

一般国道 2 号小月バイパス

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道2号 <small>おつぎ</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>きたきゆうしゅう</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>おつぎ</small> 小月バイパスは、<small>やまぐち</small> 山口県下 <small>しものせき</small> 関市東部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5.8kmの道路整備事業である。</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 (H26年度末現在)	約66%	供用済延長	2.4 km
計画交通量	41,600~52,900 台/日				
費用対効果 分析結果	B/C : (3便益) (事業全体) 2.9 (残事業) 7.4	総費用 : (残事業)/ (事業全体) 29/134億円 (事業費 : 16/114億円) (維持管理費 : 12/20億円)	総便益 : (残事業)/ (事業全体) 212/390億円 (走行時間短縮便益 : 192/349億円) (走行費用減少便益 : 10/22億円) (交通事故減少便益 : 10/19億円)	基準年 : 平成27年	
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量 : B/C=1.9~3.6 (交通量±10%) (残事業) 交通量 : B/C=4.7~9.4 (交通量±10%) 事業費 : B/C=2.9~2.9 (事業費±10%) 事業費 : B/C=7.1~7.9 (事業費±10%) 事業期間 : B/C=2.8~3.0 (事業期間±20%) 事業期間 : B/C=7.3~7.6 (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【28,494千人・時間/年⇒27,790千人・時間/年 (2.5%削減)】</p> <p>②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【<small>おうき</small> 下関市王喜地区～下関市役所 : 約36分⇒約30分】</p> <p>③個性ある地域の形成 ・大規模イベントの支援として、ねんりんピック (H27.10) の競技会場である<small>のぎはま</small> 乃木浜総合公園へのアクセス向上 ・<small>ちようふ</small> 長府庭園[下関市] (H25 : 7.0万人)、観光農園[山陽小野田市] (H25 : 20.0万) へのアクセス向上</p> <p>④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>⑤地球環境の保全 ・CO2排出削減量が約4.5千t/年【1,527.5千t/年⇒1,523.0千t/年】</p> <p>⑥生活環境の改善・保全 ・NOx排出削減量約18.6t/年 (約0.5%削減)【3,846.5t/年⇒3,827.9t/年】 ・SPM排出削減量約1.2t/年 (約0.6%削減)【204.6t/年⇒203.4t/年】</p> <p>⑦他のプロジェクトとの関係 ・第2次下関市総合計画 (平成27年3月) において地域連携道路網として位置づけられている</p> <p>⑧環境への配慮を考慮した効果 ・約4.5千t/年のCO2削減量の貨幣換算価値【2.6億円※】 ※供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値) 他3項目に該当</p>				

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

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。

これまでの開通により、^{きよすえひがし}清末東交差点の渋滞は解消したものの、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

平成23年9月に下関市^{きよすえひがし}清末東町から下関市^{かめほまちよう}亀浜町間の約2.4kmが4車線で完成しており、現在は平成28年度の全線4車線完成に向けて工事を実施している。

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、平成28年度の全線4車線完成に向け事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

橋梁上部工へのPCコンボ橋の採用により、コスト縮減を図っている。【約0.2億円】

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 小月バイパス

事業再評価

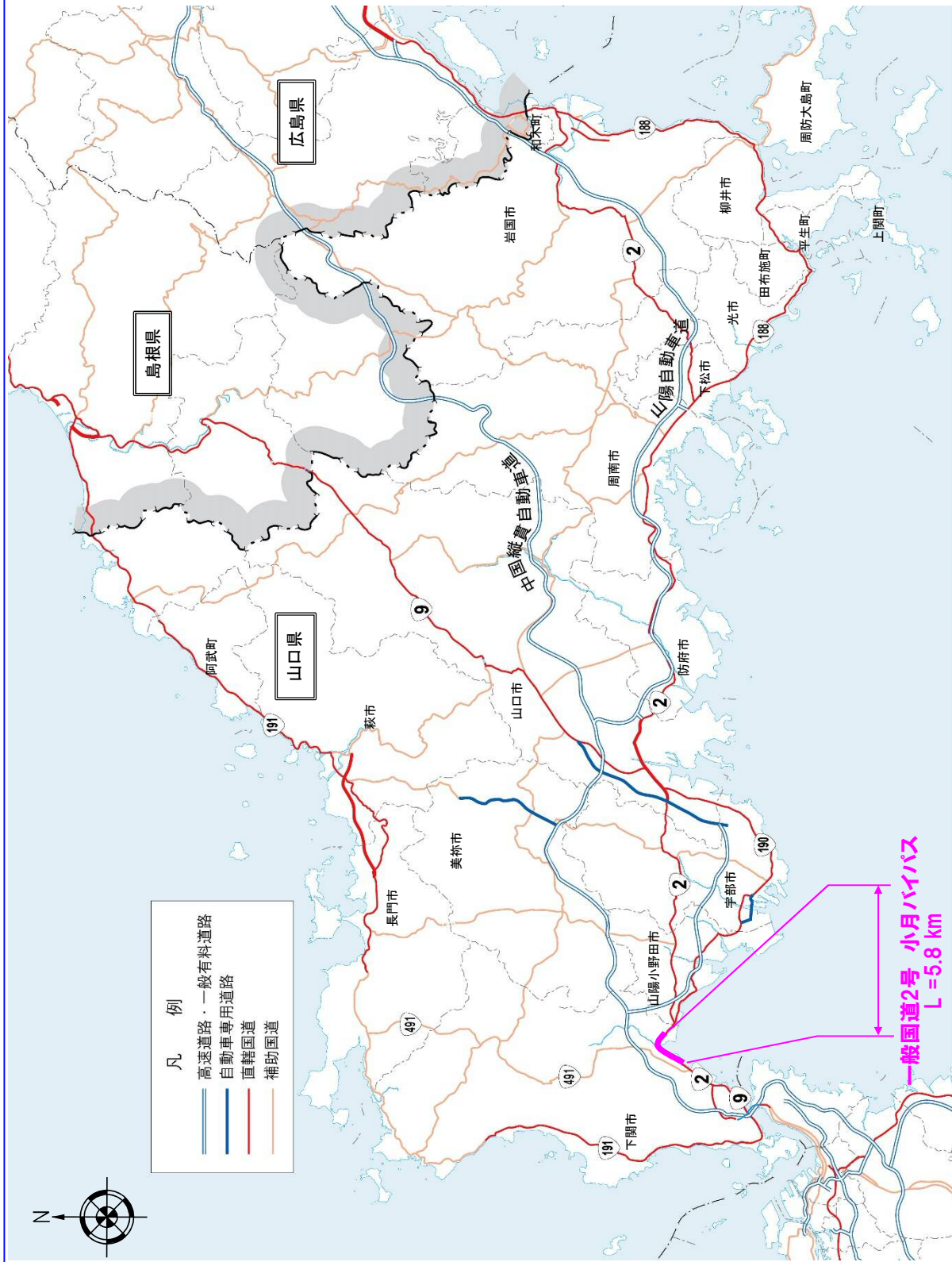
平成27年10月

国土交通省 中国地方整備局

1. 位置図

一般国道2号 小月バイパス

- ・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。
- ・小月バイパスは、山口県下関市松屋から同市毫浜町に至る延長5.8kmの現道拡幅事業である。



2. 事業概要及び進捗状況

一般国道2号 小月バイパス

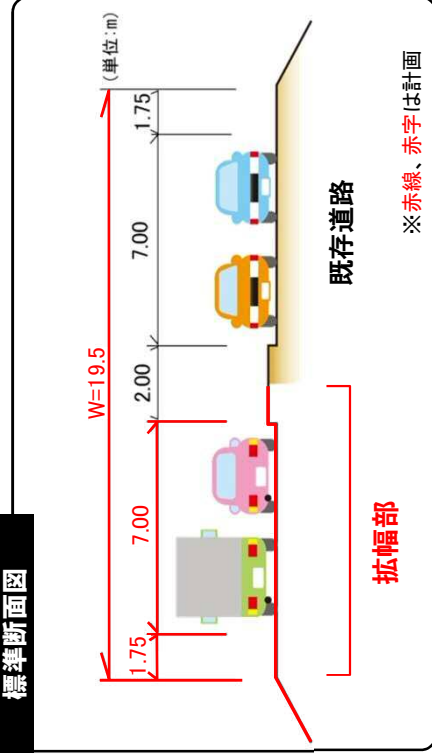
(1) 事業概要

・小月バイパスは、山口県下関市東部における交通混雑の緩和を図るとともに、交通安全の確保、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。

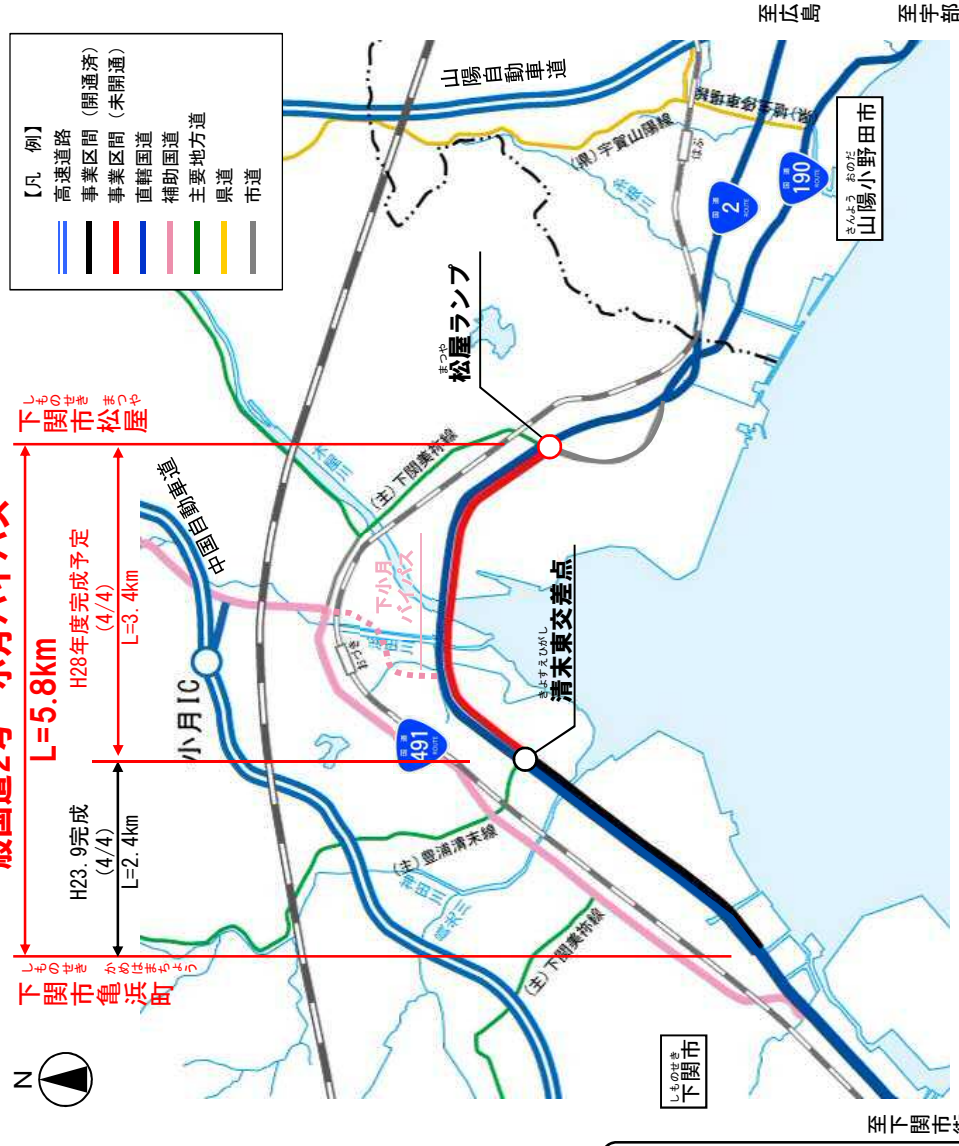
計画概要

起 終 点	山口県下関市松屋 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



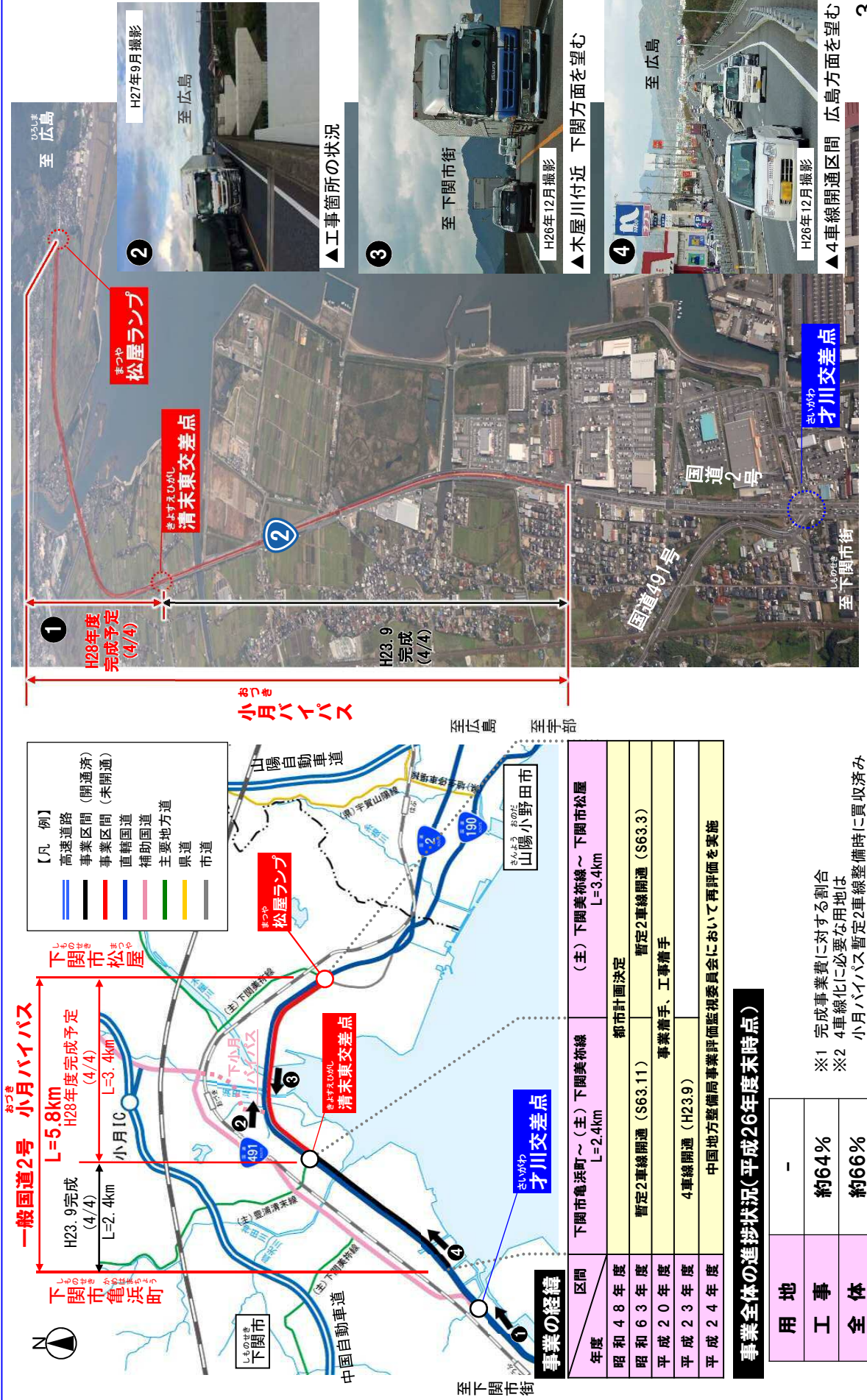
一般国道2号 小月バイパス



2. 事業概要及び進捗状況 (2) 事業の経緯・進捗状況

一般国道2号 小月バイパス

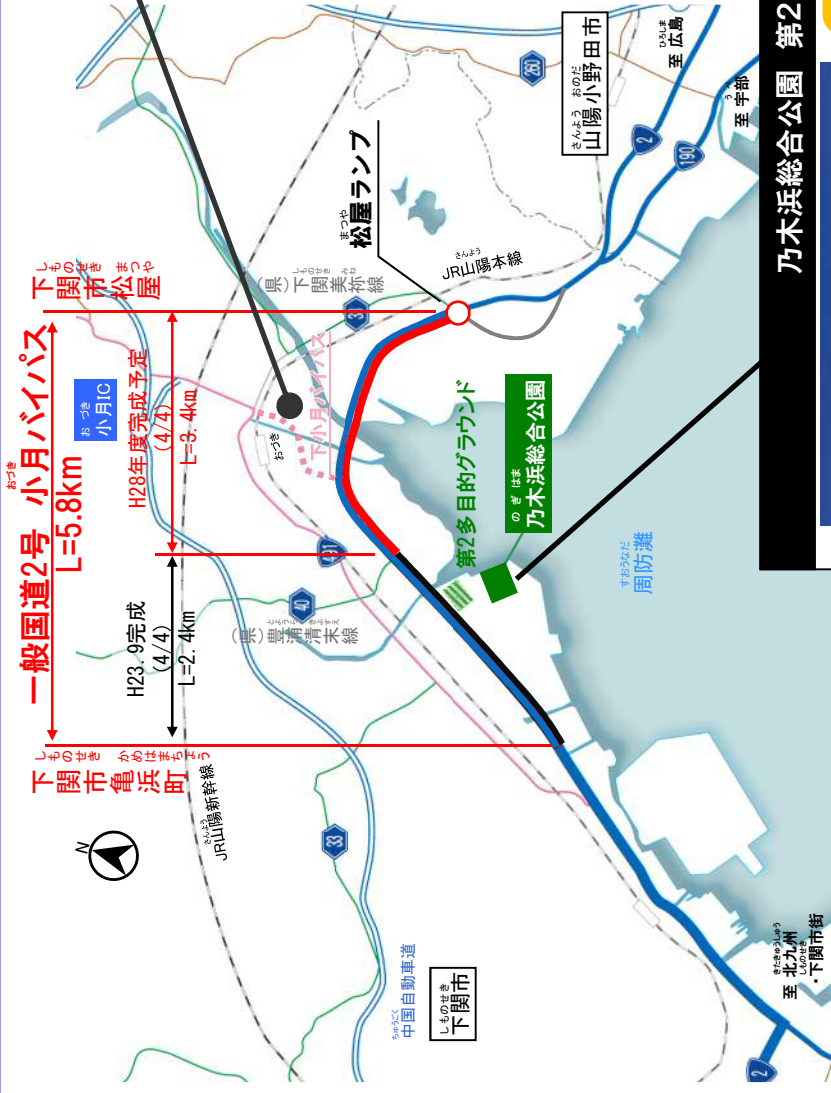
- ・4車線化事業として平成20年度より着手し、平成23年9月に下関市清末東町から下関市亀浜町間のL=2.4kmを4車線で開通している。
- ・現在は、下関市松屋から清末東町間の延長3.4kmについて平成28年度の全線4車線完成に向けて工事を実施している。



3. 前回評価時からの主な周辺状況の変化

一般国道2号 小月バイパス

- ・小月バイパス沿線の乃木浜総合公園では、H27年7月より第2多目的グラウンドが利用開始となっている。
- ・沿線の事業所では、自転車部品の世界的なトップメーカーである(株)シマノの工場増設が予定されている。



【凡例】

高速道路	高速道路 (開通済)
事業区間 (未開通)	事業区間 (未開通)
直轄国道	直轄国道
補助国道	補助国道
主要地方道	主要地方道
県道	県道
市道	市道



写真:下関市

(株)シマノ 下関工場増設 H28年12月稼働予定

株式会社シマノ 工場増設協定調印式
写真:下関市

会社概要

主な製造品:
自転車部品、釣具、ボート用品等のアウトドアスポーツ用品
※自転車部品の世界的なトップメーカー
本社: 大阪府

- ・投資額120億円
- ・新規雇用250人予定 (関連会社含む)

■(株)シマノ

- ・海外を中心としたスポーツ自転車の需要拡大に伴う生産機能の増強のため、下関工場の増設を決めました。
- ・当地において、小月バイパスをはじめとする周辺道路の整備が企業活動に寄与する部分は大きいです。(H27.9 ヒアリング調査結果)

乃木浜総合公園 第2多目的グラウンド H27年7月利用開始

施設概要

軟式野球、ソフトボール、サッカー、グラウンドゴルフ、ラグビー、その他スポーツにご利用いただける照明設備のあるクレイ舗装のグラウンド

グラウンド 総面積	約4.1万㎡ うち第2多目的グラウンド 約2.1万㎡
駐車場	284台(うち4台身障者用)

4. これまでの開通による効果

一般国道2号 小月バイパス

- ・小月バイパスの部分開通により、国道2号上り線(広島方面向き)清末東交差点を先頭とする最大で2kmを超える渋滞が解消した。
- ・才川交差点付近～清末東交差点での所要時間が約7分短縮した。

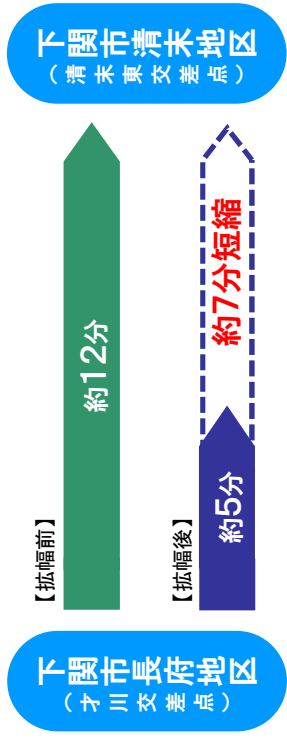


◆国道2号清末東交差点を先頭とする広島方面向きの渋滞発生状況

国道2号広島方面向きの交通状況



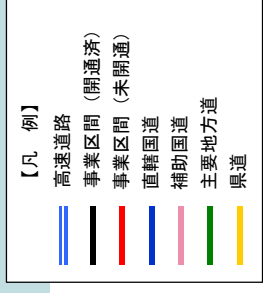
◆国道2号の所要時間短縮(平日 17時台の状況)



■データ
○拡幅前：H23年9月7日(水) 調査結果
○拡幅後：H27年5月平日 平均
プローブデータ

◆地域の声

- 下関市 都市整備部次長
・H23年9月の一部4車線化により、才川交差点周辺まで発生していた渋滞が緩和し、交通の流れがよくなりました。
(H27.8 ヒアリング調査結果)
- 小月バイパス沿線の物流事業所
・宇部・山陽小野田方面に住む従業員は、4車線化後に通勤が楽になったと実感しています。
(H27.8 ヒアリング調査結果)



※部分拡幅前最大渋滞長
※拡幅後は解消

■データ
○拡幅前：H23年9月7日(水)調査結果
○拡幅後：H27年5月26日(火)調査結果

5. 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



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、混雑時定時性の確保

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：物流の効率化

〈期待される道路の役割(効果)〉
⇒ 地域産業の活性化、広域物流の支援

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・通学時等のアクセス向上

課題⑤：救急活動の支援

〈期待される道路の役割(効果)〉
⇒ 搬送時間の短縮等により救急救命を支援

課題⑥：災害に強い幹線道路ネットワークの強化

〈期待される道路の役割(効果)〉
⇒ 災害発生時における幹線道路ネットワークの強化

5. 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

- ・小月バイパスの未整備区間の利用交通量は約3万台/日であり、混雑度は約1.65と高い。
- ・小月バイパスの4車線化により、国道2号の交通円滑化が期待される。
- ・また、下小月バイパスが開通すると、国道491号の交通が国道2号へ転換し、交通量の増加が見込まれ更なる交通渋滞が予定される。



【写真①】木屋川付近の交通状況

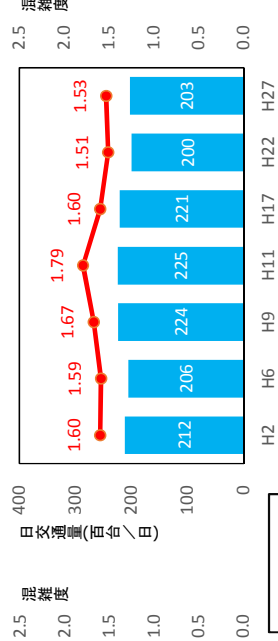
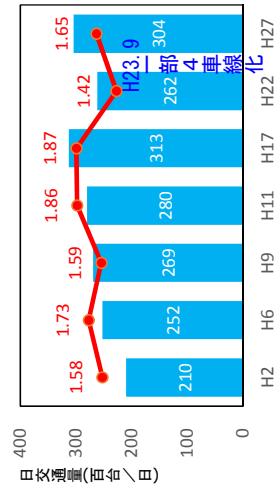


H27年2月撮影

資料：ETC2.0プローブデータ (H27.4～H27.6 平日 17～18時台)

◆周辺道路の交通量、混雑度の変化

【国道2号 下関市清末町4丁目(A-A' 断面)】 【国道491号 下関市清末(B-B' 断面)】



資料：H2～H22 道路交通センサス H27 H27.5.26(火)調査

◆地域の声

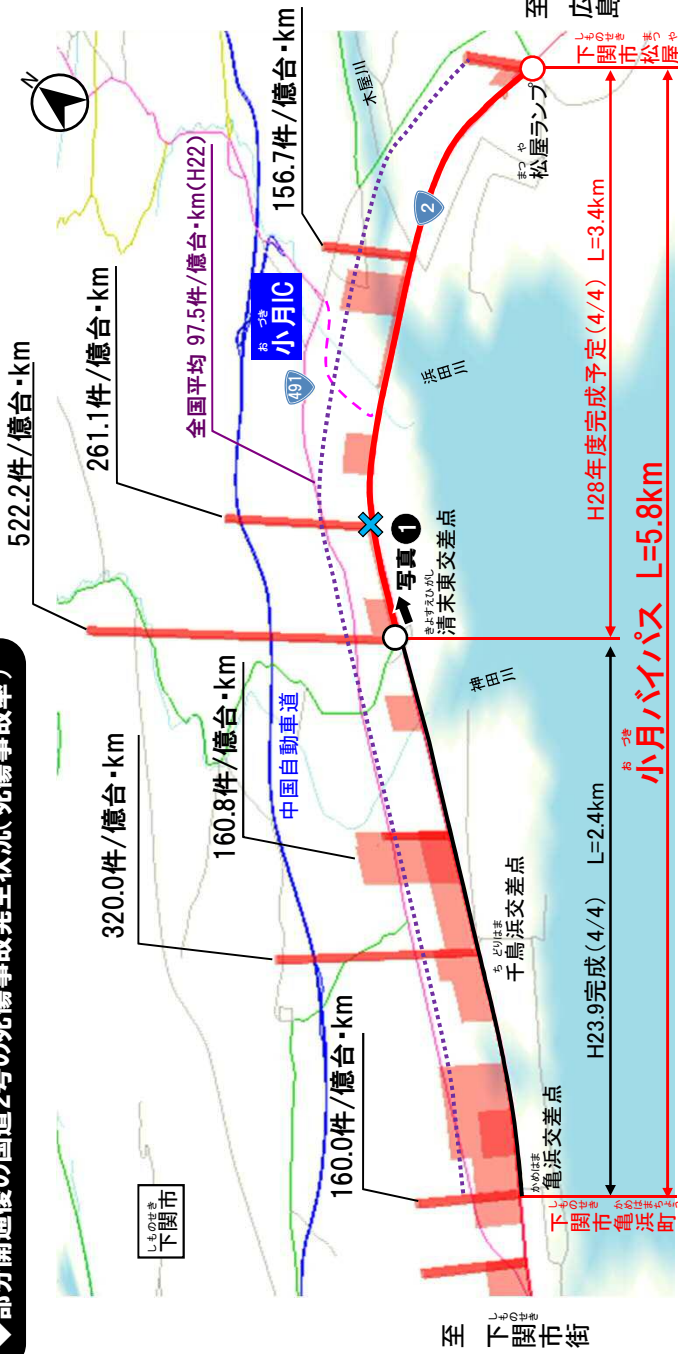
- 小月バイパス沿線の物流事業所
 - ・車線が減少することで渋滞発生がボトルネックとなります。そのため、小月バイパスの整備による4車線化はありがたいです。(H27.8 ヒアリング調査結果)
- 日軽パネリスシステム(株)
 - ・国道2号の東行では、朝ピーク時に清末東交差から混雑がしています。長い場合通過に10分以上多くかかることもあるため、従業員の通勤にも影響が出ています。(H27.8 ヒアリング調査結果)

5. 地域から期待される道路の役割(効果) おづき 小月バイパス

課題② 国道2号で多発する交通事故 (1) 交通事故の減少

- ・小月バイパス区間では、4車線から2車線への車線減少区間周辺では死傷事故が多発している傾向にある。
- ・小月バイパスの4車線化により車線減少区間が解消され、交通事故の削減が期待される。

◆部分開通後の国道2号の死傷事故発生状況(死傷事故率)



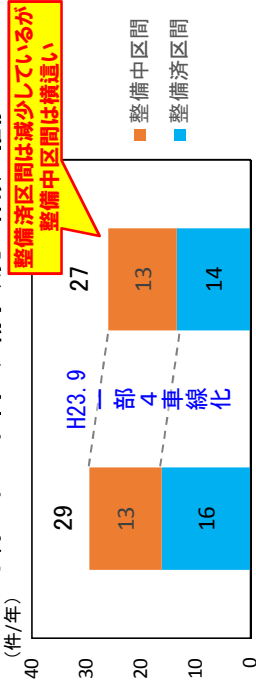
◆地域の声

■長府警察署
 ・全線の4車線化により、交通の流れがよりスムーズになり、**単路部における正面衝突事故などの減少が期待されます。**
 (H27.8 ヒアリング調査結果)

◆小月バイパス区間の事故発生状況

▼小月バイパス区間の死傷事故発生件数の推移

整備済区間は減少しているが整備中区間は横ばい



【図中X地点】事故の発生状況



資料: 交通事故・道路統合データベース (H24-H25)



【写真①】車線減少区間付近の走行状況

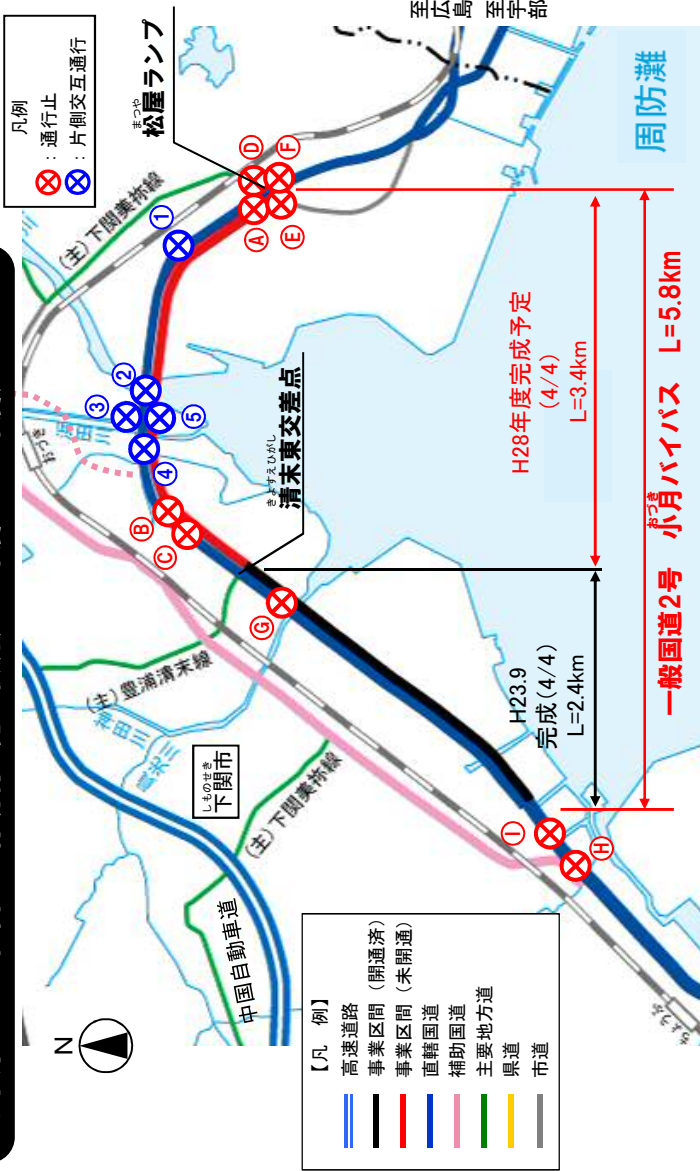
5. 地域から期待される道路の役割(効果)

おづき 一般国道2号 小月バイパス

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

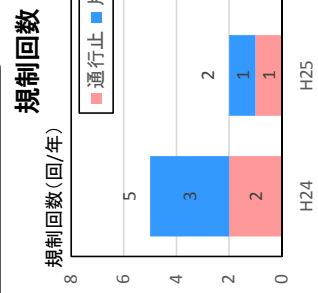
- ・小月バイパスの整備中区間では、整備済の区間に比べ事故等による通行規制が頻発しており、H24～26年度で延べ11時間以上の通行規制が発生している。
- ・小月バイパスの整備により、事故等による交通への影響軽減が期待される。

◆小月バイパス区間の通行規制の発生状況(H24年度～H26年度)

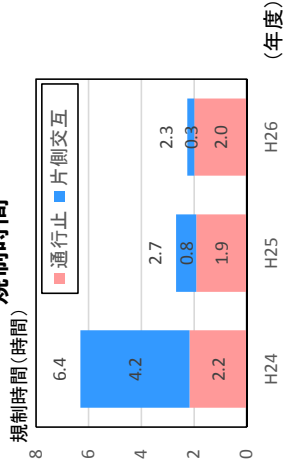


◆通行規制の発生推移

期間：H24.4.1～H27.3.31



規制時間



整備済区間実績

番号	分類	年月日	規制状況	規制時間
G	故障車	H24.09.10	通行止	15分
H	事故	H25.07.17	通行止	2時間53分
I	事故	H25.08.26	通行止	6時間35分
通行止 規制回数・規制時間				
片側交互 規制回数・規制時間				
総規制時間				

整備中区間実績

番号	分類	年月日	規制状況	規制時間
①	事故	H24.05.30	片側交互	1時間30分
②	事故	H24.09.20	片側交互	1時間30分
A	故障車	H24.10.15	通行止	16分
③	事故	H24.11.18	片側交互	1時間9分
B	事故	H24.12.07	通行止	1時間54分
C	事故	H25.09.11	通行止	1時間55分
④	事故	H26.02.17	片側交互	46分
⑤	事故	H26.07.22	片側交互	16分
D	事故	H26.12.03	通行止	不明
E	故障車	H26.12.16	通行止	53分
F	事故	H27.01.02	通行止	1時間6分
通行止 規制回数・規制時間				
片側交互 規制回数・規制時間				
総規制時間				

未整備区間の通行規制回数は11回と整備区間に比べ多い

◆地域の声

- 長府警察署
 - ・4車線化により、**全面通行止規制や片側交互通行のような規制が減少**することが期待されます。(H27.8 ヒアリング調査結果)
- 小月バイパス沿線の事業所
 - ・小月バイパスの全区間における**4車線の整備によって、車両事故等による通行規制の発生による影響が軽減**されることが期待できます。(H27.8 ヒアリング調査結果)

※H24～H26年度

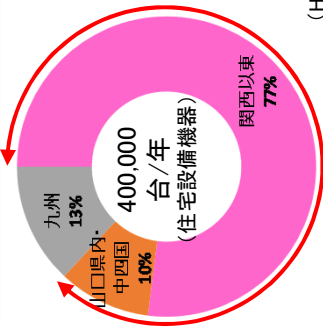
5. 地域から期待される道路の役割(効果)

課題③ 物流の効率化 (1) 地域産業の活性化

おつき 一般国道2号 小月バイパス

・下関市東部の小月バイパス沿線では長府地区を中心に大規模事業所が集積しており、小月バイパス沿線地区の製造品出荷額等は国道2号に整備に合わせて増加傾向にある。
 ・小月バイパスの整備により、沿線地区を発着とする物流ネットワークの安定化が確保され、地域の産業活動の活性化、効率化を支援する。

◆長府地区からの製品の搬出状況(住宅設備機器)

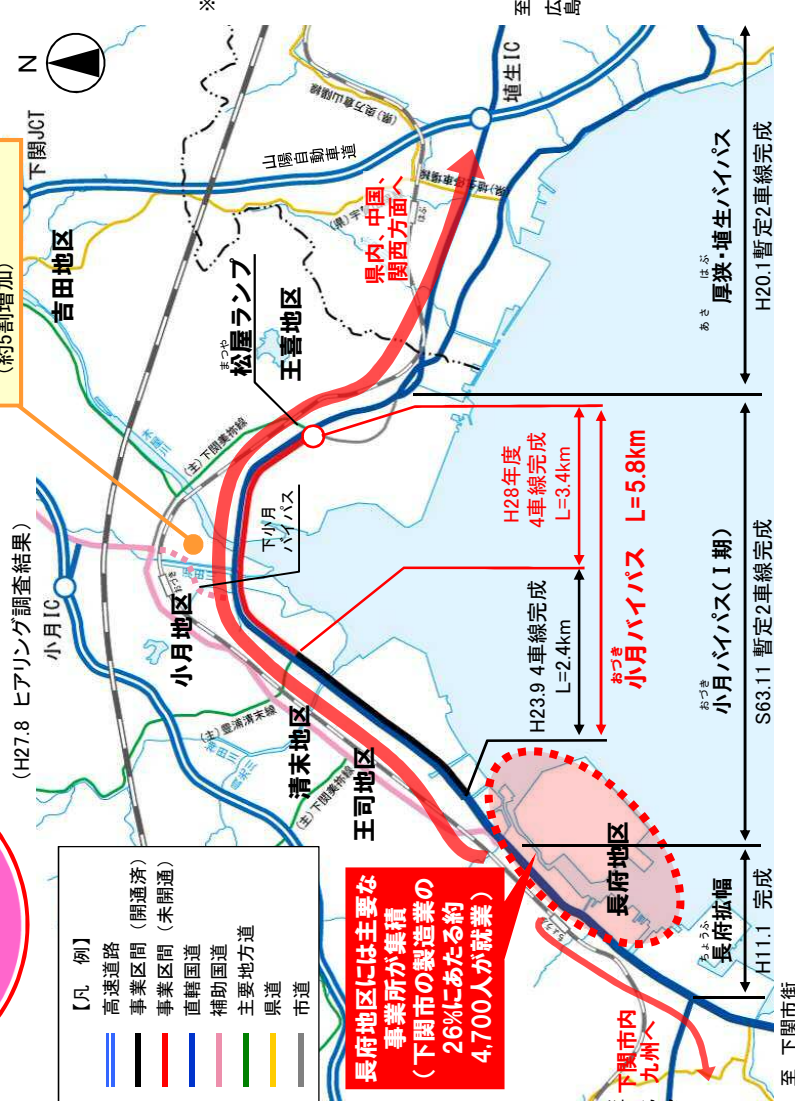
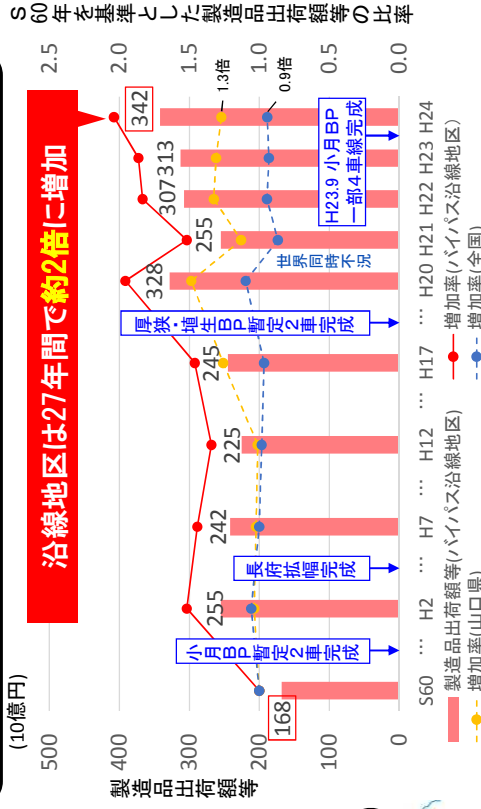


製品の搬出において
 方面別で約9割、
 160便/月(トラック)
 以上が
 小月バイパスを利用

大規模な設備投資
 (工場増設)

(株)シマノ 下関工場
 ・S45年現工場稼働開始
 ・工場面積 約3.5万㎡
 ・自転車部品製造
 【増設工場の概要】
 ・H28年12月稼働予定
 ・投資額120億円
 ・新規雇用250人予定
 ※協力会社含む
 ・工場面積 約11.8万㎡
 (約5割増加)

◆国道2号小月バイパス沿線地区の製造品出荷額等の推移



◆地域の声

- 下関商工会議所 会頭
 - ・小月バイパスが整備されれば、沿線地区の事業所からの運搬が円滑になる事が期待できます。
 - ・早期の全線完成を望みます。(H27.8 ヒアリング調査結果)
- (株)シマノ
 - ・道路の定時性向上により部品等の搬送時間が正確に読めれば、工場の部品の在庫を減らすことができ、輸送を含めた製造コストの削減が期待されます。(H27.9 ヒアリング調査結果)
- 小月バイパス沿線の事業所
 - ・小月バイパスの全区間を利用して、ピストン輸送を1日あたり20便程度行っています。小月バイパスの完成により、輸送の効率化が図れることを期待しています。(H27.8 ヒアリング調査結果)

5. 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

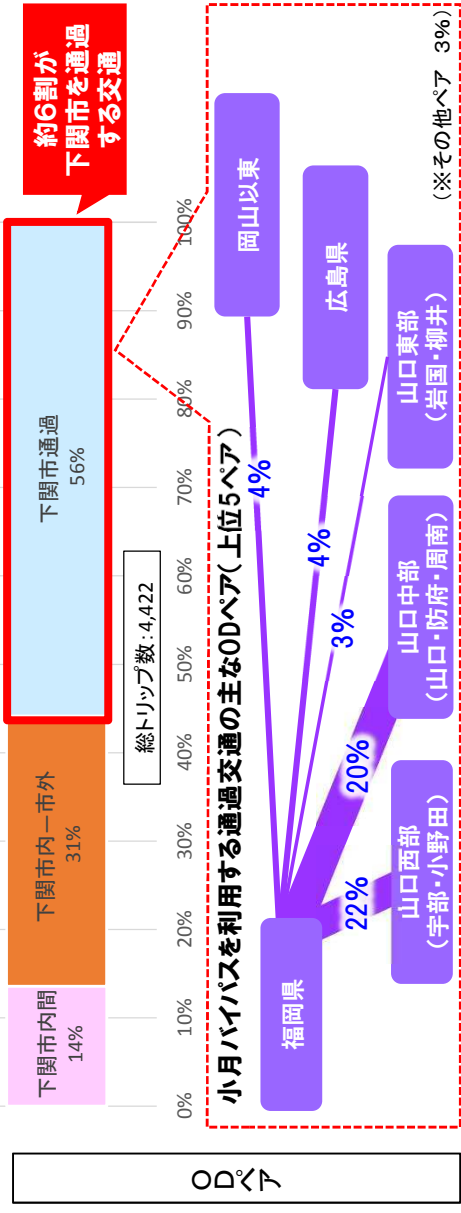
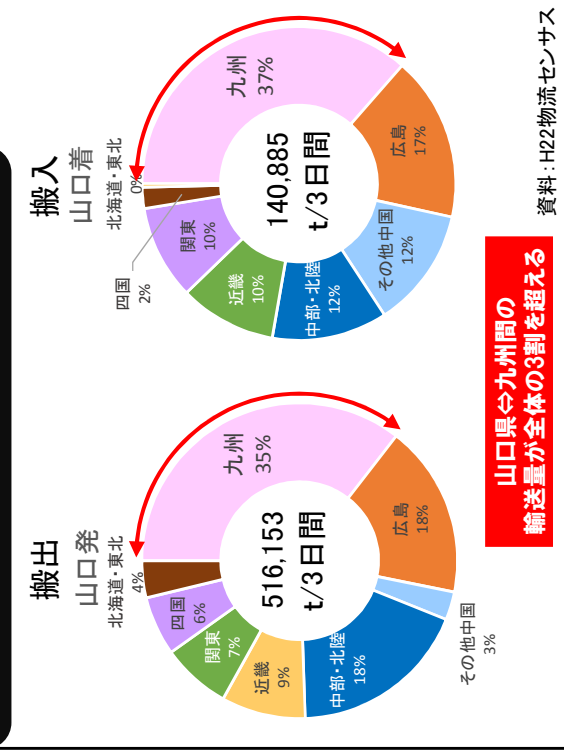
課題③ 物流の効率化 (2) 広域物流の支援

- ・小月バイパスを利用する商用車の約6割が下関市を通過する交通であり、主に福岡県～山口中部・西部間を結ぶ広域物流を担っている。
- ・小月バイパスの4車線化により、山口県～県外間の物流の効率化が図られ、山口県全体の産業活性化に寄与する。

◆小月バイパスを利用する商用車の流動道路



◆山口県～県外間における貨物輸送量の割合



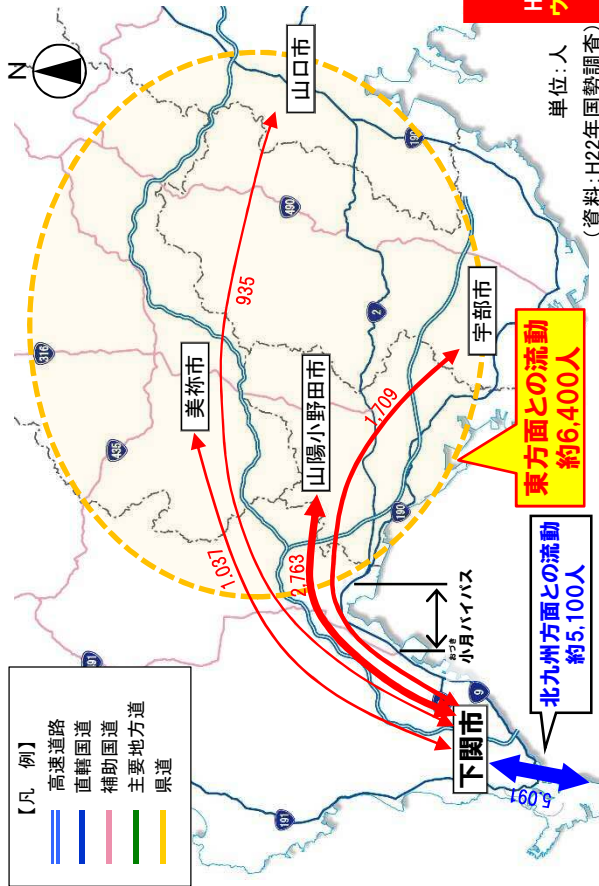
小月バイパス区間を走行するトラック

5. 地域から期待される道路の役割(効果)

課題④ 日常生活における利便性の向上

- ・下関市～周辺都市間で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。

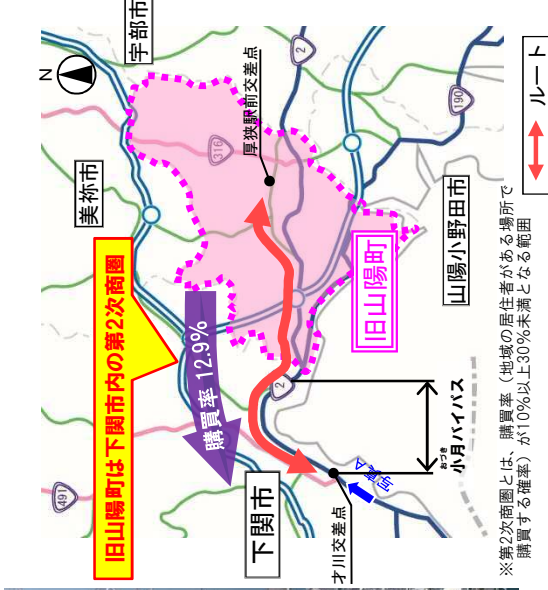
◆下関市～周辺都市間の通勤・通学流動(自家用車利用)



【写真A】長府地区の商業集積エリア

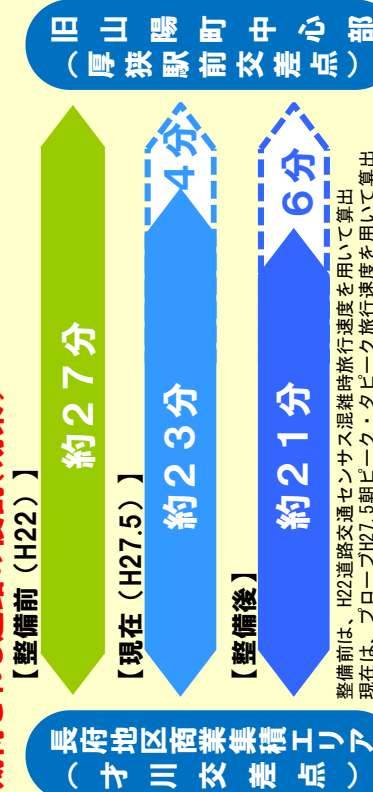


◆下関市の第2次商圏としての旧山陽町



(資料: H24年度山口県買物動向調査報告書)

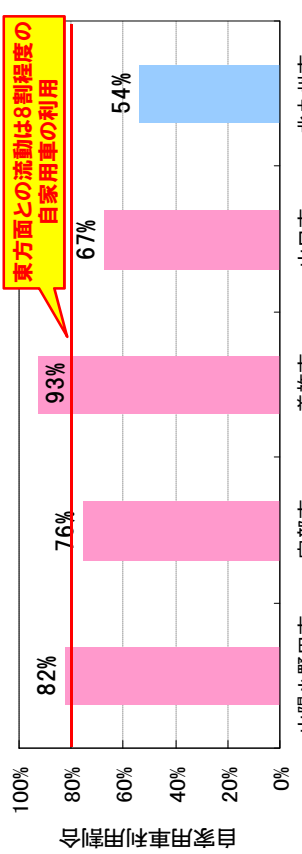
◇期待される道路の役割(効果)



【写真A】長府地区の商業集積エリア

◆地域の声

- 下関市 都市整備部長
 ・下関市内はもとより、市外からも通勤や買物で小月バイパスを利用される方が多いので、早期の完成を期待します。
 (H27.8 ヒアリング調査結果)



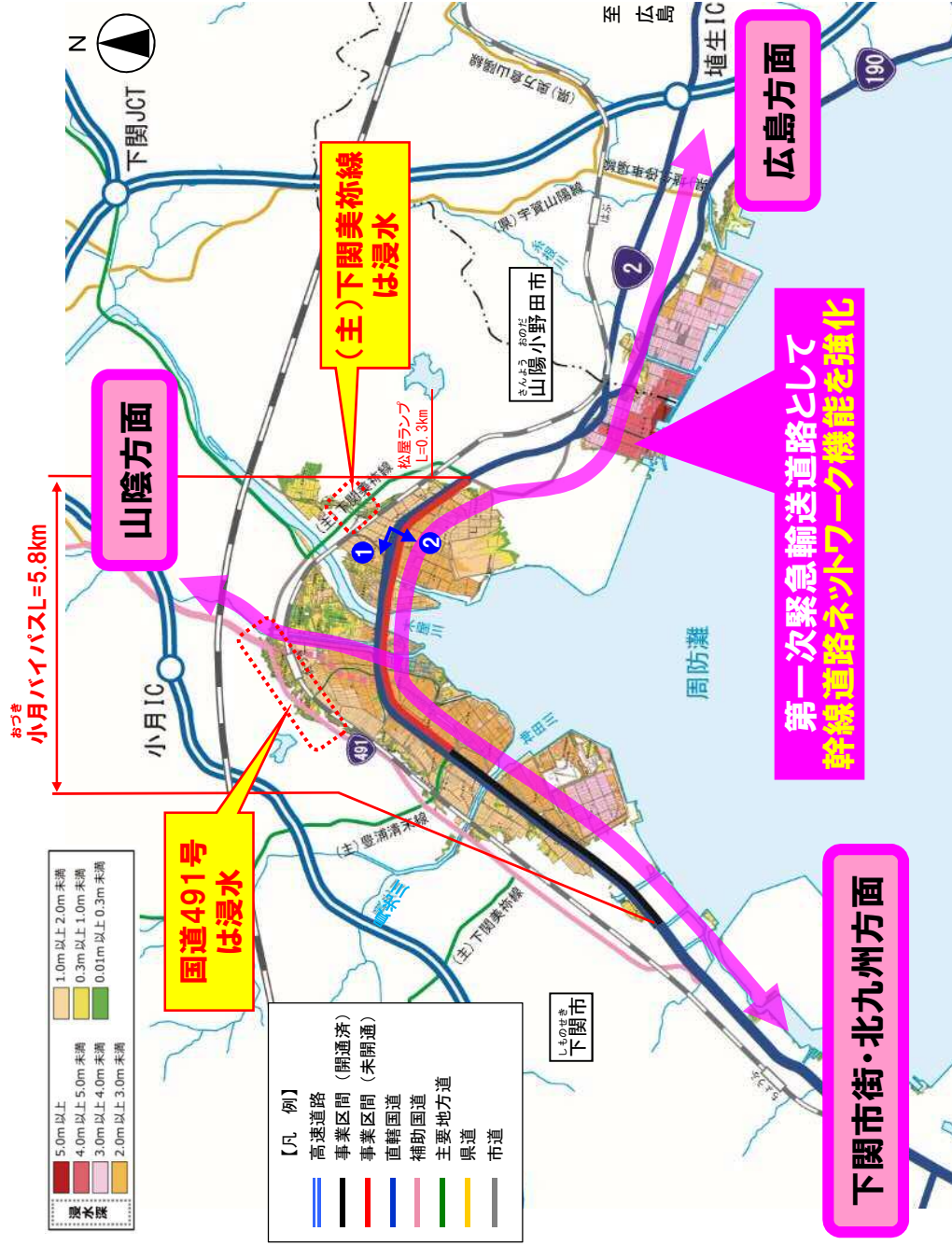
5. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道2号 小月バイパス

課題⑥ 災害に強い幹線道路ネットワークの強化

- 小月バイパス周辺は周防灘に面しており、平成25年12月に公表された山口県津波浸水想定図(瀬戸海沿岸)において、2m~3m未満程度の浸水が想定されている。
- 小月バイパスは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、幹線道路ネットワーク機能を強化する。

◆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:山口県津波浸水想定図(瀬戸海沿岸)H25年12月)

6. コスト縮減に関する取り組み

おづき 一般国道2号 小月バイパス

・橋梁構造の見直しによりコスト縮減を図っている。

「橋梁上部工」にPCコンポ橋を採用

項目	内容	縮減額
橋梁上部工	PC 4 径間プレテンションT桁橋からPC 2 径間コンポ橋を採用による削減	0. 2 億円

当初

PC4径間プレテンションT桁橋

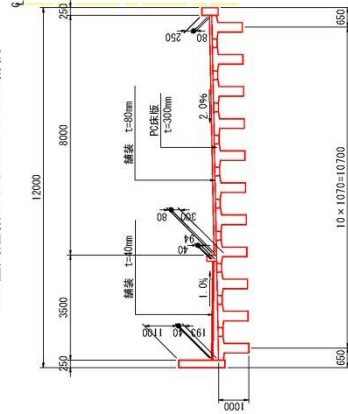


変更後

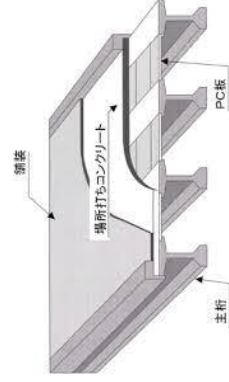
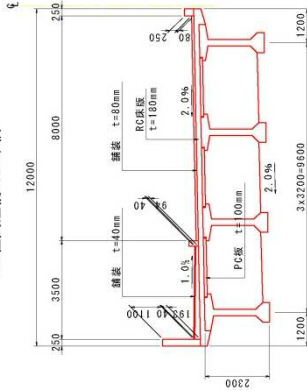
PC2径間連続コンポ橋



PC4径間連結プレテンションT桁橋



PC2径間連続コンポ橋



7. 事業の効果

・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)	134	29
事業費	114	16
維持管理費	20	12
便益額 (B)	390	212
走行時間短縮便益	349	192
走行経費減少便益	22	10
交通事故減少便益	19	10
費用便益比	2.9	7.4

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、歩行者に關する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に關する物的損害額等）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4.5千トン/年のCO₂削減】【+約2.6億円】※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排出削減量約18.6t/年(約0.5%削減)、SPM排出削減量約1.2t/年(約0.6%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 小月バイパス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
41,600台/日~52,900台/日	約111億円	134億円	390億円	+α	2.9 (7.4) + 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

◇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。
◇これまでの開通により、清末交差点の渋滞は解消したものの、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)=2.9(事業全体) 7.4(残事業)

◇道路の役割

①環境の影響を考慮した効果[例] 約4.5千トン/年のCO₂削減【+約2.6億円】※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排出削減量約18.6t/年(約0.5%削減)、SPM排出削減量約1.2t/年(約0.6%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 小月バイパスの完成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～下関市亀浜町間の2.4kmが4車線で完成しており、現在は平成28年度の全線4車線完成に向けて工事を実施している。

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、平成28年度の全線4車線完成に向け事業を推進する。

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0.2億円】

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。

◆前回評価時との比較

	前回評価 (H24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=5.8km	L=5.8km	-
計画交通量	41,200～52,000台/日	41,600～52,900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111億円	約111億円	-
総費用 (C)	122億円	134億円	・基準年の変更(H24基準からH27基準)
総便益 (B)	317億円	390億円	・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(H24基準からH27基準)
費用対効果 (B/C)	2.6	2.9	・総費用及び総便益を見直したため

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 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 ■ 便益が費用を上回っている	全事業 費用収益比 (B/C) = 2.9 (経済的純現在価値 (B-C) = 256億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 11.5%) 採事業 費用収益比 (B/C) = 7.4 (経済的純現在価値 (B-C) = 184億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 56.0%)

●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 <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 <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 <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 	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：704千人・時間/年 (28,494千人・時間/年⇒27,790千人・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) の渋滞損失削減時間 (弱送)：1,082千人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率：84.1%削減 (1,082千人・時間/年⇒172千人・時間/年)
物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> <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口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である <input 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1.5m/km2以下である市街地内での事業である <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <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図られる 	<p>ねんりんビック (H27.10) の競技会場である乃木浜総合公園へのアクセスが向上</p> <p>対象地区：下関市王善地区、日常活動圏中心都市、下関市改革見込み：下関市王善地区～下関市役所 約36分⇒約30分</p>
個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> <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 	<p>対象観光地：長府庭園「下関市」(H25：7.0万)、観光農園「山陽小野田市」(H25：20.0万)</p>
2. 暮らし 歩行者・自転車 のための生活空間の形成	<ul style="list-style-type: none"> <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/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 <input type="checkbox"/> 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 	

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"/> 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規模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	<p>500件/台キロ以上である区間、箇所：国道2号清来真交差点 522.2件/台キロ [H24-H25] 4車線化により車線減少区間が解消し、安全性の向上が見込まれる</p> <p>山口県の第1次緊急輸送道路に指定(国道2号) 代替道路：中国自動車道(下関JCT～下関IC間)</p>
4. 環境 地球環境の保全 生活環境の改善・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 <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 <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	<p>CO2排出削減量：約4.5千t/年(整備なし)；1,527.5千t/年⇒整備あり；1,523.0千t/年・・・約0.3%削減)</p> <p>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18.6t/年(整備なし)；3,846.8t/年⇒整備あり；3,827.9t/年・・・約0.5%削減)</p> <p>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1.2t/年(整備なし)；204.6t/年⇒整備あり；203.4t/年・・・約0.6%削減)</p>
5. その他 他のプロジェクトとの関係	<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	<p>国道491号 下小月ハイパス (H25年度事業化)</p> <p>第2次下関市総合計画において地域連携道路網として位置づけられている(平成27年3月、下関市) 山口県広域道路網マスタープランにおいて広域道路(交流促進型)としての位置づけ(平成10年6月、山口県)</p> <p>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。</p>

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・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	現拓

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
41600～52900	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	104億円	49億円	153億円
うち残事業分	17億円	30億円	47億円
基準年における 現在価値(C)	114億円	20億円	134億円
うち残事業分	16億円	12億円	29億円

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29年度			
単年便益 (初年便益)	16億円	0.97億円	0.95億円	18億円
基準年における 現在価値(B)	349億円	22億円	19億円	390億円
うち残事業分	192億円	10億円	10億円	212億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	2.9
経済的純現在価値(事業全体)	256億円
経済的内部収益率(事業全体)	11.5%
費用便益比(残事業)	7.4
経済的純現在価値(残事業)	184億円
経済的内部収益率(残事業)	56.0%

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	41600~52900	±10%	1.9~3.6
事業費	114億円	±10%	2.9~2.9
事業期間	9年	±20%	2.8~3.0

【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	41600~52900	±10%	4.7~9.4
事業費	16億円	±10%	7.1~7.9
事業期間	1年	±20%	7.3~7.6

交通状況の変化

様式-3①

事業名:小月バイパス

(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]	39,400	45,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	9	7	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	73.11	62.69	
②主な 周辺道路 ^{※4} :1421.8km	国道491号 :5.8km	交通量	[台/日]	14,800	8,800
		走行時間	[分]	9	8
		走行時間費用	[億円/年]	23.03	12.33
	(主)下 関美祢 線, 市 道 :3.9km	交通量	[台/日]	8,600	6,200
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	10.13	6.68
	中国道 :21.0km	交通量	[台/日]	23,500	23,100
		走行時間	[分]	16	16
		走行時間費用	[億円/年]	73.80	72.56
		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 :1421.8km	走行時間費用	[億円/年]	3,499.47	3,507.69	

		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
-	走行時間短縮便 益 [億円/年]	3,679.54	3,661.95	17.59

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

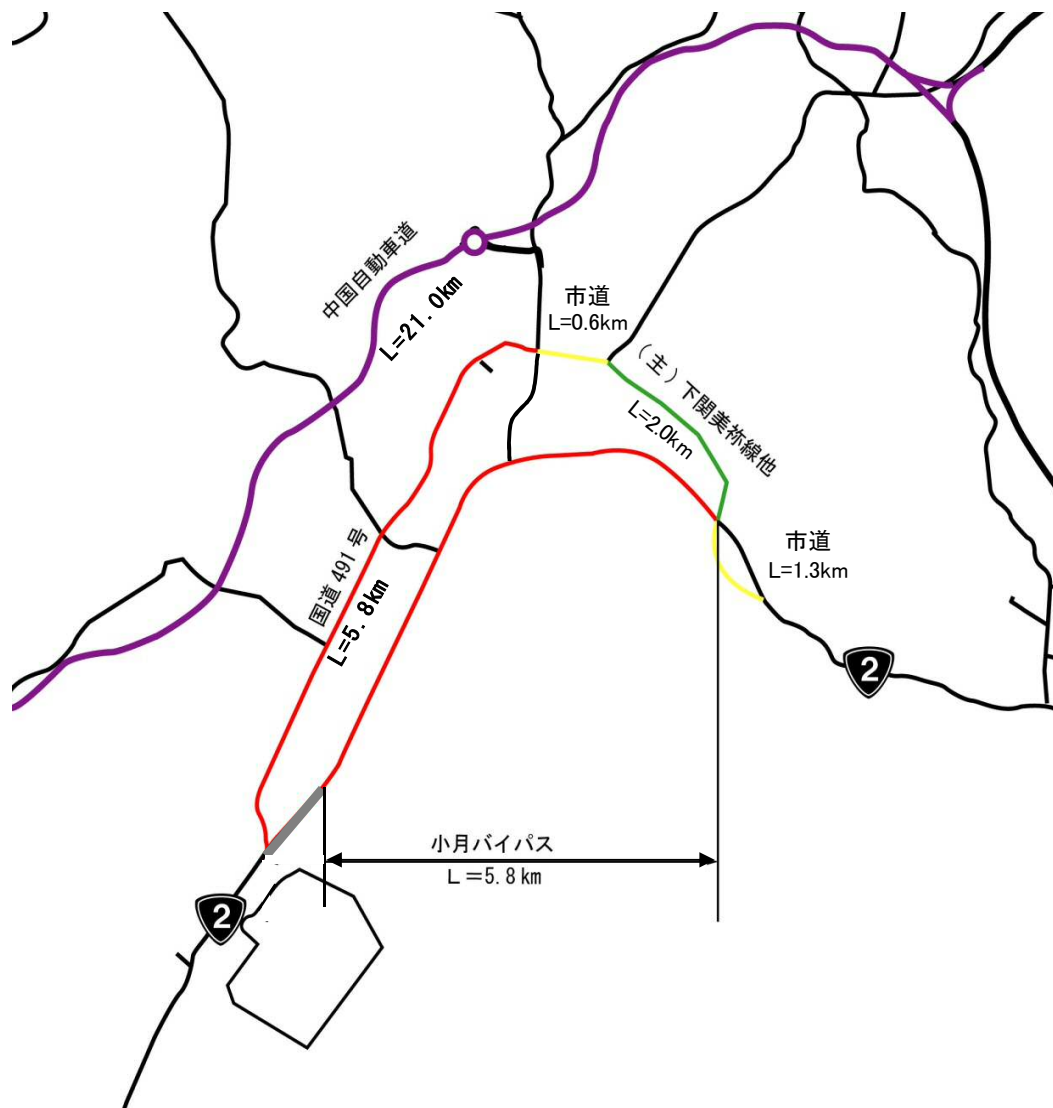
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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

(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	45,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	8	7	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	70.34	62.69	
②主な 周辺道路 ^{※4}	国道491号 :5.8km	交通量	[台/日]	11,700	8,800
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	16.93	12.33
	(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]	8.78	6.68
	中国道 :21.0km	交通量	[台/日]	23,500	23,100
		走行時間	[分]	16	16
		走行時間費用	[億円/年]	73.54	72.56
		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 :1421.8km	走行時間費用	[億円/年]	3,502.03	3,507.69	

		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
-	走行時間短縮便 益 [億円/年]	3,671.62	3,661.95	9.67

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

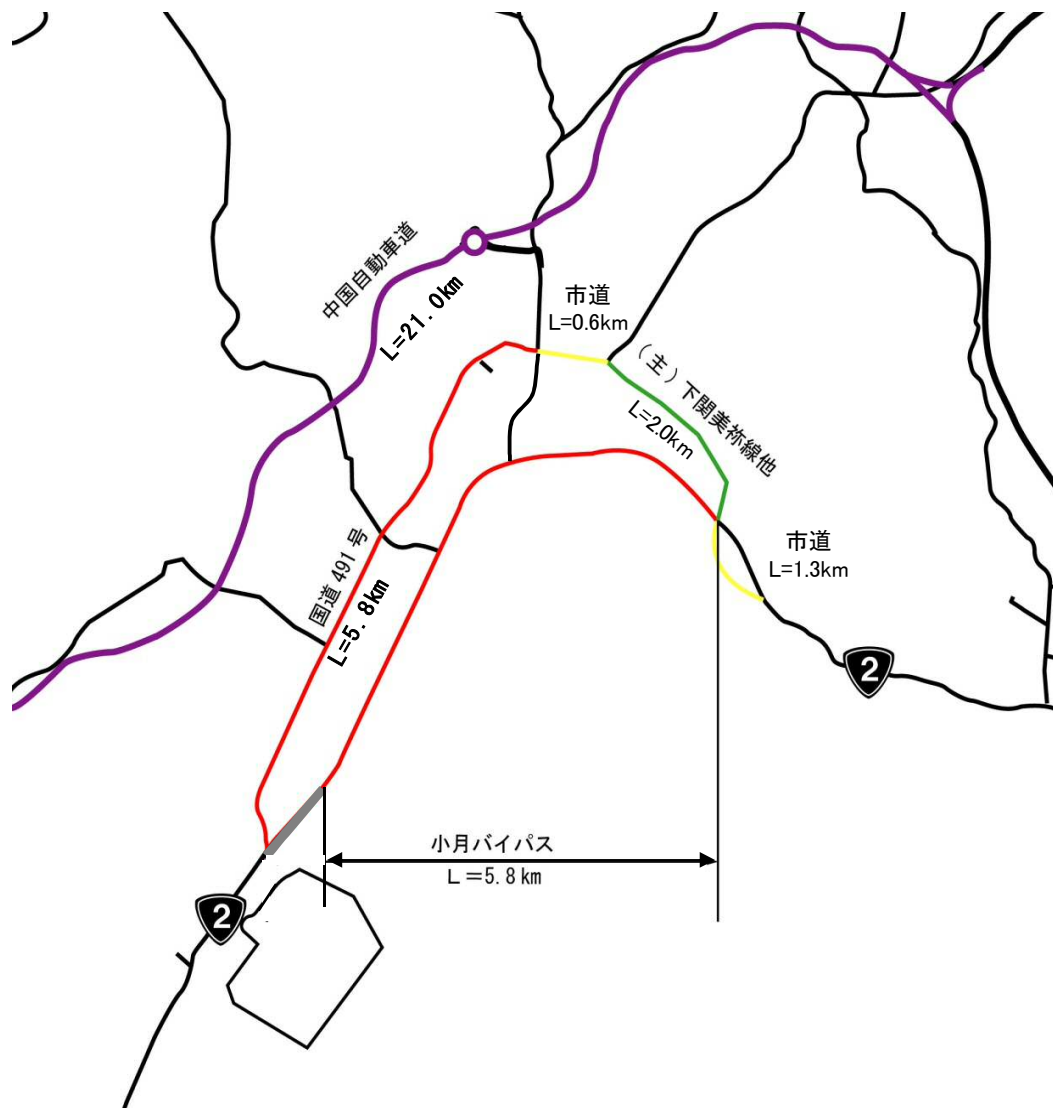
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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
	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) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日
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)	
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 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 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	<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"/>	
	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:小月バイパス(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)
0.18	5.8	1.06

年次	年度	割引率	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	1.3159	96.8	5.90	7.31		
-8年目	H21	1.2653	95.6	12.99	15.66		
-7年目	H22	1.2167	93.7	10.72	12.68		
-6年目	H23	1.1699	92.1	10.09	11.68		
-5年目	H24	1.1249	91.3	11.75	13.19		
-4年目	H25	1.0816	91.1	6.82	7.38		
-3年目	H26	1.0400	91.1	11.57	12.03		
-2年目	H27	1.0000	91.1	17.87	17.87		
-1年目	H28	0.9615	91.1	16.76	16.12		
供用開始年次	H29	0.9246	91.1			0.98	0.91
1年目	H30	0.8890	91.1			0.98	0.87
2年目	H31	0.8548	91.1			0.98	0.84
3年目	H32	0.8219	91.1			0.98	0.81
4年目	H33	0.7903	91.1			0.98	0.77
5年目	H34	0.7599	91.1			0.98	0.74
6年目	H35	0.7307	91.1			0.98	0.72
7年目	H36	0.7026	91.1			0.98	0.69
8年目	H37	0.6756	91.1			0.98	0.66
9年目	H38	0.6496	91.1			0.98	0.64
10年目	H39	0.6246	91.1			0.98	0.61
11年目	H40	0.6006	91.1			0.98	0.59
12年目	H41	0.5775	91.1			0.98	0.57
13年目	H42	0.5553	91.1			0.98	0.54
14年目	H43	0.5339	91.1			0.98	0.52
15年目	H44	0.5134	91.1			0.98	0.50
16年目	H45	0.4936	91.1			0.98	0.48
17年目	H46	0.4746	91.1			0.98	0.47
18年目	H47	0.4564	91.1			0.98	0.45
19年目	H48	0.4388	91.1			0.98	0.43
20年目	H49	0.4220	91.1			0.98	0.41
21年目	H50	0.4057	91.1			0.98	0.40
22年目	H51	0.3901	91.1			0.98	0.38
23年目	H52	0.3751	91.1			0.98	0.37
24年目	H53	0.3607	91.1			0.98	0.35
25年目	H54	0.3468	91.1			0.98	0.34
26年目	H55	0.3335	91.1			0.98	0.33
27年目	H56	0.3207	91.1			0.98	0.31
28年目	H57	0.3083	91.1			0.98	0.30
29年目	H58	0.2965	91.1			0.98	0.29
30年目	H59	0.2851	91.1			0.98	0.28
31年目	H60	0.2741	91.1			0.98	0.27
32年目	H61	0.2636	91.1			0.98	0.26
33年目	H62	0.2534	91.1			0.98	0.25
34年目	H63	0.2437	91.1			0.98	0.24
35年目	H64	0.2343	91.1			0.98	0.23
36年目	H65	0.2253	91.1			0.98	0.22
37年目	H66	0.2166	91.1			0.98	0.21
38年目	H67	0.2083	91.1			0.98	0.20
39年目	H68	0.2003	91.1			0.98	0.20
40年目	H69	0.1926	91.1			0.98	0.19
41年目	H70	0.1852	91.1			0.98	0.18
42年目	H71	0.1780	91.1			0.98	0.17
43年目	H72	0.1712	91.1			0.98	0.17
44年目	H73	0.1646	91.1			0.98	0.16
45年目	H74	0.1583	91.1			0.98	0.16
46年目	H75	0.1522	91.1			0.98	0.15
47年目	H76	0.1463	91.1			0.98	0.14
48年目	H77	0.1407	91.1			0.98	0.14
49年目	H78	0.1353	91.1	0.00	0.00	0.98	0.13
合計				104.47	113.91	49.00	20.24

単純事業費計		104.47	49.00
--------	--	--------	-------

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:小月バイパス(残事業)

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)
0.19	3.4	0.65

年次	年度	割引率	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
-1年目	H28	0.9615	91.1	16.76	16.12		
供用開始年次	H29	0.9246	91.1			0.60	0.55
1年目	H30	0.8890	91.1			0.60	0.53
2年目	H31	0.8548	91.1			0.60	0.51
3年目	H32	0.8219	91.1			0.60	0.49
4年目	H33	0.7903	91.1			0.60	0.47
5年目	H34	0.7599	91.1			0.60	0.46
6年目	H35	0.7307	91.1			0.60	0.44
7年目	H36	0.7026	91.1			0.60	0.42
8年目	H37	0.6756	91.1			0.60	0.41
9年目	H38	0.6496	91.1			0.60	0.39
10年目	H39	0.6246	91.1			0.60	0.37
11年目	H40	0.6006	91.1			0.60	0.36
12年目	H41	0.5775	91.1			0.60	0.35
13年目	H42	0.5553	91.1			0.60	0.33
14年目	H43	0.5339	91.1			0.60	0.32
15年目	H44	0.5134	91.1			0.60	0.31
16年目	H45	0.4936	91.1			0.60	0.30
17年目	H46	0.4746	91.1			0.60	0.28
18年目	H47	0.4564	91.1			0.60	0.27
19年目	H48	0.4388	91.1			0.60	0.26
20年目	H49	0.4220	91.1			0.60	0.25
21年目	H50	0.4057	91.1			0.60	0.24
22年目	H51	0.3901	91.1			0.60	0.23
23年目	H52	0.3751	91.1			0.60	0.23
24年目	H53	0.3607	91.1			0.60	0.22
25年目	H54	0.3468	91.1			0.60	0.21
26年目	H55	0.3335	91.1			0.60	0.20
27年目	H56	0.3207	91.1			0.60	0.19
28年目	H57	0.3083	91.1			0.60	0.18
29年目	H58	0.2965	91.1			0.60	0.18
30年目	H59	0.2851	91.1			0.60	0.17
31年目	H60	0.2741	91.1			0.60	0.16
32年目	H61	0.2636	91.1			0.60	0.16
33年目	H62	0.2534	91.1			0.60	0.15
34年目	H63	0.2437	91.1			0.60	0.15
35年目	H64	0.2343	91.1			0.60	0.14
36年目	H65	0.2253	91.1			0.60	0.14
37年目	H66	0.2166	91.1			0.60	0.13
38年目	H67	0.2083	91.1			0.60	0.12
39年目	H68	0.2003	91.1			0.60	0.12
40年目	H69	0.1926	91.1			0.60	0.12
41年目	H70	0.1852	91.1			0.60	0.11
42年目	H71	0.1780	91.1			0.60	0.11
43年目	H72	0.1712	91.1			0.60	0.10
44年目	H73	0.1646	91.1			0.60	0.10
45年目	H74	0.1583	91.1			0.60	0.09
46年目	H75	0.1522	91.1			0.60	0.09
47年目	H76	0.1463	91.1			0.60	0.09
48年目	H77	0.1407	91.1			0.60	0.08
49年目	H78	0.1353	91.1	0.00	0.00	0.60	0.08
合計				16.76	16.12	30.00	12.39

単純事業費計				16.76		30.00	
--------	--	--	--	-------	--	-------	--

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。

便益の現在価値算定表

箇所名：小月バイパス(事業全体)

Table with columns: 年次, 年度, 総走行台本の年次別伸び率, 割戻率, GDP, 走行時間短縮便益, 走行経費減少便益, 合計. Rows include years H29 to H49 and a total row.

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	小月バイパス(完成)	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	9,778	
	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	1,166	
		車道舗装	m ²	64,300	1,059	
		歩道舗装	m ²	7,410	107	
	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	151	
	用地費		式	—	—	
		宅地	m ²	—	—	
		田畑	m ²	—	—	
		山林・原野	m ²	—	—	
	補償費		式	1	151	
③	間接経費		式	1	1,171	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(残事業)	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	1,698	
	改良費		式	1	40	
		土工	m3	0	0	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m3	0	0	
		法面工	m2	0	0	盛土法面
		擁壁工	式	1	40	重力式擁壁、ブロック積擁壁
		函渠工	式	0	0	管渠工、水路工、等
	橋梁費		式	1	750	
		100m以上	m	795	750	PC橋(3橋)鋼橋(1橋)
		100m未満	m	0	0	
	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	560	
		車道舗装	m ²	43,000	540	
		歩道舗装	m ²	2,950	20	
	附帯施設費		式	1	348	
		交通管理施設工	式	1	348	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	15	
	用地費		式	—	—	
		宅地	m ²	—	—	
		田畑	m ²	—	—	
		山林・原野	m ²	—	—	
	補償費		式	1	15	
③	間接経費		式	1	96	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					1,809	

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

■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	5.8	864	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	4,428	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			5,292	

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

■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	5.8	864	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	4,428	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			5,292	

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 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