

事後評価結果（平成24年度）

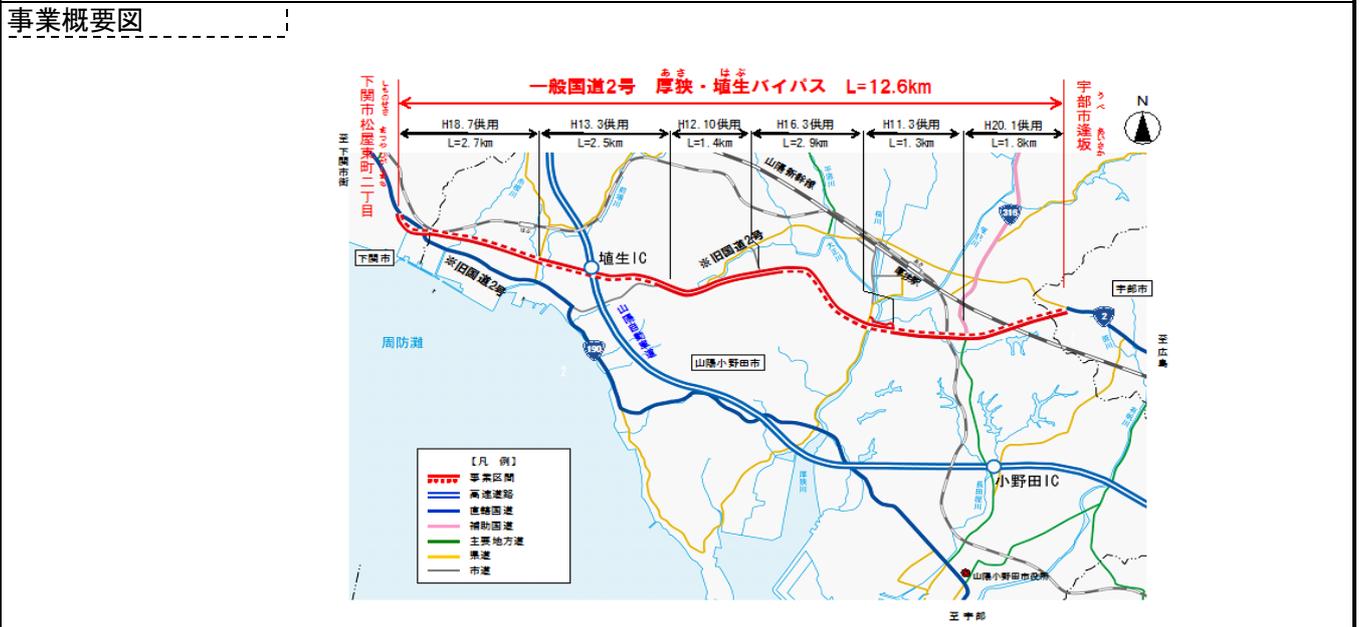
担当課：中国地方整備局 道路部 道路計画課

担当課長名：北瀬 弘康

事業名	一般国道2号 厚狭・埴生バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：山口県宇部市逢坂 至：山口県下関市松屋東 町二丁目	延長	12.6 km		

事業概要
 一般国道2号は、大阪市から瀬戸内沿岸の主要都市を経由し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。
 厚狭・埴生バイパスは、宇部市逢坂から下関市松屋東 町二丁目に至る延長12.6kmの道路である。

事業の目的・必要性
 厚狭・埴生バイパスは、宇部市逢坂から下関市松屋東 町間における交通混雑の緩和、交通安全の向上、地域経済の活性化などを目的とした道路である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S48年度	用地着手	S57年度	供用年	(当初) - / H18年度	変動	- 倍
		都市計画決定	S54年度	工事着手	H元年度	(暫定/完成)	(実績) H19年度 / -		
	事業費	計画時	(名目値) - / 約550億円	実績	(名目値) 約431億円 / -			変動	- 倍
		(暫定/完成)	(実質値) - / 約494億円	(暫定/完成)	(実質値) 約382億円 / -				
	交通量	計画時	- / 25,700 台/日	実績	14,900~28,700台 / - /日			変動	- %
	(当該路線)	(暫定/完成)		(暫定/完成)					
	旅行速度向上	28.2	→	49.2 km/h	交通事故減少	64.3	→	38.7 件/億台キロ	
	(部分供用時現道→当該路線)	(部分供用時年次) H11年度		(供用後年次) H22年度	(供用前現道→供用後現道+当該路線)	(供用前年次) H8~H10年		(供用後年次) H20~H22年	
	費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C	3.4	総費用	476億円 (事業費: 429億円 維持管理費: 47億円)	総便益	1,607億円 (走行時間短縮便益: 1,557億円 走行経費減少便益: 47億円 交通事故減少便益: 3億円)	基準年	平成15年
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	4.0	総費用	680億円 (事業費: 614億円 維持管理費: 66億円)	総便益	2,737億円 (走行時間短縮便益: 2,387億円 走行経費減少便益: 341億円 交通事故減少便益: 9.9億円)	基準年	平成24年
	事業遅延によるコスト増	費用増加額	-	億円	便益減少額	-	億円		
	事業遅延の理由	特になし							

事業の効果等	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・損失時間の削減【2,042人・時間/年→243千人・時間/年（約88%削減）】 ・当該路線の整備によるバス路線の利便性向上 <p style="text-align: right;">【いとね号の乗降客数：1.7万人/年（H19）⇒2.6万人/年（H21）、バス会社の意見：朝夕のピーク時において定時性が向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・下 関市から山陽新幹線厚狭駅へのアクセスが向上【下 関市王喜支所～厚狭駅、約30分⇒約18分】 <p>②個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山口地域高度技術産業集積活性化計画（H12～H17）を支援【新山野井工業団地の分譲地が完売（H22）】 ・事業区間周辺の観光施設へのアクセスが向上【観光農園：約4.9万人（H20）⇒約9.4万人（H23）】 ・新規整備の公共共益施設と直結【埴生IC（山陽自動車道）：約45台/日（H13）⇒約71万台/日（H23）】 <p>③安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旧国道2号（現道）の交通量の減少による安全性向上【死傷事故件数 77.3件/年⇒31.3件/年】 <p style="text-align: center;">【23,000台/日（H9）⇒9,800台/日（H22）／バイパス自動車交通量（18,300台/日（H22））】</p> <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山口県の第一次緊急輸送道路に指定（一般国道2号） <p>⑤生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山陽小野田市厚狭地区の夜間要請限度超過区間の騒音レベルが低減【78db（H8）⇒57db（H20）】 ・山陽小野田市埴生地区の夜間要請限度超過区間の騒音レベルが低減【78db（H8）⇒63db（H21）】
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・厚狭・埴生バイパスに隣接する、山野井工業団地および新山野井工業団地に多くの企業が進出し、地域の新たな産業集積拠点を形成するとともに、地域雇用の創出に寄与。 <p style="text-align: right;">【山野井地区の製造業従業者数1,396人（H8）⇒1,910人（H21）】</p>
事業による環境の変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価を実施していない。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>バイパスへ交通が転換したことにより、沿道騒音が低下した。</p> <p>切土法面における樹林化により、埴生工や樹林の適否とその生長状況、景観形成における埴生モニタリングを実施。</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・H11年3月に山陽新幹線厚狭駅が開業。 ・H13年3月に山陽自動車道宇部下 関線（宇部JCT～下 関JCT）が開通。埴生ICに厚狭・埴生バイパスが直結。 ・沿線地域では、山野井工業団地、新山野井工業団地が整備され、事業の進捗とともに事業所数、従業者数が増加。 ・H17年3月に旧小野田市と旧山陽町が合併し、山陽小野田市が誕生。
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>本事業は十分な事業効果を発揮しており、今後とも一般国道2号の交通円滑化の確保が見込まれることから、改めて事後評価を実施する必要はない。</p> <p>また、事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</p>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<p>特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>
特記事項	<p>特になし</p>

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。