

# 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 安芸バイパス	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 中国地方整備局									
<b>起終点</b> 自：広島県東広島市八本松町宗吉 至：広島県広島市安芸区上瀬野町上瀬野	<b>延長</b>	7.7km											
<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670km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。 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。													
H7年度事業化	S49年度都市計画決定	H9年度用地着手	H12年度工事着手										
<b>全体事業費</b>	約550億円	<b>事業進捗率</b>	33%	<b>供用済延長</b>	0.0km								
<b>計画交通量</b>		49,600 ~ 52,900台/日											
<b>費用対効果分析結果</b>	B/C (3便益) (事業全体) 3.5 (残事業) 5.9	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 297 / 506 億円 (事業費: 277 / 487 億円 維持管理費: 20 / 20 億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 1,754 / 1,754 億円 (走行時間短縮便益: 1,406/1,406 億円 走行費用減少便益: 301/ 301 億円 交通事故減少便益: 47/ 47 億円)	<b>基準年</b> 平成22年									
<b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施 <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td>交通量変動</td> <td>: B/C = 7.0 (交通量+10%)</td> <td>B/C = 5.0 (交通量-10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費変動</td> <td>: B/C = 5.4 (事業費+10%)</td> <td>B/C = 6.5 (事業費-10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間変動</td> <td>: B/C = 5.2 (事業期間+20%)</td> <td>B/C = 6.7 (事業期間-20%)</td> </tr> </table>					交通量変動	: B/C = 7.0 (交通量+10%)	B/C = 5.0 (交通量-10%)	事業費変動	: B/C = 5.4 (事業費+10%)	B/C = 6.5 (事業費-10%)	事業期間変動	: B/C = 5.2 (事業期間+20%)	B/C = 6.7 (事業期間-20%)
交通量変動	: B/C = 7.0 (交通量+10%)	B/C = 5.0 (交通量-10%)											
事業費変動	: B/C = 5.4 (事業費+10%)	B/C = 6.5 (事業費-10%)											
事業期間変動	: B/C = 5.2 (事業期間+20%)	B/C = 6.7 (事業期間-20%)											
<b>事業の効果等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑なモビリティの確保（並行区間等の損失時間の削減が見込まれる【約71,126千人時間/年→約67,444千人時間/年 約5%削減】）</li> <li>・円滑なモビリティの確保（並行区間国道2号の混雑緩和によるバスの利便性向上が期待される。）</li> <li>・円滑なモビリティの確保（広島市安芸区瀬野地区から広島駅（新幹線停車駅）へのアクセス向上が期待される。【37分→25分】）</li> <li>・円滑なモビリティの確保（広島市安芸区役所から広島空港へのアクセス向上が期待される。【79分→73分】）</li> <li>・物流効率化の支援（東広島市から広島港（特定重要港湾）までの所要時間の短縮が見込まれる。【71分→56分】）</li> <li>・国土・地域ネットワークの構築（地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置付け。）</li> <li>・国土・地域ネットワークの構築（広島市と東広島市を最短で連絡。【82分→68分】）</li> <li>・個性ある地域の形成（拠点開発プロジェクト「広島中央テクノポリス」の開発支援）</li> <li>・安全で安心できる暮らしの確保（東広島市から三次医療機関（県立広島病院）までの所要時間が5分短縮）</li> <li>・災害への備え（第一次緊急輸送道路である一般国道2号の代替路線として機能する）</li> <li>・交通事故・災害による通行止め時の迂回路の確保【1.8億円※】</li> <li>・地球環境の保全（CO2排出量が約48千t/年（約1.3%）削減【3,746千t/年→3,699千t/年】）</li> <li>・生活環境の改善・保全（NOx排出量が約308t/年（約2.0%）削減【15,657t/年→15,349t/年】）</li> <li>・生活環境の改善・保全（SPM排出量が約23t/年（約1.7%）削減【1,323t/年→1,300t/年】）</li> <li>・環境への影響を考慮した効果（約48千t/年のCO2削減量の貨幣換算値【23億円※】）</li> </ul> <p style="text-align: right;">※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>													
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 安芸バイパスは、東広島バイパスと一体となって国道2号の慢性的な交通渋滞解消、地域活動や広域連携の強化、東西軸の形成、広島空港とのアクセス強化、広島広域都市圏の交流促進を果たすことが期待されており、東広島市より「平成23年度主要事業の提案」（平成22年7月26日）において建設促進の要望を受けている。													
<b>広島県知事の意見</b> 一般国道2号安芸バイパス事業について、対応方針（原案）案については異存ありません。 安芸バイパスについては、国道2号の慢性的な交通渋滞の緩和をはじめ、地域経済・産業等の発展や、広島空港へのアクセス性向上のため、早期整備が不可欠であると考えます。 今後も引き続きコストの縮減に努めながら、早期の全線供用開始に向け、計画的に整備を進めていただきたい。													
<b>広島市長の意見</b> 安芸バイパスの事業再評価に係る対応方針（原案）については異存ありません。													
<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> 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。													

事業の進捗状況、残事業の内容等  
 平成21年度末時点で、用地買収については75%が完了。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等  
 現在、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。  
 施設の構造や工法の変更等  
 新技術の活用（PCコンポ橋、盛こぼし橋台の採用）等によりコスト縮減を図っている。【約2億円の減少】

対応方針（原案） 事業継続

対応方針決定の理由  
 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。

事業概要図



事業区間	供用済区間	未供用区間
直轄国道		
主要地方道		
一般都道府県道		
市道		

※ 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。

# 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 東広島バイパス <small>ひがしひろしま</small>	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 中国地方整備局	
<b>起終点</b> 自：広島県広島市安芸区上瀬野町上瀬野 <small>ひろしま ひろしま あき かみせのちようかみせの</small> 至：広島県安芸郡海田町南堀川町 <small>ひろしま あき かいたちようみなみほりかわちよう</small>				<b>延長</b>	9.6 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670km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。 東広島バイパスは、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9.6kmの4車線道路である。					
S50年度事業化	S49年度都市計画決定	S57年度用地着手	H5年度工事着手		
<b>全体事業費</b>		約1,160億円	<b>事業進捗率</b>		67%
		<small>(H21年度末現在)</small>		<b>供用済延長</b>	2.7 km
<b>計画交通量</b>		40,600~57,300台/日			
<b>費用対効果分析結果</b>		<b>総費用</b>		<b>総便益</b>	
B/C (3便益) (事業全体) 1.9 (残事業) 8.2		(残事業)/(事業全体) 289 / 1,345 億円 事業費 : 269/1,322億円 維持管理費 : 21/24億円		(残事業)/(事業全体) 2,378 / 2,602億円 走行時間短縮便益 : 1,924/2,101億円 走行費用減少便益 : 358/394億円 交通事故減少便益 : 97/107億円	
<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= 8.9 (交通量+10%)		B/C= 7.6 (交通量-10%)			
事業費変動 : B/C= 7.5 (事業費+10%)		B/C= 9.0 (事業費-10%)			
事業期間変動 : B/C= 7.3 (事業期間+20%)		B/C= 9.3 (事業期間-20%)			
<b>事業の効果等</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑なモビリティの確保 (並行区間等の損失時間の削減が見込まれる) 【約71,465千人時間/年→約67,444千人時間/年 約6%削減】</li> <li>・円滑なモビリティの確保 (並行区間国道2号の混雑緩和によるバスの利便性向上が期待される。)</li> <li>・円滑なモビリティの確保 (広島市安芸区瀬野地区から広島駅(新幹線停車駅)へのアクセス向上が期待される。【53分→42分】)</li> <li>・円滑なモビリティの確保 (広島市安芸区役所から広島空港へのアクセス向上が期待される。【79分→63分】)</li> <li>・物流効率化の支援 (東広島市から広島港(特定重要港湾)までの所要時間の短縮が見込まれる。【71分→54分】)</li> <li>・都市の再生 (DID内の道路が延長され、都市計画道路密度が向上する。【1.0km/km<sup>2</sup>→1.7km/km<sup>2</sup>】)</li> <li>・国土・地域ネットワークの構築 (地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置付け。)</li> <li>・国土・地域ネットワークの構築 (広島市と東広島市を最短で連絡。【82分→69分】)</li> <li>・国土・地域ネットワークの構築 (安芸区瀬野地区から日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。【瀬野駅～広島市役所 : 48分→36分】)</li> <li>・個性ある地域の形成 (拠点開発プロジェクト「広島中央テクノポリス」の開発支援)</li> <li>・個性ある地域の形成 (主な観光地へのアクセスが向上。【広島市安芸区瀬野地区～広島市原爆ドーム(世界遺産) : 55分→44分】)</li> <li>・安全で安心できる暮らしの確保 (東広島市から三次医療施設(県立広島病院)までの所要時間が6分短縮。)</li> <li>・安全な生活環境の確保 (交通量の減少により安全性の向上が期待できる。【海田交差点の死傷事故率 : 553.4件/億台キロ】)</li> <li>・災害への備え (第一次緊急輸送道路である一般国道2号の代替路線として機能する。)</li> <li>・交通事故・災害による通行止め時の迂回路の確保 【2.0億円※】</li> <li>・地球環境の保全 (CO<sub>2</sub>排出量が約52千t/年(約1.4%)削減 【3,750千t/年→3,699千t/年】)</li> <li>・生活環境の改善・保全 (NO<sub>x</sub>排出量が約340t/年(約2.2%)削減 【15,689t/年→15,349t/年】)</li> <li>・生活環境の改善・保全 (SPM排出量が約26t/年(約2.0%)削減 【1,326t/年→1,300t/年】)</li> <li>・環境への影響を考慮した効果 (約52千t/年のCO<sub>2</sub>削減量の貨幣換算値 【24億円※】)</li> </ul>					
※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 東広島バイパスは、安芸バイパスと一体となって国道2号の慢性的な交通渋滞解消、地域活動や広域連携の強化、東西軸の形成、広島空港とのアクセス強化、広島広域都市圏の交流促進を果たすことが期待されており、東広島市より「平成23年度主要事業の提案」(平成22年7月26日)において建設促進の要望を受けている。					
<b>広島県知事の意見</b> 一般国道2号東広島バイパス事業について、対応方針(原案)案については異存ありません。 東広島バイパスについては、国道2号の慢性的な交通渋滞の緩和をはじめ、地域経済・産業等の発展や、広島空港へのアクセス性向上のため、早期整備が不可欠であると考えます。 今後も引き続きコストの縮減に努めながら、早期の全線供用開始に向け、計画的に整備を進めていただきたい。					

**広島市長の意見**

東広島バイパスの事業再評価に係る対応方針（原案）については異存ありません。  
事業の執行にあたっては、海田高架橋を含む全線の早期暫定供用をお願いします。

**事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等**

安芸区での、住宅団地整備やマンション建設等による人口が増加、当該地域に隣接する東広島市における、広島大学の移転及び中央テクノポリスの建設による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。

**事業の進捗状況、残事業の内容等**

平成21年度末時点で、用地買収については99%が完了。

**事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等**

平成21年度末までに、中野IC～海田東ICにおける専用部2.7km、ランプ部0.6kmを供用済。現在、暫定2車線供用を目指し、事業を進めているところである。

**施設の構造や工法の変更等**

・新技術の活用（PCコンボ橋、テクスパン工法の採用）等によりコスト縮減を図っている。【約1億円の減少】

対応方針（原案） 事業継続

**対応方針決定の理由**

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。

**事業概要図**



	供用済区間	未供用区間
事業区間	<span style="color: red;">——</span>	<span style="color: red;">——</span>
直轄国道	<span style="color: blue;">——</span>	<span style="color: blue;">——</span>
主要地方道	<span style="color: green;">——</span>	<span style="color: green;">——</span>
一般都道府県道	<span style="color: brown;">——</span>	<span style="color: brown;">——</span>
市道	<span style="color: orange;">——</span>	<span style="color: orange;">——</span>

※ 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。

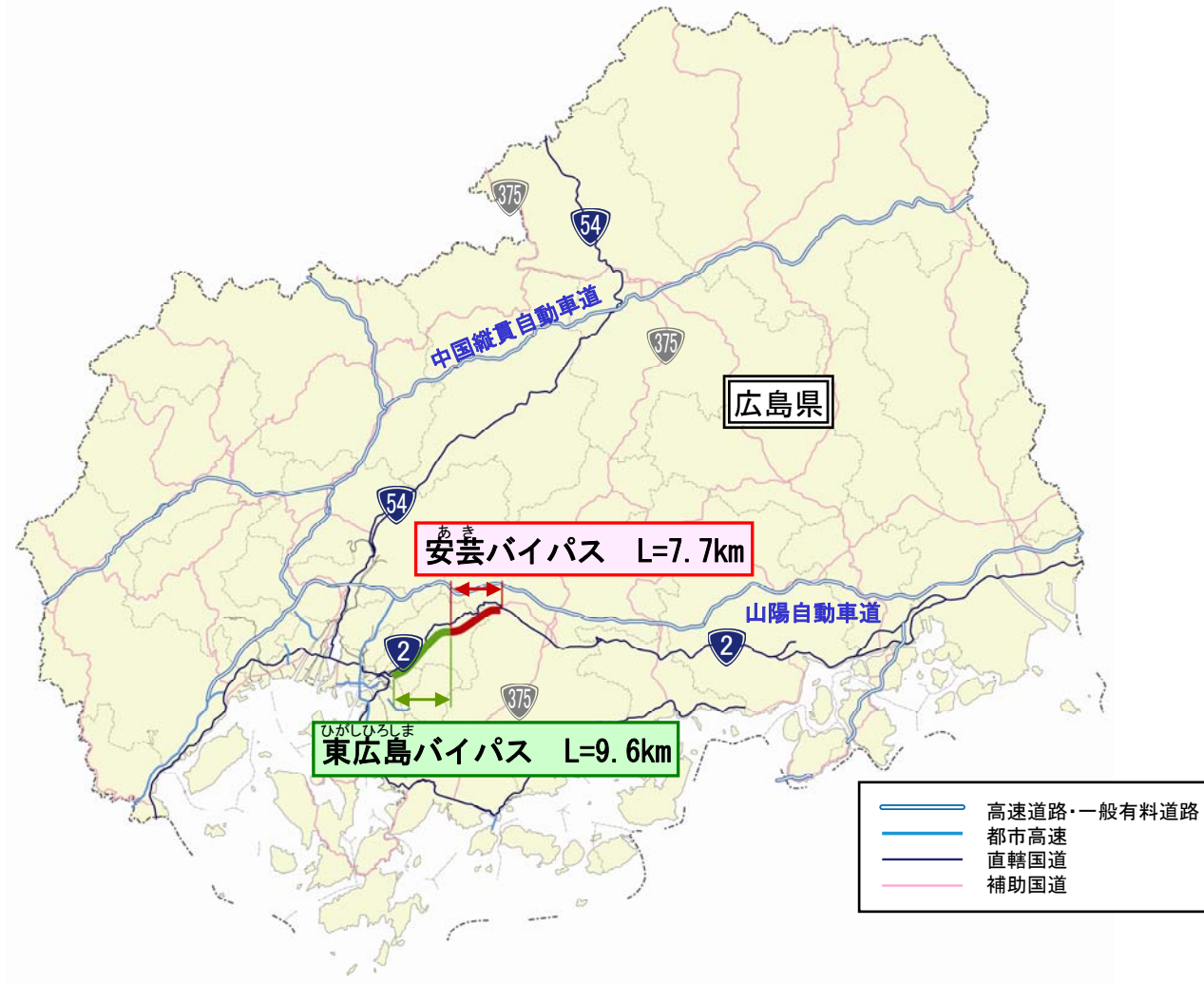
一般国道2号 あ き 安芸バイパス  
一般国道2号 ひがしひろしま 東広島バイパス  
事業再評価

平成22年9月

国土交通省 中国地方整備局

# 1. 位置図

- 一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。
- 安芸バイパス・東広島バイパスは、東広島市八本松町から安芸郡海田町に至る延長17.3km(安芸バイパス7.7km・東広島バイパス9.6km)のバイパスである。

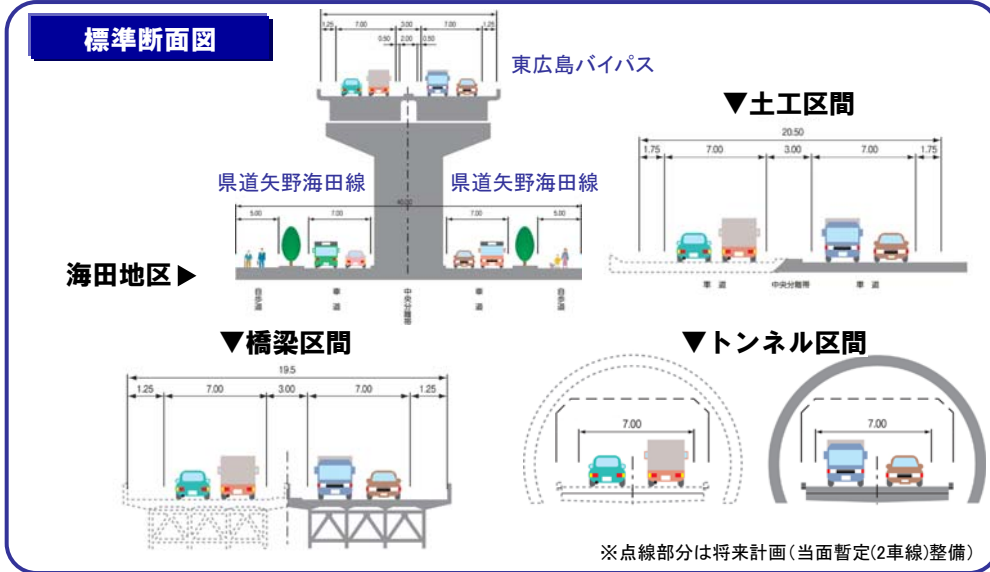




# 2. 事業概要及び経緯

## (1) 事業概要

・一般国道2号安芸バイパス、東広島バイパスは 国道2号の混雑緩和、交通安全の向上、定時性の確保、都市間の連携強化等を目的とした道路である。



### 計画概要

路線名	東広島バイパス	安芸バイパス
起 終 点	起 点：広島市安芸区上瀬野町上瀬野 終 点：安芸郡海田町南堀川町	起 点：東広島市八本松町宗吉 終 点：広島市安芸区上瀬野町上瀬野
計画延長	L=9.6km	L=7.7km
道路規格	第1種第3級 (設計速度80km/h)	第1種第3級 (設計速度80km/h)
車 線 数	4車線	4車線



# 2. 事業概要及び経緯

## (2) 事業の経緯

一般国道2号 安芸バイパス  
 一般国道2号 東広島バイパス

・東広島バイパスは昭和50年度に事業着手し、平成8年度に県道矢野海田線、平成10年度に海田ランプ、そして平成18年度に中野IC～海田東ICがそれぞれ開通している。安芸バイパスは平成7年度に事業着手している。



年度	海田町曾田 ～海田町南堀川町		海田町東海田 ～海田町曾田	安芸区中野東 ～海田町東海田	安芸区上瀬野 ～安芸区中野東	安芸区上瀬野 ～安芸区瀬野南	安芸区瀬野南 ～東広島市八本松町宗吉
	昭和49年度	都市計画決定				都市計画決定	
昭和50年度	事業化						
昭和57年度	用地着手						
平成5年度	工事着手						
平成7年度						事業化	
平成8年度	都市計画変更（自動車専用道路へ変更）						
	(県) 矢野海田線供用 (2/4車供用)						
平成9年度						用地着手	
平成10年度	海田ランプ供用						
平成12年度	工事着手						
平成17年度			中野IC～海田東IC (H18.3.25 2/4車供用)				
平成18年度	都市計画変更(料金所設置に必要な区域の削除による区域変更等)						
平成19年度	中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施						



## 2. 事業概要及び経緯

### (3) 工事の進捗状況

●平成18年3月に一部開通後、広島市側から東広島市側に向けて工事を推進。

●事業全体の進捗状況(平成21年度末現在)

東広島バイパス

用地	工事	全体
99%	50%	67%

安芸バイパス

用地	工事	全体
75%	24%	33%

※ともに総事業費に対する割合



※構造物名は仮称



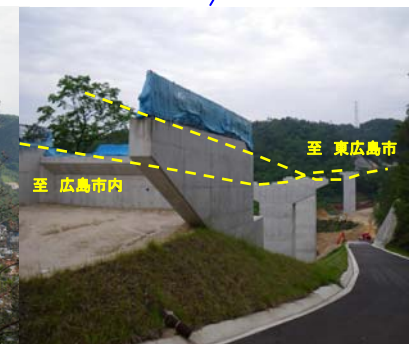
①東広島バイパス  
海田東IC付近から部分供用区間を望む



②東広島バイパス  
中野東IC(仮称)付近から中野トンネルを望む(床板施工中)



③東広島バイパス  
中野東IC(仮称)付近を島市内方向へ望む

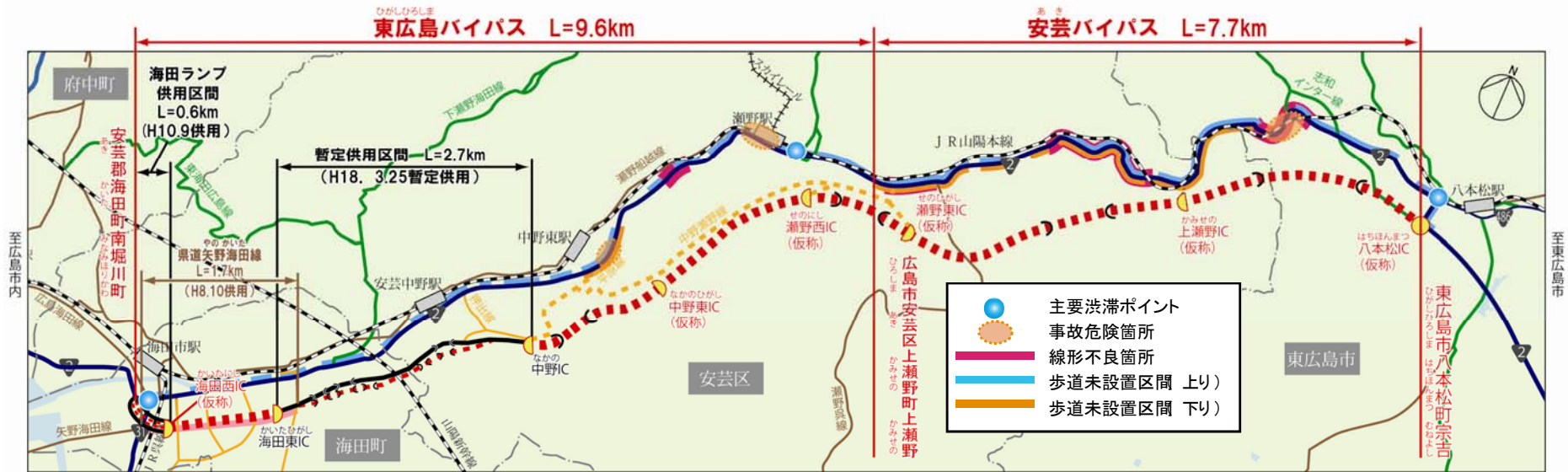


④安芸バイパス  
大山高架橋付近から東広島市方向を望む(橋梁工事中)



⑤安芸バイパス  
八本松IC(仮称)から大山トンネルを望む

### 3. 地域から期待される道路の役割（効果）



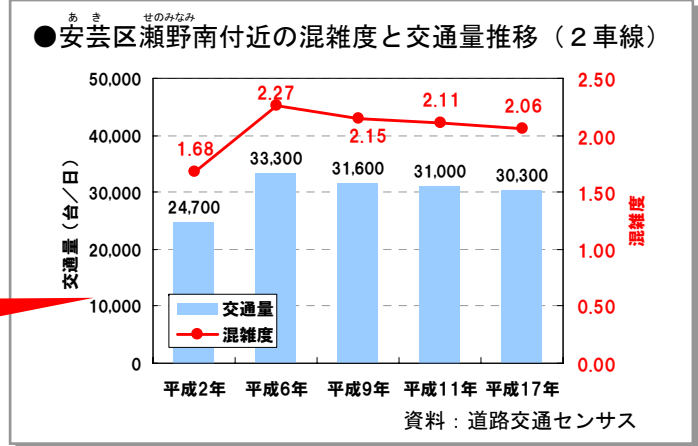
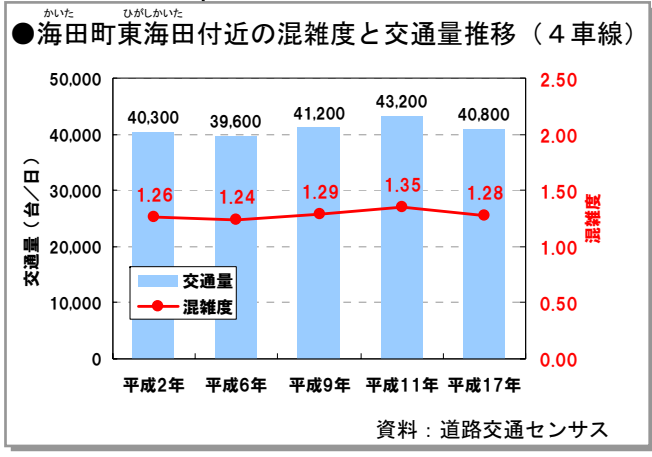
課題① 国道2号で発生する渋滞	<期待される道路の役割(効果)> ⇒損失時間の削減、沿道環境の改善
課題② 国道2号で発生する交通事故	<期待される道路の役割(効果)> ⇒交通事故件数の削減
課題③ 道路線形不良箇所や歩道未設置箇所の存在	<期待される道路の役割(効果)> ⇒道路線形不良箇所の解消等による 安全性の確保
課題④ 山陽自動車道等の通行止めによる国道2号への負荷	<期待される道路の役割(効果)> ⇒リダンダンシー機能の確保
課題⑤ 広島港・東広島市域の工業団地間の輸送効率の向上	<期待される道路の役割(効果)> ⇒走行時間短縮による物流効率化の確保
課題⑥ 高次医療施設への救急搬送	<期待される道路の役割(効果)> ⇒搬送時間の短縮による救急搬送に貢献



# 3. 地域から期待される道路の役割（効果）

## 課題① 国道2号で発生する渋滞①

・国道2号への交通集中により、慢性的な渋滞が発生。特に、小宇羅地交差点付近では約3,000mを超える渋滞が発生。



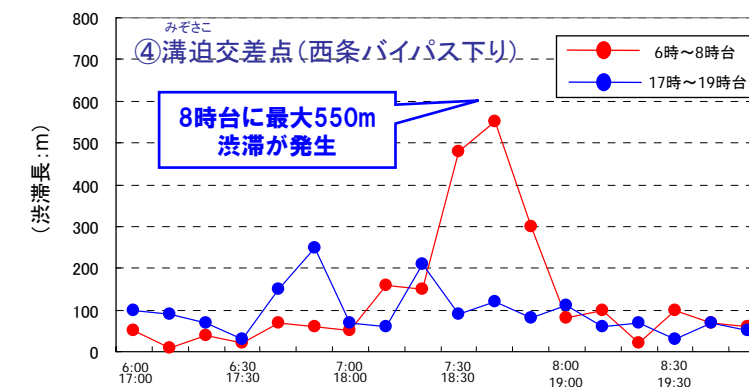
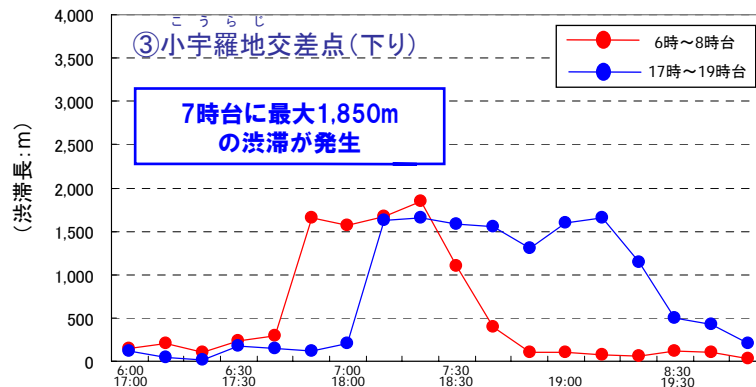
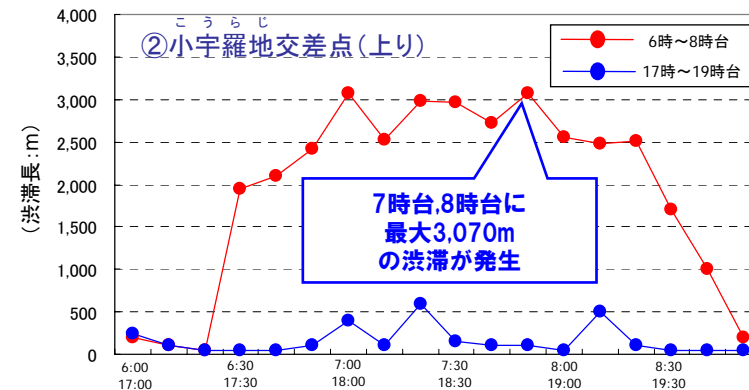
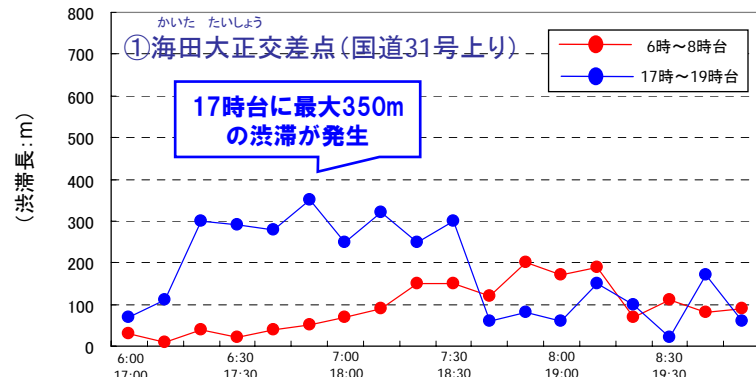
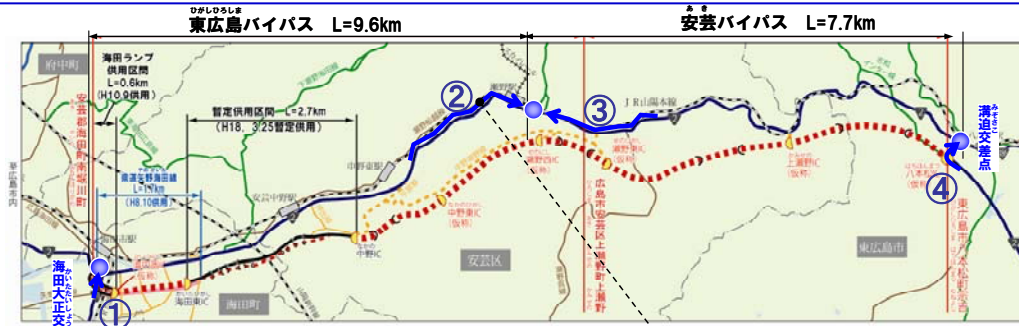
容量の約2倍の交通が利用

# 3. 地域から期待される道路の役割（効果）

一般国道2号 安芸バイパス  
一般国道2号 東広島バイパス

## 課題① 国道2号で発生する渋滞②

・国道2号の主要交差点では、朝・夕ピーク時に交通集中による渋滞が発生している。特に、小宇羅地交差点では、朝ピーク時に約3,000mの渋滞が、また溝迫交差点では約600mの渋滞が発生。



※H22年2月調査(海田大正交差点はH22年1月調査)

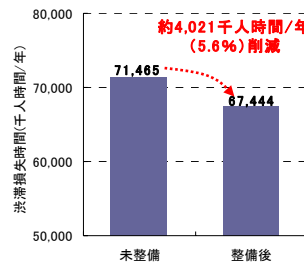
# 3. 地域から期待される道路の役割（効果）

## <期待される道路の役割(効果)①> 損失時間の削減、沿道環境の改善

・バイパス整備により、損失時間の削減、沿道環境の改善が期待される。

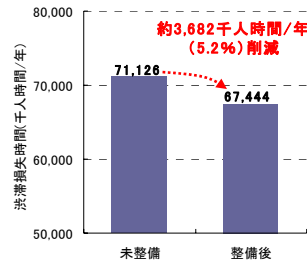
### バイパス整備による損失時間の削減

#### 【東広島バイパス】



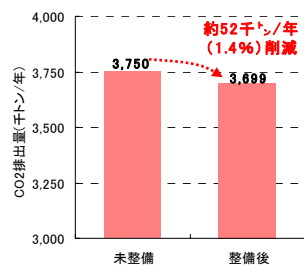
※各時点の交通量配分結果をもとに、交通量・旅行速度を用いて算出  
※損失時間算定式：客観的評価指標の定量的評価指標算出手法（案）

#### 【安芸バイパス】



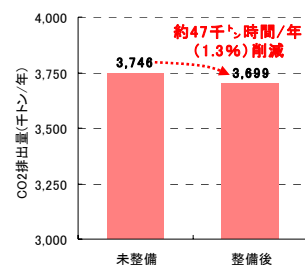
### CO2排出量

#### 【東広島バイパス】



※各時点の交通量配分結果をもとに、交通量・旅行速度を用いて算出  
※排出算定式：客観的評価指標の定量的評価指標算出手法（案）

#### 【安芸バイパス】



### ■NOX排出量の削減

	東広島バイパス	安芸バイパス
未整備	15,689 <sup>トン</sup> /年	15,657 <sup>トン</sup> /年
整備後	15,349 <sup>トン</sup> /年(2.2%削減)	15,349 <sup>トン</sup> /年(2.0%削減)

### ■SPM排出量の削減

	東広島バイパス	安芸バイパス
未整備	1,326 <sup>トン</sup> /年	1,323 <sup>トン</sup> /年
整備後	1,300 <sup>トン</sup> /年(2.0%削減)	1,300 <sup>トン</sup> /年(1.7%削減)

### 環境への影響を考慮した効果 (試算した参考値)

#### ■削減されるCO2排出量

東広島バイパス	安芸バイパス
51.9(千 <sup>トン</sup> /年)	47.5(千 <sup>トン</sup> /年)

#### ■C（炭素）に換算した排出量

東広島バイパス	安芸バイパス
14.1(千 <sup>トン</sup> /年)	12.9(千 <sup>トン</sup> /年)

#### ■CO2の排出量削減による効果

東広島バイパス	安芸バイパス
1.5(億円/年)	1.4(億円/年)

#### ■50年の単純合計

東広島バイパス	安芸バイパス
68.1(億円)	62.8(億円)

#### ■基準年における現在価値※

東広島バイパス	安芸バイパス
24.3(億円)	23.3(億円)

※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)  
CO2貨幣価値原単位10,600円/t・C  
公共事業評価の費用便益分析に関する  
技術指針(共通編)平成20年6月 国土交通省

資料：客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法(案)

#### 【損失時間および排出量算出対象範囲】

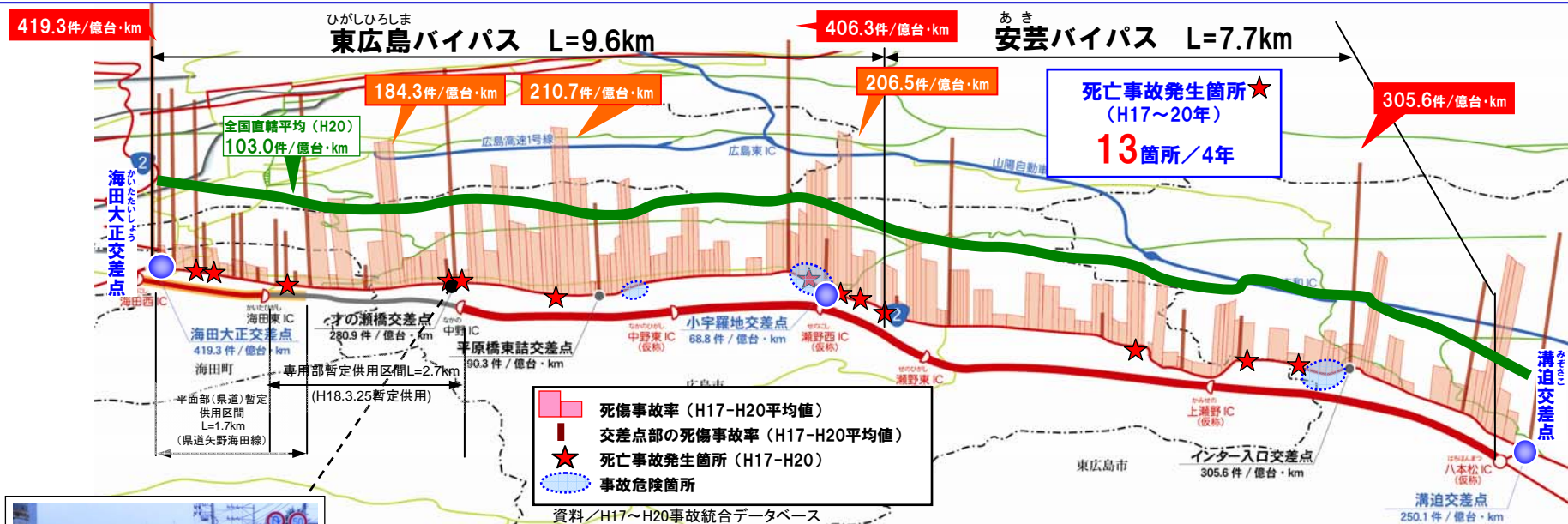
※各排出量算出対象範囲は費用便益分析対象範囲と同じ  
対象地域：広島市（旧湯来町を除く）・呉市（旧安浦町、旧川尻町、旧蒲刈町、旧豊浜町、旧豊町、旧下蒲刈町、旧音戸町、旧倉橋町を除く）・廿日市市（旧佐伯町、旧宮島町、旧吉和村を除く）・東広島市（旧豊栄町を除く）・竹原市・三原市・尾道市（旧向島町、旧因島町、旧瀬戸田町を除く）・福山市（旧新市町、旧神辺町、旧沼隈町、旧内海町を除く）・熊野町・坂町・府中町・海田町



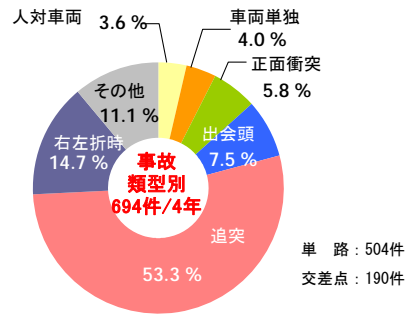
# 3. 地域から期待される道路の役割（効果）

## 課題② 国道2号で発生する交通事故

- 国道2号には全国平均の死傷事故率よりも高くなっている箇所が多い。
- 特に、右折待ちや渋滞等による停車車両への追突事故が多発している。
- 安芸バイパス・東広島バイパスの整備により、死傷事故件数の削減が期待される。



### ● 国道2号の事故類型と追突事故の法令違反



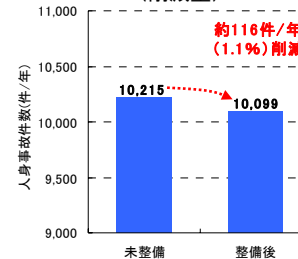
**渋滞による速度変化が追突事故を誘発していると考えられる**

資料: 事故統合データベース (H17~H20) により事故類型を集計  
国道2号 溝迫交差点~海田大正交差点間

### ● バイパス整備による死傷事故件数の削減効果

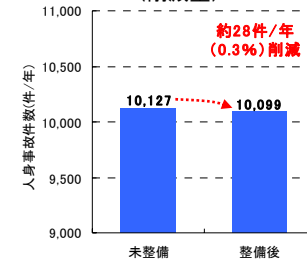
#### 【東広島バイパス】

死傷事故件数 (削減量)



#### 【安芸バイパス】

死傷事故件数 (削減量)



※各時点の交通量配分結果をもとに、交通量・旅行速度を用いて算出  
※人身事故件数算定式:  
交通事故減少便益の原単位の算出方法 (H20年11月国土交通省)  
※死傷事故件数算出対象範囲は、費用便益分析対象範囲と同じ

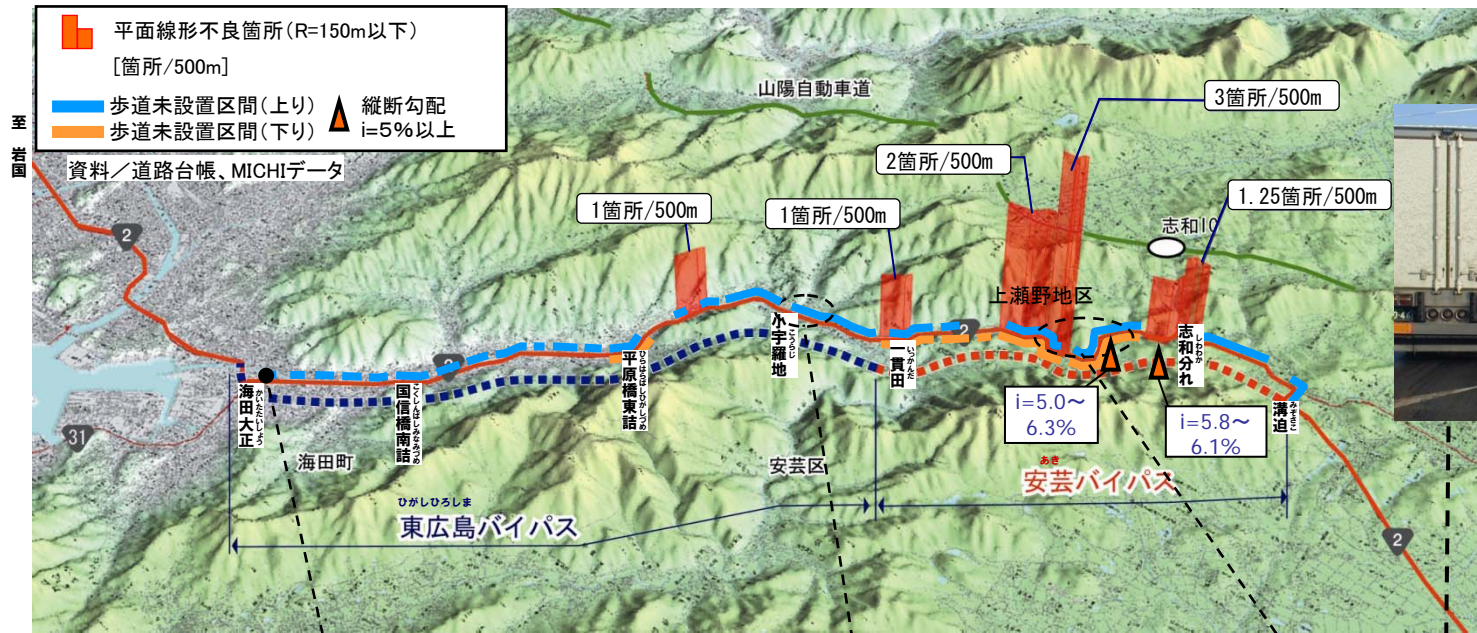


# 3. 地域から期待される道路の役割（効果）

## 課題③ 道路線形不良箇所や歩道未設置箇所の存在

- 国道2号広島市安芸区の溝迫～一貫田の区間は、線形不良箇所や歩道未設置箇所を抱えており、走行車両や沿道住民の安全性が確保できていない箇所がいくつか点在している。
- また、降雪時には速度低下が著しく、激しい道路混雑が生じている。

### ● 国道2号の平面線形不良箇所



### 大雨による路面冠水状況

平常時



かいたたいしょう (海田大正交差点東 東海田地区)

冠水時



### 瀬野駅前前の状況 (歩道未整備)



### 急カーブの連続区間

上空より望む



かみせの 上瀬野町 大山地区



S字カーブ



# 3. 地域から期待される道路の役割（効果）

## 課題④ 山陽自動車道等の通行止めによる国道2号への負荷①

- 山陽自動車道が通行止めになった場合は国道2号がその交通を受け持っているが、それが負荷となり東西交通が麻痺する状況。
- また、山陽自動車道の交通事故等の通行止めにより広島空港行きリムジンバスの運行休止等の問題も生じている。
- バイパス整備によりリダンダンシー機能が期待される。

### 〔現状〕

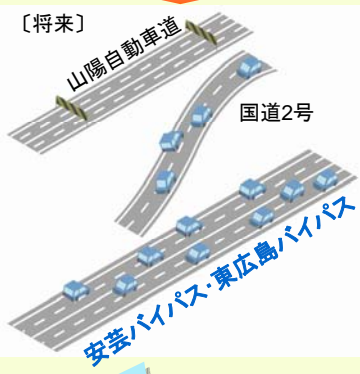
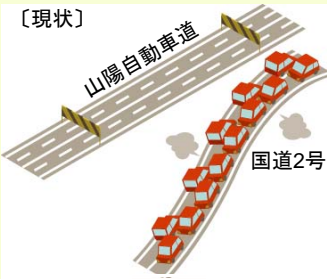
山陽自動車道が通行止めとなった際には並行する国道2号が代替機能を担うが、迂回交通の増加が著しいため、渋滞や交通事故等の生活・経済活動に影響を与えている。



※平成22年7月14日撮影

### 〔将来〕

バイパス整備により、交通容量が増加するため、リダンダンシー機能が期待される。



交通容量が増加するため、より多くの交通処理が可能。

### 通行止めを考慮した効果 (試算した参考値)

■山陽自動車道(志和IC～広島東IC)の通行止め日数  
0.24日/年  
〔H12～H21の10ヶ年の平均〕

■山陽自動車道(志和IC～広島東IC)が通行止めとなった場合、安芸バイパス・東広島バイパスの整備により短縮される走行時間等を計測

■通行止め時に発生する効果  
安芸バイパス:0.13億円/年  
東広島バイパス:0.16億円/年

■50年間の単純合計  
安芸バイパス:5.3億円  
東広島バイパス:6.5億円  
■基準年における現在価値  
安芸バイパス:1.8億円※  
東広島バイパス:2.0億円※

※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

# 3. 地域から期待される道路の役割（効果）

## 課題⑤ 広島港・東広島市域の工業団地間の輸送効率の向上

- 東広島市内には多くの工業団地が集積し、広島港との陸上輸送量は約23千F/Tと他地域に比べて多い。
- 道路整備により、広島港国際コンテナターミナルまでの所要時間が短縮し、物流の効率化が期待される。

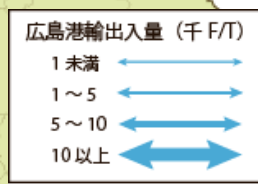


平成15年3月に、広島港国際コンテナターミナルを供用開始。供用後はコンテナ取扱量が大きく増加。

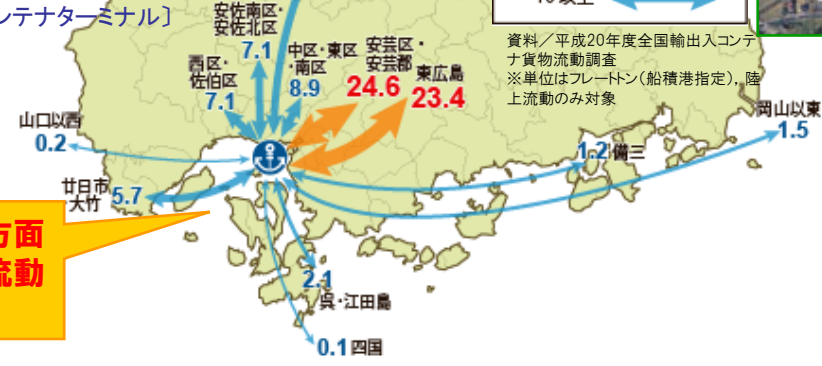


〔広島港国際コンテナターミナル〕

### コンテナ貨物の陸上輸送状況



資料 / 平成20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査  
※単位はフレートトン(船積港指定)、陸上流動のみ対象

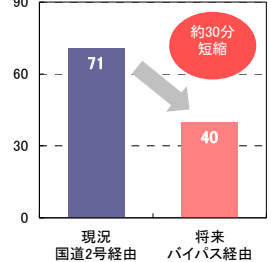


東広島市方面とを結ぶ流動量が多い

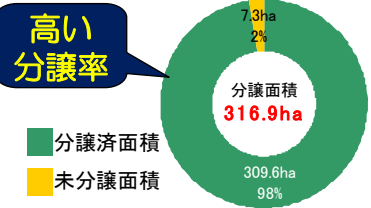


広島中央サイエンスパーク

### 広島港—東広島市役所間の所要時間の変化



### 東広島市内に立地する工業団地の分譲状況



『分譲率が頭打ちとなる中、東広島市は新たな企業誘致を目指している。進出に関心を示す企業があれば直接訪問したい』との新聞記事があり、東広島市は企業誘致に積極的な姿勢が伺える。(平成22年5月12日、中国新聞より)

※平成22年4月現在、東広島市HPより



# 3. 地域から期待される道路の役割（効果）

## <期待される道路の役割(効果)⑤> 走行時間短縮による物流効率化の確保

- 長期計画等で定められた将来都市像の実現においてトライアングルネットワークの形成が掲げられている。
- バイパスの整備により、東広島市と広島都心部のアクセス性が向上し、各種地域開発計画の促進と地域経済・産業・文化等の発展、地域間交流が強化。さらに、呉市との連携により都市圏の一体化を強化。

**広島市都心**

- ◆ 高次商業・業務機能
- ◆ 高次文化・医療機能
- ◆ 国際交流機能等

高次都市機能を総合的に備えた広島市



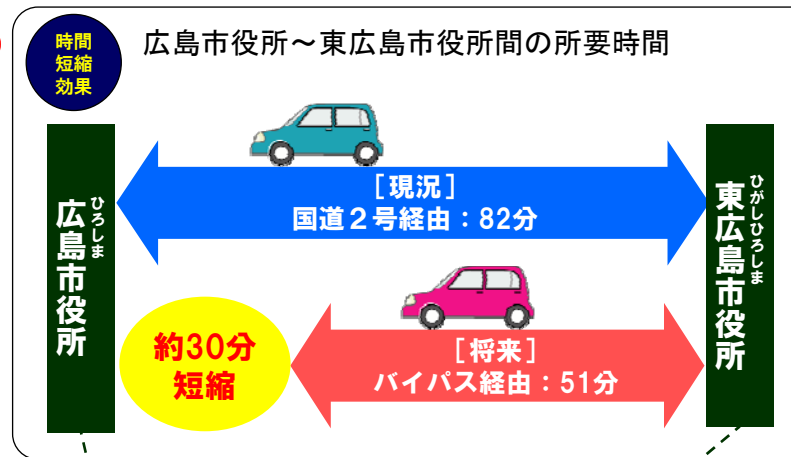
マリーナホップ



広島大学病院



国際会議場



※現況所要時間はH17センサ混雑時旅行速度、将来は安芸バイパス・東広島バイパスが全線整備された条件で、規制速度等により算定[安芸バイパス・東広島バイパスの設定速度はV=70km/h]

**呉市**

- ◆ 海洋拠点都市
- ◆ 研究開発機能
- ◆ 居住機能
- ◆ マリンレジャー

人気の観光施設が立地する呉市



大和ミュージアム



呉港(宝町地区)



高次教育と学術研究に特化した東広島市

**東広島市**

- ◆ 広島大学
- ◆ 研究開発機能
- ◆ 内陸産業物流拠点 生産機能
- ◆ 居住機能



広島大学



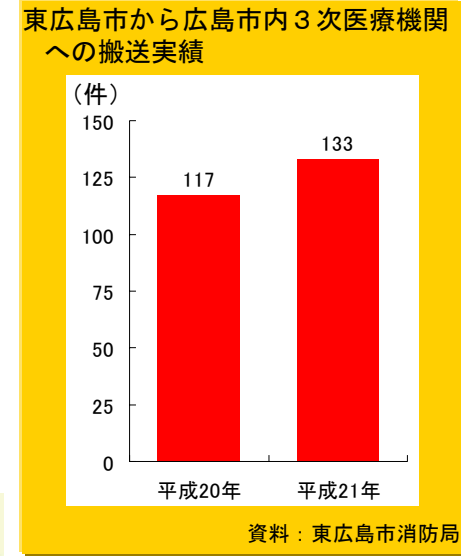
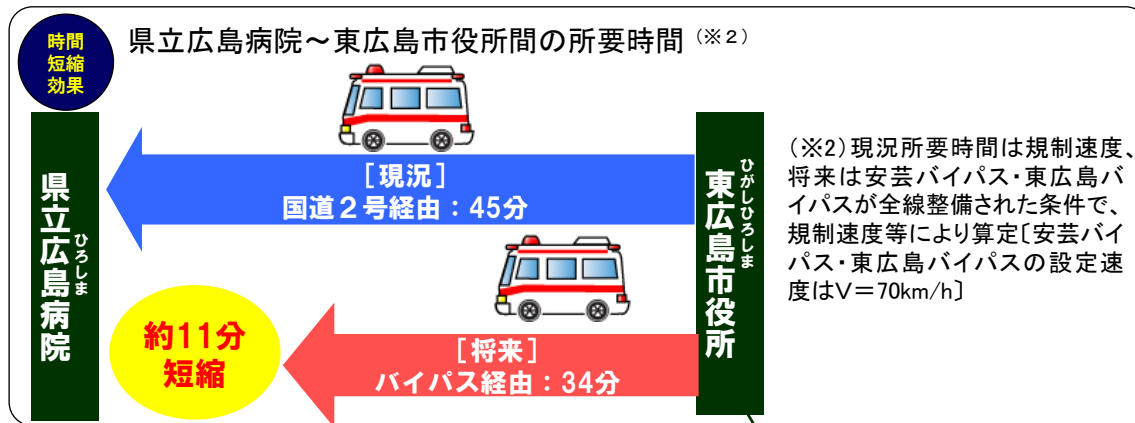
広島中央サイエンスパーク



# 3. 地域から期待される道路の役割（効果）

## 課題⑥ 高次医療施設への救急搬送

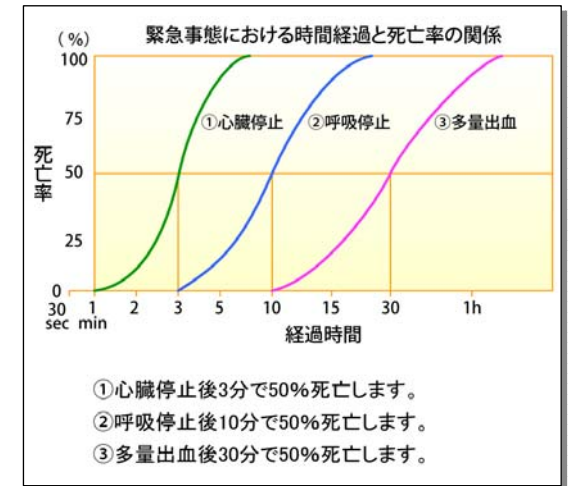
- 東広島市から第三次救急医療施設（※1）である県立広島病院へのアクセス時間短縮により地域住民の安心・安全な暮らしを支援。
- バイパス整備により、東広島市から県立広島病院へのアクセス時間が約11分短縮。



（※1）第三次救急医療施設：初期・第二次救急医療機関では対応できない重篤な救急患者に対し、高度な医療を総合的に提供する医療機関



### カーラーの救命曲線

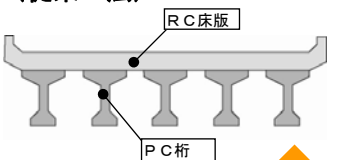


# 4. コスト削減に対する取り組み

・近年の技術進歩により開発された新工法の導入や設計の工夫により事業コストを削減。

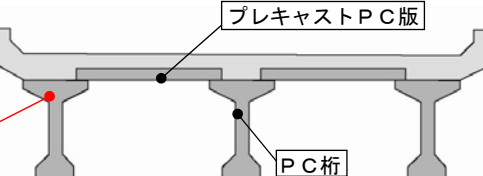
## あき 安芸バイパス

**PCコンポ橋**

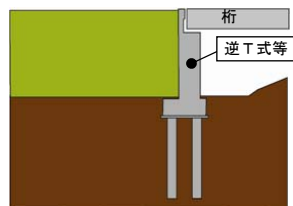
(従来工法)  (PCコンポ橋：PC合成桁橋)

- ・工期の短縮
- ・ライフサイクルコストの低減
- ・現場作業短縮による騒音振動の低減
- ・架設時の安全性向上、吊足場の削減

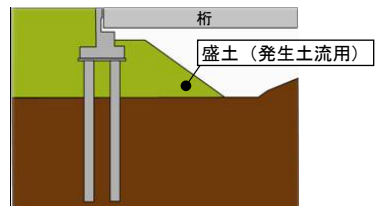
主桁本数の減少



**盛りこぼし橋台**

(従来工法)  (盛りこぼし橋台)

- ・逆T式橋台等
- ・現地発生土の流用
- ・躯体コンクリート構造物のコンパクト化
- ・型枠・支保工の削減

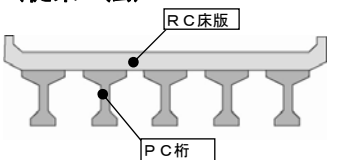


新工法の導入と設計の工夫による削減額

削減額:約2億円

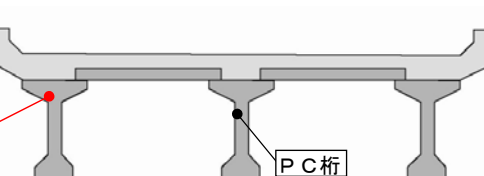
## ひがしひろしま 東広島バイパス

**PCコンポ橋**


(従来工法)  (PCコンポ橋：PC合成桁橋)

- ・工期の短縮
- ・ライフサイクルコストの低減
- ・現場作業短縮による騒音振動の低減
- ・架設時の安全性向上、吊足場の削減

主桁本数の減少




**テクスパン工法**

(従来工法)  (テクスパン工法)

- ・薄い部材で対応が可能であり経済的
- ・簡易で迅速な施工が可能
- ・架設時の安全性向上、吊足場の削減

従来の橋梁の代わりにテクスパン工法を採用



新工法の導入による削減額

削減額:約1億円

# 5. 事業の効果

## (1) 安芸バイパス

一般国道2号 安芸バイパス  
一般国道2号 東広島バイパス

地域からの要望等を踏まえ、道路の役割については、従来の3便益に加えて「地域から期待される道路の役割」等を整理。

### ◆ 3便益による費用便益比

(億円)

項目	全体事業	残事業
<b>費用 (C)</b>	<b>506</b>	<b>297</b>
<b>事業費</b>	<b>487</b>	<b>277</b>
<b>維持管理費</b>	<b>20</b>	<b>20</b>
<b>便益額 (B)</b>	<b>1754</b>	<b>1754</b>
<b>走行時間短縮便益</b>	<b>1406</b>	<b>1406</b>
<b>走行経費減少便益</b>	<b>301</b>	<b>301</b>
<b>交通事故減少便益</b>	<b>47</b>	<b>47</b>
<b>費用便益比</b>	<b>3.5</b>	<b>5.9</b>

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の緩和等走行条件が改善されることによる走行するため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伴う交通事故による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。

### ◆ 道路の役割

#### ■ 道路の役割(+α)

- ① 環境への影響を考慮した効果[約48千トン/年のCO2削減] 【+23億円】※  
安芸バイパス・東広島バイパス整備に伴う速度向上による地球環境(CO2)の改善効果を算定
- ② 地域連携ネットワークの形成と物流効率化の確保[例] 広島市役所～東広島市役所までの所要時間短縮約14分]
- ③ 交通事故・災害による通行止め時の迂回路の確保 【+1.8億円】※
- ④ 高次医療施設への救急搬送[県立広島病院～東広島市役所までの所要時間短縮約4分]

※【 】は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

	計画交通量	総事業費	総費用(C)	3便益(B)	費用対効果(B/C) ( )内は残事業B/C
参考① (3便益)	49,600台/日～52,900台/日	約550億円	506億円	1,754億円	3.5 (5.9)
参考② (その他の道路の役割を考慮)	49,600台/日～52,900台/日	約550億円	506億円	1,754億円+α	—

※基準年：H22年

# 5. 事業の効果

## (2)東広島バイパス

地域からの要望等を踏まえ、道路の役割については、従来の3便益に加えて「地域から期待される道路の役割」等を整理。

### ◆ 3 便益による費用便益比

(億円)

項目	全体事業	残事業
<b>費用 (C)</b>	<b>1345</b>	<b>289</b>
<b>事業費</b>	<b>1322</b>	<b>269</b>
<b>維持管理費</b>	<b>24</b>	<b>21</b>
<b>便益額 (B)</b>	<b>2602</b>	<b>2378</b>
<b>走行時間短縮便益</b>	<b>2101</b>	<b>1924</b>
<b>走行経費減少便益</b>	<b>394</b>	<b>358</b>
<b>交通事故減少便益</b>	<b>107</b>	<b>97</b>
<b>費用便益比</b>	<b>1.9</b>	<b>8.2</b>

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の緩和等走行条件が改善されることによる走行するため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伴う交通事故による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。

### ◆ 道路の役割

#### ■ 道路の役割(+α)

- ①環境への影響を考慮した効果[約52千トンのCO2削減]【+24億円】※  
安芸バイパス・東広島バイパス整備に伴う速度向上による地球環境(CO2)の改善効果を算定
- ②地域連携ネットワークの形成と物流効率化の確保[例)広島市役所～東広島市役所までの所要時間短縮約14分]
- ③交通事故・災害による通行止め時の迂回路の確保【+2.0億円】※
- ④高次医療施設への救急搬送[県立広島病院～東広島市役所までの所要時間短縮約6分]

※【 】は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

	計画交通量	総事業費	総費用(C)	3便益(B)	費用対効果(B/C) ( )内は残事業B/C
参考①(3便益・総事業費の見直し)	40,600台/日～57,300台/日	約1,160億円	1,345億円	2,602億円	1.9 (8.2)
参考②(その他の道路の役割を考慮)	40,600台/日～57,300台/日	約1,160億円	1,345億円	2,602億円+α	—

※基準年：H22年



# 6. 今後の対応方針（原案）

## （1）安芸バイパス

### 1. 再評価の視点

#### ① 事業の必要性の視点

##### 1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- ◇慢性的に交通渋滞が発生しており、日常生活や経済活動の支障となっている。
- ◇幅員が狭く、カーブや勾配も急なため交通事故が多く発生している。

##### 2) 事業の効果

- ◇費用便益比(B/C)=3.5(事業全体) 5.9(残事業)
- ◇道路の役割
  - ①環境への影響を考慮した効果[約48千トン/年のCO2削減]【+23億円】※  
安芸バイパス・東広島バイパス整備に伴う速度向上による地球環境(CO2)の改善効果を算定
  - ②地域連携ネットワークの形成と物流効率化の確保[例]広島市役所～東広島市役所までの所要時間短縮約14分]
  - ③交通事故・災害による通行止め時の迂回路の確保【+1.8億円】※
  - ④高次医療施設への救急搬送[県立広島病院～東広島市役所までの所要時間短縮約4分]

※【 】は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）

##### 3) 事業の進捗状況

- ◇平成21年度末で用地買収は約75%完了している。また、工事の進捗は24%完了している。

#### ② 事業の進捗見込み

- ◇引き続き早期全線開通を目指し事業を推進する。

#### ③ コスト縮減や代替案立案の可能性

- ◇新工法の導入や設計の工夫により、総合的なコストの縮減を図っている。

### 2. 県・市への意見照会結果

#### 【広島県】

一般国道2号安芸バイパス事業について、対応方針(原案)案については異存ありません。安芸バイパスについては、国道2号の慢性的な交通渋滞の緩和をはじめ、地域経済・産業等の発展や、広島空港へのアクセス性向上のため、早期整備が不可欠であると考えます。今後も引き続きコストの縮減に努めながら、早期の全線供用開始に向け、計画的に整備を進めていただきたい。

#### 【広島市】

安芸バイパスの事業再評価に係る対応方針(原案)については異存ありません。

### 【今後の対応方針（原案）】

- ◇上記①、②の各視点により、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ため、今後とも**事業継続が妥当**。
- ◇今後の事業の実施にあたっては、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的に事業を継続する。



# 6. 今後の対応方針（原案）

## (2)東広島バイパス

### 1. 再評価の視点

#### ①事業の必要性の視点

##### 1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- ◇慢性的に交通渋滞が発生しており、日常生活や経済活動の支障となっている。
- ◇幅員が狭く、カーブや勾配も急なため交通事故が多く発生している。

##### 2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=1.9(事業全体) 8.2(残事業)

◇道路の役割

- ①環境への影響を考慮した効果[約52千トンの年のCO2削減]【+24億円】※  
安芸バイパス・東広島バイパス整備に伴う速度向上による地球環境(CO2)の改善効果を算定
- ②地域連携ネットワークの形成と物流効率化の確保[例]広島市役所～東広島市役所までの所要時間短縮約14分]
- ③交通事故・災害による通行止め時の迂回路の確保【+2.0億円】※
- ④高次医療施設への救急搬送[県立広島病院～東広島市役所までの所要時間短縮約6分]

##### 3) 事業の進捗状況

※【 】は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）

- ◇平成21年度末で用地買収は約99%完了している。また、工事の進捗は50%完了している。
- ◇現在までに「中野IC～海田東IC(L=2.7km)」及び「ランプ部(L=0.6km)」が開通している。

#### ②事業の進捗見込み

- ◇投資効果の早期発現を図るため段階的な開通を実施しており、引き続き早期全線供用を目指し事業を推進する。

#### ③コスト縮減や代替案立案の可能性

- ◇新工法の導入により、総合的なコストの縮減を図っている。

### 2. 県・市への意見照会結果

【広島県】

一般国道2号東広島バイパス事業について、対応方針(原案)案については異存ありません。東広島バイパスについては、国道2号の慢性的な交通渋滞の緩和をはじめ、地域経済・産業等の発展や、広島空港へのアクセス性向上のため、早期整備が不可欠であると考えます。今後も引き続きコストの縮減に努めながら、早期の全線供用開始に向け、計画的に整備を進めていただきたい。

【広島市】

東広島バイパスの事業再評価に係る対応方針(原案)については異存ありません。事業の執行にあたっては、海田高架橋を含む全線の早期暫定供用をお願いします。

### 【今後の対応方針（原案）】

- ◇上記①、②の各視点により、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ため、今後とも**事業継続が妥当**。
- ◇今後の事業の実施にあたっては、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的に事業を継続する。

## ◆前回評価時との比較(安芸バイパス)

	前回評価 (H19再評価)	今回評価 (H22再評価)	備考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	L=7.7km	L=7.7km	
計画交通量	46,000台/日 ~48,200台/日	49,600台/日 ~52,900台/日	・交通需要推計見直し(H20年度)及び設定速度の見直し
総事業費	約550億円	約550億円	
総費用 (C)	499億円	506億円	・「費用便益分析マニュアル」の改定(H20年度)等による変更 ・基準年の変更(H19基準からH22基準)
総便益 (B)	1,247億円	1,754億円	・交通需要推計見直し(H20年度)及び設定速度の見直し ・「費用便益分析マニュアル」の改定(H20年度)等による変更
費用対効果 (B/C)	2.5	3.5	・総費用及び総便益を見直したため

※費用/便益は基準年における現在価値の値

◆前回評価時との比較(東広島バイパス)

	前回評価 (H19再評価)	今回評価 (H22再評価)	備考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	L=9.6km	L=9.6km	
計画交通量	47,300台/日 ~53,100台/日	40,600台/日 ~57,300台/日	・交通需要推計見直し(H20年度)及び設定速度の見直し
総事業費	約1,160億円	約1,160億円	
総費用 (C)	1,316億円	1,345億円	・「費用便益分析マニュアル」の改定(H20年度)等による変更 ・基準年の変更(H19基準からH22基準)
総便益 (B)	2,821億円	2,602億円	・交通需要推計見直し(H20年度)及び設定速度の見直し ・「費用便益分析マニュアル」の改定(H20年度)等による変更
費用対効果 (B/C)	2.1	1.9	・総費用及び総便益を見直したため

※費用/便益は基準年における現在価値の値

一般国道2号 安芸バイパス

一般国道2号 東広島バイパス

〔費用便益比（B／C）算定等資料〕

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 安芸バイパス
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 標	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) = 3.5 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,248億円、経済的内収益率 (EIRR) = 9.5%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 5.9 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,457億円、経済的内収益率 (EIRR) = 18.5%)

●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口を■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	● 現道等の年間損失時間及び削減率	区間a (費用便益分析対象区間) について 損失時間 (整備無) : 約71,126千人・時間/年 損失削減時間 : 4,021千人・時間/年 (約71,126千人・時間/年 ⇒ 67,444千人・時間/年) 区間b (平行区間) について : 国道2号 (東広島市八本松町宗吉～安芸区上瀬野町上瀬野) 並行区間等 (平行区間) の損失時間 : 約1,589千人・時間/年 並行区間等 (平行区間) の損失削減率 : 約8割削減 (約1,589千人・時間/年 ⇒ 約295千人・時間/年)	
	<input type="checkbox"/> 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		
	<input type="checkbox"/> 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	広島～瀬野～西条線、志和循環線のバス路線 (芸陽バス) 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	新幹線駅 東広島駅へのアクセスが向上 (広島市安芸区瀬野地区からのアクセスが約37分⇒約25分)	
	■ 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	第二種空港 広島空港までのアクセスが向上 (広島市安芸区役所からのアクセスが約79分⇒73分)	
	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	特定重要港湾 広島港へのアクセスが向上 (広島市役所からのアクセスが約71分⇒約56分)
		<input type="checkbox"/> 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が向上	
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
<input type="checkbox"/> 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			
<input type="checkbox"/> 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			
<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である			
<input type="checkbox"/> 幹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			
<input type="checkbox"/> 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			
<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置づけ（平成6年12月指定）
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	広島市と東広島市を最短で連絡（82分⇒68分）
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	拠点開発プロジェクト「広島中央テクノポリス」の開発支援
		<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 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/日以上に該当する区間において、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	
		<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路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	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 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）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	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	東広島市から県立広島病院までの所要時間が約5分短縮（約45分⇒約40分）	

3. 安全	安全な生活環境の確保	<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存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	
		<input type="checkbox"/> 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児童、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	<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箇所のみ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
		<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	
		<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）	
		<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	
		<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	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
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：約48千t/年 排出削減率：約1.3%削減（整備なし3,746千t/年、整備あり3,699千t/年）
	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	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：無し NOxについて環境基準を達成している測定局数の実績（周辺に測定局なし） （推計結果） 評価対象区間：便益算定対象範囲 NOx排出削減量：約308t/年、排出削減率：約2.0%削減（整備なし15,657t/年⇒整備あり15,349t/年）
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：無し SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績（周辺に測定局なし） （推計結果） 評価対象区間：便益算定対象範囲 SPM排出削減量：約23t/年、排出削減率：約1.7%削減（整備なし1,323t/年⇒整備あり1,300t/年）
		■ 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	広島市安芸区上瀬野地区の夜間の騒音が改善される見込み （現況：夜間73dB）
		<input type="checkbox"/> 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	東広島バイパス、広島南道路と一体となって、地域高規格道路「東広島廿日市道路」を構成する
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		■ 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見込まれる	広島都市圏を構成する広島市、東広島市の一体的な発展のための機能強化が図れる

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道2号	安芸バイパス	L= 7.7 km	2次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
49,600～52,900	4	中国地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	528億円	57億円	585億円
うち残事業分	359億円	57億円	416億円
基準年における 現在価値 (C)	487億円	20億円	506億円
うち残事業分	277億円	20億円	297億円

## ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成22年度			
供用年	平成38年度			
単年便益 (初年便益)	29億円	13億円	2.7億円	44億円
基準年における 現在価値 (B)	1,406億円	301億円	47億円	1,754億円
うち残事業分	1,406億円	301億円	47億円	1,754億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	3.5
経済的純現在価値（事業全体）	1,248億円
経済的内部収益率（事業全体）	9.5%
費用便益比（残事業）	5.9
経済的純現在価値（残事業）	1,457億円
経済的内部収益率（残事業）	18.5%

注）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ことがある。

④ 感 度 分 析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	49,600～52,900	±10%	5.0～7.0
事業費	359億円	±10%	5.4～6.5
事業期間	15年	±20%	5.2～6.7



# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：安芸バイパス（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 7.7km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	51,400	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	7	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	70.40	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	現道 国道2号 : 8.5km	交通量	[台/日]	25,500	10,100
		走行時間	[分]	17	13
		走行時間費用	[億円/年]	85.98	25.13
	矢野安浦線 : 22.0km	交通量	[台/日]	24,900	14,600
		走行時間	[分]	44	34
		走行時間費用	[億円/年]	208.29	84.32
	(主)志和インター線 : 2.8km	交通量	[台/日]	24,000	8,400
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	12.93	4.28
	東広島・呉道路 : 16.1km	交通量	[台/日]	40,800	22,000
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	93.30	48.06
③その他道路合計 : 2941.1km	走行時間費用	[億円/年]	8,231.10	8,281.81	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：2998.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	8,631.60	8,514.00	117.60

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

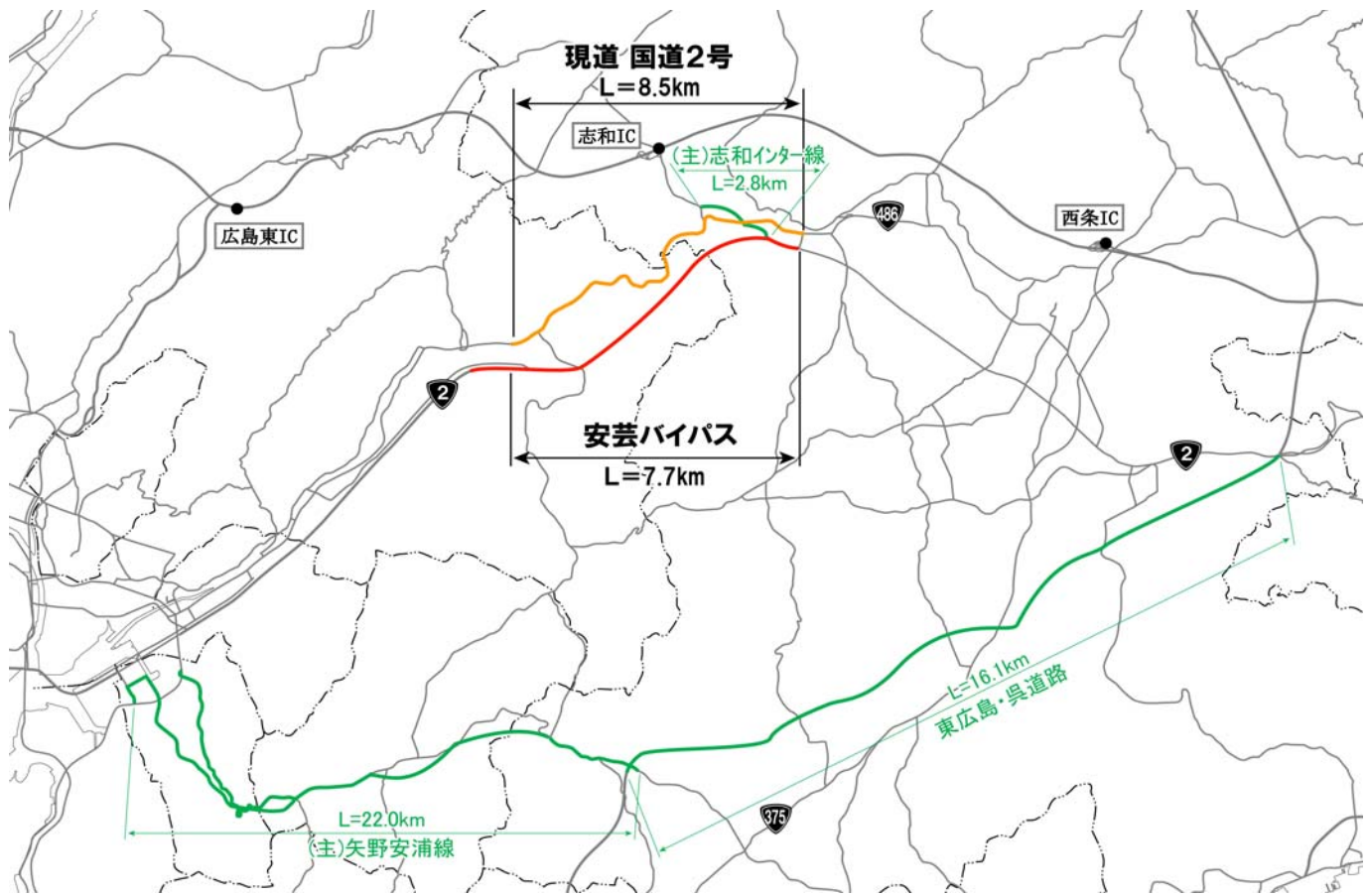
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：安芸バイパス（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 7.7km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	51,400	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	7	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	70.40	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	現道 国道2号 : 8.5km	交通量	[台/日]	25,500	10,100
		走行時間	[分]	17	13
		走行時間費用	[億円/年]	85.98	25.13
	矢野安浦 線 : 22.0km	交通量	[台/日]	24,900	14,600
		走行時間	[分]	44	34
		走行時間費用	[億円/年]	208.29	84.32
	(主)志和 インター 線 : 2.8km	交通量	[台/日]	24,000	8,400
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	12.93	4.28
	東広島・ 呉道路 : 16.1km	交通量	[台/日]	40,800	22,000
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	93.30	48.06
③その他道路合計 : 2941.1km	走行時間費用	[億円/年]	8,231.10	8,281.81	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：2998.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	8,631.60	8,514.00	117.60

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

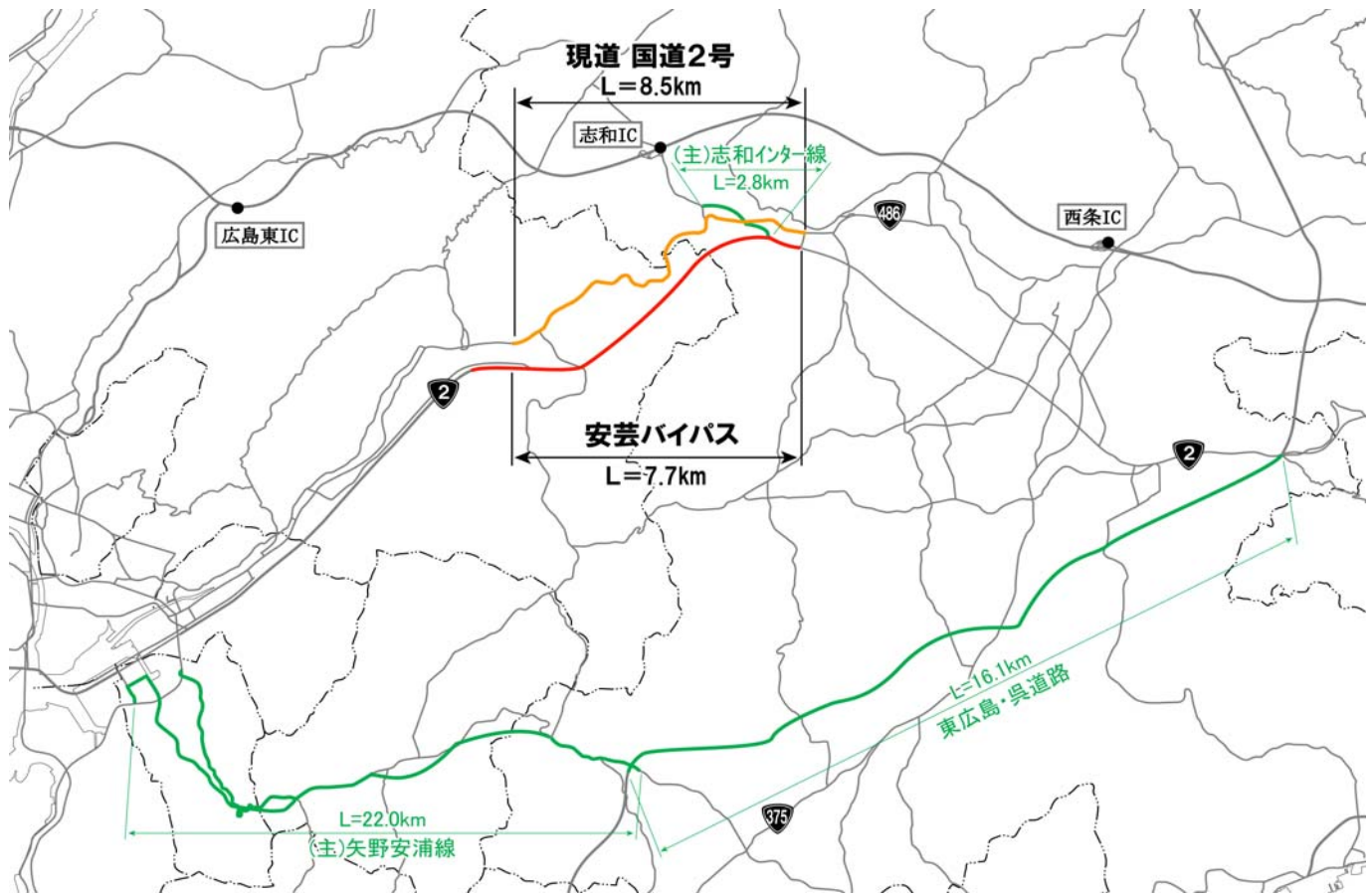
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること





## 費用便益分析の条件

事業名：安芸バイパス

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成22年度
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42年)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
推計に用いた OD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>
開発交通量の 考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ	考慮した開発交通量 (トリップ数) ( ) 台トリップ/日 考慮した理由を記載
配分交通量の 推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分 (リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である <input type="checkbox"/> 山間部海岸部で併行道路が少ない <input type="checkbox"/> その他 ( )
	簡易手法の考え方 (将来交通量の設定方法等)	
速度設定の 考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	<input type="checkbox"/>
	採用理由を記載	
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>
	採用理由を記載	
	その他 (最終配分交通量とQV式との関係から平均速度を設定)	<input checked="" type="checkbox"/>

交通流推計

(3)

項目		チェック欄	
休日交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する 場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
		対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
		採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	( ) %
災害等による 通行止めの 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する 場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
		とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
冬期交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する 場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
交通流推計の 時点以外の 便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>	
車種別時間 価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>	
車種別走行 経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>	
交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>	
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
走行時間短縮・走 行経費減少・交通 事故減少以外の便 益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
その他			

便益の算定



費用の現在価値算定表

箇所名:安芸バイパス(事業全体)				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.16	7.7	1.23	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-21年目	H 7	1.8009	103.0	0.97	1.55		
-20年目	H 8	1.7317	102.4	1.46	2.25		
-19年目	H 9	1.6651	103.4	2.57	3.78		
-18年目	H 10	1.6010	102.8	27.67	39.34		
-17年目	H 11	1.5395	101.3	10.73	14.89		
-16年目	H 12	1.4802	99.7	9.12	12.36		
-15年目	H 13	1.4233	98.4	9.11	12.03		
-14年目	H 14	1.3686	96.6	14.79	19.13		
-13年目	H 15	1.3159	95.4	14.20	17.88		
-12年目	H 16	1.2653	94.4	21.96	26.87		
-11年目	H 17	1.2167	93.2	20.57	24.52		
-10年目	H 18	1.1699	92.5	10.16	11.73		
-9年目	H 19	1.1249	91.7	12.21	13.67		
-8年目	H 20	1.0816	91.3	5.28	5.71		
-7年目	H 21	1.0400	91.3	6.84	7.11		
-6年目	H 22	1.0000	91.3	1.43	1.43		
-5年目	H 23	0.9615	91.3	6.85	6.59		
-4年目	H 24	0.9246	91.3	33.70	31.16		
-3年目	H 25	0.8890	91.3	29.75	26.45		
-2年目	H 26	0.8548	91.3	58.10	49.66		
-1年目	H 27	0.8219	91.3	78.17	64.25		
暫定供用年	H 28	0.7903	91.3	15.24	12.04	1.03	0.81
1年目	H 29	0.7599	91.3	15.24	11.58	1.03	0.78
2年目	H 30	0.7307	91.3	15.24	11.14	1.03	0.75
3年目	H 31	0.7026	91.3	15.24	10.71	1.03	0.72
4年目	H 32	0.6756	91.3	15.24	10.30	1.03	0.69
5年目	H 33	0.6496	91.3	15.24	9.90	1.03	0.67
6年目	H 34	0.6246	91.3	15.24	9.52	1.03	0.64
7年目	H 35	0.6006	91.3	15.24	9.15	1.03	0.62
8年目	H 36	0.5775	91.3	15.24	8.80	1.03	0.59
9年目	H 37	0.5553	91.3	15.24	8.46	1.03	0.57
供用開始年次	H 38	0.5339	91.3			1.17	0.63
11年目	H 39	0.5134	91.3			1.17	0.60
12年目	H 40	0.4936	91.3			1.17	0.58
13年目	H 41	0.4746	91.3			1.17	0.56
14年目	H 42	0.4564	91.3			1.17	0.54
15年目	H 43	0.4388	91.3			1.17	0.51
16年目	H 44	0.4220	91.3			1.17	0.50
17年目	H 45	0.4057	91.3			1.17	0.48
18年目	H 46	0.3901	91.3			1.17	0.46
19年目	H 47	0.3751	91.3			1.17	0.44
20年目	H 48	0.3607	91.3			1.17	0.42
21年目	H 49	0.3468	91.3			1.17	0.41
22年目	H 50	0.3335	91.3			1.17	0.39
23年目	H 51	0.3207	91.3			1.17	0.38
24年目	H 52	0.3083	91.3			1.17	0.36
25年目	H 53	0.2965	91.3			1.17	0.35
26年目	H 54	0.2851	91.3			1.17	0.33
27年目	H 55	0.2741	91.3			1.17	0.32
28年目	H 56	0.2636	91.3			1.17	0.31
29年目	H 57	0.2534	91.3			1.17	0.30
30年目	H 58	0.2437	91.3			1.17	0.29
31年目	H 59	0.2343	91.3			1.17	0.27
32年目	H 60	0.2253	91.3			1.17	0.26
33年目	H 61	0.2166	91.3			1.17	0.25
34年目	H 62	0.2083	91.3			1.17	0.24
35年目	H 63	0.2003	91.3			1.17	0.23
36年目	H 64	0.1926	91.3			1.17	0.23
37年目	H 65	0.1852	91.3			1.17	0.22
38年目	H 66	0.1780	91.3			1.17	0.21
39年目	H 67	0.1712	91.3			1.17	0.20
40年目	H 68	0.1646	91.3			1.17	0.19
41年目	H 69	0.1583	91.3			1.17	0.19
42年目	H 70	0.1522	91.3			1.17	0.18
43年目	H 71	0.1463	91.3			1.17	0.17
44年目	H 72	0.1407	91.3			1.17	0.17
45年目	H 73	0.1353	91.3			1.17	0.16
46年目	H 74	0.1301	91.3			1.17	0.15
47年目	H 75	0.1251	91.3			1.17	0.15
48年目	H 76	0.1203	91.3			1.17	0.14
49年目	H 77	0.1157	91.3	-63.63	-7.36	1.17	0.14
合計				464.41	486.62	57.20	19.74

単純事業費計				528.04		57.20	
--------	--	--	--	--------	--	-------	--

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2)評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。



## 費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:安芸バイパス(残事業)

				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.16	7.7	1.23	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-5年目	H 23	0.9615	91.3	6.85	6.59		
-4年目	H 24	0.9246	91.3	33.70	31.16		
-3年目	H 25	0.8890	91.3	29.75	26.45		
-2年目	H 26	0.8548	91.3	58.10	49.66		
-1年目	H 27	0.8219	91.3	78.17	64.25		
暫定供用年	H 28	0.7903	91.3	15.24	12.04	1.03	0.81
1年目	H 29	0.7599	91.3	15.24	11.58	1.03	0.78
2年目	H 30	0.7307	91.3	15.24	11.14	1.03	0.75
3年目	H 31	0.7026	91.3	15.24	10.71	1.03	0.72
4年目	H 32	0.6756	91.3	15.24	10.30	1.03	0.69
5年目	H 33	0.6496	91.3	15.24	9.90	1.03	0.67
6年目	H 34	0.6246	91.3	15.24	9.52	1.03	0.64
7年目	H 35	0.6006	91.3	15.24	9.15	1.03	0.62
8年目	H 36	0.5775	91.3	15.24	8.80	1.03	0.59
9年目	H 37	0.5553	91.3	15.24	8.46	1.03	0.57
供用開始年次	H 38	0.5339	91.3			1.17	0.63
11年目	H 39	0.5134	91.3			1.17	0.60
12年目	H 40	0.4936	91.3			1.17	0.58
13年目	H 41	0.4746	91.3			1.17	0.56
14年目	H 42	0.4564	91.3			1.17	0.54
15年目	H 43	0.4388	91.3			1.17	0.51
16年目	H 44	0.4220	91.3			1.17	0.50
17年目	H 45	0.4057	91.3			1.17	0.48
18年目	H 46	0.3901	91.3			1.17	0.46
19年目	H 47	0.3751	91.3			1.17	0.44
20年目	H 48	0.3607	91.3			1.17	0.42
21年目	H 49	0.3468	91.3			1.17	0.41
22年目	H 50	0.3335	91.3			1.17	0.39
23年目	H 51	0.3207	91.3			1.17	0.38
24年目	H 52	0.3083	91.3			1.17	0.36
25年目	H 53	0.2965	91.3			1.17	0.35
26年目	H 54	0.2851	91.3			1.17	0.33
27年目	H 55	0.2741	91.3			1.17	0.32
28年目	H 56	0.2636	91.3			1.17	0.31
29年目	H 57	0.2534	91.3			1.17	0.30
30年目	H 58	0.2437	91.3			1.17	0.29
31年目	H 59	0.2343	91.3			1.17	0.27
32年目	H 60	0.2253	91.3			1.17	0.26
33年目	H 61	0.2166	91.3			1.17	0.25
34年目	H 62	0.2083	91.3			1.17	0.24
35年目	H 63	0.2003	91.3			1.17	0.23
36年目	H 64	0.1926	91.3			1.17	0.23
37年目	H 65	0.1852	91.3			1.17	0.22
38年目	H 66	0.1780	91.3			1.17	0.21
39年目	H 67	0.1712	91.3			1.17	0.20
40年目	H 68	0.1646	91.3			1.17	0.19
41年目	H 69	0.1583	91.3			1.17	0.19
42年目	H 70	0.1522	91.3			1.17	0.18
43年目	H 71	0.1463	91.3			1.17	0.17
44年目	H 72	0.1407	91.3			1.17	0.17
45年目	H 73	0.1353	91.3			1.17	0.16
46年目	H 74	0.1301	91.3			1.17	0.15
47年目	H 75	0.1251	91.3			1.17	0.15
48年目	H 76	0.1203	91.3			1.17	0.14
49年目	H 77	0.1157	91.3	-19.53	-2.26	1.17	0.14
合計				339.44	277.45	57.20	19.74
単純事業費計				358.97		57.20	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2)評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。





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 東広島バイパス
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 標	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) = 1.9 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,256億円、経済的内収収益率 (EIRR) = 6.2%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 8.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 2,089億円、経済的内収収益率 (EIRR) = 34.8%)

●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口を■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	● 現道等の年間損失時間及び削減率	区間a (費用便益分析対象区間) について 損失時間 (整備無) : 約71,465千人・時間/年 損失削減時間 : 4,021千人・時間/年 (約71,465千人・時間/年 ⇒ 67,444千人・時間/年) 区間b (平行区間) について : 国道2号 (安芸区上瀬野町上瀬野～安芸郡海田町南堀川町) 並行区間等 (平行区間) の損失時間 : 約2,027千人・時間/年 並行区間等 (平行区間) の損失削減率 : 約7割削減 (約2,027千人・時間/年 ⇒ 約659千人・時間/年)	
	<input type="checkbox"/> 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		
	<input type="checkbox"/> 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	広島～瀬野～西条線、阿戸線、東雲線のバス路線 (芸陽バス) 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	新幹線駅 広島駅へのアクセスが向上 (広島市安芸区瀬野地区からのアクセスが約53分⇒約42分)	
	■ 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	第二種空港 広島空港までのアクセスが向上 (広島市安芸区役所からのアクセスが約80分⇒63分)	
	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	特定重要港湾 広島港へのアクセスが向上 (広島市役所からのアクセスが約71分⇒約54分)
		<input type="checkbox"/> 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が向上	
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
<input type="checkbox"/> 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			
<input type="checkbox"/> 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			
<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である			
<input type="checkbox"/> 幹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			
■ 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		DID内の道路が延長され、都市計画道路網密度が1.0km/km2→1.7km/km2に向上する。	
<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/>	高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り		
	<input checked="" type="checkbox"/>	地域高規格道路の位置づけあり	地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置づけ（平成6年12月指定）	
	<input type="checkbox"/>	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		
	<input checked="" type="checkbox"/>	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	広島市と東広島市を最短で連絡（約82分⇒約69分）	
	<input type="checkbox"/>	現道等における交通不能区間を解消する		
	<input type="checkbox"/>	現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
	<input checked="" type="checkbox"/>	日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	安芸区瀬野地区から日常活動圏中心都市：広島市へのアクセス向上が期待される。 瀬野地区～広島市役所（48分⇒36分）	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/>	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	
		<input checked="" type="checkbox"/>	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	拠点開発プロジェクト「広島中央テクノポリス」の開発支援
		<input checked="" type="checkbox"/>	主要な観光地へのアクセス向上が期待される	広島市原爆ドーム（世界遺産）へのアクセスが向上（広島市安芸区瀬野地区からのアクセスが約55分⇒約44分）、 平成20年度観光入込客数（357,233人※広島平和記念資料館入場者数）
		<input type="checkbox"/>	特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/>	新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		<input type="checkbox"/>	歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/>	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/日以上に該当する区間において、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	
		<input type="checkbox"/>	バリアフリー新法に基づく特定道路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	<input type="checkbox"/>	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/>	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）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	<input checked="" type="checkbox"/>	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	東広島市から県立広島病院までの所要時間が約6分短縮（約45分⇒約39分）	

3. 安全	安全な生活環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> </ul>	海田交差点553.4件/億台キロが交通量の減少により安全性の向上が期待できる。
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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児童、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</li> </ul>	
	災害への備え	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> </ul>	第一次緊急輸送道路に位置づけ
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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）</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす</li> </ul>			
4. 環境	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>	CO2排出削減量：約52千t/年 排出削減率：約1.4%削減（整備なし3,750千t/年、整備あり3,699千t/年）
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率</li> </ul>	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：無し NOxについて環境基準を達成している測定局数の実績（1箇所：安芸郡海田町つくも町1-60） （推計結果） 評価対象区間：便益算定対象範囲 NOx排出削減量：約340t/年、排出削減率：約2.2%削減（整備なし15,689t/年⇒整備あり15,349t/年）
		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</li> </ul>	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：無し SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績（1箇所：安芸郡海田町つくも町1-60） （推計結果） 評価対象区間：便益算定対象範囲 SPM排出削減量：約26t/年、排出削減率：約2.0%削減（整備なし1,326t/年⇒整備あり1,300t/年）
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> </ul>	広島市安芸区中野東地区の昼間および夜間の騒音が改善される見込み （現況：昼間76dB、夜間76dB）
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ その他、環境や景観上の効果が期待される</li> </ul>	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている</li> </ul>	「中国ブロックの社会資本の重点整備方針（H21.8）」に位置付けあり
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</li> </ul>	東広島バイパス、広島南道路と一体となって、地域高規格道路「東広島廿日市道路」を構成する
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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見込まれる</li> </ul>	広島都市圏を構成する広島市、東広島市の一体的な発展のための機能強化が図れる

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道2号	東広島バイパス	L= 9.6 km	2次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
40,600~57,300	4	中国地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	1,125億円	71億円	1,196億円
うち残事業分	363億円	66億円	429億円
基準年における 現在価値 (C)	1,322億円	24億円	1,345億円
うち残事業分	269億円	21億円	289億円

## ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成22年度			
供用年	平成39年度			
単年便益 (初年便益)	114億円	21億円	5.7億円	141億円
基準年における 現在価値 (B)	2,101億円	394億円	107億円	2,602億円
うち残事業分	1,924億円	358億円	97億円	2,378億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.9
経済的純現在価値（事業全体）	1,256億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.2%
費用便益比（残事業）	8.2
経済的純現在価値（残事業）	2,089億円
経済的内部収益率（残事業）	34.8%

注）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ことがある。

④ 感度分析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	40,600～57,300	±10%	7.6～8.9
事業費	363億円	±10%	7.5～9.0
事業期間	16年	±20%	7.3～9.3

交通状況の変化

様式 - 3 ①

事業名：東広島バイパス（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 9.6km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	52,700	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	9	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	91.52	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	現道 国道2号 : 10.8km	交通量	[台/日]	30,500	17,100
		走行時間	[分]	26	23
		走行時間費用	[億円/年]	149.18	69.00
	(主)矢野 安浦線 : 22.0km	交通量	[台/日]	25,100	14,600
		走行時間	[分]	44	34
		走行時間費用	[億円/年]	211.60	84.32
	(都)中野 瀬野線 : 7.0km	交通量	[台/日]	9,400	2,200
		走行時間	[分]	17	15
		走行時間費用	[億円/年]	31.96	5.20
	東広島・ 呉道路 : 16.1km	交通量	[台/日]	40,600	22,000
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	92.97	48.06
	(一)瀬野 呉線 : 14.2km	交通量	[台/日]	4,600	4,300
		走行時間	[分]	21	21
		走行時間費用	[億円/年]	17.25	16.36
③その他道路合計 : 2918.5km	走行時間費用	[億円/年]	8,149.93	8,199.54	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：2998.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	8,652.89	8,514.00	138.89

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。



(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式 - 3 ①

事業名：東広島バイパス（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 9.6km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	9,200	52,700	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	2	9	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	3.90	91.52	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	現道 国道2号 : 10.8km	交通量	[台/日]	27,200	17,100
		走行時間	[分]	26	23
		走行時間費用	[億円/年]	129.13	69.00
	(主)矢野 安浦線 : 22.0km	交通量	[台/日]	24,800	14,600
		走行時間	[分]	44	34
		走行時間費用	[億円/年]	207.44	84.32
	(都)中野 瀬野線 : 7.0km	交通量	[台/日]	11,400	2,200
		走行時間	[分]	18	15
		走行時間費用	[億円/年]	38.65	5.20
	東広島・ 呉道路 : 16.1km	交通量	[台/日]	40,000	22,000
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	91.31	48.06
(一)瀬野 呉線 : 14.2km	交通量	[台/日]	4,500	4,300	
	走行時間	[分]	21	21	
	走行時間費用	[億円/年]	17.15	16.36	
③その他道路合計 : 2918.5km	走行時間費用	[億円/年]	8,154.40	8,199.54	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：2998.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	8,641.98	8,514.00	127.98

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



## 費用便益分析の条件

事業名：東広島バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成22年度	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42年)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ( ) 台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	その他(最終配分交通量とQV式との関係から平均速度を設定)		<input checked="" type="checkbox"/>

(3)

		項目	チェック欄	
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	( ) %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
	交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他 ( )	<input type="checkbox"/>	
	車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>	
	車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>	
	交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>	
中央分離帯の有無を考慮しない		<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				





費用の現在価値算定表

箇所名:東広島バイパス(事業全体)				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.16	9.6	1.54	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-42年目	S 50	3.9461	66.1	0.20	1.09		
-41年目	S 51	3.7943	71.7	0.20	0.97		
-40年目	S 52	3.6484	76.0	0.21	0.92		
-39年目	S 53	3.5081	79.2	0.10	0.40		
-38年目	S 54	3.3731	81.3	0.10	0.38		
-37年目	S 55	3.2434	86.4	0.05	0.17		
-36年目	S 56	3.1187	88.6	0.05	0.16		
-35年目	S 57	2.9987	89.6	0.45	1.38		
-34年目	S 58	2.8834	90.5	0.60	1.75		
-33年目	S 59	2.7725	92.3	0.55	1.51		
-32年目	S 60	2.6658	93.0	2.30	6.02		
-31年目	S 61	2.5633	94.6	0.50	1.24		
-30年目	S 62	2.4647	94.4	4.80	11.44		
-29年目	S 63	2.3699	94.9	7.20	16.42		
-28年目	H 1	2.2788	97.4	4.18	8.93		
-27年目	H 2	2.1911	99.6	5.46	10.97		
-26年目	H 3	2.1068	102.0	1.56	2.94		
-25年目	H 4	2.0258	103.4	12.06	21.57		
-24年目	H 5	1.9479	103.7	14.18	24.32		
-23年目	H 6	1.8730	103.6	58.52	96.59		
-22年目	H 7	1.8009	103.0	53.85	85.96		
-21年目	H 8	1.7317	102.4	70.89	109.14		
-20年目	H 9	1.6651	103.4	48.04	70.63		
-19年目	H 10	1.6010	102.8	87.25	124.06		
-18年目	H 11	1.5395	101.3	71.38	99.04		
-17年目	H 12	1.4802	99.7	52.62	71.33		
-16年目	H 13	1.4233	98.4	43.41	57.33		
-15年目	H 14	1.3686	96.6	48.65	62.93		
-14年目	H 15	1.3159	95.4	32.21	40.56		
-13年目	H 16	1.2653	94.4	26.86	32.87		
-12年目	H 17	1.2167	93.2	32.95	39.27		
-11年目	H 18	1.1699	92.5	12.65	14.61		
-10年目	H 19	1.1249	91.7	20.43	22.88		
-9年目	H 20	1.0816	91.3	23.89	25.84		
-8年目	H 21	1.0400	91.3	18.17	18.90		
-7年目	H 22	1.0000	91.3	5.18	5.18		
-6年目	H 23	0.9615	91.3	6.97	6.70		
-5年目	H 24	0.9246	91.3	18.11	16.74		
-4年目	H 25	0.8890	91.3	26.61	23.66		
-3年目	H 26	0.8548	91.3	22.40	19.15		
-2年目	H 27	0.8219	91.3	31.50	25.89		
-1年目	H 28	0.7903	91.3	76.42	60.40		
暫定供用年	H 29	0.7599	91.3	18.10	13.75	1.28	0.97
1年目	H 30	0.7307	91.3	18.10	13.23	1.28	0.94
2年目	H 31	0.7026	91.3	18.10	12.72	1.28	0.90
3年目	H 32	0.6756	91.3	18.10	12.23	1.28	0.86
4年目	H 33	0.6496	91.3	18.10	11.76	1.28	0.83
5年目	H 34	0.6246	91.3	18.10	11.31	1.28	0.80
6年目	H 35	0.6006	91.3	18.10	10.87	1.28	0.77
7年目	H 36	0.5775	91.3	18.10	10.45	1.28	0.74
8年目	H 37	0.5553	91.3	18.10	10.05	1.28	0.71
9年目	H 38	0.5339	91.3	18.10	9.66	1.28	0.68
供用開始年次	H 39	0.5134	91.3			1.46	0.75
11年目	H 40	0.4936	91.3			1.46	0.72
12年目	H 41	0.4746	91.3			1.46	0.69
13年目	H 42	0.4564	91.3			1.46	0.67
14年目	H 43	0.4388	91.3			1.46	0.64
15年目	H 44	0.4220	91.3			1.46	0.62
16年目	H 45	0.4057	91.3			1.46	0.59
17年目	H 46	0.3901	91.3			1.46	0.57
18年目	H 47	0.3751	91.3			1.46	0.55
19年目	H 48	0.3607	91.3			1.46	0.53
20年目	H 49	0.3468	91.3			1.46	0.51
21年目	H 50	0.3335	91.3			1.46	0.49
22年目	H 51	0.3207	91.3			1.46	0.47
23年目	H 52	0.3083	91.3			1.46	0.45
24年目	H 53	0.2965	91.3			1.46	0.43
25年目	H 54	0.2851	91.3			1.46	0.42
26年目	H 55	0.2741	91.3			1.46	0.40
27年目	H 56	0.2636	91.3			1.46	0.39
28年目	H 57	0.2534	91.3			1.46	0.37
29年目	H 58	0.2437	91.3			1.46	0.36
30年目	H 59	0.2343	91.3			1.46	0.34
31年目	H 60	0.2253	91.3			1.46	0.33
32年目	H 61	0.2166	91.3			1.46	0.32
33年目	H 62	0.2083	91.3			1.46	0.30
34年目	H 63	0.2003	91.3			1.46	0.29
35年目	H 64	0.1926	91.3			1.46	0.28
36年目	H 65	0.1852	91.3			1.46	0.27
37年目	H 66	0.1780	91.3			1.46	0.26
38年目	H 67	0.1712	91.3			1.46	0.25
39年目	H 68	0.1646	91.3			1.46	0.24
40年目	H 69	0.1583	91.3			1.46	0.23
41年目	H 70	0.1522	91.3			1.46	0.22
42年目	H 71	0.1463	91.3			1.46	0.21
43年目	H 72	0.1407	91.3			1.46	0.21
44年目	H 73	0.1353	91.3			1.46	0.20
45年目	H 74	0.1301	91.3			1.46	0.19
46年目	H 75	0.1251	91.3			1.46	0.18
47年目	H 76	0.1203	91.3			1.46	0.18
48年目	H 77	0.1157	91.3			1.46	0.17
49年目	H 78	0.1112	91.3	-328.81	-36.57	1.46	0.16
合計				795.70	1321.68	71.31	23.66
単純事業費計				1124.51		71.31	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
 (このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。))

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

## 費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 東広島バイパス(残事業)

				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.15	9.6	1.48	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-6年目	H 23	0.9615	91.3	6.97	6.70		
-5年目	H 24	0.9246	91.3	18.11	16.74		
-4年目	H 25	0.8890	91.3	26.61	23.66		
-3年目	H 26	0.8548	91.3	22.40	19.15		
-2年目	H 27	0.8219	91.3	31.50	25.89		
-1年目	H 28	0.7903	91.3	76.42	60.40		
暫定供用年	H 29	0.7599	91.3	18.10	13.75	0.92	0.70
1年目	H 30	0.7307	91.3	18.10	13.23	0.92	0.67
2年目	H 31	0.7026	91.3	18.10	12.72	0.92	0.65
3年目	H 32	0.6756	91.3	18.10	12.23	0.92	0.62
4年目	H 33	0.6496	91.3	18.10	11.76	0.92	0.60
5年目	H 34	0.6246	91.3	18.10	11.31	0.92	0.57
6年目	H 35	0.6006	91.3	18.10	10.87	0.92	0.55
7年目	H 36	0.5775	91.3	18.10	10.45	0.92	0.53
8年目	H 37	0.5553	91.3	18.10	10.05	0.92	0.51
9年目	H 38	0.5339	91.3	18.10	9.66	0.92	0.49
供用開始年次	H 39	0.5134	91.3			1.41	0.72
11年目	H 40	0.4936	91.3			1.41	0.70
12年目	H 41	0.4746	91.3			1.41	0.67
13年目	H 42	0.4564	91.3			1.41	0.64
14年目	H 43	0.4388	91.3			1.41	0.62
15年目	H 44	0.4220	91.3			1.41	0.60
16年目	H 45	0.4057	91.3			1.41	0.57
17年目	H 46	0.3901	91.3			1.41	0.55
18年目	H 47	0.3751	91.3			1.41	0.53
19年目	H 48	0.3607	91.3			1.41	0.51
20年目	H 49	0.3468	91.3			1.41	0.49
21年目	H 50	0.3335	91.3			1.41	0.47
22年目	H 51	0.3207	91.3			1.41	0.45
23年目	H 52	0.3083	91.3			1.41	0.44
24年目	H 53	0.2965	91.3			1.41	0.42
25年目	H 54	0.2851	91.3			1.41	0.40
26年目	H 55	0.2741	91.3			1.41	0.39
27年目	H 56	0.2636	91.3			1.41	0.37
28年目	H 57	0.2534	91.3			1.41	0.36
29年目	H 58	0.2437	91.3			1.41	0.34
30年目	H 59	0.2343	91.3			1.41	0.33
31年目	H 60	0.2253	91.3			1.41	0.32
32年目	H 61	0.2166	91.3			1.41	0.31
33年目	H 62	0.2083	91.3			1.41	0.29
34年目	H 63	0.2003	91.3			1.41	0.28
35年目	H 64	0.1926	91.3			1.41	0.27
36年目	H 65	0.1852	91.3			1.41	0.26
37年目	H 66	0.1780	91.3			1.41	0.25
38年目	H 67	0.1712	91.3			1.41	0.24
39年目	H 68	0.1646	91.3			1.41	0.23
40年目	H 69	0.1583	91.3			1.41	0.22
41年目	H 70	0.1522	91.3			1.41	0.21
42年目	H 71	0.1463	91.3			1.41	0.21
43年目	H 72	0.1407	91.3			1.41	0.20
44年目	H 73	0.1353	91.3			1.41	0.19
45年目	H 74	0.1301	91.3			1.41	0.18
46年目	H 75	0.1251	91.3			1.41	0.18
47年目	H 76	0.1203	91.3			1.41	0.17
48年目	H 77	0.1157	91.3			1.41	0.16
49年目	H 78	0.1112	91.3	-0.41	-0.05	1.41	0.16
合計				362.60	268.51	65.66	20.81

単純事業費計		363.01	65.66
--------	--	--------	-------

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

便益の現在価値算定表

箇所名：東広島バイパス(事業全体)

年度 (基準年)	年次	総走行台キロの年次別伸び率 (山陽ブロック)			割引率 (A)	GDP デフレータ (B)	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合計 (億円)	
		乗用車類	貨物車類	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	割引率4%
暫定供用年	H 29	0.99803	0.99754	0.99788	0.7599	91.3	53.42	10.41	50.32	114.14	86.74	5.90	1.10	14.33	21.33	16.21	5.73	4.35	141.21	107.31
1年目	H 30	0.99803	0.99753	0.99787	0.7307	91.3	53.31	10.38	50.20	113.89	83.22	5.89	1.10	14.30	21.29	15.55	5.72	4.18	140.89	102.95
2年目	H 31	0.99803	0.99753	0.99787	0.7026	91.3	53.21	10.35	50.07	113.63	79.84	5.88	1.10	14.26	21.24	14.92	5.70	4.01	140.57	98.77
3年目	H 32	0.99802	0.99752	0.99786	0.6756	91.3	53.10	10.33	49.95	113.38	76.60	5.87	1.09	14.23	21.19	14.31	5.69	3.85	140.26	94.75
4年目	H 33	0.99742	0.99874	0.99785	0.6496	91.3	52.97	10.32	49.88	113.17	73.51	5.85	1.09	14.21	21.15	13.74	5.68	3.69	140.00	90.94
5年目	H 34	0.99742	0.99874	0.99784	0.6246	91.3	52.83	10.30	49.82	112.95	70.55	5.83	1.09	14.19	21.12	13.19	5.67	3.54	139.74	87.28
6年目	H 35	0.99741	0.99874	0.99784	0.6006	91.3	52.69	10.29	49.76	112.74	67.71	5.82	1.09	14.17	21.08	12.66	5.65	3.40	139.48	83.77
7年目	H 36	0.99740	0.99874	0.99783	0.5775	91.3	52.56	10.28	49.70	112.53	64.98	5.80	1.09	14.15	21.05	12.15	5.64	3.26	139.22	80.40
8年目	H 37	0.99740	0.99874	0.99783	0.5553	91.3	52.42	10.26	49.63	112.32	62.37	5.79	1.09	14.14	21.01	11.67	5.63	3.13	138.96	77.16
9年目	H 38	0.99739	0.99873	0.99782	0.5339	91.3	52.28	10.25	49.57	112.10	59.85	5.77	1.09	14.12	20.98	11.20	5.62	3.00	138.70	74.05
供用開始年次	H 39	0.99738	0.99873	0.99782	0.5134	91.3	67.74	12.25	59.71	139.69	71.72	7.94	1.15	16.58	25.68	13.18	7.29	3.74	172.66	88.64
11年目	H 40	0.99738	0.99873	0.99781	0.4936	91.3	67.56	12.24	59.63	139.42	68.82	7.92	1.15	16.56	25.63	12.65	7.28	3.59	172.33	85.07
12年目	H 41	0.99737	0.99873	0.99781	0.4746	91.3	67.38	12.22	59.55	139.16	66.05	7.90	1.15	16.54	25.59	12.15	7.26	3.45	172.01	81.64
13年目	H 42	0.99736	0.99873	0.99780	0.4564	91.3	67.20	12.21	59.48	138.89	63.39	7.88	1.15	16.52	25.55	11.66	7.25	3.31	171.68	78.35
14年目	H 43	0.98994	0.99905	0.99288	0.4388	91.3	66.53	12.19	59.42	138.14	60.62	7.80	1.14	16.50	25.45	11.17	7.19	3.16	170.79	74.95
15年目	H 44	0.98984	0.99905	0.99283	0.4220	91.3	65.85	12.18	59.37	137.40	57.98	7.72	1.14	16.49	25.35	10.70	7.14	3.01	169.89	71.69
16年目	H 45	0.98973	0.99905	0.99278	0.4057	91.3	65.17	12.17	59.31	136.65	55.44	7.64	1.14	16.47	25.26	10.25	7.09	2.88	169.00	68.57
17年目	H 46	0.98963	0.99905	0.99273	0.3901	91.3	64.50	12.16	59.25	135.91	53.02	7.56	1.14	16.46	25.16	9.82	7.04	2.75	168.11	65.58
18年目	H 47	0.98952	0.99905	0.99267	0.3751	91.3	63.82	12.15	59.20	135.17	50.70	7.49	1.14	16.44	25.07	9.40	6.99	2.62	167.22	62.73
19年目	H 48	0.98941	0.99905	0.99262	0.3607	91.3	63.15	12.14	59.14	134.42	48.49	7.41	1.14	16.42	24.97	9.01	6.94	2.50	166.33	59.99
20年目	H 49	0.98929	0.99904	0.99256	0.3468	91.3	62.47	12.12	59.08	133.68	46.36	7.33	1.14	16.41	24.87	8.63	6.88	2.39	165.44	57.38
21年目	H 50	0.98918	0.99904	0.99251	0.3335	91.3	61.79	12.11	59.03	132.93	44.33	7.25	1.14	16.39	24.78	8.26	6.83	2.28	164.54	54.87
22年目	H 51	0.98906	0.99904	0.99245	0.3207	91.3	61.12	12.10	58.97	132.19	42.39	7.17	1.14	16.38	24.68	7.91	6.78	2.17	163.65	52.48
23年目	H 52	0.98894	0.99904	0.99239	0.3083	91.3	60.44	12.09	58.91	131.45	40.53	7.09	1.14	16.36	24.59	7.58	6.73	2.07	162.76	50.18
24年目	H 53	0.98881	0.99904	0.99234	0.2965	91.3	59.77	12.08	58.86	130.70	38.75	7.01	1.13	16.35	24.49	7.26	6.68	1.98	161.87	47.99
25年目	H 54	0.98869	0.99904	0.99228	0.2851	91.3	59.09	12.07	58.80	129.96	37.05	6.93	1.13	16.33	24.39	6.95	6.63	1.89	160.98	45.89
26年目	H 55	0.98856	0.99904	0.99222	0.2741	91.3	58.41	12.06	58.74	129.21	35.42	6.85	1.13	16.31	24.30	6.66	6.57	1.80	160.08	43.88
27年目	H 56	0.98842	0.99904	0.99216	0.2636	91.3	57.74	12.04	58.69	128.47	33.86	6.77	1.13	16.30	24.20	6.38	6.52	1.72	159.19	41.96
28年目	H 57	0.98829	0.99904	0.99209	0.2534	91.3	57.06	12.03	58.63	127.72	32.37	6.69	1.13	16.28	24.10	6.11	6.47	1.64	158.30	40.12
29年目	H 58	0.98815	0.99904	0.99203	0.2437	91.3	56.39	12.02	58.57	126.98	30.94	6.61	1.13	16.27	24.01	5.85	6.42	1.56	157.41	38.36
30年目	H 59	0.98801	0.99904	0.99197	0.2343	91.3	55.71	12.01	58.52	126.24	29.58	6.53	1.13	16.25	23.91	5.60	6.37	1.49	156.52	36.67
31年目	H 60	0.98786	0.99903	0.99190	0.2253	91.3	55.03	12.00	58.46	125.49	28.27	6.45	1.13	16.24	23.82	5.37	6.32	1.42	155.63	35.06
32年目	H 61	0.98771	0.99903	0.99184	0.2166	91.3	54.36	11.99	58.40	124.75	27.02	6.38	1.13	16.22	23.72	5.14	6.27	1.36	154.73	33.52
33年目	H 62	0.98756	0.99903	0.99177	0.2083	91.3	53.68	11.97	58.35	124.00	25.83	6.30	1.12	16.20	23.62	4.92	6.21	1.29	153.84	32.04
34年目	H 63	0.98740	0.99903	0.99170	0.2003	91.3	53.00	11.96	58.29	123.26	24.69	6.22	1.12	16.19	23.53	4.71	6.16	1.23	152.95	30.63
35年目	H 64	0.98724	0.99903	0.99163	0.1926	91.3	52.33	11.95	58.24	122.51	23.59	6.14	1.12	16.17	23.43	4.51	6.11	1.18	152.06	29.28
36年目	H 65	0.98708	0.99903	0.99156	0.1852	91.3	51.65	11.94	58.18	121.77	22.55	6.06	1.12	16.16	23.34	4.32	6.06	1.12	151.17	27.99
37年目	H 66	0.98691	0.99903	0.99149	0.1780	91.3	50.98	11.93	58.12	121.03	21.55	5.98	1.12	16.14	23.24	4.14	6.01	1.07	150.27	26.76
38年目	H 67	0.98673	0.99903	0.99142	0.1712	91.3	50.30	11.92	58.07	120.28	20.59	5.90	1.12	16.13	23.14	3.96	5.96	1.02	149.38	25.57
39年目	H 68	0.98656	0.99903	0.99134	0.1646	91.3	49.62	11.90	58.01	119.54	19.68	5.82	1.12	16.11	23.05	3.79	5.90	0.97	148.49	24.44
40年目	H 69	0.98637	0.99903	0.99127	0.1583	91.3	48.95	11.89	57.95	118.79	18.80	5.74	1.12	16.09	22.95	3.63	5.85	0.93	147.60	23.36
41年目	H 70	0.98619	0.99903	0.99119	0.1522	91.3	48.27	11.88	57.90	118.05	17.97	5.66	1.12	16.08	22.86	3.48	5.80	0.88	146.71	22.33
42年目	H 71	0.98599	0.99902	0.99111	0.1463	91.3	47.60	11.87	57.84	117.30	17.17	5.58	1.11	16.06	22.76	3.33	5.75	0.84	145.81	21.34
43年目	H 72	0.98579	0.99902	0.99103	0.1407	91.3	46.92	11.86	57.78	116.56	16.40	5.50	1.11	16.05	22.66	3.19	5.70	0.80	144.92	20.39
44年目	H 73	0.98559	0.99902	0.99095	0.1353	91.3	46.24	11.85	57.73	115.82	15.67	5.42	1.11	16.03	22.57	3.05	5.65	0.76	144.03	19.49
45年目	H 74	0.98538	0.99902	0.99087	0.1301	91.3	45.57	11.84	57.67	115.07	14.97	5.34	1.11	16.02	22.47	2.92	5.59	0.73	143.14	18.62
46年目	H 75	0.98516	0.99902	0.99078	0.1251	91.3	44.89	11.82	57.61	114.33	14.30	5.27	1.11	16.00	22.38	2.80	5.54	0.69	142.25	17.79
47年目	H 76	0.98494	0.99902	0.99070	0.1203	91.3	44.21	11.81	57.56	113.58	13.66	5.19	1.11	15.98	22.28	2.68	5.49	0.66	141.35	17.00
48年目	H 77	0.98471	0.99902	0.99061	0.1157	91.3	43.54	11.80	57.50	112.84	13.05	5.11	1.11	15.97	22.18	2.57	5.44	0.63	140.46	16.25
49年目	H 78	0.																		

便益の現在価値算定表

箇所名：東広島バイパス(残事業)

年度 (基準年)	H22	総走行台キロの年次別伸び率 (山陽ブロック)			割引率 (A)	GDP デフレーター (B)	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合計 (億円)	
		乗用車類	貨物車類	全 車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 (1)×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	② 計	現在価値 (A)×(2)	③	現在価値 (3)×(A)	便益合計 (1)~(3)	割引率4%
暫定供用年	H 29	0.99803	0.99754	0.99788	0.7599	91.3	46.41	9.12	47.40	102.93	78.22	4.72	0.91	13.46	19.08	14.50	5.11	3.88	127.13	96.61
1年目	H 30	0.99803	0.99753	0.99787	0.7307	91.3	46.32	9.10	47.28	102.70	75.04	4.71	0.91	13.42	19.04	13.91	5.10	3.73	126.84	92.68
2年目	H 31	0.99803	0.99753	0.99787	0.7026	91.3	46.23	9.08	47.17	102.47	72.00	4.70	0.91	13.39	18.99	13.34	5.09	3.58	126.56	88.92
3年目	H 32	0.99802	0.99752	0.99786	0.6756	91.3	46.14	9.05	47.05	102.24	69.07	4.69	0.90	13.36	18.95	12.80	5.08	3.43	126.27	85.30
4年目	H 33	0.99742	0.99874	0.99785	0.6496	91.3	46.02	9.04	46.99	102.05	66.29	4.68	0.90	13.34	18.92	12.29	5.07	3.29	126.04	81.87
5年目	H 34	0.99742	0.99874	0.99784	0.6246	91.3	45.90	9.03	46.93	101.86	63.62	4.67	0.90	13.32	18.89	11.80	5.06	3.16	125.81	78.58
6年目	H 35	0.99741	0.99874	0.99784	0.6006	91.3	45.78	9.02	46.87	101.67	61.06	4.65	0.90	13.31	18.86	11.33	5.05	3.03	125.58	75.42
7年目	H 36	0.99740	0.99874	0.99783	0.5775	91.3	45.66	9.01	46.81	101.48	58.60	4.64	0.90	13.29	18.83	10.87	5.03	2.91	125.35	72.38
8年目	H 37	0.99740	0.99874	0.99783	0.5553	91.3	45.54	9.00	46.75	101.29	56.25	4.63	0.90	13.27	18.80	10.44	5.02	2.79	125.12	69.47
9年目	H 38	0.99739	0.99873	0.99782	0.5339	91.3	45.42	8.99	46.69	101.10	53.98	4.62	0.90	13.26	18.77	10.02	5.01	2.68	124.89	66.68
供用開始年次	H 39	0.99738	0.99873	0.99782	0.5134	91.3	60.90	10.99	56.83	128.72	66.08	6.79	0.96	15.72	23.47	12.05	6.69	3.43	158.88	81.56
11年目	H 40	0.99738	0.99873	0.99781	0.4936	91.3	60.74	10.97	56.76	128.47	63.42	6.77	0.96	15.70	23.43	11.57	6.67	3.29	158.58	78.28
12年目	H 41	0.99737	0.99873	0.99781	0.4746	91.3	60.58	10.96	56.69	128.23	60.86	6.75	0.96	15.68	23.39	11.10	6.66	3.16	158.28	75.13
13年目	H 42	0.99736	0.99873	0.99780	0.4564	91.3	60.42	10.95	56.62	127.98	58.41	6.74	0.96	15.66	23.35	10.66	6.65	3.03	157.98	72.10
14年目	H 43	0.98994	0.99905	0.99288	0.4388	91.3	59.81	10.94	56.56	127.31	55.87	6.67	0.96	15.64	23.27	10.21	6.60	2.90	157.18	68.97
15年目	H 44	0.98984	0.99905	0.99283	0.4220	91.3	59.20	10.93	56.51	126.64	53.44	6.60	0.96	15.63	23.19	9.78	6.55	2.76	156.37	65.98
16年目	H 45	0.98973	0.99905	0.99278	0.4057	91.3	58.59	10.92	56.46	125.97	51.11	6.53	0.95	15.61	23.10	9.37	6.50	2.64	155.57	63.12
17年目	H 46	0.98963	0.99905	0.99273	0.3901	91.3	57.99	10.91	56.40	125.29	48.88	6.47	0.95	15.60	23.02	8.98	6.46	2.52	154.77	60.38
18年目	H 47	0.98952	0.99905	0.99267	0.3751	91.3	57.38	10.90	56.35	124.62	46.75	6.40	0.95	15.58	22.94	8.60	6.41	2.40	153.97	57.76
19年目	H 48	0.98941	0.99905	0.99262	0.3607	91.3	56.77	10.88	56.30	123.95	44.71	6.33	0.95	15.57	22.85	8.24	6.36	2.29	153.16	55.24
20年目	H 49	0.98929	0.99904	0.99256	0.3468	91.3	56.16	10.87	56.24	123.28	42.75	6.26	0.95	15.56	22.77	7.90	6.31	2.19	152.36	52.84
21年目	H 50	0.98918	0.99904	0.99251	0.3335	91.3	55.55	10.86	56.19	122.61	40.89	6.19	0.95	15.54	22.68	7.56	6.27	2.09	151.56	50.54
22年目	H 51	0.98906	0.99904	0.99245	0.3207	91.3	54.95	10.85	56.13	121.93	39.10	6.13	0.95	15.53	22.60	7.25	6.22	1.99	150.75	48.34
23年目	H 52	0.98894	0.99904	0.99239	0.3083	91.3	54.34	10.84	56.08	121.26	37.39	6.06	0.95	15.51	22.52	6.94	6.17	1.90	149.95	46.23
24年目	H 53	0.98881	0.99904	0.99234	0.2965	91.3	53.73	10.83	56.03	120.59	35.75	5.99	0.95	15.50	22.43	6.65	6.12	1.82	149.15	44.22
25年目	H 54	0.98869	0.99904	0.99228	0.2851	91.3	53.12	10.82	55.97	119.92	34.18	5.92	0.95	15.48	22.35	6.37	6.08	1.73	148.35	42.29
26年目	H 55	0.98856	0.99904	0.99222	0.2741	91.3	52.52	10.81	55.92	119.25	32.68	5.86	0.95	15.47	22.27	6.10	6.03	1.65	147.54	40.44
27年目	H 56	0.98842	0.99904	0.99216	0.2636	91.3	51.91	10.80	55.86	118.57	31.25	5.79	0.94	15.45	22.18	5.85	5.98	1.58	146.74	38.67
28年目	H 57	0.98829	0.99904	0.99209	0.2534	91.3	51.30	10.79	55.81	117.90	29.88	5.72	0.94	15.44	22.10	5.60	5.94	1.50	145.94	36.98
29年目	H 58	0.98815	0.99904	0.99203	0.2437	91.3	50.69	10.78	55.76	117.23	28.57	5.65	0.94	15.42	22.02	5.36	5.89	1.43	145.13	35.36
30年目	H 59	0.98801	0.99904	0.99197	0.2343	91.3	50.08	10.77	55.70	116.56	27.31	5.58	0.94	15.41	21.93	5.14	5.84	1.37	144.33	33.82
31年目	H 60	0.98786	0.99903	0.99190	0.2253	91.3	49.48	10.76	55.65	115.89	26.11	5.52	0.94	15.39	21.85	4.92	5.79	1.31	143.53	32.33
32年目	H 61	0.98771	0.99903	0.99184	0.2166	91.3	48.87	10.75	55.60	115.21	24.96	5.45	0.94	15.38	21.77	4.71	5.75	1.24	142.72	30.92
33年目	H 62	0.98756	0.99903	0.99177	0.2083	91.3	48.26	10.74	55.54	114.54	23.86	5.38	0.94	15.36	21.68	4.52	5.70	1.19	141.92	29.56
34年目	H 63	0.98740	0.99903	0.99170	0.2003	91.3	47.65	10.73	55.49	113.87	22.81	5.31	0.94	15.35	21.60	4.33	5.65	1.13	141.12	28.26
35年目	H 64	0.98724	0.99903	0.99163	0.1926	91.3	47.04	10.72	55.43	113.20	21.80	5.25	0.94	15.33	21.51	4.14	5.60	1.08	140.32	27.02
36年目	H 65	0.98708	0.99903	0.99156	0.1852	91.3	46.44	10.71	55.38	112.52	20.84	5.18	0.94	15.32	21.43	3.97	5.56	1.03	139.51	25.83
37年目	H 66	0.98691	0.99903	0.99149	0.1780	91.3	45.83	10.70	55.33	111.85	19.91	5.11	0.94	15.30	21.35	3.80	5.51	0.98	138.71	24.70
38年目	H 67	0.98673	0.99903	0.99142	0.1712	91.3	45.22	10.69	55.27	111.18	19.03	5.04	0.93	15.29	21.26	3.64	5.46	0.94	137.91	23.61
39年目	H 68	0.98656	0.99903	0.99134	0.1646	91.3	44.61	10.68	55.22	110.51	18.19	4.97	0.93	15.27	21.18	3.49	5.42	0.89	137.10	22.57
40年目	H 69	0.98637	0.99903	0.99127	0.1583	91.3	44.00	10.67	55.17	109.84	17.39	4.91	0.93	15.26	21.10	3.34	5.37	0.85	136.30	21.57
41年目	H 70	0.98619	0.99903	0.99119	0.1522	91.3	43.40	10.66	55.11	109.16	16.61	4.84	0.93	15.24	21.01	3.20	5.32	0.81	135.50	20.62
42年目	H 71	0.98599	0.99902	0.99111	0.1463	91.3	42.79	10.65	55.06	108.49	15.88	4.77	0.93	15.23	20.93	3.06	5.27	0.77	134.70	19.71
43年目	H 72	0.98579	0.99902	0.99103	0.1407	91.3	42.18	10.64	55.00	107.82	15.17	4.70	0.93	15.21	20.85	2.93	5.23	0.74	133.89	18.84
44年目	H 73	0.98559	0.99902	0.99095	0.1353	91.3	41.57	10.62	54.95	107.15	14.50	4.64	0.93	15.20	20.76	2.81	5.18	0.70	133.09	18.01
45年目	H 74	0.98538	0.99902	0.99087	0.1301	91.3	40.97	10.61	54.90	106.48	13.85	4.57	0.93	15.18	20.68	2.69	5.13	0.67	132.29	17.21
46年目	H 75	0.98516	0.99902	0.99078	0.1251	91.3	40.36	10.60	54.84	105.80	13.24	4.50	0.93	15.17	20.60	2.58	5.08	0.64	131.48	16.45
47年目	H 76	0.98494	0.99902	0.99070	0.1203	91.3	39.75	10.59	54.79	105.13	12.65	4.43	0.93	15.15	20.51	2.47	5.04	0.61	130.68	15.72
48年目	H 77	0.98471	0.99902	0.99061	0.1157	91.3	39.14	10.58	54.73	104.46	12.08	4.36	0.93	15.14	20.43	2.36	4.99	0.58	129.88	15.02
49年目	H 78	0.98447	0.99902	0.99052	0.1112	91.3	38													



一般国道2号 安芸バイパス

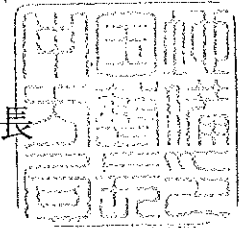
一般国道2号 東広島バイパス

〔広島県への意見照会と回答〕

国中整企画第28号  
国中整港計第17号  
平成22年9月8日

広島県知事 殿

中国地方整備局長



中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る  
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、中国地方整備局事業監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成22年9月30日(木)に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成22年9月21日(火)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

中国地方整備局 企画部 企画課

課長補佐 浜崎

教習係長 木本

電話：082-221-9231

FAX：082-227-2651

(別紙)

【道路事業】

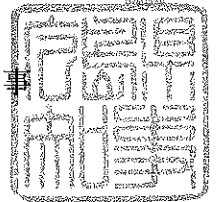
事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道2号 安芸バイパス	継続	
一般国道2号 東広島バイパス	継続	
一般国道375号 東広島・呉道路	継続	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業監視委員会」へ諮る  
対応方針(原案)を作成するためのものです。

土総第 23 号  
平成22年9月21日

中国地方整備局長 様

広島県知事



中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る  
意見照会について（回答）

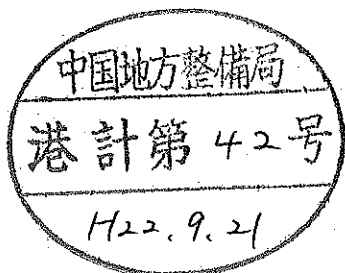
平成22年9月8日付け国中整企画第28号及び国中整港計第17号で照会のあつた下記事業について、対応方針（原案）案については異存ありません。

なお、個別の事業についての意見は別紙のとおりです。

記

- ・ 道路事業 一般国道2号安芸バイパス
- ・ 道路事業 一般国道2号東広島バイパス
- ・ 道路事業 一般国道375号東広島・呉道路

以上



担当

総務管理部土木総務課経営調整グループ

電話 082-513-3814

FAX 082-223-3593

(別紙)

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）案に対する意見

【道路事業】

事業名	一般国道2号 安芸バイパス
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	異存はありません
<p>(具体的意見)</p> <p>安芸バイパスについては、国道2号の慢性的な交通渋滞の緩和をはじめ、地域経済・産業等の発展や、広島空港へのアクセス性向上のため、早期整備が不可欠であると考えます。</p> <p>今後も引き続きコストの縮減に努めながら、早期の全線供用開始に向け、計画的に整備を進めていただきたい。</p>	
事業名	一般国道2号 東広島バイパス
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	異存はありません
<p>(具体的意見)</p> <p>東広島バイパスについては、国道2号の慢性的な交通渋滞の緩和をはじめ、地域経済・産業等の発展や、広島空港へのアクセス性向上のため、早期整備が不可欠であると考えます。</p> <p>今後も引き続きコストの縮減に努めながら、早期の全線供用開始に向け、計画的に整備を進めていただきたい。</p>	
事業名	一般国道375号 東広島・呉道路
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	異存はありません
<p>(具体的意見)</p> <p>東広島・呉道路は、広島県中央地域の地域経済・産業等の発展や広域的な交流圏の形成、さらに広島空港へのアクセス性を向上させるうえで必要不可欠な道路ネットワークとして、整備を着実に進める必要があると考えます。</p> <p>今後も引き続きコストの縮減に努めながら、早期の全線供用開始に向け、計画的に整備を進めていただきたい。</p>	



一般国道2号 安芸バイパス

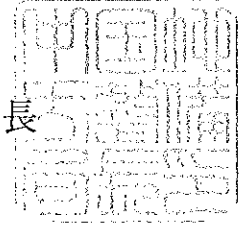
一般国道2号 東広島バイパス

〔広島市への意見照会と回答〕

国中整企画第28号  
国中整港計第17号  
平成22年9月8日

広島市長 殿

中国地方整備局長



中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る  
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、中国地方整備局事業監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成22年9月30日(木)に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成22年9月21日(火)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

中国地方整備局 企画部 企画課

課長補佐 浜崎

教習係長 木本

電話：082-221-9231

FAX：082-227-2651

(別紙)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道2号 安芸バイパス	継続	
一般国道2号 東広島バイパス	継続	

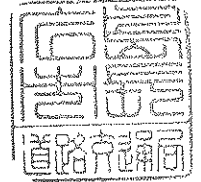
※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業監視委員会」へ諮る  
対応方針(原案)を作成するためのものです。

広道計第117号

平成22年9月21日

中国地方整備局長 様

広島市長 秋葉忠利  
(道路交通局道路計画課)



中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る意見照会について（回答）

平成22年9月8日付け国中整企画第28号及び国中整港計第17号で意見照会のあったこのことについては、下記のとおりです。

記

安芸バイパス及び東広島バイパスの事業再評価に係る対応方針（原案）については異存ありません。

事業の執行にあたっては、海田高架橋を含む全線の早期暫定供用をお願いします。

