

一般国道2号 岩国・大竹道路

# 道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道2号 <small>いわくに おおたけ</small> 岩国・大竹道路	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 おおたけ おがた</small> 広島県大竹市小方一丁目 至： <small>やまぐち いわくに やまてまち</small> 山口県岩国市山手町	延長	9.8 km		
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 きたきゆうしゅう</small> 福岡県北九州市までを結ぶ延長約680kmの主要幹線道路である。<small>いわくに おおたけ ひろしま おおたけ おがた やまぐち いわくに やまてまち</small> 岩国・大竹道路は、<small>ひろしま おおたけ おがた</small> 広島県大竹市小方一丁目と<small>ひろしま やまぐち</small> 山口県岩国市山手町を結ぶ延長9.8kmのバイパスである。事業目的は、一般国道2号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、<small>ひろしま やまぐち</small> 広島県と山口県の広域的な連携・交流である。</p>				
H13年事業化	H12年度都市計画決定	H15年度用地着手	H26年度工事着手		
全体事業費	約1,330億円	事業進捗率 (R3年度末見込み)	約28%	供用済延長	0.0km
計画交通量	23,200 ~ 31,700台/日				
費用対効果 分析結果	<small>B/C</small> (3便益) (事業全体) 1.2 (残事業) 2.0	総費用 (残事業)/ <small>(事業全体)</small> 786/1,279億円 (事業費：716/1,209億円) 維持管理費：69/69億円	総便益 (残事業)/ <small>(事業全体)</small> 1,571/1,571億円 (走行時間短縮便益：1,315/1,315億円) 走行費用減少便益：194/194億円 交通事故減少便益：62/62億円	基準年 令和3年	
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.0~1.4 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.7~2.3 (交通量±10%)          事業費：B/C=1.2~1.3 (事業費±10%) 事業費：B/C=1.8~2.2 (事業費±10%)          事業期間：B/C=1.1~1.3 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.8~2.2 (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          ・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。          ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。  <small>いわくに きんたいきょう</small> 岩国錦帯橋空港（共用飛行場）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援  <small>いわくに</small> 岩国港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築          ・高規格道路「<small>いわくに おおたけ</small> 岩国・大竹道路」の一部として位置づけ。          ・日常生活中心都市間を最短時間で連絡するルートを構成する。</p> <p>④個性ある地域の形成  <small>きんたいきょう</small> 錦帯橋（R1観光入込客数：約62万人/年）等へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保          ・第三次救急医療機関（<small>いわくに</small> 岩国医療センター）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑥災害への備え          ・山口県の第一次緊急輸送道路に指定されている（一般国道2号）。  <small>さんよう おおたけ いわくに</small> 山陽自動車道（大竹IC～岩国IC）の代替路線として機能する。</p> <p>⑦地球環境の保全          ・CO2排出量の削減が期待される。</p> <p>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区間について、要請限度を下回ることが期待される。</p>				

⑨その他プロジェクトとの関係

- ・やまぐち維新プラン（H30.10）において「強みを伸ばす産業基盤の整備」する路線として位置付けられている
- ・第2次岩国市総合計画（H31.3）において「幹線道路の整備」対象路線として位置付けられている。
- ・第1期大竹市まちづくり基本計画（R3.3）において「きれいで利便性の高い道路環境の創造」する路線として位置付けられている。

関係する地方公共団体等の意見

広島県知事の意見：継続とする対応方針については妥当である。

一般国道2号岩国・大竹道路については、国道2号の慢性的な交通渋滞の緩和や、県境を越えた経済圏の拡大、広域的な連携・交流機能の強化等を図るため、整備を着実に進める必要があります。引き続き、コスト縮減を徹底していただきながら、早期完成に向けて確実に整備を進めていただきたい。

山口県知事の意見：異存なし

引き続き、コストの縮減等を考慮の上、早期完成に向けて、より一層の事業促進に努めていただきたい  
 なお、事業促進にあたっては、当該道路は一般国道188号の岩国南バイパスや藤生長野バイパスと一体となって、岩国地域の南北軸を形成する重要な幹線道路であることから、山手トンネル（仮称）建設に係る住民合意をはじめ、地域の合意形成に向け、国・県・市で連携して取り組んでまいります。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

道路事業では、本事業と岩国南バイパスを介して連続する国道188号藤生長野バイパスが令和元年度に事業化した。令和2年7月に岩国駅周辺整備事業が完了、岩国市愛宕山地域では「愛宕山地域開発事業」により各種施設の建設・整備が進み、令和3年3月に災害時の救援活動の拠点も見据えた多目的広場『ふくろう公園』が完成した。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年度末時点で事業全体の進捗率は約28%となる見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は、用地買収、調査・設計及び改良工事を行っており、早期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。

# 「事業再評価」

## 一般国道2号 いわくに おおたけ 岩国・大竹道路

令和3年12月

国土交通省 中国地方整備局

## 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

- ◇道路事業では、本事業と岩国南バイパスを介して連続する国道188号藤生長野バイパスが令和元年度に事業化した。
- ◇岩国市では、令和2年7月に岩国駅周辺整備事業が完了、愛宕山地域では「愛宕山地域開発事業」により各種施設の建設・整備が進み、令和3年3月に災害時の救援活動の拠点も見据えた多目的広場『ふくろう公園』が完成した。
- ◇大竹市では、JR大竹駅周辺の円滑な自動車アクセスと交通拠点・結節点としての機能強化等を図る駅周辺整備事業が進められている。

#### 2) 事業の効果

- ◇費用便益比(B/C)= 1.2 (事業全体) 2.0 (残事業)
- ◇道路の役割
  - ①環境の影響を考慮した効果[例] 約16.6千トン/年のCO2削減【+約7.2億円】※1、※2  
岩国・大竹道路の整備に伴う速度向上による地球環境(CO2)の改善効果を算出
  - ②救急活動の支援[例]大竹市から岩国医療センターまでの所要時間短縮 約5分(約17分→約12分)]
  - ③空港へのアクセス支援[例]廿日市市から岩国錦帯橋空港までの所要時間短縮 約21分(約51分→約30分)]
  - ④沿道環境の改善[例]NOx排出量約68.6t/年(約1.6%削減)、SPM排出量約4.3t/年(約2.0%削減)]※2

#### 3) 事業の進捗状況

- ◇令和3年末時点で事業全体の進捗率は約28%となる見込みである。
- ◇一部の住民から、山手トンネル(仮称)建設に反対する意見があり協議を行っている。

※1 【 】は、開通後50年間の便益額として試算した結果(参考値)  
※2 岩国・大竹道路の開通に影響を受けるエリアを対象に算定

### ②事業の進捗見込み

- ◇現在は、用地買収、調査・設計及び改良工事を行っており、早期開通を目指し、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、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。

## 2. 県への意見照会結果

- ◇広島県知事の意見:事業を継続する対応方針は妥当である  
一般国道2号岩国・大竹道路については、国道2号の慢性的な交通渋滞の緩和や、県境を越えた経済圏の拡大、広域的な連携・交流機能の強化等を図るため、整備を着実に進める必要があります。引き続き、コスト縮減を徹底していただきながら、早期完成に向けて確実に整備を進めていただきたい。
- ◇山口県知事の意見:事業を継続する「対応方針(原案)」案に異存なし  
引き続き、コストの縮減等を考慮の上、早期完成に向けて、より一層の事業促進に努めていただきたい。  
なお、事業促進にあたっては、当該道路は一般国道188号の岩国南バイパスや藤生長野バイパスと一体となって、岩国地域の南北軸を形成する重要な幹線道路であることから、山手トンネル(仮称)建設に係る住民合意をはじめ、地域の合意形成に向け、国・県・市で連携して取り組んでまいります。

### 【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)

一般国道2号 いわくに おおたけ 岩国・大竹道路

### 岩国大竹道路

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 H27:174,411人 → R2:164,990人 対象路線沿線市町村の自動車保有台数H26:130,327台→R1:125,392台 ※対象路線沿線市町村:岩国市・和木町・大竹市	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:1,330億円(H28年度再評価時)→1,330億円(R3年度再評価時) ※増加率0.0%	■	□
事業期間の増加	29年(H28年度再評価時) → 30年(R3年度再評価時)※増加率3%	□	■
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)	2,459,260 台TE/日(H28年度再評価) → 2,532,600台TE/日(R3年度再評価) ※増加率 3%	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188号 藤生長野バイパス(R1年度)	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 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： <b>要点</b> 資料： <b>作成</b> 費用対効果分析： <b>実施</b> とする。			



# 2. 事業概要

## (2) 事業目的と計画概要

・【目的】一般国道2号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、広島県と山口県間の広域的な連携・交流。

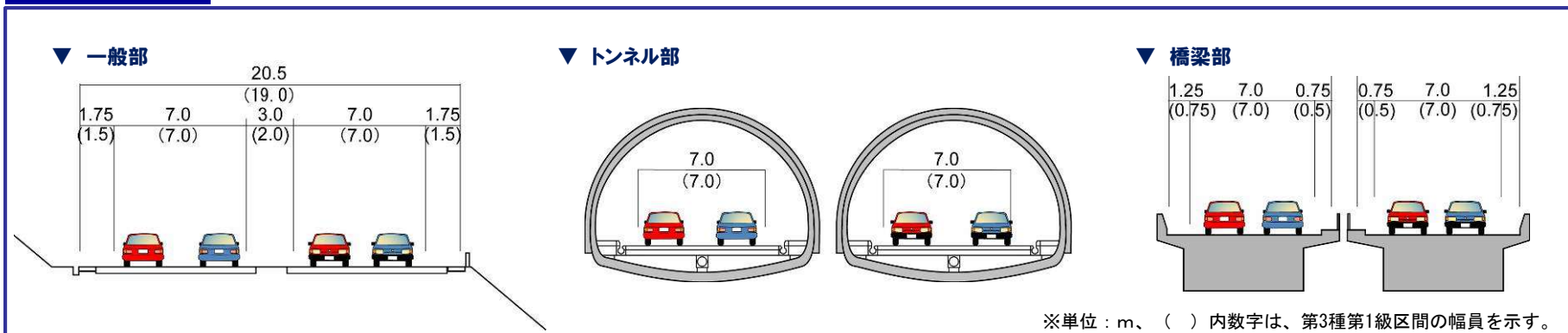
### 計画概要

起 終 点	起点：広島県大竹市小方一丁目 終点：山口県岩国市山手町
計画延長	9.8km
道路規格	第1種第3級（起点～室の木IC（仮称）） 第3種第1級（室の木IC（仮称）～山手IC（仮称））
設計速度	80km/h
車線数	4車線
計画幅員	W=20.5m（第1種第3級） W=19.0m（第3種第1級）
都市計画決定	平成12年8月（広島側） 平成12年9月（山口側）
事業着手	平成13年度
全体事業費	約1,330億円

### 詳細図



### 標準断面図

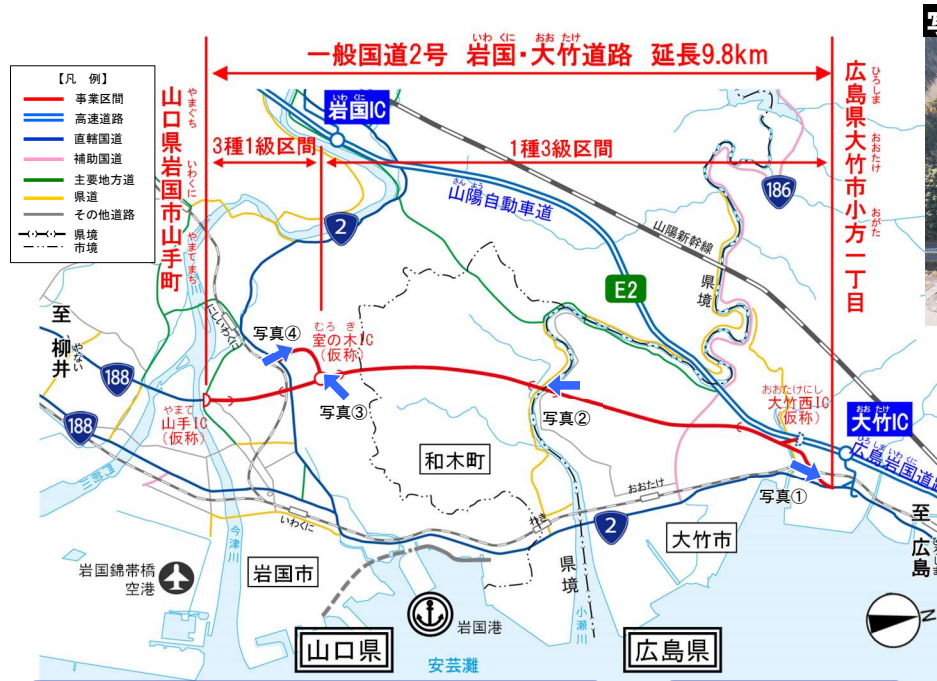




# 2. 事業概要

## (3) 事業の経緯および進捗状況

・現在は、用地買収、調査・設計及び改良工事を推進している。



【小瀬川右岸を望む】



【大竹市小方から起点側周辺を望む】



【室の木IC（仮称）アクセス道路の状況】



【室の木IC（仮称）アクセス道路の状況】

事業全体の進捗状況(令和3年度末見込み)

事業の経緯

用地		工事	全体
(全体)			
95%		14%	28%
(山口県分)	(広島県分)		
(94%)	(96%)		

※完成事業費に対する割合

年度	山口県岩国市山手町～山口県岩国市室の木町三丁目	山口県岩国市室の木町三丁目～広島・山口県境	広島・山口県境～広島県大竹市小方一丁目
平成12年度	都市計画決定(平成12年9月)		都市計画決定(平成12年8月)
平成13年度	事業着手		
平成15年度	用地着手		
平成16年度		用地着手	
平成17年度			用地着手
平成22年度	再評価		
平成25年度	再評価		
平成26年度	工事着手		
平成28年度	再評価		

# 3. 前回評価時からの主な周辺環境の変化

一般国道2号 岩国・大竹道路 いわくに おおたけ

- 道路事業では、本事業と岩国南バイパスを介して連続する国道188号藤生長野バイパスが令和元年度に事業化した。
- 岩国市では、令和2年7月に岩国駅周辺整備事業が完了、愛宕山地域では「愛宕山地域開発事業」として国立病院機構岩国医療センターといわくに消防防災センターと隣接し、令和3年3月に災害時の救援活動の拠点も見据えた多目的広場「ふくろう公園」が完成した。
- 大竹市では、JR大竹駅周辺の円滑な自動車アクセスと交通拠点・結節点としての機能強化等を図る駅周辺整備事業が進められている。



### ④ 大竹駅周辺整備事業

- ・所在地：大竹市新町
- ・完成：2024年3月完成目標

【概要】

- ・大竹市の玄関口であるJR大竹駅を橋上化し、東西地区を自由通路で結び、東口及び西口広場を一体的に整備・バリアフリー化することで、駅へのアクセスや駅周辺の回遊性の向上を図るとともに、駅周辺の円滑な自動車アクセスと交通拠点・結節点としての機能強化を図る。

令和元年9月時点のイメージ

令和元年9月時点のイメージ

## ① 一般国道188号藤生長野バイパス 延長7.6km 令和元年度新規事業化



## ② 愛宕山地域開発事業 多目的広場「ふくろう公園」 令和3年3月完成

愛宕山ふくろう公園は、「医療・防災交流拠点づくり」としていわくに消防防災センターと国立病院機構岩国医療センターに隣接した総面積3万6,700㎡の市有地に一体的に整備された。平常時には誰もが憩い集い親しんで利用でき、大規模災害時には、物資の輸送拠点として災害支援活動などを行うことができる施設である。



写真提供：岩国市

## ③ 岩国駅周辺整備事業 [岩国駅前道路整備事業] 令和2年7月完成

JR岩国駅のバリアフリー化、東西の地域をつなぐ自由通路の整備、東西駅前広場の再整備等向上を図るとともに、駅周辺の円滑な自動車アクセスと交通拠点・結節点としての機能強化を図った。道路整備としては岩国駅前交差点のコンパクト化・国道188号の直進化・歩行者空間の整備を行った。



## (1)現状の課題

課題①:交通混雑の緩和



整備効果①:渋滞損失時間の削減、定時性の確保

課題②:交通安全の確保



整備効果②:死傷事故の減少

## (2)道路整備により期待される効果

①:地域産業の促進



整備効果③:物流の効率化

②:観光振興の改善



整備効果④:観光周遊性の向上

③:生活の質の向上



整備効果⑤:日常生活移動の利便性向上

# 4. 事業の必要性

## (1) 現状の課題

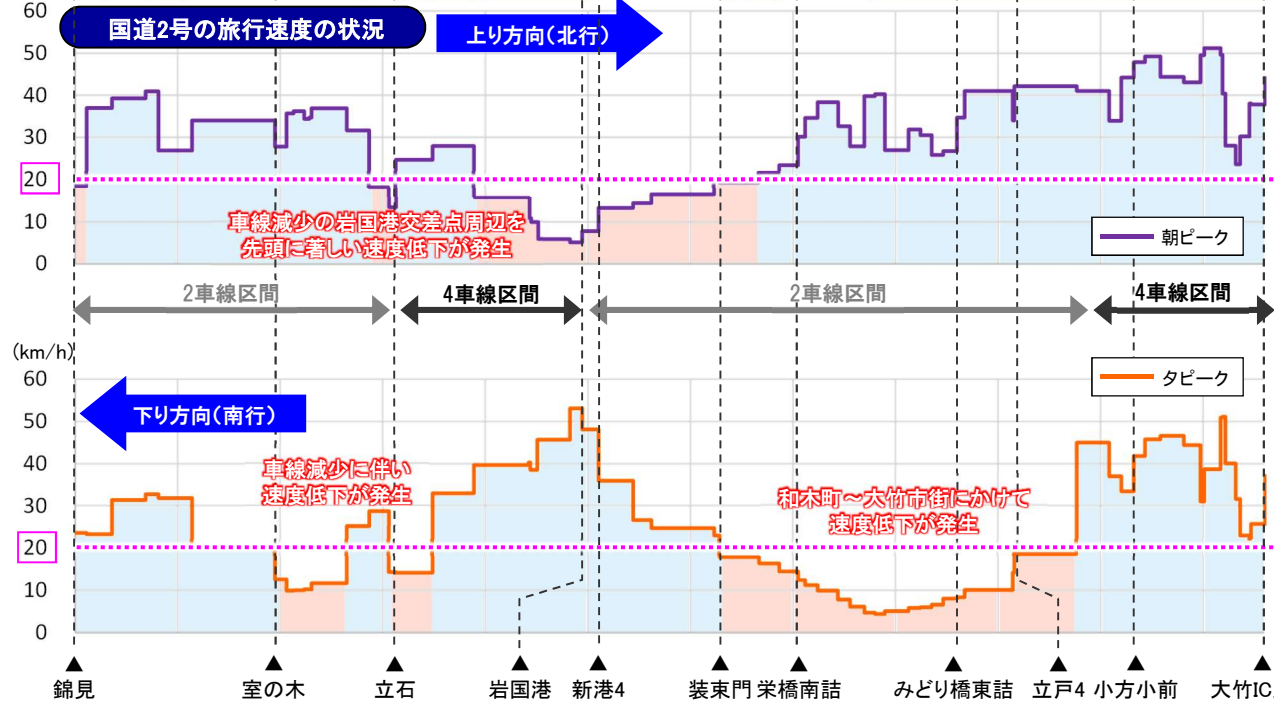
### ① 交通混雑の緩和

・国道2号の大竹市街～岩国市街周辺には主要渋滞箇所が計12箇所あり、2車線区間を中心に旅行速度が低下している。



【凡例】

— (Red)	事業区間	— (Green)	主要地方道	— (Dashed)	県境
— (Blue)	高速道路	— (Yellow)	県道	— (Dotted)	市境
— (Dark Blue)	直轄国道	— (Grey)	その他道路	● (Yellow)	主要渋滞箇所
— (Pink)	補助国道				



【写真①】大竹市街の渋滞状況



【写真②】岩国市街の渋滞状況

資料：【交通量】H28.7.6(水)7時～翌7時 観測結果  
 ※括弧表記は大型車混入率  
 【旅行速度】プローブデータ(分析期間：R2.9～R2.11 平日平均)  
 上り：朝ピーク(7時台)・下り：タピーク(17時台)

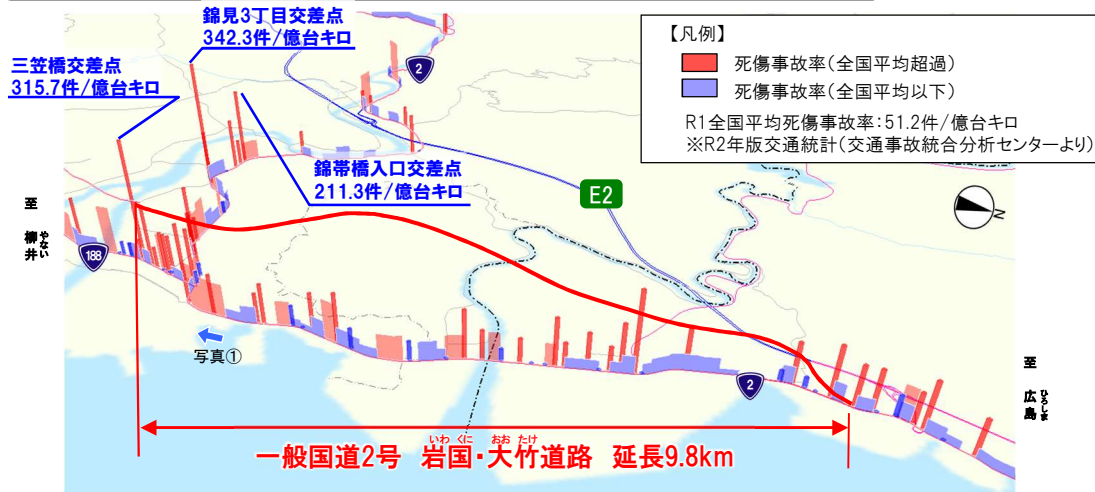
# 4. 事業の必要性

## (1) 現状の課題

### ②交通安全の確保

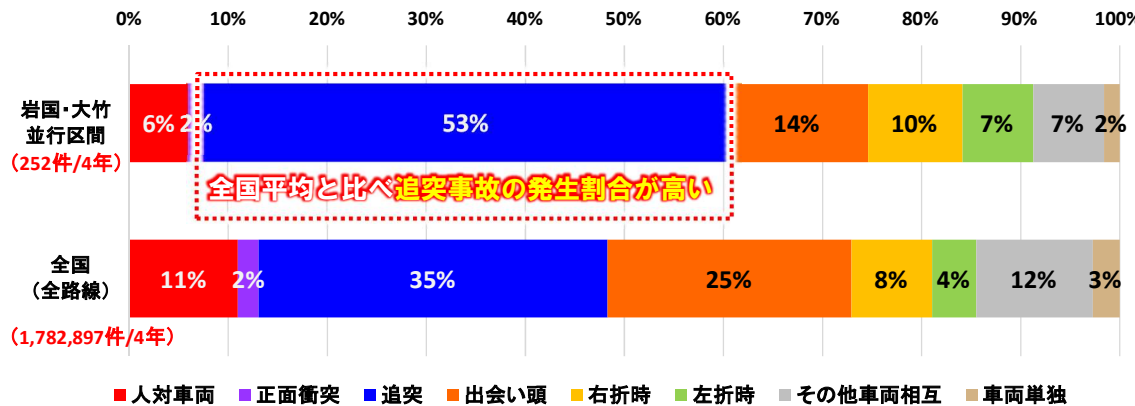
- ・国道2号の大竹～岩国間での死傷事故率は全国平均よりも高い箇所があり、追突事故の発生割合が約5割と高い。
- ・国道2号での事故等による通行止め時には大幅な迂回が必要となり、事業活動や生活にも影響が大きい。
- ・岩国・大竹道路により事故削減が期待されるとともに、緊急輸送道路ネットワークの信頼性が向上する。

### 岩国・大竹道路並行区間(国道2号、国道188号)の死傷事故率の状況



【写真①】国道2号の事故発生状況(岩国市立石町)

### 岩国・大竹道路並行区間(国道2号、国道188号)の類型別死傷事故の状況



資料: 交通事故・道路統合データベース(H28-R1)、交通統計[ITARDA刊行](H28-R1)

### 国道2号の通行止め発生状況(H23～R2年度)

No.	発生日時	路線	場所	規制内容	通行止め時間
1	H24.2.19	国道2号	岩国市装束町5丁目	全面通行止め	約2.5時間
2	H26.3.14	国道2号	岩国市室の木町	全面通行止め	約1時間
3	H26.7.20	国道2号	大竹市玖波	全面通行止め	約3.5時間
4	H26.12.17	国道2号	大竹市南栄町	全面通行止め	
5	H26.12.17	国道2号	和木町	全面通行止め	約30分
6	H28.1.2	国道2号	岩国市新港	全面通行止め	約1時間
7	H28.1.26	国道2号	大竹市玖波	全面通行止め	
8	H28.4.30	国道2号	岩国市立石町	下り通行止め	約1時間
9	H28.6.9	国道2号	大竹市小方	全面通行止め	約2時間
10	H28.12.3	国道2号	岩国市麻里布町	全面通行止め	約30分
11	H29.10.12	国道2号	岩国市新港4丁目	下り通行止め	約2時間
12	H29.12.15	国道2号	岩国市装束町	全面通行止め	約1.5時間
13	H30.9.10	国道2号	岩国市立石	下り通行止め	約10分
14	H31.1.7	国道2号	岩国市新港町4丁目	上り通行止め	約10分
15	R1.8.9	国道2号	岩国市室の木町3丁目	全面通行止め	約10分
16	R1.8.19	国道2号	装港小学校付近	全面通行止め	約10分
17	R1.9.15	国道2号	岩国市立石町1丁目	全面通行止め	約2.5時間
18	R2.7.31	国道2号	岩国市立石町1丁目	全面通行止め	約10分
19	R2.9.17	国道2号	岩国市室の木町1丁目	全面通行止め	約5分

資料/広島県: 広島国道事務所資料 山口県: 山口河川国道事務所資料

# 4. 事業の必要性

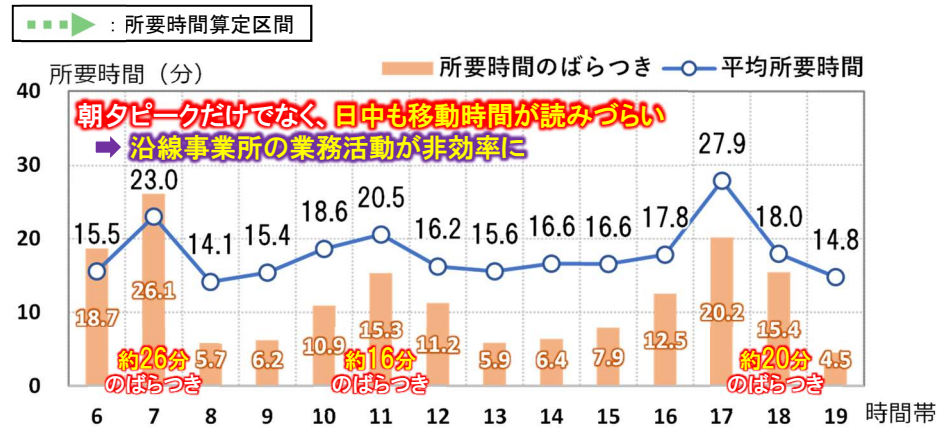
## (2) 道路整備により期待される効果

### ①: 地域産業の促進

- ・大竹市から岩国市にかけての臨海部では、石油化学・紙パルプ・繊維製造の事業所が集積する岩国・大竹コンビナートが形成されている。
- ・沿線では、事業所群を発着する流動と通過交通となる流動が混在しており、移動の遅れを前提とした非効率な対応を強いられている。
- ・岩国・大竹道路の整備により、国道2号の交通渋滞が緩和され、定時性・速達性の向上による物流の効率化が期待される。



### 国道2号(昭和橋交差点から大竹ICまで 約8km)の移動時間



### ◆地域の声

#### ■製造業A (R3.7 ヒアリング調査結果)



・国道2号の渋滞を前提とした配車計画(岩国~大竹)を行っているため、車両の回転効率が悪い状況です。渋滞状況での運転はドライバーの負荷が大きいため、**岩国・大竹道路の早期開通による渋滞緩和に期待**しています。

#### ■運輸業B (R3.7 ヒアリング調査結果)



・国道2号の慢性的な渋滞で、それを加味した配車計画が日常化しています。**岩国・大竹道路の開通により、ピストン運行する車両の効率化(1回転増等)や受託金額の見直しが可能**になるかもしれません。

# 4. 事業の必要性

## (2) 道路整備により期待される効果

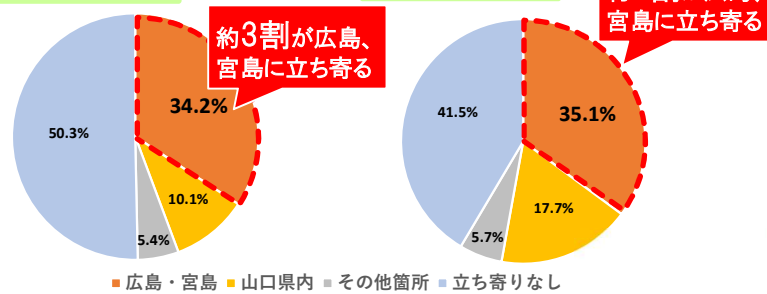
### ②: 観光振興の促進

- ・岩国市では、廿日市・広島と広域的な観光連携を行っており、岩国市への観光客の約3～4割が広島、宮島に立ち寄っている。
- ・岩国市を訪れる観光客のうち約7割はクルマを利用しているが、岩国内等で慢性的な渋滞が発生。
- ・岩国・大竹道路により相互地域間のアクセス向上、観光入込客数の増加や観光消費額の増加が期待される。

#### 岩国市を訪れる前後のその他周遊先

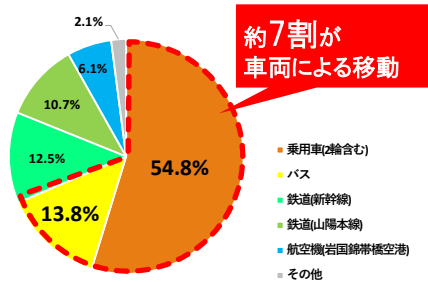
岩国市を訪れる前

岩国市を訪れた後



出典：R1年岩国市観光客動態調査報告書より、岩国市来訪者への聞き取り調査（錦帯橋周辺に限る）  
N=2,206人

#### 岩国市の来訪者による交通手段



N=2,206人 出典：R1年岩国市観光客動態調査報告書

#### 日本国指定名勝「錦帯橋」



観光入込客数 約62万人

資料：令和元年山口県の宿岩国市観光客動態調査報告書  
写真提供：おいでませ山口写真館



世界文化遺産「原爆ドーム」  
観光入込客数 約229万人  
資料：令和2年版広島市観光概況（令和元年データ）より広島平和記念資料館、追悼平和祈念館の入館者数を合算  
写真提供：広島県

#### 移動時間の短縮

##### 【現況】国道2号経由

約66分

##### 【整備後】岩国・大竹道路経由

約25分短縮

約41分

資料：現況所要時間は平成27年度全国道路・街路交通情勢調査結果混雑時旅行速度、整備後所要時間は岩国・大竹道路V=70km/h(起点～室の木IC)で設定

#### ◆地域の声

##### ■岩国市（R3.2 ヒアリング調査結果）



- ・広島市・廿日市市（宮島）などで構成される「広島・宮島・岩国地方観光連絡協議会」においても観光PRを実施しています。
- ・岩国・大竹道路の整備により新港町周辺の渋滞が解消による観光振興への寄与が期待されます。

# 4. 事業の必要性

## (2) 道路整備により期待される効果

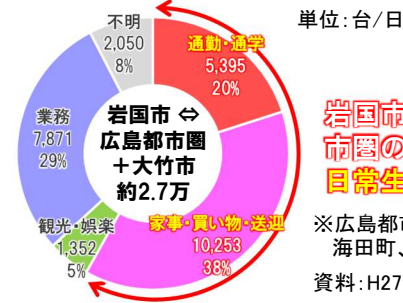
### ③: 生活の質の向上

- ・大竹市から岩国市にかけては相互の結びつきが強く、広島方面を含めた流動は通勤・買物等の日常生活に伴う移動の占める割合高い。
- ・交通手段は自家用車への依存度が高いが、国道2号は通勤時間帯の混雑が激しいうえ、移動時間が読みづらい。
- ・岩国・大竹道路の整備により、日常生活の移動における所要時間の短縮や定時性の向上が期待される。

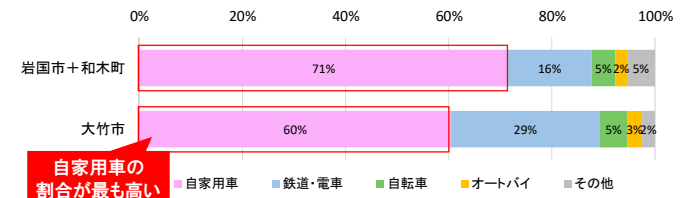
#### 岩国市と広島方面の生活流動



#### 岩国市⇄広島方面トリップの目的

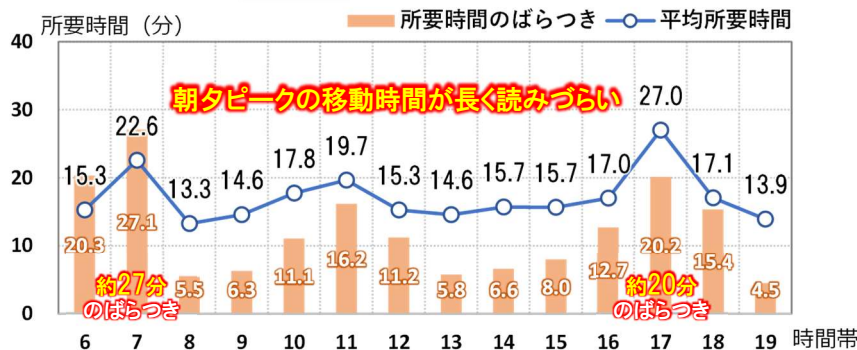


#### 通勤・通学時の利用交通手段

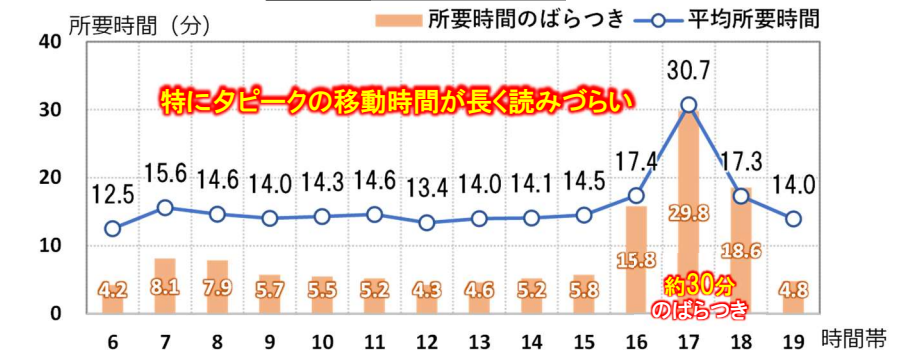


#### ▼国道2号(立石交差点~大竹市役所前交差点約7.5km)の移動時間

##### ▼上り(大竹方面)



##### ▼下り(岩国方面)



資料: ETC2.0プローブデータ R2.9~R2.11 平日 ※走り抜ける走行データを集計  
 ※ばらつきは時間帯別所要時間の最大値(95%タイル値)と最小値(5%タイル値)の差分を表記



## 地元状況について

岩国大竹道路については、関係市町や岩国・大竹市周辺地域の経済界をはじめ自治会連合会などから建設促進の要望が非常に強い。

一方、一部の住民から岩国大竹道路の山手トンネルについて建設の撤回の要請があり、事業者として事業の必要性について協議を進める。

### I. 建設促進の動き（建設促進要望）

#### 1) 岩国大竹道路建設促進期成同盟会

会 員：岩国市長、大竹市長、和木町長、岩国市議会議員、大竹市議会議員、和木町議会議員、

岩国商工会議所会頭、大竹商工会議所会頭、和木町商工会会長

要望内容：地域の産業・経済に支障を来している国道2号の交通渋滞の緩和などが期待される岩国大竹道路の建設促進

活動状況：平成6年度設立、毎年度、国土交通省などに対して要望

#### 2) 岩国大竹道路早期完成を推進する会

会 員：岩国商工会議所、大竹商工会議所、和木商工会、岩国自治会連合会他9民間団体

要望内容：国道2号の交通渋滞の緩和、緊急災害時代替路の確保など地域住民の安心・安全を確保するためにも岩国大竹道路の早期完成

活動状況：平成25年度設立、早期完成を求める署名（67,840名）実施

#### 3) 広島県・山口県

要望内容：産業力・観光力の増強に向けた基盤整備に資する岩国大竹道路の建設促進

活動状況：毎年度、国土交通省などに対して要望

#### 4) 大竹市・岩国市・和木町

要望内容：交通渋滞の緩和、近隣市町との連携を促進するための岩国大竹道路の建設促進

活動状況：毎年度、国土交通省などに対して要望

### Ⅱ. 山手トンネル建設反対の動き

#### 1) 反対の理由

- ・トンネル建設により地下水位が大幅に低下し、地盤沈下、ずれを起こし住宅、道路等の損壊を招く恐れが非常に大きい
- ・地下水位が大幅に低下することで、団地全体を支える緑豊かな台地が山枯れを起こし脆くなり局地豪雨、地震等で崩落、土石流が発生し、重大災害に直結する可能性が高い
- ・近年大規模地震が頻発している、岩国市でも東南海、南海地震帯のみならず直近に岩国断層、大竹断層の断層帯に囲まれており、いつ大規模地震が発生しても不思議ではない、このような状況下で家屋地盤を脆弱にする工事は行うべきでない
- ・住宅地の開発は旧法で施行され、三つの山と沢の有る水脈豊かな台地の木々を引き倒し、そのまま埋め立てたものであり地下水位の変化は致命的な影響を持つと考えている ※山手トンネル建設の撤回を求める要請書（H23.2）より抜粋

#### 2) 反対要望活動の主なもの

- ・岩国大竹道路での山手トンネル建設及び周辺工事の撤回を要求する要請書と署名（15,812名）を国・山口県・岩国市に提出（H21.12）
- ・岩国大竹道路付随 山手トンネル建設の撤回を求める要請書を国・山口県・岩国市に提出（H23.2）
- ・岩国大竹道路に計画中の山手トンネルに関する質問事項などに関する、質問書の提出、これに対する回答及び事業の必要性についての協議を国・山口県・岩国市と実施（H23.10～）
- ・山手トンネル建設工事の中止を求める請願と署名（15,859名）を国・山口県・岩国市に提出（R1.6）

# 今回の取りまとめ結果

●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
<b>費用 (C)</b>	<b>1,279</b>	<b>786</b>
<b>事業費</b>	<b>1,209</b>	<b>716</b>
<b>維持管理費</b>	<b>69</b>	<b>69</b>
<b>便益額 (B)</b>	<b>1,571</b>	<b>1,571</b>
<b>走行時間短縮便益</b>	<b>1,315</b>	<b>1,315</b>
<b>走行経費減少便益</b>	<b>194</b>	<b>194</b>
<b>交通事故減少便益</b>	<b>62</b>	<b>62</b>
<b>費用便益比</b>	<b>1.2</b>	<b>2.0</b>

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
23,200台/日～31,700台/日	1,330億円	1,279億円	1,571億円	1.2 (2.0)

※基準年:R3年

## ◆道路の役割

### ■道路の役割(+α)

- ①環境の影響を考慮した効果[例] 約16.6千トン/年のCO2削減【+約7.2億円】※1、※2  
岩国・大竹道路の整備に伴う速度向上による地球環境(CO2)の改善効果を算出
- ②救急活動の支援[例]大竹市から岩国医療センターまでの所要時間短縮 約5分(約17分→約12分)]
- ③空港へのアクセス支援[例]廿日市市から岩国錦帯橋空港までの所要時間短縮 約21分(約51分→約30分)]
- ④沿道環境の改善[例]NOx排出量約68.6t/年(約1.6%削減)、SPM排出量約4.3t/年(約2.0%削減)]※2

※1 【 】は、開通後50年間の便益額として試算した結果(参考値)

※2 岩国・大竹道路の開通に影響を受けるエリアを対象に算定

## ◆前回評価時との比較

	前回評価 (H28年度)	今回再評価 (R3年度)	備考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	L=9.8km	L=9.8km	—
計画交通量	23,000～30,900 台/日	23,200～31,700 台/日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来交通需要推計ベースの変更(H17全国道路・街路交通情勢調査ベース→ H22全国道路・街路交通情勢調査ベース)</li> <li>・最新の事業化ネットワークを反映</li> </ul>
総事業費	約1,330億円	約1,330億円	—
総費用 (C)	1,004億円	1,279億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基準年の変更(H25基準からR3基準)</li> <li>・供用年の変更</li> </ul>
総便益 (B)	1,164億円	1,571億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来交通需要推計ベースの変更(H17全国道路・街路交通情勢調査ベース→ H22全国道路・街路交通情勢調査ベース)</li> <li>・「費用便益分析マニュアル」改訂(H30.2)による変更</li> <li>・基準年の変更(H25基準からR3基準)</li> <li>・供用年の変更</li> </ul>
費用対効果 (B/C)	1.2	1.2	—

※費用/便益は基準年における現在価値の値  
 ※前回評価時の数値は平成25年度費用便益分析算定時点

一般国道2号 岩国・大竹道路

〔広島県への意見照会と回答〕

〔山口県への意見照会と回答〕

国中整企画第81号  
国中整港計第23号  
令和3年11月4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3年12月13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
広島西部山系直轄砂防事業	継続	
一般国道183号 鍵掛峠道路	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185号 安芸津バイパス	継続	
一般国道2号 岩国・大竹道路	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3年12月1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 高崎 (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 702 号

令和 3 年 12 月 1 日

中国地方整備局長 様

広島県知事

(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（回答）

令和 3 年 11 月 4 日付け国中整企画第 81 号及び国中整港計第 23 号で依頼のこのことについて、対応方針（原案）に対する意見については、別紙のとおりです。

担当 土木建築局土木建築総務課

(公共事業グループ 松本)

電話 082-513-3814





## 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

## 【広島西部山系直轄砂防事業】

事業名	広島西部山系直轄砂防事業
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	妥当である。
(具体的意見) 平成 26 年 8 月，平成 30 年 7 月等の土砂災害を踏まえ，県民の土砂災害対策に対するニーズが高まっており，特に，広島西部山系においては，土石流による人的被害，家屋被害，重要交通網の交通途絶等の被害を軽減するため，当該事業の実施の必要があると考えます。 今後も引き続き，国・県が連携し，ハード・ソフト一体となった総合的な土砂災害対策を推進するとともに，事業実施にあたっては，維持管理も含めた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

## 【一般国道183号 鍵掛峠道路】

事業名	一般国道183号 鍵掛峠道路
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183号鍵掛峠道路は、広島県備北地域と鳥取県西部地域を連結する高規格道路「江府三次道路」の一部を構成し、地域間交流の促進や観光産業の活性化、物流機能の向上に資する幹線道路であるとともに、線形不良区間や異常気象時通行規制区間の解消など、防災上の観点からも特に重要な道路です。 引き続き、コスト縮減を徹底していただきながら、早期完成に向けて確実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

## 【一般国道2号 安芸バイパス，東広島バイパス】

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や災害時のダブルネットワークとして，山陽自動車道の代替機能を担う重要な道路であり，早期の全線整備が必要です。 引き続き，コスト縮減を徹底していただきながら，早期完成に向けて確実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

## 【一般国道185号 安芸津バイパス】

事業名	一般国道185号 安芸津バイパス
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185号安芸津バイパスは、現道部において、台風などの異常気象時に越波や路面冠水による通行止めが発生しており、防災上の観点から特に重要な道路です。 現在、一部区間が供用されているものの交通転換が進まず、バイパスとしての機能が十分に発揮されていない状況となっております。 引き続き、コスト縮減を徹底していただきながら、早期完成に向けて確実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

## 【一般国道2号 岩国・大竹道路】

事業名	一般国道2号 岩国・大竹道路
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号岩国・大竹道路については、国道2号の慢性的な交通渋滞の緩和や、県境を越えた経済圏の拡大、広域的な連携・交流機能の強化等を図るため、整備を着実に進める必要があります。 引き続き、コスト縮減を徹底していただきながら、早期完成に向けて確実に整備を進めていただきたい。	

国中整企画第81号  
国中整港計第23号  
令和3年11月4日

山口県知事 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3年12月13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 岩国・大竹道路	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3年12月1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 高崎 （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

令 3 技 術 管 理 第 6 1 5 号  
令和 3 年 (2021年) 12月 2日

中国地方整備局長 様

山口県知事 村岡 嗣政

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 3 年 1 1 月 4 日付け国中整企画第 8 1 号並びに国中整港計第 2 3 号で意見照会があり  
ましたこのことについて、下記のとおり回答します。

記

事業名	一般国道 2 号 岩国・大竹道路
「対応方針 (原案)」案に対する意見 【「対応方針 (原案)」案：継続】	異存なし
<p>(意見)</p> <p>引き続き、コストの縮減等を考慮の上、早期完成に向けて、より一層の事業促進に努めていただきたい。</p> <p>なお、事業促進にあたっては、当該道路は一般国道 1 8 8 号の岩国南バイパスや藤生長野バイパスと一体となって、岩国地域の南北軸を形成する重要な幹線道路であることから、山手トンネル (仮称) 建設に係る住民合意をはじめ、地域の合意形成に向け、国・県・市で連携して取り組んでまいらる。</p>	

