

再評価実施要件		事業採択後 (年) 再評価後 (5 年) その他 ()				
1 事業概要	事業名	国道490号 宇部拡幅 道路改築事業				
	事業場所	宇部市上宇部～善和				
	事業主体	山口県	事業方法	国庫補助	単独	
	財源・負担割合	国 50 %	県 50 %	市町 %	その他 %	
	事業期間	《事業採択時 再評価時 計画変更時》 平成 5 年度 ~ 平成 26 年度 《平成20年度》				
	総事業費 (内用地補償費)	《 15,330 百万円》 (17,500 百万円) (8,520 百万円)	既投資額 (内用地補償費)	14,910 百万円 (7,461 百万円)	進捗率 (内用地補償費)	85 % (88 %)
	事業目的	<p>国道490号は、宇部市を起点とし、萩市に至る延長約66kmの幹線道路である。 当該区間の現道は、第4次渋滞対策プログラムの渋滞ポイントである北迫交差点を含み、慢性的な交通渋滞が発生している。また、この区間は、山陽自動車道宇部下関線の宇部ICと連結し、宇部市街地から高速道路へアクセスする重要な区間である。 このため、当区間を整備することにより、宇部市内の渋滞緩和を図るとともに、高規格道路へのアクセス性の向上を図り、安全で円滑な交通を確保すること目的としている。</p>				
	事業内容	<p>延長 L = 6 . 0 km 第4種第1級 幅員 全幅25.0m (車道3.25×4 = 13.0m) 設計速度 V = 60 km/h 現道交通量 既供用区間T99=14,639台/日 T05=17,253台/日 未供用区間T99=18,177台/日 T05=17,999台/日</p>				
2 再評価の視点	(1) 社会経済情勢の変化	社会的評価	<p>県内の道路網は、中国縦貫自動車道と山陽自動車道を軸に、山陽側に国道2号、下関から島根県へ抜ける国道9号、山陰側に国道191号があり、東西方向に直轄(指定区間)国道が配置され、これらを連絡する国道網として県管理(指定外区間)国道が主に陰陽を連絡する南北方向に配置されている。県管理国道の改良率は約85%という状況である。 山口県の道路整備の構想として「ジョイフルロード構想」を掲げ、高規格幹線道路から身近な生活道路に至るまで県民や地域のニーズを反映した道づくりを進めている。特に人口が集積している山陽地域の渋滞が課題となっているが、地域間の移動時間短縮するための国道の整備が不可欠である。 また、最近脚光を浴びている道路特定財源の見直し議論に絡んで、真に必要な道路を抽出し、重点的に整備することが求められている。</p>			
		当地区の社会経済情勢	<p>当地区は平成16年10月に合併した宇部市の市街地北部に位置し、周辺では宇部新都市や工業団地などの開発が活発である。また、市内は、山口宇部空港は年間約90万人の搭乗客を数え、重要港湾宇部港は年間約2千トン入港船舶があるなどの交通拠点があり、第三次救急医療機関である山口大学医学部付属病院が立地している。</p>			
		必要性	<p>当該区間の現道は、宇部市街地から県北部へ至る幹線道路であるが、3次渋滞対策プログラムの渋滞ポイントである「白石交差点」及び4次渋滞対策プログラムの「北迫交差点」があることや渋滞損失時間の県管理道路上位2割以内に入っている等、渋滞が激しくその緩和が求められている。 このため、車道2車線と歩道を設置する道路改築事業を行うものである。</p>	中項目評価	大項目評価	
		適時性	<p>この路線は平成5年度に国道に昇格し、整備促進を図る必要があることから同年度より当工区に着手した。 また、平成12年度に山陽自動車道宇部下関線が開通し、宇部ICとの接続を図ったことや平成8年度に山口県地域防災計画の第1次緊急輸送道路に指定されたこと、平成15年度に合併支援道路に位置づけられたことで、当路線の重要性は高まっている。</p>	中項目評価	(A) B C	
地元の推進体制等の状況及び地元の意向	<p>【地元の推進体制等の状況】 毎年、宇部市から当工区の早期整備の要望もあり、市をあげて事業推進に協力しており、支援体制が整っている。 【地元の意向】 地元における早期整備の声は強く、また、地元説明会により地権者の理解を得ており、毎年度計画的に事業地を収用し、用地買収率は80%を超えている。</p>	中項目評価	(a) b			

2 再評価の視点	事業の投資効果	整備効果発現状況 (H19年度まで) 事業区間延長6.0kmのうち、3.1kmを平成18年度までに供用しており、既供用区間においては走行時間が約3分短縮されている。																																								
	(2) 事業の投資効果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>主な項目</th> <th>再評価時 (基準年：H11)</th> <th>再々評価時 (基準年：H19)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4" style="text-align: center;">便益 (B)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: center;">49,870</td> <td style="text-align: center;">50,493</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td style="text-align: center;">350</td> <td style="text-align: center;">6,199</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">800</td> <td style="text-align: center;">2,252</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総便益</td> <td style="text-align: center;">51,020</td> <td style="text-align: center;">58,944</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">費用 (C)</td> <td>事業費</td> <td style="text-align: center;">14,060</td> <td style="text-align: center;">20,970</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td style="text-align: center;">1,070</td> <td style="text-align: center;">610</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総費用</td> <td style="text-align: center;">15,130</td> <td style="text-align: center;">21,580</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">費用便益比(B/C)</td> <td style="text-align: center;">3.4</td> <td style="text-align: center;">2.7</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> 大項目評価 A ● B C </div> <p>【費用対効果分析手法】 費用便益分析マニュアル(平成15年8月：国土交通省道路局 都市・地域整備局) 基準年：平成19年</p> <p>【費用対効果分析における特記事項】 算定の拠り所として、再評価は「道路投資の評価に関する指針(案)」、今回は「費用便益分析マニュアル(H15.8)」に基づいている。 推計年次は、再評価はH32、今回はH42としている。 便益計算は、再評価は事業区間のみ、今回は交通量の変化のあるエリアを対象としている。 再評価時に比較して事業費の増には基準年の違いによる現在価値化の影響も含まれている。</p>	区分	主な項目	再評価時 (基準年：H11)	再々評価時 (基準年：H19)	備考	便益 (B)	走行時間短縮便益	49,870	50,493		走行経費減少便益	350	6,199		交通事故減少便益	800	2,252		総便益	51,020	58,944		費用 (C)	事業費	14,060	20,970		維持管理費	1,070	610		総費用	15,130	21,580		費用便益比(B/C)		3.4	2.7	
	区分	主な項目	再評価時 (基準年：H11)	再々評価時 (基準年：H19)	備考																																					
便益 (B)	走行時間短縮便益	49,870	50,493																																							
	走行経費減少便益	350	6,199																																							
	交通事故減少便益	800	2,252																																							
	総便益	51,020	58,944																																							
費用 (C)	事業費	14,060	20,970																																							
	維持管理費	1,070	610																																							
	総費用	15,130	21,580																																							
費用便益比(B/C)		3.4	2.7																																							
事業の進捗状況及び今後の見通し	<p>【+ 要因】 渋滞の緩和 高規格幹線道路へのアクセス性の向上 バイパス沿線開発の促進 地域産業・観光産業の振興 CO2削減による環境改善</p> <p>【- 要因】 人工改変による自然の減少</p>																																									
(3) 事業の進捗状況及び今後の見通し	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">事業進捗の現状</td> <td> 事業全体(H19年度末事業費ベース)：85% 用地買収(H19年度末事業費ベース)：88% 平成18年度までに3.1km供用済 </td> <td rowspan="3" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 大項目評価 A ● B </td> </tr> <tr> <td style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">事業進捗の今後の見通し</td> <td>引き続き用地買収及び工事を推進し、平成20年代後半の全線供用を目指す。</td> </tr> <tr> <td style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">事業計画変更の必要性</td> <td> 【事業計画変更の必要性の有無】 有 無 【事業計画変更の理由及び内容】 </td> </tr> </table>	事業進捗の現状	事業全体(H19年度末事業費ベース)：85% 用地買収(H19年度末事業費ベース)：88% 平成18年度までに3.1km供用済	大項目評価 A ● B	事業進捗の今後の見通し	引き続き用地買収及び工事を推進し、平成20年代後半の全線供用を目指す。	事業計画変更の必要性	【事業計画変更の必要性の有無】 有 無 【事業計画変更の理由及び内容】																																		
事業進捗の現状	事業全体(H19年度末事業費ベース)：85% 用地買収(H19年度末事業費ベース)：88% 平成18年度までに3.1km供用済	大項目評価 A ● B																																								
事業進捗の今後の見通し	引き続き用地買収及び工事を推進し、平成20年代後半の全線供用を目指す。																																									
事業計画変更の必要性	【事業計画変更の必要性の有無】 有 無 【事業計画変更の理由及び内容】																																									

2 再評価の視点	(4) コスト縮減・代替案等の可能性	<p>【コスト縮減の検討状況】</p> <p>コスト縮減</p> <p>再生クラシャーラン等のリサイクル製品の積極的な活用を図る。</p>	<table border="1"> <tr> <td>中項目評価</td> <td>大項目評価</td> </tr> <tr> <td>a b</td> <td rowspan="2">A ・ B ・ C</td> </tr> <tr> <td>中項目評価</td> <td></td> </tr> <tr> <td>a b</td> <td></td> </tr> </table>	中項目評価	大項目評価	a b	A ・ B ・ C	中項目評価		a b	
	中項目評価	大項目評価									
	a b	A ・ B ・ C									
中項目評価											
a b											
<p>【代替案の検討状況】</p> <p>代替案</p> <p>事業着手の段階で、構造規格に適合する範囲でコストの追求と宅地や耕地など周辺への影響を考慮し、計画を行った。また、車道幅、自転車歩行者道幅について、現時点の基準に照らし合わせても適合することから、現時点での代替案の立案計画はない。</p>	<table border="1"> <tr> <td>中項目評価</td> <td>大項目評価</td> </tr> <tr> <td>a b</td> <td>A ・ B ・ C</td> </tr> </table>	中項目評価	大項目評価	a b	A ・ B ・ C						
中項目評価	大項目評価										
a b	A ・ B ・ C										
(5) 環境への影響と配慮	<p>【環境への影響事項：動植物、地形・地質、歴史文化、景観等の状況】</p> <p>第4次渋滞対策プログラムの渋滞ポイントである北迫交差点がCO2アクションプログラムに登録されている。</p> <p>【環境への配慮】</p> <p>北迫交差点の渋滞解消を図ることにより、CO2の削減を図る。</p>	<table border="1"> <tr> <td>大項目評価</td> </tr> <tr> <td>A ・ B ・ C</td> </tr> </table>	大項目評価	A ・ B ・ C							
大項目評価											
A ・ B ・ C											
(6) 地域の立地特性	特になし										
3 事業実施主体案 対応方針	()	総合評価	<p>継続 見直し継続 中止 休止</p>								
	()	評価理由	<p>上記の通り、必要性や適時性も妥当であり、その整備効果も十分期待できることから、引き続き事業を継続し、整備を進めていく必要がある。</p>								
	()	備考									