

# 事後評価結果（平成23年度）

担当課：中国地方整備局 道路部 道路計画課

担当課長名：北澗 弘康

事業名	一般国道54号佐東拡幅		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局		
起終点	自：広島県広島市安佐南区緑井一丁目 至：広島県広島市安佐南区八木五丁目				延長	2.5km		
事業概要	<p>一般国道54号は、広島市を起点に三次市を経由し、松江市に至る延長約170kmの主要幹線道路である。佐東拡幅は、広島市安佐南区緑井から広島市安佐南区八木までを結ぶ延長2.5kmの道路であり、平成18年度迄に延長1.8kmを供用した。</p>							
事業の目的・必要性	<p>佐東拡幅は、一般国道54号の慢性的な交通渋滞の緩和を図り、交通円滑化を促進するとともに、区画整理事業と合わせて整備することで、周辺地域の活性化並びに産業活動の効率化に寄与する道路である。</p>							
事業概要図								
事業の 効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	H元年度 S61年度	用地着手 工事着手	H2年度 H10年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) - / H26年 (実績) H18年度 / -	変動 - 倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) - / 181億円 (実質値) - / 168億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) 133億円 / - (実質値) 120億円 / -			変動 - 倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	- / 41,500 台/日		実績 (暫定/完成)	50,600台/日 / -		変動 - %
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	19.8 → 28.1 km/h (供用直前年次) H9年度 - (供用後年次) H23年度		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)		93 → 160 件/億台キロ (供用直前年次) H8~H10平均値 (供用後年次) H19~H21平均値		
	費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C	1.5	総費用 167 億円 (事業費: 160 億円 維持管理費: 7 億円)	総便益 256 億円 (走行時間短縮便益: 237 億円 走行経費減少便益: 17 億円 交通事故減少便益: 2 億円)	基準年 H15年		
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.1	総費用 194 億円 (事業費: 184 億円 維持管理費: 10 億円)	総便益 207 億円 (走行時間短縮便益: 187 億円 走行経費減少便益: 16 億円 交通事故減少便益: 4 億円)	基準年 H23年			
事業遅延によるコスト増	費用増加額		- 億円		便益減少額		- 億円	
事業遅延の理由	特になし							

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減【2,407千人時間/年→2,382千人時間/年（1.0%削減）】</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の改善【19.8km/h→28.1km/h】</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在 【広島駅～南原研修センター（14便/日）、広島バスセンター～上原（25便/日）、三段峡（21便/日）】</li> <li>・広島市安佐北区から広島駅（新幹線駅）へのアクセスが向上【広島市安佐北区役所～広島駅：58分⇒42分※】</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島市安佐北区工業地域から広島港（特定重要港湾）へのアクセスが向上 【広島市安佐北区工業地域～広島港：91分⇒70分※】</li> <li>・安芸高田市の農林水産品の速達性が向上【安芸高田市役所～広島中央卸売市場：134分⇒118分※】</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道まちづくりとの連携あり【緑井駅周辺地区市街地再開発事業、古川土地区画整理事業】</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡【安芸高田市～広島市：106分⇒94分※】</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上【広島市安佐北区役所～広島市役所：61分⇒44分※】</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島市安佐動物公園（H22年間観光入込客数51.7万人）ガラスの里資料館（同4.8万人）へのアクセスが向上【広島市役所～ガラスの里資料館：73分⇒58分※】</li> </ul> <p>⑥歩行者・自転車のための生活空間の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車と歩行者を分離した広幅員の歩道を整備</li> </ul> <p>⑦安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセスが向上【広島市安佐北区等～広島市民病院、広島大学病院、広島県立病院】</li> </ul> <p>⑧災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道54号）</li> <li>・緊急輸送道路である広島自動車道が通行止めになった場合の代替路線を形成</li> </ul> <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・祇園新道、可部バイパスと一体的な整備により、一般国道54号の渋滞緩和を図る</li> <li>・地区計画（古川リバーサイド地区）と一体となった都市空間の形成</li> </ul> <p>※ うち佐東拡幅の時間短縮効果は2分</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
<p>事業による環境の変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価を実施していない。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>自転車と歩行者を分離した構造やバリアフリー構造による歩道整備により生活環境の改善、良好な都市景観を形成。</p> <p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。</p> <p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺道路では、祇園新道（平成6年5月）、国道54号可部バイパス（平成19年3月部分暫定2車線）等が供用。</li> <li>・昭和61年度：古川土地区画整理事業都市計画決定、平成9年度：緑井駅周辺地区市街地再開発事業都市計画決定。</li> <li>・沿線地域では、事業所数や人口が増加。</li> </ul> <p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>本事業は十分な事業効果を発現しており、今後とも一般国道54号の交通円滑化及び安全な歩行空間の確保が見込まれることから、改めて事後評価を実施する必要はない。</p> <p>また、事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</p> <p>なお、交通事故対策については、交通安全事業で対策を検討し実施することとしている。</p> <p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p> <p>特記事項</p> <p>特になし</p>

※ 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。