

# 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ったいこうさじぎょう 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	広島市（広島県）
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1.9km (山陽本線2.7km 呉線 1.7km)	
事業概要	<p>広島市の東部地区の広島市南区・安芸区、及び安芸郡府中町・海田町において、JR鉄道（山陽本線・呉線）を連続的に高架化するとともに関連する都市計画道路の整備を行うものであり、踏切事故や踏切遮断による渋滞の解消、道路網の形成促進、沿道の良い市街地形成を図ることを目的としている。</p>					
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：612/685億円 維持管理費：0.50/0.50億円）	総便益：(残事業)/事業全体 1,062/1,062億円 （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	<p>残事業について感度分析を実施          交通量変動：B/C=1.9（交通量+10%） B/C=1.6（交通量-10%）          事業費変動：B/C=1.6（事業費+10%） B/C=1.9（事業費-10%）</p>					
事業の効果等	<p>・円滑なモビリティの確保（踏切交通遮断量が10,000台時/日以上上の踏切14箇所を除却することにより、渋滞の解消が図られる）          ・個性ある地域の形成（船越地区、青崎地区の地域分断が解消され、良好な市街地形成が図られる）          他24項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>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。</p>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>JR山陽本線・呉線の踏切遮断時間は以前より増加しており、都市機能の阻害がより進んでいる。</p>					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>一部において用地補償協議が難航しているが、継続的に用地買収を進めている。</p>					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<p>JR本体工事着手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処に用地買収を進めている。</p>					
施設の構造や工法の変更等	<p>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。</p>					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	<p>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。</p>					
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。