

道路建設事業の再評価項目調書

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 至：広島県三次市四拾貫町				延長	50km	
事業概要 中国横断自動車道尾道松江線は、広島県尾道市から島根県松江市に至る延長約137kmの国土開発幹線自動車道であり、山陰圏域と山陽圏域を相互に連絡し、産業・経済・文化の一体的な交流発展に資する路線である。							
H9年度事業化		H8年度都市計画決定		H13年度用地着手		H13年度工事着手	
全体事業費	約1,380億円		事業進捗率	53%		供用済延長	- km
計画交通量	5,200～13,600台/日						
費用対効果 分析結果	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体) 487 / 1,448 億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 1,671 / 1,671 億円		基準年 平成20年	
	(事業全体) 1.2 (残事業) 3.4	事業費：378/1,340億円 維持管理費：108/108億円		走行時間短縮便益：1,292/1,292億円 走行費用減少便益：255/255億円 交通事故減少便益：124/124億円			
感度分析の結果 残事業についての感度分析を実施 交通量変動：B/C= 3.9 (交通量+10%) B/C= 3.0 (交通量-10%) 事業費変動：B/C= 3.2 (事業費+10%) B/C= 3.7 (事業費-10%)							
事業の効果等 ・国土・地域ネットワークの構築（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） ・安全で安心できるくらしの確保（3次医療施設までの所要時間短縮） 他15項目に該当							
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、高速ネットワークを構成し、産業振興、観光交流の促進による活力ある地域づくり、新しい生活圏域の形成促進等に必要な路線として、尾道市をはじめとする沿線自治体の首長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早期整備の要望を受けている。							
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 尾道松江線に並行する国道184号では、災害・事故による通行止めが発生している。また、尾道松江線の整備を見越して、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19年度末の用地取得状況（93%）							
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 今後も引き続き工事の推進を図り、早期全線供用を目指し事業を推進する。							
施設の構造や工法の変更等 平面・縦断線形の見直し、土質の変更による掘削経費の削減、トンネル補助工法の見直し等により、工事費の削減を図っている。							
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。

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	中国横断自動車道尾道松江線 三次～三刀屋木次		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：広島県三次市四拾貫町 至：島根県雲南市三刀屋町				延長	6.1 km	
事業概要	中国横断自動車道尾道松江線は、広島県尾道市から島根県松江市に至る延長約137kmの国土開発幹線自動車道であり、山陰圏域と山陽圏域を相互に連絡し、産業・経済・文化の一体的な交流発展に資する路線である。						
H9年度事業化	H一年度都市計画決定		H13年度用地着手		H17年度工事着手		
全体事業費	約1,580億円		事業進捗率	44%		供用済延長	— km
計画交通量	7,000～10,400台/日						
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 2.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 875 / 1,597 億円 事業費：744/1,466億円 維持管理費：131/ 131億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,759 / 1,759 億円 走行時間短縮便益：1,238/1,238億円 走行費用減少便益：396/ 396億円 交通事故減少便益：124/ 124億円	基準年 平成20年			
感度分析の結果	残事業についての感度分析を実施 交通量変動：B/C= 2.3 (交通量+10%) B/C= 1.7 (交通量-10%) 事業費変動：B/C= 1.9 (事業費+10%) B/C= 2.2 (事業費-10%)						
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 国土・地域ネットワークの構築（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） 災害への備え（国道54号の災害等による通行止め的大幅な迂回を解消） <p style="text-align: right;">他16項目に該当</p>						
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、高速ネットワークを構成し、産業振興、観光交流の促進による活力ある地域づくり、新しい生活圏域の形成促進等に必要な路線として、松江市をはじめとする沿線自治体の首長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早期整備の要望を受けている。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	尾道松江線に並行する国道54号では、災害・事故による通行止めが発生している。また、尾道松江線の整備を見越して、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19年度末の用地取得状況（97%）						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	今後も引き続き工事の推進を図り、早期全線供用を目指し事業を推進する。						
施設の構造や工法の変更等	平面・縦断線形の見直し、土質の変更による掘削経費の削減、トンネル補助工法の見直し等により、工事費の削減を図っている。						
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の。

おの michi ま つ え
中国横断自動車道 尾道松江線
おの michi み よ し み よ し み と や き す き
(尾道～三次・三次～三刀屋木次)

事業再評価

平成21年3月

国土交通省 中国地方整備局

2. 事業概要および進捗状況

(1) 事業概要

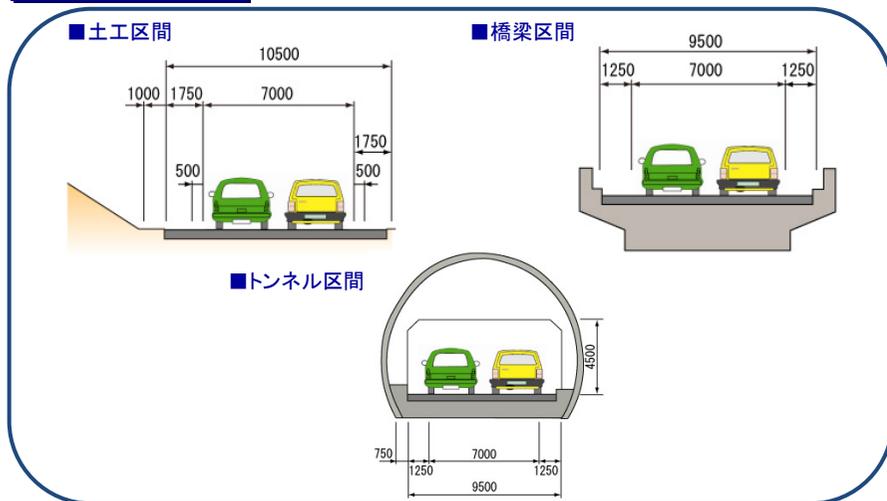
【事業目的】

- 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・文化の発展に重要な役割を果たすものである。
- さらに、近畿・中国・九州を結び、広域的な経済を支える山陽自動車道と中国縦貫自動車道の2本の縦貫道とを結ぶことによる縦貫道の機能強化及び災害時の代替路として役割を担う路線。

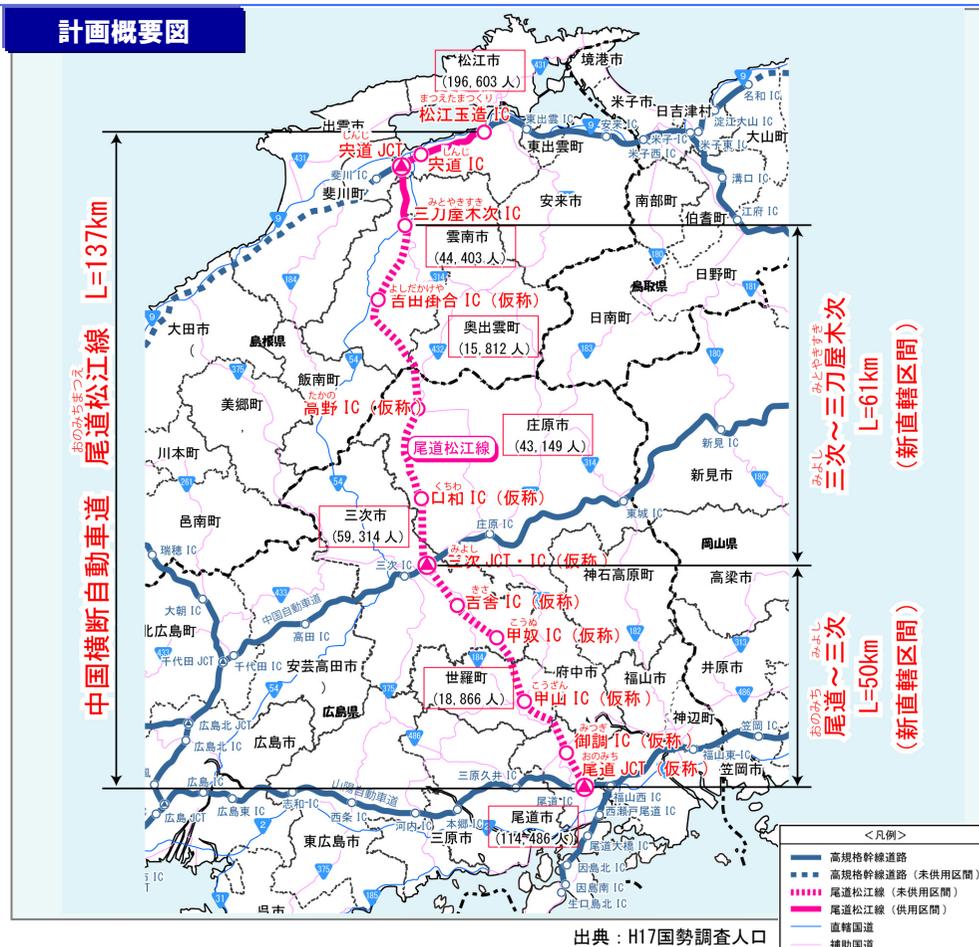
事業概要

	中国横断自動車道尾道松江線 おののち 尾道～三次	中国横断自動車道尾道松江線 おののちまつえ 三次～三刀屋木次
起 終 点	起点：広島県尾道市美ノ郷町 終点：広島県三次市四拾貫町	起点：広島県三次市四拾貫町 終点：島根県雲南市三刀屋町
計 画 延 長	L=50km	L=61km
道 路 規 格	第1種第3級	
設 計 速 度	80km/h	
車 線 数	2車線	

標準断面図



計画概要図

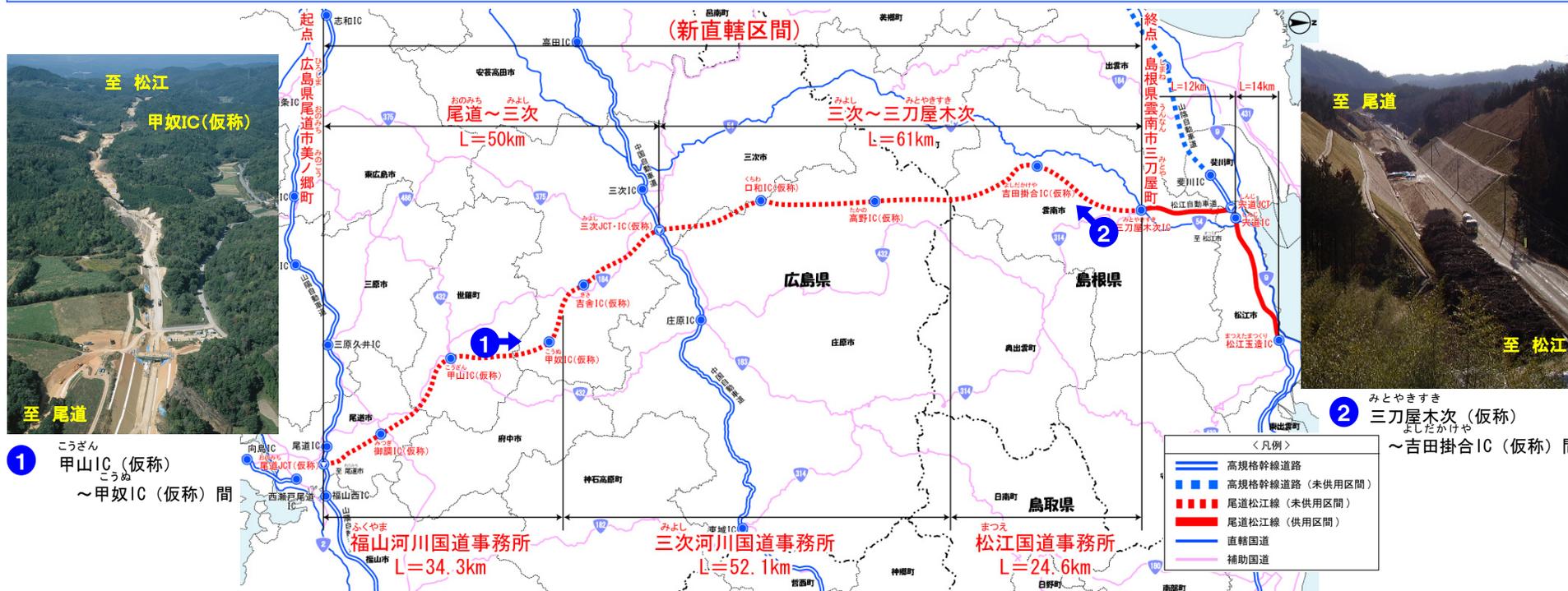


2. 事業概要および進捗状況

中国横断自動車道 尾道松江線

(2) 事業進捗状況

・尾道松江線(新直轄区間)は、平成19年度末の用地取得状況が全線で約95%であり、全区間で工事を促進中。

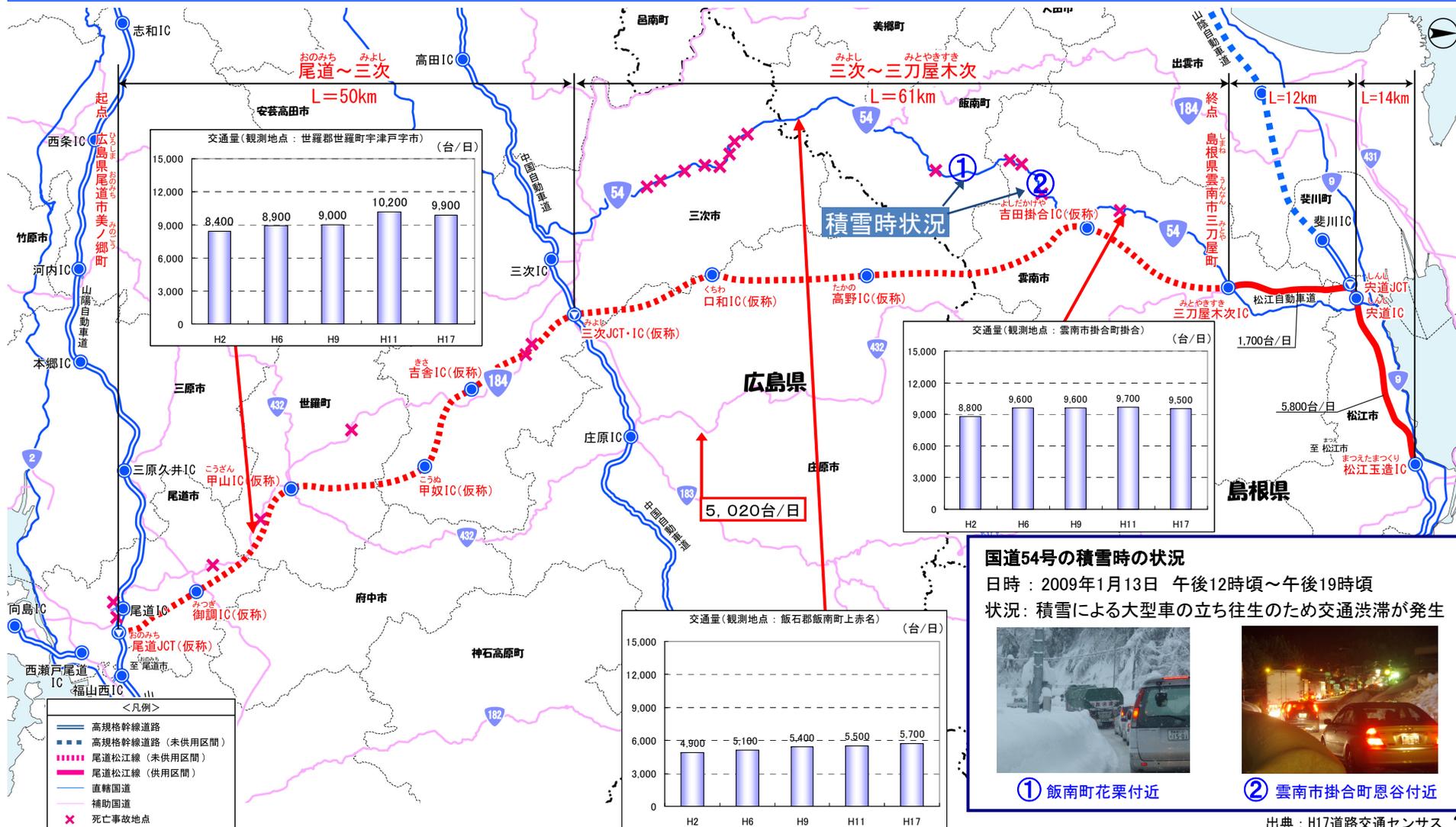


施行区間	尾道～御調	御調～甲山	甲山～甲奴	甲奴～吉舎	吉舎～三次	三次～口和	口和～高野	高野～吉田掛合	吉田掛合～三刀屋木次	
事業者	福山河川国道				三次河川国道		三次河川国道		松江国道	
事業経緯	H8年度 整備計画・都市計画決定						H8年度 整備計画			
	H9年度 施工命令 H13年度 用地買収着手 H13年度 工事着手		H10年度 施工命令 H11年度 甲奴IC施工命令			H9年度 施工命令 H13年度 用地買収着手		H10年度 施工命令		H9年度 施工命令
	新直轄方式へ移行						新直轄方式へ移行			
			用地買収着手			工事着手		用地買収着手		用地買収・工事着手
			工事着手					工事着手		
								工事着手		

3. 現道の状況

(1) 交通量の状況

- 中国横断道尾道松江線に並行する現道の交通量は国道184号世羅町、国道54号雲南市等の市街地部では約10,000台/日程度で推移し、広島・島根県境部では約6,000台/日程度で推移している。
- 交通死亡事故は平成15～18年の4年間で国道184号が7件、国道54号が18件発生している。



3. 現道の状況

(2) 通行止め発生状況

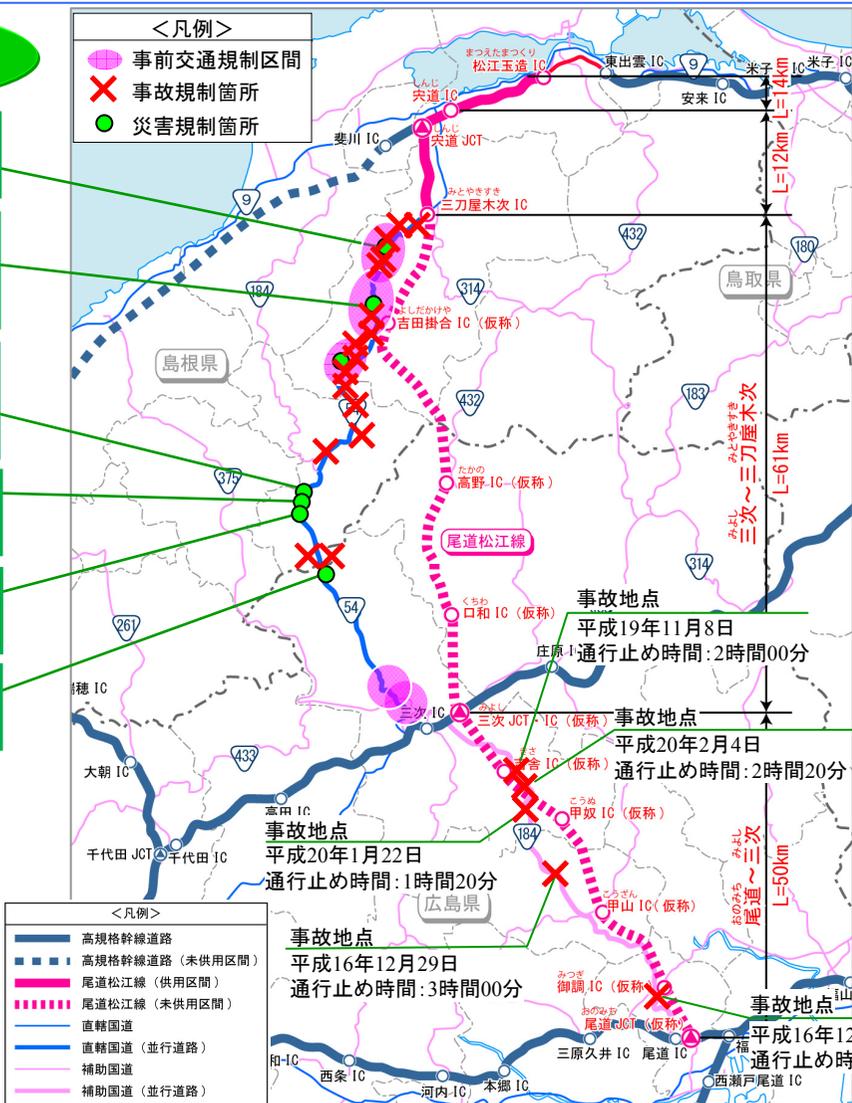
- ・尾道松江線に並行する国道184号と国道54号では、過去5年間に通行止めが30件発生。
- ・国道54号は、事前通行規制区間が5箇所あり、平成18年7月豪雨では長時間に渡る交通規制が6箇所が発生し、地域住民の生活、物流等の経済活動に大きな影響を及ぼした。

H18年7月豪雨災害時の交通規制箇所数6件

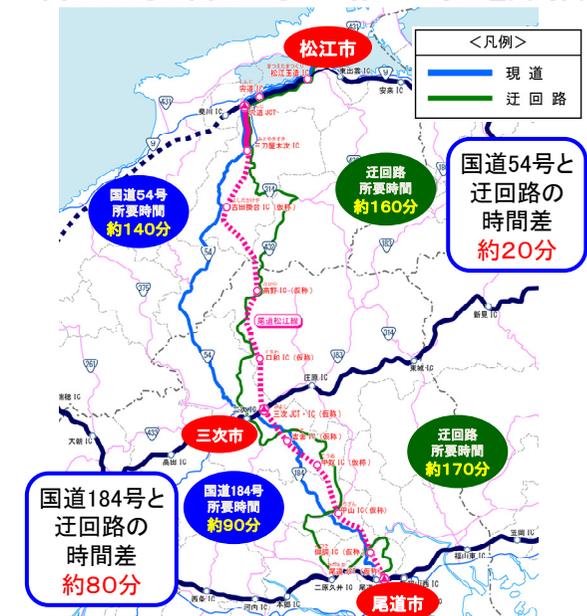
- 事象：路面冠水
発生日時：平成18年7月19日 3:20～
規制時間：全面通行止め(4時間30分)
- 事象：法面崩落
発生日時：平成18年7月19日 10:20～
規制時間：全面通行止め(6時間25分)
片側交互通行(503時間15分)
- 事象：法面崩落
発生日時：平成18年7月19日 23:25～
規制時間：全面通行止(5時間30分)
片側交互通行(203時間5分)
- 事象：路面冠水・洗掘
発生日時：平成18年7月19日 5:12～
規制時間：片側交互通行(341時間48分)
- 事象：法面崩壊
発生日時：平成18年7月19日 5:12～
規制時間：片側交互通行(10時間48分)
- 事象：護岸流失
発生日時：平成18年7月24日 21:30～
規制時間：片側交互通行(46時間30分)



被災状況 うなんん みとや おつかみや
国道54号 雲南市三刀屋町乙加宮



▼国道184号、国道54号の通行止め時の迂回時間



▼幅員がせまく、カーブが多い迂回路(国道54号の迂回路)

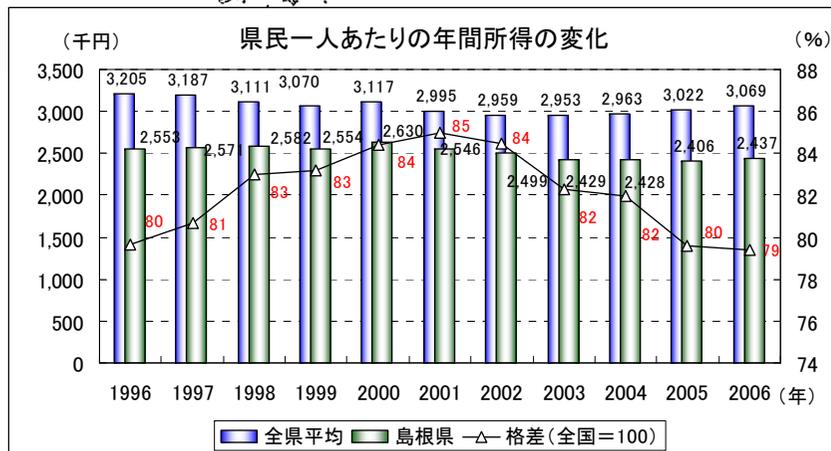


4. 沿線地域の状況

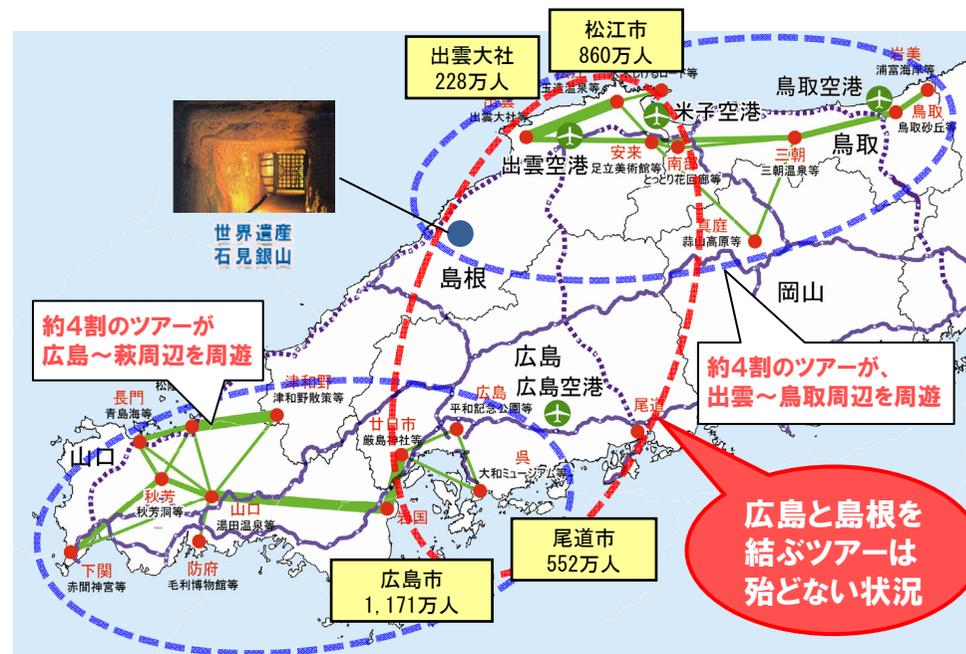
(1) 高速道路ネットワーク整備の遅れ

- 山陰と山陽地域を連絡する高速道路ネットワークの整備が遅れており、特に松江市は中国地方の中核都市である広島市との所要時間が山陽側都市に比べ大きく、他都市との格差が生じている。
- 東京発の観光ツアーメニューでは、多くの観光客が訪れている広島と島根を連絡するコースはほとんどなく、高速ネットワークの未整備により山陰山陽間の所要時間がかかることも、一つの要因と考えられる。

県庁所在地都市間の所要時間



東京発観光ツアーの主な周遊状況



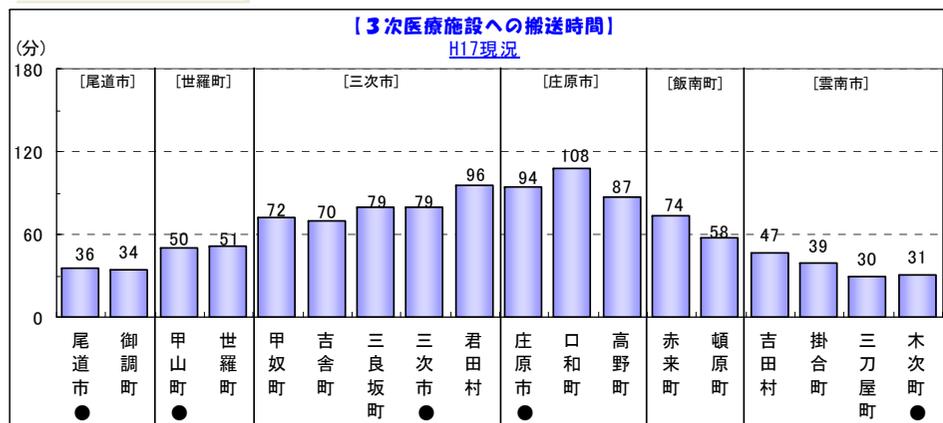
※ JTB、ANA、近畿日本ツーリスト、ビッグホリデーの4社パンフレットより、平成18年10月以降に東京から中国地方を催行する添乗員同行の20ツアーを対象として集計。
 ※ 帰路でブロック外の空港利用のツアーも含む
 ※ 中国地方をスタートとするツアーを集計
 ※ 線の太さは、ツアーで組まれている周遊コース数の多さを表す

4. 沿線地域の状況

(2) 3次医療施設へのアクセス

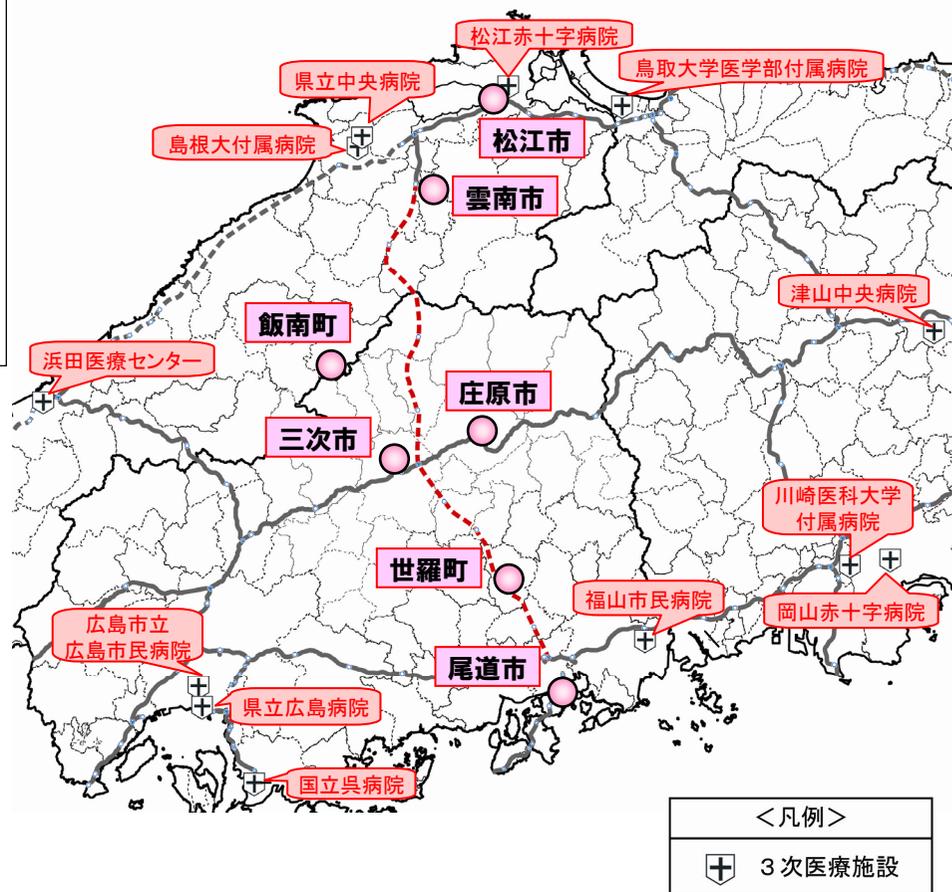
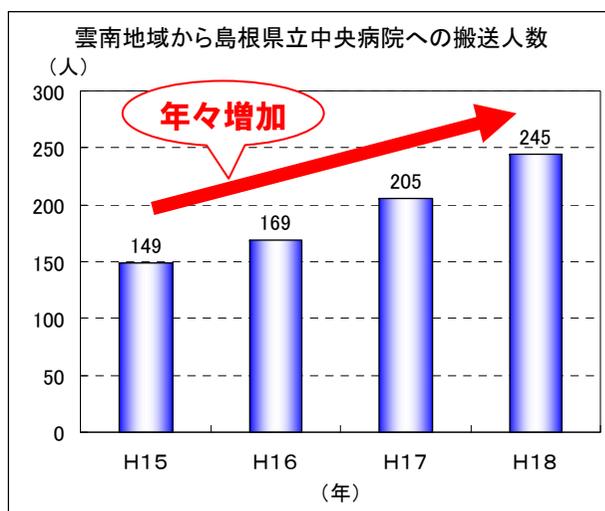
- 3次医療施設は山陰及び山陽側に集中。
- 中山間地域では3次医療施設までの搬送時間が60分を超過する市町が多数、一方中山間地域から3次医療施設への搬送は年々増加。

3次医療施設



出典：H17道路交通センサス，現況：ピーク時旅行速度，整備後：尾道松江線70km/h

旧高野町、旧甲奴町は2次医療施設までの所要時間も30分以上

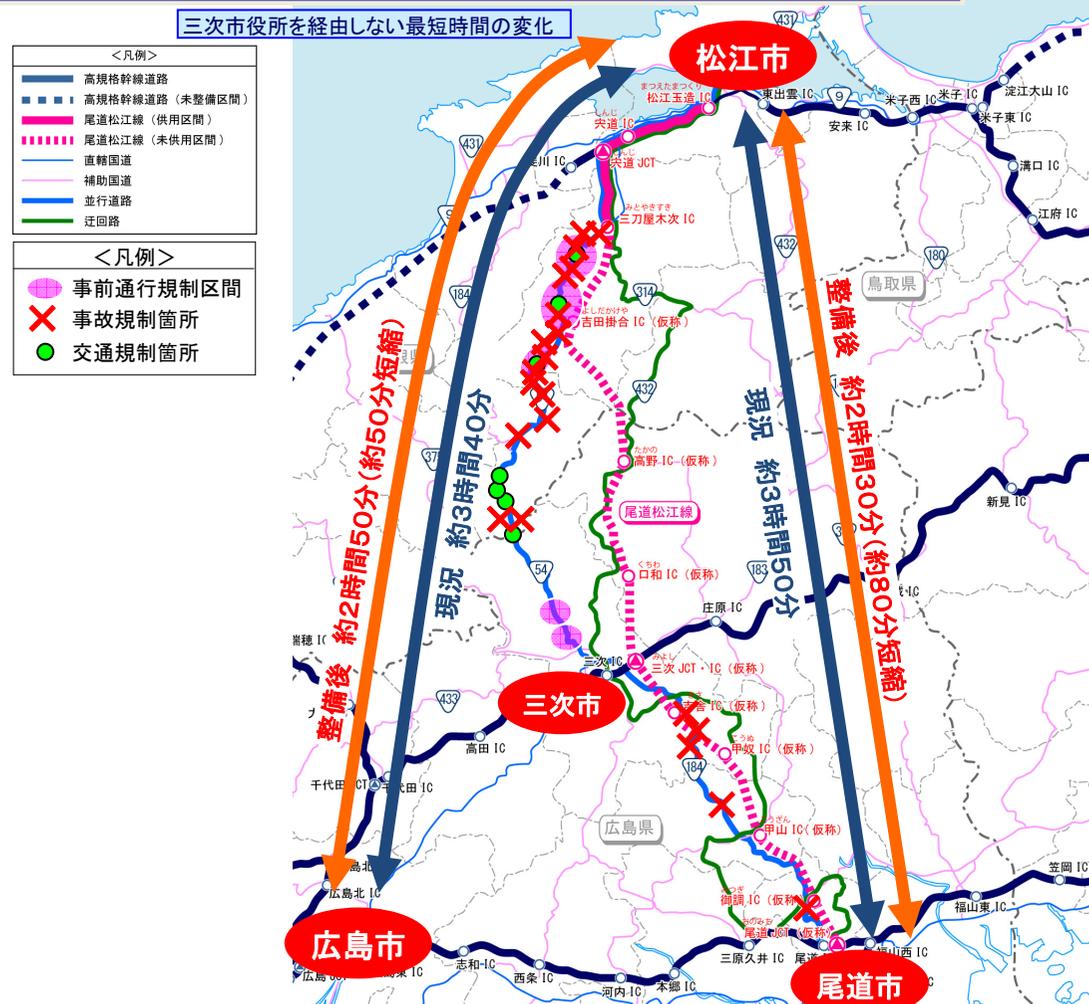


5. 事業効果

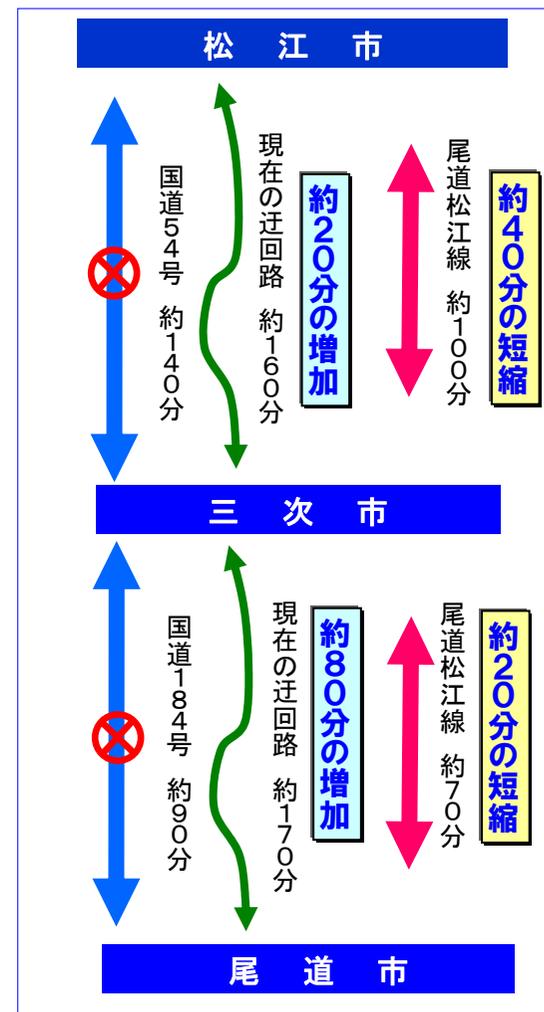
(1) 主要都市間の時間短縮、リダンダンシーの確保

- ・ 尾道松江線の整備により、主要都市間の所要時間が短縮され、相互の地域間交流の活発化、人流・物流・産業交流の活発化、地域経済の向上が期待される。
- ・ 事故、災害時の信頼性が大幅に向上するとともに大幅な時間短縮。

主要都市間の時間短縮及び、事故・災害による通行止時の迂回時間短縮



出典：H17道路交通センサス，現況：ピーク時旅行速度，整備後：尾道松江線70km/h

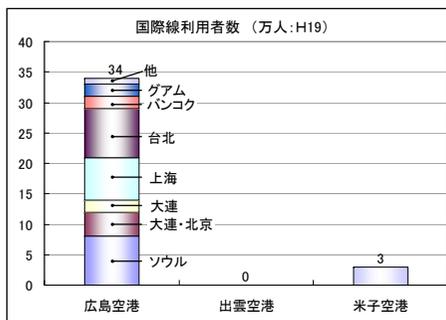
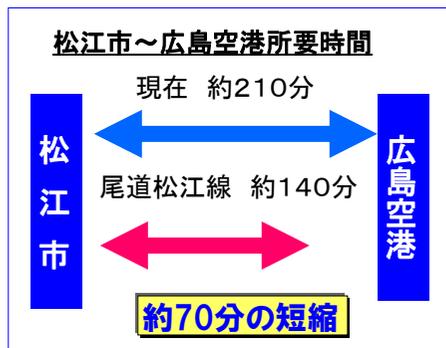


5. 事業効果

(2) 物流の支援

- ・ 広島空港へのアクセス時間が短縮され、交流人口の増大、利便性の向上が期待される。
- ・ 重要港湾の福山港等へのアクセス時間が短縮され、三次・庄原地域からの新たな物流ルートが期待される。

広島空港への時間短縮



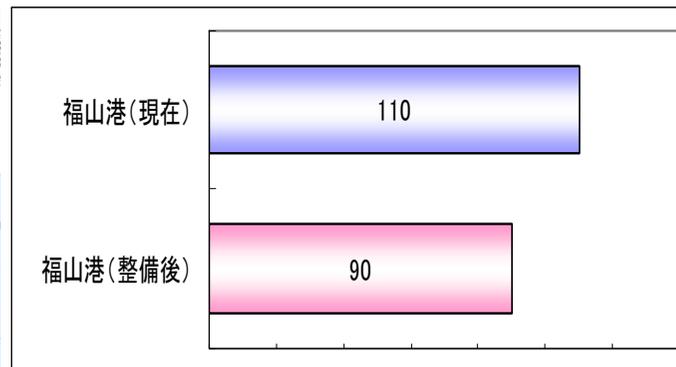
国際線の利用は広島空港が多い
(出雲空港は国際線なし)



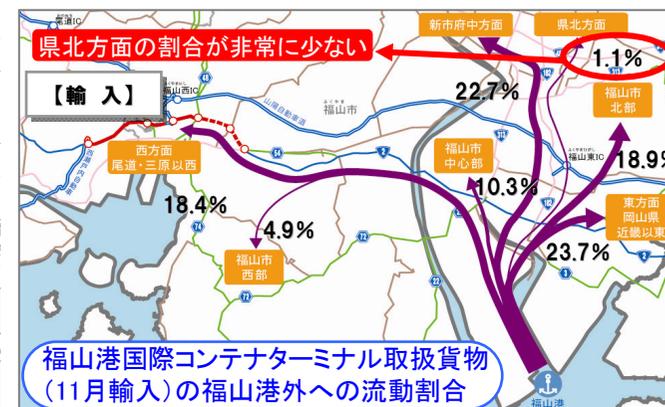
出典：H17道路交通センサス、現況：ピーク時旅行速度、整備後：尾道松江線70km/h

福山港への時間短縮

三次市から各港までの所要時間(分)



三次・庄原からの所要時間短縮により福山港への新たな物流ルートが期待できる。



※輸出入の合計、20フィート換算、空コンテナ含む

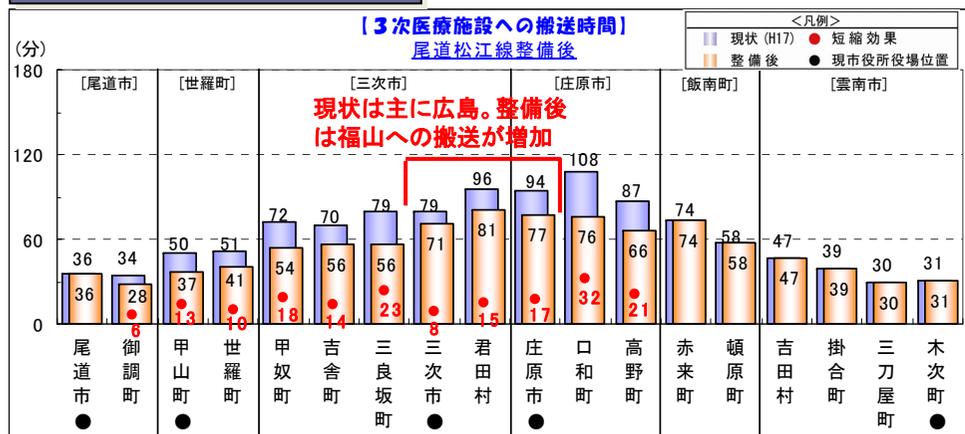
資料:福山港物流業者ヒアリング

5. 事業効果

(3) 医療の支援

- 中山間地域から高度な医療を受ける事の出来る3次医療施設までの搬送時間が、大幅に短縮。
- 病院間の移動時間短縮が期待でき、広域的な医療連携が図られる。

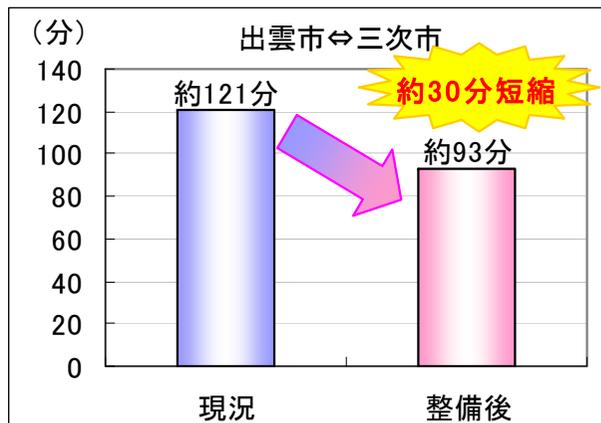
3次医療施設への搬送時間



出典：H17道路交通センサス，現況：ピーク時旅行速度，整備後：尾道松江線70km/h

尾道市・世羅町・三次市・庄原市(口和、高野除く)は「福山市民病院」への時間
 旧口和町、旧高野町、雲南市、飯南町は「島根大学付属病院」への時間

島大付属病院(出雲市)と三次中央病院(三次市)の所要時間短縮



医療連携



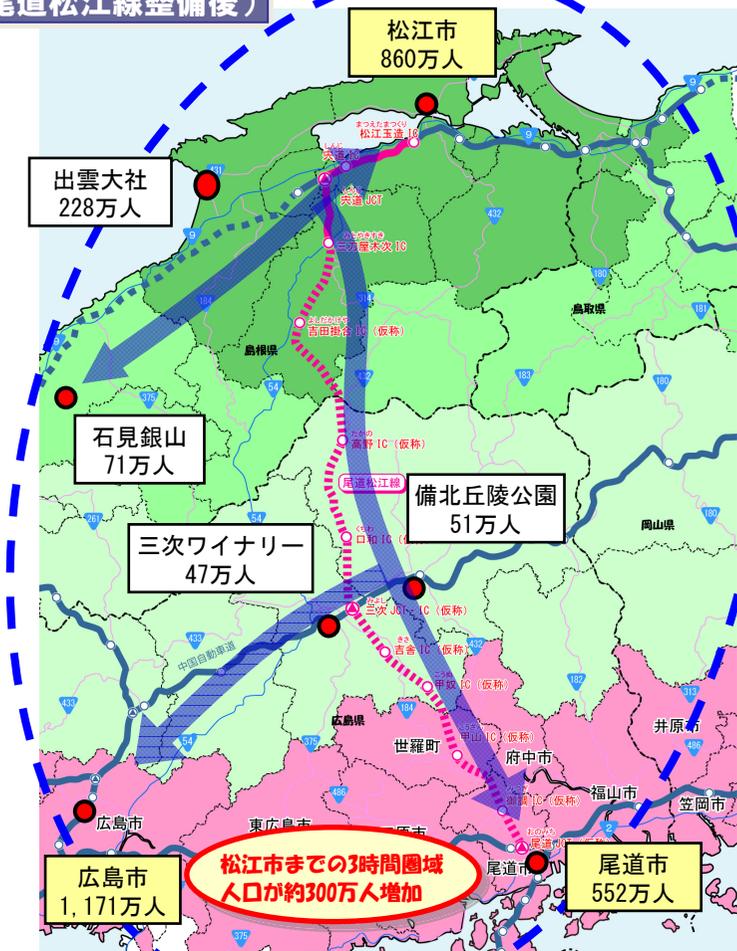
出典：H17道路交通センサス，現況：ピーク時旅行速度，整備後：尾道松江線70km/h

5. 事業効果

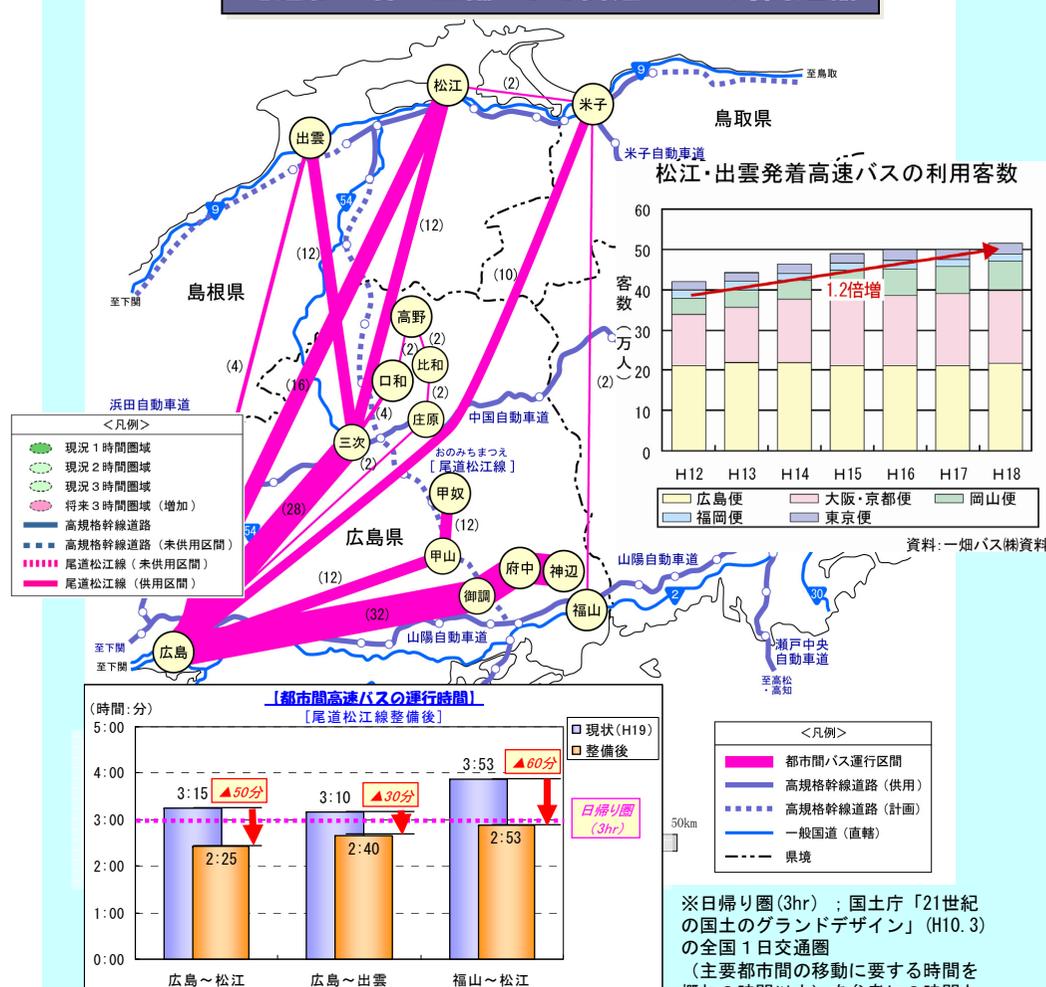
(4) 観光の支援・高速バスの利便性向上

- ・ 尾道松江線の整備により、人口が集積する山陽地域からの3時間圏(日帰り圏)が拡大。
- ・ 観光地間の時間短縮により、東京発の広域的観光ツアーなど新たな観光ルートの開発、観光産業等の活性化も期待される。
- ・ 陰陽を連絡する高速バスは約30～60分時間短縮され、ビジネス・観光等の利便性が向上。

松江市の3時間圏
(尾道松江線整備後)



尾道松江線の整備による高速バスの時間短縮



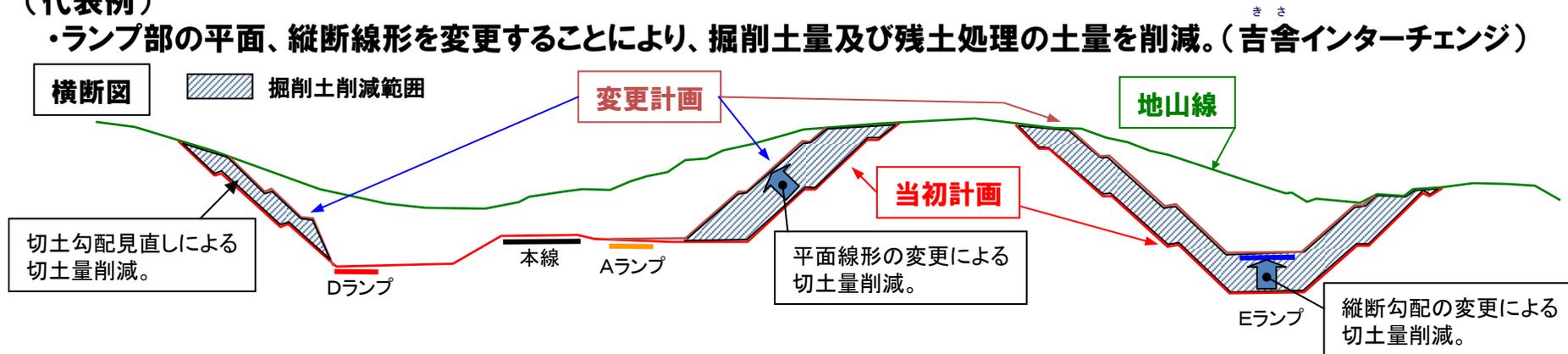
※出典：現況：バス時刻表
整備後：現況H17センサスでの所要時間から尾道松江線整備による時間短縮効果を減算することで想定。

6. コスト縮減に関する取り組み (施設の構造や工法の変更等)

- 平面線形、縦断線形を変更し、切土・盛土量約280万m³を削減。
コスト削減額 約182億円 (尾道～三次 約115億円、三次～三刀屋木次 約67億円)

(代表例)

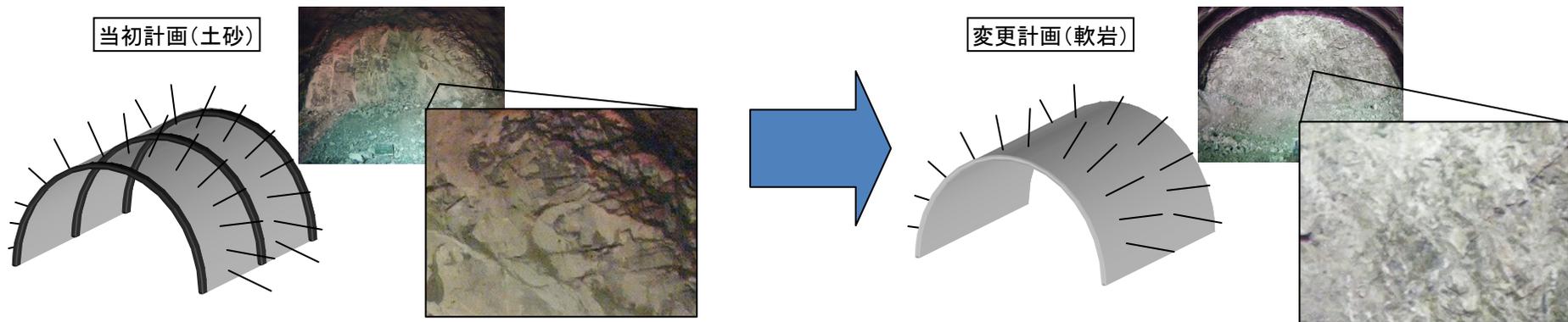
- ・ランプ部の平面、縦断線形を変更することにより、掘削土量及び残土処理の土量を削減。(吉舎インターチェンジ)



- 詳細な地形・地質調査により設計を見直し、トンネル延長を削減。(260m削減)
土質の変更による、掘削経費の削減及びトンネル補助工法の見直し。
コスト削減額 約303億円 (尾道～三次 約109億円、三次～三刀屋木次 約194億円)

(代表例)

- ・土質の変更により、掘削経費(補助工法)の削減。



7. 投資効果 費用便益化(B/C)

中国横断自動車道 尾道松江線

- ◆尾道松江線(尾道～三次)の費用便益比(B/C)は3.4(残事業)、1.2(事業全体)であり、便益が費用を上回っている。
- ◆尾道松江線(三次～三刀屋木次)の費用便益比(B/C)は2.0(残事業)、1.1(事業全体)であり、便益が費用を上回っている。

費用便益比

項目	尾道～三次		三次～三刀屋木次	
	残事業	事業全体	残事業	事業全体
費用(C:億円)	487	1,448	875	1,597
事業費	378	1,340	744	1,466
維持管理費	108	108	131	131
便益額(B:億円)	1,671	1,671	1,759	1,759
走行時間短縮便益	1,292	1,292	1,238	1,238
走行経費減少便益	255	255	396	396
交通事故減少便益	124	124	124	124
費用便益比(B/C)	3.4	1.2	2.0	1.1

注)費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で一致しない場合がある。

客観的評価指標

指標	整備効果
円滑なモビリティの確保	バス路線の利便性向上 広島～松江の都市間高速バスの利便性向上(約50分短縮)が見込まれる。
物流効率化の支援	空港・港湾へのアクセス向上 三次市～広島空港の所要時間が約10分、三次市～福山港の所要時間が約20分短縮
国土・地域ネットワークの構築	拠点都市間を高規格幹線道路で連絡する新たなルートを構成 福山市と三次市及び三次市と松江市を高規格幹線道路で連絡
個性ある地域の形成	主要な観光地へのアクセス向上 松江市、出雲大社等の観光施設へのアクセス向上 広島市から松江市まで約50分短縮
安全で安心できる暮らしの確保	第三次医療施設へのアクセス向上 3次医療施設までの所要時間が世羅町で約10分、庄原市口和町で約30分短縮

便益計測対象項目	内容
走行時間短縮便益	道路整備により周辺道路も含めた走行時間が短縮される効果を貨幣価値として計算する。
走行経費減少便益	道路整備によって、混雑の緩和等走行条件が改善されることによる走行するために必要な費用の減少量として計測する。 走行費用には、燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両費、車両償却費が含まれる。
交通事故減少便益	道路整備によって周辺道路の交通量が減少することに伴う交通事故による社会的損失の減少を貨幣価値として計測する。 交通事故の社会的な損失には運転者、同乗車、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損傷を受ける車両や構造物に関する物的損害額、事故渋滞による損失額が含まれる。

費用便益比の算出条件

$$B/C = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

適用マニュアル:「費用分析マニュアル」

(平成20年11月:国土交通省道路局 都市・地域整備局)

基準年次:平成20年

検討年数:供用後50年

事業費:現在価値事業費=単純価値事業費×割引率

便益:道路整備前後における、

①走行時間の価値②走行経費③交通事故損失額の差

上記金額は、OD(H17センサス)、

H17実測交通量により推計した交通量を用いて算出

部分供用時に発生する便益も含めて算出

費用便益等については平成20年度の価値に換算

(現在価値算出のための社会的割引率:4%)

8. 今後の対応方針

尾道松江線（尾道～三次）

①事業の必要性の視点

1)事業を巡る社会情勢等の変化

- ◇尾道松江線に並行する国道184号では、度々災害・事故による通行止めが発生している。
- ◇また、尾道松江線の整備を見越し、沿線地域では工業団地の開発・分譲が進んでいる。

2)事業の投資効果

- ◇費用便益比(B/C)=1.2(事業全体) 3.4(残事業)

3)事業の進捗状況

- ◇平成19年度末現在で、用地買収については93%が完了

②事業の進捗見込み

- ◇今後も引き続き工事の推進を図り、早期全線供用を目指し事業を推進する。

③コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ◇平面・縦断線形の変更により切土・盛土量を減らし、コスト縮減を図っている。
- ◇トンネル延長の削減、掘削経費の削減及びトンネル補助工法の見直しにより、コスト縮減を図っている。

【今後の対応方針(原案)】

- ・上記①②の各視点により、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられるため、今後とも**継続が妥当**
- ・今後の事業実施にあたっては、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的な事業を継続する。

8. 今後の対応方針

尾道松江線（三次～三刀屋木次）

①事業の必要性の視点

1)事業を巡る社会情勢等の変化

- ◇尾道松江線に並行する国道54号では、度々災害・事故による通行止めが発生している。
- ◇また、尾道松江線の整備を見越し、沿線地域では工業団地の開発・分譲が進んでいる。

2)事業の投資効果

- ◇費用便益比(B/C)=1.1(事業全体) 2.0(残事業)

3)事業の進捗状況

- ◇平成19年度末現在で、用地買収については97%が完了

②事業の進捗見込み

- ◇今後も引き続き工事の推進を図り、早期全線供用を目指し事業を推進する。

③コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ◇平面・縦断線形の設計見直しにより切土・盛土量を減らし、コストの縮減の削減を図っている。
- ◇土質の変更による掘削経費の削減及びトンネル補助工法の見直しにより、コストの縮減を図っている。

【今後の対応方針(原案)】

- ・上記①②の各視点により、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられるため、今後とも**継続が妥当**
- ・今後の事業実施にあたっては、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的な事業を継続する。

< 参考資料 >

中国横断自動車道 尾道松江線

◆ 前回評価時との比較

	尾道松江線(尾道～三次)		尾道松江線(三次～三刀屋木次)		備考 (前回評価時からの変更点)
	(参考) 前回評価時 (平成15年)	今回評価時 (平成20年)	(参考) 前回評価時 (平成15年)	今回評価時 (平成20年)	
事業諸元	L=50km	L=50km	L=61km	L=61km	
計画交通量	7,900～10,200 台/日	5,200～13,600 台/日	6,600～12,800 台/日	7,000～10,400 台/日	新たな交通需要推計による計画交通量の見直し
総事業費	約2,180億円	約1,380億円	約2,340億円	約1,580億円	(土工)設計見直しによる切土盛土量の削減、地質区分の変更等 (トンネル)土質変更による掘削経費の削減及びトンネル補助工法の見直し等。 (その他)埋蔵文化財調査の実績による減少等 (用地及び補償費)用地取得実績による見直し等 以上による、コスト縮減により費用低減
総費用 (C)	1,298億円	1,448億円	1,413億円	1,597億円	「費用便益分析マニュアル」の改定等による変更基準年の変更 基準年の変更(H15基準からH20基準)
総便益 (B)	1,486億円	1,671億円	1,830億円	1,759億円	新たな交通需要推計による計画交通量の見直し 「費用便益分析マニュアル」の改定等による変更
費用対効果 (B/C)	1.1	1.2	1.3	1.1	総費用及び総便益を見直したため

※費用/便益は基準年における現在価値の値

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	中国横断自動車道 尾道松江線（尾道～三次）
事業主体	中国地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比（B/C）=1.2 経済的純現在価値（B-C）=223億円、経済的内部収益率（EIRR）=4.7% 残事業：費用便益比（B/C）=3.4 経済的純現在価値（B-C）=1,185億円、経済的内部収益率（EIRR）=15.9%

（指標30項目中15項目に該当）

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標 （対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率	区間b（当該区間／並行区間）について：（該当区間名）国道184号現道部 並行区間（当該区間）の渋滞損失時間：約95.3万人・時間／年 並行区間（当該区間）の渋滞損失削減率：70%削減
		<input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	広島～松江、広島～出雲、福山～松江の都市間高速バスの利便性向上が見込まれる。
		<input checked="" type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	新幹線駅：尾道駅，三次市～尾道市 改善見込み（93分→73分）
	物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	広島空港（第二種） 対象自治体：三次市 改善見込み（84分→67分）
		<input checked="" type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	福山港（重要） 対象自治体：三次市 改善見込み（113分→88分）
	都市の再生	<input checked="" type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	地域名 世羅町（豚、トマト） 主な出荷先等 広島市
		<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 三大都市圏の環状道路を形成する	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
<input checked="" type="checkbox"/> 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		福山市と三次市を連絡	
	<input checked="" type="checkbox"/> 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	福山市と三次市を連絡	

1. 活力		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	対象地区：世羅町 日常活動圏中心都市：福山市 改善見込み（70分⇒57分）
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
		<input checked="" type="checkbox"/> IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する	世羅ゆり園、甲山ふれあいの里、せらにし青少年旅行村（H19年間観光入込客数15万人）へのアクセス向上が見込まれる。
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2. 暮らし	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	世羅町から福山市民病院までのアクセス向上が見込まれる（51分⇒41分）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	代替する緊急輸送道路路線名、国道184号 代替する区間（三次市～尾道市）
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する	
	<input type="checkbox"/> 並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路を形成する		
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：7428.5千t-CO2/年→7416.2千t-CO2/年となり、12.3千t-CO2/年削減
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：指定なし （推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：（区間名）費用便益算出エリア 排出削減量：33,758t/年→33,716t/年となり、42t/年削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：指定なし （推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：（区間名）費用便益算出エリア 排出削減量：2757t/年→2749t/年となり、8t/年削減
		<input type="checkbox"/> 並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	広島県総合計画「元気挑戦プラン」（平成18年3月）に位置づけ
	その他	<input checked="" type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	中国横断道尾道松江線（三次～松江）との一体整備による島根県東部地域と山陽地域との連携強化

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	中国横断自動車道 尾道松江線（三次～三刀屋木次）
事業主体	中国地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比（B/C）=1.1（経済的純現在価値（B-C）=161億円 残事業：費用便益比（B/C）=2.0（経済的純現在価値（B-C）=884億円

（指標30項目中15項目に該当）

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）	指標チェックの根拠	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率	区間b（当該区間／並行区間）について：（該当区間名）国道54号現道部 並行区間（当該区間）の渋滞損失時間：約67.4万人・時間／年 並行区間（当該区間）の渋滞損失削減率：56%削減
		<input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	広島～松江、広島～出雲、福山～松江の都市間高速バスの利便性向上が見込まれる。 ※現況はH17センサス速度、将来は姫路鳥取線の速度を70km/hと設定し算出
		<input checked="" type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	特急停車駅：松江駅、雲南市（掛合町）～松江駅（松江市）、（59分→51分）
		<input checked="" type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	対象自治体 雲南市：広島空港（第二種空港） 所要時間（178分→111分）
	物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	対象自治体：雲南市 福山港（重要）（207分→110分）
		<input checked="" type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	雲南市（キャベツ） 出荷先：広島県
	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 三大都市圏の環状道路を形成する	
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
国土・地域ネットワークの構築	<input checked="" type="checkbox"/> 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	三次市～松江市	
	<input checked="" type="checkbox"/> 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	三次市と松江市を連絡	

1. 活力		<ul style="list-style-type: none"> ■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる 	対象地区名：庄原市高野町 日常活動圏中心都市：三次市、改善見込み（55分⇒38分等）
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
		<ul style="list-style-type: none"> ■ IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である 	松江市（H19年間観光入込客数859.9万人）、出雲大社（H19年間観光入込客数227.9万人）へのアクセス向上が見込まれる。
2. 暮らし	安全で安心できるくらしの確保	<ul style="list-style-type: none"> ■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 	三次市高野町から島根大学付属病院までのアクセス向上が見込まれる（87分→66分）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する 	一般国道54号（三次～三刀屋木次）
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する	
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路を形成する 	現道一般国道54号（三次～三刀屋木次）の事前通行規制区間L=16.9kを解消
4. 環境	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 	CO2排出削減量：2022.7千t-CO2/年→1993.4千t-CO2/年となり、29.3千t-CO2/年削減
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率 	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：指定なし （推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：（区間名）費用便益算出エリア 排出削減量：8136t/年→8003t/年となり、133t/年削減
		<ul style="list-style-type: none"> ● 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率 	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：指定なし （推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：（区間名）費用便益算出エリア 排出削減量：696t/年→681t/年となり、15t/年削減
		<input type="checkbox"/> 並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<ul style="list-style-type: none"> ■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている 	広島県総合計画「元氣挑戦プラン」（平成18年3月）、島根県総合発展計画（平成20年4月）に位置づけ
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ■ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる 	中国横断道尾道松江線（三次～松江）との一体整備による島根県東部地域と山陽地域との連携強化