

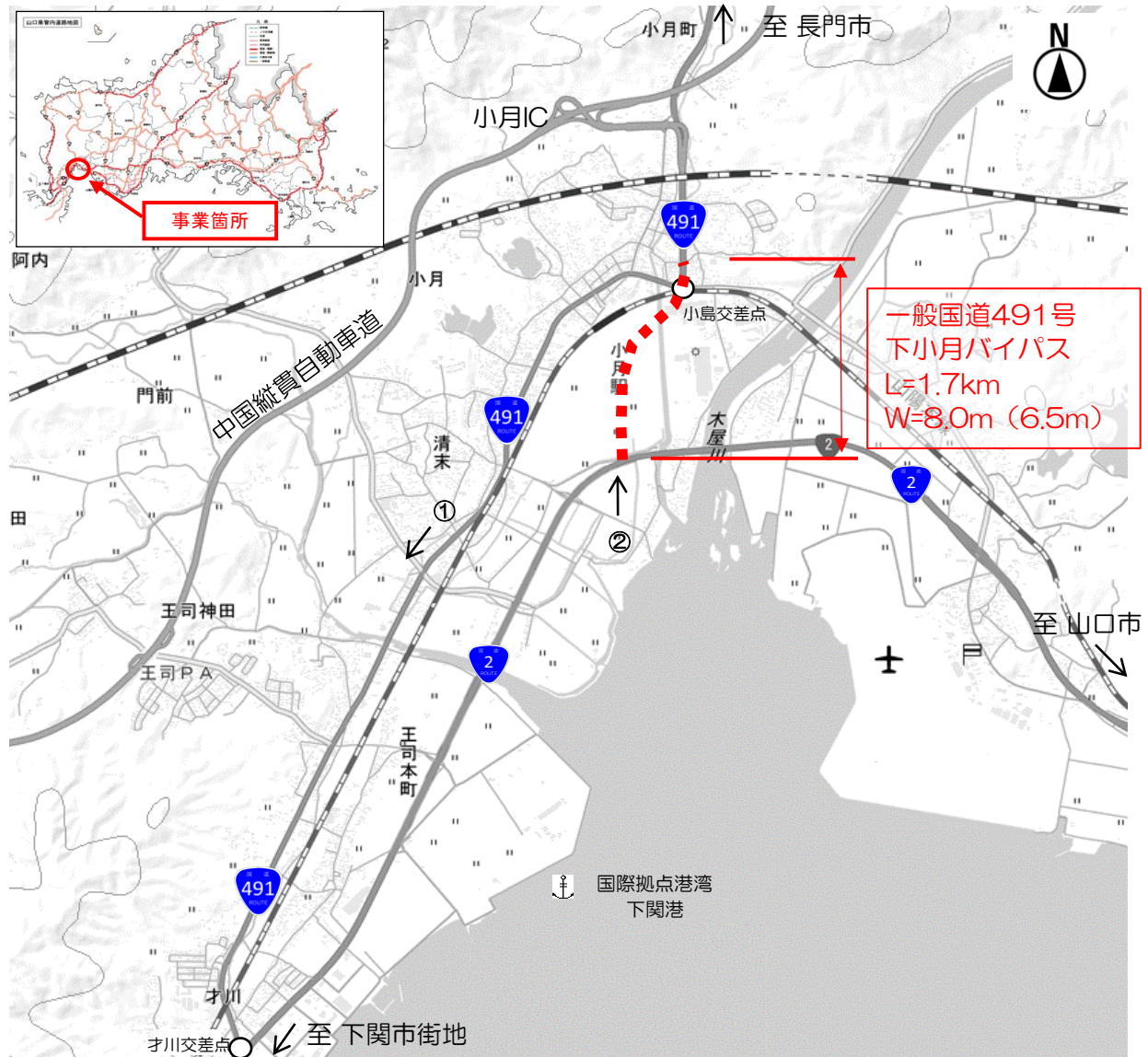
再評価項目調書

再評価実施要件		○ 事業採択後 (年) ○ 再評価後 (年) ● その他 (変化)				
1 事業 概 要	事業名	一般国道491号 下小月 <small>しもおづき</small> バイパス 道路改築事業				
	事業場所	下関市 <small>しもすえ</small> 清末 <small>おづき</small> ～小月				
	事業主体	山口県				
	事業期間	《 前回評価 平成 24 年時 》 平成 25 年度 ~ 令和 9 年度 《 令和 2 年度 》 (西暦 2013 年度 ~ 西暦 2027 年度 《 西暦 2020 年度 》)				
	総事業費 (内用地補償費)	《 5,400 百万円 》 7,100 百万円 (1,519 百万円)	既投資額 (内用地補償費)	2,425 百万円 (1,342 百万円)	進捗率 (用地補償費)	34 % (88 %)
	事業目的	<p>一般国道491号は、下関市長府を起点とし、長門市油谷に至る、延長約53kmの陰陽を連絡する幹線道路であるとともに、中国縦貫自動車道や国際拠点港湾下関港へのアクセス道路として重要な道路である。</p> <p>しかしながら、才川交差点から小島交差点間の現道は、下関市街地から小月ICや下関市北部間を移動する交通が集中するため、慢性的な交通渋滞や事故が発生しており、主要渋滞箇所が4箇所、事故危険箇所が3箇所指定されている。</p> <p>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、広域交通拠点との連絡を強化し、物流の効率化を図るものである。</p>				
事業内容	<p>○延長 : L=1.7 km (バイパス整備)</p> <p>○幅員 : 全幅8.0m (車道3.25×2=6.5m)</p> <p>○道路区分 : 第3種第2級</p> <p>○計画交通量 : 11,800台/日</p>					
事業効果	<p>○国際拠点港湾下関港と中国縦貫自動車道小月ICとの移動時間が22分から11分となるなど、下関市街地と下関市北部の移動時間が11分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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流の効率化により、地域産業の活性化が期待できる。 ・地域間の交流促進が見込まれる。 ・下関市北部から三次救急医療施設(関門医療センター)への搬送時間が短縮し、救命率の向上に寄与する。 <p>○周辺道路の渋滞緩和により、円滑な交通が確保される。</p> <p>○事故危険箇所を回避することや、物流交通等の転換により、周辺道路を含めて安全な交通が確保される。</p>					
2 再評価の 視点	(1) 社会経済情勢の変化	<p>国際拠点港湾下関港は、北米や東豪州との定期航路が結ばれ、平成23年に国際拠点港湾に指定されるなど、国際海上貨物輸送網の拠点となっている。</p> <p>さらに、当該道路と一体となって高速道路ネットワークを形成する山陰道や直轄国道の整備が進んでいることに加え、沿線にある工場が増設されるなど、広域物流ネットワークの形成や広域交通拠点との連絡強化に資する当該道路の必要性は依然として高い。</p> <p>【山陰道】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○一般国道491号 俵山・豊田道路 : 平成28年度に事業着手 ○一般国道191号 木与防災 : 平成29年度に事業着手 <p>【一般国道2号】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○一般国道2号 小月バイパス : 平成29年4月に4車線で供用開始 			中項目評価	大項目評価
	関係市町及び地元の意向	<p>当該道路は、「下関市都市計画マスタープラン(平成22年から令和7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、下関市から早期整備の要望がある。</p> <p>また、当該事業は、地域住民とともに道路計画を検討してきており、事業の必要性について、地域住民の理解が得られていることから、地元住民は事業に協力的であり、事業推進にあたっての協力体制が整っている。</p>			中項目評価	(A) B C

2 再評価の視点	(2) 事業の投資効果	費用対効果分析等	<p style="text-align: right;">(単位:百万円)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="3">区分</th> <th rowspan="3">主な項目</th> <th colspan="3">今回(再評価)</th> <th rowspan="3">備考</th> </tr> <tr> <th colspan="2">(基準年: R1)</th> <th rowspan="2">残事業</th> </tr> <tr> <th>前回 (基準年: H24)</th> <th>全体事業</th> <th>全体事業</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">便益(B)</td> <td>①走行時間短縮便益</td> <td>4,914</td> <td>8,188</td> <td>8,188</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②走行費用短縮便益</td> <td>1,883</td> <td>997</td> <td>997</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③交通事故減少便益</td> <td>218</td> <td>257</td> <td>257</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総便益</td> <td>7,015</td> <td>9,442</td> <td>9,442</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">費用(C)</td> <td>①事業費</td> <td>4,144</td> <td>6,203</td> <td>3,326</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②維持管理費</td> <td>110</td> <td>374</td> <td>374</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総費用</td> <td>4,254</td> <td>6,577</td> <td>3,700</td> <td></td> </tr> <tr> <td>費用便益比(B/C)</td> <td>1.6</td> <td>1.4</td> <td>2.6</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 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】</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ペース 平成42年推計交通量 今回評価: 「費用便益分析マニュアル(H30.2)」 基準年: R1 平成22年度道路交通センサスペース 平成42年推計交通量</p>	区分	主な項目	今回(再評価)			備考	(基準年: R1)		残事業	前回 (基準年: H24)	全体事業	全体事業	便益(B)	①走行時間短縮便益	4,914	8,188	8,188		②走行費用短縮便益	1,883	997	997		③交通事故減少便益	218	257	257		総便益	7,015	9,442	9,442		費用(C)	①事業費	4,144	6,203	3,326		②維持管理費	110	374	374		総費用	4,254	6,577	3,700		費用便益比(B/C)	1.6	1.4	2.6		大項目評価 A ● B ● C
		区分	主な項目			今回(再評価)				備考																																																
						(基準年: R1)		残事業																																																		
				前回 (基準年: H24)	全体事業	全体事業																																																				
便益(B)	①走行時間短縮便益	4,914	8,188	8,188																																																						
	②走行費用短縮便益	1,883	997	997																																																						
	③交通事故減少便益	218	257	257																																																						
	総便益	7,015	9,442	9,442																																																						
費用(C)	①事業費	4,144	6,203	3,326																																																						
	②維持管理費	110	374	374																																																						
	総費用	4,254	6,577	3,700																																																						
	費用便益比(B/C)	1.6	1.4	2.6																																																						
(3) 事業の進捗	事業の進捗と今後の見通し	<p>用地補償の進捗率が88%に達するとともに、残る12%についても所有者から概ね了解を得ており、事業実施における阻害要因は無く、今後計画的な事業進捗が見込まれることから、引き続きパイパス整備を進める。</p> <p>【事業費の変化】 (有) 無</p> <p>事業費の増は、地元の関係機関等との協議・調整の結果により、架設工法を変更したことや、追加で地質調査を実施した結果により、当初想定していた位置に地盤支持力が確認できなかったことから、杭長を変更したこと等による。</p> <p>【事業期間の変化】 (有) 無</p> <p>上記橋梁計画の変更により、事業期間を令和9年度まで延伸する。</p>	大項目評価 A ● B ● C																																																							
	(4) 代替案等 コスト縮減 の可能性	<p>コスト縮減</p> <p>大規模な盛土工を実施するため、他事業から現場発生土の流用を積極的にを行い、事業費の低減を図る。</p>	中項目評価 a ● b 大項目評価 A ● B ● C ●																																																							
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																																																									
3 環境	配慮事項	・工場敷地内での施工箇所においては、粉塵・騒音対策として、仮囲い等を実施する。																																																								
	3 環境																																																									

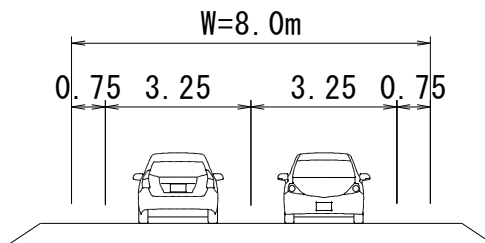
一般国道491号 下小月バイパス 道路改築事業

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

