

道路関係の評価項目調書

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	中国横断自動車道尾道松江線 尾道～三次		事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局						
起終点	自：広島県尾道市美ノ郷町三成 至：広島県三次市四拾貫町				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、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		H13年度工事着手							
全体事業費	約1,510億円	事業進捗率 (H25年度末現在)	95%	供用済延長	29.5km							
計画交通量	6,800～14,500 台/日											
費用対効果 分析結果 (3便益)	B/C (事業全体) (残事業)	(3便益) 1.3 12.6	総費用 (事業全体) 1,921億円 事業費：1,727億円 維持管理費：194億円	総便益 (事業全体) 2,569億円 走行時間短縮便益：1,901億円 走行経費減少便益：440億円 交通事故減少便益：228億円	基準年 平成26年							
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量：B/C=1.1～1.6 (交通量±10%) (残事業)</td> <td style="width: 50%;">交通量：B/C=10.7～14.6 (交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=1.3～1.3 (事業費±10%)</td> <td>事業費：B/C=12.3～12.8 (事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=1.3～1.4 (事業期間±20%)</td> <td>事業期間：B/C=12.5～13.1 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>						(事業全体) 交通量：B/C=1.1～1.6 (交通量±10%) (残事業)	交通量：B/C=10.7～14.6 (交通量±10%)	事業費：B/C=1.3～1.3 (事業費±10%)	事業費：B/C=12.3～12.8 (事業費±10%)	事業期間：B/C=1.3～1.4 (事業期間±20%)	事業期間：B/C=12.5～13.1 (事業期間±20%)
(事業全体) 交通量：B/C=1.1～1.6 (交通量±10%) (残事業)	交通量：B/C=10.7～14.6 (交通量±10%)											
事業費：B/C=1.3～1.3 (事業費±10%)	事業費：B/C=12.3～12.8 (事業費±10%)											
事業期間：B/C=1.3～1.4 (事業期間±20%)	事業期間：B/C=12.5～13.1 (事業期間±20%)											
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・損失時間の削減が見込まれる【8,677万人時間/年→8,517万人時間/年(約1.8%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・尾道～松江の都市間高速バス(H25.9月運行開始)】 ・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65分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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120分⇒約100分】 ・世羅郡世羅町から広島市、大阪市への農林水産品(なし、アスパラガス)の流通利便性向上が見込まれる <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <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【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60分】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国営備北丘陵公園(H25年間観光客入り込み数46.5万人/年)、千光寺(H25年間観光客入り込み数33.9万人/年)等へのアクセスが向上 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・3次救急医療施設へのアクセス向上が見込まれる【三次市～福山市民病院：約93分⇒約67分】 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量が約20千t/年【6,221千t/年⇒6,201千t/年】 											

⑨生活環境の改善・保全

- ・ NOX 排出量が約 51t/年（約 0.3%）削減【17,831t/年⇒17,779t/年】
- ・ SPM 排出量が約 5t/年（約 0.6%）削減【887t/年⇒882t/年】

⑩環境への影響を考慮した効果

- ・ 約 20 千 t/年の CO2 削減量の貨幣換算値【約 9.4 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により、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、山陽と山陰を結ぶ大動脈であり、広域交流圏の拡大による沿線地域の産業・経済・文化等の活性化が図られるなど、地域社会の発展に大きく寄与する路線であると認識しております。

したがって、事業費の増額についてはやむを得ないものと考えますが、引き続き、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、今年度中の全線供用に向け、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

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する。

開通が近づくにつれ、沿線地域では工業団地の開発、分譲が進んでいる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成25年度末現在で、用地買収については100%が完了しており、尾道JCT～世羅ICまでの19.2kmおよび吉舎IC～三次東JCT・ICまでの10.3kmが開通している。

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、平成26年度に世羅IC～吉舎IC間の開通を予定している。

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。

中国横断自動車道 おのみちまつえ 尾道松江線
(おのみち 尾道みよし～し三次)

事業再評価

平成26年10月

国土交通省 中国地方整備局

2. 事業概要及び経緯

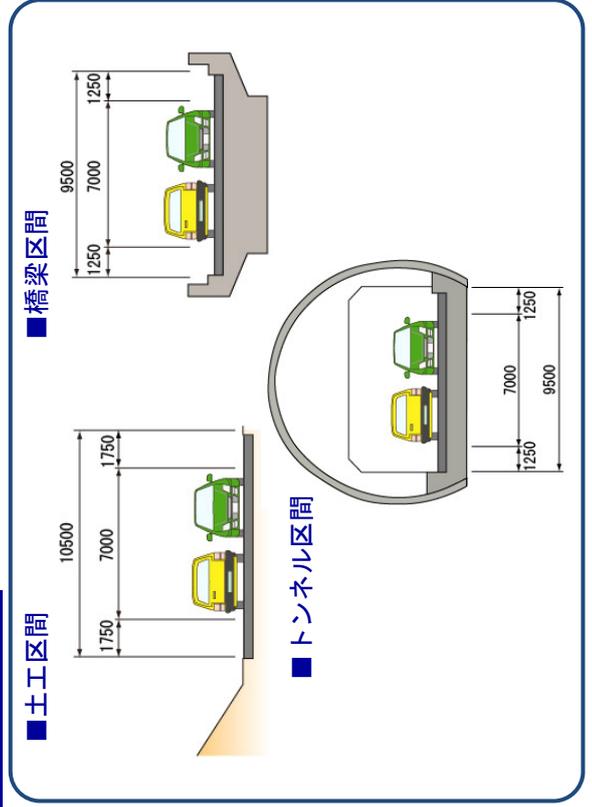
(1) 事業概要

- 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、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。

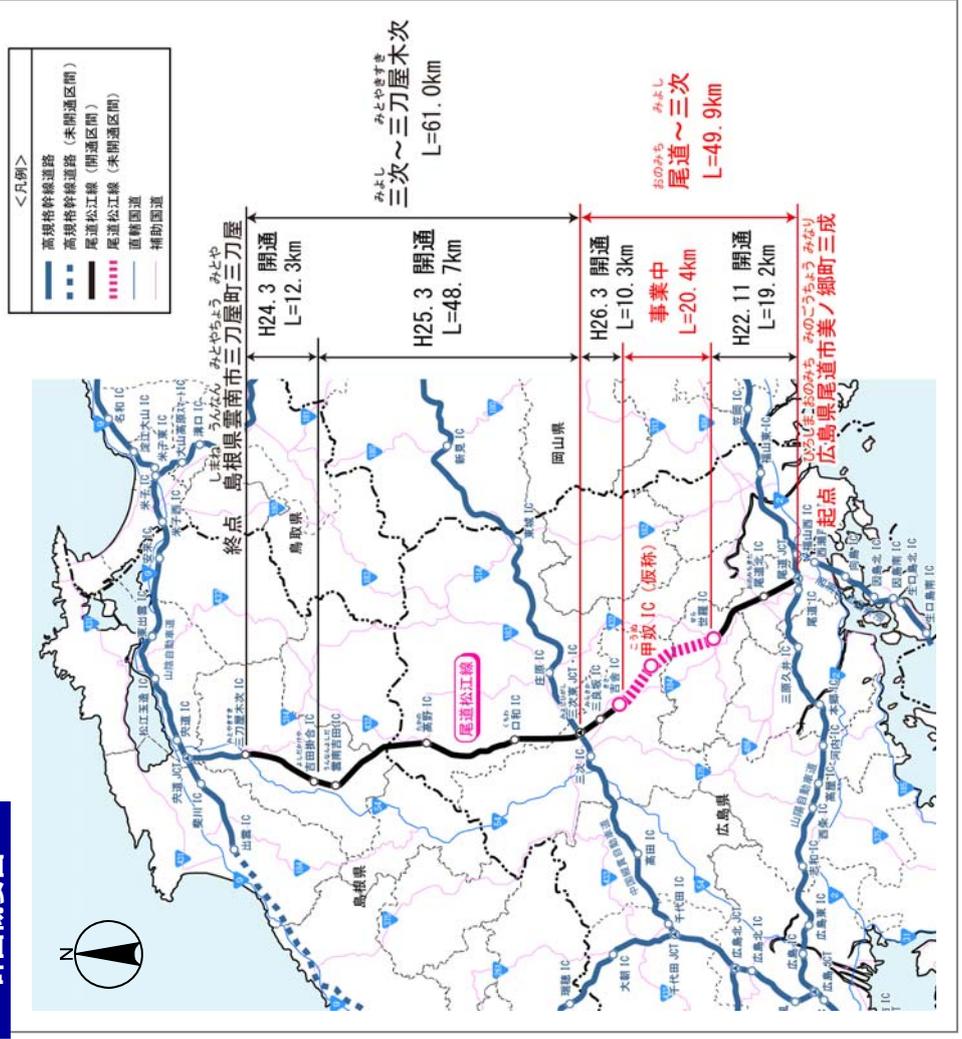
事業概要

	中国横断自動車道尾道松江線 尾道～三次	中国横断自動車道尾道松江線 三次～三刀屋木次
起 終 点	起点：広島県尾道市美ノ郷町三成 終点：広島県三次市四拾貫町	起点：広島県三次市四拾貫町 終点：島根県雲南市三刀屋町三刀屋
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



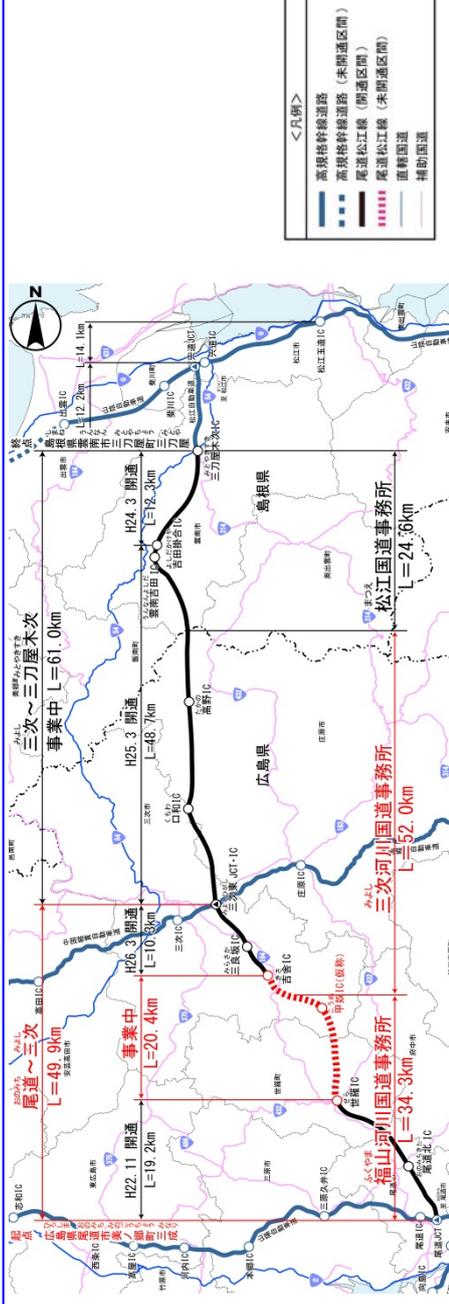
計画概要図



2. 事業概要及び経緯 (2) 事業の経緯

中国横断自動車道 尾道松江線

- 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JCT～三刀屋木次IC間の12.3km、平成24年度に三次東JCT・IC～吉田掛谷IC間の48.7km、平成25年度に吉舎IC～三次東JCT・ICの10.3kmを開通している。



区間	尾道～三次	世羅～甲奴(仮称)	甲奴(仮称)～吉舎	吉舎～三次東	三次東～吉田掛谷	吉田掛谷～三刀屋木次
事業者	尾道北～尾道北	尾道北～世羅	世羅～甲奴(仮称)	甲奴(仮称)～吉舎	吉舎～三次東	三次東～吉田掛谷
平成8年度	尾道北～尾道北	尾道北～世羅	世羅～甲奴(仮称)	甲奴(仮称)～吉舎	吉舎～三次東	三次東～吉田掛谷
平成9年度	尾道北～尾道北	尾道北～世羅	世羅～甲奴(仮称)	甲奴(仮称)～吉舎	吉舎～三次東	三次東～吉田掛谷
平成10年度	尾道北～尾道北	尾道北～世羅	世羅～甲奴(仮称)	甲奴(仮称)～吉舎	吉舎～三次東	三次東～吉田掛谷
平成11年度	尾道北～尾道北	尾道北～世羅	世羅～甲奴(仮称)	甲奴(仮称)～吉舎	吉舎～三次東	三次東～吉田掛谷
平成13年度	尾道北～尾道北	尾道北～世羅	世羅～甲奴(仮称)	甲奴(仮称)～吉舎	吉舎～三次東	三次東～吉田掛谷
平成15年度	尾道北～尾道北	尾道北～世羅	世羅～甲奴(仮称)	甲奴(仮称)～吉舎	吉舎～三次東	三次東～吉田掛谷
平成17年度	尾道北～尾道北	尾道北～世羅	世羅～甲奴(仮称)	甲奴(仮称)～吉舎	吉舎～三次東	三次東～吉田掛谷
平成18年度	尾道北～尾道北	尾道北～世羅	世羅～甲奴(仮称)	甲奴(仮称)～吉舎	吉舎～三次東	三次東～吉田掛谷
平成20年度	尾道北～尾道北	尾道北～世羅	世羅～甲奴(仮称)	甲奴(仮称)～吉舎	吉舎～三次東	三次東～吉田掛谷
平成22年度	尾道北～尾道北	尾道北～世羅	世羅～甲奴(仮称)	甲奴(仮称)～吉舎	吉舎～三次東	三次東～吉田掛谷
平成23年度	尾道北～尾道北	尾道北～世羅	世羅～甲奴(仮称)	甲奴(仮称)～吉舎	吉舎～三次東	三次東～吉田掛谷
平成24年度	尾道北～尾道北	尾道北～世羅	世羅～甲奴(仮称)	甲奴(仮称)～吉舎	吉舎～三次東	三次東～吉田掛谷
平成25年度	尾道北～尾道北	尾道北～世羅	世羅～甲奴(仮称)	甲奴(仮称)～吉舎	吉舎～三次東	三次東～吉田掛谷
平成26年度	尾道北～尾道北	尾道北～世羅	世羅～甲奴(仮称)	甲奴(仮称)～吉舎	吉舎～三次東	三次東～吉田掛谷

事業経緯

2. 事業概要及び経緯

(3) 事業進捗状況

中国横断自動車道 尾道松江線

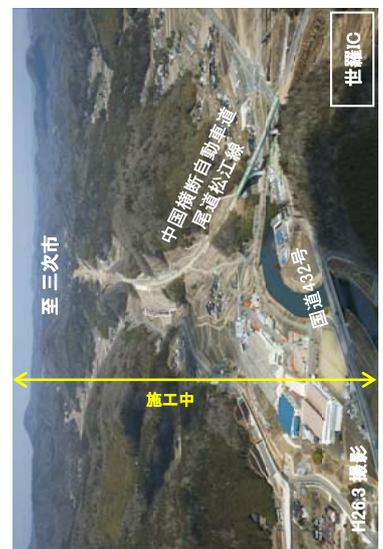
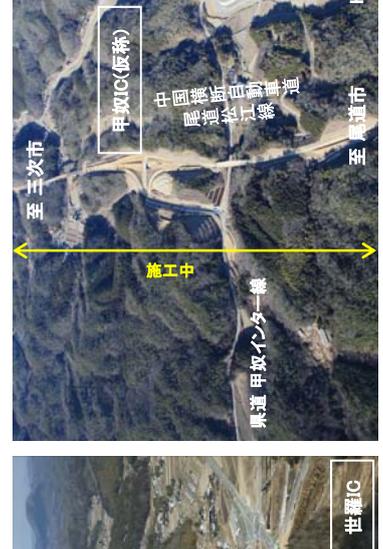
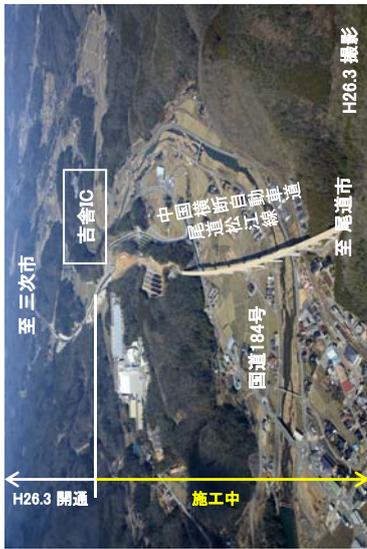
・尾道松江線(尾道～三次)の用地買収は100%完了し、平成26年度の全区間開通を目指し、工事を推進している。



● 事業全体の進捗状況 (平成25年度末時点)

中国横断自動車道	
尾道松江線 (尾道～三次)	100%
用地	100%
工事	94%
全体	95%

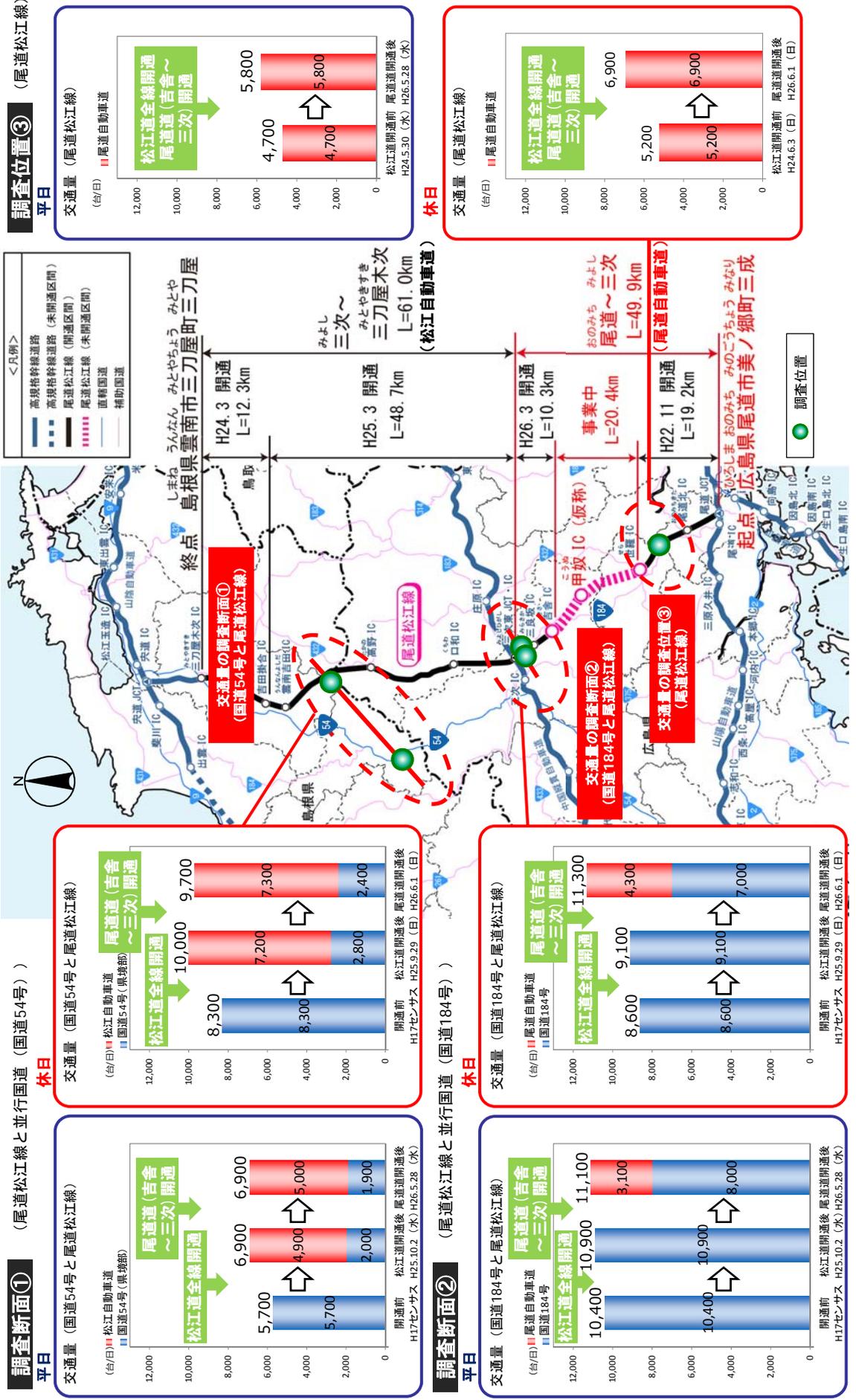
※事業費に対する割合



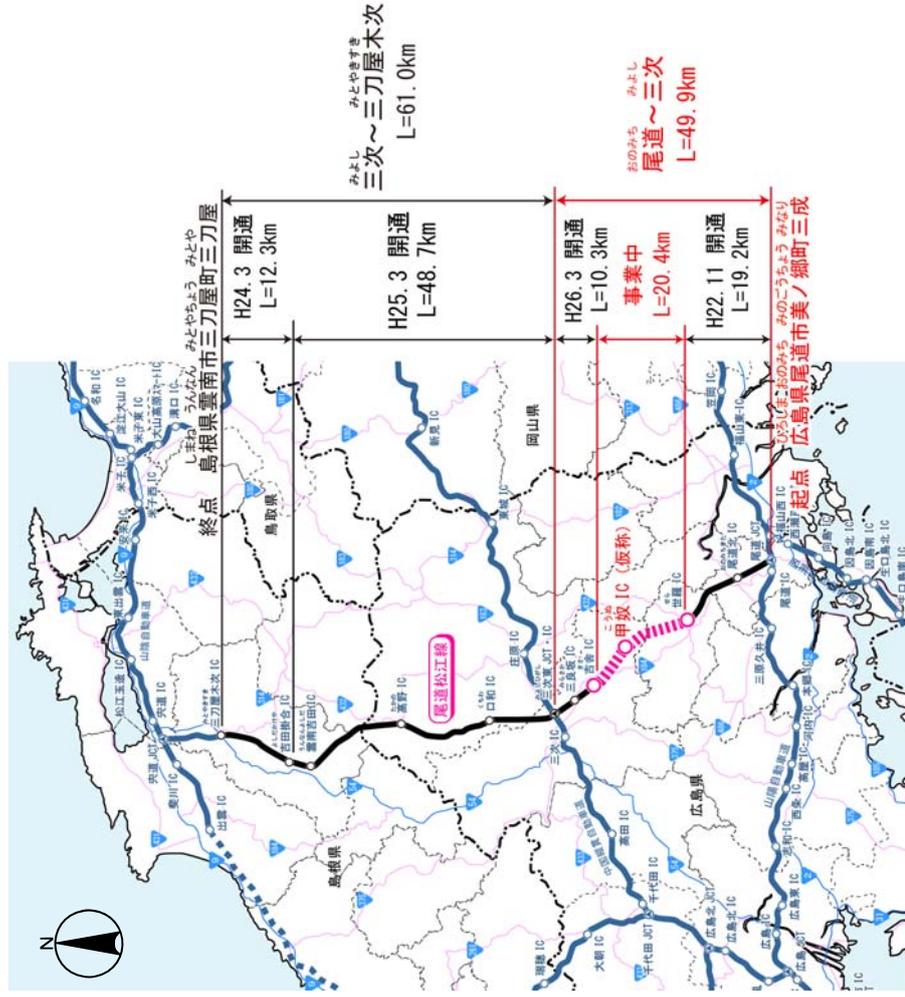
2. 事業概要及び経緯

(4) 交通状況

- 尾道松江線の平日交通量は、調査断面①で5,000台/日程度、調査断面②で3,000台/日程度、調査断面③で6,000台/日程度。
- 調査断面①、②、③ともに、尾道松江線の休日利用交通量が平日利用交通量を上回る傾向にある。
- また、並行する主要な国道の交通の一部が尾道松江線へ転換している。



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
⇒所要時間の短縮
- 課題②:地域間連携の強化
⇒公共交通サービスの利便性向上
- 課題③:地域産業の支援
⇒新たな雇用創出や地域振興に寄与
⇒物流の効率化
- 課題④:観光振興
⇒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
⇒所要時間の短縮により、救急救命に寄与
- 課題⑥:高速道路ネットワークの形成
⇒道路網の信頼性向上

※⇒〈期待される道路の役割(効果)〉

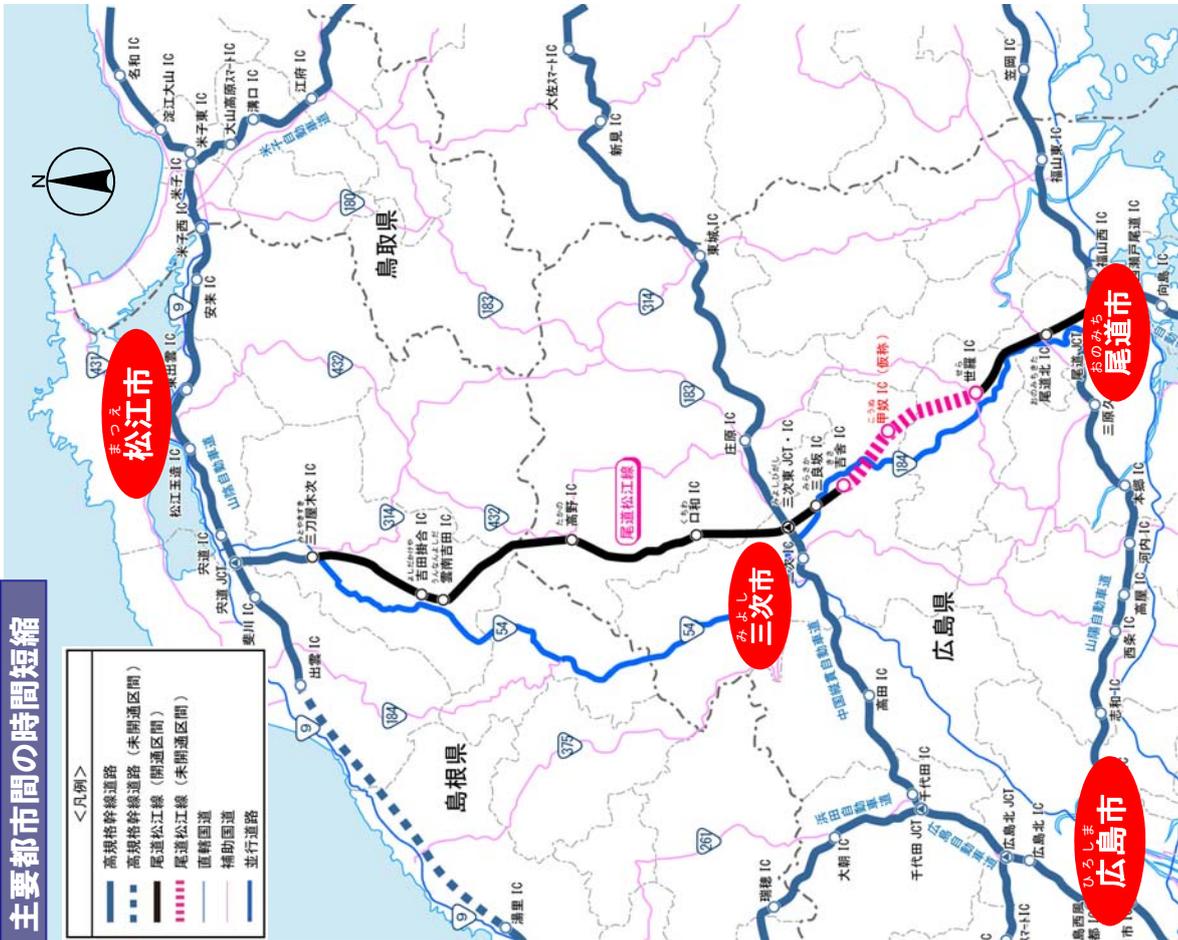
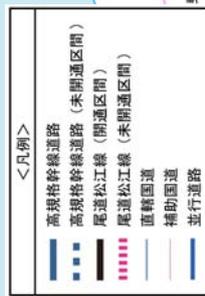
3. 地域から期待される道路の役割(効果)

中国横断自動車道 尾道松江線

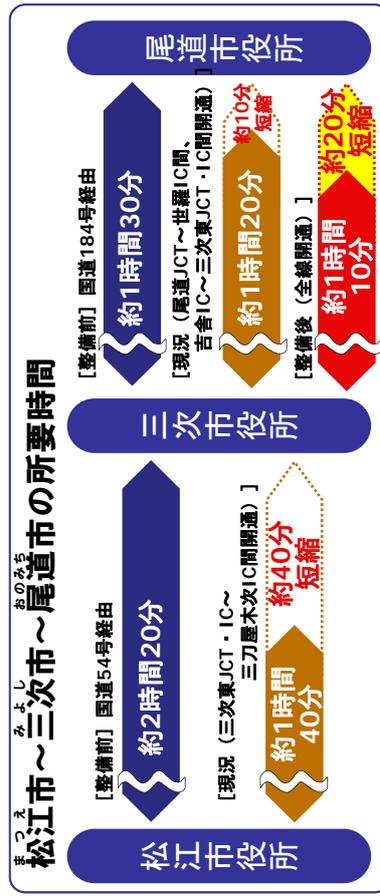
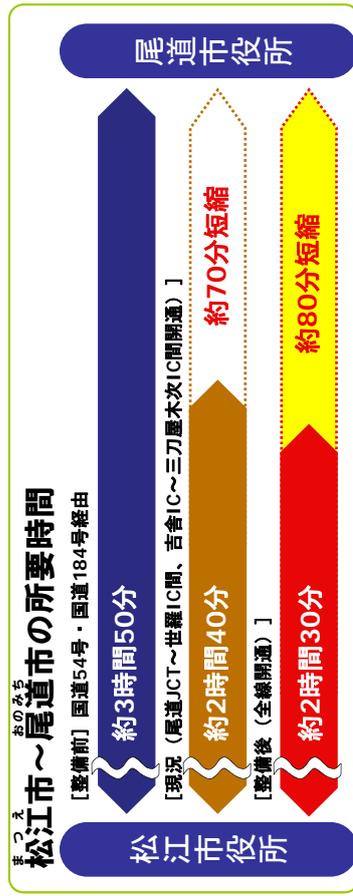
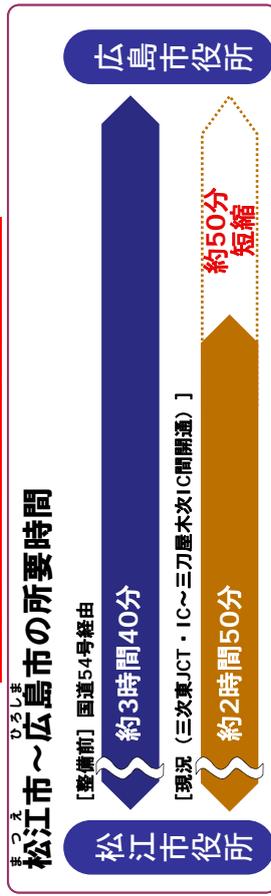
課題① 都市間ネットワークの形成

- 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、開通済高速道路を利用し、以下の条件により算出
 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、吉舎IC～三刀屋木次IC間はV=70km/h、その他はH22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H22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② 地域間連携の強化

- これまで、尾道・松江間における利便性の高い公共サービスはJRであったが、乗り換えが必要な状況となっていた。
- 尾道松江線の整備により、松江～尾道・福山間の高速バス路線が新設(平成25年9月1日)され、利用交通手段の選択肢の拡大と、公共サービスの利便性向上(所要時間、料金、運行本数)などによる地域間の連携が強化された。
- 全線開通により、更なる利便性向上が期待される。



3. 地域から期待される道路の役割(効果)

中国横断自動車道 尾道松江線

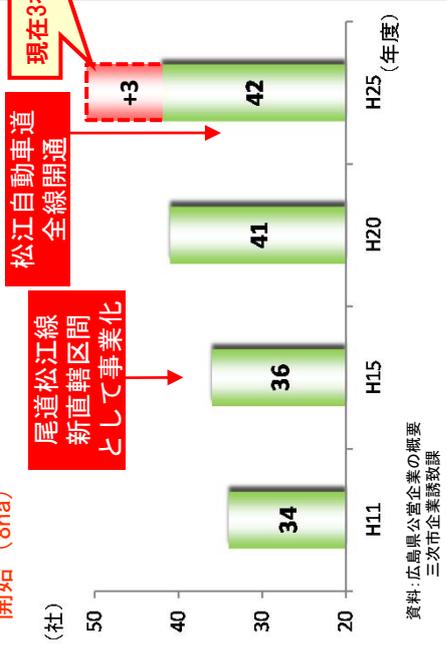
課題③ 地域産業の支援(新たな雇用創出や地域振興に寄与・物流の効率化)

- ・尾道自動車沿線では、工業・産業団地の開発・分譲が進むなど、新たな雇用が創出されている。
- ・全線開通を見据え、沿線の三次工業団地では3企業が新たに立地予定。
- ・今後の尾道自動車道全線開通による、山陰・山陽間の移動時間短縮、広島空港へのアクセス向上により、更なる企業進出が期待される。

進出企業の増加

▼三次工業団地(三次市)の企業立地状況

○東西南北に伸びる高速道路の結節点となることなどを背景に、三次市が平成21年6月より3期分譲開始(8ha)

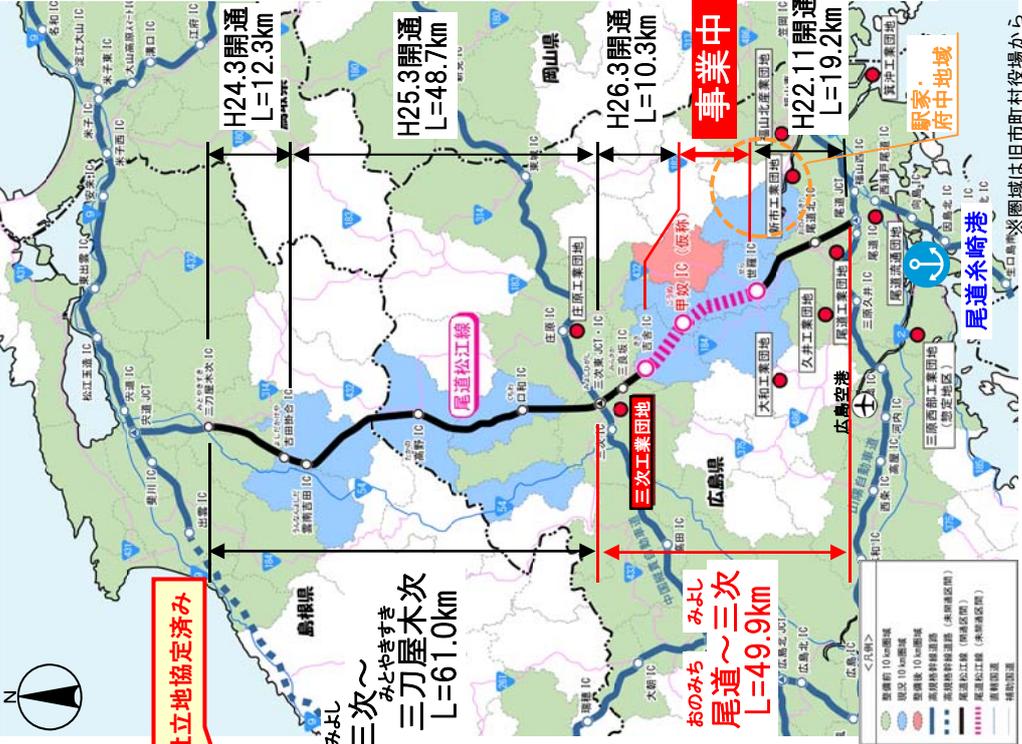


尾道松江線新直轄区間として事業化

現在3社立地協定済み

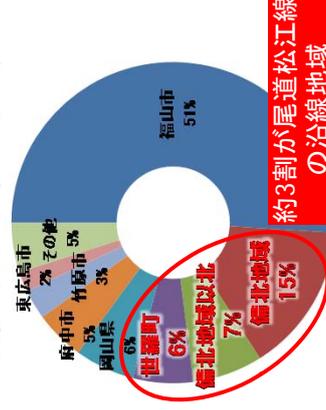
+3

最寄りICへの10km圏域の拡大



重要港湾尾道糸崎港への物流効率化

▼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)



※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)

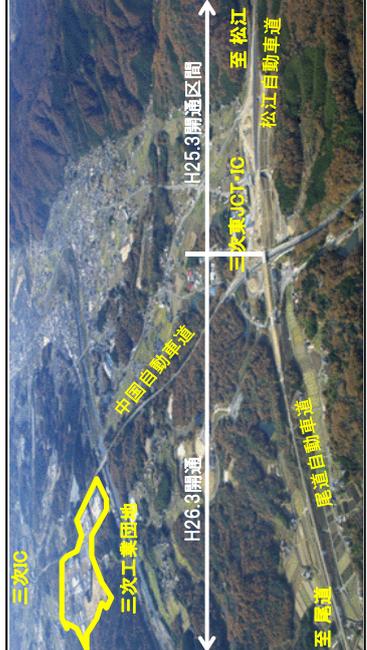
広島空港とのアクセス向上に期待
現在、原材料・人を広島空港から国道184号経由で移動していますが、尾道自動車道の全線開通により、広島空港とのアクセス向上に期待しています。

[ミヨシ電子(株) 片山様 (H25.11ヒアリング結果より)]

全線開通による業務効率向上に期待
当社は、福山市の駅家・府中地域も営業エリアとなっております。尾道自動車道の全線開通により業務効率が向上することに期待しています。

[運輸事業者(三次市) (H25.11ヒアリング結果より)]

整備前: 全線(尾道JCT〜三刀屋木次IC) 未整備
現況: H25年度末時点
整備後: 全線整備



▲三次工業団地と高速道路の位置関係

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(尾道JCT～世羅JCT)整備によって、沿線の観光施設では、岡山以东、四国の車両の割合が増加。(開通前7%→開通後19%)
- ・松江自動車道整備によって、備後地域の15%の方の山陰側への来訪頻度が増加しており、全線整備に向けて観光交流の促進が期待される。
- ・尾道松江線の整備により、山陰自動車道、山陽自動車道、及びまなみ海道(西瀬戸自動車道)が接続する。これにより、観光地間の時間短縮が図られ、広域周遊ルートが形成され、広域な誘客、新たな観光ルート・ツアーの形成が期待される。

主な観光資源

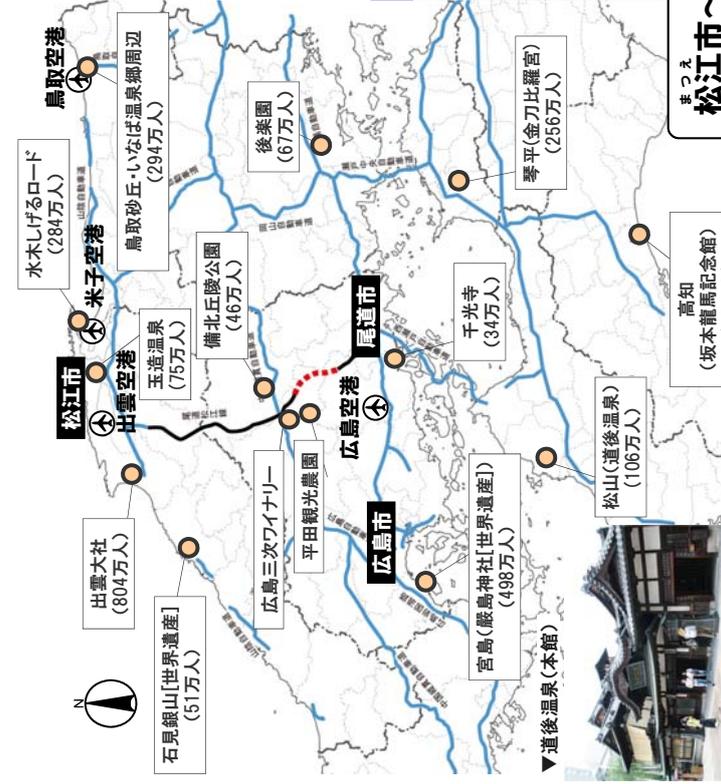
▼出雲大社



▼宮島(厳島神社[世界遺産])



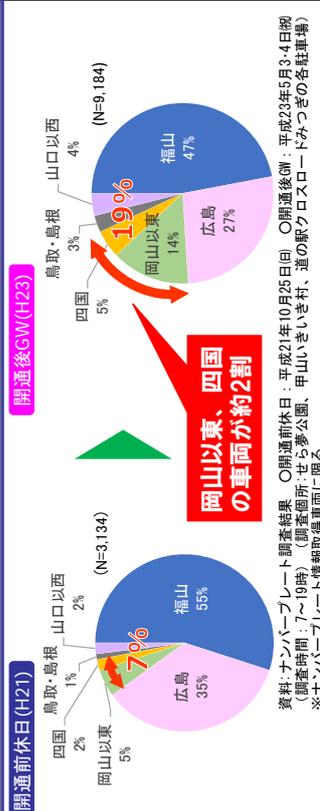
▼千光寺



観光周遊利用の拡大に期待
尾道自動車道の全線開通により、尾道松江線～山陽自動車道経由による関西、四国方面等の新たな観光周遊モデルコースの提案が可能となることから集客の拡大を期待しています。なお、松江自動車道開通後、団体客が約1.7倍に増加しました。
[横広島三次ワイナリー (H25.11ヒアリング結果より)]

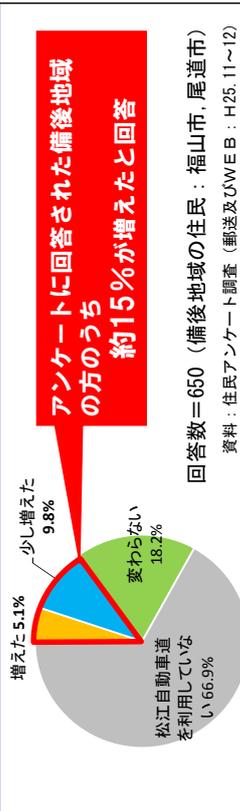
四国、関西、関東方面からの利用に期待
尾道自動車道の開通により、四国、関西、関東方面からの利用に期待しています。なお、松江自動車道開通後、利用者数は約3割増加しました。無料の高速道路は乗り降りが自由なため回遊性が高く、沿線地域への効果が大きいことを実感しています。
[平田観光農園 平田様 (H25.11ヒアリング結果より)]

尾道自動車道(尾道～世羅)沿線観光施設への来訪車両調査結果



資料：ナンバプレート調査結果。○開通前休日：平成21年10月25日。○開通後GW：平成23年5月3-4日(GW) (調査時間：7～19時)。(調査箇所：せら夢公園、甲山いきいき村、道の駅クロストマトなどの各駐車場)
※ナンバプレート情報取得範囲に限る

松江自動車道整備後の山陰側への訪問頻度(備後地域の住民)



回答数=650 (備後地域の住民：福山市、尾道市)
資料：住民アンケート調査(郵送及びWEB：H25.11～12)

松江市～四国地方の所要時間

【整備前】西瀬戸自動車道経由
約5時間40分

【整備後(全線開通)】
約4時間0分
約80分短縮

松江市～厳島神社の所要時間

【整備前】国道54号経由
約3時間40分

【現況(全線開通)】
約3時間0分
約40分短縮

※所要時間は、開通済高速道路を利用し、以下の条件により算出
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JCT間、吉舎IC～三刀屋木次IC間はV=70km/h、その他はH22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H22道路交通センサス混雑時旅行速度
※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

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【救急医療体制の構築】

・尾道松江線の整備により、三次市や世羅町等から3次救急医療施設である福山市民病院への搬送時間の短縮や安静搬送が可能となり、また、福山市民病院を中心とする広島県東部地域(備後、備北地域)の救急医療体制の強化が期待される。

3次救急医療施設への搬送時間

▼三次市～福山市民病院への所要時間短縮

三次市	福山市民病院
[整備前] 国道184号経由	
約93分	
[現況 (尾道JCT～世羅IC間、吉舎IC～三次東JCT・IC間開通)]	
約78分	約15分短縮
[整備後 (全線開通)]	
約67分	約26分短縮

※所要時間は、開通済高速道路を利用し、以下の条件により算出
 整備前：H17道路交通センサスの指定最高速度
 現況：尾道JCT～世羅IC間、吉舎IC～三次東JCT・IC間はV=70km/h、その他はH22道路交通センサスの指定最高速度
 整備後：尾道松江線はV=70km/h、その他はH22道路交通センサスの指定最高速度
 ※三次市は三次市役所(三次警察署入口交差点)を起点

救急医療施設位置図



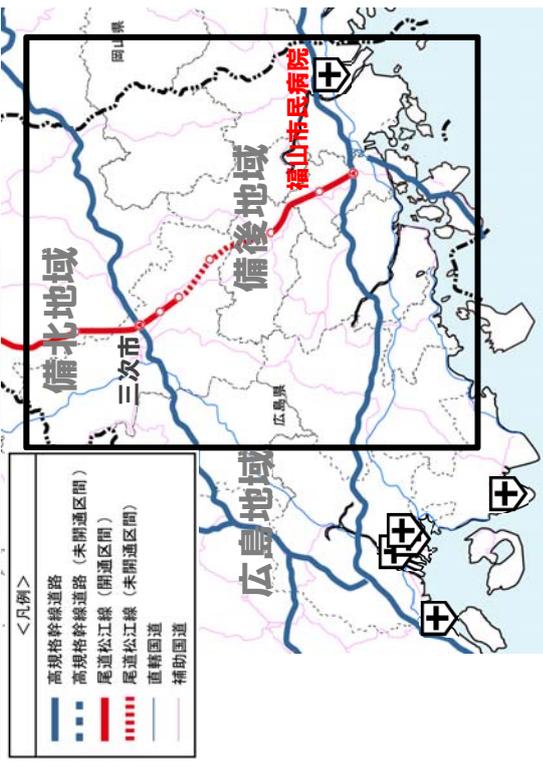
道路整備に対する期待の声

尾道自動車道の全線開通により、現状の一般道経由に比べ、

- 所要時間短縮による**救命率の向上**
- 信号での加減速の減少による、より安全な応急処置の実施
- 車の揺れ、振動の減少による、**患者への負担軽減**が期待されます。

[備北地区消防組合消防本部 (H26.6ヒアリング結果より)]

3次救急医療施設位置図(広島県)



※人口：H26.5現在
 (資料：広島県人口移動統計調査)

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⑥ 高速道路ネットワークの形成

- ・尾道松江線を含む中国横断自動車道や山陰道等の整備により、高速道路ネットワークの充実が図られる。
- ・迂回ルートのパターンが大幅に増加するため、大規模災害時にも広域的な代替路が確保される。
- ・山陰から関東・関西方面へ向かう、高速道路輸送ルートが2本に増え、通行規制時における物流の代替路線が確保される。
- ・尾道松江線と中国道、山陽道等が連携することで、広域な観光周遊が期待される。

高速道路ネットワークのルート拡大

●近畿・九州間のアクセスパターンの増加

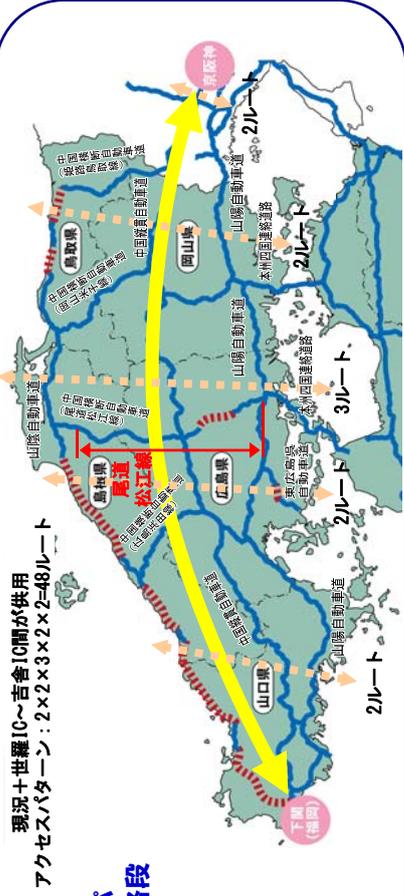
尾道松江線を含む中国横断自動車道の整備により、近畿・九州間のアクセスパターンが増加することとなり、災害時の通行止めなどによる迂回パターンが格段に増え、高速度・定時性確保の向上に大きく寄与する。

<高速道路ネットワーク形成によるアクセスパターンの増加>

現況
24パターン

現況+世羅IC~
吉舎IC間が供用
48パターン

中国横断道、山陰道の
すべてが供用
324パターン



物流面への効果

●物流活動における信頼性の高い代替路線の確保

【地域の声(事業者)】

当事業場は関西、関東地区への輸送が主となっており、松江道の利用はほとんどありません。しかし、**災害等不測の事態が発生した場合の代替経路**の1つとして重要です。そういった意味では重要な位置づけとして、**関西、関東への輸送ルートが複数あることは重要なメリット**と考えております。
[松江市製造業(H25事業所へのヒアリング結果より)]

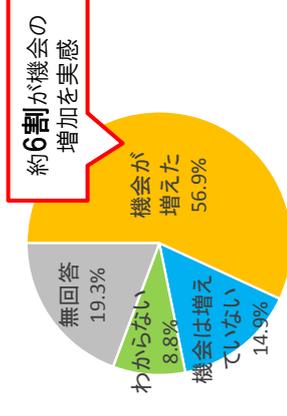


観光面への効果

●松江自動車道の開通が旅行を誘発し、交流を活発化

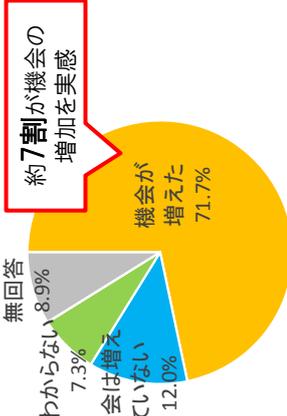
▼広島県内の方の旅行機会の増加
松江自動車道の開通により、松江・出雲方面に旅行する機会が増えたと感じる

▼島根県内の方の旅行機会の増加
松江自動車道の開通により、広島方面に旅行する機会が増えたと感じる



回答数=590 (回答者のうち広島県の方)

【アンケート調査の概要】 調査施設:尾道松江線沿線地域の観光施設等(島根県:11施設、広島県:5施設)
調査手法:手渡し配布・郵送回収式のアンケート
配布回収状況:配布数7,332/回収数1,014(回収率13.8%)



回答数=191 (回答者のうち島根県の方)

3. 地域から期待される道路の役割(効果)

尾道松江線開通を活かそうとする地域の取り組み

- ・尾道松江線沿線地域で多様な主体により、尾道松江線を活用した取り組みが行われている。
- ・地域が尾道松江線に期待している観光振興、地域産業の振興、地域間連携の強化等の分野において、様々な取り組みが活性化している。

観光振興

◆地域間連携の強化

- 広島県・島根県観光連携協議会の設置 (2012.4)
- 尾道・松江観光協会の連携協定の締結 (2014.2)
- 山陰花めぐり協議会が山陽側の花に係る施設との連携

◆スタンプラリーによる観光周遊の促進

【沿線の連携強化】

尾道松江線の沿線の道の駅3カ所と世羅町内の直産施設7カ所を巡り、尾道松江線と世羅町をつなぐスタンプラリーを開始。
無料の高速道路を活かし、世羅町が通過点とならないよう、沿線地域と連携して観光客の周遊を促すのが狙い。 [世羅町観光協会]



◆観光地PR看板の設置

尾道松江線のインターチェンジや周辺部の県市境などに三次市内の観光地をPRするための看板を設置。
看板の場所から近い観光地を写真で紹介している。 [三次市]



◆島根県の観光、物産をPA・SAでPR

島根県は2014年度の尾道松江線全線開通をにらみ、西日本高速道路管内のサービスエリアやパーキングエリアで、県のPRイベントを実施。 [島根県]

◆庄原市の魅力を愛媛県でPR

尾道松江線の全線開通を前に、庄原市内の魅力を売り込む観光キャンペーンを愛媛県で実施。 [庄原市、庄原観光協会、国営備北丘陵公園]

地域産業の振興

◆松江の企業がビジネス交流フェア(福山市)に初参加

松江商工会議所等の会員企業(27社)が、福山市で開催されたビジネスフェアに初参加。

尾道松江線の全線開通により、備後地域の企業との時間距離が短縮化され、取引が円滑になることから、販路拡大や共同受注などの連携が模索された。

◆尾道松江線を活用した地域活性化策を展開

三次市は、尾道松江線の全線開通による、拠点性の高まりや路線特性(通行が無料、出入りが自由)を活かした、地域戦略プランを策定。交流人口の増加・地域活性化に取り組んでいる。

具体的には、集客力を強化するための「交通拠点施設(道の駅)の誘致、整備」や、体験交流を通じた「市内への積極的な定住促進・維持」等を推進している。(三次市地域戦略77' 2012.3.7)

地域間連携の強化

◆三次市が島根県観光連盟に加盟

三次市が広島県の自治体として初めて島根県観光連盟に加盟。
尾道松江線を活用して観光客の誘致を進める島根県側と連携を深め、より効果的な集客(島根観光の道中で三次への立ち寄り)を狙う。三次市は同観光連盟の岡山県での観光キャラバンに参加。

◆「尾道みなと祭」に松江観光協会がブースを出展

松江観光協会が「尾道みなと祭」に初めて参加(2014.4)し、ブースを出展して特産品の販売をしたり観光資源をPRすることで、尾道松江線で「直結」する瀬戸内の地で松江を売り込んだ。

◆三海二山の交流連携

三海二山(日本海・瀬戸内海・大平洋・中国山地・四国山地)の特産品を集めた「三海二山グランマルシェ特産品フェア」を三次市で開催。

4. コスト増額に関する費用

■コスト増額に関する費用

項 目	増 額 費 用
①大雨への対応によるコスト増加（法面崩落箇所への法面安定対策の追加等）	14.8億円
②現地状況等によるコスト増加（切土箇所で確認された流れ盤対策の実施）	3.6億円
③周辺への影響を考慮した対策等によるコスト増加等	5.3億円
合 計	23.7億円

4. コスト増額に関する費用

①大雨への対応によるコスト増加

- ・大雨による法面崩落箇所への法面安定対策等の追加。
- ・流出土砂の処理及び汚損防止等環境対策の追加実施。

等

⇒ 約 14.8億円の増額

施工中に法面崩落が発生し、復旧及び安全対策のため法面工等を追加。
(法面対策例) 吹付法砕工 + 地山補強工(鉄筋挿入) + グランドアンカー 等



法面崩壊① 豪雨による法面崩落



沈砂池の追加設置・規模拡張



法面崩壊② 破砕質な地質による崩落



豪雨による構造物等の被災



応急復旧作業状況



本復旧状況



本復旧作業状況

4. コスト増額に関する費用

②現地状況等によるコスト増加

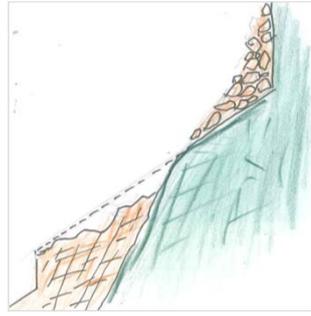
・切土箇所で確認された流れ盤対策の実施。等

⇒ 約 3.6億円の増額

掘削箇所で流れ盤が確認され、法面肌が不安定であり本線への安全対策のため、法枠工等を追加。



抜落ちや緩みの原因となる流れ盤節理



流れ盤となる風化岩の緩みにもともなう法面崩落のイメージ

当初計画：植生工
対策工法：吹付法枠工 + 地山補強工(鉄筋挿入) 等

吹付法枠施工状況

鉄筋挿入施工状況

対策完成状況

4. コスト増額に関する費用

③周辺への影響を考慮した対策等によるコスト増加

- ・ 硬岩の出現による現道等への影響を考慮した対策（掘削工法の見直し）。
- ・ 周辺環境への影響を考慮した対策等の追加実施。等

⇒ 約 5.3億円の増額

想定以上の硬岩が確認され、発破等による現道交通への影響を考慮した掘削工法の変更。



▲ 掘削工法の見直し



▲ 工事用道路で使用了した市道等の補修



▲ 追加安全対策等



5. 事業の効果

○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	
費用 (C)	1,921	
	事業費	1,727
	維持管理費	194
便益額 (B)	2,569	
	走行時間短縮便益	1,901
	走行経費減少便益	440
	交通事故減少便益	228
費用便益比	1.3	

便益計測対象項目	内容
走行時間短縮便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算出したもの。
走行経費減少便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行条件が改善されることによる走行に必要な経費(燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費)の減少効果を対象として算出したもの。 なお、走行時間に含まれない経費を対象として算出している。
交通事故減少便益	周辺道路も含め、道路整備による交通量等の変化に伴う、交通事故による社会的損失(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築物に関する物的損害額等)が減少する効果を貨幣価値として算出したもの。

◆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20千t/年のCO2削減]【+約9.4億円】※
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観光振興 [例] 松江市役所～松山市役所までの所要時間短縮 約100分 (約5時間40分→約4時間00分)]
- ④重症患者の救急搬送 [例] 三次市役所～福山市市民病院までの所要時間短縮 約26分 (約93分→約67分)]
- ⑤沿道環境の改善 [NOx排出量：約5t/年 (0.3%) 削減、SPM排出量：5t/年 (0.6%) 削減]
当該道路の開通の影響を受けるエリアを対象に算出※

※ 客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法については(H15.11.25)より【】は、供用後50年間の便益額として試算した結果(参考値)
CO2、NOx、SPMの排出原単位は平成22年値を使用

		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)	6,800台/日～14,500台/日	約1,510億円	1,921億円	2,569億円	1.3 (12.6)
	参考② (その他の道路の役割を考慮)	6,800台/日～14,500台/日	約1,510億円	1,921億円	2,569億円+α	—

※基準年：H26年

6. 今後の対応方針(原案)

○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

◇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する。

◇開通が近づくにつれ、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)=1.3(事業全体) 12.6(残事業)

◇道路の役割

①環境への影響を考慮した効果[約20千t/年のCO2削減]【+約9.4億円】※

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観光振興[例]松江市役所～松山市役所までの所要時間短縮 約100分(約5時間40分→約4時間00分)]

④重症患者の救急搬送[例]三次市役所～福山市市民病院までの所要時間短縮 約26分(約93分→約67分)]

⑤沿道環境の改善 [NOX排出量：約51t/年(0.3%)削減、SPM排出量：5t/年(0.6%)削減]

当該道路の開通の影響を受けるエリアを対象に算出※

※ 客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法について (H15.11.25) より
CO2、NOX、SPMの排出原単位は平成22年値を使用

【 】は、供用後50年間の便益額として試算した結果(参考値)

3) 事業の進捗状況

◇平成25年度末現在で、尾道JCT～世羅ICまでの19.2km及び吉舎IC～三次東JCT・ICまでの10.3kmが開通済みである。

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26年度に世羅IC～吉舎IC間の開通を予定している。

③コスト削減や代替案立案の可能性

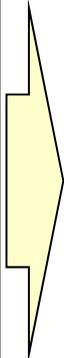
◇今後の事業実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。

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、山陽と山陰を結ぶ大動脈であり、広域交流圏の拡大による沿線地域の産業・経済・文化等の活性化が図られるなど、地域社会の発展に大きく寄与する路線であると認識しております。

したがって、事業費の増額についてはやむを得ないものと考えますが、引き続き、更なる事業費の精査を行いながら、最大限のコスト削減に努めていただくとともに、今年度中の全線供用に向け、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、コスト削減に努力しつつ、効率的な事業実施に努める。

◆前回評価時との比較

	尾道松江線 (尾道～三次)		備考 (前回評価時からの主な変更点)
	前回評価時 (平成24年)	今回評価時 (平成26年)	
事業諸元	L=49.9km	L=49.9km	
計画交通量	5,800～ 13,800台/日	6,800～ 14,500台/日	・将来交通需要推計の改善について【中間とりまとめ】に示された第二段階の改善を反映
総事業費	約1,486億円	約1,510億円	・法面安定対策の追加 ・流れ盤対策の追加 ・掘削工法の見直し ・土砂処理及び汚損等対策の追加 ・安全対策の追加
総費用 (C)	1,765億円	1,921億円	等による事業費増加
総便益 (B)	1,993億円	2,569億円	・上記事業費の増加 ・基準年の変更(H24基準からH26基準)
費用対効果 (B/C)	1.1	1.3	・将来交通需要推計の改善について【中間とりまとめ】に示された第二段階の改善を反映 ・基準年の変更(H24基準からH26基準)
			総費用及び総便益を見直したため

※費用/便益は現在価値化した値

中国横断自動車道 尾道松江線（尾道～三次）

〔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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 便益が費用を上回っている 	事業全体：費用便益比（B/C）=1.3 経済的純現在価値（B-C）=648億円、経済的内部収益率（EIRR）=5.4% 残事業：費用便益比（B/C）=12.6 経済的純現在価値（B-C）=1,256億円

●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 中長 モビリティの 確保	<ul style="list-style-type: none"> □ 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 ■ 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 ■ 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる ■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる ■ 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 ■ 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 	区間a（費用便益分析対象区間）について： 混雑損失削減時間：約160万人・時間/年（8,677万人・時間/年⇒8,517万人・時間/年） 区間b（当該区間／並行区間）について：（当該区間）の混雑損失削減時間：約107万人・時間/年 並行区間（当該区間）の混雑損失削減率：73.9%削減（144.7万人・時間/年⇒37.8万人・時間/年）
物流効率化 の支援	<ul style="list-style-type: none"> □ 都市再生プロジェクトを支援する事業である □ 三大都市圏の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 	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） 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⇒65分） 対象港湾：福山港、対象自治体名：三次市、改善見込み（120分⇒100分） 農林水産業を主体とする地域名：世羅郡世羅町（なし）、アスパラガス）、主な出荷先等 広島市、大阪市

1. 活力	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 ■ 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 ■ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる □ 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 ■ 10等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する □ 新規整備の公共施設へ直結する道路である ■ 3次医療施設へのアクセス向上が見込まれる ■ 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 ■ 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5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 ■ 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 □ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する □ 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 	<p>対象となる拠点都市間：尾道市～三次市</p> <p>対象となる日常活動圏中心都市間：福山市～三次市</p> <p>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⇒60分）</p> <p>国宮備北丘陵公園（H25年間観光客入り込み数46.5万人/年）、せら夢公園（せらワイナリー）（H25年間観光客入り込み数38.1万人/年）、千光寺（H25年間観光客入り込み数33.9万人/年）等</p> <p>対象となる3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：三次市（93分⇒67分）</p> <p>並行する国道184号において、三次市内で区間、世羅町で3支差点の死傷事故率が500件/億台キロを上回っており（H20-23イタルダデータ）、尾道松江線の整備により交通量の減少が予測される。</p> <p>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</p> <p>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）</p>		
		個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> ● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 ● 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率 ● 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率 □ 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 □ その他、環境や景観上の効果が期待される ■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている ■ 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 	<p>CO2排出削減量：約20千t/年（整備なし）；6,221千t/年⇒整備あり；6,201千t/年/年</p> <p>評価対象区間：便益算定範囲</p> <p>排出削減量：約51t/年（整備なし）；17,831t/年⇒整備あり；17,779t/年/年</p> <p>評価対象区間：便益算定範囲</p> <p>排出削減量：約5t/年（整備なし）；887t/年⇒整備あり；882t/年/年</p> <p>ひろしま未来チャレンジビジョン（H22.10）</p> <p>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</p>	
		2. 暮らし	安全で安心できるくらしの確保		
		3. 安全	安全な生活環境の確保	災害への備え	
		4. 環境	地球環境の保全	生活環境の改善・保全	
5. その他	他のアジェンダとの関係	その他			

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他別
中国横断自動車道	尾道松江線(尾道～三次)	L=49.9km	高規格(新直轄)	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
6,800～14,500	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26年度		
単純合計	1,447億円	451億円	1,898億円
うち残事業分	22億円	204億円	226億円
基準年における 現在価値(C)	1,727億円	194億円	1,921億円
うち残事業分	21億円	88億円	109億円

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26年度			
供用年	平成27年度			
単年便益 (初年便益)	86億円	20億円	11億円	117億円
基準年における 現在価値(B)	1,901億円	440億円	228億円	2,569億円
うち残事業分	997億円	240億円	127億円	1,365億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.3
経済的純現在価値(事業全体)	648億円
経済的内部収益率(事業全体)	5.4%
費用便益比(残事業)	12.6
経済的純現在価値(残事業)	1,256億円
経済的内部収益率(残事業)	-

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)

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	6,800~14,500	±10%	1.1~1.6
事業費	1,447億円	±10%	1.3~1.3
事業期間	12年	±20%	1.3~1.4

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	6,800~14,500	±10%	10.7~14.6
事業費	22億円	±10%	12.3~12.8
事業期間	0年	±20%	12.5~13.1

交通状況の変化

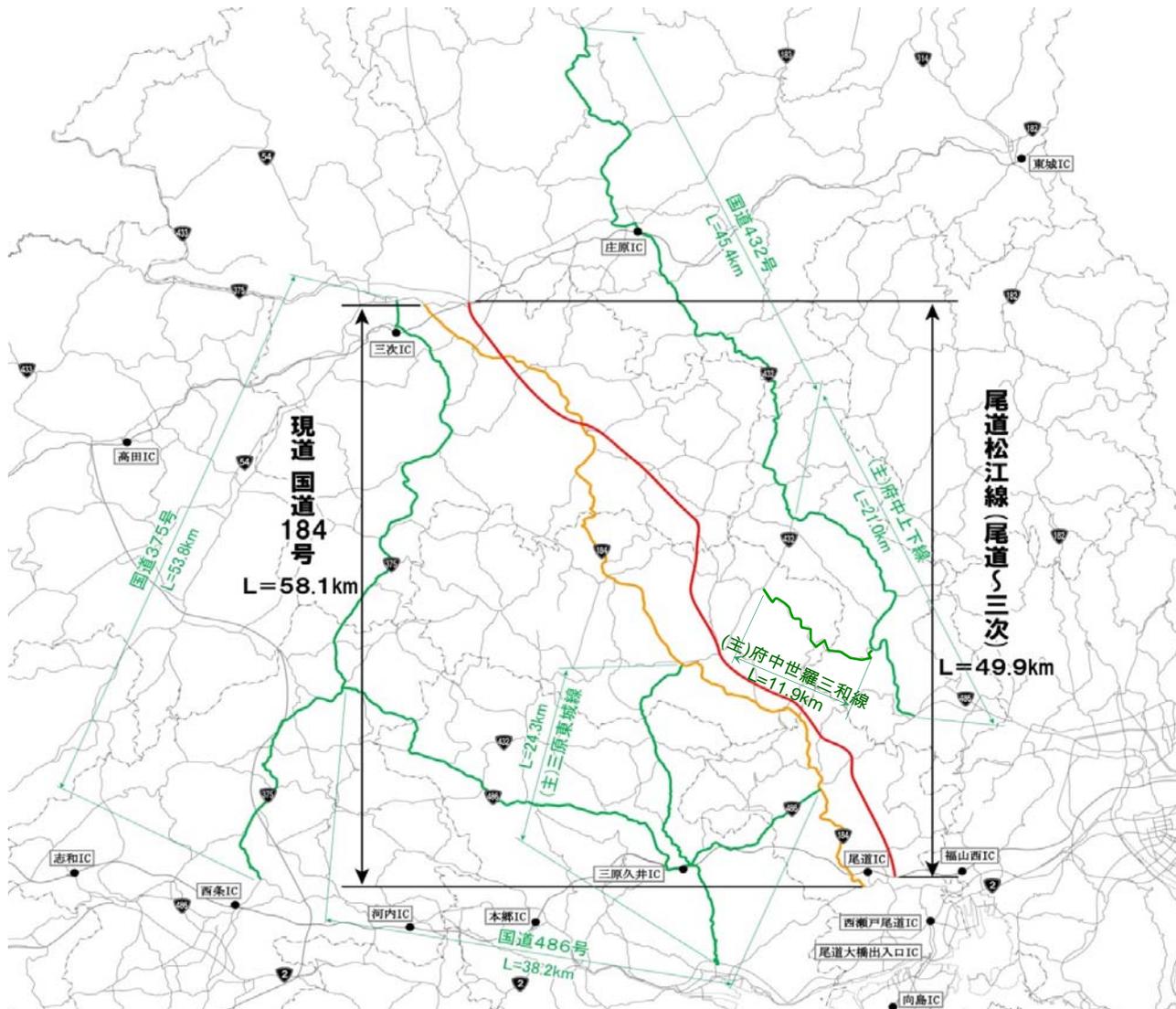
様式-3①

事業名: 中国横断自動車道(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	[台/日]	-	11,900	
	走行時間	[分]	-	43	
	走行時間費用	[億円/年]	-	100.98	
②主な周辺道路	国道184号 : 58.1km	交通量	[台/日]	11,800	5,000
		走行時間	[分]	84	79
		走行時間費用	[億円/年]	191.32	70.81
	国道432号,府中上下線 : 66.4km	交通量	[台/日]	4,300	3,100
		走行時間	[分]	94	94
		走行時間費用	[億円/年]	74.54	52.53
	国道486号 : 38.2km	交通量	[台/日]	4,900	4,200
		走行時間	[分]	51	51
		走行時間費用	[億円/年]	49.62	41.96
	国道375号 : 53.8km	交通量	[台/日]	7,200	6,600
		走行時間	[分]	81	80
		走行時間費用	[億円/年]	108.71	100.55
	三原東城線、府中世羅三和線 : 36.2km	交通量	[台/日]	4,200	3,100
		走行時間	[分]	52	51
		走行時間費用	[億円/年]	41.09	31.08
③その他道路合計 : 5455.0km	走行時間費用	[億円/年]	11,247.73	11,222.78	
			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
合計: 5757.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11,713.01	11,620.69	92.32

(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

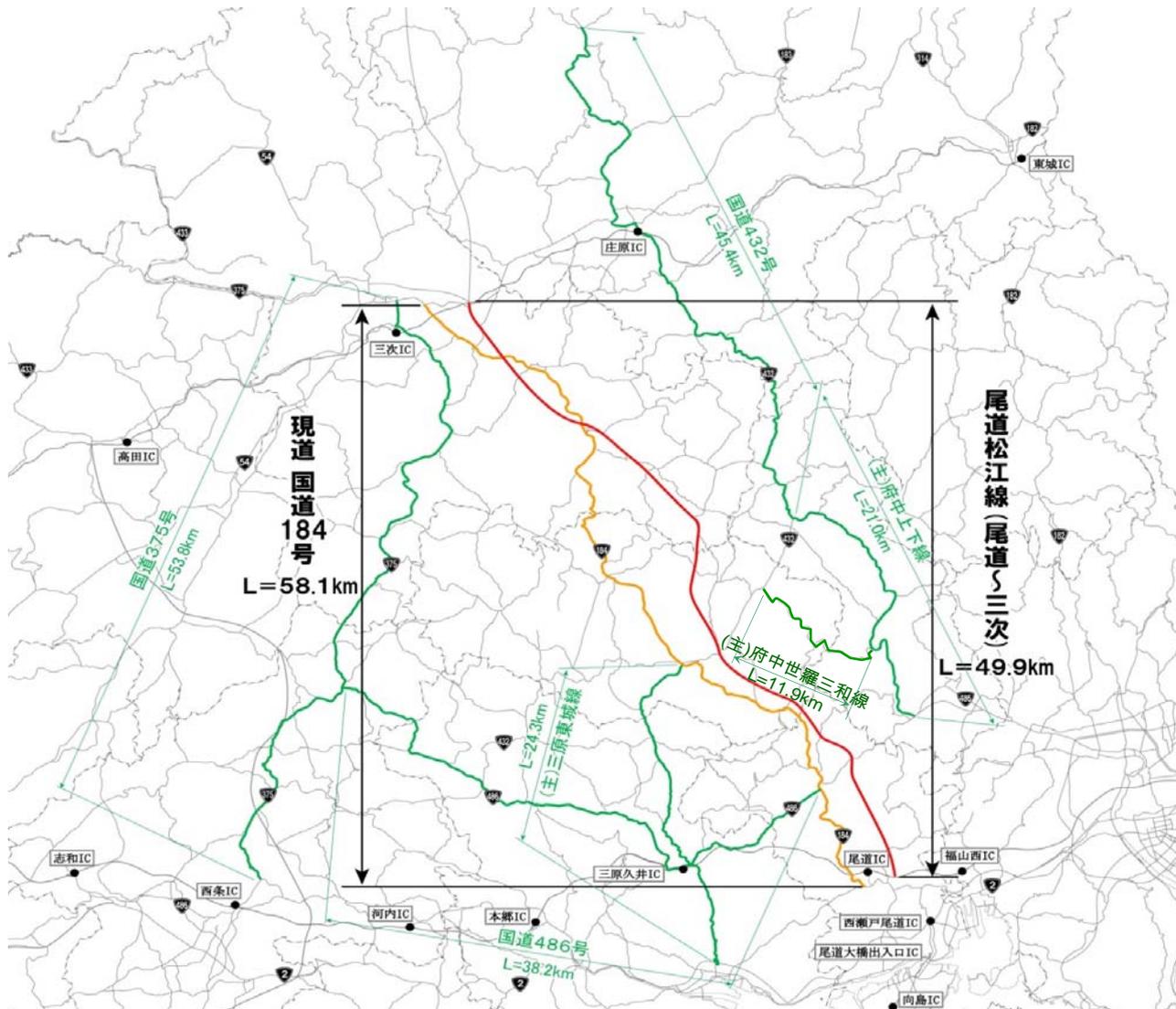
様式-3①

事業名: 中国横断自動車道(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	[台/日]	8,700	11,900	
	走行時間	[分]	25	43	
	走行時間費用	[億円/年]	43.52	100.98	
②主な周辺道路	国道184号 : 58.1km	交通量	[台/日]	8,900	5,000
		走行時間	[分]	81	79
		走行時間費用	[億円/年]	138.53	70.81
	国道432号,府中上下線 : 66.4km	交通量	[台/日]	3,900	3,100
		走行時間	[分]	94	94
		走行時間費用	[億円/年]	67.37	52.53
	国道486号 : 38.2km	交通量	[台/日]	4,600	4,200
		走行時間	[分]	51	51
		走行時間費用	[億円/年]	46.05	41.96
	国道375号 : 53.8km	交通量	[台/日]	6,700	6,600
		走行時間	[分]	80	80
		走行時間費用	[億円/年]	102.04	100.55
	三原東城線、府中世羅三和線 : 36.2km	交通量	[台/日]	3,300	3,100
		走行時間	[分]	51	51
		走行時間費用	[億円/年]	32.94	31.08
③その他道路合計 : 5455.0km	走行時間費用	[億円/年]	11,238.72	11,222.78	
			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
合計: 5757.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11,669.18	11,620.69	48.49

(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26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	() 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"/>		
	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				

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)

採用単価の根拠		一般国道(雪寒費除く)	
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
0.20	49.9	9.75	

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
-12年目	H15	1.5395	102.3	176.06	241.90		
-11年目	H16	1.4802	101.0	173.85	232.62		
-10年目	H17	1.4233	99.6	102.80	134.12		
-9年目	H18	1.3686	98.7	154.49	195.58		
-8年目	H19	1.3159	97.6	183.15	225.46		
-7年目	H20	1.2653	96.8	110.41	131.76		
-6年目	H21	1.2167	95.6	118.16	137.29		
-5年目	H22	1.1699	93.7	77.16	87.95		
-4年目	H23	1.1249	92.1	43.88	48.93		
-3年目	H24	1.0816	91.3	88.68	95.92		
-2年目	H25	1.0400	91.3	148.27	154.20		
-1年目	H26	1.0000	91.3	47.70	47.70		
供用開始年次	H27	0.9615	91.3	17.44	16.77	9.03	8.68
1年目	H28	0.9246	91.3	2.69	2.49	9.03	8.35
2年目	H29	0.8890	91.3	1.85	1.64	9.03	8.03
3年目	H30	0.8548	91.3			9.03	7.72
4年目	H31	0.8219	91.3			9.03	7.42
5年目	H32	0.7903	91.3			9.03	7.14
6年目	H33	0.7599	91.3			9.03	6.86
7年目	H34	0.7307	91.3			9.03	6.60
8年目	H35	0.7026	91.3			9.03	6.34
9年目	H36	0.6756	91.3			9.03	6.10
10年目	H37	0.6496	91.3			9.03	5.87
11年目	H38	0.6246	91.3			9.03	5.64
12年目	H39	0.6006	91.3			9.03	5.42
13年目	H40	0.5775	91.3			9.03	5.21
14年目	H41	0.5553	91.3			9.03	5.01
15年目	H42	0.5339	91.3			9.03	4.82
16年目	H43	0.5134	91.3			9.03	4.64
17年目	H44	0.4936	91.3			9.03	4.46
18年目	H45	0.4746	91.3			9.03	4.29
19年目	H46	0.4564	91.3			9.03	4.12
20年目	H47	0.4388	91.3			9.03	3.96
21年目	H48	0.4220	91.3			9.03	3.81
22年目	H49	0.4057	91.3			9.03	3.66
23年目	H50	0.3901	91.3			9.03	3.52
24年目	H51	0.3751	91.3			9.03	3.39
25年目	H52	0.3607	91.3			9.03	3.26
26年目	H53	0.3468	91.3			9.03	3.13
27年目	H54	0.3335	91.3			9.03	3.01
28年目	H55	0.3207	91.3			9.03	2.90
29年目	H56	0.3083	91.3			9.03	2.78
30年目	H57	0.2965	91.3			9.03	2.68
31年目	H58	0.2851	91.3			9.03	2.57
32年目	H59	0.2741	91.3			9.03	2.47
33年目	H60	0.2636	91.3			9.03	2.38
34年目	H61	0.2534	91.3			9.03	2.29
35年目	H62	0.2437	91.3			9.03	2.20
36年目	H63	0.2343	91.3			9.03	2.12
37年目	H64	0.2253	91.3			9.03	2.03
38年目	H65	0.2166	91.3			9.03	1.96
39年目	H66	0.2083	91.3			9.03	1.88
40年目	H67	0.2003	91.3			9.03	1.81
41年目	H68	0.1926	91.3			9.03	1.74
42年目	H69	0.1852	91.3			9.03	1.67
43年目	H70	0.1780	91.3			9.03	1.61
44年目	H71	0.1712	91.3			9.03	1.55
45年目	H72	0.1646	91.3			9.03	1.49
46年目	H73	0.1583	91.3			9.03	1.43
47年目	H74	0.1522	91.3			9.03	1.37
48年目	H75	0.1463	91.3			9.03	1.32
49年目	H76	0.1407	91.3	-194.68	-27.39	9.03	1.27
合計				1251.91	1726.94	451.48	193.97

単純事業費計		1446.59	451.48
--------	--	---------	--------

注1) 事業費の投資パターンは、詳細事業計画による値を採用したものであり、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。

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)

採用単価の根拠		一般国道(雪寒費除く)	
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
0.22	20.4	4.41	

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	現在単価	単純単価	現在単価
供用開始年次	H27	0.9615	91.3	17.44	16.77	4.08	3.92
1年目	H28	0.9246	91.3	2.69	2.49	4.08	3.77
2年目	H29	0.8890	91.3	1.85	1.64	4.08	3.63
3年目	H30	0.8548	91.3			4.08	3.49
4年目	H31	0.8219	91.3			4.08	3.35
5年目	H32	0.7903	91.3			4.08	3.22
6年目	H33	0.7599	91.3			4.08	3.10
7年目	H34	0.7307	91.3			4.08	2.98
8年目	H35	0.7026	91.3			4.08	2.87
9年目	H36	0.6756	91.3			4.08	2.76
10年目	H37	0.6496	91.3			4.08	2.65
11年目	H38	0.6246	91.3			4.08	2.55
12年目	H39	0.6006	91.3			4.08	2.45
13年目	H40	0.5775	91.3			4.08	2.36
14年目	H41	0.5553	91.3			4.08	2.27
15年目	H42	0.5339	91.3			4.08	2.18
16年目	H43	0.5134	91.3			4.08	2.09
17年目	H44	0.4936	91.3			4.08	2.01
18年目	H45	0.4746	91.3			4.08	1.94
19年目	H46	0.4564	91.3			4.08	1.86
20年目	H47	0.4388	91.3			4.08	1.79
21年目	H48	0.4220	91.3			4.08	1.72
22年目	H49	0.4057	91.3			4.08	1.66
23年目	H50	0.3901	91.3			4.08	1.59
24年目	H51	0.3751	91.3			4.08	1.53
25年目	H52	0.3607	91.3			4.08	1.47
26年目	H53	0.3468	91.3			4.08	1.42
27年目	H54	0.3335	91.3			4.08	1.36
28年目	H55	0.3207	91.3			4.08	1.31
29年目	H56	0.3083	91.3			4.08	1.26
30年目	H57	0.2965	91.3			4.08	1.21
31年目	H58	0.2851	91.3			4.08	1.16
32年目	H59	0.2741	91.3			4.08	1.12
33年目	H60	0.2636	91.3			4.08	1.08
34年目	H61	0.2534	91.3			4.08	1.03
35年目	H62	0.2437	91.3			4.08	0.99
36年目	H63	0.2343	91.3			4.08	0.96
37年目	H64	0.2253	91.3			4.08	0.92
38年目	H65	0.2166	91.3			4.08	0.88
39年目	H66	0.2083	91.3			4.08	0.85
40年目	H67	0.2003	91.3			4.08	0.82
41年目	H68	0.1926	91.3			4.08	0.79
42年目	H69	0.1852	91.3			4.08	0.76
43年目	H70	0.1780	91.3			4.08	0.73
44年目	H71	0.1712	91.3			4.08	0.70
45年目	H72	0.1646	91.3			4.08	0.67
46年目	H73	0.1583	91.3			4.08	0.65
47年目	H74	0.1522	91.3			4.08	0.62
48年目	H75	0.1463	91.3			4.08	0.60
49年目	H76	0.1407	91.3	0.00	0.00	4.08	0.57
合計				21.98	20.90	204.00	87.65
単純事業費計				21.98		204.00	

注1) 事業費の投資パターンは、詳細事業計画による値を採用したものであり、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。

便益の現在価値算定表

箇所名: 尾道松江線(尾道～三次)(残事業)

年次	年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (山陽70%)			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)			現在価値			合 計 (億円)				
		乗用車類	小型貨物	普通貨物			全車	乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	①*(A)*(B)	乗用車類	小型貨物	普通貨物		②計	②*(A)*(B)	現在価値 ③*(A)*(B)	
供用開始年次	H27	0.99624	0.99480	1.01304	0.99868	91.3	16.82	5.46	22.27	44.56	42.84	4.33	0.89	5.47	10.69	10.28	6.19	5.95	61.43	59.07
1年目	H28	0.99623	0.99477	1.01287	0.99868	91.3	16.76	5.43	22.56	44.75	41.37	4.31	0.89	5.54	10.74	9.93	6.18	5.72	61.67	57.02
2年目	H29	0.99621	0.99475	1.01271	0.99868	91.3	16.69	5.41	22.84	44.94	39.96	4.30	0.88	5.61	10.79	9.59	6.18	5.49	61.91	55.03
3年目	H30	0.99620	0.99472	1.01255	0.99868	91.3	16.63	5.38	23.13	45.14	38.59	4.28	0.88	5.68	10.84	9.26	6.17	5.27	62.14	53.12
4年目	H31	0.99618	0.99469	1.01239	0.99868	91.3	16.57	5.35	23.42	45.33	37.26	4.26	0.87	5.75	10.88	8.95	6.16	5.06	62.38	51.27
5年目	H32	0.99617	0.99466	1.01224	0.99868	91.3	16.50	5.32	23.70	45.53	35.98	4.25	0.87	5.82	10.93	8.64	6.15	4.86	62.61	49.48
6年目	H33	0.99714	0.99416	1.01580	0.99988	91.3	16.46	5.29	24.08	45.83	34.82	4.24	0.86	5.91	11.01	8.37	6.15	4.67	62.98	47.86
7年目	H34	0.99713	0.99413	1.01556	0.99988	91.3	16.41	5.26	24.45	46.12	33.70	4.22	0.86	6.00	11.08	8.10	6.15	4.49	63.35	46.29
8年目	H35	0.99713	0.99409	1.01532	0.99988	91.3	16.36	5.23	24.83	46.42	32.61	4.21	0.85	6.09	11.16	7.84	6.15	4.32	63.73	44.77
9年目	H36	0.99712	0.99406	1.01509	0.99988	91.3	16.32	5.20	25.20	46.71	31.56	4.20	0.85	6.19	11.23	7.59	6.15	4.15	64.10	43.30
10年目	H37	0.99711	0.99402	1.01486	0.99988	91.3	16.27	5.17	25.58	47.01	30.54	4.19	0.84	6.28	11.31	7.35	6.15	3.99	64.47	41.88
11年目	H38	0.99710	0.99398	1.01465	0.99988	91.3	16.22	5.13	25.95	47.31	29.55	4.17	0.84	6.37	11.38	7.11	6.15	3.84	64.84	40.50
12年目	H39	0.99709	0.99395	1.01444	0.99988	91.3	16.17	5.10	26.33	47.60	28.59	4.16	0.83	6.46	11.46	6.88	6.15	3.69	65.21	39.16
13年目	H40	0.99708	0.99391	1.01423	0.99988	91.3	16.13	5.07	26.70	47.90	27.66	4.15	0.83	6.55	11.53	6.66	6.15	3.55	65.58	37.87
14年目	H41	0.99708	0.99387	1.01403	0.99988	91.3	16.08	5.04	27.08	48.20	26.76	4.14	0.82	6.64	11.61	6.44	6.14	3.41	65.95	36.62
15年目	H42	0.99707	0.99384	1.01384	0.99988	91.3	16.03	5.01	27.45	48.49	25.89	4.13	0.82	6.74	11.68	6.24	6.14	3.28	66.32	35.41
16年目	H43	0.99707	0.99380	1.01365	0.99988	91.3	15.99	4.97	27.83	48.78	25.03	4.12	0.81	6.84	11.75	6.03	6.14	3.14	66.69	34.25
17年目	H44	0.99706	0.99376	1.01346	0.99988	91.3	15.94	4.94	28.21	49.07	24.18	4.11	0.81	6.94	11.82	5.82	6.14	3.00	67.06	33.12
18年目	H45	0.99705	0.99372	1.01327	0.99988	91.3	15.89	4.91	28.59	49.36	23.33	4.10	0.81	7.04	11.89	5.61	6.14	2.87	67.43	32.01
19年目	H46	0.99704	0.99368	1.01308	0.99988	91.3	15.84	4.88	28.97	49.65	22.48	4.09	0.80	7.14	11.96	5.40	6.14	2.74	67.80	30.92
20年目	H47	0.99703	0.99364	1.01289	0.99988	91.3	15.79	4.85	29.35	49.94	21.63	4.08	0.80	7.24	12.03	5.19	6.14	2.61	68.17	29.85
21年目	H48	0.99702	0.99360	1.01270	0.99988	91.3	15.74	4.82	29.73	50.23	20.78	4.07	0.79	7.34	12.10	4.98	6.14	2.48	68.54	28.80
22年目	H49	0.99701	0.99356	1.01251	0.99988	91.3	15.69	4.79	30.11	50.52	20.14	4.06	0.78	7.44	12.17	4.77	6.14	2.35	68.91	27.75
23年目	H50	0.99700	0.99352	1.01232	0.99988	91.3	15.64	4.76	30.49	50.81	19.29	4.05	0.77	7.54	12.24	4.56	6.14	2.22	69.28	26.70
24年目	H51	0.99699	0.99348	1.01213	0.99988	91.3	15.59	4.73	30.87	51.10	18.44	4.04	0.76	7.64	12.31	4.35	6.14	2.09	69.65	25.65
25年目	H52	0.99698	0.99344	1.01194	0.99988	91.3	15.54	4.70	31.25	51.39	17.59	4.03	0.75	7.74	12.38	4.14	6.14	1.96	70.02	24.60
26年目	H53	0.99697	0.99340	1.01175	0.99988	91.3	15.49	4.67	31.63	51.68	16.74	4.02	0.74	7.84	12.45	3.93	6.14	1.83	70.39	23.55
27年目	H54	0.99696	0.99336	1.01156	0.99988	91.3	15.44	4.64	32.01	51.97	15.89	4.01	0.73	7.94	12.52	3.72	6.14	1.70	70.76	22.50
28年目	H55	0.99695	0.99332	1.01137	0.99988	91.3	15.39	4.61	32.39	52.26	15.04	4.00	0.72	8.04	12.59	3.51	6.14	1.57	71.13	21.45
29年目	H56	0.99694	0.99328	1.01118	0.99988	91.3	15.34	4.58	32.77	52.55	14.19	3.99	0.71	8.14	12.66	3.30	6.14	1.44	71.50	20.40
30年目	H57	0.99693	0.99324	1.01099	0.99988	91.3	15.29	4.55	33.15	52.84	13.34	3.98	0.70	8.24	12.73	3.09	6.14	1.31	71.87	19.35
31年目	H58	0.99692	0.99320	1.01080	0.99988	91.3	15.24	4.52	33.53	53.13	12.49	3.97	0.69	8.34	12.80	2.88	6.14	1.18	72.24	18.30
32年目	H59	0.99691	0.99316	1.01061	0.99988	91.3	15.19	4.49	33.91	53.42	11.64	3.96	0.68	8.44	12.87	2.67	6.14	1.05	72.61	17.25
33年目	H60	0.99690	0.99312	1.01042	0.99988	91.3	15.14	4.46	34.29	53.71	10.79	3.95	0.67	8.54	12.94	2.46	6.14	0.92	72.98	16.20
34年目	H61	0.99689	0.99308	1.01023	0.99988	91.3	15.09	4.43	34.67	54.00	9.94	3.94	0.66	8.64	13.01	2.25	6.14	0.79	73.35	15.15
35年目	H62	0.99688	0.99304	1.01004	0.99988	91.3	15.04	4.40	35.05	54.29	9.09	3.93	0.65	8.74	13.08	2.04	6.14	0.66	73.72	14.10
36年目	H63	0.99687	0.99300	1.00985	0.99988	91.3	14.99	4.37	35.43	54.58	8.24	3.92	0.64	8.84	13.15	1.83	6.14	0.53	74.09	13.05
37年目	H64	0.99686	0.99296	1.00966	0.99988	91.3	14.94	4.34	35.81	54.87	7.39	3.91	0.63	8.94	13.22	1.62	6.14	0.40	74.46	12.00
38年目	H65	0.99685	0.99292	1.00947	0.99988	91.3	14.89	4.31	36.19	55.16	6.54	3.90	0.62	9.04	13.29	1.41	6.14	0.27	74.83	10.95
39年目	H66	0.99684	0.99288	1.00928	0.99988	91.3	14.84	4.28	36.57	55.45	5.69	3.89	0.61	9.14	13.36	1.20	6.14	0.14	75.20	9.90
40年目	H67	0.99683	0.99284	1.00909	0.99988	91.3	14.79	4.25	36.95	55.74	4.84	3.88	0.60	9.24	13.43	1.00	6.14	0.01	75.57	8.85
41年目	H68	0.99682	0.99280	1.00890	0.99988	91.3	14.74	4.22	37.33	56.03	3.99	3.87	0.59	9.34	13.50	0.79	6.14	-0.12	75.94	7.80
42年目	H69	0.99681	0.99276	1.00871	0.99988	91.3	14.69	4.19	37.71	56.32	3.14	3.86	0.58	9.44	13.57	0.58	6.14	-0.25	76.31	6.75
43年目	H70	0.99680	0.99272	1.00852	0.99988	91.3	14.64	4.16	38.09	56.61	2.29	3.85	0.57	9.54	13.64	0.37	6.14	-0.38	76.68	5.70
44年目	H71	0.99679	0.99268	1.00833	0.99988	91.3	14.59	4.13	38.47	56.90	1.44	3.84	0.56	9.64	13.71	0.16	6.14	-0.51	77.05	4.65
45年目	H72	0.99678	0.99264	1.00814	0.99988	91.3	14.54	4.10	38.85	57.19	0.59	3.83	0.55	9.74	13.78	-0.04	6.14	-0.64	77.42	3.60
46年目	H73	0.99677	0.99260	1.00795	0.99988	91.3	14.49	4.07	39.23	57.48	-0.31	3.82	0.54	9.84	13.85	-0.25	6.14	-0.77	77.79	2.55
47年目	H74	0.99676	0.99256	1.00776	0.99988	91.3	14.44	4.04	39.61	57.77	-1.16	3.81	0.53	9.94	13.92	-0.46	6.14	-0.90	78.16	1.50
48年目	H75	0.99675	0.99252	1.00757	0.99988	91.3	14.39	4.01	40.00	58.06	-1.91	3.80	0.52	10.04	14.00	-0.67	6.14	-1.03	78.53	0.45
49年目	H76	0.99674	0.99248	1.00738	0.99988	91.3	14.34	3.98	40.38	58.35	-2.66	3.79	0.51	10.14	14.07	-0.88	6.14	-1.16	78.90	-0.60
合計							734.23	233.53	1347.95	2315.71	997.25	188.96	38.15	330.80	557.91	240.02	286.30	127.34	3152.91	1364.61

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				105,204	
	改良費		式	1	42,699	
		土工	m ³	7,938,445	19,968	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m ³	210,460	4,851	
		法面工	m ²	1,379,110	6,187	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	3,233	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	式	1	8,460	
	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	0	0	
	IC・JCT費		式	1	6,035	
		IC	箇所	4	4,555	平面Y型(4箇所)
		JCT	箇所	1	1,480	
	舗装費		式	575,200	7,891	
		車道舗装	m ²	575,200	7,891	
		歩道舗装	m ²	0	0	
	附帯施設費		式	1	5,558	
		交通管理施設工	式	1	5,558	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	0	0	
②	用地及び補償費		式	1	22,549	
	用地費		m ²	3,491,400	19,468	
		宅地	m ²	108,900	3,216	
		田畑	m ²	922,200	12,355	
		山林・原野	m ²	2,460,300	3,897	
	補償費		式	1	3,081	
③	間接経費		式	1	23,217	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				150,970	

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				2,195	
	改良費		式	1	1,194	
		土工	m ³	183,830	238	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m ³	500	1	
		法面工	m ²	16,210	143	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	362	重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	式	1	450	
	橋梁費		式	1	0	
		100m以上	m	0	0	
		100m未満	m	0	0	
	トンネル費		式	1	0	
		NATM	m	0	0	
		シールド	m	0	0	
	IC・JCT費		式	1	0	
		IC	箇所	0	0	
		JCT	箇所	0	0	
	舗装費		式	1	502	
		車道舗装	m ²	66,080	502	
		歩道舗装	m ²	0	0	
	附帯施設費		式	1	499	
		交通管理施設工	式	1	499	防護柵工、区画線工等
		遮音壁	m	0	0	
②	用地及び補償費		式	1	40	
	用地費		m ²	0	0	
		宅地	m ²	0	0	
		田畑	m ²	0	0	
		山林・原野	m ²	0	0	
	補償費		式	1	40	
③	間接経費		式	1	135	測量、設計にかかる費用及び予備費等
	全体事業費				2,370	

(全事業)

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/年)	備考
維持費	km	49.9	276	巡回、清掃、除草
修繕費	式	1	674	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			950	

(残事業)

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	20.4km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円/年)	備考
維持費	km	20.4	113	巡回、清掃、除草
修繕費	式	1	311	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			424	

中国横断自動車道 尾道松江線（尾道～三次）

〔広島県への意見照会と回答〕



国中整企画第36号
国中整港計第18号
平成26年10月3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(ご依頼)

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26年10月27日(月)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、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

(別紙)

【河川事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
芦田川直轄河川改修事業	継続	

【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	当該事業については、 H26.8.22付土総第10号 にてご回答済の為、ご意見 の送付は不要です。
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。

■ご意見の送付期限：平成26年10月17日(金)までをお願いします。

※様式自由

■送付先

〒730-8530

広島市中区上八丁堀6-30

中国地方整備局 企画部 企画課長 宛

■お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

課長補佐 加田

施策分析評価係長 森浦

TEL:082-221-9231(代表)

FAX:082-227-2651

土 総 第 1 0 号

平成26年8月22日

中国地方整備局長 様

広島県知事
(土木総務課)

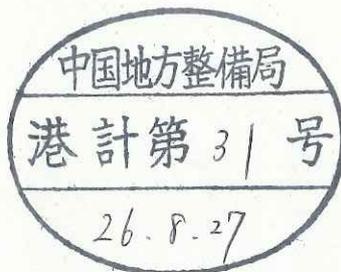


中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る意見照会について（回答）

平成26年8月7日付け国中整企画第27号及び国中整港計第14号で依頼のこのことについて、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については、別紙のとおりです。

- 河川事業 江の川直轄河川改修事業
- 道路事業 中国横断自動車道尾道松江線（尾道～三次）



担当 調整グループ
電話 082-513-3814
(担当者 北林)

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）に対する意見

【河川事業】

事業名	江の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)	異存はありません
<p>(具体的意見)</p> <p>治水安全度の向上、費用対効果、地元の協力体制等の観点からも事業の継続に異議はありません。</p> <p>今後も引き続きコストの縮減に努めながら、計画的に整備を進めていただきたい。</p>	

【道路事業】

事業名	中国横断自動車道尾道松江線（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
<p>(具体的意見)</p> <p>中国横断自動車道尾道松江線は、山陽と山陰を結ぶ大動脈であり、広域交流圏の拡大による沿線地域の産業・経済・文化等の活性化が図られるなど、地域社会の発展に大きく寄与する路線であると認識しております。</p> <p>したがって、事業費の増額についてはやむを得ないものと考えますが、引き続き、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、今年度中の全線供用に向け、確実に整備を進めていただきたい。</p>	