

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: 山口県周南市戸田 至: 山口県防府市富海			延長	3.6km	
事業概要 一般国道2号は、大阪府を起点とし、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、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年度事業化		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190億円	事業進捗率	約84%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	35,300台/日					
費用対効果	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 45/233億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 278/278億円	基準年	
	1.2 (参考) 1.7 [2%] 2.1 [1%]	4.9%	事業費: 27/214億円 維持管理費: 19/19億円	走行時間短縮便益: 262/262億円 走行経費減少便益: 14/14億円 交通事故減少便益: 2.6/2.6億円	令和6年	
果分析	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)	
	6.1	48.0%	交通量	B/C=1.01~1.4(±10%)	交通量	B/C=5.2~7.1(±10%)
	(参考) 7.4 [2%] 8.1 [1%]		事業費	B/C=1.2~1.2(±10%)	事業費	B/C=5.8~6.5(±10%)
事業期間	B/C=1.1~1.2(±20%)		事業期間	B/C=6.0~6.3(±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】 ・防府市から徳山駅(新幹線駅)までのアクセス向上が見込まれる【徳山駅(新幹線駅)】 ②物流効率化の支援 ・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](R4:70万人)、防府天満宮[防府市](R4:119万人)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
- ・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位置づけ

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、令和7年度の1日も早い供用に向け、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。

国道2号台道・鑄銭司拡幅が令和6年度に事業化した。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和7年3月末時点で、事業全体の進捗率は約84%、用地の進捗率は100%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

用地買収が終了し、全線にわたり工事を進めており、令和7年度までに全線供用予定である。

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

継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

「事業再評価」

一般国道2号 と の み 富海拡幅

令和6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

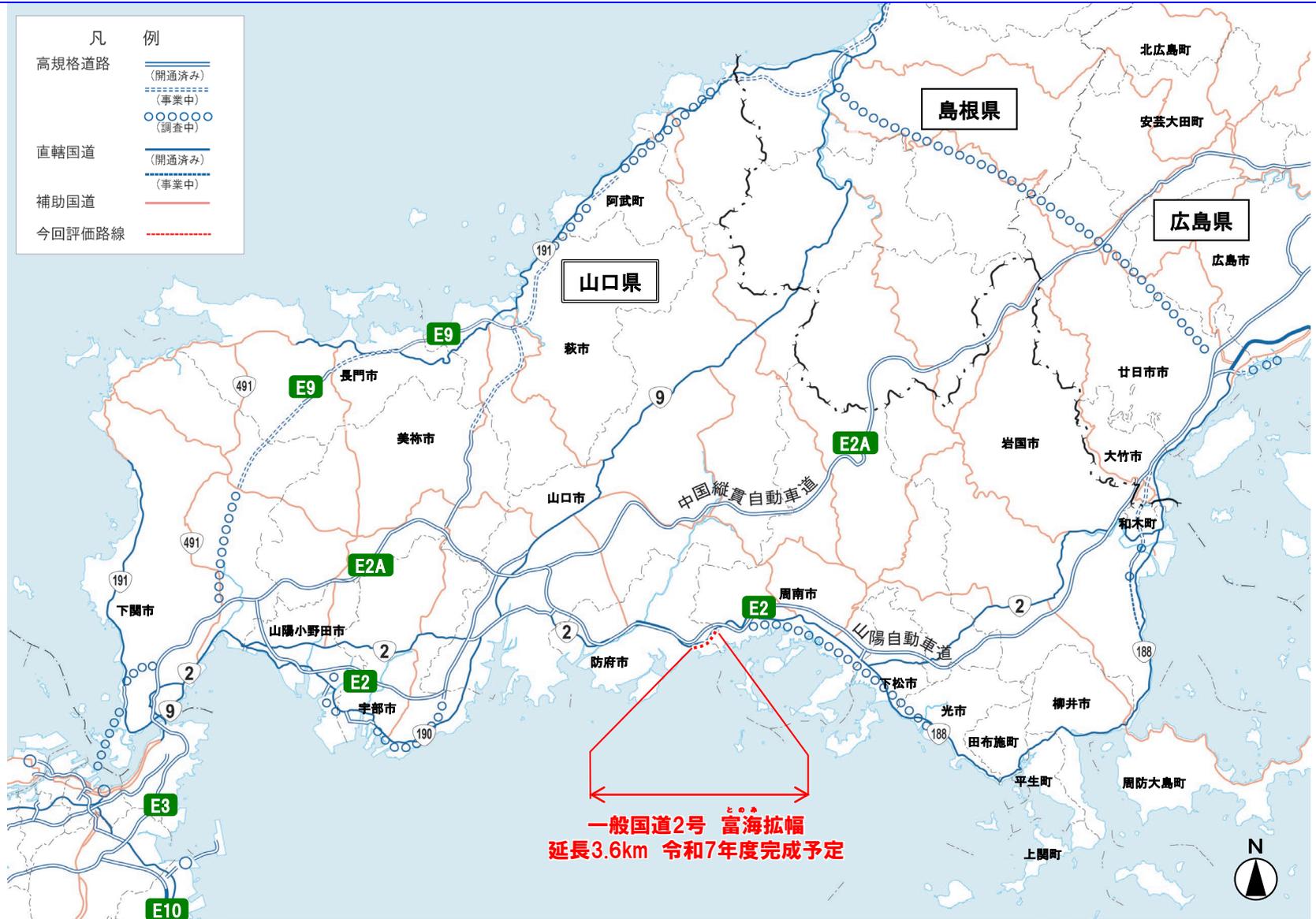
項目	判定			
	判断根拠	チェック欄		
事業を巡る社会経済情勢等の変化				
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	対象路線沿線市町村の人口 R4.6:253,892人 → R6.6:249,562人 対象路線沿線市町村の自動車保有台数R3.3:198,426台→R5.3:198,542台 ※対象路線沿線市町村:周南市及び防府市	変化なし ■	変化あり □	
前回評価からの事業費・事業期間の増加				
		10%以内 増加無し 増加 10%超え		
事業費の増加	全体事業費:165億円(R4年度再評価時)→ 190億円(R6年度再評価時) ※増加率15.2%	□	□	■
事業期間の増加	15年(R4年度再評価時) → 15年(R6年度再評価時) 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 R4.2 費用便益分析マニュアル 今回評価 R5.12 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)	1,835,119 TE/日(R4年度再評価時) → 1,835,119 TE/日(R6年度再評価時) ※減少率 0%	10%以下 ■	10%超え □	
周辺ネットワークで新規事業化がない	一般国道2号 <small>だいでう すぜんじ</small> 台道・鑄銭司拡幅(R6年度)	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 0.46% < 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：**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、おおさか大阪市を起点としきたきゅうしゅう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、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

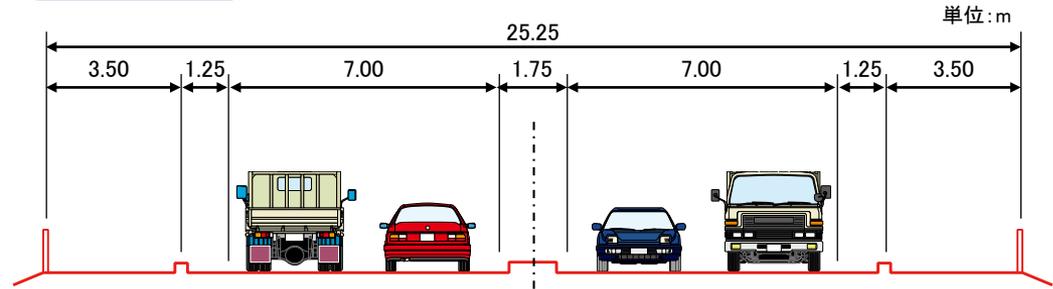
(2) 事業目的と計画概要

・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190億円

標準断面図



平面図



防府市富海から周南市戸田方面を望む
【写真①(R6.1撮影)】

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100%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
令和4年度	再評価

事業全体の進捗状況(令和6年度末見込み)

用地	100%
工事	79%
全体	84%

※総事業費に対する割合



防府市富海付近(終点)の状況
【写真①(R6.5撮影)】



富海交差点付近の状況
【写真②(R6.5撮影)】



樺峠付近の状況
【写真③(R6.5撮影)】

3. 前回評価時からの主な周辺環境の変化

- 一般国道2号台道・鑄銭司拡幅が令和6年度に新規事業化。
- 山口県立総合医療センター(三次救急医療機関)の機能強化基本構想を令和5年10月に策定。
- 防府通運株式会社の防府テクノタウンへの企業進出決定(令和6年1月に防府市と新事業所建設協定書を締結)。
- 道の駅「ソレーネ周南」のパーク化への基本計画を令和6年度中に策定予定。



一般国道2号台道・鑄銭司拡幅
令和6年度新規事業化

国道2号の様子

速達性及び安全性の向上等を目的に令和6年度に新規事業化

資料: 令和6年度新規事業候補所説明資料

県立総合医療センター(三次救急)
機能強化基本構想R5.10策定

現在の様子

佐波川右岸広域防災広場の隣接地に移転予定

資料: 県立総合医療センター機能強化基本構想

防府通運株式会社
テクノタウン物流センター
令和6年1月防府市と新事業所建設協定書締結

防府通運株式会社 新事業所建設協定書締結式

令和7年1月より操業開始予定

資料: 防府市ホームページ

道の駅「ソレーネ周南」のパーク化
令和6年から検討

導入機能の検討に際し想定した敷地範囲(赤点線箇所)

拡張検討範囲

令和6年度中に基本計画を策定予定

資料: 道の駅ソレーネ周南のパーク化に向けた導入機能の検討についてR6.2.5

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



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

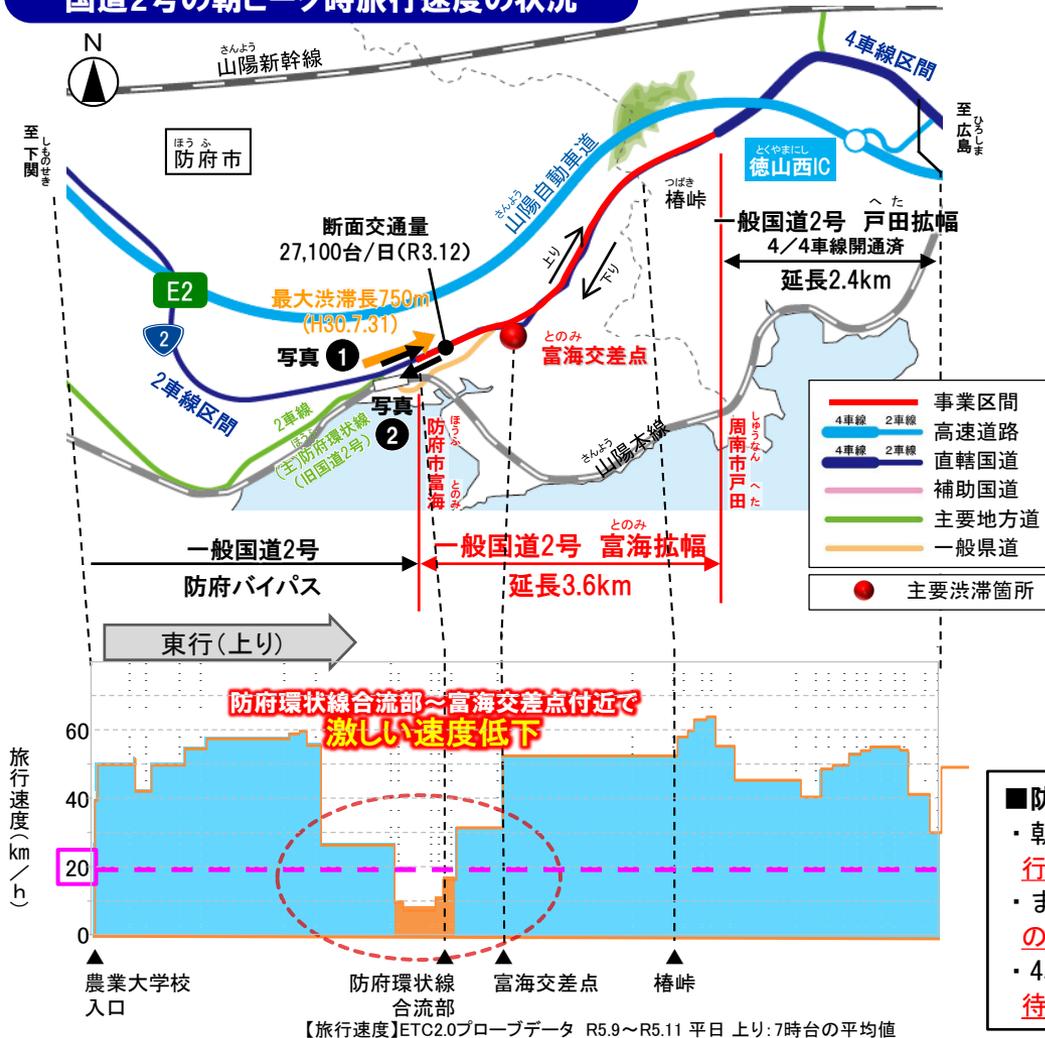
4. 事業の必要性

(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。

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】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。

(R6.6 ヒアリング調査結果)

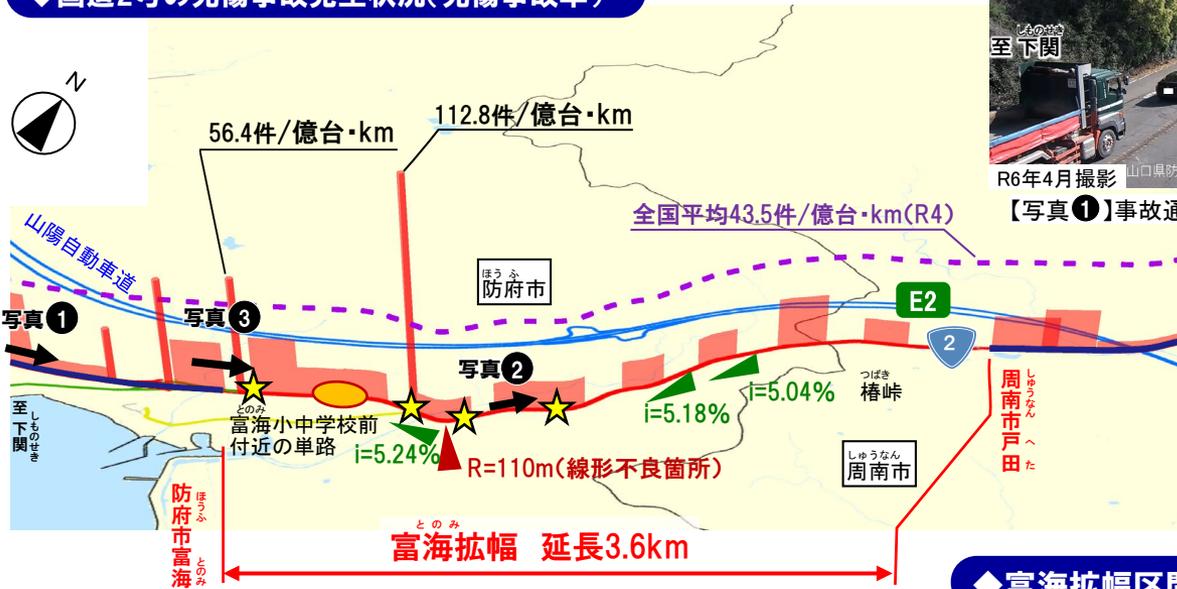
4. 事業の必要性

(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。
- ・令和6年4月には正面衝突事故が発生し、約3時間の全面通行止めが発生した。
- ・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)



【写真①】事故通行止めに伴う渋滞

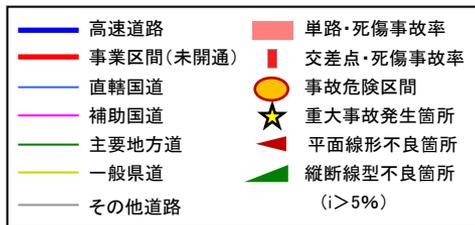
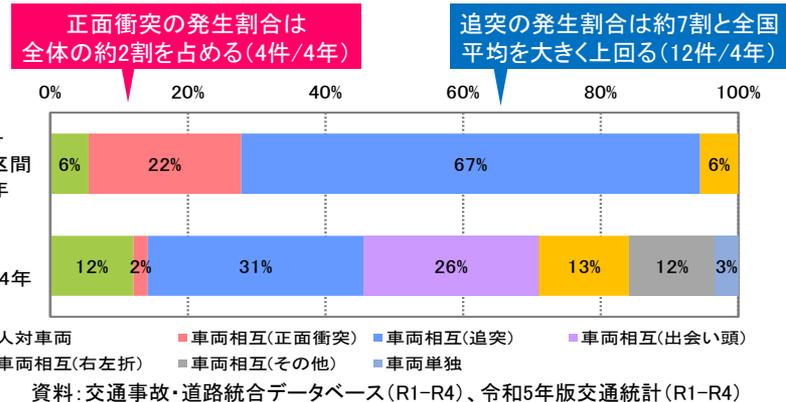


【写真②】事故写真



【写真③】事故写真

◆富海拡幅区間における類型別死傷事故の状況



※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。

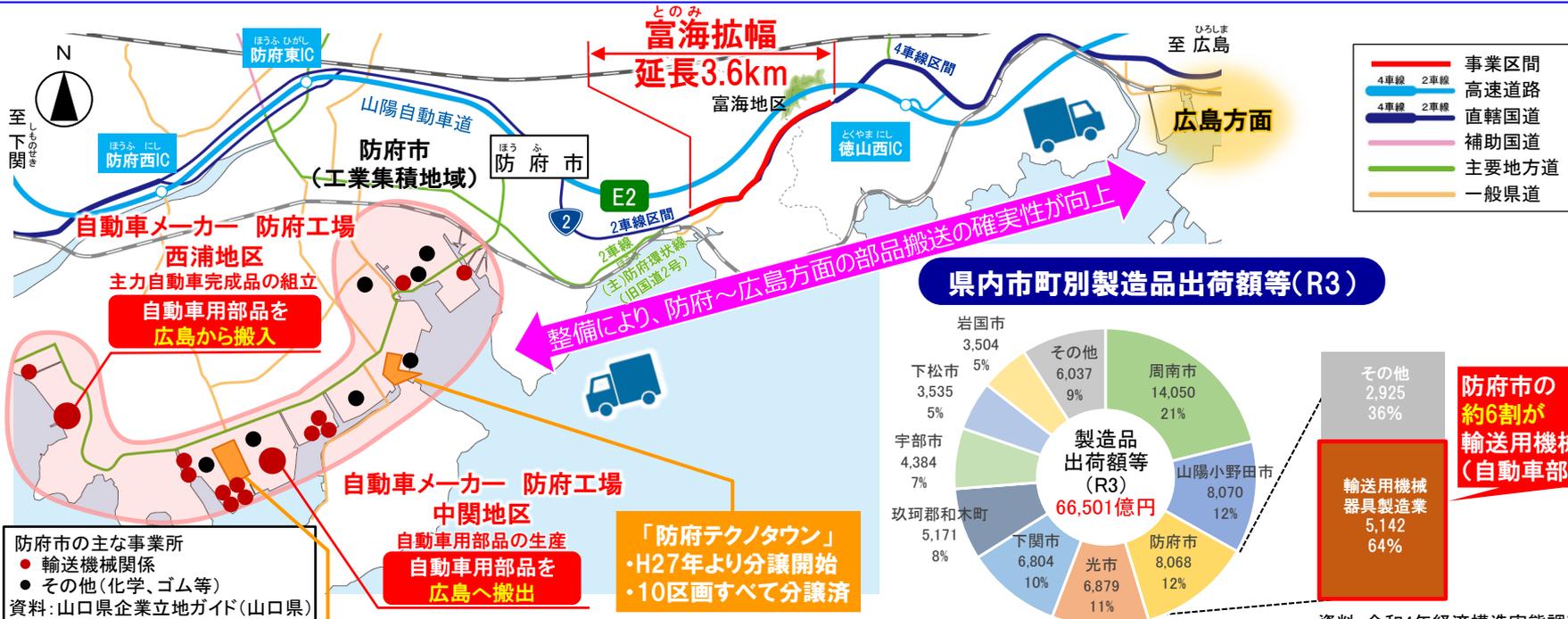
資料: 交通事故・道路統合データベース(R1-R4) | 死傷事故率 令和5年版交通統計 | R4年死傷事故率全国平均

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 (R6.6 防府市産業振興部企業応援課ヒアリング調査結果)



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はなく、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。(R6.6 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



【周南市、防府市の観光客数の推移】



潮彩市場防府

61.0万人/年 (R4)

出典: 山口県観光連盟

※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。
- R6年は、2月9日(金)～5月6日(月・祝)の期間で各市3施設(計6施設)を対象とするJAFデジタルスタンプラリーを開催。参加者数は約1,700人となった。

▼R6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 観光振興課

- ・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10年間で10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1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-R5)

富海拡幅区間(2車線)では
10年間で10回(最長で4時間)の
上下線通行止め

戸田拡幅整備済区間では
4車線への拡幅整備により、
10年間で上下線通行止めは1回

- 上下線通行止め
- 片側通行止め

期間:H26.4.1~R6.3.31

一般国道2号 富海拡幅
延長3.6km

一般国道2号 戸田拡幅
延長2.4km

4車線開通済み

道の駅「ソレーネ周南」 R3.6、防災道の駅選定

山口県地域防災計画(令和3年度)では被災地における他県等からの応援部隊の活動拠点を確保するまでの間などに、その集合地点や活動拠点として活用する施設として、道の駅「ソレーネ周南」が位置づけられており、自衛隊やテックフォース等の活動拠点の他、緊急物資の基地機能を想定

4車線化により
被災地への円滑な
救援活動を支援

救援活動ルート(イメージ)

富海・戸田拡幅区間の通行止実績(H26-R5)

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
O	戸田拡幅	R5.1.25	災害	上下	6時間30分
P	富海拡幅	R5.5.7	事故	上	0時間1分
Q	富海拡幅	R5.7.28	事故	上下	0時間19分
総計	富海拡幅区間	計11回(上下通行止が10回)			10時間15分
	戸田拡幅区間	計6回(上下通行止は1回)			9時間6分



[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

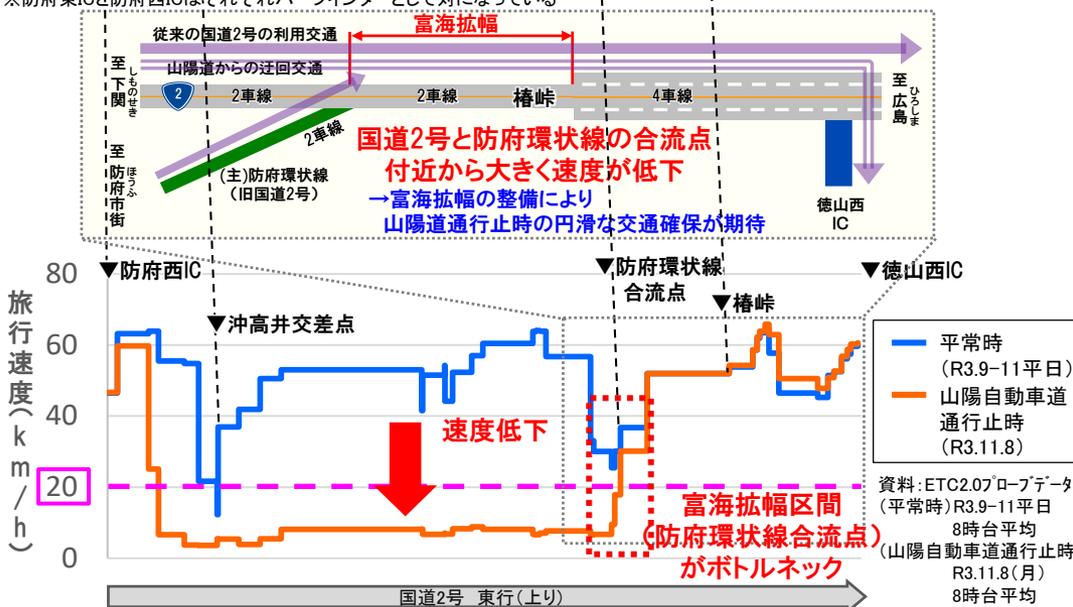
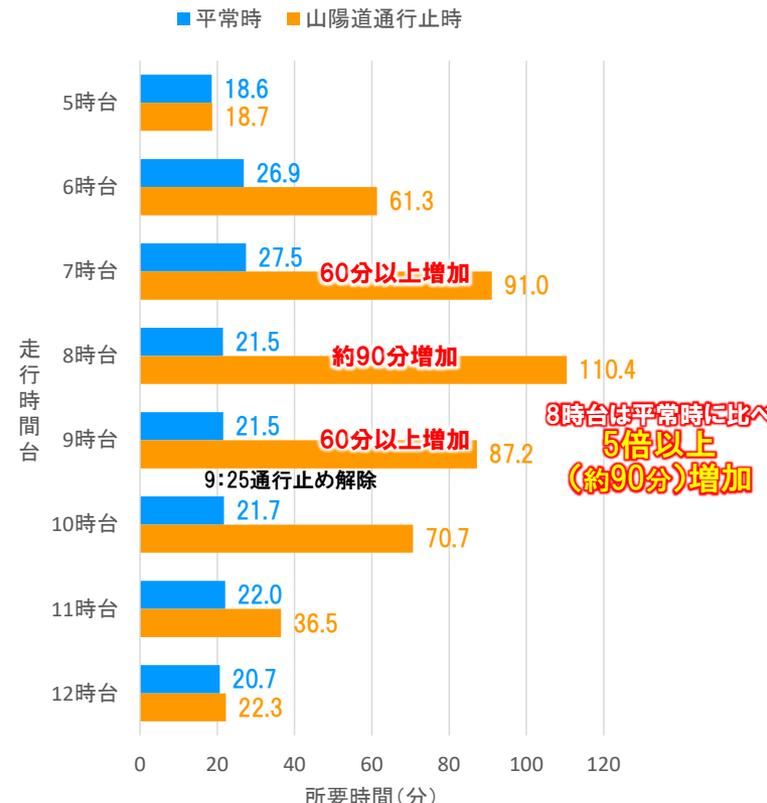
④ 代替路の確保

- ・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。

国道2号への影響 (上り方向旅行速度: 8時台)



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 (防府西～徳山西の上り線)



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):190億円、今回増額:25億円(約15.2%増)

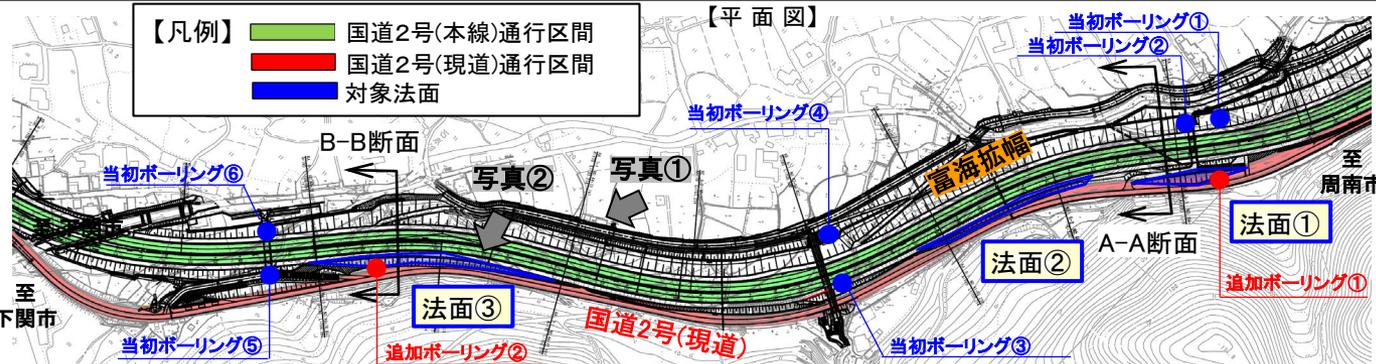
■コスト増額の内訳

項目	増額費用
①切土法面对策工の追加	7.5億円
②ボックスカルバートの基礎対策の変更による増加	9.0億円
③既存コンクリート版撤去の追加	5.5億円
④労務費・物価上昇による増加	3.0億円
合計	25億円

約7.5億円の増額

①切土法面对策工の追加

●当初設計時は、切土法面の設計を近傍の地質調査結果より植生工としていたが、一部土質状況が想定より悪かったため、有識者と協議した結果、法面对策工(法枠+鉄筋挿入工)に変更する必要が生じた。



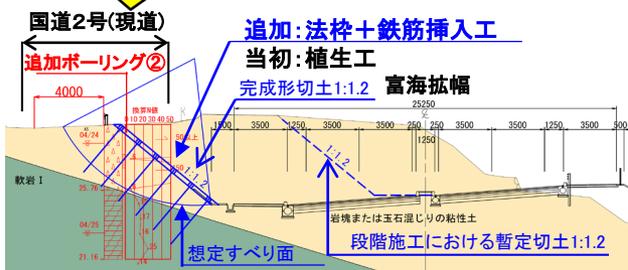
段階施工における暫定切土1:1.2での法面崩壊状況

写真①(暫定切土時) (R5年7月切土施工)



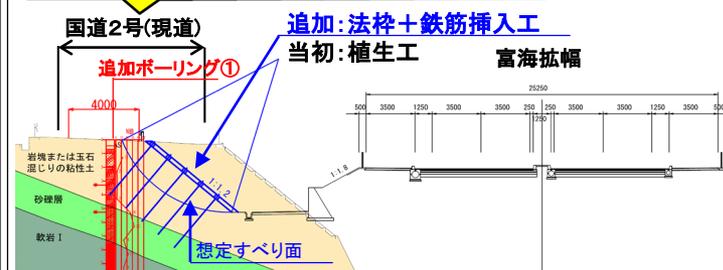
【B-B断面図】(R6年1月切土施工)

- ・国道2号(現道)幅員を確保する必要があり、勾配変更不可
- ・供用範囲のため、法面の事前調査未実施



【A-A断面図】(R5年11月切土施工)

- ・国道2号(現道)幅員を確保する必要があり、勾配変更不可
- ・供用範囲のため、法面の事前調査未実施



写真②(有識者との現地立会時法面状況)

R6.1.15実施



- 当初計画:土質「砂質土(密実なもの)」
 - 変更計画:土質「岩塊または玉石混じりの粘性土」
- ※「道路土工 切土工・斜面安定工指針(平成21年度版)」(公益社団法人 日本道路協会)P.134
⇒法面对策工を実施

<法面对策工の内訳>

■当初計画(植生工)	2,300m ²	0.1億円
■変更計画(法枠+鉄筋挿入工)	2,300m ²	7.6億円

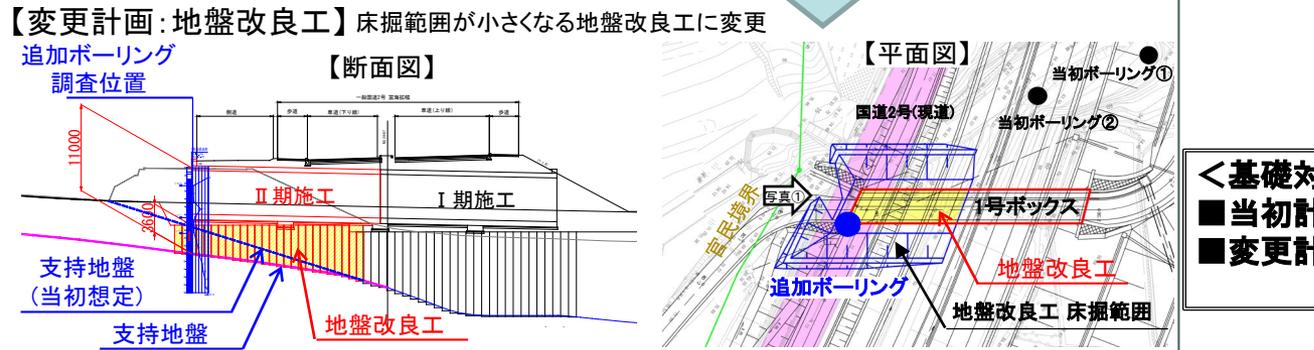
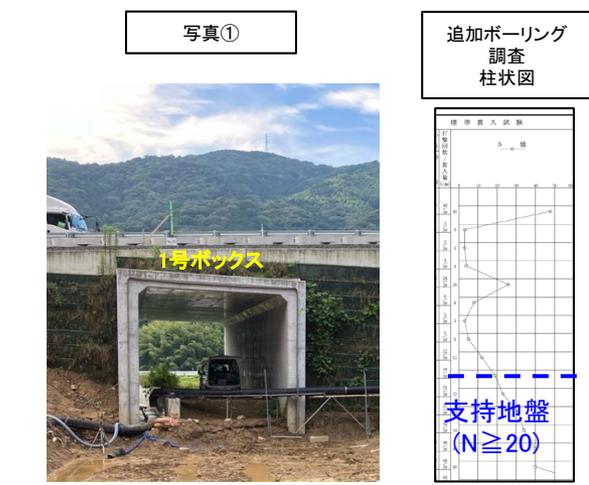
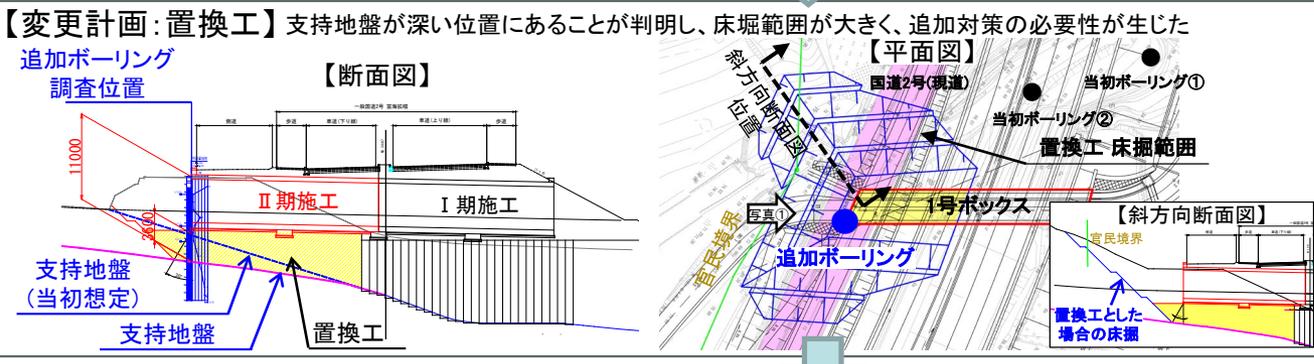
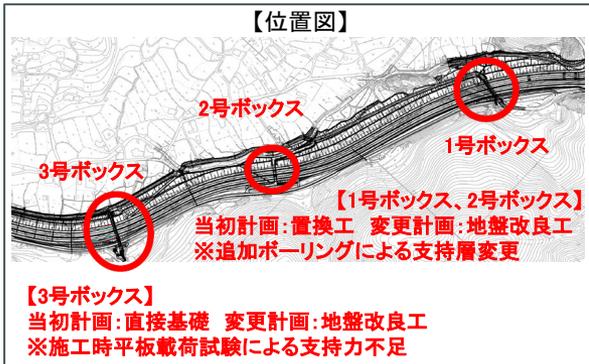
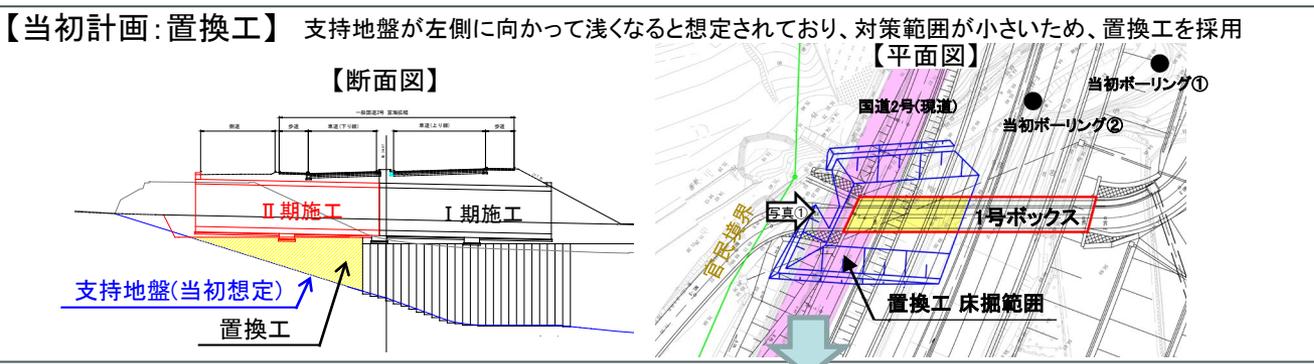
合計 7.5億円増



②ボックスカルバートの基礎対策の増加

約9.0億円の増額

●ボックスカルバートの基礎対策について、当初は近隣の地質調査により置換工による基礎対策を行う計画であったが、施工前に追加調査を実施した結果、当初計画時の想定より支持地盤が深くなり、地盤改良工に変更する必要が生じた。



<基礎対策の内訳>

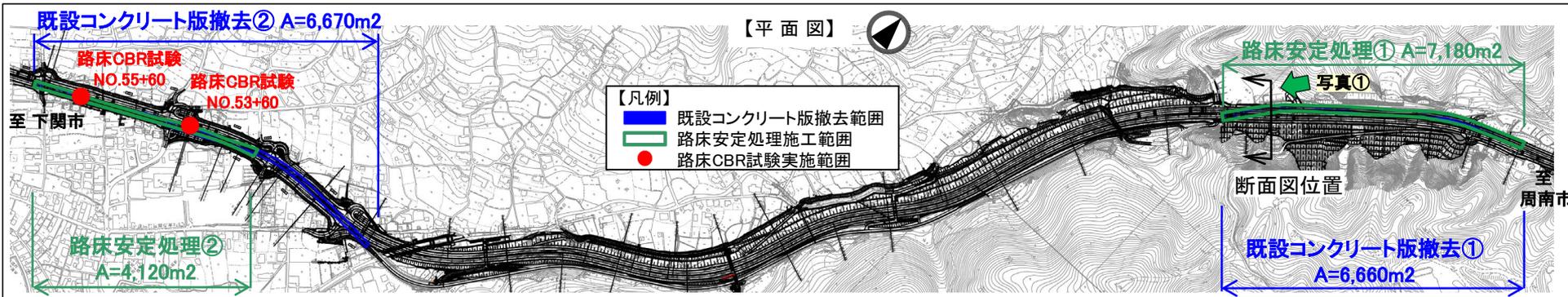
■当初計画(置換工)	2,202m ³	0.2億円
■変更計画(地盤改良工)	6,907m ³	9.2億円
合計		9.0億円増

5. コスト増加の要因

約5.5億円の増額

③ 既設コンクリート版撤去の追加

- 令和5年6月の車線切替後に現道部の舗装調査を実施したところ、既設アスファルト下にコンクリート版が埋設されていることが判明し、新設舗装に影響が生じることから撤去の必要が生じた。
- また、舗装版を撤去した路床面の状態が悪く、必要なCBRを確保するため、改良材による路床安定処理を行う必要が生じた。



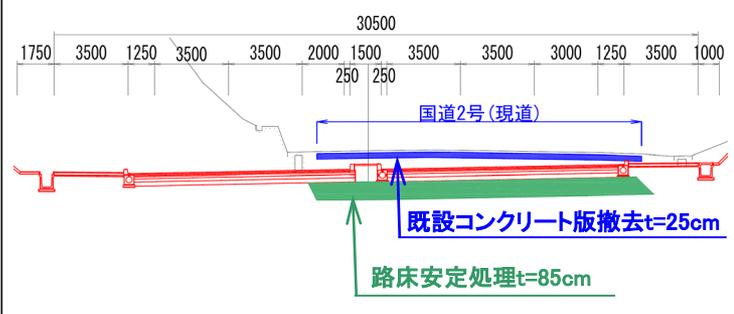
写真① 既設コンクリート版出現状況(全景)



写真② 既設コンクリート版厚



【断面図】



< 既設コンクリート版の撤去費 >

■ 当初計画		
・アスファルト舗装版撤去・処分(t=25cm)	13,330m ²	0.7億円
■ 変更計画		
・アスファルト舗装版撤去・処分(t=10cm)	13,330m ²	0.3億円
・既設コンクリート版撤去	13,330m ²	4.0億円
・路床安定処理	11,300m ²	1.9億円

合計 5.5億円増

路床CBR試験結果

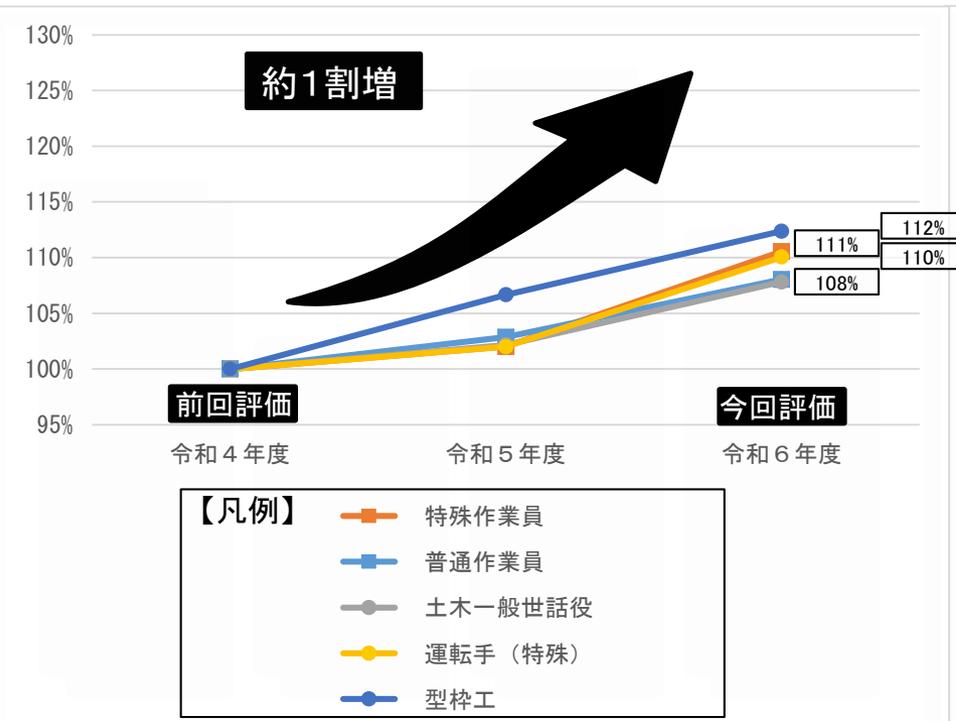
	NO.53+60	NO.55+60
路床CBR	6.0	3.0
判定	設計CBR ≤ 12のため、路床安定処理が必要	

④ 労務費・物価上昇による増加

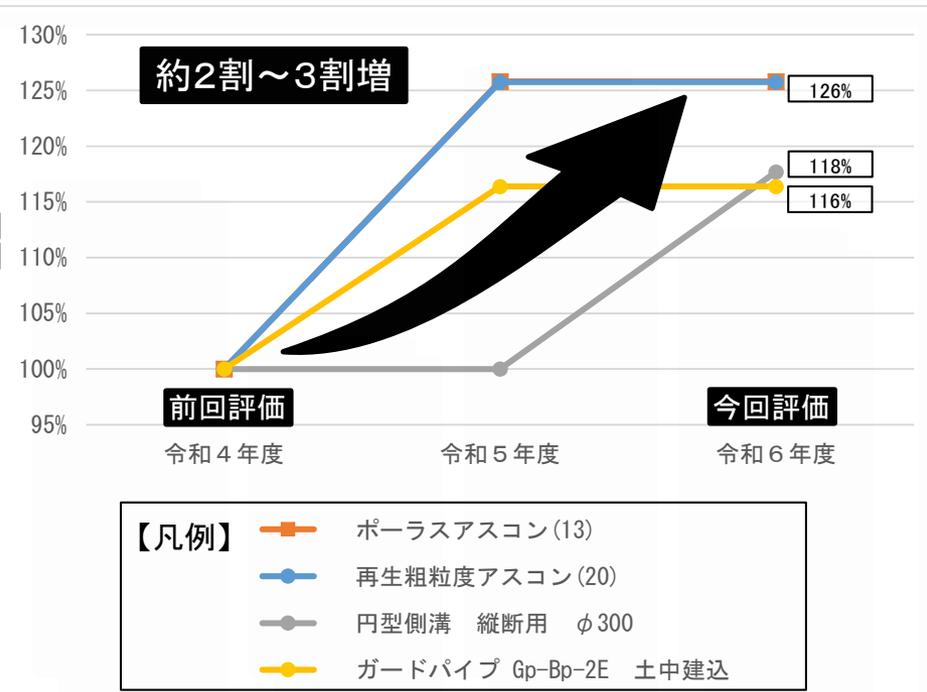
約3.0億円の増額

● 前回評価(令和4年度)後の資機材・労務単価上昇によって、増額の必要が生じた。

労務単価の伸び率【山口県】



主要建設資材単価の伸び率【山口県】



④ 労務費・物価上昇による増加

● 資機材・労務単価上昇に伴う内訳を示す。主な増加は、改良費と舗装費に掛かる増加となっている。
理由としては、改良費は、コンクリート・鋼材・アスファルト等の材料単価の上昇、工事・設計における労務単価等の上昇である。

物価上昇内訳

(単位:百万円)

	R4再評価 (R5以降残)	R6再評価 (R5以降残)	物価上昇
工事費	2,785	3,083	298
改良費	1,902	2,142	240
橋梁費			
トンネル費			
IC・JCT費			
舗装費	830	883	53
付帯施設費	53	58	5
用地及補償費	15	15	
用地費			
補償費	15	15	
間接経費	310	316	6
合計	3,110	3,414	304

物価上昇理由

● 主要工種(残数量)

- ・排水工 延長約1.1km 材料単価の上昇
- ・中央分離帯工 延長約4.4km 材料単価の上昇
- ・舗装工 面積約8.8万m² 材料単価の上昇

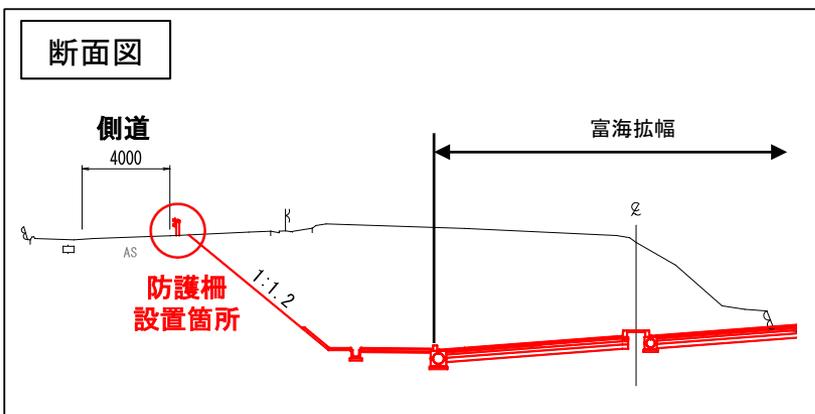
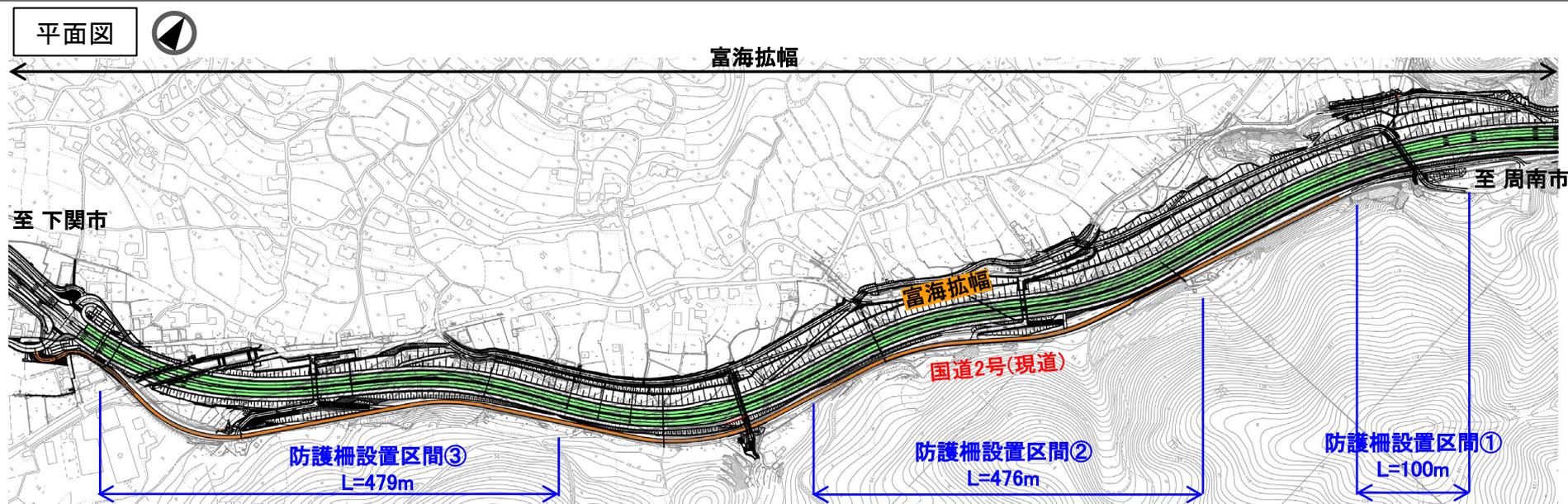
● その他費用

- ・セメント、鋼材、石油関係製品の価格高騰
- ・工事、調査設計における労務単価の上昇

① 既設防護柵等の適切な利活用

約14百万円のコスト縮減

● 側道への既設防護柵等(Gr等)について、昨今の材料価格高騰を踏まえ、既設品のうち状態が良いものを適切に活用することで、コスト縮減を図った。



■防護柵 新規購入	1,055m	16百万円
■既設防護柵 利活用	1,055m	2百万円
合計		14百万円縮減

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)	233	45
事業費	214	27
維持管理費	19	19
便益額 (B)	278	278
走行時間短縮便益	262	262
走行経費減少便益	14	14
交通事故減少便益	2.6	2.6
費用便益比	1.2 1.7 [2%] ※1 2.1 [1%] ※1	6.1 7.4 [2%] ※1 8.1 [1%] ※1

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。

・総費用、総便益については、基準年(R6年)における現在価値を記入
 ・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
 ※1比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

◆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
35,300台/日	190億円	233億円	278億円	1.2 (6.1)

※基準年:R6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3.7千トン/年のCO₂削減]※1
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の所要時間短縮 約3分(約57分→約54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の所要時間短縮 約2分(約55分→約53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)]※1

※1 富海拡幅の開通に影響を受けるエリアを対象に算定

今後の対応方針(原案)

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

- ・一般国道2号台道・鑄銭司拡幅が令和6年度に新規事業化。
- ・山口県立総合医療センター(三次救急医療機関)の移転計画を令和5年10月に策定。
- ・防府通運株式会社の防府テクノタウンへの企業進出決定(令和6年1月に防府市と新事業所建設協定書を締結)。
- ・道の駅「ソレーネ周南」の機能拡充(パーク化)を令和6年度中に基本計画を策定予定。

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=1.2(事業全体) 6.1(残事業)

◇道路の役割

- ①環境の影響を考慮した効果[例] 約3.7千トン/年のCO₂削減]※1
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3分(約57分→約54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55分→約53分)]
- ④沿道環境の改善[例]NO_x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)]※1

※1 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6年度末で、事業全体の進捗率は約84%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。
引き続き、コスト縮減等を考慮の上、令和7年度の一日も早い供用に向け、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

	前回再評価 (R4年度)	今回再評価 (R6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	35,100台/日	35,300台/日	・最新の事業化ネットワークの反映
総事業費	約165億円	約190億円	・法面对策工の追加、地下道仮設工の追加、函渠工の基礎対策の変更による増加、労務費・物価上昇による増加
総費用 (C)	196億円	233億円	・基準年の変更(R4基準からR6基準) ・総事業費の増加 ・維持管理単価の見直し
総便益 (B)	251億円	278億円	・基準年の変更(R4基準からR6基準) ・計画交通量の増加
費用対効果 (B/C)	1.3	1.2	・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4年度費用便益分析算定時点

【参考】3便益以外の便益

基本3便益以外の効果項目	算定概要
(1)所要時間のばらつき改善に伴う 余裕時間の確保	道路整備による所要時間のばらつき減少に伴い削減される余裕時間を便益として算定

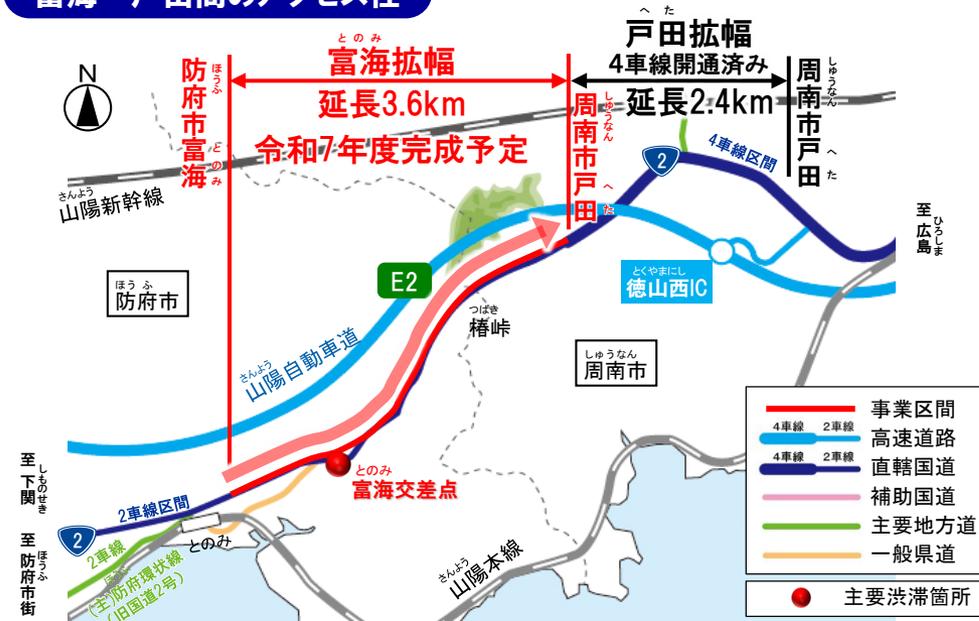
【参考】3便益以外の便益

①所要時間のばらつき改善に伴う余裕時間の確保

効果項目:(1)所要時間のばらつき改善に伴う効果

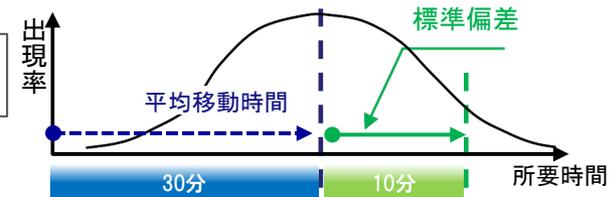
- ・国道2号では、朝時間帯の速度低下により移動時間にばらつきが多く、時間が読みづらい状況にある。
- ・富海拡幅の整備により、防府市富海から周南市戸田までの所要時間のばらつきが縮小し、定時性が向上。

富海～戸田間のアクセス性

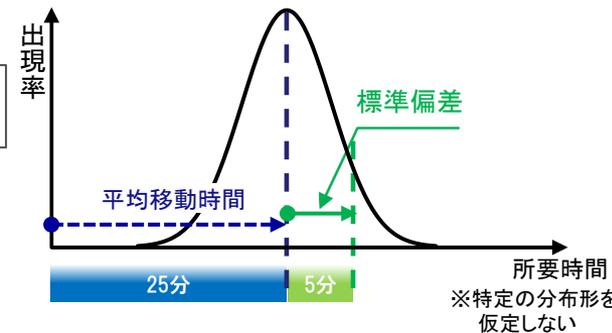


▼便益計測に用いる短縮時間(イメージ)

【整備前】
平均移動時間30分
移動時間のばらつき:10分



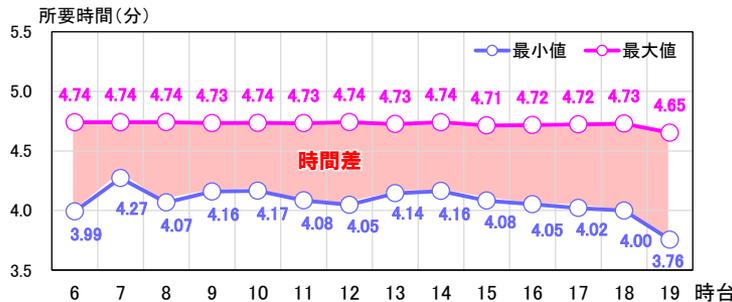
【整備後】
平均移動時間25分
移動時間のばらつき:5分



便益算出に用いる短縮時間



▼富海～戸田間の時間帯別所要時間(最小値・最大値)



資料:ETC2.0プローブデータ(R5.9~11平日)

注)所要時間の最大値は95タイル値、最小値は5タイル値

※富海拡幅区間(防府市富海～周南市戸田)までの3.6kmを対象

所要時間のばらつき改善に伴う効果

⇒ **38.87億円** ※整備後50年間の便益額として試算した値

便益額(試算値) = (時間信頼性向上便益(億円/年)) × 評価期間(整備後50年間)
 ※時間信頼性向上便益: 整備なしの総余裕時間費用 - 整備あり総余裕時間費用

山口県への意見照会と回答

国中整企画第36号

国中整港計第18号

令和6年9月13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6年10月22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賜りたく依頼致します。

(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188号 柳井・平生バイパス	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。

■ ご意見の返信期限：令和6年10月7日（月）まで（※様式自由）

■ 返信・お問い合わせ先

〒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 企画部 企画課

建設専門官 前田（内線：3153）<maeda-k87mb@mlit.go.jp>

係長 土井（内線：3166）<doi-y87uk@mlit.go.jp>

係員 三島（内線：3167）<mishima-s87vh@mlit.go.jp>

TEL：082-221-9231（代表）

令 6 技 術 管 理 第 4 3 7 号
令和 6 年 (2024 年) 1 0 月 1 0 日

中国地方整備局長 様

山口県知事 村岡 嗣政
(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 (回答)

令和 6 年 9 月 1 3 日付け国中整企画第 3 6 号及び国中整港計第 1 8 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、令和 7 年度の一日も早い供用に向け、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 1 8 8 号 柳井・平生バイパス
「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、コスト縮減等を考慮の上、早期完成に向け、より一層の事業促進に努めていただきたい。	