

新規事業採択時評価結果（平成19年度新規事業化箇所）

担当課： 道路局有料道路課

担当課長名： 廣瀬 輝

事業の概要

事業名	広島高速3号線 期	事業区分	都市高速	事業主体	広島高速道路公社
起終点	自： <small>ひろしま ひろしま なか こうなん</small> 広島県広島市中区光南 至： <small>ひろしま ひろしま にし かんおんしんまち</small> 広島県広島市西区観音新町	延長	2.9 km		
事業概要					
<p>広島高速3号線は、安芸郡海田町から廿日市市を結ぶ広島南道路の一部であり、広島高速2号線や東広島バイパスと接続して、自動車専用道路ネットワークを形成する地域高規格道路である。同道路のうち、仁保～宇品間の延長2.6kmは平成12年3月に 期区間として供用しており、宇品～吉島間の延長2.2kmは 期区間として平成14年度より事業着手し、平成21年度の完成を目途として整備を進めている。今回はその延伸部に当たる吉島～観音間の延長2.9km区間を 期として事業に着手するものである。</p>					
事業の目的、必要性					
<p>本道路は、広島都市圏の東西軸を形成し、高速性・定時性の高い幹線道路ネットワークを形成するとともに、広島市の臨海部における開発・発展に寄与するものである。</p>					
全体事業費	243億円		計画交通量	26,200台/日（H42）	
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見

広島市長等関係2市2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」により整備促進要望（平成18年7月26日）を受けている。また、高速3号線 期の新規事業化について、広島市長による要望が行われている（平成18年7月25日）。

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  
手続きの完了： 都市計画決定済（平成9年5月県都計審決定）

事業評価結果

費用便益	B/C	3.7	総費用： 369億円 （事業費： 335億円 維持管理費： 34億円）	総便益： 1,379億円 （走行時間短縮便益： 1,225億円 走行費用減少便益： 113億円 交通事故減少便益： 41億円）	基準年 平成18年
	事業の影響				
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策		国道2号中、第6位の渋滞損失時間である区間の渋滞を解消する （センサス番号：広島市1006＝現況旅行速度 19.7 km/h） 【渋滞損失時間の改善】約 10,409.0万人時/年 約10,302.1万人時/年 【現道1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】 約38.98万人時/年km、約1.27分/台km（H16値） （広島県平均：約 1.95万人時/年km（約20.0倍）） （中国平均：約 1.41万人時/年km（約27.6倍）） 【渋滞度曲線】広島県内センサス区間の上位3.2%に含まれる 【その他の特徴】広島県内国道2号中第6位の渋滞損失時間	
		事故対策		広島都市圏の東西軸を形成し通過交通の排除が図られる。 【死傷事故率】 現況：一般国道2号（出汐交差点～旭橋入口交差点）169.4件/億台キロ（県平均112件/億台キロ）	
	社会全体への影響	歩行空間	-	注目すべき影響はない。	
		住民生活		三次医療施設である広島県立病院と広島市西部方面の利便性向上が図られる。（広島県立病院～廿日市市（35分 23分））	
		地域経済		重要港湾（広島港）と広島市西部流通地区の利便性向上が図られる。（重要港湾広島港～広島市西部流通地区（27分 14分））	
災害			第一次緊急輸送道路（一般国道2号）に代わる代替路線が形成される。		
環境		大型車の転換により一般国道2号の騒音・振動・大気汚染物質の低減化が図られる。			
地域社会		広島市中心部と広島市西部方面の利便性向上が図られる。			
事業実施環境			地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部を構成する。		

採択の理由

費用便益比が3.7と、便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定（平成9年5月県都計審）されていることから、事業採択の前提条件が確認できる。  
また、交通渋滞の緩和および交通安全向上が図られる等、事業の効果は高いと判断できる。  
以上より、本事業を採択した。

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。