

一般国道2号富海拡幅

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道2号 <small>とのみ</small> 富海拡幅	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 しゅうなん へ た</small> 山口県周南市戸田 至： <small>やまぐち ほうふ とのみ</small> 山口県防府市富海	延長	3.6 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>とのみ</small> 富海拡幅は、<small>やまぐち しゅうなん ほうふ</small> 山口県周南市～防府市間における交通混雑の緩和、交通安全の確保などを目的とした延長3.6kmの道路整備事業である。</p>				
H23年事業化	S48年度都市計画決定 (H22年度変更)	H24年度用地着手	H26年度工事着手		
全体事業費	約90億円	事業進捗率 (H26年度末現在)	約22%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	44,600～46,600 台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 3.0 (残事業) 4.3	総費用 (残事業)/ (事業全体) 64/91億円 (事業費：53/80億円 維持管理費：11/11億円)	総便益 (残事業)/ (事業全体) 279/279億円 (走行時間短縮便益：261/261円 走行費用減少便益：17/17億円 交通事故減少便益：1.2/1.2億円)	基準年 平成27年	
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=2.1～3.8 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=3.1～5.5 (交通量±10%) 事業費：B/C=2.9～3.2 (事業費±10%) 事業費：B/C=4.0～4.7 (事業費±10%) 事業期間：B/C=2.9～3.2 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.2～4.5 (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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・損失時間の削減が見込まれる【29,006千人・時間/年⇒28,113千人・時間/年 (3.1%削減)】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【<small>ほうちやう</small> 防長交通 (防府駅前・<small>ゆた</small> 湯田温泉～徳山駅前) 27便/日、防長交通 (山口市・防府市～広島市/高速バス) 14便/日 他】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<small>とくやまくだまつ</small> 徳山下松港 (国際拠点港湾) へのアクセス向上が見込まれる 【防府市中 <small>なかのせき</small> 関地区～徳山下松港：約66分⇒約62分】 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道の駅「ソレーネ周南」[周南市] (H26.8-H27.7：84.9万人)、防府天満宮 [防府市] (H25：73.8万人) 等へのアクセス向上が見込まれる <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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山陽自動車道 (徳山西IC～防府西IC) の通行止め時の代替路線を形成 <p>⑤地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量が約5.5千t/年【2,009.6千t/年⇒2,004.1千t/年】 <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOX排出削減量約32.6t/年 (約0.6%削減)【5,785.5t/年⇒5,752.9t/年】 ・SPM排出削減量約1.3t/年 (約0.4%削減)【291.5t/年⇒290.2t/年】 <p>⑦環境への配慮を考慮した効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・約5.5千t/年のCO2削減量の貨幣換算価値【2.7億円※】 <p style="text-align: center;">※供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値)</p>				
					他5項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

山口県知事の意見：異存なし。

引き続き、早期完成に向けて、コスト縮減等を配慮の上、事業の促進に努めていただきたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

周南市と防府市を結ぶ国道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、東西の移動を担う道路として4車線化整備を計画的に実施してきている。

平成25年5月の戸田拡幅の完成により、周南市と防府市を結ぶ幹線道路のうち富海拡幅区間のみが実質の2車線区間となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成27年3月末時点で、用地買収については約38%が完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は用地買収および工事着手をしており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

橋梁構造や構造物構造の見直しによりコスト縮減を図っている。【約0.4億円】

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。

一般国道2号 とのみ 富海拡幅

事業再評価

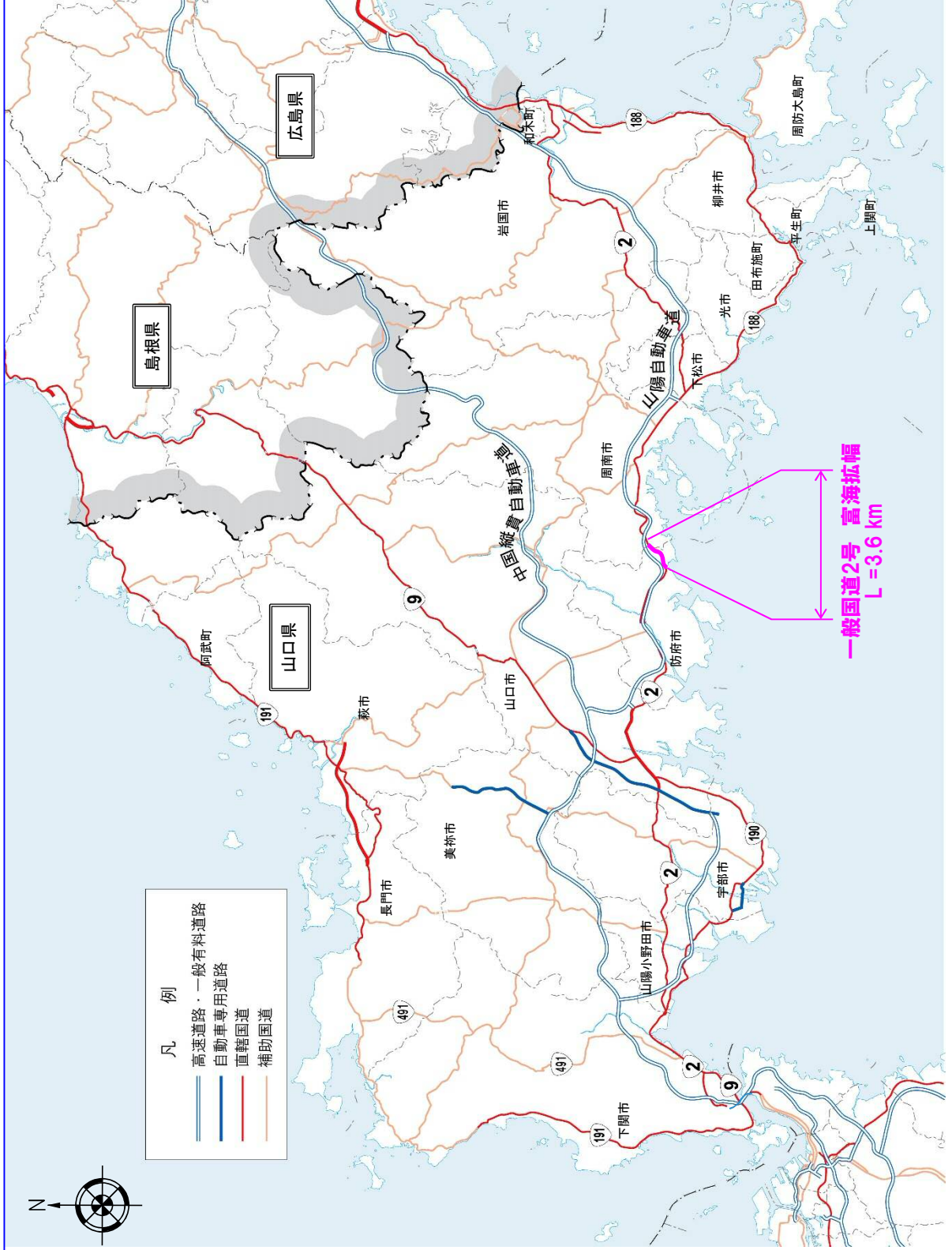
平成27年10月

国土交通省 中国地方整備局

1. 位置図

一般国道2号 富海拡幅

- 一般国道2号は、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。
- 富海拡幅は、山口県周南市戸田から防府市富海に至る延長3.6kmの現道拡幅事業である。



2. 事業概要及び進捗状況

一般国道2号 富海拡幅

(1) 事業概要

富海拡幅は、山口県周南市～防府市間における交通混雑の緩和を図るとともに、交通事故の削減、地域経済の活性化に寄与することを目的とした道路整備事業である。

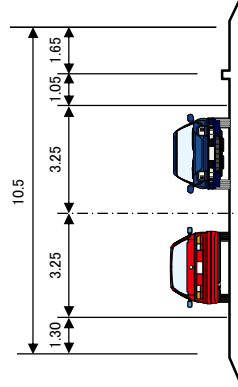
計画概要

起 終 点	山口県周南市戸田 山口県防府市富海
計画延長	L=3.6km
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=25.25m



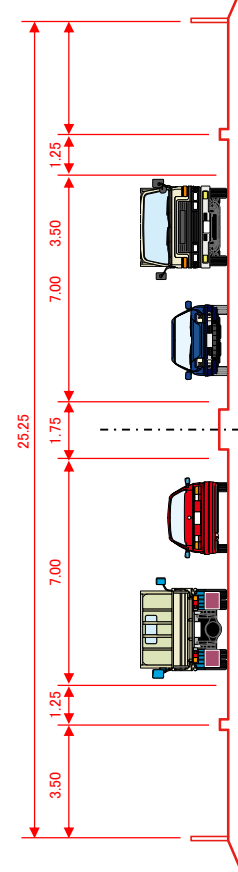
標準断面図(A-A' 断面)

[現況]



[完成]

単位:m



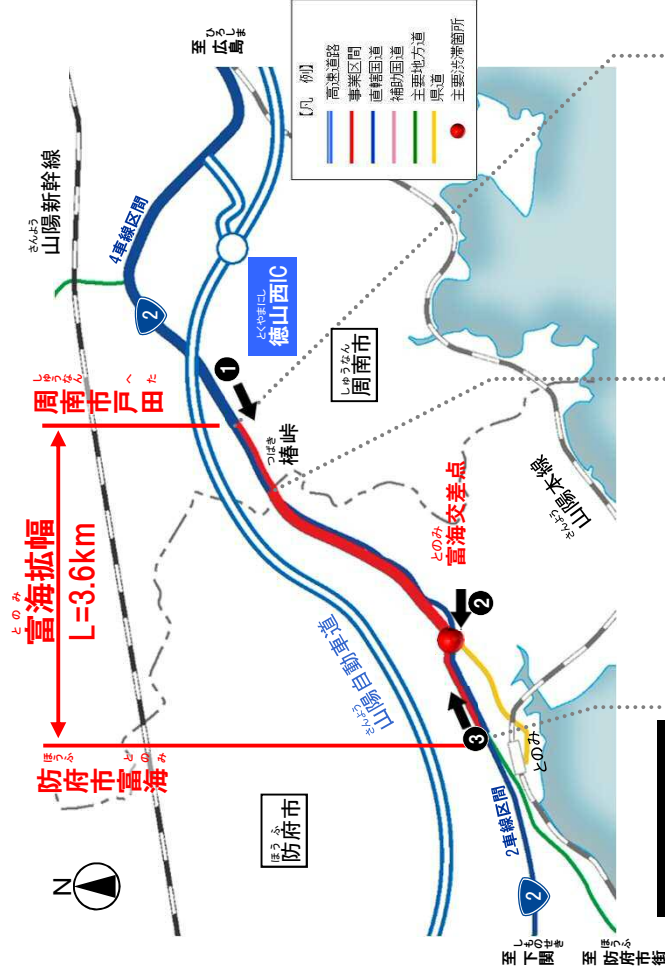
※赤線、赤字は計画

2. 事業概要及び進捗状況

一般国道2号 富海拡幅

(2) 事業の経緯・進捗状況

- ・4車線化事業として平成23年度に事業化、平成24年度に用地着手、平成26年度に工事着手を行っている。
- ・現在は、用地の約38%を取得済みであり、工事を推進している。



事業全体の進捗状況(平成26年度末時点)

用地	約38%
工事	約3%
全体	約22%

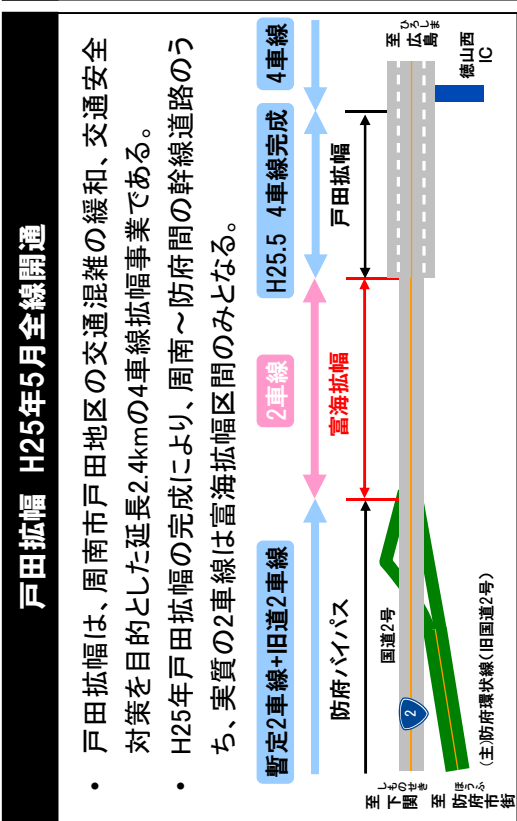
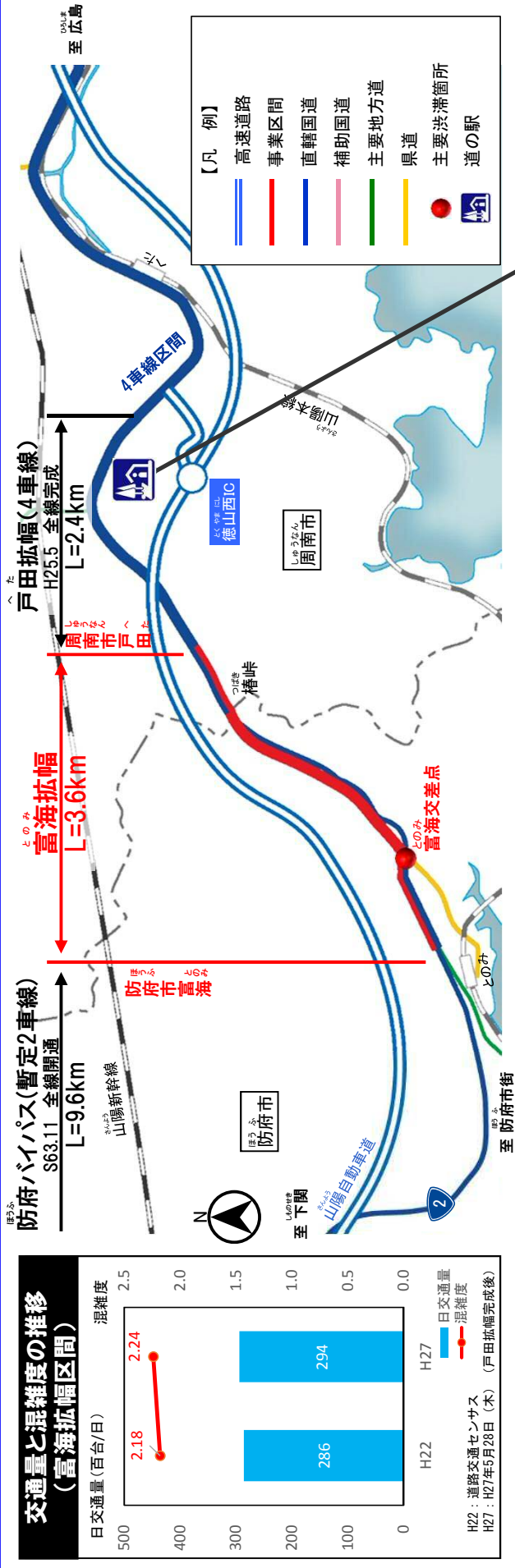
※ 完成事業費に対する割合

3. 新規採択時評価からの周辺状況の変化

(1) 主な周辺状況の変化

一般国道2号 富海拡幅

- 富海拡幅に隣接する戸田拡幅が平成25年5月に4車線で完成した。
- 平成26年5月17日には、山口県内の国道2号線沿いに立地する道の駅としては初となる「ソレーネ周南」が開業した。



- 戸田拡幅は、周南市戸田地区の交通混雑の緩和、交通安全対策を目的とした延長2.4kmの4車線拡幅事業である。
- H25年戸田拡幅の完成により、周南～防府間の幹線道路のうち、実質の2車線は富海拡幅区間のみとなる。

道の駅「ソレーネ周南」H26年5月17日開業

施設概要

国道2号線沿いに面し、道路利用者に快適に休憩できる場所を提供し、周南ブランドをより高め地域の活性化を目的とした道の駅。

年間来場者数	848,531人 (H26.8.1～H27.7.31) ※
施設面積	22,900㎡
施設	直営店やテナント店だけでなく、研修交流室や調理実習室などの施設を設置
駐車場	167台(うち3台身障者用)
トイレ	多目的トイレあり

※ 出典: 周南市提供資料

写真: 中国地方整備局ホームページ

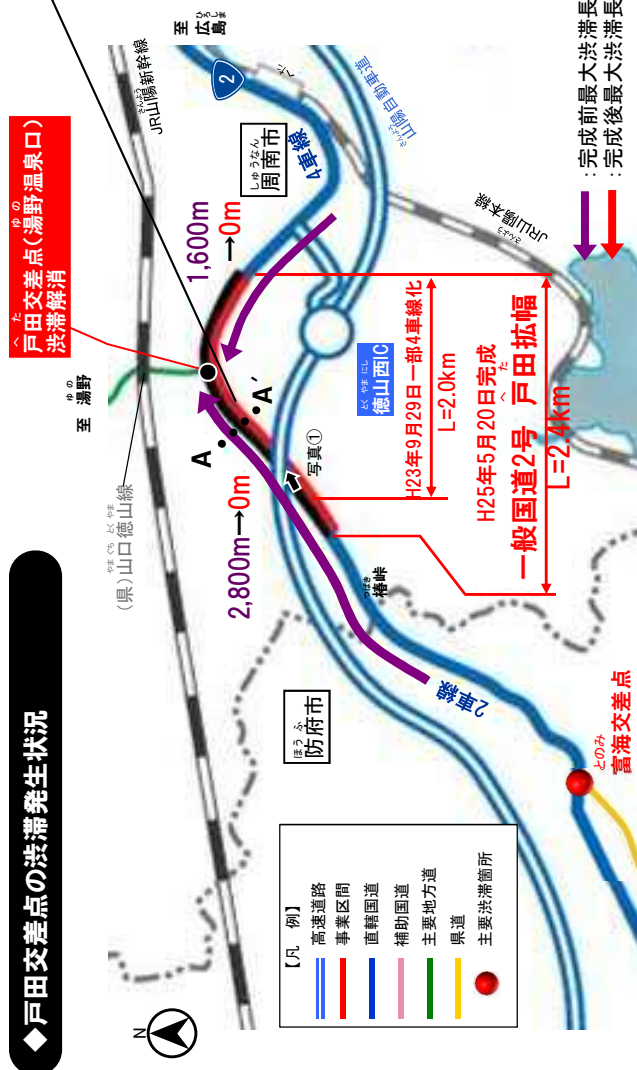
3. 新規採択時評価からの周辺状況の変化

とのみ 富海 拡幅 — 一般国道2号

(2) 戸田拡幅完成後の交通状況

- ・H23年9月の戸田拡幅の部分拡幅により戸田交差点の渋滞が解消した。
- ・H25年5月の全線拡幅後は朝夕通勤時の所要時間が最大で約7分短縮した。

◆戸田交差点の渋滞発生状況



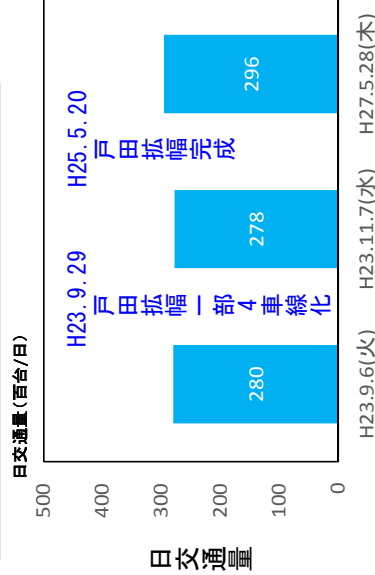
■渋滞長調査結果
 ○完成前：H18年7月6日(水)
 ○完成後：H25年10月31日(木)

◆国道2号(広島方面向き)の交通状況(朝ピーク時)



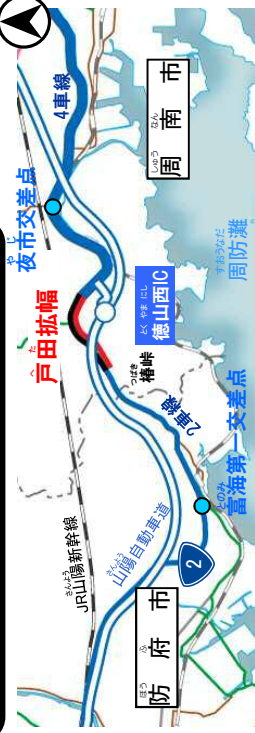
写真①：山陽自動車道交差点付近より広島方面を望む

◆戸田区間交通量の推移(A-A'断面)

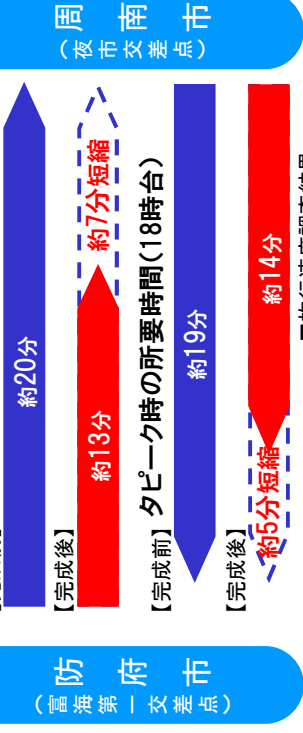


■交通量調査結果
 (7:00~翌7:00)

◆防府市～周南市間の所要時間



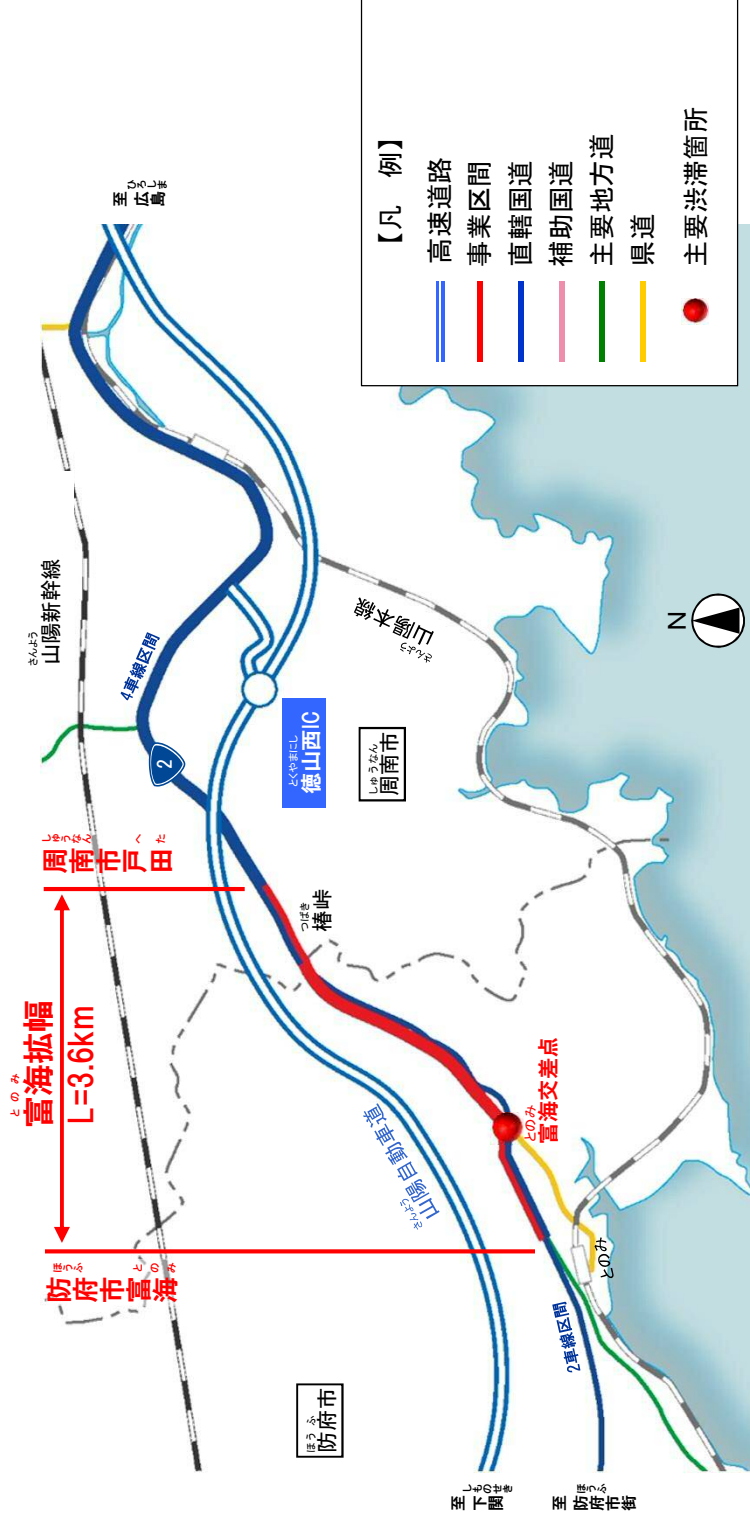
朝ピーク時の所要時間(7時台)



■旅行速度調査結果
 ○完成前：H23年9月6日(火)
 ○完成後：H25年10月31日(木)

4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道2号 富海拡幅



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、定時性の確保

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：地域産業の活性化

〈期待される道路の役割(効果)〉
⇒周辺地域の産業活動の活性化、効率化の支援

課題④：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・通学時の定時性の確保、利便性向上

課題⑤：観光振興の支援

〈期待される道路の役割(効果)〉
⇒防府市～周南市間の観光客の増加、観光連携の活性化

課題⑥：幹線道路ネットワークの代替性の強化

〈期待される道路の役割(効果)〉
⇒高速道路通行止め時の代替性の確保

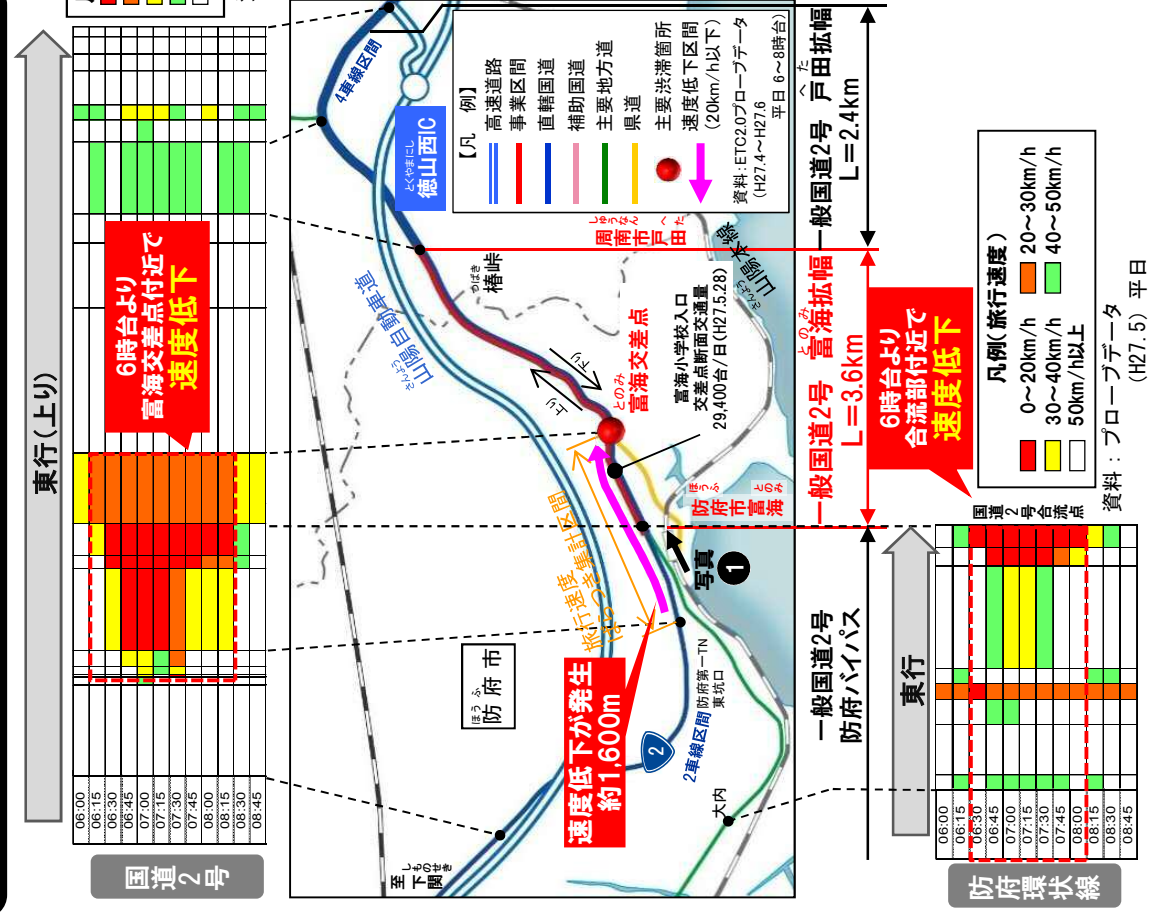
4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道2号 富海拡幅

課題① 国道2号沿線が発生する渋滞

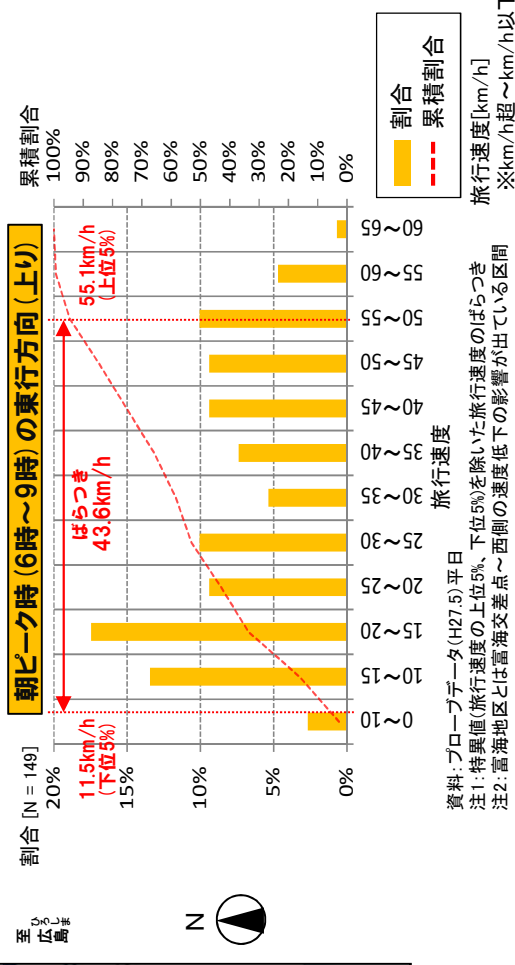
- ・富海拡幅区間は、1日あたり約3万台の利用交通量があり、主要渋滞箇所である富海交差点付近で、速度低下が発生している。
- ・国道2号の朝ピーク時の東行速度は、富海地区を通過する際のばらつきが大きく、定時性が確保されていない状況である。

◆国道2号および防府環状線東行の朝ピーク時の時間帯別区間旅行速度の状況



【写真①】国道2号と防府環状線合流部の朝ピーク時の状況(東行)

◆富海地区通過における旅行速度ばらつき状況



◆地域の声

- 防長交通(株)
- ・朝6~7時台の富海拡幅区間の東行では、渋滞により運行する路線バスに遅れが生じる場合があります。
- ・このため、回送運転のバスについては**朝ピークの渋滞を想定し10分程度余裕を持って出発**しています。(H27.8 ヒアリング調査結果)

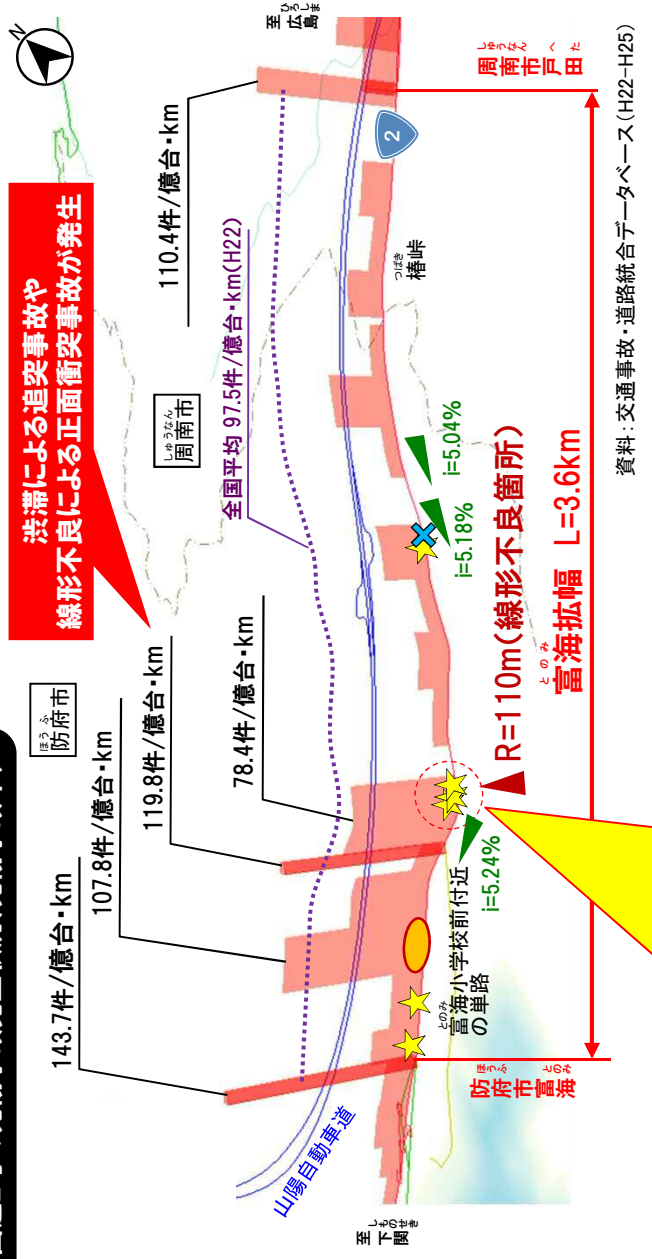
4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道2号 富海拡幅

課題② 国道2号で多発する交通事故 (1) 交通事故の減少

- 富海拡幅区間では線形不良箇所を中心に重大事故が発生しており、正面衝突事故や追突事故の割合が高い。
- 事業に伴う車線の分離、線形改良等により正面衝突を始めとする事故の削減が期待される。

◆国道2号の死傷事故発生状況(死傷事故率)

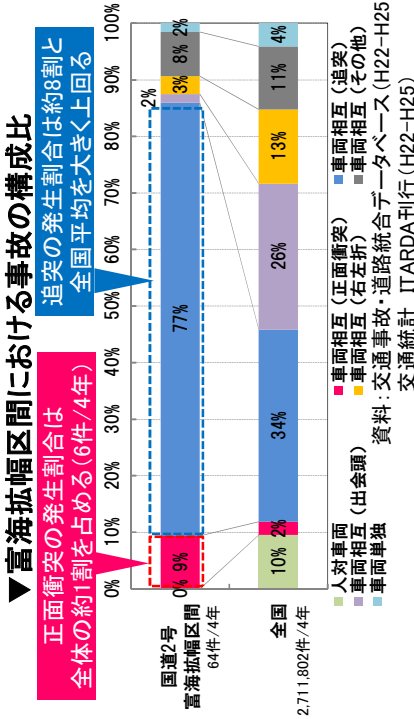


※重大事故は、死傷事故のうち死亡事故と重傷事故に分類されるものの合計。

◆地域の声

- 防府警察署
- 富海拡幅区間は、西行が下り坂で速度超過を起こしやすく、**正面衝突事故の発生が多い**印象です。
- 富海拡幅事業によって4車線化および中央分離帯ができれば、**正面衝突事故のような重大事故の発生を抑えられること**が期待されます。(H27.8 ヒアリング調査結果)

◆富海拡幅区間の事故発生状況



曲線半径が150mを下回る線形不良箇所
で重大事故が多発



4. 地域から期待される道路の役割(効果)

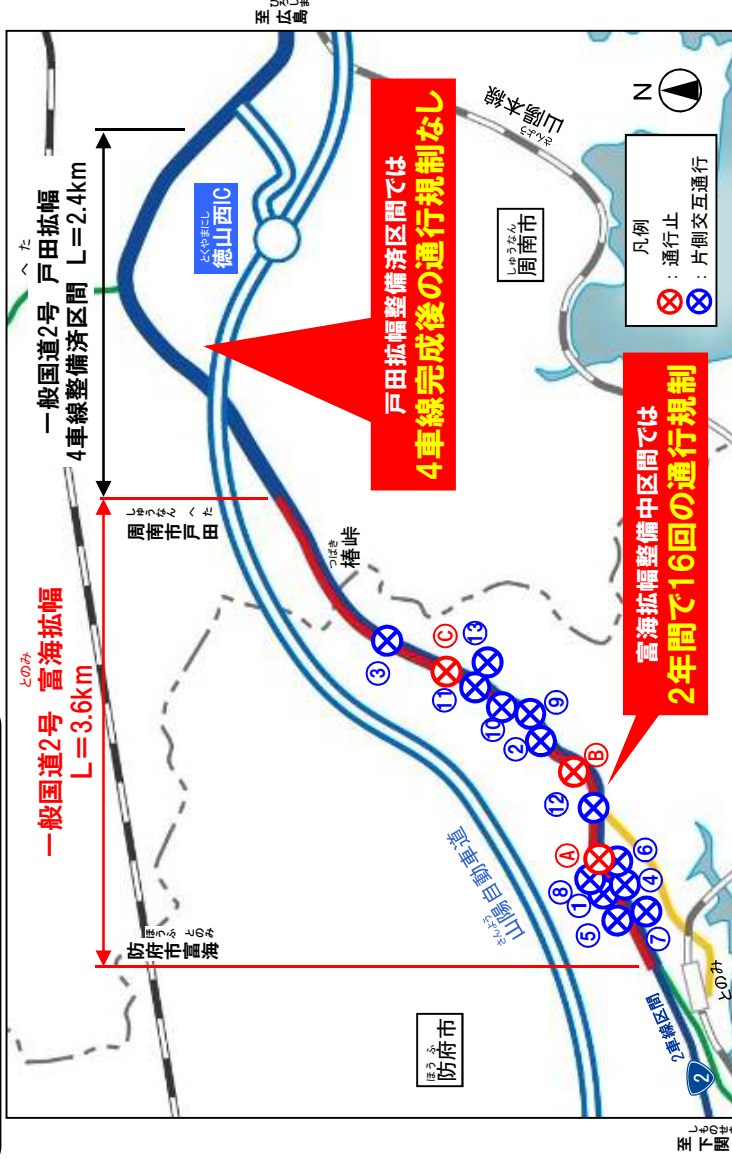
一般国道2号 富海拡幅

課題② 国道2号で多発する交通事故 (2) 通行規制による交通流への影響緩和

- 戸田拡幅の完成以降、同区間での通行規制は未発生であるが、富海拡幅の整備中区間では延べ21時間以上の通行規制が発生している。
- 富海拡幅区間の整備により、事故等による交通への影響軽減が期待される。

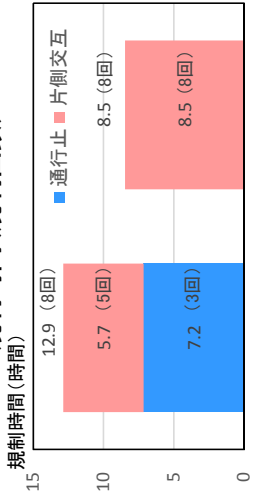
◆国道2号の通行規制の発生状況

期間：H25.5.20～H27.3.31



◆富海拡幅区間の通行規制の発生推移

規制時間(規制回数)



期間：H25.5.20～H27.3.31



事故発生状況 (防府市富海地区)

富海拡幅区間の通行規制実績

番号	分類	年月日	規制状況	規制時間
①	事故	H25.06.08	片側交互	1時間16分
②	事故	H25.06.24	片側交互	1時間35分
③	事故	H25.08.18	片側交互	1時間23分
④	事故	H25.08.31	片側交互	49分
⑤	故障車	H25.10.08	片側交互	40分
A	事故	H25.10.19	通行止	3時間12分
B	事故	H26.02.16	通行止	1時間7分
C	事故	H26.03.11	通行止	2時間50分
⑥	事故	H26.06.12	片側交互	2時間17分
⑦	事故	H26.06.17	片側交互	25分
⑧	故障車	H26.06.20	片側交互	47分
⑨	事故	H26.06.28	片側交互	1時間40分
⑩	事故	H26.10.28	片側交互	39分
⑪	事故	H26.11.03	片側交互	24分
⑫	事故	H26.11.27	片側交互	1時間3分
⑬	事故	H27.02.26	片側交互	1時間13分
通行止 規制回数・規制時間				3回 7時間9分
片側交互 規制回数・規制時間				13回 14時間11分
総規制時間				21時間20分

※H25.5.20～H27.3.31

◆地域の声

■防府警察署

- 富海拡幅区間では、一度事故が発生すると通行規制を行う場合が多いです。
- 富海拡幅の整備によって、事故等によって発生する全面通行止めや片側交互通行のような通行規制が減少することが期待されます。(H27.8 ヒアリング調査)



4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道2号 富海拡幅

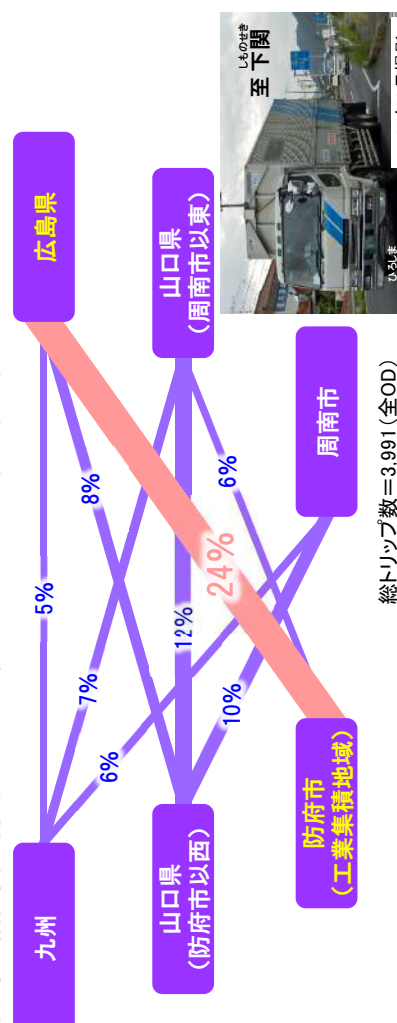
課題③ 地域産業の活性化

- 富海拡幅区間は九州方面～山口県～広島方面を往来する広域物流を支える基幹路線の一部を担っており、特に自動車製造関連で結びつきの強い防府市の工業集積地域～広島県間の流動が多ことから地域産業にとって重要な路線である。
- 防府市の工場集積地域内ではH27年8月に工業団地の造成が完了しており、今後新たな事業所の進出や雇用の創出が見込まれている。
- 富海拡幅の4車線化による利便性向上により、周辺地域をはじめとする産業活動の活性化、効率化を支援する。

富海拡幅を利用する商用車の流動状況

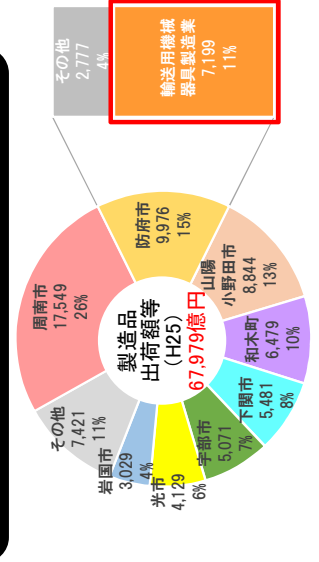


富海拡幅区間を利用する通過交通の主なODペア(5%以上)



富海拡幅区間を走行するトラック
 H27年8月撮影
 至 下関

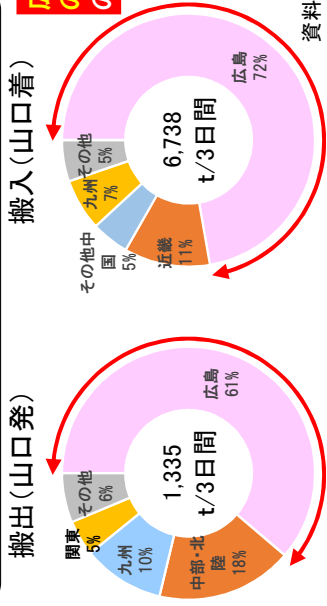
県内市町別製造品出荷額等(H25年)



資料: 平成25年工業統計

防府市の輸送用機械器具製造業(自動車部品製造)が山口県の約1割を占める

自動車部品の貨物輸送量の割合(山口県発着)



地域の声

- 自動車部品メーカー
 ・富海拡幅事業によって交通規制が減少すれば、確実な運行管理が可能となり、**取引先への信頼を維持するためにも安心に繋がります。**(H27.8 ヒアリング調査結果)
- 大和ハウス工業(株) ※防府テクノタウン事業者
 ・富海拡幅の整備による利便性向上は、**広島方面との取引を想定されている企業様への大きなアピールポイント**となります。(H27.9 ヒアリング調査結果)

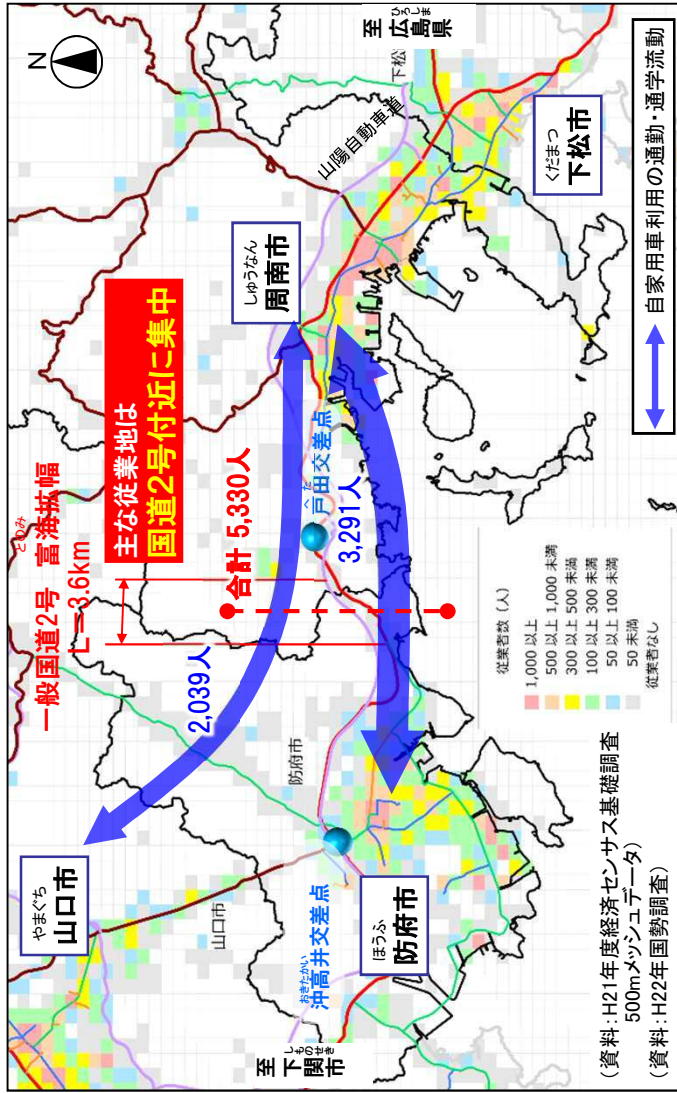
4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道2号 富海拡幅

課題④ 日常生活における利便性の向上

- ・防府市、周南市の従業地は国道2号周辺に集中し、富海拡幅周辺都市の自家用車による通勤・通学者数は5,000人以上にのぼる。
- ・富海拡幅により、通勤・通学等における移動において、所要時間の定時性確保、利便性向上が期待される。

◆防府市・周南市の従業者分布と都市間通勤・通学流動



◆地域の声

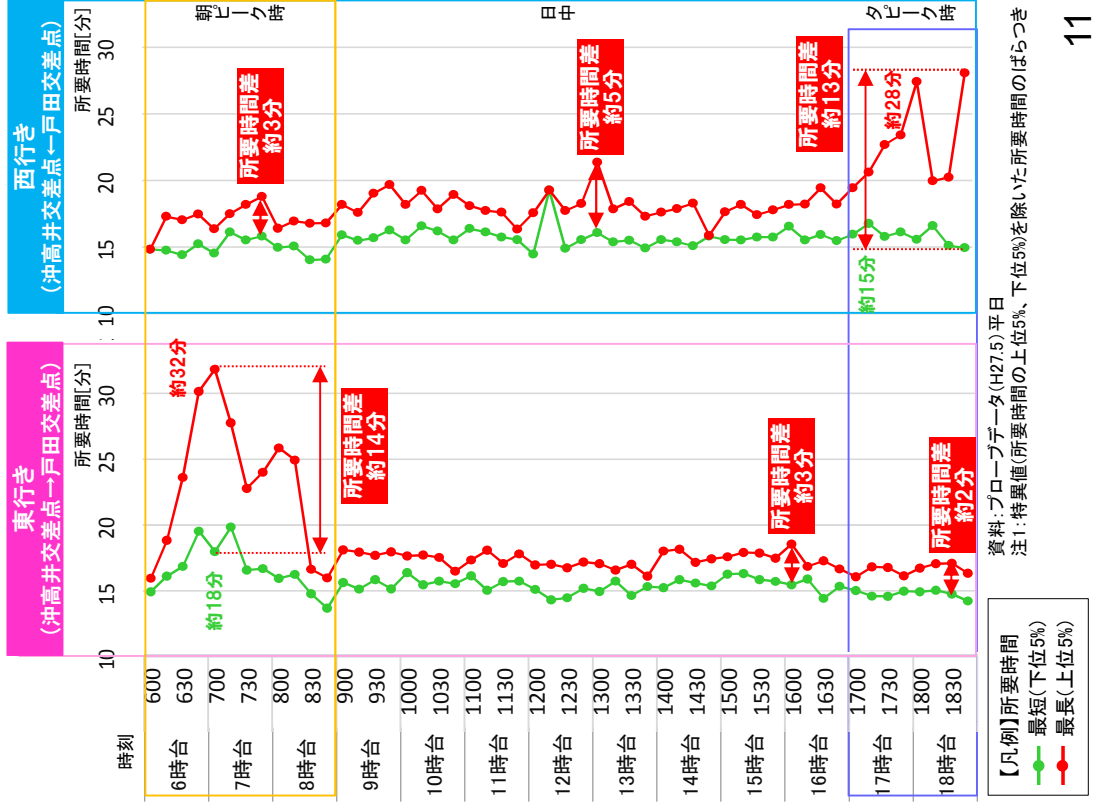
- 防長交通(株)
- ・富海拡幅区間では、朝ピーク時の東行で5~10分程度の遅れが発生することがあります。
- ・富海拡幅の整備により国道2号が4車線となれば、現在の交通の流れが良くなり、バスの定時性向上が期待されます。

(H27.8 ヒアリング調査結果)



朝ピーク時の交通状況(防府市富海地区)

◆富海拡幅周辺区間の所要時間のばらつき



4. 地域から期待される道路の役割(効果)

課題⑤ 観光振興の支援

- ・防府市と周南市は連携して観光振興に取り組んでおり、国道2号は両市の観光周遊ルートを担当する主要な幹線道路である。
- ・富海拡幅の整備により、防府市～周南市間の移動がスムーズとなることで、観光客の増加や施設間の連携の活性化が期待される。

◆防府市と周南市の観光連携



防府市と周南市の観光連携の取り組み

- H20年8月、防府市と周南市が観光振興協定を締結。
- スタンプラリー、クイズラリー、ポイントラリーと毎年趣向を凝らして、防府～周南間の観光周遊を促進する企画を実施。
- H25年7月、防府市・周南市観光連携推進協議会を発足。
- 道の駅ソレーネ周南や県内、県外各地で両市の観光PRイベントを実施。
- H27年度は、防府市・周南市の幕末維新ゆかりの地を巡る「幕末維新スタンプラリー」を実施中。

防府市と周南市の中間に立地する道の駅「ソレーネ周南」は、両市の観光窓口機能を担うとともに様々はイベントを実施道の駅「ソレーネ周南」の全景



【防府市・周南市合同PRイベント】



H26年8月撮影
出典：周南市

【ねりんピック50日前イベント】



H27年8月撮影
出典：周南市

◆地域の声

■防府市 おもてなし観光課 課長

- ・防府市と周南市はH20年に観光振興協定を締結し、毎年スタンプラリーやPRイベントなどの取り組みを行ってきました。
- ・防府市と周南市とが観光連携を行う上で、国道2号の利便性向上は重要であり、富海拡幅の整備によるメリットは大いだと思います。
(H27.8 ヒアリング調査結果)



■道の駅 ソレーネ周南 駅長

- ・富海拡幅が整備されることにより、周南市～防府市間の周遊がスムーズになり、観光客の増加が期待されます。
- ・H27年10月に新たに道の駅となる潮彩市場防府と連携した取り組みが活性化すると思っています。
- ・情報発信の面でも、目的地までの所要時間の正確な案内が可能になります。
(H27.8 ヒアリング調査結果)



4. 地域から期待される道路の役割(効果)

とのみ 富海拡幅
— 一般国道2号

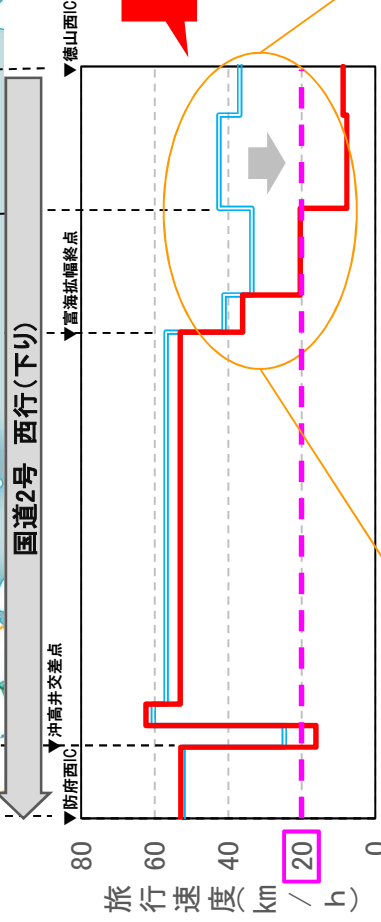
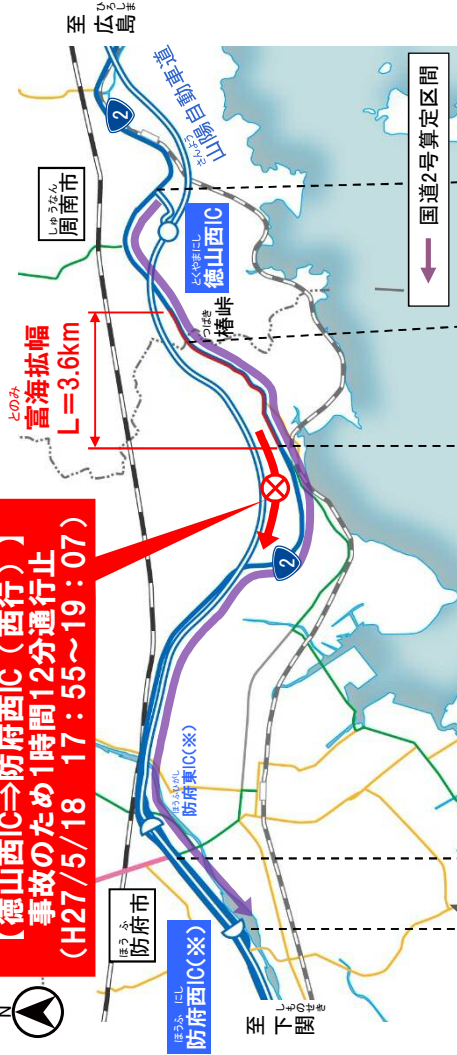
課題⑥ 幹線道路ネットワークの代替性の強化

- ・山陽自動車道(徳山西IC～防府東IC・防府西IC間)が通行止めとなる場合、迂回交通が国道2号を利用することで、交通負荷が増大する。
- ・富海拡幅の整備により、山陽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。

◆山陽自動車道の通行止による国道2号への影響

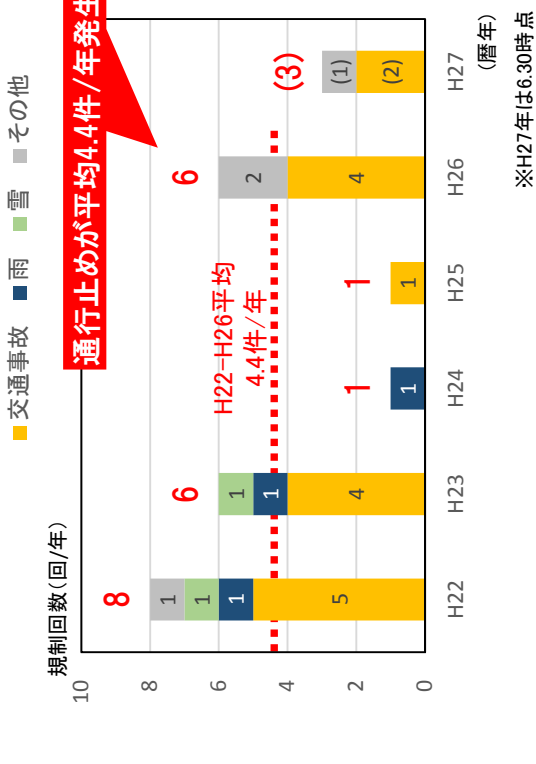
【徳山西IC⇒防府西IC(西行)】
事故のため1時間12分通行止
(H27/5/18 17:55～19:07)

※防府東ICは東方面、防府西ICは西方面へのハーランプ

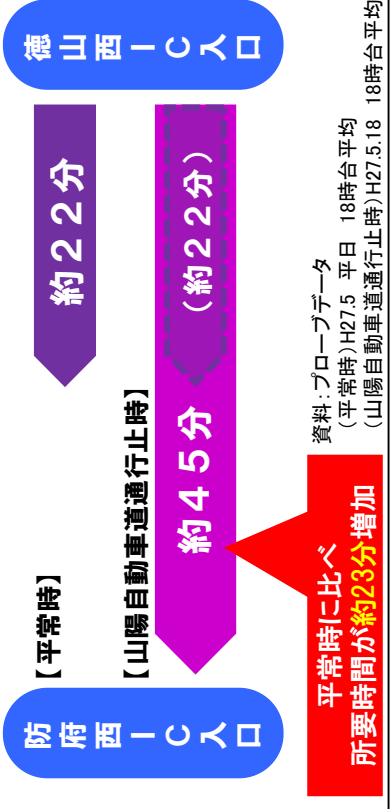


— 平常時 (H27.5 平日) 18時台平均
— 山陽自動車道 通行止時 (H27.5.18)
資料:プローブデータ (平常時)H27.5 平日 18時台平均 (山陽自動車道通行止時) H27.5.18 18時台平均

◆山陽自動車道(徳山西IC～防府西IC間)の通行止め実績



《山陽自動車道と並行する国道2号(約17km)の所要時間》



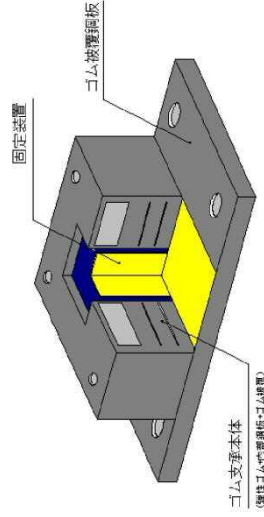
5. コスト縮減に対する取り組み

・橋梁や擁壁の構造の見直しによりコスト縮減を図っている。

○支承構造に機能分離型タイプを採用<縮減額 0.3億円>

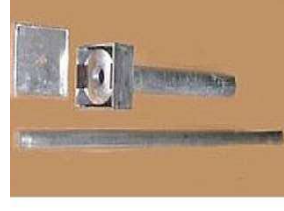
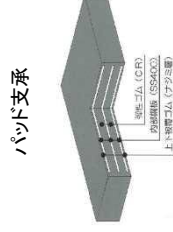
【変更前：機能一体型支承】

- ゴム支承とアンカーボルトが一体となった支承であり、各支柱の支点毎に支承を設置する構造。



【変更後：機能分離型支承】

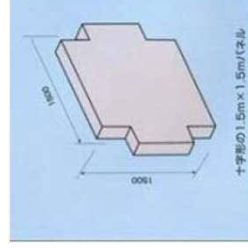
- パッド型ゴム支承とヘッド付きアンカーを組み合わせた支承構造。
- 安価なパッド型ゴム支承と、本数を減少することができるヘッド付きアンカーの組み合わせにより大幅なコスト縮減が可能。



○補強土壁工法に新技術活用<縮減額 0.1億円>

【変更前：テールアルメ工法】

- 1.5m × 1.5mの十字形パネルにより、盛土を垂直に高く築き上げる工法。



【変更後：スーパーテールアルメ工法】

- 従来のテールアルメ工法よりも大型な長方形パネルを採用し、壁面接地手間が大幅に短縮する。



計0.4億円のコスト縮減

6. 事業の効果

一般国道2号 富海^{とのみ}拡幅

・地域からの要望等を踏まえ、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

◆3便益による費用便益比 (億円)

項目	全体事業	残事業
費用 (C)	91	64
事業費	80	53
維持管理費	11	11
便益額 (B)	279	279
走行時間短縮便益	261	261
走行経費減少便益	17	17
交通事故減少便益	1.2	1.2
費用便益比	3.0	4.3

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、歩行者に及ぼす人的損害額、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

■道路の役割(+α)

- ①環境の影響を考慮した効果[例] 約5.5千トン/年のCO₂削減[+約2.7億円]※1、※2
富海拡幅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]防府市から周南市までの所要時間短縮 約4分(約39分→約35分)
- ③日常生活における利便性向上[例]防府市から周南市までの所要時間短縮 約4分(約26分→約22分)
- ④沿道環境の改善[例]NOx排出削減量約32.6t/年(約0.6%削減)、SPM排出削減量約1.3t/年(約0.4%削減)]※2

※1【 】は、開通後50年間の便益額として試算した値(参考値)

※2 富海拡幅の完成に影響を受けるエリアを対象に算出

◆まとめ

計画交通量	総事業費	総費用(C)	3便益(B)	その他の便益	費用対効果(B/C) ()内は残事業B/C
44,600台/日~46,600台/日	約90億円	91億円	279億円	+α	3.0 (4.3) +α

※基準年: H27年

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

- ◇周南市と防府市を結ぶ国道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、東西の移動を担う道路として4車線化整備を計画的に実施してきている。
- ◇平成25年5月の戸田拡幅の完成により、周南市と防府市を結ぶ幹線道路のうち富海拡幅区間のみが実質の2車線区間となっている。

2)事業の効果

◇費用便益比(B/C)=3.0(事業全体) 4.3(残事業)

◇道路の役割

- ①環境の影響を考慮した効果[例] 約5.5千トン/年のCO₂削減【+約2.7億円】※1、※2
富海拡幅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]防府市から周南市までの所要時間短縮 約4分(約39分→約35分)
- ③日常生活における利便性向上[例]防府市から周南市までの所要時間短縮 約4分(約26分→約22分)
- ④沿道環境の改善[例]NOx排出削減量約32.6t/年(約0.6%削減)、SPM排出削減量約1.3t/年(約0.4%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 富海拡幅の完成に影響を受けるエリアを対象に算定

19

3)事業の進捗状況

◇平成27年3月末時点で用地買収は約38%完了しており、工事に着手している。

②事業の進捗見込み

◇現在は用地買収および工事着手をしており、早期開通を目指し事業を推進する。

③コスト縮減や代替案立案の可能性

◇橋梁や擁壁の構造の見直しなど、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。【約0.4億円】

2. 県への意見照会結果

◇山口県知事の意見:

異存なし。

引き続き、早期完成に向けて、コスト縮減等を配慮の上、事業の促進に努めていただきたい。

【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。

16

◆前回評価時との比較

	前回評価 (H22年度)	今回評価 (H27年度)	備考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	L=3.6km	L=3.6km	-
計画交通量	43,600～45,500台/日	44,600～46,600台/日	・将来交通需要推計の改善について〔中間とりまとめ〕に示された 第二段階の改善を反映
総事業費	約90億円	約90億円	-
総費用 (C)	83億円	91億円	・基準年の変更(H22基準からH27基準) ・供用年の変更(H30供用からH33供用)
総利益 (B)	278億円	279億円	・将来交通需要推計の改善について〔中間とりまとめ〕に示された 第二段階の改善を反映 ・基準年の変更(H22基準からH27基準) ・供用年の変更(H30供用からH33供用)
費用対効果 (B/C)	3.4	3.0	・総費用及び総利益を見直したため

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 雷海拡幅
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 ■ 便益が費用を上回っている	全事業 費用収益比 (B/C) = 3.0 (経済的純現在価値 (B-C) = 187億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 11.8%) 採事業 費用収益比 (B/C) = 4.3 (経済的純現在価値 (B-C) = 214億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 18.0%)

●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	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 □ 現道等における遅延時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される □ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が0,000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イパス路線が存在する ■ 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 	<p>指標チェックの根拠</p> <p>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: 883千人・時間/年 (29,000千人・時間/年⇒28,113千人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について: 一般国道2号 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減時間 (現況): 1,404千人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率: 92.6%削減 (1,404千人・時間/年⇒104千人・時間/年)</p>
物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 □ 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 □ 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 	<p>防長交通 (防府駅前・湯田温泉～徳山駅前) 27便/日 防長交通 (山口市・防府市～広島市/高瀬バス) 14便/日 防長交通・JR九州バス (福岡～下松市/高瀬バス) 10便/日</p> <p>対象駅: 徳山駅 (新幹線駅)、対象自治体: 防府市 改善見込み: 防府市役所～徳山駅 約53分⇒約50分</p> <p>対象港湾: 徳山下松港 (国際拠点港湾)、対象地域: 防府市中園地区 改善見込み: 防府市中園地区～徳山下松港 約66分⇒約62分</p>

政策目標	指標	指標チェックの根拠
1. 活力 都市の再生	<p>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)</p> <p>□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p> <p>□ 中心市街地内で行う事業である</p> <p>□ 幹線都市計画道路網密度が1.5m/km2以下である市街地内での事業である</p> <p>□ 010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</p> <p>□ 対象区画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</p> <p>□ 高速自動車専用道と並行する自専道(A路線)としての位置づけ有り</p> <p>□ 地域高規格道路の位置づけあり</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p> <p>□ 現道等における交通不能区間を解消する</p> <p>□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する</p> <p>■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が図込まれる</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p> <p>■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</p> <p>□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である</p>	<p>対象地区：防府市富海地区 日常活動圏中心都市：防府市 改善見込み：防府市富海地区～防府市役所 約21分⇒約20分</p> <p>対象観光地：道の駅「ソレイレーネ周南」「周南市」(H26.8-H27.7：84.9万人)、防府天満宮[防府市] (H25：73.8万人)</p>
2. 暮らし 個性ある地域の形成	<p>□ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/2h以上、歩行者交通量が500人/日以上に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</p> <p>□ バリアフリー新法に基づき特定道路が新たにバリアフリー化される</p>	

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 <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 <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	
4. 環境 地球環境の保全 生活環境の改善・保全	<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"/> 現道等の防火点検又は震災点検要対策箇所もしくは架橋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 <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 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	CO2排出削減量：約5.5千t/年(整備なし)；2,009.6千t/年⇒整備あり；2004.1千t/年・・・約0.3%削減) 騒音対象区間：当該道路の使用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：約32.6t/年(整備なし)；5,785.5t/年⇒整備あり；5,752.9t/年・・・約0.6%削減) 評価対象区間：当該道路の使用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：約1.3t/年(整備なし)；291.5t/年⇒整備あり；290.2t/年・・・約0.4%削減)
5. その他 他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される <input checked="" 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	一般国道2号戸田拡幅(平成25年5月20日完成) 防府市総合計画において広域交通ネットワーク整備促進区間としての位置づけ(平成23年3月、防府市) 山口県広域道路網マスタープランにおいて広域道路(地域形成型)としての位置づけ(平成10年6月、山口県) 防府市・周南市は連携して観光振興に取り組んでおり、本事業は地域周遊性の向上に寄与することが期待される。

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	富海拡幅	L=3.6km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
44600～46600	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27年度		
単純合計	86億円	33億円	119億円
うち残事業分	59億円	33億円	91億円
基準年における 現在価値(C)	80億円	11億円	91億円
うち残事業分	53億円	11億円	64億円

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27年度			
供用年	平成33年度			
単年便益 (初年便益)	15億円	0.91億円	0.07億円	16億円
基準年における 現在価値(B)	261億円	17億円	1.2億円	279億円
うち残事業分	261億円	17億円	1.2億円	279億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	3.0
経済的純現在価値(事業全体)	187億円
経済的内部収益率(事業全体)	11.8%
費用便益比(残事業)	4.3
経済的純現在価値(残事業)	214億円
経済的内部収益率(残事業)	18.0%

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	44600~46600	±10%	2.1~3.8
事業費	80億円	±10%	2.9~3.2
事業期間	10年	±20%	2.9~3.2

【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	44600~46600	±10%	3.1~5.5
事業費	53億円	±10%	4.0~4.7
事業期間	5年	±20%	4.2~4.5

交通状況の変化
事業名:富海拡幅

様式-3①

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 3.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	43,300	46,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]	8	5	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	70.68	42.09	
②主な 周辺道路 ^{※4}	国道376 号他 : 31.9km	交通量	[台/日]	5,400	5,000
		走行時間	[分]	44	44
		走行時間費用	[億円/年]	42.83	38.92
	山陽道 : 30.6km	交通量	[台/日]	35,100	34,200
		走行時間	[分]	18	18
		走行時間費用	[億円/年]	132.23	128.19
		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]		
	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 : 1426.3km	走行時間費用	[億円/年]	3,841.25	3,862.32	

		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
合計: 1492.4km	走行時間短縮便 益 [億円/年]	4,086.99	4,071.52	15.48

- ※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



様式記入上の留意点

1. 再評価では、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

費用便益分析の条件

事業名：富海拡幅

(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
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成27年度
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
	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 <input type="checkbox"/> 山間部海岸部で併行道路が少ない <input type="checkbox"/> その他()
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
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	
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 checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input 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	() 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	<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	<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 checked="" type="checkbox"/>	
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input 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	<input type="checkbox"/>	
その他			

便益の算定

(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"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない		<input checked="" type="checkbox"/>
		考慮する		<input type="checkbox"/>
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)				
その他				
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

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)

箇所名: 富海拡幅(事業全体)

採用単価の根拠		一般国道(雪寒費除く)	
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
0.20	3.6	0.70	

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	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
-10年目	H23	1.1699	92.1	0.48	0.56		
-9年目	H24	1.1249	91.3	3.92	4.40		
-8年目	H25	1.0816	91.1	5.34	5.78		
-7年目	H26	1.0400	91.1	9.29	9.66		
-6年目	H27	1.0000	91.1	8.16	8.16		
-5年目	H28	0.9615	91.1	10.00	9.62		
-4年目	H29	0.9246	91.1	15.86	14.66		
-3年目	H30	0.8890	91.1	16.46	14.63		
-2年目	H31	0.8548	91.1	9.70	8.29		
-1年目	H32	0.8219	91.1	6.82	5.61		
供用開始年次	H33	0.7903	91.1			0.65	0.51
1年目	H34	0.7599	91.1			0.65	0.49
2年目	H35	0.7307	91.1			0.65	0.47
3年目	H36	0.7026	91.1			0.65	0.46
4年目	H37	0.6756	91.1			0.65	0.44
5年目	H38	0.6496	91.1			0.65	0.42
6年目	H39	0.6246	91.1			0.65	0.41
7年目	H40	0.6006	91.1			0.65	0.39
8年目	H41	0.5775	91.1			0.65	0.38
9年目	H42	0.5553	91.1			0.65	0.36
10年目	H43	0.5339	91.1			0.65	0.35
11年目	H44	0.5134	91.1			0.65	0.33
12年目	H45	0.4936	91.1			0.65	0.32
13年目	H46	0.4746	91.1			0.65	0.31
14年目	H47	0.4564	91.1			0.65	0.30
15年目	H48	0.4388	91.1			0.65	0.29
16年目	H49	0.4220	91.1			0.65	0.27
17年目	H50	0.4057	91.1			0.65	0.26
18年目	H51	0.3901	91.1			0.65	0.25
19年目	H52	0.3751	91.1			0.65	0.24
20年目	H53	0.3607	91.1			0.65	0.23
21年目	H54	0.3468	91.1			0.65	0.23
22年目	H55	0.3335	91.1			0.65	0.22
23年目	H56	0.3207	91.1			0.65	0.21
24年目	H57	0.3083	91.1			0.65	0.20
25年目	H58	0.2965	91.1			0.65	0.19
26年目	H59	0.2851	91.1			0.65	0.19
27年目	H60	0.2741	91.1			0.65	0.18
28年目	H61	0.2636	91.1			0.65	0.17
29年目	H62	0.2534	91.1			0.65	0.16
30年目	H63	0.2437	91.1			0.65	0.16
31年目	H64	0.2343	91.1			0.65	0.15
32年目	H65	0.2253	91.1			0.65	0.15
33年目	H66	0.2166	91.1			0.65	0.14
34年目	H67	0.2083	91.1			0.65	0.14
35年目	H68	0.2003	91.1			0.65	0.13
36年目	H69	0.1926	91.1			0.65	0.13
37年目	H70	0.1852	91.1			0.65	0.12
38年目	H71	0.1780	91.1			0.65	0.12
39年目	H72	0.1712	91.1			0.65	0.11
40年目	H73	0.1646	91.1			0.65	0.11
41年目	H74	0.1583	91.1			0.65	0.10
42年目	H75	0.1522	91.1			0.65	0.10
43年目	H76	0.1463	91.1			0.65	0.10
44年目	H77	0.1407	91.1			0.65	0.09
45年目	H78	0.1353	91.1			0.65	0.09
46年目	H79	0.1301	91.1			0.65	0.08
47年目	H80	0.1251	91.1			0.65	0.08
48年目	H81	0.1203	91.1			0.65	0.08
49年目	H82	0.1157	91.1	-12.96	-1.50	0.65	0.08
合計				73.07	79.86	32.50	11.48

単純事業費計		86.03	32.50
--------	--	-------	-------

注1) 事業費の投資パターンは、概略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。

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

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)

箇所名: 富海拡幅(残事業)

採用単価の根拠		一般国道(雪寒費除)
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.20		0.70
	3.6	

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	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
-5年目	H28	0.9615	91.1	10.00	9.62		
-4年目	H29	0.9246	91.1	15.86	14.66		
-3年目	H30	0.8890	91.1	16.46	14.63		
-2年目	H31	0.8548	91.1	9.70	8.29		
-1年目	H32	0.8219	91.1	6.82	5.61		
供用開始年次	H33	0.7903	91.1			0.65	0.51
1年目	H34	0.7599	91.1			0.65	0.49
2年目	H35	0.7307	91.1			0.65	0.47
3年目	H36	0.7026	91.1			0.65	0.46
4年目	H37	0.6756	91.1			0.65	0.44
5年目	H38	0.6496	91.1			0.65	0.42
6年目	H39	0.6246	91.1			0.65	0.41
7年目	H40	0.6006	91.1			0.65	0.39
8年目	H41	0.5775	91.1			0.65	0.38
9年目	H42	0.5553	91.1			0.65	0.36
10年目	H43	0.5339	91.1			0.65	0.35
11年目	H44	0.5134	91.1			0.65	0.33
12年目	H45	0.4936	91.1			0.65	0.32
13年目	H46	0.4746	91.1			0.65	0.31
14年目	H47	0.4564	91.1			0.65	0.30
15年目	H48	0.4388	91.1			0.65	0.29
16年目	H49	0.4220	91.1			0.65	0.27
17年目	H50	0.4057	91.1			0.65	0.26
18年目	H51	0.3901	91.1			0.65	0.25
19年目	H52	0.3751	91.1			0.65	0.24
20年目	H53	0.3607	91.1			0.65	0.23
21年目	H54	0.3468	91.1			0.65	0.23
22年目	H55	0.3335	91.1			0.65	0.22
23年目	H56	0.3207	91.1			0.65	0.21
24年目	H57	0.3083	91.1			0.65	0.20
25年目	H58	0.2965	91.1			0.65	0.19
26年目	H59	0.2851	91.1			0.65	0.19
27年目	H60	0.2741	91.1			0.65	0.18
28年目	H61	0.2636	91.1			0.65	0.17
29年目	H62	0.2534	91.1			0.65	0.16
30年目	H63	0.2437	91.1			0.65	0.16
31年目	H64	0.2343	91.1			0.65	0.15
32年目	H65	0.2253	91.1			0.65	0.15
33年目	H66	0.2166	91.1			0.65	0.14
34年目	H67	0.2083	91.1			0.65	0.14
35年目	H68	0.2003	91.1			0.65	0.13
36年目	H69	0.1926	91.1			0.65	0.13
37年目	H70	0.1852	91.1			0.65	0.12
38年目	H71	0.1780	91.1			0.65	0.12
39年目	H72	0.1712	91.1			0.65	0.11
40年目	H73	0.1646	91.1			0.65	0.11
41年目	H74	0.1583	91.1			0.65	0.10
42年目	H75	0.1522	91.1			0.65	0.10
43年目	H76	0.1463	91.1			0.65	0.10
44年目	H77	0.1407	91.1			0.65	0.09
45年目	H78	0.1353	91.1			0.65	0.09
46年目	H79	0.1301	91.1			0.65	0.08
47年目	H80	0.1251	91.1			0.65	0.08
48年目	H81	0.1203	91.1			0.65	0.08
49年目	H82	0.1157	91.1	-1.27	-0.15	0.65	0.08
合計				57.57	52.66	32.50	11.48

単純事業費計		58.84	32.50
--------	--	-------	-------

注1) 事業費の投資パターンは、概略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。

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

(全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
富海拡幅	山口県周南市戸田～山口県防府市富海	4/4	3.6km

■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					4,874		
	改良費					3,181	
		土工	m ³	753,414	1,824	切土(280,954.4m ³)、盛土(472,460m ³)	
		法面工	m ²	5,314	253	切土法面4,615m ² 、盛土法面699m ²	
		擁壁工	式	1	218	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等	
		管渠工	m	884	35		
		函渠工	m	187	45		
		排水工	m	19,568	609		
		中央分離帯工	m	3,368	36		
		雑工	式	1	161	横断ボックス3箇所(延長計140.3m)	
	橋梁費					414	
		100m未満	m	28	414	PC橋1橋	
	舗装費					1,041	
		車道舗装	m ²	18,538	917		
		歩道舗装	m ²	4,986	124		
附帯施設費					238		
	交通管理施設工	式	1	238	標識工、防護柵工、道路照明等		
②用地及び補償費					3,498		
	用地費			127,469	1,296		
		宅地	m ²	28,165	577		
		田畑	m ²	65,197	671		
		山林・原野	m ²	34,107	48		
		その他	m ²				
補償費	式	1	2,202	建物移転料、工作物移転料、立竹木補償金他			
③間接経費		式			628	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費					9,000		

路線名	箇所名	車線数	延長
富海拡幅	山口県周南市戸田～山口県防府市富海	4/4	3.6km

■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				4,526	
	改良費				2,833	
		土工	m ³	683,414	1,504	切土(279,674.4m ³)、盛土(403,740m ³)
		法面工	m ²	5,314	253	切土法面4,615m ² 、盛土法面699m ²
		擁壁工	式	1	216	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	784	31	
		函渠工	m	187	45	
		排水工	m	18,868	587	
		中央分離帯工	m	3,368	36	
		雑工	式	1	161	横断ボックス3箇所(延長計140.3m)
	橋梁費				414	
		100m未満	m	28	414	PC橋1橋
	舗装費				1,041	
		車道舗装	m ²	18,538	917	
		歩道舗装	m ²	4,986	124	
	附帯施設費				238	
		交通管理施設工	式	1	238	標識工、防護柵工、道路照明等
②	用地及び補償費				1,602	
	用地費			8,533	127	
		宅地	m ²	2,706	67	
		田畑	m ²	5,746	58	
		山林・原野	m ²	81	2	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	1,475	建物移転料、工作物移転料、立竹木補償金他
③	間接経費		式		100	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				6,228	

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	富海拡幅	4	3.6km

■維持管理費内訳

(50年・税込)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	3.6	540	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	2,970	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			3,510	

一般国道2号富海拡幅
〔山口県への意見照会と回答〕

国中整企画 42号
国中整港計 第9号
平成27年9月14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27年10月6日(火)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。

【道路事業】

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
一般国道2号富海拡幅	継続	
一般国道2号小月バイパス	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27年10月1日（木）までをお願いします。

※様式自由

■送付先・お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

課長補佐 加田（内線：3153）

施策分析評価係長 藤野（内線：3186）

TEL：082-221-9231（代表）

FAX：082-227-2651

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館

平 27 技 術 管 理 第 484 号
平成 27 年 (2015 年) 9 月 24 日

中国地方整備局長 様

山口県知事 村岡 嗣政



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 27 年 9 月 14 日付け国中整企画第 42 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	一般国道 2 号富海拡幅
「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) 引き続き、早期完成に向けて、コスト縮減等を考慮の上、事業の促進に努めていた だきたい。	

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) 引き続き、早期完成に向けて、コスト縮減等を考慮の上、事業の促進に努めていた だきたい。	



担当
山口県土木建築部技術管理課
企画班 主任 高原 達男
TEL 083-933-3632/FAX 083-933-3669