

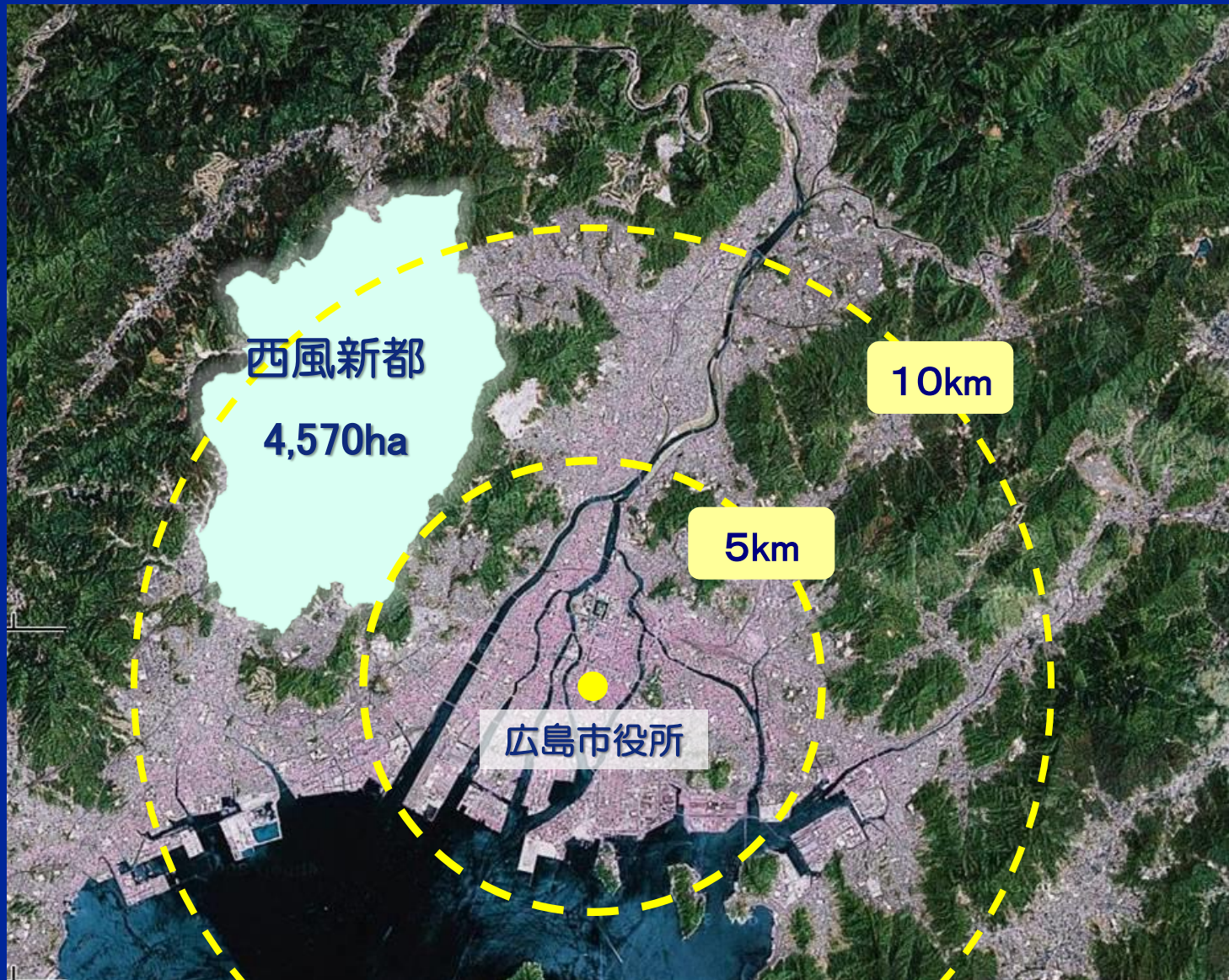
道路事業

安佐南4区486号線

都市整備局 西風新都整備部

ひろしま西風新都の概要

位置図



都市づくりの基本理念

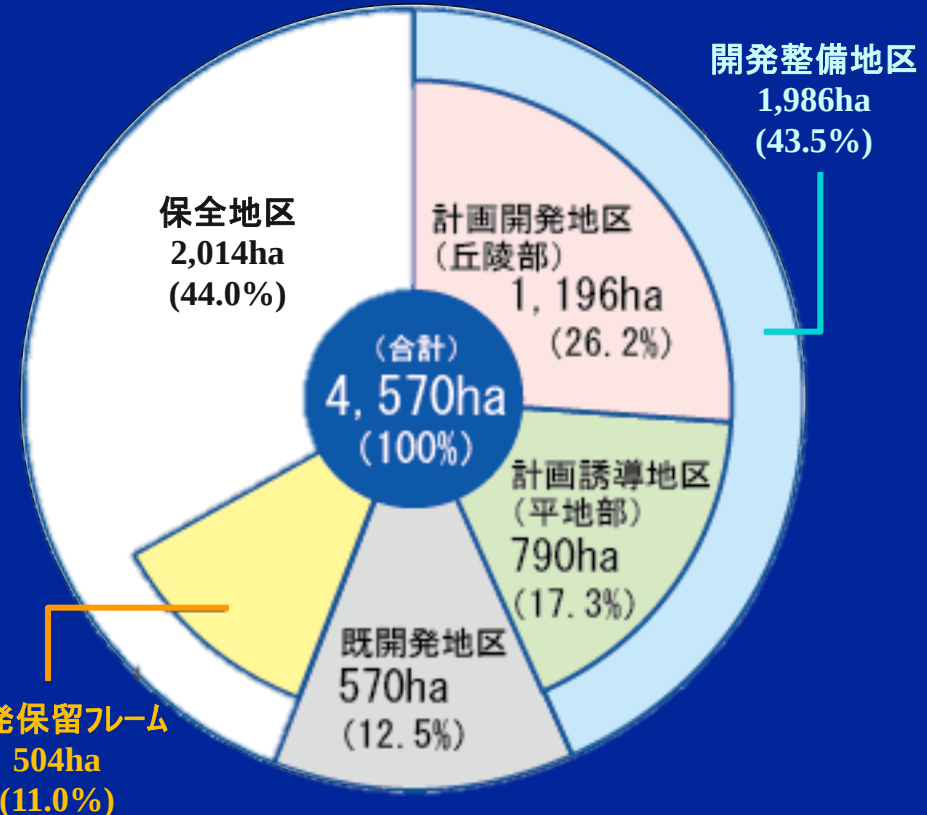
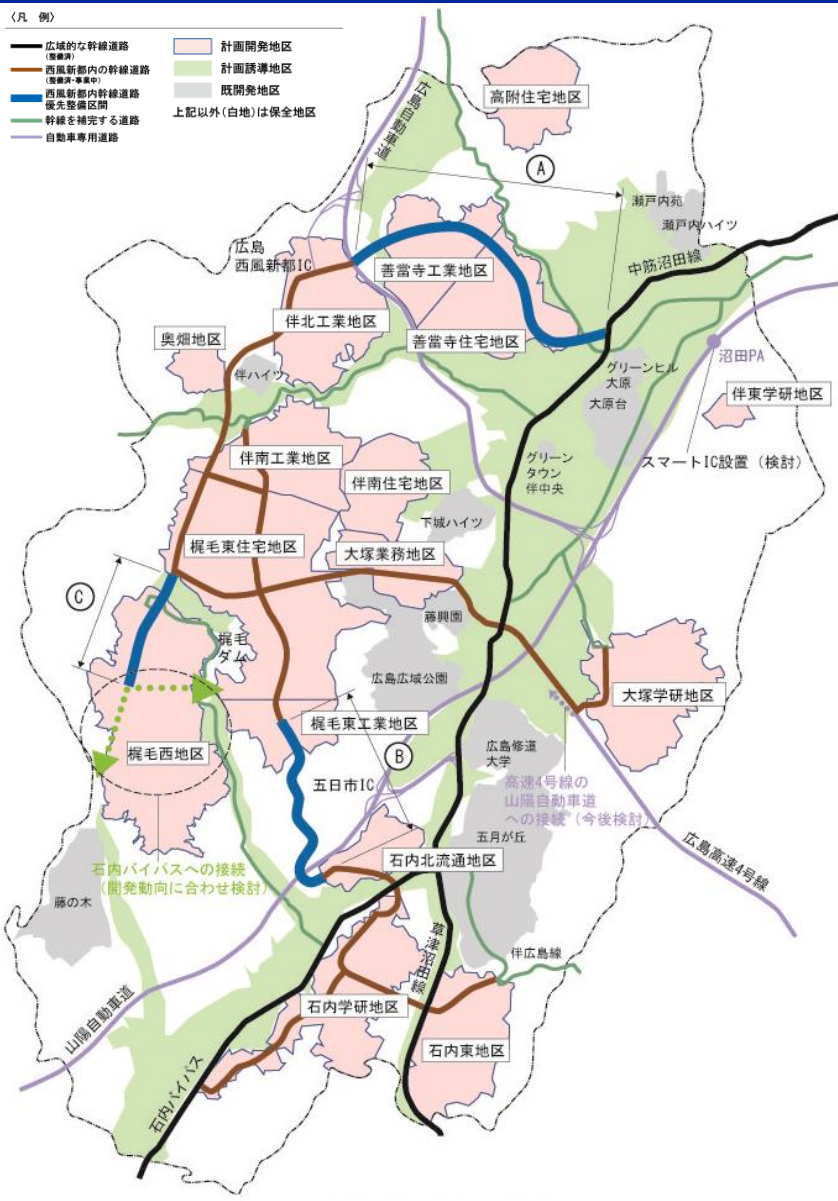
「住み、働き、学び、憩い、護る」機能を備えた
新たな都市拠点の形成

広島市全体の均衡ある発展に寄与する区域として「住み、働き、学び、憩い、護る」という複合機能を備えた新たな都市拠点の形成を進める。



西風新都の開発フレーム

計画対象区域の内訳



開発整備地区: 計画開発地区及び計画誘導地区

計画開発地区: 民間開発事業者等により計画的な開発を行う地区

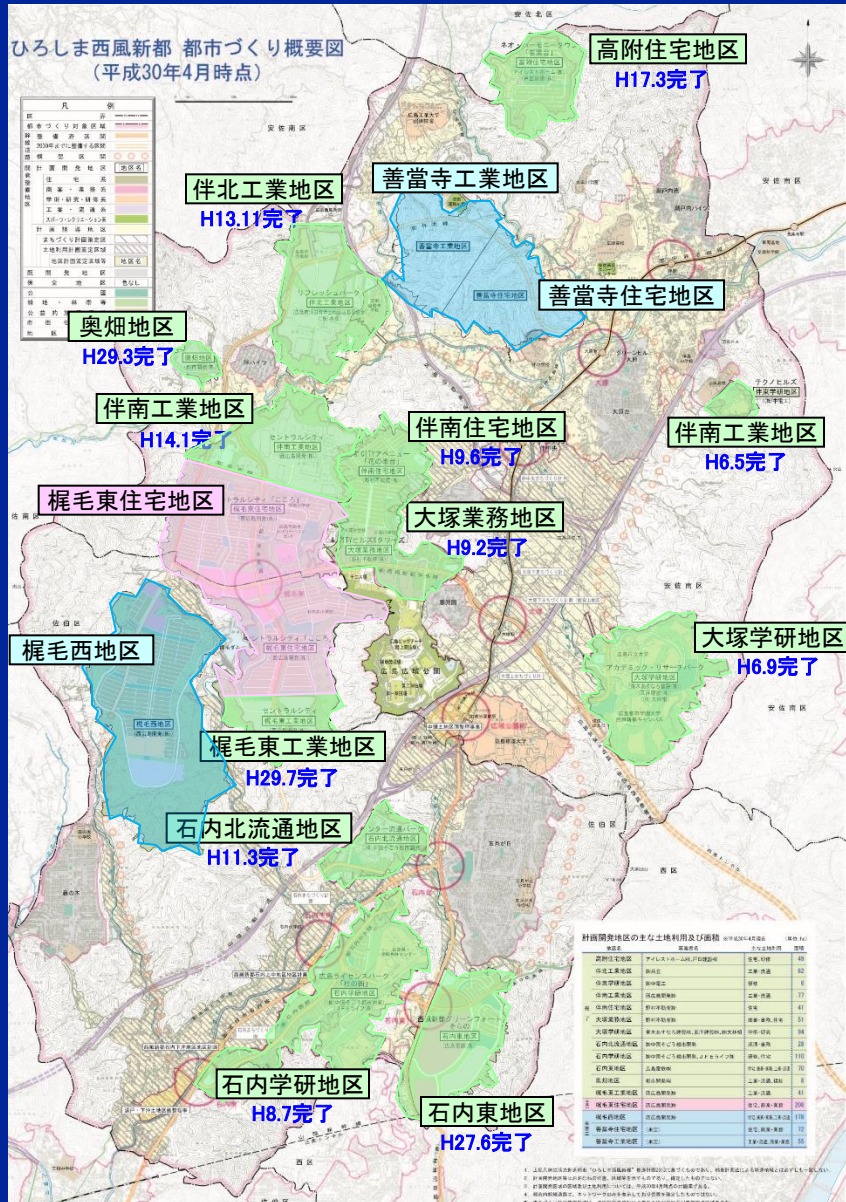
計画誘導地区: 地域住民が主体となって整備を図る地区

既開発地区: 当初計画策定時点(平成元年)における開発済み住宅団地等

保全地区: 原則として自然環境の保全又は緑地的活用を図る地区

開発保留フレーム: 保全地区の中に将来に備えて確保しておく開発可能面積

計画開発地区の整備状況



計画開発地区 16地区

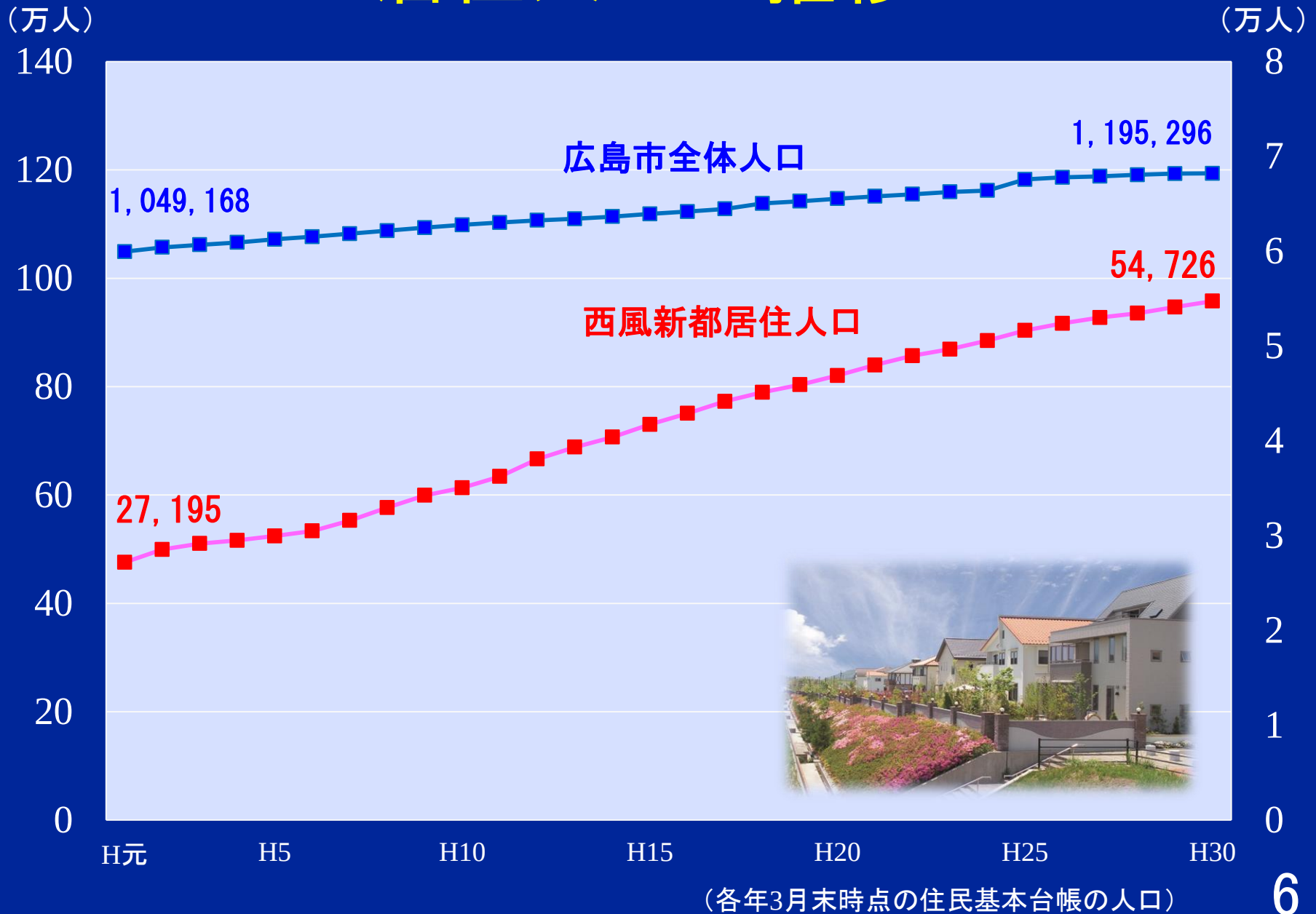
完了 12地区

事業中 1地区

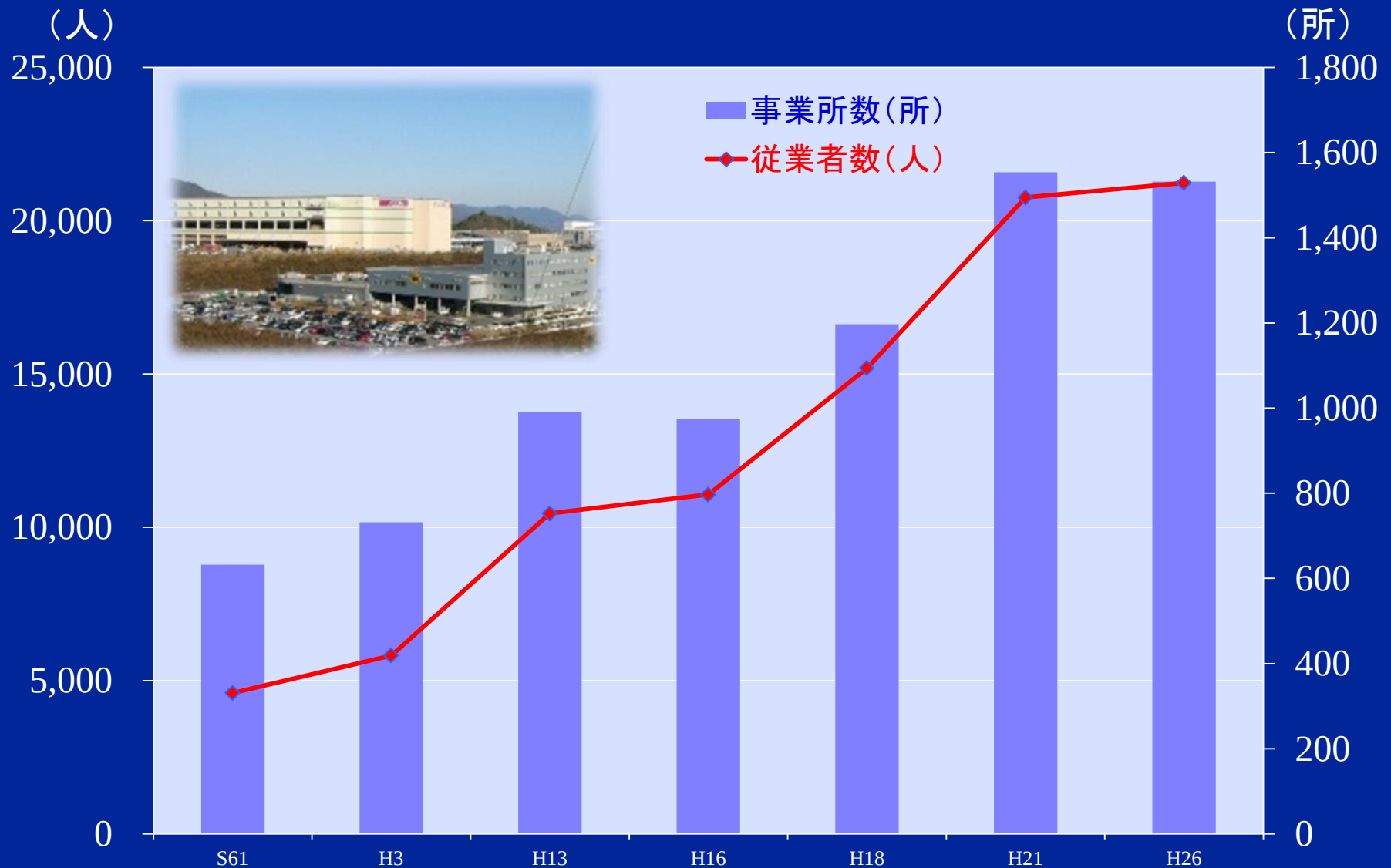
未着工 3地区

※整備率 約7割(面積ベース)

居住人口の推移



事業所数・従業者数(西風新都全体)の推移



注)昭和61年～平成18年までは事業所・企業統計調査、平成21～26年は経済センサスによる。

西風新都内幹線道路の状況

西風新都内幹線道路

・計画延長 21.9km（構想区間除く）

整備済

15.9km

(72.6%)

未整備

6.0km

(27.4%)

凡例



整備済



事業中



未整備



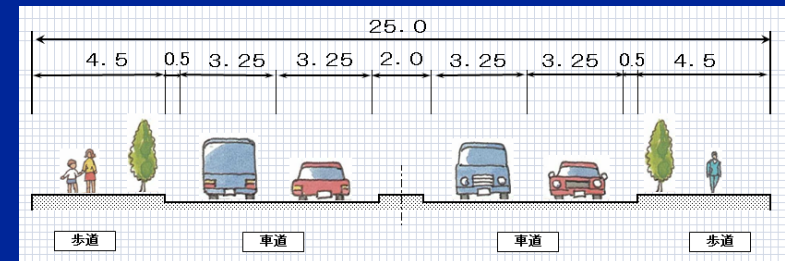
安佐南4区486号線

安佐南4区486号線の事業概要

位置図



計画断面図



上空(南側)から見たルート



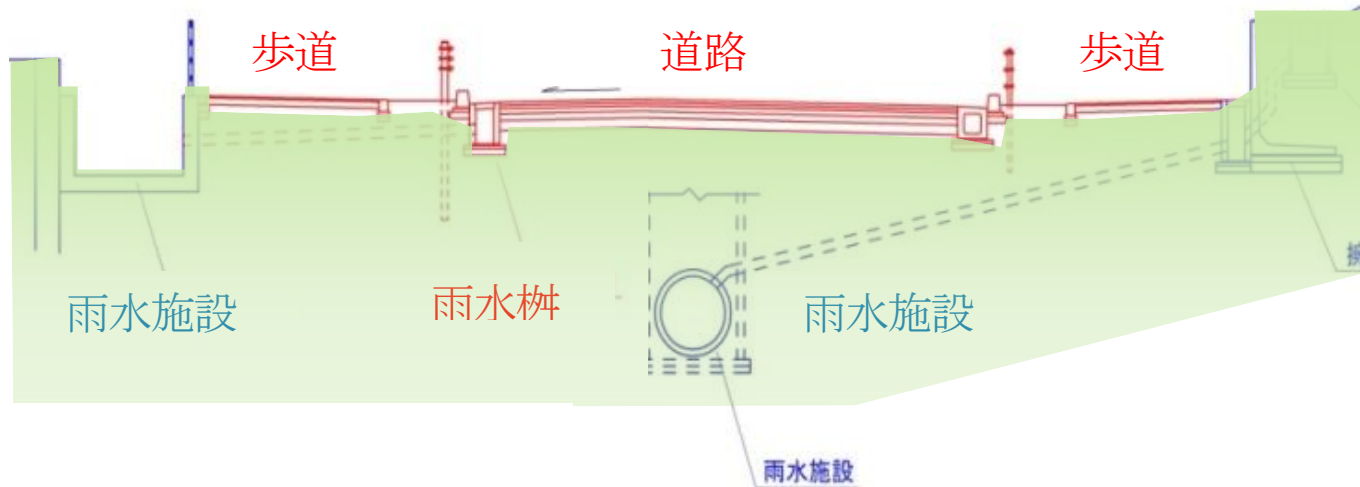
事業の進捗状況



西風新都内幹線道路の 整備に関するルール

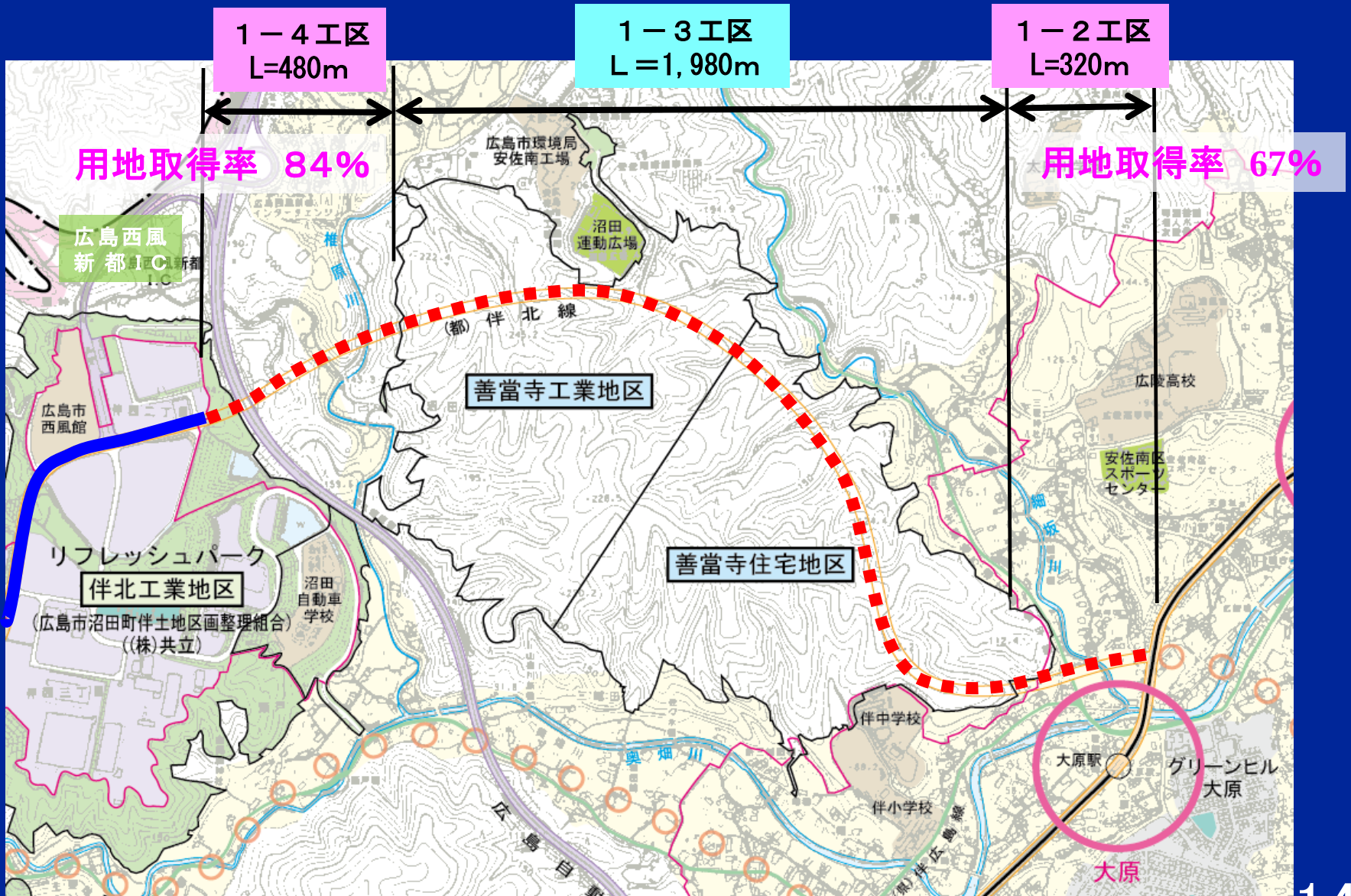
役割分担による都市内幹線道路整備の模式断面図

開発事業者が路床(舗装の下)まで造成



赤…広島市施工範囲

残事業の状況(1)



残事業の状況(2)

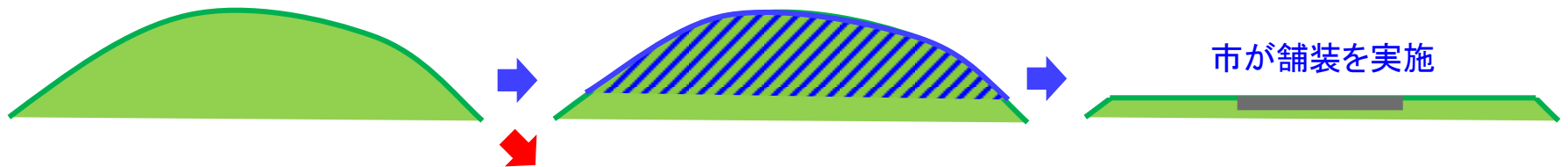
●前回評価時と今回評価時の事業費の違い

	全体事業費				
		供用済区間	未供用区間	執行済	残事業
前回評価時点 (H24年度)	173億3千万円	78億3千万円	95億円	20億円	75億円
今回評価時点 (H30年度)	218億3千万円	78億3千万円	140億円	20億円	120億円

45億円増

前回評価時点の整備手法

開発事業者による造成



本市による通常の道路整備

今回評価時点の整備手法



計画地の状況(西風新都IC側)

西風新都インターチェンジ 付近から
残事業区間を見る

正面の丘陵地は善當寺住宅・工業地
区計画開発地区



施工済の橋脚を見る

西風新都ICから善當寺住宅・工業
地区までの区間(1-4工区)で橋
りょうの橋脚2基(上下線)を施工済



計画地の状況(中筋沼田線側)

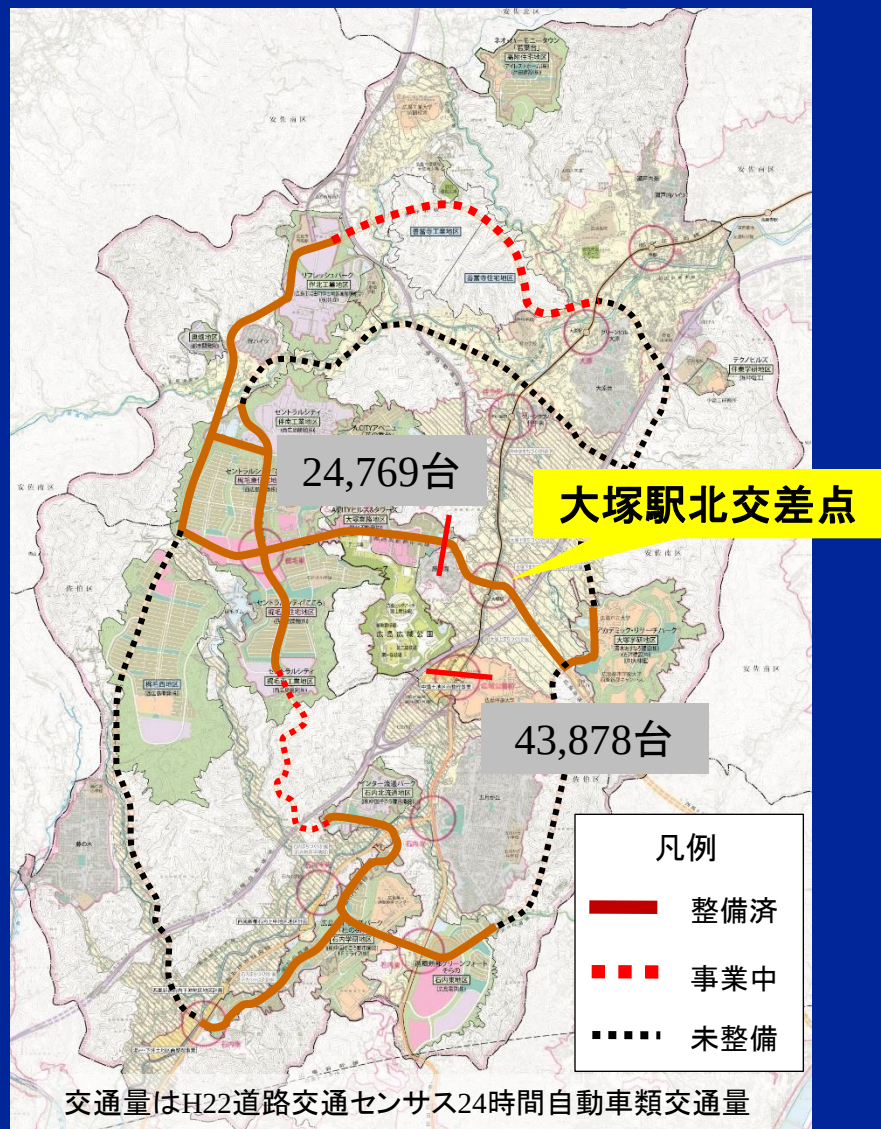
中筋沼田線から残事業区間を見る

正面の丘陵地が善當寺住宅・工業地区計画開発地区



本事業の必要性(1)

○都市内幹線道路のネットワークの形成



本事業の必要性(2)

○災害への備え



本事業の必要性(3)

○地域情勢

西風館(火葬場)の開設



安佐南工場(清掃工場)の建替



【地域の声】

- ・ 30町内会で組織される地元団体
 - ・ 西風新都に立地している95社からなる企業団体
- ⇒ 安佐南4区486号線の早期完成へ強い要望

本路線の早期完成に向けて努力することを約束

事業の費用対効果

○費用便益分析

事業全体 費用便益比(B/C)

総便益 B 406億円

- ・走行時間短縮便益 368.5億円
- ・走行経費減少便益 28.5億円
- ・交通事故減少便益 8.8億円

÷

総費用 C 266億円

- ・事業費 263.3億円
 - ・維持管理費 3.0億円
- ※平成30年度価格

=

費用便益比

B/C 1.5

残事業 費用便益比(B/C)

総便益 B 245億円

- ・走行時間短縮便益 229.6億円
- ・走行経費減少便益 12.1億円
- ・交通事故減少便益 3.5億円

÷

総費用 C 87億円

- ・事業費 85.9億円
 - ・維持管理費 1.6億円
- ※平成30年度価格

=

費用便益比

B/C 2.8

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 = 3.1(+10%) ~ 2.5(-10%)
- ・事業費変動 B/C = 2.5(+10%) ~ 3.1(-10%)
- ・事業期間変動 B/C = 2.6(+10%) ~ 3.0(-10%)

事業の投資効果

○主な事業の効果等

■円滑なモビリティの確保

- ・渋滞損失時間の削減 H42予測値で約339.3→319.1(万人・時間/年)
削減率6.0%
- ・路線バスの利便性が向上

■地域ネットワークの構築

- ・西風新都中央線や大塚駅北交差点に集中している交通の分散
- ・西風新都ICのアクセス向上による山陰地方や県北地域との交流圏域の拡大

■地球環境の保全

- ・年間718 t のCO₂の削減

事業の進捗の見込み

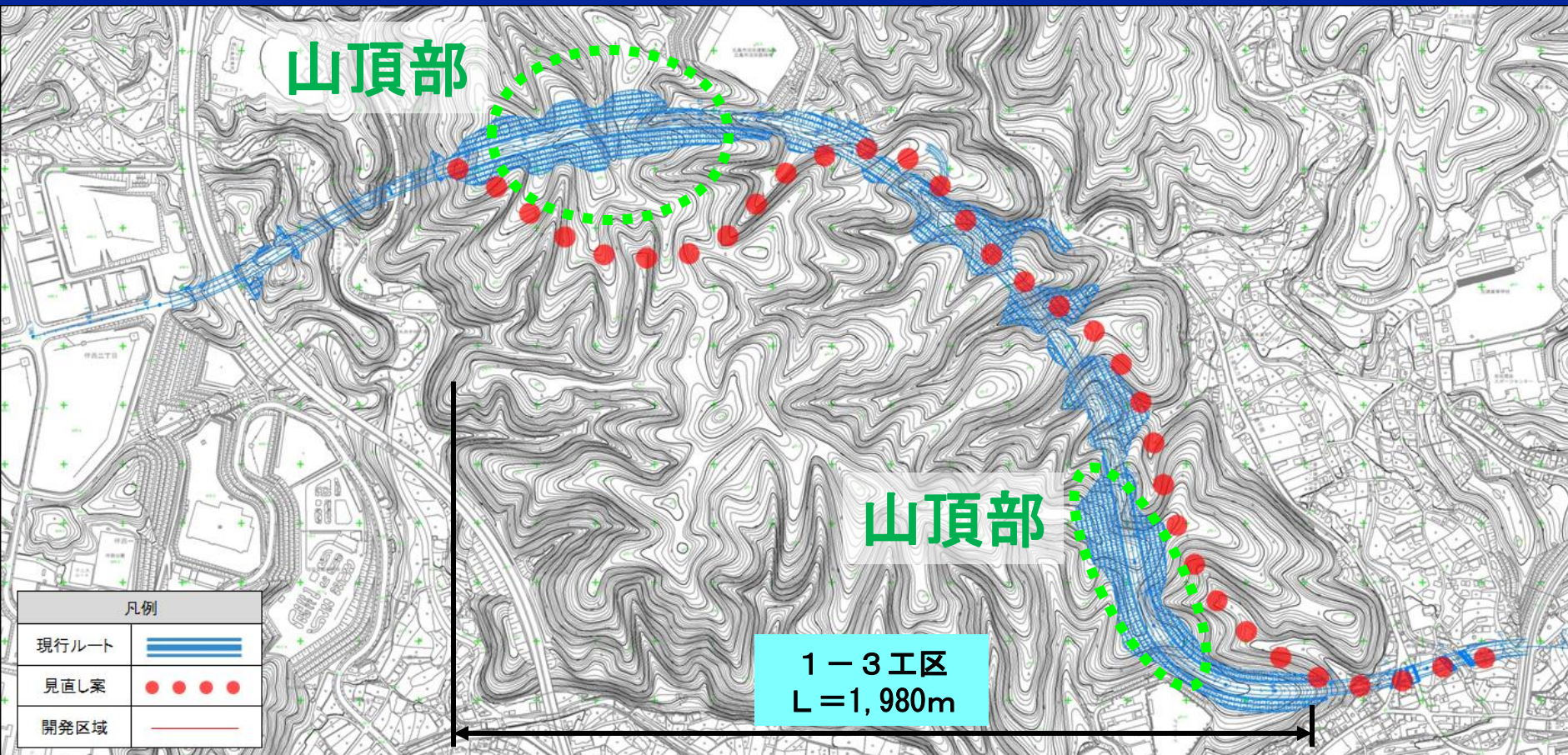
○事業の進捗が順調でない理由

- ・本市は開発事業者に対し、早期の事業着手に向けた働きかけを行ってきたが、景気の低迷等を受け、開発事業者は着工の見通しが立っていない状況が続いていた。

○今後の見通し

- ・道路単独整備へ移行したことにより、今後は開発事業者による影響を受けないことから、残った個人所有地の買収や工事等を着実かつ計画的に進めることができる。

コスト縮減の可能性



延長の約7割を占める1-3工区におけるルートを見直すことで土工量を削減し、コスト縮減を図ることとしている。

今後の対応方針(案)

○対応方針（案） ・ ・ ・ 事業継続

西風新都内幹線道路については、開発事業者が行う宅地造成と一体的な整備を前提として進めているが、対象事業のうち未完成の区間である善當寺工区については、当該箇所の開発事業が未着工であることから、道路整備を平成15年度に中断していた。

こうした中、当該箇所の開発事業者が平成28年12月に解散し、開発事業の見通しが立たなくなったことから、平成29年7月に、開発事業者が取得していた土地を本市が一括取得し、本市単独で道路を整備することとした。

このことにより、開発事業の進捗に関わらず、本市が着実に道路整備を進めることが可能となった。

今後は、開発事業地内のルート見直しによりコスト縮減を図った上で、平成42年の完成を目標に、計画的に事業を進めて行く。