

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 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。 <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。					
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135億円	事業進捗率	約60%	供用済延長	0.0 km
		(H30年度末現在)			
計画交通量	38,400～40,200 台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体)	総費用 (残事業)/ (事業全体) 60/144億円		総便益 (残事業)/ (事業全体) 263/263億円	
	(残事業)	事業費：47/130億円 維持管理費：14/14億円		走行時間短縮便益：248/248億円 走行費用減少便益：13/13億円 交通事故減少便益：1.4/1.4億円	
感度分析の結果 <small>(事業全体)</small> 交通量：B/C=1.4～2.3 (交通量±10%) <small>(残事業)</small> 交通量：B/C=3.2～5.4 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.8～1.9 (事業費±10%) 事業費：B/C=4.0～4.7 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.8～1.9 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.2～4.5 (事業期間±20%)					
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・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見込める。 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【防長交通(防府駅前・湯田温泉～徳山駅前)23便/日、防長交通(山口市・防府市～広島市/高速バス)14便/日 他】 ②物流効率化の支援 ・防府市中 <small>なかのせき</small> 関地区から <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 ③個性ある地域の形成 ・道の駅「ソレーネ周南」[周南市](H28:74.4万人)、防府天満宮[防府市](H28:84.9万人) 等へのアクセス向上が期待される 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 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される ⑥生活環境の改善・保全 ・NOX排出量削減が期待される ・SPM排出量削減が期待される					

関係する地方公共団体等の意見

山口県知事の意見

一般国道2号富海拡幅の「対応方針（原案）」案である「継続」に対して、異存なし。
引き続き、コスト縮減等を考慮の上、早期完成に向けて、より一層の事業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30年度末で、事業全体の進捗率は60%となる見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は工事を推進しており、早期開通を目指し事業を推進している。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力し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。

「事業再評価」

一般国道2号 とのみ 富海拡幅

平成30年9月

国土交通省 中国地方整備局

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

- ・平成27年10月10日には、“道の駅”と“みなとオアシス”の両方に指定された「潮彩市場防府」が開業。
- ・平成27年8月に造成が完了した防府テクノタウンでは、10区画中6区画が分譲済み。新たな産業団地として防府第二テクノタウンが平成30年度内に造成工事着手予定。

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=1.8(事業全体) 4.4(残事業)

◇道路の役割

- ①環境の影響を考慮した効果[例] 約5.1千トン/年のCO₂削減]※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]防府市中関地区から徳山下松港までの所要時間短縮 約2分(約55分→約53分)]
- ③日常生活における利便性向上[例]防府市役所から徳山駅までの所要時間短縮 約2分(約51分→約49分)]
- ④沿道環境の改善[例]NO_x排出削減量約29.8t/年(約0.9%削減)、SPM排出削減量約1.3t/年(約0.8%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

3) 事業の進捗状況

◇平成30年度末で、事業全体の進捗率は60%となる見込みである。

②事業の進捗見込み

◇現在は工事を推進しており、早期開通を目指して事業を推進している。

③コスト縮減や代替案立案の可能性

◇今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、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:一般国道2号富海拡幅の「対応方針(原案)」案である「継続」に対して、異存なし。
引き続き、コスト縮減等を考慮の上、早期完成に向けて、より一層の事業促進に努めていただきたい。

【今後の対応方針(原案)】

- ◇上記①～③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と考えられるため、今後とも**事業継続が妥当**。
- ◇今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、効率的な事業実施に努める。

1. 再評価の重点化・効率化判定票

(道路・街路事業)

富海拡幅

項目	判定		
	判断根拠	チェック欄	
事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	対象路線沿線市町村の人口 H27:266,641人 → H30:261,832人 対象路線沿線市町村の自動車保有台数H27:188,046台→H29:190,789台 ※対象路線沿線市町村:周南市及び防府市	変化なし ■	変化あり □
前回評価からの事業費・事業期間の増加			
		10%以内 増加無し 増加 10%超え	
事業費の増加	全体事業費:90億円(H27年度再評価時)→135億円(H30年度再評価時)※ 増加率50%	□	■
事業期間の増加	10年(H27年度再評価時) → 11年(H30年度再評価時)※増加率10%	□	■
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	H30.2.9_費用便益分析マニュアル改定	変化なし □	変更あり ■
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	2,082,667 TE/日(H27年度再評価) → 2,113,963 TE/日(H30年度再評価) ※増加率+2%	10%以下 ■	10%超え □
周辺ネットワークで新規事業化がない	なし	なし ■	あり □
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準 値を上回っている	直近3ヶ年の事業費の平均に対する分析費用 0.4% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 2.1 ≥ 基準値(1.0)	満足している ■	満足していない □
前回評価で資料の作成を省略していない		省略していない ■	省略している □
前回評価で費用対効果分析を省略していない		省略していない ■	省略している □
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	特になし	—	
以上より、審議区分： 重点 資料： 作成 費用対効果分析： 実施 とする。			

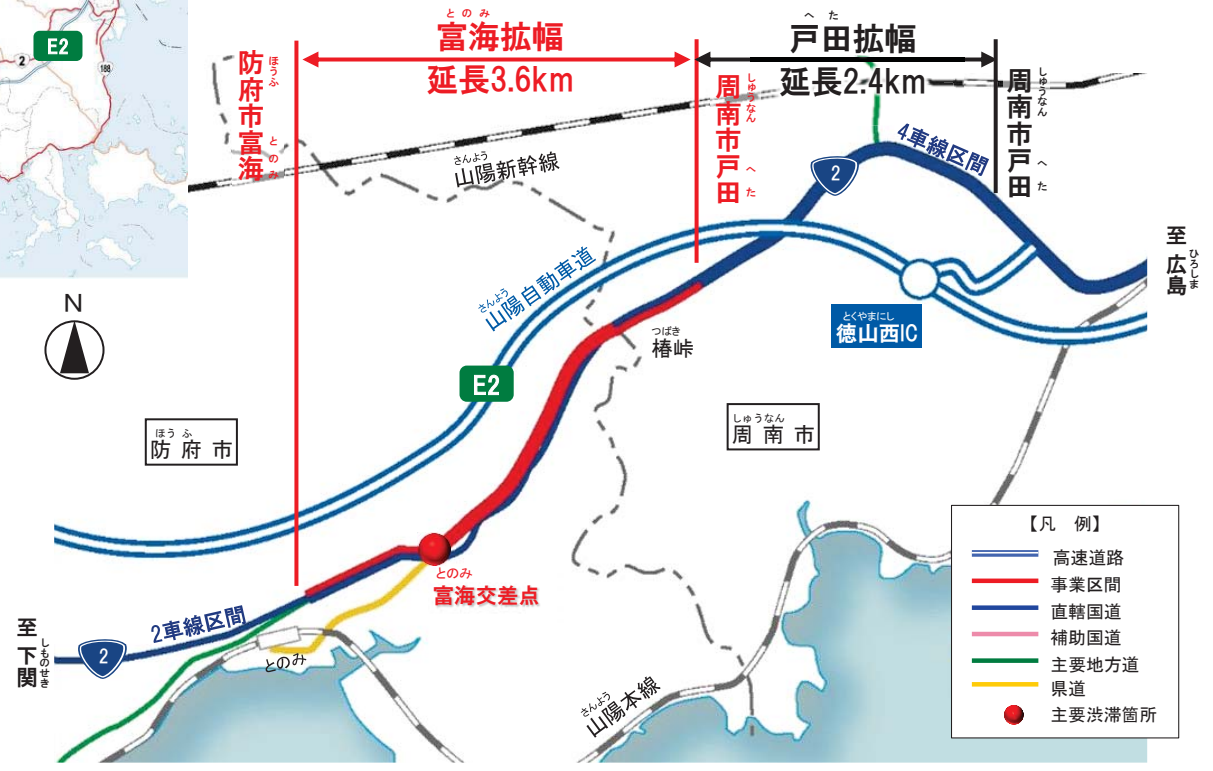
2. 事業概要

(1) 位置図

- 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。



一般国道2号 富海拡幅
L = 3.6 km



2. 事業概要

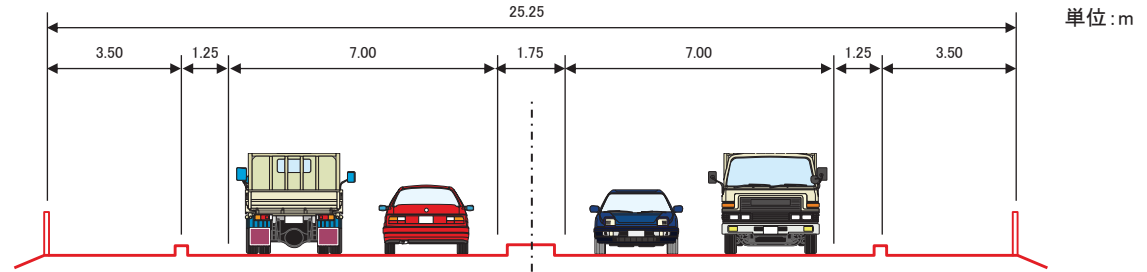
(2) 事業目的と計画概要

【目的】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を図る等。

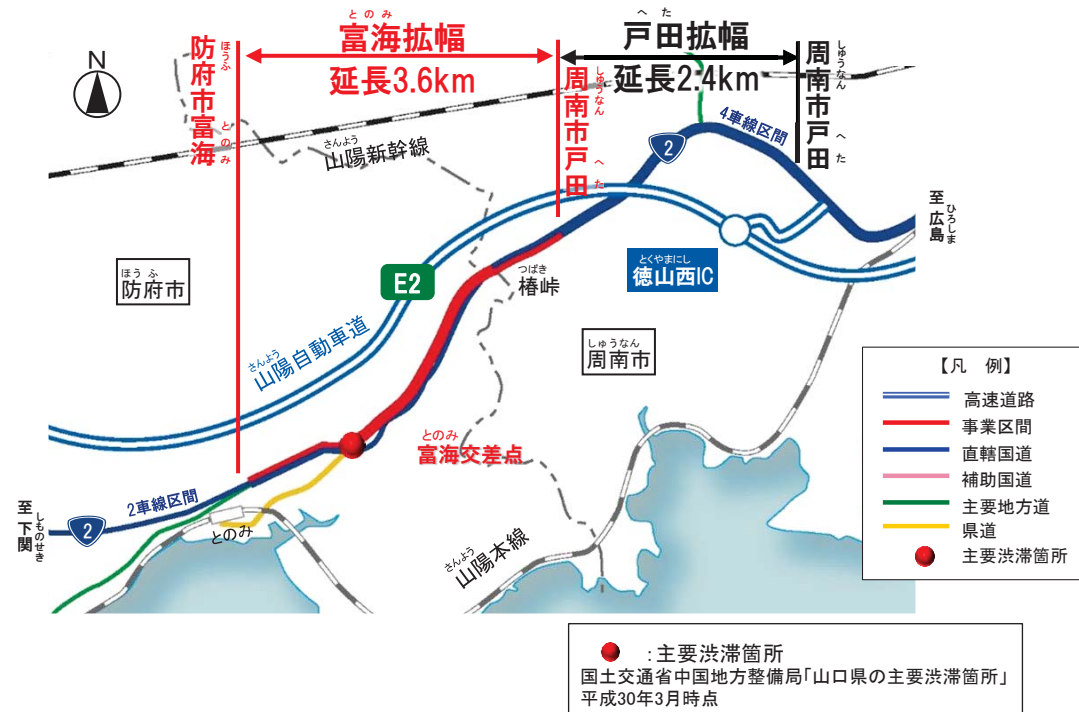
■ 計画概要

起 終 点	起点：山口県周南市戸田 終点：山口県防府市富海
計 画 延 長	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
都 市 計 画 決 定	平成22年度
事 業 着 手	平成23年度
用 地 着 手	平成24年度
工 事 着 手	平成26年度
事 業 再 評 価	平成27年度
全 体 事 業 費	約135億円

■ 標準断面図



■ 平面図



2. 事業概要

(3) 事業の経緯および進捗状況

- ・平成23年度に事業着手し、平成24年度より用地、平成26年度より工事着手している。
- ・現在は、用地進捗率が約99%であり、工事を推進している。



■ 事業の経緯

年度	防府市富海～ 周南市・防府市境界	周南市・防府市境界～ 周南市戸田
平成22年度	都市計画決定（変更）	都市計画決定（変更）
平成23年度	事業着手	
平成24年度	用地着手	
平成26年度	工事着手	
平成27年度	再評価	

■ 事業全体の進捗状況（平成31年3月見込み）

用地	99%
工事	46%
全体	60%

※総事業費に対する割合



▲周南市戸田から防府市富海方面を望む



▲富海交差点付近の状況



▲事業区間終点付近の状況

3. 前回評価時からの主な周辺環境の変化

- ・平成27年10月10日には、“道の駅”と“みなとオアシス”の両方に指定された「潮彩市場防府」が開業。
- ・平成27年8月に造成が完了した防府テクノタウンでは、10区画中6区画が分譲済み。新たな産業団地として防府第二テクノタウンが平成30年度内に造成工事着手予定。



道の駅「潮彩市場防府」
「みなとオアシス三田尻」
H27年10月10日開業

防府第二テクノタウン H30年度内に造成工事着手予定(H29年8月締結)

新たな産業団地造成に関する
協力協定書調印式

防府第二テクノタウン概要

- ・造 成: H30年度内 造成工事着手予定
- ・販売予定面積: 約20万m²
- ・総事業費: 約90億円
- ・概要: 企業の製造施設、物流施設、研究所など事業展開に沿った大型施設をはじめ、エリア拠点の新設などが可能な産業団地。

写真: 防府市HP
資料: 防府市HP、大和ハウスグループHP

防府テクノタウン 企業進出

防府テクノタウン概要

- ・造 成: H27年8月完了
- ・総分譲面積: 約13万m²(10区画)
- ・総事業費: 約60億円

- ◆ 平成29年12月までに防府市内の自動車部品メーカーおよび物流企業等が相次いで事業所の増設、進出が決定。
- ◆ 10区画中6区画が分譲済み。
※平成30年5月31日現在

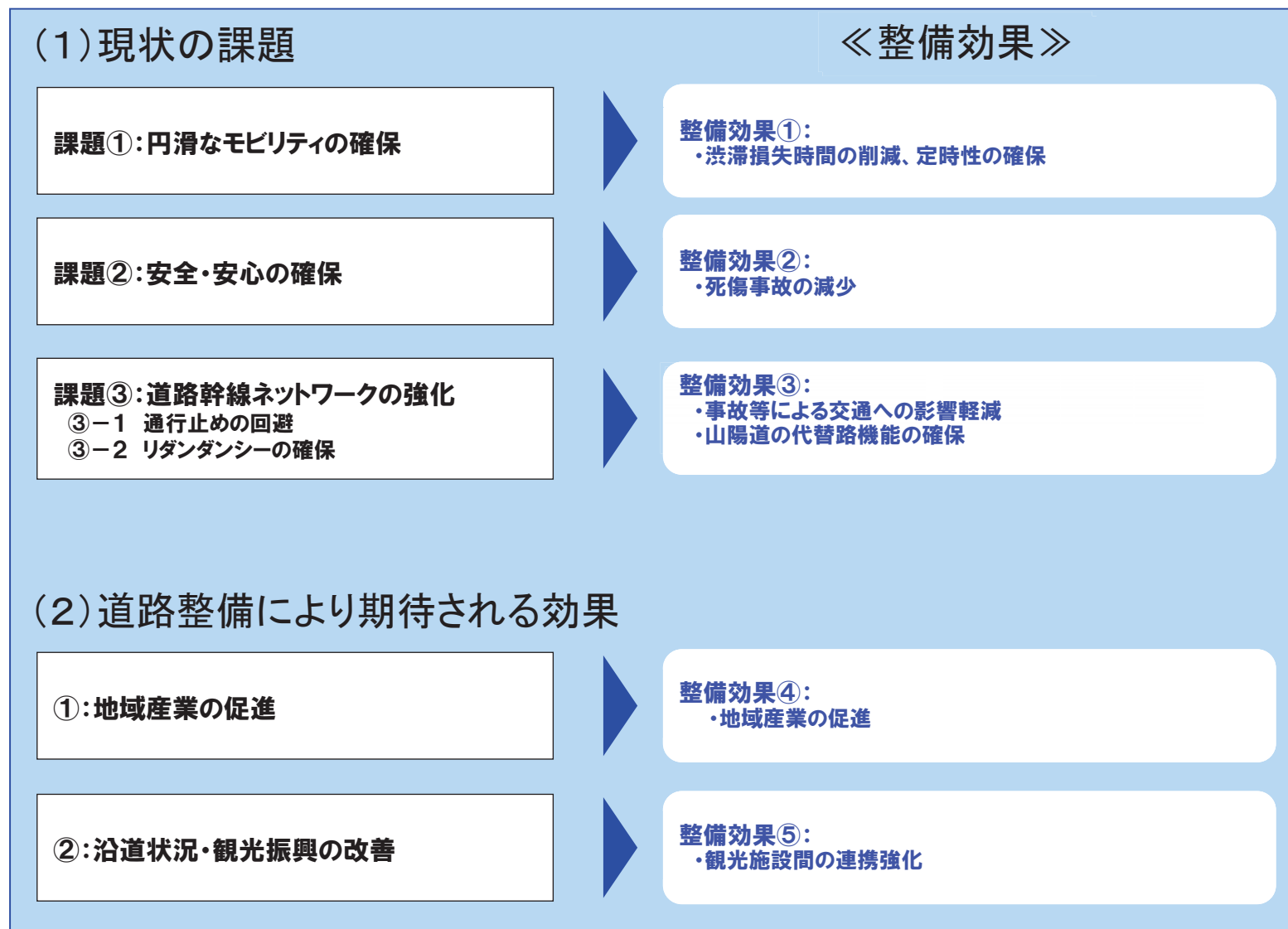
資料: 大和ハウスグループHP

施設概要

H20年3月29日に防府市で水揚げされた水産品を提供する施設としてオープンしたが、集客力を高めるために、道の駅、みなとオアシスへの登録を目指して駐車場、トイレ等の整備が進められ、H27年10月10日に道の駅、みなとオアシスへの両方に指定された。山口県では初めて市町村道に設けられた道の駅。

年 間 来 場 者 数	585,000人 (H28年) ※
施 設	直営店やテナント店だけでなく、「海が見える花の園」を設置し交流を促進
駐 車 場	152台(うち2台身障者用)
ト イ レ	多目的トイレあり

※ 出典: 防府市



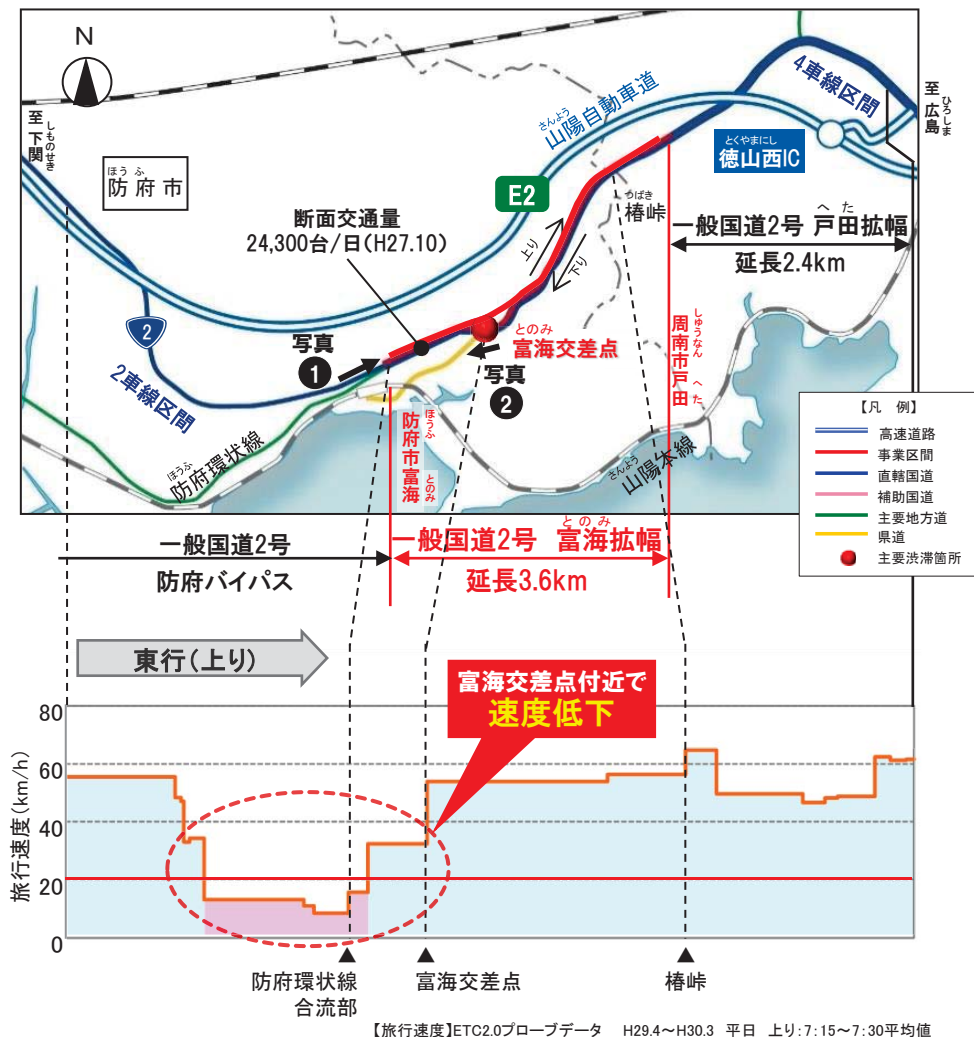
4. 事業の必要性

(1) 現状の課題

課題①円滑なモビリティの確保(渋滞損失時間の削減、定時性の確保)

・富海拡幅区間は、1日あたり約2万4千台の利用交通量があり、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)



【写真②】富海交差点の交通状況(西行)

■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分程度早く出発時刻を設定しています。



(H30.9 ヒアリング調査結果)

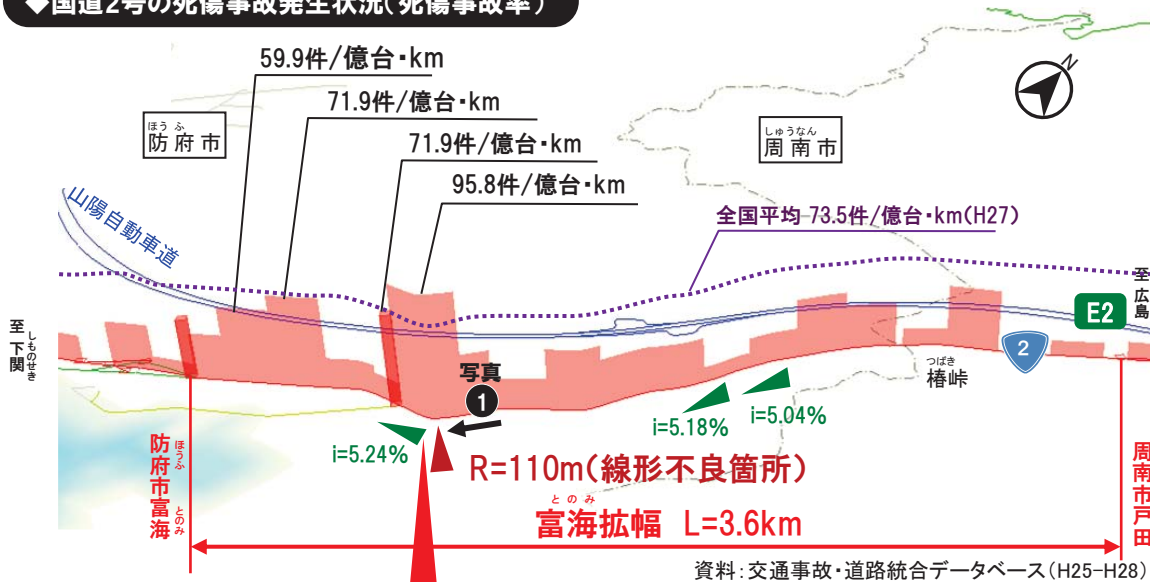
4. 事業の必要性

(1) 現状の課題

課題②安全・安心の確保(死傷事故の減少)

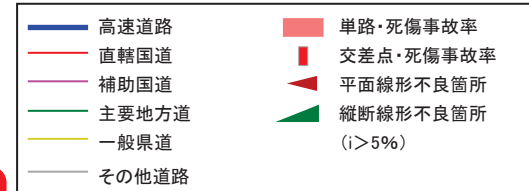
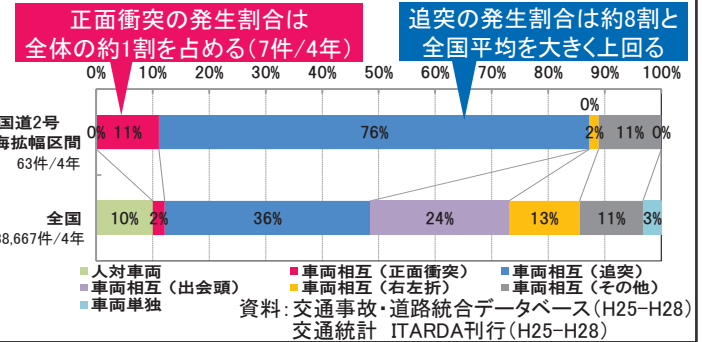
- ・線形不良箇所では、高い水準で死傷事故が発生しており、追突事故や正面衝突事故・すれ違い時事故が発生している。
- ・事業に伴う線形改良により、車両の急減速挙動等が解消され、追突事故の減少が期待される。
- ・また、中央分離帯設置により、上下方向の交通が分離され、正面衝突事故やすれ違い時事故の減少が期待される。

◆国道2号の死傷事故発生状況(死傷事故率)



◆富海拡幅区間の事故発生状況

▼富海拡幅区間における事故の構成比



曲線半径が150mを下回る線形不良箇所では事故が多発(95.8件/億台・km)
線形不良箇所では、追突事故(7件)や正面衝突・すれ違い時事故(3件)が発生

▼線形不良箇所(R=110m)の死傷事故発生状況



◆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)

4. 事業の必要性

(1) 現状の課題

課題③-1 通行止めの回避(事故等による交通への影響軽減)

・戸田拡幅4車線化後の過去5年間で、同区間での上下線通行止め実績はないが、2車線の富海拡幅事業区間では7回(最長で4時間)の通行止めが発生した。富海拡幅の整備により、事故等による交通への影響軽減が期待される。

◆国道2号の通行止の発生状況(H25-H29)



【写真①】事故発生状況(防府市富海地区)

◆富海拡幅・戸田拡幅区間の上下線通行止実績(H25-H29)

期間:H25.5.20~H29.12.31

番号	区間	年月日	分類	規制時間
A	富海拡幅	H25.10.19	事故	0時間10分
B	富海拡幅	H27.04.15	事故	0時間15分
C	戸田拡幅	H28.2.29	事故	上下線:0時間00分 (片側:0時間25分)
D	富海拡幅	H28.4.17	事故	0時間17分
E	富海拡幅	H28.5.7	事故	1時間48分
F	富海拡幅	H28.8.4	事故	4時間00分
G	富海拡幅	H28.8.7	事故	1時間14分
H	富海拡幅	H29.11.09	事故	0時間9分
総計	富海拡幅区間	計7回		7時間53分
	戸田拡幅区間	計1回		0時間00分 (片側:0時間25分)



【写真②】戸田拡幅整備済区間

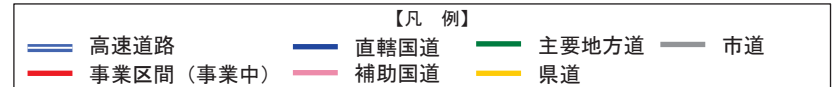
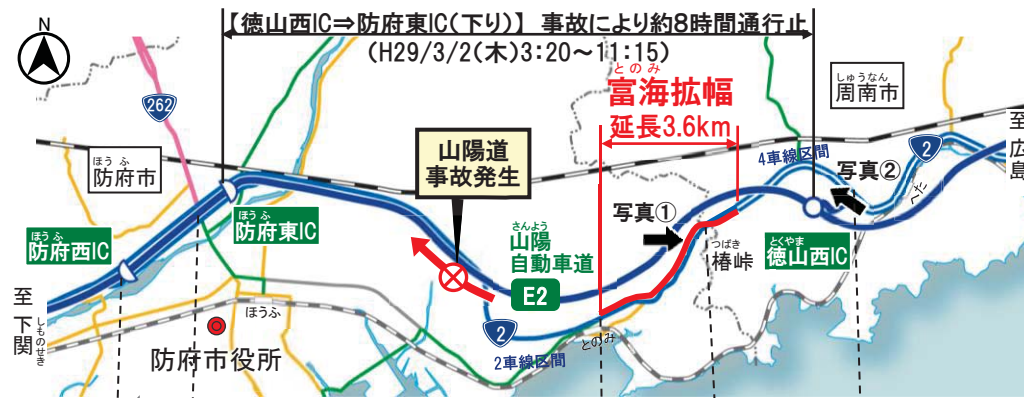
4. 事業の必要性

(1) 現状の課題

課題③-2 リダンダンシーの確保(山陽自動車道の代替路機能の確保)

- ・H29年3月2日未明に山陽自動車道下り線(徳山西IC～防府東IC間)で大型トレーラーの単独事故が発生し、約8時間の通行止め規制が発生し、並行する国道2号富海拡幅現道区間では激しい渋滞が発生した。
- ・富海拡幅の整備により、国道2号が山陽自動車道通行止時の代替路として機能するとともに円滑な交通の確保が期待される。

◆国道2号への影響(下り線旅行速度)



2車線区間において渋滞が発生

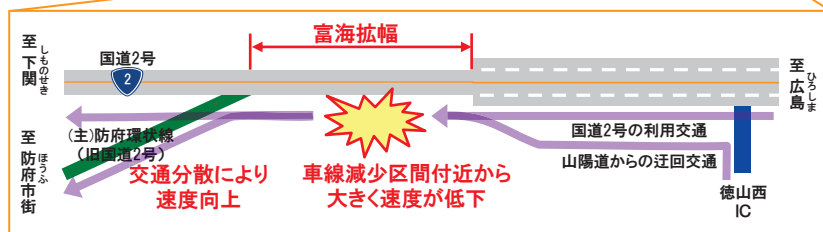
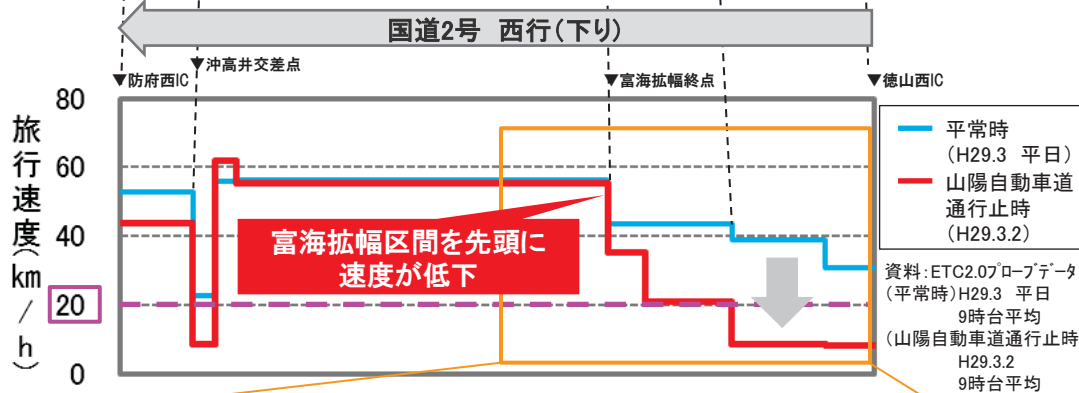


先詰まりにより4車線区間まで渋滞が影響

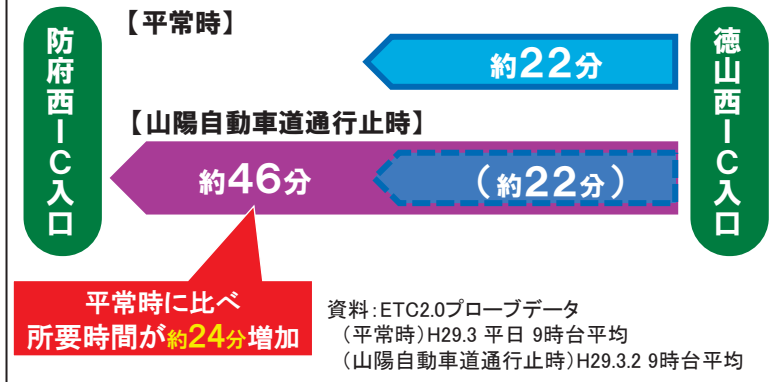


【写真①】通行止当日の国道2号の渋滞状況(樺峠付近)

【写真②】通行止当日の国道2号の渋滞状況(徳山西IC付近)



《山陽自動車道と並行する国道2号(約17km)の所要時間》



4. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

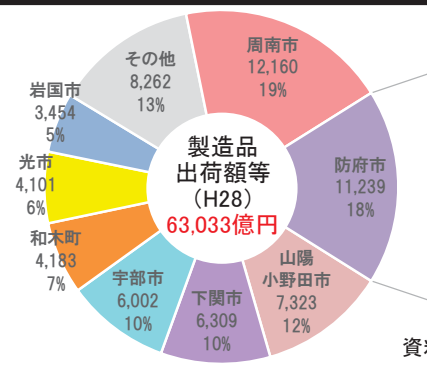
① 地域産業の促進

- 自動車製造業が主幹産業の防府市には、大手自動車メーカーの2工場を中心に関連事業所が数多く集積している。
- また工場集積地域内では新たに産業団地の造成が決定している。
- 自動車メーカーでは「ジャスト・イン・タイム生産方式」が導入され、通行規制発生時には納入遅れが懸念され、富海拡幅4車線化により部品搬送の確実性が向上し、自動車製造業全体の効率化支援が期待される。



富海拡幅区間を走行するトラック

◆ 県内市町別製造品出荷額等(H28年)



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

新たな産業団地の開発



◆ 平成29年8月に防府市と大和ハウス工業(株)は産業団地「防府第二テクノタウン」造成に伴う協力協定書を締結。平成30年度内に造成工事着手予定。 ※平成30年4月1日現在

防府第二テクノタウン概要

- ・ 造 成: H30年度内造成工事着手予定
- ・ 販売予定面積: 約20万m²
- ・ 総事業費: 約90億円

資料: 防府市HP、大和ハウスグループHP

◆ 関係者の声



○ 広島～防府間の運搬で1日延べ400台が走行しています。

○ 工場への部品供給が4時間止まると製造ラインがストップしてしまうため、通行止めの影響は大きいです。

○ 大型トラックの運行は国道2号と防府環状線の合流部や車線絞り込み区間で特に気をを使うため、4車線整備を進めて頂きたい。

(H29年1月 ヒアリング調査結果)

4. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

②沿道状況・観光振興の改善(観光施設間の連携強化)

- ・周南市と防府市はH20年より観光振興協定を締結し、両市への観光誘客に努めている。
- ・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

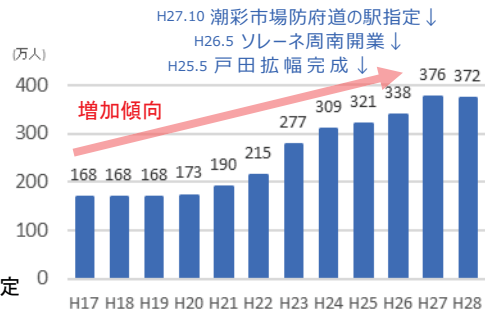


※観光入込客数
-H28年山口県の宿泊者観光客の動向
-周南市資料



H27年度に「みなとオアシス」と「道の駅」の両方に指定

周南市、防府市の観光客数の推移



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。
- H25年7月、防府市・周南市観光連携推進協議会を発足。
- 観光PR動画を作成し動画サイトにて公表、スタンプラリーの継続的な開催など、防府市、周南市の周遊を促す取り組みを実施

防府市・周南市を跨ぐスタンプラリーの実施(パンフレット)



◆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きいです。



(H27.8 ヒアリング調査結果)

5. コスト増加の要因

■コスト増加の内訳

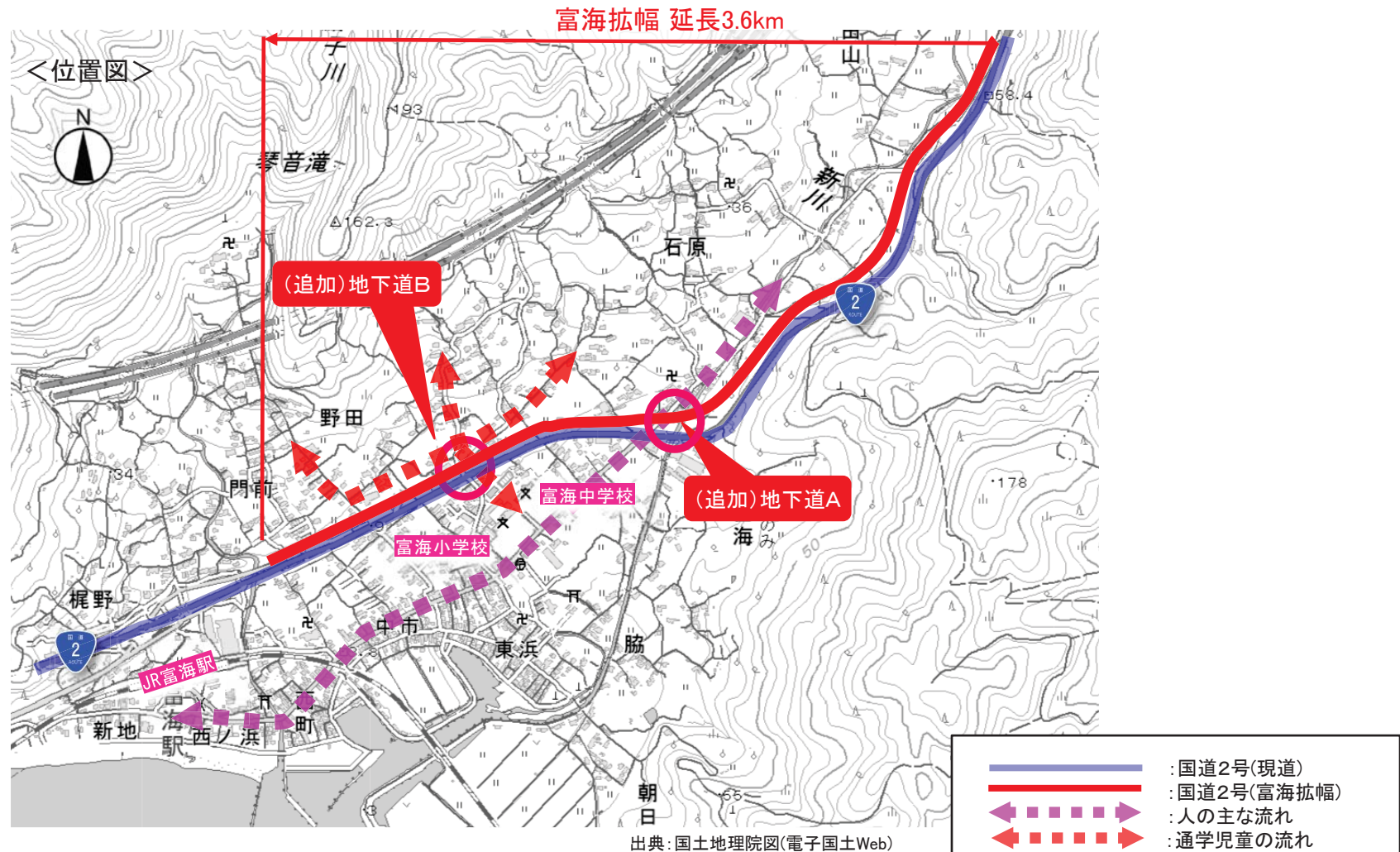
項目	増額費用
(1)地下道の追加	10億円
(2)調整池の追加	6億円
(3)擁壁工等の追加	7億円
(4)法面对策及び土質改良の追加	15億円
(5)橋梁基礎形式等の変更	7億円
合計	45億円

5. コスト増加の要因

(1)地下道の追加

約10億の増額

- 4車線化による道路の横断距離が増加することについて、関係機関協議を行い交通安全に配慮するため立体横断構造(地下道)に変更。

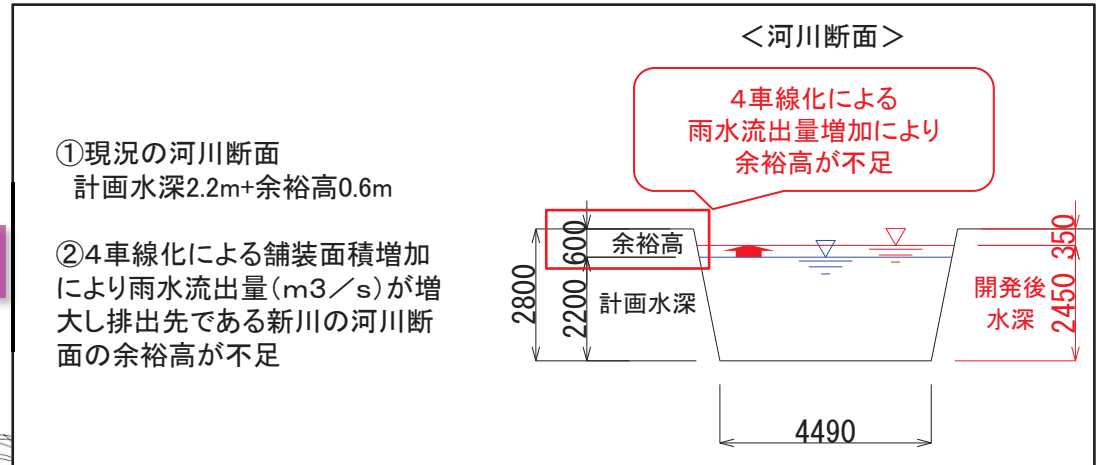
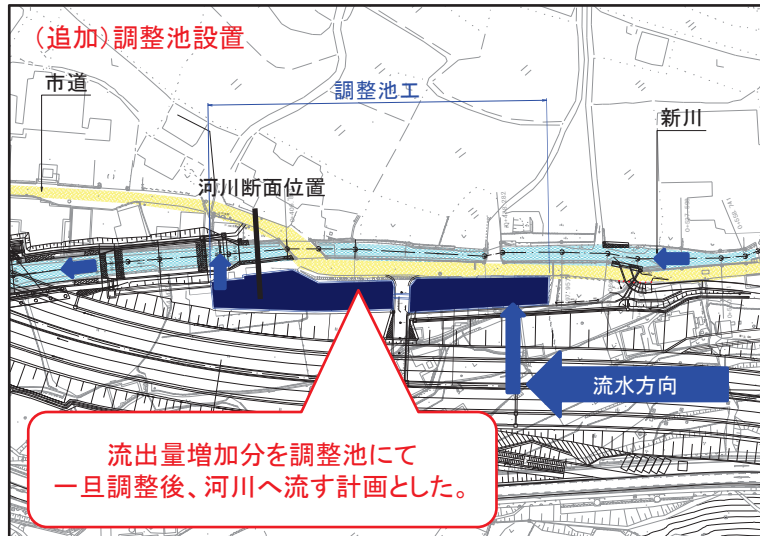


5. コスト増加の要因

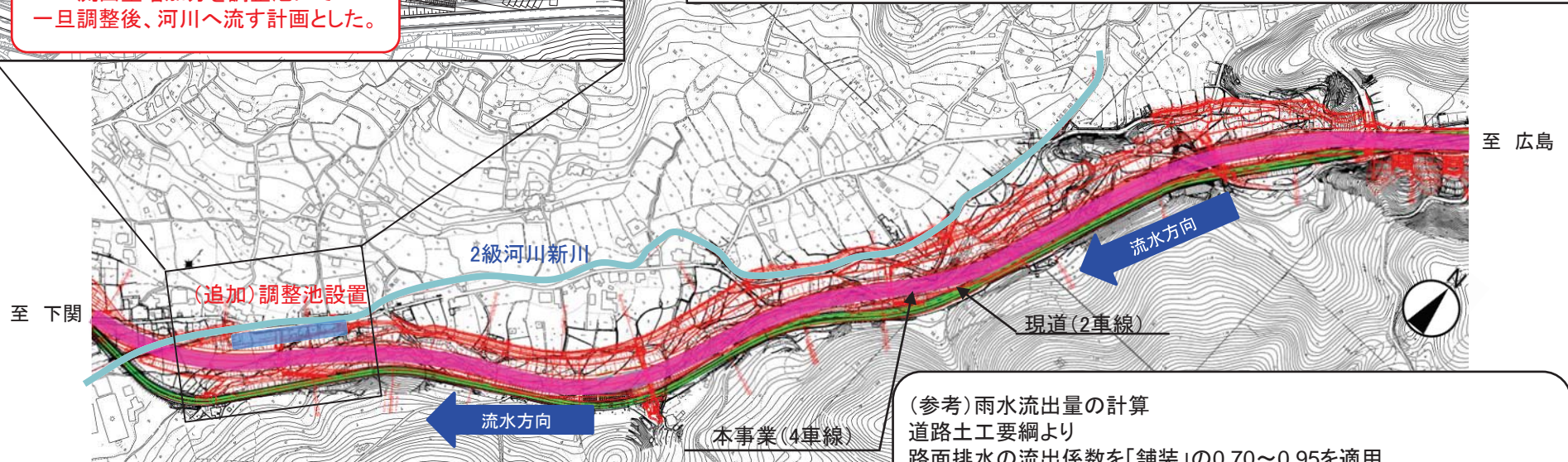
(2)調整池の追加

約6億の増額

- 4車線化による舗装面積増加により雨水流出量(m³/s)が増大し、排出先である新川の河川断面の余裕高が不足。余裕高確保のため、この増加分を一旦流量を調整してから新川へ流すための調整池を設置することで対応。



- ①現況の河川断面
計画水深2.2m+余裕高0.6m
- ②4車線化による舗装面積増加により雨水流出量(m³/s)が増大し排出先である新川の河川断面の余裕高が不足



(参考)雨水流出量の計算
道路土工要綱より
路面排水の流出係数を「舗装」の0.70~0.95を適用
4車線化による舗装面積増分をこの係数を適用することで流出量Q(m³/s)が増加

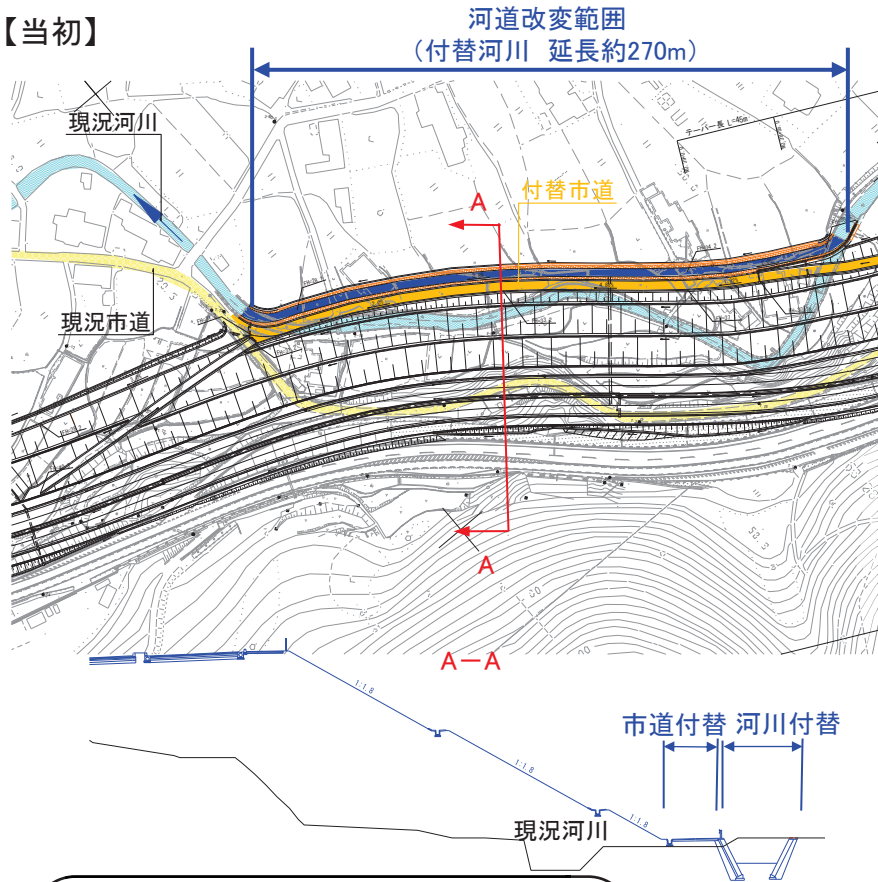
5. コスト増加の要因

(3)擁壁工等の追加

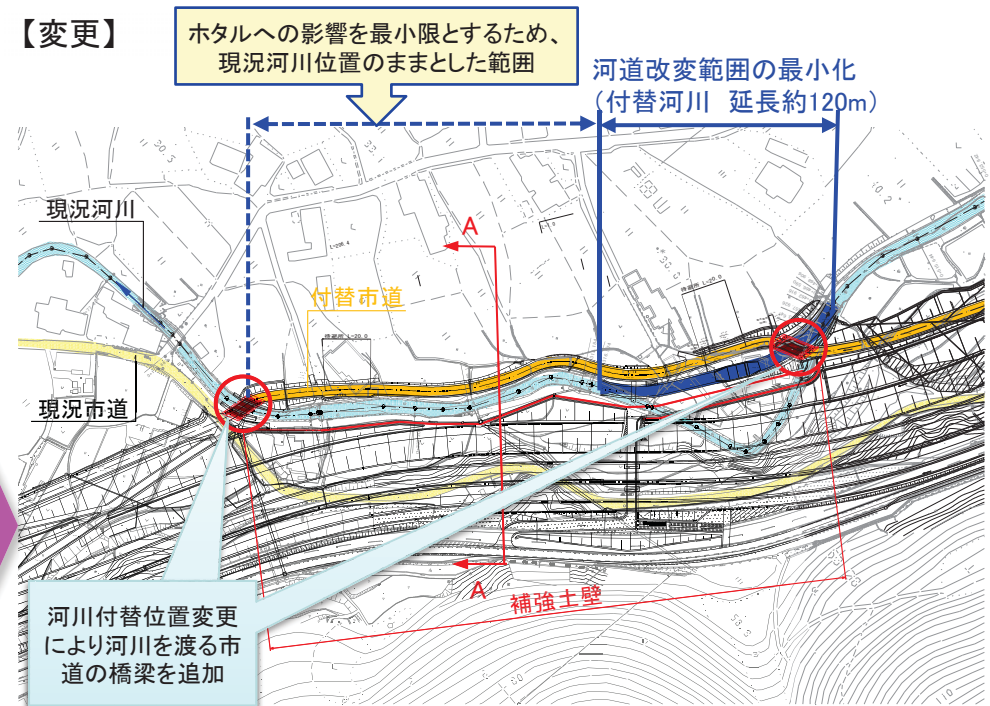
約7億の増額

- 当初、当該事業の影響によって現況の河川を付け替える計画としていたが、地元よりホテルが生息する河川につき極力現況河道を改変しないよう要望があった。このため、ホテルへの影響を最小限とすべく本線の盛土構造を一部擁壁に変更することで、現況河川の改変範囲を小さくした。

【当初】



【変更】



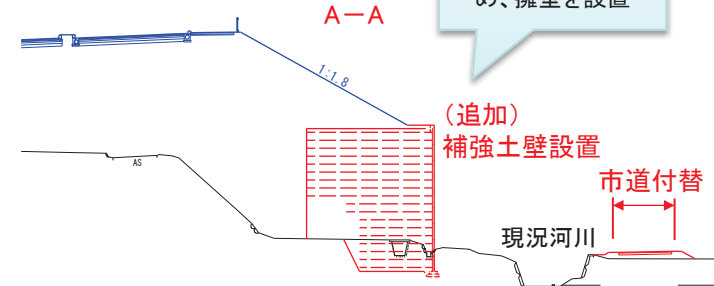
(参考) ホテルに関連した地域活動



(参考) 富海小学校生徒によるホテルの幼虫の放流



【夏より大きくなったね!】 【来年、また会おうね!】
富海小・富海中だより H29.10.20発行より



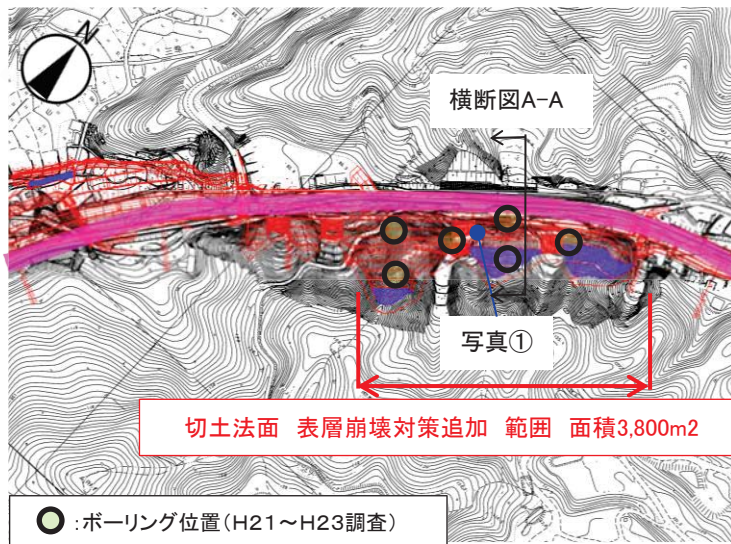
5. コスト増加の要因

(4) 法面对策及び土質改良の追加

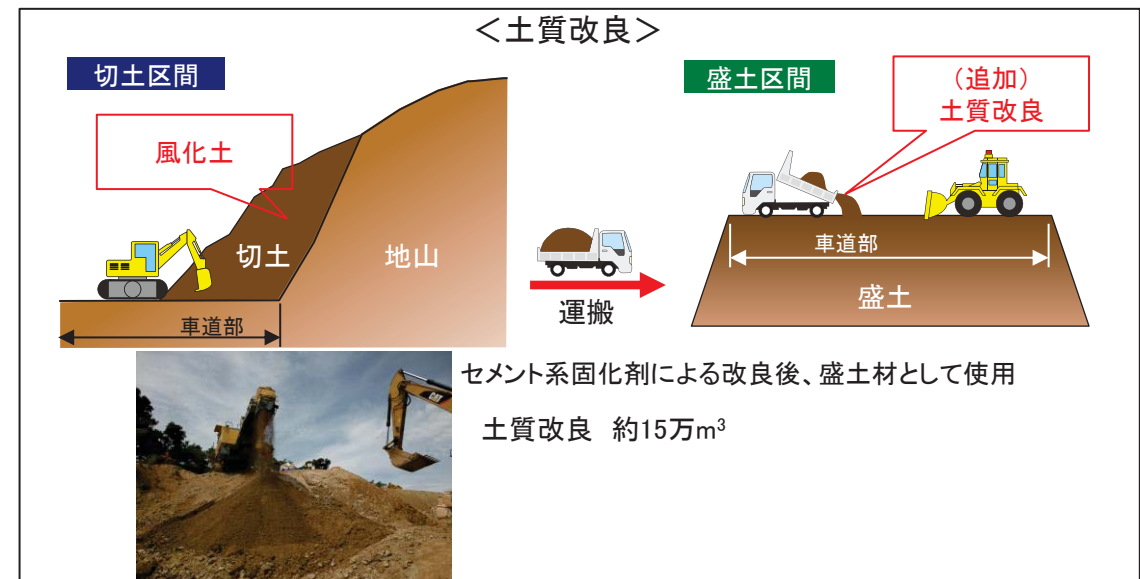
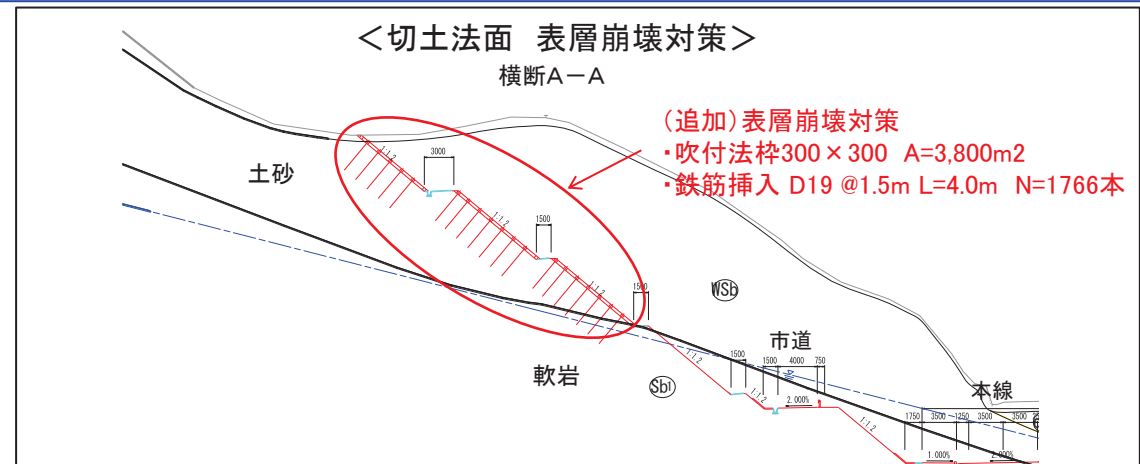
約15億の増額

- 事前の地質調査により土砂の安定勾配1:1.2での切土法面勾配としていたが、切土予定区間の地山において風化土の影響により崩壊が発生。表層の崩壊対策として吹付法工と鉄筋挿入工を追加することとした。
- また、掘削した土(切土)を当該事業地内の盛土材として使用するにあたり、風化が著しく盛土材として適さないため土質改良を行った上で使用する必要が生じた。

<位置図>



写真①

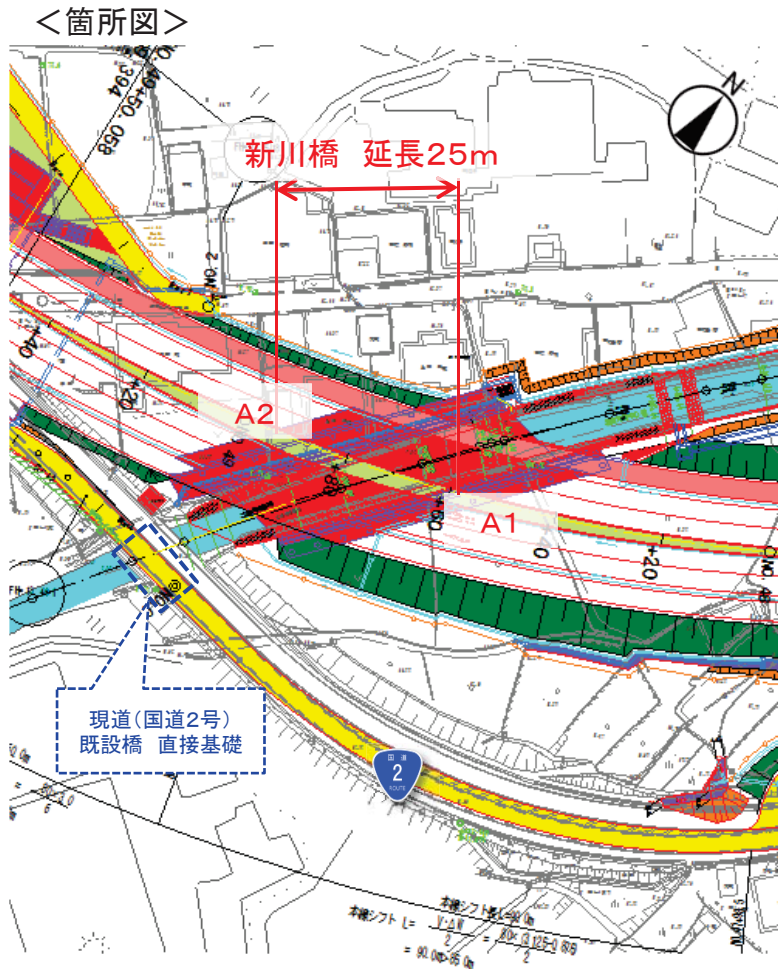


5. コスト増加の要因

(5) 橋梁基礎形式等の変更

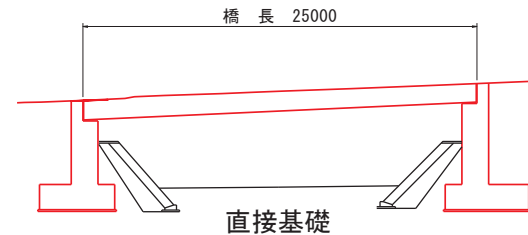
約7億の増額

- 新川橋の基礎形式については、現道の既設橋と同様に直接基礎で見込んでいたが、地質調査及び詳細設計により橋梁杭基礎構造へ変更を行った。

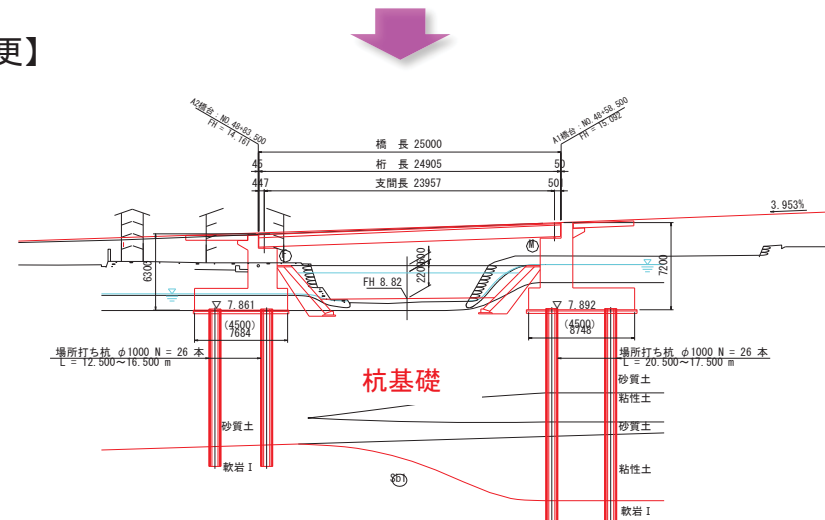


○ 橋梁基礎形式の変更

【当初】



【変更】




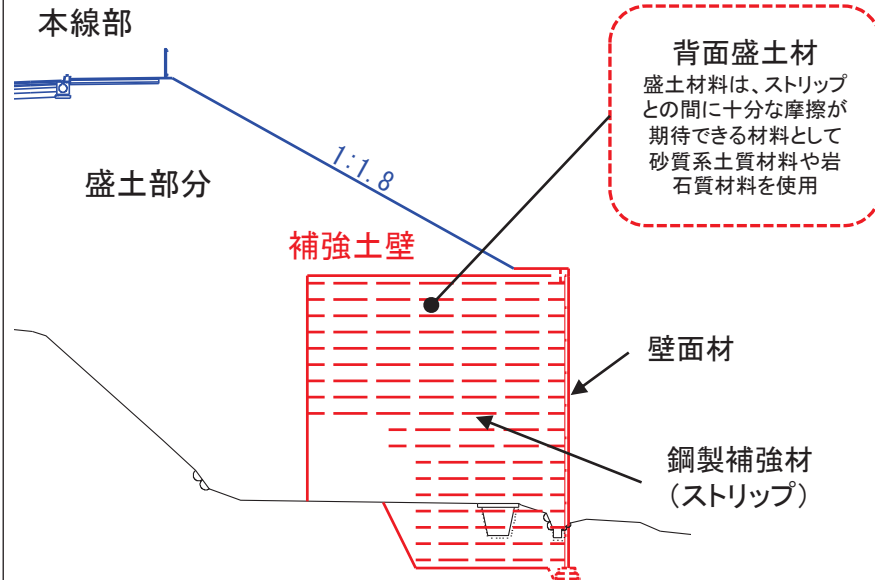
対策工：杭基礎(A1、A2) 52本、Φ1m、L=12.5~20.5m

6. コスト縮減に対する取組

■ 補強土壁の背面盛土材に他工事流用土を使用することによりコスト縮減 **<縮減額0.7億円>**


- 補強土壁の背面盛土材は購入土(良質土)を使用することとしていたが、他事業の浚渫工事と調整を図り、また土質試験により安定性を確認したため、流用することでコスト縮減が可能。

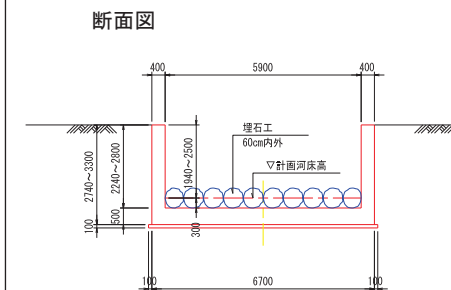
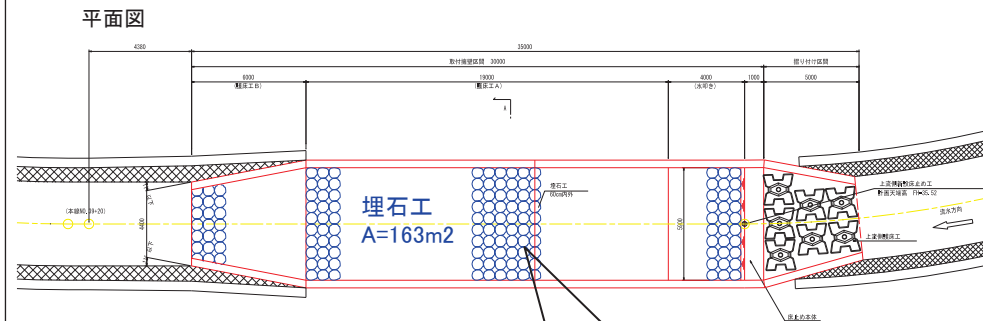
背面盛土 良質土の材料購入

 材料費の削減
 他事業との調整により流用



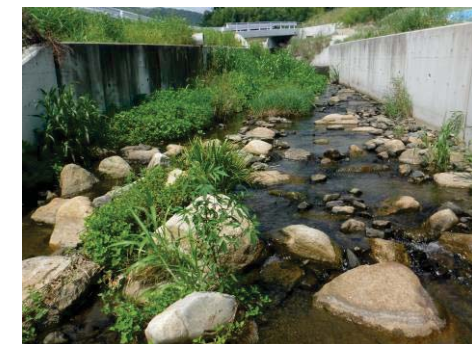
■ 付替河川の河床の埋石工の材料有効利用によるコスト縮減 **<縮減額0.1億円>**

- 埋石の材料は購入することとしていたが、他事業の浚渫工事と調整を図り、流用することによりコスト縮減が可能。

埋石工 埋石の材料購入

 材料費の削減
 他事業との調整により流用



(写真)埋石工(流用土使用)



今回の取りまとめ結果

・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)	144	60
事業費	130	47
維持管理費	14	14
便益額 (B)	263	263
走行時間短縮便益	248	248
走行経費減少便益	13	13
交通事故減少便益	1.4	1.4
費用便益比	1.8	4.4

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。

◆まとめ

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
38,400台/日～40,200台/日	135億円	144億円	263億円	1.8 (4.4)

※基準年：H30年

◆道路の役割

■道路の役割

- ①環境の影響を考慮した効果[例] 約5.1千トン/年のCO₂削減
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]防府市中関地区から徳山下松港までの所要時間短縮 約2分(約55分→約53分)]
- ③日常生活における利便性向上[例]防府市役所から徳山駅までの所要時間短縮 約2分(約51分→約49分)]
- ④沿道環境の改善[例]NO_x排出削減量約29.8t/年(約0.9%削減)、SPM排出削減量約1.3t/年(約0.8%削減)]

◆前回評価時との比較

	前回評価 (H27年度)	今回評価 (H30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	44,600～46,600台/日	38,400～40,200台/日	・将来交通需要推計ベースの変更(H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース → H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース)
総事業費	約90億円	約135億円	・地下道の追加、調整池の追加、擁壁工等の追加 等による事業費増
総費用 (C)	91億円	144億円	・総事業費の増加 ・基準年の変更(H27基準からH30基準) ・供用年の変更
総便益 (B)	279億円	263億円	・将来交通需要推計ベースの変更(H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース → H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・「費用便益分析マニュアル」改訂(H30.2)による変更 ・基準年の変更(H27基準からH30基準) ・供用年の変更
費用対効果 (B/C)	3.0	1.8	・総費用及び総便益を見直したため

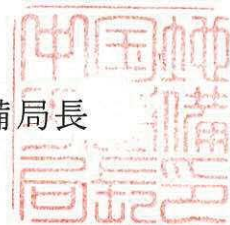
一般国道2号 富海拡幅
〔山口県への意見照会と回答〕



国中整企画第40号
国中整港計第5号
平成30年 8月10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30年9月13日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)

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491号 長門・俵山道路	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30年8月30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 藤原（内線：3153）

施策分析評価係長 寺岡（内線：3186）

TEL：082-221-9231（代表）

FAX：082-227-2651

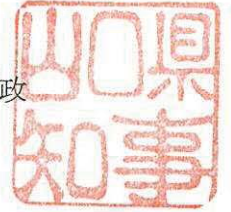
〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館



平 30 技 術 管 理 第 383 号
平成30年（2018年）8月28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30年8月10日付け国中整企画第40号並びに国中整港計第5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、コスト縮減等を考慮の上、早期完成に向けて、より一層の事業促進に努めていただきたい。	

事業名	一般国道491号 長門・俵山道路
「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、コスト縮減等を考慮の上、平成31年度の供用に向け、より一層の事業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 吉本 静磨
TEL 083-933-3632/FAX 083-933-3669