

道路建設事業の再評価項目調書

事業名 一般国道2号 松永道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 中国地方整備局
起終点 自：広島県福山市神村町 至：広島県尾道市高須町	延長 7.1km	
事業概要 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。 松永道路は、「交通混雑の緩和」、「交通安全性の向上」、「都市間の連結と空港・港湾とのアクセス強化」を図ることを目的とした福山市神村町～尾道市高須町に至る延長7.1kmのバイパスで、山陽自動車道と西瀬戸自動車道を連絡する道路である。		
S47年度事業化	S49年度都市計画決定	S52年度用地着手
S53年度工事着手		
全体事業費 約577億円	事業進捗率 94% (H22年度末現在)	供用済延長 4.6km
計画交通量 52,200～57,700 台/日		
費用対効果分析結果 (3便益)	B/C (3便益) (事業全体) 6.0 (残事業) 13.4	総費用 (残事業)/ (事業全体) 37/1,390億円 (事業費：28/1,333億円) (維持管理費：9/57億円)
	総便益 (残事業)/ (事業全体) 492/8,358億円 (走行時間短縮便益：437/7,034億円) (走行経費減少便益：41/897億円) (交通事故減少便益：14/427億円)	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=15.7 (交通量+10%) B/C=11.1 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C=12.5 (事業費+10%) B/C=14.5 (事業費-10%) 事業期間変動 : B/C=13.0 (事業期間+20%) B/C=13.8 (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【14,335万人・時間/年⇒13,539万人・時間/年(6%削減)】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【尾道線(12往復/日)、福山大学線(7往復/日)】 ・福山市今津町から福山駅へのアクセスが向上 【福山市今津町(福山西IC)～福山駅：45分(現況)⇒37分】 ・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：72分(現況)⇒64分】 ②物流効率化の支援 ・尾道市から福山港(重要港湾)へのアクセスが向上 【尾道市役所～福山港：89分⇒69分】 ・福山市(尾道糸崎港機織地区)からの農林水産品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 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡【福山市～三原市間：106分⇒86分】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる 【尾道市役所～福山市役所：63分⇒43分】 ④個性ある地域の形成 ・千光寺(千光寺山ロープウェイ：H22年間観光入込客数28万人)へのアクセスが向上 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 【尾道市役所～福山市民病院：約35分⇒約33分】 ⑥災害への備え ・広島県の第1次緊急輸送道路に指定(一般国道2号) ・緊急輸送道路である一般国道2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37千t/年【5,358千t/年⇒5,321千t/年】		

⑧生活環境の改善・保全

- ・ NOX排出量が約237t/年（約1.0%）削減【24,329t/年→24,092t/年】
- ・ SPM排出量が約20t/年（約0.9%）削減【2,073t/年→2,054t/年】

⑨環境への影響を考慮した効果

- ・ 37千t/年のCO2削減量の貨幣換算値【約41億円※】

⑩交通事故件数の削減

- ・ 交通事故件数が約0.9%削減【13,726件/年→13,603件/年】

※ 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

松永道路は、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

継続とする対応方針については妥当である。

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。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 暫定2車線区間合流部をボトルネックとする速度低下が発生している。また、対面通行であるため死傷事故率も高く、トンネル内では重大事故も発生している。
- ・ 並行する山陽道の通行規制時には、迂回交通を分担し、東西の経済移動を支える道路として機能している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成14年度までに今津ランプ～西瀬戸尾道IC間のL=4.6kmを4車線供用している。
- ・ 神村ランプ～今津ランプ間は、平成2年度に暫定2車線供用しており、現在は完成4車線供用にむけて調査設計を実施している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、残る区間についても早期完成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

上部工のPC箱桁の内・外ケーブル方式を採用することによるコスト縮減を図っている。[約1.2億円]

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。

一般国道2号 まつ なが 松永道路

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

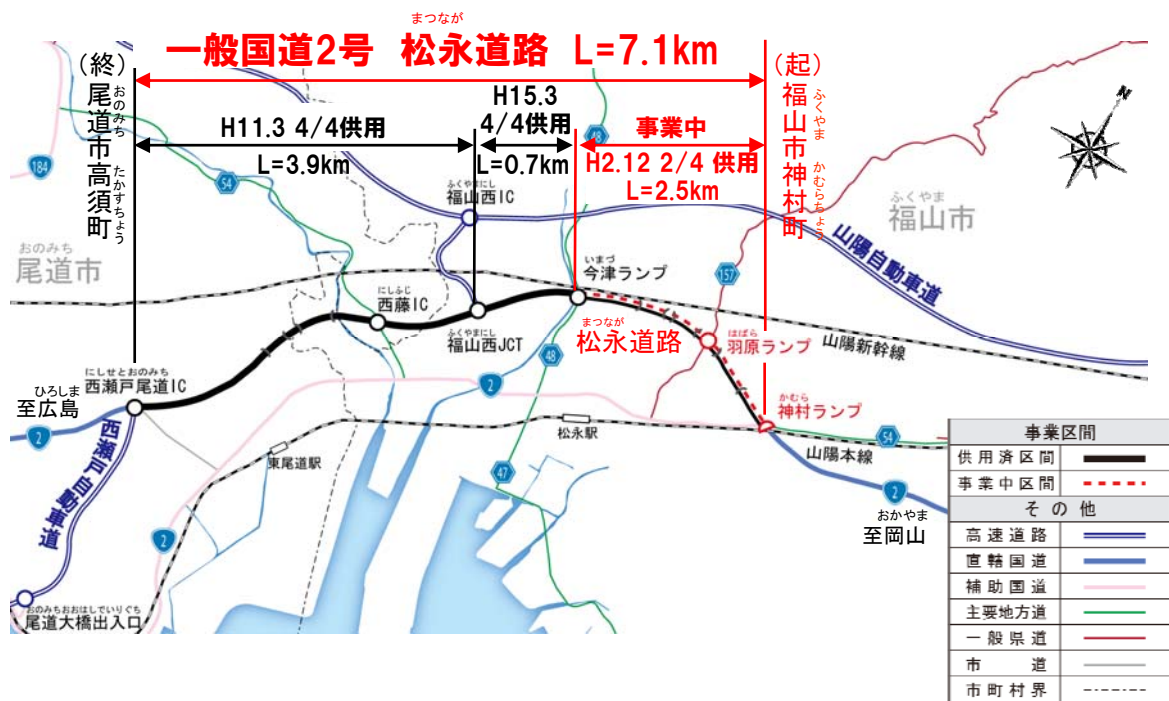
- ・ 一般国道2号は、^{おおさか}大阪市を起点とし、^{きたきゅうしゅう}瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。
- ・ 松永道路は、^{まつなが}福山市神村町～^{おのみち}尾道市高須町に至る延長7.1kmのバイパスで、^{さんよう}山陽自動車道と^{にしせと}西瀬戸自動車道を連絡する道路である。



2. 事業概要及び進捗状況

(1) 事業概要

- 松永道路は「交通混雑の緩和」、「交通安全性の向上」、「都市間の連結と空港・港湾とのアクセス強化」を図ることを目的とした道路である。



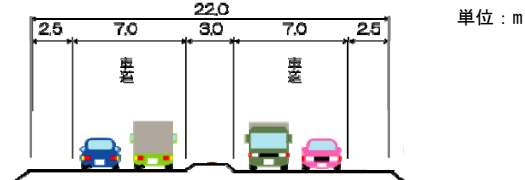
計画概要

起終点	起点；広島県福山市神村町 終点；広島県尾道市高須町
計画延長	L = 7.1km
道路規格	第3種第1級 （神村ランプ～今津ランプ） 第1種第3級 （今津ランプ～西瀬戸尾道IC）
設計速度	80km/h
車線数	4車線

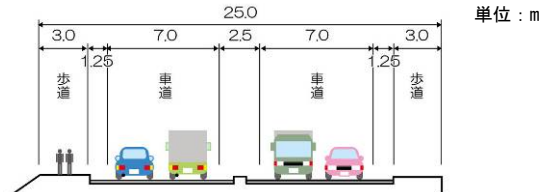
標準断面図

土工部

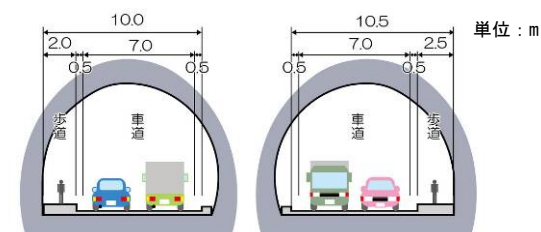
▼第1種第3級（自動車専用道路：今津ランプ～西瀬戸尾道IC）



▼第3種第1級（一般道路：神村ランプ～今津ランプ）



トンネル部

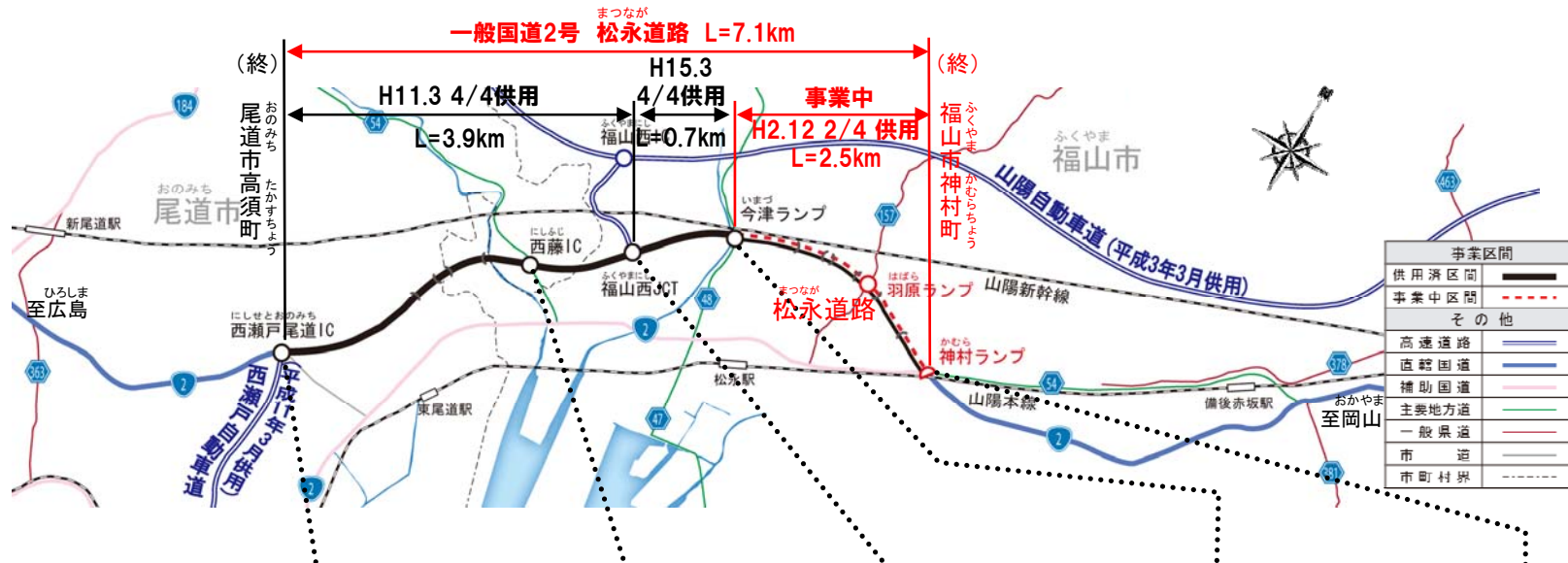


2. 事業概要及び進捗状況

一般国道2号 松永道路

(2) 事業の経緯

- ・ 昭和47年度に事業着手し、平成2年度に暫定2車線で全線供用している。
- ・ 平成14年度までに今津ランプ～西瀬戸尾道ICに至る延長4.6kmを4車線で供用している。



事業経緯	西瀬戸尾道IC～西藤IC		西藤IC～福山西JCT		福山西JCT～今津ランプ		今津ランプ～神村ランプ	
	昭和47年度	事業着手						
昭和49年度	都市計画決定（昭和50年2月）							
昭和52年度	用地着手							
昭和53年度	工事着手	用地着手						
昭和60年度				工事着手				
昭和61年度								工事着手
昭和62年度	2/4供用（昭和62年6月）		工事着手					
平成2年度				2/4供用（平成2年12月）				
平成10年度	4/4供用（平成11年3月）							
平成14年度						4/4供用（平成15年3月）		
平成15年度	中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施							
平成20年度	中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施							

2. 事業概要及び進捗状況

一般国道2号 松永道路

(3) 事業進捗状況

- ・ 神村ランプ～今津ランプ間は平成2年度に暫定2車線で供用しており、現在は完成4車線での供用にむけて調査設計を実施中である。



●事業全体の進捗状況

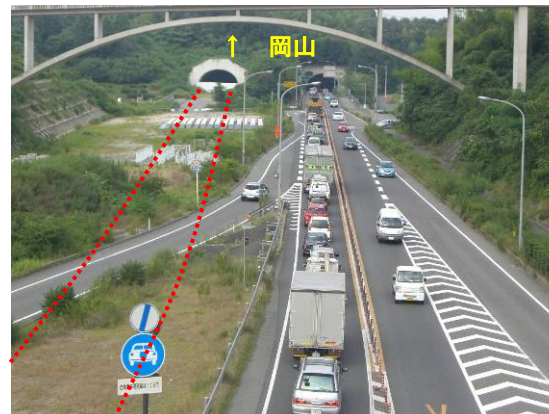
用地	100%
工事	91%
全体	94%

※平成22年度末現在
※完成事業費に対する割合

事業区間	
供用済区間	——
事業中区間	- - - -
その他	
高速道路	——
直轄国道	——
補助国道	——
主要地方道	——
一般県道	——
市道	——
市町村界	——



【写真①】今津ランプ付近から尾道方面を望む
(4/4供用済み区間)



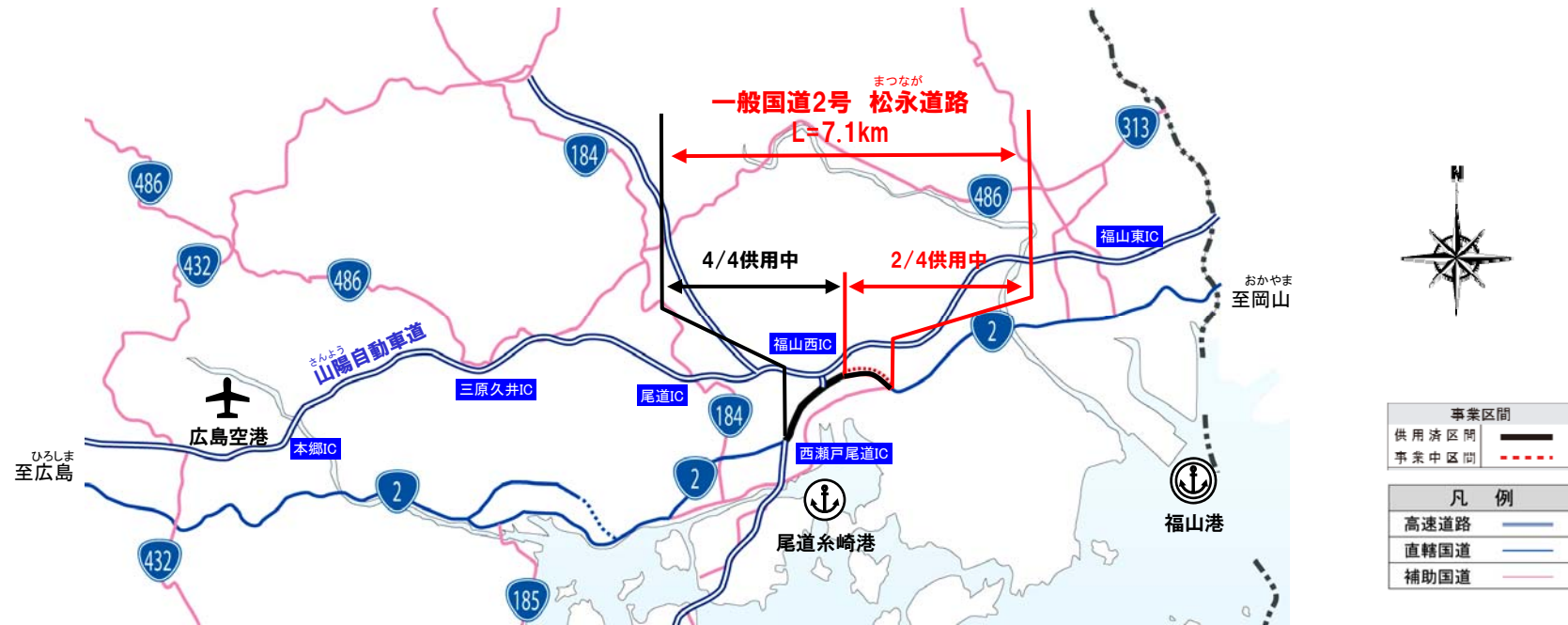
【写真②】今津ランプ付近から松本トンネルを望む
(暫定2車線区間の状況)



【写真③】神村ランプ付近上空から空撮
(事業中区間の状況)

3. 地域から期待される道路の役割（効果）

一般国道2号 松永道路



課題①：国道2号で発生する交通混雑

<期待される道路の役割(効果)>
⇒損失時間の削減

課題②：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③：物流効率化の支援

<期待される道路の役割(効果)>
⇒走行時間短縮による物流の効率化の支援

課題④：円滑なモビリティ確保

<期待される道路の役割(効果)>
⇒広島空港へのアクセス向上

課題⑤：観光振興の支援

<期待される道路の役割(効果)>
⇒周遊観光の促進

課題⑥：山陽自動車道通行規制時の機能代替

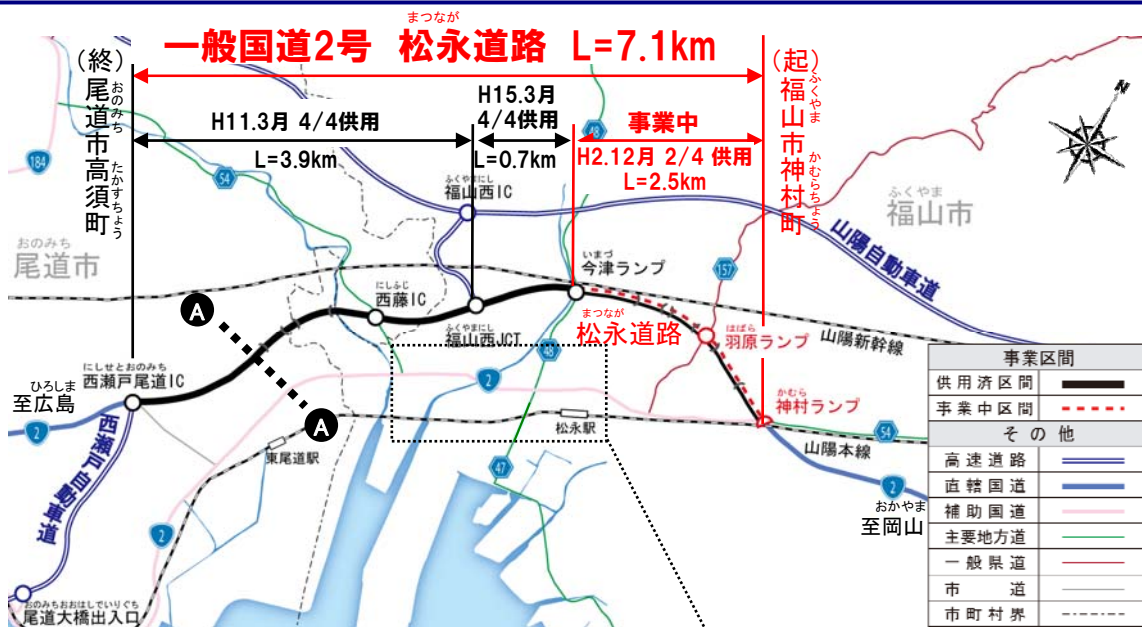
<期待される道路の役割(効果)>
⇒山陽自動車道のリダンダンシー機能の確保

3. 地域から期待される道路の役割（効果）

一般国道2号 松永道路

〈期待される道路の役割（効果）〉これまでの供用による効果

- ・ 松永道路への交通転換により、国道2号（現道）の渋滞が緩和された。
- ・ 国道2号を運行するバスの定時性向上などの効果をもたらしている。



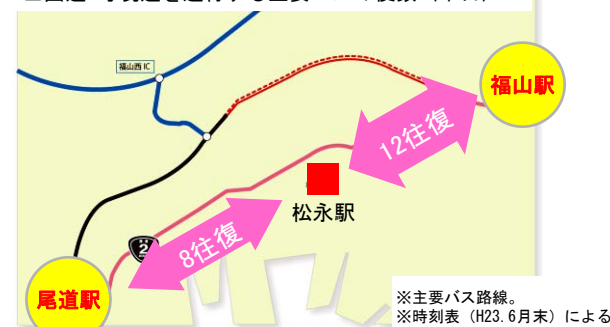
公共交通機関の利便性向上



福山市内のバス会社

平成2年の松永道路開通により、松永駅前周辺の国道2号の渋滞は上下線で緩和されました。
これにより、松永市内のバス運行上の遅れやお客様のクレームが減少しました。

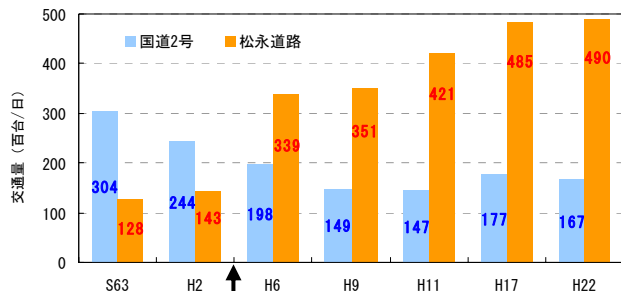
■ 国道2号現道を運行する主要バスの便数（平日）



国道2号現道の交通環境改善

松永道路への交通転換により現道の渋滞は着実に緩和

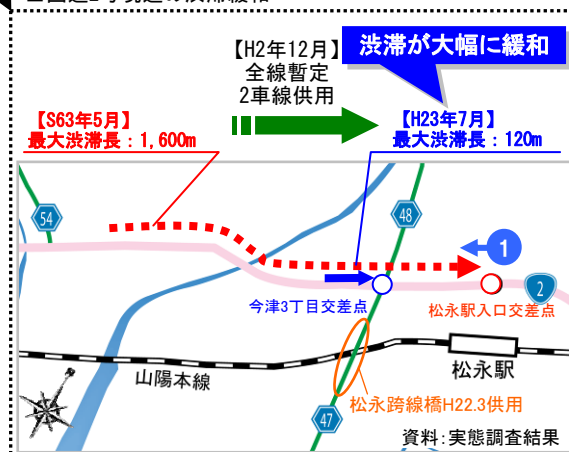
■ 国道2号現道の交通量の推移（A-A断面）



H2. 12 松永道路 全線供用 (暫定2車線)

※道路交通センサによる。

■ 国道2号現道の渋滞緩和



【写真①】 国道2号の状況 (松永道路全線供用後)

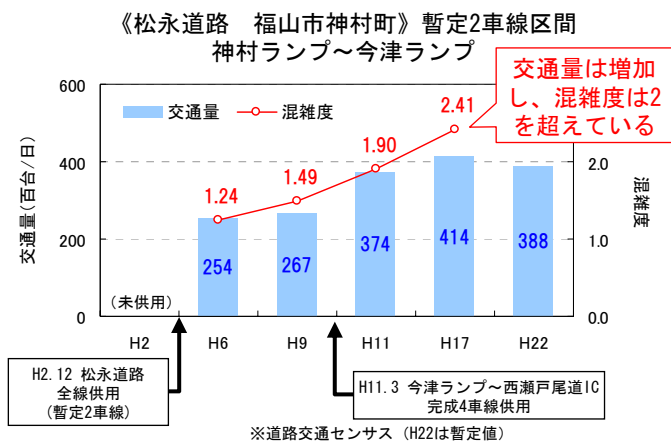


3. 地域から期待される道路の役割（効果）

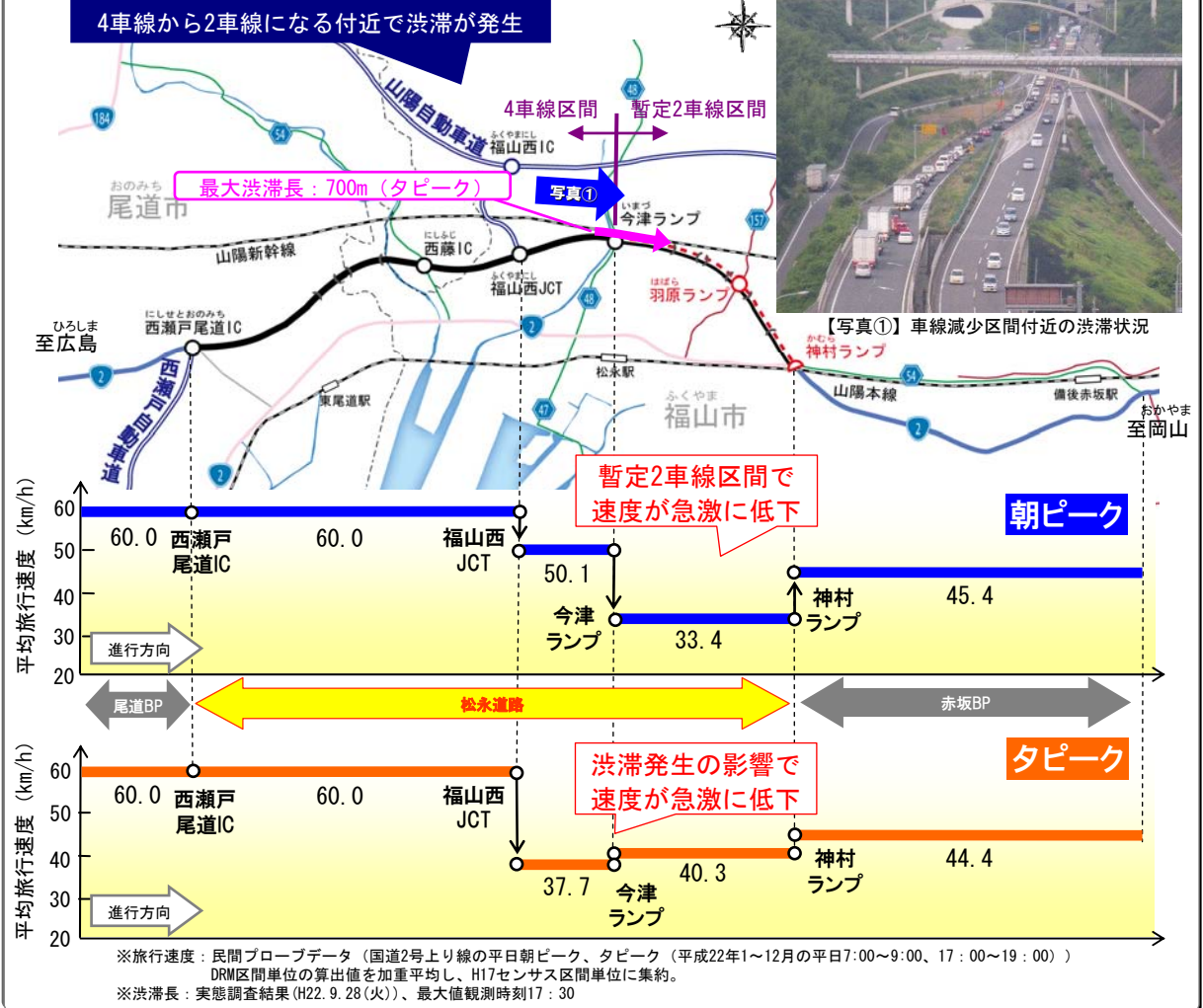
課題① 国道2号で発生する交通混雑

- ・松永道路の交通量は増加傾向にあり、混雑度は2を超えている。
- ・暫定2車線区間の神村ランプ～今津ランプ間付近では急激に旅行速度が低下し、4車線から2車線になる地点付近で渋滞が発生している。

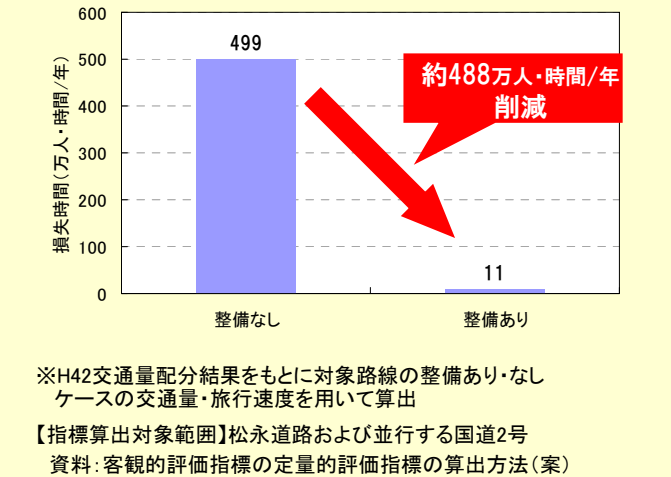
松永道路の交通量の推移



暫定2車線区間での急激な速度低下



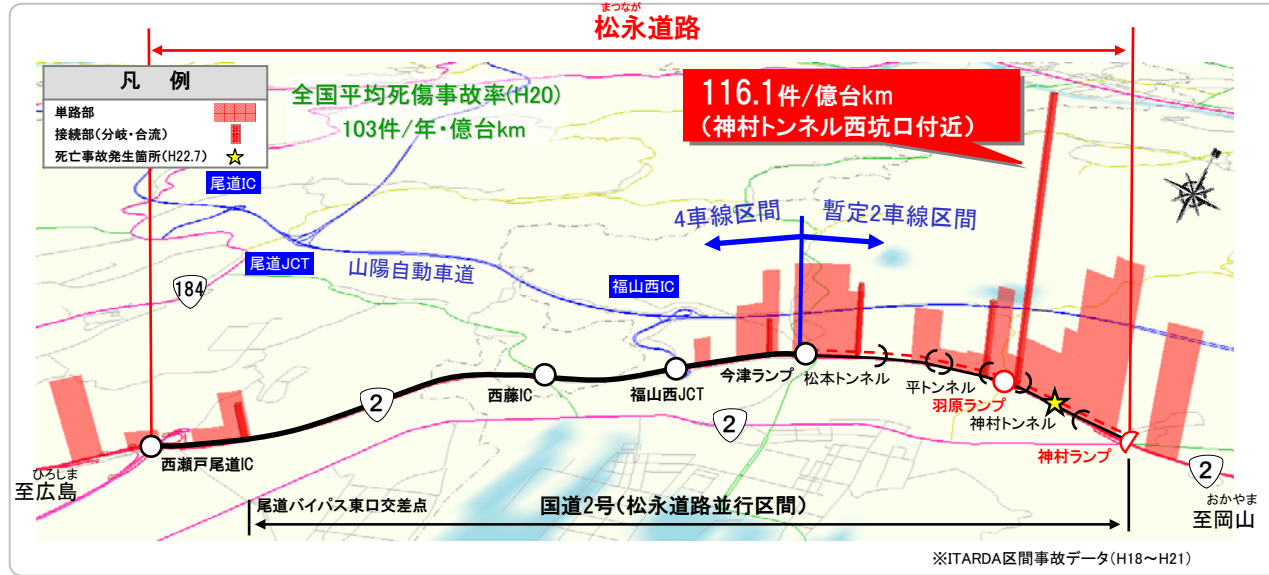
期待される道路の役割(効果) 損失時間の削減



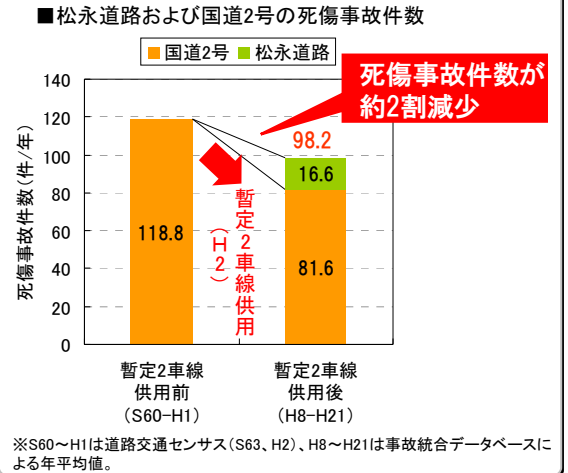
3. 地域から期待される道路の役割（効果）

課題② 国道2号で多発する交通事故

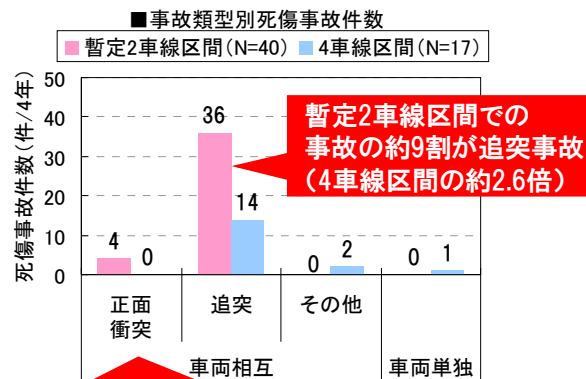
- ・ 暫定2車線区間に交通事故が集中しており、正面衝突による重大事故も発生している。
- ・ 4車線供用による交通事故件数及び重大事故の削減が期待される。



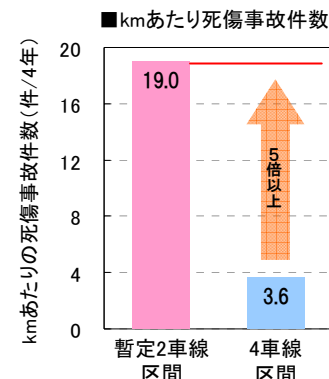
松永道路供用による交通事故の削減



松永道路の交通事故特性

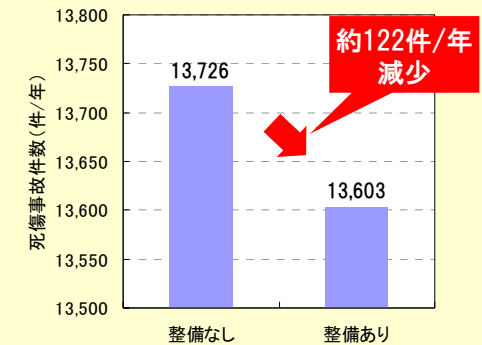


暫定2車線区間で年1件の頻度で正面衝突事故が発生



資料: 事故統合データベース (H18~H21)

期待される道路の役割(効果) 死傷事故件数の削減

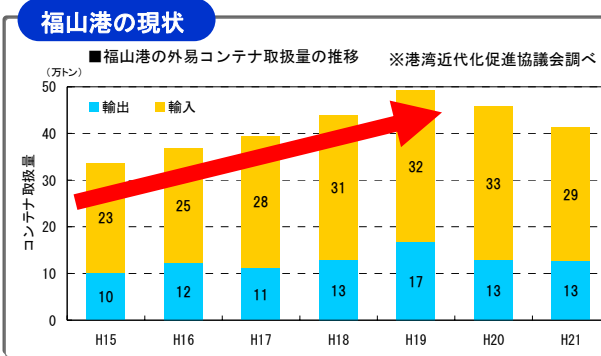


※H42交通量配分結果をもとに対象路線の整備あり・なしケースの交通量を用いて算出
 ※死傷事故件数算定式: 交通事故減少便益の原単位の算出方法(H20年11月 国土交通省)
 【各指標算出対象範囲】当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出

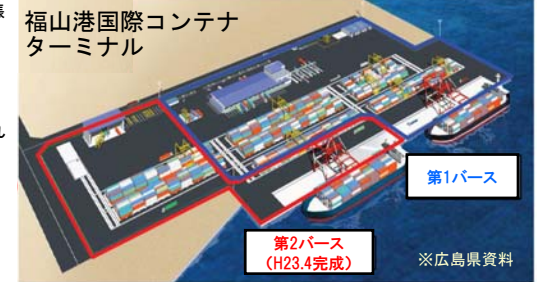
3. 地域から期待される道路の役割（効果）

課題③ 物流効率化の支援

- ・ ^{ふくやま}福山港は中国地方有数の重要港湾であり、広島県の製造業を下支えしている。
- ・ 特に西方面への貨物流動が多く、^{まつなが}松永道路による物流効率化が期待される。

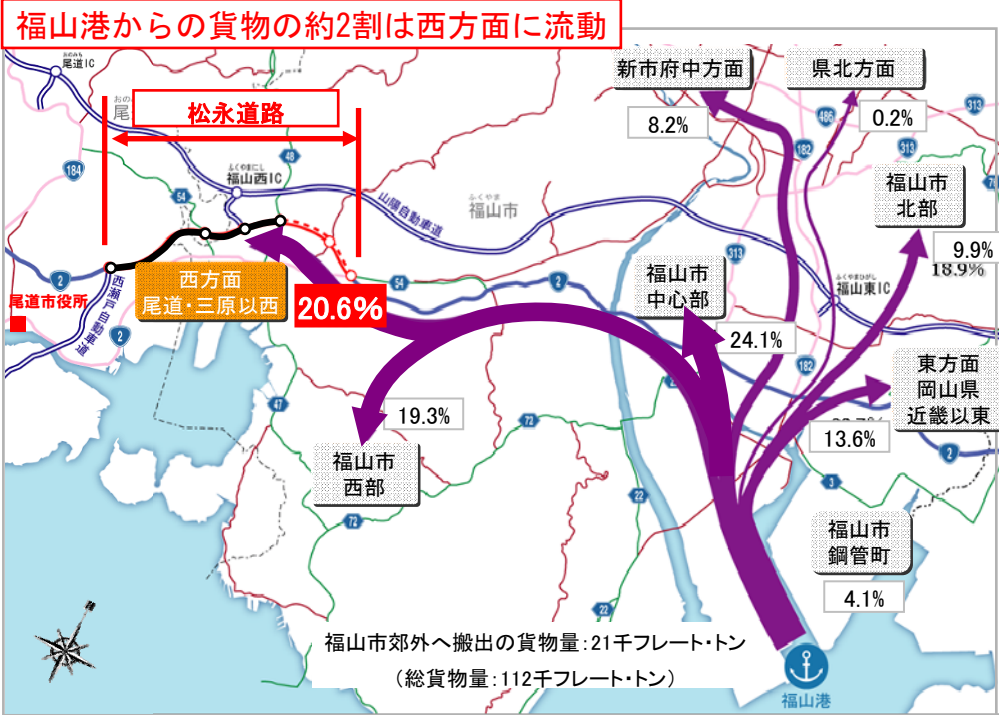


- #### ■福山港国際コンテナターミナルの拡張
- ・ 福山港国際コンテナターミナルでは、H23.4に第2バース（埠頭）が完成
 - ・ 第1バースと合わせるとこれまでの約1.5倍に拡張
 - ・ 積み下ろし作業の効率向上に加え、新たな航路開設が期待

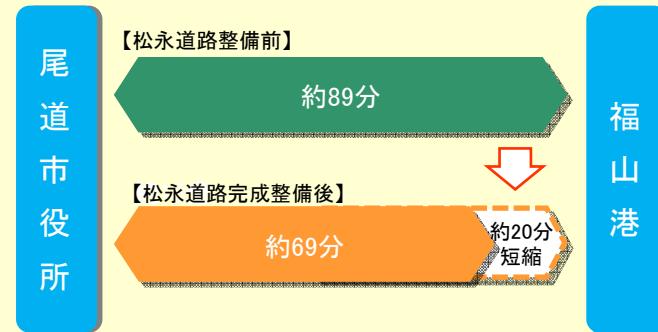


福山港国際コンテナターミナル取扱貨物の福山港外への流動状況

※企業アンケート調査結果 (H23.1)



期待される道路の役割(効果) 走行時間短縮による物流の効率化の支援



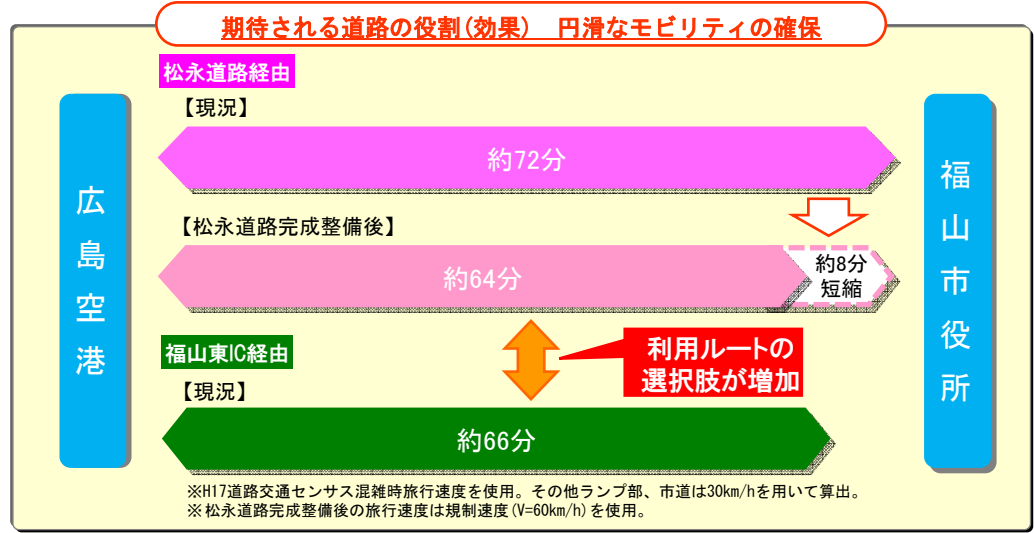
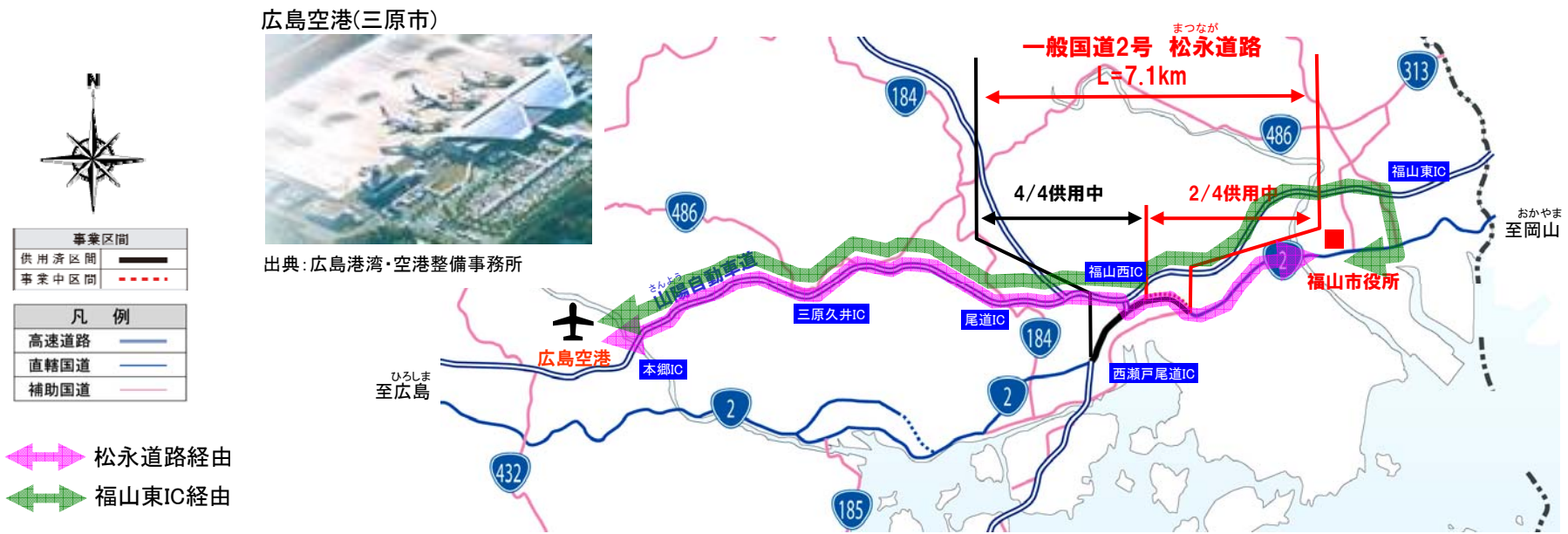
※H17道路交通センサス混雑時旅行速度を使用。その他市道は30km/hを用いて算出。
 ※ただし、松永道路開通前の現道区間(赤坂BP東口~尾道BP東口)はS63道路交通センサス旅行速度を使用。
 ※松永道路完成整備後の速度は規制速度(V=60km/h)を使用。
 ※福山港の位置は国際コンテナターミナルを代表地点として設定。
 ※整備前は国道2号旧道を経由、整備後は尾道バイパスを経由したルートを設定。

3. 地域から期待される道路の役割（効果）

一般国道2号 松永道路

課題④ 円滑なモビリティの確保

- ・ 福山市中心部から広島空港までの所要時間が約8分短縮し、利便性や定時性の向上が期待される。



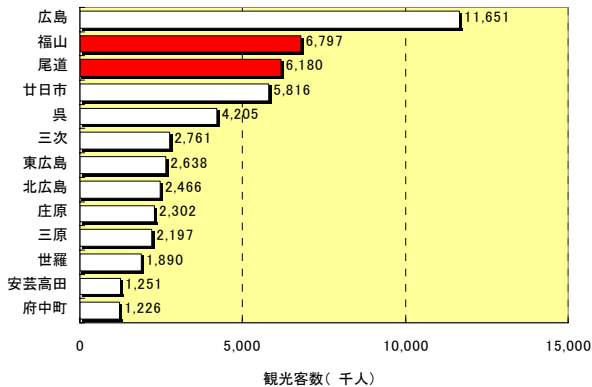
3. 地域から期待される道路の役割（効果）

一般国道2号 松永道路

課題⑤ 観光振興の支援

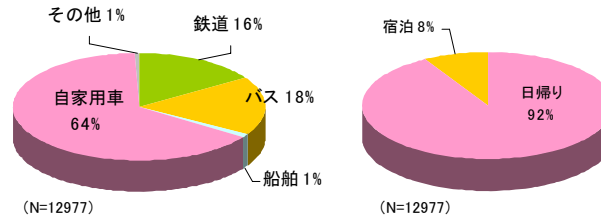
- 千光寺、鞆の浦等の観光資源をもつ尾道市・福山市では、自家用車やバスによる観光が主流である。
- 松永道路により、観光地間の移動時間が短縮し、観光振興が期待される。

広島県内の観光客数（平成22年）



※「平成22年広島県観光客数の動向」による。
 ※観光客数が年間100万人以上の市町村を抽出表示。
 ※観光客数は延べ人数

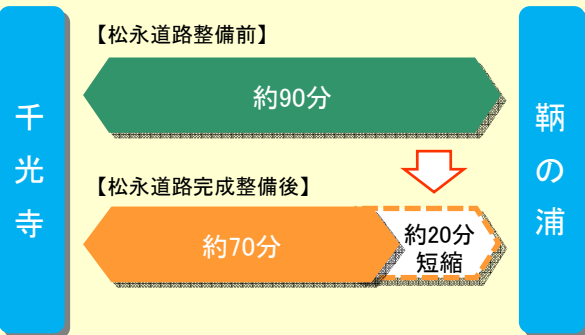
福山市・尾道市の観光時の利用交通機関、観光形態（平成22年）



自家用車・バスによる
日帰り観光が主流

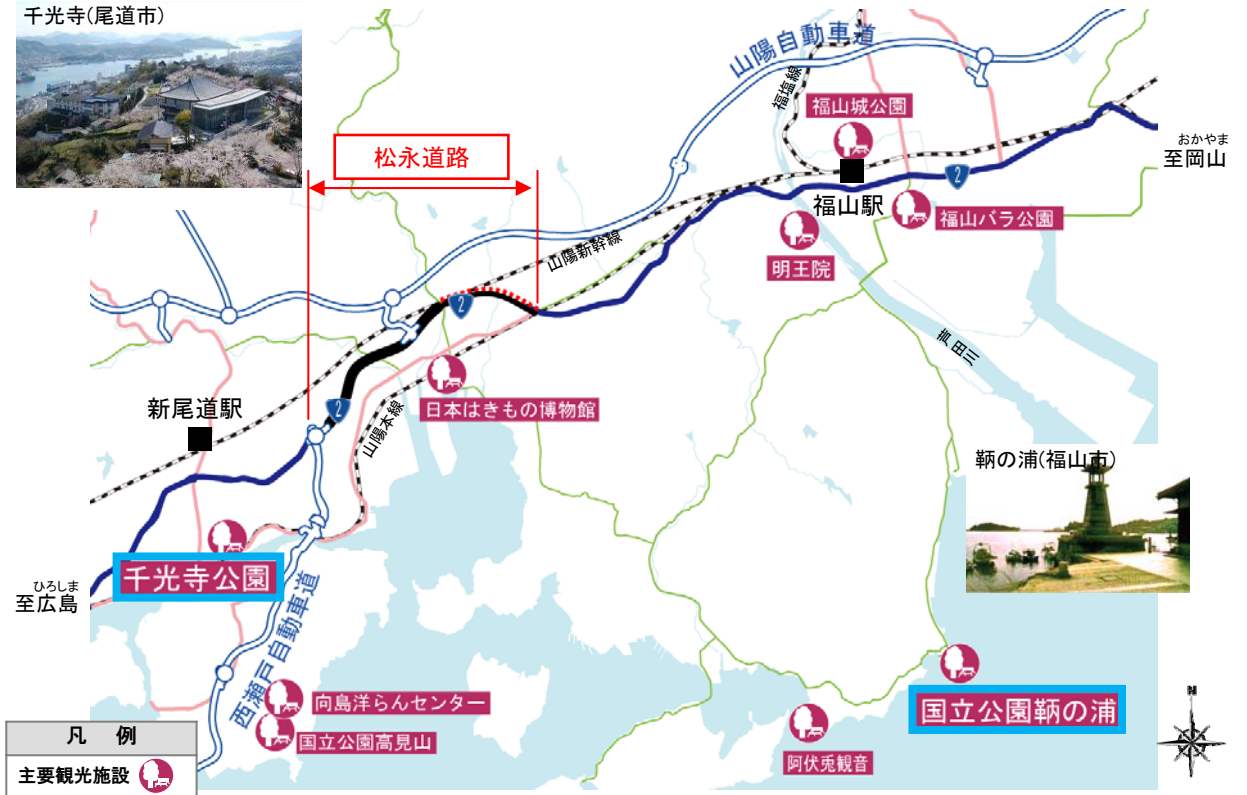
※「平成22年広島県観光客数の動向」による。
 ※福山市・尾道市の合算値。

期待される道路の役割(効果)



※H17道路交通センサス混雑時旅行速度を使用。その他市道は30km/hを用いて算出。
 ※ただし、松永道路整備前の現道区間(赤坂BP東口～尾道BP東口)はS60道路交通センサスピーク時平均旅行速度を使用。
 ※完成整備後の松永道路の速度は規制速度(V=60km/h)を使用。
 ※整備前は国道2号旧道・芦田川右岸を經由、整備後は尾道BP・芦田川右岸を經由したルートを設定。

千光寺(尾道市)



凡例
 主要観光施設



3. 地域から期待される道路の役割（効果）

課題⑥ 山陽自動車道通行規制時の機能代替

- ・ 山陽自動車道(福山東IC～福山西IC)が通行止めになった場合、国道2号が迂回路として利用される。
- ・ 松永道路の整備により、山陽自動車道のリダンダンシー機能が確保される。

暫定2車線区間が山陽道通行止めになった場合



山陽自動車道(福山西IC～福山東IC)通行止め時の救急搬送

- ・ 山陽自動車道通行止め時は国道2号が重篤患者の救急搬送経路となる。
- ・ 松永道路は1分1秒を争う救急搬送に貢献する。

尾道市役所

【松永道路整備なし】

約35分

【松永道路整備あり】

約33分

約2分短縮

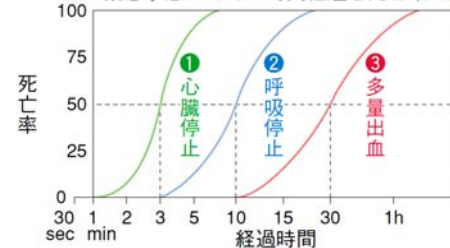
福山市民病院
(第3次救急医療施設)

※救急搬送を想定し、規制速度を使用。その他ランプ部、市道は30km/hを用いて算出。
 ※整備ありの松永道路の速度は規制速度(V=60km/h)を使用。
 ※整備なしは国道2号旧道を経由、整備ありは尾道バイパスを経由したルートを設定。

救急搬送は1分1秒が患者の容態を左右する！！

<カーラーの救命曲線>

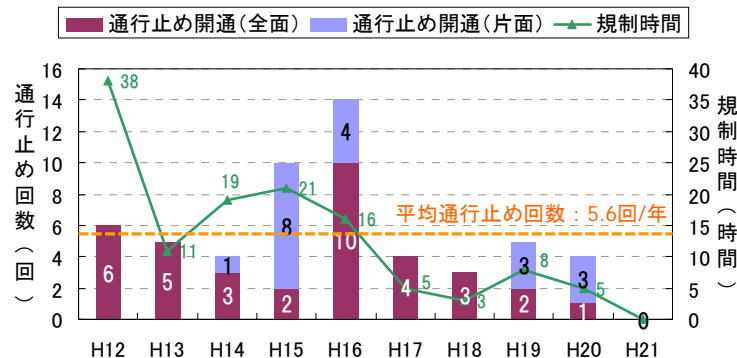
(%) 緊急事態における時間経過と死亡率の関係



- ① 心臓停止後 3分で約50%死亡
- ② 呼吸停止後 10分で約50%死亡
- ③ 多量出血後 30分で約50%死亡

※M.Cara 「緊急事態における経過時間と死亡率の関係」(1981)

山陽自動車道(福山西IC～福山東IC)の通行止め実績



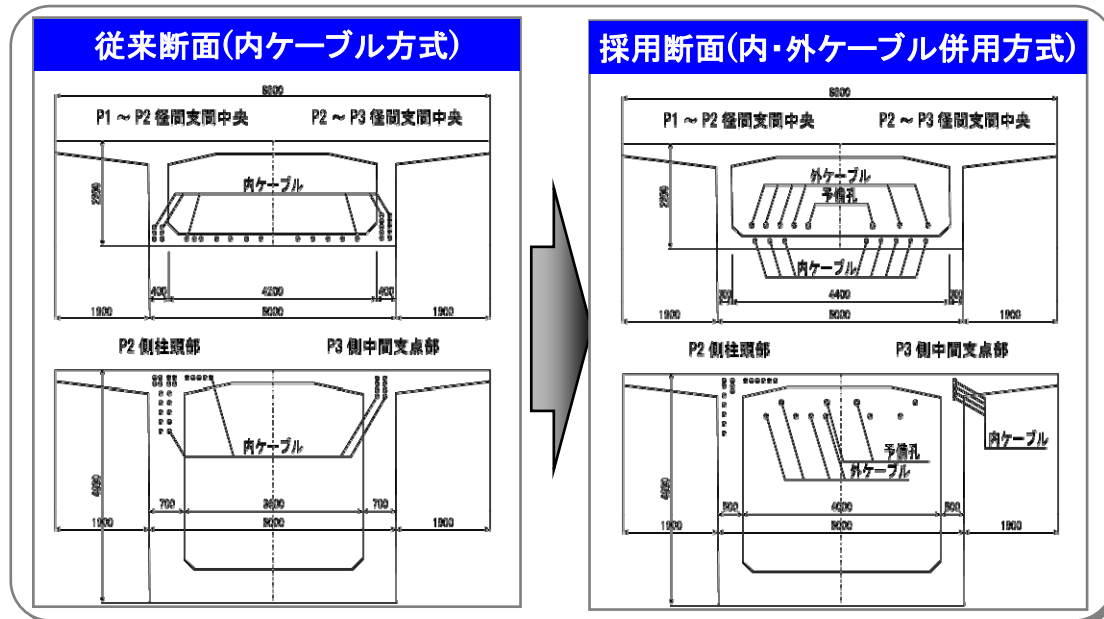
※過去10年間の通行止め状況NEXCO西日本調べ

4. コスト縮減に関する取り組み

- まつなが
・松永道路4車線化における神村高架橋の設計において、上部工のPC箱桁の内・外ケーブル併用方式を採用するなどコスト縮減を図っている。

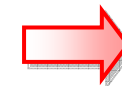


神村高架橋付近の状況イメージ



コスト縮減

ウェブ厚の縮小によるコンクリート量の低減自重軽減による下部構造の縮小、PC・鋼材量の低減



約1.2億円のコスト縮減

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	事業全体	残事業
費用 (C)	1,390	37
事業費	1,333	28
維持管理費	57	9
便益額 (B)	8,358	492
走行時間短縮便益	7,034	437
走行経費減少便益	897	41
交通事故減少便益	427	14
費用便益比 (B/C)	6.0	13.4

便益項目	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 [例] 約37千トン/年のCO2削減 【+約41億円】 ※1、※2
- ②円滑なモビリティの確保 [例] 福山市役所～広島空港までの所要時間短縮約8分(約72分【現況】→約64分)]
- ③物流効率化の支援 [例] 福山港国際ターミナル～尾道市役所の所要時間短縮約20分(約89分→約69分)]
- ④観光振興の支援 [例] 千光寺～鞆の浦の所要時間短縮約20分(約90分→約70分)]
- ⑤沿道環境の改善 [例] NOX排出量約237 t/年 (約1.0%削減)、SPM排出量約20 t/年 (約0.9%削減)] ※2

※1 【 】は、供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値)

※2 松永道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算定

	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)	52,200台/日～57,700台/日	約577億円	1,390億円	8,358億円	6.0 (13.4)
参考② (その他の道路の役割を考慮)	52,200台/日～57,700台/日	約577億円	1,390億円	8,358億円 + α	—

※基準年：H23年

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

◇暫定2車線区間合流部をボトルネックとする速度低下が発生している。また、対面通行であるため死傷事故率も高く、トンネル内では重大事故も発生している。
◇並行する山陽自動車道の通行規制時には、迂回交通を分担し、東西の経済移動を支える道路として機能している。

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=6.0（事業全体） 13.4（残事業）

◇道路の役割

- ①環境への影響を考慮した効果[例]約37千トン/年のCO2削減【+約41億円】※1、※2
- ②円滑なモビリティの確保[例]福山市役所～広島空港までの所要時間短縮約8分(約72分→約64分)
- ③物流効率化の支援[例]福山港国際ターミナル～尾道市役所の所要時間短縮約20分(約89分→約69分)
- ④観光振興の支援[例]千光寺～鞆の浦の所要時間短縮約20分(約90分→約70分)
- ⑤沿道環境の改善[例]NOx排出量約237t/年(約1%削減)、SPM排出量約20t/年(約0.9%削減)※2

※1 【 】は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）

※2 松永道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算定

3) 事業の進捗状況

◇平成14年度までに今津ランプ～西瀬戸尾道10間のL=4.6kmを4車線供用している。
◇神村ランプ～今津ランプ間は、平成2年度に暫定2車線供用しており、現在は完成4車線供用にむけて調査設計を実施している。

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、残る区間についても早期完成供用を目指し事業を推進する。

③コスト縮減や代替案立案の可能性

上部工のPC箱桁の内・外ケーブル方式を採用することによるコスト縮減を図っている。[約1.2億円]

2. 県への意見照会結果

継続とする対応方針については妥当である。

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。

【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、コスト縮減に努力しつつ、効率的な事業実施に努める。

◆前回評価時との比較

	前回再評価 (H20再評価)	今回評価 (H23再評価)	備 考 (前回評価時からの変更点)
事業諸元	L=7.1km	L=7.1km	—
計画交通量	50,600台/日 ～57,100台/日	52,200台/日 ～57,700台/日	<ul style="list-style-type: none"> ・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	577億円	577億円	—
総費用 (C)	1,297億円	1,390億円	<ul style="list-style-type: none"> ・基準年の変更(H20基準からH23基準)
総便益 (B)	6,942億円	8,358億円	<ul style="list-style-type: none"> ・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)	5.4	6.0	<ul style="list-style-type: none"> ・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 松永道路

〔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 松永道路
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)=6.0 (経済的純現在価値(B-C)=6,968億円、経済的内部収益率(EIRR)=13.7%) 残事業：費用便益比(B/C)=13.4 (経済的純現在価値(B-C)=455億円、経済的内部収益率(EIRR)=43.2%)

●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	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：796万人・時間/年(14,335万人・時間/年⇒13,539万人・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2号現道部 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間(現況)：122.4万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：98%削減(498.9万人・時間/年⇒11.3万人・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	
		□ 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(12往復/日)、福山大学線(7往復/日)
		■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	対象駅：福山駅、対象自治体名：福山市、 改善見込み(福山市今津町(福山西IC)～福山駅、45分(現況)⇒37分)
	物流効率化の支援	■ 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、72分(現況)⇒64分)
		■ 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：尾道市、 改善見込み(尾道市役所～福山港国際コンテナターミナル、89分⇒69分)
		■ 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	農林水産業を主体とする地域：福山市(尾道糸崎港機織地区) 主な出荷先：木材、府中市
	□ 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	
		□ 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	対象となる日常活動圏中心都市：福山市～三原市間
		<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	対象自治体名：尾道市、日常活動圏中心都市：福山市 改善見込み（63分⇒43分）
	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	千光寺（千光寺山ロープウェイ：H22年間観光入込客数28万人）
		<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 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：尾道市（35分⇒33分）

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 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	
		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	広島県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道2号）
		<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2号、代替する区間（福山市神村町地区～尾道市高須町地区）
		<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（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 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	
<input type="checkbox"/> 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			
4. 環境	地球環境の保全	● 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37千t/年（整備なし：5,358千t/年⇒整備あり：5,321千t/年）
	生活環境の改善・保全	● 現道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237t/年（整備なし：24,329t/年⇒整備あり：24,092t/年・・・約1.0%削減）
		● 現道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20t/年（整備なし：2,073t/年⇒整備あり：2,054t/年・・・約0.9%削減）
		<input type="checkbox"/> 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	
		<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"/> 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	「中国ブロックの社会資本の重点整備方針（H21.8）」に位置付けあり
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<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	「社会資本未来プラン（H23.3 広島県）」に位置付けあり 「福山都市圏交通円滑化総合計画（H15.11）」に位置付けあり
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

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
国道2号	松永道路	L=7.1km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
52,200~57,700	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23年度		
単純合計	567億円	67億円	634億円
うち残事業分	31億円	26億円	57億円
基準年における 現在価値 (C)	1,333億円	57億円	1,390億円
うち残事業分	28億円	9.1億円	37億円

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29年度			
単年便益 (初年便益)	113億円	15億円	7.0億円	135億円
基準年における 現在価値 (B)	7,034億円	897億円	427億円	8,358億円
うち残事業分	437億円	41億円	14億円	492億円

③ 結果

費用便益比 (B/C)	6.0
経済的純現在価値 (B-C)	6,968億円
経済的内部収益率 (EIRR)	13.7%
費用便益比 (残事業)	13.4
経済的純現在価値 (残事業)	455億円
経済的内部収益率 (残事業)	43.2%

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	52,200~57,700	±10%	11.1~15.7
事業費	31億円	±10%	12.5~14.5
事業期間	5年	±20%	13.0~13.8

交通状況の変化

様式－3①

事業名：松永道路（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 : 7.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	54,400	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	7	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	79.11	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道2号 : 5.8km	交通量	[台/日]	45,100	14,200
		走行時間	[分]	24	11
		走行時間費用	[億円/年]	213.57	27.47
	国道486号 : 18.4km	交通量	[台/日]	22,100	18,600
		走行時間	[分]	32	30
		走行時間費用	[億円/年]	136.00	107.79
	山陽道 : 16.9km	交通量	[台/日]	48,000	42,700
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	101.83	91.57
	鞆松永線 : 3.9km	交通量	[台/日]	23,300	17,800
		走行時間	[分]	13	9
		走行時間費用	[億円/年]	58.27	31.22
	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 : 3554.8km	走行時間費用	[億円/年]	10,881.08	10,848.03	
			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：3607.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11,390.75	11,185.19	205.56

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

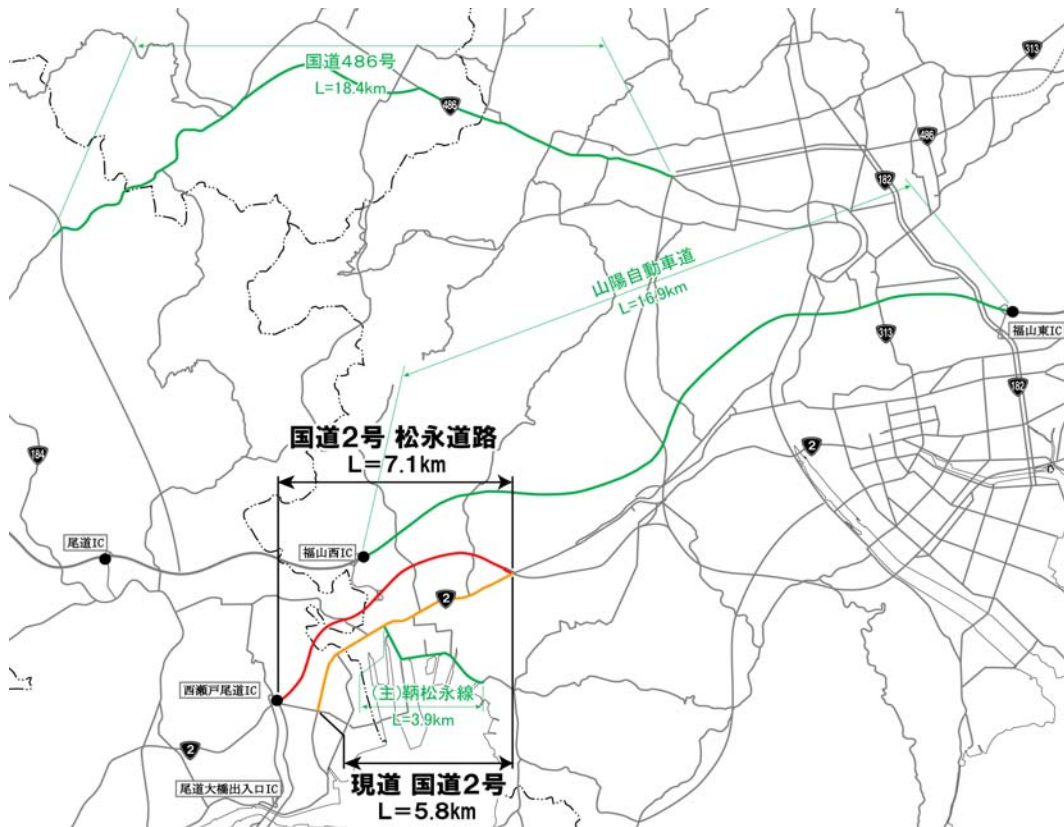
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：松永道路（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 : 7.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]	48,400	54,400	
	走行時間 ^{※2}	[分]	10	7	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	94.98	79.11	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道2号 : 5.8km	交通量	[台/日]	18,200	14,200
		走行時間	[分]	12	11
		走行時間費用	[億円/年]	40.03	27.47
	国道486号 : 18.4km	交通量	[台/日]	19,700	18,600
		走行時間	[分]	31	30
		走行時間費用	[億円/年]	116.49	107.79
	山陽道 : 16.9km	交通量	[台/日]	43,800	42,700
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	93.60	91.57
	鞆松永線 : 3.9km	交通量	[台/日]	18,100	17,800
		走行時間	[分]	10	9
		走行時間費用	[億円/年]	33.30	31.22
	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 : 3554.8km	走行時間費用	[億円/年]	10,832.61	10,848.03	
			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：3607.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11,211.01	11,185.19	25.82

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

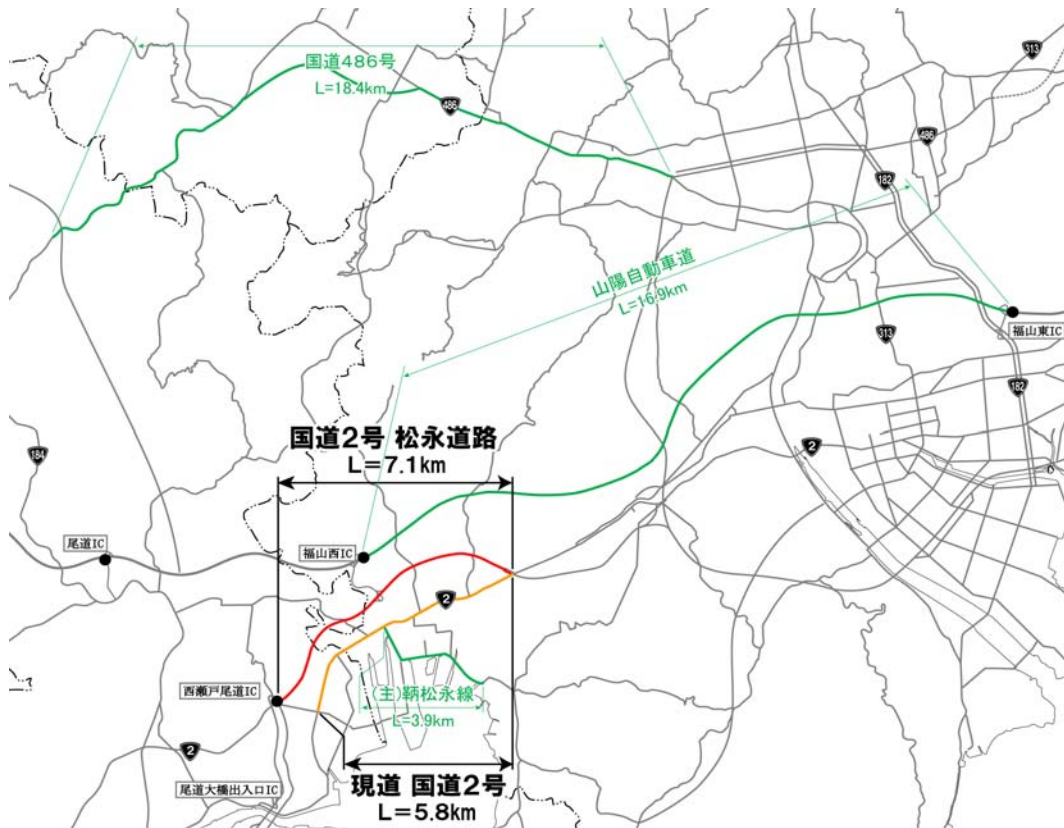
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：松永道路

(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	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成23年度	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
		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"/>
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	その他()		
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	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	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 type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" 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 山陽道(福山西IC~福山東IC)の通行止め日数より算出	(0.33) 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	<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				

(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

箇所名: 松永道路(事業全体)					維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)		
					単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
					0.23	7.1	1.64
年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	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
-19年目	S 47	4.6164	45.5	0.10	0.91		
-18年目	S 48	4.4388	52.4	0.10	0.76		
-17年目	S 49	4.2681	62.5	0.50	3.07		
-16年目	S 50	4.1039	66.1	1.20	6.71		
-15年目	S 51	3.9461	71.7	1.00	4.95		
-14年目	S 52	3.7943	76.0	10.70	48.08		
-13年目	S 53	3.6484	79.2	19.00	78.77		
-12年目	S 54	3.5081	81.3	34.83	135.26		
-11年目	S 55	3.3731	86.4	26.10	91.71		
-10年目	S 56	3.2434	88.6	25.60	84.34		
-9年目	S 57	3.1187	89.6	26.00	81.45		
-8年目	S 58	2.9987	90.5	22.70	67.69		
-7年目	S 59	2.8834	92.3	22.70	63.82		
-6年目	S 60	2.7725	93.0	23.20	62.25		
-5年目	S 61	2.6658	94.6	21.80	55.29		
-4年目	S 62	2.5633	94.4	31.00	75.76		
-3年目	S 63	2.4647	94.9	50.60	118.28		
-2年目	H 1	2.3699	97.4	24.47	53.59		
-1年目	H 2	2.2788	99.6	22.82	46.99		
暫定供用年次	H 3	2.1911	102.0	17.18	33.21	1.12	2.17
1年目	H 4	2.1068	103.4	9.51	17.44	1.12	2.06
2年目	H 5	2.0258	103.7	6.12	10.76	1.12	1.98
3年目	H 6	1.9479	103.6	7.86	13.30	1.12	1.90
4年目	H 7	1.8730	103.0	20.15	32.98	1.12	1.84
5年目	H 8	1.8009	102.4	7.28	11.52	1.12	1.78
6年目	H 9	1.7317	103.4	8.95	13.49	1.12	1.69
7年目	H 10	1.6651	102.8	17.62	25.69	1.12	1.64
8年目	H 11	1.6010	101.3	9.52	13.54	1.12	1.60
9年目	H 12	1.5395	99.7	8.19	11.38	1.12	1.56
10年目	H 13	1.4802	98.4	6.96	9.42	1.12	1.52
11年目	H 14	1.4233	96.6	14.19	18.82	1.12	1.49
12年目	H 15	1.3686	95.4	6.04	7.80	1.12	1.45
13年目	H 16	1.3159	94.4	6.38	8.00	1.12	1.41
14年目	H 17	1.2653	93.2	10.05	12.28	1.12	1.37
15年目	H 18	1.2167	92.5	11.48	13.59	1.12	1.33
16年目	H 19	1.1699	91.7	1.90	2.18	1.12	1.29
17年目	H 20	1.1249	91.2	0.95	1.05	1.12	1.25
18年目	H 21	1.0816	90.0	0.48	0.52	1.12	1.22
19年目	H 22	1.0400	90.0	0.19	0.20	1.12	1.17
20年目	H 23	1.0000	90.0	0.19	0.19	1.12	1.12
21年目	H 24	0.9615	90.0	2.00	1.92	1.12	1.08
22年目	H 25	0.9246	90.0	4.76	4.40	1.12	1.04
23年目	H 26	0.8890	90.0	13.33	11.85	1.12	1.00
24年目	H 27	0.8548	90.0	6.67	5.70	1.12	0.96
25年目	H 28	0.8219	90.0	4.59	3.77	1.12	0.92
供用開始年次	H 29	0.7903	90.0			1.56	1.23
27年目	H 30	0.7599	90.0			1.56	1.19
28年目	H 31	0.7307	90.0			1.56	1.14
29年目	H 32	0.7026	90.0			1.56	1.10
30年目	H 33	0.6756	90.0			1.56	1.06
31年目	H 34	0.6496	90.0			1.56	1.01
32年目	H 35	0.6246	90.0			1.56	0.98
33年目	H 36	0.6006	90.0			1.56	0.94
34年目	H 37	0.5775	90.0			1.56	0.90
35年目	H 38	0.5553	90.0			1.56	0.87
36年目	H 39	0.5339	90.0			1.56	0.83
37年目	H 40	0.5134	90.0			1.56	0.80
38年目	H 41	0.4936	90.0			1.56	0.77
39年目	H 42	0.4746	90.0			1.56	0.74
40年目	H 43	0.4564	90.0			1.56	0.71
41年目	H 44	0.4388	90.0			1.56	0.69
42年目	H 45	0.4220	90.0			1.56	0.66
43年目	H 46	0.4057	90.0			1.56	0.63
44年目	H 47	0.3901	90.0			1.56	0.61
45年目	H 48	0.3751	90.0			1.56	0.59
46年目	H 49	0.3607	90.0			1.56	0.56
47年目	H 50	0.3468	90.0			1.56	0.54
48年目	H 51	0.3335	90.0			1.56	0.52
49年目	H 52	0.3207	90.0			1.56	0.50
合計				-99.87	-32.02	1.56	0.50
単純事業費計				566.96		66.71	

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: 松永道路(残事業)

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.22		2.5	0.54
-5年目	H 24	0.9615	90.0	2.00	1.92		
-4年目	H 25	0.9246	90.0	4.76	4.40		
-3年目	H 26	0.8890	90.0	13.33	11.85		
-2年目	H 27	0.8548	90.0	6.67	5.70		
-1年目	H 28	0.8219	90.0	4.59	3.77		
供用開始年次	H 29	0.7903	90.0			0.51	0.41
1年目	H 30	0.7599	90.0			0.51	0.39
2年目	H 31	0.7307	90.0			0.51	0.38
3年目	H 32	0.7026	90.0			0.51	0.36
4年目	H 33	0.6756	90.0			0.51	0.35
5年目	H 34	0.6496	90.0			0.51	0.33
6年目	H 35	0.6246	90.0			0.51	0.32
7年目	H 36	0.6006	90.0			0.51	0.31
8年目	H 37	0.5775	90.0			0.51	0.30
9年目	H 38	0.5553	90.0			0.51	0.29
10年目	H 39	0.5339	90.0			0.51	0.27
11年目	H 40	0.5134	90.0			0.51	0.26
12年目	H 41	0.4936	90.0			0.51	0.25
13年目	H 42	0.4746	90.0			0.51	0.24
14年目	H 43	0.4564	90.0			0.51	0.23
15年目	H 44	0.4388	90.0			0.51	0.23
16年目	H 45	0.4220	90.0			0.51	0.22
17年目	H 46	0.4057	90.0			0.51	0.21
18年目	H 47	0.3901	90.0			0.51	0.20
19年目	H 48	0.3751	90.0			0.51	0.19
20年目	H 49	0.3607	90.0			0.51	0.19
21年目	H 50	0.3468	90.0			0.51	0.18
22年目	H 51	0.3335	90.0			0.51	0.17
23年目	H 52	0.3207	90.0			0.51	0.16
24年目	H 53	0.3083	90.0			0.51	0.16
25年目	H 54	0.2965	90.0			0.51	0.15
26年目	H 55	0.2851	90.0			0.51	0.15
27年目	H 56	0.2741	90.0			0.51	0.14
28年目	H 57	0.2636	90.0			0.51	0.14
29年目	H 58	0.2534	90.0			0.51	0.13
30年目	H 59	0.2437	90.0			0.51	0.13
31年目	H 60	0.2343	90.0			0.51	0.12
32年目	H 61	0.2253	90.0			0.51	0.12
33年目	H 62	0.2166	90.0			0.51	0.11
34年目	H 63	0.2083	90.0			0.51	0.11
35年目	H 64	0.2003	90.0			0.51	0.10
36年目	H 65	0.1926	90.0			0.51	0.10
37年目	H 66	0.1852	90.0			0.51	0.10
38年目	H 67	0.1780	90.0			0.51	0.09
39年目	H 68	0.1712	90.0			0.51	0.09
40年目	H 69	0.1646	90.0			0.51	0.08
41年目	H 70	0.1583	90.0			0.51	0.08
42年目	H 71	0.1522	90.0			0.51	0.08
43年目	H 72	0.1463	90.0			0.51	0.08
44年目	H 73	0.1407	90.0			0.51	0.07
45年目	H 74	0.1353	90.0			0.51	0.07
46年目	H 75	0.1301	90.0			0.51	0.07
47年目	H 76	0.1251	90.0			0.51	0.06
48年目	H 77	0.1203	90.0			0.51	0.06
49年目	H 78	0.1157	90.0			0.51	0.06
合計				31.35	27.65	25.71	9.08
単純事業費計				31.35		25.71	

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
一般国道2号	松永道路	4/4	7.1km

■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	31,599	
	改良費		式	1	4,629	
		土工	m ³	1,000,000	1,191	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m ³	—	—	
		法面工	m ²	97,999	262	盛土法面、切土法面、法粹工、鉄筋挿入工
		擁壁工	式	1	1,176	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁、扶壁式擁壁
		函渠工	式	1	2,000	管渠工、函渠工、水路工、等
	橋梁費		式	1	9,988	
		100m以上	m	1,747	8,928	PC橋(6橋)、ME橋(4橋)
		100m未満	m	303	1,061	PC橋(4橋)、ME橋(1橋)
	トンネル費		式	1	8,960	
		NATM	m	3,241	8,960	10本(上下線)
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費		式	1	1,500	
		IC	箇所	5	1,500	ダイヤモンド型(5箇所)
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費		式	1	1,607	
		車道舗装	m ²	133,000	1,596	
		歩道舗装	m ²	2,813	11	
	附帯施設費		式	1	4,915	
		交通管理施設工	式	1	2,180	標識工、防護柵工、道路照明工、等
遮音壁		m	17,093	2,735		
②用地及び補償費		式	1	12,887		
	用地費		式	1	9,987	
		宅地	m ²	20,000	1,400	
		田畑	m ²	214,097	6,637	
		山林・原野	m ²	278,500	1,950	
補償費	式	1	2,900			
③間接経費		式	1	13,214	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費				57,700		

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	松永道路	4/4	7.1km

■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	2,792	
	改良費		式	1	429	
		土工	m3	50,000	303	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m3	—	—	
		法面工	m2	15,000	33	盛土法面、切土法面、法枠工、鉄筋挿入工
		擁壁工	式	1	93	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁、扶壁式擁壁
		函渠工	式	—	—	
	橋梁費		式	1	900	
		100m以上	m	232	900	PC橋(1橋)
		100m未満	m	—	—	
	トンネル費		式	1	680	
		NATM	m	247	680	1本
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費		式	—	—	
		IC	箇所	—	—	
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費		式	1	335	
		車道舗装	m ²	27,500	330	
		歩道舗装	m ²	1,368	5	
	附帯施設費		式	1	448	
		交通管理施設工	式	1	368	標識工、防護柵工、道路照明工、等
		遮音壁	m	500	80	
②	用地及び補償費		式	—	—	
	用地費		式	—	—	
		宅地	m ²	—	—	
		田畑	m ²	—	—	
		山林・原野	m ²	—	—	
	補償費		式	—	—	
③	間接経費		式	1	500	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					3,292	

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	松永道路	4	7.1km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
維持費	km	7.1	1,850	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	5,154	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			7,004	

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	松永道路	4	2.5km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
維持費	km	2.5	650	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	2,050	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			2,700	

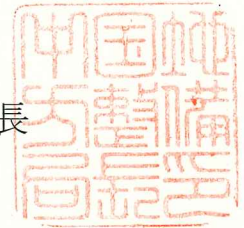
一般国道2号 松永道路
〔広島県への意見照会と回答〕



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】

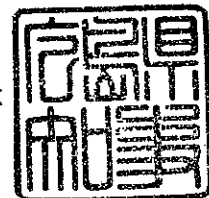
事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
中国横断自動車道 尾道松江線(尾道～三次)	継続	
中国横断自動車道 尾道松江線(三次～三刀屋木次)	継続	
一般国道2号 松永道路	継続	

※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。	