

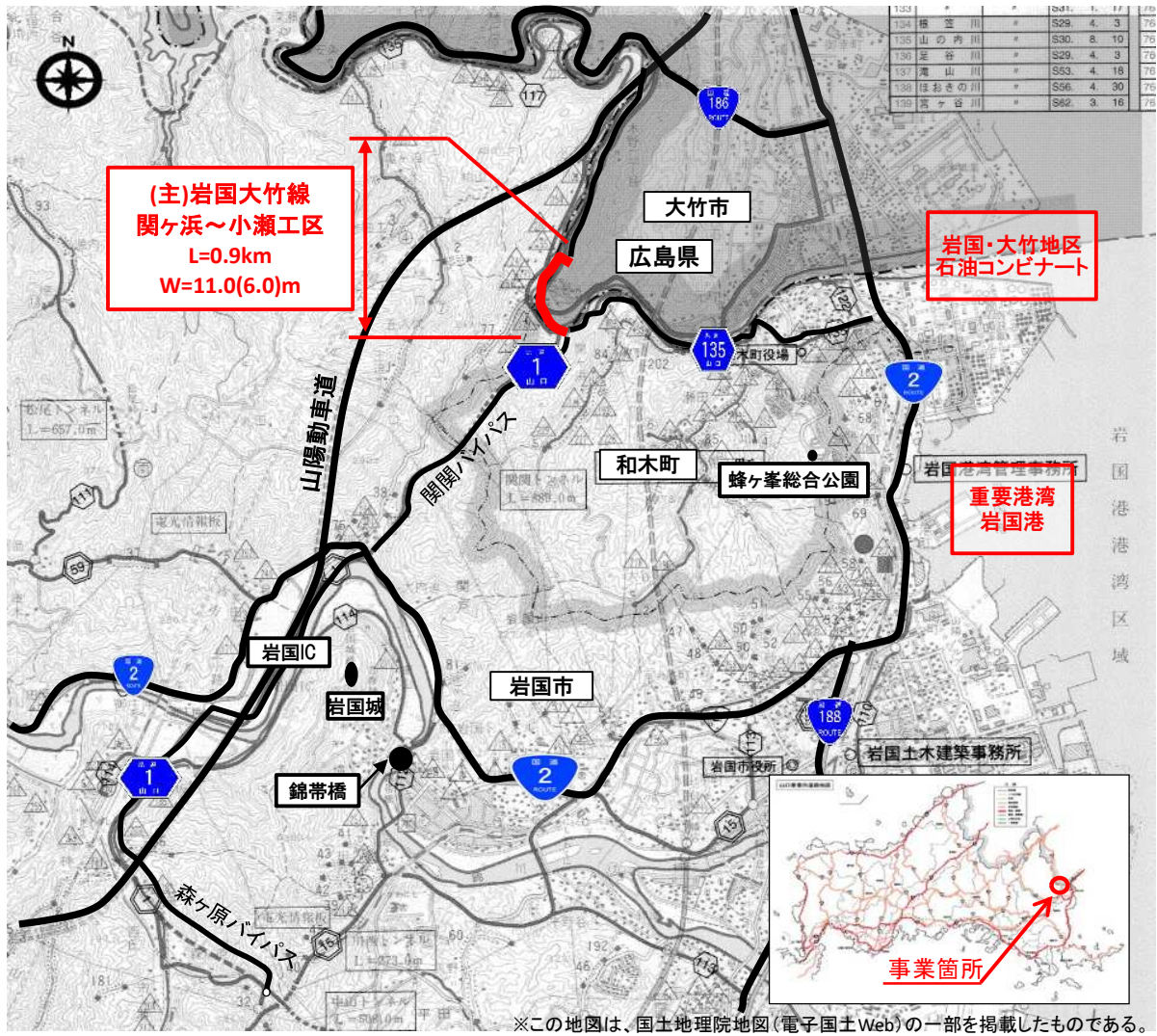
再評価項目調書

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 ^{いわにおおたけ} 岩国大竹線 道路改築事業					
	事業場所	和木町 ^{はまがはま} 関ヶ浜～岩国市 ^{おせ} 小瀬					
	事業主体	山口県					
	事業期間	《 前回評価 令和 4 年時 》 平成 15 年度～令和 11 年度 《令和 7 年度》 (西暦 2003 年度～西暦 2029 年度 《西暦 2025 年度》)					
	総事業費 (内用地補償費)	《 1,900 百万円 》 2,400 百万円 (1,100 百万円)	既投資額 (内用地補償費)	1,590 百万円 (780 百万円)	進捗率 (用地補償費)	66 % (71 %)	
	事業目的	<p>主要地方道岩国大竹線は、岩国市柱野を起点とし、和木町を經由し、広島県大竹市に至る幹線道路である。また、当該路線は、岩国・和木地域の環状道路の一部を形成し、臨海部の工業地帯や観光地への連絡道路としての機能や、国道2号の代替路としての機能を有する重要な道路である。</p> <p>しかしながら、当該区間は、幅員が狭く線形も悪いことから、大型車のすれ違いが困難な箇所があるなど、安全で円滑な交通に支障をきたしている。さらに、小瀬川に架かる両国橋（昭和29年架設）は、老朽化対策や耐震性向上が喫緊の課題となっている。</p> <p>このため、当該区間の整備を行うことにより、地域間の連絡強化、老朽化した両国橋の架け替えによる耐震化、地域住民の安全で円滑な交通の確保を図ることを目的としている。</p>					
事業内容	<p>○延長 L=0.9 km (現道拡幅)</p> <p>○車道幅員 全幅11.0m (車道3.0×2=6.0m、自転車歩行者道 3.5m (片側))</p> <p>○道路区分 第3種第3級</p> <p>○計画交通量 3,400台/日</p>						
事業効果	<p>○定時性が確保され、走行性が向上することから、以下の効果がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県境を跨ぐ地域間の交流促進に寄与する。 ・岩国・和木地域の産業・観光振興の活性化に寄与する。 <p>○橋梁の架け替えにより、災害時等にも機能する信頼性の高い道路ネットワーク構築に寄与するほか、慢性的に渋滞する国道2号の代替路としての機能が向上する。</p> <p>○歩道の整備により、歩行者や自転車利用者の安全性が確保される。</p>						
2 再評価の 視点	(1) 社会経済情勢の変化	<p>当該区間と同じく環状道路の一部を担う(主)岩国大竹線の森ヶ原バイパス(L=1.68km)の整備が完了し、令和元年度に供用開始している。また、重要港湾岩国港は、瀬戸内海工業地帯の一翼を担う工業港であり、「やまぐち産業イノベーション戦略(令和3年改定)」において、コンテナ貨物の増加等に対応する港湾整備を推進する港湾として位置付けられており、今後さらなる地域産業の活性化が見込まれる。このため、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及び和木町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

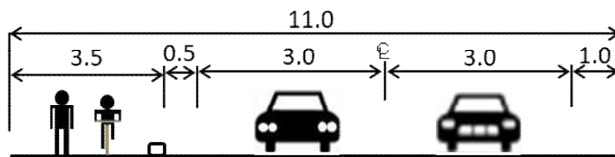
2 再評価の視点	(2) 事業の投資効果	費用対効果 分析等	(単位：百万円)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">区分</th> <th rowspan="2">主な項目</th> <th colspan="2">前回 (基準年：R4)</th> <th colspan="2">今回(再評価・再々評価) (基準年：R6)</th> <th rowspan="2">備考</th> </tr> <tr> <th>全体事業</th> <th>全体事業</th> <th>残事業</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4" style="text-align: center;">便益 (B)</td> <td>①走行時間便益</td> <td>4404</td> <td>3592</td> <td>1085</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>②走行経費減少便益</td> <td>272</td> <td>184</td> <td>69</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>③交通事故減少便益</td> <td>0</td> <td>204</td> <td>6</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>総便益</td> <td>4676</td> <td>3980</td> <td>1160</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4" style="text-align: center;">費用 (C)</td> <td>①事業費</td> <td>2599</td> <td>2884</td> <td>545</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>②維持管理費</td> <td>143</td> <td>142</td> <td>100</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>総費用</td> <td>2742</td> <td>3026</td> <td>645</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>費用便益比(B/C)</td> <td>1.7</td> <td>1.3</td> <td>1.8</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」(R4.2) 基準年：R4 平成22年度道路交通センサスペース 令和22年推計交通量</p> <p>今回評価：「費用便益分析マニュアル(R5.12)」 基準年：R6 平成27年度道路交通センサスペース 令和22年推計交通量</p>			区分	主な項目	前回 (基準年：R4)		今回(再評価・再々評価) (基準年：R6)		備考	全体事業	全体事業	残事業		便益 (B)	①走行時間便益	4404	3592	1085			②走行経費減少便益	272	184	69			③交通事故減少便益	0	204	6			総便益	4676	3980	1160			費用 (C)	①事業費	2599	2884	545			②維持管理費	143	142	100			総費用	2742	3026	645			費用便益比(B/C)	1.7	1.3	1.8			大項目 評価 A ● B ● C
	区分	主な項目	前回 (基準年：R4)		今回(再評価・再々評価) (基準年：R6)				備考																																																											
			全体事業	全体事業	残事業																																																															
	便益 (B)	①走行時間便益	4404	3592	1085																																																															
②走行経費減少便益		272	184	69																																																																
③交通事故減少便益		0	204	6																																																																
総便益		4676	3980	1160																																																																
費用 (C)	①事業費	2599	2884	545																																																																
	②維持管理費	143	142	100																																																																
	総費用	2742	3026	645																																																																
	費用便益比(B/C)	1.7	1.3	1.8																																																																
(3) 事業の進捗	事業の進捗と 今後の見通し	<p>事業区間L=0.9kmのうち、主要構造物である両国橋の架け替えが平成29年度に完了し、橋梁を含む約0.2km区間が平成31年度に完成している。 用地補償の進捗率が7割を超え、残る3割についても所有者から概ね了解を得ており、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"/> 有 無</p> <p>・河川管理者との調整の結果、道路計画を見直したことから、工事及び用地補償が追加となったことから、事業費を変更する。</p> <p>【事業期間の変化】 <input checked="" type="radio"/> 有 無</p> <p>・上記に伴い、追加となった工事及び用地補償に時間を要することから、事業期間を延伸する。</p>	大項目 評価 A ● B ● C																																																																	
(4) 代替案等 コスト縮減 の可能性	コスト縮減	切土工・盛土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。	中項目 評価 a b 大項目 評価 A ● B ● C																																																																	
(4) 代替案	代替案	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。	中項目 評価 a b 大項目 評価 B ● C																																																																	
3 環境	配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> 橋梁工事での濁水対策として、沈砂池や濁水処理フィルター等を設置する。 騒音振動対策として、低騒音、低振動型の機械を使用し、周辺の住環境に配慮した施工を行う。 																																																																		
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、費用対効果を勘案し、事業継続が妥当と判断する。																																																																		
	備考																																																																			

しゅようちほうどう いわくにおおたけせん
主要地方道 岩国大竹線 道路改築事業

平面図



標準断面図



写真

