

一般国道 2 号 安芸バイパス

一般国道 2 号 東広島バイパス

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 安芸バイパス		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：広島県東広島市八本松町宗吉 至：広島県広島市安芸区上瀬野町上瀬野				延長	7.7km
事業概要						
一般国道2号は、大阪市から北九州市に至る延長約670kmの主要な幹線道路であり、西日本の大動脈として沿道地域の産業・社会活動や住民の生活に大きな役割を果たす重要な路線である。 安芸バイパスは、国道2号の慢性的な交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域との連携強化を図ることを目的とした延長7.7kmの4車線道路である。						
H7年度事業化		S49年度都市計画決定		H9年度用地着手		H12年度工事着手
全体事業費	約615億円		事業進捗率 (R2年度末見込み)	65%	供用済延長	0.0km
計画交通量	61,000 ～ 64,600台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 4.9 (残事業) 16.9	(3便益)	総費用 216 / 755 億円 事業費 : 165/704億円 維持管理費 : 51/ 51億円	(残事業)/(事業全体) 総便益 3,662 / 3,662億円 走行時間短縮便益 : 3,100/3,100億円 走行費用減少便益 : 475/ 475億円 交通事故減少便益 : 87/ 87億円	基準年 令和2年	
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量 : B/C=4.6～5.2(交通量±10%) 事業費 : B/C=4.7～5.0(事業費±10%) 事業期間 : B/C=4.4～5.4(事業期間±20%) (残事業) 交通量 : B/C=15.9～18.0(交通量±10%) 事業費 : B/C=15.7～18.3(事業費±10%) 事業期間 : B/C=15.5～18.5(事業期間±20%)						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる【約15,175.1万人・時間/年→約14,568.6万人・時間/年】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【広島～瀬野～西条 50便/日、志和循環線 11便/日】 ・広島市安芸区役所から東広島駅（新幹線停車駅）へのアクセスが向上 【広島市安芸区役所～東広島駅 : 57分⇒43分】 ・広島市安芸区役所から広島空港へのアクセスが向上【広島市安芸区役所～広島空港 : 60分⇒54分】 ②物流効率化の支援 ・東広島市から広島港（国際拠点港湾）までのアクセスが向上【東広島市役所～広島港 : 65分⇒47分】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置付け ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上【東広島市役所～広島市役所 : 70分⇒54分】 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援【広島中央テクノポリス】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセスが向上【東広島市役所～県立広島病院 : 66分⇒50分】 ⑥災害への備え ・広島県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道2号） ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約52.9千t/年(約1.3%)削減【3,985.7千t/年→3,932.7千t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約229.1t/年(約2.3%)削減【9,770.6t/年→9,541.4t/年】 ・SPM排出量が約12.4t/年(約2.4%)削減【514.7t/年→502.3t/年】 ・広島市安芸区上瀬野における夜間の騒音が改善される見込み ⑨他のプロジェクトの関係 「第6次広島市基本計画（令和2年6月）」、「広島県道路整備計画2016」等、に位置づけあり						

関係する地方公共団体等の意見

安芸バイパスは、東広島バイパスと一体となって国道2号の慢性的な交通渋滞解消、地域活動や広域連携の強化、東西軸の形成、広島空港とのアクセス強化、広島広域都市圏の交流促進を果たすことが期待されており、東広島市より「平成26年度主要事業の提案」（平成25年7月19日）において建設促進の要望を受けている。

広島県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。

一般国道2号安芸バイパス、東広島バイパスは、広島市と東広島市との広域的な連携を担う路線であり、国道2号の渋滞緩和や円滑な物流機能の強化を図るだけでなく、広島空港へのアクセス道路として、山陽自動車道の代替機能も有する重要な道路であると認識しています。

また、平成30年7月豪雨災害では、山陽自動車道や国道2号の現道部、JR山陽本線が寸断されるなか、当該バイパスの開通済み区間が緊急輸送道路として有効に機能したところであり、災害時のリダンダンシー強化のためにも、早期の全線整備が必要です。

引き続きコスト縮減に努めながら、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。

広島市長の意見：対応方針（原案）については異存ありません。

国道2号の渋滞緩和や広島空港へのアクセス強化、さらに広域連携の強化や地域の産業活動の活性化のためにも、全線の早期供用に向けて、着実に整備を進めていただきたい。

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2号は広島市街地と東広島市方面を結ぶ唯一の幹線道路であり、慢性的な交通渋滞の発生により、日常生活や経済活動の支障となっている。
- ・ 広島空港への機能集約と広島西飛行場のヘリポート化により、広島市から広島空港へのアクセス向上が求められている。
- ・ 道路線形不良箇所が存在により、交通事故が多く発生している。
- ・ 自動車部品工場が集積している東広島市内では、新たな産業団地の開発が進んでおり、大型車による広島市内への部品輸送が多い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和2年度末で事業全体の進捗率は65%の見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

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。

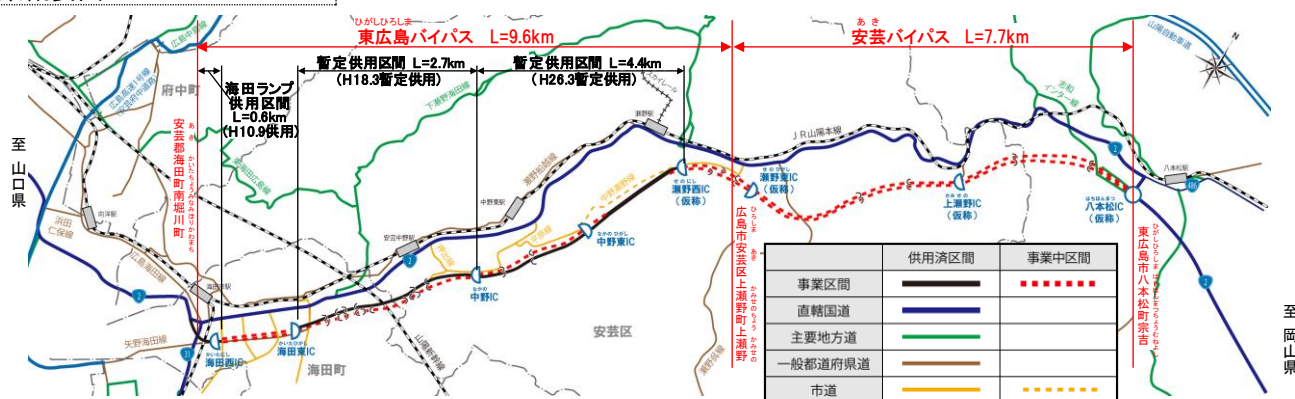
対応方針

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。

※ 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。

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道2号 東広島バイパス		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：広島県広島市安芸区上瀬野町上瀬野 至：広島県安芸郡海田町南堀川町				延長	9.6km
事業概要						
一般国道2号は、大阪市から北九州市に至る延長約670kmの主要な幹線道路であり、西日本の大動脈として沿道地域の産業・社会活動や住民の生活に大きな役割を果たす重要な路線である。 東広島バイパスは、国道2号の慢性的な交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域との連携強化を図ることを目的とした延長9.6kmの4車線道路である。						
S50年度事業化		S49年度都市計画決定		S57年度用地着手		H5年度工事着手
全体事業費		約1,205億円		事業進捗率 (R2年度末見込み)	85%	供用済延長 7.7km
計画交通量		55,200～68,400台/日				
費用対効果 分析結果		B/C (事業全体) 2.6 (残事業) 15.8	(3便益) 総費用 176 / 2,019 億円 事業費 : 137/1,955億円 維持管理費 : 39/64億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,780 / 5,251億円 走行時間短縮便益 : 2,532/4,506億円 走行費用減少便益 : 221/ 611億円 交通事故減少便益 : 37/ 134億円	基準年 令和2年	
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量 : B/C=2.2～3.1(交通量±10%) 事業費 : B/C=2.6～2.6(事業費±10%) 事業期間 : B/C=2.4～2.8(事業期間±20%) (残事業) 交通量 : B/C=12.6～18.9(交通量±10%) 事業費 : B/C=14.6～17.1(事業費±10%) 事業期間 : B/C=14.7～16.9(事業期間±20%)						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる【約15,310.2万人・時間/年→約14,568.6万人・時間/年】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する 【広島～瀬野～西条 72便/日(阿戸線、東雲線を含む)、畑賀線 17便/日】 ・広島市安芸区役所から東広島駅(新幹線停車駅)へのアクセスが向上 【広島市安芸区役所～東広島駅 : 57分⇒43分】 ・広島市安芸区役所から広島空港へのアクセスが向上【広島市安芸区役所～広島空港 : 60分⇒54分】 ②物流効率化の支援 ・東広島市から広島港(国際拠点港湾)までのアクセスが向上【東広島市役所～広島港 : 65分⇒47分】 ③都市の再生 ・当該路線は中心市街地(DID地区内)内の事業 ・都市計画道路密度が向上【1.0km/km2→1.7km/km2】 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置付け ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上【東広島市役所～広島市役所 : 70分⇒54分】 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援【広島中央テクノポリス】 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセスが向上【東広島市役所～県立広島病院 : 66分⇒50分】 ⑦災害への備え ・広島県の第1次緊急輸送道路に指定(一般国道2号) ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約60.5千t/年(約1.5%)削減【3,993.2千t/年→3,932.7千t/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約253.4t/年(約2.6%)削減【9,794.8t/年→9,541.4t/年】 ・SPM排出量が約13.8t/年(約2.7%)削減【516.1t/年→502.3t/年】 ・広島市安芸区中野東における昼間および夜間の騒音が改善される見込み ⑩他のプロジェクトの関係 「第6次広島市基本計画(令和2年6月)」、「広島県道路整備計画2016」等、に位置づけあり						

関係する地方公共団体等の意見

安芸バイパスは、東広島バイパスと一体となって国道2号の慢性的な交通渋滞解消、地域活動や広域連携の強化、東西軸の形成、広島空港とのアクセス強化、広島広域都市圏の交流促進を果たすことが期待されており、東広島市より「平成26年度主要事業の提案」（平成25年7月19日）において建設促進の要望を受けている。

広島県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。

一般国道2号安芸バイパス、東広島バイパスは、広島市と東広島市との広域的な連携を担う路線であり、国道2号の渋滞緩和や円滑な物流機能の強化を図るだけでなく、広島空港へのアクセス道路として、山陽自動車道の代替機能も有する重要な道路であると認識しています。

また、平成30年7月豪雨災害では、山陽自動車道や国道2号の現道部、JR山陽本線が寸断されるなか、当該バイパスの開通済み区間が緊急輸送道路として有効に機能したところであり、災害時のリダンダンシー強化のためにも、早期の全線整備が必要です。

引き続きコスト縮減に努めながら、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。

広島市長の意見：対応方針（原案）については異存ありません。

国道2号の渋滞緩和や広島空港へのアクセス強化、さらに広域連携の強化や地域の産業活動の活性化のためにも、全線の早期供用に向けて、着実に整備を進めていただきたい。

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2号は広島市街地と東広島市方面を結ぶ唯一の幹線道路であり、慢性的な交通渋滞の発生により、日常生活や経済活動の支障となっている。
- ・ 広島空港への機能集約と広島西飛行場のヘリポート化により、広島市から広島空港へのアクセス向上が求められている。
- ・ 自動車部品工場が集積している東広島市内では、新たな産業団地の開発が進んでおり、大型車による広島市内への部品輸送が多い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 令和2年度末で事業全体の進捗率は85%となる見込みである。
- ・ 現在までに「瀬野西IC～海田東IC（L=7.1km）」及び「ランプ部（L=0.6km）」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

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。

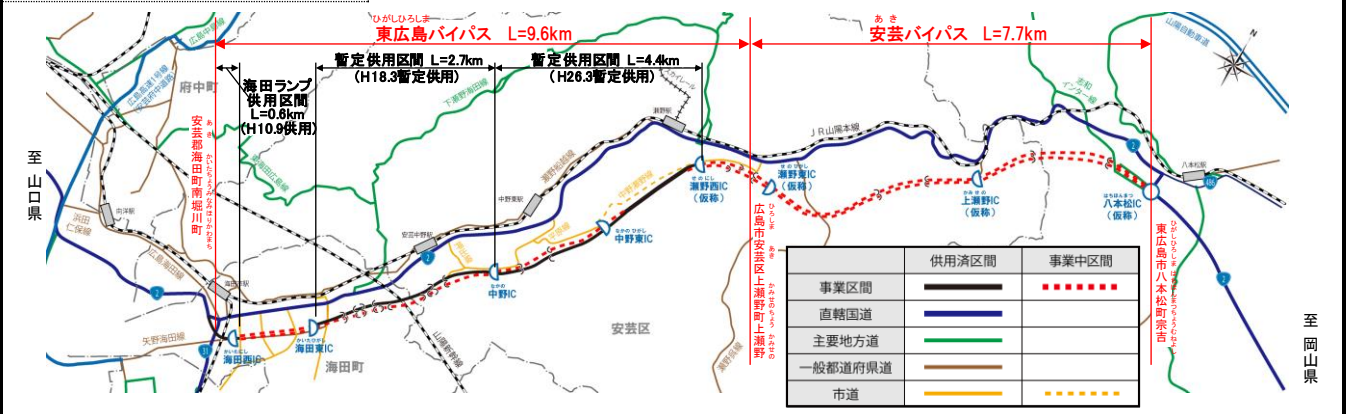
対応方針

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。

※ 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。

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道 2 号 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：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	14.8 km
事業概要						
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 670 km 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 14.8 km 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		S 63 年度都市計画決定 (H 19 年度変更)		H 2 年度用地着手		H 10 年度工事着手
全体事業費		約 4,124 億円		事業進捗率 (R2 年度末見込み)	79%	供用済延長 13.5 km
計画交通量		5,900~54,300 台/日				
費用対効果 分析結果		B/C (3 便益) (事業全体) 1.1 (残事業) 2.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 663 / 7,524 億円 事業費：634/7,142 億円 維持管理費：29/382 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,307 / 8,022 億円 走行時間短縮便益：1,145/7,003 億円 走行費用減少便益：120/790 億円 交通事故減少便益：41/230 億円	基準年 令和 2 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%) 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%) (残事業) 交通量：B/C=1.7~2.3(交通量±10%) 事業費：B/C=1.8~2.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.8~2.2(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 ・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 1 分短縮【28 分→27 分】される。 ③都市の再生 ・中心市街地（DID）内で行う事業 ・市街地の都市計画道路網密度が向上【1.86km/km ² →2.19 km/km ² 】 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置づけ ⑤個性ある地域の形成 ・宮島（H30 観光入込客数：518 万人/年）へのアクセス向上が期待される ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・廿日市市役所から三次救急医療機関（県立広島病院）への所要時間が 1 分【25 分→24 分】短縮される。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 ⑦安全な生活環境の確保 ・死傷事故率の削減が期待される ⑧災害への備え ・災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保する第 1 次緊急輸送道路として機能する。 ⑨地球環境の保全 ・CO ₂ 排出量が 1.5%削減される【3,397.9 千 t-CO ₂ /年→3,348.0 千 t-CO ₂ /年】 ⑩生活環境の改善・保全 ・NO _x 排出量が 2.1%削減される【8,294.0 t-NO/年→8,116.6 t-NO/年】 ・SPM 排出量が 2.3%削減される【440.2 t/年→430.3 t/年】 ・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						

⑪その他プロジェクトとの関係

- ・「第6次広島市基本計画（令和2年6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：対応方針（原案）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と認識しています。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す。

引き続きコスト縮減に努めながら、早期完成に向け、計画的に整備を進めていただきたい。

広島市長の意見：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の整備方針を決定し、特に、ミッシングリンクとなっている木材港西～廿日市インターチェンジ間を優先整備するなど、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。

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

令和2年度末で事業全体の進捗率は79%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。

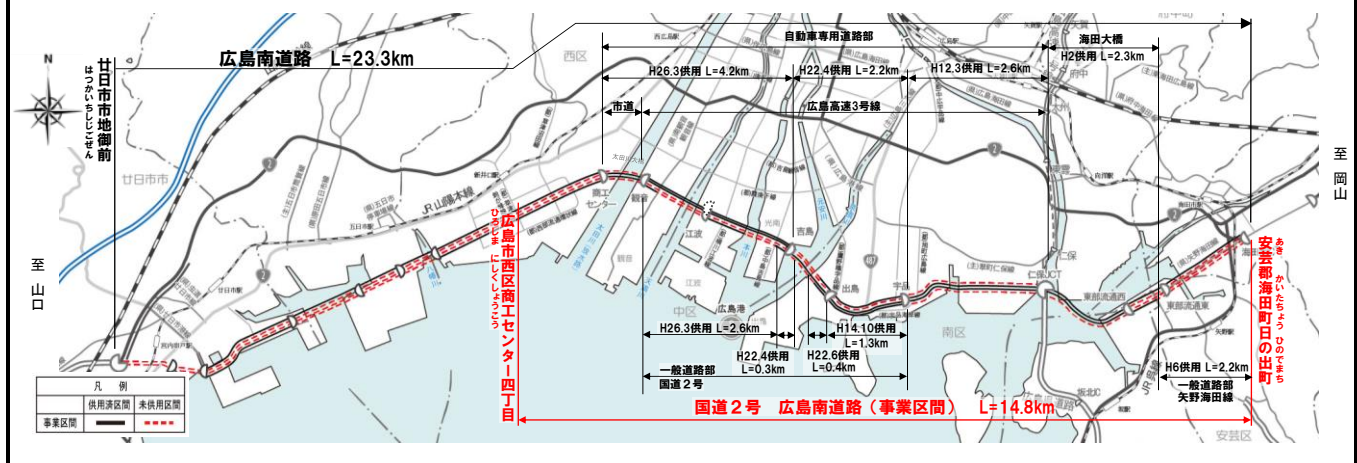
対応方針（原案）

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。

※ 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。

「事業再評価」

- 一般国道2号 ^{あき}安芸バイパス
- 一般国道2号 ^{ひがしひろしま}東広島バイパス
- 一般国道2号 ^{ひろしまみなみ}広島南道路

令和2年 11月

国土交通省 中国地方整備局

今後の対応方針（原案）

（1）安芸バイパス

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)=4.9(事業全体) 16.9(残事業)

◇道路の役割

①環境への影響を考慮した効果[約52.9千トンのCO2削減][3,985.7千トン/年→3,932.7千トン/年]

安芸バイパス・東広島バイパス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～東広島市役所までの所要時間短縮約18分[65分→47分]

③地域連携ネットワークの形成[例]広島市役所～東広島市役所までの所要時間短縮約16分[70分→54分]

④高次医療施設への救急搬送[県立広島病院～東広島市役所までの所要時間短縮約16分[66分→50分]

3) 事業の進捗状況

◇令和2年度末で事業全体の進捗率は65%の見込みである。

②事業の進捗見込み

◇現在は工事を推進しており、令和4年度暫定開通を目指して事業を推進している。

③コスト縮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、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

2. 県・市への意見照会結果

広島県知事の意見： 対応方針(原案)については妥当である。

一般国道2号安芸バイパス、東広島バイパスは、広島市と東広島市との広域的な連携を担う路線であり、国道2号の渋滞緩和や円滑な物流機能の強化を図るだけでなく、広島空港へのアクセス道路として、山陽自動車道の代替機能も有する重要な道路であると認識しています。

また、平成30年7月豪雨災害では、山陽自動車道や国道2号の現道部、JR山陽本線が寸断されるなか、当該バイパスの開通済み区間が緊急輸送道路として有効に機能したところであり、災害時のリダンダンシー強化のためにも、早期の全線整備が必要です。

引き続きコスト縮減に努めながら、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。

広島市長の意見： 対応方針(原案)については異存ありません。

国道2号の渋滞緩和や広島空港へのアクセス強化、さらに広域連携の強化や地域の産業活動の活性化のためにも、全線の早期供用に向けて、着実に整備を進めていただきたい。

【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、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的に事業を継続する。

今後の対応方針（原案）

（2）東広島バイパス

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)=2.6(事業全体) 15.8(残事業)

◇道路の役割

①環境への影響を考慮した効果[約60.5千トン/年のCO2削減][3,993.2千トン/年→3,932.7千トン/年]

安芸バイパス・東広島バイパス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～東広島市役所までの所要時間短縮約18分[65分→47分]

③地域連携ネットワークの形成[例]広島市役所～東広島市役所までの所要時間短縮約16分[70分→54分]

④高次医療施設への救急搬送[県立広島病院～東広島市役所までの所要時間短縮約16分[66分→50分]]

3) 事業の進捗状況

◇令和2年度末で事業全体の進捗率は85%の見込みである。

◇現在までに「瀬野西IC～海田東IC(L=7.1km)」及び「ランプ部(L=0.6km)」が開通している。

②事業の進捗見込み

◇現在は工事を推進しており、令和4年度暫定開通を目指して事業を推進している。

③コスト縮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、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

2. 県・市への意見照会結果

広島県知事の意見： 対応方針(原案)については妥当である。

一般国道2号安芸バイパス、東広島バイパスは、広島市と東広島市との広域的な連携を担う路線であり、国道2号の渋滞緩和や円滑な物流機能の強化を図るだけでなく、広島空港へのアクセス道路として、山陽自動車道の代替機能も有する重要な道路であると認識しています。

また、平成30年7月豪雨災害では、山陽自動車道や国道2号の現道部、JR山陽本線が寸断されるなか、当該バイパスの開通済み区間が緊急輸送道路として有効に機能したところであり、災害時のリダンダンシー強化のためにも、早期の全線整備が必要です。

引き続きコスト縮減に努めながら、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。

広島市長の意見： 対応方針(原案)については異存ありません。

国道2号の渋滞緩和や広島空港へのアクセス強化、さらに広域連携の強化や地域の産業活動の活性化のためにも、全線の早期供用に向けて、着実に整備を進めていただきたい。

【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、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的に事業を継続する。

今後の対応方針（原案）

（3）広島南道路

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) 2.0(残事業)

◇道路の役割

①環境への影響を考慮した効果[約49.9千トン/年のCO2削減][3,397.9千トン/年→3,348.0千トン/年]

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1分[28分→27分]

③高次医療施設への救急搬送[廿日市市役所～県立広島病院までの所要時間短縮1分][25分→24分]

3) 事業の進捗状況

◇令和2年度末で事業全体の進捗率は79%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。

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コスト縮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

広島県知事の意見：対応方針(原案)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と認識しています。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す。

引き続きコスト縮減に努めながら、早期完成に向け、計画的に整備を進めていただきたい。

広島市長の意見：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の整備方針を決定し、特に、ミッシングリンクとなっている木材港西～廿日市インターチェンジ間を優先整備するなど、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、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的に事業を継続する。

1. 再評価の重点化・効率化判定票 (道路・街路事業_安芸バイパス)

一般国道2号

安芸バイパス
ひがしひろしま
東広島バイパス
ひろしまみなみ
広島南道路

項目	判定			
	判断根拠	チェック欄		
事業を巡る社会経済情勢等の変化				
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	対象路線沿線市町村の人口 H28.3:265,631人 → R2.3:267,782人 ※対象路線沿線市町村:東広島市、広島市安芸区 対象路線沿線市町村の自動車保有台数 H26:503,399台→H30:509,941台	変化なし ■	変化あり □	
前回評価からの事業費・事業期間の増加		10%以内 増加無し 増加 10%超え		
事業費の増加	全体事業費:565億円(H28年度再評価時)→615億円(R2年度再評価時) ※増加率+8.8%	□	■	□
事業期間の増加	33年(H28年度再評価時) → 37年(R2年度再評価時) ※増加率+12.1%	□	□	■
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等				
費用便益分析マニュアルに変更がない	H30.2.9_費用便益分析マニュアル	変化なし □	変更あり ■	
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	5,668,105TE/日(H28年度再評価) → 6,208,111 TE/日(R2年度再評価) ※増加率9.5%	10%以下 ■	10%超え □	
周辺ネットワークで新規事業化がない	一般国道31号広島呉道路 4車線化(R1年度) 等	なし □	あり ■	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回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ヶ年の事業費の平均に対する分析費用 0.2% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 4.4 ≥ 基準値(1.0)	満足している ■	満足してない □	
前回評価で資料の作成を省略していない		省略していない □	省略している ■	
前回評価で費用対効果分析を省略していない		省略していない □	省略している ■	
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	特になし	—		
以上より、審議区分 : 重点 資料 : 作成 費用対効果分析 : 実施 とする。				

あき
安芸バイパス
ひがしひろしま
東広島バイパス
ひろしまみなみ
広島南道路

-12-

1. 再評価の重点化・効率化判定票 (道路・街路事業_広島南道路)

一般国道2号

安芸バイパス
ひがしひろしま
東広島バイパス
ひろしまみなみ
広島南道路

項目	判定					
	判断根拠		チェック欄			
事業を巡る社会経済情勢等の変化						
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	対象路線沿線市町村の人口 H28.3:1,350,138人 → R2.3:1,354,339人 ※対象路線沿線市町村: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 H26:490,705台→H30:494,887台		変化なし ■	変化あり □		
前回評価からの事業費・事業期間の増加						
			10%以内 増加無し 増加	10%超え		
事業費の増加	全体事業費:4,124億円(H28年度再評価時)→4,124億(R2年度再評価時) ※増加率0%		■	□		
事業期間の増加	42年(H28年度再評価時) → 50年(R2年度再評価時) ※増加率19.1%		□	■		
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等						
費用便益分析マニュアルに変更がない	H30.2.9_費用便益分析マニュアル		変化なし □	変更あり ■		
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	4,741,043 TE/日(H28年度再評価) → 5,042,730TE/日(R2年度再評価) ※増加率6.4%		10%以下 ■	10%超え □		
周辺ネットワークで新規事業化がない	一般国道31号広島呉道路 4車線化(R1年度) 等		なし □	あり ■		
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回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ヶ年の事業費の平均に対する分析費用 0.97% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 1.0 ≥ 基準値(1.0)		満足している ■	満足してない □		
前回評価で資料の作成を省略していない			省略していない □	省略している ■		
前回評価で費用対効果分析を省略していない			省略していない □	省略している ■		
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	特になし		—			
以上より、審議区分 : 重点 資料 : 作成 費用対効果分析 : 実施 とする。						

2. 事業概要

(1) 位置図

一般国道2号 安芸バイパス
東広島バイパス
広島南道路
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を結ぶ延長約670kmの主要幹線道路である。
- 安芸バイパス・東広島バイパス・広島南道路は、東広島市八本松町宗吉から広島市西区商工センター4丁目を結ぶ延長32.1kmの道路であり、地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部を構成するものである。

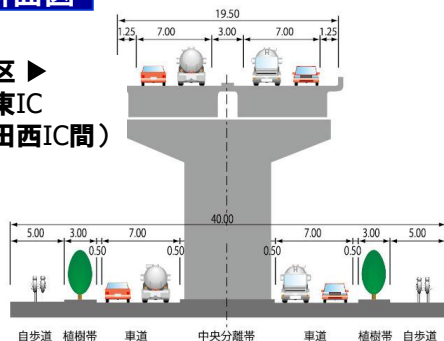


凡 例	
高規格幹線道路	(供用済み) ----- (事業中)
地域高規格道路	(供用済み) ----- (事業中)
直轄国道	(供用済み)
補助国道	
今回評価路線	

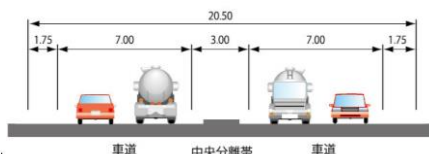
(2) 事業目的と計画概要（安芸バイパス・東広島バイパス）

あき
安芸バイパス
ひがしひろしま
東広島バイパス
ひろしまみなみ
広島南道路

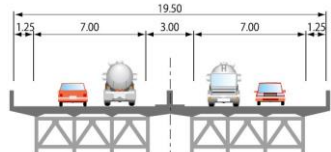
標準断面図



▼土工区間



▼橋梁区間

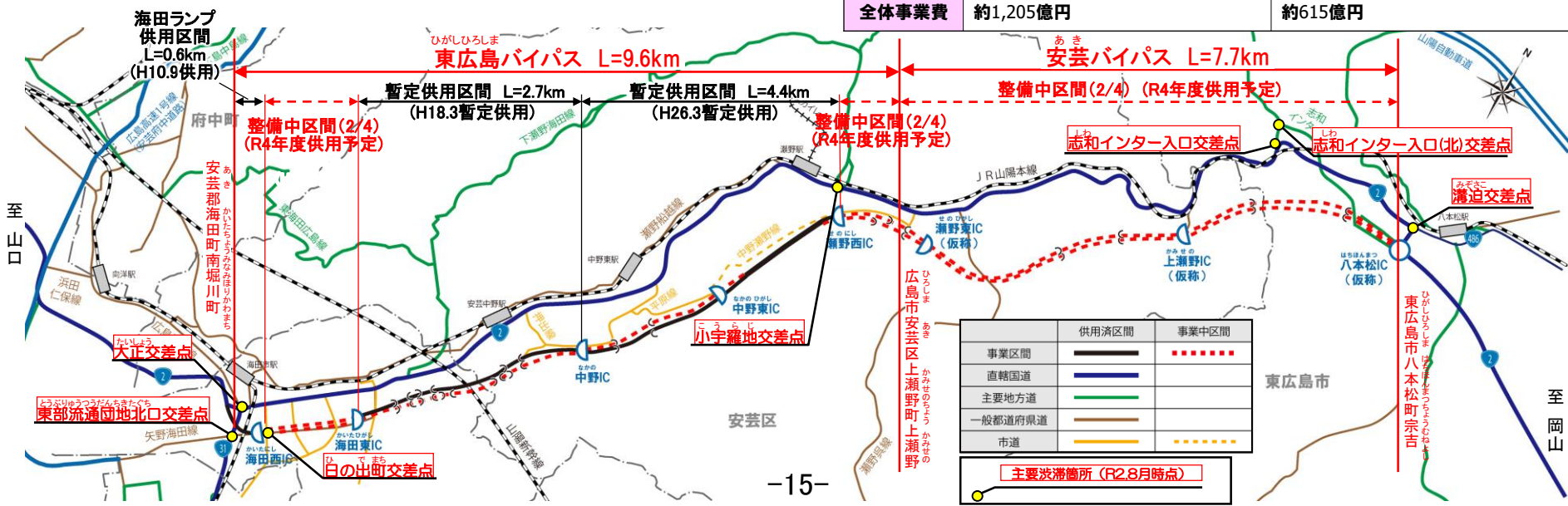


▼トンネル区間



計画概要

路 線 名	東広島バイパス ひがしひろしま あき かみせ の ちよう かみせの ひろしま	安芸バイパス あき ひがしひろしま はちほんまつちようむねよし ひろしま あき かみせ の ちよう かみせの
起 終 点	起点：広島市安芸区上瀬野町上瀬野 終点：安芸郡海田町南堀川町 あき かいた ちようみなみほりかわまち	起点：東広島市八本松町宗旨 終点：広島市安芸区上瀬野町上瀬野
計画延長	L=9.6km	L=7.7km
道路規格	第1種第3級	第1種第3級
設計速度	設計速度80km/h	設計速度80km/h
車線数	4車線	4車線
都市計画決定	昭和49年4月	昭和50年2月
都市計画変更	平成8年8月、平成19年2月	平成8年8月、平成19年2月
事業着手	昭和50年度	平成7年度
用地着手年度	昭和57年度	平成9年度
工事着手年度	平成5年度	平成12年度
全体事業費	約1,205億円	約615億円



2. 事業概要

(2) 事業目的と計画概要（広島南道路）

一般国道2号 安芸バイパス
 ひろしま 安芸バイパス
 東広島バイパス
 ひろしま 東広島バイパス
 広島南道路

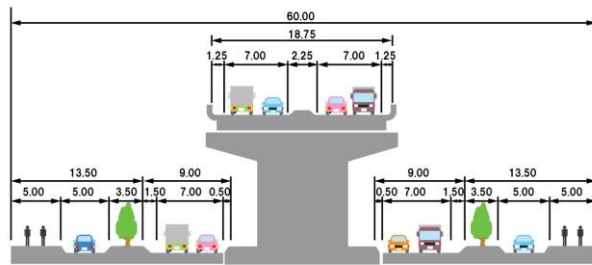
【目的】広島南道路は広島市中心部の通過交通を適切に処理し、渋滞緩和・交通安全の確保を図るとともに、港湾を拠点とする物流の効率化を図るものである。

計画概要

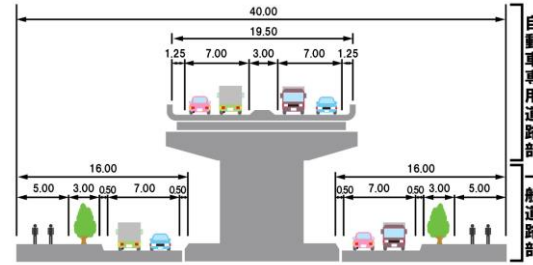
路線名	ひろしまなみ 広島南道路
起終点	起点：広島県安芸郡海田町日の出町 終点：広島県広島市西区商工センター4丁目
計画延長	L=23.3km（事業区間 L=14.8km）
道路規格 設計速度	自動車専用道路：第1種3級（設計速度80km/h） （海田町日の出町～仁保沖町） （商工センター2丁目～商工センター4丁目） 第2種1級（設計速度80km/h） （仁保沖町～商工センター2丁目） 一般道路部：第4種1級（設計速度60km/h）
車線数	自動車専用道路部：4車線一般道路部：4車線
都市計画決定	安芸郡海田町日の出町～出島：昭和63年度 出島～商工センター4丁目：平成9年度
都市計画変更	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	4,124億円

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）



2. 事業概要

(3) 事業の経緯（安芸バイパス・東広島バイパス）

一般国道2号 安芸バイパス
 ひがしひろしま
 東広島バイパス
 ひろしまみなみ
 広島南道路

・東広島バイパスは昭和50年度に事業着手し、平成10年度に海田ランプ、平成17年度に中野IC～海田東IC、平成25年度に中野IC～瀬野西ICを供用している。安芸バイパスは平成7年度に事業着手している。

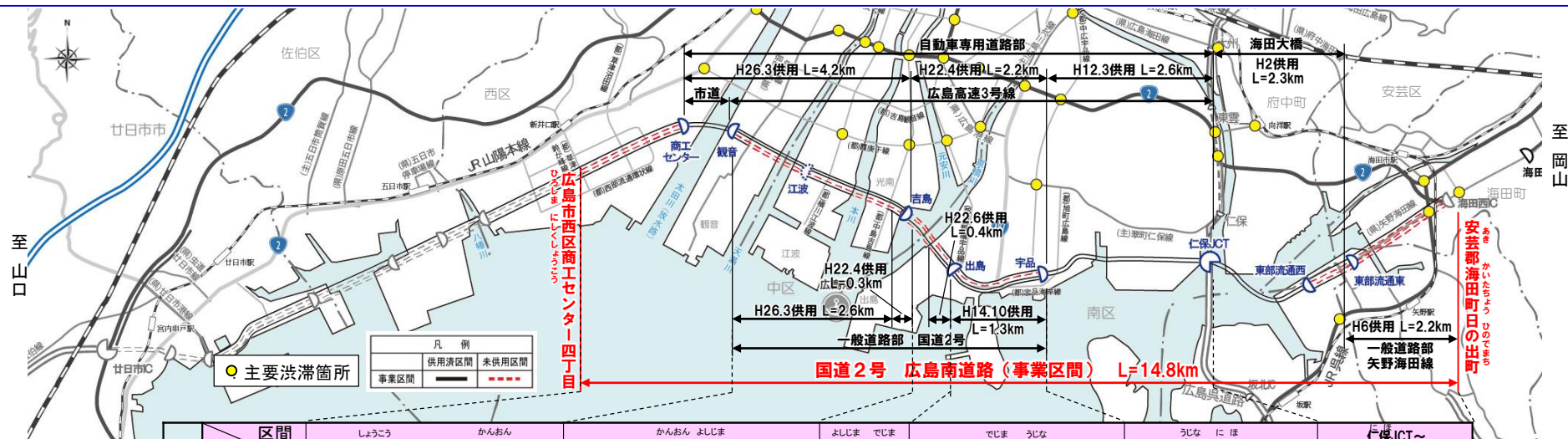


事業 経 緯	年度	区間	かいいた ほりかわ かいいた ひがし 海田町南堀川町～海田東IC	かいいた ひがし なかの 海田東IC～中野IC	なかの せ の にし 中野IC～瀬野西IC	瀬野西IC～ 安芸区上瀬野	あ ぎ かみ せ の 安芸区上瀬野～八本松IC
	昭和49年度	都市計画決定					都市計画決定
	昭和50年度	事業化					
	昭和57年度	用地着手					
	平成5年度	工事着手					
	平成7年度						事業化
	平成8年度	都市計画変更(自動車専用道路へ変更)					
	平成9年度						用地着手
	平成10年度	海田ランプ供用					
	平成12年度						工事着手
	平成14年度	中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施					
	平成17年度		海田東IC～中野IC (2/4車供用)				
	平成18年度	都市計画変更(有料から無料による都市計画変更)					
	平成19年度	中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施					
	平成22年度	中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施					
	平成25年度	中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施				中野IC～瀬野西IC(2/4車供用)	
	平成28年度	中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施					

(3) 事業の経緯（広島南道路）

一般国道2号
安芸バイパス
東広島バイパス
広島南道路

・平成元年に事業着手し、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、一般道路部は、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おり、現在、明神地区で工事を推進している。



事業経緯	区間	しょうごう 商工センター四丁目～観音	かんおん 観音～吉島	よしじま 吉島～出島	でしま 出島～宇品	うしな 宇品～仁保JCT	にほへつ 仁保JCT～ 海田町日の出町	
	年度							
	昭和63年度					都市計画決定		
	平成元年度					事業着手		
	平成2年度					用地着手・海田大橋 L=2.3km供用		
	平成6年度							一般部(矢野海田線) L=2.2km開通
	平成9年度	都市計画決定・事業着手				広島高速3号線Ⅰ期 事業着手		
	平成10年度	用地着手				工事着手		
	平成11年度					広島高速3号線 L=2.6km開通		
	平成14年度					広島高速3号線Ⅱ期事業着手		
						宇品地区一般部 L=1.3km開通		
	平成15年度	中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施						
	平成19年度	都市計画変更(太田川放水路渡河部の構造変更)						
		放水路渡河部 広島市街路事業着手	広島高速3号線Ⅲ期事業着手					
	平成20年度	中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施						
	平成22年度					広島高速3号線 L=2.2km開通		
						一般部 L=0.7km開通		
	平成25年度	中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施						
		中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施						
	平成28年度			広島高速3号線 L=4.2km開通、一般部 L=2.6km開通				
中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施								

2. 事業概要

(4) 事業の進捗状況

一般国道2号 安芸バイパス
 ひがしひろしま 東広島バイパス
 ひろしまみなみ 広島南道路

- ・安芸バイパス・東広島バイパスは令和4年度での暫定供用を目指して工事を推進している。
- ・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事業が一体となって整備が進められている。現在、明神地区で工事を推進している。

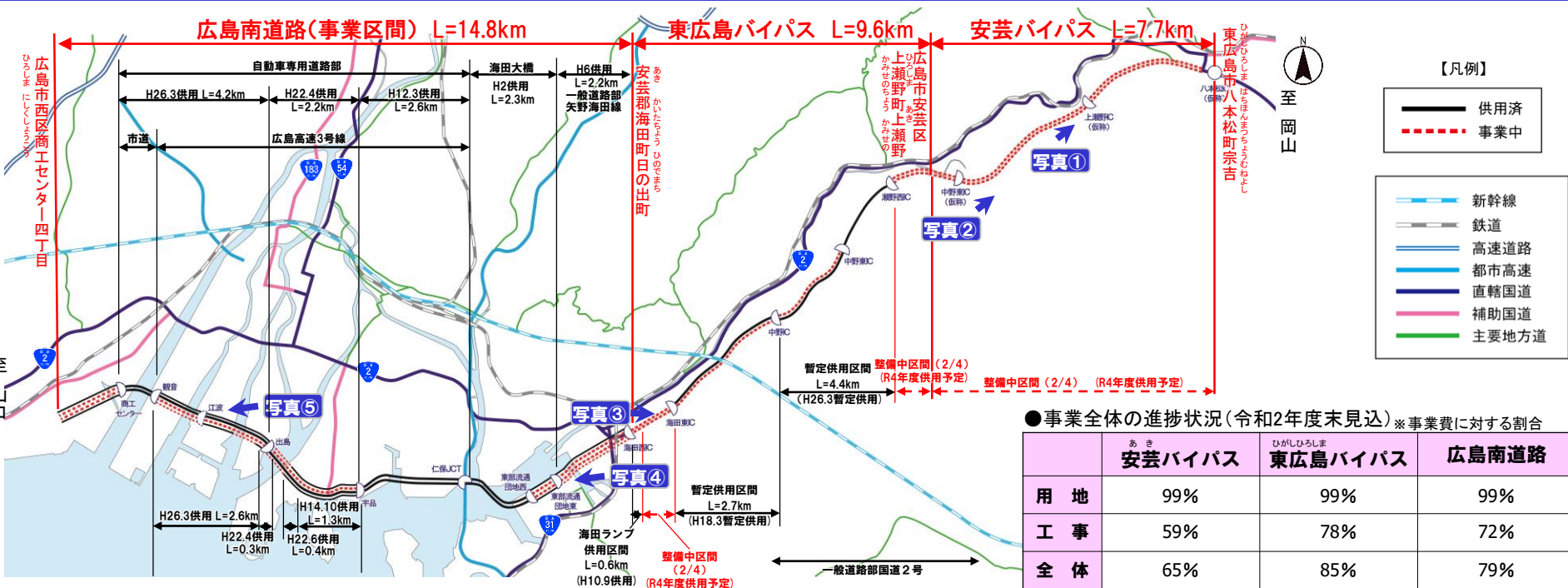


写真5 R2年7月撮影

⑤広島南道路
江波地区から観音方向を望む

写真4 R2年9月撮影

④広島南道路
海田地区から矢野方面を望む

写真3 R2年10月撮影

③東広島バイパス
海田西IC付近から東広島方向を望む

写真2 R2年10月撮影

②安芸バイパス
熊野川高架橋付近から東広島方向を望む

写真1 R2年10月撮影

①安芸バイパス
上瀬野IC付近から東広島方向を望む

3. 事業の必要性

一般国道2号

安芸バイパス
ひがしひろしま
東広島バイパス
ひろしまみなみ
広島南道路

(1)現状の課題

課題①: 並行路線等の交通混雑



整備効果①: 円滑な交通の確保による渋滞の緩和

課題②: 並行路線等の交通事故



整備効果②: 円滑な交通の確保による死傷事故の削減

(2)道路整備により期待される効果

①: 救急医療活動の支援



整備効果①: 高次医療施設への救急搬送活動の向上

②: 空港利用促進・周辺地域活性化の支援



整備効果②: 安定した移動の確保により、空港利用を促進

③: 生産活動の効率化



整備効果③: 配送時間の定時性確保による効率化

（１）現状の課題（安芸バイパス・東広島バイパス）

あき
安芸バイパス
ひがしひろしま
東広島バイパス
ひろしまみなみ
広島南道路

- ・整備中である安芸バイパスに並行する国道2号や、東広島バイパスの端末部に交通が集中し、速度低下が生じている。
- ・安芸バイパス、東広島バイパスの整備により、海田西ICから八本松ICまで延長約17kmのバイパス本線が繋がり、円滑な交通が確保され、渋滞の緩和が期待される。



写真②

至 広島市内

至 東広島

写真③

至 広島市内

至 東広島

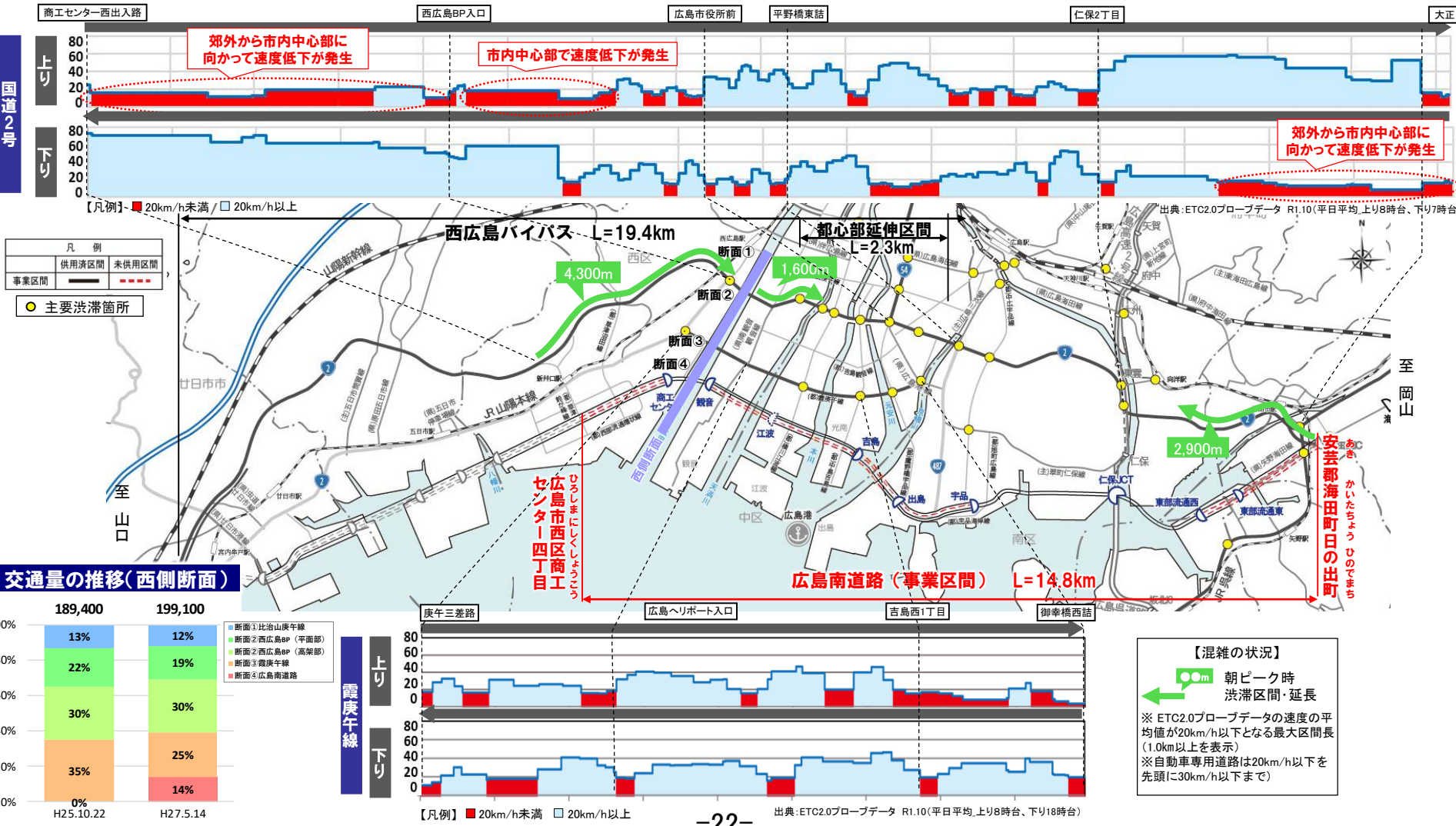
3. 事業の必要性

(1) 現状の課題（広島南道路）

一般国道2号 安芸バイパス
 ひがしひろしま 東広島バイパス
 ひろしまみなみ 広島南道路

課題①並行路線等の交通混雑

- ・広島南道路と並行道路の断面交通量は増加傾向にあり、速度低下が生じている。
- ・広島南道路の整備により、適切な交通分担や円滑な交通が確保され、渋滞の緩和が期待される。



3. 事業の必要性

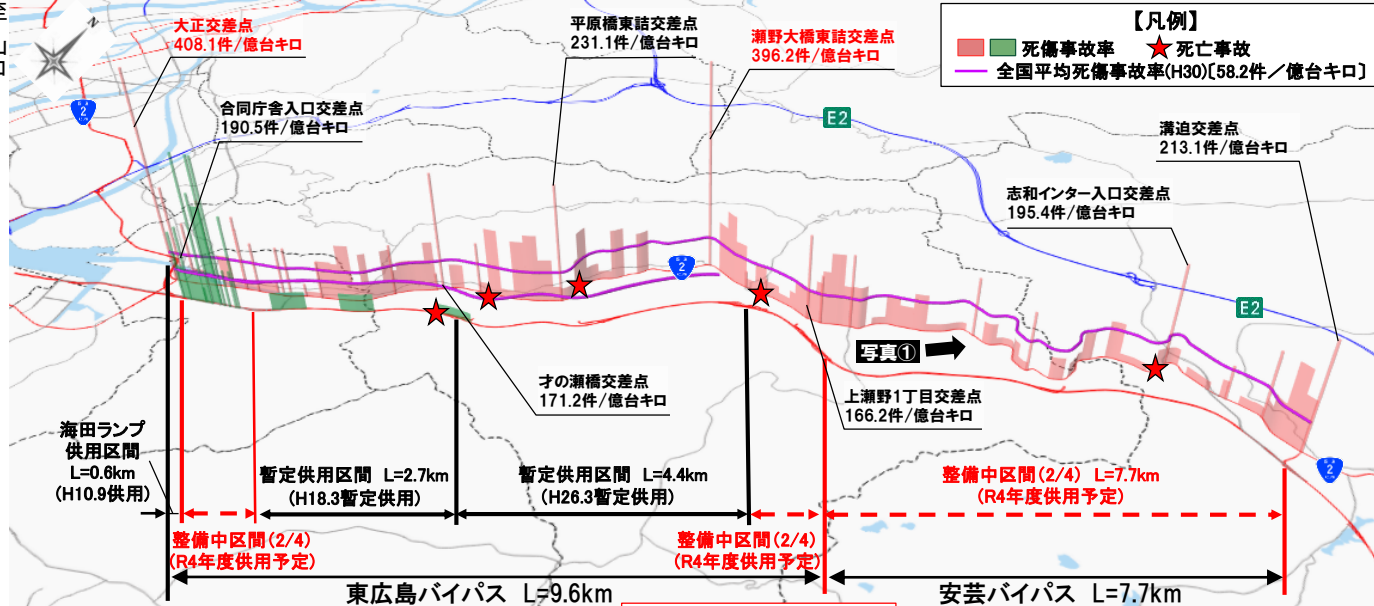
(1) 現状の課題（安芸バイパス・東広島バイパス）

一般国道2号 安芸バイパス
東広島バイパス
広島南道路

課題②並行路線等の交通事故

- ・安芸バイパス、東広島バイパスに並行する国道2号で発生した死傷事故は、渋滞等に起因する追突が約6割を占める。
- ・既に開通した東広島バイパスと並行する区間では、交通混雑の緩和に伴い死傷事故件数が約3割削減されていることから、残るバイパスの整備により、更なる交通分散が図られ死傷事故の削減が期待される。

安芸BP・東広島BPに並行する国道2号及び、BP開通区間の死傷事故率



写真①

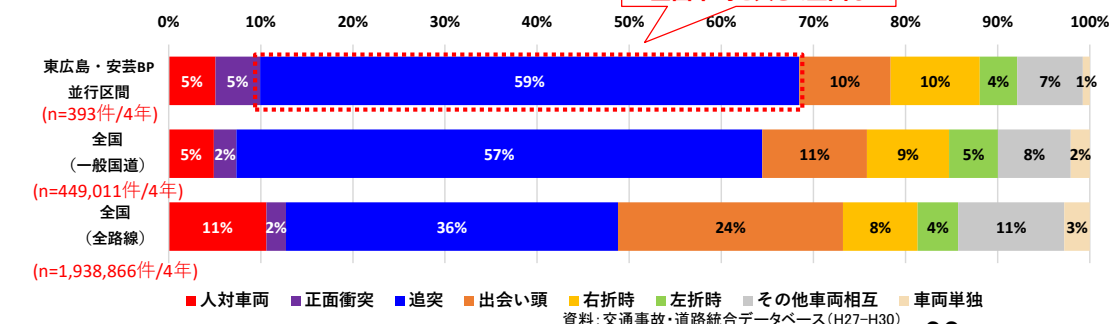


地域の声

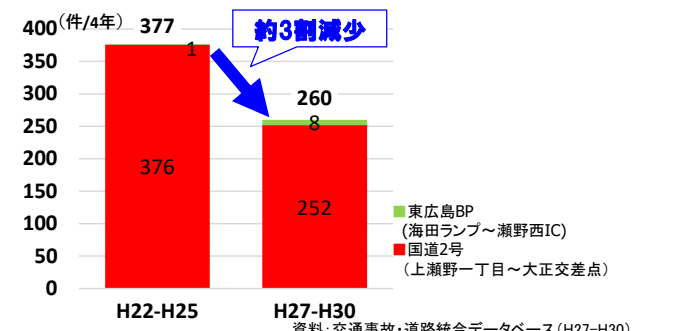
・瀬野付近は走りにくく、死亡事故が多い箇所である。大型車が多い箇所のため交通が分散されれば事故は渋滞も解消されるように思う。

(H30.11 広島電鉄バス事業部 ヒアリング結果)

BPに並行する国道2号の事故類型



死傷事故件数の推移



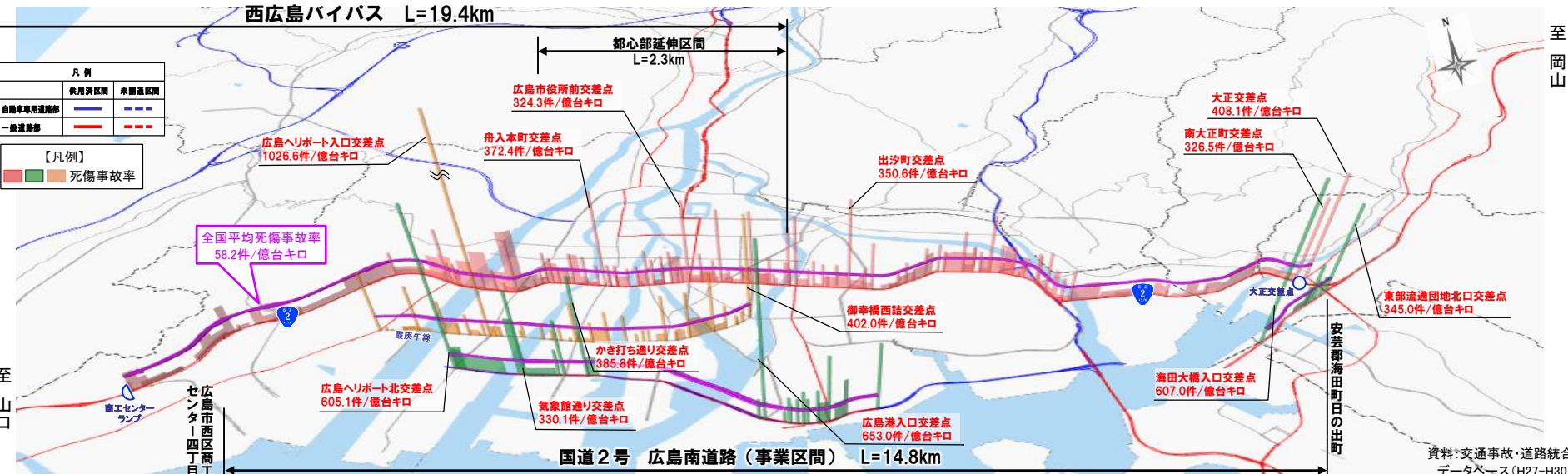
3. 事業の必要性

(1) 現状の課題（広島南道路）

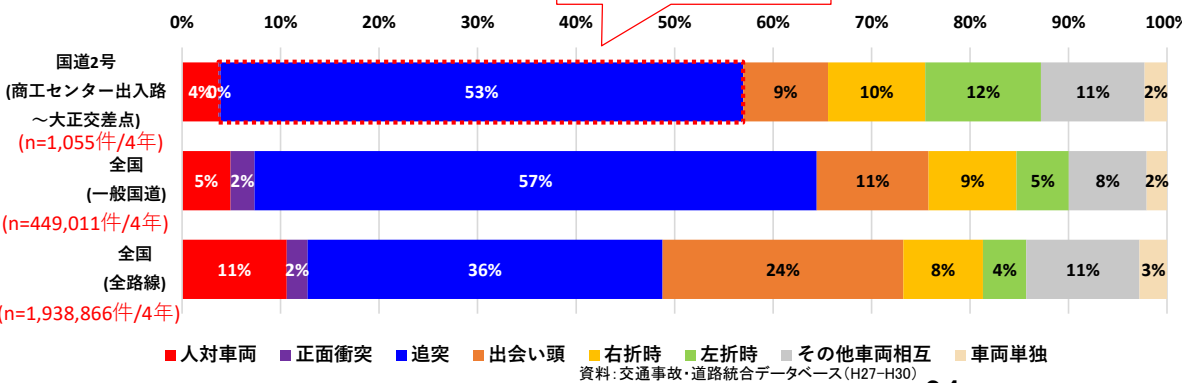
一般国道2号 安芸バイパス
 ひがし広島市 東広島バイパス
 ひろしまみなみ 広島南道路

課題②並行路線等の交通事故

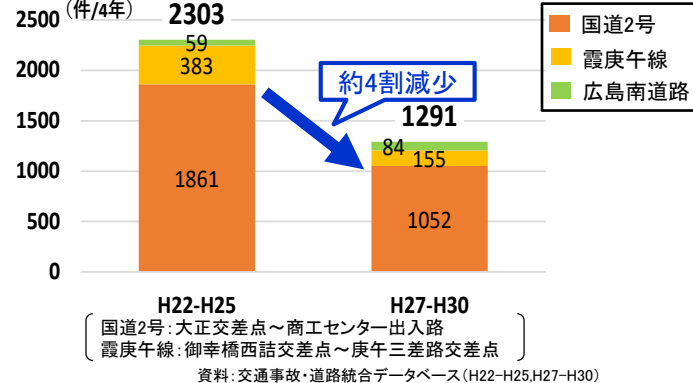
- ・広島南道路と並行路線で発生した死傷事故は、渋滞等に起因する追突が約5割を占める。
- ・広島南道路の一部供用開始以降、並行路線での死傷事故件数は減少傾向にあり、広島南道路が死傷事故の減少に寄与している。更なる広島南道路の整備により適切な交通分担や円滑な交通が確保され、死傷事故の減少が期待される。



広島南道路に並行する国道2号の事故類型



並行路線における死傷事故件数



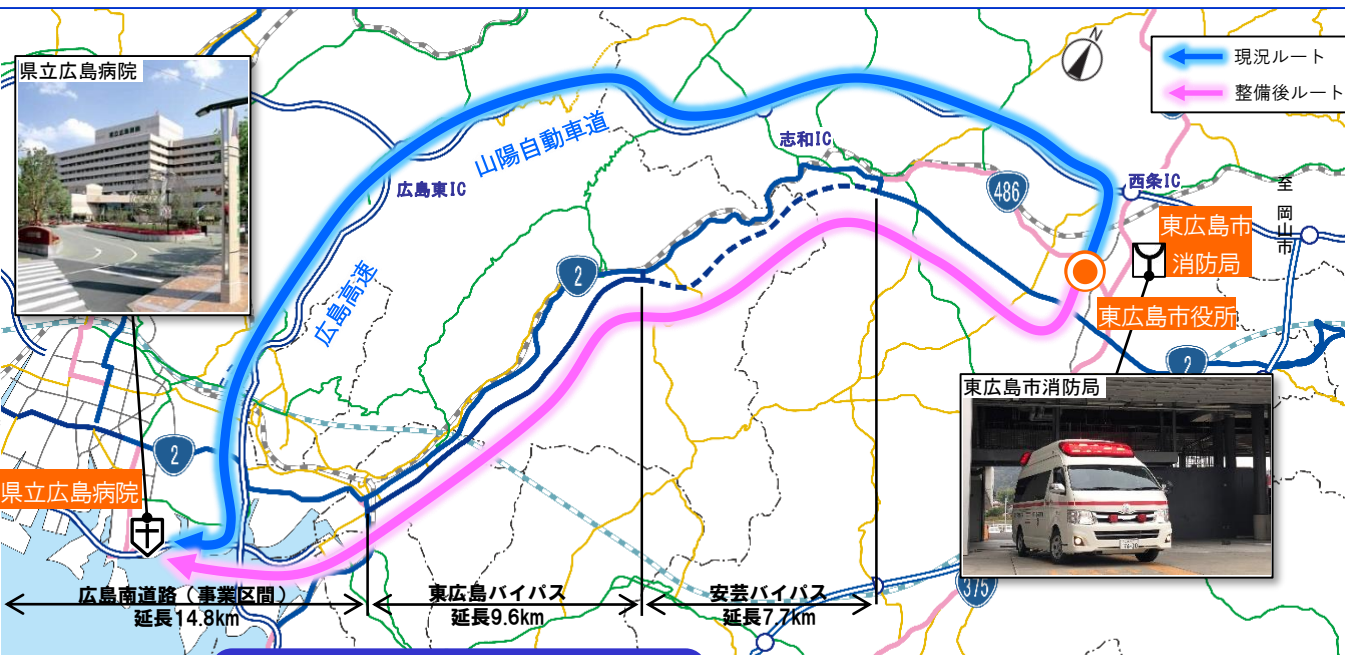
3. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

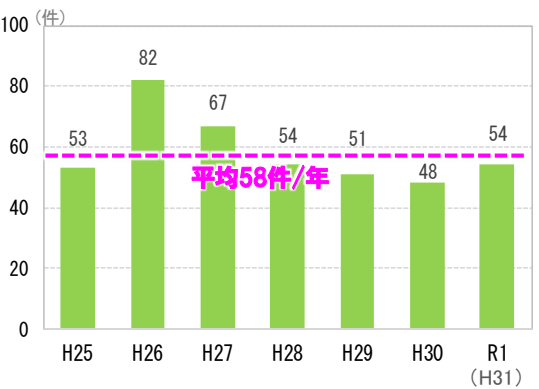
一般国道2号 安芸バイパス
 ひがしひろしま 東広島バイパス
 ひろしまみなみ 広島南道路

①救急医療活動の支援

- ・東広島市には三次救急医療機関がないため、重篤疾患等の患者は広島市内へ搬送されている。
- ・安芸バイパス、東広島バイパス、広島南道路の整備により、広島市内の三次救急医療機関への搬送の速達性が向上し、住民の安心・安全な暮らしを支援する。



広島市内三次救急医療機関への搬送件数



※直接(陸路)搬送件数のみを対象とし集計
 (H30.11 東広島市消防局ヒアリング結果
 R2.10 東広島市消防局アンケート調査結果)

期待される道路の役割(効果)

〈県立広島病院～東広島市役所間の所要時間〉



現況・将来:規制速度、安芸バイパス・東広島バイパス・広島南道路はV=70km/h

地域の声

- ・陸路搬送の場合、広島市内の三次救急医療機関へは、山陽自動車道を利用しても搬送時間が概ね40分程度かかります。
- ・山陽自動車道の利用は遠回りとなっており、バイパスの整備により、広島市内の三次救急医療機関への搬送距離が短くなり搬送時間の短縮が期待できます。



(H30.12 東広島市消防局 ヒアリング結果)

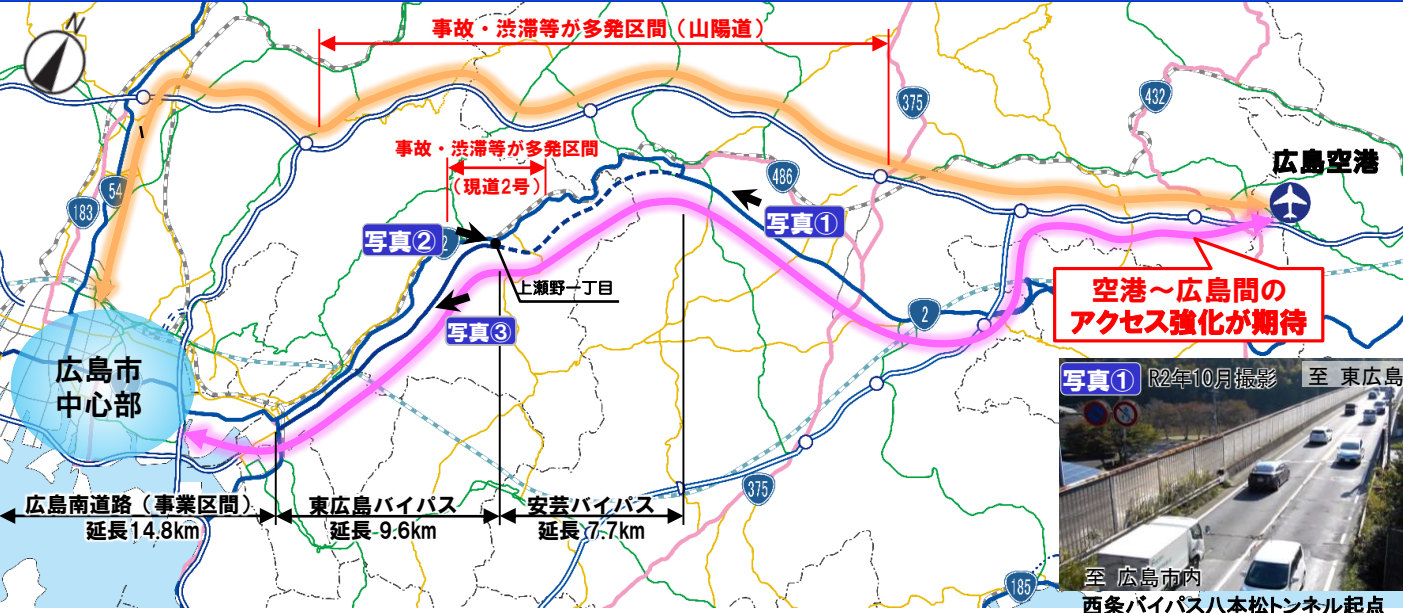
3. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

一般国道2号 安芸バイパス
 ひがしひろしま 東広島バイパス
 ひろしまみなみ 広島南道路

②空港利用促進・周辺地域活性化の支援

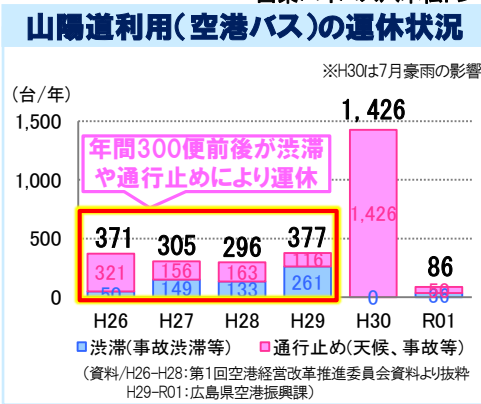
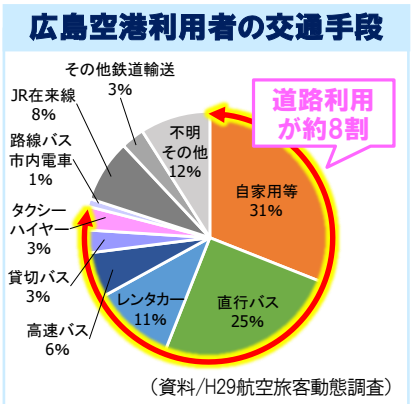
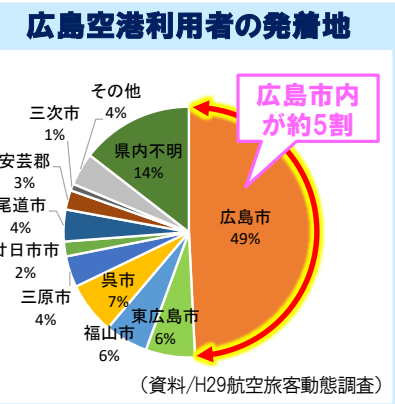
- ・広島空港利用者の約5割は発着地が広島市内であり、約8割は山陽自動車道等の道路をアクセスに利用している。
- ・山陽自動車道の渋滞や通行止めにより、約300便/年の空港バスが運休を余儀なくされている。
- ・バイパスの整備により、迂回路の速達性・定時性が確保され、空港利用促進・周辺地域活性化を支援する。



国道2号
上瀬野1丁目交差点付近から東広島方面を望む



東広島バイパス
中野東IC付近から広島方向を望む



地域の声

・広島空港においても将来空港旅客500万人を掲げているなかで、**民営化による新規路線のポートセールスと行政側によるアクセス強化の実現を一刻も早く進めることで相乗効果を図り誘客を進めていくことが重要である。**

(H30.12 空港振興課にアテンド結果)

3. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

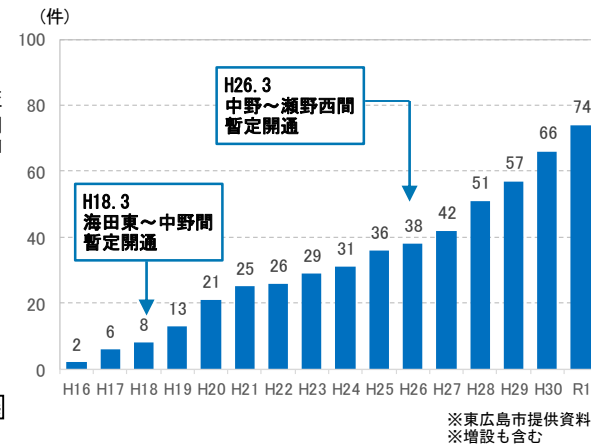
一般国道2号 安芸バイパス
 ひがしひろしま 東広島バイパス
 ひろしまのみ 広島南道路

③生産活動の効率化

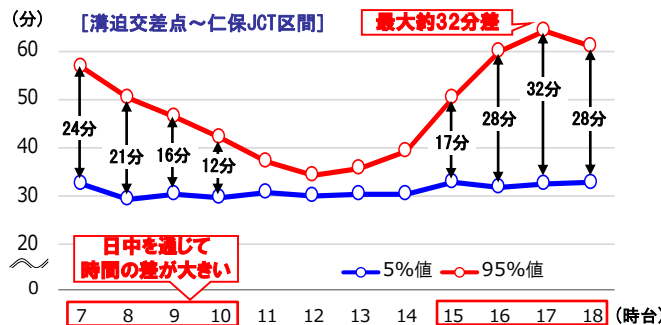
- ・東広島市には大手自動車メーカーの関連事業所が集積しており、近年、東広島市内の産業団地が造成されたことに伴い、自動車関連事業所の立地が増加している。
- ・広島市の宇品工場へ部品輸送を日々行っているが、朝、夕の混雑時は時間に余裕を見込んだ早めの運行をする等、非効率となっており、バイパスの整備により生産活動の効率化支援が期待される。



東広島市内産業団地の立地企業推移



部品輸送ルートにおける所要時間差



時間短縮に伴う物流効率化(試算)



地域の声

- ・東広島方面からの朝タピーク時の輸送は、渋滞があるため早め早めの運行を余儀なくされている。
- ・バイパスにより無駄な余裕時間がなくなるため、トラック1台あたりの往復回数が増加し、トラック車両数の削減が期待できる等、計画的な運行が可能となる。



(H30.11 大手自動車メーカーヒアリング結果)

4. コスト増加の要因

- ・安芸バイパス 総事業費： 615億円 、 今回増額：50億円（8.8%）
 ・東広島バイパス 総事業費：1,205億円 、 今回増額：13億円（1%）
 事業費の変化は、10%以内であり、増額の内容は下記のとおりである。

■ 安芸バイパスにおけるコスト増額要因

項 目	増 額 費 用
①自然条件、現地状況に対応した構造・工法の見直し	
①-1 巨石の破砕処理の追加	14億円
①-2 工事用道路（仮橋・仮栈橋）の見直し	18億円
②トンネル掘削補助工法の追加	18億円
合 計	50億円

■ 安芸バイパスにおける費用便益分析上の事業期間の延長理由

工事用道路の見直しに伴い、設計協議及び工事に要する期間を4年延長することから、費用便益分析上の事業期間を延長した。

■ 東広島バイパスにおけるコスト増額要因

項 目	増 額 費 用
①橋梁架設計画の見直し	13億円
合 計	13億円

4. コスト増加の要因

(1) 安芸バイパス

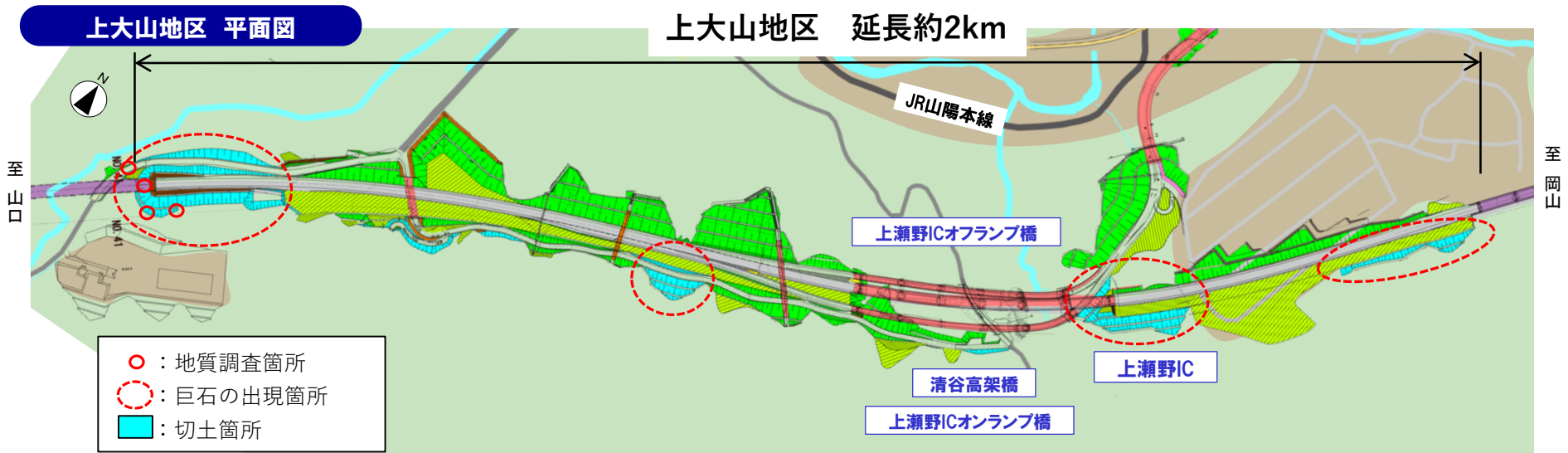
一般国道2号 安芸バイパス
ひがしひろしま
東広島バイパス
ひろしまみなみ
広島南道路

約14億円の増額

①-1 巨石の破碎処理の追加

かみおおやま
・上大山地区では、平成30年度から切土に着手したところ、地山から巨石(約50~150cmを越える大きさ)が多数出現したため、盛土材に流用できるよう適した粒形(概ね30cm以下程度)に破碎する必要が生じたことから、専用重機を用いて破碎処理を行った。

◆巨石の破碎処理の数量 上大山地区 79,000m³



破碎する前



【専用重機による破碎状況】



破碎した後

概ね30cm以下の粒径



4. コスト増加の要因

(1) 安芸バイパス

一般国道2号 安芸バイパス
東広島バイパス
広島南道路

約18億円の増額

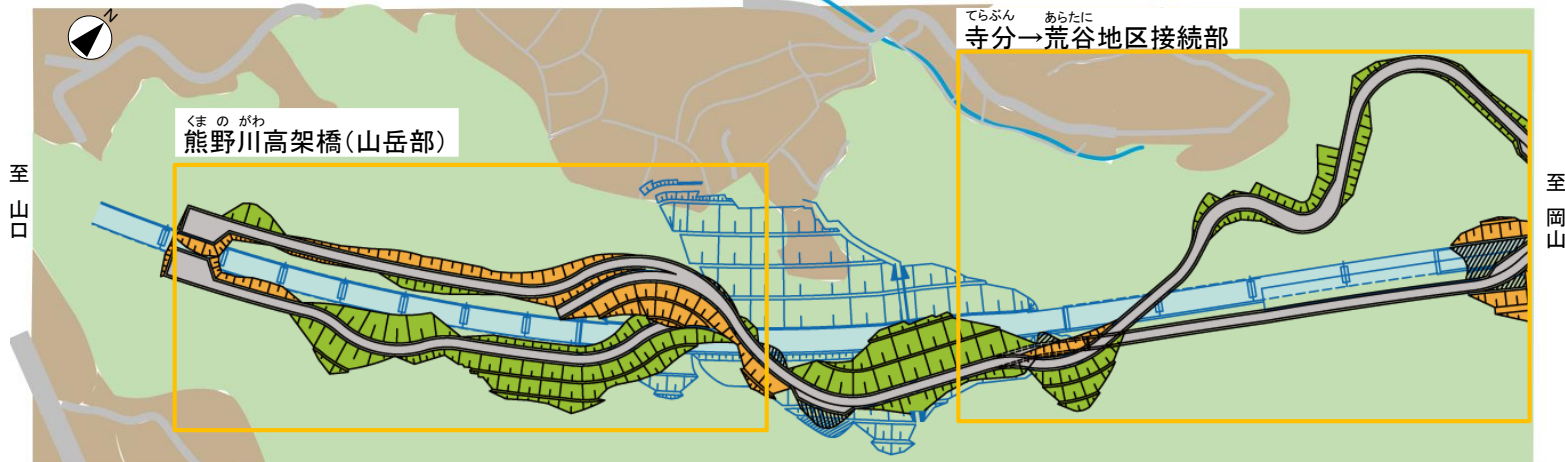
①-2 工事用道路(仮橋・仮栈橋)の見直し

寺分地区～熊野川高架橋の改良・橋梁工事の工事用進入路は土工構造を主体に計画していたが、平成29年度に工事用進入路の詳細検討を行った結果、沢部など大雨時の土砂災害のリスクを考慮しルートの変更が生じたため、一部区間に仮橋・仮栈橋を設置する計画に見直しを行う。

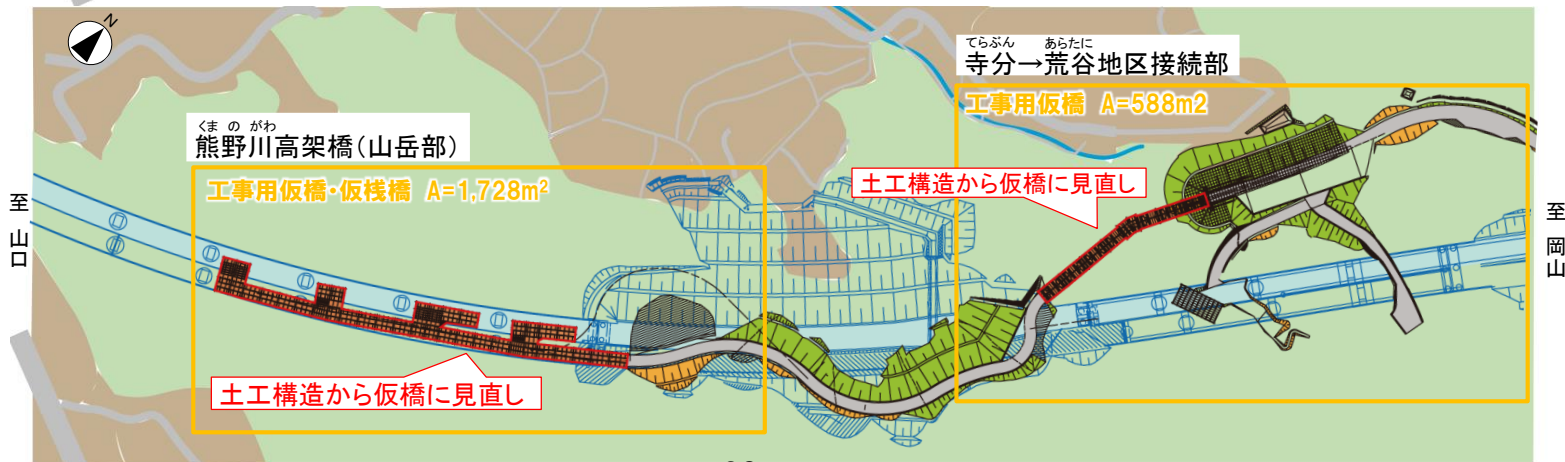
◆工事用道路(仮橋・仮栈橋)の数量 L＝約300m(約2,300m²)

整備中区間2/4

【変更前の工事用進入路】



【変更後の工事用進入路】



4. コスト増加の要因

(1) 安芸バイパス

②トンネル掘削補助工法の追加

約18億円の増額

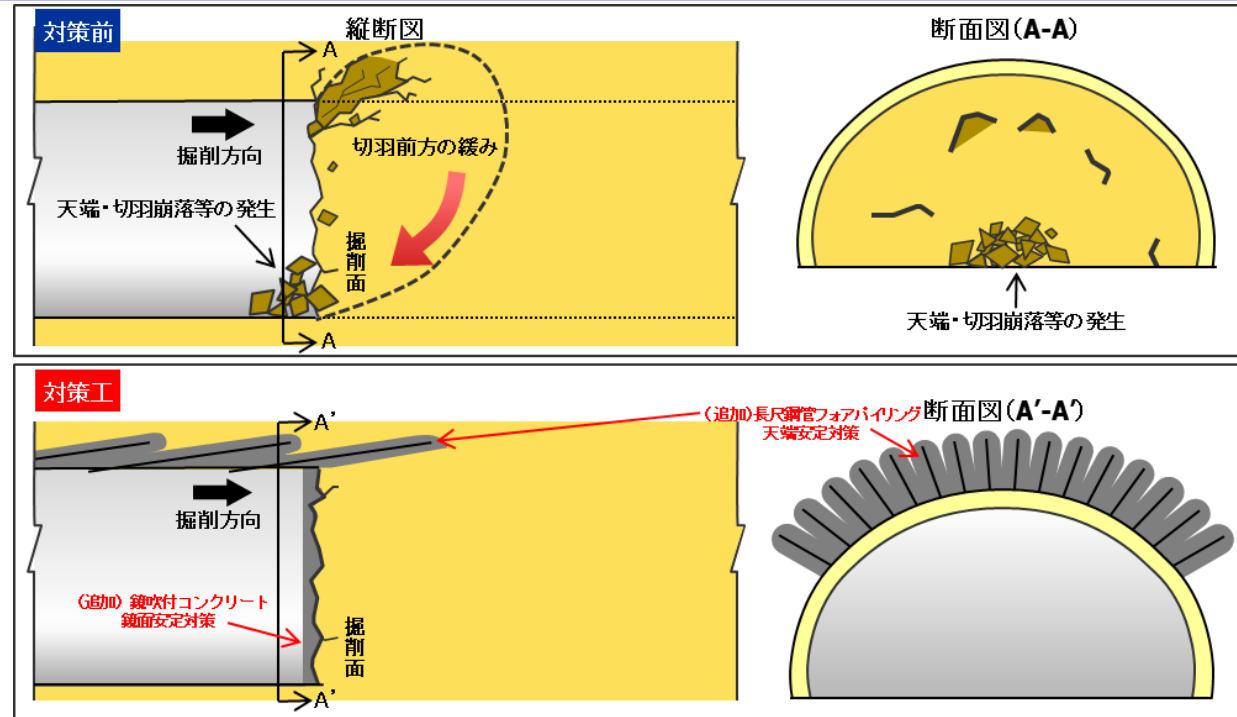
・神原トンネルの掘削着手以降、天端・切羽崩落等の発生が懸念され、安全対策が必要となったことから掘削面の崩落防止(コンクリート吹付)と天端崩落防止(注入式長尺鋼管フォアパイル等)を追加する。

◆トンネル掘削補助工法の数量

- 大山トンネル(下り線)
鏡吹付 1330断面
- 久井原トンネル(上り線)
長尺鋼管フォアパイル 100本
鏡吹付 876断面
- 久井原トンネル(下り線)
長尺鋼管フォアパイル 150本
鏡吹付 955断面
- 神原トンネル(上り線)
長尺鋼管フォアパイル 75本
鏡吹付 183断面
- 神原トンネル(下り線)
長尺鋼管フォアパイル 150本
鏡吹付 456断面



▲ コンクリート吹付の実施状況



注入式長尺鋼管フォアパイル工法 (AGF工法)

鋼管を切羽前方地山に打設し、注入材によりトンネル周辺地山を補強・改良する工法

【特徴】

切羽天端の崩落防止および先行地山の緩みを防止し、鋼管周囲の地山を確実に固結改良することが可能で鋼管の間からの地山の抜け落ちを防止。安全な掘削作業と掘削に伴う先行変位抑制などが可能

4. コスト増加の要因

(2) 東広島バイパス

一般国道2号 安芸バイパス
東広島バイパス
広島南道路

約13億円の増額

① 橋梁架設計画の見直し

・海田地区の側道に並行する本線橋梁の架設計画は、側道に近い位置で桁を架設する予定だったが、平成28年度に起きた新名神高速道路の橋桁落下事故を受け、影響範囲が側道と重ならないようにするため、道路中心付近で架設するよう手順の見直しを行う。

◆ 架設計画を見直した橋梁 全10橋

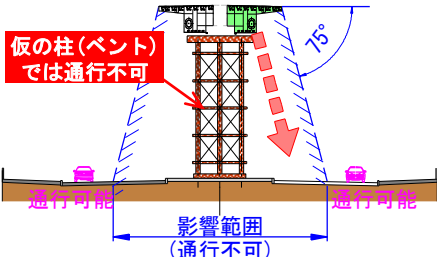
曾田高架橋
海田高架橋1号橋
海田高架橋2号橋
海田高架橋3号橋
海田高架橋4号橋
海田高架橋5号橋
海田高架橋6号橋
海田西ランプ2号橋
海田西ランプ3-1号橋
海田西ランプ3-2号橋

【橋桁落下事故】

平成28年 4月に発生した新名神高速道路の有馬川橋の橋梁落下事故を受けて

供用中の道路上空における安全確保

橋桁が橋脚間に支持されていない場合、影響範囲内は通行不可となる。

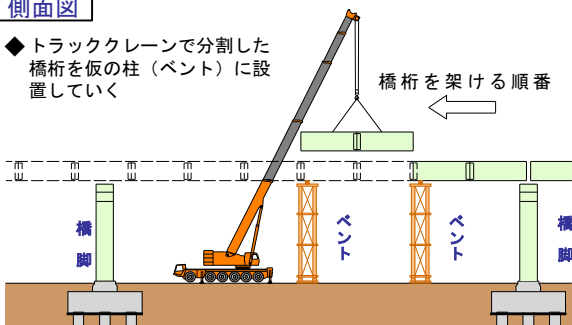


⇒上記を踏まえ、架設計画の見直しを実施

橋梁架設計画の見直し

側面図

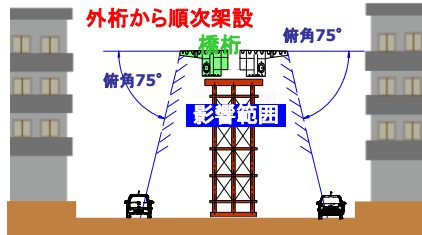
◆ トラッククレーンで分割した橋桁を仮の柱(ペント)に設置していく



変更前イメージ

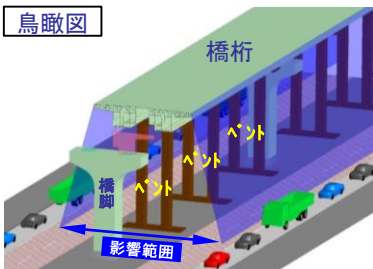
横断面図

◆ 正規の位置で桁を組む計画



桁を正規の位置で架設すると影響範囲が側道と重なり通行が不可能に

鳥瞰図



変更後イメージ

横断面図

◆ 桁が橋脚間に繋がった後に正規の位置に横移動させる



道路中心付近で架設し影響範囲を狭め側道の通行を確保

鳥瞰図



通行止めによる社会的影響を低減

約2ヶ月の夜間のみの通行止めで約13万台※(1橋当たり)の交通への影響に留まる

約1ヶ月の昼夜通行止めで約28万台※(1橋当たり)の交通に影響

* 昼夜間施工のため、施工期間短縮

※H27全国道路・街路交通情勢調査結果による試算

5. 事業期間延期の要因

(1) 広島南道路

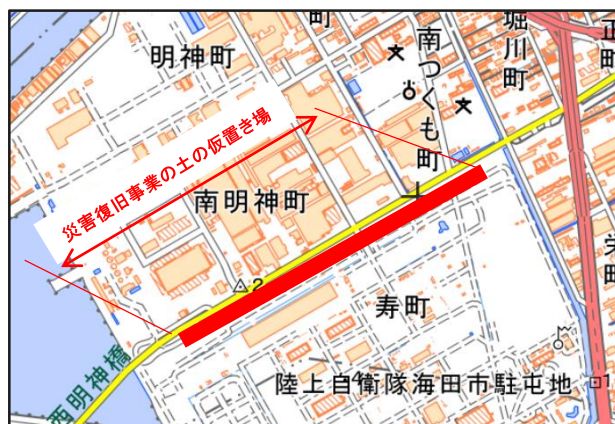
一般国道2号 安芸バイパス
 ひがしひろしま
 東広島バイパス
 ひろしまみなみ
 広島南道路

関係機関協議等に伴う事業期間の延期

約8年の事業期間増

- 広島南道路では、明神高架橋の設計に係わる関係機関との協議期間が延びたことや、事業用地を平成30年7月豪雨災害で発生した土砂の置き場として使用していること、現道の切り廻し等により明神高架橋の工事期間を延期すること等から、全体事業期間の見直しを行った。

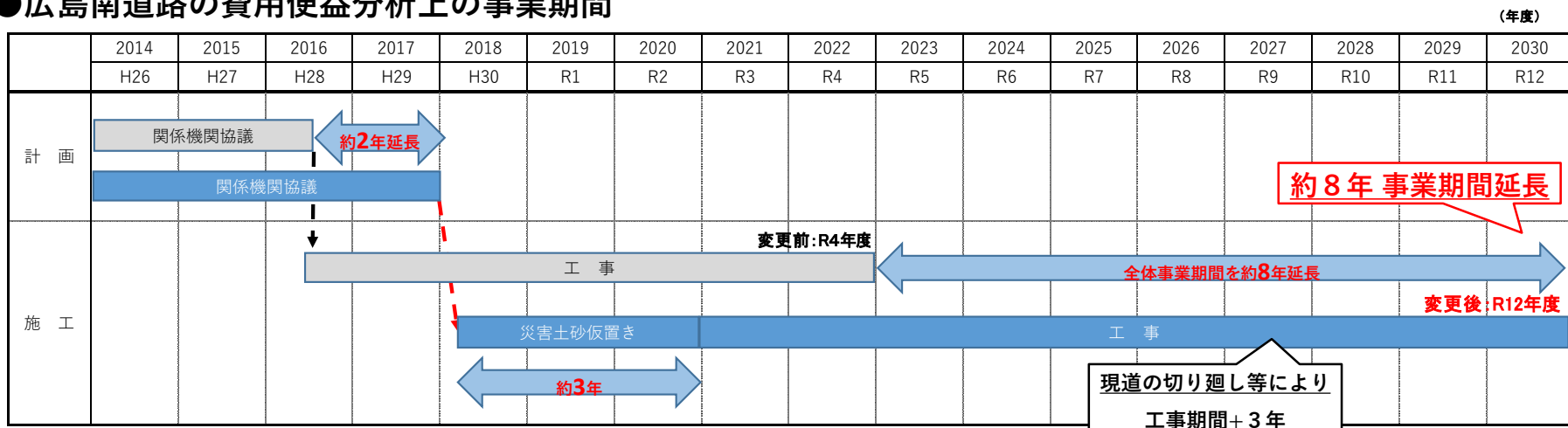
● 災害土砂の仮置き位置図



● 災害土砂の仮置き状況



● 広島南道路の費用便益分析上の事業期間



費用便益分析上の
事業期間

6. コスト削減に対する取組

(1) 新技術を用いた仮橋の採用

一般国道2号

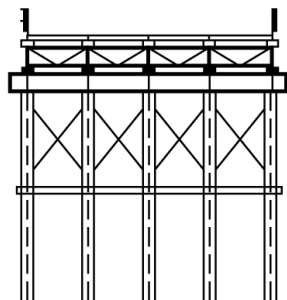
安芸バイパス
東広島バイパス
広島南道路

- ・G栈橋は高強度の材質の製作桁を使用することで、長スパンへの対応を可能にした仮設栈橋であり、従来の標準工法(H鋼杭式栈橋)と比べ部材数・杭本数を削減することが可能となった。
- ・杭本数が削減されたことにより工期短縮、施工費の削減が可能となった。

<削減額0.1億円>

当初計画

標準工法(H鋼杭式栈橋)



▲ H鋼杭式栈橋

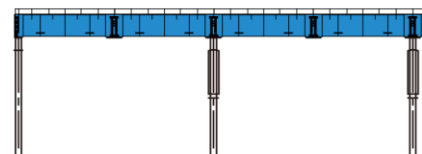
多数の支持杭により構成されるため、構造が複雑であり施工期間も長期に及ぶ。

変更計画

G栈橋(NETIS登録新技術)

〈G栈橋とは〉

- ・高強度の材質の製作桁を使用することで、長スパンへの対応を可能にした仮設栈橋



▲ G栈橋

1径間あたりのスパンを長くすることができるため、施工時間及び杭本数の削減が可能。

6. コスト縮減に対する取組

(2) 新技術を用いたトンネル排水施設の採用

一般国道2号

安芸バイパス
ひがしひろしま
東広島バイパス
ひろしまみなみ
広島南道路

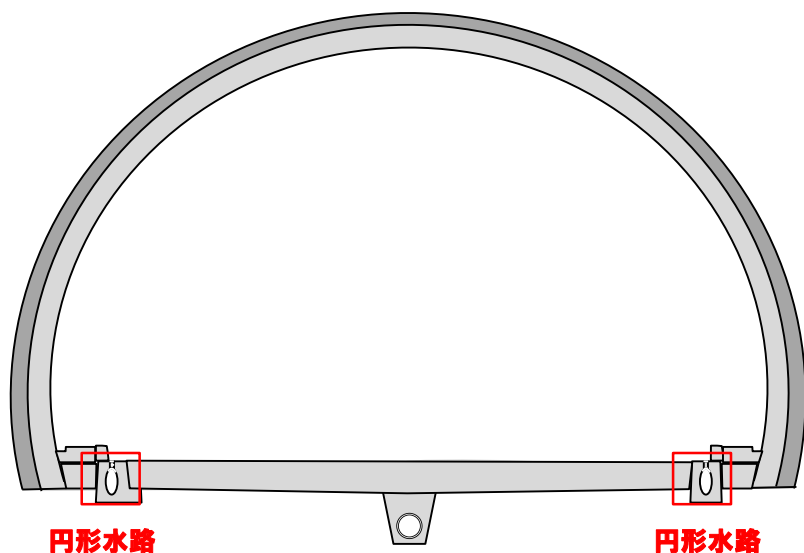
・トンネル内の円形水路の工法について、型枠等を用いる従来工法と型枠等を要しないスリップフォーム工法で経済性比較を実施し、経済性で優れるスリップフォーム工法を採用することでコスト縮減を図る。

スリップフォーム工法採用によるコスト縮減

<縮減額約0.1億円>

【変更前】現場打ち円形水路

【変更後】スリップフォーム工法による円形水路



(写真)スリップフォーム工法による円形水路施工状況



スリップフォーム工法

締固め装置と成形装置を備えた自走式施工機械を用い、連続的にコンクリート構造物を構築する工法で、型枠を設置せずにコンクリートを所定の形状に締固め・成形しながら成型装置を移動させて構築する工法

今回のとりまとめ結果

(1) 安芸バイパス

一般国道2号 安芸バイパス
東広島バイパス
広島南道路

・地域からの要望等を踏まえ、道路の役割については、従来の3便益に加えて、「地域から期待される道路の役割」等を整理。

◆ 3便益による費用便益比

(億円)

項 目	全体事業	残事業
費用 (C)	755	216
事業費	704	165
維持管理費	51	51
便益額 (B)	3,662	3,662
走行時間短縮便益	3,100	3,100
走行経費減少便益	475	475
交通事故減少便益	87	87
費用便益比	4.9	16.9

便益計測対象項目	内 容
走行時間短縮便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算出したもの。
走行経費減少便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行条件が改善されることによる走行に必要な経費（燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費）の減少効果を対象として算出したもの。 なお、走行時間に含まれない経費を対象として算出している。
交通事故減少便益	周辺道路も含め、道路整備による交通量等の変化に伴う、交通事故による社会的損失（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築物に関する物的損害額等）が減少する効果を貨幣価値として算出したもの。

◆ まとめ

計画交通量	総事業費	総費用 (C)	3 便益 (B)	費用対効果 (B/C) () 内は残事業B/C
61,000台/日～64,600台/日	約615億円	755億円	3,662億円	4.9 (16.9)

◆ 道路の役割

■ 道路の役割

- ①環境への影響を考慮した効果[約52.9千トンのCO2削減]
安芸バイパス・東広島バイパス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～東広島市役所までの所要時間短縮約18分[65分→47分]
- ③地域連携ネットワークの形成[例] 広島市役所～東広島市役所までの所要時間短縮約16分[70分→54分]
- ④高次医療施設への救急搬送[県立広島病院～東広島市役所までの所要時間短縮約16分[66分→50分]]

今回のとりまとめ結果

(2) 東広島バイパス

一般国道2号 安芸バイパス
東広島バイパス
広島南道路

・地域からの要望等を踏まえ、道路の役割については、従来の3便益に加えて、「地域から期待される道路の役割」等を整理。

◆ 3 便益による費用便益比

(億円)

項 目	全体事業	残事業
費用 (C)	2,019	176
事業費	1,955	137
維持管理費	64	39
便益額 (B)	5,251	2,780
走行時間短縮便益	4,506	2,532
走行経費減少便益	611	211
交通事故減少便益	134	37
費用便益比	2.6	15.8

便益計測対象項目	内 容
走行時間短縮便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算出したもの。
走行経費減少便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行条件が改善されることによる走行に必要な経費（燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費）の減少効果を対象として算出したもの。 なお、走行時間に含まれない経費を対象として算出している。
交通事故減少便益	周辺道路も含め、道路整備による交通量等の変化に伴う、交通事故による社会的損失（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築物に関する物的損害額等）が減少する効果を貨幣価値として算出したもの。

◆ まとめ

計画交通量	総事業費	総費用 (C)	3 便益 (B)	費用対効果 (B/C) () 内は残事業B/C
55, 200台／日～68, 400台／日	約1, 205億円	2, 019億円	5, 251億円	2. 6 (15. 8)

◆ 道路の役割

■ 道路の役割

- ①環境への影響を考慮した効果[約60.5千トンのCO2削減]
安芸バイパス・東広島バイパス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～東広島市役所までの所要時間短縮約18分[65分→47分]
- ③地域連携ネットワークの形成[例] 広島市役所～東広島市役所までの所要時間短縮約16分[70分→54分]
- ④高次医療施設への救急搬送[県立広島病院～東広島市役所までの所要時間短縮約16分[66分→50分]]

今回のとりまとめ結果

(3) 広島南道路

一般国道2号 **安芸バイパス**
ひがしひろしま
東広島バイパス
ひろしまみなみ
広島南道路

・地域からの要望等を踏まえ、道路の役割については、従来の3便益に加えて、「地域から期待される道路の役割」等を整理。

◆ 3 便益による費用便益比

(億円)

項 目	全体事業	残事業
費用 (C)	7,524	663
事業費	7,142	634
維持管理費	382	29
便益額 (B)	8,022	1,307
走行時間短縮便益	7,003	1,145
走行経費減少便益	790	120
交通事故減少便益	230	41
費用便益比	1.1	2.0

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。交通事故の社会的な損失には運転者、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。

◆ まとめ

計画交通量	総事業費	総費用 (C)	3 便益 (B)	費用対効果 (B/C) () 内は残事業B/C
5,900台/日～54,300台/日	約4,124億円	7,524億円	8,022億円	1.1 (2.0)

◆ 道路の役割

■ 道路の役割

- ①環境への影響を考慮した効果[約49.9千トンの年CO2削減]
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1分][28分→27分]
- ③高次医療施設への救急搬送[廿日市市役所～県立広島病院までの所要時間短縮約1分][25分→24分]

〈参考資料〉

(1) 安芸バイパス

一般国道2号 安芸バイパス
ひがしひろしま
 東広島バイパス
ひろしまみなみ
 広島南道路

◆前回評価時との比較

	前回評価 (H28年度)	今回再評価 (R2年度)	備 考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	L=7.7km	L=7.7km	—
計画交通量	57,000～61,800 台/日	61,000～64,600 台/日	・将来交通需要推計ベースの変更 (H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース →H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・最新の事業化ネットワークを反映
総事業費	約565億円	約615億円	・自然条件、現地状況に対応した構造・工法の見直し ・トンネル掘削補助工法の追加
総費用 (C)	529億円	755億円	・総事業費の増加 ・基準年の変更(H25→R2) ・供用年の変更
総便益 (B)	2,502億円	3,662億円	・将来交通需要推計ベースの変更 (H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース →H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・「費用便益分析マニュアル」改定(H30.2)による変更 ・基準年の変更(H25→R2) ・供用年の変更 ・最新の事業化ネットワークを反映
費用対効果 (B/C)	4.7	4.9	・総費用及び総便益を見直したため

※費用/便益は基準年における現在価値の値

〈参考資料〉

(2) 東広島バイパス

一般国道2号 安芸バイパス
あき
 ひがしひろしま
 東広島バイパス
ひろしまみなみ
 広島南道路

◆前回評価時との比較

	前回評価 (H28年度)	今回再評価 (R2年度)	備 考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	L=9.6km	L=9.6km	—
計画交通量	49,300～66,400 台/日	55,200～68,400 台/日	・将来交通需要推計ベースの変更 (H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース →H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・最新の事業化ネットワークを反映
総事業費	約1,192億円	約1,205億円	・橋梁架設計画の見直し
総費用 (C)	1,455億円	2,019億円	・総事業費の増加 ・基準年の変更(H25→R2) ・供用年の変更
総便益 (B)	3,327億円	5,251億円	・将来交通需要推計ベースの変更 (H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース →H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・「費用便益分析マニュアル」改定(H30.2)による変更 ・基準年の変更(H25→R2) ・供用年の変更 ・最新の事業化ネットワークを反映
費用対効果 (B/C)	2.3	2.6	・総費用及び総便益を見直したため

※費用/便益は基準年における現在価値の値

〈参考資料〉

(3) 広島南道路

一般国道2号

安芸バイパス
ひがしひろしま
東広島バイパス
ひろしまみなみ
広島南道路

◆前回評価時との比較

	前回評価 (H28年度)	今回再評価 (R2年度)	備 考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	L=14.8km	L=14.8km	—
計画交通量	6,800～60,000 台/日	5,900～54,300 台/日	・将来交通需要推計ベースの変更 (H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース →H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・最新の事業化ネットワークを反映
総事業費	約4,124億円	約4,124億円	—
総費用 (C)	5,657億円	7,524億円	・基準年の変更(H25→R2) ・供用年の変更
総便益 (B)	6,123億円	8,022億円	・将来交通需要推計ベースの変更 (H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース →H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・「費用便益分析マニュアル」改定(H30.2)による変更 ・基準年の変更(H25→R2) ・供用年の変更 ・最新の事業化ネットワークを反映
費用対効果 (B/C)	1.1	1.1	—

※費用/便益は基準年における現在価値の値

一般国道２号 安芸バイパス

一般国道２号 東広島バイパス

一般国道２号 広島南道路

〔広島県への意見照会と回答〕

〔広島市への意見照会と回答〕

国中整企画第52号
国中整港計第24号
令和2年10月29日

広島県知事 様

国土交通省
中国地方整備局長
(公印省略)

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 (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確保するため、中国地方整備局事業評価監視委員会（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、令和2年11月30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
江の川直轄河川改修事業	継続	
一般国道2号 安芸バイパス	継続	
一般国道2号 東広島バイパス	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評価監視委員会」へ諮る対応方針（原案）を作成します。

■ご意見の送付期限：令和2年11月25日（水）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

建設専門官 桐谷 （内線：3153）

主査 武嶋 （内線：3186）

TEL：082-221-9231（代表）

FAX：082-511-6359

〒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 641 号

令和2年11月25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）

令和2年10月29日付け国中整企画第52号及び国中整港計第24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。

- 江の川直轄河川改修事業
- 一般国道2号 安芸バイパス
- 一般国道2号 東広島バイパス
- 一般国道2号 広島南道路

担 当 公共事業G

電 話 082-513-3814

(担当者 森木)



【別紙】

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

【河川事業】

事業名	江の川直轄河川改修事業
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	異存はありません。
(具体的意見) 治水安全度の向上や費用便益比，地元の協力体制等の観点からも，事業の継続が妥当であるため，引き続き，コストの縮減に努めながら，計画的に整備を進めていただきたい。	

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 安芸バイパス, 東広島バイパス
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。
(具体的意見) 一般国道2号安芸バイパス, 東広島バイパスは, 広島市と東広島市との広域的な連携を担う路線であり, 国道2号の渋滞緩和や円滑な物流機能の強化を図るだけでなく, 広島空港へのアクセス道路として, 山陽自動車道の代替機能も有する重要な道路であると認識しています。 また, 平成30年7月豪雨災害では, 山陽自動車道や国道2号の現道部, JR山陽本線が寸断されるなか, 当該バイパスの開通済み区間が緊急輸送道路として有効に機能したところであり, 災害時のリダンダンシー強化のためにも, 早期の全線整備が必要です。 引き続きコスト縮減に努めながら, 早期完成に向け, 確実に整備を進めていただきたい。	

【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。
(具体的意見) 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, さらに都市機能の向上に資する重要な道路であると認識しています。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す。 引き続きコスト縮減に努めながら, 早期完成に向け, 計画的に整備を進めていただきたい。	

国中整企画第52号
国中整港計第24号
令和2年10月29日

広島市長 様

国土交通省
中国地方整備局長
(公印省略)

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(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確保するため、中国地方整備局事業評価監視委員会(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、令和2年11月30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 安芸バイパス	継続	
一般国道2号 東広島バイパス	継続	
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評価監視委員会」へ諮る対応方針（原案）を作成します。

■ご意見の送付期限：令和2年11月25日（水）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

建設専門官 桐谷 （内線：3153）

主査 武嶋 （内線：3186）

TEL：082-221-9231（代表）

FAX：082-511-6359

〒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35号

令和2年11月25日

中国地方整備局長 小平 卓 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）

令和2年10月29日付け国中整企画第52号及び国中整港計第24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

1 一般国道2号 安芸バイパス

安芸バイパス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。

国道2号の渋滞緩和や広島空港へのアクセス強化、さらに広域連携の強化や地域の産業活動の活性化のためにも、全線の早期供用に向けて、着実に整備を進めていただきたい。

2 一般国道2号 東広島バイパス

東広島バイパスの事業再評価に係る対応方針（原案）については異存ありません。

国道2号の渋滞緩和や広島空港へのアクセス強化、さらに広域連携の強化や地域の産業活動の活性化のためにも、全線の早期供用に向けて、着実に整備を進めていただきたい。

3 一般国道2号 広島南道路

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の整備方針を決定し、特に、ミッシングリンクとなっている木材港西～廿日市インターチェンジ間を優先整備するなど、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。

