

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

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680km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	S57年度用地着手	H5年度工事着手		
全体事業費	約1,240億円		事業進捗率 (令和3年3月末時点)	86%	供用済延長	7.7km
計画交通量	55,200~68,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.4 (残事業) 14.5	(3便益) 総費用 184 / 2,167 億円 事業費 : 135/2,087億円 維持管理費 : 49/80億円	(残事業)/(事業全体) 総便益 2,678 / 5,180億円 走行時間短縮便益 : 2,426/4,424億円 走行費用減少便益 : 214/ 621億円 交通事故減少便益 : 37/ 135億円	基準年 令和3年		
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量 : B/C=2.0~2.9(交通量±10%) 事業費 : B/C=2.4~2.4(事業費±10%) 事業期間 : B/C=2.2~2.6(事業期間±20%)</p> <p>(残事業) 交通量 : B/C=11.4~17.6(交通量±10%) 事業費 : B/C=13.5~15.7(事業費±10%) 事業期間 : B/C=13.5~15.5(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【約15,423.6万人・時間/年→約14,721.9万人・時間/年】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する 【広島～瀬野～西条 77便/日（阿戸線、東雲線を含む）、畑賀線 16便/日】 ・広島市安芸区役所から東広島駅（新幹線停車駅）へのアクセスが向上 【広島市安芸区役所～東広島駅 : 57分⇒44分】 ・広島市安芸区役所から広島空港へのアクセスが向上【広島市安芸区役所～広島空港 : 60分⇒53分】 <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（国際拠点港湾）までのアクセスが向上【東広島市役所～広島港 : 67分⇒49分】 <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【1.0km/km²→1.7km/km²】 <p>④ 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置付け ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上【東広島市役所～広島市役所 : 71分⇒53分】 <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【東広島市役所～県立広島病院 : 68分⇒49分】 <p>⑦ 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広島県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道2号） <p>⑧ 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂排出量が約59.4千t/年(約1.5%)削減【4,004.1千t/年→3,944.7千t/年】 <p>⑨ 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO_x排出量が約250.4t/年(約2.5%)削減【9,845.2t/年→9,594.8t/年】 ・SPM排出量が約13.5t/年(約2.6%)削減【519.1t/年→505.6t/年】 ・広島市安芸区中野東における昼間および夜間の騒音が改善される見込み <p>⑩ 他のプロジェクトの関係</p> <p>「第6次広島市基本計画（令和2年6月）」、「広島県道路整備計画2021」等、に位置づけあり</p>					

関係する地方公共団体等の意見

広島県知事の意見：継続とする対応方針については妥当である。
 一般国道2号安芸バイパス、東広島バイパスは、広島市と東広島市との広域的な連携を担う路線であり、国道2号の渋滞緩和や円滑な物流機能の強化を図るだけでなく、広島空港へのアクセスや災害時のダブルネットワークとして、山陽自動車道の代替機能を担う重要な道路であり、早期の全線整備が必要です。引き続き、コスト削減を徹底していただきながら、早期完成に向けて確実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。
 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

- ・ 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。
- ・ 自動車部品工場が集積している東広島市内では、新たな産業団地の開発が進んでおり、大型車による広島市内への部品輸送が多い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 令和3年3月末時点で、事業全体の進捗率は86%、用地の進捗率は100%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

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

技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。

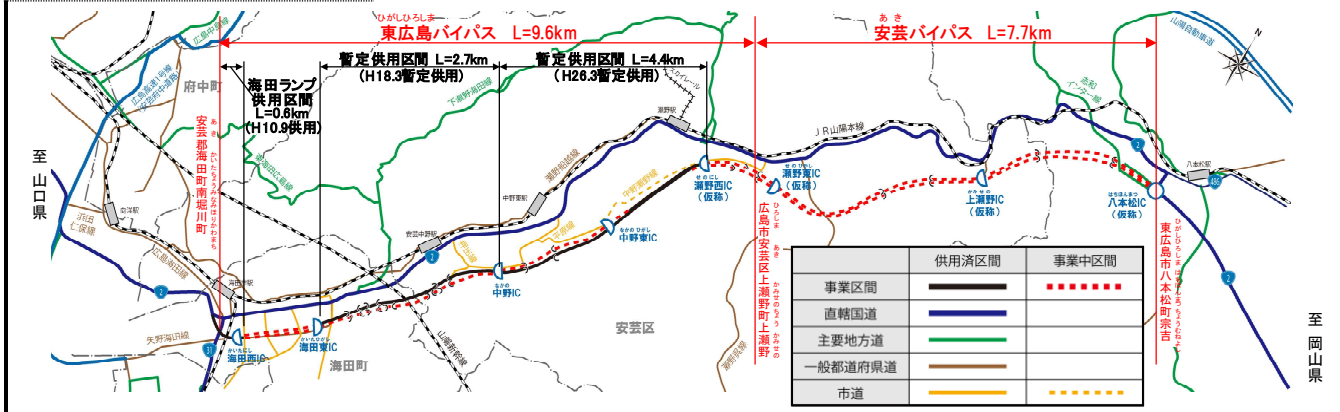
対応方針

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。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。