

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道2号 <small>にしひろしま</small> 西広島バイパス		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</small> 広島県広島市中区平野町 <small>ひろしま</small> 至：広島県廿日市市地御前				延長	19.4km
事業概要						
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。西広島バイパスは、広島県広島市中区平野町と広島県廿日市市地御前を結ぶ延長19.4kmの道路である。事業目的は、慢性的な交通混雑の緩和を図り、広域幹線道路ネットワークの整備による圏域経済の活性化に資するとともに、沿道環境の改善を図るものである。						
S40年度事業化		S45年度都市計画決定 (H6・9年度変更)		S42年度用地着手		S42年度工事着手
全体事業費	約1,022億円	事業進捗率 (H29年度末見込)	68%	供用済延長	17.1km	
計画交通量	17,700 ～ 92,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 7.8 (残事業) 1.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 241 / 3,704 億円 事業費：235/3,414 億円 維持管理費：6.5/ 289億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 369 / 28,989 億円 走行時間短縮便益：223/24,482億円 走行費用減少便益：93/3,147億円 交通事故減少便益：53/1,360億円	基準年 平成26年		
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量：B/C=7.5～8.2 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.4～1.6 (交通量±10%) 事業費：B/C=7.8～7.9 (事業費±10%) 事業費：B/C=1.4～1.7 (事業費±10%) 事業期間：B/C=7.8～7.8 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.4～1.7 (事業期間±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 ②国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「広島西道路」の一部として位置づけ ③個性ある地域の形成 ・宮島（H28年間観光入込客数520万人/年）、平和記念資料館（H28年度観光入込客数174万人/年）等へのアクセス向上が期待される ④安全で安心できる暮らしの確保 ・広島市西部方面から第三次救急医療機関（広島市民病院、広島大学病院、広島県立病院）へのアクセス向上が期待できる ⑤安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数の削減が期待される。 ⑥災害への備え ・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画における第1次緊急輸送道路として機能する。（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。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される。 ・SPM排出量の削減が期待される。 ・騒音レベルが要請限度を超過している区間において、要請限度を下回ることが期待される。 ⑨その他プロジェクトとの関係 ・広島南道路と一体整備により機能分担を図れる。 ・「第5次広島市基本計画（平成21年10月）」に位置づけられている。						

**関係する地方公共団体等の意見**

広島県知事の意見：対応方針については妥当である。

一般国道2号西広島バイパスは、広島市西部方面から広島市中心部へ流入する交通を円滑に分散・導入させ、慢性的な交通渋滞の緩和を図り、広島市の都市機能を強化するとともに、広域的な地域連携強化による周辺都市との一体的な発展に資する路線であると認識しております。

したがって、引き続き環境対策を行いながら、全線供用に向けて計画的に整備を進めていただきたい。

広島市長の意見：

西広島バイパスは、本市の都心部の渋滞緩和や沿道環境の改善、さらに本市の中枢性向上のためにも重要な事業です。しかしながら、これまでは、本市の厳しい財政状況等を理由に、中区平野町から西区観音本町までの区間（未整備区間）の事業実施について、慎重な対応をお願いしてきたところです。

このような中、広島広域都市圏の経済の活性化と圏域内人口200万人超の維持を目指す「200万人広島都市圏構想」の実現に向けて、「広島広域都市圏協議会」を構成する圏域内の24市町においては、西広島バイパスをはじめとする圏域内の広域幹線道路ネットワークが不可欠であるとの意見で一致しており、今年度末に改訂を予定している「広島広域都市圏発展ビジョン」に具体的な取組を位置付ける等、広域幹線道路ネットワークの充実・強化に向けて各市町が連携して取り組んでいくこととしています。

また、地元経済界においても、この度、「西広島バイパス都心部延伸事業促進協議会（仮称）」の設立が表明される等、西広島バイパスの早期事業再開の要請が高まっている状況です。

本市としても、主体的な地元対応や事業再開時の負担金予算の確保を含め、事業実施環境の整備に全力で取り組んでまいりますので、国におかれましては、本市の取組状況を踏まえて、未整備区間の早期事業再開が図られるよう検討をお願いします。

なお、環境対策についても、引き続き実施していただくようお願いします。

**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**

- ・西広島バイパス沿線地域である広島市西区、佐伯区、廿日市市では、西広島バイパスや山陽自動車道の供用、多数の住宅団地整備などにより急速な発展をとげており、これに伴う交通量の増加が、広島市都心流入部における西広島バイパスを中心に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29年度末で用地買収の進捗率は100%見込みである。
- ・平成29年度末で事業全体の進捗率は68%見込みである。

**事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等**

関係機関と調整を図りつつ、事業を継続する。

**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**

環境対策を継続。  
未整備区間については、広島県及び広島市からの意見等を踏まえ、引き続き総合的に対応を検討

**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。