

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

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： <small>ひろしま ひろしま あき かみせのちようかみせの</small> 広島県広島市安芸区上瀬野町上瀬野 至： <small>ひろしま あき かいたちようみなみほりかわちよう</small> 広島県安芸郡海田町南堀川町	延長			9.6 km
事業概要 一般国道2号は、 <small>おおさか</small> 大阪市から北 <small>きたきゆうしゅう</small> 九州市に至る延長約670km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1,160億円	事業進捗率 (H21年度末現在)	67%	供用済延長 2.7 km
計画交通量	47,100~63,600台/日			
費用対効果分析結果	B/C (3便益) 事業全体 2.2 残事業 9.6	総費用 (残事業/事業全体) 283 / 1,353 億円 事業費 : 252/1,315億円 維持管理費 : 32/38億円	総便益 (残事業/事業全体) 2,714 / 2,929億円 走行時間短縮便益 : 2,230/2,407億円 走行費用減少便益 : 374/ 400億円 交通事故減少便益 : 110/ 122億円	基準年 平成22年
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量変動 : B/C= 11.4 (交通量+10%) B/C= 7.8 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C= 8.8 (事業費+10%) B/C= 10.5 (事業費-10%) 事業期間変動 : B/C= 8.7 (事業期間+20%) B/C= 10.6 (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 ・現道等の混雑緩和によるバスの利便性向上が期待される ・広島市安芸区瀬野地区から広島駅（新幹線停車駅）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）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ③都市の再生 ・DID内の道路が延長され、都市計画道路密度が向上する。【1.0km/km ² →1.7km/km ² 】 ④国土・地域ネットワークの構築 ・広島市と東広島市を最短で連絡。 ・安芸区瀬野地区から日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。【瀬野駅～広島市役所】 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト「広島中央テクノポリス」の開発支援 ・主な観光地へのアクセスが向上。【広島市安芸区瀬野地区～広島市原爆ドーム（世界遺産）】 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・東広島市から三次医療施設（県立広島病院）までの所要時間が短縮。 ⑦安全な生活環境の確保 ・交通量の減少により安全性の向上が期待できる。 ⑧災害への備え ・第一次緊急輸送道路である一般国道2号の代替路線として機能する。 ⑨地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑩生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる				

関係する地方公共団体等の意見

東広島バイパスは、安芸バイパスと一体となって国道2号の慢性的な交通渋滞解消、地域活動や広域連携の強化、東西軸の形成、広島空港とのアクセス強化、広島広域都市圏の交流促進を果たすことが期待されており、東広島市より「平成23年度主要事業の提案」（平成22年7月26日）において建設促進の要望を受けている。

広島県知事の意見

一般国道2号東広島バイパス事業について、対応方針（原案）案については異存ありません。
 東広島バイパスについては、国道2号の慢性的な交通渋滞の緩和をはじめ、地域経済・産業等の発展や、広島空港へのアクセス性向上のため、早期整備が不可欠であると考えます。
 今後も引き続きコストの縮減に努めながら、早期の全線供用開始に向け、計画的に整備を進めていただきたい。

広島市長の意見

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。
 事業の執行にあたっては、海田高架橋を含む全線の早期暫定供用をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

事業者から事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

安芸区での、住宅団地整備やマンション建設等による人口が増加、当該地域に隣接する東広島市における、広島大学の移転及び中央テクノポリスの建設による急速な発展に伴う自動車交通の増加が、広島市東側流入部等における国道2号の慢性的な交通混雑を引き起こしている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末時点で、用地買収については99%が完了。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成21年度末までに、中野IC～海田東ICにおける専用部2.7km、ランプ部0.6kmを供用済。現在、暫定2車線供用を目指し、事業を進めているところである。

施設の構造や工法の変更等

・新技術の活用（PCコンポ橋、テラスパン工法の採用）等によりコスト縮減を図っている。【約1億円の減少】

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



	供用済区間	未供用区間
事業区間	——	——
直轄国道	——	——
主要地方道	——	——
一般都道府県道	——	——
市道	——	——

※ 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の合計と一致しないことがある。