

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道2号 広島南道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省中国地方整備局 広島県・広島市 広島高速道路公社
起終点	自：広島県安芸郡海田町日の出町 至：広島県広島市西区商エセンター4丁目			延長	14.8km
事業概要 一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の主要都市を経由し北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。 広島南道路は、広島市中心部の通過交通を適切に処理し、渋滞緩和を図るとともに、港湾を拠点とする貨物流動の効率化、広域な地域経済の連携強化を図るために計画された延長14.8kmの道路である。					
H元年度事業化	S63年度都市計画決定 (H19年度変更)		H2年度用地着手	H10年度工事着手	
全体事業費	約4,120億円	事業進捗率 (H21年度末現在)	61%	供用済延長	9.6km
計画交通量	7,100～57,600台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 0.9 (残事業) 2.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,191 / 5,256 億円 事業費 : 1,087/5,020億円 維持管理費 : 104/236億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,803 / 4,643億円 走行時間短縮便益 : 2,368/3,842億円 走行費用減少便益 : 312/ 546億円 交通事故減少便益 : 123/ 254億円	基準年 平成22年	
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量変動 : B/C= 2.6 (交通量+10%) B/C= 2.3 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C= 2.2 (事業費+10%) B/C= 2.6 (事業費-10%) 事業期間変動 : B/C= 2.3 (事業期間+20%) B/C= 2.5 (事業期間-20%)					
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間損失時間の削減が見込まれる。(約104,214千人・時間/年⇒96,981千人・時間/年) ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、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。 ②物流効率化の支援 ・特定重要港湾広島港へのアクセスが向上。(広島東IC～広島港：約30分→約18分、廿日市IC～広島港：約46分→約25分) ③都市の再生 ・当該路線の区間内には広島市の中心市街地となる南区、中区、西区を含んでいる。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・広島市と廿日市市を最短で連絡。(約47分→約29分) ⑤個性ある地域の形成 ・ひろしまの「知の拠点」再生プロジェクト(仮称)、出島地区港湾整備事業、宇品内港地区港湾整備事業の開発支援 ・世界文化遺産厳島神社を要する観光地宮島へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・廿日市市から三次医療施設(県立広島病院)までの所要時間が2分短縮。(約20分→約18分) ⑦安全な生活環境の確保 ・現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 ⑧災害への備え ・第一次緊急輸送道路に位置づけ。 ・応急避難時の避難者の安全を確保するとともに、隣接する地区への延焼の拡大を防止する。(広島南道路の断面総幅員(車道部及び歩道部)：最大約60m) ⑨地球環境の保全 ・CO2排出削減量：約45.7千t/年(約1.1%)(4,121.8千t/年→4,076.1千t/年)【23億円※】 ⑩生活環境の改善・保全 ・NOx排出削減量：約262.7t/年(約1.5%)(18,099.5t/年→17,836.7t/年) ・SPM排出削減量：約21.7t/年(約1.4%)(1,569.0t/年→1,547.3t/年) ・広島市南区霞二丁目の昼間および夜間の騒音が改善される見込み。					

※試算値(供用後50年間の便益額として試算した値)

関係する地方公共団体等の意見

広島南道路は、広島都市圏中心部の交通円滑化を図り、交通混雑の緩和、臨海部における都市活動の推進及び沿道環境の改善等に重要な役割を果たすことが期待されており、広島市、廿日市市、海田町、坂町の首長等で構成される「広島南道路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21年11月13日）を受けている。

広島県知事の意見

一般国道2号広島南道路について、対応方針（原案）案については異存ありません。
広島港臨海部における東西の幹線軸となる広島南道路は、広島都市圏の都市機能の向上や、周辺地域との連携強化を図る上で必要不可欠な社会基盤であり、現在事業中の安芸バイパスや、東広島バイパスをはじめ、放水路渡河部以西を含めた広域的なネットワークの形成により、本来期待される機能が十分に発揮されるものと考えます。
つきましては、今後とも引き続きコスト縮減に努めながら、広島南道路の事業化区間全線供用に向け整備を促進するとともに、早期に広域的なネットワークが形成されるよう努めていただきたい。

広島市長の意見

広島南道路の事業再評価に係る対応方針（原案）案については、異存ありません。
事業の執行にあたっては、今回再評価区間の事業効果を十分発揮するため、東広島バイパス（海田高架橋）及び西広島バイパス（地御前JCT）との早期接続をお願いします。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

広島市中心部は、商業活動において中国地方の中心的役割を果たしており、日常生活活動及び経済活動の活発化により、自動車交通が増大し、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年度末で、用地買収は84%が完了しており、現在までに専用部7.1km、一般部4.2kmを供用している。

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25年度に吉島ランプ～西部ランプ間の暫定供用を予定している。

施設の構造や工法の変更等

・新工法の導入等によりコスト縮減を図っている。【約0.8億円の減少】

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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

一般国道2号 ひろしまみなみ 広島南道路
事業再評価

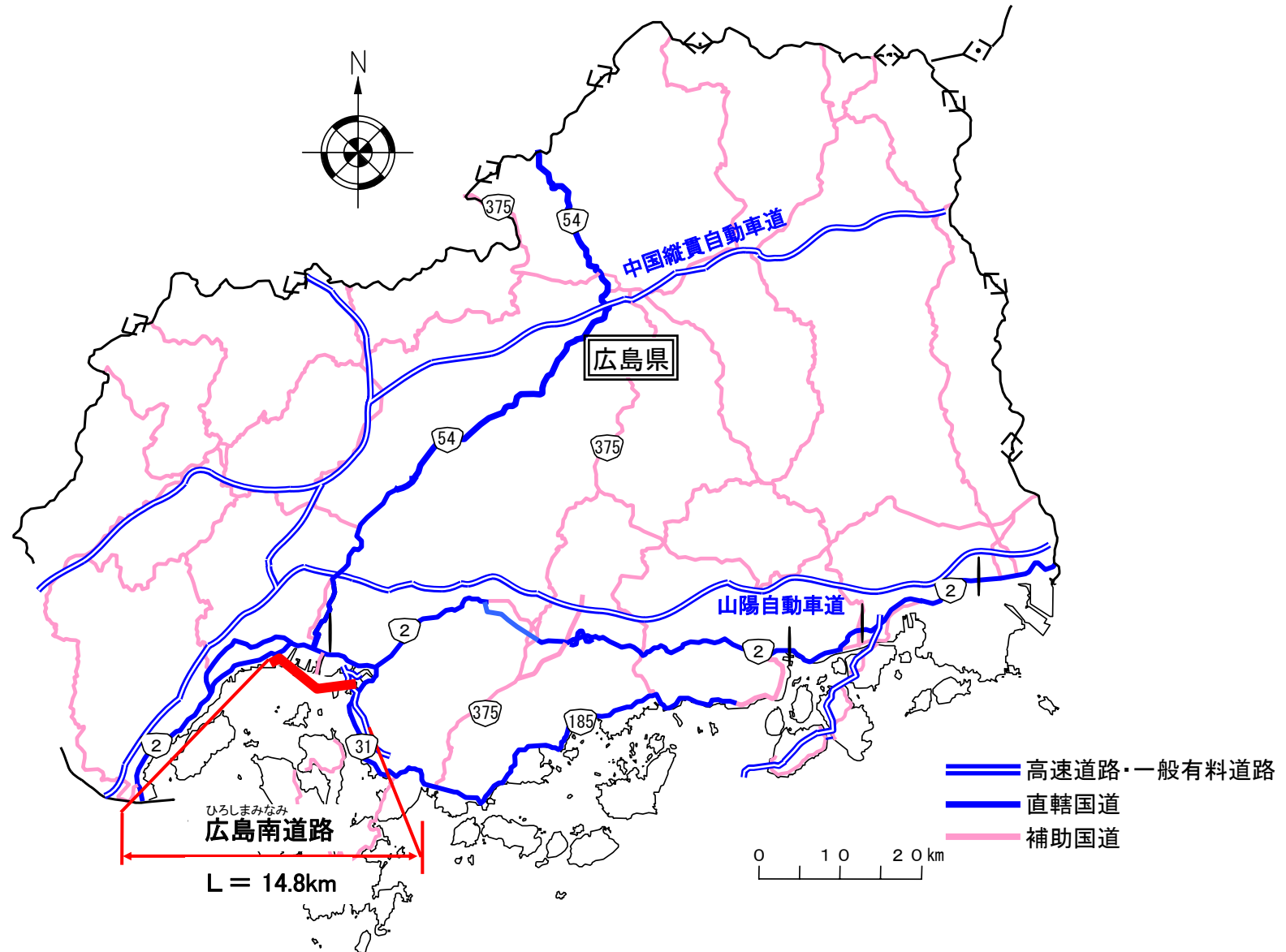
平成23年3月

国土交通省 中国地方整備局
広島県
広島市
広島高速道路公社

1. 位置図

一般国道2号 広島南道路

- ・一般国道2号は、大阪市から瀬戸内海沿岸の主要都市を經由し北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。
- ・広島南道路は、安芸郡海田町から広島市西区に至る延長14.8kmの道路である。



2. 事業概要及び経緯

(1) 事業概要

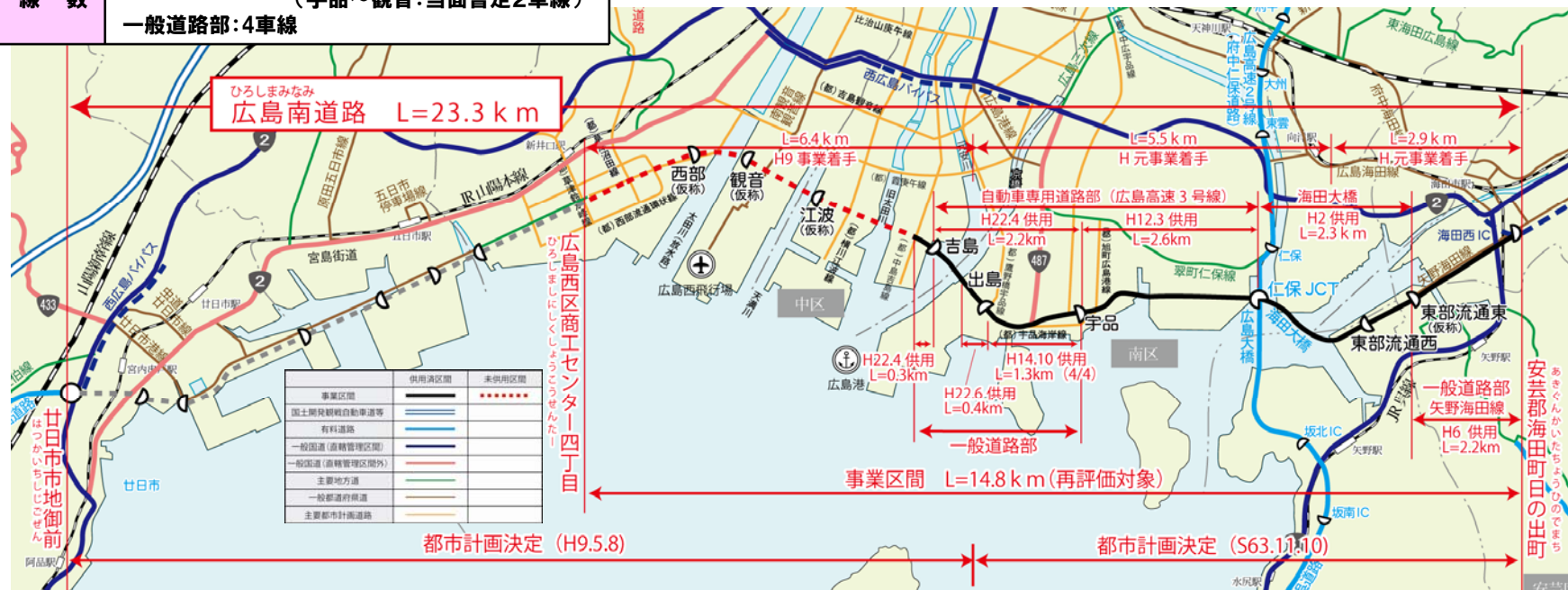
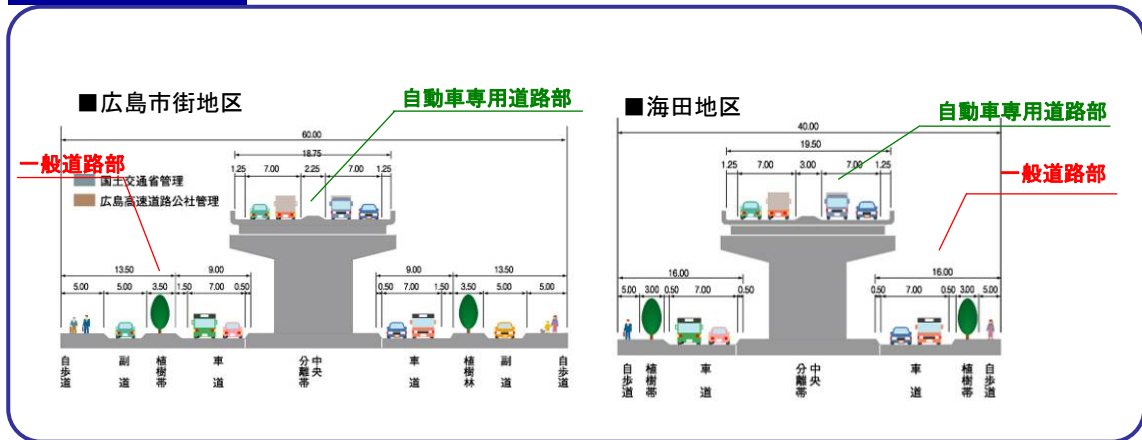
一般国道2号 広島南道路

- ・広島市中心部は、東西南北からの流出入と通過交通が混在し、交通渋滞が慢性化している。広島南道路は、広島市中心部の通過交通を適切に処理し、渋滞緩和を図るとともに、港湾を拠点とする貨物流動の効率化、広域な地域経済の連携強化等を目的とした道路である。

計画概要

起 終 点	ひろしま けん あき ぐん かいたちよう ひ の で まち 起点：広島県安芸郡海田町日の出町 ひろしま けん ひろしま し にしく しょうこうせんたー 終点：広島県広島市西区商工センター4丁目
計 画 延 長	L=14.8km
道 路 規 格	自動車専用道路部 : 第1種第3級(設計速度80km/h) / 海田町日の出町～仁保沖町、商工センター2丁目～商工センター4丁目 : 第2種第1級(設計速度80km/h) / 仁保沖町～商工センター2丁目 一般道路部 : 第4種第1級(設計速度60km/h)
車 線 数	自動車専用道路部: 4車線 (宇品～観音: 当面暫定2車線) 一般道路部: 4車線

標準断面図



- ・平成元年に事業着手し、平成11年度に仁保JCT～宇品間が供用、また平成14年度には一般部(宇品ランプ～鷹野橋宇品線)、平成22年度には自動車専用道路部(宇品～吉島)が部分供用している。



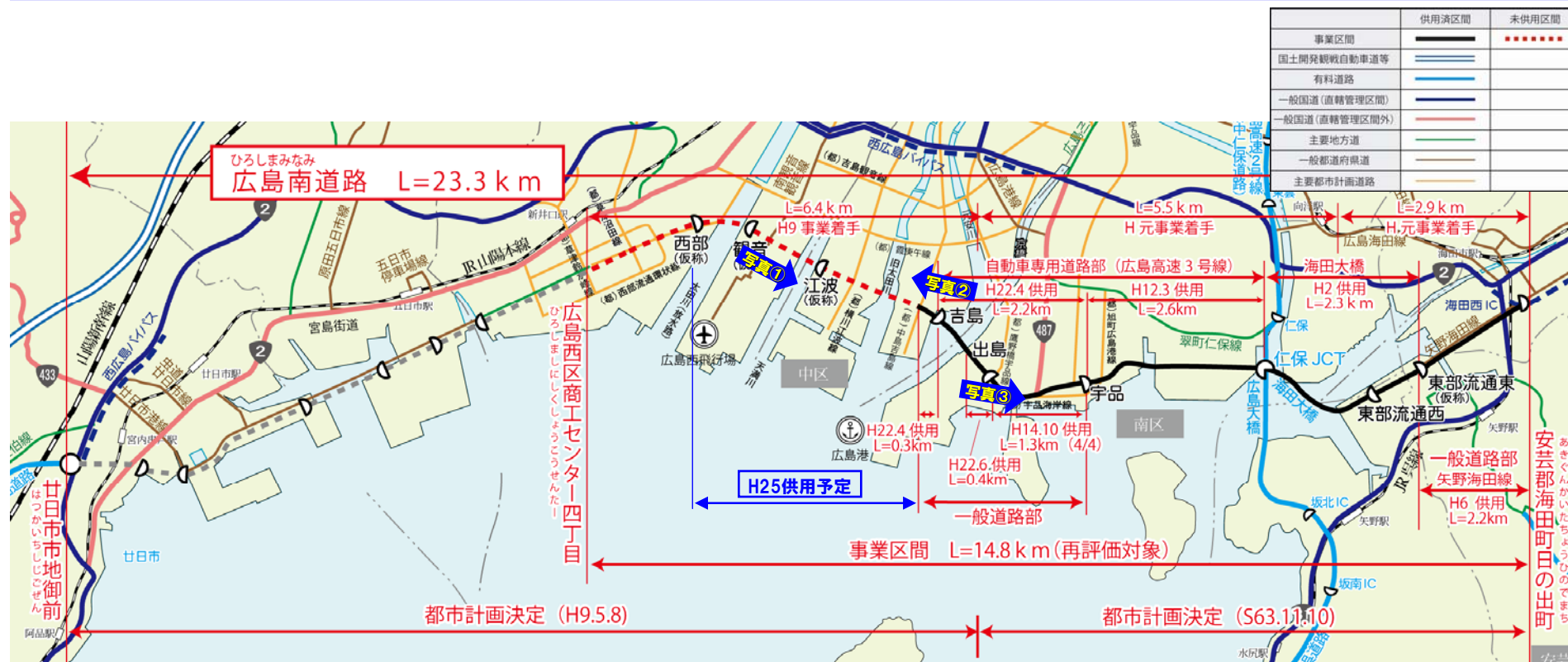
	供用済区間	未供用区間
事業区間		
国土開発院戦自動車道等		
有料道路		
一般国道(直轄管理区間)		
一般国道(直轄管理区間外)		
主要地方道		
一般都道府県道		
主要都市計画道路		

事業経緯	区間	しょうこうせんたー 商工センター四丁目～観音	かんおん よしじま 観音～吉島	よしじま てじま 吉島～出島	てじま うじな 出島～宇品	うじな にほ 宇品～仁保JCT	にほ かいたちょう ひの でちょう 仁保JCT～海田町日の出町
	年度						
	昭和63年度				都市計画決定		
	平成元年度				事業着手		
	平成2年度				海田～出島 用地着手・海田大橋L=2.3km供用		
	平成6年度						一般部(矢野海田線)L=2.2km供用
	平成9年度	出島～商工センター四丁目 都市計画決定・事業着手				広島高速3号線Ⅰ期 事業着手	
	平成10年度	出島～商工センター四丁目 用地着手			仁保JCT～出島 工事着手		
	平成11年度				宇品地区一般部 L=0.7km供用	広島高速3号線 L=2.6km供用	
	平成14年度			宇品～吉島 広島高速3号線Ⅱ期事業着手			
			宇品地区一般部L=1.3km供用				
	平成15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					
	平成19年度	都市計画変更(太田川放水路渡河部の構造変更)					
		放水路渡河部 広島市街路事業着手	吉島～観音広島高速3号線Ⅲ期事業着手				
	平成20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					
	平成22年度			広島高速3号線(宇品～吉島)L=2.2km			
				一般部(宇品～吉島)L=0.7km供用			

(3) 進捗状況

一般国道2号 広島南道路

- ・事業区間の自動車専用道路部及び一般道路部は国、県、市、広島高速道路公社が連携し、事業を進めており、平成25年度に吉島ランプ～西部(仮称)ランプ間を供用予定。



事業全体の進捗状況 (平成21年度末時点)

用地	84%
工事	55%
全体	61%

※総事業費に対する割合



3. 将来交通需要推計手法の改善等を踏まえた総点検結果

一般国道2号 広島南道路

1) 将来交通需要推計手法の改善等を踏まえた総点検結果

○ 将来交通需要推計手法の主な変更点

① 生成交通量推計手法の改善

推計モデル及び将来フレーム設定を統一

② 需要推計に係る条件設定の変更

ネットワークの設定については、現況に加え、事業化済みの箇所を考慮

	前回評価時 (平成20年度)	今回評価時 (平成22年度)
計画交通量	11,800台/日～47,100台/日	7,100台/日～57,600台/日
費用対効果B/C (全体事業)	1.2	0.9
費用対効果B/C (残事業)	3.3	2.4

2) 今回の検討方針

道路の役割

- ・ 従来の3便益以外に、地域から期待される道路の役割についても整理。

費用

- ・ 新たな交通量に基づく事業内容の見直し
- ・ 新工法の導入によるコスト縮減

4. 新たな交通量に基づく事業内容の見直し

一般国道2号 広島南道路

・太田川放水路渡河部について、当面、専用部整備とするなど、評価対象とする事業内容を見直す。

太田川放水路渡河部の将来交通量 (変更後のネットワーク)

【渡河部の断面交通量】

57,600台/日

【渡河部の交通容量】

(専用部) 2種1級4車線: 72,000台/日

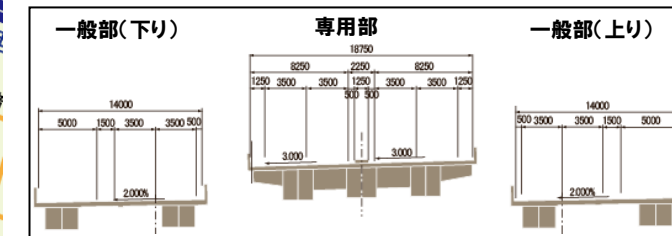
(平面部) 4種1級4車線: 28,800台/日

当面は専用部4車線で将来交通量に対応可能。したがって、太田川放水路渡河部について、当面、専用部整備として評価。

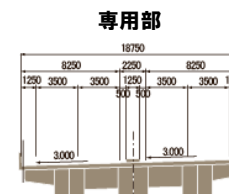


太田川放水路渡河部の比較

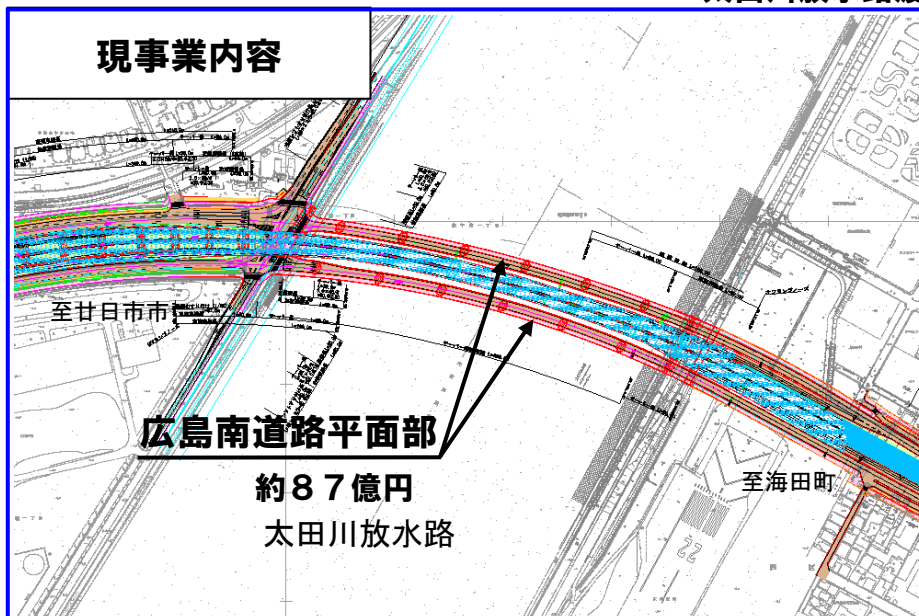
〈事業内容〉 太田川放水路渡河部の断面



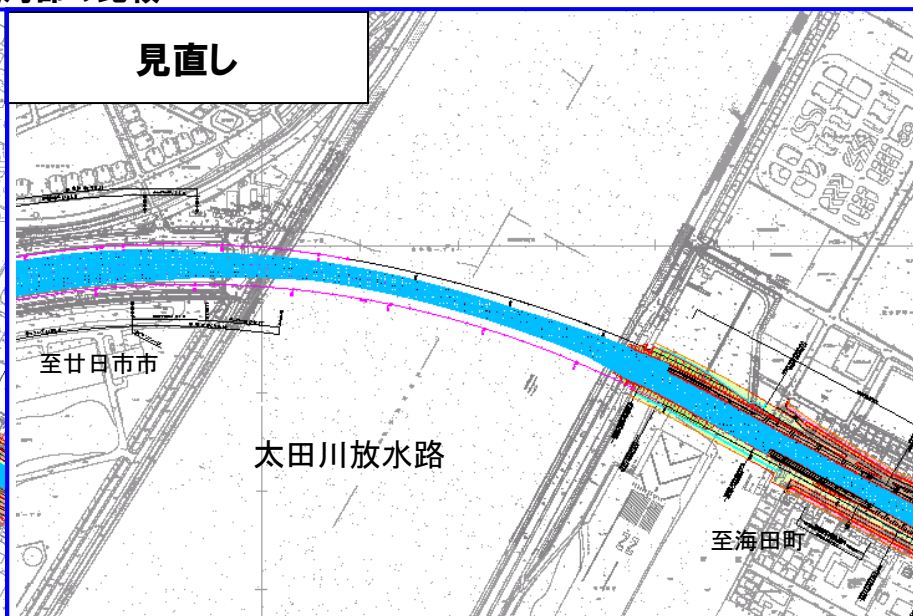
〈見直し〉



現事業内容



見直し



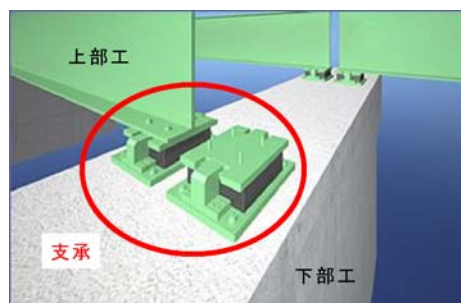
5. 新工法の導入によるコスト削減

一般国道2号 広島南道路

・機能分離型支承を採用するなど新工法の導入によりコスト削減を図っている。

機能分離型支承の採用〔明神高架橋〕

○支承とは？



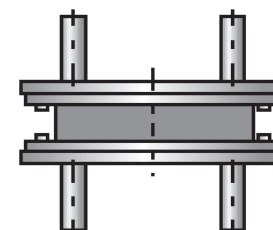
上部工死荷重や活荷重等の鉛直力、地震や風等によって上部構造に働く水平力を確実に下部構造に伝達する。

↓
支承構造によって下部構造や基礎構造が決定される。

荷重支持板(鉛直力支持)

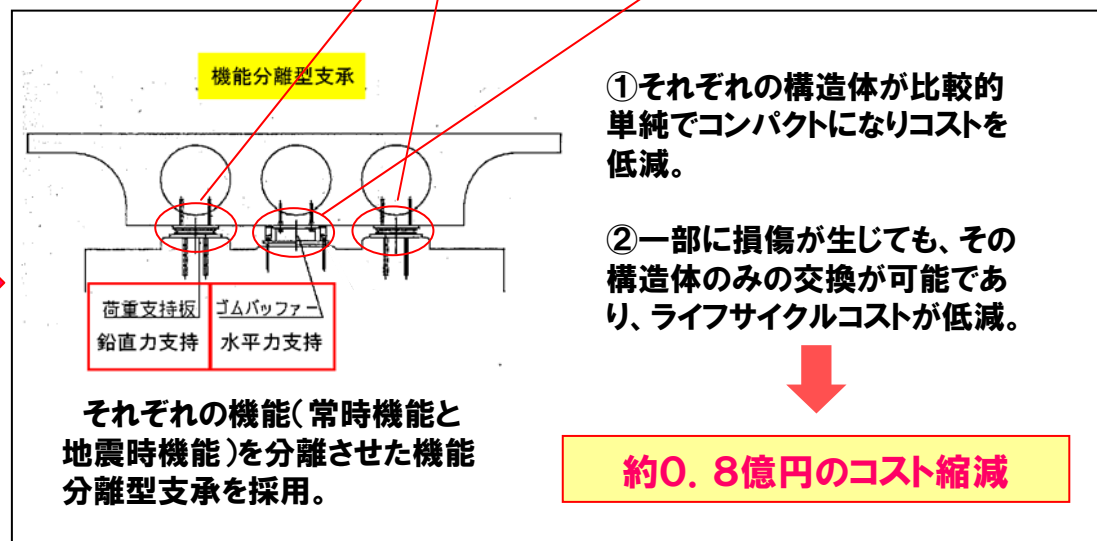
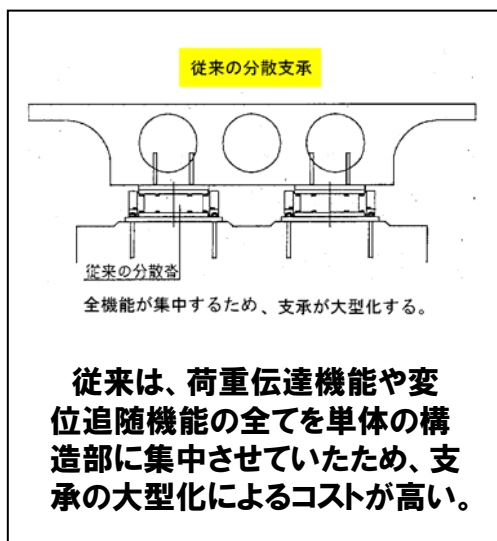


常時機能のみのため部材は必要最小限の大きさ



地震時のみの機能のためゴムは必要最小限の大きさ

【機能分離型支承の採用】



一般国道2号 広島南道路



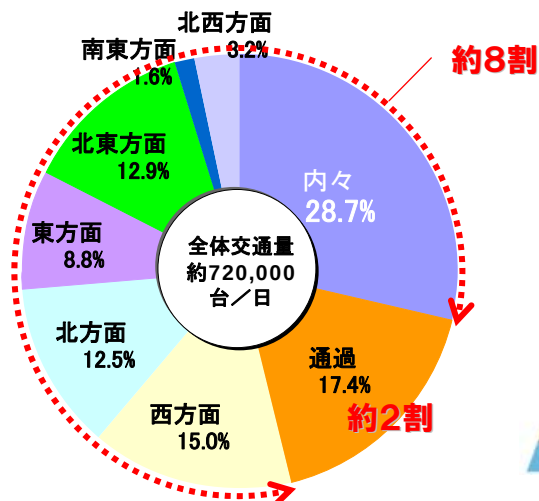
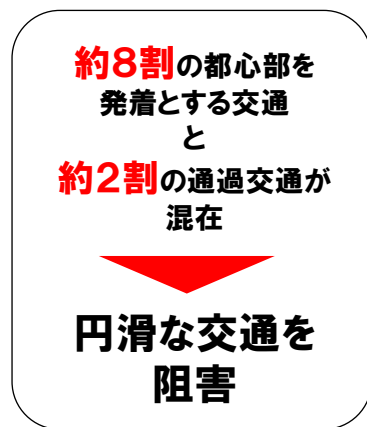
6. 地域から期待される道路の役割（効果）

一般国道2号 広島南道路

課題① 広島市中心部の渋滞①

- ・広島市の中心部は、山地及び河川に囲まれたデルタ地形の制約により、渡河部がボトルネックとなっている。
- ・デルタ内を走行する交通の約8割がデルタ内を発着とし、その他2割が通過交通である。
- ・内々・内外交通と通過交通の混在により、デルタ内の円滑な交通が阻害されている。

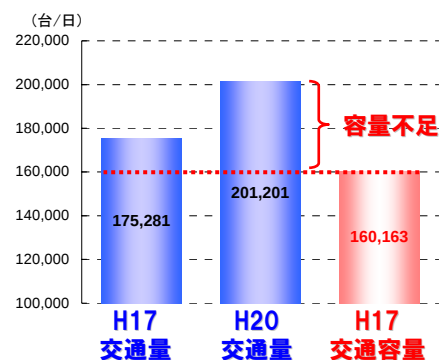
■デルタ内を走行する交通の内訳



デルタを迂回する路線がない

資料：都市圏OD表はH17道路交通センサス現況OD表より集計

西側断面

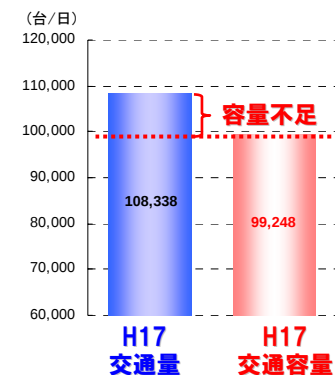


資料：
交通量はH17センサス及びH20.11.18, H20.11.26調査結果
新己斐橋、旭橋、庚午橋の現道橋梁部3断面合計

▼デルタ地帯東西断面の交通状況



東側断面



資料：
交通量はH17センサス
広島海田線、矢野海田線、
国道2号の3断面合計

6. 地域から期待される道路の役割（効果）

課題① 広島市中心部の渋滞②

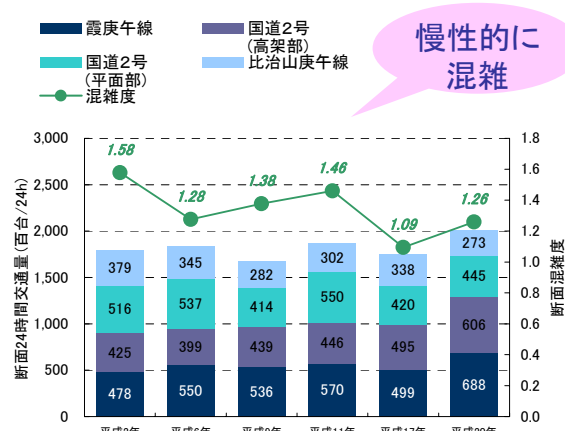
一般国道2号 広島南道路

・デルタ西側断面では複数の主要渋滞ポイントを中心に渋滞が発生。また、デルタ内では交通量が多く混雑度も高い。



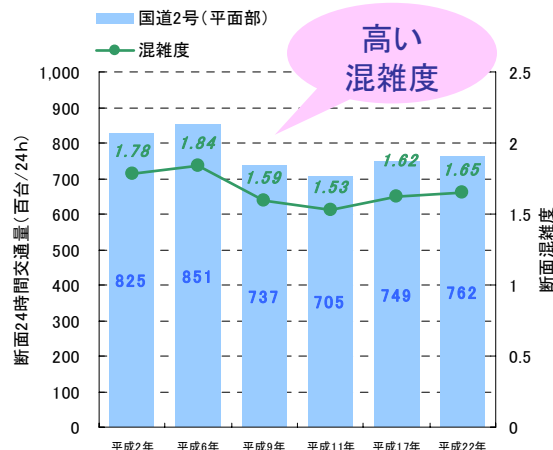
<デルタ西側断面交通量・混雑度の推移>

国道2号（平面・高架）、霞庚午線



慢性的に
混雑

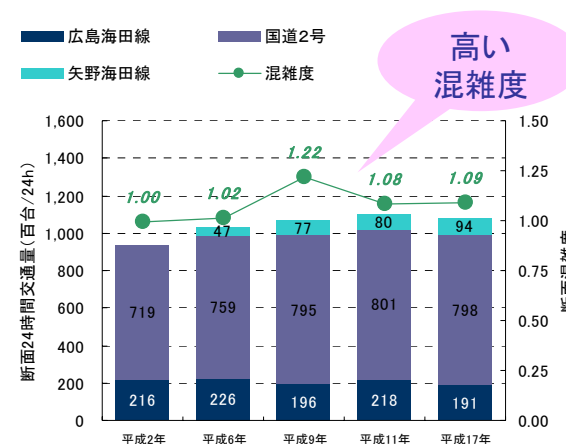
<南区出汐2丁目付近の交通量・混雑度推移>



高い
混雑度

<デルタ東側断面交通量・混雑度の推移>

国道2号、矢野海田線、広島海田線



高い
混雑度

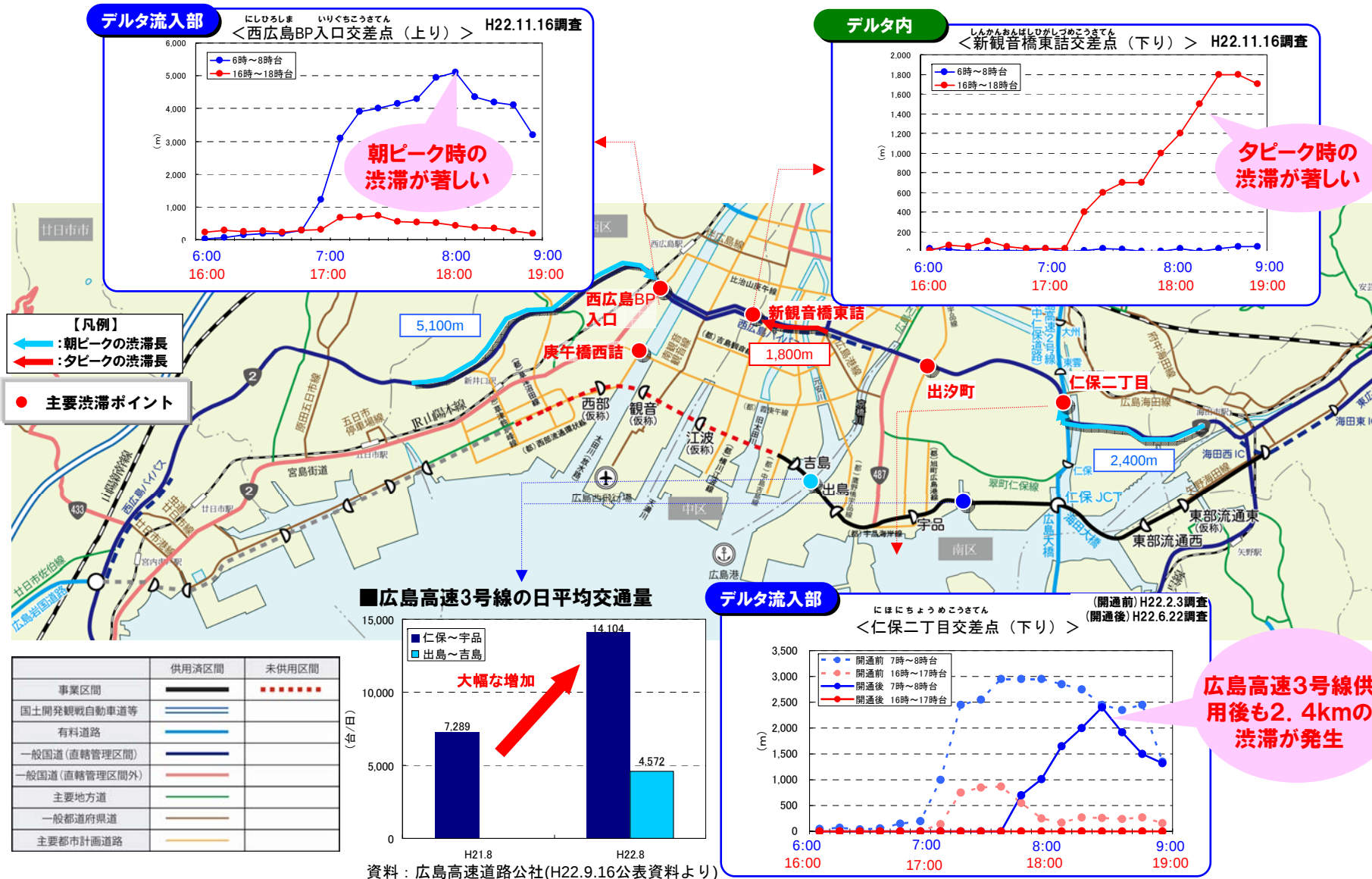
資料：H17までは道路交通センサス
H20,H22は広島国道事務所調査結果

6. 地域から期待される道路の役割（効果）

一般国道2号 広島南道路

課題① 広島市中心部の渋滞③

- ・デルタ流入部では、西側・東側共に、朝ピーク時に渋滞が集中。デルタ内は、1kmを越える渋滞が慢性的に発生している。
- ・仁保二丁目交差点では、広島高速3号線の供用により渋滞の緩和が見られたものの依然として2km以上の渋滞が発生。



資料：広島高速道路公社(H22.9.16公表資料より)

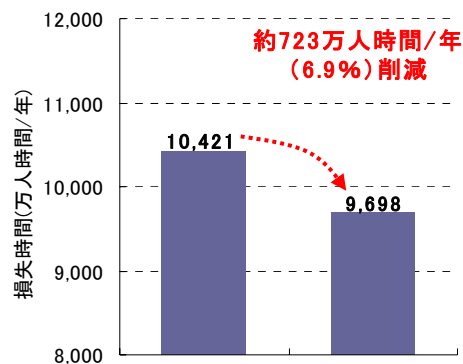
6. 地域から期待される道路の役割（効果）

一般国道2号 広島南道路

<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

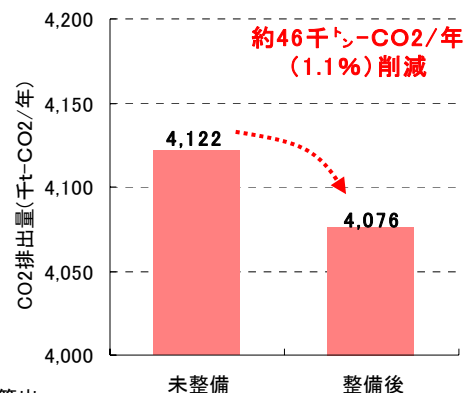
- ・広島南道路整備により、円滑な交通流が確保（損失時間約6.9％削減）
- ・NOx、SPM、CO₂排出量は、広島南道路の整備によって、削減効果が期待される。

損失時間の削減量

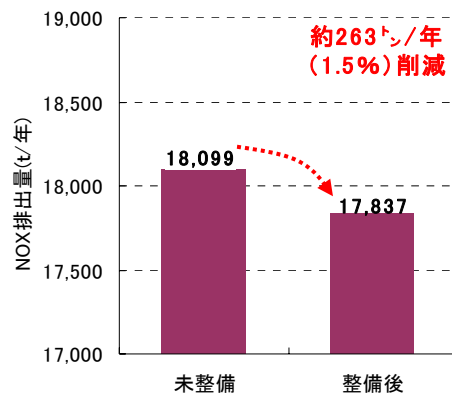


※各時点の交通量配分結果をもとに、交通量・旅行速度を用いて算出

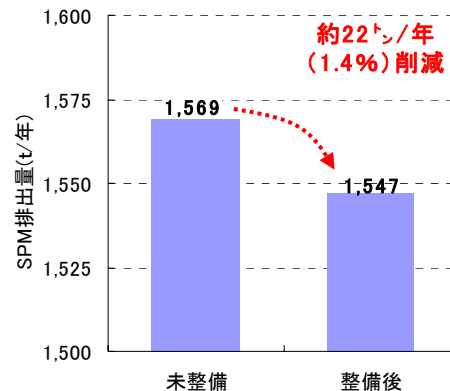
CO2排出量



NOx排出量



SPM排出量



CO2排出量の削減

・・・【約23億円】※

※【 】試算値（供用後50年間の便益額として試算した値）

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

【各指標算出対象範囲】

●損失時間：国道2号（安芸郡海田町日の出町～広島市西区商工センター4丁目）

●CO2、NOx、SPM：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・府中町・海田町・熊野町・坂町・廿日市市・大竹市・呉市・東広島市・竹原市・三原市（旧久井町除く）・千代田町（現北広島町）・豊平町（現北広島町）・加計町（現安芸太田町）・筒賀村（現安芸太田町）・八千代町（現安芸高田市）・吉田町（現安芸高田市）・向原町（現安芸高田市）・甲田町（現安芸高田市）

資料：客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法（案）

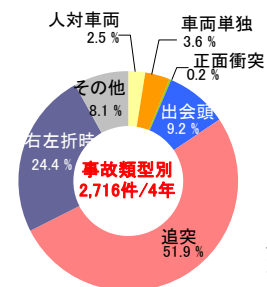
6. 地域から期待される道路の役割（効果）

課題② 国道2号で発生する交通事故

一般国道2号 広島南道路

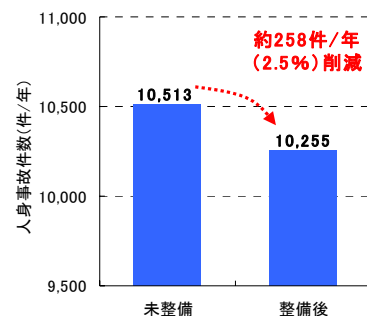
- ・国道2号の死傷事故率は、広島市中心部で高く、特に交差点で顕著である。
- ・交差点が隣接することによる右左折時の車両相互の事故や前方不注意による渋滞車列への追突事故が多発している。
- ・広島南道路の整備により、死傷事故件数の削減が期待できる。

●国道2号の事故類型



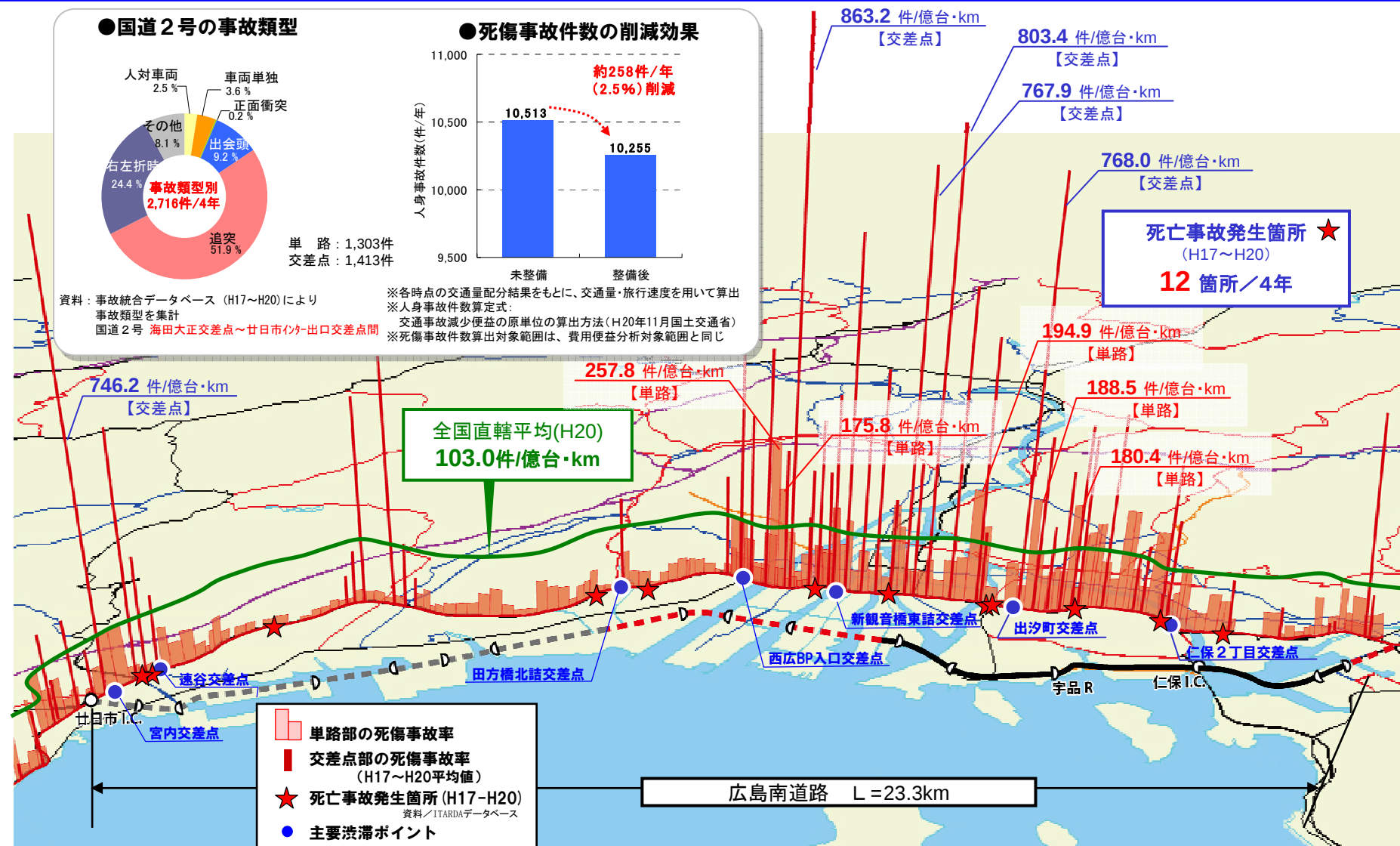
資料：事故統計データベース（H17～H20）により
事故類型を集計
国道2号 海田大正交差点～廿日市インター出口交差点間

●死傷事故件数の削減効果



※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

単路：1,303件
交差点：1,413件



6. 地域から期待される道路の役割（効果）

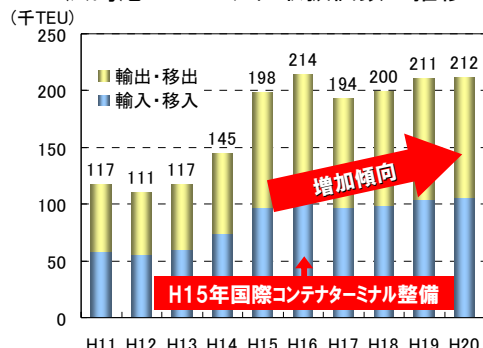
課題③－1 物流の効率化

一般国道2号 広島南道路

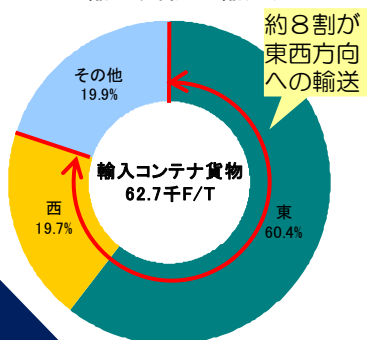
- ・広島港の取扱貨物の多くが広島市の東西方向への輸送である。
- ・広島南道路は、港湾施設整備事業を支援し、広島港からの輸送効率の向上に寄与する。また、広島市と周辺地域の連携強化による地域経済の活性化等の効果が期待される。

■広島港の取扱量と物流活動

▼広島港のコンテナ取扱個数の推移

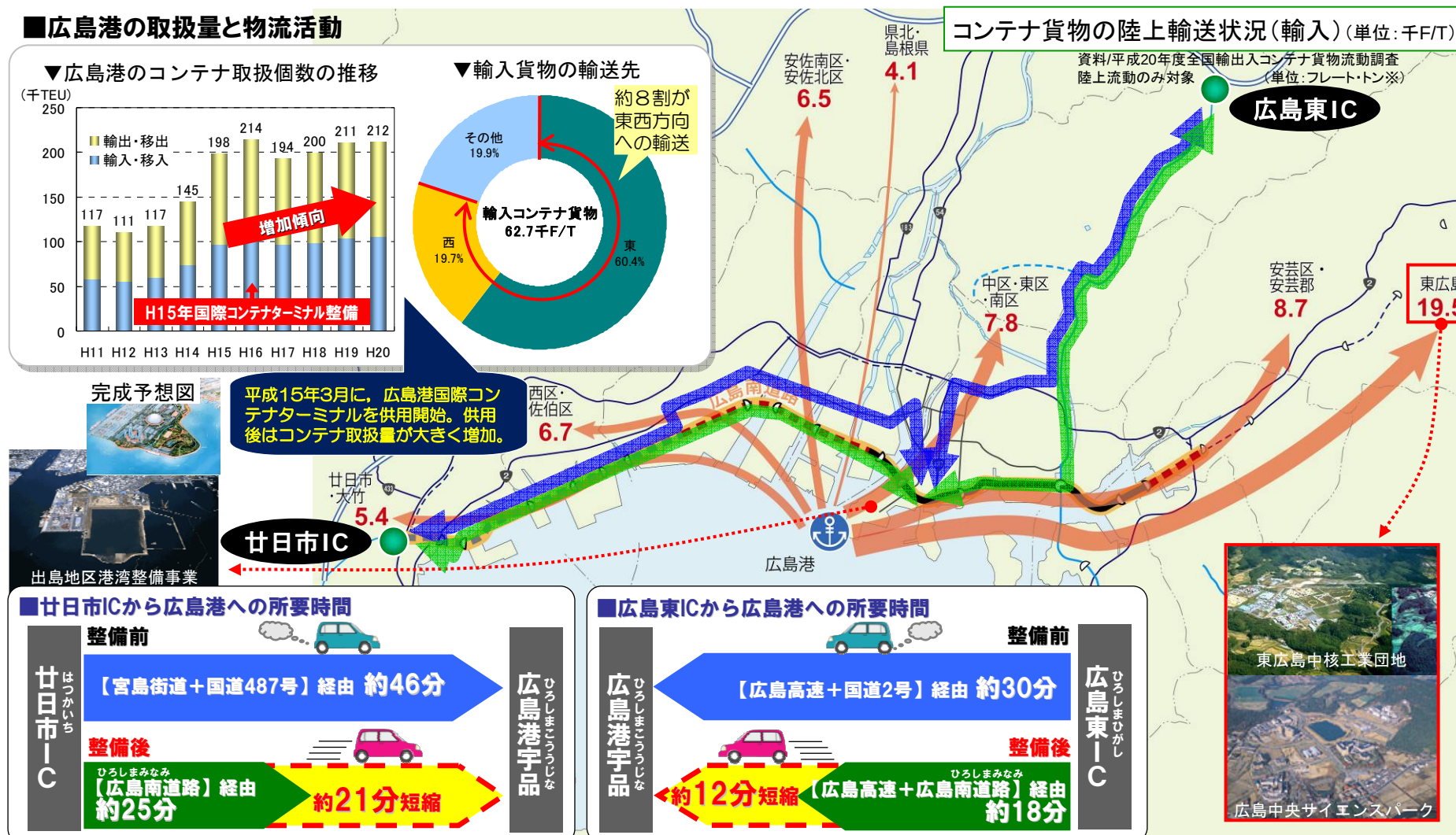


▼輸入貨物の輸送先



コンテナ貨物の陸上輸送状況（輸入）（単位：千F/T）

資料/平成20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査
陸上流動のみ対象
（単位：フレート・トン※）



※整備前の所要時間はH17センサ混雑時旅行速度、整備後は広島南道路が整備された条件で算定（広島南道路の設定速度はV=60km/h）

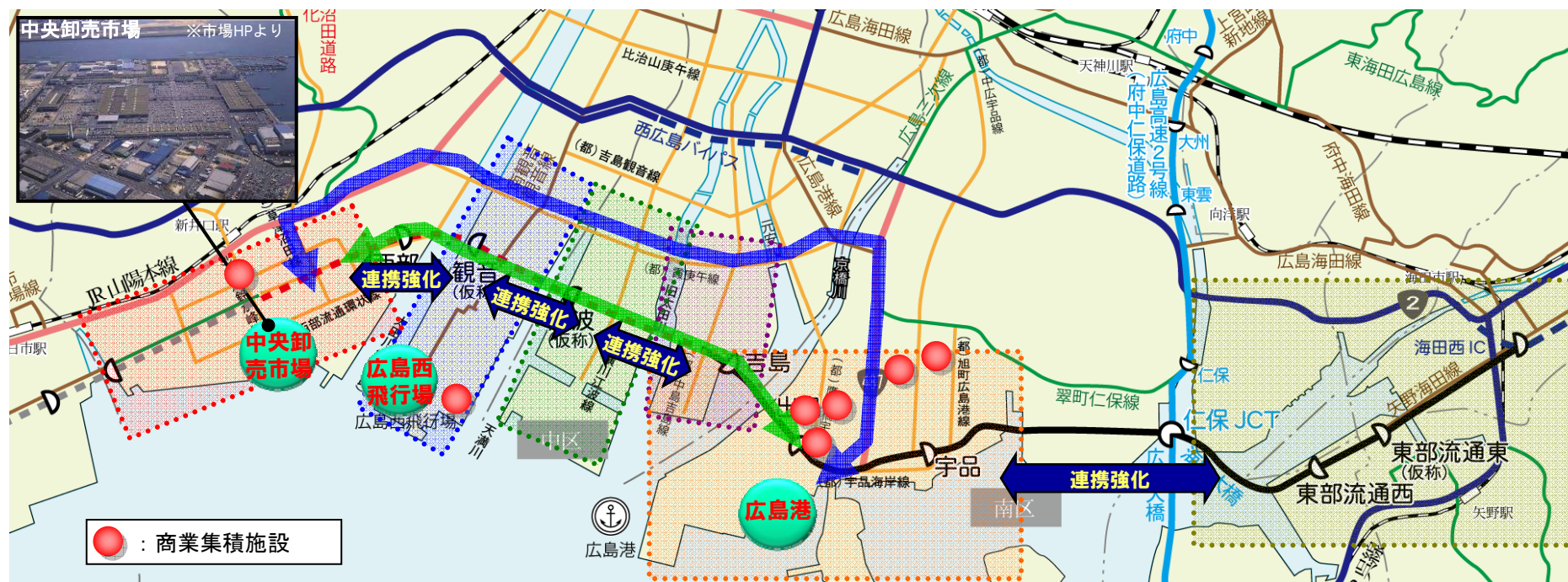
※フレート・トン：容積又は重量のどちらか大きいほうを貨物数量に換算した単位で、容積は1.133立法メートル、重量は1,000kgをもって1トンとする。

6. 地域から期待される道路の役割（効果）

課題③－2 物流の効率化

一般国道2号 広島南道路

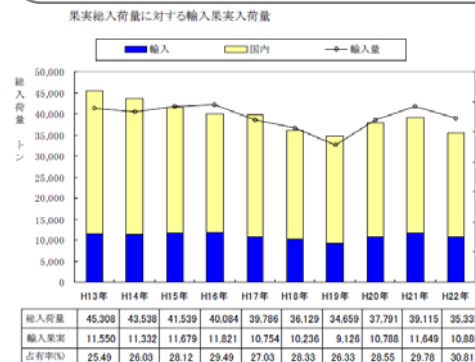
- ・広島南道路の整備により、太田川などの河川により分断されている地域間の移動が容易になり、物流拠点間の連携強化が図られる。また、商業集積施設の立地など臨海部の都市機能の向上が期待できる。



時間短縮効果 広島港から広島市中央卸売市場への所要時間



広島市中央卸売市場の果実入荷量の推移



中央市場の輸入果実の入荷量は全体の約3割に達する。港湾からのアクセス道の整備が重要である。

資料：平成22年 市場年報

6. 地域から期待される道路の役割（効果）

一般国道2号 広島南道路

課題④ 高次医療施設への救急搬送

- ・廿日市市から第三次救急医療施設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。
- ・広島南道路の整備により、廿日市市から県立広島病院へのアクセス時間が約2分短縮。

時間短縮効果 廿日市市役所から県立広島病院への所要時間

廿日市市役所
はつかいちしゃくしょ

整備前

【宮島街道+国道487号】経由：約20分

整備後

ひろしまみなみ
【広島南道路+国道487号】経由：約18分

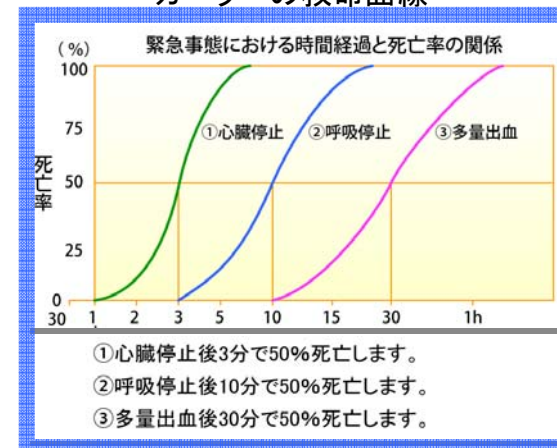
約2分短縮

県立広島病院
けんりつひろしまびょういん

※整備前の所要時間は規制速度を用いて算出。

整備後の所要時間は、広島南道路（事業区間） $V=60\text{km/h}$ として算出。

カーラーの救命曲線



7. 事業の効果

一般国道2号 広島南道路

・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

◆投資効果

(億円)

項 目	全体事業	残事業
費用 (C)	5,256	1,191
事業費	5,020	1,087
維持管理費	236	104
便益額 (B)	4,643	2,803
走行時間短縮便益	3,842	2,368
走行経費減少便益	546	312
交通事故減少便益	254	123
費用便益比	0.9	2.4

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

※走行時間短縮便益は災害迂回解消便益を考慮した値

■道路の役割(+α)

- ①環境への影響を考慮した効果[約46千トンの/年のCO2削減] 【+23億円】※
広島南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)広島港～廿日市ICまでの所要時間短縮約21分]
- ③高次医療施設への救急搬送[県立広島病院～廿日市市役所までの所要時間短縮約2分]

※【 】試算値(供用後50年間の便益額として試算した値)

	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)	7,100台/日～57,600台/日	約4,120億円	5,256億円	4,643億円	0.9(2.4)
参考②(その他の道路の役割を考慮)	7,100台/日～57,600台/日	約4,120億円	5,256億円	4,643億円+α	—

8. 今後の対応方針（原案）

一般国道2号 広島南道路

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

◇広島市中心部は、商業活動において中国地方の中心的役割を果たしており、日常生活活動及び経済活動の活性化により、自動車交通が増大し、慢性的な交通混雑を引き起こしている。

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=0.9(事業全体) 2.4(残事業)

◇道路の役割

①環境への影響を考慮した効果[約46千トンのCO2削減]【+23億円】※

広島南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]広島港～廿日市ICまでの所要時間短縮約21分]

③高次医療施設への救急搬送[県立広島病院～廿日市市役所までの所要時間短縮約2分]

3) 事業の進捗状況

※【 】試算値(供用後50年間の便益額として試算した値)

◇平成21年度末で、用地買収は84%が完了しており、現在までに専用部7.1km、一般部4.2kmを供用している。

②事業の進捗見込み

◇平成25年度末に吉島ランプ～西部(仮称)ランプ間の暫定供用を予定している。

③コスト縮減や代替案立案の可能性

◇新工法の導入等によりコスト縮減を図っている。

2. 県・市への意見照会結果

◇広島県知事の意見：

一般国道2号広島南道路について、対応方針（原案）案については異存ありません。

広島港臨海部における東西の幹線軸となる広島南道路は、広島都市圏の都市機能の向上や、周辺地域との連携強化を図る上で必要不可欠な社会基盤であり、現在事業中の安芸バイパスや、東広島バイパスをはじめ、放水路渡河部以西を含めた広域的なネットワークの形成により、本来期待される機能が十分に発揮されるものと考えます。

つきましては、今後とも引き続きコスト縮減に努めながら、広島南道路の事業化区間全線供用に向け整備を促進するとともに、早期に広域的なネットワークが形成されるよう努めていただきたい。

◇広島市長の意見：

広島南道路の事業再評価に係る対応方針（原案）案については、異存ありません。

事業の執行にあたっては、今回再評価区間の事業効果を十分発揮するため、東広島バイパス（海田高架橋）及び西広島バイパス（地御前JCT）との早期接続をお願いします。

【今後の対応方針（原案）】

- ・上記①～③の各視点により、事業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、コスト縮減に努力しつつ、効率的な事業実施に努める。

◆前回評価時との比較

	前回評価時 (平成20年度)	今回評価時 (平成22年度)	備 考 (前回評価時からの変更点)
事業諸元	L=14.8km	L=14.8km	—
計画交通量	11,800台／日 ～47,100台／日	7,100台／日 ～ 57,600台／日	・推計モデル及び将来フレーム設定を統一 ・ネットワーク設定の見直し (現況に加え、事業化済み箇所を考慮)
総事業費	約4,250億円	約4,120億円	太田川放水路渡河部について、当面、専用部整備とするなど、評価対象とする事業内容を見直し
総費用 (C)	5,027億円	5,256億円	太田川放水路渡河部について、当面、専用部整備とするなど、評価対象とする事業内容を見直し
総便益 (B)	6,108億円	4,643億円	・推計モデル及び将来フレーム設定を統一 ・ネットワーク設定の見直し (現況に加え、事業化済み箇所を考慮)
費用対効果 (B/C)	1.2	0.9	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 広島南道路

〔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2号 広島南道路
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	■ 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比（B／C）＝0. 9 （経済的純現在価値（B－C）＝-613億円、経済的内部収益率（E I R R）＝3. 6%） 残事業：費用便益比（B／C）＝2. 4 （経済的純現在価値（B－C）＝1, 612億円、経済的内部収益率（E I R R）＝12. 6%）

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 （対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）	指標チェックの根拠	
1. 活力 円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間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（整備前）：約104,214千人・時間/年 損失削減時間：7,234千人・時間/年（約104,214千人・時間/年⇒96,981千人・時間/年） 区間b（平行区間）について：国道2号（安芸郡海田町南堀川町～広島市西区高須） 並行区間等（平行区間）の損失時間：約7,421千人・時間/年 並行区間等（平行区間）の損失削減率：約2.4割削減（約7,421千人・時間/年⇒約5,620千人・時間/年）	
	■ 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	対象区間（南区堀越3丁目）、16.9km/h 改善見込み 対象区間（南区出汐2丁目）、14.4km/h 改善見込み 対象区間（中区南竹屋町）、19.7km/h 改善見込み 対象区間（中区舟入本町：平面部）、9.5km/h 改善見込み 対象区間（西区鞆音本町1丁目：平面部）、5.2km/h 改善見込み 対象区間（西区庚午北4丁目：高架部）、8.4m/h 改善見込み 対象区間（西区庚午北1丁目：平面部）、14.2km/h 改善見込み	
	□ 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/日以上以上の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	広島電鉄バス 3号線（広島駅～鞆音）、7号線（紙屋町～仁保・向洋）、10号線（己斐～大学病院・旭町）他14路線 広島バス 横県線（横川駅～大学病院）、旭町線（広島駅～比治山橋・旭町）	
	□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる		
	□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる		
	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 （広島東ICからのアクセスが約30分⇒約18分、廿日市ICからのアクセスが約46分⇒約25分）
		□ 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	
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
		都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である
	□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する		
	□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり		
	■ 中心市街地内で行う事業である		当該路線の区間内には広島市の中心市街地となる南区、中区、西区を含んでいる。
	□ 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		
	□ 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		

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	☐ 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り	
		☒ 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」の一部を構成（平成6年12月指定）
		☐ 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	
		☐ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		☐ 現道等における交通不能区間を解消する	
		☐ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		☒ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	広島市と廿日市市を最短で連絡（約47分⇒約29分）
	個性ある地域の形成	☐ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		☒ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	ひろしまの「知の拠点」再生プロジェクト（仮称）、出島地区港湾整備事業、宇品内港地区港湾整備事業
		☒ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	世界文化遺産厳島神社を要する観光地宮島（348万人/年）
		☐ 特別立法に基づく事業である	
		☐ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		☐ 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボル的な道路整備等、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	☐ 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/日以上の全て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	
		☐ 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	☐ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		☐ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全で安心できるくらしの確保	☒ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	廿日市市から県立広島病院までの所要時間が約2分短縮（約20分⇒約18分）

3. 安全	安全な生活環境の確保	■ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	スタジアム入口交差点863.2件/億台キロ、国泰寺交差点803.4件/億台キロ、出汐交差点768.0件/億台キロ、市役所前交差点767.9件/億台キロ、宮内交差点746.2件/億台キロ、西広島バイパス入口交差点667.8件/億台キロ、舟入本町交差点658.0件/億台キロ、南竹屋町交差点578.9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。
		□ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		■ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	第一次緊急輸送道路に位置づけ
		□ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	
		□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A路線としての位置づけがある場合）	
		□ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		□ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
		□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		□ 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	
		■ 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	応急避難時の避難者の安全を確保するとともに、隣接する地区への延焼の拡大を防止する。 広島南道路の断面総幅員（車道部及び歩道部）：最大約60m
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45.7千t/年 排出削減率：約1.1%削減（整備なし4,121.8千t/年、整備あり4,076.1千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 NO2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：皆実小学校測定局） （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262.7t/年、排出削減率：約1.5%削減（整備なし18,099.5t/年⇒整備あり17,836.7t/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（1箇所：皆実小学校測定局） （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21.7t/年、排出削減率：約1.4%削減（整備なし1,569.0t/年⇒整備あり1,547.3t/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	広島市南区露二丁目の昼間および夜間の騒音が改善される見込み （現況：昼間73dB、夜間72dB）
		□ 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	□ 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	
		■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	広島高速道路1号線・2号線と連結し、広島都市圏の都市高速道路網の一部を担う。
		■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	広島県新道路整備計画に位置づけあり
		■ 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	広島臨海地域は、製造業・流通団地企業が多数立地しており、高速道路インターチェンジへのアクセス強化により、地域経済の活性化が期待される。

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	広島南道路	L=14.8km	地域高規格	ＢＰ

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
7,100～57,600	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	3,999億円	627億円	4,626億円
うち残事業分	1,370億円	281億円	1,652億円
基準年における 現在価値（Ｃ）	5,020億円	236億円	5,256億円
うち残事業分	1,087億円	104億円	1,191億円

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35年度			
単年便益 (初年便益)	186億円	25億円	12億円	224億円
基準年における 現在価値（Ｂ）	3,842億円	546億円	254億円	4,643億円
うち残事業分	2,368億円	312億円	123億円	2,803億円

③ 結 果

費用便益比（B／C）	0.9
経済的純現在価値（B－C）	-613億円
経済的内部収益率（EIRR）	3.6%
費用便益比（残事業）	2.4
経済的純現在価値（残事業）	1612億円
経済的内部収益率（残事業）	12.6%

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	7,100～57,600	±10%	2.3～2.6
事業費	1,370億円	±10%	2.2～2.6
事業期間	12年	±20%	2.3～2.5

事業名：広島南道路（事業全体）

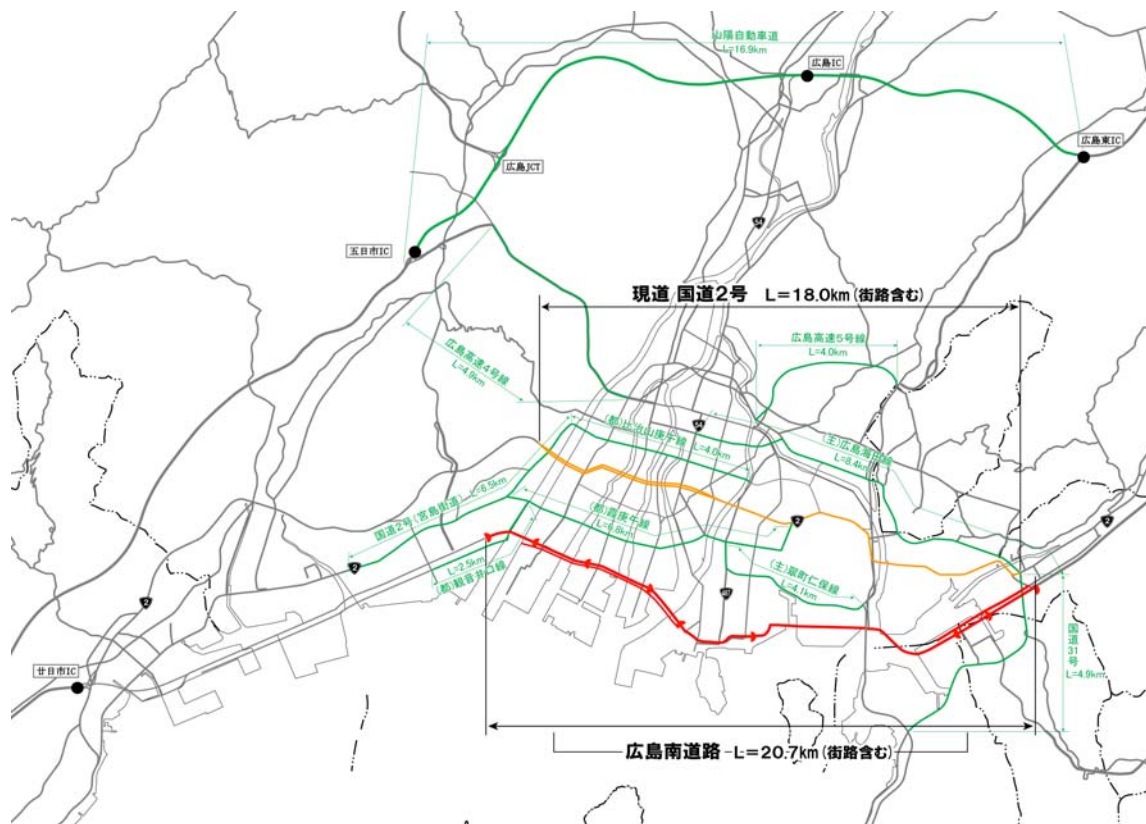
様式－3①

(推計時点 H42年)

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 : 20.7km		交通量	[台/日]	10,800	22,400
		走行時間	[分]	1	27
		走行時間費用	[億円/年]	2.22	114.44
②主な周辺道路	国道2号 : 18.0km	交通量	[台/日]	56,700	49,100
		走行時間	[分]	44	42
		走行時間費用	[億円/年]	461.36	381.16
	国道31号, 広島海田線 : 13.3km	交通量	[台/日]	29,200	22,800
		走行時間	[分]	38	34
		走行時間費用	[億円/年]	202.33	139.87
	宮島街道, 比治山庚午線 : 10.5km	交通量	[台/日]	26,400	24,200
		走行時間	[分]	27	26
		走行時間費用	[億円/年]	126.24	112.54
	翠町仁保線, 霞庚午線他 : 13.4km	交通量	[台/日]	40,700	30,900
		走行時間	[分]	31	27
		走行時間費用	[億円/年]	238.60	156.86
	広島高速, 山陽道 : 25.8km	交通量	[台/日]	35,000	33,100
		走行時間	[分]	20	20
		走行時間費用	[億円/年]	121.48	114.31
③その他道路合計 : 3034.3km		走行時間費用	[億円/年]	8,393.78	8,307.30

			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 : 3136.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	9,546.01	9,326.48	219.53

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



事業名：広島南道路（残事業）

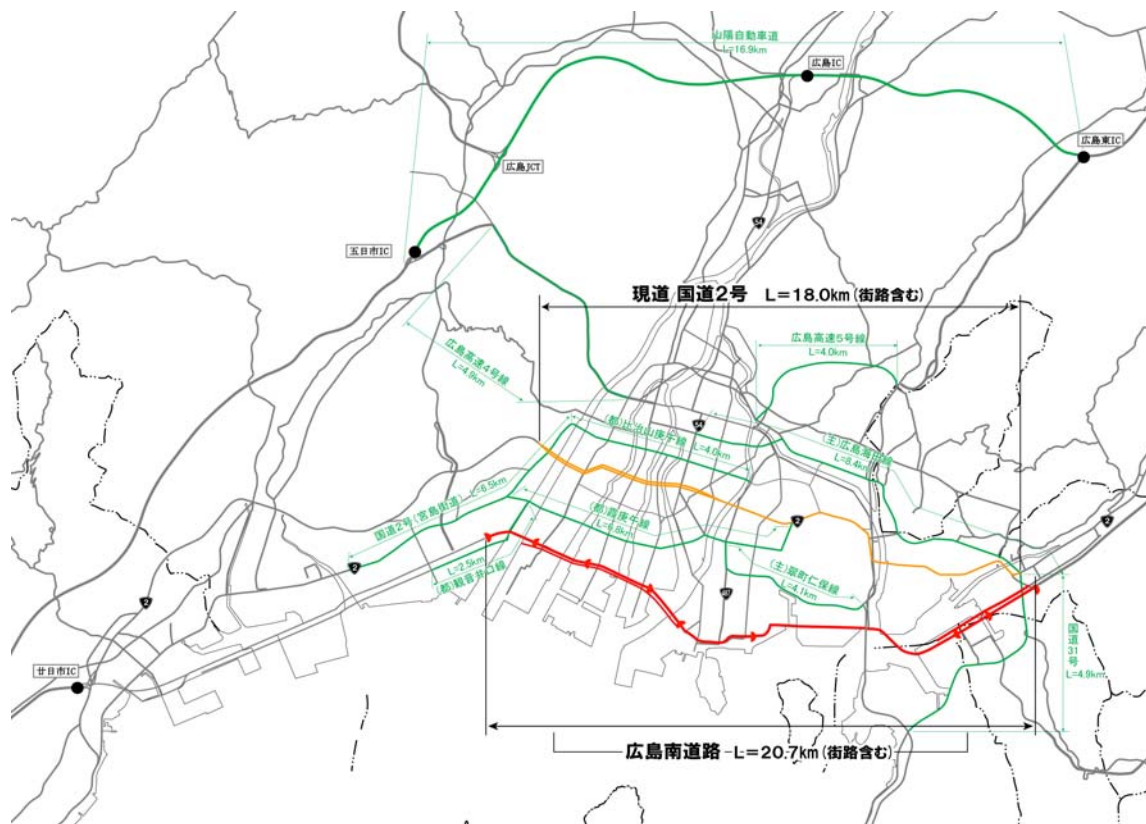
様式－3①

(推計時点 H42年)

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 : 20.7km		交通量	[台/日]	16,200	22,400
		走行時間	[分]	16	27
		走行時間費用	[億円/年]	47.65	114.44
②主な周辺道路※4	国道2号 : 18.0km	交通量	[台/日]	54,800	49,100
		走行時間	[分]	44	42
		走行時間費用	[億円/年]	441.63	381.16
	国道31号, 広島海田線 : 13.3km	交通量	[台/日]	24,000	22,800
		走行時間	[分]	35	34
		走行時間費用	[億円/年]	150.84	139.87
	宮島街道, 比治山庚午線 : 10.5km	交通量	[台/日]	26,200	24,200
		走行時間	[分]	27	26
		走行時間費用	[億円/年]	125.10	112.54
	翠町仁保線, 霞庚午線他 : 13.4km	交通量	[台/日]	38,400	30,900
		走行時間	[分]	30	27
		走行時間費用	[億円/年]	222.14	156.86
	広島高速, 山陽道 : 25.8km	交通量	[台/日]	34,600	33,100
		走行時間	[分]	20	20
		走行時間費用	[億円/年]	119.75	114.31
③その他道路合計 : 3034.3km		走行時間費用	[億円/年]	8,359.04	8,307.28

			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 : 3136.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	9,466.15	9,326.46	139.69

(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： 広島南道路

(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)	☒		
	その他	☐		
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		
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計 ☒ (H42年)		
		複数時点での推計 ☐		
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	☒	
		整備の有無のいずれかのみ推計	☐ 有 ☐ 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)	☒ (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)	☐	
		その他 (	☐	
	開発交通量の 考慮	無	☒	
		有	☐	
		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	☐	
		転換率式を用いた配分	☐	
		Q-V式と転換率式の併用による配分	☒	
		均衡配分 (リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	☐	
		簡易手法	☐	
		簡易手法の 採択理由	小規模事業である	☐
			山間部海岸部で併行道路が少ない	☐
			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	その他の (	☐		
	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			
	最終配分の速度	☐		
	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)	☒		

(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	☒	
		考慮する	☐	
		考慮する 場合のみ	面的に考慮	☐
			対象路線のみ考慮	☐
			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	☐	
		考慮する	☒	
		考慮する 場合のみ	採用した通行止め日数	(0.38) 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
			山陽道(廿日市IC～広島東IC)の通行止め日数より算出	
	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			
	過去の実績値がないため			
	冬期交通の 影響	考慮しない	☒	
		考慮する	☐	
		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	☒		
	()	☐		
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	☒		
	独自に設定した値を使用	☐		
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	☒		
	独自に設定した値を使用	☐		
交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮	☐		
	中央分離帯の有無を考慮しない	☒		
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	☒		
	考慮する	☐		
その他				

(4)

4. 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: 広島南道路(事業全体)

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	
				0.65	20.7	13.36	
-33年目	S 56	3.1187	88.6	1.44	4.63		
-32年目	S 57	2.9987	89.6	15.26	46.63		
-31年目	S 58	2.8834	90.5	22.63	65.83		
-30年目	S 59	2.7725	92.3	32.76	89.84		
-29年目	S 60	2.6658	93.0	35.27	92.31		
-28年目	S 61	2.5633	94.6	38.43	95.07		
-27年目	S 62	2.4647	94.4	78.62	187.41		
-26年目	S 63	2.3699	94.9	100.82	229.87		
-25年目	H 1	2.2788	97.4	56.95	121.65		
-24年目	H 2	2.1911	99.6	35.93	72.17		
-23年目	H 3	2.1068	102.0	36.69	69.19		
-22年目	H 4	2.0258	103.4	82.74	148.00		
-21年目	H 5	1.9479	103.7	96.77	165.96		
-20年目	H 6	1.8730	103.6	83.71	138.17		
-19年目	H 7	1.8009	103.0	130.92	209.00		
-18年目	H 8	1.7317	102.4	179.35	276.91		
-17年目	H 9	1.6651	103.4	220.38	324.01		
-16年目	H 10	1.6010	102.8	154.87	220.21		
-15年目	H 11	1.5395	101.3	131.47	182.41		
-14年目	H 12	1.4802	99.7	88.11	119.44		
-13年目	H 13	1.4233	98.4	59.27	78.27		
-12年目	H 14	1.3686	96.6	80.15	103.67		
-11年目	H 15	1.3159	95.4	65.21	82.12		
-10年目	H 16	1.2653	94.4	60.94	74.58		
-9年目	H 17	1.2167	93.2	65.14	77.64		
-8年目	H 18	1.1699	92.5	127.49	147.21		
-7年目	H 19	1.1249	91.7	110.02	123.22		
-6年目	H 20	1.0816	91.3	143.17	154.85		
-5年目	H 21	1.0400	91.3	144.13	149.90		
-4年目	H 22	1.0000	91.3	150.14	150.14		
-3年目	H 23	0.9615	91.3	196.07	188.53		
-2年目	H 24	0.9246	91.3	193.74	179.12		
-1年目	H 25	0.8890	91.3	131.06	116.51		
暫定供用年	H 26	0.8548	91.3	18.10	15.47	11.65	9.96
1年目	H 27	0.8219	91.3	55.40	45.53	11.65	9.58
2年目	H 28	0.7903	91.3	83.97	66.36	11.65	9.21
3年目	H 29	0.7599	91.3	117.31	89.15	11.65	8.86
4年目	H 30	0.7307	91.3	131.59	96.15	11.65	8.52
5年目	H 31	0.7026	91.3	125.88	88.44	11.65	8.19
6年目	H 32	0.6756	91.3	130.64	88.26	11.65	7.87
7年目	H 33	0.6496	91.3	103.97	67.54	11.65	7.57
8年目	H 34	0.6246	91.3	82.75	51.69	11.65	7.28
供用開始年次	H 35	0.6006	91.3			12.73	7.64
10年目	H 36	0.5775	91.3			12.73	7.35
11年目	H 37	0.5553	91.3			12.73	7.07
12年目	H 38	0.5339	91.3			12.73	6.79
13年目	H 39	0.5134	91.3			12.73	6.53
14年目	H 40	0.4936	91.3			12.73	6.28
15年目	H 41	0.4746	91.3			12.73	6.04
16年目	H 42	0.4564	91.3			12.73	5.81
17年目	H 43	0.4388	91.3			12.73	5.58
18年目	H 44	0.4220	91.3			12.73	5.37
19年目	H 45	0.4057	91.3			12.73	5.16
20年目	H 46	0.3901	91.3			12.73	4.96
21年目	H 47	0.3751	91.3			12.73	4.77
22年目	H 48	0.3607	91.3			12.73	4.59
23年目	H 49	0.3468	91.3			12.73	4.41
24年目	H 50	0.3335	91.3			12.73	4.24
25年目	H 51	0.3207	91.3			12.73	4.08
26年目	H 52	0.3083	91.3			12.73	3.92
27年目	H 53	0.2965	91.3			12.73	3.77
28年目	H 54	0.2851	91.3			12.73	3.63
29年目	H 55	0.2741	91.3			12.73	3.49
30年目	H 56	0.2636	91.3			12.73	3.35
31年目	H 57	0.2534	91.3			12.73	3.22
32年目	H 58	0.2437	91.3			12.73	3.10
33年目	H 59	0.2343	91.3			12.73	2.98
34年目	H 60	0.2253	91.3			12.73	2.87
35年目	H 61	0.2166	91.3			12.73	2.76
36年目	H 62	0.2083	91.3			12.73	2.65
37年目	H 63	0.2003	91.3			12.73	2.55
38年目	H 64	0.1926	91.3			12.73	2.45
39年目	H 65	0.1852	91.3			12.73	2.36
40年目	H 66	0.1780	91.3			12.73	2.27
41年目	H 67	0.1712	91.3			12.73	2.18
42年目	H 68	0.1646	91.3			12.73	2.09
43年目	H 69	0.1583	91.3			12.73	2.01
44年目	H 70	0.1522	91.3			12.73	1.94
45年目	H 71	0.1463	91.3			12.73	1.86
46年目	H 72	0.1407	91.3			12.73	1.79
47年目	H 73	0.1353	91.3			12.73	1.72
48年目	H 74	0.1301	91.3			12.73	1.66
49年目	H 75	0.1251	91.3	-586.11	-73.32	12.73	1.59
合 計				3413.15	5019.73	626.64	235.95

単純事業費計

3999.26

626.64

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: 広島南道路(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.61	10.1	6.12

年次	年度	割戻率	GDP デフレータ	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
-3年目	H 23	0.9615	91.3	196.07	188.53		
-2年目	H 24	0.9246	91.3	193.74	179.12		
-1年目	H 25	0.8890	91.3	131.06	116.51		
暫定供用年	H 26	0.8548	91.3	18.10	15.47	4.67	3.99
1年目	H 27	0.8219	91.3	55.40	45.53	4.67	3.84
2年目	H 28	0.7903	91.3	83.97	66.36	4.67	3.69
3年目	H 29	0.7599	91.3	117.31	89.15	4.67	3.55
4年目	H 30	0.7307	91.3	131.59	96.15	4.67	3.41
5年目	H 31	0.7026	91.3	125.88	88.44	4.67	3.28
6年目	H 32	0.6756	91.3	130.64	88.26	4.67	3.15
7年目	H 33	0.6496	91.3	103.97	67.54	4.67	3.03
8年目	H 34	0.6246	91.3	82.75	51.69	4.67	2.91
供用開始年次	H 35	0.6006	91.3			5.83	3.50
10年目	H 36	0.5775	91.3			5.83	3.37
11年目	H 37	0.5553	91.3			5.83	3.24
12年目	H 38	0.5339	91.3			5.83	3.11
13年目	H 39	0.5134	91.3			5.83	2.99
14年目	H 40	0.4936	91.3			5.83	2.88
15年目	H 41	0.4746	91.3			5.83	2.77
16年目	H 42	0.4564	91.3			5.83	2.66
17年目	H 43	0.4388	91.3			5.83	2.56
18年目	H 44	0.4220	91.3			5.83	2.46
19年目	H 45	0.4057	91.3			5.83	2.37
20年目	H 46	0.3901	91.3			5.83	2.27
21年目	H 47	0.3751	91.3			5.83	2.19
22年目	H 48	0.3607	91.3			5.83	2.10
23年目	H 49	0.3468	91.3			5.83	2.02
24年目	H 50	0.3335	91.3			5.83	1.94
25年目	H 51	0.3207	91.3			5.83	1.87
26年目	H 52	0.3083	91.3			5.83	1.80
27年目	H 53	0.2965	91.3			5.83	1.73
28年目	H 54	0.2851	91.3			5.83	1.66
29年目	H 55	0.2741	91.3			5.83	1.60
30年目	H 56	0.2636	91.3			5.83	1.54
31年目	H 57	0.2534	91.3			5.83	1.48
32年目	H 58	0.2437	91.3			5.83	1.42
33年目	H 59	0.2343	91.3			5.83	1.37
34年目	H 60	0.2253	91.3			5.83	1.31
35年目	H 61	0.2166	91.3			5.83	1.26
36年目	H 62	0.2083	91.3			5.83	1.21
37年目	H 63	0.2003	91.3			5.83	1.17
38年目	H 64	0.1926	91.3			5.83	1.12
39年目	H 65	0.1852	91.3			5.83	1.08
40年目	H 66	0.1780	91.3			5.83	1.04
41年目	H 67	0.1712	91.3			5.83	1.00
42年目	H 68	0.1646	91.3			5.83	0.96
43年目	H 69	0.1583	91.3			5.83	0.92
44年目	H 70	0.1522	91.3			5.83	0.89
45年目	H 71	0.1463	91.3			5.83	0.85
46年目	H 72	0.1407	91.3			5.83	0.82
47年目	H 73	0.1353	91.3			5.83	0.79
48年目	H 74	0.1301	91.3			5.83	0.76
49年目	H 75	0.1251	91.3	-43.64	-5.46	5.83	0.73
合 計				1326.84	1087.29	281.03	103.65

単純事業費計		1370.48	281.03
--------	--	---------	--------

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。

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	広島南道路	2～4/4 4/4	14.8km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	250,654	
	改良費		式	1	28,205	
		土工	m3	290,650	1,491	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m3	1	1,251	
		法面工	m2	755	1	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	21,258	逆T式擁壁、補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁
		函渠工	式	1	4,204	管渠工、函渠工、水路工、等
	橋梁費		式	1	202,622	
		100m以上	m	20,302	191,367	PC(7橋)、ME橋(49橋)
		100m未満	m	1,799	11,255	ME橋(13橋)、横断歩道橋(1橋)
	トンネル費		式	—	—	
		NATM	m	—	—	
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費		式	1	1,720	
		IC	箇所	—	—	
		JCT	箇所	1	1,720	
	舗装費		式	1	3,596	
		車道舗装	m ²	294,977	3,324	
		歩道舗装	m ²	63,353	272	
	附帯施設費		式	1	14,511	
		交通管理施設工	式	1	14,511	標識工、防護柵工、道路照明工、中央分離帯工、等
遮音壁		m	—	—		
②用地及び補償費			式	1	98,590	
	用地費		式	1	58,611	
		宅地	m ²	418,022	58,611	
		田畑	m ²	—	—	
		山林・原野	m ²	—	—	
	補償費		式	1	39,979	
③間接経費			式	1	63,128	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					412,372	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	広島南道路	2～4/4 4/4	14.8km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	102,756	
	改良費		式	1	8,318	
		土工	m3	132,213	398	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m3	1	127	
		法面工	m2	534	1	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	4,711	逆T式擁壁、補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁
		函渠工	式	1	3,081	管渠工、函渠工、水路工、等
	橋梁費		式	1	87,449	
		100m以上	m	9,499	87,260	PC橋(1橋)、ME橋(19橋)
		100m未満	m	85	189	横断歩道橋(1橋)
	トンネル費		式	—	—	
		NATM	m	—	—	
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費		式	—	—	
		IC	箇所	—	—	
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費		式	1	1,675	
		車道舗装	m ²	105,396	1,528	
		歩道舗装	m ²	34,422	147	
	附帯施設費		式	1	5,314	
		交通管理施設工	式	1	5,314	標識工、防護柵工、道路照明等
遮音壁		m	—	—		
②用地及び補償費			式	1	11,473	
	用地費		式	1	4,364	
		宅地	m ²	22,700	4,364	
		田畑	m ²	—	—	
		山林・原野	m ²	—	—	
	補償費		式	1	7,109	
③間接経費			式	1	29,099	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					143,328	

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	広島南道路	4～8	20.7km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	20.7	55,176	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	10,618	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			65,794	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	広島南道路	4～8	10.1km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	10.1	21,896	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	7,612	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			29,508	

一般国道2号 広島南道路

〔広島県への意見照会と回答〕

国中整企画第1006号
国中整港計第1004号
平成23年3月3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23年3月8日（火）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23年3月7日(月)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 広島南道路	継続	
一般国道183号 鍵掛峠道路	継続	
一般国道185号 安芸津バイパス	継続	

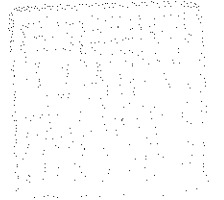
※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業監視委員会」へ諮る
対応方針（原案）を作成するためのものです。

土 総 第 1 0 0 号

平成23年 3月 7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）

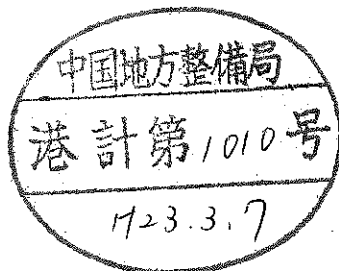
平成23年3月3日付け国中整企画第1006号及び国中整港計第1004号で照
会のあった下記事業について、対応方針（原案）案については異存ありません。

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 広島南道路
- ・ 道路事業 一般国道183号 鍵掛峠道路
- ・ 道路事業 一般国道185号 安芸津バイパス

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 広島南道路
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	妥当である
(具体的意見) 広島港臨海部における東西の幹線軸となる広島南道路は、広島都市圏の都市機能の向上や、周辺地域との連携強化を図る上で必要不可欠な社会基盤であり、現在事業中の安芸バイパスや、東広島バイパスをはじめ、放水路渡河部以西を含めた広域的なネットワークの形成により、本来期待される機能が十分に発揮されるものと考えます。 つきましては、今後とも引き続きコスト縮減に努めながら、広島南道路の事業化区間全線供用に向け整備を促進するとともに、早期に広域的なネットワークが形成されるよう努めていただきたい。	
事業名	一般国道183号 鍵掛峠道路
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	妥当である
(具体的意見) 鍵掛峠道路は、広島県備北地域と鳥取県西部地域の連携や地域間交流の活性化機能の向上が図られるとともに、現道の線形不良区間・異常気象時通行規制区間を解消できるなど、防災上の観点から重要な道路であると考えます。 つきましては、今後とも引き続きコスト縮減に努めながら、計画的に整備を進めていただきたい。	
事業名	一般国道185号 安芸津バイパス
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	妥当である
(具体的意見) 安芸津バイパスは、現道において、異常気象時に越波や路面冠水による通行止めが発生している区間があり、防災上の観点から重要な道路であると考えております。 現在、一部区間が供用されているものの交通転換が進まず、バイパスとしての機能が十分に発揮されていない状況となっております。 つきましては、今後とも引き続きコスト縮減に努めながら、計画的に整備を進めていただきたい。	

一般国道2号 広島南道路

〔広島市への意見照会と回答〕

国中整企画第1006号

国中整港計第1004号

平成23年3月3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23年3月8日（火）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23年3月7日(月)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 広島南道路	継続	

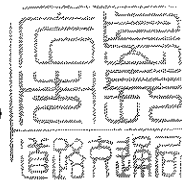
※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業監視委員会」へ諮る
対応方針（原案）を作成するためのものです。

広道計第19号

平成23年3月4日

中国地方整備局長 福田 功 様

広島市長 秋葉忠利
(道路交通局道路部道路計画課)



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23年3月3日付け国中整企画第1006号及び国中整港計第1004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

広島南道路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、今回再評価区間の事業効果を十分発揮するため、東広島バイ
パス（海田高架橋）及び西広島バイパス（地御前JCT）との早期接続をお願いします。

