

## 再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：川崎 茂信

|  |  |  |   |              |                  |
|--|--|--|---|--------------|------------------|
| 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<br>中国地方整備局 |
| 起終点  | 自： <small>ひろしま ひろしま あき</small> 広島県広島市安芸区上瀬野町上瀬野<br>至： <small>ひろしま あき かいた みなみほりかわまち</small> 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。<br/>東広島バイパスは、広島市安芸区上瀬野町上瀬野と安芸郡海田町南堀川町を結ぶ延長約9.6km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。<br/>事業目的は、国道2号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域との連携強化である。</p>  |  |  |   |              |                  |
| S50年度事業化   |  | S49年度都市計画決定  |   | S57年度用地着手    |                  |
| 全体事業費  |  | 約1,192億円   | 事業進捗率<br>(H28年度末見込)   | 73%          | 供用済延長<br>7.7km   |
| 計画交通量  |  | 49,300～66,400台/日   |   |              |                  |
| 費用対効果<br>分析結果  | B/C (3便益)<br>(事業全体) 2.3<br>(残事業) 8.6   | 総費用 (残事業)/(事業全体)<br>273 / 1,445 億円<br>事業費：242/1,406 億円<br>維持管理費：31/39 億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体)<br>2,361 / 3,327 億円<br>走行時間短縮便益：2,100/2,751億円<br>走行費用減少便益：216/464億円<br>交通事故減少便益：45/112億円 | 基準年<br>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%) (残事業) 交通量：B/C=7.6～10.0(交通量±10%)<br/>                 事業費：B/C=2.3～2.3(事業費±10%) 事業費：B/C=7.9～9.5(事業費±10%)<br/>                 事業期間：B/C=2.1～2.5(事業期間±20%) 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"> <li>・渋滞損失時間が削減され、更なる効果が見込まれる。</li> <li>・広島市安芸区から東広島駅（新幹線駅）への所要時間が17分短縮【62分→45分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される。</li> <li>・広島市安芸区から広島空港への所要時間が17分短縮【68分→51分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東広島市から広島港（国際拠点港湾）への所要時間が21分短縮【67分→46分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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など】</li> </ul> <p>⑤安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東広島市から第三次救急医療機関（県立広島病院）への所要時間が21分短縮【68分→47分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1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。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が期待される。</li> </ul> |  |  |   |              |                  |

**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、広島市、東広島市、海田町の首長で構成される「国道2号東広島・安芸バイパス建設促進期成同盟会」（平成28年7月）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

東広島バイパスは、国道2号の慢性的渋滞の緩和や円滑な物流強化を図るだけでなく、広島空港へのアクセス道路として、山陽道の代替機能も有する重要な路線であり、今年3月に発生した八本松トンネル事故による通行止めにおいて、その重要性が再認識されたところである。したがって、引き続きコスト縮減に努めていただくとともに、早期完成に向け、確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)については異存なし

国道2号の渋滞緩和や広島空港へのアクセス強化、さらに広域連携の強化や地域の産業活動の活性化のためにも、海田高架橋を含む全線の早期供用に向けて、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**

- ・平成10年度に東広島バイパスの海田ランプ区間が開通。
- ・平成17年度に東広島バイパスの中野西IC～海田東IC間が開通。
- ・平成22年度に広島高速2号線が開通。
- ・平成25年度に東広島バイパスの瀬野西IC～中野IC間が開通。

**事業の進捗状況、残事業の内容等**

- ・平成28年度末で用地買収の進捗率は99%見込みである。
- ・平成28年度末で事業全体の進捗率は73%見込みである。
- ・現在までに「瀬野西IC～海田東IC (L=7.1km)」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。

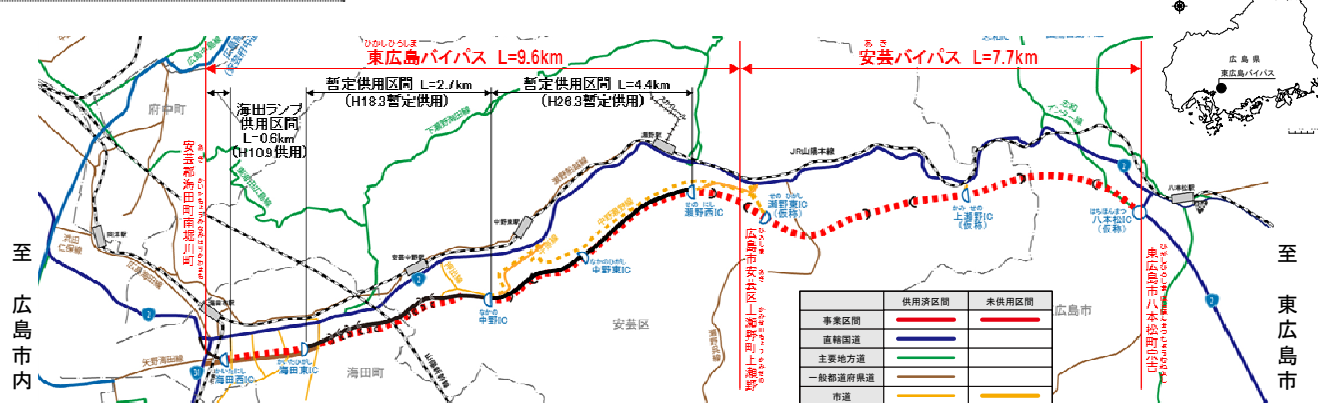
**対応方針**

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の。