

# 再評価対象事業 道路関係の調書

# 道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道2号 <small>はなおか</small> 花岡拡幅	事業主体	中国地方整備局							
所在地	山口県周 <small>しゅうなん たお</small> 南市峠 ~ 山口県下松市南 <small>くだまつ みなみはなおか</small> 花岡六丁目									
事業概要	<p>一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約680kmの主要幹線道路である。</p> <p>花岡拡幅は、下松市東部地区における交通混雑の緩和及び交通安全の確保を目的として計画された延長7.1kmの4車線～6車線の道路である。</p>									
事業着手	昭和49年度									
総事業費	約210億円	既投資額	平成14年度末まで 約198億円(進捗率94%)							
再評価の視点	事業の必要性に関する視点	<p>ア)事業をめぐる社会情勢等の変化 沿道の開発など、交通量の増大により慢性的な交通混雑が生じている。 S.58 久保土地区画整理事業完成 H.4 周南工流シティ(工業,流通団地)完成</p> <p>イ)費用便益分析</p>								
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>道路事業に要する費用</th> <th>道路整備による効果</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・総費用</li> <li>評価対象期間内</li> <li>= 整備期間 + 40年</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>走行時間</li> <li>短縮便益 259億円</li> <li>走行経費</li> <li>減少便益 79億円</li> <li>交通事故</li> <li>減少便益 27億円</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>総事業費 210億円</li> <li>部分供用に要した事業費 134億円</li> <li>残区間整備に必要な事業費 76億円</li> <li>現在価値換算事業費 96億円</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・総便益</li> <li>+ + = 365億円(B)</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業費 96億円</li> <li>維持管理費 10億円</li> <li>総費用 + = 106億円(C)</li> </ul> </td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	道路事業に要する費用	道路整備による効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総費用</li> <li>評価対象期間内</li> <li>= 整備期間 + 40年</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>走行時間</li> <li>短縮便益 259億円</li> <li>走行経費</li> <li>減少便益 79億円</li> <li>交通事故</li> <li>減少便益 27億円</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>総事業費 210億円</li> <li>部分供用に要した事業費 134億円</li> <li>残区間整備に必要な事業費 76億円</li> <li>現在価値換算事業費 96億円</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総便益</li> <li>+ + = 365億円(B)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業費 96億円</li> <li>維持管理費 10億円</li> <li>総費用 + = 106億円(C)</li> </ul>	
	道路事業に要する費用	道路整備による効果								
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総費用</li> <li>評価対象期間内</li> <li>= 整備期間 + 40年</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>走行時間</li> <li>短縮便益 259億円</li> <li>走行経費</li> <li>減少便益 79億円</li> <li>交通事故</li> <li>減少便益 27億円</li> </ul>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>総事業費 210億円</li> <li>部分供用に要した事業費 134億円</li> <li>残区間整備に必要な事業費 76億円</li> <li>現在価値換算事業費 96億円</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総便益</li> <li>+ + = 365億円(B)</li> </ul>									
<ul style="list-style-type: none"> <li>事業費 96億円</li> <li>維持管理費 10億円</li> <li>総費用 + = 106億円(C)</li> </ul>										
	費用便益分析の結果	B / C = 3.5								
		<p>「費用便益分析マニュアル(案)による」 (H10.6.26付け建設省道経発第14号通達)</p>								

事業名	一般国道2号 <small>はなおか</small> 花岡拡幅	事業主体	中国地方整備局																																	
再評価の必要 性に関する視 点	<p>ウ)事業の効果  物流効率化の支援・・・特定重要港湾徳山下松港へのアクセスが改善  中心市街地の活性化・・・中心市街地へ至る現道の混雑度が改善  地域づくりの支援・・・周南地区工業整備特別地域を支援</p> <p>エ)事業の進捗状況</p> <p>1. 主な経緯</p> <table border="0"> <tr> <td>昭和49年度</td> <td>事業着手</td> <td></td> </tr> <tr> <td>昭和52年12月</td> <td>都市計画決定</td> <td></td> </tr> <tr> <td>昭和56年度</td> <td>用地買収着手</td> <td></td> </tr> <tr> <td>昭和62年度</td> <td>工事着手</td> <td></td> </tr> <tr> <td>平成元年度</td> <td>下松市南花岡7丁目～南花岡6丁目</td> <td>0.6km供用(6/6)</td> </tr> <tr> <td>平成4年度</td> <td>下松市生野屋南1丁目～南花岡7丁目</td> <td>0.6km供用(4/4,6/6)</td> </tr> <tr> <td>平成6年度</td> <td>下松市生野屋南2丁目～生野屋南1丁目</td> <td>0.5km供用(4/4)</td> </tr> <tr> <td>平成7年度</td> <td>周南市峠～下松市切山</td> <td>1.0km供用(4/4)</td> </tr> <tr> <td>平成10年度</td> <td>下松市山田～下松市生野屋南2丁目</td> <td>2.0km供用(4/4)</td> </tr> <tr> <td>平成10年度</td> <td>事業再評価</td> <td></td> </tr> <tr> <td>平成11年度</td> <td>用地買収完了</td> <td></td> </tr> </table> <p>2. 事業の進捗状況</p> <p>工事の進捗状況</p> <p>再評価時の工事進捗率は、約72%であったが段階的整備を図り、平成10年11月までに現道拡幅区間L=4.7kmを供用しているところである。  また、平成14年度末までの進捗率は約92%である。</p> <p>用地補償の状況</p> <p>再評価時の用地進捗率は、約99%であったが、用地買収を促進し、平成11年度までに用地買収を完了したところである。</p>			昭和49年度	事業着手		昭和52年12月	都市計画決定		昭和56年度	用地買収着手		昭和62年度	工事着手		平成元年度	下松市南花岡7丁目～南花岡6丁目	0.6km供用(6/6)	平成4年度	下松市生野屋南1丁目～南花岡7丁目	0.6km供用(4/4,6/6)	平成6年度	下松市生野屋南2丁目～生野屋南1丁目	0.5km供用(4/4)	平成7年度	周南市峠～下松市切山	1.0km供用(4/4)	平成10年度	下松市山田～下松市生野屋南2丁目	2.0km供用(4/4)	平成10年度	事業再評価		平成11年度	用地買収完了	
昭和49年度	事業着手																																			
昭和52年12月	都市計画決定																																			
昭和56年度	用地買収着手																																			
昭和62年度	工事着手																																			
平成元年度	下松市南花岡7丁目～南花岡6丁目	0.6km供用(6/6)																																		
平成4年度	下松市生野屋南1丁目～南花岡7丁目	0.6km供用(4/4,6/6)																																		
平成6年度	下松市生野屋南2丁目～生野屋南1丁目	0.5km供用(4/4)																																		
平成7年度	周南市峠～下松市切山	1.0km供用(4/4)																																		
平成10年度	下松市山田～下松市生野屋南2丁目	2.0km供用(4/4)																																		
平成10年度	事業再評価																																			
平成11年度	用地買収完了																																			

事業名		一般国道2号 <small>はなおか</small> 花岡拡幅	事業主体	中国地方整備局
再評価の視点	事業進捗の見込み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・用地の進捗見込み 平成11年度までに用地買収を完了している。</li> <li>・工事の進捗見込み 現在、バイパス部の2.4kmの工事を促進しているところである。</li> </ul>		
	コスト縮減や代替案の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR岩徳線跨線部の道路設計の見直し、橋長の短縮によりコスト縮減を図った。</li> <li>・建設副産物の発生抑制（建設残土の現場内流用）や再生材（再生骨材等）利用等によりコスト縮減に努めている。</li> <li>・また、 の観点による再評価から、代替案を検討する必要はないと考えている。</li> </ul>		
今後の対応方針		<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業継続 平成16年度完成供用を目指し、事業を推進する。</li> </ul>		

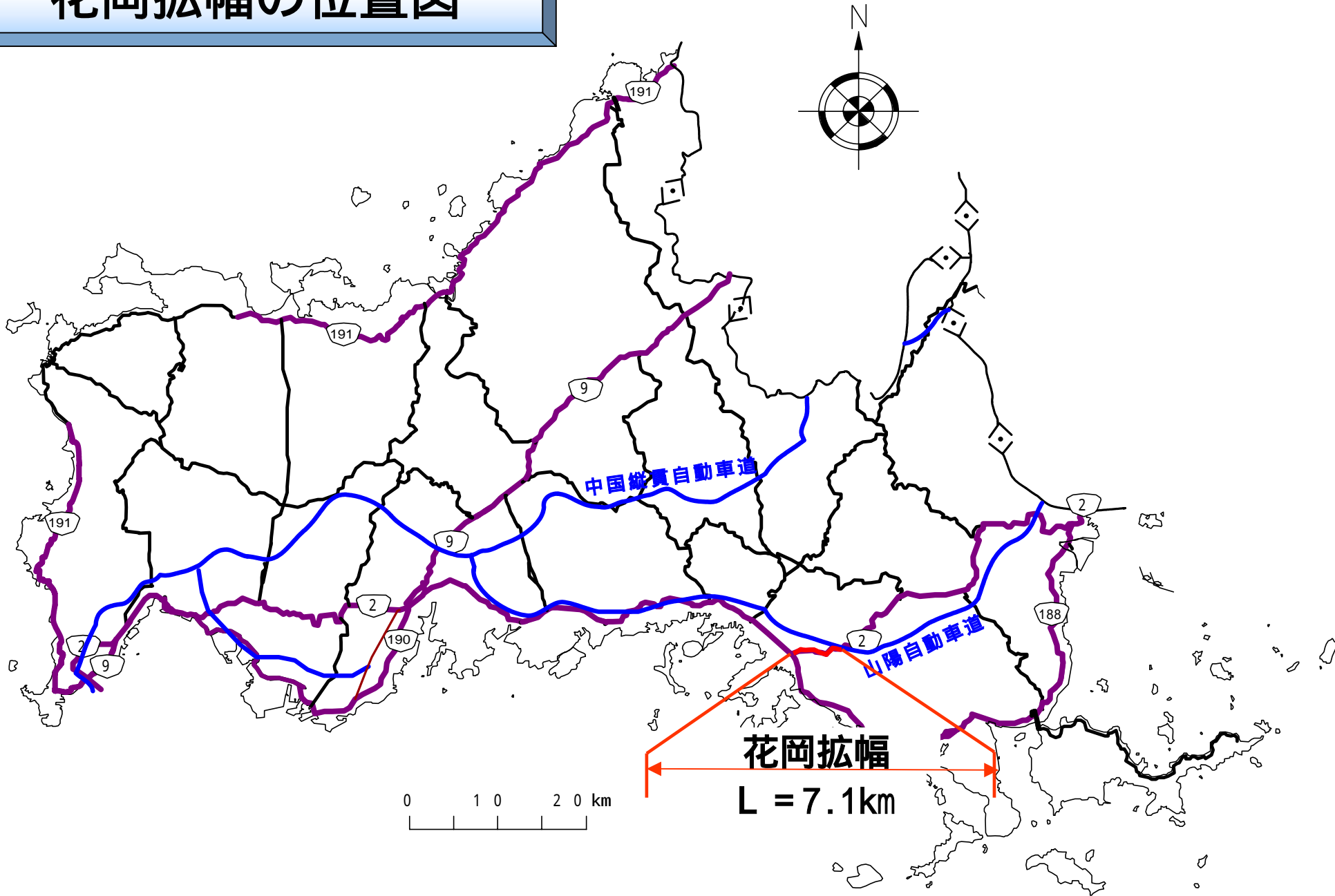
はなおかかくふく  
一般国道2号 花岡拡幅

事業再評価

平成15年11月

国土交通省 中国地方整備局

# 花岡拡幅の位置図

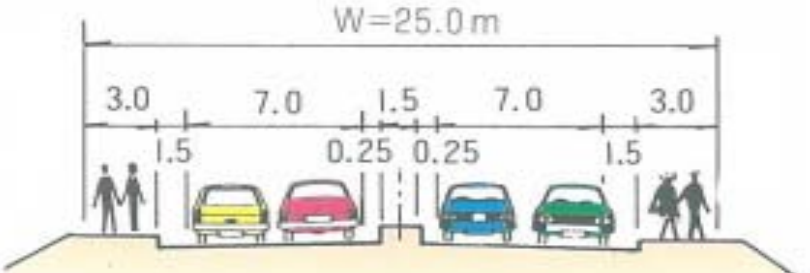


# 事業の概要

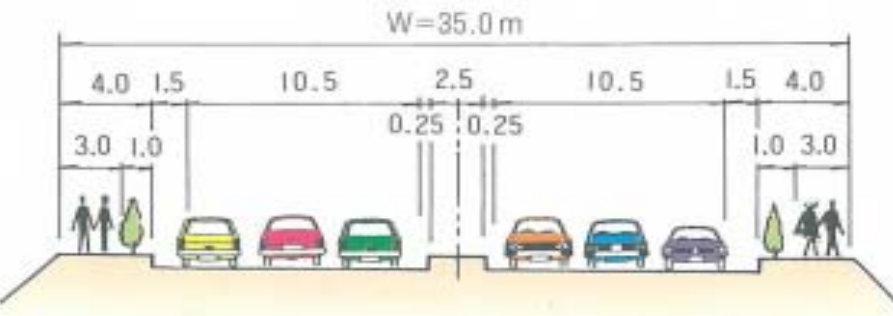


## 標準断面図

(4車線部)



(6車線部)



起終点 しゅうなん たお  
 起点: 山口県周南市峠  
くだまつ みなみはなおか  
 終点: 山口県下松市南花岡六丁目  
 計画延長: L=7.1km  
 幅員: W=25m (35m)  
 道路規格: 第3種1級 (設計速度80km/h)  
 車線数 : 4(6)車線

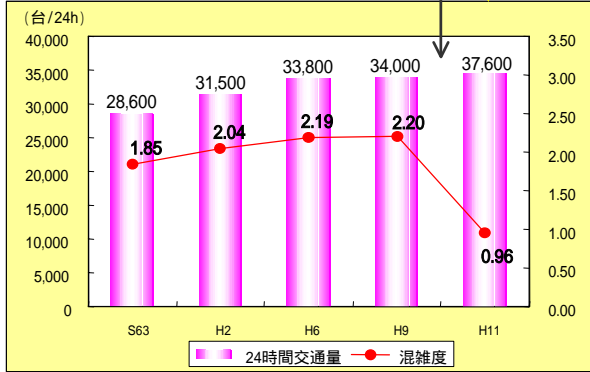
# 現道の状況

現道拡幅区間は整備により混雑度が大幅に改善。  
バイパス区間の現道部では慢性的な交通混雑と交通渋滞が発生。

## 交通量と渋滞状況

現道拡幅では、整備により、  
交通混雑が大幅に改善！

H10年 4車線供用



### 二ノ瀬交差点

(調査日: H14.11.12)

渋滞長 200m

通過時間 1分

渋滞長 450m

通過時間 2分

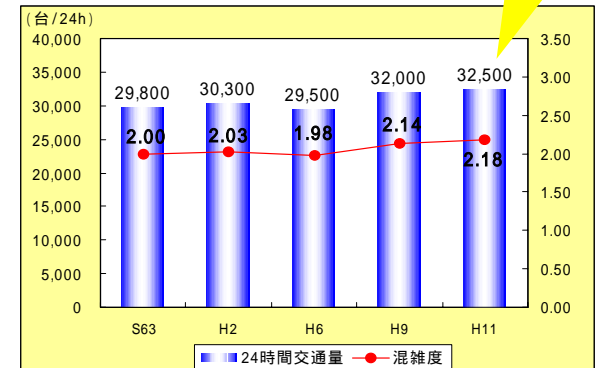
渋滞長 300m

通過時間 5分



二ノ瀬交差点は、第3次主要渋滞ポイント

交通容量を  
大幅に超過！

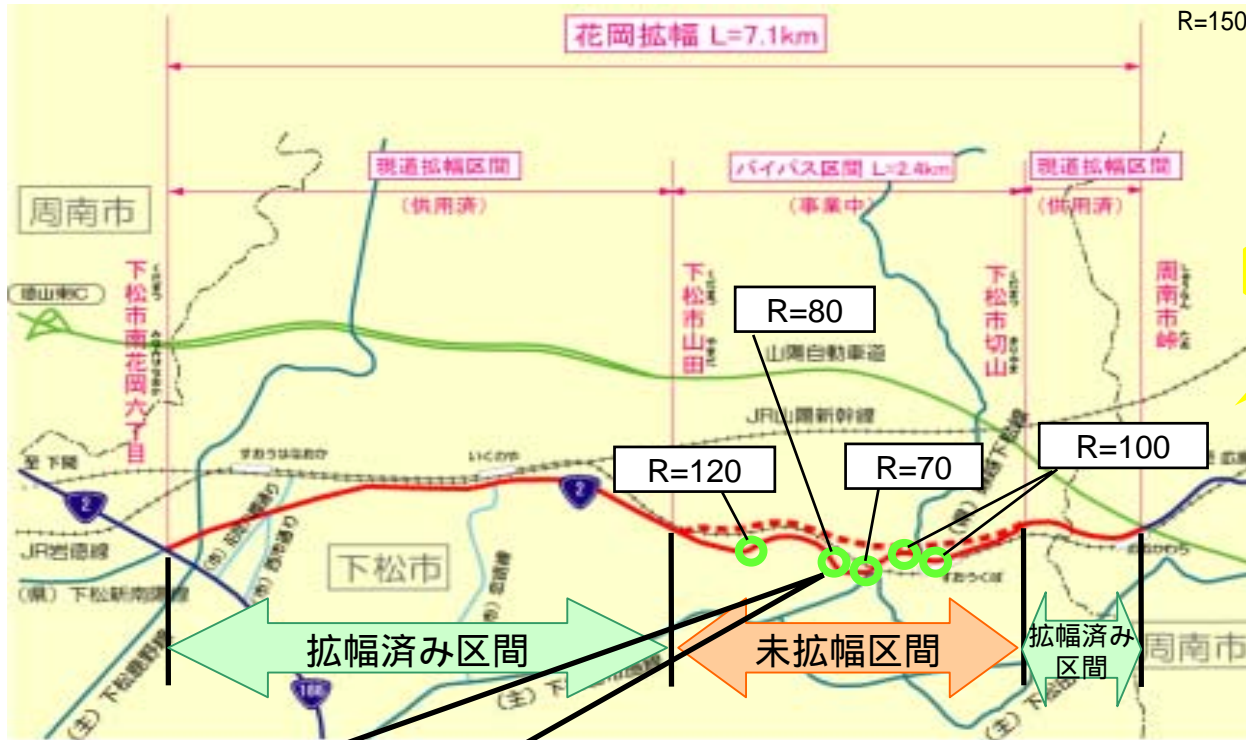




# 交通事故発生状況と平面線形

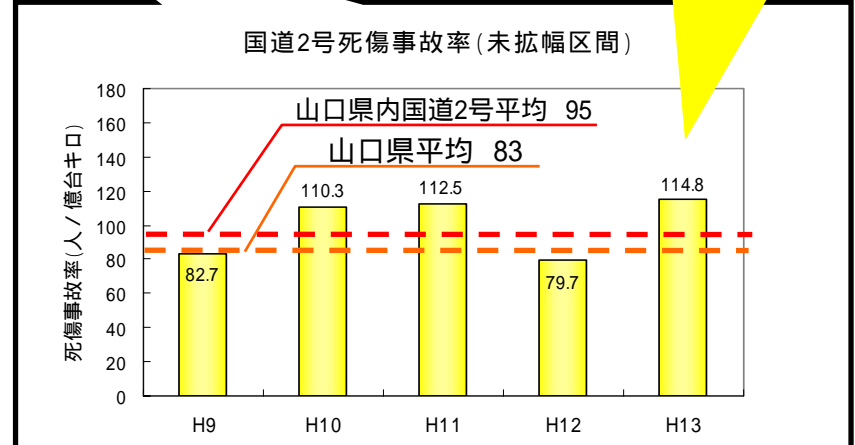
現道区間は線形が悪く、曲線半径150未満のカーブが5箇所存在する。  
事故率も山口県内平均を大きく上回っている。

R=150は、設計速度60km/hの最小曲線半径



**R=150未満が5箇所存在!**

**H13の事故率は、山口県内国道2号平均、山口県平均とも大幅に上回る!**



# 整備効果

現道拡幅により、周南市峠から徳山駅及び徳山東ICまでの所要時間が約8分短縮された。また、バイパスの整備により更に2分程度の短縮が見込まれる。

- ・自由が丘団地～徳山東ICへの時間短縮
  - ・久保団地～JR徳山駅(山陽新幹線)への時間短縮
- 線形不良区間の通行回避などにより、交通事故の減少が見込まれる。

## 公共交通機関への利便性向上



○ 線形不良箇所