

一般国道185号 安芸津バイパス

これまでの経緯について

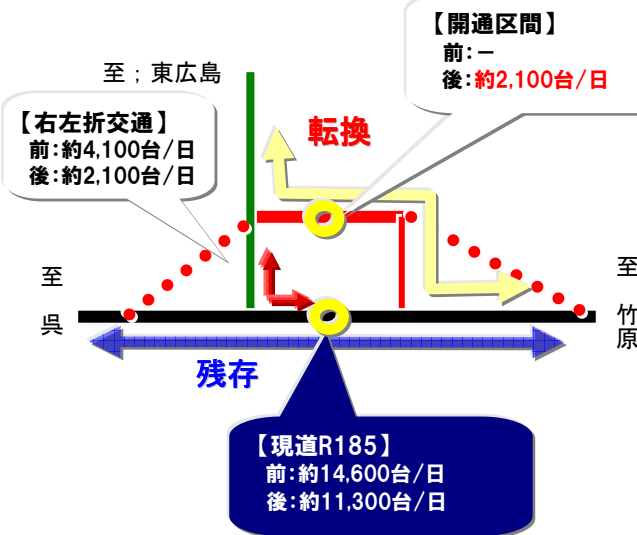
H21. 3. 29 安芸津バイパス 部分開通

1

・(主)安芸津下三永線から(市)上条浜田線間1.5kmを、平成21年3月29日に部分開通(2車線)。



国道から約2千台が転換



【観測日】・部分開通前 H20.12.11
・部分開通後 H21. 6.11
※供用前の日交通量は、H21.6.11調査の昼夜率(1.28)を用いて算出

【写真①】安芸津バイパスから(主)安芸津下三永線を望む



【写真②】(主)安芸津下三永線付近から鎌倉トンネルを望む

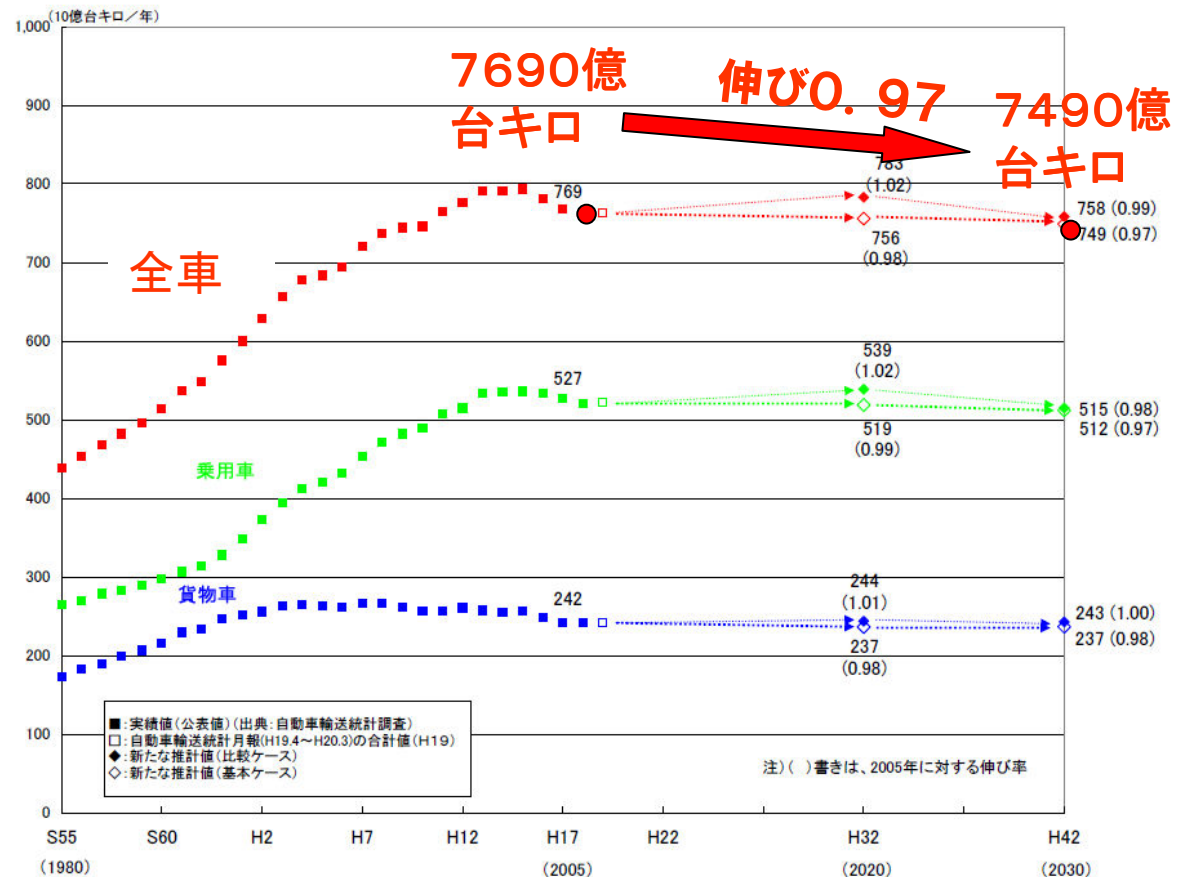
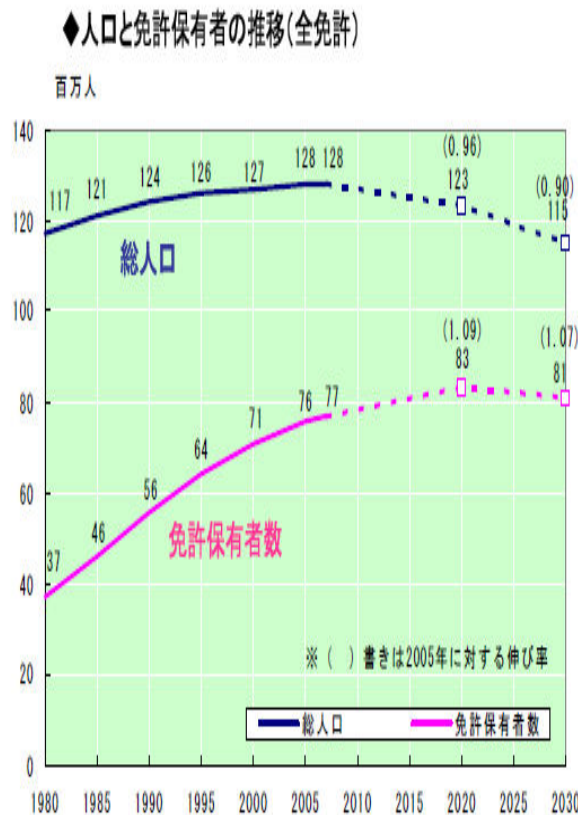


撮影：平成21年6月5日
AM7:30頃

新たな交通需要推計

将来の全国交通量は減少の予測、総人口減少などの影響。

(参考) 全国交通量(走行台キロ)の実績値と推計値



最新データによる計画交通量

安芸津BP	計画交通量 (都市計画決定)	最新データに よる交通量
交通量 (台/日)	13,500	7,700~ 8,900

H21. 3. 13 安芸津バイパス事業再評価の審議

審議結果

B/Cの値が1.0を下回ったため、「事業内容の見直しを行い再度審議」とされた。

	再評価 (H21.3)
計画交通量	7,700台/日~8,900台/日
費用対効果(B/C) 【全体事業】	0.8
費用対効果(B/C) 【残事業】	0.9

$$\left[\frac{B \text{ 便益}}{C \text{ 費用}} \right]$$

H21.3. 31 事業の執行を見合わせる

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



<報道資料>

費用便益比(B/C)の点検結果について

国土交通省では、先の通常国会での議論も踏まえ、将来の交通需要推計について、平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新のデータを基にした全国交通量を昨年11月に公表し、また、事業評価手法について、昨年11月に、人や車両の時間価値など、費用便益比(以下、「B/C」という。)の計算方法を最新のデータと知見に基づき見直したところです。

今般、これらの見直しを踏まえ、平成21年度に事業を実施する予定の高規格幹線道路及び直轄事業等(新設・改築事業)について、3便益(走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少)によるB/Cの点検を実施し、別添のとおり、点検結果を取りまとめました。

点検の結果、B/Cの値が1以下の事業については、既に支払いが約束済みのもの等を除き平成21年度の事業執行を当面見合わせることとし、速やかに、コスト縮減など事業内容の見直し等の検討を行い、再評価を実施して事業継続の可否を決定する予定です。

地元から頂いた ご意見

一般国道185号安芸津バイパスの早期整備について

一般国道185号は、呉市から瀬戸内海沿岸部を経由し、三原市に至る延長約70kmの道路であり、沿道地域の経済活動や人々の生活にとって非常に重要な幹線道路であるとともに、国道2号のバイパス的な役割や瀬戸内海を望む観光道路としての性格も備えております。

しかしながら、東広島市安芸津町の中心部におきましては、

- 1 道路幅員の狭い箇所やカーブのきつい箇所が存在し、車の離合が困難で交通処理上のネックとなっている。
- 2 住宅密集地を通過しているため、通学路に指定されていないながら歩道が未整備で、歩行者等にとっては非常に危険な状況になっている。
- 3 主要地方道安芸津下三永線と交差する榊山交差点は主要渋滞ポイントに指定され、朝夕のラッシュ時を中心に交通渋滞が発生している。

など厳しい現実があり、沿線住民の日常生活や経済活動に大きな支障となっております。

こうした地元の現実を御賢察いただき、国土交通省におかれましては安芸津バイパスを計画していただきました。これまでに全3工区（9工区・10-1工区・10-2工区）のうち10-1工区から事業に着手され、工事を順調に進めていただき、本年3月29日には一部開通の運びとなりました。これも皆様の御尽力の賜と、地元一同心から感謝いたしております。

今回の慶事が、引き続き全線の早期整備の弾みになるものと期待しておりますが、先のマスコミ報道では「安芸津バイパス凍結」の活字が躍り、地元の一部では事業継続に不安の声が上がっております。

安芸津バイパスの必要性は自明の理であります。早急に事業継続を決定いただき、一日も早い全線の早期整備を強くお願い申し上げます。

平成21年5月8日

安芸津町基幹道路等基盤整備促進同盟会

会長 天神山 博



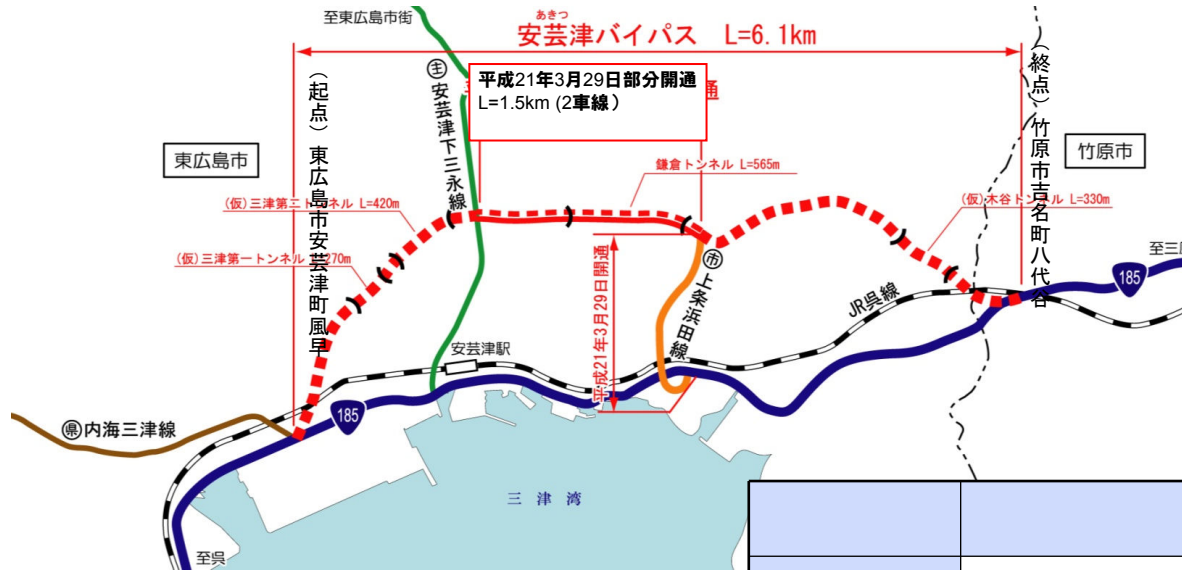
国道185号西瀬戸海道道路環境整備協議会

会長 竹原市長 小坂 政司



新たな交通量に基づく道路構造の見直し

・交通需要推計の結果、計画交通量が減少したことを踏まえ、車線数を4車線から2車線に変更。



この他、

○低コストな橋梁構造

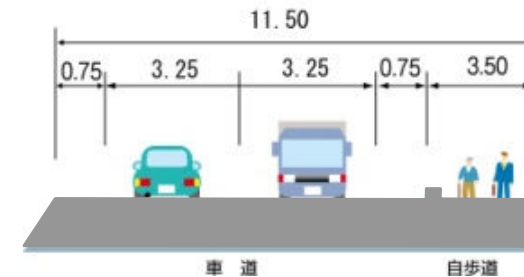
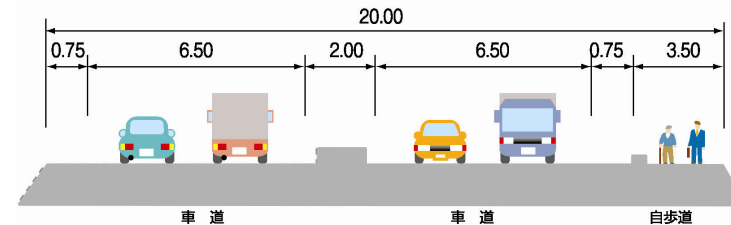
○トンネル断面の縮小

でコスト縮減

現計画

見直し
計画

土工区間



H21.6.24 事業再評価の審議

7

- ・従来の便益以外に、「地域から期待される道路の役割」等を整理。
- ・地域から頂いた意見等を基に定量化しにくい効果も整理。



■道路の役割

- ①救急医療を考慮した効果 [時間短縮約1分、約4人/年が便益享受] 【+0.5億円】
- ②環境への影響を考慮した効果 [約800t/年のCO2削減] 【+0.4億円】※
- ③通行止めを考慮した効果 [台風等による越波・冠水による通行止めの回避 (通行止め実績H16:約4時間)] 【+0.04億円】※
- ④隘路区間や線形不良区間が解消 [平面線形3箇所、縦断線形4箇所]
- ⑤国際標準コンテナ車通行不能区間が解消 [例)呉港～竹原市国道31号・国道2号経由と比較して約30分短縮]
- ⑥その他、通学路などの歩行空間の安全性向上 [歩道なし区間:歩行者40人/日、自転車100台/日]

■総事業費の見直し(270億円→185億円)

- ①特殊工法の導入やトンネル断面の縮小によるコスト縮減 : ▲0.3億円 (▲0.3億円)
- ②新たな交通量に基づく道路構造の見直し (4車線→2車線) : ▲49億円 (▲85億円)

() : 現在価値化していない値

	計画交通量	総事業費	総費用(C)	3便益(B)	費用対効果(B/C) ()内は残事業B/C
参考① (3便益・総事業費の見直し)	7,700台/日～8,900台/日	185億円	175億円	182億円	1.0 (1.3)
参考② (その他の道路の役割を考慮)	7,700台/日～8,900台/日	185億円	175億円	182億円+α	—

※3便益: 時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益

※基準年: H21年

H21.7.7 安芸津バイパス、事業を執行

8

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

平成21年7月7日

道路局

<報道資料>

直轄国道14事業の事業執行について

国土交通省では、直轄国道等について、昨年度末に3便益（走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少）によるB/C点検を実施し、その結果、3便益のB/Cの値が1以下となった18事業については、事業に手戻りが生じないよう、事業の執行を一時的に見合わせ、その後、コスト縮減など事業内容の見直しや3便益以外の多様な効果等の検討を行い、その結果を各地方整備局等の事業評価監視委員会でご審議をいただきました。

今般、18事業のうち、継続審議となった4事業を除く14事業について、事業評価監視委員会や関係地方公共団体等から事業継続が妥当との意見を頂いたことから、これを踏まえ、コスト縮減等の事業内容等の見直しを行った上で、事業を執行することとしました。