

再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：茅野 牧夫

| | | | | | |
|---------------|---|--|--|--------------|------------------|
| 事業名 | 中国横断自動車道尾道松江線 尾道～三次 | 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：広島県尾道市美ノ郷町三成 至：広島県三次市四拾貫町 | 延長 | 49.9 km | | |
| 事業概要 | 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、輸送時間の短縮、一般道の交通混雑の緩和を図り、沿線地域の産業・経済・文化の発展を目的とした道路である。 | | | | |
| H9年度事業化 | H8年度都市計画決定 (H一年度変更) | H13年度用地着手 | H13年度工事着手 | | |
| 全体事業費 | 約1,510億円 | 事業進捗率 | 95% | 供用済延長 | 29.5 km |
| 計画交通量 | 6,800～14,500台/日 | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 12.6 | 総費用 (事業費)/(事業全体) 109/1,921億円 (事業費) : 21/1,727億円 (維持管理費) : 88/194億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 1,365/2,569億円 (走行時間短縮便益) : 997/1,901億円 (走行経費減少便益) : 240/440億円 (交通事故減少便益) : 127/228億円 | 基準年 平成26年 | |
| 感度分析の結果 | 【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.6(交通量±10%) 【残事業】交通量：B/C=10.7～14.6(交通量±10%) 事業費：B/C=1.3～1.3(事業費±10%) 事業費：B/C=12.3～12.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.3～1.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=12.5～13.1(事業期間±20%) | | | | |
| 事業の効果等 | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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する【福山・尾道～松江の都市間高速バス】 ・三次市から新尾道駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 ・三次市から広島空港(第二種空港)へのアクセスが向上 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次市から福山港（国際コンテナ航路の発着港湾）へのアクセスが向上 ・世羅郡世羅町から広島市、大阪市への農林水産品（梨、アスパラガス）の流通利便性向上 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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【尾道市～三次市間】 ・当該路線が隣接した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～三次市間】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる【世羅郡世羅町～福山市】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国営備北丘陵公園（H25年間観光客入り込み数46.5万人/年）、千光寺（H25年間観光客入り込み数33.9万人/年）等へのアクセスが向上 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第3次救急医療施設へのアクセス向上が見込まれる【三次市～福山市民病院】 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成25年6月）において緊急輸送道路に位置づけ有り <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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

中国横断自動車道尾道松江線は山陽と山陰を結ぶ高速交通ネットワークを構成することより、産業経済の発展・広域観光の促進等、災害時等の緊急時における輸送機能が確保できるなど重要な役割を果たすことが期待されており、沿線自治体の首長等で構成される中国横断自動車道尾道松江線建設促進期成同盟会より公表年次内供用の要望を受けている。

・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。

中国横断自動車道尾道松江線は、山陽と山陰を結ぶ大動脈であり、広域交流圏の拡大による沿線地域の産業・経済・文化等の活性化が図られるなど、地域社会の発展に大きく寄与する路線であると認識しております。したがって、事業費の増額についてはやむを得ないものと考えますが、引き続き、更なる事業費の精査を行いながら、最大限のコスト縮減に努めていただくとともに、今年度中の全線供用に向け、確実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

本路線は、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する。

開通が近づくにつれ、沿線地域では工業団地の開発、分譲が進んでいる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成9年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率95%（平成26年3月末時点）

平成22年度：尾道JCT～世羅IC間 延長19.2km（2/2）部分開通

平成25年度：吉舎IC～三次東JCT・IC間 延長10.3km（2/2）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成26年度：全線2車線開通予定

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

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。