

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	主要地方道 ^{ひかりやない} 光柳井線 道路改築事業					
	事業場所	光市 ^{あさる} 浅江 ~ ^{にしがわか} 虹ヶ丘					
	事業主体	山口県					
	事業期間	《 前回評価 平成 26 年時 》 平成 27 年度 ~ 令和 8 年度 《 令和 5 年度 》 (西暦 2015 年度 ~ 西暦 2026 年度 《 西暦 2023 年度 》)					
	総事業費 (内用地補償費)	《 3,800 百万円 》 4,300 百万円 (143 百万円)	既投資額 (内用地補償費)	670 百万円 (38 百万円)	進捗率 (用地補償費)	16 % (27 %)	
	事業目的	<p>主要地方道光柳井線は、下松市との境を起点とし、光市街地を通過し、柳井市へ至る幹線道路であるとともに、住宅団地や光駅周辺の生活道路としても重要な役割を担っている。しかしながら、当該区間が未整備であることから、並行する国道188号や周辺の踏切がある市道へ交通が集中し、円滑な交通に支障をきたしている。</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=0.7km (バイパス整備)</p> <p>○幅員 : 全幅17.0m (車道3.0×2+3.0(右折レーン)=9.0m、自転車歩行者道3.5m×2=7.0m)</p> <p>○道路区分 : 第4種第2級</p> <p>○計画交通量 : 9,400台/日</p>						
事業効果	<p>○徳山下松港(下松地区)と山陽自動車道熊毛ICとの移動時間が32分から27分になるなど、広域交通拠点間や周南市や下松市の市街地と光市街地の移動時間が5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。 ・防災拠点(徳山下松港下松第2埠頭岸壁)へのアクセス性の向上により防災機能の強化に寄与する。 ・光市内から三次救急医療施設(徳山中央病院)への搬送時間の短縮により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>○踏切道を回避し、鉄道を立体交差することにより、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>国際拠点港湾である徳山下松港は、石炭を安定的かつ安価に輸入するため、平成30年2月に西日本では初めて特定貨物輸入拠点港湾(石炭)※1に指定されている。</p> <p>当該道路は、徳山下松港や山陽自動車道熊毛ICを結ぶ重要な路線であり、物流の円滑化に資する当該道路の整備の必要性は依然として高い。</p> <p>【徳山下松港 石炭輸入取扱量】 ○平成29年：約785万t (平成26年からの増：約87万t)</p> <p>また、当該道路周辺の国道188号の混雑度について、平成22年度交通センサスと同様に、平成27年度交通センサスでも依然として高く、円滑な交通の確保がなされていない状態であることから、当該道路の整備の必要性は依然として高い。</p>				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、「光市都市計画マスタープラン(平成23年度から平成43年度)」や「光市・大和町新市建設計画(平成16年度から平成36年度)」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、光市や光商工会議所から早期整備の要望がある。</p> <p>地元住民は事業に協力的であり、事業の推進にあたっては協力体制が整っている。</p>				中項目 評価	大項目 評価

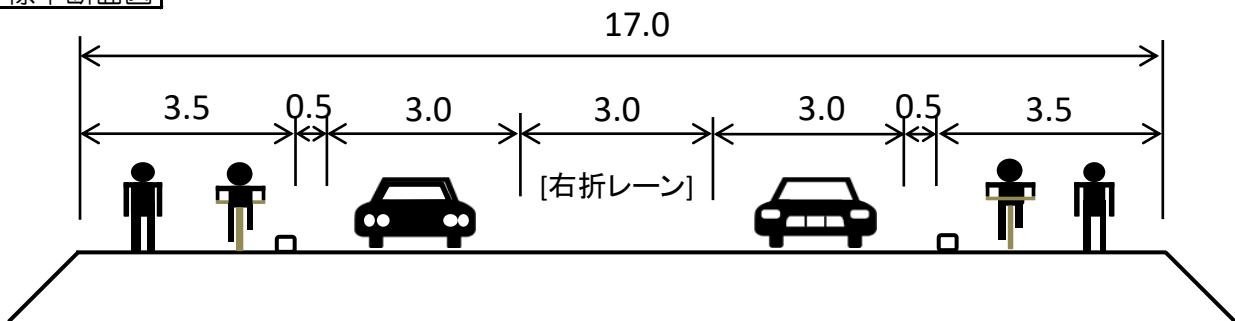
2 再評価の視点	(2) 事業の投資効果	費用対効果分析等	<p style="text-align: right;">(単位：百万円)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">区分</th> <th rowspan="2">主な項目</th> <th colspan="3">今回(再評価・再々評価) (基準年：R元)</th> <th rowspan="2">備考</th> </tr> <tr> <th>前回 (基準年：H26) 全体事業</th> <th>全体事業</th> <th>残事業</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4" style="text-align: center;">便益 (B)</td> <td>①走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: center;">3,619</td> <td style="text-align: center;">3972</td> <td style="text-align: center;">3972</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②走行費用短縮便益</td> <td style="text-align: center;">516</td> <td style="text-align: center;">760</td> <td style="text-align: center;">760</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">7</td> <td style="text-align: center;">149</td> <td style="text-align: center;">149</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総便益</td> <td style="text-align: center;">4,142</td> <td style="text-align: center;">4881</td> <td style="text-align: center;">4881</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4" style="text-align: center;">費用 (C)</td> <td>①事業費</td> <td style="text-align: center;">2,902</td> <td style="text-align: center;">3470</td> <td style="text-align: center;">2821</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②維持管理費</td> <td style="text-align: center;">175</td> <td style="text-align: center;">244</td> <td style="text-align: center;">244</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総費用</td> <td style="text-align: center;">3,077</td> <td style="text-align: center;">3714</td> <td style="text-align: center;">3065</td> <td></td> </tr> <tr> <td>費用便益比 (B/C)</td> <td style="text-align: center;">1.3</td> <td style="text-align: center;">1.3</td> <td style="text-align: center;">1.6</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</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：H26 平成17年度道路交通センサスペース※2 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：H31 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・再々評価) (基準年：R元)			備考	前回 (基準年：H26) 全体事業	全体事業	残事業	便益 (B)	①走行時間短縮便益	3,619	3972	3972		②走行費用短縮便益	516	760	760		③交通事故減少便益	7	149	149		総便益	4,142	4881	4881		費用 (C)	①事業費	2,902	3470	2821		②維持管理費	175	244	244		総費用	3,077	3714	3065		費用便益比 (B/C)	1.3	1.3	1.6		大項目 評 価 A ・ B ・ C
	区分	主な項目	今回(再評価・再々評価) (基準年：R元)			備考																																																	
			前回 (基準年：H26) 全体事業	全体事業	残事業																																																		
	便益 (B)	①走行時間短縮便益	3,619	3972	3972																																																		
②走行費用短縮便益		516	760	760																																																			
③交通事故減少便益		7	149	149																																																			
総便益		4,142	4881	4881																																																			
費用 (C)	①事業費	2,902	3470	2821																																																			
	②維持管理費	175	244	244																																																			
	総費用	3,077	3714	3065																																																			
	費用便益比 (B/C)	1.3	1.3	1.6																																																			
(3) 事業の進捗	事業の進捗と今後の見通し	<p>用地の取得率が約60%に達するとともに、残る40%についても所有者から了解を得ており、事業実施における阻害要因はなく、今後計画的な事業進捗が見込まれることから、引き続きバイパス整備を進める。</p> <p>【事業費の変化】 <input checked="" type="radio"/> 有 無 事業費の増は、海域埋立部の一部の護岸工において、詳細な現地測量を実施した結果、施工方法が海上施工から陸上施工に変更となり、陸上施工に必要な工事用道路を追加したこと等による。</p> <p>【事業期間の変化】 <input checked="" type="radio"/> 有 無 上記工事用道路の追加による設計及び施工のため、事業期間を令和8年度まで延伸する。</p>	大項目 評 価 A ・ B ・ C																																																				
(4) コスト縮減の可能性	代替案等の可能性	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">中項目 評 価</th> <th style="width: 50%;">大項目 評 価</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">a・b</td> <td style="text-align: center;">A</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">a・b</td> <td style="text-align: center;">B</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">a・b</td> <td style="text-align: center;">C</td> </tr> </tbody> </table> <p>工事用道路で使用する石材を護岸工の裏込材等に流用することで事業費の低減を図る。</p> <p>代替案 利便性・経済性・施工性を総合的に勘案し、最適ルートを選定していることから、計画どおり進めることが妥当と考える。</p>	中項目 評 価	大項目 評 価	a・b	A	a・b	B	a・b	C	大項目 評 価 A ・ B ・ C																																												
中項目 評 価	大項目 評 価																																																						
a・b	A																																																						
a・b	B																																																						
a・b	C																																																						
3 環境	配 慮 事 項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事により発生する濁水の海域への流出を防ぐため、汚濁防止膜を設置する。 ・ 法面工については、極力、緑化工法を採用する。 																																																					
4 対応方針 (事業実施主体)	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																																																						

主要地方道 光柳井線 道路改築事業

平面図



標準断面図



写真

①現地状況



②現地状況

