

一般国道2号 広島南道路

道路建設事業の再評価項目調書

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	自： <small>ひろしま あき かいたちようひの でまち</small> 広島県安芸郡海田町日の出町 至： <small>ひろしま ひろしま にし しょうこう</small> 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	一般国道2号は、 <small>おおさか おおさか ふくおか きたきゅうしゅう</small> 大阪府大阪市から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>ひろしま ひろしま にし しょうこう</small> 広島南道路は、広島県安芸郡海田町日の出町と広島市西区商工センター4丁目を結ぶ延長14.8kmの道路である。 事業目的は、広島市中心部の通過交通を適切に処理し、渋滞緩和・交通安全の確保を図るとともに、港湾を拠点とする物流の効率化を図るものである。					
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4,120億円		事業進捗率 (H28年度末見込)	78%	供用済延長	13.5km
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	(3便益)	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	(事業全体) 交通量：B/C=1.0~1.1(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.4~1.9(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1~1.1(事業費±10%) 事業費：B/C=1.5~1.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.0~1.1(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.5~1.8(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 ・国道2号を利用するバスの定時性向上が期待される ②物流効率化の支援 ・広島港(国際拠点港湾)から廿日市ICへの所要時間が12分短縮【37分→25分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される ③個性ある地域の形成 ・宮島(H27観光入込客数：514万人/年)へのアクセス向上が期待される ④安全で安心できるくらしの確保 ・廿日市市役所から第三次救急医療機関(県立広島病院)への所要時間が1分【20分→19分】短縮された。今後更なるアクセス向上が期待される。また都市内の渋滞時や緊急時の代替路線として機能する ⑤安全な生活環境の確保 ・死傷事故率の削減が期待される ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である一般国道2号の代替路線として機能する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される ⑧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 ・騒音レベルが夜間要請限度を超過している国道2号の区間において、要請限度を下回ることが期待される ⑨その他プロジェクトとの関係 ・「第5次広島市基本計画(平成21年10月)」、「広島県道路整備計画2016(平成28年3月)」等、に位置づけられている					

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 28 年 7 月 15 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。

事業の執行に当っては、事業化区間である明神高架橋等の着実な事業展開を図られるとともに、未事業化区間である商工センター四丁目～廿日市インターチェンジ間については、このうち平面街路部を併設しない木材港西～廿日市インターチェンジ間を優先することとして、関係機関と連携しながら整備方針を調整し、広島南道路全線の早期完成を図られるようお願いいたします。

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、慢性的な交通混雑を引き起こしている。
- ・広島南道路の隣接区間である東広島バイパス（瀬野西 IC～海田東 IC）や広島高速 2 号が開通するなど、広域道路ネットワークの整備が進んでいる。
- ・広島港が国際拠点港湾に認定され、国際貿易港としての機能強化を図るため岸壁整備等が進められている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成 28 年度末で事業全体の進捗率は 7 8 % となる見込みである。現在までに自動車専用道路部「東部流通西～商工センター（L=11.3km）」、一般道路部（L=6.8km）が開通済み。

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整備しており、引き続き早期全線開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

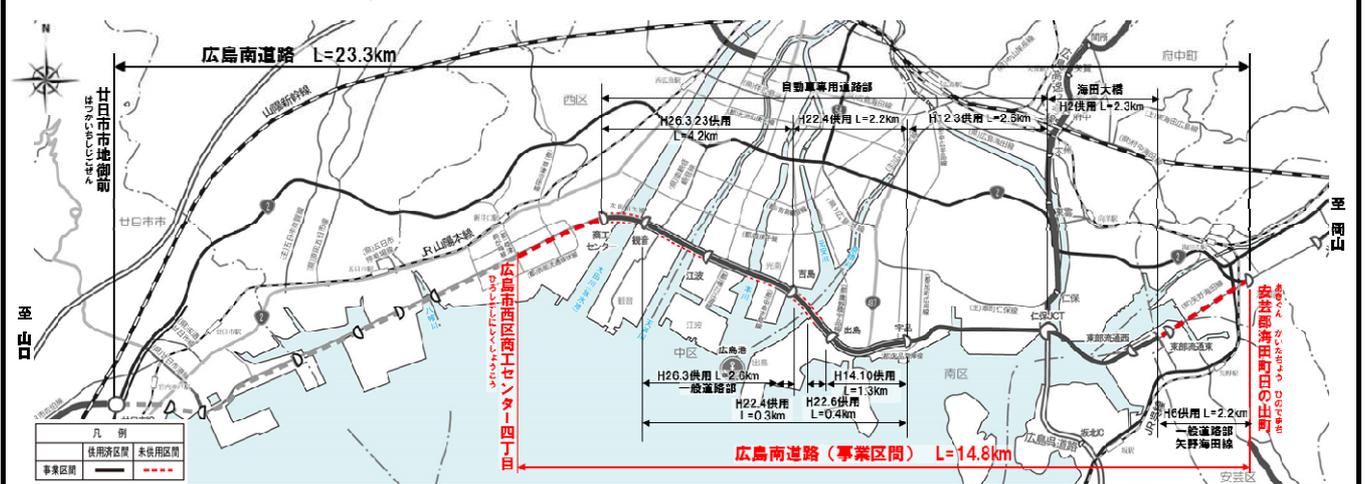
今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

対応方針（原案） 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。

※ 費用対効果分析、環境改善効果等に係る項目は、平成 25 年度再評価時点。

一般国道2号 ひろしま みなみ 広島南道路

事業再評価 要点審議

平成28年10月

国土交通省 中国地方整備局

【参考】前回のとりまとめ結果

一般国道2号 広島南道路

◆投資効果

(億円)

項目	全体事業	残事業
費用 (C)	5,657	767
事業費	5,401	691
維持管理費	256	77
便益額 (B)	6,123	1,267
走行時間短縮便益	5,091	1,046
走行経費減少便益	721	155
交通事故減少便益	312	66
費用便益比	1.1	1.7

便益計測対象項目	内容
走行時間短縮便益	道路整備により、周辺道路も含めた走行時間が短縮される効果を貨幣価値として計測する。
走行経費減少便益	道路整備によって混雑の緩和等走行条件が改善されることによる走行するために必要な費用の減少量として計測する。走行経費には燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両費、車両償却費等が含まれる。
交通事故減少便益	道路整備によって周辺道路の交通量が減少することに伴う交通事故による社会的損失の減少を貨幣価値として計測する。交通事故の社会的損失には運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構造物に関する物的損害額、交通渋滞による損失額が含まれる。

◆道路の役割

■道路の役割(+α)

- ①環境への影響を考慮した効果[約51.7千トンのCO2削減]【+28億円】※
広島南道路整備に伴う速度向上による地球環境(CO2)の改善効果を算定
- ②物流の効率化[例)広島港～廿日市ICまでの所要時間短縮約16分][37分→21分]
- ③高次医療施設への救急搬送[廿日市役所～県立広島病院までの所要時間短縮約2分][20分→18分]

※【 】は、開通後50年間の便益額として試算した値(参考値)

◆まとめ

計画交通量	総事業費	総費用(C)	3便益(B)	その他の便益	費用対効果(B/C) ()内は残事業B/C
6,800台/日～60,000台/日	約4,120億円	5,657億円	6,123億円	+α	1.1 (1.7) + α

※1 基準年：H25年

※2 H17ベース第2段階の改善を使用

【参考】費用対効果分析実施判定票

一般国道2号 広島南道路

費用対効果分析実施判定票

年度： 平成28年度
 事業名： ひろしまなみどうろ 一般国道2号 広島南道路
 担当課： 担当課長名：

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	チェック欄
(ア) 前評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的 ・事業目的に変更がない		■
外的要因 ・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠[地元情勢等の変化がない]	対象路線沿線市町村の人口 H24:1,342,200人 → H27:1,350,138人 (安芸郡海田町、安芸郡坂町、広島市、廿日市市) 対象路線沿線市町村の自動車保有台数 H24:492,036台 → H26:490,705台	■
内的要因<費用便益分析関係> ※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 (注)なお、下記2.~4.について、各項目が感度分析幅の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニユアルの変更がない	費用便益分析マニユアル(H20.11.28)に変更がない。	■
判断根拠[B/Cの算定方法に変更がない]		
2. 需要量等の変更がない	今回発生集中交通量 4,741,043TE/日 前回発生集中交通量 4,774,1043 TE/日	■
判断根拠[需要量等の減少が10%*以内]	変化率 0.0%	
3. 事業費の変化	前回事業費 412,000百万円 → 今回事業費 412,000百万円	■
判断根拠[事業費の増加が10%*以内]	変化率 0.0%	
4. 事業展開の変化	前回事業展開 S56年度~H34年度 42年 → 今回事業展開 S56年度~H34年度 42年	■
判断根拠[事業期間の延長が10%*以内]	変化率 0.0%	
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠[直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	直近3箇年の事業費の平均に対する分析費用 0.43% < 基準値(1.0%) 前評価時の感度分析下位ケース 1.0 ≥ 基準値(1.0)	■
前評価で費用対効果分析を実施している		
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

3. 今後の対応方針（原案）

1. 再評価の視点

①事業の必要性の視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

◇社会経済情勢の変化がない

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=1.1(事業全体) 1.7(残事業) ←H25事業再評価結果

◇道路の役割

①環境への影響を考慮した効果[約51.7千トンのCO2削減]【+28億円】※

広島南道路整備に伴う速度向上による地球環境(CO2)の改善効果を算定

②物流の効率化[例)広島港～廿日市ICまでの所要時間短縮約16分][37分→21分]

③高次医療施設への救急搬送[廿日市役所～県立広島病院までの所要時間短縮2分][20分→18分]

3) 事業の進捗状況

◇平成28年度末で事業全体の進捗率は78%の見込みである。

現在までに自動車専用道路部「東部流通西～商工センター(L=11.3km)」、一般道路部(L=6.8km)間を開通している。

※【 】は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

②事業の進捗見込み

◇引き続き早期全線開通を目指し事業を推進する。

③コスト削減や代替案立案の可能性

◇今後の事業の実施にあたっては、コスト削減に努力しつつ、事業を推進していく。

2. 県・市への意見照会結果

広島県:継続とする対応方針については妥当である。

一般国道2号広島南道路は、工業・物流拠点が集中する広島湾臨海部を東西に貫く路線であり、物流機能の強化をはじめとして、広島都市圏の交通渋滞の緩和や、安全性・利便性の向上、さらには都市機能の向上に資する重要な道路である。近年は大型商業施設の立地などによる新たな交通需要が発生しており、商工センター以西の未事業化区間を含めた広域的ネットワークの早期形成が必要であると考えます。引き続きコストの削減に努めながら、早期の供用開始に向け、計画的に整備を進めていただきたい。

広島市: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。

事業の執行に当たっては、事業化区間である明神高架橋等の着実な事業展開を図られるとともに、未事業化区間である商工センター四丁目～廿日市インターチェンジ間については、このうち平面街路部を併設しない木材港西～廿日市インターチェンジ間を優先することとして、関係機関と連携しながら整備方針を調整し、広島南道路全線の早期完成を図られるようお願いいたします。

【今後の対応方針（原案）】

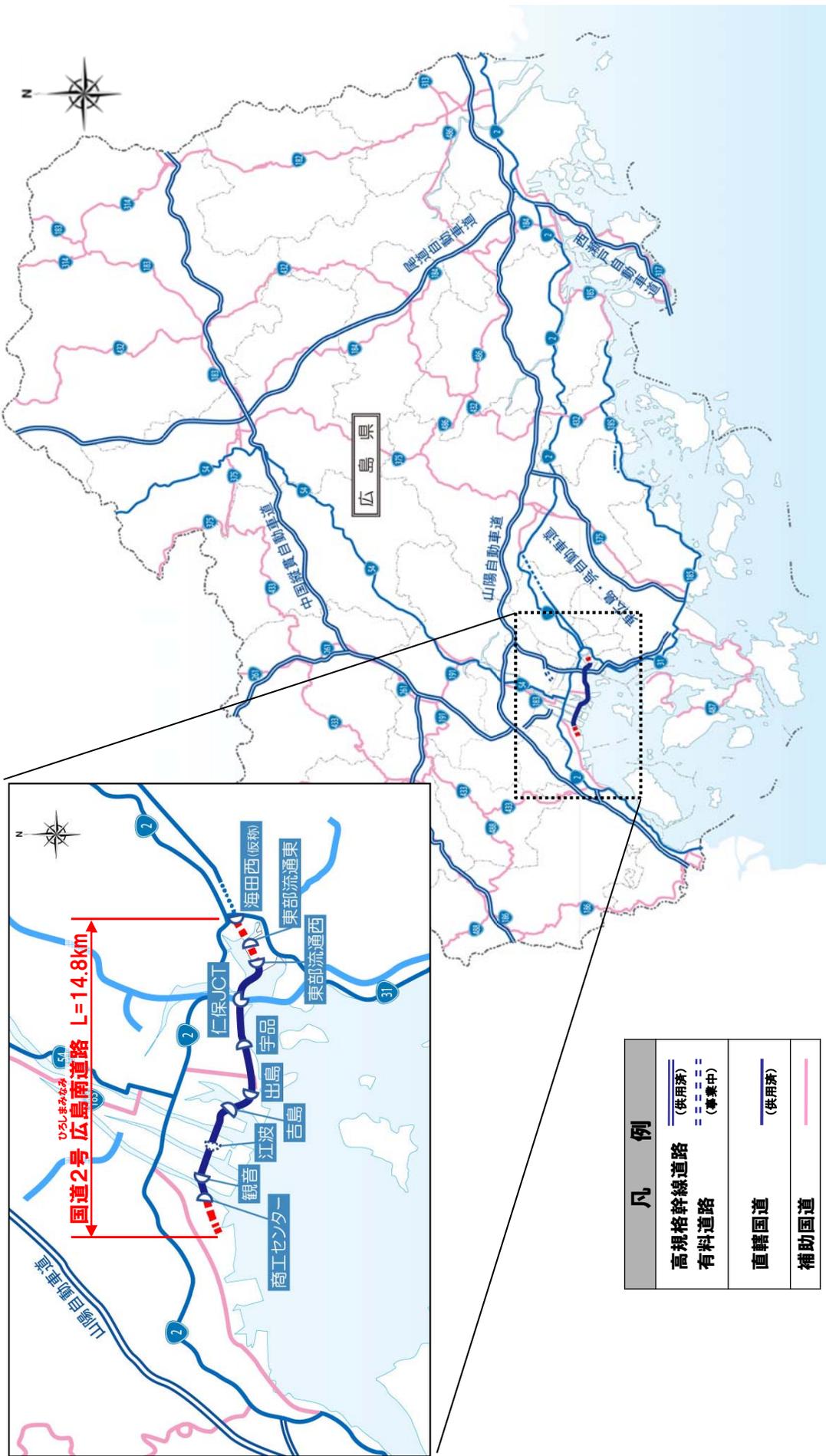
- ・以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられるため、今後とも**事業継続が妥当**。
- ・今後の事業の実施にあたっては、更なるコスト削減に努力しつつ、効率的で効果的に事業を継続する。

1. 事業概要

(1) 位置図

一般国道2号 広島南道路

- 一般国道2号は、大阪府大阪市から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。
- 広島南道路は、広島県安芸郡海田町日の出町と広島市西区商工センター4丁目を結ぶ延長14.8kmの道路である。



凡 例	
高規格幹線道路 有料道路	 (供用済)  (事業中)
直轄国道	 (供用済)
補助国道	

1. 事業概要

(2) 事業目的と計画概要・経緯

一般国道2号 広島南道路

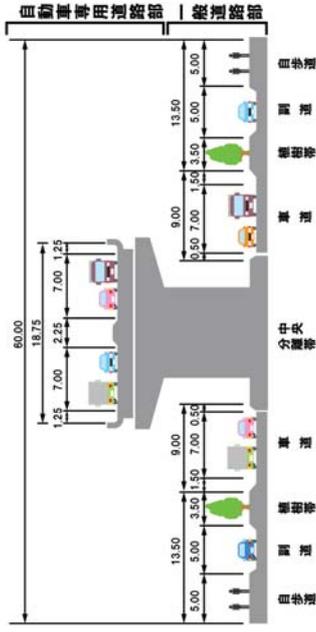
【目的】広島市中心部の通過交通を適切に処理し、渋滞緩和・交通安全の確保を図るとともに、港湾を拠点とする物流の効率化を図るもの。

計画概要

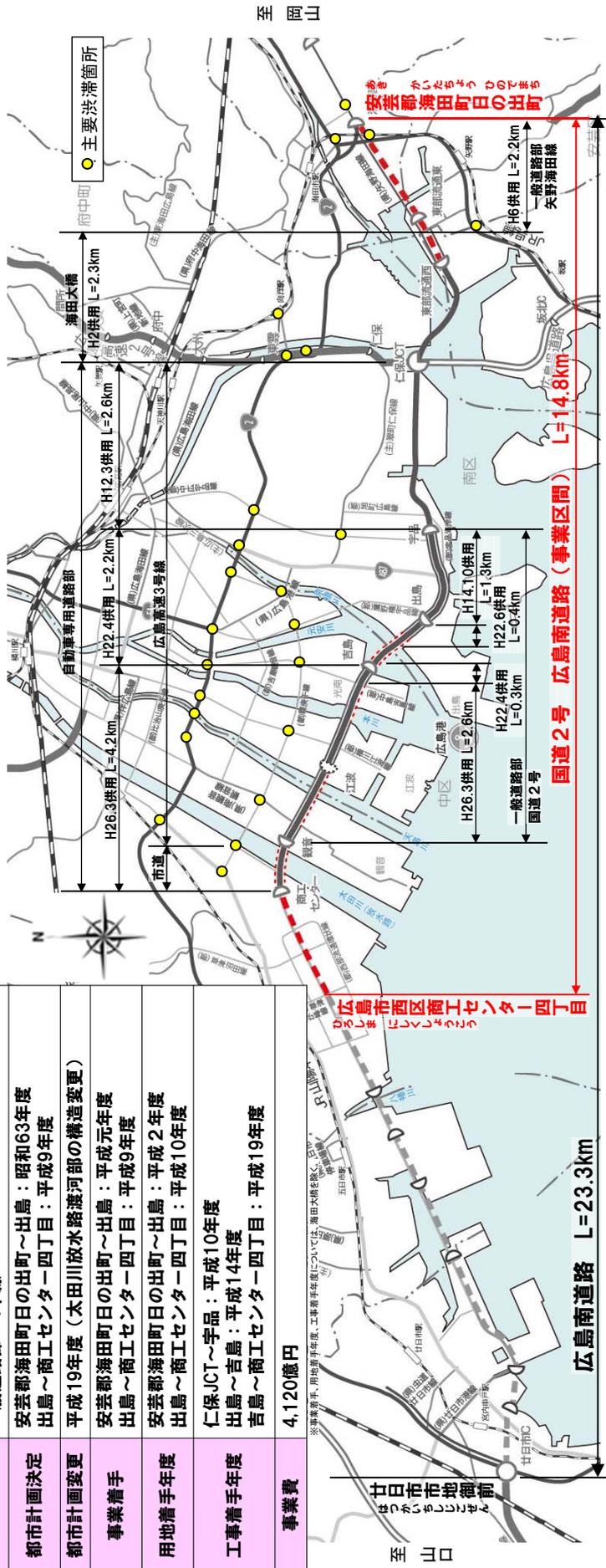
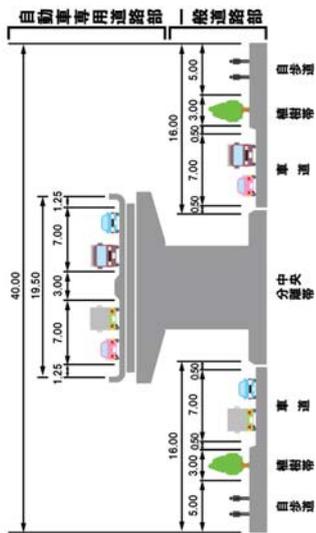
路線名	広島南道路
起終点	起点：広島県安芸郡海田町日の出町 終点：広島県広島市西区商工センター4丁目
計画延長	L=23.3km（事業区間 L=14.8km）
道路規格 設計速度	自動車専用道路：第1種3級（設計速度80km/h） （海田町日の出町～仁保沖町） （商工センター2丁目～商工センター4丁目） 第2種1級（設計速度80km/h） （仁保沖町～商工センター2丁目） 一般道路部：第4種1級（設計速度60km/h）
車線数	自動車専用道路部：4車線（宇品～観音：2車線） 一般道路部：4車線
都市計画決定	安芸郡海田町日の出町～出島：昭和63年度 出島～商工センター4丁目：平成9年度
都市計画変更	平成19年度（太田川放水路渡河部の構造変更）
事業着手	安芸郡海田町日の出町～出島：平成元年度 出島～商工センター4丁目：平成9年度
用地着手年度	安芸郡海田町日の出町～出島：平成2年度 出島～商工センター4丁目：平成10年度
工事着手年度	仁保JCT～宇品：平成10年度 出島～吉島：平成14年度 吉島～商工センター4丁目：平成19年度
事業費	4,120億円

標準断面図

【広島市街地区】（宇品ランプ～出島ランプ）



【海田地区】（海田西ランプ～東部流通西ランプ）

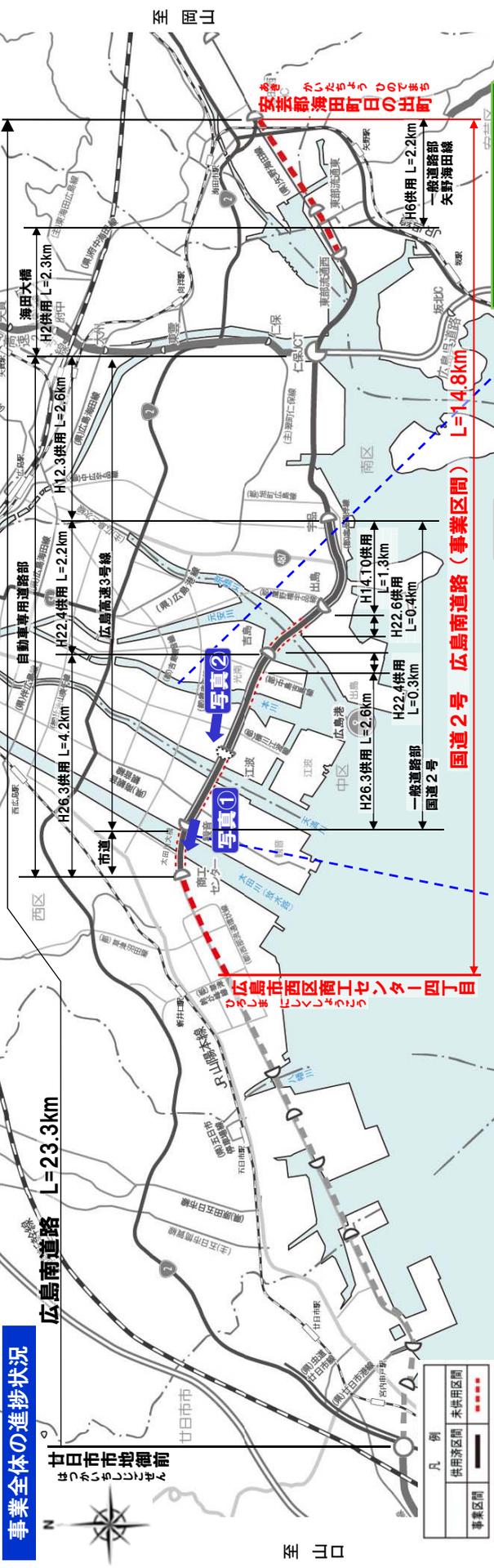


1. 事業概要

一般国道2号 広島南道路

(3) 事業の進捗状況

- 広島南道路は、国土交通省、広島県、広島市、広島高速道路公社による複数の事業が一体となって整備が進められている。
- 自動車専用道路部は、平成25年度末までに東部流通西ランプから商工センターランプまで、矢野海田線及び宇品ランプから観音ランプまでの一部区間が暫定供用している。
- 現在、未供用区間(安芸郡海田町地内)の設計を推進している。



写真① H27年9月撮影



太田川大橋から商工センター方向を望む

写真② H27年9月撮影



江波地区から観音方向を望む

事業全体の進捗状況 (平成28年度末見込)	
用地	99%
工事	73%
全体	78%

※総事業費に対する割合

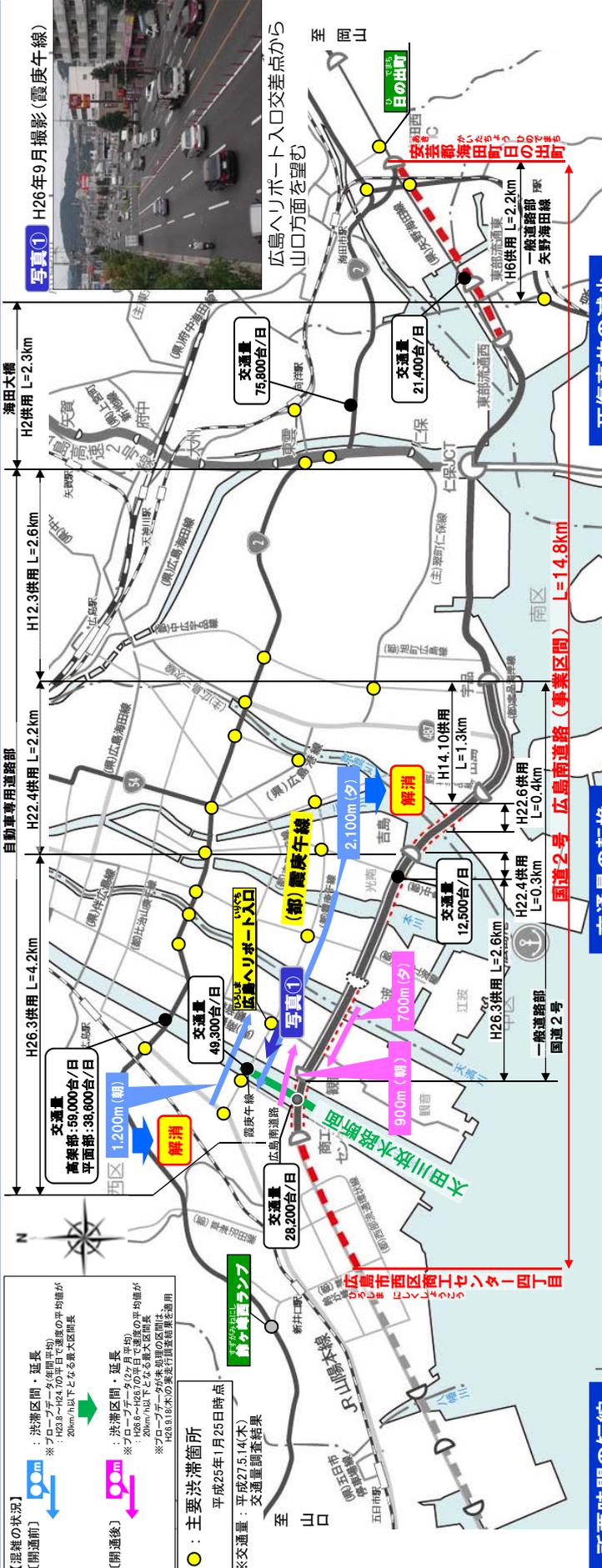
2. 事業の必要性

(1) 一部区間供用後の効果

一般国道2号 広島南道路

渋滞の緩和(西方面)

- ・広島南道路の部分開通(H26.3末)により、並行する国道2号(日の出町交差点～鈴ヶ峰西ランプ)の所要時間が短縮。
- ・震庚午線では約2割の交通渋滞の解消と死傷事故の減少が図られている。



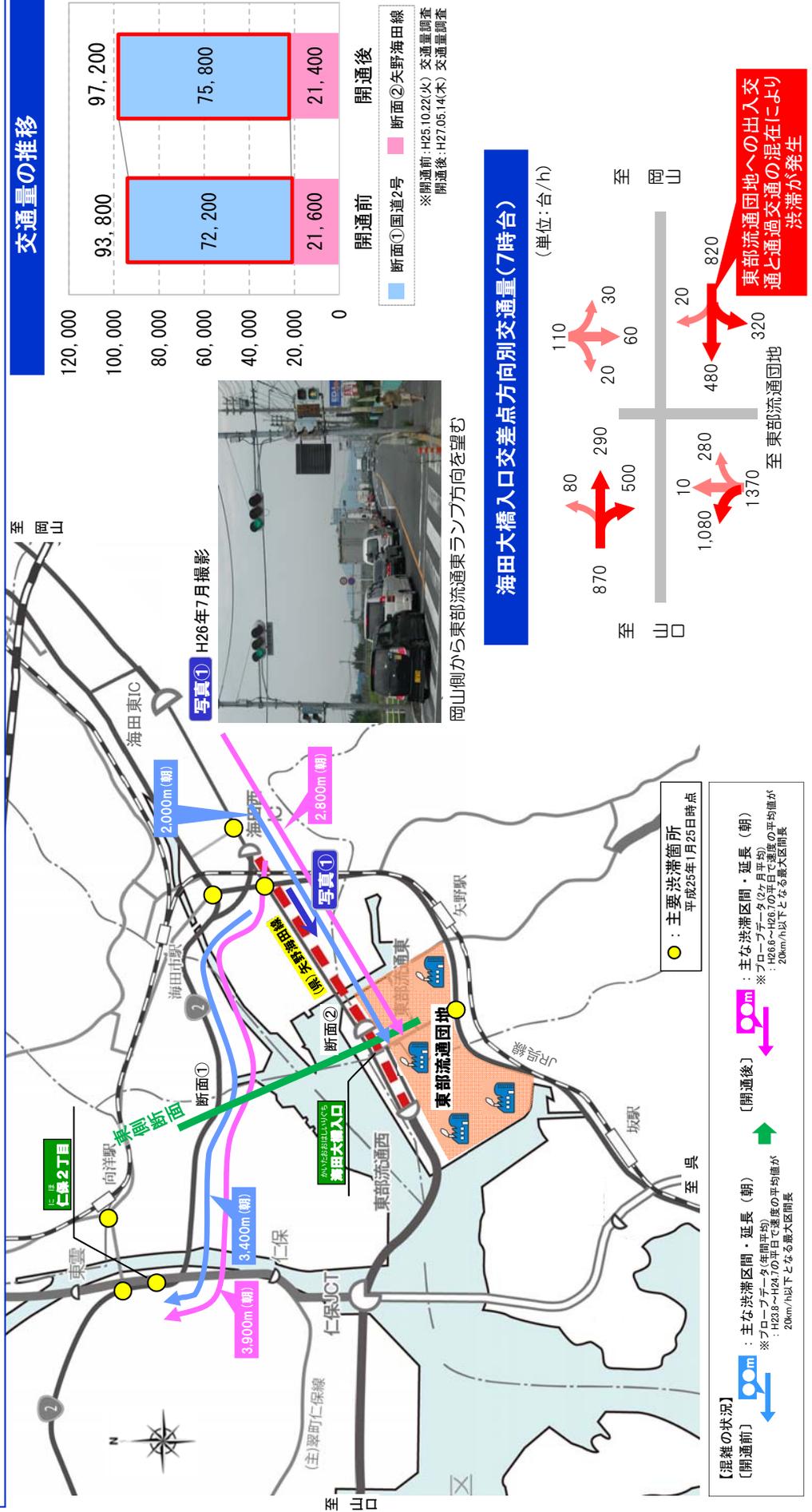
2. 事業の必要性

(2) 一部区間供用後の課題①

一般国道2号 広島南道路

国道2号などで発生する渋滞(東側)

- ・国道2号及び県道矢野海田線の交通量は、H26.3供用後もほぼ横ばいであり慢性的な渋滞が残存している。
- ・海田大橋入口交差点では、東部流通団地への出入交通と東西方向の通過交通が混在することにより渋滞が発生している。



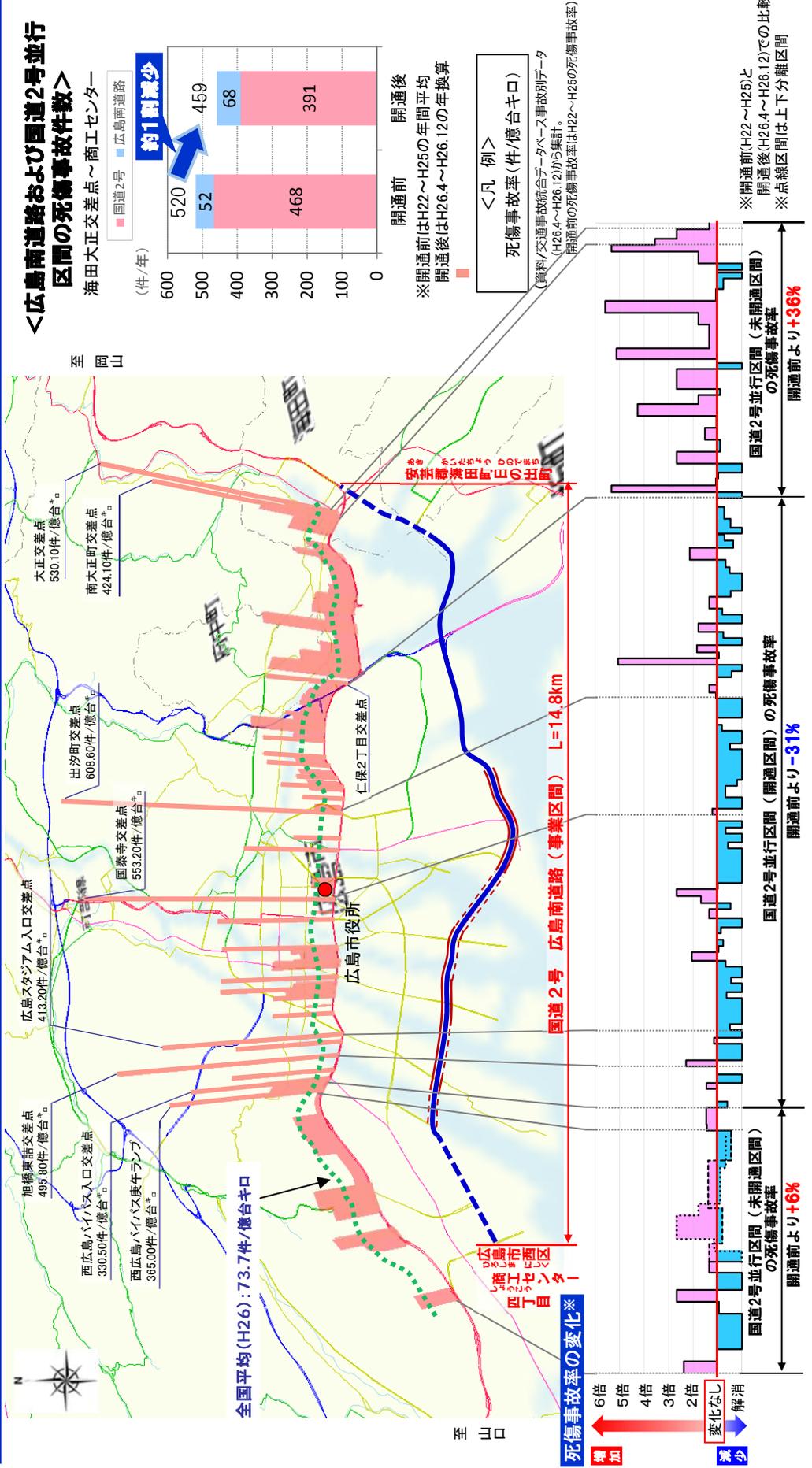
2. 事業の必要性

(3) 一部区間供用後の課題②

一般国道2号 広島南道路

広島南道路未開通区間に並行する国道2号で多発する事故

- ・広島南道路および国道2号並行区間の死傷事故件数は全体で約1割減少。
- ・開通前（H26.3月以前）と比較して並行する国道2号の死傷事故率は、開通区間では約3割減少しているが、未開通区間は高くなっている。
- ・広島南道路の整備により交通転換が図られることで、死傷事故の削減が期待される。

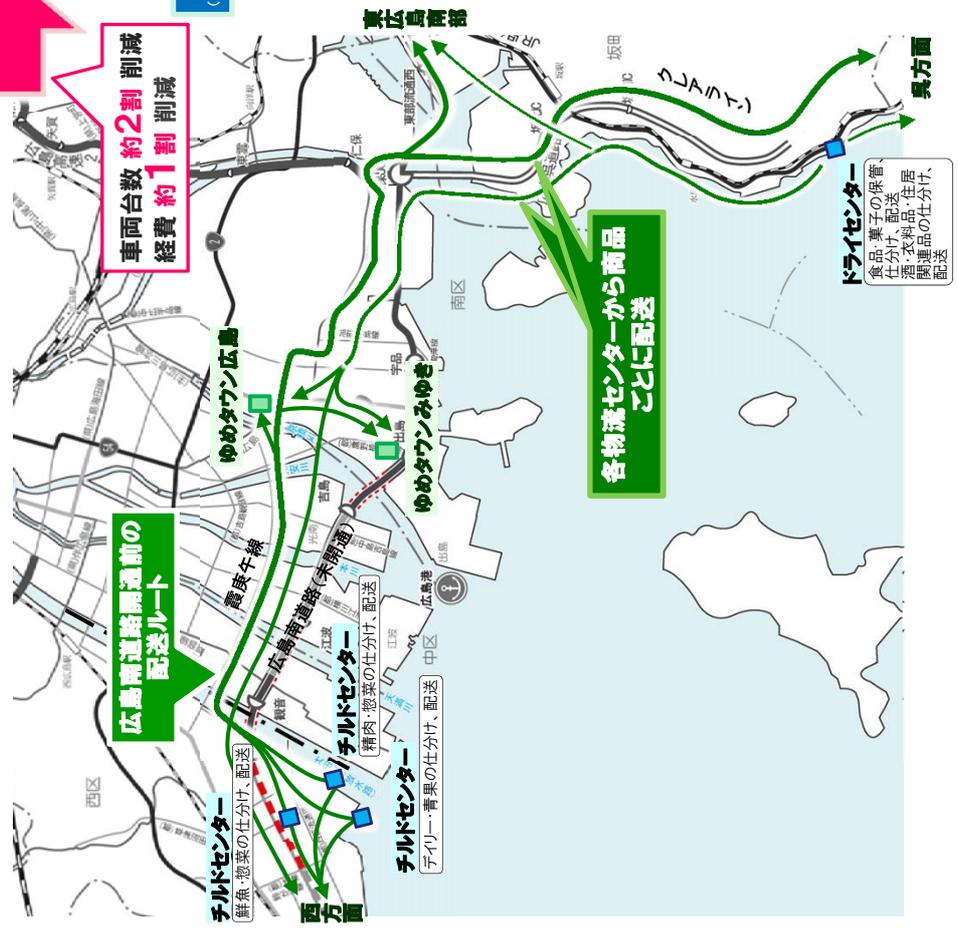


2. 事業の必要性 (5) 道路整備による効果②

一般国道2号 広島南道路

- ・広島市に本社を置く(株)イズミは、広島市や坂町に点在していたチルドセンターやドライセンターやドライセンター計4ヶ所を集約し、西区工商センター内にイズミ広島物流センターを稼動(平成27年1月22日)。
- ・今回の開通により、配送時間の短縮など企業の効率的な生産活動に寄与している。

広島市内及び周辺店舗への配送(広島南道路開通前) H26.3以前



広島市内及び周辺店舗への配送(広島南道路開通後) H27.1以後



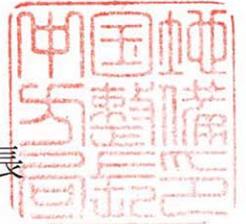
※(株)イズミ 広島物流センターの物流担当業者へのヒアリング結果(H27.5)より

一般国道2号 広島南道路
〔広島県への意見照会と回答〕

国中整企画第29号
国中整港計第6号
平成28年9月21日

広島県知事 殿

中国地方整備局長



中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針
(原案)の作成に係る意見照会について(ご依頼)

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、中国地方整備局事業監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成28年10月17日に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

(別紙)

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
一般国道2号 福山道路	継続	
一般国道2号 広島南道路	継続	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業監視委員会」へ諮る対応方針（原案）を作成するためのものです。

■ご意見の送付期限：平成28年10月6日（木）までをお願いします。

※様式自由

■送付先・お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

課長補佐 藤原（内線：3153）

施策分析評価係長 藤野（内線：3186）

TEL：082-221-9231（代表）

FAX：082-227-2651

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館

土総第501号

平成28年10月5日

中国地方整備局長 様

広島県知事
(土木建築総務課)



中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る意見照会について（回答）

平成28年9月21日付け国中整企画第29号及び国中整港計第6号で依頼のこのことについて、対応方針（原案）については、異存ありません。

なお、個別の事業についての意見については、別紙のとおりです。

- 道路事業 一般国道2号 福山道路
- 道路事業 一般国道2号 広島南道路



担当 調整G

電話 082-513-3814

(担当者 山根)

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）に対する意見

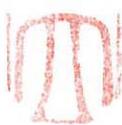
【道路事業】

事業名	一般国道2号 広島南道路
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	継続とする対応方針については妥当である。
<p>(具体的意見)</p> <p>一般国道2号広島南道路は、工業・物流拠点が集中する広島湾臨海部を東西に貫く路線であり、物流機能の強化をはじめとして、広島都市圏の交通渋滞の緩和や、安全性・利便性の向上、さらには都市機能の向上に資する重要な道路である。近年は大型商業施設の立地などによる新たな交通需要が発生しており、商工センター以西の未事業化区間を含めた広域的ネットワークの早期形成が必要であると考えます。</p> <p>引き続きコストの縮減に努めながら、早期の供用開始に向け、計画的に整備を進めていただきたい。</p>	

【道路事業】

事業名	一般国道2号 福山道路
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	継続とする対応方針については妥当である。
<p>(具体的意見)</p> <p>地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する一般国道2号福山道路は、本県で整備を進める福山沼隈道路等と連携し、国道2号渋滞ワーストランキングで上位を占める福山市内の著しい交通混雑の緩和や広域連携の強化、物流機能の効率化等を図る観点から、早期に整備すべき重要な道路であると考えます。</p> <p>引き続きコストの縮減に努めながら、早期の供用開始に向け、計画的に整備を進めていただきたい。</p>	

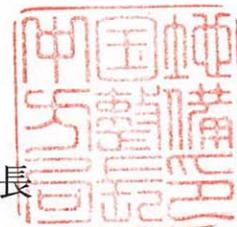
一般国道2号 広島南道路
〔広島市への意見照会と回答〕



国中整企画第29号
国中整港計第6号
平成28年9月21日

広島市長 殿

中国地方整備局長



中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針
(原案)の作成に係る意見照会について(ご依頼)

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、中国地方整備局事業監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成28年10月17日に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

(別紙)

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
一般国道2号 広島南道路	継続	

※貴市の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業監視委員会」へ諮る対応方針（原案）を作成するためのものです。

■ご意見の送付期限：平成28年10月6日（木）までをお願いします。

※様式自由

■送付先・お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

課長補佐 藤原（内線：3153）

施策分析評価係長 藤野（内線：3186）

TEL：082-221-9231（代表）

FAX：082-227-2651

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館

広路計第44号

平成28年10月6日

中国地方整備局長 丸山 隆英 様

広島市長 松井 一實
(道路交通局道路部道路計画課)



中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る意見照会
について（回答）

平成28年9月21日付け国中整企画第29号及び国中整港計第6号で意見照会のあつたこのことについては、下記のとおりです。

記

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。

事業の執行に当っては、事業化区間である明神高架橋等の着実な事業展開を図られるとともに、未事業化区間である商工センター四丁目～廿日市インターチェンジ間については、このうち平面街路部を併設しない木材港西～廿日市インターチェンジ間を優先することとして、関係機関と連携しながら整備方針を調整し、広島南道路全線の早期完成を図られるようお願いします。

