

# 道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道2号 <small>あき</small> 安芸バイパス	事業主体	中国地方整備局																																				
所在地	<small>ひろしま ひがしひろしま はちほんまつちようむねよし ひろしま ひろしま あき かみせのちようかみせの</small> 広島県東広島市八本松町宗吉～広島県広島市安芸区上瀬野町上瀬野																																						
事業概要	<p>一般国道2号は、大阪市から北九州に至る延長約680kmの主要な幹線道路であり、西日本の大動脈として沿道地域の産業・社会活動や住民の生活に大きな役割を果たす重要な路線である。</p> <p>安芸バイパスは、国道2号の慢性的な交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域との連携強化を図ることを目的とした延長7.7kmの4車線道路である。</p>																																						
事業採択年度	平成7年度（平成8年8月都市計画変更：自動車専用道路への変更（有料））																																						
総事業費	約520億円	既投資額	平成16年度末まで 約115億円（進捗率：22%）																																				
再評価の視点	①事業の必要性に関する点	<p>ア)事業をめぐる社会情勢等の変化</p> <p>当該地域に隣接する東広島市では、広島大学の移転及び中央テクノポリスの建設により急速な発展に伴う自動車交通の増加が、広島市東側流入部等における国道2号の慢性的な交通混雑を引き起こしている。</p> <p>S 59. 3 広島中央テクノポリス事業着手 H 5. 10 広島空港開港 H 7. 11 広島大学統合移転完了 H 9. 5 瀬野みどり坂地区住宅建築開始</p> <p>イ)費用便益分析(平成17年度価値換算による) (残事業) 事業全体</p>																																					
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">本事業に要する費用(総費用)</th> <th colspan="2">本事業による効果(総便益)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>■事業費</td> <td></td> <td>■走行時間</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総事業費※1</td> <td>(384)520億円</td> <td>短縮便益</td> <td>(446)446億円④</td> </tr> <tr> <td>現在価値事業費※2</td> <td>(242)400億円①</td> <td>■走行経費</td> <td></td> </tr> <tr> <td>■維持管理費</td> <td>(17)17億円②</td> <td>減少便益</td> <td>(38)38億円⑤</td> </tr> <tr> <td>■残存価値※3</td> <td>(1)5億円③</td> <td>■交通事故</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総費用(C)</td> <td></td> <td>減少便益</td> <td>(12)12億円⑥</td> </tr> <tr> <td>①+②-③=</td> <td>(258)412億円</td> <td>総便益(B)</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>④+⑤+⑥=</td> <td>(496)496億円</td> </tr> </tbody> </table>	本事業に要する費用(総費用)		本事業による効果(総便益)		■事業費		■走行時間		総事業費※1	(384)520億円	短縮便益	(446)446億円④	現在価値事業費※2	(242)400億円①	■走行経費		■維持管理費	(17)17億円②	減少便益	(38)38億円⑤	■残存価値※3	(1)5億円③	■交通事故		総費用(C)		減少便益	(12)12億円⑥	①+②-③=	(258)412億円	総便益(B)				④+⑤+⑥=	(496)496億円	
	本事業に要する費用(総費用)		本事業による効果(総便益)																																				
	■事業費		■走行時間																																				
総事業費※1	(384)520億円	短縮便益	(446)446億円④																																				
現在価値事業費※2	(242)400億円①	■走行経費																																					
■維持管理費	(17)17億円②	減少便益	(38)38億円⑤																																				
■残存価値※3	(1)5億円③	■交通事故																																					
総費用(C)		減少便益	(12)12億円⑥																																				
①+②-③=	(258)412億円	総便益(B)																																					
		④+⑤+⑥=	(496)496億円																																				
	評価対象期間 = 整備期間+40年																																						
	費用便益分析の結果	前回評価時 B/C = ( - ) - 今回評価 B/C = ( 1.9 ) 1.2	(残事業) 事業全体																																				
	「費用便益分析マニュアル(案)による」 (H15.8.1付け国都街第39号、国道分評第15号通達)																																						

事業名	一般国道2号 <small>あき</small> 安芸バイパス	事業主体	中国地方整備局
再評価の視点	<p>①事業の必要性に関する視点</p> <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>・西条駅から広島バスセンター（芸陽バス）等、バス路線の定時制が確保されるなど、路線バスの利便性向上が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>・物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・東広島市から特定重要港湾広島港へ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>・東広島市から第三次救急医療機関である県立広島病院へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>・地球環境の保全及び生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO<sub>2</sub>排出量の削減及びNO<sub>x</sub>、SPM排出量の低減が見込まれる。</li> </ul> </li> </ul> <p>エ) 事業の進捗状況</p> <p>1. 主な経緯</p> <p>昭和50年2月 都市計画決定  平成6年12月 地域高規格道路「東広島廿日市道路」の路線指定  平成7年度 事業着手  平成8年8月 都市計画変更  平成17年4月 (主) 志和インター線関連区間供用（暫定）</p> <p>2. 事業の進捗状況</p> <p>○工事の進捗状況</p> <p>段階的な整備を進め、平成17年4月には（主）志和インター線関連区間（L=0.75km）の供用を行ったところである。  なお、平成16年度末までの工事進捗率は約21%（暫定）である。</p> <p>○用地補償の状況</p> <p>平成16年度末において、約53%（面積ベース）の用地買収を完了している。</p>		

事業名	一般国道2号 安芸 <sup>あき</sup> バイパス	事業主体	中国地方整備局
再評価の視点	② 事業進捗の見込み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 用地の進捗見込み 平成17年度は、用地買収に向けた協議調整を行っているところで、平成17年度末の進捗は約53%（面積ベース）となる見込みである。</li> <li>・ 工事の進捗見込み 現在、大山<sup>おおやま</sup>トンネル等、大山<sup>おおやま</sup>地区において工事を促進しているところである。また、残る区間についても用地買収が完了した地区より順次工事に着手する事としている。</li> </ul>	
	③ コスト縮減や代替案の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ インターチェンジのコンパクト化、トンネル内空断面の縮小や新工法の導入によりコスト縮減を図っている。</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、①②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 残る区間についても、平成20年代の全線供用（暫定）を目指し引き続き事業を推進する。</li> </ul>		