

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(木材港西～廿日市)			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: 広島廿日市市木材港南 至: 広島県廿日市市地御前北一丁目					延長	1.5km
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（木材港西～廿日市）は、広島県廿日市市木材港南から廿日市市地御前北一丁目に至る延長約1.5kmの道路である。 事業目的は、地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部を形成し、広島都市圏の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、地域経済活動の支援等を図るものである。							
R4年度事業化		H9年度都市計画決定 (H19年度変更)		R6年度用地着手		工事未着手	
全体事業費		約400億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約2%	供用済延長	0.0km
計画交通量		4,600台／日～6,100台／日					
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		総便益		基準年
	(事業全体)	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		
	1.4(0.4)		2,144/15,319億円		5,204/20,985億円		
	1.9(0.6) [2%]	5.0%	(事業費: 1,915/14,191億円)		(走行時間短縮便益: 4,646/18,030億円)		
	2.4(0.7) [1%]	(-0.4%)	維持管理費: 228/ 887億円		走行経費減少便益: 490/ 2,467億円		
	(残事業)	(残事業)	更新費: 0.96/ 241億円		交通事故減少便益: 68/ 488億円		
参考	2.4(0.5)	12.2%	感度分析	(事業全体)		(残事業)	
	3.4(0.6) [2%]	(-0.2%)		交通量	B/C=1.3～1.5(±10%)	交通量	B/C=2.1～2.8(±10%)
	4.1(0.8) [1%]			事業費	B/C=1.4～1.4(±10%)	事業費	B/C=2.2～2.7(±10%)
				事業期間	B/C=1.4～1.4(±20%)	事業期間	B/C=2.3～2.6(±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物流効率化の支援 ・廿日市ICから広島港(国際拠点港湾)への所要時間が9分短縮【29分→20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【2.01km/km ² →2.08km/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 ・広島市役所から三次救急医療機関(広島総合病院)への所要時間が3分【37分→34分】短縮される ⑦安全な生活環境の確保 ・死傷事故率の削減が期待される ⑧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 ⑨地球環境の保全 ・CO2排出量が0.1%削減される【1,851.3千t-CO2/年→1,849.1千t-CO2/年】							

⑩生活環境の改善・保全

- ・NOX排出量が0.2%削減される【4,106.1t-NO/年→4,097.6t-NO/年】
- ・SPM排出量が0.2%削減される【215.3t/年→214.9t/年】

⑪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

◇広島県知事の見解: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。

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

- ・広島港出島地区国際海上コンテナターミナル整備事業 令和4年度新規事業化。
- ・西条バイパス(下三永～八本松)4車線化 令和5年度新規事業化。
- ・令和5年3月19日に、東広島廿日市道路の一部である東広島・安芸バイパスが全線開通し、広域道路ネットワークの整備が進んでいる。

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2%、用地の進捗率は約1%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。

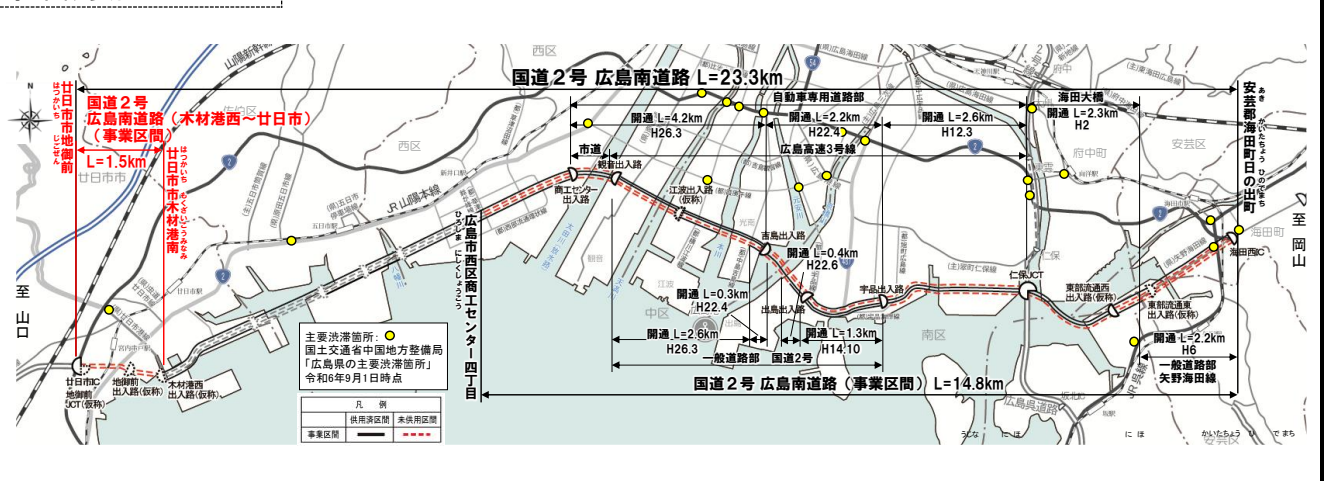
対応方針

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。