

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道2号 西広島バイパス
事業主体	中国地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	事業全体：費用便益比（B/C）=6.4 （経済的純現在価値（B-C）=26,798億円、経済的内部収益率（EIRR）=16.1%） 残事業：費用便益比（B/C）=1.1 （経済的純現在価値（B-C）=44億円、経済的内部収益率（EIRR）=4.7%）

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 （対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	指標チェックの根拠	
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間a（費用便益分析対象区間）について： 渋滞損失時間（現況）：13,156.4万人・時間/年 渋滞損失削減時間：891.7万人・時間/年（13,156.4万人・時間/年⇒12,264.7万人・時間/年） 区間b（当該区間／並行区間）について：（並行区間）一般国道2号現道部（宮島街道） 並行区間等（当該区間）の渋滞損失時間（現況）：694.3万人・時間/年 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：約65.5%（694.3万人・時間/年⇒239.5万人・時間/年）	
	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	対象区間（広島市中区平野町）、旅行速度18.0km/h改善見込み 対象区間（広島市中区南竹屋町）、旅行速度18.3km/h改善見込み 対象区間（広島市中区国泰寺町）、旅行速度16.0km/h改善見込み 対象区間（広島市中区大手町）、旅行速度16.2km/h改善見込み 対象区間（広島市中区舟入中町）、旅行速度16.0km/h改善見込み	
	<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される		
	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	利便性向上が見込まれる路線：広島バスセンター（広島市）～四季が丘団地（廿日市市）110便/日 ほか8路線	
	<input checked="" type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	対象駅：広島駅、対象自治体名：廿日市市 改善見込み（廿日市市役所～広島駅、41分⇒35分）	
	<input type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる		
	物流効率化の支援	<input type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	
		<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	
		<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはIS0規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する			
<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり			
<input checked="" type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である		当該区間は中心市街地（DID区間）内の事業である	
<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である			
<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する			
<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発（300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となる			

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	地域高規格道路：広島西道路
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	広島市～岩国市
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	対象地区：廿日市市 日常活動圏中心都市：広島市 改善見込み（廿日市市役所～広島市役所、31分⇒26分）
個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する		
	<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する		
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	世界文化遺産厳島神社を有する観光地宮島（H30年 観光入込客数431万人） 世界文化遺産原爆ドームを有する平和記念公園（同 152万人 ※平和記念資料館の来客者数）	
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	電線共同溝整備計画区域
	<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する		
安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	対象となる第三次医療機関名称：広島市民病院、広島大学病院、広島県立病院 アクセス向上が見込まれる自治体等：広島市西区、広島市佐伯区、廿日市市（廿日市市→広島大学病院 約39分→約32分 約7分短縮）	
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	広島県緊急輸送道路ネットワーク計画（H25.6月策定）で第1次緊急輸送道路に指定（一般国道2号）
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	一般国道2号（宮島街道）
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する			

4. 環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	評価対象区間：便益算定範囲 排出削減量：約49.7千t/年 排出削減率：約1.4%削減（整備なし3,672.0千t/年⇒整備あり3,622.2千t/年）
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	評価対象区間：便益算定範囲 排出削減量：約165.7t/年 排出削減率：約1.8%削減（整備なし：9,106.8t/年⇒整備あり8,941.1t/年）
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	評価対象区間：便益算定範囲 排出削減量：約9.8t/年 排出削減率：約2.0%削減（整備なし481.7t/年⇒整備あり472.0t/年）
		■ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	住吉町（下り）：夜間騒音レベル=68db（昼間騒音レベル=71db）
		□ その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	一般国道2号広島南道路と一体整備により機能分担を図る （広島南道路：通過交通処理、西広島バイパス：多量の都市内交通）
		■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	広島市都市計画マスタープラン（H25.8）に位置づけあり
		□ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	