

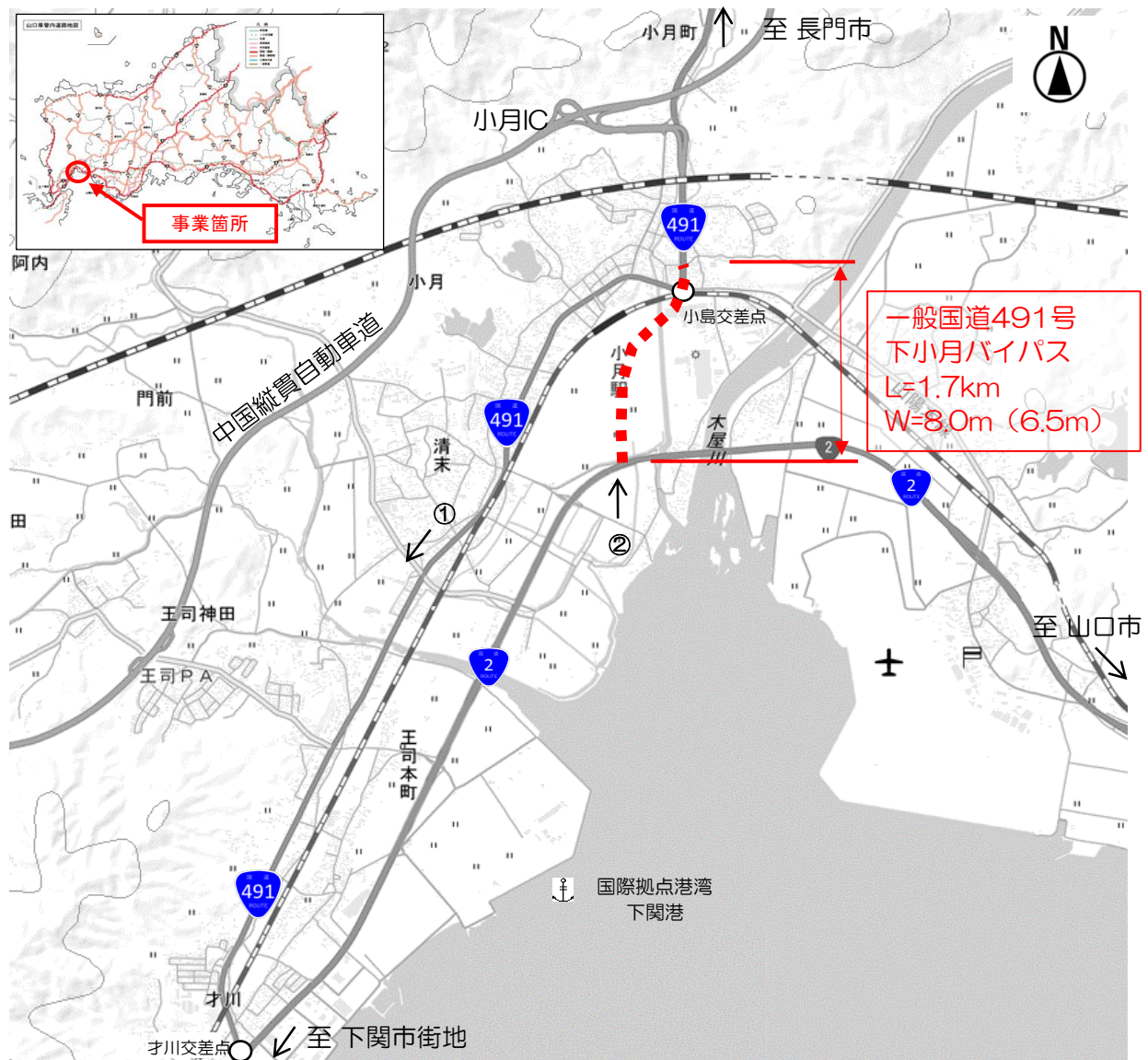
再評価項目調書

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	一般国道491号 下小月 ^{しも おづき} バイパス 道路改築事業						
	事業場所	下関市 ^{きよすえ} 清末 ^{おづき} ～小月						
	事業主体	山口県						
	事業期間	《 前回評価 令和 元 年 時 》 平成 25 年度 ～ 令和 12 年度 《 令和 9 年度 》 （ 西暦 2013 年度 ～ 西暦 2030 年度 《 西暦 2027 年度 》 ）						
	総事業費 （内用地補償費）	《 7,100 百万円 》 9,000 百万円 （ 1,590 百万円 ）	既投資額 （内用地補償費）	5,140 百万円 （ 1,590 百万円 ）	進捗率 （用地補償費）	57 % （ 100 % ）		
	事業目的	一般国道491号は、下関市長府を起点とし、長門市油谷に至る、延長約53kmの陰陽を連絡する幹線道路であるとともに、中国縦貫自動車道や国際拠点港湾下関港へのアクセス道路として重要な道路である。 しかしながら、才川交差点から小島交差点間の現道は、下関市街地から小月ICや下関市北部間を移動する交通が集中するため、慢性的な交通渋滞や事故が発生しており、主要渋滞箇所が3箇所、事故危険箇所が1箇所指定されている。 このため、下小月バイパスの整備を行うことにより、高速インターチェンジや国際拠点港湾下関港などの広域交通拠点等へのアクセス性の向上、交通渋滞の緩和、地域住民の安全で円滑な交通の確保を図ることを目的としている。						
	事業内容	○延長 : L=1.7 km（バイパス整備） ○幅員 : 全幅8.0m（車道3.25×2=6.5m） ○道路区分 : 第3種第2級 ○計画交通量 : 11,800台/日						
事業効果	○国際拠点港湾下関港と中国縦貫自動車道小月ICとの移動時間が短くなり（22分から11分）、下関市街地と下関市北部の移動時間が11分短縮されるとともに、定時性や安定した走行が確保されることから、以下の効果がある。 ・物流の効率化により、地域産業の活性化が期待できる。 ・地域間の交流促進が見込まれる。 ・下関市北部から三次救急医療施設（関門医療センター）への搬送時間が短縮し、救命率の向上に寄与する。 ○周辺道路の渋滞緩和により、円滑な交通が確保される。 ○事故危険箇所を回避することや、物流交通等の転換により、周辺道路を含めて安全な交通が確保される。							
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	国際拠点港湾下関港は、北米や東豪州との定期航路が結ばれ、平成23年に国際拠点港湾に指定されるなど、国際海上貨物輸送網の拠点となっている。 さらに、当該道路と一体となって高速道路ネットワークを形成する山陰道や直轄国道の整備が進んでいることに加え、沿線にある工場が増設されるなど、広域物流ネットワークの形成や広域交通拠点との連絡強化に資する当該道路の必要性は依然として高い。 【山陰道】 ○一般国道191号 俵山・豊田道路：平成28年度に事業着手 ○一般国道191号 長門・俵山道路：令和元年度に開通 ○一般国道191号 三隅・長門道路：令和5年度に事業着手 ○一般国道191号 萩・三隅道路：平成23年度に開通 ○一般国道191号 大井・萩道路：令和3年度に事業着手 ○一般国道191号 益田・田万川道路：令和3年度に事業着手 【一般国道2号】 ○一般国道2号 印内地区交差点改良：令和6年2月に一部完成 【工場】 ○株式会社シマノ：平成27年3月下関工場増設				中項目評価	大項目評価
		関係市町及び地元の意向	当該道路は、「下関市都市計画マスタープラン（平成22年から令和22年）」に整備を促進する道路として位置付けられているとともに、毎年、下関市から早期整備の要望がある。 また、当該事業は、地域住民とともに道路計画を検討してきており、事業の必要性について、地域住民の理解が得られていることから、地元住民は事業に協力的であり、事業推進にあたっての協力体制が整っている。				中項目評価	a・b A・B・C a・b

2 再評価の視点	(2) 事業の投資効果	(単位: 百万円) <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">区分</th> <th rowspan="2">主な項目</th> <th>前 回 (基準年: H31)</th> <th colspan="2">今 回 (再評価) (基準年: R1)</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="4">便益 (B)</td> <td>①走行時間短縮便益</td> <td>8,188</td> <td>12,755</td> <td>12,755</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②走行経費減少便益</td> <td>997</td> <td>1,772</td> <td>1,772</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③交通事故減少便益</td> <td>257</td> <td>441</td> <td>441</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総便益</td> <td>9,442</td> <td>14,968</td> <td>14,968</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">費用 (C)</td> <td>①事業費</td> <td>6,203</td> <td>8,973</td> <td>3,524</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②維持管理費</td> <td>374</td> <td>401</td> <td>401</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総費用</td> <td>6,577</td> <td>9,374</td> <td>3,925</td> <td></td> </tr> <tr> <td>費用便益比 (B/C)</td> <td>1.4</td> <td>1.6</td> <td>3.8</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> ※ 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 【費用対効果分析手法】 前回評価: 「費用便益分析マニュアル (H30.2)」 基準年: R1 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 今回評価: 「費用便益分析マニュアル (R5.12)」 基準年: R6 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	区分	主な項目	前 回 (基準年: H31)	今 回 (再評価) (基準年: R1)		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	8,188	12,755	12,755		②走行経費減少便益	997	1,772	1,772		③交通事故減少便益	257	441	441		総便益	9,442	14,968	14,968		費用 (C)	①事業費	6,203	8,973	3,524		②維持管理費	374	401	401		総費用	6,577	9,374	3,925		費用便益比 (B/C)	1.4	1.6	3.8		大項目評価 A ・ B ・ C
	区分	主な項目			前 回 (基準年: H31)	今 回 (再評価) (基準年: R1)			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	8,188	12,755	12,755																																																	
②走行経費減少便益		997	1,772	1,772																																																		
③交通事故減少便益		257	441	441																																																		
総便益		9,442	14,968	14,968																																																		
費用 (C)	①事業費	6,203	8,973	3,524																																																		
	②維持管理費	374	401	401																																																		
	総費用	6,577	9,374	3,925																																																		
	費用便益比 (B/C)	1.4	1.6	3.8																																																		
(3) 事業の進捗	事業の進捗と今後の見通し 【事業費の変化】 (有) 無 ・ 橋梁等の構造物工事における工事費の増を踏まえ事業費を変更する。 ・ 地耐力調査の結果、地質状況が想定と異なっており、地盤改良を追加となったため、事業費を変更する。 ・ 鋼矢板の圧入工法の施工において、土留め矢板の高止まりにより工法変更が必要となったため、事業費を変更する。 【事業期間の変化】 (有) 無 ・ 上記の地盤改良等の追加により、地元関係者との協議・調整、施工等に時間を要するため、事業期間を延伸する。	大項目評価 A ・ B ・ C																																																				
(4) 代替案等の可能性	コスト削減 大規模な盛土工を実施するため、他事業の現場発生土を仮置ヤード等を利用し、約12万㎡以上の土砂を流用するなど、事業費の低減を図っている。	<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																																																					
代替案	利便性・経済性・施工性を総合的に勘案し、最適ルートを選定していることから、計画どおり進めることが妥当と考える。	<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																																																					
3 環境	配 慮 事 項	・ 工場敷地内（食品工場）での施工箇所においては、粉塵・騒音対策として、仮囲い等を実施する。 ・ コンクリート打設や土工等に伴う、濁水対策として沈砂池を設置する。																																																				
4 対応方針	総 合 評 価	● 継続 ○ 見直し継続 ○ 中止																																																				
	評 価 理 由	事業の必要性、費用対効果等を勘案し、事業継続が妥当と判断する。																																																				
	備 考																																																					

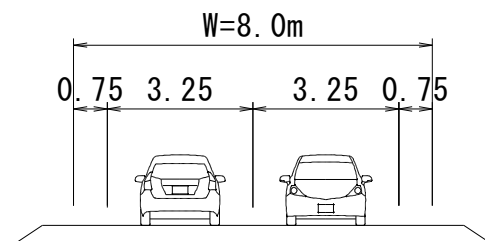
一般国道491号 ^{しも おづき} 下小月バイパス 道路改築事業

平面図



※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

