

再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道54号 ^{かべ} 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： ^{ひろしまけんひろしましあさきたくかべみなみいちちようめ} 広島県広島市安佐北区可部南一丁目 至： ^{ひろしまけんひろしましあさきたくおおばやしちよう} 広島県広島市安佐北区大林町	延長	9.7 km		
事業概要	<p>一般国道54号は、^{ひろしまし}広島市を起点とし、^{まつえし}松江市に至る延長約180kmの主要幹線道路である。</p> <p>54号可部バイパスは、^{ひろしましかべ}広島市可部周辺の慢性的な交通混雑の緩和、安全・円滑な交通の確保のほか、沿道環境の改善を目的とした延長9.7kmの道路である。</p>				
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	78%	供用済延長	6.0 km
(H22年度末現在)					
計画交通量	16,400 ~ 50,000 台/日				
費用対効果分析結果	^{B/C} (3便益) (事業全体) 2.0 (残事業) 4.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 162 / 1,017 億円 事業費 : 123/962億円 維持管理費 : 39/ 55億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 678 / 2,061 億円 走行時間短縮便益 : 630/1,922億円 走行費用減少便益 : 28/111億円 交通事故減少便益 : 19/28億円	基準年 平成23年	
感度分析の結果	(事業全体) 交通量:B/C=1.7~2.3 (交通量±10%) (残事業) 交通量:B/C=3.1~5.3 (交通量±10%) 事業費:B/C=2.0~2.1 (事業費±10%) 事業費:B/C=3.8~4.4 (事業費±10%) 事業期間:B/C=1.9~2.1 (事業期間±20%) 事業期間:B/C=3.8~4.4 (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 ・混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度が改善 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【桐陽台-大林線（80往復/日）、上根-吉田線（33往復/日）】 ・安芸高田市から広島駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・安芸高田市からの農林水産品の速達性が向上 ③国土・地域ネットワークの構築 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上 ④個性ある地域の形成 ・ガラスの里資料館（H22年間観光入込客数4.8万人）、広島市安佐動物公園（同51.7万人）へのアクセスが向上 ⑤歩行者・自転車のための生活空間の形成 ・自転車利用空間を整備することにより歩行者・自転車の通行の快適・安全性が向上 【安佐北区可部4丁目（自動車：17,153台/12h、歩行者：1,295人/12h、自転車：801台/12h）】 ⑥安全で安心できる暮らしの確保 ・安芸高田市から三次医療施設へのアクセスが向上 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54号） ・緊急輸送道路である一般国道54号、中国縦貫自動車道が通行止めになった場合の代替路線を形成 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる				

関係する地方公共団体等の意見

可部バイパスは、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、広島市をはじめとする国道54号改築促進広島県期成同盟会から早期整備の要望を受けている

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。事業の執行にあたっては、一般国道54号可部バイパスの早期暫定供用をお願いします。

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、次のとおり意見の取りまとめを行った。

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

・広島市北部地域は、急激な宅地化が進み、人口増加による通勤・通学交通の増加や広島都心部への通過交通等により、慢性的な交通混雑や交通事故が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成22年度末で、用地買収については99%が完了しており、現在までに広島市安佐北区可部南1丁目から市道山倉線までの約6.0kmが暫定供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、平成25年度に市道山倉線から大林ランプ間L=2.2kmの暫定2車線供用を予定している。

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。

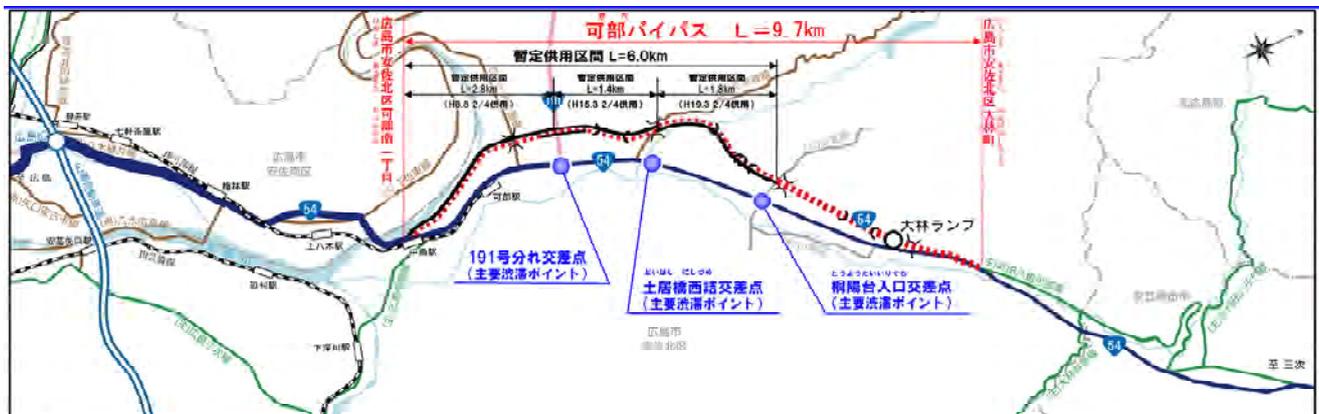
対応方針（原案）

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。
※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。