

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>ちゅうおうどろ</small> 中央通り線 街路整備事業					
	事業場所	周南市 <small>にしまつばら</small> 西松原三丁目～ <small>にしちよだちやう</small> 西千代田町					
	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	《事業採択時 再評価時 計画変更時》 平成 15 年度 ～ 平成 30 年度 《平成29年度》					
	総事業費 (内用地補償費)	《 4,000 百万円》 (4,000 百万円) (1,825 百万円)	既投資額 (内用地補償費)	(3,444 百万円) (1,785 百万円)	進捗率 (用地補償費)	86 % (98 %)	
	事業目的	本路線は、周南市の中心部を東西に走る幹線道路であり、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設定された2つの都市機能誘導区域 ^{*1} である「徳山駅周辺」と「新南陽駅周辺」を連絡する重要な役割を担っている。 当該事業区間は、現況2車線の道路であるが、自動車交通量が多く、慢性的な交通渋滞が生じており、さらに、山口県地域防災計画における緊急輸送道路 ^{*2} に指定されていることから、4車線化を図るとともに無電柱化（電線共同溝）することで、円滑な交通体系の確保を図る。					
事業内容	現道拡幅、電線共同溝 ○延長 L=1,100m ○幅員 全幅 23.0m（車道3.25×4=13.0m、自転車歩行者道3.5m） ○道路区分 第4種第1級 ○H42推計交通量 26,800台/日						
2 再評価の視点	(1) 社会経済情勢の変化	社会的評価	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等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。 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 ^{*3} 」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、県民誰もがはたらく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、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として位置づけられている。				
		当地区の社会経済情勢	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旧徳山市と旧新南陽市の境界に位置している。 周南市には、国際拠点港湾 ^{*4} としての徳山下松港、JR徳山駅等の広域交通拠点が多数整備されており、大規模工場が立地する臨海部は、全国有数の産業集積地区となっている。 また、当地区は、周南市立地適正化計画において設定された2つの都市機能誘導区域である「徳山駅周辺」と「新南陽駅周辺」との間に位置している。				
		必要性	本路線は、旧徳山市と旧新南陽市の中心市街地を連絡する道路であり、山口県地域防災計画の緊急輸送道路にも指定されているが、慢性的な交通渋滞が生じていることから、良好な交通ネットワークの構築のための渋滞解消及び緊急時の輸送路の確保が急務となっている。	中項目評価	a b		大項目評価
		適時性	本路線は、緊急輸送道路に指定されており、また、周南市立地適正化計画における2つの都市機能誘導区域である「徳山駅周辺」と「新南陽駅周辺」を連絡する路線であることから、早期整備が求められている。	中項目評価	a b		A B C
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】 事業実施前に都市計画の決定を行うなど、住民との十分な合意形成が図られた上で事業を進めており、既に用地買収も全て完了している。 【地元の意向】 周南市都市計画マスタープランにおいて、「国道2号等の東西方向の幹線道路を中心に交通渋滞が深刻であり、東西の主要な幹線道路網の充実が必要」とされており、交通渋滞緩和に向けた道路整備の強い要望を受けている。	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)	平成29年度末時点では、供用済区間はないため、整備効果の発現はない。				大項目評価																																																			
	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>6,771</td> <td>10,863</td> <td>10,863</td> <td></td> </tr> <tr> <td>② 走行経費減少便益</td> <td>1,460</td> <td>1,033</td> <td>1,033</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③ 交通事故減少便益</td> <td>210</td> <td>270</td> <td>270</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総便益</td> <td>8,441</td> <td>12,166</td> <td>12,166</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">費用 (C)</td> <td>① 事業費</td> <td>3,623</td> <td>4,492</td> <td>498</td> <td></td> </tr> <tr> <td>② 維持管理費</td> <td>36</td> <td>44</td> <td>44</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総費用</td> <td>3,659</td> <td>4,536</td> <td>542</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用便益比 (B/C)</td> <td>2.3</td> <td>2.7</td> <td>22.4</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">A B C</p> <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】</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、道路利用者にどのくらい利益があるか、お金の換算したもの</p> <p>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</p> <p>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	6,771	10,863	10,863		② 走行経費減少便益	1,460	1,033	1,033		③ 交通事故減少便益	210	270	270		総便益	8,441	12,166	12,166		費用 (C)	① 事業費	3,623	4,492	498		② 維持管理費	36	44	44		総費用	3,659	4,536	542		費用便益比 (B/C)		2.3	2.7	22.4	
	区分	主な項目	再評価時 (基準年：H24)	再々評価時		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	6,771	10,863	10,863																																																						
	② 走行経費減少便益	1,460	1,033	1,033																																																						
	③ 交通事故減少便益	210	270	270																																																						
	総便益	8,441	12,166	12,166																																																						
費用 (C)	① 事業費	3,623	4,492	498																																																						
	② 維持管理費	36	44	44																																																						
	総費用	3,659	4,536	542																																																						
費用便益比 (B/C)		2.3	2.7	22.4																																																						
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"> ○旧徳山市と旧新南陽市の中心部の連携強化により、両地域における中心市街地の活性化が期待できる。 ○現況は電線類が立ち並び、景観が阻害されているが、電線類の地中化により良好な都市景観が形成される。 ○電線類の地中化により、災害等における緊急時の輸送路が確保される。 <p>【マイナス 要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○施工時の交通規制により、一時的に現道の利便性の低下が懸念される。 				大項目評価																																																				
事業の進捗状況及び今後の見通し	事業進捗の現状	電線共同溝整備に伴う他の地下埋設物管理者との工程調整により遅れが生じている。					A B C																																																			
事業の進捗状況及び今後の見通し	事業進捗の今後の見通し	施工効率の向上や関係機関との調整を行うなど、計画的な事業進捗に努め、平成30年度の完成を目指す。																																																								
事業の進捗状況及び今後の見通し	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</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、コスト縮減を図る。</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>A</td> </tr> <tr> <td>中項目評価</td> <td>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	中項目評価	B・C	a b	
	中項目評価	大項目評価									
	a b	A									
中項目評価	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>○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・保全を図ることとされている。</p> <p>○本路線は交通量が多く、沿道には多数の店舗が立地していることから、周辺店舗の利用者や通行車両等への配慮が必要である。</p> <p>【環境への配慮】</p> <p>○良好な都市景観を形成するために電線類の地中化を行う。</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。なお、工事中も構造物とりこわし時など粉じんの発生が予想される場合には、散水や飛散防止柵の設置等により、周辺店舗利用者や通行車両等へ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</td> </tr> <tr> <td>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 準工業地域 ^{※5}										
3 対応方針	() 事業実施主体案 ()	総合評価	● 継続 ○ 見直し継続 ○ 中止								
	() 事業実施主体案 ()	評価理由	円滑な交通体系の確保を図るため、事業を継続する必要がある。								
	() 事業実施主体案 ()	備考									

用語説明

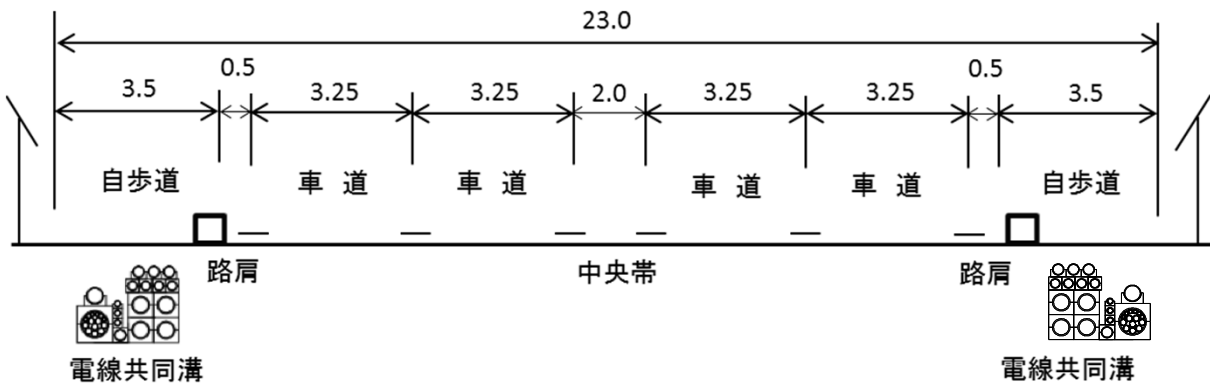
- ※1 都市機能誘導区域 市民の生活と交流の場である都市拠点に都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域
- ※2 緊急輸送道路 防災拠点を結ぶネットワークを構築し、地震等の災害発生直後から緊急輸送を円滑かつ確実に実施するための道路
- ※3 やまぐち未来開拓ロードプラン 山口県が進める道路の整備や保全の基本的な方針をまとめた計画であり、これからの本県のみちづくりの指針となるもの
- ※4 国際拠点港湾 国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾
- ※5 準工業地域 環境の悪化をもたらすおそれのない工業の利便の増進を図る地域

都市計画道路 ちゅうおう どお 中央通り線 街路整備事業

位置図



標準断面図



写真

整備前



現在の整備状況

