



No. 9  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
令和3年度第4回

# 一般国道8号

まいばら

# 米原バイパス

【再評価】

令和3年11月  
近畿地方整備局

新型コロナウイルス対策に伴う工事等の一時中止による  
コスト、工期への影響は考慮していない

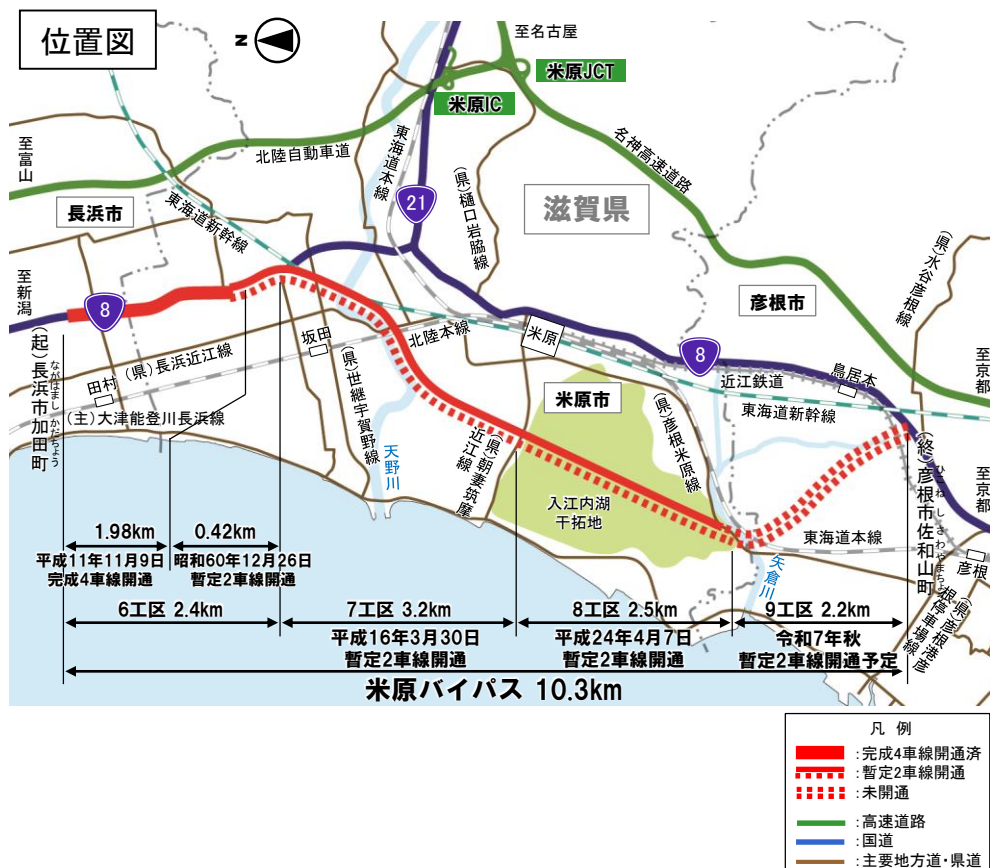
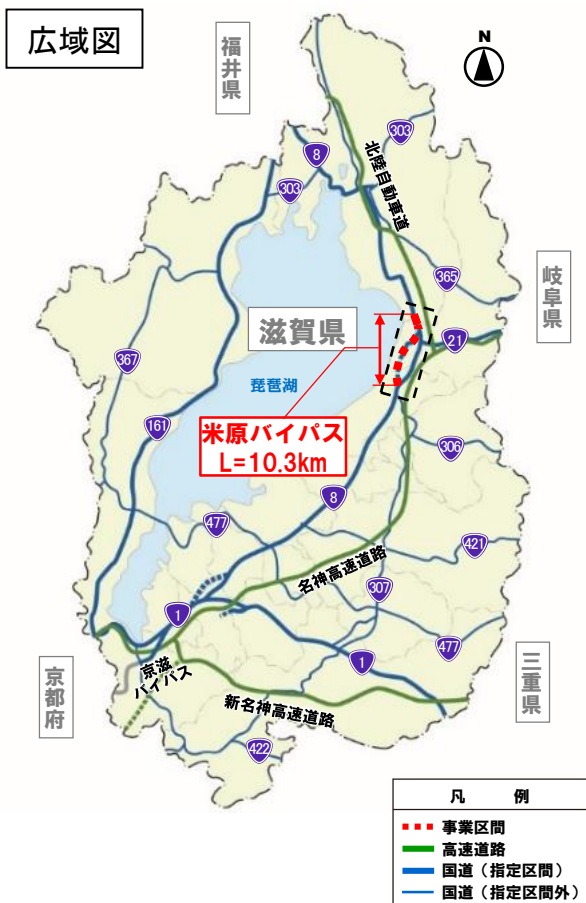
# 目次

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8号は、新潟県新潟市を起点とし、京都府京都市に至る総延長約600kmの主要幹線道路であり、滋賀県の産業・経済・生活活動を支える重要な路線である。

米原バイパスは、長浜市内・米原市内・彦根市内の交通混雑の緩和、交通安全の確保、冬期の円滑な交通の確保を目的とした延長10.3kmの道路である。



# 2. 事業の概要

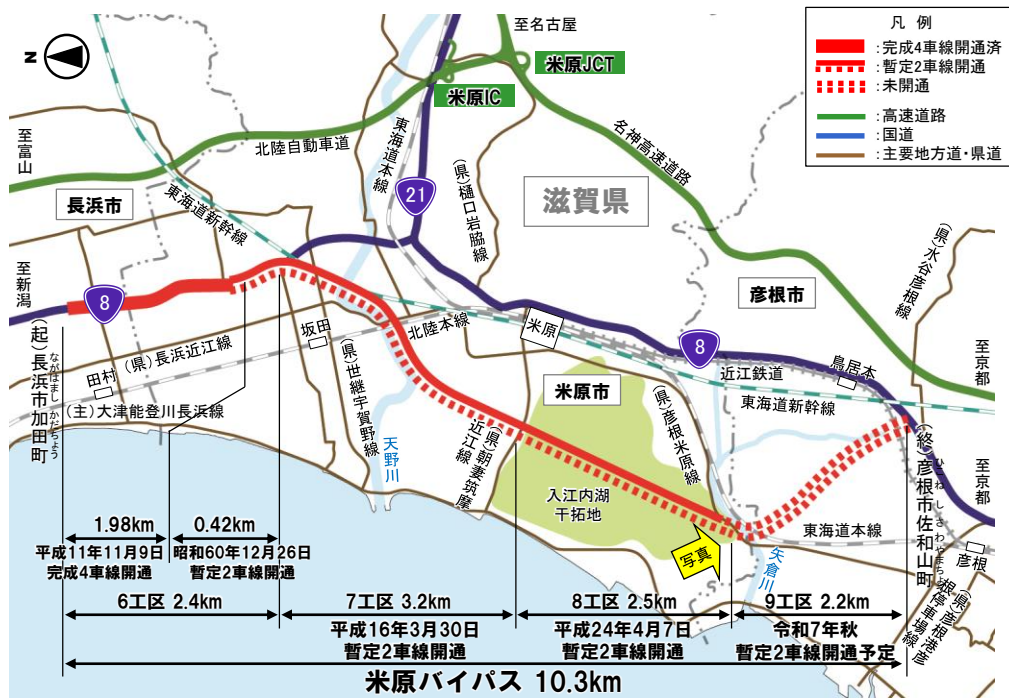
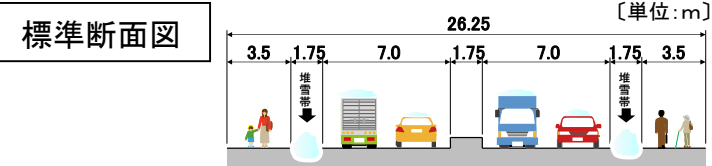
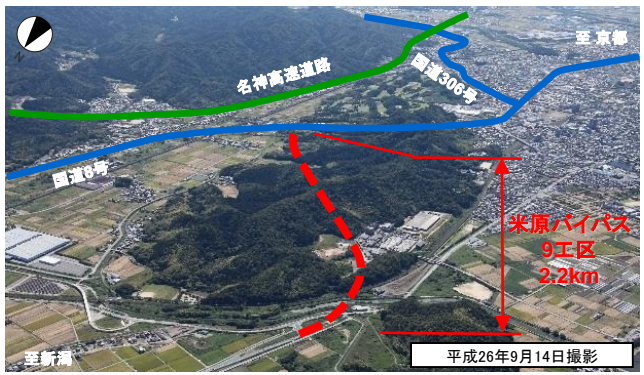
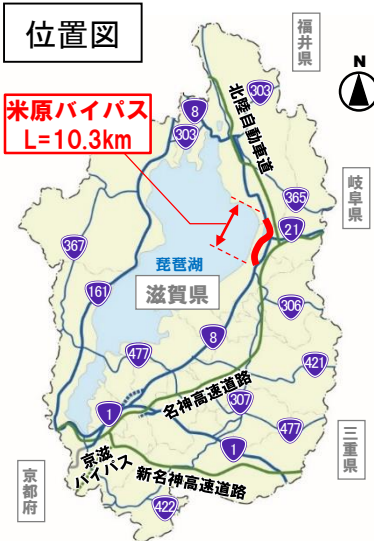
## 一般国道8号 米原バイパス

### 事業の目的

- 事業の目的
- 交通混雑の緩和
  - 交通安全の確保
  - 冬期の円滑な交通の確保

### 事業の概要・進捗状況

|        |  |
|--------|--|
| 区間     | (起)滋賀県長浜市加田町<br>ながはまし かたちょう<br>ひこねし さわやまちょう<br>(終)滋賀県彦根市佐和山町 |
| 道路延長   | 10.3km   |
| 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   | 26.25m   |
| 計画交通量  | 25,000台/日  |
| 全体事業費  | 700億円  |
| 事業化    | 昭和41年度   |
| 都市計画決定 | 昭和48年12月   |
| 用地着手   | 昭和42年度   |
| 工事着手   | 昭和45年度   |
| 開通延長   | 8.1km  |
| 事業進捗率  | 約66% (令和3年3月末時点)   |
| 用地進捗率  | 約99% (面積ベース、令和3年3月末時点)                                       |



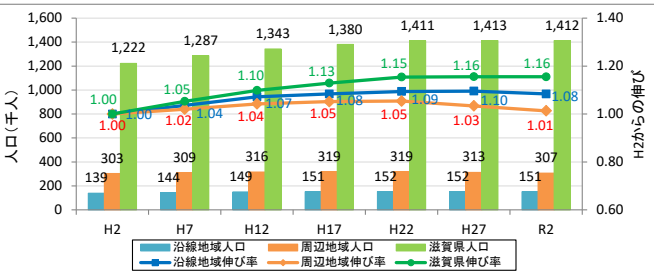
# 3. 事業の必要性等に関する視点 一般国道8号 米原バイパス

## 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

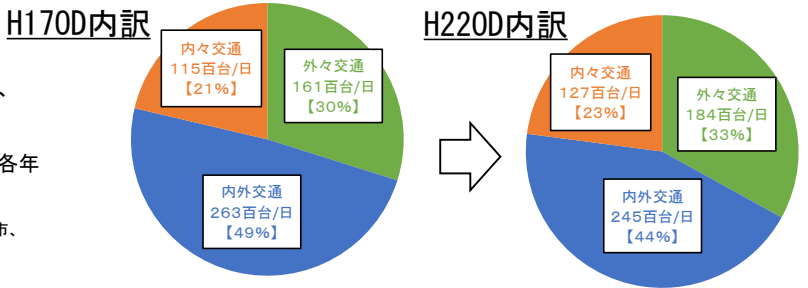
※H28年度事業評価監視委員会の評価時点から大きな変化なし

- 事業の効果や必要性を評価するための指標の変化及びその他の周辺環境変化等について確認した結果、社会経済情勢の大きな変化はない。
- 一般国道8号を利用する交通特性は、内々交通が23%、内外交通44%と沿線地域を発着地とする割合が約7割を占めており、概ね変化はない。

### ■人口の推移



### ■国道8号のOD内訳

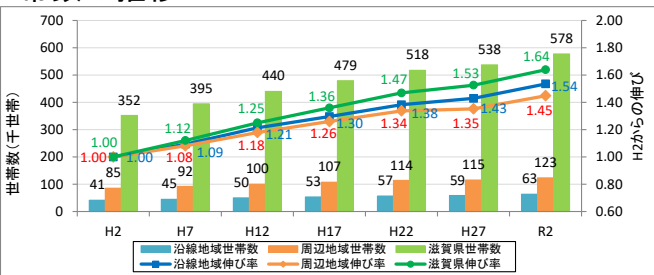


資料) H2~H27: 国勢調査、R2: 滋賀県推計人口年報 (滋賀県統計書)  
 ※H2を基準(1.00)として、各年の伸び率を算出。  
 ※沿線地域: 米原市、彦根市  
 ※周辺地域: 長浜市、米原市、彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町

※沿線地域: 米原市、彦根市  
 ※平成17年、平成22年全国道路・街路交通情勢調査の現況OD調査結果を基に算出  
 ※平成22年全国道路・街路交通情勢調査の現況OD調査結果が現時点で最新である。

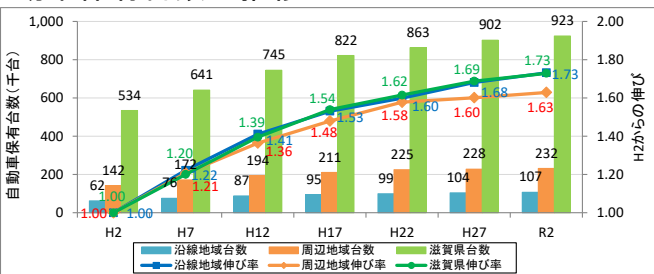
内外交通: 沿線地域とその他の地域の交通  
 内々交通: 沿線地域内の交通  
 外々交通: 通過交通

### ■世帯数の推移



資料) H2~H27: 国勢調査、R2: 滋賀県推計人口年報 (滋賀県統計書)  
 ※H2を基準(1.00)として、各年の伸び率を算出。  
 ※沿線地域: 米原市、彦根市  
 ※周辺地域: 長浜市、米原市、彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町

### ■自動車保有台数の推移



資料) H2~H27・R2乗用車: 滋賀県統計書  
 R2軽自動車: (一社) 全国軽自動車協会連合会資料  
 ※乗用車及び軽自動車の台数とする。  
 ※H2を基準(1.00)として、各年の伸び率を算出。  
 ※沿線地域: 米原市、彦根市  
 ※周辺地域: 長浜市、米原市、彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町

### ■位置図



# 3. 事業の必要性等に関する視点 一般国道8号 米原バイパス

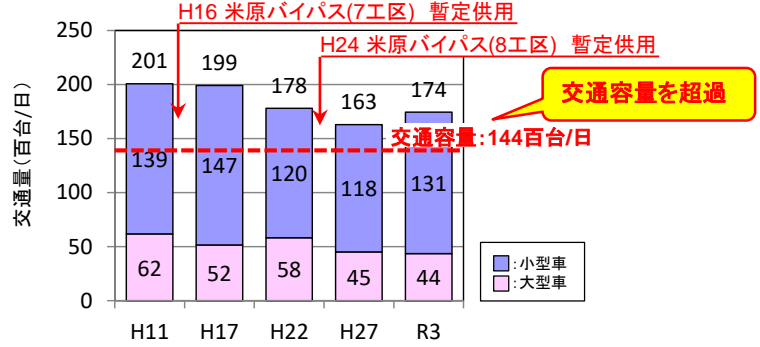
## 2) 事業の整備効果(交通混雑の緩和)

※H28年度事業評価監視委員会の評価時点から大きな変化なし

- 一般国道8号の交通量は、交通容量を上回り、交通混雑が発生している。
- バイパス整備による交通転換を図ることで交通混雑の緩和が期待される。

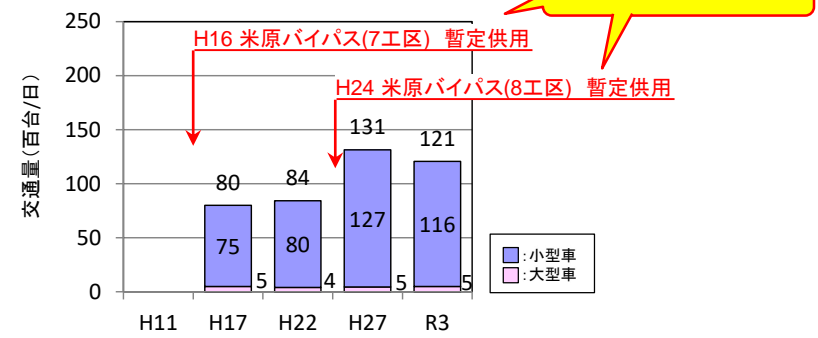


### ■ 一般国道8号(現道)の交通状況



※交通量観測地点: 彦根市鳥居本町  
 ※交通量(H11~H27): 全国道路・街路交通情勢調査  
 ※交通量(R3): 滋賀国道調べ(R3.9.9)  
 ※交通容量: 平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査より算出

### ■ 米原バイパスの交通状況



※交通量観測地点: 米原市中多良(H17~H27)、米原市入江(R3)  
 ※交通量(H17~H27): 全国道路・街路交通情勢調査  
 ※交通量(R3): 滋賀国道調べ(R3.9.9)  
 ※交通容量: 平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査より算出

# 3. 事業の必要性等に関する視点 一般国道8号 米原バイパス

## 2) 事業の整備効果(交通安全の確保)

※H28年度事業評価監視委員会の評価時点から大きな変化なし

- 一般国道8号は、交通混雑に起因すると考えられる追突事故が全体の7割を占めている。また、歩道未設置区間が多く、通学路が存在することから、市街地等における歩行者等の安全確保が課題となっている。
- バイパス整備により、通過交通の転換を図ることで、交通事故の減少や歩行者等の安全性向上が期待される。

### ■ 一般国道8号の歩道整備状況



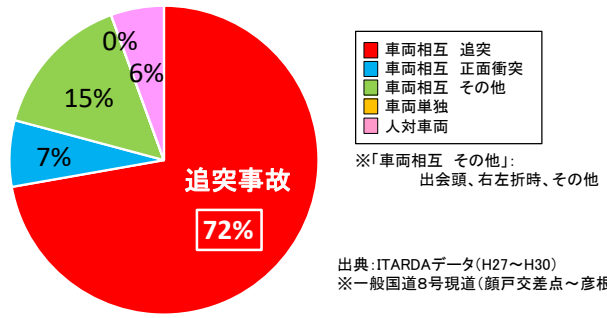
※通学路(国道8号関連)は、国道8号を通行又は国道8号を横断する通学路のみを表示

国道8号はトラックが多く、危険な状況となっています。バイパスが整備されることで、通学時の安全性向上につながることを期待しています。

鳥居本小学校

出典：R3.8 滋賀国道事務所 ヒアリング調査

### ■ 一般国道8号(現道)の交通事故発生要因



出典：ITARDAデータ(H27～H30)  
 ※一般国道8号現道(顔戸交差点～彦根市佐和山町)

### ■ 米原バイパス暫定供用による死傷事故件数の変化

○米原バイパス8工区暫定供用(H24.4)

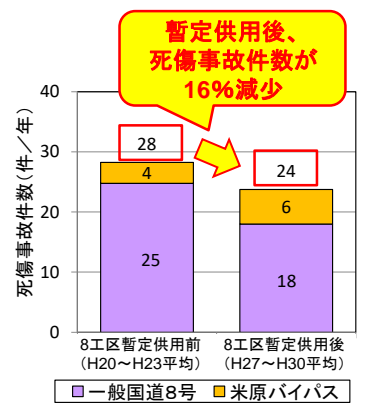


写真 一般国道8号(現道)の歩道未設置区間



出典：ITARDAデータ(H20～H23・H27～H30)  
 ※一般国道8号現道(顔戸交差点～彦根市佐和山町)、米原バイパス7・8工区

# 3. 事業の必要性等に関する視点 一般国道8号 米原バイパス

## 2) 事業の整備効果(冬期の円滑な交通確保) 【B/C算出における3便益以外の整備効果】 ※H28年度事業評価監視委員会の評価時点から大きな変化なし

- 高速道路の通行止め時には、現道の一般国道8号が代替路として重要な役割を担っているが、交通集中や積雪による速度低下により車両の立ち往生が懸念されるなど、円滑な交通に支障をきたしている。
- バイパスの整備により、堆雪帯が設置され、積雪時の幅員が確保されることで、冬期における交通の円滑化が期待される。

### ■ 高速道路通行止め時の代替路



冬期の積雪により業務に支障をきたすことがあります。米原バイパスの開通により、積雪時でも安定した輸送ができることを期待しています。

トラック協会 湖北支部

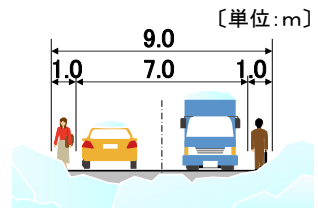
出典：R3.8 滋賀国道事務所ヒアリング調査・アンケート調査結果

### ■ 高速道路の通行止め状況

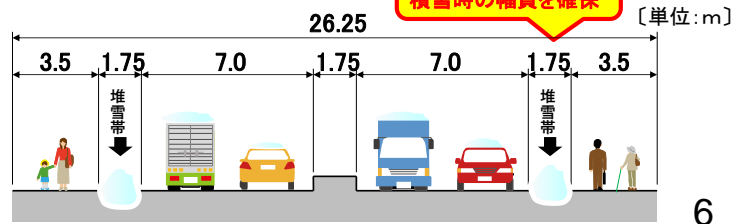
<路面積雪による通行止め>

| 日付          | 時間   | 道路名    | 上下 | 規制区間        |
|-------------|------|--------|----|-------------|
| 2012年2月2日   | 約6時間 | 北陸自動車道 | 上り | 米原JCT～長浜IC  |
| 2012年2月2日   | 約6時間 | 名神高速道路 | 上り | 八日市～関ヶ原     |
| 2013年2月8日   | 約6時間 | 北陸自動車道 | 下り | 米原～木之本      |
| 2013年2月9日   | 約3時間 | 北陸自動車道 | 上り | 木之本～米原JCT   |
| 2015年1月2日   | 約9時間 | 名神高速道路 | 下り | 養老JCT～米原JCT |
| 2020年12月31日 | 約8時間 | 名神高速道路 | 上り | 八日市～彦根      |
| 2020年12月31日 | 約8時間 | 名神高速道路 | 下り | 彦根～八日市      |

### ■ 一般国道8号(現道)の横断構成



### ■ 米原バイパスの横断構成



出典：NEXCO中国日本提供資料



# 3. 事業の必要性等に関する視点【参考】

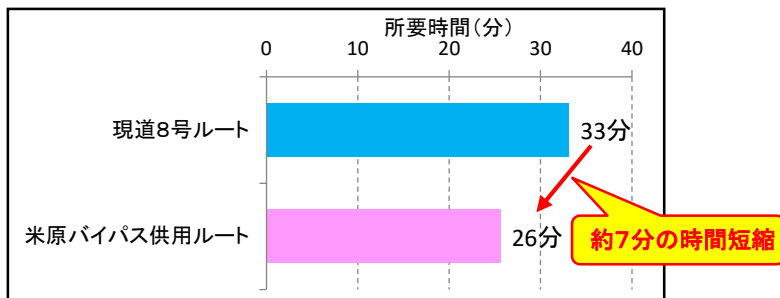
## 2) 事業の整備効果(地域医療の支援)【B/C算出における3便益以外の整備効果】

○米原バイパスの整備によりアクセス向上が見込まれる三次医療施設として「長浜赤十字病院」があります。  
 ○バイパス整備により、彦根市～長浜赤十字病院の到着時間が約33分⇒約26分となり約7分短縮され、特に搬送時間の短縮が求められる重症救急患者に対応する三次医療施設におけるアクセス向上が期待されます。

### ■彦根市方面から長浜赤十字病院への搬送ルート

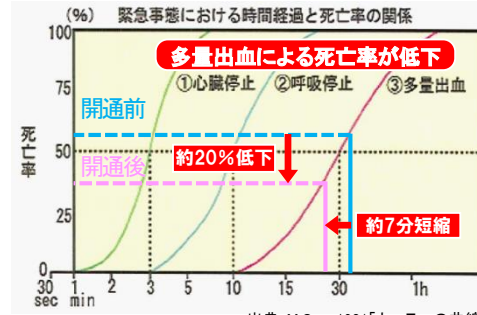


### ■彦根市役所～長浜赤十字病院の搬送時間



出典：ETC2.0プローブデータ(令和2年4月～令和3年3月・平日・7～9時平均旅行速度)を元に算出

### 【参考】



出典：M.Cara:1981「カラーの曲線」

# 3. 事業の必要性等に関する視点

## 3) 事業の投資効果

### ■ 便益 (B)

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

### ■ 費用 (C)

道路整備に係る建設費、及び維持管理費で算出。

### ■ 事業全体

| 便益 (B) | 走行時間短縮便益 | 走行経費減少便益 | 交通事故減少便益 | 総便益     | 費用便益比 (B/C) |
|--------|----------|----------|----------|---------|-------------|
|        | 1,357億円  | 80億円     | 10億円     | 1,447億円 |             |
| 費用 (C) | 事業費      |          | 維持管理費    | 総費用     |             |
|        | 1,228億円  |          | 99億円     | 1,327億円 |             |

### ■ 算出条件等

- 基準年 : 令和3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 : 700億円
- 維持管理費 : 60百万円/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) |
|--------|----------|----------|----------|-------|-------------|
|        | 469億円    | 22億円     | 7.4億円    | 498億円 |             |
| 費用 (C) | 事業費      |          | 維持管理費    | 総費用   |             |
|        | 181億円    |          | 67億円     | 248億円 |             |

- ※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 推計に用いるOD表は現時点で最新の平成22年度全国道路・街路交通情勢調査を使用している
- ※5 参考: 前回評価資料 <https://www.kkr.mlit.go.jp/plan/ippan/zigyohyoka/ol9a8v000000ceki-att/8.pdf>

## 4) 地域における計画等

### ■ 地域における計画

米原バイパスは、下記の計画に位置づけられています。

- 「滋賀県基本構想」(滋賀県:平成31年3月)
- 「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)
- 「長浜市総合計画」(長浜市:平成29年3月)
- 「長浜市都市計画マスタープラン」(長浜市:平成28年12月)
- 「第2次米原市総合計画」(米原市:平成29年3月)
- 「米原市都市計画マスタープラン」(米原市:平成28年12月)
- 「彦根市総合計画後期基本計画」(彦根市:平成28年7月)
- 「彦根市都市計画マスタープラン」(彦根市:平成29年3月)

### ■ 要望経緯

#### ○ 国道8号バイパス建設促進期成同盟会

- ・令和元年7月 国道8号バイパス建設促進期成同盟会が同盟会による要望書に「米原バイパス9工区の早期竣工」の要望を記載
- ・令和2年10月 国道8号バイパス建設促進期成同盟会が同盟会による要望書に「米原バイパス9工区の早期竣工」の要望を記載
- ・令和3年7月 国道8号バイパス建設促進期成同盟会が同盟会による要望書に「米原バイパス9工区の早期竣工」の要望を記載

# 4. 事業進捗の見込みの視点

## 1) 事業の進捗状況

### 令和3年度事業内容

- ・現在、調査設計、矢倉川高架橋下部工事、彦根トンネル工事を実施。

### 進捗状況

- ・令和3年3月末までの進捗は、用地進捗率99%(面積ベース)、事業進捗率約66%(事業費ベース)。

### 進捗上の課題

- ・大きな課題はありません。

## 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。

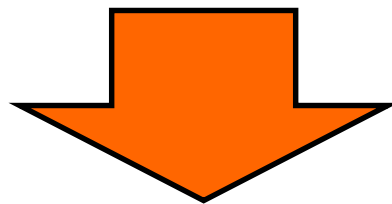
- ・令和7年秋に、9工区(2.2km)は、暫定2車線開通を予定しています。



|    |                   |                   |                   |                   |           |
|----|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-----------|
| 区間 | 開通済区間             |                   |                   |                   | 未開通区間     |
| 用地 | 用地進捗率約99%         |                   |                   |                   |           |
|    | 用地取得済             |                   |                   |                   | 用地推進      |
| 工事 | 工事完了<br>(完成4車線開通) | 工事推進<br>(暫定2車線開通) | 工事推進<br>(暫定2車線開通) | 工事推進<br>(暫定2車線開通) | 調査設計、工事推進 |

## 5. コスト縮減や代替案等の可能性の視点 一般国道8号 米原バイパス

米原バイパスの計画は、国道8号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、冬期の円滑な交通の確保を目的として、周辺の土地利用状況等を勘案し選定された合理的な計画であり、周辺環境の保全を図っています。



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。

## ○滋賀県知事

令和3年10月25日 滋高幹第31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号米原バイパスについては、対応方針(原案)で【事業継続】とされているとおり、事業効果の早期発現に向けて更なる整備促進をお願いします。

地元は、交通混雑、交通事故等の課題解消はもとより、企業立地や観光振興等においても期待しております。9工区については、令和7年秋開通の予定が示されたところですが、一日も早い開通に向けて、コスト縮減に取り組んでいただきながら、より一層の事業推進をお願いします。

なお、滋賀県としても事業推進に最大限の協力と努力をしてまいります。

# 6. 関係自治体の意見

## ◆沿線市町の期待

### ■米原市長

(期待する効果)

#### ①企業立地

- ・国道8号の渋滞解消により、北陸、京阪神、東海圏へのアクセス向上となり、新規企業の進出や本社移転等既存工場の拡張に伴う雇用人数の増加や税収増加に期待。

#### ②観光振興

- ・長浜市・彦根市など地域間交通の利便性が向上することにより、彦根市・米原市・長浜市の3市でつくる「びわ湖・近江路観光圏活性化協議会」や、前述3市に高島市を加えた「まいばら駅広域観光交流圏コンソーシアム」で連携する広域的な観光事業を推進し、観光客や交流人口の増加に期待。

#### ③防災対策

- ・米原駅周辺は、鉄道敷きで分断された地域であり、国道8号バイパスの整備により、緊急輸送道路が確保でき、防災機能の向上に期待。

(取り組み)

#### ①企業立地

- ・「第2次米原市総合計画」や「まち・ひと・しごと米原総合戦略」に基づき、国道バイパスや高速道路、鉄道などの広域交通の結節点という立地特性を生かした企業誘致や新産業の創出、女性や若者が活躍できる起業創業支援など、魅力ある雇用の創出に取り組んでいます。
- ・滋賀県唯一の新幹線停車駅・米原駅周辺の都市機能を強化し、広域交流拠点化を進め、市内に工業用地の創出などを進めています。

#### ②観光振興

- ・広域的な観光誘客として、長浜市や彦根市などと連携し各種事業等に取り組み、交流人口の増加と市内の観光消費増加に努めるほか、米原駅を核とした広域観光の推進を図っています。

#### ③防災対策

- ・国道8号バイパス整備により、指定緊急避難場所や福祉施設、防災拠点などへの緊急輸送路の確保が図られます。

## ◆沿線市町の期待

### ■彦根市長

(期待する効果)

#### ①観光

- ・渋滞解消により、城下町等の観光施設への速達性、定時性が確保されることで、来訪者の増加を期待するとともに、観光による経済波及効果を期待。
- ・広域観光連携事業における基幹道路となることで、行政域を超えた広域周遊観光促進とインバウンドを含む来訪者の滞在時間の延伸や宿泊観光の増加に期待。
- ・新型コロナウイルス感染症収束後に観光等の経済活動が早期回復することに期待。

#### ②企業立地

- ・国道8号の渋滞解消により円滑な物流活動が可能となり、新規進出企業の増加、それに伴う地元雇用人数や税収の増加に期待。
- ・新型コロナウイルス感染症収束後に物流等の経済活動が早期回復することに期待。

(取り組み)

#### ①観光

- ・彦根市、長浜市、米原市による「びわ湖・近江路観光圏活性化協議会」、湖東地域1市4町による「びわこ湖東路観光協議会」をはじめ、「国宝城郭」、「日本遺産」、「国認定・広域観光周遊ルート」、「戦国武将 石田三成」、「庭園」、「街道」、「伝統産業・伝統工芸」、「世界遺産」など、地域資源を活用した明確なテーマやストーリーに基づく広域連携の推進と観光周遊ルートのブランド化など、広域観光の推進に取り組みます。
- ・彦根城世界遺産登録を見据える中、現在でも観光の繁亡期における慢性的な交通渋滞の発生などが観光客・市民の双方にとっての不満足・ストレスにつながっており、登録後の観光客の急増、オーバーツーリズムへの懸念も抱えていることから、公共交通機関の利用を推進することはもとより、駐車場の確保、道路網の整備、二次アクセスの改善などの推進に取り組みます。

#### ②企業誘致

- ・彦根市では、「地域未来投資促進法に基づく滋賀県全域基本計画」を踏まえた産業の集積や優良企業の誘致、立地企業の高度化を進めるとともに、交通の利便性を活かし、企業立地や産業集積の促進をしています。



一般国道8号 米原バイパスは、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みに関する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. 9  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
令和3年度第4回

一般国道8号

まい ばら  
米原バイパス  
【再評価】

(計算結果等参考資料)

令和3年11月  
近畿地方整備局

新型コロナウイルス対策に伴う工事等の一時中止による  
コスト、工期への影響は考慮していない

(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 米原バイパス |
| 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 | <input checked="" type="checkbox"/> 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) = 120億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 4.2%)<br>残事業：費用便益比 (B/C) = 2 (経済的純現在価値 (B-C) = 250億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 10.5%) |

●事業の効果や必要性を評価するための指標

| 政策目標  |  | 指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)  | 指標チェックの根拠  |
|-------|--|--|--|
| 1. 活力 | 円滑なモビリティの確保  | <input checked="" type="checkbox"/> 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<br>渋滞損失時間 (現況) : 5894万人・時間/年<br>渋滞損失削減時間 : 108万人・時間/年 (12527万人・時間/年⇒12419万人・時間/年)<br>区間b (当該区間/並行区間) について : 一般国道8号 (主) 大津能登川長浜線 (県) 長浜近江線 (県) 朝妻筑摩近江線 (県) 彦根米原線<br>並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 117万人・時間/年<br>並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 5割削減 |
|       |  | <input checked="" type="checkbox"/> 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 (県道樋口岩脇線交点～米原駅東口交差点) (旅行速度 : 18.4km/h) →改善見込み (現道からバイパスへの交通転換)  |
|       |  | <input type="checkbox"/> 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 |  |
|       |  | <input checked="" type="checkbox"/> 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 (木之本米原線、米原工業団地線、城北・大藪線)   |
|       |  | <input type="checkbox"/> 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                             |  |
|       |  | <input type="checkbox"/> 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   | <input type="checkbox"/> 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                            |  |
|       | <input type="checkbox"/> 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                    |  |  |
|       | <input type="checkbox"/> 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 checked="" 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                              | 米原市都市計画マスタープラン   |  |
|  |                | <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 type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり   |  |  |
|  |                | <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する                                 |  |  |
|  |                | <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                                | 長浜市～彦根市(所要時間:28分→23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                                    | 黒壁ガラス館(年間観光客入り込み数:2,227.7千人/年 R元年)、彦根城(年間観光客入り込み数:766.7千人/年 R元年)   |  |
|  |                | <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である  |  |  |
|  | 2. 暮らし         | 歩行者・自転車のための生活空間の形成  | <input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上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"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される  |  |
|  |                | 無電柱化による美しい町並みの形成  | <input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り   |  |
| <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   |                | <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる                                    | 彦根市～長浜赤十字病院(所要時間:29分→24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する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる   |   |
|   |              | <input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される |   |
|   | 災害への備え       | <input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する   |   |
|   |              | <input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業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                               | 滋賀県緊急輸送道路ネットワーク計画（第1次緊急輸送道路）  |
|   |              | <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する   |   |
|   |              | <input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）  |   |
|   |              | <input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される   |   |
| <input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する |              |   |   |
| 4. 環境   | 地球環境の保全      | ● 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:4678.62t-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）<br>評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道8号（主）大津能登川長浜線（県）長浜近江線（県）朝妻筑摩近江線（県）彦根米原線<br>排出削減量：14.11t/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）<br>評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道8号（主）大津能登川長浜線（県）長浜近江線（県）朝妻筑摩近江線（県）彦根米原線<br>排出削減量：0.84t/年、排出削減率：1割削減  |
|   |              | <input checked="" type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある  | 国道8号 彦根市島居本町（騒音レベル：昼間73dB、夜間72dB、延長：3.99km）→改善見込み   |
|   |              | <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"/> 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 |
|--------|--------|----------|------|-------------|
| 一般国道8号 | 米原バイパス | L=10.3km | 二次改築 | BP          |

| 計画交通量<br>(台/日) | 車線数 | 事業主体    |
|----------------|-----|---------|
| 25,000         | 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3年度   |       |         |
| 単純合計                | 658億円   | 280億円 | 938億円   |
| うち残事業分              | 206億円   | 191億円 | 396億円   |
| 基準年における<br>現在価値 (C) | 1,228億円 | 99億円  | 1,327億円 |
| うち残事業分              | 181億円   | 67億円  | 248億円   |

### ② 便益

|                     | 走行時間<br>短縮便益 | 走行経費<br>減少便益 | 交通事故<br>減少便益 | 合計      |
|---------------------|--------------|--------------|--------------|---------|
| 基準年                 | 令和3年度        |              |              |         |
| 供用年                 | 令和9年度        |              |              |         |
| 単年便益<br>(初年便益)      | 85億円         | 4.9億円        | 0.64億円       | 91億円    |
| 基準年における<br>現在価値 (B) | 1,357億円      | 80億円         | 10億円         | 1,447億円 |
| うち残事業分              | 469億円        | 22億円         | 7.4億円        | 498億円   |

③ 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） | 120億円 |
| 経済的内部収益率（事業全体） | 4.2%  |
| 費用便益比（残事業）     | 2.0   |
| 経済的純現在価値（残事業）  | 250億円 |
| 経済的内部収益率（残事業）  | 10.5% |

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。

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  | 25,000台/日 | ±10%  | 0.9~1.3    |
| 事業費  | 206億円     | ±10%  | 1.1~1.1    |
| 事業期間 | 5年        | ±20%  | 1.05~1.1   |

【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  | 25,000台/日 | ±10%  | 1.6~2.5    |
| 事業費  | 206億円     | ±10%  | 1.9~2.2    |
| 事業期間 | 5年        | ±20%  | 2.0~2.1    |

# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：米原バイパス（事業全体）

（推計時点 令和12年）

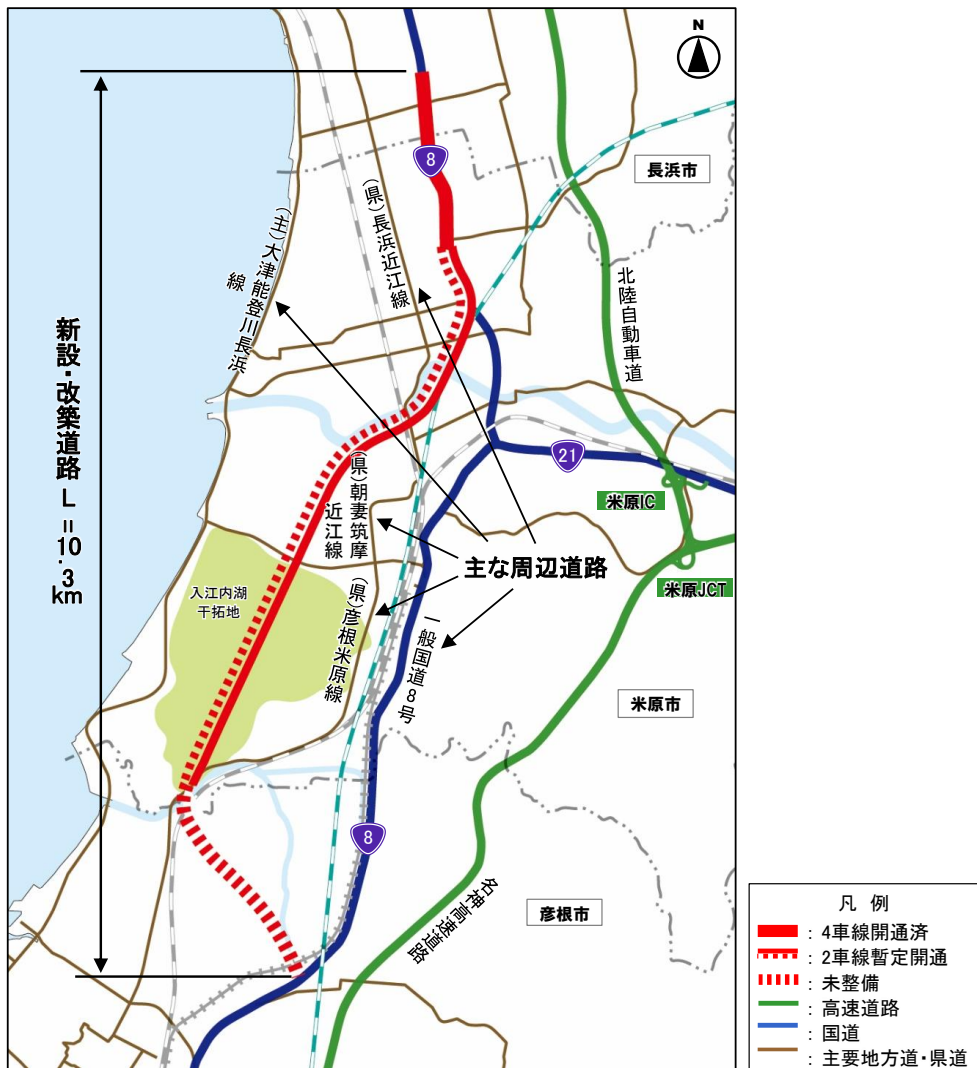
|                         |                         |        | 整備なし (A) | 整備あり (B) |        |
|-------------------------|-------------------------|--------|----------|----------|--------|
| ①新設・改築道路<br>(10.3km)    | 交通量 <sup>※1</sup>       | [台/日]  | 0        | 25,000   |        |
|                         | 走行時間 <sup>※2</sup>      | [分]    | 0        | 16       |        |
|                         | 走行時間費用 <sup>※3</sup>    | [億円/年] | 0.00     | 68.09    |        |
| ②主な周辺道路 <sup>※4</sup>   | 一般国道8号<br>(7.4km)       | 交通量    | [台/日]    | 18,100   | 7,200  |
|                         |                         | 走行時間   | [分]      | 21       | 14     |
|                         |                         | 走行時間費用 | [億円/年]   | 68.54    | 19.34  |
|                         | (主)大津能登川長浜線<br>(11.5km) | 交通量    | [台/日]    | 15,800   | 10,400 |
|                         |                         | 走行時間   | [分]      | 26       | 22     |
|                         |                         | 走行時間費用 | [億円/年]   | 69.81    | 40.61  |
|                         | (県)長浜近江線<br>(3.2km)     | 交通量    | [台/日]    | 25,400   | 11,100 |
|                         |                         | 走行時間   | [分]      | 11       | 7      |
|                         |                         | 走行時間費用 | [億円/年]   | 47.81    | 13.76  |
|                         | (県)朝妻筑摩近江線<br>(2.9km)   | 交通量    | [台/日]    | 14,400   | 3,300  |
|                         |                         | 走行時間   | [分]      | 7        | 5      |
|                         |                         | 走行時間費用 | [億円/年]   | 16.07    | 3.05   |
|                         | (県)彦根米原線<br>(3.6km)     | 交通量    | [台/日]    | 17,600   | 2,900  |
|                         |                         | 走行時間   | [分]      | 10       | 6      |
|                         |                         | 走行時間費用 | [億円/年]   | 31.27    | 3.13   |
| ③その他道路合計<br>(3,100.0km) | 走行時間費用                  | [億円/年] | 8,610.44 | 8,611.18 |        |

|              |          |        | 走行時間費用<br>整備なし (A) | 走行時間費用<br>整備あり (B) | 走行時間短縮便益<br>(A - B) |
|--------------|----------|--------|--------------------|--------------------|---------------------|
| 合計：3,138.9km | 走行時間短縮便益 | [億円/年] | 8,843.95           | 8,759.15           | 84.79               |

- ※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：米原バイパス（残事業）

（推計時点 令和12年）

|                         |                         |        | 整備なし(A)  | 整備あり(B)  |        |
|-------------------------|-------------------------|--------|----------|----------|--------|
| ①新設・改築道路<br>(8.3km)     | 交通量 <sup>※1</sup>       | [台/日]  | 15,100   | 26,000   |        |
|                         | 走行時間 <sup>※2</sup>      | [分]    | 12       | 12       |        |
|                         | 走行時間費用 <sup>※3</sup>    | [億円/年] | 31.20    | 55.70    |        |
| ②主な周辺道路 <sup>※4</sup>   | 一般国道8号<br>(7.4km)       | 交通量    | [台/日]    | 16,000   | 7,200  |
|                         |                         | 走行時間   | [分]      | 20       | 14     |
|                         |                         | 走行時間費用 | [億円/年]   | 56.30    | 19.34  |
|                         | (主)大津能登川長浜線<br>(11.5km) | 交通量    | [台/日]    | 11,000   | 10,400 |
|                         |                         | 走行時間   | [分]      | 23       | 22     |
|                         |                         | 走行時間費用 | [億円/年]   | 43.82    | 40.61  |
|                         | (県)長浜近江線<br>(3.2km)     | 交通量    | [台/日]    | 12,400   | 11,100 |
|                         |                         | 走行時間   | [分]      | 8        | 7      |
|                         |                         | 走行時間費用 | [億円/年]   | 15.87    | 13.76  |
|                         | (県)朝妻筑摩近江線<br>(2.9km)   | 交通量    | [台/日]    | 8,100    | 3,300  |
|                         |                         | 走行時間   | [分]      | 5        | 5      |
|                         |                         | 走行時間費用 | [億円/年]   | 7.17     | 3.05   |
|                         | (県)彦根米原線<br>(3.6km)     | 交通量    | [台/日]    | 8,000    | 2,900  |
|                         |                         | 走行時間   | [分]      | 7        | 6      |
|                         |                         | 走行時間費用 | [億円/年]   | 9.75     | 3.13   |
| ③その他道路合計<br>(3,102.0km) | 走行時間費用                  | [億円/年] | 8,624.23 | 8,623.56 |        |

|              |          |        | 走行時間費用<br>整備なし(A) | 走行時間費用<br>整備あり(B) | 走行時間短縮便益<br>(A - B) |
|--------------|----------|--------|-------------------|-------------------|---------------------|
| 合計：3,138.9km | 走行時間短縮便益 | [億円/年] | 8,788.34          | 8,759.15          | 29.19               |

- ※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：米原バイパス

(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<br>(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3年  |                          |
| 交通流の推計時点   | 1時点のみ推計                                       | <input checked="" type="checkbox"/> (R12)             |                          |
|            | 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 |                          |
|            | いずれかのみ推計の場合                                   | いずれかのみ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<br>(三段階推定法)             | <input checked="" type="checkbox"/><br>(H22センサス)      |                          |
|            | パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表<br>(四段階推定法)           | <input type="checkbox"/>                              |                          |
|            | その他( )  | <input type="checkbox"/>                              |                          |
|            | 無   | <input checked="" type="checkbox"/>                   |                          |
| 開発交通量の考慮   | 有   | <input type="checkbox"/>                              |                          |
|            | 有の場合のみ  | 考慮した開発交通量(トリップ数)<br>考慮した理由を記載                         | ( )台トリップ/日               |
|            | 無   | <input checked="" type="checkbox"/>                   |                          |
| 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( )  |                          |
| 速度設定の考え方   | 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"/>                   |                          |
|            | 各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定                    | <input type="checkbox"/>                              |                          |
|            | 採用理由を記載                                       |   |                          |
|            | 最終配分の速度                                       | <input checked="" type="checkbox"/>                   |                          |
|            | 採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。 |   |                          |
|            | その他( )  | <input type="checkbox"/>                              |                          |

交通流推計

(3)

| 項目                        |   | チェック欄                               |  |                          |
|---------------------------|---|-------------------------------------|--|--------------------------|
| 便益の算定                     | 休日交通の影響                                   | 考慮しない                               | <input checked="" type="checkbox"/>                |                          |
|                           |   | 考慮する                                | <input type="checkbox"/>                           |                          |
|                           |   | 考慮する場合のみ                            | 面的に考慮  | <input type="checkbox"/> |
|                           |   |                                     | 対象路線のみ考慮   | <input type="checkbox"/> |
|                           | 採用した休日係数<br>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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>( )                          | <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<br>(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)

|        |      |        |              | 維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む) |         |           |       |
|--------|------|--------|--------------|-------------------------|---------|-----------|-------|
|        |      |        |              | 単価(億円)                  | 延長(km)  | 単価(億円)    |       |
|        |      |        |              | 0.60                    | 10.3    | 6.16      |       |
| 年次     | 年度   | 割戻率    | GDP<br>デフレータ | 事業費(億円)                 |         | 維持管理費(億円) |       |
|        |      |        |              | 単価単価                    | 現在単価    | 単価単価      | 現在単価  |
| -61年目  | S 41 | 8.6464 | 35.8         | 0.70                    | 17.11   |           |       |
| -60年目  | S 42 | 8.3138 | 37.7         | 0.70                    | 15.61   |           |       |
| -59年目  | S 43 | 7.9941 | 39.8         | 0.70                    | 14.24   |           |       |
| -58年目  | S 44 | 7.6866 | 42.0         | 0.70                    | 12.95   |           |       |
| -57年目  | S 45 | 7.3910 | 44.9         | 0.70                    | 11.67   |           |       |
| -56年目  | S 46 | 7.1067 | 47.0         | 0.71                    | 10.86   |           |       |
| -55年目  | S 47 | 6.8333 | 50.2         | 0.71                    | 9.78    |           |       |
| -54年目  | S 48 | 6.5705 | 57.8         | 0.71                    | 8.16    |           |       |
| -53年目  | S 49 | 6.3178 | 69.0         | 0.71                    | 6.58    |           |       |
| -52年目  | S 50 | 6.0748 | 72.9         | 0.71                    | 5.98    |           |       |
| -51年目  | S 51 | 5.8412 | 79.1         | 0.71                    | 5.31    |           |       |
| -50年目  | S 52 | 5.6165 | 83.8         | 0.71                    | 4.81    |           |       |
| -49年目  | S 53 | 5.4005 | 87.4         | 0.71                    | 4.44    |           |       |
| -48年目  | S 54 | 5.1928 | 89.6         | 0.71                    | 4.16    |           |       |
| -47年目  | S 55 | 4.9931 | 95.3         | 0.71                    | 3.76    |           |       |
| -46年目  | S 56 | 4.8010 | 97.8         | 0.71                    | 3.53    |           |       |
| -45年目  | S 57 | 4.6164 | 98.9         | 4.02                    | 19.00   |           |       |
| -44年目  | S 58 | 4.4388 | 99.8         | 2.78                    | 12.51   |           |       |
| -43年目  | S 59 | 4.2681 | 101.8        | 2.67                    | 11.32   |           |       |
| -42年目  | S 60 | 4.1039 | 102.6        | 3.70                    | 14.98   |           |       |
| -41年目  | S 61 | 3.9461 | 104.4        | 4.15                    | 15.88   |           |       |
| -40年目  | S 62 | 3.7943 | 104.1        | 6.80                    | 25.07   |           |       |
| -39年目  | S 63 | 3.6484 | 104.7        | 14.10                   | 49.72   |           |       |
| -38年目  | H 1  | 3.5081 | 107.5        | 5.23                    | 17.29   |           |       |
| -37年目  | H 2  | 3.3731 | 109.9        | 3.09                    | 9.59    |           |       |
| -36年目  | H 3  | 3.2434 | 112.5        | 12.93                   | 37.72   |           |       |
| -35年目  | H 4  | 3.1187 | 114.1        | 2.21                    | 6.12    |           |       |
| -34年目  | H 5  | 2.9987 | 114.4        | 4.32                    | 11.46   |           |       |
| -33年目  | H 6  | 2.8834 | 114.3        | 4.37                    | 11.15   |           |       |
| -32年目  | H 7  | 2.7725 | 113.7        | 21.70                   | 53.55   |           |       |
| -31年目  | H 8  | 2.6658 | 113.2        | 5.80                    | 13.81   |           |       |
| -30年目  | H 9  | 2.5633 | 114.2        | 5.57                    | 12.66   |           |       |
| -29年目  | H 10 | 2.4647 | 113.6        | 43.37                   | 95.23   |           |       |
| -28年目  | H 11 | 2.3699 | 112.0        | 43.30                   | 92.71   |           |       |
| -27年目  | H 12 | 2.2788 | 110.7        | 21.05                   | 43.85   |           |       |
| -26年目  | H 13 | 2.1911 | 109.4        | 27.32                   | 55.38   |           |       |
| -25年目  | H 14 | 2.1068 | 107.6        | 24.47                   | 48.48   |           |       |
| -24年目  | H 15 | 2.0258 | 106.1        | 11.75                   | 22.71   |           |       |
| -23年目  | H 16 | 1.9479 | 105.0        | 3.97                    | 7.46    |           |       |
| -22年目  | H 17 | 1.8730 | 103.7        | 2.72                    | 4.98    |           |       |
| -21年目  | H 18 | 1.8009 | 103.0        | 2.32                    | 4.11    |           |       |
| -20年目  | H 19 | 1.7317 | 102.1        | 10.69                   | 18.34   |           |       |
| -19年目  | H 20 | 1.6651 | 101.6        | 8.14                    | 13.51   |           |       |
| -18年目  | H 21 | 1.6010 | 100.3        | 14.90                   | 24.06   |           |       |
| -17年目  | H 22 | 1.5395 | 98.6         | 36.35                   | 57.44   |           |       |
| -16年目  | H 23 | 1.4802 | 97.2         | 11.10                   | 17.10   |           |       |
| -15年目  | H 24 | 1.4233 | 96.4         | 4.23                    | 6.32    |           |       |
| -14年目  | H 25 | 1.3686 | 96.4         | 1.91                    | 2.74    |           |       |
| -13年目  | H 26 | 1.3159 | 98.7         | 2.78                    | 3.75    |           |       |
| -12年目  | H 27 | 1.2653 | 100.2        | 2.05                    | 2.62    |           |       |
| -11年目  | H 28 | 1.2167 | 100.3        | 8.80                    | 10.80   |           |       |
| -10年目  | H 29 | 1.1699 | 100.5        | 6.02                    | 7.09    |           |       |
| -9年目   | H 30 | 1.1249 | 100.4        | 5.56                    | 6.31    |           |       |
| -8年目   | R 1  | 1.0816 | 101.2        | 15.74                   | 17.03   |           |       |
| -7年目   | R 2  | 1.0400 | 101.2        | 16.37                   | 17.03   |           |       |
| -6年目   | R 3  | 1.0000 | 101.2        | 12.73                   | 12.73   |           |       |
| -5年目   | R 4  | 0.9615 | 101.2        | 15.13                   | 14.55   |           |       |
| -4年目   | R 5  | 0.9246 | 101.2        | 47.55                   | 43.96   |           |       |
| -3年目   | R 6  | 0.8890 | 101.2        | 47.55                   | 42.27   |           |       |
| -2年目   | R 7  | 0.8548 | 101.2        | 47.55                   | 40.64   |           |       |
| -1年目   | R 8  | 0.8219 | 101.2        | 47.75                   | 39.24   |           |       |
| 供用開始年次 | R 9  | 0.7903 | 101.2        |                         | 5.60    | 4.43      |       |
| 1年目    | R 10 | 0.7599 | 101.2        |                         | 5.60    | 4.26      |       |
| 2年目    | R 11 | 0.7307 | 101.2        |                         | 5.60    | 4.09      |       |
| 3年目    | R 12 | 0.7026 | 101.2        |                         | 5.60    | 3.93      |       |
| 4年目    | R 13 | 0.6756 | 101.2        |                         | 5.60    | 3.78      |       |
| 5年目    | R 14 | 0.6496 | 101.2        |                         | 5.60    | 3.64      |       |
| 6年目    | R 15 | 0.6246 | 101.2        |                         | 5.60    | 3.50      |       |
| 7年目    | R 16 | 0.6006 | 101.2        |                         | 5.60    | 3.36      |       |
| 8年目    | R 17 | 0.5775 | 101.2        |                         | 5.60    | 3.23      |       |
| 9年目    | R 18 | 0.5553 | 101.2        |                         | 5.60    | 3.11      |       |
| 10年目   | R 19 | 0.5339 | 101.2        |                         | 5.60    | 2.99      |       |
| 11年目   | R 20 | 0.5134 | 101.2        |                         | 5.60    | 2.88      |       |
| 12年目   | R 21 | 0.4936 | 101.2        |                         | 5.60    | 2.76      |       |
| 13年目   | R 22 | 0.4746 | 101.2        |                         | 5.60    | 2.66      |       |
| 14年目   | R 23 | 0.4564 | 101.2        |                         | 5.60    | 2.56      |       |
| 15年目   | R 24 | 0.4388 | 101.2        |                         | 5.60    | 2.46      |       |
| 16年目   | R 25 | 0.4220 | 101.2        |                         | 5.60    | 2.36      |       |
| 17年目   | R 26 | 0.4057 | 101.2        |                         | 5.60    | 2.27      |       |
| 18年目   | R 27 | 0.3901 | 101.2        |                         | 5.60    | 2.18      |       |
| 19年目   | R 28 | 0.3751 | 101.2        |                         | 5.60    | 2.10      |       |
| 20年目   | R 29 | 0.3607 | 101.2        |                         | 5.60    | 2.02      |       |
| 21年目   | R 30 | 0.3468 | 101.2        |                         | 5.60    | 1.94      |       |
| 22年目   | R 31 | 0.3335 | 101.2        |                         | 5.60    | 1.87      |       |
| 23年目   | R 32 | 0.3207 | 101.2        |                         | 5.60    | 1.80      |       |
| 24年目   | R 33 | 0.3083 | 101.2        |                         | 5.60    | 1.73      |       |
| 25年目   | R 34 | 0.2965 | 101.2        |                         | 5.60    | 1.66      |       |
| 26年目   | R 35 | 0.2851 | 101.2        |                         | 5.60    | 1.60      |       |
| 27年目   | R 36 | 0.2741 | 101.2        |                         | 5.60    | 1.53      |       |
| 28年目   | R 37 | 0.2636 | 101.2        |                         | 5.60    | 1.48      |       |
| 29年目   | R 38 | 0.2534 | 101.2        |                         | 5.60    | 1.42      |       |
| 30年目   | R 39 | 0.2437 | 101.2        |                         | 5.60    | 1.36      |       |
| 31年目   | R 40 | 0.2343 | 101.2        |                         | 5.60    | 1.31      |       |
| 32年目   | R 41 | 0.2253 | 101.2        |                         | 5.60    | 1.26      |       |
| 33年目   | R 42 | 0.2166 | 101.2        |                         | 5.60    | 1.21      |       |
| 34年目   | R 43 | 0.2083 | 101.2        |                         | 5.60    | 1.17      |       |
| 35年目   | R 44 | 0.2003 | 101.2        |                         | 5.60    | 1.12      |       |
| 36年目   | R 45 | 0.1926 | 101.2        |                         | 5.60    | 1.08      |       |
| 37年目   | R 46 | 0.1852 | 101.2        |                         | 5.60    | 1.04      |       |
| 38年目   | R 47 | 0.1780 | 101.2        |                         | 5.60    | 1.00      |       |
| 39年目   | R 48 | 0.1712 | 101.2        |                         | 5.60    | 0.96      |       |
| 40年目   | R 49 | 0.1646 | 101.2        |                         | 5.60    | 0.92      |       |
| 41年目   | R 50 | 0.1583 | 101.2        |                         | 5.60    | 0.89      |       |
| 42年目   | R 51 | 0.1522 | 101.2        |                         | 5.60    | 0.85      |       |
| 43年目   | R 52 | 0.1463 | 101.2        |                         | 5.60    | 0.82      |       |
| 44年目   | R 53 | 0.1407 | 101.2        |                         | 5.60    | 0.79      |       |
| 45年目   | R 54 | 0.1353 | 101.2        |                         | 5.60    | 0.76      |       |
| 46年目   | R 55 | 0.1301 | 101.2        |                         | 5.60    | 0.73      |       |
| 47年目   | R 56 | 0.1251 | 101.2        |                         | 5.60    | 0.70      |       |
| 48年目   | R 57 | 0.1203 | 101.2        |                         | 5.60    | 0.67      |       |
| 49年目   | R 58 | 0.1157 | 101.2        | -41.97                  | -4.86   | 5.60      | 0.65  |
| 合計     |      |        |              | 615.93                  | 1228.36 | 280.00    | 98.89 |
| 単純事業費計 |      |        |              | 657.90                  |         | 280.00    |       |

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 米原バイパス

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<br>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  |
|        |      |        |               | 0.51    | 8.3    | 4.20      |       |
| -5年目   | R 4  | 0.9615 | 101.2         | 15.13   | 14.55  |           |       |
| -4年目   | R 5  | 0.9246 | 101.2         | 47.55   | 43.96  |           |       |
| -3年目   | R 6  | 0.8890 | 101.2         | 47.55   | 42.27  |           |       |
| -2年目   | R 7  | 0.8548 | 101.2         | 47.55   | 40.64  |           |       |
| -1年目   | R 8  | 0.8219 | 101.2         | 47.75   | 39.24  |           |       |
| 供用開始年次 | R 9  | 0.7903 | 101.2         |         |        | 3.82      | 3.02  |
| 1年目    | R 10 | 0.7599 | 101.2         |         |        | 3.82      | 2.90  |
| 2年目    | R 11 | 0.7307 | 101.2         |         |        | 3.82      | 2.79  |
| 3年目    | R 12 | 0.7026 | 101.2         |         |        | 3.82      | 2.68  |
| 4年目    | R 13 | 0.6756 | 101.2         |         |        | 3.82      | 2.58  |
| 5年目    | R 14 | 0.6496 | 101.2         |         |        | 3.82      | 2.48  |
| 6年目    | R 15 | 0.6246 | 101.2         |         |        | 3.82      | 2.38  |
| 7年目    | R 16 | 0.6006 | 101.2         |         |        | 3.82      | 2.29  |
| 8年目    | R 17 | 0.5775 | 101.2         |         |        | 3.82      | 2.21  |
| 9年目    | R 18 | 0.5553 | 101.2         |         |        | 3.82      | 2.12  |
| 10年目   | R 19 | 0.5339 | 101.2         |         |        | 3.82      | 2.04  |
| 11年目   | R 20 | 0.5134 | 101.2         |         |        | 3.82      | 1.96  |
| 12年目   | R 21 | 0.4936 | 101.2         |         |        | 3.82      | 1.88  |
| 13年目   | R 22 | 0.4746 | 101.2         |         |        | 3.82      | 1.81  |
| 14年目   | R 23 | 0.4564 | 101.2         |         |        | 3.82      | 1.74  |
| 15年目   | R 24 | 0.4388 | 101.2         |         |        | 3.82      | 1.68  |
| 16年目   | R 25 | 0.4220 | 101.2         |         |        | 3.82      | 1.61  |
| 17年目   | R 26 | 0.4057 | 101.2         |         |        | 3.82      | 1.55  |
| 18年目   | R 27 | 0.3901 | 101.2         |         |        | 3.82      | 1.49  |
| 19年目   | R 28 | 0.3751 | 101.2         |         |        | 3.82      | 1.43  |
| 20年目   | R 29 | 0.3607 | 101.2         |         |        | 3.82      | 1.38  |
| 21年目   | R 30 | 0.3468 | 101.2         |         |        | 3.82      | 1.32  |
| 22年目   | R 31 | 0.3335 | 101.2         |         |        | 3.82      | 1.27  |
| 23年目   | R 32 | 0.3207 | 101.2         |         |        | 3.82      | 1.22  |
| 24年目   | R 33 | 0.3083 | 101.2         |         |        | 3.82      | 1.18  |
| 25年目   | R 34 | 0.2965 | 101.2         |         |        | 3.82      | 1.13  |
| 26年目   | R 35 | 0.2851 | 101.2         |         |        | 3.82      | 1.09  |
| 27年目   | R 36 | 0.2741 | 101.2         |         |        | 3.82      | 1.05  |
| 28年目   | R 37 | 0.2636 | 101.2         |         |        | 3.82      | 1.01  |
| 29年目   | R 38 | 0.2534 | 101.2         |         |        | 3.82      | 0.97  |
| 30年目   | R 39 | 0.2437 | 101.2         |         |        | 3.82      | 0.93  |
| 31年目   | R 40 | 0.2343 | 101.2         |         |        | 3.82      | 0.89  |
| 32年目   | R 41 | 0.2253 | 101.2         |         |        | 3.82      | 0.86  |
| 33年目   | R 42 | 0.2166 | 101.2         |         |        | 3.82      | 0.83  |
| 34年目   | R 43 | 0.2083 | 101.2         |         |        | 3.82      | 0.80  |
| 35年目   | R 44 | 0.2003 | 101.2         |         |        | 3.82      | 0.76  |
| 36年目   | R 45 | 0.1926 | 101.2         |         |        | 3.82      | 0.74  |
| 37年目   | R 46 | 0.1852 | 101.2         |         |        | 3.82      | 0.71  |
| 38年目   | R 47 | 0.1780 | 101.2         |         |        | 3.82      | 0.68  |
| 39年目   | R 48 | 0.1712 | 101.2         |         |        | 3.82      | 0.65  |
| 40年目   | R 49 | 0.1646 | 101.2         |         |        | 3.82      | 0.63  |
| 41年目   | R 50 | 0.1583 | 101.2         |         |        | 3.82      | 0.60  |
| 42年目   | R 51 | 0.1522 | 101.2         |         |        | 3.82      | 0.58  |
| 43年目   | R 52 | 0.1463 | 101.2         |         |        | 3.82      | 0.56  |
| 44年目   | R 53 | 0.1407 | 101.2         |         |        | 3.82      | 0.54  |
| 45年目   | R 54 | 0.1353 | 101.2         |         |        | 3.82      | 0.52  |
| 46年目   | R 55 | 0.1301 | 101.2         |         |        | 3.82      | 0.50  |
| 47年目   | R 56 | 0.1251 | 101.2         |         |        | 3.82      | 0.48  |
| 48年目   | R 57 | 0.1203 | 101.2         |         |        | 3.82      | 0.46  |
| 49年目   | R 58 | 0.1157 | 101.2         | -0.02   | 0.00   | 3.82      | 0.44  |
| 合計     |      |        |               | 205.49  | 180.66 | 190.91    | 67.42 |
| 単純事業費計 |      |        |               | 205.51  |        | 190.91    |       |

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8号 | 米原バイパス | 4   | 10.3km |

■事業費内訳

| 区分 | 費目      | 工種      | 単位             | 数量        | 金額<br>(百万円) | 備考  |
|----|---------|---------|----------------|-----------|-------------|---|
| ①  | 工事費     |         |                |           | 54,796      |   |
|    | 改良費     |         |                |           | 26,181      |   |
|    |         | 土工      | m <sup>3</sup> | 1,260,227 | 7,259       | 切土(61,958m <sup>3</sup> )、盛土(1,053,293m <sup>3</sup> )等 |
|    |         | 軟弱地盤改良工 | m <sup>3</sup> | 1,919,364 | 7,647       |   |
|    |         | 地盤改良工   | 本              | 2,613     | 768         |   |
|    |         | 法面工     | m <sup>2</sup> | 75,859    | 114         | 切土法面、盛土法面   |
|    |         | 擁壁工     | 式              | 1         | 4,211       | 重力式擁壁、逆T式擁壁、補強土壁等                                       |
|    |         | 函渠工     | m              | 2,231     | 6,182       | 横断函渠等   |
|    |         |         |                |           |             |   |
|    |         |         |                |           |             |   |
|    | 橋梁費     |         |                |           | 18,803      |   |
|    |         | 100m以上  | m              | 2,688     | 18,224      | 連続高架橋3橋   |
|    |         | 100m未満  | m              | 82        | 579         |   |
|    | トンネル費   |         |                |           | 5,300       |   |
|    |         | NATM    | m              | 790       | 5,300       |   |
|    |         |         |                |           |             |   |
|    | IC・JCT費 |         |                |           |             |   |
|    |         | IC      | 箇所             |           |             |   |
|    |         | JCT     | 箇所             |           |             |   |
|    | 舗装費     |         |                |           | 4,182       |   |
|    |         | 車道舗装    | m <sup>2</sup> | 246,774   | 3,995       |   |
|    |         | 歩道舗装    | m <sup>2</sup> | 31,136    | 187         |   |
|    | 付帯施設費   |         |                |           | 330         |   |
|    |         | 付帯工事費   | 式              | 1         | 330         | 標識、防護柵、道路照明等  |
|    |         |         |                |           |             |   |
| ②  | 用地及補償費  |         |                |           | 7,897       |   |
|    | 用地費     |         | m <sup>2</sup> | 413,200   | 4,197       |   |
|    |         | 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         | 3,700       |   |
| ③  | 間接経費    |         | 式              | 1         | 7,307       | 地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費                                   |
|    | 全体事業費   |         |                |           | 70,000      |   |

## 事業全体

| 路線名    | 箇所名    | 車線数 | 延長     |
|--------|--------|-----|--------|
| 一般国道8号 | 米原バイパス | 4   | 10.3km |

## ■維持管理費内訳

| 区分      | 単位 | 数量   | 金額<br>(百万円) | 備考              |
|---------|----|------|-------------|-----------------|
| 維持費     | km | 10.3 | 3,750       | 巡回、清掃、除草、除雪等    |
| 修繕費     | 式  | 1    | 27,050      | 路面補修、構造物の点検・補修等 |
| その他     | 式  |      |             |                 |
| 維持管理費合計 |    |      | 30,800      |                 |

## 【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 | 米原バイパス | 4   | 8.3km |

## ■事業費内訳

| 区分 | 費目      | 工種      | 単位             | 数量      | 金額<br>(百万円) | 備考  |
|----|---------|---------|----------------|---------|-------------|---|
| ①  | 工事費     |         |                |         | 17,239      |   |
|    | 改良費     |         |                |         | 4,465       |   |
|    |         | 土工      | m <sup>3</sup> | 512,861 | 467         | 切土(25,217m <sup>3</sup> )、盛土(428,690m <sup>3</sup> )等 |
|    |         | 軟弱地盤改良工 | m <sup>3</sup> | 241,332 | 962         |   |
|    |         | 地盤改良工   | 本              |         |             |   |
|    |         | 法面工     | m <sup>2</sup> | 17,664  | 27          | 切土法面、盛土法面   |
|    |         | 擁壁工     | 式              | 1       | 493         | 重力式擁壁、逆T式擁壁、補強土壁等                                     |
|    |         | 函渠工     | m              | 908     | 2,516       | 横断函渠等   |
|    |         |         |                |         |             |   |
|    |         |         |                |         |             |   |
|    | 橋梁費     |         |                |         | 7,007       |   |
|    |         | 100m以上  | m              | 650     | 6,802       | 連続高架橋3橋   |
|    |         | 100m未満  | m              | 29      | 205         |   |
|    | トンネル費   |         |                |         | 2,937       |   |
|    |         | NATM    | m              | 790     | 2,937       |   |
|    |         |         |                |         |             |   |
|    | IC・JCT費 |         |                |         |             |   |
|    |         | IC      | 箇所             |         |             |   |
|    |         | JCT     | 箇所             |         |             |   |
|    | 舗装費     |         |                |         | 2,666       |   |
|    |         | 車道舗装    | m <sup>2</sup> | 160,604 | 2,600       |   |
|    |         | 歩道舗装    | m <sup>2</sup> | 10,989  | 66          |   |
|    | 付帯施設費   |         |                |         | 165         |   |
|    |         | 付帯工事費   | 式              | 1       | 165         | 標識、防護柵、道路照明等  |
|    |         |         |                |         |             |   |
| ②  | 用地及補償費  |         |                |         | 2,644       |   |
|    | 用地費     |         | m <sup>2</sup> | 47,360  | 2           |   |
|    |         | 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       | 2,642       |   |
| ③  | 間接経費    |         | 式              | 1       | 2,723       | 地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費                                 |
|    | 全体事業費   |         |                |         | 22,606      |   |

## 残事業

| 路線名    | 箇所名    | 車線数 | 延長    |
|--------|--------|-----|-------|
| 一般国道8号 | 米原バイパス | 4   | 8.3km |

## ■維持管理費内訳

| 区分      | 単位 | 数量  | 金額<br>(百万円) | 備考              |
|---------|----|-----|-------------|-----------------|
| 維持費     | km | 8.3 | 2,800       | 巡回、清掃、除草、除雪等    |
| 修繕費     | 式  | 1   | 18,200      | 路面補修、構造物の点検・補修等 |
| その他     | 式  |     |             |                 |
| 維持管理費合計 |    |     | 21,000      |                 |

## 【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73号  
令和3年10月12日

滋賀県知事 殿

近畿地方整備局長  
(公印省略)

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3年11月2日(火)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3年10月25日(月)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

(別紙)

(再評価)

【道路事業】

| 事業名          | 「対応方針(原案)」案※ | 備考 |
|--------------|--------------|----|
| 一般国道8号米原バイパス | 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 31 号

令和 3 年 (2021 年) 10 月 25 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 3 年 10 月 12 日付け国近整企画第 73 号で照会のありました標記について、  
下記のとおり回答します。

#### 記

一般国道 8 号米原バイパスについては、対応方針（原案）で【事業継続】とされて  
いるとおり、事業効果の早期発現に向けて更なる整備促進をお願いします。

地元は、交通混雑、交通事故等の課題解消はもとより、企業立地や観光振興等にお  
いても期待しております。9 工区については、令和 7 年秋開通の予定が示されたところ  
ですが、一日も早い開通に向けて、コスト縮減に取り組んでいただきながら、より  
一層の事業推進をお願いします。

なお、滋賀県としても事業推進に最大限の協力と努力をしてまいります。

以上