

道路建設事業の再評価項目調書

| | | | | |
|--|--|------|--|--|
| 事業名 | 一般国道191号 <small>しものせききた</small> 下関北バイパス | 事業主体 | 中国地方整備局 | |
| 所在地 | <small>しものせき すじかわ しものせき やすおかえきまえ</small> 山口県下関市筋川町～下関市安岡駅前2丁目 | | | |
| 事業概要 | <p>一般国道191号は、山口県下関市を起点とし、山口県の山陰側沿岸部の諸都市を連絡し、広島市に至る延長約270kmの主要幹線道路である。</p> <p>下関北バイパスは、下関市武久地区及び山の田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た延長6.8kmの道路である。</p> | | | |
| 事業着手 | 平成2年度 | | | |
| 総事業費 | 約720億円 | 既投資額 | 平成15年度末まで 約262億円(進捗率36%) | |
| 再評価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</p> <p>当該路線は、郊外型ショッピングセンター等の商業施設、区画整理事業等の開発により交通量が増大し、慢性的な交通混雑が生じている。また、平成8年より下関沖合人工島事業が継続中である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H8～ 下関沖合人工島事業(H18一部供用) ・H9～ 川中地区土地区画整理事業 ・H11 武久西原台土地区画整理事業完成 | | | |
| | イ)費用便益分析 (残事業)事業全体 | | | |
| | 道路事業に要する費用 | | 道路整備による効果 | |
| | <p>・総費用 評価対象期間内 = 整備期間 + 40年</p> <p>〔 総事業費 720億円 残区間整備に必要な事業費 426億円 現在価値換算事業費 (306)648億円 〕</p> <p>事業費 (306)648億円 維持管理費 (12)17億円 総費用(C) + = (317)665億円</p> | | <p>走行時間 短縮便益 (1,195) 1,635億円</p> <p>走行経費 減少便益 (88) 104億円</p> <p>交通事故 減少便益 (50) 55億円</p> <p>・総便益(B) + + = (1,333) 1,794億円</p> | |
| | 費用便益分析の結果 | | <p>(残事業)事業全体</p> <p>前回評価時 B/C = (-) 2.6 今回評価 B/C = (4.2) 2.7</p> | |
| <p>「費用便益分析マニュアル(案)による」 (H15.8.1付け国都街第39号、国道分評第15号通達)</p> | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---|------|---------|----------|--------|--------|------|--------|--------|--------|------|--------|-------|--------|------------------------------------|
| 事業名 | 一般国道191号 <small>しものせききた</small> 下関北バイパス | 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・・・下関沖合人工島へのアクセス支援 中心市街地の活性化・・・中心市街地へ至る現道の混雑度の改善 都市圏の交通円滑化の推進 ・・・主要渋滞ポイント（幡生口交差点、山の田交差点）の渋滞が緩和</p> <p>エ)事業の進捗状況</p> <p>1．主な経緯</p> <table border="0"> <tr> <td>平成 2年12月</td> <td>都市計画決定</td> </tr> <tr> <td>平成 2年度</td> <td>事業着手</td> </tr> <tr> <td>平成 5年度</td> <td>用地買収着手</td> </tr> <tr> <td>平成10年度</td> <td>工事着手</td> </tr> <tr> <td>平成11年度</td> <td>事業再評価</td> </tr> <tr> <td>平成15年度</td> <td>下関市筋川町～汐入町間供用 L = 1.0 km（現道拡幅部）</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0%であったが、用地買収が完了した区間より整備を図り、平成16年3月までに下関市筋川町～汐入町間（4/4）の供用を行ったところである。</p> <p>また、平成15年度末での進捗率は約15%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11%であったが、平成15年度末での進捗率は約50%である。</p> | | | 平成 2年12月 | 都市計画決定 | 平成 2年度 | 事業着手 | 平成 5年度 | 用地買収着手 | 平成10年度 | 工事着手 | 平成11年度 | 事業再評価 | 平成15年度 | 下関市筋川町～汐入町間供用 L = 1.0 km（現道拡幅部） |
| 平成 2年12月 | 都市計画決定 | | | | | | | | | | | | | | |
| 平成 2年度 | 事業着手 | | | | | | | | | | | | | | |
| 平成 5年度 | 用地買収着手 | | | | | | | | | | | | | | |
| 平成10年度 | 工事着手 | | | | | | | | | | | | | | |
| 平成11年度 | 事業再評価 | | | | | | | | | | | | | | |
| 平成15年度 | 下関市筋川町～汐入町間供用 L = 1.0 km（現道拡幅部） | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | |
|---------|---------------|---|------|---------|
| 事業名 | | 一般国道191号 <small>しものせききた</small> 下関北バイパス | 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"> ・用地の進捗見込み 現在、綾羅木地区、安岡地区の用地買収を促進しているところであり、平成16年度末には約56%の進捗となる見込みである。 ・工事の進捗見込み 現在、武久工区の改良・橋梁工事を促進しているところである。また、残る区間についても用地買収が完了した地区より順次工事に着手することとしている。 | | |
| | コスト縮減や代替案の可能性 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・本線ボックスカルバートの延長を短くすることによりコスト縮減を図っている。 ・また、 の視点による再評価より代替案を検討する必要はないと考えている。 | | |
| 今後の対応方針 | | <ul style="list-style-type: none"> ・事業継続 平成17年度の下関市汐入町～（県）武久棕野線間1.1km供用を目指し事業を推進する。 また、残る下関市武久町から下関市安岡間についても引き続き事業を推進する。 | | |

客観的評価指標(案)

データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。
 ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、
 評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を
 実施しなくてもよいものとする。
 網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
 その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
 本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定する。

事業採択の前提条件を確認するための指標

| | | 一般国道 (二次改築) | 根拠 |
|---------------------------|------------------------------------|------------------|--|
| 前提条件 | 事業の効率性 | 便益が費用を上回っている | B / C = 2.7 (全事業) B / C = 4.2 (残事業) |
| | 事業実施環境 (新規事業 採択時) | ルート確定済 | 都市計画決定 平成2年12月25日 |
| | | 円滑な事業執行の環境が整っている | |
| 事業実施環境 (新規着工 準備採択時) | 都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している | | |

事業の効果や必要性を評価するための指標

| 政策目標 | | 一般国道 (二次改築) | 根拠 |
|-------|---------------------|---|--|
| 大項目 | 中項目 | | |
| 1. 活力 | 円滑な モビリティの 確保 | 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率 | 国道191号(下関市筋川町-下関市安岡駅前二丁目) 渋滞損失時間: 1,762千人・時間/年 渋滞損失削減率: 約8割削減 (1,762千人・時間/年 319千人・時間/年) |
| | | 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される | ・センサ区間番号1098(R191) 平日混雑時 14.9km/h ・改善見込み24km/h(H42配分平均速度による) |
| | | 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される | |
| | | 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する | 下関駅-川棚間の路線バスの所要時間が短縮され、利便性が向上 |
| | | 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる | |
| | | 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる | |
| | 物流効率化 の支援 | 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる | 下関沖合人工島(特定重要港湾下関港新港地区)- 下関市役所間のアクセスが向上(11分 8分) 現況は2003実測、将来は規制速度より算出 |
| | | 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる | |
| | | 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する | |
| | 都市の再生 | 都市再生プロジェクトを支援する事業である | |
| | | 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する | |
| | | 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり | 垢田北地区土地区画整理事業(72ha) 垢田上迫地区土地区画整理事業(13ha) 川中地区土地区画整理事業(8ha) |
| | | 中心市街地内で行う事業である | |

| 政策目標 | | 一般国道 (二次改築) | 根拠 |
|----------------|----------------------|--|--|
| 大項目 | 中項目 | | |
| 1. 活力 | 都市の再生 | 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である | |
| | | DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する | |
| | | 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる | |
| | 国土・地域ネットワークの構築 | 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり | |
| | | 地域高規格道路の位置づけあり | 地域高規格道路「下関西道路」の一部として位置づけ |
| | | 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線としての位置づけがある場合) | |
| | | 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する | |
| | | 現道等における交通不能区間を解消する | |
| | | 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する | |
| | | 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる | 豊北町及び豊浦町(H17合併予定) 日常活動圏中心都市:下関市 47分 38分 現況は2003実測、将来は規制速度より算出 |
| | 個性ある地域の形成 | 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する | |
| | | 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する | 下関沖合人工島 |
| | | 主要な観光地へのアクセス向上が期待される | 豊北町・豊浦町の川棚温泉、土井ヶ浜海水浴場等 (入込観光客数約113万人、内九州方面約42万人) |
| | | 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である | 下関北バイパスと、(市)武久新堀田線及び(都)幡生綾羅木線等を連絡することで、下関沖合人工島と直結 |
| 2. 暮らし | 歩行者・自転車のための生活空間の形成 | 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる | 現道の交通量が減少し、歩行者・自動車の通行の安全性向上が見込まれる |
| | | 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される | |
| | 無電柱化による美しい町並みの形成 | 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり | |
| | | 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する | |
| 安全で安心できるくらしの確保 | 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる | | |

| 政策目標 | | 一般国道 (二次改築) | 根拠 |
|--------------------------------------|--------------|--|--|
| 大項目 | 中項目 | | |
| 3. 安全 | 安全な生活環境の確保 | 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる | 現道の交通量が減少し、当該区間の安全性向上が見込まれる |
| | | 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される | |
| | 災害への備え | 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する | |
| | | 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり | 第一次緊急輸送道路に位置づけ |
| | | 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する | |
| | | 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A'路線としての位置づけがある場合) | |
| | | 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される | |
| 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する | | | |
| 4. 環境 | 地球環境の保全 | 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 | CO2排出削減量: 16,000t/年(将来整備有無での削減量) |
| | 生活環境の改善・保全 | 現道等における自動車からのNO2排出削減率 | 【推計結果】 評価対象区間(現道・下関北バイパス): 国道191号(下関市筋川町~下関市安岡駅前二丁目) 排出削減量: 47t/年、排出削減率: 6割削減(将来整備有無での比較) |
| | | 現道等における自動車からのSPM排出削減率 | 【推計結果】 評価対象区間(現道・下関北バイパス): 国道191号(下関市筋川町~下関市安岡駅前二丁目) 排出削減量: 4.4t/年、排出削減率: 6割削減(将来整備有無での比較) |
| | | 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある | 現道の夜間騒音レベル低下が見込まれる。 71db(H14環境センサ) 67db(予測値) |
| | | その他、環境や景観上の効果が期待される | |
| 5. その他 | 他のプロジェクトとの関係 | 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり | 下関西道路は、中枢国際港湾の一部「下関沖合人工島」と下関市中心市街地及び中国縦貫自動車道と最短経路で連絡、地域集積間の交流を促進 |
| | | 他機関との連携プログラムに位置づけられている | 下関港湾計画(平成11年3月、下関市) |
| | その他 | その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される | 平成17年2月に合併が予定されている豊北町、豊浦町との連絡強化により、下関市の一体的な発展が期待される |

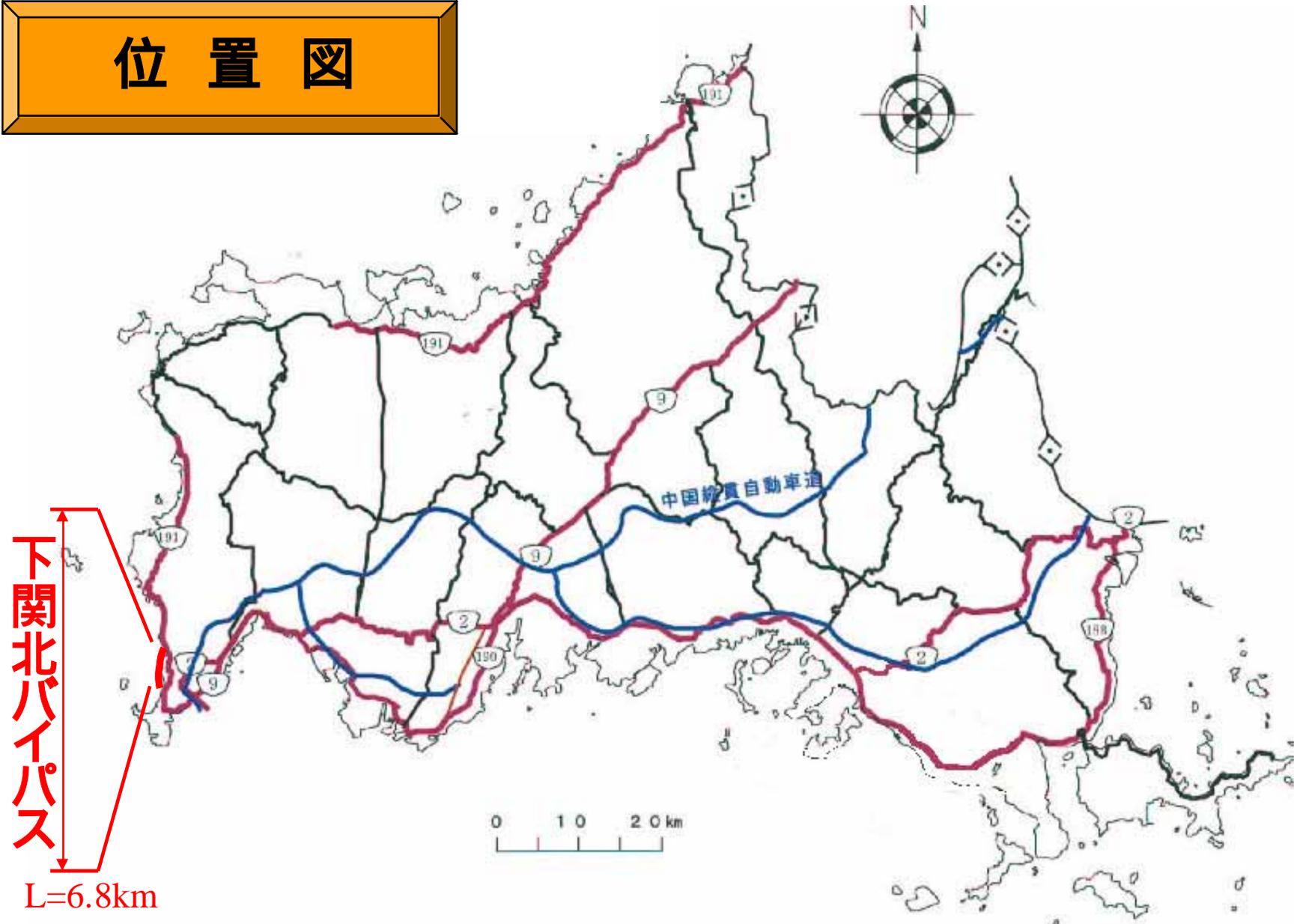
一般国道 191号 しものせききた 下関北バイパス

事業再評価

平成16年10月

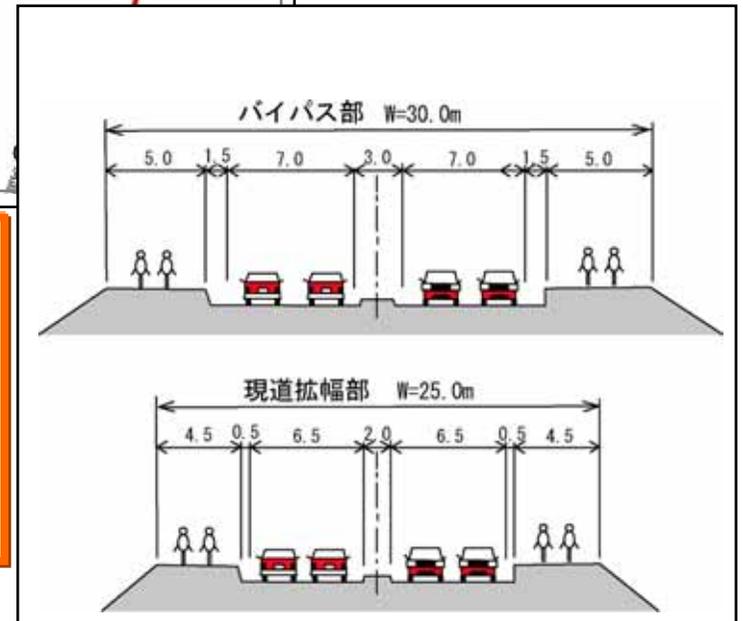
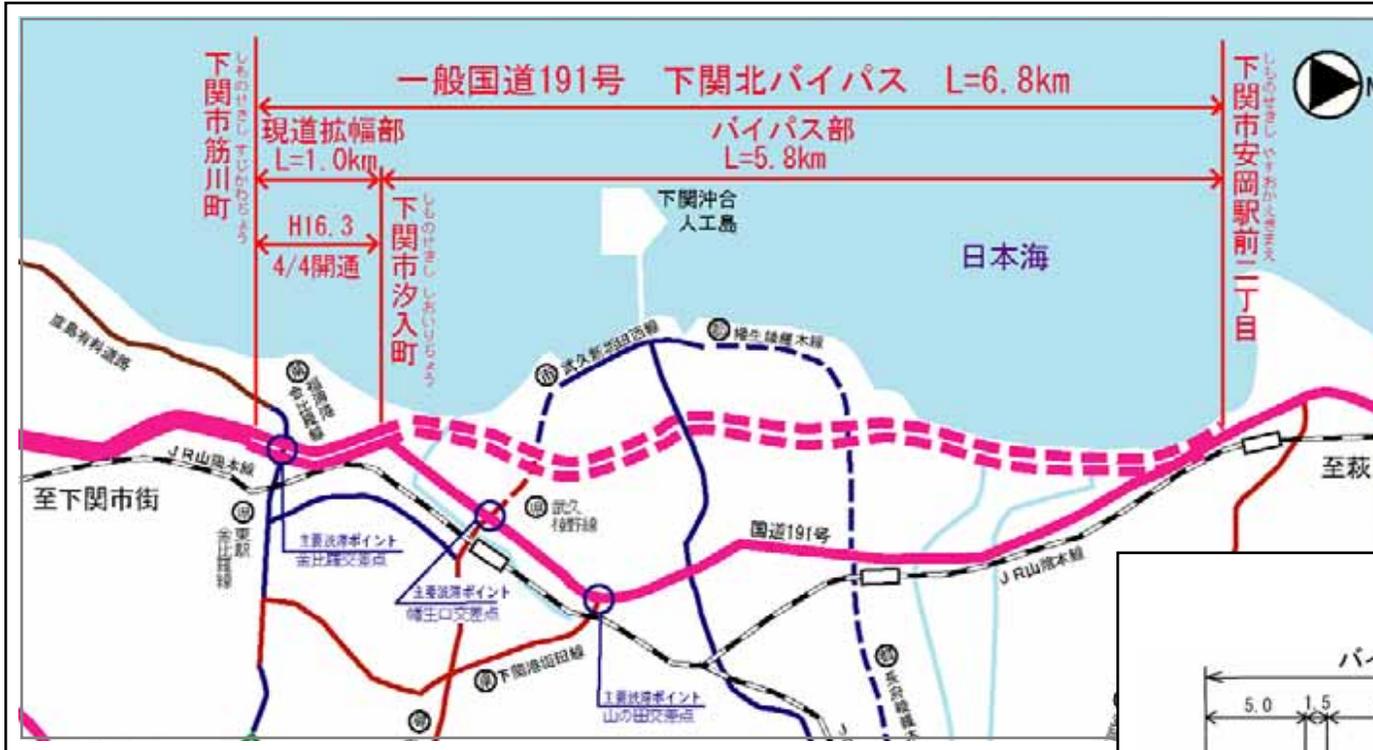
国土交通省 中国地方整備局

位置図



事業の概要

下関北バイパスは、地域高規格道路「下関西道路」の一部を構成。



起終点

起点: 山口県下関市筋川町

終点: 山口県下関市安岡駅前二丁目

計画延長: L = 6.8 km

道路規格: バイパス部 第3種1級(設計速度80 km/h, 幅員30 m)

: 現道拡幅部 第4種1級(設計速度60 km/h, 幅員25 m)

車線数 : 4車線

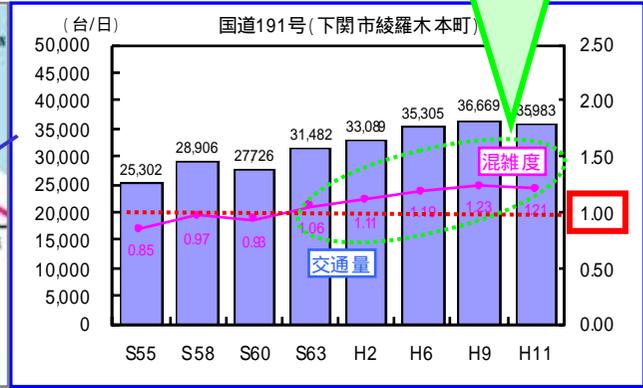
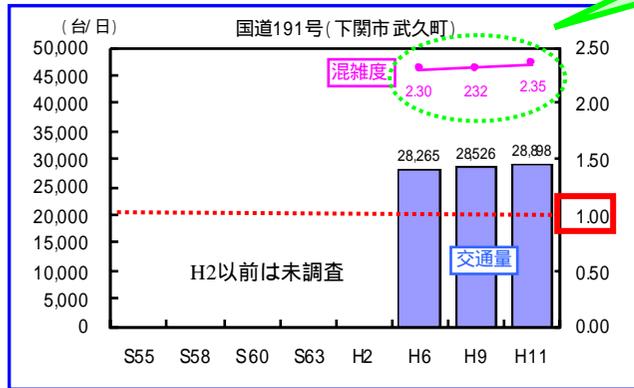
現道の状況

バイパス並行区間の国道191号や主要交差点では慢性的な交通混雑が発生。

交通量と渋滞状況

交通量が容量を2倍以上超過

交通量が増加し、S63以降容量を超過

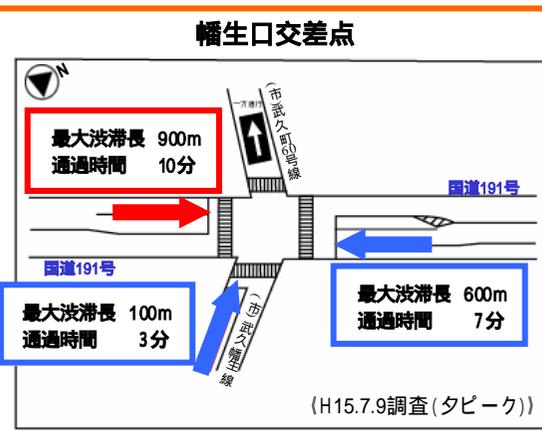
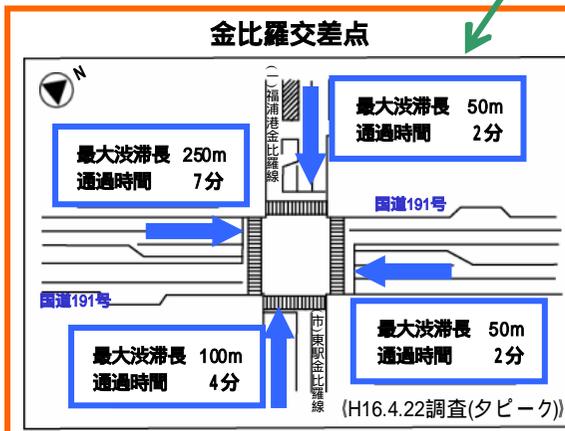


部分供用により渋滞は緩和

● 主要渋滞ポイント

出典: 山口県の第4次渋滞対策プログラム

← 最大渋滞長が1000m以上または通過時間が10分以上



周辺地域の状況

県下の物流拠点となる下関沖合人工島が、平成18年度の一部供用に向け整備中。
事業区間の沿道には、土地区画整理事業が計画・調整中。

沖合人工島へのアクセス道路

・物流拠点の沖合人工島と下関ICを連絡する「(県)武久棕野線」や「(市)武久新垢田西線」が事業中。

下関沖合人工島

・61.6haの埋立地に、水深12m岸壁2バースをもつ多目的国際ターミナル、背後の港湾関連用地、親水緑地などを整備。
・水深12m岸壁は平成18年度から一部供用予定。



資料:下関港湾事務所HP



土地区画整理事業

・沿道地域には、「垢田団地」「武久団地」等の住宅地が立地、また土地区画整理事業が計画・調整中

整備効果

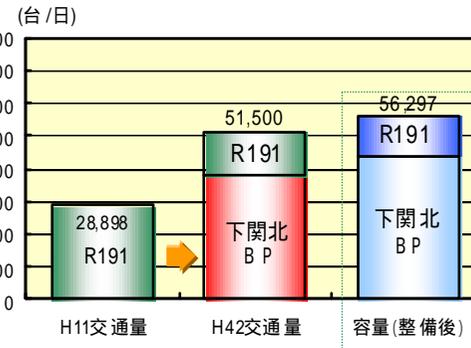
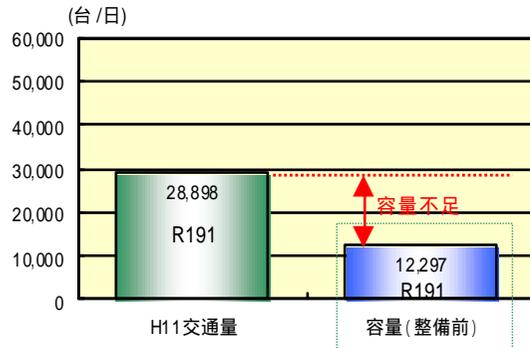
バイパス整備により、道路混雑の一因であった交通容量不足が解消、円滑な交通流確保が可能。

交通混雑の解消

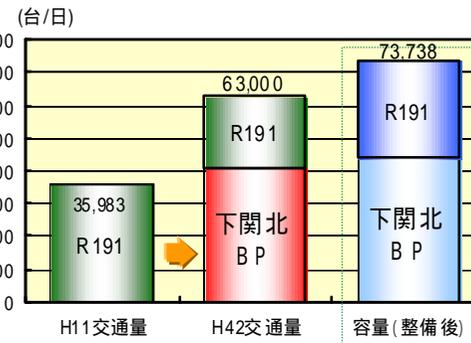
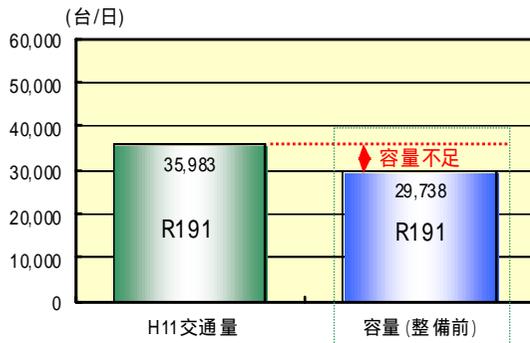
容量 現道: センサス容量
 バイパス: 設計基準容量
 H42交通量: 将来交通量シミュレーション結果



区間



区間



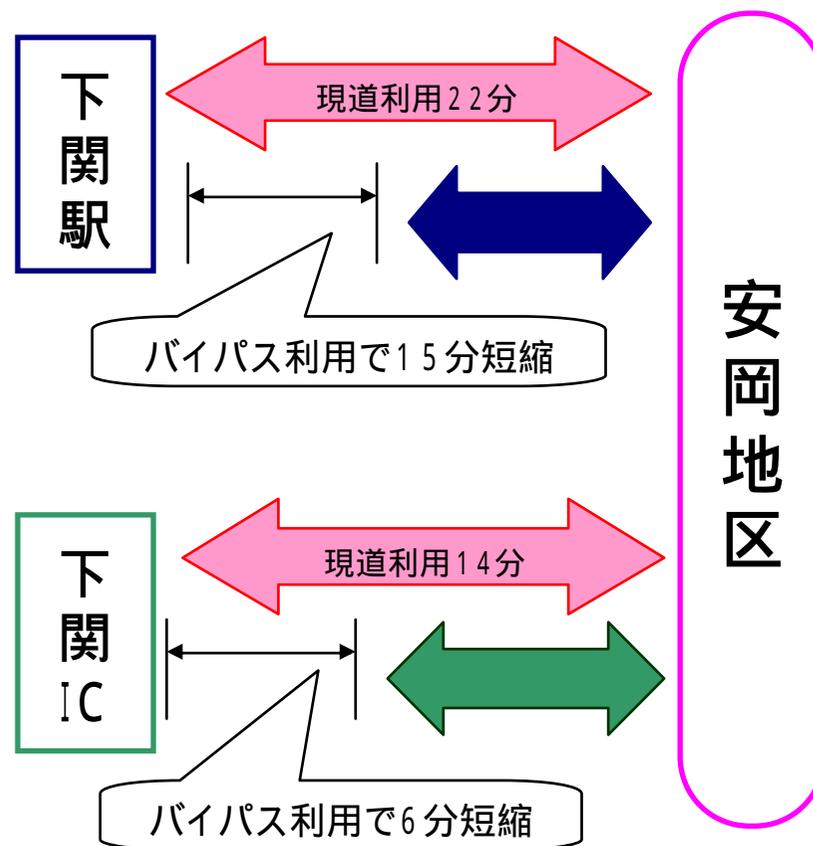
(H11道路交通センサス)

全線供用による時間短縮と下関ICへのアクセス性強化

バイパス整備により、安岡地区と下関駅との所要時間が22分から7分に短縮。
安岡地区から下関ICまでの所要時間が14分から8分の6分に短縮。



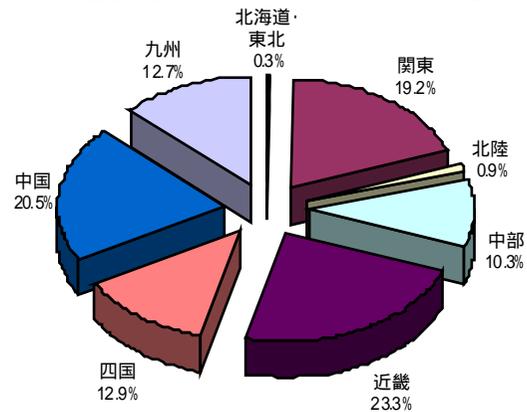
現況: H15プローブ調査、一般道は規制速度
整備後: バイパスは設計速度、一般道は規制速度



下関沖合人工島へのアクセス支援

バイパス整備により、南北方面からの下関沖合人工島までのアクセス性が向上し、地域の物流効率化に貢献。

大型コンテナ船も接岸可能 国際流通の拠点として期待



下関港利用貨物背後圏
(コンテナ貨物流動調査)

現況: 15分

整備後: 4分 (11分短縮)

現況: 13分

整備後: 4分 (9分短縮)



(市) 武久新垢田西線
沖合人工島へのアクセス路線
として事業中

現況: H15プローブ調査、市道垢田線は40km/hと想定
整備後: バイパスは設計速度、市道垢田線は40km/h、
市道武久新垢田西線は50km/hと想定