

## 再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道2号 <small>にしひろしま</small> 西広島バイパス	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： <small>ひろしま ひろしま なか ひらのまち</small> 広島県広島市中区平野町 至： <small>ひろしま はつかいち しごぜん</small> 広島県廿日市市地御前			延長	19.4km
事業概要					
<p>一般国道2号は、<small>おおさか おおさか</small> 大阪府大阪市から <small>ふくおか きたきゅうしゅう</small> 福岡県北九州市までを結ぶ延長約670kmの主要幹線道路である。  <small>にしひろしま ひろしま ひろしま なか ひらのまち ひろしま はつかいち しごぜん</small> 西広島バイパスは、広島県広島市中区平野町と広島県廿日市市地御前を結ぶ延長19.4kmの道路である。                  事業目的は、慢性的な交通混雑の緩和を図り、広域幹線道路ネットワークの整備による圏域経済の活性化に資するとともに、沿道環境の改善を図るものである。</p>					
S40年度事業化	S45年度都市計画決定 (H6・9年度変更)	S42年度用地着手	S42年度工事着手		
全体事業費	約1,146億円	事業進捗率 (H31年3月末時点)	約68%	供用済延長	17.1km
計画交通量	12,800台/日～91,900台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 6.4 (残事業) 1.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 326/4,933億円 事業費：320/4,435億円 維持管理費：6.4/498億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 370/31,731億円 走行時間短縮便益：271/27,541億円 走行経費減少便益：69/3,230億円 交通事故減少便益：29/959億円	基準年	令和元年
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量：B/C=6.0～7.0 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.04～1.2 (交通量±10%) 事業費：B/C=6.4～6.5 (事業費±10%) 事業費：B/C=1.03～1.3 (事業費±10%) 事業期間：B/C=6.4～6.4 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.03～1.2 (事業期間±20%)					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。【広島バスセンター～四季が丘団地（110往復/日）ほか8路線】 ・廿日市市から広島駅へのアクセス向上が見込まれる。 ②都市の再生 ・中心市街地（DID区間）内の事業である。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「広島西道路」の一部として位置づけられている。 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・宮島（H30年間観光入込客数431万人/年）、平和記念資料館（H30年間観光入込客数152万人/年）等へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤無電柱化による美しい町並みの形成 ・電線共同溝整備計画区域である。 ⑥安全で安心できる暮らしの確保 ・広島市西区および広島市佐伯区から第三次救急医療機関（広島市民病院、広島大学病院、広島県立病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画に第1次緊急輸送道路として位置づけられている。（一般国道2号） ・第1次緊急輸送道路である一般国道2号（宮島街道）の代替路線を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される。 ・SPM排出量の削減が期待される。 ・騒音レベルが要請限度を超過している区間において、要請限度を下回ることが期待される。 ⑩その他プロジェクトとの関係 ・広島南道路と一体整備により機能分担を図れる。 ・「広島市都市計画マスタープラン（平成25年8月）」に位置づけられている。 ・都市再生緊急整備地域「広島紙屋町・八丁堀地域」（平成30年10月）が指定。					

関係する地方公共団体等の意見

◇広島県知事の意見：対応方針については妥当である。

一般国道2号西広島バイパスは、広島市西部方面から広島市中心部へ流入する交通を円滑に分散・導入させ、慢性的な交通渋滞の緩和を図り、広島市の都市機能を強化するとともに、広域的な地域連携強化による周辺都市との一体的な発展に資する路線であると認識しております。

引き続き、全線供用に向けて計画的に整備を進めていただきたい。

◇広島市長の意見：一般国道2号西広島バイパスの事業再評価に係る対応方針（原案）について異存ありません。

一般国道2号西広島バイパスにおける未整備区間の整備は、西部方面から本市の都心部へ向かう交通の渋滞緩和や沿道環境の改善、さらには昨年10月に都市再生緊急整備地域に指定された「広島紙屋町・八丁堀地域」への導入路となるものであり、本市の中核性向上にも重要であるとともに、本市が掲げる「200万人広島都市圏構想」の実現に不可欠なものです。

また、地元経済界や沿道の地域団体からの要望に加え、広島市議会で決議がなされるなど未整備区間の早期整備への期待は高まっています。

さらに、本年1月からは、国、関係自治体、地元経済界で構成する「西広島バイパス都心部延伸事業整備効果検討会」において、事業の必要性・効果などについて検討を行い、あらためて早期整備が必要な事業であることを確認したところです。

本市としても、地元総力を挙げて取り組んでまいりますので、国におかれましては、来年度から未整備区間の事業に着手していただきますよう宜しくお願いいたします。

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

西広島バイパス沿線地域である広島市西区、佐伯区、廿日市市では、西広島バイパスや山陽自動車道の供用、多数の住宅団地整備などにより急速な発展をとげており、これに伴う交通量の増加が、広島市都心流入部における西広島バイパスを中心に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

H31年3月末時点で事業進捗率は68%、用地進捗率は100%。

現在までに広島市西区観音本町（観音オフランプを含む）～廿日市市地御前までの17.1km、廿日市高架橋L=2.2kmを開通（4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

未整備区間の早期完成を目指して事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

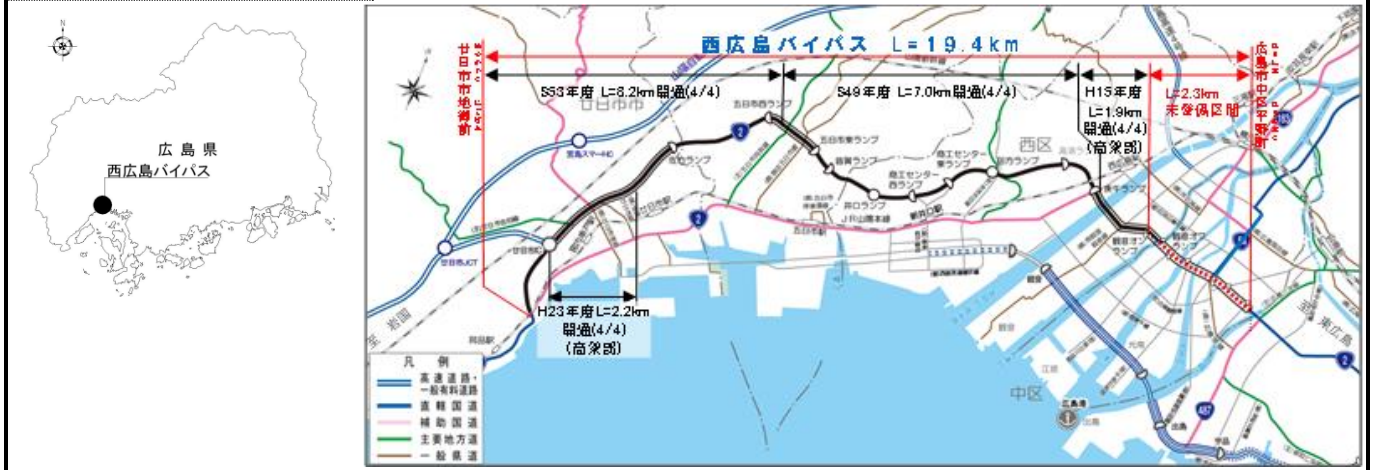
対応方針

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と一致しないことがある。