

再評価対象事業の調書

(道路事業)

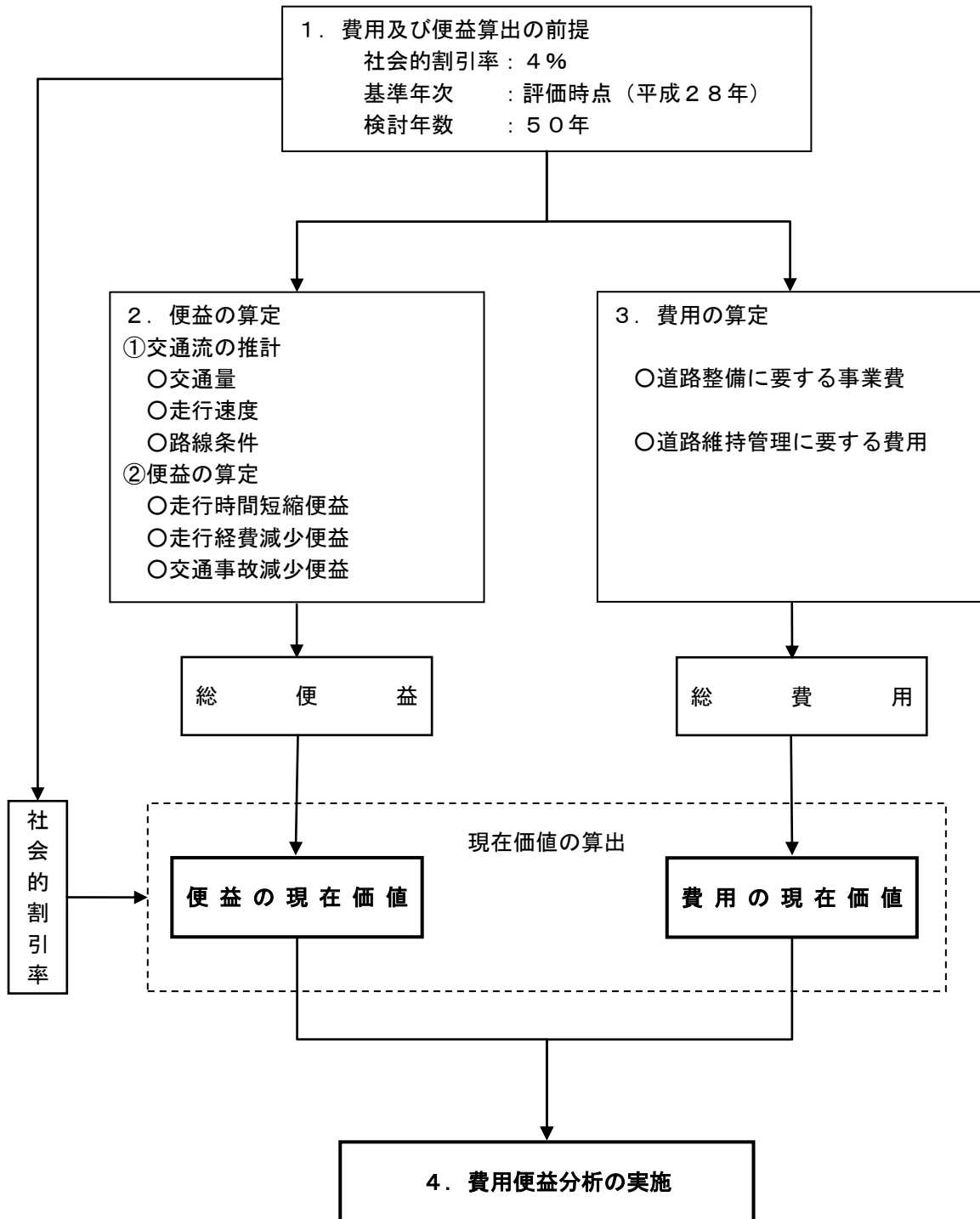
再評価の考え方及び手法

■再評価路線

項目	路線名 安芸1区上瀬野線
事業単位の取り方	<p>【区間】</p> <p>安芸区上瀬野町</p> <p>L = 310m</p> <p>【設定の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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）
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、地域情勢の変化等 2 事業の投資効果 <ul style="list-style-type: none"> ・費用対効果分析 ・事業の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>

費用便益分析のフロー

道路事業・街路事業



〔「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	道路事業 安芸1区上瀬野線【国庫補助事業】
再評価理由	事業が予算化された後、10年間を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	一般国道2号安芸バイパス新設工事の事業進捗に合わせたため

事業の概要

1 事業の目的

本路線は、国土交通省において整備している一般国道2号安芸バイパスの上瀬野（仮称）ICと国道2号現道を接続するアクセス道路として、安芸バイパスと一体的に整備を進めており、国道2号の慢性的な交通混雑の緩和や交通の安全の確保を図るものである。

また、安芸バイパス上瀬野（仮称）ICは、山陽自動車道志和ICの最寄りのICであり、東広島バイパス及び広島南道路と一体となって広島市中心部と山陽自動車道とのアクセス強化を図り、物流の効率化等にも寄与するものである。

2 事業箇所

安芸区上瀬野町

3 事業の内容

延長：310m
幅員：10.5m
規格：第3種第4級
事業内容：道路新設工事、用地買収

4 予定事業期間及び総事業費

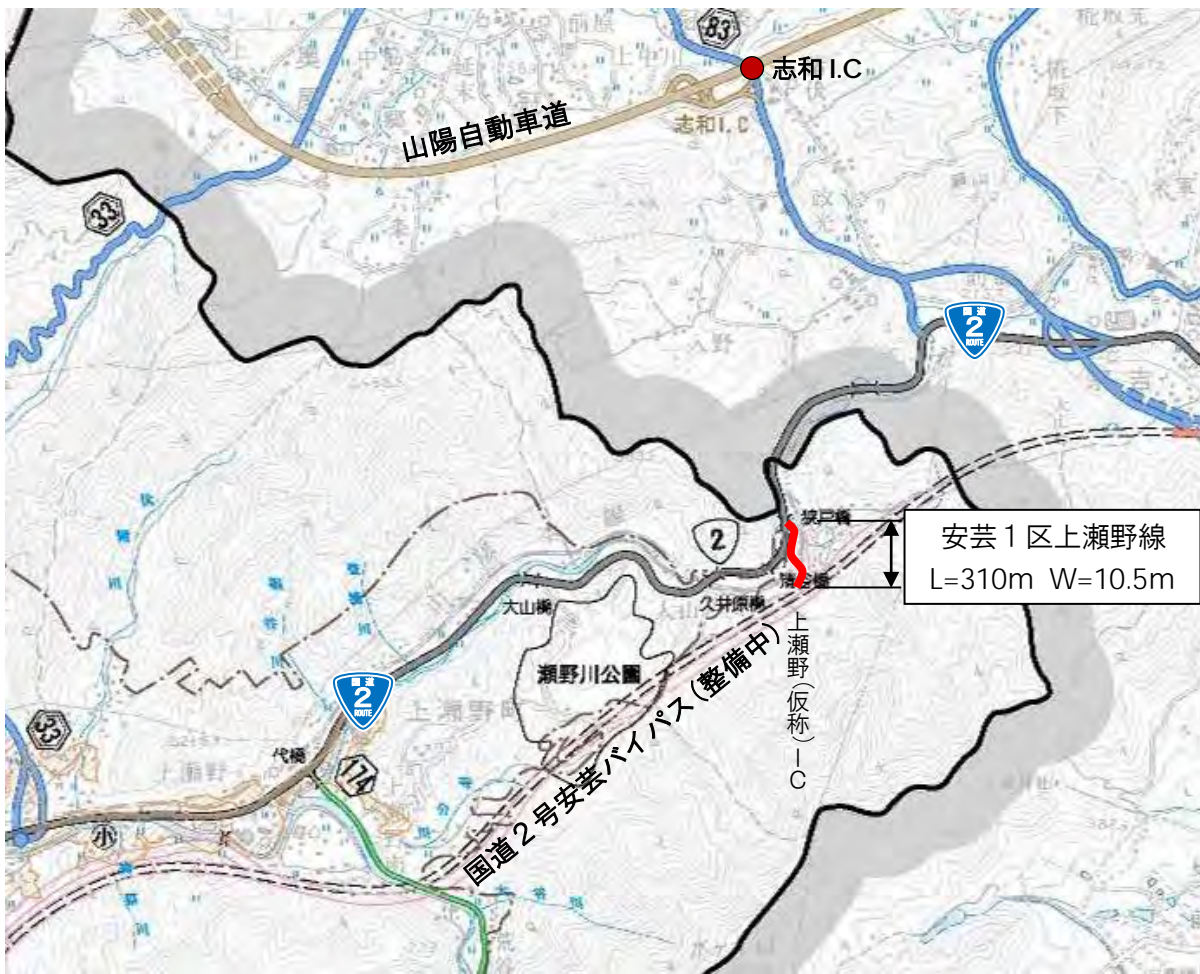
	当初計画	現在 (今回再評価時点)
事業化年度	平成19年度	---
予定期間	平成19年度 ～平成20年代	平成19年度 ～平成30年代前半
全体事業費	7億5,000万円	19億2,000万円
各時点での事業進捗率	0%	12.0%
備考		全体事業費の増額は、JR山陽本線を跨ぐ橋りょう工事における施工費の見直し等による。

再評価に係る資料

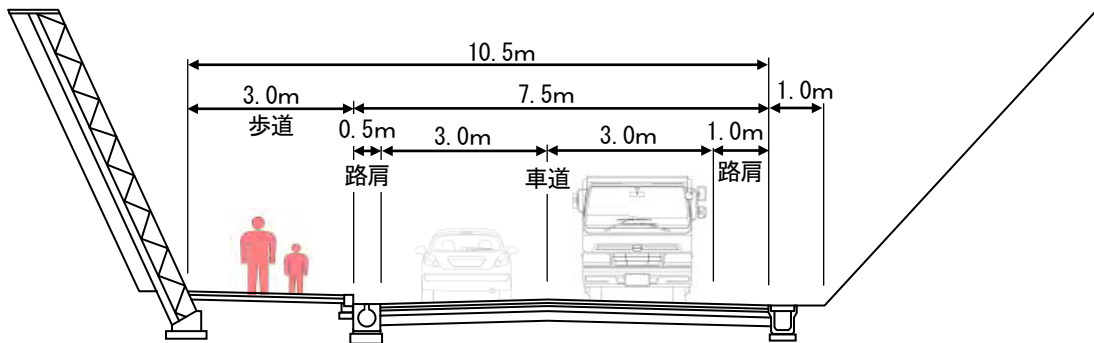
事業種別 道路事業
 事業名 安芸1区上瀬野線【国庫補助事業】

事業の概要

5 事業概要図



標準横断図



再評価に係る資料

<p>事業種別 事業名</p>	<p>道路事業 安芸1区上瀬野線【国庫補助事業】</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 国土交通省において整備が進められている一般国道2号東広島・安芸バイパスのうち、安芸郡海田町から安芸区上瀬野町までの東広島バイパスについては、平成18年と平成26年にそれぞれ暫定2車線で供用開始されており、現在、安芸区上瀬野町から東広島市八本松町までの安芸バイパスについて、平成30年代前半の暫定2車線での供用を目指し、整備が進められている。 安芸1区上瀬野線については、この安芸バイパスの進捗に合わせて事業進捗を図っているものである。</p> <p>2 社会経済情勢の変化 本市では、厳しい財政状況が続いており、現在、平成28年2月に策定した「財政運営方針」に基づき、平成28年度から平成31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28年度の道路事業の当初予算は約171億円であり、10年前の平成19年度の当初予算約145億円に対して2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19年度とほぼ同額規模となっている。</p> <p>3 地域情勢の変化 安芸郡海田町から東広島市八本松町までの国道2号の沿線では、駅周辺などで住宅地整備やマンション、商業施設が建設され、人口が増加している。 また、安芸区に隣接する東広島市では、「賀茂学園都市建設」や「広島中央テクノポリス建設」により、商業施設や製造業等が急増している。 これらの交通需要の増加により、国道2号の安芸郡海田町から東広島市八本松町までの間は、慢性的な交通渋滞が発生し、日常生活や経済活動の支障となっていることから、安芸バイパスの早期整備が必要となっている。</p>																
	<p>②事業の投資効果</p> <p>1 費用対効果分析</p> <p>○事業の投資効率性 (残事業) 事業全体</p> <table border="1" data-bbox="277 1420 1426 1823"> <thead> <tr> <th>道路整備に要する費用</th> <th>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>総便益</td> </tr> <tr> <td>総事業費 19.2億円</td> <td>①走行時間短縮便益 (27.1)27.1億円</td> </tr> <tr> <td>残りの整備に必要な事業費 16.2億円</td> <td>②走行経費減少便益 (6.5)6.5億円</td> </tr> <tr> <td>→現在価値換算事業費 (13.3)16.5億円</td> <td>③交通事故減少便益 (0.3)0.3億円</td> </tr> <tr> <td>①事業費 (13.3)16.5億円</td> <td>総便益(B)</td> </tr> <tr> <td>②維持管理費 (0.1)0.1億円</td> <td>①+②+③= (33.9)33.9億円</td> </tr> <tr> <td>総費用(C) ①+②= (13.4)16.6億円</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>費用便益分析の結果 (残事業) 事業全体 費用便益比(B/C) = (2.5) 2.0</p> <p>※「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28年</p>	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 19.2億円	①走行時間短縮便益 (27.1)27.1億円	残りの整備に必要な事業費 16.2億円	②走行経費減少便益 (6.5)6.5億円	→現在価値換算事業費 (13.3)16.5億円	③交通事故減少便益 (0.3)0.3億円	①事業費 (13.3)16.5億円	総便益(B)	②維持管理費 (0.1)0.1億円	①+②+③= (33.9)33.9億円	総費用(C) ①+②= (13.4)16.6億円	
	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 19.2億円	①走行時間短縮便益 (27.1)27.1億円																
残りの整備に必要な事業費 16.2億円	②走行経費減少便益 (6.5)6.5億円																
→現在価値換算事業費 (13.3)16.5億円	③交通事故減少便益 (0.3)0.3億円																
①事業費 (13.3)16.5億円	総便益(B)																
②維持管理費 (0.1)0.1億円	①+②+③= (33.9)33.9億円																
総費用(C) ①+②= (13.4)16.6億円																	

再評価に係る資料

事業種別 事業名	道路事業 安芸1区上瀬野線【国庫補助事業】																	
再評価の視点	②事業の投資効果	○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">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>3.4</td> <td>1.6</td> </tr> <tr> <td>事業費変動</td> <td>2.3</td> <td>2.8</td> </tr> <tr> <td>事業期間変動</td> <td>2.4</td> <td>2.6</td> </tr> </tbody> </table>	項目	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	3.4	1.6	事業費変動	2.3	2.8	事業期間変動	2.4	2.6		
		項目		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	3.4	1.6														
		事業費変動	2.3	2.8														
		事業期間変動	2.4	2.6														
		○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】															
・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。	<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>5,598.0</td> <td>5,592.6</td> <td>5.4</td> <td>約0.1%</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)	5,598.0	5,592.6	5.4	約0.1%				
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)																
5,598.0	5,592.6	5.4	約0.1%															
【物流効率化の支援】	・本路線と安芸バイパスの整備により、広島港及び広島空港との連携が強化する。																	
【国土・地域ネットワークの構築】	・安芸区上瀬野町をはじめとする広島市東部地区から日常活動圏中心都市である広島市中心部へのアクセス向上が期待できる。																	
○安全	【災害への備え】																	
・第1次緊急輸送道路である国道2号が通行止めとなった場合、本路線を経由して安芸バイパス及び東広島バイパスを代替路線として形成する。	・本路線は、隣接する上瀬野町の清松園団地にも接続する計画としており、団地から国道2号までが本路線で接続されることにより、「幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区」が減少する。(現況の接続道路幅員：約4m)																	
○その他	【他のプロジェクトとの関係】																	
・国土交通省において整備を進めている安芸バイパスと国道2号現道を接続するアクセス道路であるため、一体的に整備する必要がある。																		

再評価に係る資料

	事業種別 事業名	道路事業 安芸1区上瀬野線【国庫補助事業】										
再評価の視点	②事業の投資効果	<p>○環境</p> <p>〔地域環境の保全〕</p> <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" data-bbox="379 353 1228 394"> <tr> <td>削減される自動車からのCO2 (H42)</td> <td>1,704 t-CO2/年</td> </tr> </table> <p>(参考) CO2 排出削減便益</p> <table border="1" data-bbox="379 472 1228 640"> <tr> <td>削減される自動車からのCO2 (H42)</td> <td>1,704 t-CO2/年</td> </tr> <tr> <td>炭素C 排出削減量</td> <td>465 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>493 万円/年</td> </tr> </table>	削減される自動車からのCO2 (H42)	1,704 t-CO2/年	削減される自動車からのCO2 (H42)	1,704 t-CO2/年	炭素C 排出削減量	465 t-C/年	貨幣価値原単位	10,600 円/t-C	CO2 排出量削減便益	493 万円/年
	削減される自動車からのCO2 (H42)	1,704 t-CO2/年										
削減される自動車からのCO2 (H42)	1,704 t-CO2/年											
炭素C 排出削減量	465 t-C/年											
貨幣価値原単位	10,600 円/t-C											
CO2 排出量削減便益	493 万円/年											
③事業の進捗状況	<p>1 事業の経過</p> <p>事業採択年：平成19年度 用地着手年：平成19年度 工事着工年：平成26年度</p> <p>2 事業の進捗率</p> <table border="1" data-bbox="312 987 1251 1234"> <tr> <td>区 分</td> <td>安芸1区上瀬野線</td> </tr> <tr> <td>予定事業期間</td> <td>平成19年度～平成30年代前半</td> </tr> <tr> <td>総事業費</td> <td>19億2,000万円</td> </tr> <tr> <td>～H27年度末執行済額</td> <td>2億3,100万円</td> </tr> <tr> <td>進捗状況(H27年度末)</td> <td>12.0% (事業費ベース)</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> 用地買収は完了 <p>3 残事業の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路新設工事 	区 分	安芸1区上瀬野線	予定事業期間	平成19年度～平成30年代前半	総事業費	19億2,000万円	～H27年度末執行済額	2億3,100万円	進捗状況(H27年度末)	12.0% (事業費ベース)	
区 分	安芸1区上瀬野線											
予定事業期間	平成19年度～平成30年代前半											
総事業費	19億2,000万円											
～H27年度末執行済額	2億3,100万円											
進捗状況(H27年度末)	12.0% (事業費ベース)											
④事業の進捗の見込み	<p>1 今後の事業進捗の見通し</p> <p>これまでに用地取得は完了し、平成26年度から工事に着手しているところである。今後も安芸バイパス整備の進捗に合わせ、引き続き工事を推進し、平成30年代前半の完成を目指して整備に取り組む。</p>											

再評価に係る資料

<p>事業種別 事業名</p>	<p>道路事業 安芸1区上瀬野線【国庫補助事業】</p>
<p>再評価の視点</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 本路線の残る工事において、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 本事業は道路事業で整備を進めているが、安芸バイパスのアクセス道路として都市計画決定されている都市施設であり、既に用地取得が完了し、工事にも着手していることから、ルート変更などのような道路の計画自体を見直す必要はないと考えている。</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 本路線は、国土交通省において整備している安芸バイパスと国道2号現道を接続するアクセス道路として、安芸バイパスと一体的に整備を進めている路線であり、国道2号現道の慢性的な交通渋滞の緩和や交通の安全の確保を図るとともに、東広島バイパス及び広島南道路と一体となって広島中心部と山陽自動車道とのアクセス強化による物流効率化に寄与するものであり、更に災害時の緊急輸送道路の代替路線としての機能を果たすものである。</p>

(再評価)

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	安芸1区上瀬野線
事業主体	広島市

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性 ■ 便益が費用を上回っている	費用便益比 (B/C) = 2.0 (経済的純現在価値 (B-C) = 17.3億円、 経済的內部収益率 (EIRR) = 8.4%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チェックの根拠			
1. 活力	円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 ○ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の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交通遮断量が10,000台時/日以上の上り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 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 渋滞損失時間 : 約5,598万人・時間/年 ⇒ 約5,593万人・時間/年 ○ 渋滞損失削減率 : 約0.1% 		
	物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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が向上 ○ 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 	対象港湾 : 広島港		
	都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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 ○ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり ○ 中心市街地内で行う事業である ○ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km²以下である市街地内での事業である ○ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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 ■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる 	対象地区 : 上瀬野地区 (39分⇒31分)	
			個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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 ○ 歴史的景観を活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 	

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おける道路特定事業に位置付けがある、または、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有り	—
		<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）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在する場合において、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 checked="" type="checkbox"/> 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	国道2号現道 ⇒ 安芸バイパス
		<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'路線としての位置づけがある場合）	—
		<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出来ない地区が解消する	上瀬野地区（清松園団地）
<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	CO2排出削減量：1,704t/年
	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 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 checked="" 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	国道2号安芸バイパス
		<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	—
<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見込まれる	—		