

令和7年度 第2回 広島市公共事業再評価審議会 資 料

資料 1	再評価審議対象事業一覧表・位置図	…	p	1
	・再評価審議対象事業一覧表	…	p	2
	・再評価審議対象事業位置図	…	p	3
資料 2	再評価に係る資料	…	p	4
	・下水道事業 三篠・観音地区大規模雨水処理施設整備事業	…	p	5
	・街路事業 都市計画道路 畑口寺田線外1	…	p	11
	・街路事業 都市計画道路 駅前線	…	p	19
参考資料 1	三篠・観音地区大規模雨水処理施設整備事業（説明資料）			
参考資料 2	都市計画道路 畑口寺田線外1（説明資料）			
参考資料 3	都市計画道路 駅前線（説明資料）			
参考資料 4	広島市公共事業（建設関係局所管）の再評価（概要）			
参考資料 5	広島市公共事業（建設関係局所管）再評価実施要領			
参考資料 6	広島市公共事業再評価審議会規則			
参考資料 7	広島市公共事業再評価審議会運営要領			
参考資料 8	諮問書（写し）			

再評価審議対象事業一覧表・位置図

広島市公共事業再評価審議会
再評価審議対象事業一覧表

事業種別	事業名	事業区分	事業箇所	事業期間 ※1	再評価理由 ※2	一定期間が経過した理由等
下水道事業	三篠・観音地区 大規模雨水処理 施設整備事業	国庫補助事業	西区福島町 二丁目～ 西区三篠町 一丁目	令和3年度 ～ 令和12年度	②	令和6年度に発生した道路陥没事故の影響により、事業内容及び事業期間を変更する必要が生じたため。
街路事業	都市計画道路 畑口寺田線外1	国庫補助事業	[畑口寺田線] 佐伯区三宅 四丁目 ～ 佐伯区千同 一丁目 [寿老地中地線] 佐伯区三宅 一丁目 ～ 佐伯区三宅 四丁目	平成27年度 ～ 令和10年度頃	②	用地取得交渉等に不測の時間を要したため。
街路事業	都市計画道路 駅前線	国庫補助事業	佐伯区五日市町 大字昭和台 ～ 佐伯区八幡東 三丁目	平成8年度 ～ 令和10年度頃	④	用地取得交渉等に不測の時間を要したため。

※1 事業期間とは、事業費が予算化された年度から完成予定年度までとする。

※2 ①：事業が予算化された後、5年間を経過した時点で未着工の事業

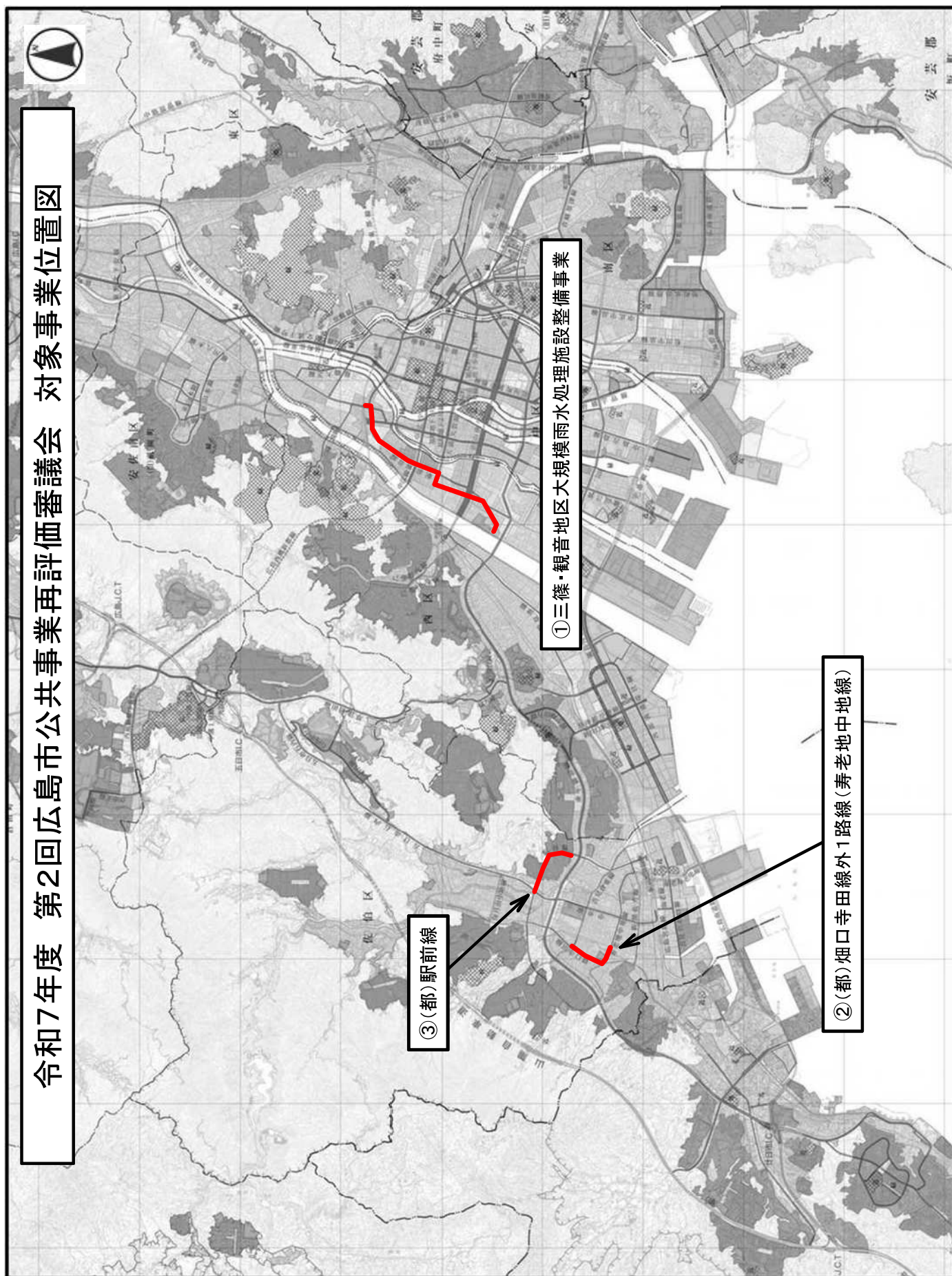
②：事業が予算化された後、10年間（国の個別補助制度を活用している事業については、5年間）を経過した時点で継続中の事業

③：事業費が予算化される前の準備・計画段階で5年間を経過した事業（大規模な国庫補助事業に限る。）

④：再評価実施後、5年間（下水道事業については、10年間）が経過した時点で継続中又は未着工の事業

⑤：市長が特に必要と認める事業

令和7年度 第2回広島市公共事業再評価審議会 対象事業位置図



再評価に係る資料

再評価に係る資料

事業種別 事業名	下水道事業 三篠・観音地区大規模雨水処理施設整備事業【国庫補助事業】
再評価理由	事業が予算化された後、10年間（国の個別補助制度を活用している事業については、5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	令和6年度に道路陥没事故が発生したことに伴い、事業費及び事業期間を変更する必要があるため、事業計画の変更を行う。

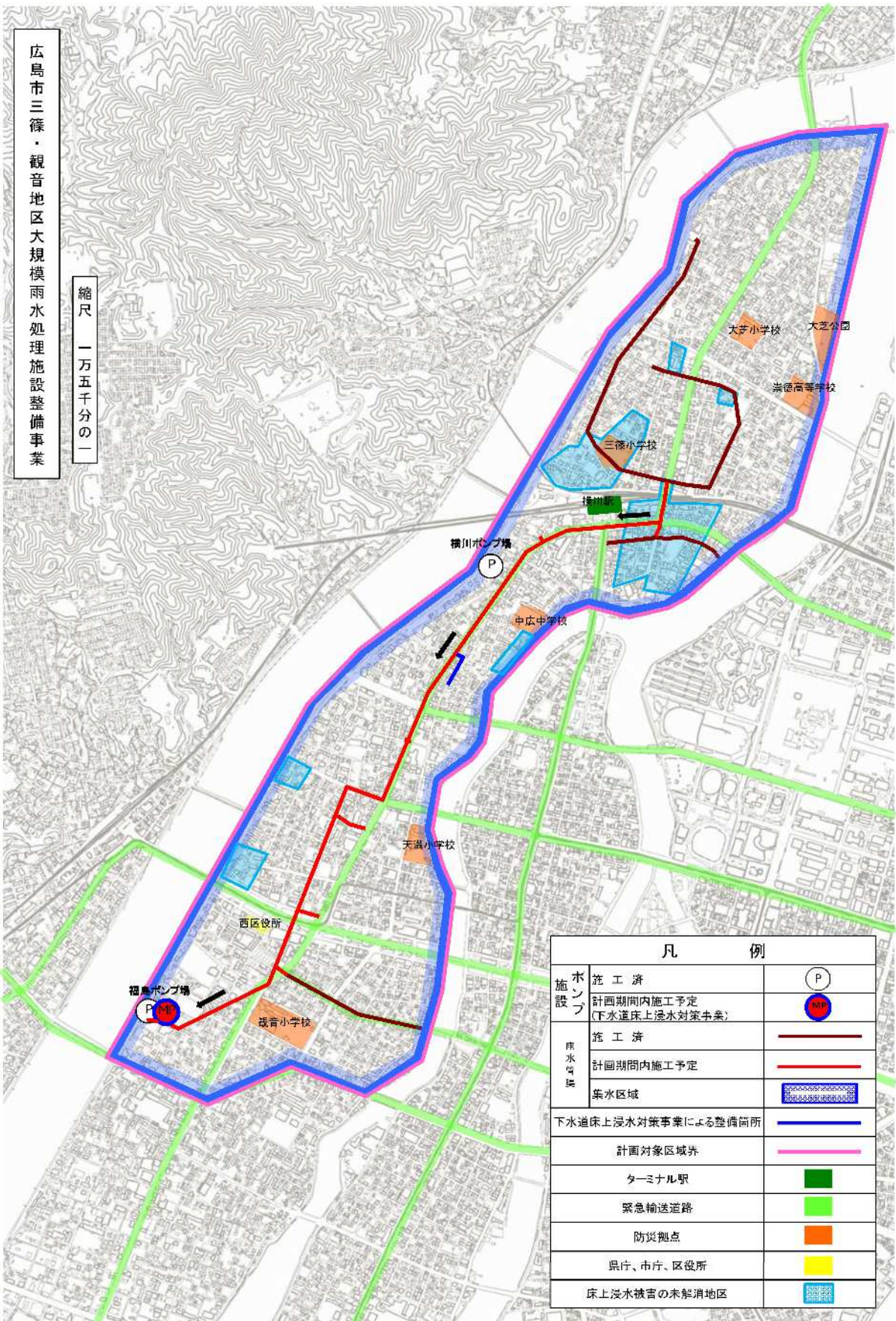
事業の概要	1 事業の目的																	
	本市では、本事業の対象地区である三篠・観音地区を含む、都市機能が集積した中心市街地などを浸水対策の重点地区として独自に設定し、平成3年度から浸水対策事業を実施している。 また、三篠・観音地区は古くから下水道整備を進めてきた合流地区であるため、市域内の分流地区に比べて雨水整備水準が低く、これまでたびたび浸水被害が発生していることから、本事業の実施により、当該地区の浸水被害を軽減させるものである。																	
	2 事業箇所																	
	西区福島町二丁目 ～ 西区三篠町一丁目																	
	3 事業の内容																	
シールド工 内径 5,000 mm 延長 3,540m（観音2号幹線） 集水管 内径 700～3,000 mm 延長 460m 送水管 内径 200～600 mm 延長 60m マンホールポンプ 3.2～46.5 m³/分																		
4 予定事業期間及び総事業費																		
<table border="1"> <tr> <th></th><th>当初計画</th><th>現在 (今回再評価時点)</th></tr> <tr> <td>事業化年度</td><td>令和3年度</td><td>—</td></tr> <tr> <td>予定期間</td><td>令和3年度 ～令和9年度</td><td>令和3年度 ～令和12年度</td></tr> <tr> <td>全体事業費</td><td>199億円</td><td>229億円</td></tr> <tr> <td>各時点での事業進捗率</td><td>0%</td><td>28%</td></tr> <tr> <td>備考</td><td></td><td></td></tr> </table>		当初計画	現在 (今回再評価時点)	事業化年度	令和3年度	—	予定期間	令和3年度 ～令和9年度	令和3年度 ～令和12年度	全体事業費	199億円	229億円	各時点での事業進捗率	0%	28%	備考		
	当初計画	現在 (今回再評価時点)																
事業化年度	令和3年度	—																
予定期間	令和3年度 ～令和9年度	令和3年度 ～令和12年度																
全体事業費	199億円	229億円																
各時点での事業進捗率	0%	28%																
備考																		

再評価に係る資料

事業種別 下水道事業
事業名 三篠・観音地区大規模雨水処理施設整備事業【国庫補助事業】

5 事業概要図

事業の概要



再評価に係る資料

事業種別 事業名	下水道事業 三篠・観音地区大規模雨水処理施設整備事業【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 浸水対策事業の整備状況 ○浸水対策事業（本市の概要） 本市では、浸水被害が頻繁に発生している地区において、10年に1回程度降る強い雨に対応するため、平成3年度から抜本的な浸水対策として新たな雨水幹線及びポンプ場の整備を進めており、令和6年度末時点での整備率は、約51%となっている。 ○三篠・観音地区大規模雨水処理施設整備事業 福島公園からJR横川駅付近に至る総延長約3.5kmのうち、約260m掘進した位置で道路陥没事故が発生したことにより、現在工事を一時中止している。 2 社会経済情勢・地域情勢の変化 浸水被害が頻繁に発生している当地区では、浸水対策事業に対する地元からの要望が強い。工事再開に当たっては、万全の安全対策を講じ、地域住民に丁寧な説明を行っていく必要がある。 3 自然環境状況の変化 近年、全国各地で局所的な集中豪雨が頻発しており、気象庁からも1時間降水量50mm以上の雨の年間発生回数が増加傾向にあり、今後も気候変動の影響に伴い、降雨量が増加する可能性が示されている。

再評価に係る資料

事業種別 事業名	下水道事業 三篠・観音地区大規模雨水処理施設整備事業【国庫補助事業】		
再評価の視点	②事業の投資効果	1 費用便益分析	
		○事業の投資効率性 () 内は残事業における数値	
		費用	効果
		総費用 ＝整備期間＋50 年	総便益 ＝供用開始＋50 年
		総事業費 229 億円	①浸水被害軽減額
		①事業費 (122.4) 180.4 億円	総便益 (B) (1,385.2) 1,385.2 億円
		②維持管理費 (3.6) 3.6 億円	
		③総費用 (C) ①＋②＝ (126.0) 184.0 億円	
		残事業	残事業
		④中止した場合の費用 (27.2 億円)	②中止した場合の便益 (57.5 億円)
残事業の総費用 (C) ③－④＝ (98.8 億円)	残事業の総便益 (B) ①－②＝ (1,327.7 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 (13.4) 7.5			
※「下水道事業における費用効果分析マニュアル」(国土交通省水管理・国土保全局下水道部 令和5年9月)に基づき算出			
※基準年度 令和7年度			
○感度分析結果			
費用効果分析結果に大きな影響を及ぼす要因(事業費、工期、資産)について、その要因が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。			
項目	費用便益比 (B/C)		
	＋10%の場合	－10%の場合	
事業費	7.1	8.1	
工期	7.3	7.7	
資産	8.3	6.8	
○評価結果の投資効率性の観点からの取扱い			
事業全体及び残事業費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			
○資産被害の低減			
住宅、商業施設、公共インフラなどの資産への直接的な被害を低減することができる。また、浸水による資産価値の低下や復旧に要する費用を抑制し、地域社会全体の経済的損失を低減することにも寄与する。			
○交通遮断による二次被害の抑制			
浸水による道路や路面電車などの交通遮断等、交通インフラへの影響を防ぐことができる。浸水により交通が遮断された場合、緊急車両の遅延、物流の停滞、通勤・通学の遅延など、社会全体に影響を及ぼすおそれがあるが、浸水対策の実施により交通インフラへの影響を防ぐことで、波及的な被害を抑制し、地域の安全性や経済活動の継続性を確保できる。			
○地域の魅力向上			
浸水に強い安全なまちづくりにより、災害に強い地域としての魅力が向上する。また、浸水リスクの低下により、日常生活における安心感が向上し、地域住民の生活の質が高まるとともに、企業にも安心感を与え、地域への投資や雇用創出といった地域の活性化にもつながる。			

再評価に係る資料

事業種別 事業名	
下水道事業 三篠・観音地区大規模雨水処理施設整備事業【国庫補助事業】	
再評価の視点	② 事業の投資効果 ○精神的負担の軽減 住宅や生活空間が浸水することで生じる、不快感やストレスなどを軽減することができる。また、復旧作業や家財の買い替え等に伴う精神的負担を軽減することができる。
	③ 事業の進捗状況 1 事業の経過 平成 22 年 3 月 観音 2 号幹線事業計画 認可取得 令和 2 年 3 月 観音 2 号幹線事業計画 認可変更 令和 3 年 3 月 観音 2 号幹線事業計画 認可変更 令和 3 年 4 月 三篠・観音地区大規模雨水処理施設整備事業計画 策定 令和 6 年 2 月 シールド工掘進開始 令和 6 年 9 月 シールド工掘進中止（道路陥没） 令和 6 年 11 月 第 1 回広島市下水道工事事故調査検討委員会 令和 7 年 3 月 第 2 回広島市下水道工事事故調査検討委員会 令和 7 年 11 月 損傷した下水道管復旧等完了 2 事業の進捗率 事業予定期間 令和 3 年度～令和 12 年度 全体事業費 229 億円 令和 6 年度末執行済額 64 億円 残事業費 165 億円 進捗状況（令和 6 年度末時点） 28%（事業費ベース） 3 残事業の内容 シールド工（観音 2 号幹線）の整備 集水管、送水管、マンホールポンプの整備
	④ 事業の進捗の見込み 1 今後の見通し 今後は、シールドマシンの内部調査を実施するための止水対策工事などを行うこととしている。 その後、道路陥没事故の原因を究明し、再発防止策などの万全の安全対策を講じて工事を再開することとしているが、事業内容等に変更が生じる可能性がある。
コスト削減や代替案立案等の可能性	1 コスト削減の可能性 工事の再開に当たっては、施工方法の検討及び新技術・新工法の活用などにより、コスト削減に努める。
	2 代替案立案等の可能性 本事業の対象地区である三篠・観音地区は、浸水被害が頻発している状況に加え、近年の気候変動の影響に伴い降雨量が増加傾向にあることから、浸水リスクが高まっている。 このため、当地区において、抜本的な浸水対策の施設整備が必要であり、現計画のもと事業を進めていくことが適当である。

再評価に係る資料

事業種別 事業名	下水道事業 三篠・観音地区大規模雨水処理施設整備事業【国庫補助事業】
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 本事業の対象地区である三篠・観音地区は、JR横川駅等の都市機能が集積した地区であるが、雨水整備水準が低く、浸水被害が頻発している状況に加え、近年の気候変動の影響に伴い降雨量が増加傾向にあることから、浸水リスクが高まっている。このため、個人財産の保護や地域の安全性確保の観点から、抜本的な浸水対策の施設整備を推進していく必要がある。 今後は、事故原因を究明し再発防止策などの万全の安全対策を講じて工事を再開し、早期の事業完成を目指す。

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 畑口寺田線外1【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	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

 畑口寺田線外1は、佐伯区内における道路ネットワークの強化や沿道の良好な市街地形成を促進する路線であり、当該地域の発展や廿日市市との連携機能を強化するとともに、災害時における避難路の確保や隣接する小学校の安全な通学路を確保する重要な路線である。

2 事業箇所
 畑口寺田線：佐伯区三宅四丁目～佐伯区千同一丁目

 寿老地中地線：佐伯区三宅一丁目～佐伯区三宅四丁目

3 事業の内容
 路線名：都市計画道路 畑口寺田線
 延長：L＝600m
 幅員：W＝18m
 事業内容：用地取得、道路新設工事
 用地取得面積A＝約9,700㎡（件数N＝35件）

 路線名：都市計画道路 寿老地中地線
 延長：L＝280m
 幅員：W＝16m
 事業内容：用地取得、道路新設工事
 用地取得面積A＝約7,300㎡（件数N＝25件）

4 予定事業期間及び総事業費

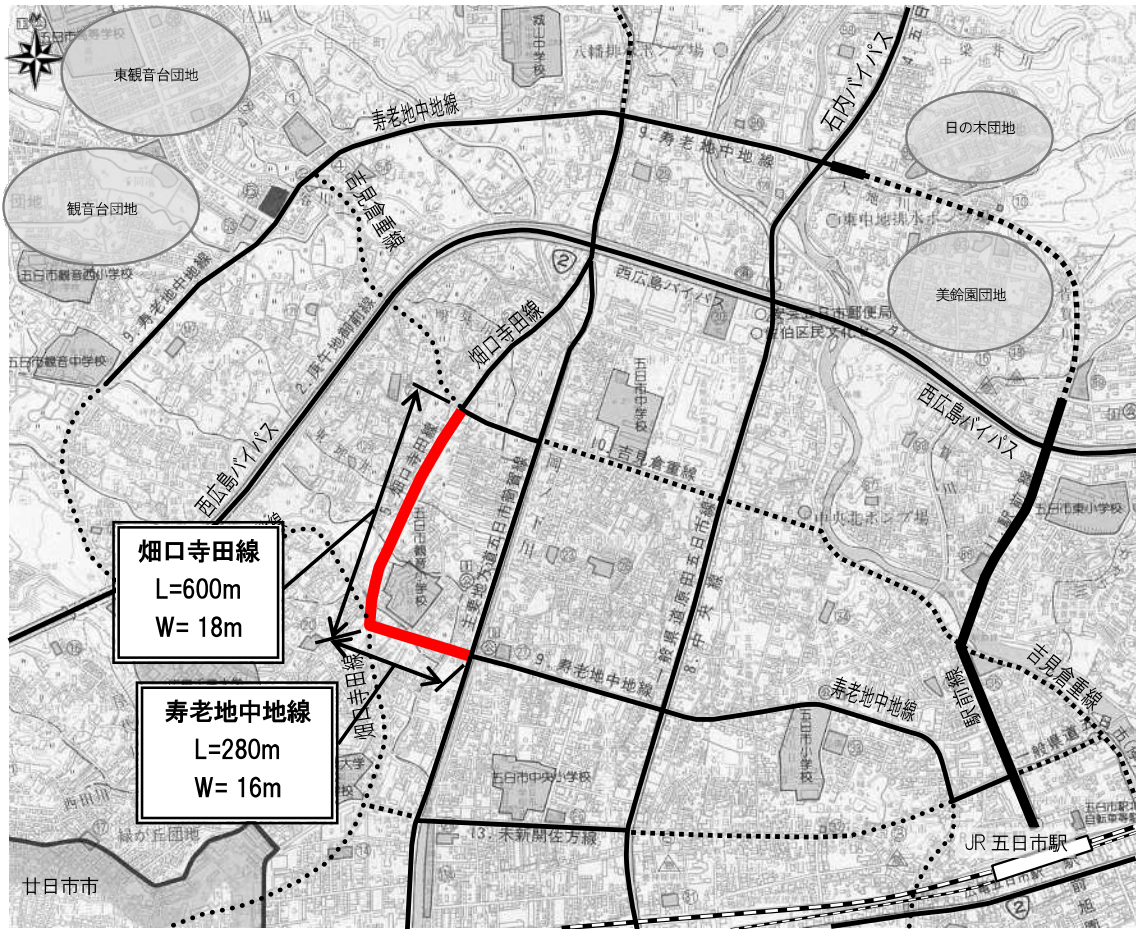
	当初計画	今回 (令和7年度)
事業化年度	平成27年度 (事業認可)	—
予定期間	平成27年度 ～令和8年度	平成27年度 ～令和10年度頃
全体事業費	33億円	33億円
各時点での 事業進捗率 (事業費ベース)	0%	59.7%
備考		

再評価に係る資料

事業種別	街路事業
事業名	畑口寺田線外1【国庫補助事業】

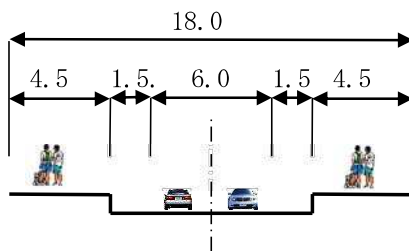
事業の概要

5 事業概要図



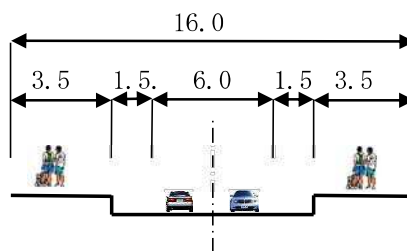
(畑口寺田線)

単位：m



(寿老地中地線)

単位：m



再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 畑口寺田線外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、令和6年度末で78.8%である。																																																							
		2 社会経済情勢・地域情勢の変化 本事業箇所（畑口寺田線（1工区））については、佐伯市内の道路ネットワークの強化や主要地方道五日市筒賀線の慢性的な交通渋滞の緩和を目的として、平成22年度に整備を完了した。 また、隣接する廿日市市においても当該路線の整備を推進しており、令和3年度には一部区間が開通したことから、本市と廿日市市のアクセス向上が期待されている。																																																							
再評価の視点	②事業の投資効果	1 費用便益分析																																																							
		<table border="1"> <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 ＝整備期間＋50年</td> <td colspan="2">総便益 ＝供用開始＋50年間</td> </tr> <tr> <td>総事業費</td> <td>33.0 億円</td> <td>①走行時間短縮便益</td> <td>(49.3) 49.3 億円</td> </tr> <tr> <td>残りの整備に必要な事業費</td> <td>15.6 億円</td> <td>②走行経費減少便益</td> <td>(0.0) 0.0 億円</td> </tr> <tr> <td>→現在価値換算事業費</td> <td>(13.4) 32.4 億円</td> <td>③交通事故減少便益</td> <td>(0.8) 0.8 億円</td> </tr> <tr> <td>①事業費</td> <td>(13.4) 32.4 億円</td> <td>総便益（B）</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②維持管理費</td> <td>(0.3) 0.3 億円</td> <td>①＋②＋③＝</td> <td>(50.1) 50.1 億円</td> </tr> <tr> <td>総費用（C）①＋②＝</td> <td>(13.7) 32.7 億円</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用便益分析の結果 費用便益比（B／C）＝</td> <td>(残事業)</td> <td>事業全体</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>(3.7)</td> <td>1.5</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td><参考> (5.8)</td> <td>2.6</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>(8.0)</td> <td>3.7</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>[4%]</td> <td>[2%]</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>[1%]</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		道路整備に要する費用		道路整備による効果		総費用 ＝整備期間＋50年		総便益 ＝供用開始＋50年間		総事業費	33.0 億円	①走行時間短縮便益	(49.3) 49.3 億円	残りの整備に必要な事業費	15.6 億円	②走行経費減少便益	(0.0) 0.0 億円	→現在価値換算事業費	(13.4) 32.4 億円	③交通事故減少便益	(0.8) 0.8 億円	①事業費	(13.4) 32.4 億円	総便益（B）		②維持管理費	(0.3) 0.3 億円	①＋②＋③＝	(50.1) 50.1 億円	総費用（C）①＋②＝	(13.7) 32.7 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			(3.7)	1.5			<参考> (5.8)	2.6			(8.0)	3.7			[4%]	[2%]		
道路整備に要する費用		道路整備による効果																																																							
総費用 ＝整備期間＋50年		総便益 ＝供用開始＋50年間																																																							
総事業費	33.0 億円	①走行時間短縮便益	(49.3) 49.3 億円																																																						
残りの整備に必要な事業費	15.6 億円	②走行経費減少便益	(0.0) 0.0 億円																																																						
→現在価値換算事業費	(13.4) 32.4 億円	③交通事故減少便益	(0.8) 0.8 億円																																																						
①事業費	(13.4) 32.4 億円	総便益（B）																																																							
②維持管理費	(0.3) 0.3 億円	①＋②＋③＝	(50.1) 50.1 億円																																																						
総費用（C）①＋②＝	(13.7) 32.7 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																																																						
		(3.7)	1.5																																																						
		<参考> (5.8)	2.6																																																						
		(8.0)	3.7																																																						
		[4%]	[2%]																																																						
		[1%]																																																							
※「費用便益分析マニュアル」（国土交通省 道路局 都市局 令和7年8月）に基づき算出 ※ 基準年次：令和7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。 <table border="1"> <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>4.0</td> <td>3.3</td> </tr> <tr> <td>事業費変動</td> <td>3.3</td> <td>4.1</td> </tr> <tr> <td>事業期間変動</td> <td>3.5</td> <td>3.8</td> </tr> </tbody> </table>				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	4.0	3.3	事業費変動	3.3	4.1	事業期間変動	3.5	3.8																																								
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	4.0	3.3																																																							
事業費変動	3.3	4.1																																																							
事業期間変動	3.5	3.8																																																							
○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。																																																									

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 畑口寺田線外１【国庫補助事業】													
再評価の視点	②事業の投資効果	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〕												
		・当該路線の整備により、主要地方道五日市筒賀線の慢性的な交通渋滞の緩和や災害時における避難路の確保、隣接する小学校の通学路の安全性向上等が期待できる。												
		<table border="1"> <tr> <th colspan="3">年間渋滞損失時間（R22）〔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> <tr> <td>494.0</td><td>490.6</td><td>3.5</td><td>約0.7%</td></tr> </table>		年間渋滞損失時間（R22）〔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）	494.0	490.6	3.5	約0.7%
		年間渋滞損失時間（R22）〔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）										
		494.0	490.6	3.5	約0.7%									
		〔都市の再生〕												
・地区内の交通の円滑化や安全な生活環境の改善が図られる。 ・市街地の都市計画道路網密度が向上する。														
〔個性ある地域の形成〕														
・平和記念都市として建設することを目的とする「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。														
○安全														
〔安全な生活環境の確保〕														
・歩行者と自転車輻輳する幅員の狭い生活道路が小学校の通学路に指定されている。当該路線の整備により、生活道路からの自動車交通の転換が促進されるとともに、新たに整備されることにより通学路の安全性の向上が期待できる。														
〔災害への備え〕														
・広島市地域防災計画において、広域避難路〔畑口寺田線、寿老地中地線〕として指定されており、本市の防災計画に、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CO ₂ は次のとおりである。														
<table border="1"> <tr> <td>削減される自動車からのCO₂（R22）</td> <td>1,452t-CO₂/年</td> </tr> </table>		削減される自動車からのCO ₂ （R22）	1,452t-CO ₂ /年											
削減される自動車からのCO ₂ （R22）	1,452t-CO ₂ /年													
（参考）CO ₂ 排出削減便益														
<table border="1"> <tr> <td>炭素C排出削減量</td> <td>396.0t-C/年</td> </tr> <tr> <td>貨幣換算原単位</td> <td>10,600円/t-C</td> </tr> <tr> <td>CO₂ 排出量削減便益</td> <td>419.8万円/年</td> </tr> </table>		炭素C排出削減量	396.0t-C/年	貨幣換算原単位	10,600円/t-C	CO ₂ 排出量削減便益	419.8万円/年							
炭素C排出削減量	396.0t-C/年													
貨幣換算原単位	10,600円/t-C													
CO ₂ 排出量削減便益	419.8万円/年													

再評価に係る資料

事業種別 事業名		街路事業 畑口寺田線外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32年3月 都市計画決定 平成27年度 補助事業採択 事業認可取得（畑口寺田線、寿老地中地線 H27.6.22～R9.3.31） 用地取得着手 令和4年度 工事着手											
		2 事業の進捗率 <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>畑口寺田線外1</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業予定期間</td> <td>平成27年度～令和10年度頃</td> </tr> <tr> <td>全体事業費</td> <td>33億円</td> </tr> <tr> <td>～R6年度末執行済額（見込みを含む）</td> <td>19.7億円</td> </tr> <tr> <td>進捗状況（R6年度末）</td> <td>59.7%（事業費ベース）</td> </tr> </tbody> </table>		区分	畑口寺田線外1	事業予定期間	平成27年度～令和10年度頃	全体事業費	33億円	～R6年度末執行済額（見込みを含む）	19.7億円	進捗状況（R6年度末）	59.7%（事業費ベース）
	区分	畑口寺田線外1											
事業予定期間	平成27年度～令和10年度頃												
全体事業費	33億円												
～R6年度末執行済額（見込みを含む）	19.7億円												
進捗状況（R6年度末）	59.7%（事業費ベース）												
	3 残事業の内容 用地取得、道路新設工事												
	④ 事業の進捗の見込み	1 今後の事業進捗の見通し 本路線の用地取得率は面積ベースで約6割となっており、令和4年度からは道路新設工事を行うなど、順次整備を行っているところである。今後も引き続き残りの用地取得や工事を行う。											
	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 当路線は、佐伯区内における道路ネットワークの強化や沿道の良好な市街地形成を促進する路線であり、当該地域の発展や廿日市市との連携機能の強化を促進するとともに、災害時における避難路の確保や隣接する小学校の安全な通学路を確保する路線であり、早期の完成を地区住民も期待している。 また、用地の取得率は本年3月末時点で約6割であり、残る用地取得も鋭意進めている。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。											

再評価に係る資料

事業種別 事業名	街路事業 畑口寺田線外１【国庫補助事業】
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 畑口寺田線外１は、佐伯区内における道路ネットワークの強化や沿道の良好な市街地形成を促進する路線であり、当該地域の発展や廿日市市との連携機能の強化を促進するとともに、災害時における避難路の確保や隣接する小学校の安全な通学路を確保する重要な路線である。 これまでに約６割の用地取得を終えており、令和４年度からは一部道路新設工事を行うなど、確実に事業を推進している。 以上のことから、引き続き事業を推進する。

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。
- ※ 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。

<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
	国土・地域ネットワークの構築	☐ 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
		☐ 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
	個性ある地域の形成	☐ 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
		☐ 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/日以上全ての全て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
3. 安全	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
		☐ 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
	災害への備え	■ 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五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
4. 環境	地球環境の保全 生活環境の改善・保全	☐ 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
5. その他	他のプロジェクトとの関係	☐ 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
	その他	☐ 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

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を相互に連絡する佐伯区内の環状型道路ネットワークの一部を構成し、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するとともに、緊急時の避難路を確保する重要路線である。

2 事業箇所

佐伯区五日市町大字昭和台～佐伯区八幡東三丁目

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
 用地取得面積A＝約21,000㎡（件数N＝39件）

4 予定事業期間及び総事業費

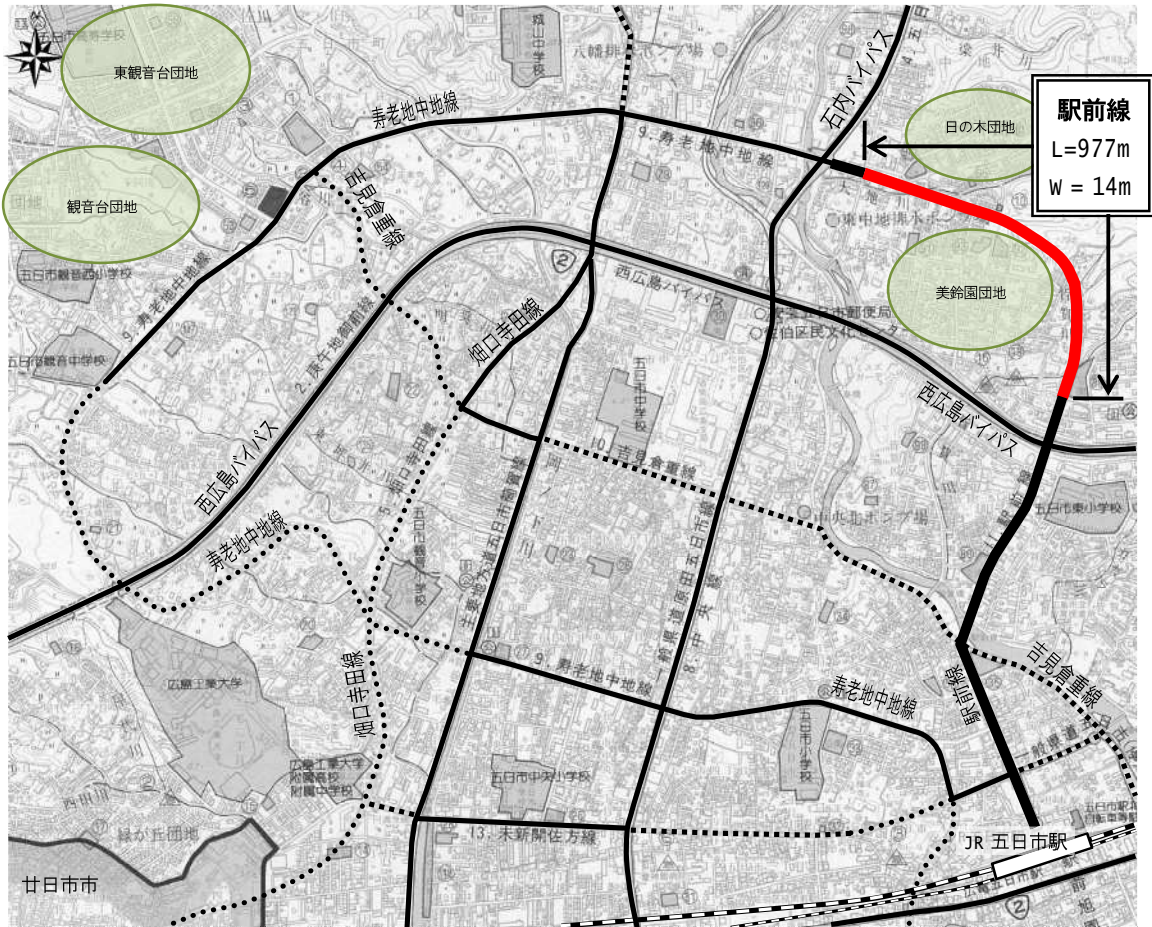
	当初計画	前々々回再評価時点 (平成17年度)	前々々回再評価時点 (平成22年度)	前々回再評価時点 (平成27年度)	前回再評価時点 (令和2年度)	今回 (令和7年度)
事業化年度 (事業認可)	平成8年度	—	—	—	—	—
予定期間	平成8年度 ～平成14年度	平成8年度 ～平成20年代前半	平成8年度 ～平成20年代後半	平成8年度 ～平成20年代後半	平成8年度 ～令和4年度	平成8年度 ～令和10年度頃
全体事業費	51.7億円	50億円	50億円	42億円	42億円	53.7億円
各時点での 事業進捗率 (事業費ベース)	0%	35.0%	44.9%	58.1%	62.5%	62.9%
備考						

再評価に係る資料

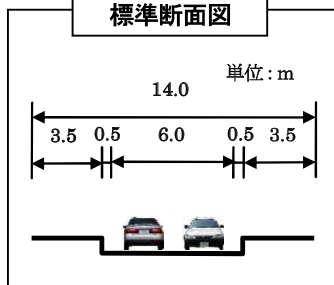
事業種別
事業名
街路事業
駅前線【国庫補助事業】

事業の概要

5 事業概要図



標準断面図



再評価に係る資料

再評価の視点	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	1 道路の整備状況 本市の都市計画道路の整備率は、令和6年度末で78.8%である。
		2 社会経済情勢・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地に点在している住宅団地を相互に連絡する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り、広範囲の住民から早期整備が望まれている。 また、事業が長期化している中、平成23年度には、整備区間西側の橋りょう区間が完成し、平成24年度に歩道のみ供用開始している。このような状況の中、地区住民を中心に早期の全線整備が期待されている。
		3 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 駅前線は、佐伯区内の丘陵地に点在している住宅団地を相互に連絡する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し、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するとともに、緊急時の避難路を確保する路線として整備効果が高く、地区住民からも早期整備が期待されている。 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、令和一桁代半ばの完成を目指す。 (2) この5年間の対応状況 令和2年度以降、橋りょう工事や道路新設工事、用地取得を進めており、令和6年度からは山林部の工事に着手した。

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	1 費用便益分析																																																																																																																																										
		<table border="1"> <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 ＝整備期間＋50年</td> <td colspan="2">総便益 ＝供用開始＋50年間</td> </tr> <tr> <td>総事業費</td> <td>53.7 億円</td> <td>①走行時間短縮便益</td> <td>(98.5) 98.5 億円</td> </tr> <tr> <td>残りの整備に必要な事業費</td> <td>18.0 億円</td> <td>②走行経費減少便益</td> <td>(4.6) 4.6 億円</td> </tr> <tr> <td>→現在価値換算事業費 (15.0)</td> <td>78.3 億円</td> <td>③交通事故減少便益</td> <td>(0.6) 0.6 億円</td> </tr> <tr> <td>①事業費</td> <td>(15.0) 78.3 億円</td> <td>総便益 (B)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②維持管理費</td> <td>(0.3) 0.3 億円</td> <td>①＋②＋③＝</td> <td>(103.7) 103.7 億円</td> </tr> <tr> <td>総費用 (C) ①＋②＝</td> <td>(15.3) 78.6 億円</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="4"> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>(残事業)</th> <th>事業全体</th> <th>〔社会的割引率〕</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>費用便益分析の結果 費用便益比 (B/C) =</td> <td>(6.8)</td> <td>1.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td><参考> {</td> <td>(9.8)</td> <td>2.1</td> <td>〔2%〕</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(12.1)</td> <td>2.8</td> <td>〔1%〕</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> <tr> <td colspan="4">※「費用便益分析マニュアル」(国土交通省 道路局 都市局 令和7年8月)に基づき算出</td> </tr> <tr> <td colspan="4">※ 基準年次：令和7年</td> </tr> <tr> <td colspan="4"> ○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。 </td> </tr> <tr> <td colspan="4"> <table border="1"> <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>7.4</td> <td>6.1</td> </tr> <tr> <td>事業費変動</td> <td>5.6</td> <td>8.3</td> </tr> <tr> <td>事業期間変動</td> <td>6.5</td> <td>7.0</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> <tr> <td colspan="4"> ○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。 </td> </tr> <tr> <td colspan="4">2 事業の効果や必要性を評価するための指標</td> </tr> <tr> <td colspan="4">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)</td> </tr> <tr> <td colspan="4">○活力</td> </tr> <tr> <td colspan="4">〔円滑なモビリティの確保〕</td> </tr> <tr> <td colspan="4"> ・当該路線の整備により、良好な市街地の形成や快適な市民活動と都市活動への貢献、緊急時の避難路を確保できるとともに、一般国道2号(西広島バイパス)へのアクセス性向上が期待できる。 年間渋滞損失時間及び削減率 </td> </tr> <tr> <td colspan="4"> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">年間渋滞損失時間 (R22) [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>833.1</td> <td>824.5</td> <td>8.6</td> <td>約1.0%</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> <tr> <td colspan="4">〔都市の再生〕</td> </tr> <tr> <td colspan="4"> ・地区内の交通の円滑化や安全な生活環境の改善が図られる。 ・市街地の都市計画道路網密度が向上する。 </td> </tr> <tr> <td colspan="4">〔個性ある地域の形成〕</td> </tr> <tr> <td colspan="4"> ・平和記念都市として建設することを目的とする「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。 </td> </tr> </tbody> </table>		道路整備に要する費用		道路整備による効果		総費用 ＝整備期間＋50年		総便益 ＝供用開始＋50年間		総事業費	53.7 億円	①走行時間短縮便益	(98.5) 98.5 億円	残りの整備に必要な事業費	18.0 億円	②走行経費減少便益	(4.6) 4.6 億円	→現在価値換算事業費 (15.0)	78.3 億円	③交通事故減少便益	(0.6) 0.6 億円	①事業費	(15.0) 78.3 億円	総便益 (B)		②維持管理費	(0.3) 0.3 億円	①＋②＋③＝	(103.7) 103.7 億円	総費用 (C) ①＋②＝	(15.3) 78.6 億円			<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>(残事業)</th> <th>事業全体</th> <th>〔社会的割引率〕</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>費用便益分析の結果 費用便益比 (B/C) =</td> <td>(6.8)</td> <td>1.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td><参考> {</td> <td>(9.8)</td> <td>2.1</td> <td>〔2%〕</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(12.1)</td> <td>2.8</td> <td>〔1%〕</td> </tr> </tbody> </table>					(残事業)	事業全体	〔社会的割引率〕	費用便益分析の結果 費用便益比 (B/C) =	(6.8)	1.3		<参考> {	(9.8)	2.1	〔2%〕		(12.1)	2.8	〔1%〕	※「費用便益分析マニュアル」(国土交通省 道路局 都市局 令和7年8月)に基づき算出				※ 基準年次：令和7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。				<table border="1"> <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>7.4</td> <td>6.1</td> </tr> <tr> <td>事業費変動</td> <td>5.6</td> <td>8.3</td> </tr> <tr> <td>事業期間変動</td> <td>6.5</td> <td>7.0</td> </tr> </tbody> </table>				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	7.4	6.1	事業費変動	5.6	8.3	事業期間変動	6.5	7.0	○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〕				・当該路線の整備により、良好な市街地の形成や快適な市民活動と都市活動への貢献、緊急時の避難路を確保できるとともに、一般国道2号(西広島バイパス)へのアクセス性向上が期待できる。 年間渋滞損失時間及び削減率				<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">年間渋滞損失時間 (R22) [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>833.1</td> <td>824.5</td> <td>8.6</td> <td>約1.0%</td> </tr> </tbody> </table>				年間渋滞損失時間 (R22) [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)	833.1	824.5	8.6	約1.0%	〔都市の再生〕				・地区内の交通の円滑化や安全な生活環境の改善が図られる。 ・市街地の都市計画道路網密度が向上する。				〔個性ある地域の形成〕				・平和記念都市として建設することを目的とする「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。			
		道路整備に要する費用		道路整備による効果																																																																																																																																								
		総費用 ＝整備期間＋50年		総便益 ＝供用開始＋50年間																																																																																																																																								
		総事業費	53.7 億円	①走行時間短縮便益	(98.5) 98.5 億円																																																																																																																																							
		残りの整備に必要な事業費	18.0 億円	②走行経費減少便益	(4.6) 4.6 億円																																																																																																																																							
		→現在価値換算事業費 (15.0)	78.3 億円	③交通事故減少便益	(0.6) 0.6 億円																																																																																																																																							
		①事業費	(15.0) 78.3 億円	総便益 (B)																																																																																																																																								
		②維持管理費	(0.3) 0.3 億円	①＋②＋③＝	(103.7) 103.7 億円																																																																																																																																							
		総費用 (C) ①＋②＝	(15.3) 78.6 億円																																																																																																																																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>(残事業)</th> <th>事業全体</th> <th>〔社会的割引率〕</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>費用便益分析の結果 費用便益比 (B/C) =</td> <td>(6.8)</td> <td>1.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td><参考> {</td> <td>(9.8)</td> <td>2.1</td> <td>〔2%〕</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(12.1)</td> <td>2.8</td> <td>〔1%〕</td> </tr> </tbody> </table>					(残事業)	事業全体	〔社会的割引率〕	費用便益分析の結果 費用便益比 (B/C) =	(6.8)	1.3		<参考> {	(9.8)	2.1	〔2%〕		(12.1)	2.8	〔1%〕																																																																																																																									
	(残事業)	事業全体	〔社会的割引率〕																																																																																																																																									
費用便益分析の結果 費用便益比 (B/C) =	(6.8)	1.3																																																																																																																																										
<参考> {	(9.8)	2.1	〔2%〕																																																																																																																																									
	(12.1)	2.8	〔1%〕																																																																																																																																									
※「費用便益分析マニュアル」(国土交通省 道路局 都市局 令和7年8月)に基づき算出																																																																																																																																												
※ 基準年次：令和7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。																																																																																																																																												
<table border="1"> <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>7.4</td> <td>6.1</td> </tr> <tr> <td>事業費変動</td> <td>5.6</td> <td>8.3</td> </tr> <tr> <td>事業期間変動</td> <td>6.5</td> <td>7.0</td> </tr> </tbody> </table>				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	7.4	6.1	事業費変動	5.6	8.3	事業期間変動	6.5	7.0																																																																																																																											
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	7.4	6.1																																																																																																																																										
事業費変動	5.6	8.3																																																																																																																																										
事業期間変動	6.5	7.0																																																																																																																																										
○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〕																																																																																																																																												
・当該路線の整備により、良好な市街地の形成や快適な市民活動と都市活動への貢献、緊急時の避難路を確保できるとともに、一般国道2号(西広島バイパス)へのアクセス性向上が期待できる。 年間渋滞損失時間及び削減率																																																																																																																																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">年間渋滞損失時間 (R22) [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>833.1</td> <td>824.5</td> <td>8.6</td> <td>約1.0%</td> </tr> </tbody> </table>				年間渋滞損失時間 (R22) [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)	833.1	824.5	8.6	約1.0%																																																																																																																														
年間渋滞損失時間 (R22) [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)																																																																																																																																										
833.1	824.5	8.6	約1.0%																																																																																																																																									
〔都市の再生〕																																																																																																																																												
・地区内の交通の円滑化や安全な生活環境の改善が図られる。 ・市街地の都市計画道路網密度が向上する。																																																																																																																																												
〔個性ある地域の形成〕																																																																																																																																												
・平和記念都市として建設することを目的とする「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。																																																																																																																																												

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	○安全					
		〔安全な生活環境の確保〕					
		・広幅員の歩道が整備されることにより、五日市東小学校までの安全な通学路が確保される。					
		〔災害への備え〕					
		・美鈴園団地や昭和台団地から避難場所である五日市東小学校への避難路として機能する。					
		○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><tr><td>削減される自動車からのCO2（R22）</td><td>550t-CO2/年</td></tr></table>		削減される自動車からのCO2（R22）	550t-CO2/年		
		削減される自動車からのCO2（R22）	550t-CO2/年				
（参考）CO2 排出削減便益							
<table><tr><td>炭素C排出削減量</td><td>150t-C/年</td></tr><tr><td>貨幣換算原単位</td><td>10,600円/t-C</td></tr><tr><td>CO2 排出量削減便益</td><td>159.0万円/年</td></tr></table>		炭素C排出削減量	150t-C/年	貨幣換算原単位	10,600円/t-C	CO2 排出量削減便益	159.0万円/年
炭素C排出削減量	150t-C/年						
貨幣換算原単位	10,600円/t-C						
CO2 排出量削減便益	159.0万円/年						
○その他							
〔その他〕							
・駅前線は、美鈴園団地、観音台団地などの住宅団地を連絡する佐伯区内の環状型ネットワークの一部を形成し、交通混雑の緩和に資するとともに、団地間の交流の促進が図れる。							
・広島市・湯来町合併建設計画に位置付けられており、佐伯区湯来地区と JR 五日市駅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】										
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） 用地取得着手 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 平成29年度 事業認可変更（H8.11.14～H35.3.31） 令和3年度 事業認可変更（H8.11.14～R8.3.31） 令和7年度 事業認可変更（H8.11.14～R15.3.31）										
	2 事業の進捗率 <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th><th>駅前線</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業予定期間</td><td>平成8年度～令和10年度頃</td></tr> <tr> <td>全体事業費</td><td>53.7億円</td></tr> <tr> <td>～R6年度末執行済額（見込みを含む）</td><td>33.7億円</td></tr> <tr> <td>進捗状況（R6年度末）</td><td>62.8%（事業費ベース）</td></tr> </tbody> </table>	区分	駅前線	事業予定期間	平成8年度～令和10年度頃	全体事業費	53.7億円	～R6年度末執行済額（見込みを含む）	33.7億円	進捗状況（R6年度末）	62.8%（事業費ベース）
	区分	駅前線									
事業予定期間	平成8年度～令和10年度頃										
全体事業費	53.7億円										
～R6年度末執行済額（見込みを含む）	33.7億円										
進捗状況（R6年度末）	62.8%（事業費ベース）										
3 残事業の内容 用地取得、道路新設工事											
④ 事業の進捗の見込み	1 今後の見通し 本路線の用地取得率は面積ベースで8割を超えており、令和6年度には山林部の土砂の掘削工事に着手する等、順次整備を行っているところである。今後も残りの用地取得及び工事を行い、早期整備完了に努める。										
	⑤ 再評価の視点 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。										
再評価の視点	2 代替案立案等の可能性 本路線は、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おり、地区内の利便性を向上させる道路として地区住民からの期待も大きい。 また、用地の取得率は、本年3月末時点で8割を超えており、残る用地取得についても鋭意進めている。 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。										

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】
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、佐伯区の中心市街地周辺の丘陵地に点在している住宅団地を相互に連絡する佐伯区内の環状型道路ネットワークの一部を構成し、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するとともに、緊急時の避難路を確保する重要路線である。 用地取得率は8割を超え、令和6年度からは山林部の工事に着手するなど着実に事業を推進しており、地域住民からの早期整備に対する期待も大きい。 以上のことから、引き続き事業を推進する。

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。
- ※ 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。

＜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/日以上全ての全て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
3. 安全	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
		☐ 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
	災害への備え	■ 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五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
4. 環境	地球環境の保全	☐ 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
	生活環境の改善・保全	☐ 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
5. その他	他のプロジェクトとの関係	☐ 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
	その他	