

## 再評価対象事業の調書

(街路事業)

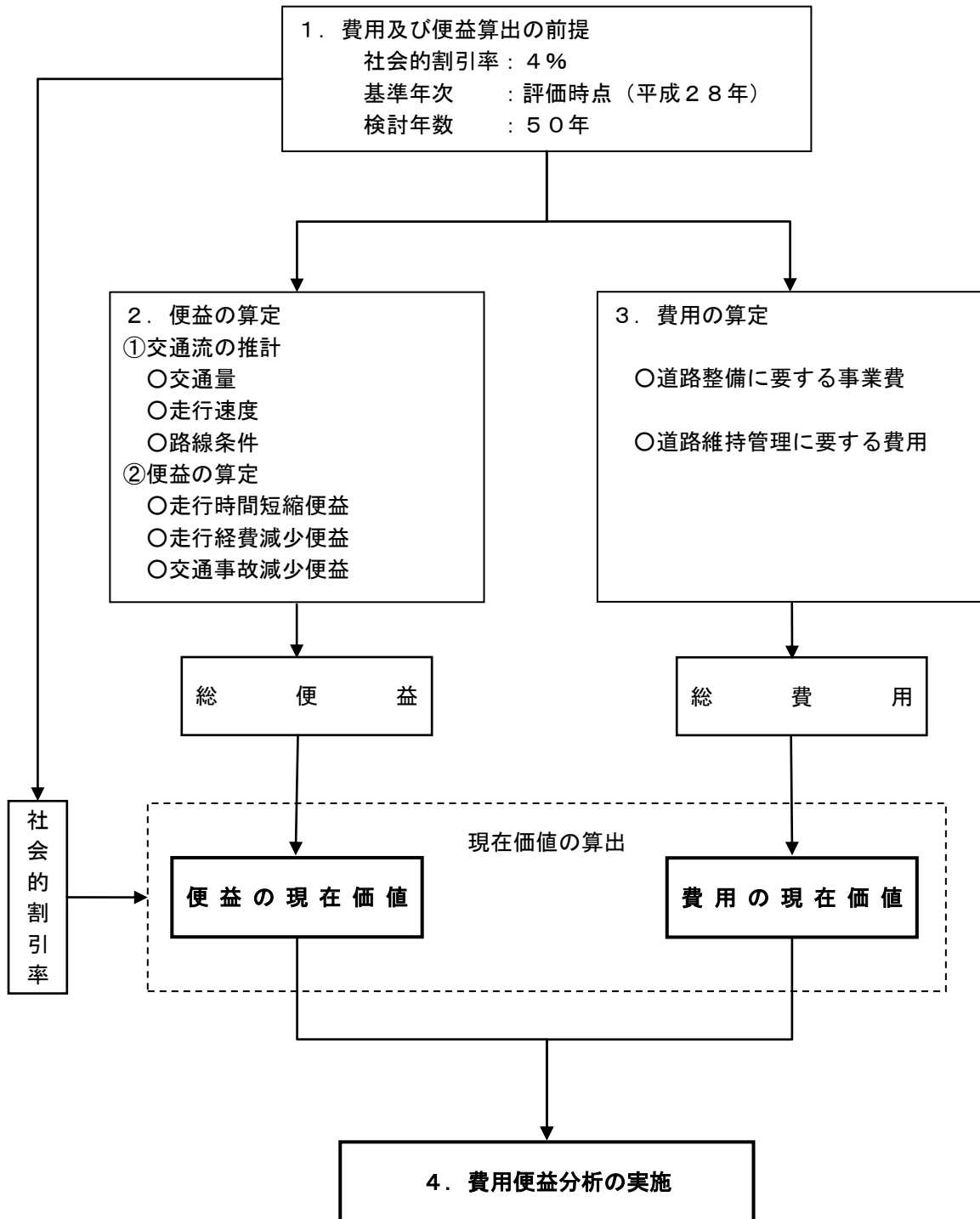
## 再評価の考え方及び手法

### ■再々評価路線

<div style="text-align: right;">路線名</div> <div style="text-align: left;">項目</div>	都市計画道路 長束八木線（3工区）
事業単位の取り方	<p>【区間】 安佐南区祇園三丁目～安佐南区祇園八丁目</p> <p>L = 1, 030 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"> <li>1 事業を巡る社会経済情勢等の変化           <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路の整備状況、社会経済情勢の変化、地域情勢の変化等</li> </ul> </li> <li>2 事業の投資効果           <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用対効果分析</li> <li>・事業効果や必要性を評価するための指標</li> </ul> </li> <li>3 事業の進捗状況           <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の経過、事業の進捗率、残事業の内容</li> </ul> </li> <li>4 事業の進捗の見込み           <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の事業進捗の見通し</li> </ul> </li> <li>5 コスト縮減や代替案立案等の可能性</li> </ol> <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	街路事業 都市計画道路 長東八木線（3工区）【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

長東八木線は、安佐南区を南北に縦断し、国道183号を補完する幹線道路であり、沿道には、一定の都市機能の集積と交通結節機能がある大町地区や緑井地区などの拠点地区がある。

本事業は、すでに供用開始している区間に引き続いて道路整備を行い、利便性の向上や安全性の確保により良好な市街地を形成するとともに、快適な市民生活と都市活動に寄与するものである。

#### 2 事業箇所

安佐南区祇園三丁目～安佐南区祇園八丁目

#### 3 事業の内容

路線名：都市計画道路 長東八木線（3工区）

延長：L=1,030m

幅員：W=22m～25m

事業内容：道路新設工事

用地買収面積A=18,600㎡（物件補償件数N=173件）

#### 4 予定事業期間及び総事業費

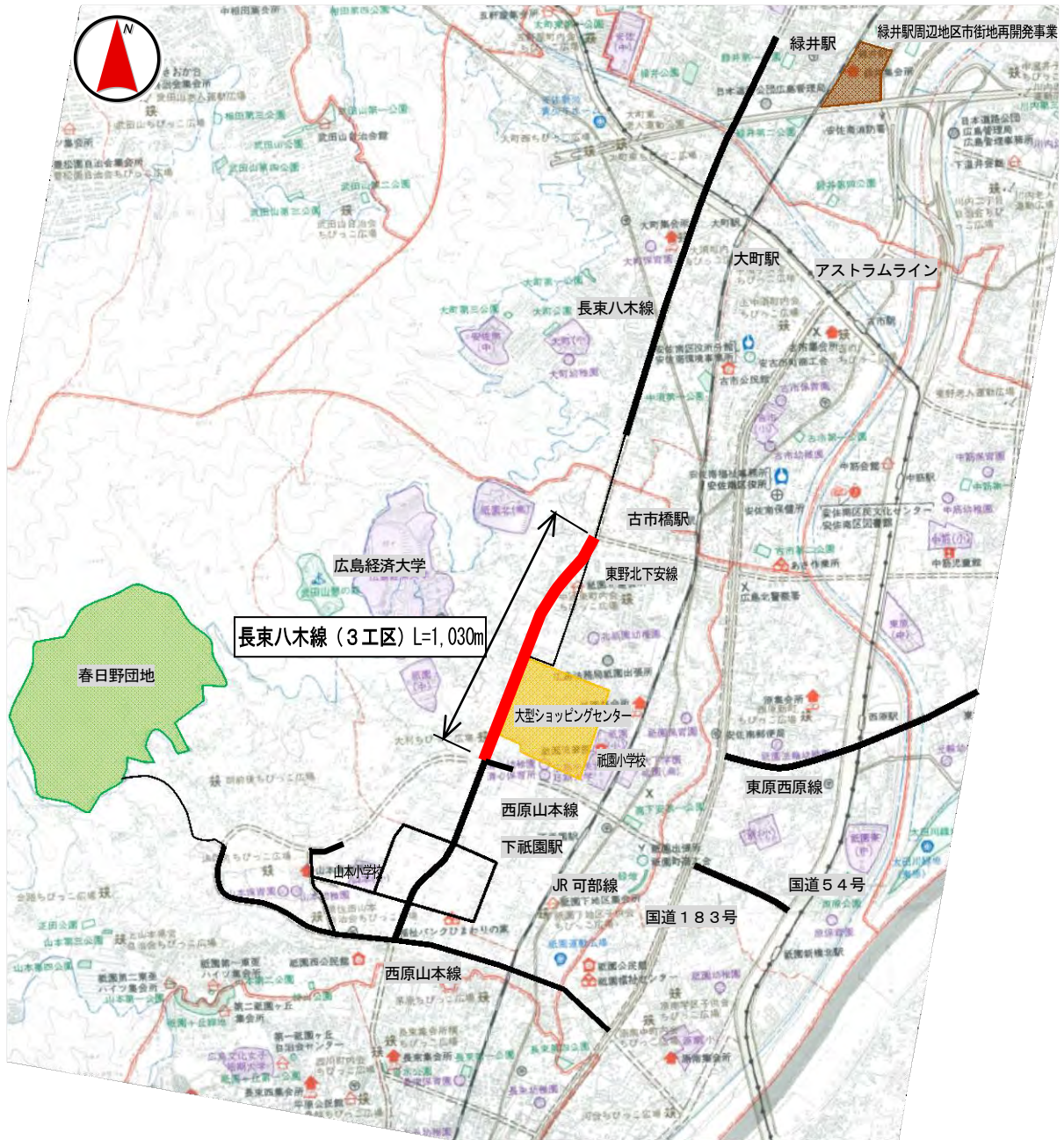
	当初計画	前回再評価時点 (平成23年度)	現在 (今回再評価時点)
事業化年度	平成14年度 (事業認可)	---	---
予定期間	平成14年度 ～平成21年度	平成14年度 ～平成25年度	平成14年度 ～平成29年度
全体事業費	62億円	52億円	48億円
各時点での事業進捗率	0%	61.2%	87.9%
備考			

再評価に係る資料

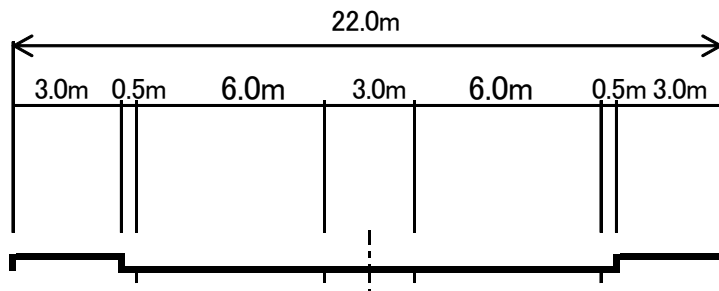
事業種別	街路事業
事業名	都市計画道路 長束八木線 (3工区)【国庫補助事業】

事業の概要

5 事業概要図



標準断面図



## 再評価に係る資料

	<b>事業種別</b> <b>事業名</b>	街路事業 都市計画道路 長東八木線（3工区）【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	<p><b>1 道路の整備状況</b></p> <p>本市の都市計画道路の整備率は、平成27年度末で75.8%である。</p> <p><b>2 社会経済情勢の変化</b></p> <p>本市では、前回再評価（平成23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。</p> <p>当路線を含む一般街路事業の平成28年度当初予算は、約24億円である。前回、再評価を行った平成23年度は約32億円で、4分の3程度の予算規模となっている。</p> <p><b>3 地域情勢の変化</b></p> <p>平成16年度から入居が開始された春日野団地（祇園山本地区開発事業）では、宅地造成が平成29年度に完了する見込みとなっている。また、平成21年度に開店した当該路線沿いの大規模店舗は、多くの利用客が訪れ、交通混雑が発生している。</p> <p>現在、近隣の大規模事業所が移転した跡地で宅地造成が進んでおり、今後地区内交通が増加し、さらなる交通混雑の発生が見込まれる。</p> <p>JR 可部線より西側の地区には骨格となる道路がないため、当路線は地区の利便性を向上させる道路として期待され、地元から早期整備の要望がある。</p> <p><b>4 前回の再評価の結果とこの5年間の対応状況</b></p> <p>(1) 前回の再評価の結果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対応方針 事業継続</li> <li>・対応方針の理由及び今後の方針</li> </ul> <p>長東八木線は、安佐南区を南北に縦断し、国道183号を補完する幹線道路であり、沿道地区と、都市機能の集積とアストラムラインやJR可部線、広島IC等の交通結節機能がある大町地区や緑井地区などの拠点地区を連絡するなど、JR可部線の西側地区の骨格をなす道路である。</p> <p>また、近隣に教育施設や集客施設があり、広幅員の歩道整備による歩行者・自転車の通行の安全性・快適性の向上が十分に期待でき、さらに緊急時の避難路として機能し、消防活動困難地区の解消につながる等、整備効果が高いことから引き続き事業を継続する。本事業の整備スケジュールについては、効果の早期発現に向け、事業区間のうち北半分の道路新設区間を先行整備し、残る大型商業施設西側の現道拡幅区間についてはそれに続き整備を行い、平成20年代後半の完成を目指す。</p> <p>(2) この5年間の対応状況</p> <p>平成24年度以降、用地取得及び道路改良工事を進めている。</p>

再評価に係る資料

事業種別 街路事業  
事業名 都市計画道路 長東八木線（3工区）【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	(191.9)191.9億円
総事業費 48億円		②走行経費減少便益	(25.4)25.4億円
残りの整備に必要な事業費 3.3億円		③交通事故減少便益	(6.8)6.8億円
→現在価値換算事業費 (2.9)56.9億円		総便益(B)	
①事業費 (2.9)56.9億円		①+②+③=	(224.1)224.1億円
②維持管理費 (0.2)0.2億円			
総費用(C)①+②= (3.1)57.1億円			
			(残事業)事業全体
費用便益分析の結果	費用便益比(B/C)	=	(72.3)3.9

※「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

○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	90.7	52.1
事業費変動	65.9	80.0
事業期間変動	72.3	72.3

○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

再評価実施時点の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]			
整備なし	整備あり	削減量	削減率
7.8	0.9	6.9	88%

・現道は、路線バスのルートになっており、長東八木線の整備により走行性が向上する。

再評価に係る資料

事業種別	街路事業
事業名	都市計画道路 長東八木線（3工区）【国庫補助事業】

再評価の視点

②事業の投資効果

〔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網密度が向上する。
- ・当路線の整備により、近隣の団地から発生する交通を円滑に処理することができる。

〔国土・地域ネットワークの構築〕

- ・現道における、大型車すれ違い困難区間が解消できる。

〔個性ある地域の形成〕

- ・当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〕

- ・近隣に教育施設、大型ショッピングセンターがあり、多くの自転車や歩行者の交通量が見込まれる路線であり、広幅員の歩道を整備することにより、歩行者や自転車の通行の安全性や快適性が向上する。

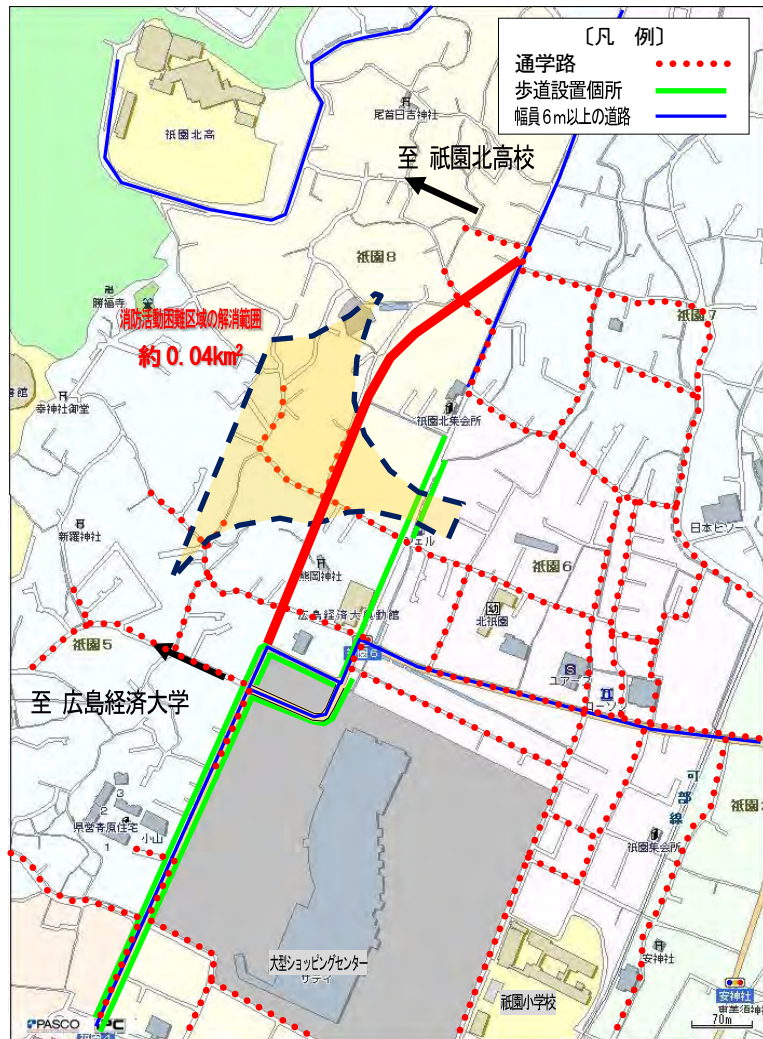
広島経済大学の駐輪場 大型ショッピングセンターの前面歩道



○安全

〔安全な生活環境の確保〕

- ・現道は祇園小学校の通学路に指定されており、今年度、通学路の合同点検を行い、危険箇所の確認を行った。広幅員の歩道を整備することにより、安全な歩行環境が確保できることから、通学路安全プログラムへの位置付けを行う予定である。



〔災害への備え〕

- ・当路線は、「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、不可欠な路線であり早期整備を図る必要がある。
- ・当路線が通過する祇園地区は幅員 6 m に満たない道路がほとんどであり、本路線の整備により消防活動困難区域※が解消できる。

※消防活動困難区域

消防車両が通行できる幅員 6m 以上の道路からホースが届かない 140m 以上離れた区域

再評価に係る資料

	<p>事業種別 事業名</p>	<p>街路事業 都市計画道路 長東八木線（3工区）【国庫補助事業】</p>										
再評価の視点	②事業の投資効果	<p>○環境 【地球環境の保全】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <table border="1" data-bbox="316 349 1315 398"> <tr> <td>削減される自動車からのCO2 (H42)</td> <td>871 t-CO2/年</td> </tr> </table> <p>(参考) CO2 排出削減便益</p> <table border="1" data-bbox="331 501 1334 689"> <tr> <td>削減される自動車からのCO2 (H42)</td> <td>871 t-CO2/年</td> </tr> <tr> <td>炭素C 排出削減量</td> <td>237 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>252万円/年</td> </tr> </table>	削減される自動車からのCO2 (H42)	871 t-CO2/年	削減される自動車からのCO2 (H42)	871 t-CO2/年	炭素C 排出削減量	237 t-C/年	貨幣価値原単位	10,600円/t-C	CO2 排出量削減便益	252万円/年
削減される自動車からのCO2 (H42)	871 t-CO2/年											
削減される自動車からのCO2 (H42)	871 t-CO2/年											
炭素C 排出削減量	237 t-C/年											
貨幣価値原単位	10,600円/t-C											
CO2 排出量削減便益	252万円/年											
	③事業の進捗状況	<p><b>1 事業の経過</b></p> <p>昭和34年4月 都市計画決定          平成5年2月 都市計画変更          平成14年度 補助事業採択          事業認可取得 (H14.10.21~H22.3.31)          平成15年度 用地買収着手          平成22年度 事業認可変更 (H14.10.21~H26.3.31)          平成25年度 事業認可変更 (H14.10.21~H30.3.31)</p> <p><b>2 事業の進捗率</b></p> <table border="1" data-bbox="284 1169 1433 1361"> <tr> <td>区分</td> <td>長東八木線（3工区）</td> </tr> <tr> <td>事業予定期間</td> <td>平成14年度～平成29年度</td> </tr> <tr> <td>全体事業費</td> <td>48億円</td> </tr> <tr> <td>～H27年度末執行済額</td> <td>42億1,700万円</td> </tr> <tr> <td>進捗状況 (H27年度末)</td> <td>87.9% (事業費ベース)</td> </tr> </table> <p><b>3 残事業の内容</b></p> <p>用地買収、道路改良工事、道路新設工事</p>	区分	長東八木線（3工区）	事業予定期間	平成14年度～平成29年度	全体事業費	48億円	～H27年度末執行済額	42億1,700万円	進捗状況 (H27年度末)	87.9% (事業費ベース)
区分	長東八木線（3工区）											
事業予定期間	平成14年度～平成29年度											
全体事業費	48億円											
～H27年度末執行済額	42億1,700万円											
進捗状況 (H27年度末)	87.9% (事業費ベース)											
	④事業の進捗の見込み	<p><b>1 今後の事業進捗の見通し</b></p> <p>これまで、厳しい財政状況の中で計画どおりの予算が確保できなかったことに加え、地権者との交渉に日時を要し、当初計画より事業進捗が遅れている。          残用地買収について交渉成立の見込みがあり、概ね事業完了の目途がたってきたことから、引き続き事業を推進する。</p>										

再評価に係る資料

<p>事業種別 事業名</p>	<p>街路事業 都市計画道路 長東八木線（3工区）【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><b>1 コスト縮減の可能性</b> 道路改良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。</p> <p><b>2 代替案立案等の可能性</b> 長東八木線は、安佐南区を南北に縦断し、国道183号を補完する幹線道路として機能するとともに、都市機能の集積とアストラムラインやJR可部線、広島IC等の交通結節機能がある大町地区と緑井地区を結ぶ路線として都市計画決定されている。 こうした中、残用地買収について交渉成立の見込みがあり、既に暫定的に供用開始している箇所もあるなど、概ね事業完了の目途がたっている。 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。</p>
<p>対応方針(案)</p>	<p><b>1 対応方針(案)</b> 事業継続</p> <p><b>2 対応方針(案)の理由と今後の方針</b> 長東八木線は、安佐南区を南北に縦断し、国道183号を補完する幹線道路として機能するとともに、都市機能の集積とアストラムラインやJR可部線、広島IC等の交通結節機能がある大町地区や緑井地区を連絡し、JR可部線の西側地区の骨格をなす道路である。 本路線の整備により、事業区間の近隣に位置する教育施設や大型商業施設の利用に起因する歩行者・自転車の通行性・快適性が向上する。さらに、災害発生時の広域避難路の確保や沿道の消防活動困難区域の解消につながる等、整備効果が高いことから、引き続き事業を継続し、平成29年度の完成を目指す。</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	都市計画道路 長東八木線 (3工区)
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) = 3.9 (経済的純現在価値 (B-C) = 167億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 10.6%)

●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口を■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	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	○ 並行区間等の渋滞損失時間：7.8万人・時間/年→0.9万人・時間/年 ○ 並行区間等の渋滞損失削減率：約88%削減 ※平行区間：安佐南3区232号線	
	□ 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	当該路線がバス路線となっている。利便性向上が見込まれるバス路線：広交バス 春日野/山本/広島経済大学線 (71号線)	
	□ 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	—
	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	都市計画道路網密度の変化 (1.96km/km2⇒1.97km/km2)
		■ 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	春日野団地 (祇園山本地区開発事業)
		□ 高速自動車国道と並行する自専道 (A'路線) としての位置づけ有り	—
		□ 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	現道 (安佐南3区232号線) における大型車のすれ違い困難区間が解消される。		
□ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	—		
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	広島平和都市記念都市建設法	
	□ 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 できる暮らしの 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 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	—
		<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	祇園地区
		<input 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	祇園地区
<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：871t/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	事業実施前の平行区間・現道等における夜間要請限度超過の状況（騒音レベル、箇所数・延長）、改善の見込（新たに要請限度を達成することとなる延長）、環境基準類型指定地域又は騒音規制区域の指定の状況
		<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	他のア/イ/エ/オとの関係	<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	—
		<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	—