

再評価対象事業の調書

（街路事業）

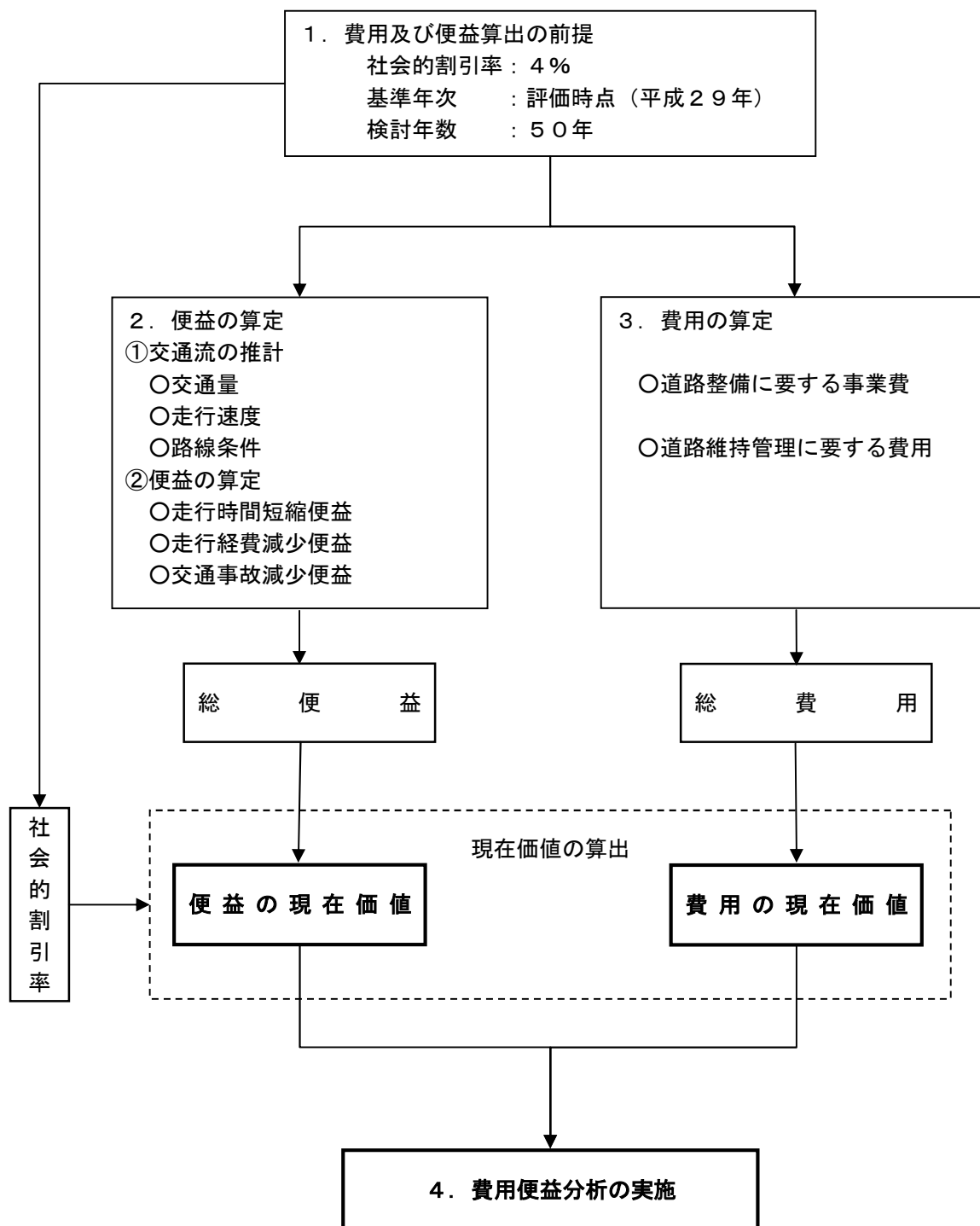
再評価の考え方及び手法

■再評価路線

事業単位の取り方	都市計画道路 比治山東雲線 【区 間】 南区東雲本町一丁目～南区東雲本町二丁目 $L = 550\text{ m}$ 【設定の考え方】 一定の効果が発揮できる区間
	都市計画道路 霞庚午線（8・9工区） 【区 間】 南区翠三丁目～南区西霞町 $L = 1,360\text{ m}$ 【設定の考え方】 一定の効果が発揮できる区間
	都市計画道路 東雲大州線外1 【区 間】 南区上東雲町～南区大州一丁目 $L = 590\text{ m}$ 【設定の考え方】 一定の効果が発揮できる区間
	都市計画道路 山の手線外1 【区 間】 安芸区船越二丁目～安芸区船越南三丁目 $L = 1,720\text{ m}$ 【設定の考え方】 一定の効果が発揮できる区間
評価項目	- 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 - 事業の投資効果 - 費用対効果分析 - 事業効果や必要性を評価するための指標 - 事業の進捗状況 - 事業の経過、事業の進捗率、残事業の内容 - 事業の進捗の見込み - 今後の事業進捗の見通し - 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〕

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 都市計画道路 比治山東雲線			
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	事業の進捗状況を踏まえ、事業期間の見直しを行ったため。			

事業の概要

1 事業の目的

比治山東雲線は、広島市のデルタ市街地東部地区において、平和大通り東端から段原土地区画整理事業地区を經由し、国道2号へ至る幹線道路である。

現在整備中の区間約0.6kmが完成すると、南区内における道路ネットワークの強化や沿道の市街地形成を図ることができる。

また、今回の整備に併せて歩道や電線共同溝（無電柱化）を設置することにより、歩行者等の安全性・快適性の向上を図るとともに、災害時における緊急輸送道路として、防災機能の強化などを図るものである。

2 事業箇所

南区東雲本町一丁目～南区東雲本町二丁目

3 事業の内容

路線名：都市計画道路 比治山東雲線

延長：L=550m

代表幅員：W=25m

事業内容：道路改良工事（電線共同溝工事を含む）
用地買収面積A=6,200㎡（件数N=58件）

4 予定事業期間及び総事業費

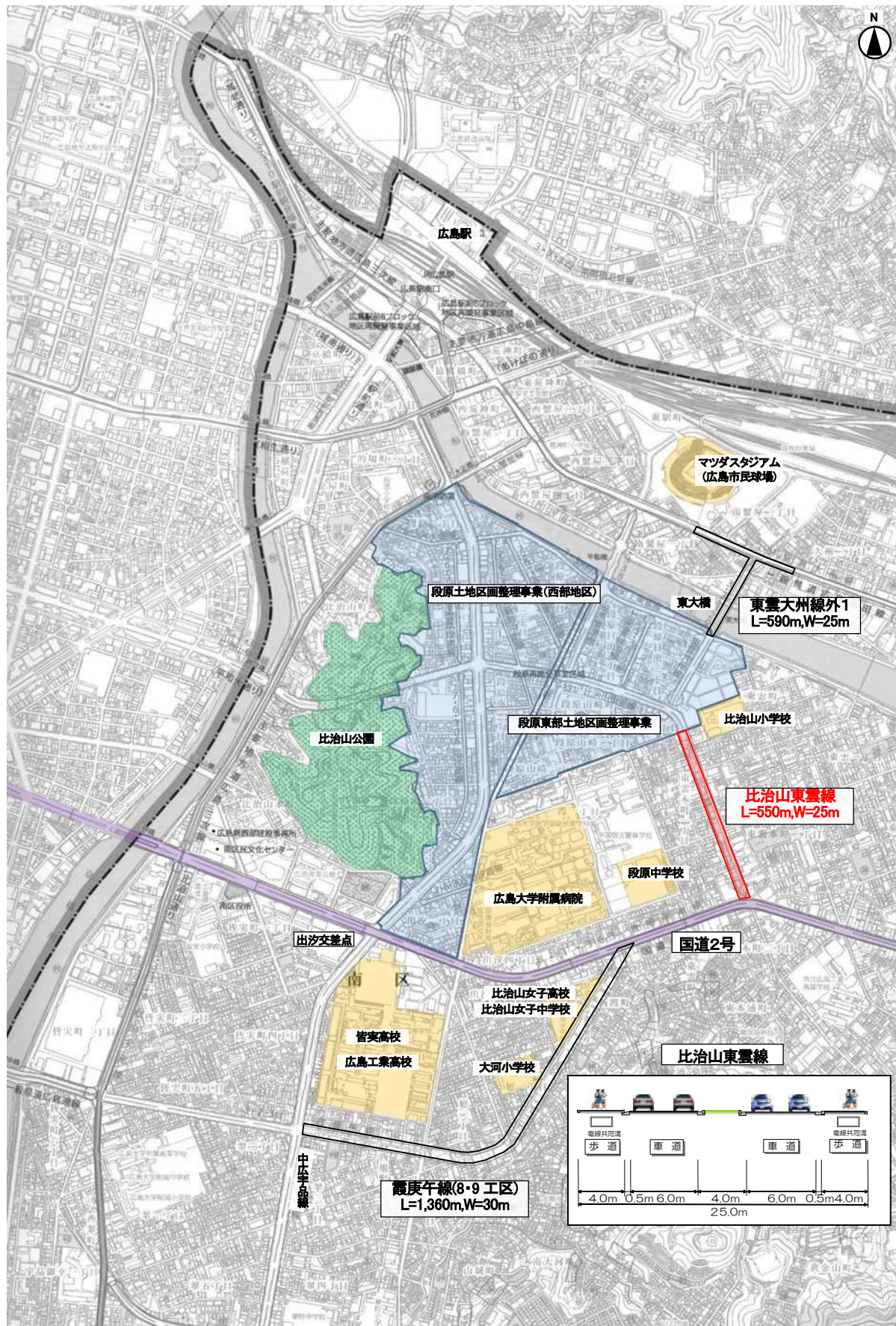
	当初計画	前々回再評価時点 (平成19年度)	前回再評価時点 (平成24年度)	現在 (今回再評価時点)
事業化年度	平成10年度 (事業認可)	—	—	—
予定期間	平成10年度 ～平成10年代後半	平成10年度 ～平成20年代後半	平成10年度 ～平成20年代後半	平成10年度 ～平成30年代前半
全体事業費	79億6,000万円	67億円	65億円	76億円
各時点での事業進捗率	—	51%	66%	94%
備考				

再評価に係る資料

事業種別	街路事業
事業名	都市計画道路 比治山東雲線

事業の概要

5 事業概要図



再評価に係る資料

事業種別		街路事業
事業名		都市計画道路 比治山東雲線
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 28 年度末で 76.3%であるが、主要渋滞箇所では依然として渋滞が発生しており、都市計画道路の整備が十分とは言えない状況である。 2 社会経済情勢の変化・地域情勢の変化 比治山東雲線が通過する段原地区においては、土地区画整理事業が完了(平成 25 年度)し、住宅施設、商業施設等の立地の進展に伴い交通需要が増大しており、近隣においてもマツダスタジアム（広島市民球場）及び大規模小売店舗の立地に伴い交通需要が増大しており、比治山東雲線の早期整備が必要となっている。 3 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 ・対応方針の理由及び今後の方針 比治山東雲線は、平和大通り東端から今年度概成する段原土地区画整理事業地内を経由し、国道 2 号へ至る 4 車線の幹線道路である。 本路線の沿道及び近隣には教育施設や商店があることから、広幅員の歩道整備により歩行者・自転車の通行の安全性、快適性の向上が期待できる。また、災害時には、緊急輸送道路となる国道 2 号の代替路線としての機能や、緊急時の避難路としての機能を持つなど整備効果が高く、事業も進捗していることから、残る用地を一日も早く買収し、できるだけ早期の完成を目指す。 (2) この 5 年間の対応状況 平成 24 年度以降、用地取得を進め、平成 26 年度に用地取得を完了し、現在、道路改良工事及び電線共同溝工事を進めている。

再評価に係る資料

事業種別
事業名

街路事業
都市計画道路 比治山東雲線

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	(171.0) 171.0 億円
総事業費	76 億円	②走行経費減少便益	(19.3) 19.3 億円
残りの整備に必要な事業費	5 億円	③交通事故減少便益	(1.8) 1.8 億円
→現在価値換算事業費	(0) 101.3 億円		
①事業費	(0) 101.3 億円	総便益 (B)	
②維持管理費	(0.1) 0.1 億円	①＋②＋③＝	(192.1) 192.1 億円
総費用 (C) ①＋②＝	(0.1) 101.4 億円		
費用便益分析の結果		費用便益比 (B／C)	＝ (1976.3) 1.8

※「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 29 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。

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	2514.8	1529.6
事業費変動	1950.8	2002.5
事業期間変動	1966.7	1985.7

○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

再評価実施時点の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〕

- 年間渋滞損失時間 (人・時間) 及び削減率は次のとおりであり、削減効果が期待できる。

年間渋滞損失時間 (H42) [万人・時間／年]			
整備なし	整備あり	削減量	削減率
18.4	9.2	9.2	50%

- 現道は、路線バスのルートになっており、比治山東雲線の整備により走行性が向上する。

〔都市の再生〕

- 平成 25 年度に段原東部土地区画整理事業が完了しており、比治山東雲線の整備により段原地区のまちづくりを促進させる。
- 本路線の整備により市街地の都市計画道路網密度が向上し、都市内移動の円滑化、市街地の活性化に寄与する。

〔国土・地域ネットワークの構築〕

- 広島都市圏の幹線道路ネットワークを形成する国道 2 号を補完し、都心への流入交通等の円滑化を図る。
- 一方通行及び大型車の通行規制区間が解消される。

〔個性ある地域の形成〕

- 特別立法である「広島平和記念都市建設法」に基づく「広島平和記念都市建設計画」に位置付けられた事業である。

再評価に係る資料

事業種別 街路事業
事業名 都市計画道路 比治山東雲線

再評価の視点

②事業の投資効果

○暮らし

〔歩行者・自転車のための生活空間の形成〕

- ・近隣に教育施設や商店があり、多くの自転車や歩行者の交通量が見込まれる路線であることから、広幅員の歩道を整備することにより、歩行者や自転車の安全性が向上する。

〔無電柱化による美しい町並みの形成〕

- ・比治山東雲線は、中国地区における第6期電線類地中化計画（H21～）に位置付けられており、電線類地中化により良好な都市環境や都市景観の形成及び防災対策を図る。

○安全

〔安全な生活環境の確保〕

- ・現道は、比治山小学校の通学路に指定されており、広幅員の歩道を整備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〕

- ・比治山東雲線は、「広島市地域防災計画」の広域避難路として、「広島県緊急輸送道路ネットワーク計画」の緊急輸送道路として位置付けられており、本市の防災計画上、不可欠な路線で早期整備を図る必要がある。
- ・地震災害発生時に緊急輸送道路である国道2号が通行止めとなった場合、比治山東雲線は迂回路としての代替路線として機能する。



○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）	650t-CO2／年
---------------------	------------

（参考）CO2 排出量削減便益

削減される自動車からのCO2（H42）	650t-CO2／年
炭素C 排出削減量	177t-C／年
貨幣価値原単位	10,600円／t-C
CO2 排出量削減便益	188万円／年

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業 都市計画道路 比治山東雲線															
再評価の視点	③事業の進捗状況	1 事業の経過 昭和 27 年 3 月 平成 10 年度 平成 17 年度 平成 23 年度 平成 28 年度 都市計画決定（最終変更：平成 6 年 11 月） 補助事業採択 事業認可取得（H10. 8. 13 ～ H18. 3. 31） 用地買収着手 事業認可変更（H10. 8. 13 ～ H24. 3. 31） 事業認可変更（H10. 8. 13 ～ H30. 3. 31） 事業認可変更（H10. 8. 13 ～ H32. 3. 31）															
		2 事業の進捗率 <table><tr><td>区 分</td><td>比治山東雲線</td></tr><tr><td>事業予定期間</td><td>平成 10 年度～平成 30 年代前半</td></tr><tr><td>全体事業費</td><td>76 億円</td></tr><tr><td>～H28 年度末執行済額</td><td>71 億円</td></tr><tr><td>残事業費</td><td>5 億円</td></tr><tr><td>事業進捗状況（H28 年度末）</td><td>94%（事業費ベース）</td></tr><tr><td>用地取得状況（H28 年度末）</td><td>100%（面 積ベース）</td></tr></table>		区 分	比治山東雲線	事業予定期間	平成 10 年度～平成 30 年代前半	全体事業費	76 億円	～H28 年度末執行済額	71 億円	残事業費	5 億円	事業進捗状況（H28 年度末）	94%（事業費ベース）	用地取得状況（H28 年度末）	100%（面 積ベース）
		区 分	比治山東雲線														
		事業予定期間	平成 10 年度～平成 30 年代前半														
全体事業費	76 億円																
～H28 年度末執行済額	71 億円																
残事業費	5 億円																
事業進捗状況（H28 年度末）	94%（事業費ベース）																
用地取得状況（H28 年度末）	100%（面 積ベース）																
3 残事業の内容 道路改良工事（電線共同溝を含む）																	
	④事業の進捗の見込み	1 今後の見通し 比治山東雲線については、既に用地取得を完了し、現在、電線共同溝工事及び道路改良工事を進めており、引き続きこれらの工事を推進する。															
		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 道路改良工事については、建設副産物の発生抑制によるコスト縮減に努めるとともに、電線共同溝については、既設管路の再利用や道路改良工事との同時施工によるコスト縮減に努める。 2 代替案立案等の可能性 比治山東雲線は、広島市デルタ市街地東部地区において、道路ネットワークの強化や沿道の良好な市街地形成を図るため、最適なルートとして都市計画決定されている。 また、既に用地取得を完了し、順次、道路改良工事を進めており、現行のルートにおいて引き続き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 比治山東雲線は、比治山庚午線（平和大通り）に接続して国道 2 号を補完し、広島市のデルタ市街地中央部を東西に横断する幹線道路である。 本路線は、現道の一方通行及び大型車の通行規制を解消するとともに、災害時には緊急輸送道路としての機能を担うなど整備効果が高い路線である。 既に用地取得を完了し、順次、平成 30 年度には 4 車線供用を予定するなど、着実に事業を推進しており、引き続き事業を継続し、早期完成を目指す。															

(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	都市計画道路 比治山東雲線
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) = 1.8 (経済的純現在価値 (B-C) = 82.4億円) (経済的内部収益率 (EIRR) = 6.1%)

●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	○現道区間等の渋滞損失時間：18.4万人・時間/年→9.2万人・時間/年 ○現道区間等の渋滞損失削減率：約50%削減 ※現道区間：南3区89号線
	□ 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	広島電鉄バス：4号線（県庁前～広島駅～東雲～仁保車庫・向洋新町）
	□ 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	段原東部土地区画整理事業
	□ 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	都市計画道路網密度の変化（1.975km/km ² ⇒1.979km/km ² ）
	□ 対象区間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	
	□ 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（南3区89号線）における一方通行規制が解消される。
	■ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	現道（南3区89号線）における大型車のすれ違い困難区間が解消される。
	□ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	—
	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	広島平和都市記念都市建設法
	□ 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	—

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	「無電柱化に係るガイドライン」（第6期計画）
		☐ 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	—
3. 安全	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	—
		☐ 安全な生活環境の確保	—
	災害への備え	☐ 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児童、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	通学路（比治山小学校区）、歩道の無い区間550m
		☐ 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	広島県緊急輸送道路ネットワーク計画
		☒ 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
		☐ 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	—
		☐ 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：650t/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、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	—

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 都市計画道路 霞庚午線（8・9工区）			
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	事業の進捗状況を踏まえ、事業期間の見直しを行ったため。			

事業の概要

1 事業の目的

霞庚午線は、国道2号と広島南道路の間に位置し、西区庚午中四丁目から南区西霞町までの延長約6.8kmの幹線道路であり、現在、中広宇品線までを供用している。

現在整備中の8・9工区間が完成すると、広島市の南部を東西に連絡する幹線道路として道路ネットワークの強化や沿道の良い市街地形成を図ることができる。

また、今回の整備に併せて歩道や電線共同溝（無電柱化）を設置することにより、歩行者等の安全性・快適性の向上を図るとともに、災害時における緊急輸送道路として、防災機能の強化などを図るものである。

2 事業箇所

南区翠三丁目～南区西霞町

3 事業の内容

路線名：都市計画道路 霞庚午線
延長：L=1,360m（8工区L=650m、9工区L=710m）
代表幅員：W=30m
事業内容：道路改良工事（電線共同溝工事を含む）
用地買収面積 A=31,800 m²（件数 N=223 件）

4 予定事業期間及び総事業費

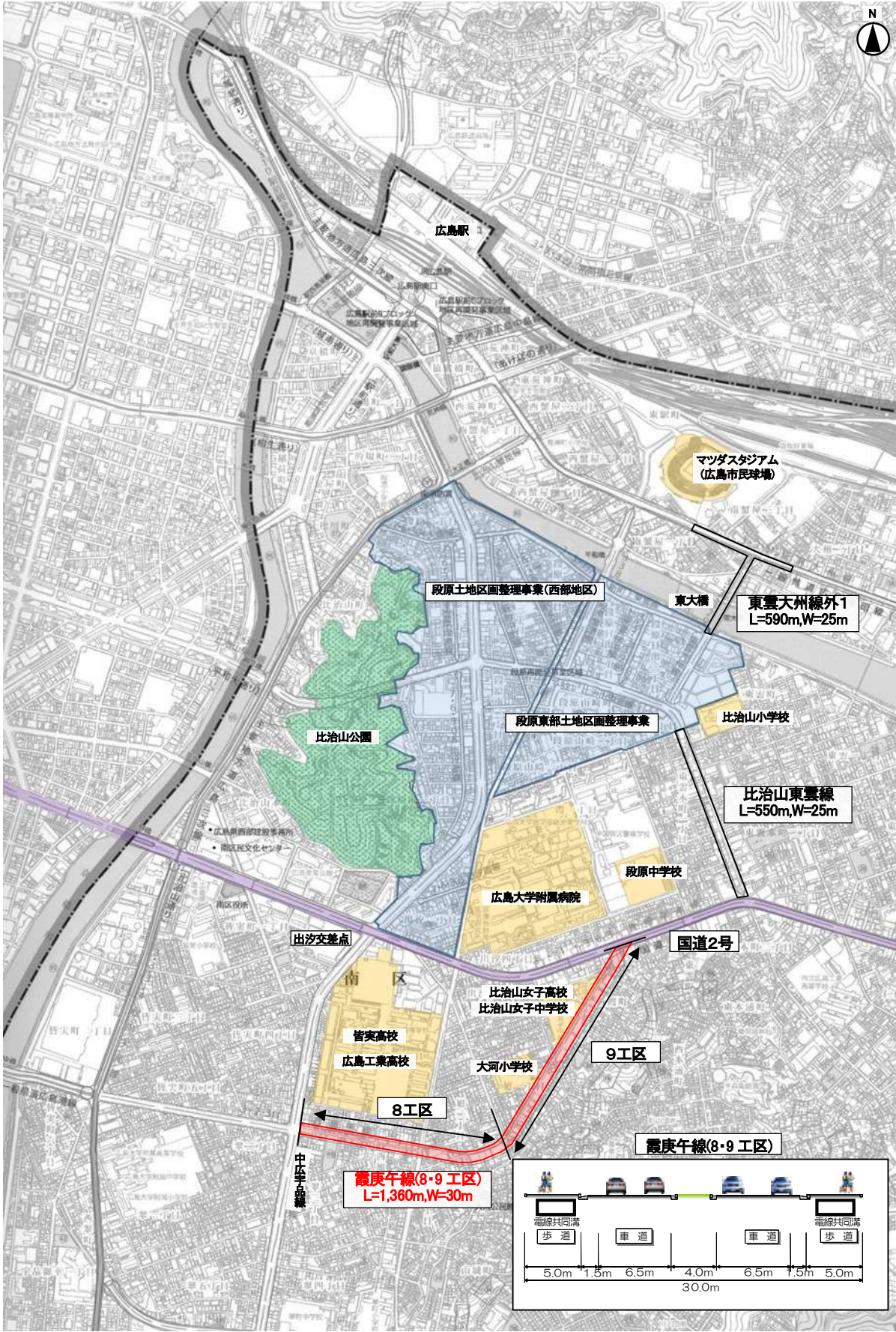
	当初計画	前々回再評価時点 (平成19年度)	前回再評価時点 (平成24年度)	現在 (今回再評価時点)
事業化年度	平成10年度 (事業認可)	---	---	---
予定期間	平成10年度 ～平成10年代後半	平成10年度 ～平成20年代前半	平成10年度 ～平成20年代前半	平成10年度 ～平成30年代前半
全体事業費	218億2,000万円	172億円	172億円	172億円
各時点での事業進捗率	—	55%	75%	81%
備考				

再評価に係る資料

事業種別	街路事業
事業名	都市計画道路 霞庚午線（8・9工区）

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 都市計画道路 霞庚午線（８・９工区）
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 28 年度末で 76.3％であるが、主要渋滞箇所では依然として渋滞が発生しており、都市計画道路の整備が十分とは言えない状況である。
		2 社会経済情勢・地域情勢の変化 平成 26 年 3 月、広島南道路・広島高速 3 号線（吉島～商工センター）供用により、国道 2 号の渋滞は一定程度、緩和されたものの、依然として出汐交差点等において渋滞が発生しており、霞庚午線の整備による広島市の南部を東西に連絡する道路ネットワークの強化の必要性は変わっていない。
		3 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 ・対応方針の理由及び今後の方針 霞庚午線は、国道 2 号と広島南道路の間に位置し、デルタ市街地南部を東西に連絡する 4～6 車線の幹線道路であり、西区側から順次整備を進め、現在、中広宇品線まで開通している。 本路線の沿道及び近隣には教育施設や商店があることから、広幅員の歩道整備により歩行者・自転車の通行の安全性、快適性の向上が期待できる。また、災害時には、緊急輸送道路としての機能、消防活動困難区域の解消や緊急時の避難路となる機能を持ち、防災機能としての役割が大きい路線であり整備効果が高いことから、予算確保に努めるとともに、計画的な用地買収や工事を進め、平成 20 年代後半の完成を目指す。 なお、工事においては、コスト縮減と品質確保に取り組む。 (2) この 5 年間の対応状況 平成 24 年度以降、用地取得を進め、８工区の東側 420mの区間については暫定道路整備を行い、平成 25 年 10 月に供用開始している。

再評価に係る資料

事業種別	街路事業		
事業名	都市計画道路 霞庚午線（8・9工区）		

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	(227.6)227.6億円
総事業費	172億円	②走行経費減少便益	(17.8)17.8億円
残りの整備に必要な事業費	33億円	③交通事故減少便益	(0.2)0.2億円
→現在価値換算事業費	(22.5)233.2億円		
①事業費	(22.5)233.2億円	総便益(B)	
②維持管理費	(0.3)0.3億円	①＋②＋③＝	(245.6)245.6億円
総費用(C)①＋②＝	(22.8)233.5億円		
		(残事業)事業全体	
費用便益分析の結果		費用便益比(B/C)	＝(10.8)1.1

※「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29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。

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	11.3	10.2
事業費変動	9.8	12.0
事業期間変動	10.3	11.3

○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

再評価実施時点の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〕

- 年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率は次のとおりであり、削減効果が期待できる。

年間渋滞損失時間(H42)〔万人・時間／年〕			
整備なし	整備あり	削減量	削減率
12.0	8.9	3.1	26%

- 霞庚午線(8工区)は、路線バスのルートになっており、本路線の整備により走行性が向上する。

〔都市の再生〕

- 本路線の整備により市街地の都市計画道路網密度が向上し、都市内移動の円滑化、市街地の活性化に寄与する。

〔国土・地域ネットワークの構築〕

- 広島都市圏の幹線道路ネットワークを形成する国道2号を補完し、デルタ市街地南部において東西方向の都市交通の円滑化を図る。
- 霞庚午線(8工区)において、大型車の通行規制区間が解消される。

〔個性ある地域の形成〕

- 特別立法である「広島平和記念都市建設法」に基づく「広島平和記念都市建設計画」に位置付けられた事業である。

再評価に係る資料

事業種別 事業名										
街路事業 都市計画道路 霞庚午線（８・９工区）										
再評価の視点	②事業の投資効果									
	○暮らし 〔歩行者・自転車のための生活空間の形成〕 ・近隣に比治山女子中学高等学校等の教育施設やスーパーマーケット等の商業施設があり、多くの自転車や歩行者の交通量が見込まれる路線であり、広幅員の歩道を整備することにより、歩行者や自転車の安全性が向上する。 〔無電柱化による美しい町並みの形成〕 ・霞庚午線（８・９工区）は、中国地区における第６期電線類地中化計画（H21～）に位置付けられており、電線類地中化により良好な都市環境や都市景観の形成及び防災対策を図る。 〔安全で安心できるくらしの確保〕 ・近隣に三次医療施設である広島大学病院があり、霞庚午線（８・９工区）を整備することにより、アクセス性が向上する。									
	○安全 〔安全な生活環境の確保〕 ・現道は、大河小学校の通学路に指定されており、広幅員の歩道を整備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〕 ・霞庚午線は、「広島市地域防災計画」の広域避難路として、「広島県緊急輸送道路ネットワーク計画」の緊急輸送道路として位置付けられており、本市の防災計画に、不可欠な路線で早期整備を図る必要がある。 ・霞庚午線の整備により消防活動困難区域の解消が図られる。									
	○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。 <table><tr><td>削減される自動車からのCO2（H42）</td><td>630t-CO2／年</td></tr></table> (参考) CO2 排出量削減便益 <table><tr><td>削減される自動車からのCO2（H42）</td><td>630t-CO2／年</td></tr><tr><td>炭素C排出削減量</td><td>172t-C／年</td></tr><tr><td>貨幣価値原単位</td><td>10,600円／t-C</td></tr><tr><td>CO2 排出量削減便益</td><td>182万円／年</td></tr></table>	削減される自動車からのCO2（H42）	630t-CO2／年	削減される自動車からのCO2（H42）	630t-CO2／年	炭素C排出削減量	172t-C／年	貨幣価値原単位	10,600円／t-C	CO2 排出量削減便益
削減される自動車からのCO2（H42）	630t-CO2／年									
削減される自動車からのCO2（H42）	630t-CO2／年									
炭素C排出削減量	172t-C／年									
貨幣価値原単位	10,600円／t-C									
CO2 排出量削減便益	182万円／年									



再評価に係る資料

事業種別
事業名

街路事業
都市計画道路 霞庚午線（8・9工区）

再評価の視点

③事業の進捗状況

1 事業の経過

昭和 27 年 3 月
平成 10 年度

平成 18 年度
平成 24 年度

都市計画決定（最終変更：平成 10 年 2 月）
補助事業採択
事業認可取得（H10. 8. 13 ～ H19. 3. 31）
用地買収着手
事業認可変更（H10. 8. 13 ～ H25. 3. 31）
事業認可変更（H10. 8. 13 ～ H31. 3. 31）

2 事業の進捗率

区 分	霞庚午線（8・9工区）
事業予定期間	平成 10 年度～平成 30 年代前半
全体事業費	172 億円
～H28 年度末執行済額	139 億円
残事業費	33 億円
事業進捗状況（H28 年度末）	81%（事業費ベース）
用地取得状況（H28 年度末）	78%（面 積ベース） （8工区：89%、9工区：67%）

3 残事業の内容

用地買収、道路改良工事（電線共同溝を含む）

④事業の進捗の見込み

1 今後の見通し

霞庚午線については、現在、用地買収及び道路改良工事を進めており、今年度中には8工区西側 230mの区間について新たに暫定道路整備を行うなど、整備効果の早期発現に努めている。
これまでに約8割の用地取得を終えており、引き続き、計画的な用地買収、工事に努める。

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

道路改良工事については、建設副産物の発生抑制や新技術の採用等により、コスト縮減に努めるとともに、電線共同溝については、浅層埋設方式の採用や道路改良工事との同時施工によるコスト縮減に努める。

2 代替案立案等の可能性

霞庚午線は、広島市の南部を東西に横断する幹線道路として道路ネットワークの強化や沿道の良好な市街地形成を図るため、最適なルートとして都市計画決定されている。
霞庚午線の 6.8km の内、西区庚午中四丁目から中広宇品線までの約 5.4km を供用しており、事業中である 1.4km の区間については約8割の用地取得を終えている。
今年度末には8工区について新たに暫定整備を予定するなど着実に事業を推進しており、現行のルートにおいて引き続き事業を進めていくことが適当である。

再評価に係る資料

事業種別		街路事業
事業名		都市計画道路 霞庚午線（８・９工区）
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 霞庚午線は、国道２号を補完し、広島市のデルタ市街地南部を東西に横断する幹線道路であり、全長約6.8kmの内、西区庚午中四丁目から中広字品線までの約5.4kmを供用している。 本路線（区間）は、現道の大型車の通行規制を解消し、主要渋滞箇所である国道２号出汐町交差点の迂回ルートになるとともに、災害時には緊急輸送道路としての機能を担うなど整備効果が高い路線である。 これまでに約８割の用地取得を終えており、今年度末には、新たに８工区の暫定整備を予定するなど、着実に事業を推進しており、引き続き事業を継続し、早期完成を目指す。	

(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	都市計画道路 霞庚午線（8・9工区）
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）＝1.1 （経済的純現在価値（B-C）＝12.1億円） （経済的内部収益率（EIRR）＝4.1％）

●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	○現道区間等の渋滞損失時間：12.0万人・時間/年→8.9万人・時間/年 ○現道区間等の渋滞損失削減率：約26％削減 ※現道区間：南4区862号線、南4区219号線
	□ 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	広島電鉄バス：10号線（西広島駅～市役所～大学病院・旭町）
	□ 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/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
	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

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	「無電柱化に係るガイドライン」（第6期計画）
		☐ 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	広島大学病院
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在する場合において、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児童、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 ☒	通学路（大河小学校区）、歩道の無い区間1,360m
	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 ☒	広島県緊急輸送道路ネットワーク計画
		☒ 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
		☐ 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	南区丹那新町
		☒ 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	南区西旭町、西霞町ほか
		☐ 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	—
	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：630t/年
		☐ 現道等における自動車からのNO2排出削減率	—
	生活環境の改善・保全	☐ 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、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	—

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 都市計画道路 東雲大州線外 1
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	事業の進捗状況を踏まえ、事業期間の見直しを行ったため。

事業の概要

1 事業の目的

東雲大州線は、猿猴川に隔てられた段原地区と大州地区を連絡し、接続する駅前大州線とともに市街地の道路網形成を担う重要な路線である。

現在、段原地区においては土地区画整理事業の完了に伴い交通需要が増大しており、また、大州地区においては2車線での対面通行である駅前大州線が慢性的な交通渋滞を引き起こしている。

このため、東大橋の架替を含む当該路線を整備することにより、円滑な交通処理を行い、渋滞緩和を図るとともに段原地区と大州地区との連絡強化を図るものである。

2 事業箇所

南区上東雲町～南区大州一丁目

3 事業の内容

路 線 名：都市計画道路 東雲大州線、駅前大州線

延 長：L＝590m

幅 員：W＝25～27m

事業内容：道路改良工事（電線共同溝工事を含む）
用地買収面積 A＝5,800 m²（件数 N＝55 件）

4 予定事業期間及び総事業費

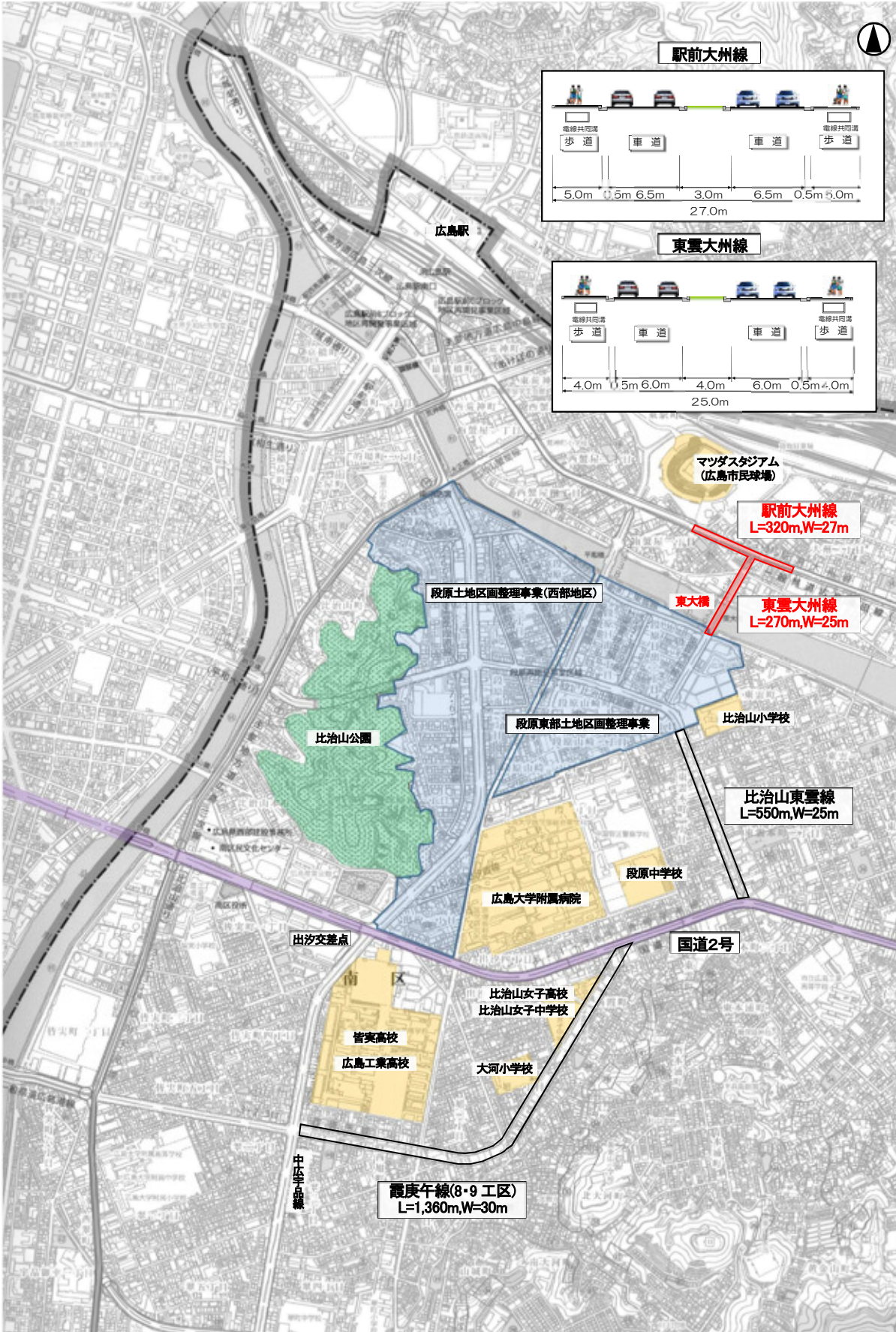
	当初計画	現 在 (今回再評価時点)
事業化年度	平成 20 年度 (事業認可)	---
予定期間	平成20年度～ 平成 20年代後半	平成20年度～ 平成30年代後半
全体事業費	54億円	79億円
各時点での事業進 ちよく率	---	45%
備 考		

再評価に係る資料

事業種別	街路事業
事業名	都市計画道路 東雲大州線外1

事業の概要

5 事業概要図



再評価に係る資料

事業種別	街路事業	
事業名	都市計画道路 東雲大州線外 1	

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 28 年度末で 76.3%であるが、主要渋滞箇所では依然として渋滞が発生しており、都市計画道路の整備が十分とは言えない状況である。

2 社会経済情勢・地域情勢の変化

現在、段原地区においては、土地区画整理事業が完了(平成 25 年度)し、住宅施設、商業施設等の立地の進展に伴い交通需要が増大しており、また、大州地区においてはマツダスタジアム（広島市民球場）及び大規模小売店舗の立地に伴い交通需要が増大しており、2 車線での対面通行である駅前大州線では慢性的な交通渋滞が発生している。

このため、東大橋の架替を含む当該路線の早期整備の必要性が高まっている。

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	
総事業費 79 億円		①走行時間短縮便益	(112.3)112.3 億円
残りの整備に必要な事業費 35 億円		②走行経費減少便益	(6.9) 6.9 億円
→現在価値換算事業費	(21.0)75.7 億円	③交通事故減少便益	(1.3) 1.3 億円
①事業費	(21.0)75.7 億円	総便益 (B)	
②維持管理費	(0.1) 0.1 億円	①＋②＋③＝	(120.5)120.5 億円
総費用 (C) ①＋②＝	(21.1)75.8 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)	=	(5.7) 1.6

※「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 29 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。

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	6.8	4.7
事業費変動	5.2	6.4
事業期間変動	5.4	6.1

○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っている。

－ 65 －

再評価に係る資料

事業種別	街路事業
事業名	都市計画道路 東雲大州線外1

再評価の視点

②事業の投資効果

2 事業の効果や必要性を評価するための指標

再評価実施時点の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〕

- ・年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率は次のとおりであり、削減効果が期待できる。

年間渋滞損失時間（H42）〔万人・時間／年〕			
整備なし	整備あり	削減量	削減率
1.5	0.7	0.8	51%

- ・駅前大州線は、路線バスのルートになっており、本路線の整備により4車線化され走行性が向上する。

〔都市の再生〕

- ・平成25年度に段原東部土地区画整理事業が完了しており、東雲大州線外1の整備により段原地区のまちづくりを促進させる。
- ・本路線の整備により市街地の都市計画道路網密度が向上し、都市内移動の円滑化、市街地の活性化に寄与する。

〔個性ある地域の形成〕

- ・猿候川により分断されていた段原地区と大州地区が、東雲大州線の東大橋の整備により連絡が強化される。
- ・特別立法である「広島平和記念都市建設法」に基づく「広島平和記念都市建設計画」に位置付けられた事業である。

○暮らし

〔無電柱化による美しい町並みの形成〕

- ・東雲大州線外1は、中国地区における第6期電線類地中化計画（H21～）に位置付けられており、電線類地中化により良好な都市環境や都市景観の形成及び防災対策を図る。

○安全

〔安全な生活環境の確保〕

- ・駅前大州線はマツダスタジアム（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〕

- ・東雲大州線外1は、「広島市地域防災計画」の広域避難路として、「広島県緊急輸送道路ネットワーク計画」の緊急輸送道路として位置付けられており、本市の防災計画上、不可欠な路線で早期整備を図る必要がある。
- ・地震災害発生時に緊急輸送道路である段原蟹屋線が通行止めとなった場合、東雲大州線は迂回路としての代替路線として機能する。



再評価に係る資料

事業種別
事業名

街路事業
都市計画道路 東雲大州線外 1

再評価の視点

②事業の投資効果

○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)	250t-CO2／年
-----------------------	------------

(参考) CO2 排出量削減便益

削減される自動車からの CO2 (H42)	250t-CO2／年
炭素 C 排出削減量	68t-C／年
貨幣価値原単位	10,600 円／t-C
CO2 排出量削減便益	72 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 (東雲大州線)
都市計画決定 (駅前大州線)

平成 20 年度 補助事業採択
事業認可取得 (東雲大州線外 1 : H21. 1. 5～H26. 3. 31)

平成 25 年度 事業認可変更 (東雲大州線外 1 : H21. 1. 5～H30. 3. 31)

平成 28 年度 事業認可変更 (東雲大州線外 1 : H21. 1. 5～H40. 3. 31)

2 事業の進捗率

区 分	東雲大州線外 1
事業予定期間	平成 20 年度～平成 30 年代後半
全体事業費	79 億円
～H28 年度末執行済額	35 億円
残事業費	44 億円
事業進捗状況 (H28 年度末)	45% (事業費ベース)
用地取得状況 (H28 年度末)	46% (面 積ベース) (東雲大州線 : 55%、駅前大州線 : 41%)

3 残事業の内容

用地買収、橋りょう上部工事、道路改良工事 (電線共同溝を含む)

④事業の進捗の見込み

1 今後の見通し

東雲大州線については、現在、東大橋の上部工架設を進めており、引き続き、橋面工、取付道路工事を行い、平成 30 年度末には暫定 2 車線での供用を予定している。
これまでに約 5 割の用地取得を終えており、引き続き、計画的な用地買収、工事に努める。

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

道路改良工事については、建設副産物の発生抑制や新技術の採用等により、コスト縮減に努めるとともに、電線共同溝については、浅層埋設方式の採用や道路改良工事との同時施工によるコスト縮減に努める。

2 代替案立案等の可能性

東雲大州線は、猿猴川に隔てられた段原地区と大州地区を連絡し、接続する駅前大州線とともに市街地の道路網形成を図るため、最適なルートとして都市計画決定されている。
東雲大州線 530m の内、260m の区間は段原東部土地区画整理事業により整備済みであり、事業中である 270m の区間については約 5 割の用地取得を終えている。
来年度には東大橋の暫定供用を予定するなど着実に事業を推進しており、現行のルートにおいて引き続き事業を進めていくことが適当である。

再評価に係る資料

事業種別		街路事業	
事業名		都市計画道路 東雲大州線外 1	
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		
	東雲大州線は、猿猴川に隔てられた段原地区と大州地区を連絡し、接続する駅前大州線とともに市街地の道路網形成を担う幹線道路である。		
	東大橋の架替を含む本路線は、段原地区と大州地区の渋滞緩和を図るとともに、災害時には緊急輸送道路としての機能を担うなど整備効果が高い路線である。		
	これまでに約 5 割の用地取得を終えており、平成 30 年度には東大橋の暫定供用を予定するなど、着実に事業を推進しており、引き続き事業を継続し、早期完成を目指す。		

(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	都市計画道路 東雲大州線外 1
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) = 1.6 (経済的純現在価値 (B-C) = 44.7億円) (経済的内部収益率 (EIRR) = 6.0%)

●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	○現道区間等の渋滞損失時間：1.5万人・時間/年→0.7万人・時間/年 ○現道区間等の渋滞損失削減率：約51%削減 ※現道区間：南1区79号線、県道広島海田線ほか
	□ 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	広島バス：21号線（向洋大原・洋光台団地～広島駅～広島港）など
	■ 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	広島駅
	□ 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	東大橋（東雲大州線）
	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	段原東部土地区画整理事業
	□ 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	都市計画道路網密度の変化（1.975km/km2⇒1.979km/km2）
	□ 対象区間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	
	□ 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	東大橋における大型車のすれ違い困難区間が解消される。
	□ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	—
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	段原地区と大州地区（猿猴川）
	□ 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	広島平和都市記念都市建設法
	□ 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	—

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/日以上全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	「無電柱化に係るガイドライン」(第6期計画)
		☐ 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児童、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	広島県緊急輸送道路ネットワーク計画
		■ 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	市道段原蟹屋線
		☐ 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	—
		☐ 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	—
	地球環境の保全 生活環境の改善・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: 250t/年
		○ 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、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	—

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 都市計画道路 山の手線外1〔山の手線、花都川線(1工区)、花都川線(2工区)〕
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	事業の進捗状況を踏まえ、事業期間の見直しを行ったため。

事業の概要

1 事業の目的

山の手線は、本市と府中町の行政界から海田町へ至る2車線の幹線道路であり、花都川線は山の手線と広島海田線を連絡する幹線道路である。本市域内においては、この2つの路線が一体として機能し、安芸区船越地区の骨格となる道路網を形成する。
花都川線の沿道及び近隣には船越小学校等の教育施設や区民文化センター等の公共施設があることから、広幅員の歩道整備により歩行者・自転車の通行の安全性、快適性の向上が期待できる。

2 事業箇所

安芸区船越二丁目～安芸区船越南三丁目

3 事業の内容

(全体)
路線名：都市計画道路 山の手線、花都川線
延長：L=1,720m
代表幅員：W=16～22m
事業内容：道路新設工事
用地買収面積 A=32,300 m² (件数 N=210 件)

(路線別内訳)

路線	山の手線	花都川線 (1工区)	花都川線 (2工区)
延長	1,050m	350m	320m
代表幅員	18m	16～22m	16m
用地買収面積	22,300 m ²	4,300 m ²	5,000 m ²
建物補償件数	146 件	27 件	37 件

※うち花都川線 (1工区) は平成16年度完成。

4 予定事業期間及び総事業費

全体

	当初計画	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 (事業認可)	---	---	---
予定期間	平成5年度 ～平成10年代後半	平成5年度 ～平成20年代前半	平成5年度 ～平成20年代後半	平成5年度 ～平成30年代後半
全体事業費	124億円	100億円	100億円	100億円
各時点での事業進捗率	—	41%	42%	48%
備考				

再評価に係る資料

事業種別
事業名

街路事業
都市計画道路 山の手線外1〔山の手線、花都川線(1工区)、花都川線(2工区)〕

事業の概要

(各路線の内訳)

山の手線

	当初計画	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9年度 (事業認可)	---	---	---
予定期間	平成9年度 ～平成10年代後半	平成9年度 ～平成20年代前半	平成9年度 ～平成20年代後半	平成9年度 ～平成30年代後半
全体事業費	65億円	57億円	57億円	57億円
各時点での事業進捗率	—	16%	16%	18%
備 考				

花都川線 (1 工区)

	当初計画	前回再評価時点 (平成19年度)	現 在 (今回再評価時点)
事業化年度	平成5年度 (事業認可)	---	---
予定期間	平成5年度 ～平成9年度	平成5年度 ～平成16年度	平成5年度 ～平成16年度
全体事業費	37億円	27億円	27億円
各時点での事業進捗率	—	100%	100%
備 考		平成16年度完成	平成16年度完成

花都川線 (2 工区)

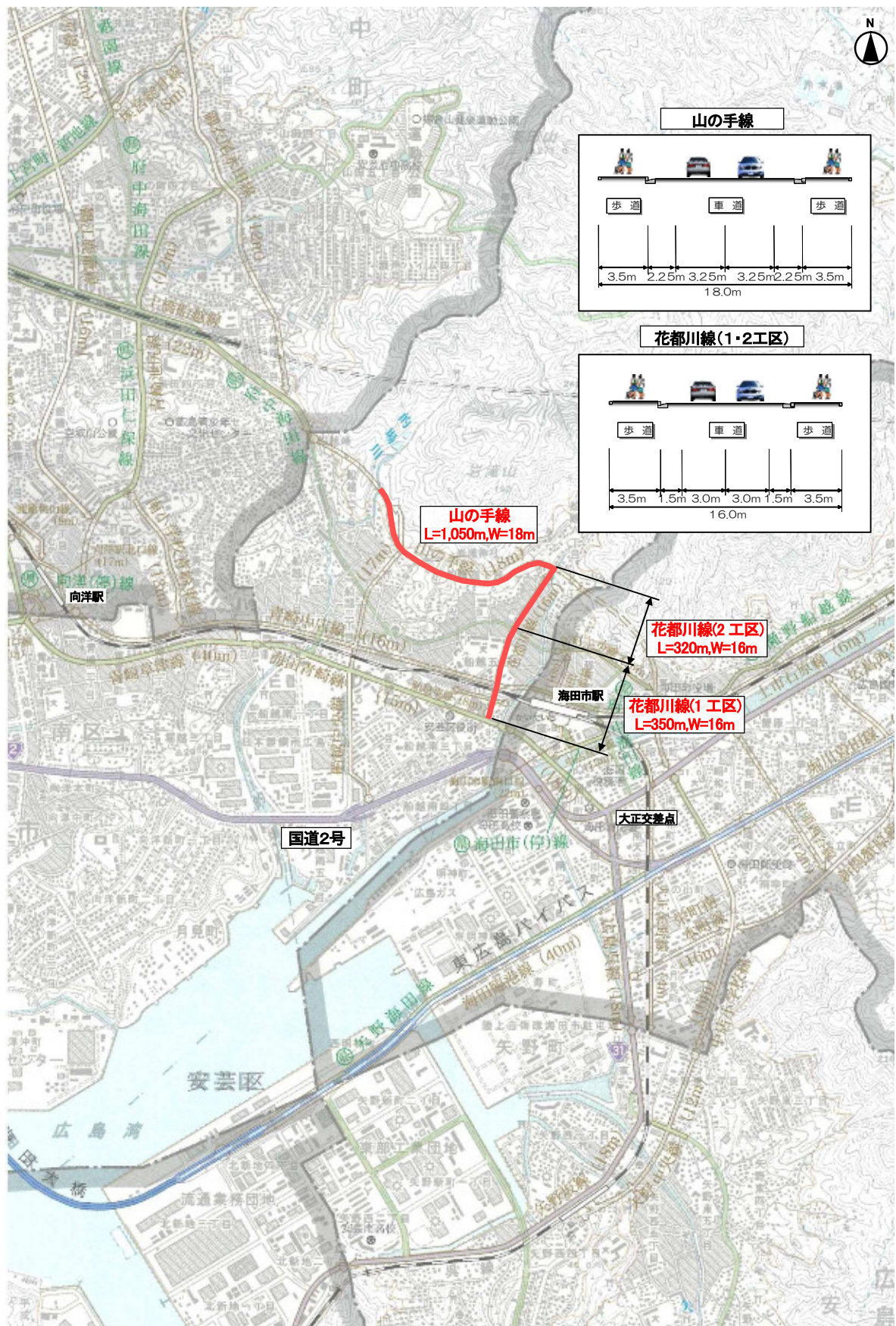
	当初計画	前々回再評価時点 (平成19年度)	前回再評価時点 (平成24年度)	現 在 (今回再評価時点)
事業化年度	平成9年度 (事業認可)	---	---	---
予定期間	平成9年度 ～平成10年代後半	平成9年度 ～平成10年代後半	平成9年度 ～平成20年代前半	平成9年度 ～平成30年代前半
全体事業費	22億円	16億円	16億円	16億円
各時点での事業進捗率	—	23%	33%	64%
備 考				

再評価に係る資料

事業種別	街路事業
事業名	都市計画道路 山の手線外1〔山の手線、花都川線(1工区)、花都川線(2工区)〕

5 事業概要図

事業の概要



再評価に係る資料

事業種別 事業名	
街路事業 都市計画道路 山の手線外1〔山の手線、花都川線(1工区)、花都川線(2工区)〕	
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 28 年度末で 76.3%であるが、主要渋滞箇所では依然として渋滞が発生しており、都市計画道路の整備が十分とは言えない状況である。 2 社会経済情勢の変化・地域情勢の変化 主要渋滞箇所である国道 31 号大正交差点では依然として渋滞が発生するなど、安芸区船越地区では道路状況は改善されておらず、地区の骨格道路である山の手線外 1 の整備の必要性に変化は生じていない。 また、隣接する安芸土地区画整理事業については、平成 4 年度に事業認可取得しているが、現時点においては未着工である。 3 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 ・対応方針の理由及び今後の方針 山の手線は、本市と府中町の行政界から安芸土地区画整理事業（民間の宅地造成）地内を経由し、船越地区へ至る幹線道路であり、花都川線は、山の手線と広島海田線を連絡する幹線道路である。この 2 つの路線が一体的に機能し、安芸区船越地区の骨格となる道路ネットワークを形成する。 花都川線の沿道及び近隣には教育施設や公共施設があることから、広幅員の歩道整備により歩行者・自転車の通行の安全性、快適性の向上が期待できる。また、山の手線外 1 は災害時の緊急輸送道路となる広島海田線の代替路線としての機能を持ち、消防活動困難区域の解消が見込まれるなど整備効果が高いことから、引き続き事業を継続し、花都川線、山の手線と順次完成を目指す。 なお、山の手線については、隣接する安芸土地区画整理事業の動向を見極めた上で、土地区画整理事業の状況によっては道路整備の進め方を再検討し、道路ネットワークの形成に向けて事業を推進する。ただし、整備の際には、周辺緑地との調和を考慮した構造とするなど、自然環境に配慮する。 (2) この 5 年間の対応状況 平成 24 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
都市計画道路 山の手線外1〔山の手線、花都川線(1工区)、花都川線(2工区)〕

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	(213.1) 213.1 億円
総事業費 100 億円		②走行経費減少便益	(21.1) 21.1 億円
残りの整備に必要な事業費 52 億円		③交通事故減少便益	(5.8) 5.8 億円
→現在価値換算事業費 (39.8) 127.2 億円		総便益 (B)	
①事業費 (39.8) 127.2 億円		①＋②＋③＝	(240.0) 240.0 億円
②維持管理費 (0.3) 0.3 億円			
総費用 (C) ①＋②＝ (40.1) 127.5 億円			
費用便益分析の結果		費用便益比 (B／C)	＝ (6.0) 1.9

※「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29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。

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	6.3	5.6
事業費変動	5.4	6.6
事業期間変動	5.5	6.5

○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

再評価実施時点の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〕

・年間渋滞損失時間 (人・時間) 及び削減率は次のとおりであり、削減効果が期待できる。

年間渋滞損失時間 (H42) [万人・時間／年]			
整備なし	整備あり	削減量	削減率
6.8	0.5	6.3	92%

〔都市の再生〕

・本路線の整備により市街地の都市計画道路網密度が向上し、都市内移動の円滑化、市街地の活性化に寄与する。

〔国土・地域ネットワークの構築〕

・県道府中海田線及び県道広島海田線を補完し、拠点地区である船越地区と府中町及び広島駅周辺地区を連絡する幹線道路である。

・現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消される。

〔個性ある地域の形成〕

・特別立法である「広島平和記念都市建設法」に基づく「広島平和記念都市建設計画」に位置付けられた事業である。

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業 都市計画道路 山の手線外1〔山の手線、花都川線(1工区)、花都川線(2工区)〕													
再 評 価 の 視 点	③事業の進捗状況	1 事業の経過													
		〔山の手線〕													
		平成元年 7 月	都市計画決定												
		平成 9 年度	事業認可取得 (H9. 8. 28 ～ H18. 3. 31)												
			用地買収着手												
		平成 17 年度	事業認可変更 (H9. 8. 28 ～ H24. 3. 31)												
		平成 23 年度	事業認可変更 (H9. 8. 28 ～ H30. 3. 31)												
		〔花都川線 (1 工区)〕													
		平成元年 7 月	都市計画決定 (最終変更：昭和 58 年 3 月)												
		平成 4 年度	事業認可取得 (H4. 12. 27 ～ H10. 3. 31)												
平成 5 年度	用地買収着手														
平成 7 年度	工事着手														
平成 9 年度	事業認可変更 (H4. 12. 27 ～ H13. 3. 31)														
平成 12 年度	事業認可変更 (H4. 12. 27 ～ H15. 3. 31)														
	事業認可変更 (H4. 12. 27 ～ H18. 3. 31)														
平成 16 年度	完成供用														
〔花都川線 (2 工区)〕															
平成元年 7 月	都市計画決定														
平成 9 年度	事業認可取得 (H9. 8. 28 ～ H16. 3. 31)														
	用地買収着手														
平成 15 年度	事業認可変更 (H9. 8. 28 ～ H19. 3. 31)														
平成 18 年度	事業認可変更 (H9. 8. 28 ～ H25. 3. 31)														
平成 24 年度	事業認可変更 (H9. 8. 28 ～ H31. 3. 31)														
2 事業の進捗率															
<table><tr><td>区 分</td><td>山の手線外 1</td></tr><tr><td>事業予定期間</td><td>平成 10 年度～平成 30 年代後半</td></tr><tr><td>全体事業費</td><td>100 億円</td></tr><tr><td>～H28 年度末執行済額</td><td>48 億円</td></tr><tr><td>残事業費</td><td>52 億円</td></tr><tr><td>事業進捗状況 (H28 年度末)</td><td>48% (事業費ベース)</td></tr><tr><td>用地取得状況 (H28 年度末)</td><td>39% (面 積ベース)</td></tr></table>		区 分	山の手線外 1	事業予定期間	平成 10 年度～平成 30 年代後半	全体事業費	100 億円	～H28 年度末執行済額	48 億円	残事業費	52 億円	事業進捗状況 (H28 年度末)	48% (事業費ベース)	用地取得状況 (H28 年度末)	39% (面 積ベース)
区 分	山の手線外 1														
事業予定期間	平成 10 年度～平成 30 年代後半														
全体事業費	100 億円														
～H28 年度末執行済額	48 億円														
残事業費	52 億円														
事業進捗状況 (H28 年度末)	48% (事業費ベース)														
用地取得状況 (H28 年度末)	39% (面 積ベース)														
3 残事業の内容															
用地買収、道路新設工事															
④事業の進捗の見込み	1 今後の見通し														
	山の手線外 1 については、これまでに約 4 割の用地取得を終えており、引き続き計画的な用地取得を進め、部分的な道路改良を行うなど整備効果の早期発現を図りながら整備を推進する。														

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業 都市計画道路 山の手線外1〔山の手線、花都川線(1工区)、花都川線(2工区)〕
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 道路改良工事については、建設副産物の発生抑制や新技術の採用等により、コスト縮減に努める。 2 代替案立案等の可能性 山の手線は、本市と府中町の行政界から海田町へ至る2車線の幹線道路であり、花都川線は山の手線と広島海田線を連絡する幹線道路である。このうち本市域内については、安芸区船越地区の骨格となる道路網形成を図るとともに、県道府中海田線のバイパス機能を担うよう最適なルートとして都市計画決定されている。 また、花都川線(1工区)については平成16年度に整備を完了しており、現在事業中の区間についてもこれまでに約4割の用地取得を終えており、現行のルートにおいて引き続き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 山の手線及び花都川線は、府中町と安芸区船越地区を連絡し、県道府中海田線及び県道広島海田線を補完する幹線道路である。このうち本市域内については、安芸区船越地区の骨格となる道路網を形成する。 本路線は、消防活動困難区域を大幅に解消するとともに、狭隘道路が多い船越地区の安全性・快適性の向上を図るなど整備効果が高い路線である。 事業進捗は約5割となっており、引き続き事業を継続し、早期完成を目指す。

(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	都市計画道路 山の手線外 1
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) = 1.9 (経済的純現在価値 (B-C) = 112.5億円) (経済的内部収益率 (EIRR) = 6.0%)

●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	○現道区間等の渋滞損失時間：6.8万人・時間/年→0.5万人・時間/年 ○現道区間等の渋滞損失削減率：約92%削減 ※現道区間：安芸3区13号線ほか
	□ 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	—
	□ 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/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	都市計画道路網密度の変化 (1.975km/km ² ⇒1.984km/km ²)
	□ 対象区間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	
	□ 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	安芸3区13号線ほか
	□ 日常活動圏の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	広島平和都市記念都市建設法
	□ 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	—

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	—
3. 安全	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	—
		☐ 安全な生活環境の確保	—
	災害への備え	☐ 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児童、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	通学路（船越小学校区）、歩道の無い区間670m
		☐ 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	県道広島海田線
		☐ 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	船越地区
		☐ 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：390t/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	—
		☐ 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、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	—