

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
<b>事業概要</b> 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680kmの主要幹線道路である。 富海拡幅は、 <small>とのみ 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165億円	事業進捗率	約81%	供用済延長	0.0 km
		(R4年度末見込み)			
計画交通量	35,100 台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益)	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年 令和4年	
	(事業全体) 1.3 (残事業) 5.4	46/196億円 事業費：26/176億円 維持管理費：20/20億円	251/251億円 走行時間短縮便益：235/235億円 走行費用減少便益：14/14億円 交通事故減少便益：2.7/2.7億円		
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=1.1～1.5 (交通量±10%)      (残事業) 交通量：B/C=4.6～6.3 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.3～1.3 (事業費±10%)      事業費：B/C=5.1～5.8 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2～1.3 (事業期間±20%)      事業期間：B/C=5.3～5.6 (事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b> 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)22便/日、防長交通(山口市・防府市～広島市/高速バス)6便/日 他】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【徳山駅(新幹線駅)】 ②物流効率化の支援 ・防府市中 関地区から徳山下松港(国際拠点港湾)へのアクセス向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動中心都市である防府市へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・道の駅「ソレーネ周南」[周南市](R3：68.7万人)、防府天満宮[防府市](R3：99.9万人)等へのアクセス向上が期待される 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 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される ⑦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 ⑧他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業(一般国道2号戸田拡幅)と一体的に整備する必要がある ・第5次防府市総合計画「輝き!ほうふプラン」において「防府・未来へのネットワーク構想」に位置づけ(R3.3 防府市) ・やまぐち維新プランにおける重点施策「強みをのばす産業基盤の整備」において幹線道路網の整備として位置づけ(H30.10 山口県)					

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。  
 当該道路については、令和7年度の開通見通しが示されているところであるが、その前提となっている法面工事を速やかに終え、一日も早い供用に向け、引き続き、コスト縮減等を考慮の上、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た。  
 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

令和4年度末で、事業全体の進捗率は約81%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

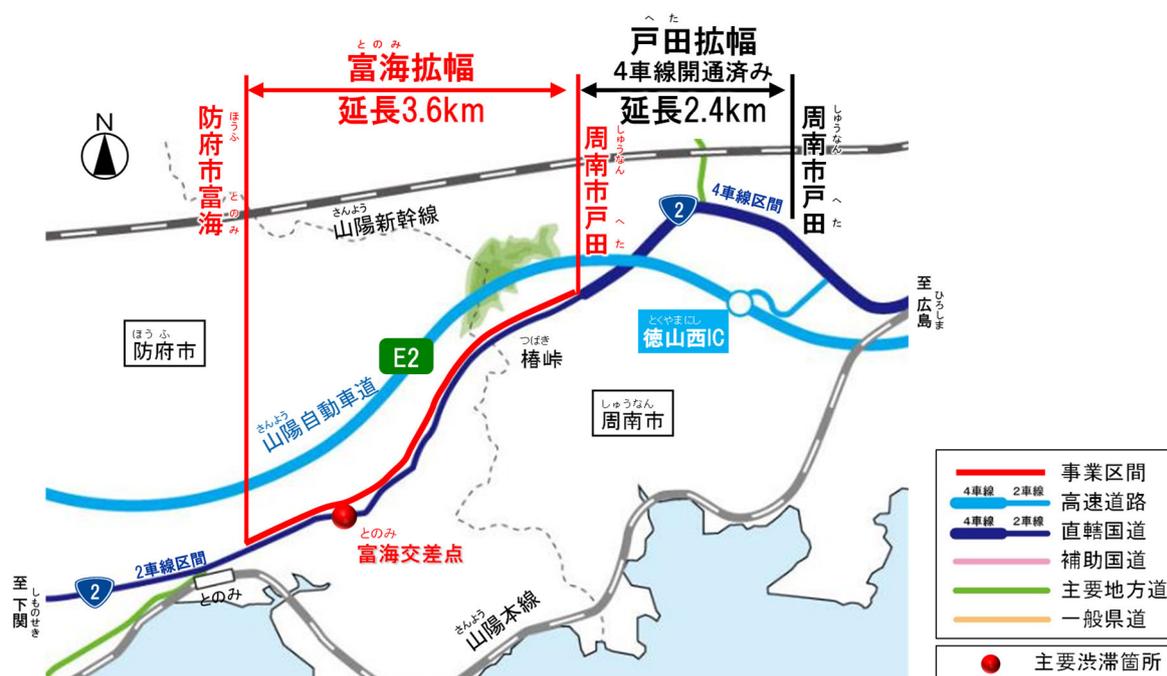
今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。

対応方針（原案） 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勧告すれば、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

令和4年10月

国土交通省 中国地方整備局

# 1. 再評価の重点化・効率化判定票

(道路・街路事業)

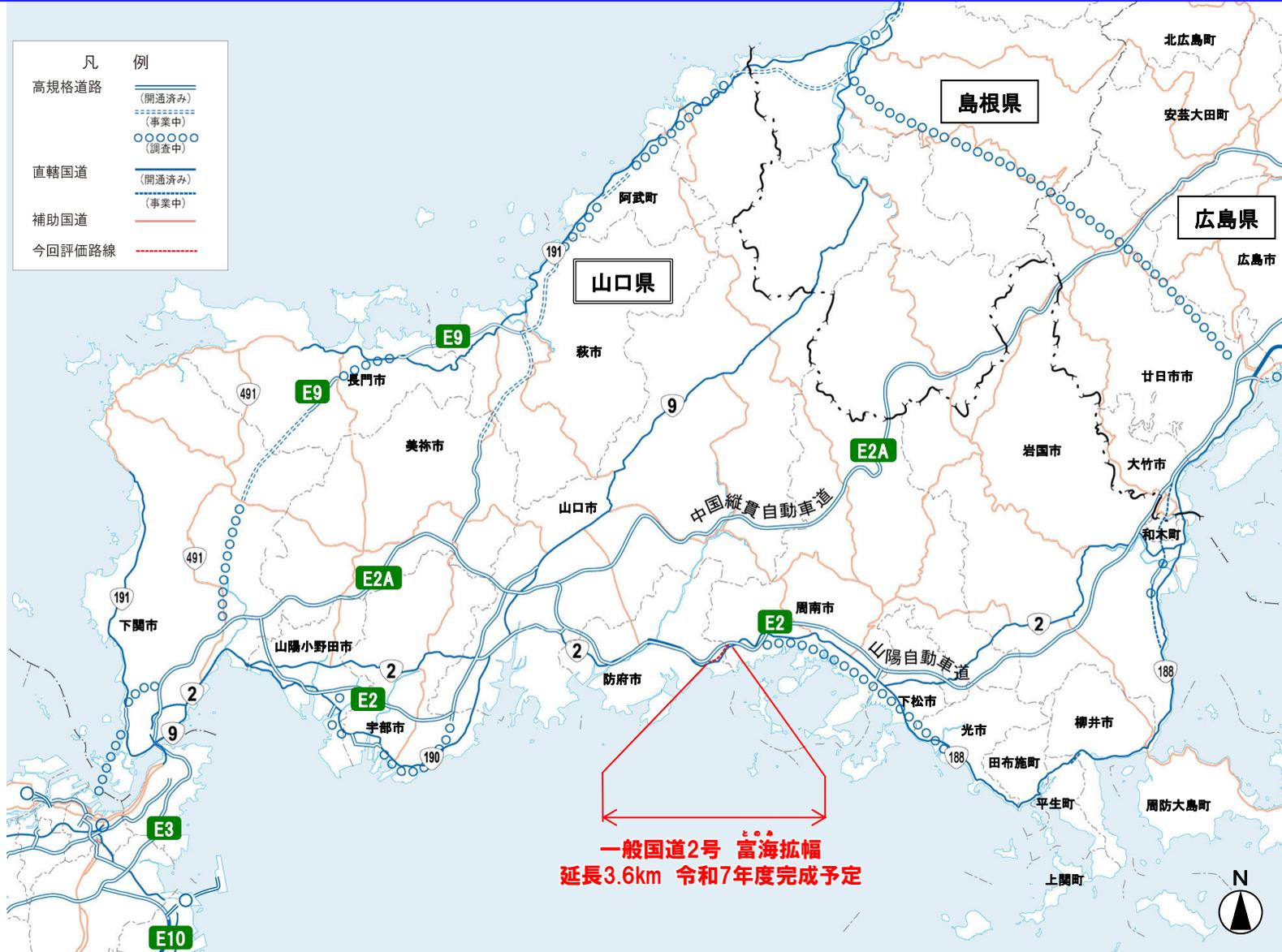
富海拡幅

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 R1:260,231人 → R4:253,892人 対象路線沿線市町村の自動車保有台数R1:201,243台→R3:198,426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:135億円(R2年度再評価時)→165億円(R4年度再評価時) ※増加率22.2%	□	■
事業期間の増加	前回事業展開 H23年度～R7年度 15年 → 今回事業展開 H23年度～R7年度 15年 変化率 0%	■	□
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	前回評価 H30.2_費用便益分析マニュアル 今回評価 R4.2_費用便益分析マニュアル	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)	1,804,780 TE/日(R2年度再評価) → 1,835,119 TE/日(R4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 ■	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 0.3% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 1.1 ≥ 基準値(1.0)	満足している ■	満足してない □
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： <b>重点</b> 資料： <b>作成</b> 費用対効果分析： <b>実施</b> とする。			

# 2. 事業概要

## (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680kmの主要幹線道路である。
- 富海拡幅は、とのみ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

## (2) 事業目的と計画概要

山口県周南市～防府市間における交通混雑の緩和、交通事故の削減、地域経済の活性化を目的とした事業である。

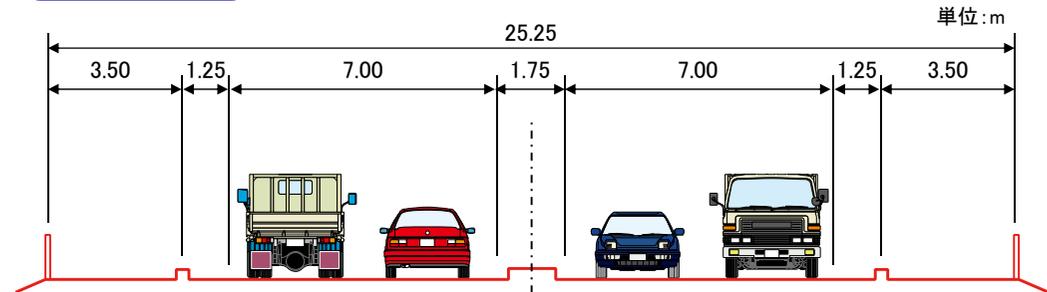
### 計画概要

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
全 体 事 業 費	約165億円



▲周南市戸田から防府市富海方面を望む(写真①)

### 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、改良工事、舗装工事等を推進している。



#### 事業の経緯

年度	防府市富海～周南市戸田
平成22年度	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
平成30年度	再評価
令和2年度	再評価

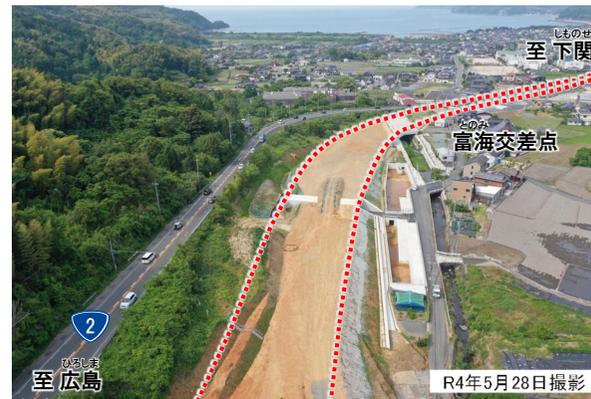
#### 事業全体の進捗状況(令和4年度末見込み)

用地	99%
工事	75%
全体	81%

※総事業費に対する割合



▲事業区間終点付近の状況（写真①）



▲富海交差点付近の状況（写真②）



▲椿峠付近の状況（写真③）

# 3. 前回評価時からの主な周辺環境の変化

- ・道の駅ソレーネ周南(周南市)が、令和3年6月に「防災道の駅(全国39駅)」として選定され、大規模災害が発生した場合に、自衛隊や警察、テックフォースなどの救援活動の拠点や緊急物資の基地機能を持つ拠点として利用される。
- ・地域の基幹産業である防府市の自動車メーカーでは電動車などの生産に対応するため、主要工場の一つである第2工場が令和3年10月にリニューアルされた。また、関連する運輸・倉庫業では物流センターが令和4年5月に新たに開設された。



### ①道の駅「ソレーネ周南」 令和3年6月 防災道の駅に選定

【ソレーネ周南の設備】  
 駐車場は大型車・小型車合わせて168台分が整備され、防災トイレ(マンホールトイレ)や備蓄スペース(防災倉庫)、非常用発電機といった防災機能を備えている。

【広域的な防災拠点としての機能と分担範囲】  
 山口県の瀬戸内側の中央部に位置していることから、高規格道路等の道路網を活用することによって、岩国市から下関市に至る瀬戸内部及び内陸部の各被災地域を支援できるアクセス性に優れた広域活動拠点となる。

また、県内の「道の駅」の中では最大規模の駐車场面積(約12,000㎡)を有しており、一定規模の支援部隊の駐留が可能である。

資料:国土交通省記者発表資料、新聞記事等

### ②地域の基幹産業における設備投資

【自動車メーカー(防府市)】  
 第1と第2とある2工場のうち、第2工場をリニューアルし、電動車などの生産に対応できるようにした。  
 車体の大きさや形状、駆動方式などが異なる車種を同一ラインで組み立てる「多車種混流技術」が進化し、動力がエンジンに限らずモーターやバッテリーとの組み合わせでもラインを大きく変更することなく対応できるようになった。(R3.10稼働開始)

【運輸・倉庫業(防府市)】  
 自動車関連の工場が集積する防府市内の産業団地内に物流センターを開設した。  
 効率的で合理的な物流を目指し、運行管理のデジタル化や快適な作業環境に配慮した全天候型の物流拠点として位置づけられており、2万4,756㎡の敷地に約16億円を投じた延床面積1万5,276㎡の物流倉庫である。(R4.5より順次操業) 資料:新聞記事等

### 「防災道の駅」制度

都道府県の地域防災計画等で、広域的な防災拠点に位置づけられている道の駅について、「防災道の駅」として選定し、防災拠点としての役割を果たすための重点的な支援を実施

重点的な支援 (最大5年)

- ハード面
  - 防災機能の整備・強化を交付金で重点支援
- ソフト面
  - BCPの策定や防災訓練について国のノウハウを活用した支援

広域的な防災拠点機能を持つ道の駅  
 ・自衛隊、警察、テックフォース等の救援活動の拠点  
 ・緊急物資等の基地機能  
 ・復旧・復興活動の拠点等

地域の防災拠点機能を持つ道の駅  
 ・地域の一時避難所等

その他の道の駅

全体1,167駅(令和3.3.31時点) 広域的な防災拠点(イメージ)

### 「ソレーネ周南」施設平面図

※赤字表記はR4年度整備予定

## (1) 現状の課題

課題①:円滑なモビリティの確保



課題②:安全・安心の確保



## 《整備効果》

整備効果①:渋滞損失時間の削減  
定時性の確保

整備効果②:死傷事故の減少

## (2) 道路整備により期待される効果

①:地域産業の促進



整備効果③:地域産業の促進

②:観光振興の支援



整備効果④:観光施設間の連携強化

③:道路幹線ネットワークの強化



整備効果⑤:事故等による交通への影響軽減  
緊急輸送ネットワークの機能強化

④:代替路の確保



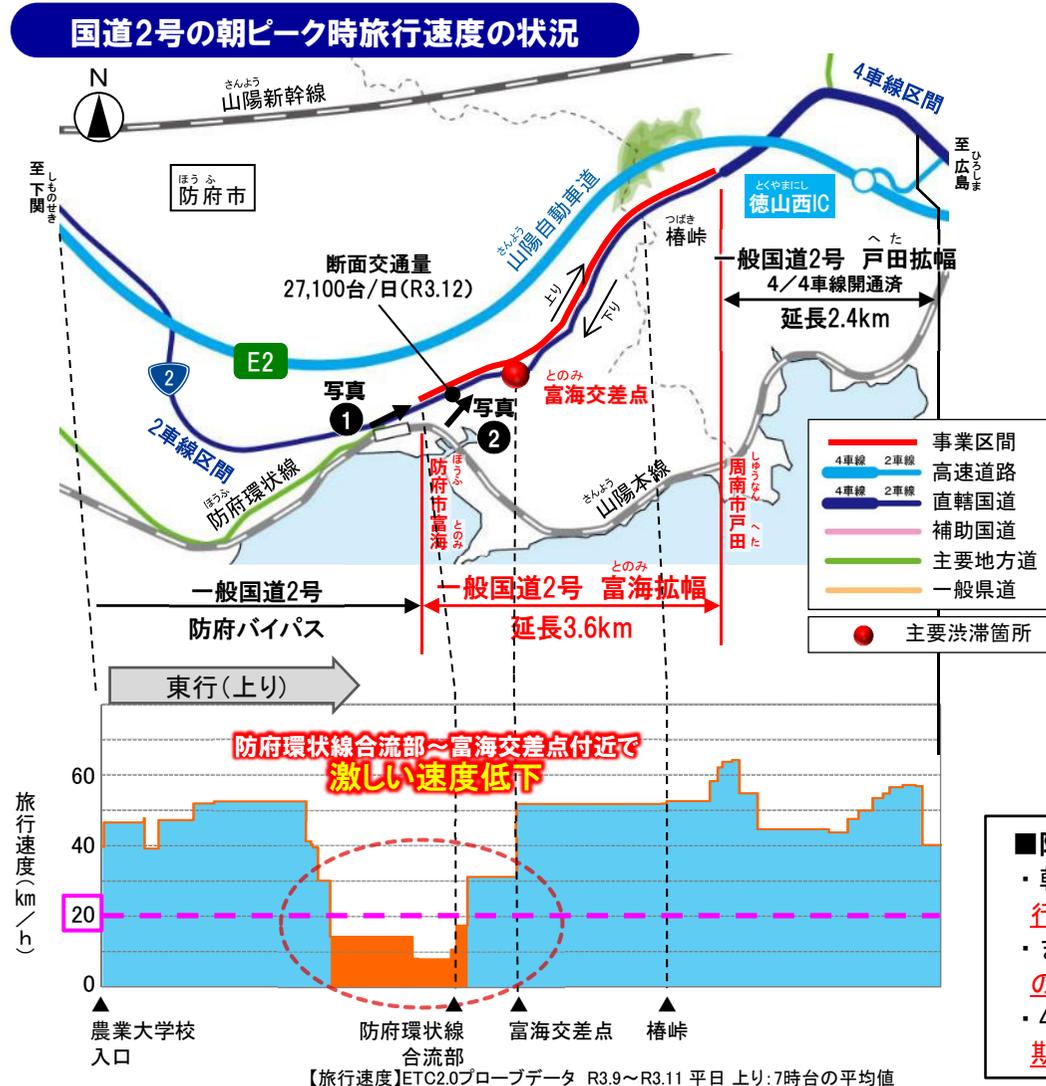
整備効果⑥:山陽自動車道の代替機能の強化

# 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

- ・富海拡幅区間は、1日あたり約2万7千台の利用交通量があり、朝ピーク時間帯においては上り方向で防府環状線の合流点から富海交差点付近で速度低下が発生している。
- ・富海拡幅の整備に伴う4車線化により、国道2号の交通円滑化が促進し、渋滞損失時間の削減、定時性の確保が期待される。



【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】事業区間内における朝ピーク時の状況(東行)

#### ■防長交通(株)

- ・朝ピーク時間帯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5分程度遅れ**が生じる場合があります。
- ・また、周南市西部を始発とする回送運転のバスは**朝ピークの渋滞を想定し余裕を持って防府営業所を出発**しています。
- ・4車線化による**交通状況の改善やバス運行の定時性向上を期待**しています。



(R4.7 ヒアリング調査結果)

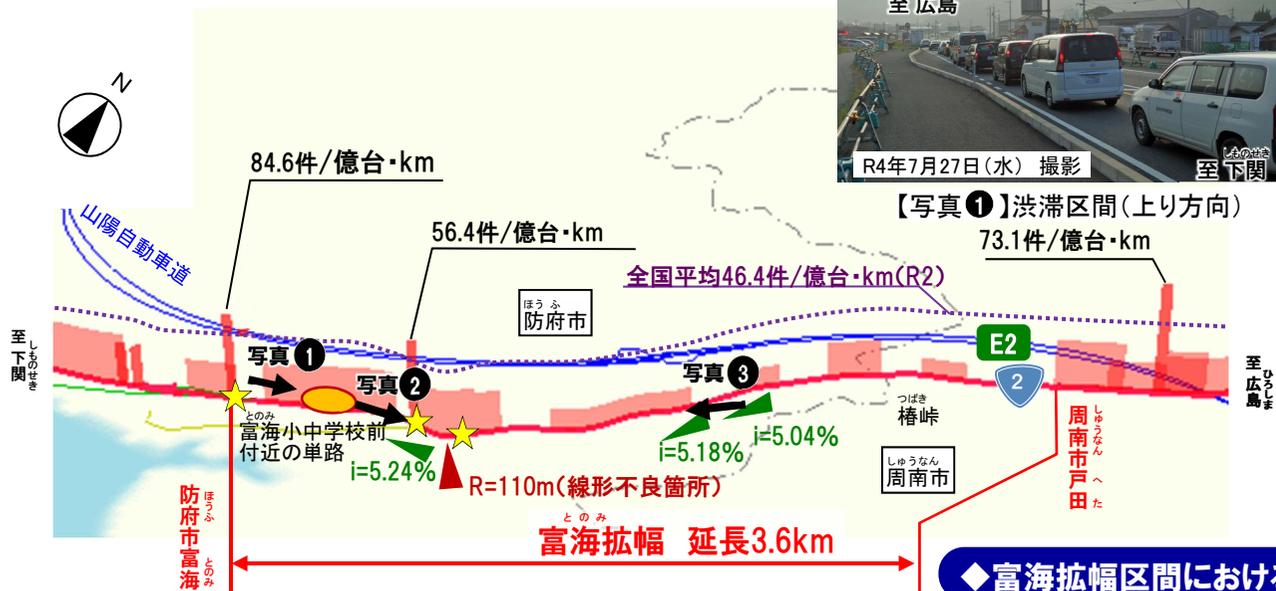
# 4. 事業の必要性

## (1) 現状の課題

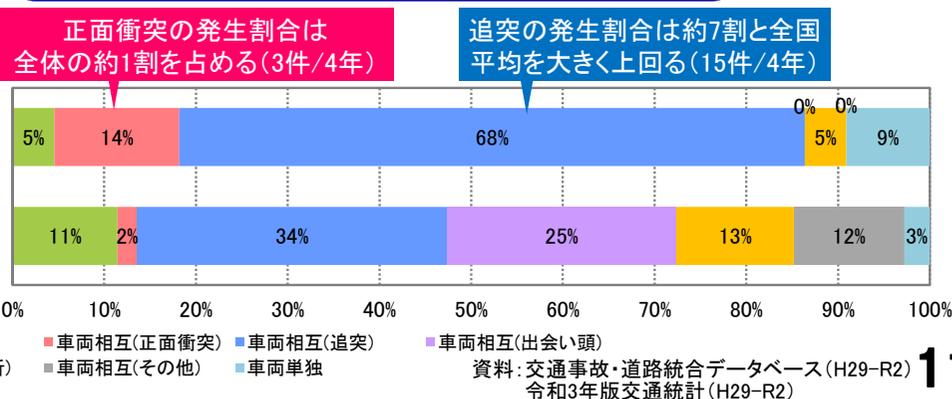
### 課題②安全・安心の確保

- ・事業区間全体では追突事故や正面衝突、車両単独事故が多く、線形不良箇所付近では重大事故が発生している。
- ・富海拡幅の整備に伴う混雑緩和により、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、中央分離帯設置に伴う上下線の交通分離や線形改良により、正面衝突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)



### ◆富海拡幅区間における類型別死傷事故の状況



- 高速道路
- 事業区間(未開通)
- 直轄国道
- 補助国道
- 主要地方道
- 一般県道
- その他道路
- 単路・死傷事故率
- 交差点・死傷事故率
- 事故危険区間
- 重大事故発生箇所
- 平面線形不良箇所
- 縦断線型不良箇所 (i>5%)

※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。  
 資料: 交通事故・道路統合データベース(H29-R2) | 死傷事故率令和3年版交通統計 | 死傷事故率全国平均

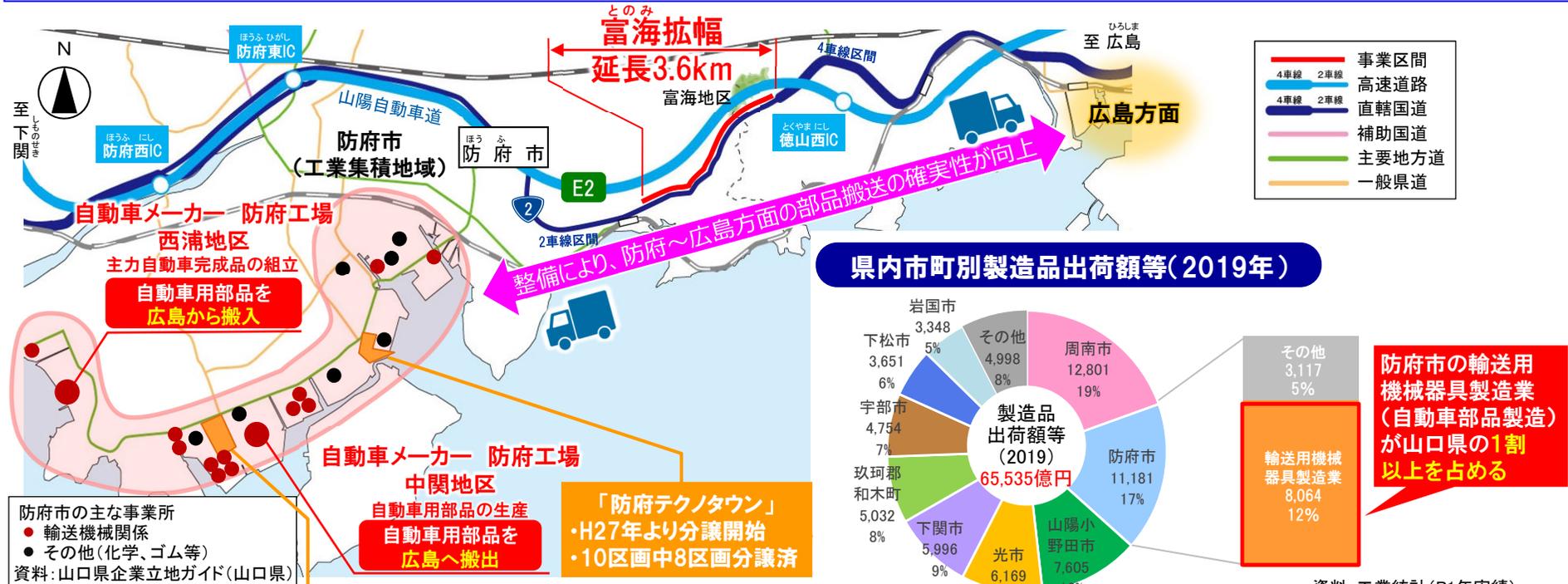
資料: 交通事故・道路統合データベース(H29-R2) 令和3年版交通統計(H29-R2)

# 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、近隣では新たな産業団地の造成工事が完了している。
- 自動車メーカーでは多品種少量物流時代に即した在庫を溜めないピストン輸送(Just on time)が求められており、富海拡幅の整備により部品搬送の確実性が向上することで、自動車製造業全体の効率化支援が期待される。



### 産業集積地区への産業団地の造成

#### 防府第二テクノタウンの概要

- 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として令和2年より分譲開始。
- 12区画中1区画が分譲済。その他の区画についても商談が進行中。
- 総事業費約90億円 (R4.8 防府市企業立地推進室ヒアリング調査結果)



写真: 防府市 企業立地推進室提供

### 関係者の声

#### 自動車メーカー 防府工場

- 広島工場と防府工場は連動して稼働しており、両工場間ではジャストオンタイムで部品を運搬しています。
  - 過去に道路が通行止となった時は、工場への部品供給が遅れて製造ラインがストップし大きな影響を受けました。
  - 4車線整備された区間は、部品の安定運搬だけでなく、定時性確保によるトラックドライバーの負担軽減にも繋がっています。
- 引き続き4車線整備を進めて頂きたいです。 (R4.9 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 観光振興の支援

- ・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になることで、施設間の連携が活性化し、周遊型観光の促進が期待される。

### 防府市と周南市の観光連携



データ：令和3年山口県の宿泊者及び観光客の動向について 周南市、防府市の観光客数の推移  
※周南市提供資料



H27年度に「みなとオアシス」と「道の駅」の両方に指定



### 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、スタンプラリーの開催など、防府市、周南市の周遊を促す取り組みを実施。
- R3年は、3月20日（土・祝）～5月5日（水・祝）の期間で各市3施設を対象とするJAFデジタルスタンプラリーを開催。中国地方有数規模の参加者（約900名）であり好評のうちに終了。

#### ▼R3年春に実施されたデジタルスタンプラリー



### 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年より観光振興協定を締結しており、両市の観光資源を活かしながら、広域エリアでの魅力をPRする取組を協働で行ってきています。
- ・ガソリン消費量が全国トップの山口県において、**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**であるため、**富海拡幅の整備によって更なる周遊型観光の促進**が期待できます。



# 4. 事業の必要性

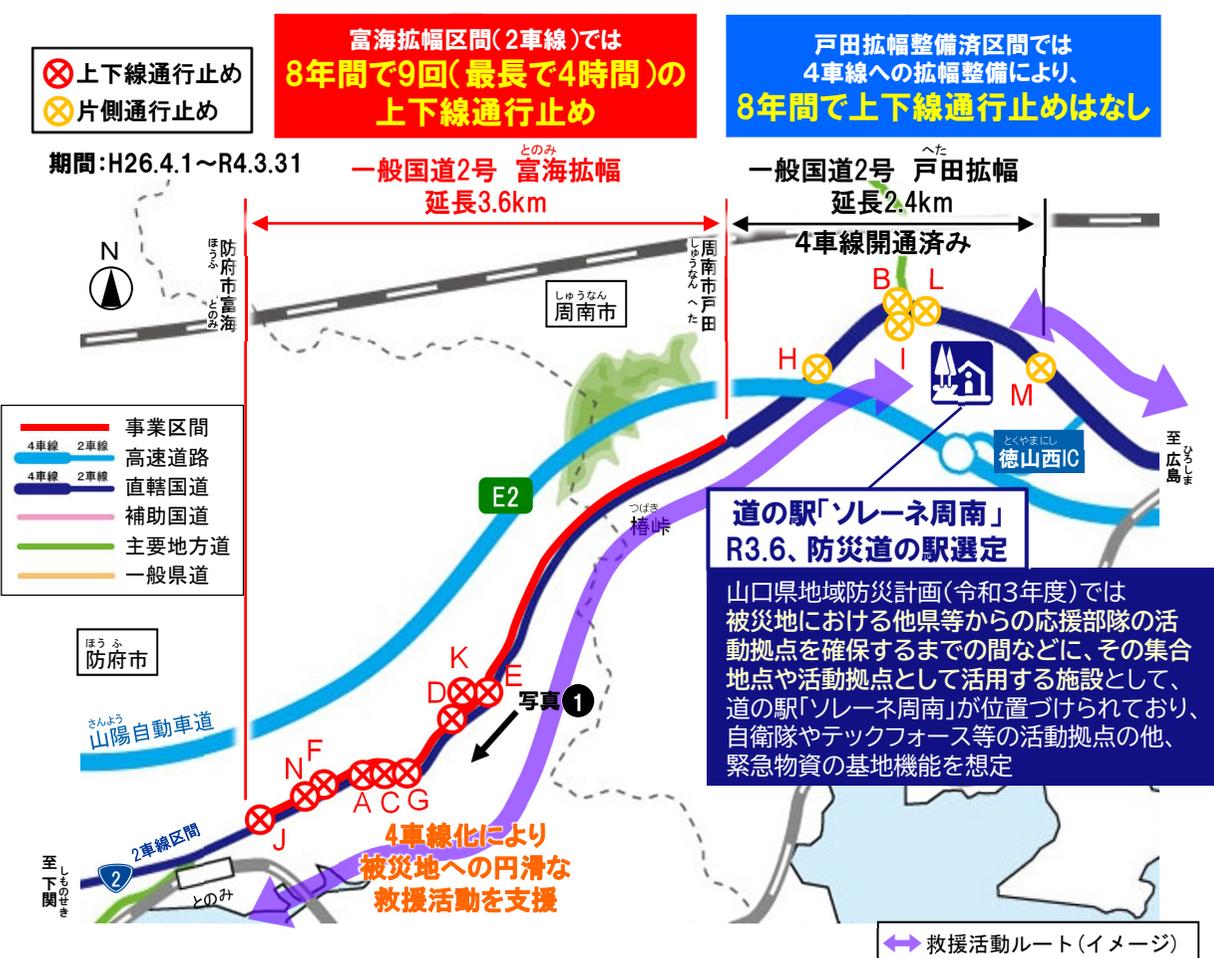
## (2) 道路整備により期待される効果

### ③ 道路幹線ネットワークの強化

- ・2車線の富海拡幅事業区間では過去8年間で9回(最長で4時間)の通行止めが発生していることから、事故等により交通が途絶する恐れがあるが、隣接する4車線化が完了した戸田拡幅区間では上下線通行止めは0回である。
- ・富海拡幅の整備により事故等に伴う上下線通行止めの回避が可能となることで、緊急輸送ネットワークとして大規模災害発生時の広域的な活動拠点となる防災道の駅(道の駅「ソレーネ周南」R3.6選定)との移動経路の強化が期待される。

### 国道2号の通行止の発生状況(H26-R3)

### 富海・戸田拡幅区間の通行止実績(H26-R3)



番号	区間	年月日	分類	車線	規制時間
A	富海拡幅	H27.4.15	事故	上下	0時間15分
B	戸田拡幅	H28.2.29	事故	上	0時間25分
C	富海拡幅	H28.4.17	事故	上下	0時間17分
D	富海拡幅	H28.5.7	事故	上下	1時間48分
E	富海拡幅	H28.8.4	事故	上下	4時間00分
F	富海拡幅	H28.8.7	事故	上下	1時間14分
G	富海拡幅	H29.11.9	事故	上下	0時間9分
H	戸田拡幅	H30.1.24	その他	上	0時間40分
I	戸田拡幅	H30.10.23	事故	下	0時間6分
J	富海拡幅	R1.8.8	事故	上下	0時間10分
K	富海拡幅	R1.8.29	事故	上下	1時間59分
L	戸田拡幅	R1.12.16	事故	上	0時間44分
M	戸田拡幅	R2.9.9	事故	上	0時間41分
N	富海拡幅	R3.5.10	事故	上下	0時間3分
総計	富海拡幅区間	計9回(全て上下線通行止)			9時間55分
	戸田拡幅区間	計5回(全て片側通行止)			2時間36分



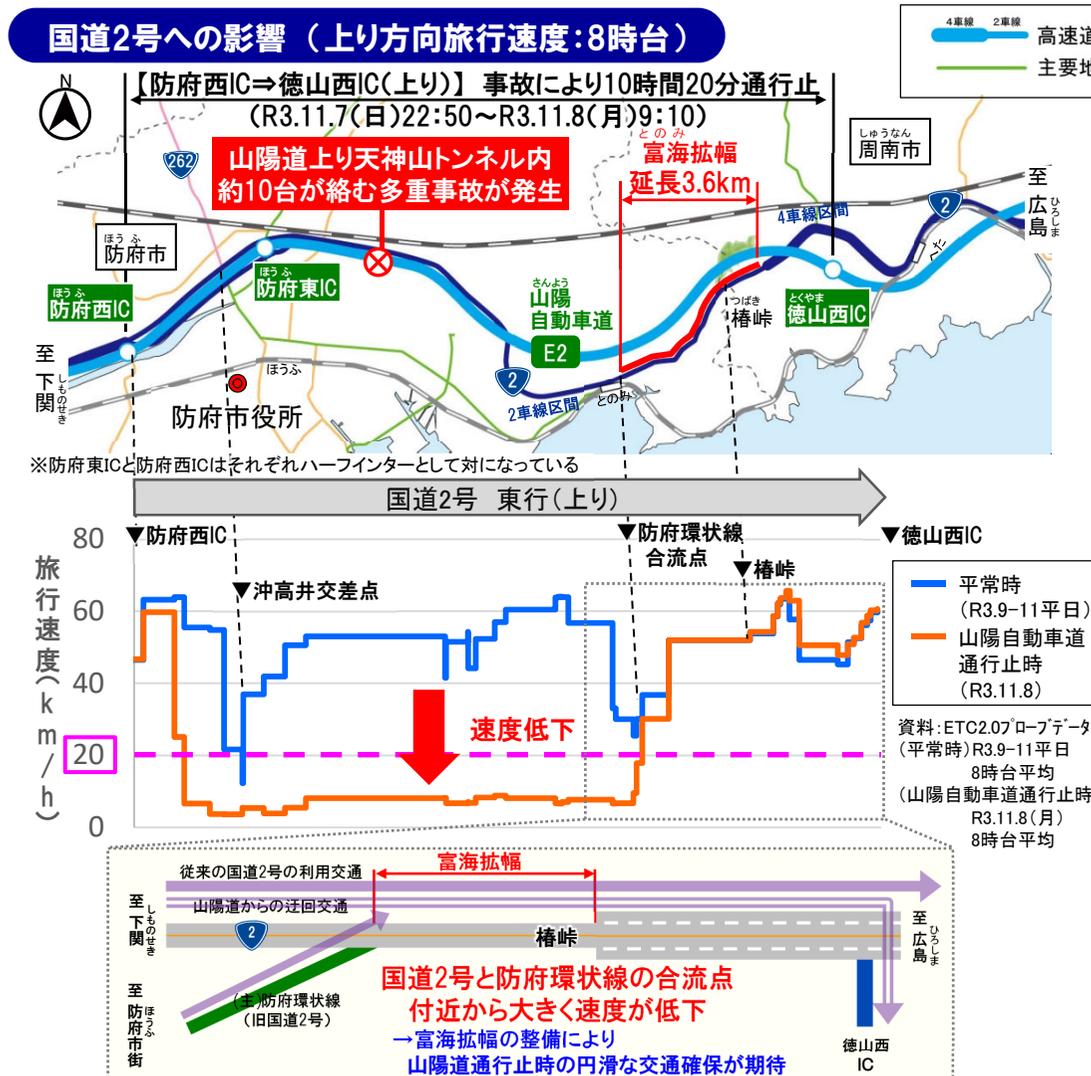
H26年3月撮影 【写真①】事故発生状況(防府市富海地区)

# 4. 事業の必要性

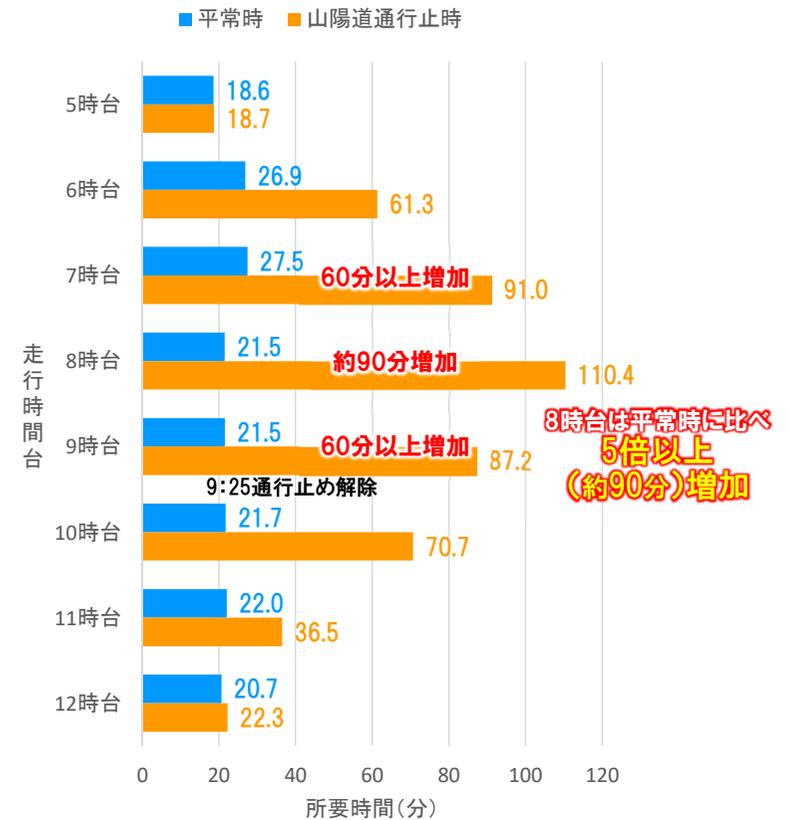
## (2) 道路整備により期待される効果

### ④ 代替路の確保

- ・R3年11月7日夜から8日朝にかけて山陽自動車道上り線(防府西IC～徳山西IC)で10時間以上の通行止となり、並行する国道2号上り方向において激しい渋滞が発生、8時台は平常時に比べて所要時間が約5倍(約90分)に増加した。
- ・富海拡幅の整備により代替路としての機能が強化されることで、高速道路通行止時のリダンダンシー確保が期待される。



山陽自動車道と並行する国道2号(約17km)の時間帯別所要時間



資料:ETC2.0プローブデータ  
 国道2号上り防府西IC合流点～徳山西IC分岐点  
 平常時 | R3.9 平日、山陽自動車道通行止時 | R3.11.8

・とのみ 富海拡幅 総事業費(増額後):165億円、今回増額:30億円(約22%増)

## ■コスト増額の内訳

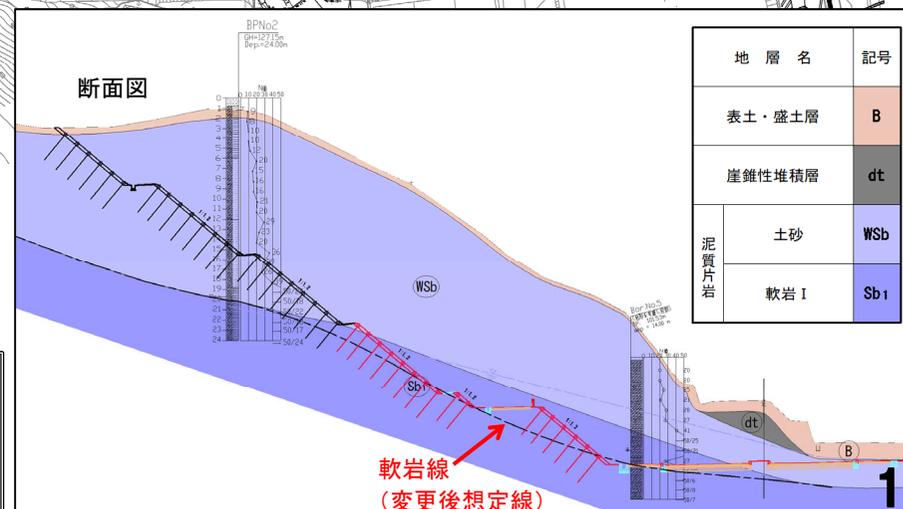
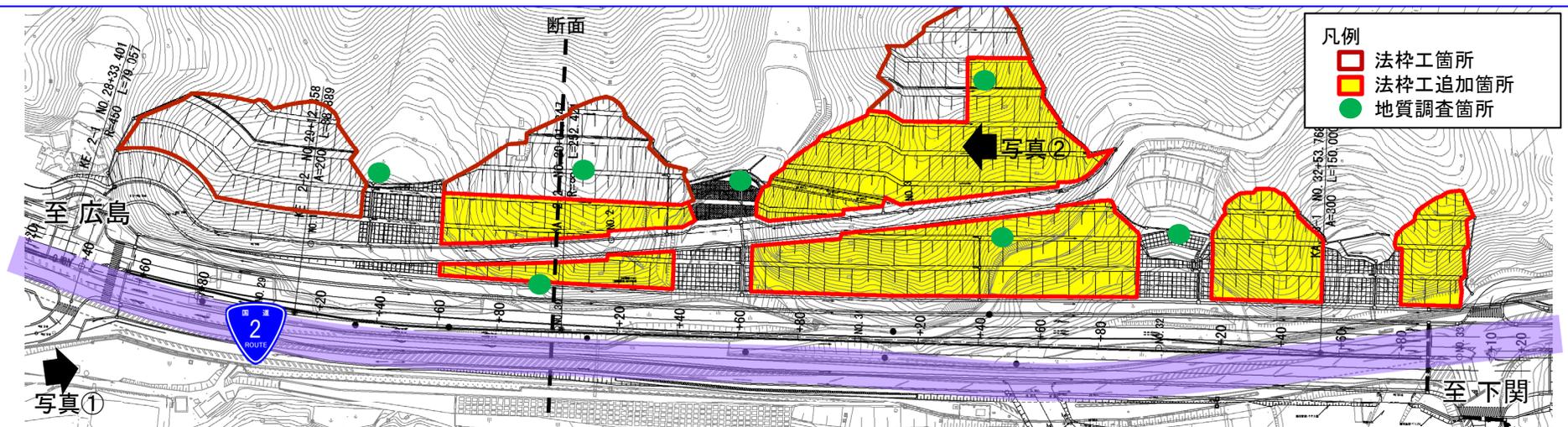
項目	増額費用
(1) 法面対策工の追加	20億円
(2) 土質改良工の追加	12億円
コスト縮減に対する取組	-2億円
合計	30億円

# 5. コスト増加の要因

## (1) 法面对策工の追加

**約20億円の増額**

- ・地質調査結果に基づき、必要な法面工を実施する計画としていたが、切土工事を実施し想定より風化が進行した軟岩と土砂が混じった法面であることが判明。
- ・そのため、対策方法の検討を実施し、有識者と協議した結果、計画していなかった箇所においても法面对策工が追加となった。



### <法面对策工の内訳>

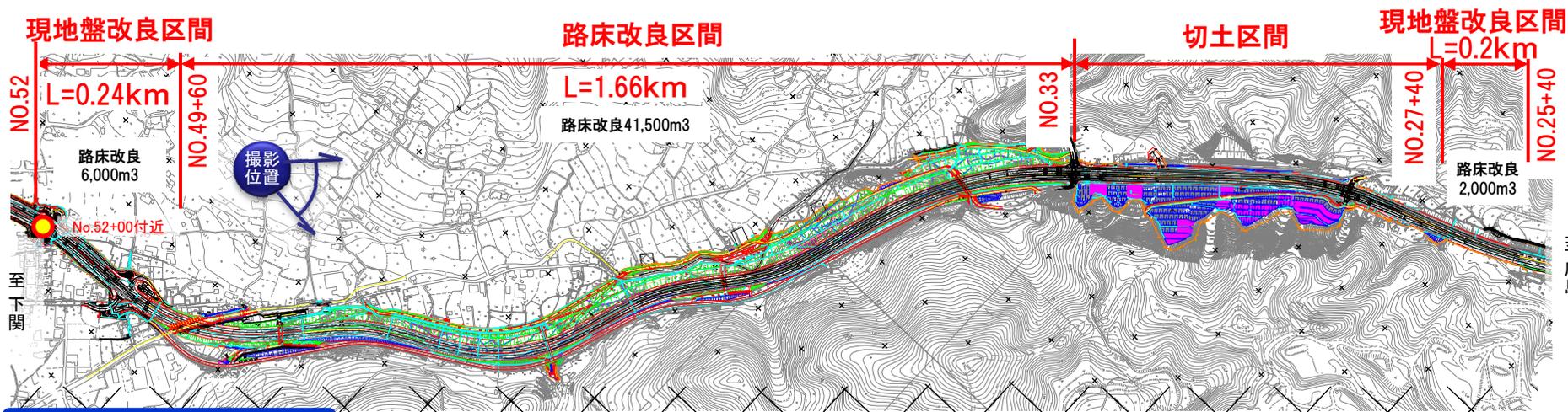
■当初計画 (植生工)	13,000m <sup>2</sup>	0.5億円
■変更計画 (法柁工+鉄筋挿入工)	13,000m <sup>2</sup>	20.5億円
		20.0億円増

# 5. コスト増加の要因

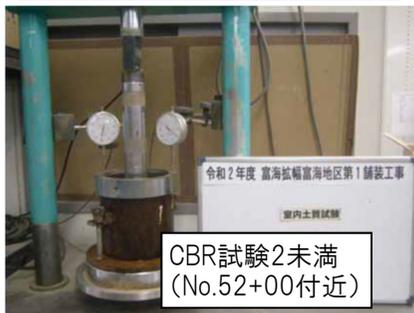
## (2) 土質改良工の追加

約12億円の増額

・本事業は、掘削した土(切土)を盛土材に使用することとしているが、切土区間で発生した盛土材が路床材料として適さなかったため固化材を添加し流用した。また、起終点部の現地盤も軟弱、かつ、掘削した土(切土)が盛土材として適さない脆弱な土であったため、路床改良を行う必要が生じた。



### CBR試料採取状況



CBR試験2未満 (No.52+00付近)

CBR試験とは土の強度を示すもので当該事業では設計CBR12と設定しており、不足するため土質改良で対応する。

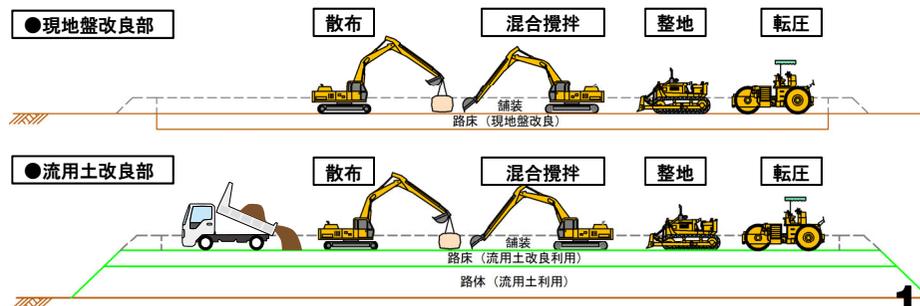
### <土質改良工 内訳>

■変更計画 49,500m³ 12億円増

### 路体盛土施工状況



### <路床改良>

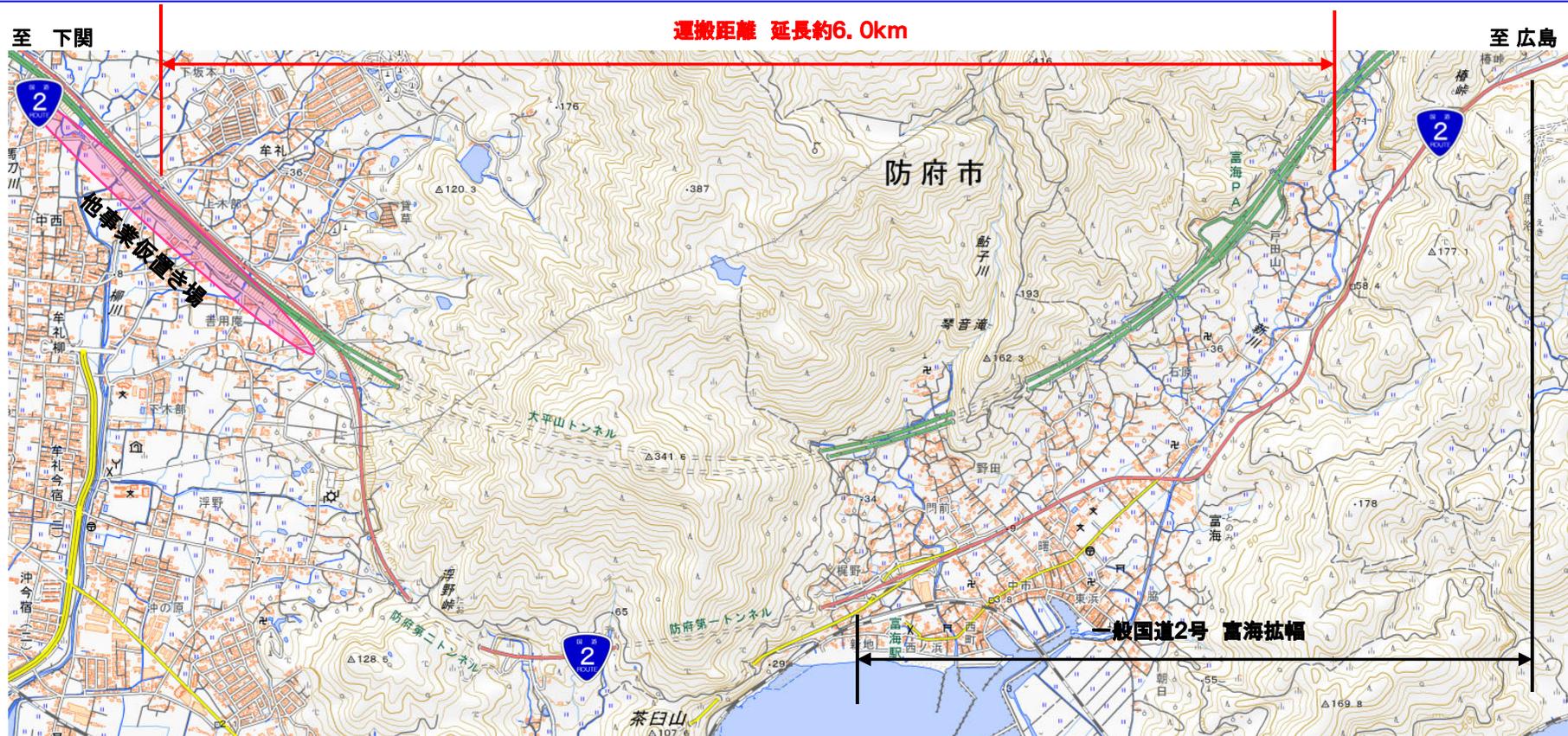


# 6. コスト縮減に対する取組

盛土の不足分に対する他事業等との調整

約2億円の縮減

- ・盛土における不足土約20,000m<sup>3</sup>において、購入土を予定。
- ・発生時期の異なる他事業残土について、仮置き場を確保することでコスト縮減を図った。



購入土	: 20,000m <sup>3</sup>	200,000,000円	
運搬 (約6km)	: 20,000m <sup>3</sup>	26,000,000円	(約174,000,000円縮減)

・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
<b>費用 (C)</b>	<b>196</b>	<b>46</b>
事業費	176	26
維持管理費	20	20
<b>便益額 (B)</b>	<b>251</b>	<b>251</b>
走行時間短縮便益	235	235
走行経費減少便益	14	14
交通事故減少便益	2.7	2.7
<b>費用便益比</b>	<b>1.3</b>	<b>5.4</b>

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
35,100台/日	165億円	196億円	251億円	1.3 (5.4)

※基準年：R4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3.8千トン/年のCO<sub>2</sub>削減【+約2.1億円】  
富海拡幅整備に伴う速度向上による地球環境(CO<sub>2</sub>)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]NOx排出削減量約21.4t/年(約0.7%削減)、SPM排出削減量約0.8t/年(約0.5%削減)]※2

※1 【 】は、開通後50年間の便益額として試算した結果(参考値)

※2 富海拡幅の開通に影響を受けるエリアを対象に算定

## 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

- ・道の駅ソレーネ周南(周南市)が、令和3年6月に「防災道の駅(全国39駅)」として選定され、大規模災害が発生した場合に、自衛隊や警察、テックフォースなどの救援活動の拠点や緊急物資の基地機能を持つ拠点として利用される。
- ・地域の基幹産業である防府市の自動車メーカーでは電動車などの生産に対応するため、主要工場の一つである第2工場が令和3年10月にリニューアルされた。また、関連する運輸・倉庫業では1社で物流センターが整備され、令和4年5月より順次操業開始している。

#### 2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=1.3(事業全体) 5.4(残事業)

◇道路の役割

- ①環境の影響を考慮した効果[例] 約3.8千トン/年のCO<sub>2</sub>削減【+約2.1億円】※1、※2  
富海拡幅整備に伴う速度向上による地球環境(CO<sub>2</sub>)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<sub>x</sub>排出削減量約21.4t/年(約0.7%削減)、SPM排出削減量約0.8t/年(約0.5%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

◇令和4年度末で、事業全体の進捗率は約81%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、令和7年度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。  
当該道路については、令和7年度の開通見通しが示されているところであるが、その前提となっている法面工事を速やかに終え、一日も早い供用に向け、引き続き、コスト縮減等を考慮の上、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)】

- ◇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、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的に事業を継続する。

◆前回評価時との比較

	前回評価 (R2年度)	今回再評価 (R4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	38,400~40,100 台/日	35,100台/日	・将来交通需要推計ベースの変更 (H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース→ H27年度全国道路・街路交通情勢調査ベース)
総事業費	約135億円	約165億円	・法面对策工の追加、土質改良工の追加による 事業費増
総費用 (C)	154億円	196億円	・基準年の変更(R2基準からR4基準) ・総事業費の増加
総便益 (B)	233億円	251億円	・将来交通需要推計ベースの変更(H22年度全国道 路・街路交通情勢調査ベース→ H27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」改定(R4.2)による変更 ・基準年の変更(R2基準からR4基準)
費用対効果 (B/C)	1.5	1.3	・総費用及び総便益を見直したため

※費用/便益は基準年における現在価値の値  
※前回評価時の数値は令和2年度費用便益分析算定時点

## 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42号  
国中整港計第19号  
令和4年9月5日

山口県知事 様

国土交通省  
中国地方整備局長  
( 公印省略 )

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 (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確保するため、中国地方整備局事業評価監視委員会（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、令和4年10月14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	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業評価監視委員会」へ諮る対応方針（原案）を作成します。

■ご意見の送付期限：令和4年10月3日（月）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

建設専門官 小田（内線：3153）

主査 鎌木（内線：3186）

TEL：082-221-9231（代表）

FAX：082-511-6359

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館

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)

令和 4 年 9 月 5 日付け国中整企画第 4 2 号並びに国中整港計第 1 9 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) 当該道路については、令和 7 年度の開通見通しが示されているところであるが、その前提となっている法面工事を速やかに終え、一日も早い供用に向け、引き続き、コスト縮減等を考慮の上、より一層の事業促進に努めていただきたい。	

