

道路建設事業の再評価項目調書

| 事業名 | 国道2号 <small>さいじょう</small> 西条バイパス | 事業主体 | 中国地方整備局 | | | | |
|---|---|--|-----------------------------|-----------|---|--|--|
| 所在地 | <small>ひがしひろしま</small> 東広島市 <small>さいじょうちようかみみなが</small> 西条町上三永 ~ <small>ひがしひろしま</small> 東広島市 <small>はちほんまつちようむねよし</small> 八本松町宗吉 | | | | | | |
| 事業概要 | <p>一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の主要都市を經由し北九州市に至る延長約680kmの主要幹線道路である。</p> <p>西条バイパスは、東広島市街地の慢性的な交通混雑の解消及び、交通安全の確保を目的として計画された延長11.3kmの道路である。</p> | | | | | | |
| 事業着手 | 昭和49年度 | | | | | | |
| 総事業費 | 約540億円 | 既投資額 | 平成14年度末まで 約360億円(進捗率67%) | | | | |
| 再評価の視点 | 事業の必要性に関する視点 | <p>ア)事業をめぐる社会情勢等の変化</p> <p>西条バイパス沿線地域である東広島市の人口は、広島県平均及び広島市の伸びを大きく上回り、また、経済指標(工業、商業)においても大きな伸びを示しており、日常生活活動及び経済活動の活発化により、自動車交通量が増大し、慢性的な交通混雑や交通事故の多発を生じている。</p> <p>S63.3 山陽新幹線東広島駅開業 S63.7 山陽自動車道西条～志和間供用 H5.10 広島空港が本郷町へ移転 H7.4 広島大学が東広島市へ移転完了</p> <p>イ)費用対効果分析</p> | | | | | |
| | <table border="1"> <thead> <tr> <th>道路事業に要する費用</th> <th>道路整備による効果</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <p>総費用</p> <p>評価対象期間内 = 整備期間 + 40年</p> <p>(総事業費 540億円) 部分供用に要した事業費 273億円 残区間整備に必要な事業費 267億円 現在 価値換算事業費 214億円</p> <p>事業費 214 億円 維持管理費 24 億円</p> <p>総費用 + = 238 億円(C)</p> </td> <td> <p>走行時間 短縮便益 393億円</p> <p>走行経費 減少便益 68億円</p> <p>交通事故 減少便益 24億円</p> <p>総便益 + + = 485億円(B)</p> </td> </tr> </tbody> </table> | | 道路事業に要する費用 | 道路整備による効果 | <p>総費用</p> <p>評価対象期間内 = 整備期間 + 40年</p> <p>(総事業費 540億円) 部分供用に要した事業費 273億円 残区間整備に必要な事業費 267億円 現在 価値換算事業費 214億円</p> <p>事業費 214 億円 維持管理費 24 億円</p> <p>総費用 + = 238 億円(C)</p> | <p>走行時間 短縮便益 393億円</p> <p>走行経費 減少便益 68億円</p> <p>交通事故 減少便益 24億円</p> <p>総便益 + + = 485億円(B)</p> | |
| | 道路事業に要する費用 | 道路整備による効果 | | | | | |
| | <p>総費用</p> <p>評価対象期間内 = 整備期間 + 40年</p> <p>(総事業費 540億円) 部分供用に要した事業費 273億円 残区間整備に必要な事業費 267億円 現在 価値換算事業費 214億円</p> <p>事業費 214 億円 維持管理費 24 億円</p> <p>総費用 + = 238 億円(C)</p> | <p>走行時間 短縮便益 393億円</p> <p>走行経費 減少便益 68億円</p> <p>交通事故 減少便益 24億円</p> <p>総便益 + + = 485億円(B)</p> | | | | | |
| 費用対効果分析の結果 | | B / C = 2.0 | | | | | |
| <p>「費用便益分析マニュアルによる」 (H10.6.26 付け建設省道経発第14号通達)</p> | | | | | | | |

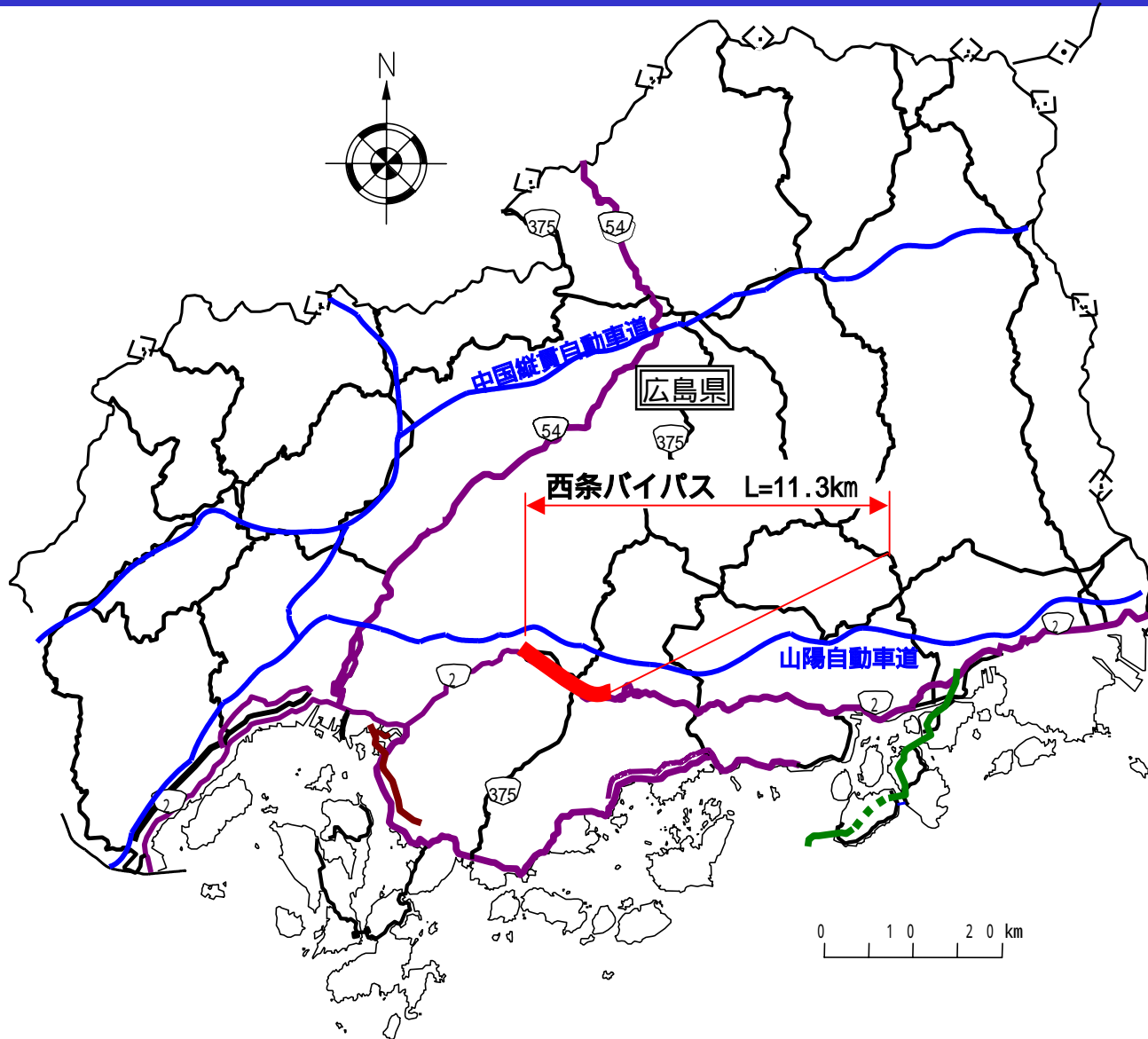
| 事業名 | 一般国道2号 <small>さいじょう</small> 西条バイパス | 事業主体 | 中国地方整備局 |
|---------------|------------------------------------|--|---------|
| 再評価の必要性に関する視点 | 事業 | <p>ウ)事業の進捗状況</p> <p>1. 主な経緯</p> <p>昭和49年度 事業着手</p> <p>昭和50年 2月 都市計画決定(バイパス区間)</p> <p>昭和53年度 用地買収着手</p> <p>昭和55年度 工事着手</p> <p>昭和60年12月 (市)御園宇上三永線~プールパール間L=2.6km暫定2車供用</p> <p>昭和62年 1月 都市計画決定(現道拡幅区間)</p> <p>昭和63年 3月 プールパール~(都)上寺家下見線間L=0.9km暫定2車供用</p> <p>平成5年 4月 (都)上寺家下見線~八本松宗吉間L=5.0km暫定2車供用</p> <p>平成10年度 事業再評価</p> <p>平成14年12月 (都)田口下三永線との立体交差完成</p> <p>2. 事業の進捗状況</p> <p>工事の進捗状況</p> <p>平成5年度までに、バイパス区間L=8.5kmを暫定2車供用し、再評価時の工事進捗率は42%であった。現道拡幅区間の整備を進め、平成14年12月には(都)田口下三永線との立体化を図ったところである。また、平成14年度末までの進捗率は約67%である。</p> <p>用地補償の状況</p> <p>平成5年度までにバイパス区間の用地取得を完了し、再評価時の用地取得率は約85%であった。現道拡幅区間の用地買収を進め、平成14年度末までに全体の約96%の用地取得が完了しているところである。</p> | |

| | | | | |
|---------|---------------|---|------|---------|
| 事業名 | | 一般国道2号 <small>さいじょう</small> 西条バイパス | 事業主体 | 中国地方整備局 |
| 再評価の視点 | 事業進捗の見込み | <ul style="list-style-type: none"> ・用地の進捗見込み 現在、現道拡幅区間のうち残る区間の用地取得を促進しているところであり、平成15年度末には、約98%の用地取得見込みである。 ・工事の進捗見込み 現道拡幅区間については、用地取得の完了した区間より工事着手しているところである。平成15年度も順次工事を行うこととしている。 | | |
| | コスト縮減や代替案の可能性 | <p>建設副産物の発生抑制や再生材利用等により、今後ともコスト縮減に努めることとしている。</p> <p>また、 、 の視点による再評価より、代替案を検討する必要はないと考えている。</p> | | |
| 今後の対応方針 | | <ul style="list-style-type: none"> ・事業継続 現道拡幅区間については、平成10年代後半の供用を目指し事業を推進する。 | | |

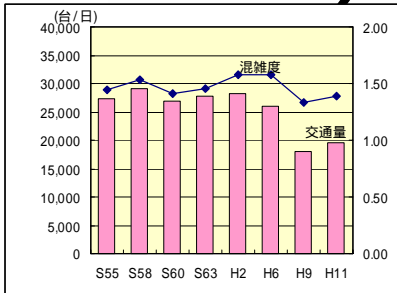
国道2号 西条バイパス

国土交通省 中国地方整備局

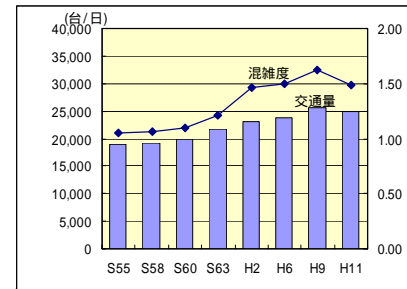
位置図



現在の状況



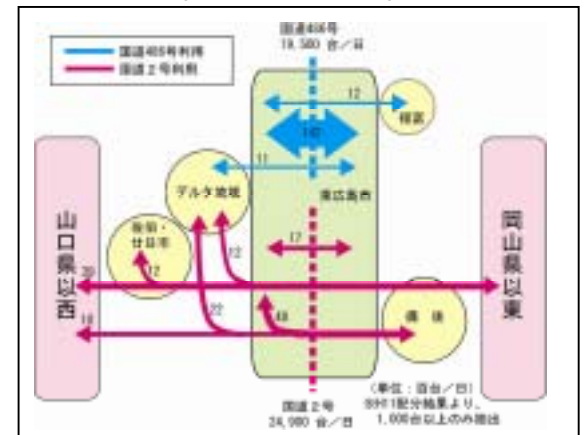
国道486号(旧国道2号)



国道2号(拡幅未整備区間)

道照交差点の渋滞長・通過時間はH15.2.27に調査
 交通量は道路交通センサス

注)道照交差点、丸小山交差点は主要渋滞ポイント
 に準ずる箇所



国道2号、国道486号のOD内訳
 通過交通のほとんどが西条バイパスを利用

暫定2車線で供用したものの
 交通量は交通容量を上回っている。

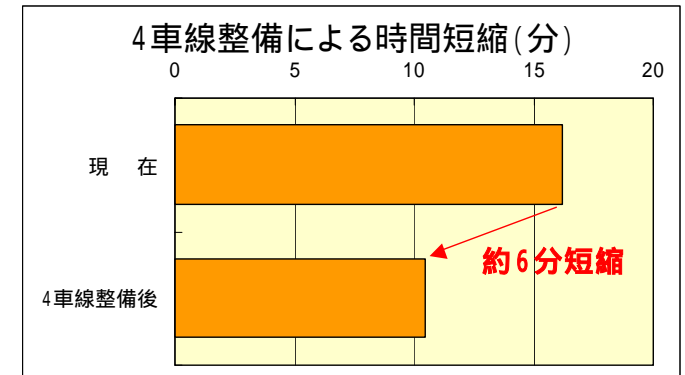
事業効果

都市機能の連携強化

西条バイパスは、沿道の開発拠点、交通拠点、研究拠点間の連絡を強化し、地域活性化や都市の発展に貢献。



バイパス整備により、
八本松～JR山陽新幹線
東広島駅間の走行時間が
約6分短縮。



所要時間算出の速度
(現在)H11センサスピーク時速度を採用。
(4車線整備後)西条バイパスを60km/hと設定。