

一般国道375号 東広島・呉道路

## 道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道375号 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 呉市 阿賀中央 5丁目 至：広島県 東広島市 高屋町溝口				延長	32.8 km
事業概要						
一般国道375号は、広島県呉市から島根県大田市までを結ぶ延長約191kmの主要幹線道路である。 東広島・呉道路は、広島県南部の中央に位置し、呉市阿賀中央5丁目と東広島市高屋町溝口を結ぶ延長32.8kmの高規格幹線道路である。 事業目的は、交通混雑の緩和、交通安全の確保を行い、都市間の連携・交流の拡大、広域交通拠点との連絡強化である。						
H5年度事業化		H2年度都市計画決定		H5年度用地着手		H7年度工事着手
全体事業費	約1,965億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	84%	供用済延長	32.8 km	
計画交通量	14,000~27,200台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) 総費用 (事業全体) 1.4 (残事業) 1.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 300 / 3,014 億円 (事業費 : 227/2,804億円) (維持管理費 : 73/ 210億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 489 / 4,171 億円 (走行時間短縮便益 : 494 / 3,652億円) (走行費用減少便益 : -18/ 378億円) (交通事故減少便益 : 13/ 140億円)	基準年 令和元年		
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量 : B/C=1.1~1.7(交通量±10%) 事業費 : B/C=1.4~1.4(事業費±10%) 事業期間 : B/C=1.4~1.4(事業期間±20%)			(残事業) 交通量 : B/C=1.3~2.1(交通量±10%) 事業費 : B/C=1.5~1.8(事業費±10%) 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。 【西条線（JR中国バス）86便/日、郷原黒瀬線（広島電鉄バス）70便/日】 ・呉市から東広島駅へのアクセス向上が見込まれる。 ・呉駅から広島空港へのアクセス向上が見込まれる。						
②国土・地域ネットワークの構築 ・拠点都市間を高規格幹線道路で連絡。 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡。						
③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援。【広島中央サイエンスパーク】 ・大和ミュージアム（H30観光入込客数：約68万人）、グリーンピアせとうち（同約11万人）、呉市立美術館（同約5万人）へのアクセス向上が見込まれる。						
④安全で安心できるくらしの確保 ・東広島市から第三次救急医療機関（呉医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。						
⑤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375号 東広島・呉道路） ・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。						
⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。						
⑦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。						
⑧その他プロジェクトとの関係 ・第四次呉市長期総合計画に位置づけあり。（平成23年3月、呉市） ・東広島市地域公共交通網形成計画に位置づけあり。（平成29年6月改正、東広島市）						

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 375 号東広島・呉道路は、平成 27 年 3 月に暫定 2 車線にて全線開通し、空港アクセスの改善や物流の効率化、沿線地域への企業進出による雇用拡大など、多くの整備効果が現れているものの、阿賀 IC 出入口付近の先小倉交差点では流入する交通量が集中し、交通渋滞が拡大しており、本路線の整備効果を最大限に発揮させるため、阿賀 IC の立体交差化の整備が不可欠であると考えます。

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。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成 26 年度に東広島・呉道路が全線暫定開通し、国道 375 号の渋滞は解消されたが、阿賀 IC が接続する先小倉交差点では渋滞が残存している。
- ・東広島・呉道路周辺に位置する一般国道 185 号休山改良により、平成 31 年 3 月 10 日に休山トンネルが暫定 2 車線から 4 車線化となった。
- ・平成 31 年 3 月 29 日に広島呉道路の暫定 2 車線区間（坂北 IC～呉 IC）の 4 車線化が新規事業として決定された。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和元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「阿賀 IC～高屋 JCT・IC (L=32.8km)」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

引き続き阿賀 IC の立体交差化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で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375号 ひがし ひろ しま 東広島・くれ 呉道路

令和元年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

◇平成31年3月に休山改良により休山トンネルが4車線化で開通した。また同年に広島呉道路の暫定2車線区間(坂北IC～呉IC)の4車線化が新規事業として決定された。

#### 2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=1.4(事業全体)1.6(残事業)

◇道路の役割

①環境への影響を考慮した効果[約4.7千トン/年のCO2削減]

東広島・呉道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定

②沿道環境の改善[NOX排出量:約0.7トン/年(約0.01%削減)、SPM排出量:約2.5トン/年(約0.6%削減)]

③緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上

#### 3) 事業の進捗状況

◇令和元年度末見込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、「阿賀IC～高屋JCT・IC(L=32.8km)」間を開通(暫定2車線)している。

### ②事業の進捗見込み

◇引き続き阿賀ICの立体交差化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:対応方針については妥当である。

一般国道375号東広島・呉道路は、平成27年3月に暫定2車線にて全線開通し、空港アクセスの改善や物流の効率化、沿線地域への企業進出による雇用拡大など、多くの整備効果が現れているものの、阿賀IC出入口付近の先小倉交差点では流入する交通量が集中し、交通渋滞が拡大しており、本路線の整備効果を最大限に発揮させるため、阿賀ICの立体交差化の整備が不可欠であると考えます。

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。

### 【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)

## 東広島・呉道路

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 H28:420,068人 → H30:415,748人(呉市、東広島市) 対象路線沿線市町村の自動車保有台数 H28:145,068台 → H30:145,979台(呉市、東広島市)	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		増加 無し	10%以内 増加	10%越え
事業費の増加	全体事業費:1925億円(H28年度再評価時)→1965億円(R元年度再評価時) ※増加率2%	□	■	□
事業期間の増加	H5年度～H34年度 30年(H28年度再評価時) → H5年度～R11年度 37年(R元年度再評価時) ※増加率23%	□	□	■
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				
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改定	変化なし □	変化あり ■	
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	4,886,829TE/日(H25年度再評価時) → 5,203,349 TE/日(R元年度再評価時) ※増加率 6%	10%以下 ■	10%越え □	
周辺ネットワークで新規事業化がない	広島呉道路4車線化が新規事業として決定(H31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 0.444% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 1.1 ≥ 基準値(1.0)	満足している ■	満足していない □	
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	—		
以下より、審議区分： <b>重点</b> 資料： <b>作成</b> 費用対効果分析： <b>実施</b> とする。				

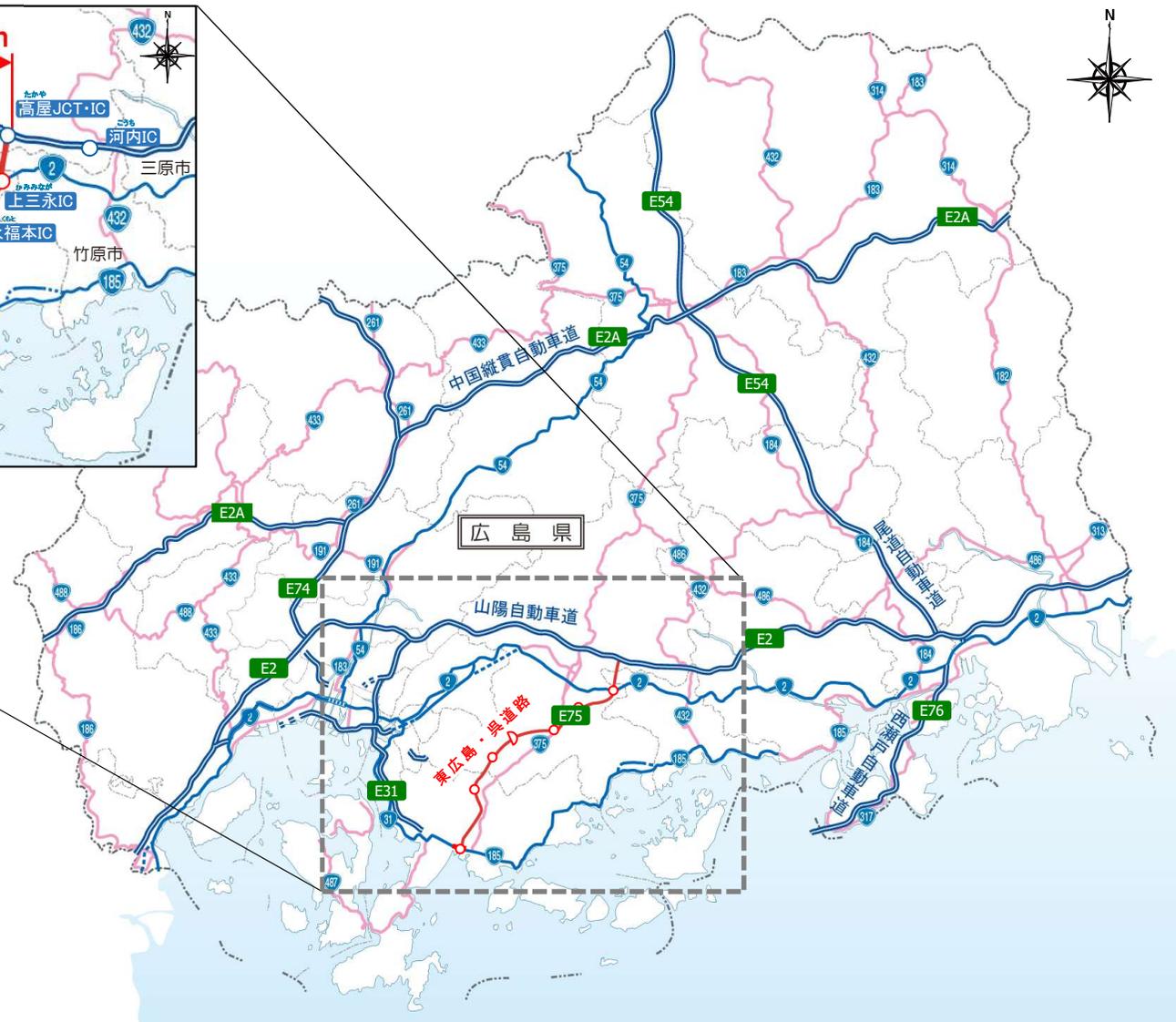
※事業期間については、概略事業計画によるものであり、実際の事業展開とは異なることがある。

## 2. 事業概要

### (1) 位置図

- 一般国道375号は、広島県呉市から三次市を経由して島根県大田市までを結ぶ延長約191kmの幹線道路である。
- 東広島・呉道路は、広島県南部の中央に位置し、山陽自動車道と呉市を結ぶ延長32.8kmの高規格幹線道路である。

<拡大図>



凡 例	
高規格幹線道路等	(開通済) ----- (事業中)
直轄国道	(開通済) ----- (事業中)
補助国道	-----
今回評価路線	-----

# 2. 事業概要

## (2) 事業目的と計画概要

- 東広島・呉道路は、交通混雑の緩和、交通安全の確保を行い、都市間の連携・交流の拡大、広域交通拠点との連絡強化を目的とした道路である。

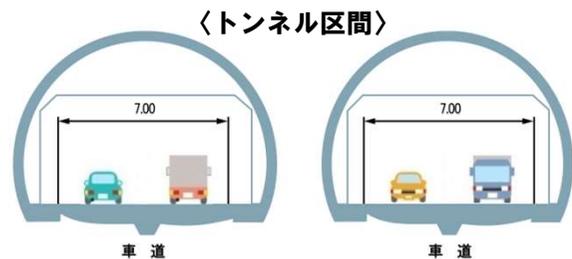
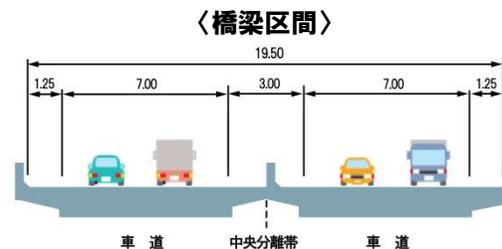
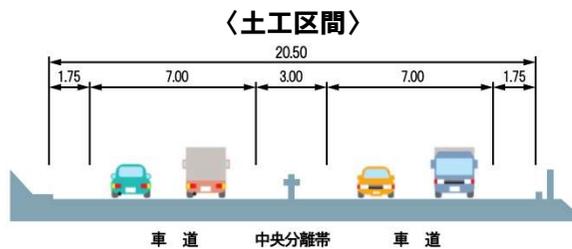
### 計画概要図



事業区間	供用済区間	未供用区間
高規格幹線道路等		
一般国道(直轄)		
一般国道(補助)		
主要地方道		
一般都道府県道		

主要渋滞箇所 (R元年8月時点)

### 標準断面図



### 事業概要

起 終 点	起点：呉市阿賀中央5丁目 終点：東広島市高屋町溝口
延 長	L=32.8km
道路の規格	第1種第3級
設計速度	80km/h
車 線 数	4車線

# 2. 事業概要

## (3) 事業経緯と進捗状況

●平成26年度末に全線暫定供用し、現在は阿賀IC立体化の工事を推進している。



事業区間	供用済区間	未供用区間
高規格幹線道路等	——	----
一般国道(直轄)	——	----
一般国道(補助)	——	----
主要地方道	——	----
一般都道府県道	——	----

●事業全体の進捗状況  
(令和2年3月末見込み)

ひがしひろしま くれ 東広島・呉道路	
用地	100%
工事	82%
全体	85%

※事業費に対する割合



事業経緯	阿賀IC～郷原IC	郷原IC～黒瀬IC	黒瀬IC～馬木IC	馬木IC～高屋JCT・IC
平成 元年度	基本計画決定(平成元年8月)			
平成 2年度	都市計画決定(平成2年11月)			
平成 3年度			整備計画決定(平成3年12月)	
平成 5年度	整備計画決定(平成5年7月)			
平成 7年度	事業着手			
平成 9年度	用地着手			事業着手・用地着手
平成 11年度	工事着手			工事着手
平成 13年度			用地着手	
平成 16年度	都市計画変更(平成17年2月)			
平成 19年度		工事着手	馬木IC～上三永IC (平成19年11月 2/4車供用)	
	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 21年度				上三永IC～高屋JCT・IC (平成22年3月 2/4車供用)
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 24年度	阿賀IC～黒瀬IC(平成24年4月2/4車線供用)			
平成 25年度		整備計画変更 (平成25年6月 大多田IC追加)		
	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 26年度		黒瀬IC～馬木IC (平成27年3月 2/4車線供用)		
	都市計画変更(平成27年3月)			
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			
平成 29年度	大多田IC(平成29年4月 開通)			



## (1) 現状の課題

①: 国道375号で発生する交通課題



整備効果①: 交通渋滞の解消、事故減少

②: 先小倉交差点で発生する渋滞と交通事故



整備効果②: 交通渋滞の緩和及び安全性の向上

③: 災害による交通影響



整備効果③: 代替路としての機能、混雑の緩和

## 《整備効果》

## (2) 道路整備により期待される効果

①: 都市間の連携・交流の拡大



整備効果①: 物流の効率化  
(企業立地支援と高速道路へのアクセス向上)

②: 広域交通拠点との連絡強化



整備効果②: 空港へのアクセス性の向上

③: 高次医療施設への救急搬送



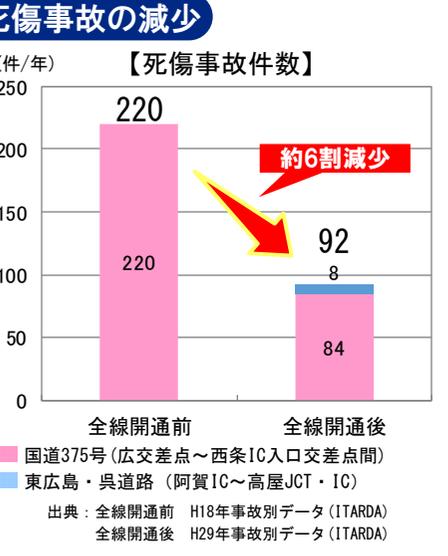
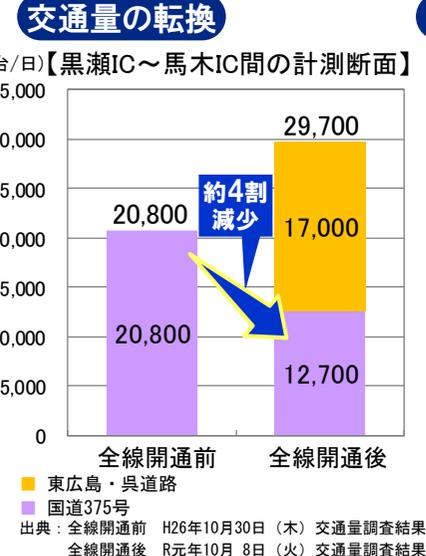
整備効果③: 救急搬送時間の短縮、安静搬送による患者負担の軽減

# 4. 事業の必要性

## (1) 現状の課題

### ① 国道375号で発生する交通課題(交通渋滞の解消、事故減少)

- 全線開通後、国道375号上黒瀬交差点等の渋滞が解消し、呉市役所～高屋JCT・ICの所要時間が短縮。また死傷事故も減少した。
- 一方、先小倉交差点付近では、全線開通後に渋滞がさらに悪化し、課題が残っている状況。



# 4. 事業の必要性

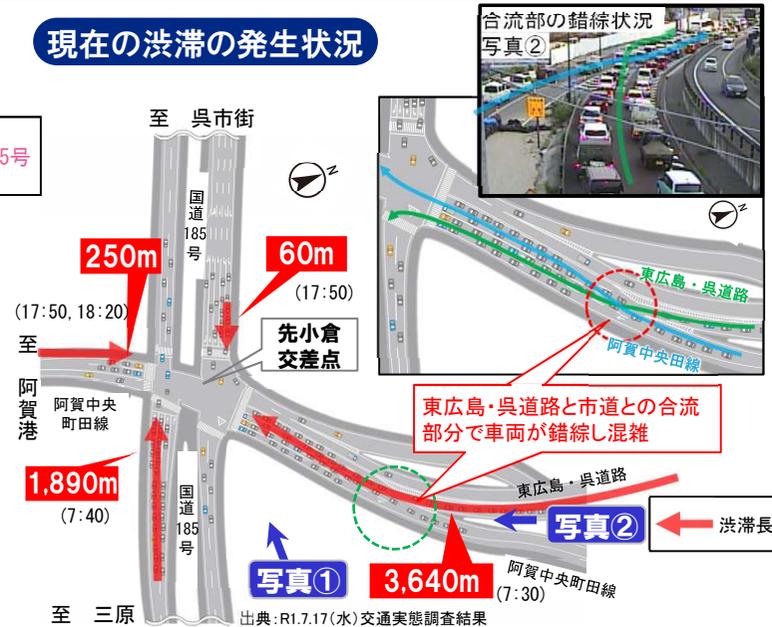
## (1) 現状の課題

### ② 先小倉交差点で発生する渋滞と交通事故(交通渋滞の緩和及び安全性の向上)

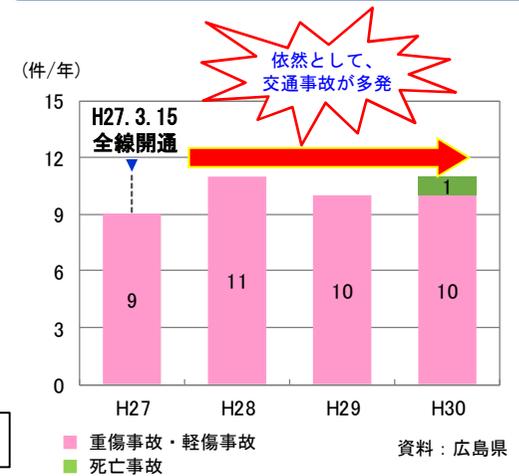
- 先小倉交差点は、東広島・呉道路の端部であり、また、本線と市道の合流箇所が近接した複雑な形状により渋滞が発生。
- さらに、変則交差点形状により、全線開通後も依然として事故が多発している状況である。
- 東広島から呉市街方面を立体構造とし、先小倉交差点の渋滞や事故の緩和が期待される。



### 現在の渋滞の発生状況



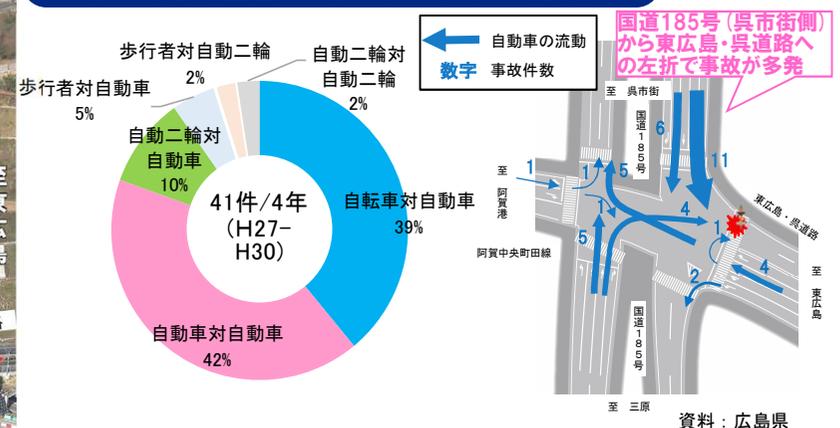
### 先小倉交差点周辺で発生する交通事故



### 先小倉交差点立体化工事状況【写真①】



### 先小倉交差点で発生した事故の分類



# 4. 事業の必要性

## (1) 現状の課題

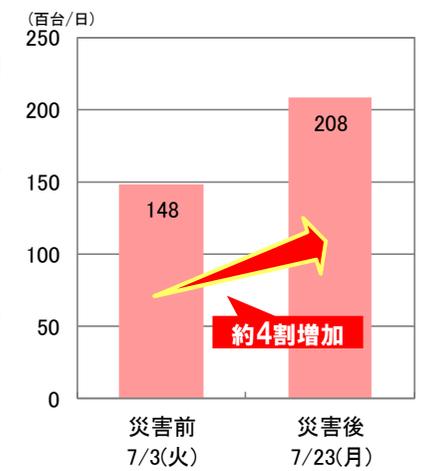
### ③ 災害による交通影響 (代替路としての機能、混雑の緩和)

- 平成30年7月豪雨は広島各地の道路が通行止めとなった。
- 東広島・呉道路は、広島呉道路通行止め時と国道31号の混雑時に広島から呉への迂回路として機能。一方で、交通が集中したことにより、阿賀ICでは通常時以上の渋滞が発生した。阿賀ICの立体化で周辺の交通円滑化が期待される。

平成30年7月豪雨による通行規制状況(平成30年7月10日7時現在) ※被災3日後

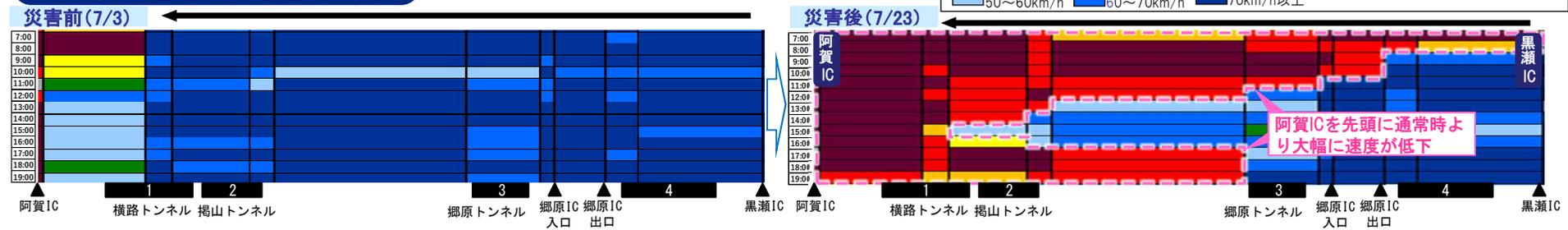


交通量の変化 (黒瀬IC～馬木IC間)



広島呉道路通行止めによる広域迂回交通の集中や国道375号通行止めの代替路として交通量が増加

東広島・呉道路の旅行速度の変化



# 4. 事業の必要性

## (2) 道路整備により期待される効果

### ①: 都市間の連携・交流の拡大(物流の効率化(企業立地支援と高速道路へのアクセス向上))

- 東広島・呉道路の全線開通により、工業団地は高速道路アクセスが向上し、企業の進出や拡張が図られている。
- また、木材メーカーでは1台当たりの往復回数の増加に伴い、車両台数を減らすことができ輸送コストが削減されるなど、企業活動の支援が図られている。

### 工業団地の進出状況と高速道路へのアクセス



出典：呉市、東広島市提供資料

### 沿線工業団地における新規立地企業数の推移



### 輸送の効率化 【木材メーカーにおける 車両1台当たりの往復回数】



### 地域の声

- ・東広島・呉道路の開通により、輸送時間が減少しました。
- ・工場間の輸送は、開通前は1日1台当たり5往復でしたが、開通後は6往復できるようになり、輸送効率がよくなり、輸送コストが約30万円/月削減されました。
- ・しかし阿賀IC付近での混雑は課題となっており、ピーク時を避けて輸送をするようにドライバーのシフトを設定しています。また、阿賀ICの合流部が複雑なため、事故のリスクも課題となっています。



(R1年10月 木材メーカーヒアリング)

# 4. 事業の必要性

## (2) 道路整備により期待される効果

### ② 広域交通拠点との連絡強化(空港へのアクセス性の向上)

● エアポートバス「呉広島空港線」は、全線開通に伴い一般道に代えて東広島・呉道路を利用することで所要時間の短縮、バラツキの減少により定時性が向上した。また全線開通後の運行本数は1日9便(2便増)となり、利用者が増加傾向となっている。

### 呉広島空港線エアポート運行経路



〈呉駅～広島空港間の所要時間〉

【整備前】山陽自動車道+国道375号+国道185号

約106分

【現況】山陽自動車道+東広島・呉道路+国道185号経由

約53分 約53分短縮

約5割減少

【将来】山陽自動車道+東広島・呉道路+国道185号経由

約45分 約61分短縮

約6割減少

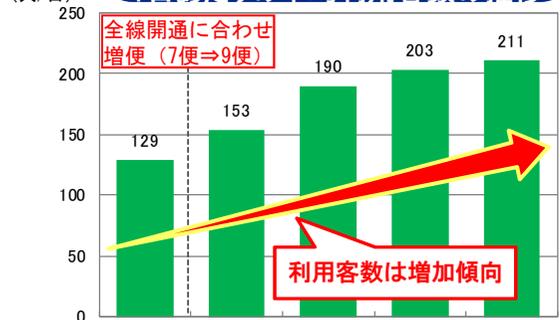
定時性の向上

広島空港

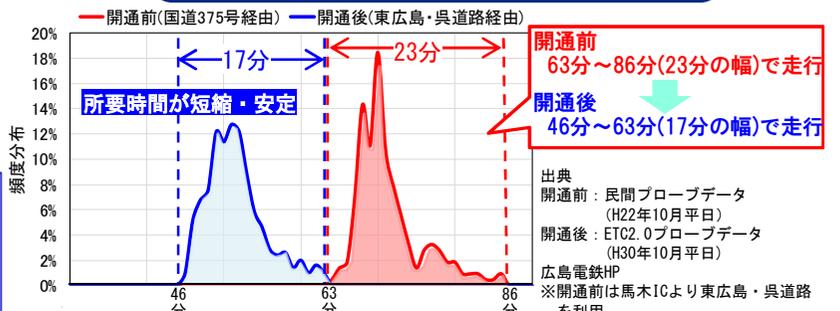
呉駅

整備前：H17全国道路・街路交通情勢調査混雑時旅行速度  
 現況：H27全国道路・街路交通情勢調査混雑時旅行速度、  
 将来：H27全国道路・街路交通情勢調査混雑時旅行速度、  
 東広島・呉道路は規制速度(80km/h)、休山改良規制速度(50km/h)

### エアポートバス「呉広島空港線」1日あたりの平均利用客数の推移



### 呉駅から広島空港への所要時間の信頼性



### 地域の声

・東広島・呉道路の整備に伴い、平成27年3月16日にダイヤ改正を行い、エアポートバスを運行しています。東広島・呉道路を使用することで、往路・復路ともに所要時間が短縮し、運行に要する時間が安定しました。

・しかし、ピーク時の先小倉交差点での速度低下に起因する追突事故のリスクが課題です。阿賀ICの立体化に、混雑の改善と交通交錯の解消を期待します。



(R1.10 広島電鉄株式会社ヒアリング結果)

# 4. 事業の必要性

## (2) 道路整備により期待される効果

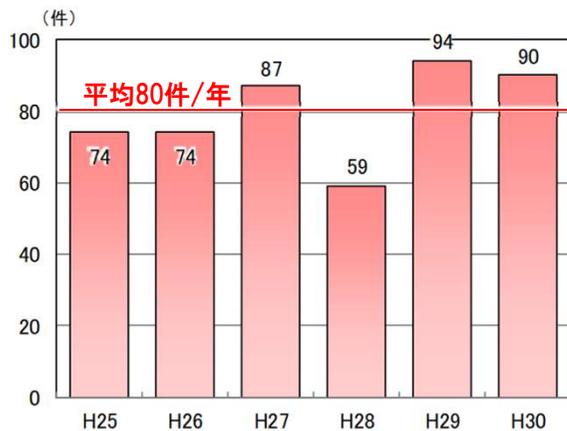
### ③ 高次医療施設への救急搬送（救急搬送時間の短縮、安静搬送による患者負担の軽減）

- 東広島市から第三次救急医療施設である呉医療センターへの搬送件数は平均80件/年であり、迅速な搬送が求められている。
- 東広島・呉道路の整備により、東広島市から呉医療センターへの搬送時間の短縮や安静搬送が可能となり、地域住民の安全・安心な暮らしを支援している。



※第三次救急医療施設・・・初期・第二次救急医療機関では対応できない重篤な救急患者に対し高度な医療を総合的に提供する医療機関  
 ※第二次救急医療施設・・・入院治療を必要とする重症救急患者に対する医療を提供する医療機関

#### 東広島市内から呉医療センターへの搬送件数



資料：東広島市消防局

#### 横揺れ回数の比較



※ETC2.0プローブデータ（H30年4月～H31年3月）より  
 ※馬木-阿賀IC間は70km/h以下で走行するデータを集計対象とした。  
 ※「曲線走行時に掛かる横Gが0.15G以上となれば、最高血圧の変動量が10mmHgを超過し、搬送患者へ影響を与える可能性がある」（出典：地域の医療を支援する道路構造の分析・評価、第27回道路会議）

#### 期待される道路の役割(効果)

〈東広島市役所から呉医療センターへの所要時間〉

【整備前】国道375号・国道185号経由

約43分

【現在】東広島・呉道路・国道185号経由

約8分短縮  
約35分

【将来】東広島・呉道路・国道185号経由

約10分短縮  
約33分

※整備前：H17全国道路・街路交通情勢調査指定最高速度  
 ※現在：H27全国道路・街路交通情勢調査指定最高速度、東広島・呉道路は規制速度(70km/h)、休山改良規制速度(50km/h)  
 ※将来：H27全国道路・街路交通情勢調査指定最高速度、東広島・呉道路は規制速度(80km/h)、休山改良規制速度(50km/h)

#### 地域の声

・搬送時間の短縮になるため、有効に活用しています。また、到着の時間の目安が容易になりました。一般道を南下するよりも、急カーブや急勾配(図中)による患者の負担が軽減されるようになりました。

・しかし、阿賀IC出口の混雑時は、車両が避けても通行が困難なため、無理に通行せず、サイレンを切って信号を変わるのを待っているのが現状です。阿賀IC出口付近の通行ができるようになれば、より円滑な救急活動を行えるようになります。

(R元年9月10日 東広島市消防局ヒアリング結果)

## 5. コスト増加の要因

総事業費（増額後）： 1965億円 今回増額： 40億円（約2%増）

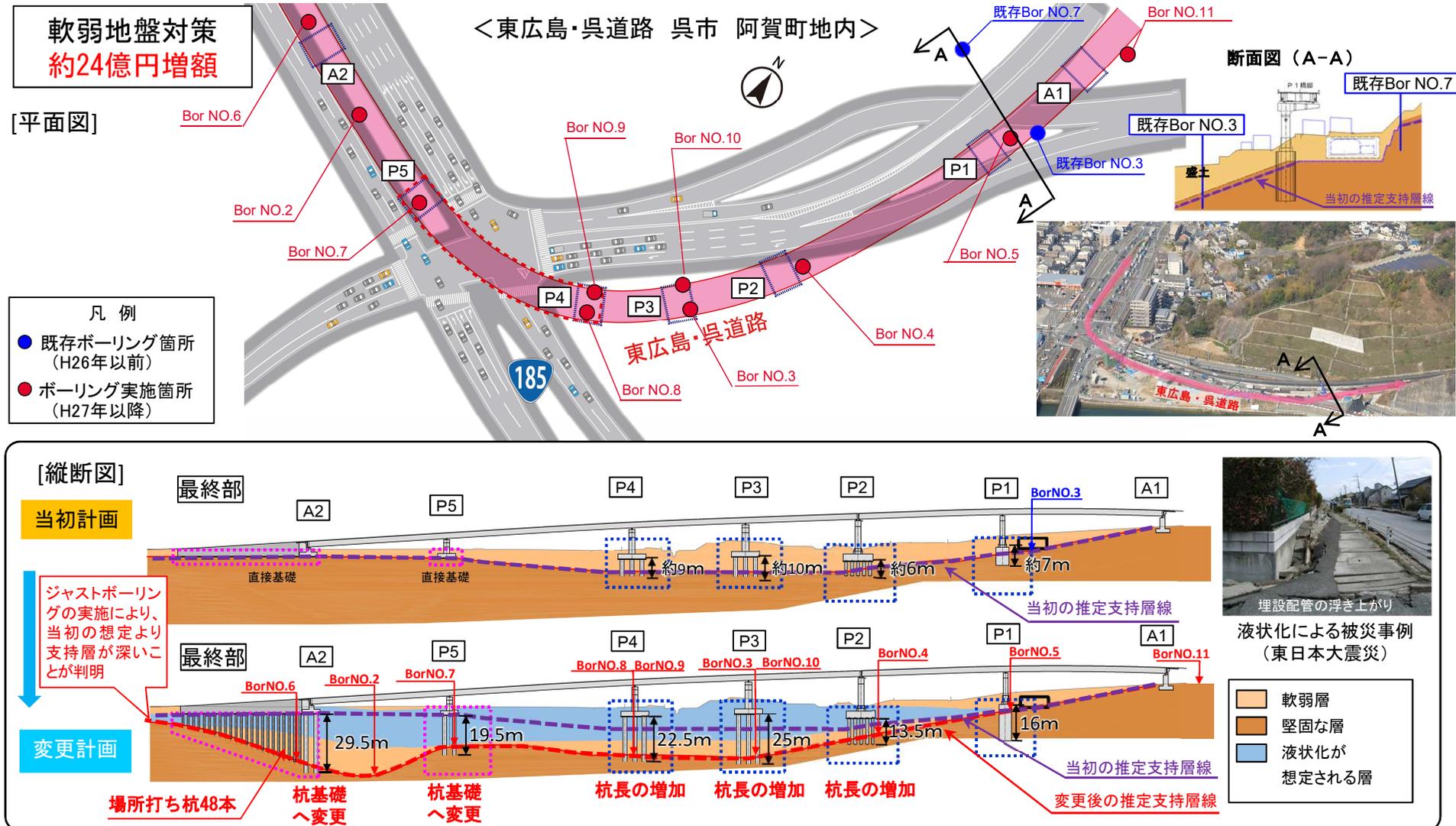
### ■コスト増加の内訳

項目	増額費用
(1) 支持層深さの見直しによる事業費増	24億円
(2) 擁壁構造の変更による事業費増	16億円
合計	40億円

# 5. コスト増加の要因

## (1) 支持層深さの見直しによる事業費増

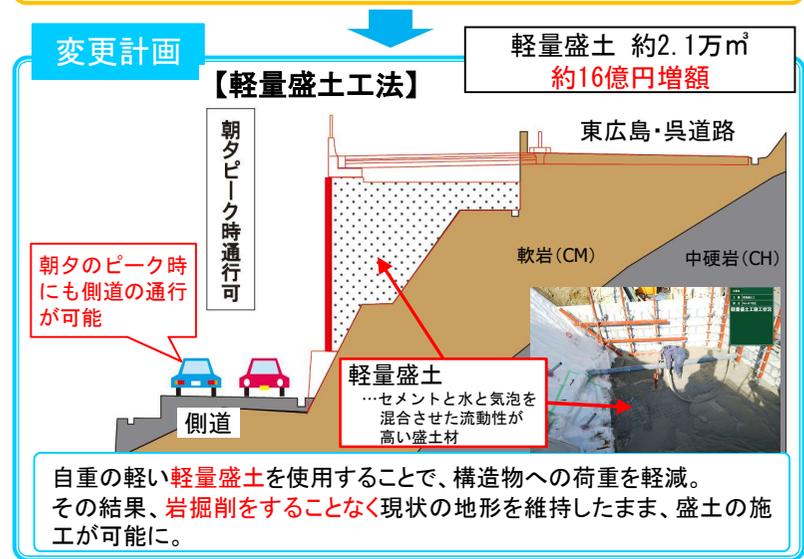
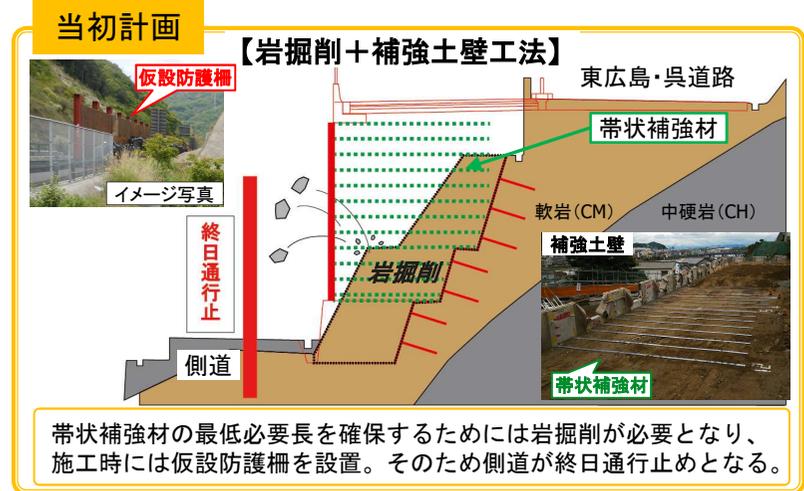
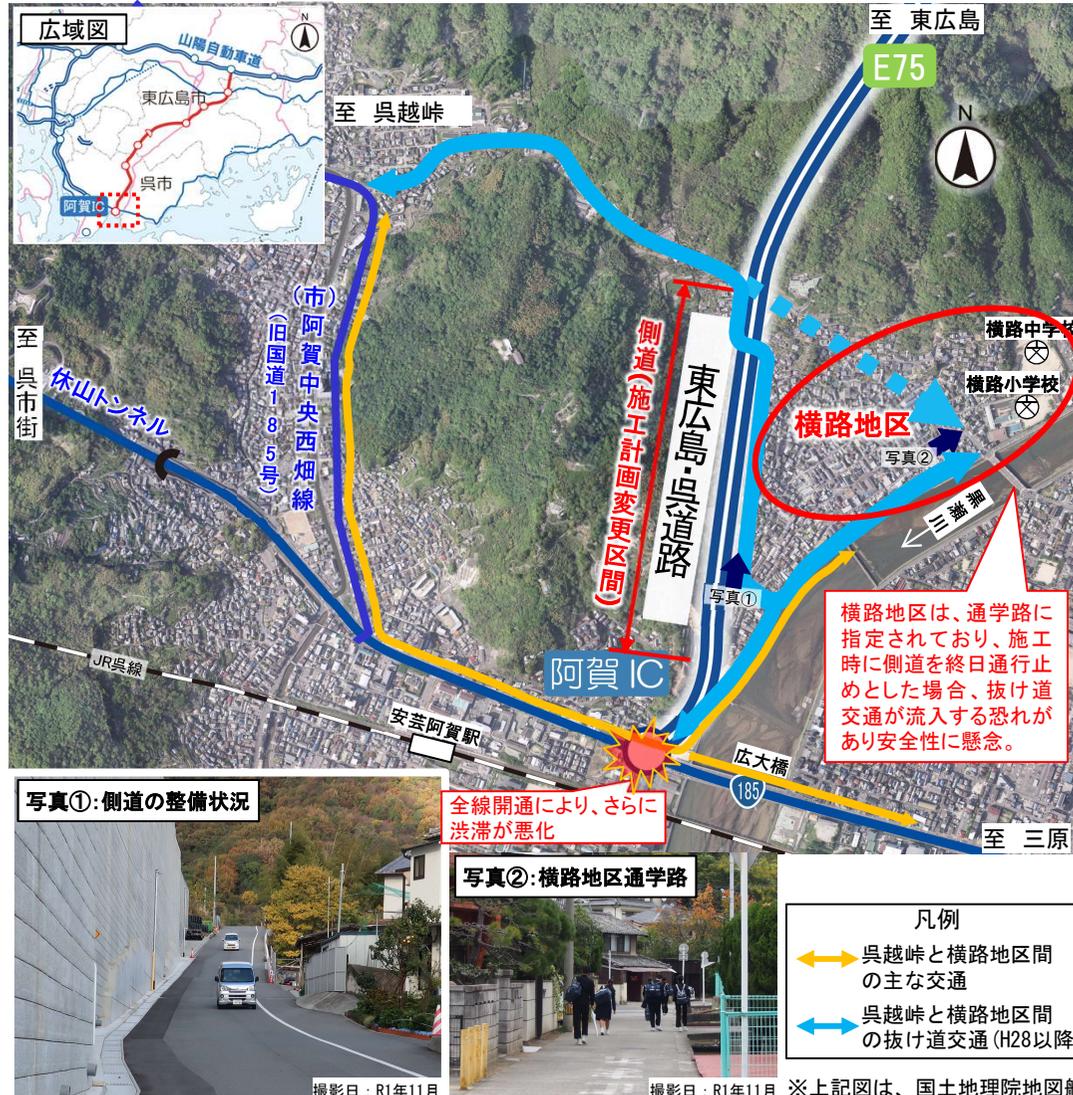
- 変更前は既存ボーリング結果と既往の地盤情報から各橋台及び橋脚の支持層を想定していたが、その後、H28年度の橋梁詳細設計時に各橋脚位置でジャストボーリングを行った結果、液状化地盤であり想定より支持層が深いことが判明した。
- 支持層深さの見直しにより、①基礎工形式の変更(直接基礎⇒杭基礎)や②杭長の見直しが必要となった。



# 5. コスト増加の要因

## (2) 擁壁構造の変更による事業費増

● 擁壁の施工計画について、当初計画時点では、側道の利用は通過交通がなく、交通量が少なかったことから、側道を終日通行止めとする工法としていた。しかし、暫定2車線の完成により東広島・呉道路の交通量が増え、先小倉交差点の混雑が悪化。混雑を避け側道を通る交通が発生し、交通への影響を回避するために工法を変更。



※上記図は、国土地理院地図航空写真

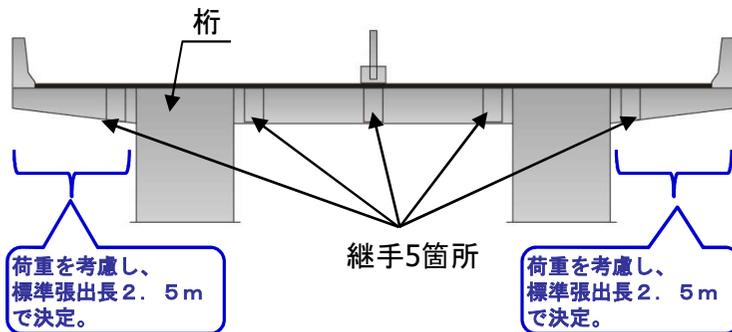
# 6. コスト縮減に対する取組

## (1) 桁配置の変更によるコスト縮減

- 当初計画では、橋梁形式・橋長等の検討を実施し、鋼床版桁桁の実績や橋梁に与える荷重から標準張出長2.0m～2.5mの範囲で決定し、主桁配置を設定。
- その後、詳細設計実施時に、詳細な断面検討を実施した結果、鋼重は増加するものの継手箇所を削減し、製作加工及び現場作業を省力化することが可能となり、コストを縮減 **<縮減額0.2億円>**

### 当初計画

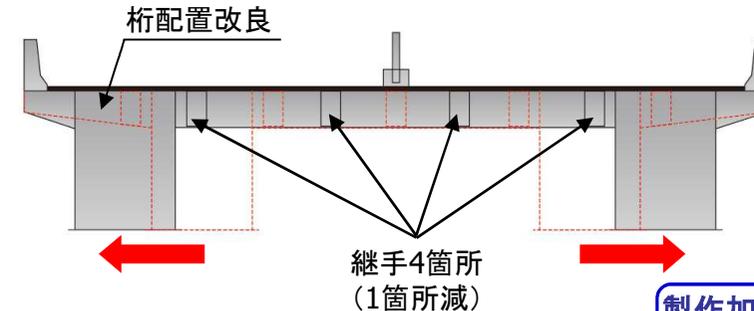
#### ◆従来型桁配置



継手	5箇所
製作工数	24,146人工
鋼重	2,967t
製作費等	3,382百万円

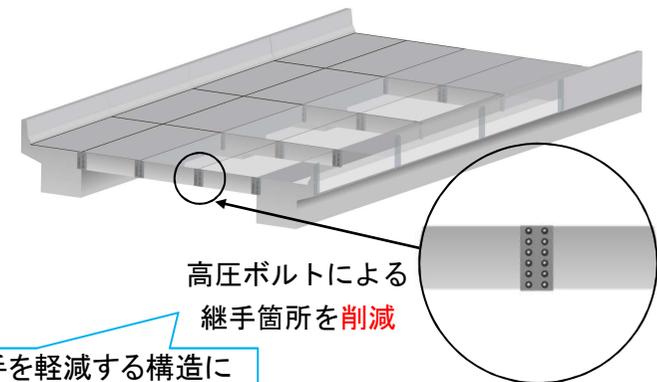
### 変更計画

#### ◆改良型桁配置



継手	4箇所
製作工数	23,442人工
鋼重	3,028t
製作費等	3,365百万円

鋼重は若干増えるものの、製作工数が削減できることからトータルでコスト縮減。



高圧ボルトによる継手を軽減する構造にすることで、部材数を減少でき、現場作業の省力化も実現。

# 今回のとりまとめ結果

● 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>3,014</b>	<b>300</b>
<b>事業費</b>	<b>2,804</b>	<b>227</b>
<b>維持管理費</b>	<b>210</b>	<b>73</b>
<b>便益額 (B)</b>	<b>4,171</b>	<b>489</b>
<b>走行時間短縮便益</b>	<b>3,652</b>	<b>494</b>
<b>走行経費減少便益</b>	<b>378</b>	<b>-18</b>
<b>交通事故減少便益</b>	<b>140</b>	<b>13</b>
<b>費用便益比</b>	<b>1.4</b>	<b>1.6</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
14,000台/日～27,200台/日	約1,965億円	3,014億円	4,171億円	1.4 (1.6)

※基準年：R元年

## ◆ 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4.7千トン/年のCO2削減]  
東広島・呉道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定
- ② 沿道環境の改善 [NOX排出量: 約0.7トン/年 (約0.01%削減)、SPM排出量: 約2.5トン/年 (約0.6%削減)]
- ③ 緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上

◆前回評価時との比較

	前回評価 (H28年度再評価)	今回評価 (R元年度再評価)	備考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	L=32.8km	L=32.8km	—
計画交通量	16,400台/日 ～30,600台/日	14,000台/日 ～27,200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)
総事業費	約1,925億円	約1,965億円	・液状化地盤対策 ・施工中の渋滞・交通安全対策のための擁壁構造の変更等による事業費増
総費用 (C)	2,301億円	3,014億円	・総事業費の増加 ・基準年の変更(H25基準からR元基準)
総便益 (B)	4,160億円	4,171億円	・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」改訂(H30.2)による変更 ・基準年の変更(H25基準からR元基準) ・供用年の変更
費用対効果 (B/C)	1.8	1.4	・総費用及び総便益を見直したため

一般国道375号 東広島・呉道路

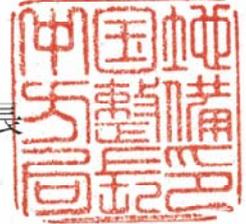
〔広島県への意見照会と回答〕



国中整企画第60号  
国中整港計第25号  
令和元年12月4日

広島県知事 様

国土交通省  
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 (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、令和元年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 西広島バイパス	継続	
一般国道375号 東広島・呉道路	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）を作成します。

■ご意見の送付期限：令和元年12月11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 高橋（内線：3153）

施策分析評価係長 寺岡（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 515 号

令和元年 12 月 11 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）

令和元年 12 月 4 日付け国中整企画第 60 号及び国中整港計第 25 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。

- 一般国道 2 号 西広島バイパス
- 一般国道 375 号 東広島・呉道路



担 当 調整 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

【道路事業】

事業名	一般国道2号 西広島バイパス
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	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。	

【道路事業】

事業名	一般国道375号 東広島・呉道路
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	対応方針については妥当である。
(具体的意見) 一般国道375号東広島・呉道路は、平成27年3月に暫定2車線にて全線開通し、空港アクセスの改善や物流の効率化、沿線地域への企業進出による雇用拡大など、多くの整備効果が現れているものの、阿賀IC出入口付近の先小倉交差点では流入する交通量が集中し、交通渋滞が拡大しており、本路線の整備効果を最大限に発揮させるため、阿賀ICの立体交差化の整備が不可欠であると考えます。 引き続き、コストの縮減に努めながら、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。	