

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 おのちまつえ おのち みよし 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 ひろしま おのち みのごうちようみなり 尾道 美ノ郷町三成 至：広島県三次市四拾貫町 ひろしま みよし しじっかんまち 尾道 三次市四拾貫町	延長	49.9km		
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		H13年度用地着手	
全体事業費		約1,453億円		事業進捗率 78%	
		(H22年度末現在)		供用済延長 19.2km	
計画交通量		5,800～13,800 台/日			
費用対効果分析結果 (3便益)	B/C (3便益)	総費用 (残事業)/事業全体		総便益 (残事業)/事業全体	
	(事業全体) 1.1	335/1,698億円		1,267/1,902億円	
	(残事業) 3.8	事業費：239/1,550億円 維持管理費：95/149億円		走行時間短縮便益：922/1,409億円 走行経費減少便益：228/329億円 交通事故減少便益：116/164億円	
感度分析の結果 ：残事業について感度分析を実施					
交通量変動：B/C=4.4 (交通量+10%) B/C=3.2 (交通量-10%)					
事業費変動：B/C=3.5 (事業費+10%) B/C=4.1 (事業費-10%)					
事業期間変動：B/C=3.7 (事業期間+20%) B/C=3.9 (事業期間-20%)					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保					
・損失時間の削減が見込まれる【8964.4万人時間/年→8866.3万人時間/年(1%削減)】					
・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【福山～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【三次市役所～新尾道駅：約85分⇒約65分】					
・三次市から広島空港(第二種空港)へのアクセスが向上【三次市役所～広島空港：約85分⇒約67分】					
②物流効率化の支援					
・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					
【三次市役所～福山港：約119分⇒約91分】					
・世羅郡世羅町から広島市、大阪市への農林水産品(アスパラガス)の流通利便性向上が見込まれる					
③国土・地域ネットワークの構築					
・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：約70分⇒約58分】					
④個性ある地域の形成					
・甲山いきいき村(H22年間観光客入り込み数46.9万人/年)、せら夢公園(せらワイナリー)(H22年間観光客入り込み数37.4万人/年)へのアクセスが向上					
⑤安全で安心できるくらしの確保					
・第三次救急医療施設へのアクセス向上が見込まれる【世羅郡世羅町～福山市民病院：約47分⇒約36分】					
⑥災害への備え					
・緊急輸送路である一般国道184号が通行止めになった場合の代替路線を形成する					
⑦地球環境の保全					
・CO2排出削減量が約19千t/年【7,014千t/年⇒6,995千t/年】					

⑧生活環境の改善・保全

- ・ NOX排出量が約76t/年（約0.2%）削減【33,526t/年⇒33,451t/年】
- ・ SPM排出量が約13t/年（約0.5%）削減【2,749t/年⇒2,736t/年】

⑨環境への影響を考慮した効果

- ・ 約19千t/年のCO2削減量の貨幣換算値【約13.4億円※】

※ 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

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、沿道地域の産業・経済・文化等の活性化が図られ、豊かな地域社会の発展に大きく寄与するものと期待しており、広島県の経済発展はもとより、大災害時の防災対策にとっても非常に重要な路線であると考えます。

つきましては、今後、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、平成26年度の全線供用に向け、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

- ・ 尾道松江線の供用が近づくにつれ、沿線地域の工業・産業団地の開発、分譲が進んでいる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成22年度末現在で、用地買収については99%が完了しており、尾道JCT～世羅ICまでの19.2kmが供用済みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため、段階的に整備しており、平成25年度に吉舎IC（仮称）～三次JCT・IC（仮称）、平成26年度に世羅IC～吉舎IC（仮称）間の供用を予定している。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針（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。

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三刀屋	延長	61.0km		
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		H - 年度都市計画決定		H13年度用地着手	
全体事業費		約1,748億円		事業進捗率 (H22年度末現在) 70%	
計画交通量		9,200～13,100 台/日			
費用対効果分析結果 (3便益)	B/C (3便益) (事業全体) 1.4 (残事業) 5.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 471/2,039億円 事業費：233/1,801億円 維持管理費：238/238 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,793/2,793億円 走行時間短縮便益：2,008/2,008億円 走行経費減少便益：543/543 億円 交通事故減少便益：241/241 億円	基準年 平成23年	
感度分析の結果 ; 残事業について感度分析を実施 交通量変動 : B/C=6.9 (交通量+10%) B/C=5.0 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C=5.7 (事業費+10%) B/C=6.2 (事業費-10%) 事業期間変動 : B/C=5.8 (事業期間+20%) B/C=6.1 (事業期間-20%)					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・損失時間の削減が見込まれる【5,335.3万人時間/年→5,208.1万人時間/年 (2%削減)】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する <div style="text-align: center;">【広島～松江、広島～出雲、福山～松江の都市間高速バス】</div> ・中国横断自動車道尾道松江線の全線整備により、雲南市から新尾道駅(新幹線駅)へのアクセスが向上 <div style="text-align: center;">【雲南市役所～新尾道駅：約185分⇒約110分】</div> ・中国横断自動車道尾道松江線の全線整備により、松江市から広島空港(第二種空港)へのアクセスが向上 <div style="text-align: center;">【松江市役所～広島空港：約213分⇒約144分】</div> 					
②物流効率化の支援					
<ul style="list-style-type: none"> ・雲南市吉田町から境港(国際コンテナ航路の発着港湾)へのアクセスが向上 <div style="text-align: center;">【雲南市吉田支所～境港：約109分⇒約97分】</div> ・雲南市から広島県、大阪府への農林水産品(ホウレンソウ)の流通利便性向上が見込まれる 					
③国土・地域ネットワークの構築					
<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【三次市～松江市間】 ・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【三次市～松江市間】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上【庄原市高野町～三次市：約55分⇒約43分】 					
④個性ある地域の形成					
<ul style="list-style-type: none"> ・玉造温泉(H22年間観光客入り込み数63.4万人/年)、出雲大社(H22年間観光客入り込み数246.8万人/年)へのアクセスが向上 					
⑤安全で安心できる暮らしの確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・第三次救急医療施設へのアクセスが向上【雲南市吉田町～島根県立中央病院：約55分⇒約45分】 					
⑥災害への備え					
<ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送路である一般国道54号が通行止めになった場合の代替路線を形成する 					
⑦地球環境の保全					
<ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量が約28千t/年【3,328千t/年⇒3,300千t/年】 					

⑧生活環境の改善・保全

- ・ NOX排出量が約101t/年（約0.7%）削減【13,801t/年⇒13,700t/年】
- ・ SPM排出量が約19t/年（約1.5%）削減【1,246t/年⇒1,227t/年】

⑨環境への影響を考慮した効果

- ・ 約28千t/年のCO2削減量の貨幣換算値【約19.2億円※】

※ 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

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及び中国横断自動車道尾道松江線三次松江間建設促進期成会より公表年次内供用の要望を受けている。

島根県知事の意見

妥当である。

中国横断自動車道尾道松江線は、事故・災害時の代替路線機能の確保や救急医療活動の支援に加え、陰陽を結ぶ広域的な交通ネットワークとして、地域産業の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠な路線であり、既に明示された年次での確実な供用を図っていただきたい。

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、沿道地域の産業・経済・文化等の活性化が図られ、豊かな地域社会の発展に大きく寄与するものと期待しており、広島県の経済発展はもとより、大災害時の防災対策にとっても非常に重要な路線であると考えます。

つきましては、今後、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、平成24年度の供用に向け、確実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

- ・ 尾道松江線の供用が近づくにつれ、沿線地域の工業・産業団地の開発、分譲が進んでいる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成22年度末現在で、用地買収については完了しており、現在は工事を推進している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後も引き続き工事の推進を図り、平成23年度に吉田掛合IC（仮称）～三刀屋木次IC、平成24年度に三次JCT・IC（仮称）～吉田掛合IC（仮称）間の供用を予定している。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

対応方針（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。

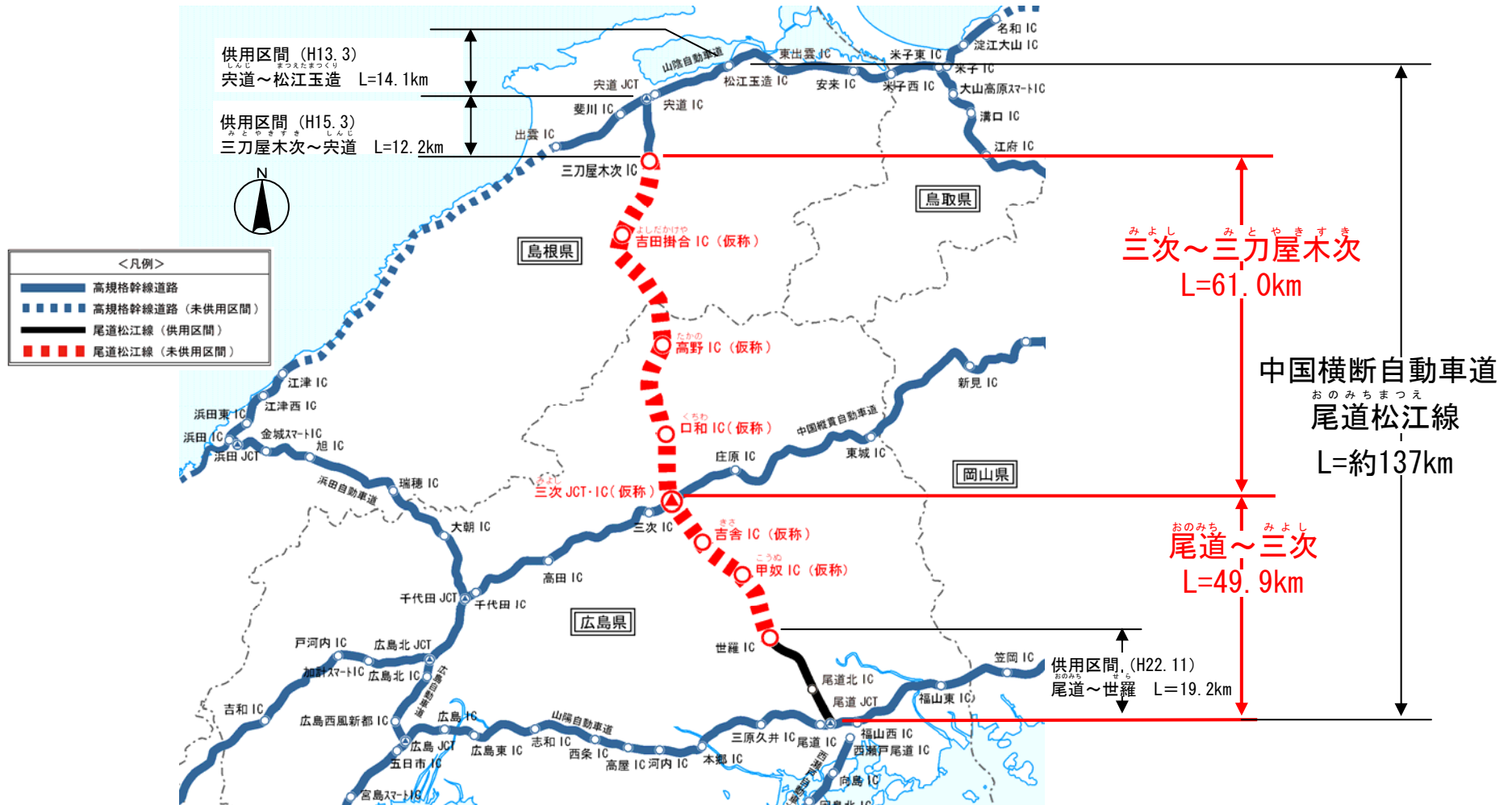
おのみちまつえ
中国横断自動車道 尾道松江線
おのみち みよし みよし みと やきすき
(尾道～三次・三次～三刀屋木次)
事業再評価

平成23年9月

国土交通省 中国地方整備局

1. 位置図

- 中国横断自動車道尾道松江線は、広島県尾道市を起点とし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る。
- この内、尾道JCT～三刀屋木次IC間はH15.12の第1回国土開発幹線自動車道建設会議を経て、H16.1に新直轄方式に切り替わり直轄事業として整備を進めている。



新直轄方式とは

- 新直轄方式は、従来、全て有料道路として建設を予定していた整備計画区間のうち、国と地方自治体の負担により整備を行う新たな直轄事業。
- H15.12.25の第1回国土開発幹線自動車道建設会議を経て、H16.1.30に新直轄方式に切り替わった。
- 高速道路建設の財源を税金としているため無料の道路となる。

2. 事業概要及び経緯

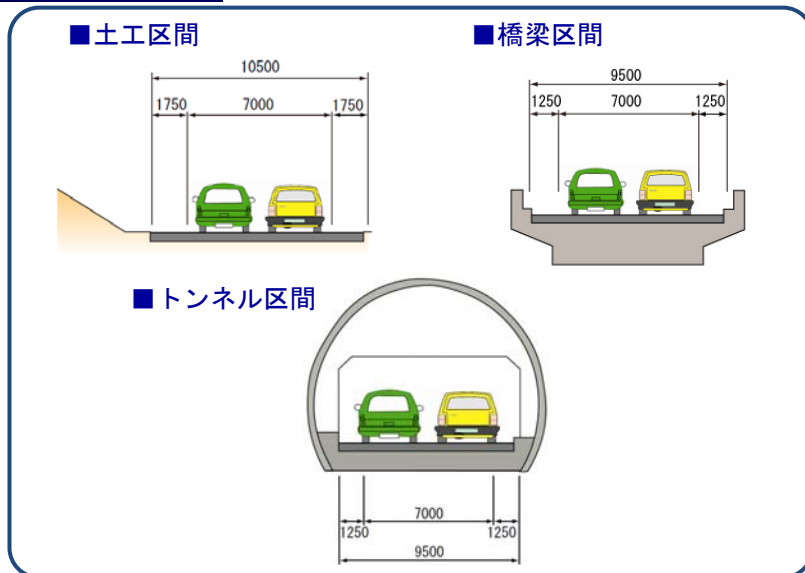
(1) 事業概要

- 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・文化の発展を目的とした道路である。
- 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り、縦貫道の機能強化及び災害時の代替路としての役割を担う路線である。

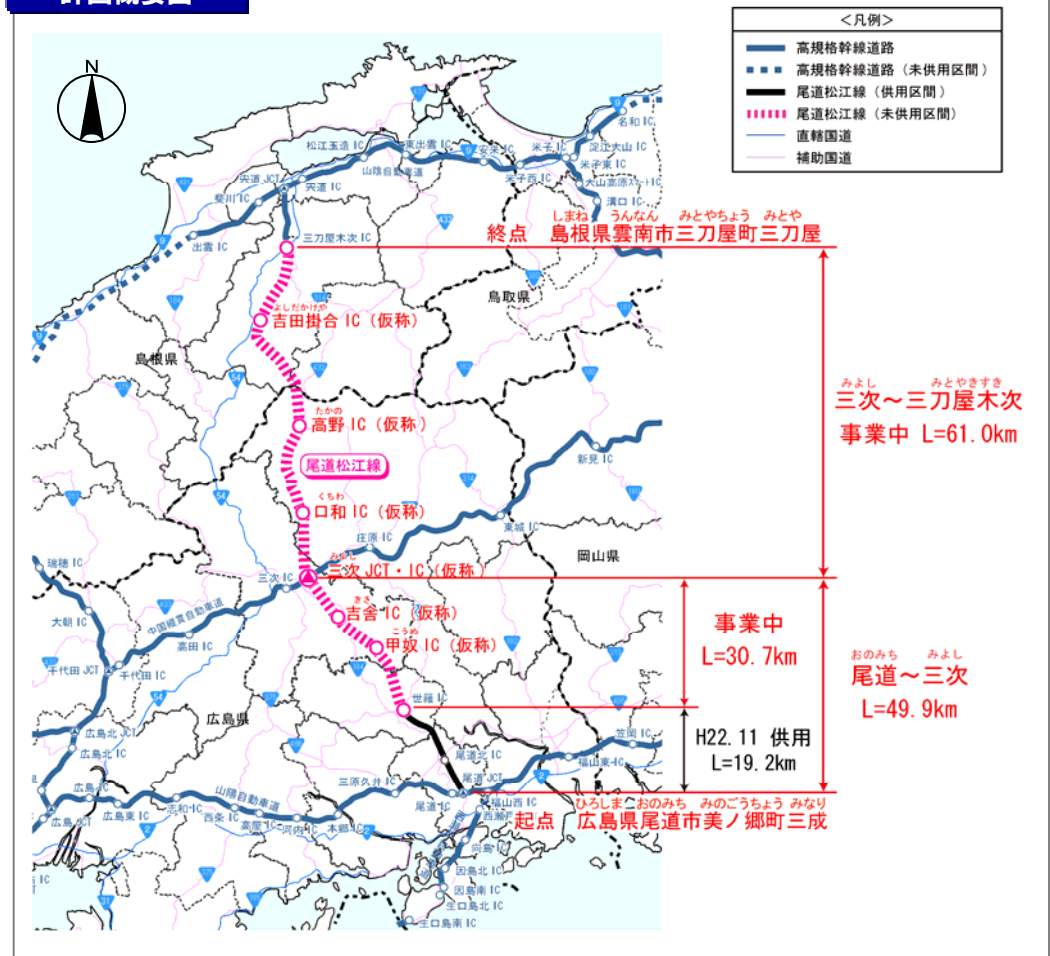
事業概要

	中国横断自動車道尾道松江線 おのみちまつえ 尾道～三次	中国横断自動車道尾道松江線 おのみちまつえ 三次～三刀屋木次
起 終 点	おのみちまつえ ひろしま おのみち みのごうちようみなり 起点：広島県尾道市美ノ郷町三成 おのみち みよし 終点：広島県三次市四拾貫町	おのみちまつえ ひろしま みよし しじっかんまち 起点：広島県三次市四拾貫町 おのみち みよし 終点：島根県雲南市三刀屋町三刀屋
計 画 延 長	L=49.9km	L=61.0km
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



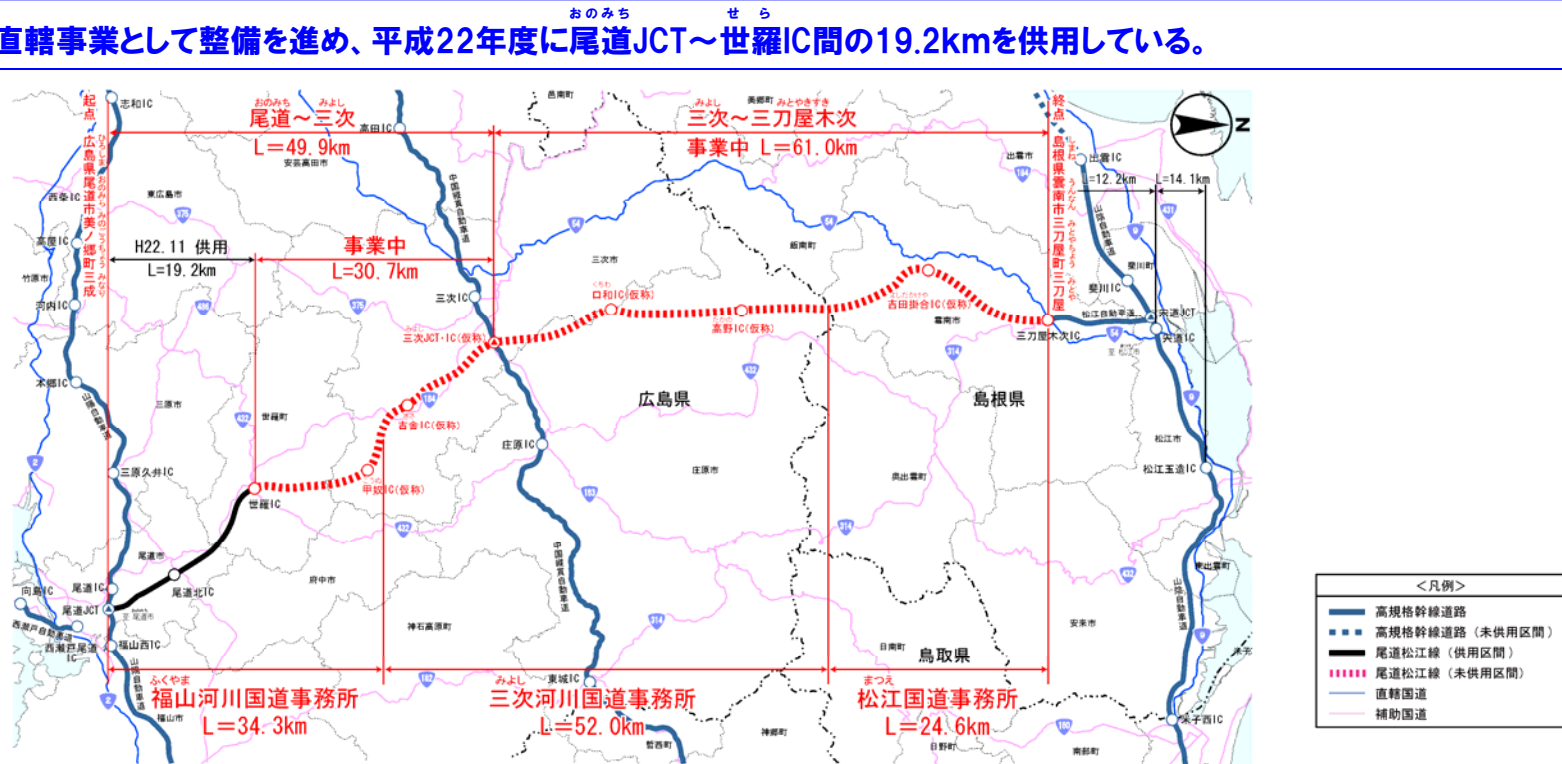
計画概要図



2. 事業概要及び経緯

(2) 事業の経緯

- 平成15年度より直轄事業として整備を進め、平成22年度に尾道JCT～世羅IC間の19.2kmを供用している。

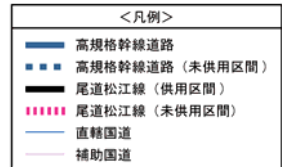
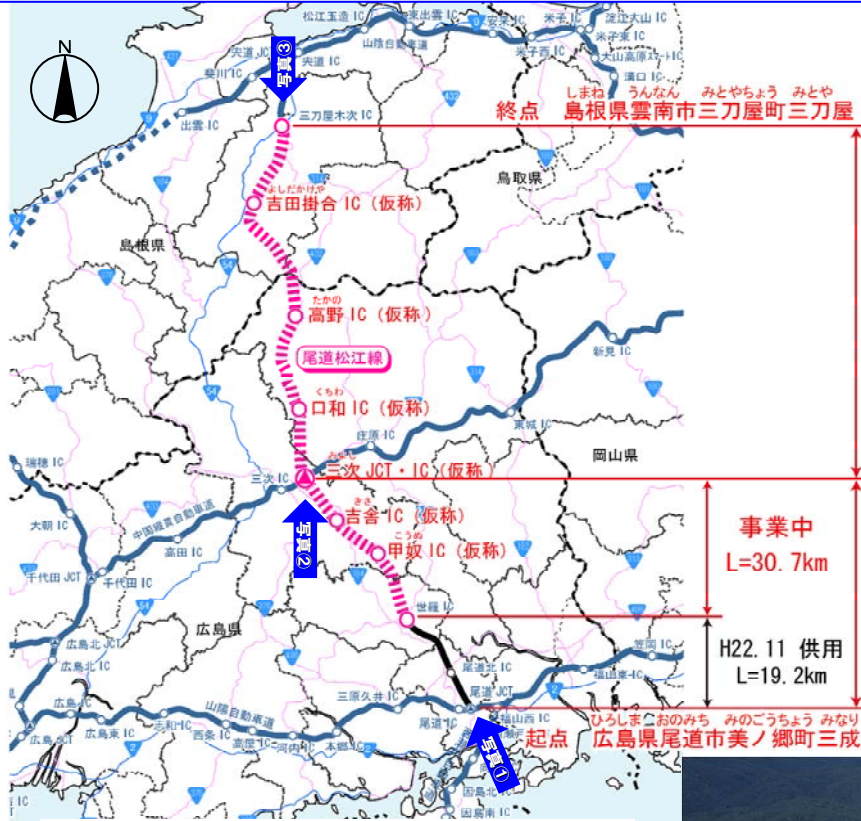


年度	区間	おののち 尾道～尾道北	おののちきた 尾道北～世羅	せら 世羅～甲奴	こうぬ 甲奴～吉舎	きき 吉舎～三次	みよし 三次～口和	くちわ 口和～高野	たかの 高野～吉田掛合	よしなかけや 吉田掛合～三刀屋木次	
事業者		福山河川国道事務所				三次河川国道事務所			松江国道事務所		
平成8年度		整備計画・都市計画決定						整備計画			
平成9年度		施工命令					施工命令		施工命令		
平成10年度					施工命令		施工命令			施工命令	
平成11年度					甲奴IC施工命令						
平成13年度		用地買収着手 工事着手					用地買収着手				
平成15年度		新直轄方式へ移行									
平成17年度					用地買収着手		工事着手		用地買収着手		用地買収・工事着手
平成18年度					工事着手				工事着手		
平成20年度		中国地方整備局事業評価監視委員会で評価									
平成22年度		尾道JCT～世羅IC間供用(L=19.2km)									

2. 事業概要及び経緯

(3) 事業進捗状況

- ・尾道松江線(尾道～三次)の用地買収は99%完了し、平成26年度の全区間供用を目指し、工事を推進している。
- ・尾道松江線(三次～三刀屋木次)の用地買収は完了しており、平成24年度の全区間供用を目指し、工事を推進している。



【写真①】尾道JCTを南より望む



【写真②】三刀屋木次ICを南より望む



【写真③】三刀屋木次ICを北より望む

●事業全体の進捗状況(平成22年度末時点)

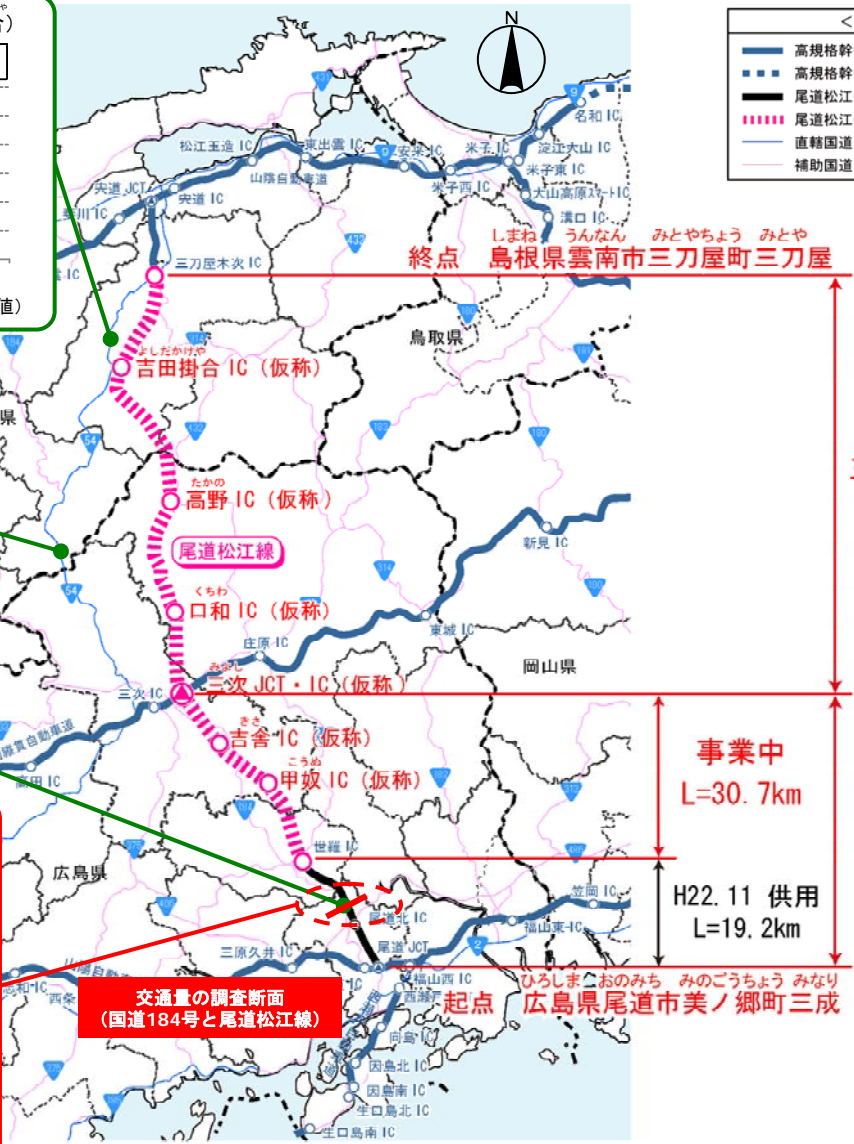
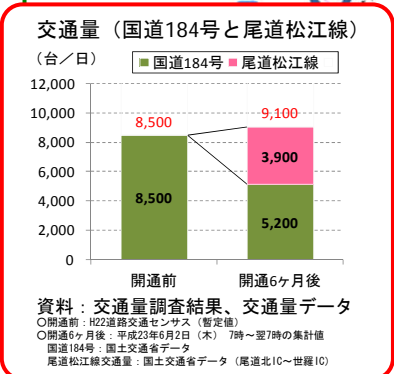
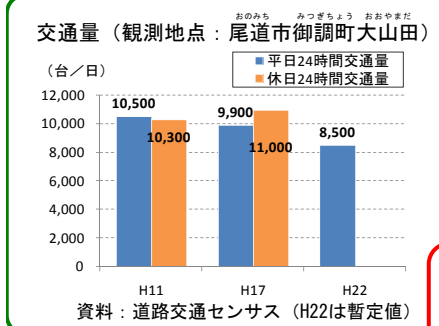
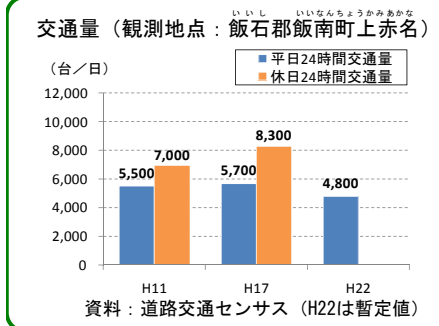
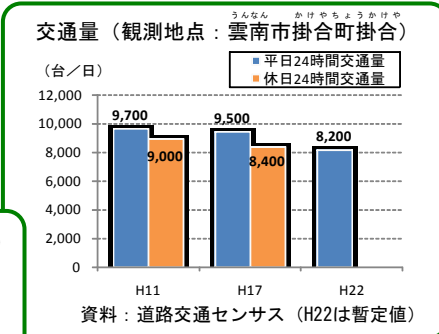
	中国横断自動車道 尾道松江線 (尾道～三次) <small>おのみち みよし</small>	中国横断自動車道 尾道松江線 (三次～三刀屋木次) <small>みよし みとやきすき</small>
用地	99%	100%
工事	71%	65%
全体	78%	70%

※事業費に対する割合

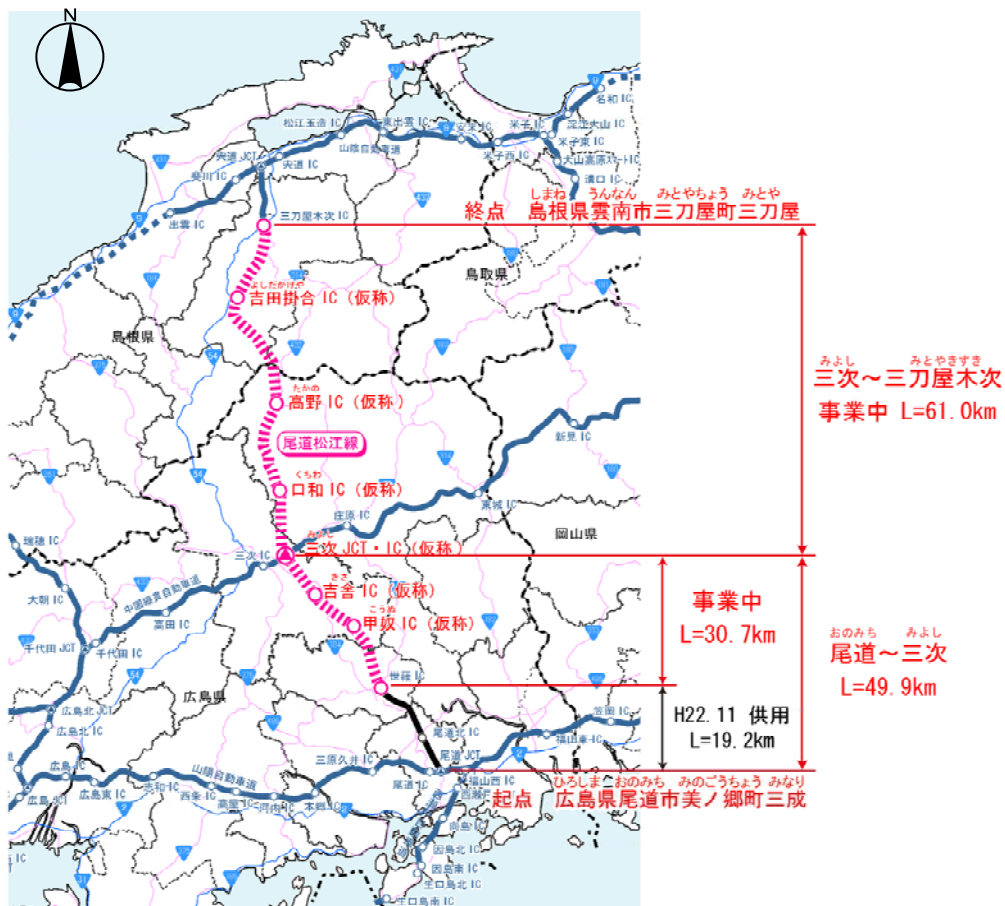
2. 事業概要及び経緯

(4) 交通状況

・尾道松江線に並行する現道の交通量は国道184号尾道市、国道54号雲南市等の市街地部では約9,000台/日程度、広島・島根県境部では約5,000台/日程度であり、広島・島根県境部では平日に比べ休日交通量が多くなっている。



3. 地域から期待される道路の役割(効果)



<凡例>

	高規格幹線道路
	高規格幹線道路 (未供用区間)
	尾道松江線 (供用区間)
	尾道松江線 (未供用区間)
	直轄国道
	補助国道

課題①: 都市間ネットワークの形成

<期待される道路の役割(効果)>
⇒所要時間の短縮

課題②: 地域産業の支援

<期待される道路の役割(効果)>
⇒新たな雇用創出や地域振興に寄与

課題③: 円滑なモビリティの確保

<期待される道路の役割(効果)>
⇒空港、重要港湾へのアクセス向上

課題④: 観光振興

<期待される道路の役割(効果)>
⇒観光地へのアクセス向上による観光振興

課題⑤: 重症患者の救急搬送

<期待される道路の役割(効果)>
⇒所要時間の短縮により、救急救命に寄与

課題⑥: 災害や冬期の交通障害

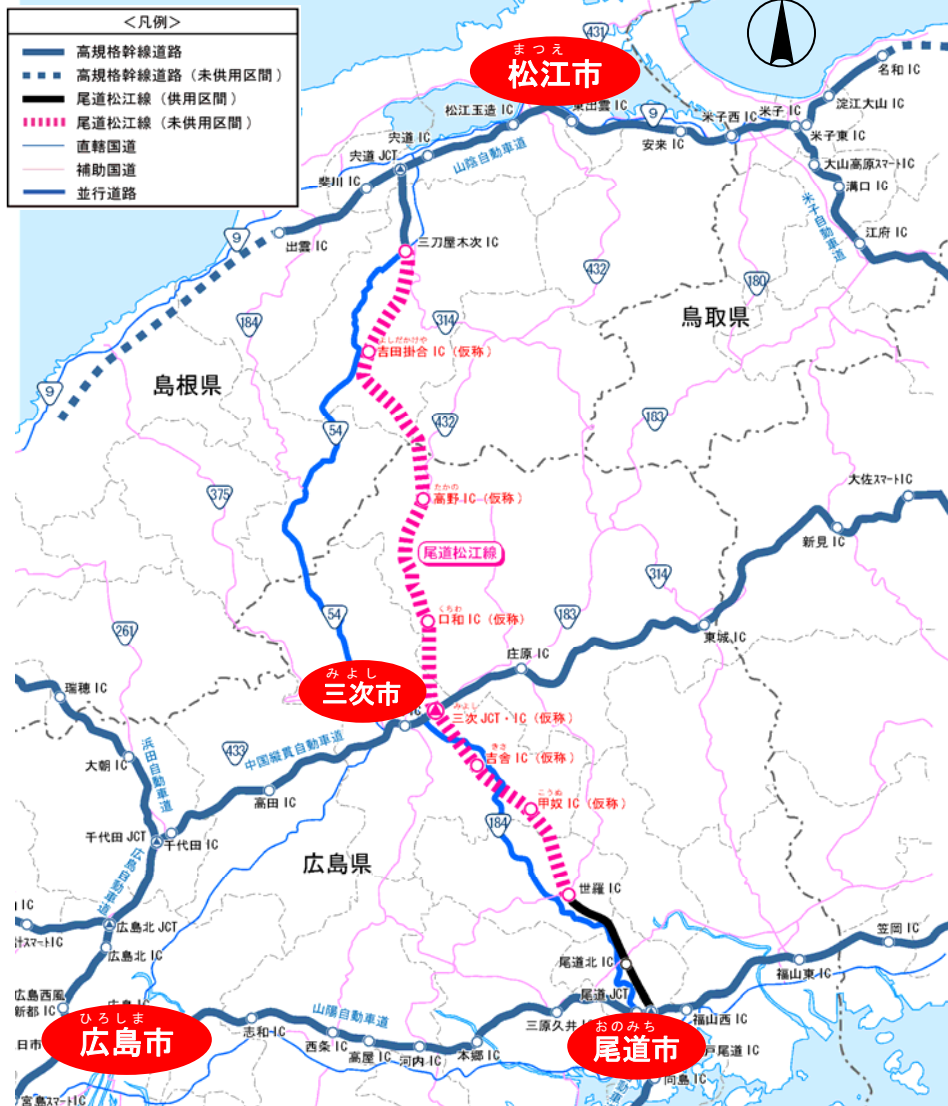
<期待される道路の役割(効果)>
⇒道路網の信頼性向上

3. 地域から期待される道路の役割(効果)

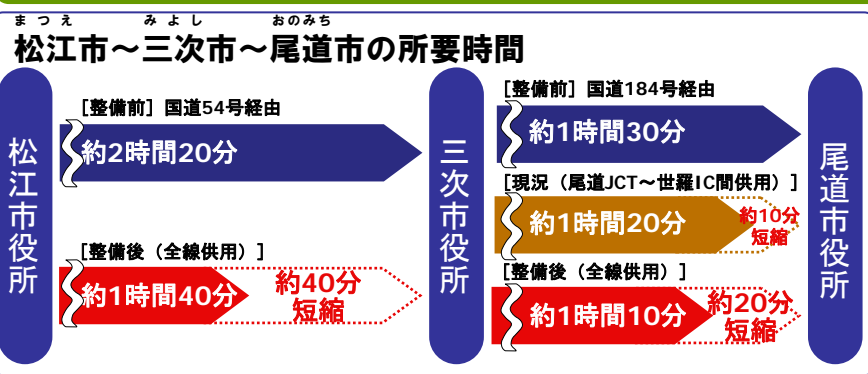
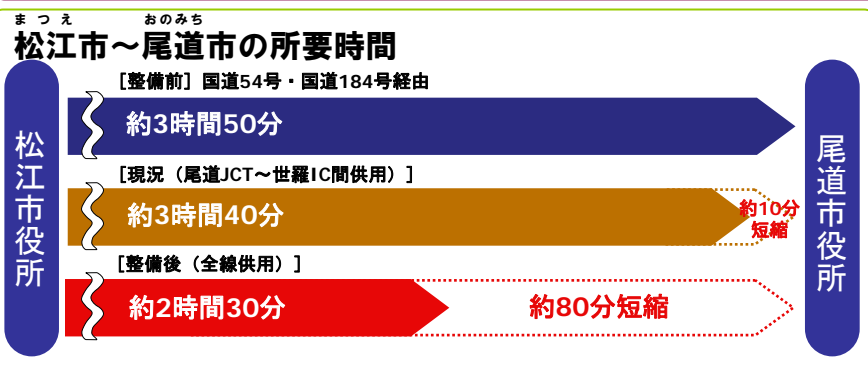
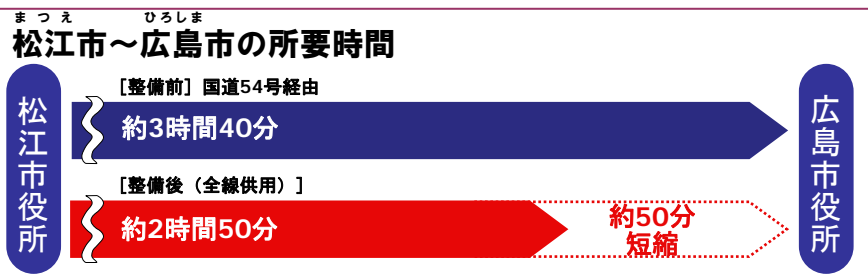
課題① 都市間ネットワークの形成

- 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。

主要都市間の時間短縮



期待される道路の役割(効果)



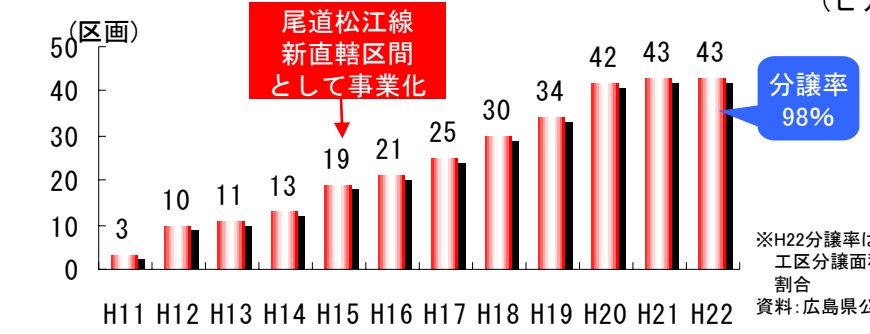
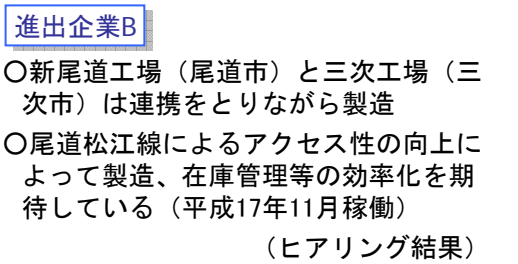
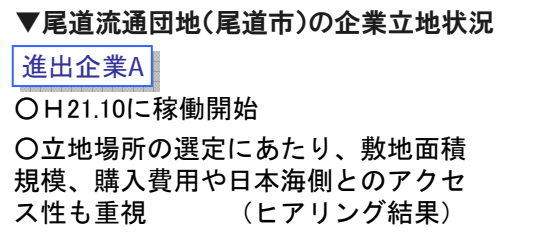
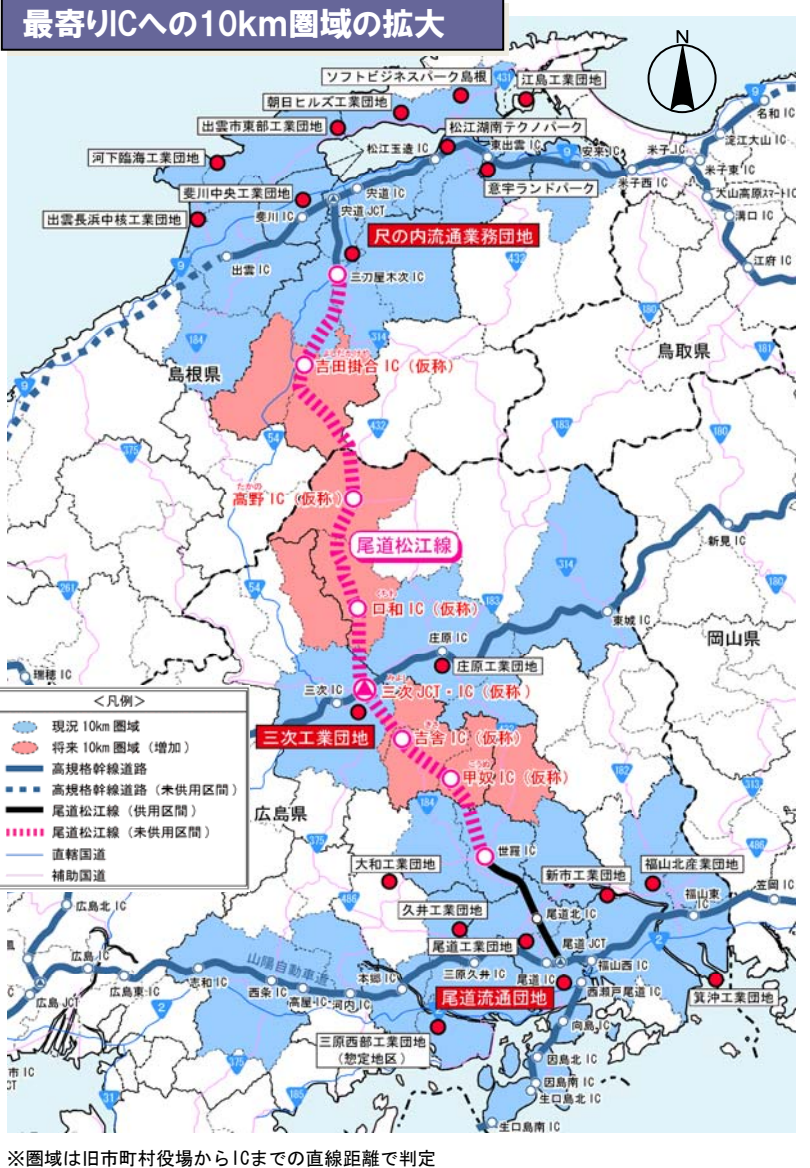
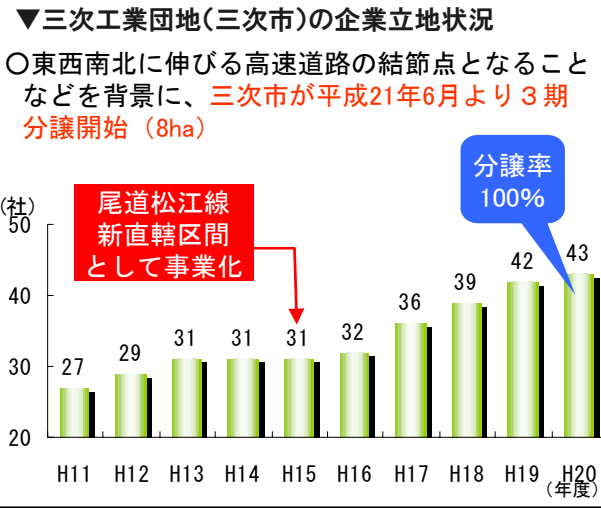
※所要時間は、下記の条件により算出
 整備前：H17道路交通センサスの混雑時旅行速度
 現況：尾道JCT～世羅IC間はV=70km/h、その他はH17道路交通センサス混雑時旅行速度
 整備後：尾道松江線はV=70km/h、その他はH17道路交通センサス混雑時旅行速度

3. 地域から期待される道路の役割(効果)

課題② 地域産業の支援

・尾道松江線の開通が近づくにつれ、沿線地域の工業・産業団地の開発、分譲が進んでおり、新たな雇用創出や地域振興に寄与することが期待される。

進出企業の増加



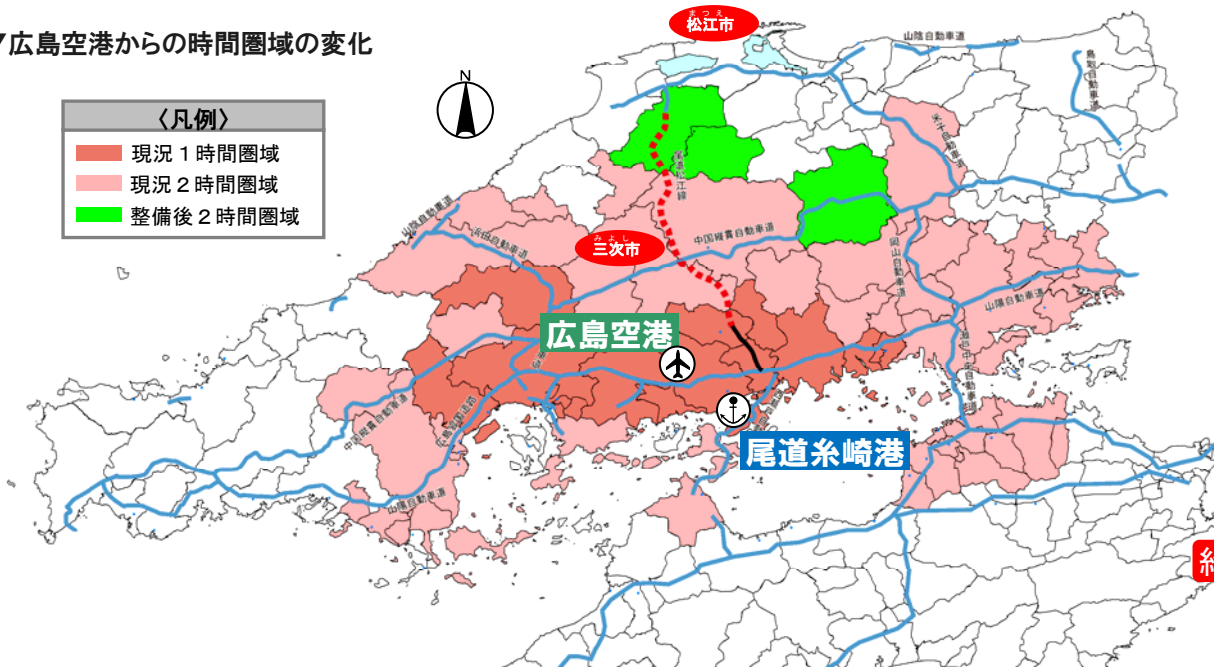
3. 地域から期待される道路の役割(効果)

課題③ 円滑なモビリティの確保

- ・ 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。
- ・ 重要港湾尾道糸崎港等へのアクセス時間が短縮され、備北地域(三次市、庄原市)や山陰地域への物流の効率化が期待される。

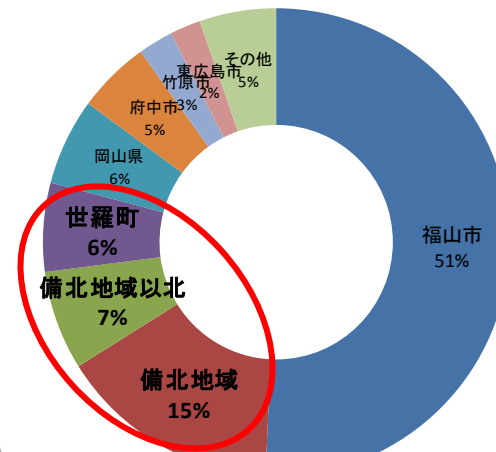
広島空港への時間短縮

▼広島空港からの時間圏域の変化



重要港湾 尾道糸崎港への時間短縮

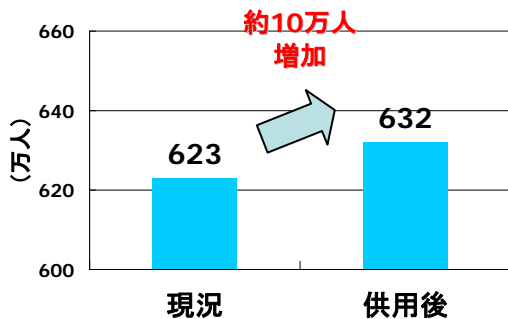
▼尾道糸崎港における域外の仕向地別搬出割合 (平成18年10月調査)



約3割が尾道松江線の沿線地域

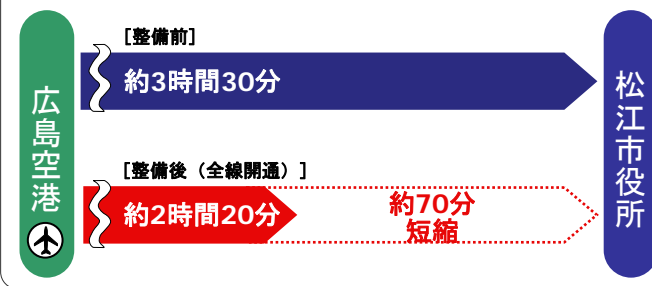
※尾道糸崎港に直結する三原市、尾道市への搬出量は除く
 資料：平成18年港湾統計（陸上出入貨物調査）

▼広島空港からの2時間圏域内人口の変化

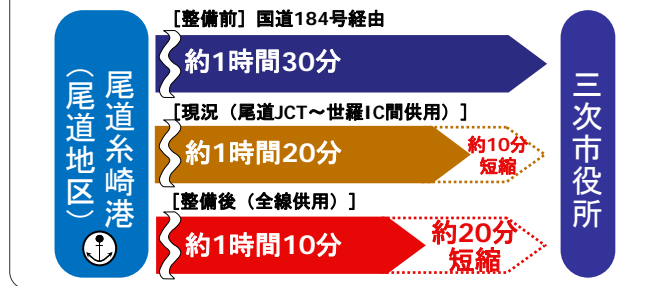


資料：住民基本台帳（H22）

▼広島空港から松江市までの所要時間



▼尾道糸崎港(尾道地区)から三次市までの所要時間



※所要時間、時間圏域は、下記の条件により算出
 整備前：H17道路交通センサスの混雑時旅行速度
 現況：尾道JCT～世羅IC間はV=70km/h、その他はH17道路交通センサス混雑時旅行速度
 整備後：尾道松江線はV=70km/h、その他はH17道路交通センサス混雑時旅行速度

3. 地域から期待される道路の役割(効果)

中国横断自動車道 尾道松江線

課題④ 観光振興

- ・ 尾道松江線の整備により、松江市からの3時間圏域(日帰り圏)が広島県南部まで拡大。
- ・ 観光地間の時間短縮により、山陰・山陽、四国を結んだ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が期待される。

松江市の3時間圏域の変化(尾道松江線整備後)

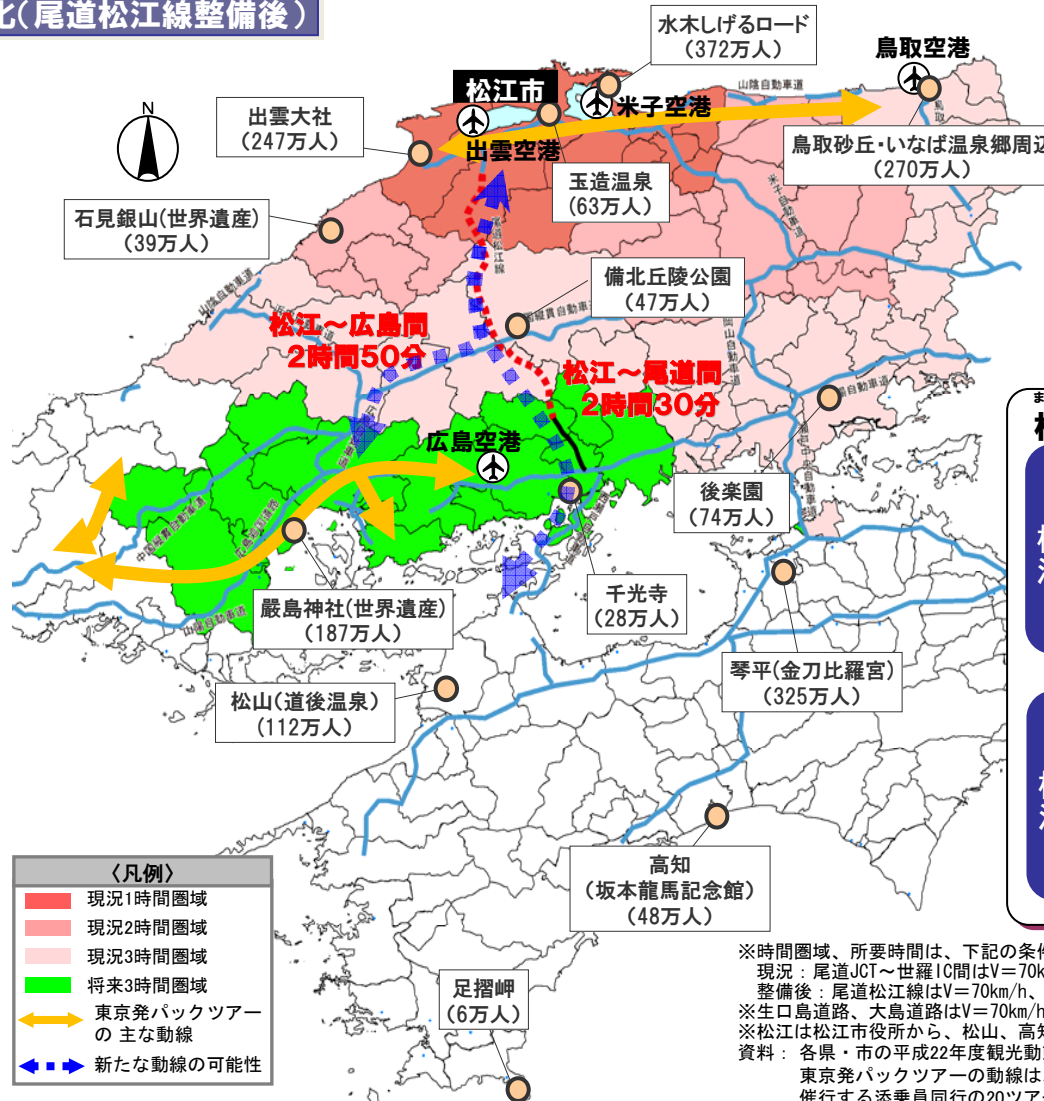
▼厳島神社(大鳥居)(世界遺産)



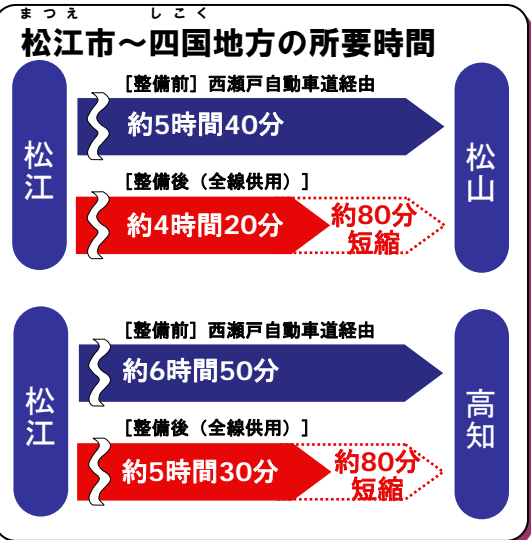
▼千光寺



▼道後温泉(本館)



▼出雲大社



※時間圏域、所要時間は、下記の条件により算出
 現況：尾道JCT～世羅IC間はV=70km/h、その他はH17道路交通センサス混雑時旅行速度
 整備後：尾道松江線はV=70km/h、その他はH17道路交通センサス混雑時旅行速度
 ※生口島道路、大島道路はV=70km/h
 ※松江は松江市役所から、松山、高知は各県庁までの所要時間を記載
 資料：各県・市の平成22年度観光動態調査結果(岡山県は平成21年度)
 東京発パックツアーの動線は、H18.10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(大手4社)を対象として集計。
 ※()は観光客数(延べ人数)。
 ※足摺岬の観光客数は、足摺海底館の観光客数を記載。

3. 地域から期待される道路の役割(効果)

課題⑤ 重症患者の救急搬送

- ・ 第3次救急医療施設は日本海側及び瀬戸内海側に集中。
- ・ 尾道松江線の整備により、搬送時間の短縮や安静搬送が可能となり、住民の安心な暮らしを支えることが期待される。

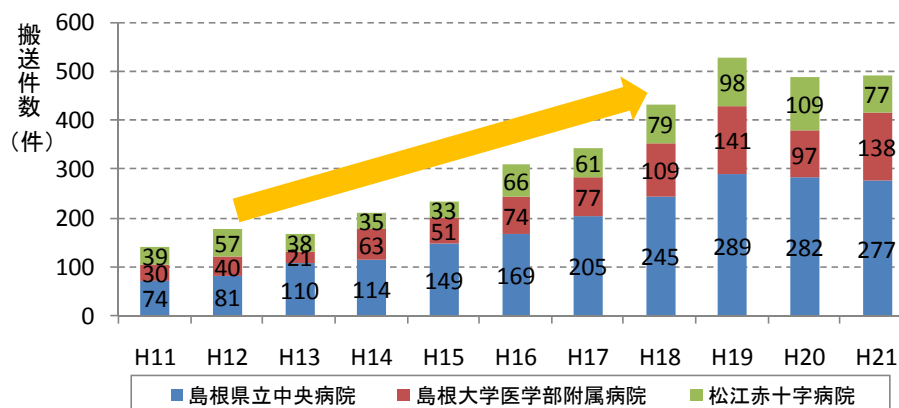
第3次救急医療施設の位置図



第3次救急医療施設への搬送件数・時間

▼雲南消防組合管内から第3次救急医療施設への救急搬送件数

第3次救急医療施設への搬送件数は増加傾向

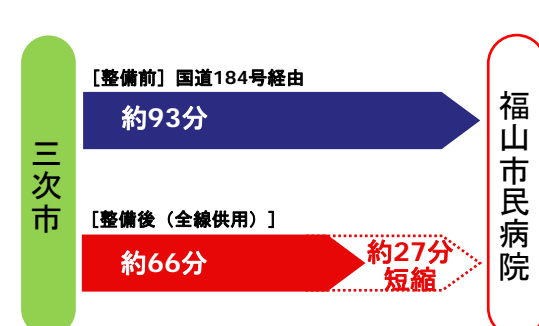


資料：雲南消防組合資料

▼雲南市吉田町～島根県立中央病院への所要時間短縮



▼三次市～福山市民病院への所要時間短縮



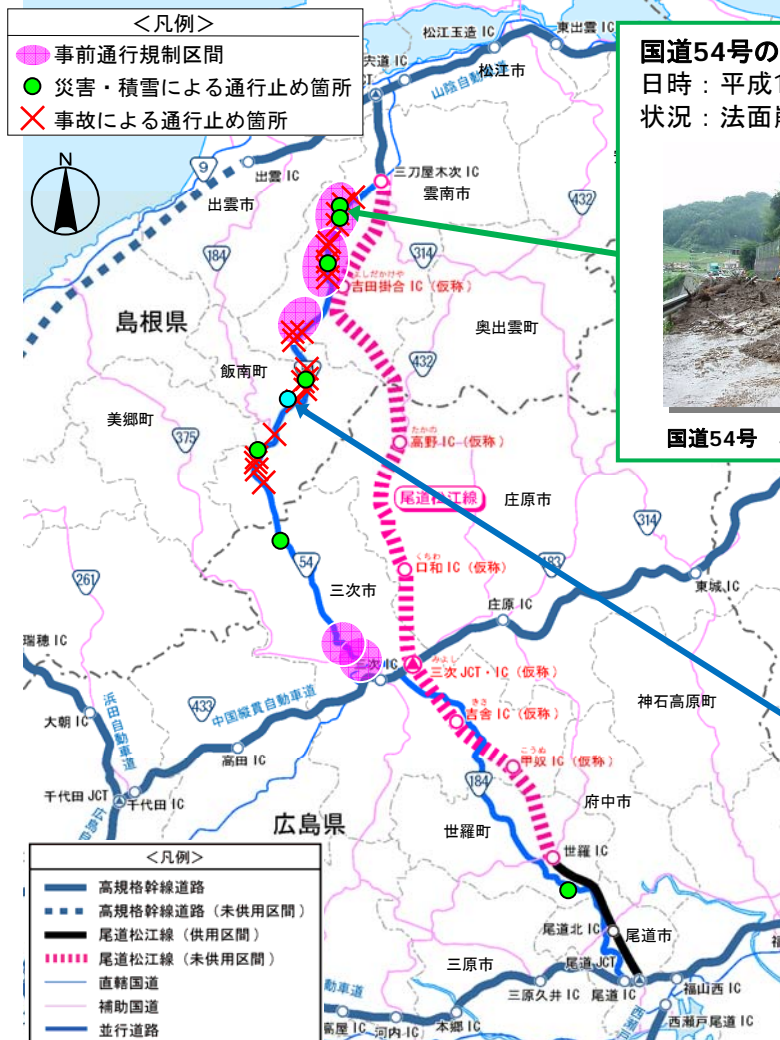
※所要時間は、下記の条件により算出
 現況：規制速度 整備後：尾道松江線はV=70km/h、その他は規制速度
 ※雲南市吉田町は旧吉田村役場、三次市は三次市役所からの所要時間を記載

3. 地域から期待される道路の役割(効果)

課題⑥ 災害や冬期の交通障害

- ・ 尾道松江線に並行する国道184号と国道54号では、平成18～22年度の5年間に通行止めが29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通行止めが3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。

通行規制箇所の位置図

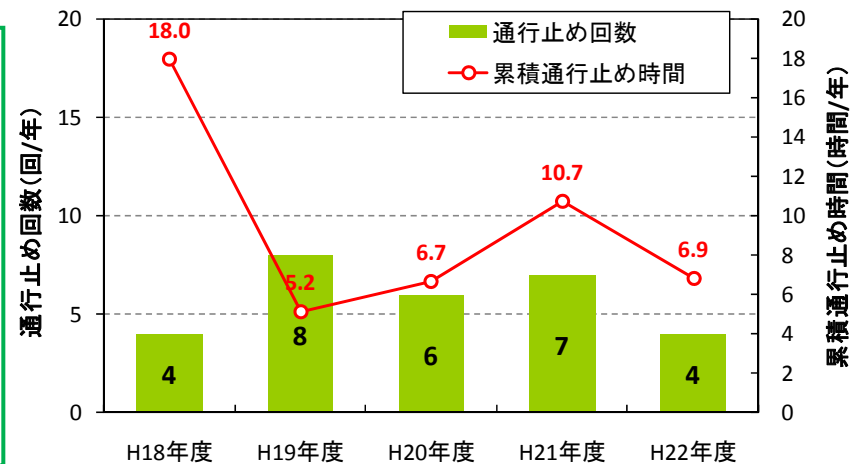


国道54号の被災状況
 日時：平成18年7月19日
 状況：法面崩落



国道54号 雲南市三刀屋町乙宮

▼国道184号、国道54号の通行止めの発生状況



※国道54号は三次市粟屋町～雲南市三刀屋町三刀屋、国道184号は尾道市美ノ郷町本郷～三次市南畑敷町のデータ

国道54号の積雪時の状況

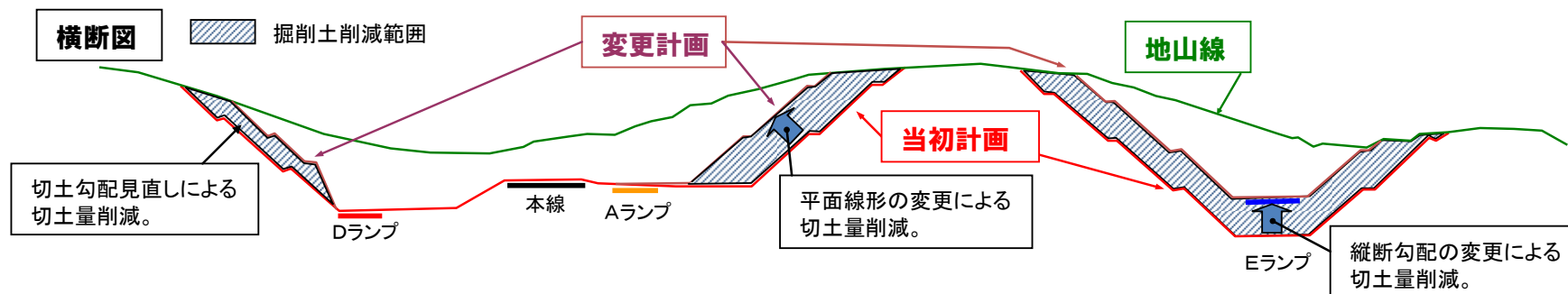
日時：平成23年1月17日
 状況：積雪による大型車の立ち往生のため交通渋滞が発生



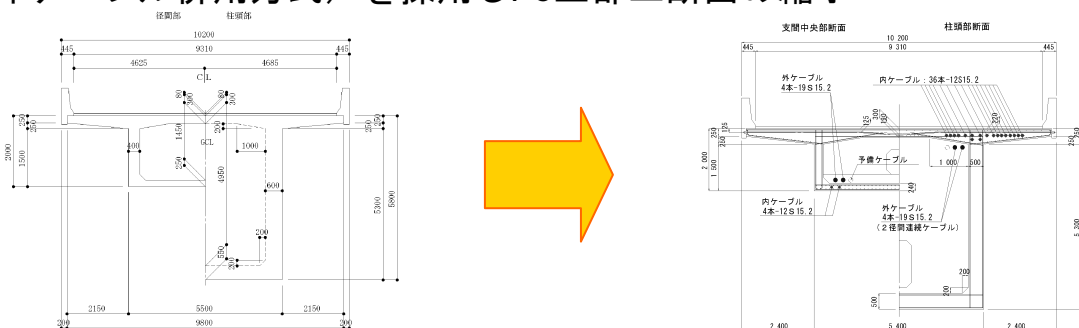
国道54号 飯石郡飯南町佐見

1) これまでのコスト削減の取り組み

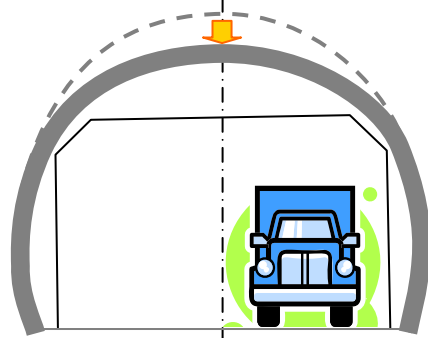
- 平面・縦断線形を見直し、切土・盛土量を削減



- 新技術（内外ケーブル併用方式）を採用しPC上部工断面の縮小



- 上半3芯円によるトンネル断面の縮減



【その他のコスト削減】

- 地形状況等から設計を見直しトンネル延長を削減
- 橋種の見直し
- 新技術の活用
- インター形式の見直し

など

4. コスト増加の要因及びコスト縮減の取り組み

2) 現地状況等によるコスト増加

工種	項目	尾道～三次	三次～三刀屋木次
トンネル	岩質等の変化による支保工、補助工法等の対策 等	6.5億円	55.2億円
	湧水対策	— 億円	29.8億円
法面	すべり地盤等による法面对策 等	23.7億円	35.5億円
改良	酸性土壌による白濁水(酸性水)対策 等	41.8億円	— 億円
	軟弱地盤対策 等	— 億円	40.7億円
雪氷対策	豪雪地域における雪崩防止対策 等	— 億円	9.8億円
合 計		72.0億円	171.0億円

4. コスト増加の要因及びコスト縮減の取り組み

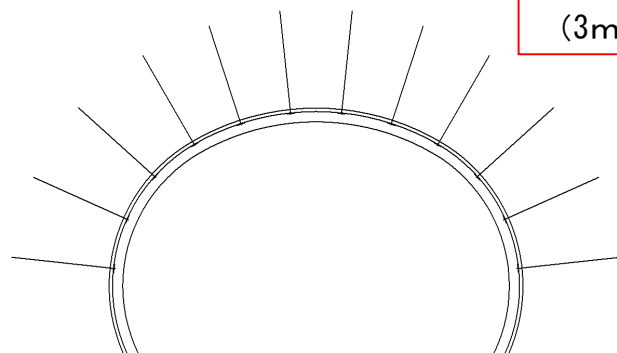
①「トンネル」岩質等の変化による支保工、補助工法等の対策等(1)

項目	増額の概要	尾道～三次	三次～三刀屋
支保パターンの変更等	岩強度低下及び亀裂の進行などから、支保工パターン増強 等	4.7 億円	43.6 億円

代表事例(野呂谷第1トンネル)

- ・大万木トンネル L= 4,876m
- ・野呂谷第1トンネル L= 2,428m
- ・双三トンネル L= 993m など

当初計画(Bパターン)



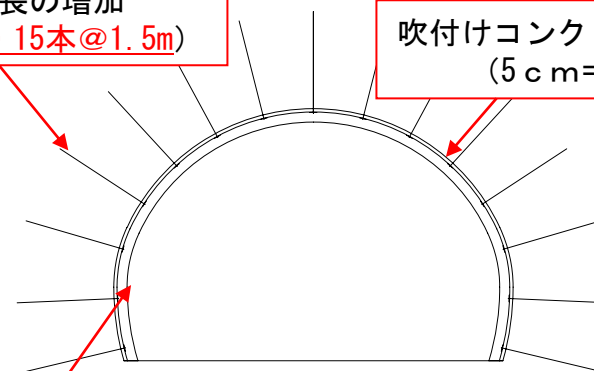
当初想定切羽イメージ



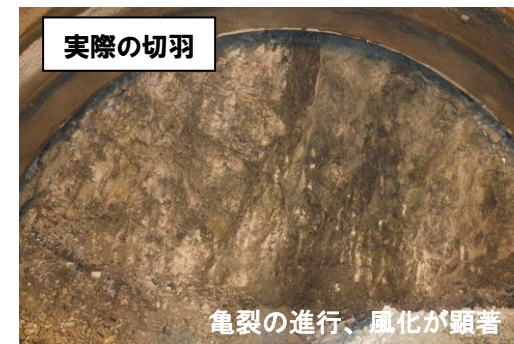
変更後(CIIパターン)

ロックボルト本数・延長の増加
 (3m・12本@2m ⇒ **3m・15本@1.5m**)

吹付けコンクリート厚の増加
 (5cm ⇒ **10cm**)



鋼アーチ支保の追加
 (上下半H125@1.2m)



4. コスト増加の要因及びコスト縮減の取り組み

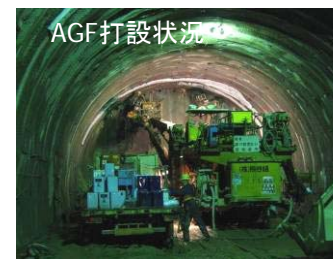
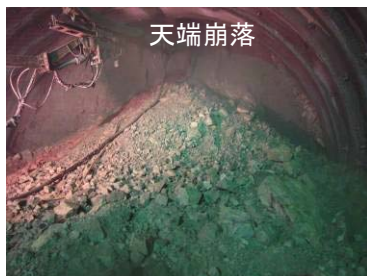
①「トンネル」岩質等の変化による支保工、補助工法等の対策等(2)

項目	増額の概要	尾道～三次	三次～三刀屋
掘削補助工法の追加	天端崩落対策等による掘削補助工法（注入式フォアポーリング等）の追加及び坑口付け部の土質状況に応じた、掘削補助工法の追加	1.8 億円	11.6 億円

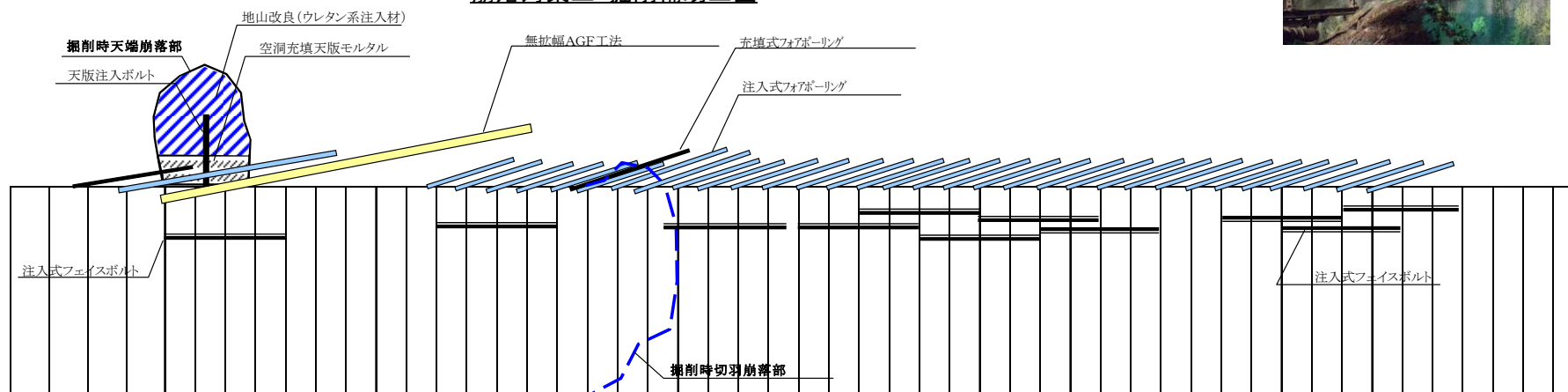
代表事例(上熊谷トンネル)

- ・大万木トンネル L= 4,876m
- ・上熊谷トンネル L= 971m
- ・双三トンネル L= 993m など

天端崩落、切羽崩落による掘削補助工法の追加



崩落対策工・掘削補助工図



※AGFとは、注入式長尺先受工法

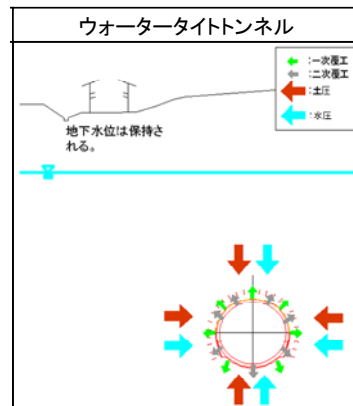
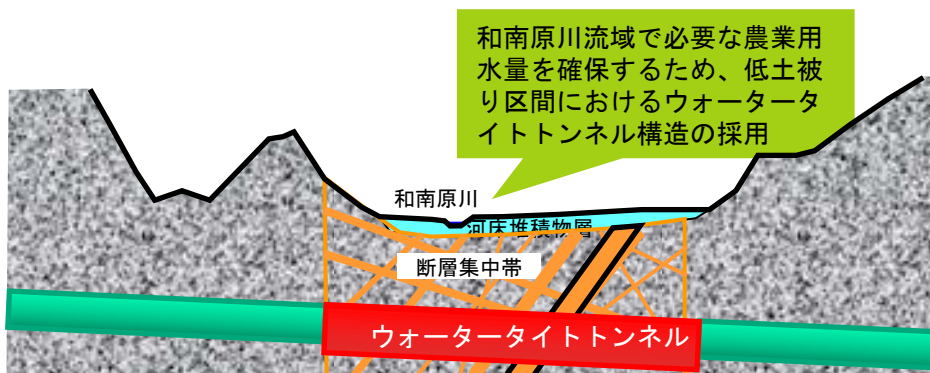
4. コスト増加の要因及びコスト縮減の取り組み

①「トンネル」湧水対策

項目	増額の概要	尾道～三次	三次～三刀屋
湧水対策	低土被り区間における湧水対策及び大量湧水発生に伴う濁水処理対策	一億円	29.8億円

代表事例(大万木トンネル)

低土被り区間対策(ウォータータイトトンネル)



大量湧水発生に伴う濁水処理対策



■濁水処理施設の規模縮小(コスト縮減の取り組み)

掘削作業に伴う濁水と湧水(清水)を分離し、清水を直接河川へ放流することにより、濁水処理施設の規模の縮小、処理薬品費の削減を図る。

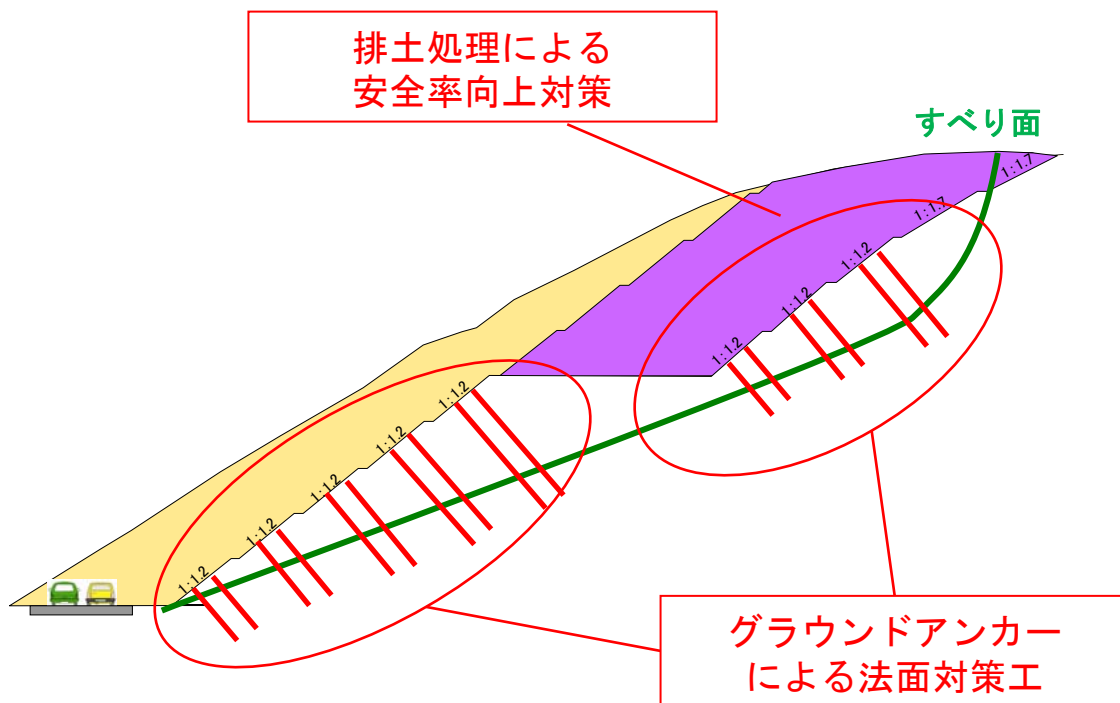


4. コスト増加の要因及びコスト縮減の取り組み

②「法面」すべり地盤等による法面对策等

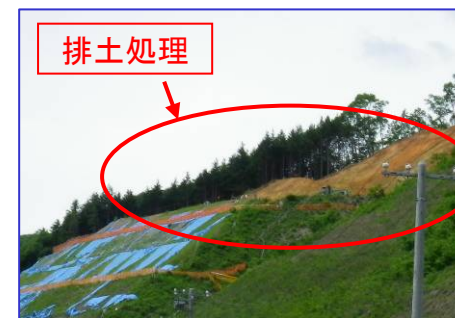
項目	増額の概要	尾道～三次	三次～三刀屋
すべり地盤等による法面对策等	すべり地盤等の崩落危険箇所への対策工の追加、法面勾配の見直し等	23.7 億円	35.5 億円

法面崩落対策



■排土処理によりアンカー工の削減 (コスト縮減の取り組み)

用地の追加買収の協力により、すべり面上部の土砂を排土することで、すべり土塊を軽減し、アンカー工の延長・本数を削減する。



アンカー工施工状況

4. コスト増加の要因及びコスト縮減の取り組み

③「改良」酸性土壌による白濁水(酸性水)対策 等

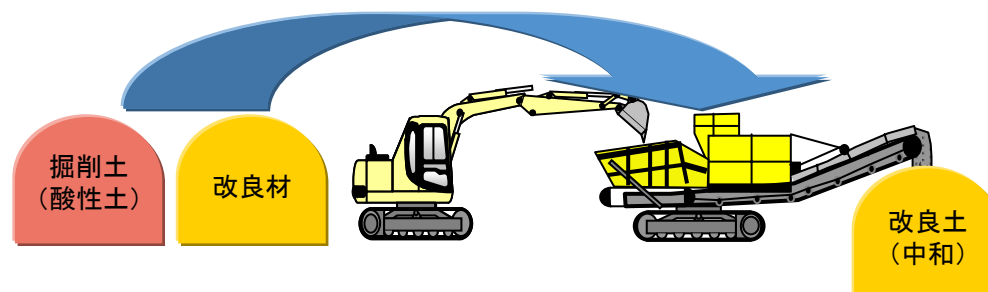
項目	増額の概要	尾道～三次	三次～三刀屋
酸性土壌対策等	酸性土壌にともなう、流末への白濁水対策として、対策処理の追加等	41.8 億円	— 億円

白濁水(酸性水)対策



酸性土壌の影響による白濁水 (PH4程度の酸性水)

■ 土壌改良対策



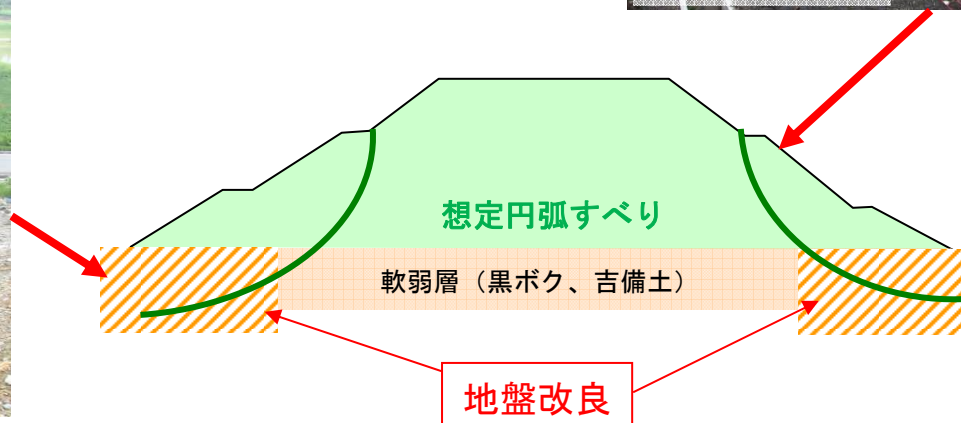
■ プラントでの排水処理



③「改良」軟弱地盤対策 等

項目	増額の概要	尾道～三次	三次～三刀屋
軟弱地盤対策等	黒ぼく、吉備土等軟弱土質の地盤改良 等	－ 億円	40.7 億円

軟弱土質への改良対策

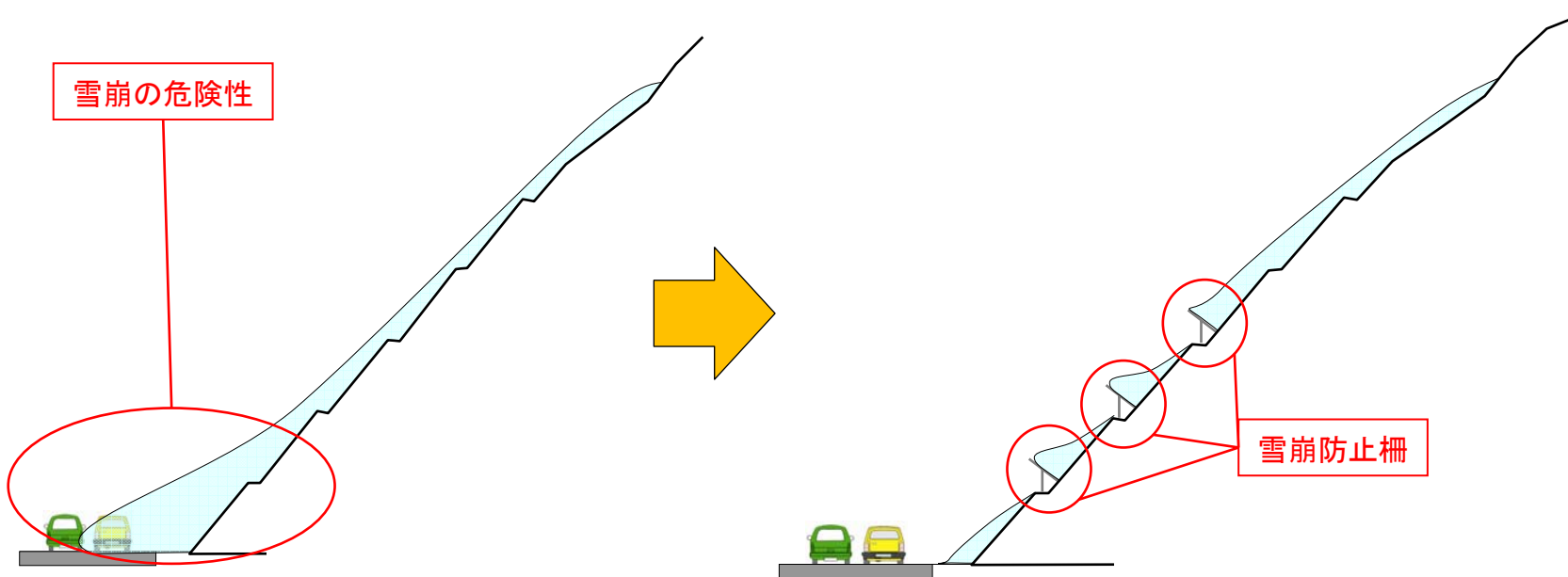


4. コスト増加の要因及びコスト縮減の取り組み

④「雪氷対策」豪雪地域における雪崩防止対策 等

項目	増額の概要	尾道～三次	三次～三刀屋
雪崩防止対策等	平成22年度の集中豪雪を受け現地を再点検し、長大法面等の雪崩防止対策を追加 等	一億円	9.8億円

長大法面の雪崩防止対策



5. 事業の効果

(1) 尾道松江線(尾道～三次)

・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	尾道～三次	
	全体事業	残事業
費用 (C)	1,698	335
事業費	1,550	239
維持管理費	149	95
便益額 (B)	1,902	1,267
走行時間短縮便益	1,409	922
走行経費減少便益	329	228
交通事故減少便益	164	116
費用便益比	1.1	3.8

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19千t/年のCO2削減] 【+約13.4億円】※
尾道松江線(尾道～三次)整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定
- ②都市間ネットワークの形成[例]三次市役所～尾道市役所までの所要時間短縮 約20分(約1時間30分→約1時間10分)]
- ③円滑なモビリティ確保[例]三次市役所～尾道糸崎港までの所要時間短縮 約20分(約1時間30分→約1時間10分)]
- ④重症患者の救急搬送[例]三次市役所～福山市民病院までの所要時間短縮 約27分(約93分→約66分)]
- ⑤沿道環境の改善[NOX排出量:約76t/年(0.2%)削減、SPM排出量:13t/年(0.5%)削減]
当該道路の供用の影響を受けるエリアを対象に算出

※【】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
尾道 ～三次	参考①(3便益)	5,800台/日～13,800台/日	約1,453億円	1,698億円	1,902億円	1.1(3.8)
	参考②(その他の道路の役割を考慮)	5,800台/日～13,800台/日	約1,453億円	1,698億円	1,902億円+α	—

※基準年: H23年

5. 事業の効果

(2) 尾道松江線(三次～三刀屋木次)

・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	三次～三刀屋木次	
	全体事業	残事業
費用 (C)	2,039	471
事業費	1,801	233
維持管理費	238	238
便益額 (B)	2,793	2,793
走行時間短縮便益	2,008	2,008
走行経費減少便益	543	543
交通事故減少便益	241	241
費用便益比	1.4	5.9

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28千t/年のCO2削減] 【+約19.2億円】※
尾道松江線(三次～三刀屋木次)整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定
- ②都市間ネットワークの形成[例)三次市役所～松江市役所までの所要時間短縮 約40分(約2時間20分→約1時間40分)]
- ③円滑なモビリティ確保[例)松江市役所～広島空港までの所要時間短縮 約70分(約3時間30分→約2時間20分)]
- ④重症患者の救急搬送[例)雲南市(吉田町)～島根県立中央病院までの所要時間短縮 約10分(約55分→約45分)]
- ⑤沿道環境の改善[NOX排出量:約101t/年(0.7%)削減、SPM排出量:19t/年(1.5%)削減]
当該道路の供用の影響を受けるエリアを対象に算出

※【】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
三次 ～三刀 屋木次	参考①(3便益)	9,200台/日～13,100台/日	約1,748億円	2,039億円	2,793億円	1.4(5.9)
	参考②(その他の道路の役割を考慮)	9,200台/日～13,100台/日	約1,748億円	2,039億円	2,793億円+α	—

※基準年: H23年

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 尾道松江線(尾道～三次)

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

- ◇尾道松江線に並行する国道184号では、災害等による通行止めが発生している。
- ◇沿線地域では工業団地の開発・分譲が進んでいる。

2) 事業の効果

- ◇費用便益比(B/C)=1.1(事業全体) 3.8(残事業)
- ◇道路の役割
 - ①環境への影響を考慮した効果[約19千t/年のCO2削減] 【+約13.4億円】※
尾道松江線(尾道～三次)整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定
 - ②都市間ネットワークの形成[例]三次市役所～尾道市役所までの所要時間短縮 約20分(約1時間30分→約1時間10分)]
 - ③円滑なモビリティ確保[例]三次市役所～尾道糸崎港までの所要時間短縮 約20分(約1時間30分→約1時間10分)]
 - ④重症患者の救急搬送[例]三次市役所～福山市民病院までの所要時間短縮 約27分(約93分→約66分)]
 - ⑤沿道環境の改善[NOx排出量:約76t/年(0.2%)削減、SPM排出量:13t/年(0.5%)削減]
当該道路の供用の影響を受けるエリアを対象に算出

3) 事業の進捗状況

※【】は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

- ◇平成22年度末現在で、用地買収については99%が完了しており、尾道JCT～世羅ICまでの19.2kmを供用済みである。

② 事業の進捗見込み

- ◇投資効果の早期発現を図るため、段階的に整備しており、平成25年度に吉舎IC(仮称)～三次JCT・IC(仮称)、平成26年度に世羅IC～吉舎IC(仮称)間の供用を予定している。

③ コスト縮減や代替案立案の可能性

- ◇今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

2. 県への意見照会結果

- ◇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、沿道地域の産業・経済・文化等の活性化が図られ、豊かな地域社会の発展に大きく寄与するものと期待しており、広島県の経済発展はもとより、大災害時の防災対策にとっても非常に重要な路線であると考えます。
つきましては、今後、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、平成26年度の全線供用に向け、確実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、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**。
- ・今後の事業実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、効率的な事業実施に努める。

6. 今後の対応方針(原案)

(2) 尾道松江線(三次～三刀屋木次)

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

- ◇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。
- ◇沿線地域では工業団地の開発・分譲が進んでいる。

2) 事業の効果

- ◇費用便益比(B/C)=1.4(事業全体) 5.9(残事業)
- ◇道路の役割

- ①環境への影響を考慮した効果[約28千t/年のCO2削減] 【+約19.2億円】※
尾道松江線(三次～三刀屋木次)整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定
- ②都市間ネットワークの形成[例]三次市役所～松江市役所までの所要時間短縮 約40分(約2時間20分→約1時間40分)]
- ③円滑なモビリティ確保[例]松江市役所～広島空港までの所要時間短縮 約70分(約3時間30分→約2時間20分)]
- ④重症患者の救急搬送[例]雲南市(吉田町)～島根県立中央病院までの所要時間短縮 約10分(約55分→約45分)]
- ⑤沿道環境の改善[NOX排出量:約101t/年(0.7%)削減、SPM排出量:19t/年(1.5%)削減]
当該道路の供用の影響を受けるエリアを対象に算出

※【】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22年度末現在で、用地買収については完了しており、現在は工事を推進している。

② 事業の進捗見込み

- ◇今後も引き続き工事の推進を図り、平成23年度に吉田掛合IC(仮称)～三刀屋木次IC、平成24年度に三次JCT・IC(仮称)～吉田掛合IC(仮称)間の供用を予定している。

③ コスト縮減や代替案立案の可能性

- ◇今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

2. 県への意見照会結果

◇島根県知事の意見:妥当である。

中国横断自動車道尾道松江線は、事故・災害時の代替路線機能の確保や救急医療活動の支援に加え、陰陽を結ぶ広域的な交通ネットワークとして、地域産業の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠な路線であり、既に明示された年次での確実な供用を図っていただきたい。

◇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、沿道地域の産業・経済・文化等の活性化が図られ、豊かな地域社会の発展に大きく寄与するものと期待しており、広島県の経済発展はもとより、大災害時の防災対策にとっても非常に重要な路線であると考えます。

つきましては、今後、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、平成24年度の供用に向け、確実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、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**。
- ・今後の事業実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、効率的な事業実施に努める。

<参考資料>

(1) 尾道松江線(尾道～三次)

◆前回評価時との比較

	尾道松江線 (尾道～三次)		備 考 (前回評価時からの主な変更点)
	(参 考) 前回評価時 (平成20年)	今回評価時 (平成23年)	
事業諸元	L=49.9km	L=49.9km	
計画交通量	5,200～ 13,600台/日	5,800～ 13,800台/日	・推計モデル及び将来フレームを統一(H22年度) ・ネットワーク設定の見直し(現況に加え、事業化済み箇所を考慮)
総事業費	約1,381億円 (整備計画額:1,860億円)	約1,453億円 (整備計画額:1,860億円)	・トンネルの支保パターン変更 ・法面崩落対策の追加 ・地盤改良の追加 等による事業費増加
総費用 (C)	1,448億円	1,698億円	基準年の変更(H20基準からH23基準)
総便益 (B)	1,671億円	1,902億円	・推計モデル及び将来フレームを統一(H22年度) ・ネットワーク設定の見直し(現況に加え、事業化済み箇所を考慮) ・基準年の変更(H20基準からH23基準)
費用対効果 (B/C)	1.2	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

<参考資料>

(2) 尾道松江線(三次～三刀屋木次)

◆前回評価時との比較

	尾道松江線 (三次～三刀屋木次)		備考 (前回評価時からの主な変更点)
	(参考) 前回評価時 (平成20年)	今回評価時 (平成23年)	
事業諸元	L=61.0km	L=61.0km	
計画交通量	7,000～ 10,400台/日	9,200～ 13,100台/日	・推計モデル及び将来フレームを統一(H22年度) ・ネットワーク設定の見直し(現況に加え、事業化済み箇所を考慮)
総事業費	約1,577億円 (整備計画額:2,150億円)	約1,748億円 (整備計画額:2,150億円)	・トンネルの支保パターン変更 ・法面崩落対策の追加 ・地盤改良対策の実施 ・雪崩防止対策の実施 等による事業費増加
総費用 (C)	1,597億円	2,039億円	基準年の変更(H20基準からH23基準)
総便益 (B)	1,759億円	2,793億円	・推計モデル及び将来フレームを統一(H22年度) ・ネットワーク設定の見直し(現況に加え、事業化済み箇所を考慮) ・基準年の変更(H20基準からH23基準)
費用対効果 (B/C)	1.1	1.4	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

中国横断自動車道 尾道松江線（尾道～三次）

中国横断自動車道 尾道松江線（三次～三刀屋木次）

〔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	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）=1.1 経済的純現在価値（B-C）=204億円、経済的内部収益率（EIRR）=4.5% 残事業：費用便益比（B/C）=3.8 経済的純現在価値（B-C）=932億円、経済的内部収益率（EIRR）=19.5%

●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
34	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a（費用便益分析対象区間）について： 渋滞損失削減時間：98万人・時間/年（8,964万人・時間/年⇒8,866万人・時間/年） 区間b（当該区間／並行区間）について：（該当区間名）一般国道184号現道部 並行区間（当該区間）の渋滞損失削減時間：約77.3万人・時間/年 並行区間（当該区間）の渋滞損失削減率：72.3%削減（107.0万人・時間/年⇒29.7万人・時間/年）
		<input type="checkbox"/> 並行区間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"/> 並行区間等に、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又は新たなバス路線が期待できる	福山～松江（2便/日）
		<input checked="" type="checkbox"/> 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	対象駅：新尾道駅、対象自治体名：三次市、改善見込み：（三次市役所～新尾道駅、85分⇒65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	対象空港：広島空港、対象自治体名：三次市、改善見込み：（三次市役所～広島空港、85分⇒67分）
	物流効率化 の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる	対象港湾：福山港、対象自治体名：三次市、改善見込み（119分⇒91分）
		<input checked="" type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	農林水産業を主体とする地域名：世羅郡世羅町（アスパラガス）、主な出荷先等 広島市、大阪市
	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	

1. 活力	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	対象となる拠点都市間：尾道市～三次市
		<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	対象となる日常活動圏中心都市間：福山市～三次市
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	対象自治体名：世羅郡世羅町 日常活動圏中心都市：福山市、改善見込み（70分⇒58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	甲山いきいき村（H22年間観光客入り込み数46.9万人/年）、せら夢公園（せらワイナリー）（H22年間観光客入り込み数37.4万人/年）等
		<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	対象となる三次医療施設名称：福山市民病院、アクセス向上が見込まれる自治体名：世羅郡世羅町（47分⇒36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 checked="" 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	広島県の緊急輸送道路（整備後に緊急輸送道路に指定候補となる道路）に指定
		<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：一般国道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線を形成する	
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：約19千t/年（整備なし：7,014千t/年⇒整備あり：6,995千t/年）
	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	評価対象区間：便益算定範囲 排出削減量：約76t/年（整備なし：33,526t/年⇒整備あり：33,451t/年）
		<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	評価対象区間：便益算定範囲 排出削減量：約13t/年（整備なし：2,749t/年⇒整備あり：2,736t/年）
		<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	ひろしま未来チャレンジビジョン（H22.10）
	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期待される	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

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
中国横断自動車道	尾道松江線 (尾道～三次)	L= 49.9 km	高規格（新直轄）	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
5,800～13,800	2	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23年度		
単純合計	1,395億円	389億円	1,784億円
うち残事業分	258億円	250億円	508億円
基準年における 現在価値（C）	1,550億円	149億円	1,698億円
うち残事業分	239億円	95億円	335億円

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23年度			
供用年	平成27年度			
単年便益 (初年便益)	72億円	17億円	9.0億円	98億円
基準年における 現在価値（B）	1,409億円	329億円	164億円	1,902億円
うち残事業分	922億円	228億円	116億円	1,267億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.1
経済的純現在価値（事業全体）	204億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.5%
費用便益比（残事業）	3.8
経済的純現在価値（残事業）	932億円
経済的内部収益率（残事業）	19.5%

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	5,800～13,800	±10%	3.2～4.4
事業費	258億円	±10%	3.5～4.1
事業期間	3年	±20%	3.7～3.9

交通状況の変化

様式-3①

事業名：尾道松江線（尾道～三次）（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 : 49.9km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	10,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	43	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	90.29	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道184号 : 58.1km	交通量	[台/日]	10,800	4,400
		走行時間	[分]	83	79
		走行時間費用	[億円/年]	170.64	62.81
	国道432号, 府中上下線 : 66.4km	交通量	[台/日]	4,000	2,900
		走行時間	[分]	94	94
		走行時間費用	[億円/年]	69.04	49.86
	国道486号 : 38.2km	交通量	[台/日]	4,400	3,600
		走行時間	[分]	51	51
		走行時間費用	[億円/年]	43.26	34.86
	国道375号 : 53.8km	交通量	[台/日]	6,800	6,300
		走行時間	[分]	80	80
		走行時間費用	[億円/年]	103.21	95.43
三原東城線、府中世羅三和線 : 36.2km	交通量	[台/日]	4,000	3,000	
	走行時間	[分]	52	51	
	走行時間費用	[億円/年]	38.80	28.98	
③その他道路合計 : 5334.6km	走行時間費用	[億円/年]	11,161.56	11,147.36	

			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 : 5637.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11,586.51	11,509.59	76.92

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

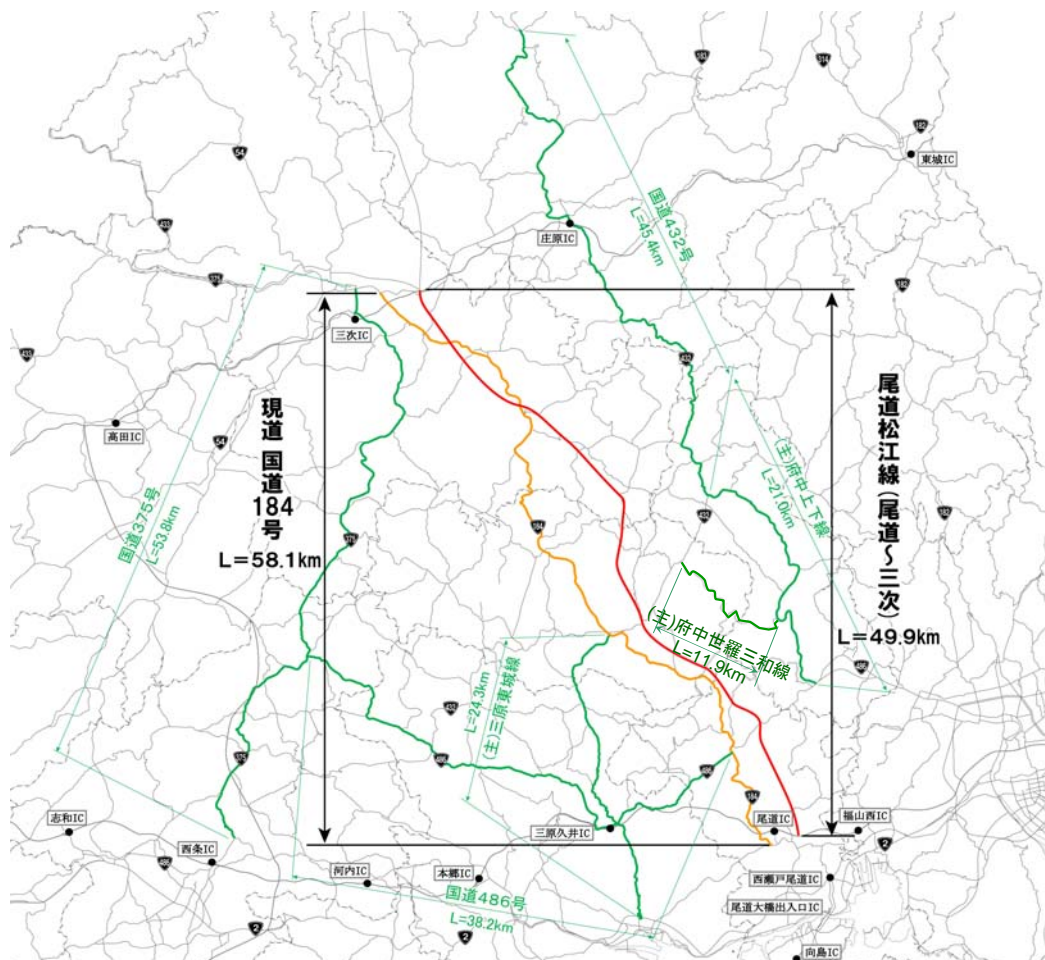
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：尾道松江線（尾道～三次）（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 : 49.9km	交通量 ^{※1}	[台/日]	9,000	10,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	16	43	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	29.23	90.29	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道184号 : 58.1km	交通量	[台/日]	8,900	4,400
		走行時間	[分]	81	79
		走行時間費用	[億円/年]	136.91	62.81
	国道432号, 府中上下線 : 66.4km	交通量	[台/日]	3,700	2,900
		走行時間	[分]	94	94
		走行時間費用	[億円/年]	63.86	49.86
	国道486号 : 38.2km	交通量	[台/日]	3,800	3,600
		走行時間	[分]	51	51
		走行時間費用	[億円/年]	36.38	34.86
	国道375号 : 53.8km	交通量	[台/日]	6,800	6,300
		走行時間	[分]	80	80
		走行時間費用	[億円/年]	102.78	95.43
三原東城線、府中世羅三和線 : 36.2km	交通量	[台/日]	3,000	3,000	
	走行時間	[分]	51	51	
	走行時間費用	[億円/年]	29.91	28.98	
③その他道路合計 : 5334.6km	走行時間費用	[億円/年]	11,160.90	11,147.36	

			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 : 5637.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11,559.97	11,509.59	50.38

※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

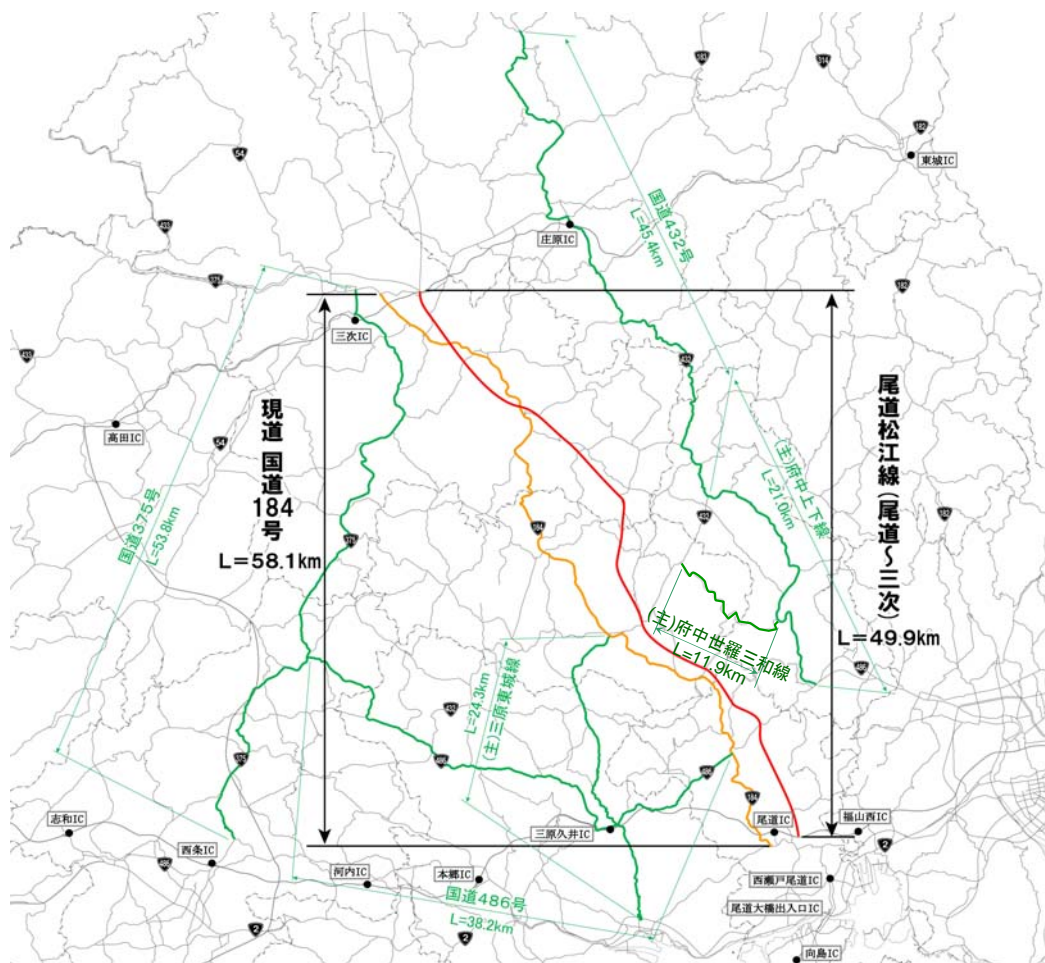
※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：尾道松江線（尾道～三次）

(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23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"/>

(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	() 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
とり止め交通を考慮する		<input type="checkbox"/>		
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				
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	() 日	
		採用した冬期日数の考え方を記載		
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				

事業名：尾道松江線（尾道～三次）

(4)

項目		チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他（	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載	
		実績値に基づき維持管理費を算出	
雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	その他		
4. 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:尾道松江線(尾道~三次)(事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.16	49.9	8.17	
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	現在単価	単純単価	現在単価
-12年目	H 15	1.3686	95.4	176.06	227.32		
-11年目	H 16	1.3159	94.4	173.85	218.11		
-10年目	H 17	1.2653	93.2	102.80	125.61		
-9年目	H 18	1.2167	92.5	154.49	182.88		
-8年目	H 19	1.1699	91.7	183.15	210.29		
-7年目	H 20	1.1249	91.2	110.41	122.56		
-6年目	H 21	1.0816	90.0	118.16	127.80		
-5年目	H 22	1.0400	90.0	77.16	80.25		
-4年目	H 23	1.0000	90.0	40.20	40.20		
-3年目	H 24	0.9615	90.0	57.36	55.15		
-2年目	H 25	0.9246	90.0	148.34	137.15		
-1年目	H 26	0.8890	90.0	52.59	46.76		
供用開始年次	H 27	0.8548	90.0			7.78	6.65
1年目	H 28	0.8219	90.0			7.78	6.39
2年目	H 29	0.7903	90.0			7.78	6.15
3年目	H 30	0.7599	90.0			7.78	5.91
4年目	H 31	0.7307	90.0			7.78	5.68
5年目	H 32	0.7026	90.0			7.78	5.47
6年目	H 33	0.6756	90.0			7.78	5.26
7年目	H 34	0.6496	90.0			7.78	5.05
8年目	H 35	0.6246	90.0			7.78	4.86
9年目	H 36	0.6006	90.0			7.78	4.67
10年目	H 37	0.5775	90.0			7.78	4.49
11年目	H 38	0.5553	90.0			7.78	4.32
12年目	H 39	0.5339	90.0			7.78	4.15
13年目	H 40	0.5134	90.0			7.78	3.99
14年目	H 41	0.4936	90.0			7.78	3.84
15年目	H 42	0.4746	90.0			7.78	3.69
16年目	H 43	0.4564	90.0			7.78	3.55
17年目	H 44	0.4388	90.0			7.78	3.41
18年目	H 45	0.4220	90.0			7.78	3.28
19年目	H 46	0.4057	90.0			7.78	3.16
20年目	H 47	0.3901	90.0			7.78	3.04
21年目	H 48	0.3751	90.0			7.78	2.92
22年目	H 49	0.3607	90.0			7.78	2.81
23年目	H 50	0.3468	90.0			7.78	2.70
24年目	H 51	0.3335	90.0			7.78	2.59
25年目	H 52	0.3207	90.0			7.78	2.49
26年目	H 53	0.3083	90.0			7.78	2.40
27年目	H 54	0.2965	90.0			7.78	2.31
28年目	H 55	0.2851	90.0			7.78	2.22
29年目	H 56	0.2741	90.0			7.78	2.13
30年目	H 57	0.2636	90.0			7.78	2.05
31年目	H 58	0.2534	90.0			7.78	1.97
32年目	H 59	0.2437	90.0			7.78	1.90
33年目	H 60	0.2343	90.0			7.78	1.82
34年目	H 61	0.2253	90.0			7.78	1.75
35年目	H 62	0.2166	90.0			7.78	1.69
36年目	H 63	0.2083	90.0			7.78	1.62
37年目	H 64	0.2003	90.0			7.78	1.56
38年目	H 65	0.1926	90.0			7.78	1.50
39年目	H 66	0.1852	90.0			7.78	1.44
40年目	H 67	0.1780	90.0			7.78	1.39
41年目	H 68	0.1712	90.0			7.78	1.33
42年目	H 69	0.1646	90.0			7.78	1.28
43年目	H 70	0.1583	90.0			7.78	1.23
44年目	H 71	0.1522	90.0			7.78	1.18
45年目	H 72	0.1463	90.0			7.78	1.14
46年目	H 73	0.1407	90.0			7.78	1.09
47年目	H 74	0.1353	90.0			7.78	1.05
48年目	H 75	0.1301	90.0			7.78	1.01
49年目	H 76	0.1251	90.0	-194.66	-24.35	7.78	0.97
合計				1199.91	1549.71	388.98	148.57
単純事業費計					1394.57		388.98

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:尾道松江線(尾道~三次)(残事業)				単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)	
				0.17	30.7	5.25	
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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-3年目	H 24	0.9615	90.0	57.36	55.15		
-2年目	H 25	0.9246	90.0	148.34	137.15		
-1年目	H 26	0.8890	90.0	52.59	46.76		
供用開始年次	H 27	0.8548	90.0			5.00	4.27
1年目	H 28	0.8219	90.0			5.00	4.11
2年目	H 29	0.7903	90.0			5.00	3.95
3年目	H 30	0.7599	90.0			5.00	3.80
4年目	H 31	0.7307	90.0			5.00	3.65
5年目	H 32	0.7026	90.0			5.00	3.51
6年目	H 33	0.6756	90.0			5.00	3.38
7年目	H 34	0.6496	90.0			5.00	3.25
8年目	H 35	0.6246	90.0			5.00	3.12
9年目	H 36	0.6006	90.0			5.00	3.00
10年目	H 37	0.5775	90.0			5.00	2.89
11年目	H 38	0.5553	90.0			5.00	2.78
12年目	H 39	0.5339	90.0			5.00	2.67
13年目	H 40	0.5134	90.0			5.00	2.57
14年目	H 41	0.4936	90.0			5.00	2.47
15年目	H 42	0.4746	90.0			5.00	2.37
16年目	H 43	0.4564	90.0			5.00	2.28
17年目	H 44	0.4388	90.0			5.00	2.19
18年目	H 45	0.4220	90.0			5.00	2.11
19年目	H 46	0.4057	90.0			5.00	2.03
20年目	H 47	0.3901	90.0			5.00	1.95
21年目	H 48	0.3751	90.0			5.00	1.88
22年目	H 49	0.3607	90.0			5.00	1.80
23年目	H 50	0.3468	90.0			5.00	1.73
24年目	H 51	0.3335	90.0			5.00	1.67
25年目	H 52	0.3207	90.0			5.00	1.60
26年目	H 53	0.3083	90.0			5.00	1.54
27年目	H 54	0.2965	90.0			5.00	1.48
28年目	H 55	0.2851	90.0			5.00	1.43
29年目	H 56	0.2741	90.0			5.00	1.37
30年目	H 57	0.2636	90.0			5.00	1.32
31年目	H 58	0.2534	90.0			5.00	1.27
32年目	H 59	0.2437	90.0			5.00	1.22
33年目	H 60	0.2343	90.0			5.00	1.17
34年目	H 61	0.2253	90.0			5.00	1.13
35年目	H 62	0.2166	90.0			5.00	1.08
36年目	H 63	0.2083	90.0			5.00	1.04
37年目	H 64	0.2003	90.0			5.00	1.00
38年目	H 65	0.1926	90.0			5.00	0.96
39年目	H 66	0.1852	90.0			5.00	0.93
40年目	H 67	0.1780	90.0			5.00	0.89
41年目	H 68	0.1712	90.0			5.00	0.86
42年目	H 69	0.1646	90.0			5.00	0.82
43年目	H 70	0.1583	90.0			5.00	0.79
44年目	H 71	0.1522	90.0			5.00	0.76
45年目	H 72	0.1463	90.0			5.00	0.73
46年目	H 73	0.1407	90.0			5.00	0.70
47年目	H 74	0.1353	90.0			5.00	0.68
48年目	H 75	0.1301	90.0			5.00	0.65
49年目	H 76	0.1251	90.0	-0.01	0.00	5.00	0.63
合計				258.28	239.06	249.99	95.48
単純事業費計					258.29		249.99

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。

便益の現在価値算定表

箇所名：尾道松江線(尾道～三次)(事業全体)

4 /

Table with columns: 年度 (基準年), 総走行台キロの年次別伸び率 (山陽ブロック), 割引率 (A), GDP デフレーター (B), 走行時間短縮便益 (億円), 走行経費減少便益 (億円), 事故減少便益 (億円), 合計 (億円). Rows include years from 供用開始年次 to 49年目 and a total row.

路線名	箇所名	車線数	延長
中国横断自動車道 尾道松江線	尾道～三次	2/2	49.9km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費			1	99,744	
	改良費		式	1	37,796	
		土工	m ³	7,758,700	18,625	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m ³	170,000	2,851	
		法面工	m ²	1,335,200	4,965	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	3,003	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	式	1	8,352	
	橋梁費		式	1	24,671	
		100m以上	m	6,289	22,344	PC(16橋)、ME(6橋)
		100m未満	m	861	2,327	PC(4橋)、ME(2橋)、OV橋(21橋)
	トンネル費		式	1	18,350	
		NATM	m	8,435	18,350	9本
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費		式	1	6,110	
		IC	箇所	5	4,555	平面Y型(5箇所)
		JCT	箇所	1	1,555	
	舗装費		式	1	7,620	
		車道舗装	m ²	543,500	7,620	
		歩道舗装	m ²	—	—	
	附帯施設費		式	1	5,197	
		交通管理施設工	式	1	5,197	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	—	—	
②	用地及び補償費		式	1	22,582	
	用地費		式	1	19,466	
		宅地	m ²	108,900	3,216	
		田畑	m ²	922,200	12,353	
		山林・原野	m ²	2,460,300	3,897	
	補償費		式	1	3,116	
③	間接経費		式	1	22,974	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費等
	全体事業費				145,300	

路線名	箇所名	車線数	延長
中国横断自動車道 尾道松江線	尾道～三次	2/2	49.9km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費			1	25,557	
	改良費			1	10,996	
		土工	m3	2,934,700	6,182	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m3	37,000	1,926	
		法面工	m2	493,100	1,091	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	656	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	式	1	1,141	
	橋梁費			1	3,964	
		100m以上	m	1,357	3,057	PC(4橋)、ME(3橋)
		100m未満	m	361	907	PC(1橋)、OV橋(9橋)
	トンネル費			1	1,033	
		NATM	m	2,398	1,033	4本(暫定)
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費			1	942	
		IC	箇所	2	631	平面Y型(2箇所)
		JCT	箇所	1	311	
	舗装費			1	5,471	
		車道舗装	m2	383,800	5,471	
		歩道舗装	m2	—	—	
	附帯施設費			1	3,151	
		交通管理施設工	式	1	3,151	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	—	—	
②	用地及び補償費			1	22	
	用地費			1	1	
		宅地	m ²	—	—	
		田畑	m ²	50	1	
		山林・原野	m ²	—	—	
	補償費		式	1	21	
③	間接経費		式	1	1,539	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費等
	全体事業費				27,118	

路線名	箇所名	車線数	延長
中国横断自動車道	尾道松江線(尾道～三次)	2	49.9km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	49.9	12,200	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	28,650	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			40,850	

路線名	箇所名	車線数	延長
中国横断自動車道	尾道松江線(尾道～三次)	2	30.7km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	30.7	7,250	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	19,000	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			26,250	

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）=1.4 経済的純現在価値（B-C）=754億円、経済的内部収益率（EIRR）=5.9% 残事業：費用便益比（B/C）=5.9 経済的純現在価値（B-C）=2,322億円、経済的内部収益率（EIRR）=51.3%

●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
53	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a（費用便益分析対象区間）について： 渋滞損失削減時間：127万人・時間/年（5,335万人・時間/年⇒5,208万人・時間/年） 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62.1万人・時間/年 並行区間（当該区間）の渋滞損失削減率：67.8%削減（91.6万人・時間/年⇒29.5万人・時間/年）
		<input type="checkbox"/> 並行区間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"/> 並行区間等に、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又は新たなバス路線が期待できる	広島～松江（28便/日）、広島～出雲（16便/日）、福山～松江（2便/日）
		<input checked="" type="checkbox"/> 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	対象駅：新尾道駅、対象自治体名：雲南市、改善見込み：（雲南市役所～新尾道駅、185分⇒110分）※中国横断自動車道尾道松江線が全線整備された場合
		<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	対象空港：広島空港、対象自治体名：松江市、改善見込み：（松江市役所～広島空港、213分⇒144分）※中国横断自動車道尾道松江線が全線整備された場合
	物流効率化 の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる	対象港湾：境港、対象自治体名：雲南市吉田町、改善見込み（109分⇒97分）
		<input checked="" type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	農林水産業を主体とする地域名：雲南市（ホウレンソウ等）、主な出荷先：広島県、大阪府
		<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
	都市の再生	<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	

1. 活力	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	対象となる拠点都市間：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	対象となる日常活動圏中心都市間：三次市～松江市
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	対象自治体名：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⇒43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	玉造温泉（H22年間観光入込客数63.4万人）、出雲大社（H22年間観光入込客数246.8万人）等
		<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	安全で安心できる暮らしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	対象となる三次医療施設名称：島根県立中央病院、アクセス向上が見込まれる自治体名：雲南市吉田町（55分⇒45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 checked="" 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	島根県の第1次緊急輸送道路（事業中）に指定
		<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：一般国道54号、代替する区間（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	
		<input checked="" 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線を形成する	一般国道54号（三次～三刀屋木次）の事前通行規制区間L=16.9kmの代替路線を形成
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：約28千t/年（整備なし：3,328千t/年⇒整備あり：3,300千t/年）
	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	評価対象区間：便益算定範囲 排出削減量：約101t/年（整備なし：13,801t/年⇒整備あり：13,700t/年）
		<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	評価対象区間：便益算定範囲 排出削減量：約19t/年（整備なし：1,246t/年⇒整備あり：1,227t/年）
		<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	ひろしま未来チャレンジビジョン（H22.10）、島根県総合発展計画（H20.4）
	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期待される	中国横断道尾道松江線（尾道～三次）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

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
中国横断自動車道	尾道松江線 (三次～三刀屋木次)	L=61.0km	高規格（新直轄）	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,200～13,100	2	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23年度		
単純合計	1,667億円	576億円	2,244億円
うち残事業分	242億円	576億円	818億円
基準年における 現在価値（C）	1,801億円	238億円	2,039億円
うち残事業分	233億円	238億円	471億円

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23年度			
供用年	平成25年度			
単年便益 (初年便益)	97億円	26億円	13億円	135億円
基準年における 現在価値（B）	2,008億円	543億円	241億円	2,793億円
うち残事業分	2,008億円	543億円	241億円	2,793億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.4
経済的純現在価値（事業全体）	754億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.9%
費用便益比（残事業）	5.9
経済的純現在価値（残事業）	2,322億円
経済的内部収益率（残事業）	51.3%

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

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	9,200~13,100	±10%	5.0 ~ 6.9
事業費	242億円	±10%	5.7 ~ 6.2
事業期間	1年	±20%	5.8 ~ 6.1

交通状況の変化

様式－3①

事業名：尾道松江線（三次～三刀屋木次）（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 : 61.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	10,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	52	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	110.98	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道54号 : 76.9km	交通量	[台/日]	8,900	3,100
		走行時間	[分]	105	104
		走行時間費用	[億円/年]	179.79	57.57
	国道180号 : 30.9km	交通量	[台/日]	6,100	4,600
		走行時間	[分]	41	41
		走行時間費用	[億円/年]	46.97	34.88
	国道183号 : 75.7km	交通量	[台/日]	6,400	4,900
		走行時間	[分]	103	102
		走行時間費用	[億円/年]	135.17	103.16
	山陰自動車道 : 71.6km	交通量	[台/日]	9,300	8,900
		走行時間	[分]	61	61
		走行時間費用	[億円/年]	114.28	109.23
	国道432号 : 33.3km	交通量	[台/日]	1,800	1,000
		走行時間	[分]	45	45
		走行時間費用	[億円/年]	14.14	7.92
③その他道路合計 : 8387.7km	走行時間費用	[億円/年]	6,532.07	6,497.69	
			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 : 8737.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	7,022.42	6,921.43	100.99

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

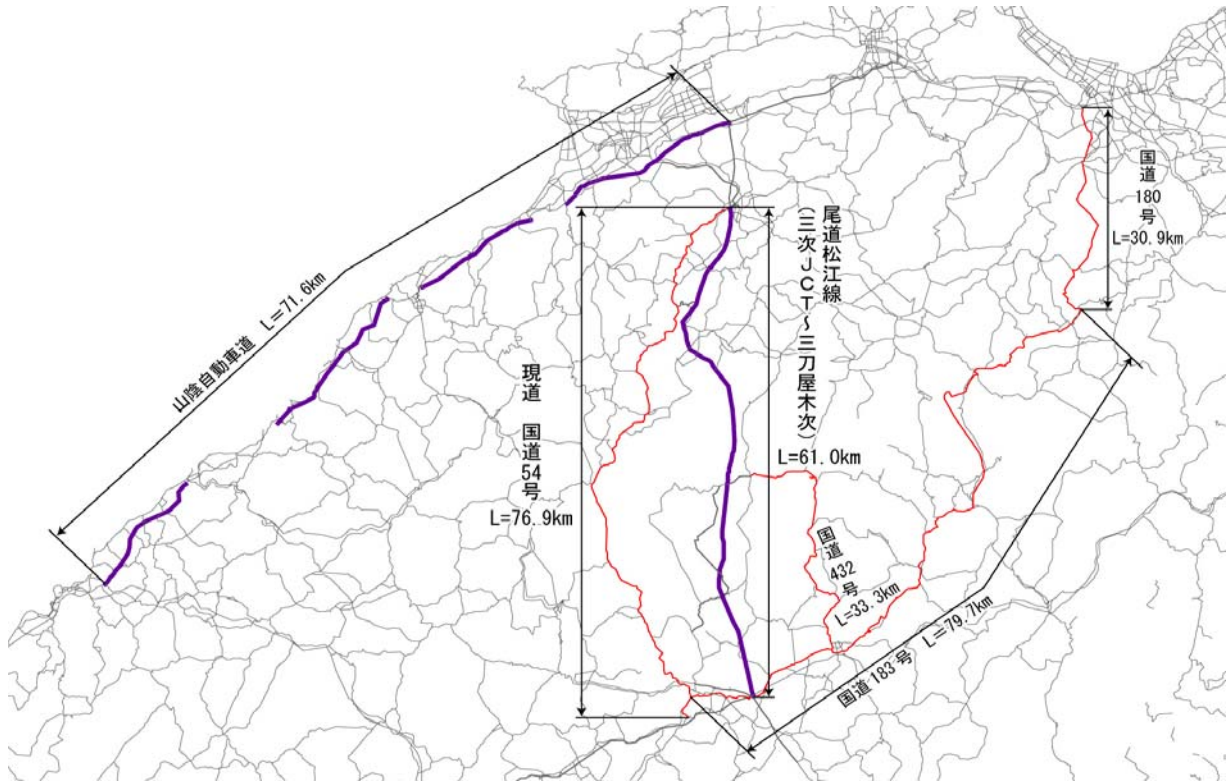
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：尾道松江線（三次～三刀屋木次）（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 : 61.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	10,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	52	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	110.98	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道54号 : 76.9km	交通量	[台/日]	8,900	3,100
		走行時間	[分]	105	104
		走行時間費用	[億円/年]	179.79	57.57
	国道180号 : 30.9km	交通量	[台/日]	6,100	4,600
		走行時間	[分]	41	41
		走行時間費用	[億円/年]	46.97	34.88
	国道183号 : 75.7km	交通量	[台/日]	6,400	4,900
		走行時間	[分]	103	102
		走行時間費用	[億円/年]	135.17	103.16
	山陰自動車道 : 71.6km	交通量	[台/日]	9,300	8,900
		走行時間	[分]	61	61
		走行時間費用	[億円/年]	114.28	109.23
	国道432号 : 33.3km	交通量	[台/日]	1,800	1,000
		走行時間	[分]	45	45
		走行時間費用	[億円/年]	14.14	7.92
③その他道路合計 : 8387.7km	走行時間費用	[億円/年]	6,532.07	6,497.69	
			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 : 8737.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	7,022.42	6,921.43	100.99

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

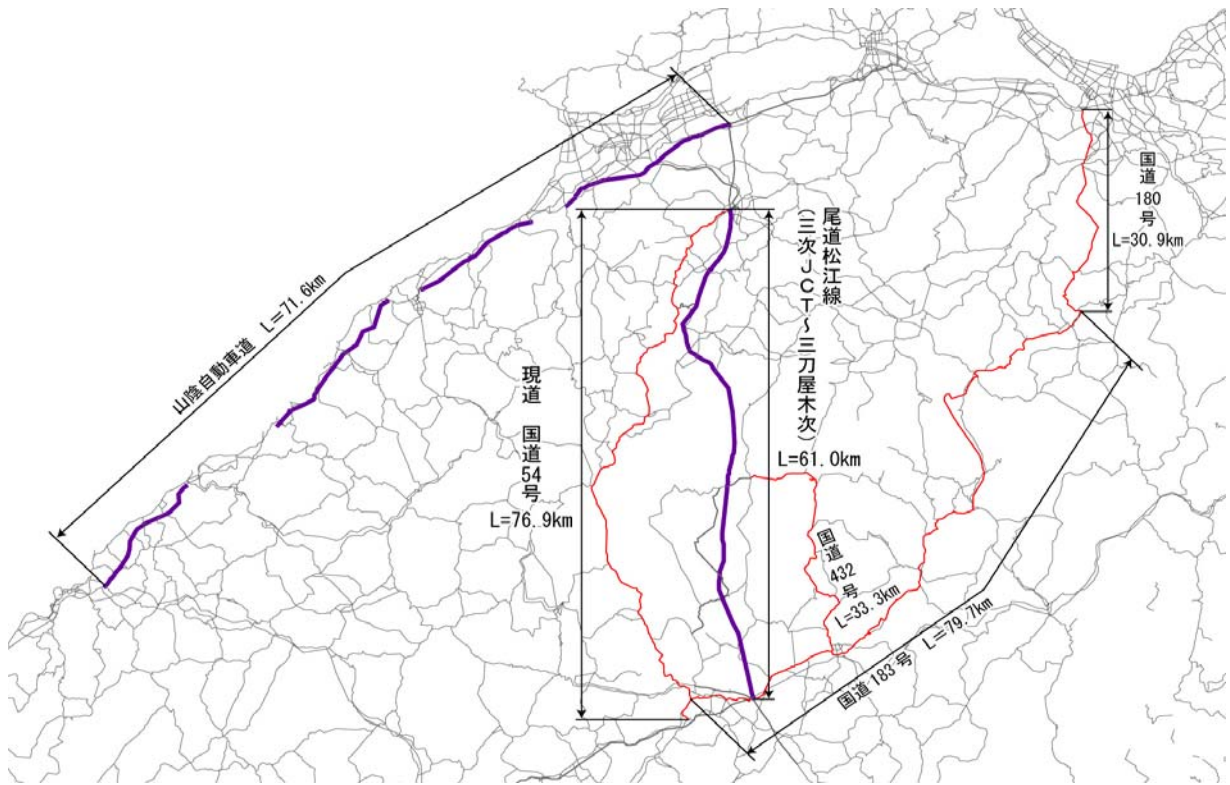
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：尾道松江線(三次～三刀屋木次)

(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	H23年	
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	
	いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ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) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日	
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"/>	

(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"/>		
	その他 ()	<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 算出根拠を添付すること	<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 算出根拠を添付すること	<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 (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名：尾道松江線(三次～三刀屋木次)

(4)

項目		チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載	
		中国地方管内の直轄国道事業実績を基に設定	
雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input checked="" type="checkbox"/>	
その他			
4. その他			
上記のほか、B/Cの算定にあたっての問題点があれば、記述。			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

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:尾道松江線(三次～三刀屋木次)(事業全体)

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				0.20		61.0	12.10
-10年目	H 15	1.3686	95.4	38.00	49.06		
-9年目	H 16	1.3159	94.4	55.06	69.08		
-8年目	H 17	1.2653	93.2	123.74	151.19		
-7年目	H 18	1.2167	92.5	124.47	147.35		
-6年目	H 19	1.1699	91.7	149.99	172.21		
-5年目	H 20	1.1249	91.2	197.69	219.45		
-4年目	H 21	1.0816	90.0	228.59	247.25		
-3年目	H 22	1.0400	90.0	245.71	255.54		
-2年目	H 23	1.0000	90.0	261.93	261.93		
-1年目	H 24	0.9615	90.0	241.47	232.18		
供用開始年次	H 25	0.9246	90.0	0.77	0.71	11.52	10.65
1年目	H 26	0.8890	90.0			11.52	10.24
2年目	H 27	0.8548	90.0			11.52	9.85
3年目	H 28	0.8219	90.0			11.52	9.47
4年目	H 29	0.7903	90.0			11.52	9.11
5年目	H 30	0.7599	90.0			11.52	8.76
6年目	H 31	0.7307	90.0			11.52	8.42
7年目	H 32	0.7026	90.0			11.52	8.10
8年目	H 33	0.6756	90.0			11.52	7.79
9年目	H 34	0.6496	90.0			11.52	7.49
10年目	H 35	0.6246	90.0			11.52	7.20
11年目	H 36	0.6006	90.0			11.52	6.92
12年目	H 37	0.5775	90.0			11.52	6.65
13年目	H 38	0.5553	90.0			11.52	6.40
14年目	H 39	0.5339	90.0			11.52	6.15
15年目	H 40	0.5134	90.0			11.52	5.92
16年目	H 41	0.4936	90.0			11.52	5.69
17年目	H 42	0.4746	90.0			11.52	5.47
18年目	H 43	0.4564	90.0			11.52	5.26
19年目	H 44	0.4388	90.0			11.52	5.06
20年目	H 45	0.4220	90.0			11.52	4.86
21年目	H 46	0.4057	90.0			11.52	4.68
22年目	H 47	0.3901	90.0			11.52	4.50
23年目	H 48	0.3751	90.0			11.52	4.32
24年目	H 49	0.3607	90.0			11.52	4.16
25年目	H 50	0.3468	90.0			11.52	4.00
26年目	H 51	0.3335	90.0			11.52	3.84
27年目	H 52	0.3207	90.0			11.52	3.70
28年目	H 53	0.3083	90.0			11.52	3.55
29年目	H 54	0.2965	90.0			11.52	3.42
30年目	H 55	0.2851	90.0			11.52	3.28
31年目	H 56	0.2741	90.0			11.52	3.16
32年目	H 57	0.2636	90.0			11.52	3.04
33年目	H 58	0.2534	90.0			11.52	2.92
34年目	H 59	0.2437	90.0			11.52	2.81
35年目	H 60	0.2343	90.0			11.52	2.70
36年目	H 61	0.2253	90.0			11.52	2.60
37年目	H 62	0.2166	90.0			11.52	2.50
38年目	H 63	0.2083	90.0			11.52	2.40
39年目	H 64	0.2003	90.0			11.52	2.31
40年目	H 65	0.1926	90.0			11.52	2.22
41年目	H 66	0.1852	90.0			11.52	2.13
42年目	H 67	0.1780	90.0			11.52	2.05
43年目	H 68	0.1712	90.0			11.52	1.97
44年目	H 69	0.1646	90.0			11.52	1.90
45年目	H 70	0.1583	90.0			11.52	1.82
46年目	H 71	0.1522	90.0			11.52	1.75
47年目	H 72	0.1463	90.0			11.52	1.69
48年目	H 73	0.1407	90.0			11.52	1.62
49年目	H 74	0.1353	90.0	-37.66	-5.10	11.52	1.56
合計				1629.76	1800.85	576.19	238.03
単純事業費計				1667.42		576.19	

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:尾道松江線(三次~三刀屋木次)(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.20	61.0	12.10

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-1年目	H 24	0.9615	90.0	241.47	232.18		
供用開始年次	H 25	0.9246	90.0	0.77	0.71	11.52	10.65
1年目	H 26	0.8890	90.0			11.52	10.24
2年目	H 27	0.8548	90.0			11.52	9.85
3年目	H 28	0.8219	90.0			11.52	9.47
4年目	H 29	0.7903	90.0			11.52	9.11
5年目	H 30	0.7599	90.0			11.52	8.76
6年目	H 31	0.7307	90.0			11.52	8.42
7年目	H 32	0.7026	90.0			11.52	8.10
8年目	H 33	0.6756	90.0			11.52	7.79
9年目	H 34	0.6496	90.0			11.52	7.49
10年目	H 35	0.6246	90.0			11.52	7.20
11年目	H 36	0.6006	90.0			11.52	6.92
12年目	H 37	0.5775	90.0			11.52	6.65
13年目	H 38	0.5553	90.0			11.52	6.40
14年目	H 39	0.5339	90.0			11.52	6.15
15年目	H 40	0.5134	90.0			11.52	5.92
16年目	H 41	0.4936	90.0			11.52	5.69
17年目	H 42	0.4746	90.0			11.52	5.47
18年目	H 43	0.4564	90.0			11.52	5.26
19年目	H 44	0.4388	90.0			11.52	5.06
20年目	H 45	0.4220	90.0			11.52	4.86
21年目	H 46	0.4057	90.0			11.52	4.68
22年目	H 47	0.3901	90.0			11.52	4.50
23年目	H 48	0.3751	90.0			11.52	4.32
24年目	H 49	0.3607	90.0			11.52	4.16
25年目	H 50	0.3468	90.0			11.52	4.00
26年目	H 51	0.3335	90.0			11.52	3.84
27年目	H 52	0.3207	90.0			11.52	3.70
28年目	H 53	0.3083	90.0			11.52	3.55
29年目	H 54	0.2965	90.0			11.52	3.42
30年目	H 55	0.2851	90.0			11.52	3.28
31年目	H 56	0.2741	90.0			11.52	3.16
32年目	H 57	0.2636	90.0			11.52	3.04
33年目	H 58	0.2534	90.0			11.52	2.92
34年目	H 59	0.2437	90.0			11.52	2.81
35年目	H 60	0.2343	90.0			11.52	2.70
36年目	H 61	0.2253	90.0			11.52	2.60
37年目	H 62	0.2166	90.0			11.52	2.50
38年目	H 63	0.2083	90.0			11.52	2.40
39年目	H 64	0.2003	90.0			11.52	2.31
40年目	H 65	0.1926	90.0			11.52	2.22
41年目	H 66	0.1852	90.0			11.52	2.13
42年目	H 67	0.1780	90.0			11.52	2.05
43年目	H 68	0.1712	90.0			11.52	1.97
44年目	H 69	0.1646	90.0			11.52	1.90
45年目	H 70	0.1583	90.0			11.52	1.82
46年目	H 71	0.1522	90.0			11.52	1.75
47年目	H 72	0.1463	90.0			11.52	1.69
48年目	H 73	0.1407	90.0			11.52	1.62
49年目	H 74	0.1353	90.0	0.00	0.00	11.52	1.56
合計				242.24	232.90	576.19	238.03
単純事業費計				242.24		576.19	

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。

路線名	箇所名	車線数	延長
中国横断自動車道 尾道松江線	三次～三刀屋木次	2/2	61.0km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費				1	143,001	
	改良費		式	1	48,586	
		土工	m ³	12,035,400	26,972	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m ³	292,100	2,588	
		法面工	m ²	1,794,200	8,894	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	2,689	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	式	1	7,443	
	橋梁費		式	1	30,765	
		100m以上	m	6,041	29,207	PC(22橋)、ME(5橋)
		100m未満	m	476	1,558	PC(3橋)、ME(2橋)、OV(5橋)
	トンネル費		式	1	43,952	
		NATM	m	15,979	43,952	14本
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費		式	1	4,637	
		IC	箇所	4	3,082	平面Y型(4箇所)
		JCT	箇所	1	1,555	
	舗装費		式	1	8,708	
		車道舗装	m ²	619,200	8,708	
		歩道舗装	m ²	—	—	
	附帯施設費		式	1	6,353	
交通管理施設工		式	1	6,353	標識工、防護柵工、道路照明等	
遮音壁		m	—	—		
②用地及び補償費		式	1	5,581		
	用地費		式	1	3,766	
		宅地	m ²	26,100	302	
		田畑	m ²	491,200	1,752	
		山林・原野	m ²	2,723,300	1,712	
補償費	式	1	1,815			
③間接経費		式	1	26,218	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費等	
全体事業費				174,800		

路線名	箇所名	車線数	延長
中国横断自動車道 尾道松江線	三次～三刀屋木次	2/2	61.0km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	24,229	
	改良費		式	1	3,173	
		土工	m ³	832,600	2,346	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m ³	63,400	446	
		法面工	m ²	197,800	292	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	67	
		函渠工	式	1	22	
	橋梁費		式	1	3,735	
		100m以上	m	1,675	3,638	PC(7橋)、ME(1橋)
		100m未満	m	41	97	PC(1橋)
	トンネル費		式	1	7,664	
		NATM	m	12,155	7,664	10本
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費		式	1	156	
		IC	箇所	—	—	
		JCT	箇所	1	156	
	舗装費		式	1	6,338	
		車道舗装	m ²	453,100	6,338	
		歩道舗装	m ²	—	—	
	附帯施設費		式	1	3,163	
交通管理施設工		式	1	3,163	標識工、防護柵工、道路照明等	
遮音壁		m	—	—		
②用地及び補償費			式	1	100	
	用地費		式	—	—	
		宅地	m ²	—	—	
		田畑	m ²	—	—	
		山林・原野	m ²	—	—	
補償費		式	1	100		
③間接経費			式	1	1,103	測量、設計にかかる費用及び予備費等
全体事業費					25,432	

路線名	箇所名	車線数	延長
中国横断自動車道	尾道松江線 (三次～三刀屋木次)	2	61.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	61.0	18,350	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	42,150	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			60,500	

中国横断自動車道 尾道松江線（尾道～三次）

中国横断自動車道 尾道松江線（三次～三刀屋木次）

〔島根県への意見照会と回答〕

国中整企画第52号
国中整港計第25号
平成23年8月11日

島根県知事 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23年9月6日（火）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23年8月25日（木）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
高津川直轄河川改修事業	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
中国横断自動車道 尾道松江線(三次～三刀屋木次)	継続	

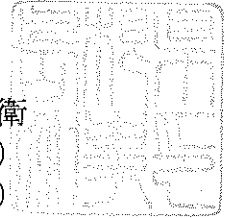
※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業監視委員会」へ諮る
対応方針(原案)を作成するためのものです。

高推第37号

平成23年8月24日

中国地方整備局長 様

島根県知事 溝口 善兵衛
(土木部高速道路推進課)
(土木部河川課)



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23年8月11日付け国中整企画第52号、国中整港計第25号で意見照会の
あった下記事業について、継続するとの対応方針(原案)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

- ・高津川直轄河川改修事業
- ・中国横断自動車道尾道松江線(三次～三刀屋木次)



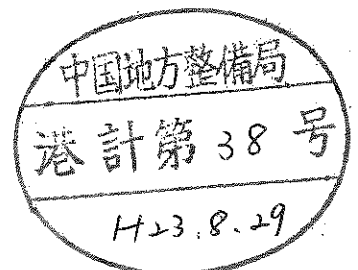
(担当)

高速道路推進課 安立

電話 0852-22-6134

河川課 若槻

電話 0852-22-6747



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	高津川直轄河川改修事業
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	妥当である
<p>(意見)</p> <p>高津川は、下流部に人口と資産の集中する益田市街地を控え、戦後最大洪水である昭和47年7月洪水や昭和58年7月洪水などによって甚大な被害が発生しており、河川整備計画に基づき整備されることは有意義であり、今後とも継続して事業を実施し、早期完成を図っていただきたい。</p>	

【道路事業】

事業名	中国横断自動車道尾道松江線（三次～三刀屋木次）
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	妥当である
<p>(意見)</p> <p>中国横断自動車道尾道松江線は、事故・災害時の代替道路機能の確保や救急医療活動の支援に加え、陰陽を結ぶ広域的な交通ネットワークとして、地域産業の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠な路線であり、既に明示された年次での確実な供用を図っていただきたい。</p>	

中国横断自動車道 尾道松江線（尾道～三次）

中国横断自動車道 尾道松江線（三次～三刀屋木次）

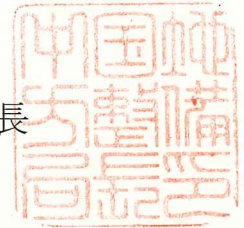
〔広島県への意見照会と回答〕



国中整企画第52号
国中整港計第25号
平成23年8月11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23年9月6日（火）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23年8月25日（木）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)

【道路事業】

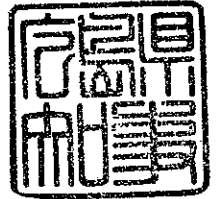
事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
中国横断自動車道 尾道松江線(尾道～三次)	継続	
中国横断自動車道 尾道松江線(三次～三刀屋木次)	継続	
一般国道2号 松永道路	継続	

※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 1 6 号
平成 2 3 年 9 月 2 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 2 3 年 8 月 1 1 日付け国中整企画第 5 2 号及び国中整港計第 2 5 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

- ・ 道路事業 中国横断自動車道尾道松江線（尾道～三次）
- ・ 道路事業 中国横断自動車道尾道松江線（三次～三刀屋木次）
- ・ 道路事業 一般国道 2 号松永道路

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

F A X 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

【道路事業】

事業名	中国横断自動車道尾道松江線（尾道～三次）
対応方針に対する意見 （対応方針：継続）	継続とする対応方針については妥当である
（具体的意見） 中国横断自動車道尾道松江線は、沿線地域の産業・経済・文化等の活性化が図られ、豊かな地域社会の発展に大きく寄与するものと期待しており、広島県の経済発展はもとより、大災害時の防災対策にとっても非常に重要な路線であると考えます。 つきましては、今後、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、平成26年度の全線供用に向け、確実に整備を進めていただきたい。	
事業名	中国横断自動車道尾道松江線（三次～三刀屋木次）
対応方針に対する意見 （対応方針：継続）	継続とする対応方針については妥当である
（具体的意見） 中国横断自動車道尾道松江線は、沿線地域の産業・経済・文化等の活性化が図られ、豊かな地域社会の発展に大きく寄与するものと期待しており、広島県の経済発展はもとより、大災害時の防災対策にとっても非常に重要な路線であると考えます。 つきましては、今後、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、平成24年度の供用に向け、確実に整備を進めていただきたい。	
事業名	一般国道2号 松永道路
対応方針に対する意見 （対応方針：継続）	継続とする対応方針については妥当である
（具体的意見） 松永道路については、現在、暫定2車線区間内における急激な速度低下から発生する渋滞や、交通事故が集中しており、本来の目的である、「現道の交通混雑の緩和」や、山陽自動車道や西瀬戸自動車道との連携強化による「都市間の連結や空港・港湾とのアクセス強化」などの効果が十分に発揮されていないと考えます。 つきましては、今後とも引き続きコスト縮減に努めながら、早期全線4車線化供用に向け、計画的に整備を進めていただきたい。	