資料５－３

一般国道２号 安芸バイパス

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(あき)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(ひろしま)県 東広島(ひがしひろしま)市 八本松西(はちほんまつにし) 至：広島(ひろしま)県広島(ひろしま)市安芸(あき)区上瀬野(かみせの)町上瀬野(ちょうかみせの)			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690km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 （ － 年度変更）	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 （令和8年3月末時点）	約89%	供用済延長	7.7km
計画交通量	59,400台／日～62,000台／日				

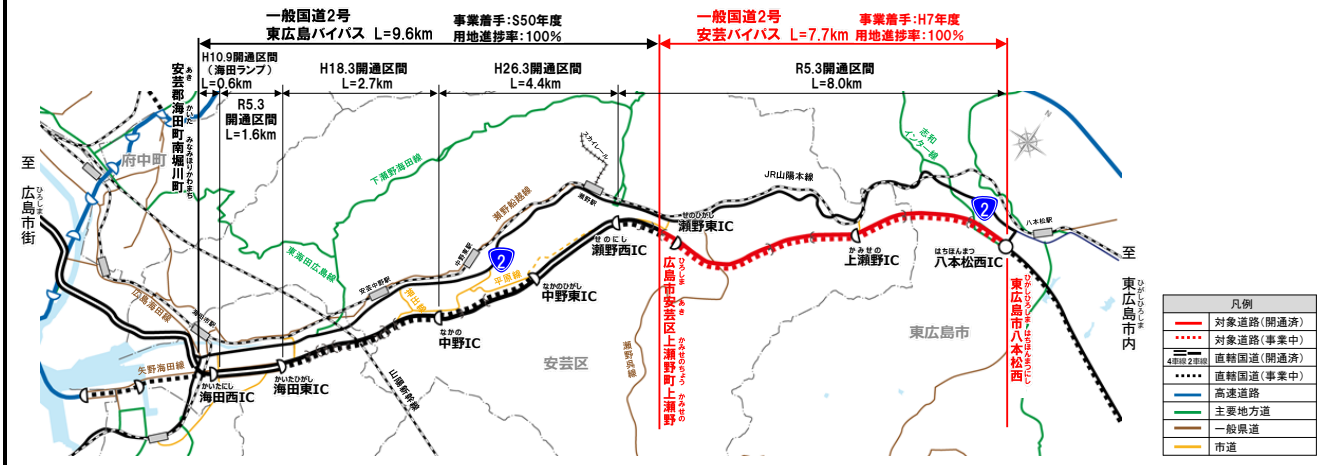
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用	総便益	基準年
	（事業全体） 1.5(8.3)〔4%〕 （参考）2.2(12.0)〔2%〕 （参考）2.7(14.9)〔1%〕	（事業全体） 5.4%(12.7%)	（残事業）/（事業全体） 2,275/16,444億円 事業費：2,035/15,264億円 維持管理費：239/929億円 更新費：1.0/251億円	（残事業）/（事業全体） 6,941/25,216億円 走行時間短縮便益：6,369/21,964億円 走行経費減少便益：499/2,730億円 交通事故減少便益：73/522億円	令和8年
	（残事業） 3.1(37.9)〔4%〕 （参考）4.2(46.9)〔2%〕 （参考）5.1(52.0)〔1%〕	（残事業） 16.3%(76.4%)			

感度分析	（事業全体）		（残事業）	
	交通量	B/C=1.5～1.7（±10%）	交通量	B/C=2.8～3.4（±10%）
	事業費	B/C=1.5～1.6（±10%）	事業費	B/C=2.8～3.4（±10%）
	事業期間	B/C=1.5～1.6（±20%）	事業期間	B/C=2.9～3.2（±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
・広島市安芸区役所から東広島駅（新幹線駅）へのアクセス向上が期待される
・広島市安芸区役所から広島空港（国管理空港）へのアクセス向上が期待される
②物流効率化の支援
・東広島市から広島港（特定重要港湾）までのアクセス向上が期待される
③国土・地域ネットワークの構築
・地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置付け
・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される（東広島市役所～広島市役所）
④個性ある地域の形成
・「広島中央サイエンスパーク」を支援
・広島平和記念資料館（R7年度総入館者数258万人/年）等へのアクセス向上が期待される
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向上が期待される（東広島市役所～県立広島病院）
⑥災害への備え
・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排出量の削減が期待される【3926.1千t/年→3867.3千t/年】
⑧生活環境の改善・保全
・NOx排出量の削減が期待される【9133.7t/年→8927.0t/年】
・SPM排出量の削減が期待される【474.7t/年→461.7t/年】
・夜間の騒音の改善が期待される（広島市安芸区上瀬野、東広島市八本松西）
⑨他のプロジェクトの関係
・東広島バイパス及び広島南道路と一体となって高規格道路「東広島廿日市道路」を構成する
・「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」に位置づけられている
・広島広域都市圏を構成する広島市、東広島市の一体的な発展のための機能強化が図られる

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号安芸バイパスは、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す。 　引き続き、コスト縮減を図りながら、早期完成に向けて着実に整備を進めていただきたい。 ◇広島市長の意見：対応方針（原案）については異存ありません。 　安芸バイパスは、東広島市と広島市を結び、周辺地域の開発と経済の発展に大きく寄与する主要幹線道路であり、今後、更なる空港利用や観光周遊の促進など、圏域経済の発展につながるものと考えていることから、時間信頼性や安全性の更なる向上を図るためにも、現在進めている速度低下区間の付加車線整備について、早期完成をお願いしたい。
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
・道の駅「西条のん太の酒蔵」が令和 3 年 6 月に「防災道の駅」に選定、令和 4 年 7 月 15 日に開駅。 ・東広島市次世代学園都市構想が令和 3 年度策定され、広島中央サイエンスパーク周辺で産官学連携のまちづくりを推進中。 ・東広島バイパス・安芸バイパスが令和 4 年度に全線開通（2/4）、阿賀 IC 立体化が令和 4 年 3 月 19 日に開通。 ・広島南道路（木材港西～廿日市）が令和 4 年度に事業化、西条バイパス（下三永～八本松 4車線化）が令和5年度に事業化。 ・仁保局所渋滞対策が令和 6 年度に事業化。 ・広島高速2号線4車線化及び東雲ランプのフル化が令和8年度に事業化。
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89%、用地の進捗率は100%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
引き続き改良工事等を推進する。
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　安芸（あき）バイパス

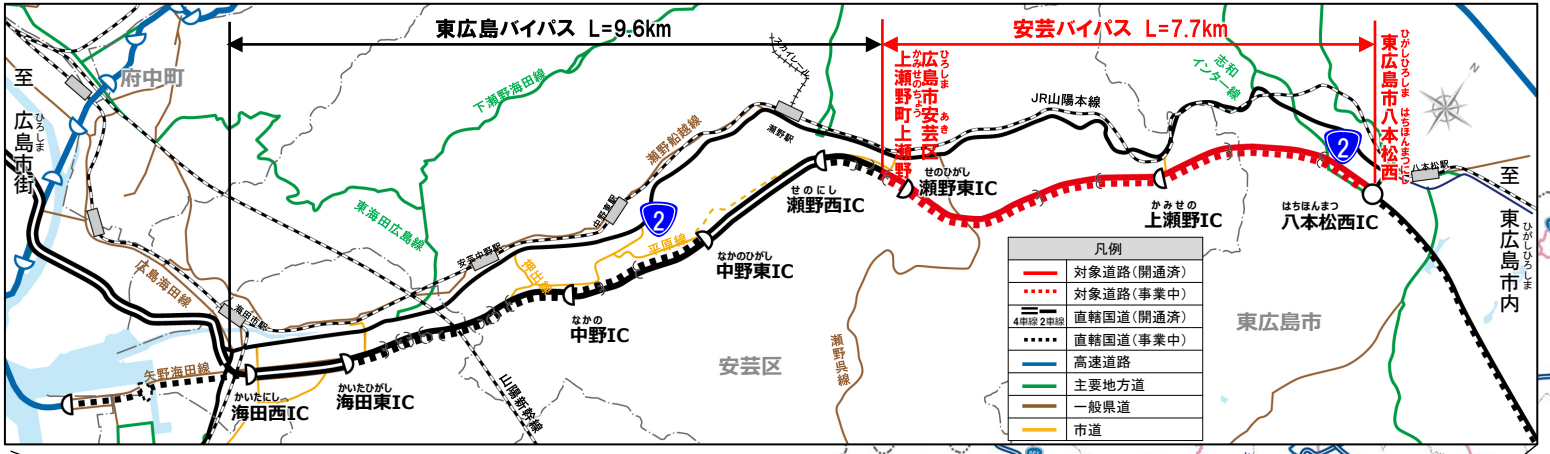
令和8年10月

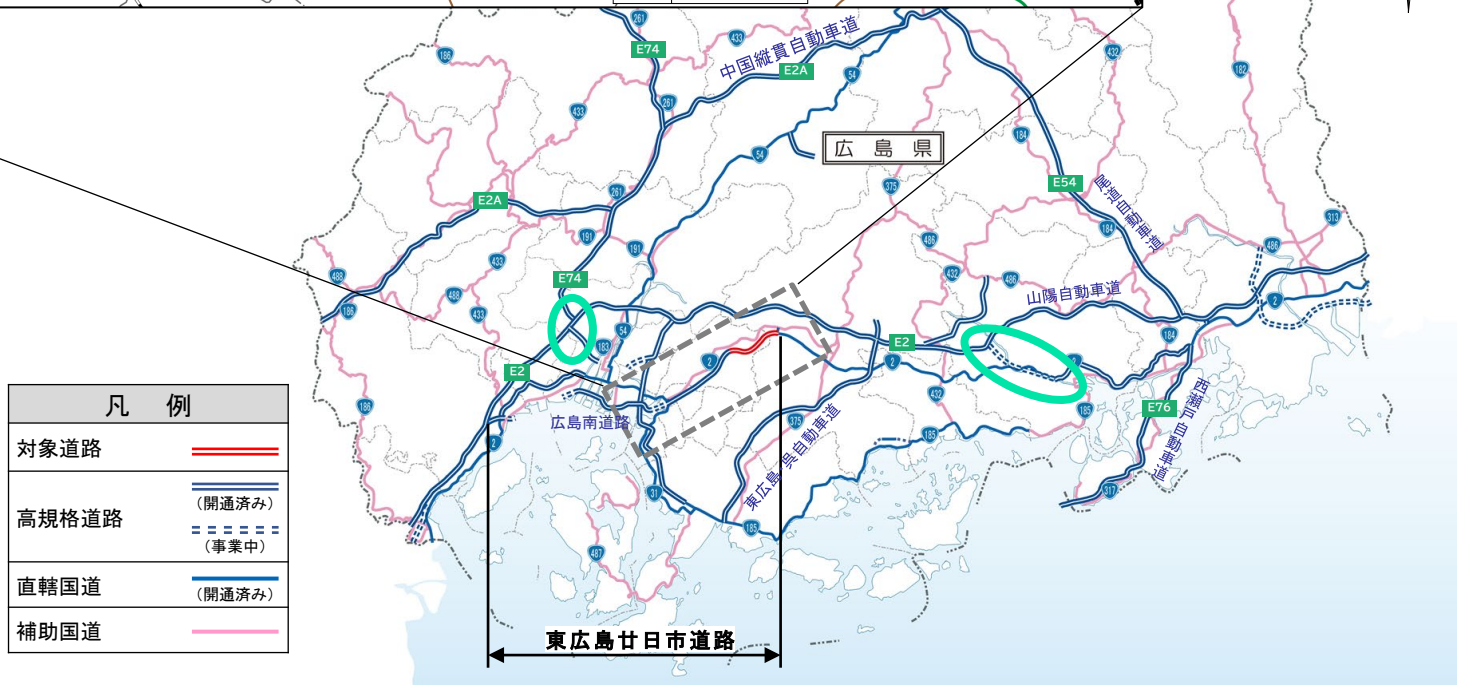
国土交通省　中国地方整備局

1．事業概要

（1）位置図

- 一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市を結ぶ延長約690kmの主要幹線道路である。
- 安芸バイパスは、東広島市八本松西から広島市安芸区上瀬野町上瀬野を結ぶ延長7.7km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。



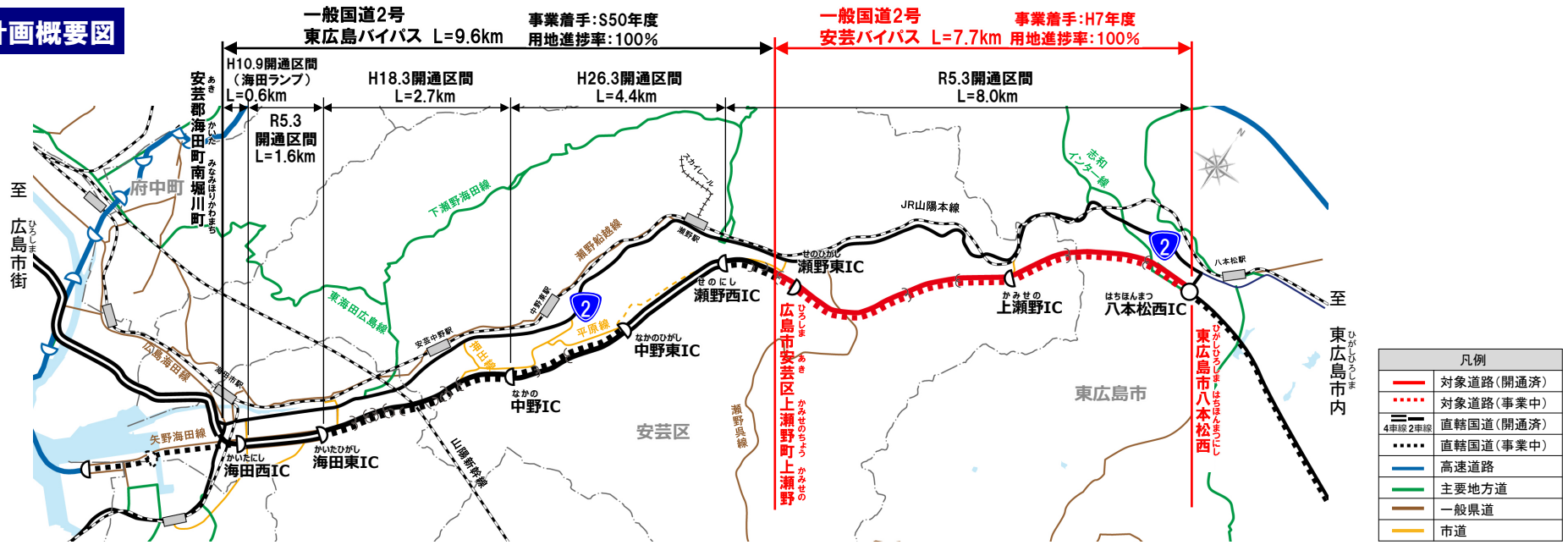


凡　例	
対象道路	
高規格道路	（開通済み） （事業中）
直轄国道	（開通済み）
補助国道	

1．事業概要
（２）事業目的と計画概要

・一般国道2号安芸バイパスは、交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域との連携強化等を目的とした事業である。

計画概要図

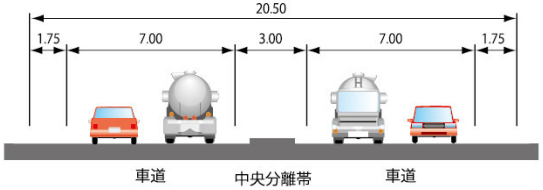


計画概要

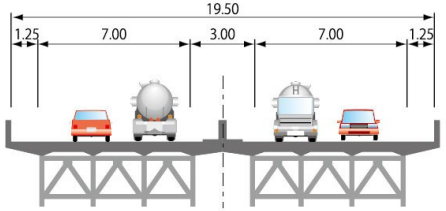
起　終　点	起点：東広島市八本松西 終点：広島市安芸区上瀬野町上瀬野
計　画　延　長	L=7.7km
道　路　規　格	第1種第3級
設　計　速　度	80km/h
車　線　数	4車線
都市計画決定	昭和50年2月
都市計画変更	平成8年8月、平成19年2月
事　業　着　手	平成7年度
用地着手年度	平成9年度
工事着手年度	平成12年度
全体事業費	約680億円

標準断面図

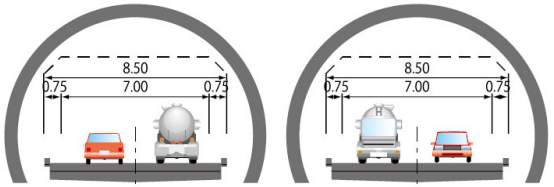
土工部



橋梁部



トンネル部

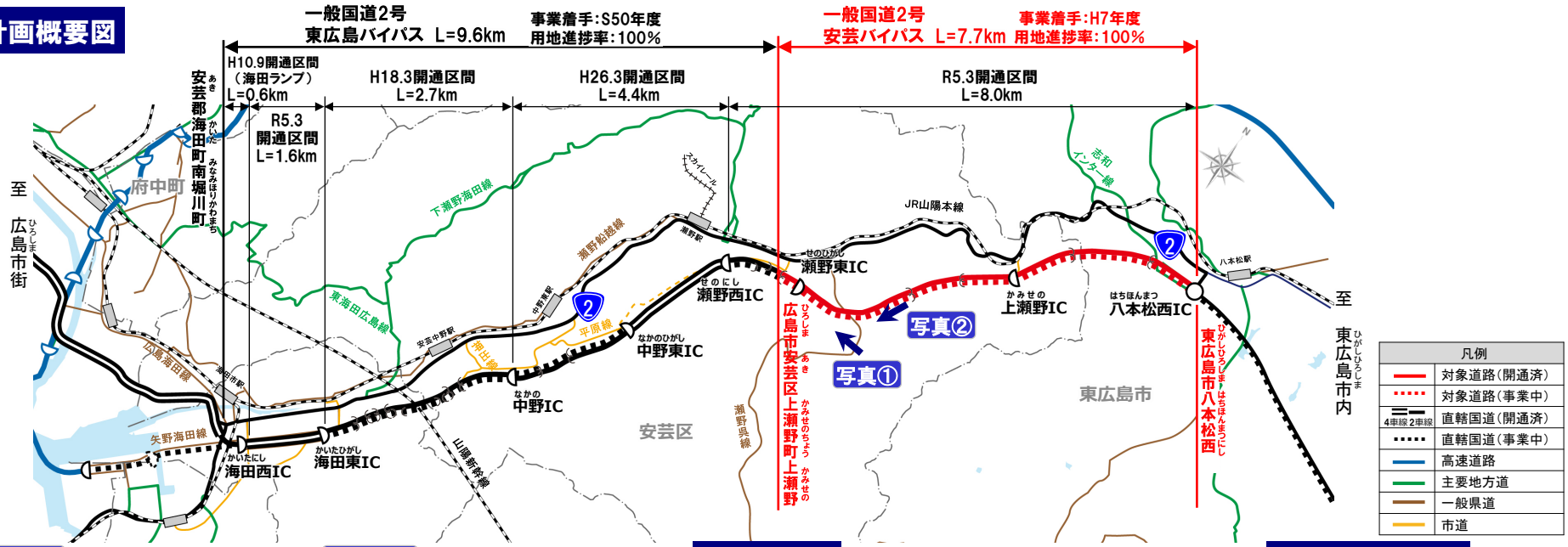


1．事業概要

（３）事業の経緯及び進捗状況

・一般国道2号安芸バイパスは、平成7年度に事業着手し、令和5年3月19日に暫定2車線で開通している。
・現在は、速度低下区間の付加車線整備を推進中。

計画概要図



写真①



R8.7撮影

写真②



R8.7撮影

事業の経緯

事業経緯	昭和49年度	都市計画決定
	平成7年度	事業着手
	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
	令和3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4年度	瀬野西IC～八本松西IC　開通

事業の進捗状況

（令和8年度末見込）

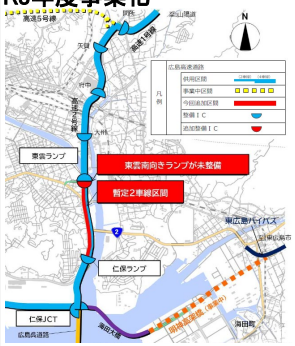
用地	100%
工事	84%
全体	92%

※事業費に対する割合

2．前回評価時からの主な周辺状況の変化

- 道の駅「西条のん太の酒蔵」が令和3年6月に「防災道の駅」に選定、令和4年7月15日に開駅。
- 東広島市次世代学園都市構想が令和3年度策定され、広島中央サイエンスパーク周辺で産官学連携のまちづくりを推進中。
- 東広島バイパス・安芸バイパスが令和4年度に全線開通（2/4）、阿賀IC立体化が令和4年3月19日に開通。
- 広島南道路（木材港西～廿日市）が令和4年度に事業化、西条バイパス（下三永～八本松 4車線化）が令和5年度に事業化。
- 仁保局所渋滞対策が令和6年度に事業化。
- 広島高速2号線4車線化及び東雲ランプのフル化が令和8年度に事業化。

広島高速2号線4車線化及び東雲ランプのフル化
R8年度事業化



資料/広島高速道路の整備計画変更について（2025.12.9）

広島中央サイエンスパーク周辺
東広島市次世代学園都市構想が
R3年度に策定（東広島市内の広島大学周辺地区と吉川地区周辺）



画像/東広島市HP

道の駅「西条のん太の酒蔵」
R3.6.11「防災道の駅」選定、R4.7.15開駅

写真/道の駅西条のん太の酒蔵HP

西条バイパス
（下三永～八本松 4車線化）
R5年度事業化

写真/西条バイパスのパンフ（2023.6）

広島南道路
（木材港西～廿日市）
R4年度事業化

写真/広島南道路のパンフ（2024.2）

仁保局所渋滞対策
R6年度事業化

写真/仁保局所渋滞対策パンフ（2025.2）

阿賀IC立体化　R4.3.19開通

写真/阿賀IC立体化完成パンフ

東広島バイパス
R5.3.19全線開通

写真/東広島・安芸バイパスのパンフ（2024.2）

凡　例	
対象道路	
高規格道路	（開通済み）
	（事業中）
直轄国道	（開通済み）
補助国道	

3．事業の必要性

＜前回評価（令和3年度）事業再評価資料　再掲＞

（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

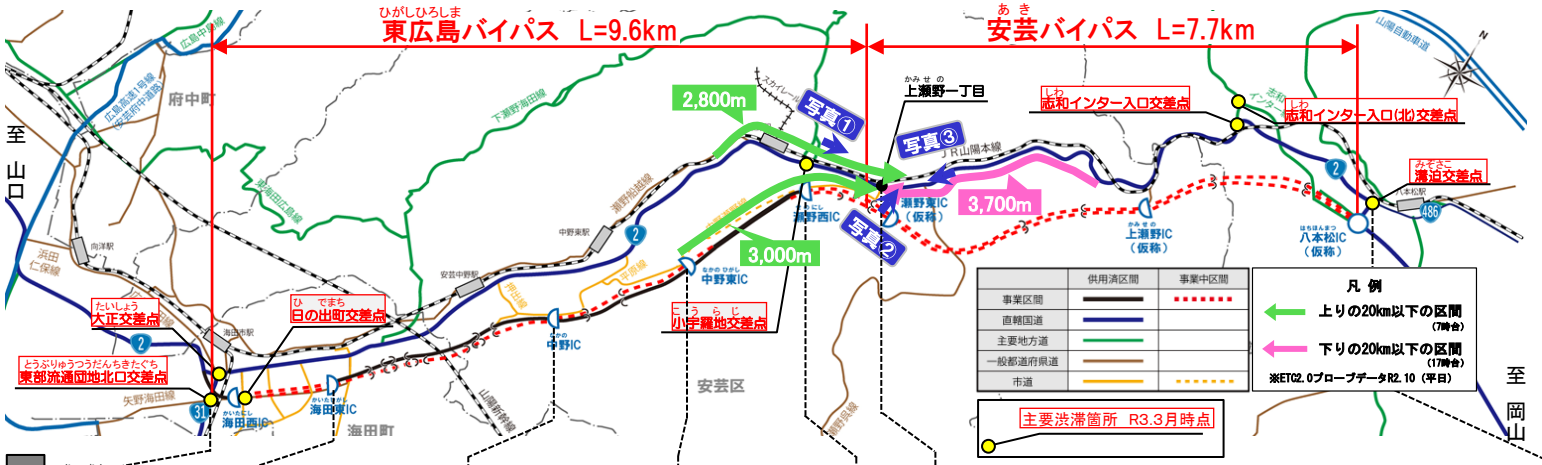
①：救急医療活動の支援	▶	整備効果①：高次医療施設への救急搬送活動の向上
②：空港利用促進・周辺地域活性化の支援	▶	整備効果②：安定した移動の確保により、空港利用を促進
③：生産活動の効率化	▶	整備効果③：配送時間の定時性確保による効率化

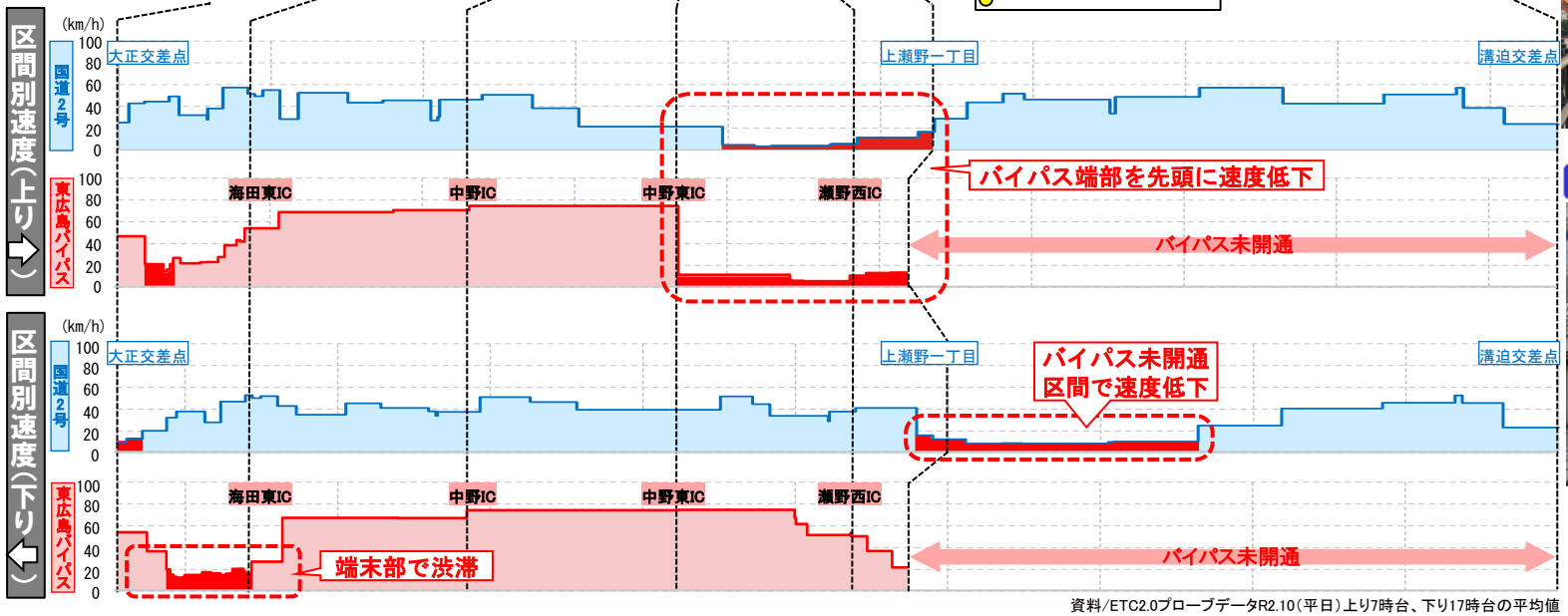
3．事業の必要性
（１）現状の課題

課題①並行路線等の交通混雑

（注）今回の再評価は東広島バイパスは対象外

- 整備中である安芸バイパスに並行する国道2号や、東広島バイパスの端末部分に交通が集中し、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。





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

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）



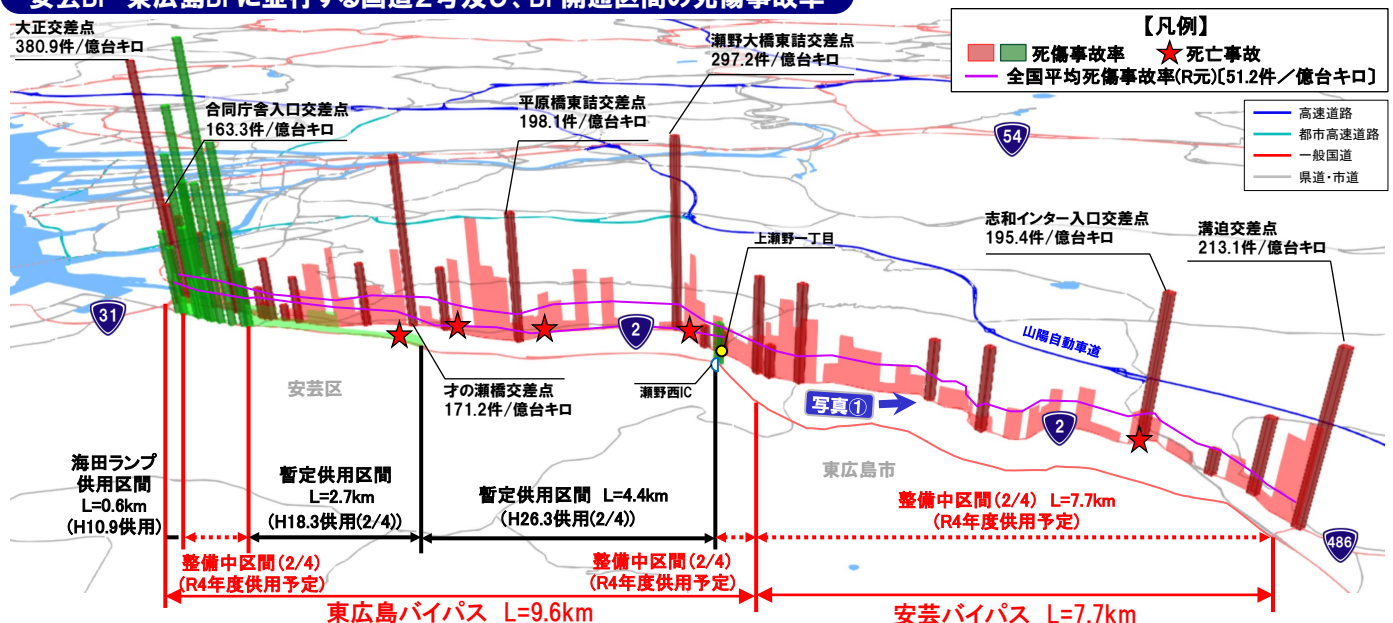
3．事業の必要性
（１）現状の課題

課題②並行路線等の交通事故

（注）今回の再評価は東広島バイパスは対象外

- 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



資料：交通事故・道路統合データベース（H28-R1）

写真①



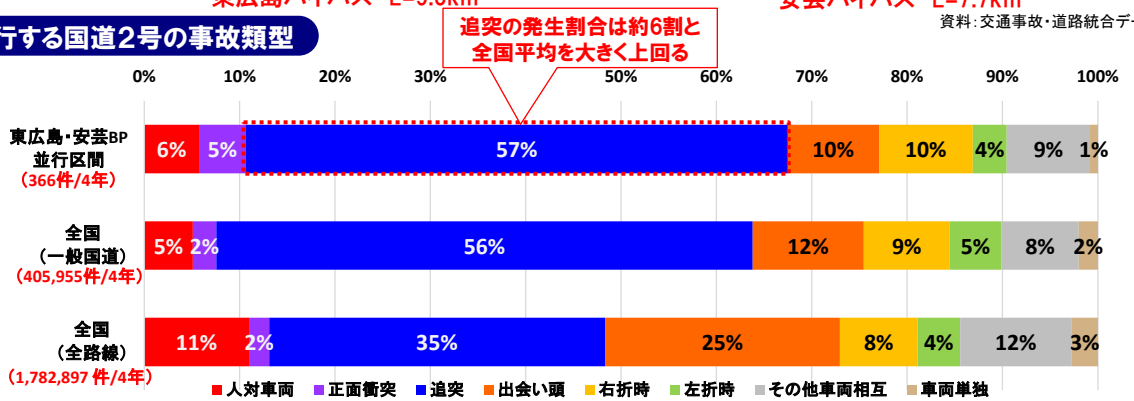
地域の声



・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。

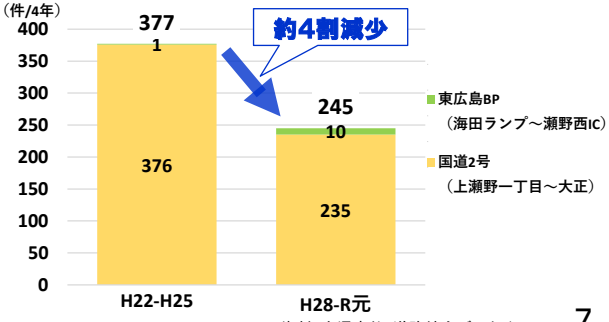
（R3.9　自動車部品メーカー　ヒアリング結果）

BPに並行する国道2号の事故類型



資料：交通事故・道路統合データベース（H28-R1）

死傷事故件数の推移



資料：交通事故・道路統合データベース

3．事業の必要性

（１）現状の課題

＜前回評価（令和3年度）事業再評価資料　再掲＞

課題③災害時の並行路線

（注）今回の再評価は東広島バイパスは対象外

・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、重層なリ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）



写真① R3年8月14日昼撮影

写真② R3年8月14日昼撮影

R3.8豪雨時の所要時間

大正交差点

【通常時】 27分

【R3.8豪雨時】 通常時より倍以上

58分 （27分）

溝迫交差点

通常時：ETC2.0プローブデータ（R2.8/13～8/16平均1時台）
R3.8豪雨時：ETC2.0プローブデータ（R3.8/14～8/15平均1時台）

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

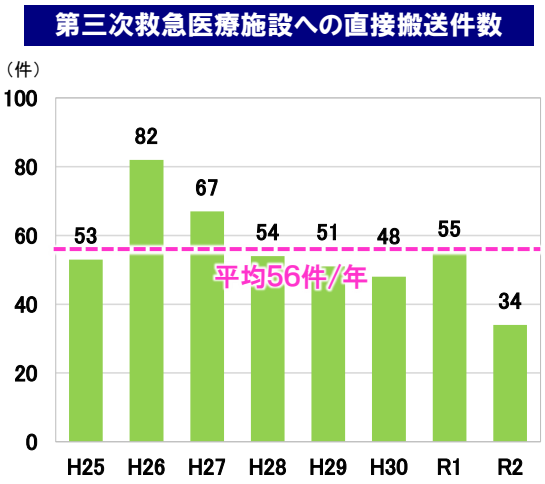
＜前回評価（令和3年度）事業再評価資料　再掲＞

①救急医療活動の支援

（注）今回の再評価は東広島バイパスは対象外

・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。





※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〉

県立広島病院（けんりつひろしまびょういん）

【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）

東広島市役所（ひがしひろしましやくしょ）

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）

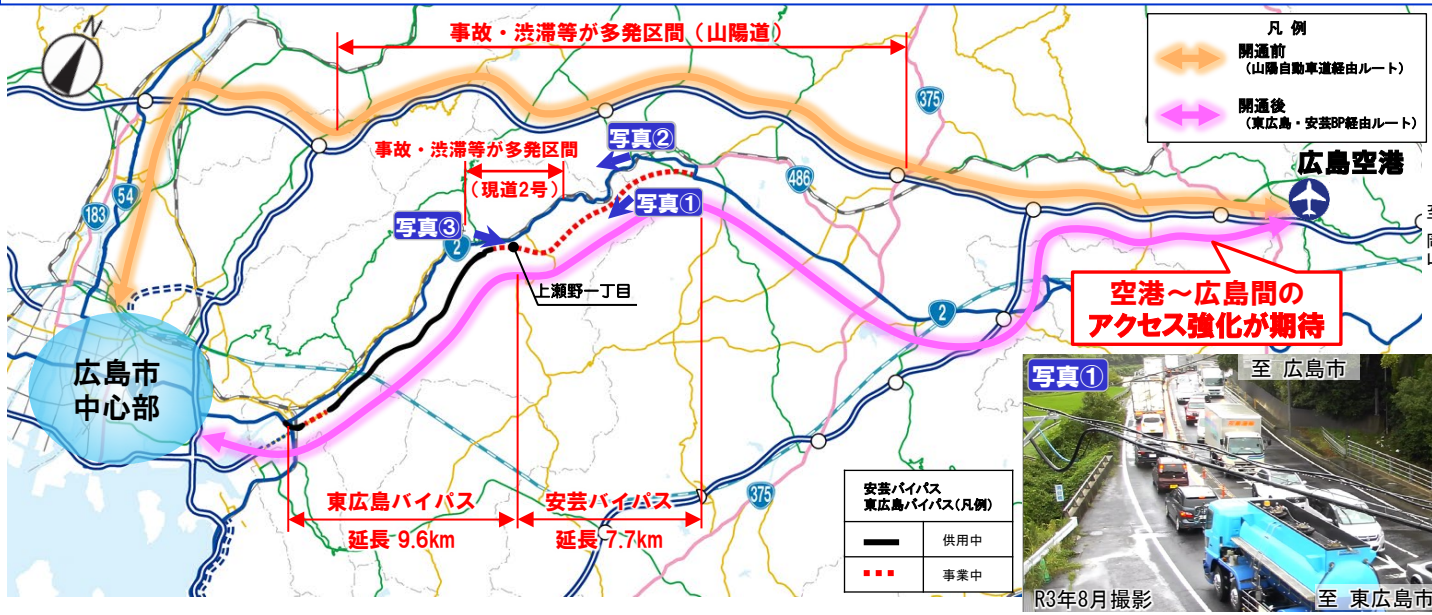
3．事業の必要性
（２）道路整備により期待される効果

＜前回評価（令和3年度）事業再評価資料　再掲＞

②空港利用促進・周辺地域活性化の支援

（注）今回の再評価は東広島バイパスは対象外

・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。



写真③ R3年10月撮影（朝）



写真① R3年8月撮影

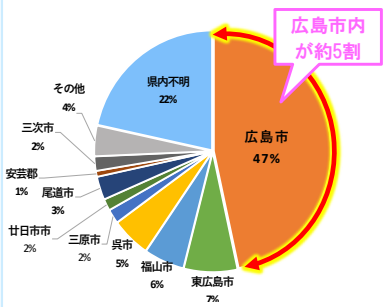
山陽道通行止めの影響による渋滞の状況①

写真② R3年8月撮影



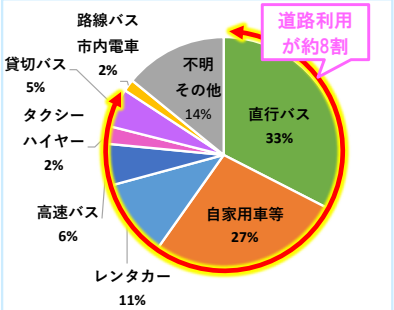
山陽道通行止めの影響による渋滞の状況②

広島空港利用者の発着地



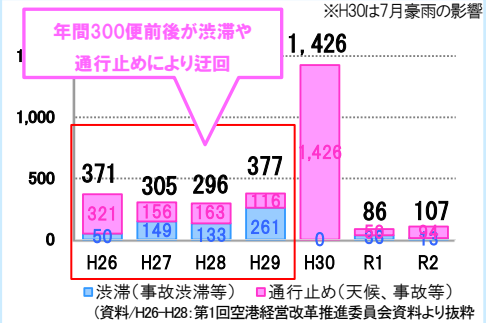
資料：R1航空旅客動態調査

広島空港利用者の交通手段



資料：R1航空旅客動態調査

山陽道利用（空港バス）の運休状況



（資料/H26-H28：第1回空港経営改革推進委員会資料より抜粋
H29-R02：広島県空港振興課）

・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

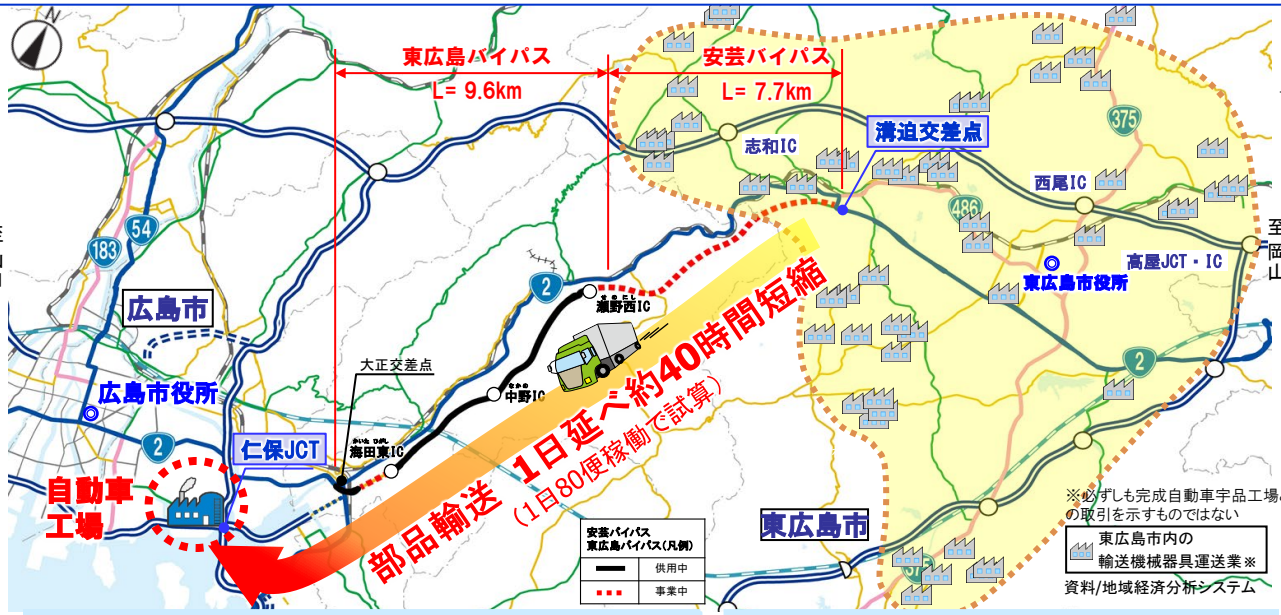
（２）道路整備により期待される効果

＜前回評価（令和3年度）事業再評価資料　再掲＞

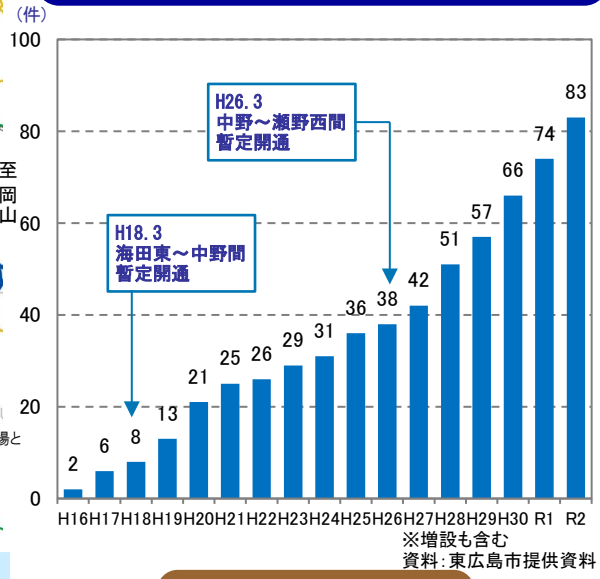
③生産活動の効率化

（注）今回の再評価は東広島バイパスは対象外

・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。

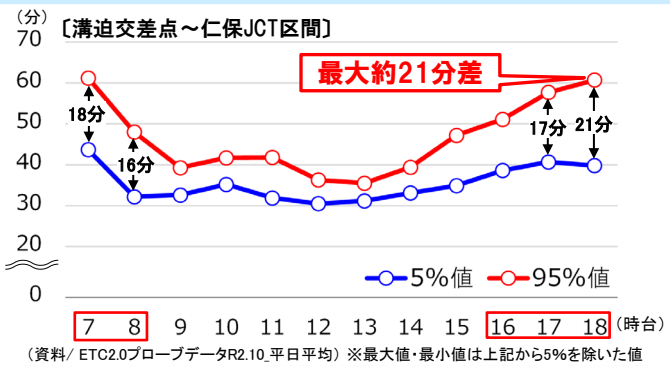


東広島市内産業団地への投資企業推移



※増設も含む
資料：東広島市提供資料

部品輸送ルートにおける所要時間差



（資料/ ETC2.0プローブデータR2.10_平日平均）※最大値・最小値は上記から5%を除いた値

時間短縮に伴う物流効率化（試算）



バイパスにより約30分短縮/（1便）

80便稼働するので1日延べ約40時間短縮

トラック1台あたり約８時間稼働すると、1日約５台分の削減

（資料/大手自動車メーカーの便数情報をもとに試算）

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。



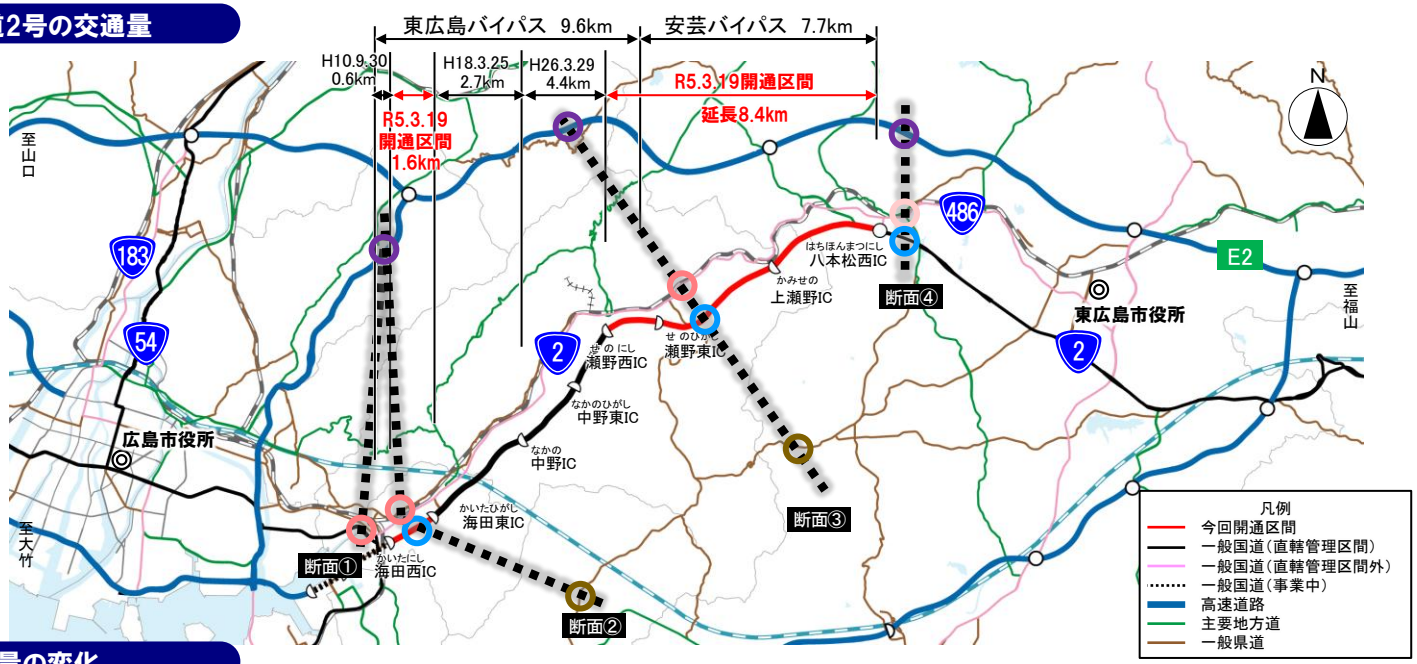
（R3.9　大手自動車メーカー　ヒアリング結果）

4．暫定２車線供用後の状況
並行路線等の交通混雑の緩和

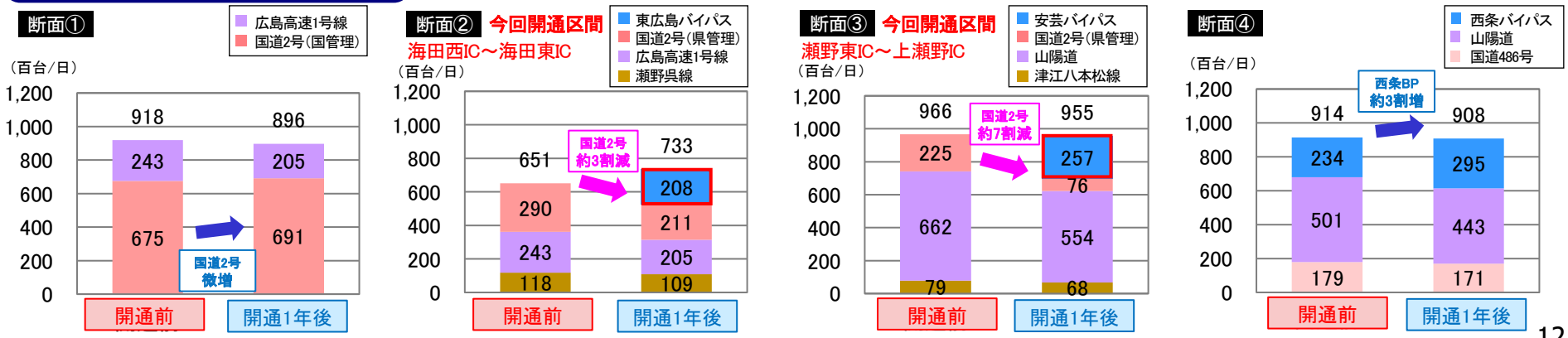
（注）今回の再評価は東広島バイパスは対象外

・開通後の令和5年11月におけるバイパスの交通量は約208～257百台/日。
・国道2号の交通量は約3～7割減少し、周辺の道路からもバイパスへ交通が転換。

バイパスと国道2号の交通量



断面交通量の変化



出典：交通量調査結果【開通前】R4.11.10（木）、【開通1年後】R5.11.7（火）　※【開通前】「瀬野呉線」「津江八本松線」は令和3年度全国道路・街路交通情勢調査、2号線の一部はR4交通量調査結果より

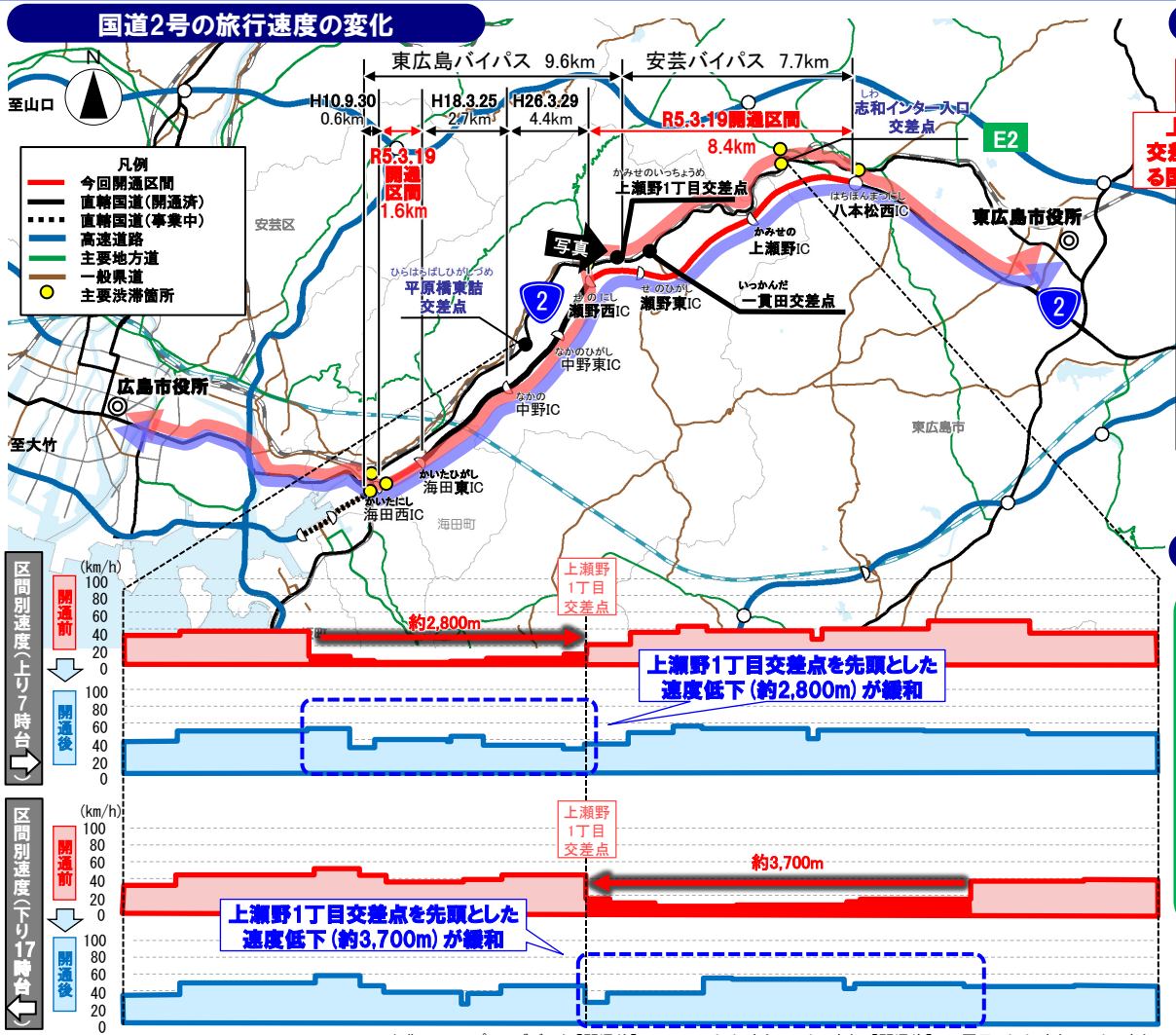
4．暫定２車線供用後の状況

並行路線等の交通混雑の緩和

（注）今回の再評価は東広島バイパスは対象外

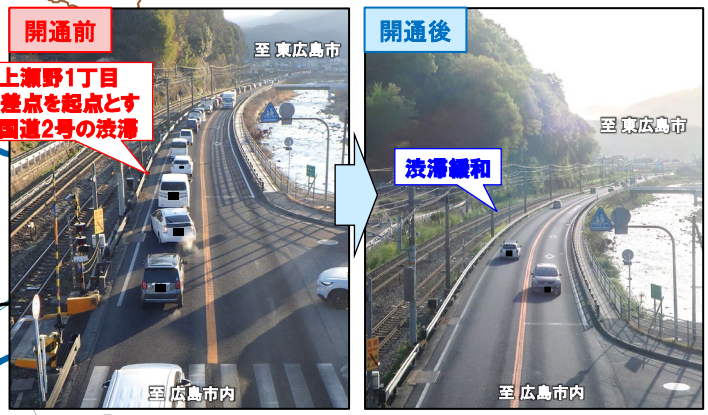
- 開通前は、国道2号の上瀬野1丁目交差点等を先頭とした速度低下が生じていた。
- 東広島・安芸バイパスの開通により、開通区間に交通が転換することで国道2号の速度低下が緩和され、広島市～東広島市間の平均旅行速度が約10km/h向上、所要時間が約2/3に短縮されるなど、交通混雑が緩和。

国道2号の旅行速度の変化



出典：ETC2.0プローブデータ【開通前】R4.10平日 上り7時台、下り17時台、【開通後】R5.4平日 上り7時台、下り17時台

上瀬野1丁目交差点の渋滞状況の変化



令和5年2月22日（水）7時台撮影　　令和5年4月13日（木）7時台撮影

都市間の所要時間短縮



出典：ETC2.0プローブデータ【開通前】R4.10平日 7,17時台平均
【開通後】R5.4平日 7,17時台平均

5．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	東広島廿日市道路		安芸バイパス（八本松西～瀬野東）	
	全体事業	残事業	全体事業	残事業
費用(C)	16,444	2,275	1,128	79
事業費	15,264	2,035	1,066	47
維持管理費	929	239	62	32
更新費	251	1.0	0	0
便益額(B)	25,216	6,941	9,390	3,005
走行時間短縮便益	21,964	6,369	8,369	2,917
走行経費減少便益	2,730	499	896	88
交通事故減少便益	522	73	125	0.93
費用便益比	1.5 2.2[2%]※1 2.7[1%]※1	3.1 4.2[2%]※1 5.1[1%]※1	8.3 12.0[2%]※1 14.9[1%]※1	37.9 46.9[2%]※1 52.0[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（R8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	7,900台/日～68,800台/日	約8,024億円	16,444億円	25,216億円	1.5（3.1）
安芸バイパス（八本松西～瀬野東）	59,400台/日～62,000台/日	約680億円	1,128億円	9,390億円	8.3（37.9）

※「東広島廿日市道路」は八本松西IC～廿日市ICの区間。

※基準年：R8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58.9千t/年のCO_2削除]
　安芸バイパス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206.7t/年（約2.3%削減）、SPM排出量：約13.0t/年（約2.7%削減）]
③緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上

5．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

○広域ネットワーク（東広島廿日市道路）での費用便益分析



	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 （安芸バイパス）	※1		※1		○	8.3	12.7%
東広島 廿日市道路	○	○	○	○	○	1.5	5.4%

○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
※1：一体評価B/C等の算定にあたり、供用区間・事業中区間・調査中区間（計画段階評価、都市計画決定が完了している区間）は将来ネットワークに含む
※2：基準年をR8として計算

今後の対応方針（原案）

1．再評価の視点

①事業の必要性の視点

1）事業を巡る社会経済情勢等の変化

◇道の駅「西条のん太の酒蔵」が令和3年6月に「防災道の駅」に選定、令和4年7月15日に開駅。
◇東広島市次世代学園都市構想が令和3年度策定。
◇阿賀IC立体化が令和4年3月19日に開通、東広島バイパス・安芸バイパスが令和4年度に全線開通（2/4）。
◇広島南道路（木材港西～廿日市）が令和4年度に事業化、西条バイパス（下三永～八本松 4車線化）が令和5年度に事業化。
◇広島高速2号線4車線化及び東雲ランプのフル化が令和8年度に事業化。　◇仁保局所渋滞対策が令和6年度に事業化。

2）事業の投資効果

◇費用便益比（B/C）=［事業全体］1.5（8.3）［残事業］3.1（37.9）※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
◇道路の役割
①環境への影響を考慮した効果［約58.9千ﾄﾝ/年のCO2削減］［3926.1千ﾄﾝ/年→3867.3千ﾄﾝ/年］安芸バイパス整備に伴う速度向上による地球環境（CO_2）の改善効果を算定
②物流の効率化［例）東広島市役所～広島港までの所要時間短縮約21分］［78分→57分］
③地域連携ネットワークの形成［例）東広島市役所～広島市役所までの所要時間短縮約22分］［87分→65分］
④高次医療施設への救急搬送［東広島市役所～県立広島病院までの所要時間短縮約21分］［78分→57分］

3）事業の進捗状況

◇令和8年度末で事業全体の進捗率は92%の見込みである。
◇現在までに全線暫定2車線で開通している。

②事業の進捗見込み

◇今後も段階的に整備し、早期完成を目指して事業を推進する。

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、コスト縮減を図り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す。
　引き続き、コスト縮減を図りながら、早期完成に向けて着実に整備を進めていただきたい。
広島市長の意見：対応方針（原案）については異存ありません。
　安芸バイパスは、東広島市と広島市を結び、周辺地域の開発と経済の発展に大きく寄与する主要幹線道路であり、今後、更なる空港利用や観光周遊の促進など、圏域経済の発展につながるものと考えていることから、時間信頼性や安全性の更なる向上を図るためにも、現在進めている速度低下区間の付加車線整備について、早期完成をお願いしたい。

【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。

◆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8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	安芸バイパス（八本松西～瀬野東）	東広島廿日市道路	安芸バイパス（八本松西～瀬野東）	
事業諸元	L=40.6km	L=7.7km	L=40.6km	L=7.7km	－
計画交通量	6,100～69,300台/日	61,000～64,600台/日	7,900～68,800台/日	59,400～62,000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6,894億円	約680億円	約8,024億円	約680億円	－
総費用（C）	12,294億円	863億円	16,444億円	1,128億円	・基準年の変更（R3基準からR8基準）
総便益（B）	17,530億円	3,539億円	25,216億円	9,390億円	・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） ・最新の事業化ネットワークを反映 ・「費用便益分析マニュアル」改定（R7.8）による変更 ・基準年の変更（R3→R8）
費用対効果（B/C）	1.4	4.1	1.5	8.3	・総費用及び総便益を見直したため

※前回再評価時（令和3年度）は「東広島廿日市道路」の一体評価を実施していない。
　表中の前回再評価時（令和3年度）の「東広島廿日市道路」の数値は、広島南道路（木材港西～廿日市）の新規採択時（令和3年度）のもの。
※「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

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CO_2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NO_X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

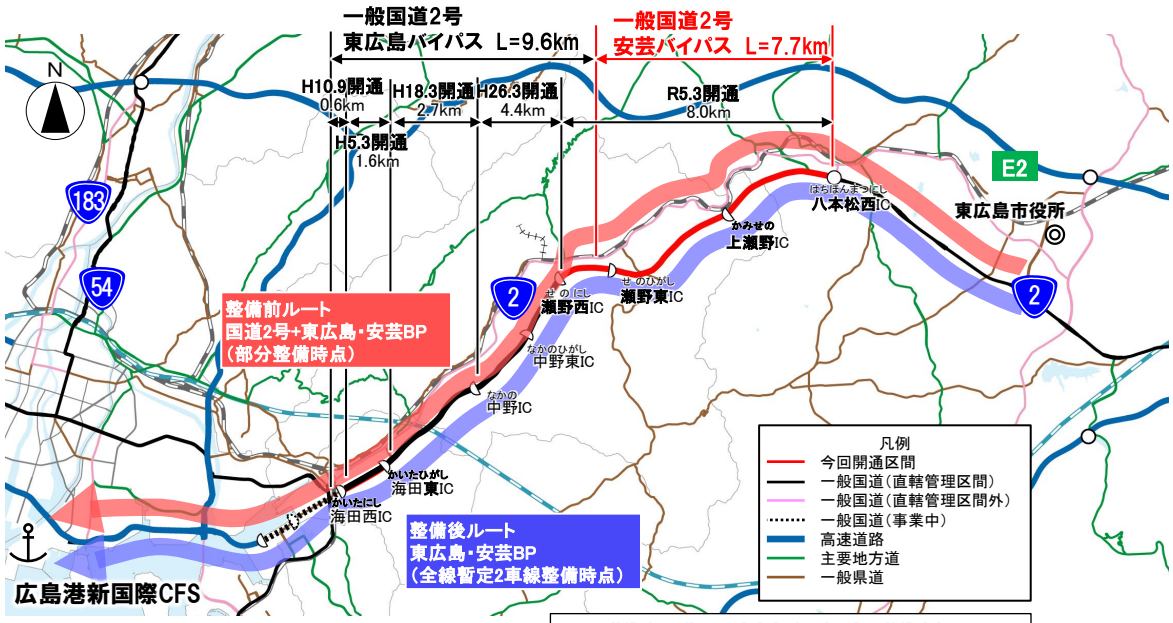
①所要時間のばらつき改善に伴う効果

関連SDGs

効果項目：（１）所要時間のばらつき改善に伴う効果

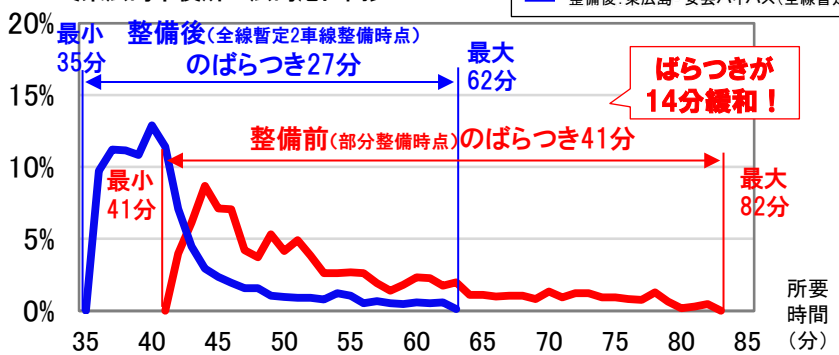
・安芸バイパスに並行する国道2号は、移動時間にばらつきが多く、時間が読みづらい状況にある。
・安芸バイパスの整備により、広島～東広島間の所要時間のばらつきが縮小し、定時性が向上。

東広島市から広島港の所要時間のばらつき



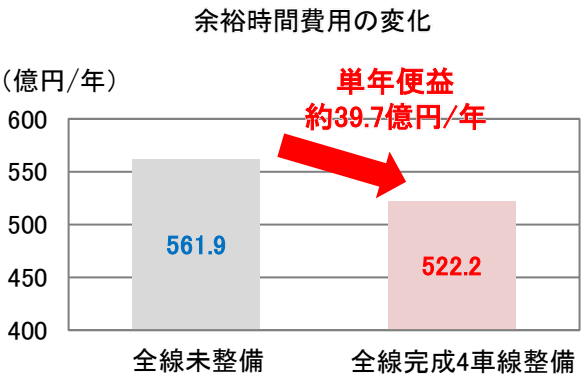
整備前：国道2号＋東広島バイパス（部分整備時点）
整備後：東広島・安芸バイパス（全線暫定2車線整備時点）

〔東広島市役所⇒広島港区間〕



※全サンプルのうち最大・最小の5%値を異常値として除外して集計
資料/ ETC2.0プローブデータ　【整備前】R4.10平日平均、【整備後】R6.10平日平均

時間信頼性向上の便益算出結果



※余裕時間費用の変化は完成4車線による算出結果
データ：R22将来交通量推計結果(H27ベース)

所要時間のばらつき改善に伴う効果

➡ **820億円**　※開通後50年間の便益額として試算した値

便益額（試算値）＝
（時間信頼性向上便益（億円/年））×評価期間（整備後50年間）
※時間信頼性向上便益：
整備なしの総余裕時間費用－整備あり総余裕時間費用

【参考】３便益以外の便益

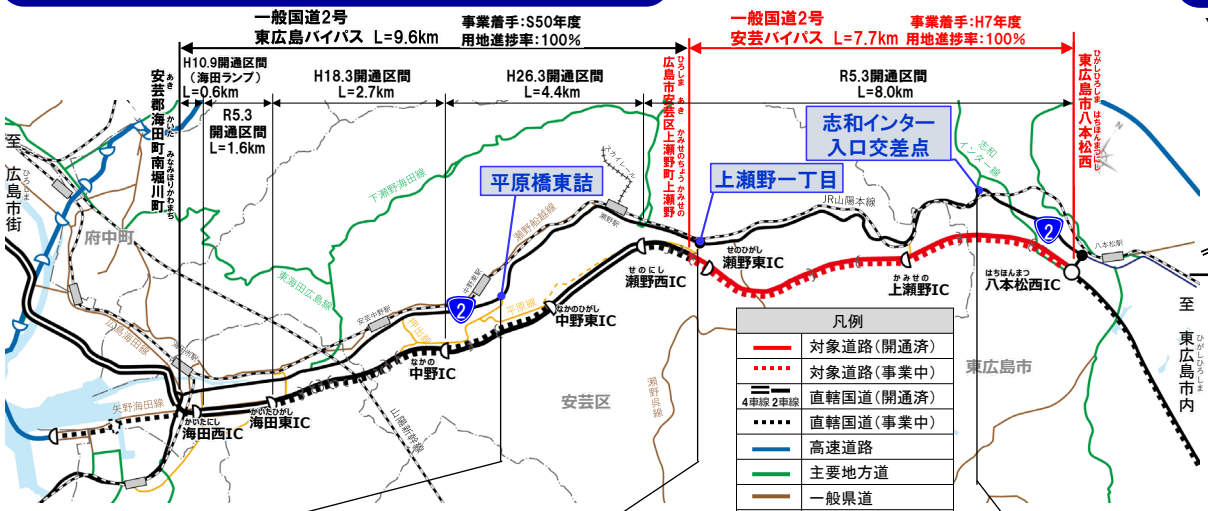
②環境負荷ガス排出量削減に伴う環境改善効果と騒音低減効果

関連SDGs

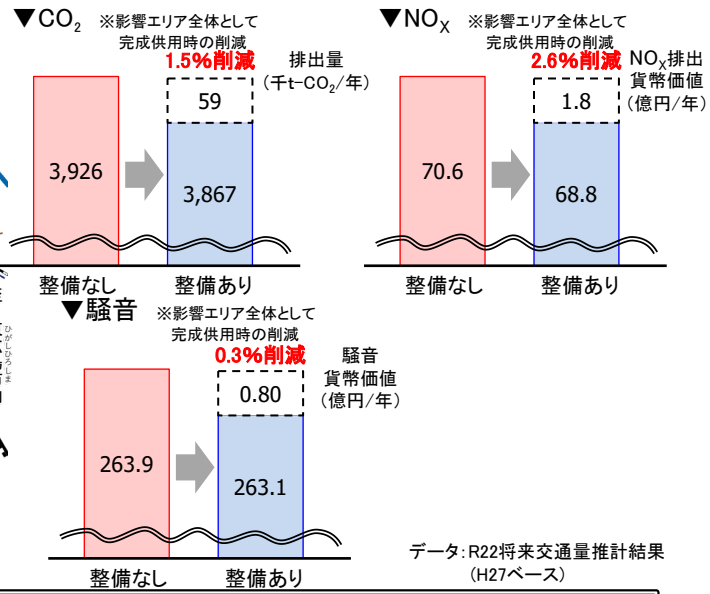
効果項目：（1）温室効果ガス低減、（2）NO_X削減効果、（3）騒音低減

- 安芸バイパスに並行する国道2号は、沿道に施設が立地する市街地を通り、安芸バイパスより速度が低いため、走行車両からCO_2やNO_X等の排出ガスや騒音が多く発生。
- 整備後は、走行性が高い安芸バイパス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。

国道2号の旅行速度（安芸バイパス未開通時）

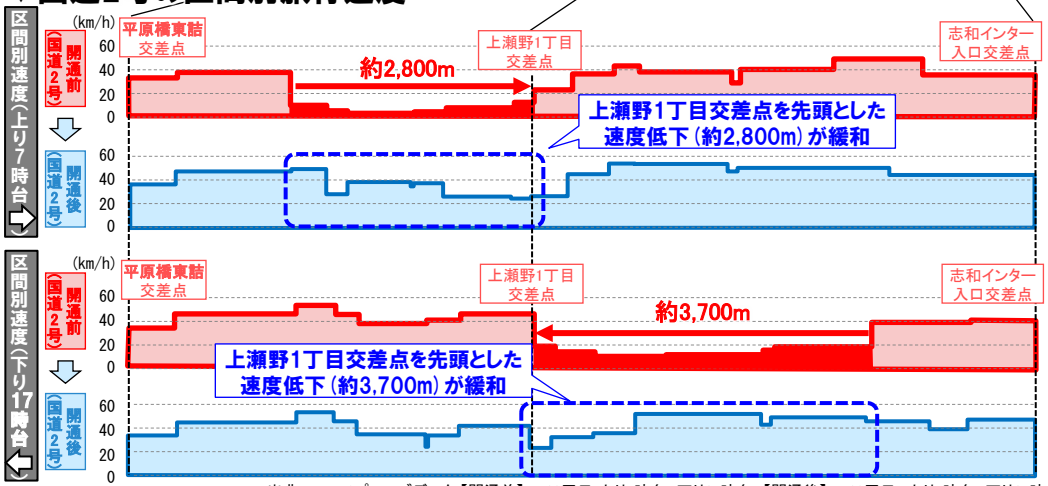


環境負荷ガス削減および騒音低減便益算出結果



データ：R22将来交通量推計結果（H27ベース）

▼国道2号の区間別旅行速度



出典：ETC2.0プローブデータ【開通前】R4.10平日 上り7時台、下り17時台、【開通後】R6.10平日　上り7時台、下り17時台

環境負荷ガス排出量削減に伴う環境改善効果

➡ CO_2：36億円、NO_X：44億円

※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）×365日×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

➡ 19億円

※開通後50年間の便益額として試算した値

便益額（試算値）＝
（騒音低減便益(億円/年)）×評価期間(整備後50年間)
※騒音低減便益：整備なしの騒音貨幣評価値－整備あり騒音貨幣評価値

一般国道２号 安芸バイパス

［広島県への意見照会と回答］

国中整企画第２３号
国中整港計第６号
令和８年８月２０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８年１０月５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　安芸バイパス	継続	
一般国道１８３号　鍵掛峠道路	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。

■　ご意見の返信期限：令和８年９月１４日（月）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　（内線：３１５３）<wada-y87dc@mlit.go.jp>

係　　長　　西村　（内線：３１６６）<nishimura-y87vc@mlit.go.jp>

係　　員　　中下　（内線：３１６７）<nakashita-s87de@mlit.go.jp>

TEL：０８２－２２１－９２３１（代表）

土 総 第 917 号

令和８年９月 11 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８年８月 20 日付け国中整企画第 23 号・国中整港計第６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　増田）
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 安芸バイパス】

事　　業　　名	一般国道２号 安芸バイパス
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す。 引き続き、コスト縮減を図りながら、早期完成に向けて着実に整備を進めていただきたい。	

一般国道２号 安芸バイパス

［広島市への意見照会と回答］

国中整企画第２３号
国中整港計第６号
令和８年８月２０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８年１０月５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　安芸バイパス	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８年９月１４日（月）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　（内線：３１５３）<wada-y87dc@mlit.go.jp>

係　　長　　西村　（内線：３１６６）<nishimura-y87vc@mlit.go.jp>

係　　員　　中下　（内線：３１６７）<nakashita-s87de@mlit.go.jp>

TEL：０８２－２２１－９２３１（代表）

（　公　印　省　略　）
広 路 計 第 ３ ５ 号
令和８年９月１０日

国土交通省中国地方整備局長
山本　大志　　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８年８月２０日付け国中整企画第２３号及び国中整港計第６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。

安芸バイパスは、東広島市と広島市を結び、周辺地域の開発と経済の発展に大きく寄与する主要幹線道路であり、今後、更なる空港利用や観光周遊の促進など、圏域経済の発展につながるものと考えていることから、時間信頼性や安全性の更なる向上を図るためにも、現在進めている速度低下区間の付加車線整備について、早期完成をお願いしたい。