

# 令和4年度 第1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	再評価対象事業の調書（街路事業）	…	p	4
	・再評価に係る資料【都市計画道路霞庚午線（8・9工区）】	…	p	5
	・再評価に係る資料【都市計画道路山の手線外1】	…	p	14
	・再評価に係る資料【東雲大州線外1】	…	p	23

参考資料-1 都市計画道路霞庚午線（8・9工区）

参考資料-2 都市計画道路山の手線外1

参考資料-3 東雲大州線外1

参考資料-4 公共事業の再評価について

## 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
街路事業	都市計画道路 霞庚午線 (8・9工区)	国庫 補助 事業	南区翠三丁目 ～ 南区西霞町	平成10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。
街路事業	都市計画道路 山の手線外1	国庫 補助 事業	安芸区船越 二丁目 ～ 安芸区船越 南三丁目	平成5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。
街路事業	都市計画道路 東雲大州線外1	国庫 補助 事業	南区上東雲 町 ～ 南区大州一 丁目	平成20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

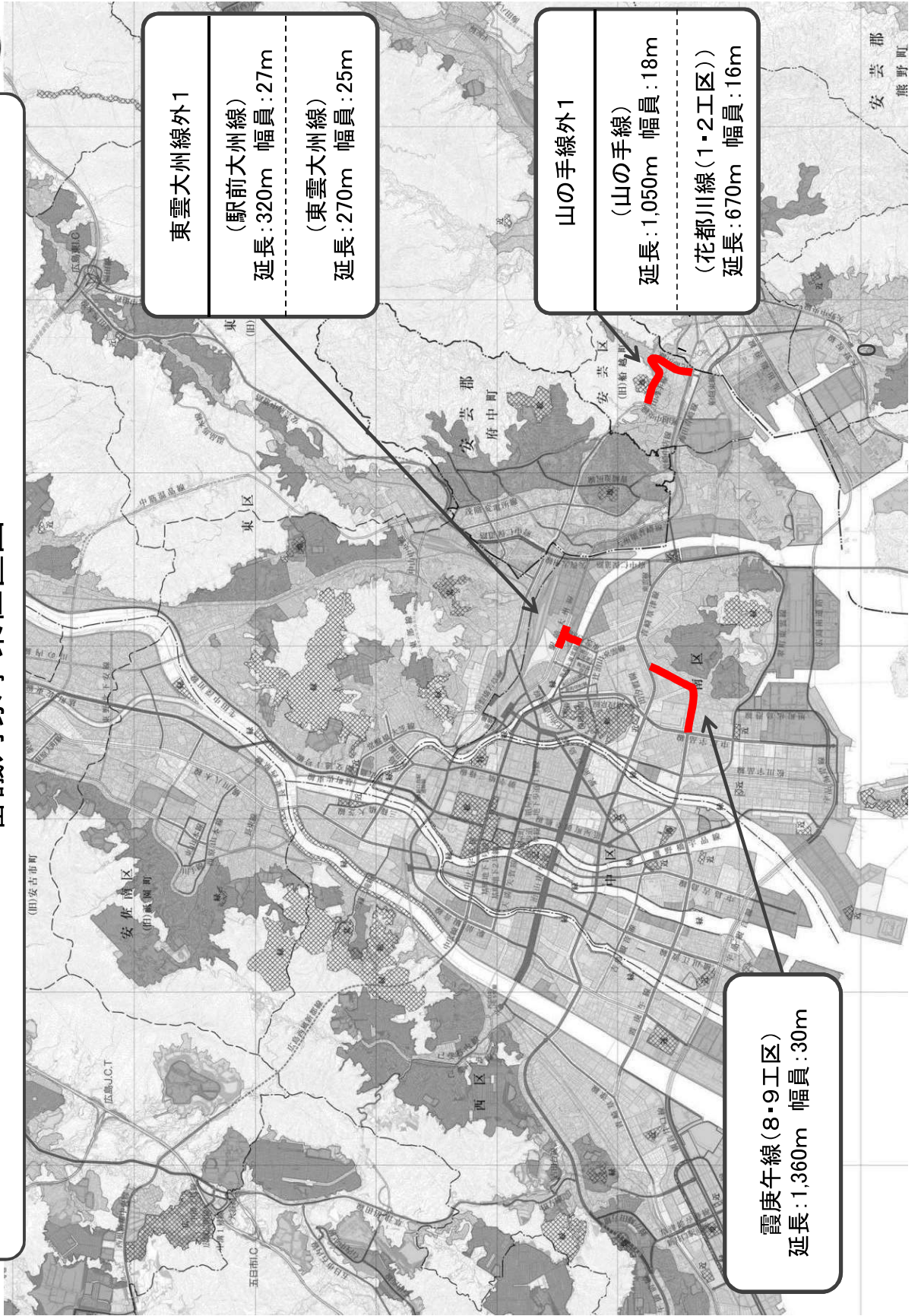
②：事業が予算化された後、10年間（国の個別補助制度を活用している事業については、5年間）を経過した時点で継続中の事業

③：事業費が予算化される前の準備・計画段階で5年間が経過した事業（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4年度 第1回 広島市公共事業再評価審議会  
審議対象事業位置図



## 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 霞庚午線（8・9工区）【国庫補助事業】
再評価理由	再評価実施後、5年間に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

霞庚午線は、国道2号と広島南道路の間に位置し、西区庚午中四丁目から南区西霞町までの延長約6.8kmの幹線道路であり、現在、中広宇品線までを供用している。

現在整備中の8・9工区間が完成すると、広島市の南部を東西に連絡する幹線道路として道路ネットワークの強化や沿道の良い市街地形成を図ることができる。

また、今回の整備に併せて歩道や電線共同溝（無電柱化）を設置することにより、歩行者等の安全性・快適性の向上を図るとともに、災害時における緊急輸送道路として、防災機能の強化などを図るものである。

#### 2 事業箇所

南区翠三丁目～南区西霞町

#### 3 事業の内容

路線名：都市計画道路 霞庚午線

延長：L=1,360m

代表幅員：W=30m

事業内容：道路改良工事（電線共同溝工事を含む）

用地買収面積 A=31,600 m<sup>2</sup>（件数 N=228 件）

#### 4 予定事業期間及び総事業費

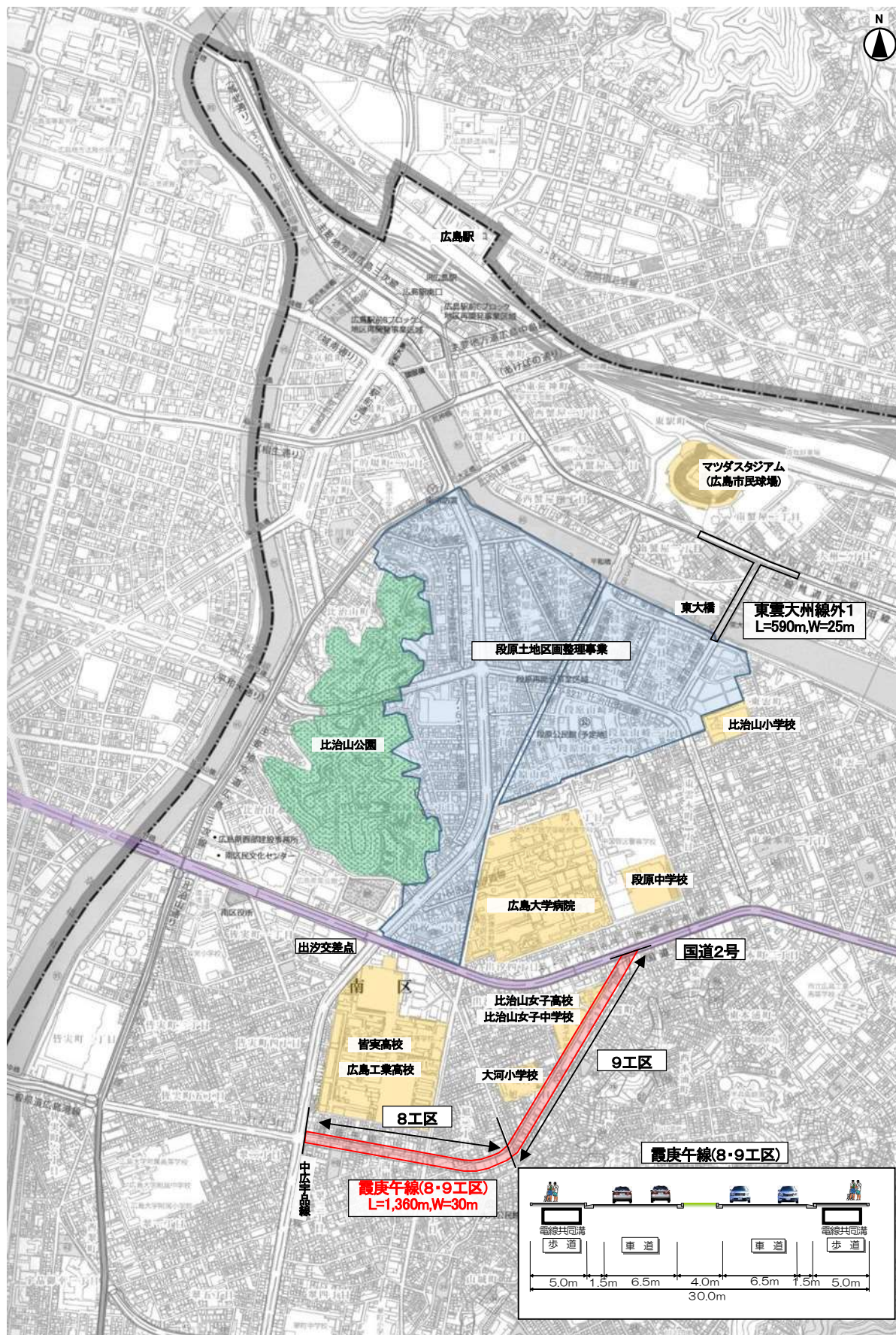
	当初計画	前々回再評価時点 (平成24年度)	前回再評価時点 (平成29年度)	現在 (今回再評価時点)
事業化年度	平成10年度 (事業認可)	---	---	---
予定期間	平成10年度 ～平成10年代後半	平成10年度 ～平成20年代前半	平成10年度 ～平成30年代前半	平成10年度 ～令和10年度頃
全体事業費	218億2,000万円	172億円	172億円	172億円
各時点での事業進捗率	—	75%	83%	95%
備考				

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 霞庚午線 (8・9工区) 【国庫補助事業】

事業の概要

5 事業概要図



## 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 霞庚午線（8・9工区）【国庫補助事業】
再評価の視点	<p data-bbox="220 215 252 607">①事業を巡る社会情勢等の変化</p> <p data-bbox="284 215 539 248"><b>1 道路の整備状況</b></p> <p data-bbox="284 264 1433 331">本市の都市計画道路の整備率は、令和3年度末で77.6%であるが、主要渋滞箇所では依然として渋滞が発生しており、都市計画道路の整備が十分とは言えない状況である。</p> <p data-bbox="284 398 735 432"><b>2 社会経済情勢・地域情勢の変化</b></p> <p data-bbox="284 448 1433 589">平成26年3月、広島南道路・広島高速3号線（吉島～商工センター）供用により、国道2号の渋滞は一定程度、緩和されたものの、依然として平野橋東交差点等において渋滞が発生しており、霞庚午線の整備による広島市の南部を東西に連絡する道路ネットワークの強化の必要性は変わっていない。</p> <p data-bbox="284 656 903 689"><b>3 前回の再評価の結果とこの5年間の対応状況</b></p> <p data-bbox="284 712 579 745">(1) 前回の再評価の結果</p> <ul data-bbox="316 752 735 819" 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 data-bbox="284 826 1433 927">霞庚午線は、現道の大型車の通行規制を解消し、主要渋滞箇所である国道2号出汐交差点の迂回ルートになるとともに、災害時には緊急輸送道路としての機能を担うなど整備効果が高い路線である。</p> <p data-bbox="284 934 1433 1034">本路線はこれまでに約8割の用地取得を終えており、平成30年度には8工区の暫定整備を予定するなど、着実に事業を推進しており、引き続き事業を推進し、早期完成を目指す。</p> <p data-bbox="284 1084 608 1117">(2) この5年間の対応状況</p> <p data-bbox="284 1124 1433 1225">平成29年度以降、引き続き用地取得及び電線共同溝の整備を進め、8工区については、平成30年10月より2車線で暫定供用している。9工区についても、用地取得や電線共同溝の整備を進めている。</p>

再評価に係る資料

<b>事業種別</b>	街路事業				
<b>事業名</b>	都市計画道路 霞庚午線（8・9工区）【国庫補助事業】				
再評価の視点	②事業の投資効果	<b>1 費用対効果分析</b>			
		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 172億円		①走行時間短縮便益 (330.4)381.2億円	
		残りの整備に必要な事業費 12億円		②走行経費減少便益 (17.3)19.2億円	
		→現在価値換算事業費 (10.5)318.8億円		③交通事故減少便益 (1.2) 0.9億円	
		①事業費 (10.5)318.8億円		総便益 (B)	
		②維持管理費 (0.6) 0.7億円		①+②+③= (348.8)401.4億円	
		③更新費 (0.0) 0.0億円			
		総費用 (C) ①+②+③= (11.1)319.5億円			
費用便益分析の結果		(残事業) 事業全体			
		費用便益比 (B/C) = ( 31.4 ) 1.3			
※「費用便益分析マニュアル」(国土交通省 道路局 都市局 令和4年2月)に基づき算出 ※基準年次: 令和4年					
<b>○感度分析の結果</b>					
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		32.5	30.4		
事業費変動		28.6	34.9		
事業期間変動		29.2	-		
<b>○評価結果の投資効率性の観点からの取り扱い</b>					
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。					
<b>2 事業の効果や必要性を評価するための指標</b>					
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)					
<b>○活力</b>					
<b>【円滑なモビリティの確保】</b>					
・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		
28.3	14.6	13.7	48%		
・霞庚午線(8工区)は、路線バスのルートになっており、本路線の整備により走行性が向上する。					
<b>【都市の再生】</b>					
・本路線の整備により市街地の都市計画道路網密度が向上し、都市内移動の円滑化、市街地の活性化に寄与する。					
<b>【国土・地域ネットワークの構築】</b>					
・広島都市圏の幹線道路ネットワークを形成する国道2号を補完し、デルタ市街地南部において東西方向の都市交通の円滑化を図る。					
・霞庚午線(8工区)において、大型車の通行規制区間が解消される。					
<b>【個性ある地域の形成】</b>					
・特別立法である「広島平和記念都市建設法」に基づく「広島平和記念都市建設計画」に位置付けられた事業である。					



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 霞庚午線（8・9工区）【国庫補助事業】

再評価の視点

②事業の投資効果

○暮らし

〔歩行者・自転車のための生活空間の形成〕

- ・近隣に比治山女子中学高等学校や大河小学校といった教育施設やスーパーマーケット等の商業施設が立地し、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、歩行者や自転車の安全性が向上する。

〔無電柱化による美しい町並みの形成〕

- ・霞庚午線（8・9工区）は、広島市無電柱化推進計画（令和3年3月改定）に位置付けられている路線であり、電線類地中化により良好な都市環境や都市景観の形成及び防災対策を図る。

〔安全で安心できるくらしの確保〕

- ・近隣に三次医療施設である広島大学病院があり、霞庚午線（8・9工区）を整備することにより、アクセス性が向上する。

○安全

〔安全な生活環境の確保〕

- ・現道は、大河小学校の通学路に指定されており、広幅員の歩道を整備することにより通学時の安全性が向上する。

〔災害への備え〕

- ・霞庚午線は、「広島市地域防災計画」の広域避難路として、「広島県緊急輸送道路ネットワーク計画」の緊急輸送道路として位置付けられており、本市の防災計画に、不可欠な路線で早期整備を図る必要がある。
- ・霞庚午線の整備により消防活動困難区域の解消が図られる。



○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)	1,682t-CO2/年
----------------------	--------------

(参考) CO2 排出量削減便益

削減される自動車からのCO2 (H42)	1,682t-CO2/年
炭素C排出削減量	459t-C/年
貨幣価値原単位	10,600円/t-C
CO2 排出量削減便益	487万円/年

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 霞庚午線（8・9工区）【国庫補助事業】															
再評価の視点	③事業の進捗状況	<p><b>1 事業の経過</b></p> <p>昭和 27 年 3 月 都市計画決定（最終変更：平成 10 年 2 月） 平成 10 年度 補助事業採択 事業認可取得（H10. 8. 13 ～ H19. 3. 31） 用地買収着手</p> <p>平成 18 年度 事業認可変更（H10. 8. 13 ～ H25. 3. 31） 平成 24 年度 事業認可変更（H10. 8. 13 ～ H31. 3. 31） 平成 30 年度 事業認可変更（H10. 8. 13 ～ R7. 3. 31）</p> <p><b>2 事業の進捗率</b></p> <table border="1" data-bbox="320 622 1235 920"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>霞庚午線（8・9工区）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業予定期間</td> <td>平成 10 年度～令和 10 年度頃</td> </tr> <tr> <td>全体事業費</td> <td>172 億円</td> </tr> <tr> <td>～R 3 年度末執行済額</td> <td>163 億円</td> </tr> <tr> <td>残事業費</td> <td>9 億円</td> </tr> <tr> <td>事業進捗状況（R 3 年度末）</td> <td>95%（事業費ベース）</td> </tr> <tr> <td>用地取得状況（R 3 年度末）</td> <td>85%（面積ベース） （8工区：91%、9工区：79%）</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>3 残事業の内容</b> 用地買収、道路改良工事（電線共同溝を含む）</p>	区 分	霞庚午線（8・9工区）	事業予定期間	平成 10 年度～令和 10 年度頃	全体事業費	172 億円	～R 3 年度末執行済額	163 億円	残事業費	9 億円	事業進捗状況（R 3 年度末）	95%（事業費ベース）	用地取得状況（R 3 年度末）	85%（面積ベース） （8工区：91%、9工区：79%）
		区 分	霞庚午線（8・9工区）													
		事業予定期間	平成 10 年度～令和 10 年度頃													
全体事業費	172 億円															
～R 3 年度末執行済額	163 億円															
残事業費	9 億円															
事業進捗状況（R 3 年度末）	95%（事業費ベース）															
用地取得状況（R 3 年度末）	85%（面積ベース） （8工区：91%、9工区：79%）															
④事業の進捗の見込み	<p><b>1 今後の見通し</b></p> <p>霞庚午線 8 工区については、平成 25 年 9 月に東側の 420m 区間を、平成 30 年 11 月に西側の 230m 区間の暫定道路整備工事が完了し、現在、暫定 2 車線で供用している。 9 工区については、現在、用地取得や電線共同溝の整備を進めており、電線共同溝の整備完了後、順次、暫定道路整備を行いながら、整備効果の早期発現を図っている。</p>															
⑤コスト縮減や代替案立案等の可能性	<p><b>1 コスト縮減の可能性</b> 建設副産物の発生抑制や再生材の利用、電線共同溝と道路改良工事の同時施工等により、コスト縮減に努める。</p> <p><b>2 代替案立案等の可能性</b> 霞庚午線は、広島市の南部を東西に横断する幹線道路として道路ネットワークの強化や沿道の良好な市街地形成を図るため、最適なルートとして都市計画決定されている。 霞庚午線の 6.8 km の内、西区庚午中四丁目から中広宇品線までの約 5.4 km を供用しており、事業中である 1.4 km の区間については約 8 割の用地取得を終えている。 用地取得済区間においては、道路改良を行うなど着実に事業を推進しており、現行のルートにおいて引き続き事業を進めていくことが適当である。</p>															

## 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 霞庚午線（8・9工区）【国庫補助事業】
対応方針（案）	<p data-bbox="225 219 451 293"><b>1 対応方針(案)</b> 事業継続</p> <p data-bbox="225 331 707 367"><b>2 対応方針(案)の理由と今後の方針</b></p> <p data-bbox="225 371 1433 443">霞庚午線は、国道2号を補完し、広島市のデルタ市街地南部を東西に横断する幹線道路であり、全長約6.8kmの内、西区庚午中四丁目から中広宇品線までの約5.4kmを供用している。</p> <p data-bbox="225 448 1433 555">本路線（区間）は、現道の大型車の通行規制を解消し、主要渋滞箇所である国道2号平野橋東交差点の迂回ルートになるとともに、災害時には緊急輸送道路としての機能を担うなど整備効果が高い路線である。</p> <p data-bbox="225 560 1433 629">これまでに約8割の用地取得を終えており、用地取得済区間においては、道路改良を行うなど着実に事業を推進しており、引き続き事業を継続し、早期完成を目指す。</p>

- 記入要領
- ・当該事業によるアウトカム指標の変化を把握
  - ・道路種別により、評価項目は適宜変更
  - ・効果が認められる評価項目は□を■に変更
  - ・●印の評価項目については定量的評価の結果を記載

(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	震庚午線（8・9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)=1.3 (経済的純現在価値 (B-C)=82億円) (経済的內部収益率 (EIRR)=4.8%)

●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	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	○現道区間等の渋滞損失時間：28.3万人・時間/年→14.6万人・時間/年 ○現道区間等の渋滞損失削減率：48.3%削減	
	□ 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/日以上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	広島電鉄バス：10号線（西広島駅～市役所～大学病院・旭町）	
	□ 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		
1. 活力 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		
	1. 活力 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/km <sup>2</sup> 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		DID地区内での新規路線であり、都市計画道路網密度の向上に寄与する	
□ 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			
1. 活力 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（南4区862号線、南4区219号線）における大型車のすれ違い困難区間が解消される	
1. 暮らし 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ポル的な道路整備等、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	□ 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	■ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	「無電柱化に係るガイドライン」（第6期計画）	
	□ 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	■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	南区旭・宇品東方面から広島大学病院へのアクセスが向上する	

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
3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p><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</p> <p>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</p> <p>災害への備え</p> <p><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</p> <p>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</p> <p><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</p> <p><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）</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><input checked="" 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</p> <p><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</p> <p><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</p>	<p>通学路（大河小学校）、歩道のない区間：1,360m</p> <p>広島県緊急輸送道路ネットワーク計画</p> <p>国道2号</p> <p>南区丹那新町</p> <p>南区西旭町、西霞町</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p><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</p> <p>生活環境の改善・保全</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される</p>	<p>CO2排出削減量：約1,682t-CO2/年</p>
5. その他	<p>他のプロジェクトとの関係</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><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</p>	

## 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 東雲大州線外1
再評価理由	再評価実施後、5年間に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

東雲大州線は、猿猴川に隔てられた段原地区と大州地区を連絡し、接続する他路線とともに市街地の道路網形成を担う重要な路線である。

現在、東雲大州線においては、東大橋の架替えに伴い交通需要が増大しており、また、大州地区においては駅前大州線が対面2車線で慢性的な交通渋滞を引き起こしている。

このため、当該路線を整備することにより、円滑な交通処理を行い、渋滞緩和を図るとともに段原地区と大州地区との連絡強化を図るものである。

#### 2 事業箇所

南区上東雲町～南区大州一丁目

#### 3 事業の内容

路線名：都市計画道路 東雲大州線、駅前大州線

延長：L=590m

幅員：W=25m, 27m

事業内容：道路改良工事（電線共同溝工事を含む）

用地買収面積A=5,500 m<sup>2</sup>（件数N=53件）

#### 4 予定事業期間及び総事業費

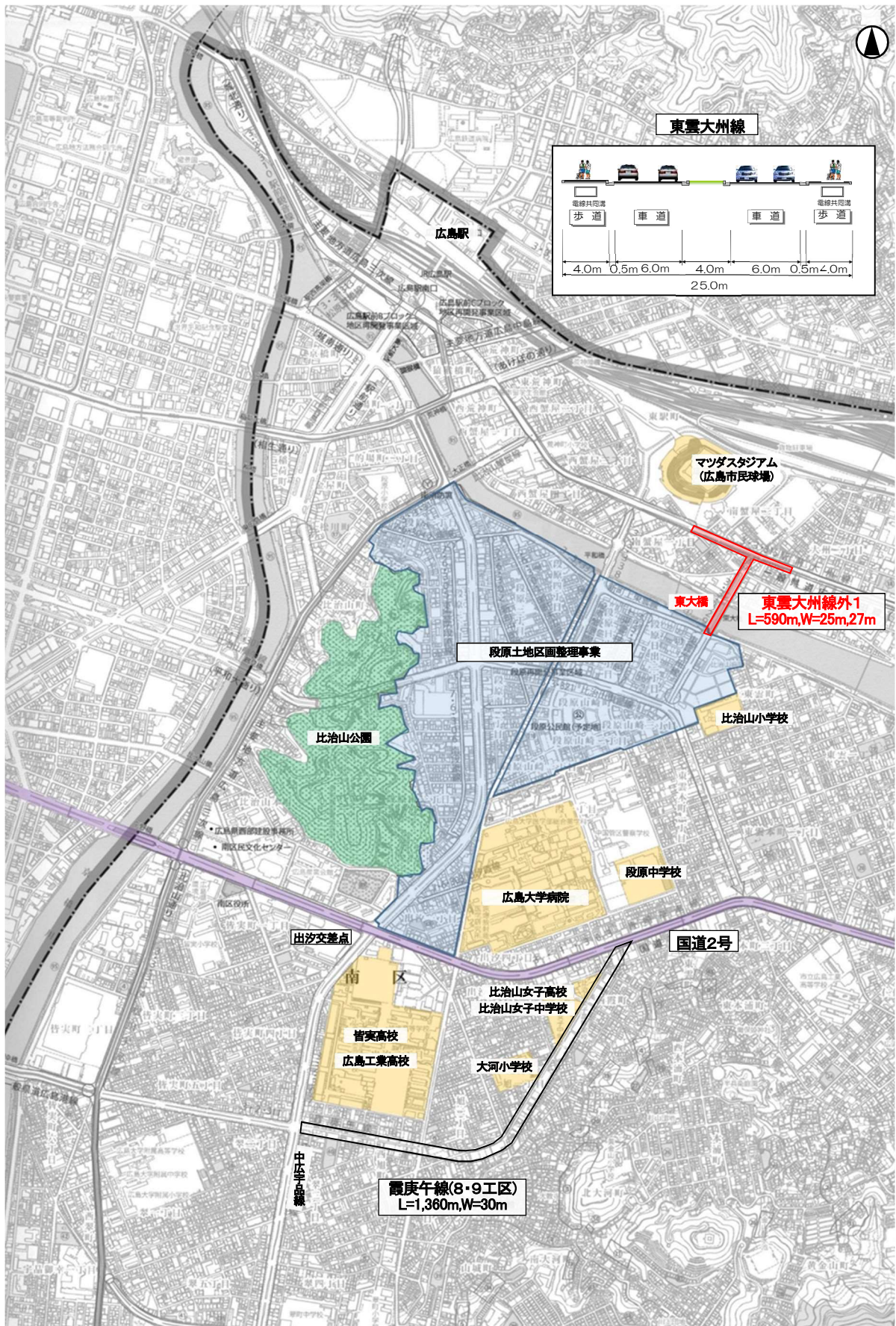
	当初計画	前回再評価時点 (平成29年度)	現在 (今回再評価時点)
事業化年度	平成20年度 (事業認可)	---	---
予定期間	平成20年度～ 平成20年代後半	平成20年度～ 平成30年代後半	平成20年度～ 令和10年度頃
全体事業費	54億円	79億円	79億円
各時点での事業進 ちよく率	--	50%	87%
備考			

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 東雲大州線外1

事業の概要

5 事業概要図



## 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 東雲大州線外1
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、令和3年度末で77.6%であるが、主要渋滞箇所では依然として渋滞が発生しており、都市計画道路の整備が十分とは言えない状況である。</p> <p><b>2 社会経済情勢・地域情勢の変化</b></p> <p>現在、東雲大州線においては、東大橋の架替えに伴い交通需要が増大し、また、大州地区においてはマツダスタジアム（広島市民球場）及び大規模小売店舗の立地に伴い交通需要が増大しており、2車線での対面通行である駅前大州線では慢性的な交通渋滞が発生している。</p> <p>このため、当該路線の早期整備が必要となっている。</p> <p><b>3 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>東雲大州線外1路線は、段原地区と大州地区の渋滞緩和を図るとともに、災害時には緊急輸送道路としての機能を担うなど整備効果が高い路線である。</p> <p>これまでに約5割の用地取得を終え、平成30年度には東大橋の暫定供用を予定するなど、着実に事業を推進しており、引き続き事業を継続し、早期完成を目指す。</p> <p>(2) この5年間の対応状況</p> <p>平成29年度以降、引き続き用地取得及び電線共同溝の整備を進めている。平成31年3月に東大橋の架替え工事を完了している。</p>



再評価に係る資料

<b>事業種別</b>	街路事業	
<b>事業名</b>	都市計画道路 東雲大州線外1	
<b>②事業の投資効果</b>	<b>1 費用対効果分析</b>	
	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 (137.6)141.3 億円
	総事業費 79 億円	②走行経費減少便益 (5.8) 5.9 億円
	残りの整備に必要な事業費 8 億円	③交通事故減少便益 (0.6) 0.6 億円
	→現在価値換算事業費 (6.5)93.1 億円	総便益 (B)
	①事業費 (6.5)93.1 億円	①+②+③= (143.9)147.7 億円
	②維持管理費 (0.2) 0.3 億円	
	③更新費 (0.0) 0.0 億円	
	総費用 (C) ①+②+③= (6.7)93.4 億円	
費用便益分析の結果		(残事業) 事業全体
費用便益比 (B/C) =		( 21.5 ) 1.6
<p>※「費用便益分析マニュアル」(国土交通省 道路局 都市局 令和4年2月)に基づき算出                  ※基準年次: 令和4年</p>		
<b>○感度分析の結果</b>		
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	22.8	19.6
事業費変動	19.5	23.9
事業期間変動	16.9	24.4
<b>○評価結果の投資効率性の観点からの取り扱い</b>		
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
33.1	4.4	28.7	87%

- 駅前大州線は、路線バスのルートになっており、本路線の整備により4車線化され走行性が向上する。

## 〔都市の再生〕

- 平成 25 年度に段原東部土地区画整理事業が完了しており、東雲大州線外 1 の整備により段原地区のまちづくりを促進させる。
- 本路線の整備により市街地の都市計画道路網密度が向上し、都市内移動の円滑化、市街地の活性化に寄与する。

## 〔個性ある地域の形成〕

- 猿俣川により分断されていた段原地区と大州地区が、東雲大州線の東大橋の整備により連絡が強化される。
- 特別立法である「広島平和記念都市建設法」に基づく「広島平和記念都市建設計画」に位置付けられた事業である。

## ○暮らし

## 〔無電柱化による美しい町並みの形成〕

- 東雲大州線外 1 は、広島市無電柱化推進計画（令和 3 年 3 月改定）に位置付けられた路線であり、電線類地中化により良好な都市環境や都市景観の形成及び防災対策を図る。

## ○安全

## 〔安全な生活環境の確保〕

- 駅前大州線はマツダスタジアム（広島市民球場）のオープンに伴い歩行者が増大している上、付近の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、安全な歩行環境が確保される。

## 〔災害への備え〕

- 東雲大州線外 1 は、「広島市地域防災計画」の広域避難路として、「広島県緊急輸送道路ネットワーク計画」の緊急輸送道路として位置付けられており、本市の防災計画上、不可欠な路線で早期整備を図る必要がある。
- 地震災害発生時に緊急輸送道路である段原蟹屋線が通行止めとなった場合、東雲大州線は迂回路としての代替路線として機能する。



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 東雲大州線外 1</p>														
<p>再評価の視点</p>	<p>② 事業の投資効果</p> <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="354 360 1362 400"> <tr> <td>削減される自動車からのCO2 (H42)</td> <td>473t-CO2/年</td> </tr> </table> <p>(参考) CO2 排出量削減便益</p> <table border="1" data-bbox="354 456 1362 611"> <tr> <td>削減される自動車からのCO2 (H42)</td> <td>473t-CO2/年</td> </tr> <tr> <td>炭素C 排出削減量</td> <td>129t-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>137万円/年</td> </tr> </table>	削減される自動車からのCO2 (H42)	473t-CO2/年	削減される自動車からのCO2 (H42)	473t-CO2/年	炭素C 排出削減量	129t-C/年	貨幣価値原単位	10,600円/t-C	CO2 排出量削減便益	137万円/年				
	削減される自動車からのCO2 (H42)	473t-CO2/年													
削減される自動車からのCO2 (H42)	473t-CO2/年														
炭素C 排出削減量	129t-C/年														
貨幣価値原単位	10,600円/t-C														
CO2 排出量削減便益	137万円/年														
<p>③ 事業の進捗状況</p>	<p>1 事業の経過</p> <p>昭和 27 年 3 月 都市計画決定 (東雲大州線) 都市計画決定 (駅前大州線)</p> <p>平成 20 年度 補助事業採択 事業認可取得 (東雲大州線外 1 : H21. 1. 5~H26. 3. 31)</p> <p>平成 25 年度 事業認可変更 (東雲大州線外 1 : H21. 1. 5~H30. 3. 31)</p> <p>平成 29 年度 事業認可変更 (東雲大州線外 1 : H21. 1. 5~R10. 3. 31)</p> <p>2 事業の進捗率</p> <table border="1" data-bbox="336 994 1248 1290"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>東雲大州線外 1</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業予定期間</td> <td>平成 20 年度~令和 10 年度頃</td> </tr> <tr> <td>全体事業費</td> <td>79 億円</td> </tr> <tr> <td>~R 3 年度末執行済額</td> <td>68 億円</td> </tr> <tr> <td>残事業費</td> <td>11 億円</td> </tr> <tr> <td>事業進捗状況 (R 3 年度末)</td> <td>87% (事業費ベース)</td> </tr> <tr> <td>用地取得状況 (R 3 年度末)</td> <td>73% (面積ベース) (東雲大州線 : 100%、駅前大州線 : 55%)</td> </tr> </tbody> </table> <p>3 残事業の内容</p> <p>用地買収、道路改良工事 (電線共同溝を含む)</p>	区 分	東雲大州線外 1	事業予定期間	平成 20 年度~令和 10 年度頃	全体事業費	79 億円	~R 3 年度末執行済額	68 億円	残事業費	11 億円	事業進捗状況 (R 3 年度末)	87% (事業費ベース)	用地取得状況 (R 3 年度末)	73% (面積ベース) (東雲大州線 : 100%、駅前大州線 : 55%)
	区 分	東雲大州線外 1													
事業予定期間	平成 20 年度~令和 10 年度頃														
全体事業費	79 億円														
~R 3 年度末執行済額	68 億円														
残事業費	11 億円														
事業進捗状況 (R 3 年度末)	87% (事業費ベース)														
用地取得状況 (R 3 年度末)	73% (面積ベース) (東雲大州線 : 100%、駅前大州線 : 55%)														
<p>④ 事業の進捗の見込み</p>	<p>1 今後の見通し</p> <p>東雲大州線については、平成 31 年 3 月に東大橋の架替え工事を完了し、現在は 4 車線化を目指して、道路改良工事、電線共同溝整備工事等を行っている。駅前大州線については、東雲大州線の整備完了後に引き続き工事に移れるよう、用地取得を進めている。引き続き、道路整備や用地取得を進め、整備効果の早期発現を図る。</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</p> <p>道路改良工事については、建設副産物の発生抑制や新技術の採用等により、コスト縮減に努めるとともに、電線共同溝については、浅層埋設方式の採用や道路改良工事との同時施工によるコスト縮減に努める。</p> <p>2 代替案立案等の可能性</p> <p>東雲大州線は、猿猴川に隔てられた段原地区と大州地区を連絡し、接続する駅前大州線とともに市街地の道路網形成を担う重要な路線である。</p> <p>本路線はこれまでに約 7 割の用地取得を終えており、引き続き整備を進め、整備効果の早期発現を図る。</p>														

## 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 東雲大州線外1
対応方針 (案)	<p data-bbox="240 219 464 293"><b>1 対応方針(案)</b> 事業継続</p> <p data-bbox="240 331 719 367"><b>2 対応方針(案)の理由と今後の方針</b></p> <p data-bbox="240 371 1445 443">東雲大州線は、猿猴川に隔てられた段原地区と大州地区を連絡し、接続する駅前大州線とともに市街地の道路網形成を担う重要な路線である。</p> <p data-bbox="240 448 1445 519">本路線は段原地区と大州地区の連絡強化を図るとともに、災害時には緊急輸送道路としての機能を担うなど整備効果の高い路線である。</p> <p data-bbox="240 524 1445 595">これまでに約7割の用地取得を終えており、平成31年3月には東大橋の暫定供用を開始するなど、着実に事業を推進しており、引き続き事業を継続し、早期完成を目指す。</p>

- 記入要領
- ・当該事業によるアウトカム指標の変化を把握
  - ・道路種別により、評価項目は適宜変更
  - ・効果が認められる評価項目は□を■に変更
  - ・●印の評価項目については定量的評価の結果を記載

(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	東雲大州線外1
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)=1.6 (経済的純現在価値(B-C)=54億円) (経済的內部収益率(EIRR)=4.8%)

●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	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	○現道区間等の渋滞損失時間：33.1万人・時間/年→4.4万人・時間/年 ○現道区間等の渋滞損失削減率：86.7%削減	
		□ 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	広島バス：21号線(向洋大原・洋光台団地～広島駅～広島港)など	
		■ 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	広島駅	
		□ 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		
	1. 活力	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			段原東部土地区画整理事業	
□ 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			DID地区内での新規路線であり、都市計画道路網密度の向上に寄与する	
□ 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		
個性ある地域の形成	□ 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	東大橋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			
	■ 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	段原地区と大州地区(猿猴川)		
	□ 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			
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	■ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	「無電柱化に係るガイドライン」(第6期計画)	
		□ 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		
	無電柱化による美しい町並みの形成	□ 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		
		■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	南区大州方面から広島大学病院へのアクセスが向上する	
安全で安心できるくらしの確保				

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	
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 checked="" 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	広島県緊急輸送道路ネットワーク
		<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	市道段原蟹屋線
		<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 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	
		<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：473t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	
		<input checked="" 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 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	

## 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 山の手線外1〔山の手線、花都川線(1工区)、花都川線(2工区)〕
再評価理由	再評価実施後、5年間に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

山の手線は、本市と府中町の行政界から海田町へ至る2車線の幹線道路であり、花都川線は山の手線と広島海田線を連絡する幹線道路である。この2つの路線が一体として機能し、安芸区船越地区の骨格となる道路網を形成する。

花都川線の沿道及び近隣には教育施設や公共施設があることから、広幅員の歩道整備により歩行者・自転車の通行の安全性、快適性の向上が期待できる。

#### 2 事業箇所

安芸区船越二丁目～安芸区船越南三丁目

#### 3 事業の内容

(全体)

路線名：都市計画道路 山の手線、花都川線

延長：L=1,720m

代表幅員：W=18m, 16m

事業内容：道路新設工事

用地買収面積 A=31,600 m<sup>2</sup> (件数 N=209 件)

(路線別内訳)

路線	山の手線	花都川線(1工区)	花都川線(2工区)
延長	1,050m	350m	320m
代表幅員	18m	16m	16m
用地買収面積	22,300 m <sup>2</sup>	4,300 m <sup>2</sup>	5,000 m <sup>2</sup>
建物補償件数	146件	27件	36件

※うち花都川線(1工区)は平成16年度完成。

#### 4 予定事業期間及び総事業費

全体

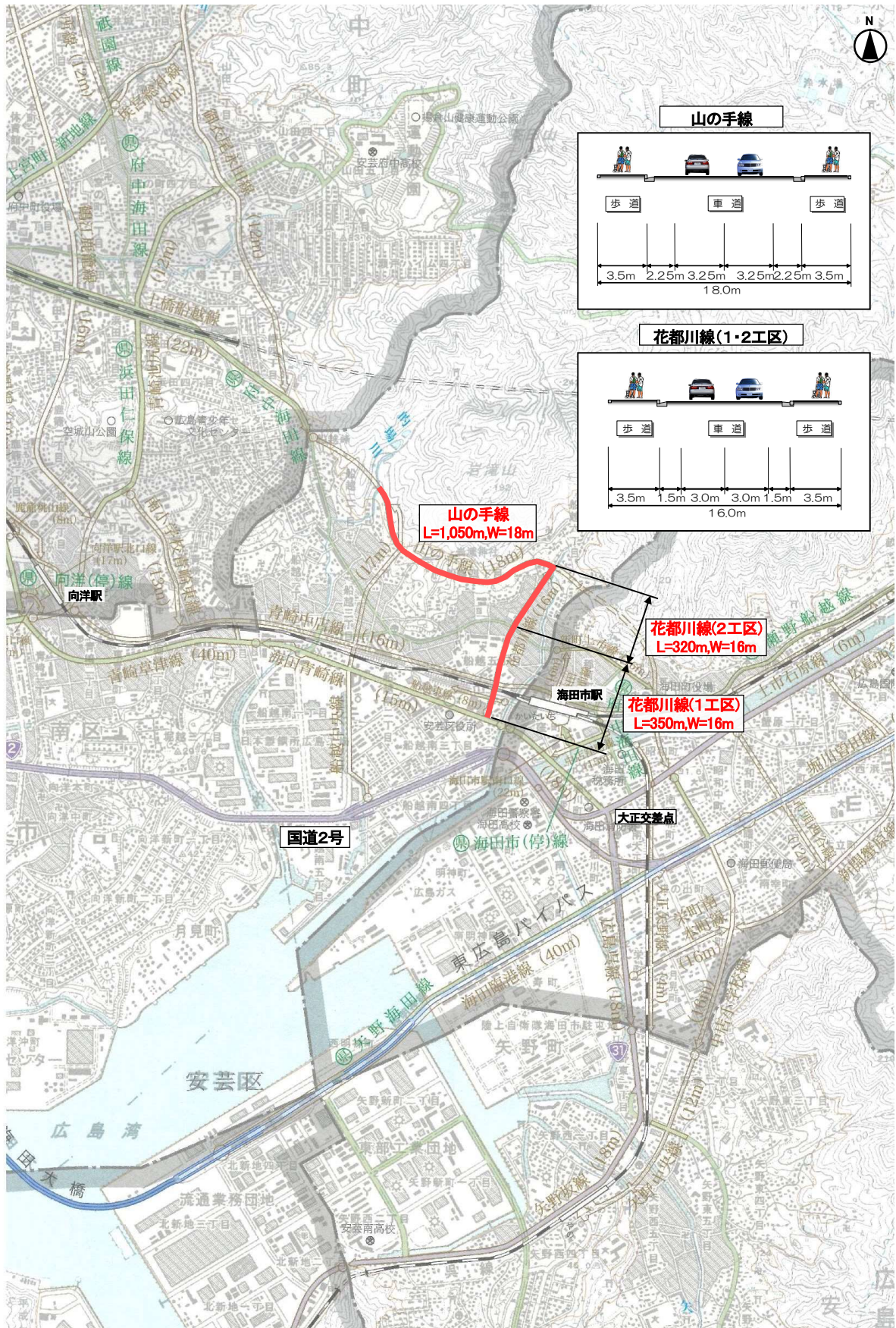
	当初計画	前々回再評価時点 (平成24年度)	前回再評価時点 (平成29年度)	現在 (今回再評価時点)
事業化年度	平成5年度 (事業認可)	—	—	—
予定期間	平成5年度 ～平成10年代後半	平成5年度 ～平成20年代前半	平成5年度 ～平成30年代後半	平成5年度 ～令和10年度頃
全体事業費	124億円	100億円	100億円	100億円
各時点での事業進捗率	—	42%	45%	51%
備考				

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 山の手線外1〔山の手線、花都川線(1工区)、花都川線(2工区)〕

5 事業概要

事業の概要





## 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 山の手線外1〔山の手線、花都川線(1工区)、花都川線(2工区)〕						
再評価の視点	①事業を巡る社会情勢等の変化						
<table border="1"><tr><td data-bbox="280 215 539 253"><b>1 道路の整備状況</b></td></tr><tr><td data-bbox="280 264 1433 338">本市の都市計画道路の整備率は、令和3年度末で77.6%であるが、主要渋滞箇所では依然として渋滞が発生しており、都市計画道路の整備が十分とは言えない状況である。</td></tr><tr><td data-bbox="280 398 818 436"><b>2 社会経済情勢の変化・地域情勢の変化</b></td></tr><tr><td data-bbox="280 448 1433 629">主要渋滞箇所である国道31号大正交差点では依然として渋滞が発生するなど、安芸区船越地区では道路状況は改善されておらず、地区の骨格道路である山の手線外1の整備の必要性に変化は生じていない。 また、隣接する安芸土地区画整理事業については、平成4年度に事業認可を取得しているが、現時点においては未着工である。</td></tr><tr><td data-bbox="280 689 903 728"><b>3 前回の再評価の結果とこの5年間の対応状況</b></td></tr><tr><td data-bbox="280 750 1433 1081">(1) 前回の再評価の結果<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 本路線は、消防活動困難区域を大幅に解消するとともに、狭隘道路が多い船越地区の安全性・快適性の向上を図るなど整備効果が高い路線である。 事業進捗率は約5割となっており、引き続き事業を継続し、早期完成を目指す。</li></ul>(2) この5年間の対応状況 平成29年度以降、引き続き用地取得を進めている。</td></tr></table>		<b>1 道路の整備状況</b>	本市の都市計画道路の整備率は、令和3年度末で77.6%であるが、主要渋滞箇所では依然として渋滞が発生しており、都市計画道路の整備が十分とは言えない状況である。	<b>2 社会経済情勢の変化・地域情勢の変化</b>	主要渋滞箇所である国道31号大正交差点では依然として渋滞が発生するなど、安芸区船越地区では道路状況は改善されておらず、地区の骨格道路である山の手線外1の整備の必要性に変化は生じていない。 また、隣接する安芸土地区画整理事業については、平成4年度に事業認可を取得しているが、現時点においては未着工である。	<b>3 前回の再評価の結果とこの5年間の対応状況</b>	(1) 前回の再評価の結果 <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 本路線は、消防活動困難区域を大幅に解消するとともに、狭隘道路が多い船越地区の安全性・快適性の向上を図るなど整備効果が高い路線である。 事業進捗率は約5割となっており、引き続き事業を継続し、早期完成を目指す。</li></ul> (2) この5年間の対応状況 平成29年度以降、引き続き用地取得を進めている。
<b>1 道路の整備状況</b>							
本市の都市計画道路の整備率は、令和3年度末で77.6%であるが、主要渋滞箇所では依然として渋滞が発生しており、都市計画道路の整備が十分とは言えない状況である。							
<b>2 社会経済情勢の変化・地域情勢の変化</b>							
主要渋滞箇所である国道31号大正交差点では依然として渋滞が発生するなど、安芸区船越地区では道路状況は改善されておらず、地区の骨格道路である山の手線外1の整備の必要性に変化は生じていない。 また、隣接する安芸土地区画整理事業については、平成4年度に事業認可を取得しているが、現時点においては未着工である。							
<b>3 前回の再評価の結果とこの5年間の対応状況</b>							
(1) 前回の再評価の結果 <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 本路線は、消防活動困難区域を大幅に解消するとともに、狭隘道路が多い船越地区の安全性・快適性の向上を図るなど整備効果が高い路線である。 事業進捗率は約5割となっており、引き続き事業を継続し、早期完成を目指す。</li></ul> (2) この5年間の対応状況 平成29年度以降、引き続き用地取得を進めている。							

再評価に係る資料

<b>事業種別</b>	街路事業				
<b>事業名</b>	都市計画道路 山の手線外1〔山の手線、花都川線(1工区)、花都川線(2工区)〕				
再評価の視点	②事業の投資効果	<b>1 費用対効果分析</b>			
		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 100億円		①走行時間短縮便益 (249.4)249.5億円	
		残りの整備に必要な事業費 46億円		②走行経費減少便益 (17.9)17.9億円	
		→現在価値換算事業費 (37.1)155.1億円		③交通事故減少便益 (1.9)1.9億円	
		①事業費 (37.1)155.1億円		総便益(B)	
		②維持管理費 (0.7)0.9億円		①+②+③= (269.2)269.3億円	
		③更新費 (0.0)0.0億円			
		総費用(C) ①+②+③= (37.8)156.0億円			
費用便益分析の結果		費用便益比(B/C) = (残事業)事業全体 (7.1)1.7			
<small>※「費用便益分析マニュアル」(国土交通省 道路局 都市局 令和4年2月)に基づき算出                  ※基準年次:令和4年</small>					
<b>○感度分析の結果</b>					
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		7.3	7.0		
事業費変動		6.5	7.9		
事業期間変動		5.1	-		
<b>○評価結果の投資効率性の観点からの取り扱い</b>					
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。					
<b>2 事業の効果や必要性を評価するための指標</b>					
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)					
<b>○活力</b>					
〔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		
56.2	11.9	44.3	78.8%		
<b>〔都市の再生〕</b>					
・本路線の整備により市街地の都市計画道路網密度が向上し、都市内移動の円滑化、市街地の活性化に寄与する。					
<b>〔国土・地域ネットワークの構築〕</b>					
・県道府中海田線及び県道広島海田線を補完し、拠点地区である船越地区と府中町及び広島駅周辺地区を連絡する幹線道路である。					
・現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消される。					
<b>〔個性ある地域の形成〕</b>					
・特別立法である「広島平和記念都市建設法」に基づく「広島平和記念都市建設計画」に位置付けられた事業である。					

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 山の手線外1〔山の手線、花都川線(1工区)、花都川線(2工区)〕

再評価の視点

②事業の投資効果

○暮らし

〔歩行者・自転車のための生活空間の形成〕

- ・近隣に船越小学校等の教育施設や区民文化センター等の公共施設があり、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、歩行者や自転車の安全性が向上する。

○安全

〔安全な生活環境の確保〕

- ・現道は、船越小学校の通学路に指定されており、広幅員の歩道を整備することにより通学時の安全性が向上する。

〔災害への備え〕

- ・広島海田線は、「広島市地域防災計画」、「広島県緊急輸送道路ネットワーク計画」において、地震災害発生時の緊急輸送道路として位置づけられており、当路線が通行止めとなった場合、山の手線外1は迂回路としての代替路線として機能する。
- ・山の手線外1が通過する船越地区は幅員6m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の解消や避難路の確保が見込まれる。



○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)	3,634t-CO2/年
----------------------	--------------

(参考) CO2 排出量削減便益

削減される自動車からのCO2 (H42)	3,634t-CO2/年
炭素C 排出削減量	991t-C/年
貨幣価値原単位	10,600円/t-C
CO2 排出量削減便益	1,050万円/年

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 山の手線外1〔山の手線、花都川線(1工区)、花都川線(2工区)〕

再評価の視点

③事業の進捗状況

**1 事業の経過**

〔山の手線〕

平成元年7月	都市計画決定
平成9年度	事業認可取得 (H9.8.28 ~ H18.3.31)
	用地買収着手
平成17年度	事業認可変更 (H9.8.28 ~ H24.3.31)
平成23年度	事業認可変更 (H9.8.28 ~ H30.3.31)
平成29年度	事業認可変更 (H9.8.28 ~ R6.3.31)

〔花都川線(1工区)〕

平成元年7月	都市計画決定 (最終変更: 昭和58年3月)
平成4年度	事業認可取得 (H4.12.27 ~ H10.3.31)
平成5年度	用地買収着手
平成7年度	工事着手
平成9年度	事業認可変更 (H4.12.27 ~ H13.3.31)
平成12年度	事業認可変更 (H4.12.27 ~ H15.3.31)
	事業認可変更 (H4.12.27 ~ H18.3.31)
平成16年度	完成供用

〔花都川線(2工区)〕

平成元年7月	都市計画決定
平成9年度	事業認可取得 (H9.8.28 ~ H16.3.31)
	用地買収着手
平成15年度	事業認可変更 (H9.8.28 ~ H19.3.31)
平成18年度	事業認可変更 (H9.8.28 ~ H25.3.31)
平成24年度	事業認可変更 (H9.8.28 ~ H31.3.31)
平成30年度	事業認可変更 (H9.8.28 ~ R7.3.31)

**2 事業の進捗率**

区分	山の手線外1
事業予定期間	平成10年度～令和10年度頃
全体事業費	100億円
～R3年度末執行済額	51億円
残事業費	49億円
事業進捗状況 (R3年度末)	51% (事業費ベース)
用地取得状況 (R3年度末)	41% (面積ベース) (山の手線: 25%、花都川線 80% (1工区: 100%、2工区: 58%))

**3 残事業の内容**

用地買収、道路新設工事

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 山の手線外1〔山の手線、花都川線(1工区)、花都川線(2工区)〕</p>
<p>再評価の視点</p>	<p>④ 事業の進捗の見込み</p> <p><b>1 今後の見通し</b> 山の手線外1については、これまでに約4割の用地取得を終えており、引き続き計画的な用地取得を進め、部分的な道路改良を行うなど整備効果の早期発現を図りながら整備を推進する。</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> 道路改良工事については、建設副産物の発生抑制や新技術の採用等により、コスト縮減に努める。</p> <p><b>2 代替案立案等の可能性</b> 山の手線は、本市と府中町の行政界から海田町へ至る2車線の幹線道路であり、花都川線は山の手線と広島海田線を連絡する幹線道路である。この2つの路線が一体として機能し、安芸区船越地区の骨格となる道路網を形成する。 また、花都川線(1工区)については平成16年度に整備を完了しており、現在事業中の区間についてもこれまでに約6割の用地取得を終えており、現行のルートにおいて引き続き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> 山の手線は、本市と府中町の行政界から海田町に至る2車線の幹線道路であり、花都川線は山の手線と県道広島海田線を連絡する幹線道路である。この2つの路線が一体となって機能し、安芸区船越地区の骨格となる道路網を形成する。 両路線は、船越地区の消防活動困難区域を大幅に解消するとともに、狭隘な道路が多い地域の安全性、快適性の向上に資するなど整備効果が高い路線である。 山の手線に接続する花都川線は、約8割の用地取得を終えており、引き続き事業を継続し、早期完成を目指す。</p>

- 記入要領
- ・当該事業によるアウトカム指標の変化を把握
  - ・道路種別により、評価項目は適宜変更
  - ・効果が認められる評価項目は□を■に変更
  - ・●印の評価項目については定量的評価の結果を記載

(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	山の手線外1
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)=1.7 (経済的純現在価値(B-C)=113億円) (経済的內部収益率(EIRR)=5.4%)

●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"> <li>● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率</li> <li>□ 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</li> <li>□ 現道又は並行区間における踏切交通遮断量が10,000台/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 現道区間等の渋滞損失時間：56.2万人・時間/年→11.9万人・時間/年</li> <li>○ 現道区間等の渋滞損失削減率：78.8%削減</li> </ul>	
	物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> </ul>		
	1. 活力	都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> <li>□ 中心市街地内で行う事業である</li> <li>□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km<sup>2</sup>以下である市街地内での事業である</li> <li>■ 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</li> <li>□ 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</li> </ul>	DID地区内での新規路線であり、都市計画道路網密度の向上に寄与する
1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> <li>□ 地域高規格道路の位置づけあり</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> <li>□ 現道等における交通不能区間を解消する</li> <li>■ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する</li> <li>□ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>	安芸3区13号線ほか	
	個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> <li>□ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</li> <li>■ 特別立法に基づく事業である</li> <li>□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である</li> <li>□ 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</li> </ul>	広島平和都市記念都市建設法	
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>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/日以上全ての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</li> <li>□ 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</li> </ul>	
		無電柱化による美しい町並みの形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り</li> <li>□ 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</li> </ul>	
		安全で安心できるくらしの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>	

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	
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 checked="" 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	通学路（船越小学校）、歩道のない区間：670m
	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	
		<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	県道広島海田線
		<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	安芸区船越二丁目、四丁目
		<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：約3,634t-CO2/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 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	