資料２

# 再評価に係る資料

様式－３

## 再評価に係る資料

| | |
|---|---|
| 事業種別<br>事 業 名 | 街路事業・連続立体交差事業<br>広島市東部地区連続立体交差事業【国庫補助事業】 |
| 再評価理由 | 市長が特に必要と認める事業 |
| 一定期間が経過した理由等 | 広島県と共同で施行するものであり、今年度、広島県が公共事業評価監視委員会を開催したことから、本市も同年度に開催する必要があるため。 |

事業の概要

**１　事業の目的**

本市の東部地区（南区・安芸区）と府中町、海田町においては、地区の中央を通るＪＲ山陽本線及び呉線により市街地が分断され、踏切遮断による交通渋滞が生じるなど、都市機能が阻害されている。

このため、広島県と広島市が一体となって、この地区の鉄道と道路を立体交差化するとともに、東西幹線道路などの関連街路を整備することにより、交通の円滑化や南北市街地の一体化、踏切除却による安全確保を図るものである。

**２　事業箇所**

山陽本線　安芸郡海田町成本　～　安芸郡府中町鹿籠一丁目
（広島市域　安芸区船越南三丁目（海田市駅付近）～南区東青崎町（青崎土地区画整理事業））
呉　　線　安芸郡海田町栄町　～　安芸郡海田町新町
（広島市域　なし）

**３　事業の内容**

〔鉄道高架本体〕
路 線 名：山陽本線・呉線
延　　長：全体　約５．１ｋｍ　［山陽本線　約3.9km、呉線　約1.2km］
（うち、広島市域　約１．９ｋｍ　［山陽本線　約1.9km、呉線　　0km］）
除却踏切：山陽本線１２箇所（広島市域　７箇所）、呉線４箇所（広島市域　０箇所）
〔関連する都市計画道路（広島市域）①〕
路 線 名：都市計画道路　青崎畝線
延　　長：Ｌ＝１，４７０ｍ、代表幅員：Ｗ＝１６ｍ（２車線）
〔関連する都市計画道路（広島市域）②〕
路 線 名：都市計画道路　船越東線
延　　長：Ｌ＝２６０ｍ、代表幅員：Ｗ＝８ｍ

**４　予定事業期間及び総事業費**

| | 当初計画 | 当初再評価時点<br>（平成14年度） | 前々回再評価時点<br>（平成24年度） | 前回再評価時点<br>（令和元年度） | 現　在<br>（今回再評価時点） |
|---|---|---|---|---|---|
| 事業化年度 | 平成5年度 | --- | --- | --- | --- |
| 予定期間 | 平成5年度<br>～平成19年度 | 平成5年度<br>～平成27年度 | 平成5年度<br>～平成34年度 | 平成5年度<br>～令和20年代前半 | 平成5年度<br>～令和20年度頃 |
| 全体事業費<br>（うち広島市分） | 934億3,100万円<br>（355億円） | 961億6,500万円※1<br>（354億円） | 961億6,500万円<br>（354億円） | 915億8,300万円※2<br>（372億円） | 915億8,300万円<br>（372億円） |
| 各時点での事業進ちょく率 | 0% | 2%（1%） | 10%（8%） | 11%（10%） | 20%（17%） |

■　「当初計画」の予定期間、全体事業費は、事業採択時における計画値である。
■　平成13年度に事業認可を取得した際、予定期間を平成27年度迄とし、全体事業費の精査・見直しを行っている。その後、平成18年度に関係機関と調整の上、完了予定を平成34年度に延伸（関連する都市計画道路のみ）している。
■　平成23年度に事業の見直しに着手し、平成30年2月に県・市・府中町・海田町の4者で見直しの内容について合意した。その後、令和元年5月に都市計画変更が完了し、令和元年10月に事業認可を取得した。

（全体事業費の変更要因）
※１：平成13年度の事業認可取得の際、設計精度を高めた工事費の算出の結果による工事費を増額（事業費増）
※２：事業の見直しによる工事費の減額（事業費減）

再評価に係る資料

| | |
|---|---|
| 事業種別 | 街路事業・連続立体交差事業 |
| 事 業 名 | 広島市東部地区連続立体交差事業【国庫補助事業】 |

事業の概要

## ５　事業概要図

様式－３

再評価に係る資料

| 事業種別<br>事 業 名 | 街路事業・連続立体交差事業<br>広島市東部地区連続立体交差事業【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４年度末で７８．３％である。

**２　社会経済情勢・地域情勢の変化**

本市の東部地区（南区・安芸区）と府中町、海田町においては、地区の中央を通るＪＲ山陽本線及び呉線により市街地が分断され、かねてより踏切遮断による交通渋滞が生じているが、前回再評価時より地区内交通量が増えているにも関わらず、本事業の関連街路が未整備なため交通渋滞がさらに悪化している現状が続いていることから、本事業の必要性は変わらない。

**３　前回の再評価の結果とこれまでの対応状況**

（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

広島市東部地区連続立体交差事業は、本市の東部地区（南区・安芸区）と府中町、海田町において、地区の中央を通るＪＲ山陽本線及び呉線により市街地が分断され、踏切遮断による交通渋滞が生じるなど、都市機能が阻害されている。

このため、広島県と広島市が一体となって、この地区の鉄道と道路を立体交差化するとともに、東西幹線道路などの関連街路を整備することで、交通の円滑化や南北市街地の一体化、踏切の安全確保を図るものであり、地元住民からの期待も高く、また、既に事業に着手している向洋駅周辺における土地区画整理事業など関連する事業への影響を配慮し、できるだけ早期の完成を目指すこととしている。

以上のことから、引き続き事業を推進する。

（２）これまでの対応状況

令和２年６月にＩ期区間の鉄道工事協定を締結し、令和３年６月からＩ期区間の鉄道工事に着手した。

現在は主にＩ期区間の仮線路工事を進めており、本年４月に上り旅客線の仮線路への切換を行った。

再評価に係る資料

| 事業種別 | 街路事業・連続立体交差事業 |
|---|---|
| 事 業 名 | 広島市東部地区連続立体交差事業【国庫補助事業】 |

②事業の投資効果

## １　費用便益分析

| 鉄道施設及び道路整備に要する費用 | | | 鉄道施設及び道路整備による効果 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 総費用<br>＝整備期間＋50 年間 | | | 総便益<br>＝供用開始＋50 年間 | | |
| 総事業費 | | 915.8 億円 | ①走行時間短縮便益 | (1126.2) | 1126.2 億円 |
| ①連立事業費（鉄道事業者負担除く） | (463.5) | 592.9 億円 | ②走行経費減少便益 | (40.9) | 40.9 億円 |
| ②関連街路事業費 | (27.8) | 209.7 億円 | ③交通事故減少便益 | (2.2) | 2.2 億円 |
| ③維持管理費 | (1.4) | 1.4 億円 | 総便益（B） | | |
| 総費用（C） | | | | | |
| ①＋②＋③＝ | (492.7) | 804.1 億円 | ①＋②＋③＝ | (1169.3) | 1169.3 億円 |

| 費用便益分析の結果 | 費用便益比（B／C） | ＝ | （残事業）（２．４） | 事業全体 １．５ |
|---|---|---|---|---|

※「費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編>」（国土交通省 道路局 都市局　令和４年２月）に基づき算出
※基準年次：令和５年度

**○感度分析の結果**

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 | １．５５ | １．３６ |
| 事業費変動 | １．３７ | １．５５ |
| 事業期間変動 | １．２２ | １．７１ |

**○評価結果の投資効率性の観点からの取り扱い**

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

再評価実施時点による主な評価指標該当項目（別紙「連続立体交差事業の客観的評価指標」参照）

**○活力**

**〔円滑なモビリティの確保〕**

・　本事業（鉄道高架及び関連街路の整備）における年間渋滞損失時間の削減効果が期待できる。

| | 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) | |
| Ⅰ期供用時 | 2,518.5 | 2,427.9 | 90.6 | 約 3.6% |
| 全線供用時 | 2,518.5 | 2,109.0 | 409.5 | 約 16.3% |

・　本事業区間内における踏切交通遮断量が 10,000 台時／日以上の踏切道は１４箇所（市域５箇所）であり、これらの踏切道を除却することにより、交通渋滞が軽減され交通の円滑化が期待される。

・　また、国が位置付けている「緊急に対策の検討が必要な踏切」である引地踏切（開かずの踏切）、的場川西踏切（開かずの踏切）、新町踏切（開かずの踏切）、船越踏切（歩道狭隘踏切）及び青崎第１０踏切（歩行者ボトルネック踏切）の除却により踏切事故が解消され、交通の安全確保が期待される。

再評価に係る資料

| 事業種別<br>事 業 名 | 街路事業・連続立体交差事業<br>広島市東部地区連続立体交差事業【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〕

・　本事業に併せ、向洋駅周辺（府中町、広島市）及び海田市駅南口（海田町）において土地区画整理事業が行われており、連立事業と一体となったまちづくりが進められ、周辺地域の商業活動の活発化等が期待される。

・　本事業による鉄道高架及び関連街路の整備により都市内交通の円滑化に寄与するとともに、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〕

・　鉄道交差道路における大型車のすれ違い困難区間を解消する。

〔個性ある地域の形成〕

・　本市の東部地区（南区・安芸区）と府中町、海田町においてはＪＲ山陽本線及び呉線により市街地が分断され、踏切遮断による交通渋滞が生じるなど、都市機能が阻害されているが、本事業により、沿道周辺の土地利用が進み地域の活性化が期待される。

・　また、本事業は特別立法である「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。

○暮らし

〔歩行者・自転車のための生活空間の形成〕

・　本事業による鉄道高架及び関連街路の整備により東西方向及び南北方向の動線確保が可能となり、歩行者・自転車動線が大幅に改善され、安全性・利便性が向上する。

・　向洋駅（府中町）及び海田市駅（海田町）において、関連事業である向洋駅周辺土地区画整理事業及び海田市駅南口土地区画整理事業により駅前広場が整備され、歩行者滞在空間や駐輪環境が確保される。

○安全

〔安全な生活環境の確保〕

・　本事業の整備区間にある鉄道との交差道路は、船越小学校の通学路に指定されており、立体交差化することにより踏切が除却され、通学時の安全性が向上する。

〔災害への備え〕

・　本事業により整備する(都)青崎畝線は、「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、本市の防災計画上重要な路線となっている。

・　(都)青崎畝線が通過する青崎地区、船越地区は幅員６ｍに満たない道路がほとんどであり、本路線の整備により消火活動困難地区の解消や避難路の確保が見込まれる。

○環境

・　踏切遮断による渋滞の軽減や関連街路の整備等により、自動車からの $CO_2$ 排出量の削減が図られる。

| | $CO_2$ 排出削減量 |
|---|---|
| Ｉ期供用時 | 1,703 t- $CO_2$/年 |
| 全線供用時 | 9,839 t- $CO_2$/年 |

○その他

〔他のプロジェクトとの関係〕

・　鉄道交差道路が道路の整備に関するプログラムに位置づけられている。

・　本事業は、共同事業者である広島県と連携を図りながら、隣接する土地区画整理事業と調整を図りつつ一体的に整備するものである。

再評価に係る資料

| 事業種別 | 街路事業・連続立体交差事業 |
|---|---|
| 事 業 名 | 広島市東部地区連続立体交差事業【国庫補助事業】 |

**③事業の進捗状況**

**１　事業の経過**

平成５年度　　事業採択
平成１１年３月　都市計画決定（「当初計画」）
平成１４年３月　事業認可取得（鉄道、街路）（期間：H14.3.28～H28.3.31）
平成２４年２月　（計画見直しの検討）
～平成３０年３月
平成３０年９月　都市計画変更の地元説明会（青崎・堀越地区、船越地区）
令和元年　５月　都市計画変更の告示
令和元年１０月　事業認可取得（鉄道）（期間：R1.10.17～R20.3.31）
　　事業認可変更（街路）（期間：H14.3.28～R21.3.31）
令和２年　６月　鉄道の工事協定締結（Ⅰ期区間）
令和２年１０月　鉄道工事着手の地元説明会（府中町地区、青崎・堀越地区）
令和３年　３月　鉄道工事着手の地元説明会（船越地区）
令和３年　６月　鉄道工事着手（Ⅰ期区間）
令和４年　３月　向洋駅仮北口駅舎、仮こ線橋利用開始（広島県域）
令和５年　４月　上り旅客線を仮線路に切換

**２　事業の進捗率**

進捗状況、進捗率、執行済額など

| 区分 | 広島市東部地区連続立体交差事業 |
|---|---|
| 事業予定期間 | 平成５年度～令和 20 年度頃 |
| 全体事業費（内、市域） | 915 億 8,300 万円（372 億円） |
| ～令和４年度末執行済額（内、市域） | 182 億 3,158 万円（62 億 6,305 万円） |
| 進捗状況（令和４年度末）（内、市域） | 20%（17%）　（事業費ベース） |

**３　残事業の内容**

用地取得、鉄道高架化工事、関連街路整備

**④事業の進捗の見込み**

**１　今後の見通し**

引き続きⅠ期区間の仮線路工事や鉄道高架の詳細設計を行うとともに、用地取得や支障となる地下埋設物の移設等を行う。

**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**

引き続き鉄道高架の詳細設計を進めていく中で、鉄道高架及び仮線路等の施工方法や構造について鉄道事業者と協議を行いながらコスト縮減に努めていく。

**２　代替案立案等の可能性**

令和２年１０月及び令和３年３月に地元説明会を開催し、地元住民から了解を得たうえで令和３年６月からⅠ期区間の鉄道工事に着手するなど着実に事業を推進しており、現在の計画において引き続き事業を進めていくことが適当であることから、代替案を立案する可能性はない。

様式－３

再評価に係る資料

| 事業種別<br>事 業 名 | 街路事業・連続立体交差事業<br>広島市東部地区連続立体交差事業【国庫補助事業】 |
|---|---|
| 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>本市の東部地区（南区・安芸区）と府中町、海田町においては、地区の中央を通るＪＲ山陽本線及び呉線により市街地が分断され、踏切遮断による交通渋滞が生じるなど、都市機能が阻害されている。<br>広島市東部地区連続立体交差事業は、広島県と広島市が一体となって、この地区の鉄道と道路を立体交差化するとともに、東西幹線道路などの関連街路を整備することで、交通の円滑化や南北市街地の一体化、踏切除却による安全確保を図るものであり、地元住民からの期待も大きい。<br>令和３年６月からＩ期区間の鉄道工事に着手するなど着実に事業を推進しており、引き続き事業を継続し、令和２０年度頃の完成を目指す。 |

# 連続立体交差事業の客観的評価指標

※　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。
※　網掛け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＞

| | | 連続立体交差事業 | 根　　拠 |
|---|---|---|---|
| 前　提<br>条件 | 事業の効率性 | ■ 便益が費用を上回っている。 | B/C=1.5 |
| | 事業実施環境<br>(新規事業採択時) | □ 都市計画決定済 | |
| | | □ 円滑な事業執行の環境が整っている。 | |
| | 事業実施環境<br>(新規着工準備採択時) | □ 都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している。 | |
| | 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<br>・国家的な事業に関連する事業<br>・先導的な施策に係る事業<br>・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 | | 連続立体交差事業 | 根　　拠 |
|---|---|---|---|
| 大項目 | 中項目 | | |
| 1．活力 | 円滑なモビリティの確保 | ● 鉄道交差道路の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率<br>※本事業（鉄道高架及び関連街路の整備）における年間渋滞損失時間及び削減率を算出した。 | 年間渋滞損失時間削減量（万人・時間/年）　削減率（%）<br>Ⅰ期供用時　90.6　約 3.6<br>全線供用時　409.5　約 16.3 |
| | | ■ 鉄道交差道路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 | |
| | | ■ 鉄道交差道路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 | 踏切遮断交通量10,000台時/日以上の踏切道 14 箇所（うち広島市域 5 箇所）を除却する |
| | | ■ ボトルネック踏切の除却もしくは交通改善が期待される（ボトルネック踏切の定義は踏切交通遮断量が 50,000 台時/日以上もしくはピーク時踏切遮断時間が 40 分/時以上） | 開かずの踏切（引地踏切、的場川西踏切、新町踏切）、歩道狭隘踏切（船越踏切）及び歩行者ボトルネック踏切（青崎第 10 踏切）を除却する |
| | | ■ 過度に連担した踏切の除却が期待される（ここでいう「過度に連担した踏切の除却」とは 1km 当たり 3 カ所以上の密度で 5 カ所以上の踏切道を除却することをいうものとする） | 事業区間 5.1km で 16 箇所(3.1 箇所/km)の過度に連担した踏切を除却する |
| | | ■ 車線数の増加を伴う計画がある、もしくは道路法 30 条の規定に基づく道路の構造の基準に適合しない既設の立体交差道路を解消し、交通改善が期待される | 青崎畝線を整備する |
| | | ■ 鉄道交差道路に、当該路線の整備により利便性の向上す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 | |
| | | ■ 鉄道の複々線化や駅機能の強化等を促進し、鉄道利用者の利便性が向上する | 踏切除却による交通の円滑化や、駅舎・駅前広場等の整備により鉄道利用者の利便性が向上する |

| 政策目標 | | 連続立体交差事業 | 根　　拠 |
|---|---|---|---|
| 大項目 | 中項目 | | |
| 1．活力 | 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の向上が見込まれる | |
| | | □ 鉄道交差道路における、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付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 | 関連事業<br>向洋駅周辺土地区画整理事業（府中町施行）<br>向洋駅周辺青崎土地区画整理事業（広島市施行）<br>海田市駅南口土地区画整理事業（海田町施行） |
| | | ■ 駅周辺整備（駅前広場整備等）を併せて実施し、都市の拠点を形成する | 関連事業により駅前広場整備が行われる |
| | | □ 事業に伴い移転する貨物施設等の跡地を利用したまちづくり計画や新たに創出される高架下空間を利用したまちづくり計画等がある | |
| | | □ 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/ km²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 | DID 区域内の都市計画道路整備 |
| | | □ 鉄道交差道路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 | □ 鉄道交差道路に地域高規格道路の位置づけのある路線が存在する | |
| | | □ 鉄道交差道路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 | |
| | | □ 鉄道交差道路における交通不能区間を解消する | |
| | | ■ 鉄道交差道路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期待される | |
| | 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 | JR 山陽本線・呉線による地域分断を解消 |
| | | □ 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見込まれる | |
| | | ■ 特別立法に基づく事業である | 広島平和記念都市建設法 |
| | | □ 鉄道交差道路が新規整備の公共公益施設へ直結する道路である | |
| | | □ 景観に配慮した地域のシンボル的な施設（駅舎等）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 | ■ 鉄道交差道路の自転車交通量が 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、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 | 10 箇所（うち広島市域 4 箇所）の踏切を除却 |
| | | □ 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路線を形成する区間が新たにバリアフリー化される | |
| | | ■ 連続立体交差事業の事業対象区域のみでなく、駅前広場整備等をあわせて行い、駅周辺のバリアフリー化が一体的に行われる | 関連事業により駅前広場整備が行われる |
| | | ■ 駅等において、鉄道横断方向の歩行者の交通が可能となり歩行者の利便性が向上する | |
| | 無電柱化による美しい町並みの形成 | □ 鉄道交差道路が電線類地中化５カ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）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 | □ 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる | |

| 政策目標 | | 連続立体交差事業 | 根　　拠 |
|---|---|---|---|
| 大項目 | 中項目 | | |
| ３．安全 | 安全な生活環境の確保 | □ 鉄道交差道路に死傷事故率が 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 | |
| | | ■ 鉄道交差道路の自動車交通量が 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 | 歩道狭隘踏切（船越踏切）を除却する |
| | | ■ 鉄道交差道路の拡幅整備や新設により、幹線道路から住宅地に入り込む交通が減少し、地域の安全性が向上する | |
| | 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、もしくはルート上の踏切を除却する | |
| | | ■ 鉄道交差道路が、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 | 青崎畝線は「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いる |
| | | ■ 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 | 県道広島海田線が通行止めとなった場合の代替路線を形成する |
| | | □ 鉄道交差道路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 | |
| | | □ 鉄道交差道路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 | 青崎畝線は広域避難路を新設するものである |
| | | ■ 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 | 青崎地区、船越地区 |
| ４．環境 | 地球環境の保全 | ● 鉄道交差道路の整備により削減される自動車からの CO2 排出量<br>※対象地域内道路網の整備により削減される自動車からの CO2 を算出した。 | CO2 排出削減量<br>Ｉ期供用時　1,703 t- CO2/年<br>全線供用時　9,839 t- CO2/年 |
| | 生活環境の改善・保全 | ○ 鉄道交差道路等における自動車からの NO2 排出削減率 | |
| | | ○ 鉄道交差道路等における自動車からの SPM 排出削減率 | |
| | | □ 鉄道沿線地域で、騒音、日陰等の生活環境の改善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 | ■ 鉄道交差道路が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 | 向洋駅周辺土地区画整理事業（府中町施行）<br>海田市駅南口土地区画整理事業（海田町施行） |
| | その他 | □ 地元の創意工夫により、駅部の改良、周辺環境の整備が行われる | |
| | | □ 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 | |

様式－３

再評価に係る資料

| | |
|---|---|
| 事業種別<br>事 業 名 | 河川事業<br>一級河川御幸川　都市基盤河川改修事業【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 | 財政状況等により、事業について見直しを行っていたため。 |

事業の概要

**１　事業の目的**

御幸川は、流域内の古江上田方土地区画整理や鈴が峰団地等の宅地開発、草津沼田有料道路や都市計画道路霞庚午線などの整備による市街化の進展に伴い、雨水の流出量が増大し、流下能力が不足している。また、想定氾濫区域内には人口・資産が密集しており、一たび洪水や高潮による浸水が発生すると膨大な被害が予想されるため、早急な治水安全度の向上が望まれている。

このため、洪水や高潮の被害軽減を図ることを目的に、河積の拡大及び流路の是正、防潮水門・排水機場の整備等を行うものである。

**２　事業箇所**

西区草津浜町～西区田方一丁目

**３　事業の内容**

⑴ 事業予定期間：昭和 50 年度～令和 16 年度
⑵ 全体事業費： 79 億 6,700 万円
⑶ 全体計画延長 1,090m、流域面積 2.52km²
⑷ 河道整備（河道拡幅・河床掘削・護岸整備、延長 1,090m、河道幅 5.3m～14m）、計画流量 40m³/sec、治水安全度 1/10 年※〔洪水対策〕
⑸ 防潮水門（計画高潮位 T.P.+4.4m）、排水機場（排水量約 13m³/sec）〔高潮対策〕
⑹ 鉄道橋 2 橋、道路橋 10 橋、用地取得面積 2,800m²、家屋補償 37 棟

※治水安全度とは、洪水に対する安全性の総称であり、治水安全度の目標＝計画規模と呼び、対象となる地域の洪水に対する安全の度合いを表す指標である。1/10 年とは、10 年に一度起こるような洪水に対しても安全に流下させることが出来る河川であることを意味する。

**４　予定事業期間及び総事業費**

| | 当初計画 | 前々回再評価時点<br>(河川整備計画策定時点)<br>(平成 13 年度) | 前回再評価時点<br>(平成 18 年度) | 現　在<br>(今回再評価時点) |
|---|---|---|---|---|
| 事業化年度 | 昭和 50 年度<br>(事業認可) | --- | --- | --- |
| 予定期間 | 昭和 50 年度<br>～平成 10 年度 | 昭和 50 年度<br>～平成 24 年度 | 昭和 50 年度<br>～平成 24 年度 | 昭和 50 年度<br>～令和 16 年度 |
| 全体事業費 | 18億7,200万円 | 49億500万円 | 49億500万円 | 79 億 6,700万円 |
| 各時点での事業進ちょく率 | 0% | 67.0% | 78.3% | 53.1% |
| 備　　考 | | | | |

※予定期間の「令和 16 年度」は費用便益分析において設定した完成年次

再評価に係る資料

| 事業種別 | 河川事業 |
|---|---|
| 事 業 名 | 一級河川御幸川　都市基盤河川改修事業【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 | 河川事業 |
|---|---|
| 事 業 名 | 一級河川御幸川　都市基盤河川改修事業【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　事業目的に関する諸状況**

**⑴ 災害発生時の影響**

ア 浸水世帯数（想定氾濫区域世帯数）
洪水時：約 3,900 世帯
高潮時：約 12,200 世帯

イ 浸水面積（想定氾濫面積）
洪水時： 68ha
高潮時：209ha

ウ 重要な公共施設等：JR 山陽本線、広電宮島線、国道 2 号、都市計画道路霞庚午線、庚午ポンプ場、草津小学校、庚午小学校、庚午中学校、井口明神小学校、消防署、交番 2 箇所

エ 災害時要援護者関連施設：老人ホーム等 10 箇所、幼稚園 2 箇所、保育園 7 箇所、病院 34 箇所

オ その他：中国電力西広島変電所

**⑵ 過去の災害実績**

・被害頻度：昭和 62 年 7 月、平成 3 年 9 月、平成 5 年 8 月、平成 11 年 9 月
・最大浸水戸数：50 戸（平成 3 年 9 月）
・最大浸水面積：1.5ha（平成 3 年 9 月）

**⑶ 災害の危険度**

平成 22 年度に河道拡幅・河床掘削・護岸整備による洪水対策は完了したが、御幸川下流の太田川放水路において、高潮護岸等の整備が進む中、防潮水門及び排水機場の整備による高潮対策が未着手となっている。

**２　地域情勢の変化**

**⑴ 地域開発の状況**

流域内については、国道 2 号バイパスや草津沼田有料道路の供用開始などによる利便性の向上により、上流部において宅地開発が進められてきた。中でも、平成 5 年から施行されてきた古江上田方土地区画整理事業は平成 12 年に完成し、現在では住宅立地がほぼ概成している。

河川沿線の草津・田方の両地区については、道路も未整備な状況で、生活環境の不便な地区であったが、当事業と一体的に実施した道路整備事業により、生活環境は向上し、想定氾濫区域に新たな住宅などの資産が増加している。

また、下流部においては、昭和 46 年度から埋立工事に着手していた西部開発事業（西部開発臨海部埋立事業）が昭和 57 年度に完成し、当該御幸川最下流部である開発事業区域の区間（太田川放水路との合流点まで約 800m の区間）は当該埋立事業により整備されている。

さらに、西部開発事業区域内においては、平成 26 年 3 月に広島南道路の商工センター出入口が開通し、平成 29 年 4 月に大型商業施設 LECT が開業するなど、地区の重要性が増している。

**⑵ 地域の協力体制等**

河川沿線地区では、一級河川御幸川を生活・環境の交流軸と位置づけ、魅力あるまちづくりの資産として活用している。

主な活動内容としては、御幸川及びその周辺において、笹舟レース等のイベントがある「草津まちオープンミュージアム」（9 月）や「草津うまいもん市場」（3 月）など、まちづくり活動が熱心に行われている。

また、当地区の社会福祉協議会より、高潮対策の早期着手の要望書が提出されるなど、地域の協力体制が整っていることから、順調な事業進捗が見込まれる。

**３　前回の再評価（H18）の結果**

**⑴ 審議結果**：市の対応方針案（事業継続）を妥当と認める。

**⑵ 対応方針**：事業継続

**⑶ 対応方針の理由**：流域内での市街化の進展に伴う雨水の流出増に対応するとともに、浸水被害から家屋、事業所等を守るため、早急に治水安全度の向上を図る必要がある。

再評価に係る資料

| 事業種別 | 河川事業 |
|---|---|
| 事 業 名 | 一級河川御幸川　都市基盤河川改修事業【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

### ⑴ 事業の投資効率性

| 総費用（C） | 総便益（B） |
|---|---|
| ①建設費　約 207 億円<br>[約 26 億円]<br><br>②維持管理費　約 28 億円<br>[約 8 億円]<br><br>総費用（C）<br>①＋②　＝　207＋28<br>＝　235 億円<br>[約 34 億円]<br><br>総費用＝便益を生み出すために必要となる治水施設の整備及び維持管理に要する費用をいい、評価対象期間内（事業着手時点から施設の完成後 50 年間）に発生する全ての費用を現在価値化した金額である。 | 年平均被害軽減期待額<br>約 126 億円（洪水）<br>約 320 億円（高潮）<br><br>①便益　約 38,379 億円<br>[約 1,264 億円]<br>②残存価値※1　約 2 億円<br>[約 1 億円]<br><br>総便益（B）<br>①＋②　＝38,379+2<br>＝38,381 億円<br>[約 1,265 億円]<br>総便益＝治水施設の整備によって防止し得る被害額をいい、評価対象期間内（事業着手時点から施設の完成後 50 年間）に発生する全ての便益を現在価値化した金額である。<br><br>※1 評価対象期間末時点で、当該治水施設に残っている価値 |
| 費用便益比（B／C）＝総便益（B）／総費用（C）<br>＝38,381 億円／235 億円＝162.9<br>[1,265 億円／34 億円＝36.8] | |
| （参考）純現在価値（B－C）＝総便益（B）－総費用（C）<br>＝38,381 億円－235 億円＝38,146 億円<br>[1,265 億円―34 億円＝1,231 億円] | |

※　費用便益分析は、国土交通省の定めた「治水経済調査マニュアル（案）」及び国土交通省並びに農林水産省が定めた「海岸事業の費用便益分析指針」による。
※　基準年次は令和5年度
※　[　]は残事業分の数値である。

### ⑵ 感度分析の結果

残事業費、残工期、資産がそれぞれ±10%変動した場合の感度分析結果

| 区 分 | 費用便益比（B／C） | | |
|---|---|---|---|
| | －10% | ±0% | ＋10% |
| 残事業費 | 164.7 | 162.9 | 161.1 |
| 残工期 | 162.2 | | 163.6 |
| 資産 | 147 | | 178.9 |

## ２　その他事業の投資効果

費用便益比に反映されていない投資効果（被害軽減効果）
・人身被害、精神的被害
・社会機能停止被害（医療・社会福祉施設、防災拠点施設の機能低下）
・波及被害（交通途絶、ライフラインの停止等による波及被害）　等

再評価に係る資料

| 事業種別<br>事 業 名 | 河川事業<br>一級河川御幸川　都市基盤河川改修事業【国庫補助事業】 |
|---|---|
| 再評価の視点<br>③事業の進捗状況 | **１　事業の経過**<br>昭和 50 年度　　全体計画認可・事業採択、工事着手<br>（昭和 57 年度　　西部開発臨海部埋立の竣工）<br>昭和 58 年度　　用地取得に着手<br>昭和 61 年度～昭和 62 年度<br>広電宮島線橋りょう部の整備<br>（平成 3 年 9 月　　台風 19 号により浸水被害発生）<br>平成 9 年度～平成 12 年度<br>JR 山陽本線交差部の整備<br>平成 10 年度　　再評価<br>（平成 11 年 9 月　台風 18 号により浸水被害発生）<br>平成 13 年度　　河川整備計画策定（再評価）<br>平成 16 年度　　用地取得の完了<br>平成 17 年度　　上流部（河積断面の拡幅部）の完成<br>平成 18 年度　　再評価<br>平成 22 年度　　洪水対策完了<br><br>**２　事業の進捗率**<br>⑴ 令和 4 年度末執行済額：42 億 2,800 万円<br>⑵ 進捗状況（事業費ベース）：53.1%<br><br>**３　残事業の内容**<br>防潮水門及び排水機場 |
| ④事業の進捗の見込み | **１　事業進捗が順調でない理由**<br>平成 22 年度に河川拡幅や河道掘削による洪水対策が完了し、一定の安全性が確保されたことから、御幸川と同様の都市基盤河川改修事業である小河原川等の河川改修を優先的に進めたため、御幸川の高潮対策が未着手となっていた。<br><br>**２　今後の見通し**<br>浸水被害から守るべき膨大な資産等があり、地域の協力体制も整っていることから、厳しい財政状況ではあるが、必要な予算を確保し、事業の推進に努める。 |
| 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**<br>新技術、新工法の活用や建設発生土の流用などにより、コスト縮減に努める。<br><br>**２　代替案立案等の可能性**<br>護岸を計画高潮位の高さ（T.P.+4.4m）まで嵩上げする方法については、両岸の地域が分断されることなどから、採用困難である。 |

様式－３

再評価に係る資料

| | |
|---|---|
| 事業種別<br>事 業 名 | 河川事業<br>一級河川御幸川　都市基盤河川改修事業【国庫補助事業】 |
| 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>御幸川下流の太田川放水路において、高潮護岸等の整備が進む中、浸水被害から家屋、事業所等を守るため、早急に事業を実施する必要がある。<br>このため、必要な予算を確保し、事業の推進に努める。 |

様式－３

再評価に係る資料

| | |
|---|---|
| 事業種別<br>事 業 名 | 道路事業<br>安佐南4区486号線事業【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 | 令和12年の事業完了を目指して事業中のため。 |

事業の概要

**１　事業の目的**

本路線は、西風新都内の計画開発地区を有機的に連絡する西風新都環状線の一部区間を形成し、西風新都の北側地域を連絡する重要な幹線道路であり、梶毛東住宅地区、伴北工業地区、広島西風新都インターチェンジ及び中筋沼田線を相互に連絡することで、団地の土地利用を高める等、西風新都の都市づくりの推進に寄与することを目的としている。

**２　事業箇所**

安佐南区伴東四丁目（都市計画道路　中筋沼田線）
～安佐南区沼田町大字伴字笹ヶ益（都市計画道路　伴南線）

**３　事業の内容**

路　線　名：市道安佐南4区486号線（都市計画道路　伴北線）
延長・幅員：Ｌ＝5,160m、標準幅員25m（4車線）

区間別の主な内容

| | 全体計画 | 供用済区間 | 未供用区間 |
|---|---|---|---|
| 計画延長 | 5,160m | 2,380m | 2,780m |
| 事業費 | 201億3,000万円 | 78億3,000万円 | 123億円 |
| 用地買収面積 | 281,600㎡ | 102,600㎡ | 179,000㎡ |
| 補償件数 | 31件 | 23件 | 8件 |

**４　予定事業期間及び総事業費**

| | 当初計画 | 計画変更時点<br>(平成６年度) | 計画変更時点<br>(平成９年度) | 前々々々回評価時点<br>(平成14年度) |
|---|---|---|---|---|
| 事業化年度 | 平成５年度<br>新規採択(1-7工区) | 延伸採択(1-6工区) | 延伸採択(その他区間) | ― |
| 予定期間 | 平成５年度<br>～平成12年度 | 平成５年度<br>～平成12年度 | 平成５年度<br>～平成15年度 | 平成５年度<br>～平成19年度 |
| 全体事業費 | 46億円 | 73億6,000万円 | 173億3,000万円 | 173億3,000万円 |
| 各時点での事業進ちょく率 | 0% | 0．5% | 13% | 55% |
| 備　　考 | | | | |

| | 前々々回評価時点<br>(平成19年度) | 前々回評価時点<br>(平成24年度) | 前回評価時点<br>(平成30年度) | 現　在<br>(今回再評価時点) |
|---|---|---|---|---|
| 事業化年度 | ― | ― | ― | ― |
| 予定期間 | 平成５年度<br>～平成24年度 | 平成５年度<br>～未定 | 平成５年度<br>～令和12年度 | 平成５年度<br>～令和12年度 |
| 全体事業費 | 173億3,000万円 | 173億3,000万円 | 218億3,000万円 | 201億3,000万円 |
| 各時点での事業進ちょく率 | 57% | 57% | 45% | 54% |
| 備　　考 | | | 道路単独整備に移行したことに伴う事業費の増 | 線形の見直しによる事業費の減 |

再評価に係る資料

| 事業種別 | 道路事業 |
|---|---|
| 事 業 名 | 安佐南4区486号線事業【国庫補助事業】 |

事業の概要

５　事業概要図

標準横断図

様式－３

再評価に係る資料

| 事業種別 | 道路事業 |
|---|---|
| 事 業 名 | 安佐南4区486号線事業【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**

安佐南4区486号線は、西風新都内の計画開発地区相互を有機的に連絡する西風新都環状線の一部区間であり、平成8年に伴北線として都市計画決定している。

西風新都内の広域的な幹線道路である都市計画道路の中筋沼田線、草津沼田線、五日市石内線及び広島西風新都線（広島高速4号線）については、既に全線を供用開始している。

一方、西風新都内の幹線道路（西風新都中央線、西風新都環状線）については、計画延長21.9㎞のうち15.9㎞の供用（進捗率約73%）にとどまり、幹線道路ネットワークが分断され、本来のネットワーク機能が発揮できていない。

**２　社会経済情勢の変化**

西風新都の都市づくりは、平成元年に策定した「広島西部丘陵都市建設実施計画」及び平成25年6月に策定した「ひろしま西風新都推進計画2013」に基づき進めている。

計画開発地区（丘陵部）の開発については、約1,200ヘクタールのうち約7割が造成を完了しており、平成元年に約2万7千人だった西風新都の居住人口は、現在約5万6千人に増加するとともに、産業用地への企業進出（分譲率100%）も進んでいる。

**３　地域情勢の変化**

当路線の隣接及び周辺における開発計画については、伴北工業地区、伴南工業地区が造成を完了しており、分譲も終えている。また、梶毛東住宅地区は、前回の評価時には造成工事中であったが、令和3年1月に造成が完了し、計画戸数の3,043戸の分譲が概ね完売となっている。

一方、善當寺住宅・工業地区については、平成8年に開発事業者が開発許可を得たことから、開発事業のスケジュールに合わせ、本市は本路線の整備に着手した。しかし、造成工事の着手に至らず、その後も景気の低迷等により事業計画の再検討を余儀なくされたことから、平成15年度に本市は道路整備を中断した。その後、開発事業者は平成28年12月に解散している。

こうした中、西風新都内幹線道路ネットワークにおける一部区間の未整備により、依然として西風新都中央線など特定の路線に交通が集中し、大塚駅北交差点で混雑が発生するなど交通問題が生じている。

**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

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、令和12年の完成を目標に、計画的に事業を進めていく。

(2) この５年間の対応状況

・開発事業地内のルート見直しを行い、約17億円のコスト縮減を図った。

・各工区のうち1-4工区を優先整備区間として、令和元年度に第三橋りょう下部工（A1橋台）、令和2年度に第二橋りょう下部工（A1橋台）、令和3年度に第二橋りょう下部（P1橋脚）、令和4年度に第三橋りょう下部工（P1橋脚）に着手し、計画的に整備を進めている。

再評価に係る資料

| 事業種別 | 道路事業 |
|---|---|
| 事 業 名 | 安佐南4区486号線事業【国庫補助事業】 |

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＝評価対象期間内＋50年<br><br>現在価値換算事業費<br>①事業費　(65.8)　304.5 億円<br>②維持管理費　( 6.7)　10.3 億円<br>総費用(C) ①＋②＝ (72.6)　314.9 億円 | 総便益<br>①走行時間短縮便益　(359.7)　650.1 億円<br>②走行経費減少便益　( 26.0)　44.6 億円<br>③交通事故減少便益　( 4.3)　5.3 億円<br>総便益(B) ①＋②＋③<br>＝ (390.0)　700.0 億円 |
| 費用便益分析の結果　費用便益比（B／C）＝ | (残事業) ( 5.4 )　事業全体 2.2 |

※「費用便益分析マニュアル」(国土交通省 道路局 都市局　令和４年２月）に基づき算出
※基準年次：令和5年

**○感度分析の結果**

残事業について交通量及び事業費、事業期間が±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）(残事業) | |
|---|---|---|
| | ＋10%の場合 | －10%の場合 |
| 交通量変動 | 5.6 | 5.3 |
| 事業費変動 | 5.0 | 6.0 |
| 事業期間変動 | 5.2 | 5.7 |

**○評価結果の投資効果率性の観点からの取扱い**

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

再評価実施時点における評価指標該当項目（別紙「客観的評価指標」参照）

**○活力**

**〔円滑なモビリティの確保〕**

・事業区間における現道等の年間渋滞損失時間（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（万人・時間／年） | | | |
|---|---|---|---|
| 整備無し | 整備有り | 削減量 | 削減率 |
| 1,249.7 | 1,132.0 | 117.7 | 9.4% |

・新交通システムアストラムライン大原駅と奥畑地区等の周辺地域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。

**〔都市の再生〕**

・本路線は、西風新都内の各計画開発地区を有機的に連絡し、幹線道路ネットワーク形成の一翼を担う道路であり、西風新都の都市づくりに寄与している。

**〔国土・地域ネットワークの構築〕**

・本路線は、広島西風新都インターチェンジと西風新都内の幹線道路である中筋沼田線とを連絡する路線であり、日常活動圏の中心都心へのアクセス向上が図られている。
・本路線の整備により、広島西風新都インターチェンジ及びその他周辺の計画開発地区が中筋沼田線と連絡され、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が期待できる。

再評価に係る資料

| 事業種別 | 道路事業 |
|---|---|
| 事 業 名 | 安佐南4区486号線事業【国庫補助事業】 |

〔個性ある地域の形成〕

・魅力ある都市を形成するため、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った、西風新都の都市づくりに寄与している。

**○安全**

〔災害への備え〕

・本路線の供用済区間は、広島県緊急輸送道路ネットワーク計画において、災害発生時における緊急輸送道路として位置付けられている。

・また、西風新都内にある広域公園、広島市立大学は広島県地域防災計画において、大規模災害時における救急部隊集結のための防災拠点に位置付けられており、未供用区間の整備によって、緊急輸送道路の多重化、代替性の確保が期待できる。

**○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$CO_2$は次のとおりである。

| | |
|---|---|
| 削減される自動車からの$CO_2$（R22） | 3,639t-$CO_2$ |

（参考）$CO_2$排出削減便益

| | |
|---|---|
| 炭素C排出削減量 | 993ｔ-C/年 |
| 貨幣価値原単位 | 10,600円/ｔ-C |
| $CO_2$排出量削減便益 | 1,052万円/年 |

**○その他**

・残事業区間の整備は、西風館（火葬場）の建設及び安佐南工場（清掃工場）の建替えに伴う地元対策事業等に関して、広島市が地元（伴・大塚地区コミュニティ推進協議会）と早期完成に向け努力することで合意した事業である。

再評価に係る資料

| 事業種別 | 道路事業 |
|---|---|
| 事 業 名 | 安佐南4区486号線事業【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5年度に600mの区間（西風新都環状線（1-7工区））の補助採択を受け、その後の延伸の補助採択により5,160mが事業区間となり、関連する開発事業と整合を図りながら整備を進めてきた。

西風新都環状線（善當寺工区）については、善當寺地区の開発事業に着手していない状況であったことから、平成15年度に整備を中断していたが、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。このため、開発事業者が取得していた土地を平成29年7月に本市が一括取得し、本市単独で道路を整備する方針に転換した。

| 区　分 | | | 計画延長（m） | 補助採択（年度） | 用地取得着手（年度） | 工事着手（年度） | 供用開始 | 備　考 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 全事業区間 | | | 5,160 | 平成5～ | 平成6～ | 平成7～ | － | 道路認定 平成6年6月27日 都市計画決定 平成8年3月11日 |
| 供用済区間 | | | 2,380 | 平成5～ | 平成6～ | 平成7～ | 平成13年7月6日 | |
| | 西風新都環状線 | 1-5工区 | 890 | 平成9 | 平成11 | 平成12 | | |
| | | 1-6工区 | 700 | 平成6 | 平成7 | 平成9 | | |
| | | 1-7工区 | 600 | 平成5 | 平成6 | 平成7 | | |
| | | 2-1工区 | 190 | 平成9 | 平成9 | 平成10 | | |
| 未供用区間 | | | 2,780 | 平成9 | 平成10～ | 平成13 | 未供用 | |
| | 西風新都環状線（善當寺工区） | 1-2工区 | 320 | | 平成12 | 未着手※ | | |
| | | 1-3工区 | 1,980 | | 未着手 | 未着手 | | |
| | | 1-4工区 | 480 | | 平成10 | 平成13 | | |

※一部区間の暫定整備（220メートル）を実施（平成30年6月供用）

**（参考）関連する宅地開発事業の状況**　　（令和5年3月末現在）

| 地区名 | 開発面積（ha） | 開発事業者 | 土地利用 | 開発許可（当初） | 分譲開始 | 造成工事 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 伴南工業地区 | 69 | 西広島開発㈱ | 工業、流通 | 平成7年6月 | 平成10年 | 完了 |
| 梶毛東工業地区 | 39 | | 工業、流通 | | | |
| 梶毛東住宅地区 | 205 | | 住宅、商業･業務 | | | 完了 |
| 伴北工業地区 | 62 | 広島市沼田町伴区画整理組合（㈱共立） | 工業、流通 | 平成10年3月 | 平成13年 | 完了 |
| 善當寺住宅地区 | 未定 | 未定 | 住宅、商業･業務 | 平成8年11月 | 未定 | 未着工 |
| 善當寺工業地区 | 未定 | | 工業、流通 | | | |

再評価に係る資料

| 事業種別 | 道路事業 |
|---|---|
| 事 業 名 | 安佐南4区486号線事業【国庫補助事業】 |

**③事業の進捗状況**

**２　事業の進捗率**

事業区間のうち、伴南線から広島西風新都インターチェンジ付近間の2,380m の区間については、広島西風新都インターチェンジの開通に合わせて平成13年7月に供用を開始している。

また、残りの中筋沼田線までの区間2,780m（善當寺工区）については、用地取得や工事の一部着手によって、進捗率が25%となっている。

| 区　分 | | | 計画事業費<br>(a) | 執行済額<br>(b) | 進捗率<br>(b/a)% | 備　考 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 全事業区間 | | | 201億3,000万円 | 109億3,000万円 | 54% | |
| 供用済区間 | | | | | | |
| | 西風新都<br>環状線 | 1-5工区<br>～<br>2-1工区 | 78億3,000万円 | 78億3,000万円 | 100% | |
| 未供用区間 | | | | | | |
| | 西風新都<br>環状線<br>(善當寺工区) | 1-2工区<br>1-3工区<br>1-4工区 | 123億円 | 31億円 | 25% | 用地取得率10%<br>(1-3工区の取得を含めた場合70%) |

**３　残事業の内容**

用地買収、道路新設工事、橋りょう新設工事

**④事業の進捗の見込み**

**１　今後の見通し**

1-3工区の開発については民間事業であることから、本市が主体的に関与できるものではなかったが、道路単独整備へ移行したことにより、引き続き、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、令和12年の完成を目指す。

**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**

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、コスト縮減を行った。今後は、建設副産物の発生抑制や再生材の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**

当路線は、都市計画決定されている西風新都内の根幹的な都市基盤施設であることや、事業を巡る社会情勢等の変化、事業の投資効果などの視点による評価結果、用地取得等の事業進捗状況から、道路の計画自体を見直すような代替案を検討する必要はないと考えている。

様式－３

再評価に係る資料

| 事業種別<br>事 業 名 | 道路事業<br>安佐南4区486号線事業【国庫補助事業】 |
|---|---|
| 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>安佐南4区486号線は、西風新都内の計画開発地区相互を有機的に連絡する西風新都環状線の一部区間であり、全延長約5.2㎞のうち、伴南線から広島西風新都IC付近までの約2.4㎞の区間を供用開始している。<br>本路線は、交通が集中している西風新都中央線や中筋沼田線などの渋滞緩和に寄与し、都市内交通の分散を図る、ネットワークを形成する道路であり、緊急輸送道路としての多重化や代替性の確保が期待できる整備効果の高い路線である。<br>今後は、残った用地の買収や工事等を着実に進め、令和12年の完成を目標に計画的に事業を進めていく。 |

（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 | 安佐南４区４８６号線 |
| 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）＝2.2<br>（経済的純現在価値（Ｂ－Ｃ）＝385億円）<br>（経済的内部収益率（ＥＩＲＲ）＝8.2%） |

●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 | ○現道区間等の渋滞損失時間：1249.7万人・時間/年→1132.0万人・時間/年<br>○現道区間等の渋滞損失削減率：9.4% |
| | | □ 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 | アストラムライン大原駅からの路線バス<br>戸山線、久地線、若葉台線、三菱団地線、奥畑線、椎原線 |
| | | □ 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 | |
| | | □ 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 | |
| | | □ 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 | 西風新都の各計画開発地区を有機的に連絡する幹線道路となる。 |
| | 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 | 広島西風新都インターチェンジと広島市都心部へ繋がる広島高速4号線とを連絡する道路の一部である。 |
| | 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 | 本路線の整備は、西風新都の都市づくりにおける重点施策の一つであり、西風新都内道路ネットワークの形成に寄与する。 |
| | | □ 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 | | 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 | |
| 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 | |
| | 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 | 広島県緊急輸送道路ネットワーク計画 |
| | | ■ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する | 広島県緊急輸送道路ネットワーク計画 |
| | | □ 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：3,639t/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 | 広島西風新都インターチェンジ（H13年供用開始済） |
| | | □ 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 | 西風館の建設及び安佐南工場の建替えに伴う地元対策事業 |