

道路建設事業の再評価項目調書

事業名		一般国道 2 号 ^{まつなが} 松永道路		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：広島県福山市神村町 至：広島県尾道市高須町		延長		7.1 km	
事業概要 一般国道 2 号は、^{おおさか}大阪市を起点とし、^{きたきゅうしゅう}瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約 680 km の主要幹線道路である。 松永道路は、高規格幹線道路の「尾道・福山自動車道」並びに地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を担っており、「交通混雑の緩和」、「交通安全性の向上」、「都市間の連結と空港・港湾とのアクセス強化」を図ることを目的とした延長 7.1 km の 4 車線の道路事業である。 S 47 年度事業化 S 49 年度都市計画決定 S 52 年度用地着手 S 53 年度工事着手							
全体事業費		約 580 億円		事業進捗率		94%	
計画交通量		50,600 ~ 57,100 台/日		供用済延長		4.6 km	
費用対効果分析結果		^{B/C} (事業全体) 5.4 (残事業) 12.2		総費用 34/1,297 億円 (事業費：28/1,255 億円) (維持管理費：6/41 億円)		総便益 413/6,942 億円 (残事業) (事業全体) 走行時間短縮便益：362/5,843 億円 走行費用減少便益：36/738 億円 交通事故減少便益：15/361 億円	
感度分析の結果		残事業について、感度分析を実施 交通量変動：B/C = 13.6 (交通量+10%) B/C = 10.9 (交通量-10%) 事業費変動：B/C = 11.3 (事業費+10%) B/C = 13.3 (事業費-10%)					
事業の効果等		・円滑なモビリティの確保(渋滞損失時間の削減) ・国土・地域ネットワークの構築(地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成)					
関係する地方公共団体等の意見		松永道路は、交通混雑の解消、都市間の連結強化等に重要な役割を果たすことが期待されており、福山市をはじめとする関係 6 市 1 町の首長等で構成される備後地区建設促進協議会より、早期整備の要望を受けている。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等		山陽自動車道、西瀬戸自動車道など広域交通網の要衝であるため、交通量の増大により慢性的な交通混雑並びに交通環境の悪化が生じている。					
事業の進捗状況、残事業の内容等		平成 9 年度までに用地買収を完了し、平成 2 年度までに全線暫定供用を行い、今津ランプから西瀬戸尾道 IC までの 4.6 km が 4 車完成供用済み。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等		投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、残る区間の工事の進捗を図り、早期全線供用を目指し事業を推進する。					
施設の構造や工法の変更等		上部工の PC 箱桁の内・外ケーブル併用方式を採用することにより、工期短縮およびコスト縮減を図っている。					
対応方針		事業継続					
対応方針決定の理由		以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					
事業概要図							

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

一般国道2号 松永道路

事業再評価

平成21年3月

国土交通省 中国地方整備局

2. 松永道路の概要

一般国道2号 松永道路

(1) 事業概要①

◆松永道路は、「交通混雑の緩和」、「交通安全性の向上」、「都市間の連結と空港・港湾とのアクセス強化」を図ることを目的とした、延長7.1kmの4車線道路。

事業の目的

●交通混雑の緩和

国道2号の交通が松永道路に転換することにより、並行する現道区間の交通混雑が緩和

●交通安全性の向上

松永道路が4車拡幅されて走行性が高まることにより、交通安全性が向上

●都市間の連結と空港・港湾とのアクセス強化

山陽自動車道や西瀬戸自動車道との連携強化により、福山市内～広島空港及び福山港～福山西ICの速達性が向上

計画概要

起終点	起点：広島県福山市神村町 終点：広島県尾道市高須町
計画延長	L=7.1km
道路規格	第3種第1級(神村ランプ～今津ランプ) 第1種第3級(今津ランプ～西瀬戸尾道IC)
設計速度	80km/h
車線数	4車線

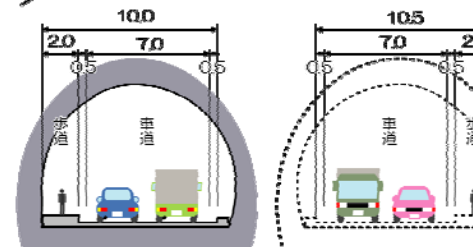
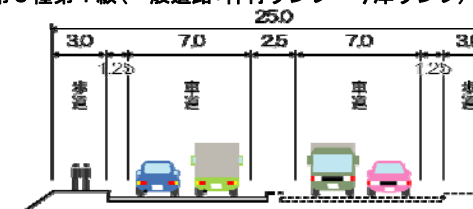
標準断面図

単位：m

▼第1種第3級(自動車専用道路：今津ランプ～西瀬戸尾道IC)



▼第3種第1級(一般道路：神村ランプ～今津ランプ)



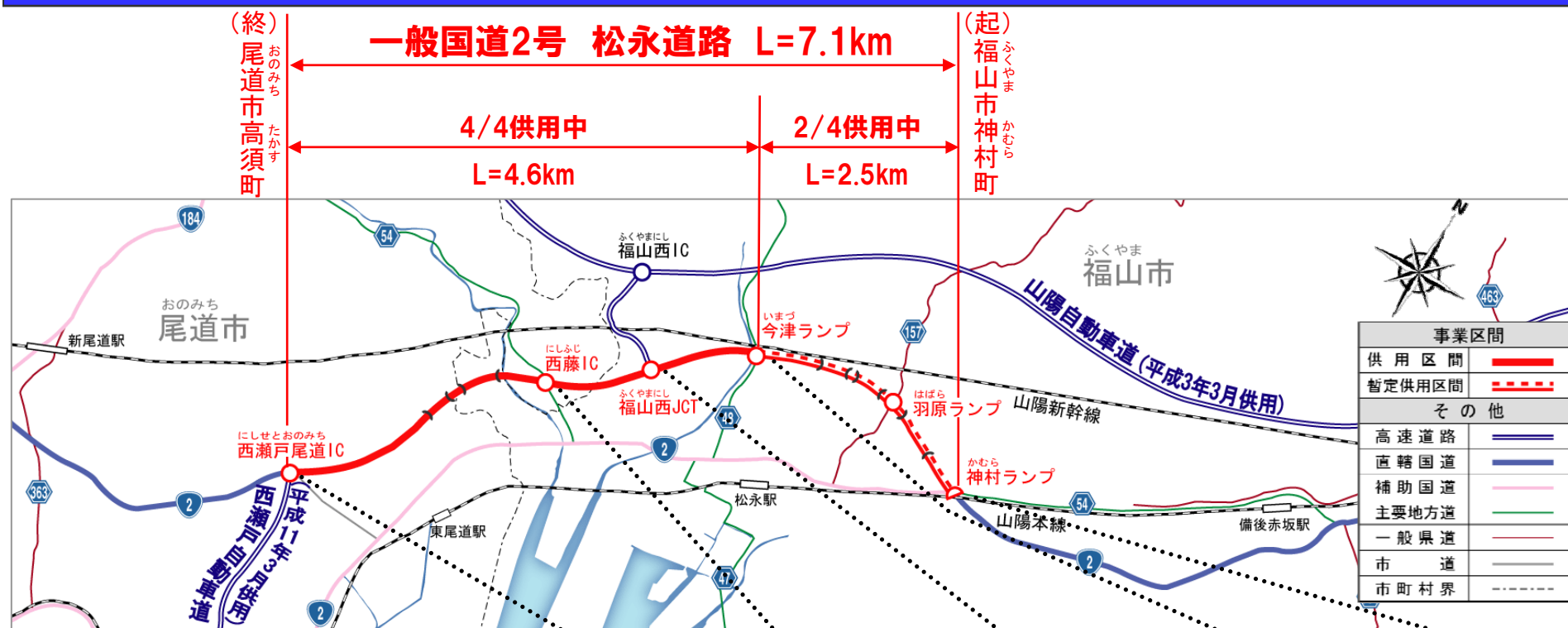
※ ---- は、暫定供用区間において整備中の断面を示す



2. 松永道路の概要

一般国道2号 松永道路

(1) 事業経緯②



事業経緯	年度	区間	西瀬戸尾道IC～西藤IC	西藤IC～福山西JCT	福山西JCT～今津ランプ	今津ランプ～神村ランプ	
	昭和47年度		事業着手				
	昭和49年度		都市計画決定(昭和50年2月)				
	昭和52年度		用地着手				
	昭和53年度		工事着手	用地着手	用地着手	用地着手	
	昭和60年度					工事着手	
	昭和61年度						工事着手
	昭和62年度		2/4供用(昭和62年6月)	工事着手			
	平成2年度			2/4供用(平成2年12月)			
	平成10年度		4/4供用(平成11年3月)				
	平成14年度					4/4供用(平成15年3月)	
	平成15年度		中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施				

2. 松永道路の概要

(2) 進捗状況

一般国道2号 松永道路

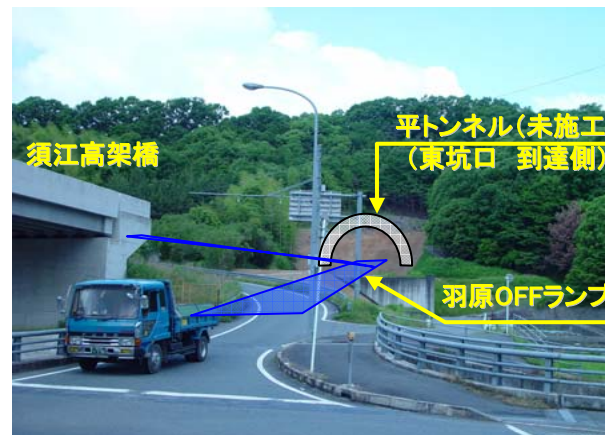
◆H15年3月に今津ランプ～西瀬戸尾道ICが4車線供用され、現在は神村ランプ～今津ランプの4車線化に向けて、工事を推進。



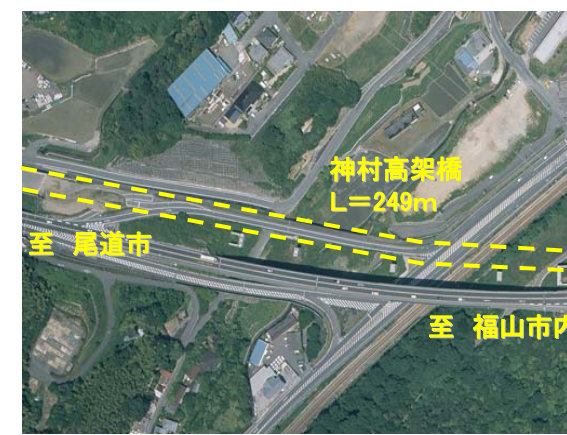
① 今津PA西側(4車線供用済み区間)



② 松本トンネル付近



③ 平トンネル付近



④ 神村高架橋付近

3. 現道の状況

一般国道2号 松永道路

(1) 道路交通状況（現在の状況）

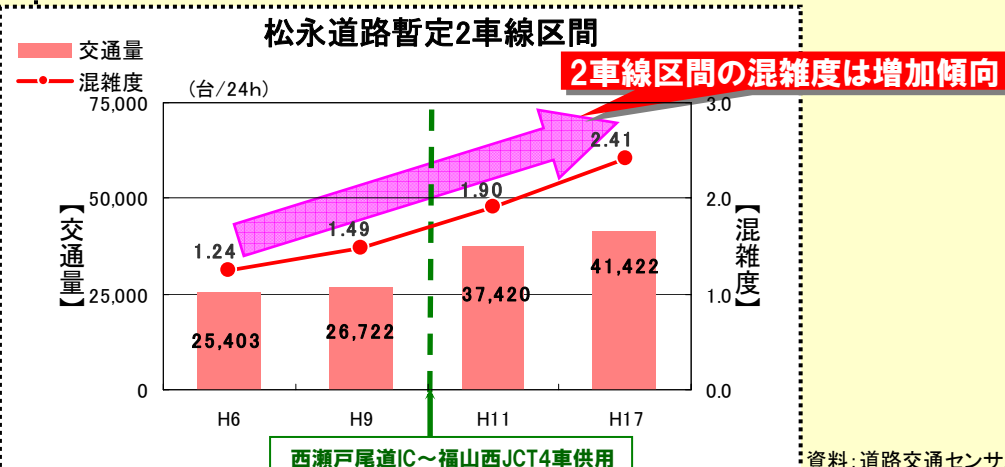
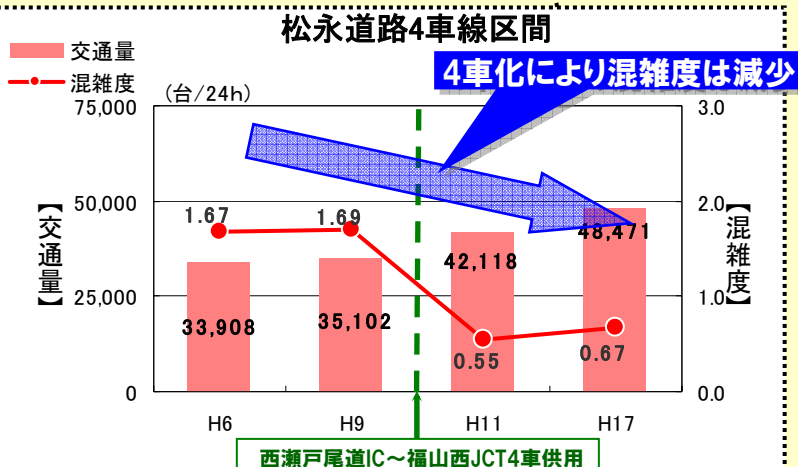
◆松永道路では、全線にわたって**利用交通量が年々増加**。

◆松永道路の4車線区間の混雑は改善。しかし、暫定区間では交通量の増加とともに**混雑度が大きく悪化**。



①車線減少に伴う渋滞発生状況（今津PA付近）

松永道路における交通量と混雑度の変化



資料：道路交通センサス

3. 現道の状況

(2) 渋滞発生状況

一般国道2号 松永道路

- ◆暫定2車線区間では、トンネルの連続区間を先頭として、**最大で1,220mの渋滞が発生。**
- ◆渋滞区間を通過するために要する時間は、**約6分。**

事業区間	
供用区間	——
暫定供用区間	----
その他	
高速道路	——
直轄国道	——
補助国道	——
主要地方道	——
一般県道	——
市道	——
市町村界	----



松永道路における渋滞発生状況



資料: 実態調査結果 (H21.1.20(火))



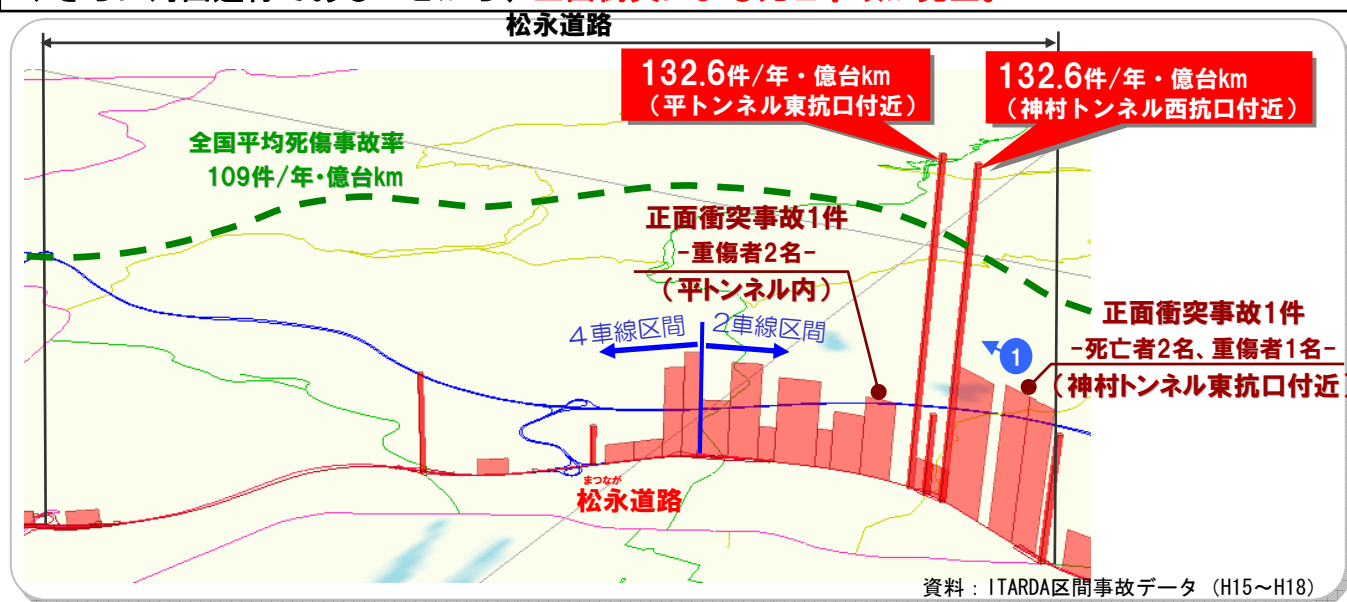
①松本トンネル西抗口手前付近 (福山市方向を望む)

3. 現道の状況

(3) 交通事故発生状況

一般国道2号 松永道路

- ◆松永道路では、暫定2車線区間で交通事故が集中。特に、トンネル入口付近で死傷事故率が高く、安全性に大きな課題。
- ◆交通混雑が発生する暫定2車線区間では、追突事故が多く発生（約9割）。
- ◆さらに対面通行であることから、正面衝突による死亡事故が発生。



3台絡む事故
3人が死傷
福山のバイパス
五月午後八時十五分ごろ、福山市神村町の国道2号松永バイパスで、尾道方面に向かっていた男性の乗用車と対向の大型トラックが衝突。後続の車も巻き込まれた。乗用車の男性と後続の車の運転手男性が死し、一人がけが。
福山西署の調べでは、現場は片側一車線。同署が原因を調べている。

▲山陽新聞 (H16.9.6付)



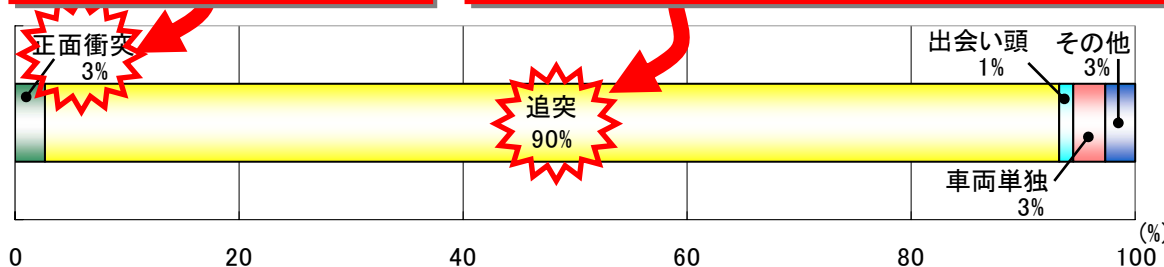
①神村トンネル手前付近(尾道方向を望む)

松永道路暫定2車線区間の事故類型

死傷事故 69件/4年

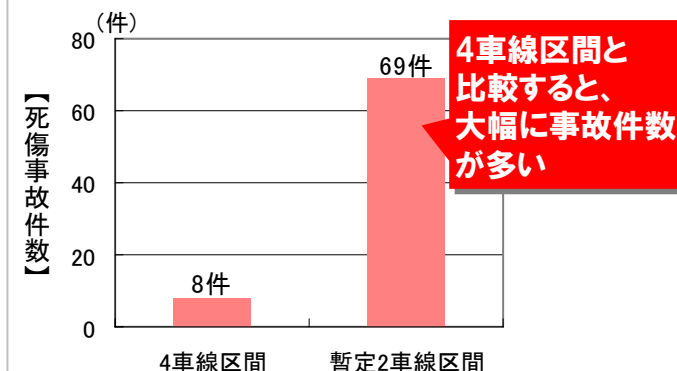
対面通行での正面衝突事故により、死者2名、重傷3名

渋滞区間走行中に起こる、発進と停止の繰り返し挙動が追突事故を誘発していると考えられる



資料：事故統合データベース (H15～H18) により事故類型を集計

松永道路暫定2車線区間・4車線区間の事故発生件数



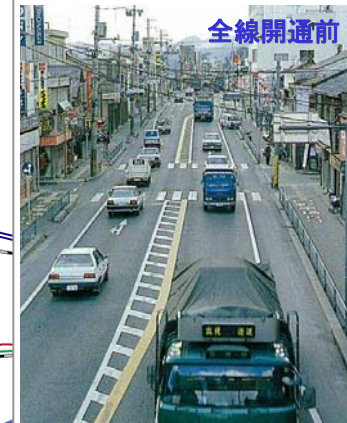
資料：事故統合データベース (H15～H18) により事故件数を集計

3. 現道の状況

一般国道2号 松永道路

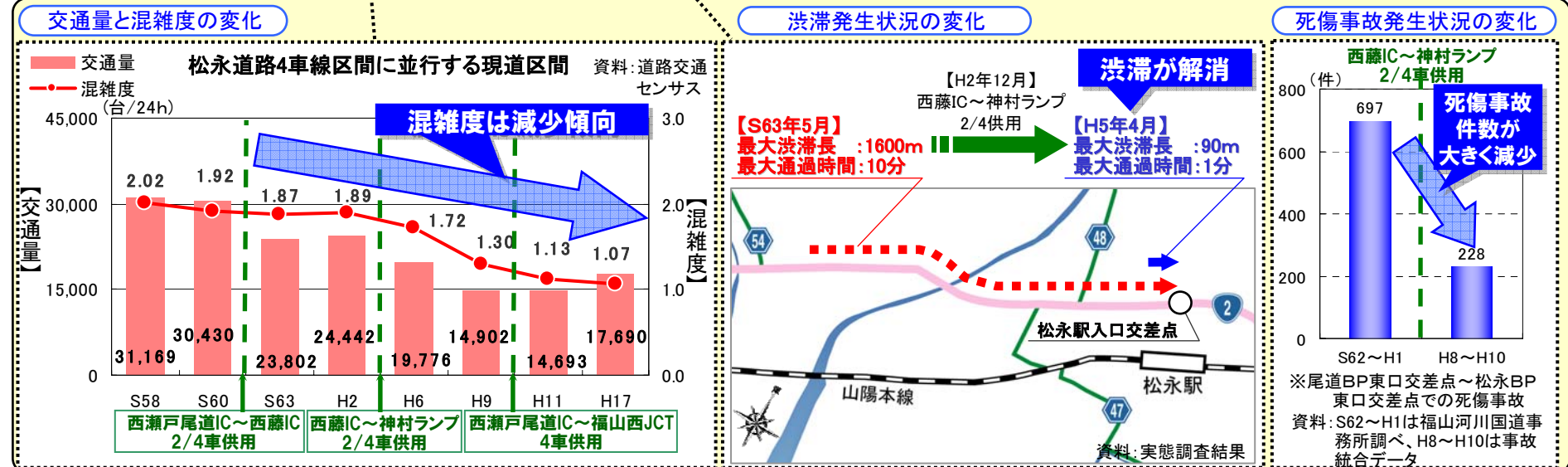
(4) 道路交通状況（供用効果）

- ◆松永道路に並行する一般国道2号現道区間では、松永道路開通により混雑度が減少し、死傷事故件数も大きく減少。
- ◆一般国道2号現道区間の渋滞ポイントであった松永駅入口交差点では、松永道路の全線開通(2/4)によって渋滞が解消。



① 一般国道2号(現道) - 暫定2車線並行区間 - (松永駅入口交差点付近)

<現道における交通状況変化>



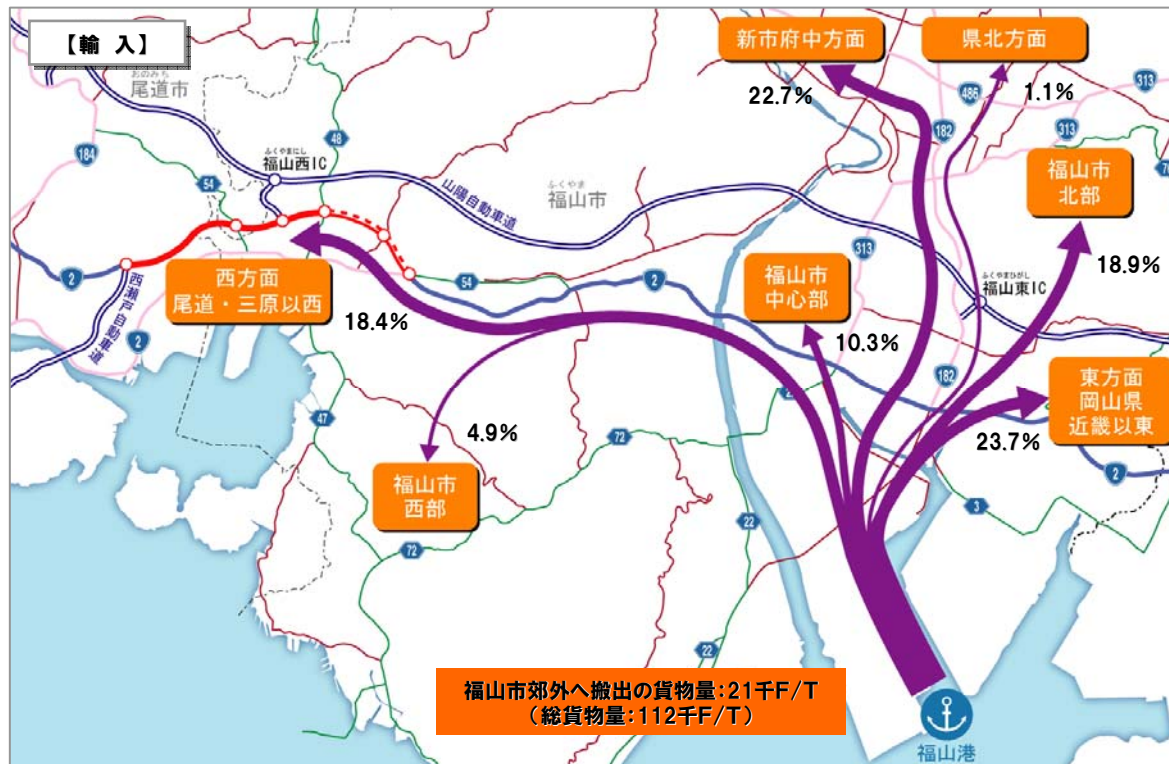
3. 現道の状況

(5) 福山港の物流状況

一般国道2号 松永道路

- ◆福山港の国際コンテナ取扱量は、10年前の10倍に増加。
- ◆福山港から福山西IC方面に向かう物流は、福山港外へ向かう港湾取扱貨物量の約2割。

福山港国際コンテナターミナル取扱貨物(11月輸入)の福山港外への流動割合



※福山港物流業者ヒアリングより

注) H20. 11. 1~H20. 11. 30を対象

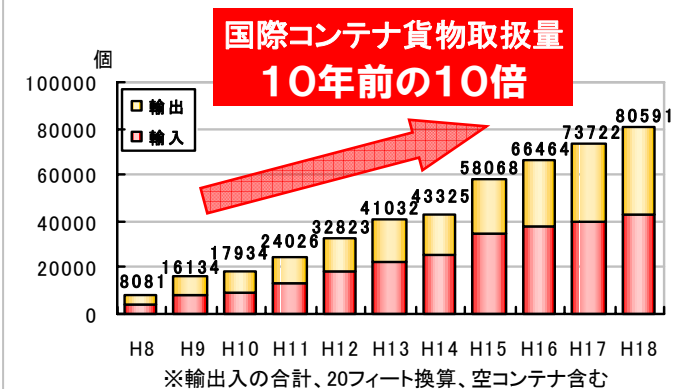
※ルートは物流業者への聞き取りによる想定

※フレートトン: 港湾取扱量の単位。容積1. 113立方メートル又は重量1, 000キロを1フレートトンとし、容積か重量のどちらか大きい方をもって計算

※福山港エリアへの流動は除く

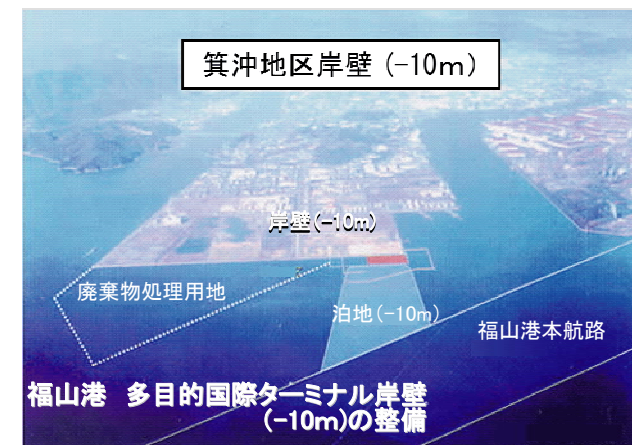
資料: 福山港物流業者ヒアリング

福山港におけるコンテナ取扱量の推移



資料: 広島県港湾企画整備課調べ

福山港の整備イメージ



4. 事業効果

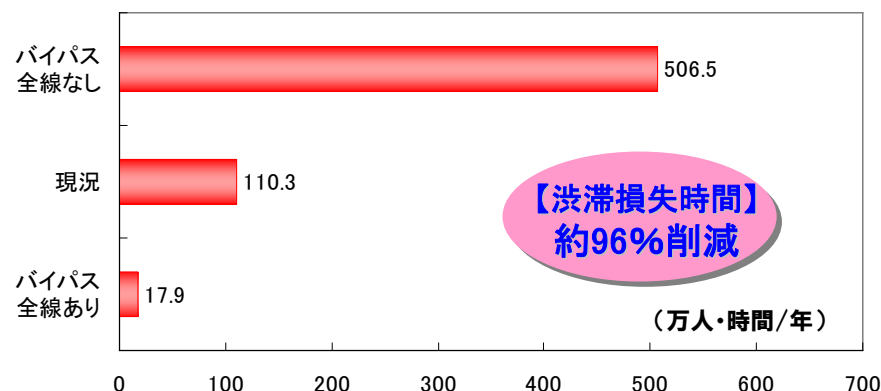
一般国道2号 松永道路

(1) 円滑なモビリティの確保（渋滞緩和）

◆松永道路の全線4車線供用により、一般国道2号現道区間の渋滞の緩和。

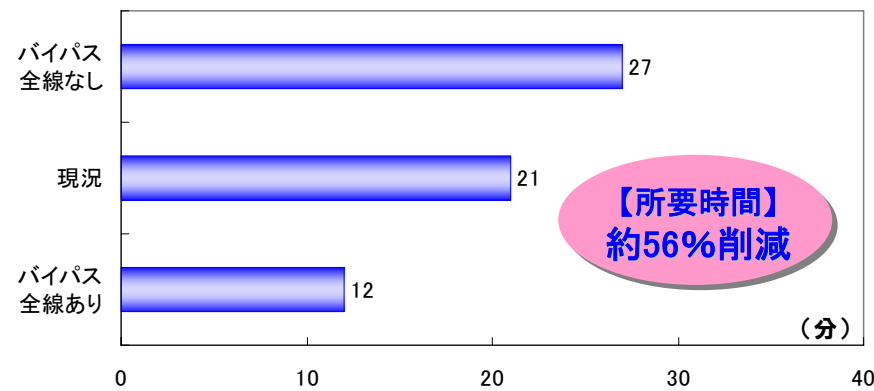


▼渋滞損失時間の比較



※現道と松永道路の合計値
 ※H42将来推計結果を用いて算出
 ※算出手法は「客観的評価指標の定量的評価指標の算出について」を用いた

▼所要時間の比較



※バイパス整備なしは現道におけるS60道路交通センサス混雑時旅行速度を用いて算出
 ※現況及びバイパス全線ありは、松永道路におけるH17道路交通センサス混雑時旅行速度を用いて算出

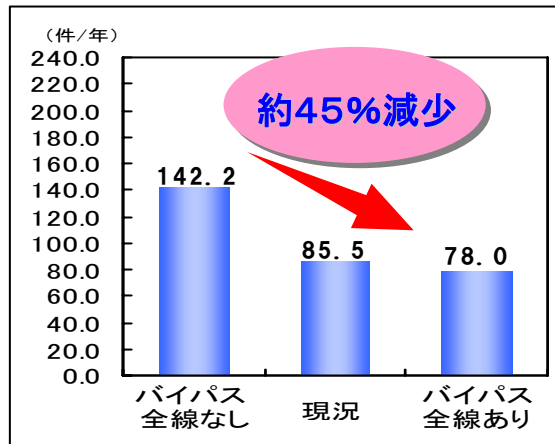
4. 事業効果

一般国道2号 松永道路

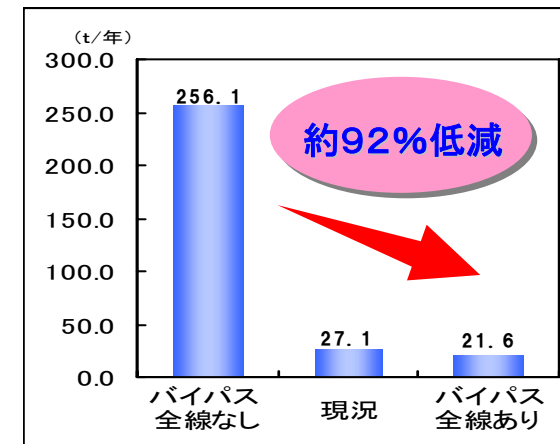
(2) 安全性の向上・環境負荷の低減

- ◆一般国道2号現道区間の交通事故の減少により、**安全性が向上**。
- ◆松永道路の整備により、国道2号（現道）沿線の**環境負荷が低減**。

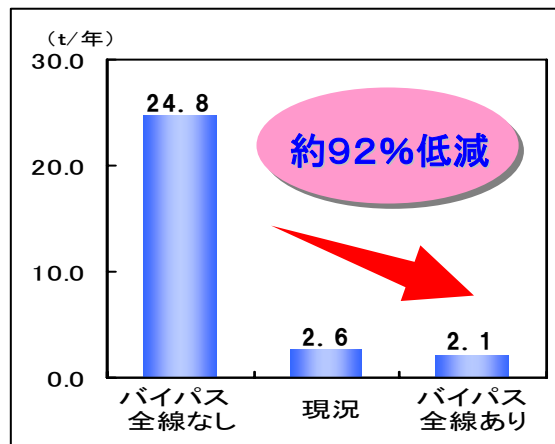
(死傷交通事故件数の減少)



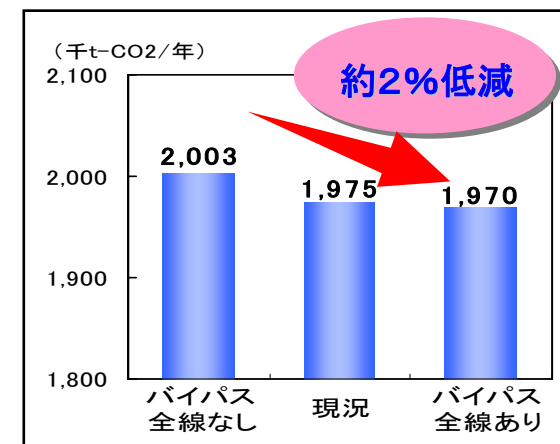
(NOxの低減)



(SPMの低減)



(CO2の低減)



<検討対象地域>

- ・死傷交通事故・SPM・NOx ⇒ 松永道路及びその並行現道区間(国道2号)
- ・CO2 ⇒ (費用便益分析対象区間)福山市・尾道市・三原市・府中市・世羅町・竹原市・東広島市

<算出方法>

- ・H42将来推計結果をもとに算出
- ・交通事故件数⇒「交通事故減少便益の原単位の算出方法(H20.11国土交通省)
- ・NOx・SPM・CO2⇒客観的評価指標の定量的評価指標の算出に基づき算出

4. 事業効果

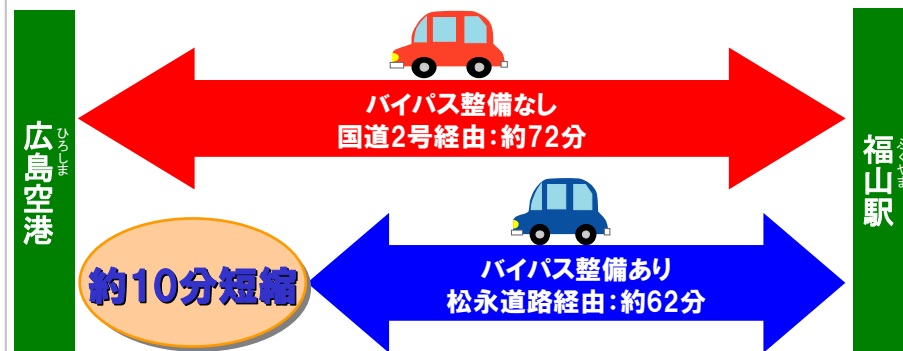
一般国道2号 松永道路

(3) 主要施設までのアクセス強化

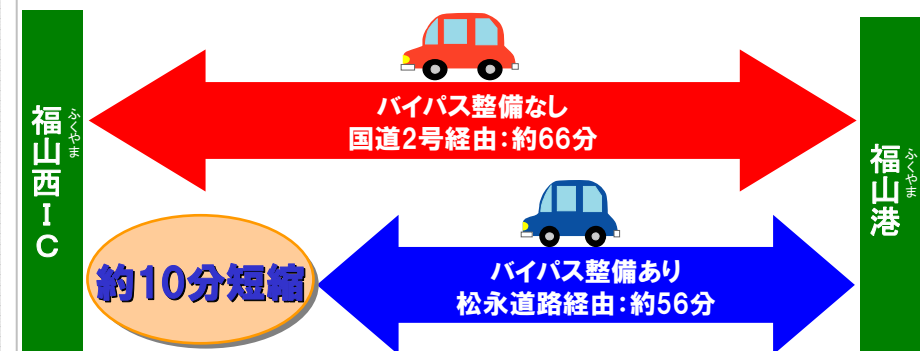
◆広域交通拠点である広島空港、物流拠点である福山港までの所要時間が短縮。



福山駅～広島空港までの所要時間短縮



福山港～福山西ICまでの所要時間短縮



<算定条件> バイパス整備なし: H17道路交通センサスの混雑時旅行速度
 バイパス整備あり: 松永道路(今津ランプ～神村ランプ)は設計速度80km/h、その他はH17道路交通センサスの混雑時旅行速度

5. 投資効果・客観的評価指標

一般国道2号 松永道路

◆松永道路整備の費用便益比(B/C)は、12.2(残事業)、5.4(全事業)となり、便益が費用を上回っている。

投資効果

	全事業	残事業
費用(C)	1,297億円	34億円
事業費(億円)	1,255	28
維持管理費(億円)	41	6
便益額(B)	6,942億円	413億円
走行時間短縮便益(億円)	5,843	362
走行経費減少便益(億円)	738	36
交通事故減少便益(億円)	361	15
費用便益比(B/C)	5.4	12.2

※全事業は、全線（L=7.1km）なしから、全線ありの投資効果を算出。
 ※残事業は、現況道路網（神村ランプ～今津ランプ暫定2車）から、全線ありの投資効果を算出
 ※費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しない場合がある。
 ※基準年（平成20年）への現在価値換算値を表記

客観的評価指標

便益計測対象項目	内 容
走行時間短縮便益	道路整備により、周辺道路も含めた走行時間が短縮される効果を貨幣価値として計測する。
走行経費減少便益	道路整備によって混雑が緩和され、走行条件が改善されることにより、走行に必要な費用の減少量として計測する。走行経費には燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両費、車両償却費等が含まれる。
交通事故減少便益	道路整備によって周辺道路の交通量が減少することにより、交通事故が減少する。その社会的損失の減少を貨幣価値として計測する。交通事故の社会的な損失には運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構造物に関する物的損害額、交通渋滞による損失額が含まれる。

費用便益比の算出条件

$B/C = \text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}$

事業費 + 維持管理費

適用マニュアル：「費用便益分析マニュアル」

（平成20年11月：国土交通省道路局 都市・地域整備局）

基準年次：平成20年

検討年数：供用後50年

事業費：現在価値事業費＝単純価値事業費×割引率

便 益：* 道路整備前後における、

①走行時間の価値②走行経費③交通事故損失額の差

* 上記金額は、H42OD(H17センサスペースOD表)により推計した

交通量を用いて算出

費用及び便益額等については、平成20年度の価値に換算

（現在価値算出のための社会的割引率：4%）

指 標	整 備 効 果
円滑なモビリティの確保	新幹線・特急停車駅へのアクセス向上 福山西IC～福山駅への所要時間がピーク時に 約10分短縮 (41分→31分)
物流効率化の支援	重要港湾へのアクセス向上 福山西IC～福山港への所要時間がピーク時に 約10分短縮 (66分→56分)
国土・地域ネットワークの構築	中心都市へのアクセス向上 三原市街地から福山市街地への所要時間がピーク時に 約10分短縮 (112分→102分)
地球環境の保全	自動車からのCO2排出量 周辺地域のCO2排出量が 約33千t-CO2/年削減 (2,003千t-CO2/年→1,970千t-CO2/年)
生活環境の改善・保全	No2排出削減率 並行現道部のNO2排出量が 約235t/年削減 (256.1t/年→21.6t/年)

6. コスト縮減に関する取り組み

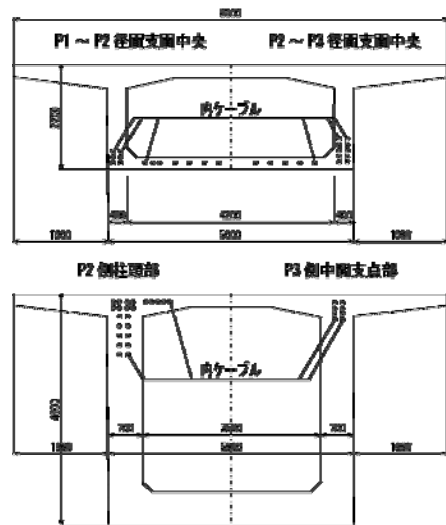
一般国道2号 松永道路

◆松永道路4車線化における神村高架橋の設計において、上部工のPC箱桁の内・外ケーブル併用方式を採用することにより、見込まれるコスト削減は約1.2億円、施工短縮期間は約0.5ヶ月。

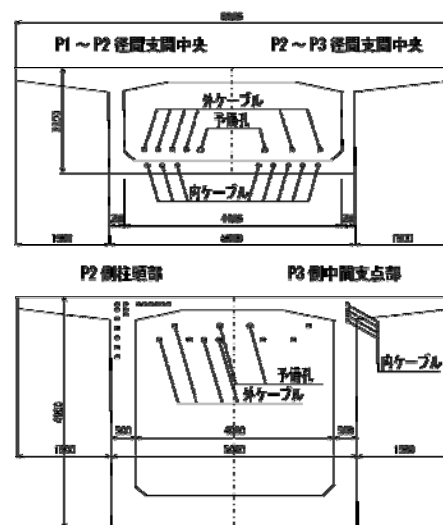


①神村高架橋付近

従来断面(内ケーブル方式)



採用断面(内・外ケーブル併用方式)



コスト縮減

ウェブ厚の縮小によるコンクリート量の低減自重軽減
による下部構造の縮小、PC・鋼材量の低減

➡ 約1.2億円のコスト縮減

施工期間短縮

現場作業の効率化、施工性の向上

➡ 約0.5ヶ月の施工期間短縮

維持管理

外ケーブルにより点検作業の軽減

➡ 維持管理の省力化

7. 今後の対応方針

一般国道2号 松永道路

①事業の必要性の視点

1)事業を巡る社会情勢等の変化

◇山陽自動車道、西瀬戸自動車道など広域交通網の要衝であるため、交通量の増大により慢性的な交通混雑並びに交通環境の悪化が生じている。

2)事業の投資効果

◇費用便益比(B/C)=5.4(事業全体) 12.2(残事業)

3)事業の進捗状況

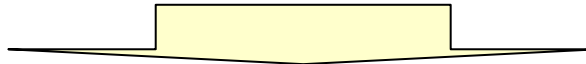
◇平成9年度までに用地買収を完了し、平成2年度までに全線暫定供用を行い、今津ランプから西瀬戸尾道ICまでの4.6kmが4車完成供用済み。

②事業の進捗見込み

◇投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、残る区間の工事の進捗を図り、早期全線供用を目指し事業を推進する。

③コスト縮減や代替案立案等の可能性

◇神村高架橋の設計において、上部工のPC箱桁の内・外ケーブル方式を採用することにより、コスト縮減、施工期間短縮、維持管理の省力化を図っている。



【今後の対応方針(原案)】

- ・上記①、②の各視点により、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられるため、今後とも事業**継続が妥当**。
- ・今後の事業の実施にあたっては、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的な事業を継続する。

<参考資料>

◆前回評価時との比較

	前回評価時 (平成15年)	今回評価時 (平成20年)	備 考 (前回評価時からの変更点)
事業諸元	L=7.1km	L=7.1km	
計画交通量	49,700～ 51,800台/日	50,600～57,100台/日	新たな交通需要推計による計画交通量の見直し
総事業費	約550億円	約580億円	トンネル補助工法の追加、遮音壁の追加による費用増加
総費用 (C)	1,099億円	1,297億円	トンネル補助工法の追加、遮音壁の追加による費用増加 基準年の変更(H15基準からH20基準) 「費用便益分析マニュアル」の改訂による変更
総便益 (B)	7,520億円	6,942億円	新たな交通需要推計及び「費用便益分析マニュアル」の改定による変更
費用対効果 (B/C)	6.8	5.4	総費用及び総便益を見直したため

※費用/便益は基準年における現在価値の値

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 松永道路
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	■ 便益が費用を上回っている	費用便益比（B／C）＝5.4 （経済的純現在価値（B－C）＝5,646億円、経済的内部収益率（E I R R）＝12.8％）

●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	● 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）：2,931万人・時間/年 渋滞損失削減時間：716万人・時間/年（3,551万人・時間/年⇒2,835万人・時間/年） 区間b（当該区間／並行区間）について：（該当区間名）国道2号現道部 並行区間等（当該区間）の渋滞損失時間（現況）：110.3万人・時間/年 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：96％削減（506.5万人・時間/年⇒17.9万人・時間/年）
		□ 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	
		□ 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/日以上での踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		□ 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	
		■ 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	福山駅、福山市、改善見込み（福山市今津町（福山西10）～福山駅、41分～31分）
		■ 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	広島空港、改善見込み（福山駅～広島空港、72分～62分）
	物流効率化の支援	■ 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	福山港、改善見込み（福山西10～福山港、66分～56分）
		■ 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	農林水産業を主体とする地域：福山市尾道糸崎港木繰地区（木材） 主な出荷先：府中市
	1. 活力	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO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	
		□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		□ 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	
		□ 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	
		□ 中心市街地内で行う事業である	

	国土・地域ネットワークの構築	☐ 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	
		☐ 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	
		☐ 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	
		☐ 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	
		☒ 地域高規格道路の位置づけあり	倉敷福山道路
		☐ 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	
		☐ 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	
		☐ 現道等における交通不能区間を解消する	
		☐ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		☒ 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：三原市 日常活動圏中心都市：福山 改善見込み(三原市～福山市112分⇒102分)
	個性ある地域の形成	☐ 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	
		☒ 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	備後地区工業整備特別地域を支援
		☒ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	尾道市千光寺など(尾道市全体：552万人/年)
		☐ 特別立法に基づく事業である	
		☐ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		☐ 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	☐ 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/日以上の全てに該当する区間において、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	
		☐ 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間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	☐ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		☐ 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	☐ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	
3.安全	安全な生活環境の確保	☒ 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	高諸神社前（583件/億台キロ）、高西町～高西町（523件/億台キロ）
		☐ 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	☐ 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	
		☒ 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5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	第一次緊急輸送道路に位置づけ

		☐ 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	
		☐ 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）	
		☐ 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	
		☐ 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	
		☐ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		☐ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
		☐ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす	
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	CO2排出削減量：33千t-CO2/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	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：指定なし NO2について環境基準を達成している測定局数の実績 （推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：（区間名）国道2号現道部 排出削減量：235t／年、排出削減率：92%削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてNOx排出増加量：215t／年 NO2について環境基準を達成が見込まれる測定局数（推計を行っている場合）
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：指定なし SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績 （推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：（区間名）国道2号現道部 排出削減量：22.7t／年、排出削減率：92%削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：20.1t／年 SPMについて最寄りの一般局と差があり、かつ環境基準を超過している自排局または常観局のうち道路寄与分の半減が見込まれる測定局数（推計を行っている場合）
		☐ 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	
		☐ 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	☐ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		☐ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	広島県総合交通計画に位置づけ
		■ 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	福山市都市圏は、交通円滑化総合対策実施都市圏に指定され、交通円滑性及び安全性向上に資する