

# 道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道2号 岩国・大竹道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：広島県大竹市小方一丁目 至：山口県岩国市山手町	延長	9.8 km		
<b>事業概要</b> 一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。 岩国・大竹道路は、一般国道2号の混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、広島県と山口県の広域的な連携・交流を図ることを目的とした延長9.8kmのバイパスである。					
H13年事業着手	H12年度都市計画決定	H15年度用地着手			
全体事業費	約1,330億円	事業進捗率	約12%	供用済延長	0.0km
(H25年3月末現在)					
計画交通量	23,000 ~ 30,900台/日				
費用対効果分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.2 (残事業) 1.4	総費用 (残事業)/事業全体 803/1,004億円 (事業費：763/963億円) (維持管理費：41/41億円)	総便益 (残事業)/事業全体 1,164/1,164億円 (走行時間短縮便益：906/906億円) (走行費用減少便益：167/167億円) (交通事故減少便益：91/91億円)	基準年 平成25年	
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=1.0~1.4 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.2~1.8 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.1~1.3 (事業費±10%) 事業費：B/C=1.3~1.6 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.2 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.3~1.6 (事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b> 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【約43,596千人・時間/年⇒約42,375千人・時間/年】 ・廿日市市から岩国錦帯橋空港（共用飛行場）へのアクセス向上が見込まれる 【廿日市市役所～岩国錦帯橋空港：約46分⇒約32分】 ②物流効率化の支援 ・大竹ICから岩国港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる 【大竹IC～岩国港（室の木地区）：約24分⇒約21分】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「岩国大竹道路」の一部として位置づけ ・日常生活中心都市間を最短時間で連絡するルートを構成【岩国市役所～広島市役所：約66分⇒約54分】 ④個性ある地域の形成 ・錦帯橋（H24観光入込客数：約69万人/年）へのアクセス向上 ⑤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【大竹市役所～岩国医療センター：約17分⇒約13分】 ⑥安全な生活環境の確保 ・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間において、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【三笠橋交差点：619.7件/億台キロ 等】 ⑦災害への備え ・広島岩国道路、山陽自動車道の代替路線を形成【大竹IC～岩国IC】 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約13.7千t/年（約0.6%）削減【2,420.7千t/年⇒2,407.0千t/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約61.3千t/年（約0.9%）削減【6,982.7千t/年⇒6,921.4千t/年】 ・SPM排出量が約4.6千t/年（約1.3%）削減【356.8千t/年⇒352.2千t/年】 ⑩その他プロジェクトとの関係 ・岩国市総合計画における「交流と連携の活発なまち」として位置づけられている（平成19年9月、岩国市）					

⑪環境への配慮を考慮した効果

・約13.7千t/年のCO2削減量の貨幣換算値【6億円※】

⑫交通事故件数の削減

・交通事故件数が約2.1%削減【5,166.3件/年⇒5,059.7件/年】

※供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）

他6項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

広島県知事の意見：

岩国・大竹道路については、一般国道2号の慢性的な交通渋滞の緩和や広島県西部と山口県東部の連携・交流機能の強化を図るため、整備を着実に進める必要があると考えている。今後も引き続きコストの縮減に努めながら、早期の供用に向け、計画的に整備を進めていただきたい。

山口県知事の意見：

一般国道2号岩国・大竹道路の「対応方針（原案）」案に対して、異存はない。引き続き、早期完成に向けて、コスト縮減等を考慮の上、事業の促進に努めていただきたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

H24年12月の岩国錦帯橋空港の開港により、山口県東部および広島県西部地域の空の玄関口が誕生した。また、岩国医療センターの新築移転をはじめとして、愛宕山地域では高度医療と複合防災施設による医療防災拠点づくりに向けた各種施設の集約・整備が進められている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成25年3月末時点で用地買収については55%完了している。一部の住民から、山手トンネル（仮称）建設に反対する意見があり協議を行っている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は、調査設計、用地買収を行っており、早期供用を目指し、事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

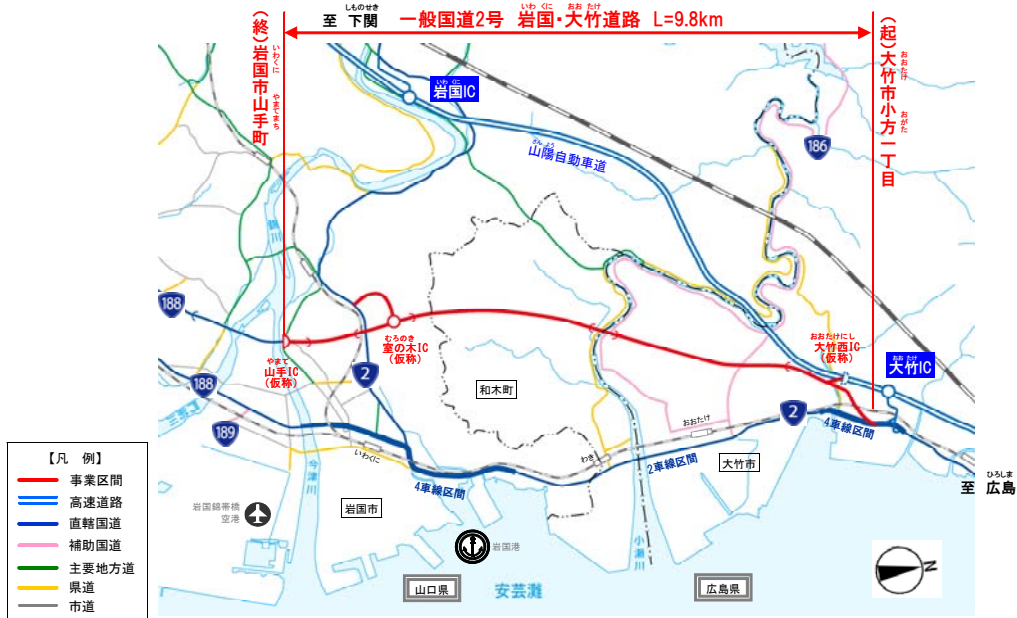
今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

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



※ 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。

いわくに おおたけ  
一般国道2号 岩国・大竹道路

事業再評価

平成25年11月

国土交通省 中国地方整備局

# 1. 位置図

## いわくに おおたけ 一般国道2号 岩国・大竹道路

- 一般国道2号は、**おおさか**大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、**きたさゆうしゅう**北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。
- **いわくに・おおたけ**岩国・大竹道路は、**しまね**広島県と**やまぐち**山口県を跨ぐ延長9.8kmのバイパスである。



# 2. 事業概要及び経緯

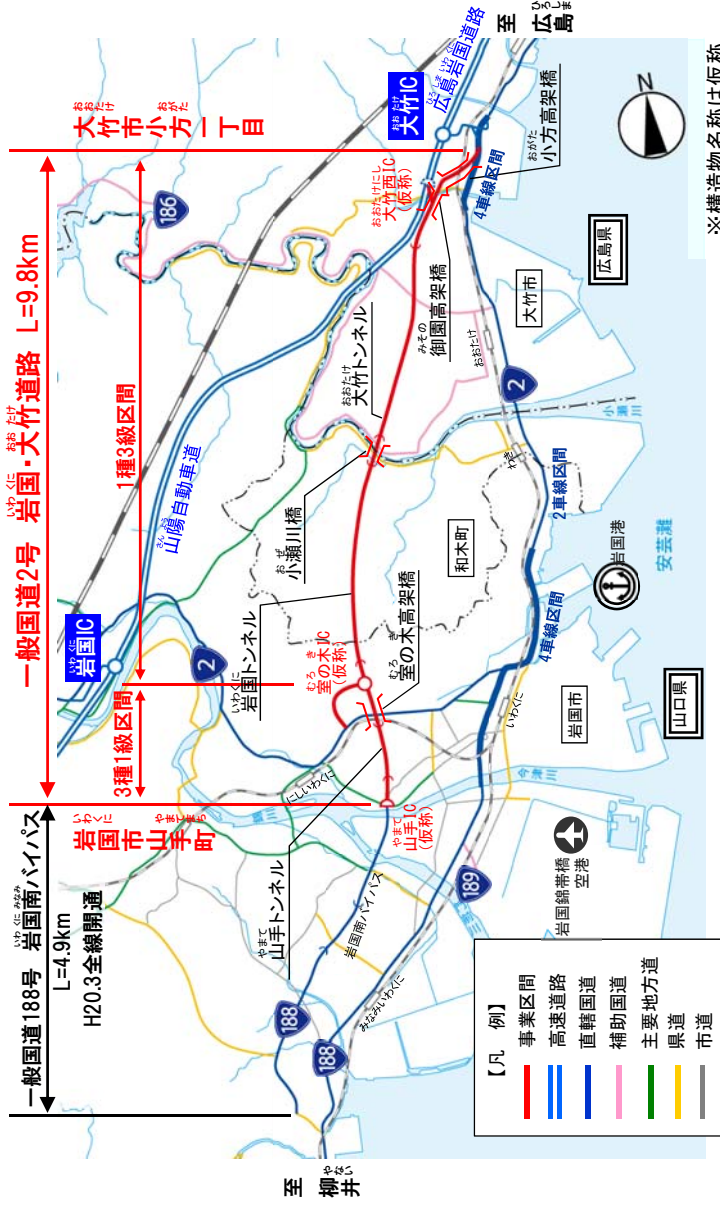
## (1) 事業概要

- ・岩国・大竹道路は、一般国道2号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、広島県と山口県間の広域的な連携・交流を図ることを目的としている。

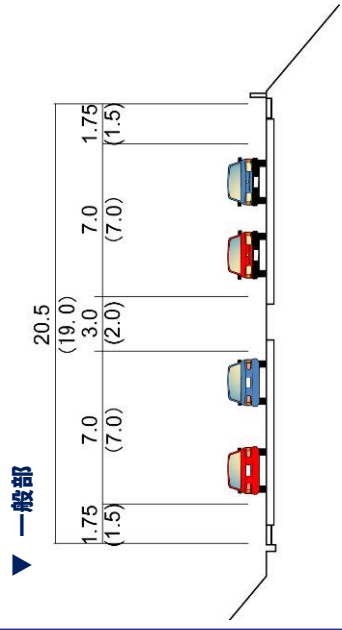
### 計画概要

起 終 点	起点：広島県大竹市小方一丁目 終点：山口県岩国市山手町
計画延長	L=9.8km
道路規格	第1種第3級（起点～室の木IC（仮称）） 第3種第1級（室の木IC（仮称）～山手IC（仮称））
設計速度	80km/h
車 線 数	4車線
計画幅員	W=20.5m（第1種第3級） W=19.0m（第3種第1級）

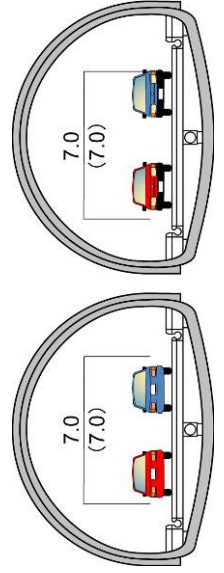
### 詳細図



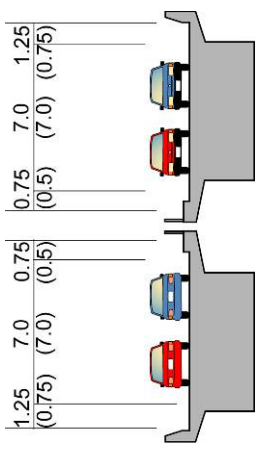
### 標準断面図



### トンネル部



### 橋梁部



※構造物名称は仮称

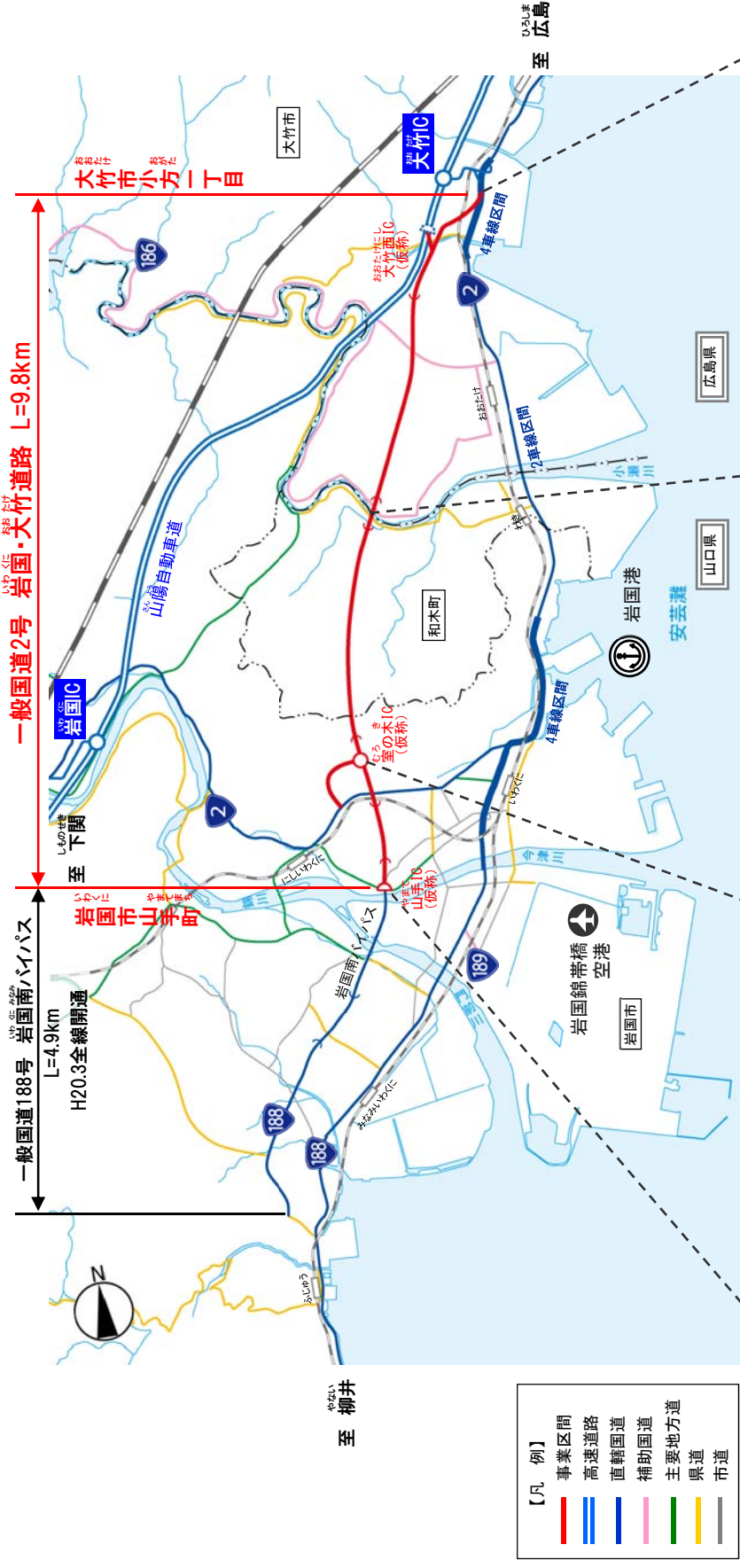
※単位：m、（ ）内数字は、第3種第1級区間の幅員を示す。

## 2. 事業概要及び経緯

### いわくに おおたけ 一般国道2号 岩国・大竹道路

#### (2) 事業の経緯

・平成12年度に都市計画決定され、平成13年度に事業着手後、平成15年度より用地買収を実施している。



事業区間		山口県岩国市山手町 ~ 山口県岩国市室の木町三丁目	山口県 ~ 広島・山口県境	広島・山口県境 ~ 広島県大竹市小方一丁目
年度	平成12年度	都市計画決定(H12.9)	都市計画決定(H12.8)	都市計画決定(H12.8)
平成13年度	事業着手			
平成15年度	用地着手			
平成16年度		用地着手		
平成17年度				用地着手
平成22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(H22年10月)			



# 3. 前回評価時からの主な周辺状況の変化

いわくに おおたけ 一般国道2号 岩国・大竹道路

※前回評価時：H22年度

いづくに おおたけ 一般国道2号 岩国・大竹道路 L=9.8km

いづくに 岩国錦帯橋空港の開港により、山口県東部および広島県西部地域の空の玄関口が誕生した。また、岩国医療センターの新築移転をはじめとして、愛宕山地域では高度医療と複合防災施設による医療防災拠点づくりに向けた各種施設の集約・整備が進められている。

カヅル 大型商業施設「CAZL岩国」 H25.4開業

いづくに 衣料品・書籍・靴・スポーツ用品・ドラッグストア・フィットネス・飲食店などのテナントが入店した商業施設であり、既存の食品スーパーと一体化されたショッピングモール

いづくに (県)南岩国尾津線(L=1.4km) H24.3開通

いづくに 岩国医療センター一跡地 至 柳井

いづくに 愛宕山地区

いづくに 移転

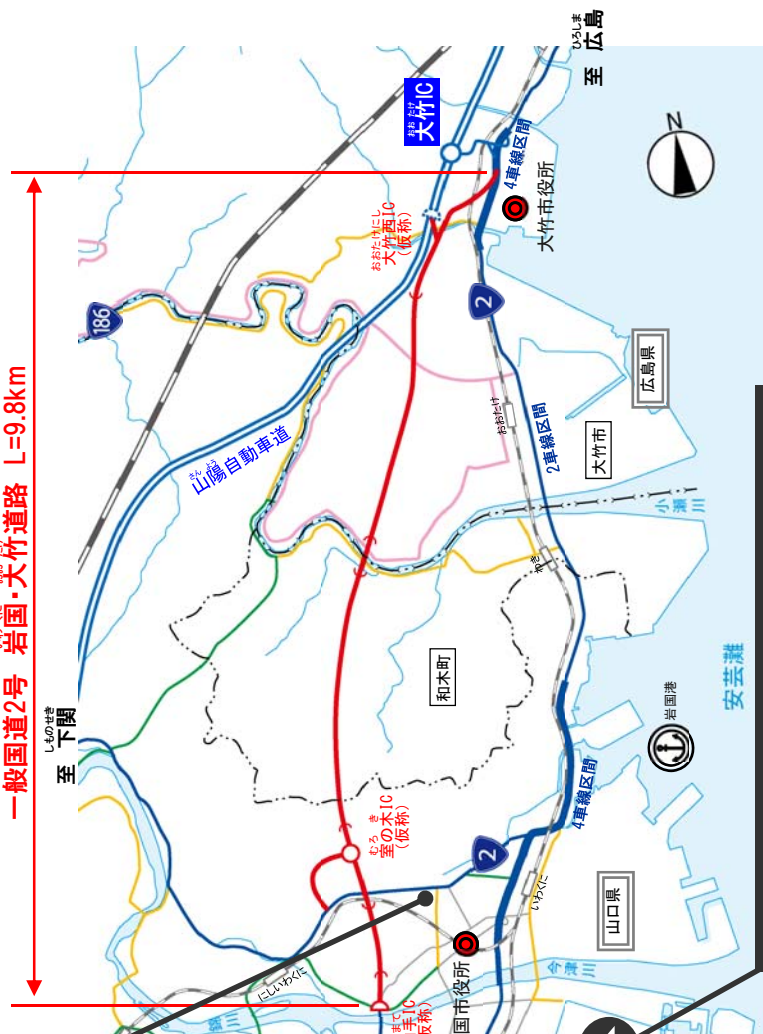
いづくに 岩国医療センター H25.3新築移転

いづくに H25年3月24日に黒磯町から愛宕山地区に新築移転

いづくに 地上10階建てで、大規模災害を想定した免震構造



いづくに (県)南岩国停車場磯崎線(L=1km) H23.3開通



いづくに 岩国錦帯橋空港 H24.12開港

いづくに 米軍基地の滑走路を利用した共用空港として、H24年12月13日に開港(48年ぶりの民間航空再開)

いづくに 岩国～羽田間を1日4往復運航

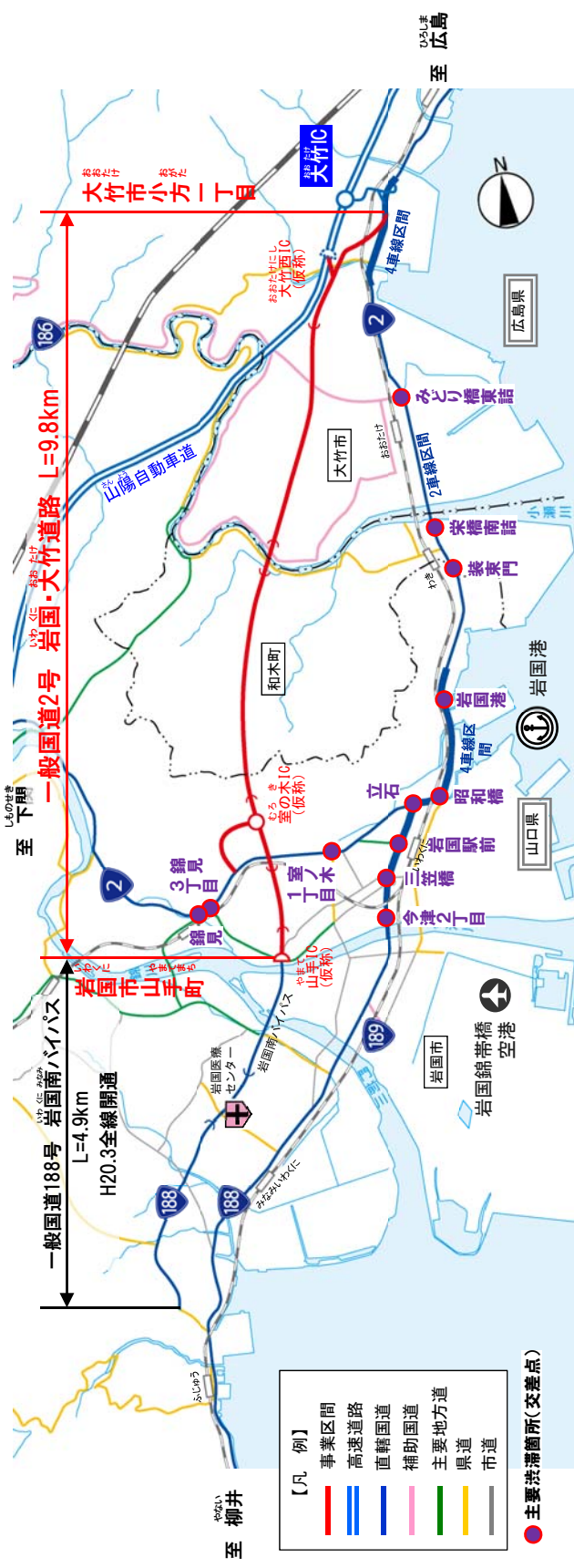




# 4. 地域から期待される道路の役割(効果)

## 一般国道2号 岩国・大竹道路

いわくに おおたけ



### 《課題》

課題①: 国道2号および国道188号で発生する渋滞

課題②: 国道2号および国道188号で多発する交通事故

課題③: 円滑なモビリティが確保されないことによる社会・経済活動への支障

課題④: 重症患者等の救急救命

課題⑤: 災害に強い幹線道路ネットワークの確保

### 《期待される道路の役割(効果)》

・損失時間の削減

・渋滞の解消による交通事故件数の削減

・定時性向上による物流効率化の支援  
・走行時間の短縮による空港へのアクセス向上  
・観光周遊性の向上

・走行時間の短縮による救急救命への寄与

・緊急時の輸送道路としての代替性確保

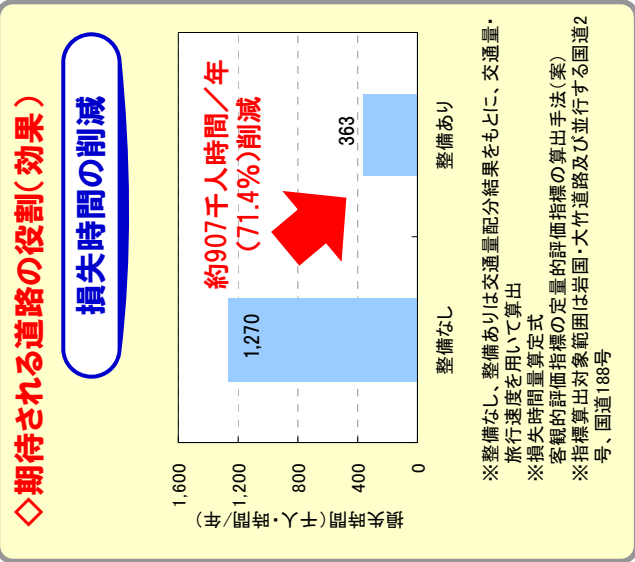
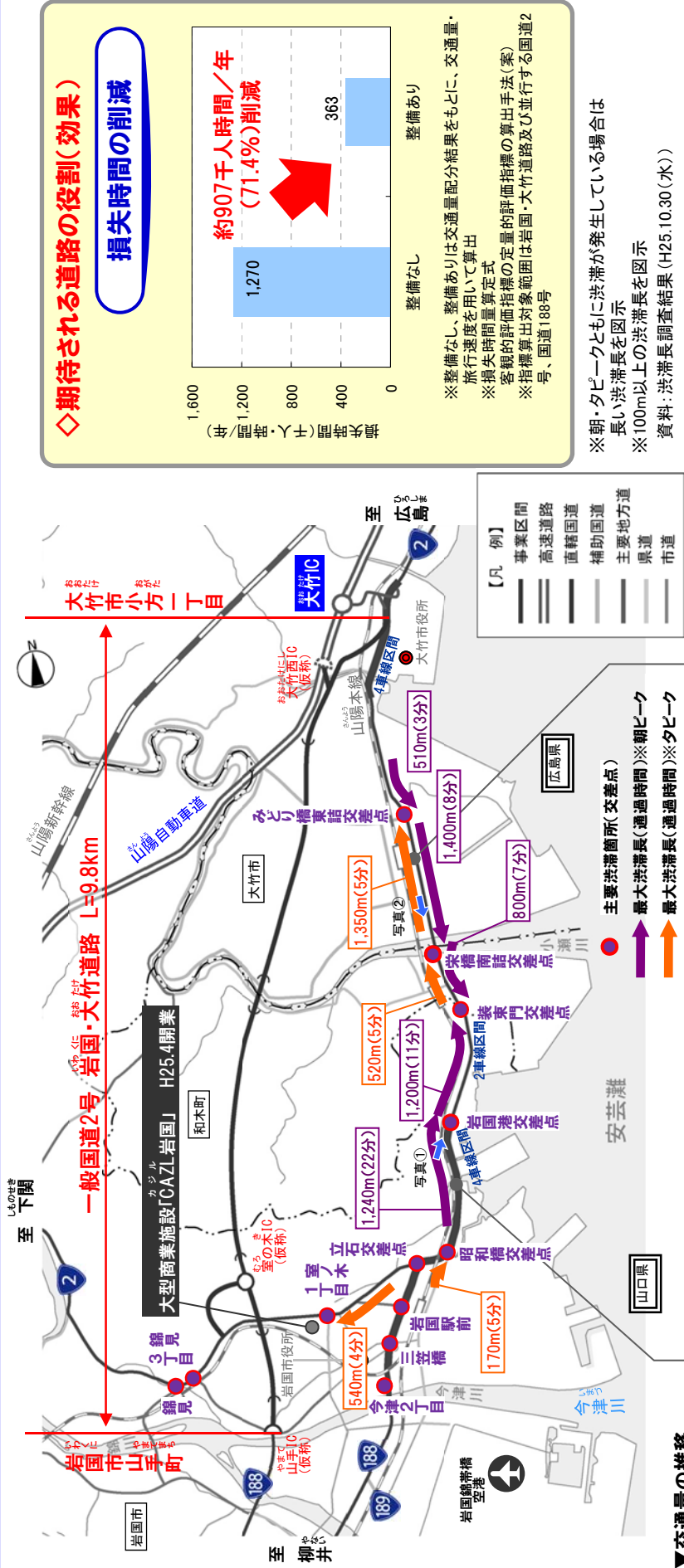
# 4. 地域から期待される道路の役割(効果)

いわくに おおたけ

## 一般国道2号 岩国・大竹道路

### 課題① 国道2号および国道188号で発生する渋滞

- ・国道2号の交通量は、約30,000台/日前後で推移しており、混雑が慢性化している。
- ・国道2号の大竹市街～岩国市街周辺では主要渋滞箇所が計12箇所存在し、国道2号では最大1,400mの渋滞が発生している。



※朝・夕ピークともに渋滞が発生している場合は長い渋滞長を図示  
 ※100m以上の渋滞長を図示  
 資料:渋滞長調査結果(H25.10.30(水))

【写真①】岩国港交差点の渋滞状況 (広島方面を望む)

【写真②】大竹市南栄付近の渋滞状況 (下関方面を望む)

資料:道路交通センサス

# 4. 地域から期待される道路の役割(効果)

いわくに おおたけ おおたけ

## 一般国道2号 岩国・大竹道路

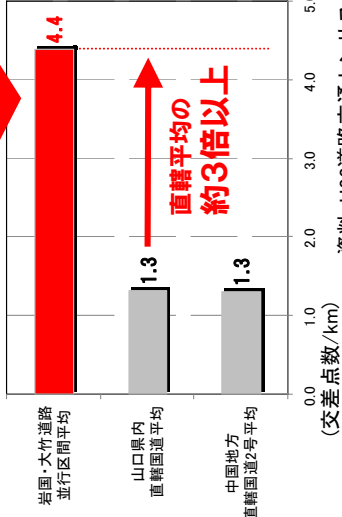
### 課題① 国道2号および国道188号で発生する渋滞(速度低下)の状況

- ・国道2号の大竹市街～岩国市街周辺は信号交差点密度が高く、大竹市街～和木町にかけての区間では両方向で速度低下が発生している。
- ・国道2号の上り方向(北行)では、岩国市新港地区の車線減少区間を先頭とする速度低下が発生しており、朝夕ピーク時で顕著である。

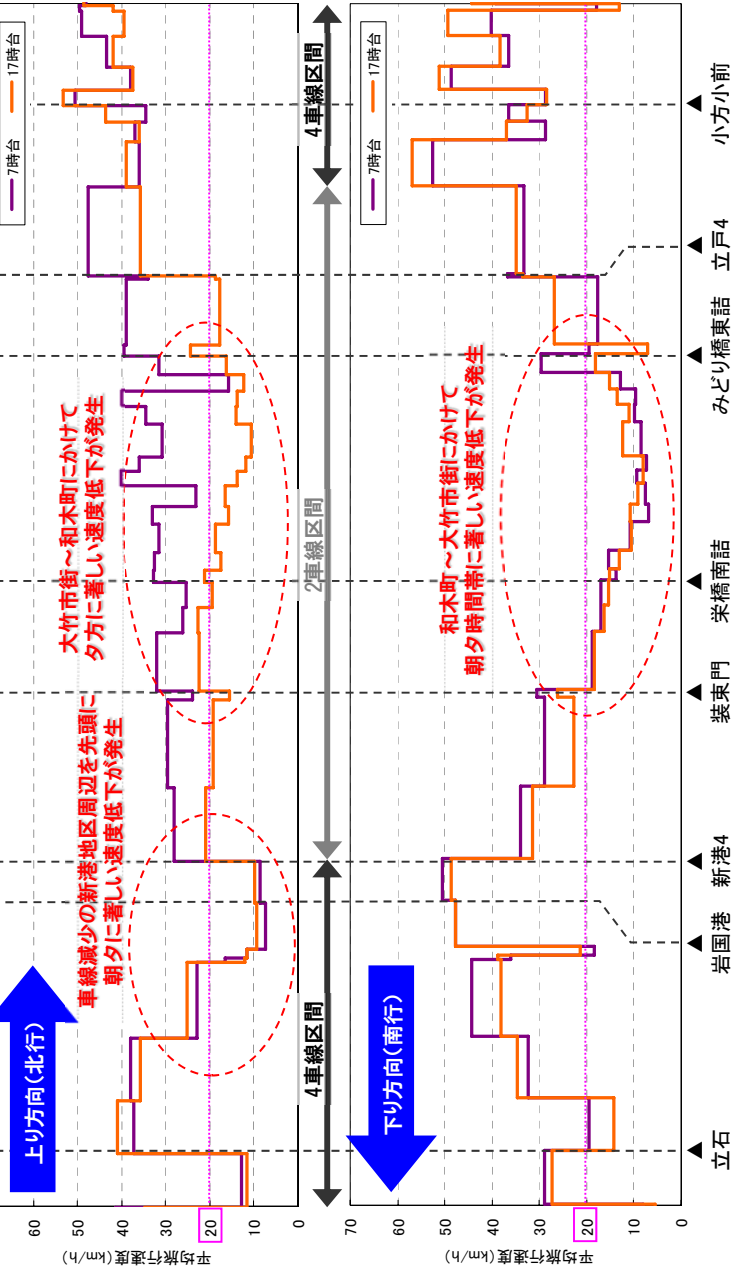
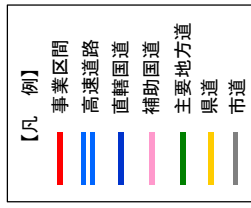
#### ◆方向別時間帯別の旅行速度



**岩国・大竹道路並行区間の信号交差点密度**  
 山口県直轄・中国地方直轄国道2号の平均を大きく超える信号交差点密度  
 →速度低下の要因



資料: H22道路交通センサス



【写真①】信号交差点が連続する大竹市街の道路状況 (下関方面を望む)



【写真②】岩国新港地区の渋滞状況 (下関方面を望む)

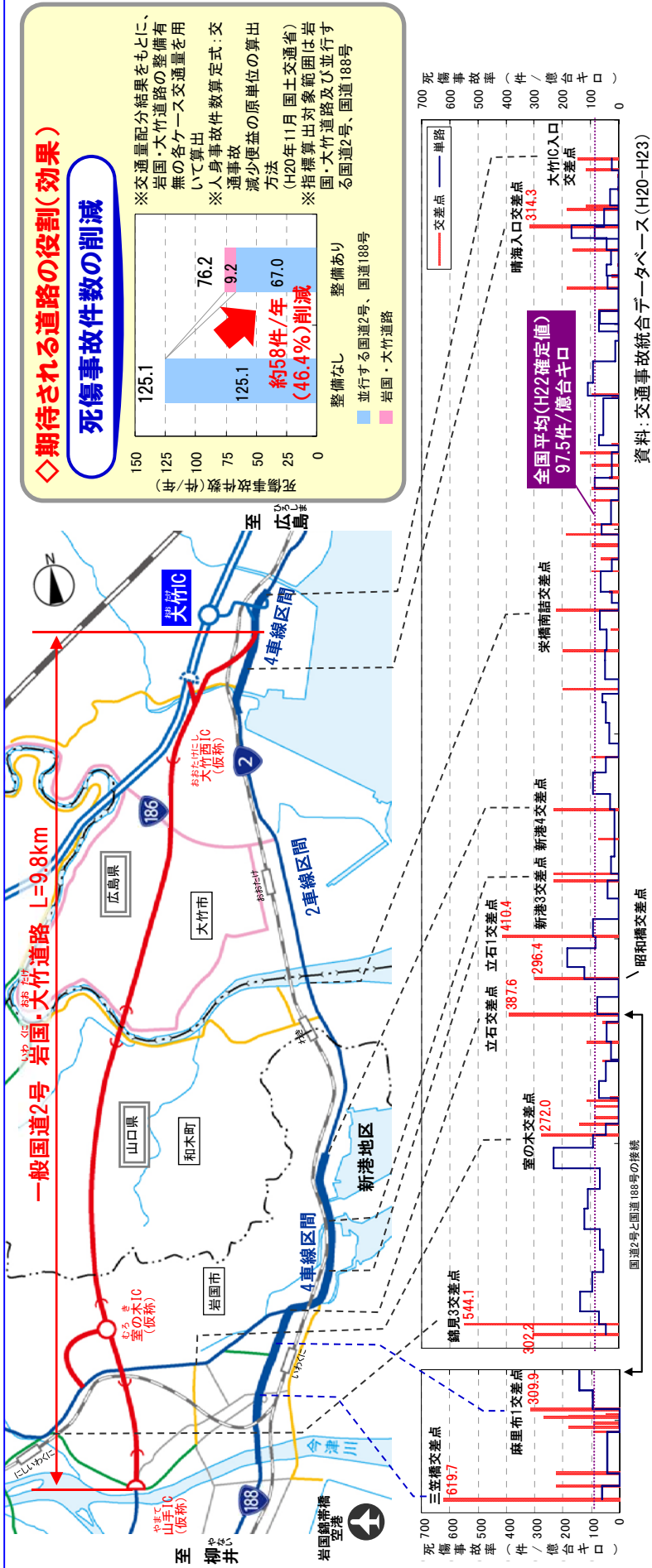
資料: 民間プローブデータ(分析期間:H25.1~H25.6 平日)

# 4. 地域から期待される道路の役割(効果)

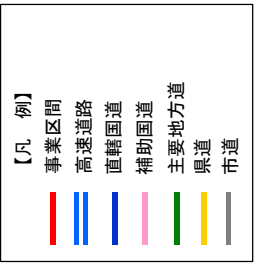
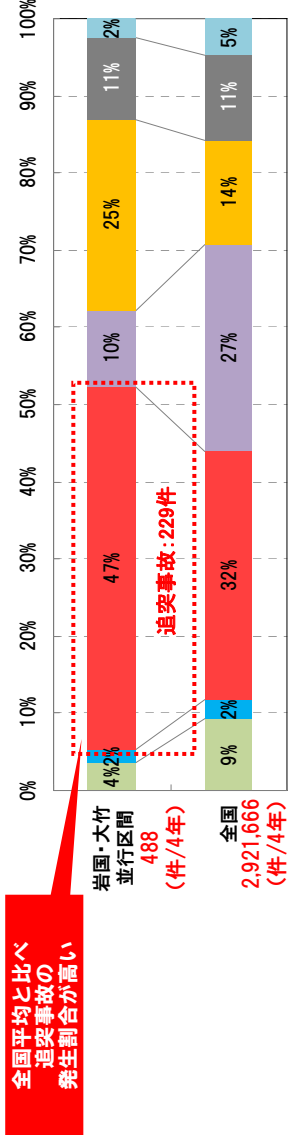
一般国道2号 岩国・大竹道路

## 課題② 国道2号および国道188号で多発する交通事故

- ・国道2号の大竹市街～岩国市街周辺では、追突事故の割合が約5割と高い。また、死傷事故率が全国平均を大きく超える箇所が存在する。
- ・岩国・大竹道路の整備により並行する国道2号および国道188号からの交通転換が図られることで、死傷事故件数の削減が期待される。



### ◆岩国・大竹道路並行区間の交通事故特性(事故類型別死傷事故件数)

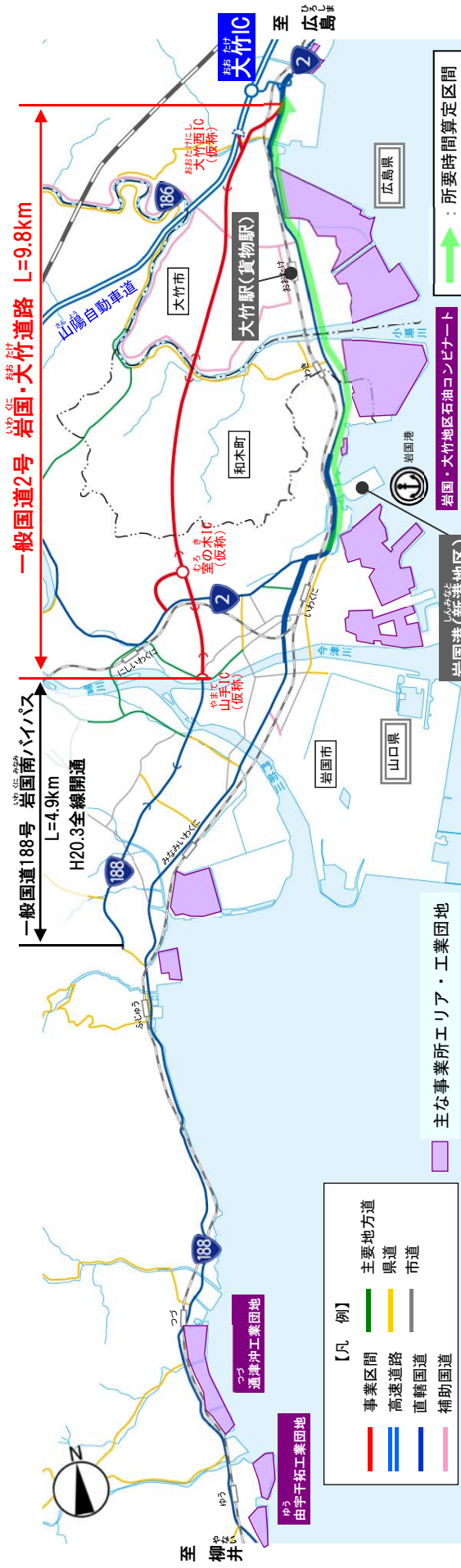


# 4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道2号 岩国・大竹道路

課題③ 円滑なモビリティが確保されないことによる社会・経済活動への支障(物流効率化の支援)

- ・大竹市から岩国市にかけての臨海部には、石油コンビナート群が広がり、石油化学・繊維・紙パルプ製造の事業所が集積している。
- ・これら事業所は、主要渋滞箇所を多く抱える国道2号を介して重要港湾岩国港や大竹駅(貨物駅)、東方面へ搬出を行っている。
- ・岩国・大竹道路の整備により、国道2号および国道188号の交通が転換することで、定時性の向上による物流の効率化が期待される。



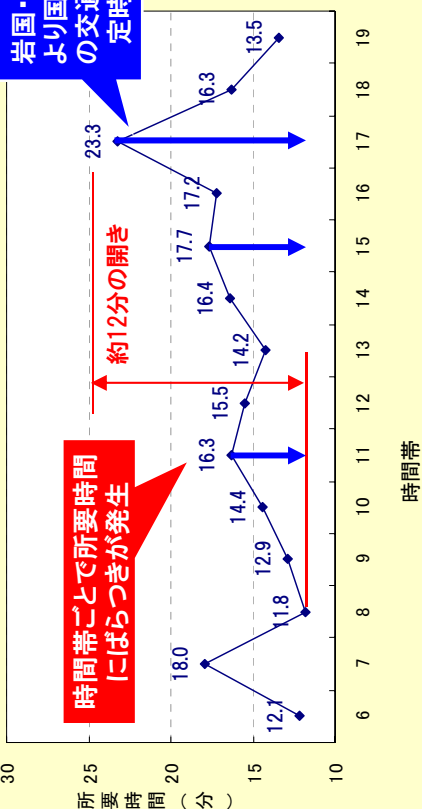
## ◆地域の声

### ■周辺事業所

- ・当事業所から関連企業の事業所や岩国港(新港地区)へ製品をピストン輸送をしています。岩国・大竹道路が整備され国道2号の渋滞が緩和すれば、2箇所へのピストン輸送がスムーズになり、トラックの回転率向上によるコスト縮減が期待できます。
- ・朝の通勤時間帯には国道2号は慢性的に渋滞します。従業員の中には渋滞を避けるため早めに家を出発する者もいます。その場合、結果的に始業の1時間前に出社することになってしまいます。

## ◇期待される道路の役割(効果)

▼昭和橋交差点から大竹ICまでの時間帯別平均所要時間



資料:民間プロブデータ(分析期間:H25.1~H25.6 平日)

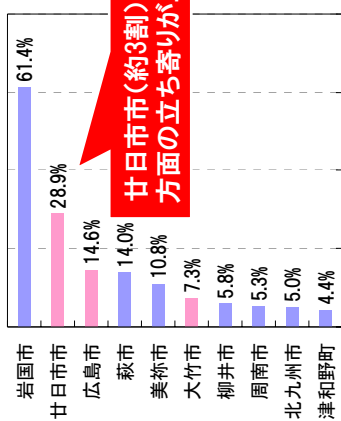
# 4. 地域から期待される道路の役割(効果)

いわくに おおたけ  
一般国道2号 岩国・大竹道路

課題③ 円滑なモビリティが確保されないことによる社会・経済活動への支障(空港へのアクセス向上)

- 平成24年12月に、山口県東部および広島県西部の空の玄関口となる岩国錦帯橋空港が開港した(8便/日、開港6ヶ月搭乗率約70%)。
- 岩国・大竹道路の整備により、岩国錦帯橋空港～広島方面の利便性が向上し、ビジネスや観光・レジャー等への波及効果が期待される。

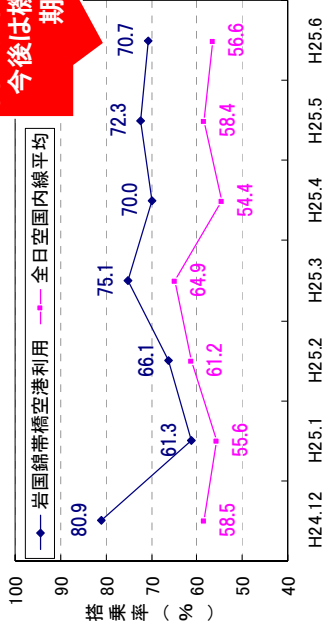
## ◆岩国錦帯橋空港利用者の立寄り地(複数回答)



廿日市市(約3割)をはじめ、広島方面の立ち寄り割合が上る。

※複数回答のため、割合の分母は複数回答者の総数(N=924)としている。  
資料:空港利用者アンケート調査結果(H25.7)

## ◆岩国錦帯橋空港の搭乗率

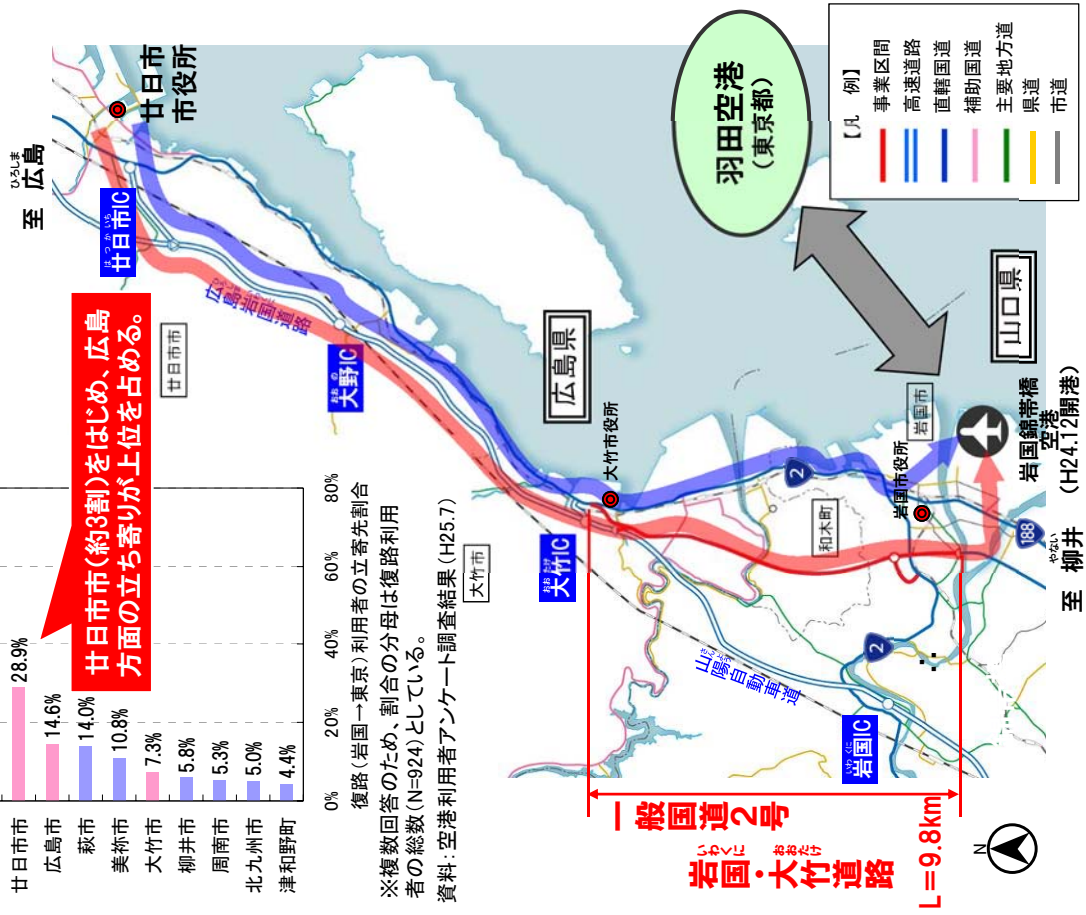


搭乗率は約70%を超えて高い水準を推移しており、今後は機体の大型化が期待される

※搭乗率とは、座席に対する利用者の割合を示す。  
資料:岩国空港ビル(株)資料、ANAグループ実績(全日空HP)

## ◆地域の声

- 空港利用者(広島市からのビジネス利用)
  - 空港までの道路の渋滞に巻き込まれて乗り遅れたことがある。



## ◆期待される道路の役割(効果)

【現況】広島岩国道路、国道2号、岩国錦帯橋空港線等經由

約46分

【整備後】広島岩国道路、岩国・大竹道路等經由

約14分短縮

※現況所要時間はH22道路交通センサス混雑時旅行速度

ただし、岩国錦帯橋空港線は民間プロポーザータ

(H25.1~H25.6平日:混雑時)

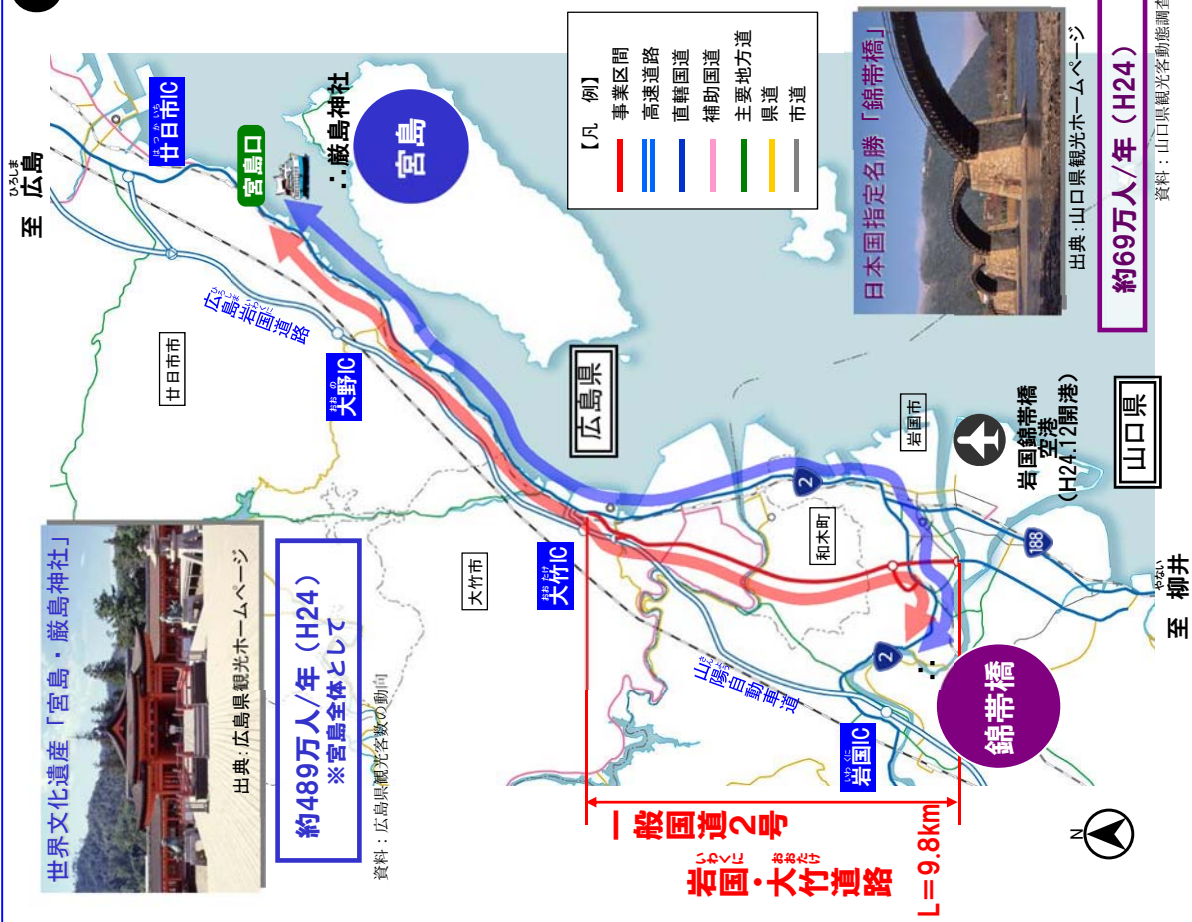
整備後所要時間は岩国・大竹道路V=70km/h(起点~室の木IC)、60km/h(室の木IC~山手IC)で設定。

# 4. 地域から期待される道路の役割(効果)

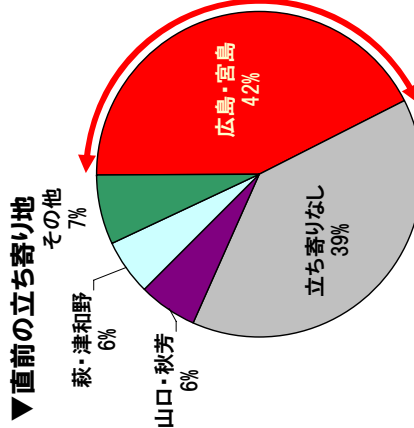
一般国道2号 岩国・大竹道路

課題③ 円滑なモビリティが確保されないことによる社会・経済活動への支障(岩国～広島間の観光振興)

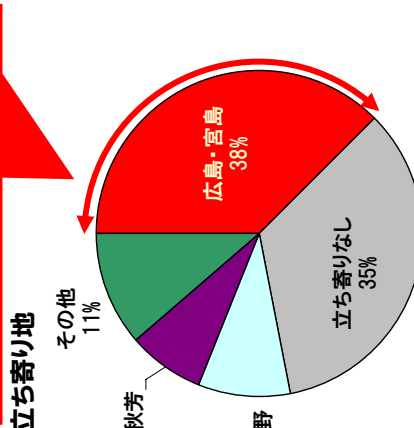
- ・錦帯橋へ来訪する観光客の約4割が、来訪の前後に広島・宮島方面に立ち寄りの実績もしくは予定がある。
- ・岩国・大竹道路の整備により、岩国～広島・宮島間の所要時間が短縮し、観光周遊性の向上が期待される。



## ◆錦帯橋の前後に訪れた観光地



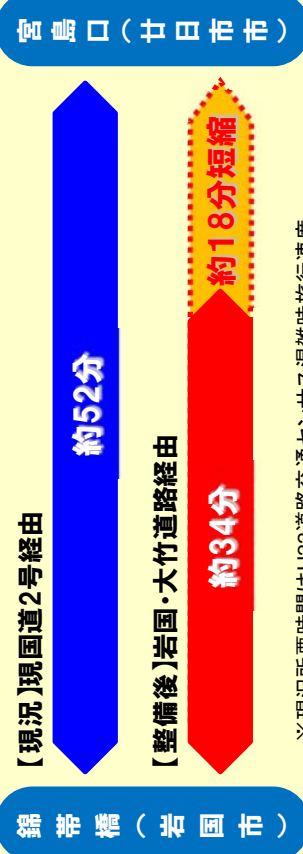
## ▼次の立ち寄り地



錦帯橋へ来訪する観光客の多くが  
広島・宮島方面と合わせて周遊

資料：平成24年岩国市観光客動態調査報告書  
 ※錦帯橋周辺での岩国市来訪者への聞き取り調査より  
 ※サンプル数：5,125人

## ◇期待される道路の役割(効果)



※現況所要時間はH22道路交通センサス混雑時旅行速度  
 整備後所要時間は岩国・大竹道路V=70km/h(起点～室の木IC)、  
 60km/h(室の木IC～山手IC)で設定

資料：平成22年度道路交通センサス

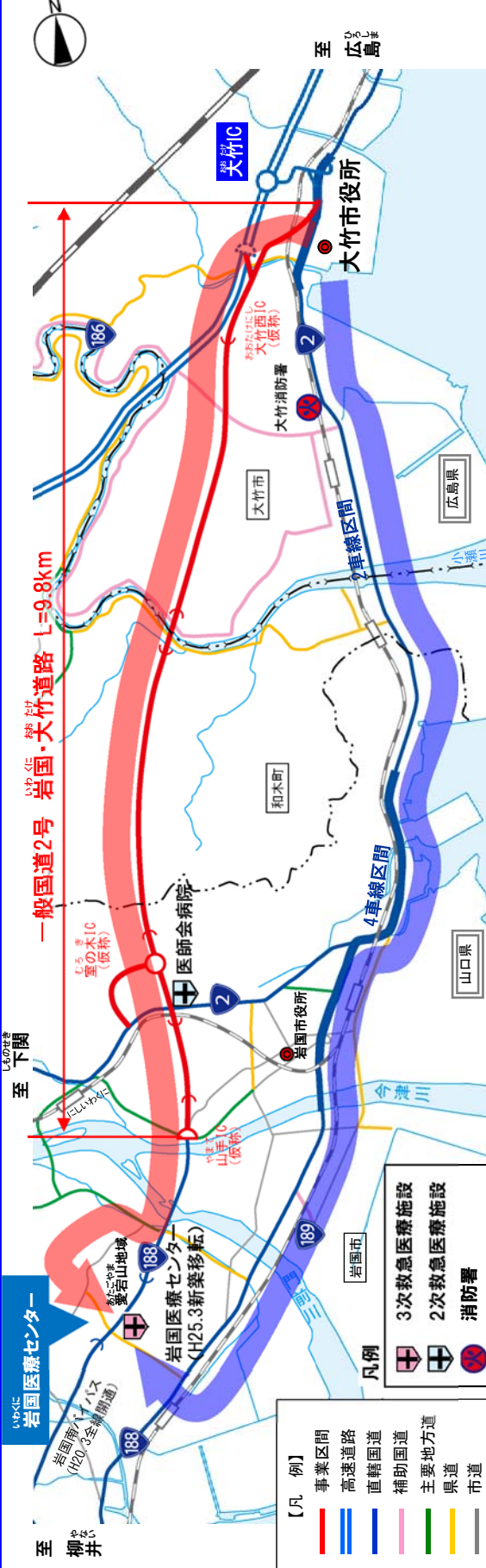
# 4. 地域から期待される道路の役割(効果)

いわくに おおたけ

一般国道2号 岩国・大竹道路

## 課題④ 重症患者等の救急救命

- 大竹市消防本部管内では、岩国市内への救急搬送が約2割を占めており、特に3次救急医療施設である岩国医療センターへの搬送が多い。
- 岩国医療センターは、平成25年3月に愛宕山地域内に新築移転しており、引き続き大竹市内からの搬送を受け入れている。
- 岩国・大竹道路の整備により、大竹市消防本部管内から岩国医療センターまでの搬送時間が短縮し、救命率の向上が期待される。



▼最近5年(H20~H24)の大竹市消防本部管内から岩国市内への搬送実績

救急搬送先	搬送人員(件/年)	構成比
岩国医療センター	195	14%
岩国市内合計	257	19%
【参考】管内出場件数	1,350	100%

資料:大竹市消防本部

### ◆地域の声

- 大竹市消防本部
  - 大竹市内から岩国市内方面への搬送は岩国医療センターが多く、移転後も毎月10件以上の搬送を行っています。
  - 岩国・大竹道路の整備により、病院までの搬送時間の短縮と現在の区間に比べカーブや振動による搬送時の患者への負担軽減が期待されます。

### 救急救命への寄与

大竹市(市役所)

岩国医療センター

【現況】国道2号・国道188号経由 **約17分**

【整備後】岩国・大竹道路、岩国南バイパス経由 **約4分短縮**

**約13分**

※現況所要時間はH22道路交通センサスの指定最高速度、その他道路は一律30km/hで設定  
 整備後所要時間は岩国・大竹道路V=70km/h(起点~室の木IC)、60km/h(室の木IC~山手IC)  
 岩国南バイパスをV=60km/hとして算出、  
 資料:平成22年度道路交通センサス



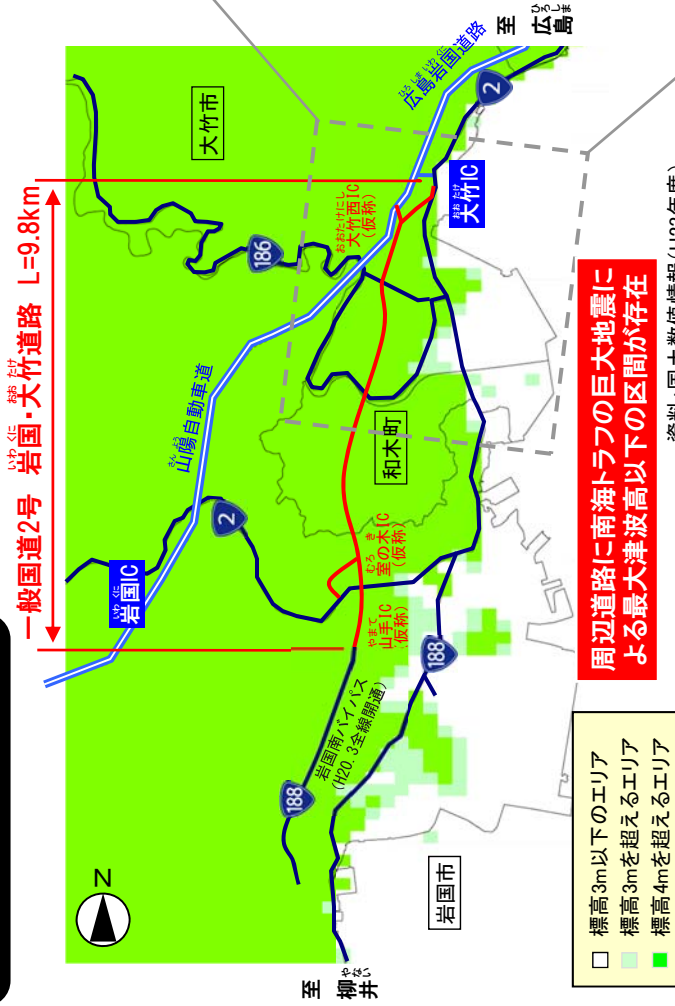
# 4. 地域から期待される道路の役割(効果)

いわくに おおたけ  
一般国道2号 岩国・大竹道路

## 課題⑤ 災害に強い幹線道路ネットワークの確保

- ・内閣府が試算した南海トラフの巨大地震による最大津波高として、岩国市および和木町で3m、大竹市で4mが想定されている。
- ・また、国道2号大竹市街では、広島県独自試算のシミュレーション結果より最大で「2m以上3m未満」までの浸水が想定されている。
- ・岩国・大竹道路は浸水想定区域を回避するため、緊急時の輸送道路としての幹線道路ネットワーク機能確保が期待される。

### ◆岩国・大竹道路周辺の標高



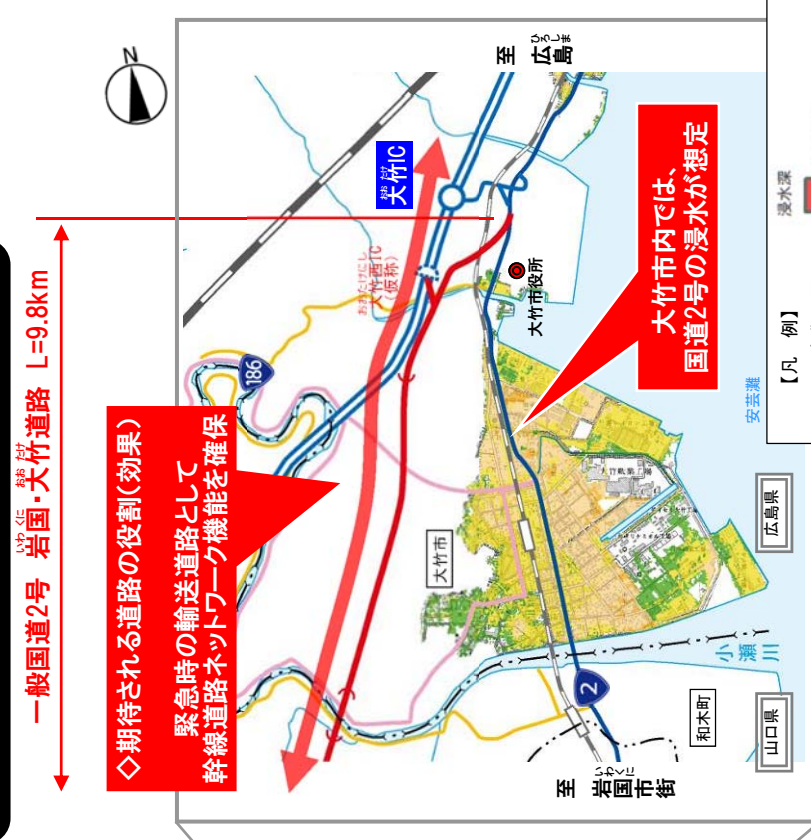
周辺道路に南海トラフの巨大地震による最大津波高以下の区間が存在

### ▼南海トラフの巨大地震による沿線市町の最大津波高(満潮位)

市町名	最大津波高(m)
岩国市	3
和木町	3
大竹市	4

資料：南海トラフの巨大地震に関する津波高、浸水域、被害想定公表 (H24.8内閣府)

### ◆大竹市内の津波浸水想定(最大クラスの津波)



最大クラスの津波とは発生頻度は極めて低いものの、発生すれば甚大な被害をもたらす津波

津波浸水想定について  
○浸水域：海岸線から陸域に津波が遡上するところが想定される区域  
○浸水深：陸上の各地点で水面が最も高い位置に来た時の地面から水面の高さ

# 5. 事業の効果

## 一般国道2号 岩国・大竹道路

いわくに おおたけ

・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)	1,004	803
事業費	963	763
維持管理費	41	41
便益額 (B)	1,164	1,164
走行時間短縮便益	906	906
走行経費減少便益	167	167
交通事故減少便益	91	91
費用便益比	1.2	1.4

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、歩行者に關する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に關する物的損害額等）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環境の影響を考慮した効果[例] 約13.7千トン/年のCO<sub>2</sub>削減【+約6億円】※1、※2  
岩国・大竹道路の整備に伴う速度向上による地球環境(CO<sub>2</sub>)の改善効果を算出
- ②救急活動の支援[例] 大竹市から岩国医療センターまでの所要時間短縮 約4分(約17分→約13分) ]
- ③空港へのアクセス支援[例] 廿日市市から岩国錦帯橋空港までの所要時間短縮 約14分(約46分→約32分) ]
- ④沿道環境の改善[例] NOx排出量約61.3t/年(約0.9%削減)、SPM排出量約4.6t/年(約1.3%削減)]※2

※1【 】は、開通後50年間の便益額として試算した結果(参考値)  
※2 岩国・大竹道路の開通に影響を受けるエリアを対象に算定

### ◆まとめ

計画交通量	総事業費	総費用 (C)	3便益 (B)	その他の便益	費用対効果 (B/C) ( ) 内は残事業B/C
23,000台/日～30,900台/日	約1,330億円	1,004億円	1,164億円	+ α	1.2 (1.4) + α

※基準年：H25年

## 6. 今後の対応方針(原案)

### 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

◇H24年12月の岩国錦帯橋空港の開港により、山口県東部および広島県西部地域の空の玄関口が誕生した。  
◇愛宕山地域では、高度医療と複合防災施設による医療防災拠点づくりに向けて、H25年3月の岩国医療センターの移転をはじめ各種施設の集約・整備が進められている。

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=1.2 (事業全体) 1.4(残事業)

◇道路の役割

- ①環境の影響を考慮した効果[例] 約13.7千トン/年のCO2削減【+約6億円】※1、※2  
岩国・大竹道路の整備に伴う速度向上による地球環境(CO2)の改善効果を算出
- ②救急活動の支援[例]大竹市から岩国医療センターまでの所要時間短縮 約4分(約17分→約13分)
- ③空港へのアクセス支援[例]廿日市市から岩国錦帯橋空港までの所要時間短縮 約14分(約46分→約32分)
- ④沿道環境の改善[例]NOx排出量約61.3t/年(約0.9%削減)、SPM排出量約4.6t/年(約1.3%削減)※2

3) 事業の進捗状況

◇平成25年3月末時点で用地買収は55%完了している。

◇一部の住民から、山手トンネル(仮称)建設に反対する意見があり協議を行っている。

#### ②事業の進捗見込み

◇現在は、調査設計、用地買収を行っており、早期開通を目指し、事業を推進する。

#### ③コスト削減や代替案立案の可能性

◇今後の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。

### 2. 県への意見照会結果

【広島県】岩国・大竹道路については、一般国道2号の慢性的な交通渋滞の緩和や広島県西部と山口県東部の連携・交流機能の強化を図るため、整備を着実に進める必要があると考えている。今後も引き続きコストの削減に努めながら、早期の供用に向け、計画的に整備を進めていただきたい。

【山口県】一般国道2号岩国・大竹道路の「対応方針(原案)」案に対して、異存はない。

引き続き、早期完成に向けて、コスト削減等を考慮の上、事業の促進に努めていただきたい。

#### 【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、更なるコスト削減に努力しつつ、効率的で効果的な事業を継続する。

## ◆前回評価時との比較

	前回評価時 (平成22年度)	今回評価時 (平成25年度)	備考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	L=9.8km	L=9.8km	—
計画交通量	21,500台/日 ～30,400台/日	23,000台/日 ～30,900台/日	・将来交通需要推計の改善について【中間とりまとめ】に示された第二段階の改善を反映
総事業費	約1,330億円	約1,330億円	—
総費用 (C)	898億円	1,004億円	・基準年の変更
総便益 (B)	1,026億円	1,164億円	・基準年の変更 ・将来交通需要推計の改善について【中間とりまとめ】に示された第二段階の改善を反映
費用対効果 (B/C)	1.1	1.2	・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

## 地元状況について(1/2)

岩国大竹道路については、関係市町や岩国・大竹市周辺地域の経済界をはじめ自治会連合会などから建設促進の要望が非常に強い。  
一方、一部の住民から、岩国大竹道路の山手トンネルについて、建設の撤回の要請があり、事業者としては、事業の必要性について協議を進めている。

### I. 建設促進の動き

#### ①建設促進要望

##### 1) 岩国大竹道路建設促進期成同盟会

会 員：岩国、大竹市長、和木町長、岩国、大竹市議会議長、和木町議会議長、

※岩国・大竹商工会議所会頭、※和木町商工会会長（※は平成25年度新規加入会員）

要望内容：地域の産業・経済に支障をきたしている国道2号の交通渋滞の緩和などが期待される岩国大竹道路の建設促進

活動状況：平成6年度設立、年1回程度、国土交通省などに対して要望

##### 2) 岩国大竹道路早期完成を推進する会

会 員：岩国商工会議所、大竹商工会議所、和木商工会、岩国自治会連合会他9民間団体

要望内容：国道2号の交通渋滞の緩和、緊急災害時代替路の確保など地域住民の安心・安全を確保するために岩国大竹道路の早期完成

活動状況：平成25年度設立、早期完成を求め署名（※64,763名）実施（※は平成25年11月11日時点）

##### 3) 山口県

要望内容：産業力・観光力の増強に向けた基盤整備に資する岩国大竹道路の建設促進

活動状況：年2回程度、国土交通省などに対して要望

##### 4) 岩国市

要望内容：交通渋滞の緩和、近隣市町との連携を促進するための岩国大竹道路の建設促進

活動状況：年1回程度、国土交通省などに対して要望

## 地元状況について(2/2)

### II. トンネル建設反対の動き

#### ①反対の理由

- ・ トンネル建設により地下水位が大幅に低下し、地盤沈下、ずれを起こし住宅、道路等の損壊を招く恐れが非常に大きい
- ・ 地下水位が大幅に低下することで、団地全体を支える緑豊かな台地が山枯れを起こし脆くなり局地豪雨、地震等で崩落、土石流が発生し重大災害に直結する可能性が高い
- ・ 近年大規模地震が頻発している、岩国市でも東南海、南海地震帯のみならず直近に岩国断層、大竹断層の断層帯に囲まれており、いつ大規模地震が発生しても不思議ではなこのような状況下で家屋地盤を脆弱にする工事を行うべきでない
- ・ 住宅地の開発は旧法で施行され、三つの山と沢の有る水脈豊かな台地の木々を引き倒し、そのまま埋め立てたものであり、地下水位の変化は致命的な影響を持つと考えている

※山手トンネル建設の撤回を求める要請書（H23.2）より抜粋

#### ②反対要望活動の主なもの

- ・ 岩国大竹道路での山手トンネル建設及び周辺工事の撤回を要求する要請書と署名（15,812名）を国・山口県・岩国市に提出（H21.12）
- ・ 岩国大竹道路付随 山手トンネル建設の撤回を求める要請書を国・山口県・岩国市に提出（H23.2）
- ・ 岩国大竹道路に計画中の山手トンネルに関する質問事項などに関する、質問書の提出、これに対する回答及び事業の必要性についての協議を国・山口県・岩国市と実施

一般国道2号岩国・大竹道路  
〔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 岩国・大竹道路
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	<p>事業の効率性</p> <p>■ 便益が費用を上回っている</p>	<p>全事業 費用便益比 (B/C) = 1.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 160億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.8%) 減事業 費用便益比 (B/C) = 1.4 (経済的純現在価値 (B-C) = 360億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.6%)</p>

●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	<p>● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率</p> <p>● 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</p> <p>□ 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/日以上の際切道の除却もしくは交通改善が期待される</p> <p>■ 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</p> <p>□ 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</p> <p>■ 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</p> <p>■ 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</p> <p>□ 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</p> <p>□ 現道等における、総重量25tの車両もしくは180t積付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</p>	<p>区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (現況) : 43,596千人・時間/年 (43,596千人・時間/年⇒42,375千人・時間/年) 渋滞損失削減時間 : 1,221千人・時間/年</p> <p>対象区間 (国道2号みどり橋東詰交差点～広島県・山口県界線間)、改善見込み (旅行速度16.2km/h⇒26.4km/h) 対象区間 (国道188号立石交差点～岩国駅前間)、改善見込み (旅行速度16.4km/h⇒25.0km/h) 等</p> <p>利便性向上が見込まれるバス路線 : 和木・萩東方面 (国道2号・国道188号上り線 : 19便/日)、岩国駅方面 (国道2号・国道188号下り線 : 19便/日)</p> <p>対象空港 : 岩国簡易空港、対象自治体名 : 廿日市市、改善見込み : 廿日市市役所～岩国簡易空港 約46分⇒約32分 対象港湾 : 岩国港 (重要港湾)、対象 : 大竹1C 改善見込み : 大竹1C～岩国港 (室の木地区) 約24分⇒約21分</p>



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）	指標子エックの概観
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 checked="" type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する <input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である <input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内の事業である <input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する <input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発（300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となる <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A路線）としての位置づけ有り <input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <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 <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 環道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 幹道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクトを支援する <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 新線整備の公共施設へ直結する道路である <input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/2h以上、歩行者交通量が500人/日以上を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 <input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	<p>指標子エックの概観</p> <p>計画名：山口県広域道路網マスタープラン、計画策定主体：山口県  計画における位置付け等：交流促進型の広域道路</p>
国土・地域ネットワークの構築	<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	<p>地域高規格道路 岩国大竹道路として位置づけられている</p>
個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 幹道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクトを支援する <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	<p>対象となる日常活動圏中心都市：岩国市および広島市  改善見込み：岩国市役所～広島市役所 約66分→約54分</p> <p>愛宕山地域のまちづくり（岩国医療センター（移転新築）、消防防災センター、多目的広場、福祉施設）  災害時の救護活動や緊急医療のルート確保を支援</p> <p>観音橋（124人観光客数 約69万人）</p>
2. 暮らし	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/2h以上、歩行者交通量が500人/日以上を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 <input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	

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）	指標チャエックの概観
2. 暮らし 無電柱化による 美しい町並みの 形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる <input checked="" type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/万台キロ以上である区間が存在する場合には、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/2h以上（当該区間が通学路である場合は500台/2h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歩道幅員が0.9m以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	<p>指標チャエックの概観</p> <p>対象となる三次医療施設：岩国医療センター（愛宕山まちづくり地区）、アークセス向上が見込まれる自治体名：大竹市（大竹市役所） 約17分⇒約13分</p> <p>500件/万台キロ以上である区間・箇所（国道188号、三笠橋交差点：619.7件/万台キロ） 見込まれる交通量の減少（国道188号：最大63百台/日）</p>
3. 安全 安全な生活環境 の確保	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化するリスクを解消する <input checked="" 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 <input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	<p>山口県の第一次緊急輸送道路に指定（一般国道2号）</p> <p>代替する緊急輸送道路路線名：広島岩国道路、山陽自動車道、代替する区間：大竹10～岩国10</p>
4. 環境 地球環境の保全 生活環境の改 善・保全	<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A路線としての位置づけがある場合） <input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される <input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効率が期待される <input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> 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	<p>CO2排出削減量：約13,7千t/年 排出削減率：約0.6%削減（整備なし 2,420.7千t/年、整備あり 2,407.0千t/年）</p> <p>評価対象区間：便益算定対象範囲 NOx排出削減量：約161.3t/年、排出削減率：約0.9%削減（整備なし 6,921.7t/年⇒整備あり 6,921.4t/年）</p> <p>評価対象区間：便益算定対象範囲 SPM排出削減量：約4.6t/年、排出削減率：約1.3%削減（整備なし 356.8t/年⇒整備あり 352.2t/年）</p> <p>騒音2号 岩国市築東5丁目496-8 夜間：73db（要請限度超過）、 騒音2号 岩国市麻里布4丁目 夜間：72db（要請限度超過）、 騒音2号 岩国市室ノ木町5丁目76-1 夜間：72db（要請限度超過）</p> <p>岩国市総合計画における「交流と連携の活発なまち」として位置づけられている（平成19年9月、岩国市）</p>
5. その他 他の7.プロジェクト の関係		

## 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 他の別
一般国道2号	岩国大竹道路	L=9.8km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
23,000～30,900	4	中国地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	1,278億円	143億円	1,421億円
うち残事業分	1,097億円	143億円	1,240億円
基準年における 現在価値(C)	963億円	41億円	1,004億円
うち残事業分	763億円	41億円	803億円

## 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25年度			
供用年	平成42年度			
単年便益 (初年便益)	53億円	9.9億円	6.1億円	69億円
基準年における 現在価値(B)	906億円	167億円	91億円	1,164億円
うち残事業分	906億円	167億円	91億円	1,164億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.2
経済的純現在価値(事業全体)	160億円
経済的内部収益率(事業全体)	4.8%
費用便益比(残事業)	1.4
経済的純現在価値(残事業)	360億円
経済的内部収益率(残事業)	6.6%

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(事業全体および残事業を対象)

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	23,000~30,900	±10%	1.0~1.4
事業費	963億円	±10%	1.1~1.3
事業期間	23年	±20%	1.1~1.2

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	23,000~30,900	±10%	1.2~1.8
事業費	763億円	±10%	1.3~1.6
事業期間	8年	±20%	1.3~1.6

# 交通状況の変化

様式-3①

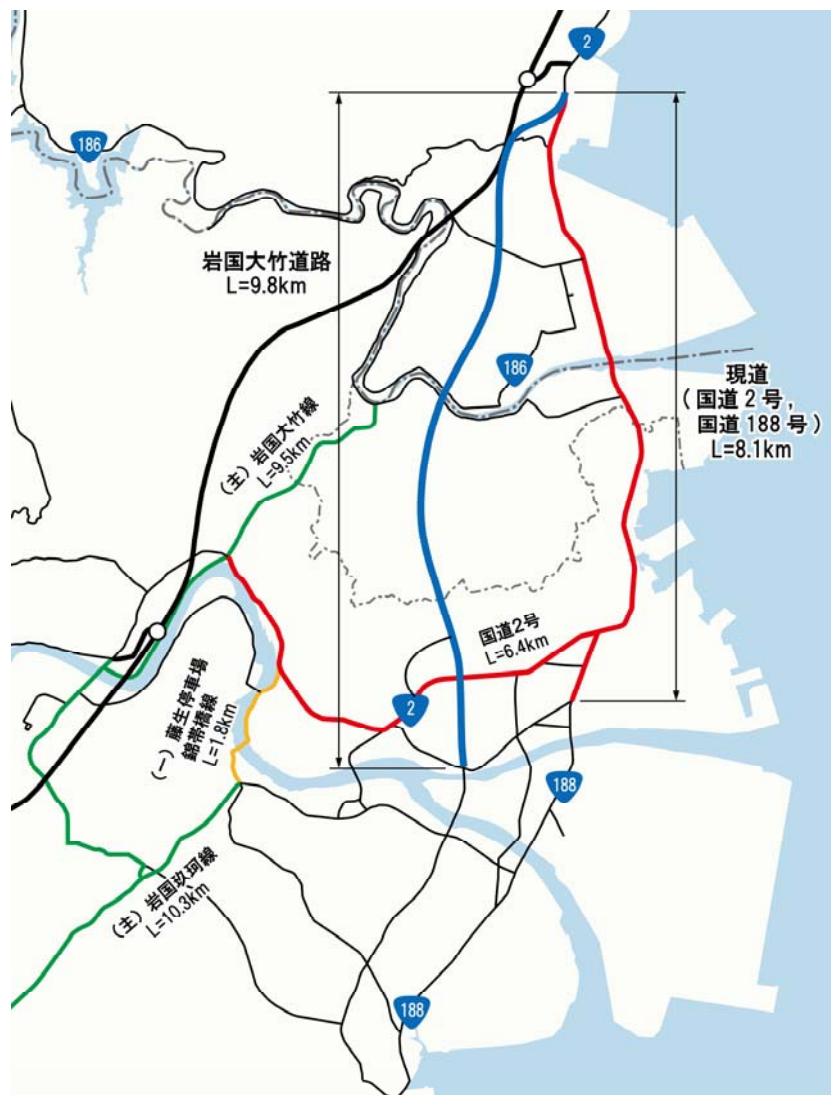
## 事業名:岩国大竹道路(事業全体)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :9.8km	交通量	[台/日]	-	29,400	
	走行時間	[分]	-	9	
	走行時間費用	[億円/年]	-	50.26	
②主な 周辺道 路	現道(国 道2号, 国道188 号) :8.1km	交通量	[台/日]	22,700	12,200
		走行時間	[分]	21	18
		走行時間費用	[億円/年]	90.94	37.91
	(主)岩 国大竹 線 :9.5km	交通量	[台/日]	19,400	10,400
		走行時間	[分]	17	13
		走行時間費用	[億円/年]	66.85	25.83
	国道2号 :6.4km	交通量	[台/日]	15,600	13,000
		走行時間	[分]	14	13
		走行時間費用	[億円/年]	38.91	29.83
	(一)藤 生停車 場錦帯 橋線 :1.8km	交通量	[台/日]	3,500	3,600
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	2.62	2.65
	(主)岩 国玖珂 線 :10.3km	交通量	[台/日]	31,900	32,900
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	109.05	112.67
③その他道路合計 :1826.9km	走行時間費用	[億円/年]	4,831.88	4,821.15	

			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
合計:1872.8km	走行時間短縮便	[億円/年]	5,140.25	5,080.30	59.95

(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

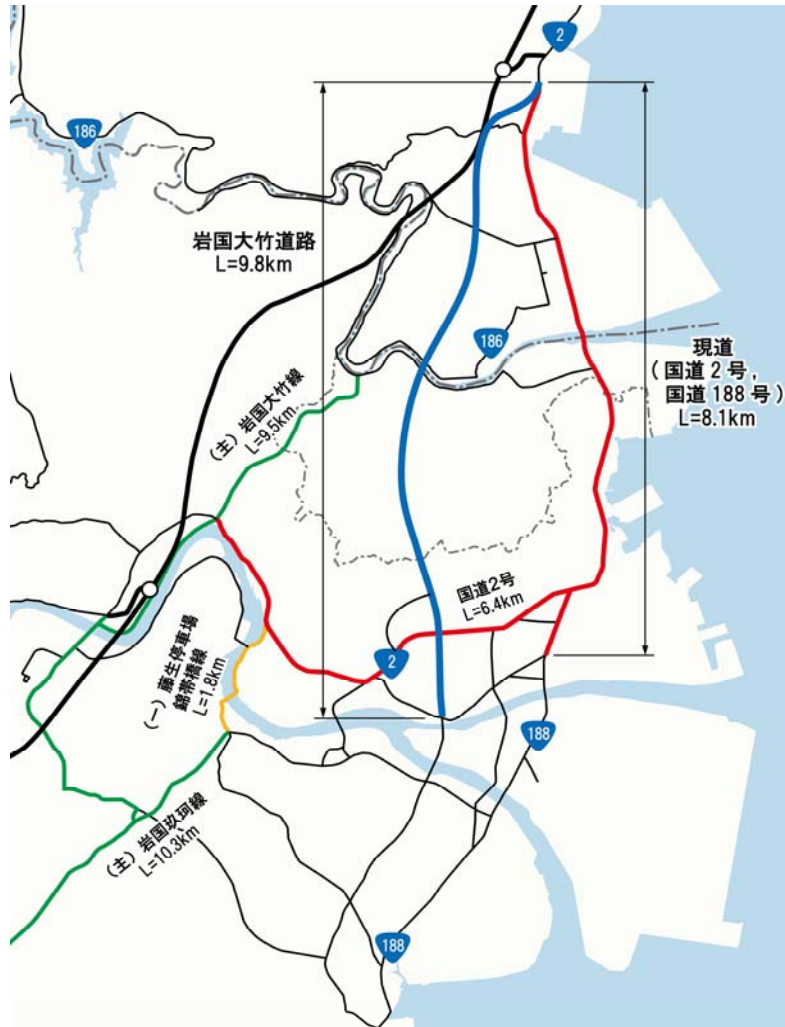
様式-3①

## 事業名:岩国大竹道路(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 :9.8km	交通量	[台/日]	-	29,400	
	走行時間	[分]	-	9	
	走行時間費用	[億円/年]	-	50.26	
②主な 周辺道路	現道(国道2号, 国道188号) :8.1km	交通量	[台/日]	22,700	12,200
		走行時間	[分]	21	18
		走行時間費用	[億円/年]	90.94	37.91
	(主)岩国大竹線 :9.5km	交通量	[台/日]	19,400	10,400
		走行時間	[分]	17	13
		走行時間費用	[億円/年]	66.85	25.83
	国道2号 :6.4km	交通量	[台/日]	15,600	13,000
		走行時間	[分]	14	13
		走行時間費用	[億円/年]	38.91	29.83
	(一)藤生停車場錦帯橋線 :1.8km	交通量	[台/日]	3,500	3,600
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	2.62	2.65
	(主)岩国玖珂線 :10.3km	交通量	[台/日]	31,900	32,900
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	109.05	112.67
③その他道路合計 :1826.9km	走行時間費用	[億円/年]	4,831.88	4,821.15	
			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
合計:1872.8km	走行時間短縮便 益	[億円/年]	5,140.25	5,080.30	59.95

(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：岩国大竹道路

(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	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成25年度	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他( )	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
有の場合のみ		考慮した開発交通量(トリップ数) ( )台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他( )			
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
その他( )	<input type="checkbox"/>		
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 type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	(0.59) 日
			過去10年間の平均通行止め日数	
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				

(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	<input type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他(概略事業計画による値を採用 )	<input checked="" type="checkbox"/>
	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	<input type="checkbox"/>	
その他			
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

箇所名：岩国大竹道路(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
				0.34		9.8	
-23年目	H11	1.7317	108.4	0.29	0.43		
-22年目	H12	1.6651	107.2	2.00	2.86		
-21年目	H13	1.6010	105.7	1.81	2.53		
-20年目	H14	1.5395	103.8	3.90	5.33		
-19年目	H15	1.4802	102.3	2.79	3.72		
-18年目	H16	1.4233	101.0	2.73	3.54		
-17年目	H17	1.3686	99.6	7.64	9.67		
-16年目	H18	1.3159	98.7	21.78	26.74		
-15年目	H19	1.2653	97.6	34.03	40.63		
-14年目	H20	1.2167	96.8	20.23	23.42		
-13年目	H21	1.1699	95.6	15.52	17.49		
-12年目	H22	1.1249	93.7	19.55	21.62		
-11年目	H23	1.0816	92.1	12.54	13.56		
-10年目	H24	1.0400	92.1	17.12	17.80		
-9年目	H25	1.0000	92.1	19.70	19.70		
-8年目	H26	0.9615	92.1	23.73	22.82		
-7年目	H27	0.9246	92.1	35.23	32.57		
-6年目	H28	0.8890	92.1	28.98	25.76		
-5年目	H29	0.8548	92.1	40.18	34.35		
-4年目	H30	0.8219	92.1	92.88	76.34		
-3年目	H31	0.7903	92.1	147.79	116.80		
-2年目	H32	0.7599	92.1	163.02	123.88		
-1年目	H33	0.7307	92.1	88.68	64.80		
供用開始年次	H34	0.7026	92.1	0.95	0.67	1.36	0.96
1年目	H35	0.6756	92.1	0.95	0.64	1.36	0.92
2年目	H36	0.6496	92.1	1.90	1.23	1.36	0.88
3年目	H37	0.6246	92.1	17.14	10.71	1.36	0.85
4年目	H38	0.6006	92.1	47.62	28.60	1.36	0.82
5年目	H39	0.5775	92.1	109.52	63.25	1.36	0.79
6年目	H40	0.5553	92.1	162.86	90.43	1.36	0.76
7年目	H41	0.5339	92.1	135.24	72.21	1.36	0.73
8年目	H42	0.5134	92.1			3.14	1.61
9年目	H43	0.4936	92.1			3.14	1.55
10年目	H44	0.4746	92.1			3.14	1.49
11年目	H45	0.4564	92.1			3.14	1.43
12年目	H46	0.4388	92.1			3.14	1.38
13年目	H47	0.4220	92.1			3.14	1.33
14年目	H48	0.4057	92.1			3.14	1.28
15年目	H49	0.3901	92.1			3.14	1.23
16年目	H50	0.3751	92.1			3.14	1.18
17年目	H51	0.3607	92.1			3.14	1.13
18年目	H52	0.3468	92.1			3.14	1.09
19年目	H53	0.3335	92.1			3.14	1.05
20年目	H54	0.3207	92.1			3.14	1.01
21年目	H55	0.3083	92.1			3.14	0.97
22年目	H56	0.2965	92.1			3.14	0.93
23年目	H57	0.2851	92.1			3.14	0.90
24年目	H58	0.2741	92.1			3.14	0.86
25年目	H59	0.2636	92.1			3.14	0.83
26年目	H60	0.2534	92.1			3.14	0.80
27年目	H61	0.2437	92.1			3.14	0.77
28年目	H62	0.2343	92.1			3.14	0.74
29年目	H63	0.2253	92.1			3.14	0.71
30年目	H64	0.2166	92.1			3.14	0.68
31年目	H65	0.2083	92.1			3.14	0.65
32年目	H66	0.2003	92.1			3.14	0.63
33年目	H67	0.1926	92.1			3.14	0.61
34年目	H68	0.1852	92.1			3.14	0.58
35年目	H69	0.1780	92.1			3.14	0.56
36年目	H70	0.1712	92.1			3.14	0.54
37年目	H71	0.1646	92.1			3.14	0.52
38年目	H72	0.1583	92.1			3.14	0.50
39年目	H73	0.1522	92.1			3.14	0.48
40年目	H74	0.1463	92.1			3.14	0.46
41年目	H75	0.1407	92.1			3.14	0.44
42年目	H76	0.1353	92.1			3.14	0.43
43年目	H77	0.1301	92.1			3.14	0.41
44年目	H78	0.1251	92.1			3.14	0.39
45年目	H79	0.1203	92.1			3.14	0.38
46年目	H80	0.1157	92.1			3.14	0.36
47年目	H81	0.1112	92.1			3.14	0.35
48年目	H82	0.1069	92.1			3.14	0.34
49年目	H83	0.1028	92.1	-107.03	-11.00	3.14	0.32
合計				1171.27	963.08	142.90	40.57

単純事業費計		1278.30	142.90
--------	--	---------	--------

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、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。

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: 岩国大竹道路(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.34	9.8	3.30	
-8年目	H26	0.9615	92.1	23.73	22.82		
-7年目	H27	0.9246	92.1	35.23	32.57		
-6年目	H28	0.8890	92.1	28.98	25.76		
-5年目	H29	0.8548	92.1	40.18	34.35		
-4年目	H30	0.8219	92.1	92.88	76.34		
-3年目	H31	0.7903	92.1	147.79	116.80		
-2年目	H32	0.7599	92.1	163.02	123.88		
-1年目	H33	0.7307	92.1	88.68	64.80		
供用開始年次	H34	0.7026	92.1	0.95	0.67	1.36	0.96
1年目	H35	0.6756	92.1	0.95	0.64	1.36	0.92
2年目	H36	0.6496	92.1	1.90	1.23	1.36	0.88
3年目	H37	0.6246	92.1	17.14	10.71	1.36	0.85
4年目	H38	0.6006	92.1	47.62	28.60	1.36	0.82
5年目	H39	0.5775	92.1	109.52	63.25	1.36	0.79
6年目	H40	0.5553	92.1	162.86	90.43	1.36	0.76
7年目	H41	0.5339	92.1	135.24	72.21	1.36	0.73
8年目	H42	0.5134	92.1			3.14	1.61
9年目	H43	0.4936	92.1			3.14	1.55
10年目	H44	0.4746	92.1			3.14	1.49
11年目	H45	0.4564	92.1			3.14	1.43
12年目	H46	0.4388	92.1			3.14	1.38
13年目	H47	0.4220	92.1			3.14	1.33
14年目	H48	0.4057	92.1			3.14	1.28
15年目	H49	0.3901	92.1			3.14	1.23
16年目	H50	0.3751	92.1			3.14	1.18
17年目	H51	0.3607	92.1			3.14	1.13
18年目	H52	0.3468	92.1			3.14	1.09
19年目	H53	0.3335	92.1			3.14	1.05
20年目	H54	0.3207	92.1			3.14	1.01
21年目	H55	0.3083	92.1			3.14	0.97
22年目	H56	0.2965	92.1			3.14	0.93
23年目	H57	0.2851	92.1			3.14	0.90
24年目	H58	0.2741	92.1			3.14	0.86
25年目	H59	0.2636	92.1			3.14	0.83
26年目	H60	0.2534	92.1			3.14	0.80
27年目	H61	0.2437	92.1			3.14	0.77
28年目	H62	0.2343	92.1			3.14	0.74
29年目	H63	0.2253	92.1			3.14	0.71
30年目	H64	0.2166	92.1			3.14	0.68
31年目	H65	0.2083	92.1			3.14	0.65
32年目	H66	0.2003	92.1			3.14	0.63
33年目	H67	0.1926	92.1			3.14	0.61
34年目	H68	0.1852	92.1			3.14	0.58
35年目	H69	0.1780	92.1			3.14	0.56
36年目	H70	0.1712	92.1			3.14	0.54
37年目	H71	0.1646	92.1			3.14	0.52
38年目	H72	0.1583	92.1			3.14	0.50
39年目	H73	0.1522	92.1			3.14	0.48
40年目	H74	0.1463	92.1			3.14	0.46
41年目	H75	0.1407	92.1			3.14	0.44
42年目	H76	0.1353	92.1			3.14	0.43
43年目	H77	0.1301	92.1			3.14	0.41
44年目	H78	0.1251	92.1			3.14	0.39
45年目	H79	0.1203	92.1			3.14	0.38
46年目	H80	0.1157	92.1			3.14	0.36
47年目	H81	0.1112	92.1			3.14	0.35
48年目	H82	0.1069	92.1			3.14	0.34
49年目	H83	0.1028	92.1	-22.57	-2.32	3.14	0.32
合計				1074.10	762.73	142.90	40.57
単純事業費計				1096.67		142.90	

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、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。

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。





路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	岩国・大竹道路	4/4	9.8km

## ■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	88,169	
	改良費		式	1	13,755	
		土工	m3	1,687,527	9,890	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m3	—	—	
		法面工	m2	94,997	472	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,112	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁、L型擁壁、扶壁式擁壁
		函渠工	m	1,372	562	
		管渠工	m	566	24	
		排水工	m	20,963	432	
		雑工	式	1	1,263	工事用道路等
	橋梁費		式	1	14,985	
		100m以上	m	2,686	13,551	PC橋(3橋)、ME橋(1橋)
		100m未満	m	221	1,434	PC橋(4橋)、ME橋(1橋)
	トンネル費		式		48,300	
		NATM	m	12,728	48,300	6本(上下線)
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費		式	—	7,701	
		IC	箇所	4	7,701	
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費		式	1	2,025	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	128,589	1,893	
		その他舗装	m <sup>2</sup>	29,169	132	
	附帯施設費		式	1	1,403	
		交通管理施設工	式	1	686	標識工、防護柵工、道路照明工等
		中央分離帯工	m	2,440	261	
		遮音壁	m	7,052	456	
②	用地及び補償費		式	1	24,406	
	用地費		式	1	10,703	
		宅地	m <sup>2</sup>	65,541	7,693	
		田畑	m <sup>2</sup>	33,247	1,496	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	197,102	1,514	
	補償費		式	1	13,703	
③	間接経費		式	1	20,425	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				133,000	



路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	岩国・大竹道路	4/4	9.8km

## ■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	88,169	
	改良費		式	1	13,755	
		土工	m3	1,687,527	9,890	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m3	—	—	
		法面工	m2	94,997	472	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,112	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁、L型擁壁、扶壁式擁壁
		函渠工	m	1,372	562	
		管渠工	m	566	24	
		排水工	m	20,963	432	
		雑工	式	1	1,263	工事用道路等
	橋梁費		式	1	14,985	
		100m以上	m	2,686	13,551	PC橋(3橋)、ME橋(1橋)
		100m未満	m	221	1,434	PC橋(4橋)、ME橋(1橋)
	トンネル費		式		48,300	
		NATM	m	12,728	48,300	6本(上下線)
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費		式	—	7,701	
		IC	箇所	4	7,701	
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費		式	1	2,025	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	128,589	1,893	
		その他舗装	m <sup>2</sup>	29,169	132	
	附帯施設費		式	1	1,403	
		交通管理施設工	式	1	686	標識工、防護柵工、道路照明工等
		中央分離帯工	m	2,440	261	
		遮音壁	m	7,052	456	
②	用地及び補償費		式	1	9,195	
	用地費		式	1	2,257	
		宅地	m <sup>2</sup>	29,500	2,065	
		田畑	m <sup>2</sup>	5,490	110	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	25,040	82	
	補償費		式	1	6,938	
③	間接経費		式	1	17,326	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				114,690	

(事業全体・残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	岩国・大竹道路	4	9.8km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	9.8	1,400	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	15,100	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			16,500	

一般国道2号岩国・大竹道路  
〔広島県への意見照会と回答〕

国中整企画第42号  
国中整港計第23号  
平成25年10月18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(ご依頼)

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25年11月14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、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

(別紙)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道2号岩国・大竹道路	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。

■ご意見の送付期限：平成25年10月31日(木)までをお願いします。

※様式自由

■送付先

〒730-8530

広島市中区上八丁堀6-30

中国地方整備局 企画部 企画課長 宛

■お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

課長補佐 加田

教習係長 松田

TEL:082-221-9231(代表)

FAX:082-227-2651

土 総 第 1 6 号

平成25年10月31日

中国地方整備局長 様

広島県知事  
(土木総務課)



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25年10月18日付け国中整企画第42号及び国中整港計第23号で依頼のこのことについて、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については、別紙のとおりです。

○ 道路事業 一般国道2号 岩国・大竹道路

担当 経営戦略グループ

電話 082-513-3816

(担当者 森山)



## 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）に対する意見

## 【道路事業】

事業名	一般国道2号 岩国・大竹道路
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) 岩国・大竹道路については、国道2号の慢性的な交通渋滞の緩和や、広島県西部と山口県東部の連携・交流機能の強化を図るため、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、早期の供用開始に向け、計画的に整備を進めていただきたい。	

一般国道2号岩国・大竹道路  
〔山口県への意見照会と回答〕



国中整企画第42号  
国中整港計第23号  
平成25年10月18日

山口県知事 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(ご依頼)

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25年11月14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、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

(別紙)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道2号岩国・大竹道路	継続	
一般国道2号周南立体	継続	

【港湾事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
徳山下松港徳山地区国際物流ターミナル整備事業	継続	
油谷港唐崎地区防波堤整備事業	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。

■ご意見の送付期限：平成25年10月31日(木)までをお願いします。

※様式自由

■送付先

〒730-8530

広島市中区上八丁堀6-30

中国地方整備局 企画部 企画課長 宛

■お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

課長補佐 加田

教習係長 松田

TEL:082-221-9231(代表)

FAX:082-227-2651

中国地方整備局長 様

山口県知事 山本 繁太郎



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 25 年 10 月 18 日付け国中整企画第 42 号で意見照会がありましたこのことについて、下記のとおり回答します。

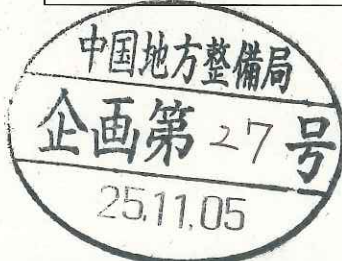
記

【道路事業】

事業名	一般国道 2 号 岩国・大竹道路
「対応方針（原案）」案に対する意見 【「対応方針（原案）」案：継続】	異存なし
(意見) 引き続き、早期完成に向けて、コスト縮減等を考慮の上、事業の促進に努めて いただきたい。	
事業名	一般国道 2 号 周南立体
「対応方針（原案）」案に対する意見 【「対応方針（原案）」案：継続】	異存なし
(意見) 引き続き、早期完成に向けて、コスト縮減等を考慮の上、事業の促進に努めて いただきたい。	

【港湾事業】

事業名	国際物流ターミナル整備事業 (徳山下松港 徳山地区)
「対応方針（原案）」案に対する意見 【「対応方針（原案）」案：継続】	異存なし
(意見) 引き続き、早期完成に向けて、コスト縮減等を考慮の上、事業の促進に努めて いただきたい。	
事業名	防波堤整備事業 (油谷港 唐崎地区)
「対応方針（原案）」案に対する意見 【「対応方針（原案）」案：継続】	異存なし
(意見) 引き続き、早期完成に向けて、コスト縮減等に考慮の上、事業の促進に努めて いただきたい。	



担当  
土木建築部技術管理課  
企画班 高原 達男  
TEL 083-933-3632/FAX 083-933-3669