

再評価結果（平成20年度事業継続箇所）

担当課：都市・地域整備局街路課
担当課長名：松谷 春敏

| | | | | | | |
|--------------------------|--|--|--|-------|-------|---------------------------------------|
| 事業名 | ひろしましとうぶちくれんぞくりたいこうさしぎょう 広島市東部地区連続立体交差事業 (海田市駅～向洋駅付近) | | 事業区分 | 街路 | 事業主体 | 広島県(広島市) |
| 起終点 | 山陽本線 自:広島県安芸郡海田町石原 至:広島県安芸郡府中町鹿籠一丁目 呉線 自:広島市安芸区矢野東一丁目 至:広島県安芸郡海田町新町 | | | | 延長 | 山陽本線 2.7km (山陽本線1.9km) 呉線 1.7km |
| 事業概要 | 広島市東部地区の安芸郡府中町・海田町及び広島市安芸区・南区のJR山陽本線とJR呉線を高架化することにより鉄道で分断された市街地の一体化や道路交通の円滑化等を図り、あわせて街路事業、土地区画整理事業を実施して健全なまちづくりや都市の核づくりを推進する。 | | | | | |
| H5年度事業化 | H10年度都市計画決定 | H14年度用地着手 | | | | |
| 全体事業費 | 962億円 | 事業進捗率 | 7% | 供用済延長 | 0.0km | |
| 踏切交通遮断量 | 340,800台時/日 | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 1.7 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 613/685億円 (事業費:612/684億円 維持管理費:0.5/0.5億円) | 総便益 (残事業)/(事業全体) 1062/1062億円 (移動時間短縮便益:1016/1016億円 走行経費減少便益:28/28億円 交通事故減少便益:18/18億円) | 基準年 | 平成19年 | |
| 感度分析の結果 | 残事業(事業全体)について感度分析を実施 交通量変動 : B/C=1.9(1.7)(交通量 +10%) B/C=1.6(1.4)(交通量 -10%) 事業費変動 : B/C=1.6(1.4)(事業費 +10%) B/C=1.9(1.7)(事業費 -10%) 事業期間変動 : B/C=1.5(1.5)(事業期間 +10%) B/C=1.7(1.6)(事業期間 -10%) | | | | | |
| 事業の効果等 | ・円滑なモビリティの確保(ボトルネック踏切の除却による交通環境改善が期待される) ・都市の再生(市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携により、都市の核づくりの推進が図られる) 他24項目に該当 | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | 踏切等による交通渋滞の発生や鉄道により市街地が分断され都市機能が著しく阻害されるなどの現状から解消する有効手段として、整備を望む。 連立事業に伴って整備する土地区画整理事業や関連街路事業との連携により相乗効果が図れる。 鉄道を連続立体化することは広島市東部地区の発展に必要不可欠である。 | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | 踏切遮断による交通渋滞や踏切事故等が発生し、都市機能が著しく阻害されている現状は変わりなく、都市化の進展により事業の重要度は増している。 | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | 用地取得を継続しており、工事着手に至っていない。 | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | JR本体工事着工後は多額の投資が継続して必要となることから、県・市で事業スケジュールの見直しを行い、H25年度の工事着手を目的に用地取得を進めている。 | | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 | 最新事例等による新工法等を参考にして、今後の工事着手時においては、コスト縮減に努めていく。 | | | | | |
| 対応方針 | 事業継続 | | | | | |
| 対応方針決定の理由 | 以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。 | | | | | |
| 事業概要図 | | | | | | |

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。