

事後評価結果（平成23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：北潤 弘康

事業名	一般国道317号 生口島道路	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：広島県尾道市瀬戸田町萩 至：広島県尾道市因島洲江町			延長	6.5 km

事業概要
 西瀬戸自動車道は、広島県尾道市と愛媛県今治市を結ぶ延長約60kmの高規格幹線道路である。
 生口島道路は西瀬戸自動車道の一部を構成し、広島県尾道市瀬戸田町萩(生口島南IC)から尾道市因島洲江町(生口島北IC)に至る延長6.5kmの自動車専用道路であり、平成18年度に供用した。

事業の目的・必要性
 生口島道路は、西瀬戸自動車道の一部を構成する自動車専用道路であり、本州と四国を連絡する高速ネットワークを形成し、中国と四国、さらには周辺の島々を安全・確実に短時間で結ばれることで、地域交流を促進することによる地域の活性化を目的とした事業である。



事業効果等	事業期間	事業化年度	H11年度	用地着手	H5年度	供用年	(当初) - / H19年度	変	動	- 倍
		都市計画決定	- 年度	工事着手	H11年度	(暫定/完成)	(実績) H18年度 / -			
	事業費	計画時	(名目値) - / 380 億円	実績	(名目値) 328 / - 億円			変	動	- 倍
		(暫定/完成)	(実質値) - / 349 億円	(暫定/完成)	(実質値) 297 / - 億円					
	交通量	計画時	- / 7,200 台/日	実績	3,600 / - 台/日			変	動	- %
	(当該路線)	(暫定/完成)		(暫定/完成)						
	旅行速度向上	46.9	→	48.5 km/h	交通事故減少	55.7	→	52.4 件/徳台和/		
	(供用前現道→当該路線)	(供用直前年次) H17年度		(供用後年次) H22年度	(供用前現道→供用後現道)	(供用直前年次) H14~H17平均値		(供用後年次) H18~H21平均値		
	費用対効果分析結果 (当初)	B/C	2.2	総費用	374 億円	総便益	806 億円	基準年	H11年	
				(事業費: 332億円)		(走行時間短縮便益: 753億円)				
				(維持管理費: 42億円)		(走行経費減少便益: 39億円)				
						(交通事故減少便益: 13億円)				
	費用対効果分析結果 (事後)	B/C	0.2	総費用	448 億円	総便益	95 億円	基準年	H23年	
				(事業費: 424億円)		(走行時間短縮便益: 68億円)				
				(維持管理費: 24億円)		(走行経費減少便益: 16億円)				
						(交通事故減少便益: 11億円)				
	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			

	事業遅延の理由 特になし
	客観的評価指標に対応する事後評価項目 ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減【485万人時間/年→481千人時間/年（0.8%削減）】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【福山～今治（32便/日）、広島～今治（12便/日）等】 ・今治市から福山駅（新幹線駅）、広島空港（第二種空港）へのアクセスが向上 【今治市役所～福山駅：113分⇒78分※1、今治市役所～広島空港：102分⇒86分※1】 ②物流効率化の支援 ・今治市から福山港（国際コンテナ発着港湾）へのアクセスが向上【今治市役所～福山港：121分⇒82分※1】 ・愛媛県から広島都市圏への農林水産品の速達性が向上【いよ小松JCT～広島市中央市場：161分⇒145分※1】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・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【福山市～松山市】 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡【尾道市～今治市：71分⇒57分※1】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上【今治市大三島支所～尾道市役所：53分⇒41分※1】 ④個性ある地域の形成 ・四国地方から備後地域への観光客が増加【年間観光入込客数：53.9万人（H17）→68.3万人（H22）】 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセスが向上【今治市島嶼部（今治市大三島支所）～福山市民病院：69分⇒62分※2】 ⑥災害への備え ・広島県の第一次緊急輸送道路に指定（一般国道317号） ・緊急輸送道路である瀬戸中央自動車道が通行止めになった場合の代替路線を形成 ・併行する本州四国連絡道路（瀬戸中央自動車道、神戸淡路鳴門自動車道）の代替路として機能 ⑦他のプロジェクトとの関係 ・広島県「瀬戸内海の道構想（H23.3）」において、瀬戸内ブランドを構成する要素として位置づけ ※1 うち生口島道路の時間短縮効果は8分、※2 うち生口島道路の時間短縮効果は5分
	その他評価すべきと判断した項目 ・西瀬戸自動車道との一体整備による本州と四国との連携強化、交流促進に寄与 ・緊急時避難経路（住民の避難場所）としての役割
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 環境影響評価を実施していない。 その他評価すべきと判断した項目 生口島は瀬戸内海国立公園を形成する一部であり、生口島道路の景観向上のため既存種による法面緑化を実施。
	事業評価監視委員会の意見 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と意見集約した。 また、3便益以外の便益や数値によらない視点での評価も取り入れるなど、事業評価のあり方について検討する必要がある。
	事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・周辺道路では、平成11年度まで西瀬戸自動車道が順次供用し、中国・四国間が陸路で連絡。 ・平成18年1月に瀬戸田町・因島市が尾道市と合併。 ・尾道市の総生産は増加傾向、特に第2次産業の増加率が大きい。
	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 本事業及び本事業を含む西瀬戸自動車道として、中国・四国地方間の交通・物流の効率化、観光振興、地域間交流などの機能、生口島島内の交通安全確保、交通混雑の緩和などの事業効果を発揮しており、今後とも中国・四国地方間の高規格幹線道路として利用され状況の変化はないと思われることから、改めて事後評価を実施する必要はない。 また、事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、本事業として今後の改善措置の必要性はない。
	計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 これまでも、事業評価監視委員会からの意見として、「事業にあたっては、3便益のみならず、地域産業の振興などより広範な便益について評価できるよう検討すること。」との指摘を受けているところであり、引き続き、地域の特性を考慮した事業評価のあり方について検討していくことが必要である。
	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。