

平成27年度 第1回
 広島市公共事業再評価審議会
 説明資料

平成27年11月16日(月)
 広島市道路交通局道路部街路課

今回の再評価対象事業
 (街路事業 2路線)



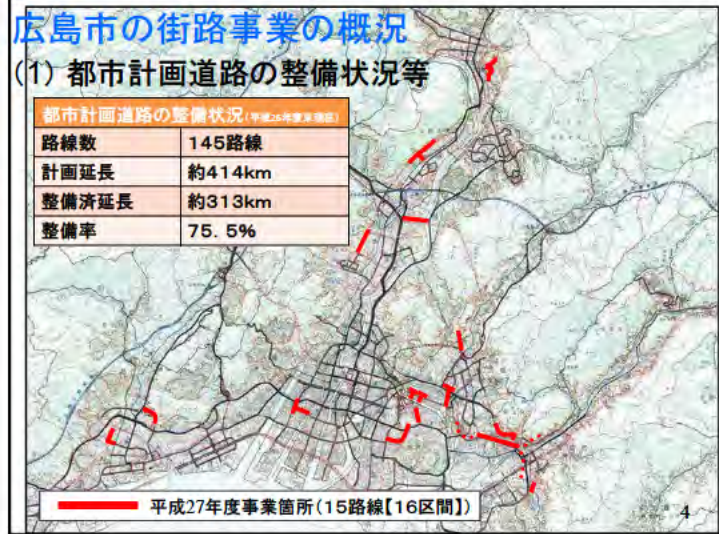
街路事業

- ・広島市の街路事業の概況
- ・評価結果の説明資料(路線ごと)

広島市の街路事業の概況

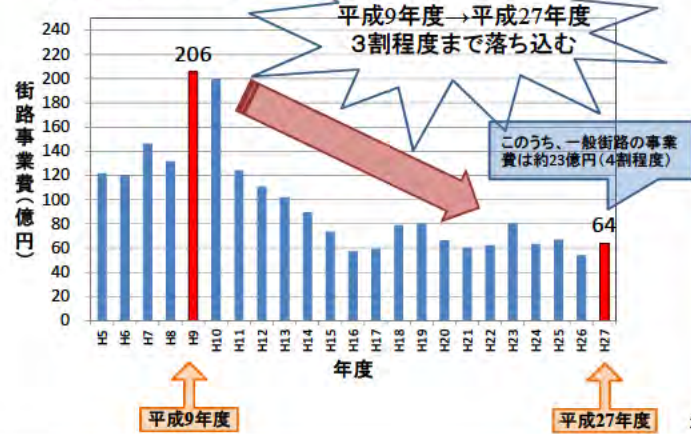
(1) 都市計画道路の整備状況等

都市計画道路の整備状況(平成25年度末現在)	
路線数	145路線
計画延長	約414km
整備済延長	約313km
整備率	75.5%



広島市の街路事業の概況

(2) 街路事業の予算の推移



5

矢賀大州線外1

■事業の概要

上空から見た矢賀大州線、天満矢賀線の位置



7

■事業の概要

予定事業期間	平成8年度～平成30年度
総事業費	144億円
平成26年度末の執行事業費	138億4,000万円
道抄率(事業費ベース)	96.1%

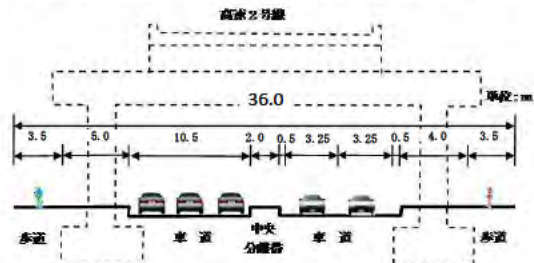


8

■事業の概要

計画断面図 (1/2)

【矢賀大州線】 W=36m(天満矢賀線交差点部)



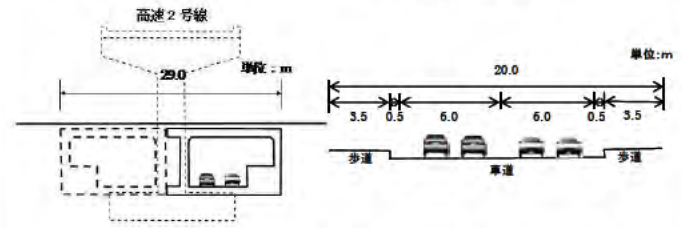
※ 高速2号線の導入路として新たに道路を新設

■事業の概要

計画断面図 (2/2)

【矢賀大州線】
(JR交差部)

【天満矢賀線】
W=20m(標準部)



※ JR山陽本線と交差するアンダーボックス区間は暫定2車線で整備

■再評価の視点

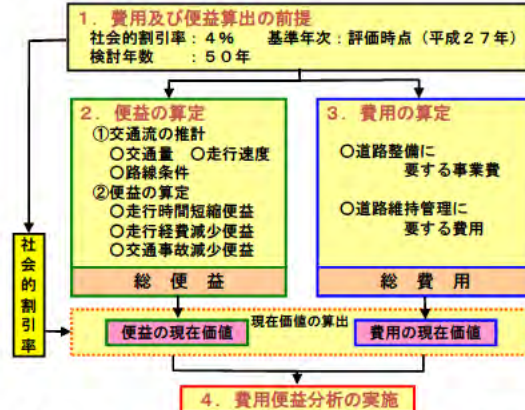
① 事業を巡る社会情勢等の変化

【地域情勢の変化】

- ・広島高速2号線の開通(平成22年4月)
- ・矢賀大州線の暫定2車線供用開始(平成25年3月)



② 事業の投資効果 費用対効果分析のフロー



【「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】

② 事業の投資効果 費用対効果分析の結果

■事業全体 費用便益比(B/C)

$$\text{総便益 B } 228.4\text{億円} \div \text{総費用 C } 194.2\text{億円} = \text{費用便益比 B/C } 1.2$$

■残事業 費用便益比(B/C)

$$\text{総便益 B } 174.9\text{億円} \div \text{総費用 C } 4.5\text{億円} = \text{費用便益比 B/C } 38.5$$

■感度分析(残事業に対して、各要因を変動させ分析)

- ・交通量変動 B/C=44.2(+10%)~28.2(-10%)
- ・事業費変動 B/C=35.1(+10%)~42.7(-10%)
- ・事業期間変動 B/C=38.7(+20%)~39.9(-20%)

➡ 総便益(B)が総費用(C)を上回っている

14

② 事業の効果や必要性を評価するための指標(1/4)

【円滑なモビリティの確保】

天満矢賀線の渋滞の様子



(単位:万人・時間/年)

渋滞損失時間(H42)

31.1(万人・時間/年)

(90%)削減

34.5

3.4

整備なし

整備あり

➡ 既存のバス路線の利便性の向上
 ・JR広島駅へのアクセス性の向上

15

② 事業の効果や必要性を評価するための指標(2/4)

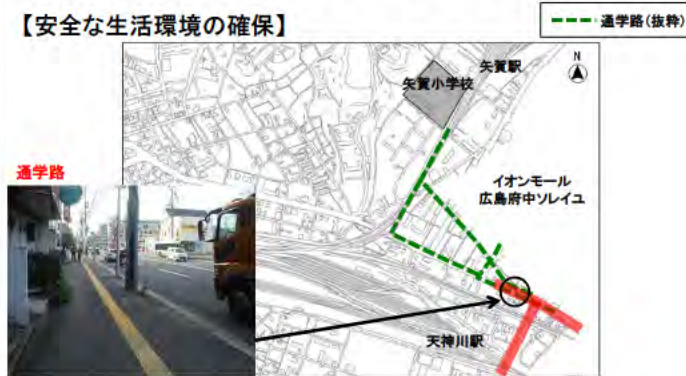
【個性ある地域の形成】



16

② 事業の効果や必要性を評価するための指標(3/4)

【安全な生活環境の確保】



・JR天神川駅周辺での歩行者等が安全に通行できる生活環境を確保

17

② 事業の効果や必要性を評価するための指標(4/4)

【災害への備え】

- ・矢賀大州線は、広域避難路に指定
- ・天満矢賀線は、第2次緊急輸送道路、広域避難路に指定
→本市の防災計画上、不可欠な路線

【地球環境の保全】

- ・渋滞の緩和による交通の円滑化
→自動車から排出されるCO2が削減
→沿道環境の改善

削減される自動車からのCO2(H42)	1,363t-CO2/年
CO2排出量削減便益	394.3万円/年

18

③ 事業の進捗状況(1/3)

- ・ 矢賀大州線(平成25年3月供用開始)の事業区間



19

③ 事業の進捗状況(2/3)

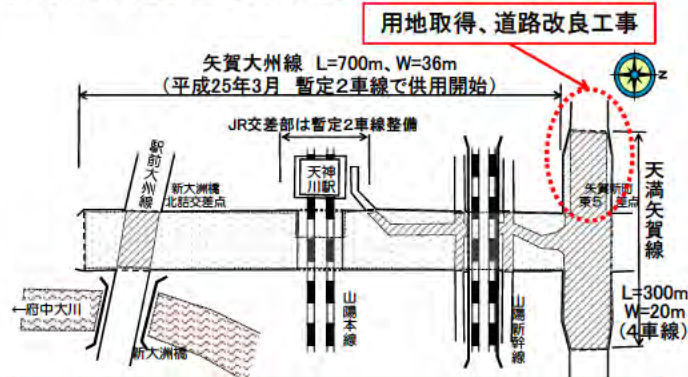
- ・ 天満矢賀線の事業区間



20

③ 事業の進捗状況(3/3) ④ 事業の進捗の見込み

【残事業の内容】 用地取得、道路改良工事



【事業進捗の見通し】 計画的な用地買収・工事に努める。

21

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】

- ・効率的な施行の計画
- ・建設副産物の発生抑制及び再生材利用

22

⑤ コスト縮減や代替案立案等の可能性

【代替案立案等の可能性】

- ① 広島高速2号線の関連街路として機能
- ② デルタ市街地東部の東区矢賀地区及び南区大州地区の道路ネットワークを強化
- ③ 矢賀大州線については、平成25年3月に暫定2車線で供用を開始しており、天満矢賀線については、残事業がわずか



現計画のもと、事業を進めていくことが適当

23

■ 対応方針(案)

対応方針(案) …… 事業継続

- ① 広島高速2号線の関連街路として機能
- ② JRにより分断されていた矢賀地区、大州地区を連絡
- ③ JR天神川駅へのアクセス道路、緊急時の避難路として機能
- ④ 天満矢賀線について、残事業がわずか



引き続き事業を推進し、平成30年度の完成を目指す

24

駅前線

■事業の概要



■事業の概要

駅前線 計画断面図

- ・ W=14m(標準部)

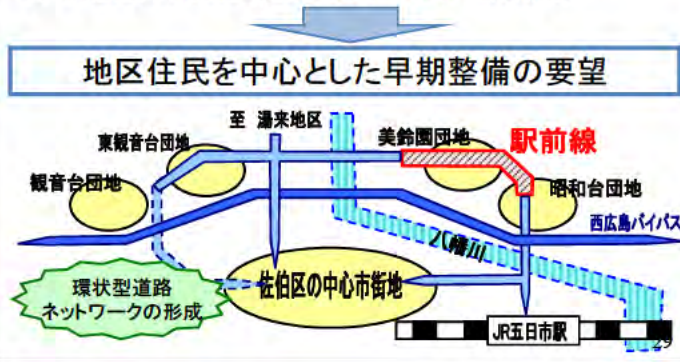


■再評価の視点

① 事業を巡る社会情勢等の変化

【地域情勢の変化】

- ① 佐伯区の丘陵部に点在する住宅団地の相互を連絡
- ② 佐伯区内の環状型道路ネットワークの一部を構成



② 事業の投資効果

■事業全体 費用便益比(B/C)

$$\text{総便益 B } 64.7 \text{ 億円} \div \text{総費用 C } 49.1 \text{ 億円} = \text{費用便益比 } \mathbf{B/C 1.3}$$

■残事業 費用便益比(B/C)

$$\text{総便益 B } 64.7 \text{ 億円} \div \text{総費用 C } 14.6 \text{ 億円} = \text{費用便益比 } \mathbf{B/C 4.4}$$

■感度分析(残事業に対して、各要因を変動させ分析)

- ・交通量変動 B/C=6.1(+10%)~3.9(-10%)
- ・事業費変動 B/C=4.0(+10%)~4.9(-10%)
- ・事業期間変動 B/C=4.2(+20%)~4.6(-20%)

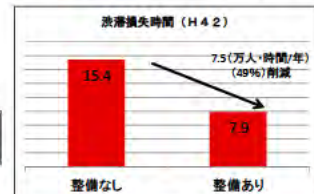
➡ **総便益(B)が総費用(C)を上回っている**

30

② 事業の効果や必要性を評価するための指標(1/3)

【円滑なモビリティの確保】

【波出石交差点(主要渋滞箇所)に指定】



【波出石交差点の渋滞の様子】



31

② 事業の効果や必要性を評価するための指標(2/3)

【地球環境の保全】

- ・渋滞の緩和による交通の円滑化
 - 自動車から排出されるCO2が削減
 - 沿道環境の改善

削減される自動車からのCO2(H42)	282t-CO2/年
CO2排出量削減便益	81.6万円/年

32

② 事業の効果や必要性を評価するための指標(3/3)

【その他】

- ・広幅員の歩道整備により、安全な通学路が確保



- ・広島市・湯来町合併建設計画に位置付け
→広島市域や周辺市町から湯来地区へのアクセスが向上

33

③ 事業の進捗状況(1/4)

- ・起点側(昭和台団地付近)の事業区間



34

③ 事業の進捗状況(2/4)

- ・終点側(美鈴園団地付近)の事業区間



35

③ 事業の進捗状況(3/4)

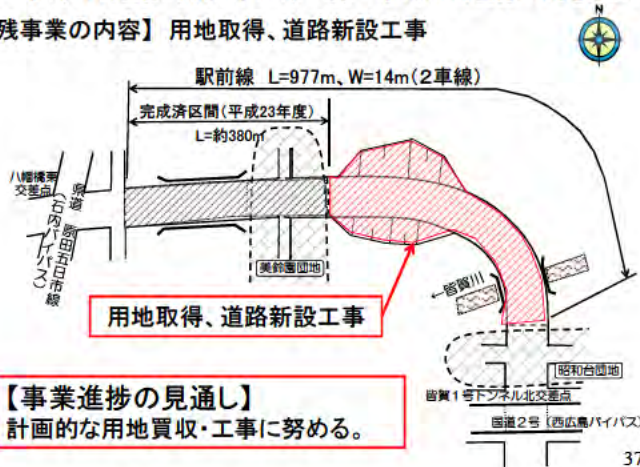
- ・終点側(美鈴園団地付近)の完成区間
(歩道のみ供用)



36

③ 事業の進捗状況(4/4) ④ 事業の進捗の見込み

【残事業の内容】 用地取得、道路新設工事



【事業進捗の見通し】
計画的な用地買収・工事に努める。

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】

- ・効率的な施行の計画
- ・建設副産物の発生抑制及び再生材利用

⑤ コスト縮減や代替案立案等の可能性

【代替案立案等の可能性】

- ① 佐伯区内の丘陵部に点在する住宅団地の相互を連絡
- ② 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

地区住民の期待を受けながら、用地取得が進捗

現計画のもと、事業を進めて
いくことが適当

■ 対応方針(案)

対応方針(案) …… 事業継続

- ① 佐伯区内の丘陵部に点在する住宅団地の相互を連絡
- ② 佐伯区内の環状型道路の一部を構成
- ③ 良好な市街地の形成、快適な市民生活と都市活動に貢献
- ④ 緊急時の避難路を確保
- ⑤ 広島市域や周辺市町から湯来地区へのアクセス向上

地区住民による早期整備の要望が強い

引き続き事業を推進し、
平成20年代後半の完成を目指す