

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 駅前線【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

駅前線は、佐伯区の中心市街地周辺の丘陵部に点在している住宅団地の相互を連絡し、佐伯区内における環状型道路ネットワークの一部を構成するとともに、良好な市街地の形成や、快適な市民生活と都市活動に貢献し、緊急時の避難路を確保する路線である。

2 事業箇所

佐伯区五日市町大字昭和台～佐伯区八幡東一丁目

3 事業の内容

路線名：都市計画道路 駅前線
延長：L＝977m、代表幅員W＝14m
規格：第4種2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

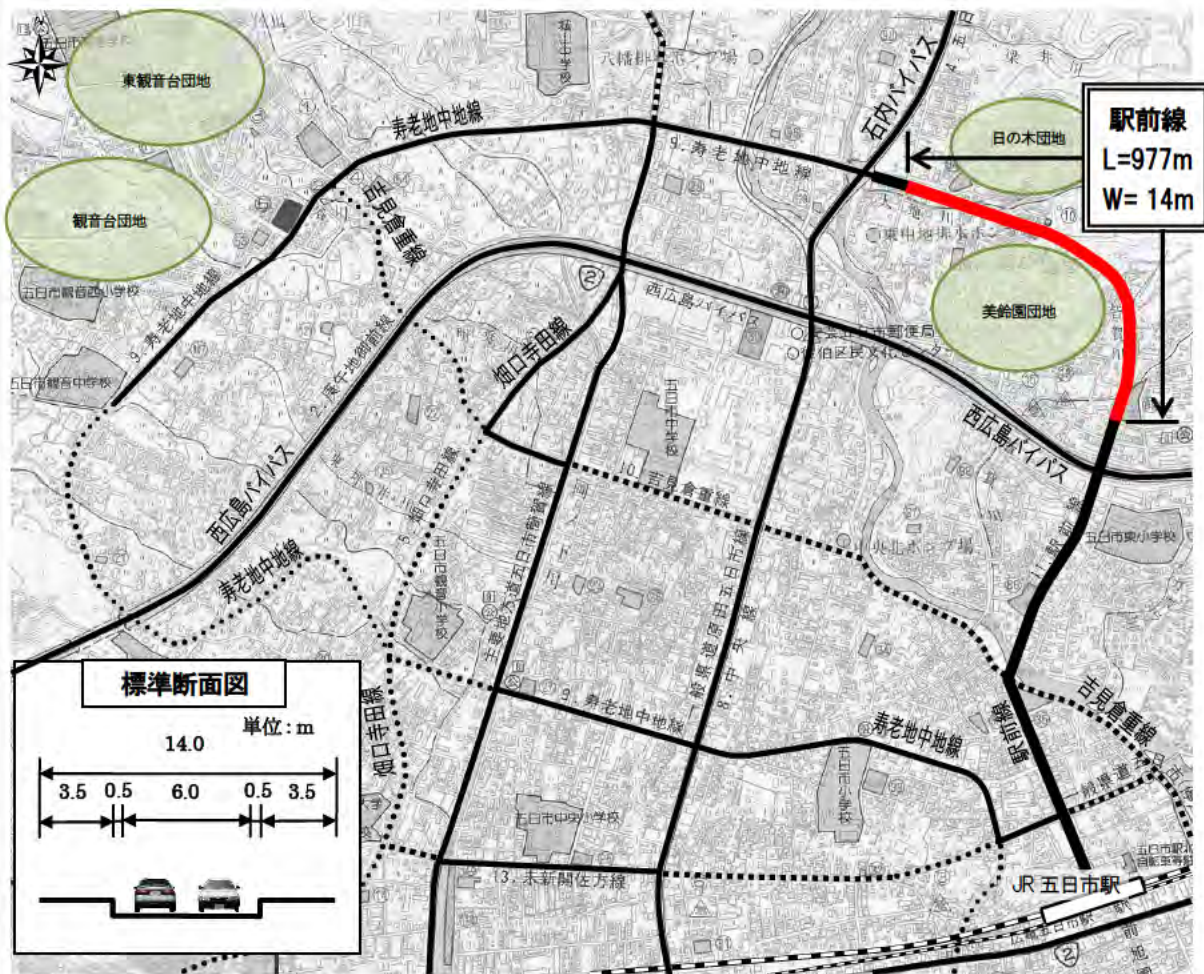
	当初計画	前回再評価時点 (平成22年度)	現在 (今回再評価時点)
事業化年度	平成8年度 (事業認可)	---	---
予定期間	平成8年度 ～平成14年度	平成8年度 ～平成20年代後半	平成8年度 ～平成20年代後半
全体事業費	51.7億円	50億円	42億円
各時点での事業 進捗率	0%	44.9%	58.1%
備考			

再評価に係る資料

事業種別 街路事業
事業名 駅前線【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75.5%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

本路線は、佐伯区の中心市街地周辺の丘陵部に点在している住宅団地の相互を連絡し、佐伯区内における環状型道路ネットワークの一部を構成する路線であるため、地区内の利便性を向上させる道路として期待されているが、事業が長期化しており、地区住民を中心とした早期整備の要望を受けている。

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業 駅前線【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	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 佐伯区内の丘陵部に点在している住宅団地の相互を連絡し、佐伯区内における環状型の道路ネットワークの一部を形成するとともに、沿道の良好な市街地形成を図る路線であることから、引き続き事業を実施し、平成20年代後半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、用地取得を進めている。																																									
	②事業の投資効果	1 費用対効果分析 <table><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 colspan="2">総費用 ＝評価対象期間内＋50年</td><td colspan="2">総便益</td></tr><tr><td colspan="2"></td><td>①走行時間短縮便益</td><td>(65.6)65.6億円</td></tr><tr><td colspan="2">総事業費 42億円</td><td>②走行経費減少便益</td><td>(0.7)0.7億円</td></tr><tr><td colspan="2">残りの整備に必要な事業費 17.0億円</td><td>③交通事故減少便益</td><td>(-1.6)-1.6億円</td></tr><tr><td colspan="2">→現在価値換算事業費 (14.5)49.0億円</td><td colspan="2">総便益(B)</td></tr><tr><td colspan="2">①事業費 (14.5)49.0億円</td><td colspan="2">①＋②＋③＝</td></tr><tr><td colspan="2">②維持管理費 (0.1)0.1億円</td><td colspan="2">(64.7)64.7億円</td></tr><tr><td colspan="2">総費用(C) ①＋②＝ (14.6)49.1億円</td><td colspan="2"></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)＝ (残事業)事業全体 (4.4)1.3</td></tr></tbody></table> ※「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		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	(65.6)65.6億円	総事業費 42億円		②走行経費減少便益	(0.7)0.7億円	残りの整備に必要な事業費 17.0億円		③交通事故減少便益	(-1.6)-1.6億円	→現在価値換算事業費 (14.5)49.0億円		総便益(B)		①事業費 (14.5)49.0億円		①＋②＋③＝		②維持管理費 (0.1)0.1億円		(64.7)64.7億円		総費用(C) ①＋②＝ (14.6)49.1億円				費用便益分析の結果		費用便益比(B/C)＝ (残事業)事業全体 (4.4)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																																									
		①走行時間短縮便益	(65.6)65.6億円																																								
総事業費 42億円		②走行経費減少便益	(0.7)0.7億円																																								
残りの整備に必要な事業費 17.0億円		③交通事故減少便益	(-1.6)-1.6億円																																								
→現在価値換算事業費 (14.5)49.0億円		総便益(B)																																									
①事業費 (14.5)49.0億円		①＋②＋③＝																																									
②維持管理費 (0.1)0.1億円		(64.7)64.7億円																																									
総費用(C) ①＋②＝ (14.6)49.1億円																																											
費用便益分析の結果		費用便益比(B/C)＝ (残事業)事業全体 (4.4)1.3																																									
		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。 <table><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>6.1</td><td>3.9</td></tr><tr><td>事業費変動</td><td>4.0</td><td>4.9</td></tr><tr><td>事業期間変動</td><td>4.2</td><td>4.6</td></tr></tbody></table> ○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。		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	6.1	3.9	事業費変動	4.0	4.9	事業期間変動	4.2	4.6																										
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	6.1	3.9																																									
事業費変動	4.0	4.9																																									
事業期間変動	4.2	4.6																																									

再評価に係る資料

事業種別
事業名

街路事業
駅前線【国庫補助事業】

再評価の視点

②事業の投資効果

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）	
15.4	7.9	7.5	約49%

〔都市の再生〕

・都市内交通の円滑化に寄与し、市街地の都市計画道路線密度が向上する。

〔個性ある地域の形成〕

・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。

○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。

削減される自動車からのCO2（H42）	282 t-CO2／年
---------------------	-------------

（参考）CO2 排出削減便益

削減される自動車からのCO2（H42）	282 t-CO2／年
炭素 C 排出削減量	77 t-C／年
貨幣価値原単位	10,600円／t-C
CO2 排出量削減便益	81.6万円／年

○その他

〔その他〕

・駅前線は、佐伯区の中心市街地周辺の丘陵部に点在している美鈴園団地、観音台団地などの住宅団地を連絡する環状型ネットワークの一部を形成し、佐伯区中心市街地の交通混雑の緩和及び団地間の交流を促進する。

・駅前線の整備区間にある市道は、五日市東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。

・広島市・湯来町合併建設計画に位置付けられており、広島市域や周辺市町から湯来地区へのアクセス向上が期待できる。

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業 駅前線【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 昭和32年3月 都市計画決定 昭和55年2月 都市計画変更 平成8年度 補助事業採択 事業認可取得 (H8. 11. 14～H15. 3. 31) 用地買収着手 平成14年度 事業認可変更 (H8. 11. 14～H19. 3. 31) 平成18年度 事業認可変更 (H8. 11. 14～H25. 3. 31) 平成23年度 橋りょう区間の完成 平成24年度 橋りょう区間の北側歩道供用開始 平成24年度 事業認可変更 (H8. 11. 14～H30. 3. 31) 平成26年度 橋りょう区間の南側歩道供用開始 2 事業の進捗率 <table><tr><td>区分</td><td>駅前線</td></tr><tr><td>事業予定期間</td><td>平成8年度～平成20年代後半</td></tr><tr><td>全体事業費</td><td>42億円</td></tr><tr><td>～H26年度末執行済額</td><td>24億4,100万円</td></tr><tr><td>進捗状況 (H26年度末)</td><td>58.1% (事業費ベース)</td></tr></table> 3 残事業の内容 用地取得、道路新設工事		区分	駅前線	事業予定期間	平成8年度～平成20年代後半	全体事業費	42億円	～H26年度末執行済額	24億4,100万円	進捗状況 (H26年度末)	58.1% (事業費ベース)
		区分	駅前線										
		事業予定期間	平成8年度～平成20年代後半										
全体事業費	42億円												
～H26年度末執行済額	24億4,100万円												
進捗状況 (H26年度末)	58.1% (事業費ベース)												
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、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。 今後も、引き続き、計画的な用地買収、工事に努める。											

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 駅前線【国庫補助事業】
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 本路線は、佐伯区内の丘陵部に点在している住宅団地の相互を連絡し、佐伯区内における環状型の道路ネットワークの一部を構成する路線として都市計画決定されている。 地区内の利便性を向上させる道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。
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 駅前線は、佐伯区内の丘陵部に点在している住宅団地の相互を連絡し、佐伯区内における環状型の道路ネットワークの一部を構成するとともに、良好な市街地の形成や、快適な市民生活と都市活動に貢献し、緊急時の避難路を確保する路線として整備効果が高く、地区住民による早期整備の要望が強い。 さらに、広島市・湯来町合併建設計画に位置付けられている路線であり、広島市域や周辺市町から湯来地区へのアクセス向上が期待できる。 以上のことから、引き続き事業を推進し、平成20年代後半の完成を目指す。

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
		☐ 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
		☐ 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	