

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375号 <small>ひがしひろしま くれ</small> 東広島・呉道路	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	自：広島県 <small>くれ あがちゅうおう</small> 呉市 阿賀中央 5丁目 至：広島県 <small>ひがしひろしま たかやちょうみぞぐち</small> 東広島市 高屋町溝口			延長	32.8km
事業概要					
<p>一般国道375号は、広島県呉市から島根県大田市に至る延長約191kmの主要幹線道路である。</p> <p>東広島・呉道路は、広島県の中央部に位置し、山陽自動車道と呉市を結ぶ延長32.8kmの4車線の高規格幹線道路である。</p>					
H5年度事業化	H2年度都市計画決定 (H16年度変更)	H5年度用地着手	H7年度工事着手		
全体事業費	約1,925億円	事業進捗率	74%	供用済延長	24.0km
計画交通量	16,400～30,600台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 6.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 395 / 2,301 億円 事業費：314/2,161億円 維持管理費：81/141億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,397 / 4,160億円 走行時間短縮便益：2,083/3,446億円 走行費用減少便益：210/469億円 交通事故減少便益：103/245億円	基準年 平成25年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】 交通量：B/C=1.7～2.1(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.8～1.8(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.7～1.9(事業期間±20%)</p> <p>【残事業】 交通量：B/C=5.2～7.2(交通量 ±10%) 事業費：B/C=5.6～6.6(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=5.9～6.3(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"> ・損失時間の削減が見込まれる ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（中国ジェイアールバス、広島電鉄バス） ・呉市から東広島駅（新幹線駅）へのアクセス向上 ・呉市から広島空港（第2種空港）へのアクセス向上 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東広島市から呉港（重要港湾）までのアクセス向上 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・呉市の市街地再開発、区画整理等の沿線まちづくりとの連携あり【古新開土地区画整理事業】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクトを支援【広島中央テクノポリス】 ・大和ミュージアム、グリーンピアせとうち、呉市立美術館へのアクセスが向上（H23 観光入込客数：大和ミュージアム約74万人、グリーンピアせとうち約16万人呉市立美術館約5万人） <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセスが向上（呉医療センター） <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間において、安全性の向上が期待 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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あり ・第1次緊急輸送道路である一般国道375号の代替路線を形成する <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる 					

関係する地方公共団体等の意見

東広島・呉道路は、地域交流の促進、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、呉市、東広島市、竹原市、江田島市、熊野町の首長で構成される「東広島呉自動車道建設促進期成同盟会」により、一層の建設促進について要望（平成 25 年 7 月）を受けている。

広島県知事の意見：

対応方針（原案）については妥当

広島県中央地域の地域経済・産業の発展や広域的交流圏の形成、空港アクセス向上に不可欠。
平成 26 年度の全線供用開始に向け、計画的に整備を進めていただきたい。

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

- ・ 国道 375 号の呉市～東広島市にかけての沿線は、広島中央テクノポリス地域に指定されて以来、企業立地数が増加するなど開発が進んでいる。
- ・ これまでの開通（平成 19 年 11 月・平成 22 年 3 月・平成 24 年 4 月）により、国道 375 号郷原大橋東詰交差点等の渋滞は解消されたが、未開通区間では渋滞が残存している。
- ・ H24.4 部分開通による広島空港へのアクセス性が向上したことで、廃止されていた空港高速バスが再開している。

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 100%完了している。
- ・ 平成 25 年 3 月末で事業進捗は約 74%完了している。
- ・ 現在までに「阿賀 IC～黒瀬 IC (L=12.3km)、馬木 IC～高屋 JCT・IC (L=11.7km)」間を開通（暫定 2 車線）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

- ・ 投資効果の早期発現を図るため段階的に暫定 2 車線にて開通しており、平成 26 年度の全線開通（暫定 2 車線）を予定している。

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。

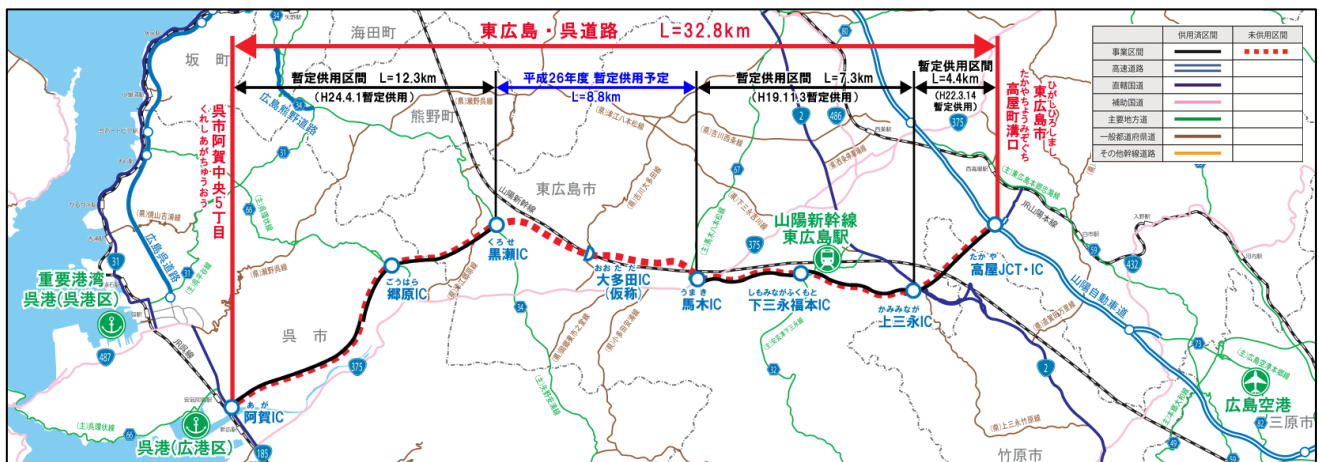
対応方針

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。