

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	主要地方道岩国大竹線 道路改築事業				
	事業場所	和木町関ヶ浜～岩国市小瀬				
	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 15 年度 ~ 平成 35 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)	《 1,760 百万円》 (1,700 百万円 610 百万円)	既投資額 (内用地補償費)	1,142 百万円 (389 百万円)	進捗率 (用地補償費)	67 % (64 %)
	事業目的	<p>主要地方道岩国大竹線は、岩国市を起点とし、和木町を経由し、広島県大竹市に至る幹線道路である。また、臨海部の工業地帯や観光地へ連絡する道路でもある。</p> <p>しかしながら、当該区間は、幅員が狭く、線形も悪いことから、大型車のすれ違いが困難な状況である。加えて、小瀬川に架かる両国橋（昭和29年架設）は、老朽化が進み、耐震性も不足しており、その課題解消が急務となっている。</p> <p>このため、当該区間の現道拡幅整備を行うことにより、安全で円滑な交通を確保し、地域間の連絡強化、産業・観光の振興を図るものである。</p>				
事業内容	<p>○延長 L=0.9 km</p> <p>○幅員 全幅11.0m (車道3.0m×2=6.0m、自転車歩行者道3.5m(片側))</p> <p>○道路区分 第3種第3級</p> <p>○H42推計交通量 5,300台/日</p>					
(1) 2 再評価の視点	社会的評価	<p>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絡しており、これらの国道を県道が補完している。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。</p> <p>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^{*1}」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。</p> <p>その中で、当該路線は、産業力・観光力の強化、暮らしやすいまちづくり、災害時等にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築に寄与する重要な路線である。</p>				
	当地区の社会経済情勢	<p>岩国市は、平成18年に1市6町1村が合併した、面積約874km²、人口約13万4千人の市である。</p> <p>和木町は、面積約11km²、人口約6千人の町である。</p> <p>両地区には、臨海部に石油化学コンビナートが形成されており、また、県の代表的な観光地である「錦帯橋」、「岩国城」、「蜂ヶ峯総合公園」等が立地している。</p>				
	必要性	当該路線は、地域間を連絡する重要な道路にもかかわらず、当該区間は、幅員が狭く、線形も悪いことから、その課題解消が急務となっている。	中項目評価	a・b	大項目評価	A ・ B ・ C
	適時性	国土交通省が実施している小瀬川の河川改修と一体で道路整備を進めている。 また、平成29年3月31日に両国橋が開通し、橋梁部のすれ違い困難箇所の解消及び耐震化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。	中項目評価	a・b		
地元の推進体制等の状況及び地元の意向	<p>【地元の推進体制等の状況】</p> <p>岩国市においては、新市建設計画に当該区間の整備が位置付けられているとともに、岩国市及び和木町から早期整備の要望が寄せられており、事業推進にあたっての協力体制が整っている。</p> <p>【地元の意向】</p> <p>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。</p>	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L=0.9kmのうち、両国橋の約0.1kmが平成29年3月に開通したことにより、安全で円滑な交通の確保が図られた。																																																			
	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 (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>3,503</td> <td>3,875</td> <td>1,959</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②走行経費減少便益</td> <td>183</td> <td>442</td> <td>344</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③交通事故減少便益</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総便益</td> <td>3,688</td> <td>4,320</td> <td>2,305</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">費用 (C)</td> <td>①事業費</td> <td>2,166</td> <td>2,425</td> <td>715</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②維持管理費</td> <td>50</td> <td>57</td> <td>21</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総費用</td> <td>2,216</td> <td>2,482</td> <td>736</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用便益比 (B/C)</td> <td>1.7</td> <td>1.7</td> <td>3.1</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>【費用対効果分析手法】 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^{*2}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^{*2}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】 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、お金に換算したもの 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、お金に換算したもの 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に換算したもの</p>	区分	主な項目	再評価時 (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	3,503	3,875	1,959		②走行経費減少便益	183	442	344		③交通事故減少便益	2	3	2		総便益	3,688	4,320	2,305		費用 (C)	①事業費	2,166	2,425	715		②維持管理費	50	57	21		総費用	2,216	2,482	736		費用便益比 (B/C)		1.7	1.7	3.1	
区分	主な項目	再評価時 (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	3,503	3,875	1,959																																																		
	②走行経費減少便益	183	442	344																																																		
	③交通事故減少便益	2	3	2																																																		
	総便益	3,688	4,320	2,305																																																		
費用 (C)	①事業費	2,166	2,425	715																																																		
	②維持管理費	50	57	21																																																		
	総費用	2,216	2,482	736																																																		
費用便益比 (B/C)		1.7	1.7	3.1																																																		
(3) 事業の進捗状況及び今後の見通し	事業進捗の現状	事業進捗の今後の見通し	<p>【プラス 要因】 老朽橋の架け替えにより、災害時等にも機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築する。歩道の設置により、児童をはじめとした歩行者の安全性が向上する。</p> <p>【マイナス 要因】 施工時の交通規制により、現道の利便性の低下が懸念される。</p>																																																			
	事業進捗の現状	事業進捗の今後の見通し	<p>用地買収が遅延していることや、「小瀬川水系河川整備計画^{*3}」との整合を図りながら、道路計画の一部を見直していることから、事業全体の工程に遅れが生じている。</p> <p>工程の遅れを考慮して、事業期間を平成35年度まで延伸する。両国橋に続くL=約0.1km区間については、平成30年度の開通を予定している。残るL=約0.7km区間についても、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。</p>	大項目評価 A ・ B ・ C																																																		
	事業計画変更の必要性		<p>【事業計画変更の必要性の有無】 有 <input type="radio"/> 無 <input checked="" type="radio"/></p> <p>【事業計画変更の理由及び内容】</p>																																																			

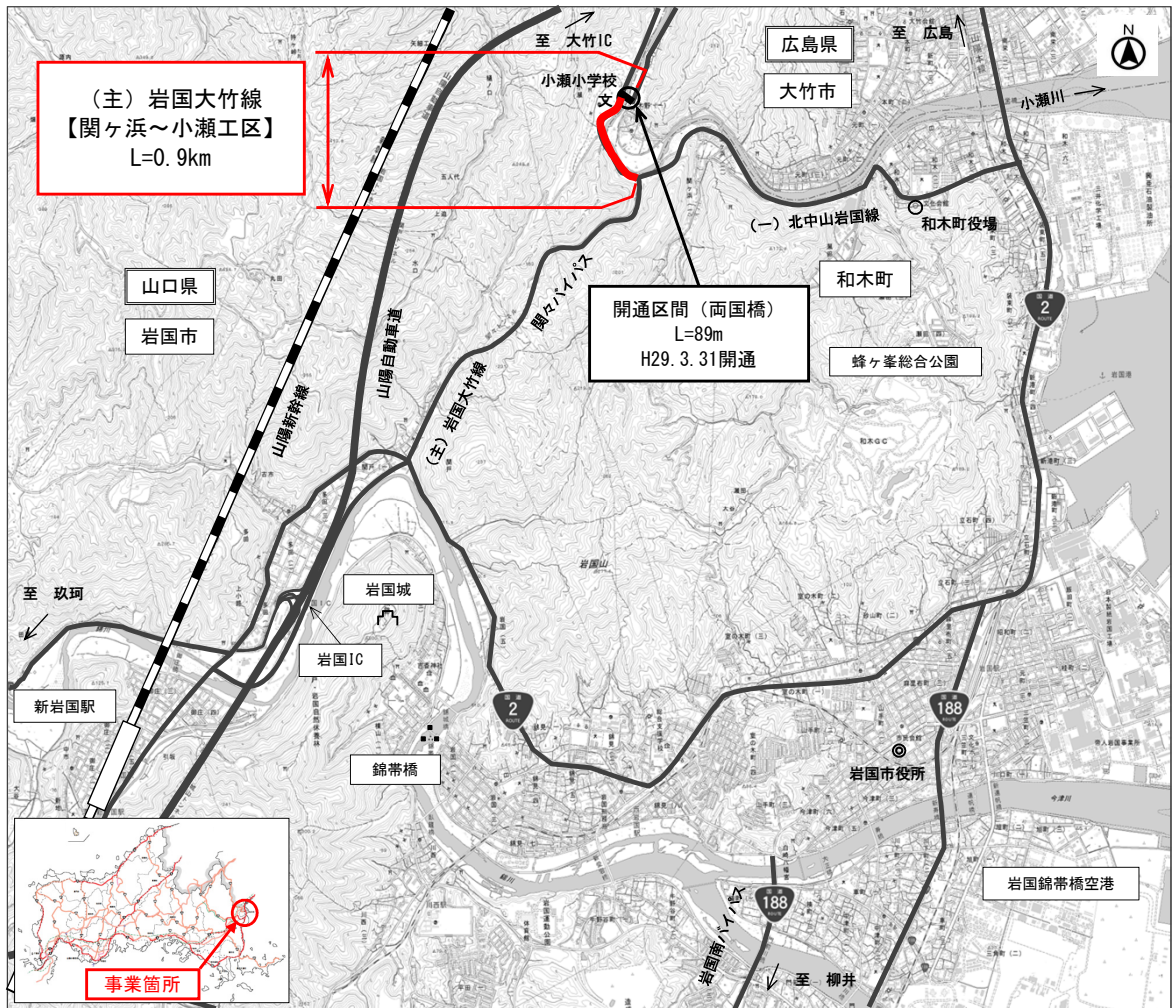
2 再評価の視点	(4) コスト縮減・代替案等の可能性	<p>【コスト縮減の検討状況】</p> <p>コスト縮減 道路事業と河川事業の合併事業で行うとともに、発生土砂の現場内流用や他工事への流用を行うなど、コスト縮減を図っていく。</p>	<table border="1"> <tr> <td>中項目評価</td> <td>大項目評価</td> </tr> <tr> <td>(a)・b</td> <td>(A)・B・C</td> </tr> <tr> <td>中項目評価</td> <td>(A)・B・C</td> </tr> <tr> <td>(a)・b</td> <td></td> </tr> </table>	中項目評価	大項目評価	(a)・b	(A)・B・C	中項目評価	(A)・B・C	(a)・b	
	中項目評価	大項目評価									
	(a)・b	(A)・B・C									
中項目評価	(A)・B・C										
(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>アユが産卵場として利用する瀬が存在している。</p> <p>【環境への配慮】</p> <p>河川内の工事は、アユの産卵及び遡上時期を避けて施工を行う。 工事に伴う濁水の影響を軽減するため、沈砂池及び汚濁防止膜を設置する。 護岸について、河川環境に配慮した構造とする。 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>小瀬川に架かる両国橋は、山口県と広島県の県境に位置している。</p>										
3 事業実施主体案 対応方針	総合評価	<p>● 継続 ○ 見直し継続 ○ 中止</p>									
	評価理由	<p>安全で円滑な交通を確保することにより、地域間の連絡強化、産業・観光の振興を図るため、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
- ※3 小瀬川水系河川整備計画 : 小瀬川水系の国土交通省が管理する区間における、今後概ね30年間の治水、利水、河川環境に関する整備目標や具体的な実施内容を示した計画（平成27年に策定）

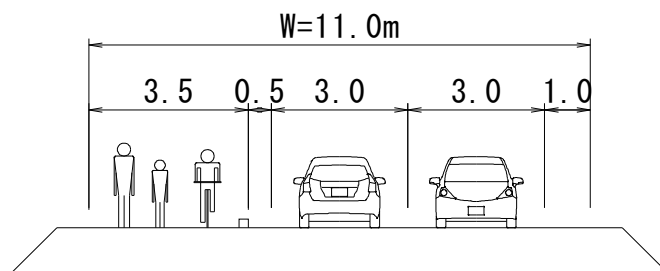
主要地方道岩国大竹線 関ヶ浜～小瀬工区

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

