

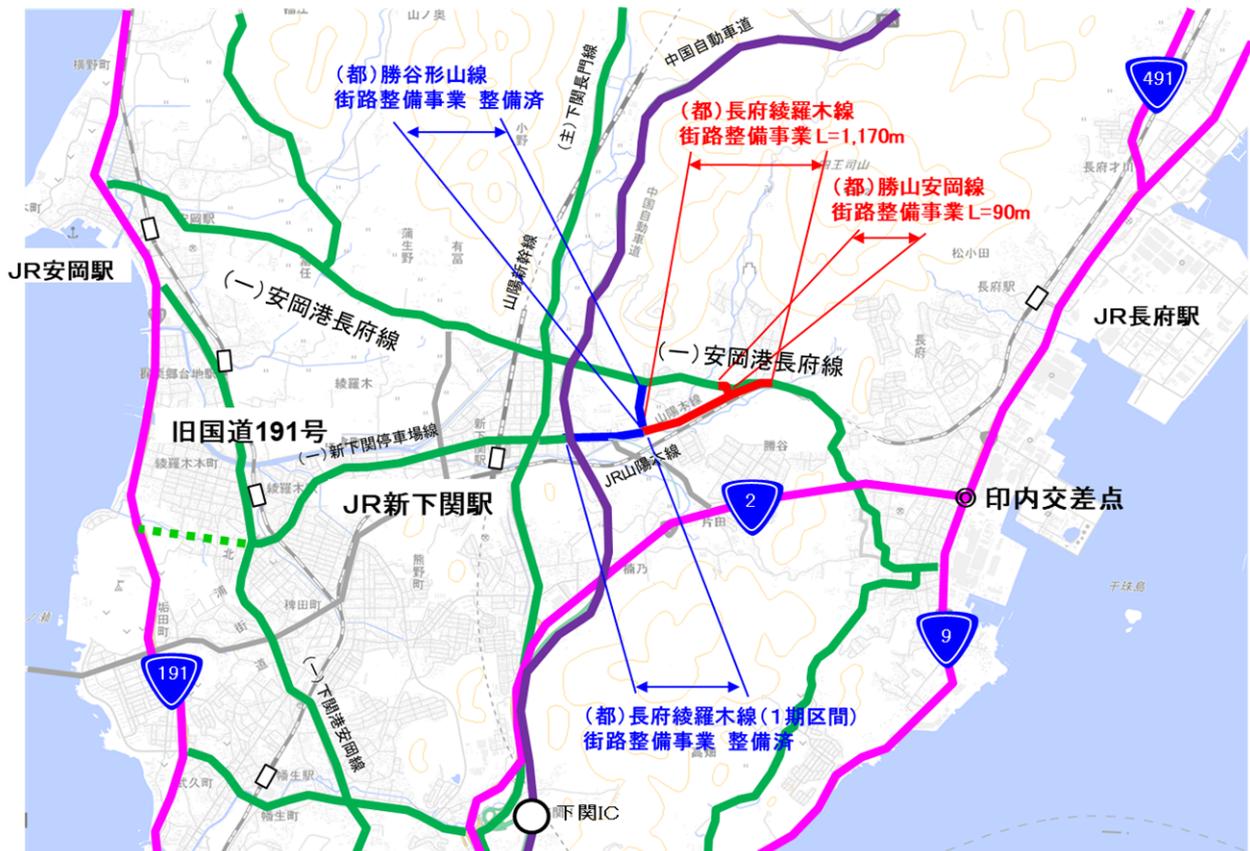
再評価項目調書

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 <small>ちようふくまやらぎ</small> 長府綾羅木線 街路整備事業						
	事業場所	<small>しもせましおおあざくら</small> 下関市大字田倉～ <small>しやうや</small> 勝谷 地内						
	事業主体	山口県						
	事業期間	《 前回評価 平成 26 年時 》 平成 27 年度 ~ 令和 10 年度 《 令和 5 年度 》 ( 西暦 2015 年度 ~ 西暦 2028 年度 《 西暦 2023 年度 》 )						
	総事業費 (内用地補償費)	≪ 3,000 百万円 ≫ 3,300 百万円 ( 1,900 百万円 )	既投資額 (内用地補償費)	1,608 百万円 ( 1,444 百万円 )	進捗率 (用地補償費)	49 % ( 76 % )		
	事業目的	<p>本路線は、国道2号印内交差点からJR新下関駅を經由し、県道下関港安岡線（旧国道191号）に至る幹線道路である。</p> <p>現在、長府地区と新下関駅周辺を結ぶ道路は県道安岡港長府線のみと不足しているため、当区間周辺の道路は朝夕を中心に激しい交通渋滞が発生している。また、これらの渋滞を回避する交通が、勝山小学校・中学校周辺の市道に流入しており、歩道が狭小であるため、児童・生徒の安全な通学に支障を来している。</p> <p>このため、当区間を新たに整備することにより、都市内交通の円滑化や安全で快適な歩行空間の確保を図る。</p>						
事業内容	<p>○延長：L=1.2km（バイパス整備・4車線）</p> <p>○幅員：全幅25.0m（車道3.25m×4=13m、自転車歩行者道3.50m×2=7m、中央帯4.0m）</p> <p>○道路区分：第4種第1級</p> <p>○計画交通量：16,400台/日</p>							
事業効果	<p>○下関市の東西軸を形成し、JR新下関駅へのアクセス性が向上するなど、都市内交通の円滑化を図ることができる。</p> <p>○市内東西方向の交通が分散されることで、県道安岡港長府線の渋滞緩和を図ることができる。</p> <p>○自転車歩行者道の整備により、自転車歩行者の安全を確保することができる。</p>							
2 再評価の視点	(1) 社会経済情勢の変化	社会経済情勢の変化に伴う必要性の変化	<p>下関市は、山口県の西部に位置し、面積約716km<sup>2</sup>、人口約25万5千人の都市である。</p> <p>当地区は、周辺にJR新下関駅や中国自動車道下関ICを有しており、近年宅地開発の推進により市街化が急速に進んでいるため、今後交通量の増加が予想されることから、当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
		関係市町及び地域の意向	<p>本路線は、下関市都市計画マスタープランにおいて、地域の東西軸を形成する主要幹線道路として位置付けられており、交通処理機能強化を図り、整備を推進することとされている。</p> <p>当区間の整備についても、毎年下関市から早期整備の要望を受けており、積極的な協力が見込まれる。</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"> <thead> <tr> <th rowspan="3">区分</th> <th rowspan="3">主な項目</th> <th colspan="3">今回(再評価・再々評価) (基準年:R5)</th> <th rowspan="3">備考</th> </tr> <tr> <th colspan="2">前回 (基準年:H26)</th> <th rowspan="2">残事業</th> </tr> <tr> <th>全体事業</th> <th>全体事業</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">便益(B)</td> <td>①走行時間短縮便益</td> <td>3468</td> <td>4500</td> <td>4500</td> </tr> <tr> <td>②走行経費減少便益</td> <td>460</td> <td>549</td> <td>549</td> </tr> <tr> <td>③交通事故減少便益</td> <td>-118</td> <td>76</td> <td>76</td> </tr> <tr> <td>④その他の便益</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>総便益</td> <td>3810</td> <td>5125</td> <td>5125</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">費用(C)</td> <td>①事業費</td> <td>2122</td> <td>3308</td> <td>1194</td> </tr> <tr> <td>②維持管理費</td> <td>27</td> <td>319</td> <td>319</td> </tr> <tr> <td>③更新費</td> <td>0</td> <td>0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>④その他</td> <td>0</td> <td>0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総費用</td> <td>2149</td> <td>3627</td> <td>1513</td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用便益比(B/C)</td> <td>1.8</td> <td>1.4</td> <td>3.4</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※:便益(B)・費用(C)は、算出した各年次の諸費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(H20, 1)」 基準年:H26  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</p> <p>今回評価:「費用便益分析マニュアル(R4, 2)」 基準年:R5  平成27年度道路交通センサスペース 令和22年推計交通量</p>	区分	主な項目	今回(再評価・再々評価) (基準年:R5)			備考	前回 (基準年:H26)		残事業	全体事業	全体事業	便益(B)	①走行時間短縮便益	3468	4500	4500	②走行経費減少便益	460	549	549	③交通事故減少便益	-118	76	76	④その他の便益	0	0	0	総便益	3810	5125	5125	費用(C)	①事業費	2122	3308	1194	②維持管理費	27	319	319	③更新費	0	0		④その他	0	0		総費用	2149	3627	1513	費用便益比(B/C)		1.8	1.4	3.4		大項目評価 A B C
		区分	主な項目			今回(再評価・再々評価) (基準年:R5)				備考																																																					
						前回 (基準年:H26)		残事業																																																							
				全体事業	全体事業																																																										
便益(B)	①走行時間短縮便益	3468	4500	4500																																																											
	②走行経費減少便益	460	549	549																																																											
	③交通事故減少便益	-118	76	76																																																											
	④その他の便益	0	0	0																																																											
	総便益	3810	5125	5125																																																											
費用(C)	①事業費	2122	3308	1194																																																											
	②維持管理費	27	319	319																																																											
	③更新費	0	0																																																												
	④その他	0	0																																																												
	総費用	2149	3627	1513																																																											
費用便益比(B/C)		1.8	1.4	3.4																																																											
(3) 事業の進捗	事業の進捗と今後の見通し	<p>終点側の用地補償については概ね完了しており、工事については、令和5年度から着手予定である。  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】 <input checked="" type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無</p> <p>事業費の増は、市道の付替えに伴う工事費の増加や動産調査等における建物調査費や市道付替えにおける設計費の増加による。</p> <p>【事業期間の変化】 <input checked="" type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無</p> <p>用地補償の遅延及び市道付替えに係る道路計画や地元調整に時間を要することから、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																																																												
	(4) 代替案等のコスト削減可能性	<p>コスト削減</p> <p>発生土の流用等による有効活用を検討し、コスト削減を図る。</p> <p>代替案</p> <p>機能面や沿道利用の観点から、バイパス整備をする形で都市計画決定されており、代替案の検討の余地はない。</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)</td> </tr> <tr> <td>中項目評価</td> <td>B ・ C</td> </tr> <tr> <td>(a)・b</td> <td></td> </tr> </table>	中項目評価	大項目評価	(a)・b	(A)	中項目評価	B ・ C	(a)・b																																																					
中項目評価	大項目評価																																																														
(a)・b	(A)																																																														
中項目評価	B ・ C																																																														
(a)・b																																																															
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。</p>																																																													
4 対応方針	(事業実施主体案) 総合評価	<p>● 継続                      ○ 見直し継続                      ○ 中止</p>																																																													
	評価理由	事業の必要性、整備効果を勘案し、事業を継続する必要がある。																																																													
	備考																																																														

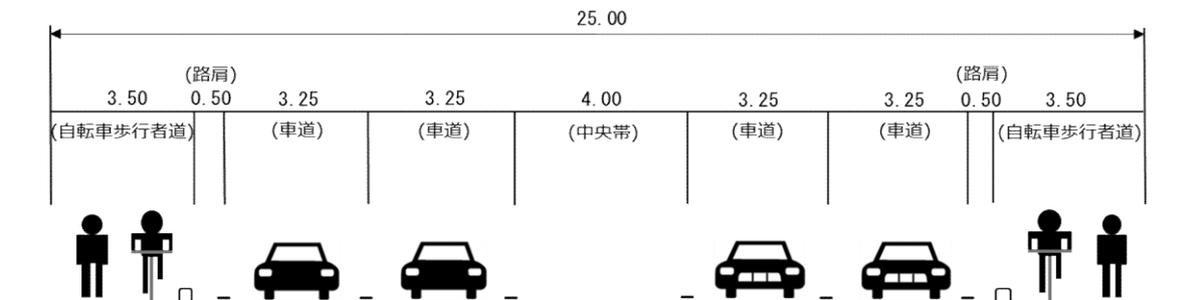
# 都市計画道路長府綾羅木線 街路整備事業

## <位置図>



※この地図は、国土地理院地図（電子国土Web）の一部を掲載したものである。

## <標準断面図>



## <写真>

