

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490号 荒瀬バイパス 道路改築事業				
	事業場所	宇部市荒瀬～小野				
	事業主体	山口県				
	事業期間	《前回評価 平成 25 年時》 平成 6 年度～平成 34 年度 《平成 31 年度》 （西暦 1994 年度～西暦 2022 年度 《西暦 2019 年度》）				
	総事業費 （内用地補償費）	《 3,100 百万円》 3,100 百万円 （ 385 百万円）	既投資額 （内用地補償費）	1,814 百万円 （ 353 百万円）	進捗率 （用地補償費）	59 % （ 92 %）
	事業目的	<p>一般国道490号は、宇部市を起点とし、美祢市を経由し、萩市へ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1次緊急輸送道路^{*1}に指定されている。また、萩市や美祢市、宇部市北部と、山陽自動車道や山口宇部空港、重要港湾宇部港を結ぶ重要な道路である。</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、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、広域交通拠点へのアクセス性の向上や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=2.78km</p> <p>○幅員 : 【荒瀬工区】 全幅11.0m（車道3.25×2=6.5m 片側歩道2.5m） 【一の坂工区】 全幅9.75m（車道3.00×2=6.0m 片側歩道2.5m）</p> <p>○道路区分 : 【荒瀬工区】 第3種第2級 【一の坂工区】 第3種第3級</p> <p>○H42推計交通量 : 4,500台/日</p>					
事業効果	<p>○地域間の移動時間が短縮 87分 → 84分（萩市役所～宇部市役所）</p> <p>○広域交通拠点への移動時間が短縮 23分 → 20分（宇部市北部～宇部C） 79分 → 76分（萩市役所～山口宇部空港）</p> <p>○物流拠点港湾への移動時間が短縮 90分 → 87分（萩市役所～重要港湾宇部港）</p> <p>○救急医療施設（山口大学医学部付属病院）への搬送時間が短縮 40分 → 37分（宇部市北部～三次救急医療施設） 45分 → 42分（美祢市東部～三次救急医療施設）</p> <p>○H8道路防災総点検^{*2}における要対策箇所が解消 5箇所 → 0箇所</p> <p>○歩道の設置により、児童をはじめとした歩行者の安全性が向上</p>					
2 再評価の 視点	(1) 社会経済情勢の変化	<p>山口大学医学部付属病院は、地域医療の安心・安全のため、山口県の中核医療機関として更なる充実を目指し、平成26年より再開発整備事業を進めている。</p> <p>当該路線は、三次救急医療施設のない県の北部地域と山口大学医学部付属病院を結ぶ重要な路線であり、緊急車両等の迅速かつ円滑な交通を確保する必要があるため、当該事業の必要性は依然として高い。</p> <p>【国立大学法人等施設整備実施事業（文部科学省）】 ○山口大学医学部付属病院再開発整備事業 《期間：平成26年～平成37年》 新病棟の建設、既存施設の改修など</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、宇部市都市計画マスタープランに、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、宇部市から早期整備の要望がある。</p> <p>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	

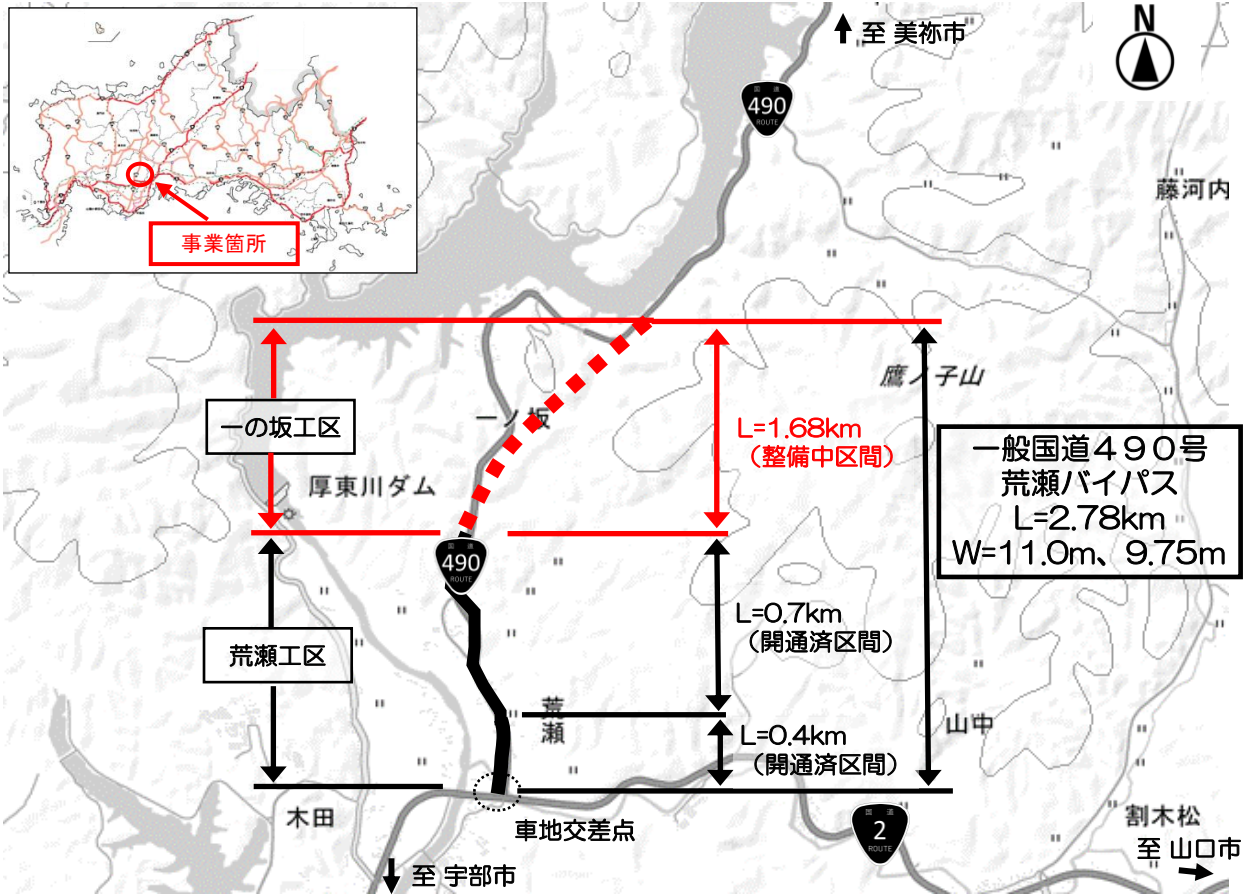
2 再評価の視点	(2) 事業の投資効果	費用対効果分析等	<p style="text-align: right;">(単位：百万円)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">区分</th> <th rowspan="2">主な項目</th> <th>前回 (基準年：H25)</th> <th colspan="2">今回(再々評価) (基準年：H30)</th> <th rowspan="2">備考</th> </tr> <tr> <th>全体事業</th> <th>全体事業</th> <th>残事業</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">便益 (B)</td> <td>①走行時間短縮便益</td> <td>4,194</td> <td>5,585</td> <td>4,631</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②走行費用短縮便益</td> <td>352</td> <td>973</td> <td>627</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③交通事故減少便益</td> <td>79</td> <td>122</td> <td>94</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総便益</td> <td>4,625</td> <td>6,680</td> <td>5,352</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">費用 (C)</td> <td>①事業費</td> <td>3,278</td> <td>3,932</td> <td>1,075</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②維持管理費</td> <td>80</td> <td>123</td> <td>61</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総費用</td> <td>3,358</td> <td>4,055</td> <td>1,136</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用便益比 (B/C)</td> <td>1.4</td> <td>1.6</td> <td>4.7</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】 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 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 (基準年：H25)	今回(再々評価) (基準年：H30)		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	4,194	5,585	4,631		②走行費用短縮便益	352	973	627		③交通事故減少便益	79	122	94		総便益	4,625	6,680	5,352		費用 (C)	①事業費	3,278	3,932	1,075		②維持管理費	80	123	61		総費用	3,358	4,055	1,136		費用便益比 (B/C)		1.4	1.6	4.7		大項目 評価 A B C
	区分	主な項目	前回 (基準年：H25)			今回(再々評価) (基準年：H30)		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	4,194	5,585	4,631																																																			
②走行費用短縮便益		352	973	627																																																				
③交通事故減少便益		79	122	94																																																				
総便益		4,625	6,680	5,352																																																				
費用 (C)	①事業費	3,278	3,932	1,075																																																				
	②維持管理費	80	123	61																																																				
	総費用	3,358	4,055	1,136																																																				
費用便益比 (B/C)		1.4	1.6	4.7																																																				
(3) 事業の進捗	事業の進捗と今後の見通し	<p>事業区間2.78kmのうち、起点より1.1kmが平成29年3月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。 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、引き続きバイパス整備を進める。</p> <p>【事業費の変化】 有 <input type="radio"/> 無 <input checked="" type="radio"/></p> <p>【事業期間の変化】 <input checked="" type="radio"/> 有 <input type="radio"/> 無</p> <p>開通した区間において用地難航案件の処理に時間を要したことや、地籍調査の結果を利用するために、施工時期を調整をしたことにより、事業期間を平成34年度まで延伸する。</p>	大項目 評価 A B C																																																					
(4) コスト削減 代替案等の可能性	コスト削減	発生土砂の現場内流用や他工事への流用を積極的に行い、土砂の有効利用を図る。	<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																																																							
	代替案	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92%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。	<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;">B C</td> </tr> </table>	中項目 評価	大項目 評価	a b	B C																																																	
中項目 評価	大項目 評価																																																							
a b	B C																																																							
3 環境	配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> ・低振動・低騒音機械を使用する。 ・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。 ・法面工については、極力、緑化工法を採用する。 																																																						
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の実態を把握するための統計調査

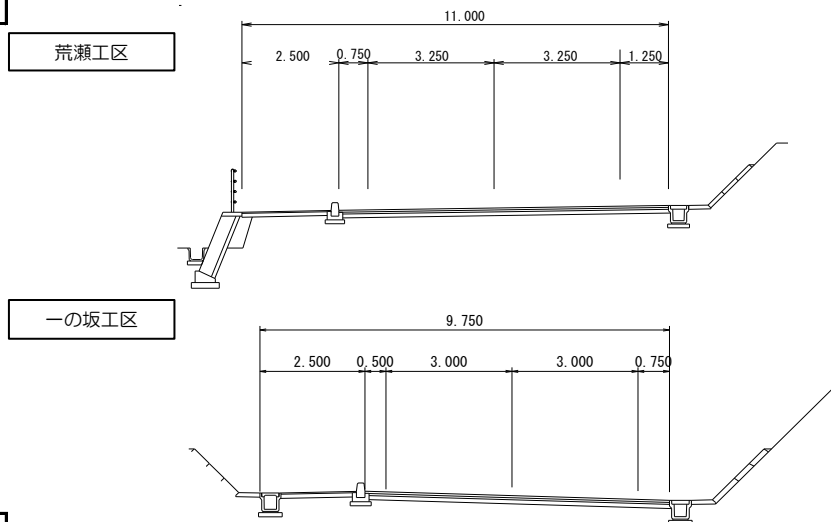
一般国道490号 ^{あらせ}荒瀬バイパス

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

