

## 再評価結果（平成21年度事業継続箇所）

担当課：都市・地域整備局街路交通施設課

担当課長名：松井 直人

<b>事業名</b> 地域高規格道路 東広島廿日市道路 都市計画道路 広島南道路 （一般国道2号 広島南道路）	<b>事業区分</b> 街路 （一般国道等）	<b>事業主体</b> 広島市 （中国地方整備局、広島県、 広島高速道路公社）
<b>起終点</b> 自：広島県安芸郡海田町日の出町 至：広島県広島市西区商工センター4丁目	<b>延長</b> 14.8 km	
<b>事業概要</b> 一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の主要都市を経由し北九州市に至る延長約680kmの主要幹線道路である。広島南道路は、港湾を拠点とする貨物流動や広島中心部の通過交通を適切に処理し、渋滞緩和を図るとともに広域的な地域経済の連携強化するため計画された延長14.8kmのバイパスである。		
<b>H元年度事業化</b>	S63年度都市計画決定 （H19年度変更）	H2年度用地着手
<b>H10年度工事着手</b>		H10年度工事着手
<b>全体事業費</b> 約4,250億円   <b>事業進捗率</b> 53%   <b>供用済延長</b> 8.4km		
<b>計画交通量</b> 11,800～47,100台/日		
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.2 (残事業) 3.3	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 1,537 / 5,027 億円 (事業費: 1,380 / 4,763億円) (維持管理費: 157 / 263億円)
<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 5,053 / 6,108 億円 (走行時間短縮便益: 4,158/4,978 億円) (走行費用減少便益: 597/ 750 億円) (交通事故減少便益: 298/ 381 億円)		<b>基準年</b> 平成20年
<b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施 交通量変動: B/C = 3.5 (交通量+10%)    B/C = 3.1 (交通量-10%) 事業費変動: B/C = 3.0 (事業費+10%)    B/C = 3.6 (事業費-10%)		
<b>事業の効果等</b> ・物流効率化の支援（特定重要港湾広島港へのアクセス強化） ・国土・地域ネットワークの構築（地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部を構成）他19項目に該当		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 広島南道路は、広島中心部に集中する交通を円滑に処理する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関係2市2町の首長で構成される「広島南道路完成促進期成同盟会」により、早期整備の要望を受けている。		
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 広島市中心部は、商業活動において中国地方の中心的役割を果たしており、日常生活活動及び経済活動の活発化により、自動車交通が増大し、慢性的な交通混雑を引き起こしている。		
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 平成19年度末で、用地買収は80%が完了しており、現在までに8.4kmを供用している。		
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 今後も段階的に整備し、早期完成を目指して事業を推進する。		
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ・橋梁上部工において少数桁や合成桁を採用することなど、新工法の導入等によりコスト縮減を図っている。		
<b>対応方針</b> 事業継続		
<b>対応方針決定の理由</b> 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。		
<b>事業概要図</b>		

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。