

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課長
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道185号 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：広島県 呉市 本通6丁目 至：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、広島県呉市から広島県三原市に至る延長約7.2km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バイパスであり交通渋滞の緩和や交通安全の確保等を目的とした延長2.6kmの道路である。						
S61年度事業化		S61年度都市計画決定		H1年度用地着手		
S61年度都市計画決定		H1年度用地着手		H6年度工事着手		
全体事業費	約450億円	事業進捗率	71%	供用済延長	2.6km	
計画交通量	26,100～52,600台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 4.6 (残事業) 2.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 103 / 527 億円 事業費 : 98/516億円 維持管理費 : 5.4/11億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 252 / 2,405億円 走行時間短縮便益 : 241 / 1,964億円 走行経費減少便益 : 6.4 / 290億円 交通事故減少便益 : 4.6 / 150億円	基準年 平成21年		
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量変動 : B/C= 2.8 (交通量+10%) B/C= 2.1 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C= 2.2 (事業費+10%) B/C= 2.7 (事業費-10%) 事業期間変動 : B/C= 2.2 (事業期間+20%) B/C= 2.7 (事業期間-20%)						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる (約55,855千人・時間/年→約53,767千人・時間/年 約4%削減) ・現道における混雑時旅行速度の改善 (13.1km/h→28.7km/h) ・旧国道185号の混雑緩和によるバスの定時制の確保が見込まれる ・呉駅から新幹線駅 (東広島駅) へのアクセス向上が期待される (82分→67分) ・呉駅から広島空港へのアクセス向上が期待される (110分→95分) ②物流効率化の支援 ・郷原工業団地から呉港 (重要港湾) までの所要時間の短縮が見込まれる (48分→33分) ・虹村工業団地から呉港 (重要港湾) までの所要時間の短縮が見込まれる (32分→17分) ③国土・地域ネットワークの構築 ・呉市と竹原市を最短で連絡 (86分→71分) ・呉市川尻町及び安浦町から呉市へのアクセス向上が期待される (川尻支所～呉市役所 : 44分→29分、安浦支所～呉市役所 : 55分→40分) ④安全で安心できる暮らしの確保 ・呉市阿賀・広、川尻町、安浦地区等 (東消防所管内人口約11万人) から高次医療機関 (国立呉医療センター) までの所要時間が2分短縮 ⑤安全な生活環境の確保 ・現道等の死傷事故件数の削減が見込まれる (約7,336件/年→約7,257件/年 約1%削減) ⑥災害への備え ・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画 (H19年3月策定) において第一次緊急輸送道路に位置付けられている ・旧国道185号 (呉越峠) 呉市西畑町～東畑町が通行規制時において、代替路線を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約11千t/年 (約0.4%) 削減 (2,713千t/年→2,702千t/年) ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約37t/年 (約0.3%) 削減 (11,037t/年→10,999t/年) ・SPM排出量が約4t/年 (約0.4%) 削減 (944t/年→940t/年) ⑨環境への影響を考慮した効果 ・約11千t/年のCO2削減【8億円※】 ⑩通行止めを考慮した効果 ・旧国道185号が通行止め時の迂回時間短縮効果【0.3億円※】 ⑪歩行空間における急勾配区間が解消 ・暫定2車線供用前の歩行者・自転車数 : 810人/日、暫定2車線供用後の歩行者・自転車 : 1,980人/日 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値)						

関係する地方公共団体等の意見

休山改良は、国道185号の交通混雑の解消並びに呉周辺地域の東西連携の強化、圏域の一体的な発展に大きな役割を果たすことが期待されており、呉市、東広島市、竹原市、江田島市、熊野町の首長で構成される「休山新道建設促進期成同盟会」から早期整備要望を受けている。

県知事の意見：

中国地方整備局事業評価監視委員会において、一般国道185号休山改良の”事業継続が妥当”と意見集約されたことにつきましては、県として評価できるものと考えています。

休山改良は、平成13年度に暫定2車線供用しておりますが、その後も交通量が増加傾向にあり、朝夕のピーク時には渋滞が発生している状況があります。また、現在整備が進められている東広島呉自動車道との連携による呉市と山陽自動車道とのネットワーク機能の強化も期待されており、今後、東広島呉自動車道の進捗を見極めながら、休山改良の4車線化を図っていく必要があると考えております。

つきましては、今後も事業を継続し、計画的な整備を進めて頂くようお願い致します。

事業評価監視委員会の意見

事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成13年度に暫定供用したことで、旧国道185号（呉越峠）の渋滞緩和とともに交通事故が減少している。しかし、休山改良の周辺では、沿道開発などの周辺状況の変化により、交通量の増加による混雑が生じている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成12年度に用地買収については完了しており、平成13年度に全線暫定供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地買収については完了しており、トンネル等の調査・設計を実施している。

施設の構造や工法の変更等

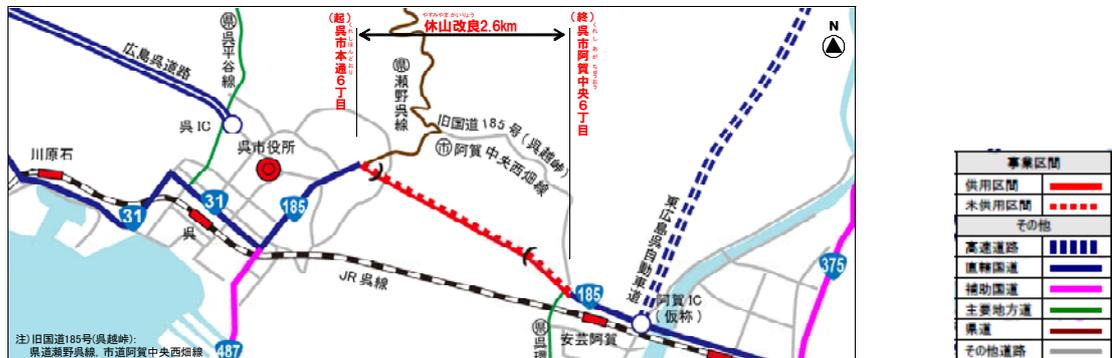
・トンネル掘削量の削減によりコスト縮減を行っている。【約1.9億円の減少】。

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。