

平成２９年度 第１回  
広島市公共事業再評価審議会

街路事業

- ・都市計画道路 比治山東雲線
- ・都市計画道路 霞庚午線（８・９工区）
- ・都市計画道路 東雲大州線外 １
- ・都市計画道路 山の手線外 １

平成２９年１１月１７日（金）  
広島市道路交通局道路部街路課



# 位置図

東雲大州線外1

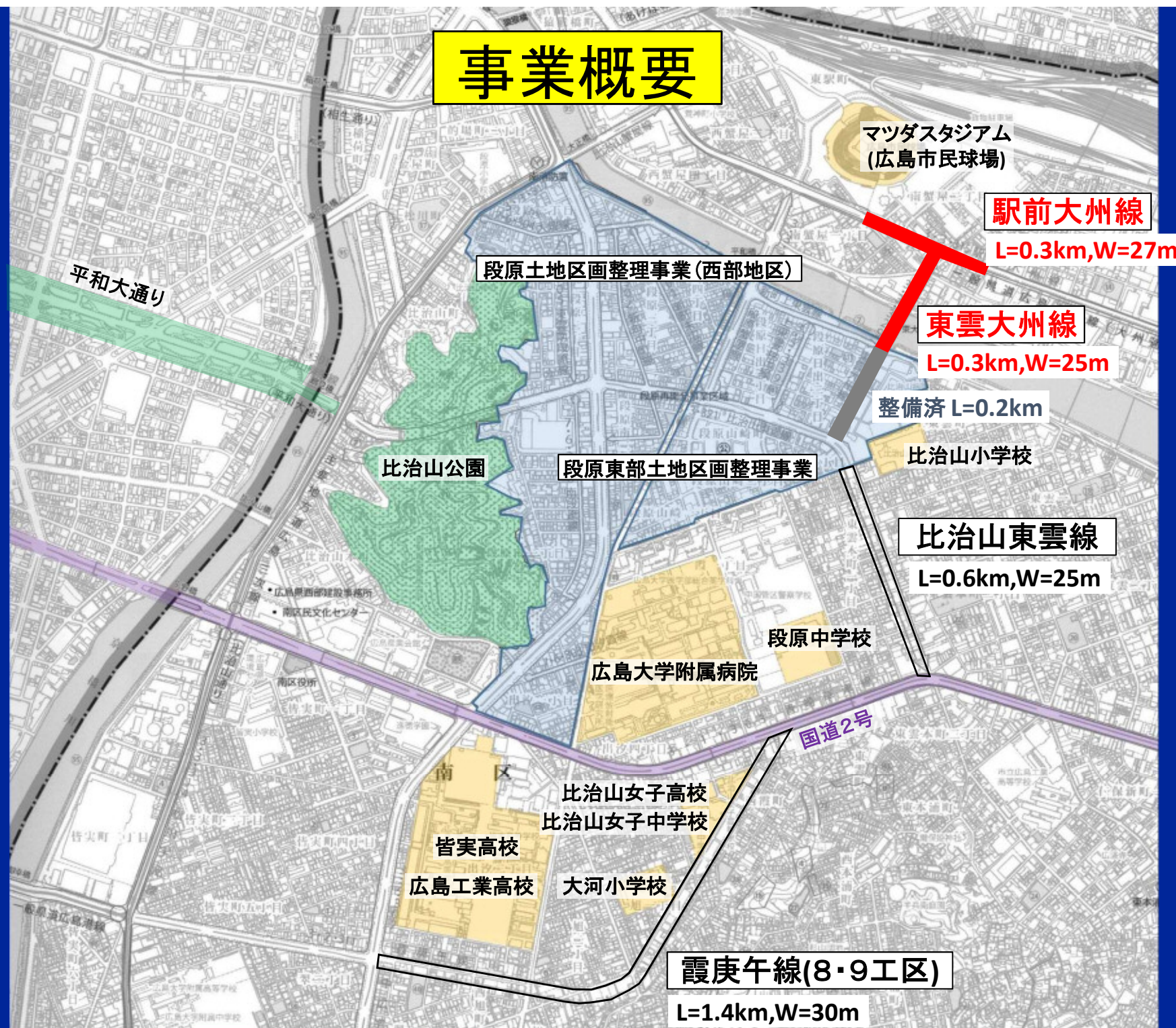
比治山東雲線

山の手線外1

霞庚午線(8・9工区)



# 事業概要





# 事業概要

駅前大州線

L=320m,W=27m

東雲大州線

L=270m,W=25m

猿猴川

東大橋



|       |               |
|-------|---------------|
| 延長    | L=590m        |
| 幅員    | W=25~27m(4車線) |
| 予定期間  | H20~H30年代後半   |
| 全体事業費 | 79億円          |



# 視点① 事業を巡る社会情勢等の変化

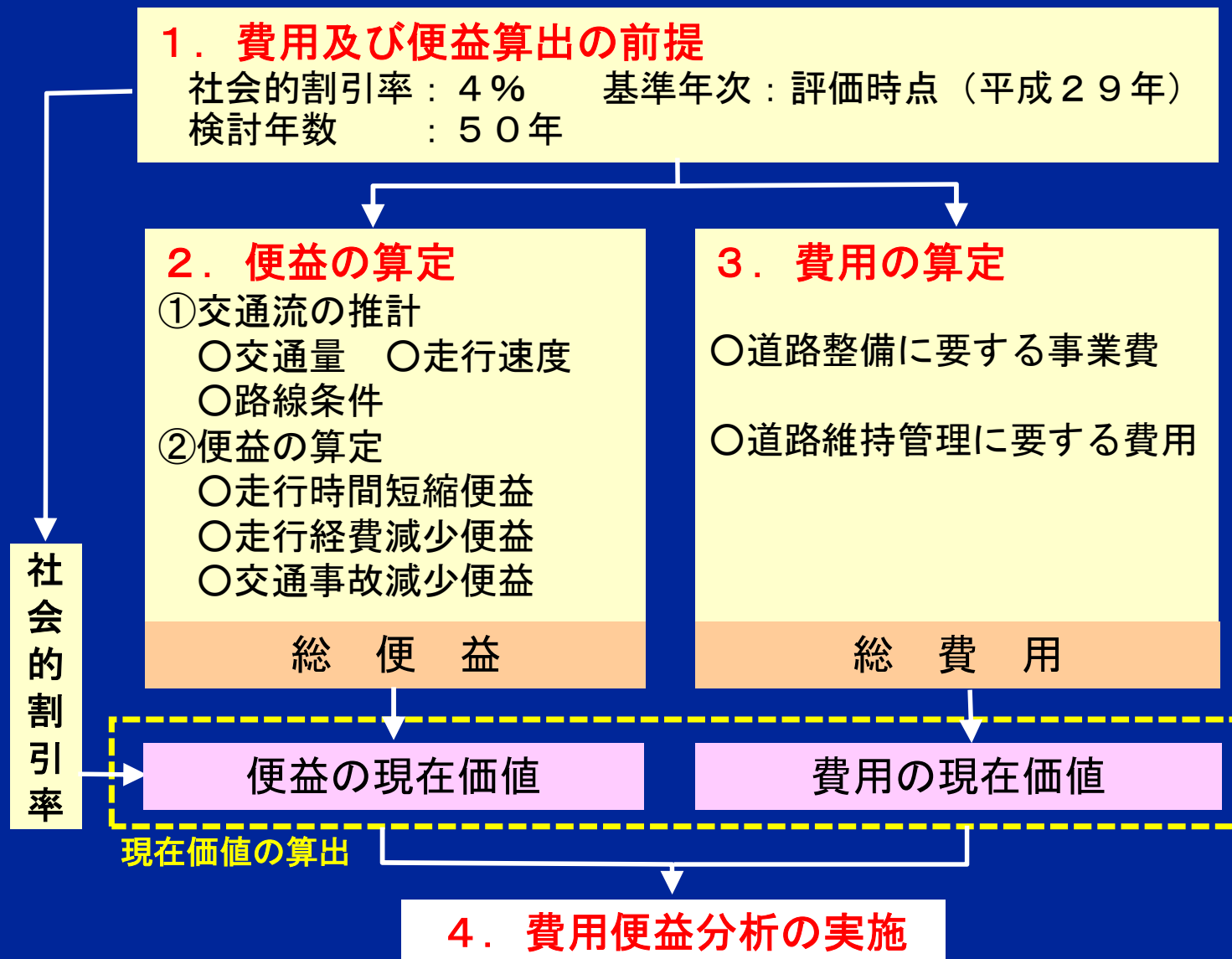
- ・ 段原地区の土地区画整理事業が完了
  - ・ マツダスタジアム・大規模小売店舗の立地
- ⇒ 交通需要が増大





# 視点② 事業の投資効果

## ■費用対効果分析のフロー



## 視点② 事業の投資効果

### ■費用対効果分析の結果

#### 【費用便益比(事業全体)】

$$\begin{array}{ccc} \text{総便益(B)} & \div & \text{総費用(C)} \\ 120.5\text{億円} & & 75.8\text{億円} \end{array} = \begin{array}{c} \text{費用便益比(B/C)} \\ 1.6 \end{array}$$

#### 【費用便益比(残事業)】

$$\begin{array}{ccc} \text{総便益(B)} & \div & \text{総費用(C)} \\ 120.5\text{億円} & & 21.1\text{億円} \end{array} = \begin{array}{c} \text{費用便益比(B/C)} \\ 5.7 \end{array}$$

総便益(B)が総費用(C)を上回っている

## 視点② 事業の投資効果

### ■事業の効果や必要性

#### 【都市の再生・個性ある地域の形成】

#### 東大橋の整備による段原地区と大州地区の連携強化

東大橋完成イメージ





## 視点② 事業の投資効果

### ■事業の効果や必要性

#### 【安全な生活環境の確保】

歩行者や自転車の安全性が向上





## 視点② 事業の投資効果

### ■事業の効果や必要性

#### 【無電柱化による美しい町並みの形成】

電線類地中化により良好な都市景観が形成



整備事例(段原東部土地区画整理事業区間)



# 視点③ 事業の進捗状況

用地取得率は約5割、事業進捗率は約5割まで進捗。





# 視点④ 事業の進捗の見込み

H30年度末に暫定2車線供用予定。

東大橋完成イメージ



東大橋整備状況（段原地区方面）



完成イメージ(段原地区方面)





## 視点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】

建設副産物の発生抑制や新技術の採用等

#### 【電線共同溝工事】

浅層埋設方式の採用や道路改良工事との同時施行

### ■代替案立案等の可能性

○ 最適なルートとして都市計画決定。

○ 5割の用地を取得し、東大橋の暫定供用など事業を着実に推進。



現行ルートが適当



# 対応方針（案）

## 【対応方針】 事業継続

### 【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。