

再評価項目調書

再評価実施要件		○ 事業採択後 (年) ○ 再評価後 (年) ● その他 (変化)					
1 事業 概要	事業名	都市計画道路中央通線 <small>ちゅうおうだおりせん</small> (久米工区 <small>くめ</small>) 街路整備事業					
	事業場所	周南市久米 地内					
	事業主体	山口県					
	事業期間	《 前回評価 平成 25 年時 》 平成 26 年度 ~ 令和 10 年度 《 令和 2 年度 》 (西暦 2014 年度 ~ 西暦 2028 年度 《 西暦 2020 年度 》)					
	総事業費 (内用地補償費)	《 2,200 百万円 》 2,200 百万円 (610 百万円)	既投資額 (内用地補償費)	421 百万円 (185 百万円)	進捗率 (用地補償費)	19 % (30 %)	
	事業目的	<p>本路線は、周南市の中心部を東西に通過する幹線道路であり、周南市と下松市の市街地を連絡する重要な役割を担っている。また、第一次緊急輸送道路に指定されており、防災上も重要な路線である。</p> <p>しかしながら、当該区間は2車線で交通容量が不足し、朝夕を中心に慢性的な交通渋滞が発生しており、円滑な交通に支障をきたしている。</p> <p>このため、4車線化を行うことにより、交通渋滞の緩和による市街地間のアクセス性の向上を図るとともに、自転車歩行者道の整備により、通学路をはじめ、安全で快適な歩行空間を確保する。</p>					
	事業内容	<p>○延長 長：L=0.6km (4車線化、自転車歩行者道整備)</p> <p>○幅員 員：全幅25.0m (車道3.25m×4=13m、自転車歩行者道3.50m×2=7m、中央帯4.00m)</p> <p>○道路区分：第4種第1級</p> <p>○計画交通量：24,100台/日</p>					
事業効果	<p>○当該区間は通学路に指定されており、自転車歩行者道の整備により、児童、生徒をはじめとする歩行者及び自転車利用者の安全性が向上する。</p> <p>○周南市街地と下松市街地とのアクセス性が向上し、日常生活の利便性向上や地域経済の活性化が期待される。</p> <p>○第1次緊急輸送道路である本路線の4車線化整備を行うことにより、防災機能の強化が図られる。</p>						
2 再評価の視点	(1) 社会経済情勢の変化	<p>山陽自動車道の徳山東ICと都市計画道路中央通線を連絡する都市計画道路榎浜久米線が平成25年度に完成している。</p> <p>さらに、周南市通学路交通安全プログラムにおいて、当該区間が要対策箇所に掲げられている。</p> <p>周辺道路の整備が進む中、下松市側の隣接事業(都市計画道路国道山手線)との一体的な整備が求められており、事業の必要性は依然として高い。</p>				中項目評価	大項目評価
	関係市町及び地元の意向	<p>本路線は、周南市都市計画マスタープラン(2021.3)において、中心市街地等の拠点地区と他地域の連携を強化し、移動を円滑にする幹線機能を担う道路として位置付けられており、毎年、周南市から早期整備の要望を受けている。</p> <p>また、本路線の周南市中心市街地から久米交差点まで間は整備済であり、久米交差点から下松市の末武中交差点までの早期4車線化が期待されている。</p>				中項目評価	大項目評価

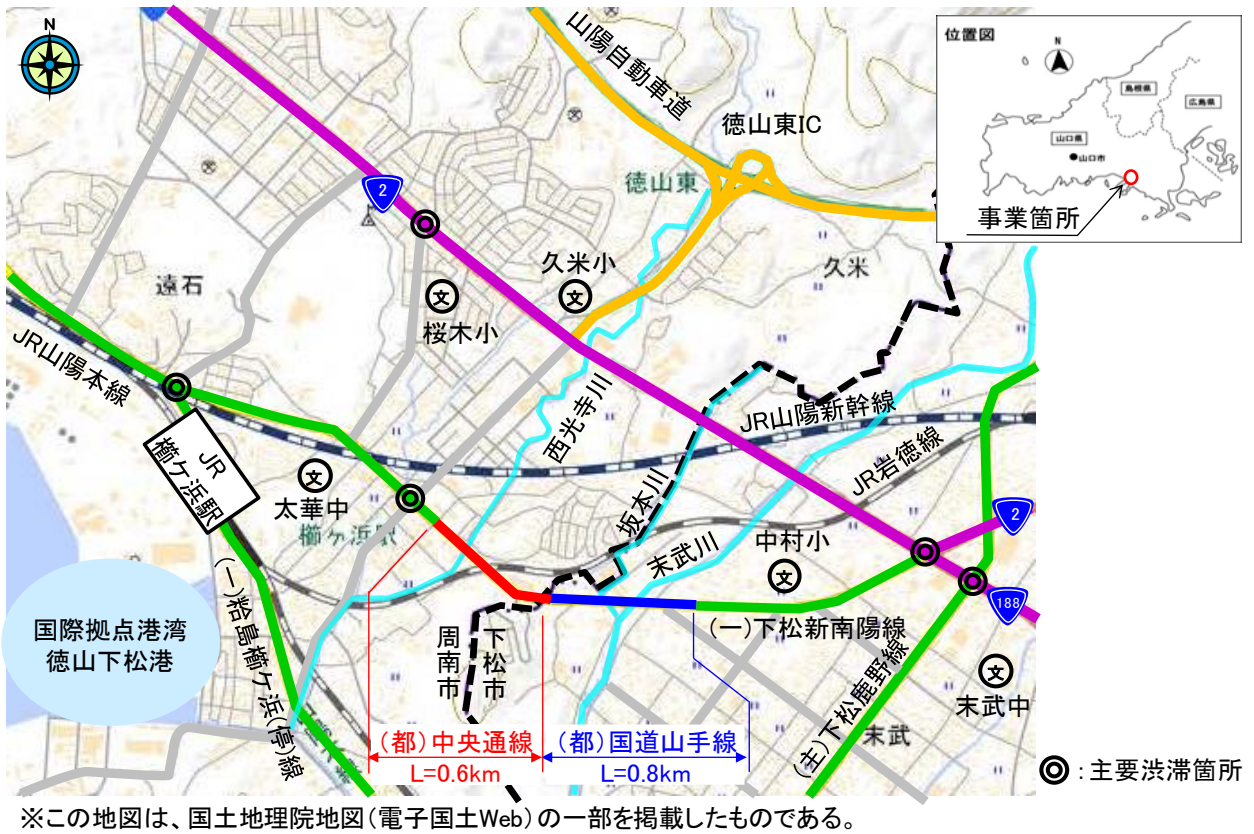
2 再評価の視点	(2) 事業の投資効果	費用対効果分析等	<p style="text-align: right;">(単位：百万円)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">区分</th> <th rowspan="2">主な項目</th> <th>前回 (基準年：H25)</th> <th colspan="2">今回(再評価・再々評価) (基準年：R4)</th> <th rowspan="2">備考</th> </tr> <tr> <th>全体事業</th> <th>全体事業</th> <th>残事業</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">便益 (B)</td> <td>①走行時間短縮便益</td> <td>2,656</td> <td>3,910</td> <td>3,910</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②走行経費減少便益</td> <td>245</td> <td>351</td> <td>351</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③交通事故減少便益</td> <td>106</td> <td>65</td> <td>65</td> <td></td> </tr> <tr> <td>④その他の便益</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>総便益</td> <td>3,007</td> <td>4,326</td> <td>4,326</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">費用 (C)</td> <td>①事業費</td> <td>1,898</td> <td>2,039</td> <td>1,355</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②維持管理費</td> <td>21</td> <td>64</td> <td>64</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③その他</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>総費用</td> <td>1,919</td> <td>2,103</td> <td>1,419</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用便益比(B/C)</td> <td>1.6</td> <td>2.1</td> <td>3.0</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 便益(B)・費用(C)は、算出した各年次の値を割引率を用いて現在価値に換算した合計額</p> <p>【費用対効果分析手法】</p> <p>前回評価：「費用便益分析マニュアル(H22.11)」 基準年：H25 平成17年度道路交通センサスペース 平成42年推計交通量 今回評価：「費用便益分析マニュアル(R4.2)」 基準年：R4 平成22年度道路交通センサスペース 平成42年推計交通量</p>	区分	主な項目	前回 (基準年：H25)	今回(再評価・再々評価) (基準年：R4)		備考	全体事業	全体事業	残事業	便益 (B)	①走行時間短縮便益	2,656	3,910	3,910		②走行経費減少便益	245	351	351		③交通事故減少便益	106	65	65		④その他の便益					総便益	3,007	4,326	4,326		費用 (C)	①事業費	1,898	2,039	1,355		②維持管理費	21	64	64		③その他					総費用	1,919	2,103	1,419		費用便益比(B/C)		1.6	2.1	3.0		大項目評価 A B C
		区分	主な項目			前回 (基準年：H25)	今回(再評価・再々評価) (基準年：R4)			備考																																																								
				全体事業	全体事業	残事業																																																												
		便益 (B)	①走行時間短縮便益	2,656	3,910	3,910																																																												
②走行経費減少便益	245		351	351																																																														
③交通事故減少便益	106		65	65																																																														
④その他の便益																																																																		
総便益	3,007		4,326	4,326																																																														
費用 (C)	①事業費	1,898	2,039	1,355																																																														
	②維持管理費	21	64	64																																																														
	③その他																																																																	
	総費用	1,919	2,103	1,419																																																														
費用便益比(B/C)		1.6	2.1	3.0																																																														
(3) 事業の進捗	事業の進捗と今後の見通し	<p>用地補償の進捗は30%であるが、残りの箇所についても、既に交渉を進めている。 また、令和5年度から工事に着手することとしており、今後、計画的な事業進捗が見込まれることから、引き続き、当該区間の整備を進める。</p> <p>【事業費の変化】 有 <input type="checkbox"/> 無 <input type="checkbox"/></p> <p>【事業期間の変化】 <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 <input type="checkbox"/></p> <p>用地補償の遅延及び電線共同溝実施に伴う関係者調整、設計検討に時間を要したことから、事業期間を令和10年度まで延伸する。</p>	大項目評価 A B C																																																															
	コスト削減	<p>発生土については、現場内利用や他工事へ流用することによりコスト削減を図る。</p>	中項目評価 ①・b 大項目評価 A																																																															
(4) コスト削減の可能性	代替案	<p>機能面や沿道利用の観点から、既存道路を拡幅する形で都市計画決定(W=25m、4車線)されており、代替案の検討の余地はない。</p>	中項目評価 ①・b 大項目評価 B C																																																															
	3 環境	配慮事項	<p>○低騒音・低振動型の建設機械を使用する。 ○排水性舗装により、交通騒音の低減を図る。 ○橋梁工事に際しては、河川の汚濁防止対策を十分に行う。</p>																																																															
4 対応方針	総合評価	<p>● 継続 ○ 見直し継続 ○ 中止</p>																																																																
	評価理由	<p>事業の必要性、整備効果を勘案し、事業継続が妥当と判断する。</p>																																																																
	備考																																																																	

【用語説明】

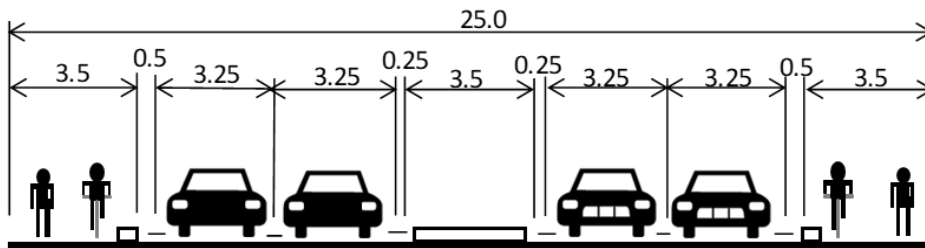
- ※1 ○○○○： …以下説明
- ※2 ○○○○： …以下説明

都市計画道路中央通線（久米工区） 街路整備事業

<位置図>



<標準断面図>



<写真>



現道の課題（交通容量の不足）



現道の課題（狭小な歩道）