

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道2号 <small>ひろしまみなみ</small> 広島南道路	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	白： <small>ひろしま あき かいたちょうひの</small> 広島県安芸郡海田町日の出町 至： <small>ひろしま ひろしま にし しょうこう</small> 広島県広島市西区商工センター4丁目			延長	14.8km
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。 広島南道路は、広島県安芸郡海田町日の出町と広島市西区商工センター4丁目を結ぶ延長14.8kmの道路である。 事業目的は、広島市中心部の通過交通を適切に処理し、渋滞緩和・交通安全の確保を図るとともに、港湾を拠点とする物流の効率化を図るものである。					
H元年度事業化		S63年度都市計画決定 (H19年度変更)		H2年度用地着手	
全体事業費		約4,120億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	78%	供用済延長 13.5km
計画交通量		6,800～60,000台/日			
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) <small>(事業全体)</small> 1.1 <small>(残事業)</small> 1.7	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 767 / 5,657 億円 〔事業費：691/5,401 億円〕 〔維持管理費：77/256 億円〕	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 1,267 / 6,123 億円 〔走行時間短縮便益：1,046/5,091億円〕 〔走行費用減少便益：155/721億円〕 〔交通事故減少便益：66/312億円〕	基準年 平成25年	
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.0～1.1 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.4～1.9 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.1 (事業費±10%) 事業費：B/C=1.5～1.8 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.0～1.1 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.5～1.8 (事業期間±20%)					
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ②物流効率化の支援 ・広島港（国際拠点港湾）から廿日市ICへの所要時間が12分短縮【37分→25分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される。 ③個性ある地域の形成 ・宮島（H27観光入込客数：514万人/年）へのアクセス向上が期待される。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・廿日市市役所から第三次救急医療機関（県立広島病院）への所要時間が1分【20分→19分】短縮された。今後更なるアクセス向上が期待される。また都市内の渋滞時や緊急時の代替路線として機能する。 ⑤安全な生活環境の確保 ・死傷事故率の削減が期待される。 ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である一般国道2号の代替路線として機能する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。					

関係する地方公共団体等の意見

広島南道路は、広島都市圏中心部の交通円滑化を図り、交通混雑の緩和、臨海部における都市活動の推進及び沿道環境の改善等に重要な役割を果たすことが期待されており、広島市、廿日市市、海田町、坂町の首長等で構成される「広島南道路建設促進期成同盟会」により、建設促進について要望（平成 28 年 7 月 15 日）を受けている。

広島県知事の意見：継続とする対応方針（原案）については妥当である。

広島港臨海部における東西の幹線軸となる広島南道路は、広島都市圏の都市機能の向上や、周辺地域との連携強化を図る上で必要不可欠な社会基盤であり、現在事業中の東広島・安芸バイパスと連携し、広域的なネットワークが形成されることにより、本来期待される機能が十分に発揮されるものと考えます。

今後も引き続きコスト縮減に努めながら、事業化区間の全線供用に向け、計画的に整備を進めるとともに、未事業化区間についても、関係機関と協議調整を行い、広域的なネットワークが早期に形成されるよう努めていただきたい。

広島市長の意見：広島南道路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。

事業の執行に当たっては、事業化区間である明神高架橋等の着実な事業展開を図られるとともに、未事業化区間である商工センター四丁目～廿日市インターチェンジ間については、このうち平面街路部を併設しない木材港西～廿日市インターチェンジ間を優先することとして、関係機関と連携しながら整備方針を調整し、広島南道路全線の早期完成を図られるようお願いいたします。

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

- ・平成 10 年度に東広島バイパスの海田ランプ区間が開通。
- ・平成 17 年度に東広島バイパスの中野西 IC～海田東 IC 間が開通。
- ・平成 22 年度に広島高速 2 号線が開通。
- ・平成 25 年度に東広島バイパスの瀬野西 IC～中野 IC 間が開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成 28 年度末で用地買収の進捗率は 99%見込みである。
- ・平成 28 年度末で事業全体の進捗率は 78%見込みである。
- ・現在までに自動車専用道路部「東部流通西～商工センター（L=11.3km）」、一般道路部（L=6.8km）が開通済み。

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、引き続き早期全線開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

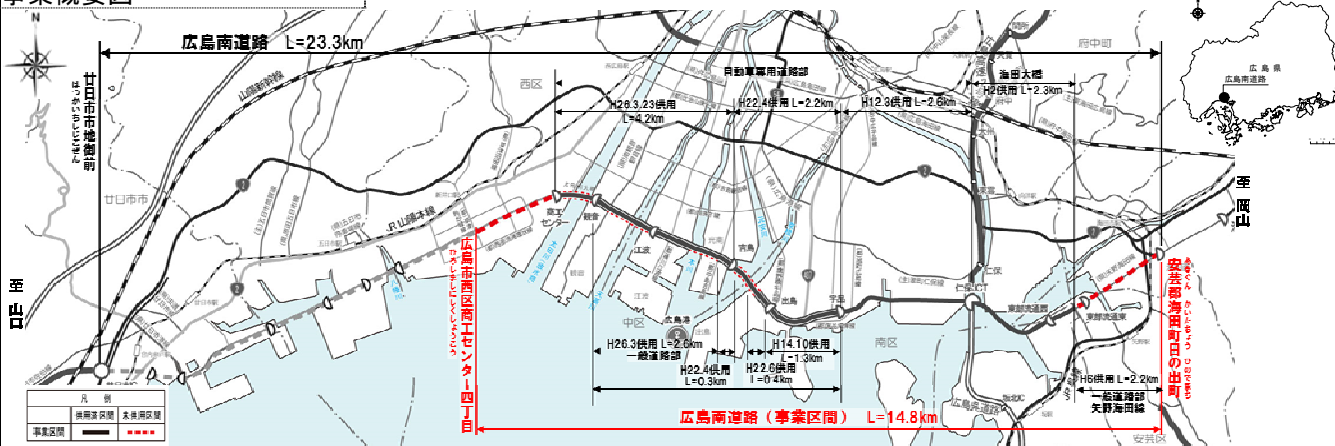
対応方針

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の。