新規事業採択時評価結果（平成３１年度新規事業化箇所）

担　当　課：道路局　環境安全・防災課
担当課長名：野田　勝

事業の概要

事業名	地高ＩＣアクセス道路 市道安芸１区上瀬野線	事業区分	地方道	事業主体	広島県 広島市
起終点	自：広島県広島市安芸区上瀬野町 至：広島県広島市安芸区上瀬野町			延長	０．３ｋｍ

事業概要

本事業は、国土交通省が整備している東広島・安芸バイパスのアクセス道路として、上瀬野（仮称）ＩＣと国道２号とを連絡する、延長０．３ｋｍ、幅員１０．５ｍの上瀬野線を整備するものである。

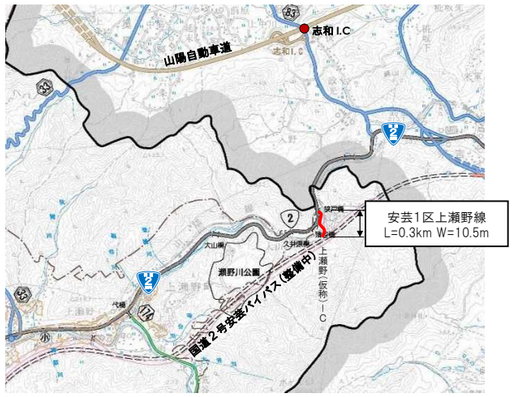
事業の目的、必要性

本事業は、国土交通省において整備している一般国道２号安芸バイパスの上瀬野（仮称）ＩＣと国道２号現道を接続するアクセス道路として、安芸バイパスと一体的に整備を進めており、国道２号の慢性的な交通混雑の緩和や交通安全の確保を図るものである。

また、安芸バイパス上瀬野（仮称）ＩＣは、山陽自動車道志和ＩＣの最寄りのＩＣであり、東広島バイパス及び広島南道路と一体となって広島市中心部と山陽自動車道とのアクセス強化を図り、物流の効率化等にも寄与するものである。

全体事業費	約３３億円	計画交通量	約３，８００台／日

事業概要図



関係する地方公共団体等の意見

本路線が接続する東広島・安芸バイパスにおいては、広島県等より、早期全線供用の要望を受けている。

学識経験者等の第三者委員会の意見

―

事業採択の前提条件

費用対便益：便益が費用を上回っている。

事業評価結果

費用対便益	Ｂ／Ｃ	1.3	総費用 29億円 事業費： 29億円 維持管理費： 0.06億円	総便益 37億円 走行時間短縮便益： 29億円 走行経費減少便益： 7.8億円 交通事故減少便益： 0.55億円	基準年 平成３０年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=2.2	（交通量＋１０％）	B/C=1.1	（交通量－１０％）
		事業費変動	B/C=1.5	（事業費＋１０％）	B/C=1.8	（事業費－１０％）
		事業期間変動	B/C=1.6	（事業期間＋２０％）	B/C=1.7	（事業期間－２０％）

事業の影響	評価項目		評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	道路を整備することで、慢性的な渋滞が緩和される。 【渋滞損失時間の改善】 本事業区間における年間渋滞損失時間削減量5.4万人・時間/年、削減率約0.1%であり、削減効果を期待できる。
		事故対策	―	注目すべき影響はない
		歩行空間	―	注目すべき影響はない
	社会全体への影響	住民生活	○	【国土・地域ネットワークの構築】 安芸区上瀬野町をはじめとする広島市東部地区から日常生活圏中心都市である広島市中心部へのアクセス向上が期待できる。
		地域経済	◎	【物流効率化の支援】 本路線と安芸バイパスの整備により、広島港及び広島空港との連携が強化する。
		災　害	◎	・第１次緊急輸送道路である国道２号が通行止めになった場合、本路線を経由して安芸バイパス及び東広島バイパスを代替路線として形成する。 ・本路線は、隣接する上瀬野町の団地（清松園団地）へも接続することにしており、当団地は国道２号からのアクセル道路が狭小幅員であるが、アクセスが向上することにより、「幅員６m以上の道路がないため消化活動ができない地区」が解消する。
		環　境	○	本路線の整備により、国道２号の交通が安芸バイパスへ転換することにより、地区内の旅行速度が向上するため、CO2排出量の削減が期待できる。
		地域社会	○	安芸バイパス上瀬野（仮称）ＩＣは、山陽自動車道志和ＩＣの最寄りのＩＣであり、東広島バイパス及び広島南道路と一体となって広島市中心部と山陽自動車道とのアクセス強化を図る。
事業実施環境			◎	・都市計画決定（H8.8.8）

採択の理由

費用便益分析による評価結果によると、費用便益比1.3と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。

また、アクセス道路の整備による、慢性的な渋滞の緩和、広島港及び広島空港との連携強化、災害時の代替路線としての利用等、当該事業整備の必要性、効果は高いものと判断される。

以上により、本事業を平成３１年度新規事業箇所として妥当であると考えられる。

※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。