

再評価対象事業の調書

(道路事業)

再評価の考え方及び手法

■再々評価路線

<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 路線名 一般県道伴広島線 </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 項目 </div>	
事業単位の取り方	<p>【区間】 佐伯区五月が丘一丁目～西区己斐上三丁目</p> <p>L = 2, 530 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>

再評価に係る資料

事業種別 事業名	道路事業 一般県道伴広島線【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

本路線は、広島市の北西部地区で開発が進められている「ひろしま西風新都」の石内東地区や、佐伯区の五月が丘団地等と広島市都心部を直結する道路であるとともに、己斐地区周辺からも山陽自動車道の五日市ICへのアクセス経路となる重要な一般県道である。

しかしながら、現道は狭隘で線形も不良なため、交通の隘路となっており、路線バス等の大型車通行時の離合等に支障を来している状況である。

本路線のうち、佐伯区側の約1.1km区間については既に整備を完了しており、事故の減少等の効果が大きく発現しているところであるが、西区側の約1.43km区間については未整備であり、早期の改良が望まれている。

以上の状況から、当該未整備区間の整備により、安全で円滑な交通を確保し、石内地区と己斐地区周辺の相互の利便性を向上させるものである。

2 事業箇所

佐伯区五月が丘一丁目～西区己斐上三丁目

3 事業の内容

延長：2,530m

幅員：10m

規格：第3種第3級

事業内容：道路改良工事、用地買収

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	---	---
予定事業期間	平成12年度 ～平成21年度	平成12年度 ～平成30年代前半	平成12年度 ～平成30年代前半
総事業費	20億7,900万円	41億700万円	34億1,000万円
各時点での事業進捗率 (事業費ベース)	49%	30%	44%
備考			全体事業費の減額は用地費の減(単価減)及び平成25年度工事の建設発生土の他現場流用などによる。

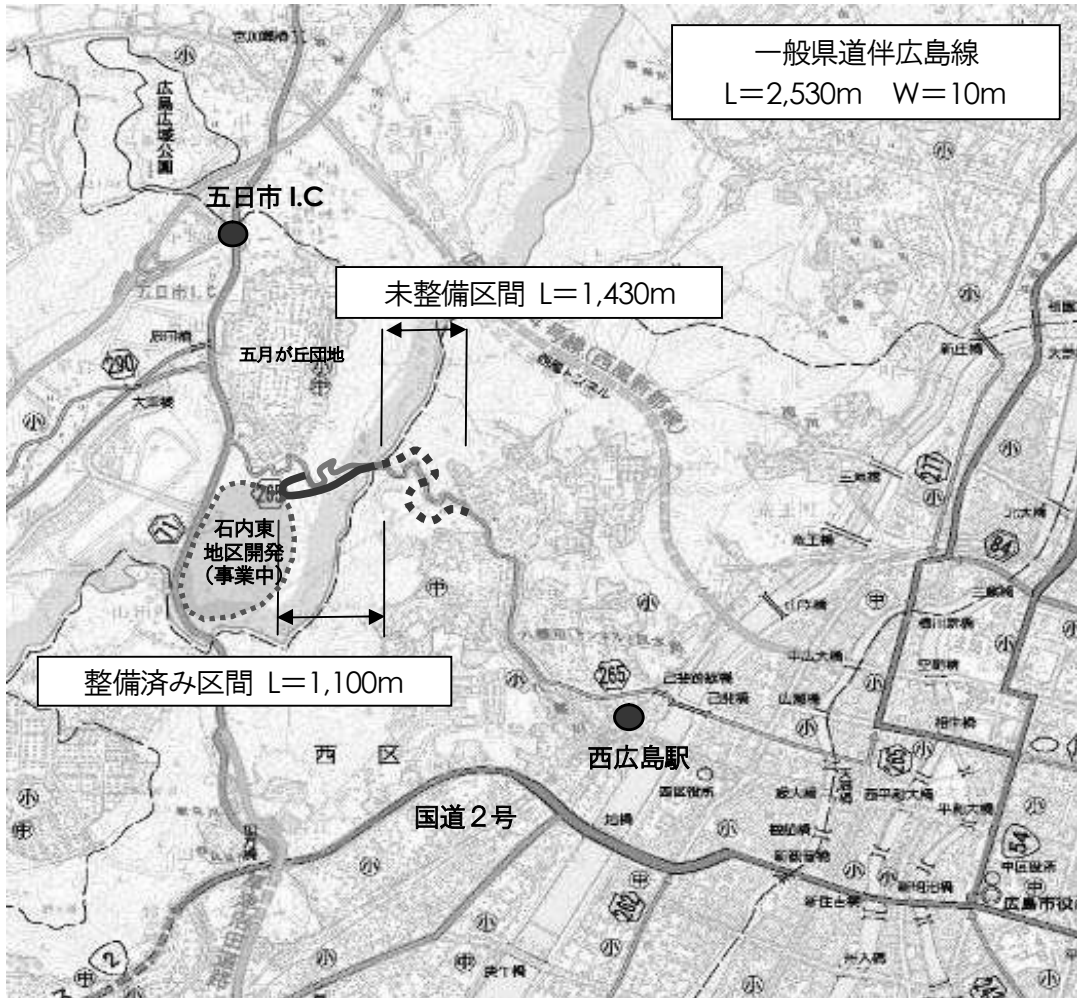
※ 西区工区の事業化年度で記載。費用対効果分析等は、国庫補助事業の整備計画における事業区間(佐伯区工区～西区工区2.53km)で検討を行っている。

再評価に係る資料

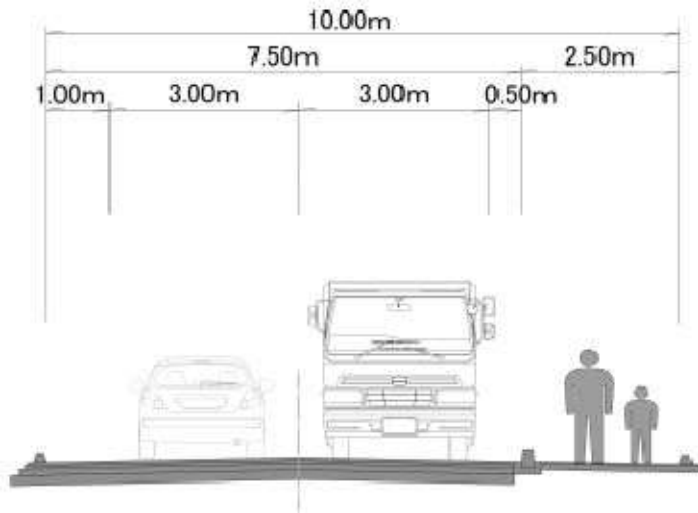
事業種別 道路事業
 事業名 一般県道伴広島線【国庫補助事業】

事業の概要

5 事業概要図



標準断面図



再評価に係る資料

事業種別 事業名	道路事業 一般県道伴広島線【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	1 道路の整備状況 前回再評価（平成21年度）以降、本路線の周辺で新たに供用開始された路線等はないことから、周辺の道路の整備状況に大きな変化は見られない。
		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年度の道路事業の当初予算は約140億円であり、平成21年度の当初予算約127億円に対して1割程度増加しているものの、増加は主に橋りょうをはじめとする道路インフラの長寿命化や維持管理に必要な経費であり、道路の新設及び改良にかかる予算については平成21年度とほぼ同額規模となっている。
		3 地域情勢の変化 本路線は、「ひろしま西風新都」の石内地区と広島市都心部を直結する道路である。 平成24年7月に「ひろしま西風新都」の「石内東地区開発事業」が着工され、平成26年度末の完成に向けて開発事業が進められており、引き続き大型商業施設の開業や住宅地の供給開始が予定されている。 本路線はこの石内東地区開発内の幹線道路と直結される道路であることから、広島市都心部とのアクセス向上を図るため、本路線の整備を早期に行う必要があり、己斐地区をはじめとする地元住民からも早期整備の要望が出されている。
		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 対応方針の理由と今後の方針 佐伯区側の約1.1kmの区間については整備済みであり、安全性・走行性が大きく改善されたところであるが、西区側の未整備区間の約1.4kmは、現道が狭く道路線形も非常に悪いなど、依然として交通の隘路となっていることから、当区間における安全で円滑な交通の確保を図るため、引き続きコスト削減に努めながら早期完成に向け努力していく。 コスト削減策 ① 道路改良工事の建設発生土約23万m ³ の処分（処分費用約15億円）について、他現場流用を行うなどによりコスト削減に努める。 ② バス停車帯（切込み）の取りやめや、バイパスの計画幅員から歩道を削除することについて検討を進める。 (2) この5年間の対応状況 コスト削減策に対するこの5年間の対応状況 ① 平成25年度に実施した道路改良工事の建設発生土約1万6千m ³ について、他現場流用（石内東地区開発事業へ搬入）を行ったことにより、約8,800万円のコスト削減を図ることができた。 ② バス停車帯（切込み）の取りやめ及びバイパスの計画幅員から歩道を削除することについては、関係機関及び地元町内会等と協議した結果、安全面などにおいて問題があることなどから、実施は見送ることとした。

再評価に係る資料

	事業種別 事業名	道路事業 一般県道伴広島線【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			
		○事業の投資効率性			
		(残事業) 事業全体			
		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 (14.7)59.0 億円	
		総事業費 34.1 億円		②走行経費減少便益 (0.4) 2.8 億円	
		残りの整備に必要な事業費 19.0 億円		③交通事故減少便益 (0.0) 0.8 億円	
		→現在価値換算事業費 (14.3)34.6 億円		総便益 (B)	
		①事業費 (14.3)34.6 億円		①+②+③= (15.1)62.6 億円	
②維持管理費 (0.4) 1.1 億円					
総費用 (C) ①+②= (14.7)35.7 億円					
(残事業) 事業全体					
費用便益分析の結果		費用便益比 (B/C) = (1.0) 1.8			
※「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。					
		B/C			
項目	+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	1.0	1.0			
事業費変動	0.9	1.1			
事業期間変動	0.9	1.1			
○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。ただし、残事業については、事業費が+10%変動した場合及び事業期間が+20%変動した場合、総便益が総費用を下回る。					
2 事業の効果や必要性を評価するための指標					
再評価実施時点におけ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(未整備区間)の約1/3が幅員6.5m未満と狭小で、曲線半径15m未満のカーブが4箇所あるなど、大型車両通行時の離合等に支障が出ている状況であることから、当該道路の整備により、線形不良が解消され、安全で円滑な交通の確保が図られる。なお、本路線は、路線バスの運行区間(約80本/日)となっており、当該路線の整備により、路線バスの安全性・走行性の向上も期待できる。					
・本事業区間における年間渋滞損失時間及び削減率は次のとおりであり、削減効果を期待できる。					
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)			
8.7	3.1	5.6			
			約64%		

再評価に係る資料

事業種別 事業名	道路事業 一般県道伴広島線【国庫補助事業】									
再評価の視点	②事業の投資効果	〔国土・地域ネットワークの構築〕								
		<ul style="list-style-type: none"> 大型車両通行時のすれ違い困難が解消され、安全で円滑な交通の確保が図られる。 								
		〔個性ある地域の形成〕								
		<ul style="list-style-type: none"> 広島市の北西部地区で開発が進められている「ひろしま西風新都」の石内東地区と広島市都心部を直結する道路であり、本路線の整備により安全で円滑な交通を確保が図られることで、「ひろしま西風新都」の建設促進が期待できる。 								
		○安全								
		〔安全な生活環境の確保〕								
		<ul style="list-style-type: none"> 佐伯区側の整備済み区間においては、近年、死傷事故がほとんど発生していないことから、西区側についても未整備区間の線形不良の解消等により、安全性の向上が図られ、事故等の減少が期待できる。 								
		直近5年間（H20～H24）の年間平均死傷事故発生件数								
		整備済み区間（佐伯区工区）＝0.2件／年（5年間で1件）								
		未整備区間（西区工区）＝2.2件／年（5年間で11件）								
		※出典：広島市交通事故統合データシステム								
		〔災害への備え〕								
		<ul style="list-style-type: none"> 災害への対応については、未整備区間の現道では梅雨時期などの強雨時に道路法面の崩壊等が発生している状況であるが、現道の道路法面は大半が私有地であり、本格的な対策工事等を行うためには、土地の寄附など地権者の同意が必要なため、復旧等に時間を要している。 								
		<ul style="list-style-type: none"> これらの状況からも、災害時等の安全な交通の確保を図るため、未整備区間を早期に整備する必要がある。 								
		<ul style="list-style-type: none"> また、本路線は、周辺の緊急輸送道路（広島高速4号線、主要地方道広島湯来線など）が通行止めになった場合の代替路線の役割を果たす路線でもあり整備の必要性は高い。 								
		○環境								
		〔地域環境の保全〕								
		<ul style="list-style-type: none"> 本路線の整備により自動車からのCO2は次のとおり削減できる。 								
		<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 70%;">削減される自動車からのCO2（H42）</td> <td style="width: 30%;">383 t-CO2/年</td> </tr> </table>	削減される自動車からのCO2（H42）	383 t-CO2/年						
削減される自動車からのCO2（H42）	383 t-CO2/年									
		（参考）CO2 排出削減便益								
		<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 70%;">削減される自動車からのCO2（H42）</td> <td style="width: 30%;">383 t-CO2/年</td> </tr> <tr> <td>炭素C 排出削減量</td> <td>104.5 t-C/年</td> </tr> <tr> <td>貨幣価値原単位</td> <td>10,600 円/t-C</td> </tr> <tr> <td>CO2 排出量削減便益</td> <td>110.8 万円/年</td> </tr> </table>	削減される自動車からのCO2（H42）	383 t-CO2/年	炭素C 排出削減量	104.5 t-C/年	貨幣価値原単位	10,600 円/t-C	CO2 排出量削減便益	110.8 万円/年
削減される自動車からのCO2（H42）	383 t-CO2/年									
炭素C 排出削減量	104.5 t-C/年									
貨幣価値原単位	10,600 円/t-C									
CO2 排出量削減便益	110.8 万円/年									

再評価に係る資料

事業種別 事業名	道路事業 一般県道伴広島線【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										
		事業採択年：平成12年度 用地着手年：平成14年度 工事着工年：平成25年度 ※ 西区工区の事業化年度で記載。費用対効果分析等は、国庫補助事業の整備計画における事業区間(佐伯区工区～西区工区2.53km)で検討を行っている。										
		2 事業の進捗率										
		<table border="1" data-bbox="311 504 1252 750"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>一般県道伴広島線</th> </tr> </thead> <tbody> <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>34億1,000万円</td> </tr> <tr> <td>～H25年度末執行済額</td> <td>15億1,000万円</td> </tr> <tr> <td>進捗状況(H25年度末)</td> <td>44.3% (事業費ベース)</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> ・全体延長2.53kmのうち、現在、佐伯区側の区間約1.1kmが完成 ・西区側区間約1.43kmの用地取得予定面積 約57,800㎡のうち約35,700㎡を取得済 (取得率：約62% ※H25年度末時点) ・西区側区間約1.43kmのうち約0.05kmの道路工事 (排水工、舗装工等を除く) が完了 	区分	一般県道伴広島線	予定事業期間	平成12年度～平成30年代前半	総事業費	34億1,000万円	～H25年度末執行済額	15億1,000万円	進捗状況(H25年度末)	44.3% (事業費ベース)
区分	一般県道伴広島線											
予定事業期間	平成12年度～平成30年代前半											
総事業費	34億1,000万円											
～H25年度末執行済額	15億1,000万円											
進捗状況(H25年度末)	44.3% (事業費ベース)											
		3 残事業の内容										
		<ul style="list-style-type: none"> ・西区側区間約1.43kmの用地取得 (残面積約22,100㎡) ・西区側区間約1.43kmの道路工事 (残区間約1.38km) 										
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										
		<p>用地取得交渉の難航などにより事業進捗に遅れが生じたが、平成25年度までに西区側区間の約1.43kmのうち北側の約0.62kmの区間の用地取得が完了し、平成25年度からこの区間の一部工事に着手したところである。</p> <p>今後は引き続き西区側区間の約1.43kmのうち北側の約0.62kmの区間を先行して集中的に整備を行い、北側区間の進捗状況を見ながら、残る南側の約0.81kmの区間の用地取得及び工事に着手し、平成30年代前半の完成を目指し整備に取り組む。</p>										

再評価に係る資料

事業種別 事業名	道路事業 一般県道伴広島線【国庫補助事業】
再評価の視点	<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>本路線の残事業は用地取得と道路改良工事であるが、道路改良工事において建設発生土約 20 万 m³の処分（処分費用約 12 億円）が見込まれる。</p> <p>このうち約 11 万 m³については他現場流用の目途が概ね立っており、残る約 9 万 m³についても、工事施工時に他現場流用が可能となるよう調整していく予定であり、今後も引き続きコスト縮減に努めることとする。</p> <p>① 残りの建設発生土（約 9 万 m³）を他現場へ流用できた場合（約 2.7 億円縮減） <small>※L=10km 程度の他現場への流用を想定した試算</small></p> <p>2 代替案立案等の可能性</p> <p>前回再評価（平成 21 年度）において、本事業の代替案として、トンネル案、現道改良案、広島高速 4 号線料金補助案について検討を行った。</p> <p>その結果、トンネル案ではバイパス案より多くの事業費が必要となること、現道改良案では縦断勾配や曲線半径の確保が困難であり、施工中の仮設道路設置など、通過交通の安全確保に問題があること、広島高速 4 号線料金補助案では、料金補助できる期間が限られ、補助した場合でも、伴広島線に多くの交通量が残存することなどの課題があり、これらを考慮した結果、本事業は、現計画（バイパス形式）による整備が最も妥当であるとの結論となった。</p> <p>前回再評価において、上記の検討結果を説明し、事業継続させていただいたものであり、平成 25 年度からは現計画での山切り工事に着手していることから、引き続き、早期完成に向け努力していく。</p>
対応方針（案）	<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</p> <p>佐伯区側の約 1.1 km の区間については整備済みであり、安全性・走行性が大きく改善されたところであるが、西区側の未整備区間の約 1.4 km は、現道が狭く道路線形も非常に悪いなど、依然として交通の隘路となっていることから、当区間における安全で円滑な交通の確保を図るため、また、現在開発事業中の石内東地区と広島市都心部のアクセス向上を図るため、引き続きコスト縮減に努めながら早期完成に向け努力していく。</p>

客観的評価指標(道路事業)

- ※ 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もよいものとする。
- ※ 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。

[凡例] ●■(塗りつぶし):効果が確認できる指標

<事業採択の前提条件を確認するための指標>

		都道府県・市町村道
前提条件	事業の効率性	■便益が費用を上回っている
	事業実施環境 (新規事業採択時)	■ルート確定済
		■円滑な事業執行の環境が整っている
	事業実施環境 (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 ・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工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拠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>

策定目標		都道府県・市町村道
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)および削減率
		□現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される
		□現道又は並行区間における踏切交通遮断量10,000台時/日以上踏切道の除去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機上へのアクセス向上が見込まれる
	物流効率化の支援	□需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
		□農林水産省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

策定目標		都道府県・市町村道
大項目	中項目	
1. 活力	都市再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある現状道路を形成する
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 対象区間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	<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり
		<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 checked="" 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
		<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
	個性ある地域の形成	<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 checked="" 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
<input type="checkbox"/> 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		
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、歩行者交通量が500人/日以上すべての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"/> 対象区間が電線類地中化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"/> 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる

策定目標		都道府県・市町村道	
大項目	中項目		
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道間等に死傷事故率が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 type="checkbox"/> 当区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当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 ■ 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 <input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架管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季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	
4. 環境	地域環境の保全	● 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	
		<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 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