

(再評価)

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375号 東広島・呉道路 |
| 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 | 全事業：費用便益比(B/C)=1.4(経済的純現在価値(B-C)=1,157億円、経済的内部収益率(EIRR)=5.4%) 残事業：費用便益比(B/C)=1.6(経済的純現在価値(B-C)=188億円、経済的内部収益率(EIRR)=7.7%) |

●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"/> 並行区間等の年間渋滞損失時間(人・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):12,048.0万人・時間/年 渋滞損失削減時間:582.8万人・時間/年(12,048.0万人・時間/年⇒11,465.2万人・時間/年) 区間b(区間/並行区間)について:(並行区間)国道375号現道部 並行区間等(該当区間)の渋滞損失時間(現況):513.4万人・時間/年 並行区間等(該当区間)の渋滞損失削減率:77.7%削減(513.4万人・時間/年⇒114.3万人・時間/年) |
| | | <input type="checkbox"/> 並行区間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 | |
| | | <input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等に、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又は新たなバス路線が期待できる | 利便性向上が見込まれるバス路線:JR中国バス 西条線(呉駅~西条駅)86便/日、 広島電鉄バス 郷原黒瀬線(小用入口~日鉄日新製鋼前駅 11番)70便/日 |
| | | <input checked="" type="checkbox"/> 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる | 対象駅:東広島駅、対象自治体:呉市、改善見込み:(呉市役所~東広島駅、34分⇒29分) |
| | 物流効率化の支援 | <input type="checkbox"/> 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着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から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる | 対象空港:広島空港、対象駅:呉駅、改善見込み:(呉駅~広島空港、51分⇒47分) |

| | | | |
|--------|----------------|---|---|
| 1. 活力 | 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"/> 三大都市圏の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 | |
| | 国土・地域ネットワークの構築 | <input checked="" 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 | 呉市～東広島市 |
| | | <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 | 呉市～東広島市 |
| | | <input type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる | |
| | 個性ある地域の形成 | <input checked="" 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 | 拠点開発プロジェクト：広島中央サイエンスパーク |
| | | <input checked="" type="checkbox"/> IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する | 対象観光地：大和ミュージアム(H30観光入込客数：約68万人)、グリーンピアせとうち(H30観光入込客数：約11万人)、呉市立美術館(H30観光入込客数：約5万人) |
| | | <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 | 安全で安心できる暮らしの確保 | <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる | 対象となる第三次救急医療機関：呉医療センター、アクセス向上が見込める自治体名：東広島市（35分⇒33分） |
| 3. 安全 | 安全な生活環境の確保 | <input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる | |
| | | 災害への備え | <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 |
| | | <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 | 第1次緊急輸送道路である一般国道375号の代替路線として機能 |
| | | <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 | |
| | | <input type="checkbox"/> 並行区間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の代替路線を形成する | |
| 4. 環境 | 地球環境の保全 | <input checked="" type="checkbox"/> 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4.7千t/年 排出削減率：約0.1%削減（整備なし3,337.6千t/年⇒整備あり3,332.9千t/年） |
| | 生活環境の改善・保全 | <input checked="" type="checkbox"/> 並行区間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0.7t/年 排出削減率：約0.01%削減（整備なし：7,947.7t/年⇒整備あり7,947.0t/年） |
| | | <input checked="" type="checkbox"/> 並行区間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2.5t/年 排出削減率：約0.6%削減（整備なし423.6t/年⇒整備あり421.1t/年） |
| | | <input type="checkbox"/> 並行区間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 | |
| | | <input type="checkbox"/> 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 | <input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている | 第4次呉市長期総合計画に位置づけあり（平成23年3月、呉市） 東広島市地域公共交通網形成計画に位置づけあり（平成27年6月、平成29年6月改正、東広島市） |
| | その他 | <input checked="" type="checkbox"/> 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期待される | 呉市臨海部と高速道路のアクセス性が向上（阿賀マリノポリス地区埋立地～山陽自動車道 35分⇒28分） |