

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491号 <sup>いちのまた</sup> 一ノ俣拡幅 道路改築事業					
	事業場所	<sup>しものせきしとよた ちようあらか</sup> 下関市豊田町荒木 ~ <sup>しものせきしとよた ちよういち</sup> 下関市豊田町一ノ俣					
	事業主体	山口県					
	事業期間	《 前回評価 平成 28 年時 》 平成 19 年度 ~ 令和 8 年度 《 令和 2 年度 》 ( 西暦 2007 年度 ~ 西暦 2026 年度 《 西暦 2020 年度 》 )					
	総事業費 (内用地補償費)	≪ 1,700 百万円 》 2,400 百万円 ( 160 百万円 )	既投資額 (内用地補償費)	1,650 百万円 ( 160 百万円 )	進捗率 (用地補償費)	68 % ( 100 % )	
	事業目的	<p>一般国道491号は、下関市長府を起点として、一の俣温泉の中心部を抜けて長門市油谷に至る幹線道路であるとともに、第2次緊急輸送道路に指定されている重要な道路である。しかしながら、当該区間は、道路幅員が狭く線形も悪いことから、大型車の離合が困難な状況である。また、歩道が無いなど、安全で円滑な交通に支障をきたしている。</p> <p>このため、当該区間の整備を行うことにより、安全で円滑な交通の確保や観光施設へのアクセス性を向上させることで、地域住民の利便性や安全性の向上、地域観光産業の活性化を図るものである。</p>					
事業内容	<p>○延長 L=1.4 km (現道拡幅) ○幅員 全幅9.75m (車道3.0×2=6.0m、歩道2.5m (片側)) ○道路区分 第3種第3級 ○計画交通量 1,600台/日</p>						
事業効果	<p>○観光施設への円滑な交通を確保できる。 ○歩道の整備により、歩行者の通行の安全を確保できる。</p>						
2 再評価の視点	(1) 社会経済情勢の変化	社会経済情勢の変化に伴う必要性の変化	<p>豊田地域中心部へのアクセス性の向上を目的とした国道435号の美祢・豊田バイパスが平成29年に全線開通したことに加え、令和2年度から俵山・豊田道路が工事着手しており、当該路線との連絡強化も期待される。</p> <p>当該路線の沿線に位置する一の俣温泉の利用客数は、年間約12万人程度であり、多数の観光客が利用している。また、近年では一の俣桜公園内にある蒼霧鯉池も近年、SNS映えスポットとして注目を集め、多くの観光客が訪れている。</p> <p>また、当該路線は、第2次緊急輸送道路に指定されているうえ、一の俣温泉等の観光地へのアクセスルートになっているにもかかわらず車道幅員が3.5mと狭く、歩道も無いなど、安全で円滑な交通に支障をきたしているため、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、下関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、用地買収も完了している。</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	<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：H28)</th> <th colspan="2">今回(再評価・<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">再々評価</span>) (基準年：R3)</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" style="text-align: center;">便益 (B)</td> <td>①走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: right;">2104</td> <td style="text-align: right;">3711</td> <td style="text-align: right;">3711</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②走行経費減少便益</td> <td style="text-align: right;">109</td> <td style="text-align: right;">83</td> <td style="text-align: right;">83</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③交通事故減少便益</td> <td style="text-align: right;">0</td> <td style="text-align: right;">1</td> <td style="text-align: right;">1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>④その他の便益</td> <td style="text-align: right;">0</td> <td style="text-align: right;">0</td> <td style="text-align: right;">0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総便益</td> <td style="text-align: right;">2213</td> <td style="text-align: right;">3795</td> <td style="text-align: right;">3795</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4" style="text-align: center;">費用 (C)</td> <td>①事業費</td> <td style="text-align: right;">1583</td> <td style="text-align: right;">2556</td> <td style="text-align: right;">447</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②維持管理費</td> <td style="text-align: right;">41</td> <td style="text-align: right;">511</td> <td style="text-align: right;">511</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③その他</td> <td style="text-align: right;">0</td> <td style="text-align: right;">0</td> <td style="text-align: right;">0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総費用</td> <td style="text-align: right;">1624</td> <td style="text-align: right;">3067</td> <td style="text-align: right;">958</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用便益比 (B/C)</td> <td style="text-align: center;">1.4</td> <td style="text-align: center;">1.2</td> <td style="text-align: center;">4.0</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：H28  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	前回 (基準年：H28)	今回(再評価・ <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">再々評価</span> ) (基準年：R3)		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	2104	3711	3711		②走行経費減少便益	109	83	83		③交通事故減少便益	0	1	1		④その他の便益	0	0	0		総便益	2213	3795	3795		費用 (C)	①事業費	1583	2556	447		②維持管理費	41	511	511		③その他	0	0	0		総費用	1624	3067	958		費用便益比 (B/C)		1.4	1.2	4.0		大項目 評価 A B ・ C
	区分	主な項目	前回 (基準年：H28)			今回(再評価・ <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">再々評価</span> ) (基準年：R3)		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	2104	3711	3711																																																													
②走行経費減少便益		109	83	83																																																														
③交通事故減少便益		0	1	1																																																														
④その他の便益		0	0	0																																																														
総便益		2213	3795	3795																																																														
費用 (C)	①事業費	1583	2556	447																																																														
	②維持管理費	41	511	511																																																														
	③その他	0	0	0																																																														
	総費用	1624	3067	958																																																														
費用便益比 (B/C)		1.4	1.2	4.0																																																														
(3) 事業の進捗	事業の進捗と今後の見通し	<p>事業の進捗状況は、事業区間1.4kmのうち、起点側0.2km区間について、令和5年度の供用を目指し、整備を進めている。また、用地買収も完了していることから、引き続き計画的に整備を進める。</p> <p>【事業費の変化】 <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">有</span> 無  事業費の増は、岩盤が想定以上の硬度であることが判明したことに加え、隣接する民間施設に対し、騒音・振動対策が必要となったことから、掘削方法を変更したことによる。また、発生土については、他工事へ流用する予定であったが、硬質な破碎岩であるため流用が困難となり、残土処分に変更したことによる。</p> <p>【事業期間の変化】 <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">有</span> 無  掘削方法の変更に伴い、作業効率が低下したこと、また、地元要望により交通規制箇所数を制限する必要が生じたことから、護岸工の着手を施工中区間完了後とするため、事業期間を令和8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>山切部において、一部河川の付替えに伴う民間施設への影響を低減させるため、河川上に歩道を張出す計画とした。</p> <p>代替案</p> <p>利便性、経済性、施工性等を、総合的に勘案し、最適なルートを選定していることに加え用地買収も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" 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;"><span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">a</span> b</td> <td style="text-align: center;"><span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">A</span></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;"><span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">a</span> b</td> <td style="text-align: center;">C</td> </tr> </table>	中項目 評価	大項目 評価	<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">a</span> b	<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">A</span>	中項目 評価	B ・ C	<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">a</span> b	C																																																							
中項目 評価	大項目 評価																																																																	
<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">a</span> b	<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">A</span>																																																																	
中項目 評価	B ・ C																																																																	
<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">a</span> b	C																																																																	
3 環境	配慮事項	硬岩掘削時において、騒音・振動に配慮するため、静的破碎工法を採用。																																																																
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																																																																	

# 一般国道491号 一の俣拡幅 道路改築事業

