

# 道路建設事業の再評価項目調書

<b>事業名</b> 一般国道375号 東広島・呉道路	<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 呉市 阿賀中央5丁目 至：広島県 東広島市 高屋町溝口	<b>延長</b> 32.8 km			
<b>事業概要</b> 一般国道375号は、広島県呉市から島根県大田市に至る延長約178kmの主要幹線道路である。 東広島・呉道路は、広島県の中央部に位置し、広域交通拠点との連絡強化を図ることを目的とした延長32.8kmの4車線の自動車専用道路である。				
H5年度事業化	H2年度都市計画決定	H5年度用地着手	H7年度工事着手	
<b>全体事業費</b>	約1,925億円	<b>事業進捗率</b> (H21年度末現在)	63% 供用済延長 11.7 km	
<b>計画交通量</b>	15,700~28,700台/日			
<b>費用対効果分析結果</b>	B/C (3便益) (事業全体) 1.4 (残事業) 4.6	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 537 / 2,070 億円 事業費 : 461/1,982億円 維持管理費 : 75/88億円	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 2,466 / 2,800億円 走行時間短縮便益 : 2,052/2,285億円 走行費用減少便益 : 269/ 332億円 交通事故減少便益 : 146/ 183億円	<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 交通量変動 : B/C= 5.8 (交通量+10%) B/C= 3.7 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C= 4.2 (事業費+10%) B/C= 5.0 (事業費-10%) 事業期間変動 : B/C= 4.1 (事業期間+20%) B/C= 5.2 (事業期間-20%)				
<b>事業の効果等</b> ・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62,134千人時間/年→約57,549千人時間/年 約7%削減】） ・円滑なモビリティの確保（並行区間国道375号における混雑時旅行速度の改善が期待される。） ・円滑なモビリティの確保（並行区間国道375号の混雑緩和によるバスの利便性向上が期待される。） ・円滑なモビリティの確保（呉市から新幹線駅（東広島駅）へのアクセス向上が期待される。【75分→30分】） ・円滑なモビリティの確保（呉駅から広島空港へのアクセス向上が期待される。【90分→50分】） ・物流効率化の支援（東広島市から呉港（重点港湾）までの所要時間の短縮が見込まれる。【90分→45分】） ・都市の再生（古新開土地区画整理事業に近接して阿賀IC（仮称）が設置されており街づくりを支援） ・国土・地域ネットワークの構築（呉市と東広島市を最短で連絡【85分→45分】） ・国土・地域ネットワークの構築（黒瀬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。【東広島市黒瀬支所～呉市役所：50分→25分】） ・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） ・個性ある地域の形成（山陽道のICから呉市の主要観光地（大和ミュージアム）へのアクセス向上が期待される。【95分→45分】） ・安全で安心できるくらしの確保（東広島市から高次医療機関（国立呉医療センター）までの所要時間が10分短縮。） ・安全な生活環境の確保（御条交差点や東子交差点、広島中央サイエンスパーク入口交差点において、交通量の減少により安全性の向上が期待できる。） ・災害への備え（第一次緊急輸送道路である一般国道375号の代替路線として機能する） ・地球環境の保全（CO2排出量が約8.6千t/年（約0.3%）削減【3,234千t/年→3,226千t/年】） ・生活環境の改善・保全（NOx排出量が約7.6t/年（約0.1%）削減【13,090t/年→13,082t/年】） ・生活環境の改善・保全（SPM排出量が約7.2t/年（約0.6%）削減【1,128t/年→1,121t/年】） ・環境への影響を考慮した効果（約8.6千t/年のCO2削減量の貨幣換算値【4.4億円※】）				
※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・呉道路は、地域交流の促進、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、呉市、東広島市、竹原市、江田島市、熊野町の首長で構成される「東広島呉自動車道建設促進期成同盟会」により、一層の建設促進について要望（平成22年8月）を受けている。				
<b>広島県知事の意見</b> 東広島・呉道路について、対応方針（原案）案については異存ありません。 東広島・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。 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きたい。				

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等  
 国道375号の慢性的な交通混雑により、広域交通拠点（広島空港、呉港、新幹線東広島駅、山陽自動車道西条ICや高屋IC）へのアクセスを阻害している。

事業の進捗状況、残事業の内容等  
 平成21年度末時点で、用地買収は約97%、工事進捗が約54%（全体63%）が完了している。

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19年11月に馬木IC～上三永IC間7.3km、平成22年3月に上三永IC～高屋JCT・IC間4.4kmを供用済。早期全線暫定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コンポ橋の導入）等によりコスト縮減を図っている。【約2.0億円の減少】。

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



※ 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。

一般国道375号 ひがしひろしま 東広島・くれ 呉道路

事業再評価

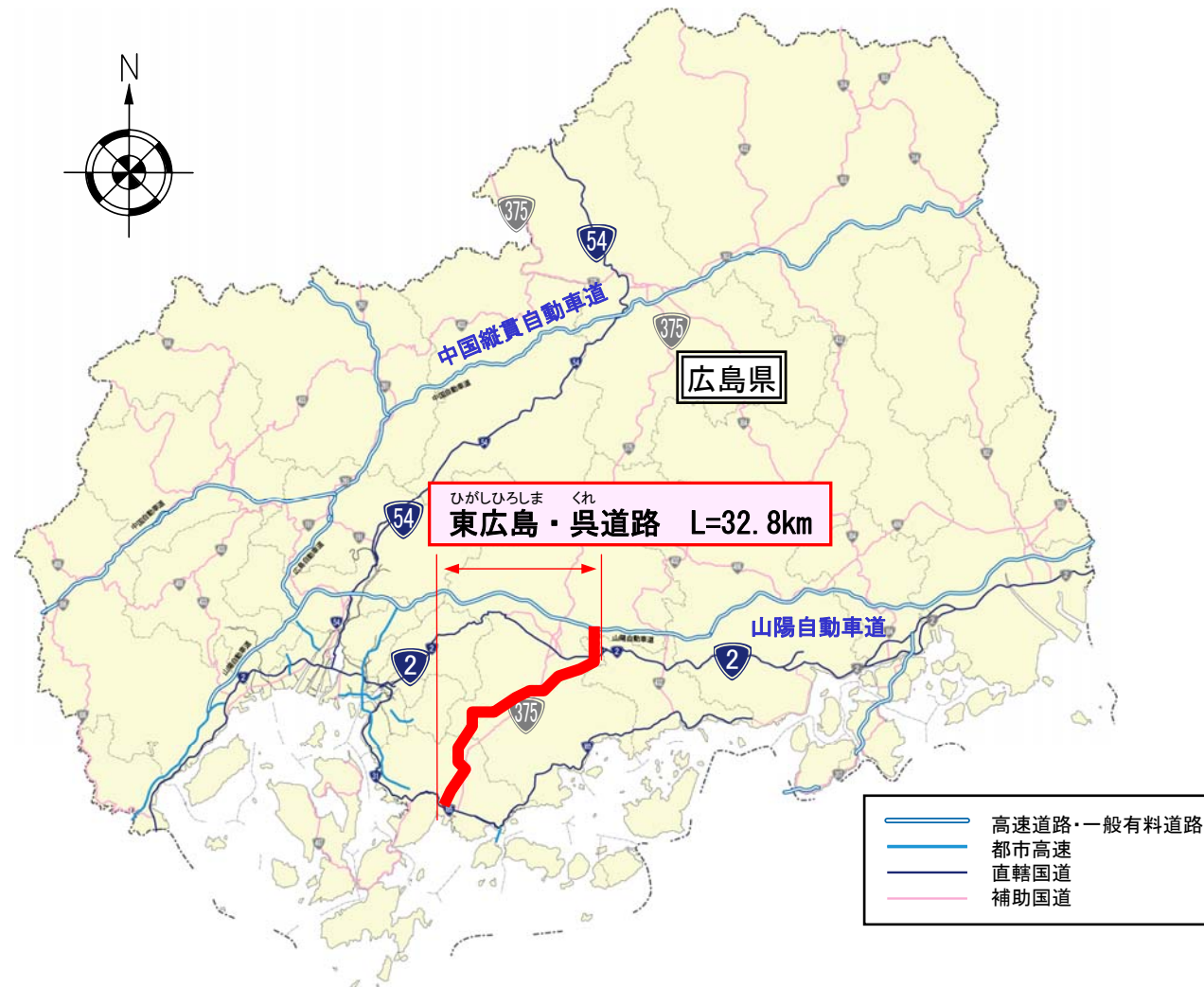
平成22年9月

国土交通省 中国地方整備局

# 1. 位置図

一般国道375号 東広島・呉道路

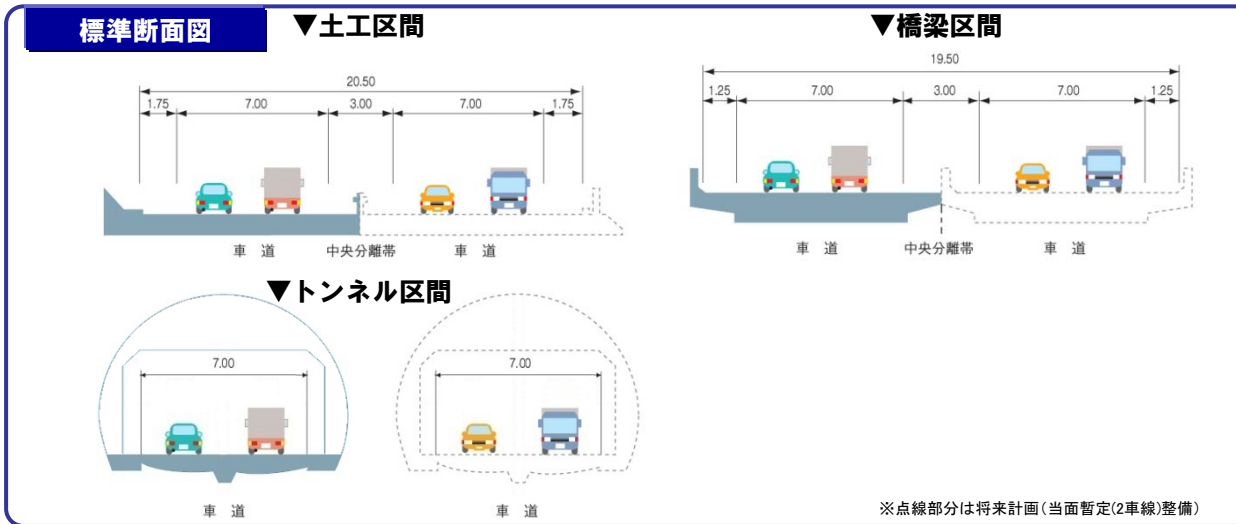
- ・一般国道375号は、広島県呉市から三次市を經由して島根県大田市までを結ぶ延長約178kmの幹線道路である。
- ・東広島・呉道路は、広島県の中央部に位置し、山陽自動車道と呉市を結ぶ延長32.8kmの高規格幹線道路である。



# 2. 事業概要及び経緯

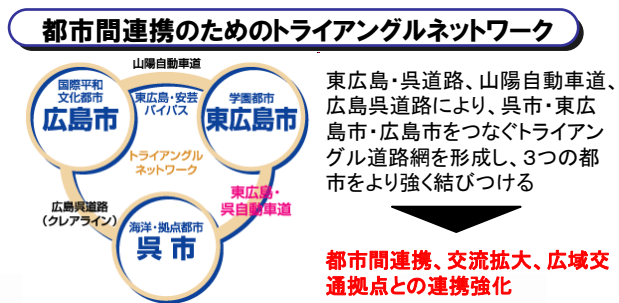
## (1) 事業概要

・東広島・呉道路は、都市間の連携・交流の拡大、広域交通拠点との連絡強化を図ること等を目的とした4車線の自動車専用道路である。



**計画概要**

起 終 点	起点：呉市阿賀中央5丁目 終点：東広島市高屋町溝口
計 画 延 長	L=32.8km
道 路 規 格	第1種第3級(設計速度80km/h)
車 線 数	4車線





# 2. 事業概要及び経緯

一般国道375号 東広島・呉道路

## (2) 事業の経緯

- 平成5年度に事業着手し、平成19年11月に馬木IC～上三永IC間の開通(暫定2車線)、平成22年3月に上三永IC～高屋JCT・IC間を開通(暫定2車線)している。



事業経緯	年度	区間	あが阿賀IC～郷原IC	郷原IC～馬木IC	馬木IC～高屋JCT・IC
	平成元年度			基本計画決定(平成元年8月)	
	平成2年度			都市計画決定(平成2年11月)	
	平成3年度				整備計画決定(平成3年12月)
	平成5年度		整備計画決定(平成5年7月)		
			事業着手		事業着手・用地着手
	平成7年度				工事着手
	平成9年度		用地着手		
	平成11年度		工事着手		
	平成13年度			用地着手	
平成19年度			工事着手	馬木IC～上三永IC (平成19年11月 2/4車供用)	
		中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施			
平成21年度				上三永IC～高屋JCT・IC (平成22年3月 2/4車供用)	

# 2. 事業概要及び経緯

## (3) 工事の進捗状況

一般国道375号 東広島・呉道路

●平成19年11月及び平成22年3月に一部開通(暫定2車線)後、阿賀IC(仮称)～馬木ICの開通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)

用地	工事	全体
97%	54%	63%

※総事業費に対する割合

事業区間	供用区間	未供用区間
高速道路	——	----
直轄国道	——	----
補助国道	——	----
主要地方道	——	----
一般都道府県道	——	----
その他幹線道路	——	----

① → 写真撮影方向



⑤高屋JCT・IC方面から上三永IC方面を望む



①阿賀IC(仮称)から郷原IC(仮称)方面を望む



②郷原IC(仮称)から阿賀IC(仮称)方面を望む



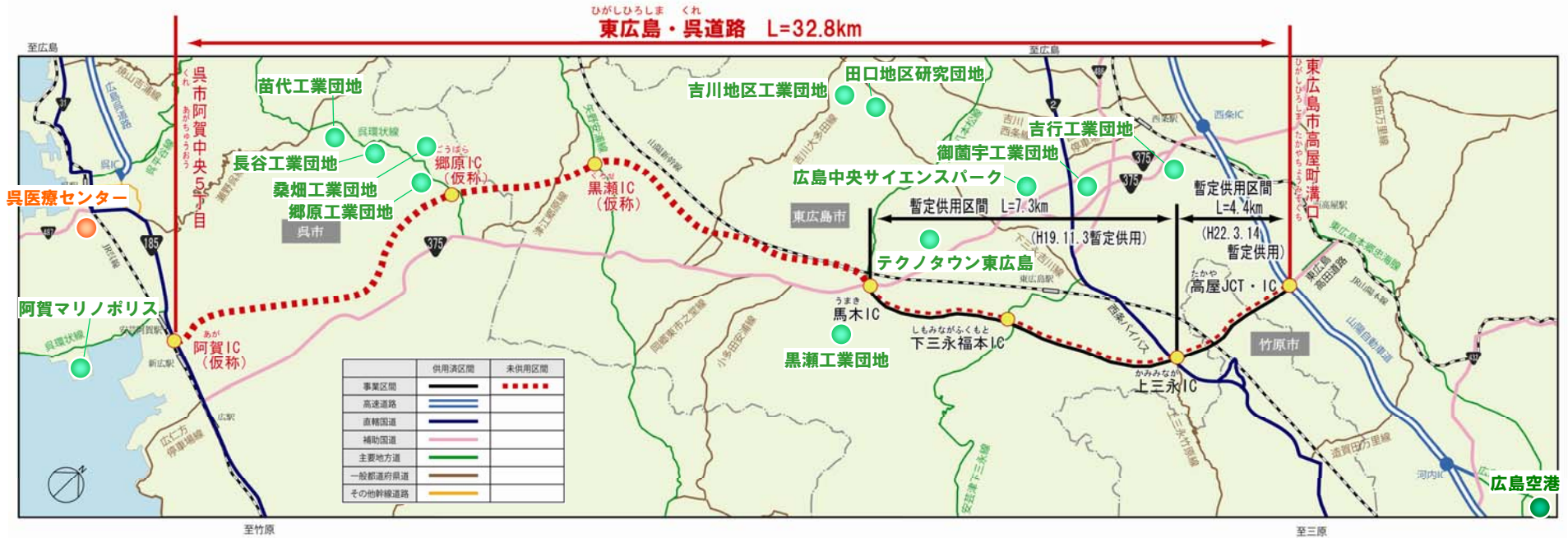
③黒瀬IC(仮称)から馬木IC方面を望む



④馬木ICから黒瀬IC(仮称)方面を望む



# 3. 地域から期待される道路の役割（効果）



- |                     |                                       |
|---------------------|---------------------------------------|
| 課題① 国道375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375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 呉港と内陸部の工業団地間の輸送 | <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④ 空港へのアクセス性の向上    | <期待される道路の役割(効果)> ⇒走行時間短縮による空港へのアクセス向上 |
| 課題⑤ 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   |

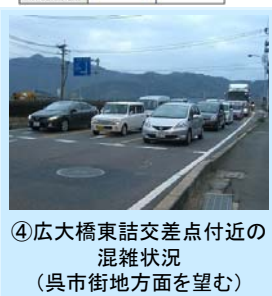
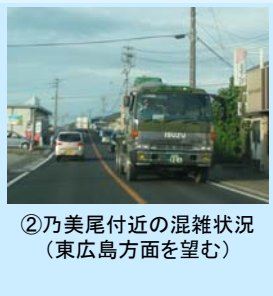
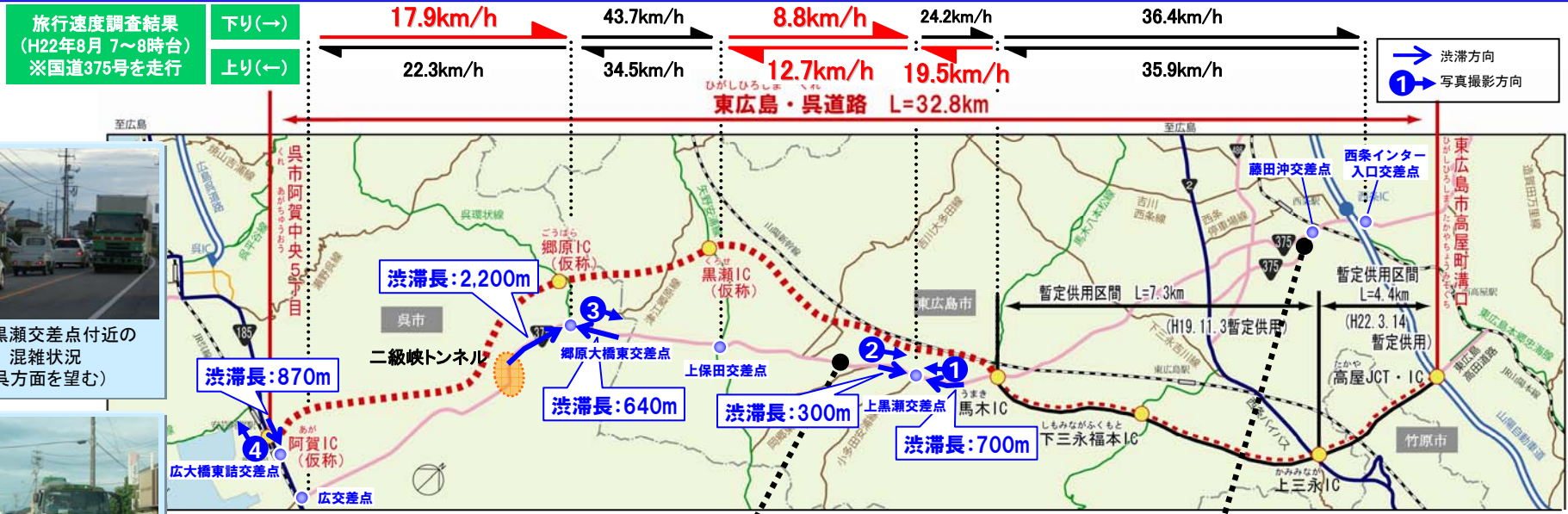


# 3. 地域から期待される道路の役割（効果）

## 課題① 国道375号で発生する渋滞

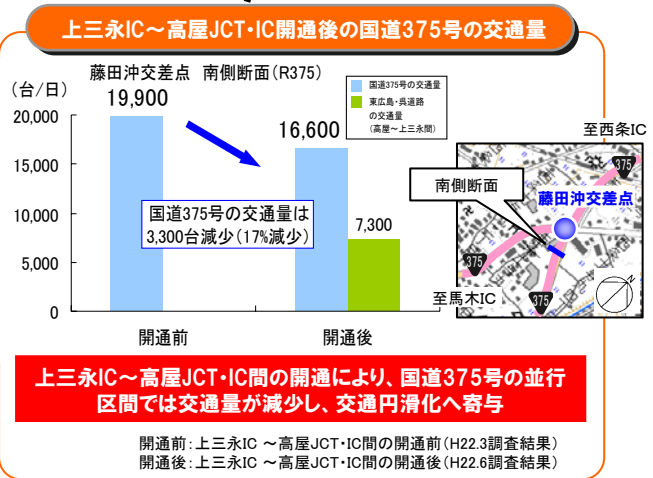
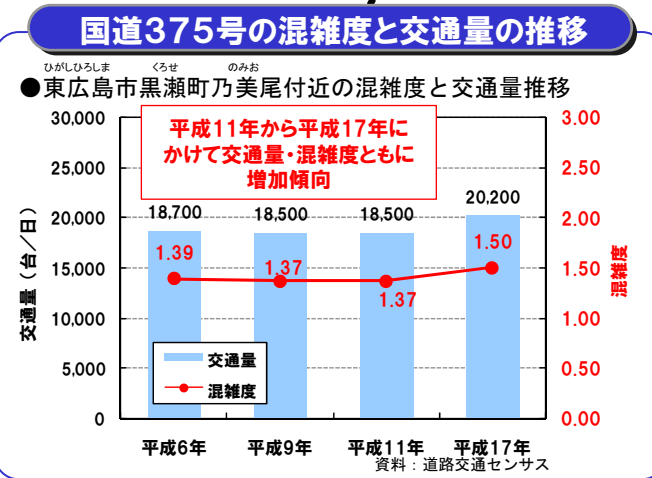
● 国道375号の交通量・混雑度とも増加しており、混雑が慢性化している。

● 旅行速度も、広交差点～郷原大橋東交差点間や上保田交差点～上黒瀬交差点間などにおいて、20km/hを下回る状況であり、国道375号の走行性は低い状況である。



※広大橋東詰交差点：H22.2.16調査  
郷原大橋東交差点：H22.8.25調査  
上黒瀬交差点：H22.8.10調査

事業区間	未供用区間
幹線道路	——
支線道路	——
地域道路	——
主要地方道	——
一般国道幹線	——
その他幹線道路	——

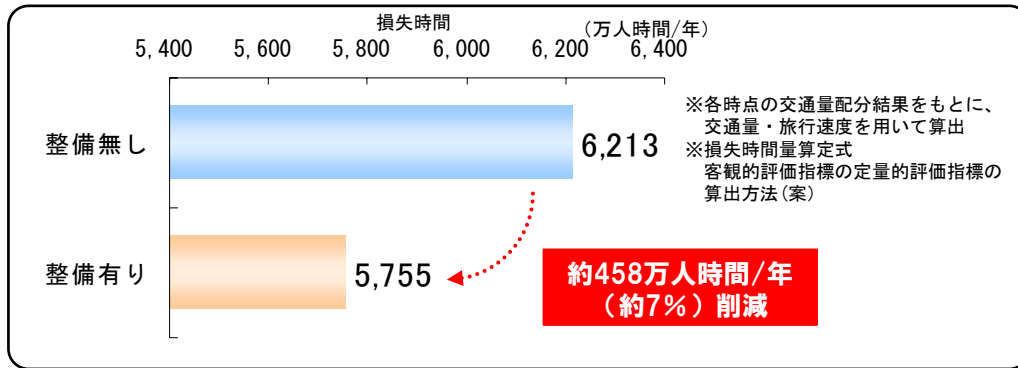


# 3. 地域から期待される道路の役割（効果）

## <期待される道路の役割①> 渋滞緩和、沿道環境の改善

・東広島・呉道路の全線開通により、損失時間の削減、沿道環境の改善が期待される。

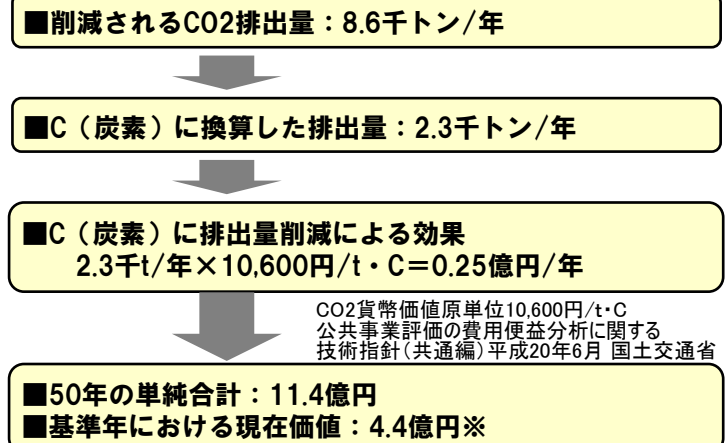
### 損失時間の削減



#### 【各指標算出対象範囲】

※各指標算出対象範囲は費用便益分析対象範囲と同じ  
 ※費用便益分析対象範囲：広島市（旧湯来町を除く）・呉市（旧蒲刈町、旧豊浜町、旧豊町、旧下蒲刈町を除く）・廿日市市（旧佐伯町、旧宮島町、旧大野町、旧吉和村を除く）・東広島市・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）・安芸高田市（美土里町、高宮町を除く）・三次市（旧三次市、旧甲奴町、旧君田村、旧布野村、旧作木村、旧吉舎町、旧三良坂町を除く）・江田島市・世羅町・熊野町・坂町・府中町・海田町・北広島町（芸北町、大朝町、豊平町を除く）

### 環境への影響を考慮した効果(試算した参考値)

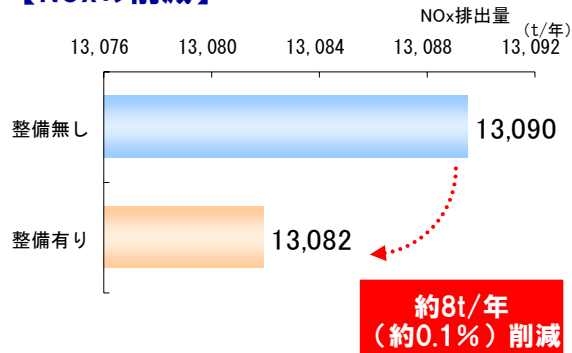


※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

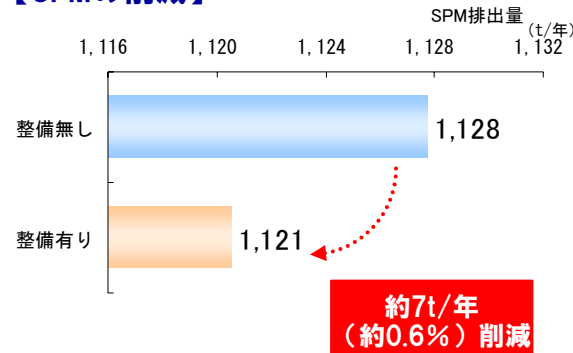
資料：客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法(案)

### 沿道環境の改善

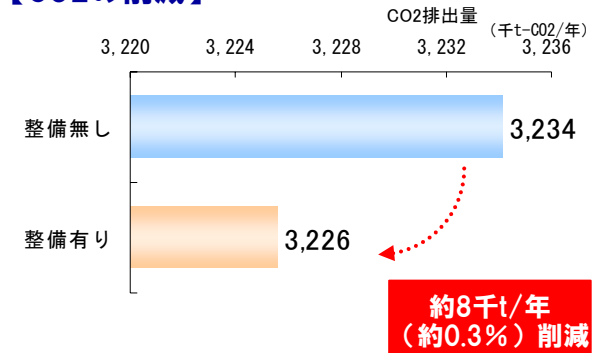
#### 【NOxの削減】



#### 【SPMの削減】



#### 【CO2の削減】



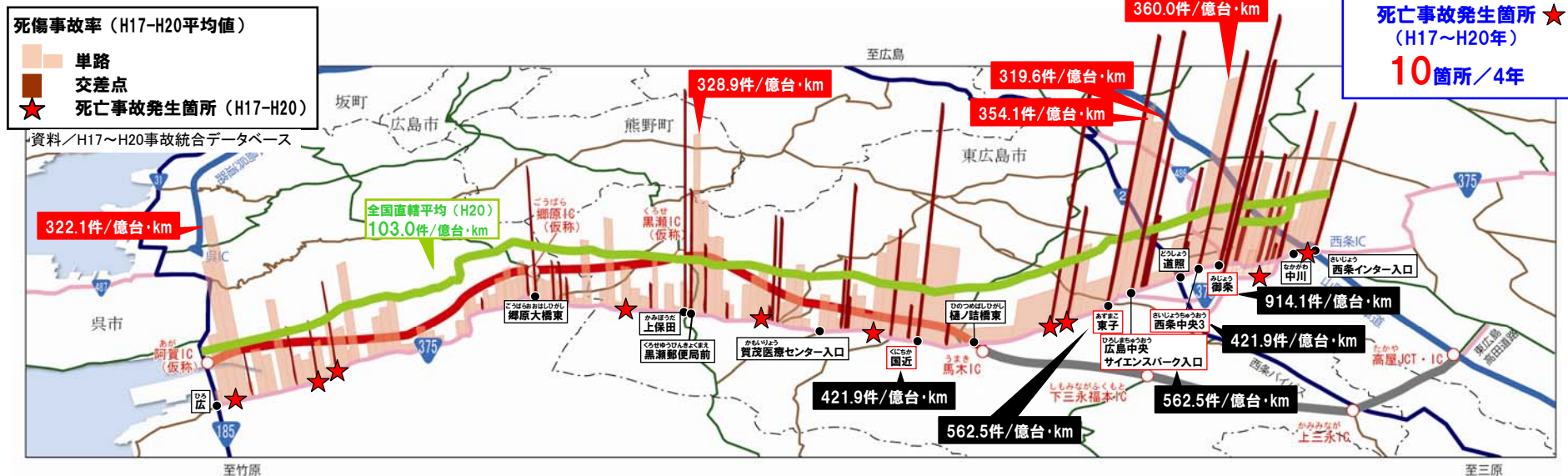
※各時点の交通量配分結果をもとに、交通量・旅行速度を用いて算出  
 ※各排出量算定式：客観的評価指標の定量的評価指標の算出方法(案)

# 3. 地域から期待される道路の役割（効果）

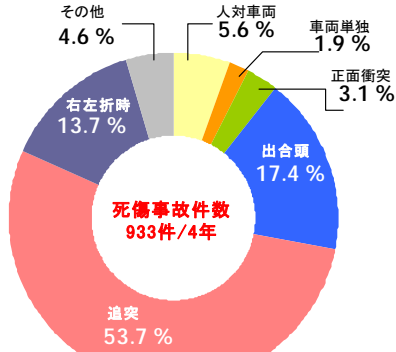
一般国道375号 東広島・呉道路

## 課題② 国道375号で発生する交通事故

- ・国道375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、呉市中心部や東広島市中心部といった沿道に商業施設などが多い地域での死傷事故率が高くなっている。
- ・国道375号の事故要因は、追突事故、出合頭事故、右左折時の事故の割合が多くなっている。
- ・東広島・呉道路の整備により、死傷事故件数の削減が期待される。

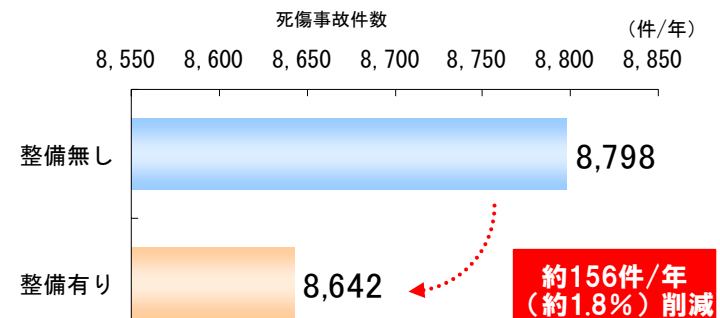


### ●国道375号の事故類型 (広交差点～西条インター入口交差点間)



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375号 広交差点～西条インター入口交差点間

### ●死傷事故件数の削減効果



※H42交通量配分結果をもとに、東広島・呉道路の整備有無のケースの交通量を用いて算出  
※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）

一般国道375号 東広島・呉道路

## 課題③ 呉港と内陸部の工業団地間の輸送

- 呉港から東広島市への搬出・搬入量は増加しており、呉市と東広島市を結ぶネットワーク強化が、地域経済を支える上で課題となっている。
- 東広島・呉道路の整備により、呉市と東広島市が直結することや呉港から各工業団地までの所要時間が短縮されることから、物流の効率化や地域間交流の強化が期待される。



H22.8に重点港湾に指定され、今後の取扱増加が期待される

郷原IC（仮称）の周辺に工業団地が立地

国道375号沿線に多くの工業団地が立地

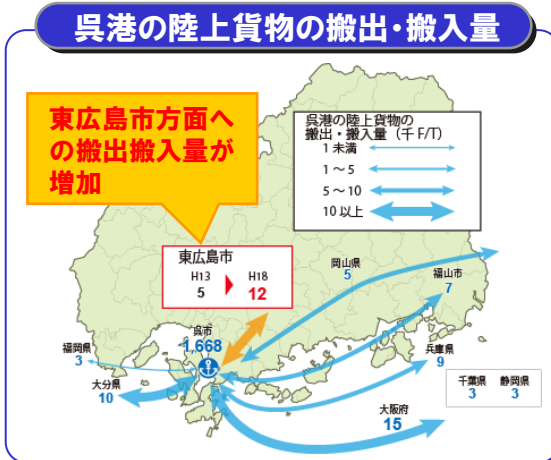
**時間短縮効果** 呉港～東広島市役所間の所要時間

**整備前**  
[馬木IC～高屋JCT・IC間開通前]  
国道375号経由：90分

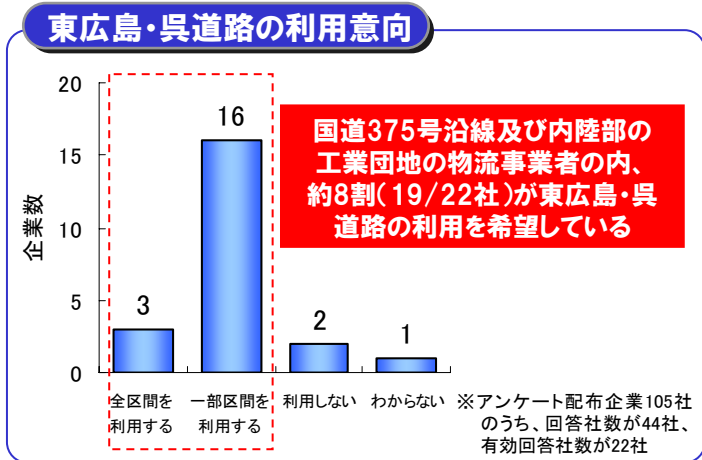
**現況**  
約5分短縮 [馬木IC～高屋JCT・IC間開通後]  
国道375号経由：85分

**将来**  
約45分短縮 [阿賀IC（仮称）～高屋JCT・IC間開通後]  
東広島・呉経由：45分

※整備前の所要時間は、H17センサ混雑時旅行速度を用いて算出  
※現況の所要時間は、東広島市役所から馬木ICまで平成22年8月旅行速度調査結果を用いて算出し、約5分の時間短縮  
※将来の所要時間は、東広島・呉道路をV=80km/hとして算出



資料：港湾統計



資料：広島国道事務所調べ（企業へのヒアリング調査結果を整理）

**沿道事業者からの声**

- 東広島・呉道路整備により工場間の輸送時間が大幅に短縮されるので、毎日8台必要なトラックが1台減らせる
- 輸送コストが1～2割は削減できる。

(呉港の工場と郷原IC（仮称）付近の工場間の輸送コスト)

**年間約1,000万円\*のコスト縮減に期待!!**

E=Q×α×日車あたりの営業コスト×年間営業日数  
=8×0.1×41,503×300≒10,000,000円/年

E 運行台数減少効果(円/年)  
Q 国道375号にてピストン輸送しているトラック台数:8台/日(ヒアリング結果より)  
α 東広島・呉道路の開通により削減できるトラック台数の割合:1割削減(ヒアリング結果より)  
日車あたりの営業コスト:41,503円/日(「経営分析報告書」(トラック協会)より。H19年度実績。)  
年間営業日数:300日(ヒアリング結果より)

資料：広島国道事務所調べ（企業へのヒアリング調査結果より算出）





# 3. 地域から期待される道路の役割（効果）

一般国道375号 東広島・呉道路

## 課題⑤ 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（※）である呉医療センター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。
- 東広島・呉道路の整備により、東広島市から呉医療センターへのアクセス時間が約10分短縮。



※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

**時間短縮効果**

東広島市役所から呉医療センターへの所要時間

整備前 [馬木IC～高屋JCT・IC間開通前] 国道375号経由：45分

将来 [阿賀IC（仮称）～高屋JCT・IC間開通後] 東広島・呉道路経由：35分

**約10分短縮**

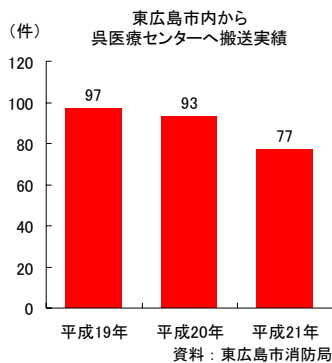
呉医療センター

東広島市役所

※整備前の所要時間は、国道375号の規制速度（50km/h）を用いて算出

※将来の所要時間は、東広島・呉道路を80km/hとして算出

### 東広島市内から呉医療センターへの搬送実績



#### ■救急医療体制の課題

○東広島市には第三次救急医療施設を担う救命救急センターがないため、**呉医療センターなどとの積極的な連携が必要**となっている（平成21年で呉医療センターへ77件の搬送実績）

#### ■周産期医療の課題

○東広島市は出生率が高く、低出生体重児など、集中治療を必要とする**ハイリスクの妊婦・分娩に対応する医療施設（呉医療センターなど）との連携強化**が望まれる

資料：広島県保健医療計画（第五次改訂版）  
※東広島市の出生率10.3‰、全国の出生率8.7‰。  
（厚生労働省「人口動態統計（平成18年）」より算出）

**東広島市には第三次救急医療施設がなく、重篤救急患者は呉医療センターなどへ搬送するため、医療施設までの迅速な搬送が地域の課題**

### 地元消防署からの声

#### ■現状の課題

- 国道375号の二級峡トンネル付近はカーブが急であり**患者に負担**がかかる
- 1分1秒でも**早い処置が重要**である

#### ■東広島・呉道路への期待

- 東広島・呉道路を使った救急搬送により、**搬送中の患者の負担軽減にも効果**が期待できる
- 東広島・呉道路の整備により、救急現場到着及び救急患者収容について**時間短縮が図られることは大きな効果**

資料：広島国道事務所調べ



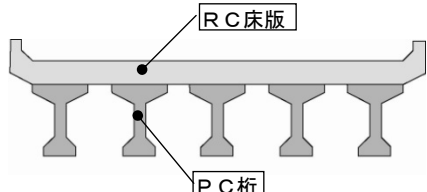
# 4. コスト縮減に対する取り組み

- ・新工法（PCコンポ橋）の導入により約0.1億円のコスト削減。
- ・伐採木・間伐材等の有効利用により約0.3億円のコスト削減。
- ・ライフサイクルコストの低減（耐候性鋼材の採用）により約1.6億円のコスト削減。

## ■新工法の導入

少数桁橋梁の導入(PCコンポ橋)

(従来工法)



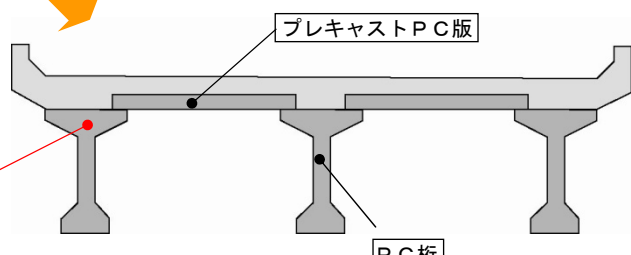
R/C床版

P/C桁

主桁本数の減少


(PCコンポ橋：PC合成桁橋)

- ・工期の短縮
- ・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



プレキャストPC版

P/C桁



二級峡第1橋：状況写真

コスト縮減額：約0.1億円

## ■伐採木・間伐材等の有効利用

工事により発生する伐採木等をチップ化し、切土法面緑化の植生基材及び盛土法面における苗木植栽箇所などのマルチング材として利用することにより伐採木の処分費を縮減。



チップ化して苗木植栽箇所などのマルチング材として活用

コスト縮減額：約0.3億円

## ■ライフサイクルコストの低減：耐候性鋼材の採用(二級峡第2橋)

耐候性鋼材の採用により、塗装及び塗り替えが不要になり、ライフサイクルコストを低減。



二級峡第2橋：状況写真

コスト縮減額：約1.6億円

# 5. 事業の効果

・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>2,070</b>	<b>537</b>
<b>事業費</b>	<b>1,982</b>	<b>461</b>
<b>維持管理費</b>	<b>88</b>	<b>75</b>
<b>便益額 (B)</b>	<b>2,800</b>	<b>2,466</b>
<b>走行時間短縮便益</b>	<b>2,285</b>	<b>2,052</b>
<b>走行経費減少便益</b>	<b>332</b>	<b>269</b>
<b>交通事故減少便益</b>	<b>183</b>	<b>146</b>
<b>費用便益比</b>	<b>1.4</b>	<b>4.6</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8千トン/年のCO2削減] 【+4.4億円】※  
東広島・呉道路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物流効率化の確保 [例)東広島市役所～呉港までの所要時間短縮約45分]
- ③円滑なモビリティの確保 [例)呉駅～広島空港までの所要時間短縮約40分]
- ④高次医療施設への救急搬送 [例)東広島市役所～呉医療センターまでの所要時間短縮約10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)	15,700台/日～28,700台/日	約1,925億円	2,070億円	2,800億円	1.4 (4.6)
参考② (その他の道路の役割を考慮)	15,700台/日～28,700台/日	約1,925億円	2,070億円	2,800億円+α	—

※基準年：H22年

# 6. 今後の対応方針

## 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

- ◇国道375号の慢性的な交通混雑等が課題である。
- ◇平成19年11月・平成22年3月に一部区間が開通し、引き続き工事を推進している。
- ◇呉港は、平成22年8月に重点港湾に選定。

#### 2) 事業の効果

- ◇費用便益比(B/C)=1.4(事業全体) 4.6(残事業)
- ◇道路の役割
  - ①環境への影響を考慮した効果 [約8千トン/年のCO2削減] 【+4.4億円】※  
東広島・呉道路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物流効率化の確保 [例)東広島市役所～呉港までの所要時間短縮約45分]
  - ③円滑なモビリティの確保 [例)呉駅～広島空港までの所要時間短縮約40分]
  - ④高次医療施設への救急搬送 [例)東広島市役所～呉医療センターまでの所要時間短縮約10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97%、工事進捗約54%(全体63%)完了している。
- ◇現在までに、「馬木IC～高屋JCT・IC(L=11.7km)」間を開通(暫定2車線)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に暫定2車線にて開通しており、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、伐採木・間伐材等の有効利用、ライフサイクルコストの低減などにより、総合的なコストの縮減を図っている。

## 2. 県への意見照会結果

### 【広島県】

東広島・呉道路について、対応方針(原案)案については異存ありません。東広島・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。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。

### 【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

	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=32.8km	L=32.8km	—
計画交通量	16,700台/日 ~24,700台/日	15,700台/日 ~28,700台/日	・交通需要推計見直し(H20年度)
総事業費	約1,925億円	約1,925億円	—
総費用 (C)	2,010億円	2,070億円	・「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)	3,780億円	2,800億円	・交通需要推計見直し(H20年度) ・「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)	1.9	1.4	・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375号 東広島・呉道路

〔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375号 東広島・呉道路
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	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比（B/C）=1.4（経済的純現在価値（B-C）= 731億円、経済的內部収益率（EIRR）= 5.3%） 残事業：費用便益比（B/C）=4.6（経済的純現在価値（B-C）=1,930億円、経済的內部収益率（EIRR）= 30.9%）

●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	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等の年間損失時間（人・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）：62,134千人・時間/年 損失削減時間：4,585千人・時間/年（62,134千人・時間/年⇒57,549千人・時間/年） 区間b（平行区間）について：国道375号（東広島市西条町吉行～呉市広中町） 並行区間等（平行区間）の損失時間：約4,164千人・時間/年 並行区間等（平行区間）の損失削減率：約8割削減（約4,164千人・時間/年⇒約790千人・時間/年）
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間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	対象区間（東広島市西条町地区）、改善見込み（旅行速度18.3km/h） 対象区間（呉市広町地区）、改善見込み（旅行速度18.2km/h）
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等に、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又は新たなバス路線が期待できる	西条線（JR中国バス）、呉広島空港線（呉市営バス）、郷原黒瀬線（呉市営バス）の利便性向上が見込まれる
		<input checked="" type="checkbox"/> 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	呉市から新幹線東広島駅へのアクセス向上が見込まれる（75分⇒30分） ※現況はH17センサ速度、将来は東広島・呉道路の速度を80km/hと設定し算出
		<input checked="" type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	呉駅から広島空港までのリムジンバス所要時間の短縮が見込まれる（90分⇒50分） ※現況はリムジンバス時刻表、将来は東広島・呉道路の速度を80km/hと設定し算出
	物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる	東広島市から重点港湾呉港〔国際コンテナ航路の発着港〕までの所要時間の短縮が見込まれる（90分⇒45分） ※現況はH17センサ速度、将来は東広島・呉道路の速度を80km/hと設定し算出
		<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	
	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"/> 三大都市圏の環状道路を形成する	
		<input checked="" 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	古新開土地区画整理事業31.0haに近接して阿賀IC（仮称）が設置されており街づくりを支援
国土・地域ネットワークの構築	<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	呉市と東広島市を最短で連絡（85分⇒45分） ※現況はH17センサ速度、将来は東広島・呉道路の速度を80km/hと設定し算出	



1. 活力		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>	対象地区：東広島市黒瀬地区 日常活動圏中心都市：呉市 改善見込み（50分⇒25分） ※現況はH17センサ速度、将来は東広島・呉道路の速度を80km/hと設定し算出
	個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> </ul>	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
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する</li> </ul>	山陽道から呉市の主要観光地「大和ミュージアム」へのアクセス時間が大きく短縮される見込み（95分⇒45分） ※現況はH17センサ速度、将来は東広島・呉道路の速度を80km/hと設定し算出
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2. 暮らし	安全で安心できるくらしの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>	東広島市～呉医療センター（45分⇒35分） ※現況は規制速度、将来は東広島・呉道路の速度を80km/hと設定し算出
3. 安全	安全な生活環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる</li> </ul>	御条交差点914.1件/億台キロ、広島中央サイエンスパーク入口交差点562.5件/億台キロ、東子交差点562.5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。
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 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	
		<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>	第一次緊急輸送道路である一般国道375号の代替路線として機能
		<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	
<input type="checkbox"/> 並行区間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の代替路を形成する			
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>	CO <sub>2</sub> 排出削減量：8.6千t-CO <sub>2</sub> /年 排出削減率：約0.3%削減（整備なし 3,234.1千t/年、整備あり3,225.6千t/年）
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率</li> </ul>	（現況） 自動車NO <sub>x</sub> ・PM法対策地域指定の別：無し NO <sub>x</sub> 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：呉市白岳小学校） （推計結果） 評価対象区間：便益算出対象エリア 排出削減量：7.6t/年、排出削減率：0.1%削減（整備なし 13,089.5t/年、整備あり 13081.9t/年）
		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率</li> </ul>	（現況） 自動車NO <sub>x</sub> ・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：呉市白岳小学校） （推計結果） 評価対象区間：便益算出対象エリア 排出削減量：7.2t/年、排出削減率：0.6%削減（整備なし 1127.7t/年、整備あり 1120.5t/年）
		<input type="checkbox"/> 並行区間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	
		<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	<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>	呉港港湾計画（呉市）において、阿賀マリノポリス地区（コンテナターミナル、マリーナ）から発生する港湾関連交通を安全・円滑に処理するため、マリーナ大橋（仮称）と東広島・呉道路との連絡が位置づけられている
	その他	<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呉市、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375号	東広島・呉道路	L= 32.8 km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
15,700~28,700	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	1,853億円	244億円	2,097億円
うち残事業分	607億円	221億円	828億円
基準年における 現在価値 (C)	1,982億円	88億円	2,070億円
うち残事業分	461億円	75億円	537億円

## 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36年度			
単年便益 (初年便益)	116億円	20億円	10億円	146億円
基準年における 現在価値 (B)	2,285億円	332億円	183億円	2,800億円
うち残事業分	2,052億円	269億円	146億円	2,466億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.4
経済的純現在価値（事業全体）	731億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.3%
費用便益比（残事業）	4.6
経済的純現在価値（残事業）	1,930億円
経済的内部収益率（残事業）	30.9%

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	15,700～28,700	±10%	3.7～5.8
事業費	607億円	±10%	4.2～5.0
事業期間	13年	±20%	4.1～5.2

# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：東広島・呉道路（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 : 32.8km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	23,900	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	25	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	105.90	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	現道 国道375号 : 30.2km	交通量	[台/日]	17,800	9,200
		走行時間	[分]	63	46
		走行時間費用	[億円/年]	200.91	74.56
	国道185号 : 37.5km	交通量	[台/日]	11,400	8,300
		走行時間	[分]	55	55
		走行時間費用	[億円/年]	114.25	81.59
	(一)瀬野 呉線 他 : 16.2km	交通量	[台/日]	6,200	4,000
		走行時間	[分]	24	24
		走行時間費用	[億円/年]	25.44	16.15
	東広島バ イパス・ 安芸バ イパス : 16.4km	交通量	[台/日]	56,700	52,200
		走行時間	[分]	15	14
		走行時間費用	[億円/年]	159.60	145.22
(主)呉環 状線 : 9.4km	交通量	[台/日]	10,100	6,800	
	走行時間	[分]	13	13	
	走行時間費用	[億円/年]	22.35	14.81	
③その他道路合計 : 3267.3km	走行時間費用	[億円/年]	7,138.45	7,083.76	

			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 : 3409.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	7,661.00	7,521.99	139.01

※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。





# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：東広島・呉道路（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 : 32.8km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	13,600	23,900	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	10	25	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	25.31	105.90	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	現道 国道375号 : 30.2km	交通量	[台/日]	16,700	9,200
		走行時間	[分]	61	46
		走行時間費用	[億円/年]	193.88	74.56
	国道185号 : 37.5km	交通量	[台/日]	11,000	8,300
		走行時間	[分]	55	55
		走行時間費用	[億円/年]	109.31	81.59
	(一)瀬野 呉線 他 : 16.2km	交通量	[台/日]	5,600	4,000
		走行時間	[分]	24	24
		走行時間費用	[億円/年]	22.81	16.15
	東広島バ イパス・ 安芸バ イパス : 16.4km	交通量	[台/日]	55,900	52,200
		走行時間	[分]	15	14
		走行時間費用	[億円/年]	157.02	145.22
(主)呉環 状線 : 9.4km	交通量	[台/日]	10,900	6,800	
	走行時間	[分]	13	13	
	走行時間費用	[億円/年]	24.10	14.81	
③その他道路合計 : 3267.3km	走行時間費用	[億円/年]	7,115.41	7,083.76	

			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 : 3409.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	7,647.84	7,521.99	125.85

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

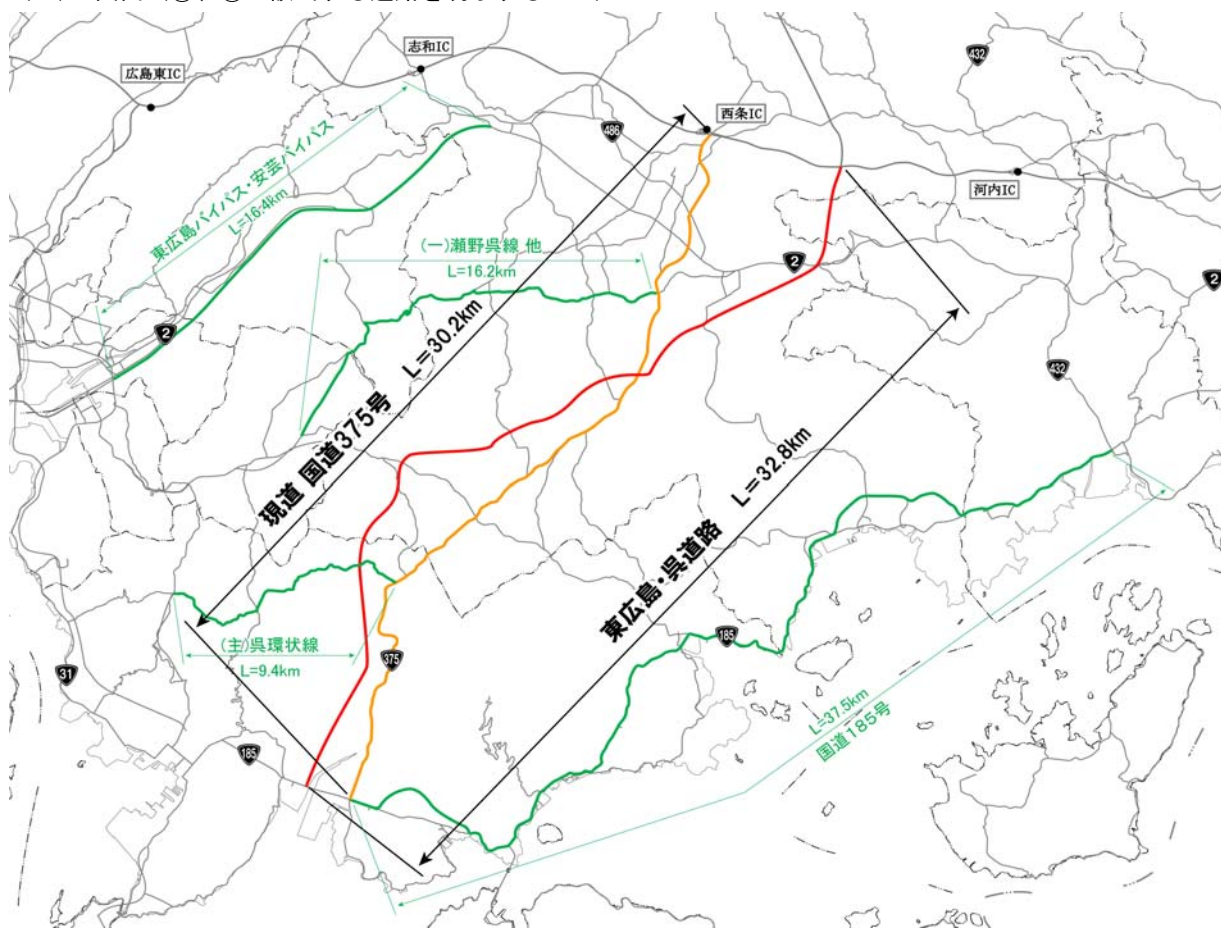
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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・呉道路

(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"/> 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 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	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	( ) 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
とり止め交通を考慮する			<input type="checkbox"/>	
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				
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	( ) 日	
		採用した冬期日数の考え方を記載		
		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

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・呉道路(事業全体)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.16	32.8	5.25

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
-22年目	H 5	1.9479	103.7	8.21	14.08		
-21年目	H 6	1.8730	103.6	21.67	35.77		
-20年目	H 7	1.8009	103.0	35.67	56.94		
-19年目	H 8	1.7317	102.4	38.99	60.20		
-18年目	H 9	1.6651	103.4	44.03	64.73		
-17年目	H 10	1.6010	102.8	57.57	81.86		
-16年目	H 11	1.5395	101.3	84.93	117.84		
-15年目	H 12	1.4802	99.7	77.60	105.19		
-14年目	H 13	1.4233	98.4	61.49	81.20		
-13年目	H 14	1.3686	96.6	102.02	131.96		
-12年目	H 15	1.3159	95.4	76.77	96.68		
-11年目	H 16	1.2653	94.4	91.42	111.88		
-10年目	H 17	1.2167	93.2	77.13	91.93		
-9年目	H 18	1.1699	92.5	100.13	115.62		
-8年目	H 19	1.1249	91.7	88.84	99.50		
-7年目	H 20	1.0816	91.3	88.24	95.44		
-6年目	H 21	1.0400	91.3	112.19	116.68		
-5年目	H 22	1.0000	91.3	79.54	79.54		
-4年目	H 23	0.9615	91.3	40.93	39.36		
-3年目	H 24	0.9246	91.3	43.58	40.29		
-2年目	H 25	0.8890	91.3	45.29	40.26		
-1年目	H 26	0.8548	91.3	33.87	28.95		
暫定供用年	H 27	0.8219	91.3	49.21	40.45	4.37	3.59
1年目	H 28	0.7903	91.3	49.21	38.89	4.37	3.46
2年目	H 29	0.7599	91.3	49.21	37.40	4.37	3.32
3年目	H 30	0.7307	91.3	49.21	35.96	4.37	3.20
4年目	H 31	0.7026	91.3	49.21	34.57	4.37	3.07
5年目	H 32	0.6756	91.3	49.21	33.24	4.37	2.95
6年目	H 33	0.6496	91.3	49.21	31.97	4.37	2.84
7年目	H 34	0.6246	91.3	49.21	30.74	4.37	2.73
8年目	H 35	0.6006	91.3	49.18	29.54	4.37	2.63
供用開始年次	H 36	0.5775	91.3			5.00	2.89
10年目	H 37	0.5553	91.3			5.00	2.78
11年目	H 38	0.5339	91.3			5.00	2.67
12年目	H 39	0.5134	91.3			5.00	2.57
13年目	H 40	0.4936	91.3			5.00	2.47
14年目	H 41	0.4746	91.3			5.00	2.37
15年目	H 42	0.4564	91.3			5.00	2.28
16年目	H 43	0.4388	91.3			5.00	2.19
17年目	H 44	0.4220	91.3			5.00	2.11
18年目	H 45	0.4057	91.3			5.00	2.03
19年目	H 46	0.3901	91.3			5.00	1.95
20年目	H 47	0.3751	91.3			5.00	1.87
21年目	H 48	0.3607	91.3			5.00	1.80
22年目	H 49	0.3468	91.3			5.00	1.73
23年目	H 50	0.3335	91.3			5.00	1.67
24年目	H 51	0.3207	91.3			5.00	1.60
25年目	H 52	0.3083	91.3			5.00	1.54
26年目	H 53	0.2965	91.3			5.00	1.48
27年目	H 54	0.2851	91.3			5.00	1.42
28年目	H 55	0.2741	91.3			5.00	1.37
29年目	H 56	0.2636	91.3			5.00	1.32
30年目	H 57	0.2534	91.3			5.00	1.27
31年目	H 58	0.2437	91.3			5.00	1.22
32年目	H 59	0.2343	91.3			5.00	1.17
33年目	H 60	0.2253	91.3			5.00	1.13
34年目	H 61	0.2166	91.3			5.00	1.08
35年目	H 62	0.2083	91.3			5.00	1.04
36年目	H 63	0.2003	91.3			5.00	1.00
37年目	H 64	0.1926	91.3			5.00	0.96
38年目	H 65	0.1852	91.3			5.00	0.93
39年目	H 66	0.1780	91.3			5.00	0.89
40年目	H 67	0.1712	91.3			5.00	0.86
41年目	H 68	0.1646	91.3			5.00	0.82
42年目	H 69	0.1583	91.3			5.00	0.79
43年目	H 70	0.1522	91.3			5.00	0.76
44年目	H 71	0.1463	91.3			5.00	0.73
45年目	H 72	0.1407	91.3			5.00	0.70
46年目	H 73	0.1353	91.3			5.00	0.68
47年目	H 74	0.1301	91.3			5.00	0.65
48年目	H 75	0.1251	91.3			5.00	0.63
49年目	H 76	0.1203	91.3	-306.69	-36.89	5.00	0.60
合計				1546.28	1981.76	244.28	87.81

単純事業費計		1852.97	244.28
--------	--	---------	--------

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・呉道路(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.15	32.8	5.01

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
-4年目	H 23	0.9615	91.3	40.93	39.36		
-3年目	H 24	0.9246	91.3	43.58	40.29		
-2年目	H 25	0.8890	91.3	45.29	40.26		
-1年目	H 26	0.8548	91.3	33.87	28.95		
暫定供用年	H 27	0.8219	91.3	49.21	40.45	2.81	2.31
1年目	H 28	0.7903	91.3	49.21	38.89	2.81	2.22
2年目	H 29	0.7599	91.3	49.21	37.40	2.81	2.14
3年目	H 30	0.7307	91.3	49.21	35.96	2.81	2.06
4年目	H 31	0.7026	91.3	49.21	34.57	2.81	1.98
5年目	H 32	0.6756	91.3	49.21	33.24	2.81	1.90
6年目	H 33	0.6496	91.3	49.21	31.97	2.81	1.83
7年目	H 34	0.6246	91.3	49.21	30.74	2.81	1.76
8年目	H 35	0.6006	91.3	49.18	29.54	2.81	1.69
供用開始年次	H 36	0.5775	91.3			4.78	2.76
10年目	H 37	0.5553	91.3			4.78	2.65
11年目	H 38	0.5339	91.3			4.78	2.55
12年目	H 39	0.5134	91.3			4.78	2.45
13年目	H 40	0.4936	91.3			4.78	2.36
14年目	H 41	0.4746	91.3			4.78	2.27
15年目	H 42	0.4564	91.3			4.78	2.18
16年目	H 43	0.4388	91.3			4.78	2.10
17年目	H 44	0.4220	91.3			4.78	2.01
18年目	H 45	0.4057	91.3			4.78	1.94
19年目	H 46	0.3901	91.3			4.78	1.86
20年目	H 47	0.3751	91.3			4.78	1.79
21年目	H 48	0.3607	91.3			4.78	1.72
22年目	H 49	0.3468	91.3			4.78	1.66
23年目	H 50	0.3335	91.3			4.78	1.59
24年目	H 51	0.3207	91.3			4.78	1.53
25年目	H 52	0.3083	91.3			4.78	1.47
26年目	H 53	0.2965	91.3			4.78	1.42
27年目	H 54	0.2851	91.3			4.78	1.36
28年目	H 55	0.2741	91.3			4.78	1.31
29年目	H 56	0.2636	91.3			4.78	1.26
30年目	H 57	0.2534	91.3			4.78	1.21
31年目	H 58	0.2437	91.3			4.78	1.16
32年目	H 59	0.2343	91.3			4.78	1.12
33年目	H 60	0.2253	91.3			4.78	1.08
34年目	H 61	0.2166	91.3			4.78	1.03
35年目	H 62	0.2083	91.3			4.78	0.99
36年目	H 63	0.2003	91.3			4.78	0.96
37年目	H 64	0.1926	91.3			4.78	0.92
38年目	H 65	0.1852	91.3			4.78	0.88
39年目	H 66	0.1780	91.3			4.78	0.85
40年目	H 67	0.1712	91.3			4.78	0.82
41年目	H 68	0.1646	91.3			4.78	0.79
42年目	H 69	0.1583	91.3			4.78	0.76
43年目	H 70	0.1522	91.3			4.78	0.73
44年目	H 71	0.1463	91.3			4.78	0.70
45年目	H 72	0.1407	91.3			4.78	0.67
46年目	H 73	0.1353	91.3			4.78	0.65
47年目	H 74	0.1301	91.3			4.78	0.62
48年目	H 75	0.1251	91.3			4.78	0.60
49年目	H 76	0.1203	91.3	-2.18	-0.26	4.78	0.57
合計				604.35	461.35	221.10	75.22

単純事業費計		606.53	221.10
--------	--	--------	--------

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・呉道路(事業全体)

年次	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 (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 27	0.99804	0.99755	0.99788	0.8219	91.3	79.84	13.89	21.88	115.61	95.02	14.25	1.54	4.53	20.31	16.70	9.96	8.19	145.88	119.91
1年目	H 28	0.99804	0.99754	0.99788	0.7903	91.3	79.68	13.85	21.83	115.36	91.17	14.22	1.54	4.52	20.27	16.02	9.94	7.86	145.58	115.05
2年目	H 29	0.99803	0.99754	0.99788	0.7599	91.3	79.53	13.82	21.77	115.12	87.48	14.19	1.53	4.51	20.23	15.37	9.92	7.54	145.27	110.39
3年目	H 30	0.99803	0.99753	0.99787	0.7307	91.3	79.37	13.79	21.72	114.88	83.94	14.16	1.53	4.50	20.19	14.75	9.90	7.23	144.96	105.92
4年目	H 31	0.99803	0.99753	0.99787	0.7026	91.3	79.21	13.75	21.66	114.63	80.54	14.13	1.52	4.48	20.14	14.15	9.88	6.94	144.65	101.63
5年目	H 32	0.99802	0.99752	0.99786	0.6756	91.3	79.06	13.72	21.61	114.39	77.28	14.11	1.52	4.47	20.10	13.58	9.86	6.66	144.34	97.51
6年目	H 33	0.99742	0.99874	0.99785	0.6496	91.3	78.85	13.70	21.58	114.14	74.14	14.07	1.52	4.47	20.06	13.03	9.83	6.39	144.03	93.56
7年目	H 34	0.99742	0.99874	0.99784	0.6246	91.3	78.65	13.68	21.56	113.89	71.14	14.03	1.52	4.46	20.01	12.50	9.81	6.13	143.72	89.76
8年目	H 35	0.99741	0.99874	0.99784	0.6006	91.3	78.45	13.67	21.53	113.64	68.25	14.00	1.51	4.46	19.97	11.99	9.79	5.88	143.40	86.12
供用開始年次	H 36	0.99740	0.99874	0.99783	0.5775	91.3	96.73	16.85	27.28	140.85	81.34	13.90	1.29	3.38	18.56	10.72	10.87	6.28	170.29	98.34
10年目	H 37	0.99740	0.99874	0.99783	0.5553	91.3	96.47	16.83	27.24	140.55	78.04	13.87	1.28	3.37	18.52	10.28	10.85	6.02	169.92	94.35
11年目	H 38	0.99739	0.99873	0.99782	0.5339	91.3	96.22	16.81	27.21	140.24	74.87	13.83	1.28	3.37	18.48	9.87	10.83	5.78	169.54	90.52
12年目	H 39	0.99738	0.99873	0.99782	0.5134	91.3	95.97	16.79	27.17	139.93	71.84	13.79	1.28	3.36	18.44	9.47	10.80	5.55	169.17	86.85
13年目	H 40	0.99738	0.99873	0.99781	0.4936	91.3	95.72	16.77	27.14	139.62	68.92	13.76	1.28	3.36	18.40	9.08	10.78	5.32	168.80	83.32
14年目	H 41	0.99737	0.99873	0.99781	0.4746	91.3	95.47	16.74	27.10	139.31	66.12	13.72	1.28	3.36	18.35	8.71	10.76	5.11	168.42	79.94
15年目	H 42	0.99736	0.99873	0.99780	0.4564	91.3	95.21	16.72	27.07	139.01	63.44	13.68	1.28	3.35	18.31	8.36	10.73	4.90	168.05	76.70
16年目	H 43	0.98994	0.99905	0.99288	0.4388	91.3	94.26	16.71	27.04	138.01	60.56	13.55	1.27	3.35	18.17	7.97	10.66	4.68	166.83	73.21
17年目	H 44	0.98984	0.99905	0.99283	0.4220	91.3	93.30	16.69	27.02	137.01	57.81	13.41	1.27	3.34	18.03	7.61	10.58	4.46	165.62	69.88
18年目	H 45	0.98973	0.99905	0.99278	0.4057	91.3	92.34	16.68	26.99	136.01	55.18	13.27	1.27	3.34	17.89	7.26	10.50	4.26	164.40	66.70
19年目	H 46	0.98963	0.99905	0.99273	0.3901	91.3	91.38	16.66	26.97	135.01	52.67	13.13	1.27	3.34	17.74	6.92	10.43	4.07	163.18	63.66
20年目	H 47	0.98952	0.99905	0.99267	0.3751	91.3	90.43	16.64	26.94	134.01	50.27	13.00	1.27	3.34	17.60	6.60	10.35	3.88	161.96	60.75
21年目	H 48	0.98941	0.99905	0.99262	0.3607	91.3	89.47	16.63	26.92	133.01	47.98	12.86	1.27	3.33	17.46	6.30	10.27	3.71	160.75	57.98
22年目	H 49	0.98929	0.99904	0.99256	0.3468	91.3	88.51	16.61	26.89	132.01	45.78	12.72	1.27	3.33	17.32	6.01	10.20	3.54	159.53	55.33
23年目	H 50	0.98918	0.99904	0.99251	0.3335	91.3	87.55	16.60	26.86	131.01	43.69	12.58	1.27	3.33	17.18	5.73	10.12	3.38	158.31	52.79
24年目	H 51	0.98906	0.99904	0.99245	0.3207	91.3	86.59	16.58	26.84	130.01	41.69	12.45	1.27	3.32	17.03	5.46	10.04	3.22	157.09	50.37
25年目	H 52	0.98894	0.99904	0.99239	0.3083	91.3	85.64	16.56	26.81	129.01	39.78	12.31	1.26	3.32	16.89	5.21	9.97	3.07	155.87	48.06
26年目	H 53	0.98881	0.99904	0.99234	0.2965	91.3	84.68	16.55	26.79	128.01	37.95	12.17	1.26	3.32	16.75	4.97	9.89	2.93	154.65	45.85
27年目	H 54	0.98869	0.99904	0.99228	0.2851	91.3	83.72	16.53	26.76	127.01	36.21	12.03	1.26	3.31	16.61	4.73	9.82	2.80	153.44	43.74
28年目	H 55	0.98856	0.99904	0.99222	0.2741	91.3	82.76	16.52	26.73	126.01	34.54	11.90	1.26	3.31	16.47	4.51	9.74	2.67	152.22	41.72
29年目	H 56	0.98842	0.99904	0.99216	0.2636	91.3	81.80	16.50	26.71	125.01	32.95	11.76	1.26	3.31	16.32	4.30	9.66	2.55	151.00	39.80
30年目	H 57	0.98829	0.99904	0.99209	0.2534	91.3	80.85	16.48	26.68	124.02	31.43	11.62	1.26	3.30	16.18	4.10	9.59	2.43	149.78	37.96
31年目	H 58	0.98815	0.99904	0.99203	0.2437	91.3	79.89	16.47	26.66	123.02	29.98	11.48	1.26	3.30	16.04	3.91	9.51	2.32	148.56	36.20
32年目	H 59	0.98801	0.99904	0.99197	0.2343	91.3	78.93	16.45	26.63	122.02	28.59	11.34	1.26	3.30	15.90	3.72	9.43	2.21	147.35	34.52
33年目	H 60	0.98786	0.99903	0.99190	0.2253	91.3	77.97	16.44	26.61	121.02	27.26	11.21	1.25	3.29	15.75	3.55	9.36	2.11	146.13	32.92
34年目	H 61	0.98771	0.99903	0.99184	0.2166	91.3	77.01	16.42	26.58	120.02	26.00	11.07	1.25	3.29	15.61	3.38	9.28	2.01	144.91	31.39
35年目	H 62	0.98756	0.99903	0.99177	0.2083	91.3	76.06	16.41	26.55	119.02	24.79	10.93	1.25	3.29	15.47	3.22	9.20	1.92	143.69	29.93
36年目	H 63	0.98740	0.99903	0.99170	0.2003	91.3	75.10	16.39	26.53	118.02	23.64	10.79	1.25	3.28	15.33	3.07	9.13	1.83	142.47	28.53
37年目	H 64	0.98724	0.99903	0.99163	0.1926	91.3	74.14	16.37	26.50	117.02	22.53	10.66	1.25	3.28	15.19	2.92	9.05	1.74	141.26	27.20
38年目	H 65	0.98708	0.99903	0.99156	0.1852	91.3	73.18	16.36	26.48	116.02	21.48	10.52	1.25	3.28	15.04	2.79	8.98	1.66	140.04	25.93
39年目	H 66	0.98691	0.99903	0.99149	0.1780	91.3	72.22	16.34	26.45	115.02	20.48	10.38	1.25	3.27	14.90	2.65	8.90	1.58	138.82	24.72
40年目	H 67	0.98673	0.99903	0.99142	0.1712	91.3	71.27	16.33	26.43	114.02	19.52	10.24	1.25	3.27	14.76	2.53	8.82	1.51	137.60	23.56
41年目	H 68	0.98656	0.99903	0.99134	0.1646	91.3	70.31	16.31	26.40	113.02	18.60	10.11	1.24	3.27	14.62	2.41	8.75	1.44	136.38	22.45
42年目	H 69	0.98637	0.99903	0.99127	0.1583	91.3	69.35	16.29	26.37	112.02	17.73	9.97	1.24	3.27	14.48	2.29	8.67	1.37	135.16	21.39
43年目	H 70	0.98619	0.99903	0.99119	0.1522	91.3	68.39	16.28	26.35	111.02	16.90	9.83	1.24	3.26	14.33	2.18	8.59	1.31	133.95	20.39
44年目	H 71	0.98599	0.99902	0.99111	0.1463	91.3	67.43	16.26	26.32	110.02	16.10	9.69	1.24	3.26	14.19	2.08	8.52	1.25	132.73	19.42
45年目	H 72	0.98579	0.99902	0.99103	0.1407	91.3	66.48	16.25	26.30	109.02	15.34	9.55	1.24	3.26	14.05	1.98	8.44	1.19	131.51	18.51
46年目	H 73	0.98559	0.99902	0.99095	0.1353	91.3	65.52	16.23	26.27	108.02	14.62	9.42	1.24	3.25	13.91	1.88	8.36	1.13	130.29	17.63
47年目	H 74	0.98538	0.99902	0.99087	0.1301	91.3	64.56	16.21	26.25	107.02	13.92	9.28	1.24	3.25	13.77	1.79	8.29	1.08	129.07	16.79
48年目	H 75	0.98516	0.99902	0.99078	0.1251	91.3	63.60	16.20	26.22	106.02	13.26	9.14	1.24	3.25	13.62	1.70	8.21	1.03	127.86	15.99
49年目	H 76	0.98494	0.99902	0.99070	0.1203	91.3	62.64	16.18	26.19	105.02	12.63	9.00	1.23	3.24	13.48	1.62	8.14	0.98	126.64	15.23
合計							4,051.78	800.52	1,290.40	6,142.69	2,285.39	607.08	65.36	175.98	848.42	331.93	483.97	183.07	7,475.07	2,800.39

## 便益の現在価値算定表

箇所名:東広島・呉道路(残事業)

年次	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 (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)	現在価値 割引率4%
暫定供用年	H 27	0.99804	0.99755	0.99788	0.8219	91.3	71.08	12.82	18.12	102.02	83.86	11.77	1.30	3.55	16.63	13.67	7.78	6.39	126.43	103.92
1年目	H 28	0.99804	0.99754	0.99788	0.7903	91.3	70.94	12.78	18.08	101.81	80.46	11.75	1.30	3.54	16.59	13.11	7.76	6.13	126.16	99.71
2年目	H 29	0.99803	0.99754	0.99788	0.7599	91.3	70.80	12.75	18.04	101.59	77.20	11.73	1.30	3.53	16.56	12.58	7.74	5.88	125.89	95.67
3年目	H 30	0.99803	0.99753	0.99787	0.7307	91.3	70.66	12.72	17.99	101.38	74.07	11.71	1.29	3.53	16.52	12.07	7.73	5.65	125.63	91.79
4年目	H 31	0.99803	0.99753	0.99787	0.7026	91.3	70.53	12.69	17.95	101.16	71.07	11.68	1.29	3.52	16.49	11.58	7.71	5.42	125.36	88.08
5年目	H 32	0.99802	0.99752	0.99786	0.6756	91.3	70.39	12.66	17.90	100.95	68.20	11.66	1.29	3.51	16.45	11.12	7.69	5.20	125.09	84.51
6年目	H 33	0.99742	0.99874	0.99785	0.6496	91.3	70.20	12.64	17.88	100.73	65.43	11.63	1.28	3.50	16.42	10.66	7.68	4.99	124.82	81.08
7年目	H 34	0.99742	0.99874	0.99784	0.6246	91.3	70.02	12.63	17.86	100.51	62.78	11.60	1.28	3.50	16.38	10.23	7.66	4.79	124.55	77.79
8年目	H 35	0.99741	0.99874	0.99784	0.6006	91.3	69.84	12.61	17.83	100.29	60.23	11.57	1.28	3.49	16.35	9.82	7.64	4.59	124.28	74.64
供用開始年次	H 36	0.99740	0.99874	0.99783	0.5775	91.3	68.14	15.80	23.59	127.53	73.64	11.48	1.05	2.42	14.95	8.63	8.73	5.04	151.21	87.32
10年目	H 37	0.99740	0.99874	0.99783	0.5553	91.3	87.91	15.78	23.56	127.25	70.66	11.45	1.05	2.41	14.92	8.28	8.71	4.84	150.87	83.77
11年目	H 38	0.99739	0.99873	0.99782	0.5339	91.3	87.68	15.76	23.53	126.97	67.79	11.42	1.05	2.41	14.88	7.95	8.69	4.64	150.54	80.38
12年目	H 39	0.99738	0.99873	0.99782	0.5134	91.3	87.46	15.74	23.50	126.69	65.04	11.39	1.05	2.41	14.85	7.62	8.67	4.45	150.21	77.11
13年目	H 40	0.99738	0.99873	0.99781	0.4936	91.3	87.23	15.72	23.47	126.41	62.40	11.36	1.05	2.40	14.81	7.31	8.66	4.27	149.88	73.98
14年目	H 41	0.99737	0.99873	0.99781	0.4746	91.3	87.00	15.70	23.44	126.13	59.87	11.33	1.05	2.40	14.78	7.01	8.64	4.10	149.54	70.98
15年目	H 42	0.99736	0.99873	0.99780	0.4564	91.3	86.77	15.68	23.41	125.85	57.44	11.30	1.05	2.40	14.74	6.73	8.62	3.93	149.21	68.10
16年目	H 43	0.98994	0.99905	0.99288	0.4388	91.3	85.89	15.66	23.38	124.94	54.83	11.19	1.04	2.40	14.63	6.42	8.56	3.75	148.12	65.00
17年目	H 44	0.98984	0.99905	0.99283	0.4220	91.3	85.02	15.65	23.36	124.03	52.34	11.07	1.04	2.39	14.51	6.12	8.49	3.58	147.03	62.04
18年目	H 45	0.98973	0.99905	0.99278	0.4057	91.3	84.15	15.63	23.34	123.12	49.95	10.96	1.04	2.39	14.39	5.84	8.43	3.42	145.95	59.21
19年目	H 46	0.98963	0.99905	0.99273	0.3901	91.3	83.28	15.62	23.32	122.21	47.68	10.85	1.04	2.39	14.28	5.57	8.37	3.27	144.86	56.51
20年目	H 47	0.98952	0.99905	0.99267	0.3751	91.3	82.40	15.60	23.30	121.30	45.50	10.73	1.04	2.39	14.16	5.31	8.31	3.12	143.77	53.93
21年目	H 48	0.98941	0.99905	0.99262	0.3607	91.3	81.53	15.59	23.27	120.39	43.42	10.62	1.04	2.38	14.04	5.06	8.25	2.98	142.68	51.46
22年目	H 49	0.98929	0.99904	0.99256	0.3468	91.3	80.66	15.57	23.25	119.48	41.44	10.51	1.04	2.38	13.93	4.83	8.19	2.84	141.59	49.11
23年目	H 50	0.98918	0.99904	0.99251	0.3335	91.3	79.78	15.56	23.23	118.57	39.54	10.39	1.04	2.38	13.81	4.60	8.13	2.71	140.51	46.86
24年目	H 51	0.98906	0.99904	0.99245	0.3207	91.3	78.91	15.54	23.21	117.66	37.73	10.28	1.04	2.38	13.69	4.39	8.07	2.59	139.42	44.70
25年目	H 52	0.98894	0.99904	0.99239	0.3083	91.3	78.04	15.53	23.18	116.75	36.00	10.16	1.04	2.38	13.57	4.19	8.00	2.47	138.33	42.65
26年目	H 53	0.98881	0.99904	0.99234	0.2965	91.3	77.17	15.51	23.16	115.84	34.34	10.05	1.03	2.37	13.46	3.99	7.94	2.35	137.24	40.69
27年目	H 54	0.98869	0.99904	0.99228	0.2851	91.3	76.29	15.50	23.14	114.93	32.76	9.94	1.03	2.37	13.34	3.80	7.88	2.25	136.15	38.81
28年目	H 55	0.98856	0.99904	0.99222	0.2741	91.3	75.42	15.48	23.12	114.02	31.25	9.82	1.03	2.37	13.22	3.62	7.82	2.14	135.06	37.02
29年目	H 56	0.98842	0.99904	0.99216	0.2636	91.3	74.55	15.47	23.10	113.11	29.81	9.71	1.03	2.37	13.11	3.45	7.76	2.04	133.97	35.31
30年目	H 57	0.98829	0.99904	0.99209	0.2534	91.3	73.67	15.45	23.07	112.20	28.43	9.60	1.03	2.36	12.99	3.29	7.70	1.95	132.89	33.68
31年目	H 58	0.98815	0.99904	0.99203	0.2437	91.3	72.80	15.44	23.05	111.29	27.12	9.48	1.03	2.36	12.87	3.14	7.64	1.86	131.80	32.12
32年目	H 59	0.98801	0.99904	0.99197	0.2343	91.3	71.93	15.42	23.03	110.38	25.86	9.37	1.03	2.36	12.76	2.99	7.57	1.77	130.71	30.62
33年目	H 60	0.98786	0.99903	0.99190	0.2253	91.3	71.05	15.41	23.01	109.47	24.66	9.25	1.03	2.36	12.64	2.85	7.51	1.69	129.62	29.20
34年目	H 61	0.98771	0.99903	0.99184	0.2166	91.3	70.18	15.39	22.98	108.56	23.52	9.14	1.03	2.35	12.52	2.71	7.45	1.61	128.53	27.84
35年目	H 62	0.98756	0.99903	0.99177	0.2083	91.3	69.31	15.38	22.96	107.65	22.42	9.03	1.03	2.35	12.40	2.58	7.39	1.54	127.44	26.55
36年目	H 63	0.98740	0.99903	0.99170	0.2003	91.3	68.44	15.36	22.94	106.74	21.38	8.91	1.02	2.35	12.29	2.46	7.33	1.47	126.36	25.31
37年目	H 64	0.98724	0.99903	0.99163	0.1926	91.3	67.56	15.35	22.92	105.83	20.38	8.80	1.02	2.35	12.17	2.34	7.27	1.40	125.27	24.12
38年目	H 65	0.98708	0.99903	0.99156	0.1852	91.3	66.69	15.33	22.90	104.92	19.43	8.69	1.02	2.35	12.05	2.23	7.21	1.33	124.18	22.99
39年目	H 66	0.98691	0.99903	0.99149	0.1780	91.3	65.82	15.32	22.87	104.01	18.52	8.57	1.02	2.34	11.94	2.13	7.15	1.27	123.09	21.92
40年目	H 67	0.98673	0.99903	0.99142	0.1712	91.3	64.94	15.30	22.85	103.10	17.65	8.46	1.02	2.34	11.82	2.02	7.08	1.21	122.00	20.89
41年目	H 68	0.98656	0.99903	0.99134	0.1646	91.3	64.07	15.29	22.83	102.19	16.82	8.34	1.02	2.34	11.70	1.93	7.02	1.16	120.91	19.90
42年目	H 69	0.98637	0.99903	0.99127	0.1583	91.3	63.20	15.27	22.81	101.28	16.03	8.23	1.02	2.34	11.59	1.83	6.96	1.10	119.82	18.97
43年目	H 70	0.98619	0.99903	0.99119	0.1522	91.3	62.32	15.26	22.78	100.37	15.28	8.12	1.02	2.33	11.47	1.75	6.90	1.05	118.74	18.07
44年目	H 71	0.98599	0.99902	0.99111	0.1463	91.3	61.45	15.24	22.76	99.46	14.55	8.00	1.02	2.33	11.35	1.66	6.84	1.00	117.65	17.22
45年目	H 72	0.98579	0.99902	0.99103	0.1407	91.3	60.58	15.23	22.74	98.55	13.87	7.89	1.02	2.33	11.23	1.58	6.78	0.95	116.56	16.40
46年目	H 73	0.98559	0.99902	0.99095	0.1353	91.3	59.70	15.21	22.72	97.64	13.21	7.78	1.01	2.33	11.12	1.50	6.72	0.91	115.47	15.62
47年目	H 74	0.98538	0.99902	0.99087	0.1301	91.3	58.83	15.20	22.70	96.73	12.58	7.66	1.01	2.33	11.00	1.43	6.65	0.87	114.38	14.88
48年目	H 75	0.98516	0.99902	0.99078	0.1251	91.3	57.96	15.18	22.67	95.82	11.99	7.55	1.01	2.32	10.88	1.36	6.59	0.82	113.29	14.17
49年目	H 76	0.98494	0.99902	0.99070	0.1203	91.3	57.09	15.17	22.65	94.91	11.42	7.44	1.01	2.32	10.77	1.30	6.53	0.79	112.21	13.50
合計							3,677.34	748.58	1,108.74	5,534.66	2,051.82	501.42	53.90	128.70	684.02	268.68	386.60	145.59	6,605.28	2,466.10

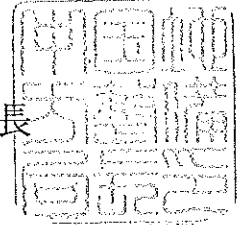
一般国道375号 東広島・呉道路

〔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】

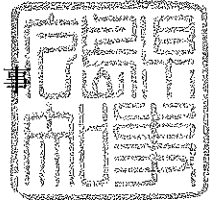
事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道2号 安芸バイパス	継続	
一般国道2号 東広島バイパス	継続	
一般国道375号 東広島・呉道路	継続	

※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）

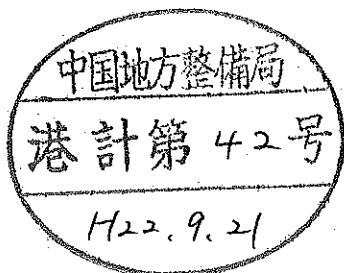
平成22年9月8日付け国中整企画第28号及び国中整港計第17号で照会のあつた下記事業について、対応方針（原案）案については異存ありません。

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>	