

# 事後評価結果（令和3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：北城 崇史

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 至： <small>ひろしま おのみち たかすちよう</small> 広島県尾道市高須町	延長	7.1 km		

**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680kmの主要幹線道路である。  
 松永道路は、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、山陽自動車道と西瀬戸自動車道を連絡する道路である。

**事業の目的・必要性**  
 一般国道2号松永道路は、交通混雑の緩和、交通安全性の向上、都市間の連携強化と空港・港湾とのアクセス強化を目的とした事業である。



事業の効果等	事業期間	事業化年度	S 4 7年度	用地着手	S 5 2年度	供用年	(当初) - / H19年度	変動	1.3 倍		
		都市計画決定	S 4 9年度	工事着手	S 5 3年度	(暫定/完成)	(実績) H2年度 / H28年度				
事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値)	約366億円/約554億円		実績 (暫定/完成)	(名目値)	約366億円/約581億円		変動	1.0 倍	
			(実質値)	約391億円/約572億円			(実質値)	約373億円/約574億円			
交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	- / 49,700~52,100台/日			実績 (暫定/完成)	- / 38,400~48,000台/日			変動	77 ~ 92%	
		旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	12.5	→		60.0 km/h	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	78.3			→
費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C	6.8	総費用	1,099億円	総便益	7,520億円	基準年				
			事業費	988億円	走行時間短縮便益	6,178億円	H 1 5 年				
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	6.2	総費用	2,181億円	総便益	13,432億円	基準年				
			事業費	2,015億円	走行時間短縮便益	11,549億円	R 3 年				
事業遅延によるコスト増		費用増加額		-		億円		便益減少額		-	
事業遅延の理由		特になし									

事業の効果等	客観的評価指標に対応する事後評価項目
	<p>① 円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 渋滞損失時間が削減した【減少時間：737.5万人・時間/年】</li> <li>・ 現道における混雑時旅行速度20km/h未満であった区間の旅行速度が向上した【12.5km/h⇒27.1km/h】</li> <li>・ 並行区間の速度向上により路線バスの利便性が向上した。</li> <li>・ 第二種空港へのアクセスが向上した。【福山市役所～広島空港：61分⇒60分】</li> </ul> <p>② 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 尾道市から福山港（重要港湾）へのアクセスが向上した【西瀬戸尾道IC～福山港：74分⇒53分】</li> </ul> <p>③ 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 隣接する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【福山市～三原市】</li> <li>・ 日常活動圏の中心都市へのアクセスが短縮した【福山市役所～尾道市役所：62分⇒41分】</li> </ul> <p>④ 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鞆の浦（H30年間観光入込客数204万人）など観光施設へのアクセスが向上した【西瀬戸尾道IC～鞆の浦：74分⇒53分】</li> </ul> <p>⑤ 死傷事故件数の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一般国道2号（現道）の死傷事故件数が減少した。【減少件数：50.9件/年】</li> </ul> <p>⑥ 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第一次緊急輸送道路である一般国道2号の信頼性が向上した。</li> </ul> <p>⑦ 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ CO2排出量が削減した。【削減量：約34.5千t/年、6,034.5千t/年⇒6,000.0千t/年】</li> </ul> <p>⑧ 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ NOx排出量が削減した。【削減量：約130.9t/年、14,829.9t/年⇒14,699.0t/年】</li> <li>・ SPM排出量が削減した。【削減量：約8.6t/年、778.0t/年⇒769.3t/年】</li> </ul>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目
	<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>
事業評価監視委員会の意見	
<p>審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては、今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。</p>	
事業を巡る社会経済情勢等の変化	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広島県福山市と尾道市の人口は昭和60年を境に減少傾向【S45：539千人→H27：603千人】</li> <li>・ 広島県福山市と尾道市の自動車保有台数は増加傾向【S55：213千台→H27：442千台】</li> </ul>	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	
<p>松永道路は、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>松永道路の整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保、日常生活における利便性の向上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。</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>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（地域の取組）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>事業評価手法の見直しについては必要ないと考えるが、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>	
特記事項	
特になし	

※ 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。