

再評価対象事業の調書

(街路事業)

再評価の考え方及び手法

■再々評価路線

項目	路線名	中筋温品線（1工区）	中筋温品線（6工区）
事業単位の取り方		<p>【区間】 安佐南区中筋三丁目 ～ 安佐北区口田南一丁目</p> <p>L = 1, 280 m</p> <p>【設定の考え方】 ・一定の効果が発揮できる区間（国庫補助事業としての採択区間）</p>	<p>【区間】 東区中山東三丁目 ～ 東区温品一丁目</p> <p>L = 790 m</p> <p>【設定の考え方】 ・一定の効果が発揮できる区間（国庫補助事業としての採択区間）</p>
評価項目		<ol style="list-style-type: none"> 1 事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・道路の整備状況、社会経済情勢の変化、地元情勢の変化等 2 事業の投資効果 <ul style="list-style-type: none"> ・費用対効果分析 ・事業効果や必要性を評価するための指標 3 事業の進捗状況 <ul style="list-style-type: none"> ・事業の経過、事業の進捗率、残事業の内容 4 事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> ・今後の事業進捗の見通し 5 コスト縮減や代替案立案等の可能性 <p>→これらの視点から評価を行い、対応方針案を取りまとめる。</p>	

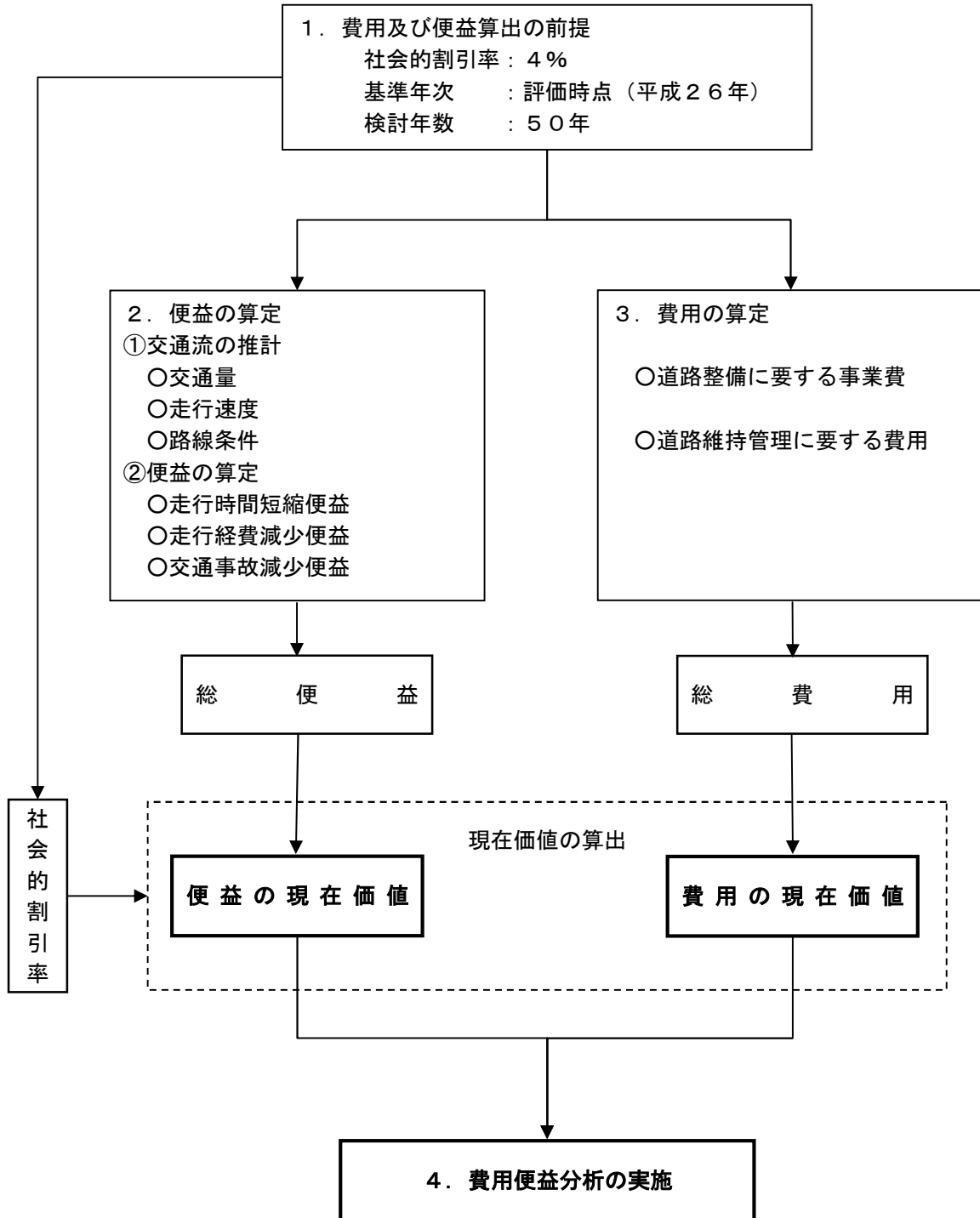
再評価の考え方及び手法

■再々評価路線

項目	路線名 吉島観音線外 1	段原蟹屋線外 1
事業単位の取り方	<p>【区間】 (吉島観音線) 中区西川口町 ～ 西区南観音二丁目</p> <p>L = 6 8 0 m</p> <p>(駅前観音線) 西区南観音二丁目 ～ 西区南観音三丁目</p> <p>L = 5 1 0 m</p> <p>【設定の考え方】 ・一定の効果が発揮できる区間（国庫補助事業としての採択区間）</p>	<p>【区間】 (段原蟹屋線) 南区段原四丁目 ～ 南区西蟹屋四丁目</p> <p>L = 2 4 0 m</p> <p>(駅前大州線) 南区西蟹屋四丁目 ～ 南区南蟹屋一丁目</p> <p>L = 3 9 3 m</p> <p>【設定の考え方】 ・一定の効果が発揮できる区間（国庫補助事業としての採択区間）</p>
評価項目	<p>1 事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・道路の整備状況、社会経済情勢の変化、地元情勢の変化等</p> <p>2 事業の投資効果 ・費用対効果分析 ・事業効果や必要性を評価するための指標</p> <p>3 事業の進捗状況 ・事業の経過、事業の進捗率、残事業の内容</p> <p>4 事業の進捗の見込み ・今後の事業進捗の見通し</p> <p>5 コスト縮減や代替案立案等の可能性</p> <p>→これらの視点から評価を行い、対応方針案を取りまとめる。</p>	

費用便益分析のフロー

街路事業・道路事業



〔「費用便益分析マニュアル」(国土交通省 道路局 都市・地域整備局 平成20年11月)より作成〕

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年間に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、また、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。

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

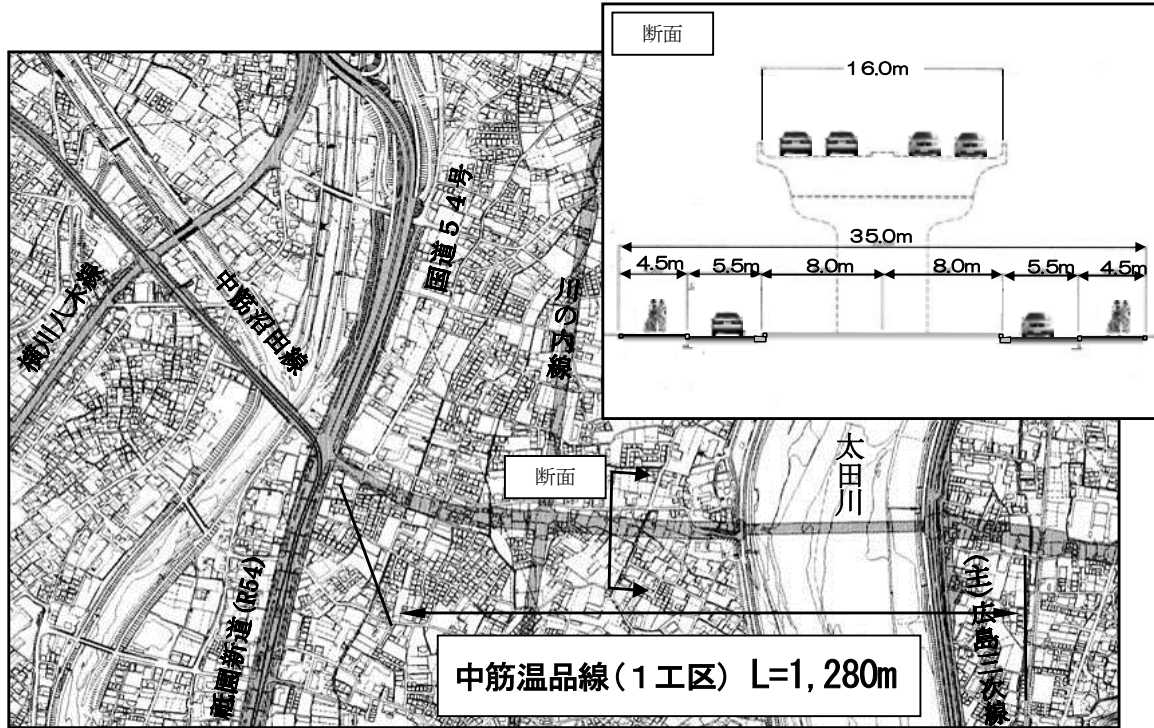
路線名：都市計画道路 中筋温品線（1工区）
 延長：L＝1, 280m、代表幅員W＝35m（うち平面部W＝19m）
 規格：第4種第1級
 事業内容：用地取得、道路新設工事（土工部）、橋りょう新設工事

4 予定事業期間及び総事業費

	当初計画	前回再評価時点 (平成21年度)	現在 (今回再評価時点)
事業化年度	平成12年度 (事業認可)	—	—
予定事業期間	平成12年度 ～平成20年度	平成12年度 ～平成26年度	平成12年度 ～平成30年代前半
総事業費	156億円	156億円	156億円
各時点での事業進捗率 (事業費ベース)	0%	20.5%	31.6%
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

<p>事業種別 事業名</p>	<p>街路事業 中筋温品線（1工区）【国庫補助事業】</p>
<p>事業の概要</p>	<p>5 事業概要図</p> 
<p>再評価の視点</p>	<p>① 事業を巡る社会情勢等の変化</p> <p>1 道路の整備状況 本市の都市計画道路の整備率は、平成25年度末で75.2%となっている。</p> <p>2 社会経済情勢の変化 本市では、前回再評価（平成21年度）以降も引き続き厳しい財政状況が続いており、現在、平成24年2月に策定した「財政運営方針」に基づき、平成24年度から平成27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。 平成26年度の街路事業の当初予算は約54億円であり、平成21年度の当初予算約60億円に対して1割程度減少している。この中で、広島駅自由通路等整備の事業費の割合が6割程度を占めており、当該路線を含む一般街路の事業費については、3割程度の規模となっている。</p> <p>3 地域情勢の変化 当該路線（1工区）は、歩行者と自動車が輻輳する幅員の狭い生活道路中心の地区において、交通の円滑化や安全な生活環境を確保、また、橋りょう整備により太田川の両岸地区（安佐南区中筋と安佐北区口田）を結ぶ路線として、地区住民から継続的に早期整備の要望を受けている。</p> <p>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 方針の根拠 都心を通る自動車交通を排除する環状型道路の一部を構成するとともに、太田川による地域分断の解消や消防活動困難地区の解消などの地区内の利便性・安全性向上により健全な市街地を形成し、快適な市民生活と都市活動を確保する路線であるため、引き続き事業を推進する。 (2) この5年間の対応状況 平成22年度以降、用地取得を進めている。</p>

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】																																					
再評価の視点	② 事業の投資効果	1 費用対効果分析																																					
		<table border="1"> <thead> <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> </thead> <tbody> <tr> <td>総費用 ＝評価対象期間内＋50年</td> <td></td> <td>総便益</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総事業費</td> <td>230.0 億円</td> <td>① 走行時間短縮便益</td> <td>(189.4) 189.4 億円</td> </tr> <tr> <td>残りの整備に必要な事業費</td> <td>180.4 億円</td> <td>② 走行経費減少便益</td> <td>(35.7) 35.7 億円</td> </tr> <tr> <td>→現在価値換算事業費</td> <td>(122.2) 181.8 億円</td> <td>③ 交通事故減少便益</td> <td>(20.0) 20.0 億円</td> </tr> <tr> <td>① 事業費</td> <td>(122.2) 181.8 億円</td> <td>総便益 (B)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>② 維持管理費</td> <td>(0.2) 0.2 億円</td> <td>① ②＋③＝</td> <td>(245.1) 245.1 億円</td> </tr> <tr> <td>総費用 (C) ①＋②＝</td> <td>(122.4) 182.0 億円</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用便益分析の結果</td> <td colspan="2">費用便益比 (B/C) = (2.0) 1.3</td> </tr> </tbody> </table>		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		総便益		総事業費	230.0 億円	① 走行時間短縮便益	(189.4) 189.4 億円	残りの整備に必要な事業費	180.4 億円	② 走行経費減少便益	(35.7) 35.7 億円	→現在価値換算事業費	(122.2) 181.8 億円	③ 交通事故減少便益	(20.0) 20.0 億円	① 事業費	(122.2) 181.8 億円	総便益 (B)		② 維持管理費	(0.2) 0.2 億円	① ②＋③＝	(245.1) 245.1 億円	総費用 (C) ①＋②＝	(122.4) 182.0 億円			費用便益分析の結果		費用便益比 (B/C) = (2.0) 1.3	
		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		総便益																																			
		総事業費	230.0 億円	① 走行時間短縮便益	(189.4) 189.4 億円																																		
		残りの整備に必要な事業費	180.4 億円	② 走行経費減少便益	(35.7) 35.7 億円																																		
		→現在価値換算事業費	(122.2) 181.8 億円	③ 交通事故減少便益	(20.0) 20.0 億円																																		
		① 事業費	(122.2) 181.8 億円	総便益 (B)																																			
		② 維持管理費	(0.2) 0.2 億円	① ②＋③＝	(245.1) 245.1 億円																																		
		総費用 (C) ①＋②＝	(122.4) 182.0 億円																																				
費用便益分析の結果		費用便益比 (B/C) = (2.0) 1.3																																					
※ 「費用便益分析マニュアル」(国土交通省 道路局 都市・地域整備局 平成20年11月)に基づき算出 ※ 基準年次：平成26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。 こうしたことから、費用対効果分析においては、前回の再評価（平成21年度）同様、平面部と高架部を一体として行うこととする。																																							
○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。																																							
<table border="1"> <thead> <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> </thead> <tbody> <tr> <td>交通量変動</td> <td>2.1</td> <td>1.7</td> </tr> <tr> <td>事業費変動</td> <td>1.8</td> <td>2.2</td> </tr> <tr> <td>事業期間変動</td> <td>1.7</td> <td>2.1</td> </tr> </tbody> </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	2.1	1.7	事業費変動	1.8	2.2	事業期間変動	1.7	2.1																						
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	2.1	1.7																																					
事業費変動	1.8	2.2																																					
事業期間変動	1.7	2.1																																					
○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を評価するための指標 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路線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																																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">年間渋滞損失時間 (H42) [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> </thead> <tbody> <tr> <td>3.4</td> <td>1.9</td> <td>1.5</td> <td>約44%</td> </tr> </tbody> </table>				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)	3.4	1.9	1.5	約44%																									
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)																																					
3.4	1.9	1.5	約44%																																				
【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

<p>事業種別 事業名</p>	<p>街路事業 中筋温品線（1工区）【国庫補助事業】</p>
<p>再評価の視点</p>	<p>④ 事業の進捗の見込み</p> <p>1 今後の事業進捗の見通し</p> <p>これまでは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る。今後は事業効果の早期発現に向け、暫定的な整備・供用も行いながら計画的な進捗を図り、所定の完成供用を目指して取り組んでいく。</p>
	<p>⑤ コスト縮減や代替案立案等の可能性</p> <p>1 コスト縮減の可能性</p> <p>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。</p> <p>2 代替案立案等の可能性</p> <p>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路線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。</p>
<p>対応方針（案）</p>	<p>1 対応方針（案）</p> <p>事業継続</p> <p>2 対応方針（案）の理由と今後の方針</p> <p>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、地区住民の早期整備の要望が強い。以上のことから、引き続き事業を推進する。</p>

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	<input type="checkbox"/> 以下のいずれかに該当する。 ・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 <input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 市街地開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり
		<input type="checkbox"/> 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
国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 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	
	<input type="checkbox"/> 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	
	<input type="checkbox"/> 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	
	<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
	<input type="checkbox"/> 現道等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	<input type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	■ 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	
	<input type="checkbox"/> 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	
	<input type="checkbox"/> 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	
<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
<input type="checkbox"/> 歴史的景観を生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		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	<input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 対象区間が電柱類地中化5ヶ年計画に位置づけあり <input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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
	<input type="checkbox"/> 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5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	
	<input type="checkbox"/> 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	
	<input type="checkbox"/> 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）	
	<input type="checkbox"/> 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	
	<input type="checkbox"/> 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	
	<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
	<input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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
生活環境の改善・保全		<input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率
		<input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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	<input checked="" type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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

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年間に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

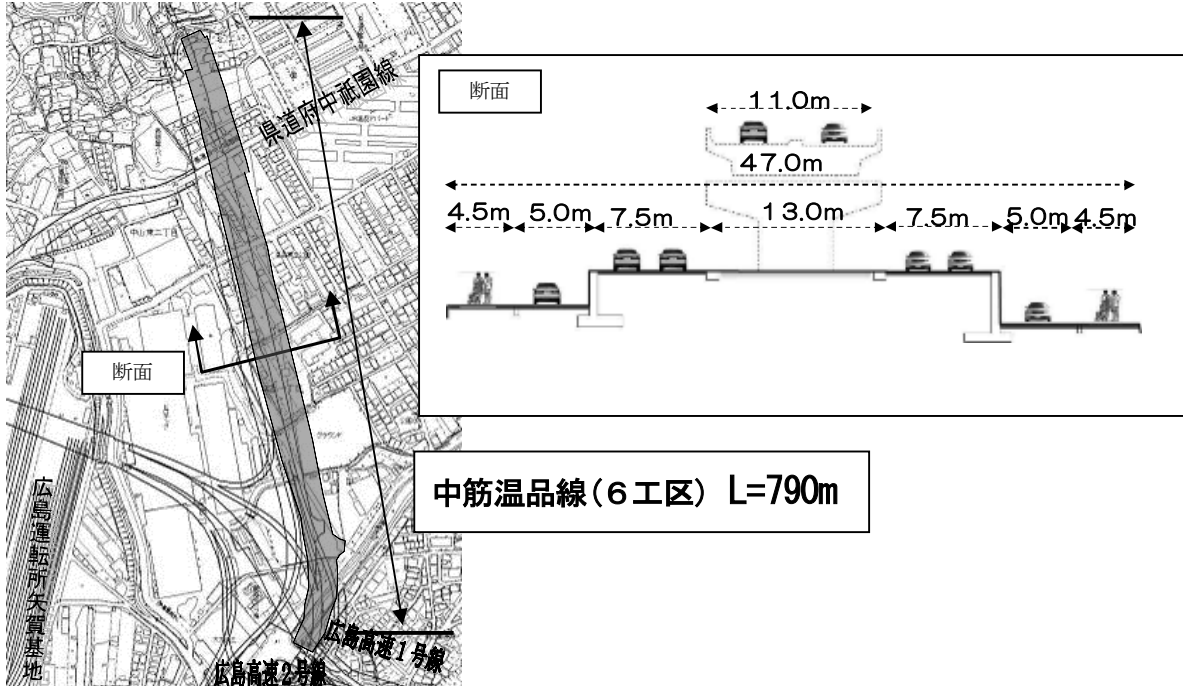
路線名：都市計画道路 中筋温品線（6工区）
 延長：L＝790m、代表幅員W＝47m（うち平面部W＝19m）
 規格：第4種第1級
 事業内容：用地取得、道路新設工事

4 予定事業期間及び総事業費

	当初計画	前回再評価時点 (平成21年度)	現在 (今回再評価時点)
事業化年度	平成12年度 (事業認可)	---	---
予定事業期間	平成12年度 ～平成18年度	平成12年度 ～平成24年度	平成12年度 ～平成30年代前半
総事業費	80億円	80億円	80億円
各時点での事業進捗率 (事業費ベース)	0%	47.7%	57.8%
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

<p>事業種別 事業名</p>	<p>街路事業 中筋温品線（6工区）【国庫補助事業】</p>
<p>事業の概要</p>	<p>5 事業概要図</p>  <p>中筋温品線（6工区）L=790m</p>
	<p>再評価の視点</p>

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 =評価対象期間内+50年		総便益	
		①走行時間短縮便益	(235.0) 235.0 億円
総事業費	121.1 億円	②走行経費減少便益	(35.5) 35.5 億円
残りの整備に必要な事業費	74.5 億円	③交通事故減少便益	(21.2) 21.2 億円
→現在価値換算事業費	(49.2) 106.6 億円	総便益 (B)	
①事業費	(49.2) 106.6 億円	①+②+③=	(291.7) 291.7 億円
②維持管理費	(0.2) 0.2 億円		
総費用 (C) ①+②=	(49.4) 106.8 億円		
費用便益分析の結果		費用便益比 (B/C)	= (5.9) 2.7

※ 「費用便益分析マニュアル」(国土交通省 道路局 都市・地域整備局 平成20年11月)に基づき算出
 ※ 基準年次:平成26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。
 こうしたことから、費用対効果分析においては、前回の再評価(平成21年度)同様、平面部と高架部を一体として行うこととする。

○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	6.0	5.6
事業費変動	5.4	6.6
事業期間変動	5.5	6.1

○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を評価するための指標

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 (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)	
32.6	4.3	28.3	約87%

【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	<p>〔国土・地域ネットワークの構築〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>〔個性ある地域の形成〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>○安全</p> <p>〔安全な生活環境の確保〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、自動車交通の転換が促進されるとともに、通学路の安全性の向上が期待できる。 <p>〔災害への備え〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>○環境</p> <p>〔地球環境の保全〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線（6工区）の整備により、交通の円滑化等に伴うCO₂の削減量は次のとおりである。 <table border="1" data-bbox="279 1019 1428 1064"> <tr> <td>削減される自動車からのCO₂（H42）</td> <td>1,621t-CO₂/年</td> </tr> </table> <p>（参考）CO₂排出削減便益</p> <table border="1" data-bbox="279 1086 1428 1243"> <tr> <td>削減される自動車からのCO₂（H42）</td> <td>1,621t-CO₂/年</td> </tr> <tr> <td>炭素C排出削減量</td> <td>442.1t-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>468.6万円/年</td> </tr> </table>	削減される自動車からのCO ₂ （H42）	1,621t-CO ₂ /年	削減される自動車からのCO ₂ （H42）	1,621t-CO ₂ /年	炭素C排出削減量	442.1t-C/年	貨幣換算原単位	10,600円/t-C	CO ₂ 排出量削減便益	468.6万円/年
		削減される自動車からのCO ₂ （H42）	1,621t-CO ₂ /年									
削減される自動車からのCO ₂ （H42）	1,621t-CO ₂ /年											
炭素C排出削減量	442.1t-C/年											
貨幣換算原単位	10,600円/t-C											
CO ₂ 排出量削減便益	468.6万円/年											
再評価の視点	③ 事業の進捗状況	<p>1 事業の経過</p> <p>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）</p> <p>2 事業の進捗率</p> <table border="1" data-bbox="279 1624 1428 1825"> <tr> <td>区分</td> <td>中筋温品線（6工区）</td> </tr> <tr> <td>予定事業期間</td> <td>平成12年度～平成30年代前半</td> </tr> <tr> <td>総事業費</td> <td>80億円</td> </tr> <tr> <td>～H25年度末執行済額</td> <td>46億2,500万円</td> </tr> <tr> <td>進捗状況（H25年度末）</td> <td>57.8%（事業費ベース）</td> </tr> </table> <p>※ 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。</p> <p>3 残事業の内容 用地取得、道路新設工事</p>	区分	中筋温品線（6工区）	予定事業期間	平成12年度～平成30年代前半	総事業費	80億円	～H25年度末執行済額	46億2,500万円	進捗状況（H25年度末）	57.8%（事業費ベース）
		区分	中筋温品線（6工区）									
予定事業期間	平成12年度～平成30年代前半											
総事業費	80億円											
～H25年度末執行済額	46億2,500万円											
進捗状況（H25年度末）	57.8%（事業費ベース）											

再評価に係る資料

<p>事業種別 事業名</p>	<p>街路事業 中筋温品線（6工区）【国庫補助事業】</p>
<p>再評価の視点</p>	<p>④ 事業の進捗の見込み</p> <p>1 今後の事業進捗の見通し これまでは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る。今後は事業効果の早期発現に向け、暫定的な整備・供用も行いながら計画的な進捗を図り、所定の完成供用を目指して取り組んでいく。</p>
	<p>⑤ コスト縮減や代替案立案等の可能性</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
<p>対応方針(案)</p>	<p>1 対応方針(案) 事業継続</p> <p>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、地区住民による早期整備の要望が強い。 以上のことから、引き続き事業を推進する。</p>

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	<input type="checkbox"/> 以下のいずれかに該当する。 ・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 <input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 市街地開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり
		<input type="checkbox"/> 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
国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 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	
	<input type="checkbox"/> 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	
	<input type="checkbox"/> 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	
	<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
	<input type="checkbox"/> 現道等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	<input type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	<input type="checkbox"/> 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	
	<input type="checkbox"/> 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	
	<input type="checkbox"/> 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	
<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
<input type="checkbox"/> 歴史的景観を生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		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	<input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 対象区間が電柱類地中化5ヶ年計画に位置づけあり <input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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5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
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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）
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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	<input checked="" type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される
		<input checked="" type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている
5. その他	他のプロジェクト との関係	<input type="checkbox"/> 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
	その他	<input type="checkbox"/> 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