

## 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375号 <small>ひがしひろしま くれ</small> 東広島・呉道路	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	自： <small>ひろしま くれ</small> 広島県 呉市 阿賀中央 5丁目 至： <small>ひろしま ひがしひろしま たかやちようみぞぐち</small> 広島県 東広島市 高屋町溝口			延長	32.8km
<b>事業概要</b>					
<p>一般国道375号は、広島県呉市から島根県大田市までを結ぶ延長約191kmの主要幹線道路である。 東広島・呉道路は、広島県南部の中央に位置し、呉市阿賀中央5丁目と東広島市高屋町溝口を結ぶ延長32.8kmの高規格幹線道路である。 事業目的は、交通混雑の緩和、交通安全の確保を行い、都市間の連携・交流の拡大、広域交通拠点との連絡強化である。</p>					
H5年度事業化		H2年度都市計画決定		H5年度用地着手	
全体事業費	約1,925億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	83%	供用済延長	32.8km
計画交通量	16,400 ～ 30,600台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.8 (残事業) 6.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 395 / 2,301 億円 事業費：314 / 2,161 億円 維持管理費：81 / 141 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,397 / 4,160 億円 走行時間短縮便益：2,083 / 3,446億円 走行費用減少便益：210 / 469億円 交通事故減少便益：103 / 245億円	基準年	平成25年
<b>感度分析の結果</b>					
<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.7～2.1(交通量±10% (残事業) 交通量：B/C=5.2～7.2(交通量±10%) 事業費：B/C=1.8～1.8(事業費±10%) 事業費：B/C=5.6～6.6(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.7～1.9(事業期間±20%) 事業期間：B/C=5.9～6.3(事業期間±20%)</p>					
<b>事業の効果等</b>					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞損失時間が削減され、更なる効果が見込まれる。</li> <li>・呉市から東広島駅（新幹線駅）への所要時間が28分短縮【79分→51分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される。</li> <li>・呉駅から広島空港への所要時間が35分短縮【112分→77分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東広島市から呉港（重要港湾）までの所要時間が21分短縮【91分→70分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクトを支援。【広島中央サイエンスパークなど】</li> <li>・大和ミュージアム（H27観光入込客数：約99万人）、グリーンピアせとうち（同約11万人）、呉市立美術館（同約5万人）へのアクセスが向上。</li> </ul> <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東広島市から第三次救急医療機関（呉医療センター）への所要時間が6分短縮【44分→38分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1次緊急輸送道路である一般国道375号の代替路線として機能する。</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が期待される。</li> </ul>					

**関係する地方公共団体等の意見**

東広島・呉道路は、地域交流の促進、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、呉市、東広島市、竹原市、江田島市、熊野町の首長で構成される「東広島呉自動車道建設促進期成同盟会」により、一層の建設促進について要望（平成28年7月）を受けている。

広島県知事の意見：継続とする対応方針については妥当である。

一般国道375号東広島・呉道路は、平成27年3月に暫定2車線にて全線開通し、空港アクセスの改善や物流の効率化、沿線地域への進出による雇用拡大など、多くの整備効果が現れているものの、阿賀IC出入口付近の先小倉交差点では流入する交通量が集中し、交通渋滞が拡大しており、本線の整備効果を最大限に発揮させるため、阿賀ICの立体交差化の整備が不可欠であると考えます。引き続きコストの縮減に努めながら、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。

**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26年度に東広島・呉道路が全線暫定開通。

**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100%見込みである。
- ・平成28年度末で事業全体の進捗率は83%見込みである。
- ・現在までに「阿賀IC～高屋JCT・IC（L=32.8km）」間を開通（暫定2車線）している。

**事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等**

引き続き阿賀ICの立体化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とす。