

再評価項目調書

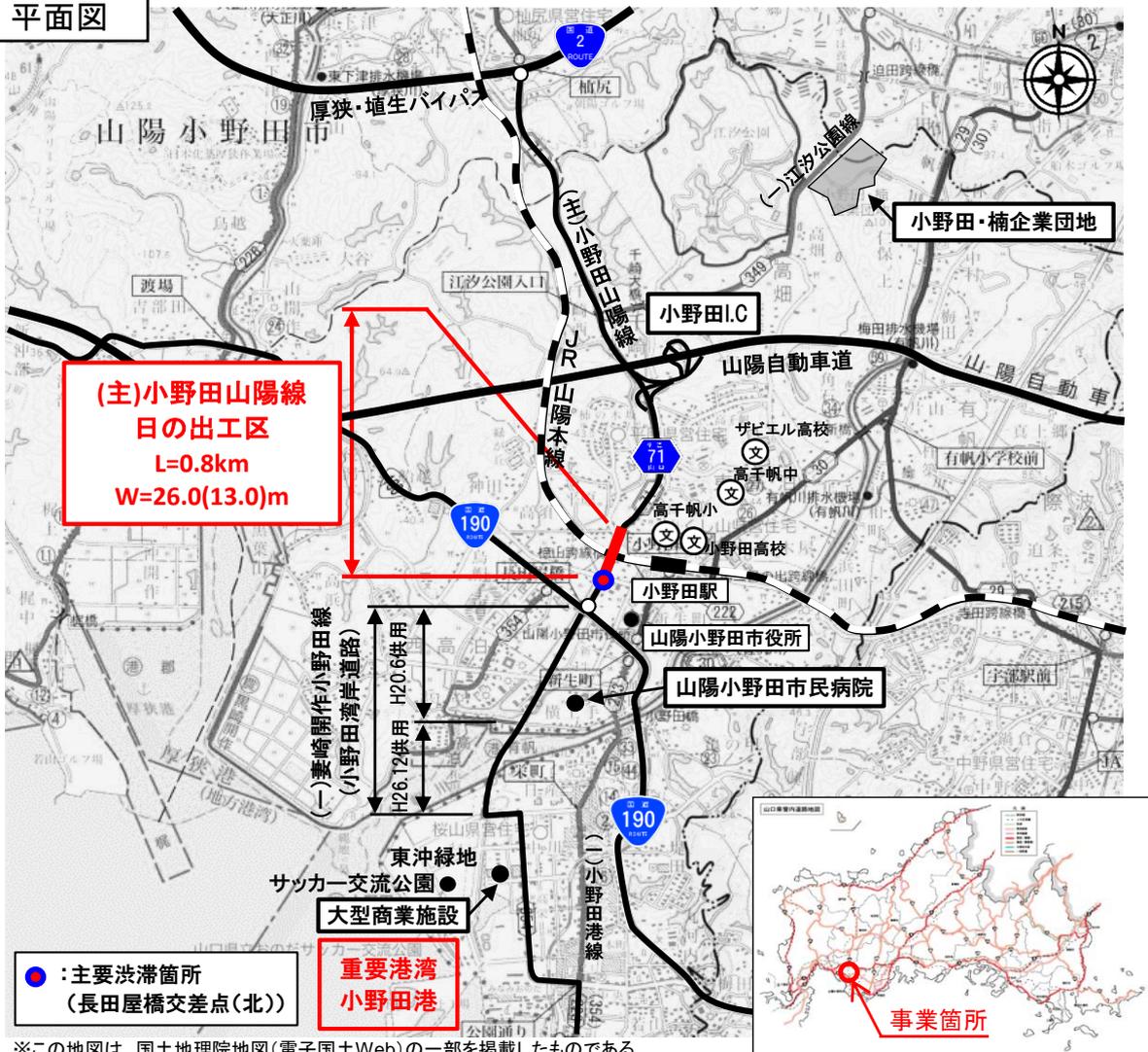
再評価実施要件		○ 事業採択後 ( 年 ) ○ 再評価後 ( 年 ) ● その他 ( 変化 )					
1 事業 概要	事業名	主要地方道 <sup>おのださんよう</sup> 小野田山陽線 道路改築事業					
	事業場所	山陽小野田市 <sup>ひのて</sup> 白の出 地内					
	事業主体	山口県					
	事業期間	《 前回評価 平成 27 年時 》 平成 28 年度 ~ 令和 8 年度 《 令和 5 年度 》 ( 西暦 2016 年度 ~ 西暦 2026 年度 《 西暦 2023 年度 》 )					
	総事業費 (内用地補償費)	≪ 1,600 百万円 ≫ 3,132 百万円 ( 179 百万円 )	既投資額 (内用地補償費)	2,502 百万円 ( 144 百万円 )	進捗率 (用地補償費)	80 % ( 80 % )	
	事業目的	<p>主要地方道小野田山陽線は、山陽小野田市西高泊の国道190号との交差点を起点とし、山陽小野田市を縦断し国道2号に至る幹線道路であるとともに、第1次緊急輸送道路に指定され、山陽自動車道や国道2号と重要港湾小野田港や中心市街地を連絡する重要な路線である。</p> <p>しかしながら当該区間は、車線数不足等により慢性的に渋滞し、これに起因する交通事故も多数発生しており、安全で円滑な交通に支障をきたしている。</p> <p>このため、当該区間を2車線から4車線へ拡幅することにより、安全で円滑な交通を確保することで、広域交通拠点等へのアクセス性を向上させ、地域産業の活性化や地域住民の利便性の向上を図ることを目的としている。</p>					
事業内容	<p>○ 延長 L = 0.8 km</p> <p>○ 車道幅員 全幅 26.0m (車道 3.25 × 4 = 13.0m、自転車歩行者道 3.0m (両側))</p> <p>○ 道路区分 第3種第2級</p> <p>○ 計画交通量 22,000台/日</p>						
事業効果	<p>○ 物流の円滑化・迅速化により、地域産業の活性化が図られる。</p> <p>○ 慢性的な渋滞が緩和し、定時性の確保や走行性の向上が図られることで、以下の効果がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大型商業施設や小野田ICなどへのアクセス性が向上し、地域住民の利便性が向上する。</li> <li>・ 二次救急医療機関(山陽小野田市民病院)への搬送時間短縮により、救命率の向上に寄与する。</li> </ul> <p>(高千帆地域~山陽小野田市民病院: 約10分→約9分 ※約1分短縮)</p>						
2 再評価の視点	(1) 社会経済情勢の変化	<p>重要港湾小野田港は、工業港として発展し、石炭移入量全国1位の実績を有する港湾であり、「山口県港湾整備事業経営戦略(令和3年策定)」において、既存施設を有効活用し、国と地域が協同して利用促進に取り組む港湾に位置付けられている。また、当該区間付近に位置する小野田・楠企業団地は、「やまぐち維新プラン(平成30年策定)」において、県が誘致を推進する主要産業団地に位置付けられており、令和4年1月に小野田港に倉庫を保有する企業の進出が決定したところである。このため、産業力強化の観点から、当該区間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、山陽小野田市の都市計画マスタープランにおいて、整備を進める主要幹線道路として位置付けられているほか、同市から早期整備の要望がある。</p> <p>また、地元住民は事業に協力的であり、早期整備を望んでいる。</p>				中項目評価	A B C

2 再評価の視点	(2) 事業の投資効果	費用対効果分析等	<p style="text-align: right;">(単位：百万円)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">区分</th> <th rowspan="2">主な項目</th> <th>前回 (基準年：H27)</th> <th colspan="2">今回(再評価・再々評価) (基準年：R4)</th> <th rowspan="2">備考</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>1,818</td> <td>3,638</td> <td>3,638</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②走行経費減少便益</td> <td>25</td> <td>170</td> <td>170</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③交通事故減少便益</td> <td>112</td> <td>137</td> <td>137</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>1,955</td> <td>3,945</td> <td>3,945</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">費用(C)</td> <td>①事業費</td> <td>1,238</td> <td>3,011</td> <td>535</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②維持管理費</td> <td>27</td> <td>50</td> <td>50</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>1,265</td> <td>3,061</td> <td>585</td> <td></td> </tr> <tr> <td>費用便益比(B/C)</td> <td>1.5</td> <td>1.3</td> <td>6.7</td> <td></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：H27 平成22年度道路交通センサスベース 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」(R4.2) 基準年：R4 平成22年度道路交通センサスベース 平成42年推計交通量</p>	区分	主な項目	前回 (基準年：H27)	今回(再評価・再々評価) (基準年：R4)		備考	全体事業	全体事業	残事業	便益(B)	①走行時間短縮便益	1,818	3,638	3,638		②走行経費減少便益	25	170	170		③交通事故減少便益	112	137	137		④その他の便益					総便益	1,955	3,945	3,945		費用(C)	①事業費	1,238	3,011	535		②維持管理費	27	50	50		③その他					総費用	1,265	3,061	585		費用便益比(B/C)	1.5	1.3	6.7			大項目 評価 A ・ B ・ C
		区分	主な項目			前回 (基準年：H27)	今回(再評価・再々評価) (基準年：R4)			備考																																																								
				全体事業	全体事業	残事業																																																												
		便益(B)	①走行時間短縮便益	1,818	3,638	3,638																																																												
②走行経費減少便益	25		170	170																																																														
③交通事故減少便益	112		137	137																																																														
④その他の便益																																																																		
総便益	1,955		3,945	3,945																																																														
費用(C)	①事業費	1,238	3,011	535																																																														
	②維持管理費	27	50	50																																																														
	③その他																																																																	
	総費用	1,265	3,061	585																																																														
費用便益比(B/C)	1.5	1.3	6.7																																																															
(3) 事業の進捗	事業の進捗と今後の見通し	<p>用地買収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。</p> <p>【事業費の変化】 <input checked="" type="radio"/> 無</p> <p>事業費の増は、施工条件の変更に伴う上部工撤去工法の変更、沿道環境の変化に伴う下部工取壊し工法の変更、及び現場条件の変化に伴う土留め工法の変更による。</p> <p>【事業期間の変化】 <input checked="" type="radio"/> 無</p> <p>上記に伴い、事業期間を3年間延伸する。</p>	大項目 評価 A ・ B ・ C																																																															
	<p>(4) 代替案等の可能性</p> <p>コスト縮減</p>	<p>盛土工の施工にあたっては、発生土の現場内利用や他の公共事業との土砂流用の調整により、コスト縮減を図る。</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">中項目 評価</td> <td style="width: 50%;">大項目 評価</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">a・b</td> <td style="text-align: center;">A</td> </tr> </table>	中項目 評価	大項目 評価	a・b	A																																																											
中項目 評価	大項目 評価																																																																	
a・b	A																																																																	
4 対応方針	3 環境	配慮事項	低振動・低騒音型の機械を使用し、周辺の住環境に配慮した施工を行う。																																																															
	(事業実施主体案)	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																																																																		

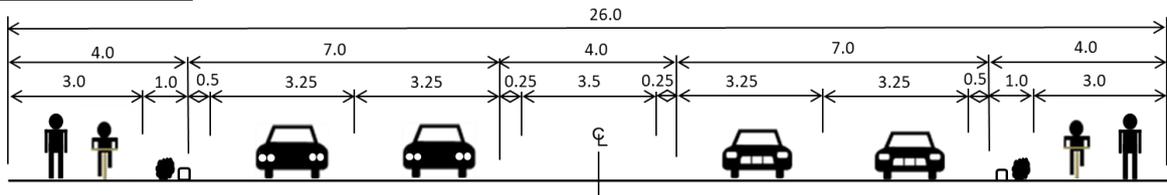
【用語説明】

主要地方道 おのださんようせん 道路改築事業

平面図



標準断面図



写真

