

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

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680km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680億円	事業進捗率 (R3年度末見込)	69%	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 (3便益) (事業全体) 4.1 (残事業) 15.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 234 / 863 億円 事業費 : 170/799億円 維持管理費 : 63/ 63億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 3,539 / 3,539億円 走行時間短縮便益 : 2,971/2,971億円 走行費用減少便益 : 482/ 482億円 交通事故減少便益 : 86/ 86億円	基準年 令和3年		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量 : B/C=3.8~4.4(交通量±10%) (残事業) 交通量 : B/C=14.2~16.2(交通量±10%) (事業全体) 事業費 : B/C=4.0~4.2(事業費±10%) (残事業) 事業費 : B/C=14.1~16.3(事業費±10%) (事業全体) 事業期間 : B/C=3.8~4.4(事業期間±20%) (残事業) 事業期間 : B/C=14.2~16.1(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15,292.1万人・時間/年→約14,721.9万人・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⇒44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⇒53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 : 67分⇒49分】 ③ 国土・地域ネットワークの構築 ・ 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 : 71分⇒53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 : 68分⇒49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51.5千t/年(約1.3%)削減【3,996.2千t/年→3,944.7千t/年】 ⑧ 生活環境の改善・保全 ・ NOx排出量が約225.6t/年(約2.3%)削減【9,820.5t/年→9,594.8t/年】 ・ SPM排出量が約12.2t/年(約2.4%)削減【517.7t/年→505.6t/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2021」等、に位置づけあり					

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。

広島市長の意見：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。

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3年度末で事業全体の進捗率は69%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。

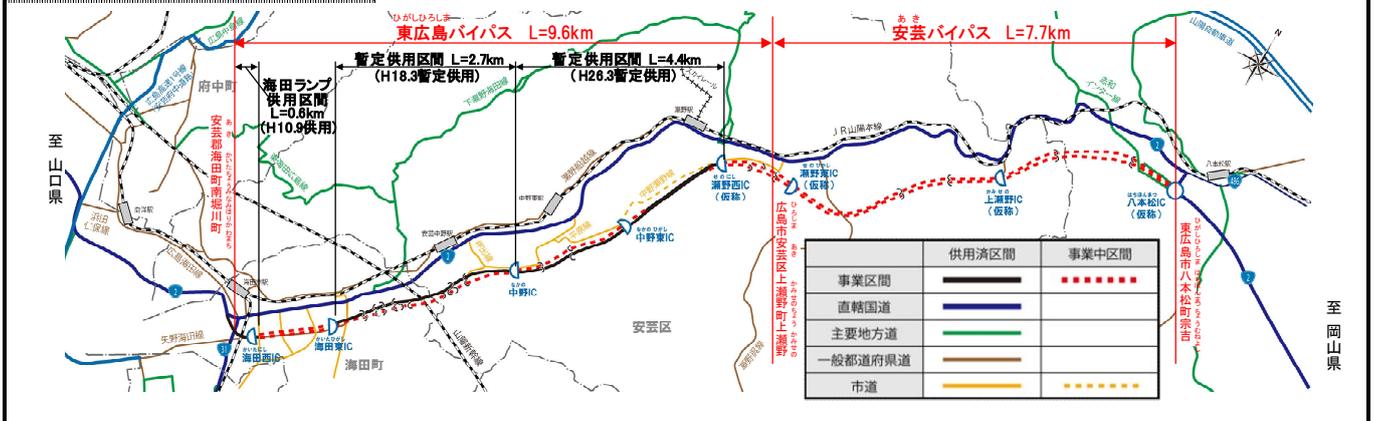
対応方針

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 <small>ひがしひろしま</small> 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 <small>ひろしま あき かみせのちようかみせの</small> 至：広島県安芸郡海田町南堀川町 <small>あき かいだ みなみほりかわまち</small>				延長	9.6km						
事業概要	一般国道2号は、 <small>おおさか</small> 大阪市から <small>きたきゅうしゅう</small> 北九州市に至る延長約680km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1,240億円	事業進捗率 (R3年度末見込)	86%	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 <small>(事業全体)</small> 2.4	総費用 <small>(残事業)</small> / <small>(事業全体)</small> 184 / 2,167 億円 事業費 : 135/2,087億円 維持管理費 : 49/80億円	総便益 <small>(残事業)</small> / <small>(事業全体)</small> 2,678 / 5,180億円 走行時間短縮便益 : 2,426/4,424億円 走行費用減少便益 : 214/ 621億円 交通事故減少便益 : 37/ 135億円	基準年	令和3年							
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"><small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C=2.0~2.9(交通量±10%)</td> <td style="width: 50%; border: none;"><small>(残事業)</small> 交通量 : B/C=11.4~17.6(交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">事業費 : B/C=2.4~2.4(事業費±10%)</td> <td style="border: none;">事業費 : B/C=13.5~15.7(事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">事業期間 : B/C=2.2~2.6(事業期間±20%)</td> <td style="border: none;">事業期間 : B/C=13.5~15.5(事業期間±20%)</td> </tr> </table>						<small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C=2.0~2.9(交通量±10%)	<small>(残事業)</small> 交通量 : B/C=11.4~17.6(交通量±10%)	事業費 : B/C=2.4~2.4(事業費±10%)	事業費 : B/C=13.5~15.7(事業費±10%)	事業期間 : B/C=2.2~2.6(事業期間±20%)	事業期間 : B/C=13.5~15.5(事業期間±20%)
<small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C=2.0~2.9(交通量±10%)	<small>(残事業)</small> 交通量 : B/C=11.4~17.6(交通量±10%)											
事業費 : B/C=2.4~2.4(事業費±10%)	事業費 : B/C=13.5~15.7(事業費±10%)											
事業期間 : B/C=2.2~2.6(事業期間±20%)	事業期間 : B/C=13.5~15.5(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15,423.6万人・時間/年→約14,721.9万人・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 77便/日(阿戸線、東雲線を含む)、畑賀線 16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⇒44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⇒53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 : 67分⇒49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/km ² →1.7km/km ² 】 ④ 国土・地域ネットワークの構築 ・ 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 : 71分⇒53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 : 68分⇒49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 ・ CO ₂ 排出量が約59.4千t/年(約1.5%)削減【4,004.1千t/年→3,944.7千t/年】 ⑨ 生活環境の改善・保全 ・ NO _x 排出量が約250.4t/年(約2.5%)削減【9,845.2t/年→9,594.8t/年】 ・ SPM排出量が約13.5t/年(約2.6%)削減【519.1t/年→505.6t/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2021」等、に位置づけあり											

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、コスト削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。

広島市長の意見：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、海田高架橋を含む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3年度末で事業全体の進捗率は86%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、コスト削減に努力しつつ、事業を推進していく。

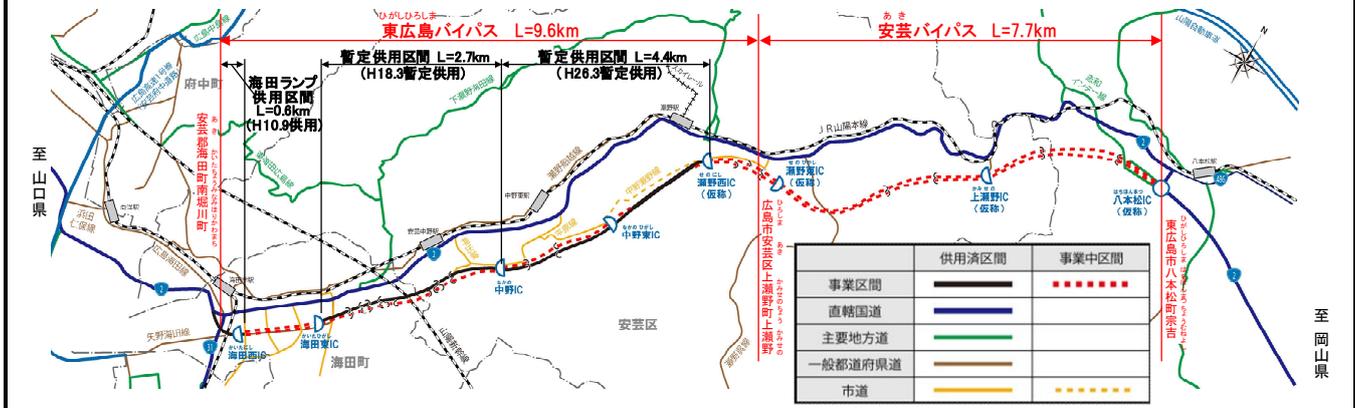
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

「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

令和3年 12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

一般国道2号 あき安芸バイパス
ひがしひろしま東広島バイパス

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)=4.1(事業全体) 15.1(残事業)

◇道路の役割

- ①環境への影響を考慮した効果[約51.5千トンのCO2削減][3,996.2千トン/年→3,944.7千トン/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][67分→49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18分][71分→53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19分][68分→49分]

3) 事業の進捗状況

◇令和3年度末で事業全体の進捗率は69%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：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。

・広島市長の意見：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。

【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

一般国道2号 あき安芸バイパス
ひがしひろしま東広島バイパス

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)=2.4(事業全体) 14.5(残事業)

◇道路の役割

- ①環境への影響を考慮した効果[約59.4千トン/年のCO2削減][4,004.1千トン/年→3,944.7千トン/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][67分→49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18分][71分→53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19分][68分→49分]

3) 事業の進捗状況

- ◇令和3年度末で事業全体の進捗率は86%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：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。

・広島市長の意見：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、海田高架橋を含む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。

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**
東広島バイパス

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 R2.3:267,782人→R3.3:267,583人 ※対象路線沿線市町村:東広島市、東広島市安芸区 対象路線沿線市町村の自動車保有台数 H30:509,941台→R1:510,994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:615億円(R2年度再評価時)→680億円(R3年度再評価時) ※増加率+10.6%	□	□	■
事業期間の増加	37年(R2年度再評価時) → 37年(R3年度再評価時) ※増加率+0%	■	□	□
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)	6,208,111 TE/日(R2年度再評価) → 6,208,111 TE/日(R3年度再評価) ※増加率0%	10%以下 ■	10%超え □	
周辺ネットワークで新規事業化がない		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 0.07% < 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。				

1. 再評価の重点化・効率化判定票 (道路・街路事業_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

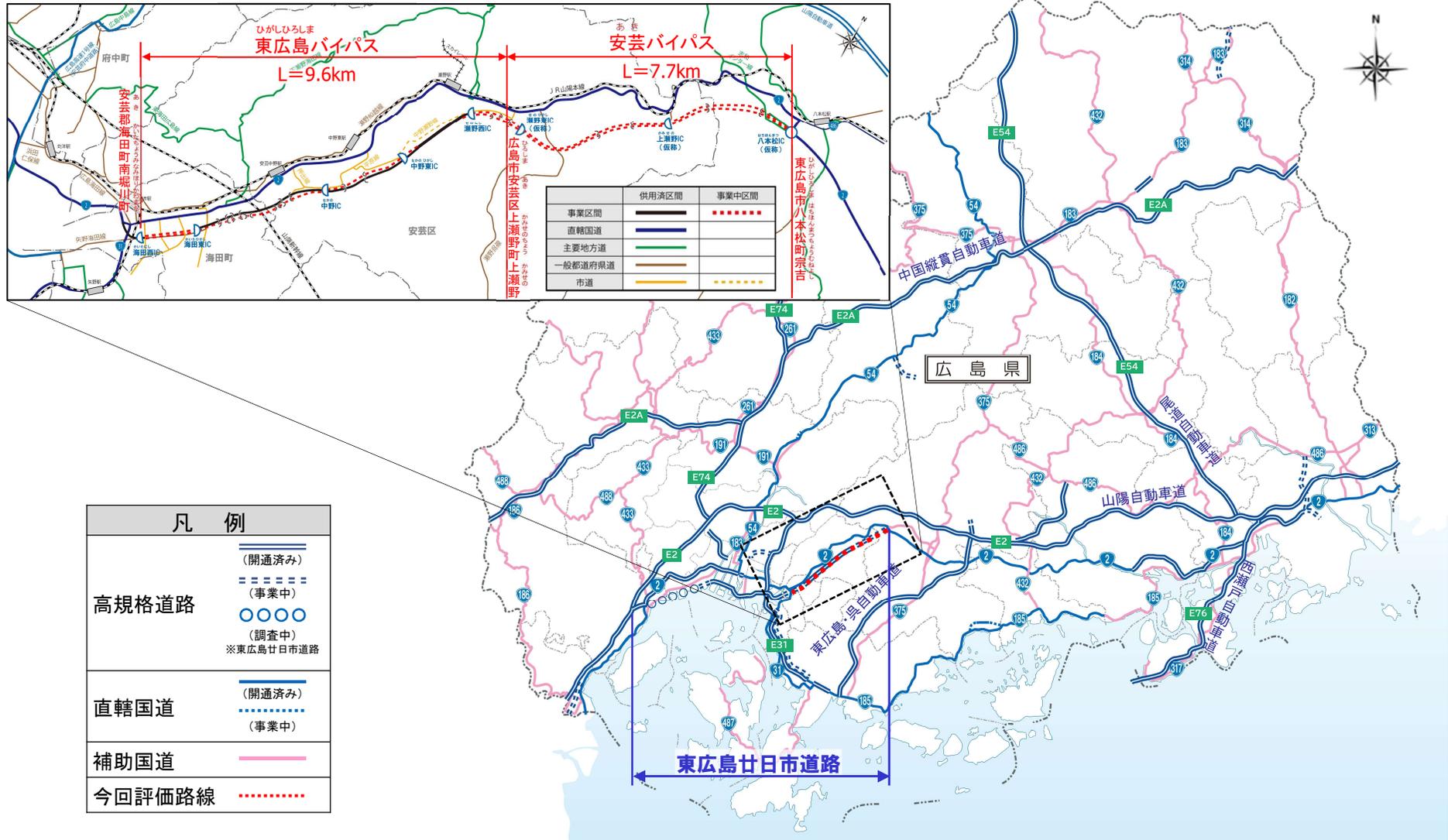
項目	判定		
	判断根拠	チェック欄	
事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	対象路線沿線市町村の人口 R2.3:109,414人→R3.3:109,001人 ※対象路線沿線市町村:安芸郡海田町、広島市安芸区 対象路線沿線市町村の自動車保有台数 H30:444,688台→R1:444,713台	変化なし ■	変化あり □
前回評価からの事業費・事業期間の増加			
事業費の増加	全体事業費:1,205億円(R2年度再評価時)→1,240億円(R3年度再評価時) ※増加率+2.9%	□	■
事業期間の増加	54年(R2年度再評価時) → 54年(R3年度再評価時) ※増加率+0%	■	□
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)	6,208,111TE/日(R2年度再評価) → 6,208,111TE/日(R3年度再評価) ※増加率0%	10%以下 ■	10%超え □
周辺ネットワークで新規事業化がない		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 0.07% < 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	—	
以上より、審議区分 : 要点 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

- 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680kmの主要幹線道路である。
- 安芸バイパス・東広島バイパスは、東広島市八本松町宗吉から安芸郡海田町南堀川町を結ぶ延長17.3kmの道路であり、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。



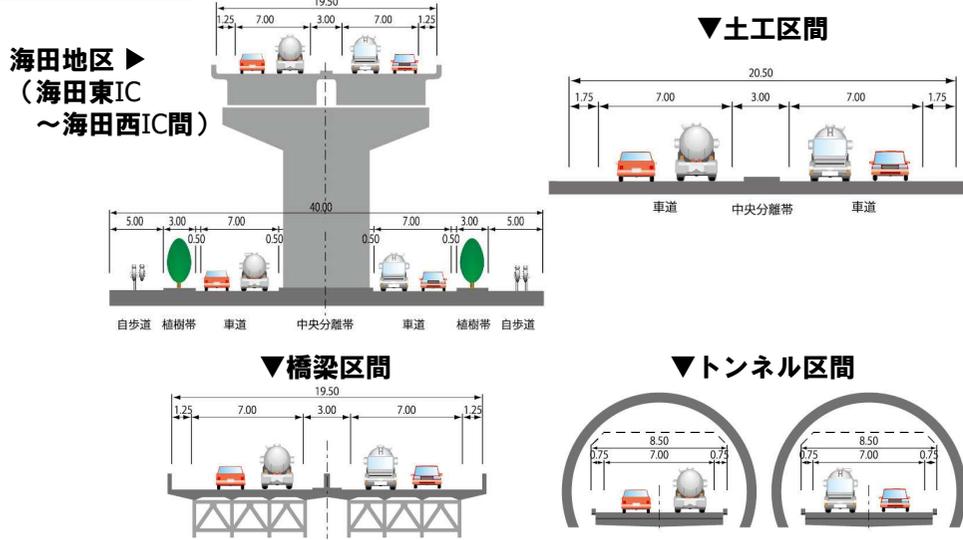
2. 事業概要

(2) 事業目的と計画概要（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

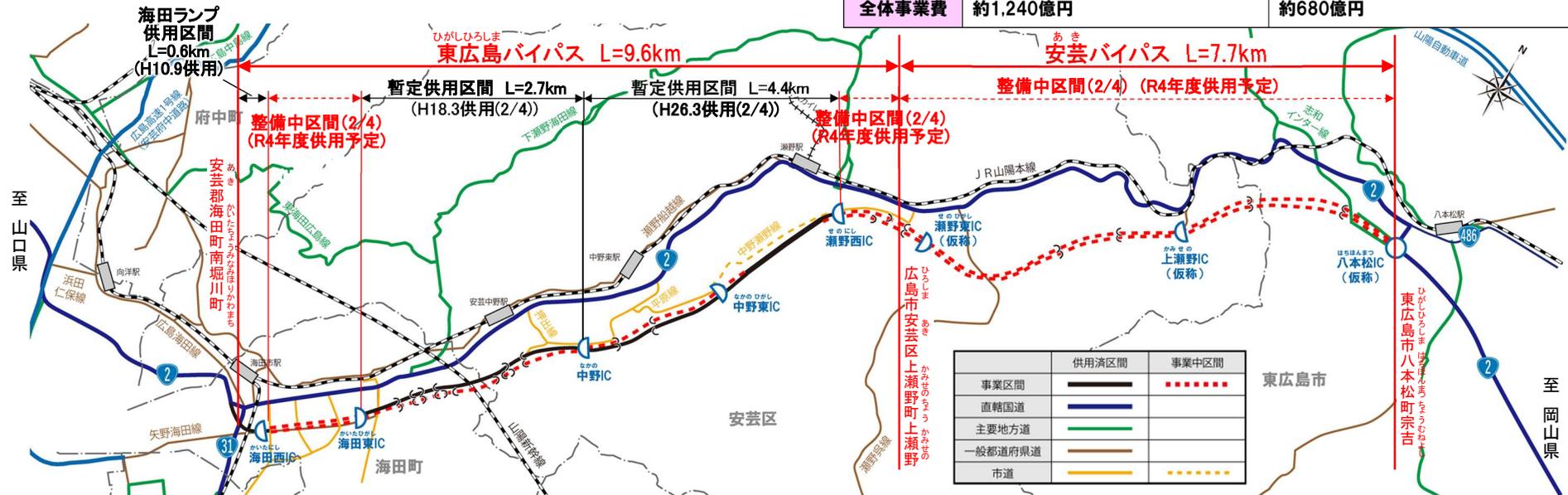
【目的】国道2号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域との連携強化である。

標準断面図



計画概要

路線名	ひがしひろしま 東広島バイパス	あき 安芸バイパス
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	起点：東広島市八本松町宗吉 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1,240億円	約680億円

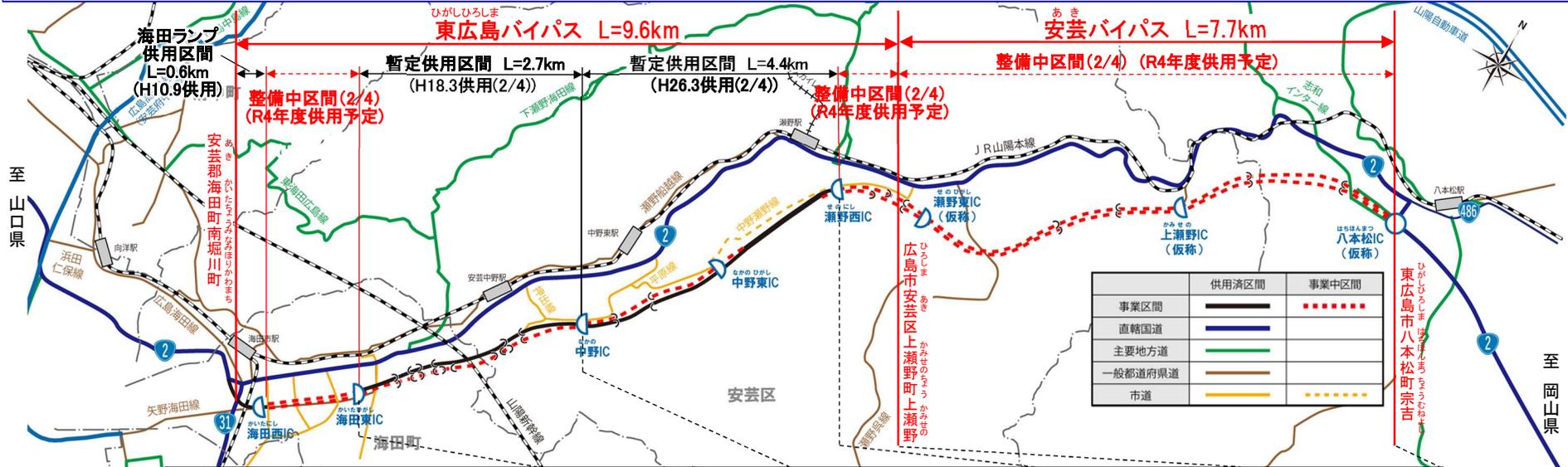


2. 事業概要

(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**
あき ひがしひろしま
東広島バイパス

・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年度に海田東IC～中野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		区間		区間		区間										
		かいた	ほりかわ	かいた	りかし	なかの	なかの	せの	に	あき	かみ	せの	あき	かみ	せの	はち	ほん	まつ
		海田町南堀川町	海田東IC	海田東IC	中野IC	中野IC	瀬野西IC	瀬野西IC	安芸区上瀬野	安芸区上瀬野	八本松IC	八本松IC	八本松IC	八本松IC	八本松IC	八本松IC	八本松IC	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																
	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																
	令和2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																

2. 事業概要

(4) 事業の進捗状況

一般国道2号 **あき 安芸バイパス**
ひがしひろしま **東広島バイパス**

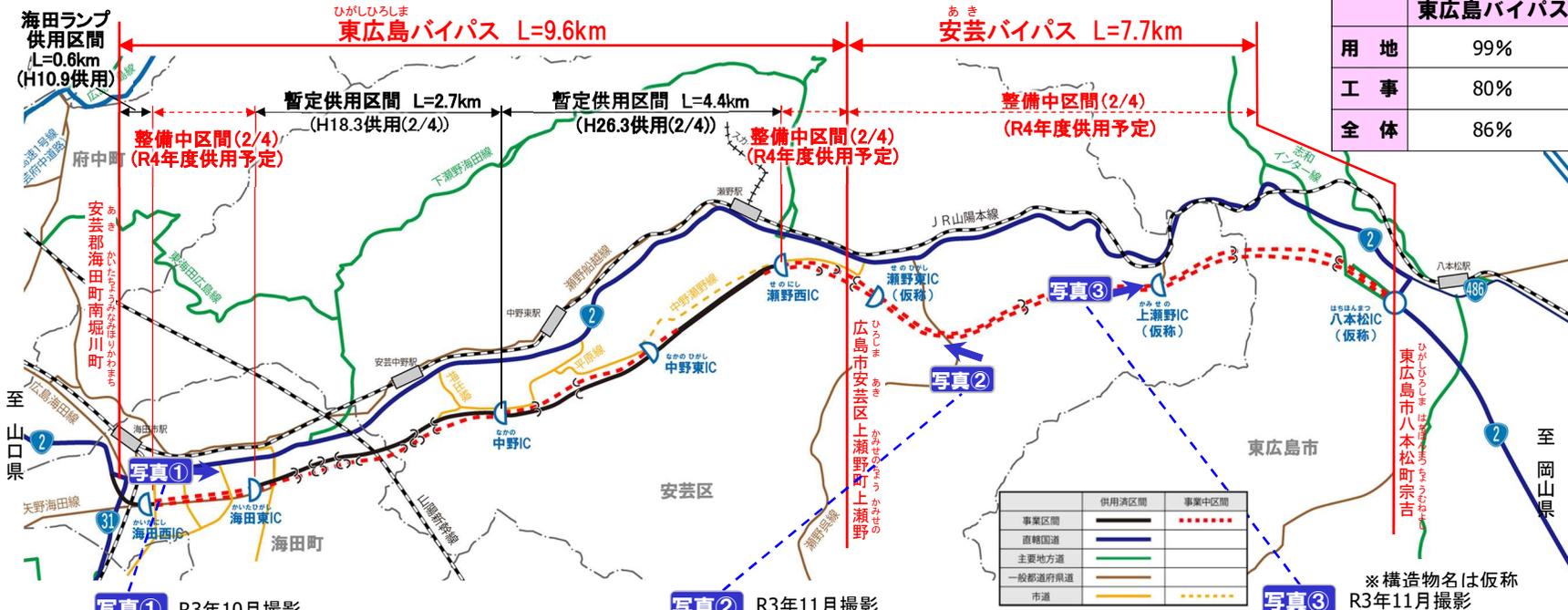
●安芸バイパス及び東広島バイパスともに、令和4年度での暫定供用を目指して工事を推進している。

事業全体の進捗状況

●事業全体の進捗状況(令和3年度末見込)

	ひがしひろしま 東広島バイパス	あき 安芸バイパス
用地	99%	99%
工事	80%	65%
全体	86%	69%

※完成事業費に対する割合



写真① R3年10月撮影



①東広島バイパス
海田高架橋(仮称)から東広島方面を望む

写真② R3年11月撮影



②安芸バイパス
熊野川高架橋(仮称)から広島方面を望む

写真③ R3年11月撮影



③安芸バイパス
上大山地区から東広島方面を望む

3. 事業の必要性

(1) 現状の課題

《整備効果》

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

課題③: 災害時の並行路線

整備効果③: 安定的かつ円滑な地域間移動の確保

(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

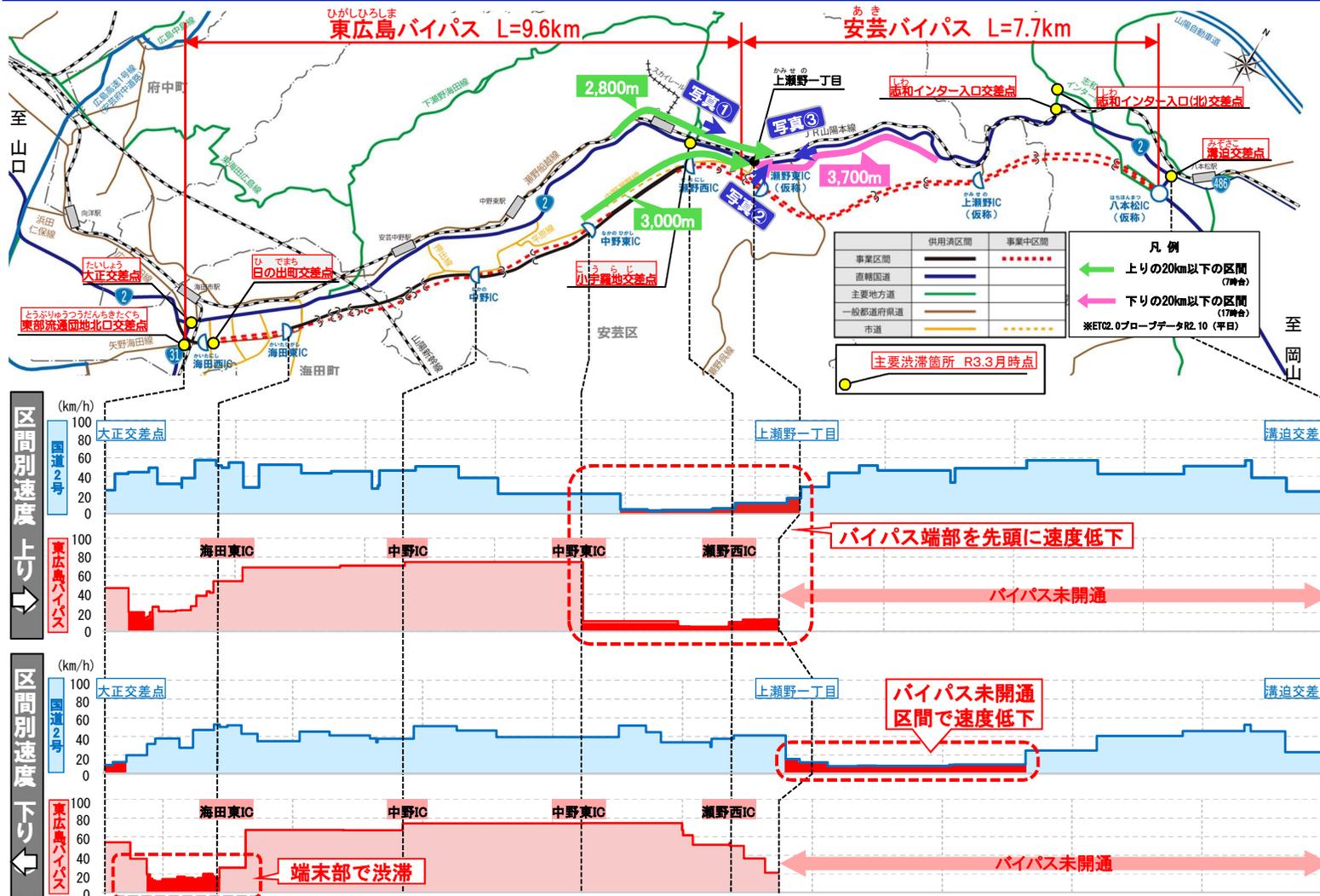
3. 事業の必要性

(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**
 ひがしひろしま **東広島バイパス**

課題① 並行路線等の交通混雑

- ・整備中である安芸バイパスに並行する国道2号や、東広島バイパスの末端部分に交通が集中し、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までの延長約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① R3年10月撮影(朝)



写真② R3年10月撮影(朝)



写真③ R3年10月撮影(夕)



資料/ETC2.0プローブデータR2.10(平日)上り7時台、下り17時台の平均値

3. 事業の必要性

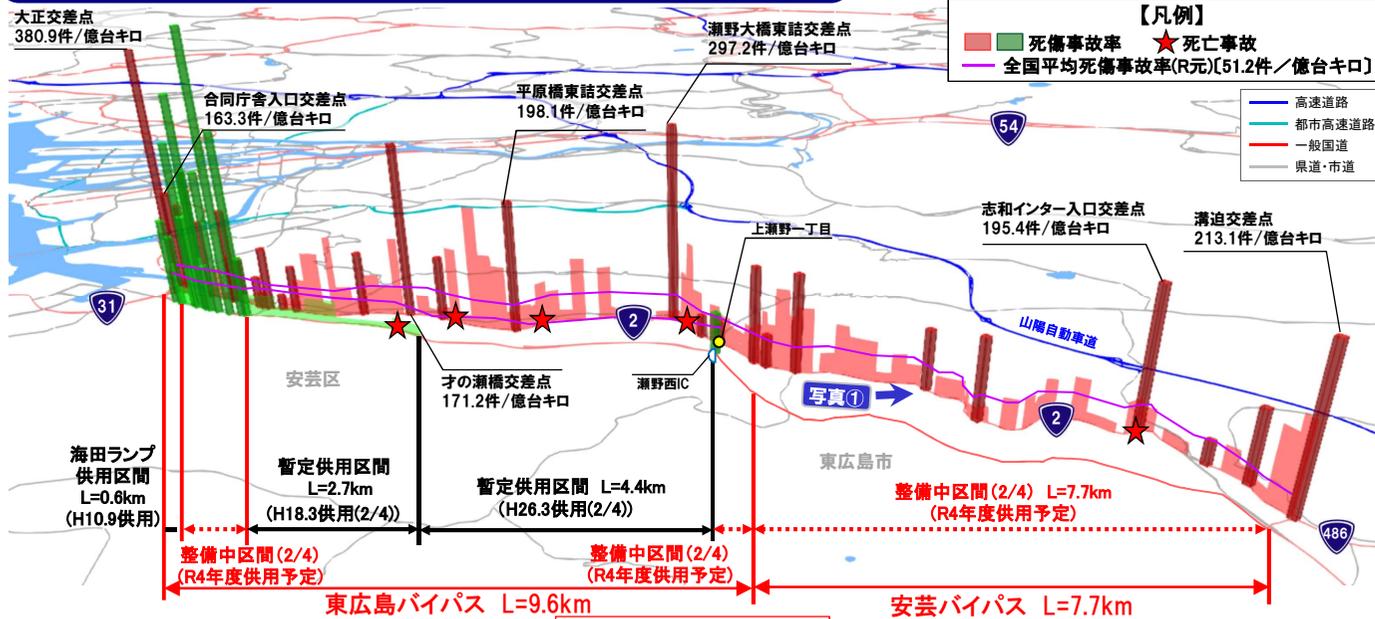
(1) 現状の課題 (安芸バイパス・東広島バイパス)

一般国道2号 **安芸バイパス**
東広島バイパス

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4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



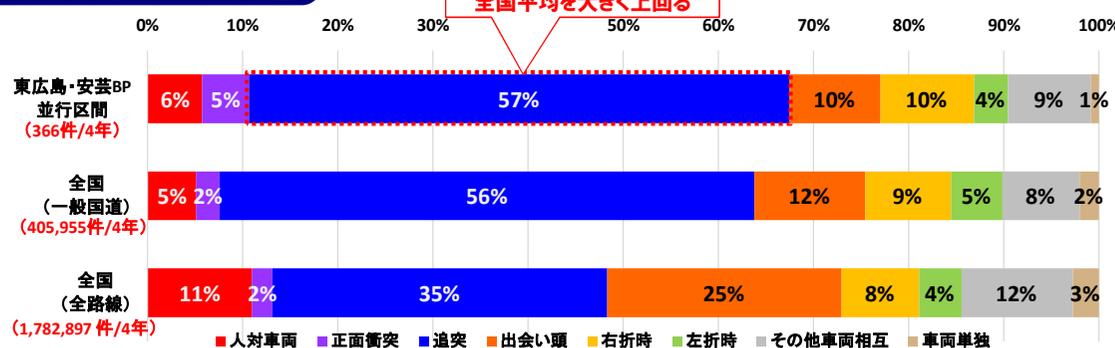
地域の声

・朝ピーク時の渋滞を起因とした追突事故が年に何回かある。東広島・安芸バイパスの全線開通により、渋滞が解消され安全性の向上につながると思う。

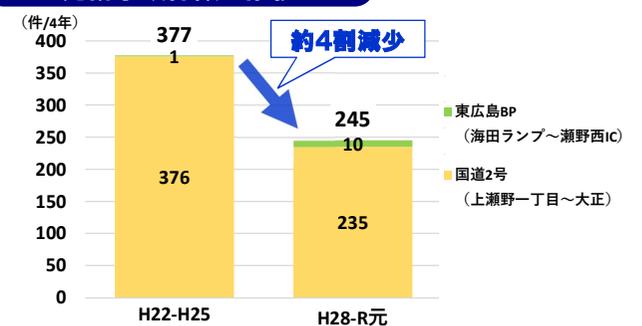


(R3.9 自動車部品メーカー ヒアリング結果)

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

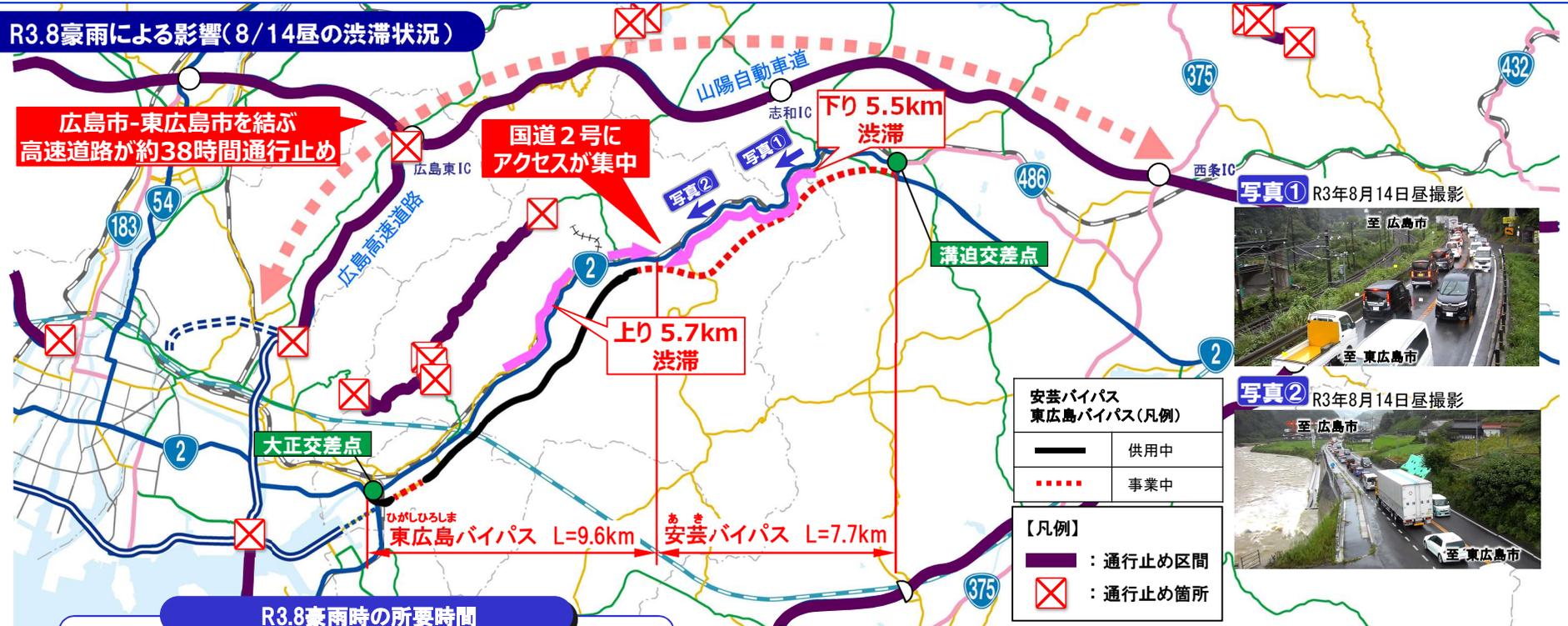
(1) 現状の課題 (安芸バイパス・東広島バイパス)

一般国道2号 **安芸バイパス**
あき
ひがしひろしま
東広島バイパス

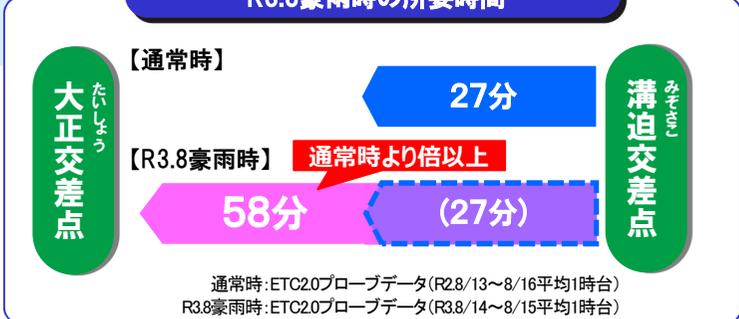
課題③災害時の並行路線

- 令和3年8月14日～15日にかけて豪雨の影響により、高速道路が通行止めとなり、東広島・安芸バイパス並行区間で渋滞が発生。並行区間の所要時間が通常時の倍以上を要した。
- 東広島・安芸バイパスの整備により、重層なりダンダンシーが構築され、安定的かつ円滑な地域間移動が期待される。

R3.8豪雨による影響(8/14昼の渋滞状況)



R3.8豪雨時の所要時間



地域の声

- 令和3年の豪雨時には、広範囲な高速道路の通行止めにより、一般道路が大渋滞し、メーカーなどの操業停止が発生した。
- 天災時等であっても運行せざる終えず、事前に早朝・夜間から運行を開始するが、状況が把握できず、従業者には過度の負担を強いられる。
- 現状では、高速道路が一本しかないことが問題であると感じる。

(R3.9 物流企業 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

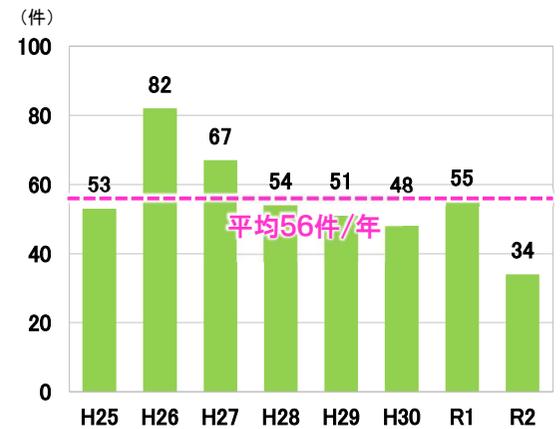
一般国道2号 **安芸バイパス**
あき ひがしひろしま
東広島バイパス

① 救急医療活動の支援

- ・東広島市には第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、東広島バイパスの整備により、広島市内の第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。



第三次救急医療施設への直接搬送件数



※直接(陸路)搬送件数のみを対象とし集計
 (R3.9 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】

山陽自動車道+広島高速道路

約40分(41.2km)

【整備後(将来)】

安芸バイパス・東広島バイパス

約7分
短縮

約33分(33.0km)

県立広島病院
けんりつひろしまびょういん

東広島市役所
ひがしひろしましや

現況: H27全国道路・街路交通情勢調査(規制速度)
 整備後: 現況+安芸バイパス・東広島バイパス(V=70km/h)で計算

地域の声

- ・陸路搬送の場合、広島市内の第三次救急医療施設へは、山陽自動車道を利用しても搬送時間が概ね40分程度かかることが課題である。
- ・災害等で山陽自動車道が使用できない場合、バイパスが整備されることで、広島市内の第三次救急医療施設への搬送時間の短縮が期待できる。



(R3.9 東広島市消防局 ヒアリング結果)

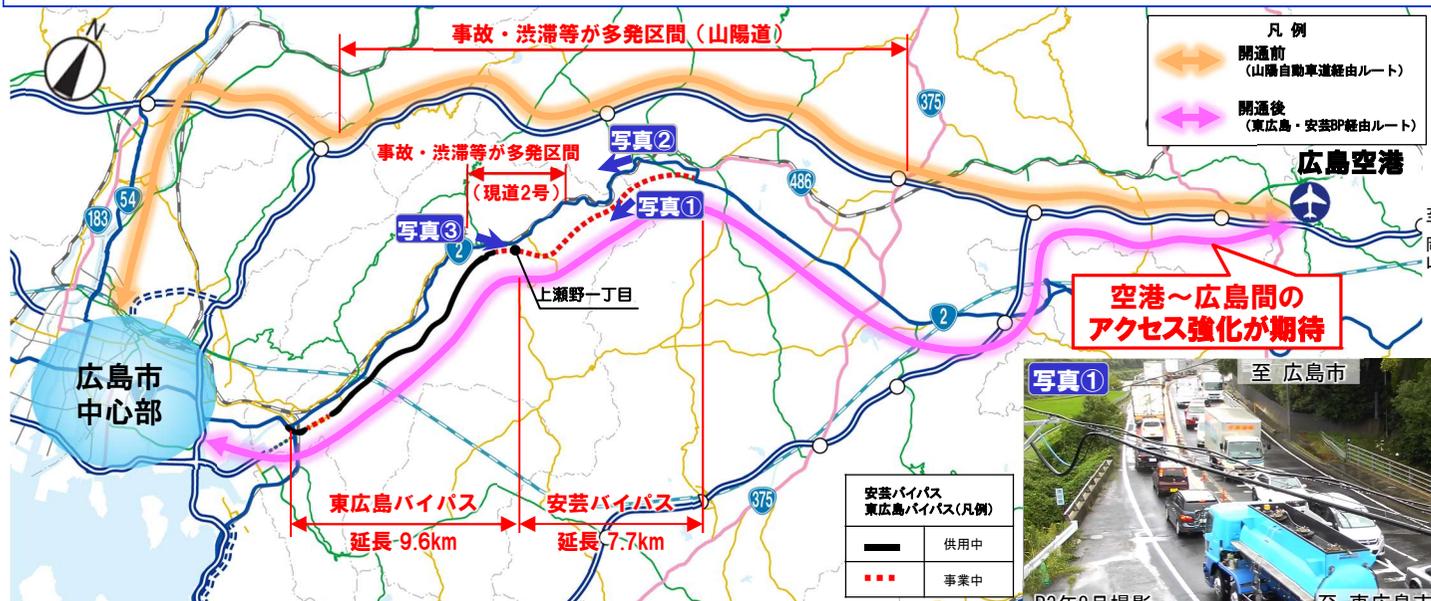
3. 事業の必要性

(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**
東広島バイパス

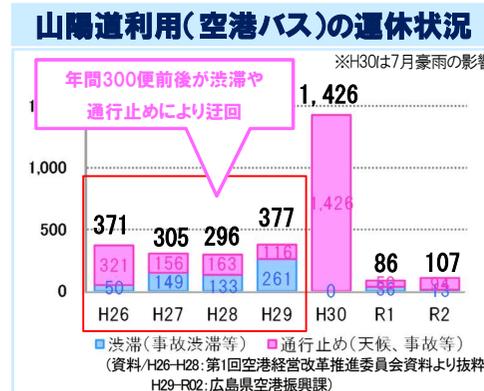
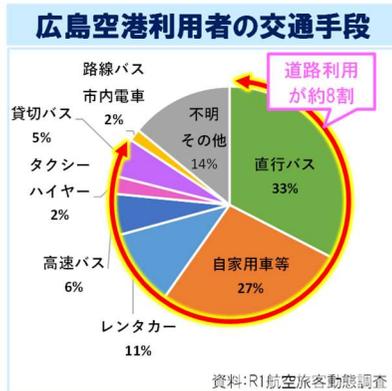
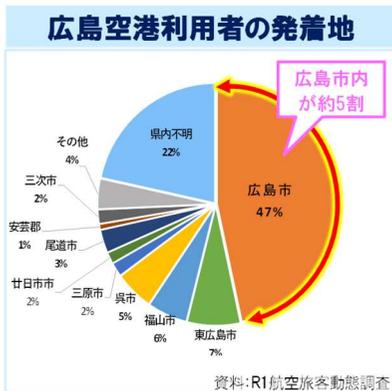
②空港利用促進・周辺地域活性化の支援

- ・広島空港利用者の約5割は発着地が広島市内であり、山陽自動車道等の道路利用は約8割を占めている。
- ・山陽自動車道の渋滞や通行止めにより、H26～H29にかけて約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。



山陽道通行止めの影響による渋滞の状況①

山陽道通行止めの影響による渋滞の状況②



・航空旅客586万人を将来目標と掲げる中で、航空路線誘致・空港利用促進のため、**広島都市圏とのアクセス機能強化が最重要である。**

・**アクセス性強化による信頼性の向上に加え、首都圏からの移動時間の短縮や料金負担低減効果が見込まれる。**

(R3.9 航空関連会社 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**
あき ひがしひろしま
東広島バイパス

③生産活動の効率化

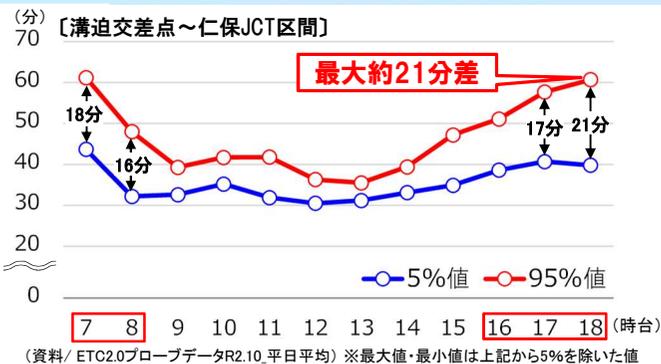
- 東広島市には大手自動車メーカーの関連事業所が集積しており、近年、東広島市内の産業団地が造成されたことに伴い、自動車関連事業所への投資が増加している。
- 広島市の工場へ部品輸送を日々行っているが、朝、夕の混雑時は時間に余裕を見込んだ早めの運行をする等、非効率となっており、バイパスの整備により生産活動の効率化支援が期待される。



東広島市内産業団地への投資企業推移



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夕ピーク時の輸送は、渋滞があるため**早め早めの運行**を余儀なくされている。
 バイパス整備によって、計画的なトラック運行ができるようになり、**無駄な時間が無くなるため、トラック回転数(1台あたりの便数)を向上させる**ことができる。



(R3.9 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

一般国道2号 あき安芸バイパス
ひがしひろしま東広島バイパス

- ・安芸バイパス 総事業費（増額後）： 680億円 今回増額：65億円（約11%増）
- ・東広島バイパス 総事業費（増額後）：1,240億円 今回増額：35億円（約3%増）

■安芸バイパスにおけるコスト増額要因

項 目	増 額 費 用	備 考
(1) 地質リスクによる変更	56億円	①落石および崩土対策の追加 ②法面構造の変更 ③擁壁基礎地盤改良の施工方法の変更 ④盛土材料の土質改良費の追加
(2) 技術基準、ガイドライン改定等による変更	9億円	①ブロック積擁壁の補強土壁等への変更
合 計	65億円	

■東広島バイパスにおけるコスト増額要因

項 目	増 額 費 用	備 考
(1) 地質リスクによる変更	13億円	①落石および崩土対策の追加 ③擁壁基礎地盤改良の施工方法の変更
(2) 技術基準、ガイドライン改定等による変更	4億円	①ブロック積擁壁の補強土壁等への変更
(3) 自然条件、現地状況に対応した構造・工法の見直し	18億円	①剥落防止対策の追加 ②遮音壁の材質変更
合 計	35億円	

4. コスト増加の要因

(1) 地質リスクによる変更

約30億円の増額

① 落石および崩土対策の追加

・事業区間の法面背後において、令和2年7月の大雨により、落石や崩土を確認した。
全線において現地調査を実施した結果、落石・崩土の危険が確認された。そのため、落石対策工を追加する必要が生じた。

落石および崩土対策の追加 内訳

- 安芸バイパス
 - ・落石対策工 N=5箇所 **約25億円増額**
- 東広島バイパス
 - ・落石対策工 N=1箇所 **約5億円増額**



<令和2年7月豪雨の影響による落石状況>



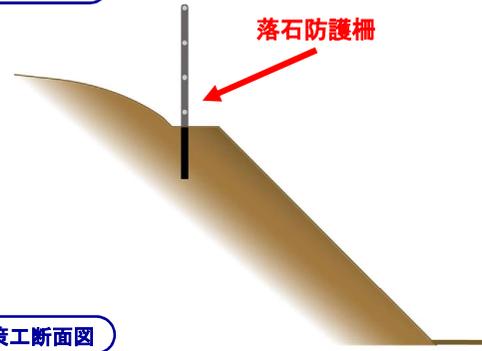
令和2年7月豪雨の影響による落石を確認



東広島バイパス



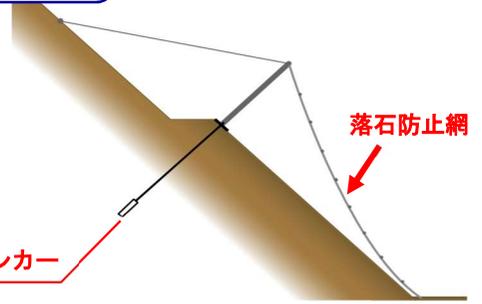
対策工断面図



落石防護柵



対策工断面図



落石防止網



4. コスト増加の要因

(1) 地質リスクによる変更

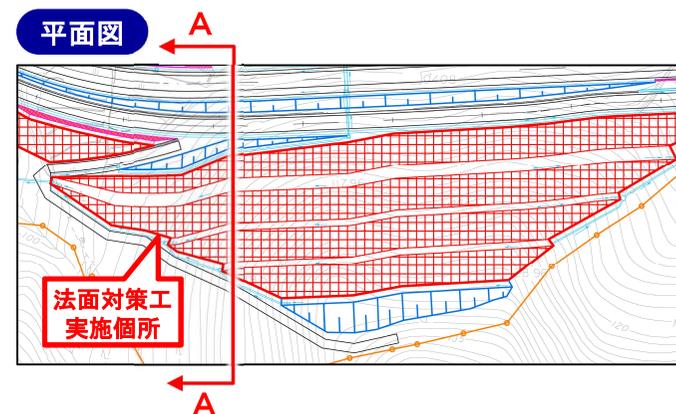
②法面構造の変更

約18億円の増額

- ・上瀬野南地区において、令和2年7月の大雨により、法面の表層崩壊が数カ所が発生したため、現地調査を実施した結果、表層崩壊に対して脆弱な地質であることが判明した。
- ・表層崩壊を防止するため、法枠工と鉄筋挿入工を追加する必要が生じた。

法面構造の変更の追加 内訳

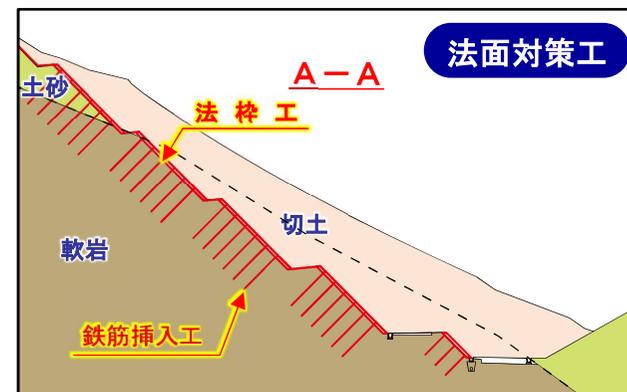
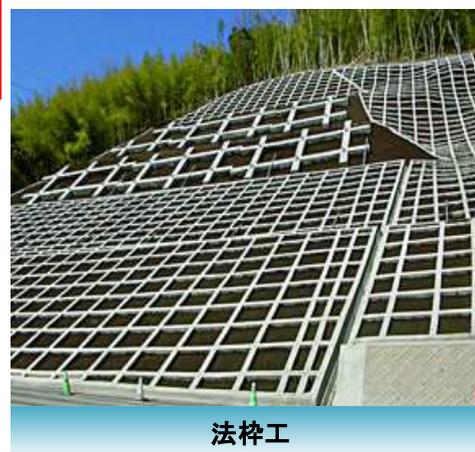
- 安芸バイパス
 - ・法枠工 約25,000m² **約14億円増額**
 - ・鉄筋挿入工 約12,500本 **約4億円増額**



〈切土法面における表層崩落・クラック発生状況〉



〈法面対策イメージ〉



4. コスト増加の要因

(1) 地質リスクによる変更

一般国道2号 **安芸バイパス**
あき ひがししま
東広島バイパス

③擁壁基礎地盤改良の施工方法の変更

約13億円の増額

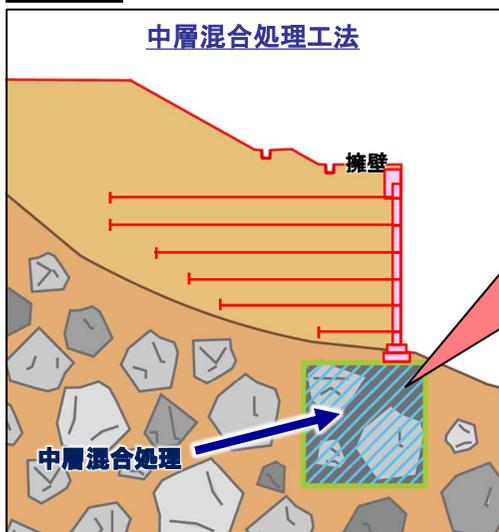
・擁壁基礎の地盤改良(中層混合処理工法)について、試掘調査等の結果、崖錐中に巨石や転石が多く含まれていることが確認されたため、オールケーシングによる転石除去を行う必要が生じた。

擁壁基礎地盤改良の施工方法の変更 内訳

- 安芸バイパス
 - ・オールケーシングによる転石除去
約200m **約5億円増額**
- 東広島バイパス
 - ・オールケーシングによる転石除去
約330m **約8億円増額**



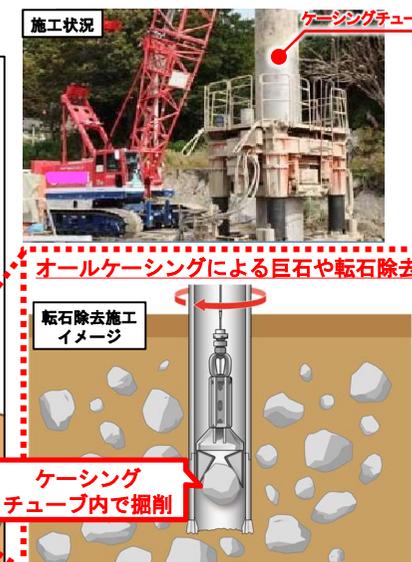
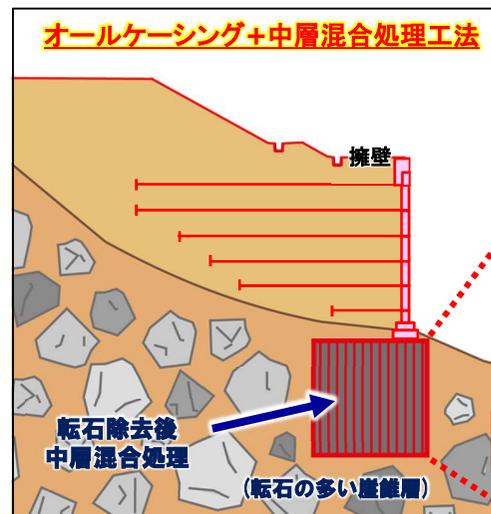
当初



試掘結果より、巨石や転石が多く含まれることを確認
最大2m程度の転石を確認

中層混合処理は巨石や転石を含む地層では実施不可

変更



4. コスト増加の要因

(1) 地質リスクによる変更

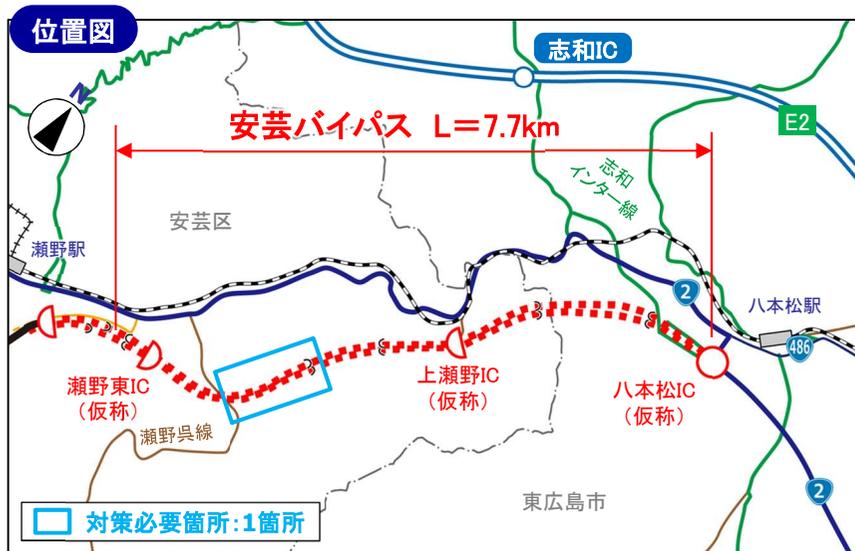
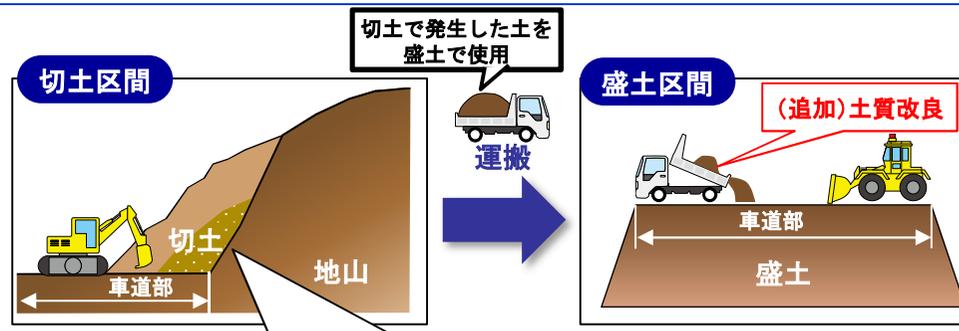
④盛土材料の土質改良費の追加

約8億円の増額

・工事に着手したところ、掘削した土(切土)の一部が盛土材として適さない土であることが判明したため、土質改良を行ったうえで使用する必要が生じた。

盛土材料の土質改良費の追加 内訳

- 安芸バイパス
- ・定置式プラント方式 約70,000m³ **約8億円増額**

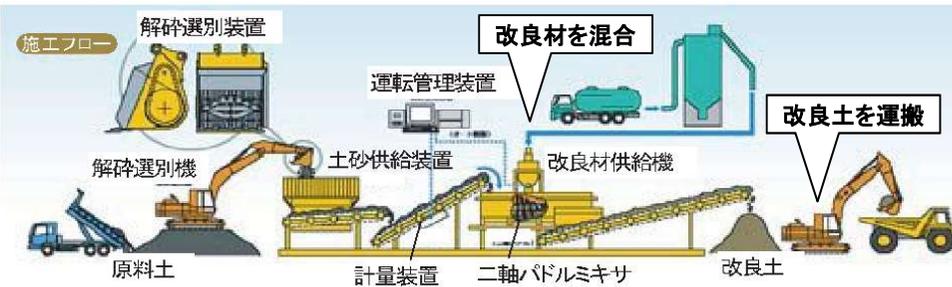


試験結果より含水比が高い土と判明
⇒盛土材として適さない



改良せずそのまま使用すると、盛土の安全率を満足せず、盛土が不安定となる。

●作業効率を考慮し、土質改良は定置式プラント方式を採用



4. コスト増加の要因

(2) 技術基準、ガイドライン改定等による変更

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

①ブロック積擁壁の補強土壁等への変更

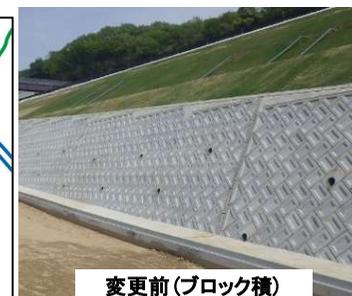
約13億円の増額

・平成27年3月に制定された「道路土工構造物技術基準」に基づき、ブロック積擁壁等の経験的手法による構造ではなく、要求性能に基づいた設計手法により擁壁構造を見直した。

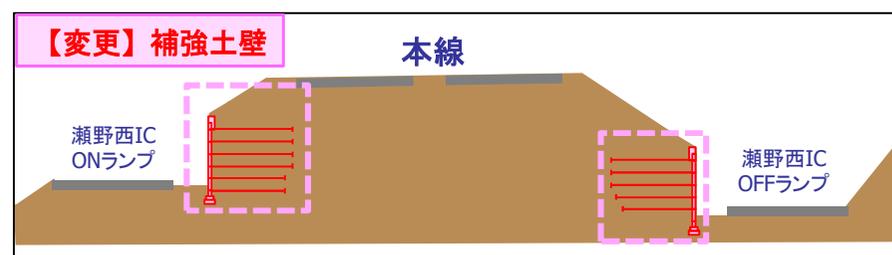
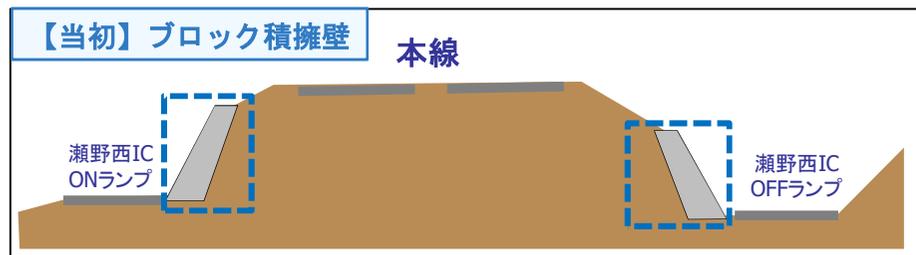
ブロック積擁壁の補強土壁等への変更の追加 内訳

○安芸バイパス・補強土壁等への変更 N=14箇所 **約9億円増額**

○東広島バイパス・補強土壁等への変更 N=4箇所 **約4億円増額**



設計見直し



4. コスト増加の要因

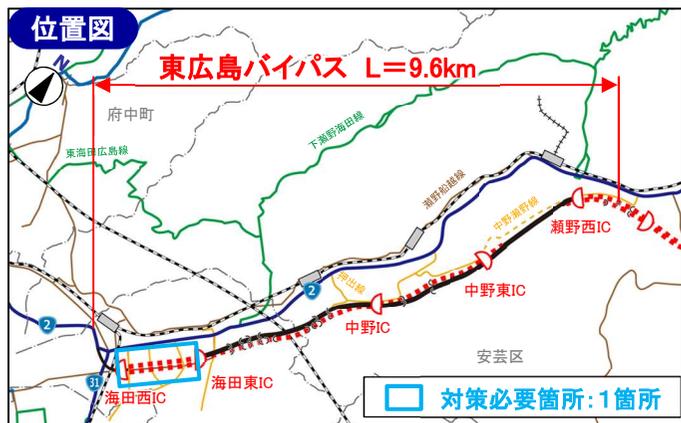
(3) 自然条件、現地状況に対応した構造・工法の見直し

一般国道2号 **あき 安芸バイパス**
ひがしひろしま
東広島バイパス

①剥落防止対策の追加

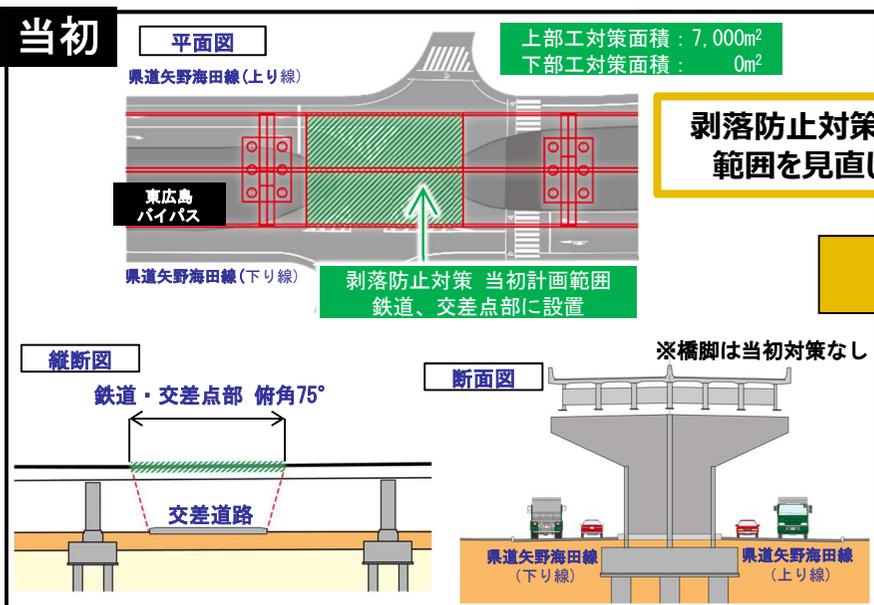
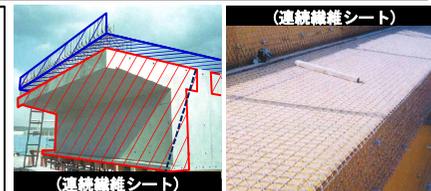
約7億円の増額

・当該事業の橋梁において、平成29年11月に改定された道路橋示方書に基づき、剥落防止対策工の必要範囲を見直した結果、剥落防止対策工の数量を追加する必要が生じた。

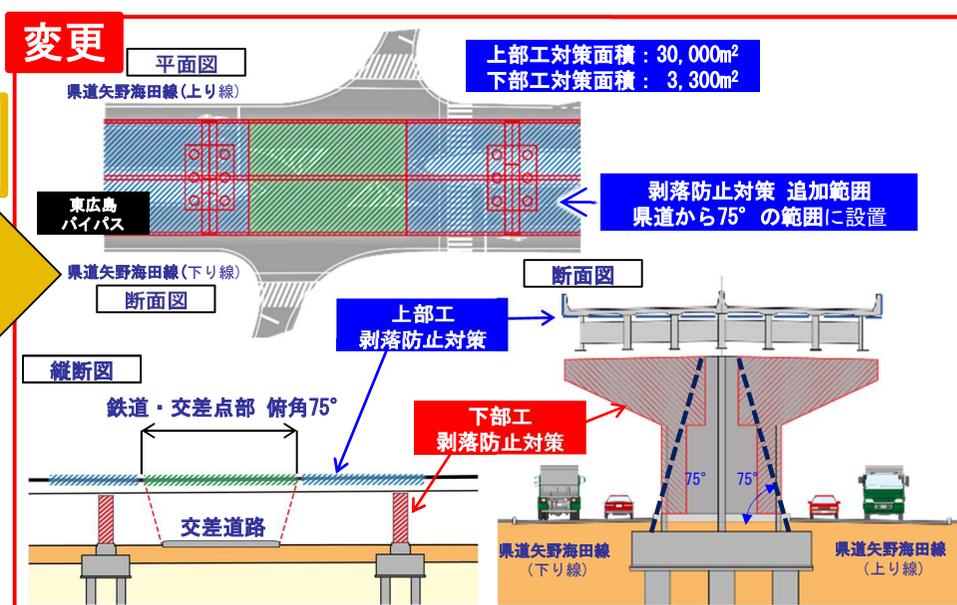


剥落防止対策の追加 内訳

- 東広島バイパス
 - ・上部工対策 約7,000㎡ → 約30,000㎡ **約6億円増額**
 - ・下部工対策 0㎡ → 約3,300㎡ **約1億円増額**



剥落防止対策の範囲を見直し



5. コスト縮減に対する取り組み

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

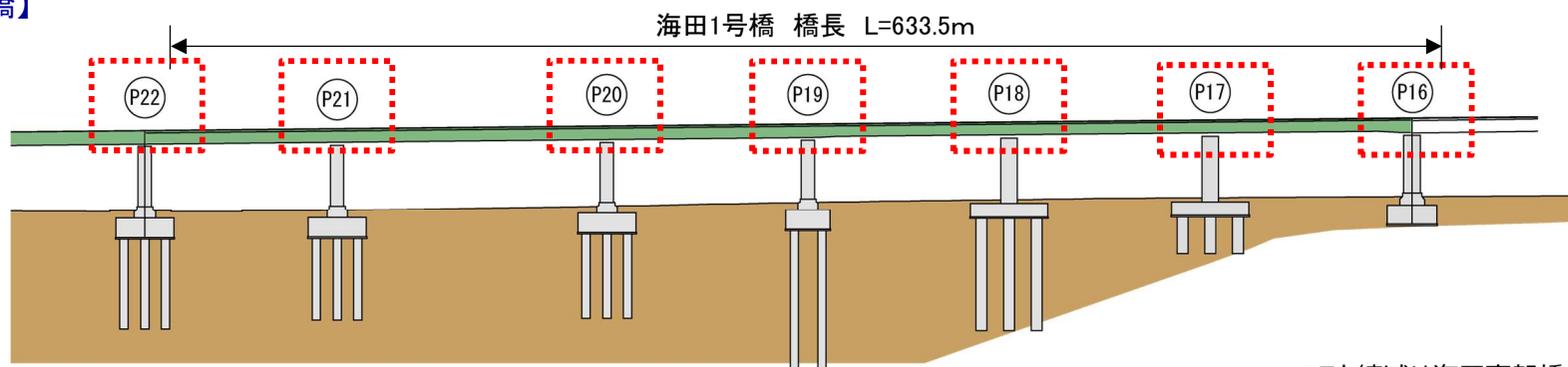
免震支承の採用

約3億円の縮減

- ・従来の支承形式に対し、支承部で地震エネルギーを効率的に吸収可能な免震支承を採用。
- ・免震支承を採用することで支承部材のコスト縮減を実現。

側面図

【海田高架橋】



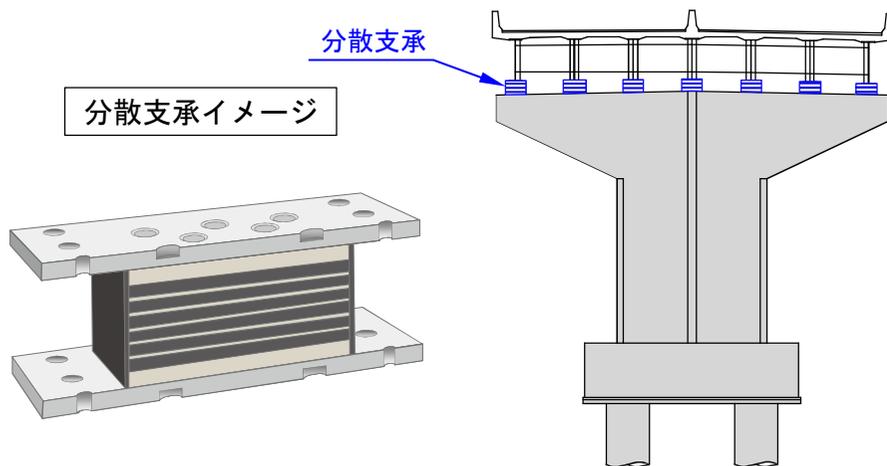
※コスト縮減は海田高架橋全橋が対象
図面は海田1号橋を抜粋

対策概要

当初

分散支承イメージ

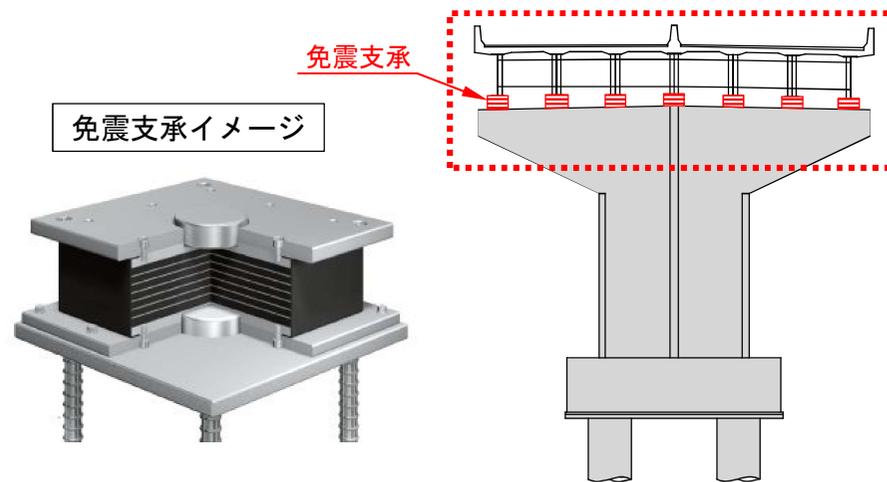
分散支承



変更

免震支承イメージ

免震支承



6. 今回のとりまとめ結果

(1) 安芸バイパス

・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)	863	234
事業費	799	170
維持管理費	63	63
便益額 (B)	3,539	3,539
走行時間短縮便益	2,971	2,971
走行経費減少便益	482	482
交通事故減少便益	86	86
費用便益比	4.1	15.1

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。

◆ 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51.5千トンの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][67分→49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18分][71分→53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19分][68分→49分]

◆ 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680億円	863億円	3,539億円	4.1 (15.1)

6. 今回のとりまとめ結果

(2) 東広島バイパス

・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)	2,167	184
事業費	2,087	135
維持管理費	80	49
便益額 (B)	5,180	2,678
走行時間短縮便益	4,424	2,426
走行経費減少便益	621	214
交通事故減少便益	135	37
費用便益比	2.4	14.5

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。

◆ 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59.4千トンの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 [67分→49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18分 [71分→53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19分] [68分→49分]

◆ 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1,240億円	2,167億円	5,180億円	2.4 (14.5)

〈参考資料〉

(1) 安芸バイパス

一般国道2号 あき安芸バイパス
ひがしひろしま東広島バイパス

◆前回評価時との比較

	前回再評価 (R2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=7.7km	L=7.7km	
計画交通量	61,000～64,600 台/日	61,000～64,600 台/日	
総事業費	約615億円	約680億円	<ul style="list-style-type: none"> ・地質リスクによる変更 ・技術基準、ガイドライン改定等による変更
総費用 (C)	755億円	863億円	<ul style="list-style-type: none"> ・総事業費の増加 ・基準年の変更
総便益 (B)	3,662億円	3,539億円	基準年の変更
費用対効果 (B/C)	4.9	4.1	総費用及び総便益を見直したため

〈参考資料〉

(2) 東広島バイパス

一般国道2号 あき安芸バイパス
ひがしひろしま東広島バイパス

◆前回評価時との比較

	前回再評価 (R2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=9.6km	L=9.6km	
計画交通量	55,200~68,400 台/日	55,200~68,400 台/日	
総事業費	約1,205億円	約1,240億円	<ul style="list-style-type: none"> ・地質リスクによる変更 ・技術基準、ガイドライン改定等による変更 ・自然条件、現地状況に対応した構造・工法の見直し
総費用 (C)	2,019億円	2,167億円	<ul style="list-style-type: none"> ・総事業費の増加 ・基準年の変更
総便益 (B)	5,251億円	5,180億円	基準年の変更
費用対効果 (B/C)	2.6	2.4	総費用及び総便益を見直したため

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

〔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。
<p>(具体的意見)</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	

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

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 安芸バイパス	継続	
一般国道2号 東広島バイパス	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

(公 印 省 略)
広 路 計 第 4 6 号
令 和 3 年 1 2 月 1 日

国土交通省中国地方整備局長
多田 智 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 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 号で意見照会のあ
っ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。

