

# 道路関係の評価項目調書



## 道路建設事業の再評価項目調書

<b>事業名</b>	一般国道2号西広島バイパス	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 中国地方整備局
<b>起終点</b>	自：広島県広島市中区平野町 至：広島県廿日市市地御前	<b>延長</b>	19.4km		
<b>事業概要</b>					
<p>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。</p> <p>西広島バイパスは、広島西部方面から広島市中心部へ流入する交通を円滑に分散・導入させ、慢性的な交通渋滞の緩和を図り、広島市の都市機能を強化するとともに広域的な地域連携強化による周辺都市との一体的な発展に資することを目的として計画された延長19.4kmのバイパスである。</p>					
S40年度事業化	S45年度都市計画決定 (H6・9年度変更)	S42年度用地着手	S42年度工事着手		
<b>全体事業費</b>	約1,022億円	<b>事業進捗率</b> (H26年3月末時点)	67%	<b>供用済延長</b>	17.1km
<b>計画交通量</b>	17,700台/日～92,000台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	B/C (3便益) (事業全体) 7.8 (残事業) 1.5	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 241 / 3,704億円 事業費 : 235/3,414億円 維持管理費 : 6.5/289億円	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 369 / 28,989億円 走行時間短縮便益 : 223/24,482億円 走行費用減少便益 : 93/3,147億円 交通事故減少便益 : 53/1,360億円	<b>基準年</b> 平成26年	
<b>感度分析の結果</b>					
<p>(事業全体) 交通量変動 : B/C=7.5～8.2(交通量±10%) (残事業) B/C=1.4～1.6(交通量±10%)          事業費変動 : B/C=7.8～7.9(事業費±10%) B/C=1.4～1.7(事業費±10%)          事業期間変動 : B/C=7.8～7.8(事業期間±20%) B/C=1.4～1.7(事業期間±20%)</p>					
<b>事業の効果等</b>					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が見込まれる【12,286千人・時間/年⇒10,647千人・時間/年(13.3%削減)】</li> <li>・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                  【広島市中区国泰寺町 : 15.2km/h⇒29.5km/h】                  【広島市中区舟入本町 : 15.4km/h⇒28.2km/h】</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する                  【広島バスセンター～四季が丘団地(12往復/日)ほか17路線】</li> <li>・廿日市市から広島駅(新幹線駅)へのアクセスが向上【廿日市市役所～広島駅 : 37分⇒30分】</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上【廿日市市～広島市 : 28分⇒24分】</li> </ul> <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・宮島(H25年間観光入込客数497万人)、平和記念公園(同137万人 ※平和記念資料館の来客者数)へのアクセスが向上</li> </ul> <p>④安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセスが向上【広島市西区、佐伯区～広島市民病院、広島大学病院、広島県立病院】</li> <li>・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間において、安全性の向上が期待できる。                  【市役所前交差点 : 505.9件/億台キロほか3箇所】</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島県の第1次緊急輸送道路に指定(一般国道2号)</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出削減量が63.2千t/年削減【4,204千t/年→4,141千t/年】</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOx排出量が約224.6t/年(約2.0%)削減【11,441t/年→11,216t/年】</li> <li>・SPM排出量が約13.2t/年(約2.2%)削減【600.9t/年→587.7t/年】</li> </ul>					

⑧環境への影響を考慮した効果

・ 72.9千t/年のCO2削減量の貨幣換算値【79億円※】

⑨交通事故件数の削減

・ 交通事故件数が約4.3%削減【11,338件/年→10,845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

西広島バイパスは、広島都市圏の中心部分に集中する交通を円滑に処理することが期待されており、広島市をはじめとする関係3市及び2商工会議所で構成される国道2号西広島バイパス高架建設促進期成同盟会より早期完成の要望を受けている。（平成26年7月）

広島県知事の意見：

西広島バイパスは、広島市西部方面から広島市中心部へ流入する交通を円滑に分散・導入させ、慢性的な交通渋滞の緩和を図り、広島市の都市機能を強化するとともに、広域的な地域連携強化による周辺都市との一体的な発展に資する路線であると認識しております。

したがって、今後も全線供用に向けて計画的に整備を進めていただきたいと思います。

広島市長の意見：

一般国道2号西広島バイパスの事業再評価に係る対応方針（原案）については異存ありません。

なお、事業の執行にあたっては、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いたします。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・ 西広島バイパス沿線地域である広島市西区、佐伯区、廿日市市では、西広島バイパスや山陽自動車道の供用、多数の住宅団地整備などにより急速な発展をとげており、これに伴う自動車交通の増加が、広島市都心流入部における西広島バイパスを中心に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26年3月末時点で、広島市観音本町～廿日市市地御前までの17.1km、廿日市高架部L=2.2kmを4車線で開通している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・ 投資効果の早期発現を図るため、段階的に整備しており、残区間の早期完成を目指し、事業を継続する。

施設の構造や工法の変更等

・ 今後の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を継続していく。

対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勧案すれば、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。

にしひろしま  
一般国道2号 西広島バイパス

事業再評価

平成26年12月

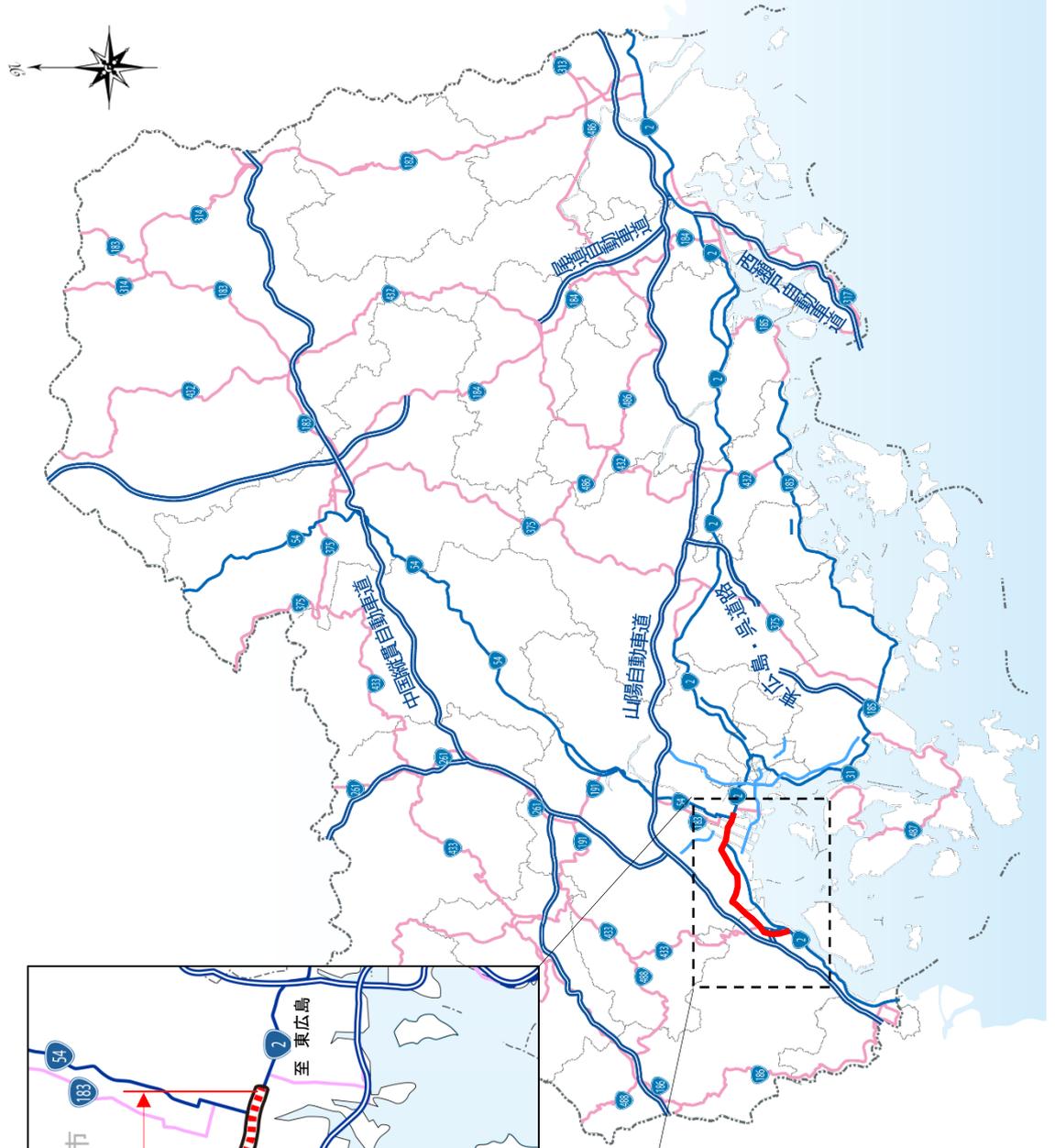
国土交通省 中国地方整備局

# 1. 位置図

## 一般国道2号 西広島バイパス

- ・ 一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長670kmの主要幹線道路である。
- ・ このうち、西広島バイパスは、広島市中区平野町～廿日市市地御前までを結ぶ19.4kmの道路である。

<拡大図>



凡例	
高速道路	—
直轄国道	—
補助国道	—

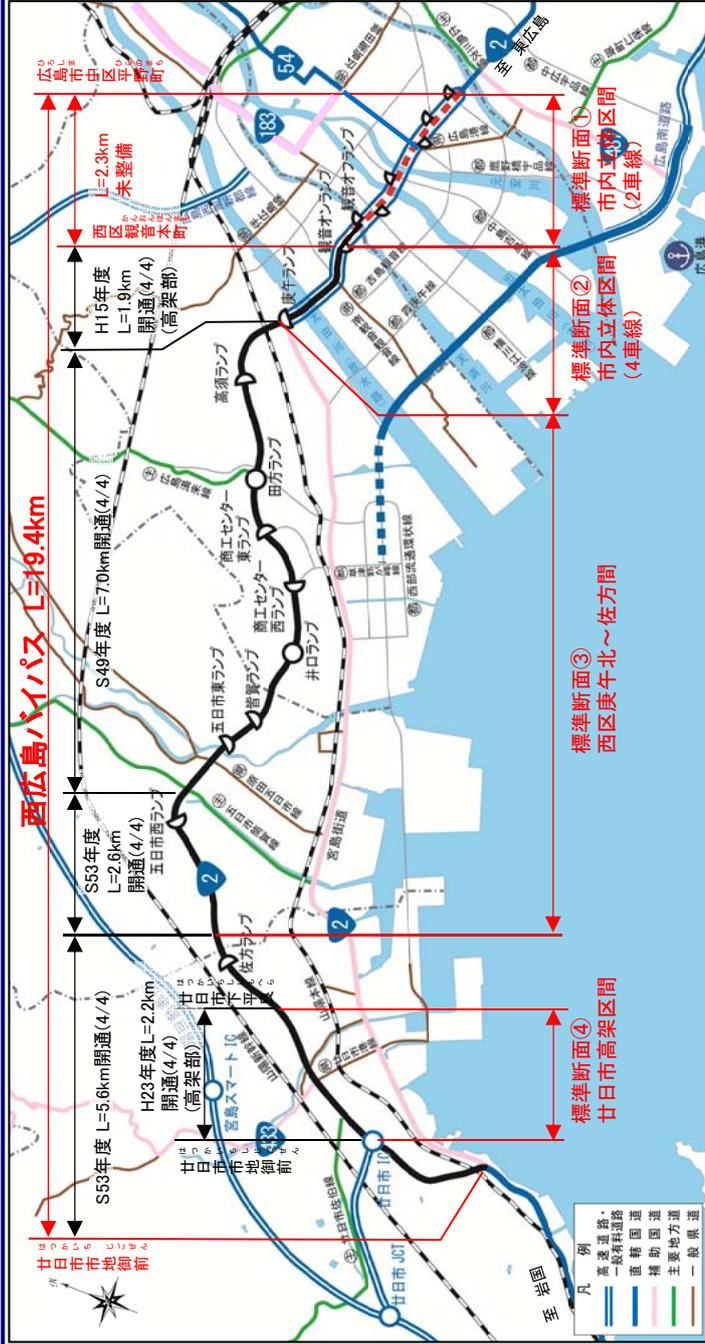
0 10km 20km

## 2. 事業概要及び経緯

### (1) 事業概要

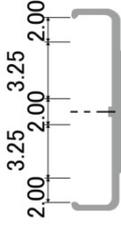
・西広島バイパスは、一般国道2号の慢性的な交通混雑の緩和を図り、広島市の都市機能強化・地域連携強化による周辺都市との一体的な発展に資するとともに沿道環境の改善を目的とした道路である。

### 一般国道2号 西広島バイパス



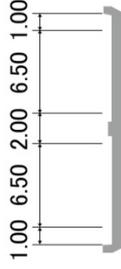
標準断面図

標準断面①【市内立体区間(2車線)】



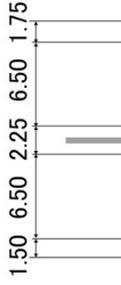
※着色部が西広島バイパス 単位：m

標準断面②【市内立体区間(4車線)】



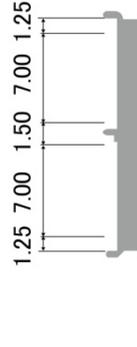
※着色部が西広島バイパス 単位：m

標準断面③【開通済み区間】



単位：m

標準断面④【廿日市高架区間】



単位：m

### 事業区間の概要

起終点	起点：広島県広島市中区平野町 終点：広島県廿日市市地御前
計画延長	19.4km
道路規格	第2種第2級(設計速度60km/h) 第1種第3級(設計速度80km/h) 第4種第1級(設計速度60km/h) 第3種第2級(設計速度60km/h)
車線数	2車線/中区平野町～西区観音本町 4車線/西区観音本町～廿日市市地御前 4車線/廿日市市下平良～廿日市市地御前

## 2. 事業概要及び経緯

### 一般国道2号 西広島バイパス

#### (2) 事業の経緯

・昭和40年度に事業着手し、平成15年度までに観音本町～地御前の延長17.1kmを4車線で開通している。



- 凡 例
- 高速度道路
  - 一般有料道路
  - 直轄国道
  - 補助国道
  - 主要地方道
  - 一般県道

区間	地御前～佐方	佐方～五日市中央	五日市中央～庚午北	庚午北～観音本町	観音本町～平野町
年度					
昭和40年度					
昭和42年度		用地着手・工事着手			
昭和45年度		都市計画決定			
昭和46年度～	2/4開通 (S.49)	2/4開通 (S.49)	2/4開通 (S.46)	高架部2/4開通 (S.49)	
昭和53年度	平面部 (4/4開通) (S.53)	4/4開通 (S.53)	4/4開通 (S.49)	都市計画変更	
平成6年度	都市計画変更				
平成9年度	廿日市高架橋着手				
平成14年度					H14.8.13 (被告：国・市) 建設・公害差止、損害賠償請求訴訟 4/4開通
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			
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			
平成22年度					H22.5.20 地裁判決 差止請求：棄却 損害賠償請求：一部容認 被告・原告双方控訴
平成23年度	高架部4/4開通	中国地方整備局事業評価監視委員会再評価を実施			
平成25年度					H26.1.29 高裁判決 差止請求：棄却 損害賠償請求：一部容認 原告上告

事業経緯

## 2. 事業概要及び経緯

### 一般国道2号 西広島バイパス

#### (3) 事業進捗状況

・これまでに観音本町～地御前の延長17.1kmを4車線で開通しており、現在、遮音壁等の環境対策を行っている。



○事業全体の工事進捗率  
(平成26年3月末時点)

用地	100%
工事	64%
全体	67%

※事業費に対する割合



【写真④】市内立休区間（観音オフレランプ）の状況



【写真①】廿日市IC付近の状況



【写真②】廿日市高架の状況



【写真③】高須付近の状況

### 3. 前回評価時からの主な周辺状況の変化 (1) 主な周辺状況の変化

#### 一般国道2号 西広島バイパス

- ・平成26年3月広島南道路(吉島～商工センター)及び東広島バイパス(瀬野西IC～中野IC)が開通。
- ・広島駅周辺での再開発や大規模商業施設の進出。



**広島南道路 H26.3開通**

《広島南道路の役割》

- 広島市中心部の渋滞の緩和
- 交通事故件数の削減
- 物流の効率化
- 高次医療施設への救急搬送

**東広島バイパス H26.3開通**

《東広島バイパスの役割》

- 国道2号の混雑度の低減及び渋滞の緩和
- 安全性、利便性の向上
- 地域間交流の支援
- 救急搬送の効率化

**臨港道路廿日市草津線 (H25年度一部4車線化着手)**

広島南道路が、吉島ランプ～商工センターランプ間の開通により、本路線を通行する交通量が大幅に増加し、交通混雑の更なる悪化が懸念される。また、臨海部の物流に支障をきたすことが予想される。  
このため、約1.6kmの区間を1期として4車線化の整備を行う。

資料：広島県HP

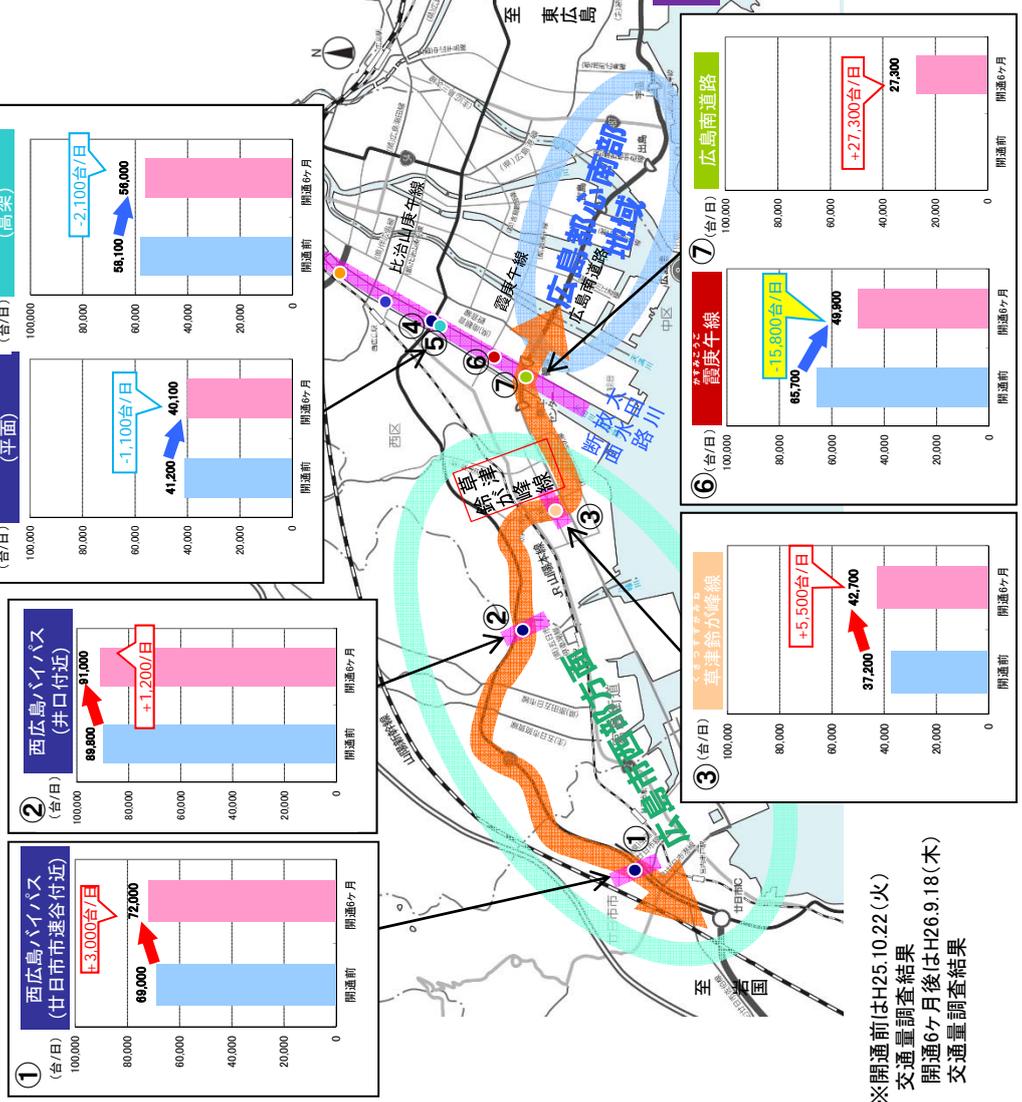
※西広島バイパス高架延伸区間  
H26.1.29 高裁判決  
差止請求：棄却  
損害賠償請求：一部容認  
原告上告

### 3. 前回評価時から主な周辺状況の変化 (2) 広島南道路開通後の交通状況

#### 一般国道2号 西広島バイパス

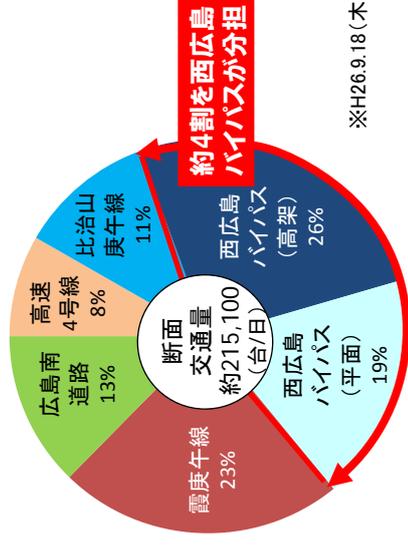
- ・ 広島南道路開通後も国道2号(太田川放水路断面)の交通量が15,800台/日減少)
- ・ 広島市西部方面と広島都心南部地域との交通流動において、西広島バイパスを経由して広島南道路を利用して広島南道路を利用する流動が生まれたいと想定される。
- ・ 広島南道路整備後も、国道2号は主に通過交通以外の交通(東西方向からの交通(東西方向から流入し、都市部で各方面へ分散する交通)を担っており、都市部で交通を分散させる高架整備は必要である。

#### 広島南道路開通後の交通状況の変化



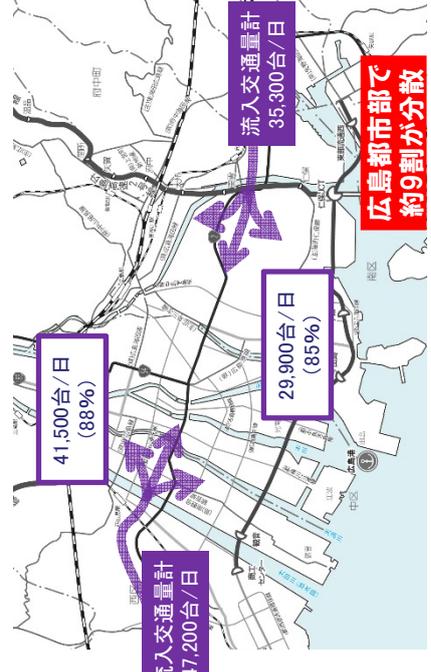
※開通前はH25.10.22(火)交通量調査結果  
 開通6ヶ月後はH26.9.18(木)交通量調査結果

#### 太田川放水路断面の交通分担



※H26.9.18(木)交通量調査結果

#### 国道2号東西方向から都市部へ流入する交通状況



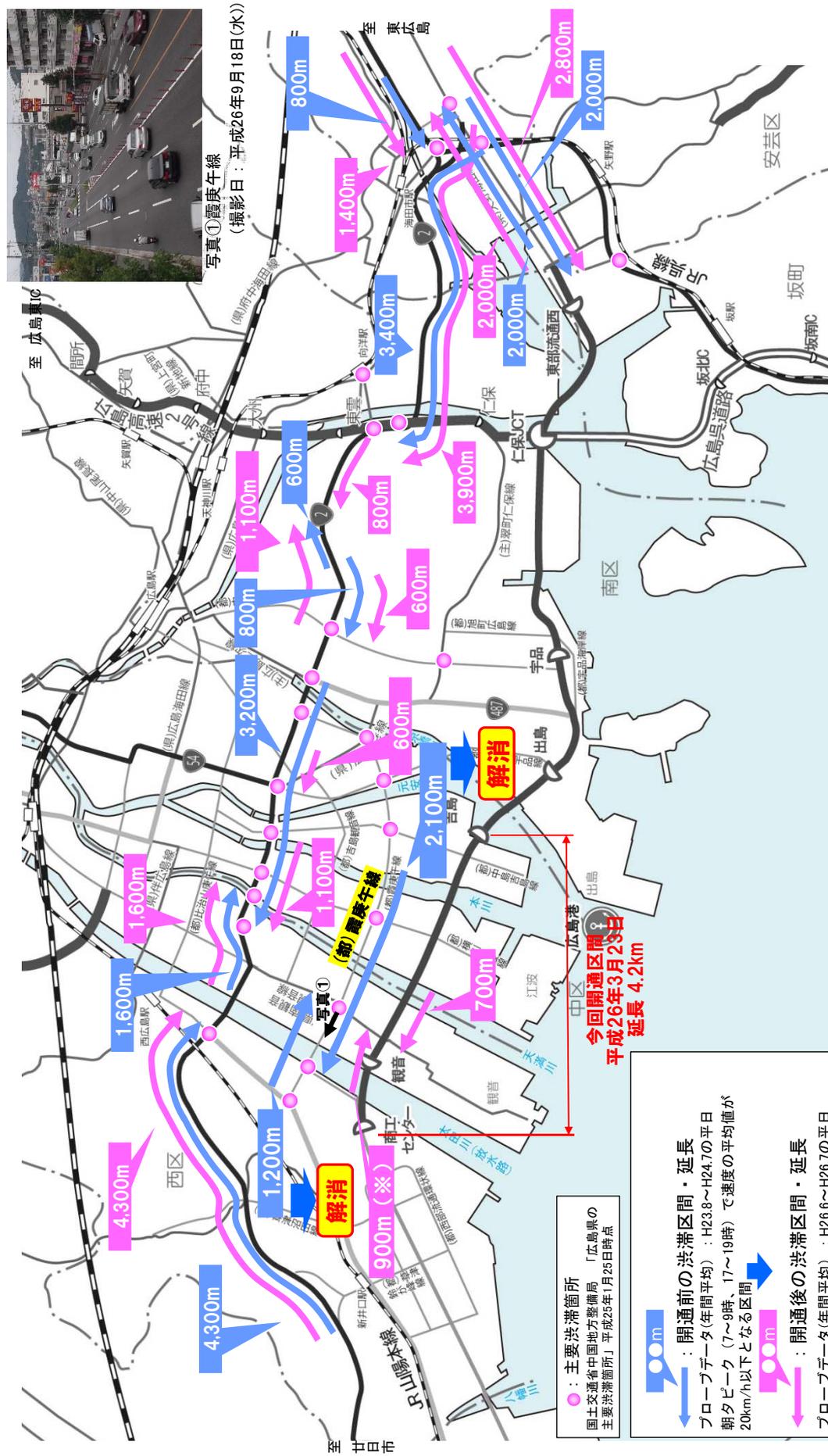
※H26.9.18(木)交通流動調査結果

### 3. 前回評価時からの主な周辺状況の変化

#### 一般国道2号 西広島バイパス

#### (2) 広島南道路開通後の交通状況

- ・ 広島南道路が利用されることにより、並行する霞康午線で発生していた渋滞が解消。
- ・ 一方で、広島市中心部の国道2号の渋滞は、広島南道路開通前と比べ大きな変化が見られない。



● : 主要渋滞箇所  
 国土交通省中国地方整備局「広島県の主要渋滞箇所」平成25年1月25日時点

● : 開通前の渋滞区間・延長  
 プロブデータ(年間平均) : H23.8~H24.7の平日  
 朝夕ピーク(7~9時、17~19時)で速度の平均値が  
 20km/h以下となる区間

● : 開通後の渋滞区間・延長  
 プロブデータ(年間平均) : H26.6~H26.7の平日  
 朝夕ピーク(7~9時、17~19時)で速度の平均値が  
 20km/h以下となる区間  
 ※プロブデータが未処理の区間は、H26.9.18  
 (木)の実走行調査結果を適用



# 5. 地域から期待される道路の役割 (効果)

## 一般国道2号 西広島バイパス



<現状の課題>	<期待される道路の役割(効果)>
<b>課題① 国道2号で発生する渋滞</b>	広島南道路開通後に残存する渋滞の緩和
<b>課題② 国道2号の交通事故</b>	高架部の利用促進による交通事故の削減
<b>課題③ 沿道環境の改善</b>	平面部の大型車が高架部へ転換することによる沿道環境(騒音)の改善
<b>課題④ 物流の支援</b>	物流交通に対する輸送時間の短縮による物流の円滑化
<b>課題⑤ 重症患者の救急搬送</b>	第三次救急医療施設(広島市民病院、広島大学病院)への搬送時間の短縮
<b>課題⑥ 地域発展の支援</b>	円滑な通勤・通学の支援



# 5. 地域から期待される道路の役割 (効果)

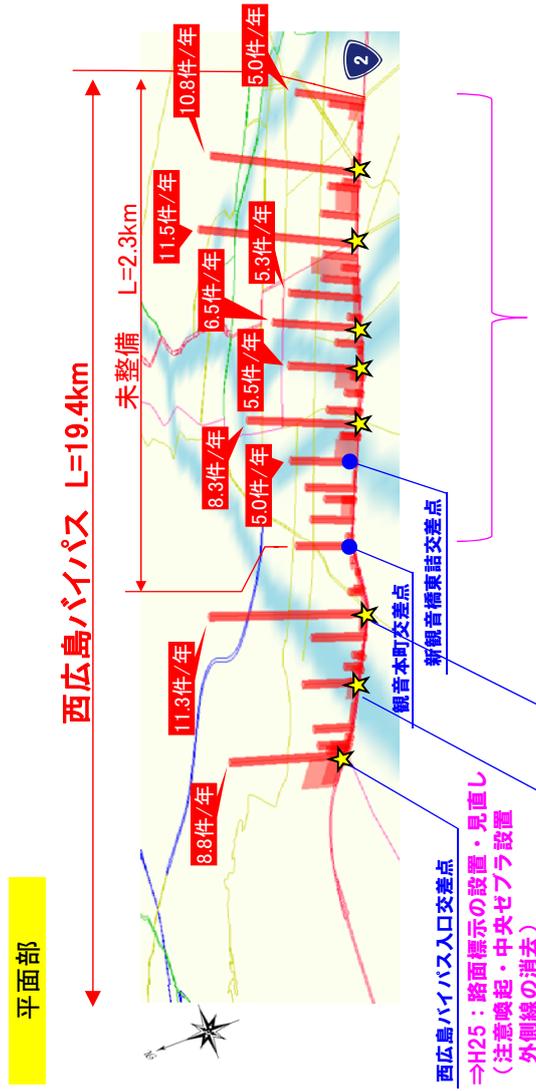
## 一般国道2号 西広島バイパス

### 課題② 国道2号の交通事故

- ・広島市中心部の平面部では、高架部開通済の区間に比べて死傷事故件数が多い交差点が集中している。
- ・西広島バイパスの高架部利用により、交通事故件数の削減が期待される。

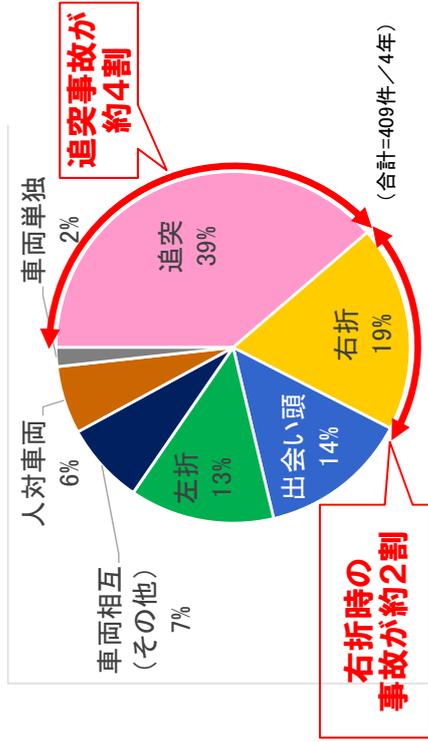
### 広島市中心部の死傷事故の状況

#### ■死傷事故件数3Dマップ



高架未整備区間は死傷事故件数が多い交差点が集中

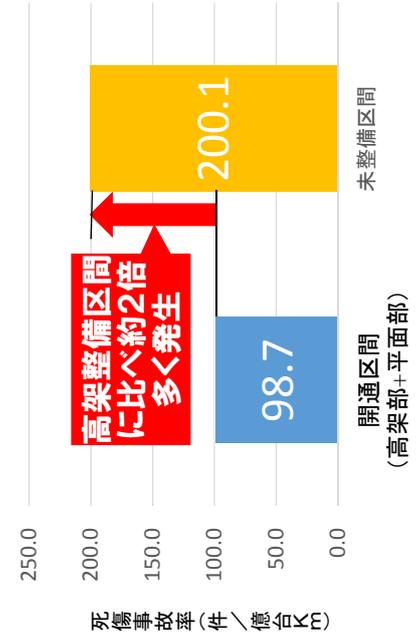
### 国道2号(未整備区間)の類型別死傷事故の発生割合



高架部の整備により、それぞれ全体の約4割および約2割を占める追突・右折事故の削減に期待

資料: 事故統合データベース(H21~H24)

### ■区間別: 死傷事故率



資料: 事故統合データベース(H21~H24)



# 5. 地域から期待される道路の役割 (効果)

## 一般国道2号 西広島バイパス

### 課題④ 物流の支援

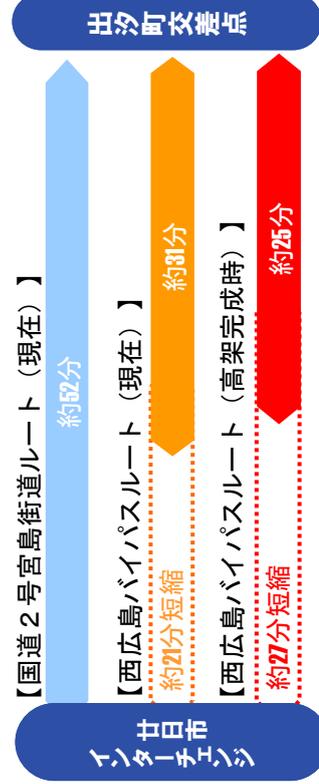
- ・西広島バイパスは、廿日市方面から広島市中心部へ配送する物流を担っている。
- ・西広島バイパスの整備により搬送時間の短縮が図られ、物流効率化が期待される。

### 広島県西部地域における郵便物の配送の流れ



西広島バイパスの利用状況

### 所要時間の短縮



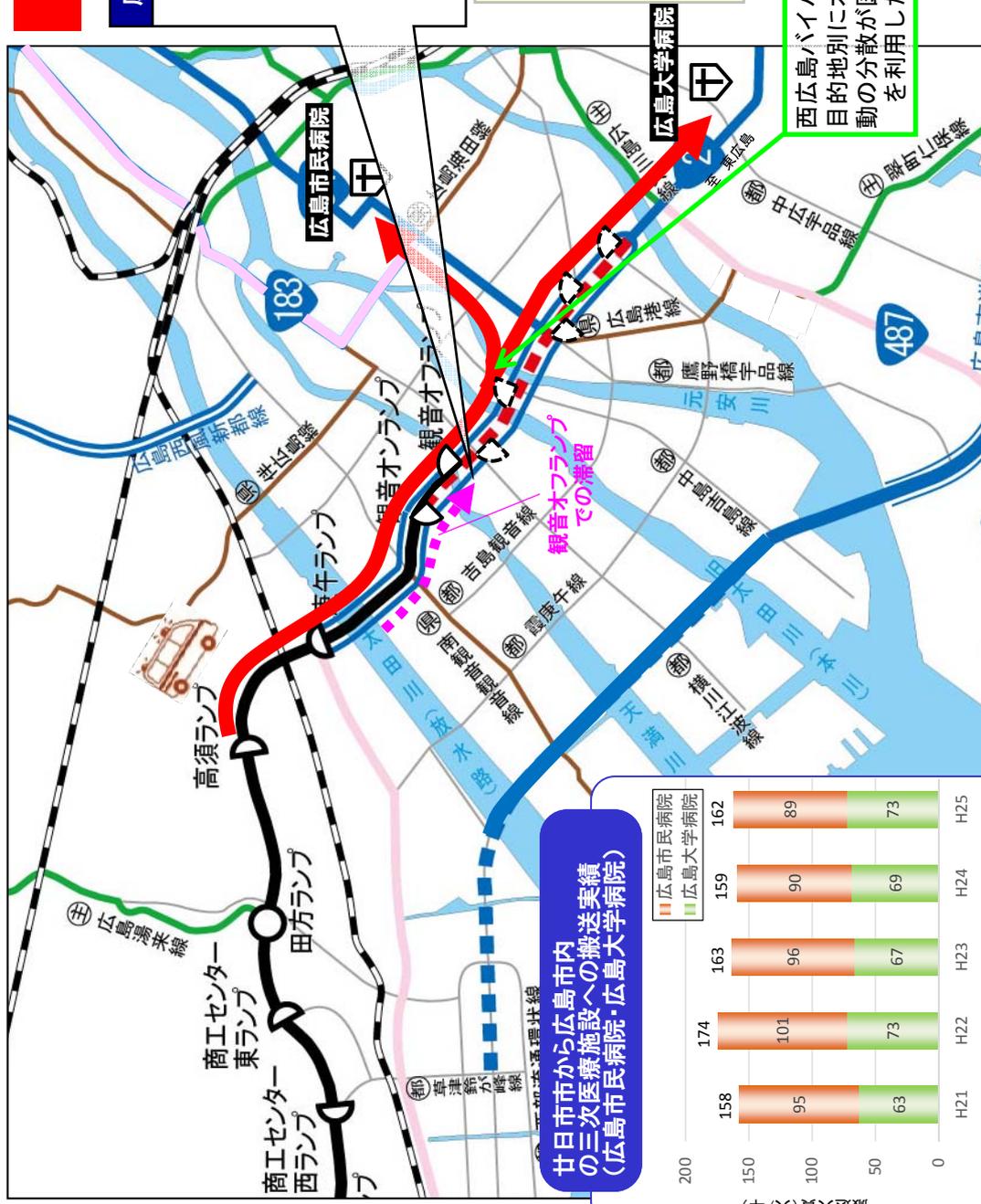
※1 現在：H22センサス混雑時旅行速度及びH26.9.18旅行速度調査結果を用いて算出  
 完成時：現在整備中区間は規制速度(V=60km/h)、その他はH22センサス混雑時旅行速度及びH26.9.18旅行速度調査結果を用いて算出

# 5. 地域から期待される道路の役割 (効果)

## 一般国道2号 西広島バイパス

### 課題⑤ 重症患者の救急搬送

- ・観音オフランプでは、日中を通じて混雑が発生しており、迅速な救急搬送の妨げになっている。
- ・西広島バイパスの整備による混雑緩和や高架部の利用により円滑な救急搬送が期待される。





## 6. 事業の効果

### 一般国道2号 西広島バイパス

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

#### ◆3便益による費用便益比

(億円)

項目	全体事業	残事業
費用(C)	3,704	241
事業費	3,414	235
維持管理費	289	6.5
便益額(B)	28,989	369
走行時間短縮便益	24,482	223
走行経費減少便益	3,147	93
交通事故減少便益	1,360	53
費用便益比	7.8	1.5

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

##### ■道路の役割(+α)

- ①環境への影響を配慮した効果 [例]63.2千t/年のCO2削減【+79億円】 ※1※2
- ②物流効率化の支援 [例]廿日市IC～出汐町の所要時間の短縮(52分【現況】⇒25分) ]
- ③地域ネットワークの構築 [例]廿日市市役所～広島市役所の所要時間短縮(28分【現況】⇒24分) ]
- ④観光振興の支援 [例]平和記念公園～宮島の所要時間短縮(36分【現況】⇒32分) ]
- ⑤沿道環境の改善 [例]NOX排出量約224.6t/年(約2.0%削減)、SPM排出量約13.2t/年(約2.2%削減) ] ※2

※1【】は、開通後50年間の便益額として試算した値(参考値)

※2 西広島バイパスの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
17,700台/日～92,000台/日	約1,022億円	3,704億円	28,989億円	+α	7.8 (1.5) +α

※基準年：H26年

## 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

◇西広島バイパス沿線地域である広島市西区、佐伯区、廿日市市では、西広島バイパスや山陽自動車道の開通、多数の住宅団地整備などにより急速な発展をとげており、これに伴う自動車交通の増加が、広島南道路開通後もなお、広島市都心流入部における西広島バイパスを中心に慢性的な交通混雑を引き起こしている。  
◇広島南道路開通後もなお、これら交通混雑が続いている。

2) 事業の投資効果

◇費用便益比(B/C)=7.8(事業全体) 1.5(残事業)

◇道路の役割

- ①環境への影響を配慮した効果 [例]63.2千t/年のCO2削減]【+79億円】 ※1※2
- ②物流効率化の支援 [例]廿日市IC～出汐町の所要時間の短縮(52分【現況】⇒25分)】
- ③地域ネットワークの構築 [例]廿日市役所～広島市役所の所要時間短縮(28分【現況】⇒24分)】
- ④観光振興の支援 [例]平和記念公園～宮島の所要時間短縮(36分【現況】⇒32分)】
- ⑤沿道環境の改善 [例]NOX排出量約224.6t/年(約2.0%削減)、SPM排出量約13.2t/年(約2.2%削減) ※2

3) 事業の進捗状況

◇広島市観音本町～廿日市市地御前までの17.1km、廿日市高架部L=2.2kmを4車線で開通している。

## ②事業の進捗見込み

◇投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、残区間については関係機関等と調整の上、事業を継続する。

## ③コスト縮減や代替案立案の可能性

◇今後の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を継続していく。

## 2. 県、市への意見照会結果

◇広島県知事の意見：

西広島バイパスは、広島市西部方面から広島市中心部へ流入する交通を円滑に分散・導入させ、慢性的な交通渋滞の緩和を図り、広島市の都市機能を強化するとともに、広域的な地域連携強化による周辺都市との一体的な発展に資する路線であると認識しております。  
したがって、今後も全線供用に向けて計画的に整備を進めていただきたいと考えます。

◇広島市長の意見：

一般国道2号西広島バイパスの事業再評価に係る対応方針(原案)については異存ありません。  
なお、事業の執行にあたっては、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いたします。

## 【今後の対応方針(原案)】

◇上記①、②の各視点により、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、効率的な事業に努める。

◆前回評価時との比較

	前回評価時 (平成23年度)	今回評価時 (平成26年度)	備考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	L=19.4km	L= 19.4 km	-
計画交通量	17,300台/日 ～ 93,600台/日	17,700台/日 ～ 92,000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1,022億円	約1,022億円	-
総費用 (C)	3,485億円	3,704億円	・基準年の変更(H23基準からH26基準)
総便益 (B)	27,641億円	28,989億円	・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 ・基準年の変更(H23基準からH26基準)
費用対効果 (B/C)	7.9	7.8	・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

### 国道2号線道路公害差止・損害賠償請求上告兼上告受理事件について

一般国道2号の沿道の居住者等が、①高架道路工事の差止め、②騒音等の排出差止め、③騒音被害等による損害賠償、を求めている事件。平成26年1月29日に控訴審判決(広島高裁)が出され、差止め請求は棄却、損害賠償請求は一部認容された。国と広島市は、上告していないが、沿道の居住者等は、判決に不服であるとして、上告している。

#### ＜訴訟概要＞

1. 原告：沿道居住者・勤務者 58名 (提訴時 151名 控訴時 64名)  
被告：国・広島市
2. 請求：(1) 差止め請求  
①高架道路延伸工事(4.2km)差止め  
②一定値以上の「大気汚染物質」と「騒音」の排出差止め  
(2) 損害賠償請求(「大気汚染物質」及び「騒音」による睡眠・会話妨害、不快感)
3. 第1審：平成14年8月13日提訴(広島地裁) → 平成22年5月20日判決  
(1) 差止め請求 → いずれも棄却  
(2) 損害賠償請求 → 一部認容(36名認容)  
①騒音 i) 夜間屋内値45dB超(睡眠妨害)  
ii) 昼間屋外値65dB超(会話・聴取妨害)  
②大気 (生活妨害)
4. 控訴審：平成22年6月3日双方控訴(広島高裁) → 平成26年1月29日判決  
(1) 差止め請求 → いずれも棄却  
(2) 損害賠償請求 → 一部認容(53名認容)  
①騒音 i) 夜間屋内値40dB超(睡眠妨害)  
ii) 昼間屋外値65dB超(会話・聴取妨害)  
②大気 (生活妨害) 棄却

一般国道2号 西広島バイパス  
〔費用便益比（B／C）算定等資料〕

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道2号 西広島ハイパス
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) = 7.8 (経済的純現在価値 (B-C) = 25,285億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 17.3%) 採事業 費用便益比 (B/C) = 1.5 (経済的純現在価値 (B-C) = 127億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.4%)

●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 円滑なまどり づくりの確保	<p>● 現運等の年間渋滞損失時間及び削減率</p> <p>■ 現運等における混雑時旅行速度が20km/小時未満である区間の旅行速度の改善が期待される</p> <p>□ 現運又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</p> <p>■ 現運等に、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>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：1,639.1千人・時間/年 (12,286.4千人・時間/年⇒10,647.4千人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について：(該当区間名) 一般国道2号現道部(宮島街道) 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率：約0.8% (807.4千人・時間/年⇒571.1千人・時間/年)</p> <p>対象区間 (広島市中区国泰寺町)、改善見込み (旅行速度15.2km/h⇒29.5km/h) 対象区間 (広島市中区舟入本町)、改善見込み (旅行速度15.4km/h⇒28.2km/h)</p>
物流効率化の支 援	<p>□ 現運等における、総重量25tの車両もしくはS09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</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>利便性向上が見込まれるバス路線：広島バスセンター (広島市) ~ 四季が丘団地 (廿日市市) (12往復/日) ほか7路線</p> <p>対象駅：広島駅、対象自治体名：廿日市市 改善見込み (廿日市市役所～広島駅、37分⇒30分)</p>
都市の再生	<p>□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</p> <p>□ 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</p> <p>□ 市街地再開発、区画整理等の公道まちづくりとの連携あり</p> <p>□ 中心市街地内で行う事業である</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</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)	指標ウェッジの根拠
<p>国土・地域ネットワークの構築</p>	<p>□ 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10ha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</p> <p>□ 高速自動車国道と並行する自導道(A路線)としての位置づけ有り</p> <p>■ 地域高規格道路の位置づけあり</p> <p>□ 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</p> <p>□ 当該路線が隣接した日常生活圏中心城市間を最短時間で連絡する路線を構成する</p> <p>□ 現道等における交通不能区間を解消する</p> <p>□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する</p> <p>■ 日常生活圏の中心城市へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>□ 鉄道や河川等により一体的発達が阻害されている地区を解消する</p> <p>□ 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</p> <p>■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</p> <p>□ 新築整備の公共施設へ直結する道路である</p>	<p>対象地区： 井日市市 日常生活圏中心城市： 広島市 改善見込み (28分⇒24分)</p> <p>世界文化遺産厳島神社を要する観光地宮島 (125年間観光入込客数487万人) 世界文化遺産原爆ドームを要する平和記念公園 (同137万人 ※平和記念資料館の来客者数)</p>
<p>2. 暮らし</p> <p>無電柱化による美しい町並みの形成</p>	<p>□ 歩行者・自転車・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</p> <p>□ 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ハリアフリー化される</p> <p>□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り</p> <p>□ 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</p> <p>■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</p>	<p>対象となる三次医療施設名称： 広島市民病院、広島大学病院、広島県立病院 アクセス向上が見込まれる自治体等： 広島市西区、広島市佐伯区</p>
<p>3. 安全</p> <p>安全で安心して暮らすための確保</p> <p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p>■ 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</p> <p>□ 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100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</p> <p>□ 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</p> <p>■ 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</p> <p>■ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大規模な迂回を強いられたる区間の代替路線を形成する</p> <p>□ 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)</p> <p>□ 現道等の防災点検又は震災点検対策箇所もしくは架橋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</p> <p>□ 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</p>	<p>500件/億台キロ以上である区間・箇所： (市役所前交差点：505.9件/億台キロほか3箇所)</p> <p>広島県の第1次緊急輸送道路に指定(一線国道2号)</p> <p>宮島街道</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・エフェクトの根拠
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63.2千t/年(整備なし)4,203.8千t/年⇒整備あり4,140.6千t/年)
生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNOx排出削減率 ● 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224.6t-NOx/年(整備なし)11,440.7t-NOx/年⇒整備あり11,216.1t-NOx/年・・・約2.0%削減 評価対象区間：便益算定範囲 排出削減量：約13.2t/年(整備なし)600.9t/年⇒整備あり587.7t/年・・・約2.2%削減
5. その他	■ 現道等で騒音レベルが環境基準を超過している区間について、新たに環境基準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	騒音本町(上り)：夜間騒音レベル=67dB、住吉町(下り)：夜間騒音レベル=69dB
他のアジェンダとの関係	■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり ■ 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	一般道2号広島南道路と一体整備により機能分担を図る (広島南道路：通過交通処理、西広島バイパス、多量の都市内交通処理) 広島県社会資本未来プラン(平成23年3月22日策定)に位置付けあり

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他別
一般国道2号	西広島バイパス	L=19.4km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
17,700~92,000	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26年度		
単純合計	979億円	181億円	1,161億円
うち残事業分	306億円	23億円	329億円
基準年における 現在価値(C)	3,414億円	289億円	3,704億円
うち残事業分	235億円	6.5億円	241億円

## 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26年度			
供用年	平成37年度			
単年便益 (初年便益)	189億円	24億円	10億円	224億円
基準年における 現在価値(B)	24,482億円	3,147億円	1,360億円	28,989億円
うち残事業分	223億円	93億円	53億円	369億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	7.8
経済的純現在価値(事業全体)	25,285億円
経済的内部収益率(事業全体)	17.3%
費用便益比(残事業)	1.5
経済的純現在価値(残事業)	127億円
経済的内部収益率(残事業)	6.4%

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)

【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	17,700~92,000	±10%	7.5~8.2
事業費	979億円	±10%	7.8~7.9
事業期間	60年	±20%	7.8~7.8

【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	17,700~92,000	±10%	1.4~1.6
事業費	306億円	±10%	1.4~1.7
事業期間	10年	±20%	1.4~1.7

交通状況の変化

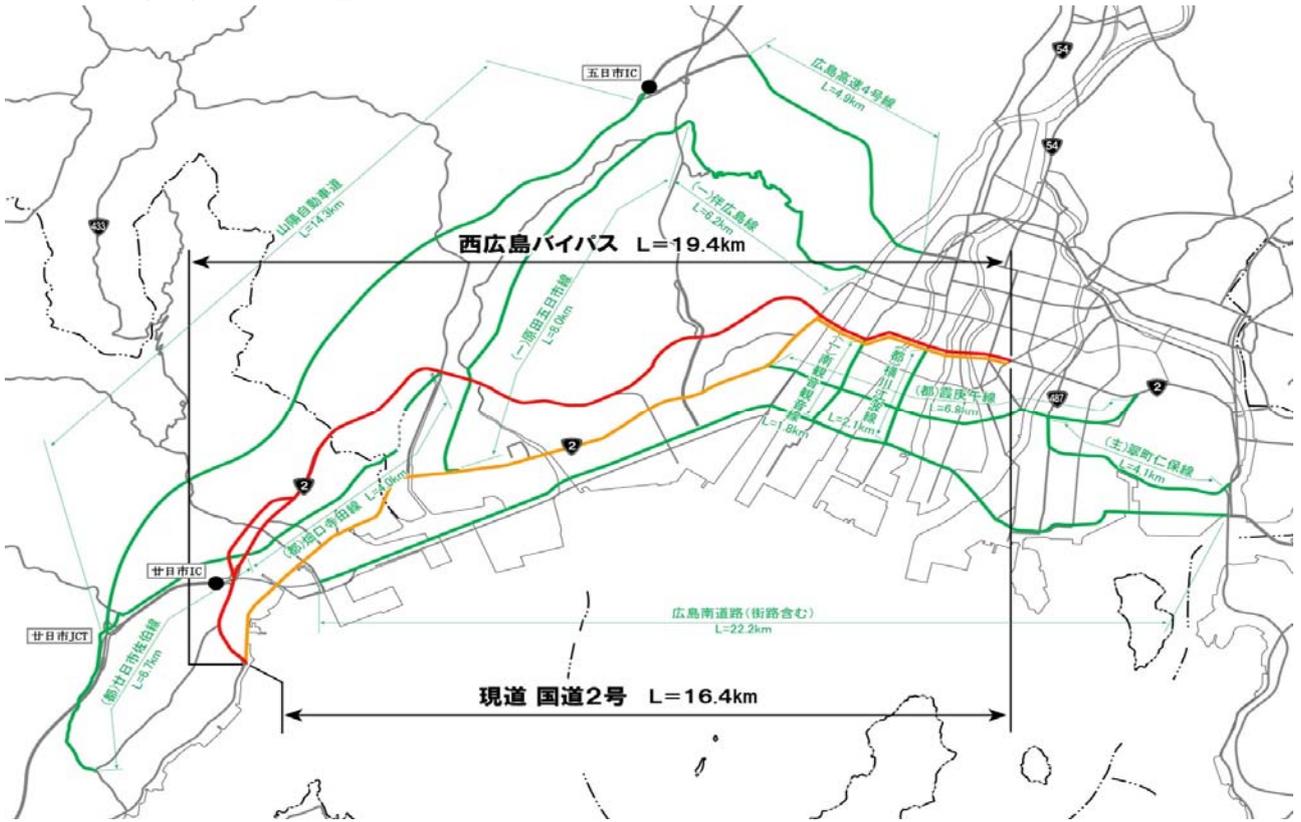
様式-3①

事業名:西広島バイパス(事業全体)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :19.4km	交通量	[台/日]	-	57,300	
	走行時間	[分]	-	38	
	走行時間費用	[億円/年]	-	383.89	
②主な周辺道路	国道2号 :16.4km	交通量	[台/日]	34,100	22,000
		走行時間	[分]	53	41
		走行時間費用	[億円/年]	348.43	158.48
	広島南道路 :22.8km	交通量	[台/日]	47,100	28,300
		走行時間	[分]	44	34
		走行時間費用	[億円/年]	443.80	183.50
	霞庚午線,翠町仁保線他 :14.8km	交通量	[台/日]	32,000	25,300
		走行時間	[分]	35	31
		走行時間費用	[億円/年]	213.55	142.30
	原田五丁目線,伴広島線他 :24.9km	交通量	[台/日]	24,200	17,100
		走行時間	[分]	80	66
		走行時間費用	[億円/年]	313.78	176.77
	広島高速4号線,山陽道 :19.2km	交通量	[台/日]	38,500	31,100
		走行時間	[分]	14	14
		走行時間費用	[億円/年]	98.93	80.27
③その他道路合計 :2994.9km	走行時間費用	[億円/年]	9,177.57	9,036.67	
			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:3115.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	10,596.05	10,161.87	434.18

(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:西広島バイパス(残事業)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :19.4km	交通量	[台/日]	61,400	57,300	
	走行時間	[分]	28	38	
	走行時間費用	[億円/年]	324.41	383.89	
②主な周辺道路	国道2号 :16.4km	交通量	[台/日]	27,200	22,000
		走行時間	[分]	42	41
		走行時間費用	[億円/年]	208.21	158.48
	広島南道路 :22.8km	交通量	[台/日]	28,300	28,300
		走行時間	[分]	34	34
		走行時間費用	[億円/年]	182.14	183.50
	霞庚午線,翠町仁保線他 :14.8km	交通量	[台/日]	24,900	25,300
		走行時間	[分]	31	31
		走行時間費用	[億円/年]	140.69	142.30
	原田五丁目線,伴広島線他 :24.9km	交通量	[台/日]	17,100	17,100
		走行時間	[分]	66	66
		走行時間費用	[億円/年]	177.13	176.77
	広島高速4号線,山陽道 :19.2km	交通量	[台/日]	31,100	31,100
		走行時間	[分]	14	14
		走行時間費用	[億円/年]	80.32	80.27
③その他道路合計 :2994.9km	走行時間費用	[億円/年]	9,065.32	9,036.67	

			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:3115.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	10,178.23	10,161.87	16.36



## 費用便益分析の条件

事業名：西広島バイパス

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成26年度
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42年)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
推計に用いたOD表	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
	道路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)
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 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	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	その他(最終配分交通量とQV式との関係から平均速度を設定)	<input checked="" type="checkbox"/>

(3)

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

事業名：西広島バイパス

(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	<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: 西広島バイパス(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

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)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				0.26		19.4	5.12
-14年目	S40	6.8333	32.8	0.10	1.90		
-13年目	S41	6.5705	34.7	0.28	4.84		
-12年目	S42	6.3178	36.6	4.11	64.77		
-11年目	S43	6.0748	38.5	7.75	111.65		
-10年目	S44	5.8412	40.8	11.61	151.76		
-9年目	S45	5.6165	43.5	25.45	300.01		
-8年目	S46	5.4005	45.6	62.50	675.80		
-7年目	S47	5.1928	48.7	78.11	760.41		
-6年目	S48	4.9931	56.1	37.65	305.94		
-5年目	S49	4.8010	66.9	14.54	95.27		
-4年目	S50	4.6164	70.7	10.02	59.73		
-3年目	S51	4.4388	76.7	10.00	52.84		
-2年目	S52	4.2681	81.3	14.20	68.06		
-1年目	S53	4.1039	84.7	5.30	23.45		
暫定供用年	S54	3.9461	86.9	2.50	10.36	3.53	14.63
1年目	S55	3.7943	92.4	2.20	8.25	3.53	13.23
2年目	S56	3.6484	94.8	1.85	6.50	3.53	12.40
3年目	S57	3.5081	95.8	1.85	6.19	3.53	11.80
4年目	S58	3.3731	96.8	0.75	2.39	3.53	11.23
5年目	S59	3.2434	98.7	0.65	1.95	3.53	10.59
6年目	S60	3.1187	99.5	1.10	3.15	3.53	10.10
7年目	S61	2.9987	101.2	0.75	2.03	3.53	9.55
8年目	S62	2.8834	101.0	1.20	3.13	3.53	9.20
9年目	S63	2.7725	101.5	0.90	2.24	3.53	8.80
10年目	H1	2.6658	104.2	0.58	1.35	3.53	8.25
11年目	H2	2.5633	106.5	0.19	0.42	3.53	7.76
12年目	H3	2.4647	109.1	0.19	0.39	3.53	7.28
13年目	H4	2.3699	110.6	1.94	3.80	3.53	6.91
14年目	H5	2.2788	110.9	4.08	7.65	3.53	6.62
15年目	H6	2.1911	110.8	0.49	0.88	3.53	6.37
16年目	H7	2.1068	109.9	0.49	0.86	3.53	6.18
17年目	H8	2.0258	109.5	0.49	0.83	3.53	5.96
18年目	H9	1.9479	110.4	9.81	15.80	3.53	5.69
19年目	H10	1.8730	109.9	28.82	44.84	3.53	5.49
20年目	H11	1.8009	108.4	23.12	35.07	3.53	5.35
21年目	H12	1.7317	107.2	45.38	66.93	3.53	5.21
22年目	H13	1.6651	105.7	63.06	90.69	3.53	5.08
23年目	H14	1.6010	103.8	28.75	40.49	3.53	4.97
24年目	H15	1.5395	102.3	26.86	36.90	3.53	4.85
25年目	H16	1.4802	101.0	21.93	29.34	3.53	4.72
26年目	H17	1.4233	99.6	10.48	13.67	3.53	4.61
27年目	H18	1.3686	98.7	10.75	13.61	3.53	4.47
28年目	H19	1.3159	97.6	16.68	20.53	3.53	4.35
29年目	H20	1.2653	96.8	22.08	26.35	3.53	4.21
30年目	H21	1.2167	95.6	36.06	41.90	3.53	4.10
31年目	H22	1.1699	93.7	16.27	18.55	3.53	4.02
32年目	H23	1.1249	92.1	4.58	5.11	3.53	3.94
33年目	H24	1.0816	91.3	2.19	2.37	3.53	3.82
34年目	H25	1.0400	91.3	0.10	0.10	3.53	3.67
35年目	H26	1.0000	91.3	2.41	2.41	3.53	3.53
36年目	H27	0.9615	91.3	4.44	4.27	3.53	3.39
37年目	H28	0.9246	91.3	6.48	5.99	3.53	3.26
38年目	H29	0.8890	91.3	12.96	11.52	3.53	3.14
39年目	H30	0.8548	91.3	14.26	12.19	3.53	3.02
40年目	H31	0.8219	91.3	32.96	27.09	3.53	2.90
41年目	H32	0.7903	91.3	53.72	42.46	3.53	2.79
42年目	H33	0.7599	91.3	54.63	41.51	3.53	2.68
43年目	H34	0.7307	91.3	53.70	39.24	3.53	2.58
44年目	H35	0.7026	91.3	50.93	35.78	3.53	2.48
45年目	H36	0.6756	91.3	22.03	14.88	3.53	2.38
供用開始年次	H37	0.6496	91.3			4.73	3.07
47年目	H38	0.6246	91.3			4.73	2.95
48年目	H39	0.6006	91.3			4.73	2.84
49年目	H40	0.5775	91.3	-110.90	-64.04	4.73	2.73
合計				868.36	3414.37	181.30	289.18
単純事業費計				979.26		181.30	

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、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

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 西広島バイパス(残事業)

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)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				0.21		2.3	0.48
-10年目	H27	0.9615	91.3	4.44	4.27		
-9年目	H28	0.9246	91.3	6.48	5.99		
-8年目	H29	0.8890	91.3	12.96	11.52		
-7年目	H30	0.8548	91.3	14.26	12.19		
-6年目	H31	0.8219	91.3	32.96	27.09		
-5年目	H32	0.7903	91.3	53.72	42.46		
-4年目	H33	0.7599	91.3	54.63	41.51		
-3年目	H34	0.7307	91.3	53.70	39.24		
-2年目	H35	0.7026	91.3	50.93	35.78		
-1年目	H36	0.6756	91.3	22.03	14.88		
供用開始年次	H37	0.6496	91.3			0.45	0.29
1年目	H38	0.6246	91.3			0.45	0.28
2年目	H39	0.6006	91.3			0.45	0.27
3年目	H40	0.5775	91.3			0.45	0.26
4年目	H41	0.5553	91.3			0.45	0.25
5年目	H42	0.5339	91.3			0.45	0.24
6年目	H43	0.5134	91.3			0.45	0.23
7年目	H44	0.4936	91.3			0.45	0.22
8年目	H45	0.4746	91.3			0.45	0.21
9年目	H46	0.4564	91.3			0.45	0.21
10年目	H47	0.4388	91.3			0.45	0.20
11年目	H48	0.4220	91.3			0.45	0.19
12年目	H49	0.4057	91.3			0.45	0.18
13年目	H50	0.3901	91.3			0.45	0.18
14年目	H51	0.3751	91.3			0.45	0.17
15年目	H52	0.3607	91.3			0.45	0.16
16年目	H53	0.3468	91.3			0.45	0.16
17年目	H54	0.3335	91.3			0.45	0.15
18年目	H55	0.3207	91.3			0.45	0.14
19年目	H56	0.3083	91.3			0.45	0.14
20年目	H57	0.2965	91.3			0.45	0.13
21年目	H58	0.2851	91.3			0.45	0.13
22年目	H59	0.2741	91.3			0.45	0.12
23年目	H60	0.2636	91.3			0.45	0.12
24年目	H61	0.2534	91.3			0.45	0.11
25年目	H62	0.2437	91.3			0.45	0.11
26年目	H63	0.2343	91.3			0.45	0.11
27年目	H64	0.2253	91.3			0.45	0.10
28年目	H65	0.2166	91.3			0.45	0.10
29年目	H66	0.2083	91.3			0.45	0.09
30年目	H67	0.2003	91.3			0.45	0.09
31年目	H68	0.1926	91.3			0.45	0.09
32年目	H69	0.1852	91.3			0.45	0.08
33年目	H70	0.1780	91.3			0.45	0.08
34年目	H71	0.1712	91.3			0.45	0.08
35年目	H72	0.1646	91.3			0.45	0.07
36年目	H73	0.1583	91.3			0.45	0.07
37年目	H74	0.1522	91.3			0.45	0.07
38年目	H75	0.1463	91.3			0.45	0.07
39年目	H76	0.1407	91.3			0.45	0.06
40年目	H77	0.1353	91.3			0.45	0.06
41年目	H78	0.1301	91.3			0.45	0.06
42年目	H79	0.1251	91.3			0.45	0.06
43年目	H80	0.1203	91.3			0.45	0.05
44年目	H81	0.1157	91.3			0.45	0.05
45年目	H82	0.1112	91.3			0.45	0.05
46年目	H83	0.1069	91.3			0.45	0.05
47年目	H84	0.1028	91.3			0.45	0.05
48年目	H85	0.0989	91.3			0.45	0.04
49年目	H86	0.0951	91.3	0.00	0.00	0.45	0.04
合計				306.11	234.94	22.50	6.53
単純事業費計				306.11		22.50	

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、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。

箇所名：西広島バイパス(事業全体)

便益の現在価値算定表

年次 (基準年)	年度 (基準年)	総走行台数(山陽700ヶ)			GDP デレター (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)				
		乗用車種	小型貨物	普通貨物		乗用車種	小型貨物	普通貨物	乗用車種	小型貨物	普通貨物	③	②*(A)*(B)		現在価値 (3)*(A)*(B)			
暫定供用年	H26	1,018.73	1,082.52	1,042.52	86.9	106.06	40.79	42.19	189.04	783.73	14.07	3.64	6.39	24.11	99.94	10.42	43.20	976.86
1年目	S55	1,018.39	1,076.23	1,040.76	92.4	108.01	43.89	45.41	197.31	739.75	14.33	3.92	6.88	25.13	94.21	10.84	40.66	233.29
2年目	S56	1,018.06	1,070.83	1,039.17	94.8	109.96	47.00	48.63	205.59	722.37	14.59	4.20	7.37	26.15	91.89	11.27	39.60	243.01
3年目	S57	1,017.74	1,066.15	1,037.69	95.8	111.91	50.11	51.84	213.87	715.01	14.85	4.47	7.86	27.18	90.86	11.69	39.10	252.74
4年目	S58	1,017.43	1,062.04	1,036.32	96.8	113.86	53.22	55.06	222.14	706.74	15.11	4.75	8.34	28.20	89.72	12.12	38.56	262.46
5年目	S59	1,017.13	1,058.42	1,035.05	98.7	115.81	56.33	58.28	230.42	691.30	15.36	5.03	8.83	29.22	87.68	12.54	37.63	272.18
6年目	S60	1,016.84	1,055.19	1,033.86	1,011.2	117.76	59.44	61.49	238.69	683.05	15.62	5.31	9.32	30.25	86.56	12.97	37.11	281.91
7年目	S61	1,039.24	1,034.77	1,034.77	1,012.2	122.38	61.51	63.63	247.52	669.62	16.24	5.49	9.64	31.37	84.86	13.45	36.39	293.34
8年目	S62	1,037.75	1,033.60	1,033.60	1,010.1	127.00	63.57	65.77	256.34	668.15	16.85	5.68	9.97	32.49	84.68	13.93	36.32	302.77
9年目	S63	1,036.38	1,032.51	1,032.51	1,015.2	131.62	65.84	67.91	265.17	661.29	17.46	5.86	10.29	33.61	83.82	14.42	35.95	313.20
10年目	H1	1,035.10	1,031.49	1,031.49	1,014.2	136.24	67.71	70.04	273.99	640.00	18.07	6.05	10.61	34.73	81.13	14.90	34.80	323.63
11年目	H2	1,033.91	1,030.52	1,030.52	1,016.5	140.86	69.77	72.18	282.82	621.48	18.69	6.23	10.94	35.85	78.79	15.38	33.80	334.05
12年目	H3	1,047.39	1,000.98	1,000.98	1,019.1	147.54	69.84	72.25	289.83	597.39	19.57	6.24	10.95	36.76	75.81	15.79	32.57	342.18
13年目	H4	1,045.25	1,000.98	1,000.98	1,010.6	154.21	69.91	72.32	296.45	579.96	20.46	6.24	10.96	37.66	73.68	16.20	31.69	350.31
14年目	H5	1,043.29	1,000.98	1,000.98	1,010.9	160.89	69.98	72.39	303.26	568.93	21.34	6.25	10.97	38.56	72.34	16.61	31.16	358.43
15年目	H6	1,041.49	1,000.98	1,000.98	1,010.8	167.56	70.05	72.47	310.08	559.85	22.23	6.25	10.98	39.46	71.25	17.02	30.72	366.56
16年目	H7	1,039.98	1,003.13	1,019.65	1,010.6	172.76	70.27	72.69	315.71	552.59	22.92	6.27	11.01	40.21	70.37	17.35	30.77	373.27
17年目	H8	1,030.05	1,003.12	1,019.27	1,009.5	177.95	70.49	72.92	321.35	542.80	23.61	6.29	11.05	40.95	69.17	17.69	29.87	379.99
18年目	H9	1,029.17	1,003.11	1,018.91	1,010.4	183.14	70.71	73.15	326.99	526.75	24.30	6.31	11.08	41.69	67.16	18.02	29.03	386.70
19年目	H10	1,028.34	1,003.10	1,018.56	1,009.9	188.33	70.92	73.37	332.62	517.56	24.98	6.33	11.12	42.43	66.03	18.35	28.56	393.41
20年目	H11	1,027.56	1,003.09	1,018.22	1,009.4	193.52	71.14	73.60	338.26	513.09	25.67	6.35	11.15	43.18	65.49	18.69	28.35	400.13
21年目	H12	1,044.19	0.99872	1,027.05	1,017.2	202.07	71.05	73.51	346.63	511.22	26.81	6.34	11.14	44.29	65.32	19.19	28.31	410.11
22年目	H13	1,042.32	0.99865	1,026.32	1,016.5	210.62	70.96	73.41	354.98	510.55	27.94	6.34	11.12	45.40	65.50	19.70	28.33	420.08
23年目	H14	1,040.60	0.99871	1,025.67	1,016.0	219.17	70.87	73.32	363.35	511.68	29.08	6.33	11.11	46.51	65.50	20.21	28.43	430.07
24年目	H15	1,039.01	0.99871	1,025.02	1,015.9	227.72	70.77	73.22	371.71	510.70	30.21	6.32	11.09	47.62	65.43	20.71	28.46	440.05
25年目	H16	1,037.55	0.99865	1,024.39	1,015.0	236.27	70.68	73.12	380.07	508.56	31.34	6.31	11.08	48.73	65.21	21.22	28.39	450.02
26年目	H17	1,036.19	0.99871	1,023.83	1,014.2	244.82	70.59	73.02	388.43	506.79	32.48	6.30	11.06	49.85	65.04	21.72	28.34	460.00
27年目	H18	0.99636	0.99503	1,014.77	1,013.6	243.93	70.24	74.10	388.27	491.54	32.36	6.27	11.23	49.86	63.12	21.69	27.46	458.83
28年目	H19	0.99635	0.99501	1,014.56	1,013.5	243.04	69.89	75.18	388.11	477.76	32.24	6.24	11.39	49.87	61.40	21.67	26.67	458.65
29年目	H20	0.99634	0.99498	1,014.35	1,013.4	242.15	69.53	76.26	387.95	462.99	32.12	6.21	11.55	49.89	59.54	21.64	25.82	459.47
30年目	H21	0.99632	0.99496	1,014.15	1,013.3	241.26	69.18	77.34	387.79	450.58	32.01	6.18	11.72	49.90	57.88	21.61	25.11	459.30
31年目	H22	0.99631	0.99493	1,013.95	1,013.2	240.37	68.83	78.42	387.62	441.85	31.89	6.15	11.88	49.92	56.90	21.58	24.60	459.12
32年目	H23	0.99630	0.99491	1,013.76	1,013.1	239.48	68.48	79.50	387.46	432.06	31.77	6.12	12.05	49.93	55.68	21.55	24.03	458.95
33年目	H24	0.99628	0.99488	1,013.57	1,013.0	238.59	68.13	80.58	387.30	418.90	31.65	6.08	12.21	49.95	54.02	21.52	23.28	458.77
34年目	H25	0.99627	0.99486	1,013.39	1,012.9	237.70	67.78	81.65	387.14	402.62	31.53	6.05	12.37	49.96	51.96	21.50	22.36	458.59
35年目	H26	0.99626	0.99483	1,013.21	1,012.8	236.81	67.43	82.73	386.98	386.98	31.42	6.02	12.54	49.97	49.97	21.47	21.47	458.42
36年目	H27	0.99624	0.99480	1,013.04	1,012.7	235.92	67.08	83.81	386.82	371.94	31.30	5.99	12.70	49.99	48.06	21.44	20.61	458.24
37年目	H28	0.99623	0.99477	1,012.87	1,012.6	235.03	66.73	84.89	386.65	357.48	31.18	5.96	12.86	50.00	46.23	21.41	19.80	457.07
38年目	H29	0.99621	0.99475	1,012.71	1,012.5	234.14	66.38	85.97	386.49	343.59	31.06	5.93	13.03	50.02	44.46	21.38	19.01	457.89
39年目	H30	0.99620	0.99472	1,012.55	1,012.4	233.25	66.03	87.05	386.33	330.24	30.94	5.90	13.19	50.03	42.77	21.35	18.25	457.71
40年目	H31	0.99618	0.99469	1,012.39	1,012.3	232.36	65.68	88.13	386.17	317.40	30.83	5.86	13.35	50.04	41.13	21.33	17.53	457.54
41年目	H32	0.99617	0.99466	1,012.24	1,012.2	231.47	65.33	89.21	386.01	305.07	30.71	5.83	13.52	50.06	39.56	21.30	16.83	457.36
42年目	H33	0.99616	0.99463	1,012.08	1,012.1	230.58	65.00	90.28	385.85	293.61	30.62	5.80	13.73	50.15	38.11	21.30	16.18	457.82
43年目	H34	0.99615	0.99460	1,011.93	1,012.0	229.69	64.67	91.35	385.69	282.59	30.53	5.77	13.94	50.24	36.71	21.29	15.56	458.27
44年目	H35	0.99614	0.99457	1,011.78	1,011.9	228.80	64.34	92.43	385.53	271.97	30.44	5.73	14.16	50.33	35.36	21.29	14.96	458.73
45年目	H36	0.99613	0.99454	1,011.63	1,011.8	227.91	64.01	93.52	385.37	261.76	30.36	5.70	14.37	50.42	34.07	21.29	14.38	459.19
供用開始年次	H37	0.99612	0.99451	1,011.48	1,011.7	227.02	63.68	94.61	385.21	252.03	30.28	5.67	14.58	50.50	32.80	21.29	13.71	459.66
47年目	H38	0.99611	0.99448	1,011.33	1,011.6	226.13	63.35	95.70	385.05	242.88	30.20	5.64	14.79	50.58	31.53	21.29	13.04	460.13
48年目	H39	0.99610	0.99445	1,011.18	1,011.5	225.24	63.02	96.79	384.89	233.81	30.12	5.61	15.00	50.65	30.28	21.29	12.27	460.60
49年目	H40	0.99609	0.99442	1,011.03	1,011.4	224.35	62.69	97.88	384.73	225.12	30.04	5.58	15.21	50.72	29.03	21.29	11.50	461.07
合計						8904.43	3285.67	1696.46	24481.97		1310.84	295.17	595.47	2201.47	3147.12	954.01	1359.53	20102.07

箇所名：西広島バイパス(残事業)

便益の現在価値算定表

年次 (基準年)	年度 (基準年)	総走行台数の年次別伸び率 (山陽700%)			GDP デレター (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)		
		乗用車種	小型貨物	普通貨物		乗用車種	小型貨物	普通貨物	乗用車種	小型貨物	普通貨物	① 計	② 計		③	現在価値 (3)*(A)*(B)
供用開始年次	H26	0.99711	1.01486	0.99988	91.3	8.87	2.59	4.76	16.22	10.53	6.59	4.28	3.93	26.74	17.37	
1年目	H38	0.99710	0.99388	0.99988	91.3	8.84	2.58	4.83	16.25	10.15	6.62	4.14	3.93	26.80	16.74	
2年目	H39	0.99709	0.99395	0.99988	91.3	8.82	2.56	4.90	16.27	9.77	6.65	3.99	3.93	26.85	16.13	
3年目	H40	0.99708	0.99391	0.99988	91.3	8.79	2.55	4.96	16.30	9.41	6.68	3.86	3.93	26.91	15.54	
4年目	H41	0.99707	0.99387	0.99988	91.3	8.76	2.53	5.03	16.33	9.07	6.70	3.72	3.93	27.02	14.97	
5年目	H42	0.99706	0.99384	0.99988	91.3	8.74	2.52	5.10	16.36	8.73	6.73	3.59	3.93	27.14	14.43	
6年目	H43	0.99722	0.99307	0.99423	91.3	8.67	2.50	5.11	16.28	8.36	6.71	3.44	3.90	26.89	13.81	
7年目	H44	0.99226	0.99302	0.99419	91.3	8.60	2.48	5.12	16.20	8.00	6.68	3.30	3.88	26.77	13.21	
8年目	H45	0.99220	0.99298	0.99416	91.3	8.54	2.46	5.12	16.12	7.65	6.66	3.16	3.86	26.64	12.64	
9年目	H46	0.99214	0.99293	0.99413	91.3	8.47	2.45	5.13	16.04	7.32	6.63	3.03	3.84	26.51	12.10	
10年目	H47	0.99207	0.99288	0.99409	91.3	8.40	2.43	5.13	15.97	7.01	6.61	2.90	3.81	26.39	11.58	
11年目	H48	0.99201	0.99282	0.99406	91.3	8.34	2.41	5.14	15.89	6.70	6.58	2.78	3.79	26.26	11.08	
12年目	H49	0.99195	0.99277	0.99402	91.3	8.27	2.39	5.15	15.81	6.41	6.56	2.66	3.77	26.14	10.60	
13年目	H50	0.99188	0.99272	0.99398	91.3	8.20	2.38	5.15	15.73	6.14	6.53	2.55	3.75	26.01	10.15	
14年目	H51	0.99181	0.99267	0.99395	91.3	8.13	2.36	5.16	15.65	5.87	6.51	2.44	3.72	25.88	9.71	
15年目	H52	0.99175	0.99261	0.99391	91.3	8.07	2.34	5.16	15.57	5.62	6.48	2.34	3.70	25.76	9.29	
16年目	H53	0.99168	0.99256	0.99387	91.3	8.00	2.32	5.17	15.49	5.37	6.46	2.24	3.68	25.63	8.89	
17年目	H54	0.99161	0.99250	0.99384	91.3	7.93	2.31	5.18	15.42	5.14	6.43	2.15	3.65	25.50	8.51	
18年目	H55	0.99154	0.99245	0.99380	91.3	7.87	2.29	5.18	15.34	4.92	6.41	2.06	3.63	25.38	8.14	
19年目	H56	0.99146	0.99239	0.99376	91.3	7.80	2.27	5.19	15.26	4.70	6.38	1.97	3.61	25.25	7.79	
20年目	H57	0.99139	0.99233	0.99372	91.3	7.73	2.26	5.19	15.18	4.50	6.36	1.89	3.59	25.13	7.45	
21年目	H58	0.99132	0.99227	0.99368	91.3	7.66	2.24	5.20	15.10	4.30	6.33	1.81	3.56	25.00	7.13	
22年目	H59	0.99124	0.99221	0.99364	91.3	7.60	2.22	5.21	15.02	4.12	6.31	1.73	3.54	24.87	6.82	
23年目	H60	0.99116	0.99215	0.99360	91.3	7.53	2.20	5.22	14.94	3.94	6.28	1.66	3.52	24.75	6.52	
24年目	H61	0.99108	0.99209	0.99356	91.3	7.46	2.19	5.22	14.87	3.77	6.26	1.59	3.50	24.62	6.24	
25年目	H62	0.99100	0.99202	0.99352	91.3	7.40	2.17	5.22	14.79	3.60	6.23	1.52	3.47	24.50	5.97	
26年目	H63	0.99092	0.99196	0.99348	91.3	7.33	2.15	5.23	14.71	3.45	6.21	1.45	3.45	24.37	5.71	
27年目	H64	0.99084	0.99190	0.99343	91.3	7.26	2.13	5.24	14.63	3.30	6.19	1.39	3.43	24.24	5.46	
28年目	H65	0.99075	0.99183	0.99339	91.3	7.19	2.12	5.24	14.55	3.15	6.16	1.33	3.41	24.12	5.22	
29年目	H66	0.99067	0.99176	0.99334	91.3	7.13	2.10	5.25	14.47	3.01	6.14	1.28	3.38	23.99	5.00	
30年目	H67	0.99058	0.99169	0.99330	91.3	7.06	2.08	5.25	14.39	2.88	6.11	1.22	3.36	23.86	4.76	
31年目	H68	0.99049	0.99162	0.99325	91.3	6.99	2.06	5.26	14.31	2.76	6.09	1.17	3.34	23.74	4.57	
32年目	H69	0.99040	0.99155	0.99321	91.3	6.93	2.05	5.26	14.24	2.64	6.06	1.12	3.31	23.61	4.37	
33年目	H70	0.99031	0.99148	0.99316	91.3	6.86	2.03	5.27	14.16	2.52	6.04	1.07	3.29	23.49	4.18	
34年目	H71	0.99021	0.99141	0.99312	91.3	6.79	2.01	5.28	14.08	2.41	6.01	1.03	3.27	23.36	4.00	
35年目	H72	0.99011	0.99133	0.99307	91.3	6.72	1.99	5.28	14.00	2.30	5.99	0.99	3.25	23.23	3.82	
36年目	H73	0.99002	0.99126	0.99302	91.3	6.66	1.98	5.29	13.92	2.20	5.96	0.94	3.22	23.11	3.66	
37年目	H74	0.98991	0.99118	0.99297	91.3	6.59	1.96	5.29	13.84	2.11	5.93	0.90	3.20	22.98	3.50	
38年目	H75	0.98981	0.99110	0.99292	91.3	6.52	1.94	5.30	13.76	2.01	5.91	0.87	3.18	22.85	3.34	
39年目	H76	0.98971	0.99102	0.99287	91.3	6.46	1.92	5.31	13.69	1.93	5.89	0.83	3.16	22.73	3.20	
40年目	H77	0.98960	0.99094	0.99282	91.3	6.39	1.91	5.31	13.61	1.84	5.86	0.79	3.13	22.60	3.06	
41年目	H78	0.98949	0.99086	0.99277	91.3	6.32	1.89	5.32	13.53	1.76	5.84	0.76	3.11	22.48	2.92	
42年目	H79	0.98938	0.99077	0.99271	91.3	6.25	1.87	5.32	13.45	1.68	5.81	0.73	3.09	22.35	2.80	
43年目	H80	0.98926	0.99069	0.99266	91.3	6.19	1.85	5.33	13.37	1.61	5.79	0.70	3.07	22.22	2.67	
44年目	H81	0.98915	0.99060	0.99261	91.3	6.12	1.84	5.34	13.29	1.54	5.76	0.67	3.04	22.10	2.56	
45年目	H82	0.98903	0.99051	0.99255	91.3	6.05	1.82	5.34	13.21	1.47	5.74	0.64	3.02	21.97	2.44	
46年目	H83	0.98891	0.99042	0.99250	91.3	5.99	1.80	5.35	13.14	1.40	5.71	0.61	3.00	21.85	2.34	
47年目	H84	0.98878	0.99033	0.99244	91.3	5.92	1.78	5.35	13.06	1.34	5.69	0.58	2.98	21.72	2.23	
48年目	H85	0.98866	0.99023	0.99238	91.3	5.85	1.77	5.36	12.98	1.28	5.66	0.56	2.95	21.59	2.13	
49年目	H86	0.98853	0.99014	0.99232	91.3	5.78	1.75	5.37	12.90	1.23	5.64	0.54	2.93	21.47	2.04	
合計						370.83	108.80	260.06	739.70	222.94	311.58	92.95	173.92	52.90	1225.19	368.80

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	西広島バイパス	4/4	19.4km

## ■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	77,277	
	改良費		式	1	14,746	
		土工	m <sup>3</sup>	11,473,333	9,977	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	—	—	
		法面工	m <sup>2</sup>	82,565	24	盛土法面
		擁壁工	式	1	2,359	ブロック積擁壁
		函渠工	式	1	2,386	管渠工、函渠工、水路工、等
	橋梁費		式	1	39,753	
		100m以上	m	6,725	37,647	ME橋(13橋)
		100m未満	m	568	2,106	PC橋(19橋)、ME橋(4橋)
	トンネル費		式	1	4,187	
		NATM	m	1,761	4,187	4本(上下線)
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費		式	1	6,942	
		IC	箇所	19	6,942	ダイヤモンド型(11箇所)、トランペット型(1箇所)、ランプ(7箇所)
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費		式	1	3,875	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	365,460	3,716	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	20,470	159	
	附帯施設費		式	1	7,774	
		交通管理施設工	式	1	3,794	標識工、防護柵工、道路照明工、中央分離帯工、等
遮音壁		m	4,566	3,980		
②用地及び補償費			式	1	11,996	
	用地費		式	1	11,137	
		宅地	m <sup>2</sup>	43,073	1,828	
		田畑	m <sup>2</sup>	126,711	1,888	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	437,916	7,422	
補償費		式	1	859		
③間接経費			式	1	12,927	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					102,200	

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	西広島バイパス	4/4	19.4km

## ■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	27,118	
	改良費		式	1	115	
		土工	m <sup>3</sup>	—	—	
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	—	—	
		法面工	m <sup>2</sup>	—	—	
		擁壁工	式	—	—	
		函渠工	式	1	115	水路工、等
	橋梁費		式	1	18,400	
		100m以上	m	2,283	18,400	ME橋(7橋)
		100m未満	m	—	—	
	トンネル費		式	—	—	
		NATM	m	—	—	
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費		式	1	2,014	
		IC	箇所	5	2,014	ランプ(5箇所)
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費		式	1	402	
車道舗装		m <sup>2</sup>	21,720	345		
歩道舗装		m <sup>2</sup>	7,270	57		
附帯施設費		式	1	6,187		
	交通管理施設工	式	1	2,416	標識工、防護柵工、道路照明工、中央分離帯工、等	
	遮音壁	m	4,566	3,771		
②用地及び補償費		式	—	—		
用地費		式	—	—		
	宅地	m <sup>2</sup>	—	—		
	田畑	m <sup>2</sup>	—	—		
	山林・原野	m <sup>2</sup>	—	—		
補償費		式	—	—		
③間接経費		式	1	5,938	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費				33,056		

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	西広島バイパス	2~8	19.4km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	19.4	3,382	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	15,732	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			19,114	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	西広島バイパス	2~4	2.3km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	2.3	460	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	1,840	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			2,300	

一般国道2号 西広島バイパス  
〔広島県への意見照会と回答〕



国中整企画第47号  
国中整港計第25号  
平成26年11月20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26年12月16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、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)

【河川事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
太田川直轄河川改修事業	継続	
芦田川総合水系環境整備事業	継続	
太田川総合水系環境整備事業	継続	
小瀬川総合水系環境整備事業	継続	

【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	

※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26年12月3日(水)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

施策分析評価係長 森浦

TEL:082-221-9231(代表)

FAX:082-227-2651

土総第10134号

平成26年12月5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26年11月20日付け国中整企画第47号及び国中整港計第25号で依頼のこのことについて、対応方針（原案）については、異存ありません。

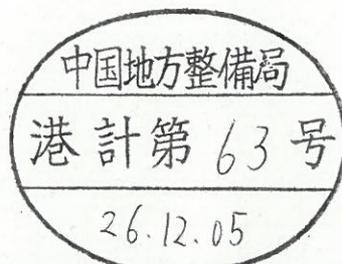
なお、個別の事業についての意見については、別紙のとおりです。

○ 道路事業 一般国道2号 西広島バイパス

担当 調整グループ

電話 082-513-3814

(担当者 北林)



## 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 西広島バイパス
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	継続とする対応方針については妥当である。
(具体的意見) 西広島バイパスは、広島市西部方面から広島市中心部へ流入する交通を円滑に分散・導入させ、慢性的な交通渋滞の緩和を図り、広島市の都市機能を強化するとともに、広域的な地域連携強化による周辺都市との一体的な発展に資する路線であると認識しております。 したがって、今後も全線供用に向けて計画的に整備を進めていただきたいと思います。	

一般国道2号 西広島バイパス  
〔広島市への意見照会と回答〕



国中整企画第47号  
国中整港計第25号  
平成26年11月20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(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26年12月16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、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 西広島バイパス	継続	

※貴市の意見を踏まえ、「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26年12月3日(水)までにお願いします。

※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

施策分析評価係長 森浦

TEL:082-221-9231(代表)

FAX:082-227-2651

広路計第40号

平成26年12月3日

中国地方整備局長 尾藤 勇 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26年11月20日付け国中整企画第47号及び国中整港計第25号で意見照会のあったこのことについては、下記のとおり回答します。

記

一般国道2号西広島バイパスの事業再評価に係る対応方針（原案）については異存ありません。

なお、事業の執行にあたっては、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。

