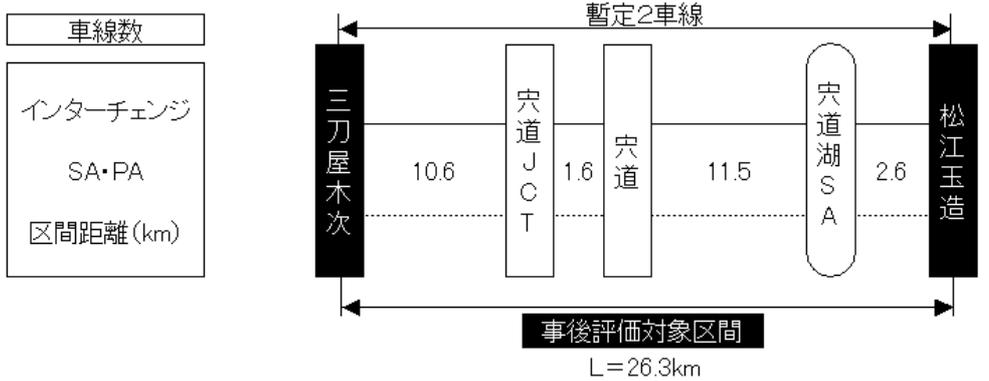


事後評価結果（平成19年度）

担当課：西日本高速道路株式会社
担当課長名：大西宣二

| | | | | | | | | | | |
|--|-----------------------|--------------|------------------------------|--------------------|---------------------------------------|---------------|---|-------------------------|-------|--|
| 事業名 | 中国横断自動車道(三刀屋木次～松江玉造) | | 事業区分 | 一般有料 | 事業主体 | 西日本高速道路(株) | | | | |
| 起終点 | 自：島根県雲南市 至：島根県松江市 | | | 延長 | 26.3km | | | | | |
| 事業概要 | | | | | | | | | | |
| 中国横断自動車道尾道松江線は広島県尾道市を起点に広島県三次市を經由し、島根県松江市に至る延長約137kmの高規格幹線道路であり、うち三刀屋木次IC～松江玉造ICを暫定2車線で整備を行った。 | | | | | | | | | | |
| 事業の目的・必要性 | | | | | | | | | | |
| 一般国道9号のバイパスである松江道路、安来道路等と一体となって山陰地域の自動車専用道路ネットワークの一部を担い、地域経済の活性化、地域の交流拡大に大きく貢献することが期待されている。 | | | | | | | | | | |
| 事業概要図 | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | |
| 事業の 効果等 | 事業期間 | 事業化年度 | H5年度 | 用地着手 | H7年度 | 供用年 | (当初) H13年度 | 変動 | 1.1倍 | |
| | | 都市計画決定 | H7年度 | 工事着手 | H8年度 | (暫定) | (実績) H14年度 | | | |
| | 事業費 | 計画時 (暫定) | (名目値) 942億円 (実質値) 1,009億円 | 実績 (暫定) | (名目値) 931億円 (実質値) 996億円 | | | 変動 | 1.0倍 | |
| | 交通量 | 計画時 (暫定) | 2,600台/日 (平成15年度) | 実績 (暫定) | 4,400台/日 (平成15年度) | | | 変動 | 169% | |
| | 旅行速度向上 | (供用前現道 当該路線) | 43 (H12年度) | 65 km/h (H17年度) | 交通事故減少 | (供用前現道 供用後現道) | 39 (H10～11年平均) | 35 件/億台年 (H16～17年平均) | | |
| | 費用対効果 分析結果 | B / C | 3.4 | 総費用 | 1,471億円 事業費：1,187億円 維持管理費：284億円 | 総便益 | 4,936億円 走行時間短縮便益：4,464億円 走行経費減少便益：340億円 交通事故減少便益：132億円 | 基準年 | 平成19年 | |
| 事業遅延によるコスト増 | 費用増加額 | | 15億円 | 便益減少額 | | 77億円 | | | | |
| 事業遅延による損失額：92億円 | | | | | | | | | | |
| 事業遅延の理由 | | | | | | | | | | |
| 地すべり対策の検討及び工事に時間を要したため | | | | | | | | | | |

| | |
|------------------|---|
| | <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>バス路線の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松江・出雲発着高速バス便数 31便(H12) 36便(H18) 約1.2倍増 ・松江・出雲発着高速バス利用客数 42万人(H12) 51万人(H18) 約1.2倍増 ・出雲～京都 所要時間 5時間35分(H11) 4時間13分(H17) 1時間2分短縮 <p>3次医療施設へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・雲南市～松江赤十字病院(松江市) 所要時間 42分(H12) 27分(H17) 15分短縮 ・救急搬送において半数以上が高速道路を利用 |
| | <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>沿道地域別工場立地届出件数 5件(H11) 13件(H17) 雲南地域、出雲地域の届出が顕著 高速道路と一体化となった『地域まちづくり』</p> <ul style="list-style-type: none"> ・雲南市において高速道路計画に合わせた三刀屋木次IC周辺の商業集積整備を検討、実施。店舗立地面積で目標の約59千㎡に対し約53千㎡を達成 ・雲南市では更に新たな総合計画を定め、ICを活かしたまちづくり等を推進 |
| <p>事業による環境変化</p> | <p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】</p> <p>中国横断道近隣の一般環境大気測定局の測定データにアセスメント時の高速道路に起因する値を加えても環境保全目標を満足する。</p> <p>No₂ : 日平均値の年間98%値 0.014～0.017ppm (0.04～0.06ppm以下)</p> <p>CO : 日平均値の年間2%除外値 0.410～0.424ppm (10ppm以下)</p> <p>【騒音】</p> <p>環境アセスメントで予測した断面について、H18年度平均交通量を用いて再現計算を行い、最も厳しい断面で予測した結果、環境保全目標値を満足</p> <p>予測値(夜間) : 45～49dB (65dB) ()中は環境保全目標値</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宍道湖において施設配置等を工夫し、宍道湖への眺望に配慮 ・宍道湖に臨み、玉造温泉街の玄関口に位置する玉造温泉橋については全体に柔らかなイメージを持たせ、地域との調和に配慮 |
| | <p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・島根県の県内総生産は、全国より大きな伸びを示しており、近年は緩やかに推移 ・沿道地域の人口推移は島根県の人口推移と同様な傾向で減少傾向 ・自動車走行台キロは昭和60年以降、乗用車、貨物車ともに伸びており、全国と比較しても伸びは高い |
| | <p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果の発現状況から一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>今後の山陰道や中国横断道尾道松江線の更なる延伸供用に伴い、更なる効果が発現されるものと考えられるため、高規格ネットワーク早期整備に向けた取組み、及び地域に密着した高速道路利用促進対策を検討していきたい。</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>特になし</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。