

事後評価結果（平成28年度）

事業名	一般国道2号 <small>みほら</small> 三原バイパス	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： <small>ひろしま みほら いとさき</small> 広島県三原市糸崎8丁目 至： <small>ひろしま みほら しんくら</small> 広島県三原市新倉2丁目	延長	9.9km		

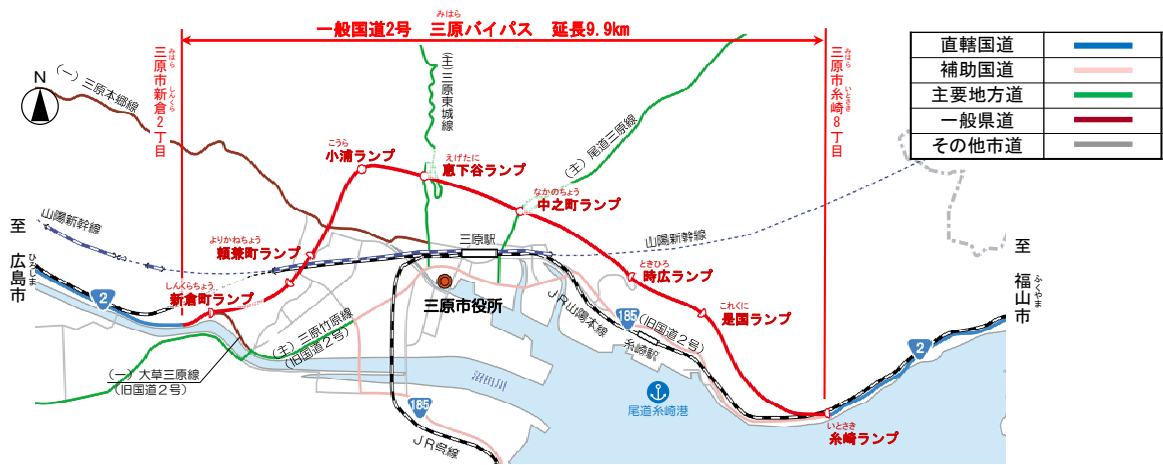
事業概要

一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市までを結ぶ延長約670kmの主要幹線道路である。
三原バイパスは、広島県三原市糸崎8丁目から新倉2丁目に位置する延長9.9kmのバイパスである。

事業の目的・必要性

三原バイパスへの交通の転換による旧国道2号(国道185号、(主)三原竹原線、(一)大草三原線)の交通混雑の緩和、安全性の確保・沿道環境の改善、また救急活動支援、三原市中心市街地活性化等である。

事業概要図



事業の効果等	事業期間	事業化年度	S46年度	用地着手	S60年度	供用年(当初)	— / H41年度	変動	— 倍
		都市計画決定	S58年度	工事着手	H1年度	(暫定完成)	(実績) H23年度 / —		
	事業費	計画時	(名目) — / 約1,392億円	実績	(名目) 約913億円 / —	変動	— 倍		
		(暫定完成)	(実績) — / 約1,358億円	(暫定完成)	(実績) 約820億円 / —				
	交通量	計画時	— / 40,700~45,500 台/日	実績	(暫定完成)	23,300 / — 台/日	変動	— %	
		(暫定完成)							
	旅行速度向上	18.3 → 28.7 km/h		交通事故減少		149 → 58 件/年			
		(供用前年度)H9年度 (供用後年度)H27年度		(供用前年度)H9年 (供用後年度)H26年					
	費用対効果分析結果(当初)	B/C	2.9	総費用	1,542億円	総便益	4,439億円	基準年	
				事業費	1,497億円	走行時間短縮便益	3,863億円		
			維持管理費	45億円	走行経費減少便益	445億円			
					交通事故減少便益	131億円		H19年	
費用対効果分析結果(事後)	B/C	1.1	総費用	1,521億円	総便益	1,614億円	基準年		
			事業費	1,479億円	走行時間短縮便益	1,419億円			
			維持管理費	43億円	走行経費減少便益	161億円			
					交通事故減少便益	35億円			
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		H28年	
事業遅延の理由	特になし								

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間が削減した。 ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・三原西部工業団地から尾道糸崎港（重要港湾）までのアクセスが向上した。 ③都市の再生 <ul style="list-style-type: none"> ・三原市中心市街地活性化基本計画との連携により中心市街地の人口が増加し活性化した。 ④国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「福山本郷道路」の一部として位置づけられている。 ⑤無電柱化による美しい町並みの形成 <ul style="list-style-type: none"> ・旧国道2号の城町南交差点～三原警察入口交差点間において無電柱化がなされた。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・三次救急医療機関（JA 尾道総合病院）へのアクセスが向上した。 ⑦安全な生活環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・旧国道2号の死傷事故件数が減少した。 ⑧災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として機能する。 ⑨地球環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2 排出量が削減された。 ⑩生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・NOx 排出量が削減された。 ・SPM 排出量が削減された。 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
<p>の事業による環境</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価の対象外事業である。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>三原バイパスへ交通が転換し、旧国道2号において沿線の騒音が環境基準を達成し、沿道地域の環境が改善した。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三原市中心市街地の人口は平成7年から平成27年にかけて増加【H7:6,311人→H27:7,587人】 ・三原市の自動車保有台数は昭和55年から平成27年にかけて増加【S55:38,811台→H27:69,399台】 ・平成27年3月に高規格道路「中国横断自動車道尾道松江線」（自動車専用道路）が全線開通 ・平成23年4月に地域高規格道路「広島中央フライトロード」三原市本郷町～三原市大和町区間約10km（自動車専用道路）が開通
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三原バイパスは早期に効果発現させるため、暫定2車線整備を行った。この整備により、現道の渋滞緩和、所要時間の短縮、死傷事故件数の減少、中心市街地の活性化・観光振興の支援など、事業目的に見合った効果が確認できることから、今後の事後評価の必要性はないと考える。 ・三原バイパスの整備により一定の効果は得られているものの、バイパス本線の渋滞が発生している交差点においては、隣接する木原道路の整備、交差点改良等の必要な対策を進めていく。なお、4車線整備については、事業中である松永道路の4車線整備及び木原道路などのネットワーク整備による今後の交通状況を踏まえて検討を行う。
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <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（地域計画）と整合させ、経済、観光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。 ・事業評価手法の見直しについては、必要はないと考えるが、今後周辺道路整備が進み、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。
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

※ 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。