

一般国道2号 安芸バイパス

一般国道2号 東広島バイパス

## 道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道2号 安芸バイパス		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：広島県東広島市八本松町宗吉 至：広島県広島市安芸区上瀬野町上瀬野				延長	7.7 km
事業概要	一般国道2号は、大阪市から北九州市に至る延長約670kmの主要な幹線道路であり、西日本の大動脈として沿道地域の産業・社会活動や住民の生活に大きな役割を果たす重要な路線である。 安芸バイパスは、国道2号の慢性的な交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域との連携強化を図ることを目的とした延長7.7kmの4車線道路である。					
H7年度事業化	S49年度都市計画決定	H9年度用地着手	H12年度工事着手			
全体事業費	約565億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	37%	供用済延長	0.0 km	
計画交通量	57,000 ~ 61,800台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 4.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 285 / 529 億円 事業費 : 257/500億円 維持管理費 : 29/29億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,502 / 2,502億円 走行時間短縮便益 : 2,002/2,002億円 走行費用減少便益 : 425/ 425億円 交通事故減少便益 : 75/ 75億円	基準年 平成25年		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量 : B/C=4.3~5.3(交通量±10%) (残事業) 交通量 : B/C=7.8~9.7(交通量±10%) (事業全体) 事業費 : B/C=4.6~4.7(事業費±10%) (残事業) 事業費 : B/C=8.1~9.6(事業費±10%) (事業全体) 事業期間 : B/C=4.3~5.4(事業期間±20%) (残事業) 事業期間 : B/C=8.8~10.7(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【約123,581千人・時間/年→約117,881千人・時間/年】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【広島～瀬野～西条 23便/日、志和循環線 11便/日】 ・広島市安芸区役所から広島空港へのアクセスが向上【広島市安芸区役所～広島空港 : 51分⇒50分】 ②物流効率化の支援 ・東広島市から広島港（国際拠点港湾）までのアクセスが向上【東広島市役所～広島港 : 46分⇒40分】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置付け ・日常生活圏の中心都市へのアクセスが向上【東広島市役所～広島市役所 : 55分⇒45分】 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援【広島中央テクノポリス】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセスが向上【東広島市役所～県立広島病院 : 47分⇒40分】 ⑥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2号） ・交通事故・災害による通行止め時の迂回路の確保【3.86億円※】 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約56.3千t/年(約1.3%)削減【4,357.9千t/年→4,301.5千t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約235.0t/年(約2.0%)削減【11,768.5t/年→11,533.4t/年】 ・SPM排出量が約11.8t/年(約1.9%)削減【613.4t/年→601.6t/年】 ・広島市安芸区上瀬野における夜間の騒音が改善される見込み ⑨環境への影響を考慮した効果 ・約56.3千t/年のCO2削減量の貨幣換算値【21.1億円※】 ⑩交通事故件数の削減 ・交通事故件数が約0.5%削減【12,161件/年→12,104件/年】 ※供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）					

⑪他のプロジェクトの関係  
「広島県道路整備計画2016」に位置づけあり

関係する地方公共団体等の意見

安芸バイパスは、東広島バイパスと一体となって国道2号の慢性的な交通渋滞解消、地域活動や広域連携の強化、東西軸の形成、広島空港とのアクセス強化、広島広域都市圏の交流促進を果たすことが期待されており、東広島市より「平成26年度主要事業の提案」（平成25年7月19日）において建設促進の要望を受けている。

広島県知事の意見：

対応方針(原案)については妥当

安芸バイパスは、国道2号の渋滞緩和や円滑な物流強化を図るだけでなく、広島空港へのアクセス道路として、山陽道の代替機能も有する重要な路線であり、今年3月に発生した八本松トンネル事故による通行止めにおいて、その重要性が再認識されたところである。

したがって、引き続きコスト縮減に努めていただくとともに、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。

広島市長の意見：

対応方針(原案)については異存なし

国道2号の渋滞緩和や広島空港へのアクセス強化、さらに広域連携の強化や地域の産業活動の活性化のためにも、全線の早期供用に向けて、着実に整備を進めていただきたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 国道2号は広島市街地と東広島市方面を結ぶ唯一の幹線道路であり、慢性的な交通渋滞の発生により、日常生活や経済活動の支障となっている。
- ・ 広島空港への機能集約と広島西飛行場のヘリポート化により、広島市から広島空港へのアクセス向上が求められている。
- ・ 道路線形不良箇所が存在により、交通事故が多く発生している。
- ・ 自動車部品工場が集積している東広島市内では、新たな産業団地の開発が進んでおり、大型車による広島市内への部品輸送が多い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成28年度末で事業全体の進捗率は37%である。

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

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



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

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

## 道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道2号 <small>ひがしひろしま</small> 東広島バイパス		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：広島県広島市安芸区上瀬野町上瀬野 <small>ひろしま あき かみせのちようかみせの</small> 至：広島県安芸郡海田町南堀川町 <small>あき かいだ みなみほりかわまち</small>				延長	9.6km		
事業概要	一般国道2号は、 <small>おおさか</small> 大阪市から <small>きたきゅうしゅう</small> 北九州市に至る延長約670kmの主要な幹線道路であり、西日本の大動脈として沿道地域の産業・社会活動や住民の生活に大きな役割を果たす重要な路線である。 東広島バイパスは、国道2号の慢性的な交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域との連携強化を図ることを目的とした延長9.6kmの4車線道路である。							
	S50年度事業化	S49年度都市計画決定	S57年度用地着手	H5年度工事着手				
全体事業費	約1,191.8億円		事業進捗率 (H28年度末見込)	73%	供用済延長	7.7km		
計画交通量	49,300~66,400台/日							
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.3  (残事業) 8.6	(3便益) 総費用 273 / 1,445 億円 事業費 : 242/1,406億円 維持管理費 : 31/39億円	(残事業)/(事業全体) 総便益 2,361 / 3,327億円 走行時間短縮便益 : 2,100/2,751億円 走行費用減少便益 : 216/464億円 交通事故減少便益 : 45/112億円	基準年 平成25年				
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;">                     (事業全体) 交通量 : B/C=1.8~2.8(交通量±10%)                      事業費 : B/C=2.3~2.3(事業費±10%)                      事業期間 : B/C=2.1~2.5(事業期間±20%)                 </td> <td style="width: 50%; border: none;">                     (残事業) 交通量 : B/C=7.6~10.0(交通量±10%)                      事業費 : B/C=7.9~9.5(事業費±10%)                      事業期間 : B/C=7.9~9.5(事業期間±20%)                 </td> </tr> </table>						(事業全体) 交通量 : B/C=1.8~2.8(交通量±10%) 事業費 : B/C=2.3~2.3(事業費±10%) 事業期間 : B/C=2.1~2.5(事業期間±20%)	(残事業) 交通量 : B/C=7.6~10.0(交通量±10%) 事業費 : B/C=7.9~9.5(事業費±10%) 事業期間 : B/C=7.9~9.5(事業期間±20%)
(事業全体) 交通量 : B/C=1.8~2.8(交通量±10%) 事業費 : B/C=2.3~2.3(事業費±10%) 事業期間 : B/C=2.1~2.5(事業期間±20%)	(残事業) 交通量 : B/C=7.6~10.0(交通量±10%) 事業費 : B/C=7.9~9.5(事業費±10%) 事業期間 : B/C=7.9~9.5(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【約124,120千人・時間/年→約117,881千人・時間/年】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する 【広島～瀬野～西条 73便/日、阿戸線 17便/日、東雲線 10便/日】 ・広島市安芸区役所から広島空港へのアクセスが向上【広島市安芸区役所～広島空港 : 51分⇒50分】 ②物流効率化の支援 ・東広島市から広島港(国際拠点港湾)までのアクセスが向上【東広島市役所～広島港 : 46分⇒40分】 ③都市の再生 ・当該路線は中心市街地(DID地区内)内の事業 ・都市計画道路密度が向上【1.0km/km <sup>2</sup> →1.7km/km <sup>2</sup> 】 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置付け ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上【東広島市役所～広島市役所 : 55分⇒45分】 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援【広島中央テクノポリス】 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセスが向上【東広島市役所～県立広島病院 : 47分⇒40分】 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2号) ・交通事故・災害による通行止め時の迂回路の確保【4.82億円※】 ⑧地球環境の保全 ・CO <sub>2</sub> 排出量が約56.6千t/年(約1.3%)削減【4,358.1千t/年→4,301.5千t/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO <sub>x</sub> 排出量が約242.8t/年(約2.1%)削減【11,776.3t/年→11,533.4t/年】 ・SPM排出量が約11.9t/年(約1.9%)削減【613.5t/年→601.6t/年】 ・広島市安芸区中野東における昼間および夜間の騒音が改善される見込み							

⑩環境への影響を考慮した効果

- ・約 56.6 千 t/年の CO2 削減量の貨幣換算値【23.2 億円※】

⑪交通事故件数の削減

- ・交通事故件数が約 1.1%削減【12,241 件/年→12,104 件/年】

※供用後 50 年間の便益額として試算した値（参考値）

⑫他のプロジェクトの関係

「広島県道路整備計画 2016」に位置づけあり

関係する地方公共団体等の意見

安芸バイパスは、東広島バイパスと一体となって国道 2 号の慢性的な交通渋滞解消、地域活動や広域連携の強化、東西軸の形成、広島空港とのアクセス強化、広島広域都市圏の交流促進を果たすことが期待されており、東広島市より「平成 26 年度主要事業の提案」（平成 25 年 7 月 19 日）において建設促進の要望を受けている。

広島県知事の意見：

対応方針（原案）については妥当

東広島バイパスは、国道 2 号の慢性的渋滞の緩和や円滑な物流強化を図るだけでなく、広島空港へのアクセス道路として、山陽道の代替機能も有する重要な路線であり、今年 3 月に発生した八本松トンネル事故による通行止めにおいて、その重要性が再認識されたところである。したがって、引き続きコスト縮減に努めていただくとともに、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。

広島市長の意見：

対応方針（原案）については異存なし

国道 2 号の渋滞緩和や広島空港へのアクセス強化、さらに広域連携の強化や地域の産業活動の活性化のためにも、海田高架橋を含む全線の早期供用に向けて、着実に整備を進めていただきたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・国道 2 号は広島市街地と東広島市方面を結ぶ唯一の幹線道路であり、慢性的な交通渋滞の発生により、日常生活や経済活動の支障となっている。
- ・広島空港への機能集約と広島西飛行場のヘリポート化により、広島市から広島空港へのアクセス向上が求められている。
- ・自動車部品工場が集積している東広島市内では、新たな産業団地の開発が進んでおり、大型車による広島市内への部品輸送が多い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成 28 年度末で事業全体の進捗率は 73%である。
- ・現在までに「瀬野西 IC～海田東 IC（L=7.1km）」及び「ランプ部（L=0.6km）」が開通している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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。

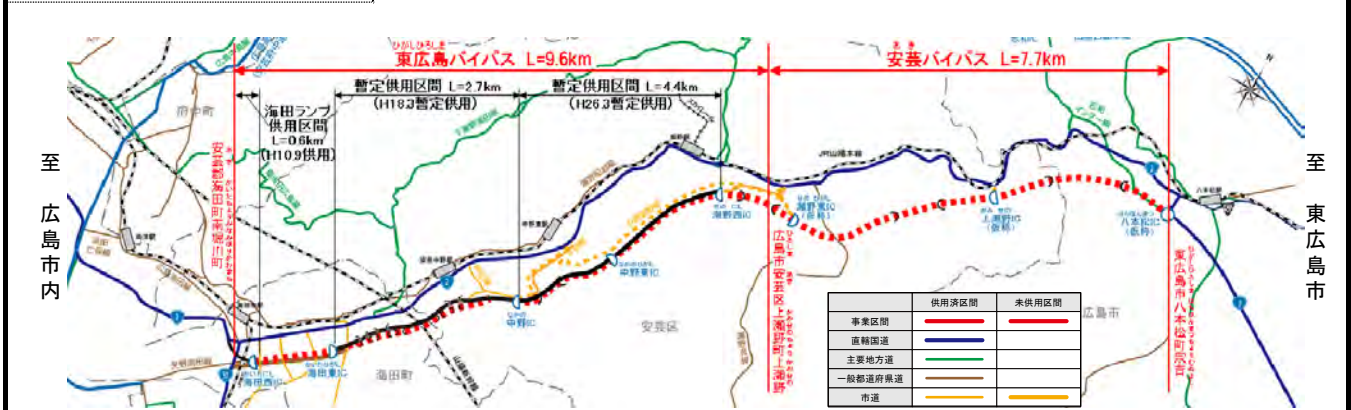
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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の。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

一般国道2号 あ安芸バイパス  
一般国道2号 ひがしひろしま東広島バイパス

事業再評価 要点審議

平成28年8月

国土交通省 中国地方整備局

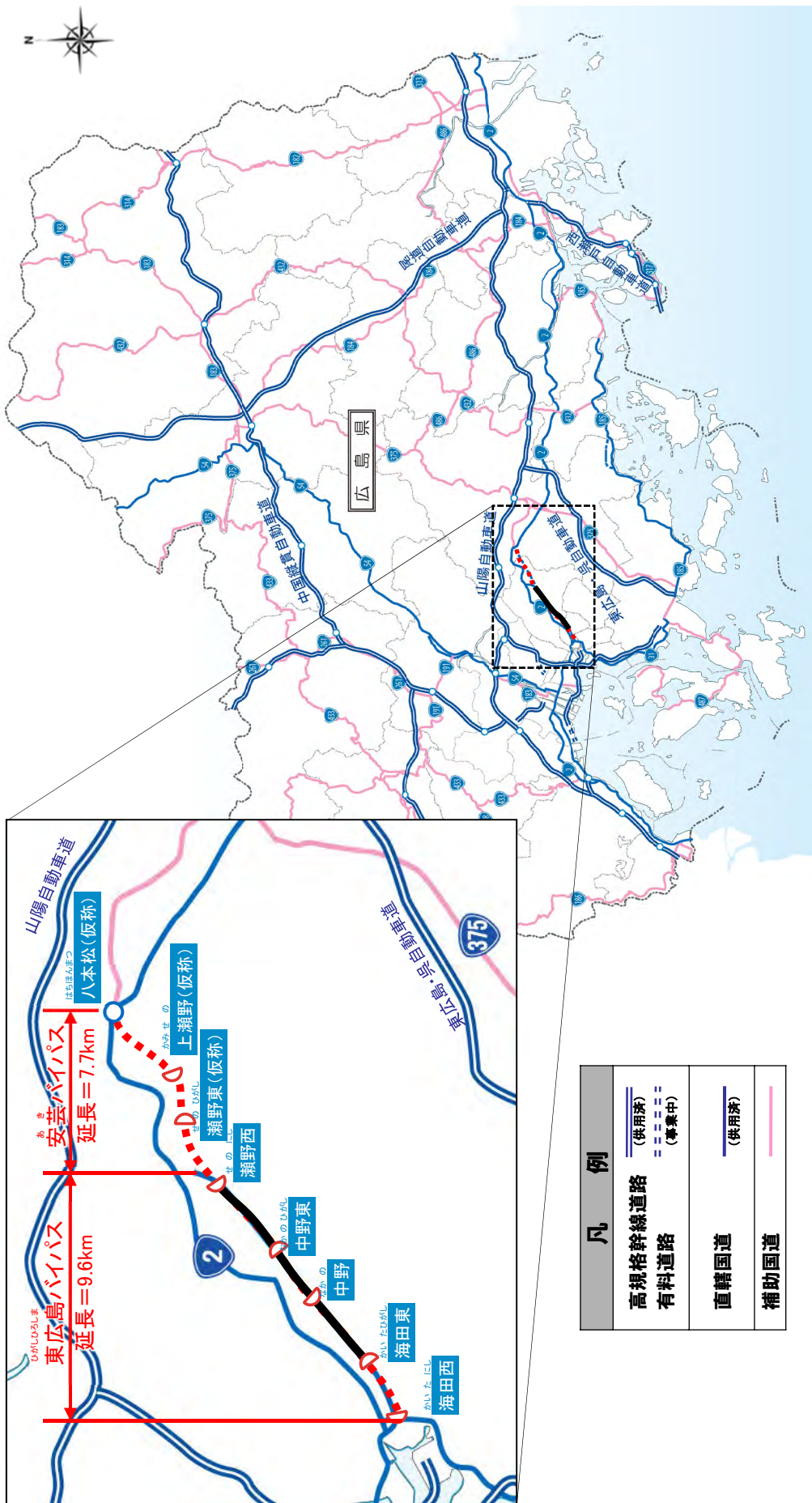


# 1. 事業概要

## (1) 位置図

一般国道2号 安芸バイパス  
一般国道2号 東広島バイパス

- 一般国道2号は、大阪市を起点とし、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。
- 安芸バイパス・東広島バイパスは、東広島市八本松町から安芸郡海田町に至る延長17.3kmのバイパスである。
- 平成28年7月末までに東広島バイパスの海田ランプ、瀬野西IC、瀬野東IC、海田東IC間が開通している。







# 1. 事業概要

## (3) 事業の進捗状況

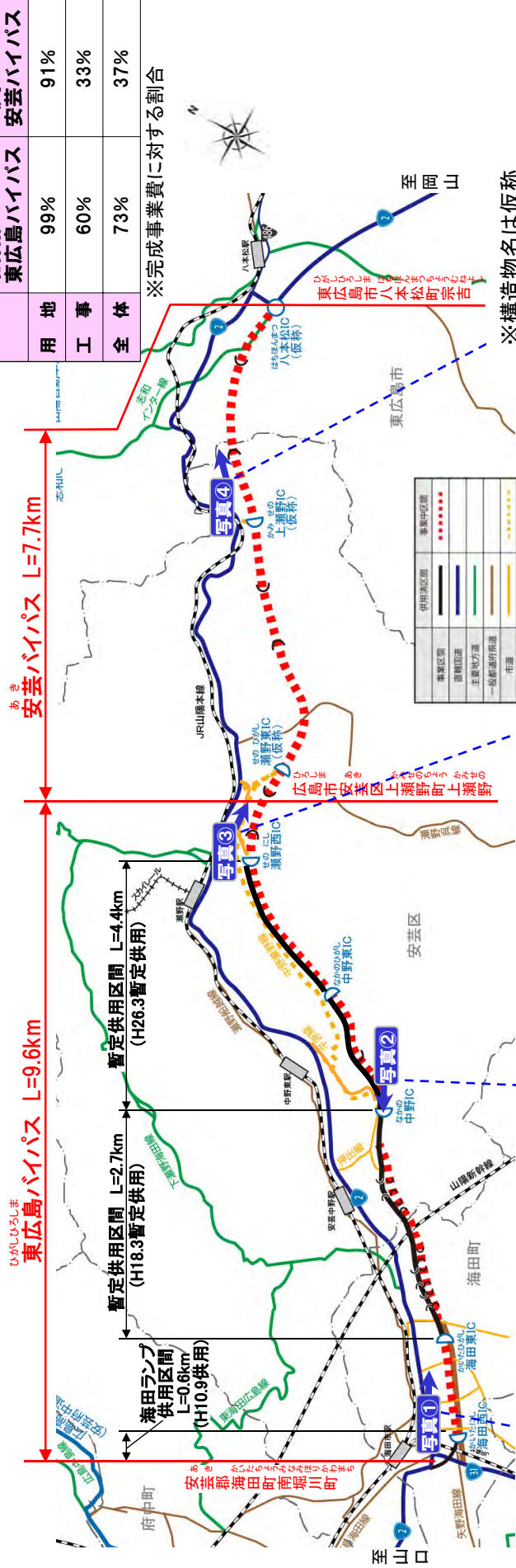
- ・安芸バイパスの用地買収は91%完了しており、用地買収、工事を推進している。
- ・東広島バイパスの用地買収は99%完了しており、用地買収、工事を推進している。

### 事業全体の進捗状況

●事業全体の進捗状況(平成28年度末見込)

	東広島バイパス	安芸バイパス
用地	99%	91%
工事	60%	33%
全体	73%	37%

※完成事業費に対する割合



写真① H28年5月撮影



①東広島バイパス  
海田西IC付近から東広島方向を望む

写真② H26年4月撮影



②東広島バイパス [暫定供用区間]  
中野トンネル付近から広島方向を望む

写真③ H28年5月撮影



③安芸バイパス  
神原高架橋付近から東広島方向を望む

写真④ H28年5月撮影



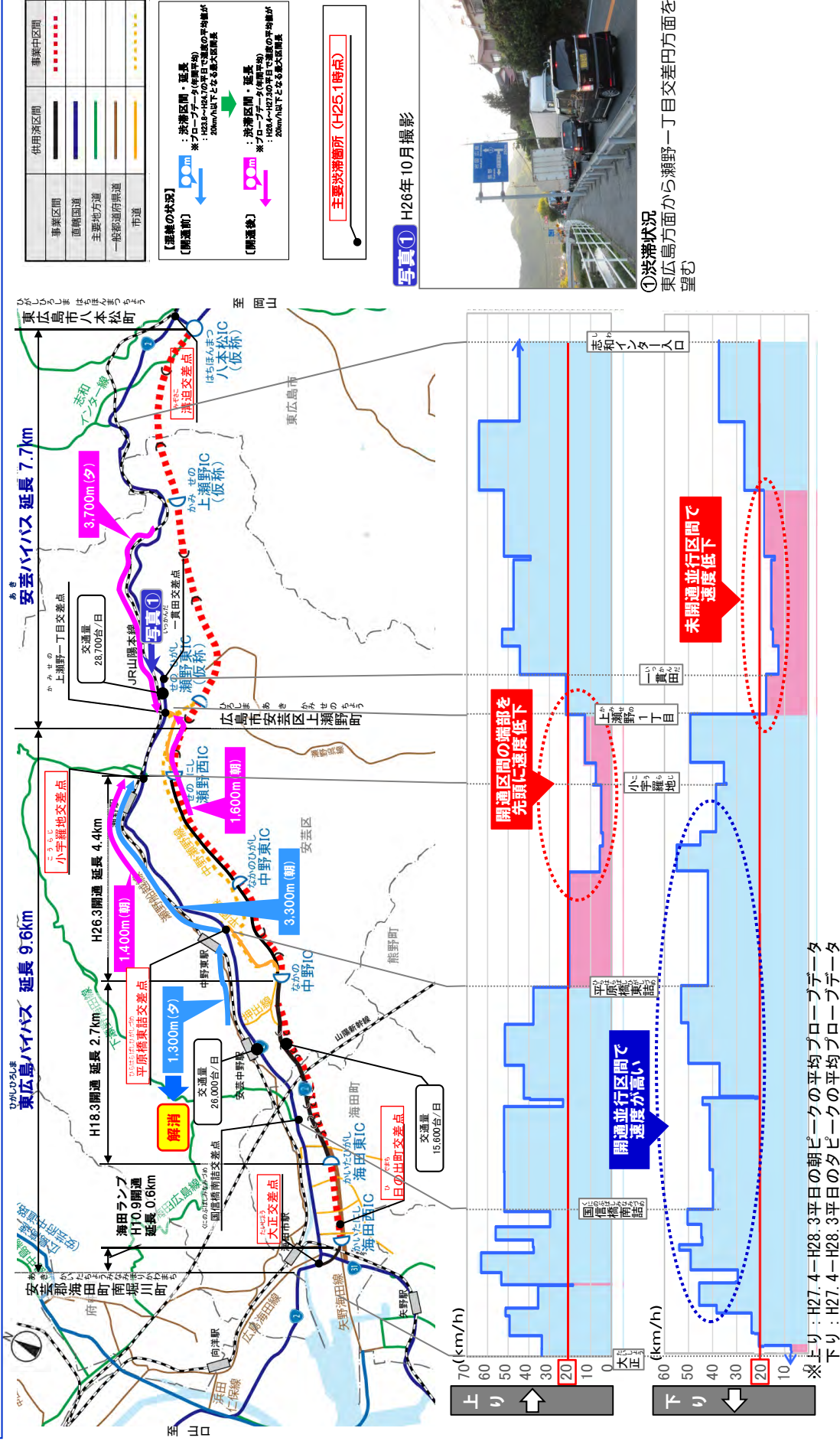
④安芸バイパス  
大山トンネル付近から東広島方向を望む

## 2. 事業の必要性 (1) 現状の課題

一般国道2号 安芸ハイパス  
一般国道2号 東広島ハイパス

### 国道2号で発生する渋滞(並行現道の旅行速度)

- ・安芸ハイパスの並行区間では、依然として朝夕ピークを中心に旅行速度が低下している。
- ・東広島ハイパス供用区間の平原橋東詰交差点付近は、渋滞が緩和している。



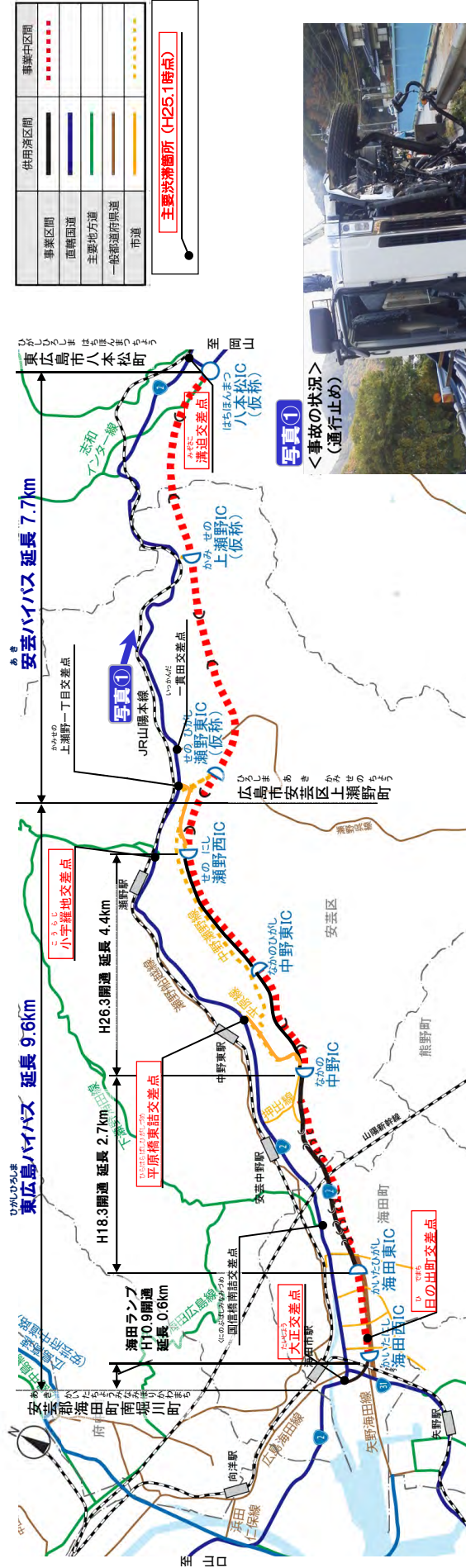


## 2. 事業の必要性 (2) 現状の課題

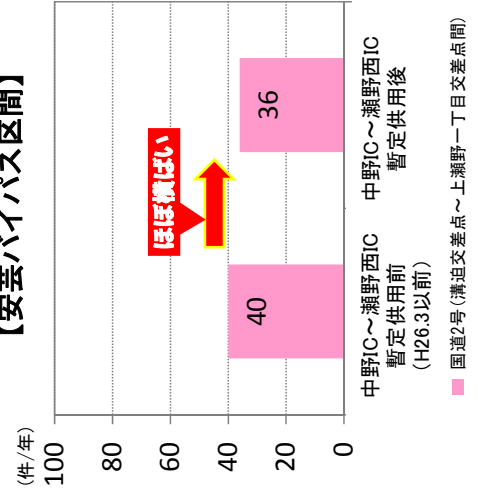
一般国道2号 安芸バイパス  
一般国道2号 東広島バイパス

### 国道2号で多発する交通事故

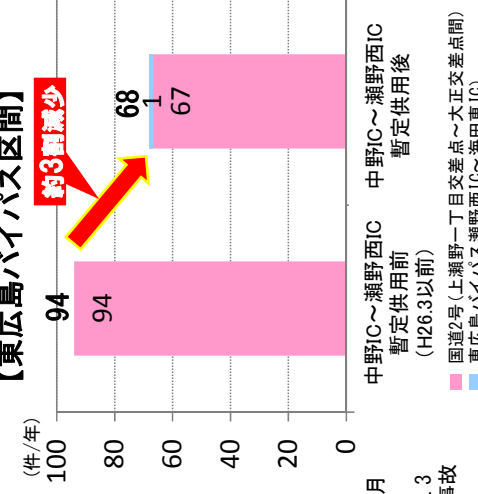
- ・国道2号の安芸バイパス並行区間では、死傷事故件数は横ばいである。
- ・一方、暫定供用している東広島バイパス並行区間は、死傷事故件数が減少している。



【安芸バイパス区間】



【東広島バイパス区間】



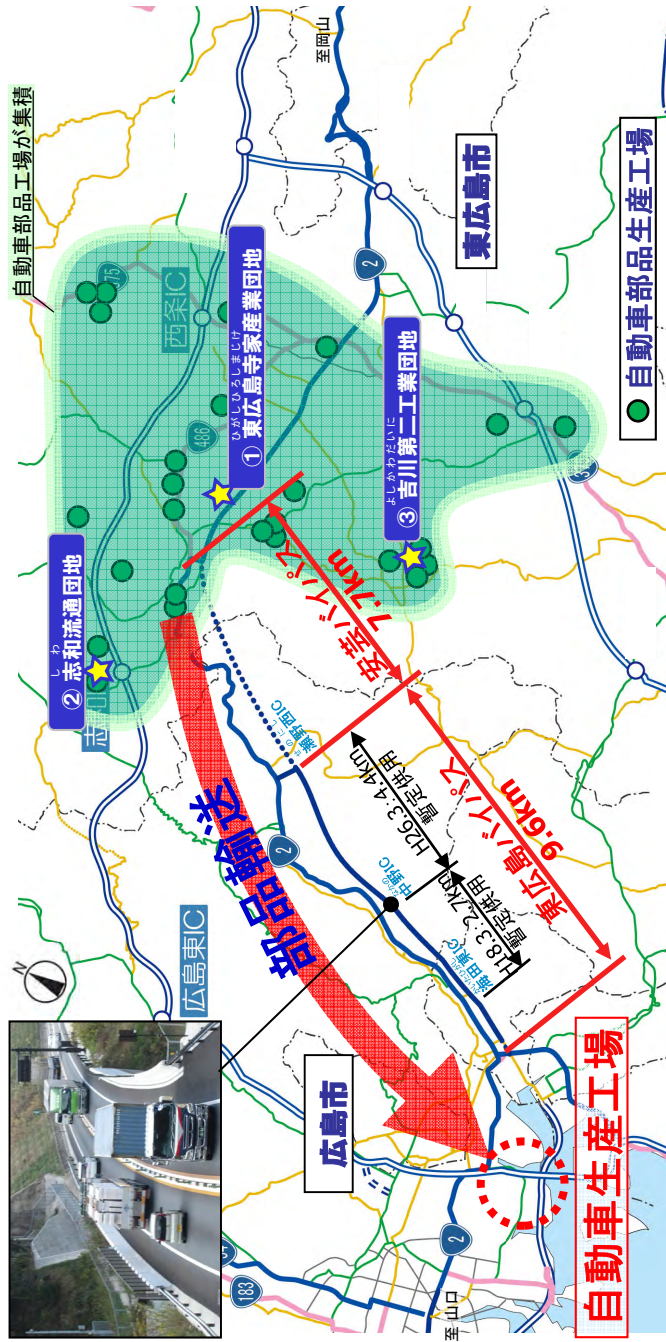
※開通前はH22～H25(1月～12月)の1年間平均  
開通後はH26.4～H28.3  
の1年間平均の死傷事故  
件数

**地域間ネットワークの構築**  
・沿線市町のマスタープラン(広島市(H25.8)、東広島市(H23.5))において、「都市間の交流・連携を促進する広域幹線道路」として定められており、位置づけは変更されていない。

## 2. 事業の必要性 (3) 道路整備による効果

一般国道2号 安芸バイパス  
一般国道2号 東広島バイパス

- 安芸バイパス・東広島バイパスの開通は、自動車企業などのサプライチェーンを支えています。
- 大型車の交通分担も約6割が東広島バイパスを利用しており、部品輸送の時間短縮などにも実感されています。
- 東広島市内においては、道路沿線において産業団地の開発が更に進んでいます。



### 東広島市内の産業団地の整備状況

- ① 東広島寺家産業団地 (平成29年完成予定)
- ② 志和流通団地 (平成6～8年度造成済) (平成26～28年度追加造成)
- ③ 吉川第二工業団地 (平成28年完成予定)



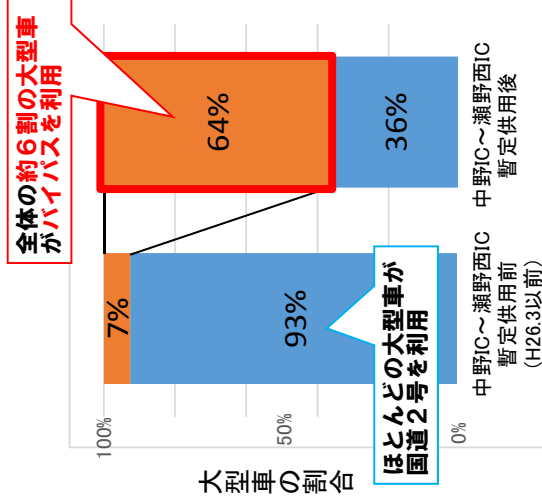
### 道路利用者の声



バイパスを利用することにより部品輸送時間の短縮効果を実感しています。

東広島市内  
物流企業の声  
資料: 広島国道事務所ヒアリング調査結果

### 大型車の交通分担状況(開通区間)



資料: 大型車プローブデータ(開通前: H25.10、開通後: H26.6)



### 3. コスト増加の要因

一般国道2号 安芸バイパス  
一般国道2号 東広島バイパス

- ・安芸バイパス 総事業費：550億円、今回増額：15.0億円（3%）
  - ・東広島バイパス 総事業費：1,160億円、今回増額：31.8億円（3%）
- 事業費の変化は、10%以内であり、増額の内容は下記のとおりである。

#### ■増額要因一覧表

項目	項目	増額	備考
設計基準の見直し	設計基準の見直しによる増加	18.1億円	・東広島BP
	詳細地質調査による基礎構造の変更	17.8億円	・安芸BP : 12.0億 ・東広島BP : 5.8億
地盤条件の見直し	玉石による杭基礎施工機械の変更	7.9億円	・東広島BP
	地盤改良深さの変更による工法変更	3.0億円	・安芸BP
合計	合計	46.8億円	

# 3. コスト増加の要因

## (1) 設計基準の見直し

一般国道2号 安芸バイパス  
一般国道2号 東広島バイパス

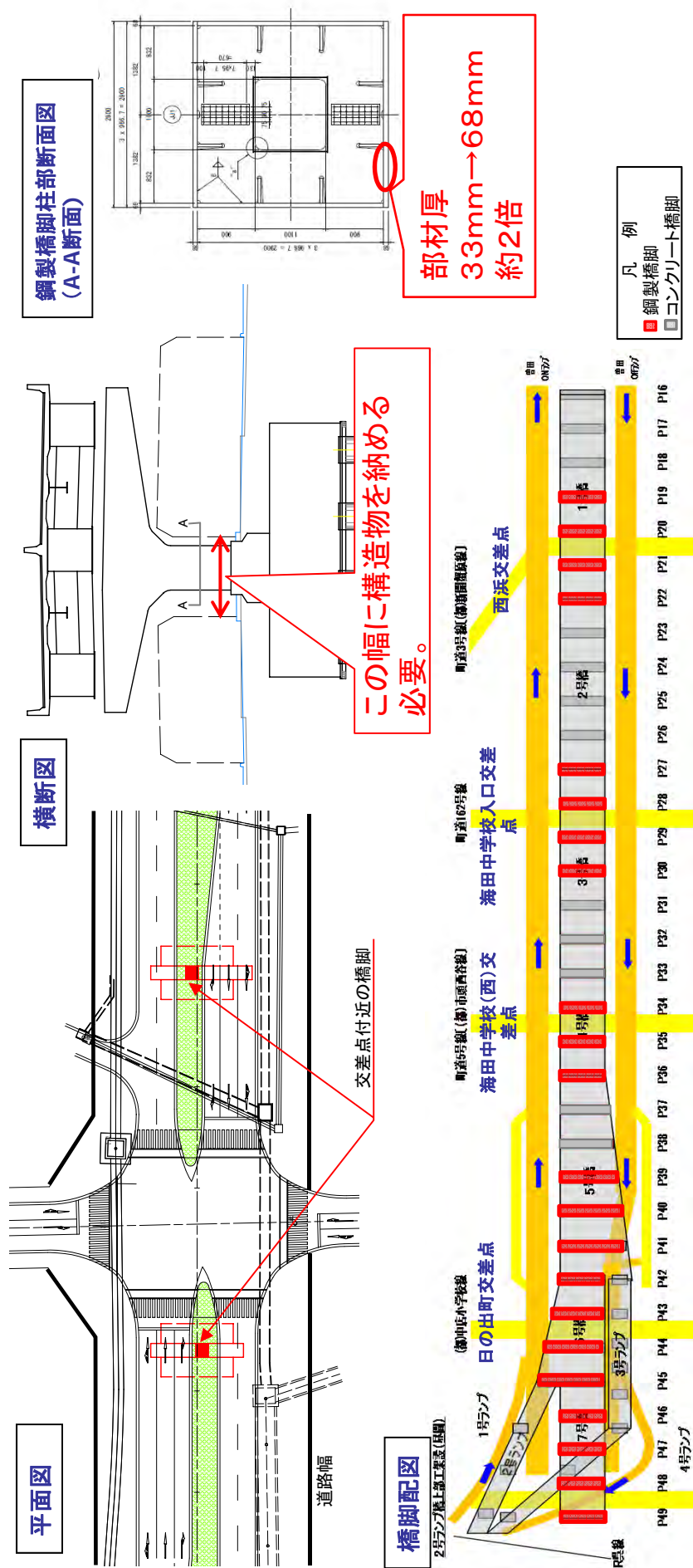
### ■ 設計基準の見直しによる増加(東広島バイパス)

道路橋示方書 (H24.3月)において、東日本大震災の発生を受け被害想定などに関する内容が見直された。

東広島バイパス海田地区の交差点付近では、土地の制約上、鋼製橋脚を採用しており、鋼製橋脚の場合、部材厚を約2倍(33mm→68mm)に変更する対応が必要となった。

【22基×0.82億円/基 = 18.1億円】

※1基当り約82t重量増加。⇒1基当り0.82億円増(鋼重量1トン当りの概算額 約100万円)



### 3. コスト増加の要因 (2) 地質条件の見直し

一般国道2号 安芸バイパス  
一般国道2号 東広島バイパス

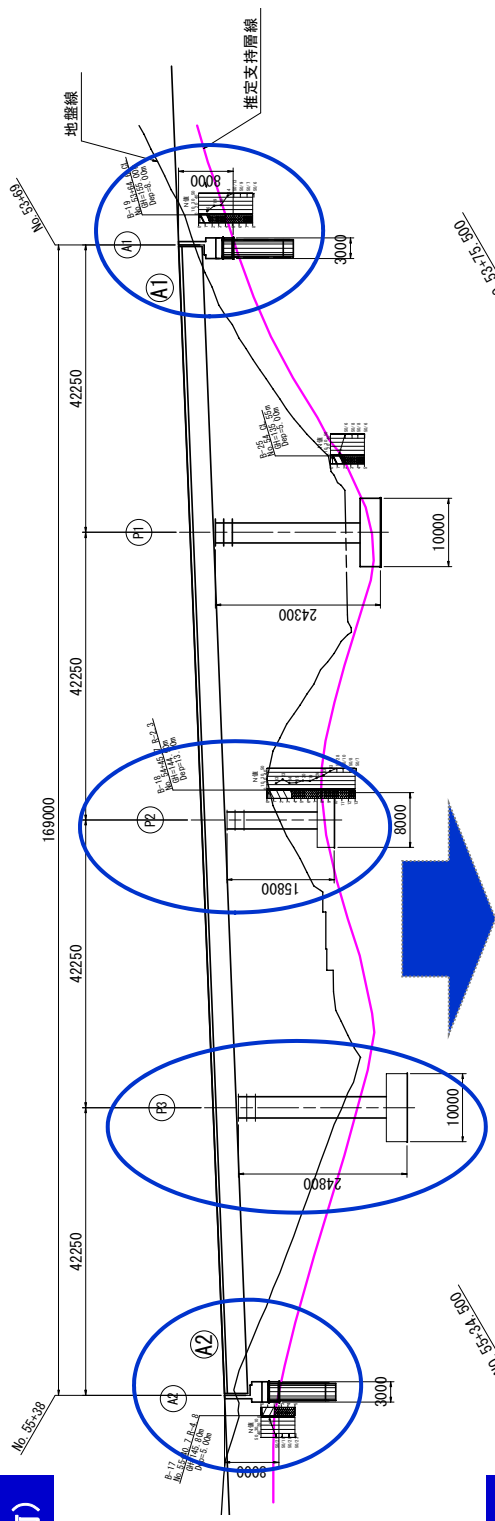
#### ■地質調査（ボーリング調査）結果による、基礎構造の変更。（安芸バイパス）

奥野原高架橋（他3橋）の詳細設計に伴い、個々の橋脚位置で地質調査を実施した結果、想定より深い位置で支持層が確認された。このため大口径深層杭等へ変更が必要となった。

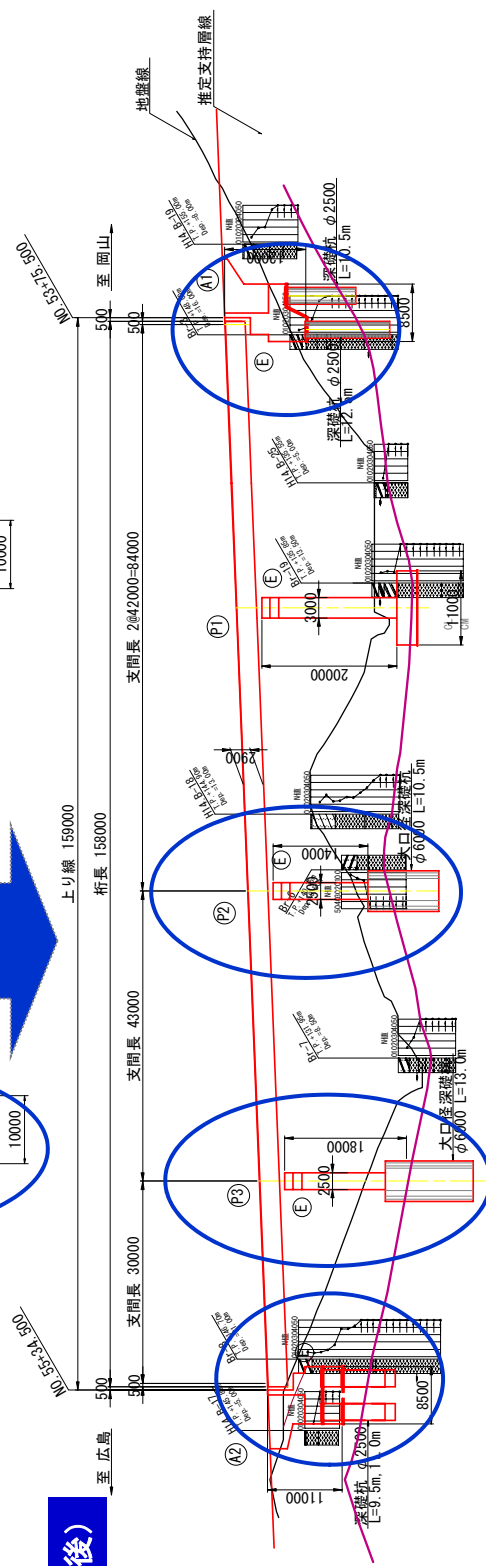
【8基×1.5億円 ⇒ 約12.0億円】

※奥野原高架橋：橋台2基 橋脚2基、塔之原橋：橋台2基、清谷高架橋：橋脚1基、上瀬野ICランプ橋1基

奥野原高架橋（変更前）



奥野原高架橋（変更後）



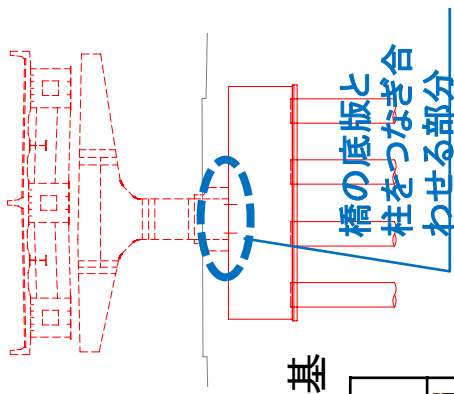
## 4. コスト縮減 (1) 新技術工法の採用

一般国道2号 安芸ハイパス  
一般国道2号 東広島ハイパス

### ■新技術の採用による材料費の削減と施工機械の小型化。(東広島ハイパス)

従来工法は工場で作成から組立まで行い、現場へ運搬していたため、吊り上げる材料が多くて重く、施工時には大型のクレーンが必要であった。

新技術工法を採用することで、現場で材料の組立が可能となり吊り上げる材料が少なくなっただけでなく、小型のクレーンに変更し施工費の削減を行った。



【19基×0.08億円 ⇒ 縮減額 約1.5億円】※海田高架橋:橋脚19基

	従来工法	新技術工法
使用材料の重量	<p>約35.9t</p> <p>【使用材料が多い】</p>	<p>約21.1t</p> <p>【使用材料が少ない】 鋼材重量が軽く 材料費も削減</p>
施工機械	<p>吊り上げる材料が重い</p> <p>大型のクレーン(160t吊)を使用するため、施工費が高い</p>	<p>吊り上げる材料が軽い</p> <p>現場組立てのため、一回当りの吊り上げ重量が少ないため、小型のクレーン(25t吊)による施工が可能。施工費が削減</p>

材料費の  
コスト削減

施工費の  
コスト削減



# 5. 今後の対応方針（原案）

## (1)安芸バイパス

一般国道2号 安芸バイパス  
一般国道2号 東広島バイパス

### 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

◇社会経済情勢の変化がない。

#### 2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=4.7(事業全体) 8.8(残事業) ←H25事業再評価結果

◇道路の役割

- ①環境への影響を考慮した効果[約56.3千トン/年のCO2削減][4,357.9千トン/年→4,301.5千トン/年]【+21.1(億円)】※  
安芸バイパス・東広島バイパス整備に伴う速度向上による地球環境(CO2)の改善効果を算定
- ②物流の効率化[例]広島港～東広島市役所までの所要時間短縮約6分][46分→40分]
- ③地域連携ネットワークの形成[例]広島市役所～東広島市役所までの所要時間短縮約10分][55分→45分]
- ④高次医療施設への救急搬送[県立広島病院～東広島市役所までの所要時間短縮約7分][47分→40分]

※【 】は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）

#### 3) 事業の進捗状況

◇平成28年度末で事業全体の進捗率は37%の見込みである。

### ②事業の進捗見込み

◇引き続き早期全線開通を目指し事業を推進する。

### 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、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

### 2. 県・市への意見照会結果

広島県知事の意見： 対応方針(原案)については妥当

安芸バイパスは、国道2号の渋滞緩和や円滑な物流強化を図るだけでなく、広島空港へのアクセス道路として、山陽道の代替機能も有する重要な路線であり、今年3月に発生した八本松トンネル事故による通行止めにおいて、その重要性が再認識されたところである。

したがって、引き続きコスト縮減に努めていただくとともに、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。

広島市長の意見： 対応方針(原案)については異存なし

国道2号の渋滞緩和や広島空港へのアクセス強化、さらに広域連携の強化や地域の産業活動の活性化のためにも、全線の早期供用に向けて、着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。

# 5. 今後の対応方針（原案）

## (2) 東広島バイパス

一般国道2号 安芸バイパス  
一般国道2号 東広島バイパス

### 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

◇社会経済情勢の変化がない。

#### 2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=2.3(事業全体) 8.6(残事業) ←H25事業再評価結果

◇道路の役割

- ①環境への影響を考慮した効果[約56.6千トンのCO2削減][4,358.1千トンのCO2削減] 【+23.2億円】※
- 安芸バイパス・東広島バイパス整備に伴う速度向上による地球環境(CO2)の改善効果を算定
- ②物流の効率化[例]広島港～東広島市役所までの所要時間短縮約6分][46分→40分]
- ③地域連携ネットワークの形成[例]広島市役所～東広島市役所までの所要時間短縮約10分][55分→45分]
- ④高次医療施設への救急搬送[県立広島病院～東広島市役所までの所要時間短縮約7分][47分→40分]

#### 3) 事業の進捗状況

◇平成28年度末で事業全体の進捗率は73%の見込みである。

◇現在までに「瀬野西IC～海田東IC(L=7.1km)」及び「ランプ部(L=0.6km)」が開通している。

※【 】は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）

### ②事業の進捗見込み

◇引き続き早期全線開通を目指し事業を推進する。

### 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、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

## 2. 県・市への意見照会結果

広島県知事の意見： 対応方針(原案)については妥当

東広島バイパスは、国道2号の渋滞緩和や円滑な物流強化を図るだけでなく、広島空港へのアクセス道路として、山陽道の代替機能も有する重要な路線であり、今年3月に発生した八本松トンネル事故による通行止めにおいて、その重要性が再認識されたところである。

したがって、引き続きコスト縮減に努めていただくとともに、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。

広島市長の意見： 対応方針（原案）については異存なし

国道2号の渋滞緩和や広島空港へのアクセス強化、さらに広域連携の強化や地域の産業活動の活性化のためにも、海田高架橋を含む全線の早期供用に向けて、着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。

# 【参考】前回のとりまとめ結果

## (1) 安芸バイパス

一般国道2号 安芸バイパス  
一般国道2号 東広島バイパス

・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

項目	全体事業	残事業
費用 (C)	529	285
事業費	500	257
維持管理費	29	29
便益額 (B)	2,502	2,502
走行時間短縮便益	2,002	2,002
走行経費減少便益	425	425
交通事故減少便益	75	75
費用便益比	4.7	8.8

(億円)

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 環境への影響を考慮した効果 [約56.3千t<sub>CO2</sub>/年のCO2削減] 【+21.1億円】※  
安芸バイパス・東広島バイパス整備に伴う速度向上による地球環境(CO2)の改善効果を算定
- ② 物流の効率化 [例) 広島港～東広島市役所までの所要時間短縮約17分][72分→55分]
- ③ 地域連携ネットワークの形成 [例) 広島市役所～東広島市役所までの所要時間短縮約16分][85分→69分]
- ④ 高次医療施設への救急搬送 [県立広島病院～東広島市役所までの所要時間短縮約8分][42分→34分]

※【 】は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

### ◆ 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
57,000台/日～61,800台/日	約550億円	529億円	2,502億円	+α	4.7 (8.8) +α

※1 基準年：H25年  
※2 H17ベース 第2段階の改善を使用

# 【参考】前回のとりまとめ結果

## (2) 東広島バイパス

一般国道2号 安芸バイパス  
一般国道2号 東広島バイパス

・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

項目	全体事業	残事業
費用 (C)	1,455	273
事業費	1,406	242
維持管理費	39	31
便益額 (B)	3,327	2,361
走行時間短縮便益	2,751	2,100
走行経費減少便益	464	216
交通事故減少便益	112	45
費用便益比	<b>2.3</b>	<b>8.6</b>

(億円)

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 環境への影響を考慮した効果 [約56.6千トンのCO2削減] 【+23.2億円】※  
安芸バイパス・東広島バイパス整備に伴う速度向上による地球環境(CO2)の改善効果を算定
- ② 物流の効率化 [例) 広島港～東広島市役所までの所要時間短縮約17分] [72分→55分]
- ③ 地域連携ネットワークの形成 [例) 広島市役所～東広島市役所までの所要時間短縮約16分] [85分→69分]
- ④ 高次医療施設への救急搬送 [県立広島病院～東広島市役所までの所要時間短縮約8分] [42分→34分]

※【 】は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

### ◆ 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
49,300台/日～66,400台/日	約1,160億円	1,455億円	3,327億円	+α	2.3 (8.6) +α

※1 基準年：H25年  
※2 H17ベース第2段階の改善を使用



# 【参考】費用対効果分析実施判定票

## (1)安芸バイパス

一般国道2号 安芸バイパス  
一般国道2号 東広島バイパス

### 費用対効果分析実施判定票

年度：平成28年度  
事業名：一般国道2号 安芸バイパス  
担当課長名：

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	チェック欄
<b>(ア) 前評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合</b>		
<b>事業目的</b>		
・事業目的に変更がない	事業目的である「交通渋滞の緩和」「交通安全の確保」「周辺地域との連携強化」などに変更がない。	■
<b>外的要因</b>		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠[地元情勢等の変化がない]	対象路線沿線市町村の人口 H24: 263,439人 → H27: 265,631人 (東広島市、広島市安芸区) 対象路線沿線市町村の自動車保有台数 H24: 504,055台 → H26: 503,399台	■
<b>内的要因&lt;費用便益分析関係&gt;</b> ※ただし、有識者の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.~4.について、各項目が感度分析幅の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回るものが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニユアルの変更がない 判断根拠[B/Cの算定方法に変更がない]	費用便益分析マニユアル(H20.11.28)に変更がない。	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠[需要量等の減少が10%※以内]	今回発生集中交通量 5,668,105TE/日 前回発生集中交通量 5,668,105TE/日 変化率 0.0%	■
3. 事業費の変化 判断根拠[事業費の増加が10%※以内]	前回事業費 55,000百万円 → 今回事業費 56,500百万円 変化率 3%	■
4. 事業展開の変化 判断根拠[事業期間の延長が10%※以内]	前回事業展開 H7年度~H39年度 33年 → 今回事業展開 H7年度~H39年度 33年 変化率 0.0%	■
<b>(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないとは判断できる場合</b>		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠[直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前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箇年の事業費の平均に対する分析費用 0.38% < 基準値(1.0%) 前評価時の感度分析下位ケース 4.3 ≥ 基準値(1.0)	■
前評価で費用対効果分析を実施している		■

以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。

# 【参考】費用対効果分析実施判定票

## (2)東広島バイパス

一般国道2号 安芸バイパス  
一般国道2号 東広島バイパス

### 費用対効果分析実施判定票

年度：平成28年度  
事業名：一般国道2号 東広島バイパス  
担当課長名：

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
<b>(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合</b>		
<b>事業目的</b>		
・事業目的に変更がない	事業目的である「交通渋滞の緩和」「交通安全の確保」「周辺地域との連携強化」などに変更がない。	■
<b>外的要因</b>		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠[地元情勢等の変化がない]	対象路線沿線市町村の人口 H24:109,366人 → H27:109,967人(安芸郡海田町、広島市安芸区) 対象路線沿線市町村の自動車保有台数 H24:441,958台 → H26:440,940台	■
<b>内的要因&lt;費用便益分析関係&gt;</b> ※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅に別設定されている場合には、その値を使用することができる。 注なお、下記2～4について、各項目が感度分析幅の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠[B/Cの算定方法に変更がない]	費用便益分析マニュアル(H20.11.28)に変更がない。	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠[需要量等の減少が10%※以内]	今回発生集中交通量 5,668,105TE/日 前回発生集中交通量 5,668,105TE/日 変化率 0.0%	■
3. 事業費の変化 判断根拠[事業費の増加が10%※以内]	前回事業費 116,000百万円 → 今回事業費 119,180百万円 変化率 3%	■
4. 事業展開の変化 判断根拠[事業期間の延長が10%※以内]	前回事業展開 S50年度～H38年度 52年 → 今回事業展開 S50年度～H38年度 52年 変化率 0.0%	■
<b>(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないとは判断できない場合</b>		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠[直近3か年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、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箇年の事業費の平均に対する分析費用 0.43% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 1.8 ≧ 基準値(1.0)	■
前回評価で費用対効果分析を実施している		
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

一般国道2号 安芸バイパス  
一般国道2号 東広島バイパス  
〔広島県への意見照会と回答〕



国中整企画第19号  
国中整港計第3号  
平成28年7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28年8月23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
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	

※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28年8月9日（火）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

課長補佐 藤原（内線：3153）

施策分析評価係長 藤野（内線：3186）

TEL：082-221-9231（代表）

FAX：082-227-2651

〒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 3 8 9 号

平成28年8月8日

中国地方整備局長 様

広 島 県 知 事  
(土木建築総務課)



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28年7月20日付け国中整企画第19号及び国中整港計第3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 安芸バイパス
- 道路事業 一般国道2号 東広島バイパス



担 当 調整G

電 話 082-513-3814

(担当者 山根)

## 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 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。
<p>(具体的意見)</p> <p>安芸バイパス，東広島バイパスは，国道2号の渋滞緩和や円滑な物流強化を図るだけでなく，広島空港へのアクセス道路として，山陽道の代替機能も有する重要な路線であり，今年3月に発生した八本松トンネル事故による通行止めにおいて，その重要性が再認識されたところである。</p> <p>したがって，引き続きコスト縮減に努めていただくとともに，早期完成に向け，確実に整備を進めていただきたい。</p>	

一般国道2号 安芸バイパス  
一般国道2号 東広島バイパス  
〔広島市への意見照会と回答〕



国中整企画第19号  
国中整港計第3号  
平成28年7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28年8月23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
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	

※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28年8月9日（火）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

課長補佐 藤原（内線：3153）

施策分析評価係長 藤野（内線：3186）

TEL：082-221-9231（代表）

FAX：082-227-2651

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館

広路計第33号

平成28年 8月 9日

中国地方整備局長 丸山 隆英 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28年7月20日付け国中整企画第19号及び国中整港計第3号で意見照会のあつたこのことについては、下記のとおりです。

記

1 一般国道2号 安芸バイパス

安芸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。

国道2号の渋滞緩和や広島空港へのアクセス強化、さらに広域連携の強化や地域の産業活動の活性化のためにも、全線の早期供用に向けて、着実に整備を進めていただきたい。

2 一般国道2号 東広島バイパス

東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。

国道2号の渋滞緩和や広島空港へのアクセス強化、さらに広域連携の強化や地域の産業活動の活性化のためにも、海田高架橋を含む全線の早期供用に向けて、着実に整備を進めていただきたい。



一般国道2号 安芸バイパス

一般国道2号 東広島バイパス

〔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 安芸バイパス
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 便益が費用を上回っている</li> </ul>	<p>全事業：費用便益比 (B/C) = 4.7 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,973億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 10.3%)                      既事業：費用便益比 (B/C) = 8.8 (経済的純現在価値 (B-C) = 2,217億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 24.0%)</p>

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率</li> <li>□ 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</li> <li>□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上での踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</li> <li>■ 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</li> <li>■ 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</li> <li>■ 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</li> <li>■ 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</li> <li>□ 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</li> <li>□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISD規格高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する</li> </ul>	<p>区間a (費用便益分析対象区間) について                      渋滞損失時間 (現況)：約123,581千人・時間/年                      渋滞損失削減率：5,700千人・時間/年 (約123,581千人・時間/年⇒117,881千人・時間/年)                      区間b (該当区間/平行区間) について：(該当区間) 一般国道2号安芸バイパス                      並行区間等 (該当区間) の渋滞損失時間 (現況)：約2,492千人・時間/年                      並行区間等 (該当区間) の渋滞損失削減率：82.0%削減 (約2,492千人・時間/年⇒約449千人・時間)</p> <p>利便性向上が見込まれるバス路線：広島～瀬野～西条線 (23便/日)、志和循環線 (11便/日) のバス路線                      対象駅：東広島駅、対象自治体：広島市安芸区、改善見込み：(広島市安芸区役所～東広島駅、45分⇒38分)                      対象空港：広島空港、対象自治体：広島市安芸区、改善見込み：(広島市安芸区役所～広島空港、51分⇒50分)                      対象港湾：広島港、対象自治体：東広島市、改善見込み：(東広島市役所～広島港、46分⇒40分)</p>
物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISD規格高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する</li> </ul>	
1. 活力 都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> <li>□ 中心市街地内で行う事業である</li> </ul>	



	<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km <sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り <input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する <input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する <input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である <input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である <input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 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整備路を形成する区間が新たにバリアフリー化される <input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 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在する場合において、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 <input type="checkbox"/> 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半量、園児が40人以上)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 <input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1〜2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	<p>国土・地域ネットワークの構築</p> <p>個性ある地域の形成</p> <p>2. 暮らし</p> <p>歩行者・自転車のための生活空間の形成</p> <p>無電柱化による美しい町並みの形成</p> <p>安全で安心できる生活環境の確保</p> <p>3. 安全</p> <p>災害への備え</p>
	<p>地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置づけ(平成6年12月指定)</p> <p>対象自治体名：東広島市、日常活動圏中心都市：広島市、改善見込み：(東広島市役所～広島市役所、55分⇒45分)</p> <p>拠点開発プロジェクト「広島中央テイクホルス」の開発支援</p> <p>対象となる三次医療施設名称：県立広島病院、アクセス向上が見込める自治体名：東広島市 改善見込み：(東広島市役所～県立広島病院、47分⇒40分)</p>	

4. 環境	地球環境の保全	<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五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幅な迂回を強いられ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替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される</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>□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p>□ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する</p> <p>□ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす</p> <p>■ 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</p> <p>■ 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>■ 現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p>■ 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</p> <p>□ その他、環境や景観上の効果が期待される</p>	<p>広島県緊急輸送道路ネットワーク計画（H19.3月策定）で第1次緊急輸送道路に指定（一般国道2号）</p> <p>CO2 排出削減量：56.3千t/年（整備なし）4,357.9千t/年⇒整備あり4,301.5千t/年）</p> <p>評価対象区間：便益算定対象範囲 NOx排出削減量：235.0t/年（整備なし）11,768.5t/年⇒整備あり11,533.4t/年・・・約2.0%削減） 評価対象区間：便益算定対象範囲 SPM排出削減量：11.8t/年（整備なし）613.4t/年⇒整備あり601.6t/年・・・約1.9%削減）</p> <p>広島市安芸区上瀬野（昼間78dB、夜間79dB）</p>
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<p>□ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている</p> <p>■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</p> <p>■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p>■ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる</p>	<p>東広島バイパス、広島南道路と一体となって、地域高規格道路「東広島廿日市道路」を構成する</p> <p>「広島県道路整備計画2016」に位置づけあり</p> <p>広島都市圏を構成する広島市、東広島市の一体的な発展のための機能強化を図れる</p>

様式-2

## 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2号	安芸バイパス	L=7.7km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
57,000~61,800	4	中国地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	528億円	86億円	614億円
うち残事業分	337億円	86億円	423億円
基準年における 現在価値(C)	500億円	29億円	529億円
うち残事業分	257億円	29億円	285億円

## ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成25年度			
供用年	平成40年度			
単年便益 (初年便益)	30億円	17億円	4.1億円	51億円
基準年における 現在価値(B)	2,002億円	425億円	75億円	2,502億円
うち残事業分	2,002億円	425億円	75億円	2,502億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	4.7
経済的純現在価値(事業全体)	1,973億円
経済的内部収益率(事業全体)	10.3%
費用便益比(残事業)	8.8
経済的純現在価値(残事業)	2,217億円
経済的内部収益率(残事業)	24.0%

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)

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	57,000~61,800	±10%	7.8~9.7
事業費	337億円	±10%	8.1~9.6
事業期間	14年	±20%	8.8~10.7

交通状況の変化

様式-3①

事業名： 安芸バイパス

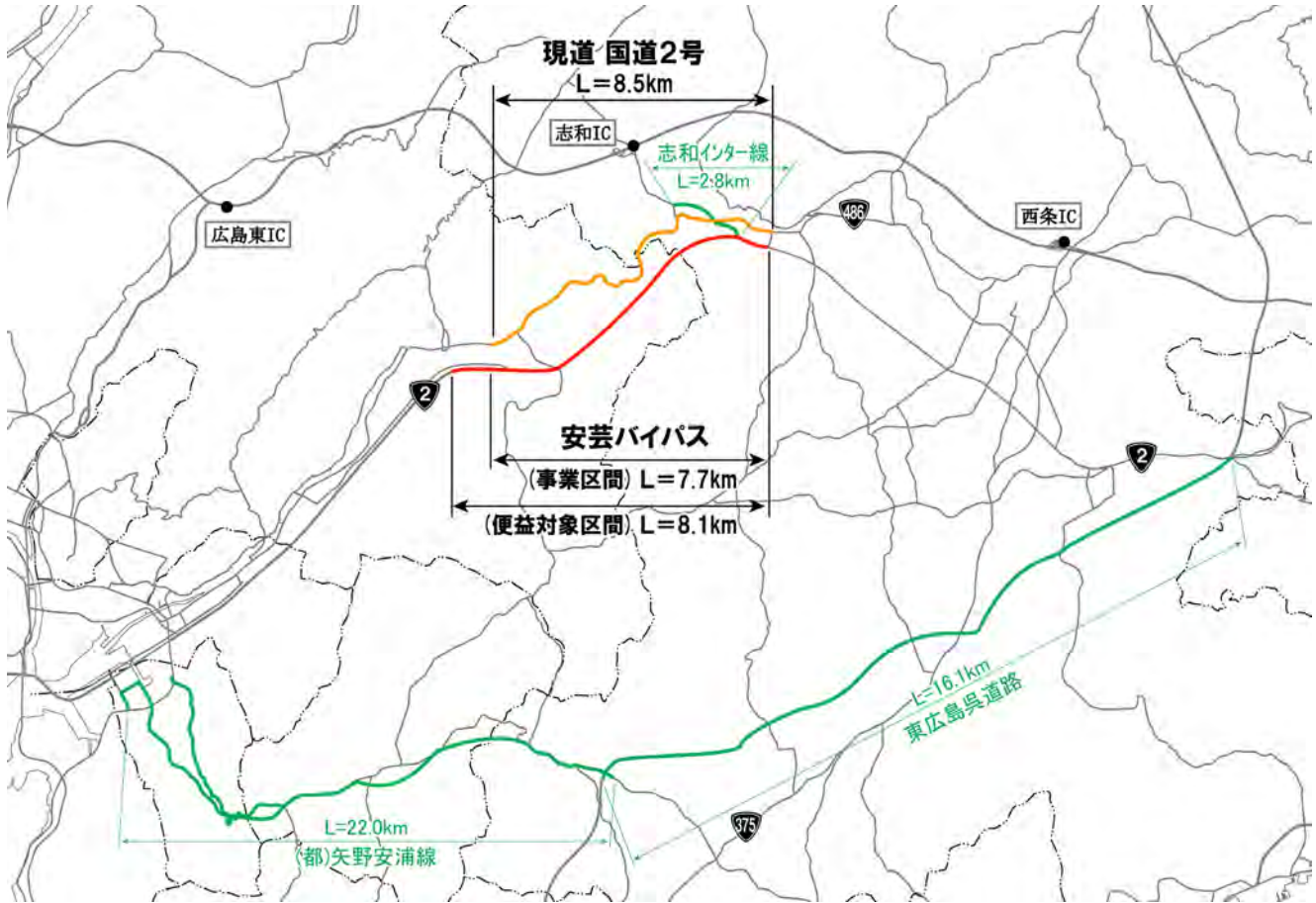
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 7.7km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	59,600	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	7	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	87.27	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道2号 : 8.5km	交通量	[台/日]	30,800	13,000
		走行時間	[分]	19	14
		走行時間費用	[億円/年]	120.52	35.08
	矢野安浦線 : 22.0km	交通量	[台/日]	27,100	17,600
		走行時間	[分]	49	40
		走行時間費用	[億円/年]	283.26	129.17
	志和インター線 : 2.8km	交通量	[台/日]	25,400	7,300
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	13.99	3.83
	東呉道路 : 16.1km	交通量	[台/日]	47,900	25,600
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	114.90	57.88
	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 : 2755.3km	走行時間費用	[億円/年]	10,540.05	10,595.43	
			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 : 2812.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11,072.72	10,908.66	164.06

- ※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3 : 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4 : 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5 : ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。



(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

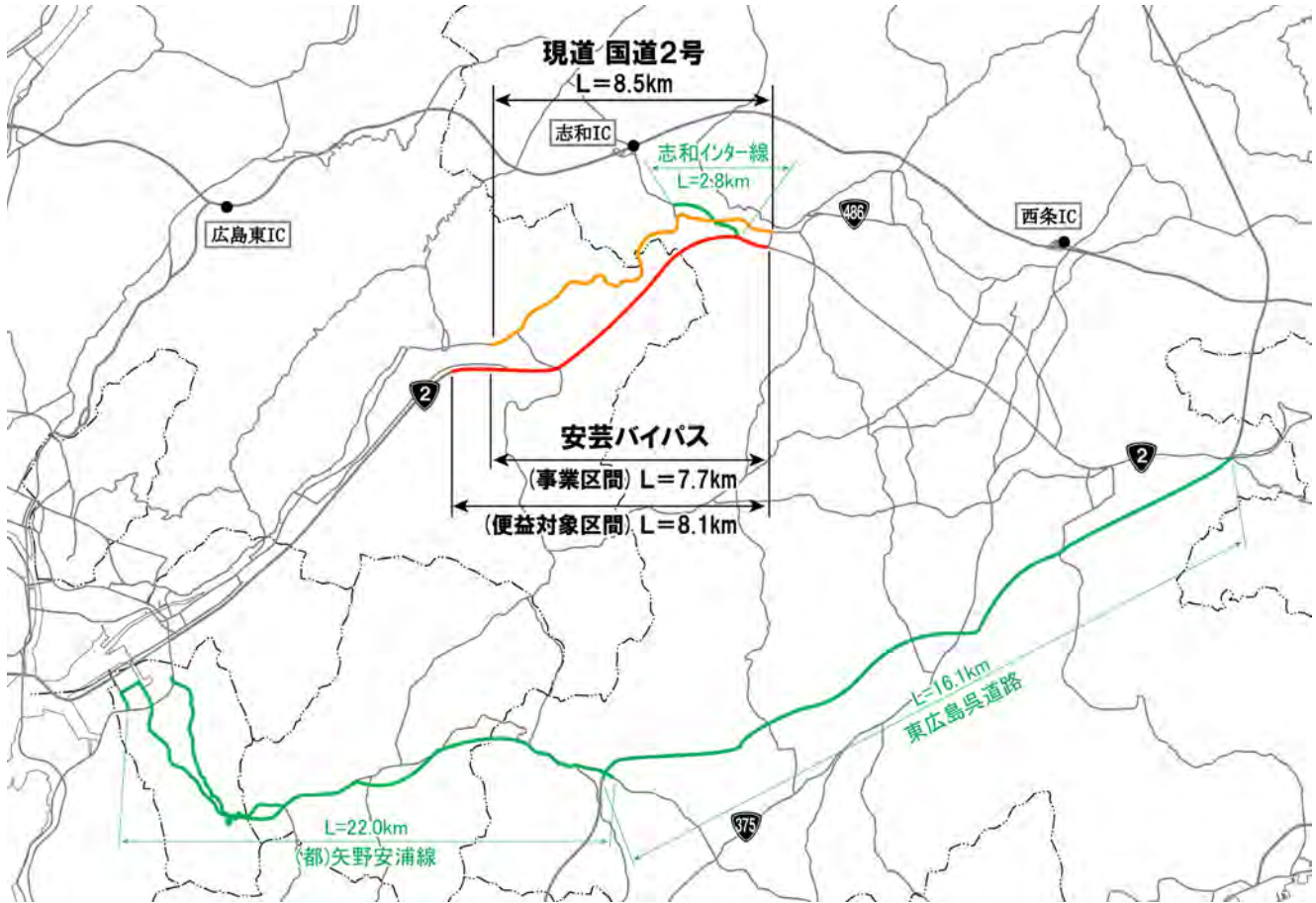
事業名： 安芸バイパス

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 7.7km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	59,600	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	7	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	87.27	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道2号 : 8.5km	交通量	[台/日]	30,800	13,000
		走行時間	[分]	19	14
		走行時間費用	[億円/年]	120.52	35.08
	矢野安浦線 : 22.0km	交通量	[台/日]	27,100	17,600
		走行時間	[分]	49	40
		走行時間費用	[億円/年]	283.26	129.17
	志和インター線 : 2.8km	交通量	[台/日]	25,400	7,300
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	13.99	3.83
	東呉道路 : 16.1km	交通量	[台/日]	47,900	25,600
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	114.90	57.88
	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 : 2755.3km	走行時間費用	[億円/年]	10,540.05	10,595.43	
			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 : 2812.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11,072.72	10,908.66	164.06

- ※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3 : 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4 : 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5 : ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



## 費用便益分析の条件

事業名: 安芸バイパス

(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25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
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他( )	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ( )台トリップ/日 考慮した理由を記載
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由	小規模事業である 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"/>

事業名: 安芸バイパス

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		( ) %	
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載 山陽道(志和IC~広島東IC)の通行止め日数より算出	(0.38) 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 過去の実績が無いため	<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 算出根拠を添付すること	<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 算出根拠を添付すること	<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 (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				



事業名: 安芸バイパス

(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"/>
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
			考慮する	<input type="checkbox"/>
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
			当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)	
その他				
4. その他 上記のほか、B/Cの算定にあたっての問題点があれば、記述。				
-----				
-----				
-----				
-----				
-----				
-----				

様式-4

費用の現在価値算定表

箇所名:安芸バイパス(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)			
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.25	7.7	1.91	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-24年目	H 7	2.0258	109.9	0.97	1.65		
-23年目	H 8	1.9479	109.5	1.46	2.39		
-22年目	H 9	1.8730	110.4	2.57	4.02		
-21年目	H 10	1.8009	109.9	27.67	41.76		
-20年目	H 11	1.7317	108.4	10.73	15.79		
-19年目	H 12	1.6651	107.2	9.12	13.05		
-18年目	H 13	1.6010	105.7	9.11	12.71		
-17年目	H 14	1.5395	103.8	14.79	20.20		
-16年目	H 15	1.4802	102.3	14.20	18.92		
-15年目	H 16	1.4233	101.0	21.96	28.50		
-14年目	H 17	1.3686	99.6	20.57	26.03		
-13年目	H 18	1.3159	98.7	10.16	12.48		
-12年目	H 19	1.2653	97.6	12.21	14.58		
-11年目	H 20	1.2167	96.8	5.28	6.11		
-10年目	H 21	1.1699	95.6	5.88	6.63		
-9年目	H 22	1.1249	93.7	0.80	0.88		
-8年目	H 23	1.0816	92.1	2.07	2.24		
-7年目	H 24	1.0400	92.1	9.80	10.19		
-6年目	H 25	1.0000	92.1	11.31	11.31		
-5年目	H 26	0.9615	92.1	10.02	9.63		
-4年目	H 27	0.9246	92.1	30.48	28.18		
-3年目	H 28	0.8890	92.1	43.84	38.97		
-2年目	H 29	0.8548	92.1	55.04	47.05		
-1年目	H 30	0.8219	92.1	25.14	20.66		
暫定供用年	H 31	0.7903	92.1	0.95	0.75	1.27	1.00
1年目	H 32	0.7599	92.1	4.76	3.62	1.27	0.96
2年目	H 33	0.7307	92.1	8.10	5.92	1.27	0.93
3年目	H 34	0.7026	92.1	14.29	10.04	1.27	0.89
4年目	H 35	0.6756	92.1	28.57	19.30	1.27	0.86
5年目	H 36	0.6496	92.1	42.86	27.84	1.27	0.82
6年目	H 37	0.6246	92.1	59.38	37.09	1.27	0.79
7年目	H 38	0.6006	92.1	9.52	5.72	1.27	0.76
8年目	H 39	0.5775	92.1	4.01	2.32	1.27	0.73
供用開始年次	H 40	0.5553	92.1			1.82	1.01
10年目	H 41	0.5339	92.1			1.82	0.97
11年目	H 42	0.5134	92.1			1.82	0.93
12年目	H 43	0.4936	92.1			1.82	0.90
13年目	H 44	0.4746	92.1			1.82	0.86
14年目	H 45	0.4564	92.1			1.82	0.83
15年目	H 46	0.4388	92.1			1.82	0.80
16年目	H 47	0.4220	92.1			1.82	0.77
17年目	H 48	0.4057	92.1			1.82	0.74
18年目	H 49	0.3901	92.1			1.82	0.71
19年目	H 50	0.3751	92.1			1.82	0.68
20年目	H 51	0.3607	92.1			1.82	0.66
21年目	H 52	0.3468	92.1			1.82	0.63
22年目	H 53	0.3335	92.1			1.82	0.61
23年目	H 54	0.3207	92.1			1.82	0.58
24年目	H 55	0.3083	92.1			1.82	0.56
25年目	H 56	0.2965	92.1			1.82	0.54
26年目	H 57	0.2851	92.1			1.82	0.52
27年目	H 58	0.2741	92.1			1.82	0.50
28年目	H 59	0.2636	92.1			1.82	0.48
29年目	H 60	0.2534	92.1			1.82	0.46
30年目	H 61	0.2437	92.1			1.82	0.44
31年目	H 62	0.2343	92.1			1.82	0.43
32年目	H 63	0.2253	92.1			1.82	0.41
33年目	H 64	0.2166	92.1			1.82	0.39
34年目	H 65	0.2083	92.1			1.82	0.38
35年目	H 66	0.2003	92.1			1.82	0.36
36年目	H 67	0.1926	92.1			1.82	0.35
37年目	H 68	0.1852	92.1			1.82	0.34
38年目	H 69	0.1780	92.1			1.82	0.32
39年目	H 70	0.1712	92.1			1.82	0.31
40年目	H 71	0.1646	92.1			1.82	0.30
41年目	H 72	0.1583	92.1			1.82	0.29
42年目	H 73	0.1522	92.1			1.82	0.28
43年目	H 74	0.1463	92.1			1.82	0.27
44年目	H 75	0.1407	92.1			1.82	0.26
45年目	H 76	0.1353	92.1			1.82	0.25
46年目	H 77	0.1301	92.1			1.82	0.24
47年目	H 78	0.1251	92.1			1.82	0.23
48年目	H 79	0.1203	92.1			1.82	0.22
49年目	H 80	0.1157	92.1	-55.20	-6.38	1.82	0.21
合計				472.42	500.14	85.98	28.74
単純事業費計				527.62		85.98	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、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。  
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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: 安芸バイパス(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.25	7.7	1.91

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-5年目	H 26	0.9615	92.1	10.02	9.63		
-4年目	H 27	0.9246	92.1	30.48	28.18		
-3年目	H 28	0.8890	92.1	43.84	38.97		
-2年目	H 29	0.8548	92.1	55.04	47.05		
-1年目	H 30	0.8219	92.1	25.14	20.66		
暫定供用年	H 31	0.7903	92.1	0.95	0.75	1.27	1.00
1年目	H 32	0.7599	92.1	4.76	3.62	1.27	0.96
2年目	H 33	0.7307	92.1	8.10	5.92	1.27	0.93
3年目	H 34	0.7026	92.1	14.29	10.04	1.27	0.89
4年目	H 35	0.6756	92.1	28.57	19.30	1.27	0.86
5年目	H 36	0.6496	92.1	42.86	27.84	1.27	0.82
6年目	H 37	0.6246	92.1	59.38	37.09	1.27	0.79
7年目	H 38	0.6006	92.1	9.52	5.72	1.27	0.76
8年目	H 39	0.5775	92.1	4.01	2.32	1.27	0.73
供用開始年次	H 40	0.5553	92.1			1.82	1.01
10年目	H 41	0.5339	92.1			1.82	0.97
11年目	H 42	0.5134	92.1			1.82	0.93
12年目	H 43	0.4936	92.1			1.82	0.90
13年目	H 44	0.4746	92.1			1.82	0.86
14年目	H 45	0.4564	92.1			1.82	0.83
15年目	H 46	0.4388	92.1			1.82	0.80
16年目	H 47	0.4220	92.1			1.82	0.77
17年目	H 48	0.4057	92.1			1.82	0.74
18年目	H 49	0.3901	92.1			1.82	0.71
19年目	H 50	0.3751	92.1			1.82	0.68
20年目	H 51	0.3607	92.1			1.82	0.66
21年目	H 52	0.3468	92.1			1.82	0.63
22年目	H 53	0.3335	92.1			1.82	0.61
23年目	H 54	0.3207	92.1			1.82	0.58
24年目	H 55	0.3083	92.1			1.82	0.56
25年目	H 56	0.2965	92.1			1.82	0.54
26年目	H 57	0.2851	92.1			1.82	0.52
27年目	H 58	0.2741	92.1			1.82	0.50
28年目	H 59	0.2636	92.1			1.82	0.48
29年目	H 60	0.2534	92.1			1.82	0.46
30年目	H 61	0.2437	92.1			1.82	0.44
31年目	H 62	0.2343	92.1			1.82	0.43
32年目	H 63	0.2253	92.1			1.82	0.41
33年目	H 64	0.2166	92.1			1.82	0.39
34年目	H 65	0.2083	92.1			1.82	0.38
35年目	H 66	0.2003	92.1			1.82	0.36
36年目	H 67	0.1926	92.1			1.82	0.35
37年目	H 68	0.1852	92.1			1.82	0.34
38年目	H 69	0.1780	92.1			1.82	0.32
39年目	H 70	0.1712	92.1			1.82	0.31
40年目	H 71	0.1646	92.1			1.82	0.30
41年目	H 72	0.1583	92.1			1.82	0.29
42年目	H 73	0.1522	92.1			1.82	0.28
43年目	H 74	0.1463	92.1			1.82	0.27
44年目	H 75	0.1407	92.1			1.82	0.26
45年目	H 76	0.1353	92.1			1.82	0.25
46年目	H 77	0.1301	92.1			1.82	0.24
47年目	H 78	0.1251	92.1			1.82	0.23
48年目	H 79	0.1203	92.1			1.82	0.22
49年目	H 80	0.1157	92.1	-4.14	-0.48	1.82	0.21
合計				332.82	256.61	85.98	28.74

単純事業費計		336.96	85.98
--------	--	--------	-------

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、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。  
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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:安芸ハイパス(廃事業)

Table with columns for Year (年度), Benefit Category (便益の種類), GDP, Discount Rate (割引率), Present Value (現在価値), and Total (合計). It details the calculation of present value for various benefit types like vehicle time savings, reduced operating costs, and reduced accident costs over a 40-year period.

< 前回評価(平成25年度)時点 >



路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	安芸バイパス	4/4	7.7km

■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	36,993	
	改良費		式	1	5,180	
		土工	m <sup>3</sup>	1,370,800	1,223	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	0	0	
		法面工	m <sup>2</sup>	150,782	361	切土法面、盛土法面、法枠工
		擁壁工	式	1	1,120	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁、逆T式擁壁、扶壁式擁壁
		函渠工	式	1	2,476	管渠工、函渠工、水路工、等
	橋梁費		式	1	10,548	
		100m以上	m	2,499	9,559	PC橋(6橋)、ME橋(3橋)
		100m未満	m	249	989	PC橋(3橋)、ME橋(2橋)
	トンネル費		式	1	14,790	
		NATM	m	5,158	14,790	6本(上下線)
		シールド	m	0	0	
	IC・JCT費		式	1	2,614	
		IC	箇所	4	2,614	平面Y型(4箇所)
		JCT	箇所	0	0	
	舗装費		式	1	2,170	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	165,200	2,170	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	0	0	
	附帯施設費		式	1	1,691	
交通管理施設工		式	1	1,691	標識工、防護柵工、道路照明工、中央分離帯工、等	
遮音壁		m	0	0		
②用地及び補償費		式	1	8,076		
	用地費		式	1	5,823	
		宅地	m <sup>2</sup>	257,478	4,798	
		田畑	m <sup>2</sup>	29,658	425	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	122,600	600	
補償費	式	1	2,253			
③間接経費		式	1	9,931	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費				55,000		

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	安芸バイパス	4/4	7.7km

■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	30,602	
	改良費		式	1	3,722	
		土工	m <sup>3</sup>	1,370,800	1,223	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	0	0	
		法面工	m <sup>2</sup>	150,782	361	切土法面、盛土法面、法枠工
		擁壁工	式	1	1,120	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁、逆T式擁壁、扶壁式擁壁
		函渠工	式	1	1,018	管渠工、函渠工、水路工、等
	橋梁費		式	1	9,577	
		100m以上	m	2,499	8,588	PC橋(6橋)、ME橋(3橋)
		100m未満	m	249	989	PC橋(3橋)、ME橋(2橋)
	トンネル費		式	1	11,420	
		NATM	m	3,778	11,420	5本(上下線)
		シールド	m	0	0	
	IC・JCT費		式	1	2,022	
		IC	箇所	0	2,022	平面Y型(4箇所)
		JCT	箇所	0	0	
	舗装費		式	1	2,170	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	165,200	2,170	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	0	0	
	附帯施設費		式	1	1,691	
交通管理施設工		式	1	1,691	標識工、防護柵工、道路照明工、中央分離帯工、等	
遮音壁		m	0	0		
②用地及び補償費			式	1	1,544	
	用地費		式	1	1,413	
		宅地	m <sup>2</sup>	43,000	388	
		田畑	m <sup>2</sup>	29,658	425	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	122,600	600	
	補償費		式	1	131	
③間接経費			式	1	5,535	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					37,681	

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	安芸バイパス	4	7.7km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	7.7	0	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	0	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			0	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	安芸バイパス	4	7.7km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	7.7	0	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	0	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			0	

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 東広島バイパス
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 便益が費用を上回っている</li> </ul>	<p>全事業：費用便益比 (B/C) = 2.3 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,083億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.4%)                      狭事業：費用便益比 (B/C) = 8.6 (経済的純現在価値 (B-C) = 2,088億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 22.8%)</p>

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率</li> <li>□ 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</li> <li>□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</li> <li>■ 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</li> <li>■ 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</li> <li>■ 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</li> <li>■ 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</li> </ul>	<p>区間a (費用便益分析対象区間) について                      渋滞損失時間 (現状)：約124,120千人・時間/年                      渋滞損失削減時間：6,239千人・時間/年 (約124,120千人・時間/年⇒117,881千人・時間/年)                      区間b (該当区間/平行区間) について：(該当区間) 一般国道2号東広島バイパス                      並行区間等 (該当区間) の渋滞損失時間 (現状)：約4,371千人・時間/年                      並行区間等 (該当区間) の渋滞損失削減率：約80.8%削減 (約4,371千人・時間/年⇒約829千人・時間/年)</p>
物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> </ul>	<p>対象駅：東広島駅、対象自治体：広島市安芸区、改善見込み：(広島市安芸区役所～東広島駅、45分⇒38分)                      対象空港：広島空港、対象自治体：広島市安芸区、改善見込み：(広島市安芸区役所～広島空港、51分⇒50分)                      対象港湾：広島港、対象自治体：東広島市、改善見込み：(東広島市役所～広島港、46分⇒40分)</p>
都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 現道等における、総重量25tの車両もしくは150kg積付高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する</li> <li>□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> <li>■ 中心市街地内で行う事業である</li> </ul>	<p>当該区間は中心市街地 (O1D区間) 内の事業ため、該当する。</p>



	<p><input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km<sup>2</sup>以下である市街地内での事業である</p> <p>■ 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</p> <p><input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる</p> <p><input type="checkbox"/> 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><input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する</p> <p><input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する</p> <p><input type="checkbox"/> 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>■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる</p> <p><input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する</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><input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</p> <p><input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である</p> <p><input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である</p> <p><input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である</p> <p><input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる</p> <p><input type="checkbox"/> 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整備路を形成する区間が新たにバリアフリー化される</p> <p><input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り</p> <p>市街地又は歴史的景観地区(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><input type="checkbox"/> 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在する場合において、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><input type="checkbox"/> 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40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><input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1〜2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する</p>	<p>D10内の道路が延長され、都市計画道路網密度が1.0km/km<sup>2</sup>→1.7km/km<sup>2</sup>に向上する。</p> <p>地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置づけ(平成6年12月指定)</p> <p>対象自治体名：東広島市、日常活動圏中心都市：広島市、改善見込み：(東広島市役所～広島市役所、55分⇒45分)</p> <p>拠点開発プロジェクト「広島中央テクノポリス」の開発支援</p> <p>対象となる三次医療施設名称：県立広島病院、アクセス向上が見込める自治体名：東広島市 改善見込み：(東広島市役所～県立広島病院、47分⇒40分)</p>
国土・地域ネットワークの構築		
個性ある地域の形成		
2. 暮らし	<p>歩行者・自転車のための生活空間の形成</p> <p>無電柱化による美しい町並みの形成</p>	
3. 安全	<p>安全で安心できる生活環境の確保</p> <p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	

4. 環境	地球環境の保全	<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五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幅な迂回を強いられ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設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>□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p>□ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する</p> <p>□ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす</p> <p>■ 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</p> <p>■ 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>■ 現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p>■ 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</p> <p>□ その他、環境や景観上の効果が期待される</p>	<p>広島県緊急輸送道路ネットワーク計画（H19.3月策定）で第1次緊急輸送道路に指定（一般国道2号）</p> <p>CO2 排出削減量：56.6千t/年（整備なし 4,358.1千t/年⇒整備あり4,301.5千t/年）</p> <p>評価対象区間：便益算定対象範囲 NOx排出削減量：242.8t/年（整備なし11,776.3t/年⇒整備あり11,533.4t/年・・・約2.1%削減） 評価対象区間：便益算定対象範囲 SPM排出削減量：11.9t/年（整備なし601.6t/年⇒整備あり601.6t/年・・・約1.9%削減）</p> <p>広島市安芸区中野東(昼間77dB、夜間78dB)</p>
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<p>□ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている</p> <p>■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</p> <p>■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p>■ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる</p>	<p>安芸ハイパス、広島南道路と一体となって、地域高規格道路「東広島廿日市道路」を構成する</p> <p>「広島県道路整備計画2016」に位置づけあり</p> <p>広島都市圏を構成する広島市、東広島市の一体的な発展のための機能強化を図れる</p>

様式-2

## 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2号	東広島バイパス	L=9.6km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
49,300~66,400	4	中国地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	1,125億円	124億円	1,248億円
うち残事業分	323億円	101億円	424億円
基準年における 現在価値(C)	1,406億円	39億円	1,445億円
うち残事業分	242億円	31億円	273億円

## ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成25年度			
供用年	平成39年度			
単年便益 (初年便益)	93億円	17億円	4.5億円	115億円
基準年における 現在価値(B)	2,751億円	464億円	112億円	3,327億円
うち残事業分	2,100億円	216億円	45億円	2,361億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	2.3
経済的純現在価値（事業全体）	1,883億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.4%
費用便益比（残事業）	8.6
経済的純現在価値（残事業）	2,088億円
経済的内部収益率（残事業）	22.8%

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）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	49,300~66,400	±10%	7.6~10.0
事業費	323億円	±10%	7.9~9.5
事業期間	13年	±20%	7.9~9.5

交通状況の変化

様式-3①

事業名： 東広島バイパス

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 9.6km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	61,000	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	9	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	113.45	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道2号 : 10.8km	交通量	[台/日]	38,900	19,300
		走行時間	[分]	32	24
		走行時間費用	[億円/年]	237.20	82.71
	矢野安浦線 : 22.0km	交通量	[台/日]	28,000	17,600
		走行時間	[分]	50	40
		走行時間費用	[億円/年]	298.34	129.17
	中野瀬野線 : 4.0km	交通量	[台/日]	2,900	4,600
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	6.65	6.20
	東広島呉道路 : 16.1km	交通量	[台/日]	48,700	25,600
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	117.09	57.88
	瀬野呉線 : 14.2km	交通量	[台/日]	7,200	6,200
		走行時間	[分]	22	22
		走行時間費用	[億円/年]	30.70	25.14
③その他道路合計 : 2735.7km	走行時間費用	[億円/年]	10,419.68	10,494.11	
			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 : 2812.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11,109.66	10,908.66	201.00

- ※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3 : 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4 : 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5 : ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。



(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： 東広島バイパス

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 9.6km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	45,600	61,000	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	17	9	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	158.03	113.45	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道2号 : 10.8km	交通量	[台/日]	25,500	19,300
		走行時間	[分]	25	24
		走行時間費用	[億円/年]	115.69	82.71
	矢野安浦線 : 22.0km	交通量	[台/日]	20,200	17,600
		走行時間	[分]	43	40
		走行時間費用	[億円/年]	165.50	129.17
	中野瀬野線 : 4.0km	交通量	[台/日]	13,700	4,600
		走行時間	[分]	10	8
		走行時間費用	[億円/年]	42.77	6.20
	東広島呉道路 : 16.1km	交通量	[台/日]	30,700	25,600
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	71.08	57.88
瀬野呉線 : 14.2km	交通量	[台/日]	6,700	6,200	
	走行時間	[分]	22	22	
	走行時間費用	[億円/年]	27.59	25.14	
③その他道路合計 : 2735.7km	走行時間費用	[億円/年]	10,487.11	10,494.11	
			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 : 2812.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11,067.77	10,908.66	159.11

- ※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3 : 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4 : 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5 : ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



## 費用便益分析の条件

事業名: 東広島バイパス

(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25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
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他( )	<input type="checkbox"/>
	無	<input checked="" type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	有	<input type="checkbox"/>
	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	<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"/>

事業名: 東広島バイパス

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 ( ) % 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載			
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 (0.38) 日 採用した通行止め日数の考え方を記載 山陽道(志和IC～広島東IC)の通行止め日数より算出	
			とり止め交通を考慮する <input type="checkbox"/> 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 過去の実績が無いため	
	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 ( ) 日 採用した冬期日数の考え方を記載		
		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 算出根拠を添付すること	<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 算出根拠を添付すること	<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 (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名: 東広島バイパス

(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"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)				
その他				
4. その他 上記のほか、B/Cの算定にあたっての問題点があれば、記述。				
-----				
-----				
-----				
-----				
-----				
-----				



費用の現在価値算定表

様式-4

箇所名:東広島バイパス(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)			
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.28	9.6	2.70	
年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-46年目	S 50	4.4388	70.7	0.20	1.16		
-45年目	S 51	4.2681	76.7	0.20	1.03		
-44年目	S 52	4.1039	81.3	0.21	0.98		
-43年目	S 53	3.9461	84.7	0.10	0.43		
-42年目	S 54	3.7943	86.9	0.10	0.40		
-41年目	S 55	3.6484	92.4	0.05	0.18		
-40年目	S 56	3.5081	94.8	0.05	0.17		
-39年目	S 57	3.3731	95.8	0.45	1.46		
-38年目	S 58	3.2434	96.8	0.60	1.85		
-37年目	S 59	3.1187	98.7	0.55	1.60		
-36年目	S 60	2.9987	99.5	2.30	6.38		
-35年目	S 61	2.8834	101.2	0.50	1.31		
-34年目	S 62	2.7725	101.0	4.80	12.14		
-33年目	S 63	2.6658	101.5	7.20	17.42		
-32年目	H 1	2.5633	104.2	4.18	9.47		
-31年目	H 2	2.4647	106.5	5.46	11.64		
-30年目	H 3	2.3699	109.1	1.56	3.12		
-29年目	H 4	2.2788	110.6	12.06	22.89		
-28年目	H 5	2.1911	110.9	14.18	25.80		
-27年目	H 6	2.1068	110.8	58.52	102.48		
-26年目	H 7	2.0258	109.9	53.85	91.42		
-25年目	H 8	1.9479	109.5	70.69	115.82		
-24年目	H 9	1.8730	110.4	48.04	75.06		
-23年目	H 10	1.8009	109.9	87.25	131.68		
-22年目	H 11	1.7317	108.4	71.38	105.02		
-21年目	H 12	1.6651	107.2	52.62	75.27		
-20年目	H 13	1.6010	105.7	43.41	60.56		
-19年目	H 14	1.5395	103.8	48.65	66.45		
-18年目	H 15	1.4802	102.3	32.21	42.92		
-17年目	H 16	1.4233	101.0	26.86	34.86		
-16年目	H 17	1.3686	99.6	32.95	41.70		
-15年目	H 18	1.3159	98.7	12.65	15.53		
-14年目	H 19	1.2653	97.6	20.43	24.39		
-13年目	H 20	1.2167	96.8	23.89	27.65		
-12年目	H 21	1.1699	95.6	18.29	20.61		
-11年目	H 22	1.1249	93.7	10.31	11.40		
-10年目	H 23	1.0816	92.1	2.86	3.09		
-9年目	H 24	1.0400	92.1	21.83	22.70		
-8年目	H 25	1.0000	92.1	10.57	10.57		
-7年目	H 26	0.9615	92.1	16.94	16.29		
-6年目	H 27	0.9246	92.1	19.44	17.97		
-5年目	H 28	0.8890	92.1	21.66	19.26		
-4年目	H 29	0.8548	92.1	30.74	26.28		
-3年目	H 30	0.8219	92.1	34.96	28.73		
-2年目	H 31	0.7903	92.1	26.27	20.76		
-1年目	H 32	0.7599	92.1	22.21	16.88		
暫定供用年	H 33	0.7307	92.1	0.95	0.69	1.76	1.29
1年目	H 34	0.7026	92.1	4.76	3.34	1.76	1.24
2年目	H 35	0.6756	92.1	28.57	19.30	1.76	1.19
3年目	H 36	0.6496	92.1	42.86	27.84	1.76	1.14
4年目	H 37	0.6246	92.1	47.62	29.74	1.76	1.10
5年目	H 38	0.6006	92.1	25.57	15.36	1.76	1.06
供用開始年次	H 39	0.5775	92.1			2.57	1.48
7年目	H 40	0.5553	92.1			2.57	1.43
8年目	H 41	0.5339	92.1			2.57	1.37
9年目	H 42	0.5134	92.1			2.57	1.32
10年目	H 43	0.4936	92.1			2.57	1.27
11年目	H 44	0.4746	92.1			2.57	1.22
12年目	H 45	0.4564	92.1			2.57	1.17
13年目	H 46	0.4388	92.1			2.57	1.13
14年目	H 47	0.4220	92.1			2.57	1.09
15年目	H 48	0.4057	92.1			2.57	1.04
16年目	H 49	0.3901	92.1			2.57	1.00
17年目	H 50	0.3751	92.1			2.57	0.96
18年目	H 51	0.3607	92.1			2.57	0.93
19年目	H 52	0.3468	92.1			2.57	0.89
20年目	H 53	0.3335	92.1			2.57	0.86
21年目	H 54	0.3207	92.1			2.57	0.82
22年目	H 55	0.3083	92.1			2.57	0.79
23年目	H 56	0.2965	92.1			2.57	0.76
24年目	H 57	0.2851	92.1			2.57	0.73
25年目	H 58	0.2741	92.1			2.57	0.70
26年目	H 59	0.2636	92.1			2.57	0.68
27年目	H 60	0.2534	92.1			2.57	0.65
28年目	H 61	0.2437	92.1			2.57	0.63
29年目	H 62	0.2343	92.1			2.57	0.60
30年目	H 63	0.2253	92.1			2.57	0.58
31年目	H 64	0.2166	92.1			2.57	0.56
32年目	H 65	0.2083	92.1			2.57	0.54
33年目	H 66	0.2003	92.1			2.57	0.52
34年目	H 67	0.1926	92.1			2.57	0.50
35年目	H 68	0.1852	92.1			2.57	0.48
36年目	H 69	0.1780	92.1			2.57	0.46
37年目	H 70	0.1712	92.1			2.57	0.44
38年目	H 71	0.1646	92.1			2.57	0.42
39年目	H 72	0.1583	92.1			2.57	0.41
40年目	H 73	0.1522	92.1			2.57	0.39
41年目	H 74	0.1463	92.1			2.57	0.38
42年目	H 75	0.1407	92.1			2.57	0.36
43年目	H 76	0.1353	92.1			2.57	0.35
44年目	H 77	0.1301	92.1			2.57	0.33
45年目	H 78	0.1251	92.1			2.57	0.32
46年目	H 79	0.1203	92.1			2.57	0.31
47年目	H 80	0.1157	92.1			2.57	0.30
48年目	H 81	0.1112	92.1			2.57	0.29
49年目	H 82	0.1069	92.1	-330.26	-35.31	2.57	0.27
合計				794.30	1405.77	123.71	38.75

単純事業費計		1124.56	123.71
--------	--	---------	--------

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、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。  
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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: 東広島バイパス(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.23	9.6	2.25

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-7年目	H 26	0.9615	92.1	16.94	16.29		
-6年目	H 27	0.9246	92.1	19.44	17.97		
-5年目	H 28	0.8890	92.1	21.66	19.26		
-4年目	H 29	0.8548	92.1	30.74	26.28		
-3年目	H 30	0.8219	92.1	34.96	28.73		
-2年目	H 31	0.7903	92.1	26.27	20.76		
-1年目	H 32	0.7599	92.1	22.21	16.88		
暫定供用年	H 33	0.7307	92.1	0.95	0.69	1.18	0.86
1年目	H 34	0.7026	92.1	4.76	3.34	1.18	0.83
2年目	H 35	0.6756	92.1	28.57	19.30	1.18	0.80
3年目	H 36	0.6496	92.1	42.86	27.84	1.18	0.77
4年目	H 37	0.6246	92.1	47.62	29.74	1.18	0.74
5年目	H 38	0.6006	92.1	25.57	15.36	1.18	0.71
供用開始年次	H 39	0.5775	92.1			2.14	1.24
7年目	H 40	0.5553	92.1			2.14	1.19
8年目	H 41	0.5339	92.1			2.14	1.14
9年目	H 42	0.5134	92.1			2.14	1.10
10年目	H 43	0.4936	92.1			2.14	1.06
11年目	H 44	0.4746	92.1			2.14	1.02
12年目	H 45	0.4564	92.1			2.14	0.98
13年目	H 46	0.4388	92.1			2.14	0.94
14年目	H 47	0.4220	92.1			2.14	0.90
15年目	H 48	0.4057	92.1			2.14	0.87
16年目	H 49	0.3901	92.1			2.14	0.84
17年目	H 50	0.3751	92.1			2.14	0.80
18年目	H 51	0.3607	92.1			2.14	0.77
19年目	H 52	0.3468	92.1			2.14	0.74
20年目	H 53	0.3335	92.1			2.14	0.71
21年目	H 54	0.3207	92.1			2.14	0.69
22年目	H 55	0.3083	92.1			2.14	0.66
23年目	H 56	0.2965	92.1			2.14	0.64
24年目	H 57	0.2851	92.1			2.14	0.61
25年目	H 58	0.2741	92.1			2.14	0.59
26年目	H 59	0.2636	92.1			2.14	0.56
27年目	H 60	0.2534	92.1			2.14	0.54
28年目	H 61	0.2437	92.1			2.14	0.52
29年目	H 62	0.2343	92.1			2.14	0.50
30年目	H 63	0.2253	92.1			2.14	0.48
31年目	H 64	0.2166	92.1			2.14	0.46
32年目	H 65	0.2083	92.1			2.14	0.45
33年目	H 66	0.2003	92.1			2.14	0.43
34年目	H 67	0.1926	92.1			2.14	0.41
35年目	H 68	0.1852	92.1			2.14	0.40
36年目	H 69	0.1780	92.1			2.14	0.38
37年目	H 70	0.1712	92.1			2.14	0.37
38年目	H 71	0.1646	92.1			2.14	0.35
39年目	H 72	0.1583	92.1			2.14	0.34
40年目	H 73	0.1522	92.1			2.14	0.33
41年目	H 74	0.1463	92.1			2.14	0.31
42年目	H 75	0.1407	92.1			2.14	0.30
43年目	H 76	0.1353	92.1			2.14	0.29
44年目	H 77	0.1301	92.1			2.14	0.28
45年目	H 78	0.1251	92.1			2.14	0.27
46年目	H 79	0.1203	92.1			2.14	0.26
47年目	H 80	0.1157	92.1			2.14	0.25
48年目	H 81	0.1112	92.1			2.14	0.24
49年目	H 82	0.1069	92.1	-1.26	-0.13	2.14	0.23
合計				321.29	242.31	101.37	31.15

単純事業費計			322.55	101.37
--------	--	--	--------	--------

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、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。  
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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。



様式-5

箇所名：東広島ハイパス(残事業)

便益の現在価値算定表

年度 (基準年) H25	総走行台中の年次別伸び率 (山陽7ノック)				GDP デフラータ	走行時間短縮便益(億円)				走行経費減少便益(億円)				現在価値 (A)×(A)		現在価値 (A)×(A)		合計 (億円)	
	乗用車 H	小型貨物 H	普通貨物 H	全車 H		乗用車 ①×(A)	小型貨物 ①×(A)	普通貨物 ①×(A)	計 ①×(A)	乗用車 ②×(A)	小型貨物 ②×(A)	普通貨物 ②×(A)	計 ②×(A)	乗用車 ③×(A)	小型貨物 ③×(A)	普通貨物 ③×(A)	計 ③×(A)		
暫定供用年	33	0.99714	0.99416	1.01580	0.99988	0.7307	92.1	18.17	4.89	28.25	51.31	37.49	2.00	1.53	0.16	0.12	63.56	39.14	
1年目	H	34	0.99713	0.99413	1.01582	0.99988	0.7028	92.1	18.12	4.86	28.63	36.30	2.03	1.49	0.16	0.11	63.95	37.91	
2年目	H	35	0.99713	0.99409	1.01532	0.99988	0.6756	92.1	18.06	4.83	29.13	35.15	2.06	1.46	0.16	0.11	64.34	36.71	
3年目	H	36	0.99712	0.99406	1.01509	0.99988	0.6496	92.1	18.01	4.80	29.57	34.03	2.09	1.42	0.16	0.10	64.73	35.55	
4年目	H	37	0.99711	0.99402	1.01486	0.99988	0.6246	92.1	17.96	4.77	30.01	32.94	2.12	1.38	0.16	0.10	65.12	34.43	
5年目	H	38	0.99710	0.99398	1.01465	0.99988	0.6006	92.1	17.91	4.74	30.45	31.89	2.15	1.35	0.16	0.10	65.51	33.34	
供用開始年次	H	39	0.99709	0.99395	1.01444	0.99988	0.5775	92.1	17.87	4.71	30.86	30.94	2.18	1.32	0.16	0.10	65.91	32.29	
7年目	H	40	0.99708	0.99391	1.01423	0.99988	0.5553	92.1	17.83	4.68	31.28	30.10	2.21	1.29	0.16	0.10	66.32	31.28	
8年目	H	41	0.99708	0.99387	1.01403	0.99988	0.5339	92.1	17.79	4.65	31.70	29.36	2.24	1.26	0.16	0.10	66.74	30.31	
9年目	H	42	0.99707	0.99384	1.01384	0.99988	0.5134	92.1	17.75	4.62	32.12	28.64	2.27	1.23	0.16	0.10	67.17	29.38	
10年目	H	43	0.99232	0.99307	1.00117	0.99423	0.4936	92.1	17.71	4.59	32.54	27.93	2.30	1.20	0.16	0.10	67.61	28.47	
11年目	H	44	0.99226	0.99302	1.00116	0.99419	0.4746	92.1	17.67	4.56	32.96	27.23	2.33	1.17	0.16	0.10	68.05	27.58	
12年目	H	45	0.99220	0.99298	1.00116	0.99416	0.4564	92.1	17.63	4.53	33.38	26.53	2.36	1.14	0.16	0.10	68.49	26.72	
13年目	H	46	0.99214	0.99293	1.00116	0.99413	0.4388	92.1	17.59	4.50	33.80	25.82	2.39	1.11	0.16	0.10	68.93	25.88	
14年目	H	47	0.99207	0.99288	1.00116	0.99409	0.4220	92.1	17.55	4.47	34.22	25.12	2.42	1.08	0.16	0.10	69.37	25.05	
15年目	H	48	0.99201	0.99282	1.00116	0.99406	0.4057	92.1	17.51	4.44	34.64	24.42	2.45	1.05	0.16	0.10	69.81	24.24	
16年目	H	49	0.99195	0.99277	1.00116	0.99402	0.3901	92.1	17.47	4.41	35.06	23.72	2.48	1.02	0.16	0.10	70.25	23.44	
17年目	H	50	0.99188	0.99272	1.00116	0.99398	0.3751	92.1	17.43	4.38	35.48	23.02	2.51	0.99	0.16	0.10	70.69	22.65	
18年目	H	51	0.99181	0.99267	1.00115	0.99395	0.3607	92.1	17.39	4.35	35.90	22.32	2.54	0.96	0.16	0.10	71.13	21.87	
19年目	H	52	0.99175	0.99261	1.00115	0.99391	0.3468	92.1	17.35	4.32	36.32	21.62	2.57	0.93	0.16	0.10	71.57	21.10	
20年目	H	53	0.99168	0.99256	1.00115	0.99387	0.3335	92.1	17.31	4.29	36.74	20.92	2.60	0.90	0.16	0.10	72.01	20.34	
21年目	H	54	0.99161	0.99250	1.00115	0.99384	0.3207	92.1	17.27	4.26	37.16	20.22	2.63	0.87	0.16	0.10	72.45	19.59	
22年目	H	55	0.99154	0.99245	1.00115	0.99380	0.3083	92.1	17.23	4.23	37.58	19.52	2.66	0.84	0.16	0.10	72.89	18.84	
23年目	H	56	0.99146	0.99239	1.00115	0.99376	0.2965	92.1	17.19	4.20	38.00	18.82	2.69	0.81	0.16	0.10	73.33	18.10	
24年目	H	57	0.99139	0.99233	1.00115	0.99372	0.2851	92.1	17.15	4.17	38.42	18.12	2.72	0.78	0.16	0.10	73.77	17.36	
25年目	H	58	0.99132	0.99227	1.00115	0.99368	0.2741	92.1	17.11	4.14	38.84	17.42	2.75	0.75	0.16	0.10	74.21	16.62	
26年目	H	59	0.99124	0.99221	1.00114	0.99364	0.2636	92.1	17.07	4.11	39.26	16.72	2.78	0.72	0.16	0.10	74.65	15.88	
27年目	H	60	0.99116	0.99215	1.00114	0.99360	0.2534	92.1	17.03	4.08	39.68	16.02	2.81	0.69	0.16	0.10	75.09	15.14	
28年目	H	61	0.99108	0.99209	1.00114	0.99356	0.2437	92.1	17.00	4.05	40.10	15.32	2.84	0.66	0.16	0.10	75.53	14.40	
29年目	H	62	0.99100	0.99202	1.00114	0.99352	0.2343	92.1	16.96	4.02	40.52	14.62	2.87	0.63	0.16	0.10	75.97	13.66	
30年目	H	63	0.99092	0.99196	1.00114	0.99348	0.2253	92.1	16.92	4.00	40.94	13.92	2.90	0.60	0.16	0.10	76.41	12.92	
31年目	H	64	0.99084	0.99190	1.00114	0.99343	0.2166	92.1	16.88	3.97	41.36	13.22	2.93	0.57	0.16	0.10	76.85	12.18	
32年目	H	65	0.99075	0.99183	1.00114	0.99339	0.2083	92.1	16.84	3.94	41.78	12.52	2.96	0.54	0.16	0.10	77.29	11.44	
33年目	H	66	0.99067	0.99176	1.00113	0.99334	0.2003	92.1	16.80	3.91	42.20	11.82	2.99	0.51	0.16	0.10	77.73	10.70	
34年目	H	67	0.99058	0.99169	1.00113	0.99330	0.1926	92.1	16.76	3.88	42.62	11.12	3.02	0.48	0.16	0.10	78.17	9.96	
35年目	H	68	0.99049	0.99162	1.00113	0.99325	0.1852	92.1	16.72	3.85	43.04	10.42	3.05	0.45	0.16	0.10	78.61	9.22	
36年目	H	69	0.99040	0.99155	1.00113	0.99321	0.1780	92.1	16.68	3.82	43.46	9.72	3.08	0.42	0.16	0.10	79.05	8.48	
37年目	H	70	0.99031	0.99148	1.00113	0.99316	0.1712	92.1	16.64	3.79	43.88	9.02	3.11	0.39	0.16	0.10	79.49	7.74	
38年目	H	71	0.99021	0.99141	1.00113	0.99312	0.1646	92.1	16.60	3.76	44.30	8.32	3.14	0.36	0.16	0.10	79.93	7.00	
39年目	H	72	0.99011	0.99133	1.00113	0.99307	0.1583	92.1	16.56	3.73	44.72	7.62	3.17	0.33	0.16	0.10	80.37	6.26	
40年目	H	73	0.99002	0.99126	1.00113	0.99302	0.1522	92.1	16.52	3.70	45.14	6.92	3.20	0.30	0.16	0.10	80.81	5.52	
41年目	H	74	0.98991	0.99118	1.00112	0.99297	0.1463	92.1	16.48	3.67	45.56	6.22	3.23	0.27	0.16	0.10	81.25	4.78	
42年目	H	75	0.98981	0.99110	1.00112	0.99292	0.1407	92.1	16.44	3.64	45.98	5.52	3.26	0.24	0.16	0.10	81.69	4.04	
43年目	H	76	0.98971	0.99102	1.00112	0.99287	0.1353	92.1	16.40	3.61	46.40	4.82	3.29	0.21	0.16	0.10	82.13	3.30	
44年目	H	77	0.98960	0.99094	1.00112	0.99282	0.1301	92.1	16.36	3.58	46.82	4.12	3.32	0.18	0.16	0.10	82.57	2.56	
45年目	H	78	0.98949	0.99086	1.00112	0.99277	0.1251	92.1	16.32	3.55	47.24	3.42	3.35	0.15	0.16	0.10	83.01	1.82	
46年目	H	79	0.98938	0.99077	1.00112	0.99271	0.1203	92.1	16.28	3.52	47.66	2.72	3.38	0.12	0.16	0.10	83.45	1.08	
47年目	H	80	0.98926	0.99069	1.00112	0.99266	0.1157	92.1	16.24	3.49	48.08	2.02	3.41	0.09	0.16	0.10	83.89	0.34	
48年目	H	81	0.98915	0.99060	1.00112	0.99261	0.1112	92.1	16.20	3.46	48.50	1.32	3.44	0.06	0.16	0.10	84.33	-0.40	
49年目	H	82	0.98903	0.99051	1.00111	0.99255	0.1069	92.1	16.16	3.43	48.92	0.62	3.47	0.03	0.16	0.10	84.77	-1.14	
合計								2,266.92	557.62	4,129.23	6,953.76	2,100.19	161.13	25.07	559.32	743.51	215.50	7,854.18	2,361.15

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	東広島バイパス	4/4	9.6km

■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	63,576	
	改良費		式	1	12,854	
		土工	m <sup>3</sup>	2,199,283	3,211	切土、盛土、購入土
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	118,946	631	
		法面工	m <sup>2</sup>	204,641	1,133	切土法面、盛土法面、法枠工
		擁壁工	式	1	2,918	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁、扶壁式擁壁
		排水工	式	1	1,991	管渠工、函渠工、水路工、等
		中央分離帯工	m	14,007	420	
		雑工	式	1	2,550	工事用道路・技術補助等
	橋梁費		式	1	27,683	
		100m以上	m	4,883	22,190	PC橋(2橋)、ME橋(22橋)
		100m未満	m	894	5,493	PC橋(8橋)、ME橋(7橋)、OV橋(1橋)
	トンネル費		式	1	11,567	
		NATM	m	3,295	11,567	12本(上下線)
		シールド	m	0	0	
	IC・JCT費		式	1	6,320	
		IC	箇所	5	6,320	平面Y型(5箇所)
		JCT	箇所	0	0	
	舗装費		式	1	2,798	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	215,264	2,798	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	0	0	
	附帯施設費		式	1	2,354	
		交通管理施設工	式	1	1,752	標識工、防護柵工、道路照明工等
遮音壁		m	8,343	602		
②用地及び補償費		式	1	38,911		
	用地費		式	1	32,951	
		宅地	m <sup>2</sup>	101,680	19,434	
		田畑	m <sup>2</sup>	139,955	6,079	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	422,624	7,437	
補償費	式	1	5,960			
③間接経費		式	1	13,513	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費				116,000		

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	東広島バイパス	4/4	9.6km

■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	31,564	
	改良費		式	1	6,238	
		土工	m <sup>3</sup>	368,838	961	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	52,700	114	
		法面工	m <sup>2</sup>	87,903	613	切土法面、盛土法面、法砕工
		擁壁工	式	1	2,866	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁、扶壁式擁壁
		排水工	式	1	461	管渠工、函渠工、水路工、等
		中央分離帯工	m	6,140	184	
		雑工	式	1	1,039	工事用道路・技術補助等
	橋梁費		式	1	13,794	
		100m以上	m	3,049	12,188	PC橋(1橋)、ME橋(12橋)
		100m未満	m	408	1,606	PC橋(4橋)、ME橋(3橋)
	トンネル費		式	1	7,463	
		NATM	m	2,126	7,463	8本(上下線)
		シールド	m	0	0	
	IC・JCT費		式	1	1,620	
		IC	箇所	1	1,620	平面Y型(1箇所)
		JCT	箇所	0	0	
	舗装費		式	1	1,147	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	88,229	1,147	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	0	0	
	附带施設費		式	1	1,302	
		交通管理施設工	式	1	891	標識工、防護柵工、道路照明工等
遮音壁		m	5,543	411		
②用地及び補償費		式	1	51		
	用地費		式	1	51	
		宅地	m <sup>2</sup>	0	0	
		田畑	m <sup>2</sup>	0	0	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	2,230	51	
補償費	式	1	0			
③間接経費		式	1	2,246	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費				33,861		



(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	東広島バイパス	4	9.6km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	9.6	2,100	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	10,890	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			12,990	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	東広島バイパス	4	9.6km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	9.6	2,028	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	8,616	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			10,644	