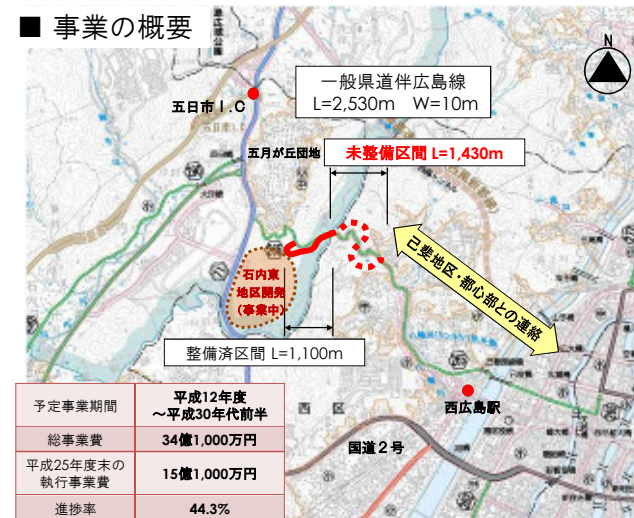


道路事業

一般県道伴広島線

(道路交通局道路部道路課)

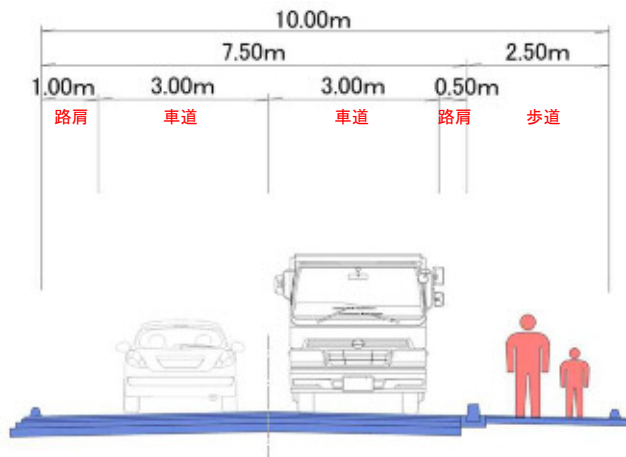
■ 事業の概要



1

■ 事業の概要

標準断面図



2

■ 事業の概要

未整備区間（西区側）の状況

① バス・大型車両の離合困難



② 狭い幅員、急カーブ、急勾配



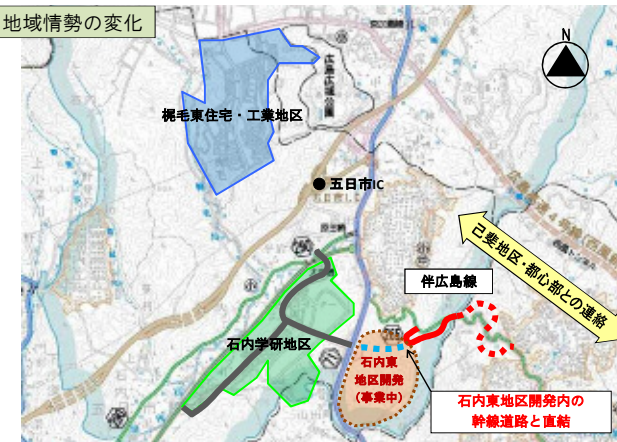
3

■ 再評価の視点

4

① 事業を巡る社会情勢等の変化

地域情勢の変化



5

① 事業を巡る社会情勢等の変化

前回の再評価の結果とこの5年間の対応状況 (1/2)

前回の再評価の結果

○対応方針 事業継続

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

○コスト縮減策

- ①道路改良工事の建設発生土約23万 m^3 の処分（処分費用約15億円）
⇒他現場流用を行うなど、コスト縮減に努める
- ②バス停車帯（切込み）の取りやめ、バイパスの計画幅員から歩道の削除について検討

6

① 事業を巡る社会情勢等の変化

前回の再評価の結果とこの5年間の対応状況 (2/2)

○コスト縮減策に対するこの5年間の対応状況

- ①平成25年度に実施した道路改良工事の建設発生土を他現場へ流用（石内東地区開発事業へ搬入）⇒**約8,800万円のコスト縮減**
- ②バス停車帯（切込み）の取りやめ及びバイパスの計画幅員から歩道を削除することについては、**関係機関及び地元町内会等と協議した結果、安全面などにおいて問題があること**などから実施は見送ることとした

7

② 事業の投資効果

費用対効果分析の結果

○事業全体 費用便益比 $(B/C) = 62.6 \text{ 億円} / 35.7 \text{ 億円} = 1.8$

○残事業 費用便益比 $(B/C) = 15.1 \text{ 億円} / 14.7 \text{ 億円} = 1.0$

○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 $B/C = 1.0 (+10\%) \sim 1.0 (-10\%)$

事業費変動 $B/C = 0.9 (+10\%) \sim 1.1 (-10\%)$

事業期間変動 $B/C = 0.9 (+20\%) \sim 1.1 (-20\%)$

○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
- ・ただし、残事業については、事業費が+10%変動した場合及び事業期間が+20%変動した場合、総便益が総費用を下回る

8

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 (1/3)

円滑なモビリティの確保

- ◎ 幅員6.5m未満が延長の1/3
- ◎ 急カーブ (曲線半径15m未満) が4箇所
- ◎ バス・大型車両の離合困難
- ◎ 急勾配 (7%以上) が延長の1/4

線形不良解消により、安全で円滑な交通の確保が図られる



バス・大型車両の離合困難



9

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 (2/3)

安全な生活環境の確保

- ・佐伯区側の整備済区間は、近年、死傷事故がほとんど発生していない
- ・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

直近5年間 (H20～H24) の年間平均死傷事故発生件数

整備済区間 (佐伯区工区) = 0.2件/年 (5年間で1件)

未整備区間 (西区工区) = 2.2件/年 (5年間で11件)

※出典：広島市交通事故統合データベース

10

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 (3/3)

災害への備え

- ・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
 - ・現道の道路法面は大半が民有地であり、本格的な対策工事等を行うには、土地の寄附など地権者の同意が必要なため、復旧等に時間を要している
- ⇒ 災害時等の安全な交通の確保のため、未整備区間の早期整備が必要

H24年度崩壊箇所 (応急対応状況)

※地権者との協議が整い次第、本復旧予定



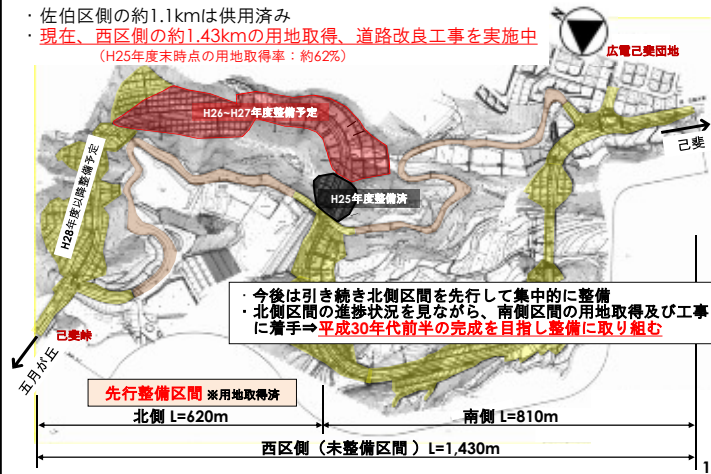
道路法面の風化状況



11

③ 事業の進捗状況 ④ 事業の進捗の見込み

- ・佐伯区側の約1.1kmは供用済み
- ・現在、西区側の約1.43kmの用地取得、道路改良工事を実施中
(H25年度末時点の用地取得率：約62%)



12

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

- ・道路改良工事において建設発生土約20万 m^3 の処分
(処分費用約12億円)



- ・約11万 m^3 ⇒他現場流用の目途が概ね立っている
- ・残る約9万 m^3 についても、工事施工時に他現場流用が可能となるよう調整していく予定であり、今後も引き続きコスト縮減に努める

- ① 残りの建設発生土（約9万 m^3 ）を他現場へ流用できた場合
⇒【約2.7億円縮減】

※L=10km程度 of 他現場への流用を想定した試算

13

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

- ・前回再評価（平成21年度）で、以下の3つの代替案の検討

- ① トンネル案⇒バイパス案より多くの事業費が必要（×）
- ② 現道改良案⇒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の通過交通の安全確保に問題（×）
- ③ 広島高速4号線料金補助案
⇒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（×）



本事業は、現計画（バイパス形式）による整備が最も妥当

- ・平成25年度から現計画で工事着手しており、引き続き早期完成に向け努力していく。

14

■ 対応方針（案）

対応方針（案） **事業継続**

対応方針（案）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、また、現在開発事業中の石内東地区と広島市都心部のアクセス向上を図るため、引き続きコスト縮減に努めながら早期完成に向け努力していく。**

15

以上で説明を終わります。

ご審議の程よろしくお願いいたします。