# 令和２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 | 再評価対象事業の調書（街路事業） | … | p | 4 |
| | ・再評価に係る対応方針（案）一覧表 | … | p | 5 |
| | ・再評価に係る資料 | | | |
| | 【都市計画道路　駅前線】 | … | p | 6 |

| | | |
|---|---|---|
| 参考資料 | 公共事業の再評価について | 別冊 |

資料－１

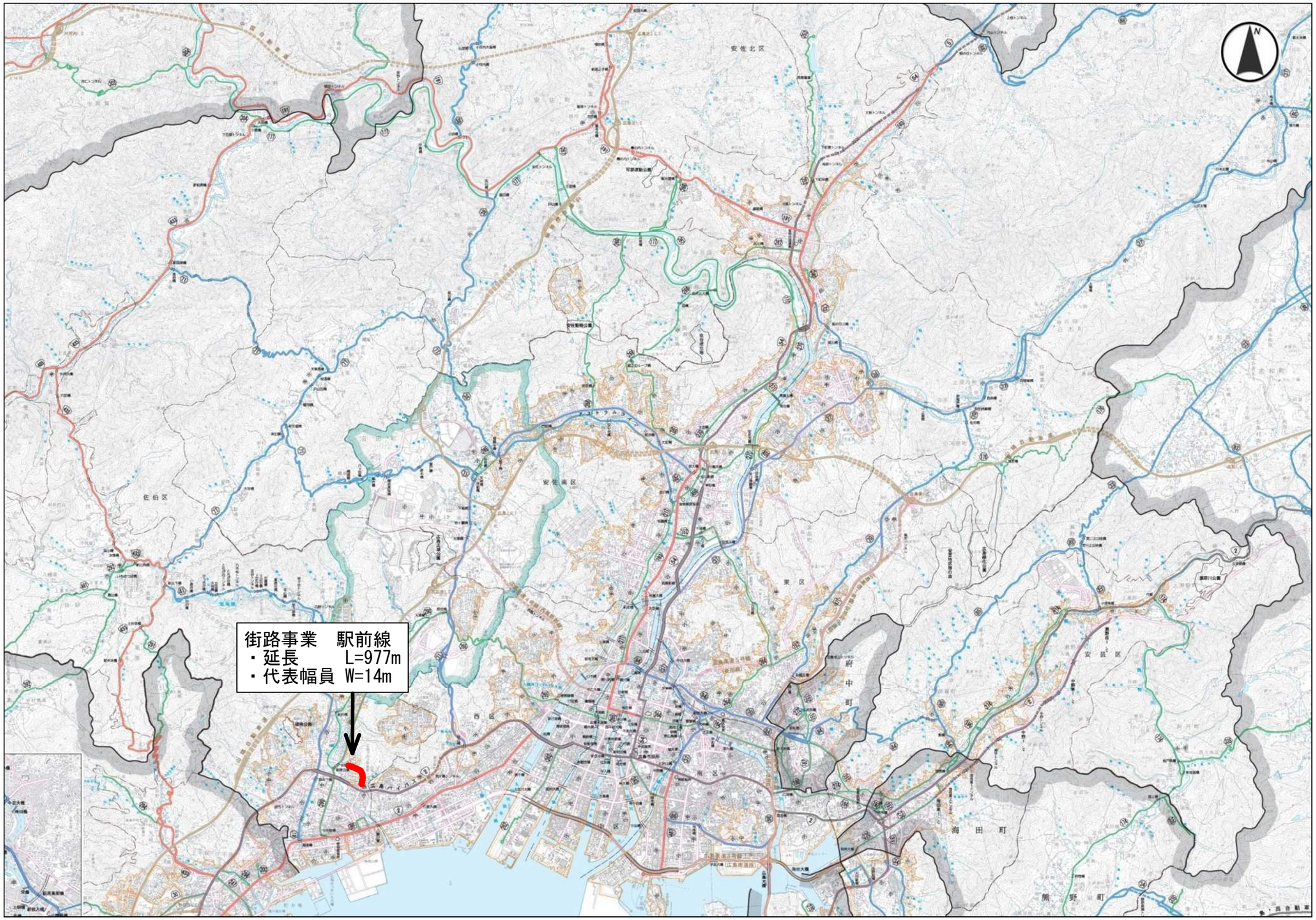
# 再評価審議対象事業一覧表・位置図

# 令和２年度 第１回 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<br>駅前線 | 国庫補助事業 | 佐伯区五日市町大字昭和台<br>～<br>佐伯区八幡東一丁目 | 平成8年度<br>～<br>令和4年度<br>（事業認可の事業期間） | ④ | 用地取得交渉等に不測の時間を要したため。 |

※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２年度　第１回　広島市公共事業再評価審議会
# 審議対象事業　位置図



資料－２

# 再評価審議対象事業の調書

# （街路事業）

様式－２

# 広島市公共事業再評価審議会
# 再評価に係る対応方針（案）一覧表

| 事業種別 | 事　業　名 | 対応方針（案） | | 対応方針（案）の理由及び今後の方針 |
|---|---|---|---|---|
| | | 継続 | 休止・中止 | |
| 街路事業 | 都市計画道路<br>駅前線 | ○ | | 駅前線は、佐伯区内の丘陵地に点在している住宅団地を相互に連絡する佐伯区内における環状型の道路ネットワークの一部を構成し、良好な市街地の形成や、快適な市民生活と都市活動に貢献するとともに、緊急時の避難路を確保する路線として整備効果が高く、地区住民からも早期整備が期待されている。<br>さらに、広島市・湯来町合併建設計画に位置付けられている路線であり、広島市域や周辺市町から湯来地区へのアクセス向上が期待できる。<br>以上のことから、引き続き事業を推進し、令和一桁代半ばの完成を目指す。 |

様式－３

再評価に係る資料

| | |
|---|---|
| 事業種別<br>事 業 名 | 街路事業<br>駅前線【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**

駅前線は、佐伯区の中心市街地周辺の丘陵地に点在している住宅団地を相互に連絡する佐伯区内の環状型道路ネットワークの一部を構成し、良好な市街地の形成や、快適な市民生活と都市活動に貢献するとともに、緊急時の避難路を確保する重要路線である。

**２　事業箇所**

佐伯区五日市町大字昭和台～佐伯区八幡東一丁目

**３　事業の内容**

路 線 名：都市計画道路　駅前線
延　　長：Ｌ＝９７７ｍ、代表幅員Ｗ＝１４ｍ
規　　格：第４種２級
事業内容：用地取得、道路新設工事

**４　予定事業期間及び総事業費**

| | 当初計画 | 当初再評価時点（平成 17 年度） | 前々回再評価時点（平成 22 年度） | 前回再評価時点（平成 27 年度） | 現　在（今回再評価時点） |
|---|---|---|---|---|---|
| 事業化年度 | 平成8年度（事業認可） | --- | --- | --- | --- |
| 予定期間 | 平成8年度～平成14年度 | 平成8年度～平成20年代前半 | 平成8年度～平成20年代後半 | 平成8年度～平成20年代後半 | 平成８年度～令和4年度※ |
| 全体事業費 | 51．7億円 | 50億円 | 50億円 | 42億円 | 42億円 |
| 各時点での事業進ちょく率 | 0% | 35% | 44．9% | 58．1% | 62．5% |
| 備　　考 | | | | | |

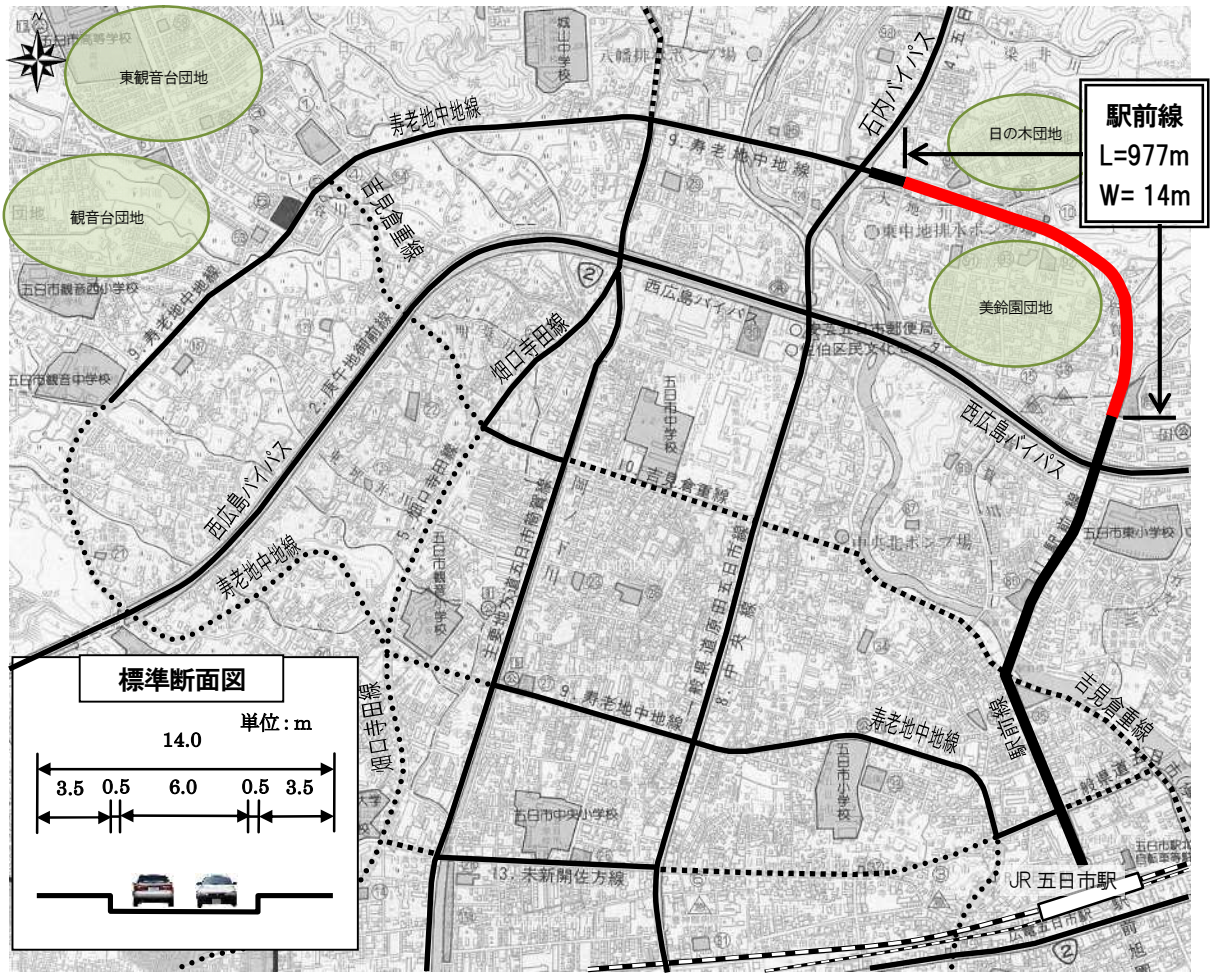
※事業認可の事業期間

再評価に係る資料

| 事業種別<br>事 業 名 | 街路事業<br>駅前線【国庫補助事業】 |
|---|---|

**事業の概要**

**５　事業概要図**




**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、令和元年度末で７７．２％である。

**２　社会経済情勢の変化**

本市では、前回再評価（平成２７年度）以降も引き続き厳しい財政状況が続いており、現在、令和２年２月に策定した「財政運営方針」に基づき、令和２年度から令和５年度までの４年間の収支不足の解消等に取り組んでいる。

当該路線を含む街路事業の令和２年度当初予算は、約３４億円である。これは、ピークである平成９年度予算額の約２０６億円に対して約２割弱まで縮小しており非常に厳しい状況となっているが、供用間近で事業効果の高い路線に重点的に取り組むなど選択と集中により市内の街路整備を進めている。

**３　地域情勢の変化**

本路線は、佐伯区の中心市街地周辺の丘陵地に点在している住宅団地を相互に連絡する佐伯区内における環状型道路ネットワークの一部を構成する路線であり、広範囲の住民から早期整備が望まれている。事業が長期化している中、平成２３年度には、整備区間西側の橋りょう区間が完成し、平成２４年度に歩道のみ供用開始している。このような状況の中、地区住民を中心に早期の全線整備が期待されている。

再評価に係る資料

| 事業種別 | 街路事業 |
|---|---|
| 事 業 名 | 駅前線【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

**４　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

駅前線は、佐伯区内の丘陵部に点在している住宅団地の相互を連絡し、佐伯区内における環状型の道路ネットワークの一部を構成するとともに、良好な市街地を形成し、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として整備効果が高く、地区住民による早期整備の要望が強い。

さらに、広島市・湯来町合併建設計画に位置付けられている路線であり、広島市域や周辺市町から湯来地区へのアクセス向上が期待できる。

以上のことから、引き続き事業を推進し、平成２０年代後半の完成を目指す。

(2)　この５年間の対応状況

平成２８年度以降、用地取得を進めている。

②事業の投資効果

**１　費用対効果分析**

| 道路整備に要する費用 | | 道路整備による効果 | |
|---|---|---|---|
| 総費用<br>＝評価対象期間内＋５０年 | | 総便益<br>①走行時間短縮便益 | (52.7)52.7 億円 |
| 総事業費 | 42 億円 | ②走行経費減少便益 | (13.0)13.0 億円 |
| 残りの整備に必要な事業費 | 15.7 億円 | | |
| →現在価値換算事業費 | (14.1)54.3 億円 | ③交通事故減少便益 | (4.4)4.4 億円 |
| ①事業費 | (14.1)54.3 億円 | | |
| ②維持管理費 | (0.2)　0.2 億円 | 総便益（B） | |
| 総費用（C）①＋②＝ | (14.3)54.5 億円 | ①＋②＋③＝ | (70.1)70.1 億円 |

| 費用便益分析の結果 | 費用便益比（B／C）　＝ | （残事業）事業全体<br>（４．９）　１．３ |
|---|---|---|

※「費用便益分析マニュアル」（国土交通省 道路局 都市局 平成 30 年２月）に基づき算出

※基準年次：令和２年

**２　事業の効果や必要性を評価するための指標**

**○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。

| 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 | ５．１ | ４．７ |
| 事業費変動 | ４．５ | ５．５ |
| 事業期間変動 | ４．７ | ５．２ |

**○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。

再評価に係る資料

| 事業種別<br>事 業 名 | 街路事業<br>駅前線【国庫補助事業】 |
|---|---|

再評価の視点

②事業の投資効果

**３　その他事業の投資効果**

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〕**

・年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率は次のとおりであり、削減効果が期待できる。

| 年間渋滞損失時間（H42）〔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） | |
| ２３．８ | ９．７ | １４．１ | 約５９．３％ |

**〔都市の再生〕**

・都市内交通の円滑化に寄与し、市街地の都市計画道路線密度が向上する。

**〔個性ある地域の形成〕**

・本路線は特別法である「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、整備を図るものである。

**○環境**

**〔地球環境の保全〕**

・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（H42） | 1，006 t-CO2／年 |

（参考）CO2 排出削減便益

| | |
|---|---|
| 削減される自動車からの CO2（H42） | 1，006 t-CO2／年 |
| 炭素 C 排出削減量 | 274 t-C／年 |
| 貨幣価値原単位 | 10，600 円／t-C |
| CO2 排出量削減便益 | 290．1 万円／年 |

**○その他**

**〔その他〕**

・駅前線は、美鈴園団地、観音台団地などの住宅団地を連絡する佐伯区内の環状型ネットワークの一部を形成し、交通混雑の緩和に資するともに、団地間の交流の促進が図れる。
・広幅員の歩道が整備されることにより、五日市東小学校までの安全な通学路が確保される。また、緊急時においては、各団地から避難場所である五日市東小学校への避難路としても機能する。
・広島市・湯来町合併建設計画に位置付けられており、佐伯区湯来地区と JR 五日市駅のアクセス向上が期待できる。

再評価に係る資料

| 事業種別<br>事 業 名 | 街路事業<br>駅前線【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**

昭和３２年３月　　都市計画決定
昭和５５年２月　　都市計画変更
平成８年度　　補助事業採択
　　事業認可取得（H8.11.14～H15.3.31）
　　用地買収着手
平成１４年度　　事業認可変更（H8.11.14～H19.3.31）
平成１８年度　　事業認可変更（H8.11.14～H25.3.31）
平成２３年度　　橋りょう区間の完成
平成２４年度　　橋りょう区間の北側歩道供用開始
平成２４年度　　事業認可変更（H8.11.14～H30.3.31）
平成２６年度　　橋りょう区間の南側歩道供用開始
平成２９年度　　事業認可変更（H8.11.14～H35.3.31）

**２　事業の進捗率**

| 区分 | 駅前線 |
|---|---|
| 事業予定期間 | 平成８年度～令和４年度※ |
| 全体事業費 | ４２億円 |
| ～R2 年度末執行済額（見込みを含む） | ２６億２，５５１万円 |
| 進捗状況（R2 年度末） | ６２．５％（事業費ベース） |

※事業認可の事業期間

**３　残事業の内容**

用地取得、道路新設工事

**④事業の進捗の見込み**

**１　今後の事業進捗の見通し**

これまで、用地取得交渉等に時間を要したこと等により、事業進捗に遅れが生じていたが、約１００名の権利者が所有する共有名義の土地について取得の目途も立ってきているところであり、今後も、引き続き、残りの用地の計画的な買収、工事に努める。

再評価に係る資料

| 事業種別<br>事 業 名 | 街路事業<br>駅前線【国庫補助事業】 |
|---|---|
| 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**<br>道路新設工事における効率的な施工計画や、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。<br><br>**２　代替案立案等の可能性**<br>本路線は、佐伯区内における環状型の道路ネットワークの一部を構成する路線として都市計画決定されており、地区内の利便性を向上させる道路として地区住民も期待している。<br>また、用地の取得率は、本年３月末時点で約７０％となっており、残る用地取得も鋭意進めている。<br>よって、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）**<br>事業継続<br><br>**２　対応方針（案）の理由と今後の方針**<br>駅前線は、佐伯区内の丘陵地に点在している住宅団地を相互に連絡する佐伯区内における環状型の道路ネットワークの一部を構成し、良好な市街地の形成や、快適な市民生活と都市活動に貢献するとともに、緊急時の避難路を確保する路線として整備効果が高く、地区住民からも早期整備が期待されている。<br>さらに、広島市・湯来町合併建設計画に位置付けられている路線であり、広島市域や周辺市町から湯来地区へのアクセス向上が期待できる。<br>以上のことから、引き続き事業を推進し、令和一桁代半ばの完成を目指す。 |

# 客観的評価指標（街路事業）

※　データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。
　　ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を実施しなくてよいものとする。
※　○の指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
※　その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
※　本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定する。

＜事業採択の前提条件を確認するための指標＞

| | | 街　　路 |
|---|---|---|
| 前提条件 | 事業の効率性 | ■ 便益が費用を上回っている。 |
| | 事業の性格 | □ 以下のいずれかに該当する。<br>・国の直轄事業に関連する事業　・国家的な事業に関連する事業　・先導的な施策に係る事業　・短期間に集中的に施行する必要がある事業 |
| | | ■ 市町村道事業については、ネットワーク関連や市町村合併など特別な観点で行う事業である。 |

＜事業の効果や必要性を評価するための指標＞

| 政策目標 | | 街　　路 |
|---|---|---|
| 大項目 | 中項目 | |
| 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（人・時間）及び削減率 |
| | | □ 現道等における混雑時旅行速度が 20km/h 未満である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遮断交通量が 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 |
| | | □ 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向上が見込まれる |
| | | □ 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 |
| | | □ 市街地開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり |
| | | □ 中心市街地で行う事業である |
| | | ■ 幹線都市計画道路網密度が 1.5km/ $km^2$ 以下である市街地での事業である |
| | | ■ 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 |
| | | □ 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発（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）としての位置づけあり |
| | | □ 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 |
| | | □ 歴史的景観を生かした道路整備や中心商店街のシンボル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である |

| 政策目標 | | 街　　路 |
|---|---|---|
| 大項目 | 中項目 | |
| 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 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 | □ 対象区間が電柱類地中化５ヶ年計画に位置づけあり |
| | | □ 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）等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には 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´路線の位置づけがある場合） |
| | | □ 現道等の防災点検また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でき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 |
| | 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 | 他のﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄとの関係 | □ 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 |
| | | □ 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 | ■ 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期待される |