

## 道路建設事業の再評価項目調書

<b>事業名</b> 一般国道2号 三原バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道 (二次改築)	<b>事業主体</b> 中国地方整備局
<b>起終点</b> 自：広島県三原市糸崎8丁目 至：広島県三原市新倉2丁目	<b>延長</b>	9.9 km
<b>事業概要</b> 一般国道2号は、大阪市から北九州市に至る延長約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。 三原バイパスは、広島県三原市内の慢性的な渋滞の緩和、交通安全の確保、主要都市間の連携強化を目的とした延長9.9kmの4車線道路である。		
S46年度事業化	S58年度都市計画決定 (H3, H12年度変更)	S61年度用地着手 H1年度工事着手
<b>全体事業費</b> 約1,392億円		<b>事業進捗率</b> 57% <b>供用済延長</b> 6.9km
<b>計画交通量</b> 40,700 ~ 45,500 台/日		
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>総費用</b> (残事業)/ (事業全体) 457 / 1,542 億円 (事業費: 412 / 1,497 億円 維持管理費: 45 / 45 億円)	<b>総便益</b> (残事業)/ (事業全体) 2,624 / 4,439 億円 (走行時間短縮便益: 2,291/3,863億円 走行費用減少便益: 266/445 億円 交通事故減少便益: 67/131 億円)
<b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施 交通量変動 : B/C=6.5 (交通量+10%) B/C=5.1 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C=5.3 (事業費+10%) B/C=6.3 (事業費-10%)		
<b>事業の効果等</b> ・円滑なモビリティの確保 (現道等の年間渋滞損失時間が削減される) ・安全で安心できる暮らしの確保 (福山市民病院までの救急搬送時間短縮) 他16項目に該当		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 本道路の整備により、三原市の中心市街地から通過交通が排除され、交通の円滑化が図られるとともに沿道環境が改善し、市民生活の快適化と中心市街地の活性化が期待されることから、関係市(三原市)からも早期全線供用(暫定2車)を強く求められている。		
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 平成10年に三原バイパスを含む福山本郷道路が、地域高規格道路の計画路線に指定される。更に平成18年4月に、しまなみ海道が全線供用したことにより、三原バイパスは、交流促進の道路ネットワークとして重要となっている。		
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 平成18年度末時点で、用地買収については約99%が完了。		
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 平成19年5月末までにバイパスの一部(L=6.9km)を供用済。現在、平成20年代前半全線暫定2車供用を目指し、事業を進めているところである。		
<b>施設の構造や工法の変更等</b> 新技術の活用(TBMの導入)等によりコスト縮減を図っている。		
<b>対応方針</b> 事業継続		
<b>対応方針決定の理由</b> 以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。		
<b>事業概要図</b>		

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

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	一般国道2号 三原バイパス
事業主体	中国地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 揮	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	全事業：費用便益比(B/C)=2.9(経済的純現在価値(B-C)=2.897億円) 残事業：費用便益比(B/C)=5.7(経済的純現在価値(B-C)=2.167億円) (H14再評価時B/C=3.4)

(指標48項目中18項目に該当)

●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□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	現道の渋滞損失額が削減 現道・三原バイパスに並行する区間について 渋滞損失時間 整備なし：約700万人・時間/年 整備あり：約109万人・時間/年 渋滞損失時間削減率：約86%
		■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善が期待される	三原市港町：9.7km/h(H17センサス)
		□ 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/日以上かつ踏切道の除去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	現道はバス路線となっており、バイパス整備による利便性向上が期待される 路線/バス(国道2号を通行するバス路線は133便/日)
		■ 新幹線もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	三原駅までのアクセスが向上する
		■ 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	尾道市から広島空港までのアクセスが向上する(所要時間が約98分→約56分 約42分短縮)
	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	尾道糸崎港へのアクセスが向上する
		□ 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	
		□ 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、区間整備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	
		□ 新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	
□ D10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			

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□を■に変更）	指標チェックの根拠	
1. 活力	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	地域高規格道路:福山本郷道路
		□ 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)	
		■ 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	福山市と三原市を連絡する路線である
		□ 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	三原市(二次生活圏中心都市)と本郷町等とのアクセス向上が見込まれる
2. 暮らし	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	備後地区工業整備特別地域を支援
	■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	尾道市などへのアクセス向上が期待される	
	□ 新規整備の公共公益施設と直結する道路である		
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あり		
	□ 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	三原市から三次医療施設である福山市民病院までの搬送時間が約20分短縮(約79分→約59分)	

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□を■に変更）	指標チェックの根拠
3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p><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</p> <p>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</p> <p>災害への備え</p> <p><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箇所の道路寸前で孤立化する集落を解消する</p> <p>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</p> <p><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</p> <p><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）</p> <p><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</p> <p><input 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</p>	<p>現在整備されている三原バイパスは第一次緊急輸送道路に指定されている</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>● 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</p> <p>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p>■ 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</p> <p><input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される</p>	<p>評価対象区間：福山市、尾道市、三原市、東広島市、竹原市 排出削減量約50千t/年（整備なし約2,190千t/年⇒整備あり約2,140千t/年・・・約2%削減）</p> <p>評価対象区間：福山市、尾道市、三原市、東広島市、竹原市 排出削減量約330t/年（整備なし約9,130t/年⇒整備あり約8,800t/年・・・約4%削減）</p> <p>評価対象区間：福山市、尾道市、三原市、東広島市、竹原市 排出削減量約28t/年（整備なし約803t/年⇒整備あり約775t/年・・・約3%削減）</p> <p>国道2号の三原市糸崎6丁目において、夜間の騒音レベルが要請限度値を超過（73dB）しているが、整備後は、要請限度値を下回る（65dB）ことが予測される。</p>
5. その他	<p>他のプロジェクトとの関係</p> <p><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</p> <p>■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p>その他</p> <p>■ その他、対象地域や事業に固有の事業等、以上の項目に属さない効果が期待される</p>	<p>平成11年に策定されている“広島県総合交通計画”の主要事業に位置づけられている</p> <p>平面・縦断線形不良区間の解消、工業・産業団地アクセス性の向上</p>

# 一般国道2号 <sup>み</sup><sup>はら</sup>三原バイパス

## 事業再評価

平成20年2月

国土交通省 中国地方整備局



# 2. 三原バイパスの概要

一般国道2号 三原バイパス

## (1) 事業概要

◆三原バイパスは、国道2号の交通混雑の緩和、安全性の確保・沿道環境の改善、周辺地域との連携強化を図ることを目的とした、延長9.9kmの4車線道路。

### 事業の目的

#### ◆国道2号の混雑緩和

国道2号の交通がバイパスに転換され、主要渋滞ポイント（東城分れ交差点・古浜橋東詰交差点）や三原市中心部の交通混雑を緩和

#### ◆安全性の確保・沿道環境の改善

大型車をはじめとする国道2号の交通量がバイパスに転換することにより、交通事故の減少や沿道環境が改善

#### ◆周辺地域との連携強化

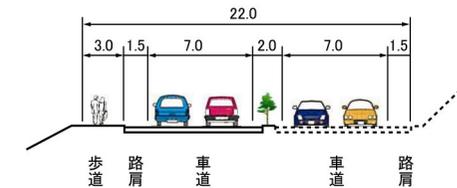
重要港湾である尾道糸崎港から高速ICまでの所要時間が短縮され、物流を支援  
広域交流拠点である広島空港と備後地域主要都市の連携強化

### 計画概要

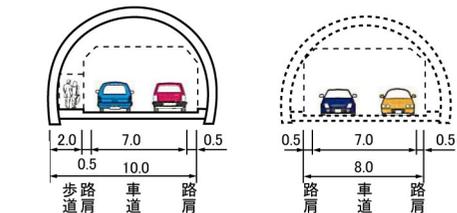
起 終 点	起点； 広島県三原市糸崎8丁目 終点； 広島県三原市新倉2丁目
計画延長	L = 9.9 km
道路規格	第3種第1級
設計速度	80km/h
車線数	4車線

### 標準断面図

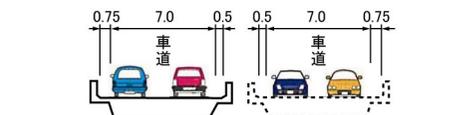
#### ▼土工部



#### ▼トンネル部



#### ▼橋梁部



※点線部分は将来計画（当面暫定2車線供用）



事業区間	
供用区間	——
未供用区間	.....
その他	
直轄国道	——
補助国道	——
主要地方道	——
一般県道	——
その他市道	——

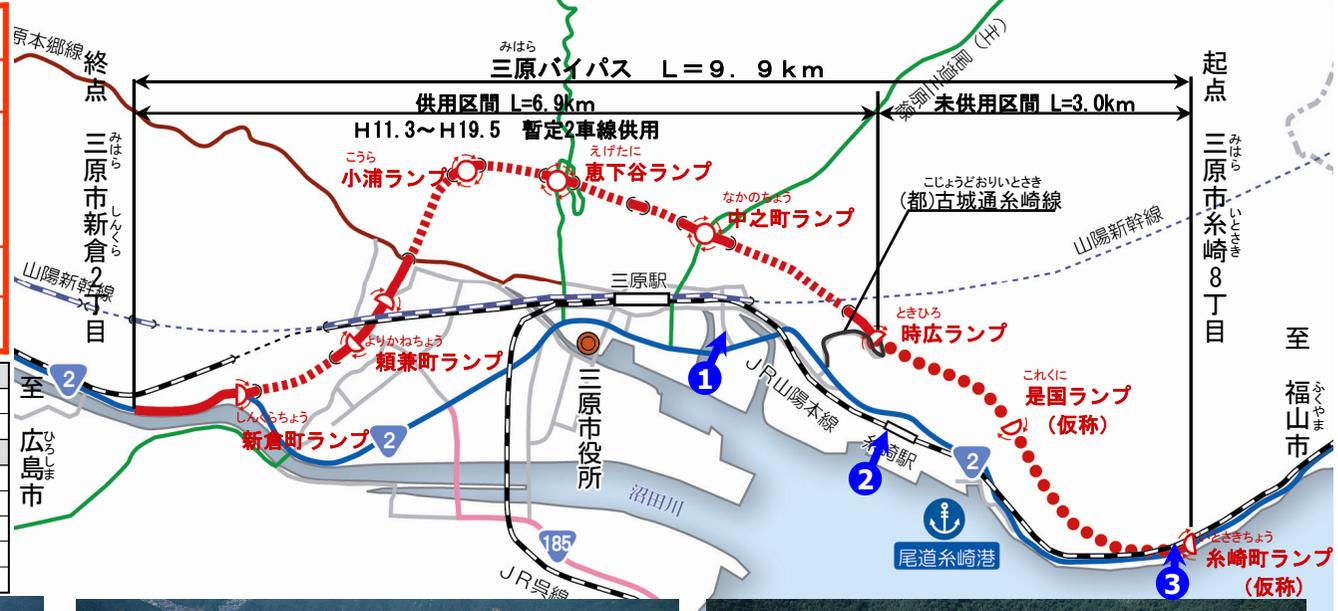
# 2. 三原バイパスの概要

## (2) 事業経緯と進捗状況

- ◆昭和46年度に事業化。昭和58年度に都市計画決定され、昭和61年度に用地着手、平成元年度に工事着手している。
- ◆平成10年度以降、時広ランプ～終点間（延長6.9km）が順次、暫定2車線供用。現在、全線暫定2車線供用に向けて、工事を推進中。

延 長	L = 9.9 km
事業化決定年度	昭和46年4月
都市計画決定 都市計画変更	都市計画決定 (S59.3.29) 都市計画変更 (H4.3.5) 都市計画変更 (H12.11.6)
用地着手年度	昭和61年
工事着手年度	平成元年

事業区間	
供用区間	——
未供用区間	.....
その他	
直轄国道	——
補助国道	——
主要地方道	——
一般県道	——
その他市道	——



① 時広ランプ～中之町ランプ付近  
海側上空より時広ランプ～中之町ランプ付近を望む



② 是国ランプ（仮称）～時広ランプ付近  
海側上空より是国ランプ（仮称）～時広ランプ付近を望む



③ 糸崎町ランプ（仮称）付近  
海側上空より糸崎町ランプ（仮称）付近を望む

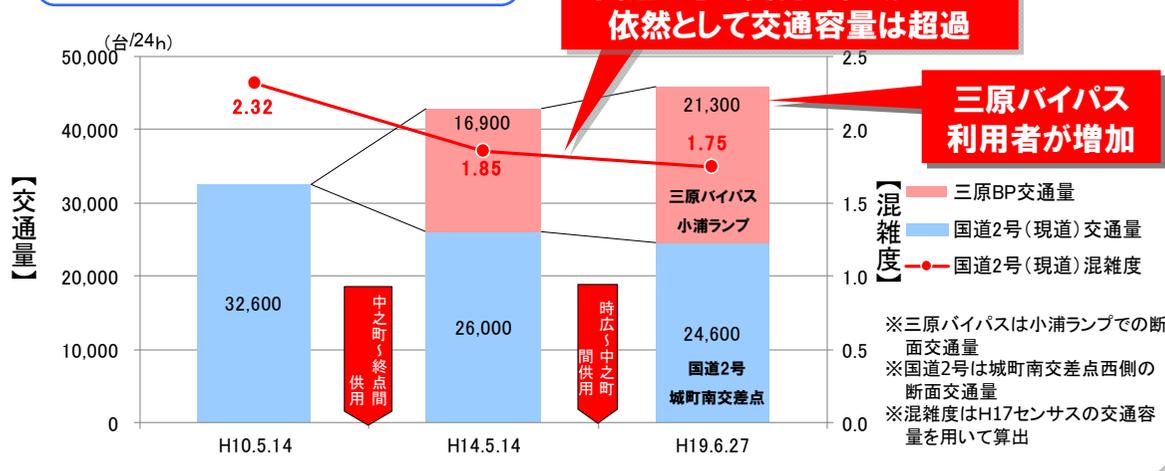
# 3. 現道の状況

## (1) 道路交通状況

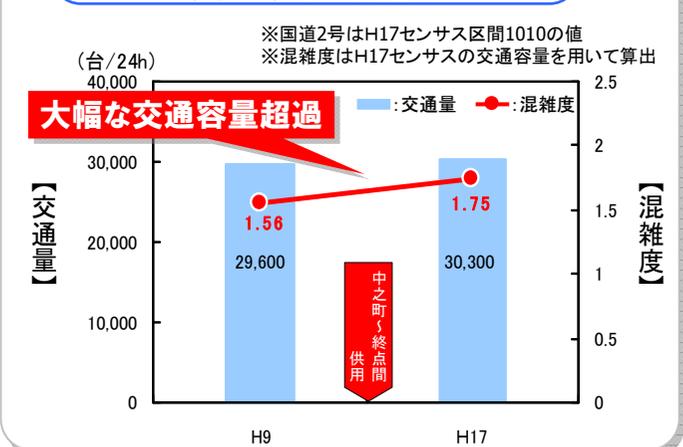
- ◆三原バイパスが段階的に部分供用されたことにより、**バイパスを利用する車が増加**。
- ◆国道2号や並行する生活道路の**交通負荷が軽減**。ただし、いまだ国道2号では**交通容量を超過**。
- ◆さらに、三原バイパス未供用区間に並行する国道2号は、依然として**交通容量を超過**。



供用区間における交通量と混雑度の変化



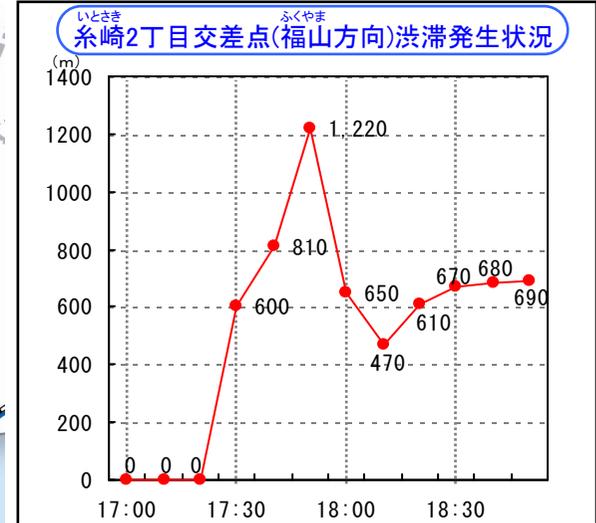
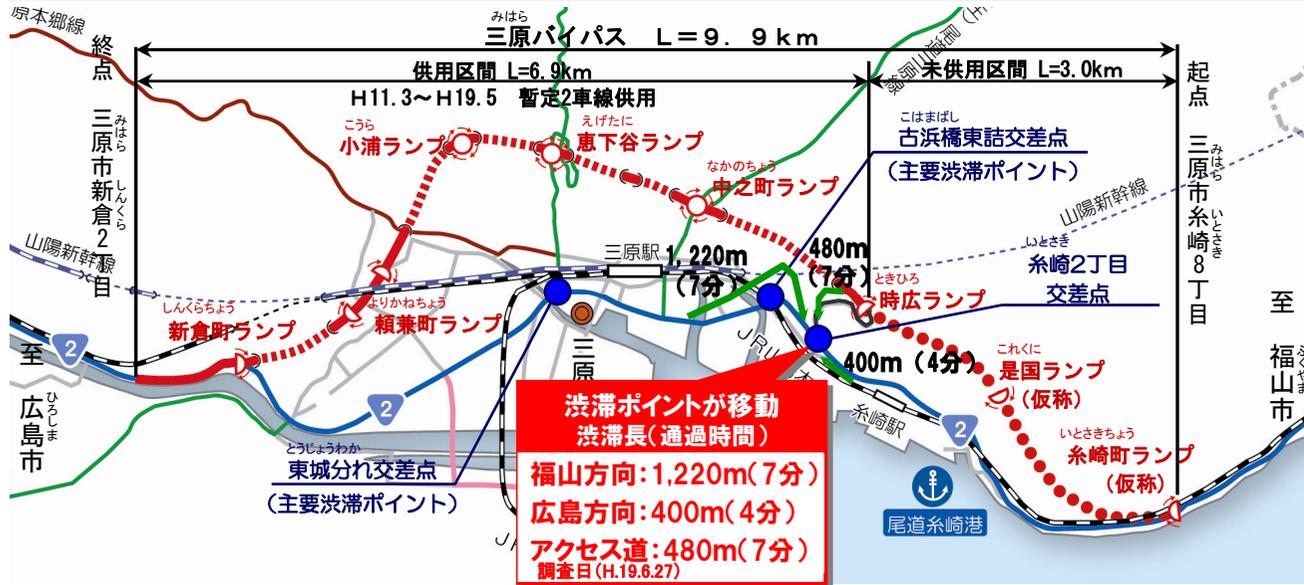
未供用区間に並行する国道2号(三原市木原町)の交通状況



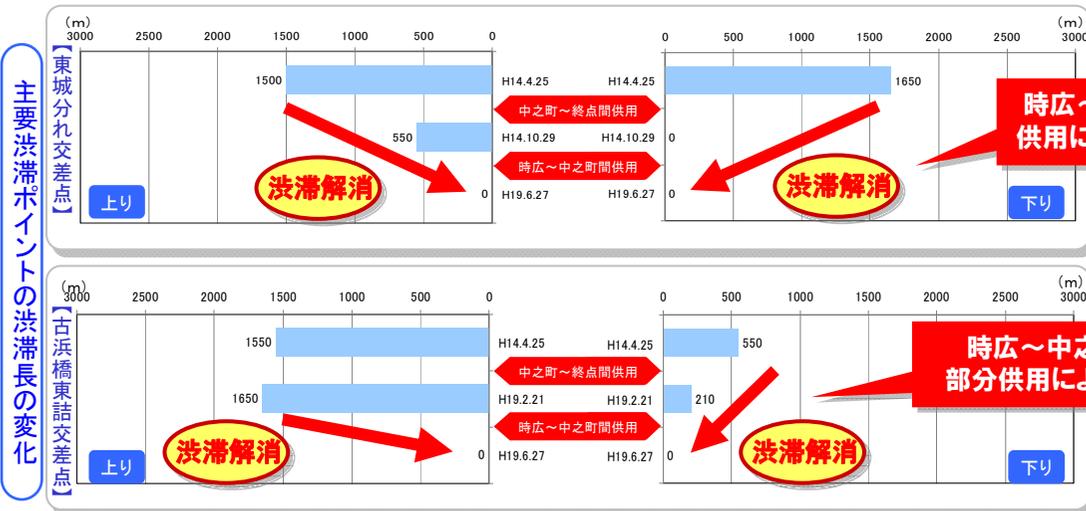
# 3. 現道の状況

## (2) 主要交差点における渋滞の発生状況

- ◆三原バイパスの部分供用により、三原市内の**主要渋滞ポイント（東城分れ交差点・古浜橋東詰交差点）**は解消。
- ◆しかし、糸崎2丁目交差点に**渋滞ポイントが移動**。



出典：実態調査結果

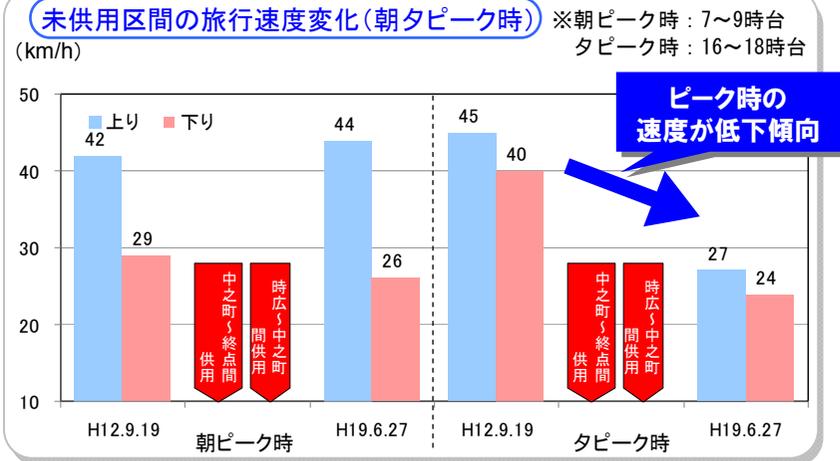
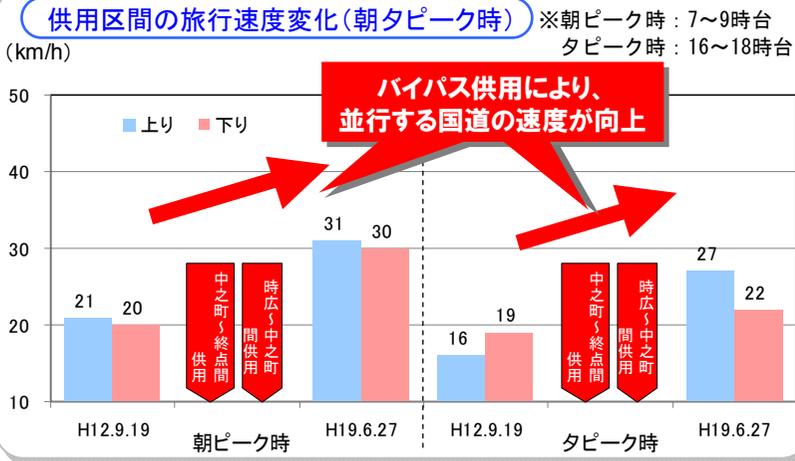
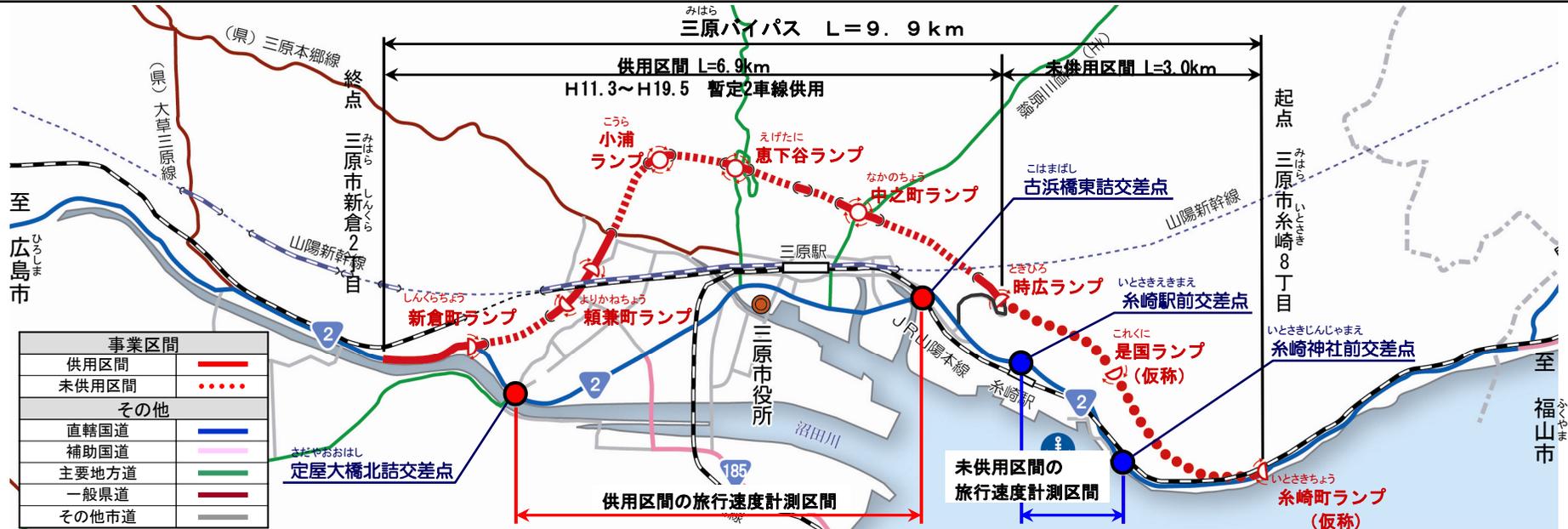


▲糸崎2丁目交差点付近 (タピーク福山方向)

# 3. 現道の状況

## (3) 三原市街地における走行速度の状況

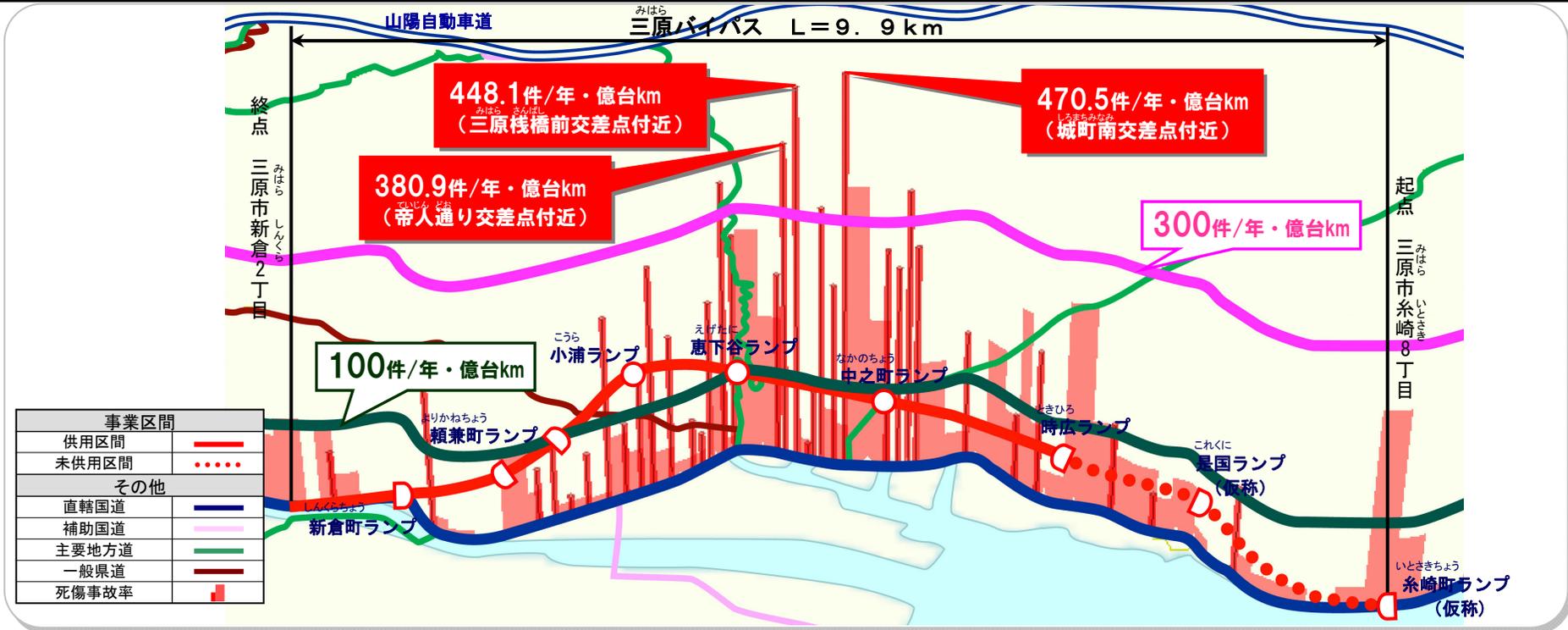
- ◆三原バイパス供用区間の国道2号では、渋滞の解消に伴い**速度が向上**。
- ◆しかし、未供用区間に並行する国道2号では、**ピーク時の走行速度が低下傾向**。



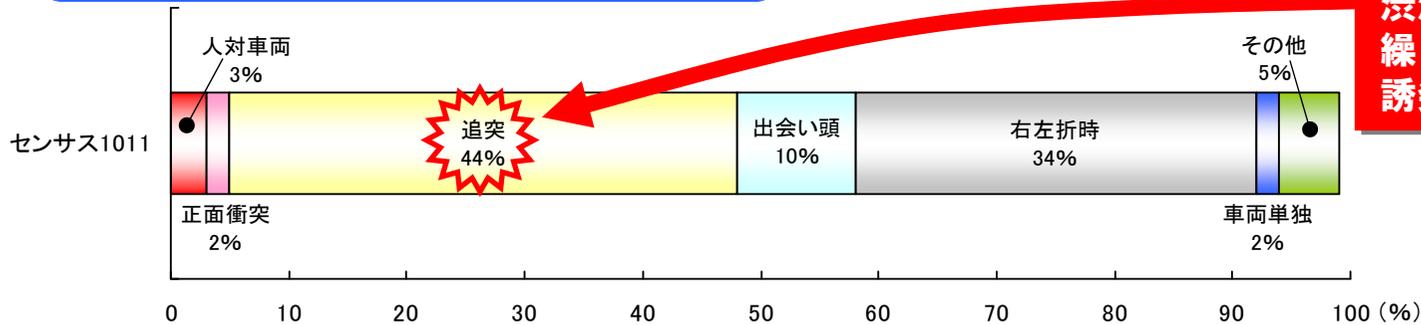
# 3. 現道の状況

## (4) 交通事故発生状況

◆三原市中心部で交通事故が多発。



三原バイパスに並行する国道2号(センサス1011)の事故類型



渋滞区間での走行や停止の繰り返し挙動が追突事故を誘発していると考えられる

死傷事故  
607件/4年

出典：事故統合データベース (H14~H17) により事故類型を集計

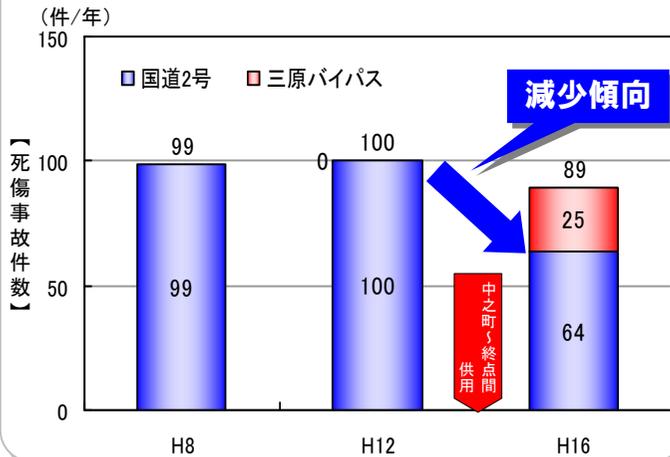
# 3. 現道の状況

## (5) 交通事故の推移

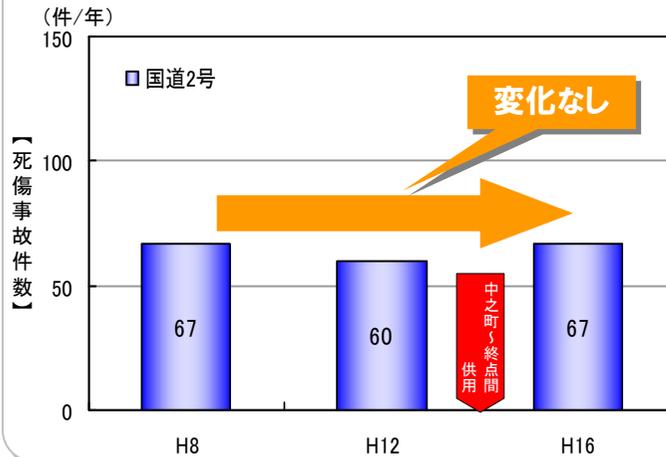
◆バイパス供用区間では、並行現道の交通事故が減少傾向。



中之町ランプ～終点間に並行する区間



糸崎町ランプ(仮称)～中之町間に並行する区間



▲JR糸崎駅付近 (福山方向を望む)

# 3. 現道の状況

## (6) 沿線地域における騒音発生状況

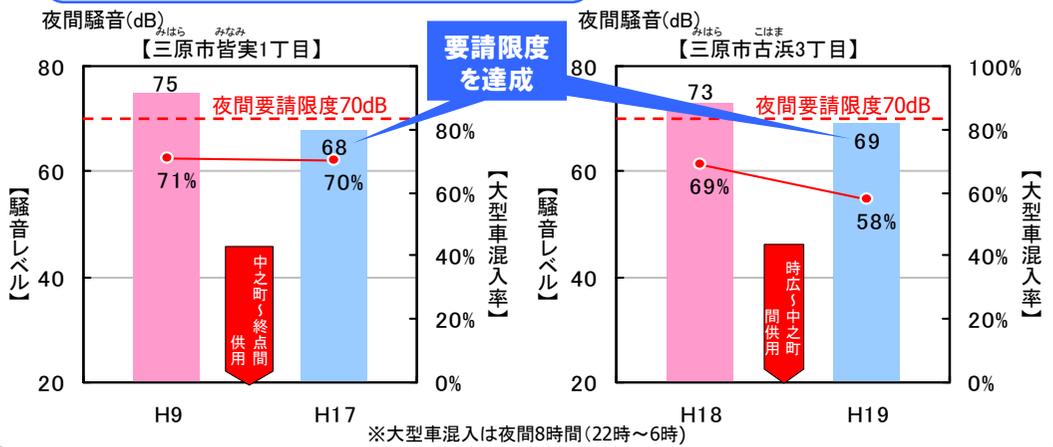
- ◆三原バイパス供用区間では国道2号の交通が三原バイパスへ転換し、**国道2号沿線における夜間騒音は改善。**
- ◆しかし、未供用区間に並行する国道2号は、依然として**夜間要請限度を超過。**



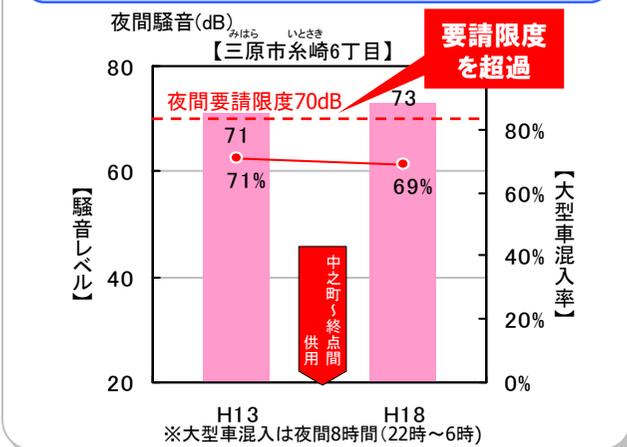
▲系崎6丁目付近 (広島方向を望む)

出典：道路交通センサス  
環境センサス  
実態調査結果

供用区間の夜間騒音と大型車混入率の推移



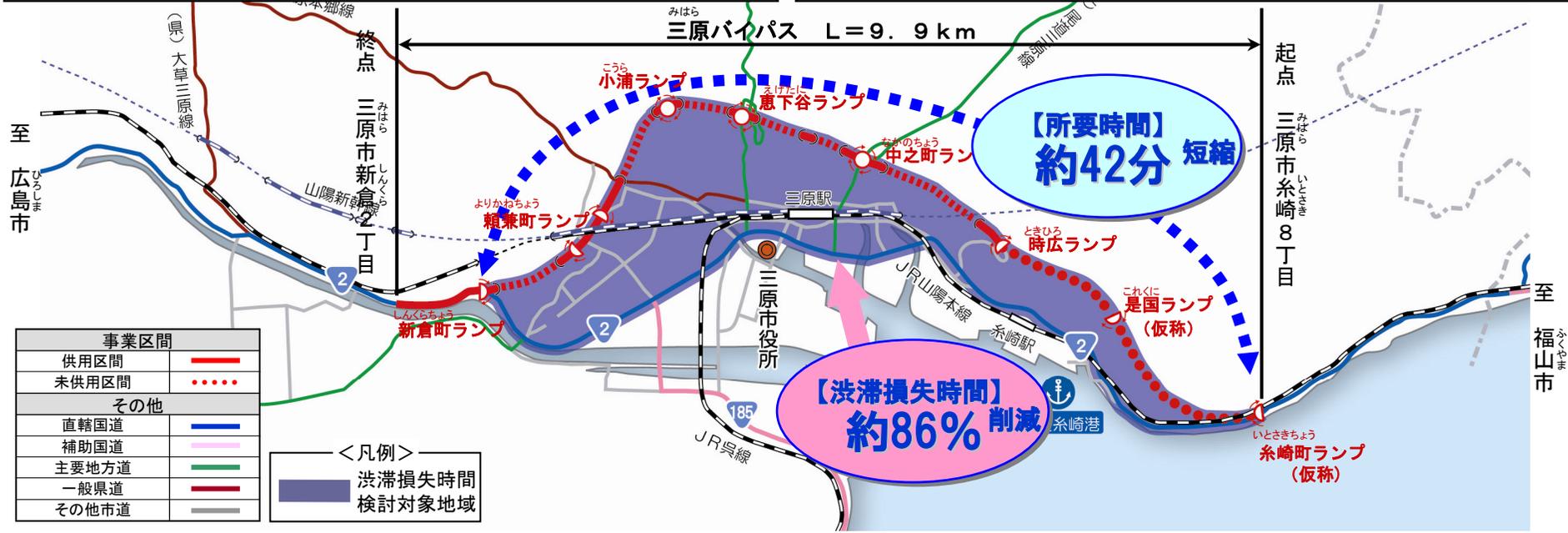
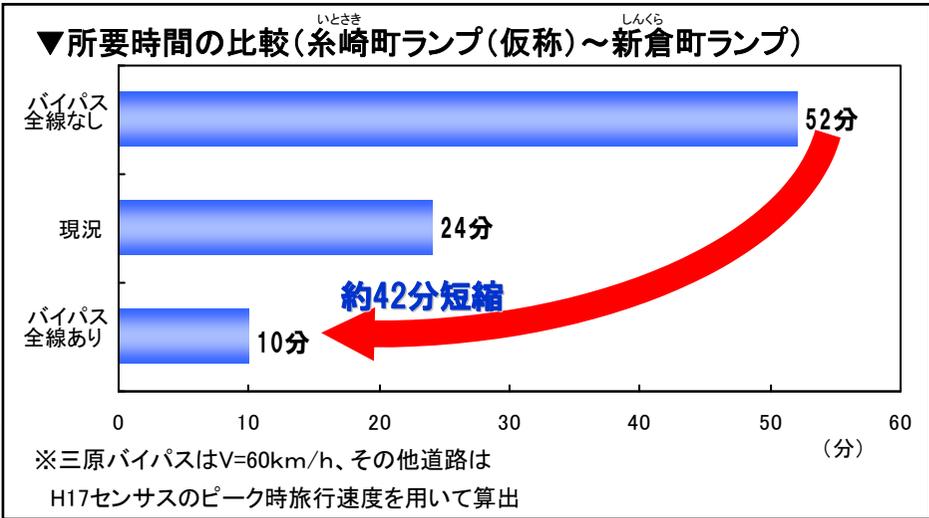
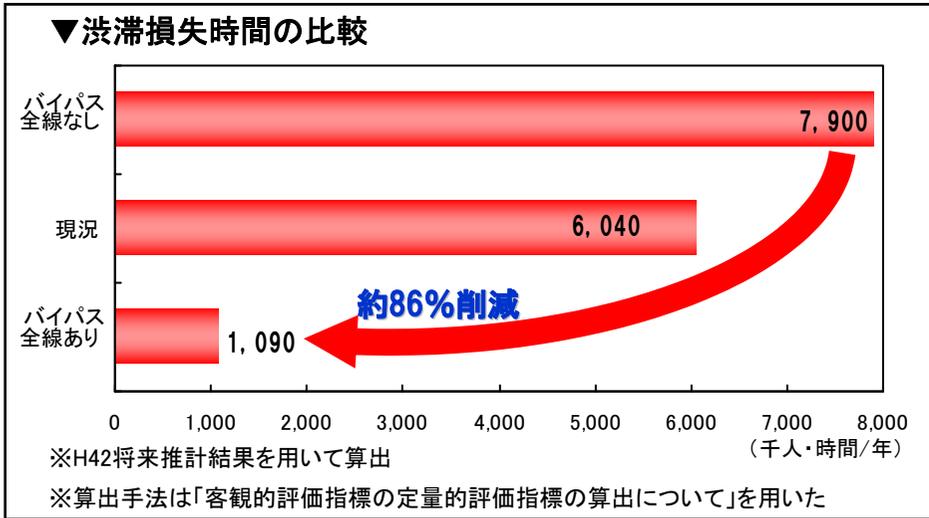
未供用区間の夜間騒音と大型車混入率の推移



# 4. 事業効果

## (1) 円滑なモビリティの確保（渋滞緩和）

◆バイパス全線整備により、三原市内の交通状況が大幅に改善（渋滞損失の削減・所要時間の短縮）

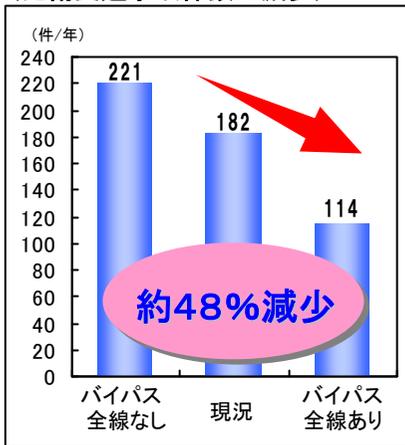


# 4. 事業効果

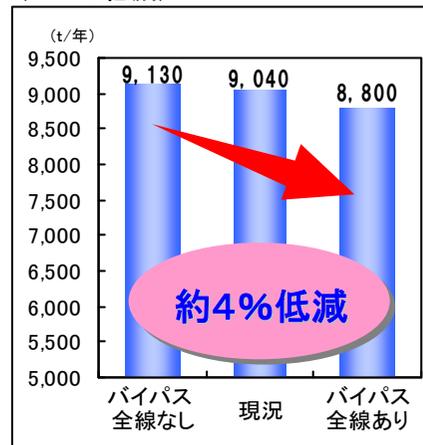
## (2) 安全性の向上・環境負荷の低減

- ◆国道2号（三原市内）の安全性が向上。
- ◆バイパス整備により、地域全体の環境負荷が低減。夜間騒音の要請限度も満足。

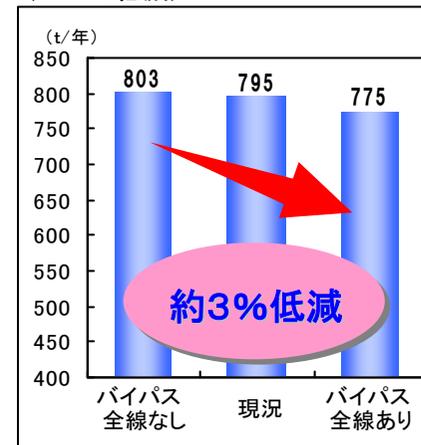
(死傷交通事故件数の減少)



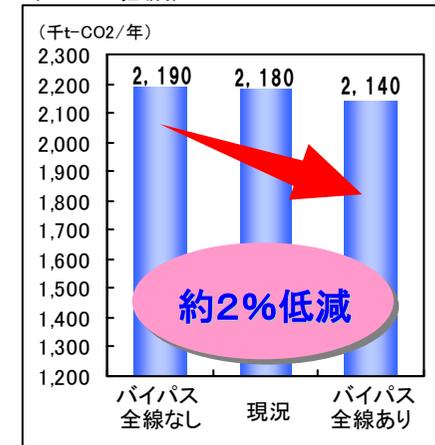
(NOxの低減)



(SPMの低減)



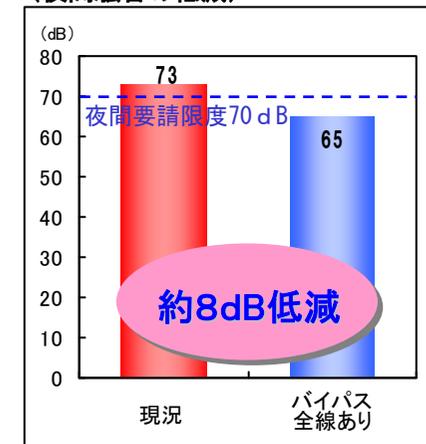
(CO2の低減)



※交通事故件数の検討対象地域は、渋滞損失時間と同様

朝夕の渋滞時に片道20kmを  
1年間通勤(往復)する乗用車に換算すると、  
**約10万台**  
の排出量に相当

(夜間騒音の低減)



<検討対象地域>

- ・死傷交通事故 ⇒ 国道2号(三原市糸崎8丁目~新倉2丁目)および三原バイパスに囲まれる地域
- ・NOx・SPM・CO2 ⇒ 福山管内十東広島市・竹原市
- ・夜間騒音 ⇒ 国道2号(三原市糸崎6丁目)

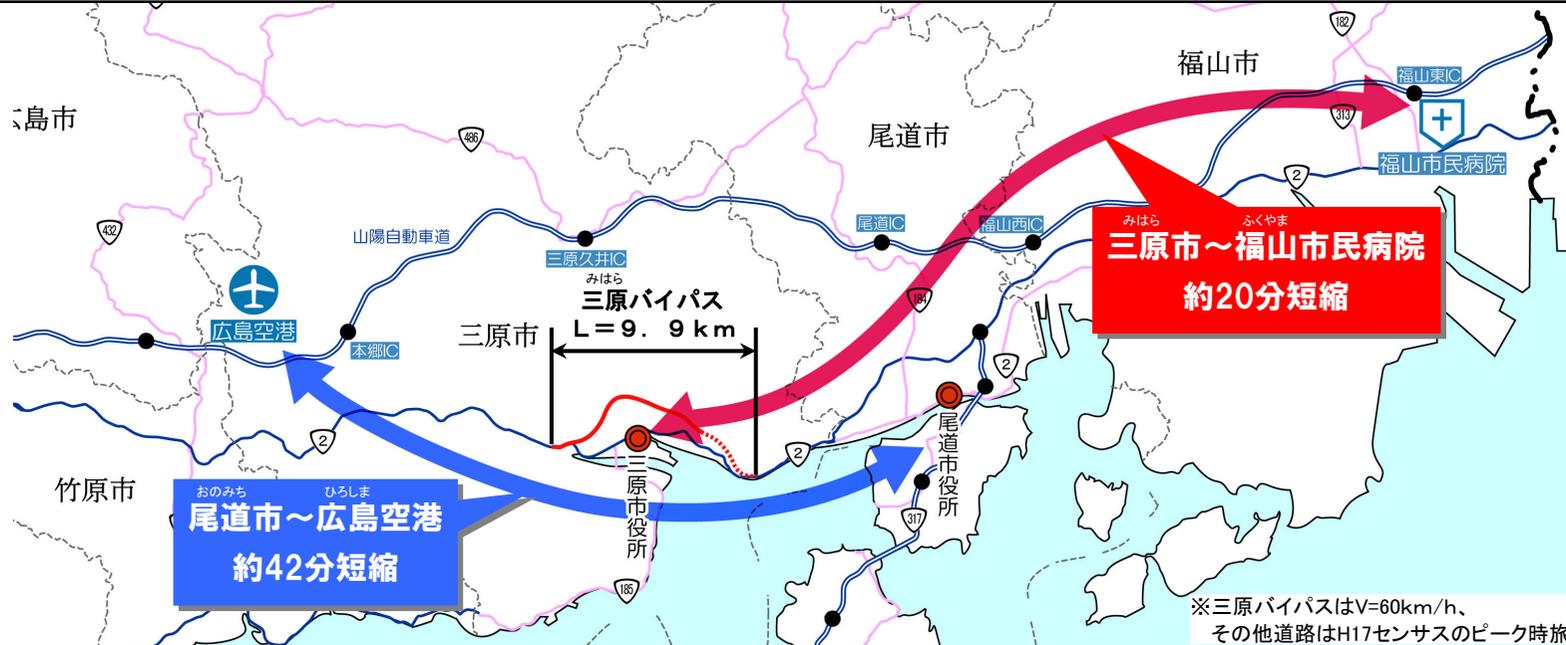
<算出方法>

- ・H42将来推計結果をもとに算出
- ・交通事故件数⇒交通事故減少便益原単位の改定案について(H15.3国土交通省)
- ・NOx・SPM・CO2⇒客観的評価指標の定量的評価指標の算出に基づき算出
- ・騒音⇒道路投資の評価に関する指針(案)に基づき算出
- ・削減量の乗用車換算は、片道20km、通勤速度30km/h、通勤回数240回/年(20回/月)として算出

# 4. 事業効果

## (3) 主要施設までのアクセス強化

- ◆広域交通拠点である<sup>ひろしま</sup>広島空港までの所要時間が大幅に短縮。
- ◆三次医療施設である<sup>ふくやま</sup>福山市民病院がより身近に。



### 広島空港までの所要時間短縮



### 安心なくらしの確保

三原市役所⇔福山市民病院  
までの所要時間

約79分→約59分  
約20分短縮



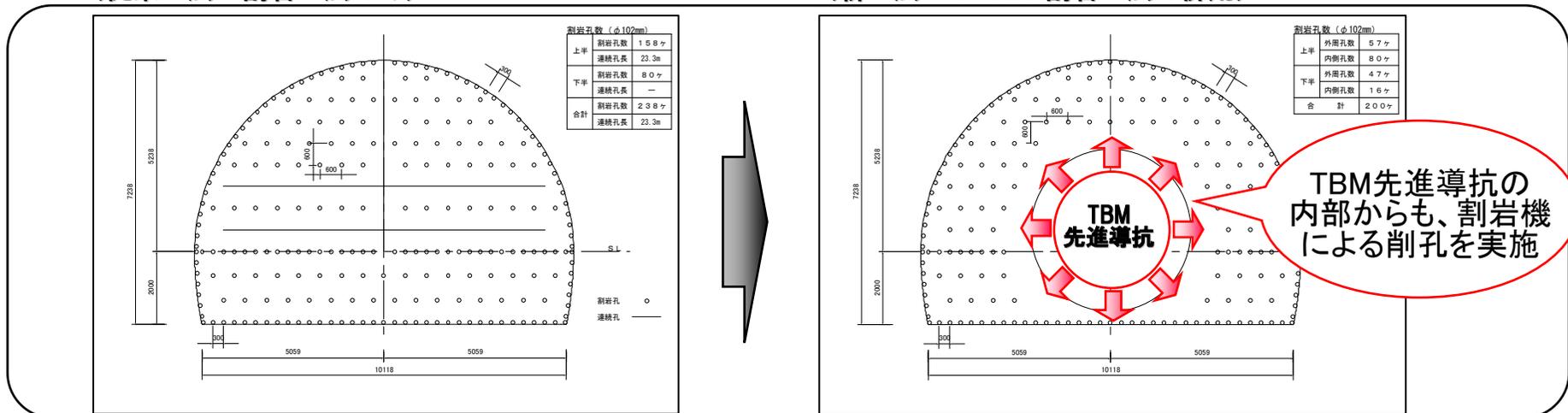
▲福山市民病院

# 5. コスト縮減に関する取り組み（トンネル施工）

- ◆ TBM（トンネルボーリングマシン）工法と従来工法の併用により、**施工期間が約6ヶ月短縮**。
- ◆ トンネル掘削費用も**約1,000万円縮減**。

（従来工法：割岩工法のみ）

（新工法：TBM+割岩工法の併用）

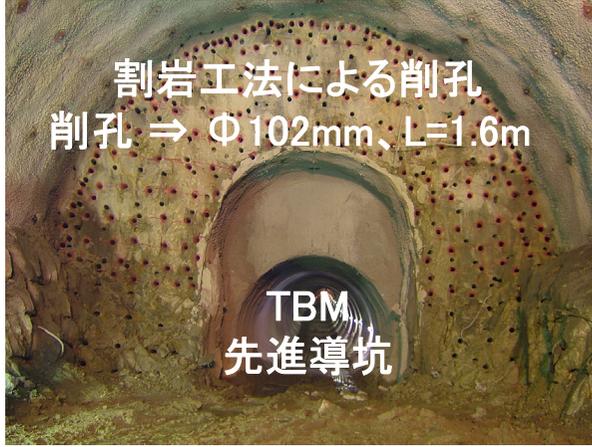


## 新工法の導入によるメリット

	施工期間 (204m)	トンネル 掘削費用
従来工法	約23ヶ月	約7億6,100万円
新工法	約17ヶ月	約7億5,100万円

約6ヶ月の  
施工期間短縮

約1,000万円の  
費用縮減



TBMおよび割岩工法の併用

# 6. 投資効果・客観的評価指標

◆<sup>みはら</sup>三原バイパス整備の費用便益比 (B/C) は、5.7 (残事業)、2.9 (全事業) となり、**便益が費用を上回っている。**

## 投資効果

	全事業	残事業
<b>費用(C)</b>	<b>1,542億円</b>	<b>457億円</b>
事業費(億円)	1,497	412
維持管理費(億円)	45	45
<b>便益額(B)</b>	<b>4,439億円</b>	<b>2,624億円</b>
走行時間短縮便益(億円)	3,863	2,291
走行経費減少便益(億円)	445	266
交通事故減少便益(億円)	131	67
<b>費用便益比(B/C)</b>	<b>2.9</b>	<b>5.7</b>

※全事業は、全線 (L=9.9km) なしから、全線ありの投資効果を算出。  
 ※残事業は、現況道路網 (時広~新倉町間暫定2車) から、全線ありの投資効果を算出  
 ※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場合がある。  
 ※基準年 (平成19年) への現在価値換算値を表記

## 客観的評価指標

指 標	整備 効果
円滑なモビリティの確保	空港へのアクセス向上 尾道市街地から <sup>ひろしま</sup> 広島空港への所要時間が <b>約42分短縮</b> (97.8分→55.6分)
物流効率化の支援	重要港湾へのアクセス向上 尾道系 <sup>ほんごう</sup> 崎港から本郷ICへの所要時間が <b>約32分短縮</b> (71.5分→39.6分)
個性ある地域の形成	主要な観光地へのアクセス向上 三原市街地から <sup>おのみち</sup> 尾道市街地への所要時間が <b>約20分短縮</b> (44.5分→24.5分)
安全で安心な暮らしの確保	三次医療施設へのアクセス向上 三原市街地から <sup>ふくやま</sup> 福山市民病院への所要時間が <b>約20分短縮</b> (78.5分→58.5分)
地球環境の保全	自動車からのCO2排出量 周辺地域のCO2排出量が <b>約49.6千t-CO2/年削減</b> (2,194.5千t-CO2/年→2,144.9千t-CO2/年)
沿道環境の改善	夜間騒音の低減 <sup>みはら</sup> 三原市系崎6丁目において夜間要請限度(70dB)以下に低減(73dB→65dB)

便益計測対象項目	内 容
走行時間短縮便益	道路整備により、周辺道路も含めた走行時間が短縮される効果を貨幣価値として計測する。
走行経費減少便益	道路整備によって混雑が緩和され、走行条件が改善されることにより、走行に必要な費用の減少量として計測する。走行経費には燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両費、車両償却費等が含まれる。
交通事故減少便益	道路整備によって周辺道路の交通量が減少することにより、交通事故が減少する。その社会的損失の減少を貨幣価値として計測する。交通事故の社会的な損失には運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構造物に関する物的損害額、交通渋滞による損失額が含まれる。

### 費用便益比の算出条件

$$B/C = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

適用マニュアル : 「費用便益分析マニュアル」  
 (平成15年8月:国土交通省道路局 都市・地域整備局)

基準年次 : 平成19年  
 検討年数 : 供用後40年  
 事業費 : 現在価値事業費=単純価値事業費×割引率  
 便 益 : \* 道路整備前後における、  
 ①走行時間の価値②走行経費③交通事故損失額の差  
 \* 上記金額は、H42OD(H11センサスペースOD表)により推計した交通量を用いて算出  
 費用及び便益額等については、平成19年度の価値に換算  
 (現在価値算出のための社会的割引率 : 4%)

- みはら  
◆三原バイパスは、
- みはら  
①三原市中心部における円滑なモビリティの確保(渋滞緩和)に寄与
  - みはら  
②三原市中心部の交通安全性の向上に寄与
  - みはら  
③三原市中心部の沿道環境や、地球環境の負荷を低減
  - みはら  
④主要施設(広域交通拠点・三次医療施設等)までのアクセス強化
- みはら  
◆三原バイパスの費用便益比は、5.7(残事業)、2.9(全事業)



みはら  
三原バイパスは、今後も事業継続していくことが妥当