

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：茅野 牧夫

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 至：広島県安芸郡海田町南堀川町			延長	9.6km
事業概要					
<p>一般国道2号は、大阪市から北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。</p> <p>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。</p>					
S50年度事業化	S49年度都市計画決定 (H19年度変更)	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	70%	供用済延長	2.7km
計画交通量	49,300~66,400台/日				
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 2.3 (残事業) 8.6	(残事業)/事業全体 273 / 1,445 億円 事業費：242/1,406億円 維持管理費：31/39億円	(残事業)/事業全体 2,361 / 3,327億円 走行時間短縮便益：2,100/2,751億円 走行費用減少便益：216/464億円 交通事故減少便益：45/112億円	平成25年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】 交通量：B/C=1.8~2.8(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.3~2.3(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.1~2.5(事業期間±20%)</p> <p>【残事業】 交通量：B/C=7.6~10.0(交通量 ±10%) 事業費：B/C=7.9~9.5(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=7.9~9.5(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・損失時間の削減が見込まれる ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（芸陽バス） ・広島市安芸区から広島空港（第2種空港）へのアクセス向上 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東広島市から広島港（特定重要港湾）までのアクセス向上 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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あり ・日常活動圏中心都市へのアクセスが向上【東広島市～広島市】 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクトを支援【広島中央テクノポリス】 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセスが向上（県立広島病院 等） <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成25年6月）において緊急輸送道路に位置づけあり ・第1次緊急輸送道路である国道2号の代替路線を形成する <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2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

安芸バイパスは、東広島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26年度主要事業の提案」（平成25年7月19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：

対応方針（原案）については妥当
 一般国道2号の慢性的渋滞の緩和、地域経済・産業の発展や空港アクセス向上のため、早期整備が必要であり、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）については異存なし
 一般国道2号の渋滞緩和、空港アクセス強化のためにも、海田高架橋を含め全線の早期供用に向け着実に整備を進めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

事業者から各事業の概要、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、次のとおり意見の取りまとめを行った。
 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

- ・ 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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成25年5月末で用地買収は約99%完了している。
- ・ 平成25年3月末で事業進捗は約70%完了している。
- ・ 現在までに「中野IC～海田東IC（L=2.7km）」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

・ 投資効果の早期発現を図るため段階的に暫定2車線にて開通しており、瀬野西IC（仮称）～中野IC間は平成25年度の開通（暫定2車線）を予定している。

施設の構造や工法の変更等

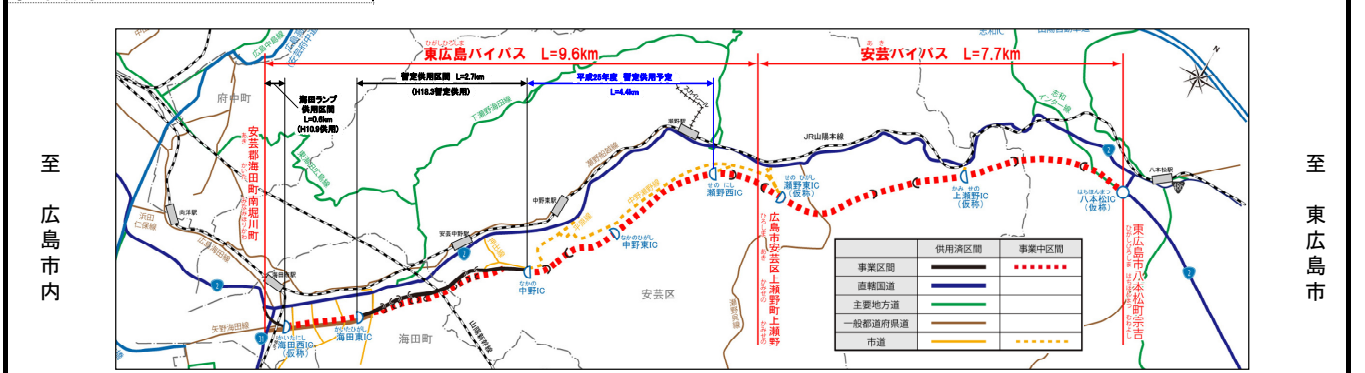
今後の事業実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を指針していく。

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の合計と一致しないことがある。