

一般国道185号 安芸津バイパス

道路建設事業の再評価項目調査書

| | | | | | |
|-------------------------|--|--------------------|-----------|-----------|-------------------------------------|
| 事業名 | 一般国道185号 <small>あきつ</small> 安芸津バイパス | 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： <small>ひろしま</small> 広島県 <small>あきつ</small> 東広島市安芸津町風早 至： <small>ひろしま</small> 広島県 <small>たけはら</small> 竹原市吉名町八代谷 | | | 延長 | 6.1 km |
| 事業概要 | <p>一般国道185号は、<small>ひろしま</small>広島県呉市から<small>ひろしま</small>広島県三原市までを結ぶ延長約7.7kmの主要幹線道路である。</p> <p>安芸津バイパスは、<small>ひろしま</small>広島県東広島市安芸津町風早から<small>たけはら</small>竹原市吉名町矢代谷を結ぶ延長6.1kmのバイパス事業である。</p> <p>事業目的は、線形不良の解消、災害時の代替ルートの確保、安全性・利便性の向上、救急医療活動の支援、安定した輸送活動の支援等である。</p> | | | | |
| | H11年度事業化 | H10年度都市計画決定 | H13年度用地着手 | H17年度工事着手 | |
| 全体事業費 | 約225億円 | 事業進捗率 (R3年度末見込) | 47% | 供用済延長 | 1.5 km |
| 地域の防災面の課題 | <ul style="list-style-type: none"> 平成16年には、台風による路面冠水や越波により国道185号で全面通行止め等が発生。また、平成30年7月豪雨では、国道185号で法面が崩落し、2日間にわたる全面通行止めが発生した。 また、当該箇所は地震発生時の津波浸水想定範囲に該当しており、国道185号では津波浸水により通行機能に障害が発生する可能性がある。 | | | | |
| 課題を踏まえた対策・事業内容 | <ul style="list-style-type: none"> 国道185号（安芸津バイパス並行区間）には、車道幅員が狭く平面曲線や縦断勾配の急な区間などの道路線形不良箇所や歩道未整備区間が存在しており、安全性が損なわれている。これらの課題を解消するためにはバイパスによる整備が必要となる。 | | | | |
| 事業の効果等 | <ul style="list-style-type: none"> ○災害等に対する不安感の解消 <ul style="list-style-type: none"> ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果 ・通行止め時の医療サービスが享受できなくなる不安解消効果 ・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果 ・新設道路への交通転換による並行現道の歩行者・自転車通行の快適性向上効果 ○走行時間の短縮等 | | | | 費用 <small>(残事業) / (事業全体)</small> |
| | | | | | 112 / 268億円 |
| | | | | | 事業費：92 / 241億円 維持管理費：20 / 27億円 |
| 関係する地方公共団体等の意見 | <p>広島県知事の意見：継続とする対応方針については妥当である。</p> <p>一般国道185号安芸津バイパスは、現道部において、台風などの異常気象時に越波や路面冠水による通行止めが発生しており、防災上の観点から特に重要な道路です。現在、一部区間が供用されているものの交通転換が進まず、バイパスとしての機能が十分に発揮されていない状況となっております。引き続き、コスト縮減を徹底していただきながら、早期完成に向けて確実に整備を進めていただきたい。</p> | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | <ul style="list-style-type: none"> ・平成31年3月に国道185号休山改良事業（休山トンネル4車線化）が完成。 ・竹原市は、令和元年5月に日本遺産「北前船寄港地・船主集落」に追加認定。令和2年4月に「道の駅たけはら」がリニューアルオープン。 ・呉駅交通ターミナル整備事業が令和3年度に新規着手。交通流円滑化や移動快適性の向上、防災機能向上等の効果が期待されている。 | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | <p>令和3年度末見込みで事業全体の進捗率は47%となる見込みである。現在までに1.5kmを開通している。</p> | | | | |

| | |
|--|------|
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | |
| 引き続き早期全線開通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 | 事業継続 |
| 対応方針決定の理由 | |
| ・ 事業の必要性に変化はなく、防災面の効果が見込まれるため。 | |
| 事業概要図 | |
| | |

※ 1 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

「事業再評価」
一般国道185号 ^{あきつ}安芸津バイパス

令和3年12月

国土交通省 中国地方整備局

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

- ◇平成31年3月に国道185号休山改良事業（休山トンネル4車線化）が完成。
- ◇竹原市は、令和元年5月に日本遺産「北前船寄港地・船主集落」に追加認定。令和2年4月に「道の駅たけはら」がリニューアルオープン。
- ◇呉駅交通ターミナル整備事業が令和3年度に新規着手。交通流円滑化や移動快適性の向上、防災機能向上等の効果が期待されている。

2) 事業の効果

- ◇便益及び費用
【便益】3便益207億円、CVMによる便益110億円
【費用】268億円（事業全体） 112億円（残事業）
- ◇道路の役割
 - ①物流ネットワークの確保（農産品の物流支援）
 - ②環境への影響を考慮した効果[約1.6千トン/年のCO2削減]
 - ③沿道環境の改善[NOX排出量：約3.6トン/年（約0.1%）削減、SPM排出量約0.2トン/年（0.1%）削減]

3) 事業の進捗状況

- ◇令和3年度末で事業全体の進捗率は47%の見込みである。
- ◇現在までに、1.5kmを開通している。

②事業の進捗見込み

- ◇今後も段階的に整備し、早期完成を目指して事業を推進する。

③コスト縮減や代替案立案の可能性

- ◇今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

2. 県への意見照会結果

- ・広島県知事の意見：継続とする対応方針については妥当である。
一般国道185号安芸津バイパスは、現道部において、台風などの異常気象時に越波や路面冠水による通行止めが発生しており、防災上の観点から特に重要な道路です。現在、一部区間が供用されているものの交通転換が進まず、バイパスとしての機能が十分に発揮されていない状況となっております。引き続き、コスト縮減を徹底していただきながら、早期完成に向けて確実に整備を進めていただきたい。

【今後の対応方針（原案）】

- ・以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられるため、今後とも**事業継続が妥当**。
- ・今後の事業の実施にあたっては、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的に事業を継続する。

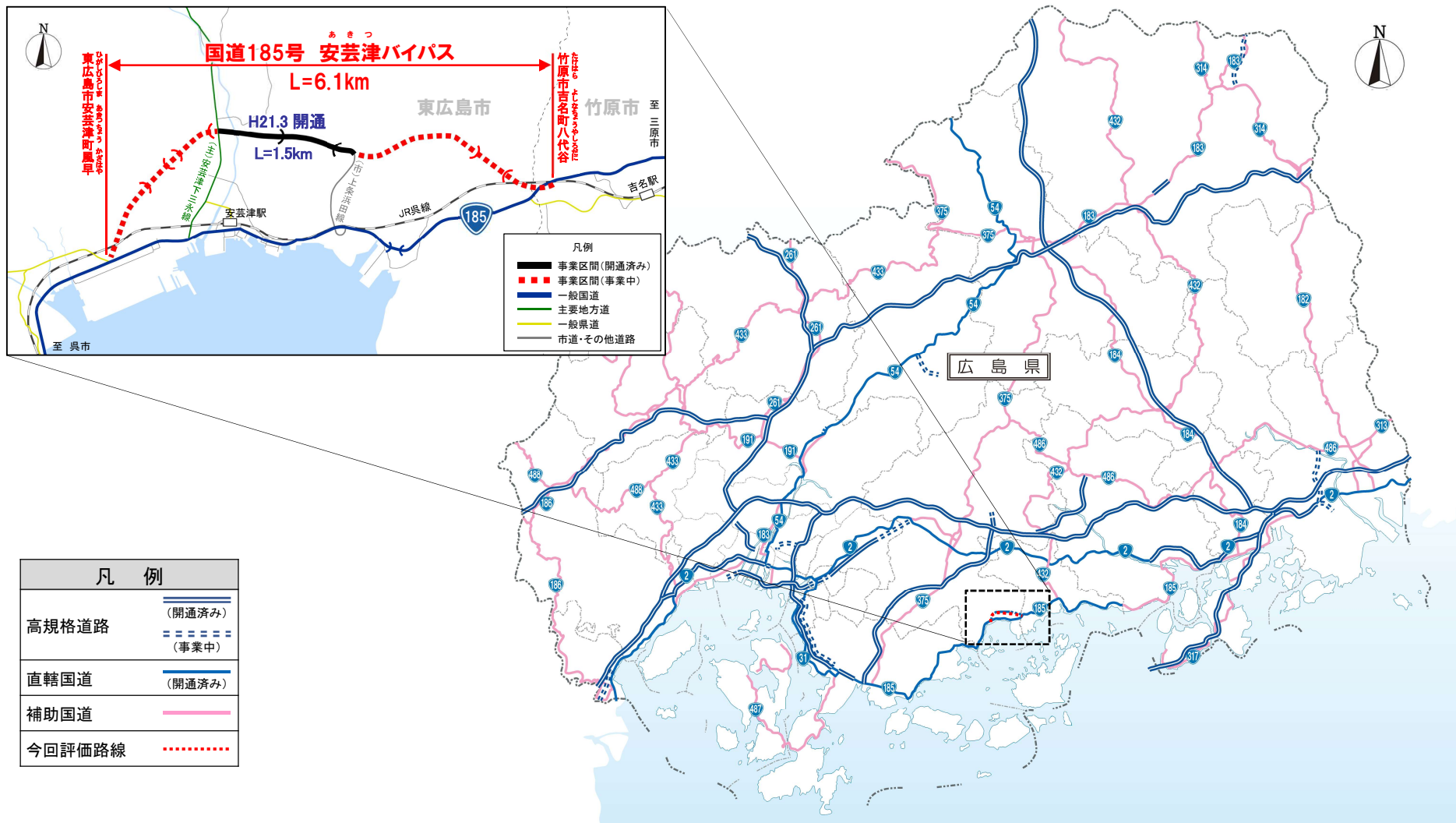
1. 再評価の重点化・効率化判定票 (道路・街路事業)

| 項目 | 判定 | | | |
|--|---|------------------------|-------------|---|
| | 判断根拠 | チェック欄 | | |
| 事業を巡る社会経済情勢等の変化 | | | | |
| 事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない | 対象路線沿線市町村の人口 H28.3: 184,929人 → R3.3: 188,969人 対象路線沿線市町村の自動車保有台数 H28: 130,464台 → R1: 134,716台 ※対象路線沿線市町村: 東広島市 | 変化なし ■ | 変化あり □ | |
| 前回評価からの事業費・事業期間の増加 | | | | |
| | | 10%以内 増加無し 増加 10%超え | | |
| 事業費の増加 | 全体事業費: 185億円(H28年度再評価時) → 225億円(R3年度再評価時) ※増加率22% | □ | □ | ■ |
| 事業期間の増加 | 24年(H28年度再評価時) → 32年(R3年度再評価時) ※増加率33% | □ | □ | ■ |
| 前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等 | | | | |
| 費用便益分析マニュアルに変更がない | H30.2.9_費用便益分析マニュアル | 変化なし □ | 変更あり ■ | |
| 需要量の変化(需要量等の減少が10%以内) | 1,110,432 TE/日(H28年度再評価) → 1,242,537 TE/日(R3年度再評価) ※増加率11.9% | 10%以下 □ | 10%超え ■ | |
| 周辺ネットワークで新規事業化がない | | なし ■ | あり □ | |
| 下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている | 直近3ヶ年の事業費の平均に対する分析費用 0.33% < 基準値(1.0%) | 満足している ■ | 満足してない □ | |
| 前回評価で資料の作成を省略していない | | 省略していない ■ | 省略している □ | |
| 前回評価で費用対効果分析を省略していない | | 省略していない ■ | 省略している □ | |
| その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由) | 特になし | — | | |
| 以上より、審議区分 : 重点 資料 : 作成 費用対効果分析 : 実施 とする。 | | | | |

2. 事業概要

(1) 位置図

- 一般国道185号は、広島県呉市から三原市までを結ぶ延長約77kmの主要幹線道路である。
- 安芸津バイパスは、広島県東広島市安芸津町風早から竹原市吉名町矢代谷を結ぶ延長6.1kmのバイパス事業である。



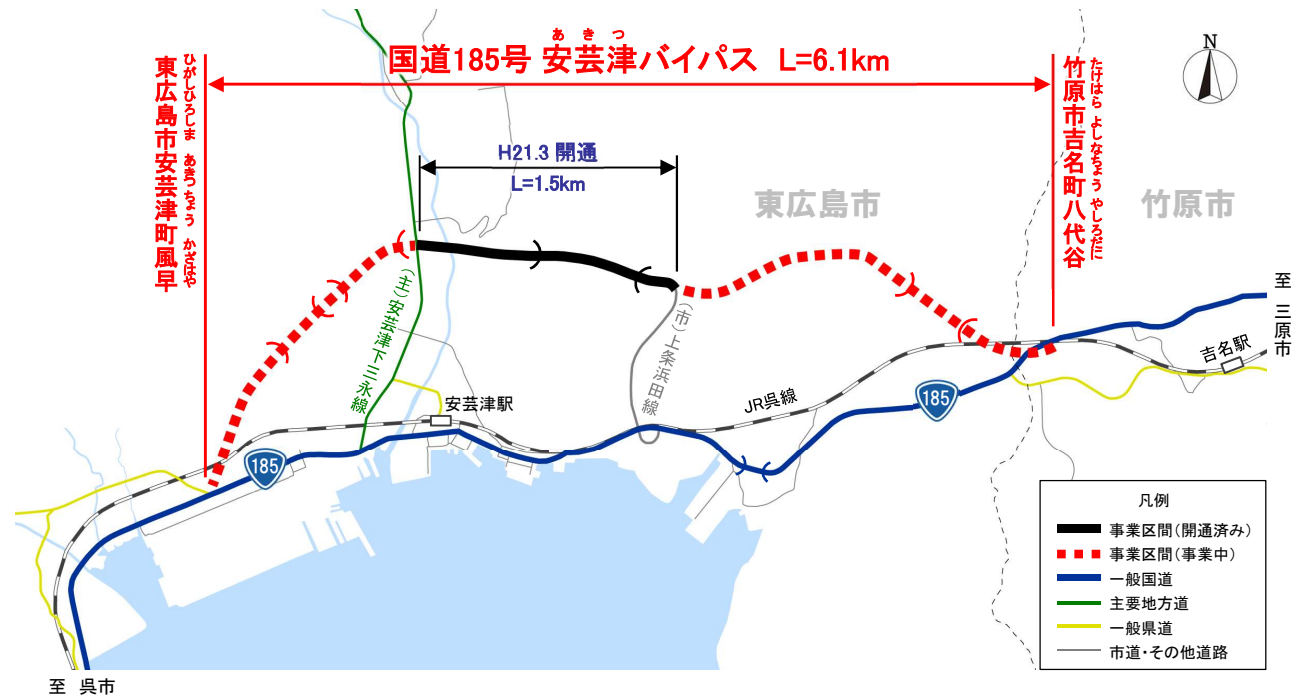
2. 事業概要

(2) 事業目的と計画概要

【目的】線形不良の解消、災害時の代替ルートの確保、安全性・利便性の向上、救急医療活動の支援、安定した輸送活動の支援等を図るものである。

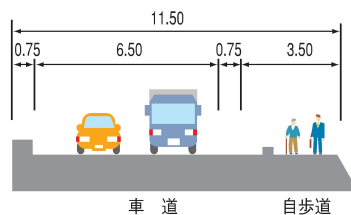
計画概要

| | |
|--------|-------------------------------|
| 起 終 点 | 起点：東広島市安芸津町鳳早 終点：竹原市吉名町八代谷 |
| 計画延長 | L=6.1km |
| 道路規格 | 第3種第2級 |
| 設計速度 | 60km/h |
| 車線数 | 2車線 |
| 都市計画決定 | 平成11年3月23日 |
| 都市計画変更 | 平成23年12月26日 |
| 事業着手 | 平成11年度 |
| 用地着手年度 | 平成13年度 |
| 工事着手年度 | 平成17年度 |
| 全体事業費 | 約225億円 |

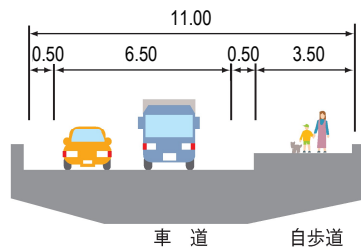


標準断面図

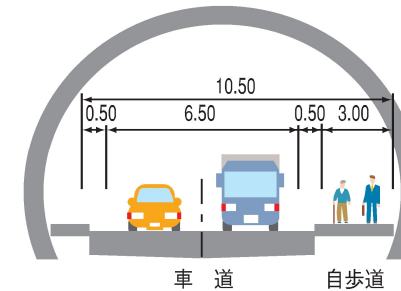
土工部



橋梁部



トンネル部

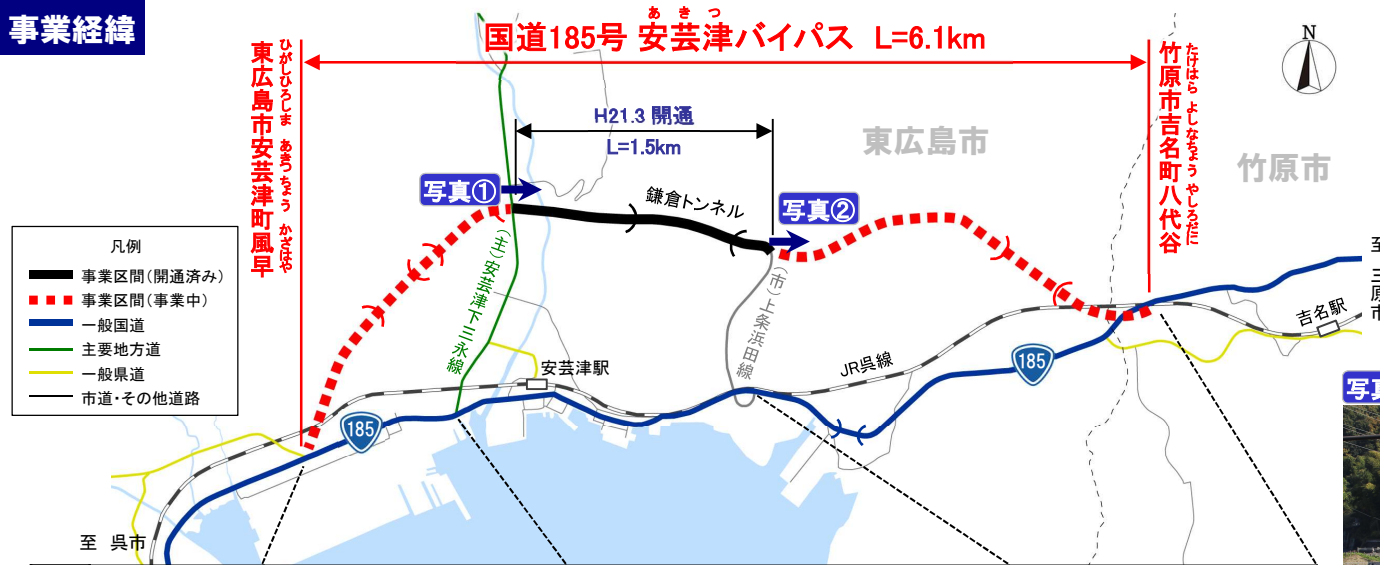


2. 事業概要

(3) 事業の経緯及び進捗状況

・平成20年度末に県道安芸津下三永線から市道上条浜田線間の1.5kmを開通。

事業経緯



事業の進捗状況

(令和3年度末見込)

| | |
|----|-----|
| 用地 | 91% |
| 工事 | 33% |
| 全体 | 47% |

※事業費に対する割合

| 年度 | 区間 | あきつしもみながせん 起点～(主)安芸津下三永線 | あきつしもみながせん (主)安芸津下三永線～(市)上条浜田線 | かみじょうはまだせん (市)上条浜田線～終点 |
|--------|---|-----------------------------|-----------------------------------|---------------------------|
| | 平成10年度 | 都市計画決定(平成11年3月) | | |
| 平成11年度 | 事業化 | | | |
| 平成13年度 | | | 用地着手 | |
| 平成17年度 | | | 工事着手 | |
| 平成20年度 | | | 平成21年3月29日部分開通 | |
| 平成21年度 | 中国地方整備局事業評価監視委員会にて再評価(2車線へ見直すことにより事業継続) | | | |
| 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 | | | |
| 平成23年度 | 都市計画変更(車線数を4車線から2車線へ変更) | | | |
| 平成25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 | | | |
| | 地元設計協議開始 | | — | 地元設計協議開始 |
| 平成28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 | | | |

写真① R3年11月撮影



(主)安芸津下三永線付近から鎌倉トンネルを望む

写真② R3年10月撮影



鎌倉トンネルから

3. 前回評価時からの主な周辺状況の変化

- 平成31年3月に国道185号休山改良事業(休山トンネル4車線化)が完成。
- 竹原市は、令和元年5月に日本遺産「北前船寄港地・船主集落」に追加認定。令和2年4月に「道の駅たけはら」がリニューアルオープン。
- 呉駅交通ターミナル整備事業が令和3年度に新規着手。交通流円滑化や移動快適性の向上、防災機能向上等の効果が期待されている。



4. 事業の必要性

(1) 現状の課題

平常時

課題①: 安全・安心の確保



整備効果①: 急カーブや隘路の回避による走行性、安全性の向上

課題②: 死傷事故の発生



整備効果②: バイパスへの交通転換による死傷事故の減少

異常気象時等

課題③: 事故・災害による通行止め



整備効果③: 通行止め発生時の通行機能の確保

課題④: 災害時における救援ルート確保



整備効果④: 緊急輸送・救助活動の支援

(2) 道路整備により期待される効果

①: 産業振興



整備効果①: 安定した出荷の支援

《整備効果》

4. 事業の必要性

(1) 現状の課題 平常時

課題①安全・安心の確保(急カーブや隘路の回避による走行性、安全性の向上)

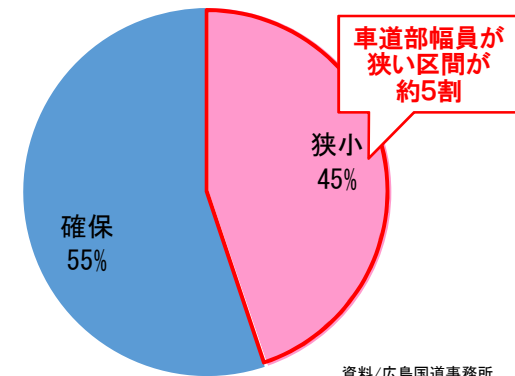
- ・国道185号は、車道部幅員が狭く、平面曲線や縦断勾配の急な区間等の道路線形不良箇所や国際海上コンテナ車(40ft 背高)(高さ4.1mの車両)の構造基準を満たさない区間(木谷トンネル)があり物流活動の支障となっている。
- ・沿線には駅や学校等の施設が立地しているが、歩道未整備区間があり、歩行者等の安全確保が課題である。

道路線形不良箇所等



国道185号 (安芸津町風早～吉名町矢代谷区間) における車道部幅員が狭い区間の割合

【車道部幅員が7m以下の割合】

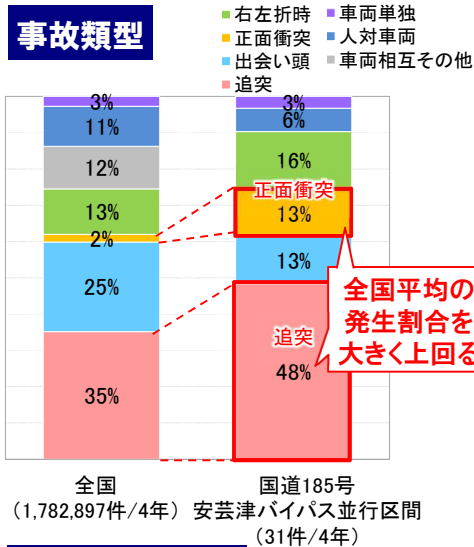


4. 事業の必要性

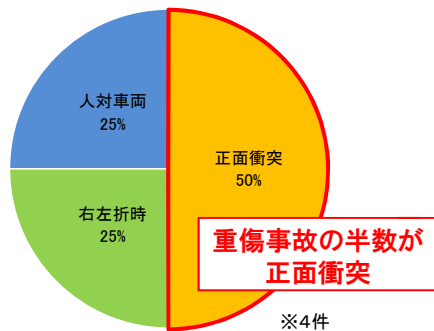
(1) 現状の課題 平常時

課題②死傷事故の発生(バイパスへの交通転換による死傷事故の減少)

- ・安芸津バイパス並行区間の追突及び正面衝突の割合は全国平均を上回っており、特に重傷事故になりやすい正面衝突は全国平均の約7倍の割合で発生している。
- ・安芸津駅周辺や沿道出入りが多い箇所、急カーブ・急勾配箇所が多く発生していることから、バイパス整備により道路線形不良箇所等が回避でき、通過交通の転換が図られ、死傷事故の減少が期待される。

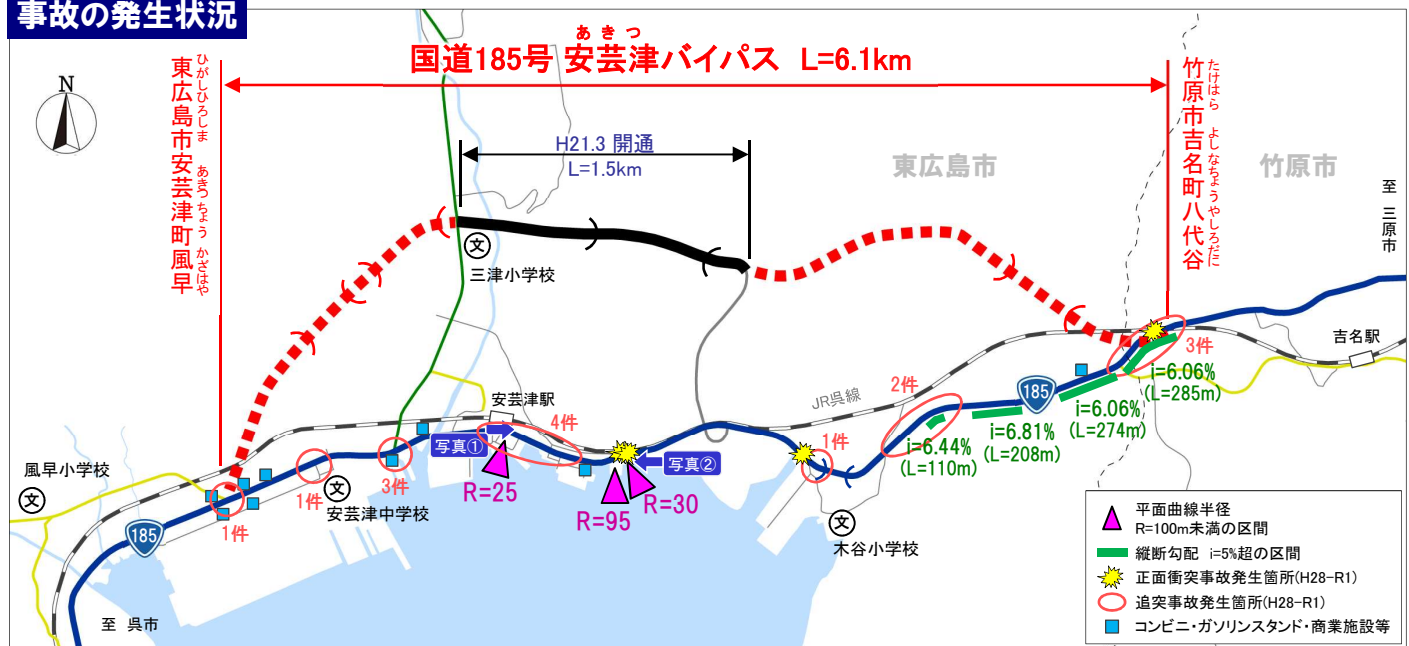


重傷事故の内訳



資料/交通事故・道路統合データベース (H28-R1)

事故の発生状況



4. 事業の必要性

(1) 現状の課題 異常気象時等

課題③ 事故・災害による通行止め(通行止め発生時の通行機能の確保)

- ・安芸津バイパス並行区間においては、台風による越波・路面冠水や事故等により、通行止めが発生。H30.7豪雨では国道185号で法面崩落が発生し、中心部など周辺の路線でも冠水により通行に支障が生じた。
- ・バイパス整備により国道185号の代替路として通行機能を確保することができるため、異常気象時でも安芸津病院への円滑な救急搬送や災害現場への迅速な救助活動が可能となり、住民の安心・安全な暮らしを支援する。

事故・災害による通行止め発生箇所



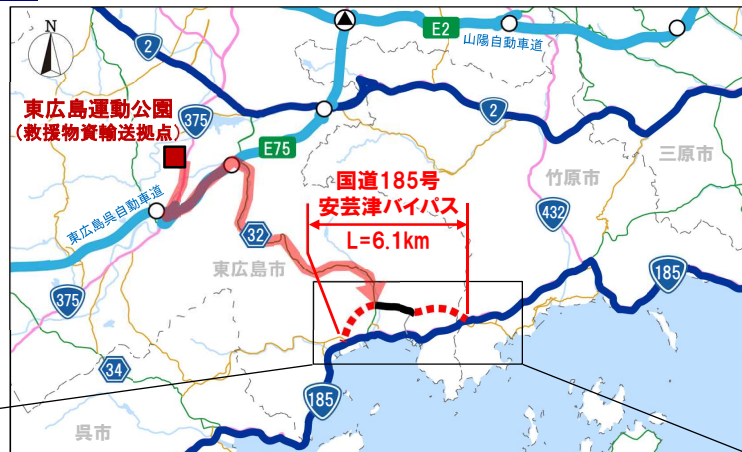
4. 事業の必要性

(1) 現状の課題 異常気象時等

課題④災害時における救援ルート確保(緊急輸送・救助活動の支援)

- ・安芸津町の沿岸部では、高潮や津波による浸水被害が想定されている。
- ・東広島運動公園は、県の救援物資輸送拠点に位置付けられており、H30.7豪雨においても物資の受入や提供を実施。
- ・バイパス整備により、沿岸部への支援物資の輸送や救助活動を迅速かつ確実に実施することが可能となる。

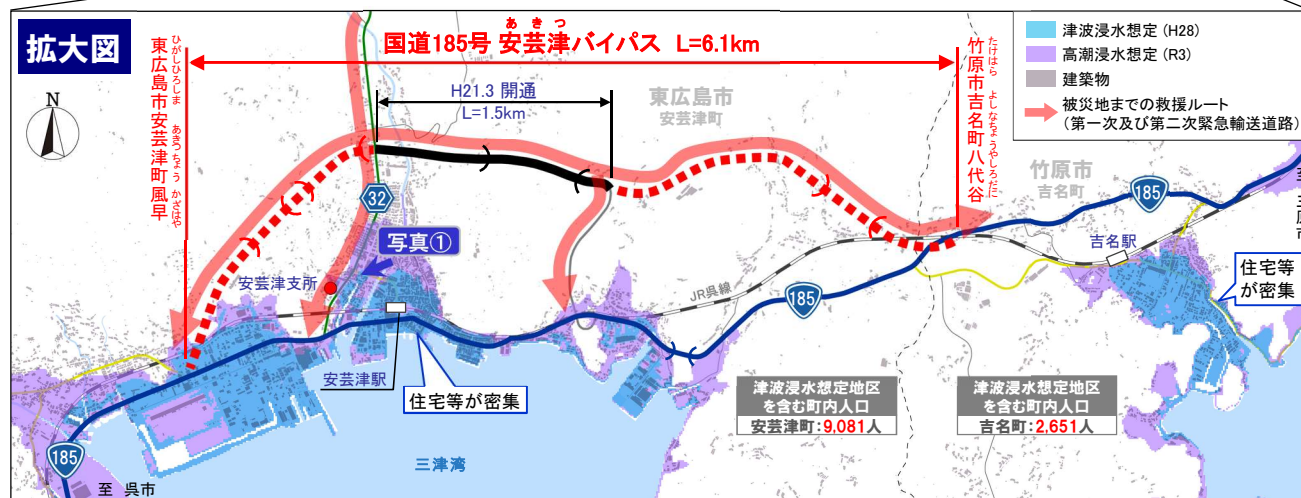
浸水被害による沿岸部への救援ルート



東広島市における津波による被害想定
※南海トラフ巨大地震が発生した場合の被害

| | |
|-----------|---------|
| 震度 | 全域5弱～6弱 |
| 津波浸水面積 | 258 ha |
| 津波による建物被害 | 532 棟 |

資料/広島県地震被害想定調査報告書H25.10



資料/津波浸水想定: 国土数値情報、高潮浸水想定: 高潮・津波災害ポータルひろしま、人口: 住民基本台帳R3.3.31現在

《東広島市地域強靱化計画》

災害時の物資の輸送を行う緊急輸送路の強化及び消防・救急・救命活動並びに避難場所へ向かう道路網の形成を図る

《第2次東広島市都市計画マスタープラン》

災害時における、救助活動や支援物資の輸送を支える道路網の構築に向けて、主要幹線道路の整備を推進する

↓

安芸津町内の被災時には、バイパスが沿岸部への救助活動などを支援する

4. 事業の必要性

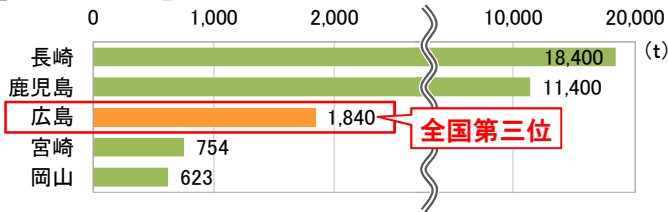
(2) 道路整備により期待される効果

① 産業振興(安定した出荷の支援)

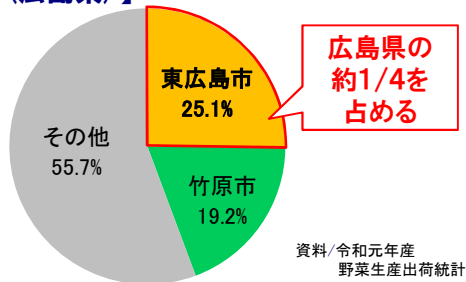
- ・広島県の秋植えばれいしょの収穫量は全国第三位であり、安芸津町は広島県を代表する赤土じゃがいもの産地である。
- ・バイパス整備により、狭隘路や線形不良箇所を回避することで、大型車の走行性が向上し、荷傷みが軽減され、安定した出荷の支援につながり、更なるブランド化・産業振興が期待される。

秋植えばれいしょの収穫量

【都道府県別】

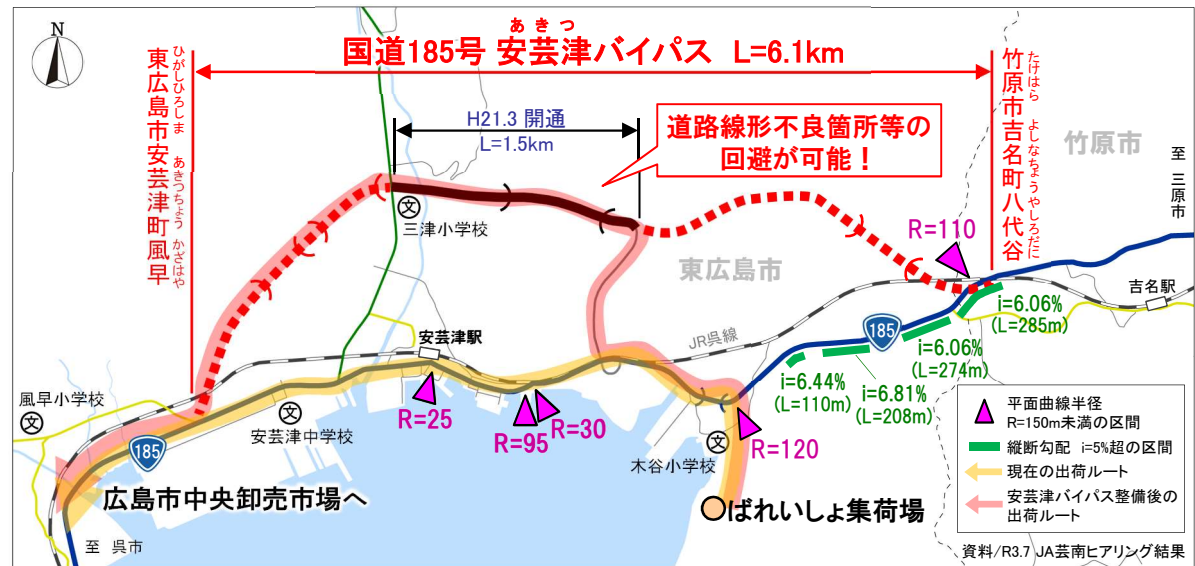


【市町村別割合(広島県)】



資料/令和元年産 野菜生産出荷統計

秋植えばれいしょの出荷ルート



《安芸津マル赤馬鈴しょ》



安芸津町の木谷地区、瀬戸内海に面した一日中海風・太陽を浴びる傾斜地の赤土で育った「マル赤馬鈴しょ」。表皮は薄く、見た目は凹凸の少ない美しい形状で、また食感ではんぷい質が高いため、ホクホクしつつしっとり感もあわせ持ち、柔らかくきめ細やかで上質な味わいが特徴。

資料/東広島マイスター公式ガイドより抜粋

地域の声

国道185号を利用して、4tトラックで週に10便広島市中央卸売市場に出荷していますが、急カーブや幅員が狭い区間があり、速度を落として運転せざるを得ずまた自転車通学でも利用されていることから、危険を感じています。



安芸津バイパスが整備されれば、道路幅員が広くなり安心して走行でき、車両が分散されるため走行時間が短くなると期待しています。また、湿気が多い時期は、圧力がかかると段ボールが変形してしまうため、線形不良箇所を回避でき、荷物が揺れないということは重要です。

(R3.7 JA芸南ヒアリング結果)

5. コスト増加の要因

・総事業費（増額後）：225億円 今回増額：40億円（約22%増）

■コスト増加の内訳

| 項 目 | 増 額 費 用 |
|------------------|---------|
| (1) 法面対策工の追加 | 23億円 |
| (2) JRトンネル上部通過対策 | 9億円 |
| (3) トンネル補助工法の追加 | 8億円 |
| 合 計 | 40億円 |

■安芸津バイパスにおける費用便益分析上の事業期間の延長理由

法面対策工やトンネル補助工法の追加、JRトンネル上部追加対策に伴い、設計及び工事に要する期間を8年延長することから、費用便益分析上の事業期間を延長した。

5. コスト増加の要因

(1) 法面对策工の追加

約23億円の増額

・平成30年7月豪雨により、周辺地域で法面変状が発生した。そのため、当該地区において、追加の地質調査を実施した結果、崩壊地形や破碎帯が確認された。そのため、切土勾配を緩やかにし、法面对策工（グラウンドアンカー工）を追加する必要が生じた。

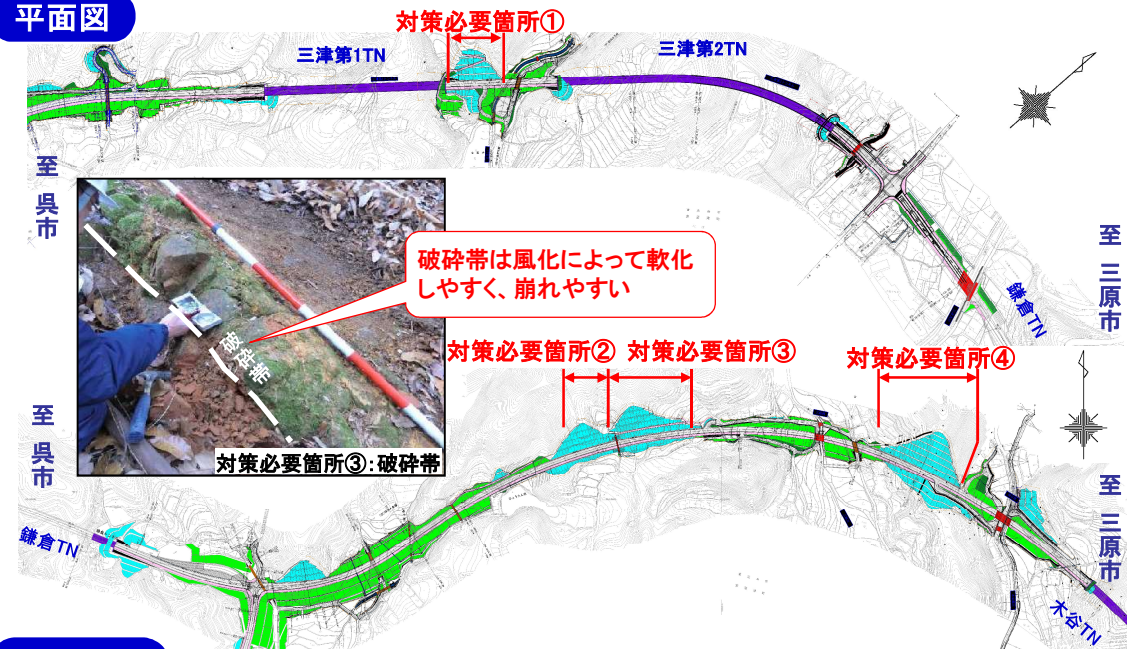
位置図



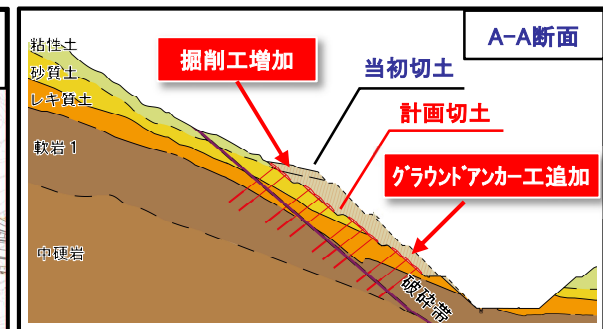
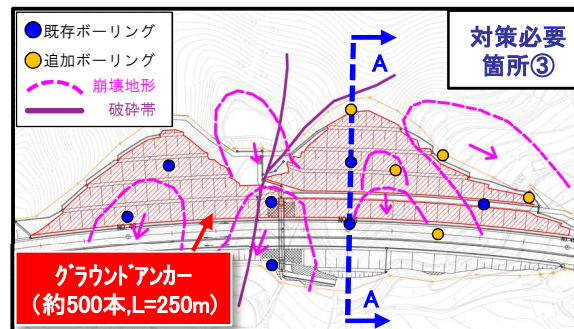
写真



平面図



対策概要



| 法面对策工の追加 内訳 | | |
|-------------|-----------------------|---------|
| 掘削工 | 約82,000m ³ | 約 4億円増額 |
| グラウンドアンカー工 | 約1,000本 | 約19億円増額 |

5. コスト増加の要因

(2) JRトンネル上部通過対策

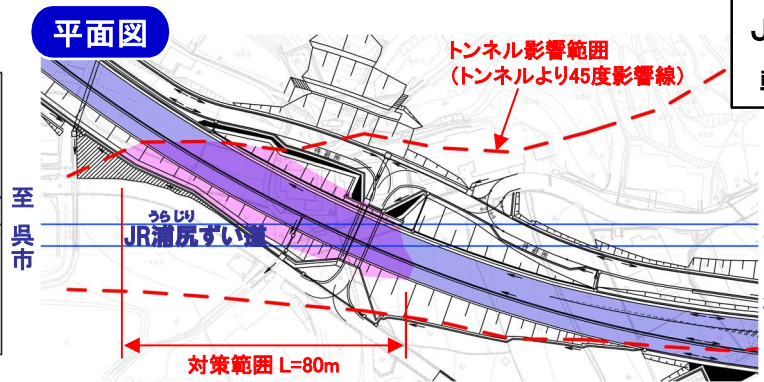
約9億円の増額

・当該箇所においては、安芸津バイパス本線とJR浦尻ずい道が交差する構造となるため、令和元年度にJRと協議を行った結果、トンネル上部盛土の軽量化対策として、軽量盛土工(EPS)による対策が必要となった。

位置図



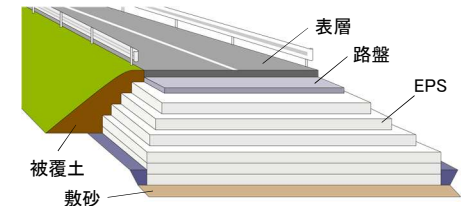
平面図



JRトンネル上部通過対策 内訳

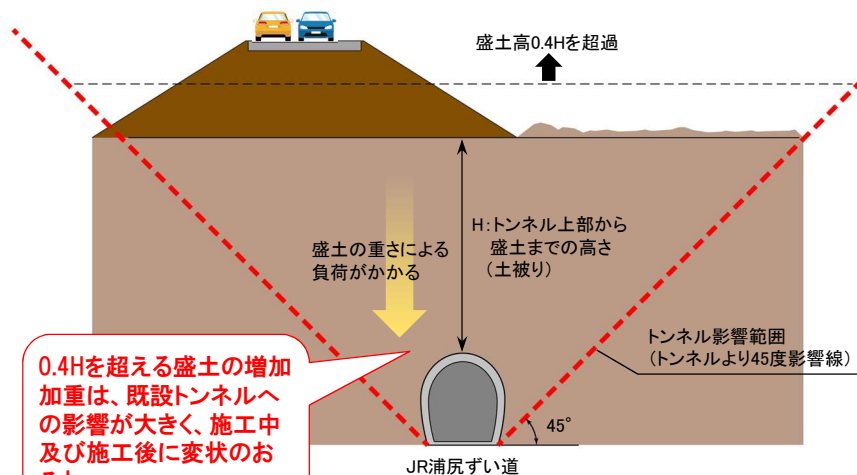
軽量盛土工 約13,000m³ 約9億円増額

【対策イメージ(EPS)】



対策概要

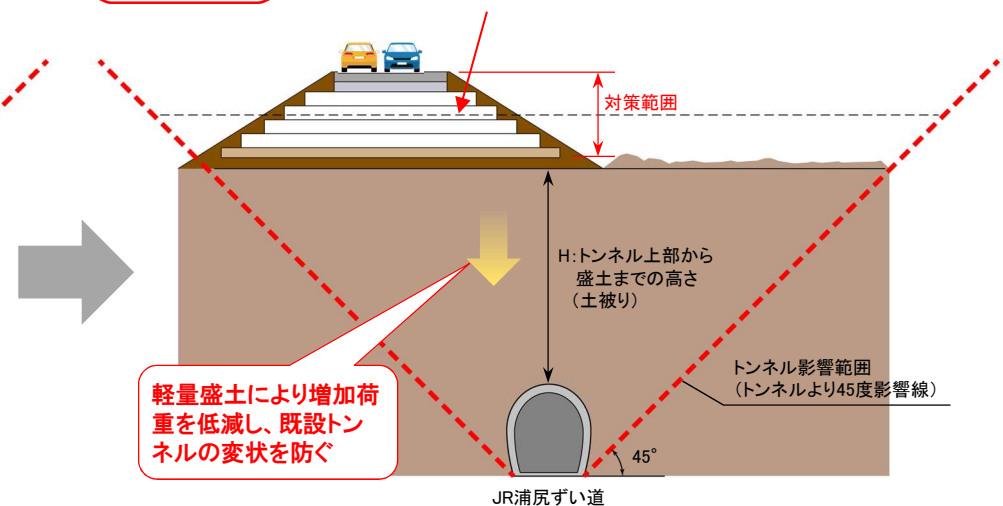
当初



0.4Hを超える盛土の増加は、既設トンネルへの影響が大きく、施工中及び施工後に変状のおそれ

変更

軽量盛土工(EPS)の追加



軽量盛土により増加荷重を低減し、既設トンネルの変状を防ぐ

5. コスト増加の要因

(3)トンネル補助工法の追加

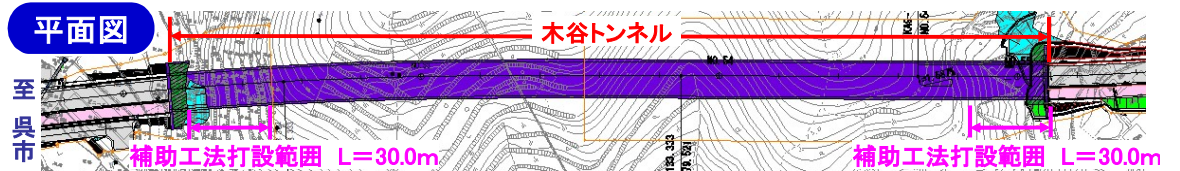
約8億円の増額

・既往文献より地形・地質状況を判断しトンネル計画を実施していたが、平成30年度にトンネル詳細設計を実施した結果、風化の進行に起因した天端の抜け落ちや切羽の崩落が発生する恐れがあることが判明したため、安全に掘削するためのトンネル補助工法である長尺鋼管フォアパイリング、鏡吹付コンクリートを追加した。

位置図



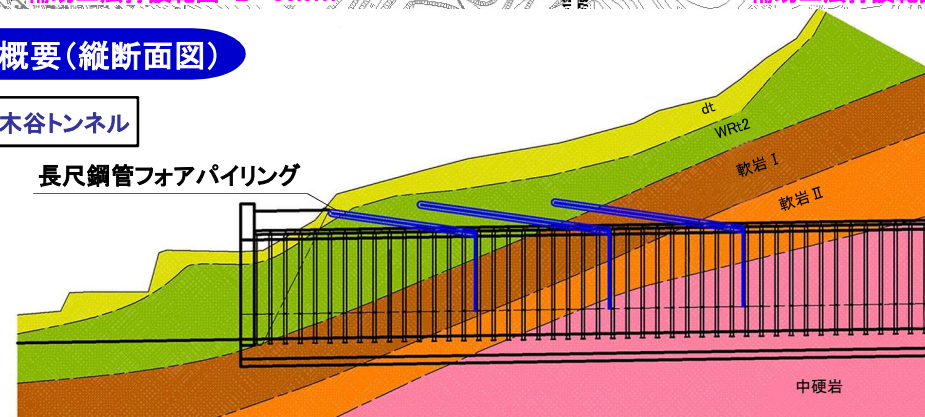
平面図



対策概要(縦断面図)

木谷トンネル

長尺鋼管フォアパイリング

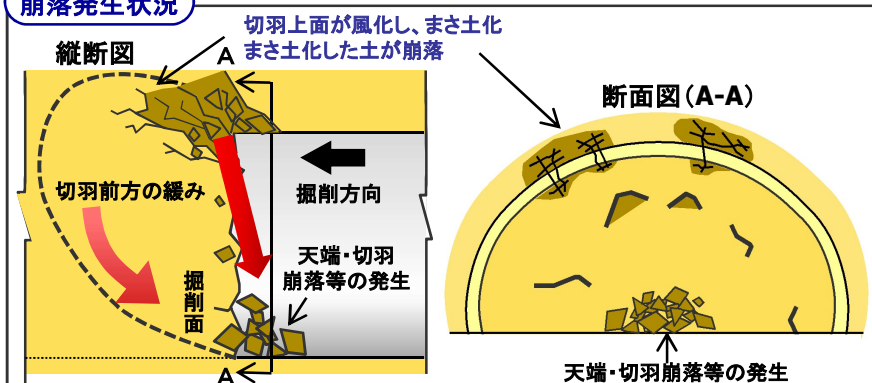


トンネル補助工法の追加 内訳

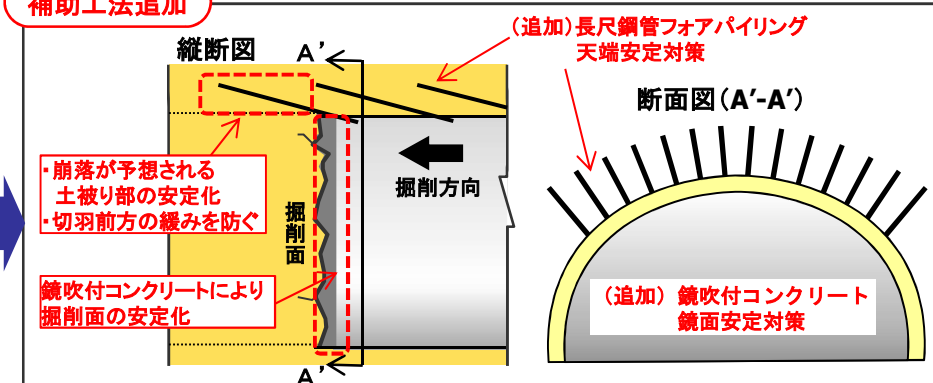
- 三津第一トンネル **約3億円増額**
 - ・長尺鋼管フォアパイリング 375本
 - ・鏡吹付コンクリート 135断面
- 三津第二トンネル **約4億円増額**
 - ・長尺鋼管フォアパイリング 450本
 - ・鏡吹付コンクリート 160断面
- 木谷トンネル **約1億円増額**
 - ・長尺鋼管フォアパイリング 100本
 - ・鏡吹付コンクリート 33断面

対策イメージ

崩落発生状況



補助工法追加

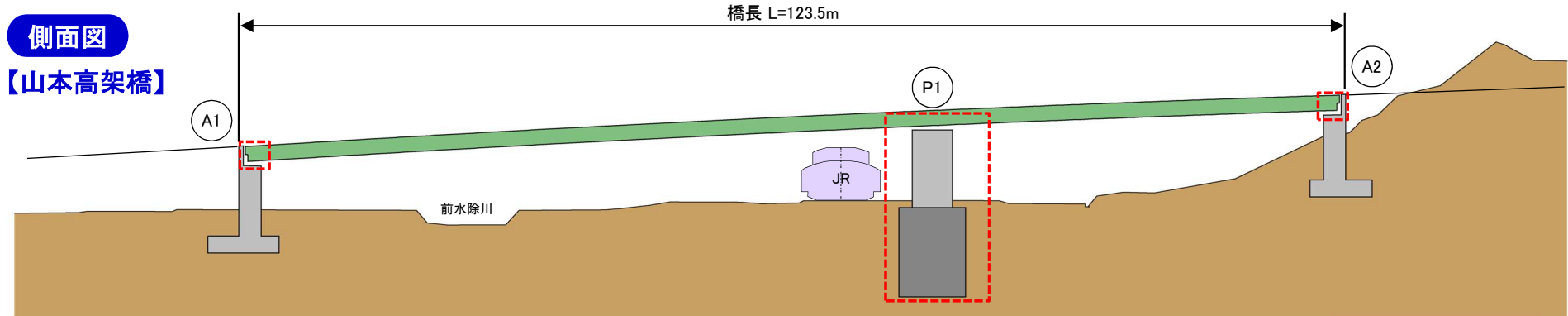


6. コスト縮減に対する取組

(1) 免震支承の採用

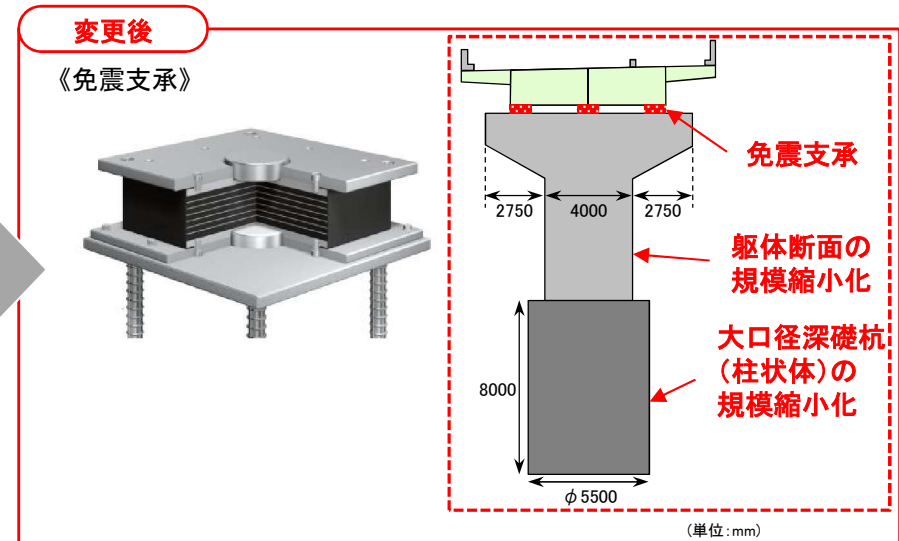
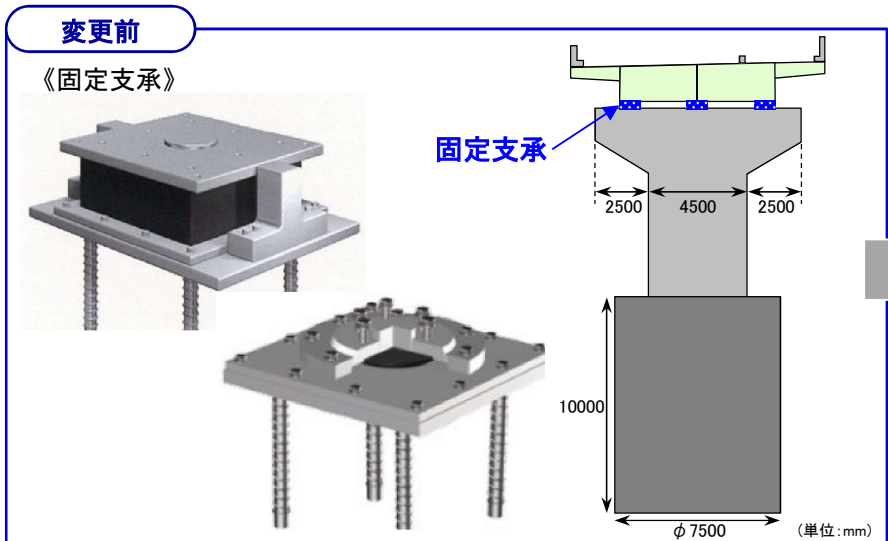
約0.6億円の縮減

- ・従来の支承形式に対し、支承部で地震エネルギーを効率的に吸収可能な免震支承を採用。
- ・免震支承を採用することで支承部材のコスト縮減を実現。
- ・免震支承の採用及び本橋梁の橋脚高さ等を踏まえると、地震時に橋梁が受ける水平力が小さくなり、橋脚基礎及び躯体の規模縮小化が可能となるため、更なるコスト縮減を実現。



対策概要

※対象橋梁 1橋



7. 今回のとりまとめ結果

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

◆総便益(現在価値)

①3便益

| | | | | |
|---|---|-----------|------------|----------------|
| ・移動時間の短縮 ・移動時間の短縮等に伴う経費の減少 ・道路機能の向上による交通事故の減少 | ・人、車両、貨物の移動における短縮時間 ・総走行距離の短縮 ・道路種別毎の利用交通量の変化 | ・走行時間短縮便益 | 179(121)億円 | 費用便益分析マニュアルに準拠 |
| | | ・走行経費減少便益 | 23(17)億円 | 費用便益分析マニュアルに準拠 |
| | | ・交通事故減少便益 | 4.1(3.3)億円 | 費用便益分析マニュアルに準拠 |

②災害等に対する不安感の解消便益

| | | | | |
|---------------------------|--|--------------------------------------|-------|-----------------|
| ・災害時の迂回ルート確保による不安解消 | ・災害・事故による通行止めの解消 0.260日/年 → 解消 | ・災害時の迂回ルート確保による不安解消効果 | 31億円※ | CVM(仮想市場法)により算出 |
| | | ・通行止め時の医療サービスが享受できなくなる不安解消効果 | 24億円※ | CVM(仮想市場法)により算出 |
| ・隘路区間や線形不良箇所の解消による安全・安心確保 | ・急カーブ(R<100m) 3箇所 → 解消 ・急勾配(I>5%) 4箇所(0.9km) → 解消 | ・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果 | 27億円※ | CVM(仮想市場法)により算出 |
| | | ・新設道路への交通転換による並行現道の歩行者・自転車通行の快適性向上効果 | 30億円※ | CVM(仮想市場法)により算出 |

◆総費用(現在価値)

()書きは、残事業の便益額
 ※試算値(開通後50年間の便益額として試算した値)

| | 項目 | 全体事業費 | 残事業費 |
|-----|-------|-------|-------|
| 総費用 | 事業費 | 241億円 | 92億円 |
| | 維持管理費 | 27億円 | 20億円 |
| | 計 | 268億円 | 112億円 |

注)表示桁数の関係で合計が合わない場合がある。

◆まとめ

| | | | | |
|-----------------|--------|--------|--------|-------------|
| 計画交通量 | 総事業費 | 総費用(C) | 3便益(B) | CVMによる便益(B) |
| 8,900~10,800台/日 | 約225億円 | 268億円 | 207億円 | 110億円 |

※基準年:R3年

◆道路の役割

■道路の役割

- ①物流ネットワークの確保(農産品の物流支援)
- ②環境への影響を考慮した効果[約1.6千トン/年のCO2削減]
- ③沿道環境の改善[NOX排出量:約3.6トン/年(約0.1%)削減、SPM排出量:約0.2トン/年(0.1%)削減]

8. 事業効果（CVMによる便益計測）

◆CVM(仮想市場法)による便益計測

仮想的市場評価法(CVM)適用の指針(平成21年7月)により負担金の支払意思額(WTP)を計測

⇒便益＝支払意思額(WTP)×集計世帯数×評価期間(開通後50年間)

- ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果
- ・通行止め時の医療サービスが享受できなくなる不安解消効果
- ・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果
- ・新設道路への交通転換による並行現道の歩行者・自転車通行の快適性向上効果

(1)住民アンケートによる支払意思額の調査

- 事業の効果が及ぶ範囲として、将来利用交通量のOD内訳より調査範囲(広域通過除く)を設定。インターネット(WEB)調査と紙アンケート調査を併用実施。
【紙アンケート配布エリア(旧市区町村名で記載)】 竹原市、安芸津町
【WEB配信エリア(旧市区町村名で記載)】 呉市、音戸町、倉橋町、下蒲刈町、蒲刈町、安浦町、川尻町、豊浜町、豊町、三原市、大和町、本郷町、久井町、東広島市、黒瀬町、福富町、豊栄町、河内町
- 配布(配信)・回収状況
紙アンケート配布数:2,050世帯… 有効回答数:485件(回収率:23.7%)
WEB配信数:6,456件… 有効回答数:362件((参考)回収率:5.6%) 合計:847件

(2)便益算定範囲の設定

- アンケート結果より、事業箇所に並行する現道の利用実態を踏まえ、月1回程度利用する範囲を設定。
【便益算定範囲(旧市区町村名で記載)】
竹原市、安芸津町、呉市、下蒲刈町、蒲刈町、安浦町、川尻町、三原市、大和町、本郷町、久井町、東広島市、黒瀬町、福富町、河内町

(3)支払意思額の推計

- アンケートの有効回答をもとに、支払意思額(WTP)を推計。
有効回答数815件(96.0%)(アンケート配布エリア回答数:847件)

(4)年便益の算定

- アンケートの有効回答の平均支払意思額を基に、年便益額を算定

(5)総便益の算定

- 評価期間を開通後50年間とし、現在価値を算定。

▼効果項目別WTP、便益算定結果【安芸津バイパス】

| 効果項目 | 支払意思額 (WTP) (円/月/世帯) | 便益算定 世帯数 (H27) | 単年便益 (億円/年) | 総便益 (億円) |
|-------------------------------------|----------------------------|----------------------|----------------|-------------|
| 災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果 | 84 | 222,566 | 2 | 31 |
| 通行止め時の医療サービスが享受できなくなる不安解消効果 | 65 | | 2 | 24 |
| 線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果 | 73 | | 2 | 27 |
| 新設道路への交通転換による並行現道の歩行者・自転車通行の快適性向上効果 | 81 | | 2 | 30 |
| 合計 | 303 | | 8 | 110 |

世帯数の資料/H27国勢調査

注)表示桁数の関係で合計が合わない場合がある

◆前回評価時との比較

| | 前回評価 (H28年度) | 今回評価 (R3年度) | 備 考 (前回評価時からの主な変更点) |
|------------------|-----------------|-----------------|---|
| 事業諸元 | L=6.1km | L=6.1km | — |
| 計画交通量 | 8,400～9,900台/日 | 8,900～10,800台/日 | ・将来交通需要推計ベースの変更 (H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース →H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) |
| 総事業費 | 約185億円 | 約225億円 | ・法面对策工の追加 ・JRTトンネル上部通過対策 ・トンネル補助工法の追加 |
| 総費用 (C) | 200億円 | 268億円 | ・総事業費の増加 ・基準年の変更(H28→R3) ・供用年の変更(H34→R12) |
| 3便益計 (B) | 257億円 | 207億円 | ・将来交通需要推計ベースの変更 (H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース →H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・「費用便益分析マニュアル」改定(H30.2)による変更 ・基準年の変更(H28→R3) ・供用年の変更(H34→R12) |
| CVMによる便益計 (B) | 134億円 | 110億円 | ・基準年の変更(H28→R3) ・供用年の変更(H34→R12) |

一般国道185号 安芸津バイパス

〔広島県への意見照会と回答〕

国中整企画第81号
国中整港計第23号
令和3年11月4日

広島県知事 様

国土交通省
中国地方整備局長
(公印省略)

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 (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確保するため、中国地方整備局事業評価監視委員会（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、令和3年12月13日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)

| 事業名 | 「対応方針（原案）」案※ | 備考 |
|------------------|--------------|----|
| 広島西部山系直轄砂防事業 | 継続 | |
| 一般国道183号 鍵掛峠道路 | 継続 | |
| 一般国道2号 安芸バイパス | 継続 | |
| 一般国道2号 東広島バイパス | 継続 | |
| 一般国道185号 安芸津バイパス | 継続 | |
| 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評価監視委員会」へ諮る対応方針（原案）を作成します。

■ご意見の送付期限 : 令和3年12月1日（水）までをお願いします。

※様式自由

■送付先・お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

建設専門官 高崎 (内線: 3153)

主査 武嶋 (内線: 3186)

TEL: 082-221-9231 (代表)

FAX: 082-511-6359

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館

土総第 702 号

令和 3 年 12 月 1 日

中国地方整備局長 様

広島県知事

(公印省略)

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)

令和 3 年 11 月 4 日付け国中整企画第 81 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)に対する意見については、別紙のとおりです。

担当 土木建築局土木建築総務課

(公共事業グループ 松本)

電話 082-513-3814



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

【広島西部山系直轄砂防事業】

| | |
|---|--------------|
| 事業名 | 広島西部山系直轄砂防事業 |
| 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) 平成 26 年 8 月，平成 30 年 7 月等の土砂災害を踏まえ，県民の土砂災害対策に対するニーズが高まっており，特に，広島西部山系においては，土石流による人的被害，家屋被害，重要交通網の交通途絶等の被害を軽減するため，当該事業の実施の必要があると考えます。 今後も引き続き，国・県が連携し，ハード・ソフト一体となった総合的な土砂災害対策を推進するとともに，事業実施にあたっては，維持管理も含めたコストの縮減に努めながら，計画的に整備を進めていただきたい。 | |

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

【一般国道183号 鍵掛峠道路】

| | |
|--|----------------------|
| 事業名 | 一般国道183号 鍵掛峠道路 |
| 対応方針に対する意見 (対応方針：継続) | 継続とする対応方針については妥当である。 |
| (具体的意見) 一般国道183号鍵掛峠道路は、広島県備北地域と鳥取県西部地域を連結する高規格道路「江府三次道路」の一部を構成し、地域間交流の促進や観光産業の活性化、物流機能の向上に資する幹線道路であるとともに、線形不良区間や異常気象時通行規制区間の解消など、防災上の観点からも特に重要な道路です。 引き続き、コスト縮減を徹底していただきながら、早期完成に向けて確実に整備を進めていただきたい。 | |

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

【一般国道2号 安芸バイパス，東広島バイパス】

| | |
|--|-----------------------|
| 事業名 | 一般国道2号 安芸バイパス，東広島バイパス |
| 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) 一般国道2号安芸バイパス，東広島バイパスは，広島市と東広島市との広域的な連携を担う路線であり，国道2号の渋滞緩和や円滑な物流機能の強化を図るだけでなく，広島空港へのアクセスや災害時のダブルネットワークとして，山陽自動車道の代替機能を担う重要な道路であり，早期の全線整備が必要です。 引き続き，コスト縮減を徹底していただきながら，早期完成に向けて確実に整備を進めていただきたい。 | |

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

【一般国道185号 安芸津バイパス】

| | |
|--|----------------------|
| 事業名 | 一般国道185号 安芸津バイパス |
| 対応方針に対する意見 (対応方針：継続) | 継続とする対応方針については妥当である。 |
| (具体的意見) 一般国道185号安芸津バイパスは、現道部において、台風などの異常気象時に越波や路面冠水による通行止めが発生しており、防災上の観点から特に重要な道路です。 現在、一部区間が供用されているものの交通転換が進まず、バイパスとしての機能が十分に発揮されていない状況となっております。 引き続き、コスト縮減を徹底していただきながら、早期完成に向けて確実に整備を進めていただきたい。 | |

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

【一般国道2号 岩国・大竹道路】

| | |
|--|----------------------|
| 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) | 継続とする対応方針については妥当である。 |
| (具体的意見) 一般国道2号岩国・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、県境を越えた経済圏の拡大、広域的な連携・交流機能の強化等を図るため、整備を着実に進める必要があります。 引き続き、コスト縮減を徹底していただきながら、早期完成に向けて確実に整備を進めていただきたい。 | |