

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：茅野 牧夫

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：広島県安芸郡海田町日の出町 至：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、大阪市から瀬戸内海沿岸の主要都市を經由し北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。</p> <p>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、港湾等を拠点とする物流の効率化、広域な地域経済の連携強化等を図るために計画された延長14.8kmの道路である。</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)	76%	供用済延長	9.6km
計画交通量	6,800~60,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 1.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 767 / 5,657 億円 事業費：691/5,401億円 維持管理費：77/256億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,267 / 6,123億円 走行時間短縮便益：1,046/5,091億円 走行費用減少便益：155/721億円 交通事故減少便益：66/312億円	基準年	平成25年
感度分析の結果	<p>【事業全体】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>【残事業】交通量：B/C=1.4~1.9(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5~1.8(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.5~1.8(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"> <li>・損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・現道における混雑時旅行速度が改善</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（広島電鉄バス、広島バス、芸陽バス）</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島港（特定重要港湾）から高速ICまでのアクセス向上</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は中心市街地（DID 地区内）の事業</li> <li>・都市計画道路密度が向上</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「東広島廿日市道路」として位置付けあり</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクトを支援</li> <li>・宮島や平和記念資料館等へのアクセス向上（H24 観光入込客数：宮島神社約 225 万人、平和記念資料館約 126 万人）</li> </ul> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセスが向上（県立広島病院 等）</li> </ul> <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故率が 500 件/億台キロ以上である区間において、安全性の向上</li> </ul> <p>⑧災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成 25 年 6 月）において緊急輸送道路に位置づけ有り</li> <li>・第一次緊急輸送道路である国道 2 号等の代替路線を形成する</li> </ul> <p>⑨地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2 排出量の削減が見込まれる</li> </ul>				

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 25 年 7 月 17 日）を受けている。

広島県知事の意見：

継続とする対応方針（原案）については妥当である。

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、現在事業中の東広島・安芸バイパスと連携し、広域的なネットワークが形成されることにより、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。

今後も引き続きコスト縮減に努めながら、事業化区間の全線供用に向け、計画的に整備を進めるとともに、未事業化区間についても、関係機関と協議調整を行い、広域的なネットワークが早期に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）については異存ありません。

今年度供用予定区間（吉島地区～観音地区）の整備効果を十分発揮するため、事業区間のうち未整備となっている区間を着実に整備するとともに、未事業区間（商工センターから廿日市市地御前間）については関係機関と連携しながら整備方針を調整し、広島南道路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、内々・内外交通と通過交通の混在によりデルタ内の円滑な交通が阻害され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 25 年 5 月末で用地買収は約 98%完了している。
- ・平成 25 年 3 月末で事業進捗は約 76%完了している。
- ・現在までに専用部 7.1km、一般部 4.2km が開通している。

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～商工センターランプ間の開通を目指し工事を推進している。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

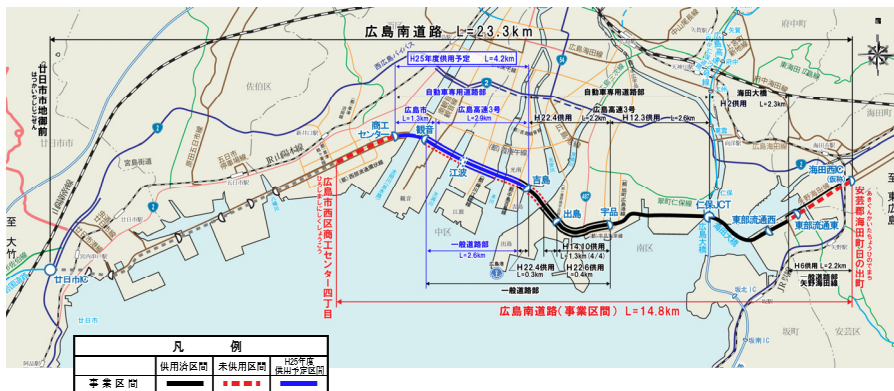
対応方針

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の合計と一致しないことがある。