

再評価項目調査書

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	主要地方道柳井上関線 やないかみのせき 道路改築事業						
	事業場所	柳井市伊保庄 いほのしょう						
	事業主体	山口県						
	事業期間	《 前回評価 令和 2 年 時 》 平成 13 年度 ～ 令和 12 年度 《 令和 8 年度 》 （ 西暦 2001 年度 ～ 西暦 2030 年度 《 西暦 2026 年度 》 ）						
	総事業費 （内用地補償費）	《 6,242 百万円 》 8,800 百万円 （ 789 百万円 ）	既投資額 （内用地補償費）	4,799 百万円 （ 784 百万円 ）	進捗率 （用地補償費）	55 % （ 99 % ）		
	事業目的	主要地方道柳井上関線は、柳井市の国道188号接続を起点とし、室津半島を縦断し、上関町へ至る幹線道路であるとともに、第2次緊急輸送道路に指定され、二次救急医療機関である周東総合病院へのアクセス道路となる重要な道路である。 しかしながら、当該区間は、道路幅員が狭く大型車のすれ違いが困難であり、急なカーブで見通しが悪い箇所があるうえ、通学路であるにもかかわらず、歩道が無い箇所があるなど、安全で円滑な交通に支障をきたしている。 このため、当該区間のバイパス整備を行うことにより、安全で円滑な交通を確保するとともに、柳井市街地と室津半島地域との連絡を強化し、地域住民の利便性の向上や安心・安全の確保、半島地域の活性化を図るものである。						
	事業内容	○延長 L=4.52km（バイパス整備） ○幅員 全幅11.0m （車道3.0×2=6.0m、自転車歩行者道3.5m（片側）） ○道路区分 第3種第3級 ○計画交通量 8,000台/日						
事業効果	○柳井市街地と上関町との移動時間が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。 ・柳井市役所～上関町役場 約29分→約28分 ・二次救急医療機関（周東総合病院）や国立病院機構柳井医療センターへの搬送時間短縮や安静搬送により、救命率の向上に寄与する。 ○地域間の交流が促進される。 ○線形不良箇所等の解消により円滑な交通が確保される。 ○自転車歩行者道の整備により、歩行者や自転車利用者の通行の安全を確保できる。 ○災害時にも機能する信頼性の高い緊急輸送道路を整備することができる。							
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	当該路線とあわせ室津半島から二次救急医療機関である周東総合病院へのアクセス道路となる国道188号柳井・平生バイパスが、令和2年に新規事業化された。 また、当該路線は、第2次緊急輸送道路に指定されているうえ、室津半島の観光地へのアクセスルートになっており、当該路線の整備の必要性は依然として高い。				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、柳井市の「柳井市都市計画マスタープラン（令和5年1月）」に、整備を促進する道路として位置付けられており、毎年、地元自治体である柳井市や柳井商工会議所、山口県東部高速交通体系整備促進協議会から早期整備の要望がある。 地元住民は概ね事業に協力的であり、事業の推進にあたっては協力体制が整っている。				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	(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: R2)</th> <th colspan="2">今 回 (再々々評価) (基準年: R7)</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>10,352</td> <td>13,204</td> <td>3,628</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②走行経費減少便益</td> <td>877</td> <td>1,404</td> <td>192</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③交通事項減少便益</td> <td>57</td> <td>97</td> <td>2</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>11,286</td> <td>14,705</td> <td>3,822</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">費用 (C)</td> <td>①事業費</td> <td>6,968</td> <td>10,806</td> <td>3,219</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②維持管理費</td> <td>103</td> <td>126</td> <td>32</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>7,071</td> <td>10,932</td> <td>3,251</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用便益比 (B/C)</td> <td>1.6</td> <td>1.3</td> <td>1.2</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: R2 平成22年度道路交通センサスペース 平成42年将来交通量 今回評価: 「費用便益分析マニュアル」(R7.8) 基準年: R7 平成27年度道路交通センサスペース 令和22年将来交通量	区分	主な項目	前 回 (基準年: R2)	今 回 (再々々評価) (基準年: R7)		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	10,352	13,204	3,628		②走行経費減少便益	877	1,404	192		③交通事項減少便益	57	97	2		④その他の便益					総便益	11,286	14,705	3,822		費用 (C)	①事業費	6,968	10,806	3,219		②維持管理費	103	126	32		③その他					総費用	7,071	10,932	3,251		費用便益比 (B/C)		1.6	1.3	1.2		大項目 評 価 A ● B C
	区分	主な項目	前 回 (基準年: R2)			今 回 (再々々評価) (基準年: R7)		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	10,352	13,204	3,628																																																													
②走行経費減少便益		877	1,404	192																																																														
③交通事項減少便益		57	97	2																																																														
④その他の便益																																																																		
総便益		11,286	14,705	3,822																																																														
費用 (C)	①事業費	6,968	10,806	3,219																																																														
	②維持管理費	103	126	32																																																														
	③その他																																																																	
	総費用	7,071	10,932	3,251																																																														
費用便益比 (B/C)		1.6	1.3	1.2																																																														
(3) 事業の進捗	事業の進捗と今後の見通し	事業区間4.5kmのうち、起点側3.3km区間については、令和4年3月までに部分供用したことにより、安全で円滑な交通を確保した。 残る区間については、用地補償が概ね完了しており、今後計画的な事業進捗が見込まれることから、引き続きバイパス整備を進める。 【事業費の変化】 (有) 無 ・物価上昇等に伴い、労務費、建設資材費が増となったことから、事業費を変更する。 ・トンネル部の地質調査の結果により、支保構造の変更やトンネル上部の土砂崩落対策が必要になったことから、事業費を変更する。 ・法面部の地質調査の結果により、法面対策工が必要となったことから、事業費を変更する。 【事業期間の変化】 (有) 無 ・用地補償の遅延に加えて、トンネル工事の増工により、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	コスト縮減	切土工・盛土工の施工にあたっては発生土の現場内利用や他の公共事業との土砂流用の調整を図る。	中項目 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、最適なルートを選定しているため、計画どおり進めることが妥当と考える。	中項目 評 価 a b A B C																																																															
3 環境	配 慮 事 項	・施工中の濁水対策として、濁水処理フィルターや沈砂池等を設置する。 ・騒音振動対策として、低騒音、低振動型の機械を使用した。																																																																
4 対応方針	(事業実施主体案)	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																																																																	

やないかみのせき



※この地図は、国土地理院の地理院地図（電子国土Web）の一部を掲載したものである。



現道の課題（幅員狭小箇所）

