

# 一般国道2号 広島南道路(木材港西～廿日市)に係る新規事業採択時評価

- ・広島南道路(木材港西～廿日市)のミッシングリンク改善により広島都市圏東西の広域的なネットワーク強化に寄与。
- ・廿日市ICアクセスの所要時間の短縮、及び並行する一般道路の交通量削減に伴う事故危険区間の交通事故削減に寄与。
- ・効率的な物流活動を支援し、地域産業の活性化に寄与。

## 1. 事業概要

- ・起終点: 広島県廿日市市木材港南～広島県廿日市市地御前北一丁目
- ・延長等: 1.5km  
(第1種第3級、暫定2車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約400億円
- ・計画交通量: 約4,700～約6,000台/日

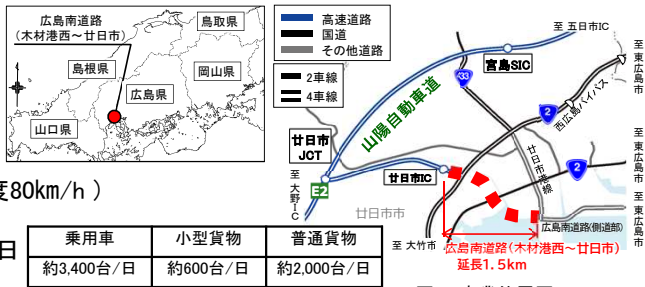


図1 事業位置図

乗用車	小型貨物	普通貨物
約3,400台/日	約600台/日	約2,000台/日

## 2. 課題

### 課題① 広域的な道路ネットワークのミッシングリンク

- ・広島都市圏における幹線道路の一部を担う東広島廿日市道路のうち、広島南道路(木材港西～廿日市)が本線・側道もないミッシングリンクとなっており、広島都市圏の東西方向の交通を担うネットワークの形成が不十分。(図2)



図2 広域的な道路ネットワークにおけるミッシングリンク

### 課題② 交通集中による速度低下および事故の多発

- ・廿日市ICのアクセス経路となる廿日市港線・国道2号西広島バイパス(平面部)では、主要渋滞箇所を中心とした速度低下が発生。(図3、写真1)
- ・また、事故危険区間(3箇所)が存在し、特に、宮内交差点は464.1件/億台キロであり、全国平均の約9倍と全国平均を大きく上回っており、課題が大きい。(図4)



写真1 上平良交差点の渋滞状況



図3 並行路線の速度低下状況

資料 ETC2.0プローブデータ (R2.4～R3.3平日)



図4 死傷事故率

資料 死傷事故率、死亡事故発生箇所:ITARDAデータ[H28～R1] 全国平均:令和元年度交通統計掲載のR1年の値 事故危険区間:国土交通省 H29

### 課題③ 物流交通の円滑性阻害

- ・産業施設が集積する臨海部では近年産業用地開発が進み企業が進出。加えて、更なる開発が計画されており将来的な交通需要の増加が見込まれる。(図5)
- ・一方、アクセス経路は渋滞による所要時間のばらつきが大きく、物流活動の阻害が発生している。(図6、図7)

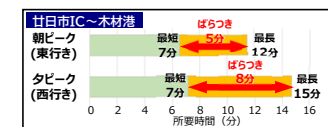


図6 所要時間のばらつき

資料 商用車プローブ(R1年9月 平日) 朝 ピーク7.8時台 タビーク17.18時台



図7 臨海部産業関連施設等の開発状況およびICアクセス圏域

## 3. 整備効果

### 効果1 交通の円滑化[◎]

- ・広島南道路の整備により高速道路のアクセス経路における速度低下区間を回避することで、速達性、定時性を確保し、交通の円滑化に寄与。
- 所要時間短縮【現況】約6分 → 【整備後】約1分(約5分短縮)
- 平均旅行速度【現況】約25km/h → 【整備後】約70km/h(約45km/h向上)

※【現況】ETC2.0プローブデータ(R2.4～R3.3)ピーク(7.8,17.18時台)平均 【整備後】広島南道路利用区間(1.5km)は速度70km/hで算出 【対象区間】木材港西IC(仮称)～廿日市IC

### 効果2 周辺道路の交通安全性の向上[◎]

- ・広島南道路の整備により高速道路のアクセス経路における事故危険区間を回避。また、交通の転換により事故危険区間の交通量が減少し安全性が向上。
- 死傷事故件数【現況】44件/4年 → 【整備後】40件/4年(約1割減少)
- 事故危険区間【現況】3箇所 → 【整備後】0箇所(全箇所回避)

※【現況】ITARDAデータ[H28～R1] 【整備後】R2.2将来交通量推計結果を用いて人身事故算定式により算出 【対象区間】木材港西IC(仮称)～廿日市IC

### 効果3 地域経済活動支援[◎]

- ・高速道路へのアクセス性が向上し、物流の効率化が図られることで地域経済活動を支援。
- IC10分圏域(臨海部) 【現況】34% → 【整備後】58%(+24%)

※宮島街道以南を臨海部として算出 【現況】ETC2.0プローブデータ(R2.4～R3.3)昼間12時間平均より作成 【整備後】上記のうち広島南道路利用区間(1.5km)は速度70km/hで設定

### 費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR	総費用	総便益
1.4 (0.4)	5.2% (-0.9%)	12,294億円※2 (301億円※2)	17,530億円※2 (109億円※2)

注)上段の値は東広島廿日市道路を対象とした場合、下段( )書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果 ※1: EIRR 経済的內部収益率 ※2: 基準年(R3年)における現在価値を記載 (現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

### 道路ネットワークの防災機能評価結果

改善 ペア数	脆弱度(防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
	整備前	整備後		通常時	災害時	
13 (1)	1.00[D] (1.00[D])	1.00[D] (1.00[D])	▲22.26 (▲0.30)	0.07 (0.00)	0.00 (0.00)	○

注)上段の値は東広島廿日市道路を対象とした場合、下段( )書きの値は事業化区間を対象とした場合の防災機能評価結果

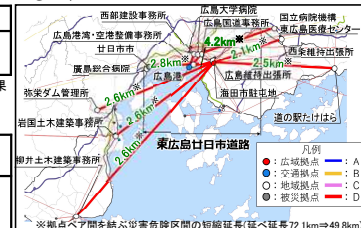
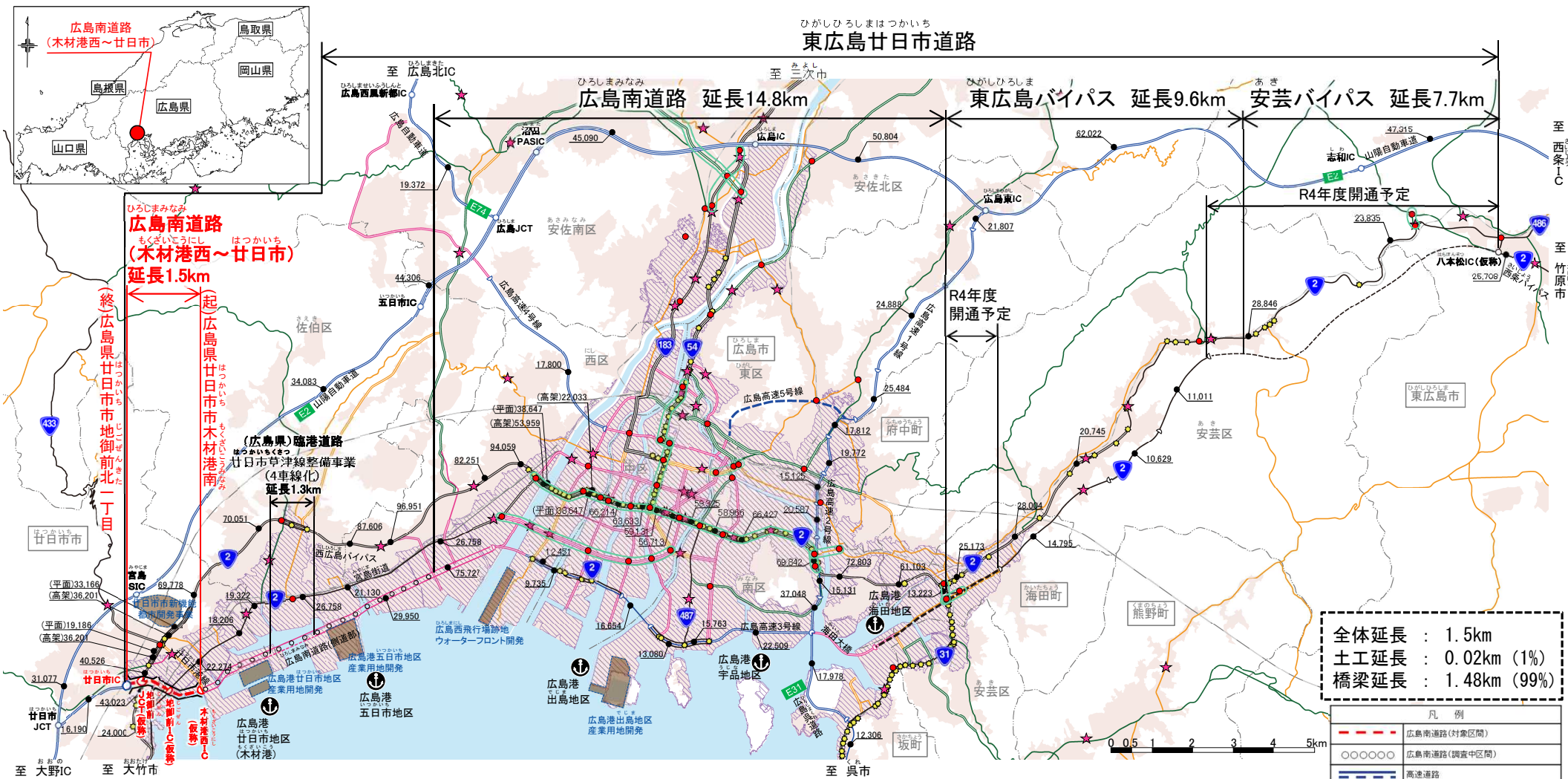


図8 整備後の防災機能ランク

(注)有料道路事業の活用などについて、今後検討を行う予定である。



# 一般国道2号 広島南道路(木材港西~廿日市)に係る新規事業採択時評価



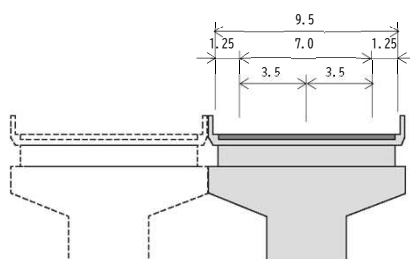
全体延長 : 1.5km  
 土工延長 : 0.02km (1%)  
 橋梁延長 : 1.48km (99%)

凡例	
	広島南道路(対象区間)
	広島南道路(調査中区間)
	高速道路
	一般国道
	主要地方道
	一般都道府県道
	その他道路
	主要法落箇所
	主要法落区間
	事故危険区間
	死亡事故発生箇所
	台/日
	交通量 (※7全国道路・国道交通情報調査)
	市街地
	高潮浸水想定区域 (R3.8)
	開発地区
	市町村境界線
	車線数 (2車線/4車線/6車線/高架4車・平面4車)
	橋梁構造

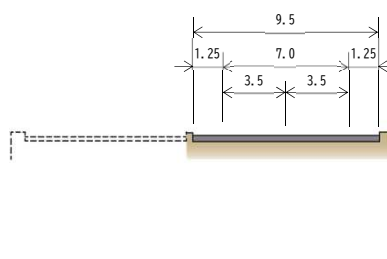
## 標準横断面図

(単位:m)

【橋梁部】



【土工部】



## 縦断面図

