

一般国道 2 号 広島南道路

一般国道 2 号 広島南道路（木材港西～廿日市）

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	14.8km
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670kmの主要幹線道路である。 広島南道路は、広島県安芸郡海田町日の出町と広島市西区商工センター4丁目を結ぶ延長14.8kmの道路である。 事業目的は、広島市中心部の通過交通を適切に処理し、渋滞緩和・交通安全の確保を図るとともに、港湾を拠点とする物流の効率化を図るものである。					
H元年度事業化		S63年度都市計画決定 (H19年度変更)		H2年度用地着手	
全体事業費		約4,574億円	事業進捗率 (R8年3月末時点)	約74%	供用済延長 13.5km
計画交通量		8,600台／日～67,400台／日			
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用	総便益	基準年
	(事業全体)	(事業全体)	(残事業)/(事業全体) 2,144/15,319億円	(残事業)/(事業全体) 5,204/20,985億円	令和7年
	1.4(1.2) [4%]	5.0%	事業費：1,915/14,191億円	走行時間短縮便益：4,646/18,030億円	
	参考 1.9(1.5) [2%]	(4.7%)	維持管理費：228/887億円	走行経費減少便益：490/2,467億円	
	2.4(1.8) [1%]		更新費：0.96/241億円	交通事故減少便益：68/488億円	
(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)	(残事業)	
参考 2.4(2.2) [4%]	12.2%		交通量	交通量	
3.4(3.3) [2%]	(9.0%)		事業費	事業費	
4.1(4.1) [1%]			事業期間	事業期間	
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。					
・廿日市市から広島駅へのアクセス向上が見込まれる。					
・廿日市市から広島空港へのアクセス向上が見込まれる。					
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【29分→28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【1.59km/km ² →1.62km/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(R6来島者数：485万人/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【27分→25分】短縮される。					
⑦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。					
⑧地球環境の保全					
・CO ₂ 排出量が1.6%削減される【3,261.7千t-CO ₂ /年→3,210.3千t-CO ₂ /年】。					
⑩生活環境の改善・保全					
・NOx排出量が2.2%削減される【7,558.8t-NO/年→7,389.5t-NO/年】。					
・SPM排出量が2.6%削減される【391.9t/年→381.6t/年】。					
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2021(令和3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。近年は広島西飛行場跡地利用計画など新たな交通需要が予想されており、商工センター～木材港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や木材港西～廿日市間等の着実な事業推進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～木材港西間の整備方針を決定し、早急に事業化を実現するなど、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。	
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）や安芸バイパス（八本松西 IC～瀬野西 IC）、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7年度末で事業全体の進捗率は約88%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	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	
The map illustrates the Hiroshima South Road project, showing the route from the port area (木材港西) to the city center (廿日市). Key sections include the port area (L=1.5km), the city center (L=14.8km), and the port area (L=23.3km). The map also shows the surrounding infrastructure, including the JR San'yō Main Line, the Hiroshima Bay Expressway, and the Hiroshima Bay Expressway Interchange. The map is divided into three main sections: the port area, the city center, and the port area. The port area section (L=1.5km) includes the port area and the city center. The city center section (L=14.8km) includes the city center and the port area. The port area section (L=23.3km) includes the port area and the city center. The map also shows the surrounding infrastructure, including the JR San'yō Main Line, the Hiroshima Bay Expressway, and the Hiroshima Bay Expressway Interchange.	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、東広島廿日市道路を対象とした場合、()書きの値は事業化区間にした場合の費用便益分析結果。

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(木材港西～廿日市)			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:広島廿日市市木材港南 至:広島県廿日市市地御前北一丁目					延長	1.5km				
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670kmの主要幹線道路である。 一般国道2号広島南道路(木材港西～廿日市)は、広島県廿日市市木材港南から廿日市市地御前北一丁目に至る延長約1.5kmの道路である。 事業目的は、地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部を形成し、広島都市圏の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、地域経済活動の支援等を図るものである。											
R4年度事業化			H9年度都市計画決定 (H19年度変更)		R6年度用地着手		工事未着手				
全体事業費		約400億円		事業進捗率 (R8年3月末時点)		約2%		供用済延長	0.0km		
計画交通量		4,600台/日～6,100台/日									
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		(残事業)/(事業全体)		総便益		(残事業)/(事業全体)	基準年	
	(事業全体)	(事業全体)	2,144/15,319億円		5,204/20,985億円						
	1.4(0.4) [4%]	5.0%	(事業費: 1,915/14,191億円)		走行時間短縮便益: 4,646/18,030億円						
	1.9(0.6) [2%]	(-0.4%)	維持管理費: 228/ 887億円		走行経費減少便益: 490/ 2,467億円					令和7年	
	2.4(0.7) [1%]		更新費: 0.96/ 241億円		交通事故減少便益: 68/ 488億円						
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)		(残事業)					
	2.4(0.5) [4%]	12.2%		交通量	B/C=1.3～1.5(±10%)		交通量	B/C=2.1～2.8(±10%)			
3.4(0.6) [2%]	(-0.2%)	事業費		B/C=1.4～1.4(±10%)		事業費	B/C=2.2～2.7(±10%)				
(参考)	4.1(0.8) [1%]		事業期間	B/C=1.4～1.4(±20%)		事業期間	B/C=2.3～2.6(±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 ・廿日市ICから広島港(国際拠点港湾)への所要時間が9分短縮【29分→20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【2.01km/km2→2.08km/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」の一部として位置づけ ⑤個性ある地域の形成 ・宮島(R6来島者数:485万人/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 ・広島市役所から三次救急医療機関(広島総合病院)への所要時間が3分【37分→34分】短縮される。 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 ・CO2排出量が0.1%削減される【1,851.3千t-CO2/年→1,849.1千t-CO2/年】 ⑩生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が0.2%削減される【4,106.1t-NO/年→4,097.6t-NO/年】 ・SPM排出量が0.2%削減される【215.3t/年→214.9t/年】 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2021(令和3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。近年は広島西飛行場跡地利用計画など新たな交通需要が予想されており、商工センター～木材港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。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・広島港出島地区国際海上コンテナミナル整備事業 令和4年度新規事業化。
- ・西条バイパス(下三永～八本松)4車線化 令和5年度新規事業化。
- ・令和5年3月19日に、東広島廿日市道路の一部である東広島・安芸バイパスが全線開通し、広域道路ネットワークの整備が進んでいる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和7年度末で事業全体の進捗率は約6%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

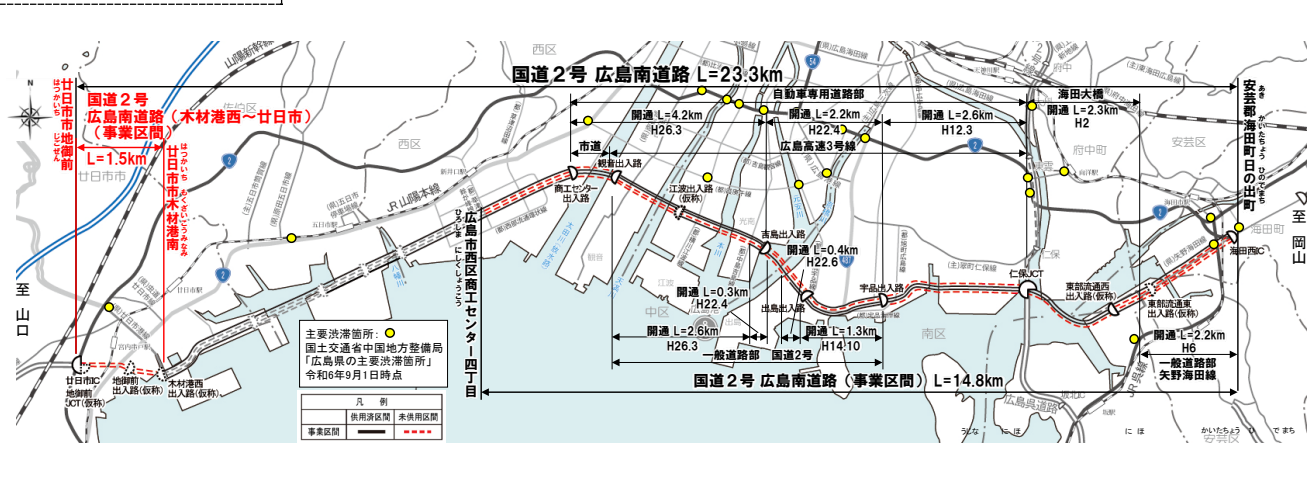
今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

対応方針 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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)
※B/Cの値は、東広島廿日市道路を対象とした場合、()書きの値は事業化区間にした場合の費用便益分析結果。

「事業再評価」

一般国道2号 ひろしまみなみ 広島南道路

一般国道2号 ひろしまみなみ 広島南道路(木材港西～廿日市) もくざいこうにし はつかいち

令和7年10月

国土交通省 中国地方整備局

1. 事業概要

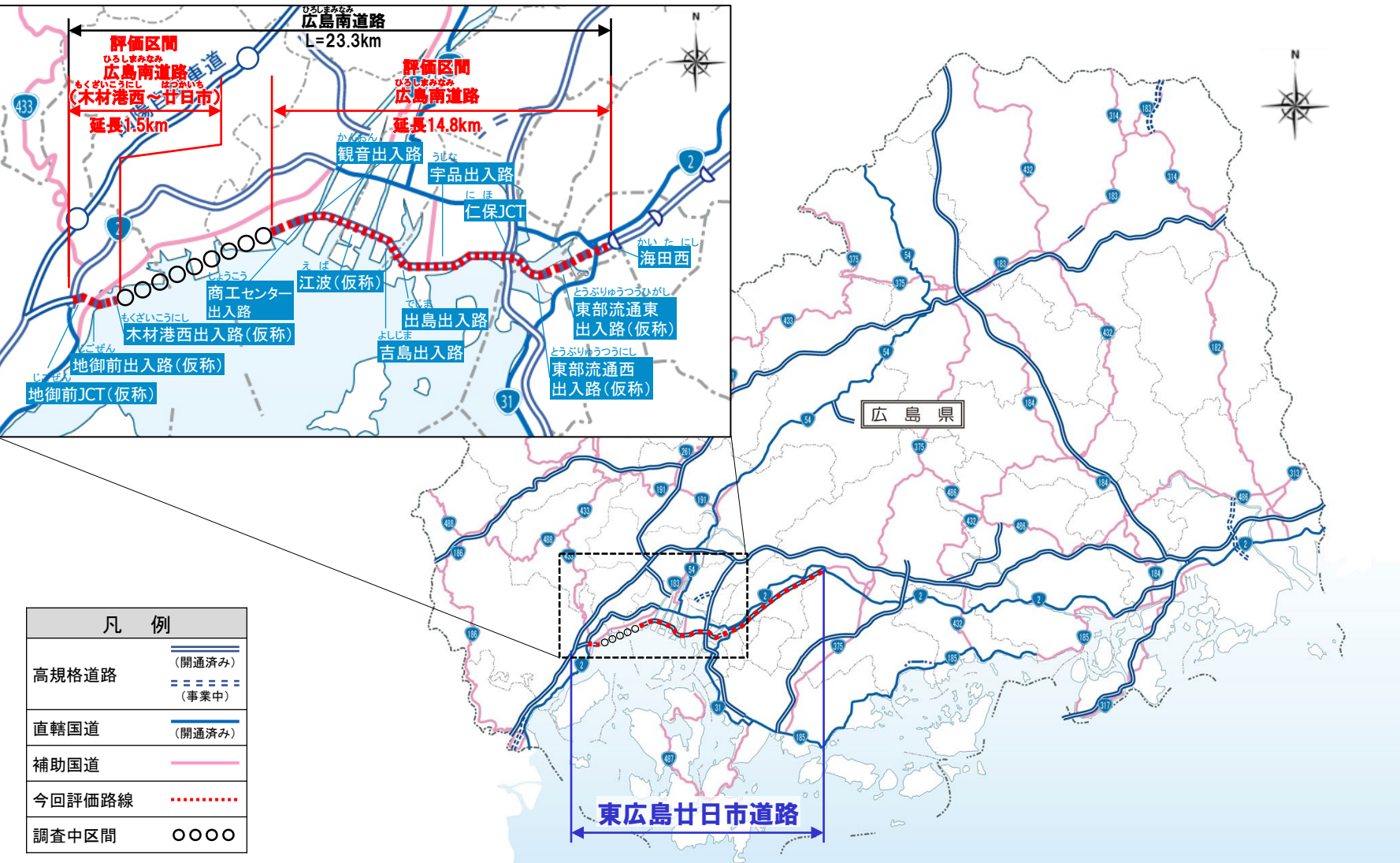
(1) 位置図

一般国道2号

広島南道路

ひろしまみなみ もくざいこうにし はつかいち
広島南道路(木材港西～廿日市)

- 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廿日市市地御前を結ぶ延長40.6km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	
高規格道路	(開通済み) ===== (事業中)
直轄国道	(開通済み)
補助国道	
今回評価路線	
調査中区間	oooo

ひろしまみなみ もくざいこうにし はつかいち
広島南道路(木材港西～廿日市)

2

(2) 事業目的と計画概要(広島南道路(木材港西～廿日市))

ひろしまみなみ
広島南道路

ひろしまみなみ もくざいこうにし はつかいち
広島南道路(木材港西～廿日市)

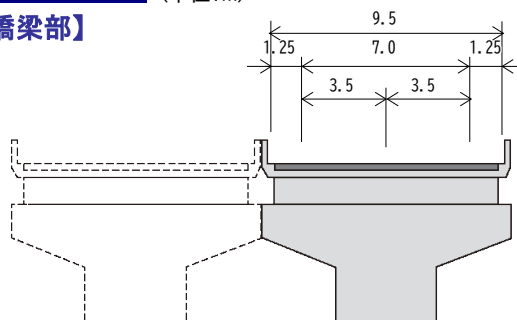
【目的】広島南道路(木材港西～廿日市)は、国道2号の渋滞緩和・交通安全の確保を図るとともに、港湾を拠点とする物流の効率化を図るものである。

計画概要

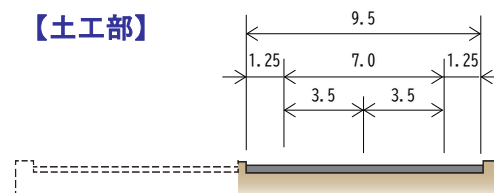
路線名	ひろしまみなみ 広島南道路（木材港西～廿日市） ひろしま はつかいち もくざいこうみなみ
起終点	起点：広島県廿日市市木材港南 終点：広島県廿日市市地御前北一丁目 ひろしま はつかいち じごぜんきた
計画延長	L=1.5km
道路規格 設計速度	第1種3級 （設計速度80km/h）
車線数	暫定2車線
都市計画決定	平成9年度
都市計画変更	平成19年度（太田川放水路渡河部の構造変更）
事業着手	令和4年度
用地着手年度	令和6年度
工事着手年度	工事未着手
事業費	400億円

(单位:m)

【橋梁部】



【土工部】



1. 事業概要
(3) 事業の経緯

一般国道2号 広島南道路
ひろしまみなみ もくざいこうにし はつかいち
広島南道路(木材港西～廿日市)

- ・平成元年に事業着手し、専用部は現在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いる。
- ・令和4年度に広島南道路(木材港西～廿日市)を新規事業化。



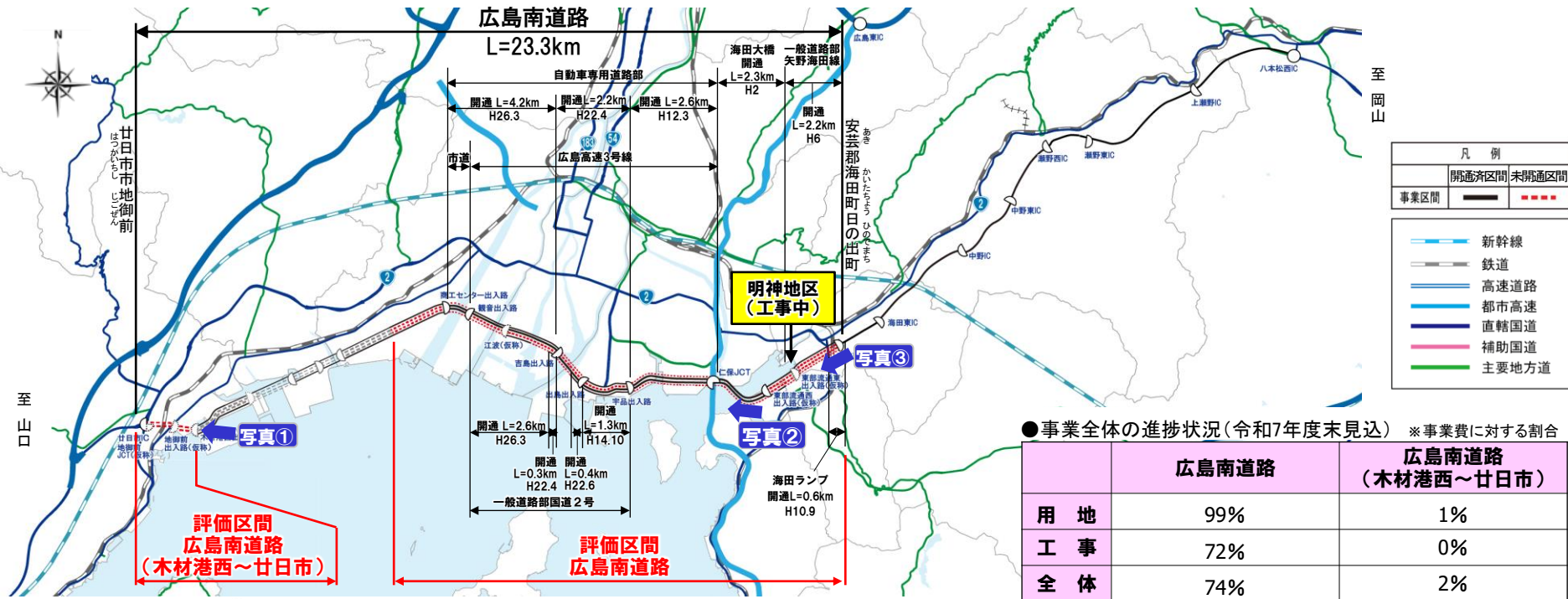
年度	区間	地御前～木材港南	木材港南～商工センター四丁目	商工センター四丁目～観音	観音～吉島	吉島～出島	出島～宇品	宇品～仁保JCT	仁保JCT～海田町日の出町
昭和63年度								都市計画決定	
平成元年度								事業着手	
平成2年度								用地着手・海田大橋 L=2.3km供用	
平成6年度									一般部(矢野海田線) L=2.2km開通
平成9年度		都市計画決定		都市計画決定・事業着手				広島高速3号線Ⅰ期 事業着手	
平成10年度				用地着手				工事着手	
平成11年度								広島高速3号線 L=2.6km開通	
平成14年度						広島高速3号線Ⅱ期 事業着手			
平成15年度						宇品地区一般部 L=1.3km開通			
平成19年度						中国地方整備局評価監視委員会にて、再評価を実施			
平成20年度						都市計画変更(太田川放水路渡河部の構造変更)			
平成20年度				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22年度						中国地方整備局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			
平成22年度						一般部 L=0.7km開通			
平成25年度						中国地方整備局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			
令和2年度						中国地方整備局評価監視委員会にて、再評価を実施			
令和4年度		事業着手				中国地方整備局評価監視委員会にて、再評価を実施			
令和6年度		用地着手							

1. 事業概要

(4) 事業の進捗状況

一般国道2号 広島南道路
ひろしまみなみ もくざいこうにし はつかいち
広島南道路(木材港西～廿日市)

・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。
令和4年度に木材港西～廿日市間を事業着手。また、明神地区で工事を推進している



【広島南道路 (木材港西～廿日市)】



【広島南道路】



【広島南道路】

2. 前回評価時からの主な周辺状況の変化

一般国道2号 広島南道路
ひろしまみなみ もくざいこうにし はつかいち
広島南道路(木材港西～廿日市)

- ・広島南道路の沿線地域では、近年産業用地開発が進み企業が進出。
- ・また、臨海エリアにおいて港湾事業や物流拠点の整備が進められるなど、更なる民間開発を誘発・促進が期待される。

広島南道路沿線の周辺状況



① 広島港出島地区国際海上コンテナターミナル整備事業(出島地区)

➢ 岸壁延長の不足に対応したターミナル整備を行い、コンテナ船の大型化や新規就航を可能とすることで、背後企業の増産に伴う貨物需要に対応。

➢ R4年度～R7年度を予定

出典: 広島港湾・空港整備事務所HP

② 広島港ふ頭再編改良事業(宇品地区)

➢ 近年の自動車運搬船の大型化への対応、大規模地震災害に対応した耐震強化岸壁の不足等に対応するため、岸壁を改良。

➢ H27年度～R7年度を予定

出典: 広島港湾・空港整備事務所HP

③ 五日市地区港湾整備事業

➢ 岸壁や埠頭用地、港湾関連用地、工業用地等を整備中

出典: 広島県HP

④ 臨港道路廿日市草津線整備事業

➢ 臨港道路廿日市草津線は、延長約2.9kmの4車線道路であり、広島南道路を構成する道路の一部として整備。

➢ H29.2.19に一部1.6km区間が4車線化供用

出典: 広島県HP

⑤ 多目的スポーツ広場(西飛行場跡地)

➢ 広島西飛行場跡地利用計画におけるスポーツ・レクリエーションゾーンに、県大会以上の大会が開催できる施設を整備

➢ R7.3供用

出典: 広島市HP

⑥ 平良丘陵開発土地地区画整理事業

➢ 観光・交流施設用地、工業施設要諦、道路・公園等の公共施設等の整備を計画

➢ R9.3造成工事竣工予定 R11.3 事業完了予定

➢ 施工面積: 約70ha

出典: 廿日市市HP

⑦ 広島イノベーション・テクノ・ポート【完売】
広島イノベーション・テクノ・ポートII【分譲中】
(事業者: 大和ハウス工業㈱)

➢ 広島西飛行場跡地利用計画における産業エリアに企業立地が進む。広島イノベーション・テクノ・ポートは完売。広島イノベーション・テクノ・ポートIIも分譲が進められている。

➢ 事業面積: 広島イノベーション・テクノ・ポート約9.8ha
広島イノベーション・テクノ・ポートII約7.9ha

出典: 大和ハウス工業株式会社HP

⑧ コネクトパーキング宮島

➢ 物流関連車両の中継輸送拠点を整備

➢ R5年度事業化

➢ 廿日市市佐方地区の国道2号・西広島バイパスに近接する地点

出典: 広島国道事務所HP

(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: 企業活動の支援



整備効果①: 物流の速達性・確実性の確保

②: 地域経済活動の支援



整備効果②: 産業拠点から高速道路へのアクセス向上

③: 救急医療活動の支援



整備効果③: 高次医療施設への救急搬送活動の向上

3. 事業の必要性

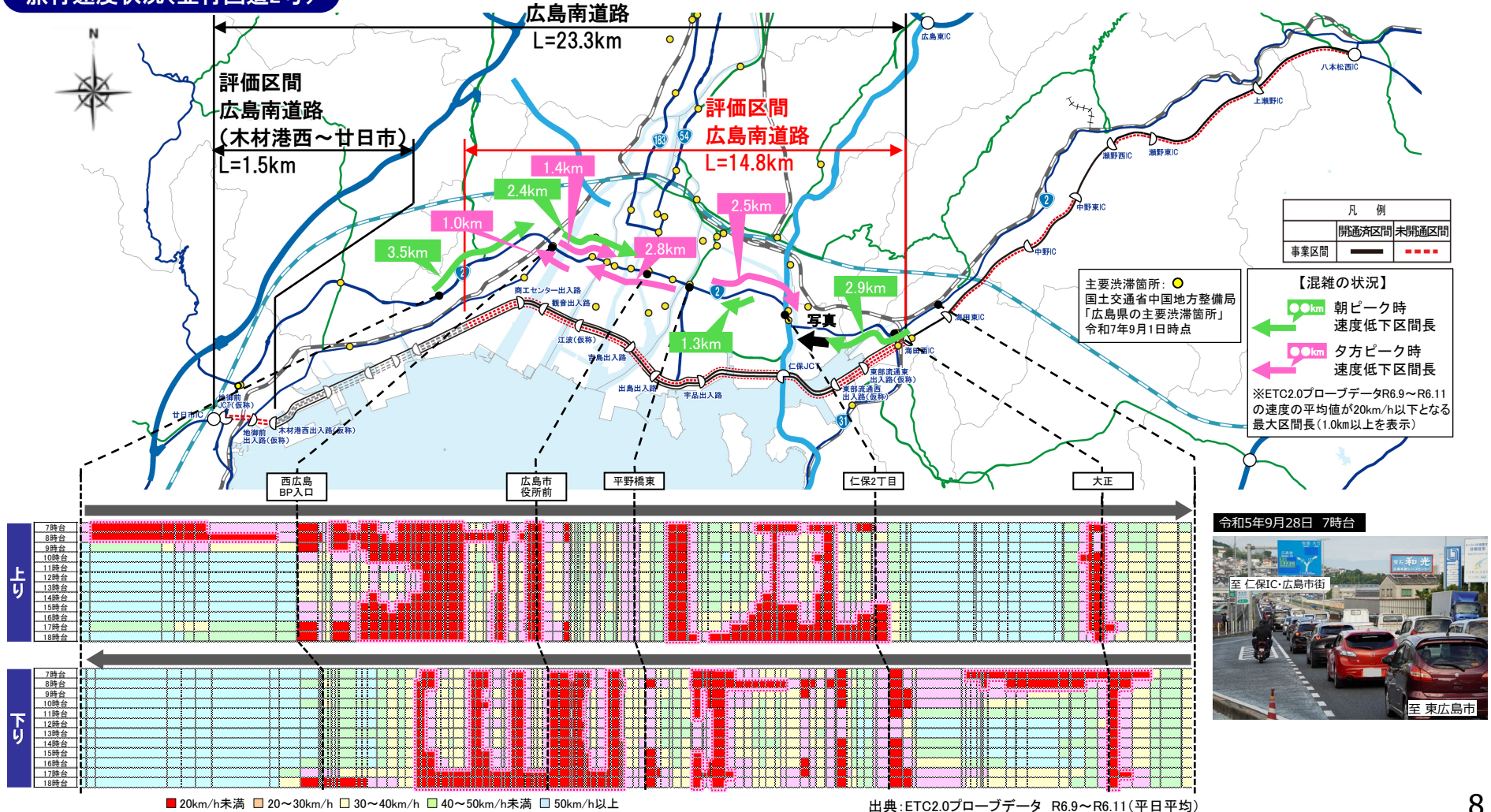
(1) 現状の課題(広島南道路)

一般国道2号 広島南道路
ひろしまみなみ 木くざいこうにし はつかいち
広島南道路(木材港西～廿日市)

課題①並行路線等の交通混雑

- ・広島市内中心部の国道2号では、慢性的な交通混雑が発生している。
- ・特に、広島市役所前や仁保二丁目交差点等の広島市内中心部において1.0km以上の速度低下が複数箇所発生している。
- ・広島南道路の整備により、交通分散が図られることによる緩和が期待される。

旅行速度状況(並行国道2号)



(1) 現状の課題(広島南道路(木材港西～廿日市))

ひろしまみなみ
広島南道路

ひろしまみなみ もくざいこうにし はつかいち
広島南道路(木材港西～廿日市)

- ・広島市内中心部の国道2号では、約35,000台/12h以上と交通量が多く慢性的な交通混雑が発生している。
- ・上平良交差点等を先頭に約0.9kmにわたる速度低下が発生している。
- ・広島南道路(木材港西～廿日市)の整備により、交通分散が図られることによる渋滞の緩和が期待される。

上平良交差点の渋滞状況



写真① R7.5.22(火) 8時台



写真② R7.5.22(木) 17時台

旅行速度データ：
ETC2.0プローブデータ（R6.4～R7.3平日）

3. 事業の必要性

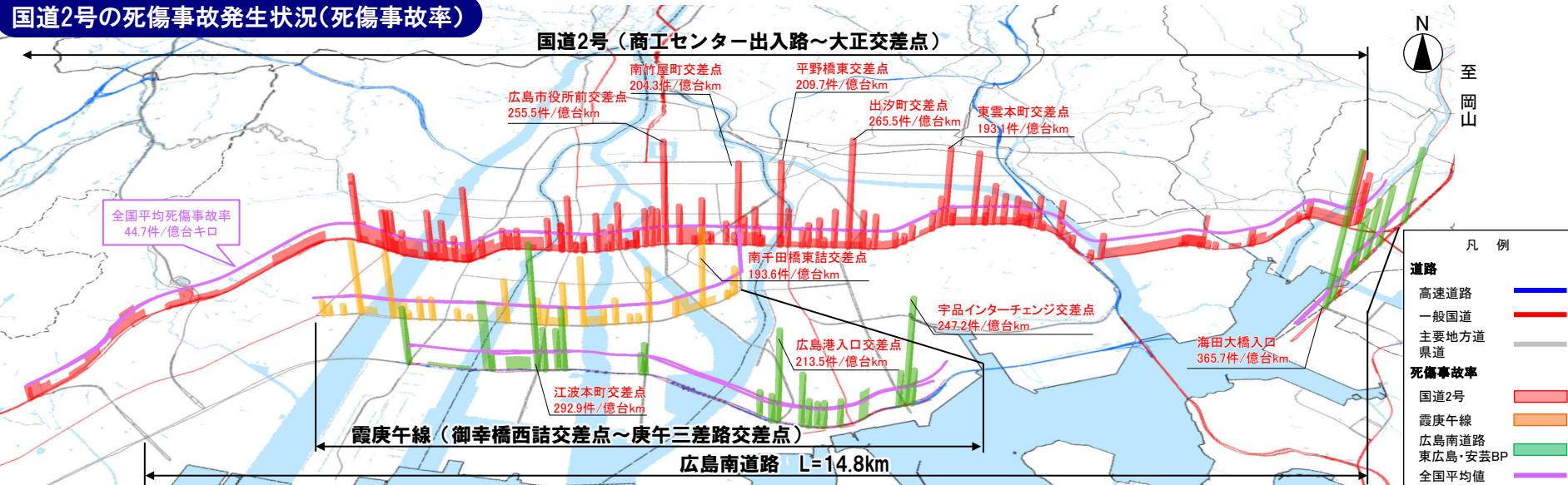
(1) 現状の課題(広島南道路)

一般国道2号 広島南道路
 ひろしまみなみ もくざいこうにし はつかいち
 広島南道路(木材港西～廿日市)

課題②並行路線等の交通事故

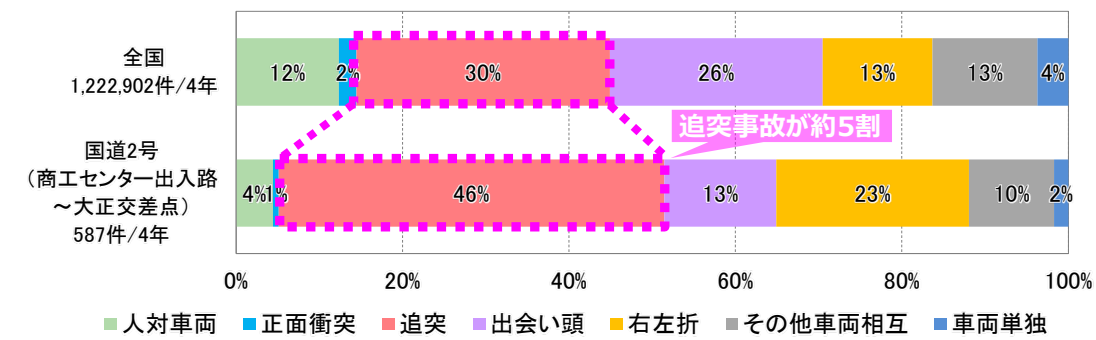
- ・広島南道路に並行する国道2号で発生した死傷事故は、渋滞等に起因する追突が約5割を占める。
- ・広島南道路の一部供用開始以降、並行路線での死傷事故件数は減少傾向にあり、広島南道路が死傷事故の減少に寄与している。更なる広島南道路の整備により適切な交通分担や円滑な交通が確保され、死傷事故の減少が期待される。

国道2号の死傷事故発生状況(死傷事故率)



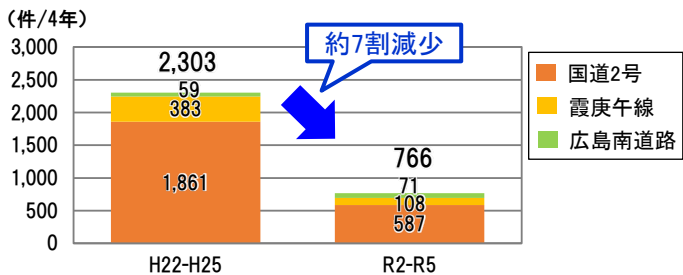
出典: 交通事故・道路統合データベース(R2-R5)、交通統計(全国平均死傷事故率はR5)

事故類型



出典: 交通事故・道路統合データベース(R2-R5)、全国は交通統計(R2-R5)

広島南道路の並行路線における死傷事故件数



(国道2号: 商工センター出入路～大正交差点C
 霞庚午線: 御幸橋西詰交差点～庚午三差路交差点
 広島南道路: 一般道開通区間)

出典: 交通事故・道路統合データベース(H22-H25,R2-R5)

3. 事業の必要性

(1) 現状の課題(広島南道路(木材港西～廿日市))

一般国道2号

ひろしまみなみ
広島南道路

ひろしまみなみ もくざいこうにし はつかいち
広島南道路(木材港西～廿日市)

課題② 並行路線等の交通事故

- 廿日市ICアクセス経路上には事故危険区間が存在。死傷事故率は、廿日市港線の木材港南2番付近では1204.9件/億台キロ、国道2号の宮内交差点では143.9件/億台キロとなっているなど、全国平均の大幅に上回る地点が複数ある。
- 事故類型では、速度低下に起因すると考えられる追突事故の割合が約6割を占め、安全性に課題。
- 広島南道路(木材港西～廿日市)の整備により適切な交通分担や円滑な交通が確保され、死傷事故減少が期待される。

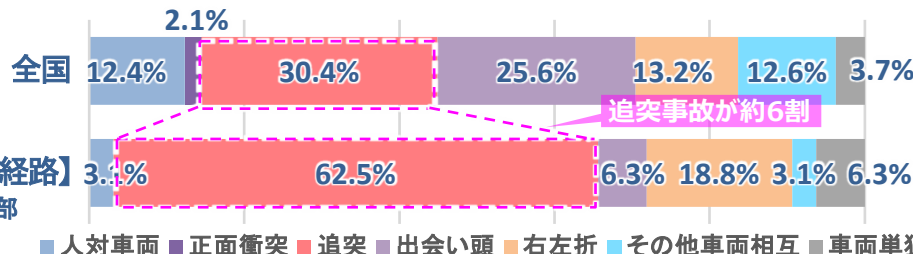
死傷事故率



資料：死傷事故率、死亡事故発生箇所/ITARDAデータ(R2～R5)
全国平均/令和6年度交通統計掲載のR5年の値
事故危険区間/事故ゼロプランR7.3



廿日市ICアクセス経路の事故型類型



資料：ITARDAデータ(R2～R5)
全国平均/令和5年度交通統計掲載のR5年の値
廿日市ICアクセス経路/西広島バイパス平面部、
(一)廿日市港線

3. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果(広島南道路)

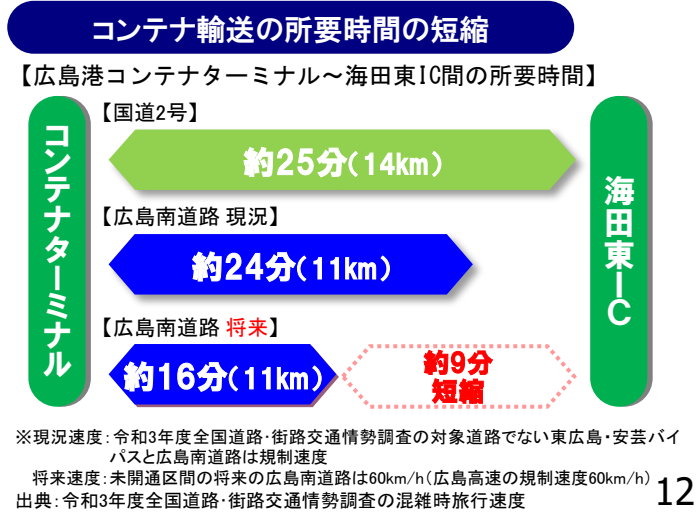
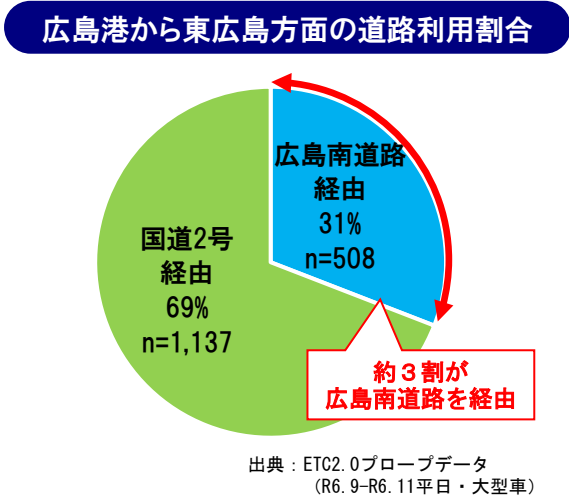
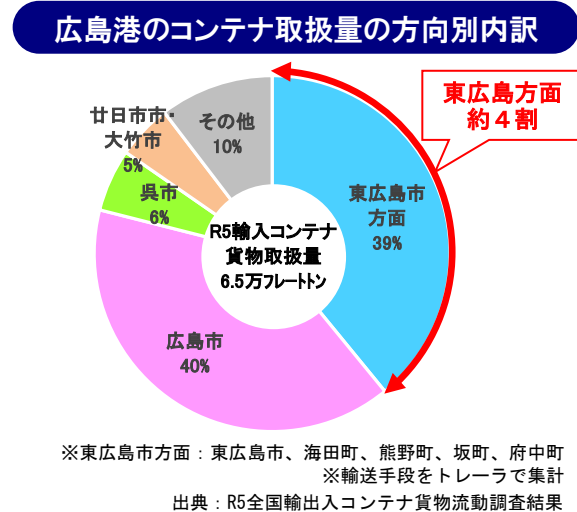
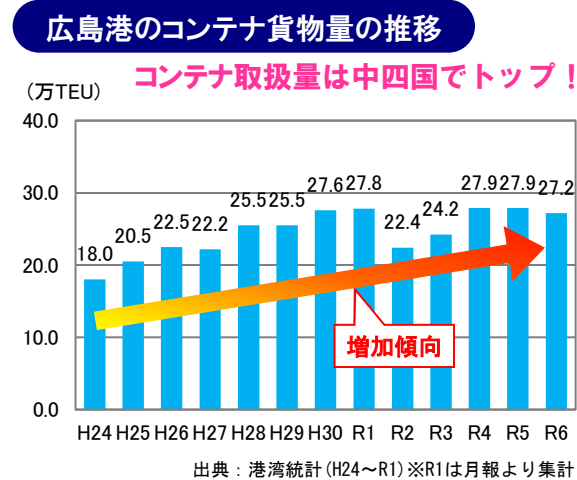
一般国道2号

ひろしまみなみ
ひろしまみなみ
広島南道路(木材港西～廿日市)

はつかいち

①企業活動の支援(物流の速達性・確実性の確保)

- ・広島港のコンテナ貨物量は増加傾向にあり、東広島方面との結びつきは約3割と高い。
- ・広島港に陸揚げされたコンテナを東広島方面へ輸送する際、約3割は広島南道路(明神地区)を経由しているが、未整備区間による移動時間のロスが有り、安定した輸送の支障となっている。
- ・広島南道路の整備より、安定輸送による物流効率化が期待される。



(2) 道路整備により期待される効果(広島南道路(木材港西～廿日市))

ひろしまみなみ
広島南道路

ひろしまみなみ もくざいこうにし はつかいち
広島南道路(木材港西～廿日市)

- ・産業施設が集積する広島南道路沿線の臨海部では、近年産業用地開発が進み企業が進出。木材港と廿日市IC間は広島南道路にとってミッシングリンク箇所であり、物流活動の阻害が発生。
- ・当該道路の整備により、高速ICへのアクセス性が向上し、物流活動の効率化が図られ、地域経済活動を支援。

[illegible]

(事業数)

期	事業数
H13	3,667
H21	4,111
H26	4,171

資料：H13事業所・企業統計
H21・H26経済センサス基礎調査

資料：H13事業所・企業統計
H21・H26経済センサス基礎調査

工業用地
資料: 国土数値情報 工業用地データ

広島南道路沿線臨海部に近年
 立地した主な産業施設
 ● 物流施設 ● 工場
 ● 大規模商業施設
 ※H27年以降に立地した施設を対象
 産業用地等開発
 開発予定の施設

(兆円)

Year	Number of Employees (Billion Yen)
H21	2.5
H22	2.9
H23	2.9
H24	2.9
H25	3.0
H26	3.5
H27	4.1
H28	4.0
H29	4.2
H30	4.2
R1	4.0
R2	3.7
R3	3.7
R4	4.2

※従業員4人以上の事業所(～R2)、全事業所(R3～)
※広島都市圏：広島市・廿日市市・府中町・海田町・熊野町・坂町
出典：工業統計調査、経済センサス活動調査、経済構造実態調査

方向	最短	ばらつき	最長
朝ピーク (東行)	5分	3分	7分
夕ピーク (西行)	6分	7分	12分

出典:ETC2.0プローブデータ(R6年9月 平日)
 朝ピーク 7.8時台 夕ピーク 17.18時台

3. 事業の必要性

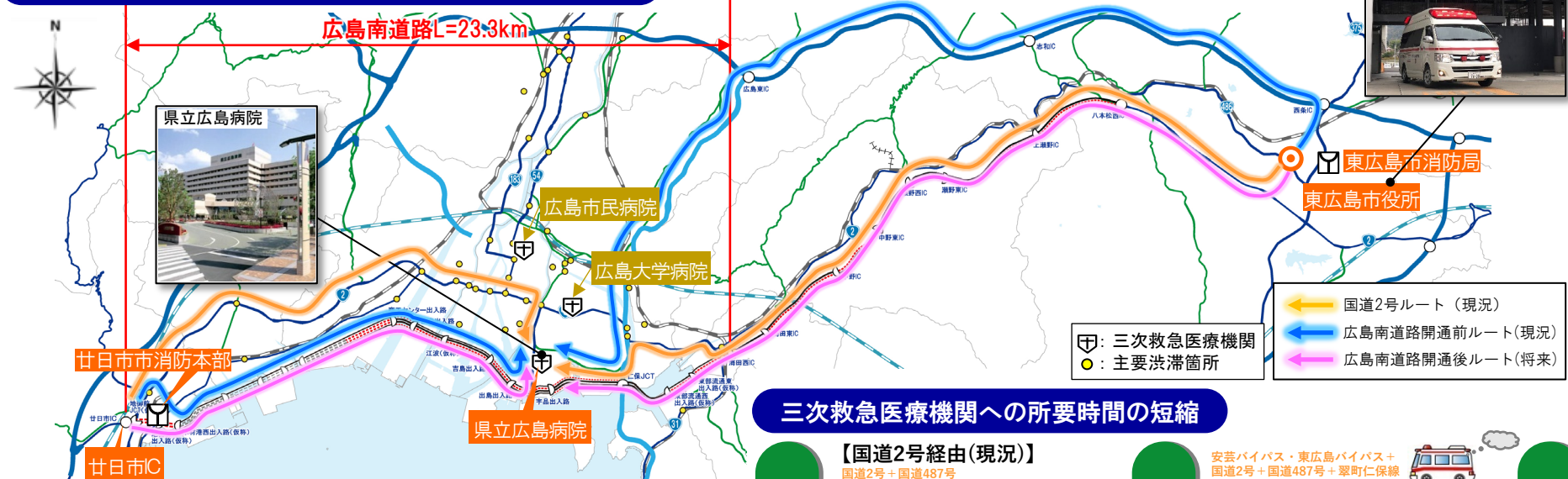
(2) 道路整備により期待される効果(広島南道路)

一般国道2号 広島南道路
ひろしまみなみ もくざいこうにし はつかいち
広島南道路(木材港西～廿日市)

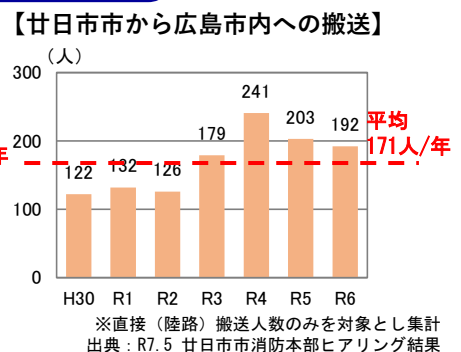
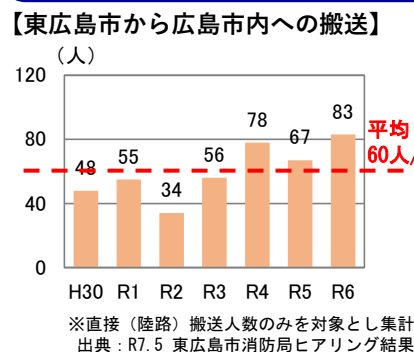
③救急医療活動の支援

- ・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。
- ・また、廿日市市から広島市内の三次救急医療機関への搬送件数は平均171人/年であり、迅速な搬送が求められている。
- ・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。

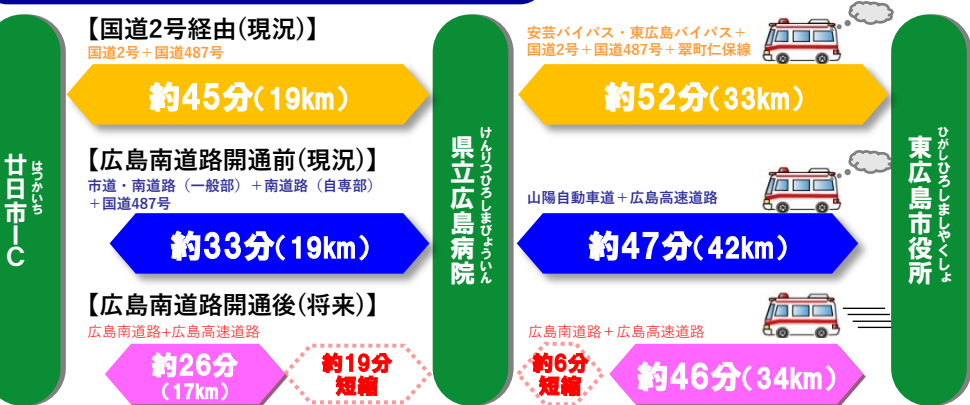
三次救急医療機関(県立広島病院)への救急搬送ルート



広島市内三次救急医療機関への搬送実績



三次救急医療機関への所要時間の短縮



※現況速度:令和3年度全国道路・街路交通情勢調査の対象道路でない東広島・安芸バイパスと広島南道路は規制速度
将来速度:未開通区間の将来の広島南道路は60km/h(広島高速の規制速度60km/h)
出典:令和3年度全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度

4. コスト増加の要因（広島南道路）

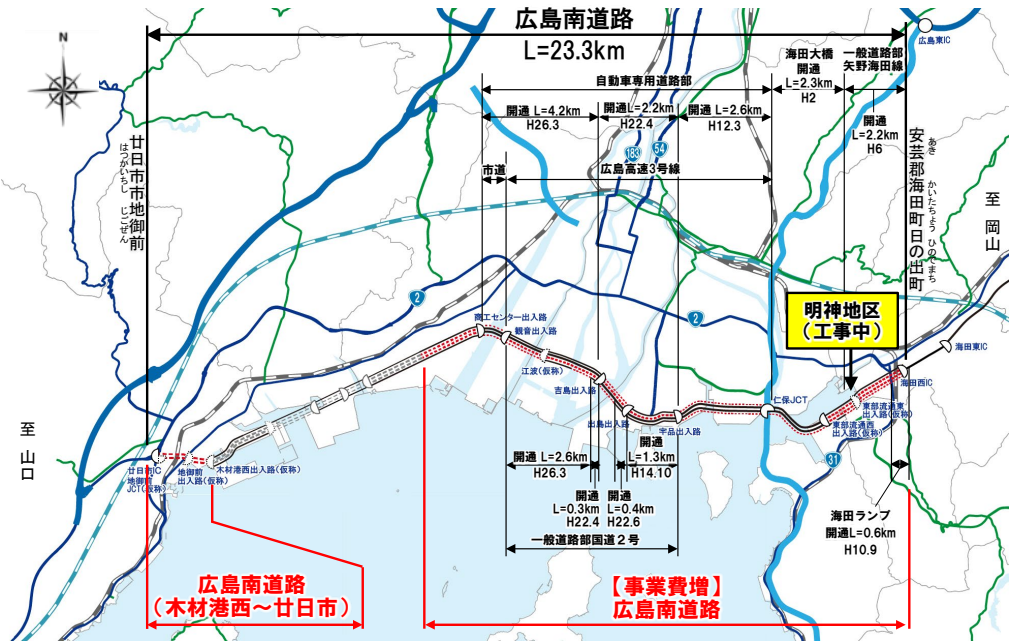
一般国道2号 広島南道路
ひろしまみなみ もくざいこうにし はつかいち
広島南道路(木材港西～廿日市)

●広島南道路 総事業費(増額後): 4,574億円(当初4,124億円) 今回増額: 450億円 (約11%増)

■事業箇所の概要



広島南道路
起終点 : 広島県安芸郡海田町日の出町～
広島市西区商工センター4丁目
延長 : 14.8km
全体事業費 : 4,124億円⇒4,574億円



■増額要因一覧表

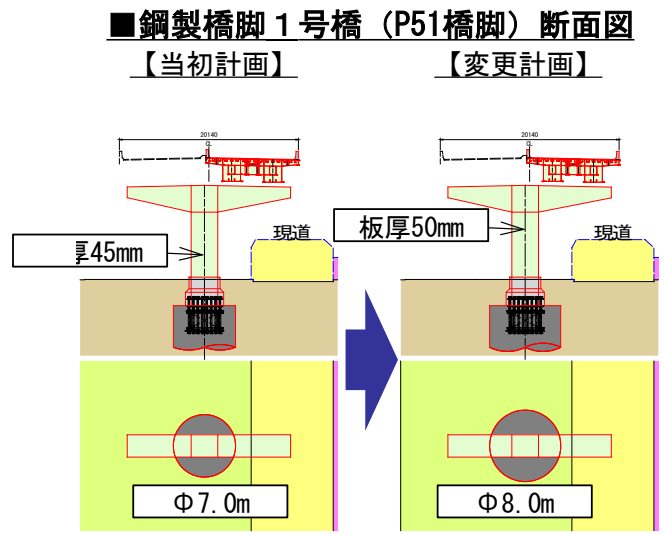
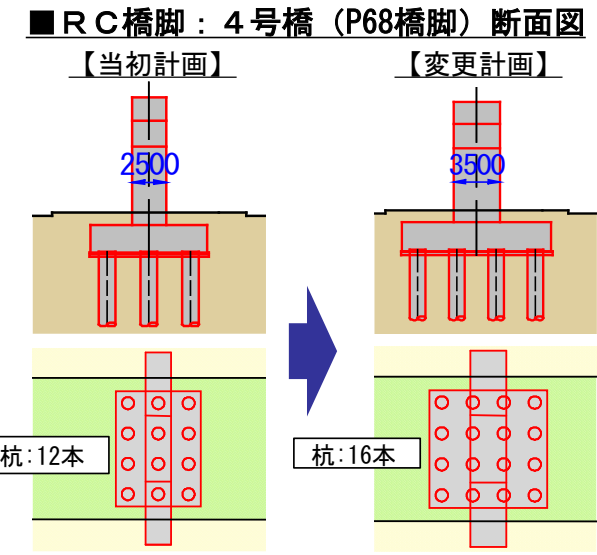
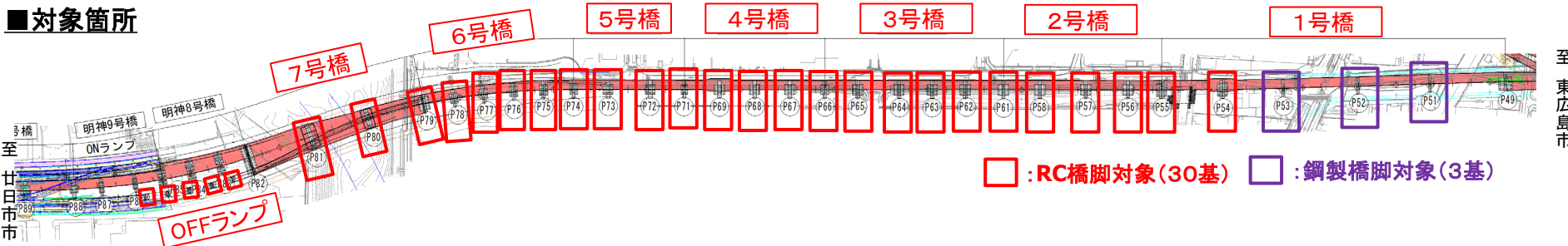
項目	増額	備考
(1)道路橋示方書の改訂による構造変更 ・設計水平震度の変更による見直し	88億円	
(2)供用中の道路上の架設工事の見直し	66億円	
(3)仮栈橋の変更	24億円	
(4)残土処分等の追加による増加	10億円	
(5)労務・物価上昇による増加	262億円	
合 計	450億円	

4. コスト増加の要因（広島南道路）

(1)道路橋示方書改定による構造変更(設計水平震度の変更による見直し)

約88億円の増額

●道路橋示方書が改訂(H24.3)され、設計水平震度が変更となったことにより、基礎や下部工本体規模が増大した。



- <内訳>
- ・RC橋脚
1～7号橋、ランプ橋 30基 ⇒約66億円増
 - ・鋼製橋脚【1号橋】
P51橋脚 ⇒約6億円増
P52橋脚 ⇒約8億円増
P53橋脚 ⇒約8億円増
合計 約88億円増加

設計水平震度増加で水平力と曲げモーメントが大きくなり、柱厚や杭本数増加。

H 8 示方書
(設計当時)

		地域別補正係数 Cz	設計水平震度					
			標準値kh ₀			設計水平震度		
			地盤種別			地盤種別		
B地域		I 種	II 種	III 種	I 種	II 種	III 種	
L1地震動		0.85	0.20	0.25	0.30	0.17	0.21	0.26
L2地震動	タイプⅠ	0.85	0.70	0.85	1.00	0.60	0.72	0.85
	タイプⅡ	0.85	2.00	1.75	1.50	1.70	1.49	1.28

H 2 4 示方書
以降

		地域別 補正係数 Cz	設計水平震度					
			標準値kh ₀			設計水平震度		
			地盤種別			地盤種別		
			B2地域	I種	II種	III種	I種	II種
L1地震動		0.85	0.20	0.25	0.30	0.17	0.21	0.26
L2地震動	タイプⅠ	1.00	1.40	1.30	1.20	1.40	1.30	1.20
	タイプⅡ	0.85	2.00	1.75	1.50	1.70	1.49	1.28

※レベル2地震動（タイプI）の設計水平震度は0.85→1.20（約1.4倍）に増加

至 東広島市

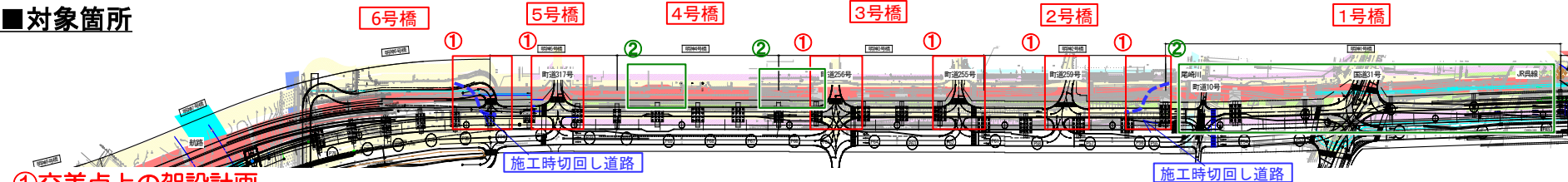
4. コスト増加の要因（広島南道路）

(2) 橋梁架設計画の見直し

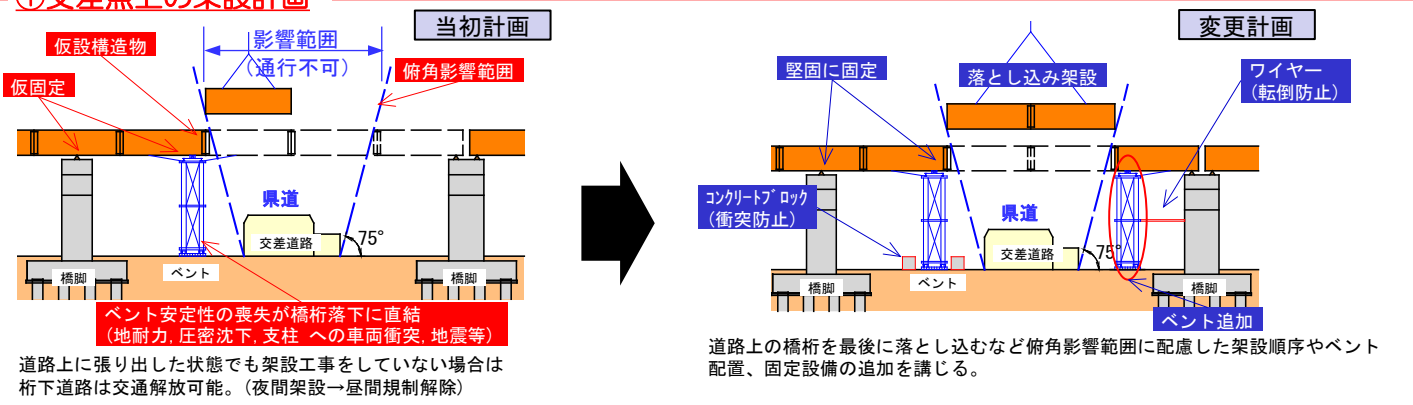
約66億円の増額

- 当初、架設作業時の影響範囲(俯角75度)に入る県道・側道の通行止めを行い、架設を行う予定であった。
- 平成28年度に発生した新名神高速道路の橋桁落下事故を受け、供用中道路の安全性が向上する架設計画へ見直しを行ったことにより、架設費用や規制費が増加となった。

■対象箇所



①交差点上の架設計画

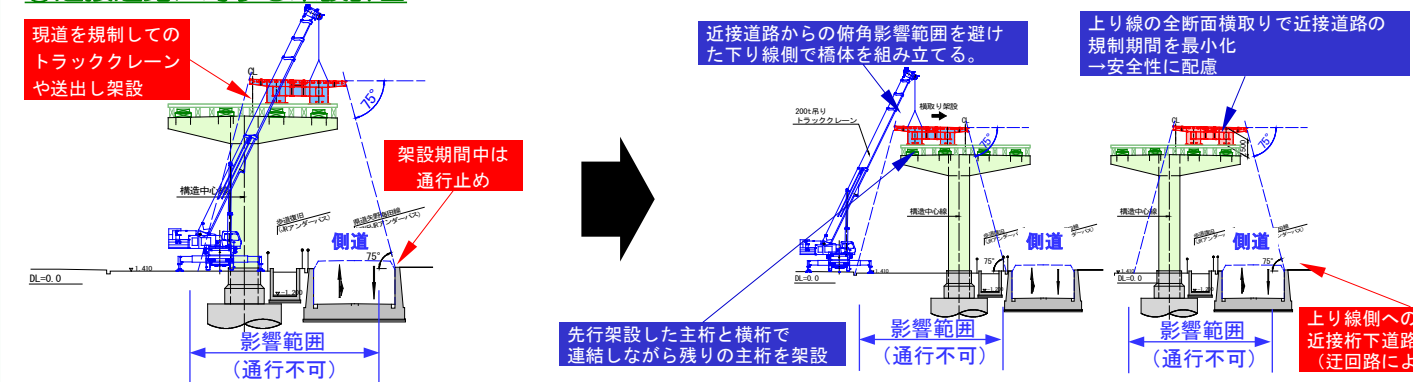


【新名神高速道路の橋桁落下事故
平成28年4月22日



落下桁

②近接道路に対する架設計画



供用中の道路上空における安全確保

<架設費の内訳>	
■当初計画	合計 約53億円
・架設費	約45億円
・規制費	約 8億円
■変更計画	合計 約119億円
・架設費	約100億円
・規制費	約 19億円
合計 約66億円増加	

※架設費には仮設材材料、重機リース費を含む

4. コスト増加の要因（広島南道路）

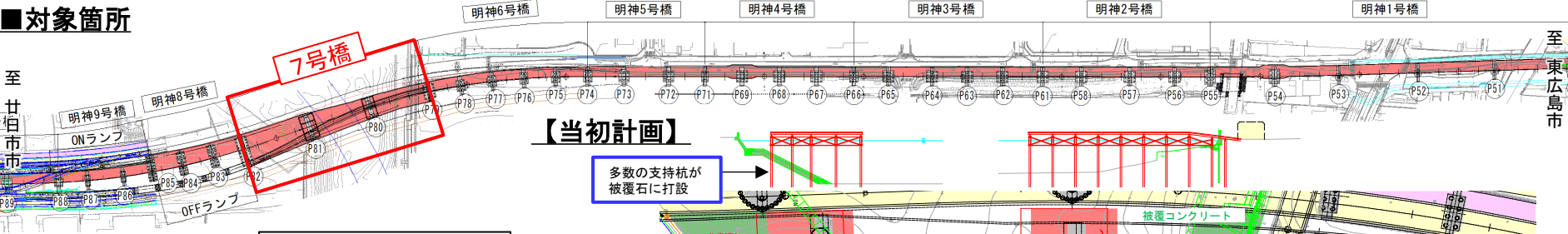
一般国道2号 広島南道路
ひろしまみなみ むくざいこうにし はつかいち
広島南道路(木材港西～廿日市)

(3) 仮栈橋の変更

約24億円の増額

●7号橋施工時に必要な仮栈橋について、関係機関との調整により、護岸及び被覆石、被覆コンクリートへ影響させない構造とする必要が生じ、仮栈橋規模の拡大が生じた。

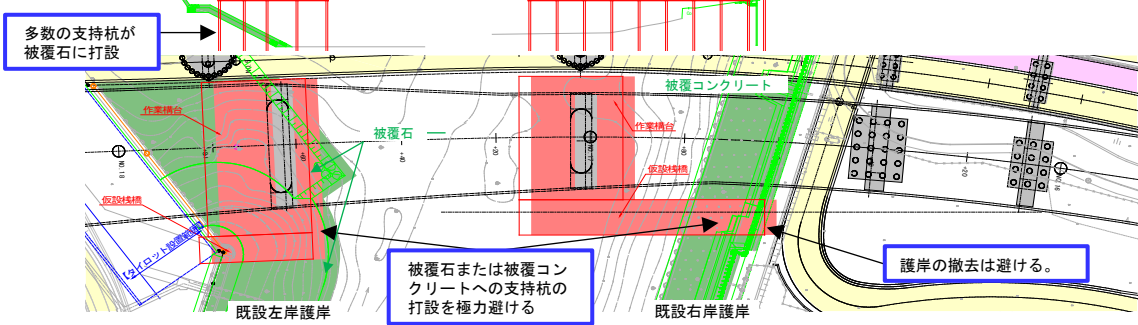
■対象箇所



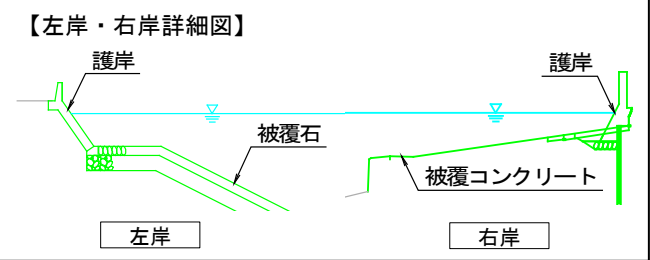
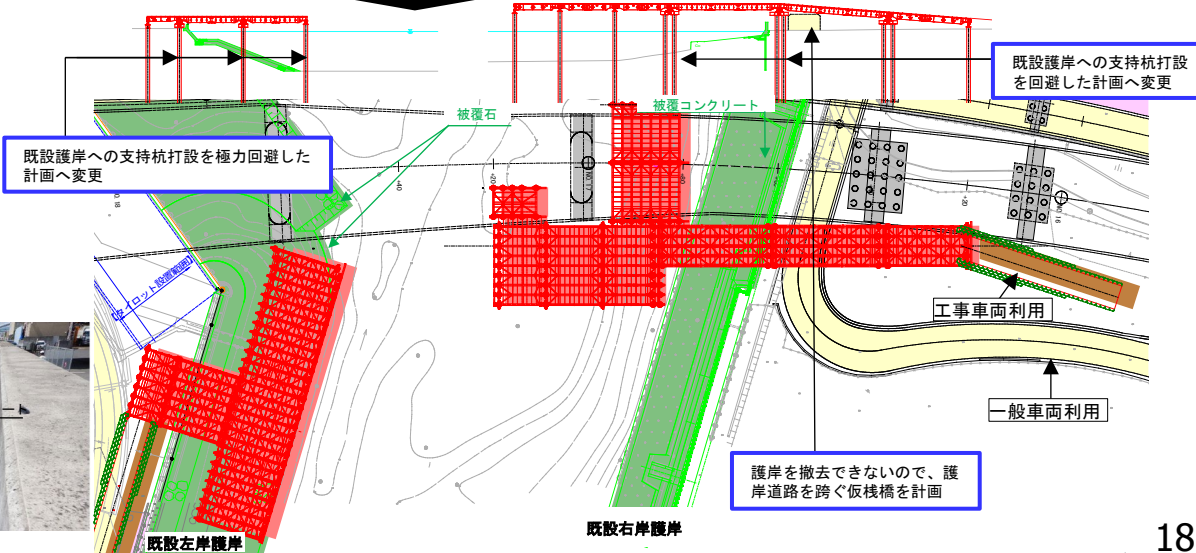
【対策の内訳】

■当初 仮栈橋・作業構台
1,900m2 約10億円
■変更 仮栈橋・作業構台
2,600m2 約34億円
合計 約24億円増加

【当初計画】



【変更計画】



【現地状況写真】

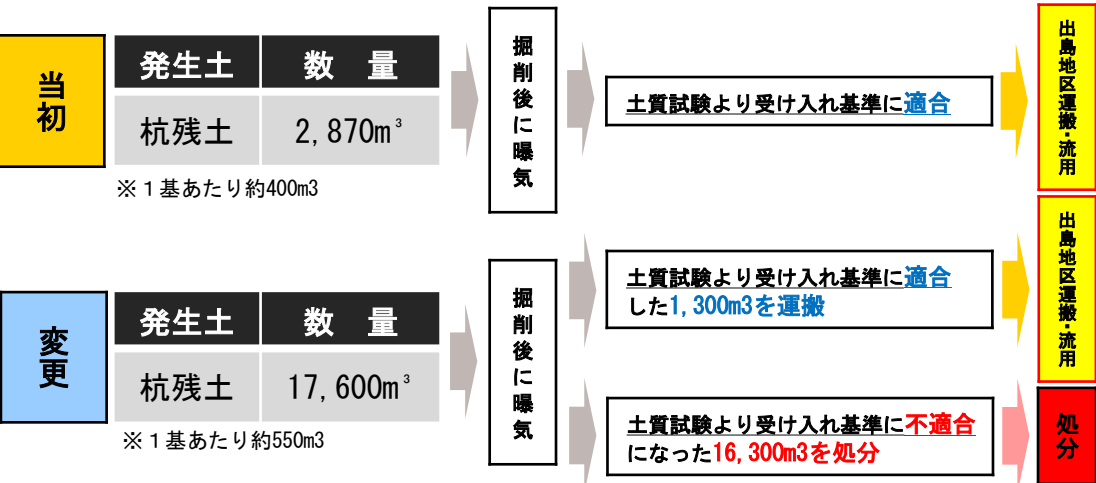
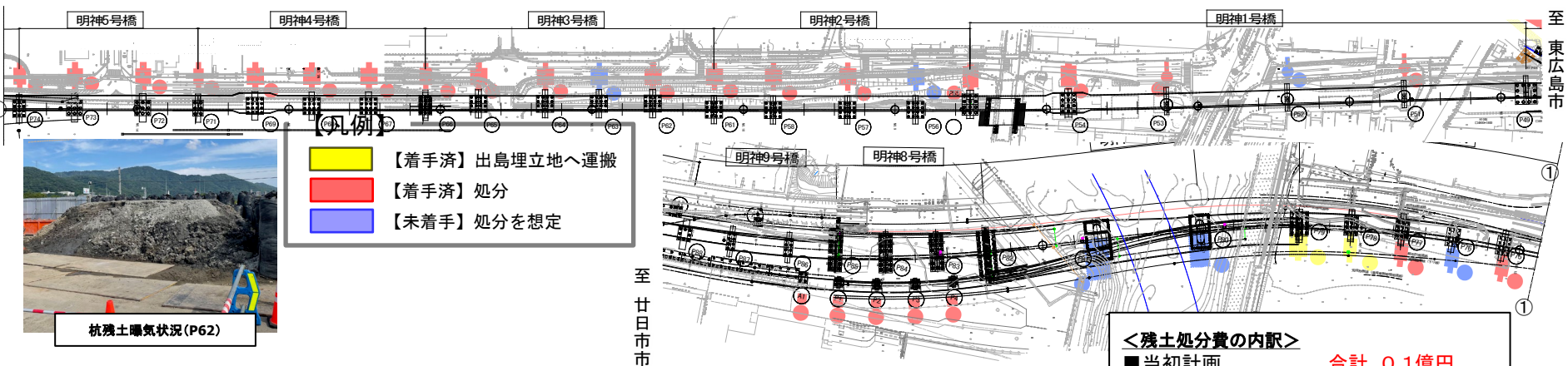


4. コスト増加の要因（広島南道路）

約10億円の増額

- 当初、橋梁下部工事の発生土は、他事業(出島埋立地)へ運搬・流用することを想定していたが、橋梁詳細設計により、杭基礎構造に変更が生じたため、発生土が増加した。
- また、現地着手し、発生土を土質試験した結果、受入基準値を下回ったため処分が必要となった。

■対象箇所



<残土処分費の内訳>

■当初計画	合計 0.1億円
・運搬費(出島)	2,870m³ 0.1億円
■変更計画	合計 10億円
・運搬費(出島)	1,300m³ 0.1億円
・運搬費(処分場)	16,300m³ 2.8億円
・処分費	16,300m³ 7.5億円
	合計 約10億円増加

土砂受け入れ基準（出島埋立地）

- ・土質区分
第一種建設発生土、第二種建設発生土、第三種建設発生土
- ・物理性状
シルト分、粘土分が重量比で概ね20%以下及び水分が多量に含まれていないこと、樹木の根、その他これに類する異物が含まれていないこと、ほか2項目
- ・化学性状
水銀またはその他化合物 0.005mg以下、
カドミウム又はその化合物 0.1mg以下、
六価クロム化合物 0.5mg以下、ほか35項目

ひろしまみなみ もくざいこうにし はつかいち
広島南道路(木材港西～廿日市)

約262億円の増額

4. コスト増加の要因（広島南道路）

(5)労務費・物価上昇による増加

約262億円の増額

- 資機材・労務単価上昇に伴う内訳を示す。主な増加は、改良費等に掛かる増額となっている。
- 理由としては、鉄筋、生コン等の材料単価の上昇、工事・設計における労務単価等の上昇である。

<全体事業費：物価上昇内訳> 単位：百万円

—		広島南道路		
		R2再評価時	R7再評価時	物価上昇
工事費		78,422	102,873	24,451
	改良費	3,828	4,694	866
	橋梁費	69,540	92,137	22,597
	トンネル費	—	—	—
	IC・JCT費	—	—	—
	舗装費	940	1,082	142
	付帯施設費	4,114	4,960	846
用地補償費		1,043	1,201	158
	用地費	560	588	28
	補償費	483	613	130
間接経費		8,282	9,856	1,574
全体事業費		87,747	113,930	26,183

<物価上昇理由>

- 主要構造物(残数量)
 - ・長大橋(Me) 5橋
- その他費用
 - ・鉄筋、生コン、H形鋼関連の価格高騰
 - ・工事、調査設計における労務単価の上昇

5.コスト削減に対する取組

(1)橋梁の合理化構造形式の採用

一般国道2号

広島南道路

ひろしまみなみ

もくざいこうにし

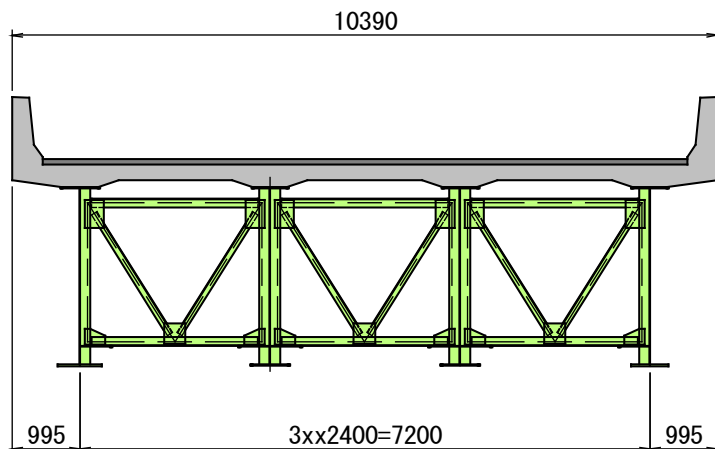
はつかいち

広島南道路(木材港西～廿日市)

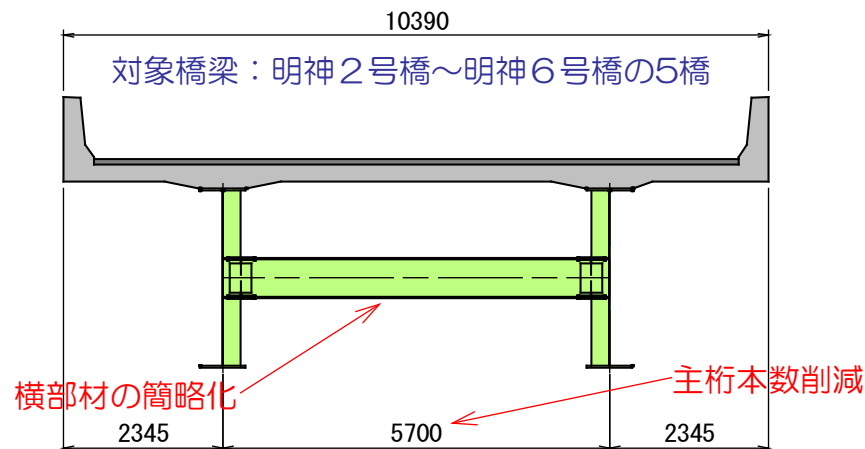
●橋梁の構造形式に関して、板桁橋から合理化された構造形式の少数板桁に変更することでコスト削減を実施

<縮減額1.3億円>

当初計画【多主鈑桁】



見直し結果【少数鈑桁】



新たな技術開発

従来鈑桁より主桁本数を削減、横構や対傾構を省略化した形式
⇒当初計画より橋が軽くなり材料費（鋼材）が安くなる。



6. 今回のとりまとめ結果

(1) 広島南道路

一般国道2号 広島南道路
ひろしまみなみ もくざいこうにし はつかいち
広島南道路(木材港西～廿日市)

・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	東広島廿日市道路		広島南道路	
	全体事業	残事業	全体事業	残事業
費用 (C)	15,319	2,144	10,130	911
事業費	14,191	1,915	9,574	879
維持管理費	887	228	556	32
更新費	241	0.96	0	0
便益額 (B)	20,985	5,204	12,408	1,999
走行時間短縮便益	18,030	4,646	10,839	1,777
走行経費減少便益	2,467	490	1,316	183
交通事故減少便益	488	68	253	38
費用便益比	1.4 1.9[2%]※1 2.4[1%]※1	2.4 3.4[2%]※1 4.1[1%]※1	1.2 1.5[2%]※1 1.8[1%]※1	2.2 3.3[2%]※1 4.1[1%]※1

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。

・総費用、総便益については、基準年(R7年)における現在価値を記入
・費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある
※1比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

◆ 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
東広島廿日市道路	8,300台/日～67,700台/日	約8,024億円	15,319億円	20,985億円	1.4 (2.4)
広島南道路	8,600台/日～67,400台/日	約4,574億円	10,130億円	12,408億円	1.2 (2.2)

※「東広島廿日市道路」は八本松西IC～廿日市ICの区間。広島南道路は、現在調査設計中区間があり、今後、事業量が把握できた段階において、物価変動に伴う事業費の見直しを含む事業費の精査を行い、再評価に諮る。また、公社分、市分の整備範囲については、今回の事業費増の対象外としている。

※基準年：R7年

◆ 道路の役割

■道路の役割
①環境への影響を配慮した効果[約51.5千t/年のCO ₂ 削減] 広島南道路整備に伴う速度向上による環境(CO ₂)の改善効果を算定。
②沿道環境の改善[NO _x 排出量:約169.3t/年(約2.2%削減)、SPM排出量:約10.3t/年(約2.6%削減)]
③緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上

6. 今回のとりまとめ結果

(2) 広島南道路（木材港西～廿日市）

一般国道2号 広島南道路
ひろしまみなみ もくざいこうにし はつかいち
広島南道路(木材港西～廿日市)

・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	東広島廿日市道路		広島南道路 (木材港西～廿日市)	
	全体事業	残事業	全体事業	残事業
費用 (C)	15,319	2,144	355	335
事業費	14,191	1,915	312	292
維持管理費	887	228	43	43
更新費	241	0.96	0	0
便益額 (B)	20,985	5,204	152	152
走行時間短縮便益	18,030	4,646	116	116
走行経費減少便益	2,467	490	32	32
交通事故減少便益	488	68	3.6	3.6
費用便益比	1.4 1.9[2%]※1 2.4[1%]※1	2.4 3.4[2%]※1 4.1[1%]※1	0.4 0.6[2%]※1 0.7[1%]※1	0.5 0.6[2%]※1 0.8[1%]※1

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。

・総費用、総便益については、基準年(R7年)における現在価値を記入
・費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある
※1比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

◆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
東広島廿日市道路	8,300台/日～67,700台/日	約8,024億円	15,319億円	20,985億円	1.4 (2.4)
広島南道路 (木材港西～廿日市)	4,600台/日～6,100台/日	約400億円	355億円	152億円	0.4 (0.5)

※「東広島廿日市道路」は八本松西IC～廿日市ICの区間。広島南道路(木材港西～廿日市)は、現在調査設計中であるため、詳細な設計が完了した段階において、物価変動に伴う事業費の見直しを含む事業費の精査を行い、再評価に諮ることとする。 ※基準年：R7年

◆道路の役割

■道路の役割

- ①環境への影響を配慮した効果[約2.2千t/年のCO₂削減]
広島南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8.4t/年(約0.2%削減)、SPM排出量:約0.4t/年(約0.2%削減)]
- ③緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上

6. 今回とりまとめ結果

広域ネットワークでの費用便益分析

一般国道2号 広島南道路
ひろしまみなみ もくざいこうにし はつかいち
広島南道路(木材港西～廿日市)

○広域ネットワーク(東広島廿日市道路)での費用便益分析<広島南道路(木材港西～廿日市)>



	事業中 延長1.5km (広島南道路(木材港西～廿日市))	調査中 延長7.0km	事業中 延長14.8km (広島南道路)	開通済 延長9.6km (東広島バイパス)	開通済 延長7.7km (安芸バイパス)	B/C	EIRR
評価区間 (広島南道路 (木材港西～廿日市))	○		※1			0.4	-0.4%
評価区間 (広島南道路)	※1		○			1.2	4.7%
東広島 廿日市道路 ※2	○	○	○	○	○	1.4	5.0%

○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象
※1：評価区間のB/C等の算定にあたり、事業中区間は将来ネットワークに含む
※2：基準年をR7として計算

7. 今後の対応方針（原案）

（1）広島南道路

一般国道2号

広島南道路

ひろしまみなみ もくざいこうにし はつかいち
広島南道路（木材港西～廿日市）

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)=1.2(事業全体) 2.2(残事業)

◇道路の役割

①物流の効率化[広島港～廿日市ICまでの所要時間短縮約1分][29分→28分]

②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2分][27分→25分]

③環境への影響を考慮した効果[CO2: 約51.5千トン/年の削減]

④沿道環境の改善[Nox: 約169.3トン/年の削減][SPM: 約10.3トン/年の削減]

3) 事業の進捗状況

◇令和7年度末で事業全体の進捗率は74%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～商工センター出入り路(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: 継続とする対応方針については妥当である。

一般国道2号広島南道路は、工業・物流拠点が集中する広島湾臨海部を東西に貫く路線であり、物流機能の強化をはじめとして、広島都市圏の交通渋滞の緩和や、安全性・利便性の向上、さらには都市機能の向上に資する重要な道路であると認識しています。近年は広島西飛行場跡地利用計画など新たな交通需要が予想されており、商工センター～木材港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や木材港西～廿日市間等の着実な事業推進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～木材港西間の整備方針を決定し、早急に事業化を実現するなど、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。

7. 今後の対応方針（原案）

（2）広島南道路（木材港西～廿日市）

一般国道2号

広島南道路

ひろしまみなみ もくざいこうにし はつかいち
広島南道路（木材港西～廿日市）

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)=0.4(事業全体) 0.5(残事業)

◇道路の役割

①物流の効率化[広島港～廿日市ICまでの所要時間短縮約9分][29分→20分]

②高次医療施設への救急搬送[広島市役所～JA広島総合病院までの所要時間短縮3分][37分→34分]

③環境への影響を考慮した効果[CO2: 約2.2千トン/年の削減]

④沿道環境の改善[Nox: 約8.4トン/年の削減][SPM: 約0.4トン/年の削減]

3) 事業の進捗状況

◇令和7年度末で事業全体の進捗率は2%の見込みである。

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

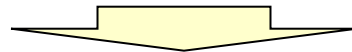
◇今後の事業の実施にあたっては、コスト削減に努力しつつ、事業を推進していく。

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。近年は広島西飛行場跡地利用計画など新たな交通需要が予想されており、商工センター～木材港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。



【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。

〈参考資料〉

(1) 広島南道路

一般国道2号

ひろしまみなみ
広島南道路

ひろしまみなみ もくざいこうにし はつかいち
広島南道路(木材港西～廿日市)

◆前回評価時との比較

	前回評価 (令和2年度)		今回再評価 (令和7年度)		備 考 (前回評価時からの主な変更点)
	東広島廿日 市道路	広島南道路	東広島廿日 市道路	広島南道路	
事業諸元	—	L=14.8km	L=40.6km	L=14.8km	・木材港西～廿日市間が令和4年度に新規事業化
計画交通量	—	5,900～ 54,300 台/日	8,300～ 67,700 台/日	8,600～ 67,400 台/日	・将来交通需要推計ベースの変更(H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース→H27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8,024億円	約4,574億円	・道路橋示方書の改訂による構造変更、残土処分等の追加、供用中の道路上の架設工事の見直し、仮栈橋の変更、労務費・物価上昇による増加
総費用 (C)	—	7,524億円	15,319億円	10,130億円	・基準年の変更(R2基準からR7基準)
総便益 (B)	—	8,022億円	20,985億円	12,408億円	・将来交通需要推計ベースの変更(H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース→H27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(R7.8)による変更 ・基準年の変更(R2基準からR7基準) ・最新の事業化ネットワークを反映
費用対効果 (B/C)	—	1.1	1.4	1.2	・総費用及び総便益を見直したため

※「東広島廿日市道路」は八本松西IC～廿日市ICの区間。

※費用/便益は基準年における現在価値の値

〈参考資料〉

（２）広島南道路（木材港西～廿日市）

一般国道2号

ひろしまみなみ
広島南道路

ひろしまみなみ もくざいこうにし はつかいち
広島南道路（木材港西～廿日市）

◆前回評価時との比較

	前回評価 (令和3年度)		今回再評価 (令和7年度)		備 考 (前回評価時からの主な変更点)
	東広島廿日市 道路	広島南道路 (木材港西～ 廿日市)	東広島廿日市 道路	広島南道路 (木材港西～ 廿日市)	
事業諸元	L=40.6km	L=1.5km	L=40.6km	L=1.5km	—
計画交通量	6,100～ 69,300 台/日	4,700～ 6,000 台/日	8,300～ 67,700 台/日	4,600～ 6,100 台/日	・最新の事業化ネットワークを反映
総事業費	約6,894億円	約400億円	約8,024億円	約400億円	—
総費用 (C)	12,294億円	301億円	15,319億円	355億円	・基準年の変更(R3基準からR7基準)
総便益 (B)	17,530億円	109億円	20,985億円	152億円	・「費用便益分析マニュアル」改訂(R7.8)による変更 ・基準年の変更(R3基準からR7基準) ・最新の事業化ネットワークを反映
費用対効果 (B/C)	1.4	0.4	1.4	0.4	・総費用及び総便益を見直したため

※「東広島廿日市道路」は八本松西IC～廿日市ICの区間。

※費用/便益は基準年における現在価値の値

【参考】3 便益以外の便益

一般国道2号

広島南道路

ひろしまみなみ もくざいこうにし はつかいち
広島南道路(木材港西～廿日市)

3便益以外の効果項目	便益の概要
(1) 所要時間のばらつき改善に伴う余裕時間の短縮	道路整備による所要時間のばらつき減少に伴い削減される余裕時間の短縮効果を便益として評価
(2) 温室効果ガス低減	走行性改善（速度向上）によるCO2排出量の削減効果を便益として評価
(3) NOx削減効果	走行性改善（速度向上）によるNOx排出量削減効果を便益として算定
(4) 騒音低減	走行性改善（速度向上）による騒音の低減効果を便益として評価

【参考】3便益以外の便益

①所要時間のばらつき改善に伴う効果

一般国道2号

広島南道路

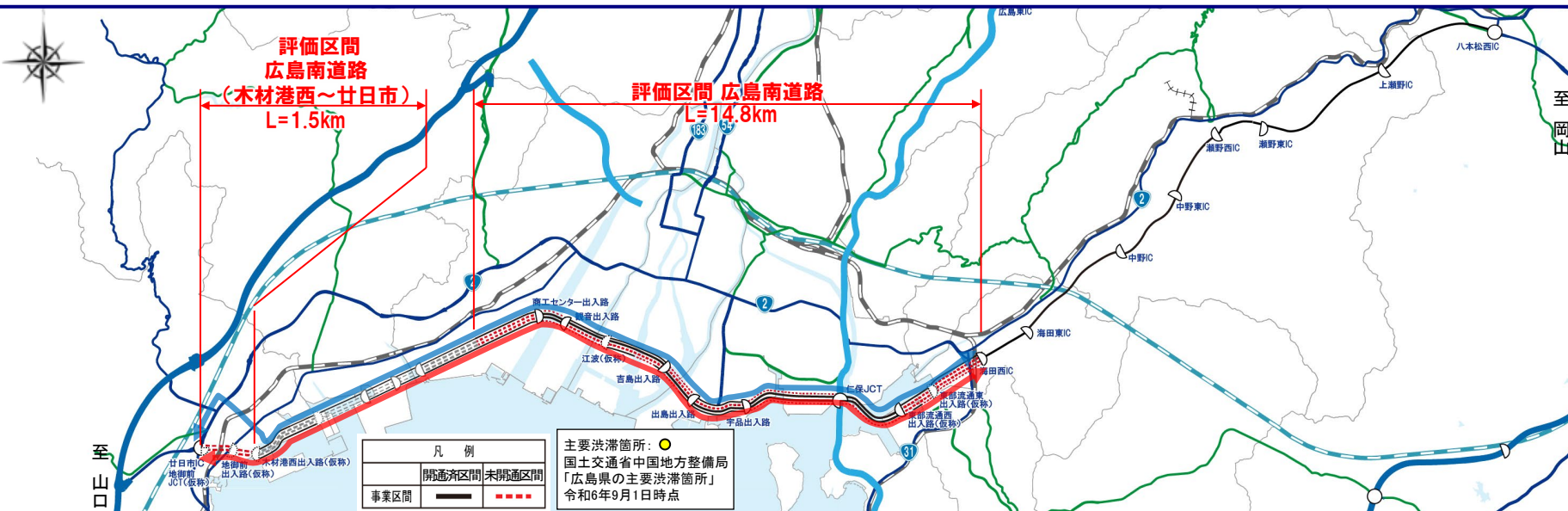
ひろしまみなみ もくざいこうにし はつかいち
広島南道路(木材港西～廿日市)

関連SDGs

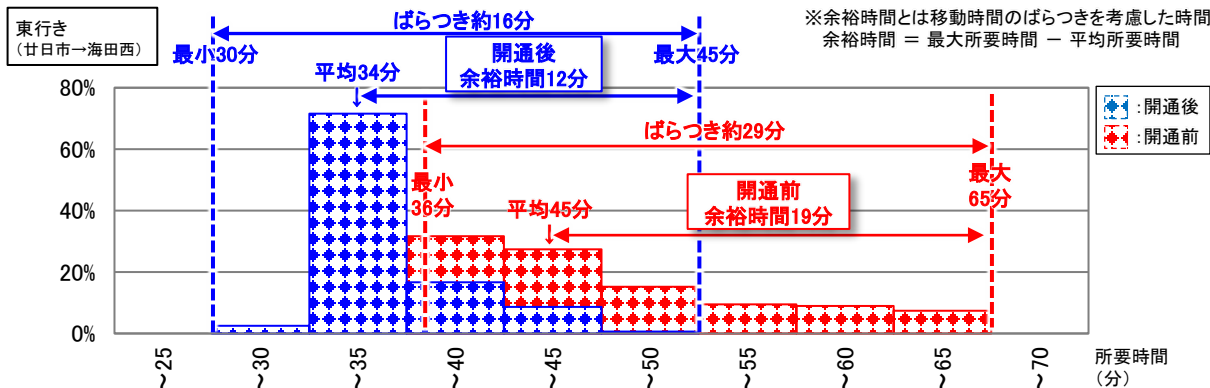


効果項目：(1) 所要時間のばらつき改善に伴う効果

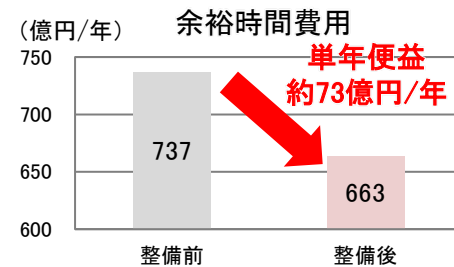
- ・広島南道路及び広島南道路(木材港西～廿日市)に並行する道路は、移動時間にばらつきが多く、時間が読みづらい状況にある。
- ・広島南道路及び広島南道路(木材港西～廿日市)の整備により、所要時間のばらつきが縮小し、定時性が向上。



所要時間のばらつき改善に伴う余裕時間短縮のイメージ



時間信頼性向上の便益算出結果



基準年における現在価値※

⇒ 2,067億円

※開通後50年間の便益額として算出した値

データ：R22将来交通量推計結果(H27ベース)
広島南道路及び広島南道路(木材港西～廿日市)の各便益の合計値

【参考】3便益以外の便益

②環境負荷ガス排出量削減に伴う環境改善効果と騒音低減効果

一般国道2号

広島南道路

ひろしまみなみ もくざいこうにし はつかいち
広島南道路(木材港西～廿日市)

関連SDGs



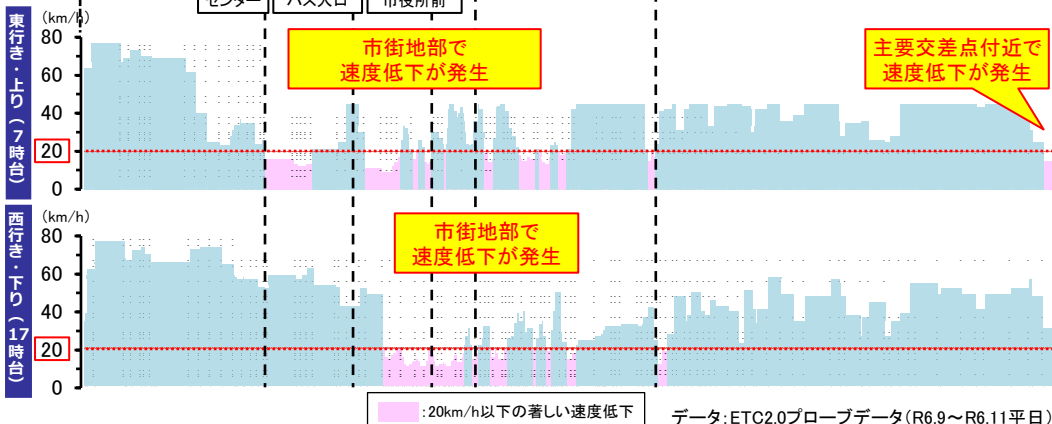
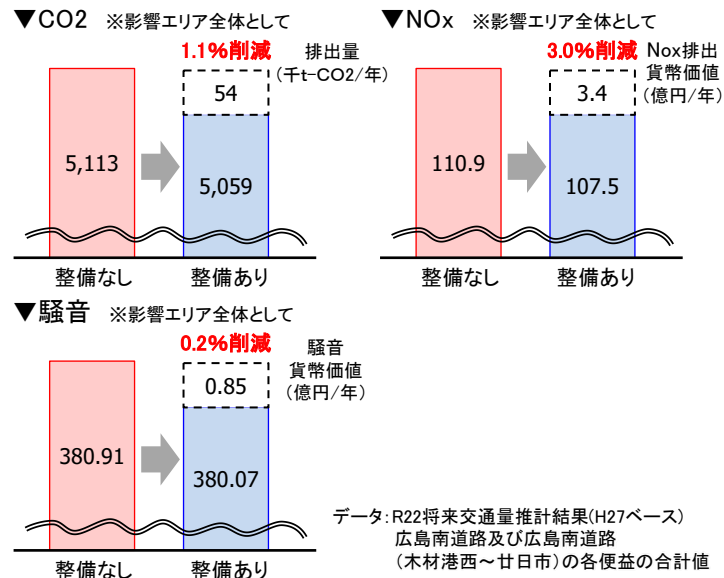
効果項目：(1) 温室効果ガス低減、(2) NOx削減効果、(3) 騒音低減、

- ・広島南道路及び広島南道路(木材港西～廿日市)に並行する道路は、沿道に施設が立地する市街地を通り、広島南道路より速度が低いため、走行車両からCO2やNOx等の排出ガスや騒音が多く発生。
- ・整備後は、走行性が高い広島南道路に交通が転換するとともに、現道の交通量が減少するため、排出ガスが減少。

一般国道2号の旅行速度状況



環境負荷ガス削減および騒音低減便益算出結果



環境負荷ガス排出量削減に伴う環境改善効果

⇒ CO2: 44億円、NOx: 91億円

※開通後50年間の便益額として試算した値

便益額(試算値) = (整備なしの排出量貨幣評価値 - 整備ありの排出量貨幣評価値) × 評価期間(整備後50年間)

騒音低減に伴う生活環境の改善効果

⇒ 15億円

※開通後50年間の便益額として試算した値

便益額(試算値) = (整備なしの騒音貨幣評価値 - 整備あり騒音貨幣評価値) × 評価期間(整備後50年間)

一般国道 2 号 広島南道路

一般国道 2 号 広島南道路（木材港西～廿日市）

[広島県への意見照会と回答]

国中整企画第 3 4 号

国中整港計第 1 1 号

令和 7 年 9 月 1 8 日

広島県知事 殿

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 7 年 1 0 月 2 8 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賜りたく依頼致します。

(別紙)

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
一般国道２号 広島南道路	継続	
一般国道２号 広島南道路 (木材港西～廿日市)	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。

■ ご意見の返信期限：令和７年１０月１０日（金）まで （※様式自由）

■ 返信・お問い合わせ先

〒730-8530 広島市中区上八丁堀６－３０ 広島合同庁舎２号館

中国地方整備局 企画部 企画課

建設専門官 和田

係 長 藤原

係 員 角丸

TEL：０８２－２２１－９２３１（代表）

土 総 第 10113 号

令和7年10月17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7年9月18日付け国中整企画第34号・国中整港計第11号及び令和7年10月10日付け
国中整企画第34-1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 亀山)

電 話 082-513-3814

【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

【一般国道２号 広島南道路】

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。近年は広島西飛行場跡地利用計画など新たな交通需要が予想されており、商工センター～木材港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。	

【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

【一般国道２号 広島南道路（木材港西～廿日市）】

事業名	一般国道２号 広島南道路（木材港西～廿日市）
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。近年は広島西飛行場跡地利用計画など新たな交通需要が予想されており、商工センター～木材港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。	

一般国道２号 広島南道路

[広島市への意見照会と回答]

国中整企画第34号

国中整港計第11号

令和7年9月18日

広島市長 殿

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7年10月28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賜りたく依頼致します。

(別紙)

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
一般国道２号 広島南道路	継続	

※貴市の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業評価監視委員会」へ諮る対応方針（原案）を作成します。

■ ご意見の返信期限：令和７年１０月１０日（金）まで （※様式自由）

■ 返信・お問い合わせ先

〒730-8530 広島市中区上八丁堀６－３０ 広島合同庁舎２号館

中国地方整備局 企画部 企画課

建設専門官 和田

係 長 藤原

係 員 角丸

TEL：０８２－２２１－９２３１（代表）

(公 印 省 略)
広 路 計 第 5 8 号
令和 7 年 1 0 月 1 0 日

国土交通省中国地方整備局長
杉中 洋一 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 7 年 9 月 1 8 日付け国中整企画第 34 号及び国中整港計第 11 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

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や木材港西～廿日市間等の着
実な事業推進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～木材港西間
の整備方針を決定し、早急に事業化を実現するなど、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。