

再評価項目調書

再評価実施要件		○ 事業採択後 ( 年 ) ● 再評価後 ( 5 年 ) ○ その他 ( )				
1 事業 概 要	事業名	一般国道434号 須川 <sup>すがわ</sup> バイパス 道路改築事業				
	事業場所	岩国市錦町 <sup>にしきまち</sup> 深川 <sup>ふかがわ</sup> ～宇佐 <sup>うさ</sup>				
	事業主体	山口県				
	事業期間	《 前回評価 平成 25 年 時 》 昭和 61 年度 ～ 平成 33 年度 《 平成 30 年度 》 ( 西暦 1986 年度 ～ 西暦 2021 年度 《 西暦 2018 年度 》 )				
	総事業費 (内用地補償費)	《 19,700 百万円 》 20,600 百万円 ( 1,492 百万円 )	既投資額 (内用地補償費)	19,700 百万円 ( 1,492 百万円 )	進捗率 (用地補償費)	96 % ( 100 % )
	事業目的	<p>一般国道434号は、山口県周南市を起点とし、広島県三次市<sup>みよし</sup>に至る主要幹線道路であり、山口県地域防災計画において、第2次緊急輸送道路<sup>※1</sup>に指定されている。</p> <p>さらに、地域住民の日常生活に不可欠な道路であるとともに、「寂地峡」<sup>じゃくちきょう</sup>や「羅漢山<sup>らかんざん</sup>県立自然公園」等の観光地へのアクセス道路である。</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、車両同士のすれ違いが困難な状況である。加えて、土砂崩れや落石等の危険性が高い箇所が存在し、異常気象時の事前通行規制区間に指定されており、その課題解消が急務となっている。</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、地域間の連絡強化や地域住民の利便性の向上、安全で円滑な交通の確保を図るものである。</p>				
事業内容	<p>○延長 : L=11.3km ○幅員 : 全幅10.0m (車道3.0×2=6.0m 片側歩道2.5m) ○道路区分 : 第3種第3級 ○H42推計交通量 : 1,800台/日</p>					
事業効果	<p>○地域間の移動時間が短縮 38分 → 24分 (宇佐中心地～岩国市錦総合支所) ○防災拠点への移動時間が短縮 34分 → 20分 (宇佐中心地～第2次防災拠点：道の駅ピュアラインにしき) ○医療施設への移動時間が短縮 39分 → 25分 (宇佐中心地～岩国市立錦中央病院) ○観光地への移動時間が短縮 30分 → 15分 (錦町駅～寂地峡) ○H8道路防災総点検<sup>※2</sup>における要対策箇所が解消 9箇所 → 0箇所</p>					
2 再評価の 視点	(1) 社会経済情勢の変化	<p>未整備区間については、土砂崩れにより、通行止めも発生しており、地域住民の日常生活に支障を来している。安全で円滑な交通を確保するため、当該事業の必要性は依然として高い。</p> <p>【事業区間における通行止め回数】 ○ H25～H29 : 3回</p>			中項目評価	大項目評価
	関係市町及び地元の意向	<p>当該事業は、「第2次岩国市総合計画」に、整備を促進する事業として位置付けられているとともに、岩国市から早期整備の要望がある。 地元住民は事業に協力的であり、事業推進にあたっての協力体制が整っている。</p>			中項目評価	大項目評価
					<p>(a) b</p> <p>(A) B C</p> <p>(a) b</p>	<p>(A) B C</p>

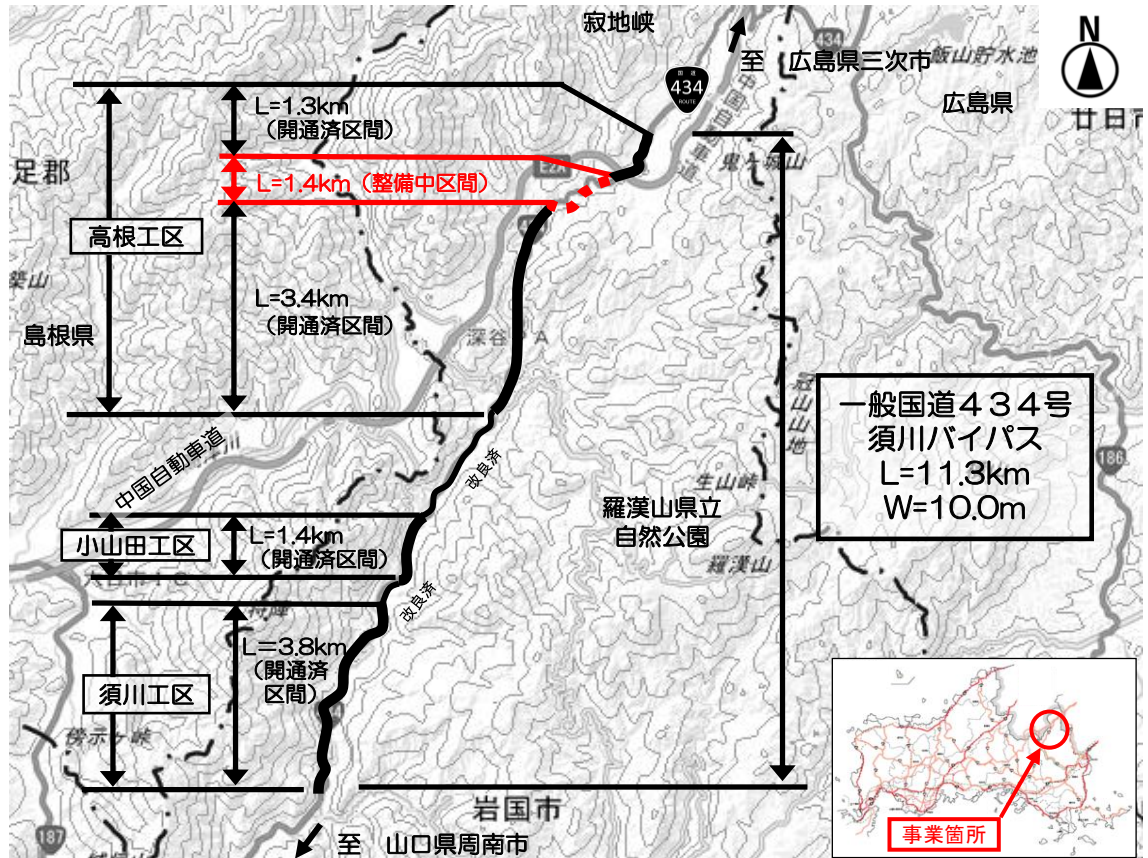
2 再評価の視点	(2) 事業の投資効果	費用対効果分析等	<p style="text-align: right;">(単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">区分</th> <th rowspan="2">主な項目</th> <th>前 回</th> <th colspan="2">今 回 (再々評価)</th> <th rowspan="2">備 考</th> </tr> <tr> <th>(基準年：H25)</th> <th colspan="2">(基準年：H30)</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>全体事業</td> <td>全体事業</td> <td>残事業</td> <td></td> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">便益 (B)</td> <td>①走行時間短縮便益</td> <td>39,926</td> <td>52,834</td> <td>15,768</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②走行費用短縮便益</td> <td>880</td> <td>2,271</td> <td>719</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③交通事故減少便益</td> <td>33</td> <td>280</td> <td>232</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総便益</td> <td>40,839</td> <td>55,385</td> <td>16,719</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">費用 (C)</td> <td>①事業費</td> <td>27,708</td> <td>35,701</td> <td>917</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②維持管理費</td> <td>1,011</td> <td>3,391</td> <td>211</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総費用</td> <td>28,719</td> <td>39,092</td> <td>1,128</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用便益比 (B/C)</td> <td>1.4</td> <td>1.4</td> <td>14.8</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※3 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：H30      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>	区分	主な項目	前 回	今 回 (再々評価)		備 考	(基準年：H25)	(基準年：H30)				全体事業	全体事業	残事業		便益 (B)	①走行時間短縮便益	39,926	52,834	15,768		②走行費用短縮便益	880	2,271	719		③交通事故減少便益	33	280	232		総便益	40,839	55,385	16,719		費用 (C)	①事業費	27,708	35,701	917		②維持管理費	1,011	3,391	211		総費用	28,719	39,092	1,128		費用便益比 (B/C)		1.4	1.4	14.8		大項目 評 価  A ・ B ・ C
	区分	主な項目	前 回			今 回 (再々評価)		備 考																																																						
			(基準年：H25)	(基準年：H30)																																																										
			全体事業	全体事業	残事業																																																									
便益 (B)	①走行時間短縮便益	39,926	52,834	15,768																																																										
	②走行費用短縮便益	880	2,271	719																																																										
	③交通事故減少便益	33	280	232																																																										
	総便益	40,839	55,385	16,719																																																										
費用 (C)	①事業費	27,708	35,701	917																																																										
	②維持管理費	1,011	3,391	211																																																										
	総費用	28,719	39,092	1,128																																																										
費用便益比 (B/C)		1.4	1.4	14.8																																																										
(3) 事業の進捗	事業の進捗と今後の見通し	<p>事業区間11.3kmのうち、須川工区の3.8km、小山田工区の1.4kmが平成11年までに開通し、高根工区の4.7kmが平成25年までに開通したことにより、安全で円滑な交通が確保された。</p> <p>残工事において、事業実施における阻害要因はなく、今後計画的な事業進捗が見込まれることから、引き続きハ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、法面において崩落のおそれがある箇所が確認されたため、その対策工法を追加したことや、トンネルにおいて湧水により掘削面が崩れる可能性があったため、掘削面周辺の地山を強固にする補助工法を追加したこと等による。</p> <p>【事業期間の変化】 <input checked="" type="radio"/> 有 無</p> <p>上記対策工事の追加により、事業期間を平成33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>発生土砂の現場内流用や他工事への流用を積極的にを行い、土砂の有効利用を図る。</p> <p>代替案</p> <p>利便性・経済性・施工性を総合的に勘案し、最適ルートを選定していることや用地買収が100%完了していることから、計画どおり進めることが妥当と考える。</p>	<table border="1"> <tr> <td>中項目 評 価</td> <td>大項目 評 価</td> </tr> <tr> <td>a・b</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>a・b</td> <td>B・C</td> </tr> </table>	中項目 評 価	大項目 評 価	a・b	A	a・b	B・C																																																					
中項目 評 価	大項目 評 価																																																													
a・b	A																																																													
a・b	B・C																																																													
3 環 境	配 慮 事 項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・低振動・低騒音機械を使用する。</li> <li>・工事により発生する濁水の流出を防ぐため、沈砂池を設置する。</li> </ul>																																																												
4 対 応 方 針 (事業実施主体)	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】

- ※1 緊急輸送道路 : 防災拠点を結ぶネットワークを構築し、地震発生直後から緊急輸送を円滑かつ確実に実施する為の道路
- ※2 H8道路防災総点検 : 豪雨・豪雪等による災害を防止するため、道路法面の安定性等について詳細な点検を行い、さらにその結果を今後の道路防災対策に反映していくためのもの
- ※3 道路交通センサ : 道路の計画や、建設、管理などの基礎資料を得ることを目的とした道路交通の実態を把握するための統計調査

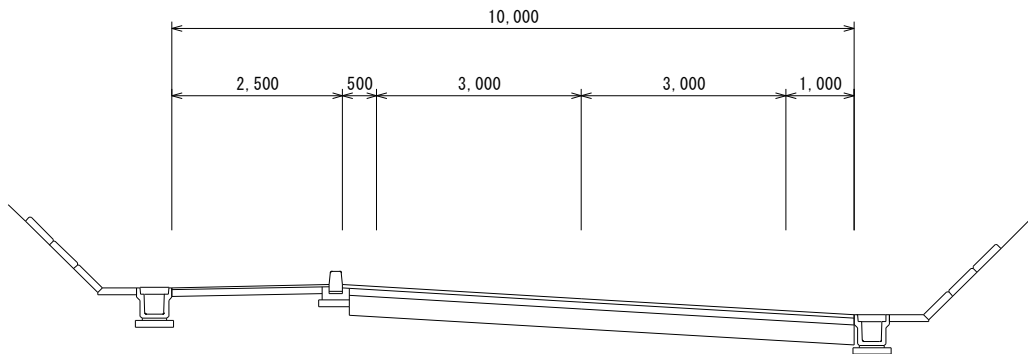
# 一般国道434号 須川バイパス

## 平面図



※この地図は、国土地理院地図（電子国土Web）の一部を掲載したものである。

## 標準断面図



## 写真

