

社会資本総合整備計画 事後評価

令和3年3月

【担当及び関係課】道路交通局道路部街路課、東部地区連続立体交差整備事務所

計画の名称	連続立体交差事業による安全・安心な地域づくりの推進（交通拠点連携集中支援）									
計画の期間	平成30年度（1年間）									
計画の目標										
連続立体交差事業を行い、踏切事故や踏切遮断による渋滞を解消し、安全・安心な地域づくりを推進する。										
計画の成果目標（定量的指標）										
対象事業区域における広島市域の踏切交通遮断率[24時間]を27.9%（H26）から0%に低減する。										
定量的指標の定義及び算定式			定量的指標の現況値及び目標値					備考		
			当初現況値	中間目標値	最終目標値					
			(H26末)	-	(H30末)		※H30末の目標値は、事業の完了が見込まないため当初現況値としているが、事業完了後の目標値は0%である。			
踏切交通遮断率を整備前後で比較する。 踏切交通遮断率（%）＝日踏切交通遮断時間／24時間			28	-	28					

評価事項

1. 要素事業の進捗状況

事業費	H30	49 百万円	○基幹事業 ・JR山陽本線・呉線 東部地区連続立体交差事業の事業計画の変更に伴い、事業認可の変更、環境影響評価等を実施した。
	合計	49 百万円	

2. 事業効果の発現状況、目標値の実現状況

要素事業の 効果の発現状況	○基幹事業 ・JR山陽本線・呉線 井戸調査業務、環境影響評価業務を行う等、事業を推進した。				
目標値の実現状況	指標： 踏切交通遮断率（%）				
	中間目標値（H〇末）	最終目標値（H30末）	目標値と 実績値に 差が出た 要因	※事業継続中 （連続立体交差費補助に移行）	
	-	28			
	中間目標値（H〇末）	最終実績値（H30末）			
	-	28			
	指標：				
中間目標値（H〇末）	最終目標値（H〇末）	目標値と 実績値に 差が出た 要因			
中間実績値（H〇末）	最終実績値（H〇末）				

要素事業に併せて
実施した他事業の
効果の発現状況、
及び本計画以外に
設定した目標値の
実現状況

3. 今後の方針

本要素事業のJR山陽本線・呉線については、連続立体交差費補助に移行して引き続き整備することで、踏切事故や踏切遮断による渋滞を解消し、安全・安心な地域づくりを推進する。

4. その他特記事項

以下の路線については、広島市公共事業再評価審議会で審議され、市の対応方針（事業継続）が妥当と認められている。
令和元年度 JR山陽本線・呉線（広島市東部地区連続立体交差事業）