

道路建設事業の再評価項目調査書

事業名	一般国道2号 松永道路 <small>まつなが</small>		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 <small>ひろしま ふくやま かむらちよう</small> 至：広島県尾道市高須町 <small>ひろしま おのみち たかすちよう</small>				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」、「都市間の連携強化」等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581億円	事業進捗率 (平成26年3月末時点)	96%	供用済延長	4.6km	
計画交通量	50,800～57,200 台/日					
費用対効果 分析結果 (3便益)	B/C (3便益) (事業全体) 5.9	総費用 (事業/事業全体) 23/1,495億円 (事業費：14/1,425億円 維持管理費：9/70億円)	総便益 (事業/事業全体) 426/8,856億円 (走行時間短縮便益：394/7,532億円 走行経費減少便益：24/916億円 交通事故減少便益：8/409億円)	基準年 平成26年		
	(残事業) 18.8					
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=5.2～6.5 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=14.7～26.3 (交通量±10%) 事業費：B/C=5.9～5.9 (事業費±10%) 事業費：B/C=17.7～20.1 (事業費±10%) 事業期間：B/C=5.9～6.0 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=18.4～19.3 (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【12,407万人・時間/年⇒11,637万人・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：58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【西瀬戸尾道IC～福山港：68分⇒48分】 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【福山市役所～尾道市役所：54分⇒34分】 ④個性ある地域の形成 ・鞆の浦(H25年間観光入込客数196万人)など観光施設へのアクセスが向上【西瀬戸尾道IC～鞆の浦：66分⇒46分】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・尾道地区から福山方面への救急アクセス向上が見込まれる 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) ⑦地球環境の保全 ・CO2排出削減量が31千t/年【4,996千t/年⇒4,964千t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOX排出量が約137t/年(約1.0%)削減【13,700t/年⇒13,564t/年】 ・SPM排出量が約8t/年(約1.1%)削減【712t/年⇒704t/年】 ⑨環境への影響を考慮した効果 ・31千t/年のCO2削減量の貨幣換算値【約37億円※】					

⑩交通事故件数の削減

- ・交通事故件数が約1.5%削減【11,769件/年→11,589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、暫定2車線区間内での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認識しています。

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、公表されている平成28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

- ・4車線区間から暫定2車線区間への車線減少部を先頭とした渋滞が発生している。
- ・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。

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車線完成している。
- ・神村ランプ～今津ランプ間は、平成2年度に暫定2車線で開通しており、現在は平成28年度の全線4車線完成に向けて工事を実施している。

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、平成28年度の全線4車線完成に向け事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。

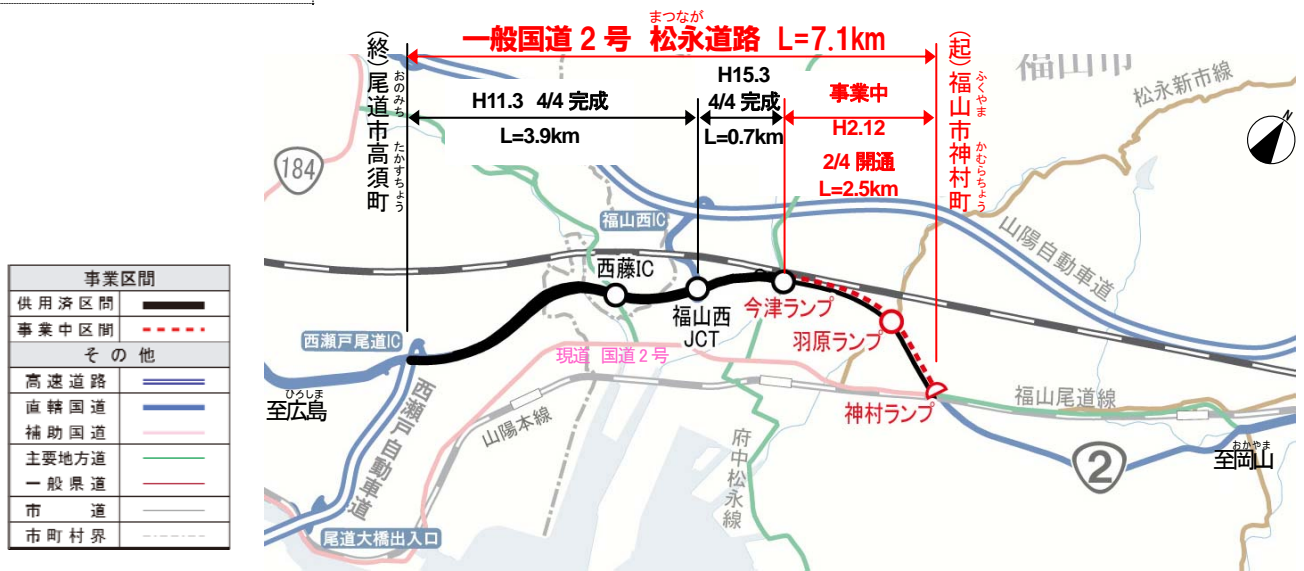
対応方針（原案）

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



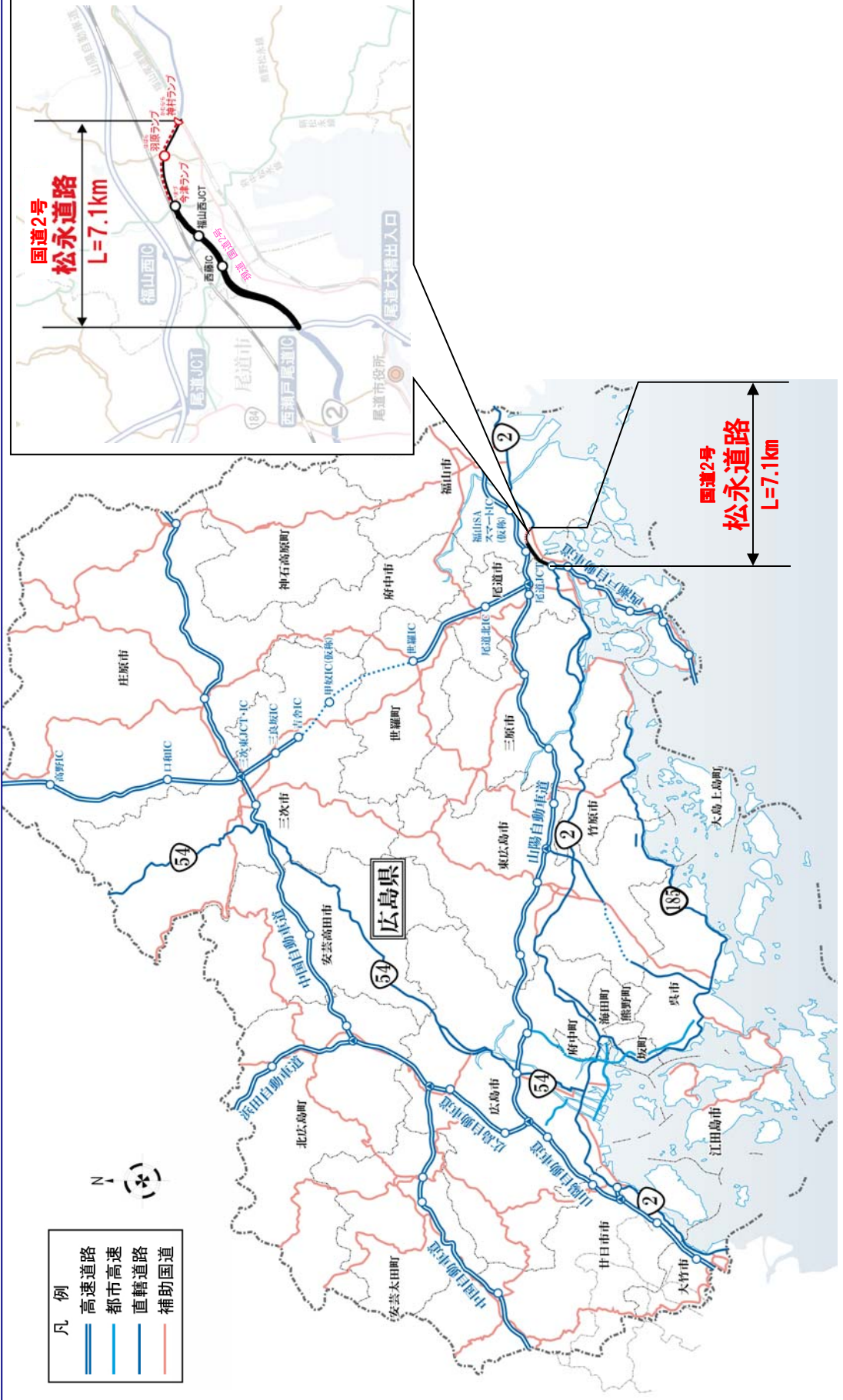
※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

一般国道2号 まっなが 松永道路
事業再評価

平成26年10月
国土交通省 中国地方整備局

1. 位置図

- 一般国道2号は、大阪市を起点とし、岡山、倉敷、福山、広島など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、福山市神村町～尾道市高須町に至る全長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。

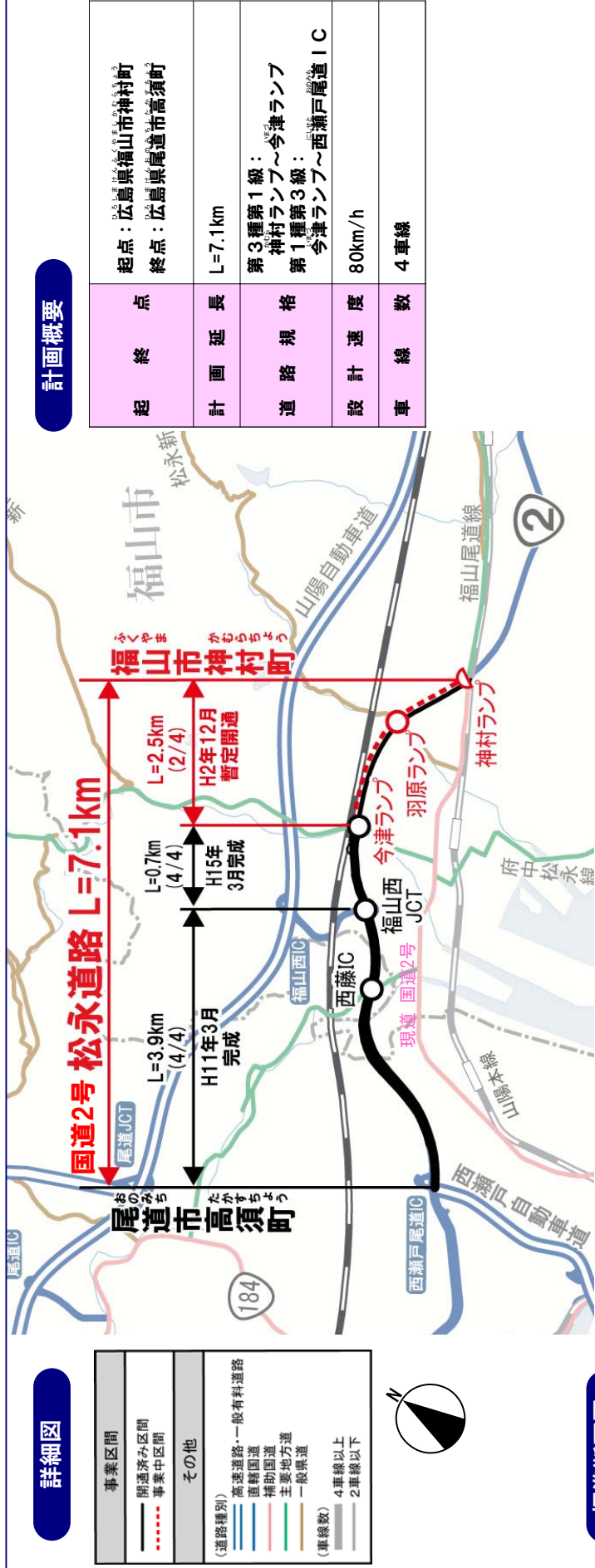


2. 事業概要及び経緯

一般国道2号 松永道路

(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、都市間の連携強化等を目的とした道路である。



詳細図

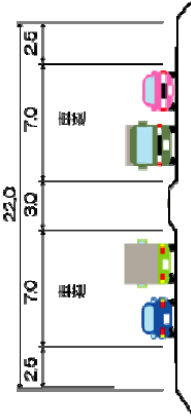
事業区間	
—	開通済み区間
---	事業中区間
その他	
(道路種別)	高速道路・一般有料道路
	直轄国道
	補助国道
	主要地方道
	一般県道
(車線数)	4車線以上
	2車線以下

計画概要

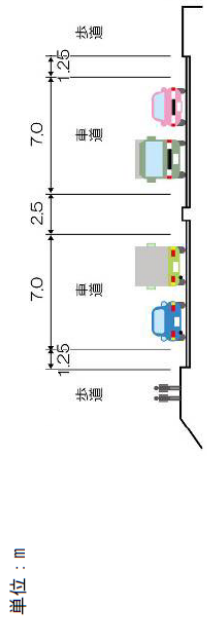
起 終 点	起点：広島県福山市神村町 終点：広島県尾道市高須町
計 画 延 長	L=7.1km
道 路 規 格	第3種第1級： 神村ランプ～今津ランプ 第1種第3級： 今津ランプ～西瀬戸尾道IC
設 計 速 度	80km/h
車 線 数	4車線

標準断面図

▼第1種第3級
(自動車専用道路：今津ランプ～西瀬戸尾道IC)

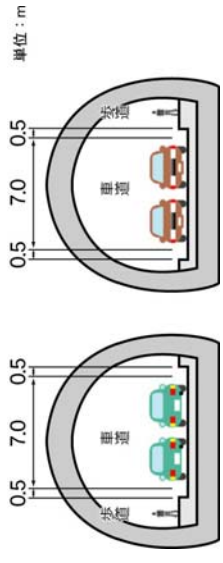


▼第3種第1級
(一般道路：神村ランプ～今津ランプ)



土 工 部

トンネル部



2. 事業概要及び経緯

一般国道2号 松永道路

(2) 事業経緯

- ・松永道路は、昭和47年度に事業化、平成2年度までに暫定2車線で全線開通を行っている。
- ・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車線で完成している。



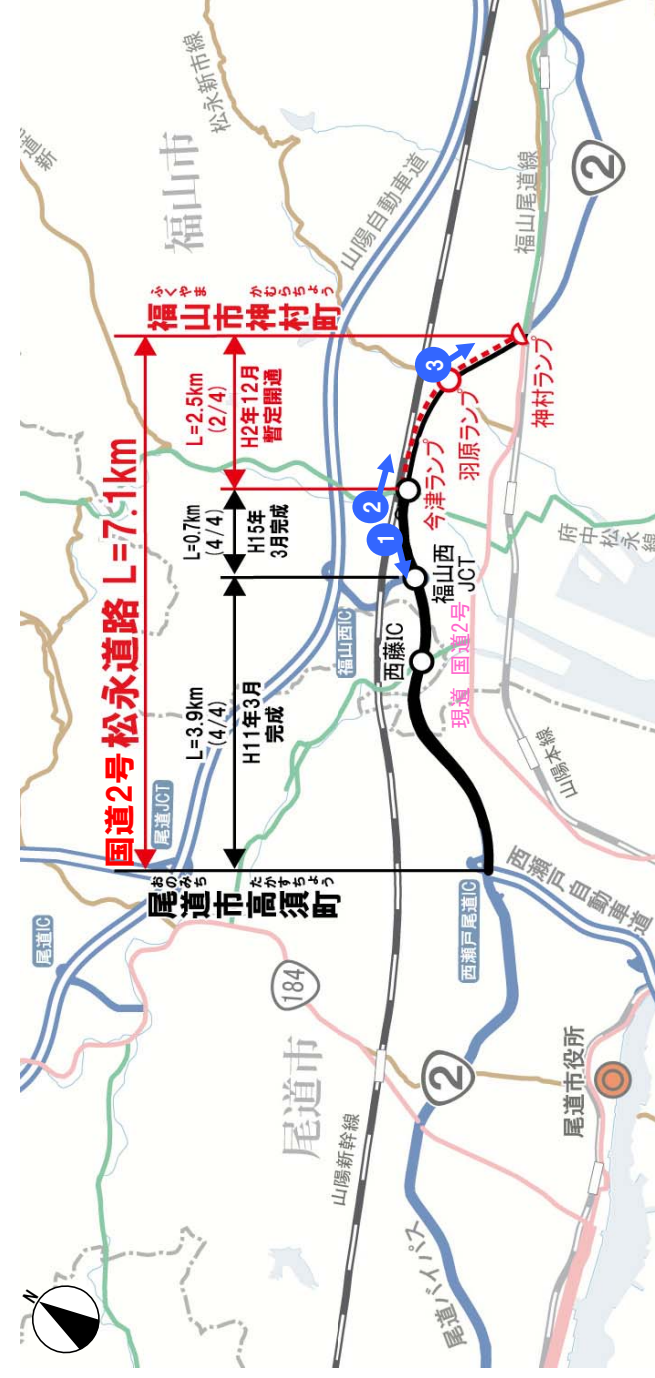
年度	西瀬戸尾道IC～西藤IC	西藤IC～福山西JCT	福山西JCT～今津ランプ	今津ランプ～神村ランプ
昭和47年度				
昭和49年度				
昭和52年度	用地着手			
昭和53年度	工事着手			
昭和60年度			用地着手	
昭和61年度			工事着手	
昭和62年度	2/4開通(昭和62年6月)			
平成2年度		工事着手		
平成10年度			2/4開通(平成2年12月)	
平成14年度				
平成15年度				
平成20年度				
平成23年度				

2. 事業概要及び経緯

一般国道2号 松永道路

(2) 事業経緯

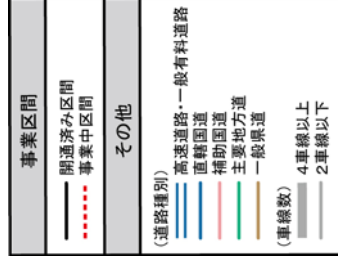
・神村ランプ～今津ランプ間は、平成2年度に暫定2車線で開通しており、平成28年度の4車線完成に向けて工事を進めている。



●事業全体の進捗状況
(平成26年3月末時点)

用地	100%
工事	94%
全体	96%

※事業費ベース



【写真①】今津ランプ付近から尾道方面を望む
(4/4完成済み区間)



【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)

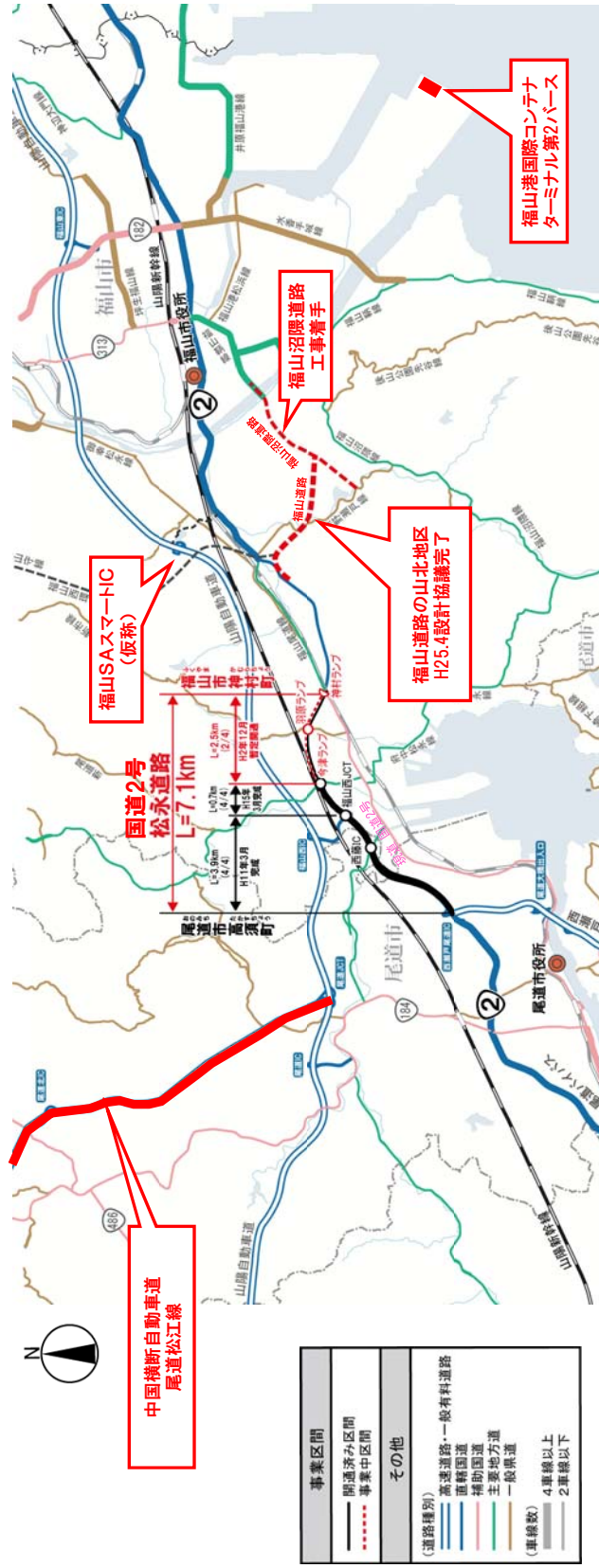


【写真③】神村高架橋
(事業中区間の状況)

3. 前回評価時からの主な周辺状況の変化

一般国道2号 松永道路

- ・平成26年度中に中国横断自動車道尾道松江線が全線開通の予定。
- ・平成25年6月に山陽自動車道の福山SAへのスマートICの設置が許可された(平成29年度完成予定)。
- ・平成23年度に福山港国際コンテナターミナル第2バースが稼働し、福山港の一層の機能強化が見込まれる。
- ・平成25年4月に福山道路の山北地区の設計協議が完了。また平成24年度に関連事業である福山沼隈道路の一部を工事着手している。



中国横断道 尾道松江線 (H26年度全線開通予定)

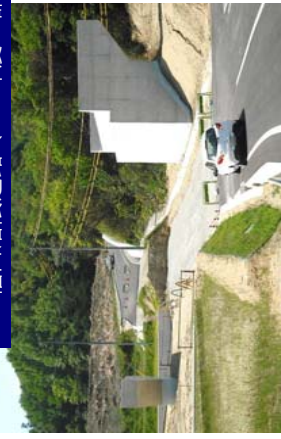


甲奴IC(仮称)を南より望む

福山SAスマートIC 連結許可 (H29完成予定)

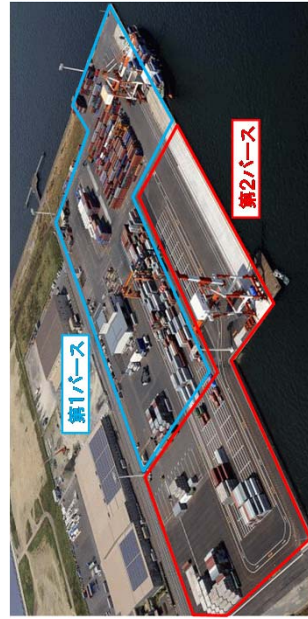
平成25年6月、山陽道福山SAへのスマートICの設置が許可。車両制限や時間帯制限があるものの、国道2号と近接しており、設置後の大きな流動変化が想定。

福山沼隈道路 (H24年度一部着工)



市道改良に伴い、一部着工した福山沼隈道路

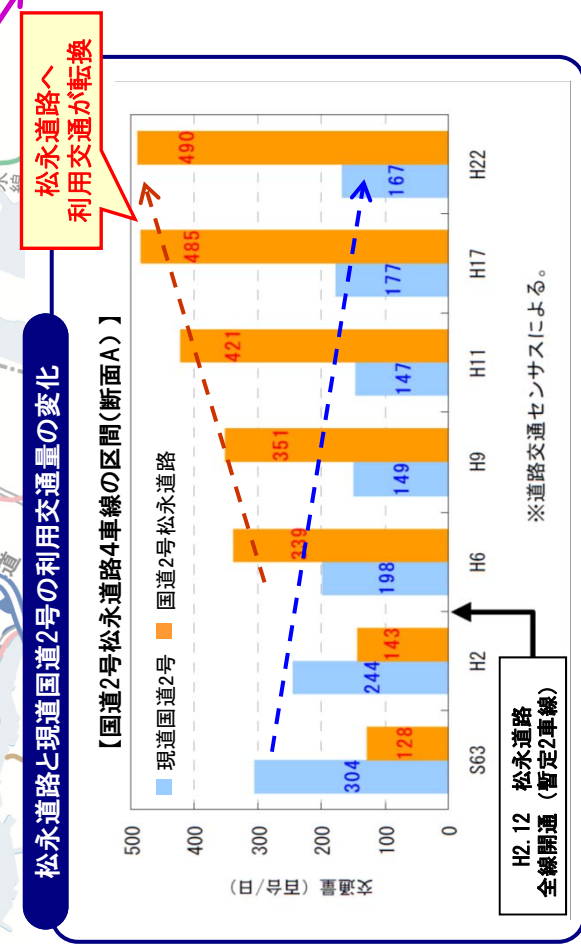
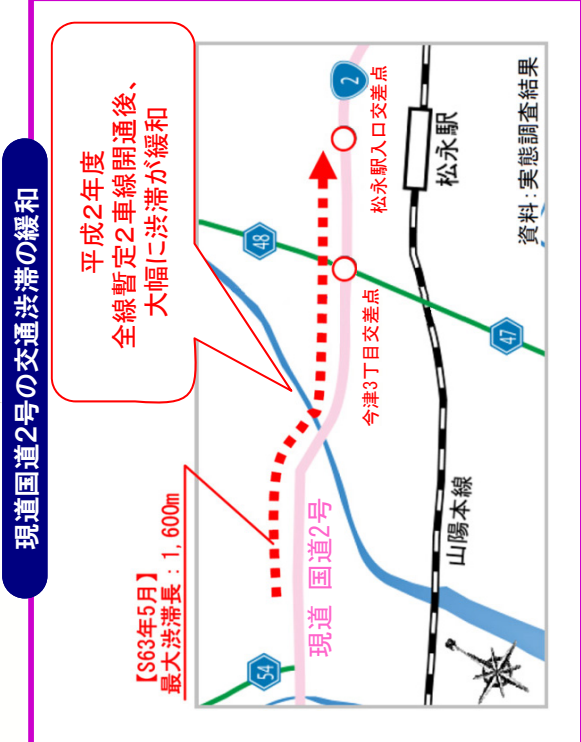
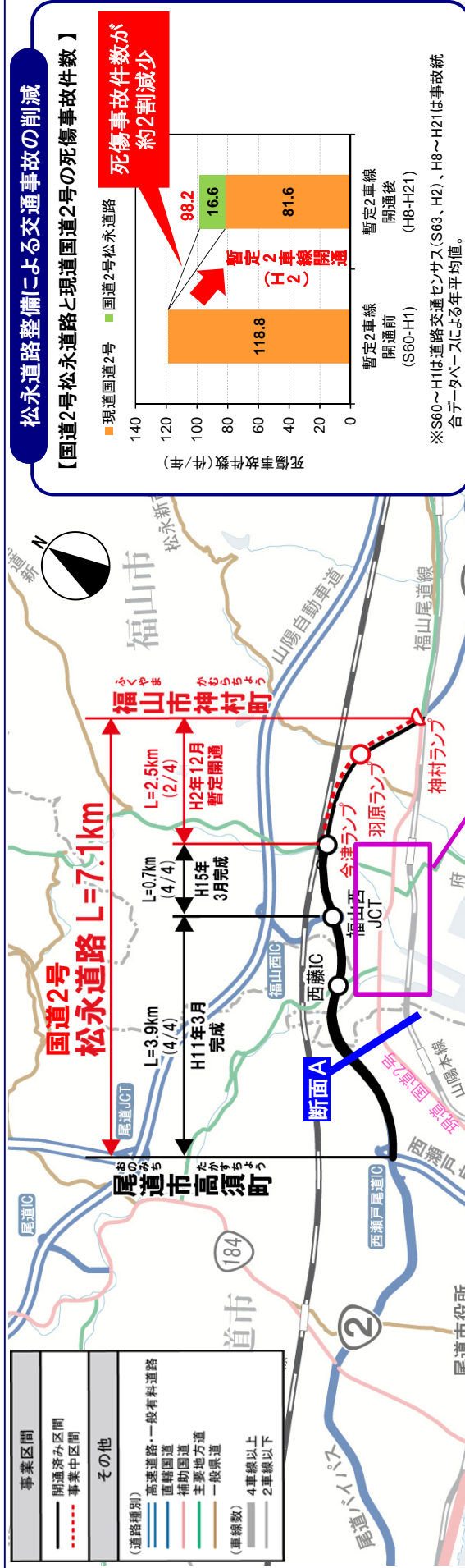
福山港国際コンテナターミナル第2バース (H23.4稼働)



平成23年4月に稼働した福山港国際コンテナターミナル第2バース
資料;中国地方整備局 港湾空港部

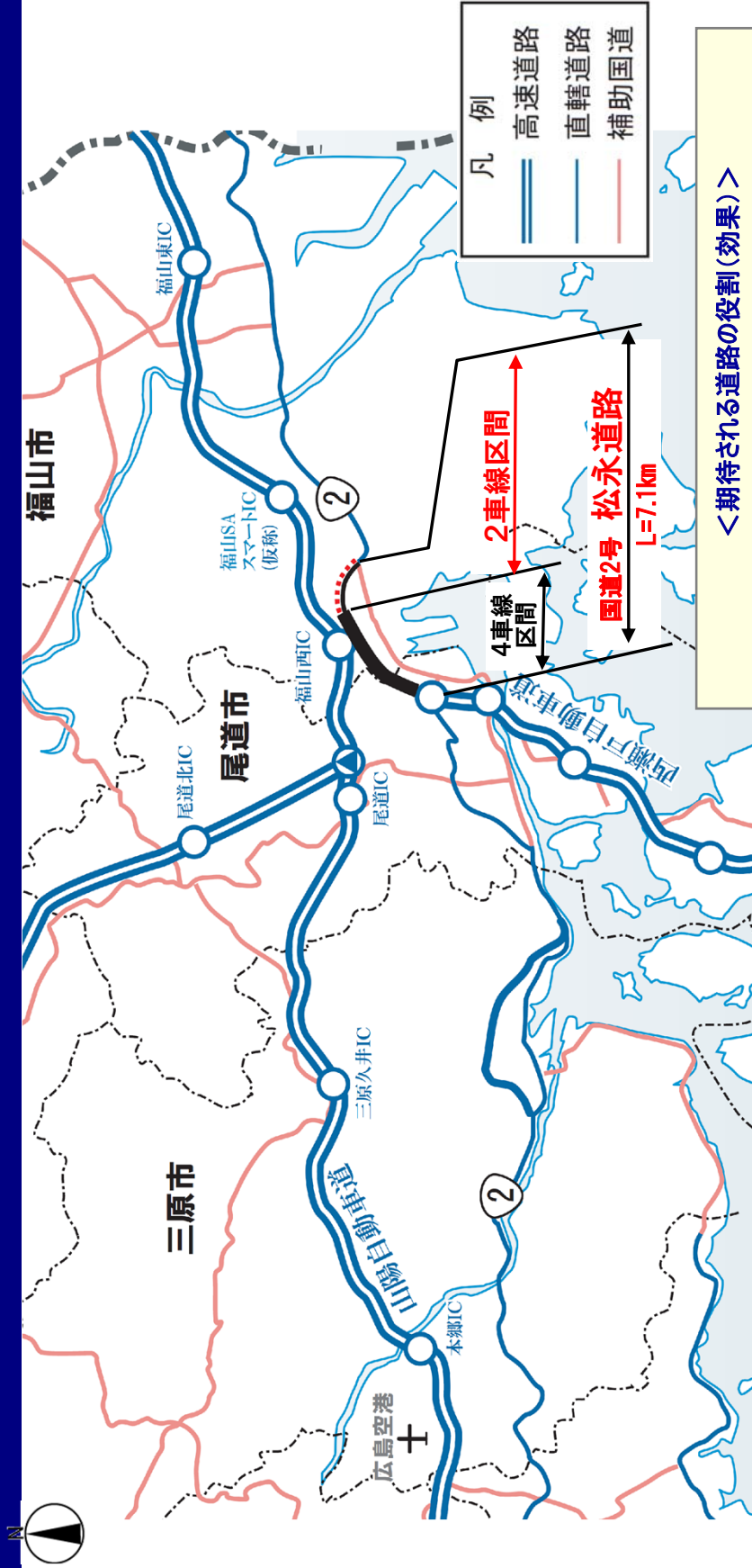
4. これまでの開通による主な効果

- ・松永道路の整備により、現道国道2号の利用交通が転換し、渋滞が緩和された。
- ・同様に、現道国道2号の交通事故も減少した。



5. 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



<p><期待される道路の役割(効果)></p>	
課題① 国道2号で発生する渋滞	混雑度の低減及び渋滞の緩和
課題② 国道2号で発生する交通事故	交通事故件数の削減
課題③ 物流の効率化の支援	走行時間短縮による物流効率化の確保
課題④ 山陽自動車道通行止めによる国道2号への影響	代替性機能の確保
課題⑤ 観光振興の支援	走行時間短縮による地域間交流の支援
課題⑥ 救急医療の支援	搬送時間の短縮等による救急搬送の円滑化

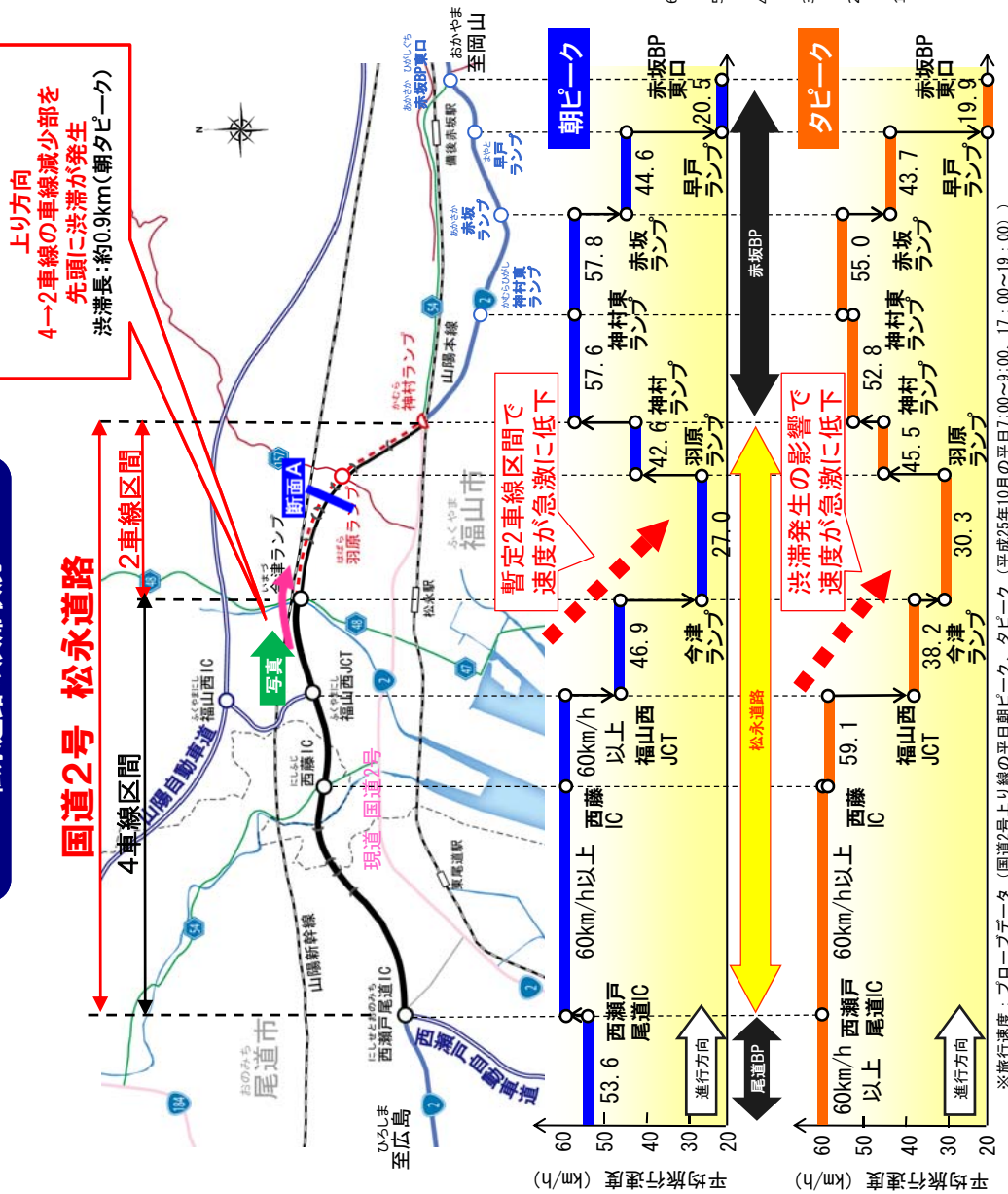
5. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道2号 松永道路

<課題①> 国道2号で発生する渋滞

- ・上り方向神村ランプ～今津ランプ間付近では、朝夕のピーク時に4車線区間から2車線区間への車線減少部から2車線区間への車線減少部を先頭とした渋滞が発生している。
- ・4車線完成により、渋滞の緩和が期待される。

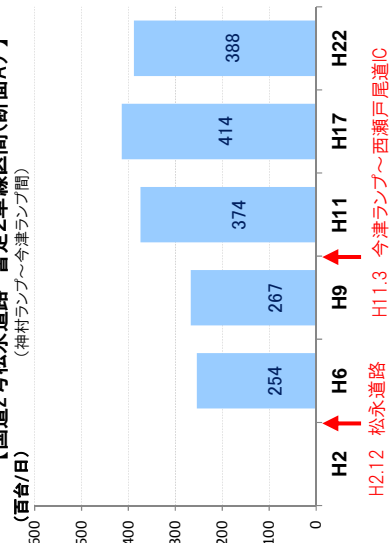
松永道路の渋滞状況



【写真】車線減少区間付近の渋滞状況

松永道路の交通量の推移

【国道2号松永道路 暫定2車線区間(断面A)】
 (神村ランプ～今津ランプ間)

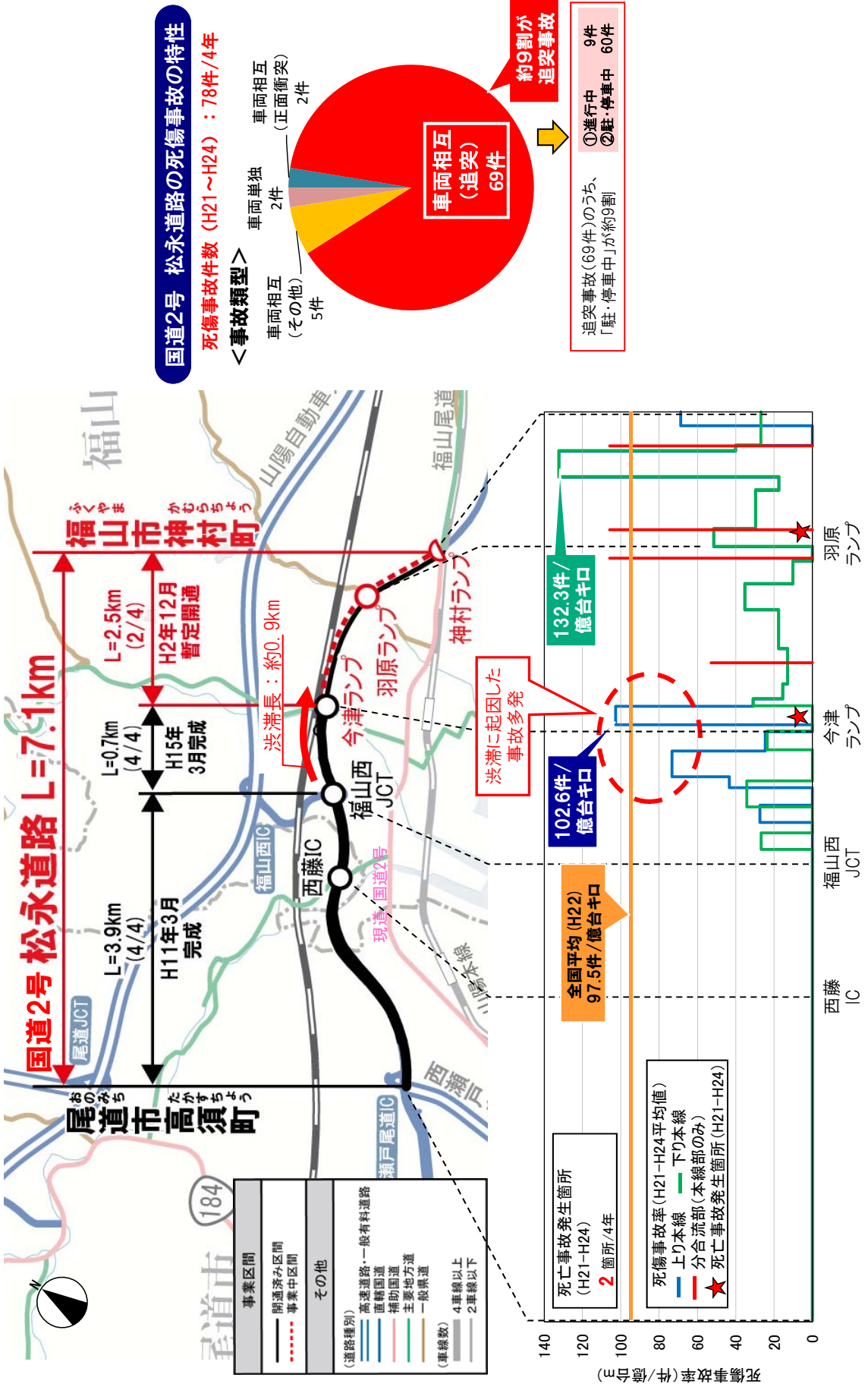


資料：道路交通センサス

5. 地域から期待される道路の役割(効果)

<課題②> 国道2号で発生する交通事故

- ・松永道路の死傷事故は暫定2車線区間に集中して発生している。
- ・停車車両への追突事故が多く、渋滞に起因する事故が多発している。
- ・4車線完成により渋滞が緩和し、交通事故件数の削減が期待される。



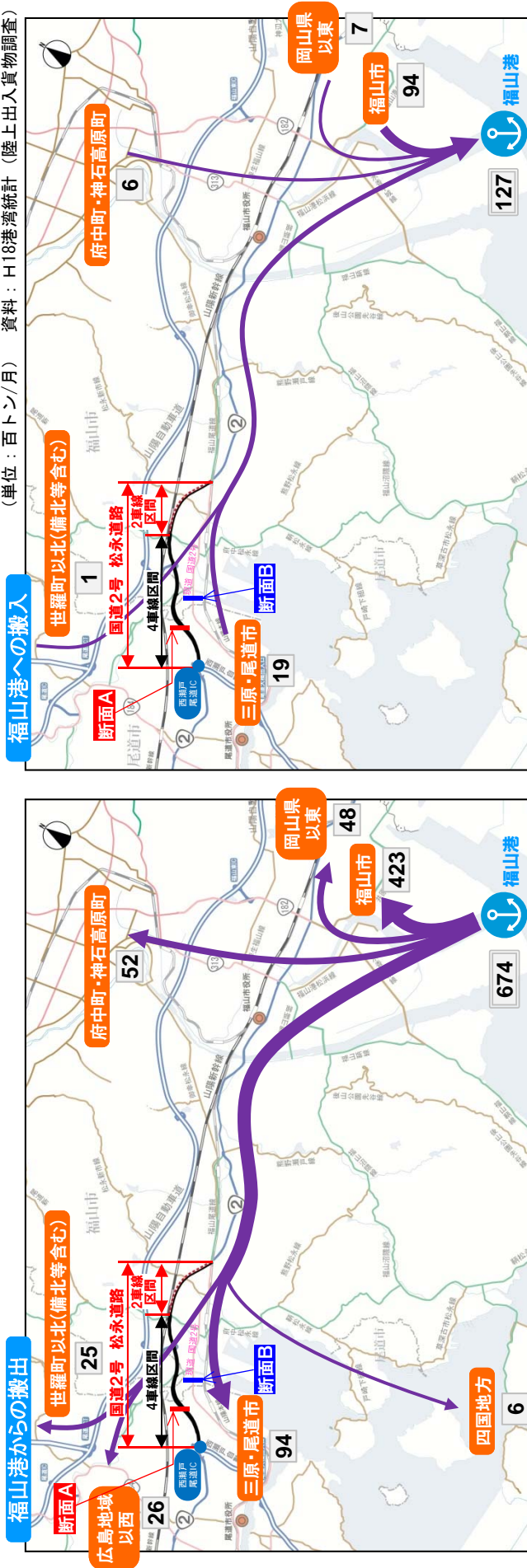
5. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道2号 松永道路

<課題③> 物流の効率化の支援

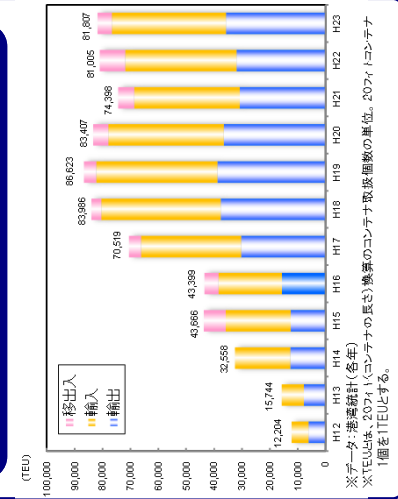
- ・福山港は重要港湾に位置づけられており、物流の拠点となっている。
- ・これまでの松永道路の全線暫定2車線等の整備により、当路線は大型車が多く利用しており、物流のルートとなっている。
- ・残る区間の4車線完成により渋滞が緩和し、物流の効率化が期待される。

福山港のコンテナ貨物流動

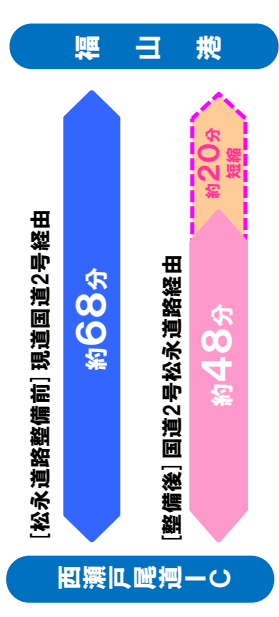


(単位：百トン/月) 資料：H18港湾統計(陸上出入貨物調査)

福山港のコンテナ取扱量の推移

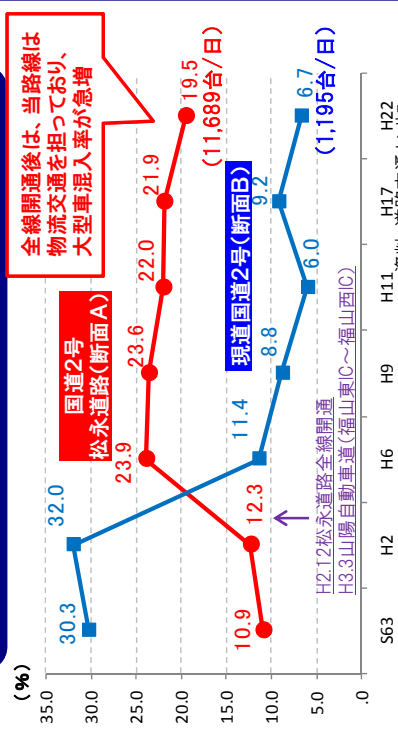


期待される道路の役割(物流効率化の支援)



※ H22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、松永道路整備前の並行現道区間はS60道路交通センサス混雑時旅行速度を使用。
 ※ 松永道路完成整備後の旅行速度は、規制速度(60km/h)を使用。

大型車利用台数の推移



全線開通後は、当路線は物流交通を担っており、大型車混入率が急増

資料：道路交通センサス

5. 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

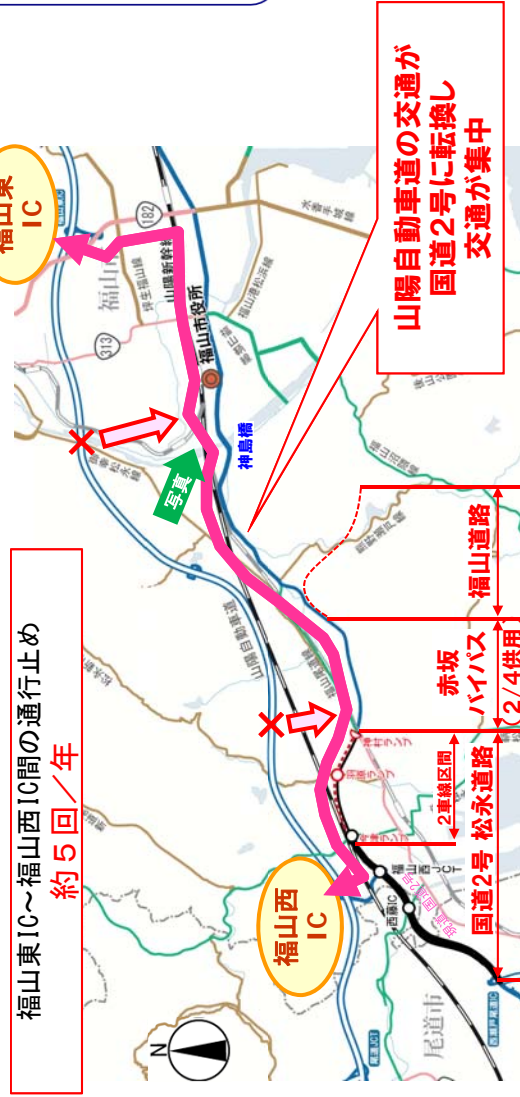
<課題④> 山陽自動車道通行止めによる国道2号への影響

- ・山陽自動車道が通行止めになった場合は国道2号が迂回路としての機能を担っている。
- ・4車線完成による交通容量の確保により代替性の強化が期待される。

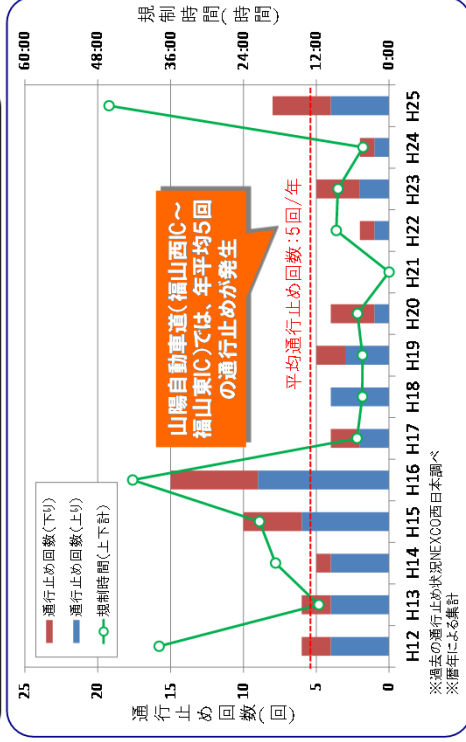
山陽自動車道通行止めによる国道2号への影響

【現状】

山陽自動車道が通行止めになった際には、並行する国道2号が迂回路としての機能を担うが、国道2号への交通の集中により渋滞が発生し東西交通が麻痺し生活・経済活動に影響を与えている。



山陽自動車道(福山西IC～福山東IC)の通行止め実績



<例>平成25年6月の大雨の状況
山陽自動車道の福山東IC～福山西IC間が約15時間
通行止めとなり、国道2号が迂回路となった。

写真:神島橋東詰めより東方面を望む



5. 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

- ・尾道松江線の全線開通に伴い、福山市有数の観光地である鞆の浦、尾道の千光寺、尾道松江線沿線の観光地など、集客力が高い観光施設間が短時間で連絡が可能になる。
- ・4車線完成により、観光移動の所要時間短縮や、快適性を低下させる交通渋滞の緩和が図られることから、観光振興への効果が期待される。

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。

平成25年9月1日スタート!!

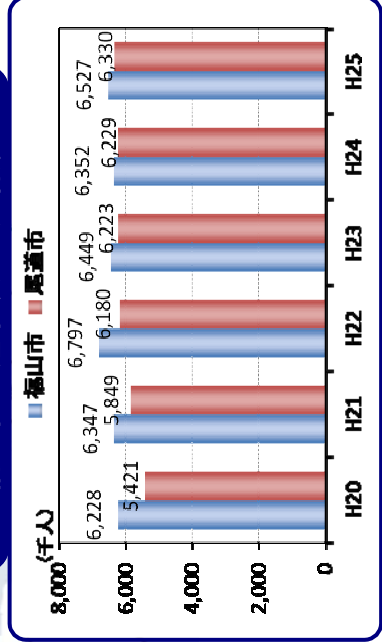
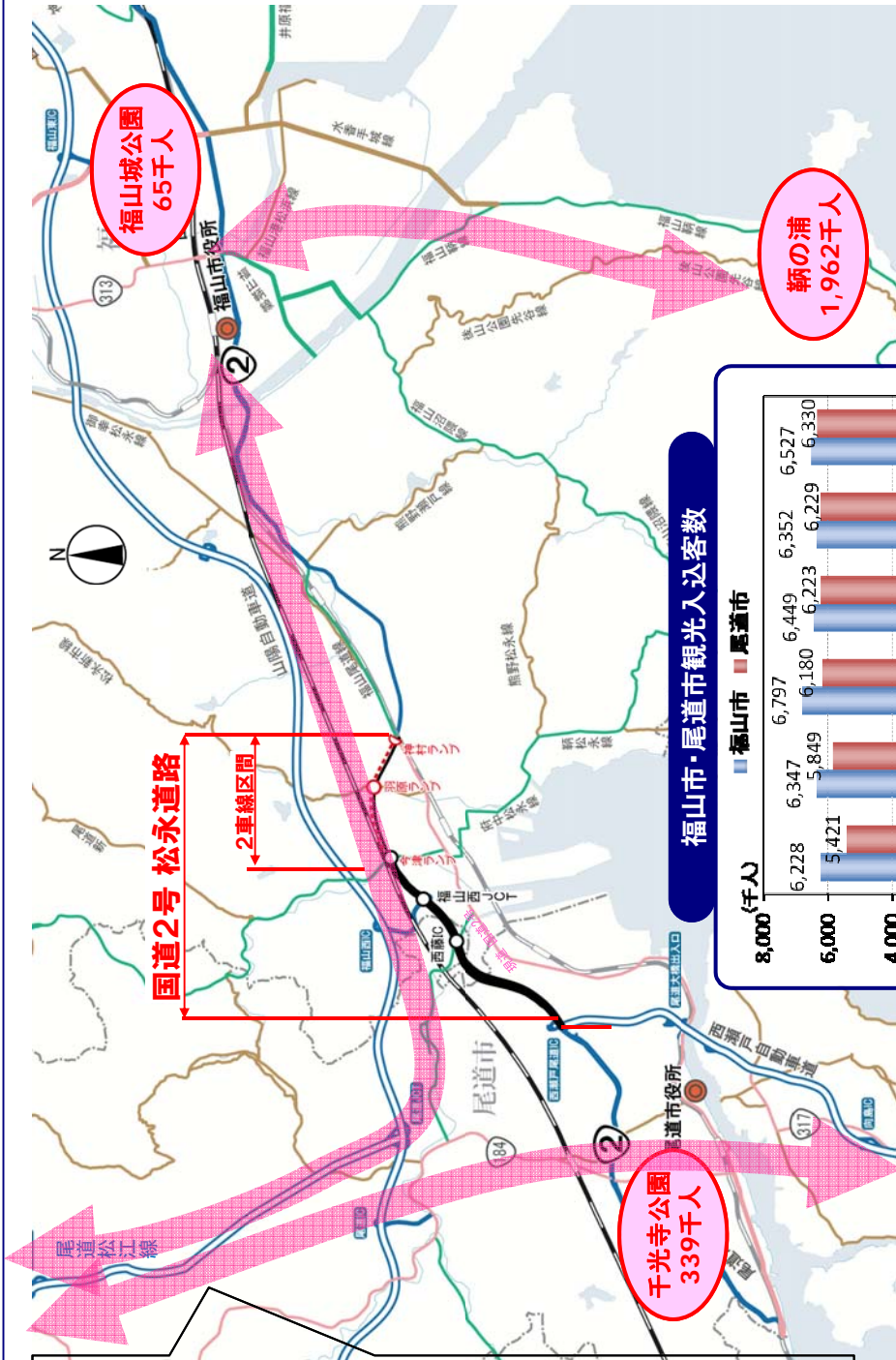
松江⇄尾道⇄福山
新路線誕生!!



松江⇄尾道 3,600円

松江⇄福山 3,700円

一畑バス weese 中国バス あいのびんバス



例
 高速道路：一般有料道路
 直轄国道
 補助国道
 主要地方道
 一般県道
 その他幹線道路

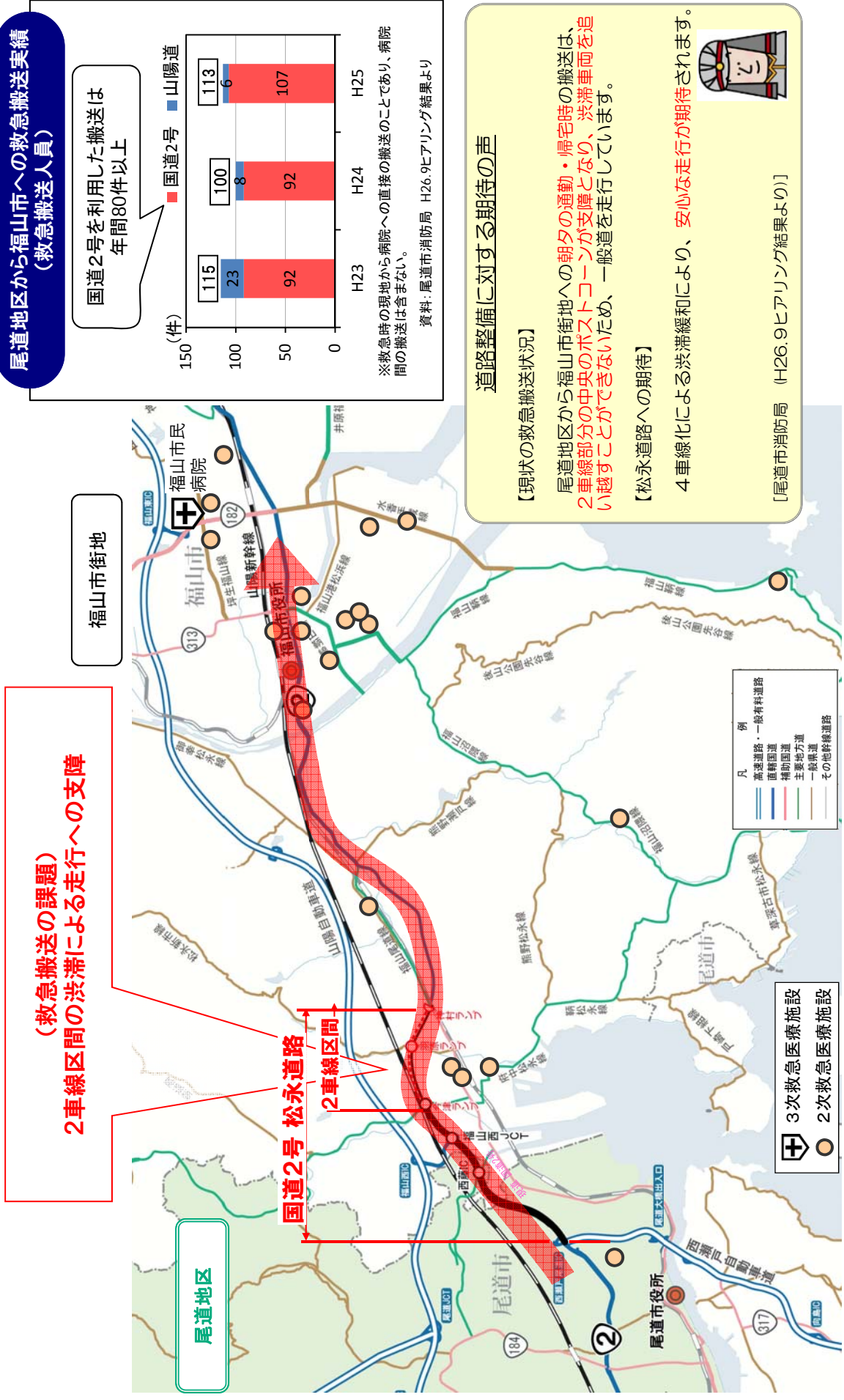
資料：平成25年 広島県観光客数の動向

5. 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⑥> 救急医療の支援

・尾道地区から福山市方面への国道2号を利用した救急搬送件数は年間80件以上あり、迅速な搬送が求められている。
 ・松永道路の4車線化により、救急の円滑な搬送を支援する。



■コスト増額に関する費用

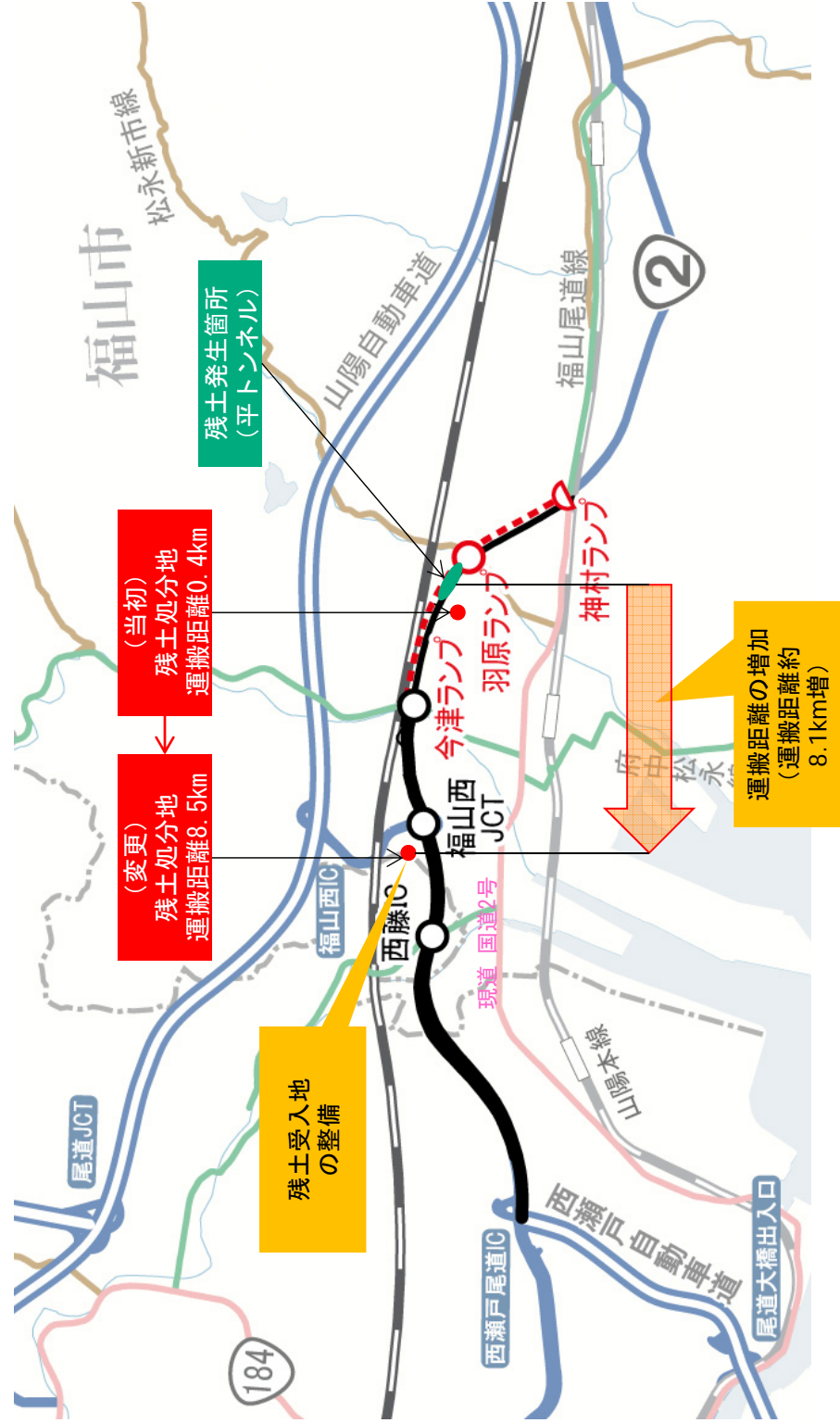
項 目	増 額 費 用
①残土処分地変更等によるコスト増加	3. 0 億円
②岩質変更（平トンネル）によるコスト増加	0. 6 億円
③トンネル照明のLED化によるコスト増加	0. 4 億円
合 計	4. 0 億円

6. コスト増額に関する費用

一般国道2号 松永道路

① 残土処分地変更等によるコスト増加

・残土の運搬処理距離(0.4km ⇒ 8.5km)の増加。
・残土受入地の整備。



⇒ 約 3.0 億円の増額

6. コスト増額に関する費用

②岩質変更(平トンネル)によるコスト増加

- ・トンネル本体掘削における地山等級見直しによる支保工パターンの変更。
- ・岩判定において岩に亀裂等が多く確認されたため、インバート設置を実施。

▼地山良好な状態



▼地山が悪い状態



- ＜支保工パターンの変更＞
地山等級CⅡ→DⅠ
- ・ロックボルトの長さ 3.0m→4.0mに変更
 - ・鋼製支保工建て込間隔 1.2m→1.0mに変更 等

- ＜インバートの設置＞
岩判定において岩に亀裂等
が多く確認されたため、イン
バート設置を実施。

亀裂が多い



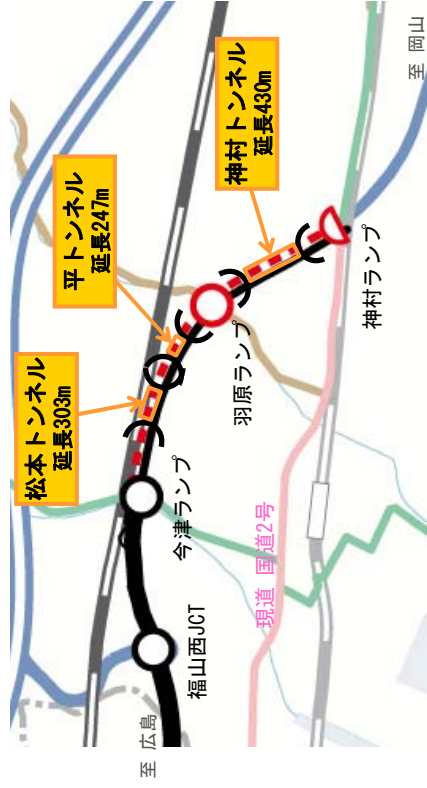
⇒ 約 0.6 億円の増額

6. コスト増額に関する費用

一般国道2号 松永道路

③トンネル照明のLED化によるコスト増加

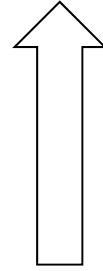
・トンネル照明について、省電力対策の目的でLED照明を導入（初期投資コストの増加）



(当初) トンネル
ナトリウム型照明器具



(変更) トンネル
LED型照明器具



⇒ 約0.4億円の増額

7. 事業の効果

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

◆3便益による費用便益比

(億円)

項目	全体事業	残事業
費用 (C)	1,495	23
事業費	1,425	14
維持管理費	70	9
便益額 (B)	8,856	426
走行時間短縮便益	7,532	394
走行経費減少便益	916	24
交通事故減少便益	409	8
費用便益比	5.9	18.8

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、交通事故により損傷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31千t/年のCO2削減] 【37億円※】
- ②物流の効率化 [例) 西瀬戸尾道IC～福山港までの所要時間短縮 約20分 [68分→48分]

※ 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 【 】 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

◆まとめ

計画交通量	総事業費	総費用 (C)	3便益 (B)	その他の便益	費用対効果 (B/C) () 内は残事業B/C
50,800台/日～57,200台/日	約581億円	約1,495億円	8,856億円	+α	5.9 (18.8) +α

※基準年：H26年

8. 今後の対応方針(原案)

1. 再評価の視点

①事業の必要性の視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- ◇4車線区間から暫定2車線区間への車線減少部を先頭とした渋滞が発生している。
- ◇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する。

2) 事業の効果

- ◇費用便益比(B/C)=5.9(事業全体) 18.8(残事業)
- ◇道路の役割
 - ①環境への影響を考慮した効果 [約31千t/年のCO2削減] 【37億円※】
 - ②物流の効率化 [例] 西瀬戸尾道IC～福山港までの所要時間短縮 約20分 [68分→48分]

※ 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 【 】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

3) 事業の進捗状況

- ◇平成14年までに神村ランプ～西瀬戸尾道IC間のL=4.6kmを4車線完成している。
- ◇神村ランプ～今津ランプ間は、平成2年度に暫定2車線で開通しており、現在は平成28年度の全線4車線完成に向けて工事を実施している。

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、平成28年度の全線4車線完成に向け事業を推進する。

③コスト縮減や代替案立案の可能性

- ◇今後の事業の実施にあたっては、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、暫定2車線区間内での速度低下から発生する渋滞や、交通事故が集中しており、本来の目的である山陽自動車道や西瀬戸自動車道の連携強化による「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認識しています。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、公表されている平成28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、以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられるため、今後とも**事業継続が妥当**。
- ◇今後の事業の実施にあたっては、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的な事業を継続する。

◆松永道路 前回評価時との比較

	前回評価 (H23再評価)	今回評価 (H26再評価)	備考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	L=7.1km	L=7.1km	—
計画交通量	52,200台/日 ~57,700台/日	50,800台/日 ~57,200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577億円	約581億円	・残土処分地変更等 ・岩質変更(平トンネル) ・トンネル照明のLED化 等による事業費増加
総費用 (事業全体) (C)	1,390億円	1,495億円	・上記事業費の増加 ・基準年の変更(H23基準からH26基準)
総便益 (事業全体) (B)	8,358億円	8,856億円	・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(H23基準からH26基準)
費用対効果 (事業全体) (B/C)	6.0	5.9	・総費用及び総便益を見直したため

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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 便益が顕著を上回っている 	事業全体：費用便益比 (B/C) = 5.9 (経済的増強在価値 (B-C) = 7,302億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 13.6%) 採事業：費用便益比 (B/C) = 18.8 (経済的増強在価値 (B-C) = 403億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 95.2%)

●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 活かなるモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 □ 現道等における混雑時旅行速度が20km/小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/日以上の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 □ 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 ■ 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 ■ 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 ■ 農林水産物を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上 □ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する 	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：711万人・時間/年 (12,407万人・時間/年⇒11,637万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について：(当該区間名) - 一般国道2号および並行現道 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 (現況)：590.2万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率：74%削減 (590.2万人・時間/年⇒23.1万人・時間/年)
物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> □ 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 ■ 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 ■ 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 ■ 農林水産物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 	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、56分) 対象港湾：福山港 (重要港湾)、対象自治体名：福山市 改善見込み (西瀬戸尾道10～福山港、60分～48分)
都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> □ 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 □ 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10ha以上又は100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる 	農林水産物を主体とする地域：福山市 (尾道系崎津線地区) 主な出荷先：本村、府中市

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 <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"/> 当該路線が接続した日常活動圏中心城市間を最短時間で連絡する路線を構成する <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 type="checkbox"/> 日常活動圏の中心城市へのアクセス向上が見込まれる <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"/> 拠点間ネットワーク、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 <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である	地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけ 対象となる日常活動圏中心城市：福山市、尾道市 改善見込み（福山市役所～尾道市役所 54分⇒34分）
2. 暮らし	<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ポル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である <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/2日以上、歩行者交通量が500人/日以上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"/> 交通ハリアリー法における道路特定事業に位置付けがある。または、交通ハリア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ハリアリー化される <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遂行する <input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	対象観光地：瀬の浦（H25観光入込客数 約196万人） 改善見込み（西瀬戸尾道IC～瀬の浦 66分⇒46分）
3. 安全	<input type="checkbox"/> 現道等に整備車事故が500件/橋台キロ以上である区間が存する場合において、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/2日以上（当該区間が通学路である場合は500台/2日以上）、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学童、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 <input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある。又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり <input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大規模な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する <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 <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 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <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
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p> <p>CO2排出削減量：約31千t/年（整備なし：4,996千t/年⇒整備あり：4,964千t/年）</p> <p>評価対象区間：費用便益分析算定範囲 排出削減量：約137t/年（整備なし：13,700t/年⇒整備あり：13,564t/年・・・約1.0%削減）</p> <p>評価対象区間：費用便益分析算定範囲 排出削減量：約8t/年（整備なし：712t/年⇒整備あり：704t/年・・・1.1%削減）</p>
5. その他	<p>他のア/ド/エとの関係</p> <p>「中国ブロックの社会資本の重点整備方針（H21.8）」において、重点路線「茨波・連棟」による一体的で活力的な地域づくりのうち、重点目標「都市間の連携強化や都市と中山間地域等の共生」のための地域高規格道路の整備として位置付けられている</p> <p>「社会資本未来プラン（H23.3 広島県）」に位置付けあり 福山市圏交通計画のハード整備に位置付けられている</p> <p>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</p>

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
一般国道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
50,800~57,200	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26年度		
単純合計	570億円	75億円	646億円
うち残事業分	15億円	21億円	36億円
基準年における 現在価値(C)	1,425億円	70億円	1,495億円
うち残事業分	14億円	8.5億円	23億円

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29年度			
単年便益 (初年便益)	112億円	14億円	6.1億円	133億円
基準年における 現在価値(B)	7,532億円	916億円	409億円	8,856億円
うち残事業分	394億円	24億円	7.8億円	426億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	5.9
経済的純現在価値(事業全体)	7,362億円
経済的内部収益率(事業全体)	13.6%
費用便益比(残事業)	18.8
経済的純現在価値(残事業)	403億円
経済的内部収益率(残事業)	95.2%

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)

【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	50800~57200	±10%	5.2~6.5
事業費	570億円	±10%	5.9~5.9
事業期間	45年	±20%	5.9~6.0

【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	50800~57200	±10%	14.7~26.3
事業費	15億円	±10%	17.7~20.1
事業期間	2年	±20%	18.4~19.3

交通状況の変化

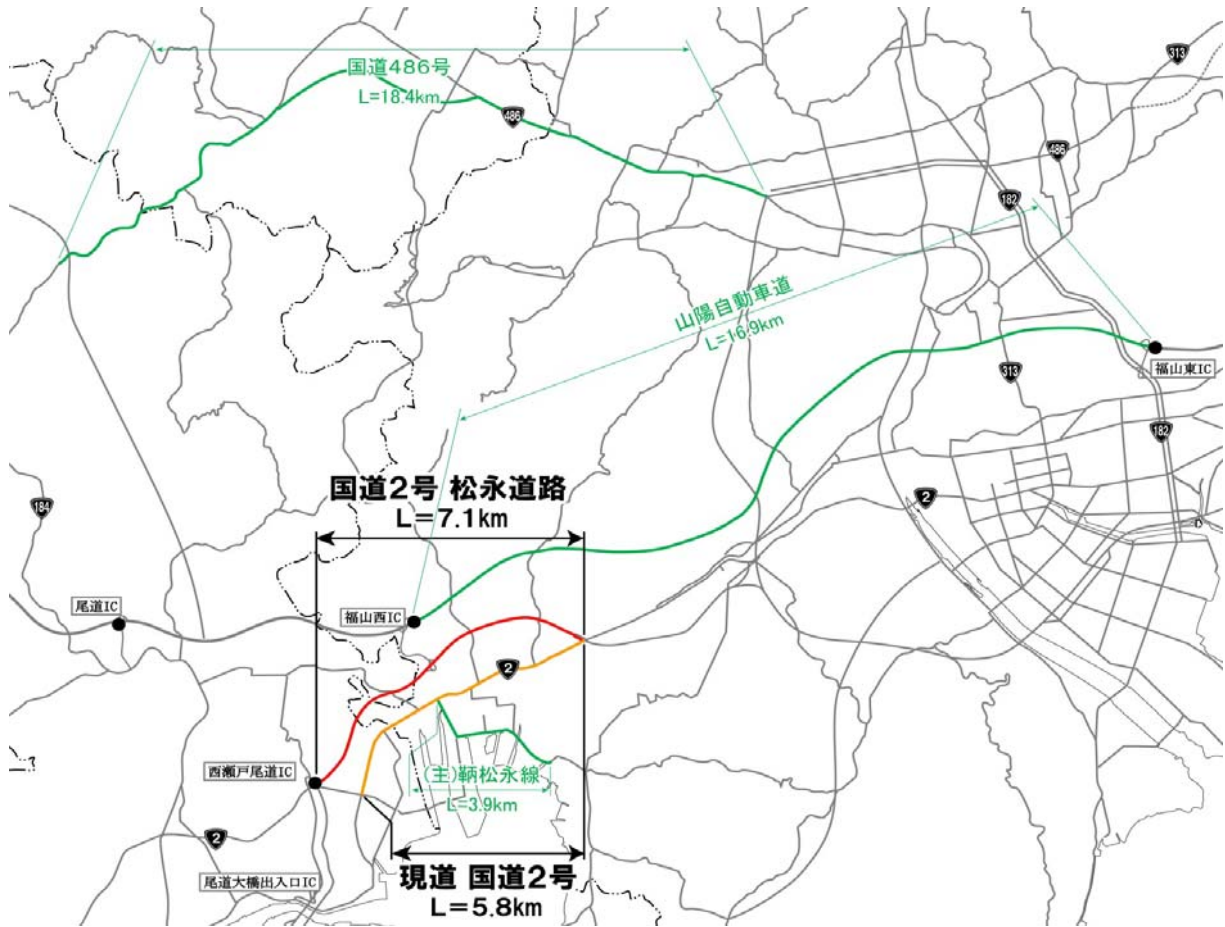
様式-3①

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	[台/日]	-	53,400	
	走行時間	[分]	-	7	
	走行時間費用	[億円/年]	-	77.48	
②主な周辺道路	国道2号 :5.8km	交通量	[台/日]	45,500	14,400
		走行時間	[分]	25	11
		走行時間費用	[億円/年]	217.09	28.12
	国道486号 :18.4km	交通量	[台/日]	22,300	19,600
		走行時間	[分]	32	31
		走行時間費用	[億円/年]	138.64	115.48
	山陽道 :16.9km	交通量	[台/日]	44,000	40,300
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	91.99	84.78
	鞆松永線 :3.9km	交通量	[台/日]	23,000	17,700
		走行時間	[分]	13	9
		走行時間費用	[億円/年]	56.69	30.72
		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 :3843.8km	走行時間費用	[億円/年]	11,432.44	11,402.40	
			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:3895.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11,936.85	11,738.98	197.87

(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

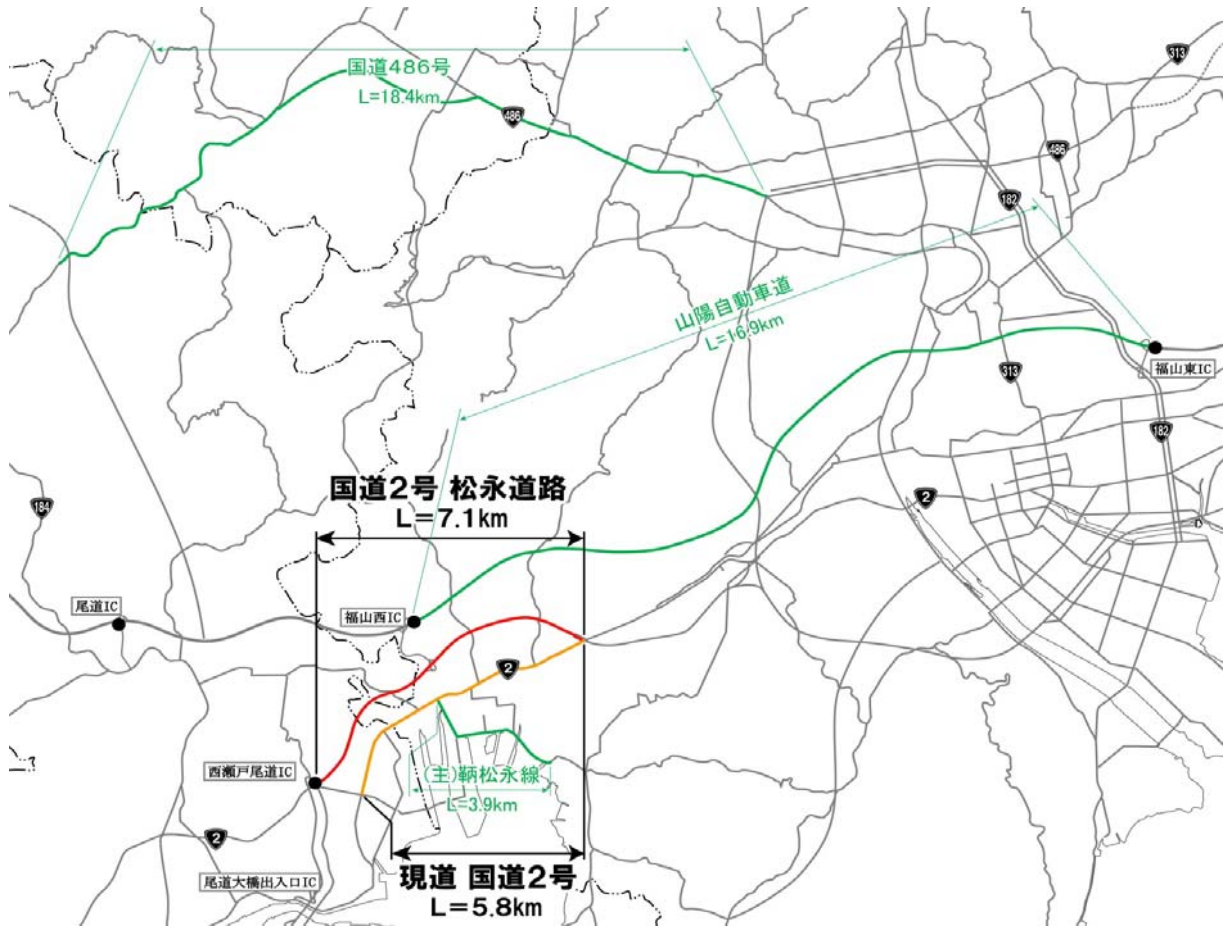
様式-3①

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	[台/日]	48,000	53,400	
	走行時間	[分]	10	7	
	走行時間費用	[億円/年]	93.81	77.48	
②主な周辺道路	国道2号 :5.8km	交通量	[台/日]	18,000	14,400
		走行時間	[分]	12	11
		走行時間費用	[億円/年]	39.36	28.12
	国道486号 :18.4km	交通量	[台/日]	20,200	19,600
		走行時間	[分]	31	31
		走行時間費用	[億円/年]	120.39	115.48
	山陽道 :16.9km	交通量	[台/日]	41,200	40,300
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	86.57	84.78
	鞆松永線 :3.9km	交通量	[台/日]	18,200	17,700
		走行時間	[分]	10	9
		走行時間費用	[億円/年]	33.65	30.72
③その他道路合計 :3843.8km	走行時間費用	[億円/年]	11,385.89	11,402.40	
			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:3895.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11,759.66	11,738.98	20.68

(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 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	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
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	<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

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(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)
0.28	7.1	1.97

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
-19年目	S47	5.1928	48.7	0.10	0.97		
-18年目	S48	4.9931	56.1	0.10	0.81		
-17年目	S49	4.8010	66.9	0.50	3.28		
-16年目	S50	4.6164	70.7	1.20	7.15		
-15年目	S51	4.4388	76.7	1.00	5.28		
-14年目	S52	4.2681	81.3	10.70	51.29		
-13年目	S53	4.1039	84.7	19.00	84.05		
-12年目	S54	3.9461	86.9	34.83	144.40		
-11年目	S55	3.7943	92.4	26.10	97.85		
-10年目	S56	3.6484	94.8	25.60	89.95		
-9年目	S57	3.5081	95.8	26.00	86.93		
-8年目	S58	3.3731	96.8	22.70	72.22		
-7年目	S59	3.2434	98.7	22.70	68.11		
-6年目	S60	3.1187	99.5	23.20	66.39		
-5年目	S61	2.9987	101.2	21.80	58.98		
-4年目	S62	2.8834	101.0	31.00	80.80		
-3年目	S63	2.7725	101.5	50.60	126.19		
-2年目	H1	2.6658	104.2	24.47	57.16		
-1年目	H2	2.5633	106.5	22.82	50.15		
暫定供用年次	H3	2.4647	109.1	17.18	35.44	1.22	2.51
1年目	H4	2.3699	110.6	9.51	18.60	1.22	2.38
2年目	H5	2.2788	110.9	6.12	11.48	1.22	2.28
3年目	H6	2.1911	110.8	7.86	14.19	1.22	2.20
4年目	H7	2.1068	109.9	20.15	35.27	1.22	2.13
5年目	H8	2.0258	109.5	7.28	12.30	1.22	2.06
6年目	H9	1.9479	110.4	8.95	14.42	1.22	1.96
7年目	H10	1.8730	109.9	17.62	27.42	1.22	1.89
8年目	H11	1.8009	108.4	9.52	14.44	1.22	1.85
9年目	H12	1.7317	107.2	8.19	12.08	1.22	1.80
10年目	H13	1.6651	105.7	6.96	10.01	1.22	1.75
11年目	H14	1.6010	103.8	14.19	19.98	1.22	1.71
12年目	H15	1.5395	102.3	6.04	8.30	1.22	1.67
13年目	H16	1.4802	101.0	6.38	8.54	1.22	1.63
14年目	H17	1.4233	99.6	10.05	13.11	1.22	1.59
15年目	H18	1.3686	98.7	11.48	14.53	1.22	1.54
16年目	H19	1.3159	97.6	1.90	2.34	1.22	1.50
17年目	H20	1.2653	96.8	0.95	1.13	1.22	1.45
18年目	H21	1.2167	95.6	0.48	0.56	1.22	1.41
19年目	H22	1.1699	93.7	0.19	0.22	1.22	1.39
20年目	H23	1.1249	92.1	0.19	0.21	1.22	1.36
21年目	H24	1.0816	91.3	2.10	2.27	1.22	1.32
22年目	H25	1.0400	91.3	8.48	8.82	1.22	1.27
23年目	H26	1.0000	91.3	8.98	8.98	1.22	1.22
24年目	H27	0.9615	91.3	7.69	7.39	1.22	1.17
25年目	H28	0.9246	91.3	7.24	6.69	1.22	1.13
供用開始年次	H29	0.8890	91.3			1.83	1.62
27年目	H30	0.8548	91.3			1.83	1.56
28年目	H31	0.8219	91.3			1.83	1.50
29年目	H32	0.7903	91.3			1.83	1.44
30年目	H33	0.7599	91.3			1.83	1.39
31年目	H34	0.7307	91.3			1.83	1.33
32年目	H35	0.7026	91.3			1.83	1.28
33年目	H36	0.6756	91.3			1.83	1.23
34年目	H37	0.6496	91.3			1.83	1.19
35年目	H38	0.6246	91.3			1.83	1.14
36年目	H39	0.6006	91.3			1.83	1.10
37年目	H40	0.5775	91.3			1.83	1.05
38年目	H41	0.5553	91.3			1.83	1.01
39年目	H42	0.5339	91.3			1.83	0.97
40年目	H43	0.5134	91.3			1.83	0.94
41年目	H44	0.4936	91.3			1.83	0.90
42年目	H45	0.4746	91.3			1.83	0.87
43年目	H46	0.4564	91.3			1.83	0.83
44年目	H47	0.4388	91.3			1.83	0.80
45年目	H48	0.4220	91.3			1.83	0.77
46年目	H49	0.4057	91.3			1.83	0.74
47年目	H50	0.3901	91.3			1.83	0.71
48年目	H51	0.3751	91.3			1.83	0.68
49年目	H52	0.3607	91.3	-99.87	-36.02	1.83	0.66
合計				470.23	1424.65	75.46	69.89

単純事業費計				570.10		75.46	
--------	--	--	--	--------	--	-------	--

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: 松永道路(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)
0.19	2.5	0.46

年次	年度	割戻率	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
-2年目	H27	0.9615	91.3	7.69	7.39		
-1年目	H28	0.9246	91.3	7.24	6.69		
供用開始年次	H29	0.8890	91.3			0.43	0.38
1年目	H30	0.8548	91.3			0.43	0.37
2年目	H31	0.8219	91.3			0.43	0.35
3年目	H32	0.7903	91.3			0.43	0.34
4年目	H33	0.7599	91.3			0.43	0.33
5年目	H34	0.7307	91.3			0.43	0.31
6年目	H35	0.7026	91.3			0.43	0.30
7年目	H36	0.6756	91.3			0.43	0.29
8年目	H37	0.6496	91.3			0.43	0.28
9年目	H38	0.6246	91.3			0.43	0.27
10年目	H39	0.6006	91.3			0.43	0.26
11年目	H40	0.5775	91.3			0.43	0.25
12年目	H41	0.5553	91.3			0.43	0.24
13年目	H42	0.5339	91.3			0.43	0.23
14年目	H43	0.5134	91.3			0.43	0.22
15年目	H44	0.4936	91.3			0.43	0.21
16年目	H45	0.4746	91.3			0.43	0.20
17年目	H46	0.4564	91.3			0.43	0.20
18年目	H47	0.4388	91.3			0.43	0.19
19年目	H48	0.4220	91.3			0.43	0.18
20年目	H49	0.4057	91.3			0.43	0.17
21年目	H50	0.3901	91.3			0.43	0.17
22年目	H51	0.3751	91.3			0.43	0.16
23年目	H52	0.3607	91.3			0.43	0.15
24年目	H53	0.3468	91.3			0.43	0.15
25年目	H54	0.3335	91.3			0.43	0.14
26年目	H55	0.3207	91.3			0.43	0.14
27年目	H56	0.3083	91.3			0.43	0.13
28年目	H57	0.2965	91.3			0.43	0.13
29年目	H58	0.2851	91.3			0.43	0.12
30年目	H59	0.2741	91.3			0.43	0.12
31年目	H60	0.2636	91.3			0.43	0.11
32年目	H61	0.2534	91.3			0.43	0.11
33年目	H62	0.2437	91.3			0.43	0.10
34年目	H63	0.2343	91.3			0.43	0.10
35年目	H64	0.2253	91.3			0.43	0.10
36年目	H65	0.2166	91.3			0.43	0.09
37年目	H66	0.2083	91.3			0.43	0.09
38年目	H67	0.2003	91.3			0.43	0.09
39年目	H68	0.1926	91.3			0.43	0.08
40年目	H69	0.1852	91.3			0.43	0.08
41年目	H70	0.1780	91.3			0.43	0.08
42年目	H71	0.1712	91.3			0.43	0.07
43年目	H72	0.1646	91.3			0.43	0.07
44年目	H73	0.1583	91.3			0.43	0.07
45年目	H74	0.1522	91.3			0.43	0.07
46年目	H75	0.1463	91.3			0.43	0.06
47年目	H76	0.1407	91.3			0.43	0.06
48年目	H77	0.1353	91.3			0.43	0.06
49年目	H78	0.1301	91.3	0.00	0.00	0.43	0.06
合計				14.93	14.09	21.43	8.51

単純事業費計		14.93	21.43
--------	--	-------	-------

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：松永道路(残事業)

Table with multiple columns: 年次 (年度), 総走行台キロの年次別伸び率 (山陽7ルート), 割引率 (A), GDP データ, 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. Rows include 供用開始年次 (H29) and years H30 through H78, ending with a 合計 row.

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	31,999	
	改良費		式	1	4,929	
		土工	m3	1,000,000	1,491	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m3	—	—	
		法面工	m2	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	9,060	
		NATM	m	3,241	9,060	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					58,100	

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	1,493	
	改良費		式	1	404	
		土工	m ³	20,659	194	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m ³	—	—	
		法面工	m ²	2,273	19	盛土法面、切土法面
		擁壁工	式	1	191	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁
		函渠工	式	—	—	
	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	365	
		NATM	m	980	365	設備費
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費		式	—	—	
		IC	箇所	—	—	
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費		式	1	391	
車道舗装		m ²	18,924	380		
歩道舗装		m ²	2,218	11		
附帯施設費		式	1	333		
	交通管理施設工	式	1	253	標識工、防護柵工、道路照明工、等	
	遮音壁	m	600	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	119	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費				1,612		

(全事業)

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/年)	備考
維持費	km	7.1	40	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	153	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			193	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	松永道路	2	2.5km

■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	2.5	14	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	32	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			46	

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 3 号

平成26年10月17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10月3日付け国中整企画第36号及び国中整港計第18号で依頼のこのことについて、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については、別紙のとおりです。

- 河川事業 芦田川直轄河川改修事業
- 道路事業 一般国道2号 松永道路

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	芦田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	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
<p>(具体的意見)</p> <p>松永道路については，暫定2車線区間内での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認識しています。</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，公表されている平成28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。</p>	