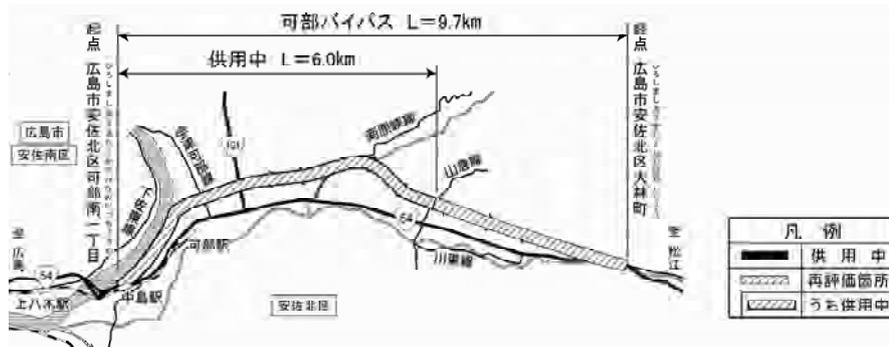


道路建設事業の再評価項目調書

事業名 一般国道54号 <small>かべ</small> 可部バイパス	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：広島県広島市安佐北区可部南1丁目 至：広島県広島市安佐北区大林町	延長 9.7km	
事業概要 一般国道54号は、広島市を起点に三次市を経由し松江市に至る延長約180kmの主要幹線道路である。 可部バイパスは、広島市北部の一般国道54号の慢性的な交通混雑の緩和及び交通安全の確保を目的として計画された延長9.7kmのバイパスである。		
S56年度事業化	S56年度都市計画決定 (H15年度変更)	S58年度用地着手
全体事業費 約640億円		事業進捗率 84%
計画交通量 14,800~49,500台/日		供用済延長 6.0km
費用対効果分析結果	総費用 (残事業)/(事業全体) 85 / 831 億円 事業費 : 66/808億円 維持管理費 : 19/23億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 561/1,180 億円 走行時間短縮便益 : 527/1,102億円 走行費用減少便益 : 22/ 56億円 交通事故減少便益 : 12/ 21億円
	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 6.6	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= 6.0 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C= 6.1 (事業費+10%) B/C= 7.2 (事業費-10%)		
事業の効果等 ・円滑なモビリティの確保 (混雑時の旅行速度が20km/h未満である土居橋西詰交差点付近区間の旅行速度の改善が期待される) ・安全で安心できるくらしの確保 (広島市民病院までの所要時間短縮) 他15項目に該当		
関係する地方公共団体等の意見 可部バイパスは、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、広島市をはじめとする国道54号改築促進広島県期成同盟会から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 広島市北部地域は、急激な宅地化が進み、人口増加による通勤・通学交通の増加や広島都心部への通過交通等により、慢性的な交通混雑や交通事故が発生している。		
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96%が完了しており、現在までに起点から市道山倉線までの約6.0km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 投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、残る区間についても進捗を図り、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 ・扁平なトンネル断面を採用し内空断面を縮小することにより、コスト縮減を図っている。 ・新工法の導入などによりコスト縮減に努めている。		
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。

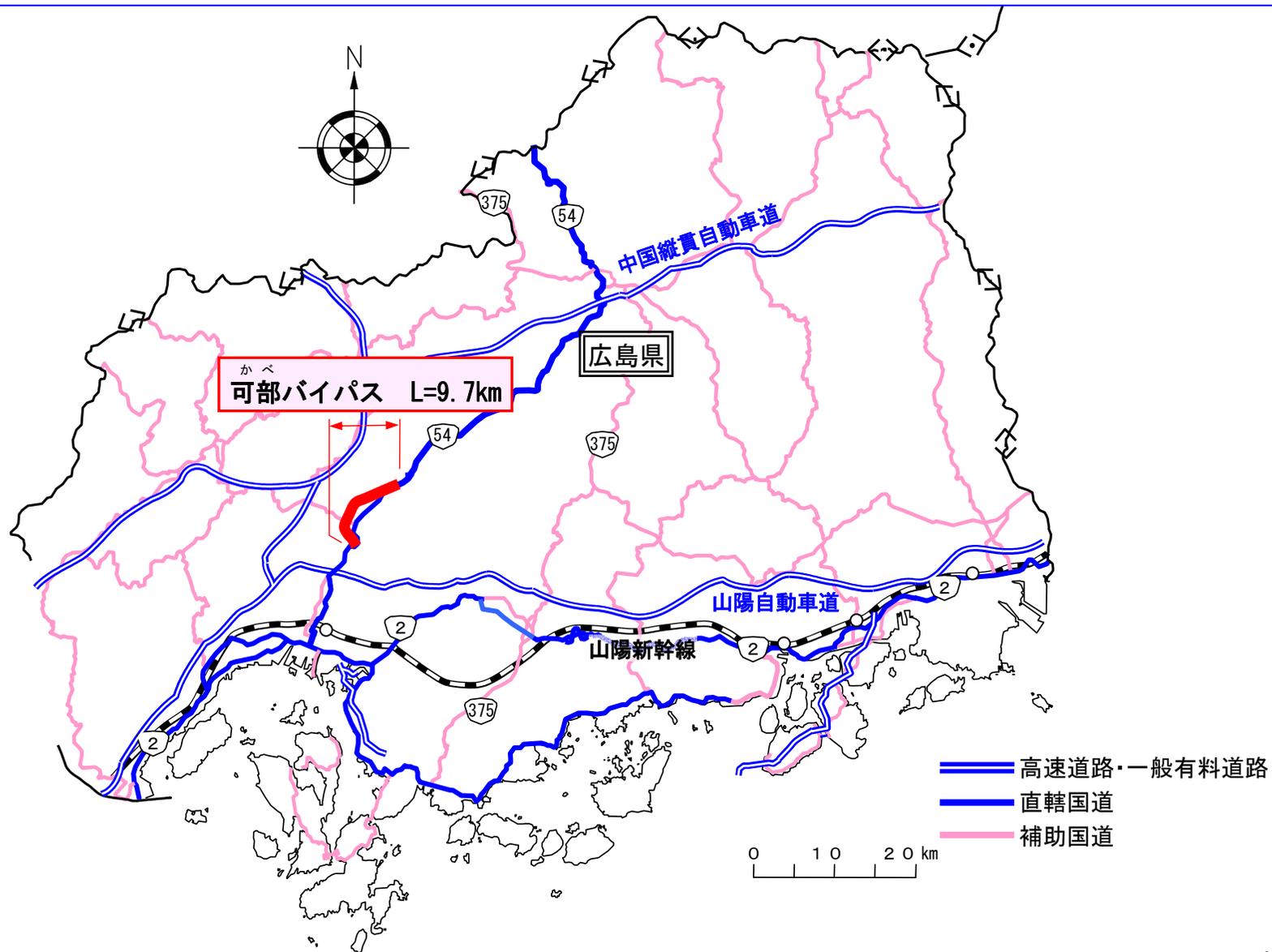
一般国道54号 ^か ^べ 可部バイパス
事業再評価

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54号は、広島市を起点とし、三次市を経由し、松江市に至る延長約180kmの主要幹線道路である。
- 可部バイパスは、広島市北部に位置する、延長9.7kmの道路である。



2. 事業概要及び経緯

(1) 事業概要

・一般国道54号可部バイパスは、広島市可部周辺の慢性的な交通混雑の緩和、安全・円滑な交通の確保のほか、沿道環境の改善を目的とした道路である。

事業の目的

○広島市北部の慢性的な交通渋滞の緩和

可部地区周辺の一般国道54号は、主要交差点において、慢性的な交通渋滞が発生しており、現道からバイパスに交通転換させ、渋滞緩和を図る。

○安全・円滑な交通の確保

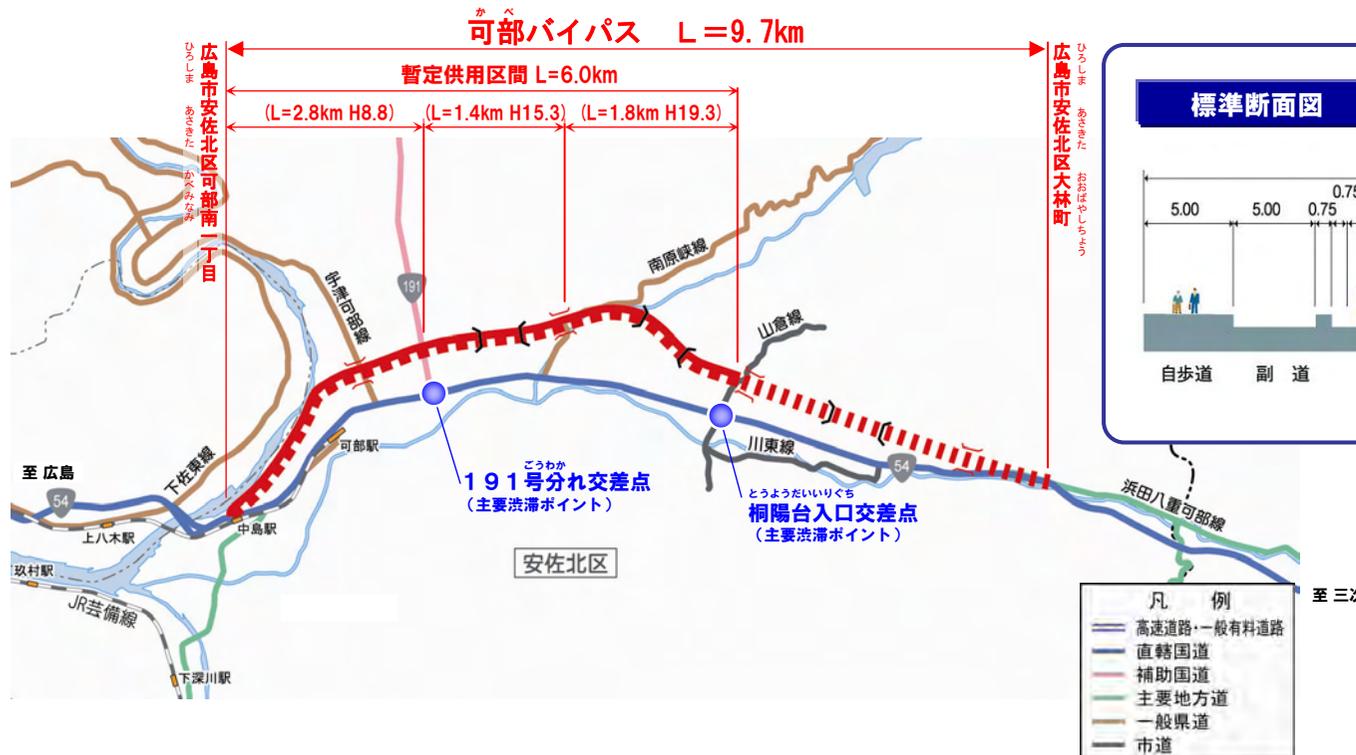
現道の交通量の減少(バイパスへの転換)により、交通事故の減少を図る。

○沿道環境の改善

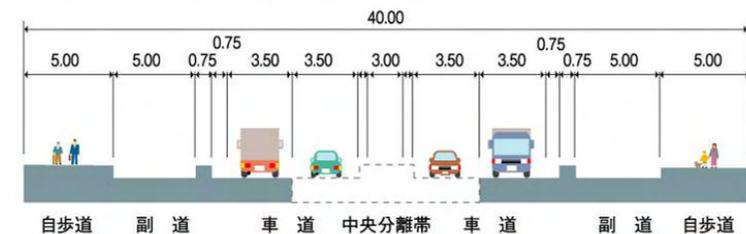
現道から大型車などの通過交通や地区内交通をバイパスに転換させ、沿道地区の環境改善を図る。

計画概要

起 終 点	起点：広島市安佐北区可部南一丁目 終点：広島市安佐北区大林町
計 画 延 長	L=9.7km
道 路 規 格	第4種第1級(起点～(県)南原峡線) 第3種第2級((県)南原峡線～終点)
設 計 速 度	60km/h
車 線 数	4車線



標準断面図



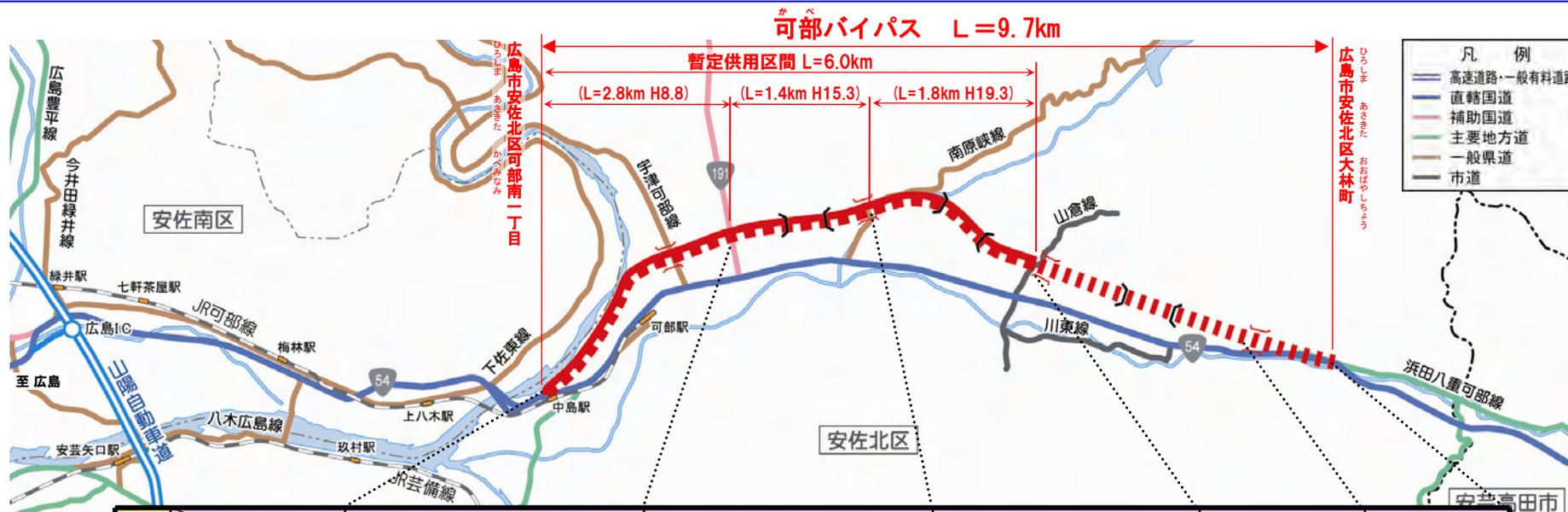
※ 着色部分：暫定供用時

2. 事業概要及び経緯

一般国道54号 可部バイパス

(2) 事業の経緯

- 昭和56年度に事業着手し、起点側より約6.0kmを暫定2車供用し、約3.7km区間において工事を進めている。

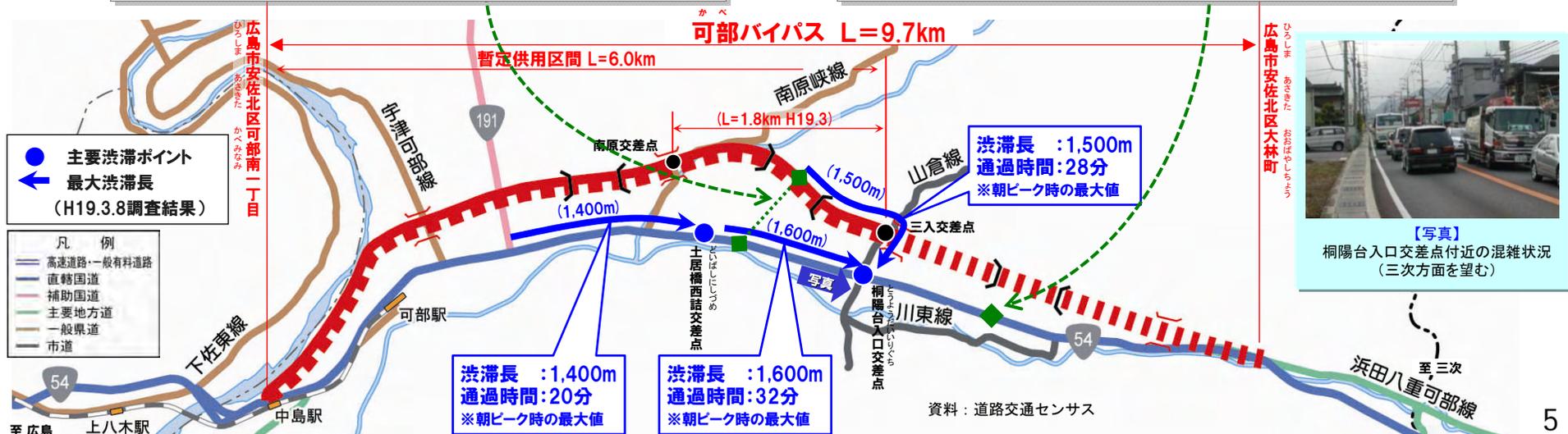
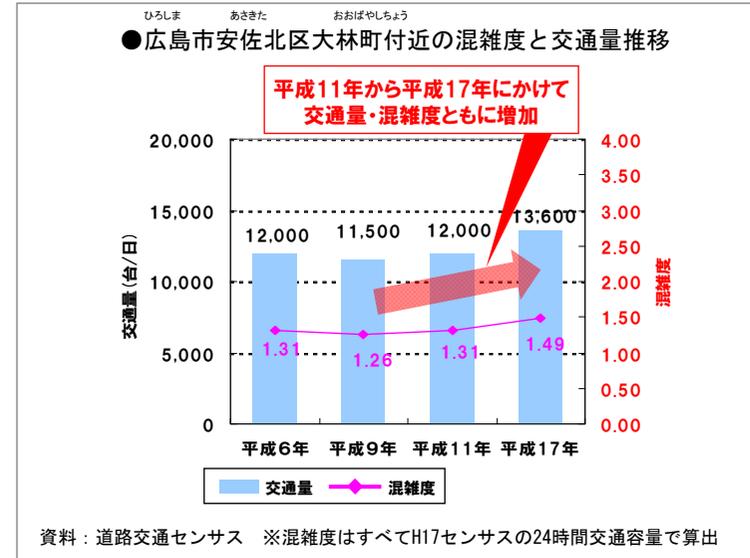
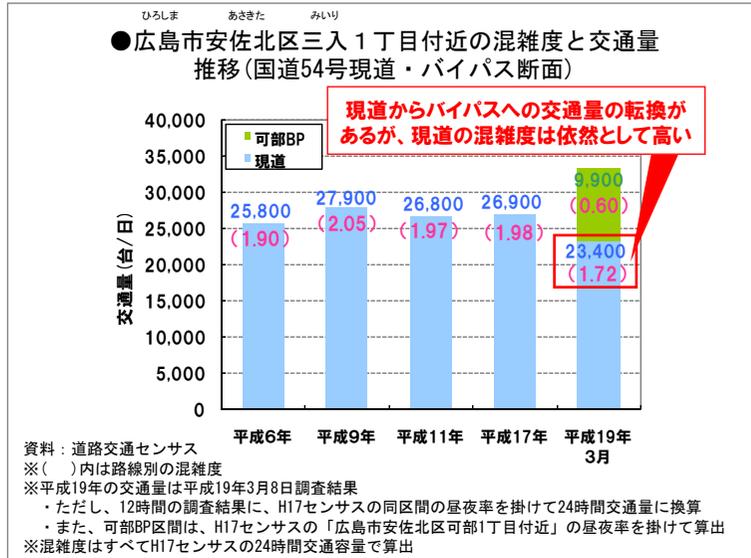


事業経緯	年度	区間	起点～ 国道191号区間	国道191号～ (県)南原峡線区間	(県)南原峡線～ (市)山倉線区間	(市)山倉線～ 大林ランプ	大林ランプ～ 終点
		昭和56年度	事業着手・都市計画決定(昭和56年12月)				
	昭和58年度		用地着手				
	平成 2年度		工事着手				
	平成 7年度			用地着手			
	平成 8年度		暫定供用(平成8年8月)				
	平成10年度			工事着手			
	平成11年度				用地着手		
	平成13年度					用地着手	
	平成14年度	都市計画変更(平成15年2月)					
				暫定供用(平成15年3月)			
	平成15年度	中国地方整備局事業評価監視委員会で再評価を実施					
						工事着手	
	平成18年度				暫定供用(平成19年3月)		

3. 現道の状況

(1) 渋滞の発生状況

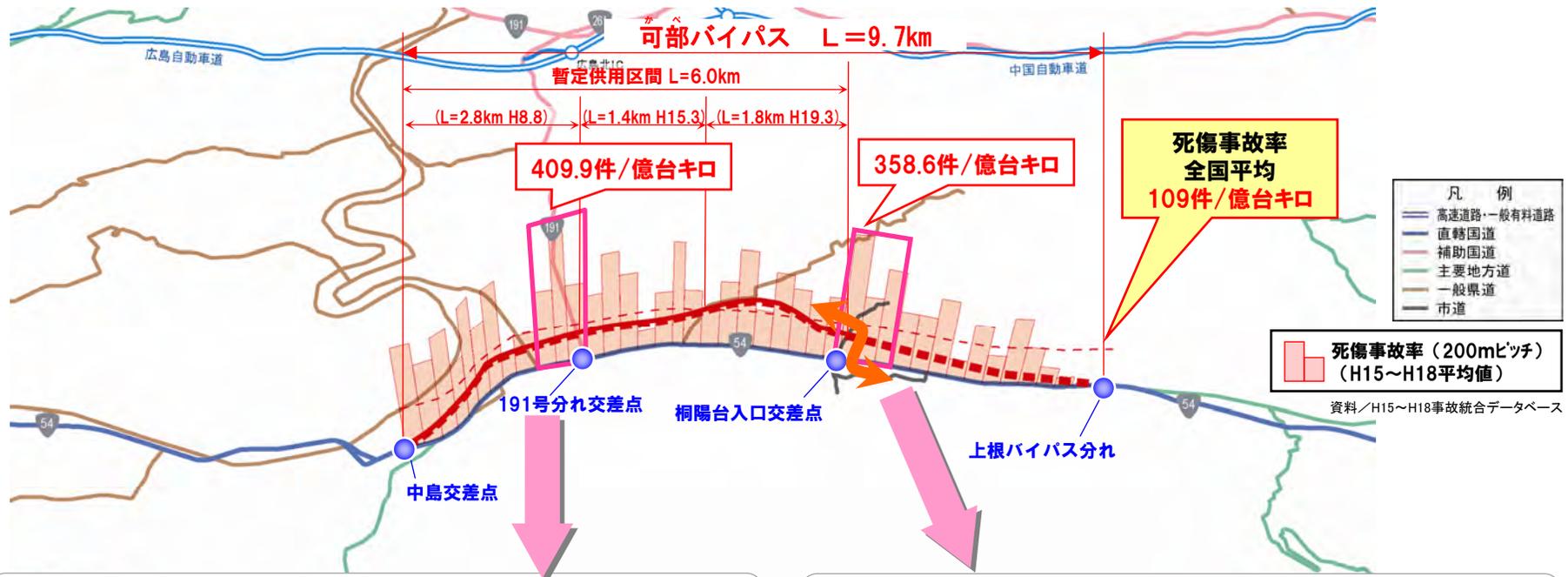
- ・現道の国道54号の交通量は、平成19年の可部バイパス（南原交差点～三入交差点）部分供用により、バイパス側への転換が見られるが、混雑度は**1.72**と依然として高い。
- ・また、主要渋滞ポイントである桐陽台入口交差点では**ピーク時に最大1.6kmの渋滞が発生**。さらにバイパス方向に**最大1.5kmの渋滞が発生**するなど、部分供用後も依然として課題が残っている。



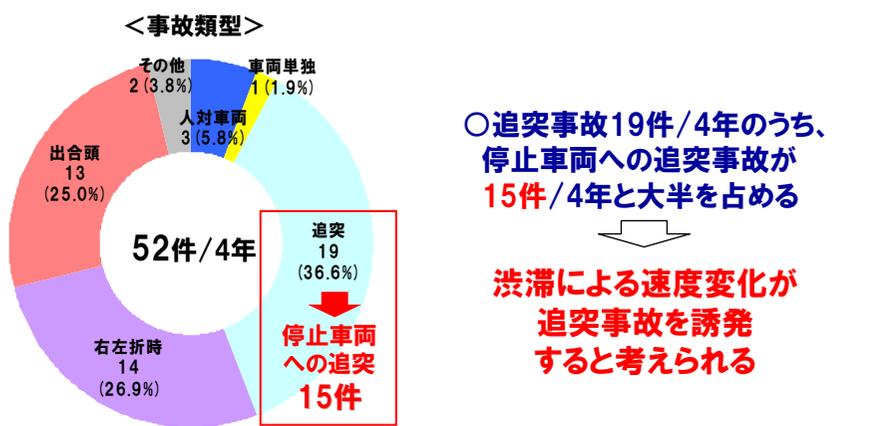
3. 現道の状況

(2) 事故発生状況

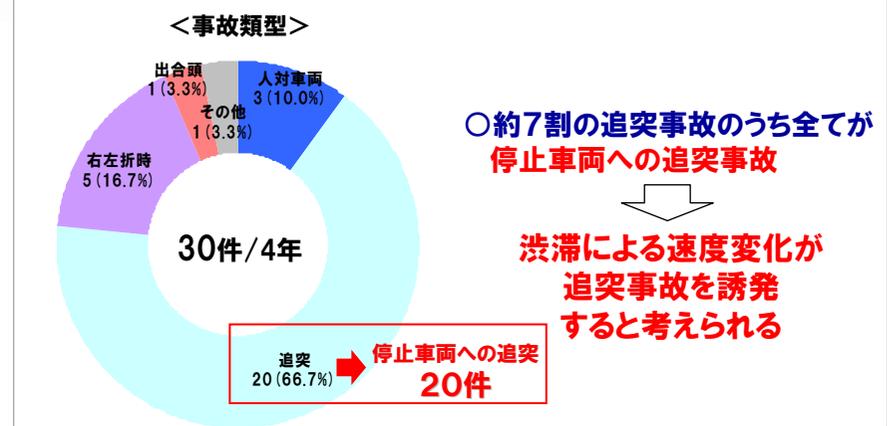
・191号分れ交差点付近、および桐陽台入口交差点付近では、**停車車両への追突事故が多発している。**



【191号分れ交差点付近の事故発生状況】



【桐陽台入口交差点付近の事故発生状況】

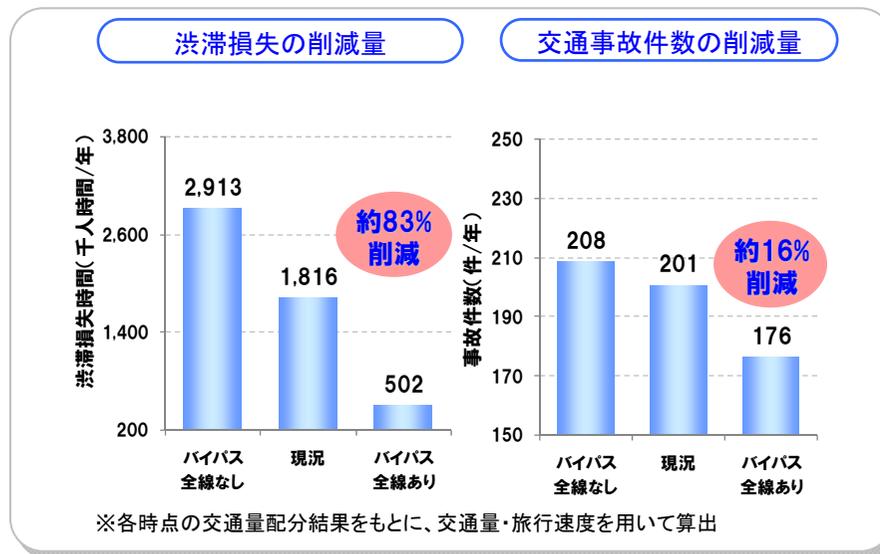


4. 事業効果(全線完成／全線未整備)

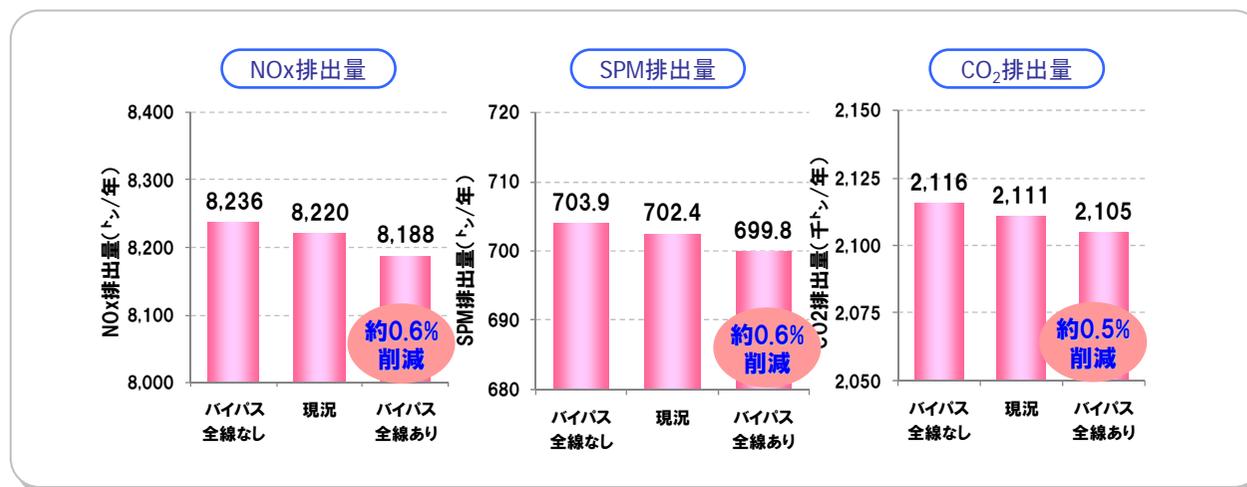
一般国道54号 可部バイパス

(1)円滑なモビリティの確保(渋滞・事故緩和及び沿道環境の改善[便益算定リンク])

- ・渋滞緩和効果(渋滞損失金額が約83%削減)、事故減少効果(死傷事故件数が約16%削減)が期待される。
- ・NOx、SPM、CO₂排出量は、可部バイパスの整備によって、削減効果が期待される。



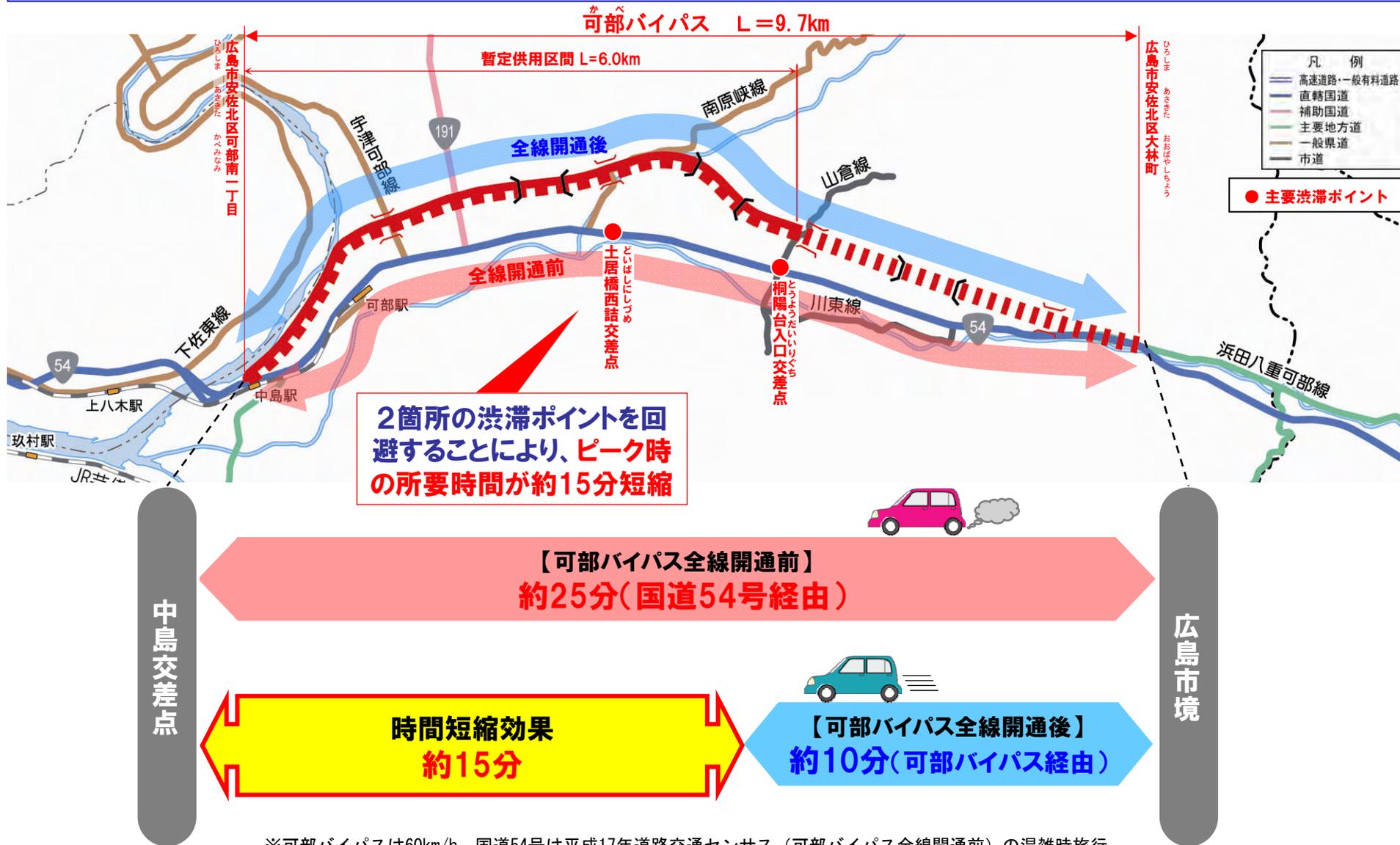
■排出量算出範囲 (NOx, SPM, CO₂)
 広島市・八千代町・吉田町・甲田町・向原町・三次市・東広島市・福富町・豊栄町・三和町・府中町・海田市・坂町・熊野町・千代田町・美土里町・高宮町・豊平町・加計町・湯来町
 資料：客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法(案)



4. 事業効果

(2)円滑なモビリティの確保(所要時間の短縮効果)

・可部バイパスの全線開通により、所要時間がピーク時で約15分短縮(25分⇒10分)されることが見込まれる。

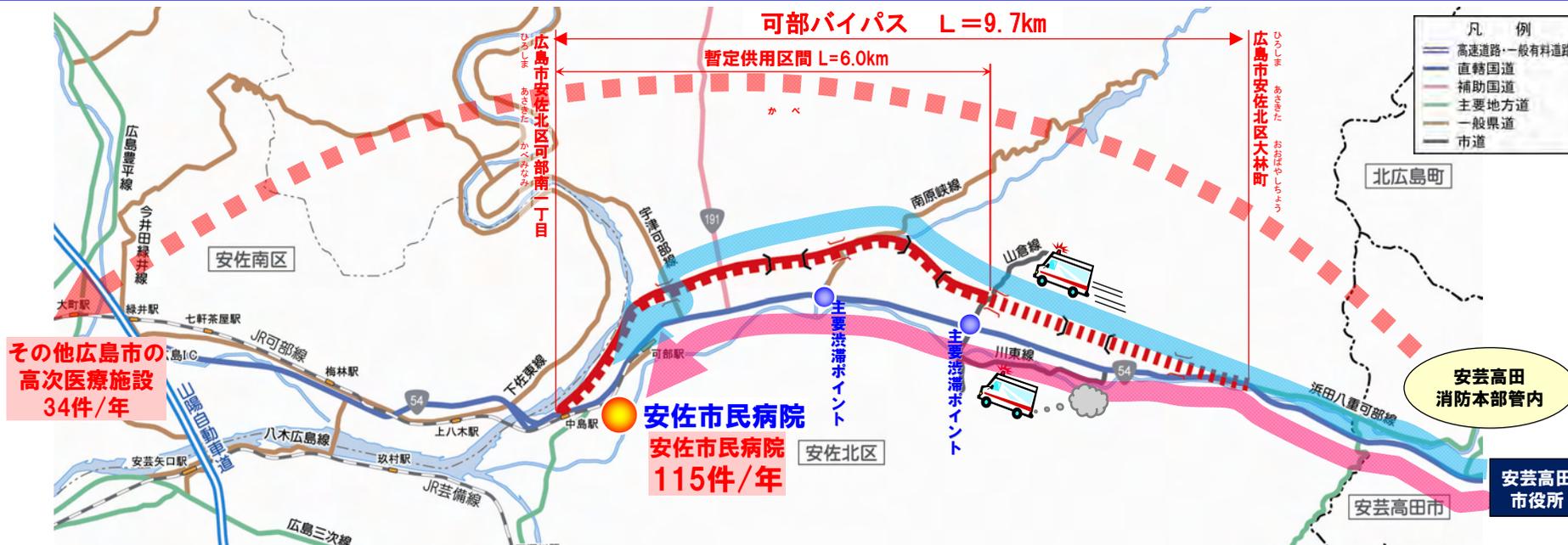


※可部バイパスは60km/h、国道54号は平成17年道路交通センサス(可部バイパス全線開通前)の混雑時旅行速度を用いて算出

4. 事業効果

(3) 安全で安心できるくらしの確保(救急医療施設へのアクセス向上)

- ・安芸高田市から広島市内の病院への救急搬送実績は、**年間149件**。
- ・そのうち安佐市民病院への救急搬送は、**年間115件**。
- ・可部バイパスの供用により、安佐市民病院をはじめとした広島市内の病院への迅速な搬送が可能になる。



【主要渋滞ポイントの回避】

- ・通過しなければならない主要渋滞ポイント

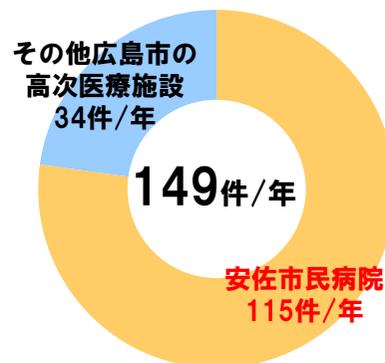
【現状】
2箇所 → 【将来】
0箇所

【搬送時間の短縮】



資料：H17年道路交通センサス 可部バイパスV=60km/h

【安芸高田市から広島市内医療施設への搬送実績】 (※H20実績 安芸高田消防本部聞き取り)



【安佐市民病院】



安佐市民病院は、実質的に安佐・山県・安芸高田地域及び備北地域の三次救急医療を担っている。
※広島県保健医療計画より

5. コスト縮減に関する取り組み

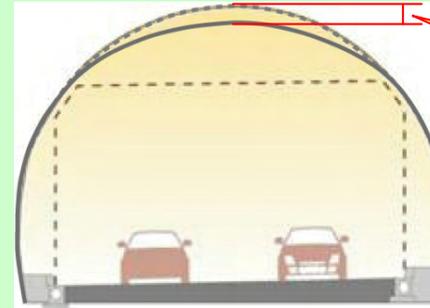
・新工法等の採用により、約9,000万円のコスト縮減(諸経費込み)。

■トンネル掘削断面縮小(大林トンネル)

トンネル内空幅が11m程度のため、一般的には上半単心円断面が基本
コスト縮減を考慮

構造的に不利にならない範囲(偏平率が概ね0.6以上)で
掘削断面を減らすことが可能となる最小内空断面を検討
『上半3心円断面』を採用

コスト縮減額:約1,900万円



掘削断面が透減



大林トンネル: 施工状況写真

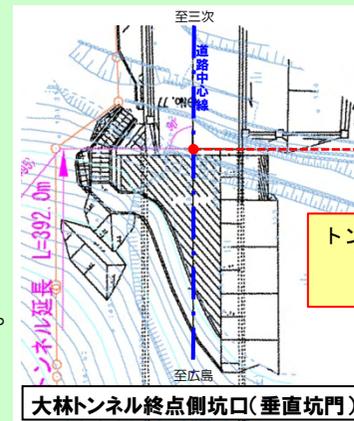
■斜坑門の採用(大林トンネル)

道路中心線に対して斜めに面壁坑門を設置する『斜坑門形式』を採用
トンネル延長の縮小・坑口周辺構造物の規模縮小を図った。

その結果・・・

直角坑門よりも切土法面、抱き擁壁の規模が小さくなり、経済性に優れる。
不安定斜面となりやすい強風化花崗岩(マサ)に対して災害防止にも有効となる。

コスト縮減額:約1,800万円



大林トンネル終点側坑口(垂直坑門)



大林トンネル終点側坑口(斜坑門)

トンネル延長の縮小(3.0m)

■無拡幅AGF工法の採用(大林トンネル)

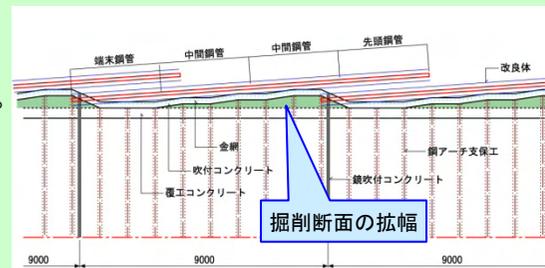
従来のAGF工法は、余分な掘削(拡幅)及びそれに伴い支保工・覆工についても余分な施工が必要だった。

本工法は特殊管を使用することで、**拡幅することなくAGF工法を使用でき**、拡幅に伴い発生していたコストを縮減できる。
また、**工期についても約13%の短縮**が図れる。

※AGF(長尺先受)工法: 軟弱な山を掘る場合の掘削補助工法

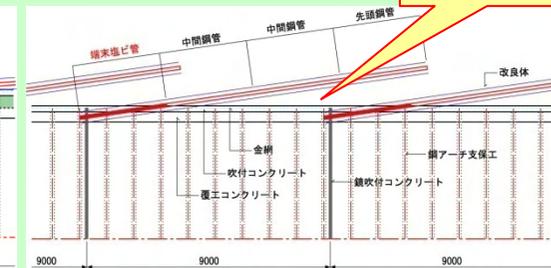
コスト縮減額:約5,200万円

<拡幅AGF工法>



掘削断面の拡幅

<無拡幅AGF工法>



掘削断面を拡幅することなく施工可能

6. 投資効果

費用便益比(B/C)

・可部バイパスの費用便益比(B/C)は、1.4(全体事業)、6.6(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)	831	85
事業費	808	66
維持管理費	23	19
便益額 (B)	1,180	561
走行時間短縮便益	1,102	527
走行経費減少便益	56	22
交通事故減少便益	21	12
費用便益比	1.4	6.6

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。

◆客観的評価指標

指標	整備効果
円滑なモビリティの確保	年間渋滞損失時間及び削減率 渋滞損失時間 約2,913千人・時間/年→約502千人・時間/年 渋滞損失削減率 約8割削減
	沿道環境の改善
CO2削減率	約0.5%削減(約11千t/年)
NOx削減率	約0.6%削減(約48t/年)
SPM削減率	約0.6%削減(約4.1t/年)

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%)

※所要時間はH17道路交通センサスの混雑時旅行速度をもとに算出

①事業の必要性の視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

◇広島市北部地域は、急激な宅地化が進み、人口増加による通勤・通学交通の増加や広島都心部への通過交通等により、慢性的な交通混雑や交通事故が発生している。

2) 事業の投資効果

◇費用便益比 (B/C) = 1.4 (事業全体) 6.6 (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96%が完了しており、現在までに起点から市道山倉線までの約6.0kmが暫定供用済み。

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、残る区間についても進捗を図り、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

◇上半3心円断面の採用、斜坑門の採用、無拡幅AGF工法の採用により約9,000万円のコスト縮減（現在事業中区間：大林トンネル）を図っている。今後も、新工法等の導入によりコスト縮減に取り組んでいく。

【今後の対応方針】

- ・上記①、②の各視点より、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年度)	今回評価時 (平成20年度)	備考 (前回評価時からの変更点)
事業諸元	L=9.7km	L=9.7km	
計画交通量	8,300台/日 ~49,800台/日	14,800台/日 ~49,500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640億円	約640億円	
総費用 (C)	775億円	831億円	「費用便益分析マニュアル」の改訂による変更 基準年の変更(H15基準からH20基準)
総便益 (B)	2,365億円	1,180億円	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」の改定による変更
費用対効果 (B/C)	3.1	1.4	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54号 可部バイパス
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	■ 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益費 (B/C) = 1.4 経済的純現在価値 (B-C) = 349億円 経済的内部収益率 (EIRR) = 5.0% 残事業：費用便益費 (B/C) = 6.6 経済的純現在価値 (B-C) = 476億円 経済的内部収益率 (EIRR) = 19.2%

●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□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b (当該区間/並行区間) について：国道54号(安佐北区可部南～安佐北区大林) 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間：約2,913千人・時間/年 (整備無) 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率：約8割削減 (整備無：約2,913千人・時間/年⇒整備有：約502千人・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	対象区間 (安佐北区三入1丁目)、改善見込み (旅行速度9.2km/h⇒約30km/h)
		□ 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	
		■ 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	桐陽台・大林線 (広島交通)、上根・吉田線 (広電バス) の利便性向上が見込まれる
		□ 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	
		□ 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	
1. 活力	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	
		■ 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：旧八千代町 (日本酒・お米・ゆず・洋ラン・しゃくなげ)、旧吉田町 (れんこん・りんご・菊・アスパラガス) 主な出荷先 (広島市街地)
		□ 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	□ 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	

		<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 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	三次市から広島市へのアクセス性が向上〔153分⇒138分(15分短縮)〕
		<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：大林地区 日常活動圏中心都市：広島市 改善見込み(80分⇒65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	土師ダム(437千人/年)、ガラスの里(94千人/年)、安佐動物園(490千人/年)、広島市交通科学館(180千人/年) ※平成17年 広島県入込観光客の動向(H17.1~H17.12)による
		<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	安佐北区可部4丁目(自動車：16,779台/12h、歩行者交通量：1,295人/12h、自転車交通量：801台/12h)
		<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	大林地区～広島市民病院 (73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在する場合において、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	
		■ 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	第一次緊急輸送道路に位置付け
		■ 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	代替道路：中国縦貫自動車道等 代替区間：三次市～広島市
		<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	● 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：11千t/年 排出削減率：0.5%削減（整備なし：2,116千t/年⇒整備あり：2105千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	（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：可部小学校測定局） （推計結果） 評価対象区間：費用便益分析対象範囲 排出削減量：48t/年、排出削減率：0.6%削減（整備なし8,236t/年⇒整備あり8,188t/年）
		● 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：無し 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：可部小学校測定局） （推計結果） 評価対象区間：費用便益分析対象範囲 排出削減量：4.1t/年、排出削減率：0.6%削減（整備なし703.9t/年⇒整備あり699.8t/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	事業実施前の並行区間・現道等における夜間要請限度超過の状況（夜間71～73dB、センサス3区間、L=2.5km） 改善の見込み（L=2.5km） 環境基準類型指定地域（環境基準のA・B・C類型）
		<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 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 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	
		■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	中国地方広域交通基盤連携強化計画に位置づけ
		■ 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	周辺地域の開発促進