

事後評価結果（令和元年度）

担当課：中国地方整備局道路部道路計画課

担当課長名：兼松 幸一郎

事業名	中国横断自動車道 尾道松江線（尾道～三次）		事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局			
起終点	白：広島県尾道市美ノ郷町三成 至：広島県三次市四拾貫町				延長	49.9km			
事業概要 中国横断自動車道尾道松江線（尾道～三次）は、広島県の瀬戸内海沿岸の尾道市を起点に、広島県北部の三次市を經由し、島根県の県都である松江市に至る延長約137kmのうち、広島県尾道市美ノ郷町三成から広島県三次市四拾貫町に位置する49.9kmの高速自動車国道である。									
事業の目的・必要性 中国横断自動車道尾道松江線は、山陽自動車道・中国縦貫自動車道・山陰自動車道及び西瀬戸自動車道と接続することにより中国・四国地方の広域的な交通ネットワークを形成し、瀬戸内海側地域と日本海側地域を結ぶ幹線道路として、緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上、輸送時間の短縮、安全・安心の確保、沿線地域の産業・経済の発展を目的とした道路である。									
事業概要図 <p> 終点 広島県三次市四拾貫町 起点 広島県尾道市美ノ郷町三成 L=49.9km H26.3 開通 L=10.3km H27.3 開通 L=20.4km H22.11 開通 L=19.2km </p> <p> 凡例 高規格幹線道路 高規格幹線道路（未開通区間） 尾道松江線 直轄国道 補助国道 </p>									
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H9年度	用地着手	H13年度	供用年	当初 H25年度 / -	変動	1.1 倍
		都市計画決定	H8年度	工事着手	H13年度	（暫定完成）	実績 H26年度 / -		
	事業費	計画時	（名目） 約 1,381 億円 / -		実績	（名目） 約 1,506 億円 / -		変動	1.1 倍
		（暫定完成）	（実績） 約 1,380 億円 / -		（暫定完成）	（実績） 約 1,488 億円 / -			
	交通量	計画時	5,200～13,600 台/日 / -		実績	6,200～9,400 台/日 / -		変動	69.1～ 132.7 %
		（暫定完成）			（暫定完成）				
	旅行速度向上	49.9 → 80.5 km/h		交通事故減少		52.0 → 23.0 件/年			
	（供用前現道→当該路線）		（供用前年度）H22年度		（供用後年度）H27年度				
費用対効果 分析結果 （当初）	B/C	1.2	総費用	1,448 億円	総便益	1,671 億円	基準年		
			事業費：	1,340 億円	（走行時間短縮便益：	1,292 億円	H20年		
			維持管理費：	108 億円	（走行経費減少便益：	255 億円			
					（交通事故減少便益：	124 億円			
費用対効果 分析結果 （事後）	B/C	1.1	総費用	2,566 億円	総便益	2,833 億円	基準年		
			事業費：	2,200 億円	（走行時間短縮便益：	2,288 億円			
			維持管理費：	366 億円	（走行経費減少便益：	411 億円			
					（交通事故減少便益：	134 億円			
事業遅延によるコスト増			費用増加額	- 億円	便益減少額	- 億円	R元年		
事業遅延の理由 特になし									

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・損失時間が削減した【削減量：約125万人時間/年】 ・利便性が向上したバス路線が存在【福山～三次の都市間高速バス(H30.8月運行開始)】 ・三次市から新尾道駅(新幹線駅)へのアクセスが向上した【三次市役所～新尾道駅：約88分⇒約73分】 ・三次市から広島空港(第二種空港)へのアクセスが向上した【三次市役所～広島空港：約84分⇒約81分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次市から福山港(国際コンテナ航路の発着港湾)へのアクセスが向上した【三次市役所～福山港：約122分⇒約99分】 ・世羅郡世羅町から広島市、大阪市への農林水産品(なし、アスパラガス)の流通利便性が向上した【世羅町役場～広島市役所：約105分⇒約91分】 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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した【福山市役所～三次市役所：約121分～約95分】 ・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した【福山市役所～三次市役所：約121分～約95分】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上した【世羅町役場～福山市役所：約70分⇒約61分】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国営備北丘陵公園(H30年間観光客入り込み数50.9万人/年)、千光寺(H30年間観光客入り込み数43.1万人/年)等へのアクセスが向上した <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・3次救急医療施設へのアクセスが向上した【三次市役所～福山市民病院：約104分⇒約74分】 <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行する国道184号の死傷事故件数が減少した【減少件数：87件/3年】 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広島県の緊急輸送道路へ指定 ・緊急輸送道路である一般国道184号が通行止めになった場合の代替路線を形成 ・広島自動車道の代替路線として機能 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量が削減した【削減量：約11千t/年、4,790千t/年⇒4,780千t/年】 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出量が削減した【削減量：約20t/年、13,687t/年⇒13,668t/年】 ・SPM排出量が削減した【削減量：約3t/年、670t/年⇒667t/年】 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>	<p>他2項目に該当</p>
<p>の事業による環境</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価実施要綱(昭和59年閣議決定)に基づき、環境影響評価を実施。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p>	
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線市町(尾道市、三次市、世羅町)の人口は平成7年から平成27年にかけて減少【H7年：244千人→H27：209千人】 ・沿線市町の自動車保有台数は、平成7年から平成27年にかけて増加【H7年：145千台→H27：167千台】 ・三次東JCT・ICで連絡する松江自動車道(三次東JCT・IC～三刀屋木次IC間：約61km)が平成25年3月に開通 	
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>尾道松江線は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、今後の事後評価の必要はないと考える。</p> <p>尾道松江線の整備により、高速道路ネットワークの形成、緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上、安全・安心の確保など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。なお、4車線整備については、今後の沿線周辺などの開発や交通状況等を踏まえて検討する。</p>	
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿(地域計画)と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。</p> <p>今後周辺道路整備が進みネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。</p>	
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>	

※ 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。