

再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道2号 <small>まつなが</small> 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： <small>ひろしま ふくやま かむらちよう</small> 広島県福山市神村町 <small>ひろしま おのみち たかすちよう</small> 至： <small>ひろしま</small> 広島県尾道市高須町	延長 7.1km	
事業概要 一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。 <small>まつなが</small> 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福山市神村町～尾道市高須町に至る延長7.1kmのバイパスで、 <small>さんようじどうしゃどう</small> 山陽自動車道と西瀬戸自動車道を連絡する道路である。		
S47年度事業化	S49年度都市計画決定	S52年度用地着手
S53年度工事着手		
全体事業費	約577億円	事業進捗率 94%
		供用済延長 4.6km
	(H22年度末現在)	
計画交通量	52,200～57,700 台/日	
費用対効果分析結果 (3便益)	B/C (3便益) 6.0 <small>(事業全体)</small> 総費用 (残事業)/ <small>(事業全体)</small> 37/1,390億円 (事業費：28/1,333億円) (維持管理費：9/57 億円)	総便益 (残事業)/ <small>(事業全体)</small> 492/8,358億円 (走行時間短縮便益：437/7,034億円) (走行経費減少便益：41/897 億円) (交通事故減少便益：14/427 億円)
		基準年 平成23年
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=5.5～6.4 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=11.1～15.7 (交通量±10%) 事業費：B/C=6.0～6.0 (事業費±10%) 事業費：B/C=12.5～14.5 (事業費±10%) 事業期間：B/C=6.0～6.0 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=13.0～13.8 (事業期間±20%)		
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【尾道線（12往復/日）、福山大学線（7往復/日）】 <small>ふくやま いまづちよう</small> ・福山市今津町から福山駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 <small>ふくやま</small> ・福山市から広島空港（第二種空港）へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 <small>おのみち</small> ・尾道市から福山港（重要港湾）へのアクセスが向上 <small>ふくやま おのみちいとざき はたおり</small> ・福山市（尾道糸崎港機織地区）からの農林水産品の速達性が向上 ③国土・地域ネットワークの構築 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上 ④個性ある地域の形成 <small>せんこうじ</small> ・千光寺（H22年間観光入込客数28万人 ※千光寺山ロープウェイの来客者数）へのアクセスが向上 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・尾道市から三次医療施設へのアクセスが向上 ⑥災害への備え ・広島県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道2号） ・緊急輸送道路である一般国道2号が通行止めになった場合の代替路線を形成 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる		

関係する地方公共団体等の意見

松永道路は、福山市及び備後地区建設促進協議会より早期整備要望を受けている。

広島県知事の意見

継続とする対応方針については妥当である。

松永道路については、現在、暫定2車線区間内における急激な速度低下から発生する渋滞や、交通事故が集中しており、本来の目的である、「現道の交通混雑の緩和」や、山陽自動車道や西瀬戸自動車道との連携強化による「都市間の連結や空港・港湾とのアクセス強化」などの効果が十分に発揮されていないと考えます。

つきましては、今後とも引き続きコスト縮減に努めながら、早期全線4車線化供用に向け、計画的に整備を進めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。

審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・暫定2車線区間合流部をボトルネックとする速度低下が発生している。また、対面通行であるため死傷事故率も高く、トンネル内では重大事故も発生している。
- ・並行する山陽道の通行規制時には、迂回交通を分担し、東西の経済活動を支える道路として機能している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成14年度までに今津ランプ～西瀬戸尾道IC間のL=4.6kmを4車線供用している。
- ・神村ランプ～今津ランプ間は、平成2年度に暫定2車線供用しており、現在は完成4車線供用にむけて調査設計を実施している。

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早期完成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・外ケーブル方式を採用することによるコスト縮減を図っている。[約1.2億円]

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。
※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。