

公共事業評価監視委員会

第1回委員会資料

一般県道 宇治田原大石東線 (龍門工区)



再評価

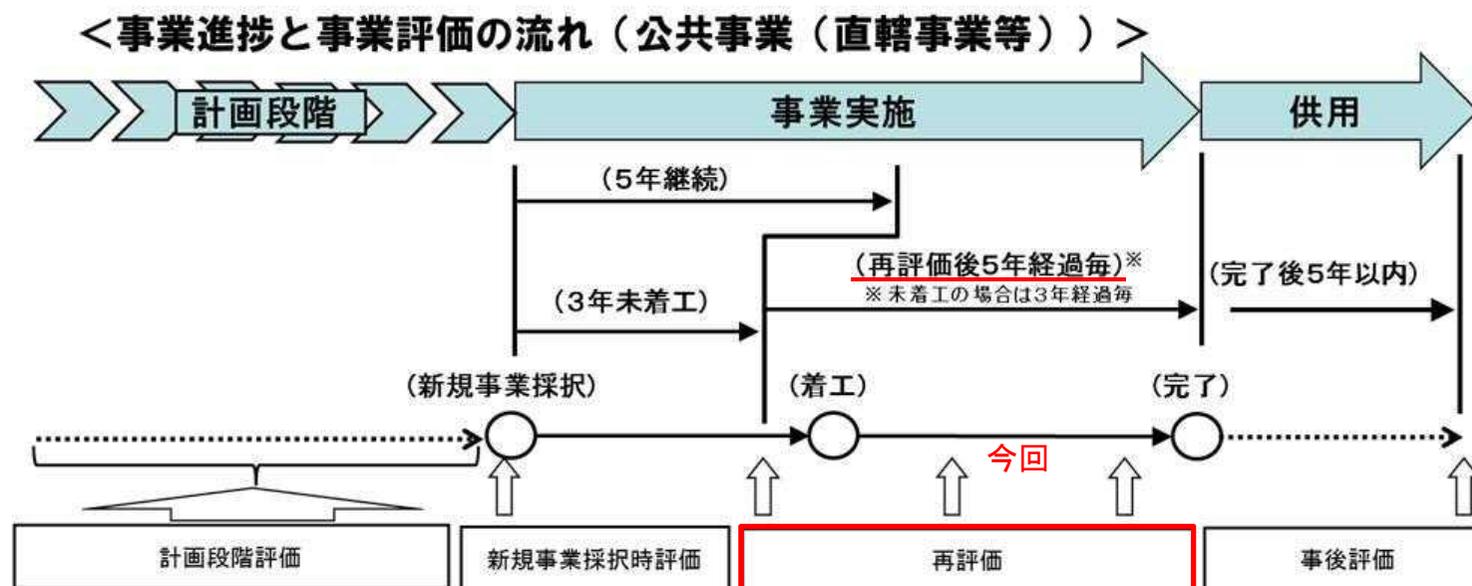
滋賀県土木交通部道路整備課

- | | |
|--------------------|------|
| 1. 事業の概要 | 5 ~ |
| 2. 事業の必要性 | 10 ~ |
| 3. 事業の経緯と進捗状況 | 17 ~ |
| 4. 費用対効果分析 | 21 ~ |
| 5. コスト縮減および代替案の可能性 | 28 ~ |
| 6. 対応方針（案） | 30 ~ |

◆事業評価（再評価）

「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」では・・・

再評価実施後、一定期間（補助事業：5年間）が経過した時点で継続中の事業等について、再評価を行い、必要に応じて事業の見直しや継続が適当と認められない場合には事業を中止するもの。



出典：国土交通省HP「事業評価の仕組み」

<滋賀県公共事業評価監視委員会における再評価実施対象事業の要件>

- ①事業採択後5年間未着工の事業
- ②事業採択後10年間(必要な場合5年間)継続中の事業
- ③再評価実施後5年間(必要な場合10年間)未着工または継続中の事業
- ④事業採択前の準備計画段階で5年間経過した事業
- ⑤社会経済情勢の変化等により再評価を実施する必要性が生じた事業

◆補助事業の概要（参考）

■ICアクセス道路補助制度

高規格幹線道路、地域高規格道路、スマートICの整備と併せて行われる、地方公共団体におけるICアクセス道路の整備について、計画的かつ集中的に支援

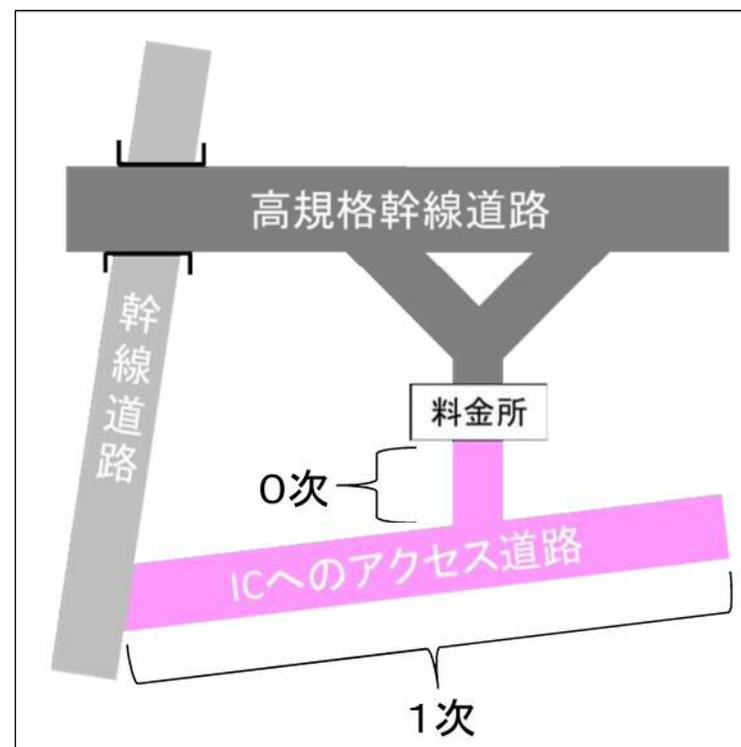
■補助対象

- ・地域高規格道路のICへのアクセス道路（H28～）
- ・スマートICへのアクセス道路（H29～）
- ・高規格幹線道路のICへのアクセス道路（H30～）

■事業の要件

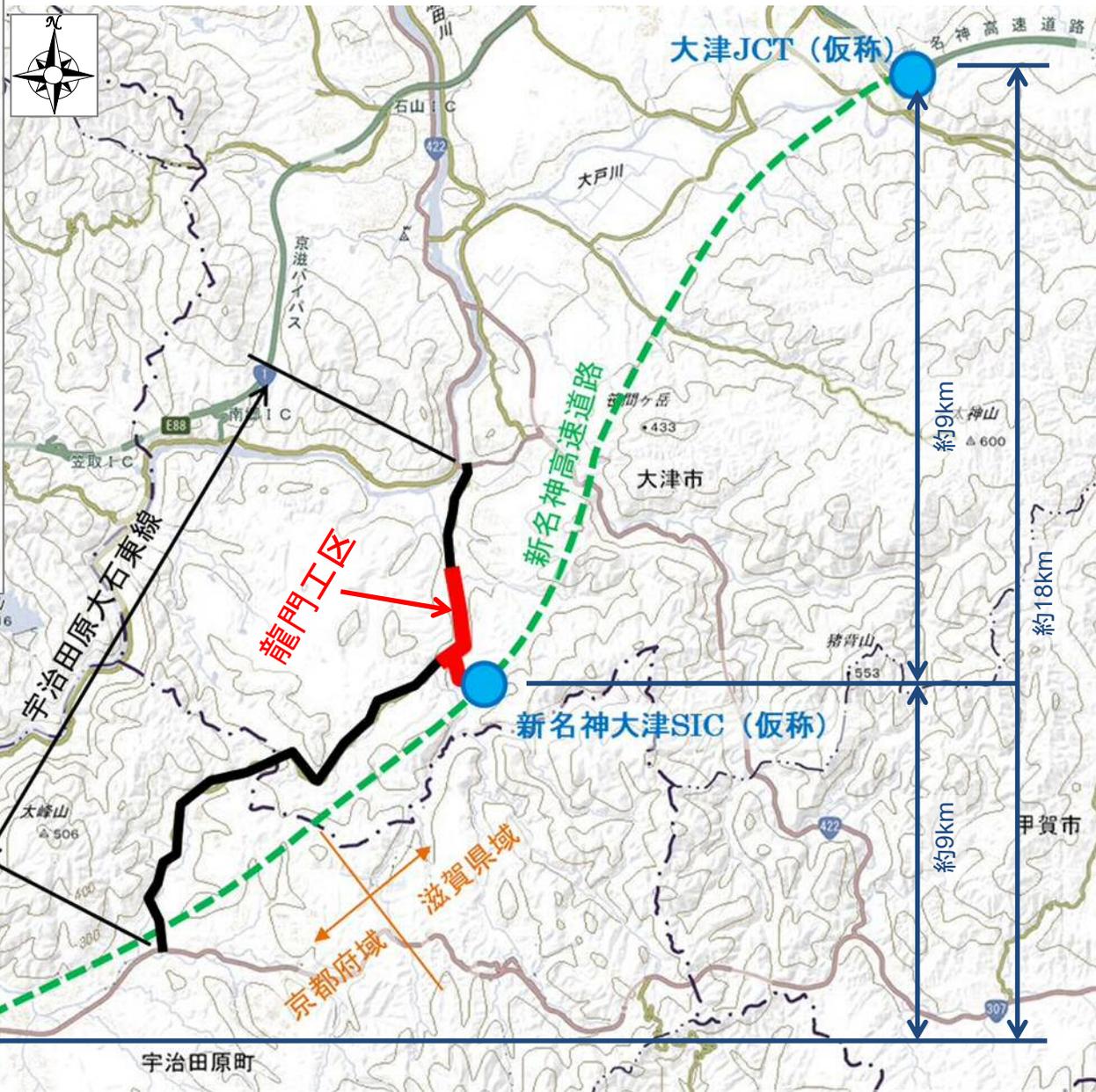
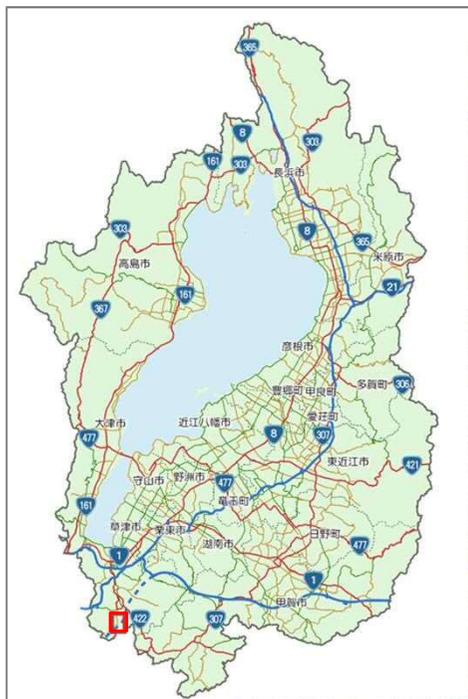
高規格幹線道路、地域高規格道路、スマートICの整備と併せて行うICへのアクセス道路（1次以内）

■事業のイメージ



1. 事業の概要

◆事業の概要 位置図

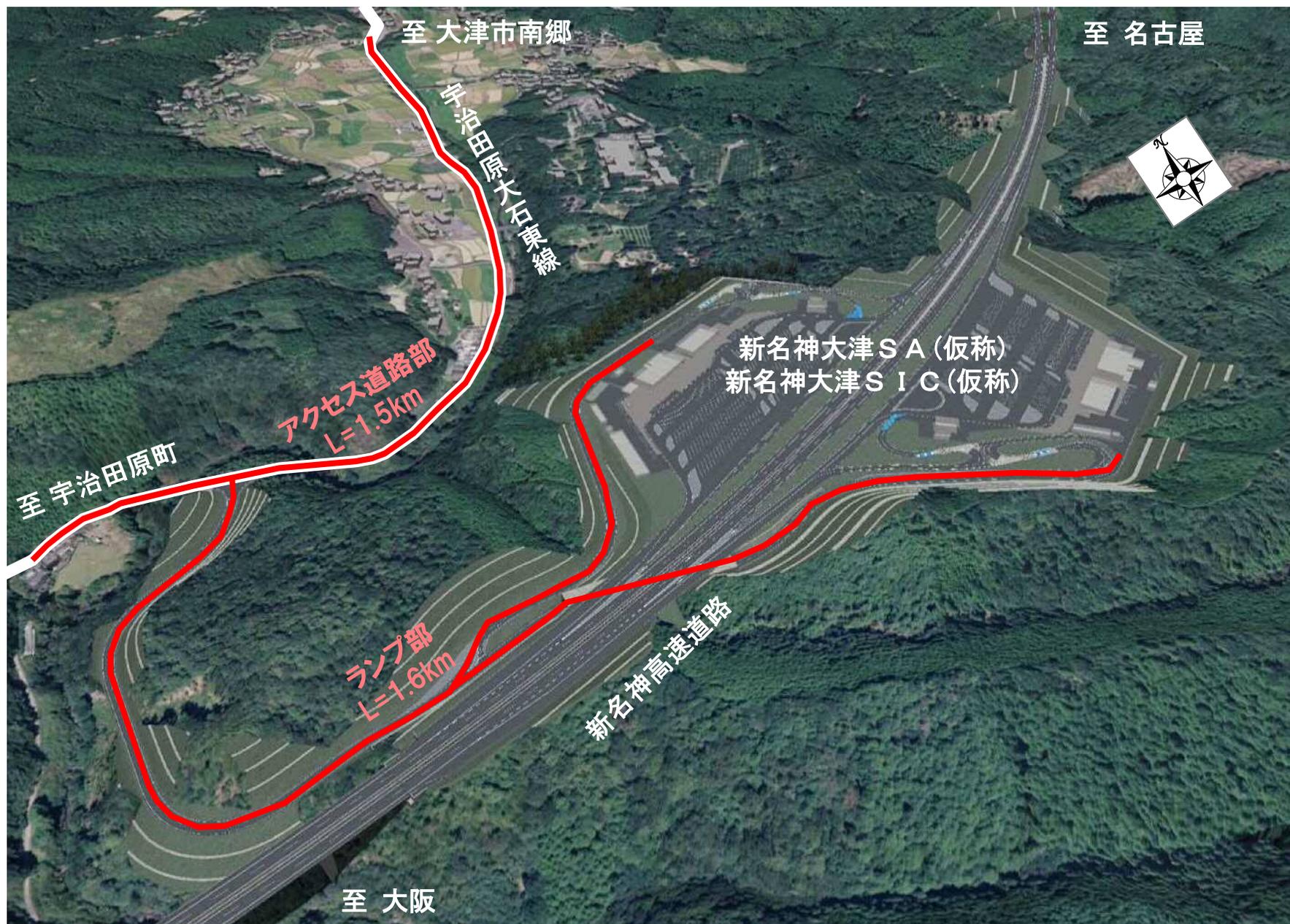


至名古屋

至大阪

出典: 国土地理院地図

◆事業の概要 イメージ図

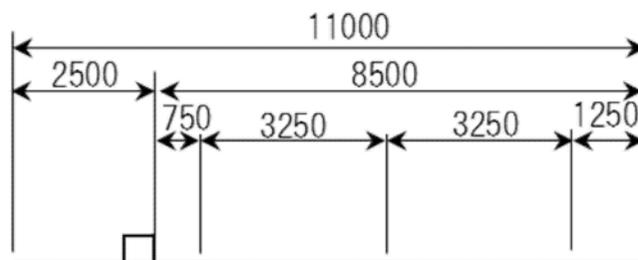


◆事業の概要 計画諸元

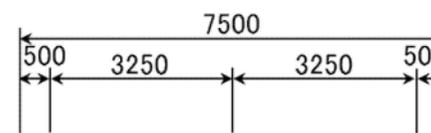
うじたわら おおいしひがし

- 路線名 : 一般県道 宇治田原大石東線
- 計画区間 : 自)滋賀県大津市大石龍門六丁目 至)滋賀県大津市大石龍門一丁目
- 計画延長 : L=3.1km
- 構造規格 : 第3種第2級
- 車線数 : アクセス道路部:車道2車線(3.25m×2)+自転車歩行車道(2.5m)
ランプ部:車道2車線(3.25m×2)
- 全体事業費 : 約28.5億円(当初) → **約38.0億円(変更)**
- 計画幅員 : アクセス道路部:W=11.0m
ランプ部:W=7.5m
- 設計速度 : V=50km/h
- 計画交通量 : アクセス道路部:6,200~6,900台/日
ランプ部:900台/日
- 標準断面図 :

【アクセス道路部】



【ランプ部】



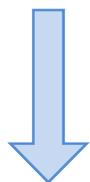
◆事業の概要 全体事業費の増額

■ 全体事業費
約28.5億円 ⇒ **約38.0億円 (+約9.5億円)**

■ 主な増額理由
掘削工事の土質区分の変更

<当初>

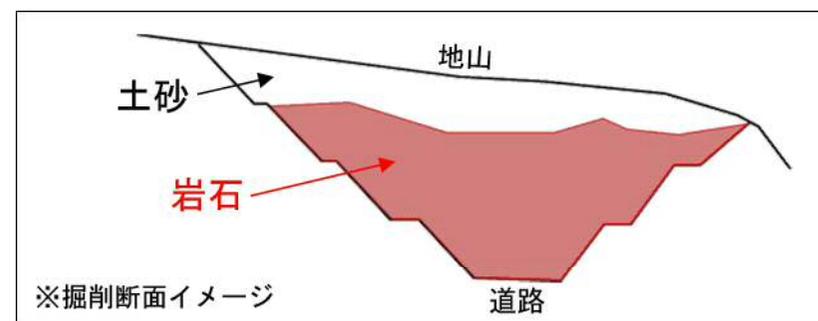
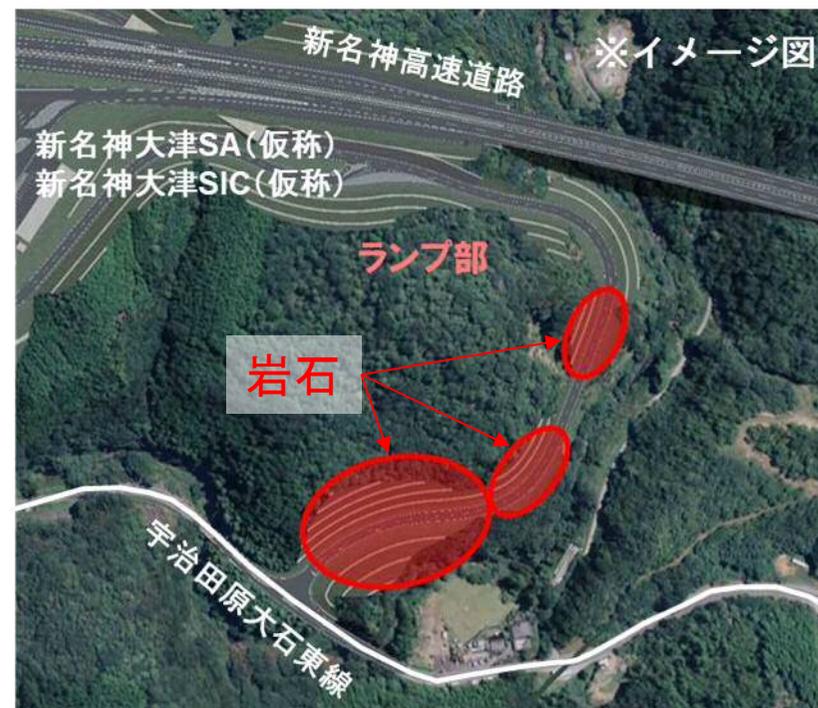
- ・ランプ部で掘削工事を行う際、地山の土質は「土砂」を想定。



- ・掘削工事に着手したところ、想定と異なる土質が出現。
- ・地質調査により地盤線を変更

<変更後>

- ・掘削工事の一部の土質を「岩石」に変更。



その他、橋梁架替時の仮設計画の見直し等により、合計9.5億円増額が必要。

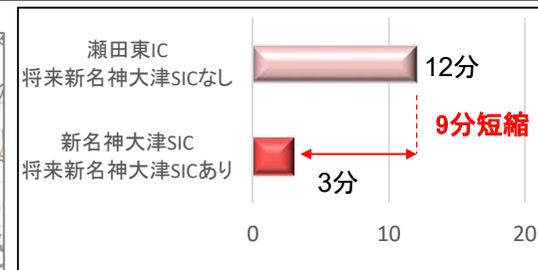
2. 事業の必要性

◆事業の必要性

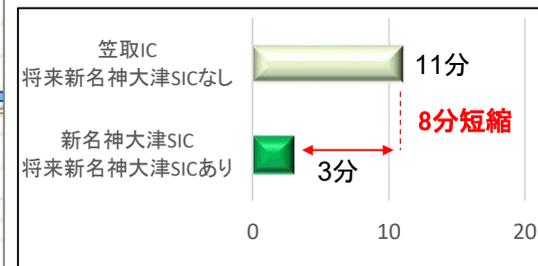
- 道路利用者の利便性向上
- 産業振興への支援
- 広域的な高度医療体制の充実
- 観光振興への支援
- スポーツ振興による地域活性化

◆事業の必要性 道路利用者の利便性向上

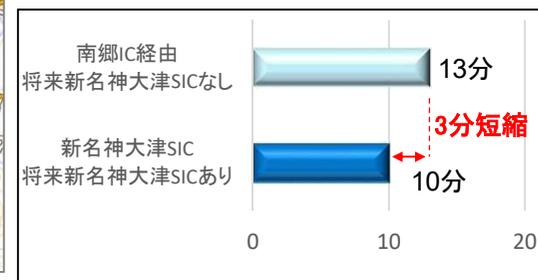
- 本スマートIC付近の工業団地(大石工業団地、宇治田原工業団地等)や住宅団地(大石グリーンハイツ、緑苑坂ニュータウン等)等からICまでの所要時間が短縮し、利便性が向上。
- 一般道の交通量減少により、渋滞緩和や交通安全にも寄与。



<大石工業団地、大石グリーンハイツ
→名古屋方面(最寄りのICまで)>



<大石工業団地、大石グリーンハイツ
→大阪方面(最寄りのICまで)>

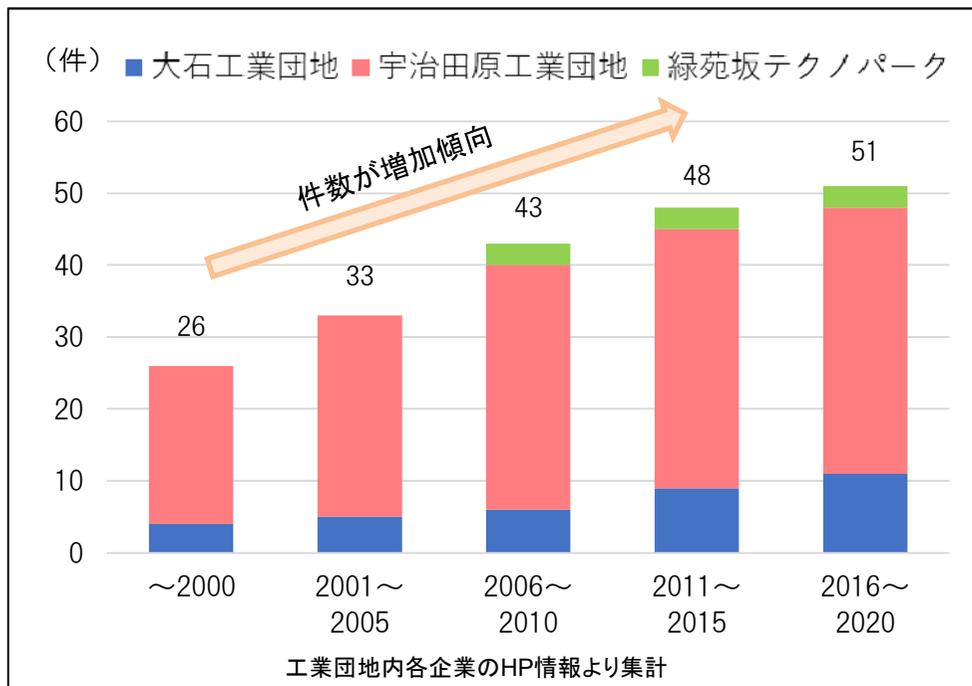


<宇治田原工業団地、緑苑坂ニュータウン
→名古屋方面(最寄りのICまで)>

所要時間: H27センサス混雑時旅行速度より算出

◆事業の必要性 産業振興への支援

●本スマートIC周辺の工業団地(大石工業団地、宇治田原工業団地、緑苑坂テクノパーク)では、物件数が増加傾向にあり、スマートIC供用後も工場等の立地に期待。

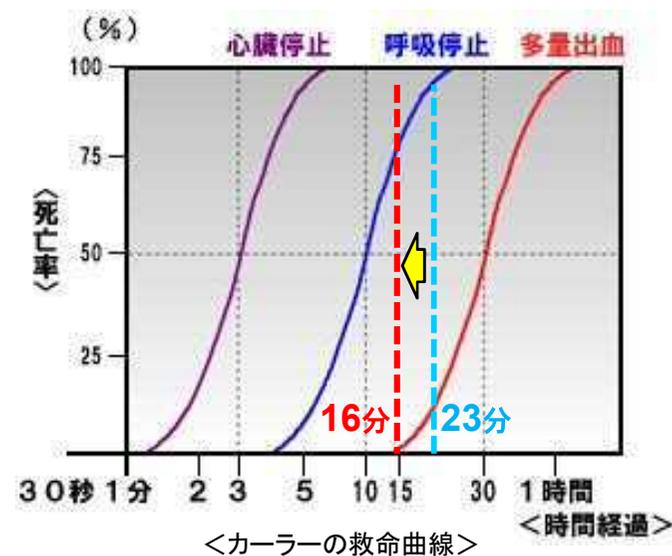
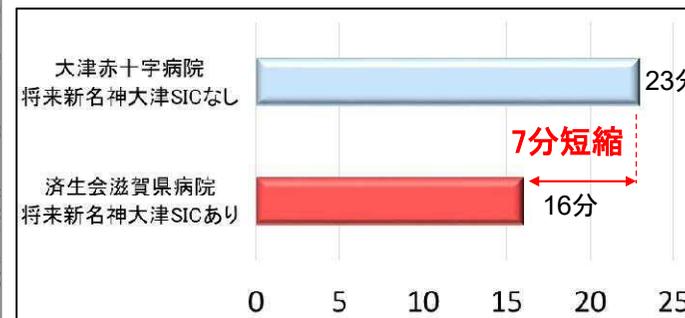
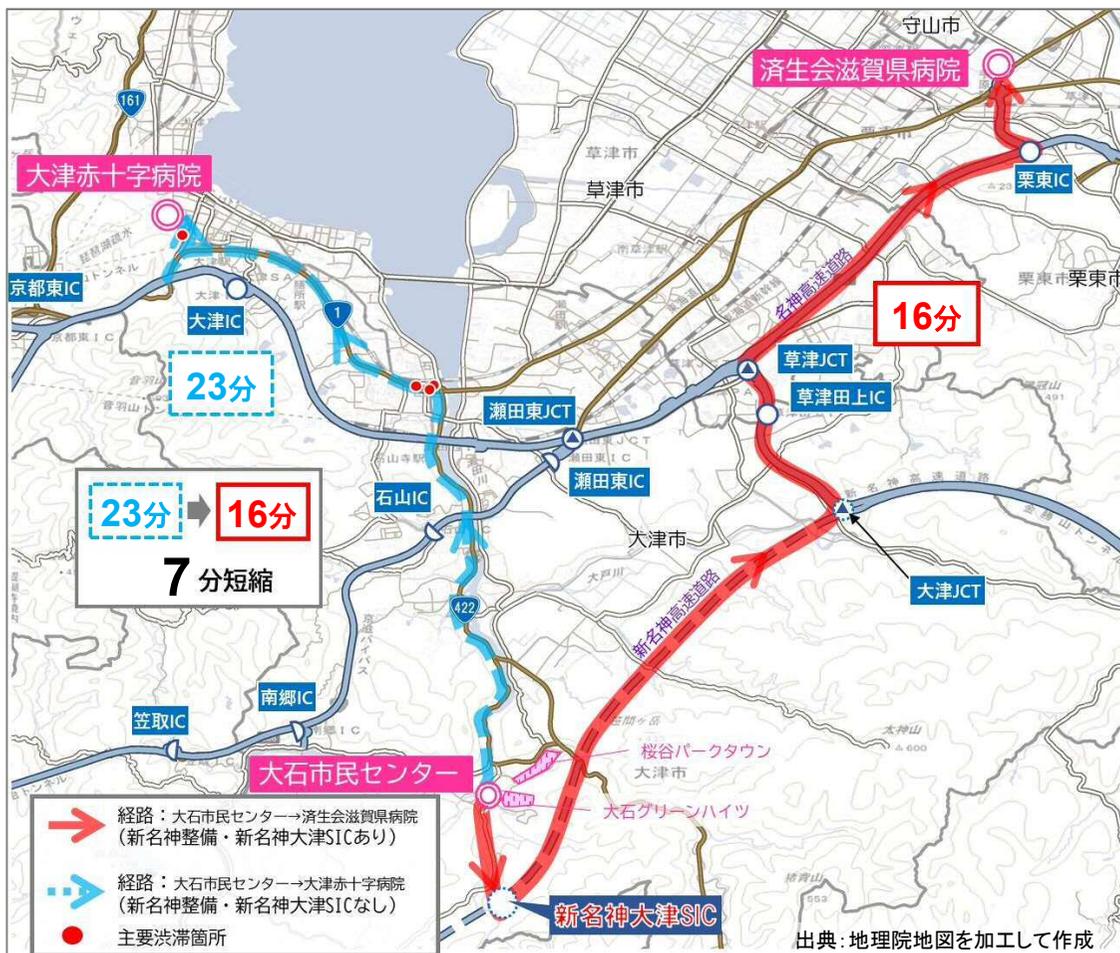


工業団地の物件数の推移(大石・宇治田原・緑苑坂)



◆事業の必要性 広域的な高度医療体制の充実

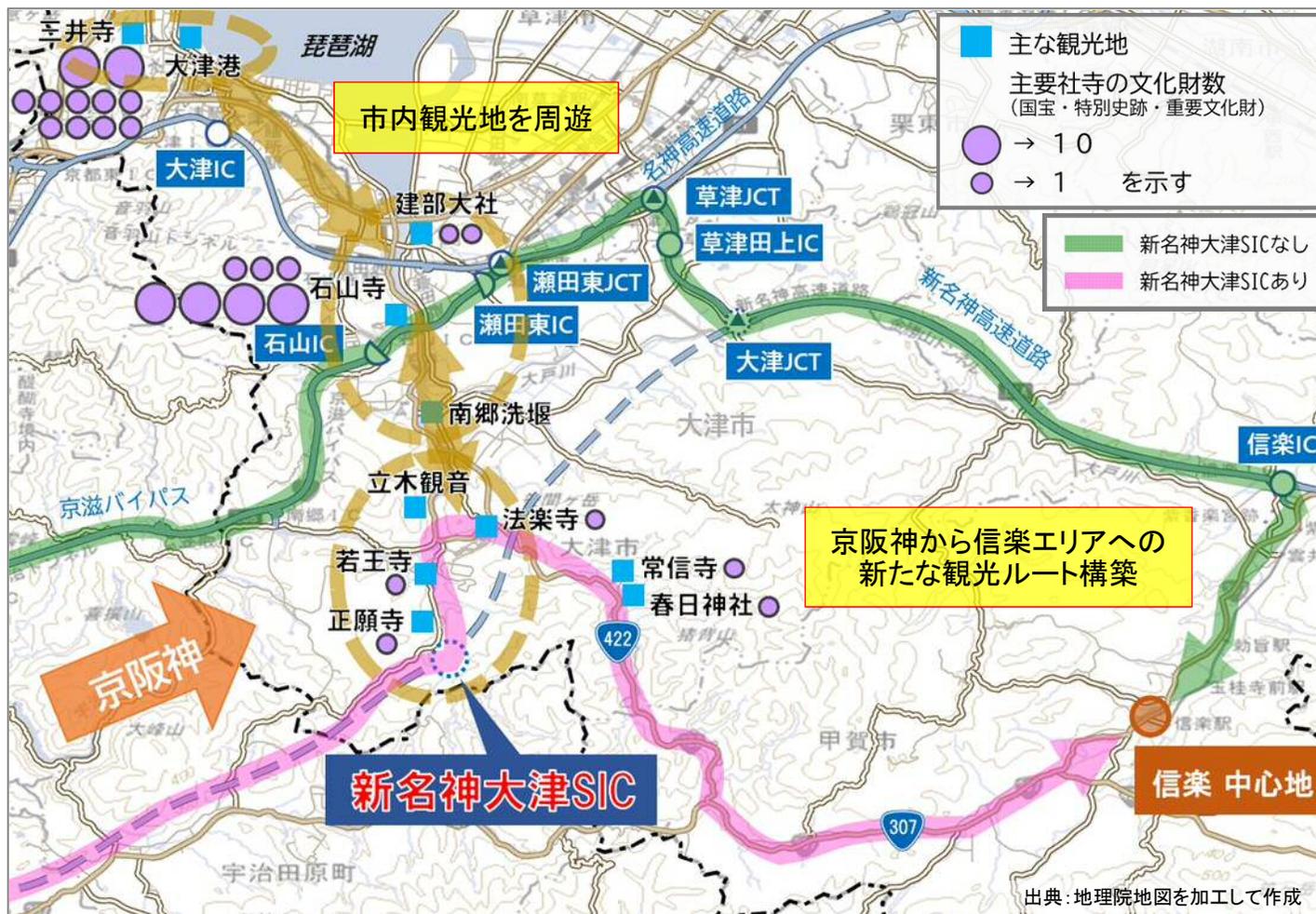
- 本スマートICとの一体整備により、沿線地域から第三次救急医療機関への迅速な救急搬送が期待。



所要時間：〈新名神大津SICなし〉大津市消防局の救急車到達時間実測平均値
 〈新名神大津SICあり〉H27センサス混雑時旅行速度より算出

◆事業の必要性 観光振興への支援

- 本スマートICとの一体整備によるアクセス機能の強化により、スマートIC周辺や市内観光地を周遊する観光客増加に期待。
- 京阪神からNHK連続テレビ小説「スカーレット」で話題になった信楽エリアへの新たな観光ルート構築にも期待。



◆事業の必要性 スポーツ振興による地域活性化

- 「ビワイチ」が令和元年にナショナルサイクルルートに指定され、スポーツツーリズムの気運の高まりによる来訪者の増加も期待。
- 本スマートIC近傍にゴルフ場や令和7年開催予定の国民スポーツ大会のテニス会場が立地しており、スポーツ振興による地域活性化のためにアクセス性向上が必要。



3. 事業の経緯と進捗状況

◆事業の経緯と進捗状況

【経緯】

年度	内容
平成18年度	新名神大津～城陽間の凍結
平成24年度	新名神大津～城陽間の凍結解除
平成25年度	滋賀県道路整備アクションプログラム 2013に本事業を位置付け
	交付金事業化 (社会資本整備総合交付金)
平成26年度	スマートICの連結許可
平成26年度	NEXCO西日本との基本協定締結
平成27年度	詳細設計・用地取得に着手
平成28年度	事業評価監視委員会審議(再評価)
平成29年度	補助事業化 (ICアクセス道路補助)
平成30年度	滋賀県道路整備アクションプログラム 2018に本事業を位置付け
令和5年度 (予定)	本線と一体で供用開始

【進捗状況】

区間	起点	大津市大石龍門六丁目
	終点	大津市大石龍門一丁目
延長		3.1km
現状		事業中
全体事業費		約38億円(変更後)
残事業費		約11億円
執行済み額 (令和3年3月末)		約27億円(71%)
うち用地費		約2億円(100%)

※進捗率(%)は金額ベースのものである。

スマートICアクセス道路補助として事業化するためには
交付金事業で事業化済のものは再評価を行う必要あり。

◆計画の位置付け

●本事業は、滋賀県道路整備マスタープラン(道路整備の基本方針)を具体化した将来10年間の道路整備計画である「**滋賀県道路整備アクションプログラム2018**」に基づき、事業推進中。



大津土木事務所 道路整備アクションプログラム 2018

▶▶ 道路事業:改築事業

管理番号	路線名	工区名	継続	2018~2027		滋 賀 県 道 路 整 備 化
				前期 2018~2022 着手	後期 2023~2027 完了	
①	国道422号	大石東バイパス	●		●	
②	大津能登川長浜線	唐橋		●		
③	大津南郷宇治線	外畑	●		●	
④	栗東信楽線	大鳥居				●
⑤	大津信楽線	平野黄瀬	●		●	
⑥	大津信楽線	堂				●
⑦	平野草津線	平野				●
⑧	伊香立浜大津線	下在地生津	●		●	
⑨	伊香立浜大津線	平尾	●			
⑩	伊香立浜大津線	千野坂本	●			
⑪	南郷桐生草津線	里	●			
⑫	南郷桐生草津線	中野		●		
⑬	宇治田原大石東線	龍門(新名神SIC)	●			

参考掲載

▶▶ 国事業・高速道路会社事業

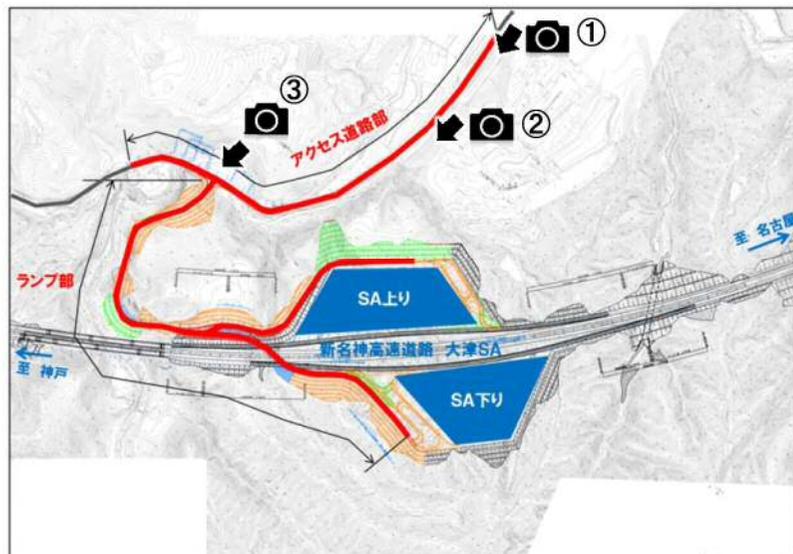
整理番号	路線名	工区名
①	国道1号	大江地区歩道整備
②	国道1号	竜が丘電線共同溝
③	国道1号	本宮電線共同溝
④	国道161号	小松拡幅
⑤	国道161号	湖西道路(真野~坂本北)
⑥	近畿自動車道名古屋神戸線(新名神高速道路)	

▶▶ 市事業

整理番号	市町名	路線名	工区名	継続	2018~2027		滋 賀 県 道 路 整 備 化
					前期 2018~2022 着手	後期 2023~2027 完了	
①	大津	市道幹1009号線(都)本堅田真野線		●			
②	大津	市道北6017号線		●		●	
③	大津	市道幹2028号線		●			
④	大津	市道幹1033号線(都)馬場皇子が丘線		●		●	

出典: 滋賀県HP「滋賀県道路整備アクションプログラム2018」

◆事業の概要 現況写真



写真①: 令和3年7月23日時点



写真③: 令和3年11月16日時点



写真②: 令和3年4月5日時点



4. 費用対効果分析

◆費用対効果分析

費用対効果分析(費用便益分析)とは

事業を効率的かつ効果的に遂行するため、事業を実施することで生じる便益 (Benefit: **B**)と事業にかかる費用(Cost: **C**)を比較することにより、投資効率性の観点から対象事業の妥当性を評価するもの。

$$\text{費用便益比 } B / C = \frac{\text{便益 } B}{\text{費用 } C}$$

国土交通省が定めた「費用便益分析マニュアル(平成30年2月版)」により算出する

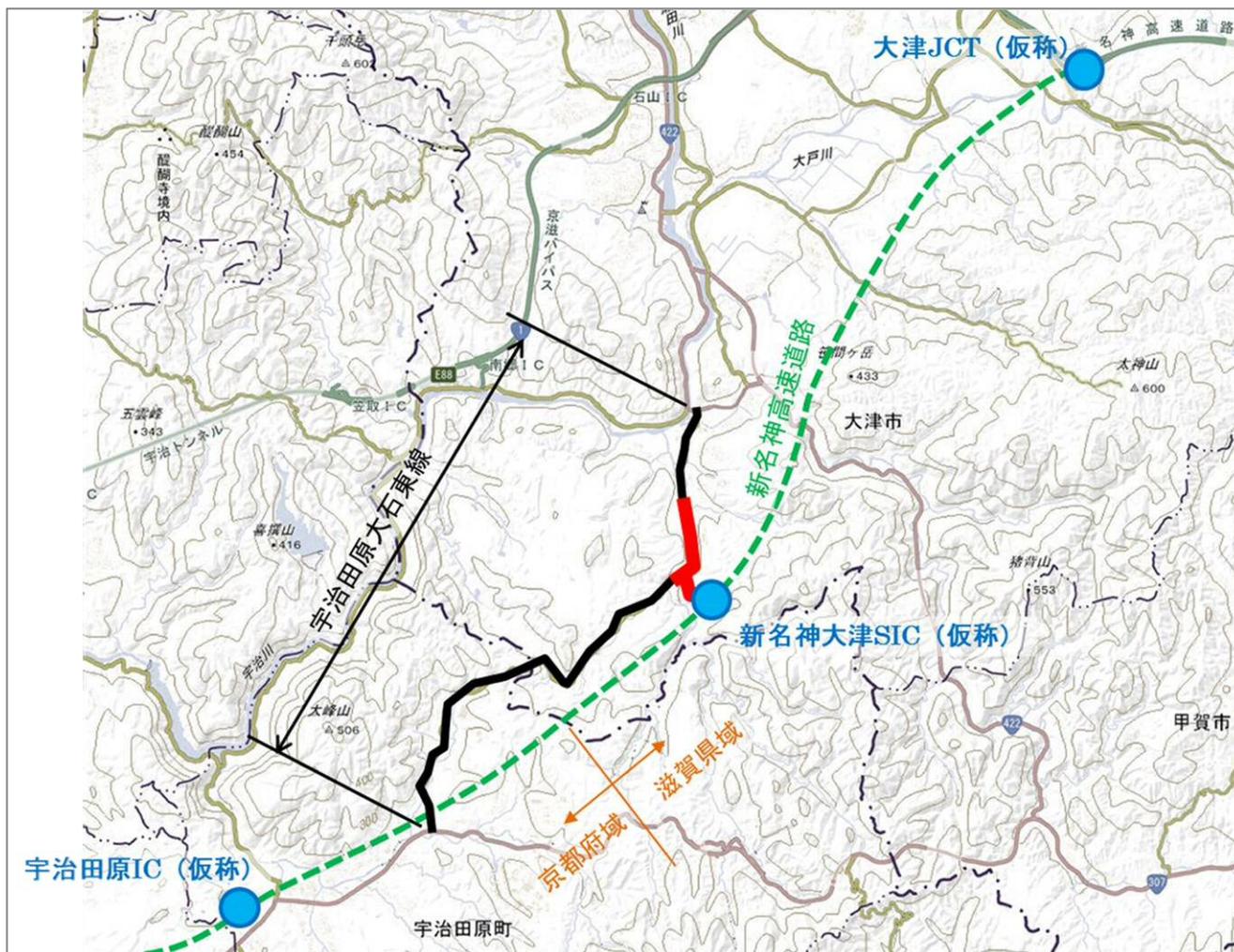
<事業評価判断の目安>

事業全体に対する 費用便益比	残事業に対する 費用便益比	事業判断
$B/C \geq 1$	$B' / C' \geq 1$	事業継続
$B/C < 1$	$B' / C' \geq 1$	基本的に継続とするが、事業内容等を見直し
$B/C \geq 1$	$B' / C' < 1$	事業内容の見直し等を行った上で対応を検討
$B/C < 1$	$B' / C' < 1$	事業中止

◆費用対効果分析

条件設定

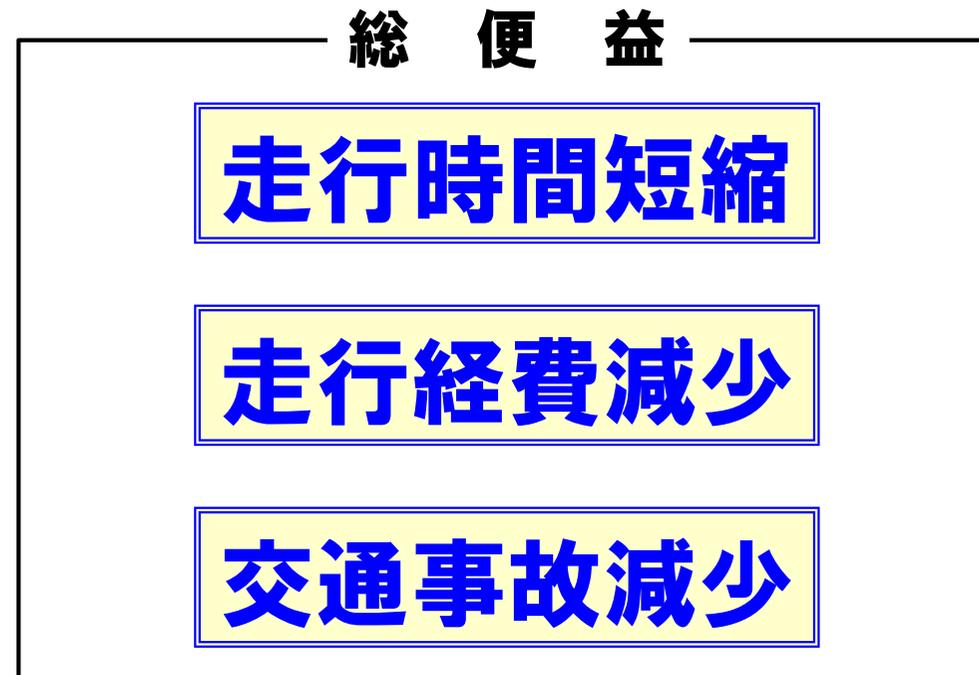
- ・「費用便益分析マニュアル(平成30年2月 国土交通省道路局都市局)」に基づき算出。
- ・新名神高速道路(大津～城陽)は供用した状態で算出。



◆費用対効果分析

便益 (Benefit) の考え方

費用便益分析において扱う便益としては、道路整備に伴う多様な効果のうち、**直接効果でわかりやすく、精度を保ち、金銭表現が可能な指標**を対象としている



費用便益分析に用いる総便益は、これら各年における便益を現在価値化して、検討期間全体(50年)で合計したものをを用いる

◆費用対効果分析

便益(Benefit)の考え方

走行時間短縮便益

= 「整備なし」 - 「整備あり」の総走行時間費用

総走行時間費用

= 交通量 × 走行時間 × 時間価値原単位

走行経費減少便益

= 「整備なし」 - 「整備あり」の総走行費用

総走行費用

= 交通量 × 走行距離 × 走行経費原単位

交通事故減少便益

= 「整備なし」 - 「整備あり」の交通事故損失額

交通事故損失額

= (α × 交通量 × 走行距離) + (β × 交通量 × 交差点箇所数)

※交通事故の発生状況は高速道路と一般道路、また一般道路では車線数や沿道状況で大きな差があることから、道路・沿道区分毎に係数α, βが設定(全国統一条件)されている

※「整備なし」:一般県道宇治田原大石東線(龍門工区)の整備をしない場合

◆費用対効果分析

費用(Cost)の考え方

費用便益分析において扱う費用としては、道路整備に要する事業費(工事費、用地費、補償費等)及び、道路維持管理に要する費用があげられる。

事業費

- ・ 工事費、用地費、補償費、間接経費等から構成され、主に供用以前に支出される費用を指す
- ・ これらを現在価値換算したものをを用いる

維持管理費

- ・ 橋梁、トンネル等の道路構造物の点検・補修にかかる費用、巡回・清掃等にかかる費用、除雪等にかかる費用等(間接経費含む)を指す
- ・ これらを現在価値換算して、検討期間全体(50年間)で合計したものをを用いる

◆費用対効果分析

事業全体の費用便益比 $B/C=2.4$ (≥ 1.0)
残事業分 $B/C=2.1$ (≥ 1.0)

項目		事業全体	残事業
便益(B)	走行時間短縮便益	85億円	16億円
	走行経費減少便益	7億円	4億円
	交通事故減少便益	0億円	1億円
	合計(総便益)	92億円	21億円
費用(C)	事業費	37億円	9億円
	維持管理費	2億円	2億円
	合計	39億円	11億円
費用便益比(B/C)		2.4	2.1

※表中の費用及び便益は全て現在価値換算した値である。
 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

5. コスト縮減および 代替案の可能性

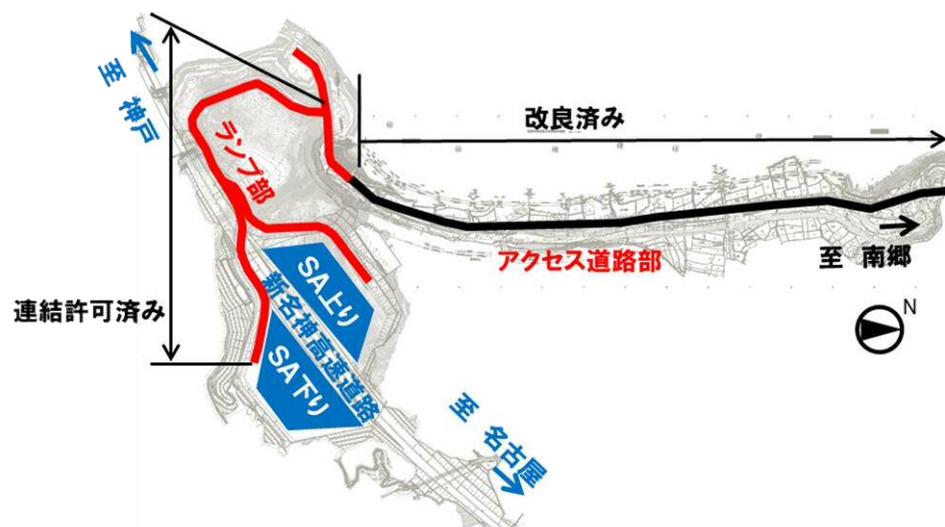
◆コスト縮減および代替案の可能性

■コスト縮減の検討

- ・NEXCOとの一体施工
 - ・建設発生土の公共事業箇所への流用 等を実施。
- ⇒引き続き、残事業についても積極的なコスト縮減に努める。

■代替案の検討

- ・アクセス道路部について、ランプ部との交差点付近を除き、改良済み。
- ・ランプ部について、現在の計画位置(新名神大津SA)および形状で、新名神高速道路への連結許可済みであり、現計画法線は妥当。
- ・道路規格は将来交通量に見合った幅員構成になっている。



以上のことから、
現計画から変更なし
とする。

6. 県の対応方針（案）

◆県の対応方針（案）

一般県道宇治田原大石東線（龍門工区）の道路整備事業は、以下理由により、**継続実施**するものとする。

1. 費用便益比について、事業全体で2.4（ ≥ 1 ）、残事業で2.1（ ≥ 1 ）であり、社会的に有用である。
2. 現在事業中の新名神高速道路と併せて整備することにより、利用者の利便性向上し、産業振興の支援につながる。
3. 沿線地域から最寄りの第三次救急医療施設へ迅速な救急搬送が可能となる。
4. 大津南部地域の新たな観光ルートの構築が期待され、観光振興への支援につながる。
5. 「滋賀県道路整備アクションプログラムプログラム2018」に位置付けている重要な事業であり、新名神大津SICの整備と一体で進めていく必要がある。