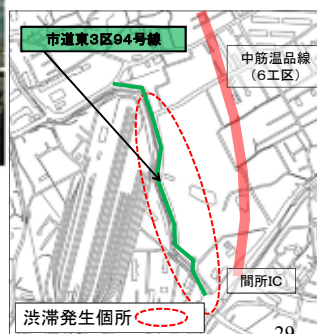


② 事業の投資効果

事業の効果や必要性を評価するための指標(1/4)

【円滑なモビリティの確保】

市道東3区94号線の渋滞の様子



29

② 事業の投資効果

事業の効果や必要性を評価するための指標(2/4)

【都市の再生、国土・地域ネットワークの構築】

周辺市街地環状型道路

中筋温品線
(環状型道路の一部を構成)



広島都市圏幹線道路網計画図(H4.8周辺幹線協)

30

② 事業の投資効果

事業の効果や必要性を評価するための指標(3/4)

【安全な生活環境の確保】



31

② 事業の投資効果

事業の効果や必要性を評価するための指標(4/4)

【災害への備え】

- ・緊急時における避難経路の確保
- ・消防活動の円滑化

【地球環境の保全】

- ・渋滞の緩和による交通の円滑化
 - 自動車から排出されるCO2が削減
 - 沿道環境の改善

削減される自動車からのCO2(H42)	1,621t-CO2/年
CO2排出量削減便益	468.6万円/年

32

③ 事業の進捗状況 ④ 事業の進捗の見込み

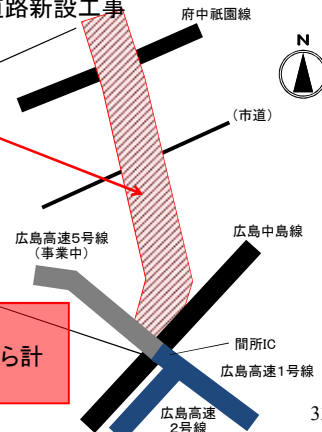
【残事業の内容】 用地取得、道路新設工事

用地取得、道路新設工事

中筋温品線(6工区)
L=790m、W=47m

【事業進捗の見通し】

・暫定的な整備・供用を行いながら計画的な進捗を図る。



33

⑤ コスト縮減や代替案立案等の可能性

【コスト縮減の可能性】

- ・効率的な施行の計画
- ・建設副産物の発生抑制及び再生材利用

34

⑤ コスト縮減や代替案立案等の可能性

【代替案立案等の可能性】

- ① 地区内の交通の円滑化を図る路線
- ② 安全な生活環境を確保する路線



地区住民の期待を受けながら、用地取得が進捗



現計画のもと、事業を進めて
いくことが適当

35

■ 対応方針(案)

対応方針(案) …… 事業継続

- ① 環状型道路の一部を構成する路線
- ② 地区内の交通の円滑化や安全な生活環境を確保する路線



地区住民による早期整備の要望が強い



引き続き、事業を推進する

36

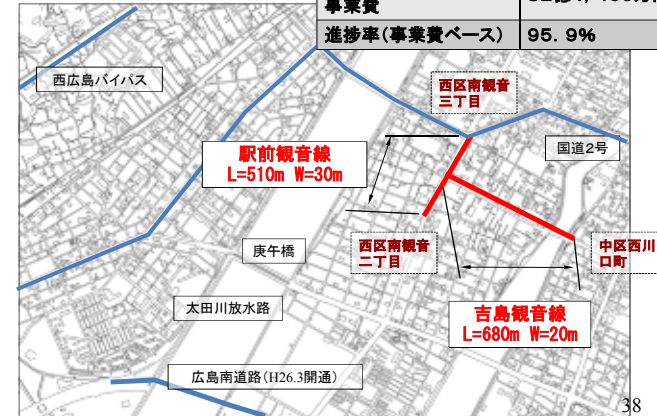
街路事業

吉島観音線外1

(道路交通局道路部街路課)

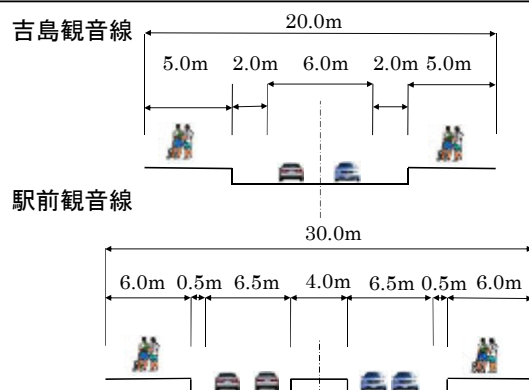
■事業の概要

予定事業期間	平成7年度～平成20年代後半
総事業費	86億円
平成25年度末の執行事業費	82億4,400万円
進捗率(事業費ベース)	95.9%



■事業の概要

吉島観音線外1 計画断面図



39

■再評価の視点

40

① 事業を巡る社会情勢等の変化

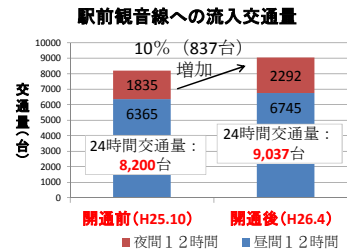
【地域情勢の変化】

【吉島観音線】

- ① 南観音橋による地域分断の解消(平成16年度)
- ② 平成26年度末事業完了予定

【駅前観音線】

- ① 広島南道路の開通(平成26年3月)に伴う交通量の増加
- ② 道路の未整備区間



早期整備の必要性が高まっている

41

② 事業の投資効果

■事業全体 費用便益比(B/C)

$$\text{総便益 B } 177.7\text{億円} \div \text{総費用 C } 114.2\text{億円} = \text{費用便益比 B/C } 1.6$$

■残事業 費用便益比(B/C)

$$\text{総便益 B } 21.0\text{億円} \div \text{総費用 C } 3.1\text{億円} = \text{費用便益比 B/C } 6.8$$

■感度分析(残事業に対して、各要因を変動させ分析)

- ・交通量変動 B/C=7.0(+10%)~6.7(-10%)
- ・事業費変動 B/C=6.6(+10%)~8.0(-10%)
- ・事業期間変動 B/C=6.5(+20%)~7.1(-20%)

総便益(B)が総費用(C)を上回っている

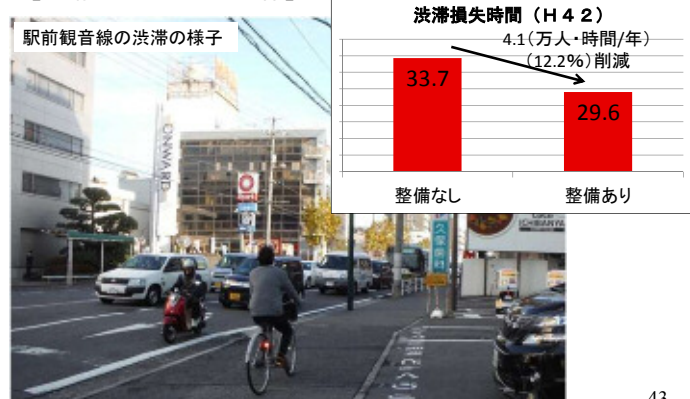
42

② 事業の投資効果

事業の効果や必要性を評価するための指標(1/5)

【円滑なモビリティの確保】

(単位:万人・時間/年)



43

② 事業の投資効果

事業の効果や必要性を評価するための指標(2/5)

【都市の再生】



44

② 事業の投資効果

事業の効果や必要性を評価するための指標(3/5)

【個性ある地域の形成】



45

② 事業の投資効果

事業の効果や必要性を評価するための指標(4/5)

【安全な生活環境の確保】



46

② 事業の投資効果

事業の効果や必要性を評価するための指標(5/5)

【災害への備え】

- ・吉島観音線は、広域避難路に指定
- ・駅前観音線は、第一次緊急輸送道路、広域避難路に指定
- 本市の防災計画に、不可欠な路線

【地球環境の保全】

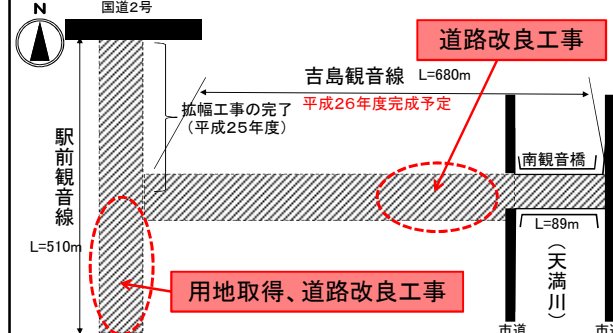
- ・渋滞の緩和による交通の円滑化
- 自動車から排出されるCO2が削減
- 沿道環境の改善

削減される自動車からのCO2(H42)	523t-CO2/年
CO2排出量削減便益	151.2万円/年

47

③ 事業の進捗状況 ④ 事業の進捗の見込み

【残事業の内容】用地取得、道路改良工事



48

⑤ コスト縮減や代替案立案等の可能性

【コスト縮減の可能性】

- ・効率的な施行の計画
- ・建設副産物の発生抑制及び再生材利用

49

⑤ コスト縮減や代替案立案等の可能性

【代替案立案等の可能性】

【吉島観音線】

- ① デルタ市街地の道路ネットワークを強化する路線
- ② 今年度末に事業完了予定

【駅前観音線】

- ① 自動車交通の分散を図る環状型道路の一部を構成
- ② 開通した広島南道路から都心方面へのアクセス経路となる路線



現計画のもと、事業を進めて
いくことが適当

50

■ 対応方針(案)

対応方針(案) …… 事業継続

【吉島観音線】

- ① デルタ市街地の道路ネットワークを強化する路線
- ② 今年度末に事業完了予定

【駅前観音線】

- ① 自動車交通の分散を図る環状型道路の一部を構成
- ② 開通した広島南道路から都心方面へのアクセス経路となる路線



事業の早期完成が必要な状況



引き続き、事業を推進する

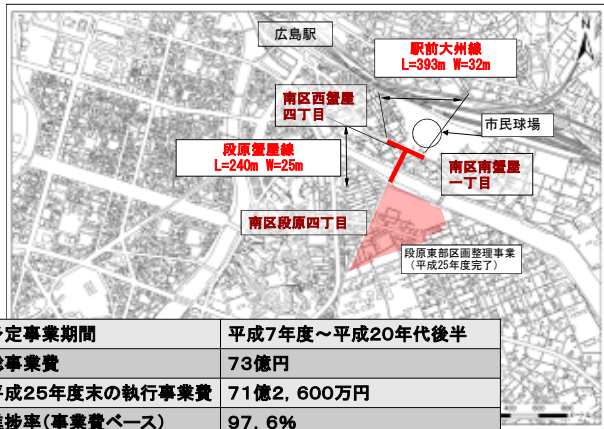
51

街路事業

段原蟹屋線外1

(道路交通局道路部街路課)

■事業の概要



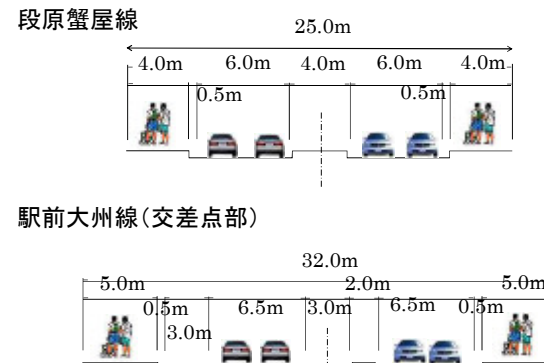
53

■再評価の視点

55

■事業の概要

段原蟹屋線外1 計画断面図



54

① 事業を巡る社会情勢等の変化

【地域情勢の変化】

- ・段原蟹屋線は、平成14年度に完成
- ・段原東部土地地区画整理事業は平成25年度に完了
- ・隣接地区に大規模商業施設が開店(平成25年3月)

56

② 事業の投資効果

■事業全体 費用便益比(B/C)

$$\text{総便益 B } 102.0\text{億円} \div \text{総費用 C } 98.2\text{億円} = \text{費用便益比 } \mathbf{B/C \ 1.0}$$

■残事業 費用便益比(B/C)

$$\text{総便益 B } 45.1\text{億円} \div \text{総費用 C } 1.4\text{億円} = \text{費用便益比 } \mathbf{B/C \ 32.2}$$

■感度分析(残事業に対して、各要因を変動させ分析)

- ・交通量変動 B/C=35.7(+10%)~26.4(-10%)
- ・事業費変動 B/C=31.7(+10%)~38.7(-10%)
- ・事業期間変動 B/C=31.1(+20%)~34.0(-20%)

➡ **総便益(B)が総費用(C)を上回っている**

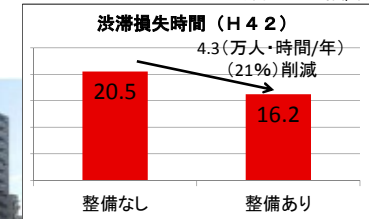
57

② 事業の投資効果

事業の効果や必要性を評価するための指標(1/5)

【円滑なモビリティの確保】

駅前大州線の渋滞の様子



58

② 事業の投資効果

事業の効果や必要性を評価するための指標(2/5)

【都市の再生】

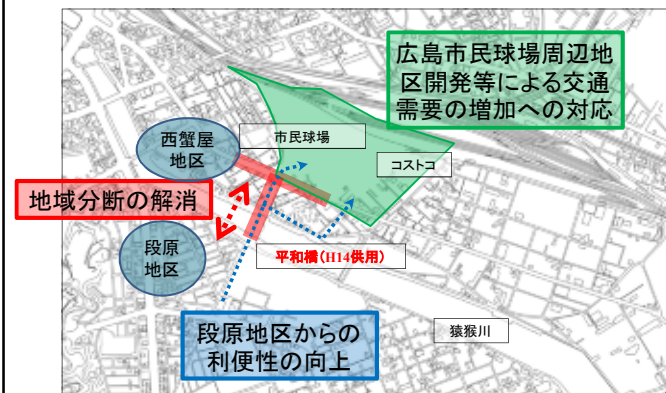


59

② 事業の投資効果

事業の効果や必要性を評価するための指標(3/5)

【個性ある地域の形成】

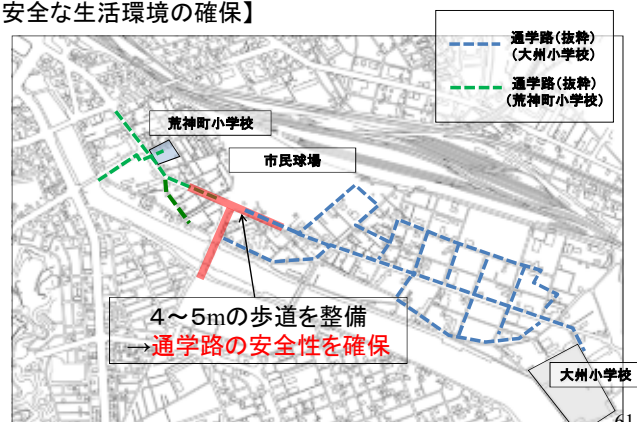


60

② 事業の投資効果

事業の効果や必要性を評価するための指標(4/5)

【安全な生活環境の確保】



61

② 事業の投資効果

事業の効果や必要性を評価するための指標(5/5)

【災害への備え】

- ・広域避難路に指定
→本市の防災計画に、不可欠な路線

【地球環境の保全】

- ・渋滞の緩和による交通の円滑化
→自動車から排出されるCO2が削減
→沿道環境の改善

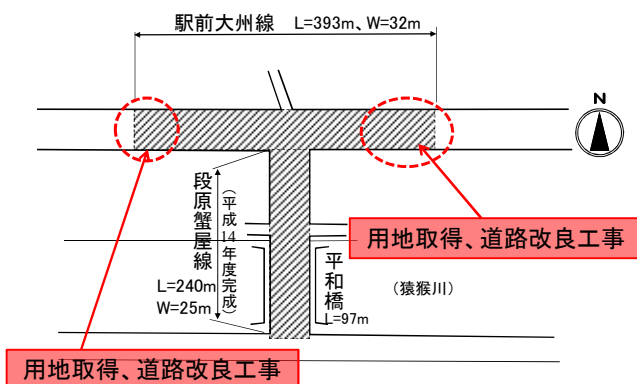
削減される自動車からのCO2(H42)	851t-CO2/年
CO2排出量削減便益	246万円/年

- ・広島市民球場周辺地区の景観の向上

62

③ 事業の進捗状況 ④ 事業の進捗の見込み

【残事業の内容】用地取得、道路改良工事



63

⑤ コスト縮減や代替案立案等の可能性

【コスト縮減の可能性】

- ・効率的な施行の計画
- ・建設副産物の発生抑制及び再生材利用

64

⑤ コスト縮減や代替案立案等の可能性

【代替案立案等の可能性】

- ① デルタ市街地東部の道路ネットワークを強化する路線
- ② 段原東部土地区画整理事業区域の市街地整備を支援する路線
- ③ 段原蟹屋線については、平成14年度に事業を完了しており、駅前大州線については、残事業がわずかとなっている。



現計画のもと、事業を進めていくことが適当

65

■ 対応方針(案)

対応方針(案) … 事業継続

- ① 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
- ② 段原蟹屋線については、平成14年度に事業を完了
- ③ 駅前大州線については、残事業がわずか



引き続き、事業を推進する

66