

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名 地域高規格道路「東広島廿日市道路」 一般国道2号 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 広島県・広島市 広島高速道路公社
起終点 自：広島県安芸郡海田町日の出町 至：広島県広島市西区商エセンター4丁目	延長 14.8 km	
事業概要 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670kmの主要幹線道路である。 広島南道路は、広島市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、港湾を拠点とする貨物流動の効率化、広域な地域経済の連携強化を図るために計画された延長14.8kmの道路である。		
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
H10年度工事着手		
全体事業費	約4,124億円	事業進捗率 (H21年度末現在)
	61%	供用済延長 9.6 km
計画交通量	7,100~57,600台/日	
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 0.9 (残事業) 2.4	総費用 (残事業/事業全体) 1,191 / 5,256 億円 事業費：1,087/5,020億円 維持管理費：104/236億円
	総便益 (残事業/事業全体) 2,803 / 4,643億円 走行時間短縮便益：2,368/3,842億円 走行費用減少便益：312/546億円 交通事故減少便益：123/254億円	基準年 平成22年
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C= 2.6 (交通量+10%) B/C= 2.3 (交通量-10%) 事業費変動：B/C= 2.2 (事業費+10%) B/C= 2.6 (事業費-10%) 事業期間変動：B/C= 2.3 (事業期間+20%) B/C= 2.5 (事業期間-20%)		
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間損失時間の削減が見込まれる。(約104,214千人・時間/年⇒96,981千人・時間/年) ・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。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ②物流効率化の支援 ・特定重要港湾広島港へのアクセスが向上。(広島東IC～広島港：約30分→約18分、廿日市IC～広島港：約46分→約25分) ③都市の再生 ・当該路線の区間内には広島市の中心市街地となる南区、中区、西区を含んでいる。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・広島市と廿日市市を最短で連絡。(約47分→約29分) ⑤個性ある地域の形成 ・ひろしまの「知の拠点」再生プロジェクト(仮称)、出島地区港湾整備事業、宇品内港地区港湾整備事業の開発支援 ・世界文化遺産厳島神社を要する観光地宮島へのアクセス向上が期待される。(348万人/年) ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・廿日市市から三次医療施設(県立広島病院)までの所要時間が2分短縮。(約20分→約18分) ⑦安全な生活環境の確保 ・現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 ⑧災害への備え ・第一次緊急輸送道路に位置づけ。 ・応急避難時の避難者の安全を確保するとともに、隣接する地区への延焼の拡大を防止する。(広島南道路の断面総幅員(車道部及び歩道部)：最大約60m) ⑨地球環境の保全 ・CO2排出削減量：約45.7千t/年(約1.1%)(4,121.8千t/年→4,076.1千t/年)【23億円※】 ⑩生活環境の改善・保全 ・NOx排出削減量：約262.7t/年(約1.5%)(18,099.5t/年→17,836.7t/年) ・SPM排出削減量：約21.7t/年(約1.4%)(1,569.0t/年→1,547.3t/年) ・広島市南区霞二丁目の昼間および夜間の騒音が改善される見込み。		
※試算値(供用後50年間の便益額として試算した値)		

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、一層の建設促進について要望（平成21年11月13日）を受けている。

広島県知事の意見：

一般国道2号広島南道路について、対応方針（原案）案については異存ありません。
 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、現在事業中の安芸バイパスや、東広島バイパスをはじめ、放水路渡河部以西を含めた広域的なネットワークの形成により、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。
 つきましては、今後とも引き続きコスト縮減に努めながら、広島南道路の事業化区間全線供用に向け整備を促進するとともに、早期に広域的なネットワークが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）案については、異存ありません。
 事業の執行にあたっては、今回再評価区間の事業効果を十分発揮するため、東広島バイパス（海田高架橋）及び西広島バイパス（地御前JCT）との早期接続をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

事業者から事業の概要、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

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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末で、用地買収は84%が完了しており、現在までに専用部7.1km、一般部4.2kmを供用している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成25年度に吉島ランプ～西部ランプ間の暫定供用を予定している。

施設の構造や工法の変更等

・事業内容の見直し及び新工法の導入によりコスト縮減を図っている。【約123億円の減少】

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。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。