

# 事後評価結果（平成29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：吉田 真人

事業名	中国横断自動車道 尾道松江線（三次～三刀屋木次）			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	自：広島県三次市四拾貫町 至：島根県雲南市三刀屋町三刀屋					延長	61.0km			
<b>事業概要</b> 中国横断自動車道尾道松江線（三次～三刀屋木次）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経由し、島根県の県都である松江市に至る延長約 137 kmのうち、広島県三次市四拾貫町から島根県雲南市三刀屋町三刀屋に位置する 61 kmの高速自動車国道である。										
<b>事業の目的・必要性</b> 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。										
<b>事業概要図</b>										
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 H24年度 / -	変動	1.0 倍	
		都市計画決定	-年度	工事着手	H17年度	(暫定完成)	(実績) H24年度 / -			
	事業費	計画時	(名目) 約 1,580 億円 / -		実績	(名目) 約 1,777 億円 / -	変動	1.1 倍		
		(暫定完成)	(実績) 約 1,602 億円 / -		(暫定完成)	(実績) 約 1,781 億円 / -				
	交通量	計画時	7,000~10,400 / - 台/日		実績	6,700~8,100 / - 台/日		変動	77.8~95.7 %	
	旅行速度向上		47.9 → 51.9 km/h		交通事故減少		44 → 12 件/年			
			(供用前年度H22年度 (供用後年度H27年度))				(供用前年度H23年 (供用後年度H26年))			
	費用対効果分析結果 (当初)		B/C :	総費用	1,597 億円	総便益	1,759 億円	基準年		
			1.1	事業費 :	1,466 億円	走行時間短縮便益 :	1,238 億円	H20年		
				維持管理費 :	131 億円	走行経費減少便益 :	396 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 :	総費用	2,707 億円	総便益	3,296 億円	基準年			
		1.2	事業費 :	2,339 億円	走行時間短縮便益 :	2,352 億円	H29年			
			維持管理費 :	368 億円	走行経費減少便益 :	672 億円				
					交通事故減少便益 :	272 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			
<b>事業遅延の理由</b> 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物流効率化の支援 ・雲南市吉田町から境港へのアクセス向上の状況【雲南市吉田町～境港 108 分⇒84 分】</p> <p>②国土・地域ネットワークの構築 ・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【三次市～松江市】</p> <p>③個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上による効果【松江城 28 万人⇒52 万人、出雲大社 247 万人⇒606 万人】</p> <p>④安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療施設へのアクセス向上の状況【雲南市吉田町～島根県立中央病院 55 分⇒42 分】</p> <p>⑤災害への備え ・緊急輸送道路ネットワークの信頼性が向上した</p> <p>⑥地球環境の保全 ・CO2 排出量が削減した【削減量：約 25 千 t/年 3,042 千 t/年→3,017 千 t/年】</p> <p>⑦生活環境の改善・保全 ・NO2 排出量が削減した【削減量：約 62t/年 7,579t/年→7,517t/年】 ・SPM 排出量が削減した【削減量：約 5t/年 405t/年→399t/年】 他 15 項目に該当</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>中国横断自動車道尾道松江線の開通などもあり、雲南市内の企業団地の分譲率が 100%となった。また、加茂 BS スマート IC の整備が進められている。</p>
<p>の事業 変化 等による 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に基づく経過措置案件事業により評価対象外事業である。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>・沿線 3 市（広島県三次市、庄原市、島根県雲南市）の人口は、平成 7 年から平成 27 年にかけて減少【H7：159,697 人→H27：129,647 人】</p> <p>・沿線 3 市（広島県三次市、庄原市、島根県雲南市）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【H7：106,631→H27：119,108】</p> <p>・平成 26 年 3 月に高規格道路「中国横断自動車道尾道松江線」吉舎～三次東が開通</p> <p>・平成 27 年 3 月に高規格道路「中国横断自動車道尾道松江線」世羅～吉舎が開通</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>・整備により、瀬戸内海側地域と日本海側地域が結び、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・経済の発展など、事業目的に見合った効果が確認できることから、今後の事後評価の必要はないと考える。</p> <p>・整備により、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。</p> <p>・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>・用地取得や埋蔵文化財調査について、計画的に県や市と調整会議を実施し、工事工程等に遅れが出ないように実施できた。このように、早い段階から計画的かつ十分な関係機関との調整・協議を行うことが重要である。</p> <p>・また、整備効果にあたっては、3 便益以外の把握に努める必要がある。</p> <p>・事業評価手法については、一体となって効果を発揮する道路ネットワークについてはそれらをまとめて評価することも重要と考える。</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の。