

平成16年度 事後評価

事業名	一般国道2号 小郡道路	事業区分	一般国道	事業	直轄
起終点	自：山口県山口市四辻 至：山口県山口市今坂			延長	12.6km

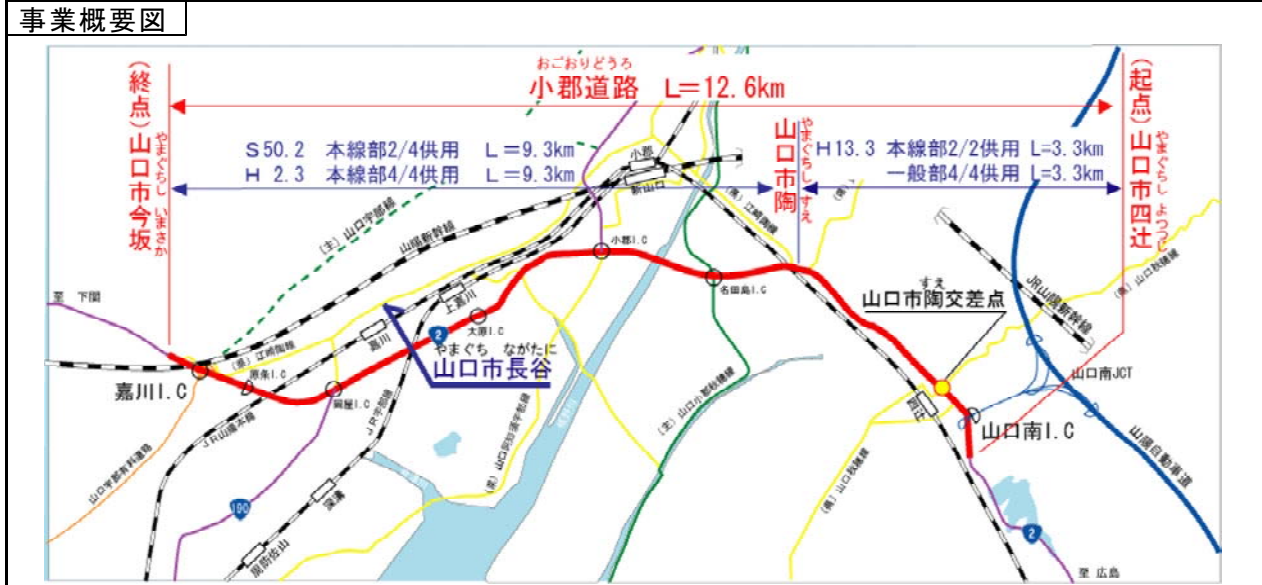
事業概要

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690kmの主要幹線道路として、山口県の産業経済の発展に大きく寄与している。

小郡道路は、一般国道2号の高速ネットワークの形成、交通渋滞緩和並びに交通安全確保を目的として、計画された山口市四辻から山口市今坂に至る延長12.6kmの4車線道路（一部高架）バイパスである。

S42年度事業化	S46、H10年度都市計画決定	S43年度用地買収着手	S45年度工事着手
----------	-----------------	-------------	-----------

全体事業費	約541億円	供用開始	平成13年3月供用	B/C	4.3
-------	--------	------	-----------	-----	-----



事業の効果

- 投資効果の有無
 - 費用便益費：B/C=4.3（基準年：平成16年、検討年数：供用後40年）
 - 便益額：B=4,709億円
 - ・走行時間短縮便益：4,394億円
 - ・走行経費減少便益：163億円
 - ・交通事故減少便益：152億円
 - 費用：C=1,084億円
 - ・事業費：902億円
 - ・維持管理費：182億円
- 事業期間の状況
 - 用地買収（S43～H12）：33年間
 - 工事期間（S45～H12）：31年間
- 客観的評価指標に対応する事後評価項目
 - 円滑なモビリティの確保・・・主要渋滞ポイント「山口市陶交差点」の渋滞が解消
 - 個性ある地域の形成・・・山口セミナーパーク、鑄銭司団地へのアクセス道路として機能。
 - 主要な観光地へのアクセス向上・・・山口湯田温泉や宇部ときわ公園への観光客の増加（湯田温泉：822→838千人/年、宇部ときわ公園：159→216千人/年）※いずれもH12→H14

事業名	一般国道2号 <small>おごおり</small> 小郡道路
事業による環境影響	
<p>沿道環境の状況</p> <p>本線部（2 / 2車線） + 一般部（4車線拡幅）の整備前後の騒音状況（道路環境センサスより）</p> <p>山口市陶^{すえ}：整備前(H 8) (昼間)78.0dB (夜間)78.3dB 整備後(H13) (昼間)69.1dB (夜間)67.3dB 〔環境基準：昼間70dB以下 夜間65dB以下 要請限度：昼間75dB以下 夜間70dB以下 〕</p> <p>環境省令で定める自動車騒音の要請限度は満足するものの、依然として環境基準を満足していないため、遮音壁等の騒音対策を実施することとしている。</p> <p>その他、大気環境、自然環境への影響については、沿道住民からの苦情も寄せられておらず、周辺環境への影響は小さいものと考えている。</p>	
事業を巡る社会情勢の変化	
<p>S50.2.27 宇部有料道路開通</p> <p>S50.4.1 中国縦貫道（小郡^{おごおり}～山口）</p> <p>S61.3.27 山陽自動車道（徳山西^{とくやま}～防府東^{ほうふ}）供用</p> <p>S62.12.4 山陽自動車道（防府東^{ほうふ}～山口JCT）供用</p> <p>H 7. 9.6 鑄銭司^{すせんし}団地分譲開始</p> <p>H 7. 4.1 山口セミナーパーク完成</p> <p>H11. 6 小郡駅前第3地区土地区画整理事業着手 （山口県中央地方拠点都市地域：新山口駅南業務拠点地区）</p> <p>H13.3.10 宇部有料道路（嘉川^{かがわ}～宇部JCT^{うべ}）4車線化</p> <p>H13.3.11 山陽自動車道（宇部JCT^{うべ}～下関JCT^{しもせき}）供用</p> <p>H13.7.13～9.30 山口きらら博開催</p>	
今後の事後評価の必要性	
<p>事業により、交通渋滞の解消、走行時間の短縮等の効果の発現があること。</p> <p>また、一部環境基準を満足していない区間については、遮音壁等の騒音対策を行うこととしており、その他の環境影響も小さいことから、今後については事業評価の必要性はないと考えている。</p>	
改善措置の必要性	
<p>事業により交通渋滞の解消、走行時間の短縮などの効果が発揮されている。</p> <p>また、一部騒音の環境基準を満足していない区間については、遮音壁等の騒音対策を行うことから、改善措置の必要はないと考えている。</p>	

客観的評価指標に対応する事後評価項目

事前に確認を行った指標に対応する項目及び事前の評価を行っていない項目で後に確認される項目について評価を実施する。
 ただし、データ上の制約がある場合、または、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。
 事前の評価を行っていない事業については、後に確認される項目について評価を実施する。
 印の指標は定性的又は定量的な記述により効果を確認する。網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認する。
 印の指標については定性的に効果の有無を確認する。
 事前に確認した効果との乖離が生じた場合、その要因を確認する。

< 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目 >

	一般国道 (二次改築)	指標チェックの根拠
事業の効率性	交通量の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較 ¹ 、乖離の要因等)	【山口市嘉川】事業採択時： - 本線2/4供用後(S55㌔㌔)：18,029台/日 本線4/4供用後(H2㌔㌔)：31,874台/日 全線完成後(H14測定)：33,558台/日
	旅行速度向上の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較 ¹ 、乖離の要因等)	【山口市嘉川】事業採択時： - 本線2/4供用後(S55㌔㌔)：54.6km/h 本線4/4供用後(H2㌔㌔)：69.3km/h 全線完成後(H16測定)：70.0km/h
	交通事故の低減の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較 ¹ 、乖離の要因等)	【山口南IC~嘉川IC】事業採択時： - 本線4/4供用後(H6㌔㌔)：13.3件/億台キロ 全線完成後(H14事故統合デ-ﾀ-)：13.1件/億台キロ
	事業費・維持管理費の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較 ² 、乖離の要因等)	全体事業費 約541億円
	事業期間短縮(遅延)による社会的便益(損失) (便益増減額と費用増減額を計測)	
	費用対効果分析の結果(新規事業採択時(再評価時)との比較)	B / C = 4.3
事業実施環境	新規事業採択時(再評価時)の事業実施環境からの変化の状況	事業採択時から自動車保有台数、国道2号の交通量とも増加
事業の性格		

< 事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目 >

政策目標 大項目	中項目	一般国道 (二次改築)	指標チェックの根拠
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2号(山口市四辻~山口市今坂) 渋滞損失時間：6,562千人・時間/年 渋滞損失削減率：約7割削減 (6,562千人・時間/年 2,176千人・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状況	
		現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	主要渋滞ポイント陶交差点の渋滞解消 渋滞長(900m 100m)
		当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	高速バスルートの新設により利便性が向上 (下関~宇部~広島)12便/日 開設
		新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	新幹線新山口駅へのアクセス向上 【防府市 新山口駅】 ・供用前(約22分：S49㌔㌔平均旅行速度) ・供用後(約19分：H16平均旅行速度)
	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の状況	第二種空港 山口宇部空港へのアクセス向上 【鏝銭司団地 山口宇部空港】 ・供用前(約36分：S49㌔㌔平均旅行速度) ・供用後(約26分：H16平均旅行速度)
		農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	重要港湾 宇部港へのアクセス向上 【鏝銭司団地 宇部港】 ・供用前(約42分：S49㌔㌔平均旅行速度) ・供用後(約32分：H16平均旅行速度)
		現道等における総重量25tの車両もしくはIS0規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	現道((県)江崎陶線)の25t、背高海コン通行不可を解消
	都市の再生	都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
		広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果	
市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果		小郡駅南地区土地区画整理事業によるまちづくりに貢献	
中心市街地内で行われたことによる効果			

政策目標		一般国道 (二次改築)	指標チェックの根拠
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	
		対象区間が事業実施前に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	A 路線：山陽道に並行するA 路線の位置付けあり
		地域高規格道路の位置づけあり	
		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)	A 路線：山口市と宇部市を高規格道路で連絡
		当該路線が隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	山口地方生活圏と宇部地方生活圏を最短時間で連絡
		現道等における交通不能区間が解消	
		現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	
		日常生活圏の中心都市へのアクセス向上の状況	山口市へのアクセス向上 【宇部市～山口市】 ・供用前(約51分：S49セカ平均旅行速度) ・供用後(約46分：H16平均旅行速度)
	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た地区の一体的発展への寄与の状況	
		拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	山口セミナーパーク、鑄銭司団地の開発を支援するとともに、山口きらら博(H13)のアクセスとして貢献
		主要な観光地へのアクセス向上による効果	山口湯田温泉(822 838千人) 宇部ときわ公園(159 216千人) いずれもH12 H14
		新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況
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			
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)の幹線道路において新たに無電柱化を達成	
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の状況	小郡町から山口大学医学部付属病院へのアクセス時間が4分短縮【37分 33分(山口宇部有料道路と一体で)】 小郡町から山口県立中央病院へのアクセス時間が7分短縮【26分 19分(山陽道と一体で)】

政策目標		一般国道 (二次改築)	指標チェックの根拠
大項目	中項目		
3. 安全	安全な生活環境の確保	現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	当該道路の整備により、県道江崎陶線（旧国道2号）において一般部から本線部に交通が転換し、一般部の安全性が向上 山口市長谷（S49:26,722 H13:17,412 台/日）
		歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	山口市四辻地区は片側歩道から両側歩道になり、幅員も2mから3mに広がり快適性・安全性が向上
	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が解消	
		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として位置づけ
		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	
		並行する高速ネットワークの代替路線として機能（A'路線としての位置づけがある場合）	中国縦貫道の代替道路として機能
		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	
		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が解消	
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：4,000t/年
	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/小郡道路）：国道2号（山口市四辻 - 山口市今坂） 排出削減量：27t/年、排出削減率：1割削減
		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/小郡道路）：国道2号（山口市四辻 - 山口市今坂） 排出削減量：3t/年、排出削減率：2割削減
		現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	山口市陶での夜間騒音が改善（78dB 67dB）
		その他、環境や景観上の効果	
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の一体的整備の必要性または一体的整備による効果	山陽自動車道山口南ICから小郡道路及び山口宇部有料道路を経由して宇部下関線と連絡することで、広域高速ネットワークを形成
	その他	他機関との連携プログラムに関する効果	
	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		