

再評価結果(令和8年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

| | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|---|--|--|--|--|--|
| 事業名 | 一般国道2号 広島南道路 | | 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:広島県安芸郡海田町日の出町 至:広島県広島市西区商工センター4丁目 | | | | 延長 | 14.8km | | | | |
| 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。 一般国道2号 広島南道路は、広島県安芸郡海田町日の出町と広島市西区商工センター4丁目を結ぶ延長14.8kmの道路である。 事業目的は、広島市中心部の通過交通を適切に処理し、渋滞緩和・交通安全の確保を図るとともに、港湾を拠点とする物流の効率化を図るものである。 | | | | | | | | | | |
| H元年度事業化 | S63年度都市計画決定 (H19年度変更) | H2年度用地着手 | | H10年度工事着手 | | | | | | |
| 全体事業費 | 約4,574億円 | 事業進捗率 (令和7年3月末時点) | 約73% | 供用済延長 | 13.5km | | | | | |
| 計画交通量 | 8,600台／日～67,400台／日 | | | | | | | | | |
| 費用対効果分析 | B/C (事業全体) 1.4(1.2) 参考 1.9(1.5) [2%] 2.4(1.8) [1%] (残事業) 2.4(2.2) 参考 3.4(3.3) [2%] 4.1(4.1) [1%] | EIRR (事業全体) 5.0% (4.7%) (残事業) 12.2% (9.0%) | 総費用 (残事業)/(事業全体) 2,144/15,319億円 事 業 費: 1,915/14,191億円 維持管理費: 228/ 887億円 更 新 費: 0.96/ 241億円 感 度 分 析 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 5,204/20,985億円 走行時間短縮便益: 4,646/18,030億円 走行経費減少便益: 490/ 2,467億円 交通事故減少便益: 68/ 488億円 (事業全体) 交通量 B/C=1.3～1.5(±10%) 事業費 B/C=1.4～1.4(±10%) 事業期間 B/C=1.4～1.4(±20%) | (残事業) 交通量 B/C=2.1～2.8(±10%) 事業費 B/C=2.2～2.7(±10%) 事業期間 B/C=2.3～2.6(±20%) | 基準年 走行時間短縮便益: 4,646/18,030億円 走行経費減少便益: 490/ 2,467億円 交通事故減少便益: 68/ 488億円 令和7年 | | | | |
| 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 ・廿日市市から広島駅へのアクセス向上が見込まれる ・廿日市市から広島空港へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・広島港(国際拠点港湾)から廿日市ICへの所要時間が1分短縮【29分→28分】される ③都市の再生 ・中心市街地(人口集中地区)内で行う事業。 ・市街地の都市計画道路網密度が向上【1.59km/km ² →1.62km/km ² 】 ④国土・地域ネットワークの構築 ・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 ⑤個性ある地域の形成 ・宮島(R6来島者数:485万人/年)へのアクセス向上が期待される ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・廿日市市役所から三次救急医療機関(県立広島病院)への所要時間が2分【27分→25分】短縮される ⑦災害への備え ・災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保する第1次緊急輸送道路として機能する ⑧地球環境の保全 ・CO ₂ 排出量が1.6%削減される【3,261.7千t-CO ₂ /年→3,210.3千t-CO ₂ /年】 | | | | | | | | | | |

⑨生活環境の改善・保全

・NOX排出量が2.2%削減される【7,558.8t-NO/年→7,389.5t-NO/年】

・SPM排出量が2.6%削減される【391.9t/年→381.6t/年】

⑩その他プロジェクトとの関係

・「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(令和3年3月)」等、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:継続とする対応方針については妥当である。

一般国道2号広島南道路は、工業・物流拠点が集中する広島湾臨海部を東西に貫く路線であり、物流機能の強化をはじめとして、広島都市圏の交通渋滞の緩和や、安全性・利便性の向上、さらには都市機能の向上に資する重要な道路であると認識しています。近年は広島西飛行場跡地利用計画など新たな交通需要が予想されており、商工センター～木材港西の未事業化区間を含めた広域的ネットワークの早期形成が必要です。

引き続きコスト縮減に努めながら、早期完成に向け、計画的に整備を進めていただきたい。

◇広島市長の意見:対応方針(原案)については異存ありません。

事業の執行に当っては、事業化区間である明神高架橋や木材港西～廿日市間等の着実な事業推進を図られるとともに、未事業化区間である商工センター四丁目～木材港西間の整備方針を決定し、早急に事業化を実現するなど、広島南道路全線の早期完成を図られるようお願いします。

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

・広島市中心部は、商業活動において中国地方の中心的役割を果たしており、日常生活活動及び経済活動の活性化により自動車交通が増大し、慢性的な交通混雑を引き起こしている。

・広島南道路の隣接区間である東広島バイパス(瀬野西IC～海田東IC)や安芸バイパス(八本松西IC～瀬野西IC)、広島高速2号が開通するなど、広域道路ネットワークの整備が進んでいる。

・広島港が国際拠点港湾に認定され、国際貿易港としての機能強化を図るため岸壁整備等が進められている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和6年度末時点で、事業全体の進捗率は約73%、用地の進捗率は約98%である。

現在までに自動車専用道路部「東部流通西～商工センター(L=11.3km)」、一般道路部(L=6.8km)が開通済み。

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に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

今後の事業実施にあたっては、コスト縮減に努めていく。

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。()内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、東広島廿日市道路を対象とした場合、()書きの値は事業化区間にした場合の費用便益分析結果。