

社会資本総合整備計画 事後評価書

令和07年03月12日

計画の名称	ひろしま西風新都内幹線道路ネットワークの機能強化に資する道路整備											
計画の期間	平成30年度～令和04年度(5年間)											
交付対象	広島市											
計画の目標	開発時期との整合を図りながら整備することとしてきた西風新都内幹線道路は、細切れに分断されたままネットワーク機能が発揮できておらず、大塚駅北交差点等で朝夕を中心に慢性的な渋滞が発生している。このため、開発の軸を通すとともに環状道路の早期形成を図る観点から、優先して整備する2区間を選定して整備することにより、西風新都内の自動車交通の円滑化や開発地域相互の連絡性を高める。											
全体事業費(百万円)	合計(A+B+C+D)	6,112	A	6,112	B	0	C	0	D	0	効果促進事業費の割合C/(A+B+C+D)	0%

番号	定量的指標の定義及び算定式 大塚駅北交差点の渋滞長(五日市方面からの流入)を1,150m(H30当初)から650m(R4末)に減少 大塚駅北交差点の渋滞長を計測する。	計画の成果目標(定量的指標)		定量的指標の現況値及び目標値		
		H30当初	R2末	中間目標値	最終目標値	
				R4末	R4末	
1	石内地区～梶毛東地区間の所要時間を12分(H30当初)から7分(R4末)に短縮 石内地区～梶毛東地区の所要時間を計測する。	1150m	650m	650m	650m	
2	西風新都内幹線道路の整備率を72%(H30当初)から82%(R4末)にする 西風新都内幹線道路の全体計画に対する整備率を算出する。 $\text{整備率(%)} = [\text{西風新都内幹線道路(H30～R4)の整備延長(km)} / \text{西風新都内幹線道路全体計画延長(km)}] \times 100$	12分	7分	7分	7分	
3	西風新都内幹線道路の工事着手率を74%(H30当初)から81%(R4末)にする 西風新都内幹線道路の全体計画に対する工事着手率(整備済含む)を算出する。 $\text{工事着手率(%)} = [\text{西風新都内幹線道路(H30～R4)の整備済・工事着手延長(km)} / \text{西風新都内幹線道路全体計画延長(km)}] \times 100$	72%	81%	82%		
4		74%	78%	81%		

備考等	個別施設計画を含む	-	国土強靭化を含む	-	定住自立圏を含む	-	連携中枢都市圏を含む	-	流域水循環計画を含む	-	地域再生計画を含む	-
-----	-----------	---	----------	---	----------	---	------------	---	------------	---	-----------	---

A 基幹事業																		
基幹事業（大）	番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	種別1	種別2	要素となる事業名 (事業箇所)	事業内容 (延長・面積等)	市区町村名 / 港湾・地区名	事業実施期間（年度）				全体事業費 (百万円)	費用便益比	個別施設計画 策定状況
		一體的に実施することにより期待される効果											H30	H31	R02	R03	R04	
		備考																
道路事業	A01-001	道路	一般	広島市	直接	広島市	市町村道	新設	西風新都環状線（善當寺工区）	道路新設 L=3.2km	広島市						3,925	-
	A01-002	道路	一般	広島市	直接	広島市	市町村道	新設	西風新都環状線（梶毛南工区）	道路新設 L=2.0km	広島市						2,187	-
												小計					6,112	
												合計					6,112	

事後評価

事後評価の実施体制、実施時期	
事後評価の実施体制	事後評価の実施時期
都市整備局西風新都整備部で評価を実施	令和7年2月
事業効果の発現状況	
定量的指標に関する 交付対象事業の効果の発現状況	工事着手率については、目標値を達成できた一方で、渋滞長や所要時間の短縮等については、西風新都環状線（梶毛南工区）の供用が遅れたため、目標値を達成できなかった。引き続き、西風新都環状線（梶毛南工区）の供用に向けて事業を推進することで効果の発現が期待される。
定量的指標以外の交付対象事業の効果の発現状況（必要に応じて記述）	
特記事項（今後の方針等）	
西風新都環状線（梶毛南工区）及び西風新都環状線（善當寺工区）については、ひろしま西風新都内幹線道路ネットワークの機能強化に資する道路整備（一期）に移行し引き続き整備を行うこととした。令和5年度以降も引き続き環状道路の整備を行い、西風新都内の自動車交通の円滑化や開発地域相互の連絡性を高める。整備効果の発現状況については、4つの定量的指標（渋滞長 地区間の所要時間 道路の整備率 工事着手率）で確認する。	

目標値の達成状況			
番号	指標（略称）		
	目標値 / 実績値	目標値と実績値に差が出た要因	
1	大塚駅北交差点の渋滞長（五日市方面からの流入）を1,150m（H30当初）から650m（R4末）に減少		
	最終目標値 650m	西風新都環状線（梶毛南工区）の供用が遅れたため、目標値を達成できなかった。引き続き、西風新都環状線（梶毛南工区）の供用に向けて事業を推進することで効果が発現する見込みである。	
2	石内地区～梶毛東地区間の所要時間を12分（H30当初）から7分（R4末）に短縮		
	最終目標値 7分	西風新都環状線（梶毛南工区）の供用が遅れたため、目標値を達成できなかった。引き続き、西風新都環状線（梶毛南工区）の供用に向けて事業を推進することで効果が発現する見込みである。	
3	西風新都内幹線道路の整備率を72%（H30当初）から82%（R4末）にする		
	最終目標値 82%	西風新都環状線（梶毛南工区）の供用が遅れたため、目標値を達成できなかった。引き続き、西風新都環状線（梶毛南工区）等の供用に向けて事業を推進することで効果が発現する見込みである。	
4	西風新都内幹線道路の工事着手率を74%（H30当初）から81%（R4末）にする		
	最終目標値 81%	目標を達成した。	