

# 道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道185号 <small>やすみやま</small> 休山改良	事業主体	中国地方整備局				
所在地	<small>ひろしま くれ ほんどおり</small> 広島県呉市本通6丁目 ~ <small>ひろしま くれ あがちゅうおう</small> 広島県呉市阿賀中央6丁目						
事業概要	<p>一般国道185号は広島県呉市から広島県三原市に至る延長約70kmの主要幹線道路である。          休山改良は呉市内の交通渋滞の緩和及び交通安全の確保をを目的とした延長2.6kmの道路である。</p>						
事業着手	昭和61年度						
総事業費	約450億円	既投資額	平成15年度末まで 約315億円(進捗率70%)				
再評価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          呉市内の中心部と呉市阿賀・広地区を結ぶ呉越峠は、平面・縦断線形ともに悪く、慢性的な交通混雑及び交通事故が生じていたが、休山改良の整備により、現道の交通混雑の緩和及び交通事故の軽減が図られた。          しかし、今だ慢性的な交通混雑を生じている。          H 8.8 広島呉道路(クリアライン)全線供用          H 12.1 安芸灘大橋供用          H 14.3 休山改良暫定2車供用          H 15.4 旧川尻町合併(呉市川尻支所開所)          H 16.4 旧下蒲刈町合併(呉市下蒲刈支所開所)</p>						
	<p>イ)費用対効果分析 <span style="float: right;">(残事業)事業全体</span></p>						
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">道路事業に要する費用</th> <th style="width: 50%;">道路整備による効果</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <p>総費用                      評価対象期間内                      = 整備期間 + 40年</p> <p> <small>(</small>総事業費 450億円                      残区間整備に必要な事業費 135億円                      現在価値換算事業費 (118)504億円                      事業費 (118)504億円                      維持管理費 (12)28億円                      総費用(C) + = (130)532億円                 </p> </td> <td> <p>                     走行時間                      短縮便益 (224)1,570億円                      走行経費                      減少便益 (21)142億円                      交通事故                      減少便益 (13)49億円                      総便益(B)                      + + = (258)1,761億円                 </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                      評価対象期間内                      = 整備期間 + 40年</p> <p> <small>(</small>総事業費 450億円                      残区間整備に必要な事業費 135億円                      現在価値換算事業費 (118)504億円                      事業費 (118)504億円                      維持管理費 (12)28億円                      総費用(C) + = (130)532億円                 </p>	<p>                     走行時間                      短縮便益 (224)1,570億円                      走行経費                      減少便益 (21)142億円                      交通事故                      減少便益 (13)49億円                      総便益(B)                      + + = (258)1,761億円                 </p>
	道路事業に要する費用	道路整備による効果					
<p>総費用                      評価対象期間内                      = 整備期間 + 40年</p> <p> <small>(</small>総事業費 450億円                      残区間整備に必要な事業費 135億円                      現在価値換算事業費 (118)504億円                      事業費 (118)504億円                      維持管理費 (12)28億円                      総費用(C) + = (130)532億円                 </p>	<p>                     走行時間                      短縮便益 (224)1,570億円                      走行経費                      減少便益 (21)142億円                      交通事故                      減少便益 (13)49億円                      総便益(B)                      + + = (258)1,761億円                 </p>						
<p>費用便益分析の結果 <span style="float: right;">(残事業)事業全体</span></p> <p>                     前回評価時 B / C = ( - ) 5.1                      今回評価 B / C = ( 2.0 ) 3.3                 </p>							
<p>「費用便益分析マニュアルによる」                      (H15.8.1付け国都街第39号、国道分評第15号通達)</p>							

事業名	一般国道185号 <small>やすみやま</small> 休山 改良	事業主体	中国地方整備局
再評価の視点	事業の必要性に関する視点	<p>ウ) 事業の効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・・・呉駅から川尻（呉市営バス）等、バス路線の定時制が確保されるなど定時制が向上</li> </ul> </li> <li>・物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・・・重要港湾呉港において複合的な機能を有する国際物流拠点や広域的な交流拠点に対するアクセスの向上が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>・都市の再生 <ul style="list-style-type: none"> <li>・・・呉市の拠点相互（呉市中央地区と呉市阿賀地区）のアクセスの向上が見込まれる</li> </ul> </li> <li>・安全で安心できる暮らしの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・・・三次医療施設である国立呉医療センターへのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> </li> </ul> <p>エ) 事業の進捗状況</p> <p>1. 主な経緯</p> <p>昭和62年3月 都市計画決定  昭和61年度 事業着手  平成元年度 用地買収着手  平成6年度 工事着手  平成10年度 事業再評価  平成14年3月 暫定2車線供用  平成16年8月 歩車分離壁設置</p> <p>2. 事業の進捗状況</p> <p>工事の進捗状況  段階的な整備を進め、現在、全線2.6kmを暫定2車線で供用している。  なお、平成15年度末までの進捗率は約70%である。</p> <p>用地補償の状況  平成12年度に用地買収を完了している。</p>	

事業名		一般国道185号 <small>やすみやま</small> 休山 改良	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"> <li>・工事の進捗見込み 完成4車線供用に向けて、調査・検討中である。</li> </ul>		
	コスト縮減や代替案の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・暫定2車供用時において、内空断面を縮小することによりコスト縮減を図った。</li> <li>・建設副産物の発生抑制や再生材利用等により、今後もコスト縮減に努めることとしている。</li> <li>・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。</li> </ul>		
今後の対応方針		<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業継続 国及び県の財政状況、関連事業の進捗を踏まえ、整備スケジュールを調整し、平成20年代の完成4車線供用を目指し事業を推進する。</li> </ul>		

## 客観的評価指標

データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。  
 ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、  
 評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を  
 実施しなくてもよいものとする。  
 網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。  
 その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。  
 本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定する。

### 事業採択の前提条件を確認するための指標

		一般国道 (二次改築)	根拠
前提条件	事業の効率性	便益が費用を上回っている	B / C = 3.3 (全事業) B / C = 2.0 (残事業)
	事業実施環境 (新規事業 採択時)	ルート確定済	都市計画決定 昭和62年3月
		円滑な事業執行の環境が整っている	
事業実施環境 (新規着工 準備採択時)	都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している		

### 事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		一般国道 (二次改築)	根拠
大項目	中項目		
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	現道の年間渋滞損失が削減 ・ 損失時間 未整備: 506千人・時間/年 整備: 256千人・時間/年 ・ 損失時間削減率: 49%
		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	
		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	呉駅から川尻(呉市営バス)、呉駅～広島空港(呉市営バス)等、バス路線の定時性が確保されるなど利便性が向上
		新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
		第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	呉中央地区から広島空港へのアクセスが向上
	物流効率化 の支援	重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	呉港宝町地区(重要港湾)～阿賀IC、13分 10分 現況はセンサス速度(休山新道はプローブ調査)、将来は規制速度等より算定
		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	蒲刈町: みかん、デコボン、なつみかん 旧下蒲刈町: みかん、イチゴ(水耕栽培面積全国2位)、水耕バラ 出荷先: 広島市中央卸売市場や呉市中央卸売市場
		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	
	都市の再生	都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		中心市街地内で行う事業である	当該路線は呉市の拠点地区相互を連絡(呉市中央地区と呉市広地区)

政策目標		一般国道 (二次改築)	根拠
大項目	中項目		
1. 活力	都市の再生	幹線都市計画道路網密度が1.5km/km <sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である	
		DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	国土・地域ネットワークの構築	高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり	
		地域高規格道路の位置づけあり	
		当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線としての位置づけがある場合に限る)	
		当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		現道等における交通不能区間を解消する	
		現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	対象地区：旧川尻町及び安浦町(合併予定)、日常活動圏中心都市：呉市(改善見込み(47分 44分)) 現況はセンサス速度(休山改良はプロープ調査)、将来は規制速度等より算定
個性ある地域の形成	鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する		
	拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	呉港湾湾計画における広多賀谷地区、阿賀マリノボリス地区及びび宝町地区の整備を支援	
	主要な観光地へのアクセス向上が期待される	安浦・川尻町のグリーンピア安浦、野呂山など(入込観光客数約40万人)、蒲刈町の県民の浜など(入込観光客数約20万人)	
	新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	東広島・呉自動車道及び阿賀マリノ大橋と連絡することで、呉新世紀の丘や阿賀マリノ地区と直結	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)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	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	呉市広地区～国立呉医療センター、20分17分 現況はセンサス速度(休山改良はプロープ調査)、将来は規制速度等より算定	

政策目標		一般国道 (二次改築)	根拠
大項目	中項目		
3. 安全	安全な生活環境の確保	現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、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	近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり	第一次緊急輸送道路に位置づけ
		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	
		並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A'路線としての位置づけがある場合)	
		現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する			
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: 2,100t/年(将来整備有無での削減量)
	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	自動車からのNO2排出量が約10%削減
		現道等における自動車からのSPM排出削減率	自動車からのSPM排出量が約10%削減
		現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	東広島・呉自動車道、阿賀マリノ大橋
		他機関との連携プログラムに位置づけられている	呉港湾計画(平成12年12月、呉市)
	その他	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	平成15年合併の旧川尻町、平成16年合併の旧下蒲刈町及び合併が予定されている安浦町、豊浜町、豊町との連絡強化により、呉市の一体的な発展が期待される

やすみやま かいりょう  
国道185号 休山改良

国土交通省 中国地方整備局

# 1. 位置図





## 2. 事業概要

### ・起終点

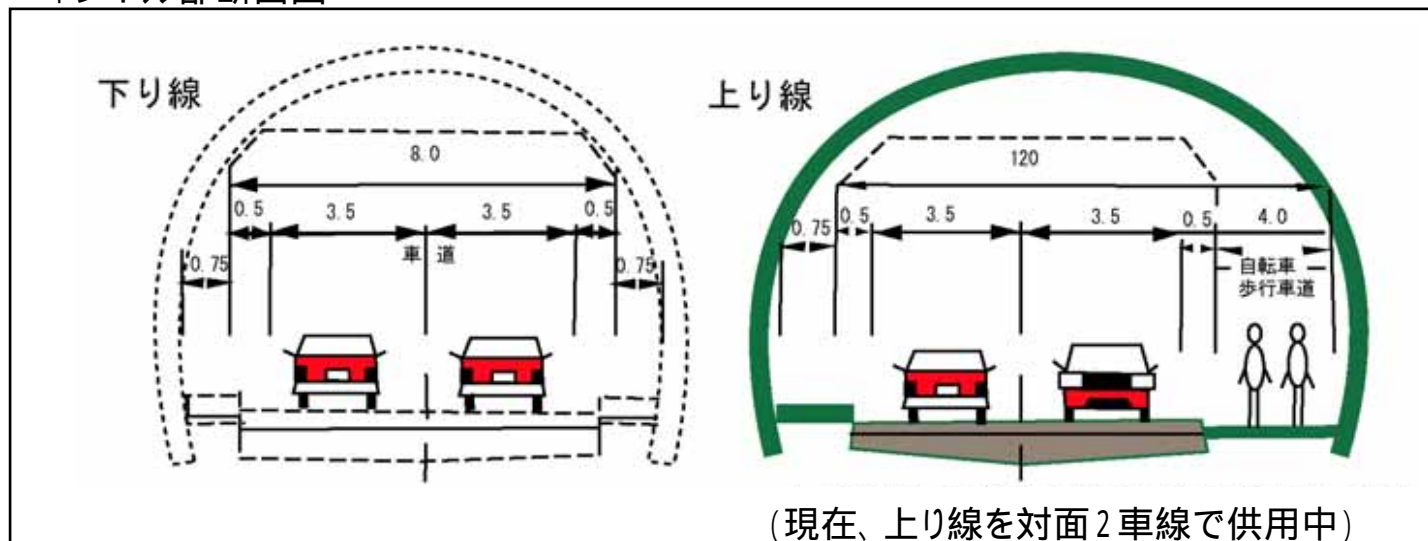
起点: 呉市本通6丁目  
くれし ほんどおり

終点: 呉市阿賀中央6丁目  
くれし あがちゅうおう

- ・計画延長: L = 2.6 km
- ・道路規格: 第4種1級(設計速度60km/h)
- ・車線数: 4車線



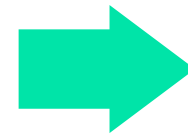
トンネル部断面図



# 3. 事業経緯

## 必要性

交通混雑の緩和  
交通安全の確保  
呉周辺地域における拠点地区間の  
連絡強化



## 事業経緯

昭和62年3月 都市計画決定

昭和61年度 事業化

平成6年度 工事着手

平成9年度 トンネル工事着手

平成12年度 トンネル貫通

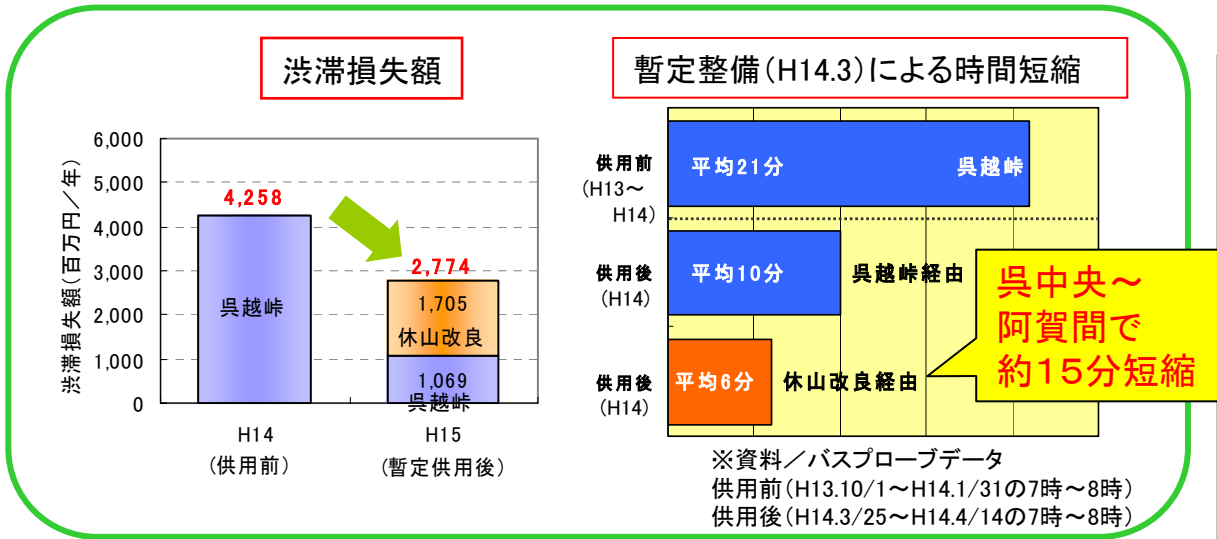
平成14年3月 バイパス供用(暫定2車線)

平成16年8月 歩車道分離壁設置

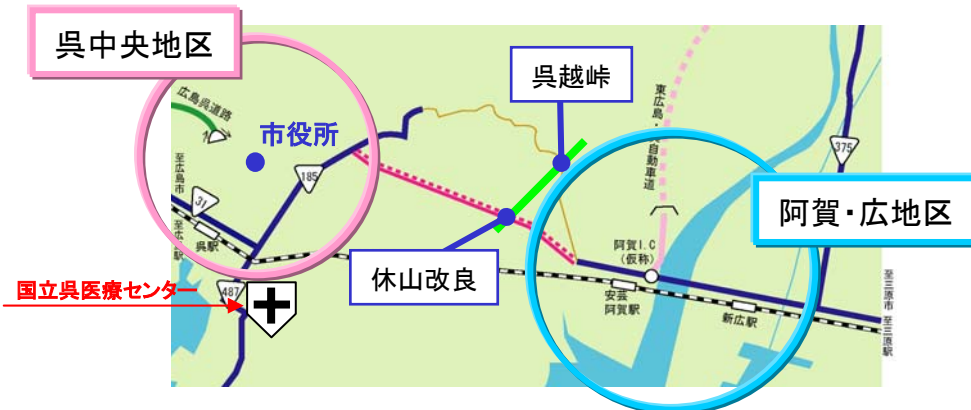


# 4. 現在の状況 道路交通の現況

- 暫定2車供用により、呉越峠の交通混雑が緩和。
- 渋滞緩和により、呉中央～阿賀間の所要時間が約15分短縮。



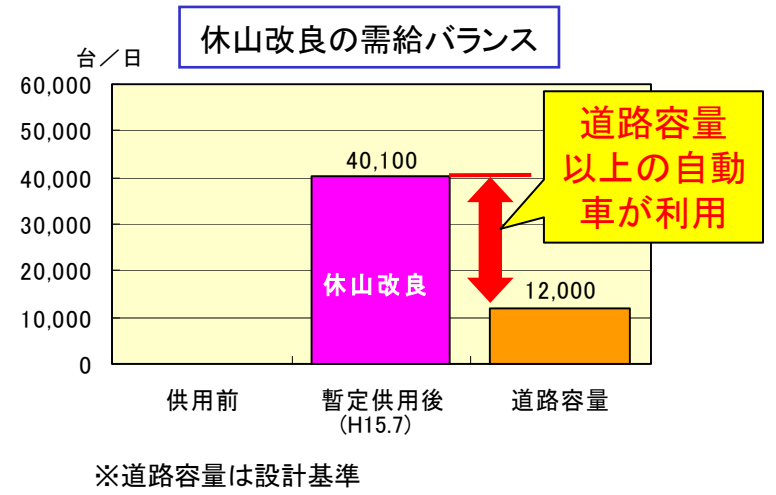
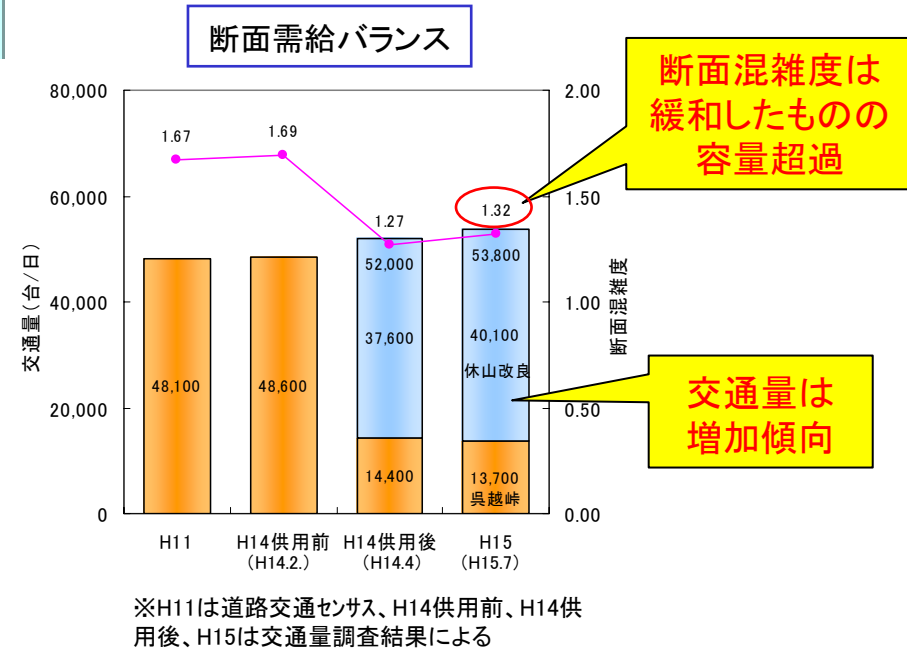
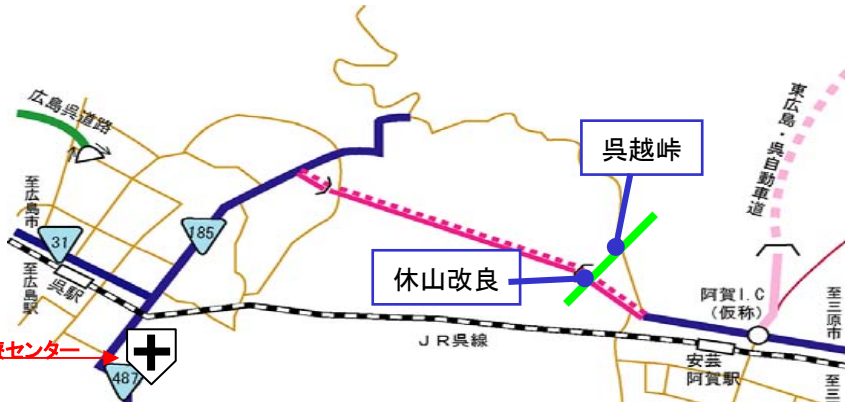
休山改良(阿賀方面より呉方面を望む)



# 4. 現在の状況

## (1) 道路交通の現況

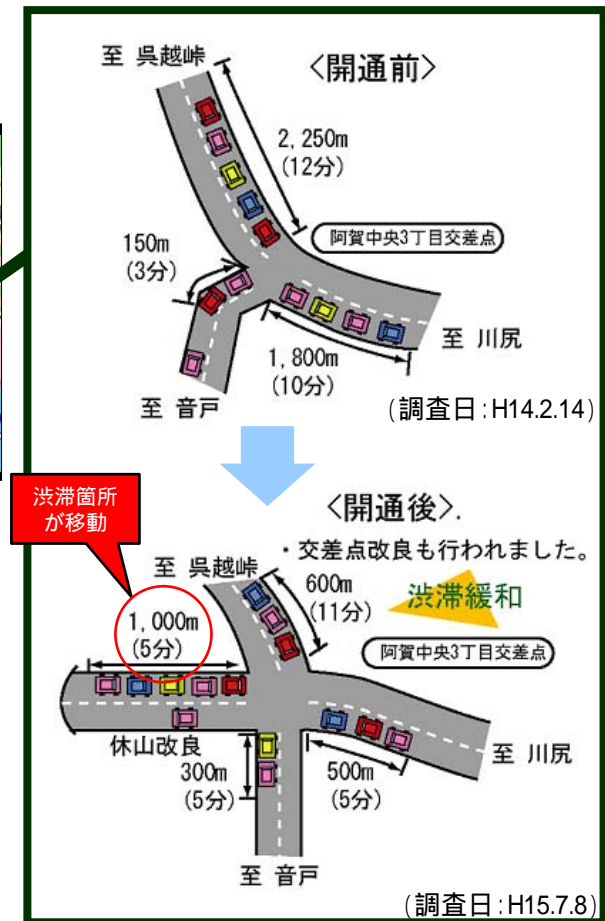
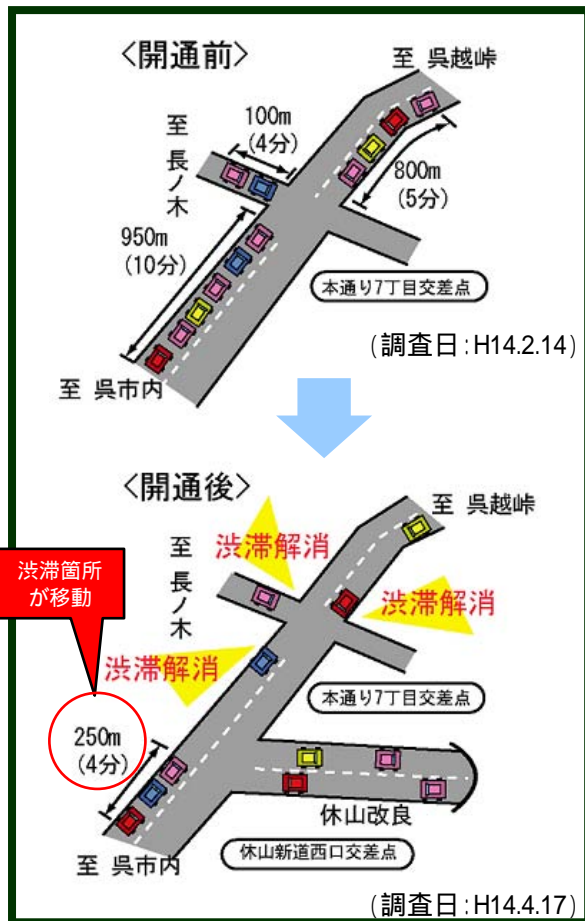
- 休山改良により断面混雑度は緩和したが、未だ容量超過。
- 休山改良は、道路容量を上回る自動車の利用により混雑。





# 4. 現在の状況 道路交通の現況

また、休山改良の起終点部にあたる本通り7丁目交差点、阿賀中央3丁目交差点においても慢性的な交通混雑が生じている。



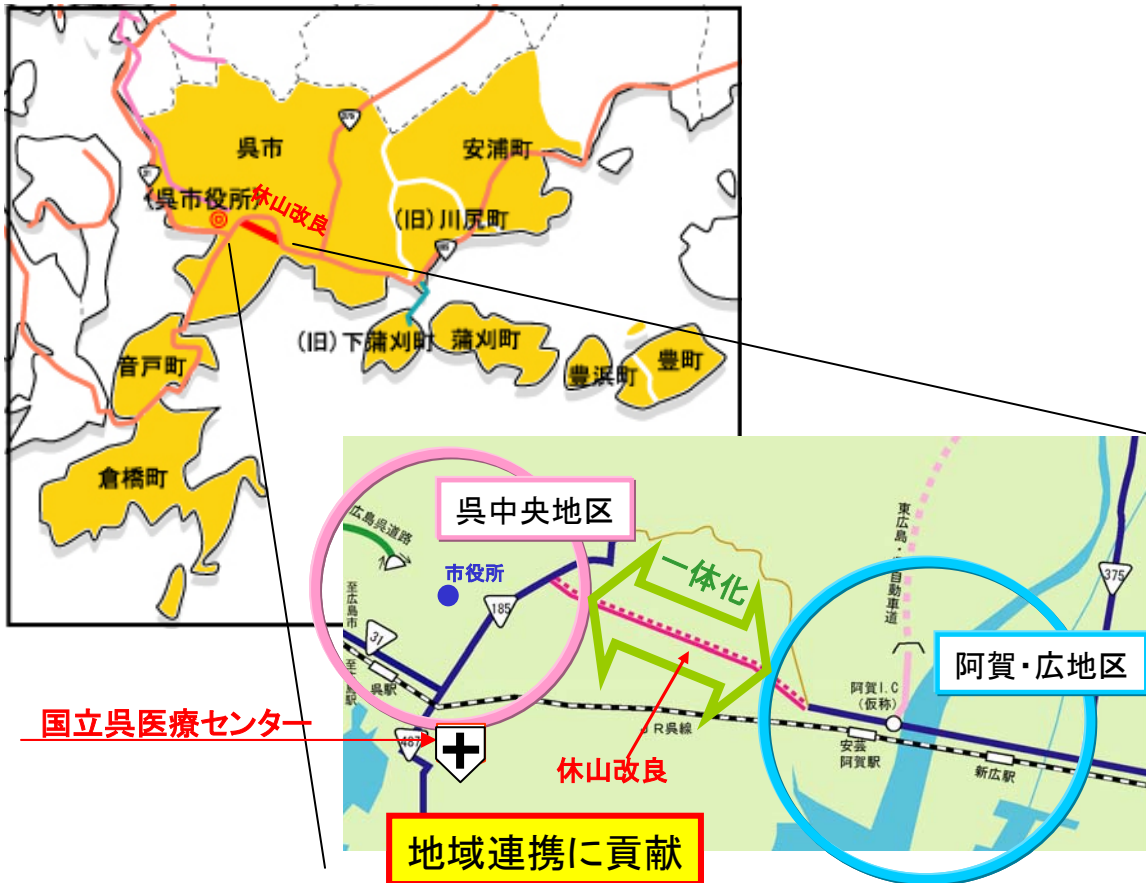
阿賀中央3丁目交差点付近 (朝渋滞状況)

# 5. 事業効果

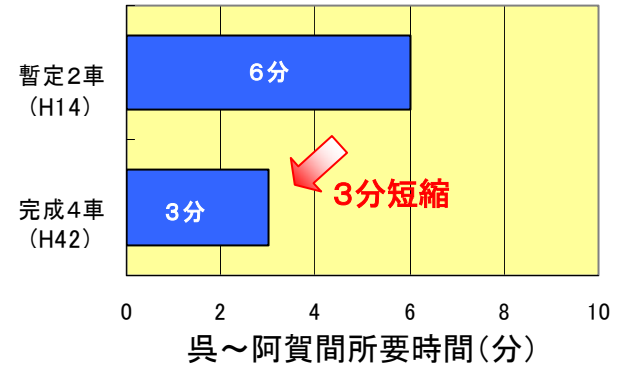
## (2) 都市機能の連携強化

○休山改良の4車線整備により、休山改良を経由する所要時間が短縮、呉市を中心とする地域連携強化に貢献。

4車線整備により  
休山改良を経由する走行  
時間が約3分短縮



完成4車による時間短縮



所要時間は、暫定2車がH14バスプローブデータ(7~8時)、完成4車は規制速度V=50km/hと想定し算定