

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 西広島バイパス
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	事業の効率性	便益が費用を上回っている	費用便益比(B/C) = 1.8 (経済的純現在価値(B-C) = 355億円、経済的内部収益率(EIRR) = 7.5%)
	事業実施環境	ルート確定済	(都市計画決定: 観音本町~平野町: 平成6年8月18日) (都市計画変更: 佐方~地御前: 平成9年5月8日)
		円滑な事業執行の環境が整っている	

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 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(人・時間)及び削減率	区間b(当該区間/平行区間)について: 国道2号(広島市中区平野町~廿日市市地御前) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間: 2,967千人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率: 約1割削減(2,967千人・時間/年 2,696千人・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	対象区間(中区竹屋町)、改善見込み(14.7km/h 29.7km/h) 西区観音本町、改善見込み(19.7km/h 26.1km/h)
		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/日以上上の踏切道の除却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	西広島駅~市役所前、己斐~旭町、広島バスセンター~藤の木団地間のバス路線の利便性が向上
		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	廿日市市地御前~広島駅(新幹線)、32分 29分
		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	
	物流効率化の支援	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向上が見込まれる	
		現道等における、総重量25tの車両もしくはISO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	

1. 活力	都市の再生	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	当該路線は広島市中区、西区を通過し、市街地から西部方面への放射軸に該当する	
		幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である		
		DID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		
	国土・地域ネットワークの構築	高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり		
		地域高規格道路の位置づけあり	広島西道路	
		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(A'路線としての位置づけがある場合)		
		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		
		現道等における交通不能区間を解消する		
		現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
		日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	対象地区：廿日市市地御前 日常活動圏中心都市：広島市 改善見込み(22分 20分)	
	個性ある地域の形成	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		
		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		
		主要な観光地へのアクセス向上が期待される	世界文化遺産厳島神社を擁する観光地宮島(26.4万人/年)	
		新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	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	
			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経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
無電柱化による美しい町並みの形成		対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり		
		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)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する		
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向上が見込まれる	廿日市市地御前～広島市民病院、27分 25分		

3. 安全	安全な生活環境の確保	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	
		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児童、園児が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	
	災害への備え	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	
		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5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	第一次緊急輸送道路に位置づけ
		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	
		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）	
		現道等の防災点検又は震災点検要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	
		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	
4. 環境	地球環境の保全	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	
	生活環境の改善・保全	現道等における自動車からのNO2排出削減率	
		現道等における自動車からのSPM排出削減率	
		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	事業実施前の平行区間・現道等における夜間要請限度超過の状況（騒音レベル77dB、箇所数2・延長2.0km）、改善の見込み（延長2.0km）、環境基準類型指定地域又は騒音規制区域の指定状況（環境基準類型C地域）
		その他、環境や景観上の効果が期待される	街路部の交通量減少により、沿道における生活環境の改善が期待される
5. その他	他のプロジェクトとの関係	関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	一般国道2号広島南道路と一体整備により機能分担を図る（広島南道路：通過交通処理、西広島バイパス：多量の都市内交通処理）
		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期待される	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・B Pの別
一般国道2号	西広島バイパス	L = 19.4 km	地域高規格	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
61,400	2~4	中国地方整備局

費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成15年度		
単純合計	1,022億円	407億円	1,429億円
うち残事業分	456億円	38億円	494億円
基準年における 現在価値 (C)	1,666億円	581億円	2,247億円
うち残事業分	405億円	15億円	420億円

便 益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成 1 5 年度			
供 用 年	平成 2 1 年度			
単年便益 (初年便益)	32億円	2億円	2億円	36億円
基準年における 現在価値 (B)	16,829億円	1,879億円	744億円	19,452億円
うち残事業分	605億円	132億円	38億円	775億円

結 果

費用便益比 (事業全体)	8.7
費用便益比 (残事業)	1.8

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。

交通状況の変化

事業名：西広島バイパス（事業全体）

（推計時点 H11年、廿日市市地御前～広島市佐伯区五日市中央 区間：8.2kmの部分供用時を示す）

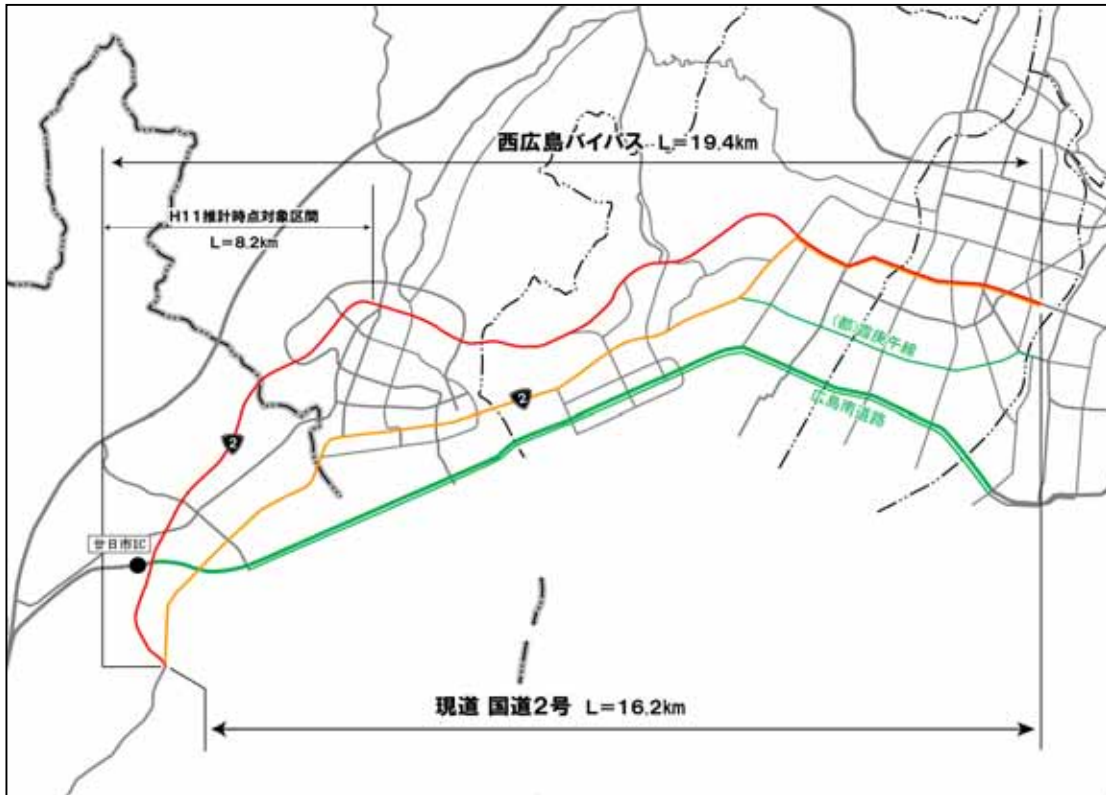
			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 [バイパス等] ：8.2km	交通量	[台/日]	37,100	51,300	
	走行時間	[分]	30	16	
	走行時間費用	[億円/年]	294.37	220.51	
主な周辺道路	現道(国道2号) ：16.2km	交通量	[台/日]	28,800	27,300
		走行時間	[分]	39	38
		走行時間費用	[億円/年]	309.73	285.81
	広島南道路： 6.5km	交通量	[台/日]	33,300	26,900
		走行時間	[分]	15	13
		走行時間費用	[億円/年]	128.60	94.88
	都)霞庚午線： 4.5km	交通量	[台/日]	41,400	41,900
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	113.02	114.96
その他道路合計 ：1116.8km	走行時間費用	[億円/年]	8817.86	8788.03	

			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：1152.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	9663.58	9504.19	159.39

四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

- 1：交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- 2：走行時間については、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：走行時間費用については、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：主な周辺道路については、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。

事業名：西広島バイパス



【注】当該事業においては、完成供用予定までの期間に繰り返し部分供用を行っているため供用区間毎に分けて便益等の計算を行っている。また、便益は各部分供用区間毎に、各当該区間の整備あり、整備なしの状況を比較して算出するとともに、その後の各年次の便益は総走行台キロの伸びを考慮して算出している。このため、全区間について整備がある場合と整備が全くない場合を直接的に比較することができない。

(参考：完成供用時[H20年])

	評価区間 距離 [km]	各部分供用時の 走行時間短縮便益 [億円/年]	完成供用時の 走行時間短縮便益 [億円/年]
広島市佐伯区五日市中央～西区庚午北	7.0 (7.0)	31.84 (S46)	86.40
廿日市市地御前～広島市西区観音本町	17.1 (10.1)	41.90 (S49)	95.22
廿日市市地御前～広島市佐伯区 五日市中央(4車線化)	8.2 (0.0)	159.39 (H11)	172.41
広島市西区庚午北～西区観音本町	1.9 (0.0)	34.45 (H15)	35.45
広島市西区観音本町～中区平野町 及び 廿日市市下平良～地御前	3.5 (2.3)	44.97 (H20)	44.97
合計	37.7 (19.4)	-	434.46

：評価区間距離には拡幅等の延長を含んでいる。()内の数値は新規供用延長を表している。

交通状況の変化

事業名：西広島バイパス（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 [バイパス等] : 19.4km	交通量	[台/日]	53,700	52,200	
	走行時間	[分]	24	28	
	走行時間費用	[億円/年]	341.11	374.15	
主な周 辺道路	現道(国道 2号) : 16.2km	交通量	[台/日]	41,600	40,200
		走行時間	[分]	54	53
		走行時間費用	[億円/年]	607.30	579.17
	広島南道 路: 27.9km	交通量	[台/日]	36,700	33,800
		走行時間	[分]	35	35
		走行時間費用	[億円/年]	307.69	279.97
	都)霞庚 午線: 4.5km	交通量	[台/日]	31,800	30,000
		走行時間	[分]	10	9
		走行時間費用	[億円/年]	82.86	77.08
その他道路合計 : 1282km	走行時間費用	[億円/年]	9949.87	9941.12	
			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 : 1350km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11288.83	11251.49	37.33

四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

- 1 : 交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- 2 : 走行時間については、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 : 走行時間費用については、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 : 主な周辺道路については、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。

費用便益分析の条件

事業名: 西広島バイパス

(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15年8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	40年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成15年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	(H42):残事業の場合
	複数時点での推計	全事業の場合
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
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)	(H11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) ()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	
	転換率式を用いた配分	
	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	
	簡易手法の場合	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()
その他()		
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。)	

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:西広島バイパス(残事業)

採用単価の根拠:一般国道(直轄)雪寒費除く

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.27	3.5	0.945

年次	年度	割引率	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 16	0.9615	45.10	43.37		
-4年目	H 17	0.9246	101.50	93.84		
-3年目	H 18	0.8890	145.30	129.17		
-2年目	H 19	0.8548	116.89	99.92		
-1年目	H 20	0.8219	35.40	29.10		
供用開始年次	H 21	0.7903	12.30	9.72	0.95	0.75
1年目	H 22	0.7599			0.95	0.72
2年目	H 23	0.7307			0.95	0.69
3年目	H 24	0.7026			0.95	0.66
4年目	H 25	0.6756			0.95	0.64
5年目	H 26	0.6496			0.95	0.61
6年目	H 27	0.6246			0.95	0.59
7年目	H 28	0.6006			0.95	0.57
8年目	H 29	0.5775			0.95	0.55
9年目	H 30	0.5553			0.95	0.52
10年目	H 31	0.5339			0.95	0.50
11年目	H 32	0.5134			0.95	0.49
12年目	H 33	0.4936			0.95	0.47
13年目	H 34	0.4746			0.95	0.45
14年目	H 35	0.4564			0.95	0.43
15年目	H 36	0.4388			0.95	0.41
16年目	H 37	0.4220			0.95	0.40
17年目	H 38	0.4057			0.95	0.38
18年目	H 39	0.3901			0.95	0.37
19年目	H 40	0.3751			0.95	0.35
20年目	H 41	0.3607			0.95	0.34
21年目	H 42	0.3468			0.95	0.33
22年目	H 43	0.3335			0.95	0.32
23年目	H 44	0.3207			0.95	0.30
24年目	H 45	0.3083			0.95	0.29
25年目	H 46	0.2965			0.95	0.28
26年目	H 47	0.2851			0.95	0.27
27年目	H 48	0.2741			0.95	0.26
28年目	H 49	0.2636			0.95	0.25
29年目	H 50	0.2534			0.95	0.24
30年目	H 51	0.2437			0.95	0.23
31年目	H 52	0.2343			0.95	0.22
32年目	H 53	0.2253			0.95	0.21
33年目	H 54	0.2166			0.95	0.20
34年目	H 55	0.2083			0.95	0.20
35年目	H 56	0.2003			0.95	0.19
36年目	H 57	0.1926			0.95	0.18
37年目	H 58	0.1852			0.95	0.17
38年目	H 59	0.1780			0.95	0.17
39年目	H 60	0.1712	0.00	0.00	0.95	0.16
合計			456.49	405.11	37.80	15.37
単純事業費計			456.49		37.80	

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。

注3) 維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。

走行時間短縮便益の現在価値算定表

箇所名:西広島8P(全事業)

Table with columns for year (年次), vehicle type (乗用車, 貨物車, 全車), and various financial metrics including walking time reduction benefits (走行時間短縮便益), walking cost reduction benefits (走行経費減少便益), and accident cost reduction (事故損出費用). It includes a total summary row at the bottom.