資料－４

再評価対象事業の調書

（道路事業）

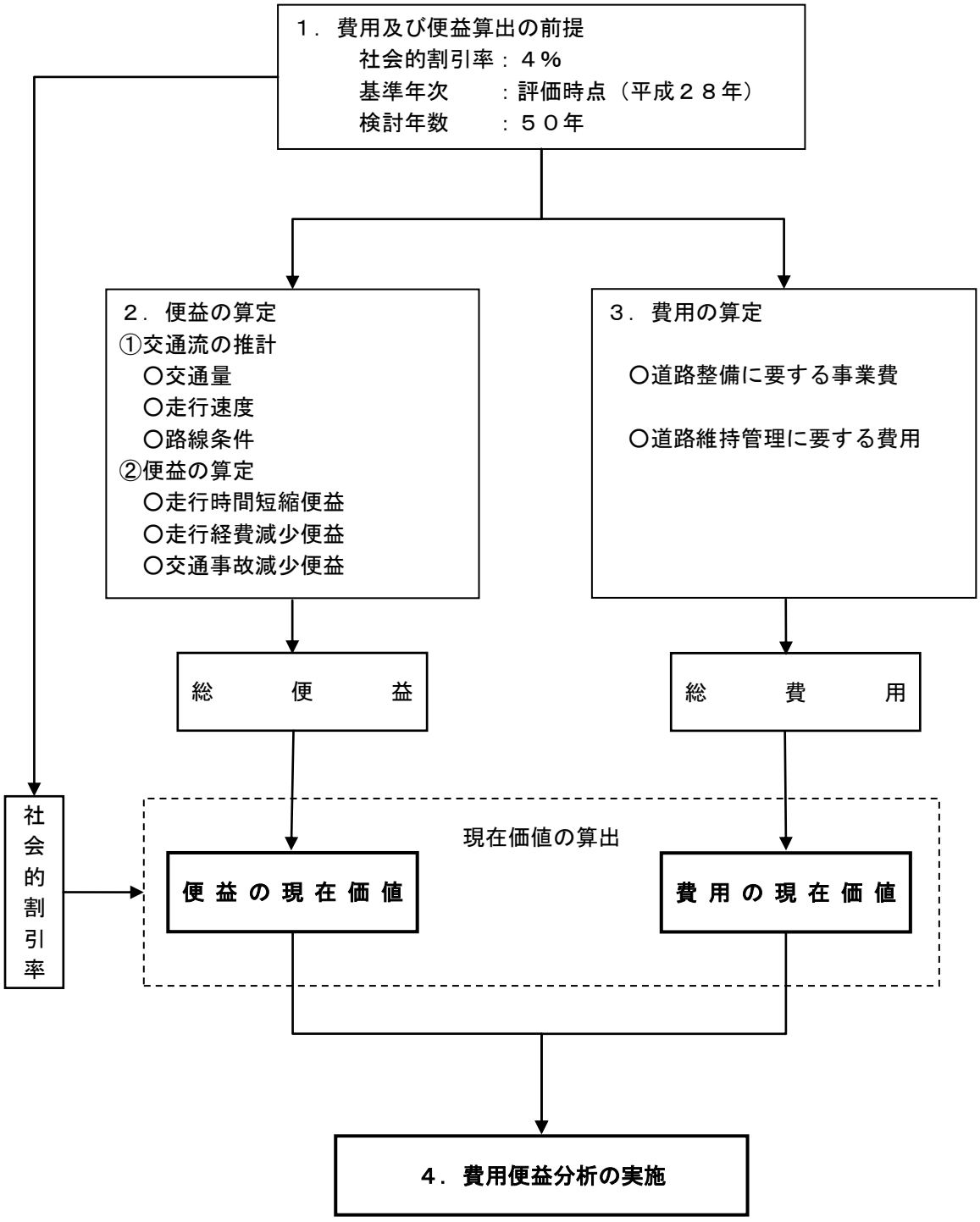
再評価の考え方及び手法

■再評価路線

項目＼路線名	安芸１区上瀬野線
事業単位の取り方	【区間】 安芸区上瀬野町 Ｌ＝３１０ｍ 【設定の考え方】 ・一定の効果が発揮できる区間（国庫補助事業としての採択区間）
評価項目	１　事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・道路の整備状況、社会経済情勢の変化、地域情勢の変化等 ２　事業の投資効果 ・費用対効果分析 ・事業の効果や必要性を評価するための指標 ３　事業の進捗状況 ・事業の経過、事業の進捗率、残事業の内容 ４　事業の進捗の見込み ・今後の事業進捗の見通し ５　コスト縮減や代替案立案等の可能性 →これらの視点から評価を行い、対応方針案を取りまとめる。

費用便益分析のフロー

道路事業・街路事業



〔「費用便益分析マニュアル」（国土交通省　道路局　都市・地域整備局　平成 20 年 11 月）より作成〕

様式－３

再評価に係る資料

事業種別 事 業 名	道路事業 安芸１区上瀬野線【国庫補助事業】
再評価理由	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
一定期間が経過した理由等	一般国道２号安芸バイパス新設工事の事業進捗に合わせたため

事業の概要

１　事業の目的

本路線は、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の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。

２　事業箇所

安芸区上瀬野町

３　事業の内容

延　　長：３１０ｍ
幅　　員：１０．５ｍ
規　　格：第３種第４級
事業内容：道路新設工事、用地買収

４　予定事業期間及び総事業費

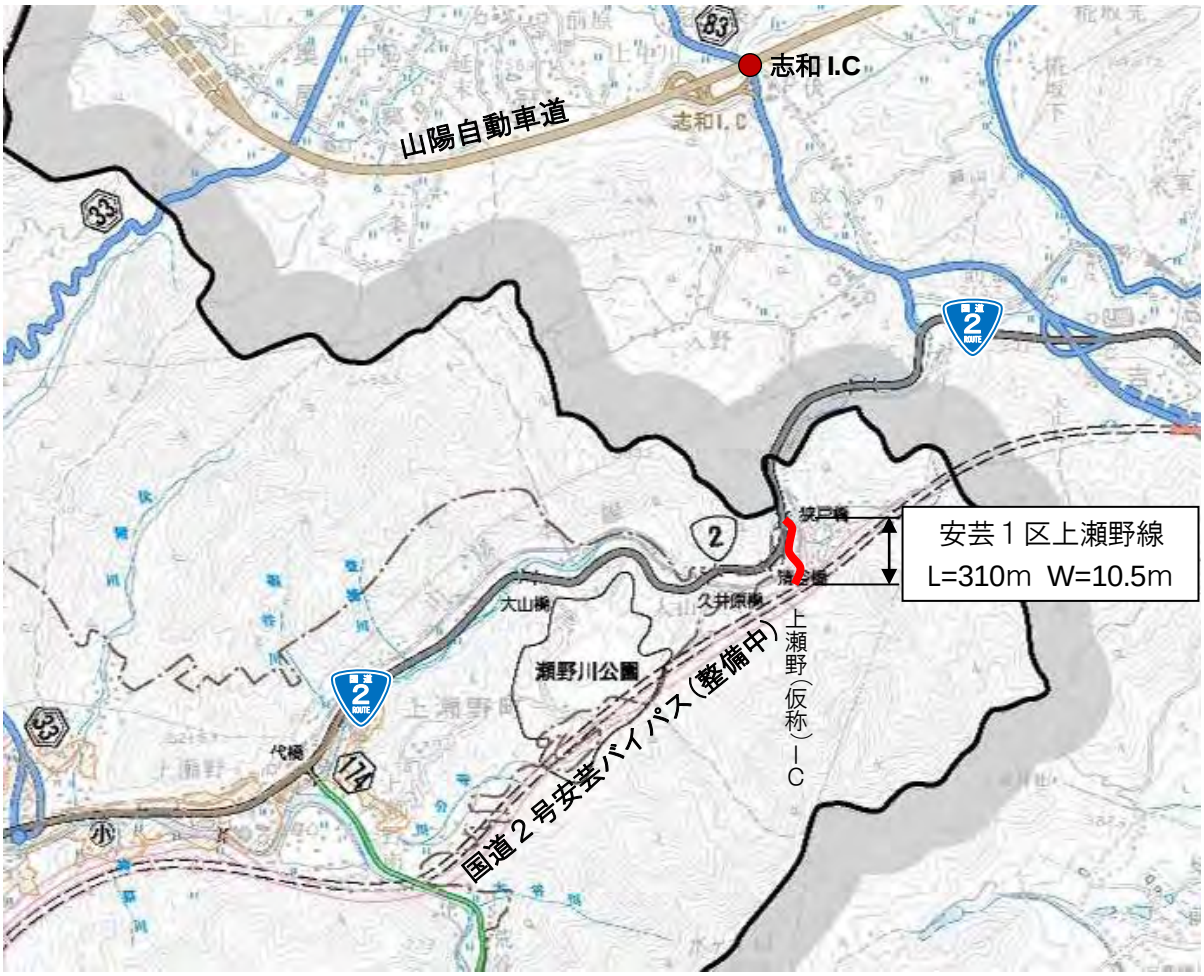
	当初計画	現　在 (今回再評価時点)
事業化年度	平成19年度	---
予定期間	平成19年度 ～平成 20 年代	平成19年度 ～平成30年代前半
全体事業費	7億5，000万円	19億2，000万円
各時点での事業進ちょく率	0%	12．0%
備　　考		全体事業費の増額は、JR山陽本線を跨ぐ橋りょう工事における施工費の見直し等による。

再評価に係る資料

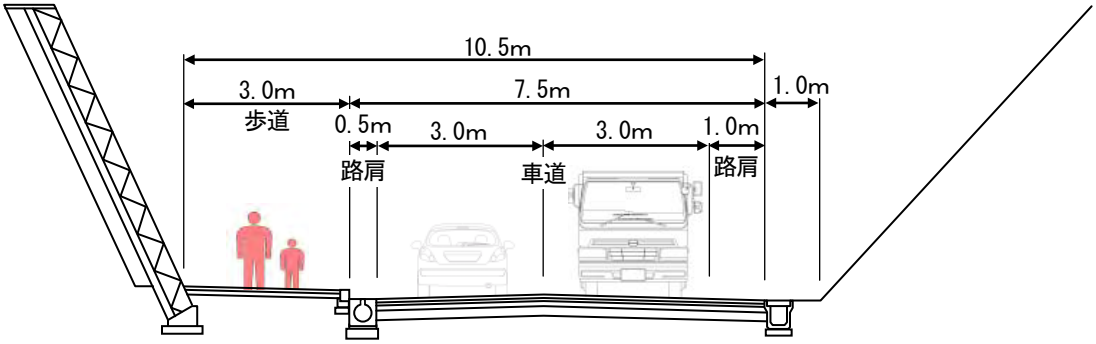
事業種別	道路事業
事 業 名	安芸１区上瀬野線【国庫補助事業】

事業の概要

５　事業概要図



標準横断図



再評価に係る資料

事業種別	道路事業
事 業 名	安芸１区上瀬野線【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

国土交通省において整備が進められている一般国道２号東広島・安芸バイパスのうち、安芸郡海田町から安芸区上瀬野町までの東広島バイパスについては、平成１８年と平成２６年にそれぞれ暫定２車線で供用開始されており、現在、安芸区上瀬野町から東広島市八本松町までの安芸バイパスについて、平成３０年代前半の暫定２車線での供用を目指し、整備が進められている。

安芸１区上瀬野線については、この安芸バイパスの進捗に合わせて事業進捗を図っているものである。

２　社会経済情勢の変化

本市では、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２８年度の道路事業の当初予算は約１７１億円であり、１０年前の平成１９年度の当初予算約１４５億円に対して２割程度増加しているものの、増加は主に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経費であり、道路の新設及び改良にかかる予算については平成１９年度とほぼ同額規模となっている。

３　地域情勢の変化

安芸郡海田町から東広島市八本松町までの国道２号の沿線では、駅周辺などで住宅地整備やマンション、商業施設が建設され、人口が増加している。

また、安芸区に隣接する東広島市では、「賀茂学園都市建設」や「広島中央テクノポリス建設」により、商業施設や製造業等が急増している。

これらの交通需要の増加により、国道２号の安芸郡海田町から東広島市八本松町までの間は、慢性的な交通渋滞が発生し、日常生活や経済活動の支障となっていることから、安芸バイパスの早期整備が必要となっている。

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		総便益	
＝評価対象期間内＋50 年		①走行時間短縮便益	(27.1)27.1 億円
総事業費	19.2 億円	②走行経費減少便益	(6.5) 6.5 億円
残りの整備に必要な事業費	16.2 億円		
→現在価値換算事業費	(13.3)16.5 億円	③交通事故減少便益	(0.3) 0.3 億円
①事業費	(13.3)16.5 億円		
②維持管理費	(0.1) 0.1 億円	総便益（B）	
総費用（C）①+②=	(13.4)16.6 億円	①+②+③=	(33.9)33.9 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）＝（２．５）　２．０

※「費用便益分析マニュアル」（国土交通省　道路局　都市・地域整備局　平成 20 年 11 月）に基づき算出

※基準年次：平成２８年

再評価に係る資料

事業種別	道路事業
事 業 名	安芸１区上瀬野線【国庫補助事業】

再評価の視点

②事業の投資効果

○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	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	３．４	１．６
事業費変動	２．３	２．８
事業期間変動	２．４	２．６

○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〕

・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。

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)	
5,598.0	5,592.6	5.4	約 0.1%

〔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。

〔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活動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。

○安全

〔災害への備え〕

・第１次緊急輸送道路である国道２号が通行止めとなった場合、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清松園団地にも接続する計画としており、団地から国道２号までが本路線で接続されることにより、「幅員６ｍ以上の道路がないため消火活動ができない地区」が減少する。（現況の接続道路幅員：約４ｍ）

○その他

〔他のプロジェクトとの関係〕

・国土交通省において整備を進めている安芸バイパスと国道２号現道を接続するアクセス道路であるため、一体的に整備する必要がある。

様式－３

再評価に係る資料

事業種別	道路事業
事 業 名	安芸１区上瀬野線【国庫補助事業】

再評価の視点

②事業の投資効果

○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）	1,704ｔ－CO2/年

（参考）CO2 排出削減便益

削減される自動車からの CO2（H42）	1,704ｔ－CO2/年
炭素 C 排出削減量	465ｔ－C/年
貨幣価値原単位	10,600 円/ｔ－C
CO2 排出量削減便益	493 万円/年

③事業の進捗状況

１　事業の経過

事業採択年：平成１９年度
用地着手年：平成１９年度
工事着工年：平成２６年度

２　事業の進捗率

区　分	安芸１区上瀬野線
予定事業期間	平成１９年度～平成３０年代前半
総事業費	１９億２，０００万円
～H27 年度末執行済額	２億３，１００万円
進捗状況(H27 年度末)	１２．０％（事業費ベース）

・用地買収は完了

３　残事業の内容

・道路新設工事

④事業の進捗の見込み

１　今後の事業進捗の見通し

これまでに用地取得は完了し、平成２６年度から工事に着手しているところである。

今後も安芸バイパス整備の進捗に合わせ、引き続き工事を推進し、平成３０年代前半の完成を目指して整備に取り組む。

様式－３

再評価に係る資料

事業種別 事 業 名		道路事業 安芸１区上瀬野線【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** 本路線の残る工事において、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** 本事業は道路事業で整備を進めているが、安芸バイパスのアクセス道路として都市計画決定されている都市施設であり、既に用地取得が完了し、工事にも着手していることから、ルート変更などのような道路の計画自体を見直す必要はないと考えている。
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** 本路線は、国土交通省において整備している安芸バイパスと国道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いる路線であり、国道２号現道の慢性的な交通渋滞の緩和や交通の安全の確保を図るとともに、東広島バイパス及び広島南道路と一体となって広島中心部と山陽自動車道とのアクセス強化による物流効率化に寄与するものであり、更に災害時の緊急輸送道路の代替路線としての機能を果たすものである。

（再評価）

様式１　客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	安芸１区上瀬野線
事業主体	広島市

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指　標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	費用便益比（Ｂ／Ｃ）＝２．０　（経済的純現在価値（Ｂ－Ｃ）＝１７．３億円、 経済的内部収益率（ＥＩＲＲ）＝８．４％）

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指　標　（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）	指標チェックの根拠
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及び削減率	○渋滞損失時間　：約５，５９８万人・時間/年　⇒ 約５，５９３万人・時間/年 ○渋滞損失削減率：約０．１％
		□ 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	－
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の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	対象港湾：広島港
		□ 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が向上	－
		□ 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/km2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	□ 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り	－
		□ 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	－
		■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	対象地区：上瀬野地区（３９分⇒３１分）
	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	－
		□ 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボル的な道路整備等、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	□ 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おける道路特定事業に位置付けがある、または、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）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	国道２号現道　⇒　安芸バイパス
		□ 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'路線としての位置づけがある場合）	－
		□ 現道等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	－
		□ 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出来ない地区が解消する	上瀬野地区（清松園団地）
		□ 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	ＣＯ２排出削減量：１，７０４t/年
	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	他のﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄとの関係	□ 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	国道２号安芸バイパス
		□ 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見込まれる	－