

新規事業採択時評価結果（令和5年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業の概要

事業名	一般国道2号 西条バイパス（下三永～八本松）	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：広島県東広島市西条町下三永 至：広島県東広島市八本松西	延長	9.2 km		
事業概要	<p>一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市に至る延長約680kmの主要幹線道路である。</p> <p>一般国道2号西条バイパス（下三永～八本松）は、広島県東広島市西条町下三永から広島県東広島市八本松西に至る延長約9.2kmの暫定2車線供用中の道路である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>西条バイパス（下三永～八本松）は、広島市・広島港と広島空港間の広域ネットワークの一部を形成し、空港アクセス強化（東西軸リダンダンシー確保）、交通円滑化、地域経済活動支援等を目的とした道路である。</p>				
全体事業費	約270億円	計画交通量	約41,100～65,600台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用便益分析	B/C	2.5	総費用：227億円 （事業費：192億円 維持管理費：35億円 更新費：0億円）	総便益：574億円 （走行時間短縮便益：534億円 走行経費減少便益：31億円 交通事故減少便益：9億円）	基準年：令和4年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 1.4（交通量 -10 %）	B/C= 4.4（交通量 +10 %）		
		事業費変動	B/C= 2.3（事業費 +10 %）	B/C= 2.8（事業費 -10 %）		
	事業期間変	B/C= 2.3（事業期間 +20 %）	B/C= 2.7（事業期間 -20 %）			
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠		
		渋滞対策	◎	<ul style="list-style-type: none"> 当該区間は、国道としての広域交通機能の他、東広島市街地の生活道路としての役割も担っており、通勤時間帯を中心に速度低下が発生。 東広島・安芸BPのR4年度開通による更なる交通集中により、速度低下の悪化が想定。 当該区間の整備により速達性や定時性を確保し、交通の円滑化に寄与。 <p>【仁賀口⇄仁保JCTの所要時間】 現況 54分 → 整備後 46分</p> <p>【平均旅行速度】 現況 37km/h → 整備後 43km/h ※所要時間・速度：朝ピーク7時台</p>		
		事故対策	◎	<ul style="list-style-type: none"> 交差点やランプ付近において、全国平均より高い割合で死傷事故が発生しており、速度低下に起因すると推測される追突事故の発生割合が約8割と非常に高い。 当該区間の整備により、渋滞に起因した追突事故が減少するとともに、安全で快適な走行性を確保。 <p>【死傷事故率（下三永～八本松）】 現況 約28件/億台キロ → 整備後 約23件/億台キロ</p>		
		歩行空間	—	注目すべき影響はない		
	社会全体への影響	住民生活	○	<ul style="list-style-type: none"> 東広島市方面から広島市内に集積する三次救急医療機関への搬送では、山陽道が利用されるが、山陽道が通行止めの際は混雑する当該区間が代替経路となる。 当該区間の整備により、東西方向のアクセス性、山陽道の代替性の強化が図られ、救急救命活動の支援が期待される。 <p>【東広島市役所⇒県立広島病院の所要時間】 現況 65分 → 整備後 60分 ※所要時間：朝ピーク7時台</p>		
		地域経済	◎	<ul style="list-style-type: none"> 当該区間含む国道2号は、広島市・広島港への重要なアクセスルートだが、混雑により輸送力が低下し、企業の部品輸送や資材調達等の産業・経済活動に影響を与えている。 東広島市は、自動車関連の工場・企業が多数立地。自動車関連工場ではジャストオンタイムでの部品出荷が行われており、物流の定時性確保が課題。 山陽道では渋滞や通行止めにより、約80便/年の空港バスが運休を余儀なくされるなど空港アクセスが脆弱で、山陽道通行止めの際には国道2号が迂回路となり交通が集中。 国道2号円滑化による空港アクセスルートである東西軸道路リダンダンシー確保が課題。 当該区間の整備により、広島市中心部や広島港へのアクセスも含めた物流の効率化が見込まれ、沿線都市の商業・産業施設の整備が促進され、更なる都市機能の発展に寄与。 また、速達性が向上し、山陽道通行止め時における代替路としての国道2号の機能強化が図られ、空港アクセスルートである東西軸において信頼性の高い道路ネットワークを確保。 <p>【東広島市役所⇒広島港の所要時間】 現況 67分 → 整備後 62分</p> <p>【広島市役所⇄広島空港の所要時間】 現況 86分 → 整備後 78分 ※所要時間：朝ピーク7時台</p>		
		災害	◎	交通円滑化により第一次緊急輸送道路である国道2号の機能が強化され、事故等により度々通行支障が発生する山陽道の代替性が確保される。		
		環境	—	注目すべき影響はない		
		地域社会	—	注目すべき影響はない		
	事業実施環境	○	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定手続き完了（S50.2） 広島県知事、東広島市長より事業化を要望 			

採択の理由

費用便益比が2.5と便益が費用を上回っているとともに、事業採択の前提条件が確認できる。また、当該区間の整備により交通の円滑化、交通安全の確保、高次救急医療機関への確実性の向上、地域経済活動の支援、空港アクセス強化、防災機能向上が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。

関係する地方公共団体等の意見（広島県知事）

一般国道2号西条バイパス（下三永～八本松）を予算化することについて、同意します。

一般国道2号西条バイパスは、東広島市を東西に貫き、本年3月19日に全線開通予定の東広島・安芸バイパスや東広島・呉自動車道等の高規格道路と一体となって、広域的な連携強化を図るなど重要な役割を担う幹線道路です。また、広島空港へのアクセスルートにおいて山陽自動車道を經由する高速ルートやJR山陽本線と併せてトリプルウェイの一つに位置付けており、広島空港への高いアクセスシビリティの実現に向けて、空港アクセスの定時性や代替性を強化する上で重要な道路です。更には、広島港など臨海部の物流拠点と東広島市周辺に立地する産業団地等を連絡し企業の生産性向上に資する重要な道路です。

現在、全長11.3kmのうち9.2kmは暫定2車線で供用されている中で、通勤時間帯等に早稲木東交差点などにおいて渋滞が生じています。東広島・安芸バイパスの開通により、西条バイパスの交通需要が更に高まるため、国土交通省において現在事業を進めている道交交差点の立体化に加えて、西条バイパスの4車線化が必要と考えています。

本事業が決定した際には、円滑に事業が推進されるよう、地元調整や周辺企業・工場等への協力要請を通じた工事中の渋滞対策、工事により発生する残土処理への受け入れ調整などの事業実施環境の整備に関して、引き続き、地元市町と連携しながら積極的に取り組んでまいります。また、西条バイパス4車線化の効果が早期かつ最大限に発揮されるよう、西条バイパスと交差する一般国道375号御園宇バイパスの4車線化や交通量が増加するアクセス道路の交差点改良の整備等に関して、東広島市をはじめとする関係機関との連携をより密にして、積極的に取り組んでまいります。

さらに、東広島市において実施される新たな産業用地の調査・検討等をはじめとして、本事業の整備効果が地域へ波及するよう、関係する市町と協力して最大限努力してまいります。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

費用便益：便益が費用を上回る。
手続き等：都市計画決定（S50.2）、一部都市計画変更（H28.8）