

# 道路建設事業の再評価項目調書

<b>事業名</b>	地域高規格道路 一般国道2号 福山道路 <small>ふくやまどうろ</small>	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 中国地方整備局
<b>起終点</b>	自： <small>ひろしまけんふくやましせとちよう</small> 広島県福山市瀬戸町 至： <small>ひろしまけんふくやましあかさかちよう</small> 広島県福山市赤坂町			延長	3.3 km
<b>事業概要</b>	<p>一般国道2号は、<small>おおさかし</small> 大阪市を起点とし、<small>ひろしまけんふくやまし</small> 広島県福山市などの諸都市を經由し、<small>きたきゅうしゅうし</small> 北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。</p> <p>福山道路は、福山市中心市街地の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を目的とした道路で、現在、<small>ふくやましせとちよう</small> 福山市瀬戸町から <small>あかさかちよう</small> 赤坂町の約3.3kmについて整備中である。</p>				
	H13年度事業化	H12年度都市計画決定	H18年度用地着手	—	
<b>全体事業費</b>	約356億円	<b>事業進捗率</b> (H21年度末現在)	9%	<b>供用済延長</b>	0.0 km
<b>計画交通量</b>	22,800 ~ 30,100 台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (3便益) (事業全体) 1.5 (残事業) 1.7	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 242 / 281 億円 (事業費：234/273 億円) (維持管理費：7.8/7.8億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 421 / 421 億円 (走行時間短縮便益：344/344 億円) (走行費用減少便益：45/45 億円) (交通事故減少便益：32/32 億円)	<b>基準年</b> 平成22年	
<b>感度分析の結果</b>	<p>感度分析の結果：残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量変動：B/C=2.1 (交通量+10%) B/C=1.4 (交通量-10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.6 (事業費+10%) B/C=1.9 (事業費-10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.5 (事業期間+20%) B/C=2.0 (事業期間-20%)</p>				
<b>事業の効果等</b>	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が見込まれる (40,891千人・時間/年⇒39,835千人・時間/年 約2.6%削減)</li> <li>・現道における旅行速度の改善 (12.6km/h⇒43.0km/h)</li> <li>・福山市から広島空港 (第二種空港) へのアクセスが向上 (福山市役所～広島空港：75分⇒65分)</li> </ul> <p>②物流の効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・福山西ICから福山港 (重要港湾) へのアクセスが向上 (福山西IC～福山港国際コンテナターミナル：60分⇒40分)</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・隣接する日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 (福山市役所～三原市役所：70分⇒60分)</li> <li>・日常活動圏中心都市へのアクセス向上 (福山市役所～尾道市役所：60分⇒45分)</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地へのアクセス向上 (鞆の浦の観光客数 [H21]：1,873千人/年、福山西IC～鞆の浦：60分⇒45分)</li> </ul> <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故件数の削減 (4,518件/年⇒4,492件/年 約0.6%削減)</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道2号が広島県地域防災計画における第1次緊急輸送道路として位置づけあり</li> <li>・交通事故・災害による通行止め時の迂回路の確保【0.08億円※】</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出削減量が約2千t/年 (約0.1%) 削減 (3,128千t/年⇒3,126千t/年)</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOx排出削減量が約23t/年 (約0.2%) 削減 (14,037t/年⇒14,014t/年)</li> <li>・SPM排出削減量が約2t/年 (約0.2%) 削減 (1,156t/年⇒1,154t/年)</li> <li>・騒音レベルが要請限度を超過している区間について、騒音レベルの低下が期待される</li> </ul> <p>⑨環境への影響を考慮した結果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・約2千t/年のCO2削減【0.6億円※】</li> </ul>				
※ 供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値)					

関係する地方公共団体等の意見

福山道路は福山市及び備後地区建設促進協議会より早期整備要望を受けている。

広島県知事の意見：

一般国道2号福山道路について、対応方針（原案）案については異存ありません。  
福山道路は、地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成し、一般国道2号の著しい交通混雑の緩和を図るとともに、広域連携の強化や物流の効率化を高めるため、整備を着実に進める必要があると考えます。今後も引き続きコストの縮減に努めながら、早期の供用開始に向け、計画的に整備を進めていただきたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 周辺開発の増進や人口増加に伴い、渋滞や交通事故が多発している。
- ・ 福山道路と接続する「福山沼隈道路」、および「福山西環状線」との一体的な整備が進められている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末で用地買収については57%完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 山北地区は、道路環境問題等から事業凍結の意見があり、地元調整に時間を要している。
- ・ 現在、設計協議中であり、早期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

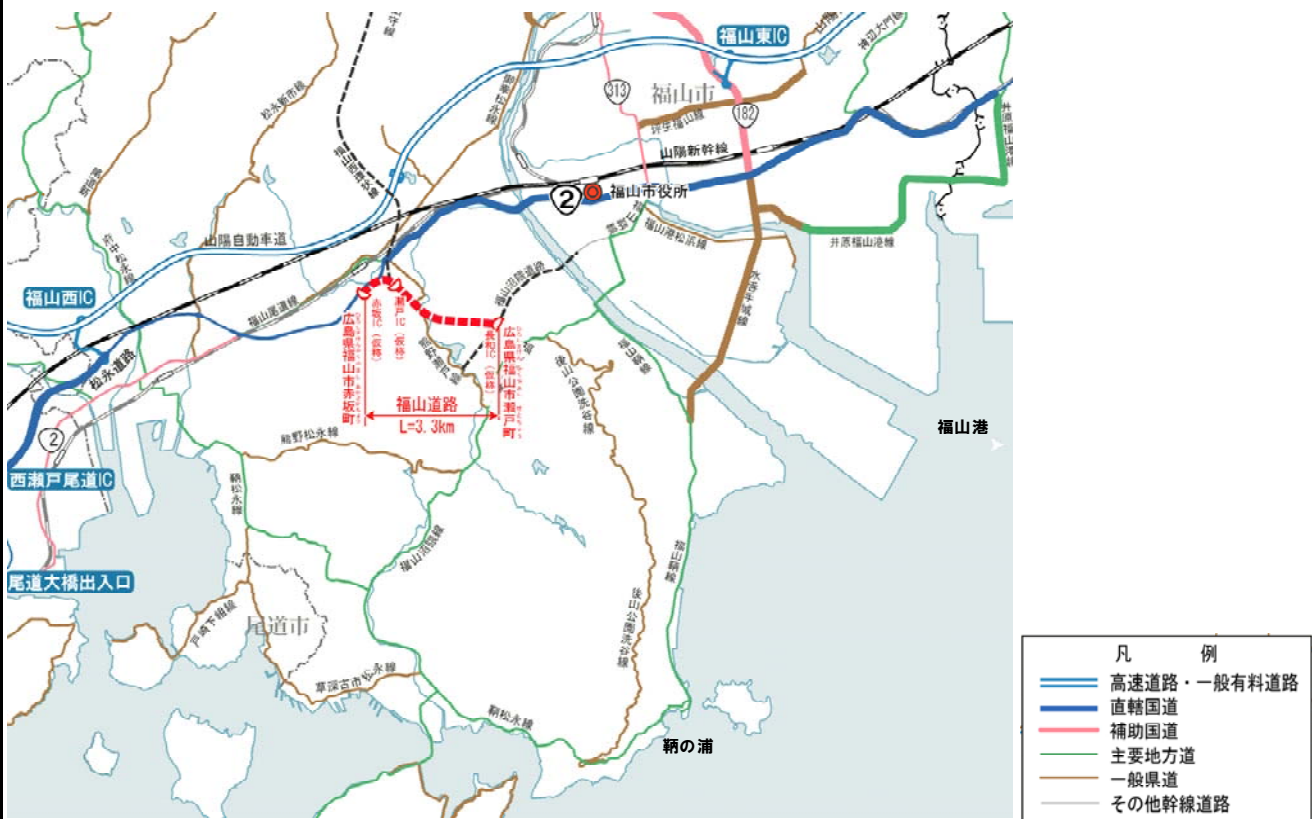
鋼橋の少本数主桁構造の採用、新技術の採用等によりコスト縮減を図っている。 【約0.5億円の減少】

対応方針（原案） 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。





ふくやま  
一般国道2号 福山道路  
事業再評価

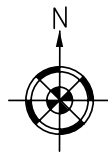
平成22年12月

国土交通省 中国地方整備局

# 1. 位置図

- 一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。
- 福山道路は、一般国道2号に並行する延長3.3kmのバイパスである。

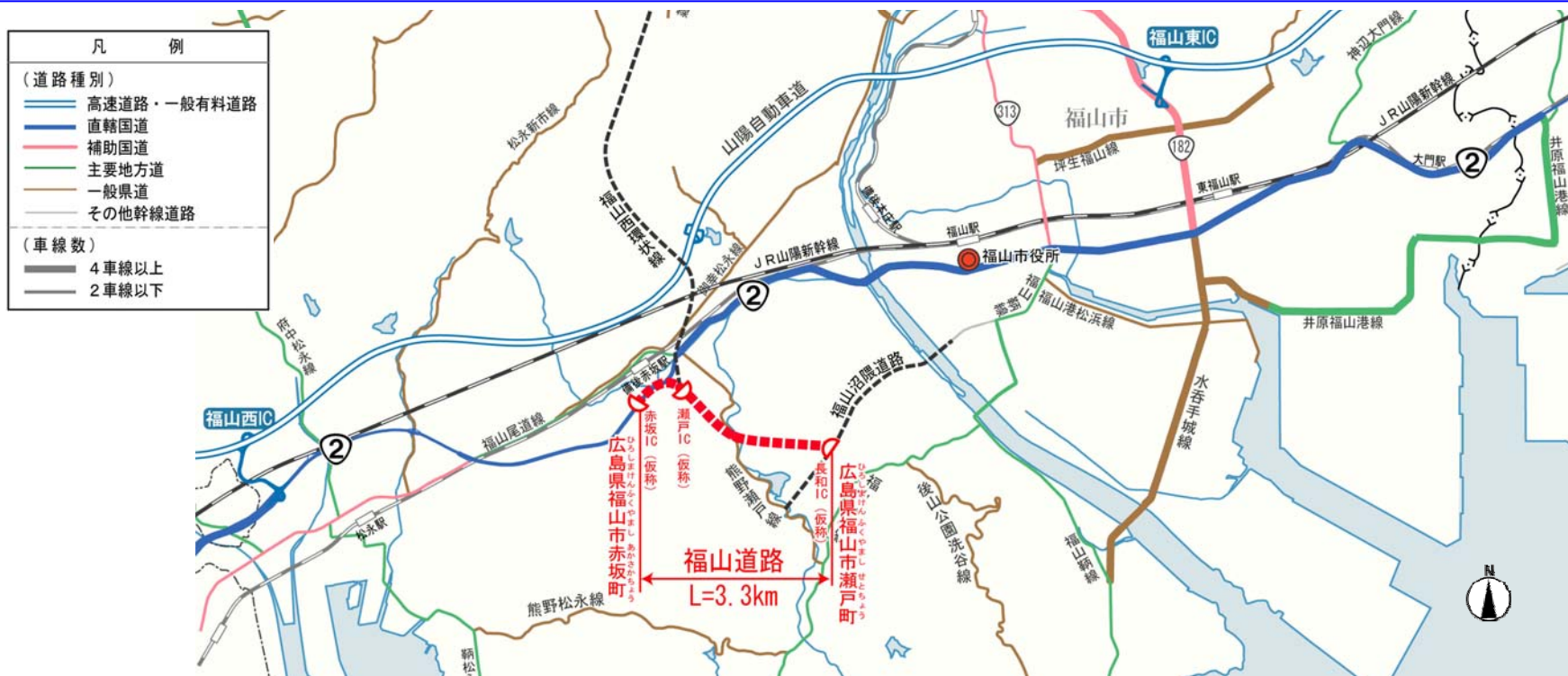
凡例	
	高速道路
	都市高速
	直轄道路
	補助国道



# 2. 事業概要及び経緯

## (1) 事業概要

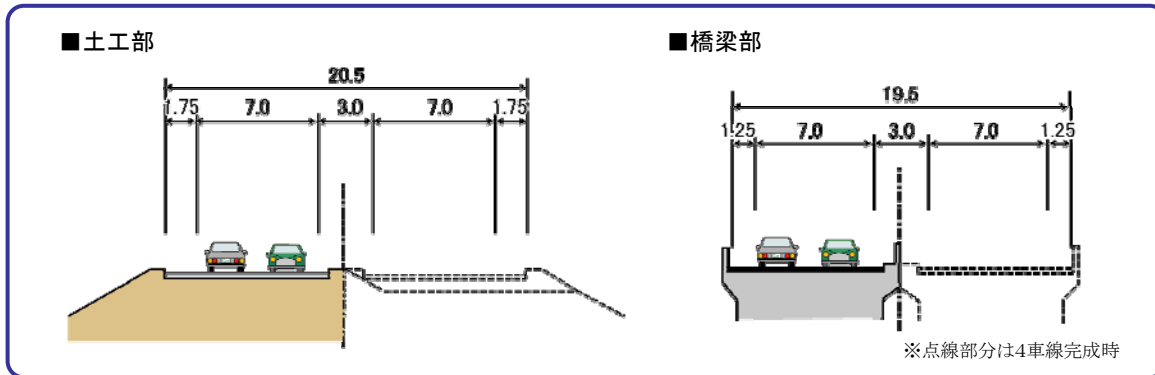
・福山道路は、福山都市圏の交通混雑の緩和、交通安全の確保に資するとともに、環状道路の機能を担う道路である。



### 計画概要

起 終 点	起点：広島県福山市瀬戸町 終点：広島県福山市赤坂町
計画延長	L=3.3km
道路規格	第1種第3級
設計速度	80km/h
車線数	4車線

### 標準断面図



# 2. 事業概要及び経緯

## (2) 事業の経緯と進捗状況

- ・福山道路は、平成12年度に都市計画決定し、平成13年度に事業化、平成18年度に用地着手を行っている。
- ・現在は用地取得を推進しているところである。



【写真】福山道路（評価対象区間）及び関連道路の位置図（赤坂付近上空から福山港方面を望む）

年度	事業経緯
平成12年度	都市計画決定
平成13年度	事業化
平成17年度	中国地方事業評価監視委員会において再評価を実施(平成17年12月)
平成18年度	用地着手

### ●事業全体の進捗状況 (平成21年度末時点)

用地	57%
工事	0%
全体	9%

※事業費ベース

# 3. 地域から期待される道路の役割(効果)



- 課題①: 国道2号で発生する渋滞**  
 <期待される道路の役割(効果)>⇒損失時間の削減、環境負荷の低減
- 課題②: 渋滞により生活道路に流入する通過交通**  
 <期待される道路の役割(効果)>⇒国道2号の渋滞解消による生活道路の安全性確保
- 課題③: 国道2号で多発する交通事故**  
 <期待される道路の役割(効果)>⇒交通事故件数の削減
- 課題④: 物流の効率化の支援**  
 <期待される道路の役割(効果)>⇒走行時間短縮による物流活動の円滑化
- 課題⑤: 主要観光地へのアクセス**  
 <期待される道路の役割(効果)>⇒主要観光地へのアクセス性向上
- 課題⑥: リダンダンシーの確保**  
 <期待される道路の役割(効果)>⇒山陽道の通行止めによる国道2号への負荷軽減

凡 例	
<b>(道路種別)</b>	
<span style="color: blue;">—</span>	高速道路・一般有料道路
<span style="color: blue;">—</span>	直轄国道
<span style="color: red;">—</span>	補助国道
<span style="color: green;">—</span>	主要地方道
<span style="color: orange;">—</span>	一般県道
<span style="color: grey;">—</span>	その他幹線道路
<b>(車線数)</b>	
<span style="border-bottom: 2px solid black; width: 20px;"></span>	4車線以上
<span style="border-bottom: 1px solid black; width: 20px;"></span>	2車線以下

● 主要渋滞ポイント

# 3. 地域から期待される道路の役割(効果)

## 課題① 国道2号で発生する渋滞

- ・国道2号への交通の集中により、朝・夕のピーク時間帯に著しい渋滞が発生。
- ・福山道路の並行区間の主要渋滞ポイントである神島橋西詰交差点、赤坂バイパス入口交差点では1kmを超える渋滞が発生。



【写真①】赤坂バイパス入口交差点付近の渋滞状況 (東方面を望む) H22.10.01



【写真②】新川崎橋交差点付近の渋滞状況 (西方面を望む) H22.10.01



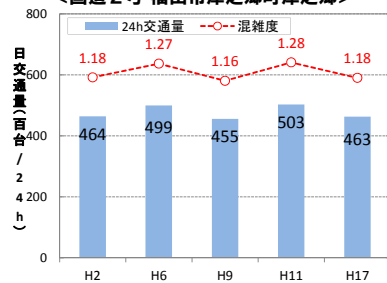
【写真③】神島橋西詰交差点の渋滞状況 (西方面を望む) H22.10.01



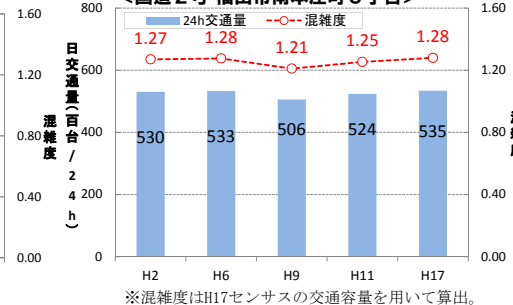
【写真④】佐波町交差点の渋滞状況 (東方面を望む) H22.10.01

### 国道2号の交通量の推移

<国道2号 福山市津之郷町津之郷>

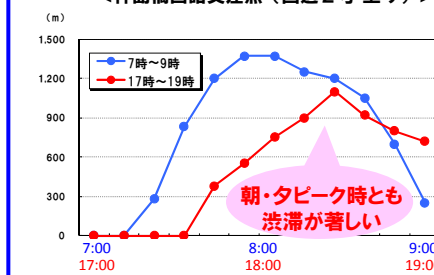


<国道2号 福山市南本庄町3丁目>

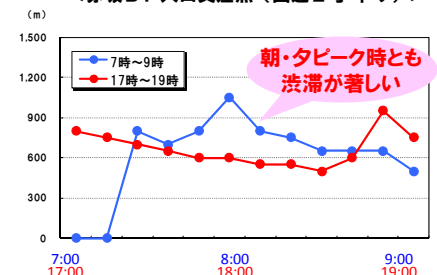


### 主要渋滞ポイントの渋滞状況

<神島橋西詰交差点(国道2号上り)>



<赤坂B P 入口交差点(国道2号下り)>



※H21.11.18調査結果

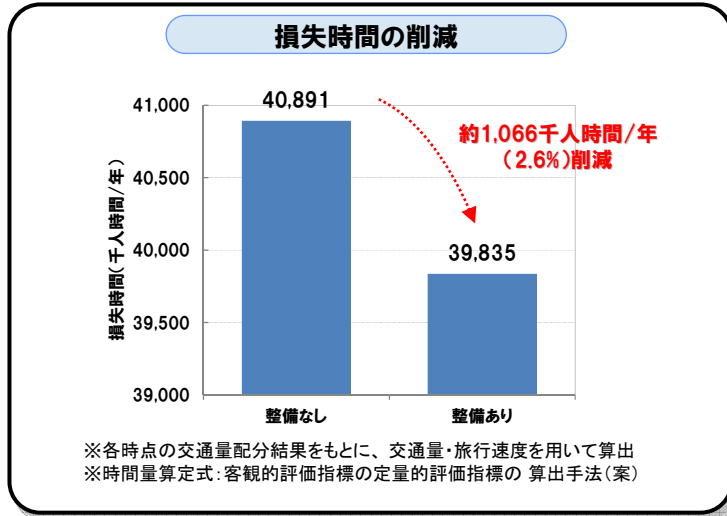


# 3. 地域から期待される道路の役割(効果)

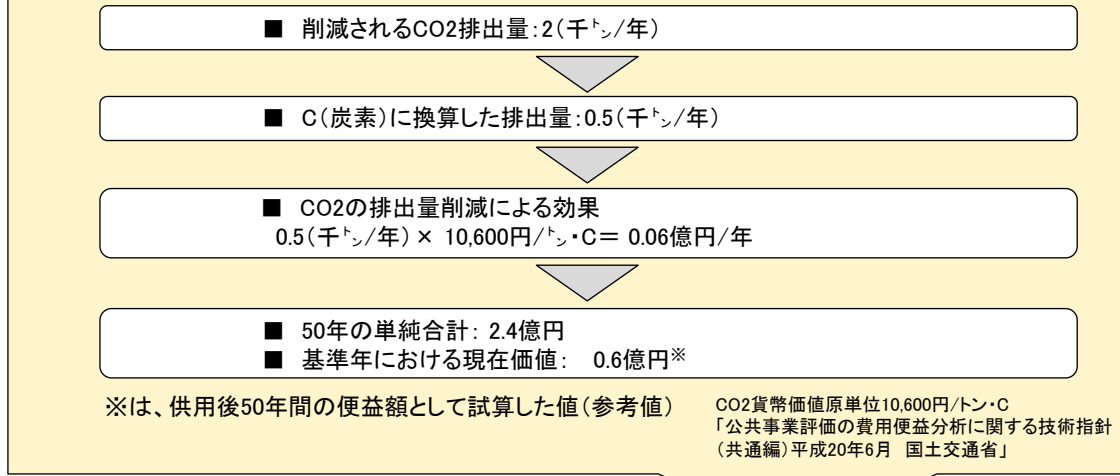
## 〈役割①〉 渋滞緩和、沿道環境の改善

・福山道路の整備により、損失時間の削減、沿道環境の改善が期待される。

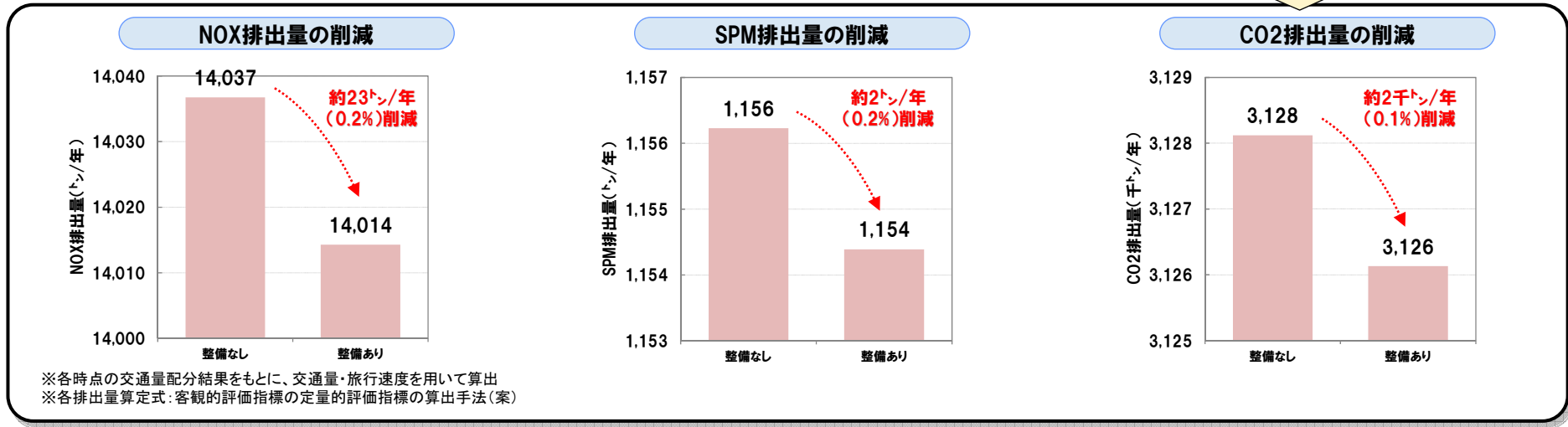
### 期待される道路の役割(効果)



### 環境への影響を考慮した効果(試算した参考値)



### 期待される道路の役割(効果)



#### 【損失時間および排出量算出対象範囲】

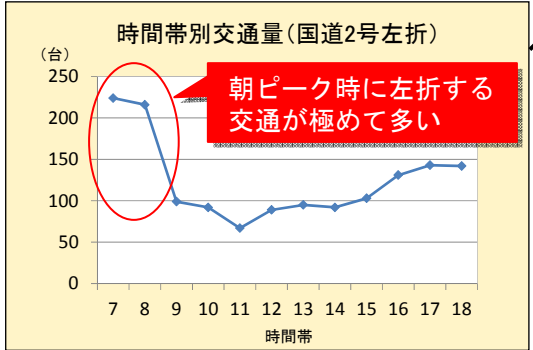
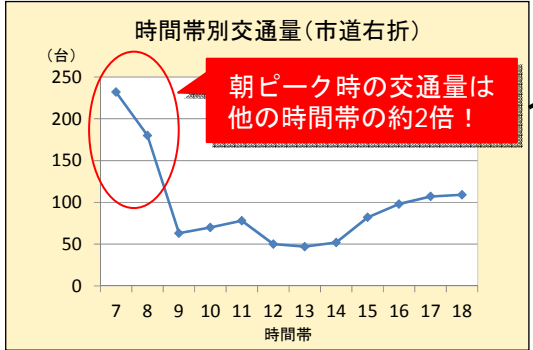
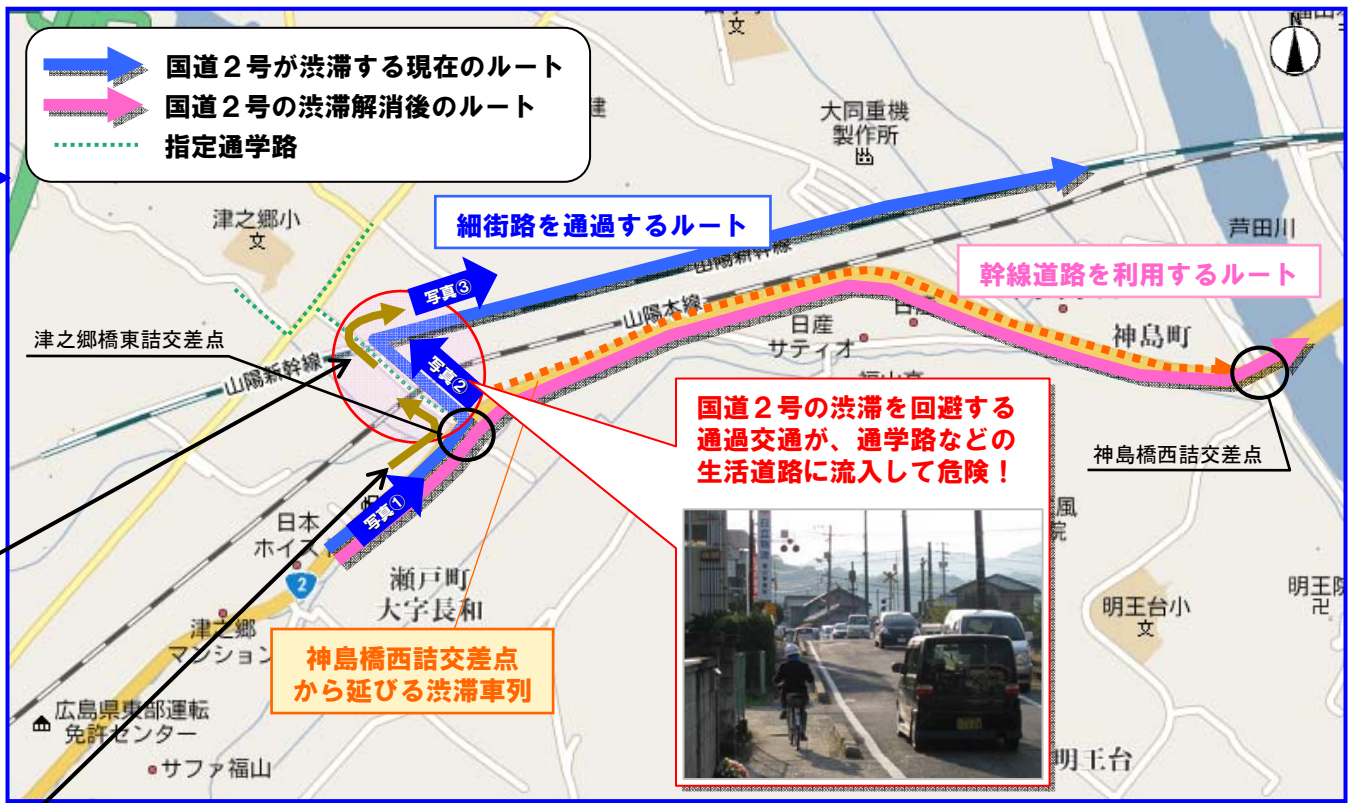
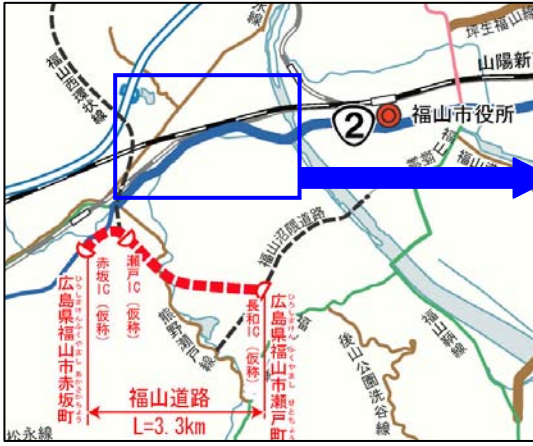
※各排出量算出対象範囲は費用便益分析対象範囲と同じ

※費用便益分析対象範囲: 広島県(福山市、尾道市、旧府中市、三原市、世羅町、東広島市、竹原市)、岡山県(早島町、旧清音村、旧山手村、倉敷市、矢掛町、旧井原市、笠岡市、里庄町、浅口市)

# 3. 地域から期待される道路の役割(効果)

## 〈課題②〉 渋滞により生活道路に流入する通過交通

- ・国道2号の渋滞を回避する交通が、周辺地域の通学路や生活道路に流入しているため、自転車・歩行者空間の安全性が著しく低下。
- ・国道2号の渋滞解消により、流入交通が減少し、生活道路の安全性向上が期待される。



※データ：2008年度 道路交通実態調査業務委託(津之郷地区) 報告書 (2009.06)

【写真①】国道2号(津之郷橋東詰)の左折状況

【写真②】細街路に流入した通過交通

【写真③】細街路を走る通過交通

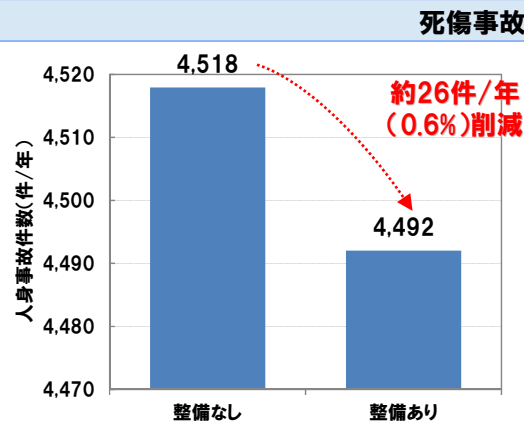
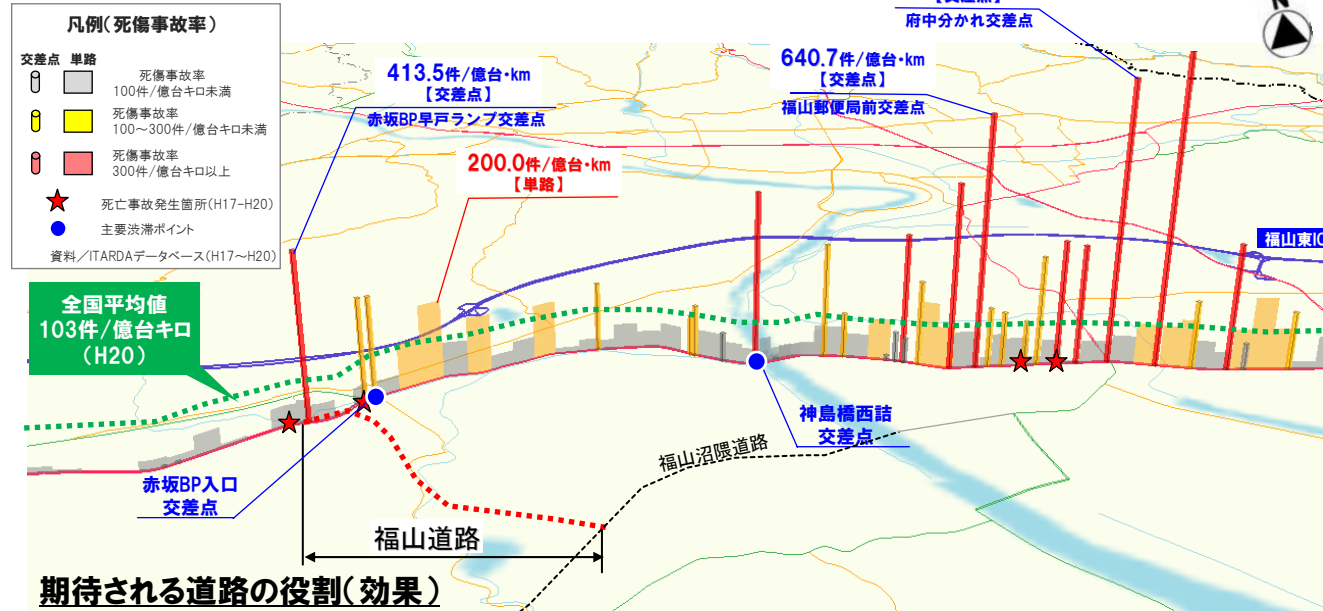
# 3. 地域から期待される道路の役割(効果)

## 〈課題③〉 国道2号で多発する交通事故

- ・福山市内の国道2号\*の死傷事故率は全国平均値を大きく上回る区間が存在。
- ・死傷事故の形態としては、交差点での交通事故が約6割を占め、追突による車両相互の事故が約6割を占める。
- ・福山道路の整備により、死傷事故件数の削減が期待される。

※福山市内の国道2号：赤坂BP早戸ランプ交差点～府中分かれ交差点

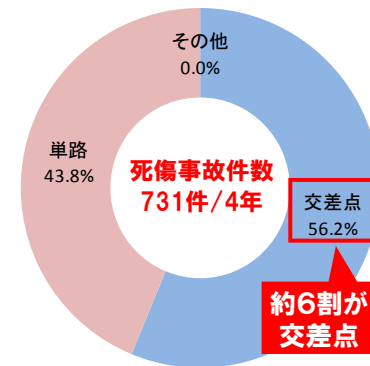
### ◆国道2号の死傷事故率



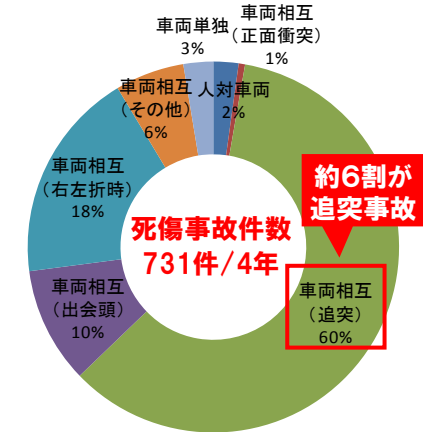
※各時点の交通量配分結果をもとに、交通量・旅行速度を用いて算出  
 ※人身事故件数算定式：交通事故減少便益の原単位の算出方法 (H20年11月 国土交通省)  
 ※死傷事故件数算出対象範囲は、費用便益分析対象範囲と同じ

### 国道2号の死傷事故特性

#### <発生箇所>



#### <事故類型>

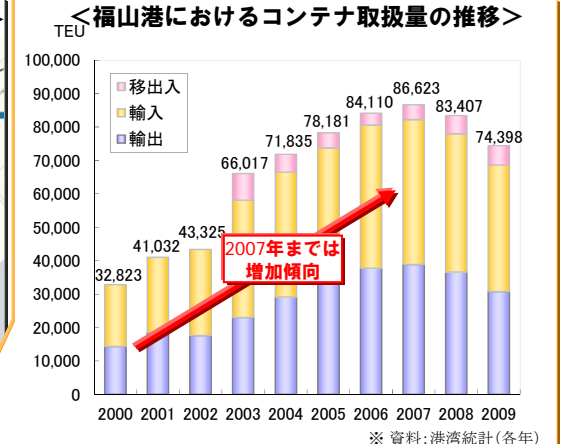
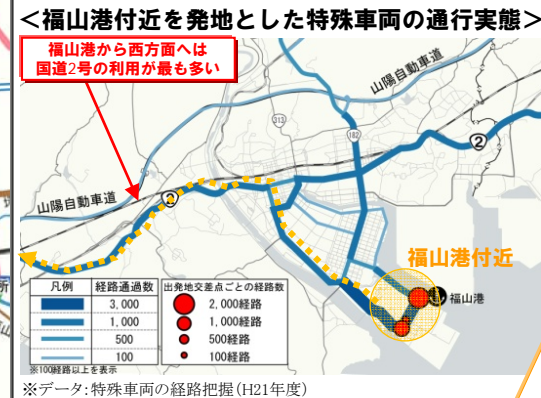
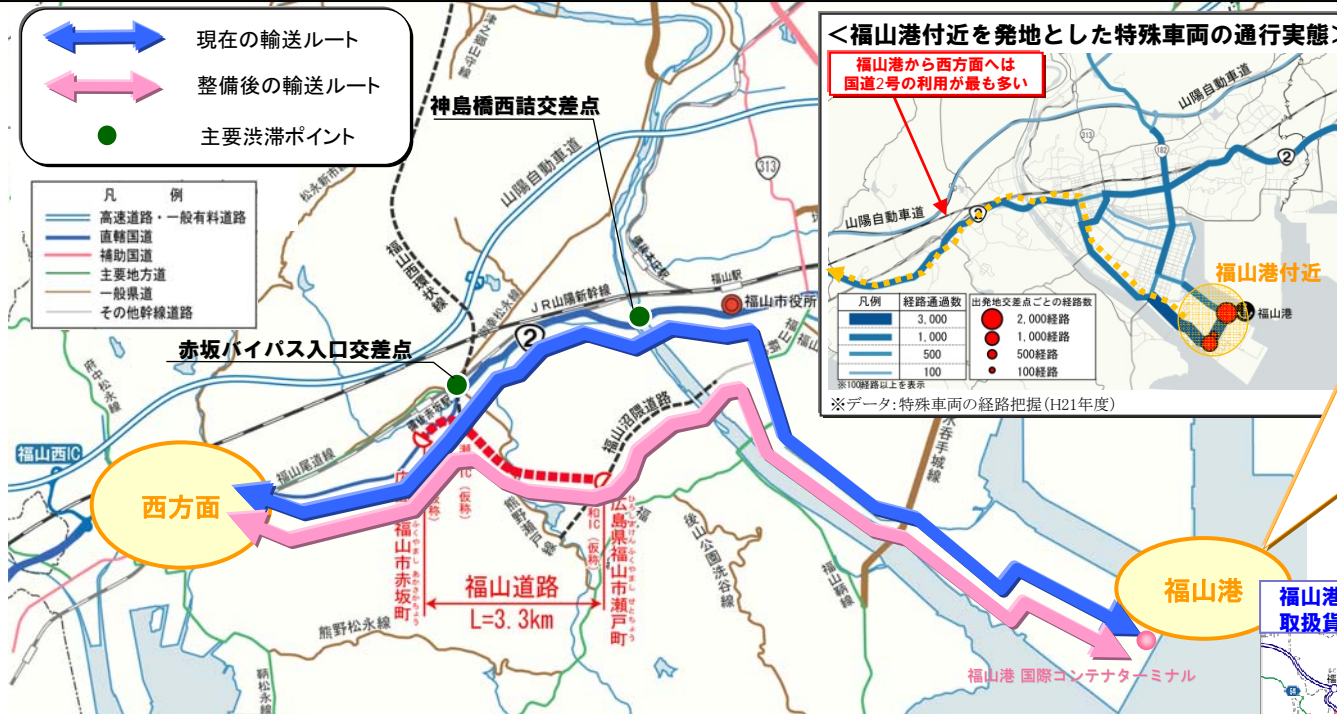


資料：H17～H20事故統合データベース (国道2号(赤坂BP早戸ランプ交差点～府中分かれ交差点))

# 3. 地域から期待される道路の役割(効果)

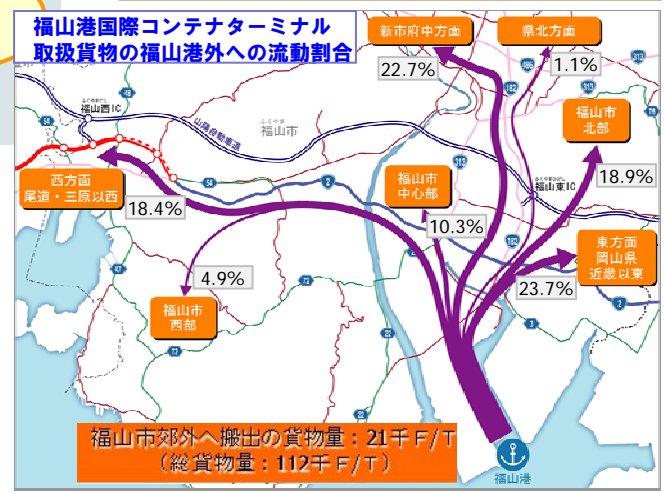
## 〈課題④〉 物流の効率化の支援

- 重点港湾に指定されている福山港のコンテナ取扱量は年々増加しており、港湾へのアクセス強化の必要性は高い。
- 現在の西方面への輸送ルートは、渋滞箇所の多い市中心部を経由するため、輸送に時間を要している。
- 福山道路の整備により、市中心部の渋滞箇所の回避が可能となり、所要時間短縮による物流活動の円滑化が期待される。



**TOPIC** 福山港が国の重点港湾に指定される

福山港は、H22に新規の国直轄港湾整備事業の対象となる「重点港湾」に指定され、今後、更なる物流活動の円滑化、及びコンテナ貨物取扱量の増加が期待されている。



※福山港物流業者ヒアリングより (注) H20.11.1~H20.11.30を対象  
 ※ルートは物流業者への聞き取りによる想定  
 ※フレートトン: 港湾取扱量の単位。容積1.113立方メートル又は重量1,000キロを1フレートトンとし、容積が重量のどちらか大きい方をもって計算  
 ※福山港エリアへの流動は除く

## 期待される道路の役割 (走行時間短縮による物流活動の円滑化)

福山西IC	福山港
[現状] 国道2号経由 (ピーク時)	約60分
[整備後] 福山道路経由	約40分 (約20分短縮)

**運送業者の声**

◆現状  
 ・国道2号が渋滞するため、早朝出発などの時間調整したり、迂回を強いられたりしている。  
 ・国道2号で10~25分の時間ロスをしている。

◆整備への期待  
 ・所要時間短縮により、車両費や人件費が削減され、物流活動が効率化されることを期待している。  
 ・さらに、安全性向上、事故削減も期待している。

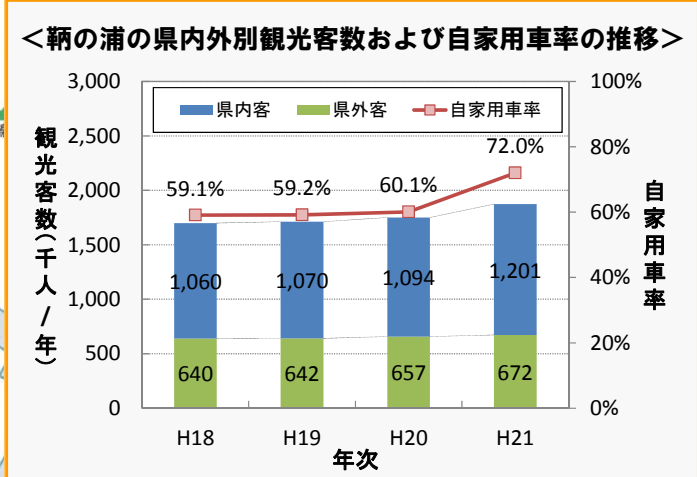
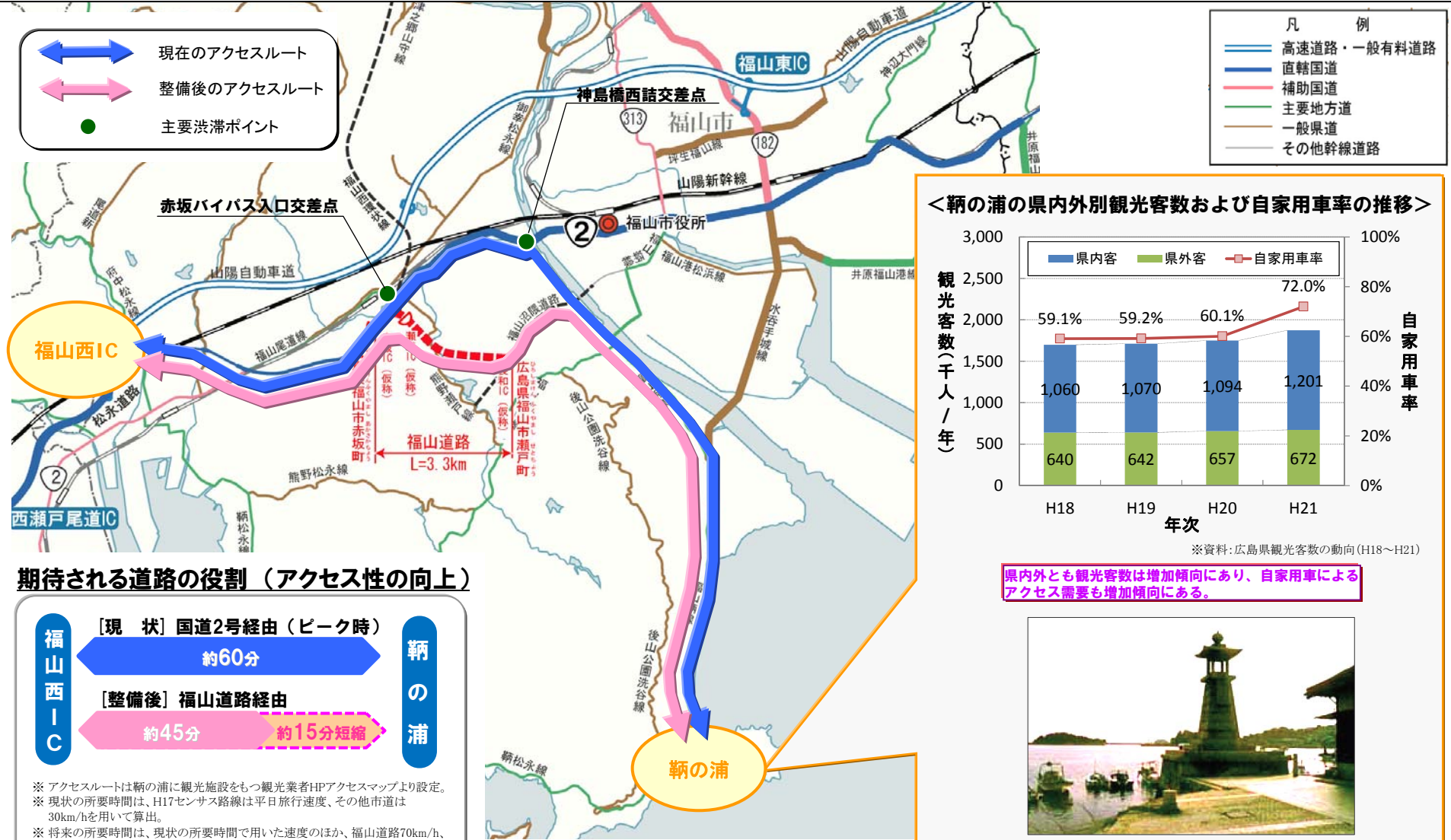
※データ: 物流業者ヒアリング調査 (H21年度)

※ 所要時間計測の経路は、物流事業者ヒアリング調査 (H21年度) に基づき設定。  
 ※ 福山港の位置は国際コンテナターミナルを代表地点として設定。  
 ※ 現状の所要時間は、H17センサス路線は平日旅行速度、その他市道は30km/hを用いて算出。  
 ※ 将来の所要時間は、現状の所要時間で用いた速度のほか、福山道路70km/h、福山沼隈道路60km/hを用いて算出。

# 3. 地域から期待される道路の役割(効果)

## 〈課題⑤〉 主要観光地へのアクセス

- ・ 鞆の浦の観光客数は近年増加傾向にあり、中でも自家用車によるアクセス需要が増加している。
- ・ 現在の西方面からのアクセスルートは、国道2号の主要渋滞ポイントを2箇所経由するため、観光地へのアクセスに時間を要している。
- ・ 福山道路の整備により、所要時間短縮によるアクセス性向上が期待される。



県内外とも観光客数は増加傾向にあり、自家用車によるアクセス需要も増加傾向にある。



【写真】鞆の浦の常夜燈

### 期待される道路の役割 (アクセス性の向上)

福山西IC	【現 状】国道2号経由 (ピーク時)	約60分	鞆の浦
	【整備後】福山道路経由	約45分	

※ アクセスルートは鞆の浦に観光施設をもつ観光業者HPアクセスマップより設定。  
 ※ 現状の所要時間は、H17センサス路線は平日旅行速度、その他市道は30km/hを用いて算出。  
 ※ 将来の所要時間は、現状の所要時間で用いた速度のほか、福山道路70km/h、福山沼隈道路60km/hを用いて算出。

# 3. 地域から期待される道路の役割(効果)

## 〈課題⑥〉 リダンダンシーの確保

- 山陽自動車道(福山西IC~福山東IC)が通行止めになった場合、通過交通は国道2号を迂回路として利用する。
- 福山道路の整備により、山陽自動車道が通行止めになった場合の国道2号の交通負荷が軽減される。

### ◆山陽自動車道が通行止めになった場合



### 〈通行止めを考慮した効果(試算例)〉

■山陽自動車道(福山西IC~福山東IC)の通行止め日数

0.12日/年

※H12~H21の10ヶ年の平均(全面通行止)



■山陽自動車道(福山西IC~福山東IC)が通行止めとなった場合、福山道路の整備により短縮される走行時間等を算出



■通行止め時に発生する効果

0.005億円/年



■50年間の単純合計

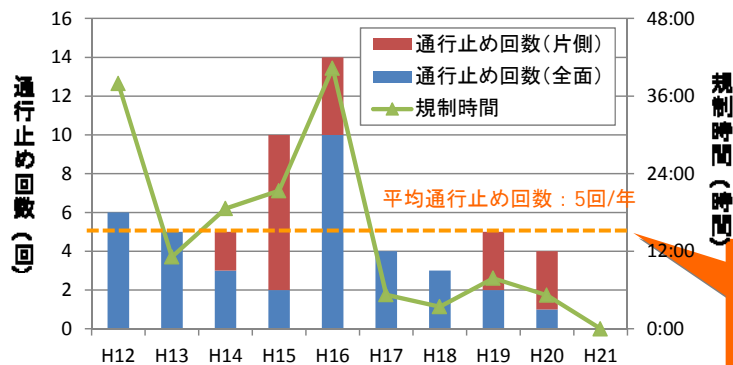
0.22億円

■基準年における現在価値

0.08億円※

※供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

### 山陽自動車道(福山西IC~福山東IC)の通行止め実績



※過去10年間の通行止め状況NEXCO西日本調べ

山陽自動車道(福山西IC~福山東IC)では、年平均5回の通行止めが発生。

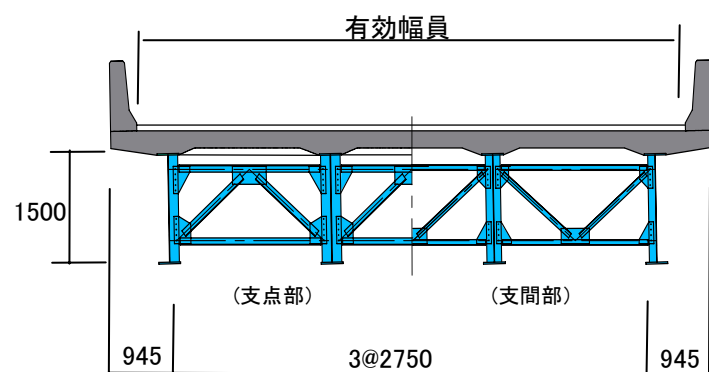
## 4. コスト縮減に対する取り組み

・鋼橋の少本数主桁構造の採用、新技術の採用等によりコスト縮減。

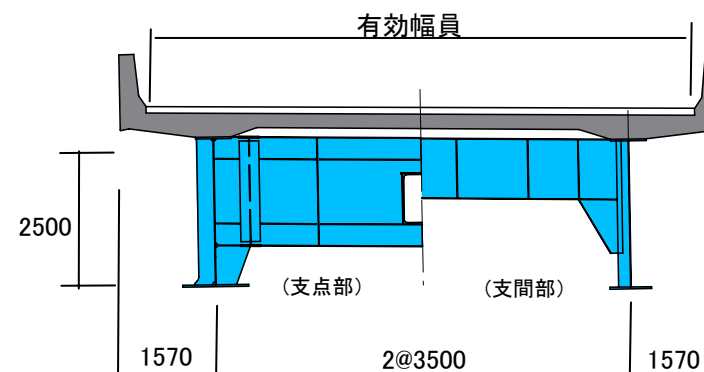
### ◆ コスト縮減例：鋼橋の2主桁構造の採用

主桁中心間隔を広げることで、**鋼重・製作工数が減るため、上部工費が縮減。**

一般的な鋼橋（4主桁構造）



今回採用している鋼橋（2主桁構造）



上部工費の縮減 約5,000万円（橋梁全体工事費の約4%）のコスト縮減

# 5. 事業の効果

・地域からの要望等を踏まえ、道路の役割については、従来の3便益に加えて、「地域から期待される道路の役割」等を整理。

## ◆3便益による費用便益比

(億円)

項目	全体事業	残事業
<b>費用 (C)</b>	<b>281</b>	<b>242</b>
<b>事業費</b>	<b>273</b>	<b>234</b>
<b>維持管理費</b>	<b>7.8</b>	<b>7.8</b>
<b>便益額 (B)</b>	<b>421</b>	<b>421</b>
<b>走行時間短縮便益</b>	<b>344</b>	<b>344</b>
<b>走行経費減少便益</b>	<b>45</b>	<b>45</b>
<b>交通事故減少便益</b>	<b>32</b>	<b>32</b>
<b>費用便益比</b>	<b>1.5</b>	<b>1.7</b>

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測する。
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。走行経費には燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両費、車両償却費等が含まれる。
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、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構造物に関する物的損害額、交通渋滞による損失額が含まれる。

## ◆道路の役割

### ■道路の役割 (+α)

- ①環境への影響を考慮した効果 [約2千t/年のCO2削減] 【0.6億円※】
- ②国道2号の渋滞解消による生活道路の安全性確保
- ③物流の効率化の支援 [福山西IC～福山港国際コンテナターミナルまでの所要時間短縮：約20分]
- ④主要観光地へのアクセス性向上 [福山西IC～鞆の浦までの所要時間短縮：約15分]
- ⑤山陽道が通行止めになった場合の国道2号への交通負荷軽減 【0.08億円※】

※【 】は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

	計画交通量	総事業費	総費用(C)	総便益(B)	費用対効果(B/C) ( )内は残事業B/C
参考① (3便益)	22,800台/日～30,100台/日	約356億円	281億円	421億円	1.5 (1.7)
参考② (その他の道路の役割を考慮)	22,800台/日～30,100台/日	約356億円	281億円	421億円+α	—

※基準年：H22年



## 6. 今後の対応方針(原案)

### 1. 再評価の視点

#### ①事業の必要性の視点

##### 1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- ◇周辺開発の増進や人口増加に伴い、慢性的な渋滞や交通事故が多発している。
- ◇福山道路と接続する「福山沼隈道路」、および「福山西環状道路」との一体的な整備が進められている。

##### 2) 事業の効果

- ◇費用便益比(B/C)=1.5(事業全体) 1.7(残事業)
- ◇道路の役割
  - ①環境への影響を考慮した効果 [約2千t/年のCO2削減] 【0.6億円※】
  - ②国道2号の渋滞解消による生活道路の安全性確保
  - ③物流の効率化の支援 [福山西IC~福山港国際コンテナターミナルまでの所要時間短縮: 約20分]
  - ④主要観光地へのアクセス性向上 [福山西IC~鞆の浦までの所要時間短縮: 約15分]
  - ⑤山陽道が通行止めになった場合の国道2号への交通負荷軽減 【0.08億円※】

※【 】は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

##### 3) 事業の進捗状況

- ◇平成21年度末で用地買収については57%完了。

#### ②事業の進捗見込み

- ◇現在、用地買収を行っており、早期供用を目指し事業を推進する。
- ◇山北地区は、道路環境問題等から事業凍結の意見があり、地元調整に時間を要しているが、理解を得られるよう、引き続き地元調整を進める。

#### ③コスト縮減や代替案立案の可能性

- ◇鋼橋の少本数主桁構造の採用、新技術の採用等によりコスト縮減を図っている。

### 2. 県の意見照会結果

一般国道2号福山道路について、対応方針(原案)案については異存ありません。  
 福山道路は、地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成し、一般国道2号の著しい交通混雑の緩和を図るとともに、広域連携の強化や物流の効率化を高めるため、整備を着実に進める必要があると考えます。  
 今後も引き続きコストの縮減に努めながら、早期の供用開始に向け、計画的に整備を進めていただきたい。

#### 【今後の対応方針(原案)】

- ◇上記①、②の各視点により、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ため、今後とも**事業継続が妥当**。
- ◇今後の事業の実施にあたっては、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。
- ◇また、引き続き最新データによる説明会等を実施し、地元住民の理解に努める。

# <参考資料>

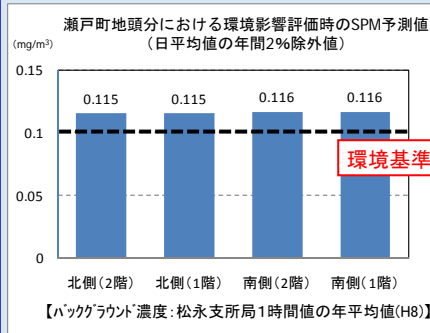
- ・H17年度の再評価委員会における附帯意見を受け、最新データに基づく環境影響予測の照査を実施。
- ・環境影響評価時に環境基準を超過していたSPMが照査時にはクリアされていることを確認し、評価結果を地元住民に説明。

## 平成17年度中国地方整備局事業評価監視委員会における附帯意見(福山道路)

最新のデータを踏まえた環境予測結果等について、地域の方々に対して十分な説明に努めること。

## 環境影響照査の実施 (推計交通量、バックグラウンド濃度、騒音予測手法の更新に伴い環境影響照査を実施)

### 環境影響評価時

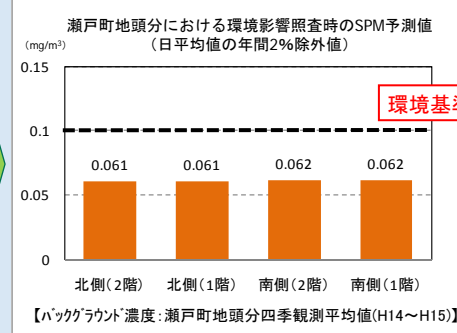


- 浮遊粒子状物質 (SPM) の予測・評価を踏まえた環境保全措置
- ①立体構造の採用。
  - ②環境施設帯の設置及び植栽の実施。
  - ③騒音の環境保全措置として講じられる遮音壁の設置。
  - ④路面散水及び路面清掃の実施。
  - ⑤関係機関との連携のもとに、植栽や路面清掃等の措置を適切に実施するとともに、道路構造面の対策及び脱硝装置や集じん装置の採用、並びにその他の沿道大気負荷の低減に資する新技術の採用について検討し、更なる大気負荷の低減対策が導入されるよう措置する。

出典：環境影響評価書要約書 (H12.12 広島県)

※環境基準は、1時間値の1日平均値が0.10mg/m³以下であること。  
 ※日平均値の年間2%除外値とは、1年間またはそれに相当するデータの日平均値 (1日24時間の平均値) を整理し、数値の高い方から2%の範囲内のデータを除外した残りのうちの最高値

### 最新のデータにおいてSPMは環境基準をクリア



### 環境影響照査時のバックグラウンド濃度観測位置



## 地元住民への説明会等の実施

環境影響照査結果等について、市民団体との勉強会、事業説明会、個別質問対応等を通じて説明。

### 事業評価監視委員会以降の主な住民説明・質疑対応状況

#### 【勉強会の実施】

- ・第1回市民団体との勉強会〔平成18年3月20日〕
- ・第2回市民団体との勉強会〔平成18年6月30日〕
- ・第3回市民団体との勉強会〔平成19年5月21日〕

#### 【事業説明会】

- ・瀬戸学区 第2回自由参加型事業説明会〔平成18年2月28日〕

#### 【設計協議】

- ・山北地区地権者との設計協議〔平成18年8月～現在まで〕(9回実施)

#### 【その他】

- ・事業説明会終了後の個別質問への対応〔平成18年3月～〕



【写真】  
第2回山北地区  
設計協議の様子

現在、設計協議を継続して実施。一部、早期用地買収希望者に対し用地買収を行っている。

## ◆福山道路 前回評価時との比較

	前回評価 (H17再評価)	今回評価 (H22再評価)	備 考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	L=3.3km	L=3.3km	—
計画交通量	29,100台/日 ～31,100台/日	22,800台/日 ～30,100台/日	・新たな交通需要推計(H20年度)による計画交通量の見直し
総事業費	約356億円	約356億円	—
総費用 (事業全体) (C)	263億円	281億円	・「費用便益分析マニュアル」の改定(H20年度)等による変更 ・基準年の変更(H17基準からH22基準)
総便益 (事業全体) (B)	474億円	421億円	・新たな交通需要推計(H20年度)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(H20年度)等による変更 ・基準年の変更(H17基準からH22基準)
費用対効果 (事業全体) (B/C)	1.8	1.5	・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

一般国道2号 福山道路

〔費用便益比（B／C）算定等資料〕

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	一般国道2号 福山道路
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	■ 便益が費用を上回っている	事業全体：費用便益比(B/C)=1.5 (経済的純現在価値(B-C)=140億円、経済的内部収益率(EIRR)=6.3%) 残事業：費用便益比(B/C)=1.7 (経済的純現在価値(B-C)=179億円、経済的内部収益率(EIRR)=7.7%)

●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	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	評価対象区間：費用便益分析対象区間 損失時間(現況)：40,891千人・時間/年 損失削減時間：1,066千人・時間/年(40,891千人・時間/年⇒39,835千人・時間/年)
		■ 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	対象区間：国道2号福山市瀬戸町(H17センサスNo.1004) 改善見込み(旅行速度12.6km/h⇒43.0km/h)
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		■ 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	利便性向上が見込まれるバス路線(尾道線、沼南線など)
		□ 新幹線もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
		■ 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	対象空港：広島空港(第二種空港)、対象自治体名：福山市、 改善見込み(福山市役所～広島空港、現況75分⇒将来65分〔10分短縮〕)
	物流効率化の支援	■ 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	対象港湾：重要港湾福山港、対象自治体名：福山市 改善見込み(福山港国際コンテナターミナル～福山西IC間、現況60分→将来40分〔20分短縮〕)
		□ 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	
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
1. 活力	都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		■ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	福山環状道路の一部を構成する
		□ 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	
		□ 中心市街地内で行う事業である	
		□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけ
		<input 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	
		<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	隣接する日常活動圏中心都市：三原市、対象となる日常活動圏中心都市：福山市、改善見込み（福山市役所～三原市役所、現況70分⇒将来60分【10分短縮】）
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<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	日常活動圏中心都市：福山市、日常活動圏都市：尾道市ほか、改善見込み（福山市役所～尾道市役所、現況60分⇒将来45分【15分短縮】）
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<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"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	観光地名：鞆の浦、観光客数（H21）：1,873千人／年 改善見込み（鞆の浦～福山西IC間、現況60分→将来45分【15分短縮】）
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる
<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される			
無電柱化による美しい町並みの形成		<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
安全で安心できるくらしの確保		<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	

3. 安全	安全な生活環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 現道等に死傷事故率が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、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる</li> </ul>	500件/億台キロ以上である区間・箇所（国道2号 福山郵便局前交差点：640.7件/億台キロ）見込まれる交通量の減少（国道2号：最大110百台/日）
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される</li> </ul>	
	災害への備え	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> </ul>	一次緊急輸送道路である一般国道2号（福山市内）の代替路線として機能する
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 現道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を解消する</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす</li> </ul>			
4. 環境	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>	評価対象区間：費用便益分析対象区間 排出削減量：約2千t/年、排出削減率：0.1%削減
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率</li> </ul>	評価対象区間：費用便益分析対象区間 排出削減量：約23t/年、排出削減率：0.2%削減
		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</li> </ul>	評価対象区間：費用便益分析対象区間 排出削減量：約2t/年、排出削減率：0.2%削減
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 現道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</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ その他、環境や景観上の効果が期待される</li> </ul>	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている</li> </ul>	「中国ブロックの社会資本の重点整備方針（H21.8）」において、重点戦略「交流・連携による一体的で活力のある地域づくり」のうち、重点目標「都市間の連携強化や都市と中山間地域等の共生」のための地域高規格道路の整備として位置付けられている
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</li> </ul>	本道路と一体的な整備の必要性から同時に都市計画決定された「福山沼限道路」「福山西環状線」などがある
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</li> </ul>	福山都市圏交通円滑化総合計画のハード整備に位置付けられている
		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> </ul>	

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道2号	福山道路	L= 3.3 km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
22,800~30,100	4	中国地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	342億円	25億円	367億円
うち残事業分	307億円	25億円	331億円
基準年における 現在価値 (C)	273億円	7.8億円	281億円
うち残事業分	234億円	7.8億円	242億円

## ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成22年度			
供用年	平成40年度			
単年便益 (初年便益)	21億円	2.9億円	2.0億円	26億円
基準年における 現在価値 (B)	344億円	45億円	32億円	421億円
うち残事業分	344億円	45億円	32億円	421億円



③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.5
経済的純現在価値（事業全体）	140億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.3%
費用便益比（残事業）	1.7
経済的純現在価値（残事業）	179億円
経済的内部収益率（残事業）	7.7%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	22,800~30,100	±10%	1.4~2.1
事業費	307億円	±10%	1.6~1.9
事業期間	17年	±20%	1.5~2.0

# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：福山道路（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 3.3km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	27,000	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	3	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	14.46	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道2号 : 5.6km	交通量	[台/日]	48,100	34,100
		走行時間	[分]	10	9
		走行時間費用	[億円/年]	87.50	56.13
	山陽道 : 16.9km	交通量	[台/日]	35,100	34,400
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	74.47	73.00
	御幸松永線 : 3.1km	交通量	[台/日]	4,400	3,300
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	4.72	3.58
	国道486号 : 7.1km	交通量	[台/日]	29,400	29,400
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	64.31	64.35
福山北環状 : 0.0km	交通量	[台/日]			
	走行時間	[分]			
	走行時間費用	[億円/年]			
③その他道路合計 : 2737.4km	走行時間費用	[億円/年]	5,915.24	5,911.41	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：2773.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	6,146.24	6,122.93	23.31

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

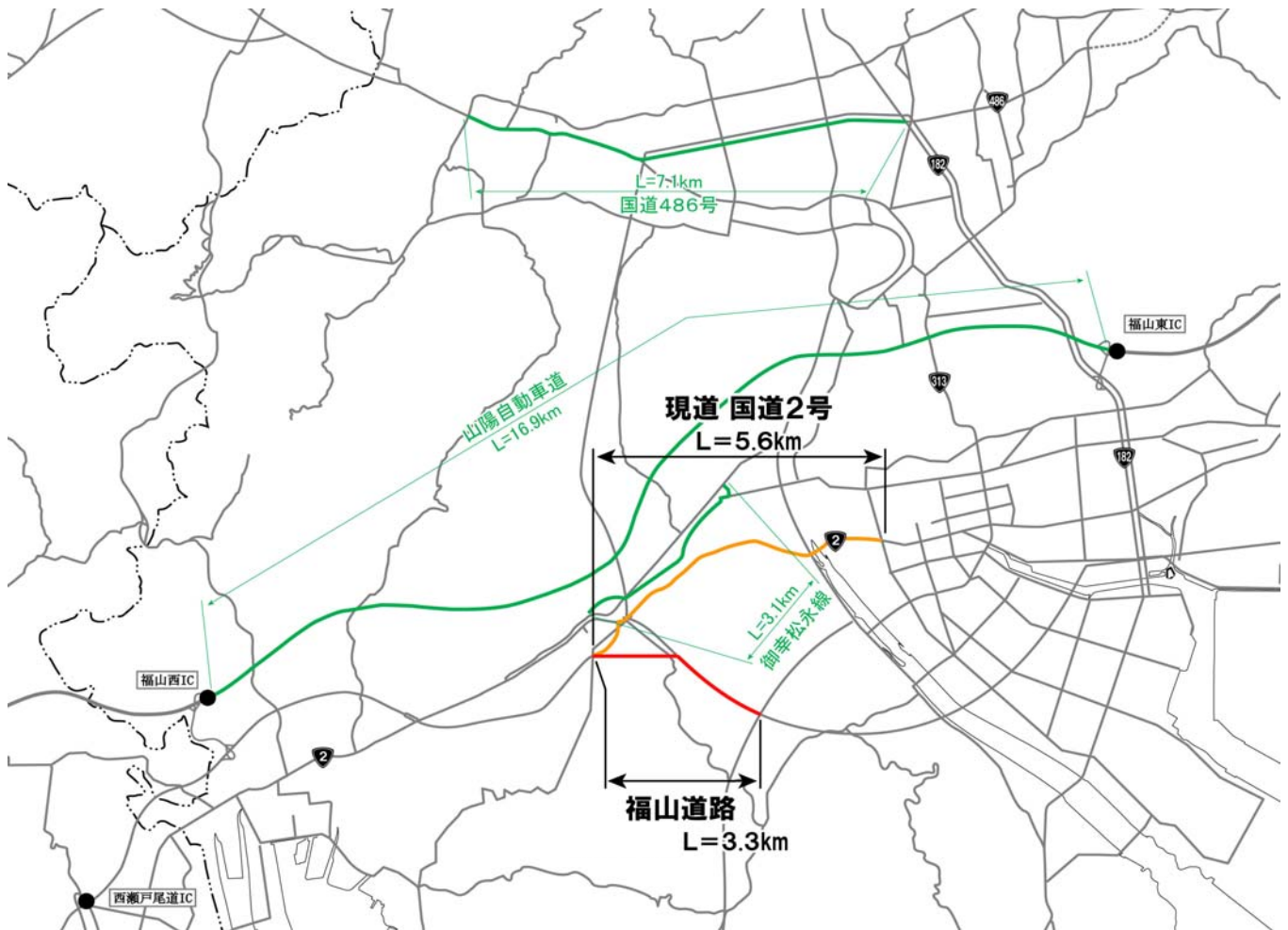
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：福山道路（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 3.3km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	27,000	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	3	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	14.46	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道2号 : 5.6km	交通量	[台/日]	48,100	34,100
		走行時間	[分]	10	9
		走行時間費用	[億円/年]	87.50	56.13
	山陽道 : 16.9km	交通量	[台/日]	35,100	34,400
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	74.47	73.00
	御幸松永線 : 3.1km	交通量	[台/日]	4,400	3,300
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	4.72	3.58
	国道486号 : 7.1km	交通量	[台/日]	29,400	29,400
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	64.31	64.35
福山北環状 : 0.0km	交通量	[台/日]			
	走行時間	[分]			
	走行時間費用	[億円/年]			
③その他道路合計 : 2737.4km	走行時間費用	[億円/年]	5,915.24	5,911.41	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：2773.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	6,146.24	6,122.93	23.31

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

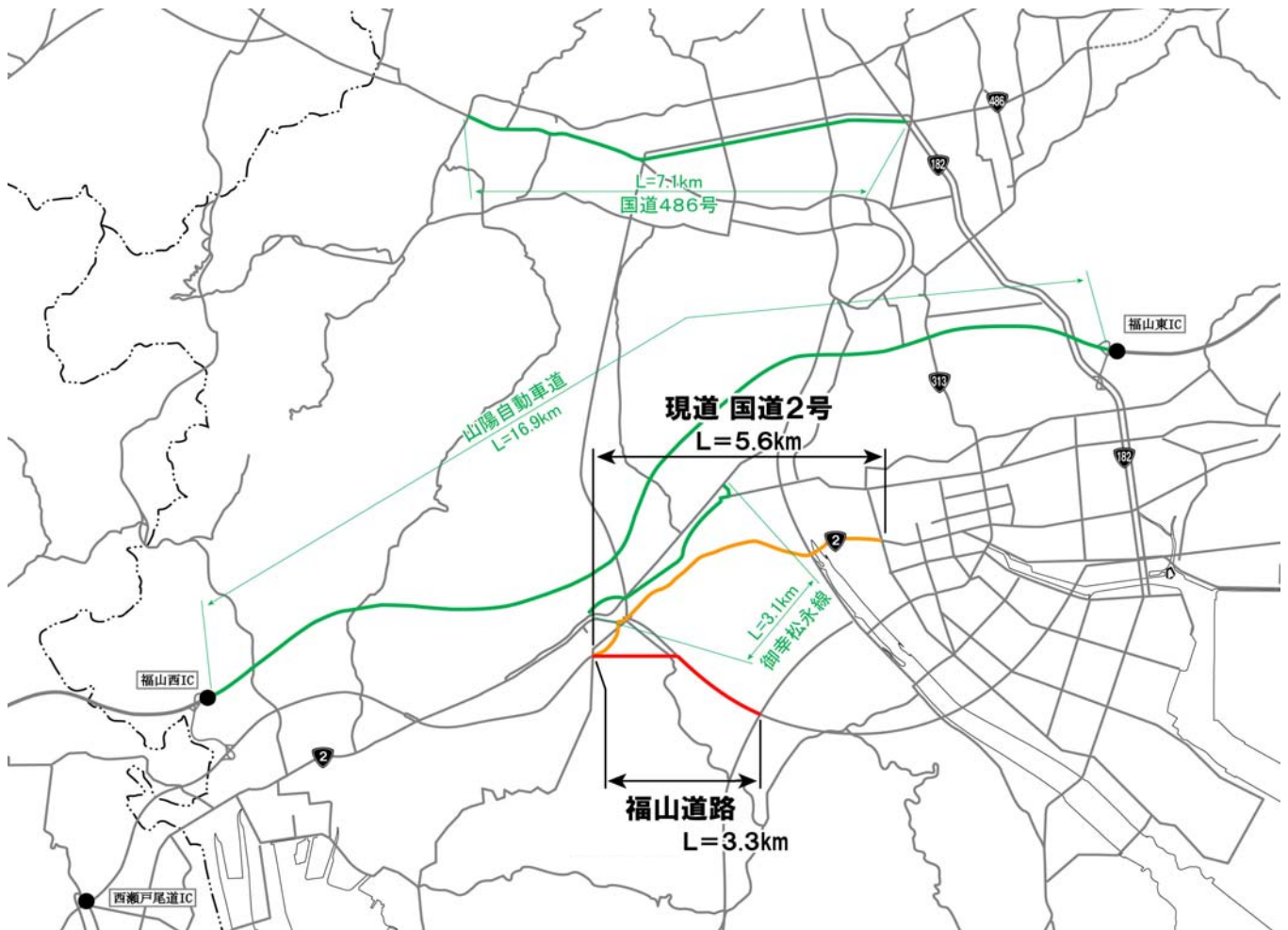
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



## 費用便益分析の条件

事業名：福山道路

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成22年度	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42年)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載	
推計に用いた OD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他 (	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の 考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量 (トリップ数) ( ) 台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の 推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分 (リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
	その他 ( )		
	簡易手法の考え方 (将来交通量の設定方法等)		
速度設定の 考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	その他 (最終配分交通量とQV式との関係から平均速度を設定)	<input checked="" type="checkbox"/>	

交通流推計

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	( ) %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日	
	冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載			
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				





## 費用の現在価値算定表

				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名: 福山道路(事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.16	3.3	0.53	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-20年目	H 10	1.6010	102.8	0.38	0.54		
-19年目	H 11	1.5395	101.3	0.95	1.32		
-18年目	H 12	1.4802	99.7	0.95	1.29		
-17年目	H 13	1.4233	98.4	1.81	2.39		
-16年目	H 14	1.3686	96.6	0.48	0.62		
-15年目	H 15	1.3159	95.4	0.95	1.20		
-14年目	H 16	1.2653	94.4	0.95	1.16		
-13年目	H 17	1.2167	93.2	0.95	1.13		
-12年目	H 18	1.1699	92.5	1.45	1.67		
-11年目	H 19	1.1249	91.7	6.92	7.75		
-10年目	H 20	1.0816	91.3	7.70	8.33		
-9年目	H 21	1.0400	91.3	7.30	7.59		
-8年目	H 22	1.0000	91.3	4.94	4.94		
-7年目	H 23	0.9615	91.3	7.07	6.80		
-6年目	H 24	0.9246	91.3	27.30	25.24		
-5年目	H 25	0.8890	91.3	40.42	35.93		
-4年目	H 26	0.8548	91.3	35.48	30.33		
-3年目	H 27	0.8219	91.3	45.09	37.06		
-2年目	H 28	0.7903	91.3	26.70	21.10		
-1年目	H 29	0.7599	91.3	23.71	18.02		
暫定供用年	H 30	0.7307	91.3	10.19	7.45	0.44	0.32
1年目	H 31	0.7026	91.3	10.21	7.17	0.44	0.31
2年目	H 32	0.6756	91.3	10.21	6.90	0.44	0.30
3年目	H 33	0.6496	91.3	10.03	6.52	0.44	0.29
4年目	H 34	0.6246	91.3	10.03	6.26	0.44	0.27
5年目	H 35	0.6006	91.3	10.03	6.02	0.44	0.26
6年目	H 36	0.5775	91.3	10.03	5.79	0.44	0.25
7年目	H 37	0.5553	91.3	10.03	5.57	0.44	0.24
8年目	H 38	0.5339	91.3	10.03	5.36	0.44	0.23
9年目	H 39	0.5134	91.3	10.01	5.14	0.44	0.23
供用開始年次	H 40	0.4936	91.3			0.50	0.25
11年目	H 41	0.4746	91.3			0.50	0.24
12年目	H 42	0.4564	91.3			0.50	0.23
13年目	H 43	0.4388	91.3			0.50	0.22
14年目	H 44	0.4220	91.3			0.50	0.21
15年目	H 45	0.4057	91.3			0.50	0.20
16年目	H 46	0.3901	91.3			0.50	0.20
17年目	H 47	0.3751	91.3			0.50	0.19
18年目	H 48	0.3607	91.3			0.50	0.18
19年目	H 49	0.3468	91.3			0.50	0.17
20年目	H 50	0.3335	91.3			0.50	0.17
21年目	H 51	0.3207	91.3			0.50	0.16
22年目	H 52	0.3083	91.3			0.50	0.16
23年目	H 53	0.2965	91.3			0.50	0.15
24年目	H 54	0.2851	91.3			0.50	0.14
25年目	H 55	0.2741	91.3			0.50	0.14
26年目	H 56	0.2636	91.3			0.50	0.13
27年目	H 57	0.2534	91.3			0.50	0.13
28年目	H 58	0.2437	91.3			0.50	0.12
29年目	H 59	0.2343	91.3			0.50	0.12
30年目	H 60	0.2253	91.3			0.50	0.11
31年目	H 61	0.2166	91.3			0.50	0.11
32年目	H 62	0.2083	91.3			0.50	0.10
33年目	H 63	0.2003	91.3			0.50	0.10
34年目	H 64	0.1926	91.3			0.50	0.10
35年目	H 65	0.1852	91.3			0.50	0.09
36年目	H 66	0.1780	91.3			0.50	0.09
37年目	H 67	0.1712	91.3			0.50	0.09
38年目	H 68	0.1646	91.3			0.50	0.08
39年目	H 69	0.1583	91.3			0.50	0.08
40年目	H 70	0.1522	91.3			0.50	0.08
41年目	H 71	0.1463	91.3			0.50	0.07
42年目	H 72	0.1407	91.3			0.50	0.07
43年目	H 73	0.1353	91.3			0.50	0.07
44年目	H 74	0.1301	91.3			0.50	0.07
45年目	H 75	0.1251	91.3			0.50	0.06
46年目	H 76	0.1203	91.3			0.50	0.06
47年目	H 77	0.1157	91.3			0.50	0.06
48年目	H 78	0.1112	91.3			0.50	0.06
49年目	H 79	0.1069	91.3	-33.29	-3.56	0.50	0.05
合計				309.01	273.03	24.51	7.82
単純事業費計					342.30		24.51

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

## 費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 福山道路(残事業)

				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.16	3.3	0.53	
年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-7年目	H 23	0.9615	91.3	7.07	6.80		
-6年目	H 24	0.9246	91.3	27.30	25.24		
-5年目	H 25	0.8890	91.3	40.42	35.93		
-4年目	H 26	0.8548	91.3	35.48	30.33		
-3年目	H 27	0.8219	91.3	45.09	37.06		
-2年目	H 28	0.7903	91.3	26.70	21.10		
-1年目	H 29	0.7599	91.3	23.71	18.02		
暫定供用年	H 30	0.7307	91.3	10.19	7.45	0.44	0.32
1年目	H 31	0.7026	91.3	10.21	7.17	0.44	0.31
2年目	H 32	0.6756	91.3	10.21	6.90	0.44	0.30
3年目	H 33	0.6496	91.3	10.03	6.52	0.44	0.29
4年目	H 34	0.6246	91.3	10.03	6.26	0.44	0.27
5年目	H 35	0.6006	91.3	10.03	6.02	0.44	0.26
6年目	H 36	0.5775	91.3	10.03	5.79	0.44	0.25
7年目	H 37	0.5553	91.3	10.03	5.57	0.44	0.24
8年目	H 38	0.5339	91.3	10.03	5.36	0.44	0.23
9年目	H 39	0.5134	91.3	10.01	5.14	0.44	0.23
供用開始年次	H 40	0.4936	91.3			0.50	0.25
11年目	H 41	0.4746	91.3			0.50	0.24
12年目	H 42	0.4564	91.3			0.50	0.23
13年目	H 43	0.4388	91.3			0.50	0.22
14年目	H 44	0.4220	91.3			0.50	0.21
15年目	H 45	0.4057	91.3			0.50	0.20
16年目	H 46	0.3901	91.3			0.50	0.20
17年目	H 47	0.3751	91.3			0.50	0.19
18年目	H 48	0.3607	91.3			0.50	0.18
19年目	H 49	0.3468	91.3			0.50	0.17
20年目	H 50	0.3335	91.3			0.50	0.17
21年目	H 51	0.3207	91.3			0.50	0.16
22年目	H 52	0.3083	91.3			0.50	0.16
23年目	H 53	0.2965	91.3			0.50	0.15
24年目	H 54	0.2851	91.3			0.50	0.14
25年目	H 55	0.2741	91.3			0.50	0.14
26年目	H 56	0.2636	91.3			0.50	0.13
27年目	H 57	0.2534	91.3			0.50	0.13
28年目	H 58	0.2437	91.3			0.50	0.12
29年目	H 59	0.2343	91.3			0.50	0.12
30年目	H 60	0.2253	91.3			0.50	0.11
31年目	H 61	0.2166	91.3			0.50	0.11
32年目	H 62	0.2083	91.3			0.50	0.10
33年目	H 63	0.2003	91.3			0.50	0.10
34年目	H 64	0.1926	91.3			0.50	0.10
35年目	H 65	0.1852	91.3			0.50	0.09
36年目	H 66	0.1780	91.3			0.50	0.09
37年目	H 67	0.1712	91.3			0.50	0.09
38年目	H 68	0.1646	91.3			0.50	0.08
39年目	H 69	0.1583	91.3			0.50	0.08
40年目	H 70	0.1522	91.3			0.50	0.08
41年目	H 71	0.1463	91.3			0.50	0.07
42年目	H 72	0.1407	91.3			0.50	0.07
43年目	H 73	0.1353	91.3			0.50	0.07
44年目	H 74	0.1301	91.3			0.50	0.07
45年目	H 75	0.1251	91.3			0.50	0.06
46年目	H 76	0.1203	91.3			0.50	0.06
47年目	H 77	0.1157	91.3			0.50	0.06
48年目	H 78	0.1112	91.3			0.50	0.06
49年目	H 79	0.1069	91.3	-22.36	-2.39	0.50	0.05
合計				284.21	234.26	24.51	7.82

単純事業費計			306.57	24.51
--------	--	--	--------	-------

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。





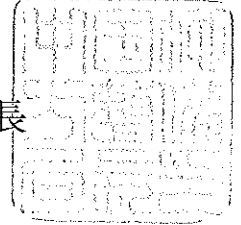
一般国道2号 福山道路

〔広島県への意見照会と回答〕

国中整企画第43号  
国中整港計第28号  
平成22年11月17日

広島県知事 殿

中国地方整備局長



中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る  
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、中国地方整備局事業監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成22年12月9日(木)に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成22年12月1日(水)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

中国地方整備局 企画部 企画課

課長補佐 浜崎

教習係長 木本

電話：082-221-9231

FAX：082-227-2651

(別紙)

【河川事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
太田川水系直轄河川改修事業	継続	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業監視委員会」へ諮る  
対応方針(原案)を作成するためのものです。

【道路事業】

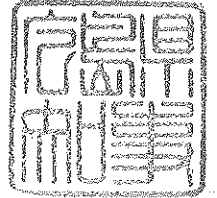
事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道2号 福山道路	継続	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業監視委員会」へ諮る  
対応方針(原案)を作成するためのものです。

土 総 第 4 6 号  
平成22年12月 1日

中国地方整備局長 様

広 島 県 知 事



中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る  
意見照会について（回答）

平成22年11月17日付け国中整企画第43号及び国中整港計第28号で照会の  
あった下記事業について、対応方針（原案）案については異存ありません。

なお、個別の事業についての意見は別紙のとおりです。

記

- ・ 河川事業 太田川水系直轄河川改修事業
- ・ 道路事業 一般国道2号 福山道路

以上

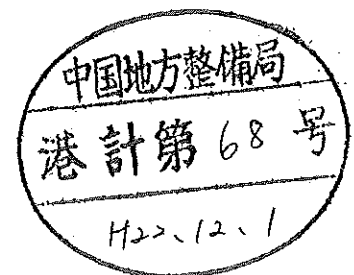


担当

総務管理部土木総務課経営調整グループ

電話 082-513-3814

FAX 082-223-3593





(別紙)

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）案に対する意見

【河川事業】

事業名	太田川水系直轄河川改修事業
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	異存はありません
(具体的意見)  当該事業については、広島市の市街地を高潮・洪水から防御するとともに、浸水被害のあった中流域の再度災害防止を図るうえで重要な事業であり、整備の必要性があると考えます。 今後も引き続きコスト縮減に努めながら、計画的に整備を進めていただきたい。	

【道路事業】

事業名	一般国道2号 福山道路
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	異存はありません
(具体的意見)  福山道路は、地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成し、一般国道2号の著しい交通混雑の緩和を図るとともに、広域連携の強化や物流の効率化を高めるため、整備を着実に進める必要があると考えます。 今後も引き続きコストの縮減に努めながら、早期の供用開始に向け、計画的に整備を進めていただきたい。	