

令和元年度 第 1 回 広島市公共事業再評価審議会 資 料

資料- 1	再評価審議対象事業一覧表・位置図	…	p	1
	・再評価審議対象事業一覧表	…	p	2
	・再評価審議対象事業位置図	…	p	3
資料- 2	再評価対象事業の調書（街路・道路事業）	…	p	4
	・再評価に係る資料			
	【都市計画道路 中筋温品線（1 工区）】	…	p	5
	【都市計画道路 中筋温品線（6 工区）】	…	p	1 2
	【都市計画道路 吉島観音線外 1】	…	p	1 9
	【都市計画道路 段原蟹屋線外 1】	…	p	2 6
	【広島市東部地区連続立体交差事業】	…	p	3 3
	【一般県道 伴広島線】	…	p	4 3
説明資料- 1	説明資料（街路事業 都市計画道路 中筋温品線（1 工区））			別冊
説明資料- 2	説明資料（街路事業 都市計画道路 中筋温品線（6 工区））			別冊
説明資料- 3	説明資料（街路事業 都市計画道路 吉島観音線外 1）			別冊
説明資料- 4	説明資料（街路事業 都市計画道路 段原蟹屋線外 1）			別冊
説明資料- 5	説明資料（街路事業 広島市東部地区連続立体交差事業）			別冊
説明資料- 6	説明資料（道路事業 一般県道 伴広島線）			別冊
参考資料- 1	公共事業の再評価について			別冊
参考資料- 2	再評価実施要領改正案（新旧対象表）			別冊

再評価審議対象事業一覧表・位置図

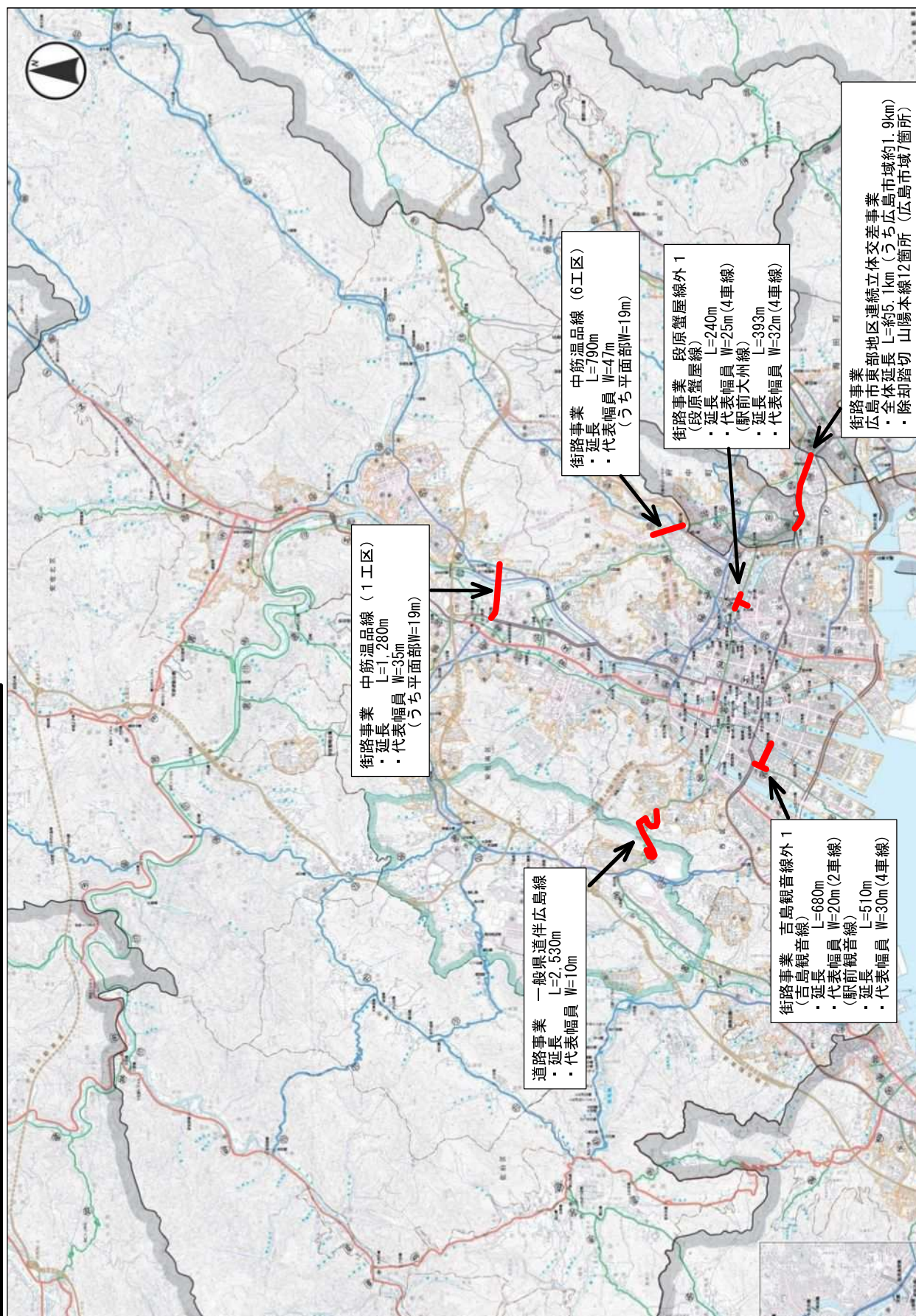
**令和元年度 第1回 広島市公共事業再評価審議会
再評価審議対象事業一覧表**

事業種別	事業名	事業区分	事業箇所	事業期間 ※1	再評価理由 ※2	一定期間が経過した理由等
街路事業	都市計画道路 中筋温品線 (1工区)	国庫補助事業	安佐南区 中筋三丁目 ～ 安佐北区 口田南 一丁目	平成12年度 ～ 令和一桁代前半	④	用地取得交渉等に不測の時間を要したため。
街路事業	都市計画道路 中筋温品線 (6工区)	国庫補助事業	東区中山東 三丁目 ～ 東区温品 一丁目	平成12年度 ～ 令和一桁代後半	④	用地取得交渉等に不測の時間を要したため。
街路事業	都市計画道路 吉島観音線外1	国庫補助事業	(吉島観音線) 中区西川口町 ～ 西区南観音二丁目 (駅前観音線) 西区南観音二丁目 ～ 西区南観音三丁目	平成7年度 ～ 令和一桁代後半	④	用地取得交渉等に不測の時間を要したため。
街路事業	都市計画道路 段原蟹屋線外1	国庫補助事業	(段原蟹屋線) 南区段原四丁目 ～ 南区西蟹屋四丁目 (駅前大州線) 南区西蟹屋四丁目 ～ 南区南蟹屋一丁目	平成7年度 ～ 令和一桁代前半	④	用地取得交渉等に不測の時間を要したため。
街路事業	広島市東部地区 連続立体 交差事業	国庫補助事業	安芸区船越南三丁目 ～ 南区東青崎町	平成5年度 ～ 令和20年代前半	④	共同事業者である広島県と共にコスト縮減に向けた事業の見直し検討を行ったため。
道路事業	一般県道 伴広島線	国庫補助事業	佐伯区五月が丘 一丁目 ～ 西区己斐上 三丁目	平成12年度 ～ 令和一桁代前半	④	用地取得交渉等に不測の時間を要したため。

※1 事業期間とは、事業費が予算化された年度から完成予定年度までとする。

- ※2 ①：事業が予算化された後、5年間を経過した時点で未着工の事業
 ②：事業が予算化された後、10年間を経過した時点で継続中の事業
 ③：事業費が予算化される前の準備・計画段階で5年間が経過した事業（大規模な国庫補助事業に限る。）
 ④：再評価実施後、5年間（下水道事業については、10年間）が経過した時点で継続中又は未着工の事業
 ⑤：市長が特に必要と認める事業

令和元年度 第1回 広島市公共事業再評価審議会
審議対象事業 位置図



再評価対象事業の調書

(街路事業・道路事業)

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 中筋温品線（1工区）【国庫補助事業】			
再評価理由	再評価実施後、5年間が経過した時点で継続中の事業			
一定期間が経過した理由等	用地取得交渉等に不測の時間を要したため。			

事業の概要

1 事業の目的

中筋温品線（1工区）は、都心を通過する自動車交通の分散を図る環状型道路の一部を構成するとともに、地区内の交通の円滑化や安全な生活環境の確保、また、太田川の両岸地区を結ぶことにより、健全な市街地を形成し、快適な市民生活と都市の活性化に貢献する路線である。

2 事業箇所

安佐南区中筋三丁目～安佐北区口田南一丁目

3 事業の内容

路線名：都市計画道路 中筋温品線（1工区）
延 長：L＝1，280m、代表幅員W＝35m（うち平面部W＝19m）
規 格：第4種第1級
事業内容：用地取得、道路新設工事（土工部）、橋りょう新設工事

4 予定事業期間及び総事業費

	当初計画	前々回再評価時点 （平成21年度）	前回再評価時点 （平成26年度）	現 在 （今回再評価時点）
事業化年度	平成12年度 （事業認可）	---	---	---
予定期間	平成12年度 ～平成20年代前半	平成12年度 ～平成20年代後半	平成12年度 ～平成30年代前半	平成12年度 ～令和1桁代前半
全体事業費	156億円	156億円	156億円	166億円
各時点での事業進捗率 （事業費ベース）	0%	18.8%	30.0%	33.2%
備 考				

※ 中筋温品線（1工区）は平面部と高架部で構成する路線だが、このうち事業化している平面部のみを対象として整理している。

再評価に係る資料

事業種別 事業名	
街路事業 中筋温品線（1工区）【国庫補助事業】	
事業の概要	5 事業概要図
再評価の視点	①事業を巡る社会情勢等の変化 1 道路の整備状況 本市の都市計画道路の整備率は、平成30年度末で77.2%である。 2 社会経済情勢の変化 本市では、前回再評価（平成26年度）以降も引き続き厳しい財政状況が続いており、現在、平成28年2月に策定した「財政運営方針」に基づき、平成28年度から平成31年度までの4年間の収支不足の解消等に取り組んでいる。 平成31年度の街路事業の当初予算は約34億円であり、平成26年度の当初予算約54億円に対して減少している。これは、平成29年度に広島駅自由通路が完成を迎えたことに因るものであり、こうした大規模プロジェクトを除いた一般街路の事業予算については、近年20億円程度で推移している。 3 地域情勢の変化 近隣の緑井地区では、平成11年度に古川土地区画整理事業、平成16年度に緑井駅周辺地区第一種市街地再開発事業が完成しており、周辺地区の再開発に伴い交通需要が増加しているところである。 本路線は、この緑井地区内外を結ぶ幹線道路であることから、アクセス向上を図るため、本路線の整備を早急に行う必要があり、地区住民から継続的に早期整備の要望がされている。 4 前回の再評価の結果とこの5年間の対応状況 (1)前回の再評価の結果 ＜対応方針＞ 事業継続 ＜方針の根拠＞ 都心を通過する自動車交通を排除する環状型道路の一部を構成するとともに、太田川による地域分断の解消や消防活動困難地区の解消などの地区内の利便性・安全性向上により健全な市街地を形成し、快適な市民生活と都市活動を確保する路線であるため、引き続き事業を推進する。 (2)この5年間の対応状況 平成27年度以降、用地取得、道路改良工事を進めており、平成29年度には一部区間の暫定供用を開始した。

再評価に係る資料

事業種別
事業名

街路事業
中筋温品線（１工区）【国庫補助事業】

再評価の視点

②事業の投資効果

1費用対効果分析

道路整備に要する費用		道路整備による効果	
総費用 ＝評価対象期間内＋５０年		総便益	
		①走行時間短縮便益	(187.7) 187.7 億円
総事業費 166.0 億円		②走行経費減少便益	(27.5) 27.5 億円
残りの整備に必要な事業費 109.8 億円		③交通事故減少便益	(8.2) 8.2 億円
→現在価値換算事業費 (85.6) 166.7 億円		総便益 (B)	
①事業費 (85.6) 166.7 億円		①＋②＋③＝	(223.4) 223.4 億円
②維持管理費 (0.3) 0.3 億円			
総費用 (C) ①＋②＝ (85.9) 167.0 億円			
		(残事業) 事業全体	
費用便益分析の結果		費用便益比 (B／C)	＝ (2.6) 1.3

※ 「費用便益分析マニュアル」(国土交通省 道路局 都市局 平成30年2月)に基づき算出

※ 基準年次：平成31年

※ 中筋温品線（１工区）は平面部と高架部で構成する路線であり、事業化している平面部では高架部の導入空間となる用地も一体的に取得している。

○感度分析の結果

・残事業について交通量及び事業費が±１０％変動した場合、事業期間が±２０％変動した場合の感度分析を実施した結果は次のとおりである。

項目	費用便益比 (B／C)	
	＋１０％ (事業期間は＋２０％) の場合	－１０％ (事業期間は－２０％) の場合
交通量変動	2.7	2.5
事業費変動	2.4	2.9
事業期間変動	2.4	2.8

○評価結果の投資効率性の観点からの取り扱い

事業全体及び残事業とも総便益が総費用を上回っている。

2事業の効果や必要性を評価するための指標

再評価実施時点による主な評価指標該当項目（別紙「客観的評価指標」参照）

○活力

〔円滑なモビリティの確保〕

・当該路線（１工区）の整備により、地区内の交通の円滑化や安全な生活環境の確保、橋りょう整備による太田川の両岸地区を結ぶ新たな街路として時間短縮や交通分散につながることが期待できる。

年間渋滞損失時間及び削減率

年間渋滞損失時間 (H42)〔万人・時間／年〕			削減率 (C/A)
整備なし (A)	整備あり (B)	削減量 (C=A-B)	
6,316.2	6,278.8	37.4	約0.6％

〔都市の再生〕

・環状機能を有する路線として広域道路整備基本計画（※）に位置付けられている。

・地区内の交通の円滑化、安全な生活環境の改善が図られる。

・市街地の都市計画道路網密度が向上する。

(※) 広域的な社会交流を支え、地域の連携を促す道路ネットワークづくりを計画的に進めるために、長期的な幹線道路計画網を定めたもの（平成10年策定：広島市）

再評価に係る資料

事業種別
事業名

再評価の視点

街路事業
中筋温品線（1工区）【国庫補助事業】

①事業の投資効果

〔国土・地域ネットワークの構築〕

・広域的な道路ネットワークの構築に貢献する路線であり、地域高規格道路の候補路線としての位置付け（平成10年6月指定）がある。

〔個性ある地域の形成〕

・橋りょうの整備により、太田川両岸の安佐南区中筋地区及び安佐北区口田地区の地域分断が解消される。

・平和記念都市として建設することを目的とする「広島平和記念都市建設法」による「広島平和記念都市建設計画」に基づき整備を図る。

○安全

〔安全な生活環境の確保〕

・歩行者と自動車が輻輳する幅員の狭い生活道路が小学校の通学路に指定されている。当該路線（1工区）の整備により、生活道路からの自動車交通の転換が促進されるとともに、新たに整備されることにより通学路の安全性の向上が期待できる。

〔災害への備え〕

・当該路線（1工区）の整備により、緊急時における避難経路確保や消防活動の円滑化が図られるとともに、発災時における物資等の輸送経路になる広島インターチェンジとのアクセス道路としての代替機能が確保される。

○環境

〔地球環境の保全〕

・対象路線の供用による影響を受ける区間において、対象路線の整備により削減される自動車からのCO2は次のとおりである。

削減される自動車からのCO2（H42）	1,300t-CO2/年
---------------------	--------------

（参考）CO2排出削減便益

炭素C排出削減量	354.5t-C/年
貨幣換算原単位	10,600円/t-C
CO2排出量削減便益	375.8万円/年

③事業の進捗状況

1事業の経過

平成7年3月都市計画決定

平成12年度補助事業採択

事業認可取得（H12.12.18～H21.3.31）

用地取得着手

平成20年度事業認可変更（H12.12.18～H27.3.31）

平成26年度事業認可変更（H12.12.18～R3.3.31）

平成29年度一部区間暫定供用開始（H29.8.23）

2事業の進捗率

区分	中筋温品線（1工区）
事業予定期間	平成12年度～令和一桁代前半
全体事業費	166億円
～H30年度末執行済額	55.1億円
進捗状況（H30年度末）	33.2%（事業費ベース）

※中筋温品線（1工区）は平面部と高架部で構成する路線だが、このうち事業化している平面部のみを対象として整理している。

3残事業の内容

用地取得、道路新設工事（土工部）、橋りょう新設工事

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業 中筋温品線（1工区）【国庫補助事業】
再評価の視点	④事業の進捗の見込み	1 今後の事業進捗の見通し これまでは用地取得交渉等に時間を要したこと等により、事業進捗に遅れが生じているが、事業効果の早期発現が図られるよう段階的な部分供用を図ってきたところである。今後も、暫定的な整備・供用を行いながら計画的な進捗を図り、橋りょう整備にも着手し、所定の完成供用を目指して取り組んでいく。
	⑤コスト縮減や代替案立案等の可能性	1 コスト縮減の可能性 道路新設工事（土工部）における効率的な施工の計画や、建設副産物の発生抑制及び再生材利用、橋りょう新設工事における構造や架設工法の検討等により、コスト縮減に努める。 2 代替案立案等の可能性 中筋温品線は、広島都市圏の放射・環状型の幹線道路網計画を基に、地形的条件、交通処理面や沿道からの利便性等を総合的に考慮してルートを選定し、都市計画決定されている。 既に、地区内の交通の円滑化や安全な生活環境の確保、また、橋りょう整備による太田川の両岸地区を結ぶ新たな街路として地区住民の期待を受けながら用地取得が進捗している状況であり、現計画のもと事業を進めていくことが適当である。
対応方針（案）		1 対応方針(案) 事業継続 2 対応方針(案)の理由と今後の方針 中筋温品線（1工区）は、都心を通過する自動車交通の分散を図る環状型道路の一部を構成するとともに、地区内の交通の円滑化や安全な生活環境の確保、また、橋りょう整備による太田川の両岸地区を結ぶ路線として、整備効果の発現が見込まれ、地域住民の早期整備の要望も強い。 以上のことから、引き続き事業を推進する。

客観的評価指標（街路事業）

- ※ データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。
 ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を実施しなくてよいものとする。
- ※ 網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
- ※ その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
- ※ 本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定する。

＜事業採択の前提条件を確認するための指標＞

		街 路
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている。
	事業の性格	☐ 以下のいずれかに該当する。 ・国の直轄事業に関連する事業 ・国家的な事業に関連する事業 ・先導的な施策に係る事業 ・短期間に集中的に施行する必要がある事業 ☐ 市町村道事業については、ネットワーク関連や市町村合併など特別な観点で行う事業である。

＜事業の効果や必要性を評価するための指標＞

政策目標		街 路
大項目	中項目	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率
		☐ 現道等における混雑時旅行速度が 20km/h 未満である旅行速度の改善が期待される
		☐ 現道又は並行区間等における踏切遮断交通量が 10,000 台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される
		☐ 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
	物流効率化の支援	☐ 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
		☐ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる
		☐ 現道等における、総重量 25t の車両もしくは ISO 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
	都市の再生	☐ 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
		☐ 市街地開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり
		☐ 中心市街地で行う事業である
		■ 幹線都市計画道路網密度が 1.5km/ km ² 以下である市街地での事業である
		■ 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
		☐ 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発（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
	国土・地域ネットワークの構築	☐ 高速自動車国道と並行する自専道（A' 路線）としての位置づけあり
		■ 地域高規格道路の位置づけあり
		☐ 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
		☐ 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
		☐ 現道等における交通不能区間を解消する
		☐ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する
	個性ある地域の形成	☐ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる
		■ 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
		☐ 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
		☐ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される
		■ 特別立法に基づく事業である
		☐ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である
		☐ 歴史的景観を生かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である

政策目標		街 路
大項目	中項目	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	☐ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量500人/日以上全ての全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、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 ☐ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される
	無電柱化による美しい町並みの形成	☐ 対象区間が電柱類地中化5ヶ年計画に位置づけあり ☐ 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）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する
	安全で安心できるくらしの確保	☐ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
3. 安全	安全な生活環境の確保	☐ 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する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる ☒ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合には500台/12h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学童・園児が40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
		☐ 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 ☐ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備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 ☐ 緊急輸送路が通行止に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 ☐ 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'路線の位置づけがある場合） ☐ 現道等の防災点検または震災点検要対策箇所もしくは架替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 ☐ 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 ☐ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する ☒ 幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が解消する ☐ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす
	災害への備え	☒ 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 ☐ 現道等における自動車からのNO2排出削減率 ☐ 現道等における自動車からのSPM排出削減率 ☐ 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 ☐ その他、環境や景観上の効果が期待される
		☒ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている ☐ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり ☐ 他機関との連携プログラムに位置づけられている
		☐ 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期待される
	地球環境の保全 生活環境の改善・保全	
	他のプロジェクトとの関係	
	その他	

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 中筋温品線（6工区）【国庫補助事業】			
再評価理由	再評価実施後、5年間が経過した時点で継続中の事業			
一定期間が経過した理由等	用地取得交渉等に不測の時間を要したため。			

事業の概要

1 事業の目的

中筋温品線（6工区）は、都心を通過する自動車交通の分散を図る環状型道路の一部を構成するとともに、地区内の交通の円滑化や安全な生活環境を確保することにより、健全な市街地を形成し、快適な市民生活と都市の活性化に貢献する路線である。

2 事業箇所

東区中山東三丁目～東区温品一丁目

3 事業の内容

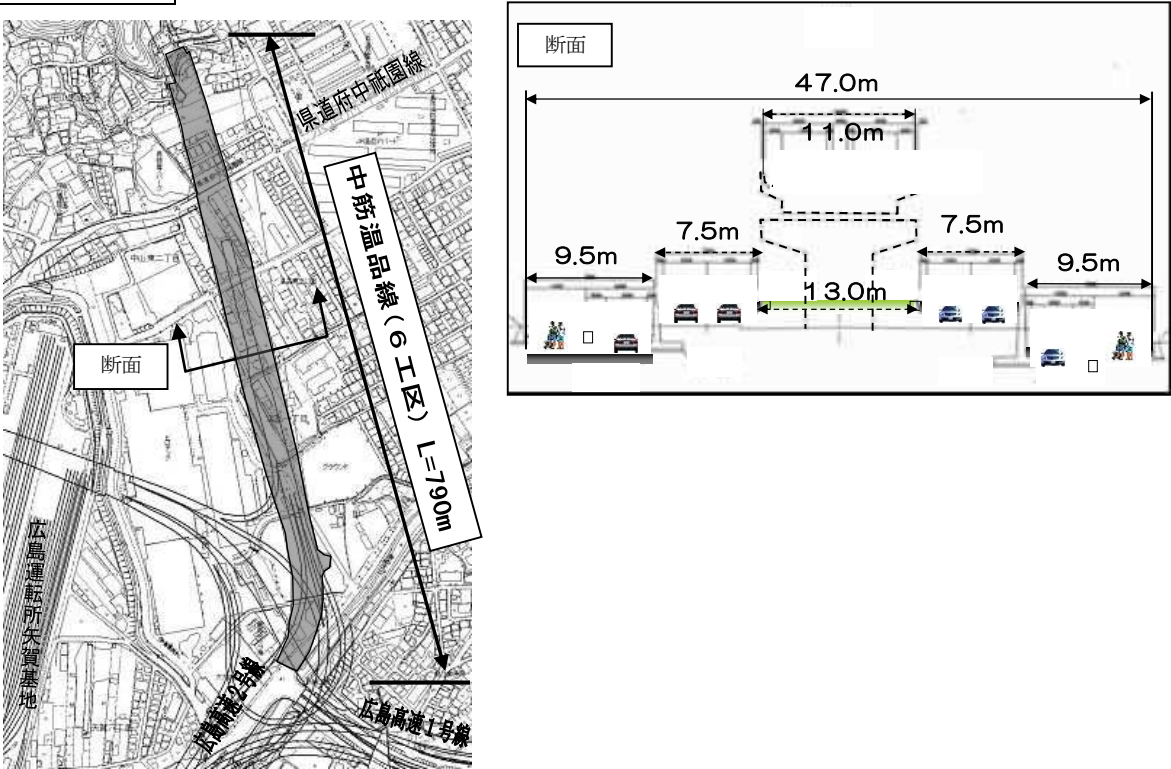
路線名：都市計画道路 中筋温品線（6工区）
延 長：L＝790m、代表幅員W＝47m（うち平面部W＝19m）
規 格：第4種第1級
事業内容：用地取得、道路新設工事

4 予定事業期間及び総事業費

	当初計画	前々回再評価時点 （平成21年度）	前回再評価時点 （平成26年度）	現 在 （今回再評価時点）
事業化年度	平成12年度 （事業認可）	---	---	---
予定期間	平成12年度 ～平成10年代後半	平成12年度 ～平成20年代前半	平成12年度 ～平成30年代前半	平成12年度 ～令和一元代後半
全体事業費	80億円	80億円	80億円	70億円
各時点での事業進捗率 （事業費ベース）	0%	43.1%	56.3%	68.2%
備 考				

※ 中筋温品線（6工区）は平面部と高架部で構成する路線だが、このうち事業化している平面部のみを対象として整理している。

再評価に係る資料

事業種別 事業名	
街路事業 中筋温品線（6工区）【国庫補助事業】	
事業の概要	5 事業概要図 
再評価の視点	①事業を巡る社会情勢等の変化 1 道路の整備状況 本市の都市計画道路の整備率は、平成30年度末で77.2%である。 2 社会経済情勢の変化 本市では、前回再評価（平成26年度）以降も引き続き厳しい財政状況が続いており、現在、平成28年2月に策定した「財政運営方針」に基づき、平成28年度から平成31年度までの4年間の収支不足の解消等に取り組んでいる。 平成31年度の街路事業の当初予算は約34億円であり、平成26年度の当初予算約54億円に対して減少している。これは、平成29年度に広島駅自由通路が完成を迎えたことに因るものであり、こうした大規模プロジェクトを除いた一般街路の事業予算については、近年20億円程度で推移している。 3 地域情勢の変化 広島高速2号線の開通（平成22年4月）に伴い当該事業（6工区）近傍に間所出入口が整備されたこと、大規模商業施設の開店（平成21年11月）により、交通需要が増加している。 このような中、地区住民を中心として早期整備の要望がある。 4 前回の再評価の結果とこの5年間の対応状況 (1)前回の再評価の結果 ＜対応方針＞ 事業継続 ＜方針の根拠＞ 都心を通過する自動車交通を排除する環状型道路の一部を構成するとともに、付近交差点に集中する交通を分散し渋滞を緩和させるなどの地区内の利便性向上により健全な市街地を形成し、快適な市民生活と都市活動を確保する路線であるため、引き続き事業を推進する。 (2)この5年間の対応状況 平成27年度以降、用地取得を進めている。

再評価に係る資料

事業種別		街路事業	
事業名		中筋温品線（6工区）【国庫補助事業】	

再評価の視点

②事業の投資効果

1 費用対効果分析

道路整備に要する費用		道路整備による効果	
総費用 ＝評価対象期間内＋50年		総便益	
		①走行時間短縮便益	(160.4) 160.4 億円
総事業費	70.0 億円	②走行経費減少便益	(8.0) 8.0 億円
残りの整備に必要な事業費	22.9 億円	③交通事故減少便益	(3.1) 3.1 億円
→現在価値換算事業費	(18.2) 91.2 億円	総便益 (B)	
①事業費	(18.2) 91.2 億円	①＋②＋③＝	(171.5) 171.5 億円
②維持管理費	(0.2) 0.2 億円		
総費用 (C) ①＋②＝	(18.4) 91.4 億円		
		(残事業) 事業全体	
費用便益分析の結果		費用便益比 (B／C)	= (9.3) 1.9

※ 「費用便益分析マニュアル」(国土交通省 道路局 都市局 平成30年2月)に基づき算出

※ 基準年次：平成31年

※ 中筋温品線（6工区）は平面部と高架部で構成する路線であり、事業化している平面部では高架部の導入空間となる用地も一体的に取得している。

○感度分析の結果

・残事業について交通量及び事業費が±10％変動した場合、事業期間が±20％変動した場合の感度分析を実施した結果は次のとおりである。

項目	費用便益比 (B／C)	
	+10％(事業期間は+20％)の場合	-10％(事業期間は-20％)の場合
交通量変動	9.4	9.2
事業費変動	8.5	10.3
事業期間変動	8.9	9.8

○評価結果の投資効率性の観点からの取り扱い

事業全体及び残事業とも総便益が総費用を上回っている。

2 事業の効果や必要性を評価するための指標

再評価実施時点による主な評価指標該当項目（別紙「客観的評価指標」参照）

○活力

〔円滑なモビリティの確保〕

・当該路線（6工区）の整備により、交通需要の増加による交通渋滞に対し交通分散が図られ渋滞緩和につながる事が期待できる。

年間渋滞損失時間及び削減率

年間渋滞損失時間（H42）〔万人・時間／年〕			削減率 (C/A)
整備なし (A)	整備あり (B)	削減量 (C=A-B)	
6,053.5	6,019.6	33.9	約0.6％

〔都市の再生〕

・環状機能を有する路線として広域道路整備基本計画（※）に位置付けられている。

・地区内の交通の円滑化や安全な生活環境の改善が図られる。

・市街地の都市計画道路網密度が向上する。

（※）広域的な社会交流を支え、地域の連携を促す道路ネットワークづくりを計画的に進めるために、長期的な幹線道路計画網を定めたもの（平成10年策定：広島市）

再評価に係る資料

事業種別
事業名

街路事業
中筋温品線（６工区）【国庫補助事業】

再評価の視点

②事業の投資効果

〔国土・地域ネットワークの構築〕

・広域的な道路ネットワークの構築に貢献する路線であり、地域高規格道路の候補路線としての位置付け（平成１０年６月指定）がある。

〔個性ある地域の形成〕

・平和記念都市として建設することを目的とする「広島平和記念都市建設法」による「広島平和記念都市建設計画」に基づき、整備を図るものである。

○安全

〔安全な生活環境の確保〕

・付近の県道、市道が小学校の通学路に指定されている。当該路線（６工区）の整備により、これらの道路から自動車交通の転換が促進されるとともに、新たに歩道が整備されることにより通学路の安全性の向上が期待できる。

〔災害への備え〕

・当該路線（６工区）の整備により、緊急時における避難経路の確保や消防活動の円滑化が図られる。

○環境

〔地球環境の保全〕

・対象路線の供用による影響を受ける区間において、対象路線の整備により削減される自動車からのＣＯ2は次のとおりである。

削減される自動車からのＣＯ2（H42）	300t-CO2/年
（参考）CO2 排出削減便益	
炭素C排出削減量	81.8t-C/年
貨幣換算原単位	10,600円/t-C
CO2 排出量削減便益	86.7万円/年

③事業の進捗状況

1 事業の経過

平成 7年 3月 都市計画決定
平成11年 3月 都市計画変更
平成12年度 補助事業採択
事業認可取得（H12.9.21～H19.3.31）
用地取得着手
平成18年度 事業認可変更（H12.9.21～H25.3.31）
平成24年度 事業認可変更（H12.9.21～H31.3.31）
平成30年度 事業認可変更（H12.9.21～R7.3.31）

2 事業の進捗率

区分	中筋温品線（６工区）
事業予定期間	平成12年度～令和一桁代後半
全体事業費	70億円
～H30 年度末執行済額	47.7億円
進捗状況（H30 年度末）	68.2％（事業費ベース）

※ 中筋温品線（６工区）は平面部と高架部で構成する路線だが、このうち事業化している平面部のみを対象として整理している。

3 残事業の内容

用地取得、道路新設工事

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業 中筋温品線（6工区）【国庫補助事業】
再評価の視点	④事業の進捗の見込み	1 今後の事業進捗の見通し これまでは用地取得交渉等に時間を要したこと等により、事業進捗に遅れが生じている。 今後は事業効果の早期発現に向け、暫定的な整備・供用も行いながら計画的な進捗を図り、所定の完成供用を目指して取り組んでいく。
	⑤コスト縮減や代替案立案等の可能性	1 コスト縮減の可能性 道路新設工事における効率的な施工の計画や、建設副産物の発生抑制及び再生材利用等により、コスト縮減に努める。 2 代替案立案等の可能性 中筋温品線は、広島都市圏の放射・環状型の幹線道路網計画を基に、地形的条件、交通処理面や沿道からの利便性等を総合的に考慮してルートを選定し、都市計画決定されている。 既に、地区内の交通の円滑化や安全な生活環境を確保する街路として地区住民の期待を受けながら用地取得が進捗している状況であり、現計画のもと事業を進めていくことが適当である。
対応方針（案）		1 対応方針（案） 事業継続 2 対応方針（案）の理由と今後の方針 中筋温品線（6工区）は、都心を通過する自動車交通の分散を図る環状型道路の一部を構成するとともに、地区内の交通の円滑化や安全な生活環境の確保する路線として整備効果の発現が見込まれ、地域住民による早期整備の要望も強い。 以上のことから、引き続き事業を推進する。

客観的評価指標（街路事業）

- ※ データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。
 ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を実施しなくてよいものとする。
- ※ 網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
- ※ その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
- ※ 本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定する。

＜事業採択の前提条件を確認するための指標＞

		街 路
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている。
	事業の性格	☐ 以下のいずれかに該当する。 ・国の直轄事業に関連する事業 ・国家的な事業に関連する事業 ・先導的な施策に係る事業 ・短期間に集中的に施行する必要がある事業 ☐ 市町村道事業については、ネットワーク関連や市町村合併など特別な観点で行う事業である。

＜事業の効果や必要性を評価するための指標＞

政策目標		街 路
大項目	中項目	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率
		☐ 現道等における混雑時旅行速度が 20km/h 未満である旅行速度の改善が期待される
		☐ 現道又は並行区間等における踏切遮断交通量が 10,000 台時/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
		☐ 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
	物流効率化の支援	☐ 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
		☐ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる
		☐ 現道等における、総重量 25t の車両もしくは ISO 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
	都市の再生	☐ 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
		☐ 市街地開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり
		☐ 中心市街地で行う事業である
		■ 幹線都市計画道路網密度が 1.5km/ km ² 以下である市街地での事業である
		■ 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
		☐ 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発（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
	国土・地域ネットワークの構築	☐ 高速自動車国道と並行する自専道（A' 路線）としての位置づけあり
		■ 地域高規格道路の位置づけあり
		☐ 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
		☐ 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
		☐ 現道等における交通不能区間を解消する
		☐ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する
	個性ある地域の形成	☐ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる
		☐ 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
		☐ 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
		☐ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される
		■ 特別立法に基づく事業である
		☐ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である
		☐ 歴史的景観を生かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である

政策目標		街 路
大項目	中項目	
2. 暮らし	歩行者・自転車 のための 生活空間の 形成	☐ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量500人/日以上全ての全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、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 ☐ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される
	無電柱化による美しい町並みの形成	☐ 対象区間が電柱類地中化5ヶ年計画に位置づけあり ☐ 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）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する
	安全で安心できるくらしの確保	☐ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
3. 安全	安全な生活環境の確保	☐ 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する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる ☒ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合には500台/12h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学童・園児が40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
	災害への備え	☐ 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
		☐ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備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
		☐ 緊急輸送路が通行止に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
		☐ 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'路線の位置づけがある場合）
		☐ 現道等の防災点検または震災点検要対策箇所もしくは架替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
		☐ 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
		☐ 避難路へ1km以内に到達できる地区が新たに増加する
		☐ 幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が解消する
		☐ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす
4. 環境	地球環境の保全	☒ 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
	生活環境の改善・保全	☐ 現道等における自動車からのNO2排出削減率
		☐ 現道等における自動車からのSPM排出削減率
		☐ 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
5. その他	他のプロジェクトとの関係	☐ その他、環境や景観上の効果が期待される
		☒ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている
		☐ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり
		☐ 他機関との連携プログラムに位置づけられている
	その他	☐ 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期待される

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 吉島観音線外1【国庫補助事業】			
再評価理由	再評価実施後、5年間が経過した時点で継続中の事業			
一定期間が経過した理由等	用地取得交渉等に不測の時間を要したため。			

事業の概要

1 事業の目的

吉島観音線外1は、デルタ市街地内における道路ネットワークの強化及び都心を通過する自動車交通の分散を図る環状型道路の一部を構成するとともに健全な市街地を形成し、快適な市民生活と都市活動、緊急時の避難路を確保する路線である。

2 事業箇所

中区西川口町～西区南観音二丁目（吉島観音線）

西区南観音二丁目～西区南観音三丁目（駅前観音線）

3 事業の内容

路線名：都市計画道路 吉島観音線

延長：L＝680m、代表幅員W＝20m（2車線）

規格：第4種第2級

事業内容：用地取得、道路新設工事、橋りょう新設工事（南観音橋）

路線名：都市計画道路 駅前観音線（外1路線）

延長：L＝510m、代表幅員W＝30m（4車線）

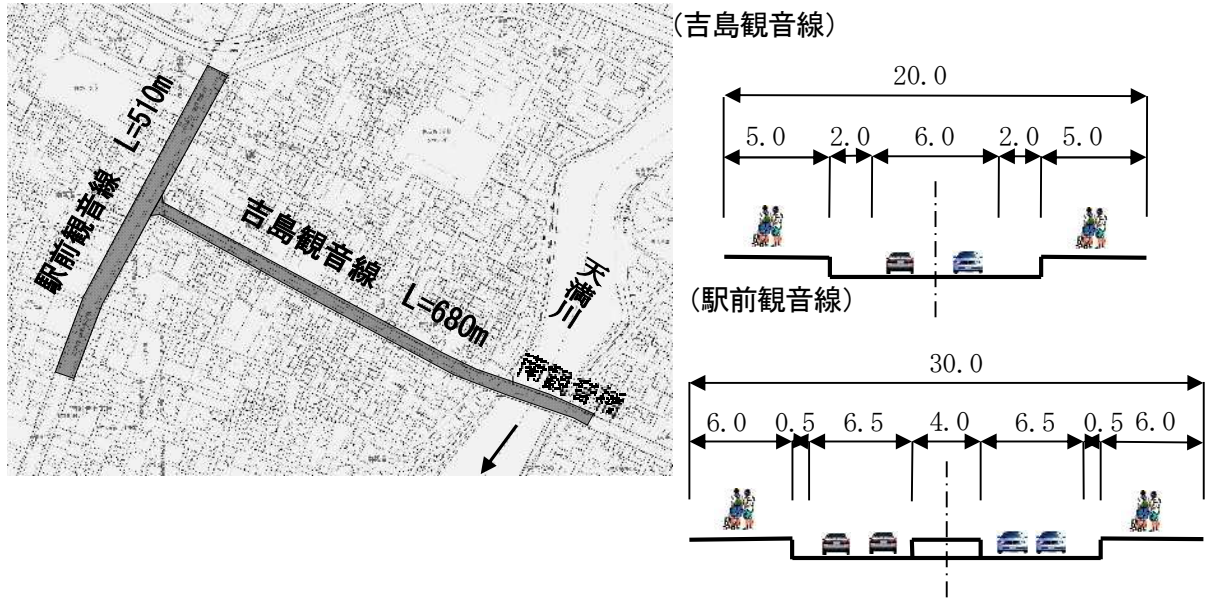
規格：第4種第1級

事業内容：用地取得、道路新設工事

4 予定事業期間及び総事業費

	当初計画	前々回再評価時点 (平成21年度)	前回再評価時点 (平成26年度)	現在 (今回再評価時点)
事業化年度	平成7年度 (事業認可)	—	—	—
予定期間	平成7年度 ～平成10年代前半	平成7年度 ～平成20年代前半	平成7年度 ～平成20年代後半	平成7年度 ～令和一元代後半
全体事業費	126億円	93億円	86億円	86億円
各時点での事業 進捗率 (事業費ベース)	0%	72.8%	85.8%	89.6%
備考				

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業 吉島観音線外1【国庫補助事業】
事業の概要	5 事業概要図	 The figure consists of a map on the left and two cross-section diagrams on the right. The map shows the project area with labels: '駅前観音線 L=510m', '吉島観音線 L=680m', '天満川', and '南観音橋'. The top cross-section diagram, labeled '(吉島観音線)', shows a 20.0m wide road with a central 6.0m lane, 2.0m shoulders, and 5.0m sidewalks on both sides. The bottom cross-section diagram, labeled '(駅前観音線)', shows a 30.0m wide road with a central 4.0m lane, 6.5m shoulders, 0.5m curbs, and 6.0m sidewalks on both sides.
	①事業を巡る社会情勢等の変化	1 道路の整備状況 本市の都市計画道路の整備率は、平成30年度末で77.2%である。 2 社会経済情勢の変化 本市では、前回再評価（平成26年度）以降も引き続き厳しい財政状況が続いており、現在、平成28年2月に策定した「財政運営方針」に基づき、平成28年度から平成31年度までの4年間の収支不足の解消等に取り組んでいる。 平成31年度の街路事業の当初予算は約34億円であり、平成26年度の当初予算約54億円に対して減少している。これは、平成29年度に広島駅自由通路が完成を迎えたことに因るものであり、こうした大規模プロジェクトを除いた一般街路の事業予算については、近年20億円程度で推移している。 3 地域情勢の変化 駅前観音線は付近の小学校の通学路に指定されている。当路線は、広島南道路等の開通に伴い交通量が増加しており、未整備の歩道について早期整備が望まれている。 4 前回の再評価の結果とこの5年間の対応状況 (1)前回の再評価の結果 ＜対応方針＞ 事業継続 ＜方針の根拠＞ デルタ市街地内における道路ネットワークの強化及び都心を通過する自動車交通の分散を図る環状型道路の一部を構成するとともに、広島南道路の開通に伴い増加する交通需要に対応するため、引き続き早期完成を図る。 (2)この5年間の対応状況 平成27年度以降、用地取得を進めている。

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業 吉島観音線外1【国庫補助事業】																																					
再 評 価 の 視 点	②事業の投資効果	1 費用対効果分析																																					
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">道路整備に要する費用</th> <th colspan="2">道路整備による効果</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">総費用 ＝評価対象期間内＋50年</td> <td colspan="2">総便益</td> </tr> <tr> <td>総事業費</td> <td>86.0億円</td> <td>①走行時間短縮便益</td> <td>(34.5)181.5億円</td> </tr> <tr> <td>残りの整備に必要な事業費</td> <td>3.6億円</td> <td>②走行経費減少便益</td> <td>(6.6)16.5億円</td> </tr> <tr> <td>→現在価値換算事業費</td> <td>(3.0)134.1億円</td> <td>③交通事故減少便益</td> <td>(2.1)1.9億円</td> </tr> <tr> <td>①事業費</td> <td>(3.0)134.1億円</td> <td>総便益(B)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②維持管理費</td> <td>(0.1)0.6億円</td> <td>①＋②＋③＝</td> <td>(43.1)199.9億円</td> </tr> <tr> <td>総費用(C)①＋②＝</td> <td>(3.1)134.7億円</td> <td colspan="2">(残事業)事業全体</td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用便益分析の結果</td> <td colspan="2">費用便益比(B/C)＝(13.8)1.5</td> </tr> </tbody> </table>		道路整備に要する費用		道路整備による効果		総費用 ＝評価対象期間内＋50年		総便益		総事業費	86.0億円	①走行時間短縮便益	(34.5)181.5億円	残りの整備に必要な事業費	3.6億円	②走行経費減少便益	(6.6)16.5億円	→現在価値換算事業費	(3.0)134.1億円	③交通事故減少便益	(2.1)1.9億円	①事業費	(3.0)134.1億円	総便益(B)		②維持管理費	(0.1)0.6億円	①＋②＋③＝	(43.1)199.9億円	総費用(C)①＋②＝	(3.1)134.7億円	(残事業)事業全体		費用便益分析の結果		費用便益比(B/C)＝(13.8)1.5	
		道路整備に要する費用		道路整備による効果																																			
		総費用 ＝評価対象期間内＋50年		総便益																																			
		総事業費	86.0億円	①走行時間短縮便益	(34.5)181.5億円																																		
		残りの整備に必要な事業費	3.6億円	②走行経費減少便益	(6.6)16.5億円																																		
		→現在価値換算事業費	(3.0)134.1億円	③交通事故減少便益	(2.1)1.9億円																																		
		①事業費	(3.0)134.1億円	総便益(B)																																			
		②維持管理費	(0.1)0.6億円	①＋②＋③＝	(43.1)199.9億円																																		
		総費用(C)①＋②＝	(3.1)134.7億円	(残事業)事業全体																																			
費用便益分析の結果		費用便益比(B/C)＝(13.8)1.5																																					
※ 「費用便益分析マニュアル」(国土交通省 道路局 都市局 平成30年2月)に基づき算出																																							
※ 基準年次：平成31年																																							
○感度分析の結果																																							
・残事業について交通量及び事業費が±10%変動した場合、事業期間が±20%の場合の感度分析を実施した結果は次のとおりである。																																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">項目</th> <th colspan="2">費用便益比(B/C)</th> </tr> <tr> <th>＋10%(事業期間は＋20%)の場合</th> <th>－10%(事業期間は－20%)の場合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>交通量変動</td> <td>15.4</td> <td>11.7</td> </tr> <tr> <td>事業費変動</td> <td>12.6</td> <td>15.3</td> </tr> <tr> <td>事業期間変動</td> <td>13.2</td> <td>14.5</td> </tr> </tbody> </table>		項目	費用便益比(B/C)		＋10%(事業期間は＋20%)の場合	－10%(事業期間は－20%)の場合	交通量変動	15.4	11.7	事業費変動	12.6	15.3	事業期間変動	13.2	14.5																								
項目	費用便益比(B/C)																																						
	＋10%(事業期間は＋20%)の場合	－10%(事業期間は－20%)の場合																																					
交通量変動	15.4	11.7																																					
事業費変動	12.6	15.3																																					
事業期間変動	13.2	14.5																																					
○評価結果の投資効率性の観点からの取り扱い																																							
事業全体及び残事業とも総便益が総費用を上回っている。																																							
2 事業の効果や必要性を評価するための指標																																							
再評価実施時点による主な評価指標該当項目(別紙「客観的評価指標」参照)																																							
○活力																																							
〔円滑なモビリティの確保〕																																							
・現道(駅前観音線)には市中心部を經由してJR広島駅へ連絡する路線バスが運行しており、アクセス性の向上が期待できる。																																							
年間渋滞損失時間及び削減率																																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">年間渋滞損失時間(H42)〔万人・時間/年〕</th> <th rowspan="2">削減率(C/A)</th> </tr> <tr> <th>整備なし(A)</th> <th>整備あり(B)</th> <th>削減量(C=A-B)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4,753.0</td> <td>4,731.9</td> <td>21.1</td> <td>約0.4%</td> </tr> </tbody> </table>		年間渋滞損失時間(H42)〔万人・時間/年〕			削減率(C/A)	整備なし(A)	整備あり(B)	削減量(C=A-B)	4,753.0	4,731.9	21.1	約0.4%																											
年間渋滞損失時間(H42)〔万人・時間/年〕			削減率(C/A)																																				
整備なし(A)	整備あり(B)	削減量(C=A-B)																																					
4,753.0	4,731.9	21.1	約0.4%																																				
〔都市の再生〕																																							
・環状機能を有する路線として広域道路整備基本計画(※)に位置付けられている。																																							
・都市内交通の円滑化、中心市街地の活性化に貢献し、市街地の都市計画道路網密度が向上する。																																							
(※)広域的な社会交流を支え、地域の連携を促す道路ネットワークづくりを計画的に進めるために、長期的な幹線道路計画網を定めたもの(平成10年策定：広島市)																																							

再評価に係る資料

事業種別
事業名

街路事業
吉島観音線外 1【国庫補助事業】

再評価の視点

②事業の投資効果

〔個性ある地域の形成〕

- ・南観音橋の整備により、天満川両岸地区の地域分断が解消した。
- ・平和記念都市として建設することを目的とする「広島平和記念都市建設法」による「広島平和記念都市建設計画」に基づき整備を図るものである。

○安全

〔安全な生活環境の確保〕

- ・駅前観音線は付近の小学校の通学路に指定されており、未整備区間の歩道が拡幅されることにより、安全な通学路が確保される。

〔災害への備え〕

- ・広島市地域防災計画において、地震災害発生時の緊急輸送道路（1次）〔駅前観音線〕及び広域避難路〔駅前観音線、吉島観音線〕として指定されており、本市の防災計画上、不可欠な路線である。

○環境

〔地球環境の保全〕

- ・対象路線の供用による影響を受ける区間において、対象路線の整備により削減される自動車からのCO2は次のとおりである。

削減される自動車からのCO2（H42）	900t-CO2/年
---------------------	------------

（参考）CO2 排出削減便益

炭素C排出削減量	245.5t-C/年
貨幣換算原単位	10,600円/t-C
CO2 排出量削減便益	260.2万円/年

③事業の進捗状況

1 事業の経過

昭和27年 3月

都市計画決定

平成 7年 8月

都市計画変更

平成 7年度

補助事業採択

事業認可取得（吉島観音線、駅前観音線 H7.10.5～H14.3.31）

平成 8年度

用地取得着手

平成13年度

事業認可変更（吉島観音線、駅前観音線 H7.10.5～H18.3.31）

平成14年度

吉島観音線北側暫定供用開始

平成16年度

吉島観音線（南観音橋）供用開始

平成17年度

事業認可変更（吉島観音線、駅前観音線 H7.10.5～H24.3.31）

平成23年度

事業認可変更（吉島観音線 H7.10.5～H26.3.31）

事業認可変更（駅前観音線 H7.10.5～H30.3.31）

平成25年度

事業認可変更（吉島観音線 H7.10.5～H27.3.31）

駅前観音線北側部分拡幅工事完了

平成26年度

吉島観音線供用開始

平成29年度

事業認可変更（駅前観音線 H7.10.5～R6.3.31）

2 事業の進捗率

区分	吉島観音線外 1
事業予定期間	平成7年度～令和一桁代後半
全体事業費	86億円
～H30 年度末執行済額	77.1億円
進捗状況（H30 年度末）	89.6%（事業費ベース）

○吉島観音線は供用済み

○駅前観音線は国道2号から吉島観音線との交差点の間は供用済み

3 残事業の内容

用地取得、道路改良工事

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業 吉島観音線外1【国庫補助事業】
再評価の視点	④事業の進捗の見込み	1 今後の事業進捗の見通し これまでは用地取得交渉等に時間を要したこと等により、事業進捗に遅れが生じているが、事業効果の早期発現が図られるよう段階的な部分供用を図ってきたところである。 今後も、引き続き、計画的な用地買収、工事に努め、令和一桁代後半の完成を目指している。
	⑤コスト縮減や代替案立案等の可能性	1 コスト縮減の可能性 道路改良工事における効率的な施工の計画や、建設副産物の発生抑制及び再生材利用等により、コスト縮減に努める。 2 代替案立案等の可能性 吉島観音線は、デルタ市街地における道路ネットワークを強化する路線として都市計画決定されており、平成26年度に事業が完了した。 また駅前観音線は、自動車交通の分散を図る環状道路の一部を構成する路線として都市計画決定されており、開通した広島南道路から都心方面へのアクセス経路として、需要が増加する傾向にある。 以上のことから、現計画のもと事業を進めていくことが適当である。
対応方針（案）		1 対応方針(案) 事業継続 2 対応方針(案)の理由と今後の方針 吉島観音線外1は、デルタ市街地内における道路ネットワークの強化及び都心を通過する自動車交通の分散を図る環状型道路の一部を構成するとともに、緊急時の避難路を確保する路線である。 当該路線のうち吉島観音線は既に平成26年度に完成しており、駅前観音線においても増加する需要に対応するため早期完成が必要な状況にある。 以上のことから、引き続き事業を推進する。

客観的評価指標（街路事業）

- ※ データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。
 ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を実施しなくてよいものとする。
- ※ 網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
- ※ その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
- ※ 本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定する。

＜事業採択の前提条件を確認するための指標＞

		街 路
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている。
	事業の性格	☐ 以下のいずれかに該当する。 ・国の直轄事業に関連する事業 ・国家的な事業に関連する事業 ・先導的な施策に係る事業 ・短期間に集中的に施行する必要がある事業 ☐ 市町村道事業については、ネットワーク関連や市町村合併など特別な観点で行う事業である。

＜事業の効果や必要性を評価するための指標＞

政策目標		街 路
大項目	中項目	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率
		☐ 現道等における混雑時旅行速度が 20km/h 未満である旅行速度の改善が期待される
		☐ 現道又は並行区間等における踏切遮断交通量が 10,000 台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される
		■ 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
	物流効率化の支援	☐ 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
		☐ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる
		☐ 現道等における、総重量 25t の車両もしくは ISO 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
	都市の再生	☐ 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
		☐ 市街地開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり
		■ 中心市街地で行う事業である
		☐ 幹線都市計画道路網密度が 1.5km/ km ² 以下である市街地での事業である
		■ 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
		☐ 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発（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
	国土・地域ネットワークの構築	☐ 高速自動車国道と並行する自専道（A' 路線）としての位置づけあり
		☐ 地域高規格道路の位置づけあり
		☐ 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
		☐ 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
		☐ 現道等における交通不能区間を解消する
		☐ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する
	個性ある地域の形成	☐ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる
		■ 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
		☐ 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
		☐ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される
		■ 特別立法に基づく事業である
		☐ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である
		☐ 歴史的景観を生かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である

政策目標		街 路
大項目	中項目	
2. 暮らし	歩行者・自転車 のための 生活空間の 形成	☐ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量500人/日以上全ての全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、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 ☐ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される
	無電柱化による美しい町並みの形成	☐ 対象区間が電柱類地中化5ヶ年計画に位置づけあり ☐ 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）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する
	安全で安心できるくらしの確保	☐ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
3. 安全	安全な生活環境の確保	☐ 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する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる ☒ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合には500台/12h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学童・園児が40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
	災害への備え	☐ 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 ☒ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備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 ☒ 緊急輸送路が通行止に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
		☐ 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'路線の位置づけがある場合）
		☐ 現道等の防災点検または震災点検要対策箇所もしくは架替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
		☐ 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
		☐ 避難路へ1km以内に到達できる地区が新たに増加する
		☐ 幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が解消する
		☐ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす
		☒ 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
4. 環境	地球環境の保全	
	生活環境の改善・保全	☐ 現道等における自動車からのNO2排出削減率 ☐ 現道等における自動車からのSPM排出削減率 ☐ 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 ☐ その他、環境や景観上の効果が期待される
5. その他	他のプロジェクトとの関係	☒ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている ☐ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり ☐ 他機関との連携プログラムに位置づけられている
	その他	☐ 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期待される

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 段原蟹屋線外1【国庫補助事業】			
再評価理由	再評価実施後、5年間が経過した時点で継続中の事業			
一定期間が経過した理由等	用地取得交渉等に不測の時間を要したため。			

事業の概要

1 事業の目的

段原蟹屋線外1は、デルタ市街地東部の段原東部地区等における道路ネットワークを強化するとともに健全な市街地を形成し、快適な市民生活と都市活動、緊急時の避難路を確保する路線である。

2 事業箇所

南区段原四丁目～南区西蟹屋四丁目（段原蟹屋線）
 南区西蟹屋四丁目～南区西蟹屋一丁目（駅前大州線）

3 事業の内容

路線名：都市計画道路 段原蟹屋線
 延長：L＝240m、代表幅員W＝25m（4車線）
 規格：第4種第1級
 事業内容：道路新設工事、用地取得

 路線名：都市計画道路 駅前大州線（外1路線）
 延長：L＝393m、代表幅員W＝32m（4車線）
 規格：第4種第1級
 事業内容：道路新設工事、用地取得

4 予定事業期間及び総事業費

	当初計画	前々回再評価時点 （平成21年度）	前回再評価時点 （平成26年度）	現在 （今回再評価時点）
事業化年度	平成7年度 （事業認可）	---	---	---
予定期間	平成7年度 ～平成10年代前半	平成7年度 ～平成20年代前半	平成7年度 ～平成20年代後半	平成7年度 ～令和一桁代前半
全体事業費	74億円	73億円	73億円	73億円
各時点での事業進捗率 （事業費ベース）	0%	90.2%	94.0%	94.1%
備考				

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業 段原蟹屋線外1【国庫補助事業】
事業の概要	5 事業概要図	 (段原蟹屋線) 25.0 4.0 6.0 4.0 6.0 4.0 0.5 0.5 (駅前大州線) 32.0 4.0 0.5 6.5 3.0 6.5 0.5 4.0 3.0
	①事業を巡る社会情勢等の変化	1 道路の整備状況 本市の都市計画道路の整備率は、平成30年度末で77.2%である。 2 社会経済情勢の変化 本市では、前回再評価（平成26年度）以降も引き続き厳しい財政状況が続いており、現在、平成28年2月に策定した「財政運営方針」に基づき、平成28年度から平成31年度までの4年間の収支不足の解消等に取り組んでいる。 平成31年度の街路事業の当初予算は約34億円であり、平成26年度の当初予算約54億円に対して減少している。これは、平成29年度に広島駅自由通路が完成を迎えたことに因るものであり、こうした大規模プロジェクトを除いた一般街路の事業予算については、近年20億円程度で推移している。 3 地域情勢の変化 平成21年度に広島市民球場が完成し、平成25年度に段原東部土地区画整理事業が完成、平成25年3月には大規模商業施設（コストコ）が開店するなど、周辺開発の進展に伴い交通需要が増加している。 また、平成30年度には比治山東雲線を4車線化で供用開始したところであり、国道2号から広島市民球場等へのアクセスが改善され、交通需要の更なる増加が見込まれる状況にある。 4 前回の再評価の結果とこの5年間の対応状況 (1)前回の再評価の結果 ＜対応方針＞ 事業継続 ＜方針の根拠＞ デルタ市街地東部地区や段原東部地区における道路ネットワークを強化するとともに健全な市街地の形成に貢献する路線であり、残事業がわずかとなっていることから、引き続き早期完成を図る。 (2)この5年間の対応状況 平成27年度以降、用地取得を進めている。

再評価に係る資料

事業種別
事業名

街路事業
段原蟹屋線外 1 【国庫補助事業】

再評価の視点

②事業の投資効果

1 費用対効果分析

道路整備に要する費用		道路整備による効果	
総費用 ＝評価対象期間内＋50年		総便益	
		①走行時間短縮便益	(12.3)111.1 億円
総事業費	73.0 億円	②走行経費減少便益	(3.1) 8.3 億円
残りの整備に必要な事業費	1.2 億円	③交通事故減少便益	(0.3) 1.2 億円
→現在価値換算事業費	(1.0)120.0 億円		
①事業費	(1.0)120.0 億円	総便益 (B)	
②維持管理費	(0.1) 0.3 億円	①＋②＋③＝	(15.7)120.6 億円
総費用 (C) ①＋②＝	(1.1)120.3 億円		
		(残事業) 事業全体	
費用便益分析の結果	費用便益比 (B／C)	=	(14.0) 1.0

※ 「費用便益分析マニュアル」(国土交通省 道路局 都市局 平成30年2月)に基づき算出

※ 基準年次：平成31年

○感度分析の結果

・残事業について交通量及び事業費が±10%変動した場合、事業期間が±20%変動した場合の感度分析を実施した結果は次のとおりである。

項目	費用便益比 (B／C)	
	+10% (事業期間は+20%) の場合	-10% (事業期間は-20%) の場合
交通量変動	9.5	18.4
事業費変動	12.9	15.6
事業期間変動	13.5	14.8

○評価結果の投資効率性の観点からの取り扱い

事業全体及び残事業とも総便益が総費用を上回っている。

2 事業の投資や必要性を評価するための指標

再評価実施時点による主な評価指標該当項目 (別紙「客観的評価指標」参照)

○活力

〔円滑なモビリティの確保〕

・現道 (駅前大州線) には、広島バスセンターや J R 広島駅などを連絡する路線バスが運行しており、バスの利便性の向上及び広島市街地中心部、J R 広島駅へのアクセス性の向上が見込まれる。

年間渋滞損失時間及び削減率

年間渋滞損失時間 (H42) [万人・時間／年]			削減率 (C/A)
整備なし (A)	整備あり (B)	削減量 (C=A-B)	
2,081.5	2,078.1	3.5	約0.2%

〔都市の再生〕

・都市内交通の円滑化、中心市街地の活性化に寄与し、市街地の都市計画道路網密度が向上する。

・平成25年度に完了した段原東部土地区画整理事業によるまちづくりを促進させる。

再評価に係る資料

事業種別
事業名

再評価の視点

街路事業
段原蟹屋線外1【国庫補助事業】

②事業の投資効果

〔個性ある地域の形成〕

- 平和橋の整備により、猿候川両岸地区の地域分断が解消した。
- 平和記念都市として建設することを目的とする「広島平和記念都市建設法」による「広島平和記念都市建設計画」に基づき、整備を図るものである。
- 広島市民球場の正面に位置する路線であるため、広島の陸の玄関である広島駅から市民球場までの利便性を向上させ、広島駅周辺地区の広島の「顔」としての求心力を一層高めることができる。

○安全

〔安全な生活環境の確保〕

- 駅前大州線は広島市民球場のオープンに伴い歩行者が増大している上、付近の小学校の通学路に指定されており、広幅員の歩道が整備されることにより、安全な歩行環境が確保される。

〔災害への備え〕

- 広島市地域防災計画において、地震災害発生時の広域避難路として指定されており、本市の防災計画上、不可欠な路線である。

○環境

〔地球環境の保全〕

- 対象路線の供用による影響を受ける区間において、対象路線の整備により削減される自動車からのCO2は次のとおりである。

削減される自動車からのCO2（H42）	500t-CO2/年
---------------------	------------

（参考）CO2 排出削減便益

炭素C排出削減量	136.4t-C/年
貨幣換算原単位	10,600円/t-C
CO2 排出量削減便益	144.6万円/年

- 広島市民球場の正面に位置する路線であるため、広島市民球場周辺の景観を向上させる。

③事業の進捗状況

1 事業の経過

昭和27年 3月

都市計画決定（駅前大州線）

平成 6年 11月

都市計画決定（段原蟹屋線）

平成 7年度

補助事業採択

事業認可取得（段原蟹屋線：H8.2.1～H14.3.31）

平成 8年 8月

都市計画変更（駅前大州線）

平成 8年度

事業認可取得（駅前大州線：H8.8.29～H15.3.31）

平成13年度

事業認可変更（段原蟹屋線：H8.2.1～H15.3.31）

平成14年度

段原蟹屋線（平和橋）供用開始

事業認可変更（駅前大州線：H8.8.29～H19.3.31）

平成18年度

事業認可変更（駅前大州線：H8.8.29～H24.3.31）

平成20年度

駅前大州線北側暫定供用（暫定4車線化）開始

平成23年度

事業認可変更（H8.8.29～H28.3.31）

平成24年度

駅前大州線用地未買収区間を除き供用開始

平成27年度

事業認可変更（H8.8.29～R2.3.31）

2 事業の進捗率

区分	段原蟹屋線外1
事業予定期間	平成7年度～令和一元代前半
全体事業費	73億円
～H30年度末執行済額	68.7億円
進捗状況（H30年度末）	94.1%（事業費ベース）

○猿猴川を横断する平和橋を含め、段原蟹屋線の区間を供用済み

○駅前大州線は用地買収済み区間の道路改良工事を行い、供用済み

3 残事業の内容

用地取得、道路改良工事

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業 段原蟹屋線外1【国庫補助事業】
再評価の視点	④事業の進捗の見込み	1 今後の事業進捗の見通し これまでは用地取得交渉等に時間を要したこと等により、事業進捗に遅れが生じているが、事業効果の早期発現が図られるよう段階的な部分供用を図ってきたところである。 今後も、引き続き、計画的な用地買収、工事に努め、令和一桁代後前半の完成を目指している。
	⑤コスト縮減や代替案立案等の可能性	1 コスト縮減の可能性 道路改良工事における効率的な施工の計画や、建設副産物の発生抑制及び再生材利用等により、コスト縮減に努める。 2 代替案立案等の可能性 段原蟹屋線及び駅前大州線は、デルタ市街地東部の段原東部地区及び蟹屋地区における道路ネットワークを強化するとともに、段原東部地区土地区画整理事業区域間の市街地整備を支援する路線として都市計画決定されている。 こうした中、段原蟹屋線は、平成14年度に事業が完了し、駅前大州線の残事業もわずかとなっている。 以上のことから、現計画のもと事業を進めていくことが適当である。
対応方針（案）		1 対応方針(案) 事業継続 2 対応方針(案)の理由と今後の方針 段原蟹屋線外1は、デルタ市街地東部の道路ネットワークを強化するとともに、健全な市街地の形成に貢献する路線である。当該路線のうち、段原蟹屋線は、既に平成14年度に完成し、駅前大州線においても残事業が残りわずかとなっており、増加する需要に対応するため、早期完成が必要な状況にある。 以上のことから、引き続き事業を推進する。

客観的評価指標（街路事業）

- ※ データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。
 ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を実施しなくてよいものとする。
- ※ 網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
- ※ その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
- ※ 本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定する。

＜事業採択の前提条件を確認するための指標＞

		街 路
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている。
	事業の性格	☐ 以下のいずれかに該当する。 ・国の直轄事業に関連する事業 ・国家的な事業に関連する事業 ・先導的な施策に係る事業 ・短期間に集中的に施行する必要がある事業 ☐ 市町村道事業については、ネットワーク関連や市町村合併など特別な観点で行う事業である。

＜事業の効果や必要性を評価するための指標＞

政策目標		街 路
大項目	中項目	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率
		■ 現道等における混雑時旅行速度が 20km/h 未満である旅行速度の改善が期待される
		☐ 現道又は並行区間等における踏切遮断交通量が 10,000 台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される
		■ 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
	物流効率化の支援	☐ 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
		☐ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる
		☐ 現道等における、総重量 25t の車両もしくは ISO 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
	都市の再生	☐ 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
		■ 市街地開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり
		■ 中心市街地で行う事業である
		☐ 幹線都市計画道路網密度が 1.5km/ km ² 以下である市街地での事業である
		■ 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
		■ 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発（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
	国土・地域ネットワークの構築	☐ 高速自動車国道と並行する自専道（A' 路線）としての位置づけあり
		☐ 地域高規格道路の位置づけあり
		☐ 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
		☐ 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
		☐ 現道等における交通不能区間を解消する
		☐ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する
	個性ある地域の形成	☐ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる
		■ 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
		■ 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
		☐ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される
		■ 特別立法に基づく事業である
		☐ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である
		☐ 歴史的景観を生かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である

政策目標		街 路	
大項目	中項目		
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	☐ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量500人/日以上全ての全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、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	
		☐ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	☐ 対象区間が電柱類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
		☐ 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）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全で安心できるくらしの確保	☐ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	
3. 安全	安全な生活環境の確保	☐ 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する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		☒ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合には500台/12h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学童・園児が40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	
	災害への備え	☐ 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	
		☒ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五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	
		☒ 緊急輸送路が通行止に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	
		☐ 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'路線の位置づけがある場合）	
		☐ 現道等の防災点検または震災点検要対策箇所もしくは架替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	
		☐ 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	
		☐ 避難路へ1km以内に到達できる地区が新たに増加する	
		☐ 幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が解消する	
		☐ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす	
	4. 環境	地球環境の保全	☒ 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
		生活環境の改善・保全	☐ 現道等における自動車からのNO2排出削減率
☐ 現道等における自動車からのSPM排出削減率			
☐ 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			
		☒ その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	☒ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		☐ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		☐ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
	その他	☐ 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期待される	

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 広島市東部地区連続立体交差事業【国庫補助事業】				
再評価理由	再評価実施後、5年間の経過した時点で継続中の事業				
一定期間が経過した理由等	共同事業者である広島県と共にコスト縮減に向けた事業の見直し検討を行ったため。				

事業の概要

1 事業の目的

本市の東部地区（南区・安芸区）と府中町、海田町においては、地区の中央を通るJR山陽本線及び呉線により市街地が分断され、踏切遮断による交通渋滞が生じるなど、都市機能が阻害されている。

このため、広島県と広島市が一体となって、この地区の鉄道と道路を立体交差化するとともに、東西幹線道路などの関連街路を整備することにより、交通の円滑化や南北市街地の一体化、踏切の安全確保を図るものである。

2 事業箇所

山陽本線 安芸郡海田町成本 ～ 安芸郡府中町鹿籠一丁目
（広島市域 安芸区船越南三丁目（海田市駅付近）～南区東青崎町（青崎土地区画整理事業））
呉線 安芸郡海田町栄町 ～ 安芸郡海田町新町
（広島市域 なし）

3 事業の内容

〔鉄道高架本体〕

路線名：山陽本線・呉線
延長：全体 約5.1km [山陽本線 約3.9km、呉線 約1.2km]
（うち、広島市域 約1.9km [山陽本線 約1.9km、呉線 0km]）
除却踏切：山陽本線12箇所（広島市域 7箇所）、呉線4箇所（広島市域 0箇所）

〔関連する都市計画道路（広島市域）①〕

路線名：都市計画道路 青崎畝線
延長：L＝1,470m、代表幅員：W＝16m（2車線）

〔関連する都市計画道路（広島市域）②〕

路線名：都市計画道路 船越東線
延長：L＝260m、代表幅員：W＝8m

4 予定事業期間及び総事業費

	当初計画	当初再評価時点 （平成14年度）	前々回再評価時点 （平成19年度）	前回再評価時点 （平成24年度）	現在 （今回再評価時点）
事業化年度	平成5年度	---	---	---	---
予定期間	平成5年度 ～平成19年度	平成5年度 ～平成27年度	平成5年度 ～平成34年度	平成5年度 ～平成34年度	平成5年度 ～令和20年代前半
全体事業費 （うち広島市分）	934億3,100万円 （355億円）	961億6,500万円※1 （354億円）	961億6,500万円 （354億円）	961億6,500万円 （354億円）	915億8,300万円※2 （372億円）
各時点での事業 進捗率	0%	2%（1%）	7%（5%）	10%（8%）	11%（10%）

■ 「当初計画」の予定期間、全体事業費は、事業採択時における計画値である。

■ 平成13年度に事業認可を取得した際、予定期間を平成27年度迄とし、全体事業費の精査・見直しを行っている。その後、平成18年度に関係機関と調整の上、完了予定を平成34年度に延伸（関連する都市計画道路のみ）している。

■ 平成23年度に事業の見直しに着手し、平成30年2月に県・市・府中町・海田町の4者で見直しの内容について合意、令和元年5月に都市計画変更が完了している。現在、関係機関と協議を行いながら事業認可の取得に向け、手続きを進めている。

（全体事業費の変更要因）

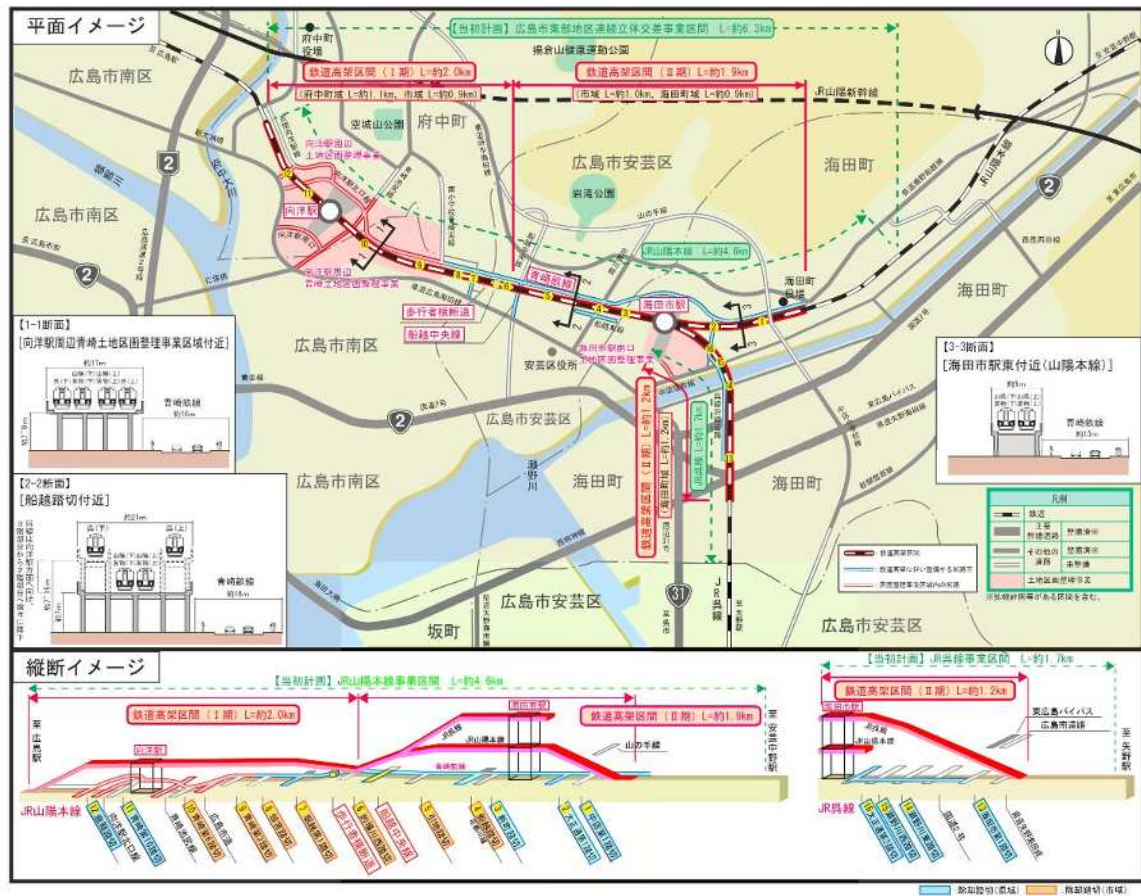
※1：平成13年度の事業認可取得の際、設計精度を高めた工事費の算出の結果による工事費を増額（事業費増）

※2：事業の見直しによる工事費の減額（事業費減）

事業種別	街路事業
事業名	広島市東部地区連続立体交差事業【国庫補助事業】

事業の概要

5 事業概要図



再評価に係る資料

事業種別 事業名	
街路事業 広島市東部地区連続立体交差事業【国庫補助事業】	
再評価の視点	①事業を巡る社会情勢等の変化 1 道路の整備状況 本市の都市計画道路の整備率は、平成30年度末で77.2%である。 2 社会経済情勢の変化 本市では、前回再評価（平成24年度）以降も引き続き厳しい財政状況が続いており、現在、平成28年2月に策定した「財政運営方針」に基づき、平成28年度から平成31年度までの4年間の収支不足の解消等に取り組んでいる。 平成31年度の街路事業の当初予算は約34億円であり、平成24年度の当初予算約63億円に対して減少している。これは、平成29年度に広島駅自由通路が完成を迎えたことに因るものであり、こうした大規模プロジェクトを除いた一般街路の事業予算については、近年20億円程度で推移している。 3 地域情勢の変化 本市の東部地区（南区・安芸区、府中町、海田町）においては、地区の中央を通るJR山陽本線及び呉線により市街地が分断され、踏切遮断による交通渋滞が生じるなど、都市機能が阻害されている。 こうした状況を改善するため、全線高架化とする「当初計画」で事業を進めてきたが、県・市の財政状況が厳しくなったため、事業の見直し検討に着手し、地元で複数の見直した計画を提案しながら進めてきた中、最終的に地元が受け入れられる計画案を取りまとめた。この案への地元の意見として「地区の活性化や次世代を担う子供達のためにも、事業を進めてほしい」、「鉄道に沿って整備される東西幹線道路に期待しているので、早く整備してほしい」など、早期整備を望む声が多数あった。 4 前回の再評価の結果とこの7年間の対応状況 (1) 前回の再評価の結果 - 対応方針 事業継続 - 対応方針の理由及び今後の方針 広島市東部地区連続立体交差事業は、JR山陽本線及び呉線により市街地が分断され、踏切遮断による交通渋滞が生じるなど、都市機能が阻害されている本市東部地区における市街地の一体化、踏切遮断による交通渋滞の解消を目的として、広島県・府中町・海田町と一体となって鉄道を連続的に高架化するとともに、都市計画道路を整備するものである。 本事業は、共同事業者の広島県とともに進めてきたが、限られた財源を有効に活用し、効率的な行政運営を推進するため、平成23年度から計画を含めた事業の見直しを行っている。 また、見直しに当たっては、本市や府中町及び海田町のまちづくりの課題や、既に事業に着手している土地区画整理事業など関連する事業への影響に配慮することとしている。 このため、平成24年度は、見直しを行うとともに、土地区画整理事業を進めるために必要な道路用地の取得を進めている。 引き続きそれらの事業を継続し、見直し案確定後、速やかに事業再評価等を実施する。 (2) この7年間（前回事業再評価（平成24年度）から現在まで）の対応状況 平成24年度の再評価委員会において審議の結果、事業継続となったが、「できるだけ早い時期に事業の見直しを行い、本委員会で審議等を行うこと。」との付帯意見が付された。 本事業は、県・市の補助公共事業予算を取り巻く環境が急激に厳しくなる中で、「当初計画」どおり実施しようとする、事業につぎ込む予算が制約され工事期間が大幅に長期化し、費用対効果の低下や土地区画整理事業などを進めている府中町及び海田町のまちづくりへの影響など様々な課題が生じることが明らかになり、「当初計画」の全線高架では実施することは困難であると判断し、県・市が連携して平成24年2月から事業の見直しに着手した。平成25年8月には向洋駅周辺のみを高架化する「縮小案」を公表、その後、平成27年6月には、鉄道の高架化は向洋駅と海田市駅周辺のみとし、

再評価に係る資料

事業種別
事業名

街路事業
広島市東部地区連続立体交差事業【国庫補助事業】

再評価の視点

①事業を巡る社会情勢等の変化

船越地区においては、鉄道高架のかわりに道路をアンダーパスや跨線橋で立体交差化を図る「見直し案」を公表したが、船越地区から、「危険な引地踏切が残る。」「船越踏切のアンダーパスは、大きな迂回が必要となり不便。」といった意見が出されるなど、地元理解に十分な成果が得られなかった。このため、本市として、こうした地元意見を真摯に受け止め、船越地区のまちづくりをきちんと進めていくためにどのような対応が可能か改めて検討した結果、除却する踏切のうち1箇所を閉鎖するものの、その付近に鉄道高架下を通行できる代替道路を整備する「見直し修正案」を取りまとめ、平成30年2月に県、市、府中町、海田町の4者で「見直し修正案」で事業を進めていくことで合意し、翌3月には、船越地区において地元説明会を開催した。その後、船越地区の連合町内会長から、連合町内会の総意として、「市の案を受け入れる。今後は、事業を早く進めてほしい。」との意向が示されたことから、この案で都市計画変更の手続きを進め、本年5月に都市計画変更が完了した。本年10月には事業認可を取得した。

②事業の投資効果

1費用対効果分析

鉄道施設及び道路整備に要する費用		鉄道施設及び道路整備による効果	
総費用 ＝評価対象期間内+50年		総便益費	
総事業費	915.8億円	①走行時間短縮便益	776.4億円
①連立事業費（鉄道事業者負担除く）	508.8億円	②走行経費短縮便益	18.0億円
②関連街路事業費	177.9億円	③交通事故減少便益	18.8億円
③維持管理費	1.1億円	総便益（B）	
総費用（C）		①+②+③＝	813.2億円
①+②+③＝	687.8億円		

費用便益分析の結果費用便益比（B／C）＝1.2

※「費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編>」（国土交通省 道路局 都市局 平成30年2月）に基づき算出
※基準年次：平成31年度（令和元年度）

○感度分析の結果

交通量及び事業費が±10％変動した場合、事業期間が±20％の場合の感度分析を実施した結果は次のとおりである。

項目	費用便益比（B／C）	
	+10％（事業期間は+20％）の場合	-10％（事業期間は-20％）の場合
交通量変動	1.26	1.17
事業費変動	1.10	1.28
事業期間変動	1.04	1.34

○評価結果の投資効率性の観点からの取り扱い

総事業費について、総便益が総費用を上回っている。

2事業の効果や必要性を評価するための指標

再評価実施時点による主な評価指標該当項目（別紙「連続立体交差事業の客観的評価指標」参照）

○活力

【円滑なモビリティの確保】

・本事業（鉄道高架及び関連街路の整備）における年間渋滞損失時間の削減効果が期待できる。

	年間渋滞損失時間(H42)〔万人・時間/年〕			削減率(C/A)
	整備なし(A)	整備あり(B)	削減量(C=A-B)	
I期供用時	2640.8	2532.1	108.7	約4.1％
全線供用時	2640.8	2377.8	263.0	約10.0％

再評価に係る資料

事業種別
事業名

街路事業
広島市東部地区連続立体交差事業【国庫補助事業】

再評価の視点

②事業の投資効果

・ 本事業区間内における踏切交通遮断量が 10,000 台時／日以上 の踏切道は 11 箇所（市域 4 箇所）であり、これらの踏切道を除却することにより、交通渋滞が軽減され交通の円滑化が期待される。

・ また、国の緊急に対策の検討が必要な踏切となっている新町踏切（開かずの踏切）、船越踏切（歩道狭隘踏切）及び青崎第 10 踏切（歩行者ボトルネック踏切）の除却により、踏切事故が解消され、交通の安全確保が期待される。

〔都市の再生〕

・ 本事業に併せ、向洋駅周辺（府中町、広島市）及び海田市駅南口（海田町）において土地区画整理事業が行われており、連立事業と一体となったまちづくりが進められ、周辺地域の商業活動の活発化等が期待される。

・ 本事業による鉄道高架及び関連街路の整備により、都市内交通の円滑化に寄与するとともに、市街地の都市計画道路網密度が向上する。

〔個性ある地域の形成〕

・ 本市の東部地区（南区・安芸区）と府中町、海田町においては J R 山陽本線及び呉線により市街地が分断され、踏切遮断による交通渋滞が生じるなど、都市機能が阻害されているが、本事業により、沿道周辺の土地利用が進み地域の活性化が期待される。

・ 本事業は特別立法である「広島平和記念都市建設法」による「広島平和記念都市建設計画」に基づき、整備を図るものである。

○暮らし

〔歩行者・自転車のための生活空間の形成〕

・ 向洋駅及び海田市駅において、関連事業である向洋駅周辺土地区画整理事業及び海田市駅南口土地区画整理事業により駅前広場が整備され、歩行者滞在空間や駐輪環境が確保される。

・ 鉄道高架化により、側道を利用した歩行者・自転車の東西方向の動線確保、南北自由通路及びこれに連続した歩行者・自転車の南北方向の動線確保が可能となり、歩行者・自転車動線が大幅に改善され、利便性が高まる。

○安全

〔安全な生活環境の確保〕

・ 本事業の整備区間にある鉄道との交差道路は、船越小学校の通学路に指定されており、立体交差化することにより通学時の安全性が向上する。

〔災害への備え〕

・ 本事業により整備する(都) 青崎畝線は、「広島市地域防災計画」において、地震災害発生時の広域避難路として指定されており、本市の防災計画に、重要な路線となっている。

・ (都) 青崎畝線が通過する青崎地区、船越地区は幅員 6 m に満たない道路がほとんどであり、本路線の整備により消火活動困難地区の解消や避難路の確保が見込まれる。

○環境

〔地球環境の保全〕

・ 踏切遮断による渋滞の軽減や関連街路の整備等により、自動車からの CO₂ 排出量の削減が図られる。

	CO ₂ 排出削減量
I 期供用時	2,740 t- CO ₂ /年
全線供用時	7,500 t- CO ₂ /年

○その他

〔他のプロジェクトとの関係〕

・ 本事業は、共同事業者である広島県と連携を図りながら、隣接する土地区画整理事業と調整を図りつつ一体的に整備するものである。

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業 広島市東部地区連続立体交差事業【国庫補助事業】											
再 評 価 の 視 点	③ 事業の進捗状況	1 事業の経過											
		平成5年度	事業採択										
		平成11年3月	都市計画決定（「当初計画」）										
		平成14年3月	事業認可取得（鉄道、街路）（期間：H14.3.28～H28.3.31）										
		平成15年度	用地買収着手										
		平成24年2月	県・市の厳しい財政状況により、「当初計画」どおり事業実施した場合、事業の長期化など様々な課題が生じるため、見直し検討に着手することを公表										
		平成25年8月	見直し検討状況を公表（「縮小案」）										
		平成27年6月	見直しの方向性について公表（「見直し案」）										
		平成28年3月	事業認可失効（鉄道） 事業認可変更（街路）（期間：H14.3.28～H41.3.31）										
		平成30年2月	「見直し修正案」で今後事業を進めていくことについて、県、市・府中町及び海田町の4者で合意										
		平成30年3月	地元説明会（船越地区）を開催し、「見直し修正案」を説明 その後、船越地区連合町内会の総意として、「見直し修正案」で今後事業を進めていくことについて、了解の意思表示あり										
		平成30年9月	都市計画変更の地元説明会（青崎・堀越地区、船越地区）を開催										
		平成31年2月	広島市都市計画審議会の開催										
		令和元年5月	都市計画変更の告示										
		令和元年10月	事業認可取得（鉄道）（期間：R1.10.17～R20.3.31） 事業認可変更（街路）（期間：H14.3.28～R21.3.31）										
		2 事業の進捗率											
		<table><tr><td>区分</td><td>広島市東部地区連続立体交差事業</td></tr><tr><td>事業予定期間</td><td>平成5年度～令和20年代前半</td></tr><tr><td>全体事業費（内、市域）</td><td>915億8,300万円（372億円）</td></tr><tr><td>～平成30年度末執行済額（内、市域）</td><td>104億8,500万円（38億2,100万円）</td></tr><tr><td>進捗状況（平成30年度末）（内、市域）</td><td>11%（10%）（事業費ベース）</td></tr></table>		区分	広島市東部地区連続立体交差事業	事業予定期間	平成5年度～令和20年代前半	全体事業費（内、市域）	915億8,300万円（372億円）	～平成30年度末執行済額（内、市域）	104億8,500万円（38億2,100万円）	進捗状況（平成30年度末）（内、市域）	11%（10%）（事業費ベース）
		区分	広島市東部地区連続立体交差事業										
		事業予定期間	平成5年度～令和20年代前半										
		全体事業費（内、市域）	915億8,300万円（372億円）										
～平成30年度末執行済額（内、市域）	104億8,500万円（38億2,100万円）												
進捗状況（平成30年度末）（内、市域）	11%（10%）（事業費ベース）												
3 残事業の内容													
用地買収、鉄道高架化工事、関連街路整備													
④ 事業の進捗の見込み	今後の見通し												
	これまで見直し検討に時間を要したことから、事業進捗に遅れが生じているが、今後、速やかに鉄道事業者（JR西日本）と鉄道詳細設計の協定を締結し、設計に着手するとともに、県と連携して、早期の工事着手を目指す。												

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業 広島市東部地区連続立体交差事業【国庫補助事業】
再評価の視点	⑤コスト縮減や代替案立案等の可能性	1 コスト縮減の可能性 これから鉄道詳細設計を進めていく中で、鉄道高架及び仮線等の施工方法や構造について、鉄道事業者と協議を行いながら、コスト縮減に努めていく。 2 代替案立案等の可能性 本事業は、平成24年2月から事業の見直し検討を進めてきた結果、複数の見直し計画案を経て、平成30年2月に県・市・府中町・海田町の4者で「見直し修正案」で事業を進めていくことに合意し、翌3月に地元説明会を開催し地元住民から了解を得られた上で事業を進めていることから、代替案を立案する予定はない。
	対応方針（案）	1 対応方針(案) 事業継続 2 対応方針(案)の理由と今後の方針 広島市東部地区連続立体交差事業は、本市の東部地区（南区・安芸区）と府中町、海田町において、地区の中央を通るJR山陽本線及び呉線により市街地が分断され、踏切遮断による交通渋滞が生じるなど、都市機能が阻害されている。 このため、広島県と広島市が一体となって、この地区の鉄道と道路を立体交差化するとともに、東西幹線道路などの関連街路を整備することで、交通の円滑化や南北市街地の一体化、踏切の安全確保を図るものであり、地元住民からの期待も高く、また、既に事業に着手している向洋駅周辺における土地地区画整理事業など関連する事業への影響を配慮し、できるだけ早期の完成を目指すこととしている。 以上のことから、引き続き事業を推進する。

連続立体交差事業の客観的評価指標

- ※ データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。
 ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を実施しなくてよいものとする。
- ※ 網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
- ※ その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
- ※ 本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定する。

＜事業採択の前提条件を確認するための指標＞

		街 路
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている。
	事業実施環境 (新規事業採択時)	□ 都市計画決定済 □ 円滑な事業執行の環境が整っている。
	事業実施環境 (新規着工準備採択時)	□ 都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している。
	事業の性格	□ 以下のいずれかに該当する。 ・ 国の直轄事業に関連する事業 ・ 国家的な事業に関連する事業 ・ 先導的な施策に係る事業 ・ 短期間に集中的に施行する必要がある事業 □ 市町村道事業については、ネットワーク関連や市町村合併など特別な観点で行う事業である。

＜事業の効果や必要性を評価するための指標＞

政策目標		街 路
大項目	中項目	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 鉄道交差道路の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 ※本事業（鉄道高架及び関連街路の整備）における年間渋滞損失時間及び削減率を算出した。
		■ 鉄道交差道路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
		■ 鉄道交差道路又は並行区間等における踏切遮断交通量が 10,000 台時/日以上以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される
		■ ボトルネック踏切の除却もしくは交通改善が期待される（ボトルネック踏切の定義は踏切交通遮断量が 50,000 台時/日以上もしくはピーク時踏切遮断時間が 40 分/時以上）
		■ 過度に連担した踏切の除却が期待される（ここでいう「過度に連担した踏切の除却」とは 1km 当たり 3 カ所以上の密度で 5 カ所以上の踏切道を除却することをいうものとする）
		□ 車線数の増加を伴う計画がある、もしくは道路法 30 条の規定に基づく道路の構造の基準に適合しない既設の立体交差道路を解消し、交通改善が期待される
		□ 鉄道交差道路に、当該路線の整備により利便性の向上す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
		■ 鉄道の複々線化や駅機能の強化等を促進し、鉄道利用者の利便性が向上する

政策目標		街 路
大項目	中項目	
1. 活力	物流効率化の支援	☐ 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
		☐ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便の向上が見込まれる
		☐ 鉄道交差道路における、総重量 25t の車両もしくは ISO 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
	都市の再生	☐ 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付けのある環状道路を形成する
		■ 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
		☐ 駅周辺整備（駅前広場整備等）を併せて実施し、都市の拠点形成する
		☐ 事業に伴い移転する貨物施設等の跡地を利用したまちづくり計画や新たに創出される高架下空間を利用したまちづくり計画等がある
		☐ 中心市街地で行う事業である
		■ 幹線都市計画道路網密度が [※] 1.5km/ km ² 以下である市街地での事業である
		■ 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
		☐ 鉄道交差道路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
	国土・地域ネットワークの構築	☐ 鉄道交差道路に地域高規格道路の位置づけのある路線が存在する
		☐ 鉄道交差道路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
		☐ 鉄道交差道路における交通不能区間を解消する
		■ 鉄道交差道路における大型車のすれ違い困難区間を解消する
		☐ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される
	個性ある地域の形成	■ 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
		☐ 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
		☐ 主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる
		■ 特別立法に基づく事業である
		☐ 鉄道交差道路が新規整備の公共公益施設へ直結する道路である
		☐ 景観に配慮した地域のシンボリック施設（駅舎等）整備等、特色あるまちづくりに資する事業である
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	■ 鉄道交差道路の自転車交通量が 500 台/日以上、自動車交通量が 1,000 台/12h 以上、歩行者交通量 500 人/日以上全ての区間において、自転車利用空間を整備することにより、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
		☐ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定路線を形成する区間が新たにバリアフリー化される
		■ 連続立体交差事業の事業対象区域のみでなく、駅前広場整備等をあわせて行い、駅周辺のバリアフリー化が一体的に行われる
		■ 駅等において、鉄道横断方向の歩行者の交通が可能となり歩行者の利便性が向上する
	無電柱化による美しい町並みの形成	☐ 鉄道交差道路が電線類地中化 5 力年計画に位置づけ有り
		☐ 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）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する
	安全で安心できるくらしの確保	☐ 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる

政策目標		街 路
大項目	中項目	
3. 安全	安全な生活環境の確保	☐ 鉄道交差道路に死傷事故率が 500 件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる ☒ 鉄道交差道路の自動車交通量が 1,000 台/12h 以上（当該区間が通学路である場合には 500 台/12h 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学童、園児が 40 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 ☐ 鉄道交差道路の拡幅整備や新設により、幹線道路から住宅地に入り込む交通が減少し、地域の安全性が向上する
	災害への備え	☐ 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、もしくはルート上の踏切を除却する ☒ 鉄道交差道路が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五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 ☒ 緊急輸送路が通行止に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 ☐ 鉄道交差道路の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替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 ☐ 鉄道交差道路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 ☒ 避難路へ 1 km 以内で到達できる地区が新たに増加する ☒ 幅員 6 m 以上の道路がないため消火活動ができない地区が解消する
4. 環境	地球環境の保全	☒ 鉄道交差道路の整備により削減される自動車からの CO2 排出量 ※対象地域内道路網の整備により削減される自動車からの CO2 を算出した。
	生活環境の改善・保全	☐ 鉄道交差道路等における自動車からの NO2 排出削減率 ☐ 鉄道交差道路等における自動車からの SPM 排出削減率 ☐ 鉄道沿線地域で、騒音、日陰等の生活環境の改善が期待される区間がある ☐ その他、環境や景観上の効果が期待される
		☐ 鉄道交差道路が道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている ☐ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり ☒ 他機関との連携プログラムに位置づけられている
		☐ 地元の創意工夫により、駅部の改良、周辺環境の整備が行われる ☐ 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
	その他	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	
	その他	

再評価に係る資料

事業種別 事業名	道路事業 一般県道伴広島線【国庫補助事業】
再評価理由	再評価実施後、5年間が経過した時点で継続中の事業
一定期間が経過した理由等	用地取得交渉等に不測の時間を要したため。

事業の概要	1 事業の目的 本路線は、広島市の北西部地区で開発が進められている「ひろしま西風新都」の石内東地区や、佐伯区の五月が丘団地等と広島市都心部を直結する道路であるとともに、己斐地区周辺からも山陽自動車道の五日市ICへのアクセス経路となる重要な一般県道である。 しかしながら、現道は狭隘で線形も不良なため、交通の隘路となっており、路線バス等の大型車通行時の離合等に支障を来している状況である。 本路線2.53kmうち、佐伯区側の約1.1km区間及び、西区側の約0.62kmの合計約1.72km区間については既に整備を完了しており、事故の減少等の効果が大きく発現しているところであるが、残る西区側の約0.81km区間が未整備であり、早期の改良が望まれている。 以上の状況から、当該未整備区間の整備により、安全で円滑な交通を確保し、石内地区と己斐地区周辺の相互の利便性を向上させるものである。																													
	2 事業箇所 佐伯区五月が丘一丁目～西区己斐上三丁目																													
	3 事業の内容 延長：2,530m 幅員：10m 規格：第3種第3級 事業内容：道路改良工事、用地買収																													
	4 予定事業期間及び総事業費																													
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>当初計画</th><th>計画変更時点 (平成21年度)</th><th>前回再評価時点 (平成26年度)</th><th>現在 (今回再評価時点)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業化年度</td><td>平成12年度</td><td>---</td><td>---</td><td>---</td></tr> <tr> <td>予定期間</td><td>平成12年度～平成21年度</td><td>平成12年度～平成30年代前半</td><td>平成12年度～平成30年代前半</td><td>平成12年度～令和一元代前半</td></tr> <tr> <td>全体事業費</td><td>20億7,900万円</td><td>41億700万円</td><td>34億1,000万円</td><td>34億1,000万円</td></tr> <tr> <td>各時点での事業進捗率</td><td>49%</td><td>30%</td><td>44%</td><td>61%</td></tr> <tr> <td>備考</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>		当初計画	計画変更時点 (平成21年度)	前回再評価時点 (平成26年度)	現在 (今回再評価時点)	事業化年度	平成12年度	---	---	---	予定期間	平成12年度～平成21年度	平成12年度～平成30年代前半	平成12年度～平成30年代前半	平成12年度～令和一元代前半	全体事業費	20億7,900万円	41億700万円	34億1,000万円	34億1,000万円	各時点での事業進捗率	49%	30%	44%	61%	備考			
	当初計画	計画変更時点 (平成21年度)	前回再評価時点 (平成26年度)	現在 (今回再評価時点)																										
事業化年度	平成12年度	---	---	---																										
予定期間	平成12年度～平成21年度	平成12年度～平成30年代前半	平成12年度～平成30年代前半	平成12年度～令和一元代前半																										
全体事業費	20億7,900万円	41億700万円	34億1,000万円	34億1,000万円																										
各時点での事業進捗率	49%	30%	44%	61%																										
備考																														

再評価に係る資料

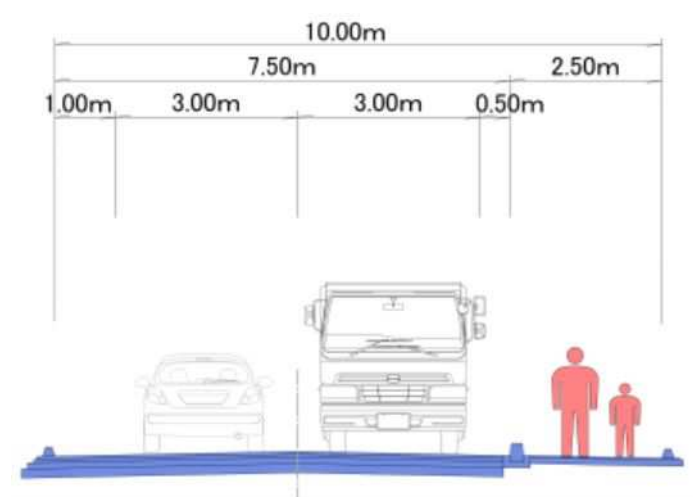
事業種別	道路事業
事業名	一般県道伴広島線【国庫補助事業】

事業の概要

5 事業概要図



標準断面図



再評価に係る資料

事業種別 事業名	道路事業 一般県道伴広島線【国庫補助事業】
再評価の視点	①事業を巡る社会情勢等の変化 1 道路の整備状況 前回再評価（平成26年度）以降、本路線の周辺で新たに供用開始された路線等はないことから、周辺の道路の整備状況に大きな変化は見られない。 2 社会経済情勢の変化 本市では、前回再評価（平成26年度）以降も引き続き厳しい財政状況が続いており、現在、平成28年2月に策定した「財政運営方針」に基づき、平成28年度から平成31年度までの4年間の収支不足の解消等に取り組んでいる。 令和元年度の道路事業の当初予算は約176億円であり、平成26年度の当初予算約145億円に対して2割程度増加しており、増加は主に道路の新設及び改良にかかる予算及び橋りょうをはじめとする道路インフラの長寿命化や維持管理に必要な予算ともに平成26年度から2割程度増加している。 3 地域情勢の変化 本路線は、「ひろしま西風新都」の石内地区と広島市都心部を直結する道路である。 「ひろしま西風新都」の「石内東地区開発事業」においては、大型商業施設が平成30年度に開業し、住宅地の供給が進められているところである。 本路線はこの石内東地区開発内の幹線道路と直結される道路であることから、広島市都心部とのアクセス向上を図るため、本路線の整備を早期に行う必要があり、己斐地区をはじめとする地域住民からも早期整備の要望が出されている。 4 前回の再評価の結果とこの5年間の対応状況 （1）前回の再評価の結果 対応方針 事業継続 対応方針の理由と今後の方針 佐伯区側の約1.1kmの区間については整備済みであり、安全性・走行性が大きく改善されたところであるが、西区側の未整備区間の約1.4kmは、現道が狭く道路線形も非常に悪いなど、依然として交通の隘路となっていることから、当区間における安全で円滑な交通の確保を図るため、引き続きコスト縮減に努めながら早期完成に向け努力していく。 （2）この5年間の対応状況 平成26年度以降、用地取得、道路改良工事を進めており、平成30年度には、西区側の約0.62kmの区間について一部供用を開始している。

再評価に係る資料

事業種別 事業名	道路事業 一般県道伴広島線【国庫補助事業】																
再 評 価 の 視 点	② 事業 の 投資 効果	1 費用対効果分析															
		○事業の投資効率性 (残事業) 事業全体															
		道路整備に要する費用	道路整備による効果														
		総費用 ＝評価対象期間内＋50 年	総便益 ①走行時間短縮便益 (15.9) 226.6 億円														
		総事業費 34.1 億円	②走行経費減少便益 (3.6) 13.0 億円														
		残りの整備に必要な事業費 11.3 億円	③交通事故減少便益 (0.0) 2.0 億円														
		→現在価値換算事業費 (9.5) 42.9 億円	総便益 (B)														
		①事業費 (9.5) 42.9 億円	①＋②＋③＝ (19.5) 241.6 億円														
		②維持管理費 (0.2) 1.3 億円															
		総費用 (C) ①＋②＝ (9.7) 44.2 億円															
(残事業) 事業全体 費用便益分析の結果 費用便益比 (B/C) = (2.0) 5.5																	
※「費用便益分析マニュアル」(国土交通省道路局 平成 30 年 2 月)に基づき算出 ※基準年次 平成 31 年																	
○感度分析の結果 ・残事業について交通量及び事業費が±10%変動した場合、事業期間が±20%変動した場合の感度分析を実施した結果は次のとおりである。																	
<table border="1"> <tr> <th rowspan="2">項 目</th><th colspan="2">B/C</th></tr> <tr> <th>+10%(事業期間は+20%)の場合</th><th>-10%(事業期間は-20%)の場合</th></tr> <tr> <td>交通量変動</td><td>3.1</td><td>1.0</td></tr> <tr> <td>事業費変動</td><td>1.8</td><td>2.2</td></tr> <tr> <td>事業期間変動</td><td>1.9</td><td>2.1</td></tr> </table>				項 目	B/C		+10%(事業期間は+20%)の場合	-10%(事業期間は-20%)の場合	交通量変動	3.1	1.0	事業費変動	1.8	2.2	事業期間変動	1.9	2.1
項 目	B/C																
	+10%(事業期間は+20%)の場合	-10%(事業期間は-20%)の場合															
交通量変動	3.1	1.0															
事業費変動	1.8	2.2															
事業期間変動	1.9	2.1															
○評価結果の投資効率性の観点からの取り扱い ・事業全体及び残事業とも総便益が総費用を上回る。																	
2 事業の効果や必要性を評価するための指標																	
再評価実施時点における主な評価指標該当項目(別紙「客観的評価指標」参照)																	
○活力 【円滑なモビリティの確保】																	
・現道(未整備区間)の約 1/3 が幅員 6.5 m 未満と狭小で、曲線半径 15 m 未満のカーブが 2 箇所あるなど、大型車両通行時の離合等に支障が出ている状況であることから、当該道路の整備により、線形不良が解消され、安全で円滑な交通の確保が図られる。なお、本路線は、路線バスの運行区間(約 80 本/日)となっており、当該路線の整備により、路線バスの安全性・走行性の向上も期待できる。 ・本事業区間における年間渋滞損失時間及び削減率は次のとおりであり、削減効果を期待できる。																	
<table border="1"> <tr> <th colspan="3">年間渋滞損失時間 (H42 (R12)) [万人・時間/年]</th><th rowspan="2">削減率(C/A)</th></tr> <tr> <th>整備なし(A)</th><th>整備あり(B)</th><th>削減量 (C=A-B)</th></tr> <tr> <td>9.7</td><td>8.9</td><td>0.8</td><td>約 8%</td></tr> </table>				年間渋滞損失時間 (H42 (R12)) [万人・時間/年]			削減率(C/A)	整備なし(A)	整備あり(B)	削減量 (C=A-B)	9.7	8.9	0.8	約 8%			
年間渋滞損失時間 (H42 (R12)) [万人・時間/年]			削減率(C/A)														
整備なし(A)	整備あり(B)	削減量 (C=A-B)															
9.7	8.9	0.8	約 8%														

再評価に係る資料

事業種別
事業名

道路事業
一般県道伴広島線【国庫補助事業】

再評価の視点

②事業の投資効果

〔国土・地域ネットワークの構築〕

・大型車両通行時のすれ違い困難が解消され、安全で円滑な交通の確保が図られる。

〔個性ある地域の形成〕

・広島市の北西部地区で開発が進められている「ひろしま西風新都」の石内東地区と広島市都心部を直結する道路であり、本路線の整備により安全で円滑な交通を確保が図られることで、「ひろしま西風新都」の建設促進が期待できる。

○安全

〔安全な生活環境の確保〕

・佐伯区側の整備済み区間においては、近年、死傷事故がほとんど発生していないことから、西区側についても未整備区間の線形不良の解消等により、安全性の向上が図られ、事故等の減少が期待できる。

直近 5 年間（H25～H29）の年間平均死傷事故発生件数

整備済区間（佐伯区工区）＝ 0. 8 件／年（5 年間で 4 件）

未整備区間（西区工区）＝ 1. 6 件／年（5 年間で 8 件）

※出典：広島市交通事故統合データシステム

〔災害への備え〕

・災害への対応については、未整備区間の現道では梅雨時期などの強雨時に道路法面の崩壊等が発生している状況であるが、現道の道路法面は大半が民有地であり、本格的な法面工事等を行うためには、地権者の確認や土地の寄附手続などを行う必要があるため、復旧等に時間を要している。

・これらの状況からも、災害時等の安全な交通の確保を図るため、未整備区間を早期に整備する必要がある。

・また、本路線は、周辺の緊急輸送道路（広島高速 4 号線、主要地方道広島湯来線など）が通行止めになった場合の代替路線の役割を果たす路線でもあり整備の必要性は高い。

○環境

〔地域環境の保全〕

・本路線の整備により自動車からの CO2 は次のとおり削減できる。

削減される自動車からの CO2（H42（R12））	1300 t－CO2/年
---------------------------	--------------

（参考）CO2 排出削減便益

削減される自動車からの CO2（H42（R12））	1300 t－CO2/年
炭素 C 排出削減量	354. 5 t－C/年
貨幣価値原単位	10, 600 円/t－C
CO2 排出量削減便益	375. 8 万円/年

再評価に係る資料

事業種別 事業名	道路事業 一般県道伴広島線【国庫補助事業】											
再評価の視点	③事業の進捗状況	1 事業の経過 事業採択年：平成12年度 用地着手年：平成14年度 工事着工年：平成25年度 ※ 西区工区の事業化年度で記載。費用対効果分析等は、国庫補助事業の整備計画における事業区間（佐伯区工区～西区工区2.53km）で検討を行っている。 2 事業の進捗率 <table border="1" data-bbox="331 535 1232 772"> <tr> <td>区 分</td> <td>一般県道伴広島線</td> </tr> <tr> <td>事業予定期間</td> <td>平成12年度～令和一元代前半</td> </tr> <tr> <td>全体事業費</td> <td>34億1000万円</td> </tr> <tr> <td>～H30年度末執行済額</td> <td>20億8000万円</td> </tr> <tr> <td>進捗状況(H30年度末)</td> <td>61.1%（事業費ベース）</td> </tr> </table> ・全体延長2.53kmのうち、現在、佐伯区側の区間約1.1km及び、西区側の約0.62kmの合計約1.72km区間が完成 ・西区側未整備区間約0.81kmの用地取得予定面積 約20,100㎡のうち約5,200㎡を令和元年度までに取得予定 ・西区側未整備区間約0.81kmのうち約0.09kmの道路工事（排水工、舗装工等を除く）が完了 3 残事業の内容 ・西区側未整備区間約0.81kmの用地取得（残面積約14,900㎡） ・西区側未整備区間約0.81kmの道路工事（残区間約0.72km）	区 分	一般県道伴広島線	事業予定期間	平成12年度～令和一元代前半	全体事業費	34億1000万円	～H30年度末執行済額	20億8000万円	進捗状況(H30年度末)	61.1%（事業費ベース）
		区 分	一般県道伴広島線									
事業予定期間	平成12年度～令和一元代前半											
全体事業費	34億1000万円											
～H30年度末執行済額	20億8000万円											
進捗状況(H30年度末)	61.1%（事業費ベース）											
④事業の進捗の見込み	1 今後の事業進捗の見通し 用地取得交渉の難航などにより事業進捗に遅れが生じたが、平成30年度に西区側の約0.62km区間の整備が完了したため一部供用開始しており、引き続き西区側未整備区間の約0.81kmの用地取得、工事に着手しているところである。 今後の整備方針として、残りの整備区間について早期に工事が着手できるよう、用地取得が完了していない区間について引き続き用地取得を進め、令和一元代前半の完成を目標に整備に取り組んでいるところである。											

再評価に係る資料

事業種別 事業名	道路事業 一般県道伴広島線【国庫補助事業】
再評価の視点	⑤ コスト縮減や代替案立案等の可能性 1 コスト縮減の可能性 本路線の残事業は用地取得と道路改良工事であるが、平成30年度に一部供用を開始した西区側の工区において、道路改良工事の建設発生土を他現場流用することでコスト縮減を図った。 残事業区間となる西区側0.81kmの道路改良工事においても他現場流用の調整を行っているところであり、今後も引き続きコスト縮減に努めることとする。 2 代替案立案等の可能性 前々回再評価（平成21年度）において、本事業の代替案として、トンネル案、現道改良案、広島高速4号線料金補助案について検討を行った。 その結果、トンネル案ではバイパス案より多くの事業費が必要となること、現道改良案では縦断勾配や曲線半径の確保が困難であり、施工中の仮設道路設置など、通過交通の安全確保に問題があること、広島高速4号線料金補助案では、料金補助できる期間が限られ、補助した場合でも、伴広島線に多くの交通量が残存することなどの課題があり、これらを考慮した結果、本事業は、現計画（バイパス形式）による整備が最も妥当であるとの結論となった。 前々回再評価において、上記の検討結果を説明し、事業継続させていただいたものであり、平成25年度からは現計画での山切り工事に着手していることから、引き続き、早期完成に向け努力していく。
対応方針（案）	1 対応方針(案) 事業継続 2 対応方針(案)の理由と今後の方針 佐伯区側の約1.1km及び、西区側の約0.62kmの合計約1.72km区間については整備済みであり、安全性・走行性が大きく改善されたところであるが、西区側の未整備区間の約0.81kmは、現道が狭く道路線形も非常に悪いなど、依然として交通の隘路となっていることから、当区間における安全で円滑な交通の確保を図るため、また、石内東地区と広島市都心部のアクセス向上を図るため、引き続き早期完成に向け努力していく。

客観的評価指標(道路事業)

- ※ データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。
 ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、
 評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、
 評価を実施しなくてもよいものとする。
- ※ 網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
- ※ その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
- ※ 本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定する。

[凡例] ●■(塗りつぶし):効果が確認できる指標

<事業採択の前提条件を確認するための指標>

		都道府県・市町村道
前提条件	事業の効率性	■便益が費用を上回っている
	事業実施環境 (新規事業採択時)	■ルート確定済
		■円滑な事業執行の環境が整っている
	事業実施環境 (新規着工準備採択時)	□都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している
	事業の性格	□以下のいずれかに該当する ・国の直轄事業に関連する事業 ・国家的な事業に関連する事業 ・先導的な施策に係る事業 ・短期間に集中的に施工する必要がある事業 □市町村道事業については、ネットワーク関連や市町村合併など特別な拠点で行う事業である

<事業の効果や必要性を評価するための指標>

策定目標		都道府県・市町村道
大項目	中項目	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	●現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)および削減率
		□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
		□現道又は並行区間における踏切交通遮断量10,000台時/日以上、踏切道の除去もしくは交通改善が期待される
		■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機上へのアクセス向上が見込まれる
	物流効率化の支援	□需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
		□農林水産省を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる
		□現道等における、総重量25tの車両もしくはISO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

策定目標		都道府県・市町村道
大項目	中項目	
1. 活力	都市再生	☐ 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現状道路を形成する
		☐ 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
		☐ 中心市街地内で行う事業である
		☐ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である
		☐ 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
		☐ 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(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
	国土・地域ネットワークの構築	☐ 地域高規格道路の位置づけあり
		☐ 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
		☐ 現道等における交通不能区間を解消する
		■現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する
		☐ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる
	個性ある地域の形成	☐ 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
		■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
		☐ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される
		☐ 特別立法に基づく事業である
		☐ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	☐ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上すべての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、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
		☐ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される
	無電柱化による美しい町並みの形成	☐ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり
		☐ 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)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する
	安全で安心できるくらしの確保	☐ 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる

策定目標		都道府県・市町村道
大項目	中項目	
3. 安全	安全な生活環境の確保	□現道間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる
		□当区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当区間が通学路である場合は、500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当区間が通学路である場合は、学童・園児が40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
	災害への備え	□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
		□対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備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
		■緊急輸送道路が通行止に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
		□現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架管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
		□現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬季交通障害区間を解消する
		□避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する
		□幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が解消する
4. 環境	地域環境の保全	●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
	生活環境の改善・保全	○現道等における自動車からのNO2排出削減率
		○現道等における自動車からのSPM排出削減率
		□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
		□その他、環境や景観上の効果が期待される
5. その他	他のプロジェクトとの関係	□道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている
		□関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり
		□他機関との連携プログラムに位置づけられている
	その他	□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期待される