資料６－１

一般国道 375 号 東広島・呉道路

道路街路事業の事後評価項目調書

事業名	一般国道375号　東広島・呉道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：広島県呉市阿賀中央5丁目 至：広島県東広島市高屋町溝口			延長	32.8km

事業概要

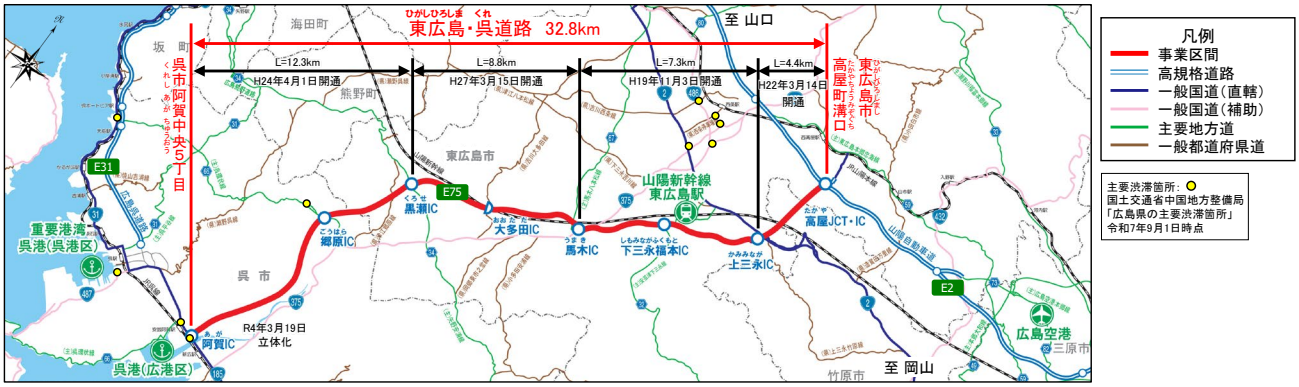
一般国道375号は、広島県呉市から島根県大田市までを結ぶ延長約196kmの主要幹線道路である。

東広島・呉道路は、広島県南部の中央に位置し、呉市阿賀中央5丁目と東広島市高屋町溝口を結ぶ延長32.8kmの高規格道路である。

事業の目的・必要性

事業目的は、交通混雑の緩和、交通安全の確保を行い、都市間の連携・交流の拡大、広域交通拠点との連絡強化である。

事業概要図



事業の効果等

事業期間	事業化年度	H5年度	用地着手	H5年度	供用年	(当初) H25年度/R11年度	変動	1.4倍
	都市計画決定	H2年度	工事着手	H7年度	(暫定/完成)	(実績) R3年度/ －		
事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) － /約1,925億円 (実質値) － /約1,866億円			実績 (暫定/完成)	(名目値) 約1,698億円/ － (実質値) 約1,831億円/ －	変動	0.9倍
交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	－ / 16,700～24,700台/日			実績 (暫定/完成)	12,300～19,100台/日 / －	変動	74%

旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	25.0km/h → 63.5km/h (供用前年次) H17年度　(供用後年次) R7年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	96.6件/億台キロ → 27.1件/億台キロ (供用前年次) H15-18年　(供用後年次) R3-R6年

	B/C	EIRR	総費用	総便益	基準年
費用対効果分析結果 (当初)	1.9	－ %	2,010億円 事業費: 1,872億円 維持管理費: 139億円 更新費: － 億円	3,780億円 走行時間短縮便益: 3,464億円 走行経費減少便益: 215億円 交通事故減少便益: 100億円	平成19年
費用対効果分析結果 (事後)	1.2	4.6%	4,095億円 事業費: 3,887億円 維持管理費: 208億円 更新費: － 億円	4,885億円 走行時間短縮便益: 4,183億円 走行経費減少便益: 560億円 交通事故減少便益: 142億円	令和8年

事業遅延によるコスト増	費用増加額	便益減少額
	億円	億円

事業遅延の理由

－

交通量変動の理由

計画時の将来交通量推計は完成4車線時で実施しており、現時点は暫定2車線のため、交通量に変動が生じたものと考えられる。

	客観的評価指標に対応する事後評価項目
	①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間が削減した。【削減：409.3万人時間/年】 ・並行する国道375号の旅行速度が向上【旅行速度：18.2km/h⇒27.6km/h】 ・バス路線（空港連絡バス「呉広島空港線」）のアクセスが向上した【呉駅～広島空港：109分⇒53分】 ・新幹線駅へのアクセスが向上した【呉市役所～東広島駅：75分⇒36分】 ・拠点空港へのアクセスが向上した【呉市役所～広島空港：109分⇒53分】 ②国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「東広島呉自動車道」として位置付けられている。 ・隣接した日常活動圏中心都市間のアクセスが向上した【呉市役所～東広島市役所：86分⇒50分】 ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援【広島中央サイエンスパーク】 ・主要観光地へのアクセスが向上した【山陽自動車道～大和ミュージアム：95分⇒45分】 ④安全で安心できるくらしの確保 ・三次救急医療機関へのアクセスが向上した【東広島市～呉医療センター：88分⇒52分】 ⑤安全な生活環境の確保 ・並行する国道375号の安全性が向上【死傷事故率：97件/億台㌔⇒27件/億台㌔】 ⑥災害への備え ・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画（R6.10）で第1次緊急輸送道路に指定 ・緊急輸送道路の代替路線を形成 ⑦地球環境の保全 ・CO_2排出量が削減した【削減量：約14.5千t/年、3188.2千t/年→3173.7千t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が削減した【削減量：約39.8t/年、7180.4t/年→7140.6t/年】 ・SPM排出量が削減した【削減量：約3.0t/年、374.7t/年→371.7t/年】 ⑨その他プロジェクトとの関係 ・第5次呉市長期総合計画、東広島市地域公共交通網形成計画に位置づけられている ・呉市臨海部と高速道路へのアクセスが向上【阿賀マリノポリス地区埋立地～山陽自動車道 85分⇒36分】
	その他評価すべきと判断した項目
	特になし
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目
	・環境影響評価実施要領（昭和 59 年閣議決定）に基づき、環境影響評価を実施。
	その他評価すべきと判断した項目
	特になし

事業を巡る社会経済情勢等の変化
・沿線地域（呉市及び東広島市）の人口は近年減少傾向にある【H2：42.3万人→R7：39.0万人】 ・沿線地域（呉市及び東広島市）の自動車保有台数は近年減少傾向にある【H17：15.5万台→R7：14.5万台】
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性
・東広島・呉道路は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、今後の事後評価の必要はないと考える。 ・東広島・呉道路の整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保、都市間の連携・交流の拡大、広域交通拠点との連絡など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。
計画･調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性
・同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿（地域の取組）と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。 ・今後周辺の道路整備が進み更なるネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。
特記事項
特になし

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

「事後評価」
一般国道375号　東広島・呉道路

令和8年10月

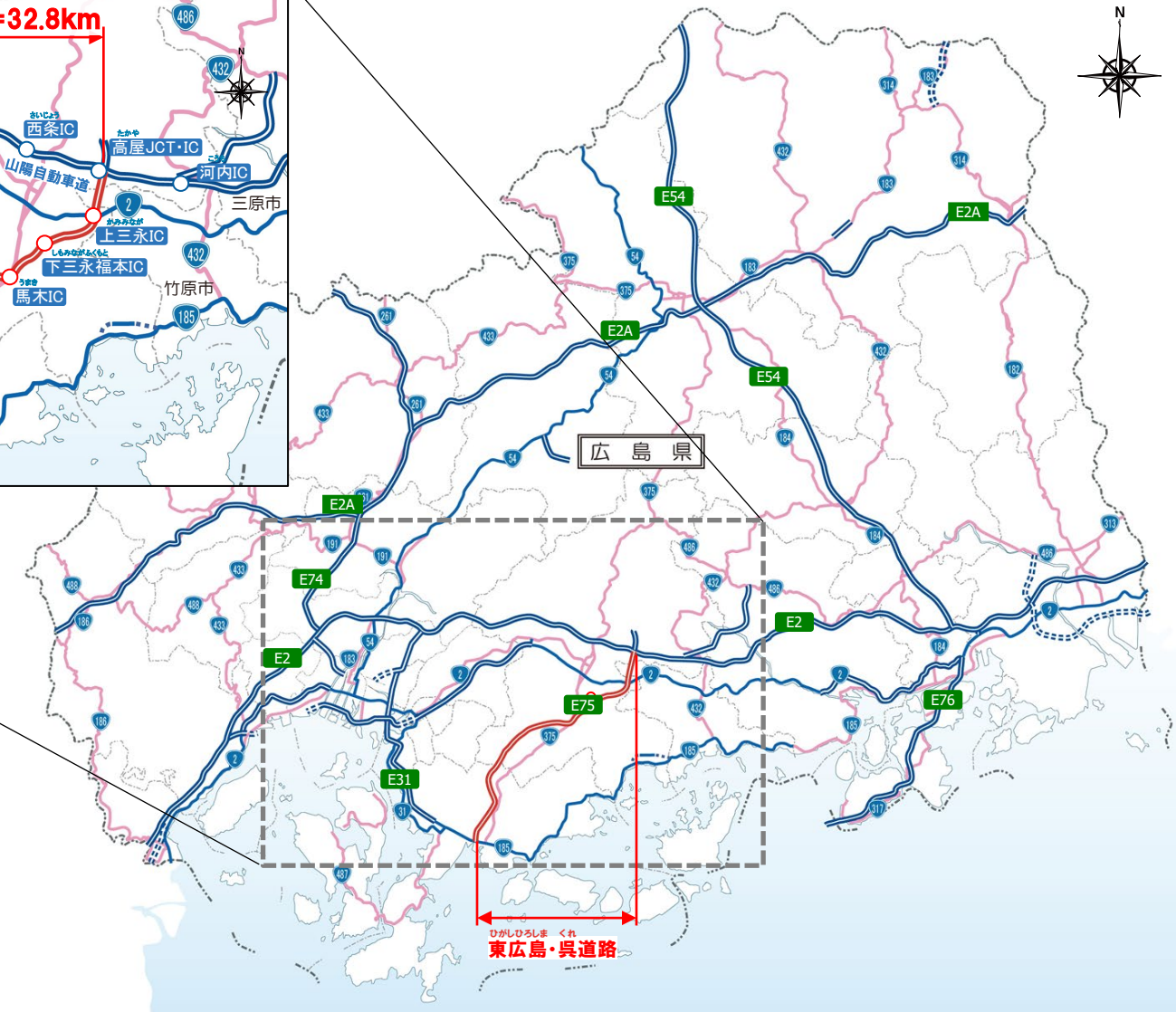
国土交通省　中国地方整備局

1．位置図

・一般国道375号は、広島県呉市から三次市を経由して島根県大田市までを結ぶ延長約196kmの幹線道路である。
・東広島・呉道路は、広島県南部の中央に位置し、山陽自動車道と呉市を結ぶ延長32.8kmの高規格道路である。

＜拡大図＞





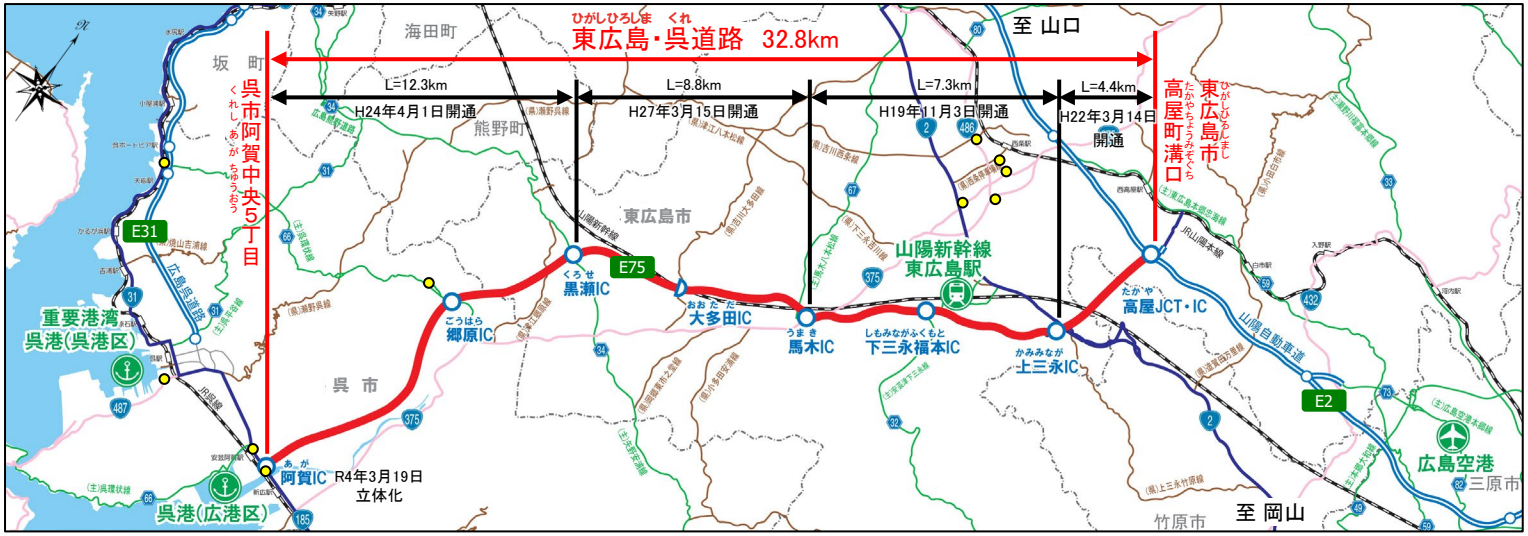
凡　例	
高規格道路	（開通済み） （事業中）
直轄国道	（開通済み）
補助国道	
対象道路	

2．事業概要及び経緯

（１）事業概要

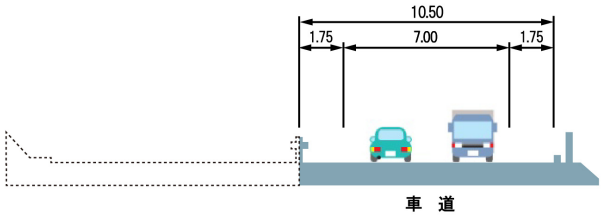
・東広島・呉道路は、交通混雑の緩和、交通安全の確保を行い、都市間の連携・交流の拡大、広域交通拠点との連絡強化を目的とした道路である。

計画概要図

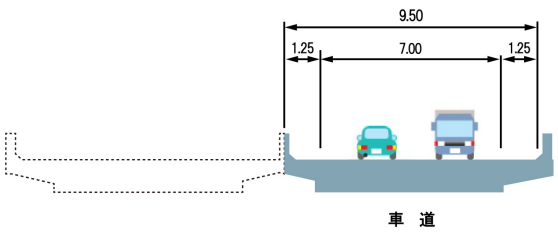


標準断面図

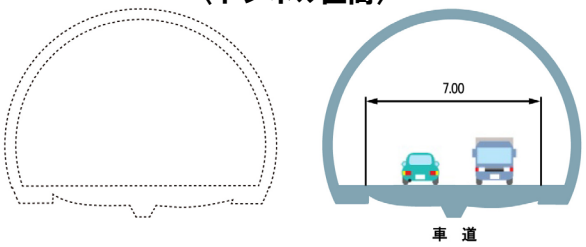
〈土工区間〉



〈橋梁区間〉



〈トンネル区間〉



※破線部は4車線完成時

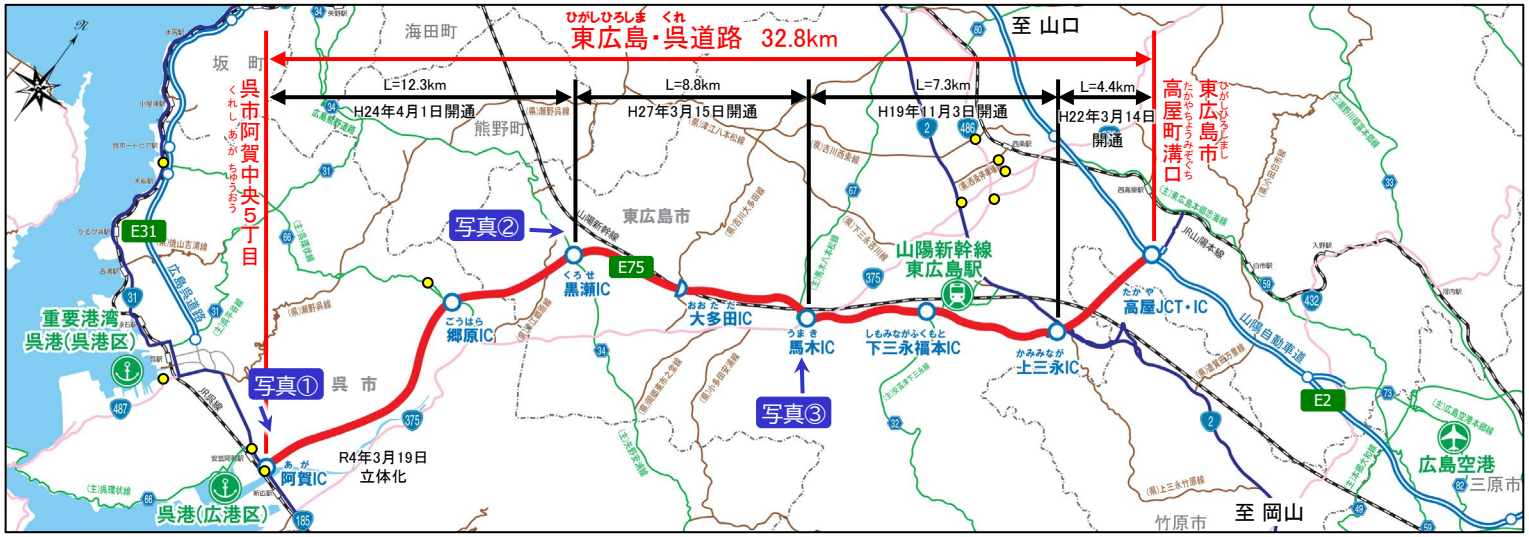
事業概要

起　終　点	起点：呉市阿賀中央５丁目 終点：東広島市高屋町溝口
延　長	L=32.8km
道路の規格	第１種第３級
設計速度	80km/h
車線数	暫定2車線

2．事業概要及び経緯

（２）事業の経緯

・東広島・呉道路は平成5年度に事業着手し、平成26年度末までに全線2車線で開通。また、令和4年3月に阿賀IC立体化が完成。



凡例
- 事業区間
- 高規格道路
- 一般国道（直轄）
- 一般国道（補助）
- 主要地方道
- 一般都道府県道

主要渋滞箇所：
国土交通省中国地方整備局
「広島県の主要渋滞箇所」
令和7年9月1日時点

区間	阿賀ＩＣ～郷原ＩＣ	郷原ＩＣ～黒瀬ＩＣ	黒瀬IC～馬木IC	馬木ＩＣ～上三永ＩＣ	上三永ＩＣ～高屋ＪＣＴ・ＩＣ
都市計画決定	平成2年度				
事業着手	平成5年度				
用地着手	平成7年度	平成14年度		平成6年度	平成5年度
工事着手	平成11年度	平成18年度		平成11年度	平成7年度
開通	平成24年4月 2車線 令和4年3月（阿賀IC立体化）		平成27年3月 2車線 平成29年4月（大多田IC）	平成19年11月 2車線	平成22年3月 2車線

再評価実施
平成14年度 平成19年度 平成22年度 平成25年度 平成28年度 令和元年度

写真①



写真②



写真③



3．費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

■一般国道375号　東広島・呉道路

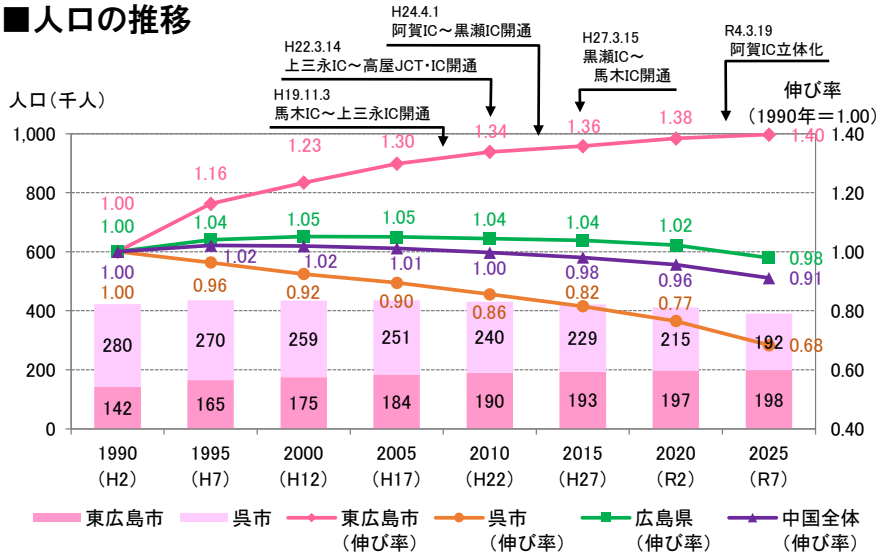
	当初・再評価 （H19再評価）	実績
事業延長	32.8km	32.8km
道路構造	4車線	暫定2車線
総事業費	約1,925億円	約1,698億円
交通量	16,700～24,700台／日 （H11道路交通量調査に基づくR12推計）	12,300～19,100台／日 （R7全国道路・街路交通情勢調査※速報値）
事業期間	平成5年度～令和11年度（37年間）	平成5年度～令和3年度（29年間）

※新規事業採択時評価または事業着手後の再評価時点の想定・予測と事後の実績を比較する。

4．社会経済情勢等の変化

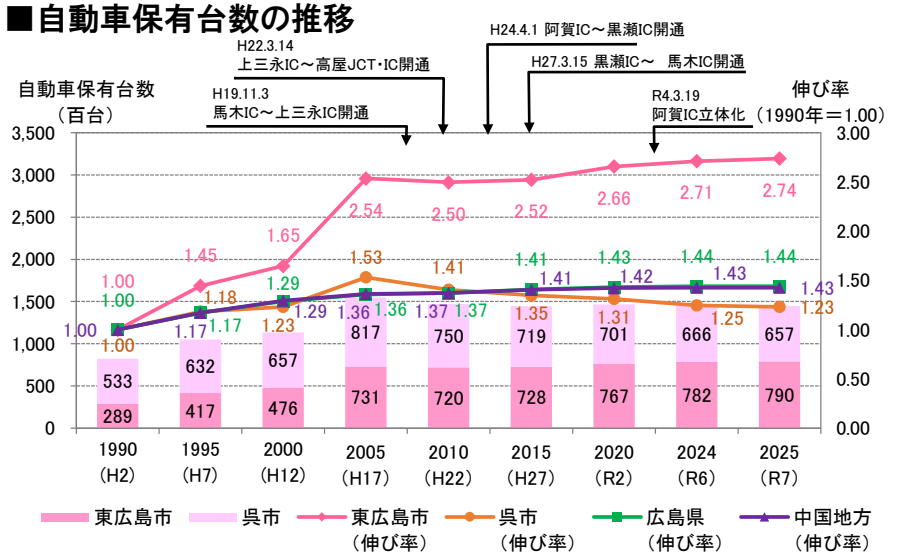
- 東広島市の人口・自動車保有台数は増加傾向にあるが、呉市の人口・自動車保有台数は合併後のH17年以降、減少傾向にある。
- 東広島・呉道路の開通により、国道375号から交通が転換している。

■人口の推移



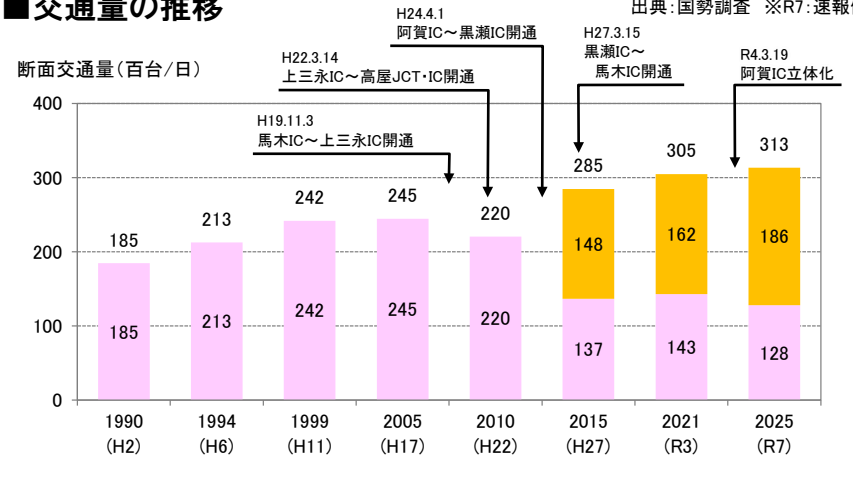
※市町村合併前のデータは、現行の行政区域で合算
出典：国勢調査　※R7：速報値

■自動車保有台数の推移

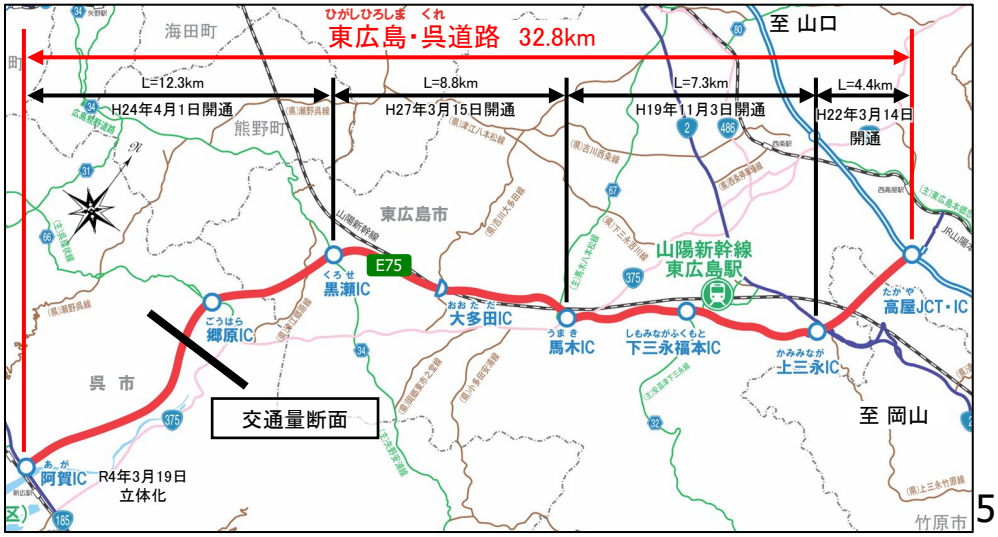


※軽自動車を除く、H17以前は合併前の東広島市と呉市のデータを整理（合併前の市町村別データがないため）
出典：広島県統計書、都道府県別・車種別自動車保有車両数（一般財団法人自動車検査登録情報協会）

■交通量の推移



交通量断面：阿賀IC～郷原IC
出典：全国道路・街路交通情勢調査　※R7：速報値



5．事業周辺における環境の変化

・東広島・呉道路の全線開通の他、東広島・安芸バイパスの全線開通により、呉市などの沿線市町と山陽自動車道・広島空港等へのアクセス向上が図られている。また、西条バイパス4車線化の新規事業化や阿賀マリノポリス地区の整備、工業団地の整備など、まちづくりが進展している。

広島中央サイエンスパーク
（事業年度：平成2年度～平成4年度）
※産学共同研究施設や民間の研究施設が建設され、試験・研究機能の集積が進められた。15社・団体が進出し、分譲完了済み。



出典：東広島市HP

呉駅交通ターミナル整備（事業中）
※道・港・駅・まちが一体となる次世代型総合交通拠点の実現。モーダルコネクト機能の強化、防災機能の強化、次世代モビリティによる移動利便性・回遊性の向上を目的とした事業。



出典：広島国道事務所HP

凡例
- 事業区間
- 高規格道路
- 一般国道（直轄）
- 一般国道（補助）
- 主要地方道
- 一般都道府県道

産業団地：●

半導体関連企業の大型投資
※2025年9月、マイクロンメモリジャパン株式会社が、広島県内に1.5兆円あまりの投資を行うことを発表。また、経済産業省がこれらの投資に対して、最大5,360億円の支援を決定。
※2026年7月、新たなクリーンルームの起工式を開催した。造成工事は約2.8万㎡、新棟への製造装置搬入開始は2028年後半となる見込み。

出典：広島県HP（ひろしまラボ）、micronHP

阿賀マリノポリス地区埋立地

出典：広島県HP（Hi!HIROSHIMA）

整備された工業団地

出典：呉市の都市計画R5.1

出典：広島国道事務所HP、東広島市HP、呉市の都市計画R5.1、広島県HP

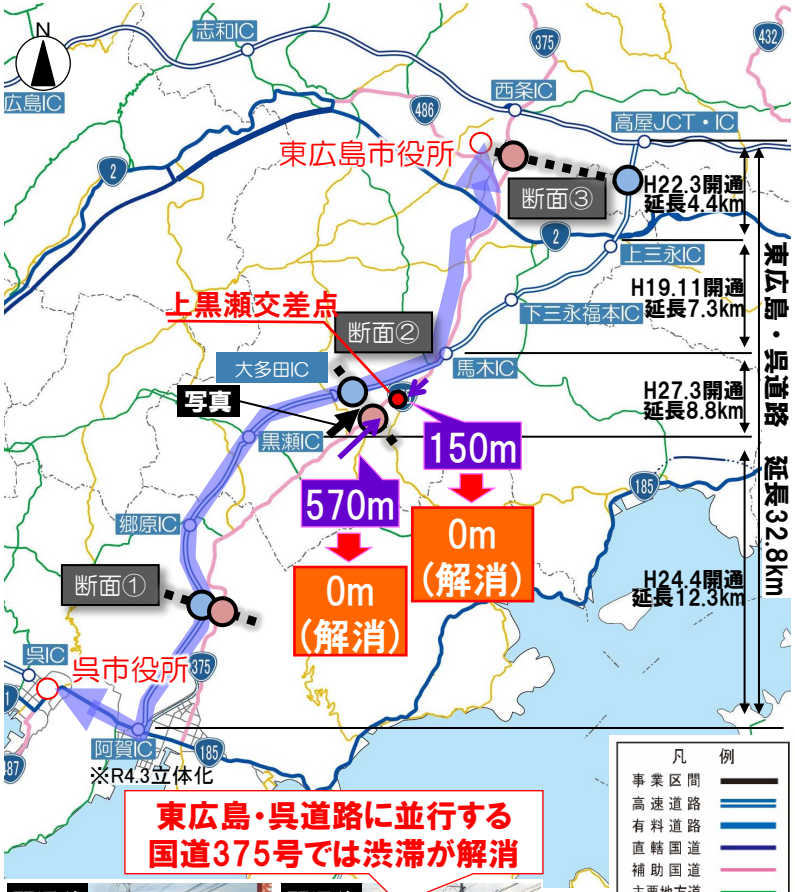
≪整備効果≫

- 整備効果①：交通の円滑化
- 整備効果②：交通安全性の向上
- 整備効果③：災害への備え
- 整備効果④：物流の効率化
- 整備効果⑤：空港へのアクセス性向上
- 整備効果⑥：救急医療活動の支援
- 整備効果⑦：観光活性化の支援

6. 事業効果の発現状況

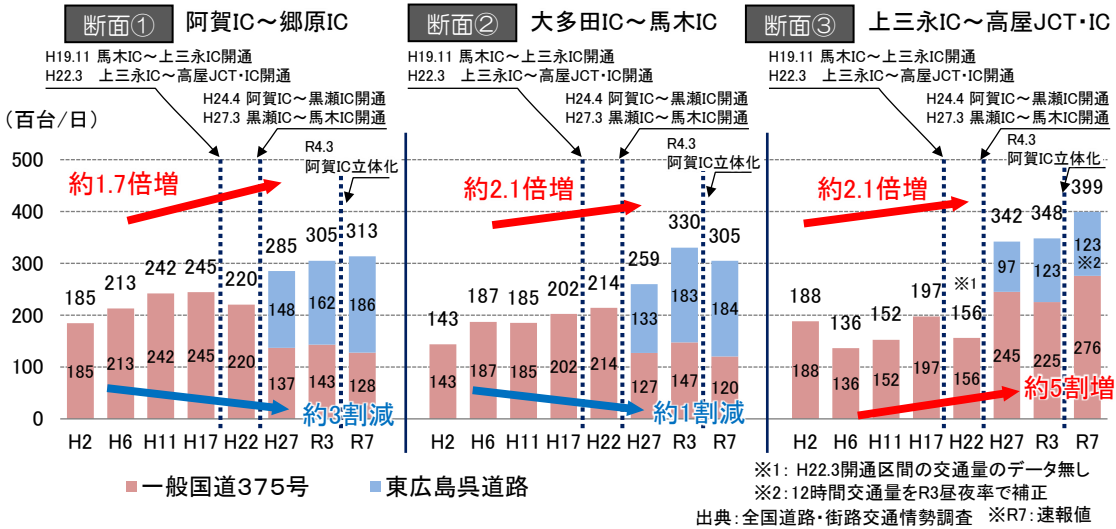
整備効果①：交通の円滑化

- 東広島・呉道路の段階的な開通に伴い、国道375号から東広島・呉道路に交通が転換し、国道375号の渋滞が解消。また、断面交通量も増加傾向にあり、呉市～東広島市間の需要も増加している。
- 全線開通前後で、呉市役所～東広島市役所の所要時間は約36分短縮し、交通の円滑化が図られている。



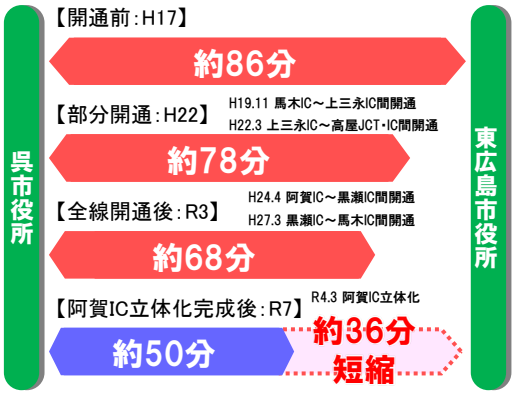
撮影日：H24.11.25（火）　撮影日：H27.5.14（木）

国道375号と東広島・呉道路の交通量の推移



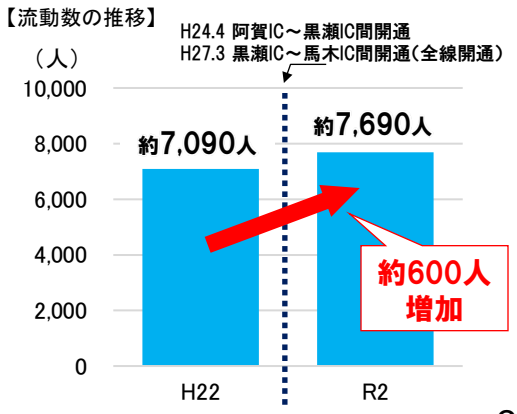
※1：H22.3開通区間の交通量のデータ無し
※2：12時間交通量をR3昼夜率で補正
出典：全国道路・街路交通情勢調査　※R7：速報値

呉市役所～東広島市役所の所要時間の推移



出典：H17、H22、R3　全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度
R7　ETC2.0プローブデータ（R7.10）　平日7,8,17,18時台平均

呉市～東広島市間の自家用車利用による通勤通学流動の変化



出典：国勢調査

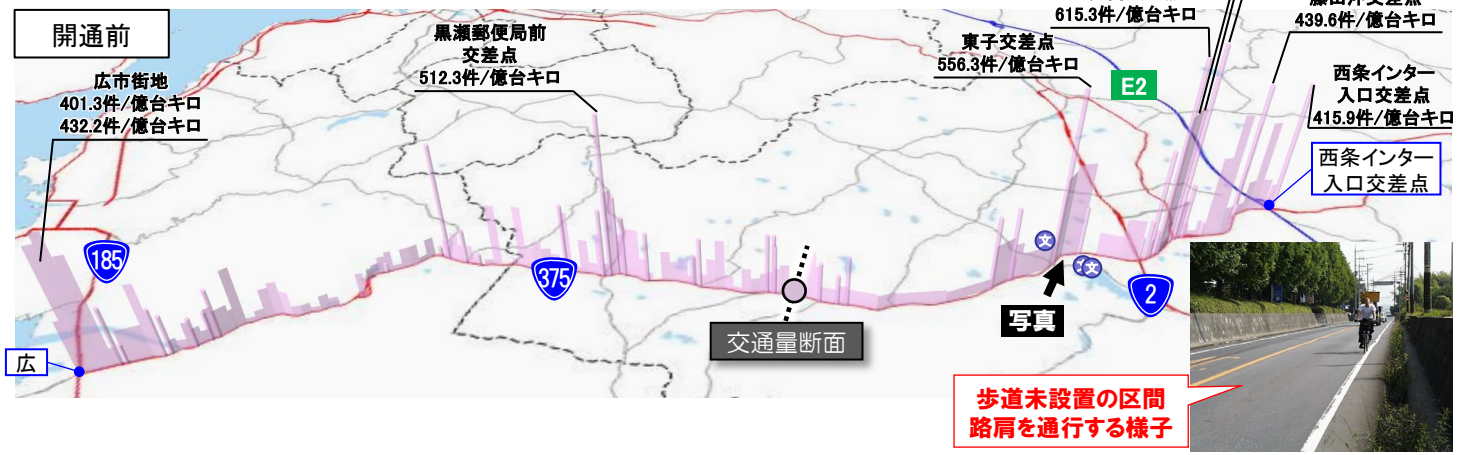
6．事業効果の発現状況

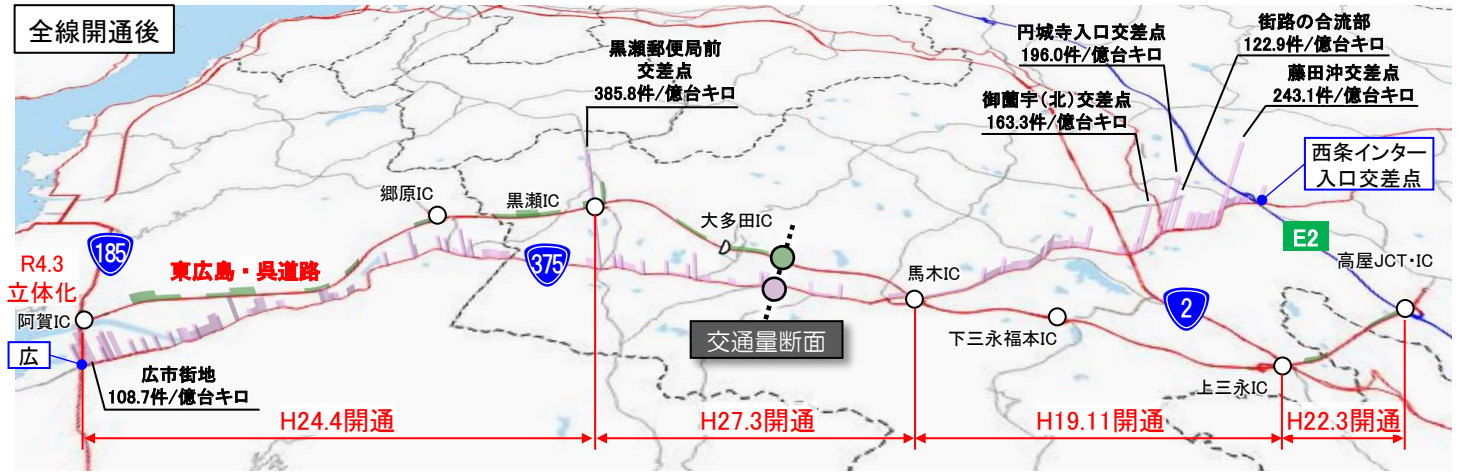
整備効果②：交通安全性の向上

- 国道375号の交通量が東広島・呉道路の開通に転換し、国道375号の死傷事故件数は、開通前875件/4年であったが、開通後は206件/4年と約8割減少。
- 東広島・呉道路の開通により、国道375号の死傷事故が大幅に減少するとともに、より安全・安心な高規格道路による走行経路を確保。

東広島・呉道路と並行する国道375号の死傷事故率

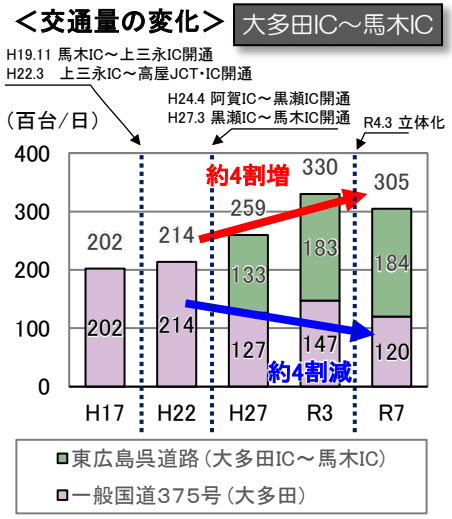
死傷事故率　：国道375号　：東広島・呉道路





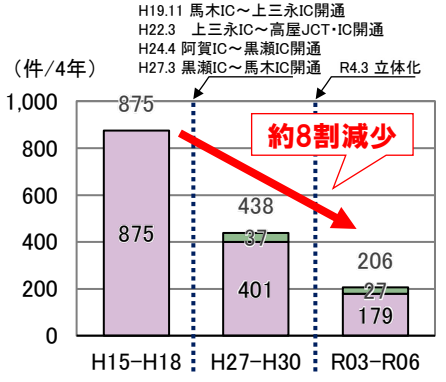
出典：交通事故・道路統合データベース（開通前：H15-H18、開通後：R3～R6）、H14再評価資料
※ 表示している交差点等は、死傷事故率：100件/億台キロ以上かつ上位10位まで

＜交通量の変化＞ 大多田IC～馬木IC



出典：全国道路・街路交通情勢調査　※R7：速報値

＜死傷事故件数の変化＞

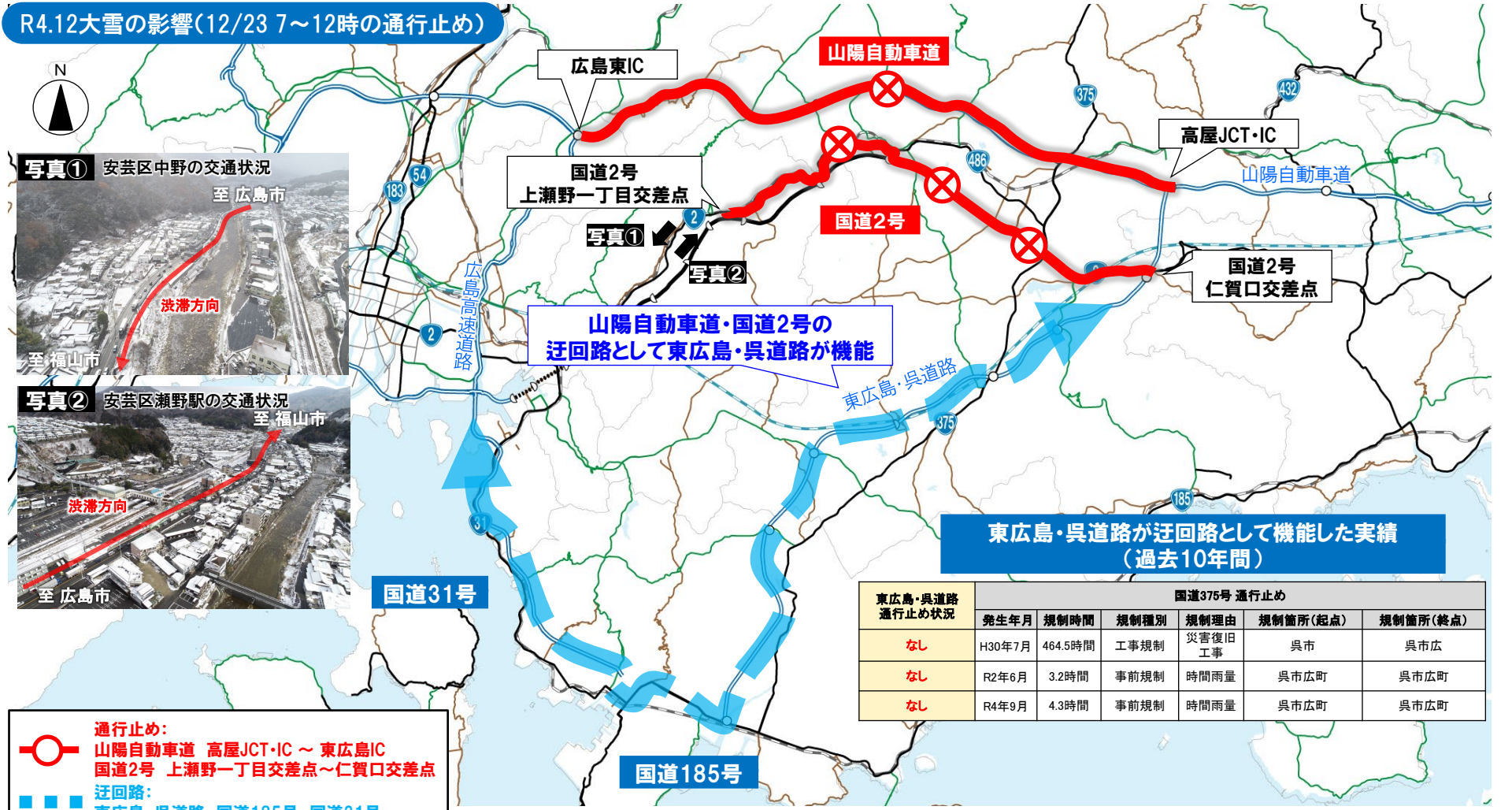


出典：交通事故・道路統合データベース

6．事業効果の発現状況
整備効果③：災害への備え

・令和4年12月の大雪では、山陽自動車道や国道2号が通行止めになり、広島市～東広島市間のネットワークが寸断されたが、東広島・呉道路が迂回路として機能したことで、早期道路啓開・道路復旧に寄与。
・また、国号375号（現道区間）が通行止めとなった際には、東広島・呉道路が迂回路として機能することにより、冗長性（リダンダンシー）が発揮される。

R4.12大雪の影響(12/23 7～12時の通行止め)



東広島・呉道路が迂回路として機能した実績（過去10年間）

東広島・呉道路通行止め状況	国道375号 通行止め					
	発生年月	規制時間	規制種別	規制理由	規制箇所(起点)	規制箇所(終点)
なし	H30年7月	464.5時間	工事規制	災害復旧工事	呉市	呉市広
なし	R2年6月	3.2時間	事前規制	時間雨量	呉市広町	呉市広町
なし	R4年9月	4.3時間	事前規制	時間雨量	呉市広町	呉市広町

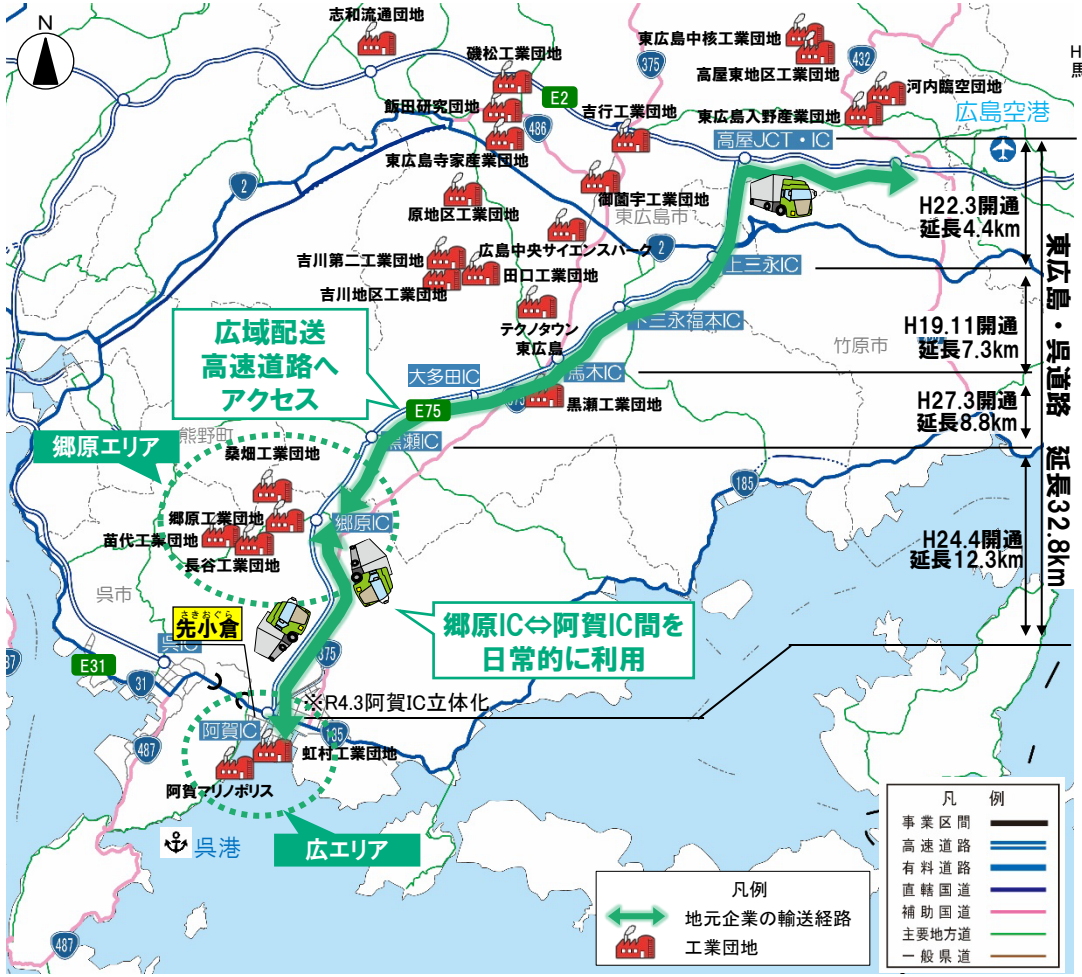
※過去10年間(H28年度～R7年度)の災害、事前規制を整理
出典:広島国道事務所資料

6．事業効果の発現状況

整備効果④：物流の効率化

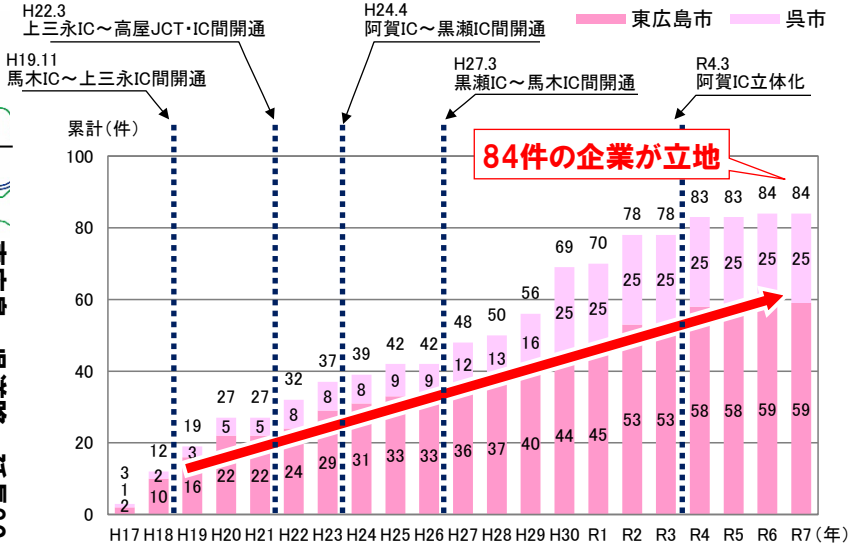
- 沿線地域には工業団地が整理され、高速道路へのアクセス性が向上したことで、多くの企業が進出中。
- 沿線企業では、東広島・呉道路の利用により、拠点間の輸送時間の短縮や、日常的に社員の移動の負担が軽減されるなど生産活動の効率化に寄与。

工業団地の整備状況と高速道路へのアクセス



出典：広島国道事務所HP、東広島市HP、呉市の都市計画R5.1、広島県HP

呉市・東広島市における新規企業立地件数



出典：東広島市産業振興課（R8.6）、呉市商工振興課（R8.5）へのヒアリング結果

地元企業の声

- 郷原エリアと広エリア間の移動において、東広島・呉道路を利用した日常的な往来・連携をしています。また、山陽自動車道方面においても、東広島・呉道路を利用した輸送ルートが確立されています。
- 開通前のエリア間輸送は、一般道を利用する区間が多く、移動効率の向上が課題でした。東広島・呉道路開通後は、移動時間が短縮し、輸送効率が向上しています。
- 阿賀IC立体化前は、先小倉交差点において交通の滞留が発生し、業務時の移動の負担が大きかったです。阿賀IC立体化後は、先小倉交差点における滞留が解消し、業務における移動の利便性が向上しています。



（令和8年5月　地元企業ヒアリング結果）

6．事業効果の発現状況

一般国道375号　東広島・呉道路（ひがしひろしま　くれ）

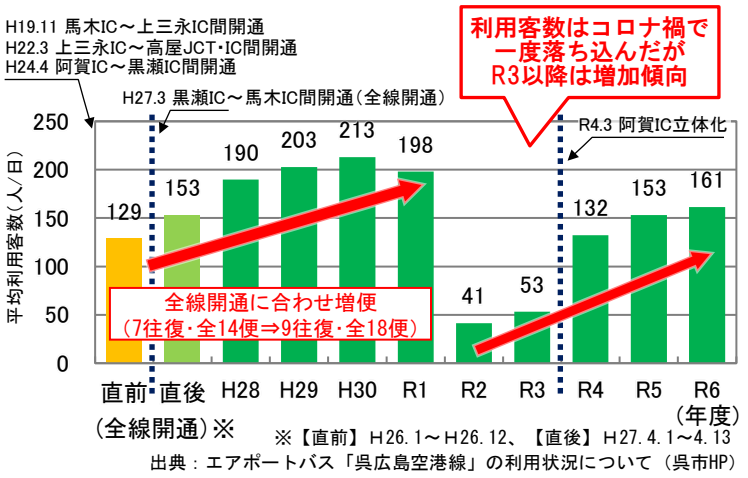
整備効果⑤：空港へのアクセス性向上

・エアポートバス「呉広島空港線」は、東広島・呉道路の全線開通にあわせて運行本数が1日9往復（2往復増）となり、利用者が増加。コロナ禍で減少したものの、現在は回復傾向にあり、令和6年は開通前の約1.2倍。
・東広島・呉道路の開通により、呉駅～広島空港の所要時間が約56分短縮し、空港へのアクセス性が向上。

空港連絡バス「呉広島空港線」運行経路



エアポートバス「呉広島空港線」1日あたりの平均利用客数の推移



※【直前】H26.1～H26.12、【直後】H27.4.1～4.13

出典：エアポートバス「呉広島空港線」の利用状況について（呉市HP）

呉駅～広島空港の所要時間



出典：H17、H22、R3　全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度
R7　ETC2.0プローブデータ（R7.10）　平日7,8,17,18時台平均

企業の声

・東広島・呉道路の整備段階では、一般道経由のため黒瀬エリアの交通渋滞に巻き込まれていました。
・特に阿賀IC立体化前は、先小倉交差点の渋滞に巻き込まれ、空港アクセス路線としての定時性の確保が課題でした。
・東広島・呉道路の整備に伴い、阿賀の先小倉交差点の交通渋滞に巻き込まれるリスクが減り、空港アクセス路線としての役割を果たせるようになったと実感しています。

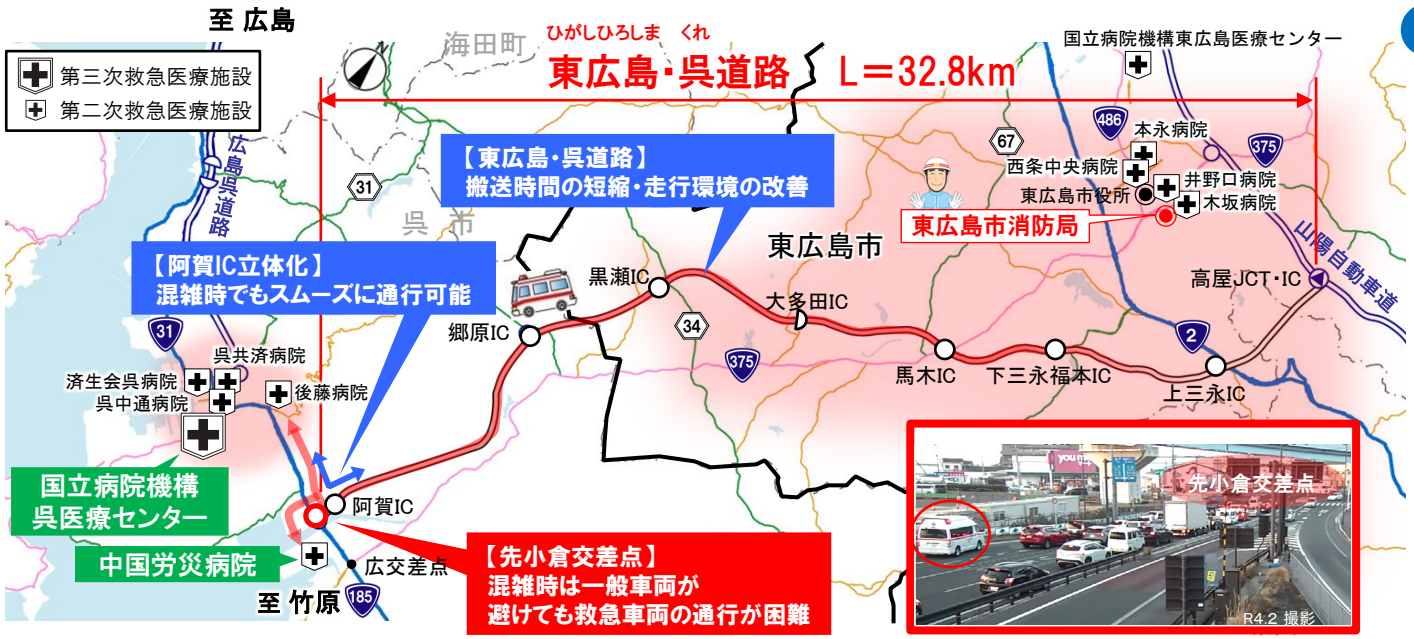


（令和8年5月
広島電鉄株式会社ヒアリング結果）

6．事業効果の発現状況

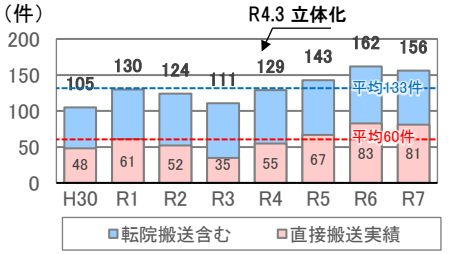
整備効果⑥：救急医療活動の支援

- 東広島市には、高度な救命救急医療に対応できる第三次救急医療施設が立地していない。そのため、隣接市の呉医療センターや中国労災病院などに搬送。
- 東広島・呉道路の全線開通により搬送時間の短縮及び走行環境が改善され、阿賀IC立体化により交通状況により搬送経路の選択が可能になり、スムーズな救急搬送による救命率の向上や搬送患者の負担軽減に寄与。

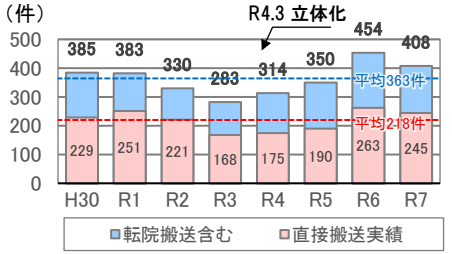


東広島市内からの搬送件数

■東広島市内⇒呉医療センター

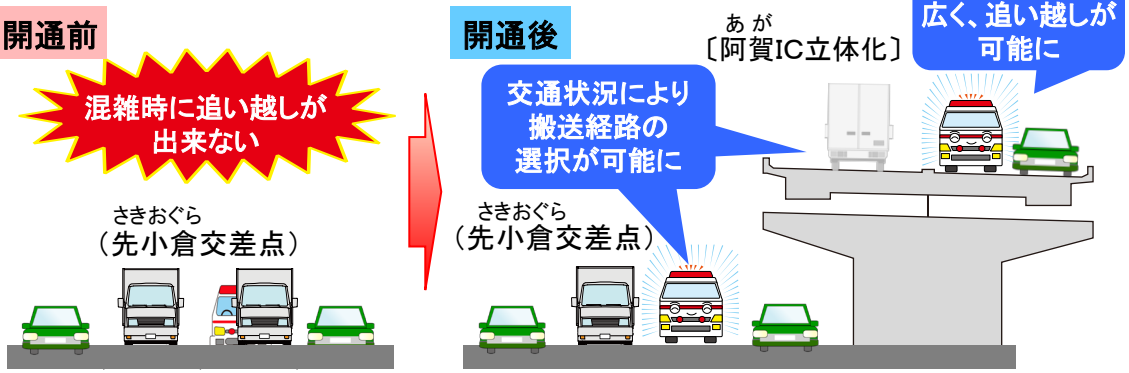


■東広島市内⇒中国労災病院



出典：東広島市消防局

救急車両の走行性改善（阿賀IC立体化）



消防局の声

・東広島市内から呉医療センターや中国労災病院等への搬送で、信号や交差点の影響を受けにくい連続した走行が可能となり、救急車両の円滑な通行が大きく向上しました。
・特に阿賀IC立体化によって先小倉交差点等の混雑箇所を回避でき、搬送時間の短縮および定時性の向上につながっています。
・また、走行環境の改善により急ブレーキや頻繁な停止・発進が減少し、搬送中の患者の身体的負担の軽減や安全性の向上にも寄与しています。

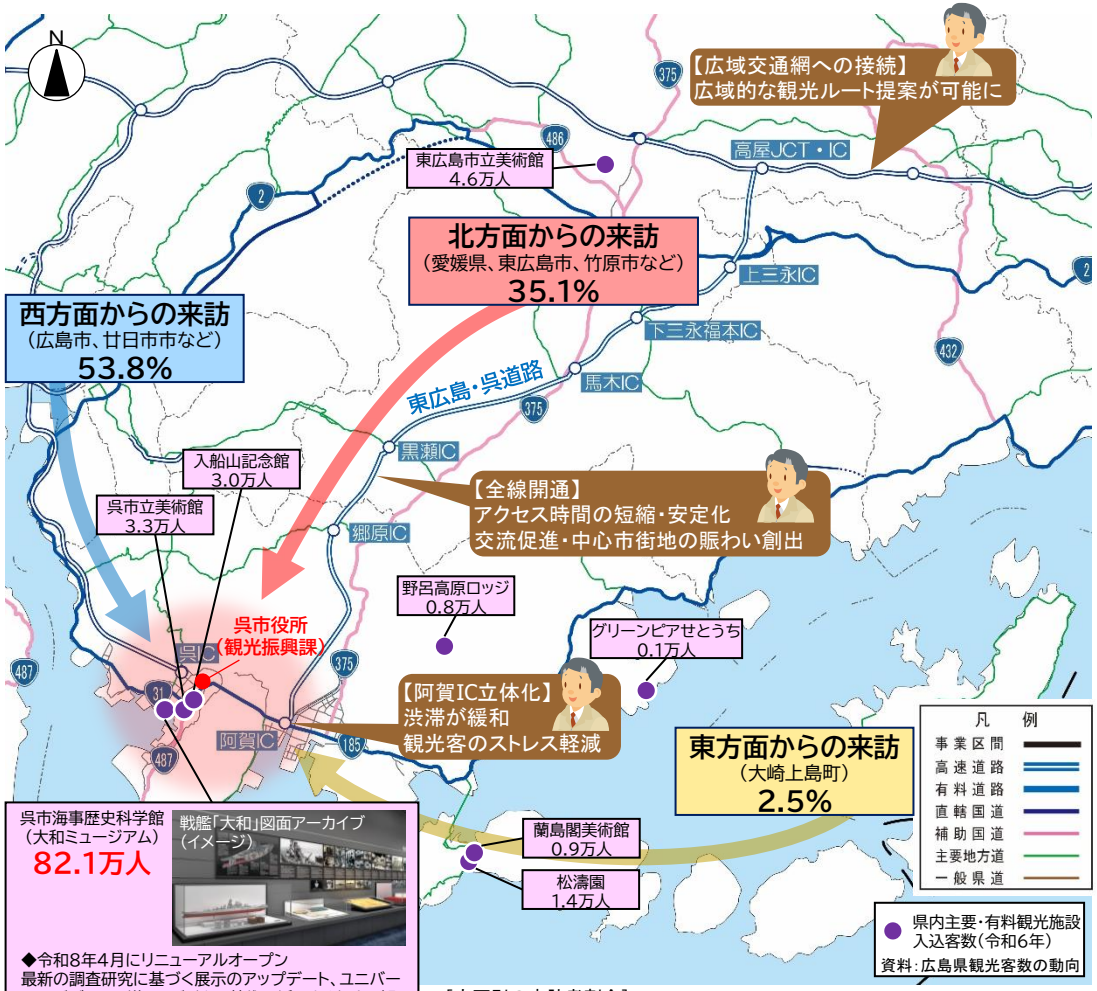


（令和8年5月　東広島市消防局ヒアリング結果）

6．事業効果の発現状況

整備効果⑦：観光活性化の支援

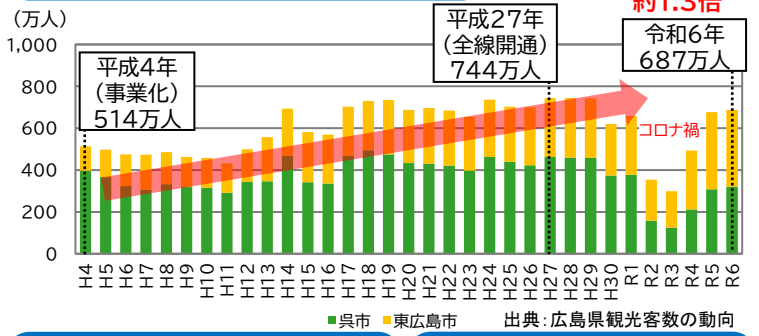
- 呉への来訪者の交通手段は約7割が自動車利用。また、東広島・呉道路の利用が想定される北方面からの来訪が約4割を占める。
- 呉市と東広島市の観光客数は、事業着手前の平成4年の約514万から令和6年時点で約1.3倍の約687万人に増加。東広島・呉道路は、周遊観光の重要な幹線道路であり、地域の観光活性化を支援。



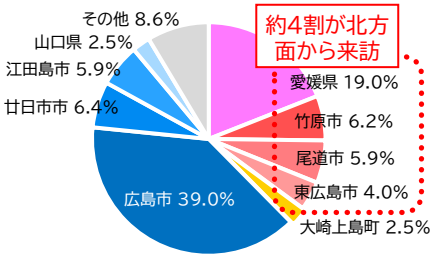
写真：大和ミュージアムHP

［方面別の来訪者割合］
出典：マーケティングによる戦略策定を行うための観光客動向等調査（令和6年度）
※「その他」は、方面を特定できたないため図示していない。

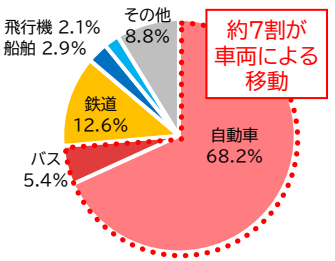
呉市・東広島市の観光入込客数



呉市を訪れる直前の訪問地



呉市の来訪者の交通手段



出典：マーケティングによる戦略策定を行うための観光客動向等調査（令和6年度）

自治体の声

- 東広島・呉道路の全線開通後は、移動時間が読みやすく広域観光ルートの提案や、行程の柔軟な構築が可能となり、今後の周遊観光の拡大が期待されます。
- 阿賀IC立体化後は、渋滞緩和により移動ストレスが軽減され、計画的な周遊が可能となるなど、観光満足度の向上に寄与しています。
- アクセスの向上は、東広島方面からの日常的な往来が円滑になったことで、観光目的のみならず、ビジネス等で地域全体の交流促進や中心市街地の賑わいの創出につながっています。

（令和8年6月　呉市観光振興課ヒアリング結果）

今後の事後評価の必要性

・東広島･呉道路は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、今後の事後評価の必要はないと考える。

※一定程度のネットワークが整備できた段階で、当該事業を含むこのネットワークを対象とした整備効果の確認を必要に応じて実施

改善措置の必要性

・東広島･呉道路の整備により、現道の交通混雑の緩和、安全・安心の確保、緊急時の代替路線の確保、物流･医療活動の支援、広域連携の支援など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。
・なお、4車線整備については、今後の沿線等の開発や交通状況等を踏まえて検討する。

同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

・同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿（地域の取組）と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。
・事業評価手法の見直しについては必要ないと考えるが、今後周辺道路整備が進み更なるネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。

◆３便益による費用便益比

（億円）

項　目		全体事業
費用（C）		4,095
	事業費	3,887
	維持管理費	208
便益額（B）		4885
	走行時間短縮便益	4183
	走行経費減少便益	560
	交通事故減少便益	142
費用便益比		1.2

※基準年はR8年度

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。

計画交通量※	総事業費	総費用(C)	3便益(B)	費用対効果(B/C)
13,800～19,800台／日	約1,698億円	4,095億円	4,885億円	1.2

※R8年度時点におけるR22将来推計値

◆道路の役割

■道路の役割

①環境の改善（地球環境）[CO_2排出量：約14.5千ﾄﾝ／年（約0.5%）削減]

環境の改善（沿道環境）[NO_X排出量：約39.8ﾄﾝ／年（約0.6%削減）、SPM排出量：約3.0ﾄﾝ／年（約0.8%削減）]

②緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上