

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 矢賀大州線外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

矢賀大州線外1は、広島市のデルタ市街地周辺の東部地区において、道路ネットワークを強化するとともに、JR山陽本線により分断されている東区矢賀地区と南区大州地区とを連絡し、JR天神川駅へのアクセス道路や緊急時の避難路を確保する路線である。

2 事業箇所

東区矢賀新町五丁目～南区大州五丁目（矢賀大州線）

東区矢賀新町四丁目～東区矢賀新町五丁目（天満矢賀線）

3 事業の内容

路線名：都市計画道路 矢賀大州線

延長：L＝700m、代表幅員W＝36m

規格：第4種1級

事業内容：用地取得、道路新設工事

路線名：都市計画道路 天満矢賀線（外1路線）

延長：L＝300m、代表幅員W＝20m

規格：第4種1級

事業内容：用地取得、道路改良工事

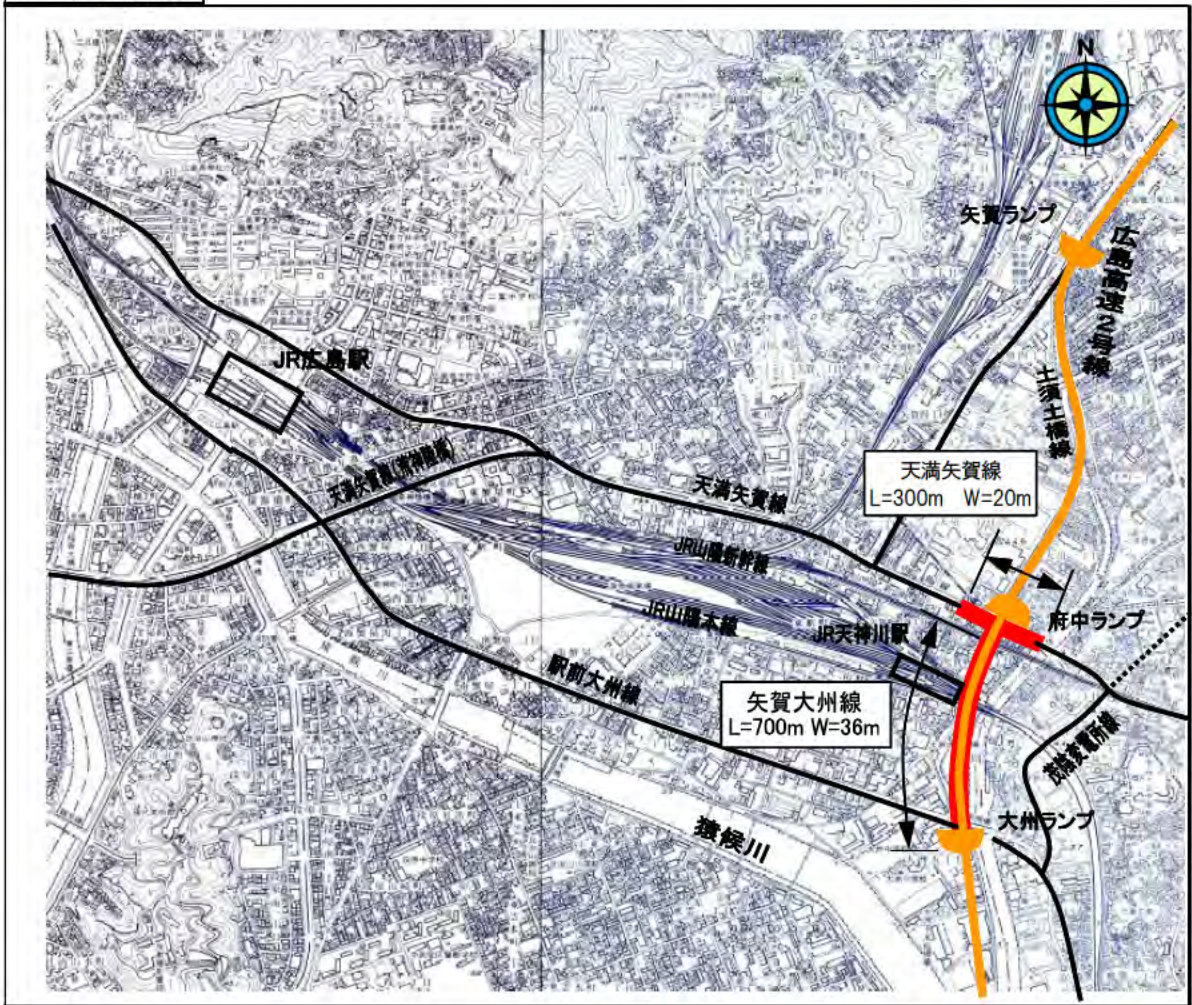
4 予定事業期間及び総事業費

	当初計画	前回再評価時点 (平成22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24年度	平成8年度 ～平成30年度
全体事業費	122億円	144億円	144億円
各時点での事業進 捗率	0%	91.2%	96.1%
備 考			

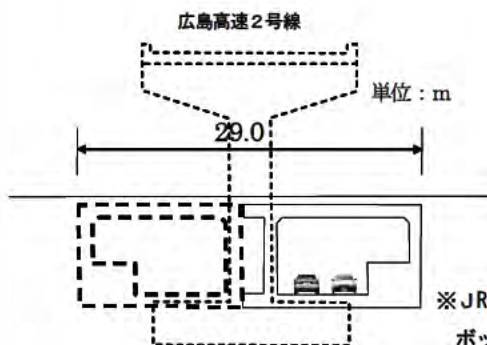
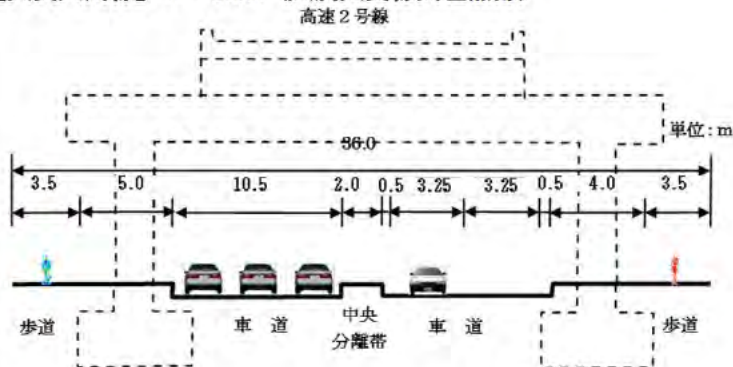
事業種別	街路事業
事業名	矢賀大州線外1【国庫補助事業】

事業の概要

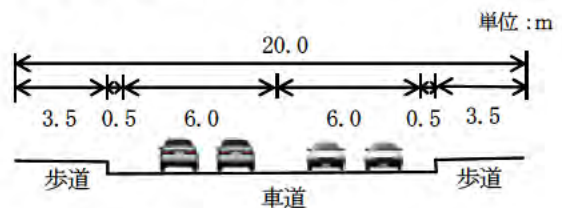
5 事業概要図



【矢賀大州線】W=36m (天満矢賀線交差点部)



【天満矢賀線】W=20m (標準部)



※ JR 山陽本線と交差するアンダーボックス区間は2車線で整備

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 矢賀大州線外 1 【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、平成 26 年度末で 75.5%である。 2 社会経済情勢の変化 本市では、前回再評価（平成 22 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。 当該路線を含む一般街路事業の平成 27 年度当初予算は、約 23 億円である。前回、再評価を行った平成 22 年度は約 35 億円で、7 割程度の予算規模となっている。 3 地域情勢の変化 平成 22 年 4 月、広島都市圏の自動車専用道路ネットワークを形成する広島高速 2 号線が開通した。矢賀大州線は高速 2 号線の導入路として機能する平面街路であるため、早期完成を期待されており、平成 25 年 3 月に暫定 2 車線で供用を開始した。 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 ・対応方針の理由及び今後の方針 本路線は、デルタ市街地の東部地区において、広島高速道路と一体となって道路ネットワークの強化を図るとともに、鉄道との立体交差施設（アンダーパス）を介して、JR 山陽本線により分断されている東区矢賀地区と南区大州地区との連絡強化が図られる路線である。また、広幅員の歩道整備により、JR 天神川駅へのアクセス性の向上や歩行者・自転車の通行の安全性・快適性の向上が期待できる路線である。さらには、緊急時の避難路として機能する路線であるなど、整備効果が高いことから、引き続き事業を継続し、平成 24 年度の事業完成を目指す。 (2) この 5 年間の対応状況 平成 23 年度以降、用地取得、道路新設工事を進めている。

再評価に係る資料

事業種別
事業名

街路事業
矢賀大州線外 1 【国庫補助事業】

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	(158.4)206.9 億円
総事業費 144 億円		②走行経費減少便益	(12.9)16.8 億円
残りの整備に必要な事業費 5.2 億円		③交通事故減少便益	(3.6)4.7 億円
→現在価値換算事業費 (4.4)194.1 億円		総便益 (B)	
①事業費 (4.4)194.1 億円		①＋②＋③＝	
②維持管理費 (0.1) 0.1 億円		(174.9)228.4 億円	
総費用 (C) ①＋②＝ (4.5)194.2 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) = (38.5) 1.2

※「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 27 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	44.2	28.2
事業費変動	35.1	42.7
事業期間変動	38.7	39.9

○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。

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)	
34.5	3.4	31.1	約90%

・天満矢賀線は、JR広島駅と周辺市街地を連絡する路線バスが運行されており、バスの利便性の向上及びJR広島駅のアクセス性の向上が見込まれる。

【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線密度が向上する。

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 矢賀大州線外1【国庫補助事業】										
②事業の投資効果	〔個性ある地域の形成〕 ・ J R 山陽本線により分断された東区矢賀地区と南区大州地区を往来するには東側の茂陰変電所線あるいは西側の天満矢賀線（荒神陸橋）を利用するしかなかったが、矢賀大州線の立体交差施設（アンダーパス）の整備により、両地区の利便性の向上が図られる。 ・ 本路線は特別立法である「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〕 ・ 矢賀大州線は、J R 天神川駅へのアクセス道路として機能し、多くの自転車交通量・歩行者交通量が見込まれる路線であり、広幅員の自転車歩行者道が整備されることにより、歩行者・自転車の通行の安全性・快適性が向上する。 ○安全 〔安全な生活環境の確保〕 ・ 多くの歩行者が見込まれる J R 天神川駅周辺地区に、車椅子やベビーカー等が安全に通行できる生活環境を確保することができる。 ・ 矢賀大州線の整備区間にある市道及び天満矢賀線は、矢賀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、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（2次）〔天満矢賀線〕及び広域避難路〔矢賀大州線、天満矢賀線〕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〕 ・ 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 border="1" data-bbox="328 1290 1331 1339"> <tr> <td>削減される自動車からの CO2 (H42)</td><td>1, 363 t-CO2/年</td></tr> </table> （参考）CO2 排出削減便益 <table border="1" data-bbox="328 1415 1331 1608"> <tr> <td>削減される自動車からの CO2 (H42)</td><td>1, 363 t-CO2/年</td></tr> <tr> <td>炭素 C 排出削減量</td><td>372 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>394. 3万円/年</td></tr> </table>	削減される自動車からの CO2 (H42)	1, 363 t-CO2/年	削減される自動車からの CO2 (H42)	1, 363 t-CO2/年	炭素 C 排出削減量	372 t-C/年	貨幣価値原単位	10, 600 円/t-C	CO2 排出量削減便益	394. 3万円/年
削減される自動車からの CO2 (H42)	1, 363 t-CO2/年										
削減される自動車からの CO2 (H42)	1, 363 t-CO2/年										
炭素 C 排出削減量	372 t-C/年										
貨幣価値原単位	10, 600 円/t-C										
CO2 排出量削減便益	394. 3万円/年										

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業 矢賀大州線外1【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27年3月	都市計画決定（天満矢賀線）										
		平成7年3月	都市計画決定（矢賀大州線）										
			都市計画変更（天満矢賀線）										
		平成8年度	補助事業採択										
			事業認可取得（矢賀大州線、天満矢賀線：H8.12.24～H15.3.31）										
		平成9年度	用地買収着手										
		平成13年7月	都市計画変更（矢賀大州線）										
		平成13年度	事業認可変更（矢賀大州線、天満矢賀線：H8.12.24～H19.3.31）										
		平成17年度	事業認可変更（矢賀大州線、天満矢賀線：H8.12.24～H22.3.31）										
平成21年度	事業認可変更（矢賀大州線、天満矢賀線：H8.12.24～H25.3.31）												
平成24年度	事業認可変更（矢賀大州線、天満矢賀線：H8.12.24～H28.3.31）												
平成25年3月	矢賀大州線暫定2車線供用開始												
		2 事業の進捗率											
		<table><tr><td>区分</td><td>矢賀大州線外1</td></tr><tr><td>事業予定期間</td><td>平成8年度～平成30年度</td></tr><tr><td>全体事業費</td><td>144億円</td></tr><tr><td>～H26年度末執行済額</td><td>138億4,000万円</td></tr><tr><td>進捗状況（H26年度末）</td><td>96.1%（事業費ベース）</td></tr></table>		区分	矢賀大州線外1	事業予定期間	平成8年度～平成30年度	全体事業費	144億円	～H26年度末執行済額	138億4,000万円	進捗状況（H26年度末）	96.1%（事業費ベース）
		区分	矢賀大州線外1										
		事業予定期間	平成8年度～平成30年度										
		全体事業費	144億円										
		～H26年度末執行済額	138億4,000万円										
		進捗状況（H26年度末）	96.1%（事業費ベース）										
		3 残事業の内容											
		用地取得、道路改良工事											
		進捗の見込み	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、工事に努める。													
コスト縮減や代替案立案等の可能性	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											
		矢賀大州線及び天満矢賀線は、広島高速2号線の関連街路として機能するとともに、デルタ市街地東部の東区矢賀地区及び南区大州地区の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いる。 こうした中、矢賀大州線は平成25年3月に暫定2車線での供用を開始しており、天満矢賀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）	対応方針（案）	1 対応方針（案）											
		事業継続											
対応方針（案）	対応方針（案）	2 対応方針（案）の理由と今後の方針											
		矢賀大州線外1は、広島高速2号線の関連街路として機能するとともに、デルタ市街地東部における道路ネットワークを強化する路線である。 また、JR山陽本線により分断されている東区矢賀地区と南区大州地区を連絡し、JR天神川駅へのアクセス道路や緊急時の避難路として機能する路線であり、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し、平成30年度の完成を目指す。											

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。 ・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
	災害への備え	☐ 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
		☒ 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
4. 環境	地球環境の保全	☐ 現道等における自動車からのNO2排出削減率
	生活環境の改善・保全	☐ 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
5. その他	他のプロジェクトとの関係	☐ 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	