

事後評価結果（令和5年度）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：高松 諭

事業名	一般国道185号 <small>やすみやま</small> 休山改良	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 くれ ほんどおり</small> 広島県呉市本通6丁目 至： <small>ひろしま くれ あがちゅうおう</small> 広島県呉市阿賀中央6丁目	延長	2.6km			

事業概要

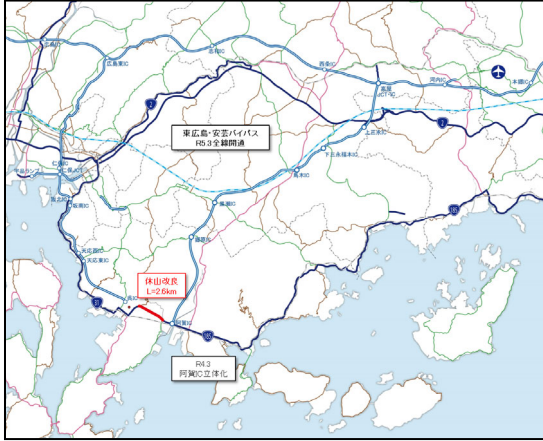
一般国道185号は、広島県呉市から三原市へ至る延長約70kmの主要幹線道路である。
休山改良は、呉市の東西を連絡する延長2.6kmのバイパスである。

事業の目的・必要性

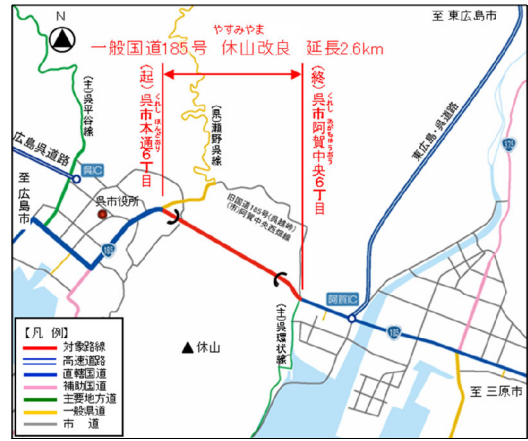
事業目的は、交通渋滞の緩和や交通安全の確保である。

事業概要図

■位置図



■平面図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S61年度	用地着手	H元年度	供用年	(当初) S61/H22	変動	1.3倍	
		都市計画決定	S61年度	工事着手	H6年度	(暫定/完成)	(実績) S61/H30			
	事業費	計画時	(名目値) - / 約450億円	実績	(名目値) - / 約412億円	(暫定/完成)	(実績値) - / 約384億円	変動		0.9倍
		(暫定/完成)	(実績値) - / 約435億円	(暫定/完成)	(実績値) - / 約384億円					
交通量 (当該路線)	計画時				実績				0.9倍	
	(暫定/完成)	- / 44,900台/日			(暫定/完成)	- / 41,000台/日			変動	
旅行速度向上	13.1 km/h → 31.8 km/h		交通事故減少		161.2件/億台キロ → 46.3件/億台キロ					
	(供用前現道→当該路線)	(供用前年次) H11年度	(供用後年次) R4年度	(供用前現道→供用後現道)	(供用前年次) H10-13年	(供用後年次) R4.3.19-R5.5.31				
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	3.3	総費用	532億円	総便益	1,761億円	基準年 平成16年			
			事業費：504億円		走行時間短縮便益：1,570億円					
			維持管理費：28億円		走行経費減少便益：142億円					
					交通事故減少便益：49億円					
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	2.6	総費用	886億円	総便益	2,276億円	基準年 令和5年			
			事業費：840億円		走行時間短縮便益：1,869億円					
			維持管理費：46億円		走行経費減少便益：330億円					
					交通事故減少便益：77億円					
事業遅延による コスト増			費用増加額	- 億円	便益減少額	- 億円				
事業遅延の理由	特になし。									
交通量変動の理由	計画時に予測された呉市のR2将来人口に比較して、実績のR2国勢調査の人口は少ないことから、呉市に関連するOD需要が想定以上に減少し、休山改良の交通量に変動が生じたものと考えられる。									

事業の効果等	客観的評価指標に対応する事後評価項目
	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間が削減した。【74.7万人時間/年】 ・旅行速度が改善した。【呉市本通6丁目～呉市阿賀中央2丁目：旅行速度13.1km/h⇒31.8km/h】 ・バス路線の利便性が向上した。 ・新幹線駅へのアクセスが向上した。【呉市役所～東広島駅：46分⇒35分】 ・第二種空港（広島空港）へのアクセスが向上した。【呉駅～広島空港：60分⇒49分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾へのアクセスが向上した。【東広島市役所～呉港：68分⇒57分】 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「広島呉道路」の一部として位置付けられている。 ・隣接した日常生活圏中心都市間の所要時間が短縮した。【呉市役所～東広島市役所：64分⇒53分】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上した。【呉市役所～広支所：25分⇒14分】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光地（大和ミュージアム、グリーンピアせとうち、呉市立美術館）へのアクセスが向上した。 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第三次救急医療機関へのアクセスが向上した。【呉市広市民センター～呉医療センター：27分⇒17分】 <p>⑥ 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広島県の第1次緊急輸送道路に指定されている。 <p>⑦ 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂排出量が削減した。【削減量：約7.7千t/年、1513.5千t/年→1505.8千t/年】 <p>⑧ 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO_x排出量が削減した。【削減量：約17.2t/年、3166.0t/年→3148.9t/年】 ・SPM排出量が削減した。【削減量：約1.0t/年、167.4t/年→166.5t/年】
	その他評価すべきと判断した項目 特になし
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目
	<ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は実施していない。
	その他評価すべきと判断した項目 特になし
事業を巡る社会経済情勢等の変化	
<ul style="list-style-type: none"> ・呉市の人口は、平成17年をピークに、近年減少傾向。【昭和60年：226千人→令和2年：215千人】 ・呉市の自動車保有台数は、平成17年をピークに、近年減少傾向。【平成14年：101千台→令和2年：132千台】 	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	
<ul style="list-style-type: none"> ・休山改良は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、今後の事後評価の必要はないと考える。 ・休山改良の整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。 	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	
<ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿（地域の取組）と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。 ・今後周辺の道路整備が進み更なるネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。 	
特記事項	
特になし	

※ 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。