

## 道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道 2号 <small>ひろしまみなみ</small> 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	14.8 km
事業概要	<p>一般国道2号は、大阪市から瀬戸内海沿岸の主要都市を經由し北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。</p> <p>広島南道路は、広島市中心部の通過交通を適切に処理し、渋滞緩和を図るとともに、港湾等を拠点とする物流の効率化、広域な地域経済の連携強化等を図るために計画された延長14.8kmの道路である。</p>				
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4,120億円	事業進捗率 (H25年3月末現在)	76%	供用済延長	9.6 km
計画交通量	6,800~60,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.1 (残事業) 1.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 767 / 5,657 億円 事業費 : 691/5,401億円 維持管理費 : 77/ 256億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,267 / 6,123億円 走行時間短縮便益 : 1,046/5,091億円 走行費用減少便益 : 155/ 721億円 交通事故減少便益 : 66/ 312億円	基準年	平成25年
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量 : B/C=1.0~1.1(交通量±10%)      (残事業) 交通量 : B/C=1.4~1.9(交通量±10%)          事業費 : B/C=1.1~1.1(事業費±10%)      事業費 : B/C=1.5~1.8(事業費±10%)          事業期間 : B/C=1.0~1.1(事業期間±20%)      事業期間 : B/C=1.5~1.8(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>・現道等の年間損失時間の削減が見込まれる (約109,260千人・時間/年→100,645千人・時間/年)</li> <li>・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</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【国道2号：21線路線、霞庚午線：3路線】</li> </ul> <p>② 流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島港(特定重要港湾)から高速ICまでのアクセスが向上      【広島港～廿日市IC：37分⇒21分】</li> </ul> <p>③ 都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は中心市街地(DID地区内)の事業</li> <li>・都市計画道路密度が向上【1.86km/km<sup>2</sup>→1.91km/km<sup>2</sup>】</li> </ul> <p>④ 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」として位置付け</li> </ul> <p>⑤ 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</li> <li>【ひろしまの「知の拠点」再生プロジェクト(仮称)、出島地区港湾整備事業、宇品内港地区港湾整備事業】</li> <li>・世界文化遺産厳島神社を要する観光地宮島や平和記念資料館等へのアクセス向上が期待される</li> </ul> <p>⑥ 安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセスが向上【廿日市市役所～県立広島病院：20分⇒18分】</li> </ul> <p>⑦ 安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間において、安全性の向上が期待できる</li> <li>【広島スタジアム入口交差点 712.7件/億台キロ 等】</li> </ul> <p>⑧ 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島県の第一次緊急輸送道路に指定(一般国道2号)</li> </ul> <p>⑨ 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO<sub>2</sub>排出量が約51.7千t/年(約1.4%)削減【3,824.5千t/年→3,772.8千t/年】</li> </ul> <p>⑩ 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO<sub>x</sub>排出量が約194.0t/年(約1.9%)削減【10,240.0t/年→10,046.0t/年】</li> <li>・SPM排出量が約10.7t/年(約2.0%)削減【538.5t/年→527.8t/年】</li> <li>・広島市中区舟入本町の夜間の騒音が改善される見込み</li> </ul>				

⑪環境への影響を考慮した効果

・約51.7千t/年のCO2削減量の貨幣換算値【28.0億円※】

⑫対象地域や事業に固有の事情がある（広島臨海部と高速道路へのアクセスが向上）

【西部流通センター～広島東 IC：40分→19分】

⑬交通事故件数の削減

・交通事故件数が約2.7%削減【10,661件/年→10,369件/年】

※供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）

関係する地方公共団体等の意見

広島南道路は、広島都市圏中心部の交通円滑化を図り、交通混雑の緩和、臨海部における都市活動の推進及び沿道環境の改善等に重要な役割を果たすことが期待されており、広島市、廿日市市、海田町、坂町の首長等で構成される「広島南道路建設促進期成同盟会」により、建設促進について要望（平成25年7月17日）を受けている。

広島県知事の意見：継続とする対応方針（原案）については妥当である。

広島港臨海部における東西の幹線軸となる広島南道路は、広島都市圏の都市機能の向上や、周辺地域との連携強化を図る上で必要不可欠な社会基盤であり、現在事業中の東広島・安芸バイパスと連携し、広域的なネットワークが形成されることにより、本来期待される機能が十分に発揮されるものと考えます。

今後も引き続きコスト縮減に努めながら、事業化区間の全線供用に向け、計画的に整備を進めるとともに、未事業化区間についても、関係機関と協議調整を行い、広域的なネットワークが早期に形成されるよう努めていただきたい。

広島市長の意見：広島南道路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。

今年度供用予定区間（吉島地区～観音地区）の整備効果を十分発揮するため、事業区間のうち未整備となっている区間を着実に整備するとともに、未事業区間（商工センターから廿日市市地御前間）については関係機関と連携しながら整備方針を調整し、広島南道路の早期完成を図られるようお願いいたします。

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、内々・内外交通と通過交通の混在によりデルタ内の円滑な交通が阻害され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25年度に吉島ランプ～商工センターランプ間の開通を目指し工事を推進しており、現在までに専用部7.1km、一般部4.2kmを開通している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成25年度に吉島ランプ～商工センターランプ間の開通を目指し工事を推進している。

施設の構造や工法の変更等

河川護岸と道路擁壁の一体化によるコスト縮減を図っている。【約0.8億円の減少】

対応方針（原案）

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。

ひろしまみなみ  
一般国道2号 広島南道路

事業再評価

平成25年12月

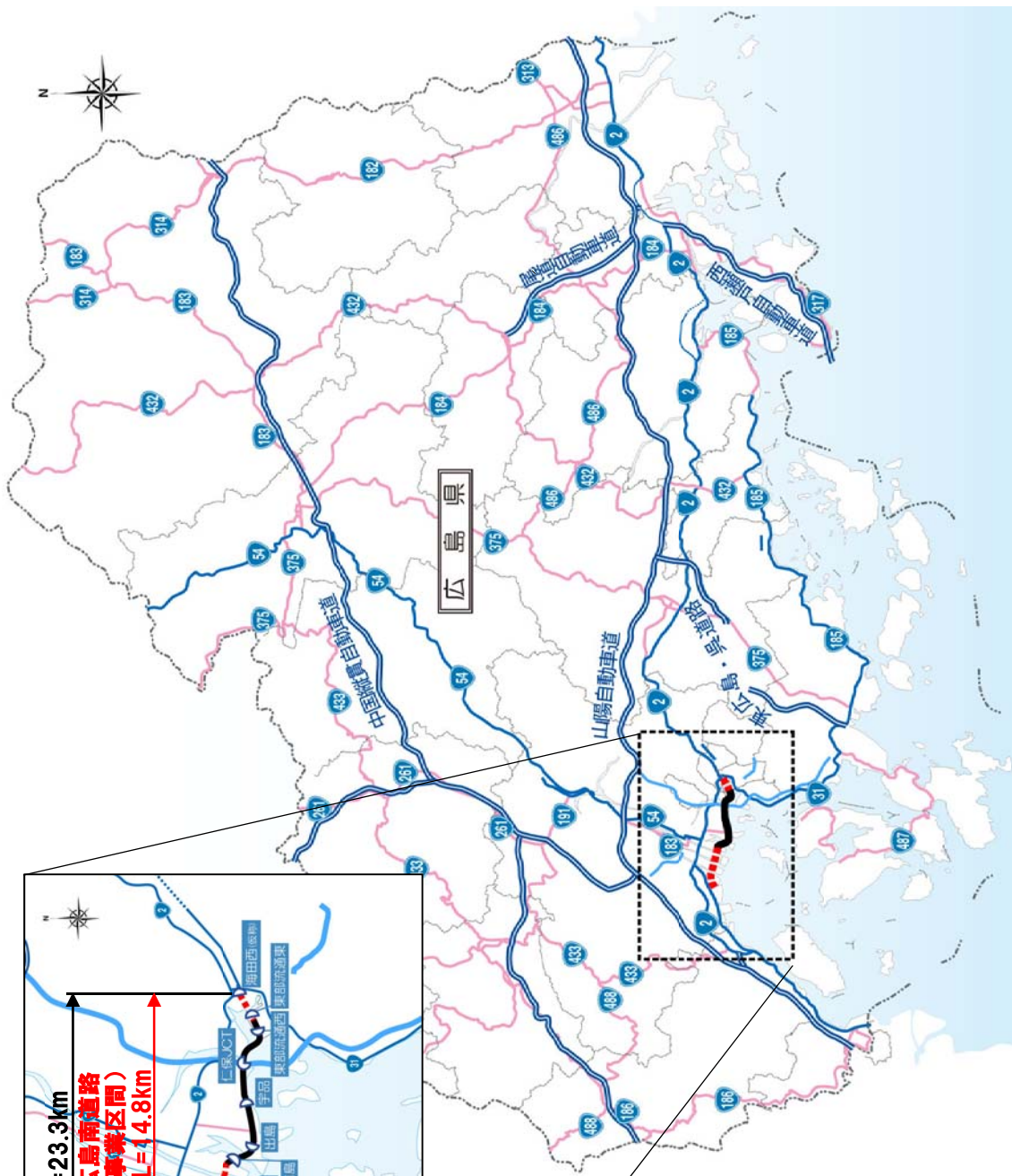
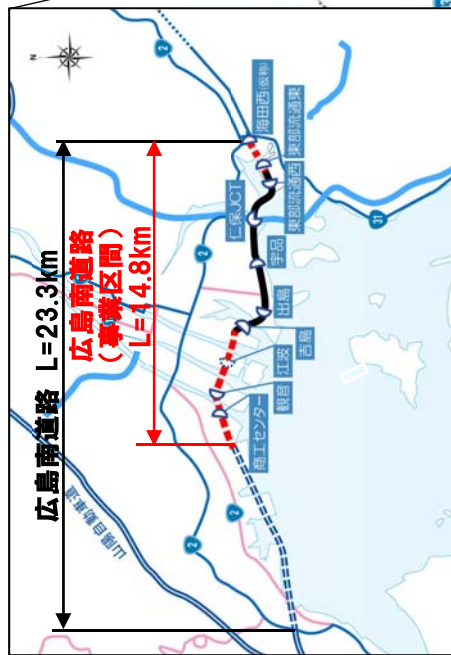
国土交通省 中国地方整備局

# 1. 位置図

一般国道2号 広島南道路

- ・一般国道2号は、大阪市から瀬戸内海沿岸の主要都市を經由し北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。
- ・広島南道路は、安芸郡海田町から広島市西区に至る延長14.8kmの道路である。

<拡大図>



凡 例	
高規格幹線道路 (供用済)	——
有料道路 (事業中)	——
直轄国道 (供用済)	——
補助国道	——

# 2. 事業概要及び経緯

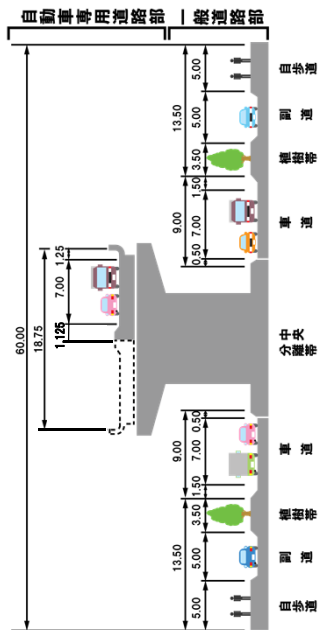
## (1) 事業概要

一般国道2号 広島南道路

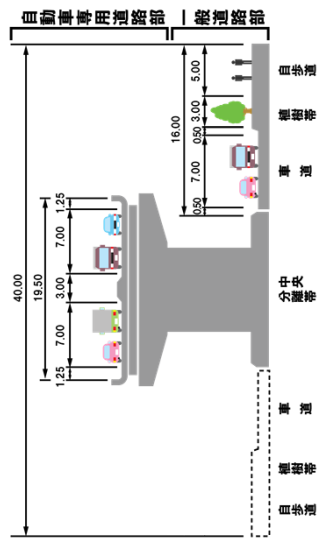
・広島南道路は、広島市中心部の通過交通を適切に処理し、渋滞緩和を図るとともに、港湾等を拠点とする物流の効率化、広域な地域経済の連携強化等を図るために計画された延長14.8kmの道路である。

標準断面図

【広島市街地区】

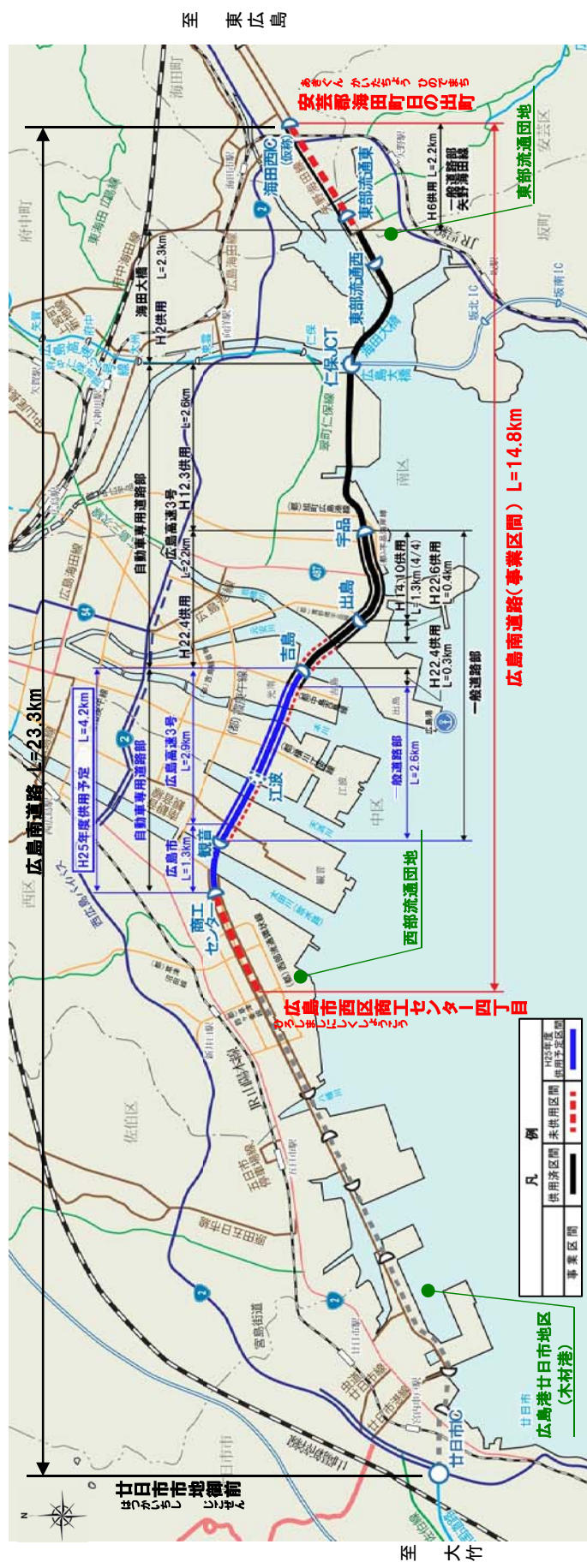


【海田地区】



計画概要

起 終 点	起点：広島県安芸郡海田町日の出町 終点：広島県広島市西区商工センター4丁目
計 画 延 長	L=14.8km
道 路 規 格	自動車専用道路部 ：第1種第3級(設計速度80km/h) /海田町日の出町～仁保中町、商工センター2丁目～商工センター4丁目 ：第2種第1級(設計速度80km/h) /仁保中町～商工センター2丁目 一般道路部 ：第4種第1級(設計速度60km/h)
車 線 数	自動車専用道路部：4車線(宇品～朝音：2車線) 一般道路部：4車線



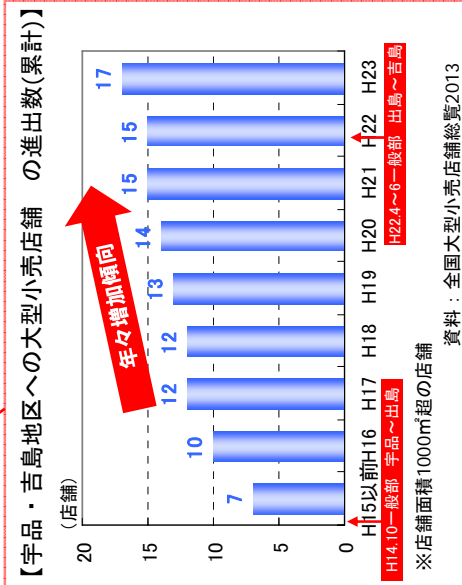
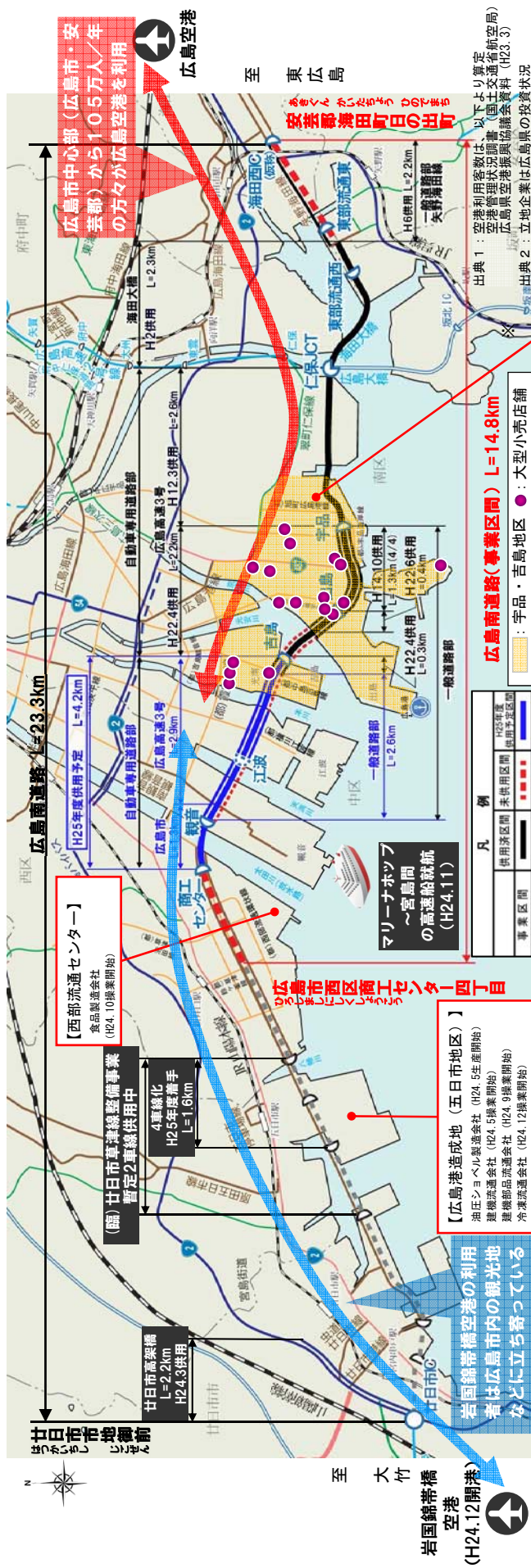




# 3. 前回評価時からの主な周辺状況の変化

一般国道2号 広島南道路

- ・平成24年3月に廿日市高架橋が開通し、また平成25年度から臨港道路廿日市草津線の一部4車線化に着手。
- ・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必要。
- ・臨海部等では複数の企業が操業を開始し、また平成22年4～6月の一般部出島～吉島間の供用等により周辺に店舗が進出。
- ・平成24年11月にマリーナホップ～宮島間の高速船就航。



**広島西飛行場のヘリポート化 (H24.11.15)**

平成23年5月27日に開催された広島県知事・広島市長会議において、次の2点を知事との間で合意。

- 今後とも、**広島空港の機能強化**と**わが広島空港へのアクセスの向上**に積極的に取り組む。
- 広島西飛行場をヘリポート化した後に発生する広大な跡地利用について、市が検討を進め、県は市に協力して検討する。

資料：広島県HP

**臨港道路廿日市草津線 (H25年度一部4車線化着手)**

広島南道路が、吉島ランプ～商工センターランプ間の供用により、本路線を通行する交通量が大幅に増加し、交通混雑の更なる悪化が懸念される。また、臨海部の物流に支障をきたすことが予想される。このため、**約1.6kmの区間をI期として4車線化の整備を行う。**

資料：広島県HP

**廿日市高架橋 H24.3開通**

「廿日市高架橋の役割」

- 廿日市の交通渋滞の解消
- 安全性、利便性の向上
- 広島市と周辺地域の連携強化**



# 4. 地域から期待される道路の役割（効果）

一般国道2号 広島南道路



<期待される道路の役割(効果)>

課題①	広島市中心部の渋滞	渋滞の緩和
課題②	国道2号及び霞庚午線で発生する交通事故	交通事故件数の削減
課題③	物流の効率化	広島港及び流通拠点から高速ICへのアクセス向上
課題④	高次医療施設への救急搬送	搬送時間の短縮等による救急搬送の円滑化

# 4. 地域から期待される道路の役割（効果）

一般国道2号 広島南道路

## 課題① 広島市中心部の渋滞①

- ・広島市の中心部は、山地及び河川に囲まれたデルタ地形の制約により、渡河部がボトルネックとなっている。
- ・デルタ内を走行する交通の約8割がデルタ内を発着とし、その他2割が通過交通である。
- ・内々・内外交通と通過交通の混在により、デルタ内の円滑な交通が阻害されている。

### 広島市中心部の地形状況

山地による交通箇所の限定

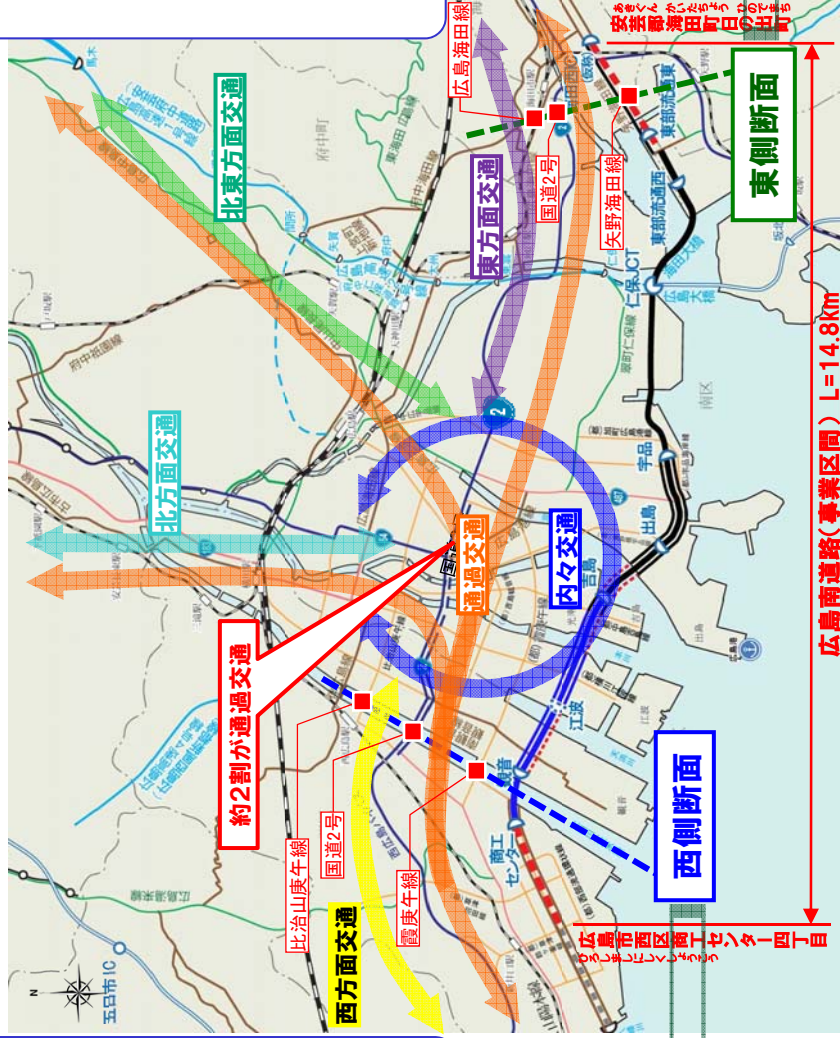


デルタ内へ流入する河川横断箇所の限定

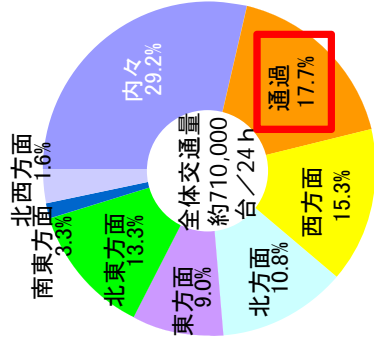
デルタを迂回する路線がない

約8割の都心部を発着とする交通と  
約2割の通過交通が混在

円滑な交通を阻害



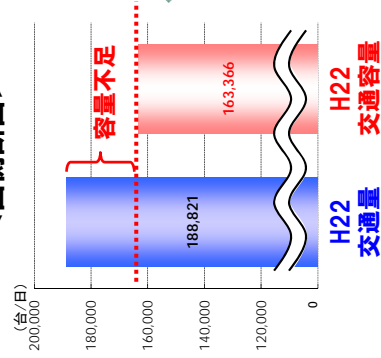
### デルタ内を走行する交通の内訳



通過はデルタ内全方向を示す

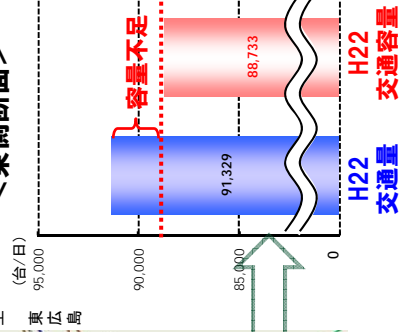
資料：H17道路交通センサスODデータ

### <西側断面>



資料：交通量は平成22年度道路交通センサス比治山庚午線、国道2号、霞庚午線の3断面合計

### <東側断面>



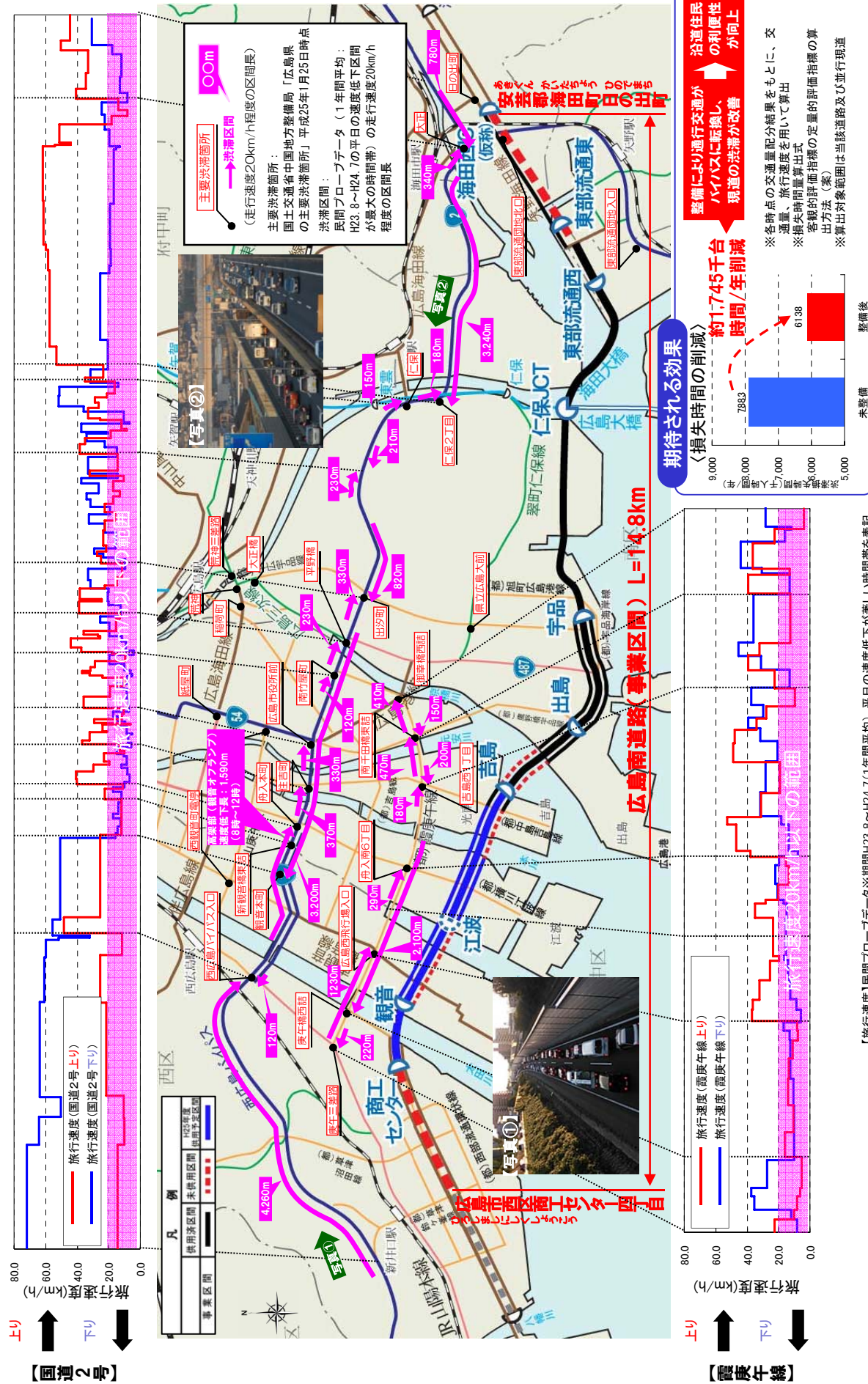
資料：平成22年度道路交通センサス広島海田線、国道2号、矢野海田線の3断面合計

# 4. 地域から期待される道路の役割 (効果)

一般国道2号 広島南道路

## 課題① 広島市中心部の渋滞② (国道2号・霞庚午線の速度低下状況)

- ・広島市中心部の国道2号及び霞庚午線では、内々、内外交通と通過交通の混在により慢性的な渋滞が発生している。
- ・広島南道路の整備により交通の転換が図られ、慢性的な渋滞が緩和される見込み。

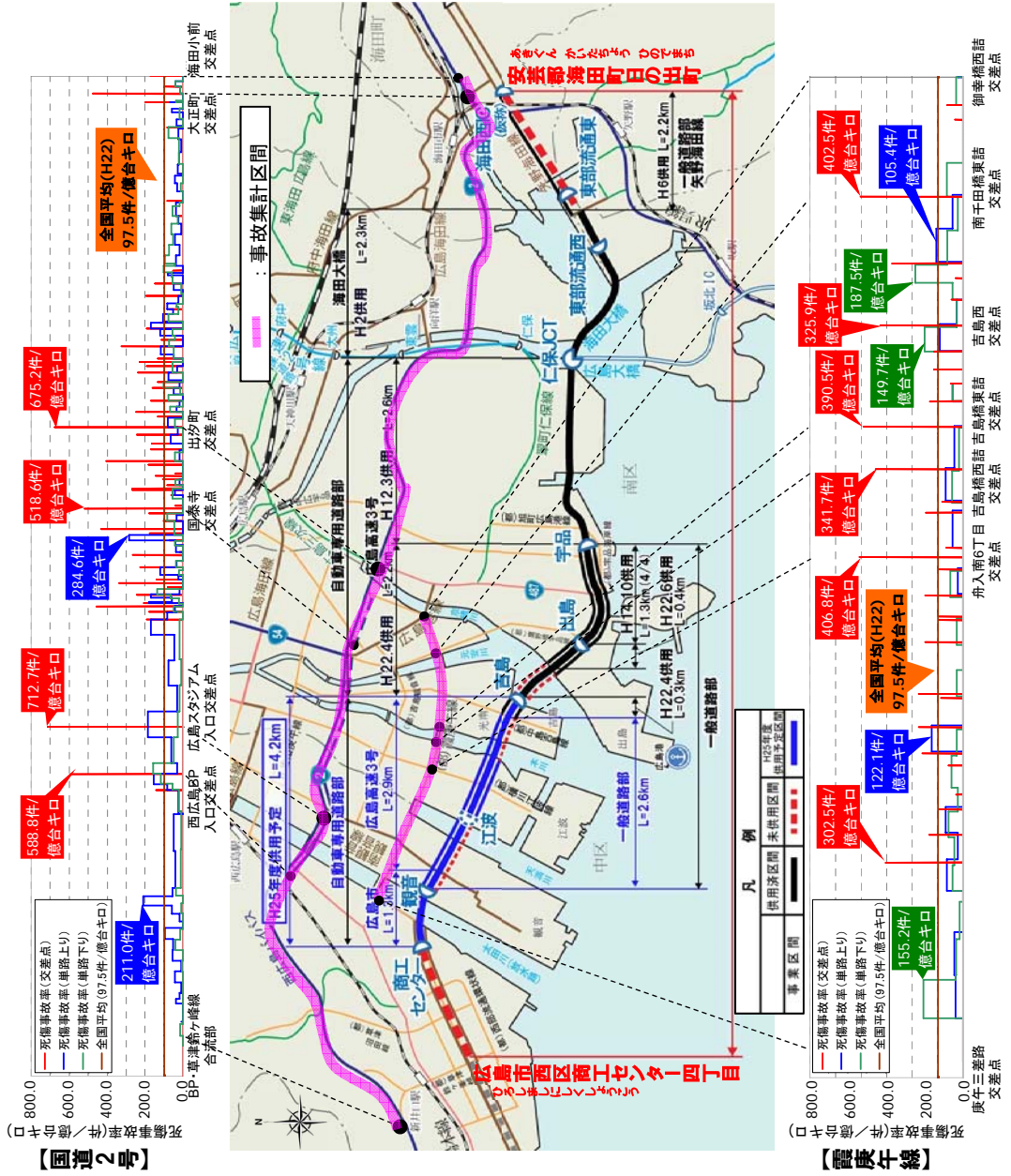


# 4. 地域から期待される道路の役割（効果）

一般国道2号 広島南道路

## 課題② 国道2号・霞庚午線で発生する交通事故

- ・国道2号及び霞庚午線の死傷事故は交差点で多く発生しており、渋滞による停止車両への追突事故が多発している。
- ・広島南道路の整備により交通転換が図られることで、死傷事故件数の削減が期待される。



※国道2号: 交差点は500件/億台キロ以上、単路は300件/億台キロ以上の数値を旗あげ  
※霞庚午線: 交差点は300件/億台キロ以上、単路は100件/億台キロ以上の数値を旗あげ

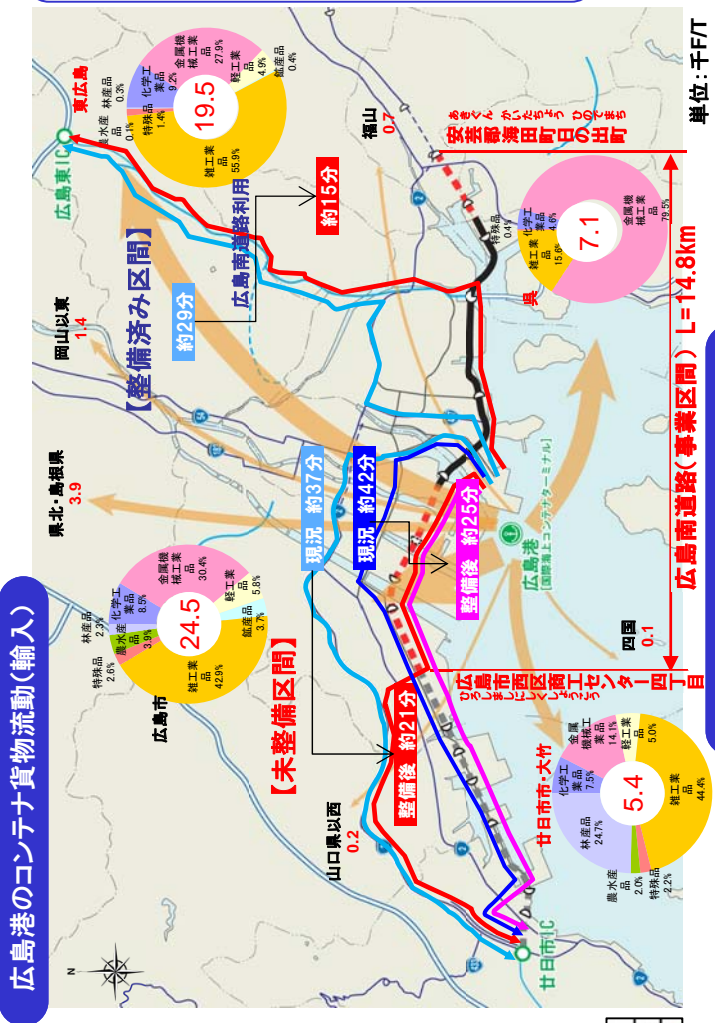
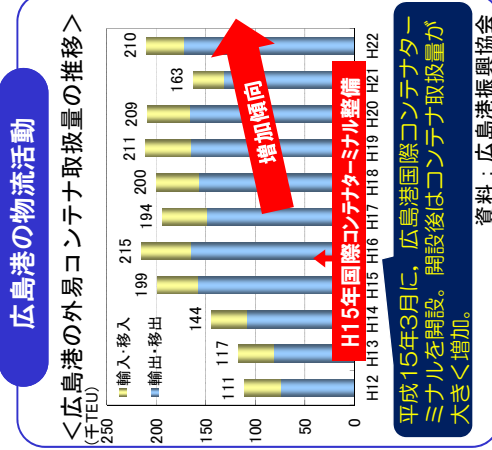
資料: 事故統計データベース(H20-H23)

# 4. 地域から期待される道路の役割（効果）

一般国道2号 広島南道路

課題③-1 物流の効率化（広島港から高速ICへのアクセス向上）

- ・広島港から東方面（東広島市や呉）、西方面（廿日市・大竹）にコンテナが多く搬送されている。
- ・広島南道路の整備により、広島港から高速ICへのアクセスが向上され、輸送効率の向上が期待される。



資料：平成20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査陸上流動のみ対象（単位：フレートトン※）  
 ※フレートトン：容積又は重量のどちらか大きいほうを貨物数量に換算した単位で、容積は1.133立法メートル、重量は1,000kgをもって1トンとする。

### 【未整備区間】

＜廿日市ICから広島港への所要時間＞

【国道2号を利用するルート】

【現状】整備後

【整備後】

約16分短縮  
 定時制の向上

約17分短縮  
 定時制の向上

約21分  
 約25分

廿日市IC

### 【整備済み区間】

＜広島東ICから広島港への所要時間＞

【広島高速+国道2号+国道487号利用】

【現状】整備後

【整備後】

約29分  
 約15分

広島東IC

### 期待される道路の役割（効果）

【広島南道路（專業区間）】

＜広島東ICから広島港への所要時間＞

【広島高速+国道2号+国道487号利用】

【現状】整備後

【整備後】

約29分  
 約15分

広島東IC

※整備前：H22の2ヶ所混雑時旅行速度、臨港道路は民間プロポーザータ（平日）より  
 ※整備後：広島南道路が整備された条件で算定（広島南道路の設定速度はV=60km/h）

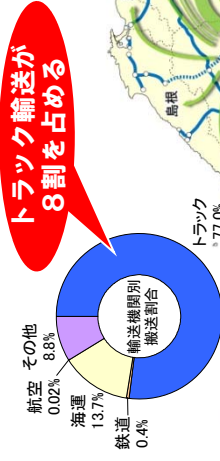
# 4. 地域から期待される道路の役割 (効果)

## 課題③-2 物流の効率化 (流通拠点から高速ICのアクセス向上)

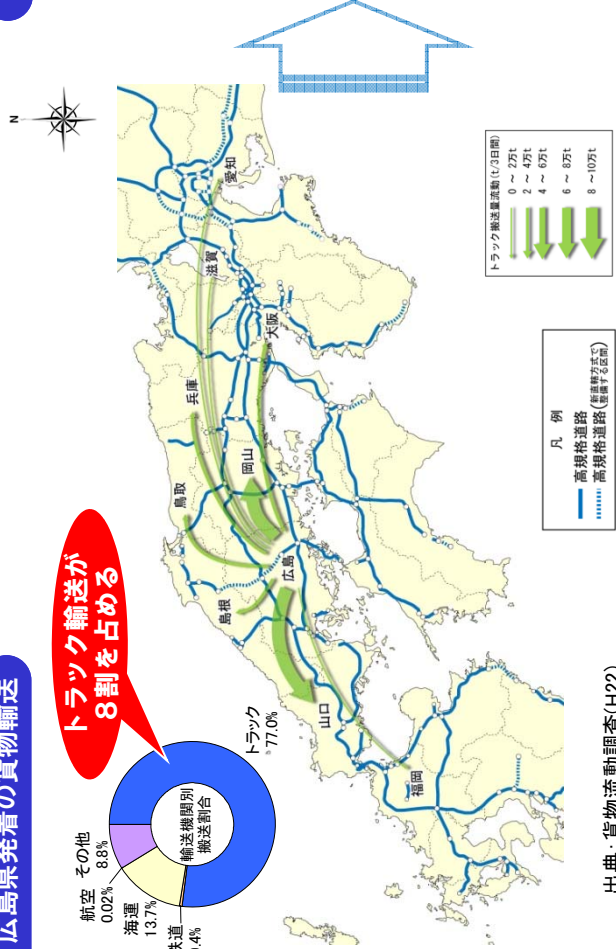
一般国道2号 広島南道路

- ・広島県の貨物輸送の約8割はトラックにより輸送され、主に中国・近畿方面に運ばれている。
- ・広島南道路の整備により、中国地方最大級の流通拠点である広島市西部流通センターの主な商圏である中国・近畿方面へのアクセスが向上することで、広島経済の活性化が期待できる。

### 広島県発着の貨物輸送

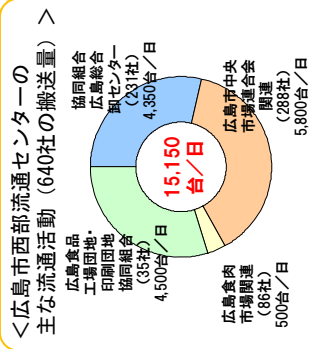


トラック輸送が8割を占める

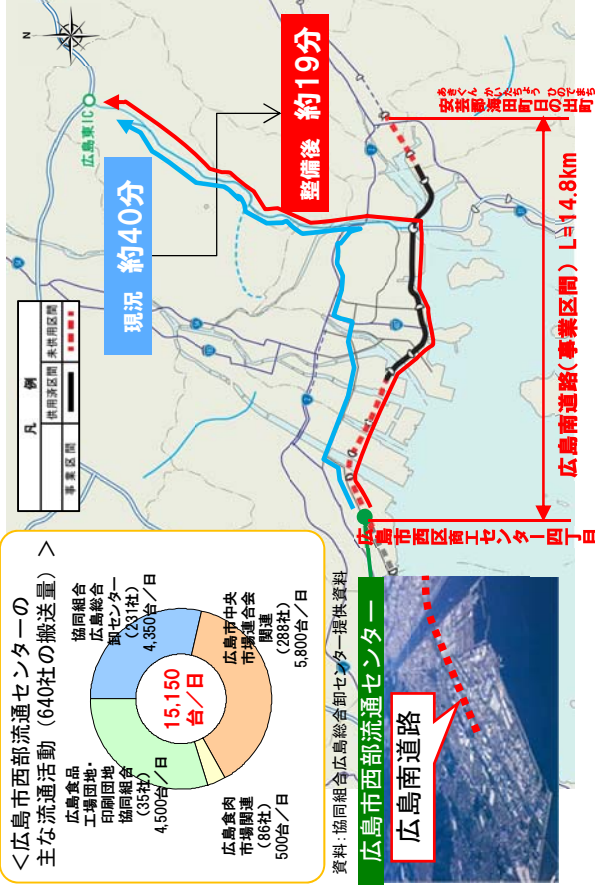


出典: 貨物流動調査(H22)

### 広島市西部流通センターの流通活動

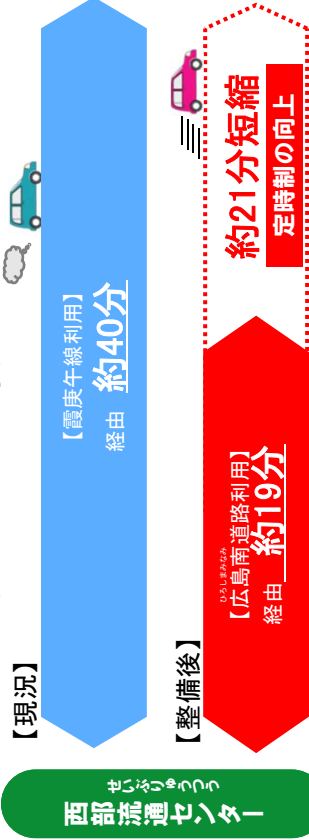


資料: 協同組合広島総合卸センター提供資料



### 期待される道路の役割(効果)

＜西部流通団地から広島東ICへの所要時間＞



※現在の所要時間はH22センサス混雑時旅行速度  
整備後は広島南道路が整備された条件で算定 (広島南道路の設定速度はV=60km/h)

### 広島市西部流通センターからの声

- 現状
- 広島市西部流通センターは中国最大級、日本でも有数の流通複合都市である。
- 広島市西部流通センターは22団体、880社の企業が立地。
- 生活用品全般 (生鮮食品、衣料等)、自動車部品、鉄鋼等、様々な物品が中国・近畿方面を主な商圏とし流通経済活動を行っている。
- 広島南道路への期待
- 広島市西部流通センターから直接アクセスが可能となるため、利用は大幅に増加すると考えられる。
- 輸送効率の向上によりお客様のニーズ (時間指定等) に応えることで、市場が拡大すると考えられる。

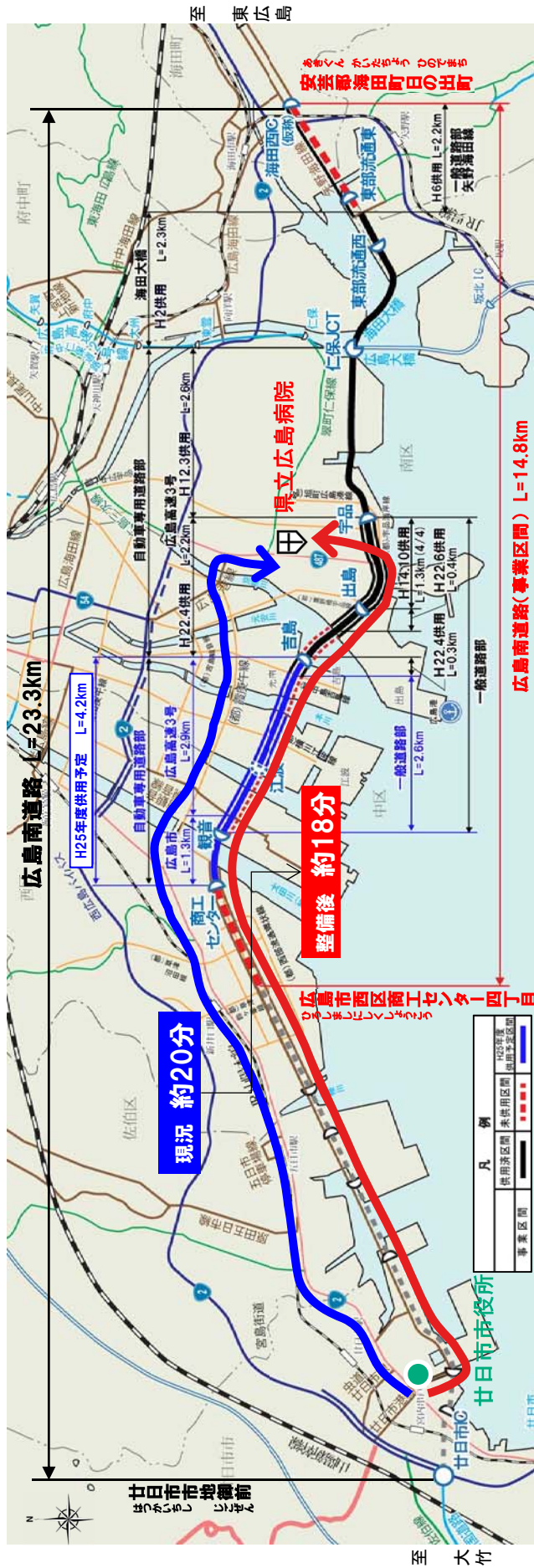
資料: 協同組合広島総合卸センターヒアリング結果 (H24.12)

# 4. 地域から期待される道路の役割 (効果)

一般国道2号 広島南道路

## 課題④ 高次医療施設への救急搬送

- ・廿日市市から広島市内の三次医療施設への搬送件数は年間200件を上回っており、迅速な搬送が求められている。
- ・広島南道路の整備により、搬送時間の短縮や安静搬送が可能となり、住民の安心・安全な暮らしを支援する。



### 期待される道路の役割(効果)

< 廿日市市役所から県立広島病院への所要時間 >

【現況】

【宮島街道+霞康午線+国道487号+翠町仁保線 利用】  
經由 約20分

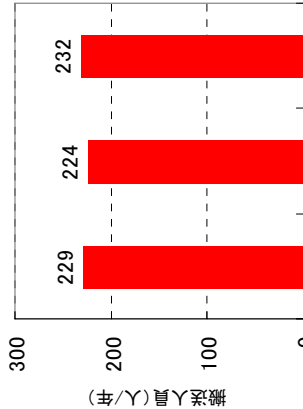
【整備後】

【廿日市港線+臨港道路+広島南道路+国道487号 利用】  
經由 約18分 約2分短縮

※現況の所要時間は規制速度を用いて算出。  
整備後は広島南道路が整備された条件で算定(広島南道路の設計速度はV=60km/h)

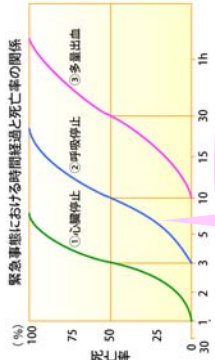
### 廿日市市消防本部から広島市内の三次医療施設への搬送実績

廿日市市消防本部から広島市内の三次医療施設への搬送実績



資料: 廿日市市消防本部ヒアリング結果(H25.11.13)

### カーラ一曲線 (時間経過と死亡率の関係)



搬送時間が縮まることで死亡率が低下

- ① 心臓停止後3分で50%死亡します。
- ② 呼吸停止後10分で50%死亡します。
- ③ 多量出血後30分で50%死亡します。

# 5. コスト縮減に関する取り組み

一般国道2号 広島南道路

・河川護岸と道路擁壁の一体化によるコスト縮減を図っている。

## 概要

【従来】護岸と擁壁を単独で設計 ⇨

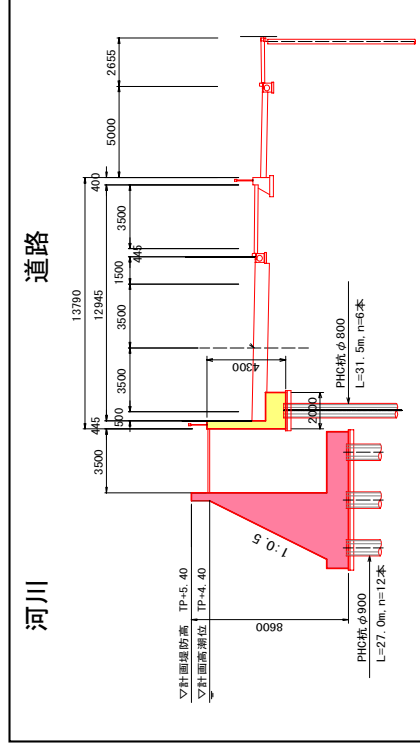
【今回】一体構造物として設計

## 効果

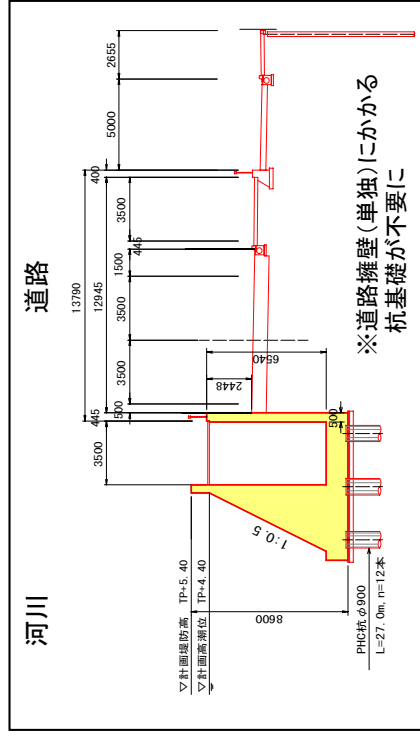
- ・河川沿いの道路改築において、従来、河川護岸と道路擁壁をそれぞれ単独で設計をしていたが、両構造物を一体構造物として設計することにより、コンパクト構造となり、基礎杭の本数を低減することができコスト縮減を図った。  
工費が**1,483百万円** ⇨ **1,405百万円**に縮減。

↑ **約78百万円のコスト縮減（縮減率約5%）**

▼【従来】半重力式擁壁＋L型擁壁



▼【今回】U型擁壁一体化





# 6. 事業の効果

・地域からの要望等を踏まえ、道路の役割については従来の3便益に加えて、「地域から期待される道路の役割」等を整理

## ◆投資効果

項目	全体事業	残事業
費用 (C)	5,657	767
事業費	5,401	691
維持管理費	256	77
便益額 (B)	6,123	1,267
走行時間短縮便益	5,091	1,046
走行経費減少便益	721	155
交通事故減少便益	312	66
費用便益比	1.1	1.7

(億円)

便益計測対象項目	内容
走行時間短縮便益	道路整備により、周辺道路も含めた走行時間が短縮される効果を貨幣価値として計測する。
走行経費減少便益	道路整備によって混雑の緩和等走行条件が改善されることによる走行するために必要な費用の減少量として計測する。走行経費には燃料費、オイル費、タイヤ・チューフ費、車両費、車両償却費等が含まれる。
交通事故減少便益	道路整備によって周辺道路の交通量が減少することに伴う交通事故による社会的損失の減少を貨幣価値として計測する。交通事故の社会的損失には運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構造物に関する物的損害額、交通渋滞による損失額が含まれる。

## ◆道路の役割

■道路の役割(+α)

- ①環境への影響を考慮した効果[約51.7千トンのCO2削減]【+28億円】※  
広島南道路整備に伴う速度向上による地球環境(CO2)の改善効果を算定
- ②物流の効率化[例)広島港～廿日市ICまでの所要時間短縮約16分][37分→21分]
- ③高次医療施設への救急搬送[廿日市役所～県立広島病院までの所要時間短縮約2分][20分→18分]

※【 】は、開通後50年間の便益額として試算した値(参考値)

## ◆まとめ

計画交通量	総事業費	総費用(C)	3便益(B)	その他の便益	費用対効果(B/C) ( )内は残事業B/C
6,800台/日～60,000台/日	約4,120億円	5,657億円	6,123億円	+α	1.1 (1.7) + α

※基準年：H25年

# 7. 今後の対応方針（原案）

## 1. 再評価の視点

### ①事業の必要性の視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

◇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、内々・内外交通と通過交通の混在によりデルタ内の円滑な交通が阻害され慢性的な交通混雑を引き起こしている。

### 2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=1.1(事業全体)1.7(残事業)

◇道路の役割

①環境への影響を考慮した効果[約51.7千トンのCO2削減]【+28億円】※

広島南道路整備に伴う速度向上による地球環境(CO2)の改善効果を算定

②物流の効率化[例]広島港～廿日市ICまでの所要時間短縮約16分[37分→21分]

③高次医療施設への救急搬送[広島市佐伯区役所～県立広島病院までの所要時間短縮約2分][20分→18分]

### 3) 事業の進捗状況

※【】試算値(供用後50年間の便益額として試算した値)

◇平成25年度に吉島ランプ～商工センターランプ間の開通を目指し工事を推進しており、現在までに専用部7.1km、一般部4.2kmを開通している。

## ②事業の進捗見込み

◇平成25年度に吉島ランプ～商工センターランプ間の開通を目指し工事を推進している。

## ③コスト縮減や代替案立案の可能性

◇河川護岸と道路擁壁の一体化によるコスト縮減を図っている。

## 2. 県・市への意見照会結果

広島県知事の意見：継続とする対応方針（原案）については妥当である。

広島港臨海部における東西の幹線軸となる広島南道路は、広島都市圏の都市機能の向上や、周辺地域との連携強化を図る上で必要不可欠な社会基盤であり、現在事業中の東広島・安芸バイパスと連携し、広域的なネットワークが形成されることにより、本来期待される機能が十分に発揮されるものと考えます。今後引き続きコスト縮減に努めながら、事業化区間の全線供用に向け、計画的に整備を進めるとともに、未事業化区間についても、関係機関と協議調整を行い、広域的なネットワークが早期に形成されるよう努めていただきます。

広島市長の意見：広島南道路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。

今年度供用予定区間（吉島地区～観音地区）の整備効果を十分発揮するため、事業区間のうち未整備となっている区間を着実に整備するとともに、未事業区間（商工センターから廿日市市地御前間）については関係機関と連携しながら整備方針を調整し、広島南道路の早期完成を図るようお願いいたします。

## 【今後の対応方針（原案）】

- ・上記①～③の各視点により、事業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ため、今後とも **事業継続が妥当**。
- ・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、効率的な事業実施に努める。

## ◆前回評価時との比較

	前回評価時 (平成22年度)	今回評価時 (平成25年度)	備考 (前回評価時からの変更点)
事業諸元	L=14.8km	L=14.8km	—
計画交通量	7,100台/日 ~57,600台/日	6,800台/日 ~60,000台/日	・将来交通需要推計の改善について[中間とりまとめ]に示された 第二段階の改善を反映
総事業費	約4,120億円	約4,120億円	—
総費用 (C)	5,256億円	5,657億円	・基準年の変更 (H22基準からH25基準)
総便益 (B)	4,643億円	6,123億円	・将来交通需要推計の改善について[中間とりまとめ]に示された 第二段階の改善を反映 ・基準年の変更 (H22基準からH25基準)
費用対効果 (B/C)	0.9	1.1	・総費用及び総便益を見直したため

※費用/便益は基準年における現在価値の値

## 一般国道2号広島南道路

〔費用便益比（B／C）算定等資料〕

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道2号 広島南道路	
事業主体	中国地方整備局	
●事業採択の前提条件を確認するための指標		
前提条件	指 標	指標チャエックの指標
事業の効率性	■ 受益が費用を上回っている	全事業：費用対益比 (B/C) = 1.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 467億円、経済的内部的収益率 (EIRR) = 4.3%) 減事業：費用対益比 (B/C) = 1.7 (経済的純現在価値 (B-C) = 500億円、経済的内部的収益率 (EIRR) = 7.1%)
●事業の効果や必要性を評価するための指標		
1. 活力 円滑なモビリティの確保	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チャエックの指標
● 現道等の年間渋滞発生時間及び削減率	区間①(費用便益分析対象区間) について、 渋滞発生時間(現況)が、約3109,260人・時間/年 (約109,260人・時間/年)より、 渋滞発生時間(計画)が、約2,614人・時間/年 (約261人・時間/年)と減少することにより、 区間①(該当区間)/並行区間(該当区間)の渋滞発生時間(現況)：約7,883千人・時間/年 並行区間等(平行区間)の損失削減率：約22.1%削減(約7,883千人・時間/年→約6,139千人・時間/年)	区間①(費用便益分析対象区間) について、 渋滞発生時間(現況)が、約3109,260人・時間/年 (約109,260人・時間/年)より、 渋滞発生時間(計画)が、約2,614人・時間/年 (約261人・時間/年)と減少することにより、 区間①(該当区間)/並行区間(該当区間)の渋滞発生時間(現況)：約7,883千人・時間/年 並行区間等(平行区間)の損失削減率：約22.1%削減(約7,883千人・時間/年→約6,139千人・時間/年)
■ 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> 対象区間(南区出分2丁目)、19.1km/h 改善見込み 対象区間(南区出分2丁目)、19.1km/h 改善見込み 対象区間(中区国蔵寺町2丁目)、10.0km/h 改善見込み 対象区間(中区中入木町(都心部延伸・平面部))、13.9km/h 改善見込み 対象区間(西区福善本町1丁目)、17.2m/h 改善見込み 対象区間(西区藤平北1丁目)、14.2km/h 改善見込み <都賀牛線> 対象区間(吉島西1交差点④(都賀牛))、11.9km/h 改善見込み 対象区間(中区吉島西2丁目)、16.2km/h 改善見込み 対象区間(中区中入木町(都心部延伸・平面部))、19.2km/h 改善見込み 対象区間(西区福善本町1丁目)、16.6km/h 改善見込み 対象区間(西区藤平北1丁目)、16.2km/h 改善見込み 対象区間(西区福善新町2丁目)、16.2km/h 改善見込み
□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される		利便性向上が見込まれる路線 : 国道2号 21路線【広島数々バス：3号線(広島駅～観音)他17路線、芸陽バス：東豊線(宮の前～広島BC)、広島バス：横線(横川駅～大宇院)他1路線】 : 都賀牛線 3路線【広電バス：12号線(戸塚～仁保)、広島バス：宇品線(グランフロントプリンスホテル広島～光台団地)他1路線】
■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する		
□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる		
□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる		
■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる		対象港湾：広島港、対象自治体：廿日市市、改善見込み(廿日市IC～広島港、37分→21分)
□ 農林水産を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上		
□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISD規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		
□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である		
□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する		
物流効率化の支援		
都市の再生		

政策目標	指標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	指標チェックの概要
	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である</li> <li><input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する</li> <li><input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる</li> </ul>	当該区間は中心市街地（DID区間）内の事業である
国土・地域ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 高層自動車専用道と並行する自動車専用道（A路線）としての位置づけ有り</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり</li> <li><input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する</li> <li><input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する</li> <li><input type="checkbox"/> 環道等における交通不均衡問題を解消する</li> <li><input type="checkbox"/> 環道等における大型車のすれ違い困難問題を解消する</li> <li><input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が図込まれる</li> <li><input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</li> </ul>	地域高規格道路「東広島市日市道路」の一部として位置づけ（平成8年12月指定）
個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 自歩車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/2h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を確保することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる</li> <li><input type="checkbox"/> ハリアフリー一新法に基づく特設道路が新たにハリアフリー化される</li> <li><input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り</li> </ul>	ひろしまの「知の拠点」再生プロジェクト（医療）、出島地区港湾整備事業、宇品内港地区港湾整備事業の支援 世界文化遺産厳島神社を要する観光地厳島神社（225万人/年）、平和記念資料館（126万人/年）
2.暮らし の 安 心 で き る く ら の 確 保	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 無電柱化による美しい町並みの形成</li> <li><input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が図込まれる</li> </ul>	対象となる三次医療施設名称：県立広島病院、アクセス向上が図込まれる自治体：廿日市市 改修見込み：（廿日市役所～県立広島病院、20分⇒18分）

政策目標	指標（対象となる指標のみ記載。効果を確認されるものは口を■に変更）	指標チャートの掲載
3. 安全 安全な生活環境の確保	<p>指標となる指標のみ記載。効果を確認されるものは口を■に変更</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は歩道幅員の確保等により、当該区間の安全性の向上が期待できる</li> <li>□ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12月以上（当該区間が通学路である場合は500台/12月以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は500人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される</li> <li>□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する</li> <li>■ 対象区間が、都道府県地防防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急避難事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり</li> <li>□ 緊急輸送道路が運行しなくなった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する</li> <li>□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A）路線としての位置づけがある場合</li> <li>□ 現道等の防災拠点又は重要防災箇所もしくは架橋の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される</li> <li>□ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する</li> </ul>	<p>指標チャートの掲載</p> <p>&lt;国道2号&gt; 500億台キロ以上である区間：箇所：西広島9件/億台キロ、広島スタジアム入口交差点598.8件/億台キロ、国領寺交差点518.6件/億台キロ、出汐町交差点675.2件/億台キロ &lt;国道4号&gt; 500億台キロ以上の区間：無し</p>
4. 環境 地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量</li> <li>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率</li> <li>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</li> <li>■ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある</li> <li>□ その他、環境や景観上の効果が期待される</li> </ul>	<p>CO2排出削減量：約51.7千t/年（整備なし3,824.5千t/年⇒整備あり3,772.8千t/年）</p> <p>NO2排出削減量：約194.0t/年（整備なし10,240.0t/年⇒整備あり10,046.0t/年⇒約1.9%削減）</p> <p>SPM排出削減量：約10.7t/年（整備なし538.6t/年⇒整備あり527.8t/年⇒約2.0%削減）</p> <p>広島市中区舟入本町（広島市環境局 昼間71dB、夜間71dB）</p>
5. その他 他のアジェンダとの関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要がある</li> <li>■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</li> <li>■ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる</li> </ul>	<p>広島高速道路4号線・2号線と連結し、広島都市圏の都市高速道路網の一部を担う</p> <p>「広島県道路整備計画2011」に位置づけあり</p> <p>広島臨海地域は、製造業・流通団地企業が多数立地しており、高速道路インターチェンジへのアクセス向上により、地域経済の活性化が期待される</p>

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道2号	広島南道路	L=14.8km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
6,800~60,000	4	中国地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	3,999億円	603億円	4,602億円
うち残事業分	858億円	254億円	1,112億円
基準年における 現在価値 (C)	5,401億円	256億円	5,657億円
うち残事業分	691億円	77億円	767億円

## ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成25年度			
供用年	平成35年度			
単年便益 (初年便益)	194億円	27億円	12億円	233億円
基準年における 現在価値 (B)	5,091億円	721億円	312億円	6,123億円
うち残事業分	1,046億円	155億円	66億円	1,267億円



③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.1
経済的純現在価値（事業全体）	467億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.3%
費用便益比（残事業）	1.7
経済的純現在価値（残事業）	500億円
経済的内部収益率（残事業）	7.1%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	6,800～60,000	±10%	1.0～1.1
事業費	3,999億円	±10%	1.1～1.1
事業期間	42年	±20%	1.0～1.1

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	6,800～60,000	±10%	1.4～1.9
事業費	858億円	±10%	1.5～1.8
事業期間	9年	±20%	1.5～1.8

交通状況の変化

様式-3①

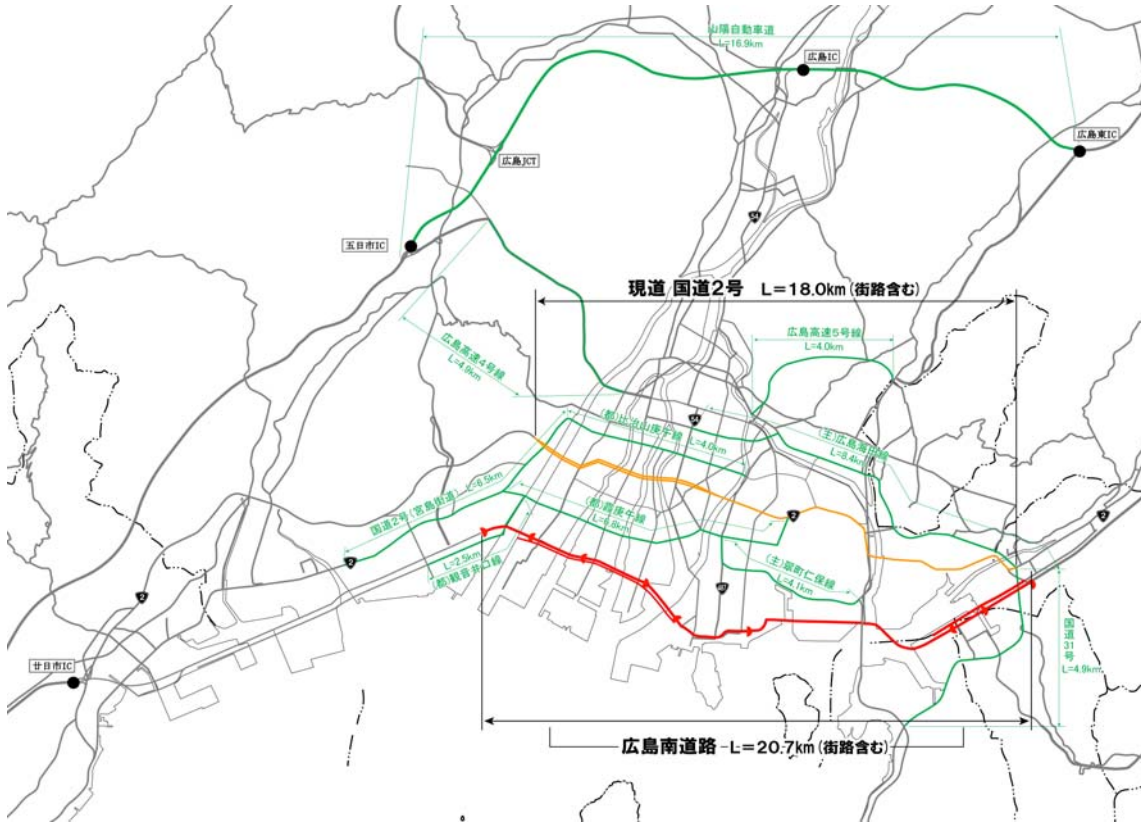
事業名：広島南道路（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 20.7km	交通量	[台/日]	9,900	24,800	
	走行時間	[分]	1	28	
	走行時間費用	[億円/年]	2.00	130.05	
②主な周辺道路	国道2号 : 18.0km	交通量	[台/日]	58,300	49,600
		走行時間	[分]	45	43
		走行時間費用	[億円/年]	487.68	393.52
	国道31号, 広島海田線 : 13.3km	交通量	[台/日]	29,700	22,900
		走行時間	[分]	39	34
		走行時間費用	[億円/年]	208.96	141.33
	宮島街道, 比治山庚午線 : 10.5km	交通量	[台/日]	26,400	24,300
		走行時間	[分]	27	27
		走行時間費用	[億円/年]	126.57	113.60
	翠町仁保線, 霞庚午線他 : 13.4km	交通量	[台/日]	41,400	28,800
		走行時間	[分]	31	27
		走行時間費用	[億円/年]	243.49	140.00
広島高速, 山陽道 : 25.8km	交通量	[台/日]	34,900	32,800	
	走行時間	[分]	20	20	
	走行時間費用	[億円/年]	120.44	112.91	
③その他道路合計 : 3037.3km	走行時間費用	[億円/年]	8,618.08	8,504.03	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計 : 3139.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	9,807.22	9,535.44	271.79

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式-3①

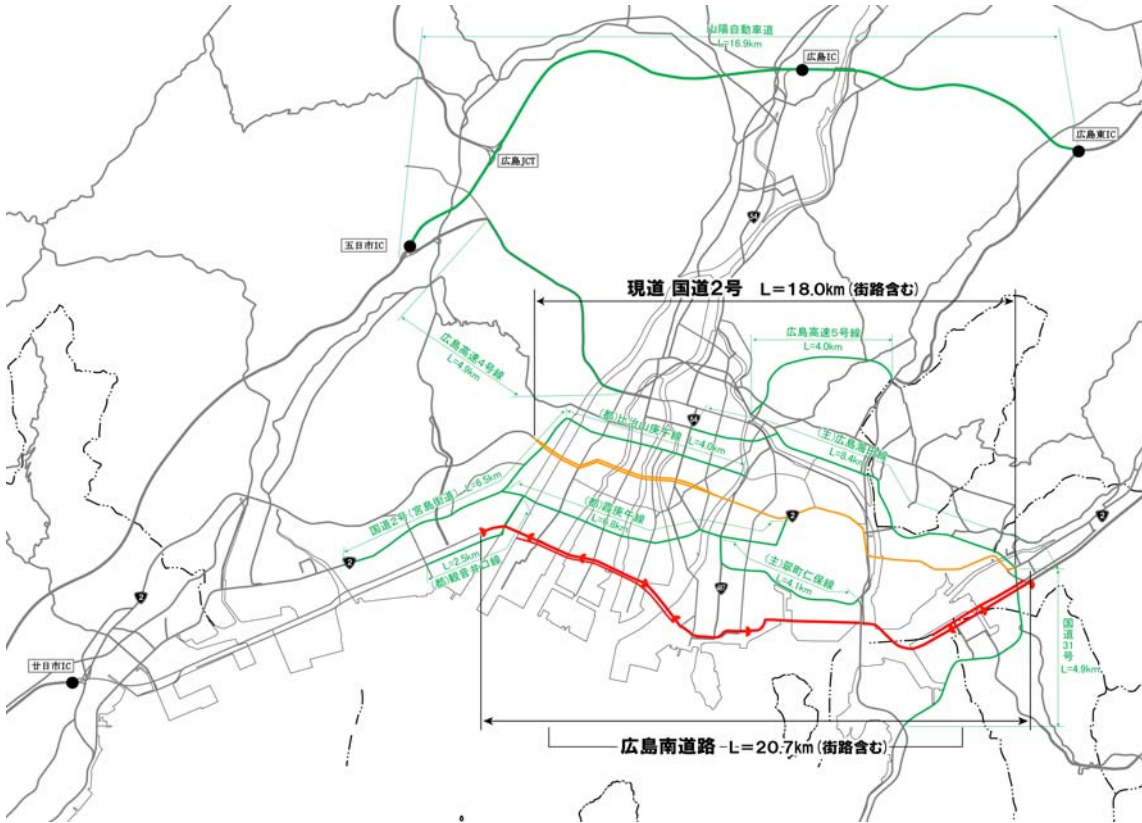
事業名：広島南道路（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 20.7km	交通量	[台/日]	20,700	24,800	
	走行時間	[分]	25	28	
	走行時間費用	[億円/年]	91.97	129.98	
②主な周辺道路	国道2号 : 18.0km	交通量	[台/日]	52,600	49,600
		走行時間	[分]	44	43
		走行時間費用	[億円/年]	427.21	393.48
	国道31号, 広島海田線 : 13.3km	交通量	[台/日]	23,800	22,900
		走行時間	[分]	35	34
		走行時間費用	[億円/年]	150.06	141.31
	宮島街道, 比治山庚午線 : 10.5km	交通量	[台/日]	24,400	24,300
		走行時間	[分]	27	27
		走行時間費用	[億円/年]	114.09	113.60
	翠町仁保線, 霞庚午線他 : 13.4km	交通量	[台/日]	34,300	28,800
		走行時間	[分]	28	27
		走行時間費用	[億円/年]	179.64	139.97
広島高速, 山陽道 : 25.8km	交通量	[台/日]	33,300	32,800	
	走行時間	[分]	20	20	
	走行時間費用	[億円/年]	114.61	112.91	
③その他道路合計 : 3037.3km	走行時間費用	[億円/年]	8,517.15	8,490.14	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計 : 3139.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	9,594.73	9,521.39	73.35

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



# 費用便益分析の条件

事業名： 広島南道路

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成25年度
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42年)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他 (	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ	考慮した開発交通量 (トリップ数) ( ) 台トリップ/日 考慮した理由を記載
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分 (リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である <input type="checkbox"/> 山間部海岸部で併行道路が少ない <input type="checkbox"/> その他 ( )
	簡易手法の考え方 (将来交通量の設定方法等)	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	その他 (最終配分交通量とQV式との関係から平均速度を設定)	<input checked="" type="checkbox"/>

(3)

		項目	チェック欄	
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数	( ) %
	休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載			
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数	(0.856) 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
			過去10年間の通行止め日数より算出	
	とり止め交通を考慮する	<input type="checkbox"/>		
	とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載 過去の実績が無いため			
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
考慮する場合のみ		採用した冬期日数	( ) 日	
		採用した冬期日数の考え方を記載		
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名： 広島南道路

(4)

項目		チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他（概略事業計画による値を採用）	<input checked="" type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載	
		実績値に基づき維持管理費を算出	
雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	その他		
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			



費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 広島南道路(事業全体)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				0.62		20.7	
						12.85	
-33年目	S 56	3.5081	94.8	1.44	4.91		
-32年目	S 57	3.3731	95.8	15.26	49.49		
-31年目	S 58	3.2434	96.8	22.63	69.83		
-30年目	S 59	3.1187	98.7	32.76	95.34		
-29年目	S 60	2.9987	99.5	35.27	97.90		
-28年目	S 61	2.8834	101.2	38.43	100.84		
-27年目	S 62	2.7725	101.0	78.62	198.76		
-26年目	S 63	2.6658	101.5	100.82	243.88		
-25年目	H 1	2.5633	104.2	56.95	129.03		
-24年目	H 2	2.4647	106.5	35.93	76.58		
-23年目	H 3	2.3699	109.1	36.69	73.40		
-22年目	H 4	2.2788	110.6	82.74	157.01		
-21年目	H 5	2.1911	110.9	96.77	176.09		
-20年目	H 6	2.1068	110.8	83.71	146.60		
-19年目	H 7	2.0258	109.9	130.92	222.26		
-18年目	H 8	1.9479	109.5	179.35	293.84		
-17年目	H 9	1.8730	110.4	220.38	344.35		
-16年目	H 10	1.8009	109.9	154.87	233.74		
-15年目	H 11	1.7317	108.4	131.47	193.43		
-14年目	H 12	1.6651	107.2	88.11	126.04		
-13年目	H 13	1.6010	105.7	59.27	82.68		
-12年目	H 14	1.5395	103.8	80.15	109.48		
-11年目	H 15	1.4802	102.3	65.21	86.90		
-10年目	H 16	1.4233	101.0	60.94	79.09		
-9年目	H 17	1.3686	99.6	65.14	82.44		
-8年目	H 18	1.3159	98.7	127.49	156.55		
-7年目	H 19	1.2653	97.6	110.02	131.37		
-6年目	H 20	1.2167	96.8	143.17	165.73		
-5年目	H 21	1.1699	95.6	144.14	162.45		
-4年目	H 22	1.1249	93.7	191.11	211.30		
-3年目	H 23	1.0816	92.1	173.05	187.17		
-2年目	H 24	1.0400	92.1	196.92	204.80		
-1年目	H 25	1.0000	92.1	100.79	100.79		
暫定供用年	H 26	0.9615	92.1	8.02	7.71	11.28	10.84
1年目	H 27	0.9246	92.1	64.00	59.17	11.28	10.43
2年目	H 28	0.8890	92.1	93.38	83.01	11.28	10.02
3年目	H 29	0.8548	92.1	119.25	101.94	11.28	9.64
4年目	H 30	0.8219	92.1	122.88	101.00	11.28	9.27
5年目	H 31	0.7903	92.1	126.67	100.11	11.28	8.91
6年目	H 32	0.7599	92.1	131.43	99.88	11.28	8.57
7年目	H 33	0.7307	92.1	100.00	73.07	11.28	8.24
8年目	H 34	0.7026	92.1	92.60	65.06	11.28	7.92
供用開始年次	H 35	0.6756	92.1			12.24	8.27
10年目	H 36	0.6496	92.1			12.24	7.95
11年目	H 37	0.6246	92.1			12.24	7.64
12年目	H 38	0.6006	92.1			12.24	7.35
13年目	H 39	0.5775	92.1			12.24	7.07
14年目	H 40	0.5553	92.1			12.24	6.80
15年目	H 41	0.5339	92.1			12.24	6.53
16年目	H 42	0.5134	92.1			12.24	6.28
17年目	H 43	0.4936	92.1			12.24	6.04
18年目	H 44	0.4746	92.1			12.24	5.81
19年目	H 45	0.4564	92.1			12.24	5.59
20年目	H 46	0.4388	92.1			12.24	5.37
21年目	H 47	0.4220	92.1			12.24	5.16
22年目	H 48	0.4057	92.1			12.24	4.97
23年目	H 49	0.3901	92.1			12.24	4.77
24年目	H 50	0.3751	92.1			12.24	4.59
25年目	H 51	0.3607	92.1			12.24	4.41
26年目	H 52	0.3468	92.1			12.24	4.24
27年目	H 53	0.3335	92.1			12.24	4.08
28年目	H 54	0.3207	92.1			12.24	3.92
29年目	H 55	0.3083	92.1			12.24	3.77
30年目	H 56	0.2965	92.1			12.24	3.63
31年目	H 57	0.2851	92.1			12.24	3.49
32年目	H 58	0.2741	92.1			12.24	3.35
33年目	H 59	0.2636	92.1			12.24	3.23
34年目	H 60	0.2534	92.1			12.24	3.10
35年目	H 61	0.2437	92.1			12.24	2.98
36年目	H 62	0.2343	92.1			12.24	2.87
37年目	H 63	0.2253	92.1			12.24	2.76
38年目	H 64	0.2166	92.1			12.24	2.65
39年目	H 65	0.2083	92.1			12.24	2.55
40年目	H 66	0.2003	92.1			12.24	2.45
41年目	H 67	0.1926	92.1			12.24	2.36
42年目	H 68	0.1852	92.1			12.24	2.27
43年目	H 69	0.1780	92.1			12.24	2.18
44年目	H 70	0.1712	92.1			12.24	2.10
45年目	H 71	0.1646	92.1			12.24	2.01
46年目	H 72	0.1583	92.1			12.24	1.94
47年目	H 73	0.1522	92.1			12.24	1.86
48年目	H 74	0.1463	92.1			12.24	1.79
49年目	H 75	0.1407	92.1	-598.75	-84.25	12.24	1.72
合計				3400.00	5400.77	603.25	255.75
単純事業費計				3998.75		603.25	

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。

このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

## 費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 広島南道路(残事業)

				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.63	8.4	5.33	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-9年目	H 26	0.9615	92.1	8.02	7.71		
-8年目	H 27	0.9246	92.1	64.00	59.17		
-7年目	H 28	0.8890	92.1	93.38	83.01		
-6年目	H 29	0.8548	92.1	119.25	101.94		
-5年目	H 30	0.8219	92.1	122.88	101.00		
-4年目	H 31	0.7903	92.1	126.67	100.11		
-3年目	H 32	0.7599	92.1	131.43	99.88		
-2年目	H 33	0.7307	92.1	100.00	73.07		
-1年目	H 34	0.7026	92.1	92.60	65.06		
供用開始年次	H 35	0.6756	92.1			5.08	3.43
1年目	H 36	0.6496	92.1			5.08	3.30
2年目	H 37	0.6246	92.1			5.08	3.17
3年目	H 38	0.6006	92.1			5.08	3.05
4年目	H 39	0.5775	92.1			5.08	2.93
5年目	H 40	0.5553	92.1			5.08	2.82
6年目	H 41	0.5339	92.1			5.08	2.71
7年目	H 42	0.5134	92.1			5.08	2.61
8年目	H 43	0.4936	92.1			5.08	2.51
9年目	H 44	0.4746	92.1			5.08	2.41
10年目	H 45	0.4564	92.1			5.08	2.32
11年目	H 46	0.4388	92.1			5.08	2.23
12年目	H 47	0.4220	92.1			5.08	2.14
13年目	H 48	0.4057	92.1			5.08	2.06
14年目	H 49	0.3901	92.1			5.08	1.98
15年目	H 50	0.3751	92.1			5.08	1.90
16年目	H 51	0.3607	92.1			5.08	1.83
17年目	H 52	0.3468	92.1			5.08	1.76
18年目	H 53	0.3335	92.1			5.08	1.69
19年目	H 54	0.3207	92.1			5.08	1.63
20年目	H 55	0.3083	92.1			5.08	1.57
21年目	H 56	0.2965	92.1			5.08	1.50
22年目	H 57	0.2851	92.1			5.08	1.45
23年目	H 58	0.2741	92.1			5.08	1.39
24年目	H 59	0.2636	92.1			5.08	1.34
25年目	H 60	0.2534	92.1			5.08	1.29
26年目	H 61	0.2437	92.1			5.08	1.24
27年目	H 62	0.2343	92.1			5.08	1.19
28年目	H 63	0.2253	92.1			5.08	1.14
29年目	H 64	0.2166	92.1			5.08	1.10
30年目	H 65	0.2083	92.1			5.08	1.06
31年目	H 66	0.2003	92.1			5.08	1.02
32年目	H 67	0.1926	92.1			5.08	0.98
33年目	H 68	0.1852	92.1			5.08	0.94
34年目	H 69	0.1780	92.1			5.08	0.90
35年目	H 70	0.1712	92.1			5.08	0.87
36年目	H 71	0.1646	92.1			5.08	0.84
37年目	H 72	0.1583	92.1			5.08	0.80
38年目	H 73	0.1522	92.1			5.08	0.77
39年目	H 74	0.1463	92.1			5.08	0.74
40年目	H 75	0.1407	92.1			5.08	0.71
41年目	H 76	0.1353	92.1			5.08	0.69
42年目	H 77	0.1301	92.1			5.08	0.66
43年目	H 78	0.1251	92.1			5.08	0.63
44年目	H 79	0.1203	92.1			5.08	0.61
45年目	H 80	0.1157	92.1			5.08	0.59
46年目	H 81	0.1112	92.1			5.08	0.56
47年目	H 82	0.1069	92.1			5.08	0.54
48年目	H 83	0.1028	92.1			5.08	0.52
49年目	H 84	0.0989	92.1	-3.97	-0.39	5.08	0.50
合計				854.26	690.55	253.81	76.62
単純事業費計				858.23		253.81	

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。

このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。



箇所名：広島南道路(残事業)

便益の現在価値算定表

年度 (基準年)	総走行台中の年次別伸び率 (山陽7.0%)			GDP フロー	現在価値 (1) × (A)			走行経費減少便益(億円)				事故減少便益(億円)			合計 (億円)			
	年次	乗用車 小型	普通貨物 全車		乗用車 小型	普通貨物	計	乗用車	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 (A) × (2)	③	現在価値 (3) × (A)	便益合計 (1)~(3)	割引率4%		
H 35	0.99713	0.99409	0.99988	0.6756	92.1	40.60	11.89	20.05	72.54	49.01	4.91	1.17	4.35	10.43	4.69	3.17	87.66	59.22
H 36	0.99712	0.99406	0.99988	0.6496	92.1	40.48	11.82	20.36	72.66	47.20	4.89	1.17	4.41	10.47	4.69	3.04	87.82	57.04
H 37	0.99711	0.99402	0.99988	0.6246	92.1	40.37	11.75	20.66	72.77	45.45	4.88	1.16	4.48	10.52	4.69	2.93	87.98	54.95
H 38	0.99710	0.99398	0.99988	0.6006	92.1	40.25	11.68	20.96	72.89	43.78	4.86	1.15	4.55	10.56	4.69	2.81	88.14	52.93
H 39	0.99709	0.99395	0.99988	0.5775	92.1	40.13	11.61	21.26	73.00	42.16	4.85	1.14	4.61	10.61	4.68	2.71	88.29	50.99
H 40	0.99708	0.99391	0.99988	0.5539	92.1	40.02	11.53	21.57	73.12	40.60	4.84	1.14	4.68	10.65	4.68	2.60	88.45	49.11
H 41	0.99707	0.99387	0.99988	0.5339	92.1	39.90	11.46	21.87	73.23	39.10	4.82	1.13	4.74	10.69	4.68	2.50	88.61	47.31
H 42	0.99706	0.99384	0.99988	0.5134	92.1	39.78	11.39	22.17	73.35	37.66	4.81	1.12	4.81	10.74	4.68	2.40	88.77	45.57
H 43	0.99705	0.99381	0.99988	0.4936	92.1	39.66	11.31	22.20	73.47	36.03	4.77	1.12	4.81	10.70	4.68	2.30	88.93	43.81
H 44	0.99704	0.99378	0.99988	0.4746	92.1	39.54	11.24	22.22	73.59	34.47	4.73	1.11	4.82	10.66	4.63	2.20	89.09	42.13
H 45	0.99703	0.99375	0.99988	0.4564	92.1	39.42	11.16	22.25	73.71	32.98	4.70	1.10	4.83	10.62	4.60	2.10	89.25	40.53
H 46	0.99702	0.99372	0.99988	0.4388	92.1	39.30	11.08	22.28	73.83	31.56	4.66	1.09	4.83	10.58	4.57	2.01	89.41	39.03
H 47	0.99701	0.99369	0.99988	0.4220	92.1	39.18	11.00	22.30	73.95	30.19	4.64	1.09	4.84	10.54	4.55	1.92	89.54	37.63
H 48	0.99700	0.99366	0.99988	0.4057	92.1	39.06	10.92	22.33	74.07	28.89	4.59	1.08	4.84	10.50	4.52	1.83	89.67	36.35
H 49	0.99699	0.99363	0.99988	0.3901	92.1	38.94	10.84	22.35	74.19	27.64	4.55	1.07	4.85	10.47	4.49	1.75	89.79	35.17
H 50	0.99698	0.99360	0.99988	0.3751	92.1	38.82	10.76	22.38	74.31	26.44	4.51	1.06	4.85	10.43	4.47	1.68	89.91	34.02
H 51	0.99697	0.99357	0.99988	0.3607	92.1	38.70	10.68	22.41	74.43	25.29	4.47	1.05	4.86	10.39	4.44	1.60	90.03	32.94
H 52	0.99696	0.99354	0.99988	0.3468	92.1	38.58	10.60	22.44	74.55	24.19	4.44	1.05	4.86	10.35	4.41	1.53	90.15	31.91
H 53	0.99695	0.99351	0.99988	0.3335	92.1	38.46	10.53	22.46	74.67	23.14	4.40	1.04	4.87	10.31	4.39	1.46	90.27	30.94
H 54	0.99694	0.99348	0.99988	0.3207	92.1	38.34	10.45	22.48	74.79	22.14	4.36	1.03	4.88	10.27	4.36	1.40	90.39	29.99
H 55	0.99693	0.99345	0.99988	0.3083	92.1	38.22	10.37	22.51	74.91	21.18	4.33	1.02	4.88	10.23	4.33	1.34	90.51	29.15
H 56	0.99692	0.99342	0.99988	0.2965	92.1	38.10	10.29	22.53	75.03	20.26	4.29	1.01	4.89	10.19	4.30	1.28	90.63	28.33
H 57	0.99691	0.99339	0.99988	0.2851	92.1	37.98	10.21	22.56	75.15	19.37	4.25	1.01	4.89	10.15	4.28	1.22	90.75	27.53
H 58	0.99690	0.99336	0.99988	0.2741	92.1	37.86	10.13	22.59	75.27	18.53	4.21	1.00	4.90	10.11	4.25	1.16	90.87	26.74
H 59	0.99689	0.99333	0.99988	0.2636	92.1	37.74	10.05	22.61	75.39	17.72	4.18	0.99	4.90	10.07	4.22	1.11	90.99	25.96
H 60	0.99688	0.99330	0.99988	0.2534	92.1	37.62	9.97	22.64	75.51	16.95	4.14	0.98	4.91	10.04	4.20	1.06	91.11	25.21
H 61	0.99687	0.99327	0.99988	0.2437	92.1	37.50	9.89	22.66	75.63	16.21	4.11	0.97	4.91	10.00	4.17	1.02	91.23	24.53
H 62	0.99686	0.99324	0.99988	0.2343	92.1	37.38	9.82	22.69	75.75	15.50	4.07	0.97	4.92	9.96	4.14	0.97	91.35	23.88
H 63	0.99685	0.99321	0.99988	0.2253	92.1	37.26	9.74	22.72	75.87	14.83	4.03	0.96	4.93	9.92	4.12	0.93	91.47	23.26
H 64	0.99684	0.99318	0.99988	0.2166	92.1	37.14	9.66	22.74	75.99	14.18	3.99	0.95	4.93	9.88	4.09	0.89	91.59	22.67
H 65	0.99683	0.99315	0.99988	0.2083	92.1	37.02	9.58	22.77	76.11	13.56	3.96	0.94	4.94	9.84	4.06	0.85	91.71	22.09
H 66	0.99682	0.99312	0.99988	0.2003	92.1	36.90	9.50	22.79	76.23	12.97	3.92	0.94	4.94	9.80	4.03	0.81	91.83	21.54
H 67	0.99681	0.99309	0.99988	0.1926	92.1	36.78	9.42	22.82	76.35	12.40	3.88	0.93	4.95	9.76	4.01	0.77	91.95	21.01
H 68	0.99680	0.99306	0.99988	0.1852	92.1	36.66	9.34	22.84	76.47	11.85	3.85	0.92	4.95	9.72	3.98	0.74	92.07	20.49
H 69	0.99679	0.99303	0.99988	0.1780	92.1	36.54	9.26	22.87	76.59	11.34	3.81	0.91	4.96	9.68	3.95	0.70	92.19	19.97
H 70	0.99678	0.99300	0.99988	0.1712	92.1	36.42	9.18	22.90	76.71	10.84	3.77	0.91	4.97	9.64	3.93	0.67	92.31	19.46
H 71	0.99677	0.99297	0.99988	0.1648	92.1	36.30	9.11	22.92	76.83	10.36	3.74	0.90	4.97	9.60	3.90	0.64	92.43	18.95
H 72	0.99676	0.99294	0.99988	0.1583	92.1	36.18	9.03	22.95	76.95	9.91	3.70	0.89	4.98	9.57	3.87	0.61	92.55	18.44
H 73	0.99675	0.99291	0.99988	0.1522	92.1	36.06	8.95	22.97	77.07	9.47	3.66	0.88	4.98	9.53	3.84	0.59	92.67	17.93
H 74	0.99674	0.99288	0.99988	0.1463	92.1	35.94	8.87	23.00	77.19	9.05	3.63	0.87	4.99	9.49	3.82	0.56	92.79	17.42
H 75	0.99673	0.99285	0.99988	0.1407	92.1	35.82	8.79	23.03	77.31	8.66	3.59	0.87	4.99	9.45	3.79	0.53	92.91	16.91
H 76	0.99672	0.99282	0.99988	0.1353	92.1	35.70	8.71	23.05	77.43	8.27	3.55	0.86	5.00	9.41	3.76	0.51	93.03	16.40
H 77	0.99671	0.99279	0.99988	0.1301	92.1	35.58	8.63	23.08	77.55	7.91	3.51	0.85	5.00	9.37	3.74	0.49	93.15	15.90
H 78	0.99670	0.99276	0.99988	0.1251	92.1	35.46	8.55	23.10	77.67	7.56	3.48	0.84	5.01	9.33	3.71	0.46	93.27	15.40
H 79	0.99669	0.99273	0.99988	0.1203	92.1	35.34	8.47	23.13	77.79	7.23	3.44	0.84	5.02	9.29	3.68	0.44	93.39	14.90
H 80	0.99668	0.99270	0.99988	0.1157	92.1	35.22	8.39	23.15	77.91	6.91	3.40	0.83	5.02	9.25	3.66	0.42	93.51	14.40
H 81	0.99667	0.99267	0.99988	0.1112	92.1	35.10	8.32	23.18	78.03	6.60	3.37	0.82	5.03	9.21	3.63	0.40	93.63	13.90
H 82	0.99666	0.99264	0.99988	0.1069	92.1	34.98	8.24	23.21	78.15	6.31	3.33	0.81	5.03	9.17	3.60	0.39	93.75	13.40
H 83	0.99665	0.99261	0.99988	0.1028	92.1	34.86	8.16	23.23	78.27	6.03	3.29	0.80	5.04	9.14	3.57	0.37	93.87	12.90
H 84	0.99664	0.99258	0.99988	0.0989	92.1	34.74	8.08	23.26	78.39	5.76	3.26	0.80	5.04	9.10	3.55	0.35	93.99	12.40
合計						1,716.41	500.40	1,123.49	3,340.30	1,045.63	207.40	49.36	2,433.64	500.40	209.75	66.21	4,050.45	1,266.68

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	広島南道路	2~4/44/4	14.8km

## ■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	256,866	
	改良費		式	1	34,417	
		土工	m3	290,650	1,491	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m3	1	1,251	
		法面工	m2	755	1	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	21,258	逆T式擁壁、補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁
		函渠工	式	1	4,204	管渠工、函渠工、水路工、等
		中央分離帯工	m	20,700	1,242	
	橋梁費		式	1	202,622	
		100m以上	m	20,302	191,367	PC(7橋)、ME橋(49橋)
		100m未満	m	1,799	11,255	ME橋(13橋)、横断歩道橋(1橋)
	トンネル費		式	—	—	
		NATM	m	—	—	
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費		式	1	1,720	
		IC	箇所	—	—	
		JCT	箇所	1	1,720	
	舗装費		式	1	3,596	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	294,977	3,324	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	63,353	272	
	附帯施設費		式	1	14,511	
交通管理施設工		式	1	14,511	標識工、防護柵工、道路照明工、中央分離帯工、等	
遮音壁		m	—	—		
②用地及び補償費		式	1	98,590		
	用地費		式	1	58,611	
		宅地	m <sup>2</sup>	418,022	58,214	
		田畑	m <sup>2</sup>	—	—	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	30,382	397	
補償費	式	1	39,979			
③間接経費		式	1	56,916	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費				412,372		

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	広島南道路	2~4/44/4	14.8km

## ■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費		式	1	78,512	
	改良費		式	1	3,828	
		土工	m3	5,300	85	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m3	1	127	
		法面工	m2	0	0	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,011	逆T式擁壁、補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁
		函渠工	式	5,980	96	管渠工、函渠工、水路工、等
		中央分離帯工	m	3,980	239	
		雑工	式	1	2,270	
	橋梁費		式	1	69,630	
		100m以上	m	6,330	69,630	ME橋(6橋)
		100m未満	m	0	0	
	トンネル費		式	—	—	
		NATM	m	—	—	
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費		式	—	—	
		IC	箇所	—	—	
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費		式	1	940	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	90,710	907	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	8,225	33	
	附帯施設費		式	1	4,114	
		交通管理施設工	式	1	4,114	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	—	—	
②	用地及び補償費		式	1	724.00	
	用地費		式	1	397.00	
		宅地	m <sup>2</sup>	—	—	
		田畑	m <sup>2</sup>	—	—	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	30,382	397	
	補償費		式	1	327.00	
③	間接経費		式	1	10,842	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				90,078	

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	広島南道路	4	20.7km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	20.7	52,377	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	11,070	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			63,447	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	広島南道路	4	10.1km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	10.1	17,761	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	4,174	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			21,935	



一般国道2号広島南道路  
〔広島県への意見照会と回答〕

国中整企画第50号  
国中整港計第26号  
平成25年11月8日

広島県知事 殿

中国地方整備局長



中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る  
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について(ご依頼)

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、中国地方整備局事業監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成25年12月5日(木)に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

(別紙)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道2号広島南道路	継続	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業監視委員会」へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

■ご意見の送付期限 : 平成25年11月25日(月)までをお願いします。

※様式自由

■送付先

〒730-8530

広島市中区上八丁堀6-30

中国地方整備局 企画部 企画課長 宛

■お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

課長補佐 加田

教習係長 松田

TEL:082-221-9231(代表)

FAX:082-227-2651

土 総 第 1 8 号

平成25年11月25日

中国地方整備局長 様

広島県知事  
(土木総務課)



中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る意見照会について（回答）

平成25年11月8日付け国中整企画第50号及び国中整港計第26号で依頼のこのことについて、対応方針（原案）案については、異存ありません。

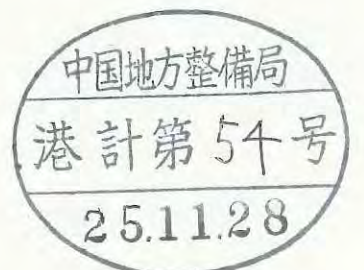
なお、個別の事業についての意見については、別紙のとおりです。

○ 道路事業 一般国道2号 広島南道路

担当 経営戦略グループ

電話 082-513-3816

(担当者 森山)



## 中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）に対する意見

## 【道路事業】

事業名	一般国道2号 広島南道路
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	妥当である。
<p>(具体的意見)</p> <p>広島港臨海部における東西の幹線軸となる広島南道路は、広島都市圏の都市機能の向上や、周辺地域との連携強化を図る上で必要不可欠な社会基盤であり、現在事業中の東広島・安芸バイパスと連携し、広域的なネットワークが形成されることにより、本来期待される機能が十分に発揮されるものと考えます。</p> <p>今後も引き続きコスト縮減に努めながら、事業化区間の全線供用に向け、計画的に整備を進めるとともに、未事業化区間についても、関係機関と協議調整を行い、広域的なネットワークが早期に形成されるよう努めていただきたい。</p>	

一般国道2号広島南道路  
〔広島市への意見照会と回答〕

国中整企画第50号  
国中整港計第26号  
平成25年11月8日

広島市長 殿

中国地方整備局長



中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る  
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について(ご依頼)

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、中国地方整備局事業監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成25年12月5日(木)に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

(別紙)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道2号広島南道路	継続	

※貴市の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業監視委員会」へ諮る  
対応方針(原案)を作成するためのものです。

- ご意見の送付期限 : 平成25年11月25日(月)までをお願いします。  
※様式自由

■送付先

〒730-8530  
広島市中区上八丁堀6-30  
中国地方整備局 企画部 企画課長 宛

■お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課  
課長補佐 加田  
教習係長 松田  
TEL:082-221-9231(代表)  
FAX:082-227-2651



広路計第43号

平成25年11月25日

中国地方整備局長 栗田 悟 様

広島市長 松井 一寛  
(道路交通局道路部道路計画課)



中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る意見照会について（回答）

平成25年11月8日付け国中整企画第50号及び国中整港計第26号で意見照会のあったこのことについては、下記のとおりです。

記

広島南道路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。

今年度供用予定区間（吉島地区～観音地区）の整備効果を十分発揮するため、事業区間のうち未整備となっている区間を着実に整備するとともに、未事業区間（商工センターから廿日市市地御前間）については関係機関と連携しながら整備方針を調整し、広島南道路の早期完成を図られるようお願いします。

