

# 参考資料

- ・参考資料 1 都市計画道路中筋温品線（1工区）（説明資料）
- ・参考資料 2 都市計画道路中筋温品線（6工区）（説明資料）
- ・参考資料 3 都市計画道路吉島観音線外1（説明資料）
- ・参考資料 4 都市計画道路段原蟹屋線外1（説明資料）
- ・参考資料 5 広島新交通西風新都線（説明資料）
- ・参考資料 6 広島市公共事業(建設関係局所管)の再評価（概要）
- ・参考資料 7 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 8 広島市公共事業再評価審議会規則
- ・参考資料 9 広島市公共事業再評価審議会運営要領
- ・参考資料 10 諮問書（写し）

令和6年度 第1回  
広島市公共事業再評価審議会

街路事業

- ・都市計画道路 中筋温品線(1工区)
- ・都市計画道路 中筋温品線(6工区)
- ・都市計画道路 吉島観音線外1
- ・都市計画道路 段原蟹屋線外1

令和6年11月19日(火)  
広島市道路交通局道路部街路課

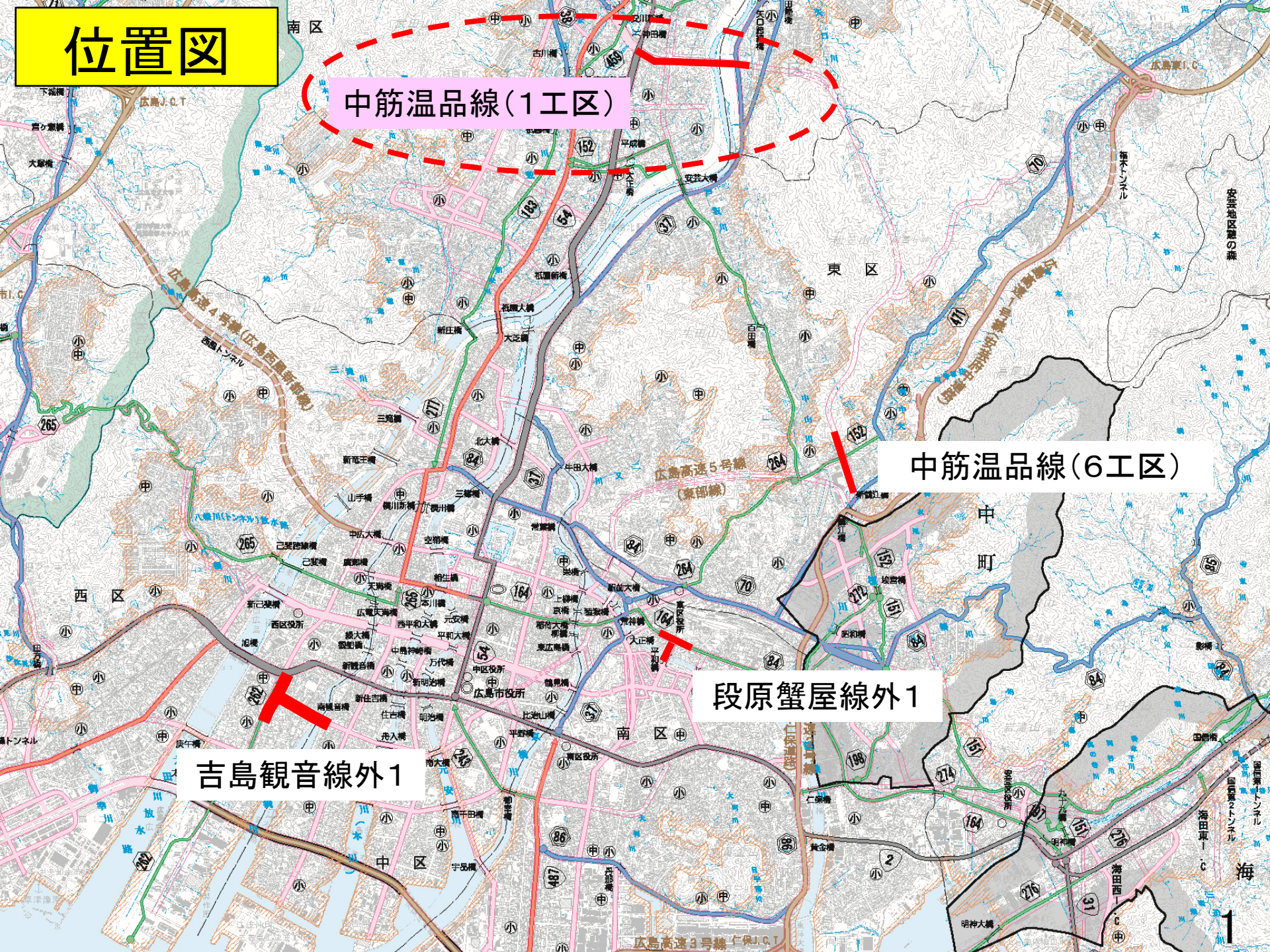
# 位置図

中筋温品線(1工区)

中筋温品線(6工区)

段原蟹屋線外1

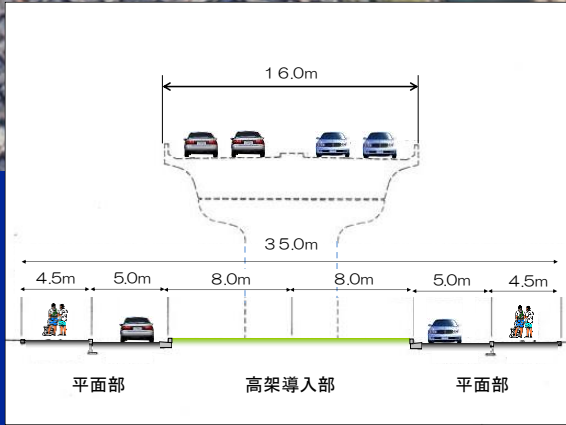
吉島観音線外1



# 事業概要



# 事業概要



延長	L=1,280m
幅員	W=19~35m(4車線)
予定期間	平成12年度~令和10年度頃
全体事業費	166億円

# 事業再評価の方法

○広島市公共事業(建設関係所管)実施要領に基づき実施

【再評価手法】 同要領第5条

○原則として国の策定する再評価手法を採用

【再評価の視点】 同要領第5条

○5つの視点から事業の評価を行う

①事業を巡る社会経済情勢等の変化

②事業の投資効果 { ・定量的効果【B/C】 ※B/Cに含まれない効果  
・定性的効果【事業の効果や必要性】

・都市の再生、国土・地域ネットワークの構築  
・個性ある地域の形成  
・安全な生活環境の確保  
・災害への備え 等

③事業の進捗状況

④事業の進捗の見込み

⑤コスト縮減や代替案立案等の可能性

対応方針の決定

# 事業再評価の方法

## ■費用便益比(B/C)の算出について

### 【使用マニュアル】

○費用便益分析マニュアル(令和5年12月 国土交通省)

### 【基本的な考え方】

- 道路整備を行う場合と行わない場合の便益の差を算定
- 道路整備に伴う便益の増分と費用の増分を比較

### 【計算式】

費用便益比 (B/C) = 総便益(B) / 総費用(C)

# 事業再評価の方法

## ■費用便益比(B/C)の算出について

### 【総便益(B)の内訳】

#### ○走行時間短縮便益

整備により短縮される移動時間に車種別の時間価値原単位を乗じたもの

#### ○走行経費減少便益

走行条件が改善されることにより低下する燃料費、タイヤ費、車両整備費などに車種別の走行経費原単位を乗じたもの

#### ○交通事故減少便益

交通事故により生じる損失(人的損害、物的障害、渋滞による損失)の減少

※対応方針の決定にあたっては、上記以外の定量化が難しい事業効果についても評価する。

# 事業再評価の方法

## ■費用対効果分析のフロー

### 1. 費用及び便益算出の前提

社会的割引率：4% ※1

基準年次：評価時点（令和6年）

検討年数：50年 ※2

※1: 最新の社会経済情勢等を踏まえ、比較のために参考とすべき値を設定してもよい。

※2: 複数の区間又は箇所が一体となって効果を発揮する道路ネットワークについて、それらをまとめて評価する場合は、事業全体が完成するまでの事業実施期間と耐用年数等により検討年数を設定する

### 2. 便益の算定

#### ①交通流の推計

- 交通量
- 走行速度
- 路線条件

#### ②便益の算定

- 走行時間短縮便益
- 走行経費減少便益
- 交通事故減少便益

総便益

### 3. 費用の算定

- 道路整備に要する事業費
- 道路維持管理に要する費用
- 道路構造物の更新に要する費用

総費用

社会的割引率

便益の現在価値

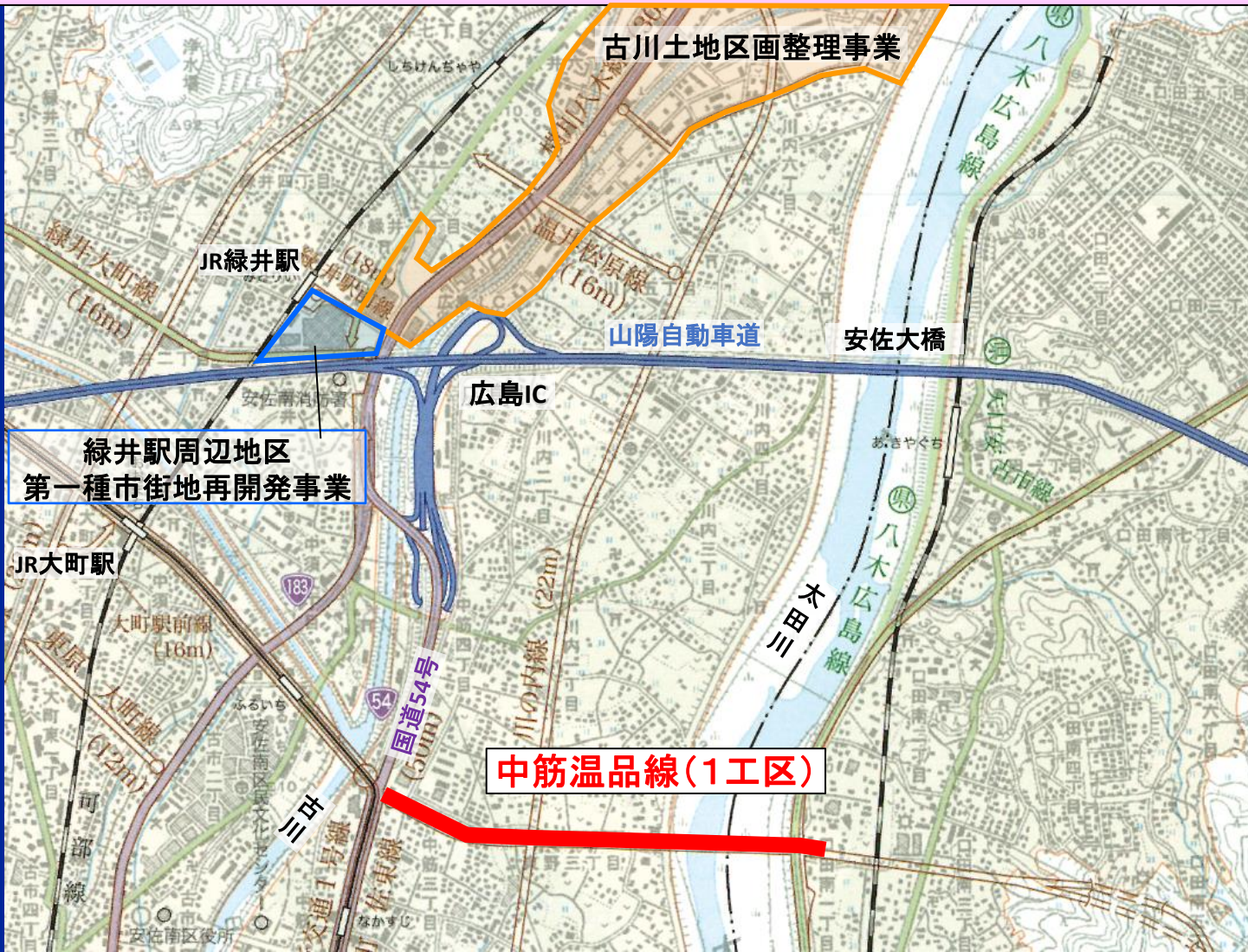
費用の現在価値

現在価値の算出

### 4. 費用便益分析の実施

# 視点① 事業を巡る社会情勢等の変化

- ・平成11年度に古川土地区画整理事業が完了
  - ・平成16年度に緑井駅周辺地区第一種市街地再開発事業が完了
- ⇒交通需要が増大



# 視点② 事業の投資効果【定量的効果】

## ■費用便益分析の結果(B/C)

### 【費用便益比(事業全体)】

総便益(B)  
226億円

÷

総費用(C)  
196億円

=

費用便益比(B/C)  
1.2

【参考:費用便益比(B/C)】  
社会的割引率2%:1.7  
社会的割引率1%:2.3

### 【費用便益比(残事業)】

総便益(B)  
146億円

÷

総費用(C)  
61億円

=

費用便益比(B/C)  
2.4

【参考:費用便益比(B/C)】  
社会的割引率2%:3.5  
社会的割引率1%:6.4

総便益(B)が総費用(C)を上回っている

# 視点② 事業の投資効果【定性的効果】

## ■事業の効果や必要性

### 【都市の再生、国土・地域ネットワークの構築】

周辺市街地環状型道路

中筋温品線

〔環状型道路の  
一部を構成〕



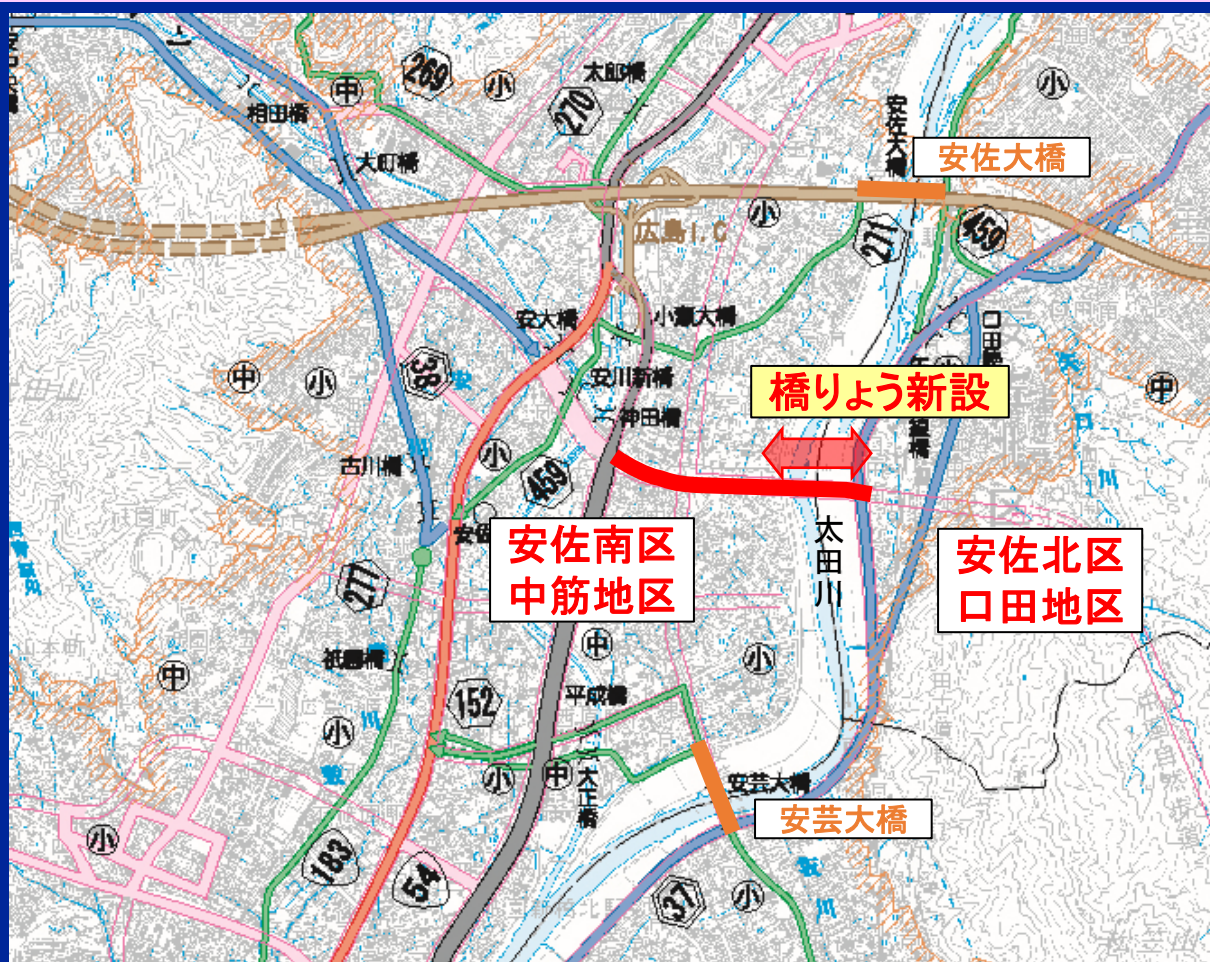
広島都市圏幹線道路網計画図(H4.8周辺幹線協)

# 視点② 事業の投資効果【定性的効果】

## ■事業の効果や必要性

### 【個性ある地域の形成】

橋りょうの整備により中筋地区と口田地区の地域分断解消

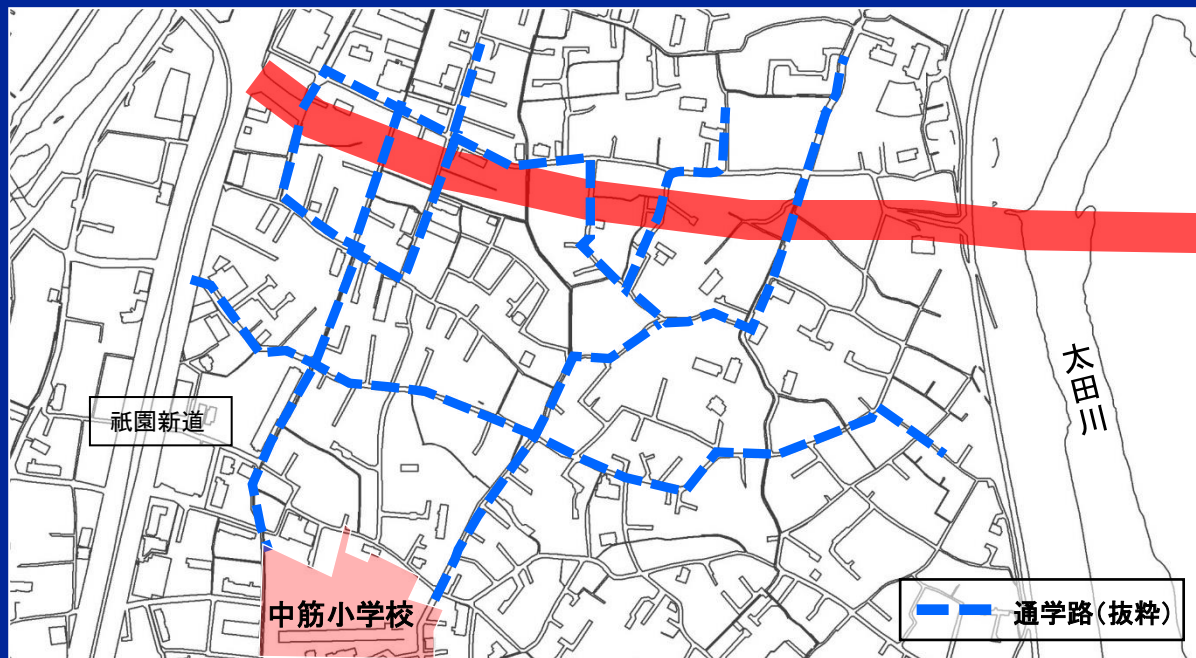


# 視点② 事業の投資効果【定性的効果】

## ■事業の効果や必要性

### 【安全な生活環境の確保】

歩行者や自転車の安全性が向上



学区内の事故発生状況

15件/年

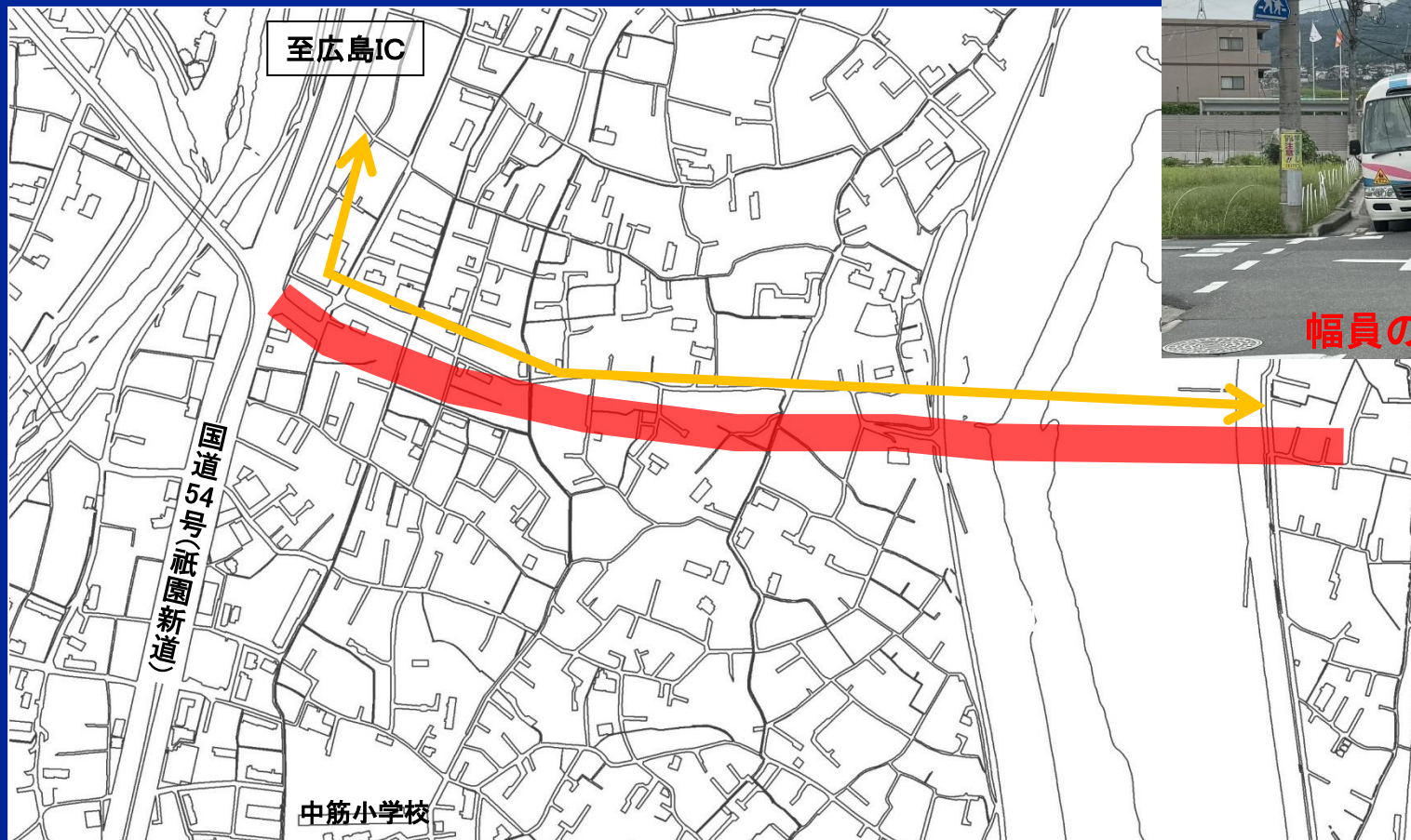
※中筋小学校区 R2～R4の平均

# 視点② 事業の投資効果【定性的効果】

## ■事業の効果や必要性

### 【災害への備え】

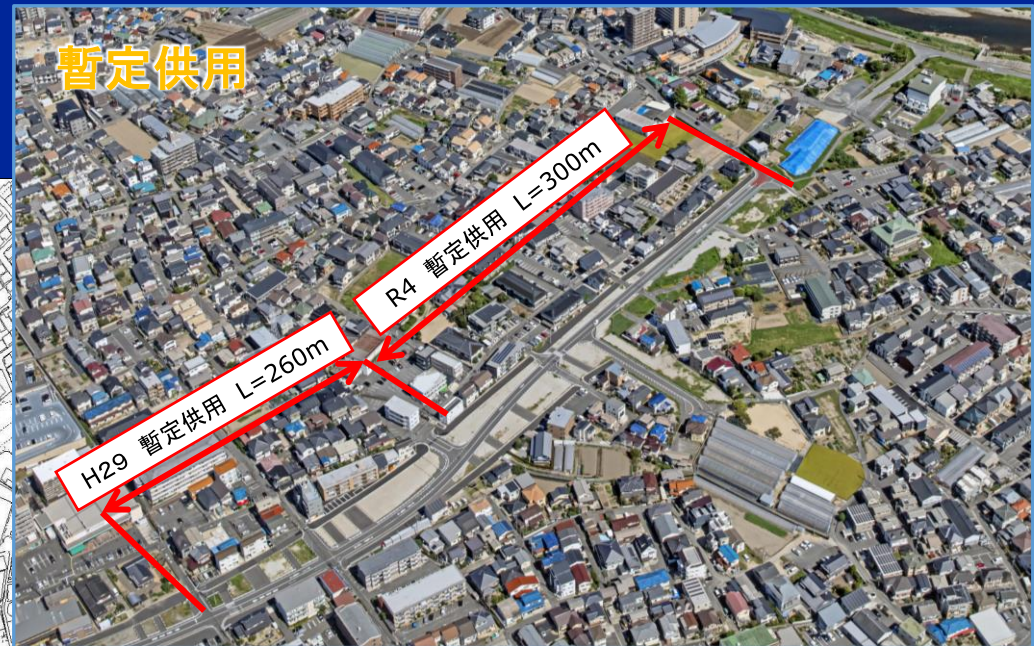
災害時や緊急時のアクセス機能の確保



# 視点③ 事業の進捗状況

- ・用地取得率は約91%、事業進捗率は約45%まで進捗
- ・平成29年度及び令和4年度に一部区間を暫定供用
- ・令和6年度に橋りょう下部工工事に着手

暫定供用



H29 暫定供用  
L=260m

R4 暫定供用  
L=300m

H29 暫定供用  
L=260m

R4 暫定供用  
L=300m

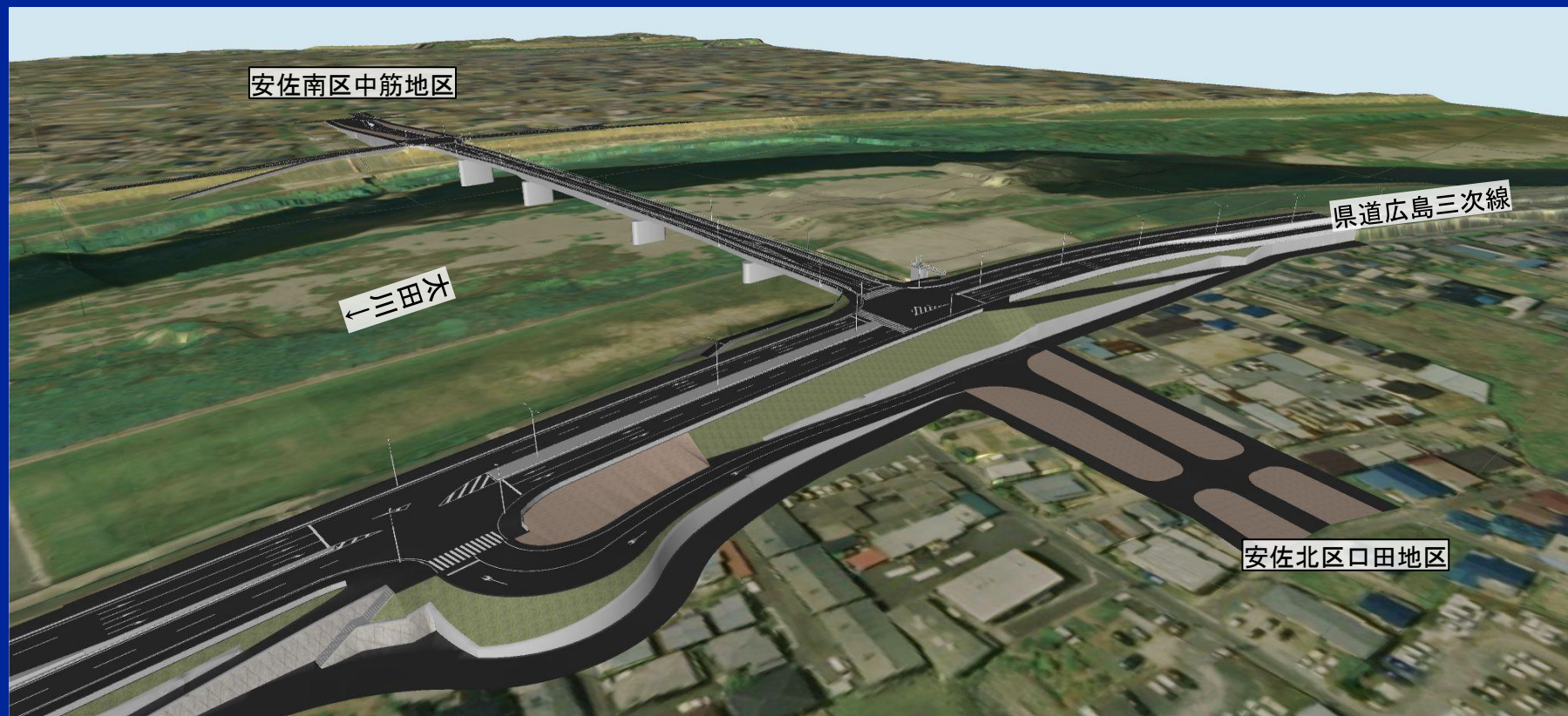
R6 橋りょう工事着手

太田川

# 視点④ 事業の進捗の見込み

用地取得及び道路整備、橋りょう整備を推進

## 完成イメージ



# 視点⑤ コスト縮減や代替案立案等の可能性

## ■コスト縮減の可能性

### 【道路新設工事】

建設副産物の発生抑制や再生材利用等


### 【橋りょう新設工事】

構造や架設工法の検討等

## ■代替案立案等の可能性

○広島都市圏の放射・環状型の幹線道路網計画を基に  
ルート選定し、都市計画決定。

○住民の期待を受けながら、用地取得及び工事を推進



現行ルートが適当

# 対応方針（案）

## 【対応方針】 事業継続

### 【理由と今後の方針】

中筋温品線(1工区)は、都心を通過する自動車交通の分散を図る環状型道路の一部を構成するとともに、地区内の交通の円滑化や安全な生活環境の確保及び太田川の両岸地区を結ぶことにより、健全な市街地を形成し、快適な市民生活と都市の活性化に貢献する路線である。

用地取得率は9割を超え、令和6年度には橋りょう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。

令和6年度 第1回  
広島市公共事業再評価審議会

街路事業

- ・都市計画道路 中筋温品線(1工区)
- ・都市計画道路 中筋温品線(6工区)
- ・都市計画道路 吉島観音線外1
- ・都市計画道路 段原蟹屋線外1

令和6年11月19日(火)  
広島市道路交通局道路部街路課

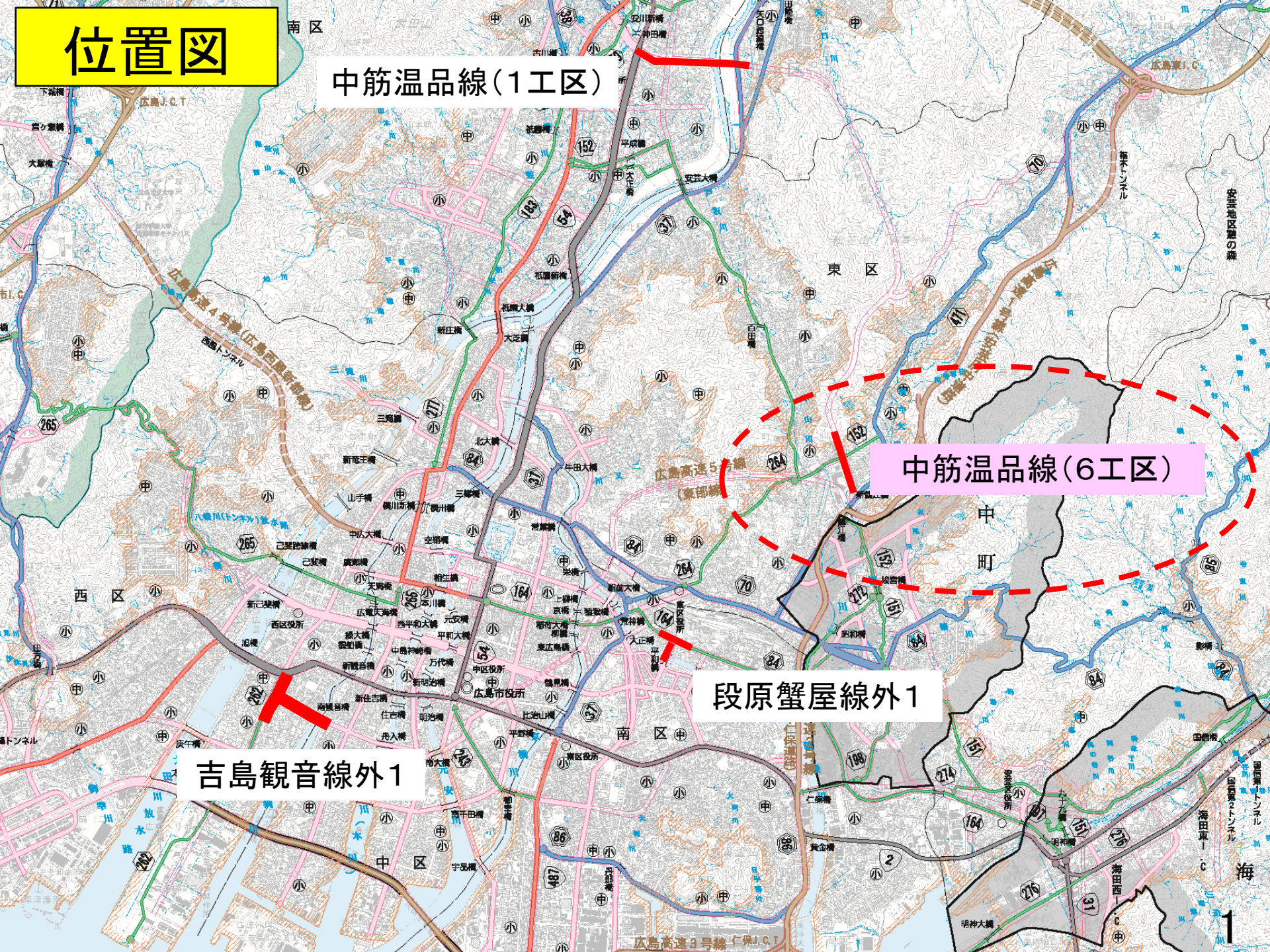
# 位置図

中筋温品線(1工区)

中筋温品線(6工区)

段原蟹屋線外1

吉島観音線外1



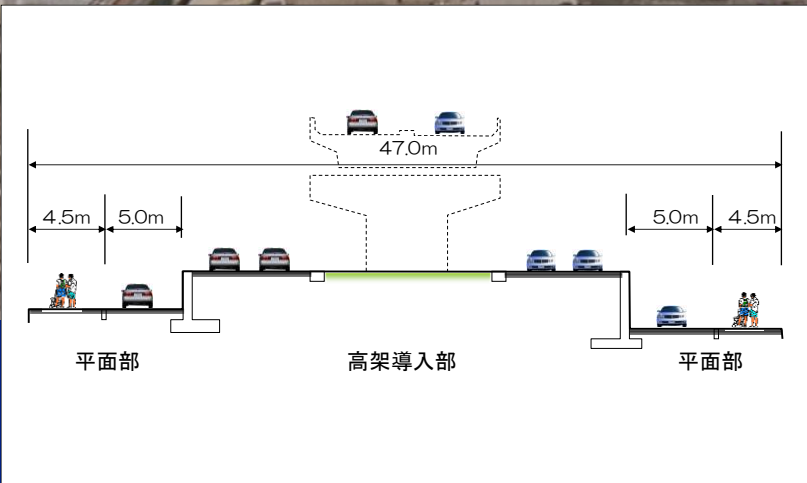
# 事業概要



# 事業概要



延長	L=790m
幅員	W=19~47m(4車線)
予定期間	平成12年度~令和10年度頃
全体事業費	70億円



# 事業再評価の方法

○広島市公共事業（建設関係所管）実施要領に基づき実施

【再評価手法】 同要領第5条

○原則として国の策定する再評価手法を採用

【再評価の視点】 同要領第5条

○5つの視点から事業の評価を行う

①事業を巡る社会経済情勢等の変化

②事業の投資効果 { ・定量的効果【B/C】 ※B/Cに含まれない効果  
・定性的効果【事業の効果や必要性】

③事業の進捗状況

④事業の進捗の見込み

⑤コスト縮減や代替案立案等の可能性

・円滑なモビリティの確保  
・都市の再生、国土・地域ネットワークの構築  
・安全な生活環境の確保 等

対応方針の決定

# 事業再評価の方法

## ■費用便益比(B/C)の算出について

### 【使用マニュアル】

○費用便益分析マニュアル(令和5年12月 国土交通省)

### 【基本的な考え方】

- 道路整備を行う場合と行わない場合の便益の差を算定
- 道路整備に伴う便益の増分と費用の増分を比較

### 【計算式】

費用便益比 (B/C) = 総便益(B) / 総費用(C)

# 事業再評価の方法

## ■費用便益比(B/C)の算出について

### 【総便益(B)の内訳】

#### ○走行時間短縮便益

整備により短縮される移動時間に車種別の時間価値原単位を乗じたもの

#### ○走行経費減少便益

走行条件が改善されることにより低下する燃料費、タイヤ費、車両整備費などに車種別の走行経費原単位を乗じたもの

#### ○交通事故減少便益

交通事故により生じる損失(人的損害、物的障害、渋滞による損失)の減少

※対応方針の決定にあたっては、上記以外の定量化が難しい事業効果についても評価する。

# 事業再評価の方法

## ■費用対効果分析のフロー

### 1. 費用及び便益算出の前提

社会的割引率：4% ※1

基準年次：評価時点（令和6年）

検討年数：50年 ※2

※1: 最新の社会経済情勢等を踏まえ、比較のために参考とすべき値を設定してもよい。

※2: 複数の区間又は箇所が一体となって効果を発揮する道路ネットワークについて、それらをまとめて評価する場合は、事業全体が完成するまでの事業実施期間と耐用年数等により検討年数を設定する

### 2. 便益の算定

#### ①交通流の推計

- 交通量
- 走行速度
- 路線条件

#### ②便益の算定

- 走行時間短縮便益
- 走行経費減少便益
- 交通事故減少便益

総便益

### 3. 費用の算定

- 道路整備に要する事業費
- 道路維持管理に要する費用
- 道路構造物の更新に要する費用

総費用

社会的割引率

便益の現在価値

費用の現在価値

現在価値の算出

### 4. 費用便益分析の実施

# 視点① 事業を巡る社会情勢等の変化

- 大規模商業施設の開店
  - 広島高速2号線の開通、間所ICの整備
- ⇒交通需要が増大



# 視点② 事業の投資効果【定量的効果】

## ■費用便益分析の結果(B/C)

### 【費用便益比(事業全体)】

総便益(B)  
186億円

÷

総費用(C)  
112億円

=

費用便益比(B/C)  
1.7

【参考:費用便益比(B/C)】  
社会的割引率2%:2.7  
社会的割引率1%:3.7

### 【費用便益比(残事業)】

総便益(B)  
186億円

÷

総費用(C)  
11億円

=

費用便益比(B/C)  
17.1

【参考:費用便益比(B/C)】  
社会的割引率2%:27.2  
社会的割引率1%:37.9

総便益(B)が総費用(C)を上回っている

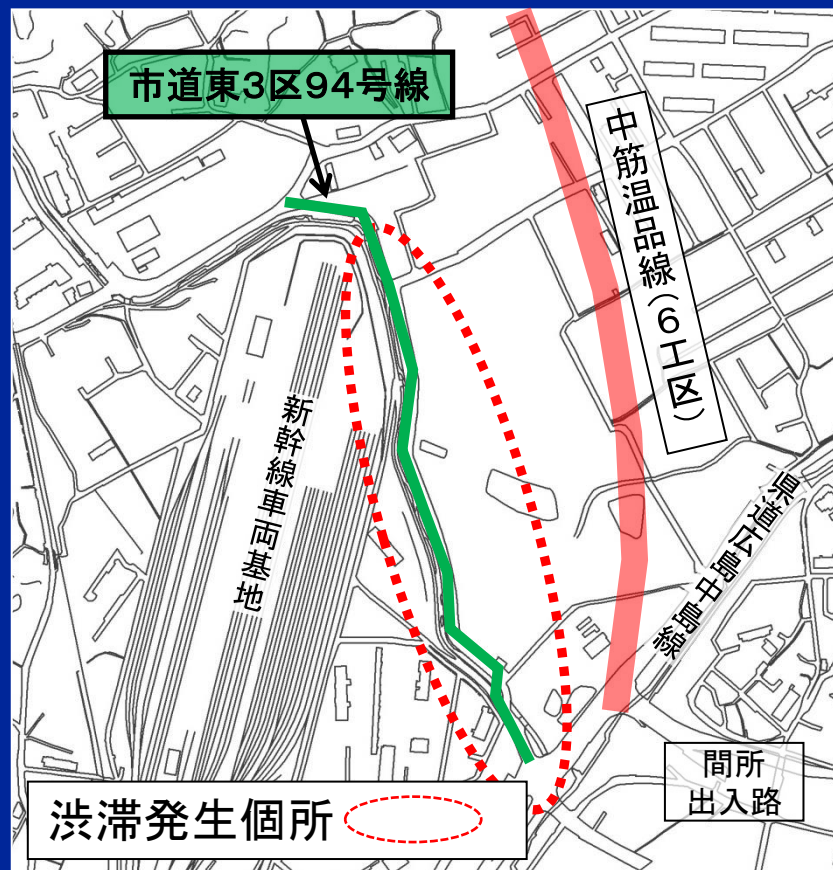
# 視点② 事業の投資効果【定性的効果】

## ■事業の効果や必要性

### 【円滑なモビリティの確保】

交通分散を図り、渋滞緩和に繋がる

市道東3区94号線の渋滞の様子



# 視点② 事業の投資効果【定性的効果】

## ■事業の効果や必要性

### 【都市の再生、国土・地域ネットワークの構築】

周辺市街地環状型道路

中筋温品線

〔環状型道路の  
一部を構成〕



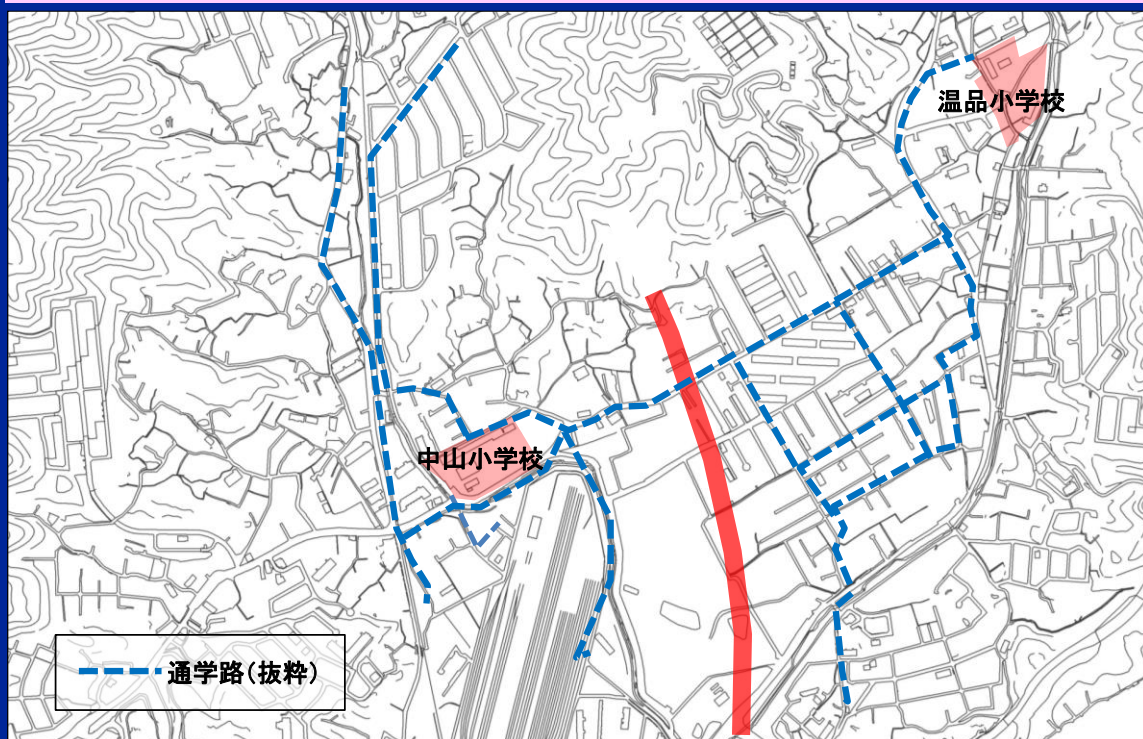
広島都市圏幹線道路網計画図(H4.8周辺幹線協)

# 視点② 事業の投資効果【定性的効果】

## ■事業の効果や必要性

### 【安全な生活環境の確保】

歩行者や自転車の安全性が向上



学区内の事故発生状況

33件/年

※温品小学校、中山小学校区 R2~R4の平均



# 視点③ 事業の進捗状況

・用地取得率は約93%、事業進捗率は約84%まで進捗



# 視点④ 事業の進捗の見込み

用地取得及び道路整備を推進



R5発注  
水路ボックス工事

# 視点⑤ コスト縮減や代替案立案等の可能性

## ■コスト縮減の可能性


### 【道路新設工事】

建設副産物の発生抑制や再生材利用等

## ■代替案立案等の可能性

○広島都市圏の放射・環状型の幹線道路網計画を基に  
ルート選定し、都市計画決定。

○住民の期待を受けながら、用地取得及び工事を推進



現行ルートが適当

# 対応方針（案）

## 【対応方針】 事業継続

### 【理由と今後の方針】

中筋温品線（6工区）は、都心を通過する自動車交通の分散を図る環状型道路の一部を構成するとともに、地区内の交通の円滑化や安全な生活環境を確保することにより、健全な市街地を形成し、快適な市民生活と都市の活性化に貢献する路線である。

用地取得率は9割を超え、令和5年度には水路ボックス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。