1.22	0.79
6年目	R 13	0.6246	103.0			1.22	0.76
7年目	R 14	0.6006	103.0			1.22	0.73
8年目	R 15	0.5775	103.0			1.22	0.70
9年目	R 16	0.5553	103.0			1.22	0.68
10年目	R 17	0.5339	103.0			1.22	0.65
11年目	R 18	0.5134	103.0			1.22	0.63
12年目	R 19	0.4936	103.0			1.22	0.60
13年目	R 20	0.4746	103.0			1.22	0.58
14年目	R 21	0.4564	103.0			1.22	0.56
15年目	R 22	0.4388	103.0			1.22	0.53
16年目	R 23	0.4220	103.0			1.22	0.51
17年目	R 24	0.4057	103.0			1.22	0.49
18年目	R 25	0.3901	103.0			1.22	0.48
19年目	R 26	0.3751	103.0			1.22	0.46
20年目	R 27	0.3607	103.0			1.22	0.44
21年目	R 28	0.3468	103.0			1.22	0.42
22年目	R 29	0.3335	103.0			1.22	0.41
23年目	R 30	0.3207	103.0			1.22	0.39
24年目	R 31	0.3083	103.0			1.22	0.38
25年目	R 32	0.2965	103.0			1.22	0.36
26年目	R 33	0.2851	103.0			1.22	0.35
27年目	R 34	0.2741	103.0			1.22	0.33
28年目	R 35	0.2636	103.0			1.22	0.32
29年目	R 36	0.2534	103.0			1.22	0.31
30年目	R 37	0.2437	103.0			1.22	0.30
31年目	R 38	0.2343	103.0			1.22	0.29
32年目	R 39	0.2253	103.0			1.22	0.27
33年目	R 40	0.2166	103.0			1.22	0.26
34年目	R 41	0.2083	103.0			1.22	0.25
35年目	R 42	0.2003	103.0			1.22	0.24
36年目	R 43	0.1926	103.0			1.22	0.23
37年目	R 44	0.1852	103.0			1.22	0.23
38年目	R 45	0.1780	103.0			1.22	0.22
39年目	R 46	0.1712	103.0			1.22	0.21
40年目	R 47	0.1646	103.0			1.22	0.20
41年目	R 48	0.1583	103.0			1.22	0.19
42年目	R 49	0.1522	103.0			1.22	0.19
43年目	R 50	0.1463	103.0			1.22	0.18
44年目	R 51	0.1407	103.0			1.22	0.17
45年目	R 52	0.1353	103.0			1.22	0.16
46年目	R 53	0.1301	103.0			1.22	0.16
47年目	R 54	0.1251	103.0			1.22	0.15
48年目	R 55	0.1203	103.0			1.22	0.15
49年目	R 56	0.1157	103.0	0.00	0.00	1.22	0.14
合計				81.49	79.11	60.91	21.51
単純事業費計				81.49		60.91	

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

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

## 費用の現在価値算定表(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:国道161号 湖西道路(真野~坂本北)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.20	6.6	1.34

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-5年目	R 2	0.9615	103.0	12.27	11.80		
-4年目	R 3	0.9246	103.0	18.55	17.15		
-3年目	R 4	0.8890	103.0	14.18	12.61		
-2年目	R 5	0.8548	103.0	2.86	2.45		
-1年目	R 6	0.8219	103.0	1.95	1.60		
供用開始年次	R 7	0.7903	103.0			1.22	0.96
1年目	R 8	0.7599	103.0			1.22	0.93
2年目	R 9	0.7307	103.0			1.22	0.89
3年目	R 10	0.7026	103.0			1.22	0.86
4年目	R 11	0.6756	103.0			1.22	0.82
5年目	R 12	0.6496	103.0			1.22	0.79
6年目	R 13	0.6246	103.0			1.22	0.76
7年目	R 14	0.6006	103.0			1.22	0.73
8年目	R 15	0.5775	103.0			1.22	0.70
9年目	R 16	0.5553	103.0			1.22	0.68
10年目	R 17	0.5339	103.0			1.22	0.65
11年目	R 18	0.5134	103.0			1.22	0.63
12年目	R 19	0.4936	103.0			1.22	0.60
13年目	R 20	0.4746	103.0			1.22	0.58
14年目	R 21	0.4564	103.0			1.22	0.56
15年目	R 22	0.4388	103.0			1.22	0.53
16年目	R 23	0.4220	103.0			1.22	0.51
17年目	R 24	0.4057	103.0			1.22	0.49
18年目	R 25	0.3901	103.0			1.22	0.48
19年目	R 26	0.3751	103.0			1.22	0.46
20年目	R 27	0.3607	103.0			1.22	0.44
21年目	R 28	0.3468	103.0			1.22	0.42
22年目	R 29	0.3335	103.0			1.22	0.41
23年目	R 30	0.3207	103.0			1.22	0.39
24年目	R 31	0.3083	103.0			1.22	0.38
25年目	R 32	0.2965	103.0			1.22	0.36
26年目	R 33	0.2851	103.0			1.22	0.35
27年目	R 34	0.2741	103.0			1.22	0.33
28年目	R 35	0.2636	103.0			1.22	0.32
29年目	R 36	0.2534	103.0			1.22	0.31
30年目	R 37	0.2437	103.0			1.22	0.30
31年目	R 38	0.2343	103.0			1.22	0.29
32年目	R 39	0.2253	103.0			1.22	0.27
33年目	R 40	0.2166	103.0			1.22	0.26
34年目	R 41	0.2083	103.0			1.22	0.25
35年目	R 42	0.2003	103.0			1.22	0.24
36年目	R 43	0.1926	103.0			1.22	0.23
37年目	R 44	0.1852	103.0			1.22	0.23
38年目	R 45	0.1780	103.0			1.22	0.22
39年目	R 46	0.1712	103.0			1.22	0.21
40年目	R 47	0.1646	103.0			1.22	0.20
41年目	R 48	0.1583	103.0			1.22	0.19
42年目	R 49	0.1522	103.0			1.22	0.19
43年目	R 50	0.1463	103.0			1.22	0.18
44年目	R 51	0.1407	103.0			1.22	0.17
45年目	R 52	0.1353	103.0			1.22	0.16
46年目	R 53	0.1301	103.0			1.22	0.16
47年目	R 54	0.1251	103.0			1.22	0.15
48年目	R 55	0.1203	103.0			1.22	0.15
49年目	R 56	0.1157	103.0	0.00	0.00	1.22	0.14
合計				49.81	45.61	60.91	21.51
単純事業費計				49.81		60.91	

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

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





路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道161号	湖西道路(真野～坂本北)	4	6.6km

## ■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				7,430	
	改良費				2,190	
		土工	m <sup>3</sup>	109,130	1,073	切土(9万m <sup>3</sup> )、盛土(2万m <sup>3</sup> )
		法面工	m <sup>2</sup>	28,234	251	切土法面、盛土法面、切土補強工
		擁壁工	式	1	136	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	m	10	8	
		排水工	式	1	253	
		中央分離帯工	m	4,807	27	
		跨道橋工	式		119	1橋
		雑工	式		324	工事用道路等
	橋梁費				3,171	
		100m未満	式	1	133	1橋
		100m以上	式	1	3,039	連続高架橋3橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				702	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	139,623	702	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>			
	付帯施設費				1,366	
		交通管理施設工	式	1	490	
		遮音壁	m	2,327	876	
②	用地及補償費				162	
	用地費		m <sup>2</sup>			
		宅地	m <sup>2</sup>			
		田畑	m <sup>2</sup>			
		山林・原野	m <sup>2</sup>			
		その他	m <sup>2</sup>			
	補償費		式	1	162	家屋事業損失対応
③	間接経費		式	1	1,261	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	全体事業費				8,900	

## 事業全体

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道161号	湖西道路(真野～坂本北)	4	6.6km

## ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	6.6	2,400	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	11,000	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			13,400	

## 【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。



路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道161号	湖西道路(真野～坂本北)	4	6.6km

## ■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				5,104	
	改良費				1,465	
		土工	m <sup>3</sup>	79,130	715	切土(7万m <sup>3</sup> )、盛土(1万m <sup>3</sup> )
		法面工	m <sup>2</sup>	15,230	135	切土法面、盛土法面、切土補強工
		擁壁工	式	1	105	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	m	10	8	
		排水工	式	1	253	
		中央分離帯工	m	4,807	27	
		跨道橋工	式		119	1橋
		雑工	式		103	工事用道路等
	橋梁費				1,954	
		100m未満	式			1橋
		100m以上	式	1	1,954	連続高架橋3橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				702	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	139,623	702	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>			
	付帯施設費				983	
		交通管理施設工	式	1	490	
		遮音壁	m	1,310	493	
②	用地及補償費				162	
	用地費		m <sup>2</sup>			
		宅地	m <sup>2</sup>			
		田畑	m <sup>2</sup>			
		山林・原野	m <sup>2</sup>			
		その他	m <sup>2</sup>			
	補償費		式	1	162	家屋事業損失対応
③	間接経費		式	1	213	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	全体事業費				5,479	

## 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道161号	湖西道路(真野～坂本北)	4	6.6km

## ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	6.6	2,400	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	11,000	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			13,400	

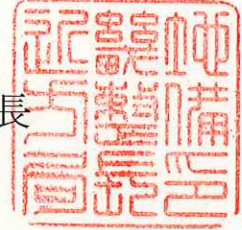
## 【単価等について】

○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。

国近整企画第97号  
令和元年9月13日

滋賀県知事 殿

近畿地方整備局長



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

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

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

このたび、令和元年10月3日(木)に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、令和元年9月25日(水)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・お問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

FAX 06-6942-7463

(再評価)

## 【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道8号野洲栗東バイパス	事業継続	
一般国道161号湖西道路(真野～坂本北)	事業継続	

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



滋 高 幹 第 2 1 号

令和元年(2019年)9月26日

国土交通省

近畿地方整備局長 様

滋賀県知事 三日月 大造



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

令和元年9月13日付け国近整企画第97号で照会のありましたこのことについて、別紙のとおり回答します。

対象道路事業

- ・一般国道8号野洲栗東バイパス
- ・一般国道161号湖西道路(真野～坂本北)

(別紙)

【一般国道8号野洲栗東バイパス】

一般国道8号については、慢性的な交通渋滞が発生しており、その影響で、企業の輸送能力が低下するとともに、交通事故の多発や生活環境の悪化等、地域住民の生活にも深刻な問題が生じている。

これらの状況を改善するためには当該事業の早期完成が強く望まれており、対応方針(原案)のとおり、事業効果の早期発現に向けたさらなる整備促進をお願いしたい。

事業実施にあたっては、必要な予算の確保と徹底したコスト縮減に取り組んでいただきたい。

なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努力をしてまいります。

【一般国道161号湖西道路(真野～坂本北)】

一般国道161号湖西道路(真野～坂本北)については、平成17年8月の無料化以降、各ICからの合流や地形的な影響もあって交通渋滞が頻発している状況にあるため、4車線化の一刻も早い整備が強く望まれており、対応方針(原案)のとおり、事業効果の早期発現に向けたさらなる整備促進をお願いしたい。

事業実施にあたっては、必要な予算の確保と徹底したコスト縮減に取り組んでいただきたい。

なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努力をしてまいります。