

再評価結果（平成21年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道185号 <small>あきつ</small> 安芸津バイパス	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：広島県 <small>ひろしまけん</small> 東広島市 <small>あきつちやう</small> 安芸津町 <small>かざはら</small> 風早 至：広島県 <small>ひろしまけん</small> 竹原市 <small>たけはらし</small> 吉名町 <small>よしなちやう</small> 八代谷 <small>やしろうだに</small>	延長	6.1km		
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72kmの主要幹線道路である。 安芸津バイパスは、道路幅員が狭く、急カーブなど線形不良箇所が多数ある現道において、朝夕の渋滞などを解消し、安全性・利便性の向上による地域経済の活性化・産業活動の効率化などを目的とした延長約6.1kmのバイパス整備事業である。 なお、当該道路は、平成20年度に実施した事業再評価の結果を踏まえて、平成21年度事業の執行を見合わせ、再評価を行ったものである。					
H11年度事業化		H10年度都市計画決定		H13年度用地着手	
H17年度工事着手					
全体事業費	185億円		事業進捗率	30%	
計画交通量	7,700台/日 ~ 8,900台/日		供用済延長	1.5 km	
費用対効果分析結果 (3便益)	B/C (3便益) (事業全体) 1.0 (残事業) 1.3 * 全体B/C=1.0、 残事業B/C=1.3	総費用 (残事業/事業全体) 110 / 175 億円 事業費 : 100/ 162億円 維持管理費 : 10/ 13億円	総便益 (残事業/事業全体) 143 / 182億円 走行時間短縮便益 : 124/ 156億円 走行経費減少便益 : 16/ 21億円 交通事故減少便益 : 2.5/ 5.6億円	基準年 平成21年	
感度分析の結果 残事業（事業全体）について感度分析を実施 交通量変動 : B/C= 1.4 (交通量+10%) B/C= 1.2 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C= 1.2 (事業費+10%) B/C= 1.4 (事業費-10%) 事業期間変動 : B/C= 1.2 (事業期間+20%) B/C= 1.4 (事業期間-20%)					
事業の効果等 ・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318.2千人時間/年→約56.8千人時間/年 82%削減】） ・円滑なモビリティの確保（現道国道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。） ・物流効率化の支援（竹原市から重要港湾呉港までの所要時間の短縮が見込まれる。【79分→77分】） ・物流効率化の支援（国際標準コンテナ車通行支障区間木谷トンネル（空間高不足）を解消） 【例】呉港～竹原市間を国道31号・国道2号経由と比較して約30分短縮 ・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【75分→73分】） ・国土・地域ネットワークの構築（幅員狭小区間【W=5.6】、平面線形不良区間【R<100m : 3箇所、i>5% : 4箇所】、大型車離合困難区間を解消） ・国土・地域ネットワークの構築（東広島市安芸津町内から東広島市へのアクセス向上が期待される【28分→27分】） ・安全で安心できる暮らしの確保（竹原市・東広島市安芸津町の一部地域（人口約3万人）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1～3分短縮） ・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35.7件/年→約15.7件/年 56%削減】） ・安全な生活環境の確保（通学路などの歩行空間の安全性向上が見込まれる【歩道なし区間：歩行者40人/日、自転車100台/日】） ・災害への備え（越波・冠水（台風）などによる通行規制時に、沿線地域における孤立集落の解消が期待される） ・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） ・災害への備え（現道国道185号東広島市安芸津町内通行規制時において、代替路線を形成する） ・災害への備え（山陽道及び国道2号の代替路線としての機能強化が図られる） ・災害への備え（現道国道185号に存在する老朽橋2橋（宮崎橋、三津大橋）の架替時の通行規制等が解消される） ・地球環境の保全（CO2排出量が約0.8千t/年（約0.3%）削減【272.5千t/年→271.7千t/年】） ・地球環境の保全（NOx排出量が約8t/年（約0.7%）削減【1,116t/年→1,108t/年】） ・地球環境の保全（SPM排出量が約0.6t/年（約0.5%）削減【104.8t/年→104.2t/年】） ・救急医療へのアクセス向上を考慮した効果（時間短縮約1分、約4人/年が便益享受【0.5億円※】） ・環境への影響を考慮した効果（約800t/年のCO2削減量の貨幣換算値【0.4億円※】） ・通行止めを考慮した効果（国道185号が通行止め時の迂回時間短縮効果【0.04億円※】） ※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 地域から頂いた主な意見等： 安芸津バイパスは、車の離合が困難で交通処置上のネックになっている箇所の解消、歩道未整備区間におけ					

る安全性向上、朝夕の交通渋滞の解消等が期待されており、東広島市長はもとより、地権者等関係者で構成される安芸津町基幹道路等基盤整備促進同盟会から早期整備の要望を受けている。

事業評価監視委員会の意見

- ・工法見直し等によるコスト縮減と、交通量等に合わせた道路構造の見直しについては妥当である。
- ・安芸津バイパスが地域から期待される役割として、これまでの3便益に限らない、幅広い視点からの事業効果を検討しているが、着目点は妥当である。
- ・安芸津バイパス整備後の現道の整備についても検討すべきである。
- ・事業者から事業の概要、検討内容等について説明を受け、審議した結果、「事業継続することが妥当」である。

県知事の意見の概要：

- ・現道に異常気象時に越波や路面冠水により通行止めが生じている区間もあり、防災上必要な道路。
- ・現況としては一部区間しか供用されておらず、沿線の各市の連携を図るネットワークとして、残事業区間の整備も必要。
- ・事業内容の見直しを含めたコスト縮減を図り、整備して頂くようお願いする。
(以上、広島県知事意見 平成21年4月7日)
- ・今後、“事業再開”が出来るよう検討を進められたいをお願いする。
(以上、広島県知事意見 平成21年6月29日)

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

道路幅員が狭く、急カーブなど線形不良箇所が多数あり現道における課題に変化は無い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地買収については平成20年度末現在で32%が完了しており、平成21年3月に(主)安芸津下三永線から(市)上条浜田線までの区間1.5kmを2車線で供用した。

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、残る区間についても早期供用を図るため事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・トンネル断面の見直し等【約0.3億円の減少】。
- ・新たな交通量に基づく道路構造の見直し(4車線→2車線)【約85億円の減少】。

対応方針

見直し継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、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。

* 3便益に、費用便益分析マニュアルに規定のある便益の試算値を加え、費用で除した場合のB/Cの値