

道路建設事業の再評価項目調書

| | | | | | |
|---------------|---|--|---|-------|------------------|
| 事業名 | 一般国道2号 <small>おつき</small> 小月バイパス | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 中国地方整備局 |
| 起終点 | 自： <small>やまぐち</small> 山口県下 <small>しものせき</small> 関市 <small>まつや</small> 松屋 至： <small>やまぐち</small> 山口県下 <small>しものせき</small> 関市 <small>かめはまちよう</small> 亀浜町 | 延長 | 5.8 km | | |
| 事業概要 | <p>一般国道2号は、<small>おおさか</small> 大阪市を起点とし、<small>きたきゅうしゅう</small> 瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。</p> <p><small>おつき</small> 小月バイパスは、交通混雑の緩和、交通安全の確保などを目的とした道路である。</p> | | | | |
| H20年事業化 | S48年度都市計画決定 (H14年度変更) | — | H20年度工事着手 | | |
| 全体事業費 | 約111億円 | 事業進捗率 (H23年度末現在) | 37% | 供用済延長 | 2.4 km |
| 計画交通量 | 41,200~52,000 台/日 | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C (3便益) (事業全体) 2.6 (残事業) 3.0 | 総費用 (残事業)/ (事業全体) 67/122億円 (事業費：55/103億円 維持管理費：12/19億円) | 総便益 (残事業)/ (事業全体) 201/317億円 (走行時間短縮便益：175/278億円 走行費用減少便益：16/23億円 交通事故減少便益：9.7/17億円) | 基準年 | 平成24年 |
| 感度分析の結果 | <p>(事業全体) 交通量：B/C=2.2~3.0 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.6~3.4 (交通量±10%) 事業費：B/C=2.5~2.7 (事業費±10%) 事業費：B/C=2.8~3.3 (事業費±10%) 事業期間：B/C=2.5~2.7 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.9~3.1 (事業期間±20%)</p> | | | | |
| 事業の効果等 | <p>①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる【30,168千人・時間/年⇒29,539千人・時間/年 (2.1%削減)】</p> <p>②都市の再生 ・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【山口県広域道路網マスタープラン】</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上【下関市王喜地区～下関市役所：36分⇒30分】</p> <p>④個性ある地域の形成 ・大規模イベントの支援として、国民体育大会 (H23.10) の競技会場へのアクセス向上 ・長府庭園 (H23年間観光入込客数6.0万人) へのアクセス向上</p> <p>⑤災害への備え ・山口県の第1次緊急輸送道路に指定 (一般国道2号) ・緊急輸送道路である中国自動車道 (下関JCT～下関IC) 通行止め時の代替路線を形成</p> <p>⑥地球環境の保全 ・CO2排出削減量が約5.4千t/年【1,516.6千t/年⇒1,511.2千t/年】</p> <p>⑦生活環境の改善・保全 ・NOX排出削減量が約23.5t/年 (約0.6%) 削減【3,819.3t/年⇒3,795.8t/年】 ・SPM排出削減量が約1.4t/年 (約0.7%) 削減【202.5t/年⇒201.1t/年】</p> <p>⑧他のプロジェクトとの関係 ・下関市総合計画 (H19年3月) において広域交通連絡網としての整備と位置づけられている</p> <p>⑨環境への配慮を考慮した効果 ・約5.4千t/年のCO2削減量の貨幣換算価値【2.7億円※】 ※供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値)</p> | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

小月バイパスは、慢性的な渋滞の解消や交通事故対策をはじめ、地域を支え、救急活動に不可欠な道路として重要な役割を果たすことが期待されており、下関市長等から構成される「下関市一般国道2号建設整備促進期成同盟会」により、早期整備の要望を受けている。

山口県知事の意見：

異存なし。

平成28年度の供用に向け、コスト縮減等に配慮の上、引き続き計画的に事業を進めていただきたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

下関都市圏における国道2号は、沿道地域の開発に伴う交通量の増加により、著しい渋滞や交通事故が発生、中国自動車道の通行止め時の東西移動を支える道路として、4車線化並びにバイパス整備を計画的に実施してきている。

これまでの供用により、清末東交差点の渋滞は解消したが、4車線から2車線への絞り込み区間などで死傷事故が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

下関市清末東町から下関市亀浜町間の約2.4kmを供用している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、残る区間についても平成28年度の供用を予定している。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

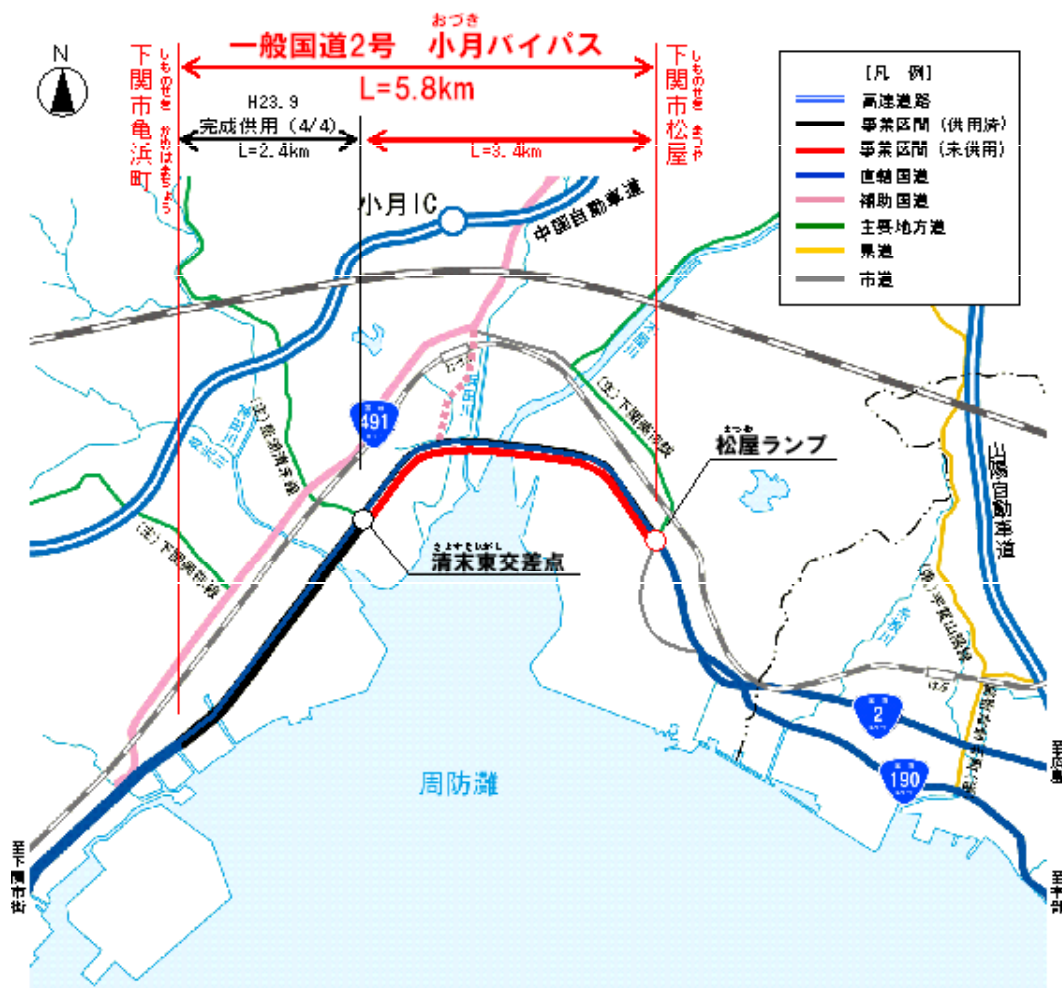
対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

一般国道2号 おづき 小月バイパス
事業再評価

平成24年12月

国土交通省 中国地方整備局

1. 位置図

- 一般国道2号は、おおさか 大阪市を起点とし北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。
- おづき 小月バイパスは、山口県しものせき 下関市松屋から同市かめはまちよう 亀浜町に至る延長5.8kmの現道拡幅事業である。



2. 事業概要及び進捗状況

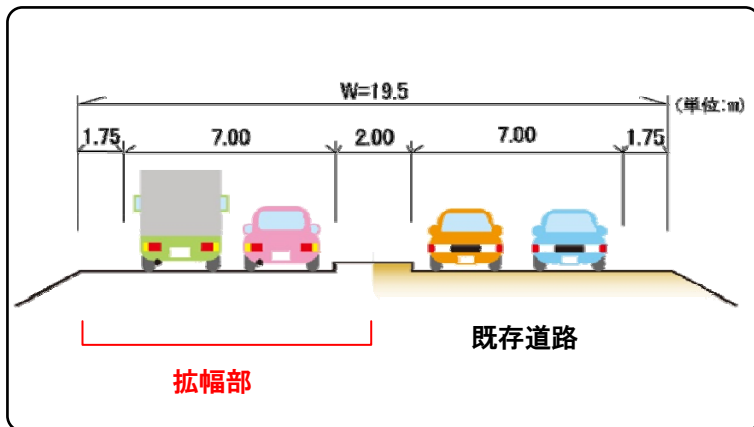
(1) 事業概要

・小月バイパスは、交通混雑の緩和を図るとともに、交通安全の確保や沿道地域の環境保全、地域経済の活性化に寄与することなどを目的とした道路である。

計画概要

| | |
|-------|-----------------------------|
| 起 終 点 | 起点：山口県下関市松屋 終点：山口県下関市亀浜町 |
| 計画延長 | L=5.8km |
| 道路規格 | 第3種第1級 |
| 車線数 | 4車線 |
| 設計速度 | V=80km/h |
| 計画幅員 | W=19.5m |

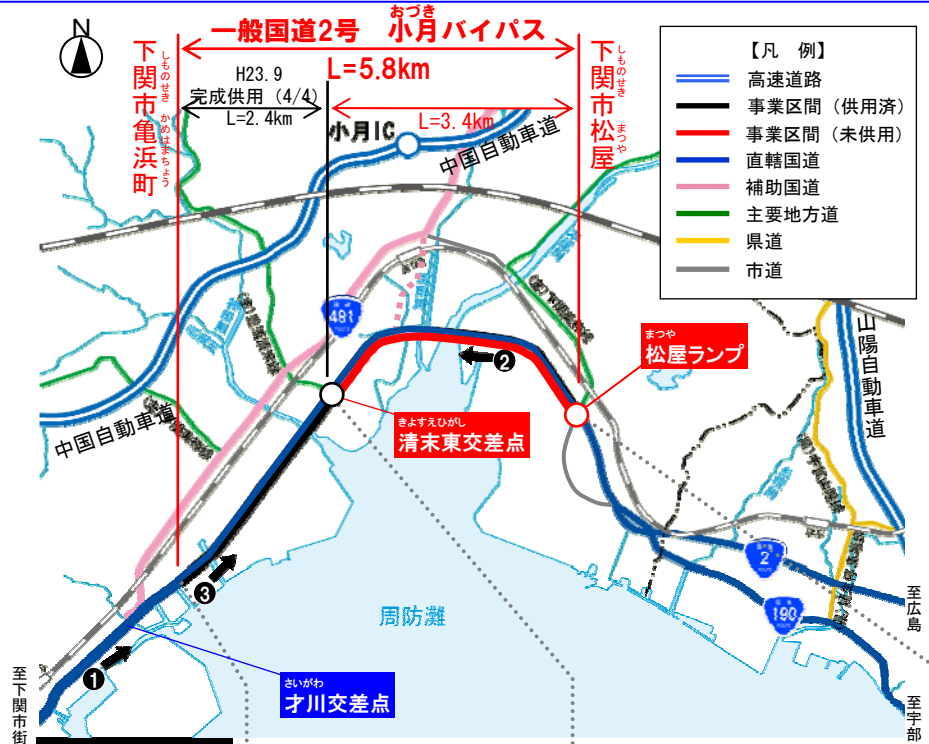
標準断面図



2. 事業概要及び進捗状況

(2) 事業の経緯(進捗状況)

- ・4車線化事業として平成20年度より着手し、平成23年9月に下関市清末東町から下関市亀浜町間のL=2.4kmを4車線供用している。
- ・現在は、下関市松屋から清末東町間のL=3.4kmを、平成28年度供用を目指し工事を推進している。



事業の経緯

| 事業経緯 | 区間 | 下関市亀浜町～(主)下関美祢線 L=2.4km | (主)下関美祢線～下関市松屋 L=3.4km |
|--------|------------------|----------------------------|---------------------------|
| | 年度 | 都市計画決定 | |
| 昭和48年度 | 都市計画決定 | | |
| 昭和63年度 | 暫定2車線供用 (S63.11) | | |
| 平成20年度 | 事業着手 (新規事業採択) | | |
| | 工事着手 | | |
| 平成23年度 | 4車線供用 (H23.9) | | |

事業全体の進捗状況(平成23年度末時点)

| | |
|----|-----|
| 用地 | — |
| 工事 | 37% |
| 全体 | 37% |

※完成事業費に対する割合

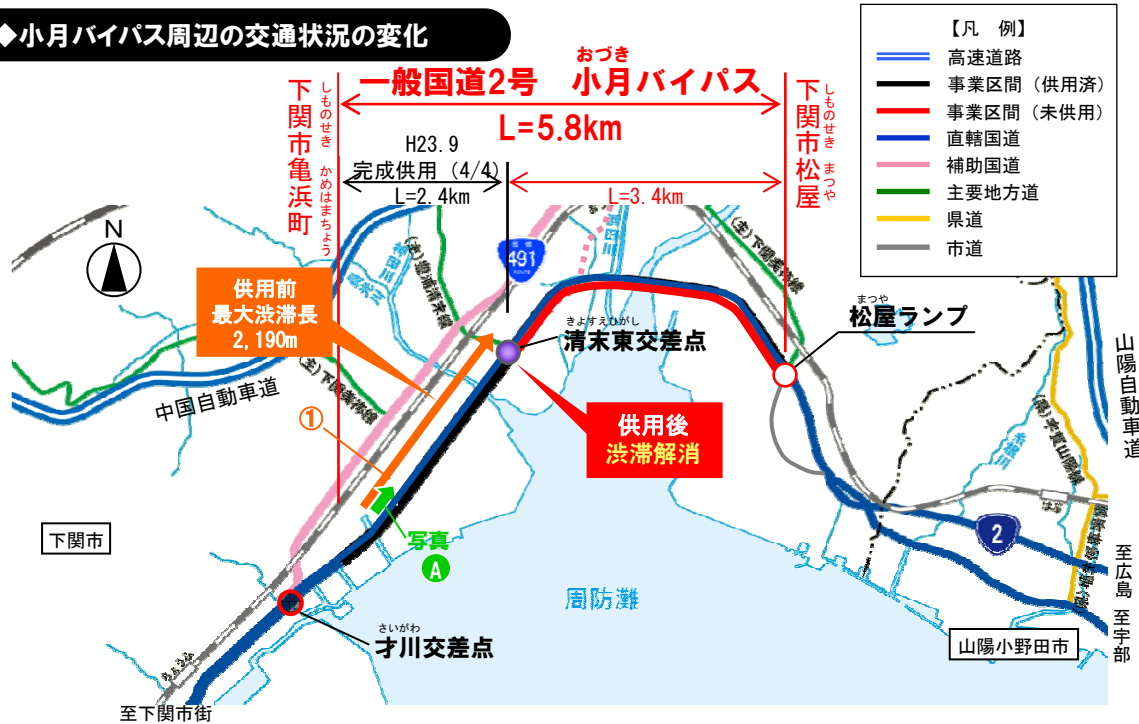


3. これまでの供用による効果

(1) 清末東交差点の渋滞の解消

・国道2号清末東交差点から才川交差点間の4車線化により、清末東交差点の渋滞が解消。国道2号のピーク時の所要時間も大幅に短縮。

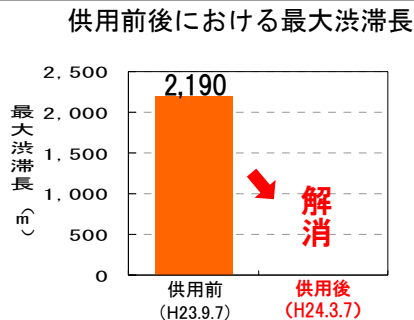
◆小月バイパス周辺の交通状況の変化



◆国道2号の状況(写真A)

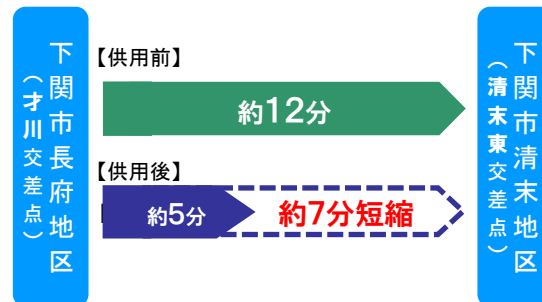


◆清末東交差点の最大渋滞長の変化(図中①)



■データ
 ○供用前: H23年9月7日(水)調査結果(17時台)
 ○供用後: H24年3月7日(水)調査結果(17時台)

供用前後における所要時間短縮 (平日17時台)



■データ
 ○供用前: H23年9月7日(水)調査結果(17時台)
 ○供用後: H24年3月7日(水)調査結果(17時台)

◆地域の声

・日中及び夕方の車の流れがスムーズになったと思います。特に、山陽小野田方面へ向かう際、清末東交差点の混雑が改善されたと思います。

(H23.11製造業ヒアリング)

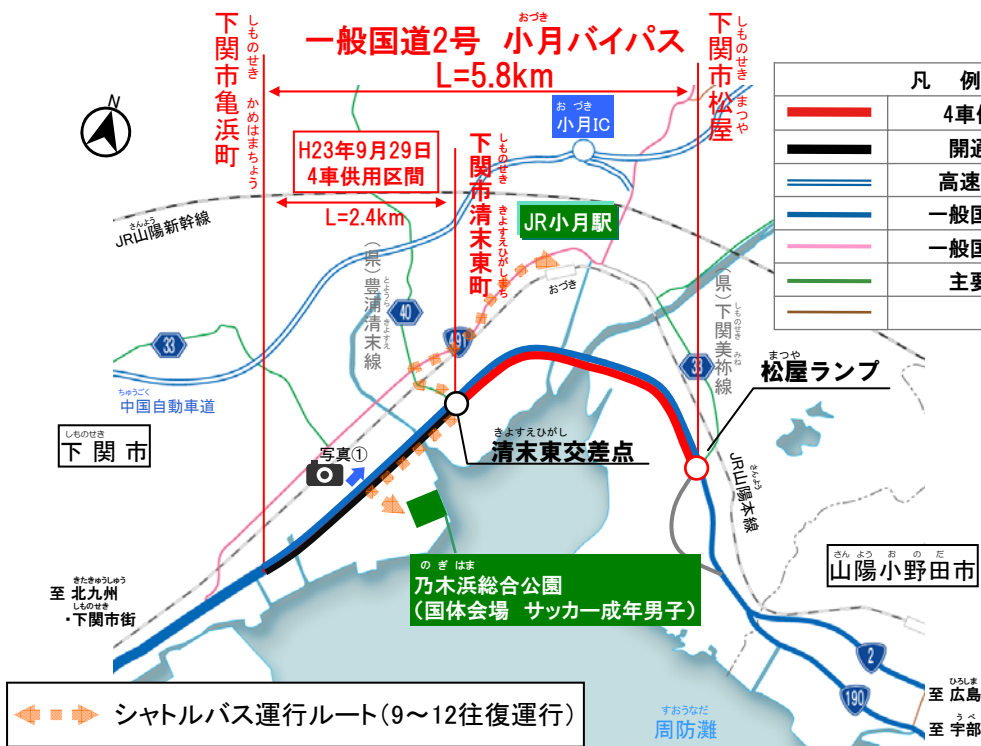
3. これまでの供用による効果

(2) 大規模イベントの開催支援

平成23年10月の“おいでませ！山口国体”の会期中は、JR小月駅～乃木浜総合公園間の一般観覧者用シャトルバスの運行(9～12往復/日)をはじめとする会場へのアクセスルートを担当し、円滑な大会運営を支援。

◆ 乃木浜総合公園における競技日程およびシャトルバス運行便数

| | H23年10月2日(日) | H23年10月3日(月) |
|------------|---|--|
| 競技日程 | 【サッカー成年男子 1回戦】 第1試合 10:00～ 第2試合 12:00～ 第3試合 14:00～ 計6試合 ※2コート | 【サッカー成年男子準々決勝】 第1試合 11:00～ 第2試合 13:30～ 計4試合 ※2コート |
| シャトルバス運行便数 | 12往復 計24便 | 9往復 計18便 |
| 備考 | ・2日間の延べ観覧者数:約6千人 ・駐車場収容台数:約600台 | |



シャトルバス運行区間の状況



供用前の清末東交差点を先頭とした混雑 (休日夕方の上り方向) 大会当日スムーズに走行するシャトルバス (休日夕方の上り方向)

写真①: 乃木浜交差点付近から広島方面をのぞむ

◆ 大会関係者の声

- ・小月バイパスに近い乃木浜総合公園では、サッカー成年男子が10/2と10/3の二日間行われ、想定を超える約6千人の観覧者が訪れました
- ・両日は、JR小月駅～乃木浜総合公園間では小月バイパスを経由する一般観覧者用シャトルバスを運行しました。20分の運行予定に対し、概ね10～15分で運行できました。
- ・自家用車で一般観覧者の来場もスムーズとなり、小月バイパスの4車線化は円滑な大会運営に貢献してくれたと思います。

(H23.11 大会実行委員会ヒアリング)



大会当日の乃木浜総合公園の状況(H23/10/2(日))



シャトルバスを利用する一般観覧者

4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道2号 小月バイパス おづき



課題①: 国道2号沿線で発生する渋滞

〈期待される道路の役割(効果)〉
⇒ 損失時間の削減

課題②: 国道2号沿線で多発する交通事故

〈期待される道路の役割(効果)〉
⇒ 交通事故件数の削減、事故発生時の交通の確保

課題③: 救急医療搬送

〈期待される道路の役割(効果)〉
⇒ 搬送時間の短縮により救急救命を支援

課題④: 地域産業の活性化

〈期待される道路の役割(効果)〉
⇒ 走行時間短縮による物流効率化の支援

課題⑤: 災害に強い幹線道路ネットワークの確保

〈期待される道路の役割(効果)〉
⇒ 幹線道路ネットワークの確保
⇒ リダンダンシー機能の確保

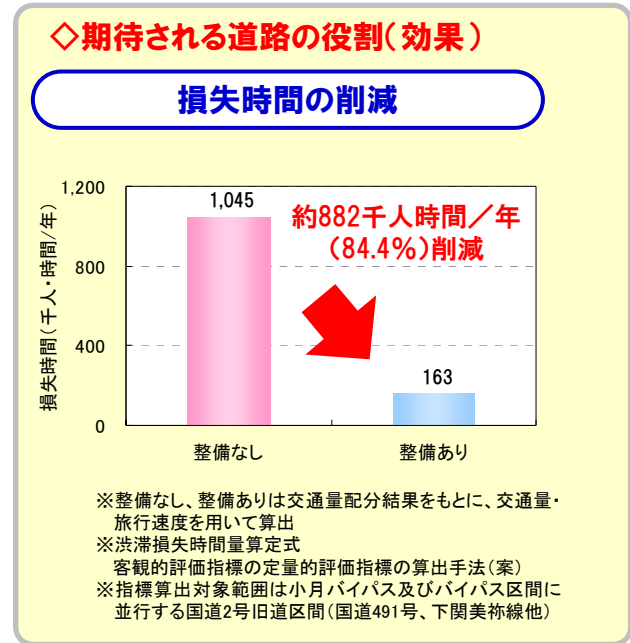
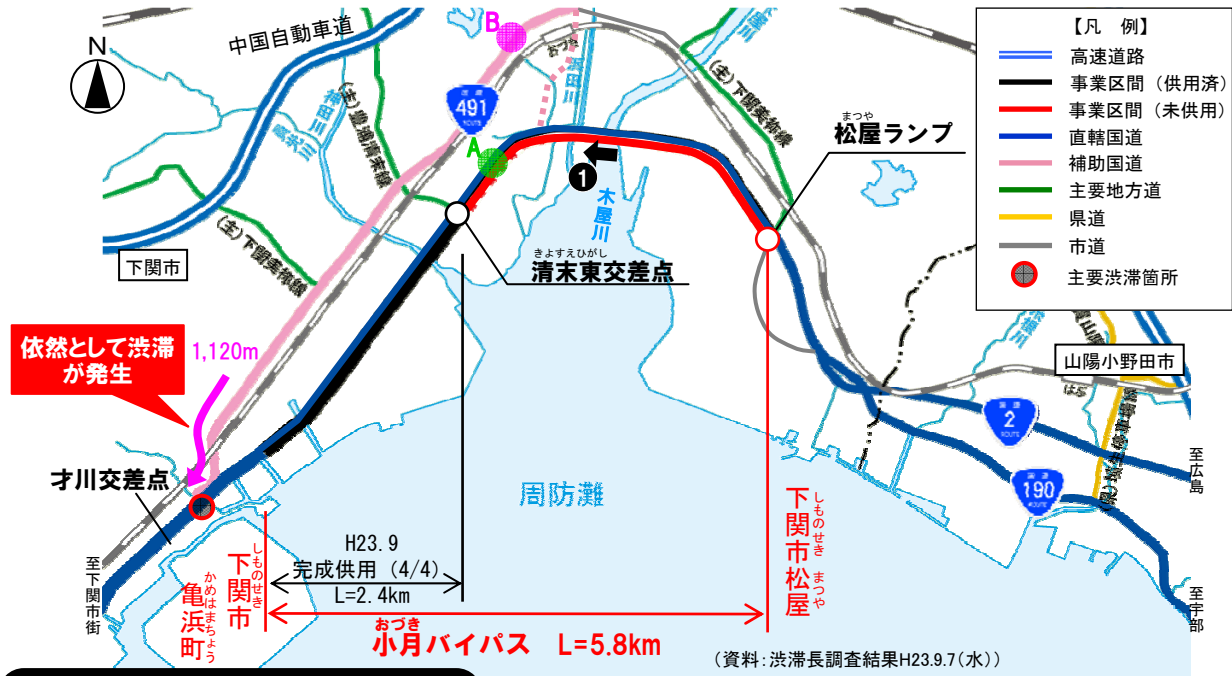
課題⑥: 日常生活における利便性の向上

〈期待される道路の役割(効果)〉
⇒ 通勤・通学時等のアクセス向上

4. 地域から期待される道路の役割(効果)

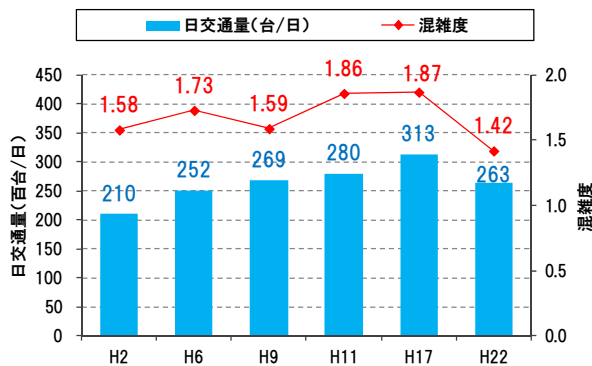
課題① 国道2号沿線で発生する渋滞

- ・清末東交差点以東の2車線区間の混雑度は約1.4程度と高く、約3万台/日の交通量がある。
- ・才川交差点の国道491号側では渋滞が発生しており、周辺道路整備と合わせて小月バイパスへの交通転換により混雑緩和が期待される。

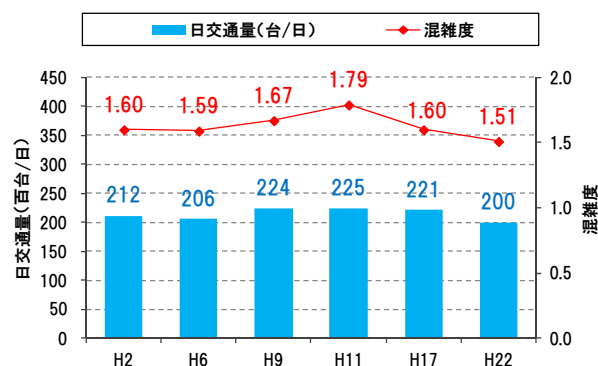


◆周辺道路の交通量、混雑度の変化

【国道2号 下関市清末東町4丁目(図中A地点)】



【国道491号 下関市清末(図中B地点)】



(資料：道路交通センサス)

【写真①】木屋川付近混雑状況(下り)



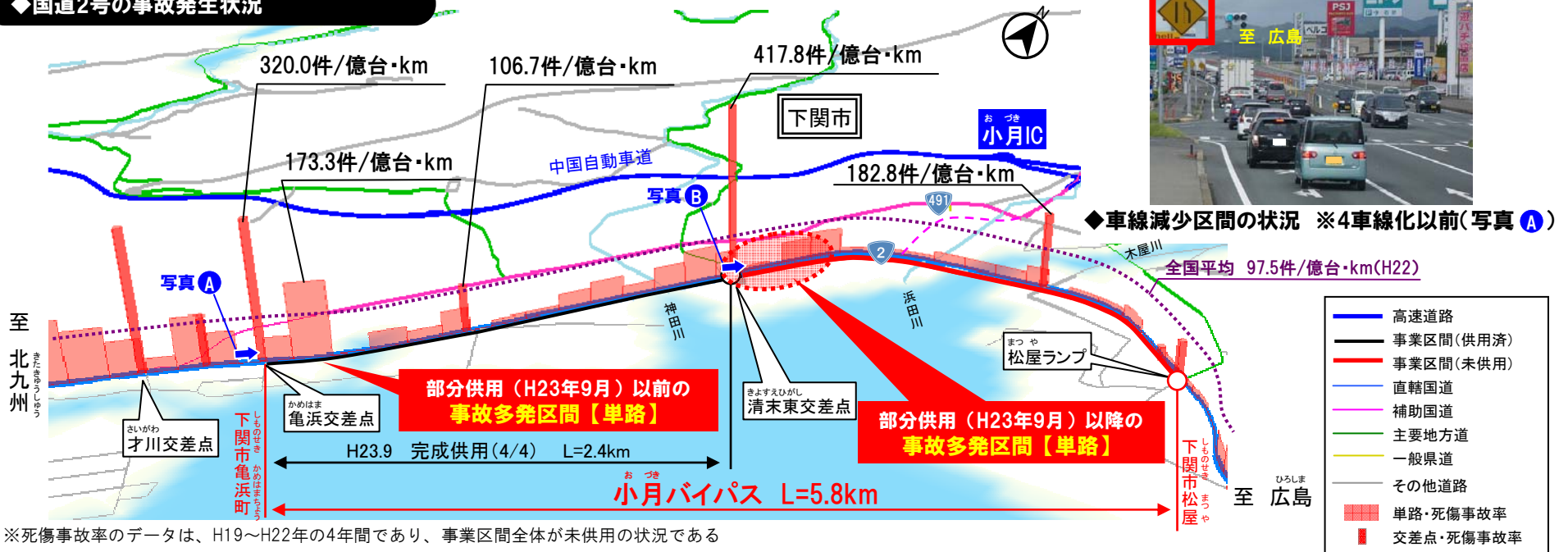
4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道2号 小月バイパス おづき

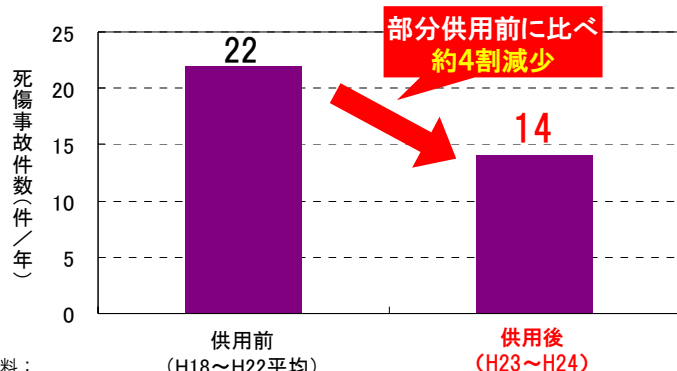
課題②-1 国道2号沿線で多発する交通事故

- ・小月バイパス区間では追突事故などの渋滞に起因する事故が発生しているが、平成23年度の供用区間の死傷事故は約4割減少している。
- ・4車線から2車線への車線減少区間で死傷事故率が高い傾向にあり、平成23年部分供用後は清末東交差点付近での事故が多くなっている。

◆国道2号の事故発生状況



◆H23年9月供用区間周辺の死傷事故発生状況(10～9月)



(資料：)
 ○供用前：H18.10～H22.9 [交通事故総合データベース]
 ○供用後：H23.10～H24.9 [山口県警資料]



◆車線減少区間の状況(写真B)

(資料：交通事故総合データベース (H19～H22))

◆地域の声

- ・小月バイパスの整備に伴い朝夕の渋滞が緩和するので、渋滞に関する事故の減少が期待されます。
(H23.10長府警察署ヒアリング)
- ・清末東交差点では4車線から2車線となるため事故が誘発される可能性がある。松屋まで拡幅されることを望みます。
(H23.10下関東消防署ヒアリング)

4. 地域から期待される道路の役割(効果)

課題②-2 国道2号沿線で多発する交通事故

- ・対面2車線時には事故による1時間以上の通行規制がしばしば発生し、国道2号では渋滞及び速度低下による通行への支障が生じている。
- ・小月バイパスの4車線化により、重大事故の削減及び交通への影響軽減が期待される。

◆小月バイパス区間の通行規制の発生状況



| 番号 | 概要 | 年月日 | 規制状況 | 規制時間 |
|----|----|------------|------------|-------------|
| ① | 事故 | H18. 1. 6 | 片側交互 | 37分 |
| ② | 事故 | H18. 2. 25 | 片側交互 | 27分 |
| ③ | 事故 | H18. 3. 20 | 片側交互 | 41分 |
| ④ | 故障 | H19. 6. 23 | 片側交互 | 50分 |
| A | 故障 | H20. 2. 23 | 通行止(下り) | 40分 |
| ⑤ | 事故 | H20. 7. 24 | 片側交互 | 2時間20分 |
| B | 事故 | H21. 5. 9 | 通行止 | 1時間43分 |
| C | 事故 | H21. 7. 21 | 通行止 | 20分 |
| ⑥ | 事故 | H21. 7. 21 | 片側交互 | 1時間27分 |
| ⑦ | 事故 | H23. 5. 4 | 片側交互 | 49分 |
| ⑧ | 事故 | H23. 11. 8 | (通行止め)片側交互 | (17分)2時間10分 |
| D | 事故 | H24. 2. 19 | 通行止 | 1時間10分 |
| ⑨ | 事故 | H24. 5. 30 | 片側交互 | 1時間30分 |

※H24年8月末時点

◆国道2号通行規制時の旅行速度(國中◎地点)

《国道2号 下り 松屋ランプ～清末東交差点間》



(資料：民間プローブデータ)
 ※規制時：H24. 5. 30 12時台の平均値
 その他時間帯：H24. 5. 30 12時台を除く7～19時の平均値

4. 地域から期待される道路の役割(効果)

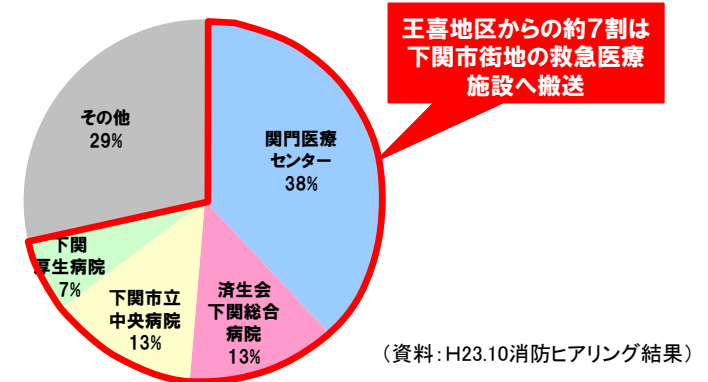
課題③ 救急活動の支援

- ・下関市の王喜地区は消防署、救急医療機関の配置上、病院収容に時間を要する地域である。
- ・王喜地区から救急医療施設への搬送は年間約100件あり、小月バイパスの整備により、搬送時間の短縮、安静搬送が期待される。

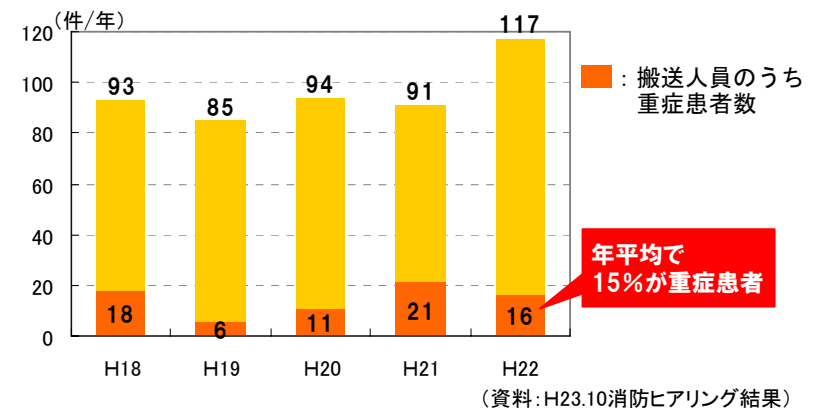
◆小月バイパス周辺の消防署及び救急告示病院の位置



◆王喜地区から主要な医療施設への搬送実績(H22)



◆王喜地区からの搬送人員



◆地域の声

- ・部分供用に伴い、特に見通しの悪い入川橋での追い越しが容易になり、現地到着や傷病搬送者のストレスが少なくなりました。全線拡幅により、救急搬送や災害現場に向かう大型消防車両の通行の支障が解消され、救急活動の短縮につながります。

(H23.10消防ヒアリング)

視認性が悪く、拡幅前は対向車線にはみ出していた救急走行が困難であった入川橋



【写真A】入川橋付近(下り)

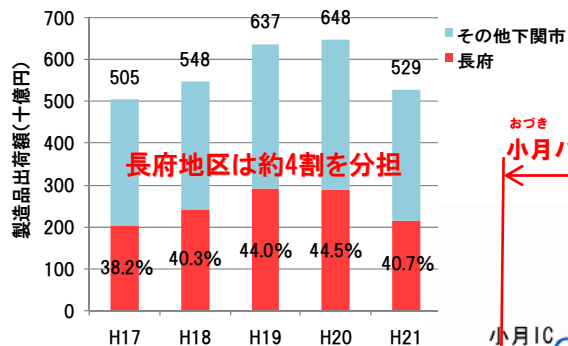
4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道2号 小月バイパス おづき

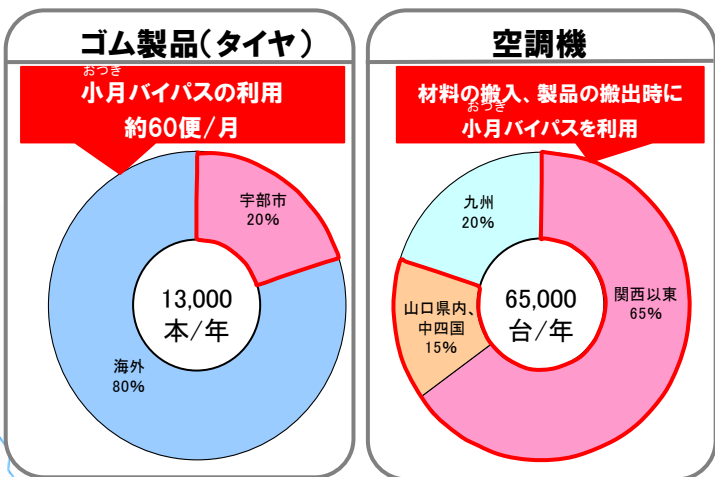
課題④ 地域産業の活性化

- ・小月バイパス近隣には、下関市でも主要な産業が集積している。長府地区の製造品出荷額は、下関市全体の約4割を担う。
- ・小月バイパスの整備により、長府地区から宇部市、山陽・近畿方面への安定した物流ネットワークが確保され、地域の産業活動を支援する。

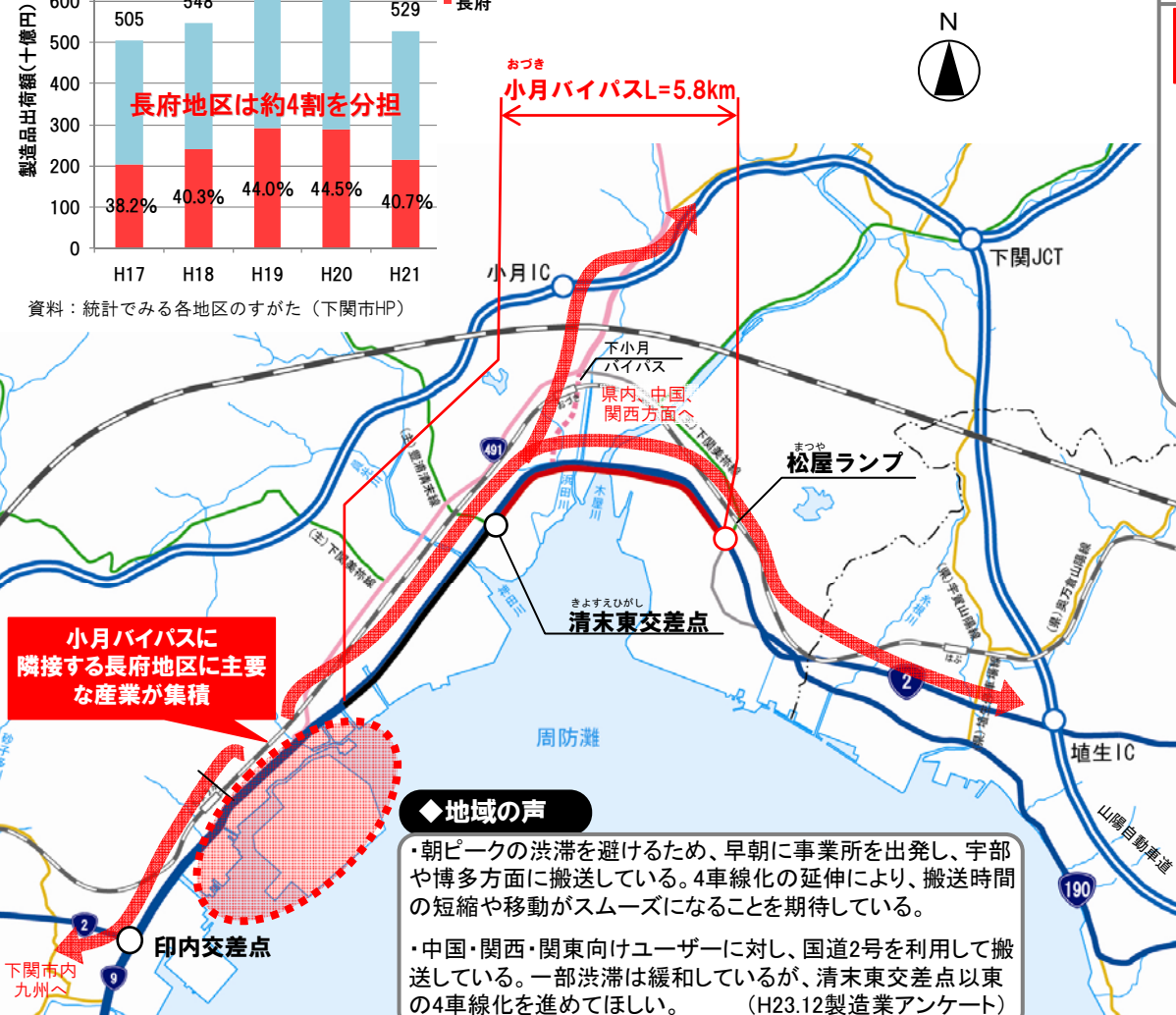
◆下関市における長府地区の製造品出荷額



◆長府地区に立地する企業の主要製品の搬出方面

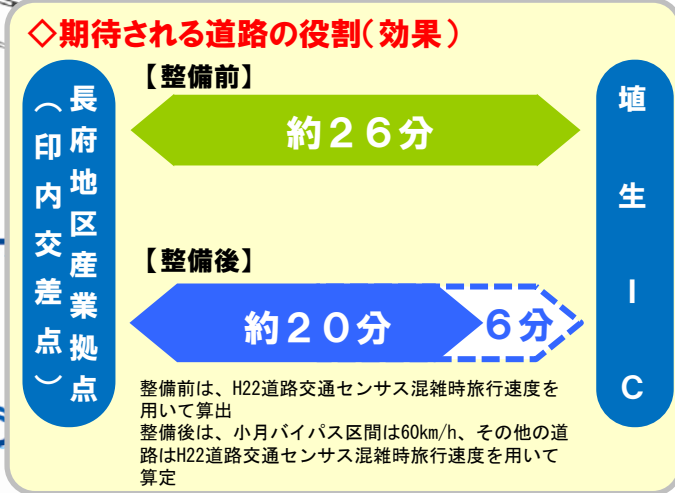


注) : バイパスの利用が想定される地域 (資料: H23.12製造業ヒアリング結果)



◆地域の声

- ・朝ピークの渋滞を避けるため、早朝に事業所を出発し、宇部や博多方面に搬送している。4車線化の延伸により、搬送時間の短縮や移動がスムーズになることを期待している。
- ・中国・関西・関東向けユーザーに対し、国道2号を利用して搬送している。一部渋滞は緩和しているが、清末東交差点以東の4車線化を進めてほしい。(H23.12製造業アンケート)

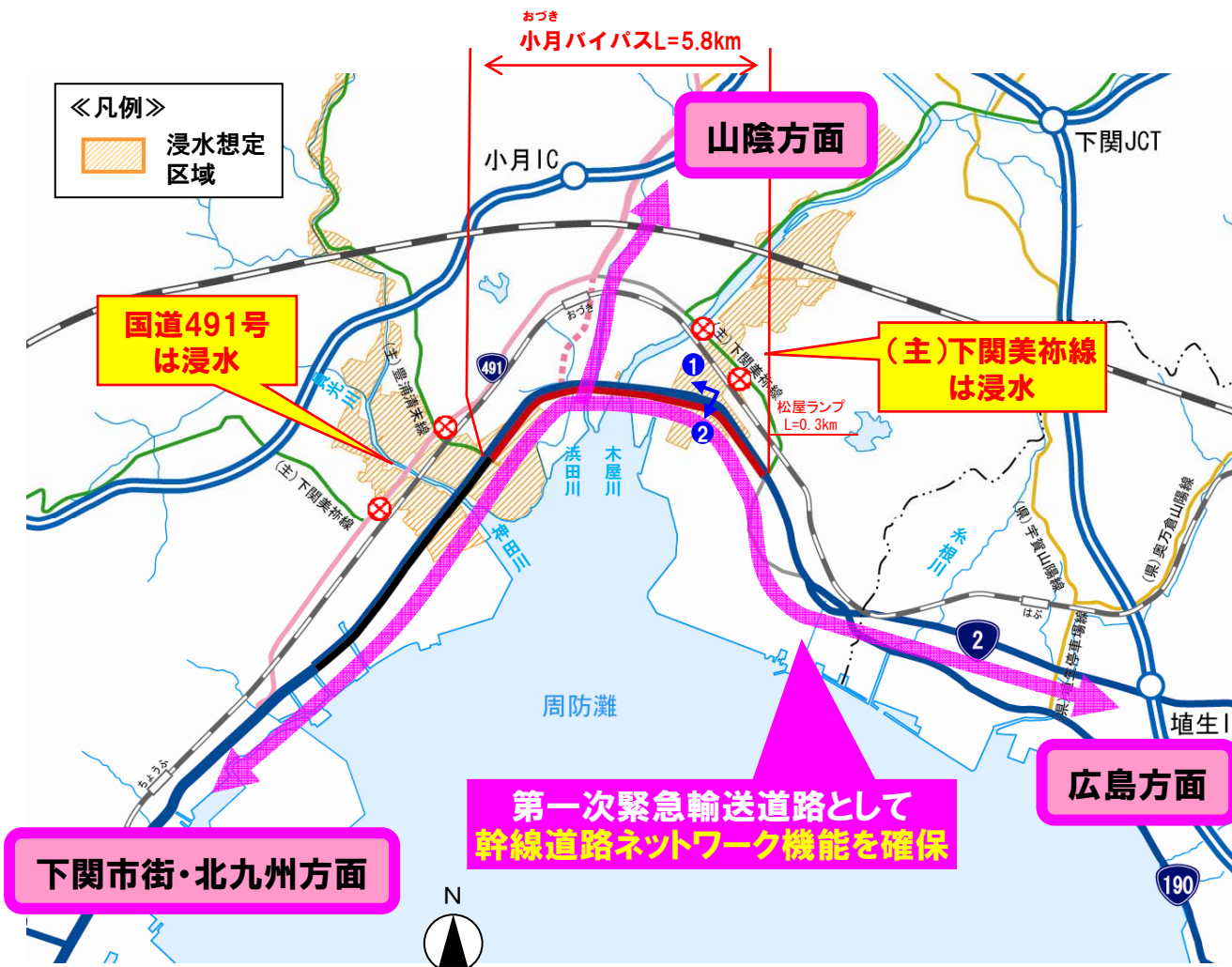


4. 地域から期待される道路の役割(効果)

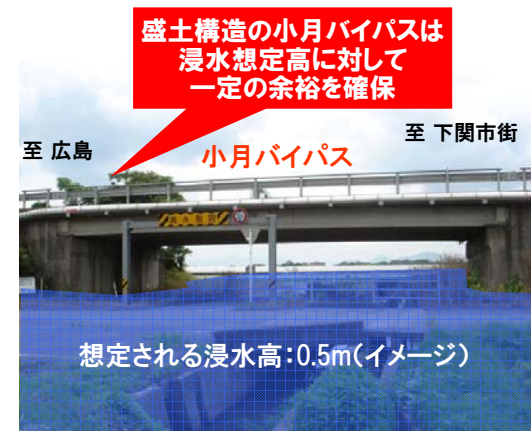
課題⑤-1 災害に強い幹線道路ネットワークの確保

- ・小月バイパス周辺は瀬戸内海に面し、神田川および木屋川の流域であることから下関市の浸水想定区域に指定されているが、小月バイパスは盛土構造であり、浸水等に強い構造となっている。
- ・周辺地域の浸水時には第1次緊急輸送道路としての役割を十分に担うとともに、周辺道路と一体となり幹線道路ネットワーク機能を確保する。

◆小月周辺の災害時における幹線ネットワークと浸水想定区域



【写真①】 浸水想定箇所



【写真②】 浸水想定箇所

(資料:下関市HP各種防災マップ)

4. 地域から期待される道路の役割(効果)

課題⑤-2 災害に強い幹線道路ネットワークの確保

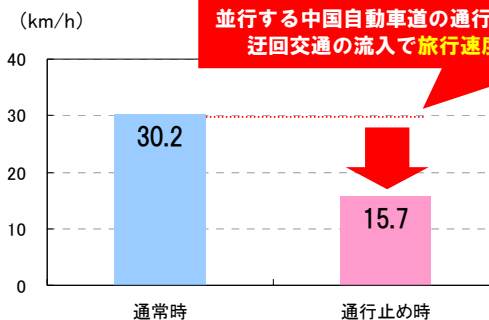
- 中国自動車道(下関JCT~下関IC間)が通行止めとなる場合、通過交通が国道2号を迂回路として利用し、交通負荷が増大している。
- 小月バイパスの整備により、中国自動車道通行止時にも国道2号の円滑な通行を確保する。

◆中国自動車道通行止め時の国道2号への迂回状況(H23年2月積雪時)



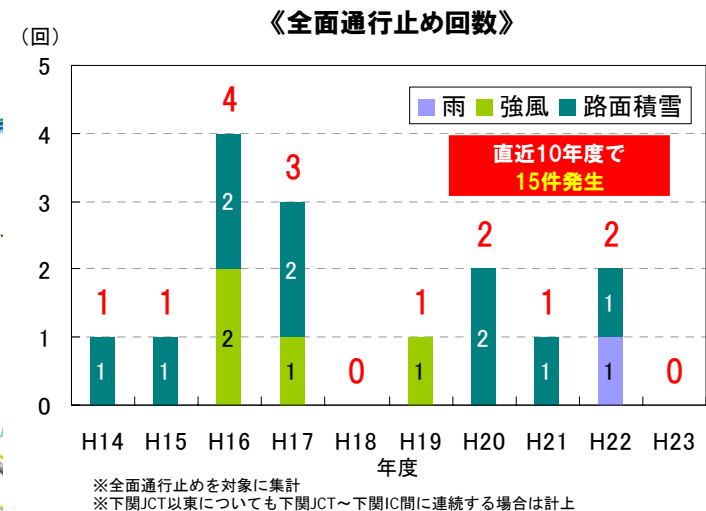
◆中国自動車道が通行止め時の区間別旅行速度(上り線)

《才川交差点~清末東交差点間の12時~21時の平均》

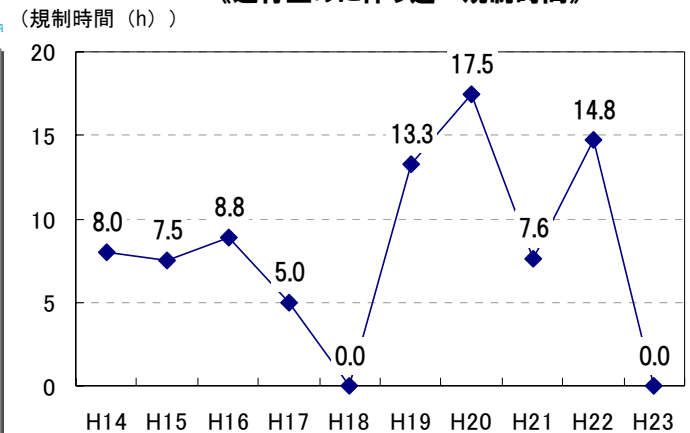


(資料: 民間プローブデータ)
 ※通行止め時: H23. 2. 12 (土)、通常時: H22. 4~H23. 3の休日平均値

◆中国自動車道(下関JCT~下関IC間)の通行止め実績



《通行止めに伴う延べ規制時間》



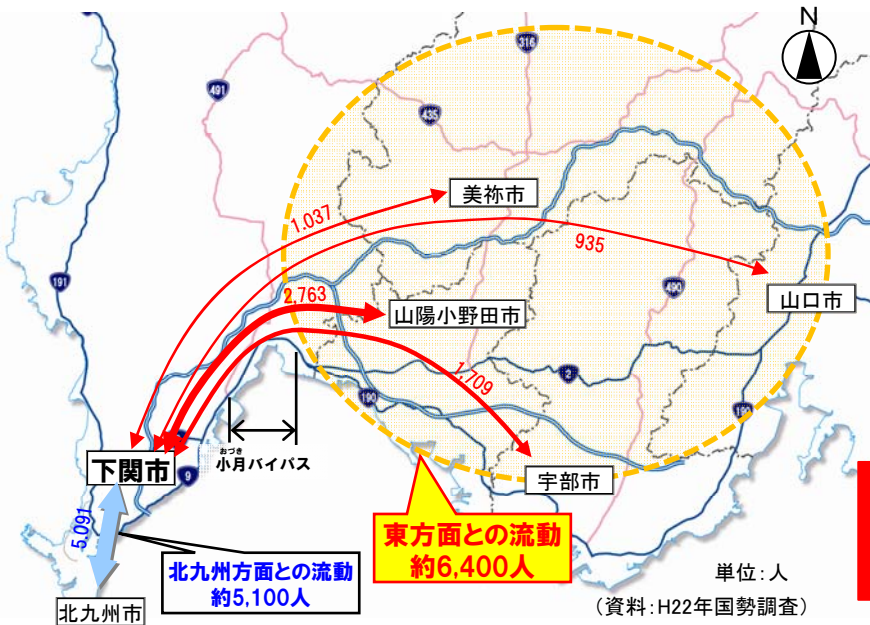
(資料: NEXCO西日本提供資料)

3. 地域から期待される道路の役割(効果)

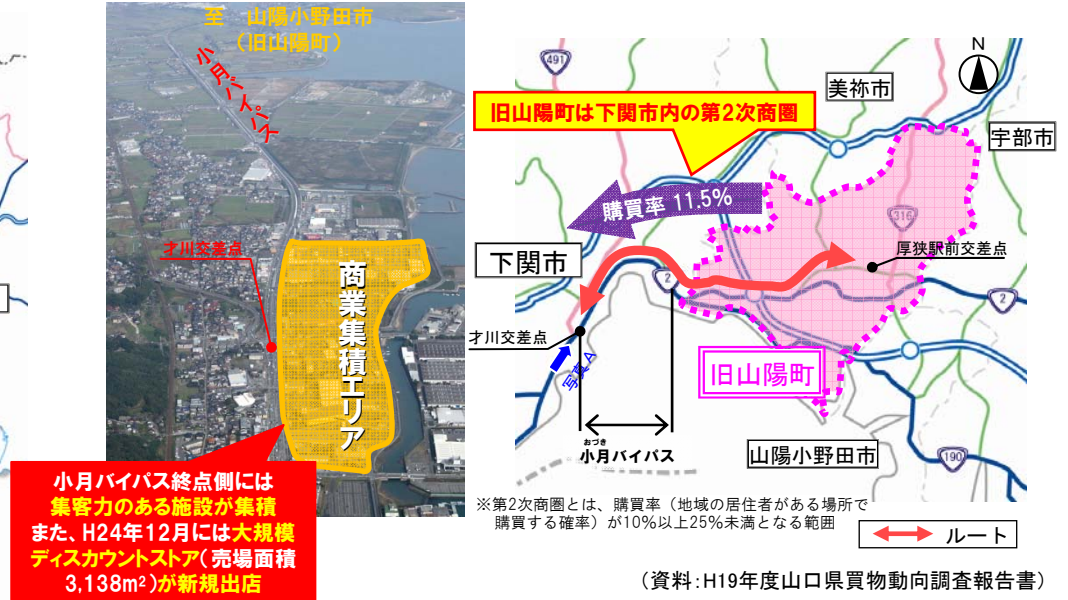
課題⑥ 日常生活における利便性の向上

- ・下関市～周辺都市間の自家用車を利用する通勤・通学流動は、山陽小野田市や宇部市といった東方面との繋がりが強い。
- ・また、旧山陽町は下関市の第2次商圏であり、小月バイパスの整備により、通勤・通学や買物等の日常生活の利便性向上が期待される。

◆下関市～周辺都市間の通勤・通学流動(自家用車利用)

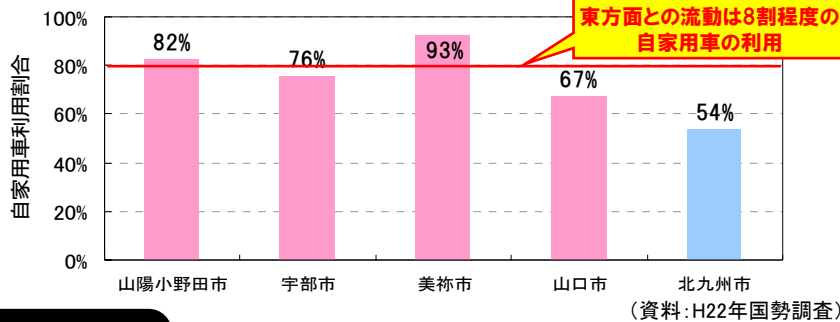


◆下関市の第2次商圏としての旧山陽町



◆長府地区の商業集積エリア(写真A)

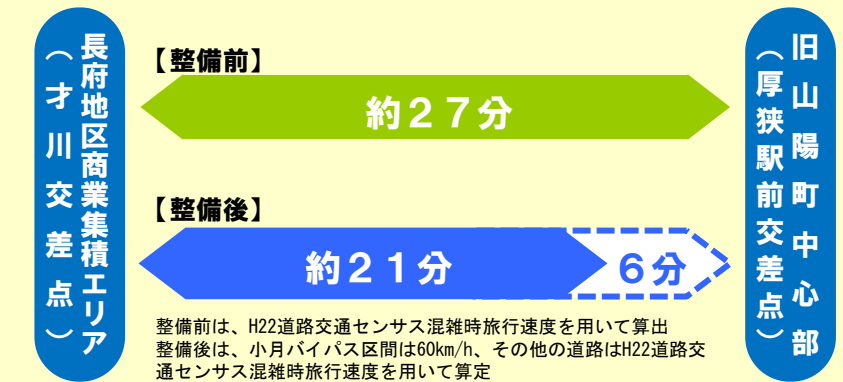
【全通勤・通学者に占める自家用車利用割合(下関市内発着)】



◆地域の声

・多くの従業員がマイカー通勤しており、小月バイパスが4車線化されたら、宇部・山陽小野田方面からの通勤時間が短縮される。(H23.12製造業ヒアリング)

◇期待される道路の役割(効果)



5. コスト増加の要因及びコスト縮減の取り組み おづき 一般国道2号 小月バイパス

1) 現地状況等によるコスト増加

■ 現地状況等によるコスト増加

| 項目 | 内容 | 増加額 |
|------|----------------------------|--------|
| 残土処理 | 受入先事業の制約による、残土処分地の変更 等 | 3.2億円 |
| 協議関係 | 河川条件による施工方法見直し、濁水処理対策の強化 等 | 7.8億円 |
| 橋梁 | 地質条件による下部工形式の変更 等 | 5.7億円 |
| 改良 | 路床地盤改良の追加、交差市道の視認性向上 等 | 7.3億円 |
| 合 計 | | 24.0億円 |

5. コスト増加の要因及びコスト縮減の取り組み

1) 現地状況等によるコスト増加

■ 「残土処理」残土処分地の変更

| 項目 | 内容 | 増加額 |
|------|---------------------------|--------|
| 残土処理 | 残土受入地の変更に伴う運搬距離の増加による追加 等 | 3. 2億円 |



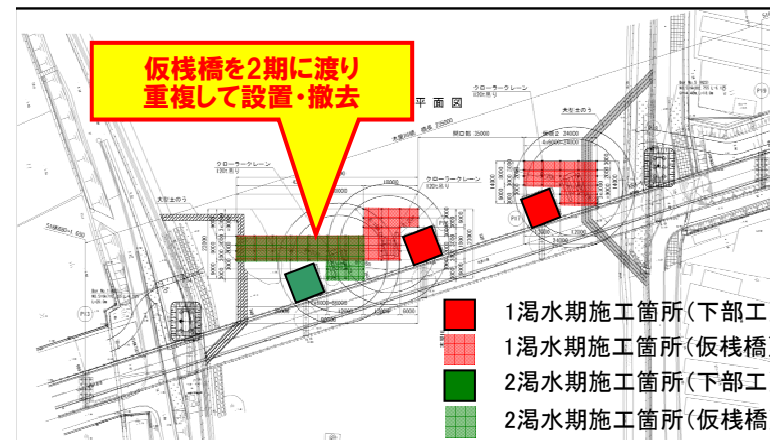
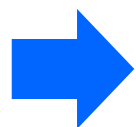
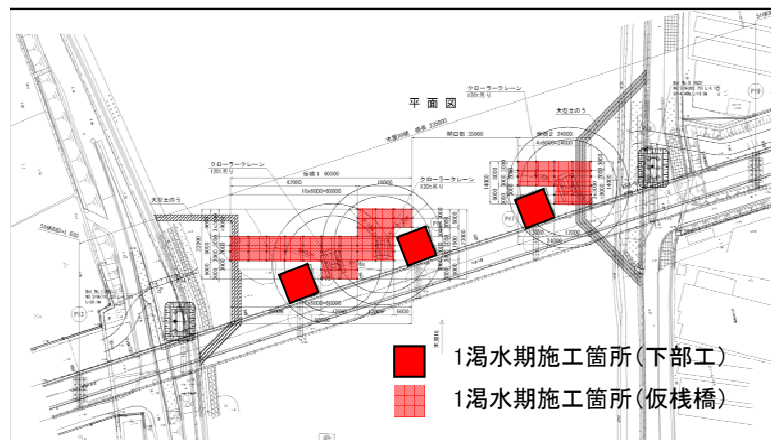
5. コスト増加の要因及びコスト縮減の取り組み

1) 現地状況等によるコスト増加

■ 「協議関係」河川条件による施工方法の見直し 等

| 項目 | 内容 | 増加額 |
|------|---|-------|
| 協議関係 | ①関係者協議による、施工可能期間の短縮に伴う施工方法の見直し 1 渇水期施工 ⇒ 2 渇水期施工 ②関係者協議による、濁水処理、汚濁防止フェンス、水質監視等の追加による環境対策設備の強化 | 7.8億円 |

① 河川条件による
施工方法の見直し



沈砂池

汚濁防止フェンス (1重設置)

濁水処理装置

汚濁防止フェンス (2重設置)

② 環境対策

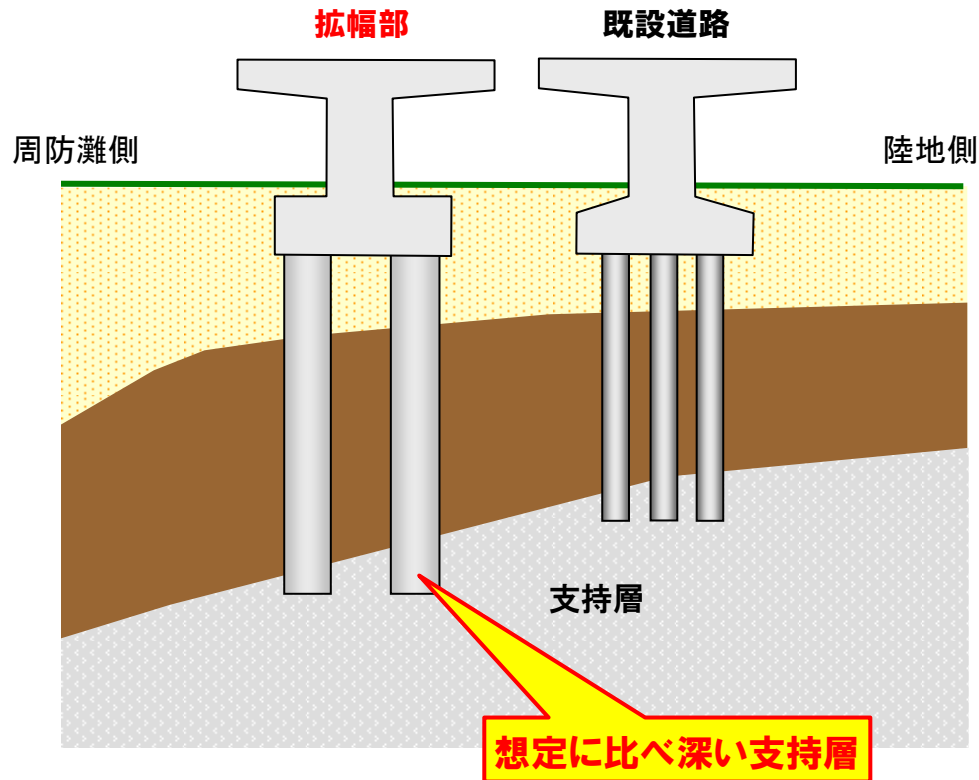


5. コスト増加の要因及びコスト縮減の取り組み

2) 現地状況等によるコスト増加及びコスト縮減の取り組み

■ 「橋梁」地質条件による下部工形式の変更 等

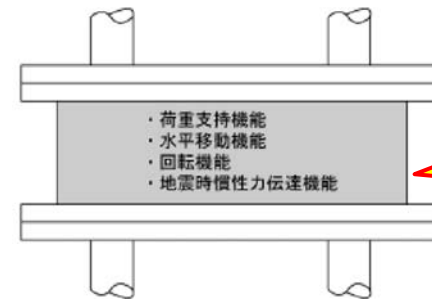
| 項目 | 内容 | 増加額 |
|----|----------------|-------|
| 橋梁 | 地質条件による杭長の増加 等 | 5.7億円 |



◆ 機能分離型支承の採用(コスト縮減の取り組み)

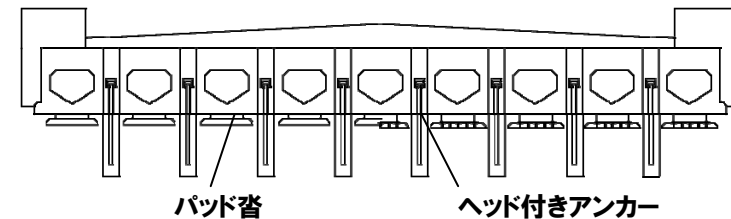
【従来型】

(機能一体型)



【機能分離型支承の採用】

(パッド支承+ヘッド付きアンカーを用いた多点固定構造)



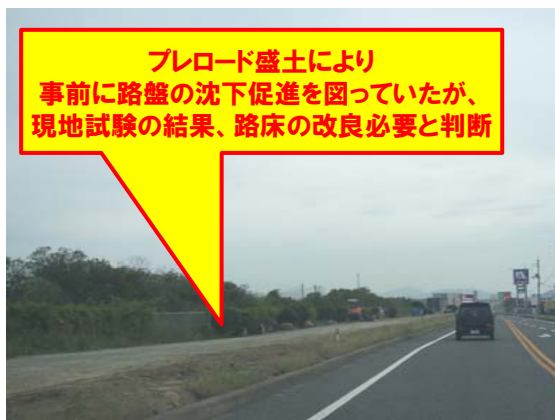
5. コスト増加の要因及びコスト縮減の取り組み

3) 現地状況等によるコスト増加

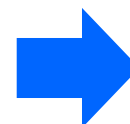
■ 「改良」路床地盤改良の追加 等

| 項目 | 内容 | 増加額 |
|----|--|-------|
| 改良 | ①路床の支持力不足に伴う路床改良の追加 ②横断市道の利用者の要望を受け、擁壁設置により視認性向上を図る 等 | 7.3億円 |

①路床改良の追加

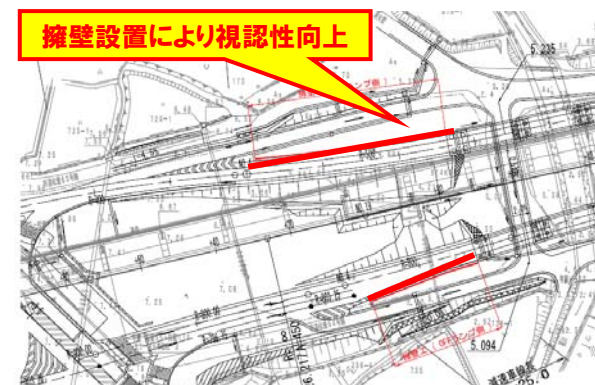
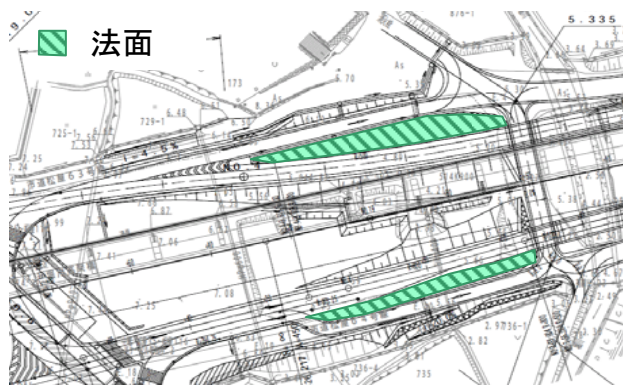


プレロード盛土の状況



路床改良施工状況

②擁壁設置による視認性向上



6. 事業の効果

・地域からの要望を踏まえ、道路の役割については、従来の3便益に加えて、「地域から期待される道路の役割」等を整理。

◆投資効果

(億円)

| 項目 | 全体事業 | 残事業 |
|-----------------|------------|------------|
| 費用 (C) | 122 | 67 |
| 事業費 | 103 | 55 |
| 維持管理費 | 19 | 12 |
| 便益額 (B) | 317 | 201 |
| 走行時間短縮便益 | 278 | 175 |
| 走行経費減少便益 | 23 | 16 |
| 交通事故減少便益 | 17 | 9.7 |
| 費用便益比 | 2.6 | 3.0 |

| 便益計測対象項目 | 内容 |
|----------|---|
| 走行時間短縮便益 | 周辺道路も含め、道路整備によって走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算出したもの。 |
| 走行経費減少便益 | 周辺道路も含め、道路整備によって走行条件が改善されることによる走行に必要な経費（燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費）の減少効果を対象として算出したもの。 なお、走行時間に含まれない経費を対象として算出している。 |
| 交通事故減少便益 | 周辺道路も含め、道路整備による交通量等の変化に伴う、交通事故による社会的損失（運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額等）が減少する効果を貨幣価値として算出したもの。 |

◆道路の役割

- ①環境の影響を考慮した効果[例] 約5.4千トン/年のCO₂削減【+約2.7億円】※1、※2
小月バイパス整備に伴う速度向上による地球環境(CO₂)の改善効果を算出
- ②物流ネットワークの確保[例]長府地区産業拠点から埴生ICまでの所要時間短縮 約6分(約26分→約20分)]
- ③日常生活における利便性向上[例]旧山陽町から長府地区商業集積エリアまでの所要時間短縮 約6分(約27分→約21分)]
- ④沿道環境の改善[例]NOx排出量約23.5t/年(約0.6%削減)、SPM排出量約1.4t/年(約0.7%削減)]※2

※1 【 】は、供用後50年間の便益額として試算した結果(参考値)
※2 小月バイパスの供用に影響を受けるエリアを対象に算定

| | 計画交通量 | 総事業費 | 総費用(C) | 3便益(B) | 費用対効果(B/C) ()内は残事業B/C |
|--------------------|---------------------|--------|--------|-----------|---------------------------|
| 参考① (3便益) | 41,200台/日~52,000台/日 | 約111億円 | 122億円 | 317億円 | 2.6 (3.0) |
| 参考② (その他の道路の役割を考慮) | 41,200台/日~52,000台/日 | 約111億円 | 122億円 | 317億円 + α | — |

※基準年：H24年

6. 今後の対応方針

1. 再評価の視点

①事業の必要性の視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

◇下関都市圏における国道2号は、沿道地域の開発に伴う交通量の増加により、著しい渋滞や交通事故が発生、中国自動車道の通行止め時の東西移動を支える道路として、4車線化並びにバイパス整備を計画的に実施してきている。
◇これまでの供用により、清末東交差点の渋滞は解消したが、4車線から2車線への絞り込み区間などで死傷事故が発生している。

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=2.6(事業全体) 3.0(残事業)

◇道路の役割

①環境の影響を考慮した効果[例] 約5.4千トン/年のCO₂削減【+約2.7億円】※1、※2

小月バイパス整備に伴う速度向上による地球環境(CO₂)の改善効果を算出

②物流ネットワークの確保[例]長府地区産業拠点から埴生ICまでの所要時間短縮 約6分(約26分→約20分)]

③日常生活における利便性向上[例]旧山陽町から長府地区商業集積エリアまでの所要時間短縮 約6分(約27分→約21分)]

④沿道環境の改善[例]NOx排出量約23.5t/年(約0.6%削減)、SPM排出量約1.4t/年(約0.7%削減)]※2

※1【 】は、供用後50年間の便益額として試算した結果(参考値)、※2 小月バイパスの供用に影響を受けるエリアを対象に算定

3) 事業の進捗状況

◇下関市清末東町～下関市亀浜町までの2.4kmを4車線供用している。

②事業の進捗見込み

◇投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、残る区間についても平成28年度の供用を予定している。

③コスト縮減や代替案立案の可能性

◇今後の事業実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

2. 県への意見照会結果

◇山口県知事の意見:

異存なし。

平成28年度の供用に向け、コスト縮減等に配慮の上、引き続き計画的に事業を進めていただきたい。

【今後の対応方針(原案)】

◇上記①、②の各視点により、以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられるため、今後とも**事業継続が妥当**。

◇今後の事業実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、効率的な事業実施に努める。

◆小月バイパス 前回評価時との比較

| | 前回評価 (H20年度新規採択) | 今回評価 (H24年度再評価) | 備考 (前回評価時からの主な変更点) |
|----------------|---------------------|--------------------|--|
| 事業諸元 | L=5.8km | L=5.8km | |
| 計画交通量 | 38,600台/日 | 41,200～52,000台/日 | <ul style="list-style-type: none"> ・推計モデル及び将来フレームを統一(H22年度) ・ネットワーク設定の見直し(現況に加え事業化済み箇所を考慮) |
| 総事業費 | 約87億円 | 約111億円 | <ul style="list-style-type: none"> ・受入先事業の制約による残土処分地の変更等 ・河川条件による施工方法見直し、濁水処理対策の強化等 ・地質条件による下部工形式の変更等 ・路床地盤改良の追加、交差市道の視認性向上等 等による事業費増加 |
| 総費用 (C) | 95億円 | 122億円 | <ul style="list-style-type: none"> ・「費用便益分析マニュアル」改訂(H20年度)等による変更 ・基準年の変更(H19基準からH24基準) |
| 総便益 (B) | 194億円 | 317億円 | <ul style="list-style-type: none"> ・推計モデル及び将来フレームを統一(H22年度) ・ネットワーク設定の見直し(現況に加え事業化済み箇所を考慮) ・「費用便益分析マニュアル」改訂(H20年度)等による変更 ・基準年の変更(H19基準からH24基準) |
| 費用対効果 (B/C) | 2.0 | 2.6 | <ul style="list-style-type: none"> ・総費用及び総便益を見直したため |

一般国道2号 小月バイパス
〔費用便益比（B／C）算定等資料〕

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

| | |
|------|---------------|
| 事業名 | 一般国道2号 小月バイパス |
| 事業主体 | 中国地方整備局 |

●事業採択の前提条件を確認するための指標

| | | 指 標 | 指標チェックの根拠 |
|------|--------|--|--|
| 前提条件 | 事業の効率性 | <input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている | 全事業 費用便益比 (B/C) = 2.6 (経済的純現在価値 (B-C) = 195億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 10.5%) 残事業 費用便益比 (B/C) = 3.0 (経済的純現在価値 (B-C) = 135億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 13.8%) |

●事業の効果や必要性を評価するための指標

| 政策目標 | 指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更) | 指標チェックの根拠 | |
|----------------------|---|---|--|
| 1. 活力 円滑なモビリティの確保 | <input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 | 区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失削減時間: 629千人・時間/年 (30,168千人・時間/年⇒29,539千人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について: 一般国道2号小月バイパスおよび並行現道 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 (現況): 732千人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率: 84.4%削減 (1,045千人・時間/年⇒163千人・時間/年) | |
| | <input type="checkbox"/> 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 | | |
| | <input type="checkbox"/> 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/日以上で踏切道の除却もしくは交通改善が期待される | | |
| | <input type="checkbox"/> 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 | | |
| | <input type="checkbox"/> 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 | | |
| | <input type="checkbox"/> 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 | <input type="checkbox"/> 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 | |
| | | <input type="checkbox"/> 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が向上 | |
| | | <input type="checkbox"/> 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 | |

| 政策目標 | 指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更) | 指標チェックの根拠 | | | |
|-------|-------------------------------------|---|--|---|--|
| 1. 活力 | 都市の再生 | <input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 | 計画名：山口県広域道路網マスタープラン、計画策定主体：山口県 計画における位置付け等：交流促進型の広域道路 | | |
| | 国土・地域ネットワークの構築 | <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる | 対象地区：下関市王喜地区 日常活動圏中心都市（下関市） 改善見込み 36分⇒30分（王喜地区～下関市役所） | | |
| | | 個性ある地域の形成 | <input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である | 国民体育大会（H23.10）の競技会場へのアクセスが向上 対象観光地：長府庭園（H23観光入込客数：6.0万） | |
| | | | 2. 暮らし | <input type="checkbox"/> 歩行者・自転車 のための生活空間の形成 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される | |

| 政策目標 | 指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更) | 指標チェックの根拠 | |
|--------|-------------------------------------|---|--|
| 2. 暮らし | 無電柱化による美しい町並みの形成 | <input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <input type="checkbox"/> 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する | |
| | 安全で安心できるくらしの確保 | <input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる | |
| 3. 安全 | 安全な生活環境の確保 | <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 | <input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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5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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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） <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 |
| | 地球環境の保全 | <input checked="" type="checkbox"/> 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：約5.4千t/年（整備なし：1,516.6千t/年⇒整備あり：1,511.2千t/年・・・約0.4%削減） |
| | 生活環境の改善・保全 | <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 | 評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：約23.5t/年（整備なし：3,819.3t/年⇒整備あり：3,795.8t/年・・・約0.6%削減） |
| | | <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 | 評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：約1.4t/年（整備なし：202.5t/年⇒整備あり：201.1t/年・・・約0.7%削減） |
| | | <input type="checkbox"/> 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 | |
| | | <input type="checkbox"/> 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 | <input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている <input checked="" type="checkbox"/> 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見込まれる | 下関市総合計画において広域交通連絡網としての整備と位置づけられている（平成19年3月、下関市） 下関市長府地区は、事業所、商業施設が多数立地しており、高速道路インターチェンジへのアクセス強化、下関市東部方面との連絡性向上等により地域経済の活性化が期待される。 |

費用便益分析の結果

| 路線名 | 事業名 | 延長 | 事業種別 | 現拡・BP・その 他の別 |
|--------|--------|---------|------|-----------------|
| 一般国道2号 | 小月バイパス | L=5.8km | 二次改築 | 現拡 |

| 計画交通量 (台/日) | 車線数 | 事業主体 |
|----------------|-----|---------|
| 41,200~52,000 | 4 | 中国地方整備局 |

① 費用

| | 事業費 | 維持管理費 | 合計 |
|--------------------|--------|-------|-------|
| 基準年 | 平成24年度 | | |
| 単純合計 | 106億円 | 51億円 | 157億円 |
| うち残事業分 | 61億円 | 32億円 | 93億円 |
| 基準年における 現在価値(C) | 103億円 | 19億円 | 122億円 |
| うち残事業分 | 55億円 | 12億円 | 67億円 |

② 便益

| | 走行時間 短縮便益 | 走行経費 減少便益 | 交通事故 減少便益 | 合計 |
|--------------------|--------------|--------------|--------------|-------|
| 基準年 | 平成24年度 | | | |
| 供用年 | 平成29年度 | | | |
| 単年便益 (初年便益) | 15億円 | 1.1億円 | 0.96億円 | 17億円 |
| 基準年における 現在価値(B) | 278億円 | 23億円 | 17億円 | 317億円 |
| うち残事業分 | 175億円 | 16億円 | 9.7億円 | 201億円 |

③ 結果

| | |
|----------------|-------|
| 費用便益比(事業全体) | 2.6 |
| 経済的純現在価値(事業全体) | 195億円 |
| 経済的内部収益率(事業全体) | 10.5% |
| 費用便益比(残事業) | 3.0 |
| 経済的純現在価値(残事業) | 135億円 |
| 経済的内部収益率(残事業) | 13.8% |

注)費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析(残事業を対象)

[事業全体]

| 変動要因 | 基準値 | 変動ケース | 費用便益比(B/C) |
|------|---------------|-------|------------|
| 交通量 | 41,200~52,000 | ±10% | 2.2~3.0 |
| 事業費 | 106億円 | ±10% | 2.5~2.7 |
| 事業期間 | 9年 | ±20% | 2.5~2.7 |

[残事業]

| 変動要因 | 基準値 | 変動ケース | 費用便益比(B/C) |
|------|---------------|-------|------------|
| 交通量 | 41,200~52,000 | ±10% | 2.6~3.4 |
| 事業費 | 61億円 | ±10% | 2.8~3.3 |
| 事業期間 | 4年 | ±20% | 2.9~3.1 |

交通状況の変化

様式-3①

事業名：小月バイパス（事業全体）

（推計時点 H42年）

| | | | 整備なし(A) | 整備あり(B) | |
|-----------------------|-------------------------|--------|-------------------|-------------------|---------------------|
| ①新設・改築道路 : 5.8km | 交通量 ^{※1} | [台/日] | 39,100 | 44,800 | |
| | 走行時間 ^{※2} | [分] | 9 | 7 | |
| | 走行時間費用 ^{※3} | [億円/年] | 72.65 | 62.17 | |
| ②主な周辺道路 ^{※4} | 国道491号 : 5.8km | 交通量 | [台/日] | 14,500 | 8,700 |
| | | 走行時間 | [分] | 9 | 8 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 22.04 | 12.15 |
| | (主)下関美祢線, 市道 : 3.9km | 交通量 | [台/日] | 8,500 | 6,200 |
| | | 走行時間 | [分] | 6 | 6 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 9.88 | 6.64 |
| | 中国道 : 21.0km | 交通量 | [台/日] | 24,400 | 23,900 |
| | | 走行時間 | [分] | 16 | 16 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 77.25 | 75.79 |
| | | 交通量 | [台/日] | | |
| | | 走行時間 | [分] | | |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | | |
| | 交通量 | [台/日] | | | |
| | 走行時間 | [分] | | | |
| | 走行時間費用 | [億円/年] | | | |
| ③その他道路合計 :1416.7km | 走行時間費用 | [億円/年] | 3,513.91 | 3,523.22 | |
| | | | 走行時間費用 整備なし(A) | 走行時間費用 整備あり(B) | 走行時間短縮便益 (A - B) |
| 合計:1453.2km | 走行時間短縮便益 | [億円/年] | 3,695.73 | 3,679.97 | 15.76 |

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

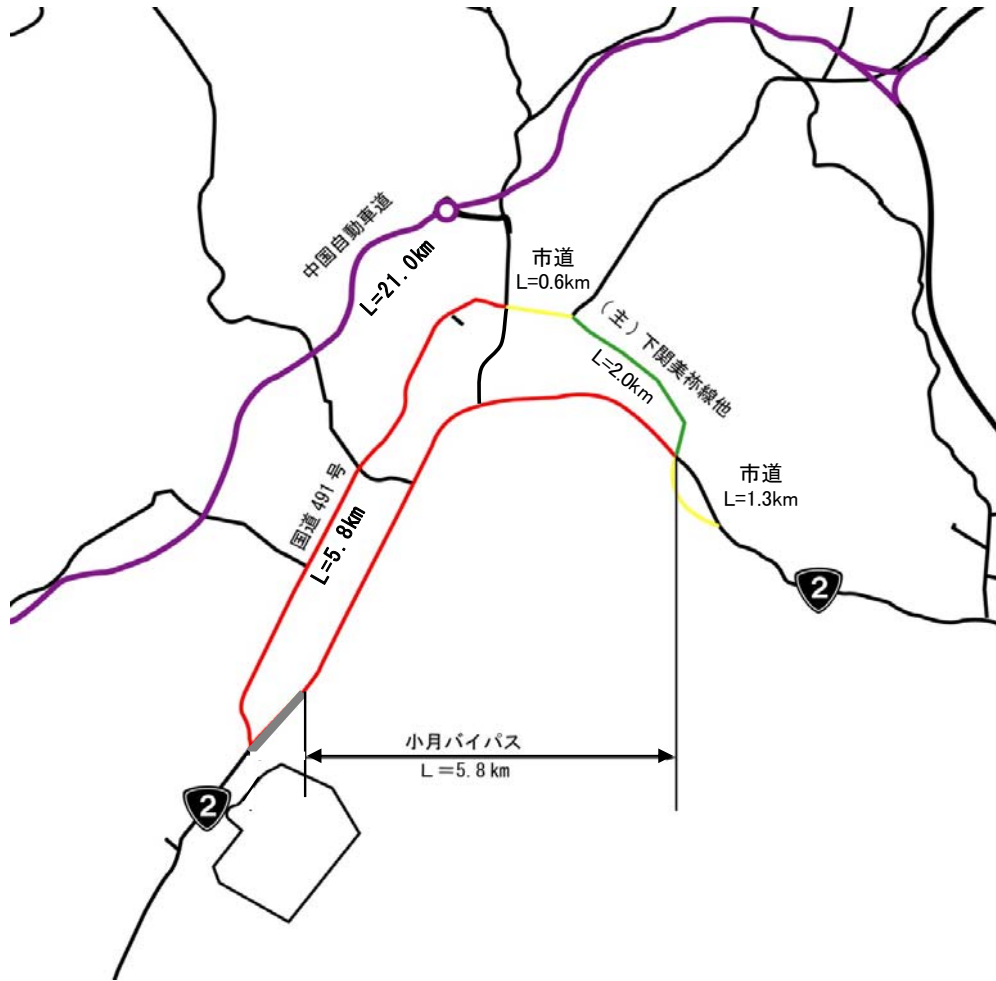
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化

様式-3①

事業名：小月バイパス（残事業）

（推計時点 H42年）

| | | | 整備なし(A) | 整備あり(B) | |
|-----------------------|-------------------------|--------|-------------------|-------------------|---------------------|
| ①新設・改築道路 : 5.8km | 交通量 ^{※1} | [台/日] | 42,100 | 44,800 | |
| | 走行時間 ^{※2} | [分] | 8 | 7 | |
| | 走行時間費用 ^{※3} | [億円/年] | 70.30 | 62.17 | |
| ②主な周辺道路 ^{※4} | 国道491号 : 5.8km | 交通量 | [台/日] | 11,100 | 8,700 |
| | | 走行時間 | [分] | 8 | 8 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 15.83 | 12.15 |
| | (主)下関美祢線, 市道 : 3.9km | 交通量 | [台/日] | 7,700 | 6,200 |
| | | 走行時間 | [分] | 6 | 6 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 8.71 | 6.64 |
| | 中国道 : 21.0km | 交通量 | [台/日] | 24,200 | 23,900 |
| | | 走行時間 | [分] | 16 | 16 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 76.80 | 75.79 |
| | | 交通量 | [台/日] | | |
| | | 走行時間 | [分] | | |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | | |
| | 交通量 | [台/日] | | | |
| | 走行時間 | [分] | | | |
| | 走行時間費用 | [億円/年] | | | |
| ③その他道路合計 :1416.7km | 走行時間費用 | [億円/年] | 3,518.27 | 3,523.22 | |
| | | | 走行時間費用 整備なし(A) | 走行時間費用 整備あり(B) | 走行時間短縮便益 (A - B) |
| 合計:1453.2km | 走行時間短縮便益 | [億円/年] | 3,689.92 | 3,679.97 | 9.95 |

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

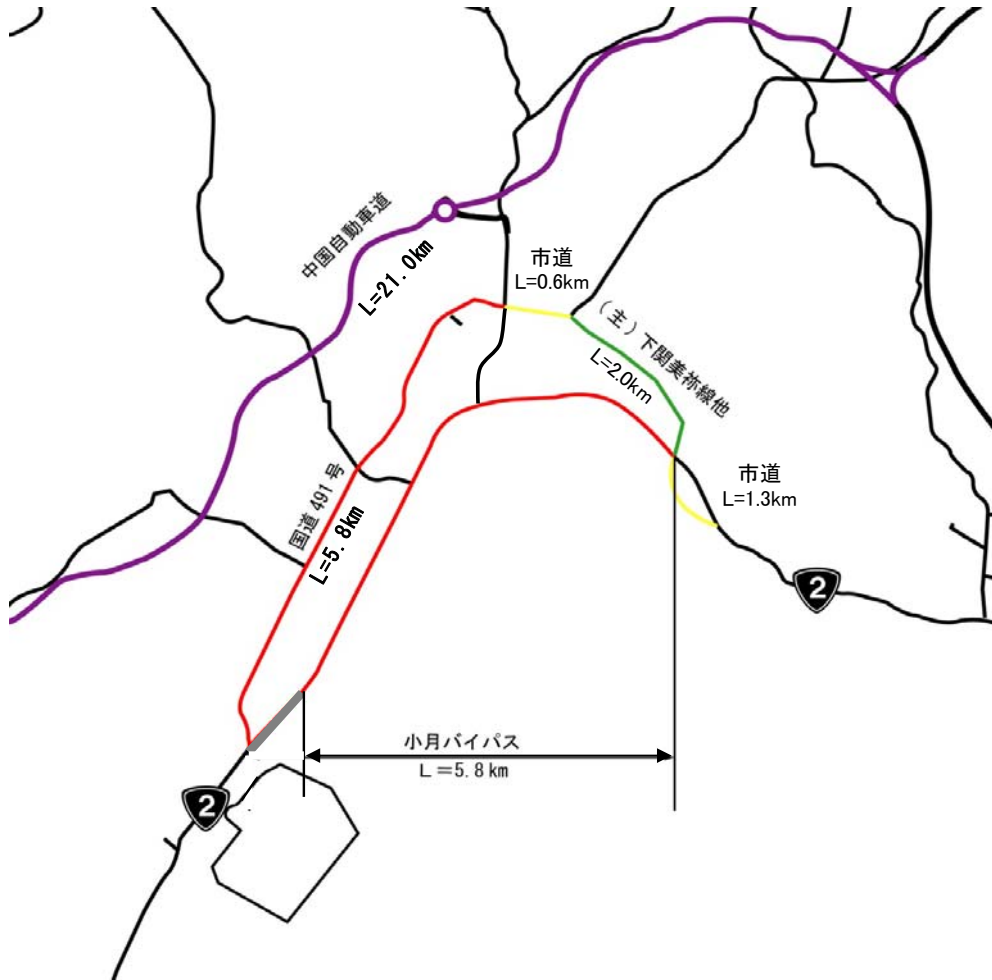
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名：小月バイパス

(2)

| 項目 | | チェック欄 |
|------------|--|---|
| 算出マニュアル | 費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局) | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | その他 | <input type="checkbox"/> |
| 分析の基本的事項 | 分析対象期間 | 50年間 |
| | 社会的割引率 | 4% |
| | 基準年次 | H24年 |
| 交通流の推計時点 | 1時点のみ推計 | <input checked="" type="checkbox"/> (H42年) |
| | 複数時点での推計 | <input type="checkbox"/> |
| 推計の状況 | 整備の有無それぞれで交通流を推計 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | 整備の有無のいずれかのみ推計 | <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 |
| | いずれかのみ の推計の場合 | いずれかのみ の推計とした理由を記載 |
| 推計に用いたOD表 | 道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法) | <input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス) |
| | パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法) | <input type="checkbox"/> |
| | その他() | <input type="checkbox"/> |
| 開発交通量の考慮 | 無 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | 有 | <input type="checkbox"/> |
| | 有の場合のみ | 考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載 |
| 配分交通量の推計手法 | Q-V式を用いた配分 | <input type="checkbox"/> |
| | 転換率式を用いた配分 | <input type="checkbox"/> |
| | Q-V式と転換率式の併用による配分 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | 均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分) | <input type="checkbox"/> |
| | 簡易手法 | <input type="checkbox"/> |
| | 簡易手法の採択理由 | 小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他() |
| | 簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等) | |
| その他() | <input type="checkbox"/> | |
| 速度設定の考え方 | 各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定 採用理由を記載 | <input type="checkbox"/> |
| | 最終配分の速度 採用理由を記載 | <input type="checkbox"/> |
| | その他(最終配分交通量とQV式との関係から平均速度を設定) | <input checked="" type="checkbox"/> |

(3)

| 項目 | | チェック欄 | | |
|---------------------------|------------------------------|-------------------------------------|---|--------------------------|
| 便益の算定 | 休日交通の影響 | 考慮しない | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | | 考慮する | <input type="checkbox"/> | |
| | | 考慮する場合のみ | 面的に考慮 | <input type="checkbox"/> |
| | | | 対象路線のみ考慮 | <input type="checkbox"/> |
| | | | 採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載 | () % |
| | 災害等による通行止めの影響 | 考慮しない | <input type="checkbox"/> | |
| | | 考慮する | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | | 考慮する場合のみ | 採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載 過去10年間の通行止め実績より想定(H14~H23) | (0.8) 日 |
| | | | とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載 | <input type="checkbox"/> |
| | 冬期交通の影響 | 考慮しない | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 考慮する | | <input type="checkbox"/> | | |
| 考慮する場合のみ | | 採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載 | () 日 | |
| | 冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載 | | | |
| 交通流推計の時点以外の便益の算定 | ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定 | <input checked="" type="checkbox"/> | | |
| | その他 () | <input type="checkbox"/> | | |
| 車種別時間価値原単位 | 費用便益分析マニュアルの値を使用 | <input checked="" type="checkbox"/> | | |
| | 独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること | <input type="checkbox"/> | | |
| 車種別走行経費原単位 | 費用便益分析マニュアルの値を使用 | <input checked="" type="checkbox"/> | | |
| | 独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること | <input type="checkbox"/> | | |
| 交通事故減少便益算定 | 中央分離帯の有無を考慮 | <input type="checkbox"/> | | |
| | 中央分離帯の有無を考慮しない | <input checked="" type="checkbox"/> | | |
| 走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益 | 考慮しない | <input checked="" type="checkbox"/> | | |
| | 考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること) | <input type="checkbox"/> | | |
| その他 | | | | |

(4)

| 項目 | | チェック欄 | |
|--------|-------|-----------------|-------------------------------------|
| 費用の算定 | 事業費 | 詳細事業計画による値を採用 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | | 標準投資パターンを採用 | <input type="checkbox"/> |
| | | その他() | <input type="checkbox"/> |
| | 維持管理費 | 維持管理費の設定根拠を記載 | |
| | | 実績値に基づき維持管理費を算出 | |
| | 雪寒費 | 積雪地域または寒冷地域である | <input type="checkbox"/> |
| その他 | | | |
| 4. その他 | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

費用の現在価値算定表

箇所名：小月バイパス(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

| 単価(億円) | 延長(km) | 単純単価(億円) |
|--------|--------|----------|
| 0.18 | 5.8 | 1.07 |

| 年次 | 年度 | 割戻率 | GDP デフレーター | 事業費(億円) | | 維持管理費(億円) | |
|--------|-----|--------|---------------|---------|--------|-----------|-------|
| | | | | 単純単価 | 現在価値 | 単純単価 | 現在価値 |
| -9年目 | H20 | 1.1699 | 96.8 | 5.90 | 6.69 | | |
| -8年目 | H21 | 1.1249 | 95.6 | 12.99 | 14.34 | | |
| -7年目 | H22 | 1.0816 | 93.8 | 10.72 | 11.59 | | |
| -6年目 | H23 | 1.0400 | 93.8 | 10.09 | 10.49 | | |
| -5年目 | H24 | 1.0000 | 93.8 | 5.26 | 5.26 | | |
| -4年目 | H25 | 0.9615 | 93.8 | 11.43 | 10.99 | | |
| -3年目 | H26 | 0.9246 | 93.8 | 15.76 | 14.57 | | |
| -2年目 | H27 | 0.8890 | 93.8 | 16.88 | 15.01 | | |
| -1年目 | H28 | 0.8548 | 93.8 | 16.76 | 14.33 | | |
| 供用開始年次 | H29 | 0.8219 | 93.8 | | | 1.02 | 0.84 |
| 1年目 | H30 | 0.7903 | 93.8 | | | 1.02 | 0.81 |
| 2年目 | H31 | 0.7599 | 93.8 | | | 1.02 | 0.77 |
| 3年目 | H32 | 0.7307 | 93.8 | | | 1.02 | 0.74 |
| 4年目 | H33 | 0.7026 | 93.8 | | | 1.02 | 0.72 |
| 5年目 | H34 | 0.6756 | 93.8 | | | 1.02 | 0.69 |
| 6年目 | H35 | 0.6496 | 93.8 | | | 1.02 | 0.66 |
| 7年目 | H36 | 0.6246 | 93.8 | | | 1.02 | 0.64 |
| 8年目 | H37 | 0.6006 | 93.8 | | | 1.02 | 0.61 |
| 9年目 | H38 | 0.5775 | 93.8 | | | 1.02 | 0.59 |
| 10年目 | H39 | 0.5553 | 93.8 | | | 1.02 | 0.57 |
| 11年目 | H40 | 0.5339 | 93.8 | | | 1.02 | 0.54 |
| 12年目 | H41 | 0.5134 | 93.8 | | | 1.02 | 0.52 |
| 13年目 | H42 | 0.4936 | 93.8 | | | 1.02 | 0.50 |
| 14年目 | H43 | 0.4746 | 93.8 | | | 1.02 | 0.48 |
| 15年目 | H44 | 0.4564 | 93.8 | | | 1.02 | 0.47 |
| 16年目 | H45 | 0.4388 | 93.8 | | | 1.02 | 0.45 |
| 17年目 | H46 | 0.4220 | 93.8 | | | 1.02 | 0.43 |
| 18年目 | H47 | 0.4057 | 93.8 | | | 1.02 | 0.41 |
| 19年目 | H48 | 0.3901 | 93.8 | | | 1.02 | 0.40 |
| 20年目 | H49 | 0.3751 | 93.8 | | | 1.02 | 0.38 |
| 21年目 | H50 | 0.3607 | 93.8 | | | 1.02 | 0.37 |
| 22年目 | H51 | 0.3468 | 93.8 | | | 1.02 | 0.35 |
| 23年目 | H52 | 0.3335 | 93.8 | | | 1.02 | 0.34 |
| 24年目 | H53 | 0.3207 | 93.8 | | | 1.02 | 0.33 |
| 25年目 | H54 | 0.3083 | 93.8 | | | 1.02 | 0.31 |
| 26年目 | H55 | 0.2965 | 93.8 | | | 1.02 | 0.30 |
| 27年目 | H56 | 0.2851 | 93.8 | | | 1.02 | 0.29 |
| 28年目 | H57 | 0.2741 | 93.8 | | | 1.02 | 0.28 |
| 29年目 | H58 | 0.2636 | 93.8 | | | 1.02 | 0.27 |
| 30年目 | H59 | 0.2534 | 93.8 | | | 1.02 | 0.26 |
| 31年目 | H60 | 0.2437 | 93.8 | | | 1.02 | 0.25 |
| 32年目 | H61 | 0.2343 | 93.8 | | | 1.02 | 0.24 |
| 33年目 | H62 | 0.2253 | 93.8 | | | 1.02 | 0.23 |
| 34年目 | H63 | 0.2166 | 93.8 | | | 1.02 | 0.22 |
| 35年目 | H64 | 0.2083 | 93.8 | | | 1.02 | 0.21 |
| 36年目 | H65 | 0.2003 | 93.8 | | | 1.02 | 0.20 |
| 37年目 | H66 | 0.1926 | 93.8 | | | 1.02 | 0.20 |
| 38年目 | H67 | 0.1852 | 93.8 | | | 1.02 | 0.19 |
| 39年目 | H68 | 0.1780 | 93.8 | | | 1.02 | 0.18 |
| 40年目 | H69 | 0.1712 | 93.8 | | | 1.02 | 0.17 |
| 41年目 | H70 | 0.1646 | 93.8 | | | 1.02 | 0.17 |
| 42年目 | H71 | 0.1583 | 93.8 | | | 1.02 | 0.16 |
| 43年目 | H72 | 0.1522 | 93.8 | | | 1.02 | 0.16 |
| 44年目 | H73 | 0.1463 | 93.8 | | | 1.02 | 0.15 |
| 45年目 | H74 | 0.1407 | 93.8 | | | 1.02 | 0.14 |
| 46年目 | H75 | 0.1353 | 93.8 | | | 1.02 | 0.14 |
| 47年目 | H76 | 0.1301 | 93.8 | | | 1.02 | 0.13 |
| 48年目 | H77 | 0.1251 | 93.8 | | | 1.02 | 0.13 |
| 49年目 | H78 | 0.1203 | 93.8 | | | 1.02 | 0.12 |
| 合計 | | | | 105.79 | 103.27 | 50.95 | 18.71 |

| | | | | | | | |
|--------|--|--|--|--------|--|-------|--|
| 単純事業費計 | | | | 105.79 | | 50.95 | |
|--------|--|--|--|--------|--|-------|--|

注1) 事業費の投資パターンは、詳細事業計画による値を採用したものであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 小月バイパス(残事業)

| 単価(億円) | 延長(km) | 単純単価(億円) |
|--------|--------|----------|
| 0.20 | 3.4 | 0.67 |

| 年次 | 年度 | 割戻率 | GDP デフレーター | 事業費(億円) | | 維持管理費(億円) | |
|--------|-----|--------|---------------|---------|-------|-----------|-------|
| | | | | 単純単価 | 現在価値 | 単純単価 | 現在価値 |
| -4年目 | H25 | 0.9615 | 93.8 | 11.43 | 10.99 | | |
| -3年目 | H26 | 0.9246 | 93.8 | 15.76 | 14.57 | | |
| -2年目 | H27 | 0.8890 | 93.8 | 16.88 | 15.01 | | |
| -1年目 | H28 | 0.8548 | 93.8 | 16.76 | 14.33 | | |
| 供用開始年次 | H29 | 0.8219 | 93.8 | | | 0.64 | 0.52 |
| 1年目 | H30 | 0.7903 | 93.8 | | | 0.64 | 0.50 |
| 2年目 | H31 | 0.7599 | 93.8 | | | 0.64 | 0.48 |
| 3年目 | H32 | 0.7307 | 93.8 | | | 0.64 | 0.47 |
| 4年目 | H33 | 0.7026 | 93.8 | | | 0.64 | 0.45 |
| 5年目 | H34 | 0.6756 | 93.8 | | | 0.64 | 0.43 |
| 6年目 | H35 | 0.6496 | 93.8 | | | 0.64 | 0.41 |
| 7年目 | H36 | 0.6246 | 93.8 | | | 0.64 | 0.40 |
| 8年目 | H37 | 0.6006 | 93.8 | | | 0.64 | 0.38 |
| 9年目 | H38 | 0.5775 | 93.8 | | | 0.64 | 0.37 |
| 10年目 | H39 | 0.5553 | 93.8 | | | 0.64 | 0.35 |
| 11年目 | H40 | 0.5339 | 93.8 | | | 0.64 | 0.34 |
| 12年目 | H41 | 0.5134 | 93.8 | | | 0.64 | 0.33 |
| 13年目 | H42 | 0.4936 | 93.8 | | | 0.64 | 0.31 |
| 14年目 | H43 | 0.4746 | 93.8 | | | 0.64 | 0.30 |
| 15年目 | H44 | 0.4564 | 93.8 | | | 0.64 | 0.29 |
| 16年目 | H45 | 0.4388 | 93.8 | | | 0.64 | 0.28 |
| 17年目 | H46 | 0.4220 | 93.8 | | | 0.64 | 0.27 |
| 18年目 | H47 | 0.4057 | 93.8 | | | 0.64 | 0.26 |
| 19年目 | H48 | 0.3901 | 93.8 | | | 0.64 | 0.25 |
| 20年目 | H49 | 0.3751 | 93.8 | | | 0.64 | 0.24 |
| 21年目 | H50 | 0.3607 | 93.8 | | | 0.64 | 0.23 |
| 22年目 | H51 | 0.3468 | 93.8 | | | 0.64 | 0.22 |
| 23年目 | H52 | 0.3335 | 93.8 | | | 0.64 | 0.21 |
| 24年目 | H53 | 0.3207 | 93.8 | | | 0.64 | 0.20 |
| 25年目 | H54 | 0.3083 | 93.8 | | | 0.64 | 0.20 |
| 26年目 | H55 | 0.2965 | 93.8 | | | 0.64 | 0.19 |
| 27年目 | H56 | 0.2851 | 93.8 | | | 0.64 | 0.18 |
| 28年目 | H57 | 0.2741 | 93.8 | | | 0.64 | 0.17 |
| 29年目 | H58 | 0.2636 | 93.8 | | | 0.64 | 0.17 |
| 30年目 | H59 | 0.2534 | 93.8 | | | 0.64 | 0.16 |
| 31年目 | H60 | 0.2437 | 93.8 | | | 0.64 | 0.16 |
| 32年目 | H61 | 0.2343 | 93.8 | | | 0.64 | 0.15 |
| 33年目 | H62 | 0.2253 | 93.8 | | | 0.64 | 0.14 |
| 34年目 | H63 | 0.2166 | 93.8 | | | 0.64 | 0.14 |
| 35年目 | H64 | 0.2083 | 93.8 | | | 0.64 | 0.13 |
| 36年目 | H65 | 0.2003 | 93.8 | | | 0.64 | 0.13 |
| 37年目 | H66 | 0.1926 | 93.8 | | | 0.64 | 0.12 |
| 38年目 | H67 | 0.1852 | 93.8 | | | 0.64 | 0.12 |
| 39年目 | H68 | 0.1780 | 93.8 | | | 0.64 | 0.11 |
| 40年目 | H69 | 0.1712 | 93.8 | | | 0.64 | 0.11 |
| 41年目 | H70 | 0.1646 | 93.8 | | | 0.64 | 0.11 |
| 42年目 | H71 | 0.1583 | 93.8 | | | 0.64 | 0.10 |
| 43年目 | H72 | 0.1522 | 93.8 | | | 0.64 | 0.10 |
| 44年目 | H73 | 0.1463 | 93.8 | | | 0.64 | 0.09 |
| 45年目 | H74 | 0.1407 | 93.8 | | | 0.64 | 0.09 |
| 46年目 | H75 | 0.1353 | 93.8 | | | 0.64 | 0.09 |
| 47年目 | H76 | 0.1301 | 93.8 | | | 0.64 | 0.08 |
| 48年目 | H77 | 0.1251 | 93.8 | | | 0.64 | 0.08 |
| 49年目 | H78 | 0.1203 | 93.8 | | | 0.64 | 0.08 |
| 合計 | | | | 60.83 | 54.89 | 31.90 | 11.72 |

| | | | | | | | |
|--------|--|--|--|-------|--|-------|--|
| 単純事業費計 | | | | 60.83 | | 31.90 | |
|--------|--|--|--|-------|--|-------|--|

注1) 事業費の投資パターンは、詳細事業計画による値を採用したものであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。

| 路線名 | 箇所名 | 車線数 | 延長 |
|--------|--------|-----|-------|
| 一般国道2号 | 小月バイパス | 4/4 | 5.8km |

■事業費内訳

| 区分 | 費目 | 工種 | 単位 | 数量 | 金額 (百万円) | 備考 |
|-------|---------|---------|----------------|--------|-------------|-----------------------|
| ① | 工事費 | | 式 | 1 | 9,703 | |
| | 改良費 | | 式 | 1 | 884 | |
| | | 土工 | m3 | 58,260 | 352 | 切土、盛土、捨土 |
| | | 軟弱地盤改良工 | m3 | — | — | |
| | | 法面工 | m2 | 7,850 | 9 | 切土法面、盛土法面 |
| | | 擁壁工 | 式 | 1 | 286 | 補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁 |
| | | 函渠工 | 式 | 1 | 237 | 管渠工、水路工、等 |
| | 橋梁費 | | 式 | 1 | 7,224 | |
| | | 100m以上 | m | 1,387 | 4,506 | PC橋(5橋)鋼橋(1橋) |
| | | 100m未満 | m | 550 | 2,718 | PC橋(15橋)鋼橋(1橋) |
| | トンネル費 | | 式 | — | — | |
| | | NATM | m | — | — | |
| | | シールド | m | — | — | |
| | IC・JCT費 | | 式 | — | — | |
| | | IC | 箇所 | — | — | |
| | | JCT | 箇所 | — | — | |
| | 舗装費 | | 式 | 1 | 1,091 | |
| | | 車道舗装 | m ² | 64,300 | 1,059 | |
| | | 歩道舗装 | m ² | 7,410 | 32 | |
| | 附帯施設費 | | 式 | 1 | 504 | |
| | | 交通管理施設工 | 式 | 1 | 504 | 標識工、防護柵工、道路照明、中央分離帯工等 |
| | | 遮音壁 | m | — | — | |
| ② | 用地及び補償費 | | 式 | 1 | 171 | |
| | 用地費 | | 式 | — | — | |
| | | 宅地 | m ² | — | — | |
| | | 田畑 | m ² | — | — | |
| | | 山林・原野 | m ² | — | — | |
| | 補償費 | | 式 | 1 | 171 | |
| ③ | 間接経費 | | 式 | 1 | 1,226 | 地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費 |
| 全体事業費 | | | | | 11,100 | |

| 路線名 | 箇所名 | 車線数 | 延長 |
|--------|--------|-----|-------|
| 一般国道2号 | 小月バイパス | 4/4 | 3.4km |

■事業費内訳

| 区分 | 費目 | 工種 | 単位 | 数量 | 金額 (百万円) | 備考 |
|----|---------|---------|----------------|--------|-------------|-----------------------|
| ① | 工事費 | | 式 | 1 | 5,978 | |
| | 改良費 | | 式 | 1 | 522 | |
| | | 土工 | m ³ | 15,440 | 258 | 切土、盛土、捨土 |
| | | 軟弱地盤改良工 | m ³ | 0 | 0 | |
| | | 法面工 | m ² | 5,040 | 8 | 盛土法面 |
| | | 擁壁工 | 式 | 1 | 99 | 重力式擁壁、ブロック積擁壁 |
| | | 函渠工 | 式 | 1 | 157 | 管渠工、水路工、等 |
| | 橋梁費 | | 式 | 1 | 4,560 | |
| | | 100m以上 | m | 1,256 | 3,787 | PC橋(5橋)鋼橋(1橋) |
| | | 100m未満 | m | 233 | 773 | PC橋(7橋)鋼橋(1橋) |
| | トンネル費 | | 式 | — | — | |
| | | NATM | m | — | — | |
| | | シールド | m | — | — | |
| | IC・JCT費 | | 式 | — | — | |
| | | IC | 箇所 | — | — | |
| | | JCT | 箇所 | — | — | |
| | 舗装費 | | 式 | 1 | 570 | |
| | | 車道舗装 | m ² | 43,000 | 549 | |
| | | 歩道舗装 | m ² | 2,950 | 21 | |
| | 附帯施設費 | | 式 | 1 | 326 | |
| | | 交通管理施設工 | 式 | 1 | 326 | 標識工、防護柵工、道路照明等 |
| | | 遮音壁 | m | — | — | |
| ② | 用地及び補償費 | | 式 | 1 | 35 | |
| | 用地費 | | 式 | — | — | |
| | | 宅地 | m ² | — | — | |
| | | 田畑 | m ² | — | — | |
| | | 山林・原野 | m ² | — | — | |
| | 補償費 | | 式 | 1 | 35 | |
| ③ | 間接経費 | | 式 | 1 | 374 | 地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費 |
| | 全体事業費 | | | | 6,387 | |

(事業全体)

| 路線名 | 箇所名 | 車線数 | 延長 |
|--------|--------|-----|-------|
| 一般国道2号 | 小月バイパス | 4 | 5.8km |

■維持管理費内訳

| 区分 | 単位 | 数量 | 金額 (百万円) | 備考 |
|---------|----|-----|-------------|-----------------|
| 維持費 | km | 5.8 | 800 | 巡回、清掃、除草、除雪等 |
| 修繕費 | 式 | 1 | 4,550 | 路面補修、構造物の点検・補修等 |
| 維持管理費合計 | | | 5,350 | |

(残事業)

| 路線名 | 箇所名 | 車線数 | 延長 |
|--------|--------|-----|-------|
| 一般国道2号 | 小月バイパス | 4 | 3.4km |

■維持管理費内訳

| 区分 | 単位 | 数量 | 金額 (百万円) | 備考 |
|---------|----|-----|-------------|-----------------|
| 維持費 | km | 3.4 | 500 | 巡回、清掃、除草、除雪等 |
| 修繕費 | 式 | 1 | 2,850 | 路面補修、構造物の点検・補修等 |
| 維持管理費合計 | | | 3,350 | |

一般国道2号 小月バイパス
〔山口県への意見照会と回答〕

国中整企画第55号
国中整港計第11号
平成24年11月21日

山口県知事 殿

中国地方整備局長



中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について(ご依頼)

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、中国地方整備局事業監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成24年12月14日(金)に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

(別紙)

【河川事業】

| 事業名 | 「対応方針(原案)」案※ | 備考 |
|-------------|--------------|----|
| 小瀬川直轄河川改修事業 | 継続 | |

【道路事業】

| 事業名 | 「対応方針(原案)」案※ | 備考 |
|------------------|--------------|----|
| 一般国道2号 小月バイパス | 継続 | |
| 一般国道191号 下関北バイパス | 継続 | |

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業監視委員会」へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

■ご意見の送付期限 : 平成24年12月4日(火)までにお願いします。

※様式自由

■送付先

〒730-8530

広島市中区上八丁堀6-30

中国地方整備局 企画部 企画課長 宛

■お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

課長補佐 藤原

教習係長 松田

TEL:082-221-9231(代表)

FAX:082-227-2651



平24技術管理 第 487 号
平成24年(2012年) 12月 4日

中国地方整備局長 様

山口県知事 山本 繁太郎

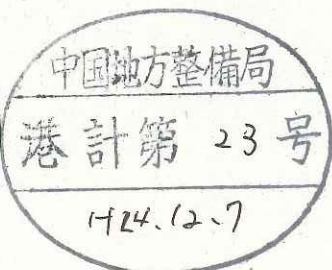


中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)の作成に係る
意見照会について(回答)

平成24年11月21日付け国中整企画第55号で意見照会がありましたこのことについて、下記のとおり回答します。

記

| | |
|---|------------------|
| 事業名 | 小瀬川直轄河川改修事業 |
| 「対応方針(原案)」案に対する意見 【「対応方針(原案)」案:継続】 | 異存なし |
| (意見) ・早期完成に向け、コスト縮減等に配慮の上、引き続き計画的に事業を進めていただきたい。 ・河川整備計画を早期に策定されるよう要望する。 | |
| 事業名 | 一般国道2号 小月バイパス |
| 「対応方針(原案)」案に対する意見 【「対応方針(原案)」案:継続】 | 異存なし |
| (意見) ・平成28年度の供用に向け、コストの縮減等に配慮の上、引き続き計画的に事業を進めていただきたい。 | |
| 事業名 | 一般国道191号 下関北バイパス |
| 「対応方針(原案)」案に対する意見 【「対応方針(原案)」案:継続】 | 異存なし |
| (意見) ・平成26年度の供用に向け、コストの縮減等に配慮の上、引き続き計画的に事業を進めていただきたい。 | |



担当
土木建築部技術管理課
企画班 田中 英樹
TEL 083-933-3632/FAX 083-933-3669