

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	都市計画道路 <small>しんなんようていしゃじょう</small> 新南陽停車場線 街路整備事業					
	事業場所	周南市政所一丁目～周南市大字下上 <small>しもかみ</small>					
	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 33 % ● 市町 10 % ○ その他 %					
	事業期間	平成 5 年度 ～ 平成 30 年度 《事業採択時 再評価時 計画変更時》 《平成 26 年度》					
	総事業費 (内用地補償費)	《 5,500 百万円》 (5,200 百万円) (3,126 百万円)	既投資額 (内用地補償費)	4,974 百万円 (3,126 百万円)	進捗率 (用地補償費)	96 % (10 %) (0 %)	
	事業目的	<p>本路線は、JR新南陽駅と国道2号、地域防災拠点に位置づけられた永源山公園を連絡する幹線道路である。</p> <p>当該事業区間は、近隣に位置する小学校や高等学校の通学路として利用されているが、現道は歩道が無く危険であることから、両側に幅の広い歩道を整備することにより、安全で快適な交通体系の確保を図る。</p> <p>また、当該事業区間は、山口県地域防災計画における緊急輸送道路^{*1}に指定されていることから、現道拡幅に併せて無電柱化（電線共同溝）を実施することで、災害時における輸送路の確保を行うとともに、近隣の地域防災拠点である永源山公園へのアクセスの向上を図る。</p>					
事業内容	<p>現道拡幅、歩道整備、電線共同溝</p> <p>○事業延長 L=825m</p> <p>○道路幅員 W=16.0m（車道3.0×2=6.0m、自転車歩行者道4.0m）</p> <p>○道路区分 第4種第2級</p> <p>○計画交通量 7,900台/日</p>						
2 再評価 の視点	(1) 社会経済情勢 の変化	社会的評価	<p>都市計画道路は、都市における安全かつ快適な交通を確保するとともに、都市の骨格をなし、健全な市街地の形成、活力と魅力のある快適な都市形成に寄与するものであり、山口県では13市3町で決定されている。山口県の都市計画道路整備率は、約59%（平成27年3月末時点）となっており、全国平均64%に比べるとまだまだ低いことから、今後も計画的に整備を進める必要がある。</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^{*2}」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、県民誰もがはたつと暮らすことができるやまぐちのみちづくりを進めており、同プランの中で、当該路線は、安心・安全な交通環境の確保、観光力の強化に寄与する重要な路線として位置づけられている。</p>				
		当地区の 社会経済情勢	<p>当地区は、平成15年4月に2市2町が合併して誕生した周南市の南西部、旧新南陽市の中心部に位置している。また、当地区は、周南市が平成29年3月に策定した立地適正化計画において、都市機能誘導区域^{*3}とされた新南陽駅周辺の北側に位置しており、永源山公園、新南陽高校等が立地するとともに、居住環境等が良好な市街地が形成されている。</p>				
		必要性	<p>本路線は、永源山公園や新南陽高校と旧新南陽地区の中心市街地を結ぶ重要な路線であり、特に朝夕の通勤通学時間帯には歩行者・自転車交通量が多い（H22センサス：歩行者845人/12h、自転車671台/12h）にも関わらず、歩道が未整備な区間があるため、安全な歩行空間の整備が急務である。</p>	中項目 評 価	大項目 評 価	(A) ・ B ・ C	
		適時性	<p>当該事業区間は周南市通学路交通安全プログラム^{*4}において、通学路の要対策箇所へ位置付けられていることから、早期の整備が必要である。</p> <p>また、本路線は緊急輸送道路に指定されており、また地域防災拠点へ位置付けられている永源山公園へアクセスする道路として重要な役割を担っていること、及び都市機能誘導区域へのアクセス道路としても重要な路線である。</p>	中項目 評 価			
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>地元住民主体で組織されたワークショップにより提案された街並みイメージを道路整備に反映させており、住民と行政が一体となった道路づくりを進めている。</p> <p>【地元の意向】</p> <p>歩行者の安全性確保のため、早期の全線供用を望まれている。</p>	中項目 評 価					

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)	平成15年度に起点側の約480m区間について、平成25年度に終点側の約210m区間について部分供用を行っており、安全で快適な歩行空間が確保されるなど、良好な市街地形成にも寄与している。																																																						
	(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 (基準年：H24)</th> <th colspan="2">再々評価（今回評価）</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>8,738</td> <td>9,117</td> <td>2,604</td> <td></td> </tr> <tr> <td>② 走行経費減少便益</td> <td>498</td> <td>731</td> <td>215</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③ 交通事故減少便益</td> <td>62</td> <td>74</td> <td>41</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総便益</td> <td>9,298</td> <td>9,922</td> <td>2,860</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">費用 (C)</td> <td>① 事業費</td> <td>6,940</td> <td>8,527</td> <td>202</td> <td></td> </tr> <tr> <td>② 維持管理費</td> <td>31</td> <td>35</td> <td>10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総費用</td> <td>6,971</td> <td>8,562</td> <td>212</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>13.5</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 今回評価：「費用便益分析マニュアル」（H20.11）、基準年：H29</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、道路利用者にどのくらい便益があるか、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 (基準年：H24)	再々評価（今回評価）		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	8,738	9,117	2,604		② 走行経費減少便益	498	731	215		③ 交通事故減少便益	62	74	41		総便益	9,298	9,922	2,860		費用 (C)	① 事業費	6,940	8,527	202		② 維持管理費	31	35	10		総費用	6,971	8,562	212		費用便益比 (B/C)		1.3	1.2	13.5	
区分	主な項目	再評価時 (基準年：H24)	再々評価（今回評価）		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	8,738	9,117	2,604																																																					
	② 走行経費減少便益	498	731	215																																																					
	③ 交通事故減少便益	62	74	41																																																					
	総便益	9,298	9,922	2,860																																																					
費用 (C)	① 事業費	6,940	8,527	202																																																					
	② 維持管理費	31	35	10																																																					
	総費用	6,971	8,562	212																																																					
費用便益比 (B/C)		1.3	1.2	13.5																																																					
(3) 事業の進捗状況及び今後の見通し	貨幣価値化困難な便益	<p>【プラス 要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○年間約39万人が利用する永源山公園や新南陽高校と新南陽地区の中心市街地を連絡する歩道の整備により、多くの市民が安心・安全に利用できる歩行空間が確保される。 ○電線類の地中化整備により、良好な都市景観が創出され、「まんどころ来てみん祭」が開催されるなど、にぎわいの創出、中心市街地の活性化が図られる。 ○円滑な交通が確保され、緊急輸送道路としての機能が強化される。 <p>【マイナス 要因】 施工時の交通規制により、一時的な現道の利便性の低下が懸念される。</p>	大項目評価 A ● B ● C																																																						
	事業進捗の現状	用地交渉の難航により、工程に遅れが生じている。 ○H15に起点側約480m部分供用。 ○H25に終点側約210m部分供用。	大項目評価 A ● B ● C																																																						
	事業進捗の今後の見通し	現在、未買収用地の取得に向けて鋭意交渉中であり、平成30年度の全線完成を目指す。	大項目評価 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】	大項目評価 A ● B ● C																																																						

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>○電線共同溝の整備において、新技術・新工法を採用し、従来より管路数や掘削・埋戻し土量の削減を行うことにより、コスト削減を図る。</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										
代替案	<p>【代替案の検討状況】</p> <p>本事業は現道拡幅整備であり、用地買収がほぼ完了していること、起点側約480mおよび終点側約210mが部分供用済であることから、計画どおり進めることが妥当である。</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> </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									
(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>周南市景観計画において、良好な景観の形成に関する方針として、魅力や賑わいを感じる都市的な景観や美しい街なみの創出や保全を図り、良好な都市景観形成が求められており、また、新南陽地区のメインストリートとして地域にも親しまれていることから、沿線に位置する永源山公園と一体となった潤いのある都市景観の形成が必要である。</p> <p>【環境への配慮】</p> <p>○住民と行政が一体となった道路整備を進めており、電線類の地中化、歩道の美化、ポケットパークの整備を行うことで、良好な都市景観の形成に寄与している。</p> <p>○車道部を排水性舗装により施工することで、市街地における道路騒音の低減に努めている。</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	都市計画区域 準住居地域※5									
3 対応方針	総合評価	● 継続 ○ 見直し継続 ○ 中止								
	評価理由	安全で快適な交通体系の確保、および災害時における輸送路の確保のため、事業を継続する必要がある。								
	備考									

用語説明

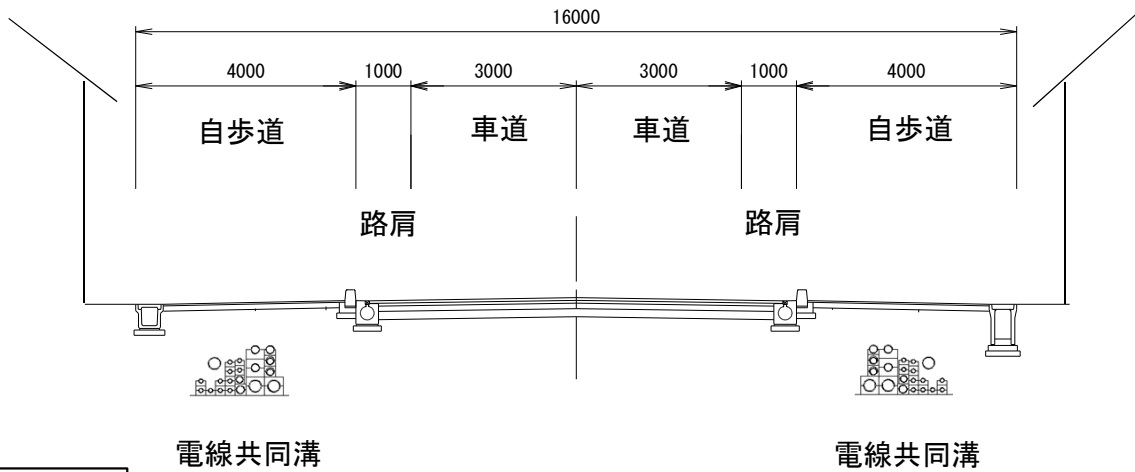
- ※1 緊急輸送道路 防災拠点を結ぶネットワークを構築し、地震等の災害発生直後から緊急輸送を円滑かつ確実に実施するための道路
- ※2 やまぐち未来開拓ロードプラン 山口県が進める道路の整備や保全の基本的な方針をまとめた計画であり、これからの本県のみちづくりの指針となるもの
- ※3 都市機能誘導区域 市民の生活と交流の場である都市拠点に都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域
- ※4 通学路交通安全プログラム 通学路の合同点検、対策の検討・実施、対策効果の把握、対策の改善・充実を行い、これらの取組を繰り返し実施し、継続的に通学路の安全性の向上を図るための基本方針
- ※5 準住居地域 都市計画法による地域地区の一つで、道路の沿道等において、自動車関連施設などと住居が調和した環境を保護するための地域

都市計画道路 しんなんようていしゃじょう 新南陽停車場線 街路整備事業

位置図



標準断面図



写真



渋滞状況



通学状況