

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490号 宇部拡幅 道路改築事業					
	事業場所	宇部市上宇部～善和					
	事業主体	山口県	事業方法	● 国庫補助 ○ 単独			
	財源・負担割合	● 国 57 % ● 県 43 % ○ 市町 % ○ その他 %					
	事業期間	平成 5 年度 ~ 平成 34 年度 《事業採択時 再評価時 計画変更時》 《平成30年度》					
	総事業費 (内用地補償費)	《 19,000 百万円》 19,000 百万円 ( 8,390 百万円)	既投資額 (内用地補償費)	16,635 百万円 ( 7,950 百万円)	進捗率 (用地補償費)	88 % ( 95 %)	
	事業目的	一般国道490号は、宇部市を起点とし、美祢市を經由し、萩市へ至る主要幹線道路であるとともに、山陽自動車道、山口宇部空港や重要港湾宇部港へ連絡する重要な道路である。しかしながら、当該区間は、慢性的な交通渋滞に加えて、交差点部で交通事故が多数発生しており、その課題解消が急務となっている。 このため、当該区間の現道拡幅整備（2車線→4車線）を行うことにより、広域交通拠点へのアクセス性の向上や安全で円滑な交通の確保を図るものである。					
事業内容	○延長 L=6.0km ○幅員 全幅23.0~25.0m 車道3.25×4=13.0m 自転車歩行者道3.5~4.5m (両側) ○道路区分 第4種第1級、第3種第2級 ○H42推計交通量 16,700台/日~27,000台/日						
2 再評価の視点	(1) 社会経済情勢の変化	社会的評価	県内の道路網は、東西方向には中国自動車道と山陽自動車道を主軸に、山陽側の国道2号、国道9号、山陰側の国道191号が配置されている。南北方向には、主に県管理国道が山陰地域と山陽地域を連結しており、これらの国道を県道が補充している。県が管理する国道および県道の改良率は約69%(平成28年4月1日現在)という状況である。 本県では、平成28年6月に「やまぐち未来開拓ロードプラン <sup>*1</sup> 」を策定し、将来にわたって、元気な産業や活気のある地域の中で、県民誰もがはたらきと暮らすことができるやまぐちのみちづくりを進めている。 その中で、当該路線は、産業力・観光力の強化、渋滞対策の推進、安心・安全な交通環境の確保に寄与する重要な路線である。				
		当地区の社会経済情勢	宇部市は、平成16年に1市1町が合併した、面積約287km <sup>2</sup> 、人口約16万8千人の市である。 市内には、広域交通拠点である山口宇部空港や重要港湾宇部港や三次救急医療機関の山口大学医学部附属病院が立地している。 また、当該区間の周辺には、瀬戸原産業団地、川上小学校、川上中学校等が立地している。				
		必要性	当該路線は、宇部市を起点とし、美祢市を經由し、萩市へ至る主要幹線道路であるとともに、広域交通拠点へ連絡する重要な道路であるにもかかわらず、当該区間は慢性的な交通渋滞に加えて、交差点部で交通事故が多数発生しており、その課題解消が急務となっている。				
		適時性	平成20年までに起点側3.1kmが開通し、「北迫交差点」、「白石交差点」周辺の交通渋滞が緩和されている。 また、平成28年に終点側0.7kmが開通し、「善和交差点」周辺の交通渋滞の緩和が図られたところであり、残る区間の早期整備を求められている。 さらに、平成26年から山口大学医学部附属病院が再開発整備事業を進めており、緊急車両等の迅速かつ円滑な通行を確保するためにも道路整備が必要である。				
地元の推進体制等の状況及び地元の意向	【地元の推進体制等の状況】 当該路線の整備については、宇部市新市建設計画及び都市計画マスタープランに整備促進を行う事業として位置づけられているとともに、宇部市から早期整備の要望があり、事業推進にあたっての協力体制が整っている。  【地元の意向】 地元住民は、事業に協力的であり、早期の完成を望んでいる						
		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					
		(a)・b					

2 再評価の視点	事業の投資効果	整備効果発現状況 (H29年度まで)	事業区間6.0kmのうち、起点側3.1kmと終点側0.7kmが平成28年度までに開通されたことにより、『北迫交差点』、『白石交差点』、『善和交差点』周辺の交通渋滞が緩和されている。	大項目評価																																																		
	(2) 事業の投資効果	費用対効果分析	<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 rowspan="2">再評価時 (前回) (基準年：H24)</th> <th colspan="2">再評価時</th> <th rowspan="2">備考</th> </tr> <tr> <th>全体事業費 (基準年：H29)</th> <th>残事業 (基準年：H29)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">便益 (B)</td> <td>①走行時間短縮便益</td> <td>32,733</td> <td>37,942</td> <td>5,190</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②走行経費減少便益</td> <td>2,661</td> <td>3,443</td> <td>217</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③交通事故減少便益</td> <td>880</td> <td>807</td> <td>61</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総便益</td> <td>36,274</td> <td>42,192</td> <td>5,468</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">費用 (C)</td> <td>①事業費</td> <td>22,888</td> <td>29,057</td> <td>2,296</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②維持管理費</td> <td>270</td> <td>326</td> <td>100</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総費用</td> <td>23,158</td> <td>29,383</td> <td>2,396</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用便益比 (B/C)</td> <td>1.6</td> <td>1.4</td> <td>2.3</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <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 (H20.11)」 基準年：H24  平成17年度道路交通センサス<sup>*2</sup>ベース 平成42年推計交通量  今回評価：「費用便益分析マニュアル (H20.11)」 基準年：H29  平成17年度道路交通センサス<sup>*2</sup>ベース 平成42年推計交通量</p> <p>【費用対効果分析における特記事項】</p> <p>走行時間短縮便益 自動車交通の円滑化により走行時間が短縮し、道路利用者にとどのくらい利益があるか、お金の換算したもの  走行経費減少便益 自動車交通の円滑化による燃費の向上など、走行経費が節約となる事で、道路利用者にとどのくらい利益があるか、お金の換算したもの  交通事故減少便益 交通事故が解消される事により減少する社会的損失をお金の換算したもの</p>		区分	主な項目	再評価時 (前回) (基準年：H24)	再評価時		備考	全体事業費 (基準年：H29)	残事業 (基準年：H29)	便益 (B)	①走行時間短縮便益	32,733	37,942	5,190		②走行経費減少便益	2,661	3,443	217		③交通事故減少便益	880	807	61		総便益	36,274	42,192	5,468		費用 (C)	①事業費	22,888	29,057	2,296		②維持管理費	270	326	100		総費用	23,158	29,383	2,396		費用便益比 (B/C)		1.6	1.4	2.3
区分	主な項目	再評価時 (前回) (基準年：H24)	再評価時					備考																																														
			全体事業費 (基準年：H29)	残事業 (基準年：H29)																																																		
便益 (B)	①走行時間短縮便益	32,733	37,942	5,190																																																		
	②走行経費減少便益	2,661	3,443	217																																																		
	③交通事故減少便益	880	807	61																																																		
	総便益	36,274	42,192	5,468																																																		
費用 (C)	①事業費	22,888	29,057	2,296																																																		
	②維持管理費	270	326	100																																																		
	総費用	23,158	29,383	2,396																																																		
費用便益比 (B/C)		1.6	1.4	2.3																																																		
(3) 事業の進捗状況及び今後の見通し	事業進捗の現状	付替河川部において、耕作地の取水方法、施工時期の調整に時間を要したことや、道路本線部において、占有者（水道）との工程調整に時間を要したことから、事業全体の工程に遅れが生じている。	大項目評価																																																			
事業進捗の今後の見通し	工程の遅れを考慮して、事業期間を平成34年度まで延伸する。事業実施にあたっては、関係者との調整を密に行い、計画的な事業進捗に努める。また、早期の事業効果発現のため、順次、供用を図りながら全線完成を目指す。	A ● B ● C																																																				
事業計画変更の必要性	【事業計画変更の必要性の有無】 有 (無)	【事業計画変更の理由及び内容】																																																				

2 再評価の視点	(4) コスト削減・代替案等の可能性	<p>【コスト削減の検討状況】</p> <p>コスト削減</p> <p>発生土砂の現場内流用や他工事からの流用を行うとともに、再生材の有効利用に努めるなど、コスト削減を図っていく。</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 rowspan="2">A ・ B ・ C</td> </tr> <tr> <td>中項目評価</td> </tr> <tr> <td>(a)・b</td> <td></td> </tr> </table>	中項目評価	大項目評価	(a)・b	A ・ B ・ C	中項目評価	(a)・b	
	中項目評価	大項目評価								
	(a)・b	A ・ B ・ C								
中項目評価										
(a)・b										
(5) 環境への影響と配慮	<p>【環境への影響事項：動植物、地形・地質、歴史文化、景観等の状況】</p> <p>現時点では、貴重な動植物や文化財等は確認されていないが、今後、確認された際は、適切な措置を講じることとする。</p> <p>【環境への配慮】</p> <p>法面については、極力、緑化工法を採用する。 低振動・低騒音機械を使用することにより、周辺環境に配慮した施工を行う。</p>	<table border="1"> <tr> <td>大項目評価</td> </tr> <tr> <td>A ・ B ・ C</td> </tr> </table>	大項目評価	A ・ B ・ C						
大項目評価										
A ・ B ・ C										
(6) 地域の立地特性	<p>当該区間の起点側は、都市計画区域内であり、都市計画道路に定められている。</p>									
3 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	<p>広域交通拠点へのアクセス性の向上や安全で円滑な交通の確保を図るため、事業を継続する必要がある。</p>								
	備考									

用語説明

- ※1 やまぐち未来開拓ロードプラン       : 山口県が進める道路の整備や保全の基本的な方針をまとめた計画であり、これからの本県のみちづくりの指針
- ※2 道路交通センサス                       : 道路の計画や、建設、管理などの基礎資料を得ることを目的とした道路交通の実態を把握するための統計調査

