

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 吉島観音線外1【国庫補助事業】
再評価理由	再評価実施後、5年間の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

吉島観音線外1は、デルタ市街地内における道路ネットワークの強化及び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健全な市街地を形成し、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である。

2 事業箇所

中区西川口町～西区南観音二丁目（吉島観音線）

西区南観音二丁目～西区南観音三丁目（駅前観音線）

3 事業の内容

路線名：都市計画道路 吉島観音線

延長：L＝680m、代表幅員W＝20m（2車線）

規格：第4種第2級

事業内容：用地取得、道路新設工事、橋りょう新設工事（南観音橋）

路線名：都市計画道路 駅前観音線（外1路線）

延長：L＝510m、代表幅員W＝30m（4車線）

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7年度 (事業認可)	—	—
予定事業期間	平成7年度 ～平成13年度	平成7年度 ～平成23年度	平成7年度 ～平成20年代後半
総事業費	126億円	93億円	86億円
各時点での事業進捗率 (事業費ベース)	0%	82.5%	95.9%
備考			

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 吉島観音線外1【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、平成26年度末で75.2%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。 3 地域情勢の変化 吉島観音線については、平成16年度に南観音橋の整備によって天満川兩岸の地域分断が解消されており、今年度末には事業が完了する予定となっている。 また、駅前観音線は付近の小学校の通学路に指定されている。当路線は、広島南道路等の開通に伴い交通量が増加しており、未整備の歩道について早期整備の必要性が高まっている。 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 方針の根拠 デルタ市街地内における道路ネットワークの強化及び都心を通過す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健全な市街地を形成し、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であるため、引き続き早期完成を図る。 (2) この5年間の対応状況 平成22年度以降、用地取得、道路改良工事を進めている。

再評価に係る資料

事業種別
事業名

街路事業
吉島観音線外1【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	(19.3)145.9億円
総事業費86.0億円		②走行経費減少便益	(1.7)23.1億円
残りの整備に必要な事業費3.6億円		③交通事故減少便益	(0.0)8.7億円
→現在価値換算事業費(2.9)113.9億円		総便益(B)	
①事業費(2.9)113.9億円		①＋②＋③＝	
②維持管理費(0.2)0.3億円		(21.0)177.7億円	
総費用(C)①＋②＝(3.1)114.2億円			
費用便益分析の結果		費用便益比(B／C)＝(6.8)1.6	

※ 「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

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	7.0	6.7
事業費変動	6.6	8.0
事業期間変動	6.5	7.1

○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。

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】

・現道(駅前観音線)には市中心部を経由してJR広島駅へ連絡する路線バスが運行しており、アクセス性の向上が期待できる。

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)	
33.7	29.6	4.1	約12％

【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。

・都市内交通の円滑化、中心市街地の活性化に貢献し、市街地の都市計画道路線密度が向上する。

(※)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 吉島観音線外1【国庫補助事業】			
再評価の視点	②事業の投資効果	【個性ある地域の形成】			
		・南観音橋の整備により、天満川両岸地区の地域分断が解消した。			
		・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。			
		○安全			
		【安全な生活環境の確保】			
		・駅前観音線は付近の小学校の通学路に指定されており、未整備区間の歩道が拡幅されることにより、安全な通学路が確保される。			
		【災害への備え】			
		・広島市地域防災計画において、地震災害発生時の緊急輸送道路（1次）〔駅前観音線〕及び広域避難路〔駅前観音線、吉島観音線〕として指定されており、本市の防災計画上、不可欠な路線である。			
		○環境			
		【地球環境の保全】			
・当路線の整備により、交通の円滑化等に伴うCO2の削減量は次のとおりである。					
		削減される自動車からのCO2（H42）		523t-CO2/年	
		（参考）CO2 排出削減便益			
		削減される自動車からのCO2（H42）		523t-CO2/年	
		炭素C排出削減量		142.6t-C/年	
		貨幣換算原単位		10,600円/t-C	
		CO2 排出量削減便益		151.2万円/年	
再評価の視点	③事業の進捗状況	1 事業の経過			
		昭和27年 3月		都市計画決定	
		平成 7年 8月		都市計画変更	
		平成 7年度		補助事業採択	
				事業認可取得（吉島観音線、駅前観音線 H7.10.5～H14.3.31）	
		平成 8年度		用地取得着手	
		平成13年度		事業認可変更（吉島観音線、駅前観音線 H7.10.5～H18.3.31）	
		平成14年度		吉島観音線北側暫定供用開始	
		平成16年度		吉島観音線（南観音橋）供用開始	
		平成17年度		事業認可変更（吉島観音線、駅前観音線 H7.10.5～H24.3.31）	
平成23年度		事業認可変更（吉島観音線 H7.10.5～H26.3.31）			
		事業認可変更（駅前観音線 H7.10.5～H30.3.31）			
平成25年度		事業認可変更（吉島観音線 H7.10.5～H27.3.31）			
		駅前観音線北側部分拡幅工事完了			
		2 事業の進捗率			
		区分		吉島観音線外1	
		予定事業期間		平成7年度～平成20年代後半	
		総事業費		86億円	
		～H25年度末執行済額		82億4,400万円	
		進捗状況（H25年度末）		95.9%（事業費ベース）	
		○吉島観音線は一部区域を除き供用済み			
		○駅前観音線は国道2号から吉島観音線との交差点の間は供用済み			
		3 残事業の内容			
		用地取得、道路改良工事			

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 吉島観音線外1【国庫補助事業】
再評価の視点	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が、事業効果の早期発現が図られるよう段階的な部分供用を図ってきたところである。今後も、引き続き、計画的な用地買収、工事に努め、平成20年代後半の完成を目指している。
	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 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。 2 代替案立案等の可能性 吉島観音線は、デルタ市街地における道路ネットワークを強化する路線として都市計画決定されており、今年度末には事業が完了する予定となっている。 また駅前観音線は、自動車交通の分散を図る環状型道路の一部を構成する路線として都市計画決定されており、開通した広島南道路から都心方面へのアクセス経路として、需要が増加する傾向にある。 以上のことから、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) 事業継続 2 対応方針(案)の理由と今後の方針 吉島観音線は、デルタ市街地における道路ネットワークを強化する路線であり、今年度末に事業が完了する予定である。 駅前観音線は、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、広島南道路の開通に伴い増加する交通需要に対応するため早期完成が必要な状況にある。 以上のことから、引き続き事業を推進する。

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。 ・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/日以上かつ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
	国土・地域ネットワークの構築	☐ 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
		☐ 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
	個性ある地域の形成	☐ 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
		■ 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	☐ 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/日以上全ての間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
		☐ 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 ☒ 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
	災害への備え	☐ 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以内に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
		☒ 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
		☐ 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
		☒ 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、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
4. 環境	地球環境の保全	
	生活環境の改善・保全	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	
	その他	

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 段原蟹屋線外1【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

段原蟹屋線外1は、デルタ市街地東部の段原東部地区等における道路ネットワークを強化するとともに健全な市街地を形成し、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である。

2 事業箇所

南区段原四丁目～南区西蟹屋四丁目（段原蟹屋線）

南区西蟹屋四丁目～南区南蟹屋一丁目（駅前大州線）

3 事業の内容

路線名：都市計画道路 段原蟹屋線

延長：L＝240m、代表幅員W＝25m（4車線）

規格：第4種第1級

事業内容：道路新設工事、用地取得

路線名：都市計画道路 駅前大州線（外1路線）

延長：L＝393m、代表幅員W＝32m（4車線）

規格：第4種第1級

事業内容：道路新設工事、用地取得

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7年度 (事業認可)	---	---
予定事業期間	平成7年度 ～平成13年度	平成7年度 ～平成23年度	平成7年度 ～平成20年代後半
総事業費	74億円	73億円	73億円
各時点での事業進捗率 (事業費ベース)	0%	93.7%	97.6%
備考			

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 段原蟹屋線外1【国庫補助事業】
事業の概要	5 事業概要図 広島市民球場 駅前大州線 L=393m W=32m 段原蟹屋線 L=240m W=25m 平和橋 東大橋 新大橋 (段原蟹屋線) 25.0 4.0 6.0 4.0 6.0 4.0 0.5 0.5 (駅前大州線) 32.0 5.0 0.5 6.5 3.0 6.5 0.5 5.0 3.0
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、平成25年度末で75.2%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。 3 地域情勢の変化 段原蟹屋線については、平成14年度に事業が完了しており、また、隣接する段原東部土地区画整理事業については、平成25年度に完了している。 また、当該路線は、広島市民球場への導入路としての機能を有しており、隣接する地区には、平成25年3月に大規模商業施設（コストコ）が開店した。 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 デルタ市街地東部地区や段原東部地区における道路ネットワークを強化するとともに健全な市街地を形成し、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であるため、引き続き早期完成を図る。 (2) この5年間の対応状況 平成22年度以降、用地取得、道路改良工事を進めている。

再評価に係る資料

事業種別
事業名

街路事業
段原蟹屋線外1【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	(32.0)82.2億円
総事業費73.0億円		②走行経費減少便益	(8.6)13.8億円
残りの整備に必要な事業費1.7億円		③交通事故減少便益	(4.5)6.0億円
→現在価値換算事業費(1.3)98.0億円		総便益(B)	
①事業費(1.3)98.0億円		①＋②＋③＝	(45.1)102.0億円
②維持管理費(0.1)0.2億円			
総費用(C)①＋②＝(1.4)98.2億円			

費用便益分析の結果

費用便益比(B/C)＝(32.2)1.0

※ 「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

○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	35.7	26.4
事業費変動	31.7	38.7
事業期間変動	31.1	34.0

○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事業の投資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】

・現道(駅前大州線)には、広島バスセンターやJR広島駅などへ連絡する路線バスが運行しており、バスの利便性の向上及び広島市街地中心部、JR広島駅へのアクセス性の向上が見込まれる。

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)	
20.5	16.2	4.3	約21%

【都市の再生】

・都市内交通の円滑化、中心市街地の活性化に寄与し、市街地の都市計画道路網密度が向上する。

・平成25年度に完了した段原東部土地区画整理事業によるまちづくりを促進させる。

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業 段原蟹屋線外1【国庫補助事業】											
再評価の視点	②事業の投資効果	〔個性ある地域の形成〕 ・平和橋の整備により、猿候川両岸地区の地域分断が解消した。 ・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。 ・広島市民球場の正面に位置する路線であるため、広島市民球場周辺地区開発及び新たなにぎわい空間の整備に伴い増加する交通需要に対応し、広島駅周辺地区の広島の「顔」としての求心力を一層高めることができる。											
		○安全 〔安全な生活環境の確保〕 ・駅前大州線は広島市民球場のオープンに伴い歩行者が増大している上、付近の小学校の通学路に指定されており、広幅員の歩道が整備されることにより、安全な歩行環境が確保される。											
		〔災害への備え〕 ・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、不可欠な路線である。											
		○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。											
		<table><tr><td>削減される自動車からのCO2（H42）</td><td>851t-CO2/年</td></tr></table>		削減される自動車からのCO2（H42）	851t-CO2/年								
		削減される自動車からのCO2（H42）	851t-CO2/年										
		（参考）CO2 排出削減便益											
		<table><tr><td>削減される自動車からのCO2（H42）</td><td>851t-CO2/年</td></tr><tr><td>炭素C排出削減量</td><td>232.1t-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>246万円/年</td></tr></table>		削減される自動車からのCO2（H42）	851t-CO2/年	炭素C排出削減量	232.1t-C/年	貨幣換算原単位	10,600円/t-C	CO2 排出量削減便益	246万円/年		
		削減される自動車からのCO2（H42）	851t-CO2/年										
		炭素C排出削減量	232.1t-C/年										
貨幣換算原単位	10,600円/t-C												
CO2 排出量削減便益	246万円/年												
・広島市民球場の正面に位置する路線であるため、広島市民球場周辺の景観を向上させる。													
③事業の進捗状況	1 事業の経過	昭和27年 3月	都市計画決定（駅前大州線）										
		平成 6年11月	都市計画決定（段原蟹屋線）										
		平成 7年度	補助事業採択										
			事業認可取得（段原蟹屋線：H8.2.1～H14.3.31）										
		平成 8年 8月	都市計画変更（駅前大州線）										
		平成 8年度	事業認可取得（駅前大州線：H8.8.29～H15.3.31）										
			用地取得着手										
		平成13年度	事業認可変更（段原蟹屋線：H8.2.1～H15.3.31）										
		平成14年度	段原蟹屋線（平和橋）供用開始										
			事業認可変更（駅前大州線：H8.8.29～H19.3.31）										
平成18年度	事業認可変更（駅前大州線：H8.8.29～H24.3.31）												
平成20年度	駅前大州線北側暫定供用（暫定4車線化）開始												
平成23年度	事業認可変更（H8.8.29～H28.3.31）												
平成24年度	段原蟹屋線と駅前大州線の交差点部供用開始												
	2 事業の進捗率	<table><tr><td>区分</td><td>段原蟹屋線外1</td></tr><tr><td>予定事業期間</td><td>平成7年度～平成20年代後半</td></tr><tr><td>総事業費</td><td>73億円</td></tr><tr><td>～H25年度末執行済額</td><td>71億2,600万円</td></tr><tr><td>進捗状況（H25年度末）</td><td>97.6%（事業費ベース）</td></tr></table>		区分	段原蟹屋線外1	予定事業期間	平成7年度～平成20年代後半	総事業費	73億円	～H25年度末執行済額	71億2,600万円	進捗状況（H25年度末）	97.6%（事業費ベース）
		区分	段原蟹屋線外1										
		予定事業期間	平成7年度～平成20年代後半										
		総事業費	73億円										
		～H25年度末執行済額	71億2,600万円										
		進捗状況（H25年度末）	97.6%（事業費ベース）										
		○段原蟹屋線は、猿候川を横断する平和橋を含め、供用済み											
		○駅前大州線は段原蟹屋線との交差点部の道路改良工事を行い、供用済み											
			3 残事業の内容	用地取得、道路改良工事									

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 段原蟹屋線外1【国庫補助事業】
再評価の視点	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が、事業効果の早期発現が図られるよう段階的な部分供用を図ってきたところである。今後も、引き続き、計画的な用地買収、工事に努め、平成20年代後半の完成を目指している。
	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 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。 2 代替案立案等の可能性 段原蟹屋線及び駅前大州線は、デルタ市街地東部の段原東部地区及び蟹屋地区における道路ネットワークを強化するとともに、段原東部地区土地区画整理事業区域の市街地整備を支援する路線として都市計画決定されている。 こうした中、段原蟹屋線は、既に事業が完了し、駅前大州線の残事業もわずかとなっている。 以上のことから、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) 事業継続 2 対応方針(案)の理由と今後の方針 段原蟹屋線外1は、デルタ市街地東部の道路ネットワークを強化するとともに、健全な市街地の形成に貢献する路線であり、残事業がわずかとなっている。 以上のことから、引き続き事業を推進する。

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。 ・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/日以上かつ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
	個性ある地域の形成	☐ 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
		■ 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	☐ 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/日以上全ての間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
		☐ 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 ☒ 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
	災害への備え	☐ 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以内に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
		☒ 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
		☐ 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
		☒ 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、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
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	他のプロジェクトとの関係	☒ 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