

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道54号 可部バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：広島県広島市安佐北区可部南一丁目 至：広島県広島市安佐北区大林町			延長	9.7 km	
事業概要						
一般国道54号は、広島市を起点とし、松江市に至る延長約180kmの主要幹線道路である。 54号可部バイパスは、広島市可部周辺の慢性的な交通混雑の緩和、安全・円滑な交通の確保のほか、沿道環境の改善を目的とした延長9.7kmの道路である。						
S56年度事業化		S56年度都市計画決定		S58年度用地着手		H2年度工事着手
全体事業費		約736億円		事業進捗率 (H22年度末現在)		78% 供用済延長 6.0 km
計画交通量		16,400 ～50,000 台/日				
費用対効果 分析結果		B/C (3便益) (事業全体) 2.0 (残事業) 4.2		総費用 (残事業)/(事業全体) 162 / 1,017 億円 事業費 : 123/962億円 維持管理費 : 39/ 55億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 678 / 2,061 億円 走行時間短縮便益 : 630/1,922億円 走行費用減少便益 : 28/111億円 交通事故減少便益 : 19/28億円
基準年		平成23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= 5.3 (交通量+10%) B/C= 3.1 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C= 3.8 (事業費+10%) B/C= 4.4 (事業費-10%) 事業期間変動 : B/C= 3.8 (事業期間+20%) B/C= 4.4 (事業期間-20%)						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保						
・損失時間の削減が見込まれる【7,732千人・時間/年⇒7,236千人・時間/年 (6.4%削減)】						
・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 【広島市安佐北区大林町：17.2km/h⇒38.3km/h】						
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する 【桐陽台-大林線 (80往復/日)、上根-吉田線 (33往復/日)】						
・安芸高田市から広島駅 (新幹線駅) へのアクセスが向上【安芸高田市～広島駅：101分⇒72分】						
②物流効率化の支援						
・安芸高田市からの農林水産品の流通利便性向上が見込まれる						
③国土・地域ネットワークの構築						
・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡【広島市～三次市：142分⇒110分】						
・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上【安芸高田市～広島市：108分⇒93分】						
④個性ある地域の形成						
・ガラスの里資料館 (H22年間観光入込客数4.8万人)、広島市安佐動物公園 (同51.7万人) へのアクセスが向上						
⑤歩行者・自転車のための生活空間の形成						
・自転車利用空間を整備することにより歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待される 【安佐北区可部4丁目 (自動車：17,153台/12h、歩行者：1,295人/12h、自転車：801台/12h)】						
⑥安全で安心できる暮らしの確保						
・三次医療施設へのアクセスが向上【安芸高田市消防本部～広島市民病院：50分⇒49分】						
⑦災害への備え						
・広島県の第1次緊急輸送道路に指定 (一般国道54号)						
・緊急輸送道路である一般国道54号、中国縦貫自動車道が通行止めになった場合の代替路線を形成する。						
⑧地球環境の保全						
・CO2排出削減量が約15.3千t/年【2,850.0千t/年⇒2,834.7千t/年】						
⑨生活環境の改善・保全						
・NOX排出量が約72.8t/年 (約0.6%) 削減【12,088t/年⇒12,016t/年】						
・SPM排出量が約 6.6t/年 (約0.6%) 削減【1,054t/年⇒1,047t/年】						
⑩環境への影響を考慮した効果						
・約15.3千t/年のCO2削減量の貨幣換算値【8億円※】						
⑪交通事故件数の削減						
・交通事故件数が約0.4%削減【7,929件/年⇒7,901件/年】						
※ 供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値)						

関係する地方公共団体等の意見

可部バイパスは、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、広島市をはじめとする国道54号改築促進広島県期成同盟会から早期整備の要望を受けている

広島市長の意見：

一般国道54号可部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、一般国道54号可部バイパス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

・広島市北部地域は、急激な宅地化が進み、人口増加による通勤・通学交通の増加や広島都心部への通過交通等により、慢性的な交通混雑や交通事故が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成22年度末で、用地買収については99%が完了しており、現在までに広島市安佐北区可部南1丁目から市道山倉線までの約6.0kmが暫定供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、平成25年度に市道山倉線から大林ランプ間L=2.2kmの暫定2車線供用を予定している。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

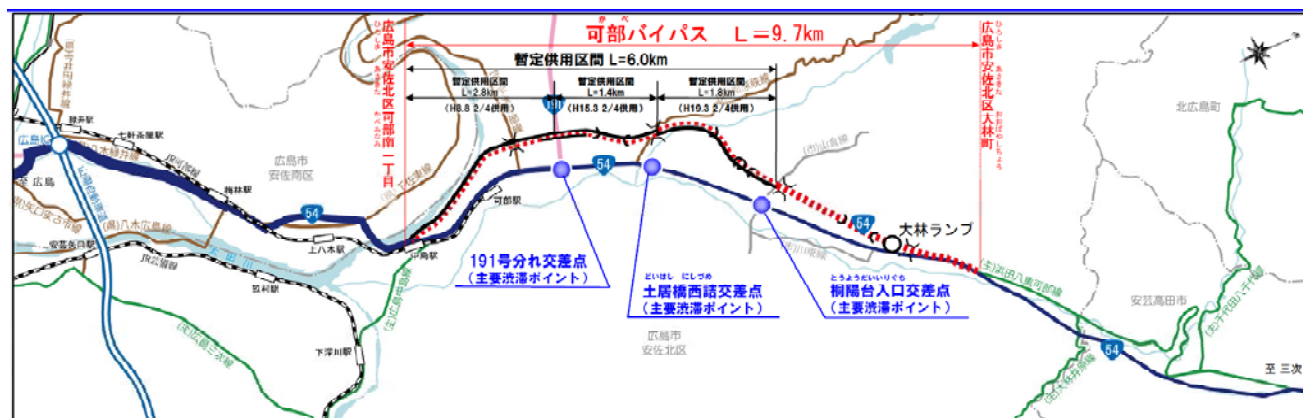
対応方針（原案）

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



凡 例	
—	高速道路・一般有料道路
—	直轄国道
—	補助国道
—	主要地方道
—	一般県道
—	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。

一般国道54号 ^か ^べ 可部バイパス
事業再評価

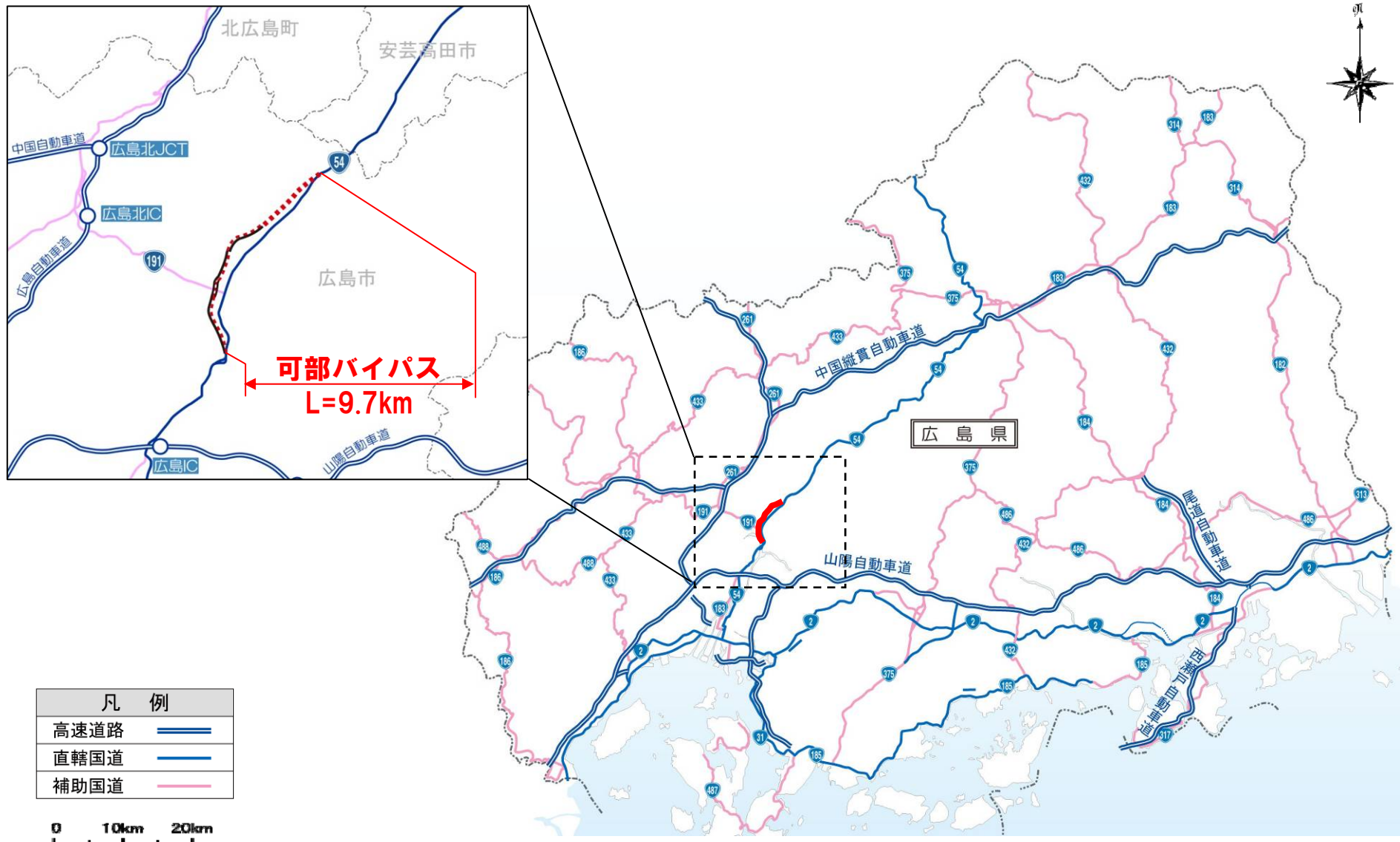
平成23年12月

国土交通省 中国地方整備局

1. 位置図

一般国道54号 可部バイパス

- 一般国道54号は、^{ひろしま}広島市を起点とし、^{みよし}三次市を経由し、^{まつえ}松江市に至る延長約180kmの主要幹線道路である。
- 可部バイパスは、広島市北部に位置する、延長9.7kmの道路である。

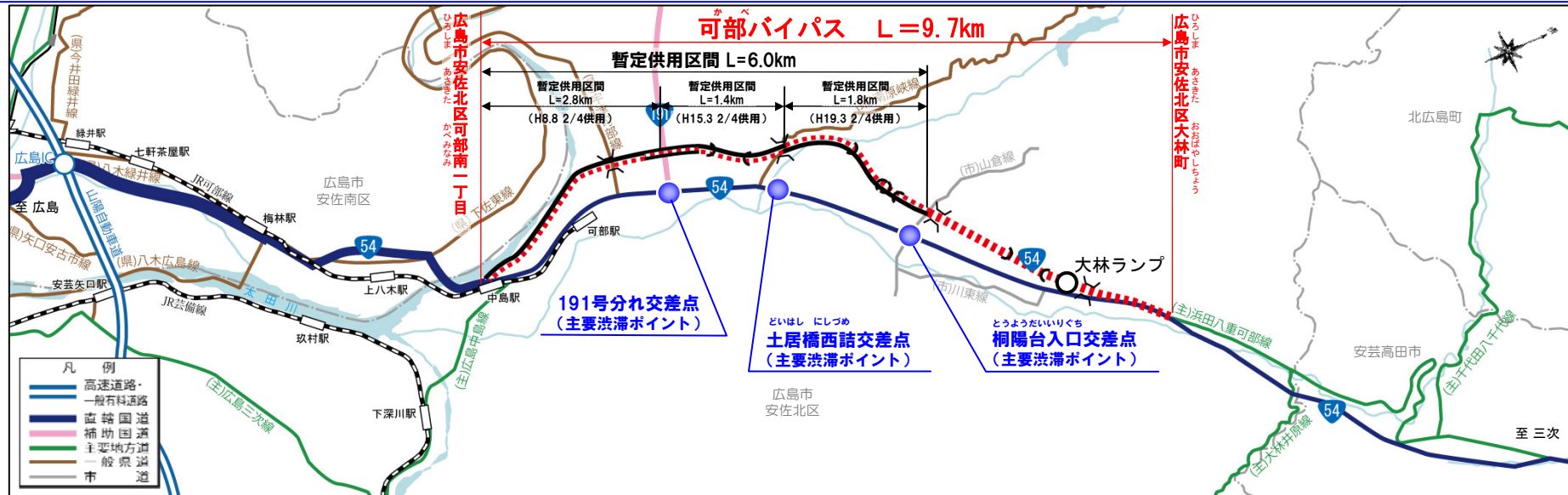


2. 事業概要及び経緯

一般国道54号 可部バイパス

(1) 事業概要

- 一般国道54号可部バイパスは、広島市可部周辺の慢性的な交通混雑の緩和、安全・円滑な交通の確保のほか、沿道環境の改善を目的とした道路である。

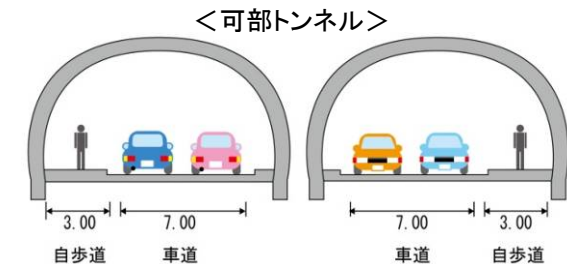
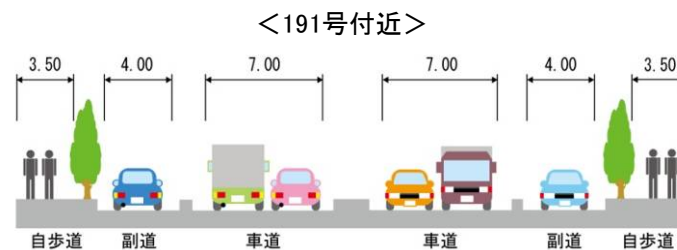


計画概要

起 終 点	起点：広島市安佐北区 可部南一丁目 終点：広島市安佐北区 大林町
計画延長	L=9.7km
道路規格	第4種第1級 第3種第2級
設計速度	60km/h
車 線 数	4車線

標準断面図

(単位:m)

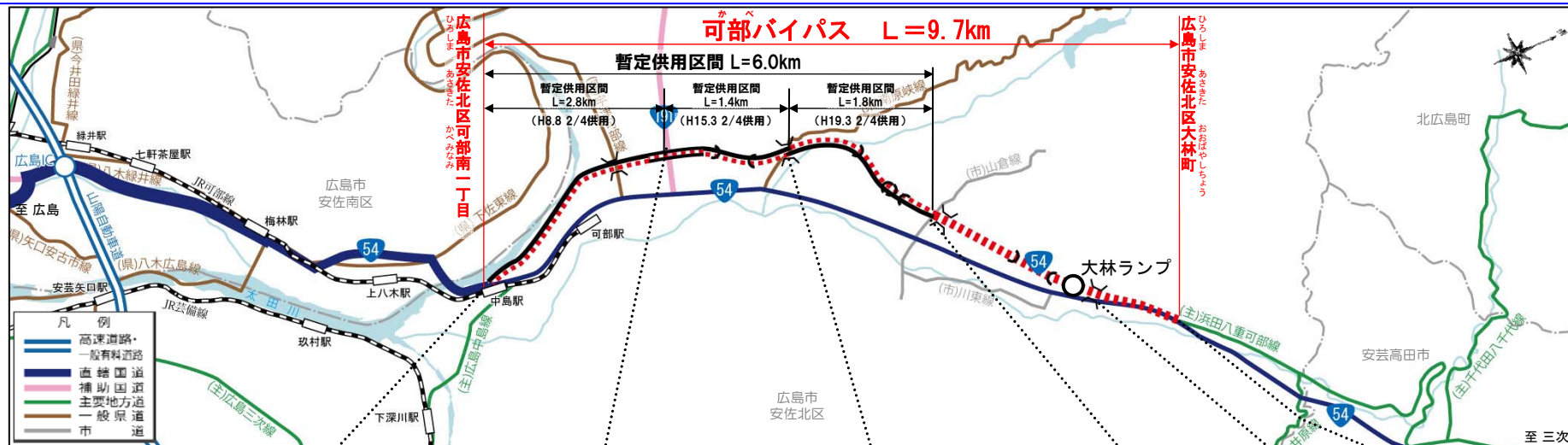


2. 事業概要及び経緯

一般国道54号 可部バイパス

(2) 事業の経緯

- ・昭和56年度に事業着手し、平成8年以降広島市安佐北区可部南1丁目～(市)山倉線間 L=6.0kmを順次暫定2車線供用している。



事業経緯	区間	年度	起点～ 国道191号区間	国道191号～ (県)南原峡線区間	(県)南原峡線～ (市)山倉線区間	(市)山倉線～ 大林ランプ	大林ランプ～ 終点
		昭和56年度	事業着手・都市計画決定(昭和56年12月)				
		昭和58年度	用地着手				
		平成2年度	工事着手				
		平成7年度		用地着手			
		平成8年度	暫定供用(平成8年8月)				
		平成10年度		工事着手			
		平成11年度			用地着手		
		平成13年度				用地着手	
		平成14年度	都市計画変更(平成15年2月)				
				暫定供用(平成15年3月)	工事着手		
		平成15年度	中国地方整備局事業評価監視委員会再評価を実施				
						工事着手	
		平成18年度			暫定供用(平成19年3月)		用地着手
		平成20年度	中国地方整備局事業評価監視委員会再評価を実施				

2. 事業概要及び経緯

一般国道54号 可部バイパス

(3) 事業の進捗状況

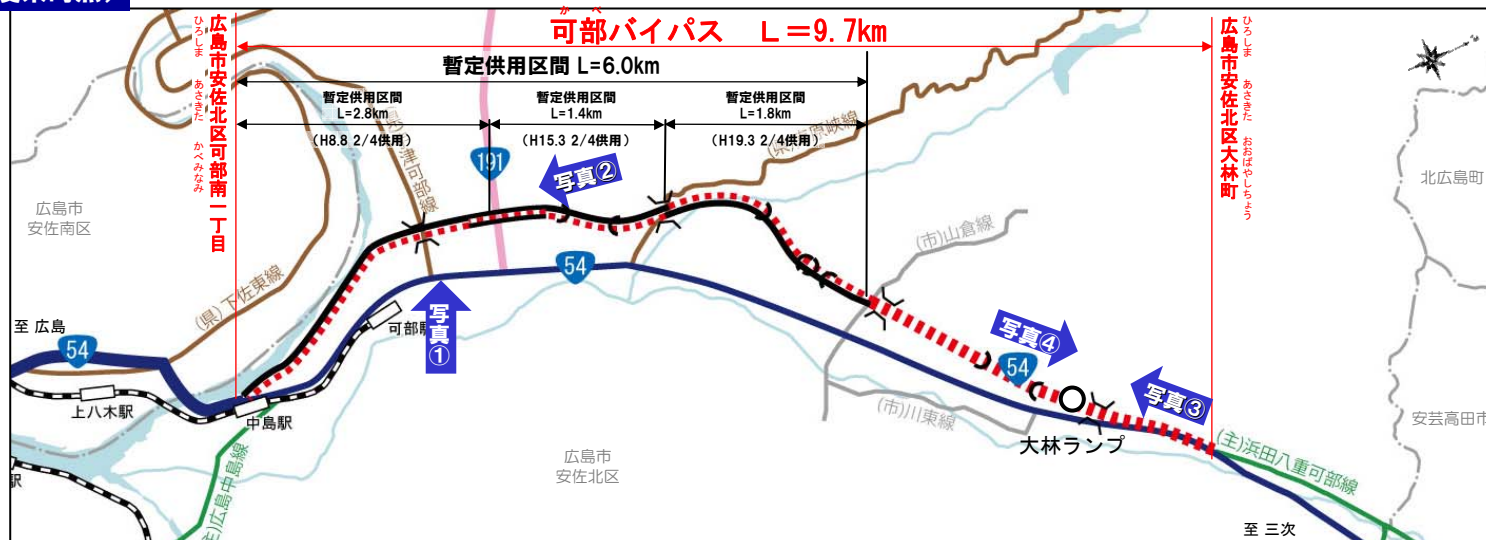
・平成25年度の(市)山倉線～大林ランプ区間 L=2.2kmの暫定2車線供用を目指し事業を推進している。

事業全体の進捗状況(平成22年度末時点)

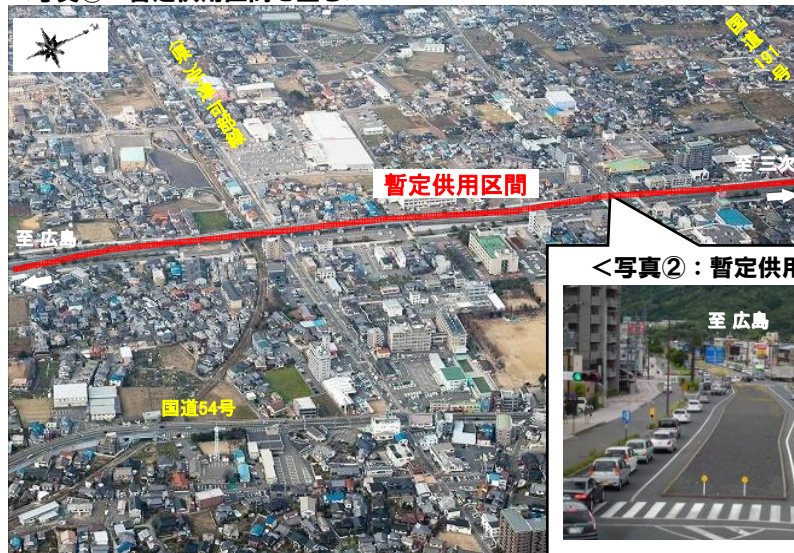
用地	99%
工事	59%
全体	78%

※事業費に対する割合

凡 例
— 高速道路・ 一般有料道路
— 直轄国道
— 補助国道
— 主要地方道
— 一般県道
— 市 道



<写真①：暫定供用区間を望む>



<写真②：暫定供用区間>



<写真③：大林ランプ付近から工事区間を望む>

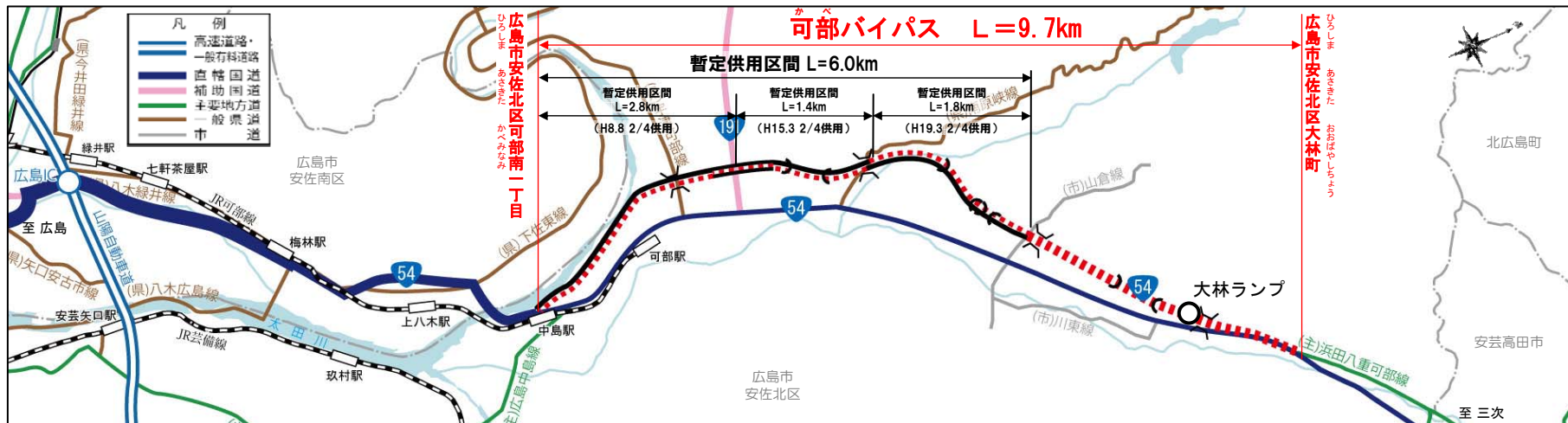


<写真④：工事中区間>



3. 地域から期待される道路の役割（効果）

一般国道54号 可部バイパス



地域から期待される道路の役割（効果）

課題① 国道54号で発生する渋滞

〈期待される道路の役割（効果）〉⇒損失時間の解消

課題② 国道54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 可部地域の活性化

〈期待される道路の役割（効果）〉⇒可部中心部から通過交通を排除し、商業施設や駅やバスターミナルなどの交通結節点の利便性が向上することで可部地域の活性化

課題④ 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、連続して救急出動する際における時間ロスの削減
安静搬送による救命率の向上

課題⑤ 物流の効率化

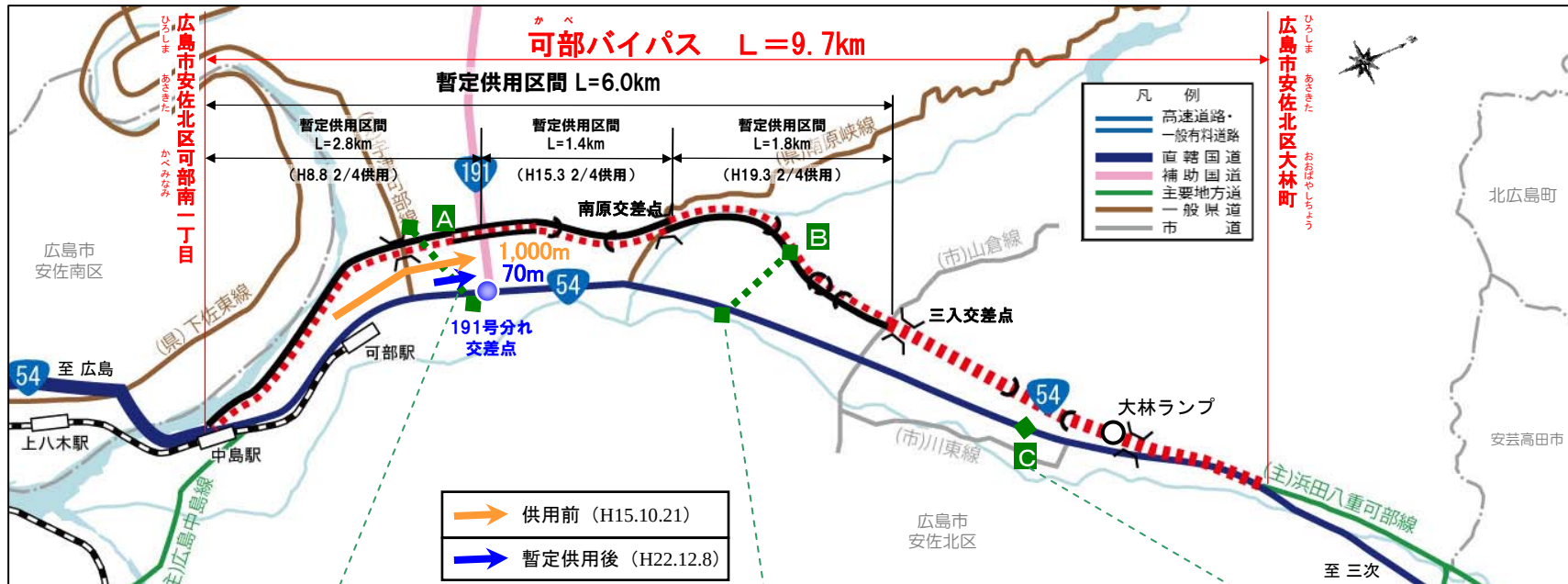
〈期待される道路の役割（効果）〉⇒走行時間短縮による物流の効率化支援

3. 地域から期待される道路の役割（効果）

一般国道54号 可部バイパス

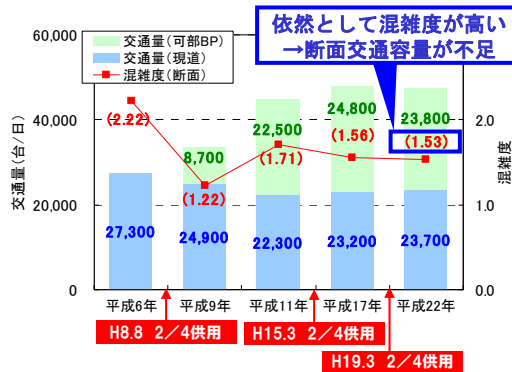
課題① 国道54号で発生する渋滞

- ・可部バイパスの段階的な供用により、交通がバイパスに転換し、現道191号分れ交差点では渋滞が解消。
- ・未供用区間(C. 広島市安佐北区大林町付近)では交通量、混雑度ともに増加傾向である。

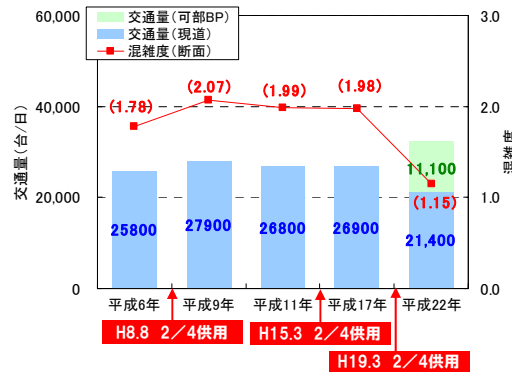


暫定供用区間の交通量と混雑度

< A. 広島市安佐北区可部4丁目付近の交通量と混雑度推移 >

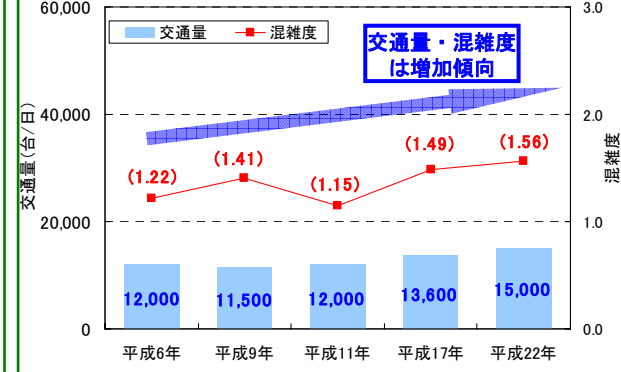


< B. 広島市安佐北区三入1丁目付近の交通量と混雑度推移 >



未供用区間の交通量と混雑度

< C. 広島市安佐北区大林町付近の交通量と混雑度推移 >

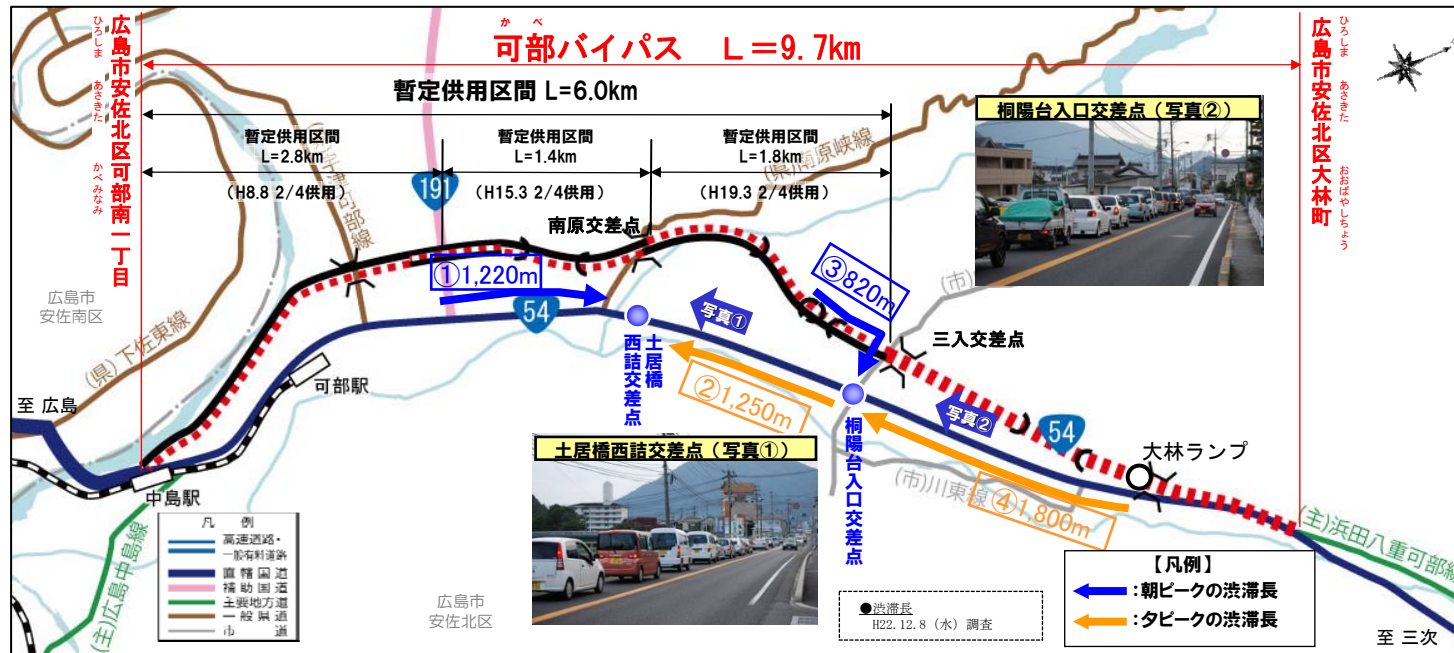


3. 地域から期待される道路の役割（効果）

一般国道54号 可部バイパス

課題① 国道54号で発生する渋滞

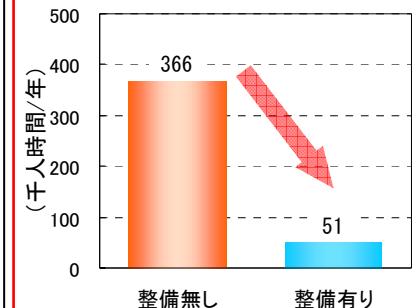
- ・可部バイパスの暫定供用後も土居橋西詰交差点、桐陽台入口交差点ではピーク時に1kmを超える渋滞が生じている。
- ・暫定供用区間への接続部である桐陽台入口交差点では数時間に渡って渋滞している。



期待される効果(道路の役割)

● 損失時間の削減

約315千人時間/年削減



※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

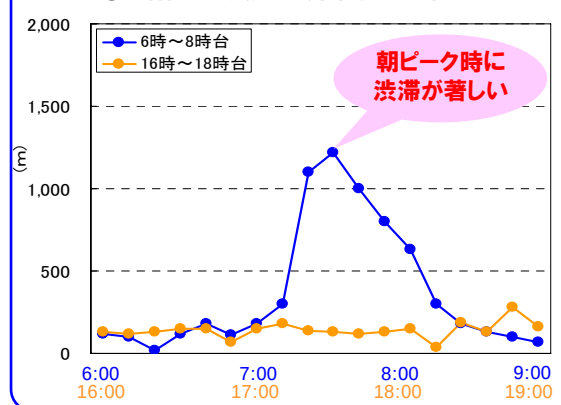
※損失時間算出式

客観的評価指標の定量的評価指標の算出方法(案)

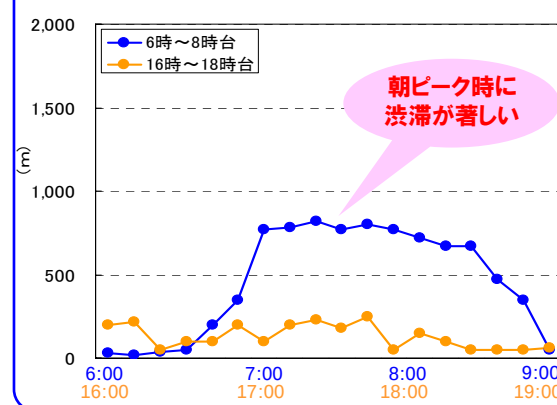
※算出対象範囲は可部バイパス及びバイパス区間に並行する国道54号

国道54号で発生する渋滞

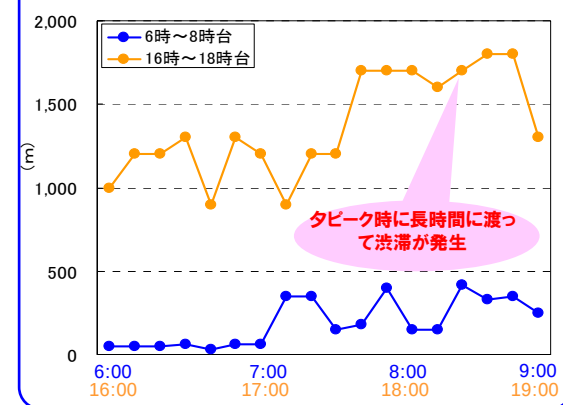
<①土居橋西詰交差点（北行）の渋滞長>



<③桐陽台入口交差点（東行）の渋滞長>



<④桐陽台入口交差点（南行）の渋滞長>

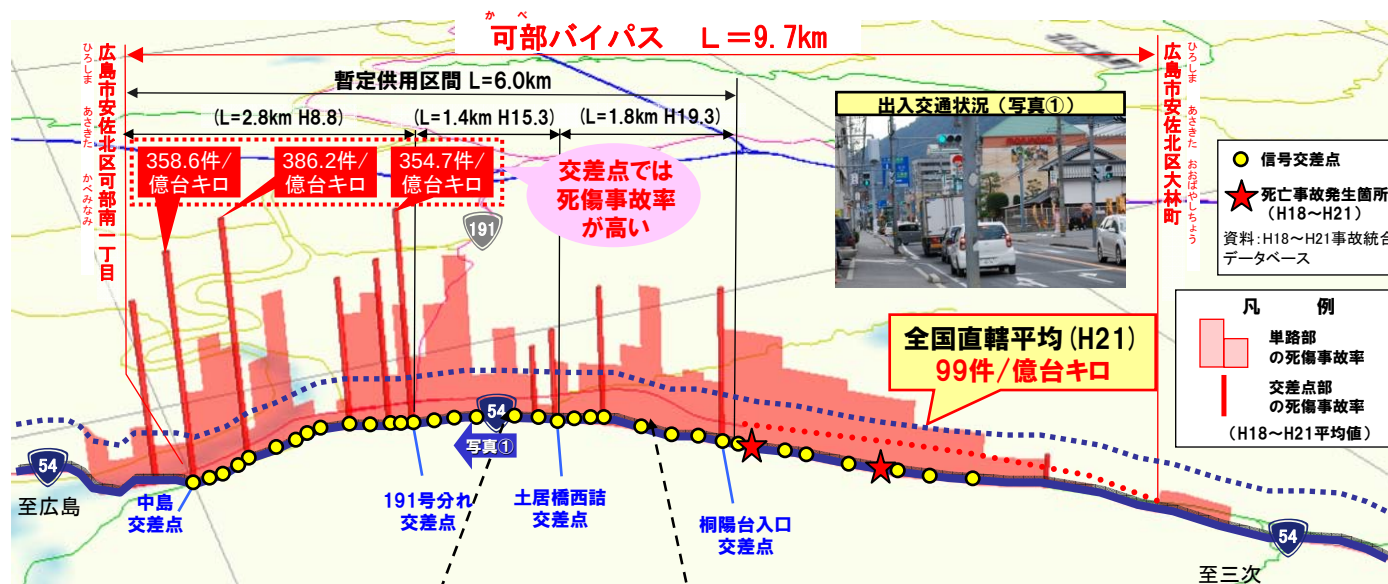


3. 地域から期待される道路の役割（効果）

一般国道54号 可部バイパス

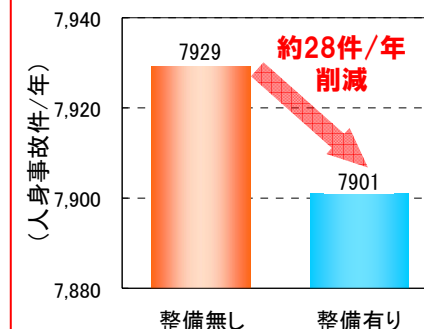
課題② 国道54号で発生する交通事故

- これまでの供用により、死傷事故率が減少しているものの、依然として全国平均を超える死傷事故が発生している。
- 現道では、沿道からの出入交通や交差点部での停止車両への追突・出会い頭の事故が多く発生している。
- 可部バイパスの整備により、交通転換が図られることで、更なる死傷事故件数の減少が期待される。



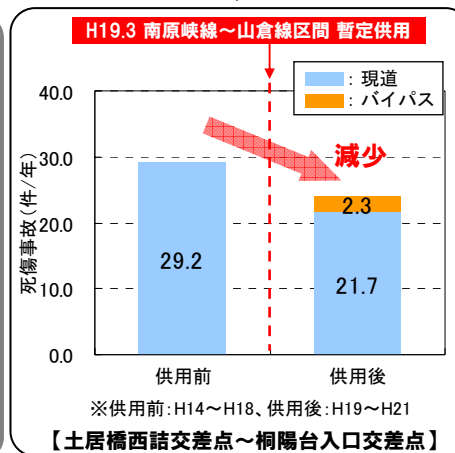
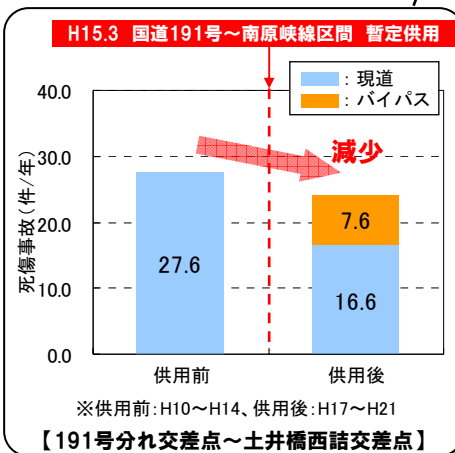
期待される効果(道路の役割)

●死傷事故件数の削減効果

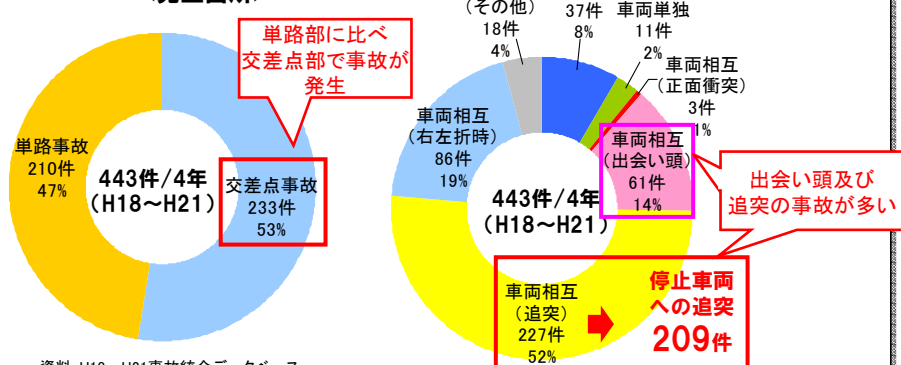


※H42交通量配分結果をもとに、可部バイパスの整備有無のケースの交通量を用いて算出
※人身事故件数算定式: 交通事故減少便益の原単位の算出方法 (H20年11月 国土交通省)
※死傷事故件数算出対象範囲は、費用便益分析対象範囲と同じ

国道54号で発生する交通事故



●可部バイパス並行区間の死傷事故特性 <発生箇所>



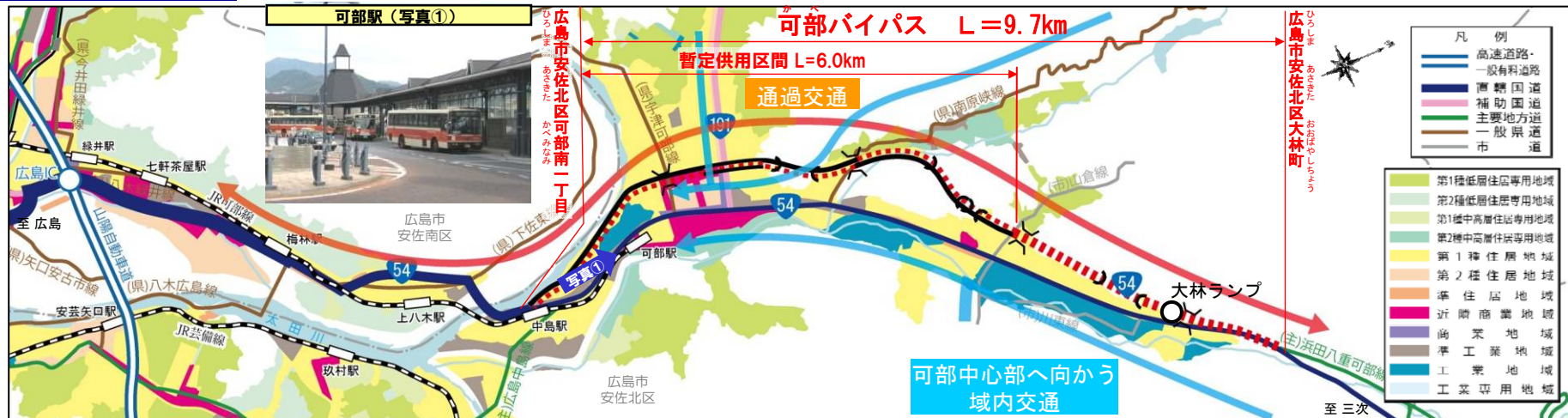
3. 地域から期待される道路の役割（効果）

一般国道54号 可部バイパス

課題③ 可部地域の活性化

- ・国道54号沿線の広島市安佐北区や安芸高田市と広島市中心部は、通勤・通学など、日常生活において結びつきが強い。
- ・可部バイパスの整備により、可部中心部から通過交通を排除し、商業施設や駅・バスターミナルなどの交通結節点の利便性が向上することで可部地域の活性化が期待できる。

交通分担の状況



通勤・通学流動（国道54号沿線地域）



期待される効果（道路の役割）

●時間短縮（安芸高田市役所～広島市役所間の所要時間の短縮）



※整備前：H6道路交通センサスの混雑時旅行速度を用いて算出

※現況：H22道路交通センサスの混雑時旅行速度及びH23.8の民間プローブデータを用いて算出

※整備後：可部バイパスをV=60km/h、その他はH22道路交通センサスの混雑時旅行速度を用いて算出

3. 地域から期待される道路の役割（効果）

一般国道54号 可部バイパス

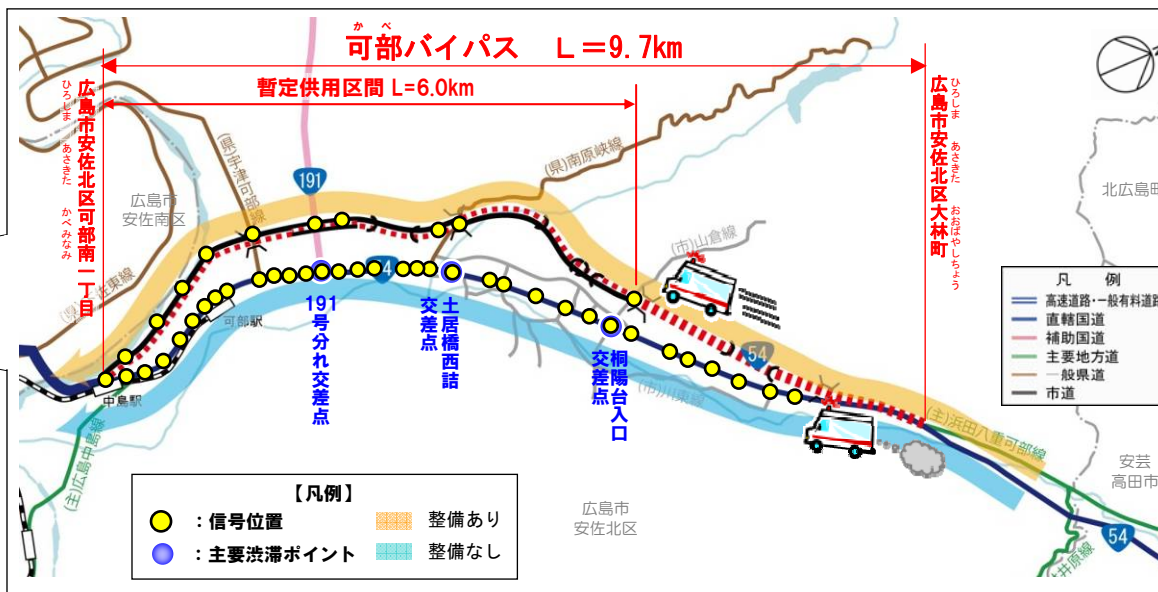
課題④ 高次医療施設への救急搬送

- ・安芸高田市から第三次医療施設への救急搬送実績は、年々増加傾向にある。
- ・可部バイパスの整備により、信号機や主要渋滞ポイントを回避できることで、第三次救急医療機関への搬送時間の短縮、連続して救急出動する際における時間ロスの削減、安静搬送による救命率の向上が期待される。

安芸高田市から第三次救急医療機関への搬送状況



【可部バイパス付近拡大図】



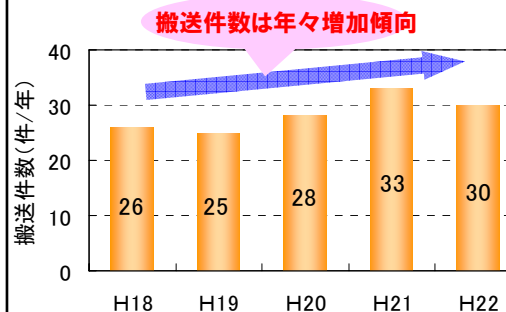
期待される効果(道路の役割)

●時間短縮（安芸高田市消防本部（署）～広島市民病院間の所要時間）



※整備前: 規制速度を用いて算出
※整備後: 可部バイパスはV=60km/h、その他は規制速度を用いて算出

●安芸高田市から第三次救急医療機関への搬送実績



資料: ※H22
安芸高田市消防本部（署）ヒアリング

消防関係者の声

- 救急搬送後、消防署に帰る際、一般車両と同様に渋滞に巻き込まれてしまうため連続して救急出動が必要となった場合は大幅な時間ロスが生じてしまう。
- 可部バイパスができることで、搬送時間が短縮し、傷病者の負担が軽減され、救命率の向上に繋がる。

資料: 安芸高田市消防本部（署）ヒアリング調査結果より

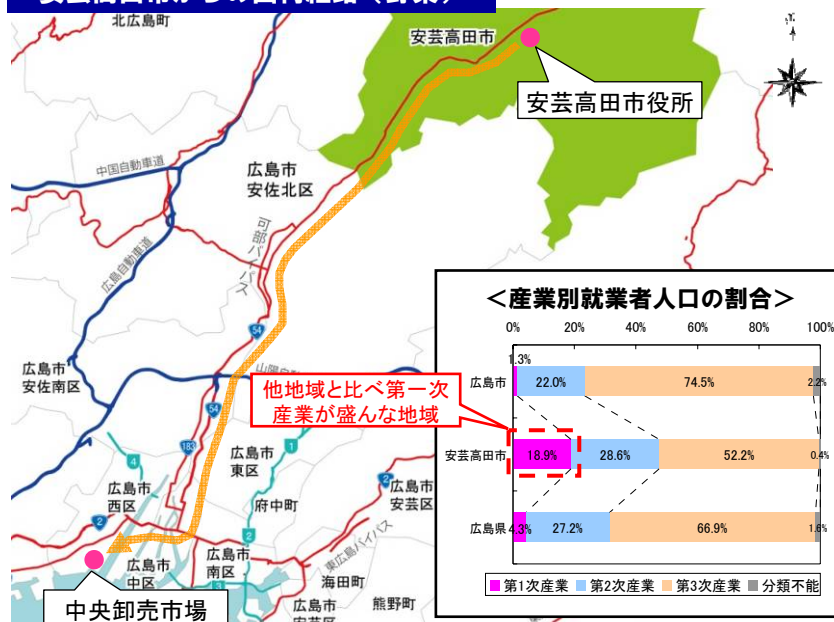
3. 地域から期待される道路の役割（効果）

一般国道54号 可部バイパス

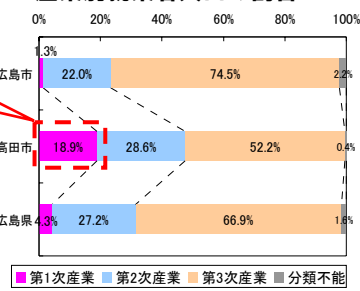
課題⑤ 物流の効率化

- ・安芸高田市は周辺地域に比べ農業の盛んな地域であり、特にネギは県内有数の産地である。
- ・可部バイパスの全線開通により、走行時間が短縮することで農林水産物等の流通の利便性向上が期待される。

安芸高田市からの出荷経路（野菜）



＜産業別就業者人口の割合＞



資料：平成17年 国勢調査

期待される効果（道路の役割）

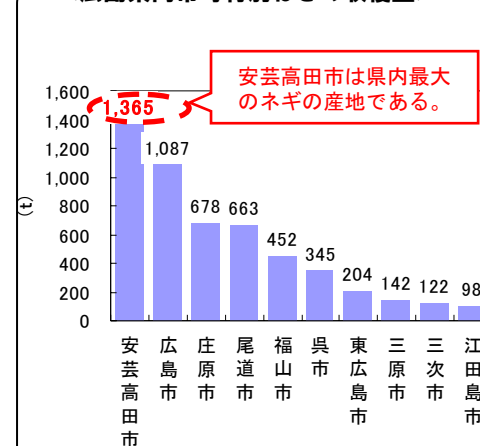
●時間短縮（安芸高田市役所～広島市中央卸売場間の所要時間の短縮）



※整備前：H6道路交通センサスの混雑時旅行速度を用いて算出
 ※現況：H22道路交通センサスの混雑時旅行速度及びH23.8の民間プローブデータを用いて算出
 ※整備後：可部バイパスをV=60km/h、その他はH22道路交通センサスの混雑時旅行速度を用いて算出

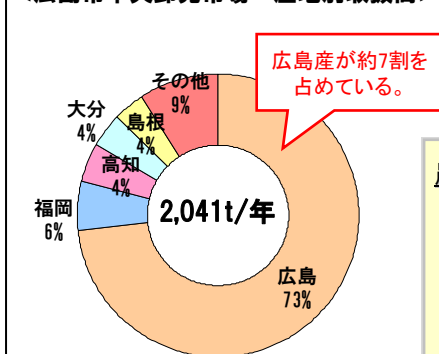
国道54号沿線地域における農産物の状況

＜広島県内市町村別ねぎの収穫量＞



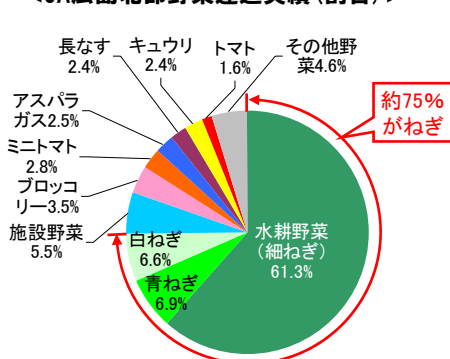
資料：平成18年野菜生産出荷統計

＜広島市中央卸売市場 産地別取扱高＞



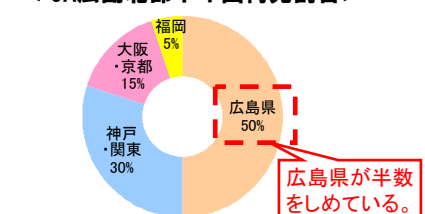
資料：平成22年度広島市中央卸売市場資料
 野菜品目別・産地別取扱高（青ネギ・細ネギ）

＜JA広島北部野菜運送実績（割合）＞



資料：平成22年度 広島北部農業協同組合営農部

＜JA広島北部ネギ出荷先割合＞



資料：JA広島北部ヒアリング結果

農業関係者の声

- 広島県内への出荷は、国道54号を利用して搬送している。
- 可部バイパスができることで、広島市内の取引先までの時間短縮が図られ、新たな配送先を増やすことや、取引先のニーズに合わせた時間指定搬送が可能となる。

資料：JA広島北部ヒアリング調査結果

4. コスト増加の要因及びコスト縮減の取組み

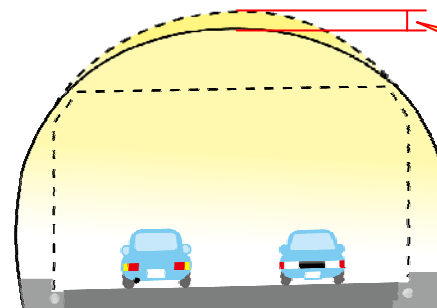
一般国道54号 可部バイパス

1)これまでのコスト縮減の取組み

■トンネル掘削断面縮小(大林トンネル)

「上半3心円断面」の採用によりトンネル断面の縮小

コスト縮減額:約1,900万円



掘削断面の縮小

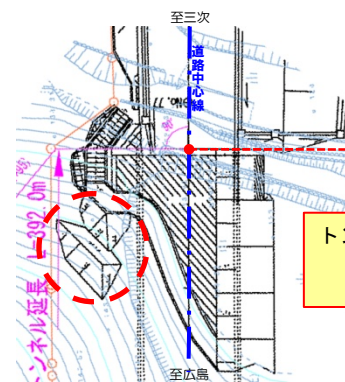


大林トンネル：施工状況写真

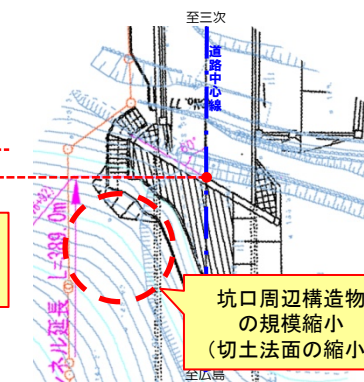
■斜坑門の採用(大林トンネル)

『斜坑門形式』の採用によりトンネル延長の短縮・坑口周辺構造物の規模縮小を図った。

コスト縮減額:約1,800万円



大林トンネル終点側坑口(垂直坑門)



大林トンネル終点側坑口(斜坑門)

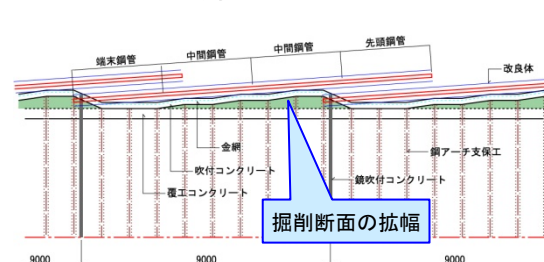
■新技術(無拡張AGF工法)の採用(大林トンネル)

新技術の「無拡張AGF工法」の採用により、拡張掘削を削減

※AGF(長尺先受)工法:軟弱な山を掘る場合の掘削補助工法

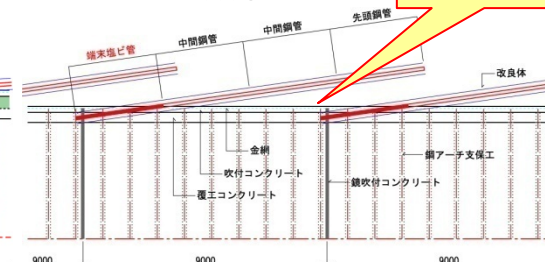
コスト縮減額:約5,200万円

<拡張AGF工法>



掘削断面の拡張

<無拡張AGF工法>



掘削断面を拡張することなく施工可能

4. コスト増加の要因及びコスト縮減の取組み

一般国道54号 可部バイパス

2) 現地状況等によるコスト増加

種 別	内 容	増額事業費
自転車歩行者道	道路構造令の改訂により、自転車歩行者道の幅員を変更 (道路構造令の改訂: 自転車歩行者道2m ⇒ 3mに見直し)	25.0 億円
地質状況	トンネルの岩質等の変化による支保工、補助工法等の対策 等	15.8 億円
	すべり地盤等による法面对策 等	7.0 億円
ランプ	整備効果の早期発現と大林地区の利便性向上のため、 大林ランプ(仮称)を計画	13.0 億円
立体交差	市道山倉線の整備計画による本線接続構造の変更	13.9 億円
機能補償等	機能補償等として側道・跨道橋及び横断歩道橋を設置	21.3 億円
合 計		96.0 億円

4. コスト増加の要因及びコスト縮減の取組み

一般国道54号 可部バイパス

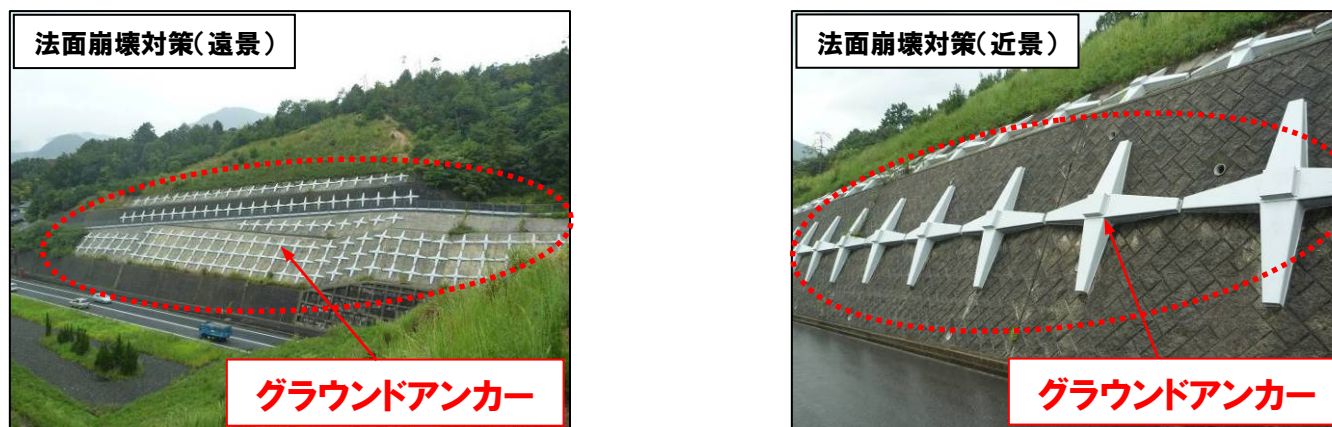
■地質状況による対策工の追加 等

項 目	増 額 の 概 要	増額事業費
トンネルの岩質等の変化	岩強度低下及び亀裂の進行などから、支保工パターン増強 等	15.8 億円
すべり地盤等による法面对策	すべり地盤等への崩落対策及び落石対策 等	7.0 億円

トンネル岩質変化対策事例



法面崩落対策事例

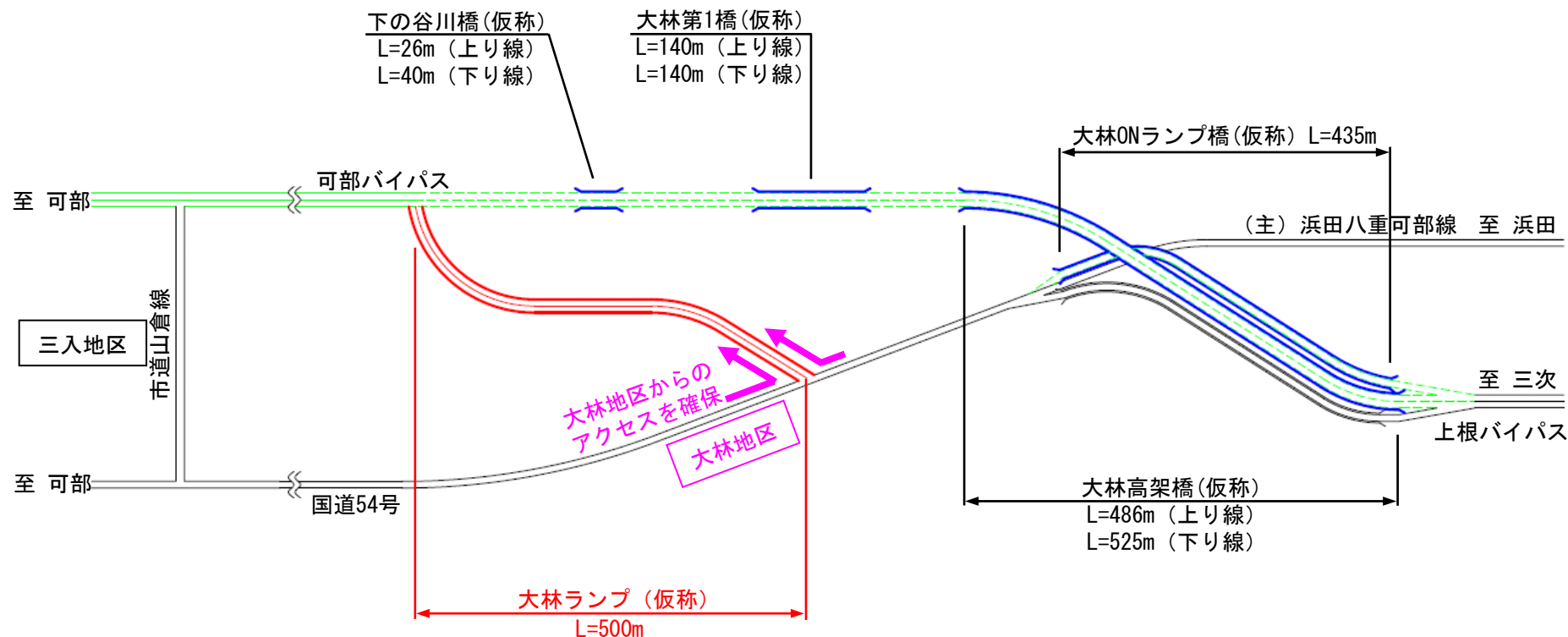


4. コスト増加の要因及びコスト削減の取組み

一般国道54号 可部バイパス

■整備効果の早期発現と大林地区の利便性向上のため、大林ランプ(仮称)を計画

項 目	増 額 の 概 要	増額事業費
大林ランプ(仮称)を追加	バイパスの整備効果を早期発現させるため、国道54号へのアクセスとして大林ランプ(仮称)を計画。 また、大林地区からのアクセス向上にも寄与する。	13.0 億円

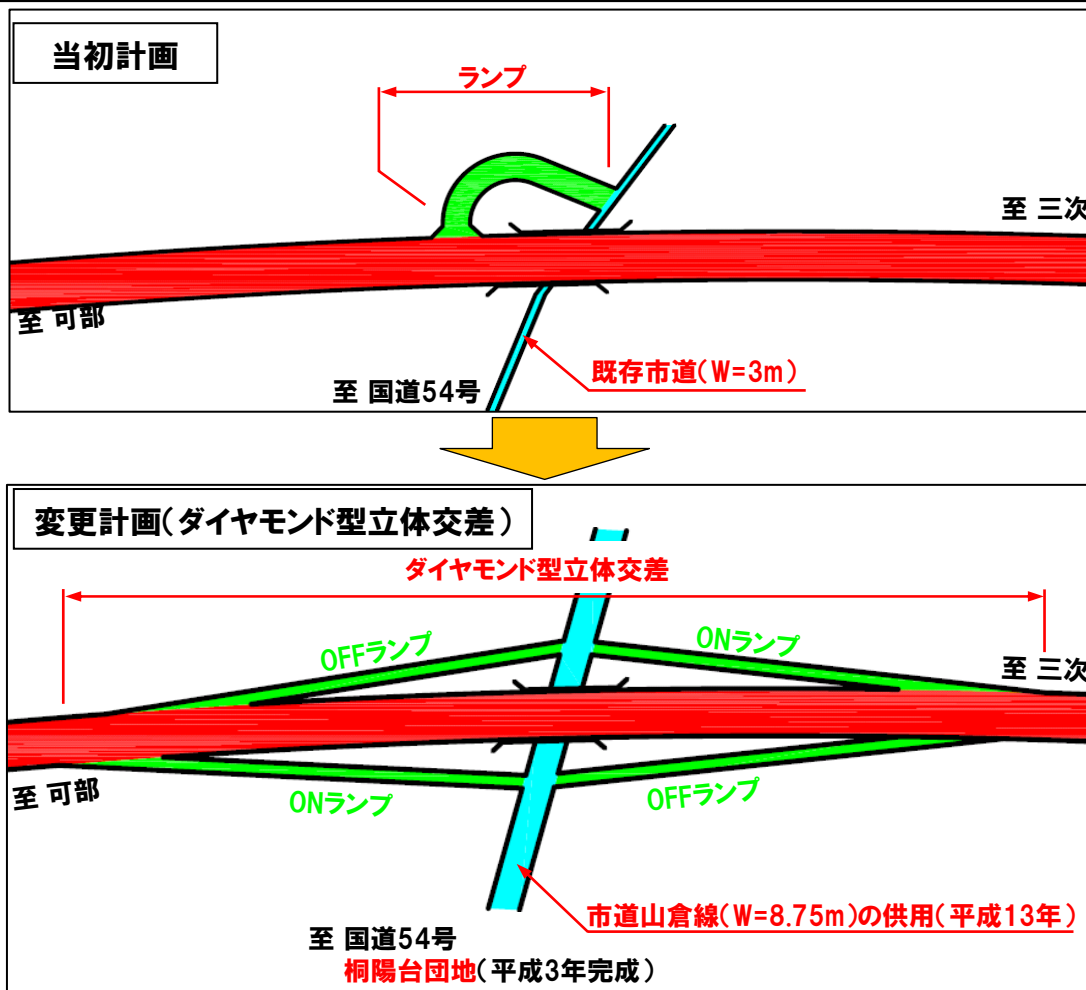


4. コスト増加の要因及びコスト削減の取組み

一般国道54号 可部バイパス

■市道山倉線の整備計画による本線接続構造の変更

項 目	増 額 の 概 要	増額事業費
立体交差化	桐陽台団地の完成など市街化による、市道山倉線整備（W=8.75m）にあわせ、交通の円滑性を確保するため、ダイヤモンド形式による立体交差化に変更。	13.9 億円



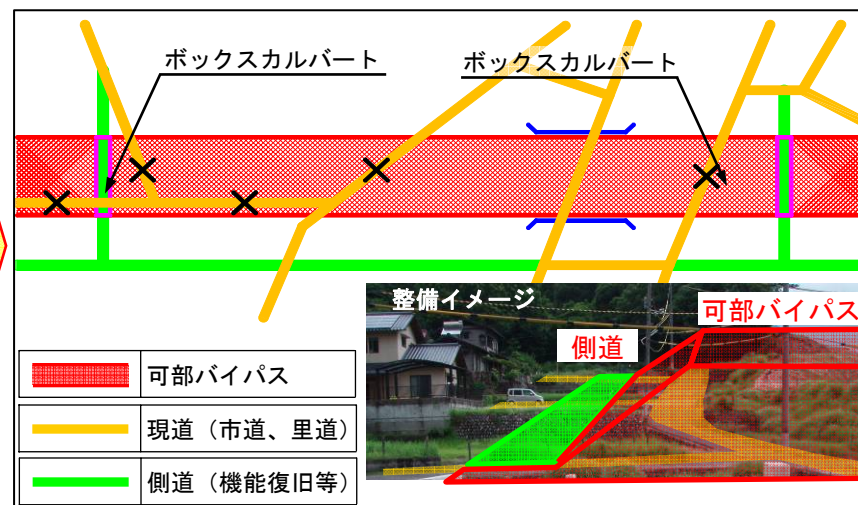
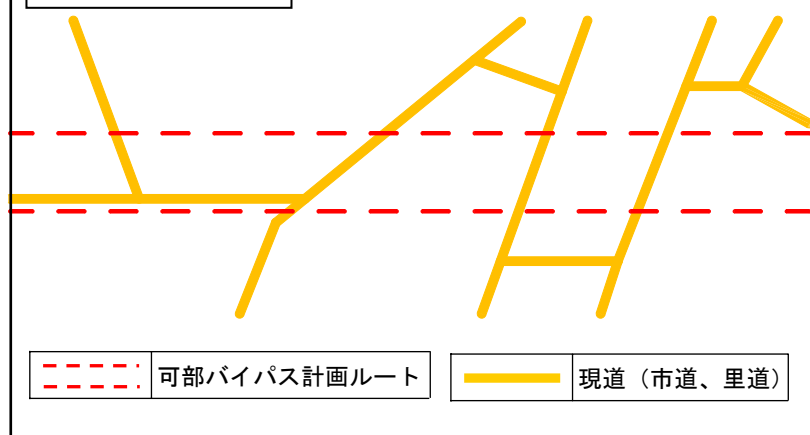
4. コスト増加の要因及びコスト縮減の取組み

一般国道54号 可部バイパス

■機能補償等として側道・跨道橋及び横断歩道橋を設置

項 目	増 額 の 概 要	増額事業費
現況機能補償等	設計協議における地元要望により、機能補償等として側道・跨道橋及び横断歩道橋を設置	21.3 億円

代表事例(側道)



代表事例(跨道橋)



代表事例(横断歩道橋)



5. 事業の効果

一般国道54号 可部バイパス

・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

◆投資効果

(億円)

項 目	全体事業	残事業
費用 (C)	1,017	162
事業費	962	123
維持管理費	55	39
便益額 (B)	2,061	678
走行時間短縮便益	1,922	630
走行経費減少便益	111	28
交通事故減少便益	28	19
費用便益比	2.0	4.2

便益計測対象項目	内 容
走行時間短縮便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算出したもの。
走行経費減少便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行条件が改善されることによる走行に必要な経費（燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費）の減少効果を対象として算出したもの。 なお、走行時間に含まれない経費を対象として算出している。
交通事故減少便益	周辺道路も含め、道路整備による交通量等の変化に伴う、交通事故による社会的損失（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築物に関する物的損害額等）が減少する効果を貨幣価値として算出したもの。

◆道路の役割

- ①環境への影響を考慮した効果 [約15.3千トン/年のCO2削減]【8億円】※1、※2
可部バイパス整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算出
- ②可部地域の活性化 [例)安芸高田市役所～広島市役所までの所要時間短縮約30分(105分→75分)]
- ③高次医療施設への救急搬送[例)安芸高田消防本部～広島市民病院までの所要時間短縮約1分(50分→49分)]
- ④物流効率化の確保 [例)安芸高田市役所～広島市中央卸売市場までの所要時間短縮約35分(131分→96分)]
- ⑤沿道環境の改善[Nox排出量:約72.8t/年(0.6%)削減、SPM排出量:約6.6t/年(0.6%)削減]※2

※1 【 】は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

※2 当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出

	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)	16,400台/日～50,000台/日	約736億円	1,017億円	2,061億円	2.0 (4.2)
参考② (その他の道路の役割を考慮)	16,400台/日～50,000台/日	約736億円	1,017億円	2,061億円 + α	—

※基準年：H23年

6. 今後の対応方針

一般国道54号 可部バイパス

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

◇広島市北部地域は、急激な宅地化が進み、人口増加による通勤・通学交通の増加や広島都心部への通過交通等により、慢性的な交通混雑や交通事故が発生している。

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=2.0(事業全体) 4.2(残事業)

◇道路の役割

①環境への影響を考慮した効果 [約15.3千トン/年のCO2削減]【8億円】※1、※2

可部バイパス整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算出

②可部地域の活性化 [例)安芸高田市役所～広島市役所までの所要時間短縮約30分(105分→75分)]

③高次医療施設への救急搬送[例)安芸高田消防本部～広島市民病院までの所要時間短縮約1分(50分→49分)]

④物流効率化の確保 [例)安芸高田市役所～広島市中央卸売市場までの所要時間短縮約35分(131分→96分)]

⑤沿道環境の改善[Nox排出量:約72.8t/年(0.6%)削減、SPM排出量:約6.6t/年(0.6%)削減]※2

※1 【 】は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

※2 当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出

3) 事業の進捗状況

◇現在までに、起点から市道山倉線までの約6.0kmを暫定2車線で供用している。

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整備しており、平成25年度に市道山倉線から大林ランプ区間L=2.2kmの暫定2車線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

◇今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

2. 市への意見照会結果

◇広島市長の意見：

一般国道54号可部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、一般国道54号可部バイパス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、コスト縮減に努力しつつ、効率的な事業実施に努める。

<参考資料>

◆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23年度)	備 考 (前回評価時からの変更点)
事業諸元	L=9.7km	L=9.7km	—
計画交通量	14,800台/日 ～49,500台/日	16,400台/日 ～50,000台/日	・推計モデル及び将来フレームを統一(H22年度) ・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640億円	約736億円	・道路構造令の改訂による自転車歩行者道幅員の変更 ・トンネル支保工パターンの変更 ・法面对策等の追加 等による事業費増加
総費用 (C)	831億円	1,017億円	・基準年の変更(H20基準からH23基準)
総便益 (B)	1,180億円	2,061億円	・推計モデル及び将来フレームを統一(H22年度) ・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) ・基準年の変更(H20基準からH23基準)
費用対効果 (B/C)	1.4	2.0	・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54号 可部バイパス
〔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54号 可部バイパス
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 事業全体：費用便益比（B/C）＝2.0 （経済的純現在価値（B－C）＝1,045億円、経済的内部収益率（E I R R）＝6.4%） 残事業：費用便益比（B/C）＝4.2 （経済的純現在価値（B－C）＝516億円、経済的内部収益率（E I R R）＝24.6%）

●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	● 現道等の年間渋滞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 渋滞損失削減時間：496.1千人・時間/年（7731.7千人・時間/年⇒7235.6千人・時間/年） 区間b（当該区間／並行区間）について：（当該区間名）一般国道54号現道部 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：86%削減（366.2千人・時間/年⇒51.4千人・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（広島市安佐北区大林町）、改善見込み（17.2km/h⇒38.3km/h）
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上かつ踏切道の除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 利便性向上が見込まれるバス路線：桐陽台～大林線（80往復/日）、上根～吉田線（33往復/日）
		■ 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 対象駅：広島駅、対象自治体名：安芸高田市 改善見込み（安芸高田市役所～広島駅、101分⇒72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
	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
		■ 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 農林水産業を主体とする地域名：安芸高田市、主な出荷先：ネギ、広島市
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはIS0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
		□ 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

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
	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	
		☐ 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	対象となる日常活動圏中心都市：広島市～三次市
		☐ 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	対象自治体名：安芸高田市、日常活動圏中心都市：広島市、改善見込み：（108分⇒93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	
		☒ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	ガラスの里資料館（H22年間観光入込客数4.8万人）、広島市安佐動物公園（同51.7万人）
		☐ 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	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	歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる対象箇所 ：安佐北区可部4丁目（自動車：17,153台/12h、歩行者：1,295人/12h、自転車：801台/12h）
		☐ 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	☐ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		☐ 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	対象となる三次医療施設名称：広島市民病院、アクセス向上が見込まれる自治体名：安芸高田市消防本部（50分⇒49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	
		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	☐ 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5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	広島県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道54号）
		☒ 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	代替する緊急輸送道路路線名：一般国道54号、中国縦貫自動車道、代替する区間（一般国道54号：並行現道区間、中国縦貫自動車道：広島西風新都IC～千代田IC）
		☐ 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	

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
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15.3千t/年（整備なし：2,850.0千t/年⇒整備あり：2,834.7千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	評価対象区間：便益算定範囲 排出削減量：約72.8t/年（整備なし：12088.3t/年⇒整備あり：12,015.6t/年・・・約0.6%削減）
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	評価対象区間：便益算定範囲 排出削減量：約6.6t/年（整備なし：1,053.6t/年⇒整備あり：1,047.0t/年・・・約0.6%削減）
		□ 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	
		□ 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がある	
		□ 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	

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54号	可部バイパス	L= 9.7 km	二次改築	ＢＰ

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
16,400～50,000	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23年度		
単純合計	719億円	145億円	864億円
うち残事業分	150億円	110億円	260億円
基準年における 現在価値（Ｃ）	962億円	55億円	1,017億円
うち残事業分	123億円	39億円	162億円

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23年度			
供 用 年	平成32年度			
単年便益 (初年便益)	81億円	5.5億円	0.90億円	88億円
基準年における 現在価値（Ｂ）	1,922億円	111億円	28億円	2,061億円
うち残事業分	630億円	28億円	19億円	678億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	2.0
経済的純現在価値（事業全体）	1,045億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.4%
費用便益比（残事業）	4.2
経済的純現在価値（残事業）	516億円
経済的内部収益率（残事業）	24.6%

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	16,400～50,000	±10%	3.1～5.3
事業費	150億円	±10%	3.8～4.4
事業期間	8年	±20%	3.8～4.4

交通状況の変化

様式－３①

事業名：可部バイパス（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 : 9.7km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	30,400
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	13
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	78.41
②主な周辺道路 ^{※4}	国道54号 : 8.2km	交通量	29,200	10,300
		走行時間	25	16
		走行時間費用	140.66	30.71
	(主)広島三次線 : 17.8km	交通量	16,200	13,000
		走行時間	31	28
		走行時間費用	100.90	73.16
	(都)中島中野線 : 1.8km	交通量	11,700	1,500
		走行時間	11	5
		走行時間費用	20.72	1.32
	(都)高陽可部線 : 2.7km	交通量	10,400	2,900
		走行時間	7	7
		走行時間費用	8.51	2.11
		交通量		
		走行時間		
		走行時間費用		
③その他道路合計 : 2354.3km		走行時間費用	6,775.64	6,754.14

			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 : 2394.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	7,046.43	6,939.85	106.58

※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：可部バイパス（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 : 9.7km		交通量※ ¹	[台/日]	22,400	30,400
		走行時間※ ²	[分]	11	13
		走行時間費用※ ³	[億円/年]	48.66	78.41
②主な周辺道路※ ⁴	国道54号 : 8.2km	交通量	[台/日]	21,800	10,300
		走行時間	[分]	19	16
		走行時間費用	[億円/年]	74.02	30.71
	(主)広島三次線 : 17.8km	交通量	[台/日]	14,200	13,000
		走行時間	[分]	29	28
		走行時間費用	[億円/年]	82.14	73.16
	(都)中島中野線 : 1.8km	交通量	[台/日]	6,100	1,500
		走行時間	[分]	9	5
		走行時間費用	[億円/年]	8.98	1.32
	(都)高陽可部線 : 2.7km	交通量	[台/日]	4,700	2,900
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	3.37	2.11
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計 : 2354.3km		走行時間費用	[億円/年]	6,762.10	6,754.14

			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 : 2394.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	6,979.27	6,939.85	39.42

※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：可部バイパス

(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)	☒		
	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23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)	☒ (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	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Q-V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	() 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		☐	
	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	☒	
		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	☒		
	その他 ()	☐		
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				

事業名：可部バイパス

(4)

項目		チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	☒
		標準投資パターンを採用	☐
		その他（	☐
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載	
		実績値に基づき維持管理費を算出	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	☐
その他			
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:可部バイパス(事業全体)					単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
					0.33	9.7	3.20	
年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)	単純単価	現在価値	維持修繕費(億円)	現在価値
-33年目	S 56	3.2434	88.6	0.05	0.16			
-32年目	S 57	3.1187	89.6	0.05	0.16			
-31年目	S 58	2.9987	90.5	0.70	2.09			
-30年目	S 59	2.8834	92.3	2.00	5.62			
-29年目	S 60	2.7725	93.0	8.70	23.34			
-28年目	S 61	2.6658	94.6	5.50	13.95			
-27年目	S 62	2.5633	94.4	5.80	14.17			
-26年目	S 63	2.4647	94.9	8.40	19.63			
-25年目	H 1	2.3699	97.4	12.47	27.31			
-24年目	H 2	2.2788	99.6	16.45	33.87			
-23年目	H 3	2.1911	102.0	18.79	36.33			
-22年目	H 4	2.1068	103.4	27.16	49.81			
-21年目	H 5	2.0258	103.7	30.01	52.76			
-20年目	H 6	1.9479	103.6	26.13	44.22			
-19年目	H 7	1.8730	103.0	33.99	55.63			
-18年目	H 8	1.8009	102.4	23.66	37.45			
-17年目	H 9	1.7317	103.4	3.72	5.61			
-16年目	H 10	1.6651	102.8	20.71	30.19			
-15年目	H 11	1.6010	101.3	45.78	65.12			
-14年目	H 12	1.5395	99.7	39.77	55.27			
-13年目	H 13	1.4802	98.4	41.33	55.96			
-12年目	H 14	1.4233	96.6	50.79	67.35			
-11年目	H 15	1.3686	95.4	28.58	36.90			
-10年目	H 16	1.3159	94.4	20.18	25.32			
-9年目	H 17	1.2653	93.2	34.92	42.67			
-8年目	H 18	1.2167	92.5	16.24	19.22			
-7年目	H 19	1.1699	91.7	15.69	18.01			
-6年目	H 20	1.1249	91.2	13.73	15.24			
-5年目	H 21	1.0816	90.0	8.60	9.30			
-4年目	H 22	1.0400	90.0	7.30	7.59			
-3年目	H 23	1.0000	90.0	1.91	1.91			
-2年目	H 24	0.9615	90.0	11.63	11.18			
-1年目	H 25	0.9246	90.0	16.80	15.53			
暫定供用年	H 26	0.8890	90.0	5.62	5.00	1.87	1.67	
1年目	H 27	0.8548	90.0	19.83	16.95	1.87	1.60	
2年目	H 28	0.8219	90.0	25.17	20.69	1.87	1.54	
3年目	H 29	0.7903	90.0	25.13	19.86	1.87	1.48	
4年目	H 30	0.7599	90.0	25.30	19.23	1.87	1.42	
5年目	H 31	0.7307	90.0	20.41	14.91	1.87	1.37	
供用開始年次	H 32	0.7026	90.0			3.05	2.14	
7年目	H 33	0.6756	90.0			3.05	2.06	
8年目	H 34	0.6496	90.0			3.05	1.98	
9年目	H 35	0.6246	90.0			3.05	1.90	
10年目	H 36	0.6006	90.0			3.05	1.83	
11年目	H 37	0.5775	90.0			3.05	1.76	
12年目	H 38	0.5553	90.0			3.05	1.69	
13年目	H 39	0.5339	90.0			3.05	1.63	
14年目	H 40	0.5134	90.0			3.05	1.57	
15年目	H 41	0.4936	90.0			3.05	1.50	
16年目	H 42	0.4746	90.0			3.05	1.45	
17年目	H 43	0.4564	90.0			3.05	1.39	
18年目	H 44	0.4388	90.0			3.05	1.34	
19年目	H 45	0.4220	90.0			3.05	1.29	
20年目	H 46	0.4057	90.0			3.05	1.24	
21年目	H 47	0.3901	90.0			3.05	1.19	
22年目	H 48	0.3751	90.0			3.05	1.14	
23年目	H 49	0.3607	90.0			3.05	1.10	
24年目	H 50	0.3468	90.0			3.05	1.06	
25年目	H 51	0.3335	90.0			3.05	1.02	
26年目	H 52	0.3207	90.0			3.05	0.98	
27年目	H 53	0.3083	90.0			3.05	0.94	
28年目	H 54	0.2965	90.0			3.05	0.90	
29年目	H 55	0.2851	90.0			3.05	0.87	
30年目	H 56	0.2741	90.0			3.05	0.84	
31年目	H 57	0.2636	90.0			3.05	0.80	
32年目	H 58	0.2534	90.0			3.05	0.77	
33年目	H 59	0.2437	90.0			3.05	0.74	
34年目	H 60	0.2343	90.0			3.05	0.71	
35年目	H 61	0.2253	90.0			3.05	0.69	
36年目	H 62	0.2166	90.0			3.05	0.66	
37年目	H 63	0.2083	90.0			3.05	0.63	
38年目	H 64	0.2003	90.0			3.05	0.61	
39年目	H 65	0.1926	90.0			3.05	0.59	
40年目	H 66	0.1852	90.0			3.05	0.56	
41年目	H 67	0.1780	90.0			3.05	0.54	
42年目	H 68	0.1712	90.0			3.05	0.52	
43年目	H 69	0.1646	90.0			3.05	0.50	
44年目	H 70	0.1583	90.0			3.05	0.48	
45年目	H 71	0.1522	90.0			3.05	0.46	
46年目	H 72	0.1463	90.0			3.05	0.45	
47年目	H 73	0.1407	90.0			3.05	0.43	
48年目	H 74	0.1353	90.0			3.05	0.41	
49年目	H 75	0.1301	90.0	-257.73	-33.53	3.05	0.40	
合 計				461.27	961.98	145.38	54.86	

単純事業費計		719.00	145.38
--------	--	--------	--------

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

箇所名: 可部バイパス(残事業)

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)	単純価値(億円)
				0.26		9.7	2.56
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
-2年目	H 24	0.9615	90.0	11.63	11.18		
-1年目	H 25	0.9246	90.0	16.80	15.53		
暫定供用年	H 26	0.8890	90.0	5.62	5.00	0.42	0.37
1年目	H 27	0.8548	90.0	19.83	16.95	0.42	0.36
2年目	H 28	0.8219	90.0	25.17	20.69	0.42	0.34
3年目	H 29	0.7903	90.0	25.13	19.86	0.42	0.33
4年目	H 30	0.7599	90.0	25.30	19.23	0.42	0.32
5年目	H 31	0.7307	90.0	20.41	14.91	0.42	0.31
供用開始年次	H 32	0.7026	90.0			2.44	1.72
7年目	H 33	0.6756	90.0			2.44	1.65
8年目	H 34	0.6496	90.0			2.44	1.59
9年目	H 35	0.6246	90.0			2.44	1.53
10年目	H 36	0.6006	90.0			2.44	1.47
11年目	H 37	0.5775	90.0			2.44	1.41
12年目	H 38	0.5553	90.0			2.44	1.36
13年目	H 39	0.5339	90.0			2.44	1.30
14年目	H 40	0.5134	90.0			2.44	1.25
15年目	H 41	0.4936	90.0			2.44	1.21
16年目	H 42	0.4746	90.0			2.44	1.16
17年目	H 43	0.4564	90.0			2.44	1.11
18年目	H 44	0.4388	90.0			2.44	1.07
19年目	H 45	0.4220	90.0			2.44	1.03
20年目	H 46	0.4057	90.0			2.44	0.99
21年目	H 47	0.3901	90.0			2.44	0.95
22年目	H 48	0.3751	90.0			2.44	0.92
23年目	H 49	0.3607	90.0			2.44	0.88
24年目	H 50	0.3468	90.0			2.44	0.85
25年目	H 51	0.3335	90.0			2.44	0.81
26年目	H 52	0.3207	90.0			2.44	0.78
27年目	H 53	0.3083	90.0			2.44	0.75
28年目	H 54	0.2965	90.0			2.44	0.72
29年目	H 55	0.2851	90.0			2.44	0.70
30年目	H 56	0.2741	90.0			2.44	0.67
31年目	H 57	0.2636	90.0			2.44	0.64
32年目	H 58	0.2534	90.0			2.44	0.62
33年目	H 59	0.2437	90.0			2.44	0.60
34年目	H 60	0.2343	90.0			2.44	0.57
35年目	H 61	0.2253	90.0			2.44	0.55
36年目	H 62	0.2166	90.0			2.44	0.53
37年目	H 63	0.2083	90.0			2.44	0.51
38年目	H 64	0.2003	90.0			2.44	0.49
39年目	H 65	0.1926	90.0			2.44	0.47
40年目	H 66	0.1852	90.0			2.44	0.45
41年目	H 67	0.1780	90.0			2.44	0.43
42年目	H 68	0.1712	90.0			2.44	0.42
43年目	H 69	0.1646	90.0			2.44	0.40
44年目	H 70	0.1583	90.0			2.44	0.39
45年目	H 71	0.1522	90.0			2.44	0.37
46年目	H 72	0.1463	90.0			2.44	0.36
47年目	H 73	0.1407	90.0			2.44	0.34
48年目	H 74	0.1353	90.0			2.44	0.33
49年目	H 75	0.1301	90.0	-1.27	-0.17	2.44	0.32
合 計				148.62	123.18	109.96	38.70
単純事業費計				149.89		109.96	

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：可部バイパス(事業全体)

年次	年度 (基準年) H23	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	小型貨物	普通貨物	全 車			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 26	0.99626	0.99483	1.01321	0.99868	0.8890	90.0	52.24	15.94	13.13	81.31	72.29	3.60	0.73	1.20	5.54	4.92	0.90	0.80	87.74	78.00
1年目	H 27	0.99624	0.99480	1.01304	0.99868	0.8548	90.0	52.04	15.86	13.30	81.21	69.41	3.59	0.73	1.22	5.53	4.73	0.89	0.76	87.63	74.91
2年目	H 28	0.99623	0.99477	1.01287	0.99868	0.8219	90.0	51.85	15.78	13.48	81.10	66.66	3.57	0.72	1.24	5.53	4.55	0.89	0.73	87.52	71.94
3年目	H 29	0.99621	0.99475	1.01271	0.99868	0.7903	90.0	51.65	15.69	13.65	80.99	64.01	3.56	0.72	1.25	5.53	4.37	0.89	0.70	87.41	69.08
4年目	H 30	0.99620	0.99472	1.01255	0.99868	0.7599	90.0	51.45	15.61	13.82	80.88	61.46	3.55	0.71	1.27	5.53	4.20	0.89	0.68	87.30	66.34
5年目	H 31	0.99618	0.99469	1.01239	0.99868	0.7307	90.0	51.26	15.53	13.99	80.77	59.02	3.53	0.71	1.28	5.53	4.04	0.89	0.65	87.19	63.71
供用開始年次	H 32	0.99617	0.99466	1.01224	0.99867	0.7026	90.0	67.59	20.34	18.80	106.73	74.99	3.54	0.63	1.57	5.74	4.04	1.66	1.17	114.13	80.19
7年目	H 33	0.99714	0.99416	1.01580	0.99988	0.6756	90.0	67.40	20.22	19.10	106.71	72.09	3.53	0.63	1.59	5.76	3.89	1.66	1.12	114.13	77.10
8年目	H 34	0.99713	0.99413	1.01556	0.99988	0.6496	90.0	67.21	20.10	19.39	106.70	69.31	3.52	0.63	1.62	5.77	3.75	1.66	1.08	114.12	74.13
9年目	H 35	0.99713	0.99409	1.01532	0.99988	0.6246	90.0	67.01	19.98	19.69	106.68	66.63	3.51	0.62	1.64	5.78	3.61	1.66	1.04	114.12	71.28
10年目	H 36	0.99712	0.99406	1.01509	0.99988	0.6006	90.0	66.82	19.86	19.99	106.67	64.06	3.50	0.62	1.67	5.79	3.48	1.66	1.00	114.12	68.54
11年目	H 37	0.99711	0.99402	1.01486	0.99988	0.5775	90.0	66.63	19.74	20.28	106.65	61.59	3.49	0.62	1.69	5.80	3.35	1.66	0.96	114.11	65.90
12年目	H 38	0.99710	0.99398	1.01465	0.99988	0.5553	90.0	66.43	19.62	20.58	106.64	59.21	3.48	0.61	1.72	5.81	3.23	1.66	0.92	114.11	63.36
13年目	H 39	0.99709	0.99395	1.01444	0.99988	0.5339	90.0	66.24	19.50	20.88	106.62	56.93	3.47	0.61	1.74	5.82	3.11	1.66	0.89	114.10	60.92
14年目	H 40	0.99708	0.99391	1.01423	0.99988	0.5134	90.0	66.05	19.39	21.18	106.61	54.73	3.46	0.61	1.76	5.83	2.99	1.66	0.85	114.10	58.58
15年目	H 41	0.99708	0.99387	1.01403	0.99988	0.4936	90.0	65.85	19.27	21.47	106.59	52.62	3.45	0.60	1.79	5.84	2.88	1.66	0.82	114.10	56.32
16年目	H 42	0.99707	0.99384	1.01384	0.99988	0.4746	90.0	65.66	19.15	21.77	106.58	50.59	3.44	0.60	1.81	5.85	2.78	1.66	0.79	114.09	54.15
17年目	H 43	0.99707	0.99380	1.01364	0.99988	0.4564	90.0	65.46	19.02	21.80	106.57	48.36	3.42	0.59	1.82	5.83	2.66	1.65	0.75	113.44	51.77
18年目	H 44	0.99706	0.99376	1.01344	0.99988	0.4388	90.0	65.26	18.88	21.82	106.56	46.23	3.39	0.59	1.82	5.80	2.54	1.64	0.72	112.79	49.50
19年目	H 45	0.99705	0.99372	1.01324	0.99988	0.4220	90.0	65.06	18.75	21.85	106.55	44.20	3.36	0.59	1.82	5.77	2.43	1.63	0.69	112.14	47.32
20年目	H 46	0.99704	0.99368	1.01304	0.99988	0.4057	90.0	64.86	18.62	21.87	106.54	42.25	3.34	0.58	1.82	5.74	2.33	1.62	0.66	111.49	45.24
21年目	H 47	0.99703	0.99364	1.01284	0.99988	0.3901	90.0	64.66	18.48	21.90	106.53	40.39	3.31	0.58	1.82	5.71	2.23	1.61	0.63	110.84	43.24
22年目	H 48	0.99702	0.99360	1.01264	0.99988	0.3751	90.0	64.46	18.35	21.92	106.52	38.60	3.28	0.57	1.83	5.68	2.13	1.60	0.60	110.19	41.34
23年目	H 49	0.99701	0.99356	1.01244	0.99988	0.3607	90.0	64.26	18.22	21.95	106.51	36.90	3.26	0.57	1.83	5.65	2.04	1.59	0.57	109.55	39.51
24年目	H 50	0.99700	0.99352	1.01224	0.99988	0.3468	90.0	64.06	18.09	21.97	106.50	35.27	3.23	0.56	1.83	5.63	1.95	1.58	0.55	108.90	37.77
25年目	H 51	0.99699	0.99348	1.01204	0.99988	0.3335	90.0	63.86	17.95	22.00	106.49	33.71	3.20	0.56	1.83	5.60	1.87	1.57	0.52	108.25	36.10
26年目	H 52	0.99698	0.99344	1.01184	0.99988	0.3207	90.0	63.66	17.82	22.02	106.48	32.21	3.18	0.56	1.84	5.57	1.79	1.56	0.50	107.60	34.50
27年目	H 53	0.99697	0.99340	1.01164	0.99988	0.3083	90.0	63.46	17.69	22.05	106.47	30.79	3.15	0.55	1.84	5.54	1.71	1.55	0.48	106.95	32.97
28年目	H 54	0.99696	0.99336	1.01144	0.99988	0.2965	90.0	63.26	17.56	22.08	106.46	29.42	3.12	0.55	1.84	5.51	1.63	1.54	0.46	106.30	31.51
29年目	H 55	0.99695	0.99332	1.01124	0.99988	0.2851	90.0	63.06	17.42	22.10	106.45	28.11	3.10	0.54	1.84	5.48	1.56	1.53	0.44	105.65	30.12
30年目	H 56	0.99694	0.99328	1.01104	0.99988	0.2741	90.0	62.86	17.29	22.13	106.44	26.87	3.07	0.54	1.84	5.45	1.50	1.52	0.42	105.00	28.78
31年目	H 57	0.99693	0.99323	1.01084	0.99988	0.2636	90.0	62.66	17.16	22.15	106.43	25.67	3.05	0.54	1.85	5.43	1.43	1.52	0.40	104.35	27.50
32年目	H 58	0.99692	0.99322	1.01064	0.99988	0.2534	90.0	62.46	17.03	22.18	106.42	24.53	3.02	0.53	1.85	5.40	1.37	1.51	0.38	103.70	26.28
33年目	H 59	0.99691	0.99321	1.01044	0.99988	0.2437	90.0	62.26	16.89	22.20	106.41	23.44	2.99	0.53	1.85	5.37	1.31	1.50	0.36	103.05	25.11
34年目	H 60	0.99690	0.99316	1.01024	0.99988	0.2343	90.0	62.06	16.76	22.23	106.40	22.39	2.97	0.52	1.85	5.34	1.25	1.49	0.35	102.40	23.99
35年目	H 61	0.99689	0.99312	1.01004	0.99988	0.2253	90.0	61.86	16.63	22.25	106.39	21.39	2.94	0.52	1.85	5.31	1.20	1.48	0.33	101.75	22.92
36年目	H 62	0.99688	0.99308	1.00984	0.99988	0.2166	90.0	61.66	16.50	22.28	106.38	20.44	2.91	0.51	1.86	5.28	1.14	1.47	0.32	101.10	21.90
37年目	H 63	0.99687	0.99304	1.00964	0.99988	0.2083	90.0	61.46	16.36	22.30	106.37	19.52	2.89	0.51	1.86	5.26	1.09	1.46	0.30	100.45	20.92
38年目	H 64	0.99686	0.99300	1.00944	0.99988	0.2003	90.0	61.26	16.23	22.33	106.36	18.65	2.86	0.51	1.86	5.23	1.05	1.45	0.29	99.80	19.99
39年目	H 65	0.99685	0.99296	1.00924	0.99988	0.1926	90.0	61.06	16.10	22.35	106.35	17.82	2.83	0.50	1.86	5.20	1.00	1.44	0.28	99.15	19.09
40年目	H 66	0.99684	0.99292	1.00904	0.99988	0.1852	90.0	60.86	15.96	22.38	106.34	17.02	2.81	0.50	1.86	5.17	0.96	1.43	0.26	98.50	18.24
41年目	H 67	0.99683	0.99288	1.00884	0.99988	0.1780	90.0	60.66	15.83	22.40	106.33	16.25	2.78	0.49	1.87	5.14	0.92	1.42	0.25	97.85	17.42
42年目	H 68	0.99682	0.99284	1.00864	0.99988	0.1712	90.0	60.46	15.70	22.43	106.32	15.52	2.75	0.49	1.87	5.11	0.88	1.41	0.24	97.20	16.64
43年目	H 69	0.99681	0.99280	1.00844	0.99988	0.1646	90.0	60.													

便益の現在価値算定表

箇所名：可部バイパス(残事業)

40

年次	年度 (基準年) H23	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	小型貨物	普通貨物	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 26	0.99626	0.99483	1.01321	0.99868	0.8890	90.0	7.41	2.77	3.06	13.24	11.77	0.78	0.18	0.29	1.25	1.11	0.43	0.38	14.92	13.26
1年目	H 27	0.99624	0.99480	1.01304	0.99868	0.8548	90.0	7.39	2.76	3.10	13.24	11.32	0.78	0.18	0.29	1.25	1.07	0.42	0.36	14.91	12.75
2年目	H 28	0.99623	0.99477	1.01287	0.99868	0.8219	90.0	7.36	2.74	3.14	13.24	10.88	0.78	0.18	0.29	1.25	1.03	0.42	0.35	14.91	12.25
3年目	H 29	0.99621	0.99475	1.01271	0.99868	0.7903	90.0	7.33	2.73	3.18	13.23	10.46	0.77	0.18	0.30	1.25	0.99	0.42	0.33	14.91	11.78
4年目	H 30	0.99620	0.99472	1.01255	0.99868	0.7599	90.0	7.30	2.71	3.22	13.23	10.06	0.77	0.17	0.30	1.25	0.95	0.42	0.32	14.90	11.32
5年目	H 31	0.99618	0.99469	1.01239	0.99868	0.7307	90.0	7.27	2.70	3.26	13.23	9.67	0.77	0.17	0.31	1.25	0.91	0.42	0.31	14.90	10.89
供用開始年次	H 32	0.99617	0.99466	1.01224	0.99867	0.7026	90.0	23.78	7.58	7.93	39.29	27.60	0.79	0.10	0.58	1.47	1.03	1.19	0.84	41.95	29.47
7年目	H 33	0.99714	0.99416	1.01580	0.99988	0.6756	90.0	23.71	7.53	8.06	39.30	26.55	0.79	0.10	0.59	1.47	0.99	1.19	0.81	41.97	28.35
8年目	H 34	0.99713	0.99413	1.01556	0.99988	0.6496	90.0	23.64	7.49	8.18	39.32	25.54	0.78	0.10	0.60	1.48	0.96	1.19	0.78	41.99	27.28
9年目	H 35	0.99713	0.99409	1.01532	0.99988	0.6246	90.0	23.58	7.44	8.31	39.33	24.56	0.78	0.10	0.60	1.49	0.93	1.19	0.75	42.01	26.24
10年目	H 36	0.99712	0.99406	1.01509	0.99988	0.6006	90.0	23.51	7.40	8.44	39.34	23.63	0.78	0.10	0.61	1.49	0.90	1.19	0.72	42.03	25.24
11年目	H 37	0.99711	0.99402	1.01486	0.99988	0.5775	90.0	23.44	7.36	8.56	39.36	22.73	0.78	0.10	0.62	1.50	0.86	1.19	0.69	42.05	24.28
12年目	H 38	0.99710	0.99398	1.01465	0.99988	0.5553	90.0	23.37	7.31	8.69	39.37	21.86	0.78	0.10	0.63	1.50	0.84	1.19	0.66	42.07	23.36
13年目	H 39	0.99709	0.99395	1.01444	0.99988	0.5339	90.0	23.30	7.27	8.81	39.38	21.03	0.77	0.10	0.64	1.51	0.81	1.19	0.64	42.09	22.47
14年目	H 40	0.99708	0.99391	1.01423	0.99988	0.5134	90.0	23.24	7.22	8.94	39.40	20.22	0.77	0.10	0.65	1.52	0.78	1.19	0.61	42.10	21.62
15年目	H 41	0.99708	0.99387	1.01403	0.99988	0.4936	90.0	23.17	7.18	9.06	39.41	19.45	0.77	0.09	0.66	1.52	0.75	1.19	0.59	42.12	20.79
16年目	H 42	0.99707	0.99384	1.01384	0.99988	0.4746	90.0	23.10	7.13	9.19	39.42	18.71	0.77	0.09	0.67	1.53	0.73	1.19	0.57	42.14	20.00
17年目	H 43	0.99732	0.99307	1.00117	0.99423	0.4564	90.0	22.92	7.08	9.20	39.21	17.89	0.76	0.09	0.67	1.52	0.70	1.19	0.54	41.92	19.13
18年目	H 44	0.99226	0.99302	1.00116	0.99419	0.4388	90.0	22.75	7.03	9.21	38.99	17.11	0.75	0.09	0.67	1.52	0.67	1.18	0.52	41.69	18.29
19年目	H 45	0.99220	0.99298	1.00116	0.99416	0.4220	90.0	22.57	6.99	9.22	38.77	16.36	0.75	0.09	0.67	1.51	0.64	1.17	0.49	41.46	17.49
20年目	H 46	0.99214	0.99293	1.00116	0.99413	0.4057	90.0	22.39	6.94	9.23	38.56	15.64	0.74	0.09	0.67	1.51	0.61	1.17	0.47	41.23	16.73
21年目	H 47	0.99207	0.99288	1.00116	0.99409	0.3901	90.0	22.21	6.89	9.24	38.34	14.96	0.74	0.09	0.67	1.50	0.59	1.16	0.45	41.00	15.99
22年目	H 48	0.99201	0.99282	1.00116	0.99406	0.3751	90.0	22.04	6.84	9.25	38.12	14.30	0.73	0.09	0.67	1.49	0.56	1.15	0.43	40.77	15.29
23年目	H 49	0.99195	0.99277	1.00116	0.99402	0.3607	90.0	21.86	6.79	9.26	37.91	13.67	0.73	0.09	0.67	1.49	0.54	1.14	0.41	40.54	14.62
24年目	H 50	0.99188	0.99272	1.00116	0.99398	0.3468	90.0	21.68	6.74	9.27	37.69	13.07	0.72	0.09	0.67	1.48	0.51	1.14	0.39	40.31	13.98
25年目	H 51	0.99181	0.99267	1.00115	0.99395	0.3335	90.0	21.50	6.69	9.28	37.48	12.50	0.71	0.09	0.68	1.48	0.49	1.13	0.38	40.08	13.37
26年目	H 52	0.99175	0.99261	1.00115	0.99391	0.3207	90.0	21.33	6.64	9.29	37.26	11.95	0.71	0.09	0.68	1.47	0.47	1.12	0.36	39.86	12.78
27年目	H 53	0.99168	0.99256	1.00115	0.99387	0.3083	90.0	21.15	6.59	9.31	37.04	11.42	0.70	0.09	0.68	1.47	0.45	1.12	0.34	39.63	12.22
28年目	H 54	0.99161	0.99250	1.00115	0.99384	0.2965	90.0	20.97	6.54	9.32	36.83	10.92	0.70	0.09	0.68	1.46	0.43	1.11	0.33	39.40	11.68
29年目	H 55	0.99154	0.99245	1.00115	0.99380	0.2851	90.0	20.79	6.49	9.33	36.61	10.44	0.69	0.09	0.68	1.45	0.41	1.10	0.31	39.17	11.17
30年目	H 56	0.99146	0.99239	1.00115	0.99376	0.2741	90.0	20.62	6.44	9.34	36.40	9.98	0.68	0.09	0.68	1.45	0.40	1.10	0.30	38.94	10.67
31年目	H 57	0.99139	0.99233	1.00115	0.99372	0.2636	90.0	20.44	6.39	9.35	36.18	9.54	0.68	0.08	0.68	1.44	0.38	1.09	0.29	38.71	10.20
32年目	H 58	0.99132	0.99227	1.00115	0.99368	0.2534	90.0	20.26	6.34	9.36	35.96	9.11	0.67	0.08	0.68	1.44	0.36	1.08	0.27	38.48	9.75
33年目	H 59	0.99124	0.99221	1.00114	0.99364	0.2437	90.0	20.08	6.29	9.37	35.75	8.71	0.67	0.08	0.68	1.43	0.35	1.08	0.26	38.25	9.32
34年目	H 60	0.99116	0.99215	1.00114	0.99360	0.2343	90.0	19.91	6.24	9.38	35.53	8.32	0.66	0.08	0.68	1.43	0.33	1.07	0.25	38.03	8.91
35年目	H 61	0.99108	0.99209	1.00114	0.99356	0.2253	90.0	19.73	6.20	9.39	35.31	7.96	0.65	0.08	0.68	1.42	0.32	1.06	0.24	37.80	8.51
36年目	H 62	0.99100	0.99202	1.00114	0.99352	0.2166	90.0	19.55	6.15	9.40	35.10	7.60	0.65	0.08	0.68	1.41	0.31	1.06	0.23	37.57	8.14
37年目	H 63	0.99092	0.99196	1.00114	0.99348	0.2083	90.0	19.37	6.10	9.41	34.88	7.27	0.64	0.08	0.68	1.41	0.29	1.05	0.22	37.34	7.78
38年目	H 64	0.99084	0.99190	1.00114	0.99343	0.2003	90.0	19.20	6.05	9.42	34.67	6.94	0.64	0.08	0.69	1.40	0.28	1.04	0.21	37.11	7.43
39年目	H 65	0.99075	0.99183	1.00114	0.99339	0.1926	90.0	19.02	6.00	9.43	34.45	6.63	0.63	0.08	0.69	1.40	0.27	1.03	0.20	36.88	7.10
40年目	H 66	0.99067	0.99176	1.00113	0.99334	0.1852	90.0	18.84	5.95	9.44	34.23	6.34	0.63	0.08	0.69	1.39	0.26	1.03	0.19	36.65	6.79
41年目	H 67	0.99058	0.99169	1.00113	0.99330	0.1780	90.0	18.66	5.90	9.46	34.02	6.06	0.62	0.08	0.69	1.39	0.25	1.02	0.18	36.42	6.48
42年目	H 68	0.99049	0.99162	1.00113	0.99325	0.1712	90.0	18.49	5.85	9.47	33.80	5.79	0.61	0.08	0.69	1.38	0.24	1.01	0.17	36.19	6.20
43年目	H 69	0.99040	0.99155	1.00113	0.99321	0.1646	90.0	18.31	5.80	9.48	33.58	5.53	0.61	0.08	0.69	1.37	0.23	1.01	0.17	35.97	5.92
44年目	H 70	0.99031	0.99148	1.00113	0.99316	0.1583	90.0	18.13	5.75	9.49	33.37	5.28									

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道54号	可部バイパス	4/4	9.7km

■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	27,711	
	改良費		式	1	8,455	
		土工	m3	986,665	2,969	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m3	—	—	
		法面工	m ²	87,406	1,094	切土法面、盛土法面、法枠工
		擁壁工	式	1	3,424	重力式擁壁、ブロック積擁壁
		函渠工	式	1	968	管渠工、函渠工、水路工、等
	橋梁費		式	1	8,559	
		100m以上	m	2,095	6,445	PC橋(6橋)、横断歩道橋(2橋)
		100m未満	m	484	2,114	PC橋(11橋)、ME橋(4橋)、横断歩道橋(2橋)
	トンネル費		式	1	6,745	
		NATM	m	3,110	6,745	8本(上下線)
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費		式	—	—	
		IC	箇所	—	—	
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費		式	1	2,815	
		車道舗装	m ²	198,400	2,743	
		歩道舗装	m ²	24,031	72	
	附帯施設費		式	1	1,137	
		交通管理施設工	式	1	1,137	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	35,409	
	用地費		式	1	25,773	
		宅地	m ²	173,159	19,140	
		田畑	m ²	35,468	5,988	
		山林・原野	m ²	51,779	645	
	補償費		式	1	9,636	
③間接経費			式	1	10,480	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					73,600	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道54号	可部バイパス	4/4	9.7km

■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	14,215	
	改良費		式	1	4,717	
		土工	m3	895,848	1,752	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m3	—	—	
		法面工	m ²	56,406	459	切土法面、盛土法面、法枠工
		擁壁工	式	1	1,935	重力式擁壁、ブロック積擁壁
		函渠工	式	1	571	管渠工、函渠工、水路工、等
		橋梁費		式	1	4,788
	100m以上		m	1,523	3,685	PC橋(5橋)
	100m未満		m	323	1,103	PC橋(6橋)、ME橋(3橋)、横断歩道橋(2橋)
	トンネル費		式	1	2,650	
		NATM	m	1,545	2,650	4本(上線)
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費		式	—	—	
		IC	箇所	—	—	
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費		式	1	1,277	
		車道舗装	m ²	89,011	1,231	
		歩道舗装	m ²	15,241	46	
	附帯施設費		式	1	783	
		交通管理施設工	式	1	783	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	262	
	用地費		式	1	127	
		宅地	m ²	792	35	
		田畑	m ²	1,718	41	
		山林・原野	m ²	14,703	51	
	補償費		式	1	135	
③間接経費			式	1	1,248	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					15,725	

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道54号	可部バイパス	4	9.7km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	9.7	2,380	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	12,885	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			15,265	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道54号	可部バイパス	4	9.7km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	9.7	2,200	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	9,346	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			11,546	

一般国道54号 可部バイパス
〔広島市への意見照会と回答〕

国中整企画第71号
国中整港計第40号
平成23年11月11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12月6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11月28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 西広島バイパス	継続	
一般国道54号 可部バイパス	継続	

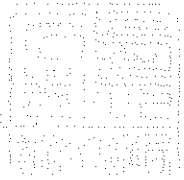
※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業監視委員会」へ諮る
対応方針(原案)を作成するためのものです。

広道計第 102 号

平成 23 年 11 月 25 日

中国地方整備局長 戸田 和彦 様

広島市長 松井 一實
(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 11 月 11 日付け国中整企画第 71 号及び国中整港計第 40 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

一般国道 2 号西広島バイパス及び一般国道 54 号可部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、一般国道 54 号可部バイパスの早期暫定供用をお願いします。
また、一般国道 2 号西広島バイパスについて、本市と協議・調整の上、着実な事業展開を
図られるようお願いします。

