

再評価項目調書

| 再評価実施要件 | | ○ 事業採択後 () 年) ○ 再評価後 () 年) ● その他 (変化) | | | | | |
|-------------|---|--|------------------|--------------------------|----------------|------------------|-------|
| 1 事業概要 | 事業名 | 主要地方道 <small>とくやまほんごうせん</small> 徳山本郷線 道路改築事業 | | | | | |
| | 事業場所 | 岩国市 <small>みかわまちこがわ</small> 美川町小川 地内 | | | | | |
| | 事業主体 | 山口県 | | | | | |
| | 事業期間 | 《 前回評価 平成 25 年時 》 平成 26 年度 ~ 令和 6 年度 《 令和 3 年度 》 (西暦 2014 年度 ~ 西暦 2024 年度 《 西暦 2021 年度 》) | | | | | |
| | 総事業費 (内用地補償費) | 《 1,480 百万円 》 2,167 百万円 (120 百万円) | 既投資額 (内用地補償費) | 1,356 百万円 (119 百万円) | 進捗率 (用地補償費) | 63 % (99 %) | |
| | 事業目的 | <p>主要地方道徳山本郷線は、周南市を起点とし、岩国市本郷町へ至る幹線道路である。本路線のうち岩国市本郷町と同市美川町の間は、両地区を繋ぐ重要な生活道路であるほか、国道187号が通行止めとなった際の迂回路としての機能を有していることに加え、山口県地域防災計画の第2次緊急輸送道路にも指定されている。</p> <p>しかしながら、当該区間は道路幅員が狭く、大型車のすれ違いが困難であり、急なカーブで見通しが悪い箇所があるなど、安全で円滑な交通に支障をきたしている。</p> <p>このため、当該区間のバイパス整備を行うことにより、安全で円滑な交通を確保するとともに地域住民の利便性の向上とリダンダンシーを確保することを目的としている。</p> | | | | | |
| 事業内容 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 延長 L = 0.7 km (バイパス整備) ○ 車道幅員 全幅 7.5 m (車道 3.0 × 2 = 6.0 m) ○ 道路区分 第3種第3級 ○ 計画交通量 900台/日 | | | | | | |
| 事業効果 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 地域間の交流が促進される。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 本郷地区と美川地区の移動時間が短縮されるとともに、定時性や安定した走行が確保されることで利便性が向上し地域間の交流が促進される。 (本郷地区(岩国市本郷支所) ~ 美川地区(岩国市美川支所) 約17分 → 約16分) ○ リダンダンシーが確保される。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道187号が通行止めとなった際に、安全な迂回路として機能する。 | | | | | | |
| 2 再評価の視点 | (1) 社会経済情勢の変化に伴う必要性の変化 | <p>当該道路は、地域住民の通勤や通院、買い物等の日常生活に欠かせない生活道路であるとともに、災害時等において国道187号の代替機能も有しており、同様の機能を有する周辺の他路線と併せて道路改築事業を進めているところであり、当該路線の整備の必要性は依然として高い。</p> | | | | 中項目評価 | 大項目評価 |
| | 関係市町及び地元の意向 | <p>当該道路は、毎年、地元自治体である岩国市から早期整備の要望がある。また、地元住民は事業に協力的である。</p> | | | | 中項目評価 | 大項目評価 |

| 2 再評価の視点 | (2) 事業の投資効果 | 費用対効果分析等 | (単位：百万円) | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="3">区分</th> <th rowspan="3">主な項目</th> <th colspan="3">今回(再評価・再々評価) (基準年：R3)</th> <th rowspan="3">備考</th> </tr> <tr> <th colspan="3">前回 (基準年：H25)</th> </tr> <tr> <th>全体事業</th> <th>全体事業</th> <th>残事業</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">便益(B)</td> <td>①走行時間短縮便益</td> <td>1,378</td> <td>2,459</td> <td>2,459</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②走行経費減少便益</td> <td>220</td> <td>244</td> <td>244</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③交通事故減少便益</td> <td>39</td> <td>18</td> <td>18</td> <td></td> </tr> <tr> <td>④その他の便益</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>総便益</td> <td>1,637</td> <td>2,721</td> <td>2,721</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">費用(C)</td> <td>①事業費</td> <td>1,145</td> <td>2,014</td> <td>711</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②維持管理費</td> <td>33</td> <td>16</td> <td>16</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③その他</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>総費用</td> <td>1,178</td> <td>2,030</td> <td>727</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用便益比(B/C)</td> <td>1.4</td> <td>1.3</td> <td>3.7</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 便益(B)・費用(C)は、算出した各年次の値を割引率を用いて現在価値に換算した合計額</p> <p>【費用対効果分析手法】</p> <p>前回評価：「費用便益分析マニュアル」(H20.11) 基準年：H25 平成17年度道路交通センサスペース 平成42年推計交通量</p> <p>今回評価：「費用便益分析マニュアル」(H30.2) 基準年：R3 平成22年度道路交通センサスペース 平成42年推計交通量</p> | 区分 | 主な項目 | 今回(再評価・再々評価) (基準年：R3) | | | 備考 | 前回 (基準年：H25) | | | 全体事業 | 全体事業 | 残事業 | 便益(B) | ①走行時間短縮便益 | 1,378 | 2,459 | 2,459 | | ②走行経費減少便益 | 220 | 244 | 244 | | ③交通事故減少便益 | 39 | 18 | 18 | | ④その他の便益 | | | | | 総便益 | 1,637 | 2,721 | 2,721 | | 費用(C) | ①事業費 | 1,145 | 2,014 | 711 | | ②維持管理費 | 33 | 16 | 16 | | ③その他 | | | | | 総費用 | 1,178 | 2,030 | 727 | | 費用便益比(B/C) | | 1.4 | 1.3 | 3.7 | | 大項目 評価 A B C |
|--------------|-----------------|--|--|---|-----------|------|--------------------------|-----------|--------|-----|-----------------|--|--|------|------|-----|-------|-----------|-------|-------|-------|--|-----------|-----|-----|-----|--|-----------|----|----|----|--|---------|--|--|--|--|-----|-------|-------|-------|--|-------|------|-------|-------|-----|--|--------|----|----|----|--|------|--|--|--|--|-----|-------|-------|-----|--|------------|--|-----|-----|-----|--|------------------------------|
| | | 区分 | 主な項目 | 今回(再評価・再々評価) (基準年：R3) | | | 備考 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 前回 (基準年：H25) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 全体事業 | 全体事業 | 残事業 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 便益(B) | ①走行時間短縮便益 | 1,378 | 2,459 | 2,459 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ②走行経費減少便益 | 220 | 244 | 244 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ③交通事故減少便益 | 39 | 18 | 18 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ④その他の便益 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 総便益 | 1,637 | 2,721 | 2,721 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用(C) | ①事業費 | 1,145 | 2,014 | 711 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ②維持管理費 | 33 | 16 | 16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ③その他 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 総費用 | 1,178 | 2,030 | 727 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用便益比(B/C) | | 1.4 | 1.3 | 3.7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (3) 事業の進捗 | 事業の進捗と今後の見通し | <p>用地補償については概ね完了しており、今後計画的な事業進捗が見込まれることから、引き続きバイパス整備を進める。</p> <p>【事業費の変化】 <input checked="" type="radio"/> 有 無</p> <p>事業費の増は、トンネル施工時の安全確保に係るガイドラインの改正に伴う安全対策の強化等による。</p> <p>【事業期間の変化】 <input checked="" type="radio"/> 有 無</p> <p>用地補償の遅延及び表層崩壊を防止するための法面工法の設計及び施工に時間を要したことなどにより、事業期間を令和6年度まで延伸する。</p> | 大項目 評価 A B C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (4) 代替案等の可能性 | <p>コスト縮減</p> <p>切土工・盛土工の施工にあたっては他の公共事業との土砂流用の調整を図る。</p> <p>代替案</p> <p>利便性・経済性・施工性を総合的に勘案し、最適なルートを選定しているため、計画どおり進めることが妥当と考える。</p> | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">中項目 評価</td> <td style="text-align: center;">大項目 評価</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">a・b</td> <td style="text-align: center;">A</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">中項目 評価</td> <td style="text-align: center;">B C</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">a・b</td> <td style="text-align: center;">C</td> </tr> </table> | 中項目 評価 | 大項目 評価 | a・b | A | 中項目 評価 | B C | a・b | C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 中項目 評価 | 大項目 評価 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| a・b | A | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 中項目 評価 | B C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| a・b | C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 環境 | 配慮事項 | 法面工について、緑化工法を採用する。また、河川護岸については、環境に配慮した護岸ブロックを使用するとともに、寄せ石を配置するなど、動植物の生息・生育環境に配慮する。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 対応方針 | 総合評価 | ● 継続 ○ 見直し継続 ○ 中止 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 評価理由 | 事業の必要性、費用対効果等を勘案し、事業継続が妥当と判断する。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 備考 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

【用語説明】

しゅようちほう どう とくやまほんごうせん
主要地方道 徳山本郷線 道路改築事業

