

事後評価結果（平成28年度）

事業名	一般国道2号 <small>さいじょう</small> 西条バイパス			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	白：広島県東広島市西条町上三永 至：広島県東広島市八本松町宗吉			延長	11.3km				
事業概要									
一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。 西条バイパスは、広島県東広島市西条町上三永と東広島市八本松町宗吉を結ぶ延長11.3kmのバイパスである。									
事業の目的・必要性									
一般国道2号及び旧国道2号（国道486号、(市)御園宇上三永線）の交通混雑の緩和、安全性の確保、地域経済の活性化を図るものである。									
事業概要図									
事業の効果等	事業期間	事業化年度	S49年度	用地着手	S53年度	供用年	当初 ー / H33年度	変動	ー 倍
		都市計画決定	S49年度, S61年度	工事着手	S55年度	(暫定完成)	実績 H23年度 / ー		
	事業費	計画時	(名目) ー / 約540億円	実績	(名目) 約399億円 / ー	変動	ー 倍		
		(暫定完成)	(実績) ー / 約559億円	(暫定完成)	(実績) 約356億円 / ー				
	交通量	計画時	ー / 42,900~60,400台/日	実績	20,600~26,800 / ー台/日	変動	ー %		
		(暫定完成)		(暫定完成)					
	旅行速度向上	31.5 → 40.0 km/h			交通事故減少	97 → 89 件/年			
	(供用前現道-当線)				(供用前現道-供用後現道)				
	(供用前年次) S80年度 (供用後年次) H27~28年度				(供用前年次) S83年度 (供用後年次) H23~H26平均				
費用対効果分析結果 (当初)	B/C	3.6	総費用	865億円	総便益	3,145億円	基準年		
			事業費：741億円	維持管理費：124億円	走行時間短縮便益：2,890億円	走行経費減少便益：198億円		交通事故減少便益：57億円	
費用対効果分析結果 (事後)	B/C	3.7	総費用	1,049億円	総便益	3,850億円	基準年		
			事業費：1,003億円	維持管理費：47億円	走行時間短縮便益：3,042億円	走行経費減少便益：649億円		交通事故減少便益：159億円	
事業遅延によるコスト増			費用増加額	ー億円	便益減少額	ー億円	H28年		

事業の 効果等	事業遅延の理由	特になし
	客観的評価指標に対応する事後評価項目	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間が削減した。 <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業との連携により沿道まちづくりが進展した。 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクトを支援 <p>④安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旧国道 2 号（国道 486 号）の死傷事故件数が減少した。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として機能する。 <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2 排出量が削減された。 <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・Nox 排出量が削減された。 ・SPM 排出量が削減された。 ・周辺地域の生活環境が改善 <p>⑧他プロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要地方道志和インター線及び市道西条駅大学線（ブルーバール）がH17 年度開通し、西条バイパスにアクセスした。 ・国道 375 号御園宇バイパスがH26 年度開通し、西条バイパスにアクセスした。
	その他評価すべきと判断した項目	特になし
事業による 環境の 変化等	環境影響評価に対応する項目	環境影響評価の対象外事業である。
	その他評価すべきと判断した項目	特になし
事業を巡る社会経済情勢等の変化		<ul style="list-style-type: none"> ・東広島市の人口は、昭和 45 年から平成 27 年にかけて増加【S45：9 万人→H27：19 万人】 ・東広島市の自動車保有台数は、昭和 45 年から平成 27 年にかけて増加【S45：2 万台→H27：13 万台】 ・昭和 50 年度に地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部を構成する東広島バイパスが事業化。 ・平成 5 年度に高規格幹線道路「東広島・呉道路」が事業化。 ・平成 7 年度に地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部を構成する安芸バイパスが事業化。 ・平成 17 年度までに主要地方道志和インター線及び市道西条駅大学線（ブルーバール）が開通。 ・平成 25 年度までに東広島バイパスが一部開通。 ・平成 26 年度に東広島・呉道路及び国道 375 号御園宇バイパスが全線開通。
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性		<ul style="list-style-type: none"> ・西条バイパスは早期に効果発現させるため、バイパス区間については暫定 2 車線整備を行った。この整備により、現道の渋滞緩和、所要時間の短縮、死傷事故件数の減少、地域経済の活性化、地域産業の支援など、事業目的に見合った効果が確認できることから、今後の事後評価の必要性はないと考える。 ・西条バイパスの整備により、一定の効果は得られているものの、バイパス本線の事故が発生している交差点においては、引き続き交差点改良などの必要な対策を進めていく。なお、4 車線整備については事業中である安芸バイパス、東広島バイパスなどの整備による今後の交通状況及び所要時間や時間信頼性の変動などを踏まえて検討を行う。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ・当該事業は、整備目的である地域経済の活性化、地域産業の支援等において効果が確認できており、今後とも同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿（地域計画）と整合させることは必要であり、更に、経済、観光の関係者から情報収集を行うなど、道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。
- ・事業評価手法の見直しについては、整備目的を果たしていることから必要はないと考えるが、今後周辺道路整備が進み、ネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。

特記事項

特になし

※ 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。