

一般国道54号 可部バイパス

## 道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道54号 <small>かべ</small> 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： <small>ひろしま ひろしま あさきた かべみなみ</small> 広島県広島市安佐北区可部南一丁目 至： <small>ひろしま ひろしま あさきた おおばやしちよう</small> 広島県広島市安佐北区大林町				延長	9.7km
事業概要	一般国道54号は、 <small>ひろしま ひろしま しまね まつえ</small> 広島県広島市から島根県松江市までを結ぶ延長約170kmの主要幹線道路である。 可部バイパスは、 <small>ひろしま ひろしま あさきた かべみなみ ひろしま あさきた おおばやしちよう</small> 広島県広島市安佐北区可部南一丁目と広島市安佐北区大林町を結ぶ延長9.7kmの道路である。 事業目的は、 <small>ひろしま かべ</small> 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図るものである。					
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 (R4年度末見込)	86%	供用済延長	8.2km	
計画交通量	14,600~42,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) <small>(事業全体)</small> 1.5 <small>(残事業)</small> 1.3	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 111 / 1,587 億円 事業費：76/1,471億円 維持管理費：36/116億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 145 / 2,438億円 走行時間短縮便益：140/2,236億円 走行費用減少便益：1.9/180億円 交通事故減少便益：2.6/22億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果	<small>(事業全体)</small> 交通量：B/C=1.4~1.7(交通量±10%) 事業費：B/C=1.5~1.5(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.5~1.6(事業期間±20%)					
事業の効果等	① 円滑なモビリティの確保 ・ 渋滞損失時間の削減が期待される【7,686.1万人・時間/年→7,351.1万人・時間/年】 ・ 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 ② 物流効率化の支援 ・ 沿線物流センター（広島市安佐北区）から広島湾岸部の取引先（広島市南区）までのアクセスが向上【下浜ヶ谷交差点～楠那町交差点：88分→72分】 ③ 国土・地域ネットワークの構築 ・ 日常活動圏の安芸高田市から中心都市の広島市への所要時間が短縮【安芸高田市～広島市：103分→87分】 ④ 個性ある地域の形成 ・ 広島市安佐動物公園（R2年間観光入込客数33万人）、土師ダム（R2年間観光入込客数10万人）へのアクセスが向上 ⑤ 安全で安心できるくらしの確保 ・ 第三次救急医療機関（広島市立北部医療センター安佐市民病院）へのアクセスが向上【安芸高田消防本部～安佐市民病院：55分→39分】 ⑥ 災害への備え ・ 広島県の地域防災計画における第1次緊急輸送道路として機能する ⑦ 地球環境の保全 ・ CO2排出量について、約10.4千トン/年の削減が期待される ⑧ 生活環境の改善・保全 ・ NOx排出量について、約22.9トン/年の削減が期待される ・ SPM排出量について、約1.4トン/年の削減が期待される					

関係する地方公共団体等の意見

広島市長の意見：

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。可部バイパスは、広島広域都市圏の連携強化に欠かせない道路であるとともに、交通混雑の緩和や災害に強い道路ネットワークの形成、安芸高田市方面から本年 5 月に開業した広島市立北部医療センター安佐市民病院へのアクセスが向上するなど、更なる都市圏の活性化に資するものであることから、早期完成に向けて、引き続き着実な事業展開が図られるようお願いいたします。特に、上根バイパスとの接続区間である大林地区の事業は、一般国道 183 号と交差する下浜ヶ谷交差点における交通混雑が解消されるとともに、並行する河川の氾濫など災害への脆弱性に課題のある現道区間を避けることができるようになることから、この区間の早期完成をお願いいたします。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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。

また、可部バイパス周辺では、平成 29 年 3 月に J R 可部線の延伸区間が開業し、令和 4 年 5 月に広島市立北部医療センター安佐市民病院が開院した。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和 4 年度末で事業全体の進捗率は 86%となる見込みである。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。

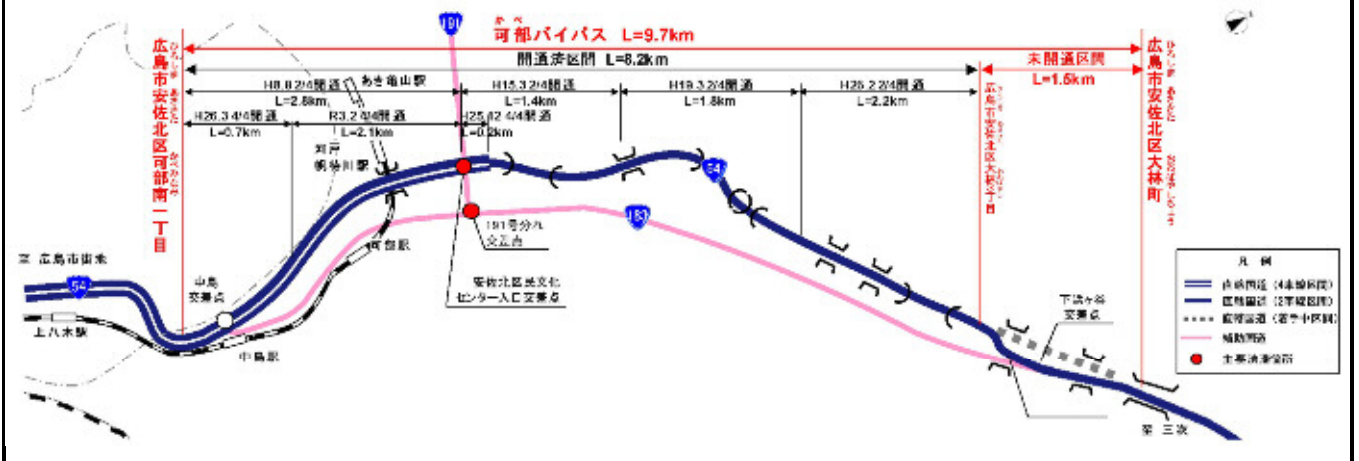
対応方針（原案）

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。

# 「事業再評価」

## 一般国道54号 <sup>か</sup> <sup>べ</sup>可部バイパス

令和4年 12月

国土交通省 中国地方整備局

# 1. 再評価の重点化・効率化判定票 (道路・街路事業)

一般国道54号 可部<sup>か</sup>バイパス<sup>へ</sup>

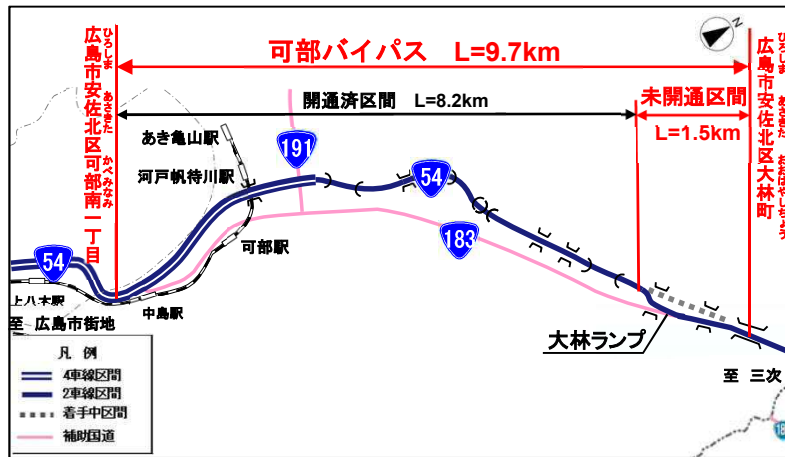
項目	判定		
	判断根拠	チェック欄	
事業を巡る社会経済情勢などの変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	対象路線沿線市町村の人口 H28 : 1,193,051人 → R4 : 1,186,408人 (広島市) 対象路線沿線市町村の自動車保有台数 H27 : 431,004台 → R2 : 434,656台	変化なし ■	変化あり □
前回評価からの事業費・事業期間の増加			
事業費の増加	全体事業費 : 736億円 (H29年度再評価時) → 736億円 (R4年度再評価時) ※増加率0%	増加無し ■	10%以内増加 □
事業期間の増加	S56→R4年 42年 (H29年度再評価時) → S56→R12年 50年 (R4年度再評価時) ※増加率19%	10%以内増加 □	10%超え ■
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	費用便益分析マニュアル H20.11 → R4.2に変更	変更なし □	変更あり ■
需要量の変化 (需要量等の減少が10%以内)	3,634,300TE/日 (H29年度再評価) → 4,081,100TE/日 (R4年度再評価) ※増加率12%	10%以下 □	10%超え ■
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークで新規事業化がない。	なし ■	あり □
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	直近3ヶ年の事業費の平均に対する分析費用 0.9% < 基準値 (1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 1.9 ≥ 基準値 (1.0)	満足している ■	満足していない □
前回評価で資料の作成を省略していない		省略していない □	省略している ■
前回評価で費用対効果分析を作成を省略していない		省略していない □	省略している ■
その他の事由 (重点的な評価が必要な特別な事由)	特になし		
以上により、審議区分 : <b>重点</b> 資料 : <b>作成</b> 費用対効果分析 : <b>実施</b> とする。			

# 2. 事業概要

## (1) 位置図

一般国道54号 可部バイパス

- 一般国道54号は、広島市を起点とし、三次市を経由し、松江市に至る延長約170km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。



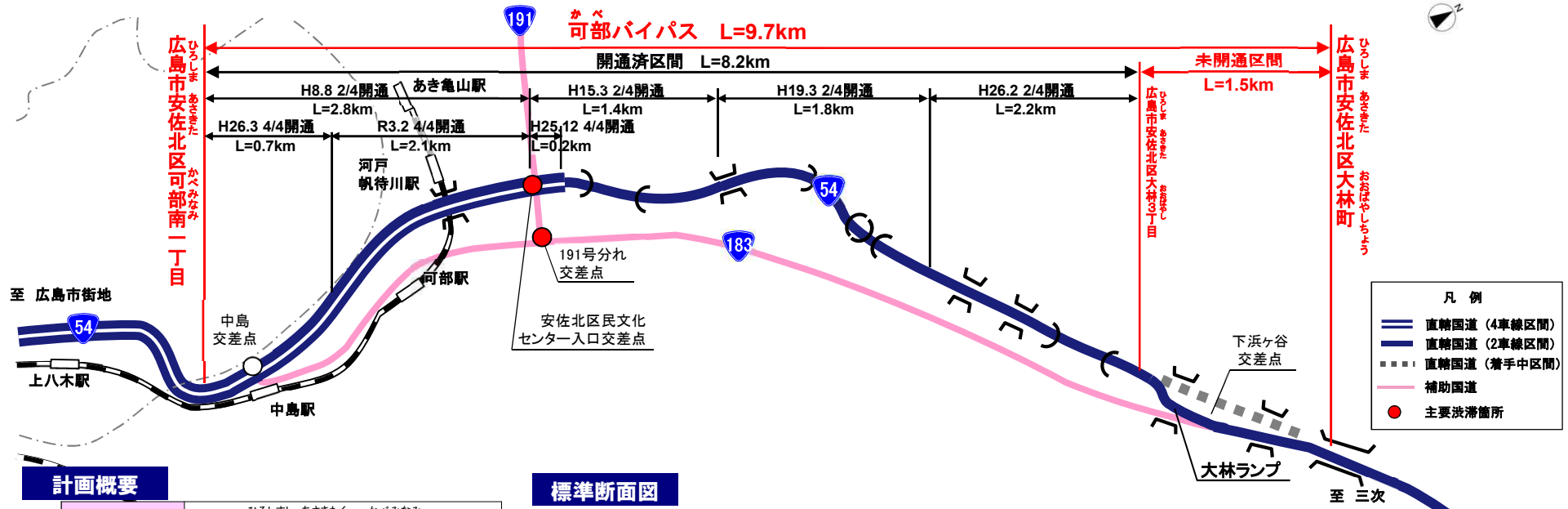
凡 例	
高規格道路	(開通済み)
	(事業中)
	(調査中) ※東広島廿日市道路 ※江府三次道路
直轄国道	(開通済み)
	(事業中)
補助国道	
今回評価路線	

# 2. 事業概要

## (2) 事業目的と計画概要

一般国道54号 可部バイパス

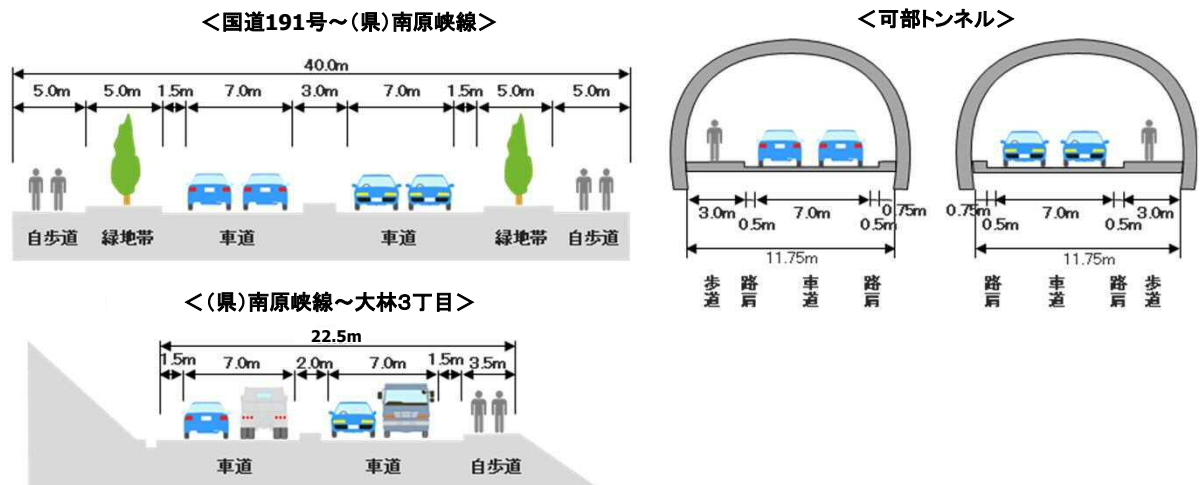
・可部バイパスの整備により、広島市安佐北区可部周辺の慢性的な交通混雑の緩和や安全・円滑な交通の確保を図る。



### 計画概要

起 終 点	起点：広島市安佐北区可部南1丁目 終点：広島市安佐北区大林町
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
都市計画決定	昭和56年12月
都市計画変更	平成15年2月
事業着手	昭和56年度
用地着手年度	昭和58年度
工事着手年度	平成2年度
全体事業費	736億円

### 標準断面図



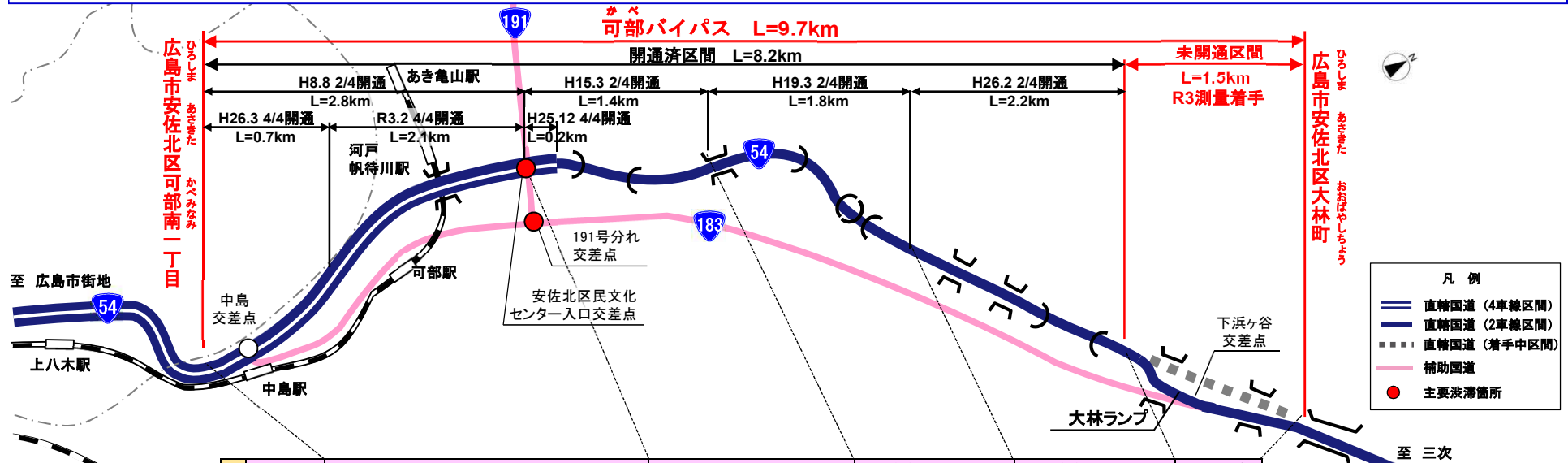


## 2. 事業概要

### (3) 事業経緯

一般国道54号 可部バイパス

・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車線で開通している。また、起点側市街地区間L=3.0kmについて、令和3年までに4車線で開通している。



事業経緯	区間	起点～	国道191号～	(県)南原狭線～	(市)山倉線～	大林ランプ～
	年度	国道191号区間	(県)南原狭線区間	(市)山倉線区間	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	暫定開通(平成8年8月)				
	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再評価を実施				
	平成18年度		用地着手		工事着手	
	平成20年度	中国地方整備局事業評価監視委員会で再評価を実施				
	平成23年度	中国地方整備局事業評価監視委員会で再評価を実施				
	平成25年度				暫定開通(平成26年2月)	
		4車線開通(平成26年3月)	一部4車線開通(平成25年12月)			
	平成26年度	中国地方整備局事業評価監視委員会で再評価を実施				
	平成29年度	中国地方整備局事業評価監視委員会で再評価を実施				
	令和2年度	4車線開通(令和3年2月)				



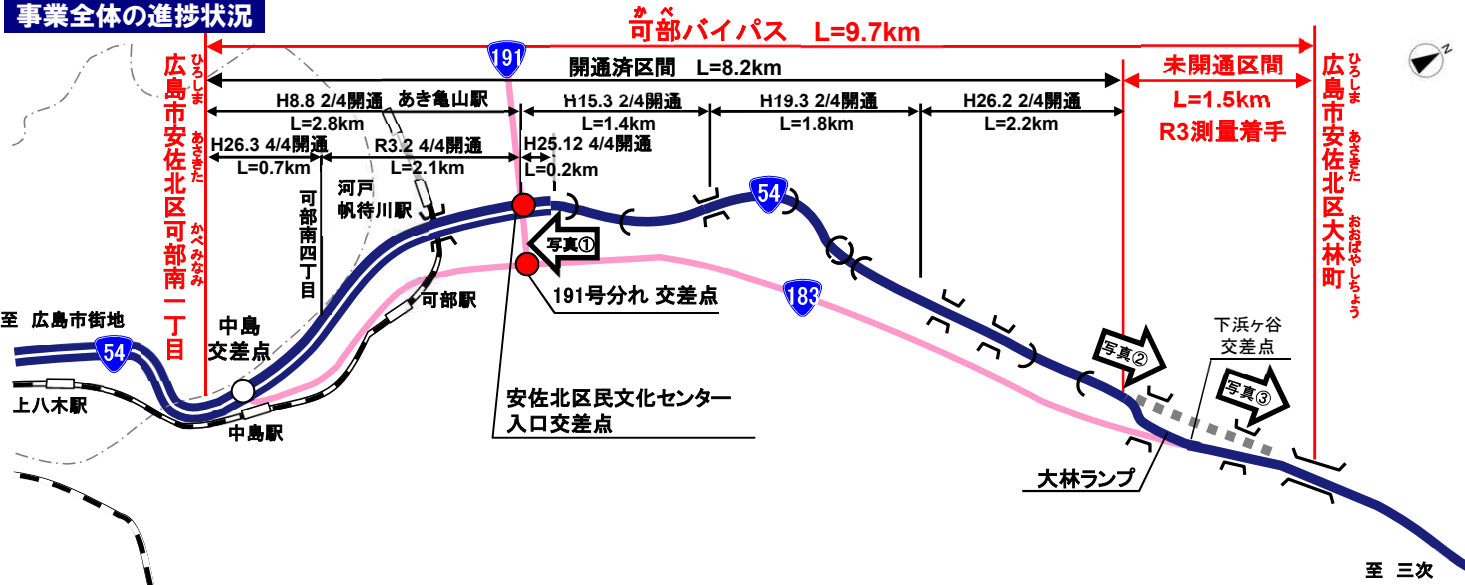
## 2. 事業概要

### (4) 事業進捗状況

一般国道54号 可部バイパス

- ・広島市安佐北区可部南四丁目～安佐北区民文化センター入口交差点間L=2.1kmを令和3年2月19日に4車線開通。
- ・効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、現在は大林ランプ北側の調査・設計を行っているところであり、可部バイパスの完成に向けて事業を推進していく。

#### 事業全体の進捗状況



【事業全体の進捗状況】  
(令和4年度末見込)

用地	96%
工事	69%
全体	86%

凡例

	直轄国道 (4車線区間)
	直轄国道 (2車線区間)
	直轄国道 (着手中区間)
	補助国道
	主要渋滞箇所

写真①: 4車線開通状況



写真②: 暫定2車線開通状況



写真③: 大林ランプ北側未開通区間



# 3. 前回評価時からの主な周辺環境の変化

一般国道54号 可部バイパス

- ・周辺に災害時の拠点機能としてヘリポートを備えた広島市立北部医療センター安佐市民病院が開院。(令和4年5月)
- ・安芸高田市吉田町に、広島県内で20番目となる道の駅「三矢の里あきたかた」が開業。(令和2年6月)



① 広島市立北部医療センター安佐市民病院



② 道の駅三矢の里あきたかた



# 4. 事業の必要性

## (1) 現状の課題

## 《整備効果》

課題①: 国道183号及び可部バイパス等の交通混雑



整備効果①: 円滑な交通の確保による渋滞の緩和

課題②: 国道183号及び可部バイパス等の交通事故



整備効果②: 円滑な交通の確保による死傷事故の削減

課題③: 災害時の通行規制



整備効果③: 災害時における代替路としての機能の確保

## (2) 道路整備により期待される効果

①: 高次医療施設への救急搬送



整備効果①: 高次医療施設への救急搬送活動の向上

②: 物流の効率化



整備効果②: 配送時間の定時性確保による効率化

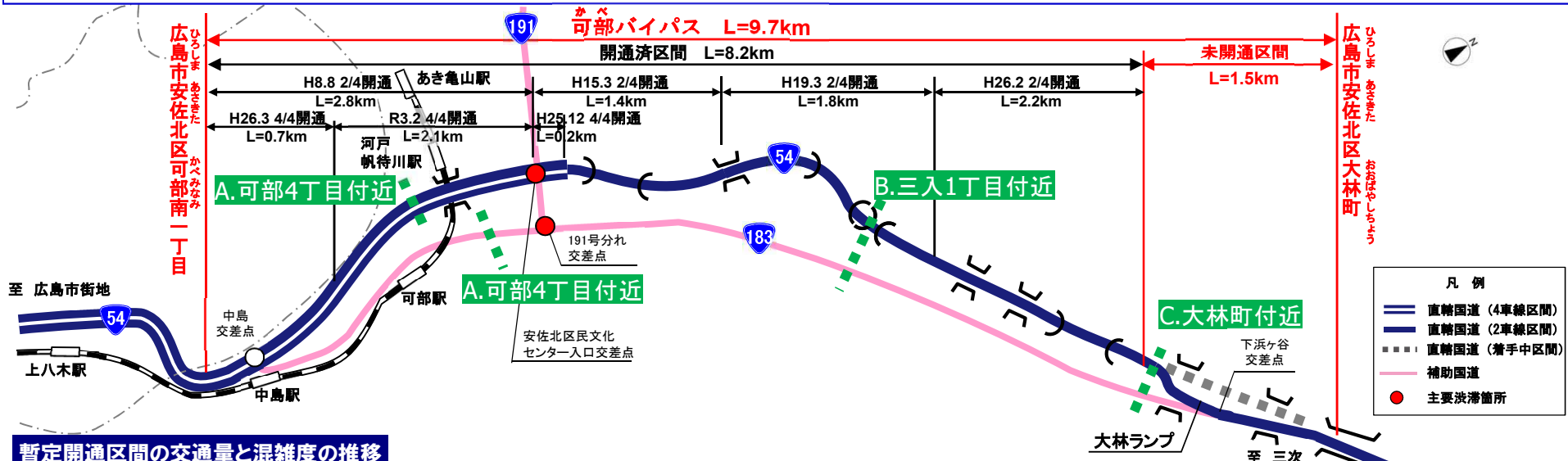
# 4. 事業の必要性

## (1) 現状の課題

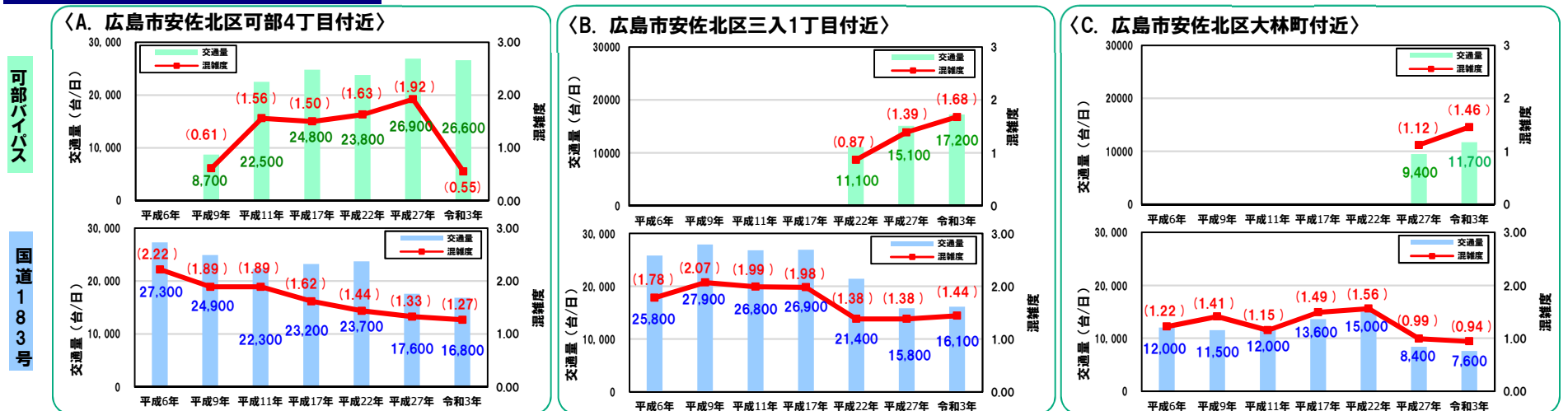
一般国道54号 可部バイパス

### 課題①交通混雑

- ・可部バイパス4車線区間(可部4丁目付近)では、車線数の増加により、混雑度が1.0以下となった。
- ・三入1丁目付近や大林町付近では、車線数の不足により交通量が交通容量を超えている。



### 暫定開通区間の交通量と混雑度の推移





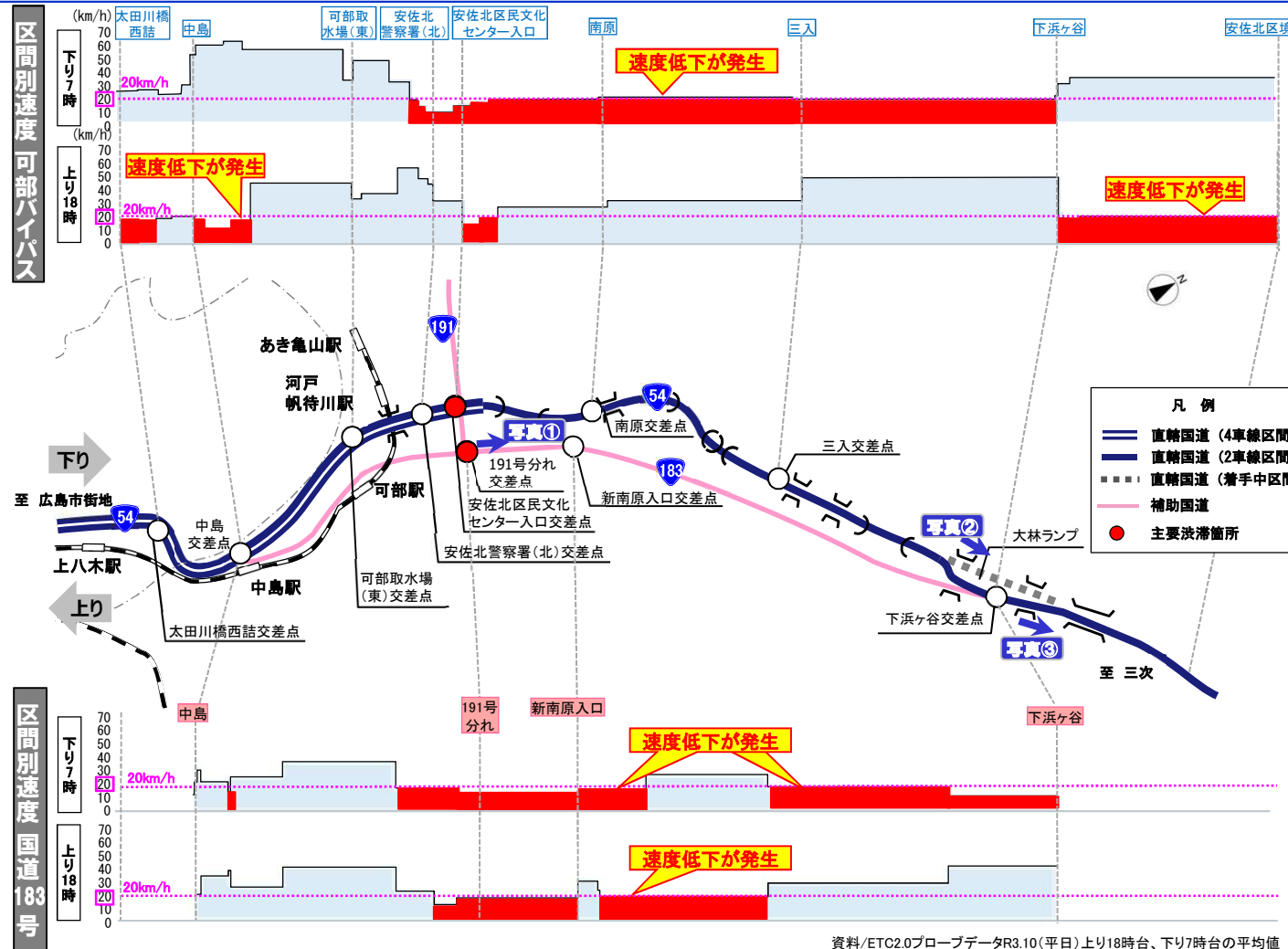
# 4. 事業の必要性

## (1) 現状の課題

一般国道54号 可部バイパス

### 課題①交通混雑

- 可部バイパス、国道183号では、朝ピーク時に下浜ヶ谷交差点を起点とした速度低下が発生している。また、夕ピーク時では、可部バイパスの下浜ヶ谷交差点、国道183号は国道191号分かれ交差点を起点とした速度低下がみられる。
- 未開通区間の整備や、暫定開通区間の4車線化により、速度低下区間の緩和が期待される。



資料/ETC2.0プローブデータR3.10(平日)上り18時台、下り7時台の平均値

# 4. 事業の必要性

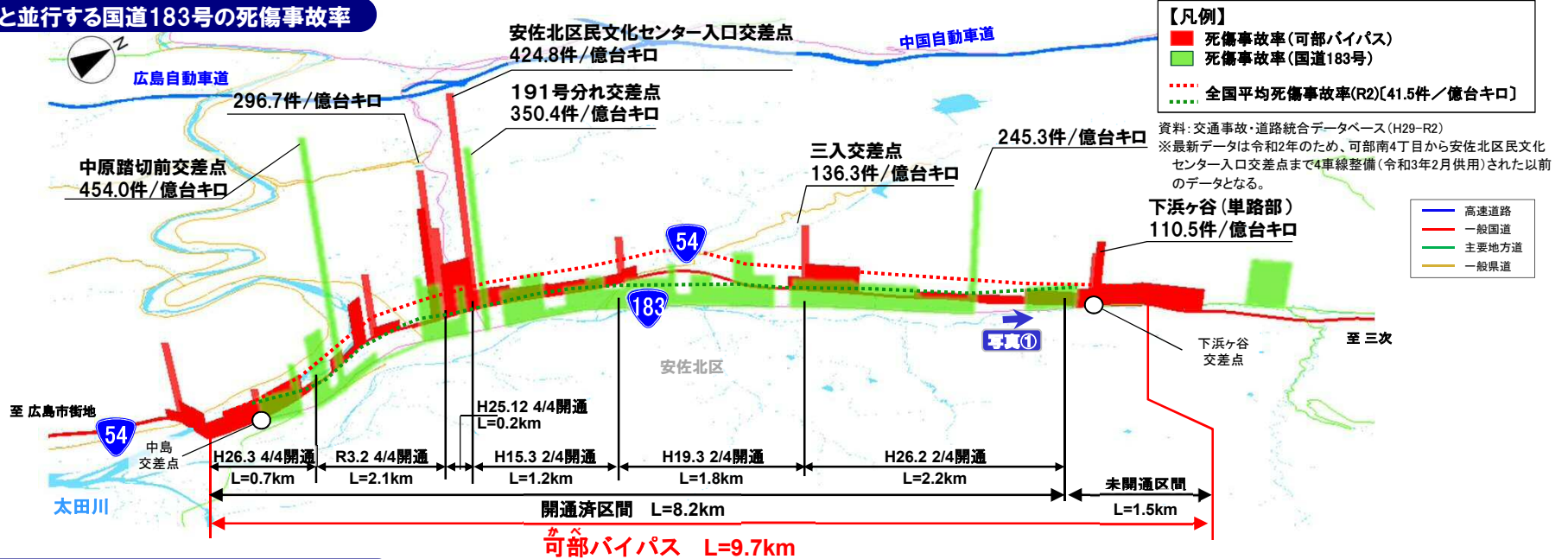
## (1) 現状の課題

一般国道54号 可部バイパス

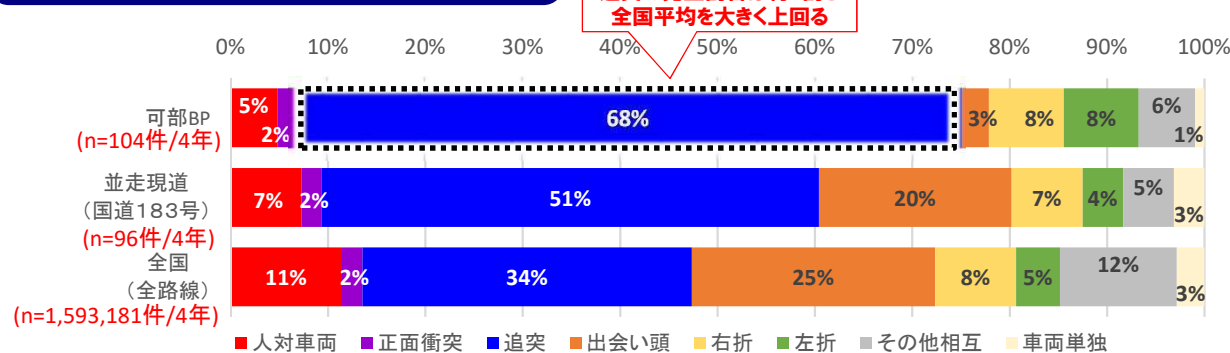
### 課題②交通事故

- ・可部バイパスで発生した死傷事故は、追突事故が約7割を占め、全国平均を大きく上回る。また並行する国道183号でも5割以上と高い傾向にある。
- ・可部バイパスの全線4車線開通により、死傷事故の減少が期待される。

#### 可部BPと並行する国道183号の死傷事故率



#### 可部バイパスと並行する国道183号の事故類型



写真①: 可部バイパスの事故発生状況

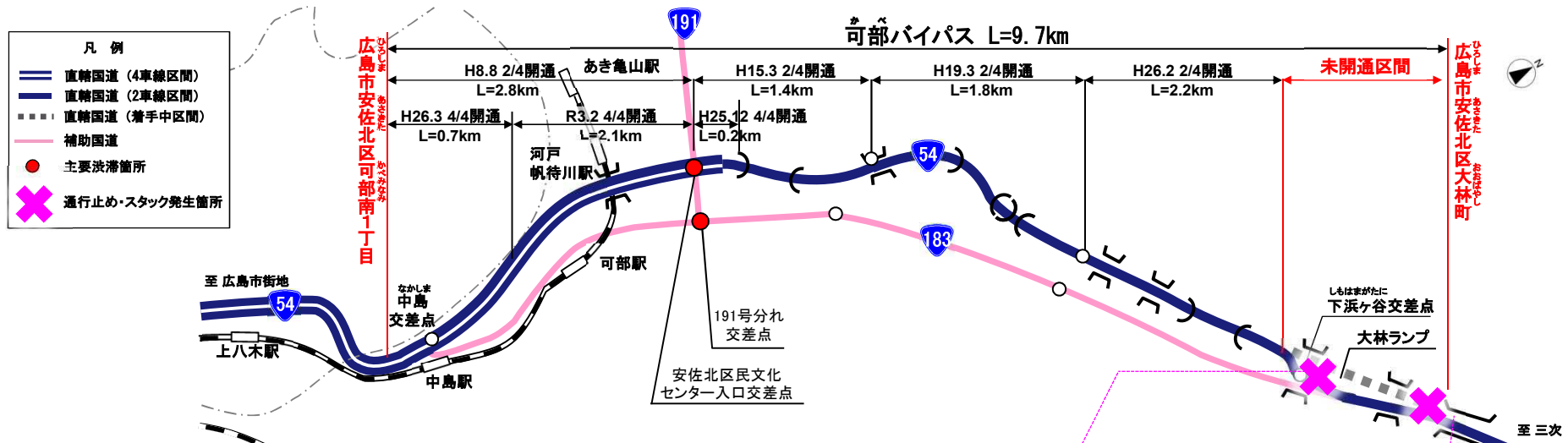
# 4. 事業の必要性

## (1) 現状の課題

一般国道54号 可部バイパス

### 課題③災害時の通行規制

- ・国道54号大林地区では平成26年8月20日に発生した豪雨災害や、平成29年1月14日の大雪による大型車のスタック等によって通行止めが発生した。
- ・可部バイパスが全線開通することにより、災害発生時の代替路として機能強化が期待される。



### 大林高架橋周辺における近年の通行規制発生状況

発生日	規制理由	規制状況	規制時間	
			開始	終了
H26.8.20	災害	通行止め(上下)	4:37	19:30
			14時間53分	
H29.2.17	事故	片側交互通行	7:40	9:01
			1時間21分	
H29.12.2	事故	通行止め(上下)	1:37	4:26
			2時間49分	
H30.11.19	事故	通行止め(上)	8:37	9:27
			0時間50分	

### 通行止め発生箇所 (国道54号 広島市安佐北区大林地区)



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) 4:37(通行止開始) ~ 平成26年8月20日(水) 19:30(解除)

### スタック発生箇所 (国道54号 広島市安佐北区大林地区)



内容	平成29年1月14日(土) 7:50頃、国道54号 広島市安佐北区大林町地内の大林高架橋(下り)で大型トラック1台がチェーン装着のため停車が発生
----	--



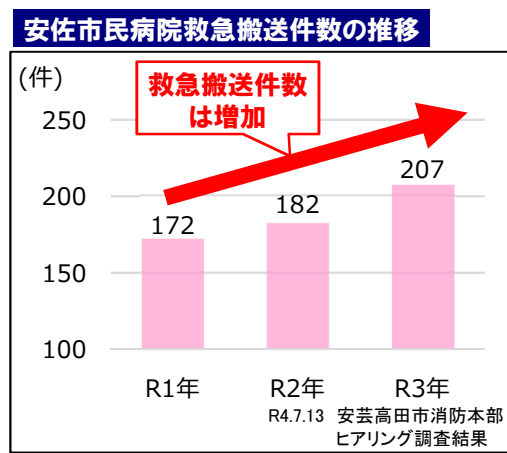
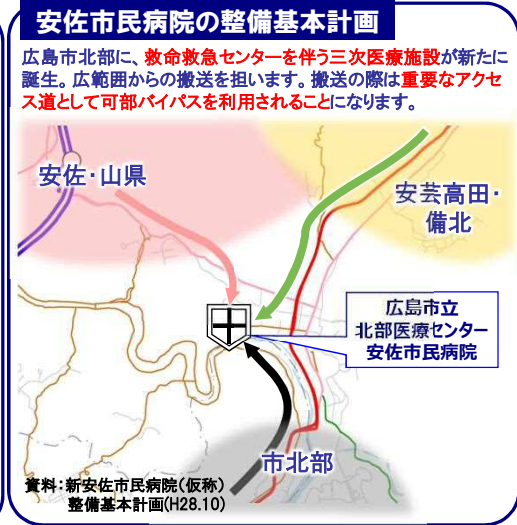
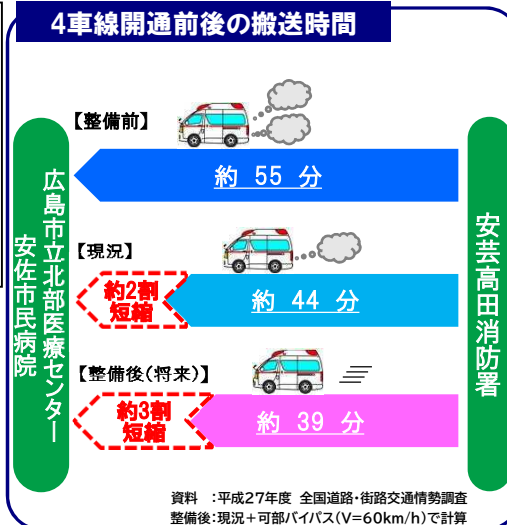
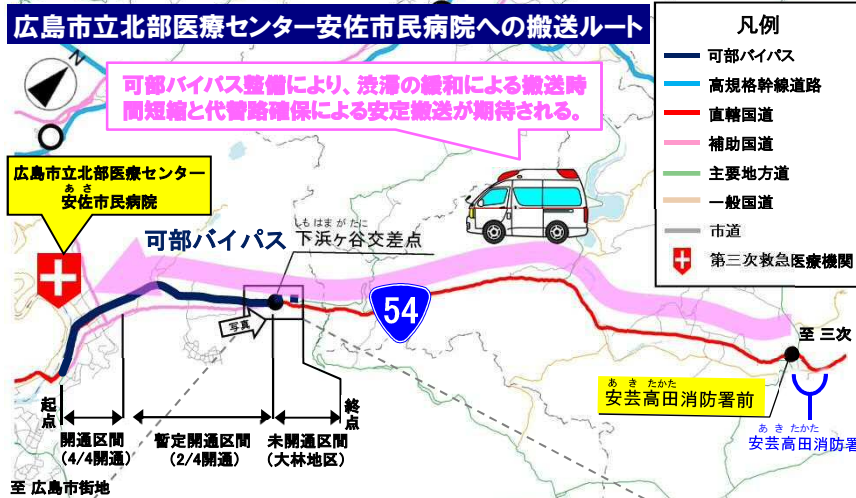
# 4. 事業の必要性

## (2) 道路整備により期待される効果

一般国道54号 可部バイパス

### ① 高次医療施設への救急搬送

- ・令和4年5月に救命救急センターを伴う「広島市立北部医療センター安佐市民病院」が移転・開院した。
- ・下浜ヶ谷交差点～可部バイパス終点間は、事故発生などによる交通規制時に代替路がない状況。
- ・可部バイパスの大林区整備及び4車線化により、渋滞の緩和による更なる搬送時間の短縮と代替路確保による安定した搬送が期待される。



#### 安芸高田市消防本部の声

・可部バイパスが整備されたことで搬送時間が大幅に短縮されましたが、2車線区間は幅員が狭いため、救急搬送時にスムーズに追い越しができない状況です。

・今後、全線4車線化により、更なる搬送時間の短縮と、安定した搬送ができることを期待しています。

R4.7.13 安芸高田市消防本部ヒアリング調査結果

# 4. 事業の必要性

## (2) 道路整備により期待される効果

一般国道54号 可部バイパス

### ② 物流の効率化

- 自動車部品製造会社で製造した部品は、可部バイパスを利用して取引先に供給している。
- 可部バイパス暫定開通後も交通混雑が残存しており、可部バイパス4車線化による輸送時間の更なる短縮、企業活動の活性化への支援が期待される。

#### 自動車部品製造会社の各拠点および取引先の立地状況

【主な製品(自動車部品)】

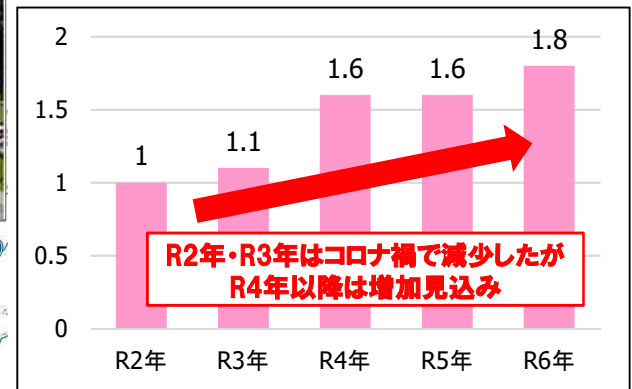
シリンダーブロックアッパー オイルポンプカバー



(資料/自動車部品製造会社 提供)



#### 自動車部品製造会社の出荷額の伸び率



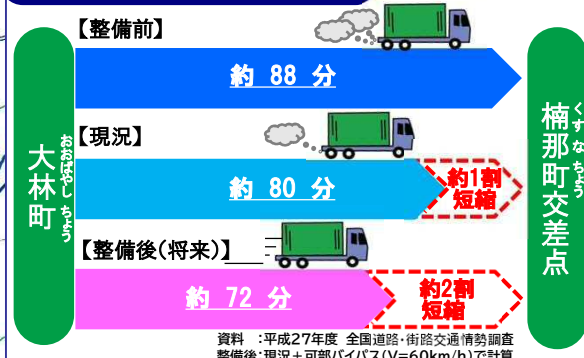
資料:R4.7.13 自動車部品製造会社ヒアリング調査結果  
 ※R4年以降は計画値  
 ※R2年の出荷額を1とした時の伸び率

全工場から搬送される製品が、可部バイパス区間を通過

各工場から自動車部品サプライヤーへ輸送

可部バイパス L=9.7km

#### 4車線開通前後の移動時間



#### 沿線企業の声

・可部バイパスの整備により、可部工場から広島市街南部の自動車部品サプライヤーまでの輸送時間が大きく短縮されました。

・可部バイパスは全工場から輸送経路として利用しているため、要の道路である。今後、全線4車線整備されることで、輸送時間の更なる短縮を期待しています。

R4.7.13 自動車部品製造会社ヒアリング調査結果



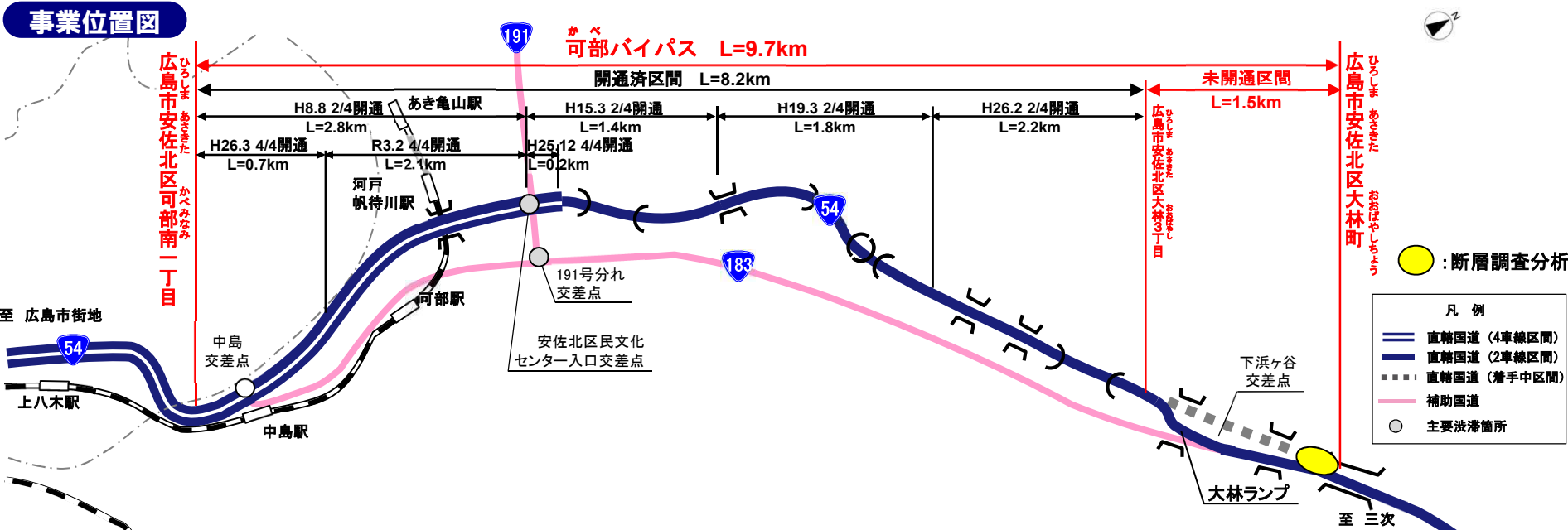
# 5. 事業期間増加の要因

一般国道54号 可部バイパス

## 断層調査・分析追加に伴う事業期間の精査

約8年の事業期間増

- ・R2まで安佐北区可部南一丁目から安佐北区民文化センター入口交差点間の4車線化実施。
- ・R3より安佐北区大林三丁目から大林町間の調査を開始。
- ・既往文献の上根断層について、当時の現地踏査では確認されず、事業への影響は無いと判断していた。
- ・R4年度の設計において、近年活用されているLP<sup>※1</sup>により地形判読を行ったところ、橋架の計画地付近を断層が交差している可能性がある事が判明し、事業期間の精査を行った。
- ・事業期間精査により、用地買収・調査設計3年、工事5年の合計8年の事業期間増加を見込む。



※:事業期間は、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではないため、毎年度の予算状況や用地・工事の進捗などの不確定要素により、実際の事業展開とは異なることがある。

※1: LP(レーザープロファイラー)とは、航空機等からレーザー光を地表に照射し、その反射光から地形を精密に測定する技術



# 6. 今回のとりまとめ結果

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

## ◆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)	1,587	111
事業費	1,471	76
維持管理費	116	36
便益額 (B)	2,438	145
走行時間短縮便益	2,236	140
走行経費減少便益	180	1.9
交通事故減少便益	22	2.6
費用便益比	1.5	1.3

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。

## ◆まとめ

計画交通量	総事業費	総費用(C)	3便益(B)	費用対効果(B/C) ( )内は残事業B/C
14,600~42,500台/日	約736億円	1,587億円	2,438億円	1.5 (1.3)

※基準年: R4年

## ◆地域から期待される道路の役割

- ①環境への影響を考慮した効果 [ 約10.4千トン/年のCO2削減 ]
- ②地域連携ネットワークの形成 [ 安芸高田市役所~広島市役所までの所要時間短縮約16分 (103分→87分) ]
- ③高次医療施設への救急搬送 [ 安芸高田消防本部~安佐市民病院までの所要時間短縮約16分 (55分→39分) ]
- ④物流効率化の確保 [ 大林町<sup>おおほやしちよ</sup>~楠那町<sup>くすなちよ</sup>交差点までの所要時間短縮約16分 (88分→72分) ]
- ⑤沿道環境の改善 [ NOx排出量: 約22.9t/年 (0.5%) 削減、SPM排出量: 約1.4t/年 (0.6%) 削減 ]

# 今後の対応方針（原案）

一般国道54号 可部<sup>かべ</sup>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

- ◇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。
- ◇可部バイパス周辺では、令和4年5月に広島市立北部医療センター安佐市民病院が開院した。

#### 2) 事業の効果

- ◇費用便益比(B/C)=1.5(事業全体) 1.3(残事業)
- ◇道路の役割
  - ①環境への影響を考慮した効果[約10.4千トン/年のCO<sub>2</sub>削減]
  - ②地域連携ネットワークの形成[安芸高田市役所～広島市役所までの所要時間短縮約16分(103分→87分)]
  - ③高次医療施設への救急搬送[安芸高田消防本部～安佐市民病院までの所要時間短縮約16分(55分→39分)]
  - ④物流効率化の確保[大林町～楠那町交差点までの所要時間短縮約16分(88分→72分)]
  - ⑤沿道環境の改善[NOx排出量:約22.9t/年(0.5%)削減、SPM排出量:約1.4t/年(0.6%)削減]

#### 3) 事業の進捗状況

- ◇現在までに、起点から可部トンネル南側までの3kmは4車線化完成済み、残り5.2kmは暫定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車線開通後の残る区間に対し、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再評価に係る対応方針(原案)については異存ありません。可部バイパスは、広島広域都市圏の連携強化に欠かせない道路であるとともに、交通混雑の緩和や災害に強い道路ネットワークの形成、安芸高田市方面から本年5月に開業した広島市立北部医療センター安佐市民病院へのアクセスが向上するなど、更なる都市圏の活性化に資するものであることから、早期完成に向けて、引き続き着実な事業展開が図られるようお願いいたします。特に、上根バイパスとの接続区間である大林地区の事業は、一般国道183号と交差する下浜ヶ谷交差点における交通混雑が解消されるとともに、並行する河川の氾濫など災害への脆弱性に課題のある現道区間を避けることができるようになることから、この区間の早期完成をお願いします。

### 【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

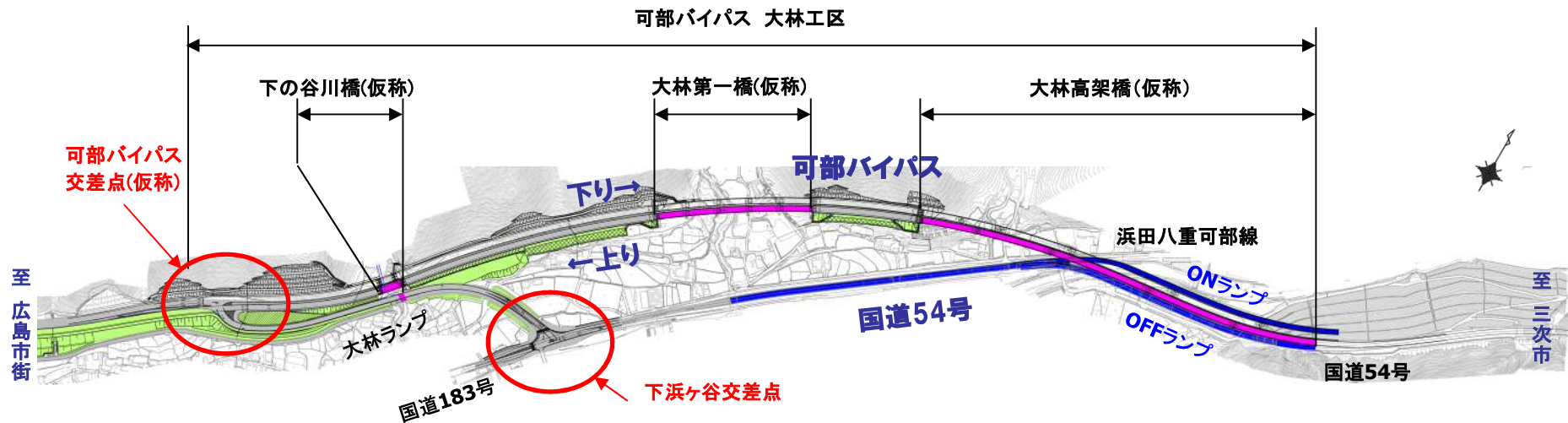
	前回評価 (H29年度)	今回評価 (R4年度)	備 考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	L=9.7km	L=9.7km	—
計画交通量	16,700～50,700台/日	14,600～42,500台/日	・将来交通需要推計ベースの変更 (H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース →H27年度全国道路・街路交通情勢調査ベース)
総事業費	約736億円	約736億円	—
総費用 (C)	1,072億円	1,587億円	・基準年の変更(H26→R4) ・事業期間の増加(42年→50年)
3便益計 (B)	2,383億円	2,438億円	・将来交通需要推計ベースの変更 (H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース →H27年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・「費用便益分析マニュアル」改定(R4.2)による変更 ・基準年の変更(H26→R4) ・供用開始年度の変更(R5→R13)
費用対効果 (B/C)	2.2	1.5	—

# <参考>可部バイパス(大林工区) 当面の整備方針

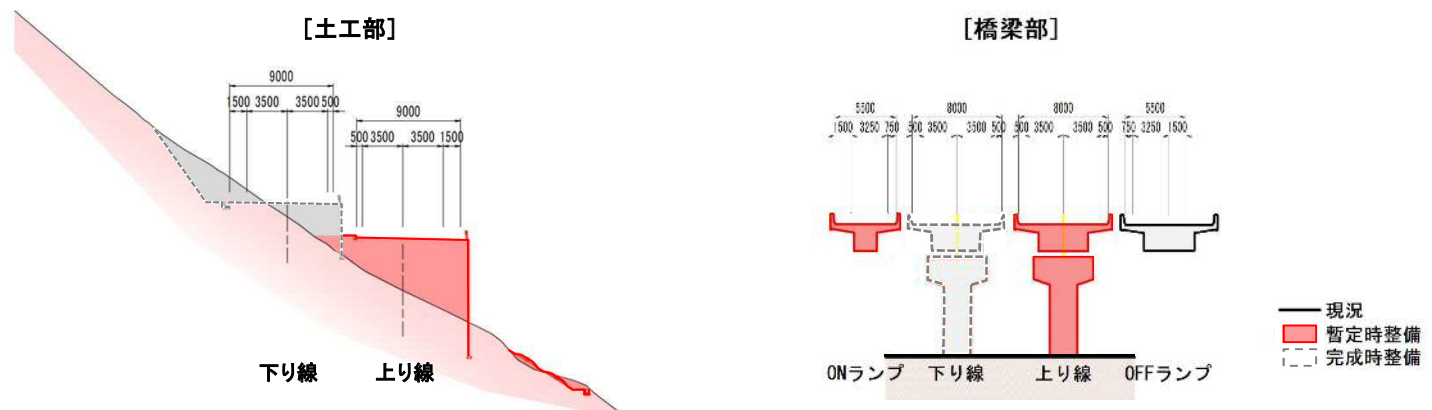
一般国道54号 可部バイパス

- ・一般国道54号可部バイパスの大林工区は工事未整備区間で、路線の北端1.5kmに位置しています。
- ・大林工区の道路整備を実施することで、上根バイパス高架道路へつながる新たなルートが完成し、渋滞緩和や冬期交通の安全性確保、強靱な道路ネットワークの確保が期待されます。
- ・当面の対応として、本線2車線及びONランプの整備を行う予定です。

## ■ 平面図



## ■ 標準断面図





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65号  
国中整港計第23号  
令和4年11月10日

広島市長 様

国土交通省  
中国地方整備局長  
( 公印省略 )

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針  
(原案)の作成に係る意見照会について (依頼)

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領（以下「実施要領」という。）に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を確保するため、中国地方整備局事業評価監視委員会（以下「委員会」という。）において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、令和4年12月20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評価監視委員会」へ諮る対応方針（原案）を作成します。

■ご意見の送付期限：令和4年12月2日（金）までをお願いします。

※様式自由

■送付先・お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

建設専門官 小田（内線：3153）

主査 鎌木（内線：3186）

TEL：082-221-9231（代表）

FAX：082-511-6359

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館

( 公 印 省 略 )  
広 路 計 第 7 6 号  
令 和 4 年 1 2 月 1 日

国土交通省中国地方整備局長  
森戸 義貴 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）

令和 4 年 11 月 10 日付け国中整企画第 65 号及び国中整港計第 23 号で意見照会の  
あったこのことについては、下記のとおりです。

記

一般国道 5 4 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。

可部バイパスは、広島広域都市圏の連携強化に欠かせない道路であるとともに、交  
通混雑の緩和や災害に強い道路ネットワークの形成、安芸高田市方面から本年 5 月に  
開業した広島市立北部医療センター安佐市民病院へのアクセスが向上するなど、更な  
る都市圏の活性化に資するものであることから、早期完成に向けて、引き続き着実な  
事業展開が図られるようお願いします。

特に、上根バイパスとの接続区間である大林地区の事業は、一般国道 183 号と交差  
する下浜ヶ谷交差点における交通混雑が解消されるとともに、並行する河川の氾濫な  
ど災害への脆弱性に課題のある現道区間を避けることができるようになることから、  
この区間の早期完成をお願いします。

