



No. 6
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8号

や す りっ とう
野洲栗東バイパス

【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. 事業費の見直し
6. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
7. 関係自治体の意見
8. 対応方針(原案)

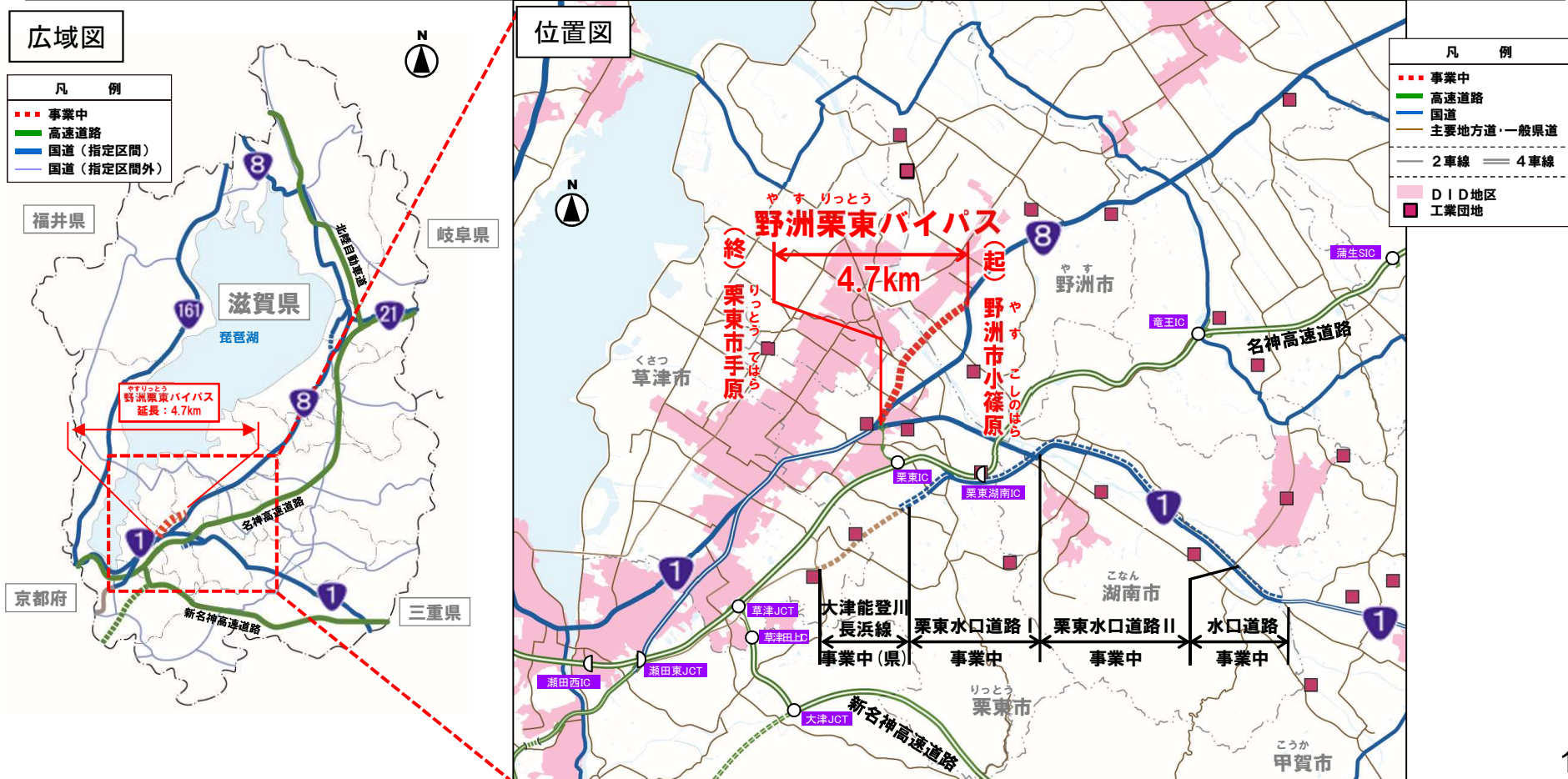
1. 事業全体図

一般国道8号 野洲栗東バイパス

一般国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、京都府京都市に至る延長約600kmの幹線道路であり、沿道地域の産業・経済・生活活動を支える重要な役割を担っている。

一般国道8号の野洲市から栗東市までの区間は、沿道に工場、店舗、住宅等が連坦しており、地域の経済と日常生活を支える幹線道路として広く利用されている。

野洲栗東バイパスは、名神高速道路栗東ICへの円滑なアクセスを可能とし、国道8号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした延長4.7kmの道路である。



2. 事業の概要

一般国道8号 野洲栗東バイパス

事業の目的

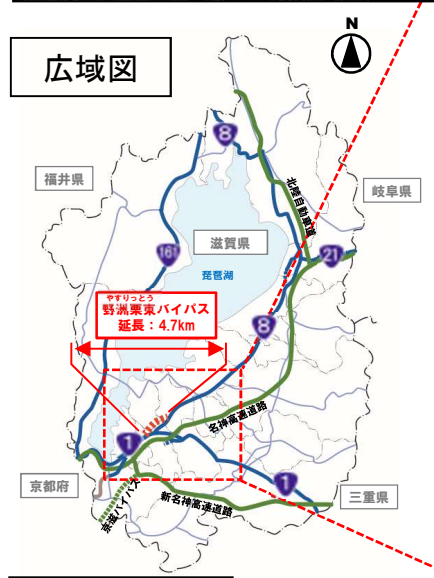
- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保

事業の概要、進捗状況

区間	(起) 滋賀県野洲市小篠原 (終) 滋賀県栗東市手原
道路延長	4.7km
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	40.0m
計画交通量	35,600台/日
全体事業費	650億円
事業化	昭和57年度
都市計画決定	平成12年5月
用地着手	平成25年度
工事着手	平成28年度
開通延長	—
事業進捗率	約36% (平成31年3月末現在)
用地取得率	約91% (面積ベース、同上)

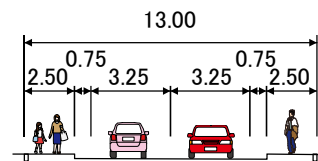


広域図

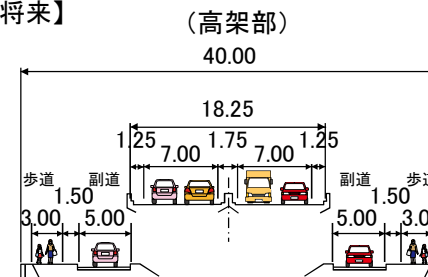


標準断面図

【現況】

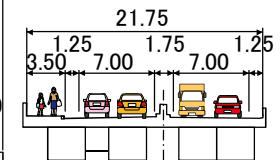


【将来】



(高架部)

(橋梁部)



3. 事業の必要性に関する視点

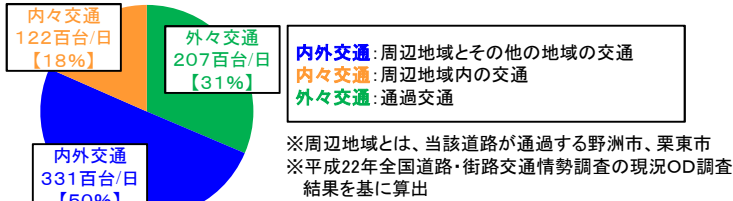
一般国道8号 野洲栗東バイパス

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

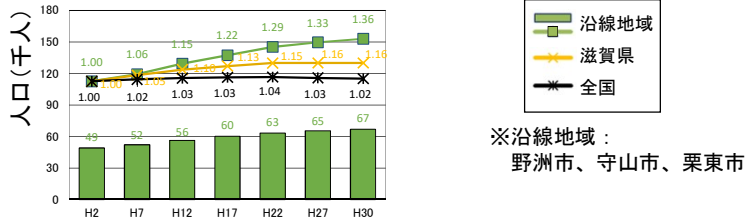
■ 国道8号(現道)を利用する交通特性は、外々交通が31%、内外交通が50%であり、広域的な交通が約8割を占める。

■ ^{やすりっとう}野洲栗東バイパス沿線は多数の工業団地、企業が立地しており、沿線の人口及び自動車保有台数は、増加傾向にあり、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。

【自動車交通のODの割合】

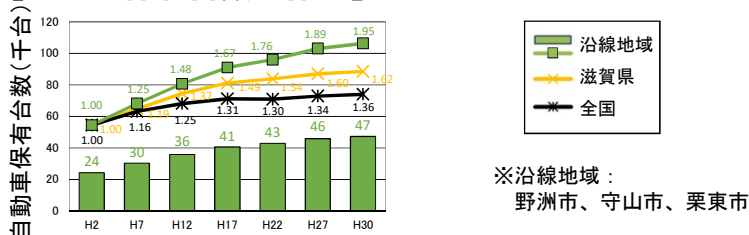


【人口の伸び】



※折れ線は、グラフ上のH2を基準とした人口の伸び
出典：国勢調査(H2~H27)、毎月推計人口調査(H30)

【自動車保有台数の伸び】

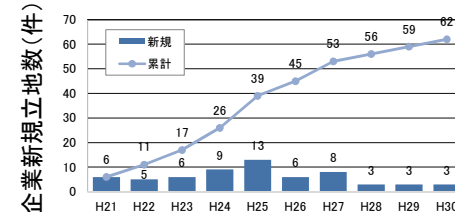


※折れ線は、グラフ上のH2を基準とした自動車保有台数の伸び
出典：全国：自動車輸送統計調査、各市及び滋賀県：滋賀県統計書

【国道8号周辺の工場立地状況】



【湖南地域の新規工場立地数】



出典：滋賀県産業用地のしおり
三上中小小路工業団地造成事業について

※湖南地域：大津市、草津市、野洲市、守山市、栗東市
出典：工場立地動向調査

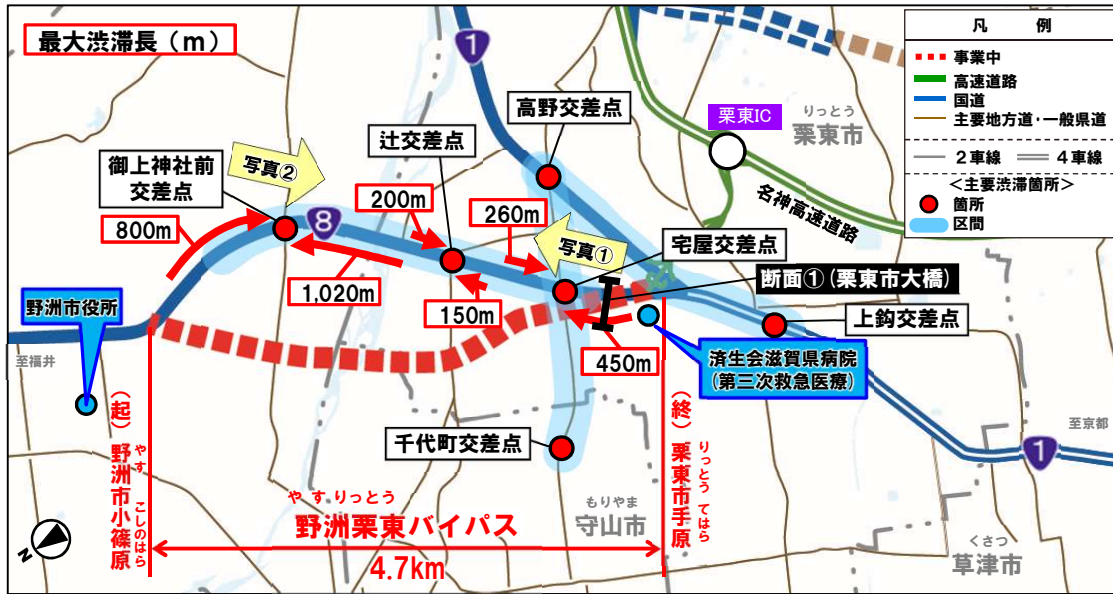
3. 事業の必要性に関する視点

一般国道8号 野洲栗東バイパス

2) 事業の整備効果(交通混雑の緩和)

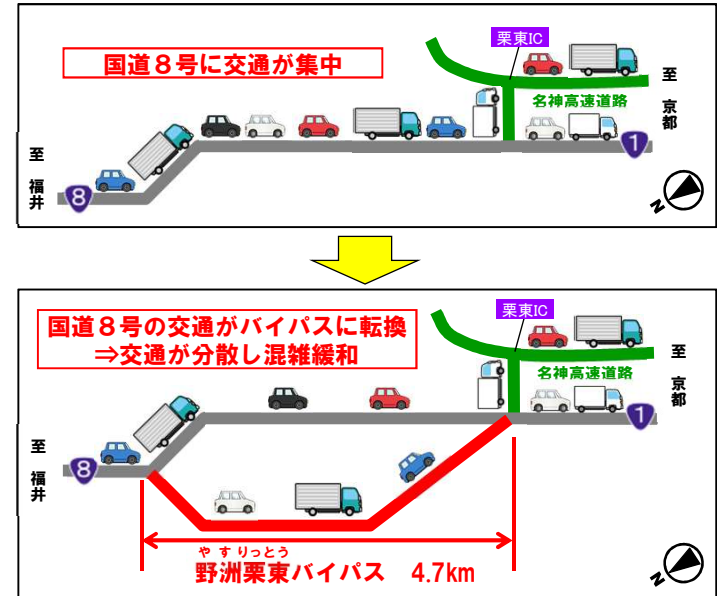
- 国道8号の交通量は約26,200台/日と、交通容量を約2.2倍超過しており、交通混雑が発生。
- 国道8号の通過交通が野洲栗東バイパスに転換することにより、交通分散が図られ交通混雑の緩和が期待できる。

【国道8号の混雑状況】



出典：渋滞長調査(滋賀国道事務所調べ)
H29.6.8 (宅屋交差点、辻交差点)、H27.5.27(御上神社前交差点)

【バイパス整備による混雑緩和のイメージ】



【国道8号の現況交通量(断面①)】

写真①

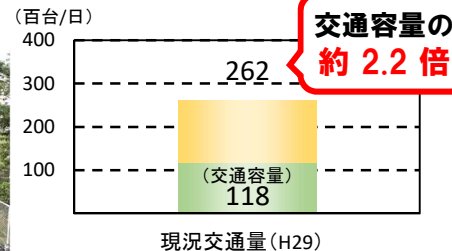


宅屋交差点付近の状況

写真②



御上神社前交差点付近の状況



出典：交通容量：H27全国道路・街路情勢調査
交通量：H29滋賀国道事務所調べ

【参考】混雑緩和による所要時間の短縮



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)
注) 今回整備区間の所要時間は設計速度80km/hにより算出

3. 事業の必要性に関する視点

一般国道8号 野洲栗東バイパス

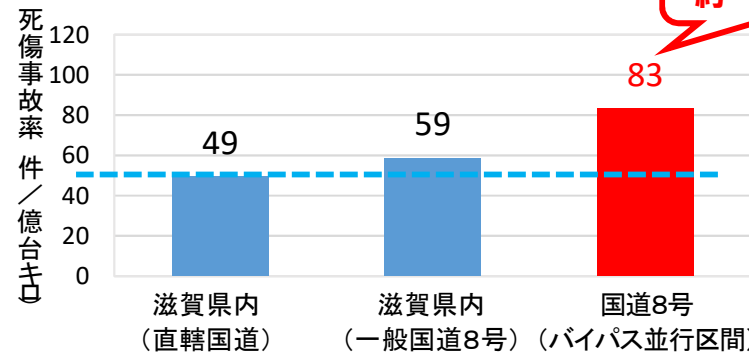
2) 事業の整備効果(交通安全の確保)

- **野洲栗東バイパスと並行する国道8号で発生する事故は、渋滞などに起因すると考えられる追突が全体の約7割を占めており、死傷事故率は滋賀県平均の約1.7倍となっている。**
- **バイパス整備により交通転換が図られることで国道8号における事故の減少が期待される。**



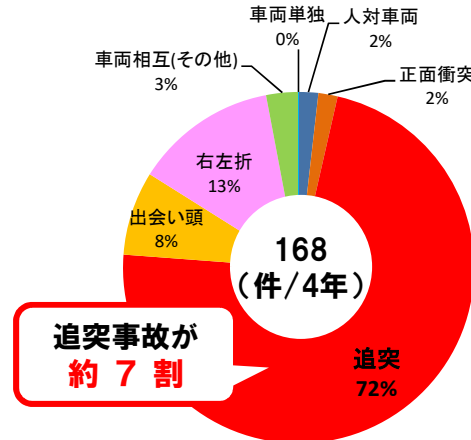
出典：渋滞長調査(滋賀国道事務所調べ)
H29.6.8 (宅屋交差点、辻交差点)、H27.5.27(御上神社前交差点)

【直轄国道の死傷事故率の比較】



出典：ITARDAデータ(平成26年～平成29年の平均値)

【事故類型別事故件数】



出典：ITARDAデータ(平成26年～平成29年の合計件数)



令和元年6月20日撮影

みかみじんじやまえ 御上神社前交差点付近の渋滞状況

3. 事業の必要性等に関する視点

一般国道8号 野洲栗東バイパス

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)
	609億円	41億円	13億円	663億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	
	560億円		45億円	605億円	

■ 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 : 650億円
 維持管理費 : 62百万円/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)
	609億円	41億円	13億円	663億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	
	369億円		45億円	414億円	

※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

※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. 事業の必要性等に関する視点

一般国道8号 野洲栗東バイパス

4) 地域における計画等

■ 地域における計画

野洲栗東バイパスは、以下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)
- 「第1次野洲市総合計画 - 改訂版 - (野洲市)」(平成24年4月)
- 「第五次栗東市総合計画 後期基本計画(栗東市)」(平成27年3月)
- 「第三次 栗東市都市計画マスタープラン(栗東市)」(平成23年10月)
- 「第三次 栗東市道路整備プログラム(栗東市)」(平成31年3月見直し)
- 「守山市都市計画基本方針(守山市都市計画マスタープラン)(守山市)」(平成28年7月改訂)

■ 要望経緯

○ 大津湖南地域幹線道路整備促進協議会

(昭和57年4月設立、野洲市、大津市、草津市、守山市、栗東市、湖南市の各首長)

(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

○ 国道8号野洲栗東バイパス整備促進期成同盟会

(平成24年2月設立、栗東市、野洲市、守山市の各首長)

(最近の動向)

- ・令和元年8月 官房長官や国土交通省・財務省などにおいて、要望活動を実施

4. 事業の進捗の見込みの視点

一般国道8号 野洲栗東バイパス

1) 事業の進捗状況

令和元年度事業内容

- ・ 現在、調査設計、用地取得、文化財調査、改良工事、下部工事を実施

進捗状況（平成31年3月末時点）

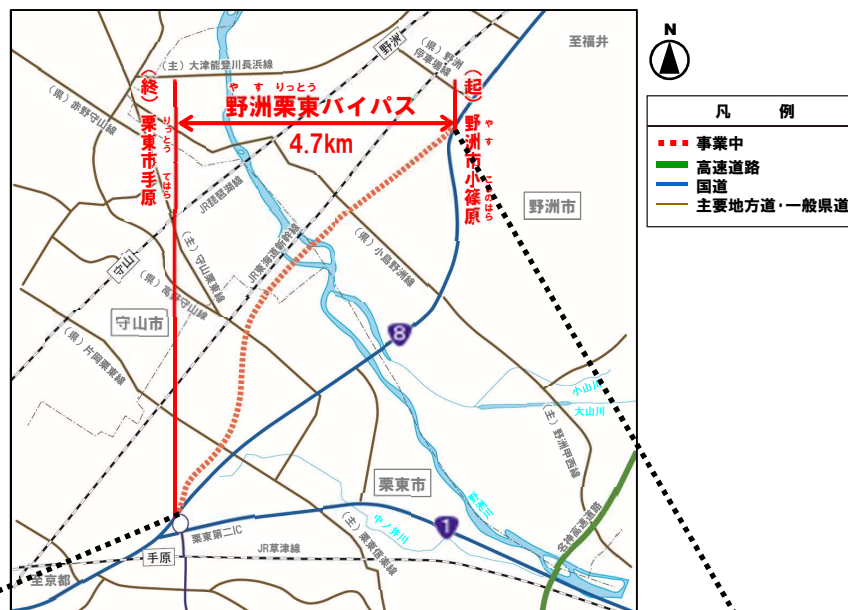
- ・ 用地取得率約91%（面積ベース）、事業進捗率約36%（事業費ベース）

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。



区間	未開通区間
用地	用地取得率 約91% 用地取得推進
工事	文化財調査・調査設計・工事推進中

※用地進捗率はH31.3月時点での面積ベース

5. 事業費の見直し

■全体事業費の見直し

○橋梁基礎工の変更等により、約286億円の増額が生じたため、コスト縮減を図ったものの事業費全体で約285億円の増額が発生（365億円 ⇒ 650億円）

■事業費の増加要因

- 事業進捗に伴い、地質調査を確認した結果
 - ・橋梁基礎工の変更(①)
 - ・盛土区間における地盤改良工の追加(②)
- 道路構造の変更(③)
- 廃棄物混じり土の処分(⑤)
- 現地確認の結果、埋蔵文化財調査範囲の拡大(⑦)
- 用地補償費の追加に伴う増(⑧)

■コスト縮減の取組み

- 野洲川橋下部工の構造変更(⑨)

単位：億円

No	主な増減理由		金額
①	地質条件の変更 に係るもの	橋梁基礎工の変更に伴う増	97
②		盛土区間における地盤改良工の追加に伴う増	19
③	道路構造の変更に伴う増		56
④	接続方法の変更に伴う増		58
⑤	廃棄物混じり土の処分に伴う増		13
⑥	支障物件の移設に伴う増		14
⑦	埋蔵文化財調査範囲の拡大に伴う増		16
⑧	用地補償費の追加に伴う増		13
⑨	野洲川橋梁下部工の構造変更によるコスト縮減		-1
	合 計		285

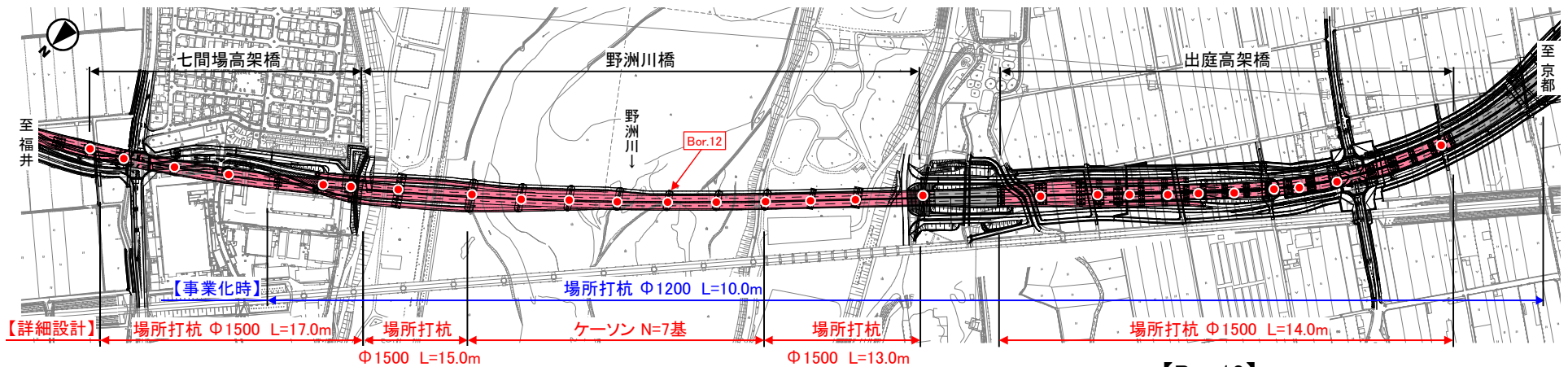
5. 事業費の見直し

① 橋梁基礎工の変更に伴う増(+97億円)

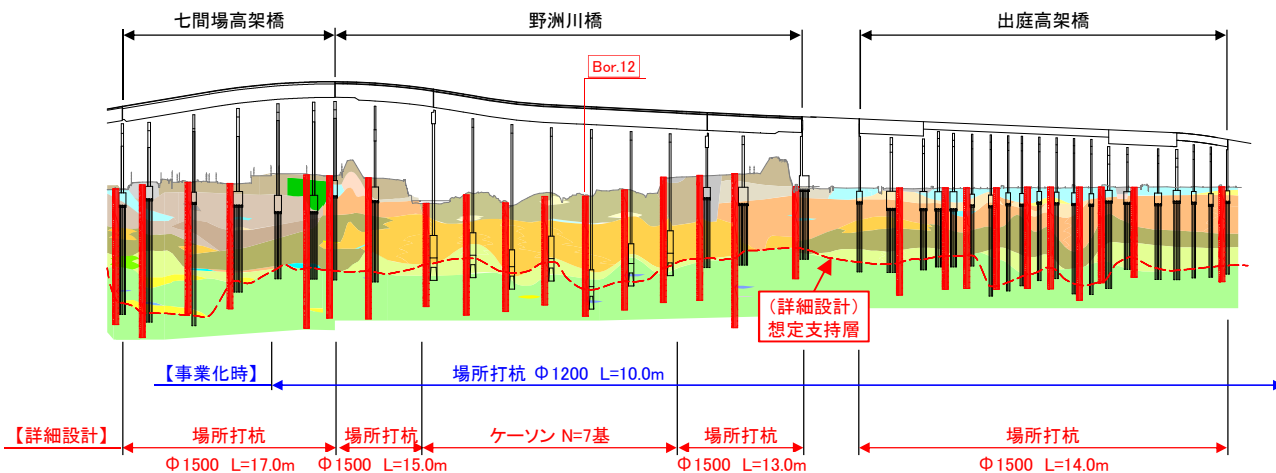
- 当初(事業化時)の橋梁基礎工は、地質調査が未実施であったため概略設計^{*}で計画した。
- 地質調査結果等を基に詳細設計を実施した結果、橋梁基礎工の変更(基礎形式(場所打杭→ケーソン)、杭径・杭長)が生じた。

※概略設計とは、地形図、文献等に基づき可能と思われる線形を選定し、ルート比較し、最適案の選定を行う設計。

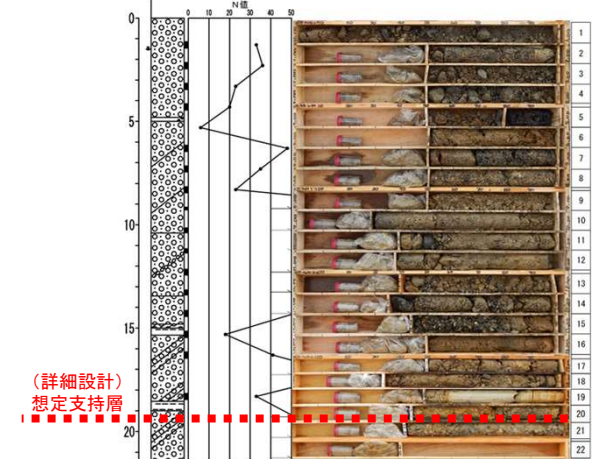
● 平面図【詳細設計】



● 側面図【詳細設計】



【Bor.12】

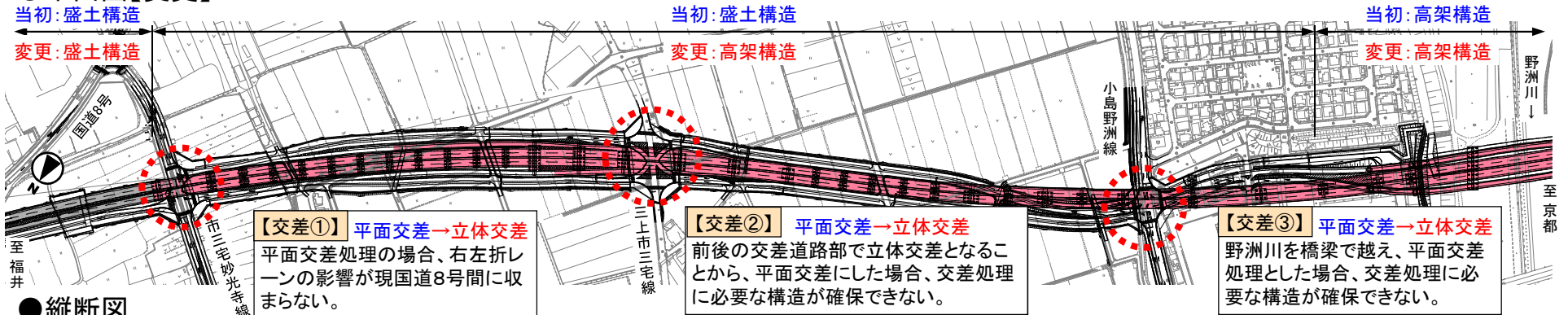


5. 事業費の見直し

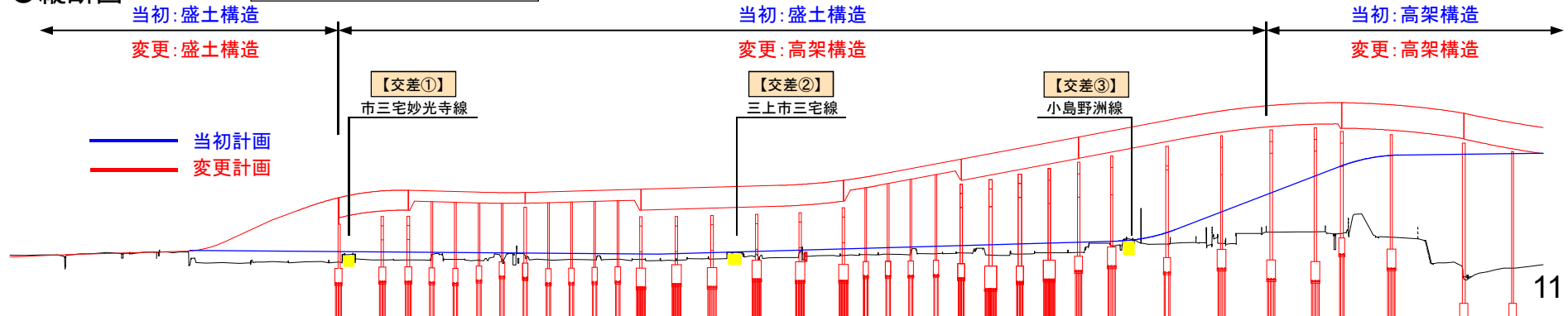
③道路構造の変更に伴う増(+56億円)

- 当初(事業化時)は概略設計で計画し、平面交差としていた。
- 交差①について、平面交差とした場合、市三宅妙光寺線の右左折レーン滞留長が国道8号まで影響するため、立体交差とする必要が生じた。
- 交差③について、野洲川を橋梁で越え平面交差とした場合、当初の高架位置から最急縦断勾配で降ろすと平面タッチ位置から小島野洲線の停止位置までの必要長が確保出来ないため、立体交差とする必要が生じた。
- 交差②について、前後の立体交差橋梁から、最急縦断勾配で降ろすと平面タッチ位置から三上市三宅線の停止位置までの必要長が確保出来ないため、立体交差とする必要が生じた。
- 立体交差構造への変更にあたっては、高架橋・補強土壁・盛土構造で比較検討を行い、経済性に優れ、地域分断の影響が低く、野洲川の氾濫時の避溢効果が高い、高架構造に決定した。

●平面図【変更】



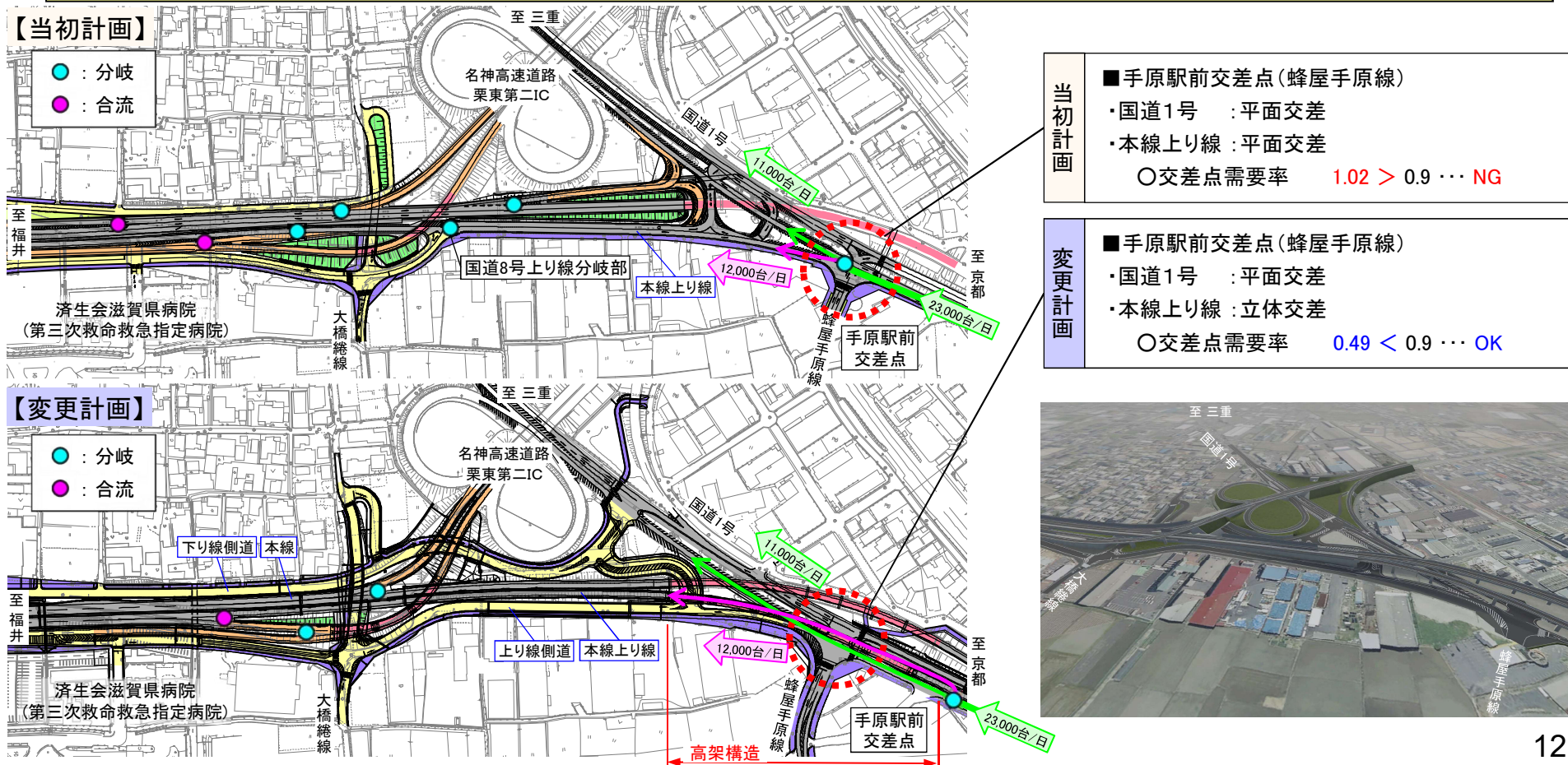
●縦断図



5. 事業費の見直し

④ 接続方法の変更に伴う増 (+58億円)

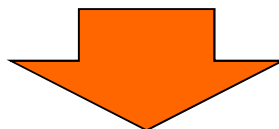
- 当初、概略設計で計画していたバイパス終点部の手原駅前交差点において、平面交差点を計画していたが、交差点で渋滞が発生することから、本線上り線の接続方法を立体交差(高架構造)に変更。また、沿道利用確保および病院へのアクセス確保のため上り線側道も必要となった。
- 当初計画では、沿道利用者は国道1号へアクセスしようとする、国道8号上り線分岐部を経由することとなり、国道8号走行車との衝突事故等が懸念されるため、安全性等を考慮して、下り線側道が必要となった。
- 高架構造への変更により、橋梁形式3案で比較検討を行い、経済性、施工性等を考慮し、総合的に最も優位な鋼5経間鉄桁に決定した。



6. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

やすりっとう

野洲栗東バイパスは、国道8号の交通混雑の緩和や交通安全の確保を目的に、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としています。



これまで大型壁面材の使用等、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。

7. 関係自治体の意見

一般国道8号 野洲栗東バイパス

○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更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。

◆沿線市町村の期待

■野洲市長

(期待する効果)

①商業立地

・国道8号バイパスが開通すれば、沿道に立地したいという大規模小売店舗等の出店を期待。

②企業立地

・国道8号バイパスの整備により、市内の交通状況が改善されることで、企業立地がより進むことを期待。

③医療

・第三次救命医療施設である済生会滋賀県病院へのアクセス向上による、搬送時間短縮(医療圏が拡大)を期待。

(市の取り組み)

①商業立地及び設備投資

・野洲栗東バイパスの開通を期待し、企業の設備投資が活発化している。
・令和2年度の大津湖南都市計画の定期見直しで、国道8号バイパス沿線を商業等の市街化区域に編入する方向で検討を進めている。

②企業立地

・都市計画マスタープラン(平成25年4月改定)では、商工業・サービス施設の誘導を図ることを位置付けしている。また、バイパスに隣接する野洲市三上や す みかみの一部において、事業用地の事務所移転を円滑に進めるため、三上小中小路工業団地地区計画を策定(平成28年11月)し、平成30年4月には用途規制の変更を行った。

◆沿線市町村の期待

■^{もりやま}守山市長

(期待する効果)

①企業立地・企業活動の活性化

- ・国道8号バイパスの整備により、都市圏との交流・物流の利便性が向上し、企業立地が進むこと、企業活動の活性化を期待。

(市の取り組み)

①企業立地

- ・企業誘致は、今後の雇用の場の創出と財政基盤の確立のための重要な施策であるため、^{もり}守山市まち・ひと・しごと創生総合戦略(平成27年10月)の中でも大きな柱としており、既存の^{ふる}古高工業団地および^{かつべ}勝部工場適地の他、中部田園地域に位置する市民交流ゾーンや南北主要幹線道路等を企業誘致の新たな対象地に設定し、その地域の特性に応じた戦略的な企業誘致を推進している。
- ・今後の企業立地を期待し、市独自の企業立地奨励金制度(守山市企業立地促進条例)について、制度の対象となる業種の拡大や要件を緩和するなど、制度の拡充を図っている。
- ・都市計画マスタープラン(平成28年7月改訂)では、^{ふるたか}古高工業団地の拡張用地や市民交流ゾーンなどを明確に誘致場所として位置づけしている。

◆沿線市町村の期待

■^{りっとう}栗東市長 (期待する効果)

①企業立地

- ・国道8号バイパスの整備により、都市圏との交流・物流の利便性が向上し、企業立地が進むことを期待。

②医療

- ・第三次救急医療施設である済生会滋賀県病院へのアクセス向上による、搬送時間短縮を期待。

(市の取り組み)

①企業立地

- ・名神高速道路や国道1号、国道8号に接続し、交通利便性の高い地区である、新幹線新駅中止に伴う新幹線(仮称)南びわこ駅計画跡地他において、インフラ整備を進めるとともに、改正企業立地促進法(地域未来投資促進法)に基づく^{りっとう}栗東地域基本計画(平成28年11月変更)を策定し、指定集積区域に位置づけ、基本計画に定めた業務の事業者に対して低利融資等の支援を実施している。

②医療

- ・^{くさつ}滋賀県湖南地域(草津市、^{りっとう}栗東市、^{もりやま}守山市、^{やす}野洲市)の第三次救急医療施設は、地域住民の救命率向上等に寄与するため、ドクターカーの運用を実施している。
- ・また、京都府南部および滋賀県全域における「30分以内での救急搬送体制」構築の観点から、京滋ドクターヘリの運航を実施している。

8. 対応方針(原案)

1. 事業の必要性等に関する視点

- ・国道8号(野洲栗東バイパス並行区間)の交通量は、交通容量を超過し、交通混雑が発生。整備により、交通混雑の緩和や、所要時間の短縮が期待される。
- ・国道8号(野洲栗東バイパス並行区間)は追突事故が多く、県平均を上回る死傷事故率。バイパス整備による交通転換を図ることで事故の減少が期待される。
- ・野洲栗東バイパス周辺の費用便益比(B/C)は、事業全体で1.1、残事業で1.6。

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・野洲栗東バイパスは、昭和57年度に事業化し、平成25年度より用地取得に着手、令和元年4月時点で約91%取得済み。平成28年度に工事着手。
- ・引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

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

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指すことが適切である。

事業継続



No. 6
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8号

やすりっとう

野洲栗東バイパス

【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

(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	一般国道8号 野洲葉東バイパス
事業主体	近畿地方整備局

事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比(B/C)=1.1(経済的純現在価値(B-C)=58億円、経済的内部収益率(EIRR)=4.5%) 残事業：費用便益比(B/C)=1.6(経済的純現在価値(B-C)=249億円、経済的内部収益率(EIRR)=7.2%)

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	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:116万人・時間/年(12860万人・時間/年 12744万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について:一般国道8号(主)草津守山線(主)大津能登川長浜線(県)小島野洲線等 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間:218万人・時間/年 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未満である区間の旅行速度の改善が期待される	・国道8号(野洲市三上)、(旅行速度11.8km/h 20km/h以上、現道からバイパスへの交通転換) ・国道8号(宅屋交差点西)、(旅行速度11.4km/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	・近江鉄道バス(野洲村田線、花緑公園線、野洲アウトレット線)、野洲市コミュニティバス(篠原コース、希望が丘コース) ・粟東市コミュニティバス(宅屋線、葉山循環線)	
		新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる		
		第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる		
	物流効率化の支援	重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	
			農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	
		現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		

1. 活力	都市の再生	都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		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	
		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	元新幹線駅設置周辺整備地区の地域活性化プロジェクト（滋賀県南部地域振興プラン）
		中心市街地内で行う事業である	
		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する	
		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	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		
	地域高規格道路の位置づけあり		
	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		
	現道等における交通不能区間を解消する		
	現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
	日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	野洲市～大津市（所要時間：47分 36分）	
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る地区を解消する		
	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		
	主要な観光地へのアクセス向上が期待される	滋賀県希望が丘文化公園（年間観光客入り込み数：787千人/年 H29）～栗東第二IC（所要時間：17分 9分）	
	特別立法に基づく事業である		
	新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
	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	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	
		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	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		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）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	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	野洲市～済生会滋賀県病院（所要時間：18分 6分）	

3. 安全	安全な生活環境の確保	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	
		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児童、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	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	
		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	
		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	国道8号（野洲市小篠原～栗東市手原）
		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）	
		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	
		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	
		避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		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	
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:5291.42t-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8号（主）草津守山線（主）大津能登川長浜線（県）小島野洲線等 排出削減量：41.78t/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：36.46t/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8号（主）草津守山線（主）大津能登川長浜線（県）小島野洲線等 排出削減量：2.54t/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：2.07t/年
		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	
		その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のアジェンダとの関係	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	
		関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		その他、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・B P・ その他の別
一般国道8号	野洲栗東 バイパス	L = 4.7km	二次改築	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
35,600	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	令和1年度		
単純合計	598億円	132億円	730億円
うち残事業分	424億円	132億円	556億円
基準年における 現在価値 (C)	560億円	45億円	605億円
うち残事業分	369億円	45億円	414億円

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	令和1年度			
供用年	令和8年度			
単年便益 (初年便益)	40億円	2.6億円	0.87億円	43億円
基準年における 現在価値 (B)	609億円	41億円	13億円	663億円
うち残事業分	609億円	41億円	13億円	663億円

結 果

費用便益比（事業全体）	1.1
経済的純現在価値（事業全体）	58億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.5%
費用便益比（残事業）	1.6
経済的純現在価値（残事業）	249億円
経済的内部収益率（残事業）	7.2%

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。

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	35,600台/日	± 1 0 %	0.9 ~ 1.3
事業費	424億円	± 1 0 %	1.03 ~ 1.2
事業期間	6年	± 2 0 %	1.1 ~ 1.1

【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	35,600台/日	± 1 0 %	1.3 ~ 1.9
事業費	424億円	± 1 0 %	1.5 ~ 1.8
事業期間	6年	± 2 0 %	1.6 ~ 1.6

交通状況の変化

様式 - 3

事業名：野洲栗東バイパス（事業全体）

（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 (4.7km)	交通量 ¹	[台/日]	0	35,600	
	走行時間 ²	[分]	0	7	
	走行時間費用 ³	[億円/年]	0.00	42.77	
主な周 辺道路 ⁴	一般国道8号 (4.5km)	交通量	[台/日]	23,000	6,300
		走行時間	[分]	17	9
		走行時間費用	[億円/年]	74.97	13.11
	(主)草津 守山線 (4.5km)	交通量	[台/日]	24,500	22,600
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	35.56	31.91
	(主)大津 能登川長浜 線 (5.9km)	交通量	[台/日]	13,200	11,300
		走行時間	[分]	17	16
		走行時間費用	[億円/年]	37.41	29.85
	(県)小島 野洲線等 (1.8km)	交通量	[台/日]	8,200	6,100
		走行時間	[分]	6	5
		走行時間費用	[億円/年]	8.39	5.35
		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
その他道路合計 (3,102.4km)	走行時間費用	[億円/年]	8,705.15	8,699.13	

			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：3,123.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	8,861.49	8,822.12	39.36

- 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)



交通状況の変化

様式 - 3

事業名：野洲栗東バイパス（残事業）

（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 (4.7km)	交通量 ¹	[台/日]	0	35,600	
	走行時間 ²	[分]	0	7	
	走行時間費用 ³	[億円/年]	0.00	42.77	
主な周 辺道路 ⁴	一般国道8号 (4.5km)	交通量	[台/日]	23,000	6,300
		走行時間	[分]	17	9
		走行時間費用	[億円/年]	74.97	13.11
	(主)草津 守山線 (4.5km)	交通量	[台/日]	24,500	22,600
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	35.56	31.91
	(主)大津 能登川長浜 線 (5.9km)	交通量	[台/日]	13,200	11,300
		走行時間	[分]	17	16
		走行時間費用	[億円/年]	37.41	29.85
	(県)小島 野洲線等 (1.8km)	交通量	[台/日]	8,200	6,100
		走行時間	[分]	6	5
		走行時間費用	[億円/年]	8.39	5.35
		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
その他道路合計 (3,102.4km)	走行時間費用	[億円/年]	8,705.15	8,699.13	

			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：3,123.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	8,861.49	8,822.12	39.36

- 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：野洲栗東バイパス

(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	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)

箇所名: 一般国道8号 野洲栗東バイパス				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.62	4.7	2.90	
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
-44年目	S 57	4.2681	101.9	0.04	0.17		
-43年目	S 58	4.1039	102.9	0.05	0.21		
-42年目	S 59	3.9461	105.0	0.05	0.19		
-41年目	S 60	3.7943	105.7	0.05	0.18		
-40年目	S 61	3.6484	107.6	0.10	0.35		
-39年目	S 62	3.5081	107.3	0.05	0.17		
-38年目	S 63	3.3731	107.9	0.05	0.16		
-37年目	H 1	3.2434	110.8	0.05	0.15		
-36年目	H 2	3.1187	113.3	0.17	0.48		
-35年目	H 3	2.9987	116.0	0.02	0.05		
-34年目	H 4	2.8834	117.6	0.05	0.13		
-33年目	H 5	2.7725	117.9	0.10	0.24		
-32年目	H 6	2.6658	117.8	0.10	0.23		
-31年目	H 7	2.5633	117.1	1.03	2.32		
-30年目	H 8	2.4647	116.6	0.10	0.22		
-29年目	H 9	2.3699	117.5	0.24	0.50		
-28年目	H 10	2.2788	116.9	0.22	0.44		
-27年目	H 11	2.1911	115.2	0.20	0.39		
-26年目	H 12	2.1068	113.8	0.13	0.25		
-25年目	H 13	2.0258	112.4	0.31	0.58		
-24年目	H 14	1.9479	110.5	0.32	0.58		
-23年目	H 15	1.8730	109.0	1.90	3.36		
-22年目	H 16	1.8009	107.9	0.34	0.58		
-21年目	H 17	1.7317	106.7	0.50	0.84		
-20年目	H 18	1.6651	105.9	1.03	1.67		
-19年目	H 19	1.6010	105.0	0.50	0.79		
-18年目	H 20	1.5395	104.4	1.08	1.64		
-17年目	H 21	1.4802	103.0	0.35	0.52		
-16年目	H 22	1.4233	101.3	0.10	0.14		
-15年目	H 23	1.3686	99.8	0.10	0.14		
-14年目	H 24	1.3159	99.0	4.22	5.77		
-13年目	H 25	1.2653	99.0	2.93	3.85		
-12年目	H 26	1.2167	101.5	4.36	5.38		
-11年目	H 27	1.1699	103.0	11.87	13.88		
-10年目	H 28	1.1249	102.8	17.19	19.37		
-9年目	H 29	1.0816	103.0	24.12	26.09		
-8年目	H 30	1.0400	103.0	48.51	50.45		
-7年目	R 1	1.0000	103.0	51.75	51.75		
-6年目	R 2	0.9615	103.0	73.74	70.90		
-5年目	R 3	0.9246	103.0	75.03	69.37		
-4年目	R 4	0.8890	103.0	68.28	60.70		
-3年目	R 5	0.8548	103.0	68.80	58.81		
-2年目	R 6	0.8219	103.0	70.87	58.25		
-1年目	R 7	0.7903	103.0	66.97	52.92		
供用開始年次	R 8	0.7599	103.0			2.64	2.00
1年目	R 9	0.7307	103.0			2.64	1.93
2年目	R 10	0.7026	103.0			2.64	1.85
3年目	R 11	0.6756	103.0			2.64	1.78
4年目	R 12	0.6496	103.0			2.64	1.71
5年目	R 13	0.6246	103.0			2.64	1.65
6年目	R 14	0.6006	103.0			2.64	1.58
7年目	R 15	0.5775	103.0			2.64	1.52
8年目	R 16	0.5553	103.0			2.64	1.46
9年目	R 17	0.5339	103.0			2.64	1.41
10年目	R 18	0.5134	103.0			2.64	1.35
11年目	R 19	0.4936	103.0			2.64	1.30
12年目	R 20	0.4746	103.0			2.64	1.25
13年目	R 21	0.4564	103.0			2.64	1.20
14年目	R 22	0.4388	103.0			2.64	1.16
15年目	R 23	0.4220	103.0			2.64	1.11
16年目	R 24	0.4057	103.0			2.64	1.07
17年目	R 25	0.3901	103.0			2.64	1.03
18年目	R 26	0.3751	103.0			2.64	0.99
19年目	R 27	0.3607	103.0			2.64	0.95
20年目	R 28	0.3468	103.0			2.64	0.91
21年目	R 29	0.3335	103.0			2.64	0.88
22年目	R 30	0.3207	103.0			2.64	0.85
23年目	R 31	0.3083	103.0			2.64	0.81
24年目	R 32	0.2965	103.0			2.64	0.78
25年目	R 33	0.2851	103.0			2.64	0.75
26年目	R 34	0.2741	103.0			2.64	0.72
27年目	R 35	0.2636	103.0			2.64	0.69
28年目	R 36	0.2534	103.0			2.64	0.67
29年目	R 37	0.2437	103.0			2.64	0.64
30年目	R 38	0.2343	103.0			2.64	0.62
31年目	R 39	0.2253	103.0			2.64	0.59
32年目	R 40	0.2166	103.0			2.64	0.57
33年目	R 41	0.2083	103.0			2.64	0.55
34年目	R 42	0.2003	103.0			2.64	0.53
35年目	R 43	0.1926	103.0			2.64	0.51
36年目	R 44	0.1852	103.0			2.64	0.49
37年目	R 45	0.1780	103.0			2.64	0.47
38年目	R 46	0.1712	103.0			2.64	0.45
39年目	R 47	0.1646	103.0			2.64	0.43
40年目	R 48	0.1583	103.0			2.64	0.42
41年目	R 49	0.1522	103.0			2.64	0.40
42年目	R 50	0.1463	103.0			2.64	0.39
43年目	R 51	0.1407	103.0			2.64	0.37
44年目	R 52	0.1353	103.0			2.64	0.36
45年目	R 53	0.1301	103.0			2.64	0.34
46年目	R 54	0.1251	103.0			2.64	0.33
47年目	R 55	0.1203	103.0			2.64	0.32
48年目	R 56	0.1157	103.0			2.64	0.31
49年目	R 57	0.1112	103.0	-44.48	-4.95	2.64	0.29
合計				553.47	560.21	131.82	44.74
単純事業費計					597.95		131.82

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

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

費用の現在価値算定表(残事業)

箇所名: 一般国道8号 野洲栗東バイパス

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.62		4.7	2.90
-6年目	R 2	0.9615	103.0	73.74	70.90		
-5年目	R 3	0.9246	103.0	75.03	69.37		
-4年目	R 4	0.8890	103.0	68.28	60.70		
-3年目	R 5	0.8548	103.0	68.80	58.81		
-2年目	R 6	0.8219	103.0	70.87	58.25		
-1年目	R 7	0.7903	103.0	66.97	52.92		
供用開始年次	R 8	0.7599	103.0			2.64	2.00
1年目	R 9	0.7307	103.0			2.64	1.93
2年目	R 10	0.7026	103.0			2.64	1.85
3年目	R 11	0.6756	103.0			2.64	1.78
4年目	R 12	0.6496	103.0			2.64	1.71
5年目	R 13	0.6246	103.0			2.64	1.65
6年目	R 14	0.6006	103.0			2.64	1.58
7年目	R 15	0.5775	103.0			2.64	1.52
8年目	R 16	0.5553	103.0			2.64	1.46
9年目	R 17	0.5339	103.0			2.64	1.41
10年目	R 18	0.5134	103.0			2.64	1.35
11年目	R 19	0.4936	103.0			2.64	1.30
12年目	R 20	0.4746	103.0			2.64	1.25
13年目	R 21	0.4564	103.0			2.64	1.20
14年目	R 22	0.4388	103.0			2.64	1.16
15年目	R 23	0.4220	103.0			2.64	1.11
16年目	R 24	0.4057	103.0			2.64	1.07
17年目	R 25	0.3901	103.0			2.64	1.03
18年目	R 26	0.3751	103.0			2.64	0.99
19年目	R 27	0.3607	103.0			2.64	0.95
20年目	R 28	0.3468	103.0			2.64	0.91
21年目	R 29	0.3335	103.0			2.64	0.88
22年目	R 30	0.3207	103.0			2.64	0.85
23年目	R 31	0.3083	103.0			2.64	0.81
24年目	R 32	0.2965	103.0			2.64	0.78
25年目	R 33	0.2851	103.0			2.64	0.75
26年目	R 34	0.2741	103.0			2.64	0.72
27年目	R 35	0.2636	103.0			2.64	0.69
28年目	R 36	0.2534	103.0			2.64	0.67
29年目	R 37	0.2437	103.0			2.64	0.64
30年目	R 38	0.2343	103.0			2.64	0.62
31年目	R 39	0.2253	103.0			2.64	0.59
32年目	R 40	0.2166	103.0			2.64	0.57
33年目	R 41	0.2083	103.0			2.64	0.55
34年目	R 42	0.2003	103.0			2.64	0.53
35年目	R 43	0.1926	103.0			2.64	0.51
36年目	R 44	0.1852	103.0			2.64	0.49
37年目	R 45	0.1780	103.0			2.64	0.47
38年目	R 46	0.1712	103.0			2.64	0.45
39年目	R 47	0.1646	103.0			2.64	0.43
40年目	R 48	0.1583	103.0			2.64	0.42
41年目	R 49	0.1522	103.0			2.64	0.40
42年目	R 50	0.1463	103.0			2.64	0.39
43年目	R 51	0.1407	103.0			2.64	0.37
44年目	R 52	0.1353	103.0			2.64	0.36
45年目	R 53	0.1301	103.0			2.64	0.34
46年目	R 54	0.1251	103.0			2.64	0.33
47年目	R 55	0.1203	103.0			2.64	0.32
48年目	R 56	0.1157	103.0			2.64	0.31
49年目	R 57	0.1112	103.0	-14.70	-1.63	2.64	0.29
合計				408.98	369.32	131.82	44.74
単純事業費計				423.68		131.82	

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8号 野洲栗東バイパス

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	R 8	0.99914	0.98590	1.00649	0.99807	0.7599	103.0	23.43	6.46	9.67	39.56	30.06	1.51	0.20	0.88	2.59	1.97	0.87	0.66	43.02	32.69
1年目	R 9	0.99914	0.98570	1.00645	0.99806	0.7307	103.0	23.41	6.37	9.73	39.51	28.87	1.51	0.20	0.88	2.59	1.90	0.87	0.63	42.97	31.40
2年目	R 10	0.99914	0.98549	1.00641	0.99806	0.7026	103.0	23.39	6.28	9.79	39.46	27.72	1.51	0.20	0.89	2.60	1.82	0.86	0.61	42.92	30.15
3年目	R 11	0.99914	0.98528	1.00637	0.99806	0.6756	103.0	23.37	6.19	9.85	39.41	26.63	1.51	0.19	0.89	2.60	1.75	0.86	0.58	42.87	28.96
4年目	R 12	0.99197	0.99076	0.99801	0.99265	0.6496	103.0	23.35	6.10	9.92	39.36	25.57	1.51	0.19	0.90	2.60	1.69	0.86	0.56	42.82	27.82
5年目	R 13	0.99190	0.99067	0.99800	0.99259	0.6246	103.0	23.16	6.04	9.90	39.10	24.42	1.50	0.19	0.90	2.58	1.61	0.85	0.53	42.54	26.57
6年目	R 14	0.99183	0.99059	0.99800	0.99254	0.6006	103.0	22.98	5.98	9.88	38.84	23.32	1.48	0.19	0.90	2.57	1.54	0.85	0.51	42.25	25.38
7年目	R 15	0.99177	0.99050	0.99800	0.99248	0.5775	103.0	22.79	5.93	9.86	38.57	22.28	1.47	0.19	0.89	2.55	1.47	0.84	0.49	41.96	24.23
8年目	R 16	0.99170	0.99041	0.99799	0.99242	0.5553	103.0	22.60	5.87	9.84	38.31	21.27	1.46	0.18	0.89	2.54	1.41	0.83	0.46	41.68	23.14
9年目	R 17	0.99163	0.99031	0.99799	0.99237	0.5339	103.0	22.41	5.82	9.82	38.04	20.31	1.45	0.18	0.89	2.52	1.35	0.83	0.44	41.39	22.10
10年目	R 18	0.99156	0.99022	0.99798	0.99231	0.5134	103.0	22.22	5.76	9.80	37.78	19.40	1.44	0.18	0.89	2.50	1.29	0.82	0.42	41.11	21.10
11年目	R 19	0.99149	0.99012	0.99798	0.99225	0.4936	103.0	22.04	5.70	9.78	37.52	18.52	1.42	0.18	0.89	2.49	1.23	0.82	0.40	40.82	20.15
12年目	R 20	0.99141	0.99002	0.99798	0.99219	0.4746	103.0	21.85	5.65	9.76	37.25	17.68	1.41	0.18	0.89	2.47	1.17	0.81	0.38	40.54	19.24
13年目	R 21	0.99134	0.98992	0.99797	0.99213	0.4564	103.0	21.66	5.59	9.74	36.99	16.88	1.40	0.17	0.88	2.46	1.12	0.80	0.37	40.25	18.37
14年目	R 22	0.99126	0.98982	0.99797	0.99206	0.4388	103.0	21.47	5.53	9.72	36.73	16.12	1.39	0.17	0.88	2.44	1.07	0.80	0.35	39.96	17.54
15年目	R 23	0.99119	0.98971	0.99796	0.99200	0.4220	103.0	21.29	5.48	9.70	36.46	15.39	1.37	0.17	0.88	2.43	1.02	0.79	0.33	39.68	16.74
16年目	R 24	0.99111	0.98961	0.99796	0.99194	0.4057	103.0	21.10	5.42	9.68	36.20	14.69	1.36	0.17	0.88	2.41	0.98	0.78	0.32	39.39	15.98
17年目	R 25	0.99103	0.98950	0.99796	0.99187	0.3901	103.0	20.91	5.36	9.66	35.94	14.02	1.35	0.17	0.88	2.39	0.93	0.78	0.30	39.11	15.26
18年目	R 26	0.99095	0.98939	0.99795	0.99180	0.3751	103.0	20.72	5.31	9.64	35.67	13.38	1.34	0.17	0.87	2.38	0.89	0.77	0.29	38.82	14.56
19年目	R 27	0.99086	0.98927	0.99795	0.99174	0.3607	103.0	20.54	5.25	9.62	35.41	12.77	1.33	0.16	0.87	2.36	0.85	0.77	0.28	38.54	13.90
20年目	R 28	0.99078	0.98916	0.99794	0.99167	0.3468	103.0	20.35	5.20	9.60	35.14	12.19	1.31	0.16	0.87	2.35	0.81	0.76	0.26	38.25	13.27
21年目	R 29	0.99069	0.98904	0.99794	0.99160	0.3335	103.0	20.16	5.14	9.58	34.88	11.63	1.30	0.16	0.87	2.33	0.78	0.75	0.25	37.97	12.66
22年目	R 30	0.99061	0.98892	0.99793	0.99153	0.3207	103.0	19.97	5.08	9.56	34.62	11.10	1.29	0.16	0.87	2.32	0.74	0.75	0.24	37.68	12.08
23年目	R 31	0.99052	0.98879	0.99793	0.99145	0.3083	103.0	19.79	5.03	9.54	34.35	10.59	1.28	0.16	0.87	2.30	0.71	0.74	0.23	37.39	11.53
24年目	R 32	0.99043	0.98867	0.99793	0.99138	0.2965	103.0	19.60	4.97	9.52	34.09	10.11	1.27	0.16	0.86	2.28	0.68	0.73	0.22	37.11	11.00
25年目	R 33	0.99034	0.98854	0.99792	0.99130	0.2851	103.0	19.41	4.91	9.50	33.83	9.64	1.25	0.15	0.86	2.27	0.65	0.73	0.21	36.82	10.50
26年目	R 34	0.99024	0.98840	0.99792	0.99123	0.2741	103.0	19.22	4.86	9.48	33.56	9.20	1.24	0.15	0.86	2.25	0.62	0.72	0.20	36.54	10.01
27年目	R 35	0.99014	0.98827	0.99791	0.99115	0.2636	103.0	19.04	4.80	9.46	33.30	8.78	1.23	0.15	0.86	2.24	0.59	0.71	0.19	36.25	9.56
28年目	R 36	0.99005	0.98813	0.99791	0.99107	0.2534	103.0	18.85	4.74	9.44	33.03	8.37	1.22	0.15	0.86	2.22	0.56	0.71	0.18	35.97	9.11
29年目	R 37	0.98995	0.98798	0.99790	0.99099	0.2437	103.0	18.66	4.69	9.42	32.77	7.99	1.20	0.15	0.86	2.21	0.54	0.70	0.17	35.68	8.70
30年目	R 38	0.98984	0.98784	0.99790	0.99091	0.2343	103.0	18.47	4.63	9.40	32.51	7.62	1.19	0.14	0.85	2.19	0.51	0.70	0.16	35.39	8.29
31年目	R 39	0.98974	0.98769	0.99790	0.99083	0.2253	103.0	18.29	4.58	9.38	32.24	7.26	1.18	0.14	0.85	2.18	0.49	0.69	0.16	35.11	7.91
32年目	R 40	0.98963	0.98754	0.99789	0.99074	0.2166	103.0	18.10	4.52	9.36	31.98	6.93	1.17	0.14	0.85	2.16	0.47	0.68	0.15	34.82	7.54
33年目	R 41	0.98953	0.98738	0.99789	0.99065	0.2083	103.0	17.91	4.46	9.34	31.72	6.61	1.16	0.14	0.85	2.14	0.45	0.68	0.14	34.54	7.19
34年目	R 42	0.98941	0.98722	0.99788	0.99057	0.2003	103.0	17.72	4.41	9.32	31.45	6.30	1.14	0.14	0.85	2.13	0.43	0.67	0.13	34.25	6.86
35年目	R 43	0.98930	0.98705	0.99788	0.99048	0.1926	103.0	17.53	4.35	9.30	31.19	6.01	1.13	0.14	0.84	2.11	0.41	0.66	0.13	33.97	6.54
36年目	R 44	0.98919	0.98688	0.99787	0.99039	0.1852	103.0	17.35	4.29	9.28	30.93	5.73	1.12	0.13	0.84	2.10	0.39	0.66	0.12	33.68	6.24
37年目	R 45	0.98907	0.98671	0.99787	0.99029	0.1780	103.0	17.16	4.24	9.26	30.66	5.46	1.11	0.13	0.84	2.08	0.37	0.65	0.12	33.39	5.94
38年目	R 46	0.98895	0.98653	0.99786	0.99020	0.1712	103.0	16.97	4.18	9.24	30.40	5.20	1.10	0.13	0.84	2.07	0.35	0.65	0.11	33.11	5.67
39年目	R 47	0.98882	0.98634	0.99786	0.99010	0.1646	103.0	16.78	4.13	9.22	30.13	4.96	1.08	0.13	0.84	2.05	0.34	0.64	0.11	32.82	5.40
40年目	R 48	0.98870	0.98615	0.99785	0.99000	0.1583	103.0	16.60	4.07	9.21	29.87	4.73	1.07	0.13	0.84	2.03	0.32	0.63	0.10	32.54	5.15
41年目	R 49	0.98857	0.98596	0.99785	0.98990	0.1522	103.0	16.41	4.01	9.19	29.61	4.51	1.06	0.13	0.83	2.02	0.31	0.63	0.10	32.25	4.91
42年目	R 50	0.98844	0.98576	0.99785	0.98980	0.1463	103.0	16.22	3.96	9.17	29.34	4.29	1.05	0.12	0.83	2.00	0.29	0.62	0.09	31.97	4.68
43年目	R 51	0.98830	0.98555	0.99784	0.98969	0.1407	103.0	16.03	3.90	9.15	29.08	4.09	1.04	0.12	0.83	1.99	0.28	0.61	0.09	31.68	4.46
44年目	R 52	0.98816	0.98534	0.99784	0.98958	0.1353	103.0	15.85	3.84	9.13	28.82	3.90	1.02	0.12	0.83	1.97	0.27	0.61	0.08	31.39	4.25
45年目	R 53	0.98802	0.98513	0.99783	0.98947	0.1301	103.0	15.66	3.79	9.11	28.55	3.71	1.01	0.12	0.83	1.96	0.25	0.60	0.08	31.11	4.05
46年目	R 54	0.98787	0.98490	0.99783	0.98936	0.1251	103.0	15.47	3.73	9.09	28.29	3.54	1.00	0.12	0.82	1.94	0.24	0.59	0.07	30.82	3.86
47年目	R 55	0.98773	0.98467	0.99782	0.98925	0.1203	103.0	15.28	3.67	9.07	28.02	3.37	0.99	0.11	0.82	1.92	0.23	0.59	0.07	30.54	3.67
48年目	R 56	0.98757	0.98443	0.99782	0.98913	0.1157	103.0	15.10	3.62	9.05	27.76	3.21	0.97	0.11	0.82	1.91	0.22	0.58	0.07	30.25	3.50
49年目	R 57	0.98742	0.98418	0.99781	0.98901	0.1112	103.0	14.91	3.56	9.03	27.50	3.06	0.96	0.11	0.82	1.89	0.21	0.58	0.06	29.97	3.33
合計								973.55	247.46	474.73	1,695.74	609.38	62.86	7.72	43.09	113.68	40.58	36.48	13.19	1,845.89	663.15

便益の現在価値算定表(残事業)

箇所名: 一般国道8号 野洲栗東バイパス

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	R 8	0.99914	0.98590	1.00649	0.99807	0.7599	103.0	23.43	6.46	9.67	39.56	30.06	1.51	0.20	0.88	2.59	1.97	0.87	0.66	43.02	32.69
1年目	R 9	0.99914	0.98570	1.00645	0.99806	0.7307	103.0	23.41	6.37	9.73	39.51	28.87	1.51	0.20	0.88	2.59	1.90	0.87	0.63	42.97	31.40
2年目	R 10	0.99914	0.98549	1.00641	0.99806	0.7026	103.0	23.39	6.28	9.79	39.46	27.72	1.51	0.20	0.89	2.60	1.82	0.86	0.61	42.92	30.15
3年目	R 11	0.99914	0.98528	1.00637	0.99806	0.6756	103.0	23.37	6.19	9.85	39.41	26.63	1.51	0.19	0.89	2.60	1.75	0.86	0.58	42.87	28.96
4年目	R 12	0.99197	0.99076	0.99801	0.99265	0.6496	103.0	23.35	6.10	9.92	39.36	25.57	1.51	0.19	0.90	2.60	1.69	0.86	0.56	42.82	27.82
5年目	R 13	0.99190	0.99067	0.99800	0.99259	0.6246	103.0	23.16	6.04	9.90	39.10	24.42	1.50	0.19	0.90	2.58	1.61	0.85	0.53	42.54	26.57
6年目	R 14	0.99183	0.99059	0.99800	0.99254	0.6006	103.0	22.98	5.98	9.88	38.84	23.32	1.48	0.19	0.90	2.57	1.54	0.85	0.51	42.25	25.38
7年目	R 15	0.99177	0.99050	0.99800	0.99248	0.5775	103.0	22.79	5.93	9.86	38.57	22.28	1.47	0.19	0.89	2.55	1.47	0.84	0.49	41.96	24.23
8年目	R 16	0.99170	0.99041	0.99799	0.99242	0.5553	103.0	22.60	5.87	9.84	38.31	21.27	1.46	0.18	0.89	2.54	1.41	0.83	0.46	41.68	23.14
9年目	R 17	0.99163	0.99031	0.99799	0.99237	0.5339	103.0	22.41	5.82	9.82	38.04	20.31	1.45	0.18	0.89	2.52	1.35	0.83	0.44	41.39	22.10
10年目	R 18	0.99156	0.99022	0.99798	0.99231	0.5134	103.0	22.22	5.76	9.80	37.78	19.40	1.44	0.18	0.89	2.50	1.29	0.82	0.42	41.11	21.10
11年目	R 19	0.99149	0.99012	0.99798	0.99225	0.4936	103.0	22.04	5.70	9.78	37.52	18.52	1.42	0.18	0.89	2.49	1.23	0.82	0.40	40.82	20.15
12年目	R 20	0.99141	0.99002	0.99798	0.99219	0.4746	103.0	21.85	5.65	9.76	37.25	17.68	1.41	0.18	0.89	2.47	1.17	0.81	0.38	40.54	19.24
13年目	R 21	0.99134	0.98992	0.99797	0.99213	0.4564	103.0	21.66	5.59	9.74	36.99	16.88	1.40	0.17	0.88	2.46	1.12	0.80	0.37	40.25	18.37
14年目	R 22	0.99126	0.98982	0.99797	0.99206	0.4388	103.0	21.47	5.53	9.72	36.73	16.12	1.39	0.17	0.88	2.44	1.07	0.80	0.35	39.96	17.54
15年目	R 23	0.99119	0.98971	0.99796	0.99200	0.4220	103.0	21.29	5.48	9.70	36.46	15.39	1.37	0.17	0.88	2.43	1.02	0.79	0.33	39.68	16.74
16年目	R 24	0.99111	0.98961	0.99796	0.99194	0.4057	103.0	21.10	5.42	9.68	36.20	14.69	1.36	0.17	0.88	2.41	0.98	0.78	0.32	39.39	15.98
17年目	R 25	0.99103	0.98950	0.99796	0.99187	0.3901	103.0	20.91	5.36	9.66	35.94	14.02	1.35	0.17	0.88	2.39	0.93	0.78	0.30	39.11	15.26
18年目	R 26	0.99095	0.98939	0.99795	0.99180	0.3751	103.0	20.72	5.31	9.64	35.67	13.38	1.34	0.17	0.87	2.38	0.89	0.77	0.29	38.82	14.56
19年目	R 27	0.99086	0.98927	0.99795	0.99174	0.3607	103.0	20.54	5.25	9.62	35.41	12.77	1.33	0.16	0.87	2.36	0.85	0.77	0.28	38.54	13.90
20年目	R 28	0.99078	0.98916	0.99794	0.99167	0.3468	103.0	20.35	5.20	9.60	35.14	12.19	1.31	0.16	0.87	2.35	0.81	0.76	0.26	38.25	13.27
21年目	R 29	0.99069	0.98904	0.99794	0.99160	0.3335	103.0	20.16	5.14	9.58	34.88	11.63	1.30	0.16	0.87	2.33	0.78	0.75	0.25	37.97	12.66
22年目	R 30	0.99061	0.98892	0.99793	0.99153	0.3207	103.0	19.97	5.08	9.56	34.62	11.10	1.29	0.16	0.87	2.32	0.74	0.75	0.24	37.68	12.08
23年目	R 31	0.99052	0.98879	0.99793	0.99145	0.3083	103.0	19.79	5.03	9.54	34.35	10.59	1.28	0.16	0.87	2.30	0.71	0.74	0.23	37.39	11.53
24年目	R 32	0.99043	0.98867	0.99793	0.99138	0.2965	103.0	19.60	4.97	9.52	34.09	10.11	1.27	0.16	0.86	2.28	0.68	0.73	0.22	37.11	11.00
25年目	R 33	0.99034	0.98854	0.99792	0.99130	0.2851	103.0	19.41	4.91	9.50	33.83	9.64	1.25	0.15	0.86	2.27	0.65	0.73	0.21	36.82	10.50
26年目	R 34	0.99024	0.98840	0.99792	0.99123	0.2741	103.0	19.22	4.86	9.48	33.56	9.20	1.24	0.15	0.86	2.25	0.62	0.72	0.20	36.54	10.01
27年目	R 35	0.99014	0.98827	0.99791	0.99115	0.2636	103.0	19.04	4.80	9.46	33.30	8.78	1.23	0.15	0.86	2.24	0.59	0.71	0.19	36.25	9.56
28年目	R 36	0.99005	0.98813	0.99791	0.99107	0.2534	103.0	18.85	4.74	9.44	33.03	8.37	1.22	0.15	0.86	2.22	0.56	0.71	0.18	35.97	9.11
29年目	R 37	0.98995	0.98798	0.99790	0.99099	0.2437	103.0	18.66	4.69	9.42	32.77	7.99	1.20	0.15	0.86	2.21	0.54	0.70	0.17	35.68	8.70
30年目	R 38	0.98984	0.98784	0.99790	0.99091	0.2343	103.0	18.47	4.63	9.40	32.51	7.62	1.19	0.14	0.85	2.19	0.51	0.70	0.16	35.39	8.29
31年目	R 39	0.98974	0.98769	0.99790	0.99083	0.2253	103.0	18.29	4.58	9.38	32.24	7.26	1.18	0.14	0.85	2.18	0.49	0.69	0.16	35.11	7.91
32年目	R 40	0.98963	0.98754	0.99789	0.99074	0.2166	103.0	18.10	4.52	9.36	31.98	6.93	1.17	0.14	0.85	2.16	0.47	0.68	0.15	34.82	7.54
33年目	R 41	0.98953	0.98738	0.99789	0.99065	0.2083	103.0	17.91	4.46	9.34	31.72	6.61	1.16	0.14	0.85	2.14	0.45	0.68	0.14	34.54	7.19
34年目	R 42	0.98941	0.98722	0.99788	0.99057	0.2003	103.0	17.72	4.41	9.32	31.45	6.30	1.14	0.14	0.85	2.13	0.43	0.67	0.13	34.25	6.86
35年目	R 43	0.98930	0.98705	0.99788	0.99048	0.1926	103.0	17.53	4.35	9.30	31.19	6.01	1.13	0.14	0.84	2.11	0.41	0.66	0.13	33.97	6.54
36年目	R 44	0.98919	0.98688	0.99787	0.99039	0.1852	103.0	17.35	4.29	9.28	30.93	5.73	1.12	0.13	0.84	2.10	0.39	0.66	0.12	33.68	6.24
37年目	R 45	0.98907	0.98671	0.99787	0.99029	0.1780	103.0	17.16	4.24	9.26	30.66	5.46	1.11	0.13	0.84	2.08	0.37	0.65	0.12	33.39	5.94
38年目	R 46	0.98895	0.98653	0.99786	0.99020	0.1712	103.0	16.97	4.18	9.24	30.40	5.20	1.10	0.13	0.84	2.07	0.35	0.65	0.11	33.11	5.67
39年目	R 47	0.98882	0.98634	0.99786	0.99010	0.1646	103.0	16.78	4.13	9.22	30.13	4.96	1.08	0.13	0.84	2.05	0.34	0.64	0.11	32.82	5.40
40年目	R 48	0.98870	0.98615	0.99785	0.99000	0.1583	103.0	16.60	4.07	9.21	29.87	4.73	1.07	0.13	0.84	2.03	0.32	0.63	0.10	32.54	5.15
41年目	R 49	0.98857	0.98596	0.99785	0.98990	0.1522	103.0	16.41	4.01	9.19	29.61	4.51	1.06	0.13	0.83	2.02	0.31	0.63	0.10	32.25	4.91
42年目	R 50	0.98844	0.98576	0.99785	0.98980	0.1463	103.0	16.22	3.96	9.17	29.34	4.29	1.05	0.12	0.83	2.00	0.29	0.62	0.09	31.97	4.68
43年目	R 51	0.98830	0.98555	0.99784	0.98969	0.1407	103.0	16.03	3.90	9.15	29.08	4.09	1.04	0.12	0.83	1.99	0.28	0.61	0.09	31.68	4.46
44年目	R 52	0.98816	0.98534	0.99784	0.98958	0.1353	103.0	15.85	3.84	9.13	28.82	3.90	1.02	0.12	0.83	1.97	0.27	0.61	0.08	31.39	4.25
45年目	R 53	0.98802	0.98513	0.99783	0.98947	0.1301	103.0	15.66	3.79	9.11	28.55	3.71	1.01	0.12	0.83	1.96	0.25	0.60	0.08	31.11	4.05
46年目	R 54	0.98787	0.98490	0.99783	0.98936	0.1251	103.0	15.47	3.73	9.09	28.29	3.54	1.00	0.12	0.82	1.94	0.24	0.59	0.07	30.82	3.86
47年目	R 55	0.98773	0.98467	0.99782	0.98925	0.1203	103.0	15.28	3.67	9.07	28.02	3.37	0.99	0.11	0.82	1.92	0.23	0.59	0.07	30.54	3.67
48年目	R 56	0.98757	0.98443	0.99782	0.98913	0.1157	103.0	15.10	3.62	9.05	27.76	3.21	0.97	0.11	0.82	1.91	0.22	0.58	0.07	30.25	3.50
49年目	R 57	0.98742	0.98418	0.99781	0.98901	0.1112	103.0	14.91	3.56	9.03	27.50	3.06	0.96	0.11	0.82	1.89	0.21	0.58	0.06	29.97	3.33
合計								973.55	247.46	474.73	1,695.74	609.38	62.86	7.72	43.09	113.68	40.58	36.48	13.19	1,845.89	663.15

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道8号	野洲栗東バイパス	4	4.7km

■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				48,812	
	改良費				13,263	
		土工	m3	309,928	4,592	切土(9,144㎡)、盛土(300,326㎡)等
		地盤改良工	式	1	3,614	
		法面工	式	1	11	
		擁壁工	式	1	4,528	重力式擁壁、補強土壁等
		施設工	式			
		函渠工	式	1	518	
		排水工	式			
		情報管路工	Km			
		雑工	式			
	橋梁費				33,555	
		橋梁	m	2,934	33,555	
	トンネル費					
		NATM	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				1,874	
		車道舗装	㎡	148,810	1,755	
		歩道舗装	㎡	23,831	119	
	付帯施設費				120	
		付帯工事費	式	1	120	標識、防護柵、道路照明等
②	用地及補償費				13,111	
	用地費		㎡		4,448	
		宅地	㎡	33,695	2,190	
		田畑	㎡	147,905	2,258	
		山林・原野	㎡			
		その他	㎡			
	補償費		式	1	8,663	
③	間接経費		式	1	3,077	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				65,000	

事業全体

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道8号	野洲栗東バイパス	4	4.7km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	4.7	2,100	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	12,400	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			14,500	

【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8号	野洲栗東バイパス	4	4.7km

■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				43,309	
	改良費				9,730	
		土工	m ³	186,911	2,662	切土(9,144m ³)、盛土(260,152m ³)等
		地盤改良工	式	1	3,614	
		法面工	式	1	11	
		擁壁工	式	1	3,175	重力式擁壁、補強土壁等
		施設工	式			
		函渠工	式	1	268	
		排水工	式			
		情報管路工	Km			
		雑工	式			
	橋梁費				31,585	
		橋梁	m	2,934	31,585	
	トンネル費					
		NATM	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				1,874	
		車道舗装	m ²	148,810	1,755	
		歩道舗装	m ²	23,831	119	
	付帯施設費				120	
		付帯工事費	式	1	120	標識、防護柵、道路照明等
②	用地及補償費				2,707	
	用地費		m ²		905	
		宅地	m ²	9,294	604	
		田畑	m ²	19,695	301	
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式	1	1,802	
③	間接経費		式	1	442	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				46,458	

残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道8号	野洲栗東バイパス	4	4.7km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	4.7	2,100	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	12,400	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			14,500	

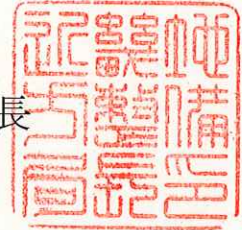
【単価等について】

○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。



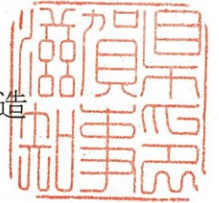
滋 高 幹 第 2 1 号

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。