

令和6年度 第1回 広島市公共事業再評価審議会 資料

資料 1	再評価審議対象事業一覧表・位置図	… p	1
	・再評価審議対象事業一覧表	… p	2
	・再評価審議対象事業位置図	… p	3
資料 2	再評価に係る資料	… p	4
	・街路事業 都市計画道路中筋温品線（1工区）	… p	5
	・街路事業 都市計画道路中筋温品線（6工区）	… p	14
	・街路事業 都市計画道路吉島観音線外1	… p	22
	・街路事業 都市計画道路段原蟹屋線外1	… p	31
	・街路事業・軌道事業 広島新交通西風新都線	… p	40
参考資料 1	都市計画道路中筋温品線（1工区）（説明資料）		
参考資料 2	都市計画道路中筋温品線（6工区）（説明資料）		
参考資料 3	都市計画道路吉島観音線外1（説明資料）		
参考資料 4	都市計画道路段原蟹屋線外1（説明資料）		
参考資料 5	広島新交通西風新都線（説明資料）		
参考資料 6	広島市公共事業（建設関係局所管）の再評価（概要）		
参考資料 7	広島市公共事業（建設関係局所管）再評価実施要領		
参考資料 8	広島市公共事業再評価審議会規則		
参考資料 9	広島市公共事業再評価審議会運営要領		
参考資料 10	諮問書（写し）		

再評価審議対象事業一覧表・位置図

**広島市公共事業再評価審議会
再評価審議対象事業一覧表**

事業種別	事業名	事業区分	事業箇所	事業期間 ※1	再評価理由 ※2	一定期間が経過した理由等
街路事業	都市計画道路中筋温品線（1工区）	国庫補助事業	安佐南区中筋三丁目～安佐北区口田南一丁目	平成12年度～令和10年度頃	④	用地取得交渉等に不測の時間を要したため。
街路事業	都市計画道路中筋温品線（6工区）	国庫補助事業	東区中山東三丁目～東区温品一丁目	平成12年度～令和10年度頃	④	用地取得交渉等に不測の時間を要したため。
街路事業	都市計画道路吉島観音線外1	国庫補助事業	吉島観音線：中区西川口町～西区南観音二丁目 駅前観音線：西区南観音二丁目～西区南観音三丁目	平成7年度～令和8年度	④	用地取得交渉等に不測の時間を要したため。
街路事業	都市計画道路段原蟹屋線外1	国庫補助事業	段原蟹屋線：南区段原四丁目～南区西蟹屋四丁目 駅前大州線：南区西蟹屋四丁目～南区西蟹屋一丁目	平成7年度～令和8年度	④	用地取得交渉等に不測の時間を要したため。
街路事業・軌道事業	広島新交通西風新都線	国庫補助事業	安佐南区大塚西四丁目～ 西区己斐本町一丁目	令和2年度～令和18年度	③	軌道法や都市計画決定の法手続に時間を要しているため

※1 事業期間とは、事業費が予算化された年度から完成予定年度までとする。

※2 ①：事業が予算化された後、5年間を経過した時点で未着工の事業

②：事業が予算化された後、10年間（国の個別補助制度を活用している事業については、5年間）を経過した時点で継続中の事業

③：事業費が予算化される前の準備・計画段階で5年間が経過した事業（大規模な国庫補助事業に限る。）

④：再評価実施後、5年間（下水道事業については、10年間）が経過した時点で継続中又は未着工の事業

⑤：市長が特に必要と認める事業

令和6年度 広島市公共事業再評価審議会 対象事業位置図



再評価に係る資料

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 中筋温品線（1工区）【国庫補助事業】				
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	用地取得交渉等に不測の時間を要したため。				

事業の概要

1 事業の目的

中筋温品線（1工区）は、都心を通過する自動車交通の分散を図る環状型道路の一部を構成するとともに、地区内の交通の円滑化や安全な生活環境の確保及び太田川の兩岸地区を結ぶことにより、健全な市街地を形成し、快適な市民生活と都市の活性化に貢献する路線である。

2 事業箇所

安佐南区中筋三丁目～安佐北区口田南一丁目

3 事業の内容

路線名：都市計画道路 中筋温品線（1工区）
延長：L＝1, 280m
幅員：W＝14～45m
事業内容：道路新設工事、橋りょう新設工事
用地取得面積A＝約34,000㎡（件数N＝132件）

4 予定事業期間及び総事業費

	当初計画	前々々回再評価時点 (平成21年度)	前々回再評価時点 (平成26年度)	前回再評価時点 (平成31年度)	今回 (令和6年度)
事業化年度	平成12年度 (事業認可)	---	---	---	---
予定期間	平成12年度 ～平成20年代前半	平成12年度 ～平成20年代後半	平成12年度 ～平成30年代前半	平成12年度 ～令和1桁代前半	平成12年度 ～令和10年度頃
全体事業費	156億円	156億円	156億円	166億円	166億円
各時点での事業進捗率 (事業費ベース)	0%	18.8%	30.0%	33.2%	45.2%
備考					

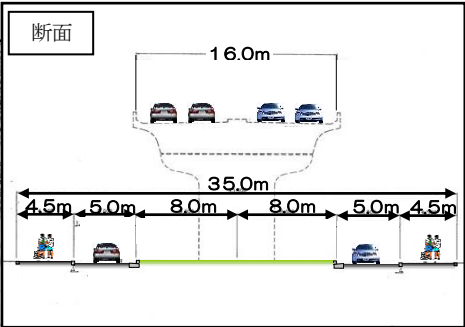
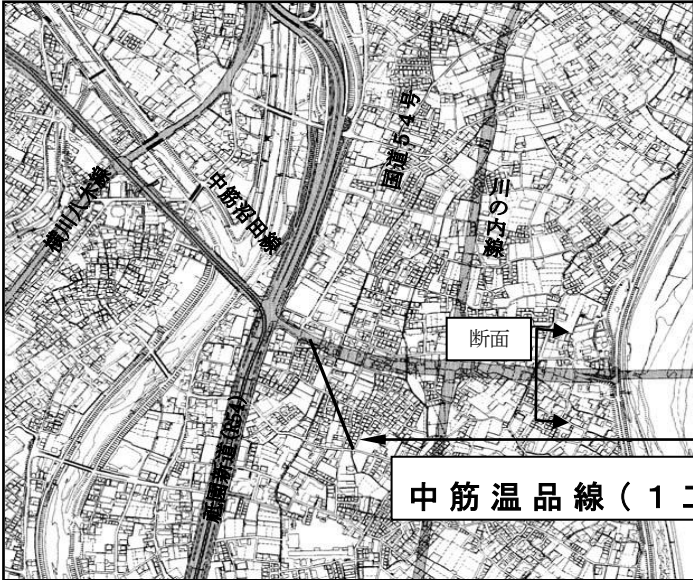
※ 中筋温品線（1工区）は平面部と高架部で構成する路線だが、このうち事業化している平面部のみを対象として整理している。

再評価に係る資料

事業種別 街路事業
事業名 中筋温品線（1工区）【国庫補助事業】

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 中筋温品線（1工区）【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 本市の都市計画道路の整備率は、令和5年度末で78.6%である。
		2 社会経済情勢・地域情勢の変化 本路線に近接する緑井地区では、平成11年度に古川土地区画整理事業、平成16年度に緑井駅周辺地区第一種市街地再開発事業が完成しており、周辺地区の再開発に伴い交通需要が増加しているところである。 本路線は、この緑井地区内外を結ぶ幹線道路であることから、アクセス向上を図るため、本路線の整備を早急に行う必要があり、地区住民から継続的に早期整備の要望がされている。
		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： 中筋温品線（1工区）は、都心を通過する自動車交通の分散を図る環状型道路の一部を構成するとともに、地区内の交通の円滑化や安全な生活環境の確保、また、橋りょう整備による太田川の両岸地区を結ぶ路線として、整備効果の発現が見込まれ、地域住民の早期整備の要望も強い。以上のことから、引き続き事業を推進する。
		(2) この5年間の対応状況 平成31年以降、用地取得、道路改良工事を進めており、令和4年度には一部区間の暫定供用を開始した。また、令和6年度には橋りょうの整備に着手した。

再評価に係る資料

事業種別
事業名

街路事業
中筋温品線（1工区）【国庫補助事業】

再評価の視点

②事業の投資効果

1 費用便益分析

道路整備に要する費用		道路整備による効果	
総費用 ＝整備期間＋50年間		総便益 ＝供用開始＋50年間	
総事業費	166.0億円	①走行時間短縮便益	(129.7)197.3億円
残りの整備に必要な事業費	73.1億円	②走行経費減少便益	(15.1)21.7億円
→現在価値換算事業費	(60.5)195.7億円	③交通事故減少便益	(0.7)7.4億円
①事業費	(60.5)195.7億円	総便益(B)	
②維持管理費	(0.4)0.5億円	①＋②＋③＝	(145.5)226.4億円
総費用(C)①＋②＝	(60.9)196.2億円		
費用便益分析の結果		(残事業)事業全体〔社会的割引率〕	
費用便益比(B/C)		＝(2.4)1.2	
(参考)		(3.5)1.7〔2%〕	
		(6.4)2.3〔1%〕	

※ 「費用便益分析マニュアル」(国土交通省 道路局 都市局 令和5年12月)に基づき算出

※ 基準年次：令和6年

※ 中筋温品線（1工区）は平面部と高架部で構成する路線であり、事業化している平面部では高架部の導入空間となる用地も一体的に取得している。

○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	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	2.5	2.3
事業費変動	2.2	2.7
事業期間変動	2.3	2.5

○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の評価

再評価実施時点によ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〕

・当該路線（1工区）の整備により、地区内の交通の円滑化や安全な生活環境の確保、橋りょう整備による太田川の両岸地区を結ぶ新たな街路として時間短縮や交通分散につながる事が期待できる。

年間渋滞損失時間及び削減率

年間渋滞損失時間(R22)〔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)	
12,025.7	11,966.9	58.8	約0.5%

〔都市の再生〕

・環状機能を有する路線として広域道路整備基本計画(※)に位置付けられている。

・地区内の交通の円滑化、安全な生活環境の改善が図られる。

・市街地の都市計画道路網密度が向上する。

(※) 広域的な社会交流を支え、地域の連携を促す道路ネットワークづくりを計画的に進めるために、長期的な幹線道路計画網を定めたもの（平成10年策定：広島市）

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業 中筋温品線（1工区）【国庫補助事業】		
再 評 価 の 視 点	② 事業の投資効果	〔国土・地域ネットワークの構築〕 ・広域的な道路ネットワークの構築に貢献する路線であり、地域高規格道路の候補路線としての位置付け（平成10年6月指定）がある。		
		〔個性ある地域の形成〕 ・橋りょうの整備により、太田川両岸の安佐南区中筋地区及び安佐北区口田地区の地域分断が解消される。 ・平和記念都市として建設することを目的とする「広島平和記念都市建設法」による「広島平和記念都市建設計画」に基づき整備を図る。		
		○安全		
		〔安全な生活環境の確保〕 ・歩行者と自動車が輻輳する幅員の狭い生活道路が小学校の通学路に指定されている。当該路線（1工区）の整備により、生活道路からの自動車交通の転換が促進されるとともに、新たに整備されることにより通学路の安全性の向上が期待できる。		
		〔災害への備え〕 ・当該路線（1工区）の整備により、緊急時における避難経路確保や消防活動の円滑化が図られるとともに、発災時における物資等の輸送経路になる広島インターチェンジとのアクセス道路としての代替機能が確保される。		
		○環境		
		・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（R22）		1，207t-CO2/年
		（参考）CO2排出削減便益		
		炭素C排出削減量	329.0t-C/年	
貨幣換算原単位	10，600円/t-C			
CO2排出量削減便益	348.8万円/年			

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 中筋温品線（1工区）【国庫補助事業】											
③事業の進捗状況	1 事業の経過	平成 7 年 3 月 都市計画決定 平成 1 2 年度 補助事業採択 事業認可取得（H12. 12. 18～H21. 3. 31） 用地取得着手 平成 2 0 年度 事業認可変更（H12. 12. 18～H27. 3. 31） 平成 2 6 年度 事業認可変更（H12. 12. 18～R3. 3. 31） 平成 2 9 年度 一部区間暫定供用開始（H29. 8. 23） 令和 2 年度 事業認可変更（H12. 12. 18～R11. 3. 31） 令和 4 年度 一部区間暫定供用開始（R4. 4. 6） 令和 6 年度 橋りょう部工事着手										
	2 事業の進捗率	<table><tr><td>区分</td><td>中筋温品線（1工区）</td></tr><tr><td>事業予定期間</td><td>平成 1 2 年度～令和 1 0 年度頃</td></tr><tr><td>全体事業費</td><td>1 6 6 億円</td></tr><tr><td>～令和 5 年度末執行済額</td><td>7 5. 0 億円</td></tr><tr><td>進捗状況（令和 5 年度末）</td><td>4 5. 2 %（事業費ベース）</td></tr></table> ※ 中筋温品線（1工区）は平面部と高架部で構成する路線だが、このうち事業化している平面部のみを対象として整理している。	区分	中筋温品線（1工区）	事業予定期間	平成 1 2 年度～令和 1 0 年度頃	全体事業費	1 6 6 億円	～令和 5 年度末執行済額	7 5. 0 億円	進捗状況（令和 5 年度末）	4 5. 2 %（事業費ベース）
	区分	中筋温品線（1工区）										
	事業予定期間	平成 1 2 年度～令和 1 0 年度頃										
全体事業費	1 6 6 億円											
～令和 5 年度末執行済額	7 5. 0 億円											
進捗状況（令和 5 年度末）	4 5. 2 %（事業費ベース）											
3 残事業の内容	用地取得、道路新設工事（土工部）、橋りょう新設工事											
再評価の視点	④事業の進捗の見込み	1 今後の事業進捗の見通し 当路線については、平成 2 9 年度に国道 5 4 号から東側の約 2 6 0 m の区間、令和 4 年度には更に約 3 0 0 m の区間の整備を行い、暫定 2 車線で供用している。令和 6 年度には橋りょう工事にも着手し、今後も引き続き用地取得及び工事を行う。										
	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 道路新設工事（土工部）における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、橋りょう新設工事における構造や架設工法の検討等により、コスト縮減に努める。 2 代替案立案等の可能性 中筋温品線は、広島都市圏の放射・環状型の幹線道路網計画を基に、地形的条件、交通処理面や沿道からの利便性等を総合的に考慮してルートを選定し、都市計画決定されている。 既に、地区内の交通の円滑化や安全な生活環境の確保、また、橋りょう整備による太田川の両岸地区を結ぶ新たな街路として地区住民の期待を受けながら進捗している状況であり、現計画のもと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		中筋温品線（１工区）【国庫補助事業】	
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 中筋温品線（１工区）は、都心を通過する自動車交通の分散を図る環状型道路の一部を構成するとともに、地区内の交通の円滑化や安全な生活環境の確保及び太田川の両岸地区を結ぶことにより、健全な市街地を形成し、快適な市民生活と都市の活性化に貢献する路線である。用地取得率は９割を超え、令和６年度には橋りょう工事に着手するなど着実に事業を推進しており、地域住民からの早期整備に対する期待も大きい。 以上のことから、引き続き事業を推進する。	

記入要領
・当該事業によるアウトカム指標の変化を把握
・道路種別により、評価項目は適宜変更
・効果が認められる評価項目は□を■に変更
・●印の評価項目については定量的評価の結果を記載

(再評価)

別紙1

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	中筋温品線（1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	事業全体：便益比(B／C)=1.2（経済的純現在価値（B－C）=30億円、経済的内部収益率（E I R R）=4.5%） 残事業：便益比(B／C)=2.4（経済的純現在価値（B－C）=85億円、経済的内部収益率（E I R R）=5.9%）

●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	区間a（費用便益分析対象区間）について 渋滞損失削減時間：58.8万人・時間/年（12.026万人・時間/年⇒11.967万人・時間/年） 区間b（当該区間／並行区間）について：（該当区間名） 並行区間等（当該区間）の渋滞損失時間：30.5万人・時間/年⇒2.7万人・時間/年（当該区間） 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：91.1%削減（当該区間）
		□ 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IS0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	周辺市街地環状型道路の一部を形成する
		□ 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	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	DID地区内での新規路線であり、都市計画道路網密度の向上に寄与する
		□ 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	H10.6地域高規格道路の候補路線として位置付け
		□ 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	橋りょうの整備により、太田川兩岸の安佐南区中筋地区及び安佐北区口田地区の地域分断が解消
		□ 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	広島平和記念都市建設法による広島平和記念都市建設計画に基づき整備を図るもの
		□ 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	

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
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	通学路（中筋小学校）
	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	
		☐ 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	消火活動が出来ない地区の解消
		☐ 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：約1206.6t-CO2/年 排出削減率： 約0.1%削減
	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	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：B/C対象リンク 排出削減量：約0.1t-NOX/年、排出削減率：約1.9%削減
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：B/C対象リンク 排出削減量：約0.01t-SPM/年、排出削減率：約2.1%削減
		☐ 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	道路の整備に関するプログラム（H30.12 広島市）に位置付け
		☐ 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

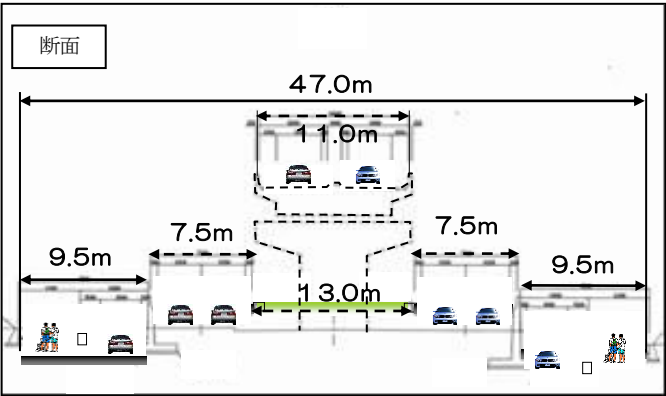
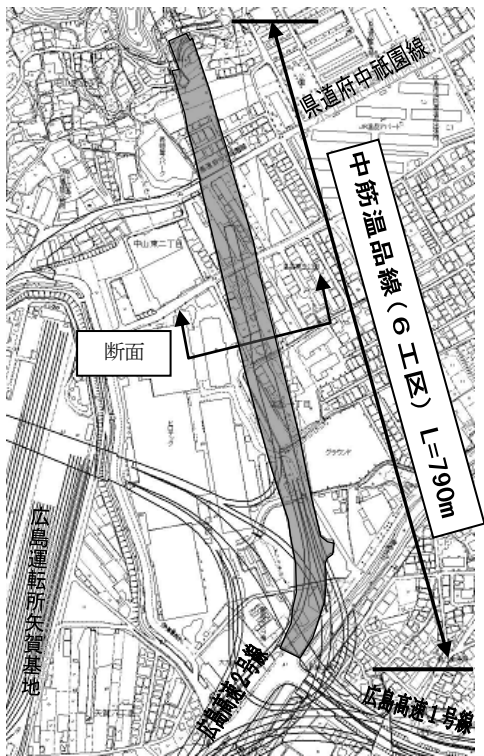
事業種別 事業名	街路事業 中筋温品線（6工区）【国庫補助事業】					
再評価理由	再評価実施後、5年間が経過した時点で継続中の事業					
一定期間が経過した理由等	用地取得交渉等に不測の時間を要したため。					
事業の概要	1 事業の目的 中筋温品線（6工区）は、都心を通過する自動車交通の分散を図る環状型道路の一部を構成するとともに、地区内の交通の円滑化や安全な生活環境を確保することにより、健全な市街地を形成し、快適な市民生活と都市の活性化に貢献する路線である。					
	2 事業箇所 東区中山東三丁目～東区温品一丁目					
	3 事業の内容 路線名：都市計画道路 中筋温品線（6工区） 延長：L＝790m 代表幅員：W＝47m 事業内容：道路新設工事 用地取得面積A＝約29,000㎡（件数N＝77件）					
	4 予定事業期間及び総事業費					
		当初計画	前々々回再評価時点 (平成21年度)	前々回再評価時点 (平成26年度)	前回再評価時点 (平成31年度)	今回 (令和6年度)
	事業化年度	平成12年度 (事業認可)	---	---	---	
	予定期間	平成12年度 ～平成10年代後半	平成12年度 ～平成20年代前半	平成12年度 ～平成30年代前半	平成12年度 ～令和1桁代後半	平成12年度 ～令和10年度頃
	全体事業費	80億円	80億円	80億円	70億円	70億円
	各時点での事業進捗率 (事業費ベース)	0%	43.1%	56.3%	68.2%	84.3%
	備考					
※ 中筋温品線（6工区）は平面部と高架部で構成する路線だが、このうち事業化している平面部のみを対象として整理している。						

再評価に係る資料

事業種別 街路事業
事業名 中筋温品線（6工区）【国庫補助事業】

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		中筋温品線（6工区）【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 本市の都市計画道路の整備率は、令和5年度末で78.6％である。	
		2 社会経済情勢・地域情勢の変化 広島高速2号線の開通（平成22年4月）に伴い当該事業近傍に間所出入口が整備されたことや、大規模商業施設の開店（平成21年11月）により交通需要が増加し、周辺道路では慢性的な渋滞が発生している。このような中、地区住民を中心として早期整備の要望がある。	
		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： 中筋温品線（6工区）は、都心を通過する自動車交通の分散を図る環状型道路の一部を構成するとともに、地区内の交通の円滑化や安全な生活環境の確保する路線として整備効果の発現が見込まれ、地域住民による早期整備の要望も強い。以上のことから、引き続き事業を推進する。 (2) この5年間の対応状況 平成31年度以降、用地取得を進めており、令和5年度には水路ボックスを埋設する工事に着手した。	

再評価に係る資料

事業種別 街路事業
事業名 中筋温品線（6工区）【国庫補助事業】

再評価の視点
②事業の投資効果

1 費用便益分析

道路整備に要する費用		道路整備による効果	
総費用 ＝整備期間＋50年間		総便益 ＝供用開始＋50年間	
総事業費	70.0 億円	①走行時間短縮便益	(173.7) 173.7 億円
残りの整備に必要な事業費	13.1 億円	②走行経費減少便益	(9.8) 9.8 億円
→現在価値換算事業費	(10.6) 111.5 億円	③交通事故減少便益	(2.4) 2.4 億円
①事業費	(10.6) 111.5 億円	総便益 (B)	
②維持管理費	(0.2) 0.2 億円	①＋②＋③＝	(185.9) 185.9 億円
総費用 (C) ①＋②＝	(10.8) 111.8 億円		
費用便益分析の結果		(残事業) 事業全体 [社会的割引率]	
費用便益比 (B/C)		＝ (17.1) 1.7	
(参考)		(27.2) 2.7 [2%]	
		(37.9) 3.7 [1%]	

※ 「費用便益分析マニュアル」(国土交通省 道路局 都市局 令和5年12月)に基づき算出
※ 基準年次：令和6年
※ 中筋温品線（6工区）は平面部と高架部で構成する路線であり、事業化している平面部では高架部の導入空間となる用地も一体的に取得している。

○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	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	18.2	16.0
事業費変動	16.2	18.3
事業期間変動	16.3	18.4

○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の評価

再評価実施時点によ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〕

・当該路線（6工区）の整備により、交通需要の増加による交通渋滞に対し交通分散が図られ渋滞緩和につながることが期待できる。
年間渋滞損失時間及び削減率

年間渋滞損失時間 (R22) [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)	
9,683.2	9,667.7	15.5	約0.2%

〔都市の再生〕

・環状機能を有する路線として広域道路整備基本計画（※）に位置付けられている。
・地区内の交通の円滑化や安全な生活環境の改善が図られる。
・市街地の都市計画道路網密度が向上する。
（※）広域的な社会交流を支え、地域の連携を促す道路ネットワークづくりを計画的に進めるために、長期的な幹線道路計画網を定めたもの（平成10年策定：広島市）

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業 中筋温品線（６工区）【国庫補助事業】										
再 評 価 の 視 点	②事業の投資効果	〔国土・地域ネットワークの構築〕 ・広域的な道路ネットワークの構築に貢献する路線であり、地域高規格道路の候補路線としての位置付け（平成１０年６月指定）がある。 〔個性ある地域の形成〕 ・平和記念都市として建設することを目的とする「広島平和記念都市建設法」による「広島平和記念都市建設計画」に基づき、整備を図るものである。 ○安全 〔安全な生活環境の確保〕 ・付近の県道、市道が小学校の通学路に指定されている。当該路線（６工区）の整備により、これらの道路から自動車交通の転換が促進されるとともに、新たに歩道が整備されることにより通学路の安全性の向上が期待できる。 〔災害への備え〕 ・当該路線（６工区）の整備により、緊急時における避難経路の確保や消防活動の円滑化が図られる。 ○環境 ・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 border="1"> <tr> <td>削減される自動車からのＣＯ２（Ｒ２２）</td> <td>２６６ｔ-ＣＯ２/年</td> </tr> </table> （参考）ＣＯ２排出削減便益 <table border="1"> <tr> <td>炭素Ｃ排出削減量</td> <td>７２．５ｔ-Ｃ/年</td> </tr> <tr> <td>貨幣換算原単位</td> <td>１０，６００円/ｔ-Ｃ</td> </tr> <tr> <td>ＣＯ２排出量削減便益</td> <td>７６．９万円/年</td> </tr> </table>		削減される自動車からのＣＯ２（Ｒ２２）	２６６ｔ-ＣＯ２/年	炭素Ｃ排出削減量	７２．５ｔ-Ｃ/年	貨幣換算原単位	１０，６００円/ｔ-Ｃ	ＣＯ２排出量削減便益	７６．９万円/年	
	削減される自動車からのＣＯ２（Ｒ２２）	２６６ｔ-ＣＯ２/年										
炭素Ｃ排出削減量	７２．５ｔ-Ｃ/年											
貨幣換算原単位	１０，６００円/ｔ-Ｃ											
ＣＯ２排出量削減便益	７６．９万円/年											
③事業の進捗状況	１ 事業の経過 平成 ７ 年 ３月 都市計画決定 平成 １１ 年 ３月 都市計画変更 平成 １２ 年度 補助事業採択 事業認可取得（Ｈ１２．９．２１～Ｈ１９．３．３１） 用地取得着手 平成 １８ 年度 事業認可変更（Ｈ１２．９．２１～Ｈ２５．３．３１） 平成 ２４ 年度 事業認可変更（Ｈ１２．９．２１～Ｈ３１．３．３１） 平成 ３０ 年度 事業認可変更（Ｈ１２．９．２１～Ｒ７．３．３１） 令和 ５ 年度 水路ボックス工事着手 ２ 事業の進捗率 <table border="1"> <tr> <td>区分</td> <td>中筋温品線（６工区）</td> </tr> <tr> <td>事業予定期間</td> <td>平成１２年度～令和１０年度頃</td> </tr> <tr> <td>全体事業費</td> <td>７０億円</td> </tr> <tr> <td>～令和５年度末執行済額</td> <td>５９．０億円</td> </tr> <tr> <td>進捗状況（令和５年度末）</td> <td>８４．３％（事業費ベース）</td> </tr> </table> ３ 残事業の内容 用地取得、道路新設工事		区分	中筋温品線（６工区）	事業予定期間	平成１２年度～令和１０年度頃	全体事業費	７０億円	～令和５年度末執行済額	５９．０億円	進捗状況（令和５年度末）	８４．３％（事業費ベース）
区分	中筋温品線（６工区）											
事業予定期間	平成１２年度～令和１０年度頃											
全体事業費	７０億円											
～令和５年度末執行済額	５９．０億円											
進捗状況（令和５年度末）	８４．３％（事業費ベース）											

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業 中筋温品線（6工区）【国庫補助事業】
再評価の視点	④事業の進捗の見込み	1 今後の事業進捗の見通し 当路線の用地取得率は9割となっており、令和5年度には水路ボックス工事に着手した。今後も、残りの用地取得を進めるとともに、取得済み箇所の整備を進め、整備効果の早期発現を図る。
	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 道路新設工事における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 中筋温品線は、広島都市圏の放射・環状型の幹線道路網計画を基に、地形的条件、交通処理面や沿道からの利便性等を総合的に考慮してルートを選定し、都市計画決定されている。 既に、地区内の交通の円滑化や安全な生活環境を確保する街路として地区住民の期待を受けながら用地取得が進捗している状況であり、現計画のもと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 中筋温品線（6工区）は、都心を通過する自動車交通の分散を図る環状型道路の一部を構成するとともに、地区内の交通の円滑化や安全な生活環境を確保することにより、健全な市街地を形成し、快適な市民生活と都市の活性化に貢献する路線である。用地取得率は9割を超え、令和5年度には水路ボックス工事に着手するなど着実に事業を推進しており、地域住民からの早期整備に対する期待も大きい。 以上のことから、引き続き事業を推進する。

記入要領
・当該事業によるアウトカム指標の変化を把握
・道路種別により、評価項目は適宜変更
・効果が認められる評価項目は□を■に変更
・●印の評価項目については定量的評価の結果を記載

(再評価)

別紙1

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	中筋温品線（6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	事業全体：便益比(B／C)＝1.7（経済的純現在価値（B－C）＝74億円、経済的内部収益率（E I R R）＝5.4%） 残事業：便益比(B／C)＝17.1（経済的純現在価値（B－C）＝175億円、経済的内部収益率（E I R R）＝65.2%）

●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	区間a（費用便益分析対象区間）について 渋滞損失削減時間：15.5万人・時間/年（9,683万人・時間/年⇒9,668万人・時間/年） 区間b（当該区間／並行区間）について：（該当区間名） 並行区間等（当該区間）の渋滞損失時間：37.2万人・時間/年⇒0.8万人・時間/年（当該区間） 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：97.8%削減（当該区間）
		□ 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	周辺市街地環状型道路の一部を形成する
		□ 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	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	DID地区内での新規路線であり、都市計画道路網密度の向上に寄与する
		□ 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	H10.6地域高規格道路の候補路線として位置付け
		□ 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	広島平和記念都市建設法による広島平和記念都市建設計画に基づき整備を図るもの
		□ 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	

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
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	歩道拡幅により、安全な通学路が確保される
		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えられる区間の代替路線を形成する	
		☐ 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：約266.4t-CO2/年 排出削減率： 約0.03%削減
	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	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：B/C対象リンク 排出削減量：約1.9t-NOX/年、排出削減率：約30.7%削減
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：B/C対象リンク 排出削減量：約0.1t-SPM/年、排出削減率：約36.1%削減
		☐ 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	道路の整備に関するプログラム（H30.12 広島市）に位置付け
		☐ 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 吉島観音線外1【国庫補助事業】				
再評価理由	再評価実施後、5年間の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	用地取得交渉等に不測の時間を要したため。				

事業の概要

1 事業の目的

吉島観音線外1は、デルタ市街地内における道路ネットワークの強化及び都心を通過する自動車交通の分散を図る環状型道路の一部を構成するとともに健全な市街地を形成し、快適な市民生活と都市活動、緊急時の避難路を確保する路線である。

2 事業箇所

吉島観音線：中区西川口町～西区南観音二丁目

駅前観音線：西区南観音二丁目～西区南観音三丁目

3 事業の内容

路線名：都市計画道路 吉島観音線

延長：L＝680m

幅員：W＝20m

事業内容：道路改良工事、橋りょう新設工事（南観音橋）

用地取得面積A＝約7,400㎡（件数N＝85件）

路線名：都市計画道路 駅前観音線

延長：L＝510m

幅員：W＝30m

事業内容：道路改良工事

用地取得面積A＝約4,100㎡（件数N＝32件）

4 予定事業期間及び総事業費

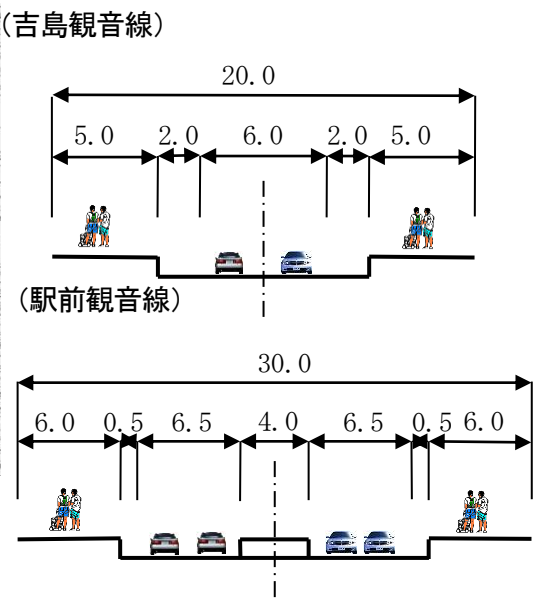
	当初計画	前々々々回再評価時点 (平成21年度)	前々々回再評価時点 (平成26年度)	前々回再評価時点 (平成31年度)	今回 (令和6年度)
事業化年度	平成7年度 (事業認可)	---	---	---	---
予定期間	平成7年度 ～平成10年代前半	平成7年度 ～平成20年代前半	平成7年度 ～平成20年代後半	平成7年度 ～令和一元代後半	平成7年度 ～令和8年度
全体事業費	126億円	93億円	86億円	86億円	86億円
各時点での事業進捗率 (事業費ベース)	0%	72.8%	85.8%	89.6%	91.4%
備考					

再評価に係る資料

事業種別 街路事業
事業名 吉島観音線外1【国庫補助事業】

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		吉島観音線外1【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	
		本市の都市計画道路の整備率は、令和5年度末で78.6%である。	
		2 社会経済情勢・地域情勢の変化	
		駅前観音線は付近の小学校の通学路に指定されている。当路線は、広島南道路等の開通に伴い交通量が増加しており、未整備の歩道について早期整備が望まれている。	
		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：	
		吉島観音線外1は、デルタ市街地内における道路ネットワークの強化及び都心を通過する自動車交通の分散を図る環状型道路の一部を構成するとともに、緊急時の避難路を確保する路線である。	
		当該路線のうち吉島観音線は既に平成26年度に完成しており、駅前観音線においても増加する需要に対応するため早期完成が必要な状況にある。	
		以上のことから、引き続き事業を推進する。	
		(2) この5年間の対応状況	
		平成31年以降、用地取得、道路改良工事を進めており、令和4年度には一部区間の暫定供用を開始した。また、令和6年度には橋りょうの整備に着手した。	

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業 吉島観音線外1【国庫補助事業】																																	
再 評 価 の 視 点	②事業の投資効果	1 費用便益分析																																	
		<table><tr><th colspan="2">道路整備に要する費用</th><th colspan="2">道路整備による効果</th></tr><tr><td colspan="2">総費用 ＝整備期間＋50年間</td><td colspan="2">総便益 ＝供用開始＋50年間</td></tr><tr><td>総事業費</td><td>86.0億円</td><td>①走行時間短縮便益</td><td>(62.3)209.4億円</td></tr><tr><td>残りの整備に必要な事業費</td><td>4.5億円</td><td>②走行経費減少便益</td><td>(4.0)18.5億円</td></tr><tr><td>→現在価値換算事業費</td><td>(3.9)168.5億円</td><td>③交通事故減少便益</td><td>(0.8)1.7億円</td></tr><tr><td>①事業費</td><td>(3.8)168.5億円</td><td>総便益(B)</td><td></td></tr><tr><td>②維持管理費</td><td>(0.2)0.9億円</td><td>①＋②＋③＝</td><td>(67.1)229.6億円</td></tr><tr><td>総費用(C)①＋②＝</td><td>(4.0)169.4億円</td><td></td><td></td></tr></table>		道路整備に要する費用		道路整備による効果		総費用 ＝整備期間＋50年間		総便益 ＝供用開始＋50年間		総事業費	86.0億円	①走行時間短縮便益	(62.3)209.4億円	残りの整備に必要な事業費	4.5億円	②走行経費減少便益	(4.0)18.5億円	→現在価値換算事業費	(3.9)168.5億円	③交通事故減少便益	(0.8)1.7億円	①事業費	(3.8)168.5億円	総便益(B)		②維持管理費	(0.2)0.9億円	①＋②＋③＝	(67.1)229.6億円	総費用(C)①＋②＝	(4.0)169.4億円		
		道路整備に要する費用		道路整備による効果																															
		総費用 ＝整備期間＋50年間		総便益 ＝供用開始＋50年間																															
		総事業費	86.0億円	①走行時間短縮便益	(62.3)209.4億円																														
		残りの整備に必要な事業費	4.5億円	②走行経費減少便益	(4.0)18.5億円																														
		→現在価値換算事業費	(3.9)168.5億円	③交通事故減少便益	(0.8)1.7億円																														
		①事業費	(3.8)168.5億円	総便益(B)																															
		②維持管理費	(0.2)0.9億円	①＋②＋③＝	(67.1)229.6億円																														
		総費用(C)①＋②＝	(4.0)169.4億円																																
<table><tr><td>費用便益分析の結果</td><td>費用便益比(B/C)</td><td>=</td><td>(残事業)</td><td>事業全体</td><td>〔社会的割引率〕</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>(17.1)</td><td>1.4</td><td></td></tr><tr><td></td><td>(参考)</td><td></td><td>(29.0)</td><td>1.6</td><td>[2%]</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>(44.4)</td><td>1.9</td><td>[1%]</td></tr></table>		費用便益分析の結果	費用便益比(B/C)	=	(残事業)	事業全体	〔社会的割引率〕				(17.1)	1.4			(参考)		(29.0)	1.6	[2%]				(44.4)	1.9	[1%]										
費用便益分析の結果	費用便益比(B/C)	=	(残事業)	事業全体	〔社会的割引率〕																														
			(17.1)	1.4																															
	(参考)		(29.0)	1.6	[2%]																														
			(44.4)	1.9	[1%]																														
※ 「費用便益分析マニュアル」(国土交通省 道路局 都市局 令和5年12月)に基づき算出																																			
※ 基準年次：令和6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。																																			
<table><tr><th rowspan="2">項目</th><th colspan="2">費用便益比(B/C)</th></tr><tr><th>+10%(事業期間は+20%)の場合</th><th>-10%(事業期間は-20%)の場合</th></tr><tr><td>交通量変動</td><td>18.2</td><td>16.1</td></tr><tr><td>事業費変動</td><td>16.2</td><td>18.3</td></tr><tr><td>事業期間変動</td><td>16.8</td><td>17.6</td></tr></table>		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	18.2	16.1	事業費変動	16.2	18.3	事業期間変動	16.8	17.6																				
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	18.2	16.1																																	
事業費変動	16.2	18.3																																	
事業期間変動	16.8	17.6																																	
○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の評価																																			
再評価実施時点によ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〕																																			
・現道(駅前観音線)には市中心部を經由してJR広島駅へ連絡する路線バスが運行しており、アクセス性の向上が期待できる。																																			
年間渋滞損失時間及び削減率																																			
<table><tr><th colspan="3">年間渋滞損失時間(R22)〔万人・時間/年〕</th><th rowspan="2">削減率(C/A)</th></tr><tr><th>整備なし(A)</th><th>整備あり(B)</th><th>削減量(C=A-B)</th></tr><tr><td>22,224.9</td><td>21,979.2</td><td>245.7</td><td>約1.1%</td></tr></table>		年間渋滞損失時間(R22)〔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)	22,224.9	21,979.2	245.7	約1.1%																							
年間渋滞損失時間(R22)〔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)																																	
22,224.9	21,979.2	245.7	約1.1%																																
〔都市の再生〕																																			
・環状機能を有する路線として広域道路整備基本計画(※)に位置付けられている。																																			
・都市内交通の円滑化、中心市街地の活性化に貢献し、市街地の都市計画道路網密度が向上する。																																			
(※) 広域的な社会交流を支え、地域の連携を促す道路ネットワークづくりを計画的に進めるために、長期的な幹線道路計画網を定めたもの(平成10年策定：広島市)																																			

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業 吉島観音線外1【国庫補助事業】		
再 評 価 の 視 点	② 事業の投資効果	〔個性ある地域の形成〕 ・南観音橋の整備により、天満川両岸地区の地域分断が解消した。 ・平和記念都市として建設することを目的とする「広島平和記念都市建設法」による「広島平和記念都市建設計画」に基づき整備を図るものである。		
		○安全 〔安全な生活環境の確保〕 ・駅前観音線は付近の小学校の通学路に指定されており、未整備区間の歩道が拡幅されることにより、安全な通学路が確保される。		
		〔災害への備え〕 ・広島市地域防災計画において、地震災害発生時の緊急輸送道路（1次）〔駅前観音線〕及び広域避難路〔駅前観音線、吉島観音線〕として指定されており、本市の防災計画上、不可欠な路線である。		
		○環境 ・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（R22）		866t-CO2/年
		（参考）CO2排出削減便益		
		炭素C排出削減量		235.9t-C/年
		貨幣換算原単位		10,600円/t-C
		CO2排出量削減便益		250.1万円/年

再評価に係る資料

事業種別		街路事業	
事業名		吉島観音線外1【国庫補助事業】	

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

都市計画決定

平成 7年 8月

都市計画変更

平成 7年度

補助事業採択

事業認可取得（吉島観音線、駅前観音線 H7. 10. 5～H14. 3. 31）

平成 8年度

用地取得着手

平成13年度

事業認可変更（吉島観音線、駅前観音線 H7. 10. 5～H18. 3. 31）

平成14年度

吉島観音線北側暫定供用開始

平成16年度

吉島観音線（南観音橋）供用開始

平成17年度

事業認可変更（吉島観音線、駅前観音線 H7. 10. 5～H24. 3. 31）

平成23年度

事業認可変更（吉島観音線 H7. 10. 5～H26. 3. 31）

事業認可変更（駅前観音線 H7. 10. 5～H30. 3. 31）

事業認可変更（吉島観音線 H7. 10. 5～H27. 3. 31）

駅前観音線北側部分拡幅工事完了

平成25年度

事業認可変更（吉島観音線 H7. 10. 5～H27. 3. 31）

平成26年度

吉島観音線供用開始

平成29年度

事業認可変更（駅前観音線 H7. 10. 5～R6. 3. 31）

令和 5年度

事業認可変更（駅前観音線 H7. 10. 5～R12. 3. 31）

2 事業の進捗率

区分	吉島観音線外1
事業予定期間	平成7年度～令和8年度
全体事業費	86億円
～令和5年度末執行済額	78.6億円
進捗状況（令和5年度末）	91.4%（事業費ベース）

○吉島観音線は供用済み

○駅前観音線は国道2号から吉島観音線との交差点の間は供用済み

3 残事業の内容

用地取得、道路改良工事

④事業の進捗の見込み

1 今後の事業進捗の見通し

当路線の用地取得率は9割となっており、令和6年度には歩道の一部を整備する工事を行うなど、順次整備を行っているところである。今後も、残りの用地取得を進めるとともに、取得済み箇所の整備を進め、整備効果の早期発現を図る。

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

道路改良工事における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

吉島観音線は、デルタ市街地における道路ネットワークを強化する路線として都市計画決定されており、平成26年度に事業が完了した。

また駅前観音線は、自動車交通の分散を図る環状道路の一部を構成する路線として都市計画決定されており、開通した広島南道路から都心方面へのアクセス経路として、需要が増加する傾向にある。

以上のことから、現計画のもと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 事業名		街路事業 吉島観音線外1【国庫補助事業】
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	吉島観音線外1は、デルタ市街地内における道路ネットワークの強化及び都心を通過する自動車交通の分散を図る環状型道路の一部を構成するとともに、緊急時の避難路を確保する路線である。 当該路線のうち吉島観音線は既に平成26年度に完成しており、駅前観音線においても用地取得率は約8割となり、一部道路改良工事を行うなど確実に事業を推進しており、増加する需要に対応するためにも、早期完成が必要な状況にある。 以上のことから、引き続き事業を推進する。

記入要領
・当該事業によるアウトカム指標の変化を把握
・道路種別により、評価項目は適宜変更
・効果が認められる評価項目は□を■に変更
・●印の評価項目については定量的評価の結果を記載

（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	吉島観音線外 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	事業全体：便益比(B／C)＝1.4 （経済的純現在価値（B－C）＝60億円、経済的内部収益率（E I R R）＝8.0％） 残事業：便益比(B／C)＝17.1 （経済的純現在価値（B－C）＝63億円、経済的内部収益率（E I R R）＝86.4％）

●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	区間a（費用便益分析対象区間）について 渋滞損失削減時間：245.7万人・時間/年（22,225万人・時間/年⇒21,979万人・時間/年） 区間b（当該区間／並行区間）について：（該当区間名） 並行区間等（当該区間）の渋滞損失時間：24.3万人・時間/年⇒1.4万人・時間/年（当該区間） 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：94.2％削減（当該区間）
		■ 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	駅前観音線、吉島観音線の速度向上が見込まれる
		□ 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	市中心部を経由してJR広島駅へ連絡する路線バスのアクセス向上が見込まれる
		□ 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	広島ヘリポート（広島市西区観音新町4-10）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	中心市街地環状型道路の一部を形成
		□ 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	中心市街地内での事業
		□ 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	DID地区内での新規路線であり、都市計画道路網密度の向上に寄与する
		□ 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	
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	
	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	南観音橋の整備により、天満川両岸地区の地域分断が解消
		□ 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	広島平和記念都市建設法による広島平和記念都市建設計画に基づき整備を図るもの
		□ 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	

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
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	未整備区間の歩道拡幅により、安全な通学路が確保される
	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	駅前観音線：第1次緊急輸送道路（広島県緊急輸送道路ネットワーク計画）・広域避難路（広島市地域防災計画） 吉島観音線：広域避難路（広島市地域防災計画）
		☒ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強え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：約865.5t-CO2/年 排出削減率： 約0.1%削減
	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	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：B/C対象リンク 排出削減量：約1.3t-NOX/年、排出削減率：約22.1%削減
		☒ 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：B/C対象リンク 排出削減量：約0.1t-SPM/年、排出削減率：約22.7%削減
		☐ 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	道路の整備に関するプログラム（H30.12 広島市）に位置付け
		☐ 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 段原蟹屋線外1【国庫補助事業】				
再評価理由	再評価実施後、5年間の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	用地取得交渉等に不測の時間を要したため。				

事業の概要

1 事業の目的

段原蟹屋線外1は、デルタ市街地東部の段原東部地区等における道路ネットワークを強化するとともに健全な市街地を形成し、快適な市民生活と都市活動、緊急時の避難路を確保する路線である。

2 事業箇所

段原蟹屋線：南区段原四丁目～南区西蟹屋四丁目

駅前大州線：南区西蟹屋四丁目～南区西蟹屋一丁目

3 事業の内容

路線名：都市計画道路 段原蟹屋線
延長：L＝240m
幅員：W＝25m
事業内容：道路改良工事、橋りょう新設（平和橋）
用地取得面積A＝約3,400㎡（件数N＝10件）

路線名：都市計画道路 駅前大州線
延長：L＝393m
幅員：W＝32m
事業内容：道路改良工事
用地取得面積A＝約3,900㎡（件数N＝66件）

4 予定事業期間及び総事業費

	当初計画	前々々回再評価時点 (平成21年度)	前々回再評価時点 (平成26年度)	前回再評価時点 (平成31年度)	今回 (令和6年度)
事業化年度	平成7年度 (事業認可)	---	---	---	---
予定期間	平成7年度 ～平成10年代前半	平成7年度 ～平成20年代前半	平成7年度 ～平成20年代後半	平成7年度 ～令和一元代前半	平成7年度 ～令和8年度
全体事業費	74億円	73億円	73億円	73億円	73億円
各時点での事業進捗率 (事業費ベース)	0%	90.2%	94.0%	94.1%	94.3%
備考					

再評価に係る資料

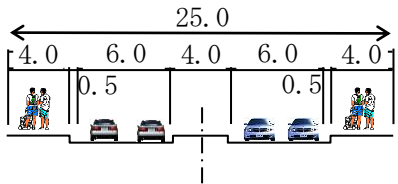
事業種別 街路事業
事業名 段原蟹屋線外1【国庫補助事業】

事業の概要

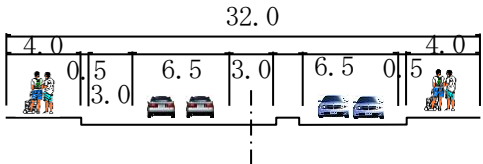
5 事業概要図



(段原蟹屋線)



(駅前大州線)



再評価に係る資料

事業種別		街路事業
事業名		段原蟹屋線外1【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 本市の都市計画道路の整備率は、令和5年度末で78.6％である。
		2 社会経済情勢・地域情勢の変化 平成21年度に広島市民球場が完成し、平成25年度に段原東部土地区画整理事業が完成、平成25年3月には大規模商業施設（コストコ）が開店するなど、周辺開発の進展に伴い交通需要が増加している。 また、平成30年度には比治山東雲線を4車線化で供用開始したところであり、国道2号から広島市民球場等へのアクセスが改善され、交通需要の更なる増加が見込まれる状況にある。
		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： 段原蟹屋線外1は、デルタ市街地東部の道路ネットワークを強化するとともに、健全な市街地の形成に貢献する路線である。当該路線のうち、段原蟹屋線は、既に平成14年度に完成し、駅前大州線においても残事業が残りわずかとなっており、増加する需要に対応するため、早期完成が必要な状況にある。以上のことから、引き続き事業を推進する。
		(2) この5年間の対応状況 平成31年以降、用地取得、道路改良工事を進めている。

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業 段原蟹屋線外1【国庫補助事業】																																	
再 評 価 の 視 点	②事業の投資効果	1 費用便益分析																																	
		<table><tr><th colspan="2">道路整備に要する費用</th><th colspan="2">道路整備による効果</th></tr><tr><td colspan="2">総費用 ＝整備期間＋50年間</td><td colspan="2">総便益 ＝供用開始＋50年間</td></tr><tr><td>総事業費</td><td>73.0億円</td><td>①走行時間短縮便益</td><td>(21.7)130.9億円</td></tr><tr><td>残りの整備に必要な事業費</td><td>2.7億円</td><td>②走行経費減少便益</td><td>(11.7)18.5億円</td></tr><tr><td>→現在価値換算事業費</td><td>(2.3)150.2億円</td><td>③交通事故減少便益</td><td>(1.2)2.0億円</td></tr><tr><td>①事業費</td><td>(2.3)150.2億円</td><td>総便益(B)</td><td></td></tr><tr><td>②維持管理費</td><td>(0.1)0.5億円</td><td>①＋②＋③＝</td><td>(34.6)151.4億円</td></tr><tr><td>総費用(C)①＋②＝</td><td>(2.4)150.7億円</td><td></td><td></td></tr></table>		道路整備に要する費用		道路整備による効果		総費用 ＝整備期間＋50年間		総便益 ＝供用開始＋50年間		総事業費	73.0億円	①走行時間短縮便益	(21.7)130.9億円	残りの整備に必要な事業費	2.7億円	②走行経費減少便益	(11.7)18.5億円	→現在価値換算事業費	(2.3)150.2億円	③交通事故減少便益	(1.2)2.0億円	①事業費	(2.3)150.2億円	総便益(B)		②維持管理費	(0.1)0.5億円	①＋②＋③＝	(34.6)151.4億円	総費用(C)①＋②＝	(2.4)150.7億円		
		道路整備に要する費用		道路整備による効果																															
		総費用 ＝整備期間＋50年間		総便益 ＝供用開始＋50年間																															
		総事業費	73.0億円	①走行時間短縮便益	(21.7)130.9億円																														
		残りの整備に必要な事業費	2.7億円	②走行経費減少便益	(11.7)18.5億円																														
		→現在価値換算事業費	(2.3)150.2億円	③交通事故減少便益	(1.2)2.0億円																														
		①事業費	(2.3)150.2億円	総便益(B)																															
		②維持管理費	(0.1)0.5億円	①＋②＋③＝	(34.6)151.4億円																														
		総費用(C)①＋②＝	(2.4)150.7億円																																
<table><tr><td rowspan="3">費用便益分析の結果</td><td rowspan="3">費用便益比(B/C)</td><td rowspan="3">＝</td><td colspan="2">(残事業)事業全体</td><td>(社会的割引率)</td></tr><tr><td>(14.0)</td><td>1.0</td><td></td></tr><tr><td>(22.4)</td><td>1.3</td><td>[2%]</td></tr><tr><td></td><td>(参考)</td><td></td><td>(31.1)</td><td>1.5</td><td>[1%]</td></tr></table>		費用便益分析の結果	費用便益比(B/C)	＝	(残事業)事業全体		(社会的割引率)	(14.0)	1.0		(22.4)	1.3	[2%]		(参考)		(31.1)	1.5	[1%]																
費用便益分析の結果	費用便益比(B/C)				＝	(残事業)事業全体		(社会的割引率)																											
						(14.0)	1.0																												
		(22.4)	1.3	[2%]																															
	(参考)		(31.1)	1.5	[1%]																														
※ 「費用便益分析マニュアル」(国土交通省 道路局 都市局 令和5年12月)に基づき算出																																			
※ 基準年次：令和6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%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。																																			
<table><tr><th rowspan="2">項目</th><th colspan="2">費用便益比(B/C)</th></tr><tr><th>＋10%(事業期間は＋20%)の場合</th><th>－10%(事業期間は－20%)の場合</th></tr><tr><td>交通量変動</td><td>13.2</td><td>15.6</td></tr><tr><td>事業費変動</td><td>13.3</td><td>14.9</td></tr><tr><td>事業期間変動</td><td>13.4</td><td>15.3</td></tr></table>		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	13.2	15.6	事業費変動	13.3	14.9	事業期間変動	13.4	15.3																				
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	13.2	15.6																																	
事業費変動	13.3	14.9																																	
事業期間変動	13.4	15.3																																	
○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の評価																																			
再評価実施時点によ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〕																																			
・現道(駅前大州線)には、広島バスセンターやJR広島駅などを連絡する路線バスが運行しており、バスの利便性の向上及び広島市街地中心部、JR広島駅へのアクセス性の向上が見込まれる。																																			
年間渋滞損失時間及び削減率																																			
<table><tr><th colspan="3">年間渋滞損失時間(R22)〔万人・時間／年〕</th><th rowspan="2">削減率(C/A)</th></tr><tr><th>整備なし(A)</th><th>整備あり(B)</th><th>削減量(C=A-B)</th></tr><tr><td>10,405.3</td><td>10,401.4</td><td>3.9</td><td>約0.04%</td></tr></table>		年間渋滞損失時間(R22)〔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)	10,405.3	10,401.4	3.9	約0.04%																							
年間渋滞損失時間(R22)〔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)																																	
10,405.3	10,401.4	3.9	約0.04%																																
〔都市の再生〕																																			
・都市内交通の円滑化、中心市街地の活性化に寄与し、市街地の都市計画道路網密度が向上する。																																			
・平成25年度に完了した段原東部土地区画整理事業によるまちづくりを促進させる。																																			

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業 段原蟹屋線外1【国庫補助事業】	
再 評 価 の 視 点	② 事業の投資効果	〔個性ある地域の形成〕	
		・平和橋の整備により、猿候川両岸地区の地域分断が解消した。	
		・平和記念都市として建設することを目的とする「広島平和記念都市建設法」による「広島平和記念都市建設計画」に基づき、整備を図るものである。	
		・広島市民球場の正面に位置する路線であるため、広島陸の玄関である広島駅から市民球場までの利便性を向上させ、広島駅周辺地区の広島の「顔」としての求心力を一層高めることができる。	
		○安全	
		〔安全な生活環境の確保〕	
		・駅前大州線は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〕	
		・広島市地域防災計画において、地震災害発生時の広域避難路として指定されており、本市の防災計画に、不可欠な路線である。	
		○環境	
・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（R22）		492t-CO2/年	
（参考）CO2 排出削減便益			
炭素C排出削減量		134.2t-C/年	
貨幣換算原単位		10,600円/t-C	
CO2 排出量削減便益		142.2万円/年	
		・広島市民球場の正面に位置する路線であるため、広島市民球場周辺の景観を向上させる。	

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業 段原蟹屋線外 1 【国庫補助事業】											
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 都市計画決定（駅前大州線） 平成 6 年 1 1 月 都市計画決定（段原蟹屋線） 平成 7 年度 補助事業採択 事業認可取得（段原蟹屋線：H8. 2. 1～H14. 3. 31） 平成 8 年 8 月 都市計画変更（駅前大州線） 平成 8 年度 事業認可取得（駅前大州線：H8. 8. 29～H15. 3. 31） 平成 13 年度 事業認可変更（段原蟹屋線：H8. 2. 1～H15. 3. 31） 平成 14 年度 段原蟹屋線（平和橋）供用開始 事業認可変更（駅前大州線：H8. 8. 29～H19. 3. 31） 平成 18 年度 事業認可変更（駅前大州線：H8. 8. 29～H24. 3. 31） 平成 20 年度 駅前大州線北側暫定供用（暫定 4 車線化）開始 平成 23 年度 事業認可変更（H8. 8. 29～H28. 3. 31） 平成 24 年度 駅前大州線用地未買収区間を除き供用開始 平成 27 年度 事業認可変更（H8. 8. 29～R2. 3. 31） 令和 5 年度 事業認可変更（H8. 8. 29～R10. 3. 31）											
		2 事業の進捗率 <table><tr><td>区分</td><td>段原蟹屋線外 1</td></tr><tr><td>事業予定期間</td><td>平成 7 年度～令和 8 年度</td></tr><tr><td>全体事業費</td><td>73 億円</td></tr><tr><td>～令和 5 年度末執行済額</td><td>68.8 億円</td></tr><tr><td>進捗状況（令和 5 年度末）</td><td>94.3%（事業費ベース）</td></tr></table> ○猿猴川を横断する平和橋を含め、段原蟹屋線の区間を供用済み ○駅前大州線は用地買収済み区間の道路改良工事を行い、供用済み		区分	段原蟹屋線外 1	事業予定期間	平成 7 年度～令和 8 年度	全体事業費	73 億円	～令和 5 年度末執行済額	68.8 億円	進捗状況（令和 5 年度末）	94.3%（事業費ベース）
		区分	段原蟹屋線外 1										
事業予定期間	平成 7 年度～令和 8 年度												
全体事業費	73 億円												
～令和 5 年度末執行済額	68.8 億円												
進捗状況（令和 5 年度末）	94.3%（事業費ベース）												
3 残事業の内容 用地取得、道路改良工事													
再評価の視点	④事業の進捗の見込み	1 今後の事業進捗の見通し 当路線の用地取得率は 9 割となっており、これまでも用地買収が完了した区間において、暫定整備を行っている。今後も用地取得を進め、整備効果の早期発現を図る。											
		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 道路改良工事における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 段原蟹屋線及び駅前大州線は、デルタ市街地東部の段原東部地区及び蟹屋地区における道路ネットワークを強化するとともに、段原東部地区土地区画整理事業区域間の市街地整備を支援する路線として都市計画決定されている。 こうした中、段原蟹屋線は、平成 14 年度に事業が完了し、駅前大州線の残事業もわずかとなっている。 以上のことから、現計画のもと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		段原蟹屋線外1【国庫補助事業】	
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 段原蟹屋線外1は、デルタ市街地東部の道路ネットワークを強化するとともに、健全な市街地の形成に貢献する路線である。当該路線のうち、段原蟹屋線は、既に平成14年度に完成し、駅前大州線においても用地取得率は9割を超え、一部道路改良工事を行うなど確実に事業を推進しており、増加する需要に対応するためにも、早期完成が必要な状況にある。 以上のことから、引き続き事業を推進する。		

記入要領
・当該事業によるアウトカム指標の変化を把握
・道路種別により、評価項目は適宜変更
・効果が認められる評価項目は□を■に変更
・●印の評価項目については定量的評価の結果を記載

(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	段原蟹屋線外 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	事業全体：便益比(B／C)＝1.0 (経済的純現在価値 (B－C)＝1億円、経済的内部収益率 (E I R R)＝6.1%) 残事業：便益比(B／C)＝14.0 (経済的純現在価値 (B－C)＝32億円、経済的内部収益率 (E I R R)＝72.8%)

●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	区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失削減時間：3.9万人・時間/年 (10,405万人・時間/年⇒10,401万人・時間/年) 区間b (当該区間／並行区間) について：(該当区間名) 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間：22.2万人・時間/年⇒2.1万人・時間/年 (当該区間) 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率：90.5%削減 (当該区間)
		■ 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	駅前大州線 の速度向上が見込まれる
		□ 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	広島市街地中心部・JR広島駅へのアクセス性の向上が見込まれる
		■ 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	JR広島駅 (新幹線駅) へのアクセス性の向上が見込まれる
		□ 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IS0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	段原土地区画整理事業との連携あり
		■ 中心市街地内で行う事業である	中心市街地内での事業
		□ 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	DID地区内での新規路線であり、都市計画道路網密度の向上に寄与する
		■ 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	平和橋は、住宅地開発の連絡路を形成する
	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	平和橋の整備により、段原地区と大州地区の地域分断が解消される
		■ 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	段原東部土地区画整理事業、広島市民球場、大規模商業施設などが周辺に位置し、プロジェクトを支援する
		□ 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	広島平和記念都市建設法による広島平和記念都市建設計画に基づき整備を図るもの
		□ 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 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	

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
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	周辺小学校の通学路に指定、広島市民球場のオープンに伴い歩行者の増大しており、安全な通学路・歩行区間が確保される
	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	駅前大州線：第1次緊急輸送道路（広島県緊急輸送道路ネットワーク計画）・広域避難路（広島市地域防災計画） 段原蜷屋線：第2次緊急輸送道路（広島県緊急輸送道路ネットワーク計画）・広域避難路（広島市地域防災計画）
		☒ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強え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：約492.1t-CO2/年 排出削減率： 約0.1%削減
	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	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：B/C対象リンク 排出削減量：約0.28t-NOX/年、排出削減率：約3.8%削減
		☒ 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：B/C対象リンク 排出削減量：約0.02t-SPM/年、排出削減率：約3.7%削減
		☐ 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	広島市民球場の周辺に位置し利便性を向上させ、広島駅周辺地区の「顔」として求心力を高める
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	道路の整備に関するプログラム（H30.12 広島市）に位置付け
		☐ 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・軌道事業 広島新交通西風新都線【国庫補助事業】			
再評価理由	事業費が予算化される前の準備・計画段階で5年間が経過した事業			
一定期間が経過した理由等	事業計画の策定に時間を要したため。			

事業の概要

1 事業の目的

新交通西風新都線は、軌道系の基幹公共交通による循環型ネットワークを形成し、都心を含むデルタ地域と、企業の立地が進む西風新都を結び付けるとともに、J R山陽本線と直結することで広島広域都市圏内の各市町との結び付きを深め、ヒト・モノ・カネ・情報の更なる好循環を生み出すために実施するものであり、広島高速交通㈱の経営にも資するものである。

2 事業箇所

安佐南区大塚西四丁目～西区己斐本町一丁目

3 事業の内容

[軌道本体]

路線名：広島新交通西風新都線
延 長：7.1km
構 造：単線、最急勾配 5.9%

[関連する都市計画道路]

路線名：都市計画道路 己斐中央線
延 長：L=1.85km
幅 員：22～27m

4 予定事業期間及び総事業費

	当初計画	計画変更時点 (令和5年度)	前回再評価時点	現 在 (今回再評価時点)
事業化年度	令和2年度※	---	---	---
予定期間	令和2年度 ～令和10年代初頭	令和2年度 ～令和18年度頃	---	令和2年度 ～令和18年度頃
全体事業費	570億円	760億円	---	760億円
各時点での事業進捗率	0%	1%	---	1%
備 考				

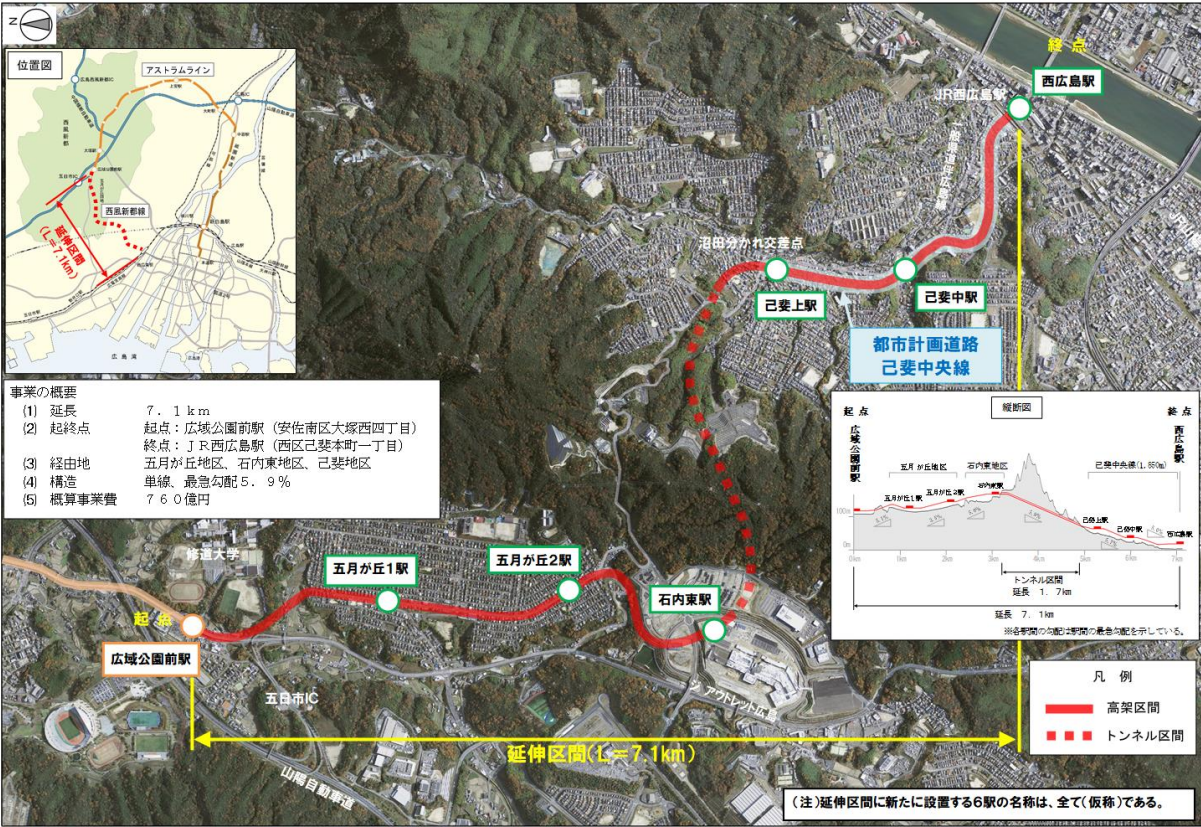
※ 大規模な事業に係る着工準備費（国庫補助）が予算化された年度

再評価に係る資料

事業種別 街路事業・軌道事業
事業名 広島新交通西風新都線【国庫補助事業】

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・軌道事業 広島新交通西風新都線【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 本市の都市計画道路の整備率は、令和5年度末で78.6％である。 2 社会経済情勢の変化・地域情勢の変化 西風新都では、都市機能の強化、産業の振興、快適な居住空間の形成などの視点に立ち、平成25年6月に策定された「活力創造都市“ひろしま西風新都”推進計画2013」に基づき、計画的かつ着実な都市づくりを推進しており、開発が進む西風新都と都心との「西風新都・デルタ間の循環」を創出するため、基盤整備となる広島新交通西風新都線の整備の必要性に変化は生じていない。 本事業の沿線では、石内東地区において、平成24年に70haの宅地造成が完了し住宅建設が進むとともに平成30年4月には大型商業施設「THE OUTLETS HIROSHIMA」が開業している。また、西広島駅地区では、広島新交通西風新都線の整備を前提として、平成31年3月に西広島駅北口土地区画整理事業を事業計画決定し、令和12年度の事業完了を目指し事業を進めている。令和6年9月には、西広島駅南口西地区市街地再開発事業が都市計画決定され、西広島駅周辺地区は、地域拠点としての整備が進んでいる。

再評価に係る資料

事業種別
事業名

街路事業・軌道事業
広島新交通西風新都線【国庫補助事業】

再評価の視点

②事業の投資効果

1費用便益分析

軌道及び道路整備に要する費用		軌道及び道路整備による効果	
総費用 ＝整備期間＋50年		総便益 ＝供用開始＋50年	
総事業費760億円		①利用者便益(242.5)242.5億円	
①軌道事業費(372.8)372.8億円		②供給者便益(38.1)38.1億円	
②関連街路事業費(95.3)95.3億円		③環境改善便益(141.5)141.5億円	
③維持管理費(16.0)16.0億円		④走行時間短縮便益(125.1)125.1億円	
総費用(C)		⑤走行経費減少便益(6.5)6.5億円	
①＋②＋③＝(484.1)484.1億円		⑥交通事故減少便益(-0.3)-0.3億円	
		⑦残存価値(2.1)2.1億円	
		総便益(B) ①＋②＋③＋④＋⑤＋⑥＋⑦＝(555.5)555.5億円	
費用便益分析の結果		(残事業) 事業全体 [社会的割引率]	
費用便益比(B／C)＝		(1.1)1.1	
(参考)		(1.8)1.8 [2%]	
		(2.3)2.3 [1%]	

※ 軌道事業は「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」(国土交通省 鉄道局 2012年7月)、街路事業は「費用便益分析マニュアル」(国土交通省 道路局 都市局 令和5年12月)に基づき算出

※ 基準年次：令和6年

※ 未着工であるため、全体事業費と残事業費は同じである。

○感度分析の結果
総需要、総費用、建設期間が±10%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	費用便益比(B／C)	
	+10%の場合	-10%の場合
総需要変動	1.26	1.03
総費用変動	1.04	1.27
建設期間変動	1.12	1.17

○評価結果の投資効率性の観点からの取扱い
総事業費について、総便益が総費用を上回っている。

2事業の効果や必要性の評価

(1)軌道事業

再評価実施時点による主な評価項目と評価結果は下表のとおりである。

評価項目	評価結果	
	効果・影響及び指標	事業目的、政策目標との関係
利用者への効果・影響	・所要時間の短縮 五月が丘～西広島(25分短縮) ・整備路線や既設路線を利用した公共交通の選択肢が拡大	[事業目的との関係] ・企業の立地が進む西風新都と都心を含むデルタ地域を結び付ける。 ・利用者が増加することにより、広島高速交通㈱の経営に資する。
供給者への効果・影響	・アストラムラインの利用者数増加 1日当たり約8,900人増	[政策目標との関係] ・利便性の高い公共交通ネットワークの構築や公共交通サービスの充実・強化に資する。

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業・軌道事業 広島新交通西風新都線【国庫補助事業】										
再評価の視点	②事業の投資効果	評価項目	評価結果									
			効果・影響及び指標									
			事業目的、政策目標との関係									
		住民生活	・地域の拠点へのアクセス性向上 所要時間の短縮により、より多くの住民が広域拠点の西風新都と地域拠点の西広島駅周辺地区の双方へアクセスできる。 ・鉄軌道空白地域の解消 軌道の新設により、これまで鉄軌道が敷設されていなかった五月が丘地区、石内東地区、己斐上地区の住民の交通利便性が高まる。 [事業目的との関係] ・企業の立地が進む西風新都と都心を含むデルタ地域を結び付ける。 [政策目標との関係] ・鉄軌道ネットワークの強化が図られる。									
		地域経済	・地域の活性化 交通の利便性が向上するため、地域の生産性の上昇が期待される。 ・企業立地の促進 交通の利便性の向上がもたらす生産性の上昇により、企業の誘致可能性や立地規模の増大が期待される。 [事業目的との関係] ・企業の立地が進む西風新都と都心を含むデルタ地域を結び付けることでヒト・モノ・カネ・情報の更なる好循環を生み出す。 [政策目標との関係] ・西風新都の発展に資する。									
	地域社会	・定住人口の駅周辺への集約化 業務・商業地区への交通利便性が高まるため、居住地としての魅力が高まり、駅周辺への人口の集約化が期待される。 ・まちづくりの活性化 駅周辺に住宅、商業、事業者等が集積し沿線の活性化が期待される。 [事業目的との関係] ・企業の立地が進む西風新都と都心を含むデルタ地域を結び付けることでヒト・モノ・カネ・情報の更なる好循環を生み出す。 [政策目標との関係] ・西広島駅周辺地区の都市機能の集積・強化に資する。										
	環境	・環境の改善 利便性の向上に伴い、自動車利用者が鉄道を利用することが期待されるため、地球温暖化への負荷の軽減が期待される。 CO ₂ 排出量 3,709t 削減 ・環境負荷の低減による環境にやさしいまちの形成に寄与する。										
	(2) 街路事業											
	再評価実施時点によ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〕											
	・当該路線の整備により、地区内の交通の円滑化や安全な生活環境の確保により、時間短縮や交通分散につながることが期待できる。 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率											
	<table><tr><th colspan="3">年間渋滞損失時間（R22）〔万人・時間／年〕</th><th rowspan="2">削減率（C/A）</th></tr><tr><th>整備なし（A）</th><th>整備あり（B）</th><th>削減量（C=A-B）</th></tr><tr><td>48.1</td><td>11.0</td><td>37.1</td><td>約77.1％</td></tr></table>		年間渋滞損失時間（R22）〔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）	48.1	11.0	37.1
年間渋滞損失時間（R22）〔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）										
48.1	11.0	37.1	約77.1％									
・己斐中央線に併走する現道の県道伴広島線には、周辺住宅団地を連絡する路線バスが運行されており、バスの定時性の向上が見込まれる。												

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業・軌道事業 広島新交通西風新都線【国庫補助事業】					
再 評 価 の 視 点	②事業の投資効果	〔都市の再生〕 ・地区内の交通の円滑化、安全な生活環境の改善が図られる。 ・沿線で西広島駅北口土地区画整理事業が行われており、まちづくりとの連携が図られる。 ・市街地の都市計画道路網密度が向上する。				
		〔国土・地域ネットワークの構築〕 ・己斐中央線に併走する現道の県道伴広島線における大型車のすれ違い困難区間を解消する。				
		○安全				
		〔安全な生活環境の確保〕 ・交通量の多い県道伴広島線には歩道が整備されておらず、里道や歩行者と自動車が輻輳する幅員の狭い生活道路が小学校の通学路に指定されている。己斐中央線により、幅4mの歩道が整備されるとともに、生活道路からの自動車交通の転換が促進されることで通学路の安全性の向上が期待できる。				
		〔災害への備え〕 ・己斐中央線の整備により、緊急時における避難経路確保や消防活動の円滑化が図られるとともに、延焼の遮断により防災機能が向上する。				
		○環境				
		・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（R22）</td><td>738.5t-CO2/年</td></tr></table>	削減される自動車からのCO2（R22）	738.5t-CO2/年		
		削減される自動車からのCO2（R22）	738.5t-CO2/年			
		（参考）CO2 排出削減便益				
<table><tr><td>炭素C排出削減量</td><td>201.4t-C/年</td></tr><tr><td>貨幣換算原単位</td><td>10,600円/t-C</td></tr><tr><td>CO2 排出量削減便益</td><td>213.5万円/年</td></tr></table>	炭素C排出削減量	201.4t-C/年	貨幣換算原単位	10,600円/t-C	CO2 排出量削減便益	213.5万円/年
炭素C排出削減量	201.4t-C/年					
貨幣換算原単位	10,600円/t-C					
CO2 排出量削減便益	213.5万円/年					
○その他						
・都市計画道路の整備方針（令和4年12月 広島市）において、己斐中央線は重点整備路線に位置付けられている。						

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業・軌道事業 広島新交通西風新都線【国庫補助事業】
再評価の視点	③事業の進捗状況	1 事業の経過 平成 11 年 11 月 新たな公共交通体系づくりの基本計画の策定 平成 15 年 2 月 都市計画決定（己斐中央線） 平成 27 年 6 月 事業化の判断 令和 元年 7 月 環境影響評価（実施計画書の地元説明会） 令和 6 年 2 月 事業計画の見直し 2 事業の進捗率 事業予定期間 令和 9 年度～令和 18 年度頃 全体事業費 7 6 0 億円 令和 5 年度末執行済額 8 億円 残事業費 7 5 2 億円 事業進捗状況(令和 5 年度末) 1 %（事業費ベース） 用地取得状況(令和 5 年度末) 0 %（面積ベース） 3 残事業の内容 設計、用地買収、工事
	④事業の進捗の見込み	1 今後の見通し 令和 9 年度の事業の本格着手に向け、都市計画法、軌道法、環境影響評価の手続を並行して進める。
	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 今後、詳細設計を進めていく中で、構造や施工方法の検討及び新技術・新工法の活用などにより、コスト縮減に努めていく。 2 代替案立案等の可能性 アストラムラインの延伸ルートについては、比較検討の結果、「西風新都の開発促進」、「まちづくり」、「事業成立性」の観点から合理的なルートを決定しており、本事業以外の代替案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 本事業は、軌道系の基幹公共交通であるアストラムラインを、現在終点となっている広域公園前駅から延伸し、西広島駅で J R 山陽本線と接続することで、西風新都と都心を結ぶ「西風新都・デルタ間の循環」を創出するとともに、広島広域都市圏の各市町との結びつけを深め、ヒト・モノ・カネ・情報の更なる好循環を生み出すものであり、本市の都市づくりに欠かせない基盤整備であることから事業を着実に推進していく必要がある。 令和 9 年度からの事業の本格着手に向け、関係法の手続を完了させるなど引き続き事業を継続し、令和 18 年度頃の開業を目指す。

記入要領
・当該事業によるアウトカム指標の変化を把握
・道路種別により、評価項目は適宜変更
・効果が認められる評価項目は□を■に変更
・●印の評価項目については定量的評価の結果を記載

（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	己斐中央線
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)＝1.1 (経済的純現在価値 (B－C)＝71.4億円) (経済的内部収益率 (E I R R)＝4.9%)

●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. 活力あるまちづくりの実現	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：48.1万人・時間/年→11.0万人・時間/年 ○現道区間等の渋滞損失削減率：77.1%削減
		□ 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	Bon-Bus：広電己斐団地線（八丁堀～西広島駅～無線台下～広電己斐団地～ジアウトレット広島～免許センター）、大迫団地線（八丁堀～西広島駅～己斐小学校～無線台下／日生東団地～大迫団地）、共立ハイツ線（西広島駅～明山台～もみじが丘～共立ハイツ～もみじが丘南）、五月が丘・ジアウトレット広島線（八丁堀～西広島駅～己斐峠～ジアウトレット広島～五月が丘団地）
		□ 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IS0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	西広島駅北口土地区画整理事業
		□ 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	己斐地区には整備された幹線都市計画道路はない
		■ 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	DID地区内での新規路線であり、都市計画道路網密度の向上に寄与する
		□ 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	現道（県道伴広島線）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	
		□ 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のな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	

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
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	現状、己斐地区の骨格となる道路は幅員約6mで歩道がない県道伴広島線のみであるが、己斐中央線の整備により、まちの骨格となり基盤となる新しい道路が整備される
		□ 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	通学路（己斐小学校）、歩道のない区間：140m
	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られる区間の代替路線を形成する	
		□ 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	西区己斐中一丁目、己斐西町、己斐上二丁目、己斐上三丁目
		■ 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	西区己斐中一丁目、己斐西町、己斐上二丁目、己斐上三丁目
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：約739t-CO2/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	都市計画道路の整備方針（令和4年12月 広島市）
		□ 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	