



No. 4-1  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成29年度第1回

一般国道8号  
しお づ  
塩津バイパス

【再評価】

平成29年7月  
近畿地方整備局

# 目次

1. 事業の概要
2. 事業の必要性等に関する視点
  - 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
  - 2) 事業の整備効果
  - 3) 事業の投資効果
  - 4) 地域における計画等
3. 事業の進捗の見込みの視点
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
5. 関係自治体の意見
6. 対応方針(原案)

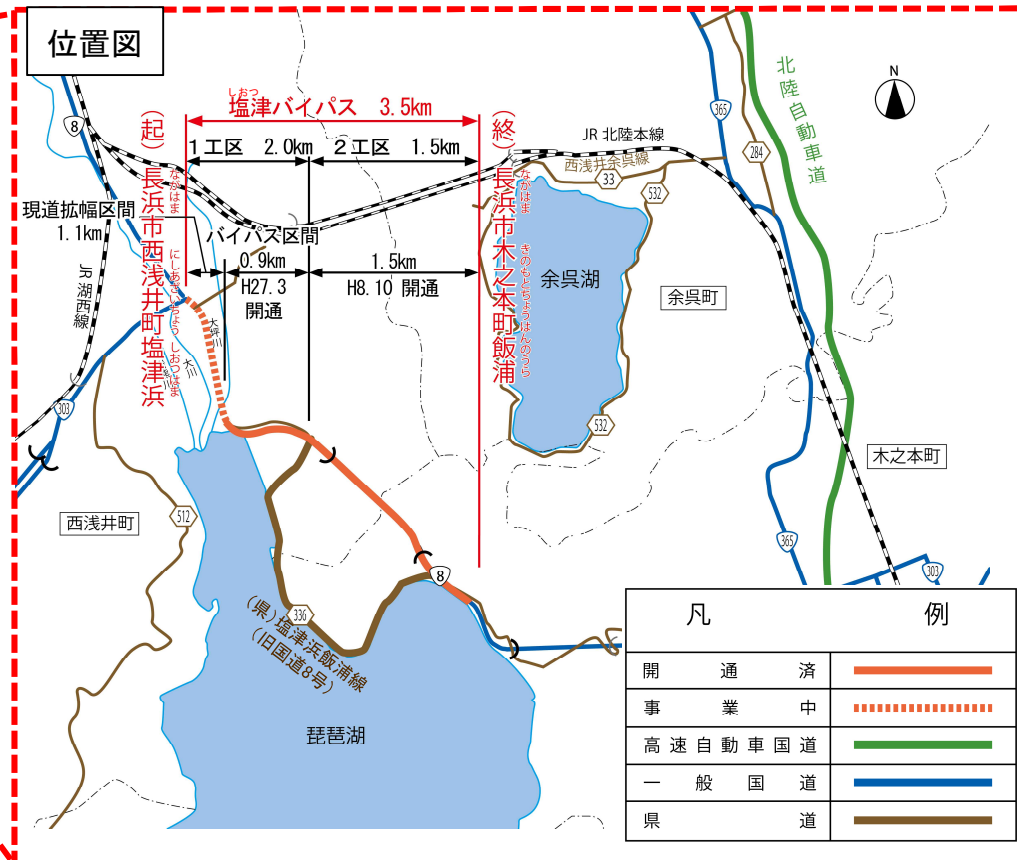
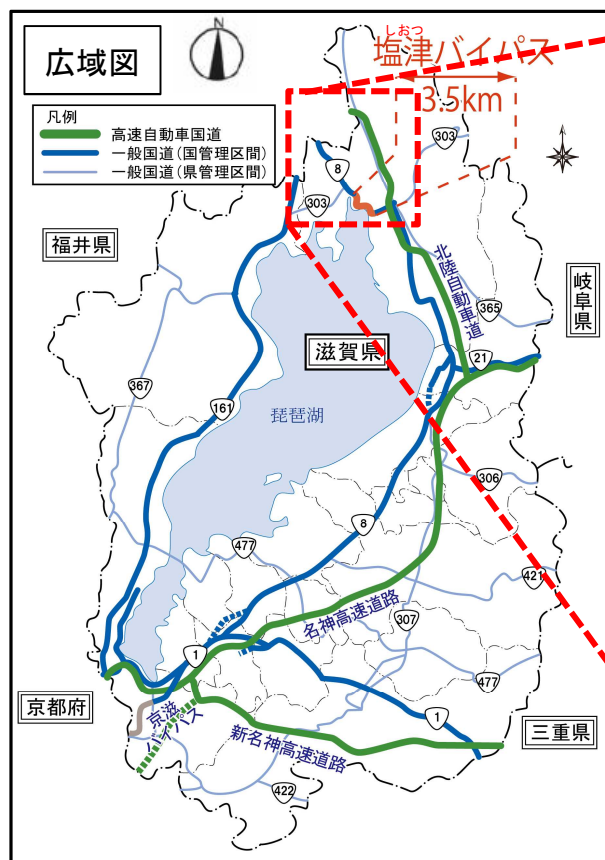
# 事業全体図

## 一般国道8号 塩津バイパス

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役割を担っています。

塩津バイパスは、国道8号の長浜市西浅井町から木之本町間における異常気象時の通行規制区間の解消、交通安全の確保、広域的な代替路の確保等を目的とした道路です。

平成8年に西浅井町塩津浜から木之本町飯浦までの1.5km(2工区)が開通し、異常気象時の通行規制区間が解消。西浅井町塩津浜の2.0km区間(1工区)のうち、一部区間(0.9km)が平成27年3月に開通し、残る未整備区間(現道拡幅区間)について整備を進めています。



# 1. 事業の概要

## 一般国道8号 塩津バイパス

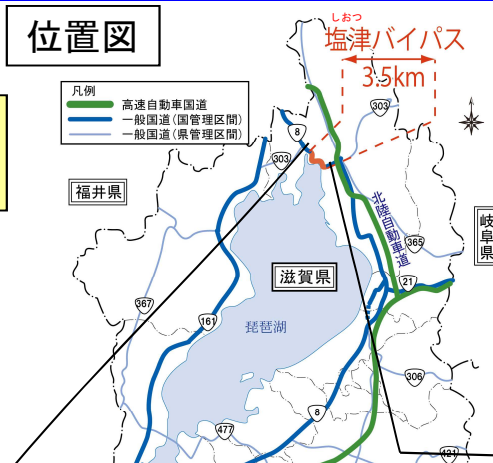
### 事業の目的

- 交通安全の確保
- 広域的な代替路の確保

### 事業の概要、進捗状況

区間	ながはま にしあざいちようしおつ はま (起) 滋賀県長浜市西浅井町塩津浜 ながはま きのもとちようはんのうら (終) 滋賀県長浜市木之本町飯浦
道路延長	3.5km
構造規格	第3種第2級
設計速度	60km/h
車線数	2車線
標準幅員	14.5m
計画交通量	13,400台/日
全体事業費	123億円
事業化	昭和59年度
都市計画決定	—
用地着手	昭和60年度
工事着手	平成元年度
開通延長	2.4km
事業進捗率	約88% (平成29年3月末現在)
用地取得率	約69% (面積ベース、同上)

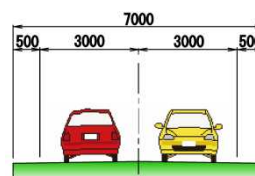
### 位置図



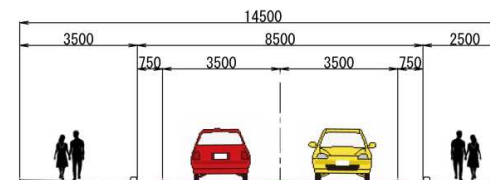
### 写真



### 標準断面図



(現況)



(計画)

[単位 : mm]

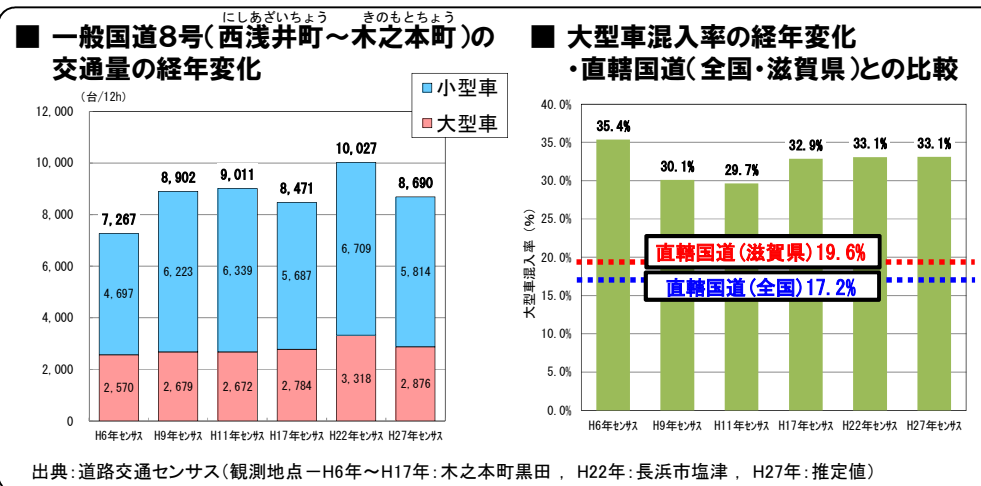
注) 下図は、未整備区間における標準的な横断面を示す。

# 2. 事業の必要性に関する視点

一般国道8号 塩津バイパス

## 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化(交通量の変化等)

- 当該区間は滋賀県北部から福井県へ至る主要な幹線道路であり、大型車混入率も高い。
- 近年、自転車による琵琶湖一周「ビワイチ」の人気の高まっており自転車交通も多く、道の駅「あぢかまの里」はビワイチサイクルサポートステーションにも指定。



### ■ 一般国道8号の交通状況



平成29年4月30日撮影

### ■ 「ビワイチ」のようす



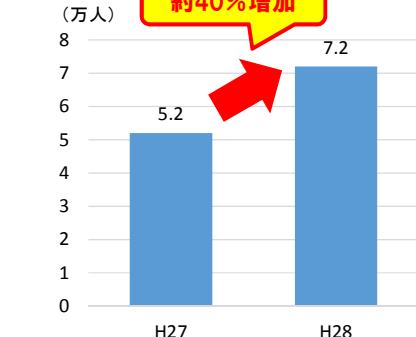
平成29年4月30日撮影

### ■ 道の駅「あぢかまの里」を活用したイベントの開催



平成29年3月19日撮影  
写真提供: 南西浅井総合サービス

### ■ 自転車でのびわ湖一周者数推計値(年間)



出典: H27.12 滋賀県調査  
H29.3 滋賀県調査

# 2. 事業の必要性に関する視点

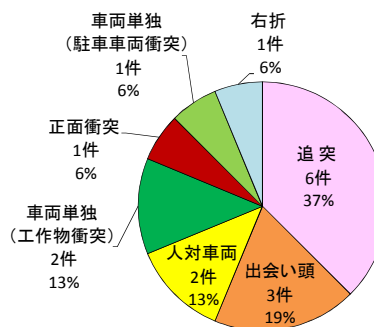
一般国道8号 塩津バイパス

## 2) 事業の整備効果(交通安全の確保)

- 未整備の区間(現道拡幅区間)は、歩道整備率が約10%であり、歩行者は路肩を通行。
- 当該区間では車両が歩行者の背面から接触する事故も発生。塩津バイパスの整備により、安全な自転車・歩行者空間を確保。



### ■1工区(現道拡幅区間)の死傷事故件数の内訳

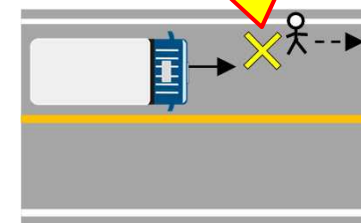


出典：ITARDA事故別データ (H22年～H26年)

### ■人対車両の事故発生状況

図①

歩行者が路肩を通行中に背面からの接触事故が発生



(H22年1月17日18時台、曇り)

### ■自転車を避けながら追い抜く自動車



平成29年4月30日撮影

### ■狭い路肩を道の駅方面に向かい通行する歩行者



平成29年4月30日撮影

### ■歩道を通ってたどり着くことができないバス停



平成29年6月8日撮影

### ■地域の声(道の駅運営会社)

道の駅の前で歩道がないため、自転車や歩いて出荷・買い物等の際に不便との声があります。出荷途中に交通事故が発生したこともありました。

また、この区間を自転車通学をする生徒もあり、雪の日には特に危ないと感じています。

近年、ピワイチが人気で、土日だけでなく、毎日自転車で走る方がいます。塩津バイパスが整備され、安心して道の駅を利用できるようになり、利用者が増加することを期待しています。



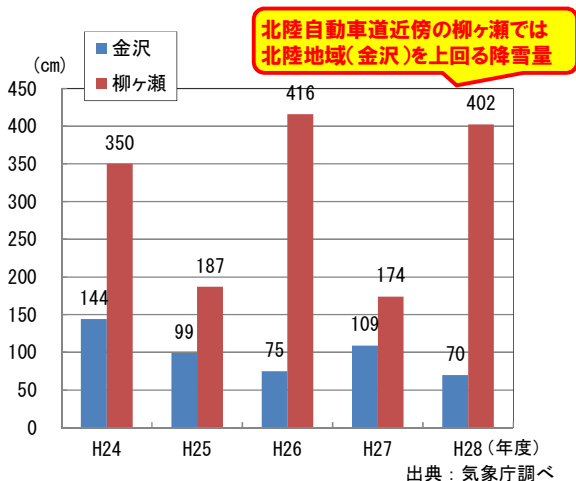
# 2. 事業の必要性に関する視点

一般国道8号 塩津バイパス

## 2) 事業の整備効果(広域的な代替路の確保)

- 当該区間は、積雪寒冷地域に指定されており降雪の多い地域。
- 塩津バイパスの整備により積雪時における円滑な交通の確保と事故等による北陸自動車道の通行止め時(年平均4回以上)における広域的な代替路の確保を期待。

■ 北陸自動車道近傍箇所の累加降雪量(1~3月累計)



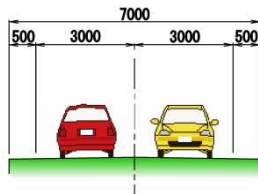
<積雪寒冷地域図>



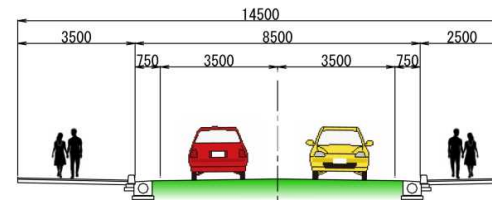
■ 堆雪時の塩津バイパスの様子



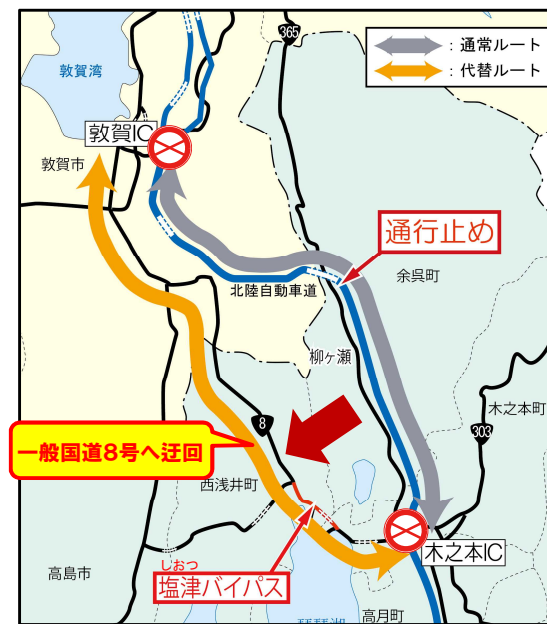
現況断面



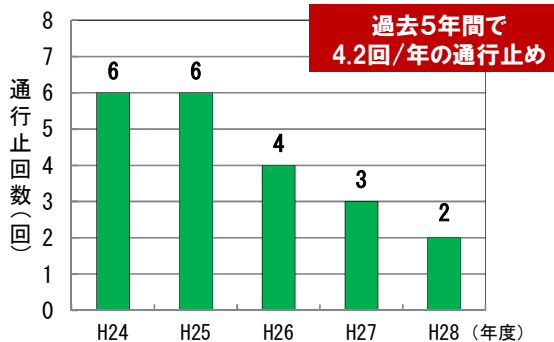
計画断面



■ 北陸自動車道(木之本IC~敦賀IC)通行止め時の迂回ルート



■ 北陸自動車道の通行止め回数(H24~H28年度)



## 2. 事業の必要性等に関する視点

一般国道8号 塩津バイパス

### 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)
	203億円	36億円	5億円	244億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	
	213億円		12億円	225億円	

#### ■ 算出条件等

基準年 : 平成29年度  
 検討期間 : 50年間  
 現在価値算出のための社会的割引率 : 4 %  
 交通量の推計時点 : 平成42年度  
 交通量の推計手法 : 平成17年度  
 道路交通センサス統合推計モデル【第二段階】

#### ■ 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)
	22億円	2億円	1億円	24億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	
	10億円		2億円	13億円	

#### 適用した費用便益分析

マニュアル : 平成20年11月版  
 事業費 : 123億円  
 維持管理費 : 21百万円/km  
 作成主体 : 近畿地方整備局

※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開通により発生する便益で算出している



## 2. 事業の必要性等に関する視点

一般国道8号 塩津バイパス

### 4) 地域における計画等

#### 地域計画等への位置付け

- 「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2013(滋賀県)」(平成25年3月)
- 「滋賀県地域防災計画(原子力災害対策編)(滋賀県防災会議)」(平成29年3月)
- 「ながはま長浜北部都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(滋賀県)」(平成28年12月)
- 「ながはま長浜市都市計画マスタープラン(長浜市)」(平成28年12月改定)
- 「原子力災害に係るながはま長浜市広域避難計画(長浜市)」(平成26年3月)

#### これまでの経緯

##### ■ 国道8号バイパス路線設置促進期成同盟会

(S32.1設立、ながはま長浜市、まいはら米原市の各首長および議長、衆議院議員、滋賀県議会議員)

・「国道8号バイパス路線の整備促進について」で国道8号塩津バイパスの整備促進を要望

(最近の動向)

・平成23年12月 しおつ国道8号塩津バイパスの整備促進を要望

##### ■ 敦賀・長浜・高島三市議会協議会

(H22.2設立、たかしま高島市議会議員、つるが敦賀市議会議員、ながはま長浜市議会議員)

・「国道8号、国道161号の改良整備促進について」で国道8号塩津バイパスの整備促進を要望

(最近の動向)

・平成28年10月 しおつ国道8号塩津バイパスの整備促進を要望

# 3. 事業の進捗の見込みの視点

一般国道8号 塩津バイパス

## 1) 事業の進捗状況

### 平成29年度事業内容

- ・ 現在、用地取得を実施しています。

### 進捗状況

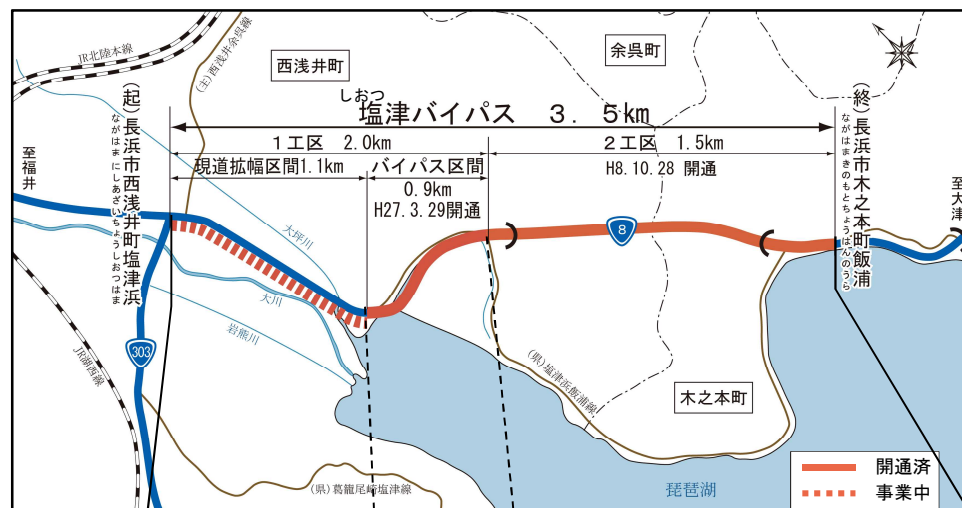
- ・ 平成28年度末までの進捗は、用地取得率約69% (面積ベース)、事業進捗率約88% (事業費ベース) です。

### 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

- ・ 引き続き用地取得等を推進し、早期の開通を目指します。

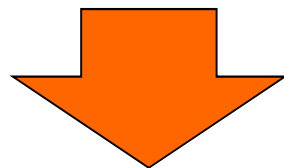


区間	未開通区間	開通済区間	
用地	用地取得率 約69%		
	用地取得推進	用地取得済み	
工事	—	H27.3.29 開通	H8.10.28 開通

※用地取得率は、平成29年3月末時点の面積ベース

## 4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

しおつ  
塩津バイパスの計画は、国道8号の交通安全の確保や広域的な代替路の確保を目的に、周辺の土地利用状況等を勘察し選定された合理的な計画であり、周辺の環境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。

## 5. 関係自治体の意見

一般国道8号 塩津バイパス

### ■滋賀県知事

平成29年7月3日 滋高幹第6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号塩津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さらなる整備促進をお願いしたい。

地元も歩行者等の安全確保、災害に強い道路整備のため、当該事業の早期完成を強く望んでおり、一層の事業推進にあたって必要な予算の確保と徹底したコスト縮減に取り組んでいただきたい。

なお、滋賀県としても事業促進に最大限の努力をまいります。

## ◆沿線市町村の期待

### ■<sup>ながはま</sup>長浜市長

(期待する効果)

#### ①地域の安全を支える道路としての効果

- ・交通量が多く、大型車の割合の高い国道8号において、冬季も含めて、歩行者や自転車、自動車が安心して通行できる道路が形成されることを期待。

#### ②災害に強い都市を支える道路としての効果

- ・災害時において、災害応急対策活動に資する第1種緊急輸送道路としての機能強化に期待。
- ・援助物資の集出荷を担う集積中心拠点と位置づける道の駅「<sup>しおつかいどう</sup>塩津海道あぢかまの里」へのアクセス向上を期待。

(市の取り組み)

#### ①地域の安全を支える道路としての効果

- ・「<sup>ながはま</sup>第10次長浜市交通安全計画」(平成28年度～平成32年度)に基づいて、歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るための道路の整備など、各種の交通安全対策を実施。

#### ②災害に強い<sup>ながはま</sup>都市を支える道路としての効果

- ・「<sup>ながはま</sup>災害に強い長浜市」とするために、災害対策の基本的な方向性を示す「<sup>ながはま</sup>長浜市地域防災計画」を、平成28年度に改定し、計画的に防災施策を推進。

# 6. 対応方針(原案)

## 1. 事業の必要性等に関する視点

- ・塩津<sup>しおつ</sup>バイパス未整備区間は、歩道整備率が低いため、人对車両の事故が発生。整備により、安全な自転車・歩行者空間の確保が期待される。
- ・塩津<sup>しおつ</sup>バイパス未整備区間は、積雪寒冷地域に位置し、積雪や事故による北陸自動車道の通行止め時の広域的な代替路となることが期待される。
- ・費用便益比(B/C)は、事業全体で1.1、残事業で1.9。

## 2. 事業進捗の見込みの視点

- ・塩津バイパスは、これまでに2工区1.5km、1工区2.0kmのうちバイパス区間0.9kmを開通している。
- ・現在、残る現道拡幅区間について、用地取得を推進。
- ・引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

塩津<sup>しおつ</sup>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. 4-2  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成29年度第1回

一般国道8号  
しお っ  
塩津バイパス  
【再評価】

平成29年7月  
近畿地方整備局

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

事業名	国道8号 塩津バイパス
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 体：費用便益比(B/C)=1.1 (経済的純現在価値(B-C)=19億円、経済的内部収益率(EIRR)=4.2%) 残事業：費用便益比(B/C)=1.9 (経済的純現在価値(B-C)=12億円、経済的内部収益率(EIRR)=8.9%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(現況):5894万人・時間/年 渋滞損失削減時間:2万人・時間/年(15454万人・時間/年⇒15452万人・時間/年) 区間b(当該区間等)について:塩津バイパス 一般国道8号 (主)塩津浜飯浦線 並行区間等の渋滞損失時間:2万人・時間/年 並行区間等の渋滞損失削減率:2割削減
		<input 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	
		<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	湖国バス(深坂線・菅浦線)
		<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	
	物流効率化の支援	<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	
		<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向上が見込まれる	
		<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 type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(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)の位置づけあり	
		<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(A'路線としての位置づけがある場合)	
		<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 type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
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	道の駅 塩津海道あぢかまの里 (年間観光客入り込み数: 507千人/年 H27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あり	
		<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)等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 type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量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	滋賀県地域防災計画
		<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 checked="" 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	事前通行規制区間 国道8号（長浜市西浅井町塩津浜～木之本町飯浦）
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：229.71t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 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（並行区間等）：塩津バイパス 一般国道8号（主）塩津浜飯浦線 排出削減量：1t/年、排出削減率：1割削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 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（並行区間等）：塩津バイパス 一般国道8号（主）塩津浜飯浦線 排出削減量：0.06t/年、排出削減率：1割削減
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 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	
	その他	<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期待される	

(再評価)

様式 - 2

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
国道8号	塩津バイパス	L=3.5km	二次改築	BP、現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
12,700	2車線	近畿地方整備局

### ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成29年度		
単純合計	118億円	33億円	152億円
うち残事業分	12億円	6.5億円	18億円
基準年における 現在価値 (C)	213億円	12億円	225億円
うち残事業分	10億円	2.3億円	13億円

### ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成29年度			
供用年	平成35年度			
単年便益 (初年便益)	12億円	2.0億円	0.31億円	14億円
基準年における 現在価値 (B)	203億円	36億円	5.2億円	244億円
うち残事業分	22億円	1.6億円	0.51億円	24億円

注) 「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。

### ③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.1
経済的純現在価値（事業全体）	19億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.2%
費用便益比（残事業）	1.9
経済的純現在価値（残事業）	12億円
経済的内部収益率（残事業）	8.9%

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	12,700台/日	±10%	0.9~1.3
事業費	12億円	±10%	1.1~1.1
事業期間	5年	±20%	1.1~1.2

#### 【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	12,700台/日	±10%	1.6~2.2
事業費	12億円	±10%	1.8~2.1
事業期間	5年	±20%	2.1~2.2

# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：塩津バイパス（事業全体）

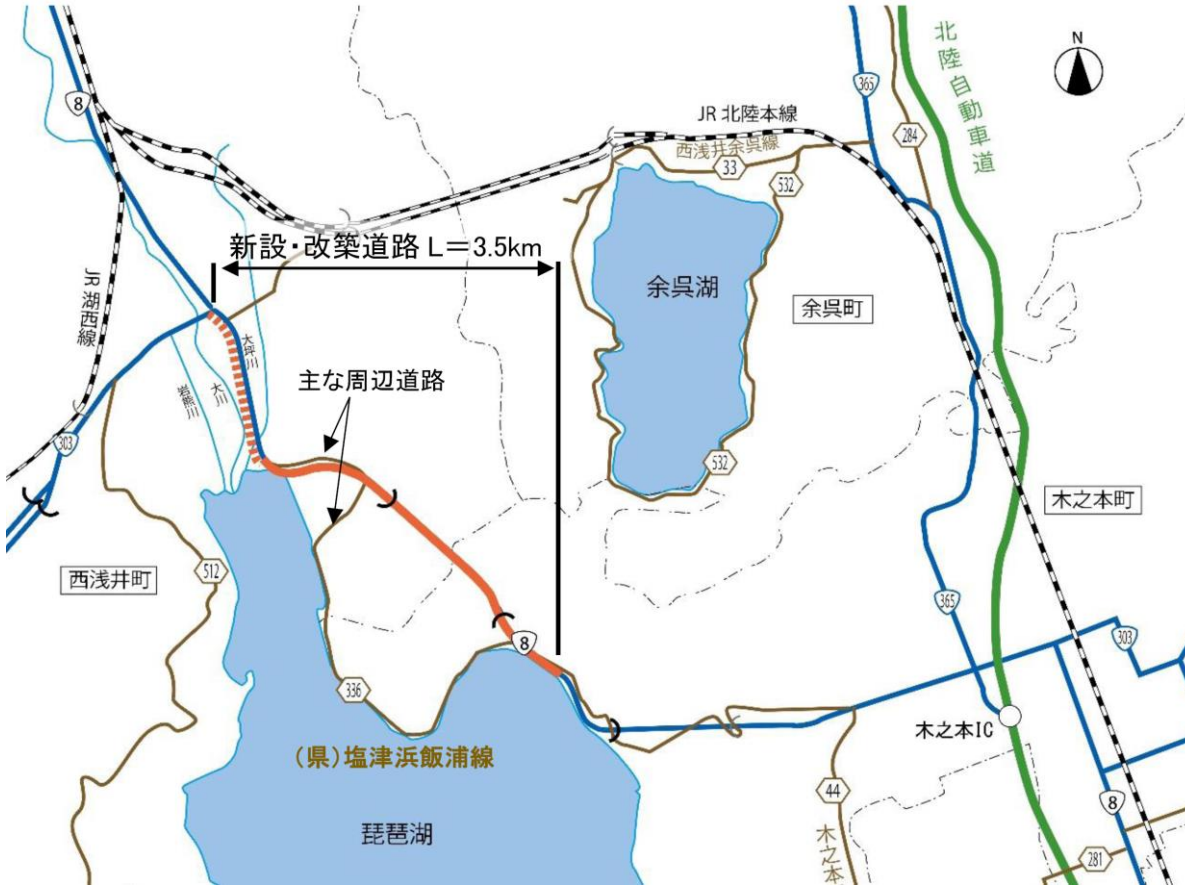
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)		
①新設・改築道路 (3.5km) ※整備なしでは一般国道8号,(主)塩津浜飯浦線を利用	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	12,000	12,700		
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	10	7		
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	6.29	15.47		
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道8号 (0.9km)	交通量	[台/日]	12,000	2,700	
		走行時間	[分]	2	1	
		走行時間費用	[億円/年]	4.36	0.71	
	(主)塩津浜飯浦線 (3.0km)	交通量	[台/日]	12,000	0	
		走行時間	[分]	7	0	
		走行時間費用	[億円/年]	14.56	0.00	
			交通量	[台/日]	0	0
			走行時間	[分]	0	0
			走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
			交通量	[台/日]	0	0
			走行時間	[分]	0	0
			走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
		交通量	[台/日]	0	0	
		走行時間	[分]	0	0	
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00	
③その他道路合計 (3,013.9km)	走行時間費用	[億円/年]	9,723.82	9,720.84		

			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：3,021.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	9,749.03	9,737.02	12.02

- ※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：塩津バイパス（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 (1.1km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	13,400	13,400	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	3	2	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	6.56	5.25	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道8号 (0.9km)	交通量	[台/日]	2,700	2,700
		走行時間	[分]	1	1
		走行時間費用	[億円/年]	0.71	0.71
	(主)塩津浜飯浦線 (3.0km)	交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
③その他道路合計 (3,016.3km)	走行時間費用	[億円/年]	9,731.06	9,731.06	

			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：3,021.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	9,738.33	9,737.02	1.31

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

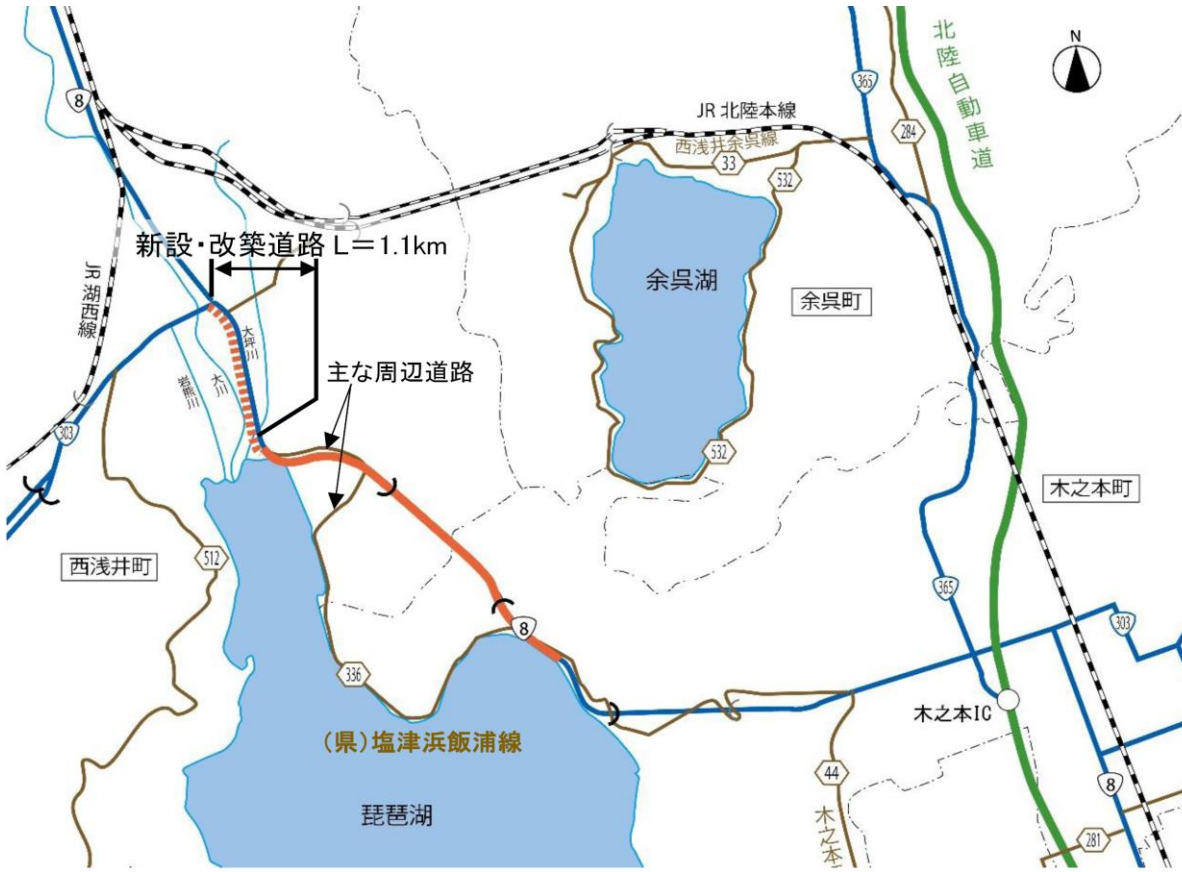
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：塩津バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成29年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサスベース)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他( )	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 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	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。		
その他( )		<input type="checkbox"/>	

交通流推計

(3)

項目		チェック欄		
便 益 の 算 定	休日交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		( ) %	
	災害等による 通行止めの 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日
冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載				
交通流推計の 時点以外の 便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間 価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行 経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走 行経費減少・交通 事故減少以外の便 益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				



## 費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 国道8号 塩津バイパス

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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.21		3.5	0.72
-39年目	S 59	3.6484	105.0	0.03	0.11		
-38年目	S 60	3.5081	105.7	0.75	2.56		
-37年目	S 61	3.3731	107.6	1.10	3.55		
-36年目	S 62	3.2434	107.3	0.20	0.62		
-35年目	S 63	3.1187	107.9	0.90	2.68		
-34年目	H 1	2.9987	110.8	0.89	2.48		
-33年目	H 2	2.8834	113.3	2.40	6.29		
-32年目	H 3	2.7725	116.0	0.12	0.30		
-31年目	H 4	2.6658	117.6	6.99	16.31		
-30年目	H 5	2.5633	117.9	18.30	40.94		
-29年目	H 6	2.4647	117.8	10.15	21.85		
-28年目	H 7	2.3699	117.1	23.01	47.92		
-27年目	H 8	2.2788	116.6	5.99	12.05		
-26年目	H 9	2.1911	117.5	0.14	0.27		
-25年目	H 10	2.1068	116.9	0.10	0.19		
-24年目	H 11	2.0258	115.2	0.06	0.11		
-23年目	H 12	1.9479	113.8	0.06	0.11		
-22年目	H 13	1.8730	112.4	0.94	1.61		
-21年目	H 14	1.8009	110.5	0.17	0.29		
-20年目	H 15	1.7317	109.0	1.10	1.80		
-19年目	H 16	1.6651	108.0	0.19	0.30		
-18年目	H 17	1.6010	106.7	0.67	1.03		
-17年目	H 18	1.5395	105.9	0.32	0.48		
-16年目	H 19	1.4802	105.0	1.32	1.91		
-15年目	H 20	1.4233	104.4	1.65	2.31		
-14年目	H 21	1.3686	103.0	5.08	6.95		
-13年目	H 22	1.3159	101.3	0.55	0.74		
-12年目	H 23	1.2653	99.8	2.23	2.91		
-11年目	H 24	1.2167	99.0	4.75	6.01		
-10年目	H 25	1.1699	99.0	7.95	9.66		
-9年目	H 26	1.1249	101.5	2.28	2.60		
-8年目	H 27	1.0816	102.9	2.34	2.53		
-7年目	H 28	1.0400	102.9	1.86	1.94		
-6年目	H 29	1.0000	102.9	1.87	1.87		
-5年目	H 30	0.9615	102.9	1.89	1.81		
-4年目	H 31	0.9246	102.9	2.65	2.45		
-3年目	H 32	0.8890	102.9	2.59	2.30		
-2年目	H 33	0.8548	102.9	2.04	1.74		
-1年目	H 34	0.8219	102.9	2.62	2.15		
供用開始年次	H 35	0.7903	102.9			0.67	0.53
1年目	H 36	0.7599	102.9			0.67	0.51
2年目	H 37	0.7307	102.9			0.67	0.49
3年目	H 38	0.7026	102.9			0.67	0.47
4年目	H 39	0.6756	102.9			0.67	0.45
5年目	H 40	0.6496	102.9			0.67	0.43
6年目	H 41	0.6246	102.9			0.67	0.42
7年目	H 42	0.6006	102.9			0.67	0.40
8年目	H 43	0.5775	102.9			0.67	0.39
9年目	H 44	0.5553	102.9			0.67	0.37
10年目	H 45	0.5339	102.9			0.67	0.36
11年目	H 46	0.5134	102.9			0.67	0.34
12年目	H 47	0.4936	102.9			0.67	0.33
13年目	H 48	0.4746	102.9			0.67	0.32
14年目	H 49	0.4564	102.9			0.67	0.30
15年目	H 50	0.4388	102.9			0.67	0.29
16年目	H 51	0.4220	102.9			0.67	0.28
17年目	H 52	0.4057	102.9			0.67	0.27
18年目	H 53	0.3901	102.9			0.67	0.26
19年目	H 54	0.3751	102.9			0.67	0.25

20年目	H	55	0.3607	102.9			0.67	0.24
21年目	H	56	0.3468	102.9			0.67	0.23
22年目	H	57	0.3335	102.9			0.67	0.22
23年目	H	58	0.3207	102.9			0.67	0.21
24年目	H	59	0.3083	102.9			0.67	0.21
25年目	H	60	0.2965	102.9			0.67	0.20
26年目	H	61	0.2851	102.9			0.67	0.19
27年目	H	62	0.2741	102.9			0.67	0.18
28年目	H	63	0.2636	102.9			0.67	0.18
29年目	H	64	0.2534	102.9			0.67	0.17
30年目	H	65	0.2437	102.9			0.67	0.16
31年目	H	66	0.2343	102.9			0.67	0.16
32年目	H	67	0.2253	102.9			0.67	0.15
33年目	H	68	0.2166	102.9			0.67	0.14
34年目	H	69	0.2083	102.9			0.67	0.14
35年目	H	70	0.2003	102.9			0.67	0.13
36年目	H	71	0.1926	102.9			0.67	0.13
37年目	H	72	0.1852	102.9			0.67	0.12
38年目	H	73	0.1780	102.9			0.67	0.12
39年目	H	74	0.1712	102.9			0.67	0.11
40年目	H	75	0.1646	102.9			0.67	0.11
41年目	H	76	0.1583	102.9			0.67	0.11
42年目	H	77	0.1522	102.9			0.67	0.10
43年目	H	78	0.1463	102.9			0.67	0.10
44年目	H	79	0.1407	102.9			0.67	0.09
45年目	H	80	0.1353	102.9			0.67	0.09
46年目	H	81	0.1301	102.9			0.67	0.09
47年目	H	82	0.1251	102.9			0.67	0.08
48年目	H	83	0.1203	102.9			0.67	0.08
49年目	H	84	0.1157	102.9	-6.75	-0.78	0.67	0.08
合計					111.49	212.95	33.33	11.78
単純事業費計						118.24		33.33

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

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

## 費用の現在価値算定表(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 国道8号 塩津バイパス

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.13	1.1	0.14	
-5年目	H 30	0.9615	102.9	1.89	1.81		
-4年目	H 31	0.9246	102.9	2.65	2.45		
-3年目	H 32	0.8890	102.9	2.59	2.30		
-2年目	H 33	0.8548	102.9	2.04	1.74		
-1年目	H 34	0.8219	102.9	2.62	2.15		
供用開始年次	H 35	0.7903	102.9			0.13	0.10
1年目	H 36	0.7599	102.9			0.13	0.10
2年目	H 37	0.7307	102.9			0.13	0.09
3年目	H 38	0.7026	102.9			0.13	0.09
4年目	H 39	0.6756	102.9			0.13	0.09
5年目	H 40	0.6496	102.9			0.13	0.08
6年目	H 41	0.6246	102.9			0.13	0.08
7年目	H 42	0.6006	102.9			0.13	0.08
8年目	H 43	0.5775	102.9			0.13	0.07
9年目	H 44	0.5553	102.9			0.13	0.07
10年目	H 45	0.5339	102.9			0.13	0.07
11年目	H 46	0.5134	102.9			0.13	0.07
12年目	H 47	0.4936	102.9			0.13	0.06
13年目	H 48	0.4746	102.9			0.13	0.06
14年目	H 49	0.4564	102.9			0.13	0.06
15年目	H 50	0.4388	102.9			0.13	0.06
16年目	H 51	0.4220	102.9			0.13	0.05
17年目	H 52	0.4057	102.9			0.13	0.05
18年目	H 53	0.3901	102.9			0.13	0.05
19年目	H 54	0.3751	102.9			0.13	0.05
20年目	H 55	0.3607	102.9			0.13	0.05
21年目	H 56	0.3468	102.9			0.13	0.04
22年目	H 57	0.3335	102.9			0.13	0.04
23年目	H 58	0.3207	102.9			0.13	0.04
24年目	H 59	0.3083	102.9			0.13	0.04
25年目	H 60	0.2965	102.9			0.13	0.04
26年目	H 61	0.2851	102.9			0.13	0.04
27年目	H 62	0.2741	102.9			0.13	0.04
28年目	H 63	0.2636	102.9			0.13	0.03
29年目	H 64	0.2534	102.9			0.13	0.03
30年目	H 65	0.2437	102.9			0.13	0.03
31年目	H 66	0.2343	102.9			0.13	0.03
32年目	H 67	0.2253	102.9			0.13	0.03
33年目	H 68	0.2166	102.9			0.13	0.03
34年目	H 69	0.2083	102.9			0.13	0.03
35年目	H 70	0.2003	102.9			0.13	0.03
36年目	H 71	0.1926	102.9			0.13	0.02
37年目	H 72	0.1852	102.9			0.13	0.02
38年目	H 73	0.1780	102.9			0.13	0.02
39年目	H 74	0.1712	102.9			0.13	0.02
40年目	H 75	0.1646	102.9			0.13	0.02
41年目	H 76	0.1583	102.9			0.13	0.02
42年目	H 77	0.1522	102.9			0.13	0.02
43年目	H 78	0.1463	102.9			0.13	0.02
44年目	H 79	0.1407	102.9			0.13	0.02
45年目	H 80	0.1353	102.9			0.13	0.02
46年目	H 81	0.1301	102.9			0.13	0.02
47年目	H 82	0.1251	102.9			0.13	0.02
48年目	H 83	0.1203	102.9			0.13	0.02
49年目	H 84	0.1157	102.9	-0.90	-0.10	0.13	0.01
合計				10.89	10.35	6.48	2.27
単純事業費計				11.79		6.48	

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。







(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道8号	塩津バイパス	2	3.5km

## ■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				10,106	
	改良費				2,707	
		土工	m <sup>3</sup>	144,868	942	切土(113,560m <sup>3</sup> )、盛土(25,630m <sup>3</sup> )、捨土(5,678m <sup>3</sup> )等
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	138,550	629	娑婆内湖地区+560、路床安定処理+69
		法面工	m <sup>2</sup>	5,003	6	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,086	重力式擁壁等
		函渠工	m	584	44	
	橋梁費			146	1,680	
		100m以上	m	116	1,335	PC橋1橋 塩津浜大橋(琵琶湖内仮設等)
		100m未満	m	30	345	PC橋1橋 大坪川橋(琵琶湖内仮設等)
	トンネル費			980	4,650	
		NATM	m	980	4,650	
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費		m <sup>2</sup>	49,836	600	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	35,912	538	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	13,924	62	
	付帯施設費				469	
		交通管理施設工	式	1	469	標識、防護柵、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				910	
	用地費		m <sup>2</sup>	57,650	675	
		宅地	m <sup>2</sup>	16,000	336	
		田畑	m <sup>2</sup>	40,250	335	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	1,400	4	
	補償費		式	1	235	
③	間接経費		式	1	1,284	地質調査、測量、設計に係る費用等
	全体事業費				12,300	

全事業 / 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道8号	塩津バイパス	2	3.5km

## ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	3.5	800	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	2,800	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			3,600	

## 【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。

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道8号	塩津バイパス	2	1.1km

### ■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			式	1	1,035	
	改良費		式	1	441	
		土工	m <sup>3</sup>	5,687	45	盛土(5,687m <sup>3</sup> )
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>			
		法面工	m <sup>2</sup>			
		擁壁工	式	1	375	重力式擁壁等
		函渠工	m	264	21	
	橋梁費		m	30	345	
		100m以上	m			
		100m未満	m	30	345	PC橋1橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費		m <sup>2</sup>	7,299	64	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	1,853	35	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	5,446	29	
	付帯施設費		式	1	185	
交通管理施設工		式	1	185	標識、防護柵、道路照明等	
遮音壁		m				
②用地及補償費			式	1	97	
	用地費		m <sup>2</sup>	5,301	90	
		宅地	m <sup>2</sup>	3,619	76	
		田畑	m <sup>2</sup>	1,682	14	
		山林・原野	m <sup>2</sup>			
補償費		式	1	7		
③間接経費			式	1	134	地質調査、測量、設計に係る費用等
全体事業費					1,266	

全事業 / 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道8号	塩津バイパス	2	1.1km

## ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	1.1	200	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	500	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			700	

## 【単価等について】

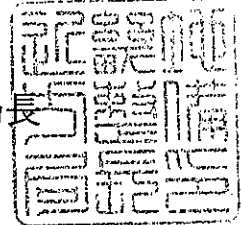
○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。



国近整企画44号  
平成29年6月26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、厚く御礼申し上げます。

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、平成29年7月19日(水)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、平成29年7月10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・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号塩津バイパス	事業継続	

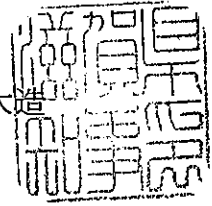
※貴職の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。



滋 高 幹 第 6 号  
平成 29 年(2017 年) 7 月 3 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)

平成 29 年 6 月 26 日付け国近整企画 44 号で照会のありましたこのことについて、下記のとおり回答します。

記

一般国道 8 号塩津バイパスについては、対応方針 (原案) (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さらなる整備促進をお願いしたい。

地元も歩行者等の安全確保、災害に強い道路整備のため、当該事業の早期完成を強く望んでおり、一層の事業推進にあたって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。