

# 一般国道2号 西条バイパス(下三永～八本松)に係る新規事業採択時評価

- ・西条バイパス(下三永～八本松)の4車線化事業により空港アクセスルートである東西軸道路の信頼性が向上。
- ・東広島・安芸バイパスの開通により、更なる交通需要が想定される路線であり、交通混雑の解消、幹線道路としての速達性が向上。
- ・交通混雑の解消により、物流車両等の円滑性が向上し、地域産業の活性化に寄与。

## 1. 事業概要

- ・起終点: 広島県東広島市西条町下三永～広島県東広島市八本松西
- ・延長等: 9.2km(第3種第1級、4車線)
- ・設計速度: 80km/h(一部区間60km/h)
- ・全体事業費: 約270億円
- ・計画交通量: 約41,100～65,600台/日

本線交通量	
乗用車	約39,600台/日
小型貨物	約 8,300台/日
普通貨物	約17,700台/日

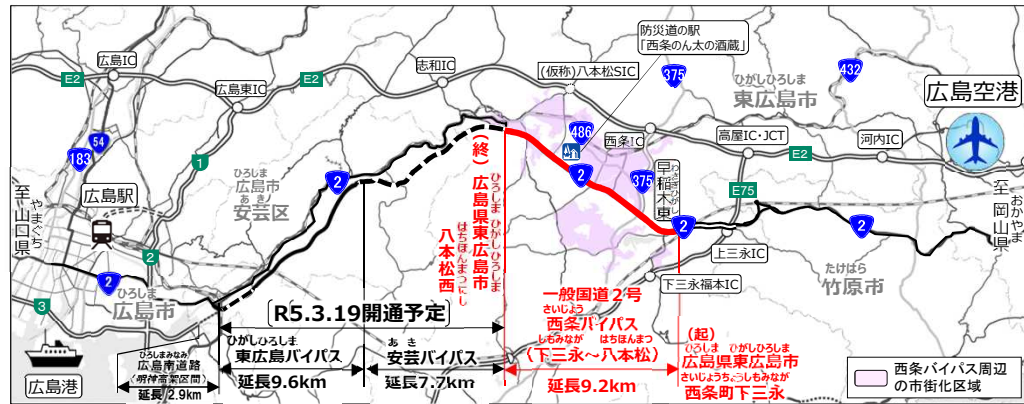


図1 事業位置図

## 2. 課題

### ① 空港アクセスのリダンダンシー確保、防災機能の充実

- ・山陽自動車道を経由する空港バスは、約80便/年の運休が発生しており、空港アクセスが脆弱。
- ・国道2号は空港アクセスルートである東西軸道路として重要な路線。空港アクセスルートのリダンダンシー確保が課題であり、国道2号の円滑化を図り、防災機能の充実が必要である。



図2 広島空港へのアクセス



写真1 西条バイパスの混雑

### ② 交通混雑による速度低下

- ・東広島・安芸バイパスのR4年度開通により、西条バイパスは更なる交通需要が想定される。(図3)
- ・西条バイパス区間は、東広島市の中心市街地を通過する幹線道路であり、都市交通と通過交通が混在し、速度低下が発生している。

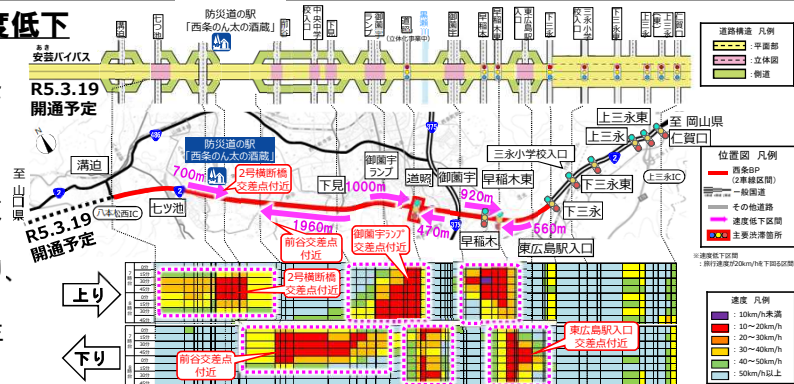


図3 西条バイパスの速度低下状況

資料:ETC2.0プローブデータ (R4.11 平日)

### ③ 物流交通の円滑性阻害

- ・西条バイパス含む国道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といった産業・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・企業が多数立地している。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となっている。



写真2 西条バイパスの混雑



図4 自動車関連工場の位置と部品の出荷

## 3. 整備効果

### 効果1 空港アクセス強化(東西軸リダンダンシー確保)【◎】

- ・交通混雑の解消により速達性が向上し、山陽道通行止め時における代替ルートとしての国道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が確保される。
- 【広島市役所→広島空港の所要時間短縮【現況】約86分→【整備後】約78分(約8分短縮)】

### 効果2 交通の円滑化【◎】

- ・西条バイパスの4車線化事業により、速達性や定時性を確保し、交通の円滑化に寄与。
- 【所要時間短縮【現況】約54分→【整備後】約46分(約8分短縮)】
- 【平均旅行速度【現況】約37km/h→【整備後】約43km/h(約6km/h向上)】

### 効果3 物流効率化による地域経済活動支援【◎】

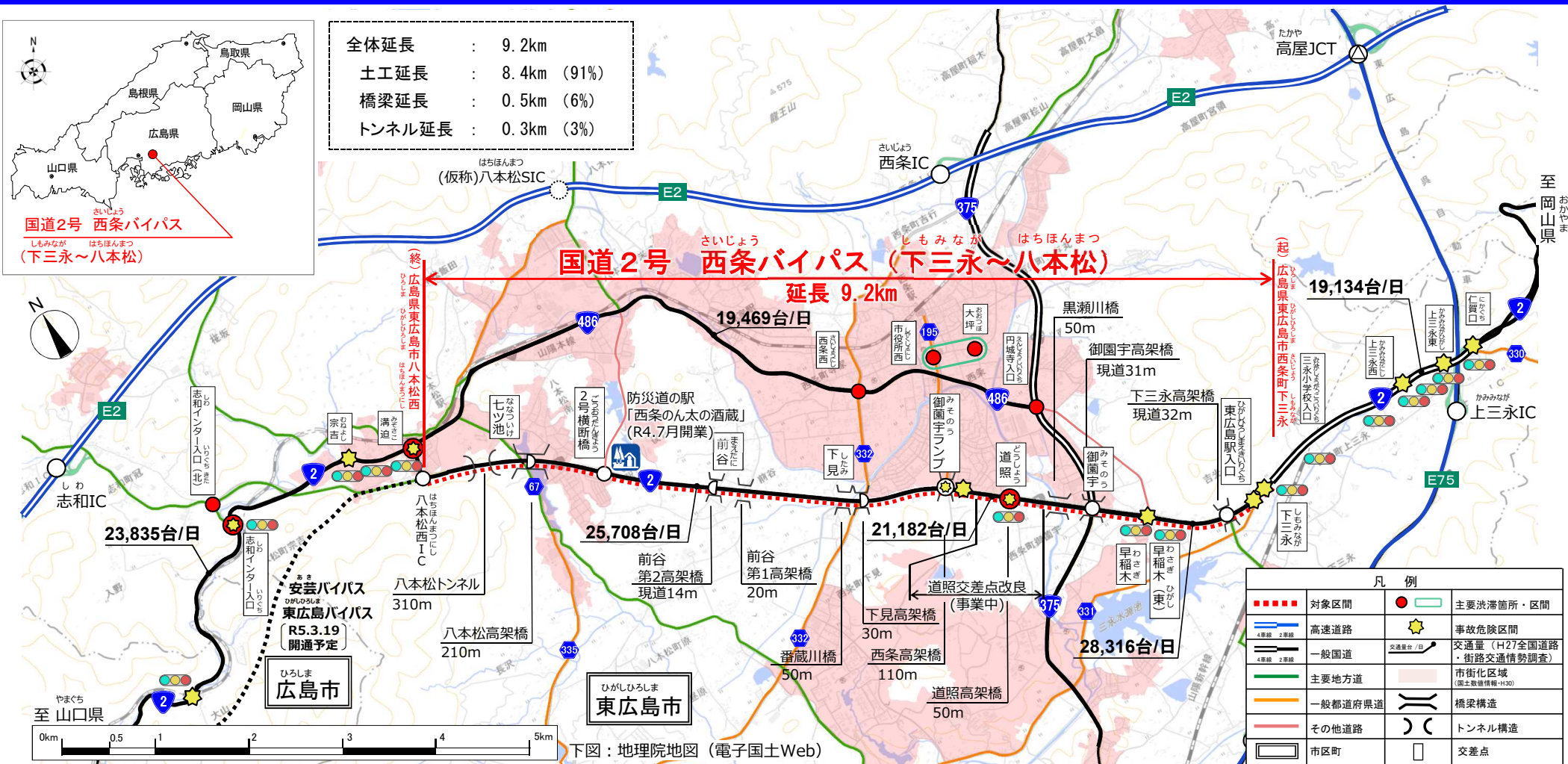
- ・広島市中心部や広島港へのアクセスも含めた物流の効率化が見込まれることから、国道2号沿線や沿線都市の商業・産業施設の整備が促進され、更なる都市機能の発展に寄与。
- 【東広島市役所→広島港の所要時間短縮【現況】約67分→【整備後】約62分(約5分短縮)】

### ■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 <sup>*1</sup>	総費用	総便益
2.5	10.6%	227億円 <sup>*2</sup>	574億円 <sup>*2</sup>

<sup>\*1</sup>: EIRR: 経済的內部収益率  
<sup>\*2</sup>: 基準年(R4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%)

# 一般国道2号 西条バイパス(下三永～八本松)に係る新規事業採択時評価



凡 例	
対象区間	主要渋滞箇所・区間
高速道路	事故危険区間
一般国道	交通量 (H27全国道路・街路交通情勢調査)
主要地方道	市街化区域 (国土数値情報・H30)
一般都府県道	橋梁構造
その他道路	トンネル構造
市区町	交差点

