

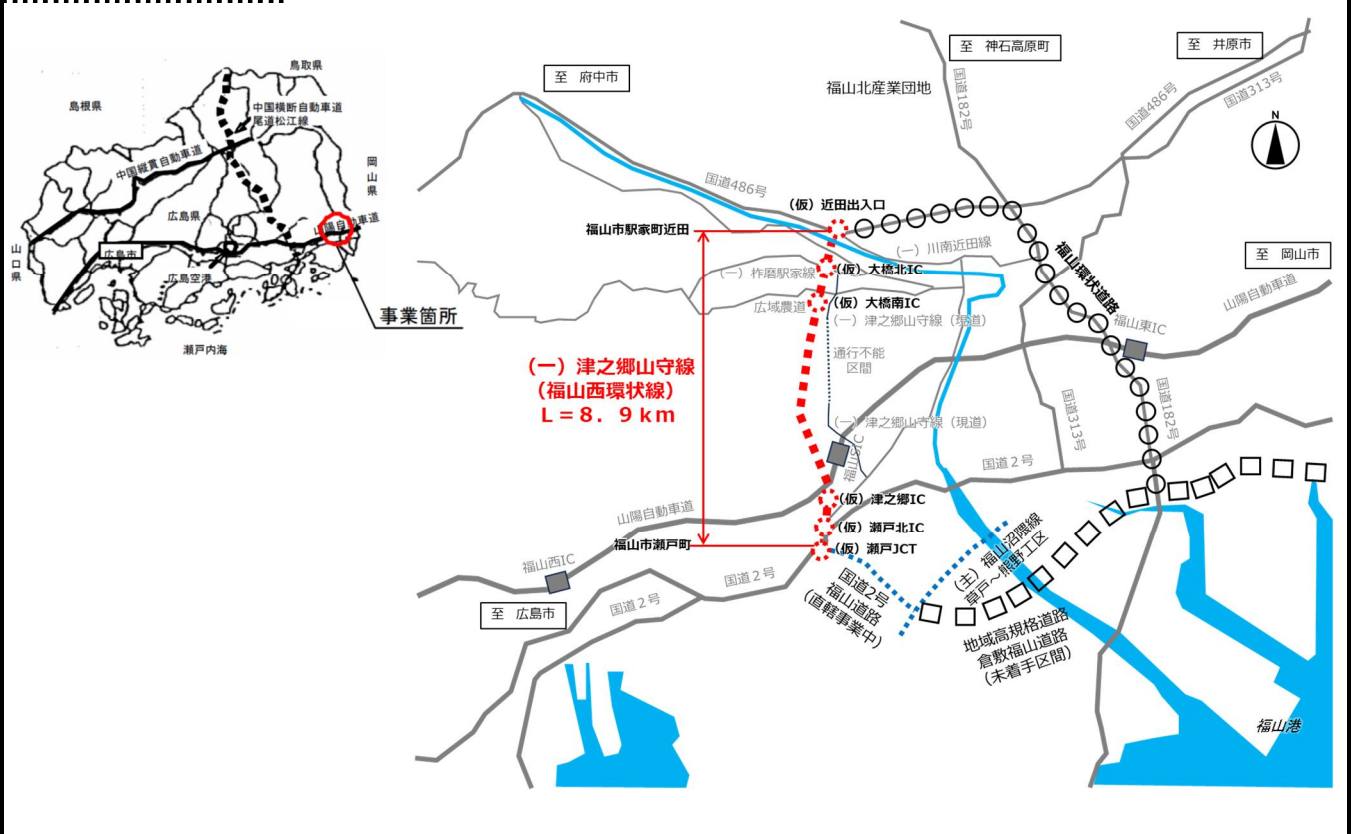
## 再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 環境安全・防災課

担当課長名:水野 宏治

|                          |                                                                                                                                             |                 |                   |                   |                           |
|--------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-------------------|-------------------|---------------------------|
| 事業名                      | 地域高規格道路 福山環状道路<br>一般県道 津之郷山守線                                                                                                               | 事業区分            | 地方道               | 事業主体              | 広島県                       |
| 起終点                      | 自: 広島県福山市瀬戸町<br>至: 広島県福山市駅家町                                                                                                                |                 |                   | 延長                | 8.9km                     |
| 事業概要                     | 一般県道津之郷山守線(福山西環状線)は、福山都市圏の外郭環状軸を形成する主要幹線であり、国道182号、国道486号と合わせて福山都市圏の骨格を成す「福山環状道路」として地域高規格道路に指定されており、延長約8.9kmの4車線(暫定2車線)道路である。               |                 |                   |                   |                           |
| H11年度事業化                 |                                                                                                                                             | H12年度都市計画決定     |                   | H16年度用地着手         |                           |
| 全体事業費                    |                                                                                                                                             | 約756億円          |                   | 事業進捗率             |                           |
| 計画交通量                    |                                                                                                                                             | 約14%            |                   | 供用済延長             |                           |
|                          |                                                                                                                                             | 8,200～32,600台/日 |                   | — km              |                           |
| 費用対効果分析                  | B/C (事業全体)                                                                                                                                  | EIRR (事業全体)     | 総費用: (残事業)/(事業全体) |                   | 総便益: (残事業)/(事業全体)         |
|                          | 2.7                                                                                                                                         |                 | 372/546億円         |                   | 1,501/1,501億円             |
|                          | 4.5 [2%]                                                                                                                                    | 8.2%            | (事業費: 369/543億円)  |                   | (走行時間短縮便益: 1,375/1,375億円) |
|                          | 6.0 [1%]                                                                                                                                    |                 | 維持管理費: 2.7/ 2.7億円 |                   | 走行経費減少便益: 101/101億円       |
|                          | (残事業)                                                                                                                                       | (残事業)           | 更新費: -/ -億円       |                   | 交通事故減少便益: 26/ 26億円        |
|                          | 4.0                                                                                                                                         |                 | 感度分析 (事業全体)       |                   | (残事業)                     |
| 参考                       | 6.2 [2%]                                                                                                                                    | 14.6%           | 交通量               | B/C=2.6～2.9(±10%) | 交通量 B/C=3.8～4.2(±10%)     |
|                          | 7.9 [1%]                                                                                                                                    |                 | 事業費               | B/C=2.6～2.9(±10%) | 事業費 B/C=3.7～4.5(±10%)     |
|                          |                                                                                                                                             |                 | 事業期間              | B/C=2.4～3.2(±20%) | 事業期間 B/C=3.5～4.7(±20%)    |
| 事業の効果等                   | ・都市部へ集中する交通の分散による交通混雑の緩和<br>・府中市を中心とする内陸部地域との連絡の強化<br>・国土・地域ネットワークの構築(地域高規格道路整備区間指定福山市瀬戸町～駅家町H10.12 9km)                                    |                 |                   |                   |                           |
| 関係する地方公共団体等の意見           | 地元の福山市は、一般国道 182 号などの著しい渋滞対策や大規模災害に備えたダブルネットワークの構築など、福山市の安定的な発展に不可欠な重要な路線であり、市民生活の安全性や利便性の向上を図るためにも、主要路線である本線の早期整備を強く望んでいる。                 |                 |                   |                   |                           |
| 事業評価監視委員会の意見             | 事業の必要性と費用便益比を勘案し、当該事業の継続実施については適当と判断する。                                                                                                     |                 |                   |                   |                           |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等  | 福山市は平成15年2月3日に内海町、新市町、平成17年2月1日に沼隈町、平成18年3月1日に神辺町と合併。                                                                                       |                 |                   |                   |                           |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等          | 用地進捗率約56%、事業進捗率約14%                                                                                                                         |                 |                   |                   |                           |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | 用地交渉の難航により長期化しているが、当面は県道柞磨駅家線から北側の国道486号までの区間及び県道柞磨駅家線から南側の芦品広域農道までの側道部分の用地買収及び工事を推進し、早期事業効果の発現に努めるとともに、その他の区間は地元調整を進め、早期に工事着手できるよう事業進捗を図る。 |                 |                   |                   |                           |
| 施設の構造や工法の変更等             | 橋梁、トンネル等の構造物設計において、経済的となる工法の検討を行う。                                                                                                          |                 |                   |                   |                           |
| 対応方針                     | 事業継続                                                                                                                                        |                 |                   |                   |                           |
| 対応方針決定の理由                | 事業の必要性と費用便益比を勘案し、当該事業の継続実施については適当と考えられる。                                                                                                    |                 |                   |                   |                           |

## 事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値