

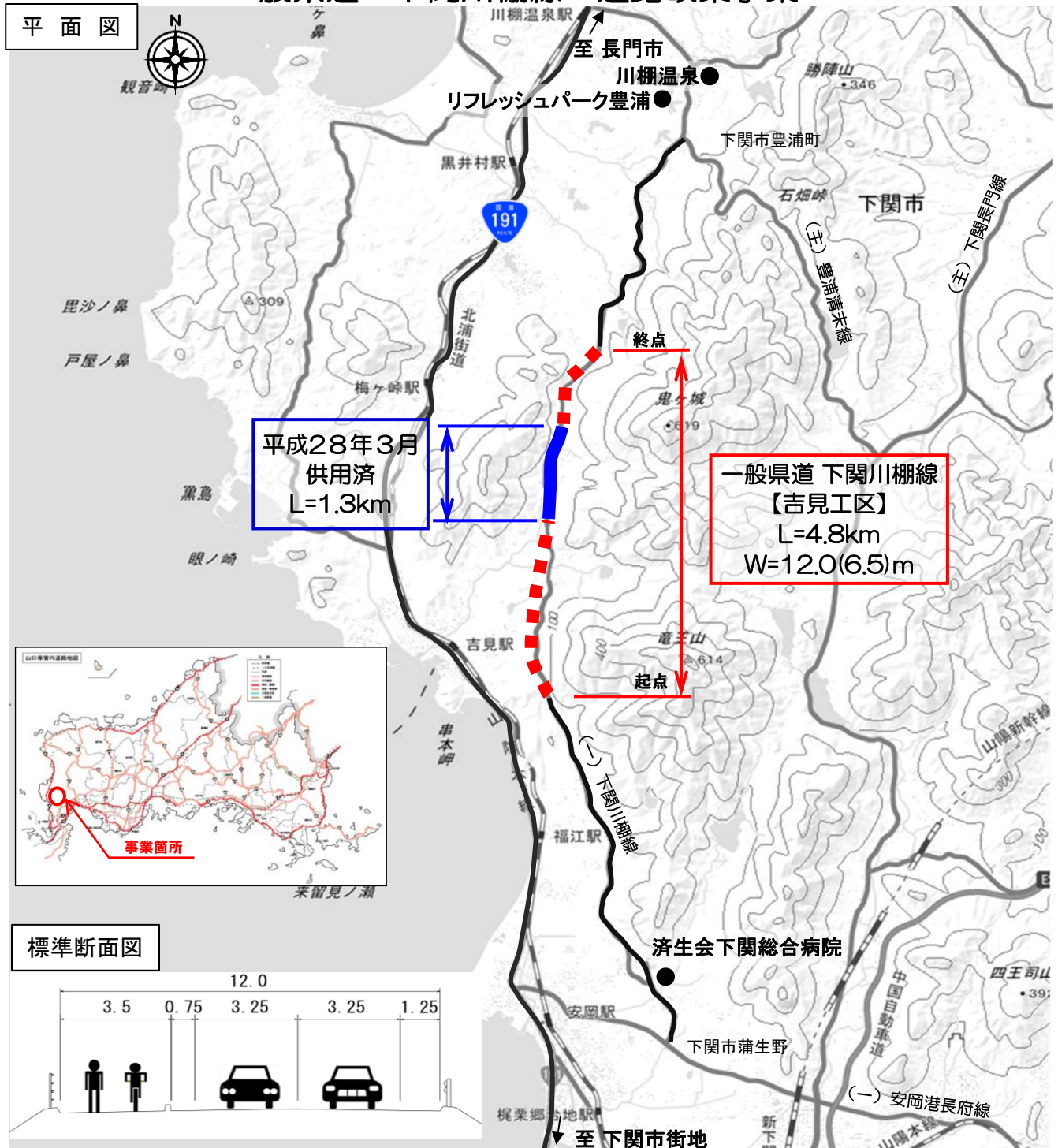
再評価項目調書

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	一般県道 ^{しものせきかわたな} 下関川棚線 道路改築事業					
	事業場所	下関市 ^{よしみ} 吉見					
	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 14 年度 《 令和 9 年度 》 （ 西暦 2001 年度 ～ 西暦 2032 年度 《 西暦 2027 年度 》 ）					
	総事業費 （内用地補償費）	《 4,310 百万円 》 5,200 百万円 （ 717 百万円 ）	既投資額 （内用地補償費）	3,923 百万円 （ 660 百万円 ）	進捗率 （用地補償費）	75 % （ 92 % ）	
	事業目的	一般県道下関川棚線は、下関市蒲生野を起点とし、下関市豊浦町に至る幹線道路であるとともに下関市街地と観光地である川棚温泉を結び、二次救急医療機関である済生会下関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、勾配がきつくと、急なカーブにより、見通しが悪い箇所があるなど、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、下関市中心部と下関市豊浦地区との連絡を強化し、地域住民の利便性の向上や安心・安全の確保、地域の活性化を図るものである。					
	事業内容	○延長 L＝4.8 km（バイパス整備） ○幅員 全幅12.0m （車道3.25m×2＝6.5m、自転車歩行者道3.5m（片側）） ○道路区分 第3種第2級 ○計画交通量 6,800台／日					
事業効果	○下関市街地と下関市豊浦地区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。 ・新下関駅～川棚温泉 約25分→約23分 ・二次救急医療機関（済生会下関総合病院）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。 ○並行する国道191号の代替路としての機能が向上する。						
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	当該路線は、二次救急医療機関である済生会下関総合病院や、川棚温泉等の観光地へのアクセスルートとなっている。 また、下関市が令和4年3月に「豊浦地域【川棚温泉エリア】再生ビジョン」を策定し、観光振興等の地域再生に向けた施策を展開するなど、地域の活性化が図られており、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、「第3次下関市総合計画（令和7年から令和16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、地元自治体である下関市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</th> <th colspan="2">今 回 (再評価・再々評価)</th> <th rowspan="2">備 考</th> </tr> <tr> <th>(基準年: R2)</th> <th colspan="2">(基準年: R7)</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th>全体事業</th> <th>全体事業</th> <th>残事業</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">便益 (B)</td> <td>①走行時間短縮便益</td> <td>6,500</td> <td>8,739</td> <td>5,962</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②走行経費減少便益</td> <td>506</td> <td>471</td> <td>206</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③交通事故減少便益</td> <td>36</td> <td>98</td> <td>89</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>7,042</td> <td>9,308</td> <td>6,257</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">費用 (C)</td> <td>①事業費</td> <td>4,945</td> <td>7,071</td> <td>998</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②維持管理費</td> <td>309</td> <td>412</td> <td>248</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>5,254</td> <td>7,483</td> <td>1,246</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用便益比 (B/C)</td> <td>1.3</td> <td>1.2</td> <td>5.0</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】 前回評価時: 「費用便益分析マニュアル」(H30.2) 基準年: R2 平成22年道路交通センサスペース 平成42年将来交通量 今回評価時: 「費用便益分析マニュアル」(R7.8) 基準年: R7 平成27年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	今 回 (再評価・再々評価)		備 考	(基準年: R2)	(基準年: R7)				全体事業	全体事業	残事業		便益 (B)	①走行時間短縮便益	6,500	8,739	5,962		②走行経費減少便益	506	471	206		③交通事故減少便益	36	98	89		④その他の便益					総便益	7,042	9,308	6,257		費用 (C)	①事業費	4,945	7,071	998		②維持管理費	309	412	248		③その他					総費用	5,254	7,483	1,246		費用便益比 (B/C)		1.3	1.2	5.0		大項目 評 価 A ・ B ・ C
	区分	主な項目	前 回			今 回 (再評価・再々評価)		備 考																																																																
			(基準年: R2)	(基準年: R7)																																																																				
			全体事業	全体事業	残事業																																																																			
便益 (B)	①走行時間短縮便益	6,500	8,739	5,962																																																																				
	②走行経費減少便益	506	471	206																																																																				
	③交通事故減少便益	36	98	89																																																																				
	④その他の便益																																																																							
	総便益	7,042	9,308	6,257																																																																				
費用 (C)	①事業費	4,945	7,071	998																																																																				
	②維持管理費	309	412	248																																																																				
	③その他																																																																							
	総費用	5,254	7,483	1,246																																																																				
費用便益比 (B/C)		1.3	1.2	5.0																																																																				
(3) 事業の進捗	事業の進捗と今後の見通し	事業区間4.8kmのうち、終点側1.3km区間については、平成28年3月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、施工中の1.5km区間の供用を目指し整備を進めており、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。 ・路床材を他工事の流用土から購入土に変更したことから、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土砂流用を行うことで事業費の縮減を図る。	中項目 評 価 (a)・b	大項目 評 価 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	大項目 評 価 A ・ B ・ C																																																																				
3 環境	配 慮 事 項	・埋蔵文化財調査を実施し、生活跡等を記録保存した。 ・施工中の濁水対策として、沈砂池や濁水処理フィルター等を設置する。 ・騒音振動対策として、低騒音、低振動型の機械を使用し、周辺の住環境に配慮した施工を行う。																																																																						
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																																																																							

一般県道 下関川棚線 道路改築事業

平面図



※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。

