

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

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 のでまち</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	<p>一般国道2号は、<small>おおさか おおさか ふくおか きたきゅうしゅう</small>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。</p> <p><small>ひろしまみなみ ひろしま あき かいたちょうひ でまち ひろしま にし しょうこう</small>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。</p> <p>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。</p>				
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 (令和2年3月末時点)	80%	供用済延長	13.5km
計画交通量	5,900～54,300台/日				
費用対効果 分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 1.1 <small>(残事業)</small> 2.0	(3便益) 総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 663 / 7,524 億円 事業費：634/7,142億円 維持管理費：29/382億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 1,307 / 8,022億円 走行時間短縮便益：1,145/7,003億円 走行費用減少便益：120/790億円 交通事故減少便益：41/230億円	基準年 令和2年	
感度分析の結果	<p><small>(事業全体)</small> 交通量：B/C=1.0～1.1(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.0～1.1(事業期間±20%)</p> <p><small>(残事業)</small> 交通量：B/C=1.7～2.3(交通量±10%) 事業費：B/C=1.8～2.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.8～2.2(事業期間±20%)</p>				
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・国道2号を利用するバスの定時性向上が期待される <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広島港（国際拠点港湾）から廿日市ICへの所要時間が1分短縮【28分→27分】される。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地（DID）内で行う事業 ・市街地の都市計画道路網密度が向上【1.86km/km²→2.19 km/km²】 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置づけ <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮島（H30観光入込客数：518万人/年）へのアクセス向上が期待される <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・廿日市市役所から三次救急医療機関（県立広島病院）への所要時間が1分【25分→24分】短縮される。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 <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故率の削減が期待される <p>⑧災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保する第1次緊急輸送道路として機能する。 <p>⑨地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂排出量が1.5%削減される【3,397.9千t-CO₂/年→3,348.0千t-CO₂/年】 <p>⑩生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO_x排出量が2.1%削減される【8,294.0t-NO_x/年→8,116.6t-NO_x/年】 ・SPM排出量が2.3%削減される【440.2t/年→430.3t/年】 ・騒音レベルが夜間要請限度を超過している国道2号の区間において、要請限度を下回ることが期待される 				

①その他プロジェクトとの関係

- ・「第6次広島市基本計画（令和2年6月）」、「広島県道路整備計画2016（平成28年3月）」等、に位置づけられている

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。広島県知事の見解：対応方針（原案）については妥当である。

一般国道2号広島南道路は、工業・物流拠点が集中する広島湾臨海部を東西に貫く路線であり、物流機能の強化をはじめとして、広島都市圏の交通渋滞の緩和や、安全性・利便性の向上、さらには都市機能の向上に資する重要な道路であると認識しています。近年は大型商業施設の立地などによる新たな交通需要が発生しており、商工センター以西の未事業化区間を含めた広域的ネットワークの早期形成が必要です。

引き続きコスト縮減に努めながら、早期完成に向け、計画的に整備を進めていただきたい。

広島市長の見解：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の整備方針を決定し、特に、ミッシングリンクとなっている木材港西～廿日市インターチェンジ間を優先整備するなど、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

- ・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性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。
- ・広島南道路の隣接区間である東広島バイパス（瀬野西IC～海田東IC）や広島高速2号が開通するなど、広域道路ネットワークの整備が進んでいる。
- ・広島港が国際拠点港湾に認定され、国際貿易港としての機能強化を図るため岸壁整備等が進められている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和2年3月末時点で、事業全体の進捗率は80%、用地の進捗率は98%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

技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

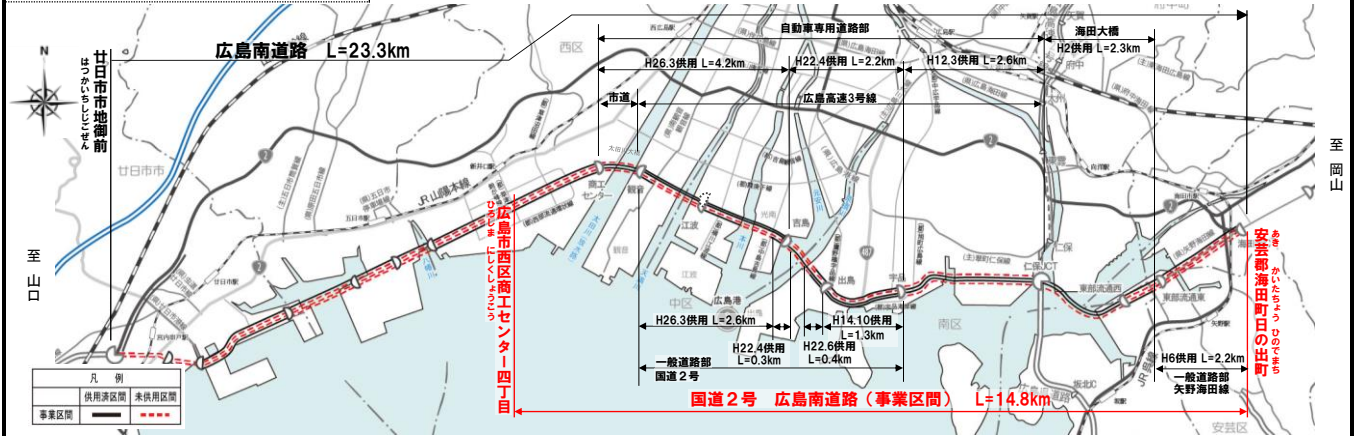
対応方針（原案）

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