

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

事業名	一般国道54号 可部バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：広島県広島市安佐北区可部南一丁目 至：広島県広島市安佐北区大林町				延長	9.7 km
事業概要						
一般国道54号は、広島市を起点とし、松江市に至る延長約180kmの主要幹線道路である。 54号可部バイパスは、広島市可部周辺の慢性的な交通混雑の緩和、安全・円滑な交通の確保を目的とした延長9.7kmの道路である。						
S56年度事業化		S56年度都市計画決定		S58年度用地着手		H2年度工事着手
全体事業費		約736億円		事業進捗率 (H26年3月末時点)		83% 供用済延長 8.2 km
計画交通量		16,700 ~ 50,700 台/日				
費用対効果 分析結果		B/C (3便益) (事業全体) 2.2 (残事業) 3.6		総費用 (残事業)/(事業全体) 121 / 1,072 億円 事業費 : 93/1,018億円 維持管理費 : 28/53億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 433 / 2,383 億円 走行時間短縮便益 : 404/2,170億円 走行費用減少便益 : 12/155億円 交通事故減少便益 : 17/58億円
						基準年 平成26年
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量変動 : B/C=1.9~2.5(交通量±10%) (残事業) B/C=3.0~4.5(交通量±10%) 事業費変動 : B/C=2.2~2.2(事業費±10%) B/C=3.3~3.9(事業費±10%) 事業期間変動 : B/C=2.2~2.3(事業期間±20%) B/C=3.3~3.8(事業期間±20%)						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保						
・損失時間の削減が見込まれる【7,774千人・時間/年⇒7,271千人・時間/年 (6.5%削減)】 ・混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される 【広島市安佐北区大林町：17.2km/h→38.3km/h】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する 【桐陽台-大林線 (72往復/日)、上根-吉田線 (33往復/日)】 ・安芸高田市から広島駅 (新幹線駅) へのアクセスが向上【安芸高田市～広島駅：101分⇒72分】						
②物流効率化の支援						
・安芸高田市からの農林水産品の流通利便性向上が見込まれる (主な出荷品目及び出荷先：ネギ、広島市) ・広島市北部の工場からの流動に対する山陽道のアクセス利便性向上。						
③国土・地域ネットワークの構築						
・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡【広島市～三次市：142分⇒110分】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上【安芸高田市～広島市：108分⇒75分】						
④個性ある地域の形成						
・ガラスの里資料館 (H25年間観光入込客数6.9万人)、広島市安佐動物公園 (同48.9万人)、土師ダムへのアクセスが向上						
⑤歩行者・自転車のための生活空間の形成						
・自転車利用空間を整備することにより歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待される 【安佐北区可部4丁目 (自動車：17,153台/12h、歩行者：1,295人/12h、自転車：801台/12h)】						
⑥安全で安心できる暮らしの確保						
・第三次医療施設へのアクセスが向上【安芸高田市消防本部～広島市民病院】						
⑦災害への備え						
・広島県の第1次緊急輸送道路に指定 (一般国道54号および可部バイパス)						
⑧地球環境の保全						
・CO2排出削減量が約13.9千t/年【2,662.6千t/年→2,648.7千t/年】						
⑨生活環境の改善・保全						
・NOX排出量が約44.4t/年 (約0.6%) 削減【6,849.7t/年→6,805.3t/年】 ・SPM排出量が約2.6t/年 (約0.7%) 削減【361.2t/年→358.6t/年】						
⑩環境への影響を考慮した効果						
・約13.9千t/年のCO2削減量の貨幣換算値【6億円※】						
⑪交通事故件数の削減						
・交通事故件数が約0.7%削減【7,959件/年→7,905件/年】						
※ 供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値)						

関係する地方公共団体等の意見

可部バイパスは、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、広島市をはじめとする国道54号改築促進広島県期成同盟会から早期整備の要望を受けている（平成26年7月）

広島市長の意見：

一般国道54号可部バイパスの事業評価に係る対応方針（原案）については、異存ありません。

平成26年2月の暫定供用後、国道54号現道の渋滞は緩和しました。

一方、可部バイパスについては、桐陽台団地入口交差点を先頭に発生していた渋滞は解消されたものの、国道191号との交差点では依然渋滞が残存しており、その緩和のためにも、国道191号以南の早期4車線化をお願いします。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成26年3月末で、用地買収については99%が完了しており、現在までに広島市安佐北区可部南1丁目から大林ランプ間までの約8.2kmが暫定開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、暫定2車線開通後の残る課題に対し、早期に改善・緩和するよう事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

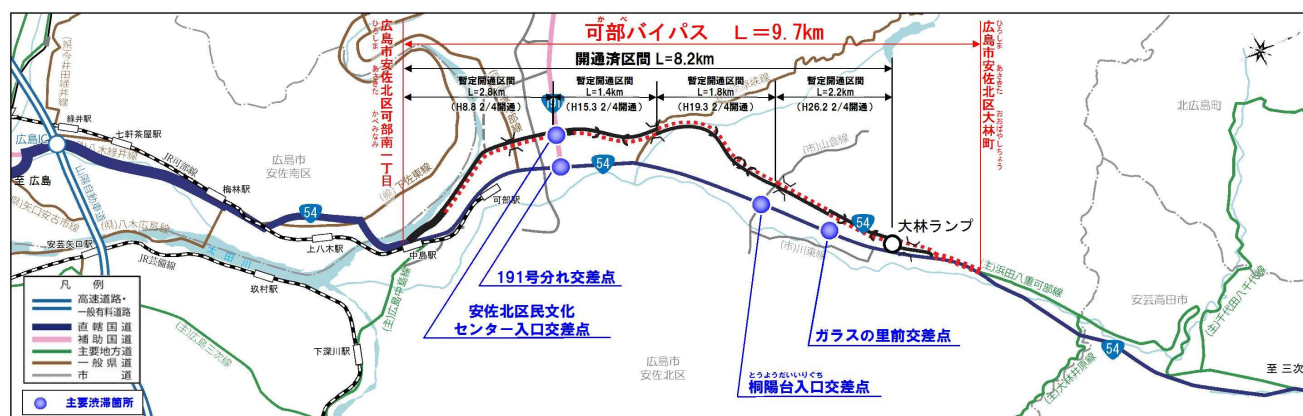
今後の事業実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針（原案） 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

一般国道54号 ^か可部^べバイパス

事業再評価

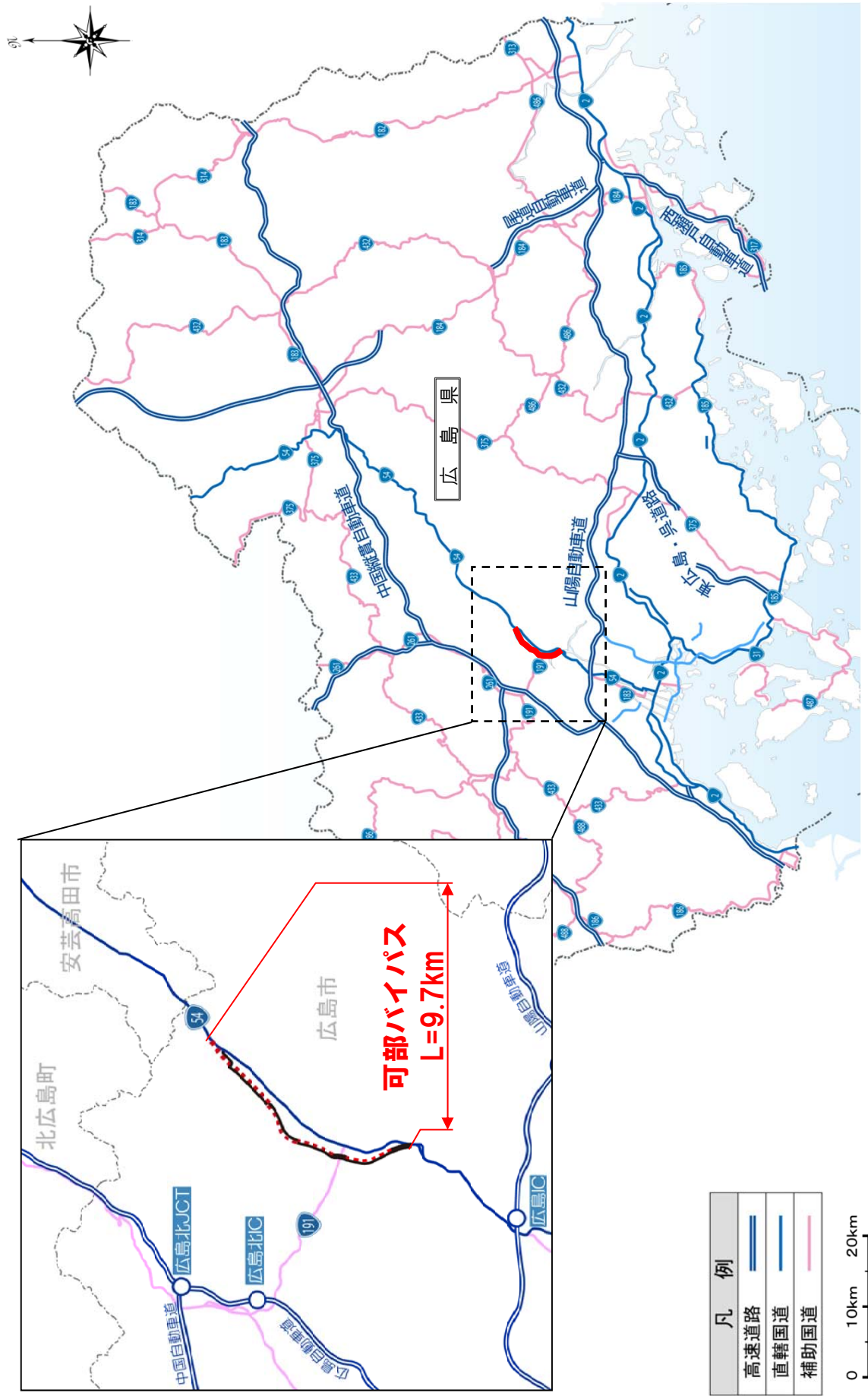
平成26年11月

国土交通省 中国地方整備局

1. 位置図

一般国道54号 可部バイパス

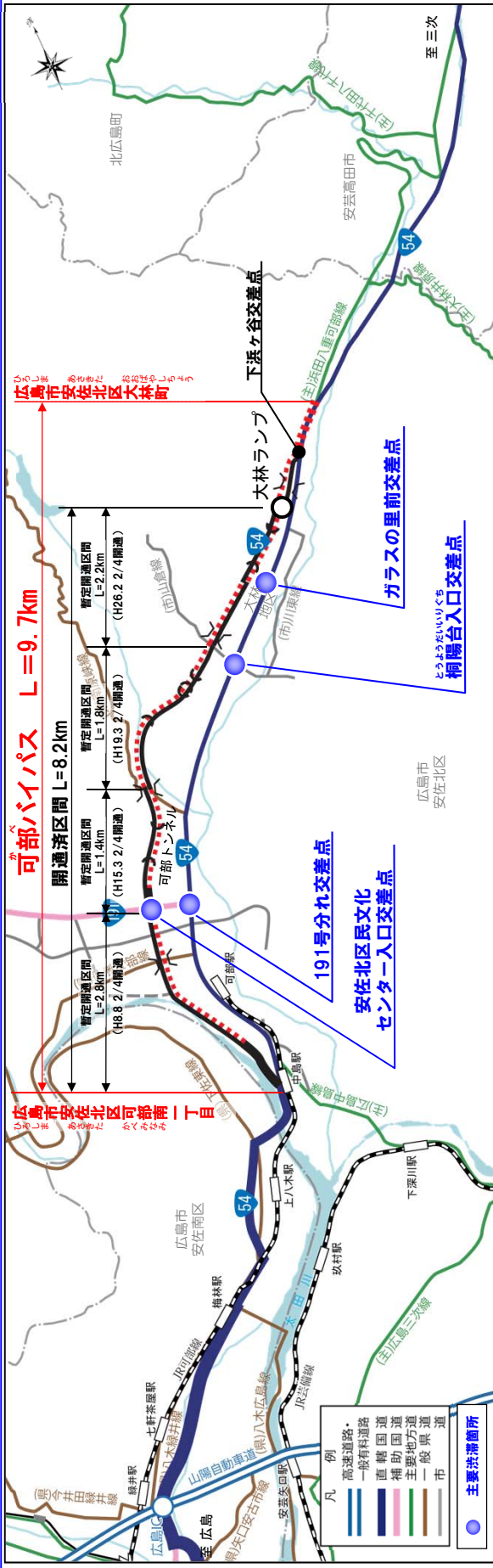
- ・一般国道54号は、ひろしま広島市を起点とし、まつえ三次市を経由し、松江市に至る延長約180kmの主要幹線道路である。
- ・可部バイパスは、広島市北部に位置する、延長9.7kmの道路である。



一般国道54号 可部バイパス

(1) 事業概要

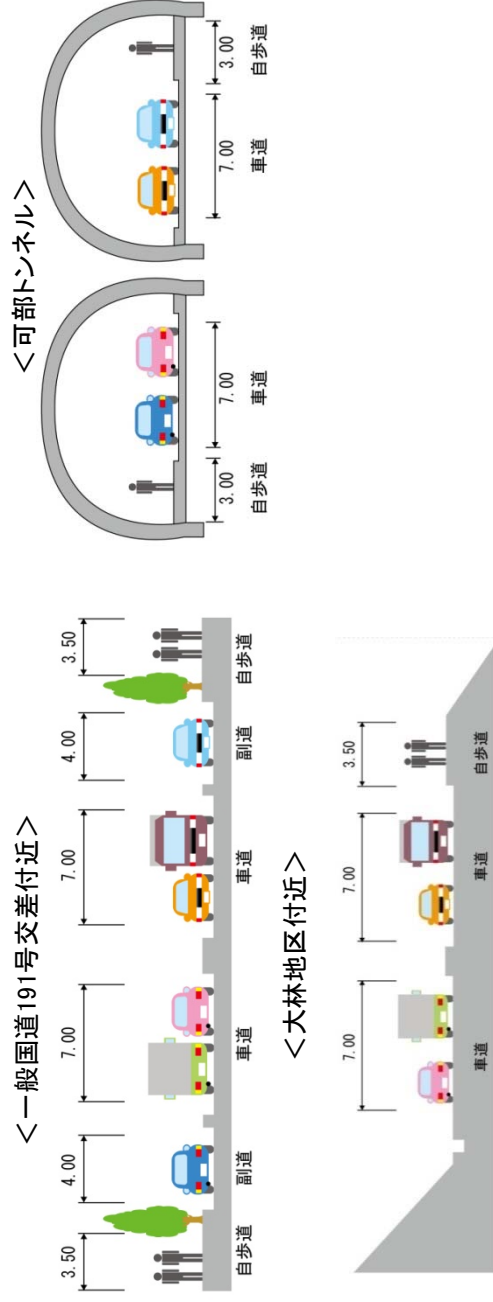
・一般国道54号可部バイパスは、広島市安佐北区可部周辺の慢性的な交通混雑の緩和、安全・円滑な交通の確保を目的とした道路である。



計劃概要

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

標準断面図



2. 事業概要及び経緯

一般国道54号 可部バイパス

(2) 事業の経緯

・昭和56年度に事業着手し、平成8年以降広島市安佐北区可部南1丁目～大林ランプ間 L=8.2kmを順次暫定2車線開通している。



年 度	区 間	起 点 ～ 国道191号区間	国 道 191 号 ～ (県)南原峡線区間	(県)南原峡線～ (市)山倉線区間	(市)山倉線～ 大林ランプ	大林ランプ～ 終 点
昭和56年度			事業着手・都市計画決定(昭和56年12月)			
昭和58年度		用地着手				
平成 2年度		工事着手				
平成 7年度			用地着手			
平成 8年度						
平成10年度			工事着手			
平成11年度				用地着手		
平成13年度					用地着手	
平成14年度			都市計画変更(平成15年2月)			
			暫定開通(平成15年3月)	工事着手		
平成15年度			中国地方整備局事業評価監視委員会での再評価を実施			
					工事着手	
平成18年度				暫定開通(平成19年3月)		用地着手
平成20年度			中国地方整備局事業評価監視委員会での再評価を実施			
平成23年度			中国地方整備局事業評価監視委員会での再評価を実施			
平成25年度					暫定開通 (平成26年2月)	

事業経緯

2. 事業概要及び経緯

一般国道54号 可部バイパス

(3) 事業進捗状況

- ・(市)山倉線～大林ランプ区間 L=2.2kmを平成26年2月8日に暫定開通(2車線)。
- ・中島交差点の交差形状変更及び安佐北区民文化センター入口交差点の付加車線整備を実施。
- ・現在、暫定開通後の課題に対し調査を実施している。

事業全体の進捗状況(平成26年3月末時点)

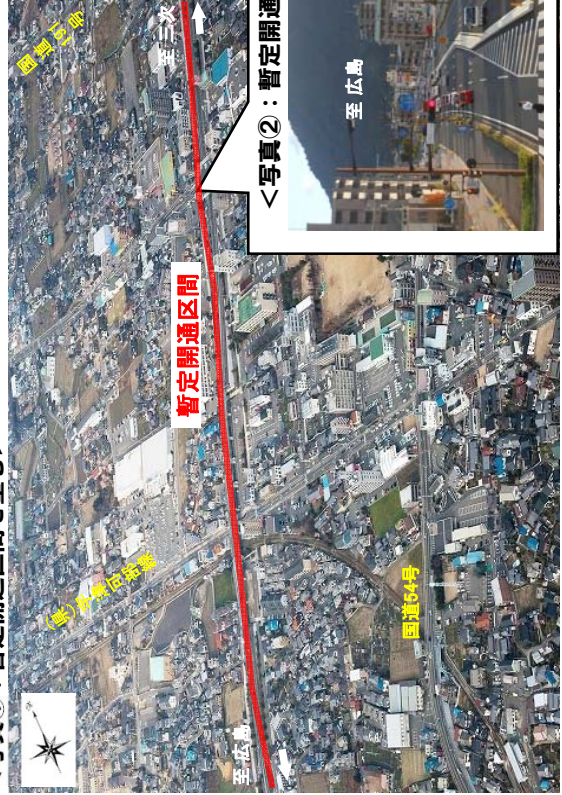
用地	99%
工事	62%
全体	83%

※事業費に対する割合

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



<写真①：暫定開通区間を望む>



<写真②：暫定開通区間>



<写真③：暫定開通区間を望む>



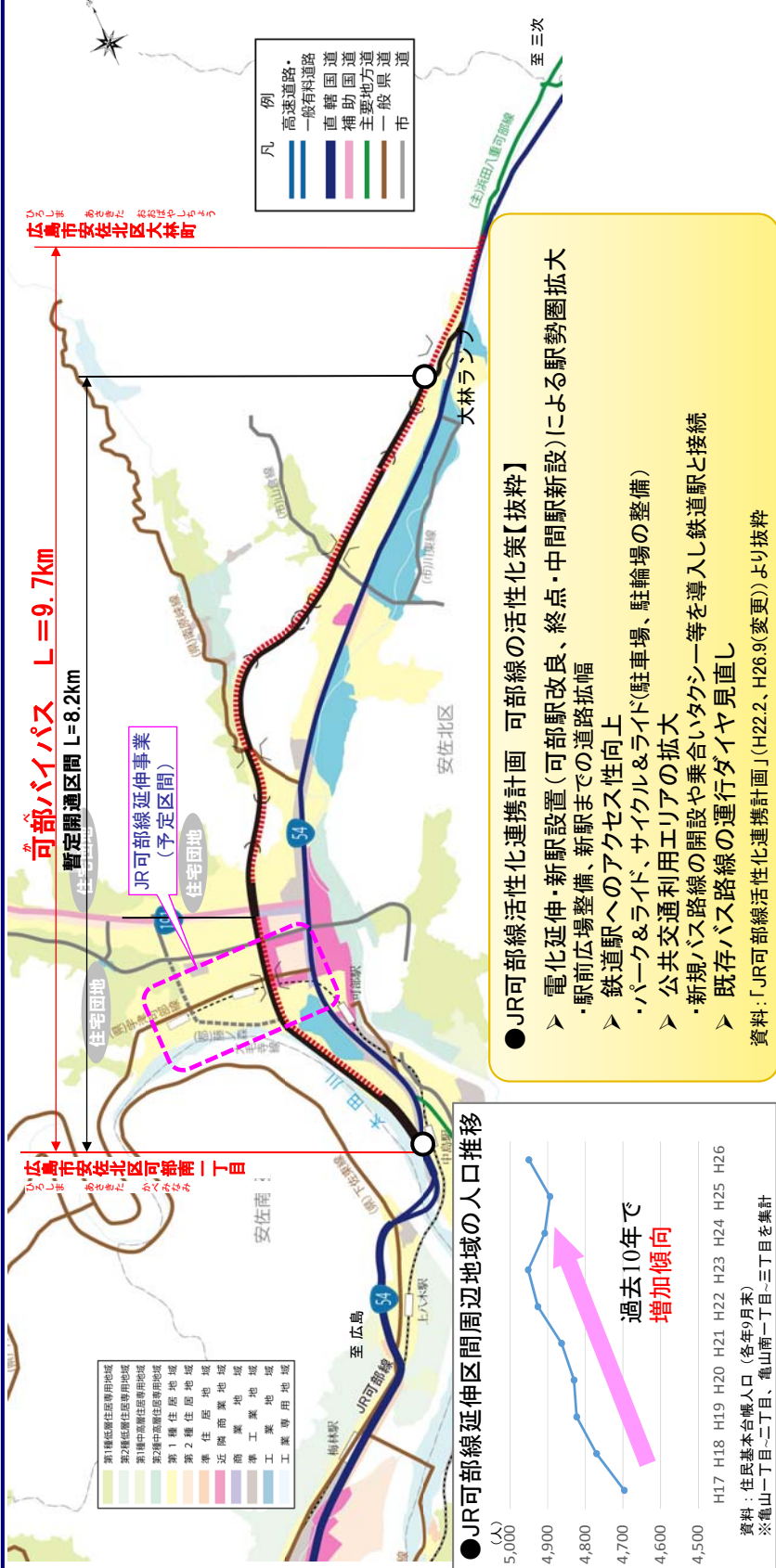
<写真④：暫定開通区間>



3. 前回評価時からの主な周辺状況の変化

一般国道54号 可部バイパス

- ・平成26年2月 可部線電化延伸事業：JR西日本の申請を国土交通省が許可。
- ・今後の可部線延伸に伴う周辺地域の発展や人口の増加、JR可部線活性化連携計画の取り組み等による交通需要の変化が想定される。

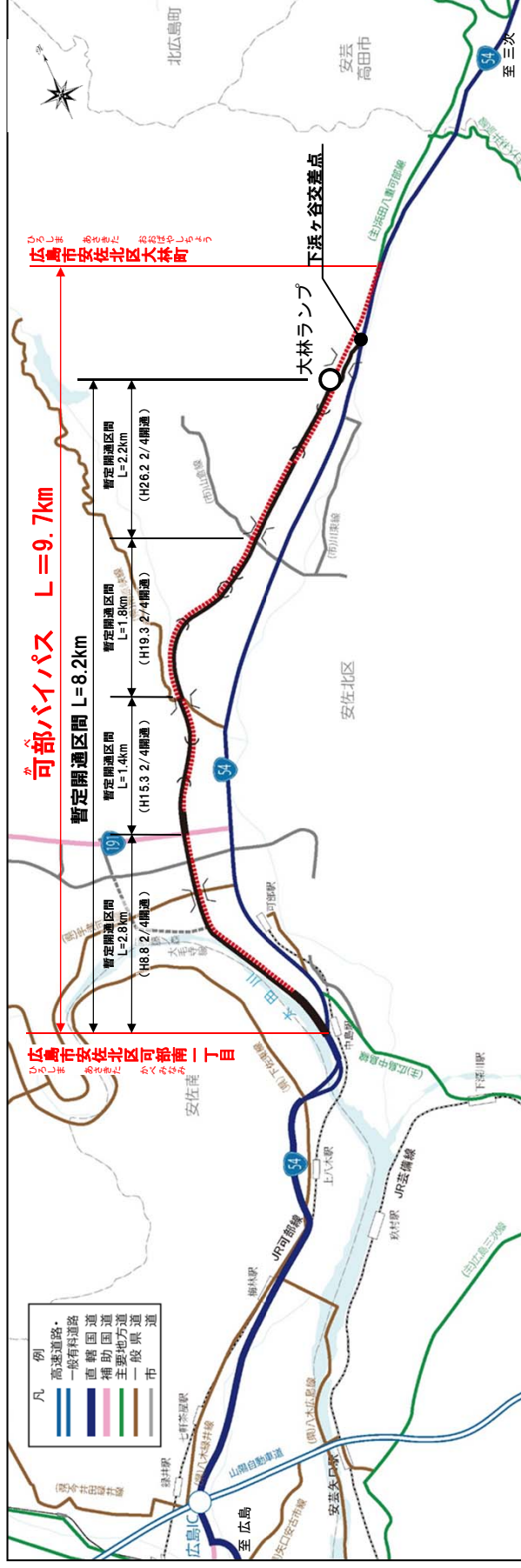


■ JR可部線：電化延伸の経緯

平成15年12月1日	可部駅～三段峡駅間(非電化単線区間46.2km)廃止
現在	横川駅～可部駅間(電化単線区間14.0km)を運行
平成25年11月27日	JR西日本が国土交通大臣に対し、可部線電化延伸区間の鉄道事業許可の申請
平成26年2月25日	JR西日本が申請していた可部線電化延伸区間の鉄道事業を国土交通大臣が許可
平成28年春	可部駅～新河戸駅(仮称)間(電化延伸区間約1.6km)開業予定

4. 地域から期待される道路の役割（効果）

一般国道54号 可部バイパス



<期待される道路の役割(効果)>

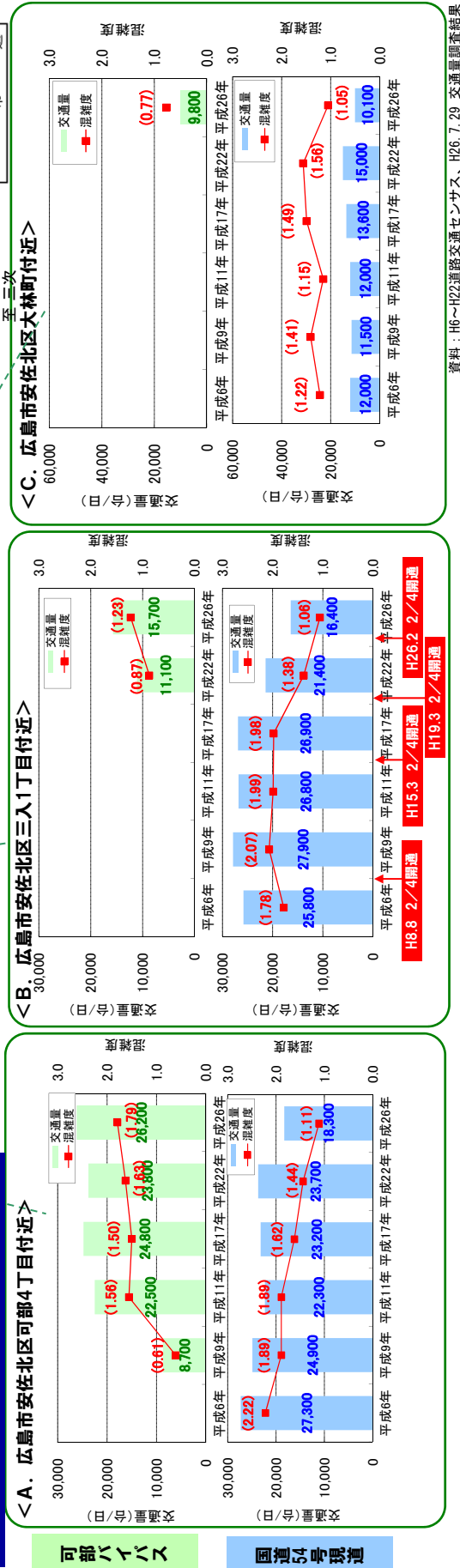
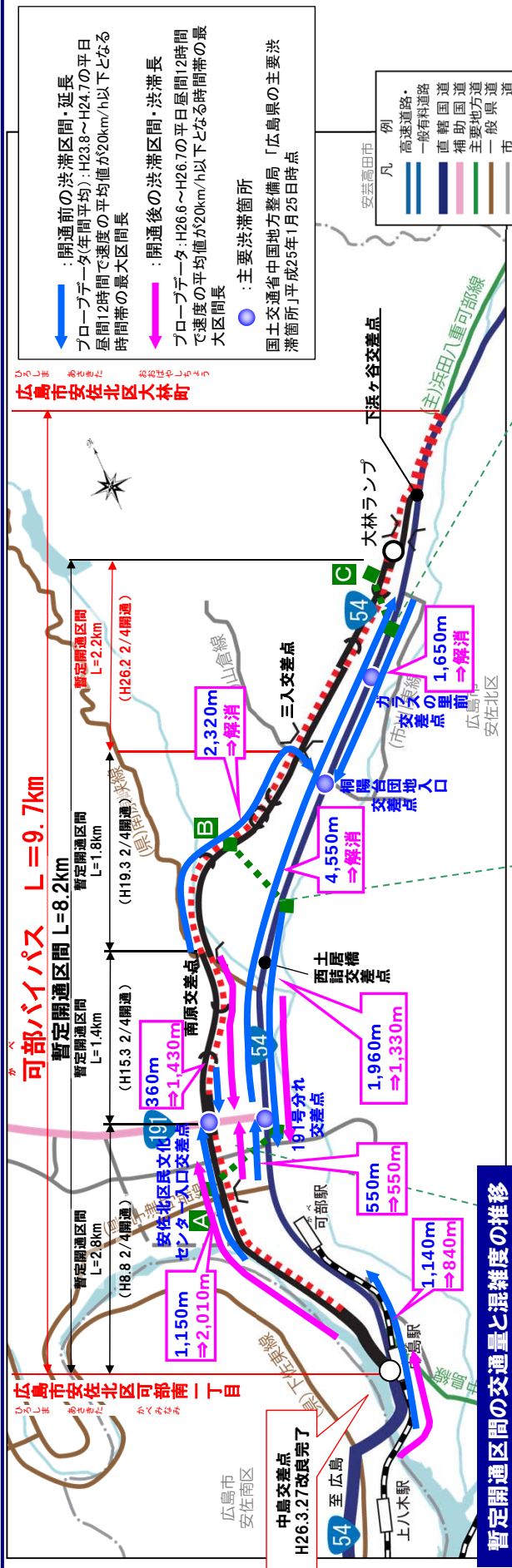
課題① 国道54号及び可部バイパスで発生する渋滞	国道54号及び可部バイパスのさらなる渋滞の緩和
課題② 国道54号で発生する交通事故	国道54号及び可部バイパスの交通事故件数の削減、周辺地域の安心安全の向上
課題③ 高次医療施設への救急搬送	可部バイパス渋滞時の搬送時間のロスの解消、安静搬送による救命率の向上
課題④ 物流の効率化	可部バイパスおよび国道54号現道の渋滞解消による、走行時間短縮
課題⑤ 災害に強い道路ネットワークの形成	未開通区間の整備等による並行道路の通行止め発生時における代替路の機能強化

4. 地域から期待される道路の役割 (効果)

一般国道54号 可部バイパス

課題① 国道54号で発生する渋滞 (暫定開通による効果)

- ・可部バイパスの暫定開通により、国道54号現道の交通がバイパスに転換し、渋滞が緩和。
- ・可部バイパスでは、交通量の増加や整備した付加車線の効果が得られないことにより、一部渋滞が悪化している箇所が存在する。



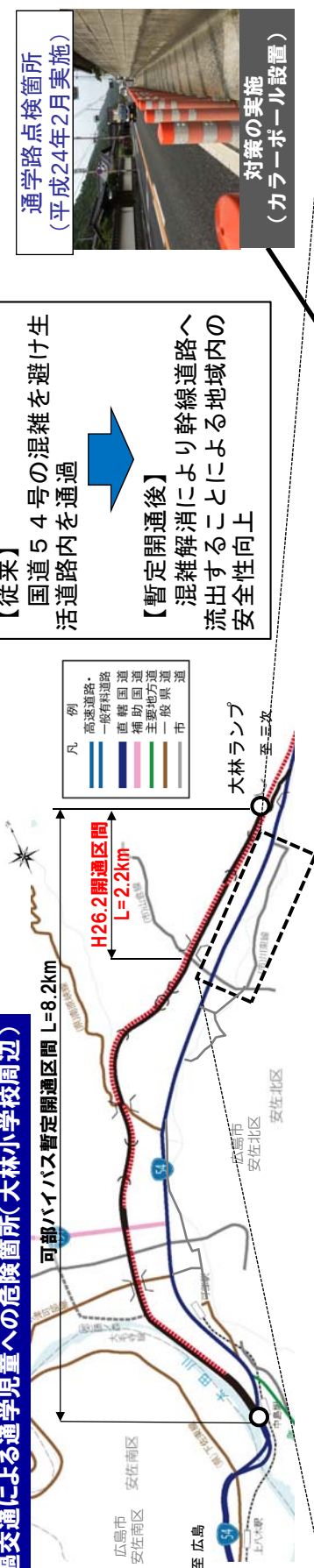
4. 地域から期待される道路の役割 (効果)

一般国道54号 可部バイパス

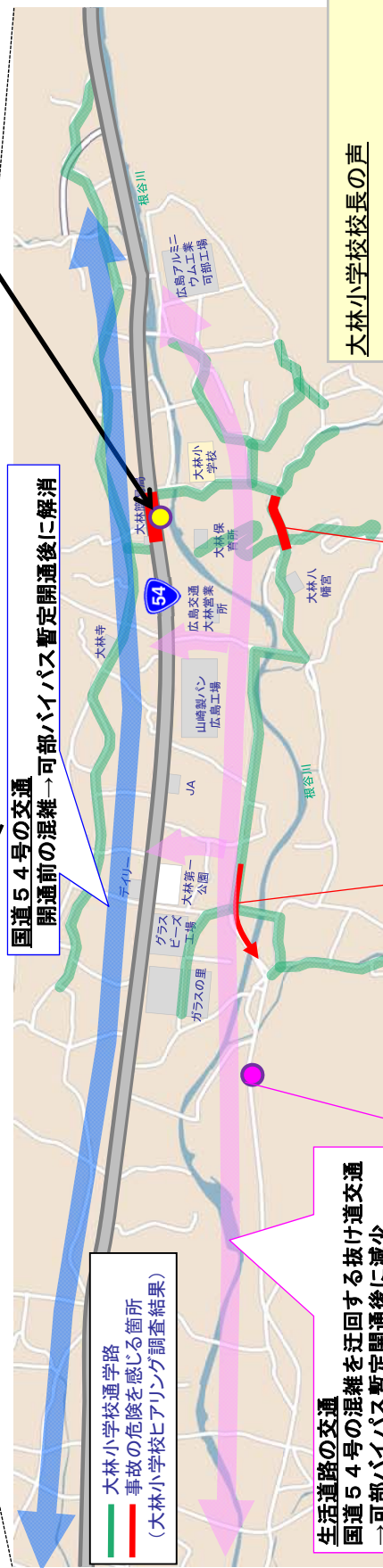
課題② 国道54号で発生する交通事故 (暫定開通による効果)

・可部バイパスの暫定開通により、可部地域の生活道路を利用する通過交通を排除し、通学児童をはじめとした地域住民の生活における安心・安全の向上に寄与する。

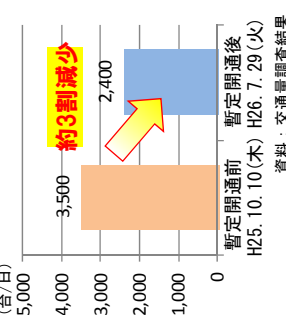
通過交通による通学児童への危険箇所(大林小学校周辺)



国道54号の交通 開通前の混雑→可部バイパス暫定開通後に解消



生活道路の交通量の变化



大林小学校校長の声

○生活道路の通学路で、雨天時に通過車両と通学児童や生徒の傘が接触する危険箇所があり、脇の用水路に中学生が転落した事例も発生した。

○可部バイパス暫定開通後は、ガラスの里裏や大林神社付近の生活道路の通過交通が減少し、事故の危険性が緩和された。

資料：広島国道事務所ヒアリング調査結果
(平成26年5月)



撮影日：平成26年5月

4. 地域から期待される道路の役割 (効果)

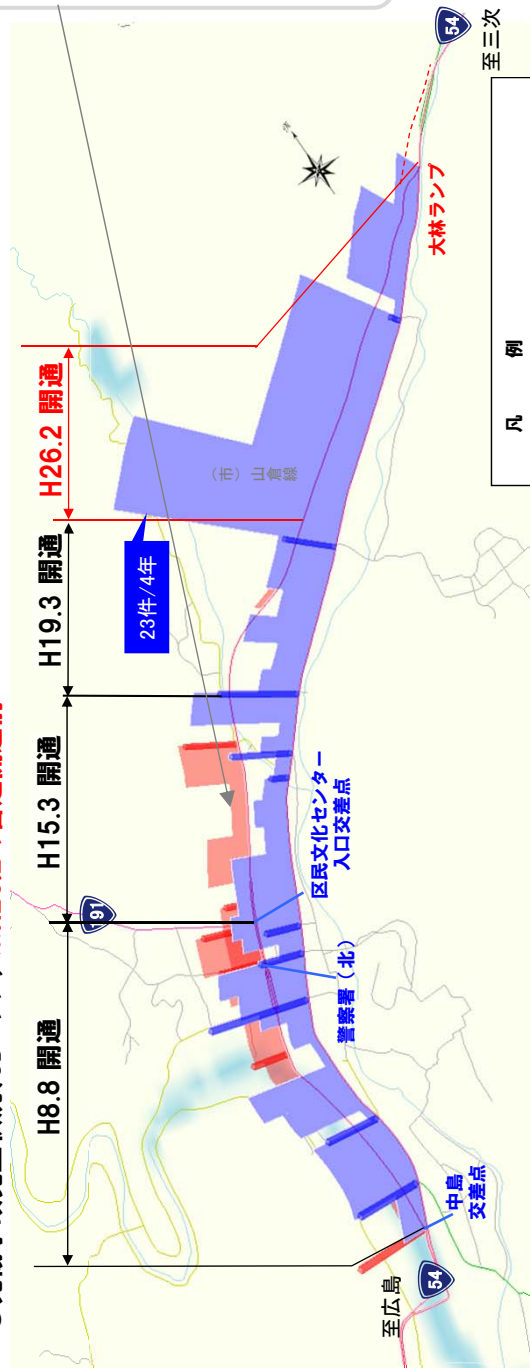
一般国道54号 可部バイパス

課題② 国道54号で発生する交通事故 (今後期待される道路の役割 (効果))

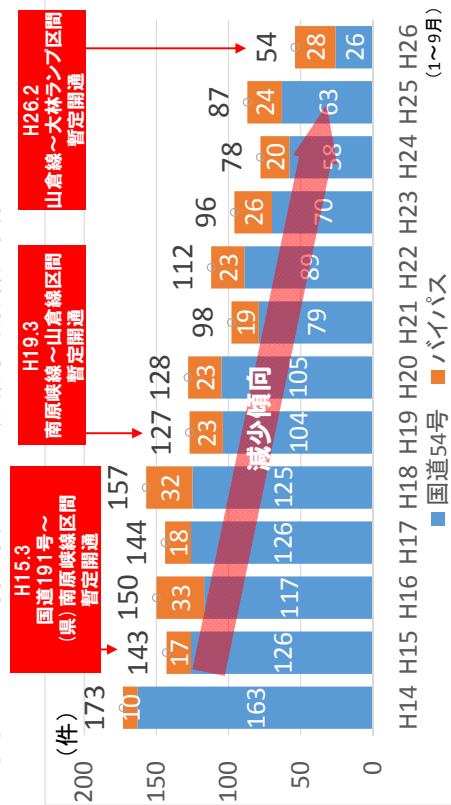
- ・可部バイパスの4車線化による混雑緩和やバイパス整備により、死傷事故件数の減少が期待される。
- ・そのうち、死傷事故は、国道191号との交差点周辺で多く発生している。

国道54号で発生する死傷事故の状況

●死傷事故発生状況(3Dマップ) ※H26.2の暫定開通前



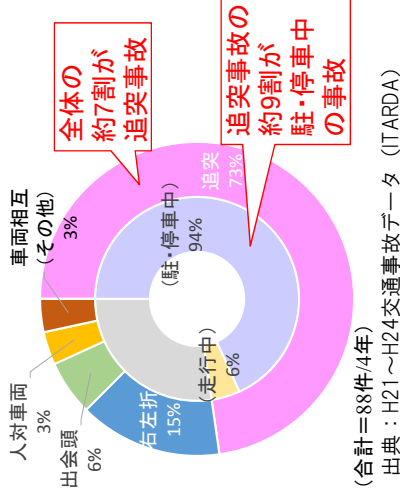
●可部バイパスの暫定開通による死傷事故件数の変化



出典: H16～H25: 交通事故データ(ITARDA: 年間値)
H26: 安佐北警察署より聞き取り(H26.10(参考値))

※H26.2の暫定開通前

●可部バイパスの死傷事故件数 (内訳)

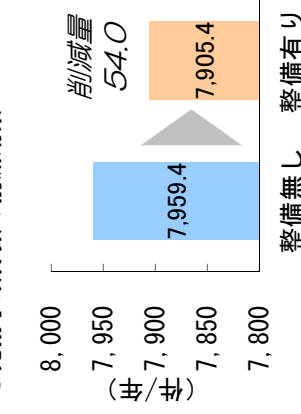


(合計=88件/4年)

出典: H21～H24交通事故データ (ITARDA)

期待される道路の役割 (効果)

●死傷事故件数の削減効果



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

安佐北警察署の声

○可部バイパスで発生している交通事故のほとんどが追突事故である。

資料: 広島国道事務所ヒアリング調査結果(平成26年5月)

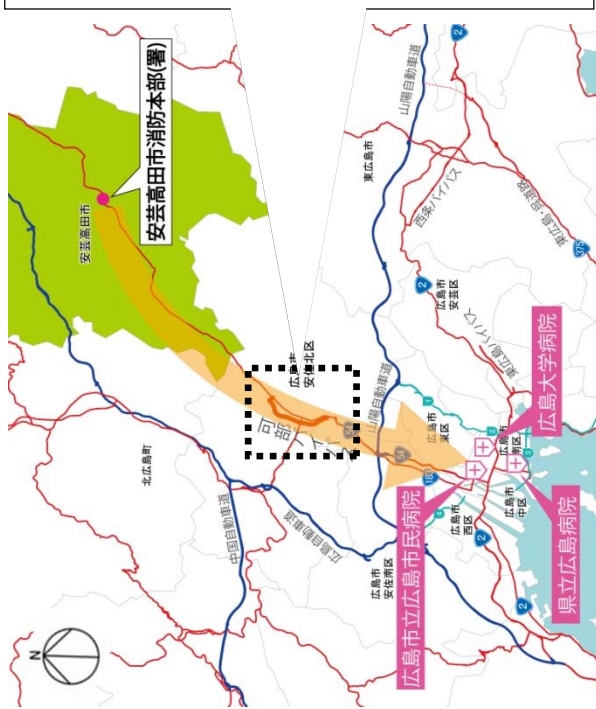
4. 地域から期待される道路の役割 (効果)

一般国道54号 可部バイパス

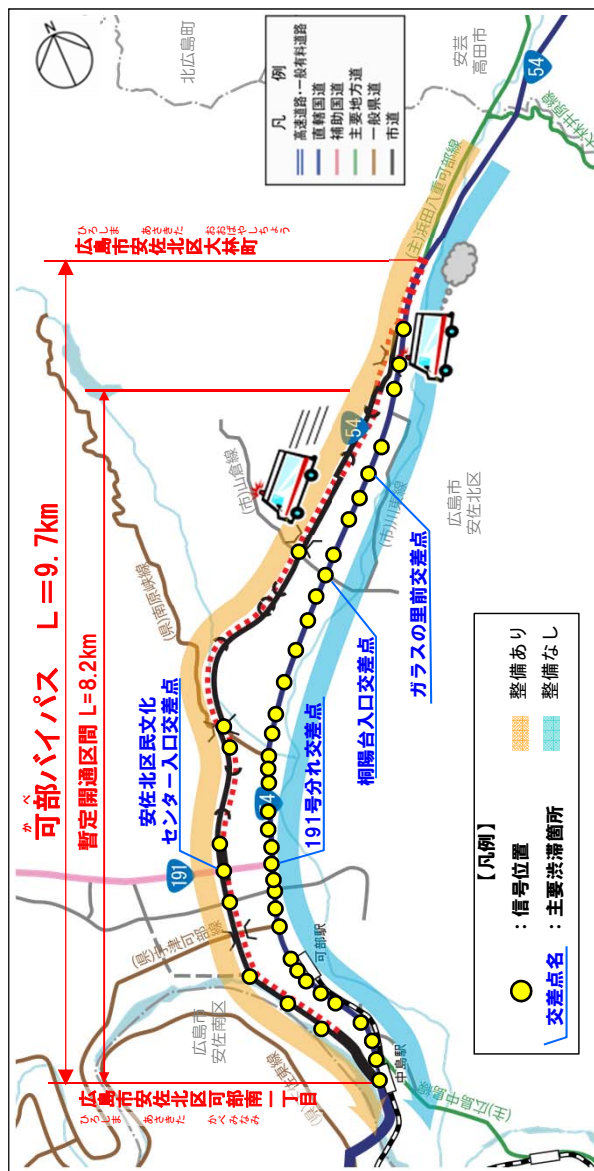
課題③ 高次医療施設への救急搬送

- ・可部バイパスの暫定開通により、信号交差点や主要渋滞箇所を回避できることで、第三次救急医療機関への搬送時間の短縮、連続出勤する際の効率化が図られた。
- ・可部バイパスの4車線化により混雑緩和が図られることで、さらなる搬送時間の短縮が期待される。

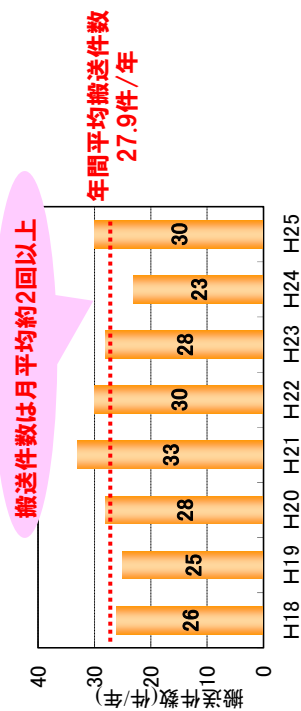
安芸高田市から第三次救急医療機関への搬送状況



【可部バイパス付近拡大図】



●安芸高田市から第三次救急医療機関への搬送実績



※H25の30件のうち12件はドクターヘリによる搬送

資料：広島国道事務所ヒアリング調査結果
(平成26年6月 安芸高田市消防本部)

安芸高田市消防本部の声

- 救急搬送後に渋滞に巻き込まれることにより連続して救急出動が必要となった場合は大幅な時間ロスが生じていたが、暫定開通後は渋滞に巻き込まれることなく、スムーズな移動が可能となった。
- 可部バイパス走行時は走行スピードが平準化され、運転ストレスが軽減された。
- 可部トンネル広島出口から安佐北市民文化センター入口交差点間では、渋滞時に追い越しができず、タイムロスが生じる。

資料：広島国道事務所ヒアリング調査結果(平成26年6月)

4. 地域から期待される道路の役割 (効果)

一般国道54号 可部バイパス

課題④ 物流の効率化

- ・可部バイパスの暫定開通により、国道54号沿線地域における工場や商業施設の商品の搬送時間が短縮。
- ・完成開通により、混雑緩和が図られるなど、物流面でのさらなる利便性向上が期待される。

中央卸売市場 安芸高田市への搬送経路



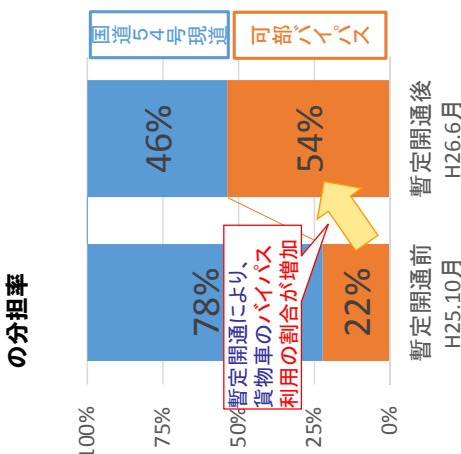
貨物車の利用状況

●可部バイパスを利用する貨物車の主な発着地



資料：貨物車プローブデータ(H26.6)
※貨物車のプローブデータにより取得した位置情報を用いて発着地を集計

●可部バイパスと国道54号の分担率



資料：貨物車プローブデータ
※国道191号の南側断面で集計

期待される道路の役割 (効果)

●時間短縮 (広島市中央卸売市場～安芸高田市役所間の所要時間の短縮)



※整備前：H6道路交通センサスの混雑時旅行速度を用いて算出
※整備後：可部バイパスをV=60km/h、その他はH22道路交通センサスの混雑時旅行速度及びH26.5旅行速度調査結果を用いて算出

国道54号沿線地域の利用者の声

工場施設関係者の声

○可部バイパスが暫定開通したことにより、スムーズに通行出来るようになり、搬送時間が15～20分短縮された。

○下浜ヶ谷交差点の上り方向 (安芸高田市→広島市街地方向) が時間帯によって渋滞している。バイパス整備等の道路改良をすれば、解消するのではないか。

商業施設関係者の声

○可部バイパスの暫定開通後は、中央卸売市場で仕入れた鮮魚を運ぶ時間が約10分短縮し、余裕を持った仕入れが出来るようになった。

(広島市安佐北区内の工場施設)
(安芸高田市内の商業施設)
資料：広島国道事務所にアライン調査結果 (平成26年6月)

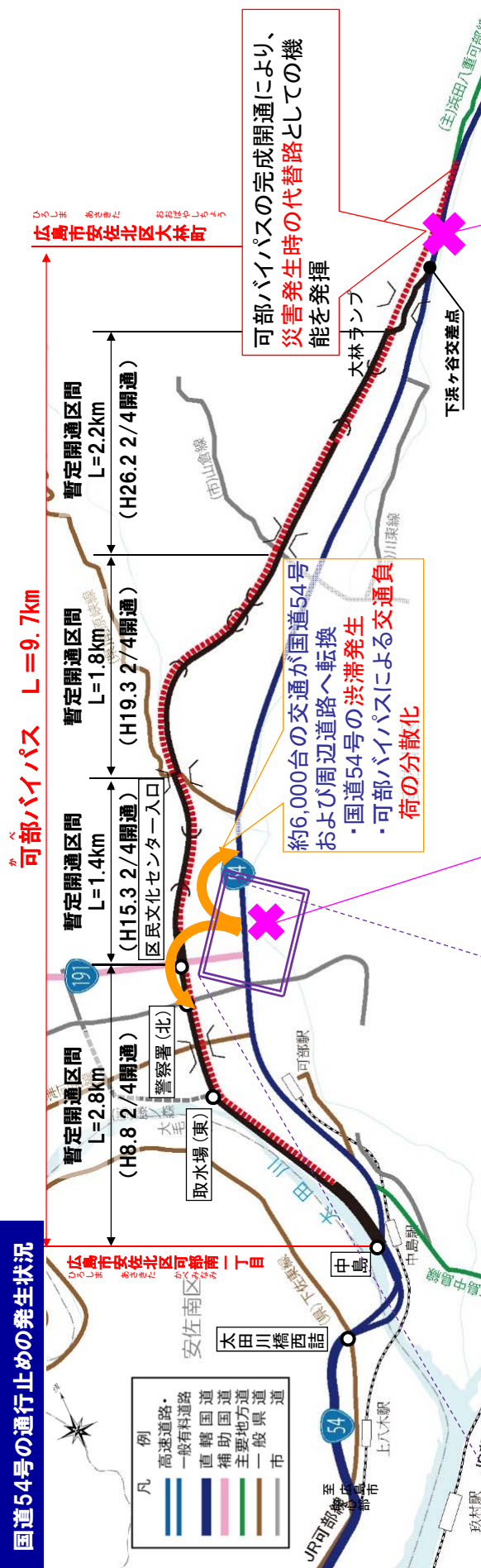
4. 地域から期待される道路の役割 (効果)

一般国道54号 可部バイパス

課題⑤ 災害に強い道路ネットワークの形成

- ・平成26年8月20日に発生した豪雨災害により、国道54号などで通行止めが発生
- ・可部バイパスが完成開通することにより、災害発生時の代替路として機能が強化

国道54号の通行止めの発生状況



被災内容	護岸流出 (全線通行止め)
期間	平成26年8月20日 (水) 未明 ～継続中
日交通量	6,000台/日 (平成26年7月29日 (火)調査時)



被災内容	冠水・土砂流出 (全線通行止め)
期間	平成26年8月20日 (水) 未明 ～平成26年8月20日 (水) 19:30 (解除)

5. 事業の効果

一般国道54号 可部バイパス

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

◆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)	1,072	121
事業費	1,018	93
維持管理費	53	28
便益額 (B)	2,383	433
走行時間短縮便益	2,170	404
走行経費減少便益	155	12
交通事故減少便益	58	17
費用便益比	2.2	3.6

◆道路の役割

■道路の役割(+α)

- ①環境への影響を考慮した効果 [約13.9千t/年のCO2削減]【6億円】※1、※2
可部バイパス整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算出
- ②可部地域の活性化 [例)安芸高田市役所～広島市役所までの所要時間短縮約30分(108分→75分)]
- ③高次医療施設への救急搬送[例)安芸高田消防本部～広島市市民病院までの所要時間短縮約1分(50分→49分)]
- ④物流効率化の確保 [例)安芸高田市役所～広島市中央卸売市場までの所要時間短縮約32分(132分→100分)]
- ⑤沿道環境の改善[Nox排出量:約44.4t/年(0.6%)削減、SPM排出量:約2.6t/年(0.7%)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 当該道路の開通に影響を受けるエリアを対象に算出

◆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
16,700台/日～50,700台/日	約736億円	1,072億円	2,383億円	+α	2.2 (3.6) +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

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

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=2.2(事業全体) 3.6(残事業)

◇道路の役割

①環境への影響を考慮した効果 [約13.9千トン/年のCO2削減]【6億円】※1、※2

可部バイパス整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算出

②可部地域の活性化 [例)安芸高田市役所～広島市役所までの所要時間短縮約30分(108分→75分)]

③高次医療施設への救急搬送[例)安芸高田市役所～広島市中央卸売市場までの所要時間短縮約32分(132分→100分)]

④物流効率化の確保 [例)安芸高田市役所～広島市中央卸売市場までの所要時間短縮約32分(132分→100分)]

⑤沿道環境の改善[NOx排出量:約44.4t/年(0.6%)削減、SPM排出量:約2.6t/年(0.7%)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 当該道路の開通に影響を受けるエリアを対象に算出

3) 事業の進捗状況

◇現在までに、起点から大林ランプ区間までの約8.2kmを暫定2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、暫定2車線開通後の残る課題に対し、早期に改善・緩和するよう事業を推進する。

③コスト縮減や代替案立案の可能性

◇今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

2. 市への意見照会結果

◇広島市長の意見：

一般国道54号可部バイパスの事業評価に係る対応方針(原案)については、異存ありません。

平成26年2月の暫定供用後、国道54号現道の渋滞は緩和しました。

一方、可部バイパスについては、桐陽台団地入口交差点を先頭に発生していた渋滞は解消されたものの、国道191号との交差点では依然渋滞が残存しており、その緩和のためにも、国道191号以南の早期4車線化をお願いします。

【今後の対応方針(原案)】

◇上記①、②の各視点により、以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられるため、今後とも事業継続が妥当。

◇今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、効率的な事業実施に努める。



◆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=9.7km	L=9.7km	—
計画交通量	16,400台/日 ～50,000台/日	16,700台/日 ～ 50,700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736億円	約736億円	—
総費用 (C)	1,017億円	1,072億円	・基準年の変更(H23基準からH26基準)
総便益 (B)	2,061億円	2,383億円	・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)	2.0	2.2	・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

一般国道54号 可部バイパス
〔費用便益比（B／C）算定等資料〕

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

事業名	一般国道54号 可部バイパス
事業主体	中国地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性 ■ 便益が費用を上回っている	事業全体：費用便益比 (B/C) = 2.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,312億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.7%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 3.6 (経済的純現在価値 (B-C) = 312億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 16.0%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 ■ 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 □ 現道又は並行区間等における路側交通量が10,000台時/日以上の上の路側交通量の削減もしくは交通改善が期待される ■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する ■ 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 □ 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 □ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる ■ 農林水産物を主体とする地域において農林水産物の流通の利便性が向上 □ 現道等における、総重量25tの車両もしくは180規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する □ 都市再生プロジェクトを支援する事業である □ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する □ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり □ 中心市街地内で行う事業である □ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内の事業である □ D10区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる □ 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	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：503.7千人・時間/年 (7,774.3千人・時間/年⇒7,270.6千人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について：(後述区間名)一般国道54号現道部 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率：89.6%削減 (373.8千人・時間/年⇒51.6千人・時間/年) 対象区間 (広島市安佐北区大林町)、改善見込み (17.2km/h⇒38.3km/h) 利便性向上が見込まれるバス路線：桐陽台～大林線 (広島バスセンター～桐陽台・大林) (72往復/日)、上根～吉田線 (広島バスセンター～上根・吉田) (33往復/日) 対象駅：広島駅、対象自治体名：安芸高田市 改善見込み (安芸高田市役所～広島駅、101分⇒72分) 農林水産物を主体とする地域名：安芸高田市、主な出荷先：ネギ、広島市
物流効率化の支援		
都市の再生		
国土・地域ネットワークの構築		

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
4. 環境		
地球環境の保全		CO2排出削減量：約13.9千t/年（整備なし：2,662.6千t/年⇒整備あり：2,648.7千t/年）
生活環境の改善・保全		評価対象区間：便益算定範囲 排出削減量：約44.4t-NO/年（整備なし：6,849.7t-NO/年⇒整備あり：6,805.3t-NO/年・・・約0.6%削減）
		評価対象区間：便益算定範囲 排出削減量：約2.6t/年（整備なし：361.2t/年⇒整備あり：358.6t/年・・・約0.7%削減）
	☐ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
	☐ その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他		
他の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がある	
	☐ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
	☐ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道54号	可部バイパス	L=9.7km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
16,700～50,700	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	716億円	129億円	844億円
うち残事業分	116億円	90億円	206億円
基準年における 現在価値 (C)	1,018億円	53億円	1,072億円
うち残事業分	93億円	28億円	121億円

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35年度			
単年便益 (初年便益)	83億円	6.6億円	2.0億円	92億円
基準年における 現在価値 (B)	2,170億円	155億円	58億円	2,383億円
うち残事業分	404億円	12億円	17億円	433億円

③ 結 果

費用便益比(事業全体)	2.2
経済的純現在価値(事業全体)	1,312億円
経済的内部収益率(事業全体)	6.7%
費用便益比(残事業)	3.6
経済的純現在価値(残事業)	312億円
経済的内部収益率(残事業)	16.0%

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	16,700～50,700	±10%	1.9～2.5
事業費	716億円	±10%	2.2～2.2
事業期間	42年	±20%	2.2～2.3

【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	16,700～50,700	±10%	3.0～4.5
事業費	116億円	±10%	3.3～3.9
事業期間	8年	±20%	3.3～3.8

交通状況の変化

様式－3①

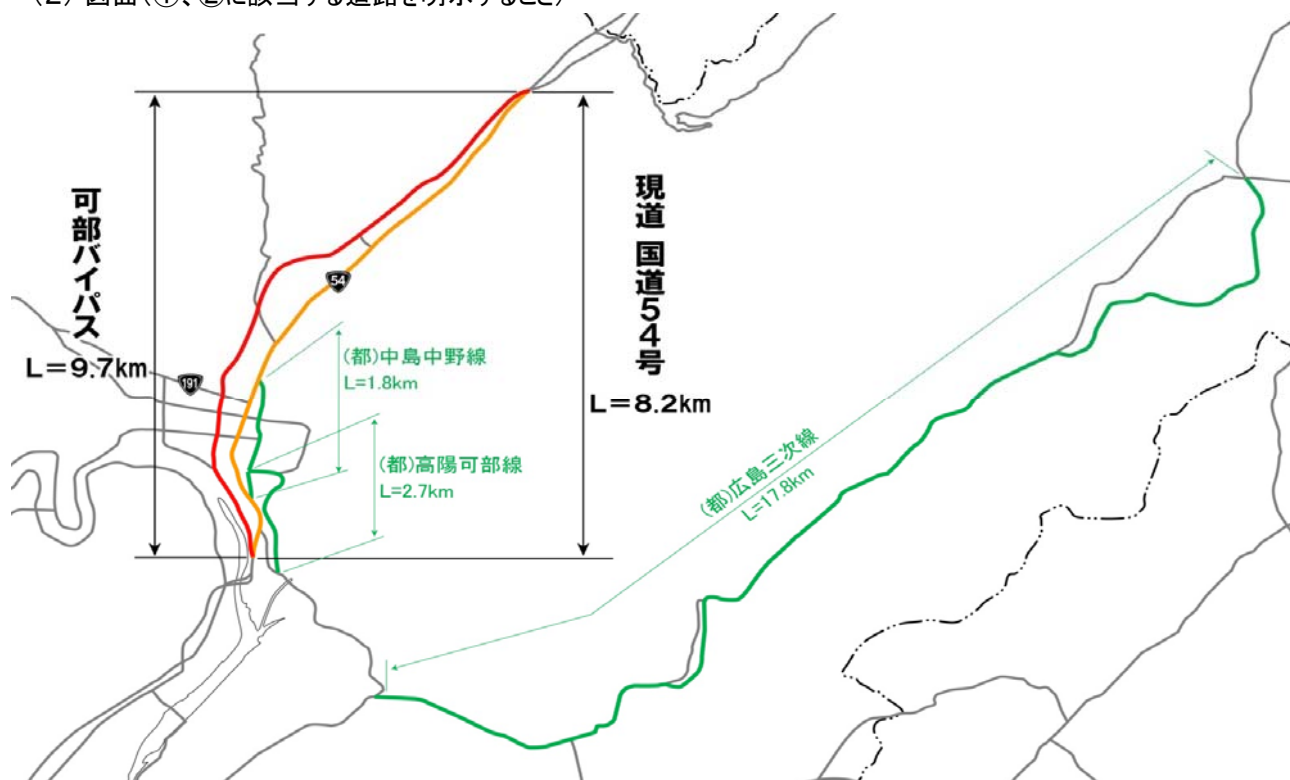
事業名：可部バイパス(事業全体・暫定)

(推計時点 H42年)

				整備なし(A)	整備あり(B)
①新設・改築道路 : 8.2km		交通量※ ¹	[台/日]	－	23,000
		走行時間※ ²	[分]	－	13
		走行時間費用※ ³	[億円/年]	－	60.37
②主な周辺道路※ ⁴	国道54号 : 8.2km	交通量	[台/日]	29,500	16,900
		走行時間	[分]	25	17
		走行時間費用	[億円/年]	143.62	56.32
	(主)広島三次線 : 17.8km	交通量	[台/日]	16,400	14,000
		走行時間	[分]	31	29
		走行時間費用	[億円/年]	102.93	81.08
	(都)中島中野線 : 1.8km	交通量	[台/日]	11,900	6,100
		走行時間	[分]	11	9
		走行時間費用	[億円/年]	21.29	9.30
	(都)高陽可部線 : 2.7km	交通量	[台/日]	10,500	4,700
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	8.69	3.43
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計 : 2356.5km		走行時間費用	[億円/年]	6,881.86	6,865.13

			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: 2395.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	7,158.39	7,075.62	82.76

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

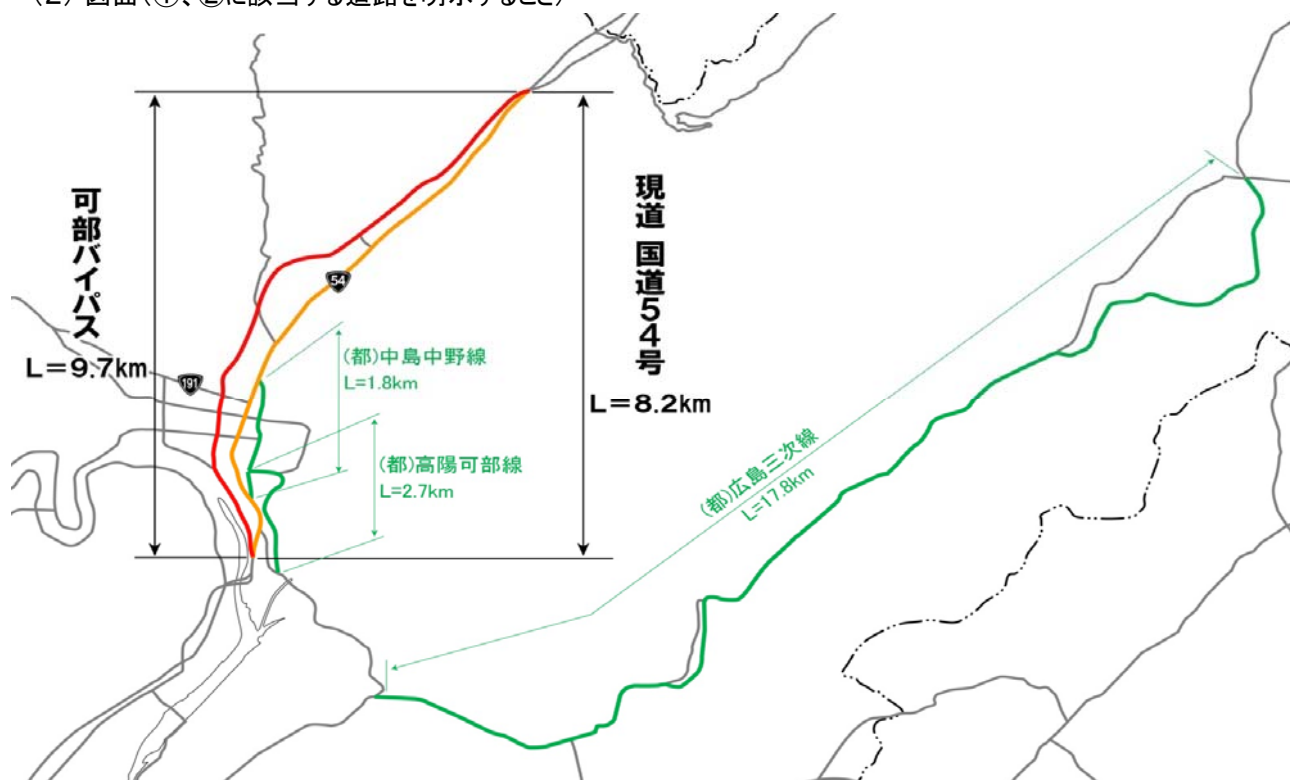
様式－3①

事業名：可部バイパス(事業全体)

(推計時点 H42年)

				整備なし(A)	整備あり(B)
①新設・改築道路 : 9.7km	交通量※1	[台/日]		－	30,800
	走行時間※2	[分]		－	13
	走行時間費用※3	[億円/年]		－	76.69
②主な周辺道路※4	国道54号 : 8.2km	交通量	[台/日]	29,500	10,300
		走行時間	[分]	25	16
		走行時間費用	[億円/年]	143.62	30.48
	(主)広島三次線 : 17.8km	交通量	[台/日]	16,400	13,200
		走行時間	[分]	31	28
		走行時間費用	[億円/年]	102.93	74.78
	(都)中島中野線 : 1.8km	交通量	[台/日]	11,900	1,600
		走行時間	[分]	11	5
		走行時間費用	[億円/年]	21.29	1.38
	(都)高陽可部線 : 2.7km	交通量	[台/日]	10,500	2,900
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	8.69	2.11
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計 : 2356.5km		走行時間費用	[億円/年]	6,881.86	6,862.76
				走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)
合計 : 2396.7km		走行時間短縮便益 [億円/年]		7,158.39	7,048.19
				走行時間短縮便益 (A－B)	
				110.19	

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式－3①

事業名：可部バイパス(残事業)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 9.7km		交通量 ^{※1}	[台/日]	23,000	30,800
		走行時間 ^{※2}	[分]	13	13
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	60.37	76.69
②主な周辺道路 ^{※4}	国道54号 : 8.2km	交通量	[台/日]	16,900	10,300
		走行時間	[分]	17	16
		走行時間費用	[億円/年]	56.32	30.48
	(主)広島三次線 : 17.8km	交通量	[台/日]	14,000	13,200
		走行時間	[分]	29	28
		走行時間費用	[億円/年]	81.08	74.78
	(都)中島中野線 : 1.8km	交通量	[台/日]	6,100	1,600
		走行時間	[分]	9	5
		走行時間費用	[億円/年]	9.30	1.38
	(都)高陽可部線 : 2.7km	交通量	[台/日]	4,700	2,900
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	3.43	2.11
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計 : 2356.5km		走行時間費用	[億円/年]	6,865.13	6,862.76

			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 : 2396.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	7,075.62	7,048.19	27.43

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



様式記入上の留意点

1. 再評価では、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

費用便益分析の条件

事業名：可部バイパス

(2)

項目		チェック欄			
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	☒			
	その他	☐			
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間			
	社会的割引率	4%			
	基準年次	平成26年度			
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	☒ (H42年)		
		複数時点での推計	☐		
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計		☒	
		整備の有無のいずれかのみ推計		☐ 有 ☐ 無	
		いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載		
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)		☒ (H17センサス)	
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)		☐	
		その他 ()		☐	
				☐	
	開発交通量の考慮	無		☒	
		有		☐	
		有の場合のみ	考慮した開発交通量 (トリップ数) 考慮した理由を記載	() 台トリップ/日	
	配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分		☐	
		転換率式を用いた配分		☐	
		Q-V式と転換率式の併用による配分		☒	
		均衡配分 (リンクパフォーマンス関数を用いた配分)		☐	
		簡易手法		☐	
		簡易手法の採択理由	小規模事業である		☐
			山間部海岸部で併行道路が少ない		☐
			その他 ()		
簡易手法の考え方 (将来交通量の設定方法等)					
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載		☐		
	最終配分の速度 採用理由を記載		☐		
	その他 (最終配分交通量とQV式との関係から平均速度を設定)		☒		

(3)

項目		チェック欄		
便 益 の 算 定	休日交通の 影響	考慮しない	☒	
		考慮する	☐	
		考慮する 場合のみ	面的に考慮	☐
			対象路線のみ考慮	☐
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による 通行止めの 影響	考慮しない	☒	
		考慮する	☐	
		考慮する 場合のみ	採用した通行止め日数 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	☐
	冬期交通の 影響	考慮しない	☒	
		考慮する	☐	
		考慮する 場合のみ	採用した冬期日数 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	☒	
		その他 ()	☐	
	車種別時間 価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	☒	
独自に設定した値を使用		☐		
車種別走行 経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	☒		
	独自に設定した値を使用	☐		
交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮	☐		
	中央分離帯の有無を考慮しない	☒		
走行時間短縮・ 走行経費減少・ 交通事故減少 以外の便益	考慮しない	☒		
	考慮する	☐		
その他				

[illegible]

費用の現在価値算定表

箇所名:可部バイパス(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	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.31	9.7	2.99	
-33年目	S56	3.6484	94.8	0.05	0.18		
-32年目	S57	3.5081	95.8	0.05	0.17		
-31年目	S58	3.3731	96.8	0.70	2.23		
-30年目	S59	3.2434	98.7	2.00	6.00		
-29年目	S60	3.1187	99.5	8.70	24.90		
-28年目	S61	2.9987	101.2	5.50	14.88		
-27年目	S62	2.8834	101.0	5.80	15.12		
-26年目	S63	2.7725	101.5	8.40	20.95		
-25年目	H1	2.6658	104.2	12.47	29.13		
-24年目	H2	2.5633	106.5	16.45	36.15		
-23年目	H3	2.4647	109.1	18.79	38.76		
-22年目	H4	2.3699	110.6	27.16	53.13		
-21年目	H5	2.2788	110.9	30.01	56.30		
-20年目	H6	2.1911	110.8	26.13	47.18		
-19年目	H7	2.1068	109.9	33.99	59.49		
-18年目	H8	2.0258	109.5	23.66	39.96		
-17年目	H9	1.9479	110.4	3.72	5.99		
-16年目	H10	1.8730	109.9	20.71	32.22		
-15年目	H11	1.8009	108.4	45.78	69.44		
-14年目	H12	1.7317	107.2	39.77	58.65		
-13年目	H13	1.6651	105.7	41.33	59.44		
-12年目	H14	1.6010	103.8	50.79	71.52		
-11年目	H15	1.5395	102.3	28.58	39.27		
-10年目	H16	1.4802	101.0	20.18	27.00		
-9年目	H17	1.4233	99.6	34.92	45.56		
-8年目	H18	1.3686	98.7	16.24	20.56		
-7年目	H19	1.3159	97.6	15.69	19.31		
-6年目	H20	1.2653	96.8	13.73	16.39		
-5年目	H21	1.2167	95.6	8.60	9.99		
-4年目	H22	1.1699	93.7	7.30	8.32		
-3年目	H23	1.1249	92.1	2.07	2.31		
-2年目	H24	1.0816	91.3	22.28	24.10		
-1年目	H25	1.0400	91.3	6.58	6.84		
暫定供用	H26	1.0000	91.3	1.69	1.69	1.66	1.66
1年目	H27	0.9615	91.3	2.78	2.67	1.66	1.60
2年目	H28	0.9246	91.3	4.63	4.28	1.66	1.53
3年目	H29	0.8890	91.3	4.17	3.71	1.66	1.48
4年目	H30	0.8548	91.3	18.85	16.11	1.66	1.42
5年目	H31	0.8219	91.3	19.98	16.42	1.66	1.36
6年目	H32	0.7903	91.3	21.39	16.90	1.66	1.31
7年目	H33	0.7599	91.3	23.30	17.71	1.66	1.26
8年目	H34	0.7307	91.3	20.80	15.20	1.66	1.21
供用開始年次	H35	0.7026	91.3			2.77	1.95
10年目	H36	0.6756	91.3			2.77	1.87
11年目	H37	0.6496	91.3			2.77	1.80
12年目	H38	0.6246	91.3			2.77	1.73
13年目	H39	0.6006	91.3			2.77	1.66
14年目	H40	0.5775	91.3			2.77	1.60
15年目	H41	0.5553	91.3			2.77	1.54
16年目	H42	0.5339	91.3			2.77	1.48
17年目	H43	0.5134	91.3			2.77	1.42
18年目	H44	0.4936	91.3			2.77	1.37
19年目	H45	0.4746	91.3			2.77	1.31
20年目	H46	0.4564	91.3			2.77	1.26
21年目	H47	0.4388	91.3			2.77	1.22
22年目	H48	0.4220	91.3			2.77	1.17
23年目	H49	0.4057	91.3			2.77	1.12
24年目	H50	0.3901	91.3			2.77	1.08
25年目	H51	0.3751	91.3			2.77	1.04
26年目	H52	0.3607	91.3			2.77	1.00
27年目	H53	0.3468	91.3			2.77	0.96
28年目	H54	0.3335	91.3			2.77	0.92
29年目	H55	0.3207	91.3			2.77	0.89
30年目	H56	0.3083	91.3			2.77	0.85
31年目	H57	0.2965	91.3			2.77	0.82
32年目	H58	0.2851	91.3			2.77	0.79
33年目	H59	0.2741	91.3			2.77	0.76
34年目	H60	0.2636	91.3			2.77	0.73
35年目	H61	0.2534	91.3			2.77	0.70
36年目	H62	0.2437	91.3			2.77	0.67
37年目	H63	0.2343	91.3			2.77	0.65
38年目	H64	0.2253	91.3			2.77	0.62
39年目	H65	0.2166	91.3			2.77	0.60
40年目	H66	0.2083	91.3			2.77	0.58
41年目	H67	0.2003	91.3			2.77	0.55
42年目	H68	0.1926	91.3			2.77	0.53
43年目	H69	0.1852	91.3			2.77	0.51
44年目	H70	0.1780	91.3			2.77	0.49
45年目	H71	0.1712	91.3			2.77	0.47
46年目	H72	0.1646	91.3			2.77	0.46
47年目	H73	0.1583	91.3			2.77	0.44
48年目	H74	0.1522	91.3			2.77	0.42
49年目	H75	0.1463	91.3	-257.73	-37.72	2.77	0.41
合計				457.99	1018.42	128.51	53.30
単純事業費計				715.72		128.51	

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:可部バイパス(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:可部バイパス(残事業)				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額)			
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.22	9.0	1.95	
年次	年度	割戻率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-8年目	H27	0.9615	91.3	2.78	2.67		
-7年目	H28	0.9246	91.3	4.63	4.28		
-6年目	H29	0.8890	91.3	4.17	3.71		
-5年目	H30	0.8548	91.3	18.85	16.11		
-4年目	H31	0.8219	91.3	19.98	16.42		
-3年目	H32	0.7903	91.3	21.39	16.90		
-2年目	H33	0.7599	91.3	23.30	17.71		
-1年目	H34	0.7307	91.3	20.80	15.20		
供用開始年次	H35	0.7026	91.3			1.80	1.26
1年目	H36	0.6756	91.3			1.80	1.22
2年目	H37	0.6496	91.3			1.80	1.17
3年目	H38	0.6246	91.3			1.80	1.12
4年目	H39	0.6006	91.3			1.80	1.08
5年目	H40	0.5775	91.3			1.80	1.04
6年目	H41	0.5553	91.3			1.80	1.00
7年目	H42	0.5339	91.3			1.80	0.96
8年目	H43	0.5134	91.3			1.80	0.92
9年目	H44	0.4936	91.3			1.80	0.89
10年目	H45	0.4746	91.3			1.80	0.85
11年目	H46	0.4564	91.3			1.80	0.82
12年目	H47	0.4388	91.3			1.80	0.79
13年目	H48	0.4220	91.3			1.80	0.76
14年目	H49	0.4057	91.3			1.80	0.73
15年目	H50	0.3901	91.3			1.80	0.70
16年目	H51	0.3751	91.3			1.80	0.68
17年目	H52	0.3607	91.3			1.80	0.65
18年目	H53	0.3468	91.3			1.80	0.62
19年目	H54	0.3335	91.3			1.80	0.60
20年目	H55	0.3207	91.3			1.80	0.58
21年目	H56	0.3083	91.3			1.80	0.55
22年目	H57	0.2965	91.3			1.80	0.53
23年目	H58	0.2851	91.3			1.80	0.51
24年目	H59	0.2741	91.3			1.80	0.49
25年目	H60	0.2636	91.3			1.80	0.47
26年目	H61	0.2534	91.3			1.80	0.46
27年目	H62	0.2437	91.3			1.80	0.44
28年目	H63	0.2343	91.3			1.80	0.42
29年目	H64	0.2253	91.3			1.80	0.41
30年目	H65	0.2166	91.3			1.80	0.39
31年目	H66	0.2083	91.3			1.80	0.37
32年目	H67	0.2003	91.3			1.80	0.36
33年目	H68	0.1926	91.3			1.80	0.35
34年目	H69	0.1852	91.3			1.80	0.33
35年目	H70	0.1780	91.3			1.80	0.32
36年目	H71	0.1712	91.3			1.80	0.31
37年目	H72	0.1646	91.3			1.80	0.30
38年目	H73	0.1583	91.3			1.80	0.28
39年目	H74	0.1522	91.3			1.80	0.27
40年目	H75	0.1463	91.3			1.80	0.26
41年目	H76	0.1407	91.3			1.80	0.25
42年目	H77	0.1353	91.3			1.80	0.24
43年目	H78	0.1301	91.3			1.80	0.23
44年目	H79	0.1251	91.3			1.80	0.23
45年目	H80	0.1203	91.3			1.80	0.22
46年目	H81	0.1157	91.3			1.80	0.21
47年目	H82	0.1112	91.3			1.80	0.20
48年目	H83	0.1069	91.3			1.80	0.19
49年目	H84	0.1028	91.3	-1.20	-0.12	1.80	0.19
合計				114.70	92.88	90.00	28.25
単純事業費計				115.90		90.00	

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。

便益の現在価値算定表

箇所名：可部ハイパス(事業全体)

年次	年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (山陽7Dv/L)				割引率 (A)	GDP デフレーター (B)	走行時間短縮便益(億円)				走行経費減少便益(億円)				事故減少便益(億円)			合計 (億円)			
		乗用車種	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車種	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 ①×(A)×(B)	乗用車種	小型貨物	普通貨物	② 計	現在価値 ②×(A)×(B)	現在価値 ③×(A)×(B)		③		
暫定供用 1年目 2年目 3年目 4年目 5年目 6年目 7年目 8年目	H26	0.99626	0.99483	1.01321	0.99868	1.0000	91.3	52.34	16.35	14.53	83.23	83.23	4.02	0.90	1.64	6.56	6.56	1.99	91.77	便益合計 (①~③) 割引率4%	現在価値 (億円)	
	H27	0.99624	0.99480	1.01304	0.99868	0.99615	91.3	52.15	16.27	14.72	83.13	79.94	4.00	0.89	1.67	6.56	6.31	1.98	91.68			88.15
	H28	0.99623	0.99477	1.01287	0.99868	0.99246	91.3	51.95	16.18	14.91	83.04	76.78	3.99	0.89	1.69	6.56	6.07	1.83	91.58			84.68
	H29	0.99621	0.99475	1.01271	0.99868	0.88900	91.3	51.75	16.10	15.10	82.95	73.74	3.97	0.88	1.71	6.56	5.83	1.98	91.40			81.34
	H30	0.99620	0.99472	1.01255	0.99868	0.85488	91.3	51.56	16.01	15.29	82.86	70.83	3.96	0.88	1.73	6.56	5.61	1.98	91.40			78.13
	H31	0.99618	0.99469	1.01239	0.99868	0.8219	91.3	51.36	15.93	15.48	82.76	68.03	3.94	0.87	1.75	6.57	5.40	1.97	91.31			75.05
	H32	0.99617	0.99466	1.01224	0.99867	0.7903	91.3	51.16	15.84	15.67	82.67	65.34	3.93	0.87	1.77	6.57	5.19	1.97	91.21			72.09
	H33	0.99614	0.99416	1.01580	0.99868	0.7599	91.3	51.02	15.75	15.92	82.68	62.83	3.92	0.86	1.80	6.58	5.00	1.97	91.23			69.33
	H34	0.99713	0.99413	1.01556	0.99868	0.7307	91.3	50.87	15.66	16.17	82.69	60.42	3.91	0.86	1.83	6.59	4.82	1.97	91.25			66.68
	H35	0.99713	0.99409	1.01532	0.99868	0.7026	91.3	67.75	20.47	21.88	110.10	77.36	4.41	0.88	2.12	7.40	5.20	3.12	2.19			120.82
供用開始年次 10年目 11年目 12年目 13年目 14年目 15年目 16年目 17年目 18年目 19年目	H36	0.99712	0.99406	1.01509	0.99868	0.6756	91.3	67.55	20.35	22.21	110.11	74.39	4.40	0.87	2.15	7.42	5.01	3.12	2.11	120.85	81.51	
	H37	0.99711	0.99402	1.01486	0.99868	0.6496	91.3	67.36	20.23	22.54	110.13	71.54	4.38	0.87	2.18	7.43	4.83	3.12	2.03	120.68	78.39	
	H38	0.99710	0.99398	1.01465	0.99868	0.6246	91.3	67.16	20.11	22.87	110.14	68.79	4.37	0.86	2.22	7.45	4.65	3.12	1.95	120.70	75.39	
	H39	0.99709	0.99395	1.01444	0.99868	0.6006	91.3	66.97	19.99	23.20	110.15	66.16	4.36	0.86	2.25	7.46	4.48	3.12	1.87	120.73	72.51	
	H40	0.99708	0.99387	1.01423	0.99868	0.5775	91.3	66.77	19.87	23.53	110.17	63.62	4.34	0.85	2.28	7.47	4.32	3.12	1.80	120.76	69.73	
	H41	0.99708	0.99387	1.01403	0.99868	0.5553	91.3	66.58	19.74	23.86	110.18	61.18	4.33	0.85	2.31	7.49	4.16	3.12	1.73	120.78	67.07	
	H42	0.99707	0.99384	1.01384	0.99868	0.5339	91.3	66.38	19.62	24.19	110.19	58.83	4.32	0.84	2.34	7.50	4.01	3.12	1.66	120.81	64.50	
	H43	0.99732	0.99307	1.00117	0.99423	0.5134	91.3	65.87	19.49	24.22	109.58	56.25	4.29	0.83	2.35	7.47	3.83	3.10	1.59	120.14	61.68	
	H44	0.99726	0.99302	1.00116	0.99419	0.4936	91.3	65.36	19.35	24.25	108.96	53.78	4.25	0.83	2.35	7.43	3.67	3.08	1.52	119.47	58.97	
	H45	0.99720	0.99298	1.00116	0.99416	0.4746	91.3	64.85	19.22	24.27	108.34	51.42	4.22	0.82	2.35	7.39	3.51	3.06	1.45	118.80	56.39	
20年目 21年目 22年目 23年目 24年目 25年目 26年目 27年目 28年目 29年目	H46	0.99714	0.99293	1.00116	0.99413	0.4564	91.3	64.34	19.08	24.30	107.72	49.16	4.19	0.82	2.35	7.36	3.36	3.04	1.39	118.12	53.91	
	H47	0.99707	0.99288	1.00116	0.99409	0.4388	91.3	63.83	18.94	24.33	107.10	47.00	4.15	0.81	2.36	7.32	3.21	3.03	1.33	117.45	51.54	
	H48	0.99701	0.99282	1.00116	0.99406	0.4220	91.3	63.32	18.81	24.36	106.49	44.93	4.12	0.81	2.36	7.28	3.07	3.01	1.27	116.78	49.28	
	H49	0.99195	0.99277	1.00116	0.99402	0.4057	91.3	62.81	18.67	24.39	105.87	42.95	4.09	0.80	2.36	7.25	2.94	2.99	1.21	116.11	47.11	
	H50	0.99188	0.99272	1.00116	0.99398	0.3901	91.3	62.30	18.54	24.42	105.25	41.06	4.05	0.79	2.36	7.21	2.81	2.97	1.16	115.44	45.03	
	H51	0.99181	0.99267	1.00115	0.99395	0.3751	91.3	61.79	18.40	24.44	104.63	39.25	4.02	0.79	2.37	7.18	2.69	2.95	1.11	114.76	43.05	
	H52	0.99175	0.99261	1.00115	0.99391	0.3607	91.3	61.28	18.26	24.47	104.02	37.52	3.99	0.78	2.37	7.14	2.58	2.94	1.06	114.09	41.15	
	H53	0.99168	0.99256	1.00115	0.99387	0.3468	91.3	60.77	18.13	24.50	103.40	35.86	3.95	0.78	2.37	7.10	2.46	2.92	1.01	113.42	39.34	
	H54	0.99161	0.99250	1.00115	0.99384	0.3335	91.3	60.26	17.99	24.53	102.78	34.28	3.92	0.77	2.38	7.07	2.36	2.90	0.97	112.75	37.60	
	H55	0.99154	0.99245	1.00115	0.99380	0.3207	91.3	59.75	17.86	24.56	102.16	32.76	3.89	0.76	2.38	7.03	2.25	2.88	0.92	112.08	35.94	
30年目 31年目 32年目 33年目 34年目 35年目 36年目 37年目 38年目 39年目	H56	0.99146	0.99239	1.00115	0.99376	0.3083	91.3	59.24	17.72	24.58	101.55	31.31	3.85	0.76	2.38	6.99	2.16	2.86	0.88	111.40	34.35	
	H57	0.99139	0.99233	1.00115	0.99372	0.2965	91.3	58.73	17.58	24.61	100.93	29.92	3.82	0.75	2.38	6.96	2.06	2.85	0.84	110.73	32.83	
	H58	0.99132	0.99227	1.00115	0.99368	0.2851	91.3	58.22	17.45	24.64	100.31	28.59	3.79	0.75	2.39	6.92	1.97	2.83	0.81	110.06	31.37	
	H59	0.99124	0.99221	1.00114	0.99364	0.2741	91.3	57.71	17.31	24.67	99.69	27.33	3.76	0.74	2.39	6.89	1.89	2.81	0.77	109.39	29.98	
	H60	0.99116	0.99215	1.00114	0.99360	0.2636	91.3	57.20	17.18	24.70	99.07	26.11	3.72	0.74	2.39	6.85	1.81	2.79	0.74	108.72	28.65	
	H61	0.99108	0.99209	1.00114	0.99356	0.2534	91.3	56.69	17.04	24.73	98.46	24.95	3.69	0.73	2.39	6.81	1.73	2.77	0.70	108.04	27.38	
	H62	0.99100	0.99202	1.00114	0.99352	0.2437	91.3	56.18	16.90	24.75	97.84	23.84	3.66	0.72	2.40	6.78	1.65	2.76	0.67	107.37	26.16	
	H63	0.99092	0.99196	1.00114	0.99348	0.2343	91.3	55.67	16.77	24.78	97.22	22.78	3.62	0.72	2.40	6.74	1.58	2.74	0.64	106.70	25.00	
	H64	0.99084	0.99190	1.00114	0.99343	0.2253	91.3	55.16	16.63	24.81	96.60	21.76	3.59	0.71	2.40	6.70	1.51	2.72	0.61	106.03	23.89	
	H65	0.99075	0.99183	1.00114	0.99339	0.2166	91.3	54.65	16.50	24.84	95.99	20.79	3.56	0.71	2.41	6.67	1.44	2.70	0.59	105.36	22.82	
40年目 41年目 42年目 43年目 44年目 45年目 46年目 47年目 48年目 49年目	H66	0.99067	0.99176	1.00113	0.99334	0.2083	91.3	54.14	16.36	24.87	95.37	19.86	3.52	0.70	2.41	6.63	1.38	2.68	0.56	104.68	21.80	
	H67	0.99058	0.99169	1.00113	0.99330	0.2003	91.3	53.63	16.23	24.89	94.75	18.98	3.49	0.69	2.41	6.60	1.32	2.67	0.53	104.01	20.83	
	H68	0.99049	0.99162	1.00113	0.99325	0.1926	91.3	53.12	16.09	24.92	94.13	18.13	3.46	0.69	2.41	6.56	1.26	2.65	0.51	103.34	19.90	
	H69	0.99040	0.99155	1.00113	0.99321	0.1852	91.3	52.61	15.95	24.95	93.51	17.32	3.42	0.68	2.42	6.52	1.21	2.63	0.49	102.67	19.01	
	H70	0.99031	0.99148	1.00113	0.99316	0.1780	91.3	52.10	15.82	24.98	92.90	16.54	3.39	0.68	2.42	6.49	1.15	2.61	0.47	102.00	18.16	
	H71	0.99021	0.99141	1.00113	0.99312	0.1712	91.3	51.59	15.68	25.01	92.28	15.80	3.36	0.67	2.42	6.45	1.10	2.59	0.44	101.32	17.35	
	H72	0.99011	0.99133	1.00113	0.99307	0.1646	91.3	51.08	15.55	25.04	91.66	15.09	3.32	0.67	2.42	6.41	1.06	2.58	0.42	100.65	16.57	
	H73	0.99002	0.99126	1.00113	0.99302																	

(事業全体)

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

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	27,711	
	改良費		式	1	8,455	
		土工	m3	986,665	2,969	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m3	—	—	
		法面工	m ²	87,406	1,094	切土法面、盛土法面、法枠工
		擁壁工	式	1	3,424	重力式擁壁、ブロック積擁壁
		函渠工	式	1	968	管渠工、函渠工、水路工、等
	橋梁費		式	1	8,559	
		100m以上	m	2,095	6,445	PC橋(6橋)、横断歩道橋(2橋)
		100m未満	m	484	2,114	PC橋(11橋)、ME橋(4橋)、横断歩道橋(2橋)
	トンネル費		式	1	6,745	
		NATM	m	3,110	6,745	8本(上下線)
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費		式	—	—	
		IC	箇所	—	—	
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費		式	1	2,815	
		車道舗装	m ²	198,400	2,743	
		歩道舗装	m ²	24,031	72	
	附帯施設費		式	1	1,137	
		交通管理施設工	式	1	1,137	標識工、防護柵工、道路照明等
遮音壁		m	—	—		
②用地及び補償費			式	1	35,409	
	用地費		式	1	25,773	
		宅地	m ²	173,159	19,140	
		田畑	m ²	35,468	5,988	
		山林・原野	m ²	51,779	645	
	補償費		式	1	9,636	
③間接経費			式	1	10,480	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					73,600	

(残事業)

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

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	11,167	
	改良費		式	1	2,860	
		土工	m3	434,300	1,050	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m3	—	—	
		法面工	m ²	24,768	270	切土法面、盛土法面、法枠工
		擁壁工	式	1	1,196	重力式擁壁、ブロック積擁壁
		函渠工	式	1	344	管渠工、函渠工、水路工、等
	橋梁費		式	1	4,637	
		100m以上	m	1,523	3,685	PC橋(5橋)
		100m未満	m	234	952	PC橋(4橋)、ME橋(2橋)、横断歩道橋(1橋)
	トンネル費		式	1	2,376	
		NATM	m	1,545	2,376	4本(上線)
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費		式	—	—	
		IC	箇所	—	—	
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費		式	1	700	
		車道舗装	m ²	75,111	698	
		歩道舗装	m ²	600	2	
	附帯施設費		式	1	594	
		交通管理施設工	式	1	594	標識工、防護柵工、道路照明等
遮音壁		m	—	—		
②用地及び補償費			式	1	194	
	用地費		式	1	127	
		宅地	m ²	792	35	
		田畑	m ²	1,718	41	
		山林・原野	m ²	14,703	51	
	補償費		式	1	67	
③間接経費			式	1	1,139	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					12,500	

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道54号	可部バイパス	4	9.7km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	9.7	1,946	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	11,753	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			13,699	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道54号	可部バイパス	4	9.7km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	9.7	1,860	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	7,743	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			9,603	

一般国道54号 可部バイパス
〔広島市への意見照会と回答〕

国中整企画第44号
国中整港計第21号
平成26年10月31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11月25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54号 可部バイパス	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11月14日(金)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

広路計第 35号
平成26年11月14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10月31日付け国中整企画第44号及び国中整港計第21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54号可部バイパスの事業再評価に係る対応方針（原案）については、異存
ありません。

平成26年2月の暫定供用後、国道54号現道の渋滞は緩和しました。

一方、可部バイパスについては、桐陽台団地入口交差点を先頭に発生していた渋滞は
解消されたものの、国道191号との交差点では依然渋滞が残存しており、その緩和の
ためにも、国道191号以南の早期4車線化をお願いします。

