

道路事業の再評価項目調書

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 自： <small>ひろしま ひがしひろしま</small> 広島県東広島市西条町上三永 至： <small>ひろしま ひがしひろしま</small> 広島県東広島市八本松宗吉	延長			11.3 km	
事業概要 一般国道2号は、 <small>おおさか おおさか</small> 大阪府大阪市から <small>ふくおか</small> 福岡県北九州市に至る延長約680kmの主要幹線道路である。 <small>さいじょう</small> 西条バイパスは、 <small>ひろしま ひがしひろしま</small> 東広島市街地の慢性的な交通混雑の解消及び、交通安全の確保を目的とした延長11.3kmのバイパスである。					
S49年度事業化	S50, S62年度 都市計画決定		S53年度用地着手	S55年度工事着手	
全体事業費	約540億円	事業進捗率	71%	供用済延長	8.5 km
計画交通量	33,300~54,600 台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.8 (残事業) 4.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 102 / 900 億円 事業費 : 85/869億円 維持管理費 : 18/30億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 506 / 2,484 億円 走行時間短縮便益 : 432/1,990億円 走行費用減少便益 : 52/ 391億円 交通事故減少便益 : 23/ 104億円	基準年 平成20年	
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= 7.2 (交通量+10%) B/C= 3.4 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C= 4.6 (事業費+10%) B/C= 5.4 (事業費-10%)				
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保 (広島空港へのアクセス改善) 個性ある地域の形成 (広島中央テクノポリス計画の支援) <p style="text-align: right;">他16項目に該当</p>				
関係する地方公共団体等の意見	西条バイパスは、東広島・呉自動車道の整備による交通量の増加が予想されるなか、慢性的な交通渋滞の解消に加えて、安全性、利便性の向上、都市機能の充実、周辺地域との連携の強化、地域経済の活性化などを図るために期待されており、東広島市長等から主要事業に係る提案として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	周辺開発の増進や人口増加に伴い、慢性的な渋滞や事故が多発している。				
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成19年度末で用地買収については概成しており、現在までにバイパス区間8.5kmが暫定供用済み。				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	残る区間の工事の進捗を図り、早期完成を目指して事業を推進する。				
施設の構造や工法の変更等	補強土擁壁工で新工法を導入し、工事費の削減や施工効率を向上させ、コスト削減を図っている。				
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由	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。				
事業概要図					

※ 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。

さいじょう
一般国道2号 西条バイパス
事業再評価

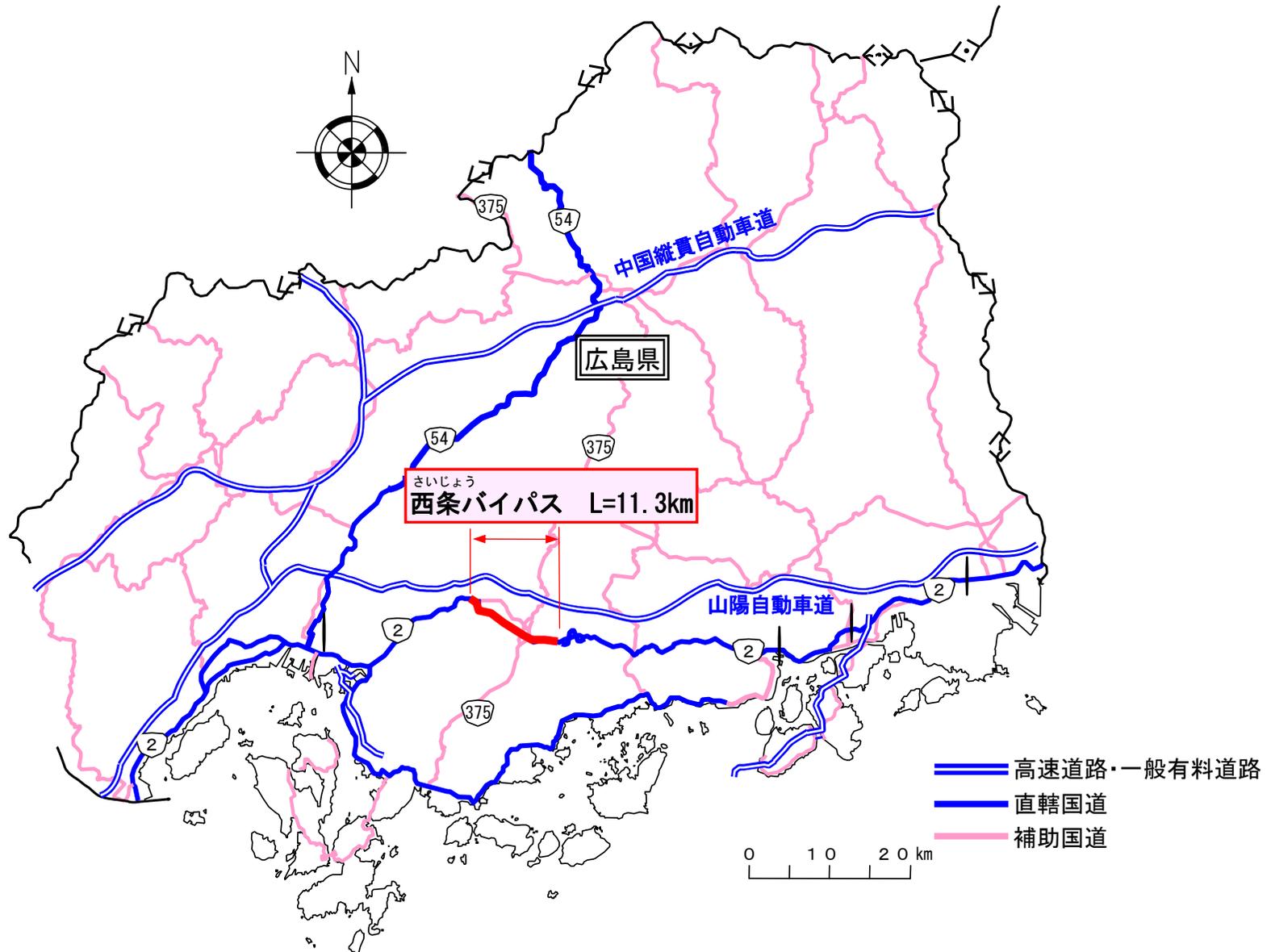
平成21年3月

国土交通省 中国地方整備局

1. 位置図

一般国道2号 西条バイパス

- 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680kmの主要幹線道路である。
- 西条バイパスは、広島県東広島市に位置する延長11.3kmのバイパスである。



2. 事業概要及び経緯

一般国道2号 西条バイパス

(1) 事業概要

・西条バイパスは、東広島市の人口増加に伴う市街地拡大や一般国道2号の交通量増加による渋滞の緩和を図るとともに、東広島・呉自動車道、東広島バイパス・安芸バイパスとともに周辺地域との連携強化を図るための道路である。

事業の目的

○東広島市街地の渋滞緩和

東広島市街地の混雑緩和及び通過所要時間の短縮による交通の円滑化

○交通事故対策

円滑な交通の確保により、交通事故の削減を図る。

○周辺地域間の連携強化

東広島・呉自動車道、東広島バイパス・安芸バイパスとともに、東広島市と広島市、呉市をはじめとする周辺地域と連携し、地域の一体化を図る。

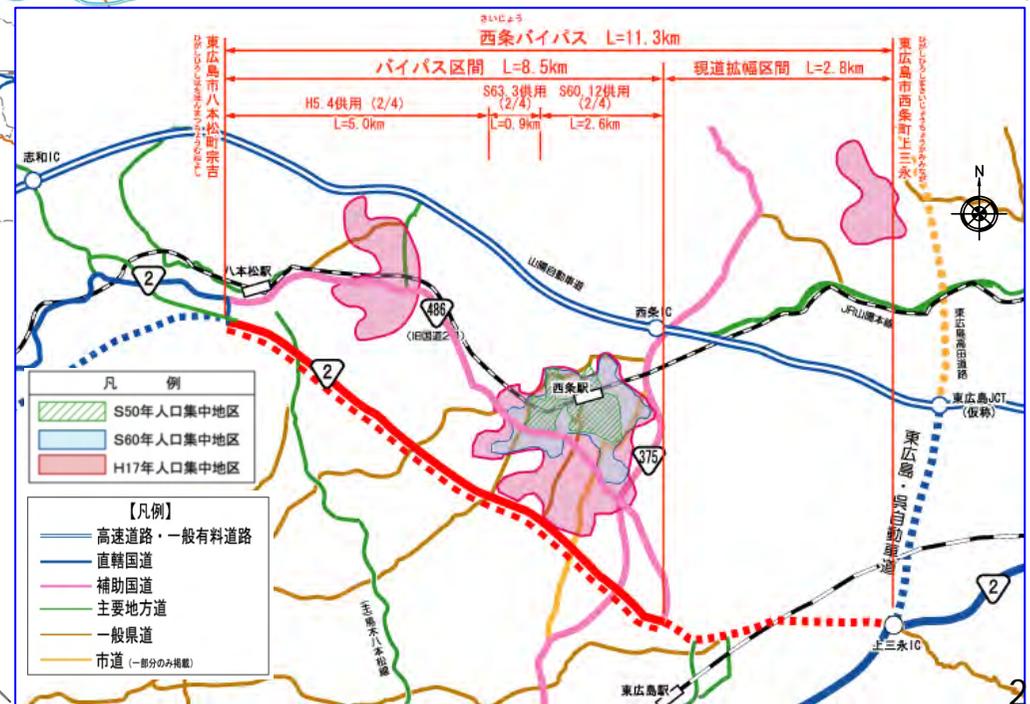
▼西条BP周辺広域図



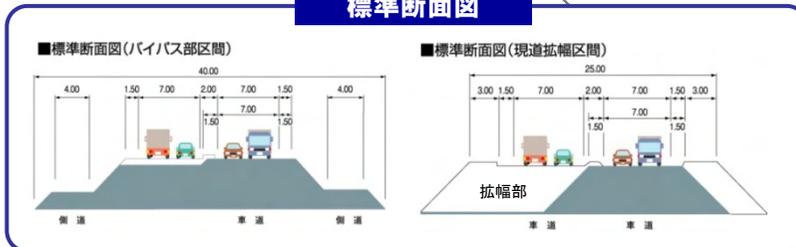
計画概要

起 終 点	起点：広島県東広島市西条町上三永 終点：広島県東広島市八本松町宗吉
計画延長	L=11.3km
道路規格	第3種第1級
設計速度	バイパス区間：80km/h 現道拡幅区間：60km/h
車線数	4車線

▼西条BP事業概要詳細図



標準断面図



- 凡 例
- S50年人口集中地区
 - S60年人口集中地区
 - H17年人口集中地区
- 【凡例】
- 高速道路・一般有料道路
 - 直轄国道
 - 補助国道
 - 主要地方道
 - 一般県道
 - 市道 (一部分のみ掲載)

2. 事業概要及び経緯

(2) 事業の経緯

- ・昭和49年度に事業着手し、平成5年度までにバイパス区間8.5kmを暫定供用している。
- ・現道拡幅区間の工事の進捗を図り、全線4車線化に向け事業を推進している。



事業経緯	区間				
	年度	終点～吉川西条線間	吉川西条線間～西条停車場線	西条停車場線～(市)御園宇上三永線	(市)御園宇上三永線～起点区間
	昭和49年度	事業着手 都市計画決定(昭和50年2月)			
	昭和53年度		用地着手		
	昭和55年度		工事着手		
	昭和57年度	用地着手			
	昭和60年度			2/4供用(昭和60年12月)	
	昭和61年度	工事着手			都市計画決定(昭和62年1月)
	昭和62年度		2/4供用(昭和63年3月)		事業着手・用地着手
	平成4年度				工事着手
	平成5年度	2/4供用(平成5年4月)			
	平成7年度				事業着手・用地着手
	平成9年度				工事着手
	平成14年度				交差点立体化 (都)田口下三永線
	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. 事業概要及び経緯

(3) 事業の進捗状況

・写真は現道拡幅区間の進捗状況を撮影したものである。現道拡幅区間においては事業の95%が進捗している。



●事業全体の進捗状況
(平成19年度末)

用地	概成
工事	56%
全体	71%

※完成事業費に対する割合

【写真③】西条町上三永付近から東広島市市街地を望む



【写真①】現道拡幅部（上三永IC付近から東広島市街地方面を望む）

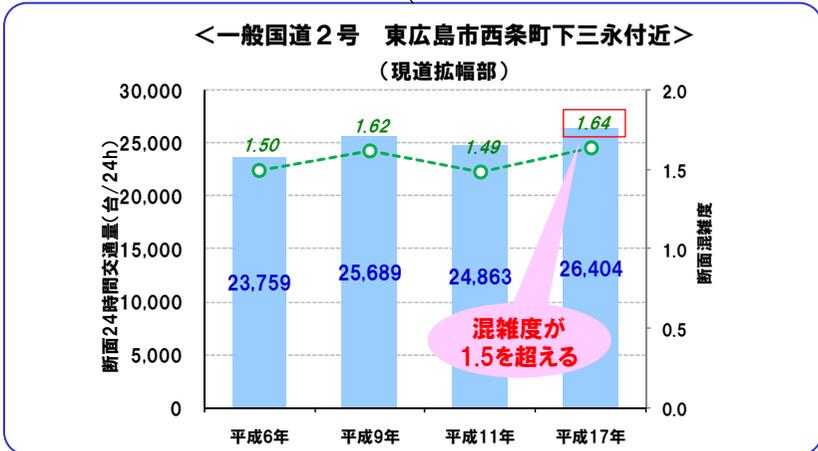
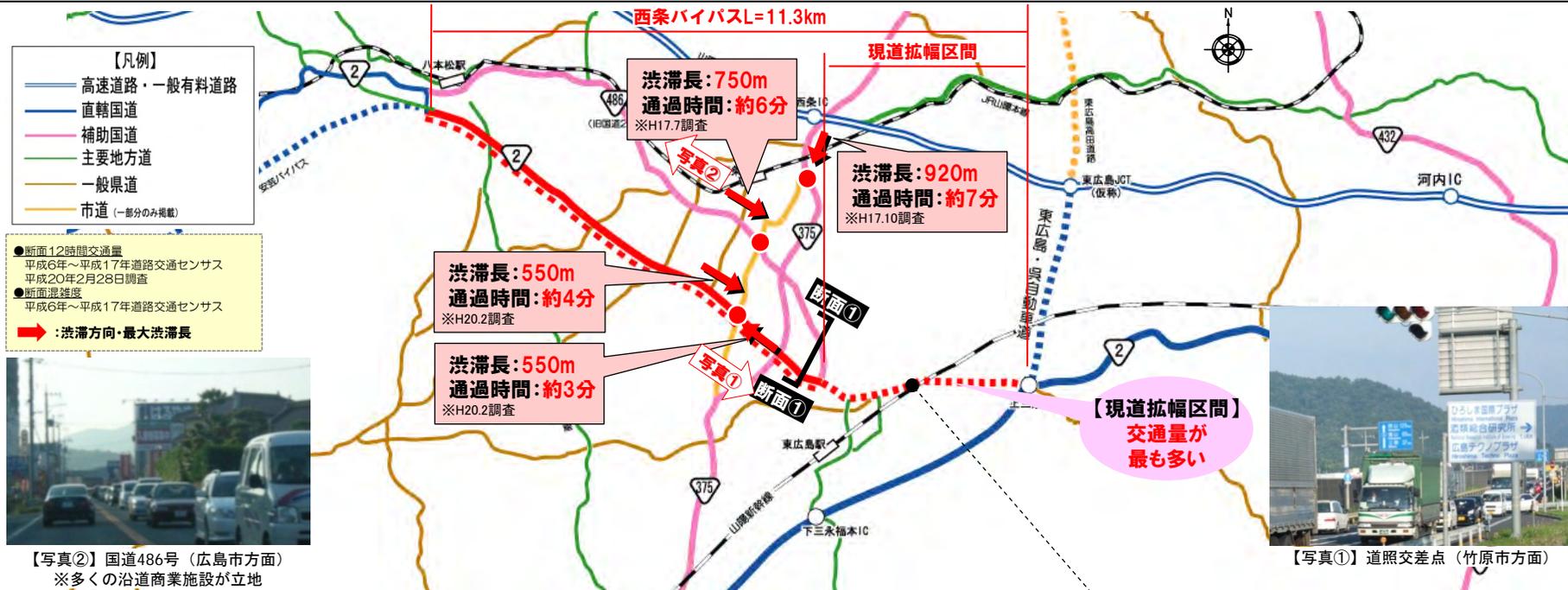


【写真②】現道拡幅部（東広島市街地から上三永IC付近方面を望む）

3. 現道の状況

(1) 渋滞の発生状況

- ・現道拡幅区間は、西条バイパス全体や並行区間である旧国道2号(国道486号)の中で最も交通量が多く、混雑度も1.5を超える状況にある。
- ・旧国道2号(国道486号)は、沿道商業施設が多く立地しており、約750mの渋滞長が発生している。

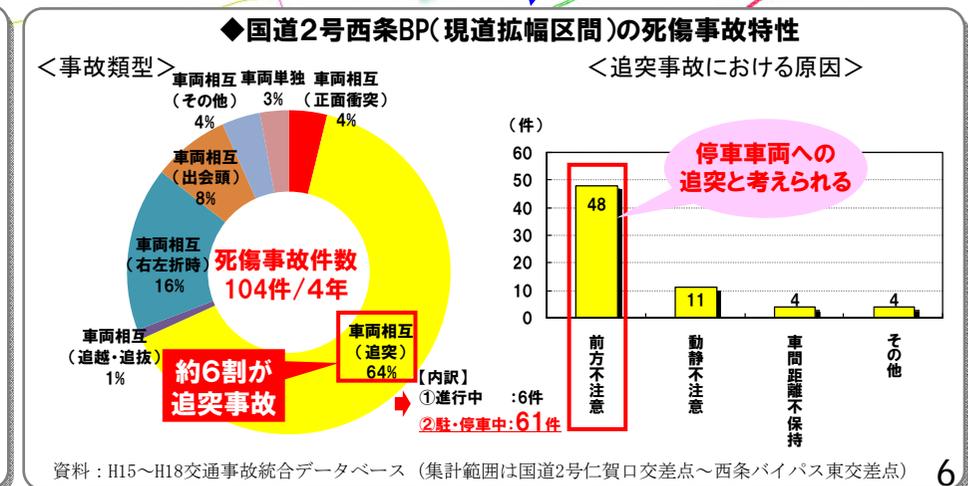
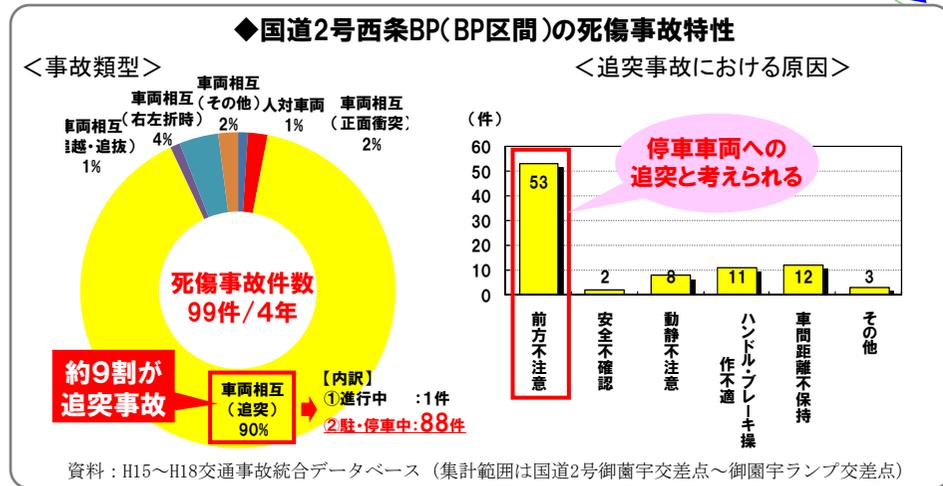
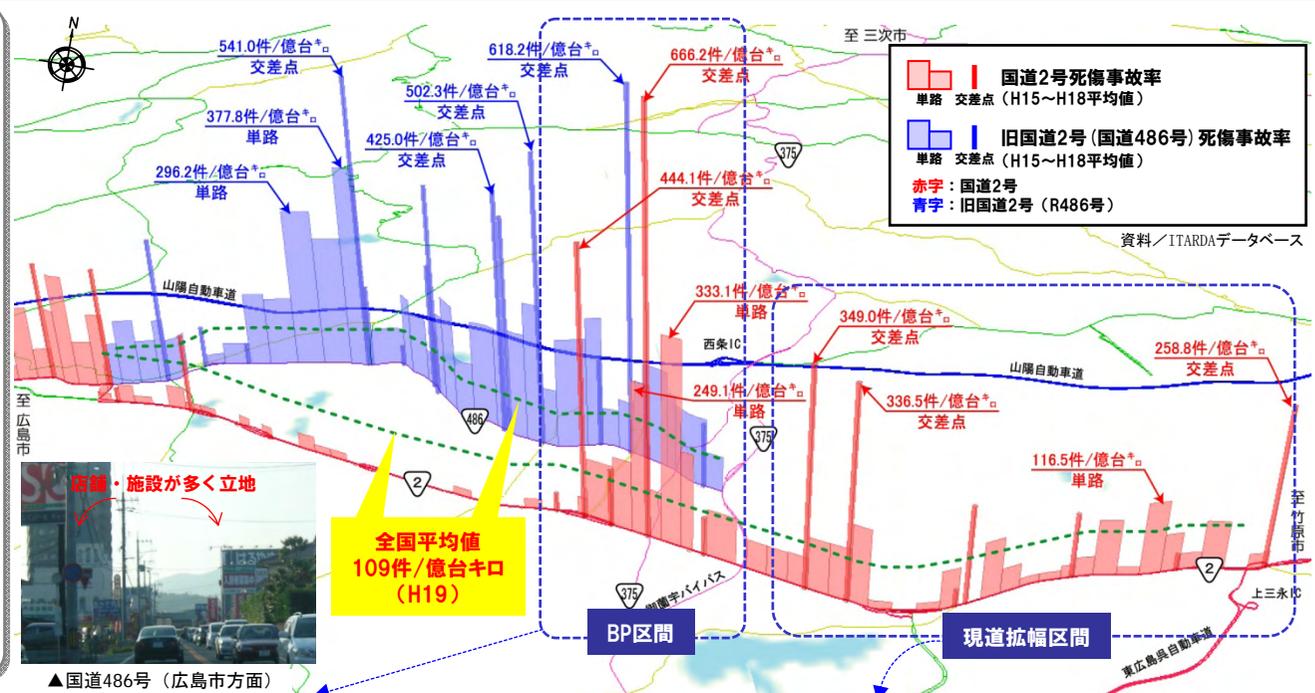
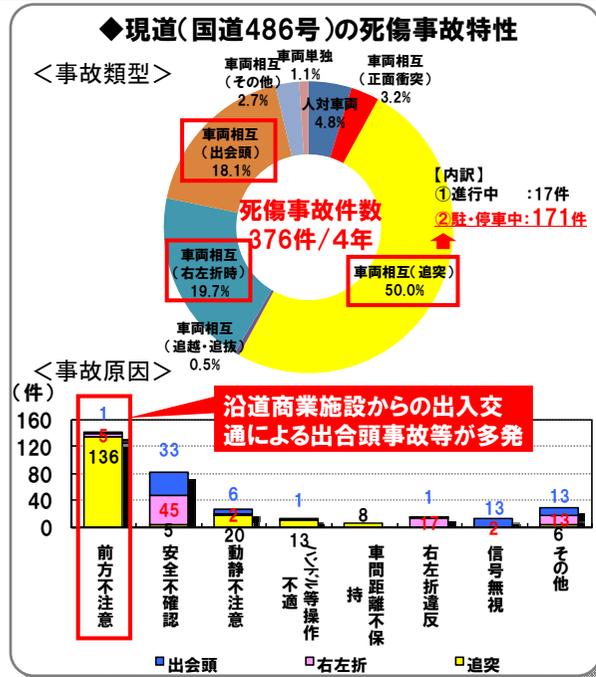


3. 現道の状況

一般国道2号 西条バイパス

(2) 事故発生状況

- ・西条バイパスでは、停車車両への追突と思われる事故が多発している。
- ・旧国道2号(国道486号)では、沿道商業施設への出入交通との出会頭と思われる事故が多発している。



4. 社会経済状況

一般国道2号 西条バイパス

(1) 沿道地域の進展(工業団地開発)

- ・東広島市西条周辺は、工業団地の開発が進むとともに多くの企業が進出している。
- ・企業の進出に伴い、平成11年と比較すると地域の法人税収は大幅に増加している。

▼東広島市周辺の工業団地分布



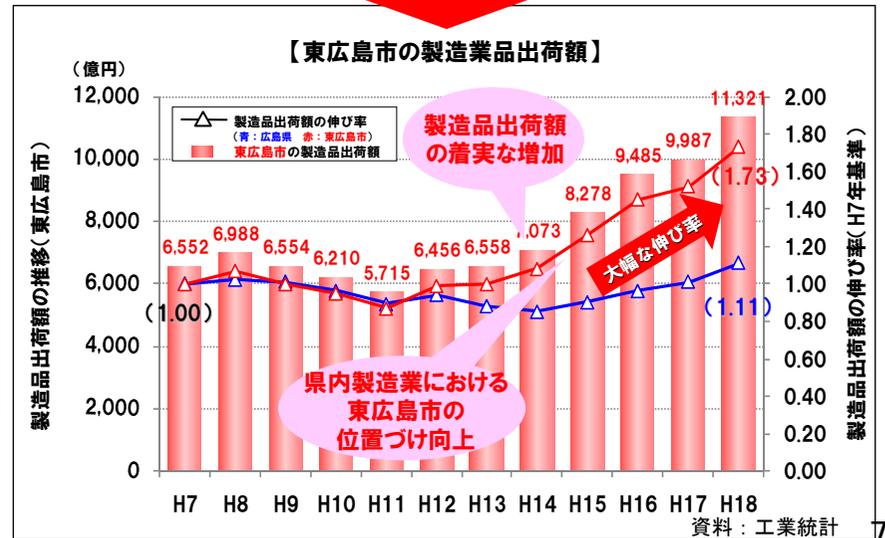
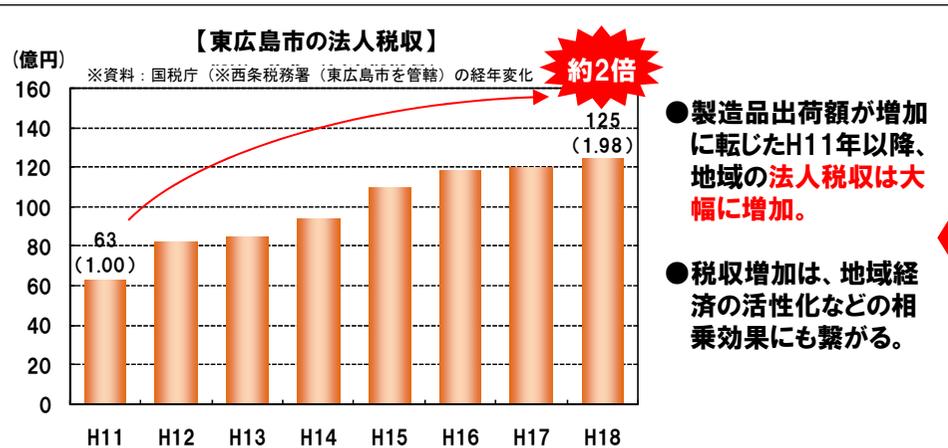
▼主な工業団地の分譲率

工業団地名	事業年度	分譲面積 (ha)	分譲率	進出企業数 (社)	操業企業数 (社)
磯松工業団地	S39~42	29.4ha	100%	12社	12社
御菌宇工業団地	S39~42	25.6ha	100%	24社	24社
木谷木工団地		5.8ha	100%	11社	11社
風早地区干拓第一工区		19.2ha	100%	9社	6社
風早地区干拓第三工区		8.6ha	100%	2社	1社
吉行工業団地	S45~49	26.7ha	100%	20社	20社
飯田研究団地	S57~58	5.4ha	100%	2社	2社
吉川地区工業団地	S57~60	28.7ha	100%	12社	12社
原地区工業団地	S61~62	7.1ha	100%	2社	2社
田口地区研究団地	S59~63	17.9ha	100%	9社	9社
東広島中核工業団地	S59~63	46.6ha	100%	38社	36社
河内臨空団地	S62~H3	18.6ha	82.60%	4社	4社
広島中央サイエンスパーク	H2~4	20.0ha	95.00%	12社	12社
高屋東地区工業団地	H1~4	21.2ha	100%	3社	1社
黒瀬工業団地	H1~5	13.7ha	100%	11社	10社
志和流通団地	H6~8	14.4ha	100%	20社	19社
テクノタウン東広島	H4~9	7.9ha	48.90%	2社	2社
合計		316.9ha	97.40%	193社	181社

東広島市HP(平成20年5月28日現在)

分譲率ほぼ100%

企業進出により



4. 社会経済状況

一般国道2号 西条バイパス

(2) 沿道地域の進展(土地区画整理事業等)

・旧国道2号(国道486号)沿線地域は土地区画整理事業が進んでおり、市街地内における新たな交通需要による混雑が予想される。

◆東広島市中心部の土地区画整理事業・地区計画の状況



▼主な区画整理事業の概要

事業名	都市計画決定年月	施工期間	計画人口
西条第一土地区画整理事業	S57.3	S59年度～H16年度	7,000人
西条駅前土地区画整理事業	H3.12	H6年度～H23年度	750人
東広島駅前土地区画整理事業	H4.9	H5年度～H20年度	2,400人
八本松駅前土地区画整理事業	H1.3	未定(地元合意形成中)	2,320人
寺家地区土地区画整理事業	H20.9	H20年度～H27年度	800人

沿線地域の拠点創出
(土地区画整理事業など)
新たな自動車交通の発集に伴う
混雑が懸念

西条バイパスは東西方向の
通過交通と市街地内の内々交通を
適切に処理する重要な役割を担う

東広島市の上位計画からみた西条バイパスの位置づけ

【東広島圏域 新市建設計画】

交流ネットワーク形成の方針 (p.58抜粋)

＜新市の放射道路＞

新市の中心となる西条地域と各地域を連絡し、中心地と交流の促進と新市の一体性を強化する役割りを果たす**国道2号**、国道375号、**国道486号**、(主)安芸津下三永線、(主)東広島本郷田忠海線を「**新市の放射道路**」として位置づけ



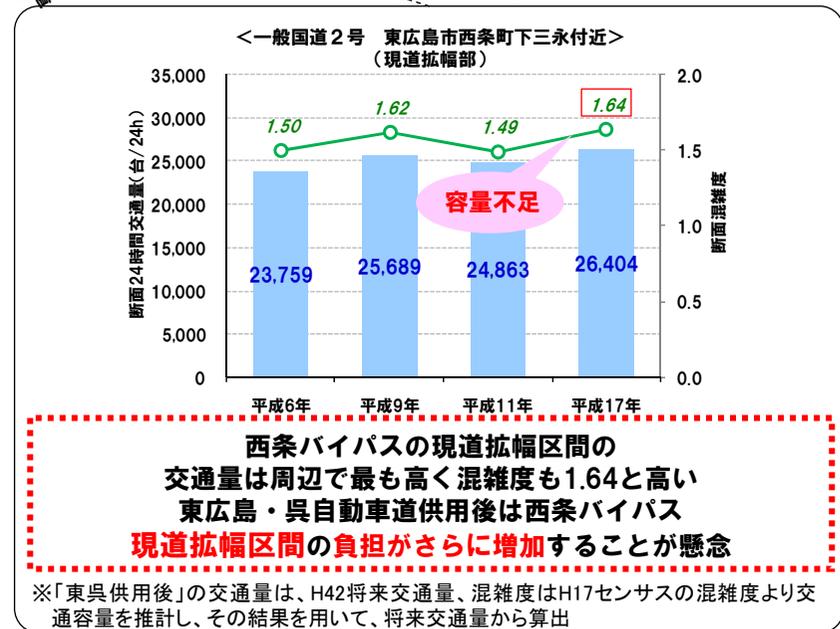
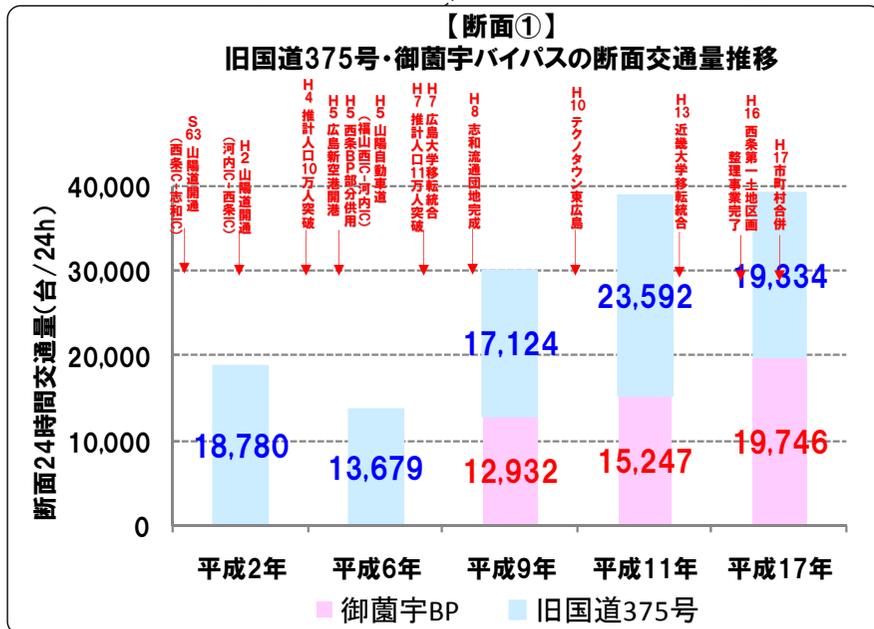
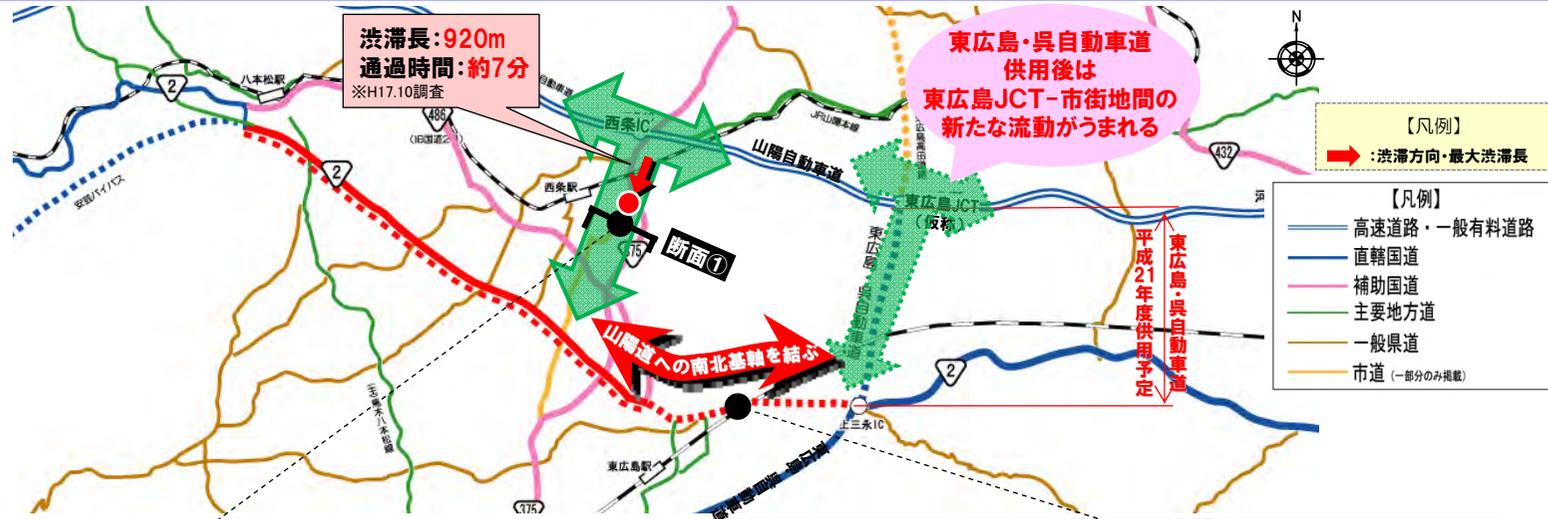
出典：東広島圏域 新市建設計画

4. 社会経済状況

一般国道2号 西条バイパス

(3) 沿道地域の進展(東広島・呉自動車道の整備)

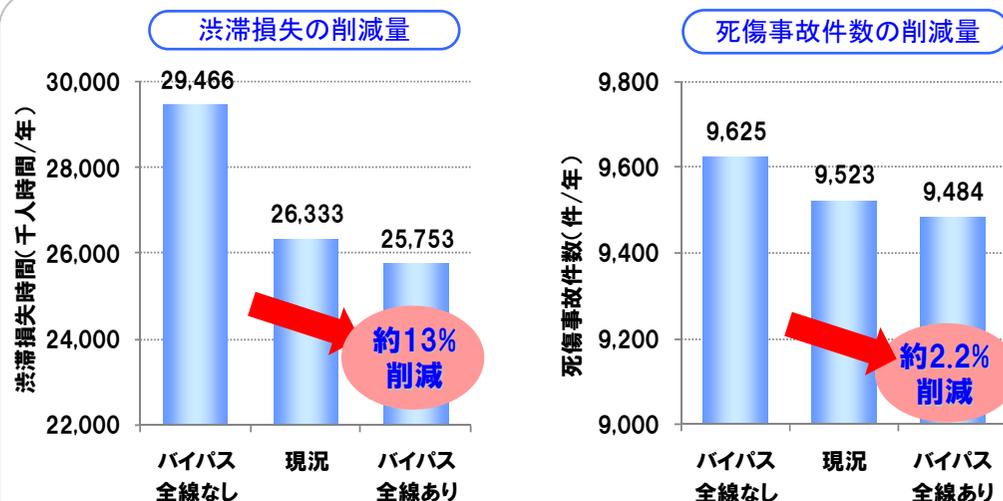
- 山陽自動車道西条ICと国道2号を結ぶ道路への負担が増加傾向にある。
- 東広島・呉自動車道が山陽自動車道へ接続することにより、現在でも高い混雑度を示す現道拡幅区間で、さらに混雑することが懸念される。



5. 事業効果

(1)円滑なモビリティの確保(渋滞・事故緩和効果)

- ・渋滞緩和効果(渋滞損失時間が約13%削減)、事故減少効果(死傷事故件数が約2.2%削減)が期待される。
- ・NOx、SPM、CO2排出量は、西条バイパスの整備によって、削減効果が期待される。



※各時点の交通量配分結果をもとに、交通量・旅行速度を用いて算出
 ※人身事故件数算定式:道路事業の評価手法に関する検討委員会:H20.11]

■各指標の算出対象範囲

- ・渋滞損失時間・死傷事故件数算出範囲:費用便益分析算定と同範囲
- ・CO2 Nox SPM:費用便益分析算定と同範囲

■費用便益分析算定対象範囲

広島市・呉市・竹原市・三原市・尾道市・東広島市・廿日市市
 府中町・海田市・熊野町・坂町・吉田町・八千代町・甲田町
 向原町・黒瀬町・福富町・豊栄町・大和町・河内町・本郷町
 安芸津町・安浦町・川尻町

(資料:客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法(案))



5. 事業効果

一般国道2号 西条バイパス

(3) 地域連携ネットワーク形成(都市間の時間短縮効果)

- ・西条バイパス全線整備により、八本松町宗吉から西条町下三永間の所要時間が約半分に短縮。
- ・高次都市機能を有する広島市と研究開発機能を有する東広島市の連携強化により新たな活力創出。

【広島市都心】
 ◆高次商業・業務機能
 ◆高次文化・医療機能
 ◆国際交流機能等

高次都市機能を総合的に備えた
広島市



国際会議場



マリナーホップ



広島大学病院

高次教育と
学術研究に特化した
東広島市

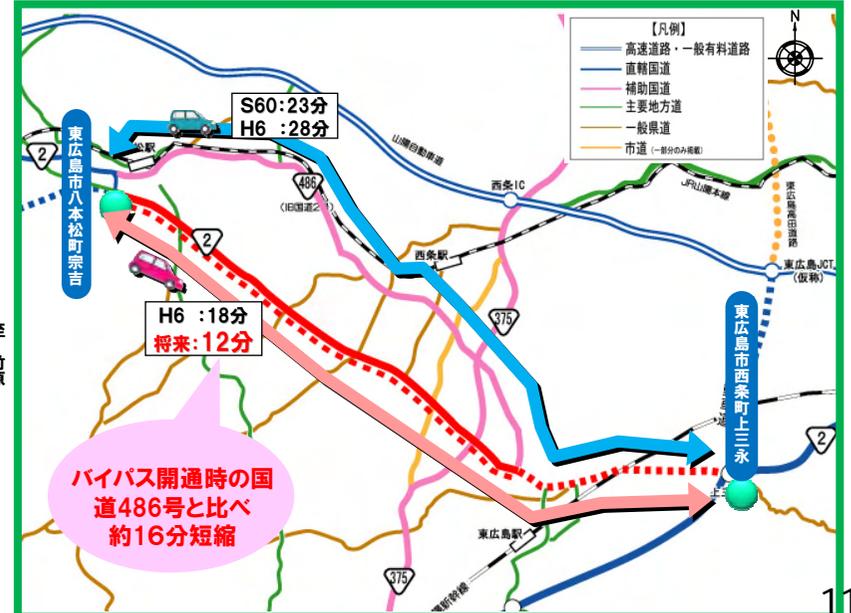
◆広島大学
 ◆研究開発機能
 ◆内陸産業物流拠点生産機能
 ◆居住機能



広島大学



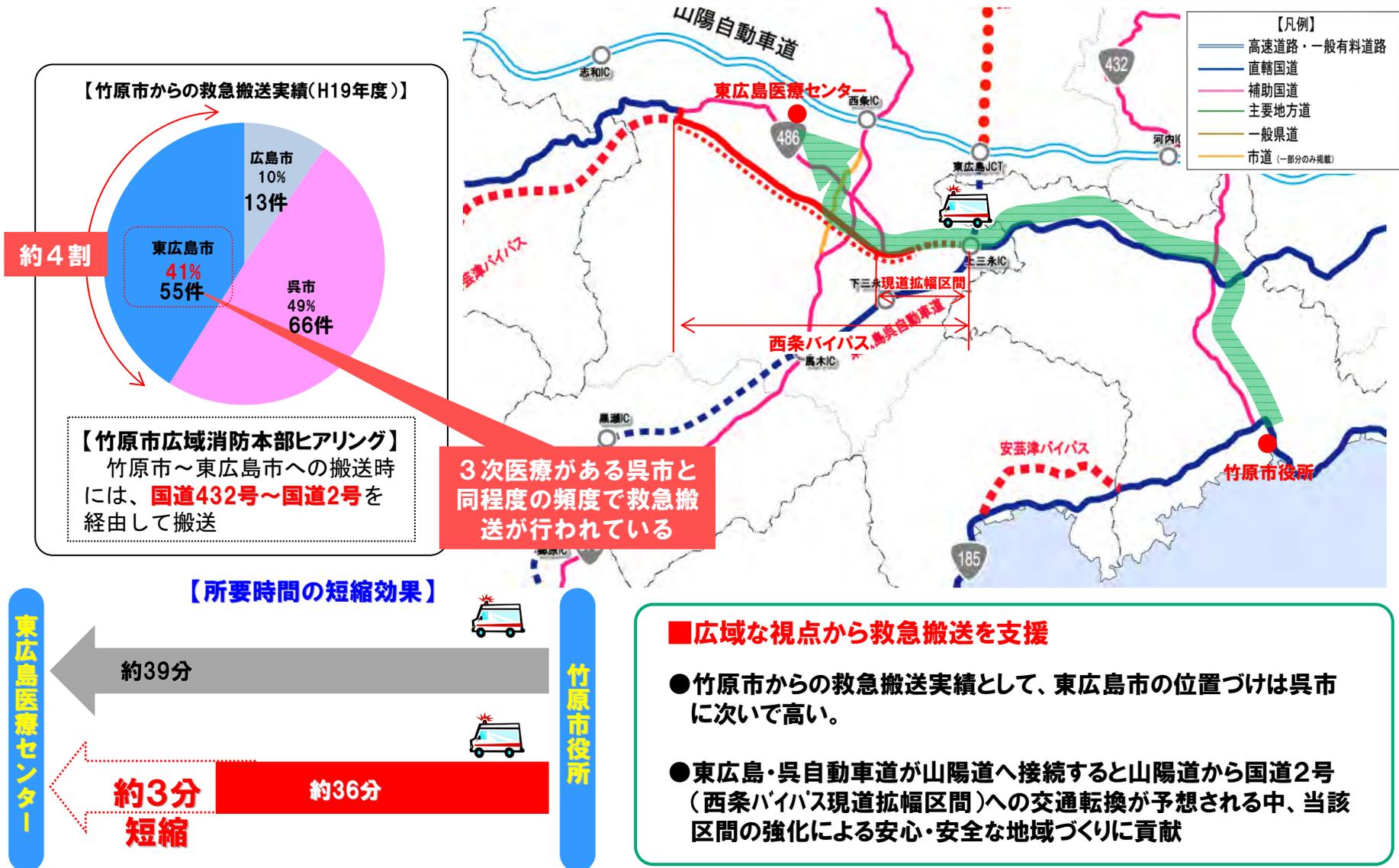
広島中央サイエンスパーク



5. 事業効果

(5) 医療施設へのアクセス向上

- ・竹原市からの東広島市への救急搬送が約4割。
- ・西条バイパスの全線整備により、広域な視点から、東広島市と竹原市の連携を強化する。



6. コスト縮減に関する取り組み

■新工法の導入により、約200万円のコスト縮減(諸経費込み)

【補強土擁壁工】

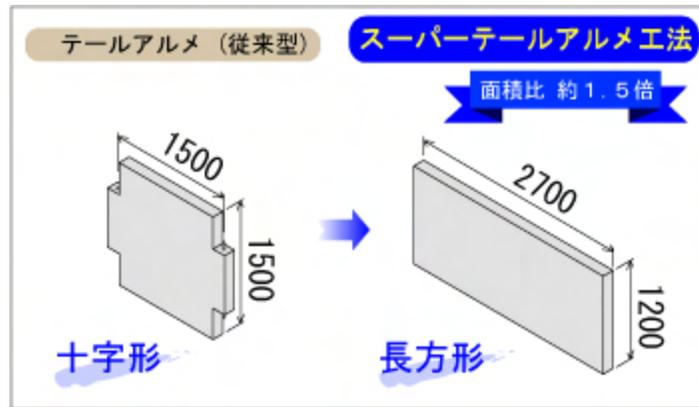
【従来工法】
テールアルメ工法



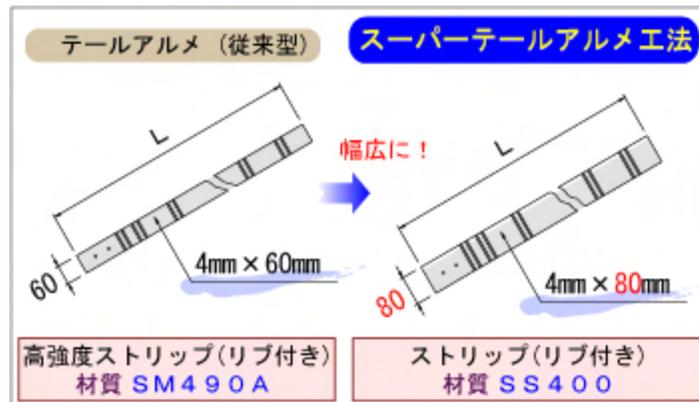
【新工法の採用】
スーパーテールアルメ工法

総コスト縮減額
約200万円

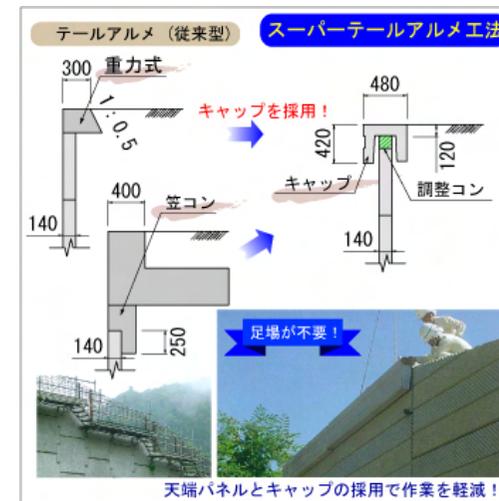
①大型長方形パネルを採用し、壁面設置手間を削減



②幅広スリットを採用し、最適配置により取り付け手間を削減



③天端異形パネル・キャップを採用し、高所作業足場が必要な作業を削減



<施工状況>



<施工状況>



7. 投資効果

費用便益比(B/C)

・西条バイパスの費用便益比(B/C)は、2.7(全体事業), 4.7(残事業)となり、便益が費用を上回っている。

◆投資効果

(億円)

項目	全体事業	残事業
費用 (C)	900	102
事業費	869	85
維持管理費	30	18
便益額 (B)	2,484	506
走行時間短縮便益	1,990	432
走行経費減少便益	391	52
交通事故減少便益	104	23
費用便益比	2.8	4.9

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の緩和等走行条件が改善されることによる走行するため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伴う交通事故による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

$$B/C = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

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、OD(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

* 部分供用時に発生する便益も含めて算出

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%)

◆客観的評価指標

指標		整備効果
都市の再生	沿道まちづくりとの連携	東広島駅前土地区画整理事業、西条駅前土地区画整理事業、八本松駅前土地区画整理事業、寺家地区土地区画整理事業
他のプロジェクトとの関係	大規模事業と一体的に整備	高規格道路(東広島・呉自動車道)と地域高規格道路(安芸バイパス及び東広島バイパス)を直結

9. 今後の対応方針

①事業の必要性の視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

◇周辺開発の増進や人口増加に伴い、慢性的な渋滞や事故が多発している。

2) 事業の投資効果

◇費用便益比(B/C)=2.8(事業全体) 4.9(残事業)

3) 事業の進捗状況

◇平成19年度末で用地買収については概成しており、現在までにバイパス区間8.5kmが暫定供用済み。

②事業の進捗見込み

◇残る区間の工事の進捗を図り、早期完成を目指して事業を推進する。

③コスト縮減や代替案立案の可能性

◇補強土擁壁で新工法を導入することにより、工事費の削減や施工効率を向上させ、コスト縮減を図っている。



【今後の対応方針】

◇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ものと考えられるため、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。

◆前回評価時との比較

	前回評価時 (平成15年度)	今回評価時 (平成20年度)	備考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	L=11.3km	L=11.3km	
計画交通量	42,900台/日 ~60,400台/日	33,300台/日 ~54,600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540億円	約540億円	
総費用 (C)	865億円	900億円	・「費用便益分析マニュアル」の改定等による変更 ・基準年の変更(H15基準からH20基準)
総便益 (B)	3,145億円	2,484億円	・新たな交通需要推計による計画交通量の見直し ・「費用便益分析マニュアル」の改定等による変更
費用対効果 (B/C)	3.6	2.8	・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 西条バイパス
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	全事業：費用便益比（B/C）=2.8 経済的純現在価値（B-C）=1,585億円 経済的内部収益率（EIRR）= 6.8% 残事業：費用便益比（B/C）=4.9 経済的純現在価値（B-C）= 304億円 経済的内部収益率（EIRR）=52.9%

●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（整備無）：29,466千人・時間/年 渋滞損失削減時間：3,713千人・時間/年（整備無：29,466千人・時間/年⇒整備有：25,753人・時間/年）
		<input 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	
		<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/日以上かつ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	西条駅～東広島駅、竹原～湯坂温泉・西条～広島、東広島～広島大学線、西条～東広島間のバス路線の利便性が向上
		<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	東広島市八本松町～東広島駅（新幹線駅）間の所要時間短縮が見込まれる。（14分⇒11分）
	<input checked="" 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	東広島サイエンスパーク～広島空港（二種空港）（30分⇒26分）	
	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 checked="" 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	竹原市：果樹園 主な出荷先：広島市	
	<input type="checkbox"/> 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		
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"/> 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 checked="" 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	東広島駅前土地区画整理事業、西条駅前土地区画整理事業、八本松駅前土地区画整理事業、寺家地区土地区画整理事業との連携

		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<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	
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 type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<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 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	
		<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：東広島市西条町 日常活動圏中心都市：広島市 改善見込み(約85分⇒約47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 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	広島中央テクノポリス計画などを支援
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	三永水源地
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		<input type="checkbox"/> 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	<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	
		<input type="checkbox"/> 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		<input 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	
		<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	広島市民病院(三次医療施設)、東広島市西条町(東広島市西条町～広島市民病院:95分⇒57分)

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 checked="" 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	竹原市へ向かう国道2号（第一次緊急輸送道路に位置づけ）
		<input 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 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	
		<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	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
<input type="checkbox"/> 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			
<input type="checkbox"/> 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	<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	CO2排出削減量：約42千t/年 排出削減率：約1.3%削減（整備なし3,211千t/年、整備あり3,169千t/年）
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 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：無し NOxについて環境基準を達成している測定局数の実績（1箇所：東広島西条小学校） （推計結果） 評価対象区間：便益算定対象範囲 NOx排出削減量：約273t/年、排出削減率：約2.1%削減（整備なし13.025t/年⇒整備あり12,752t/年）
		<input checked="" type="checkbox"/> 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 SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績（1箇所：東広島西条小学校） （推計結果） 評価対象区間：便益算定対象範囲 SPM排出削減量：約21t/年、排出削減率：約1.9%削減（整備なし1,106t/年⇒整備あり1,085t/年）
		<input type="checkbox"/> 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	
<input checked="" type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	沿道からの利便性向上により生活環境が改善が期待される		
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	高規格道路（東広島・呉道路）と地域高規格道路（安芸バイパス及び東広島バイパス）を直結する
		<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	東広島市総合計画実施計画（平成20年度→平成22年度）において整備促進を位置づけ
		<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見込まれる	周辺地域の開発促進