

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道2号 厚狭埴生バイパス
事業主体	中国地方整備局

●事業の効果や必要性の評価評価に対応する事後評価項目

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間損失時間（人・時間）及び削減率	区間b（当該区間／並行区間）について：（該当区間名）一般国道2号厚狭・埴生バイパス 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減時間：約1,799千人・時間/年 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：約88%削減（2,042千人・時間/年⇒243千人・時間/年）
		○ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	
		○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	
		● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	バス路線の乗降客数の推移：いとね号 1.7万人/年（H19）⇒2.6万人（H21）、バス会社の意見：朝夕のピーク時に定時性が向上
		● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	対象駅：厚狭駅（新幹線駅）、対象自治体名：下関市、改善状況（下関市王喜支所～厚狭駅、約30分⇒約18分）
		○ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	
	物流効率化の支援	○ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況	
		○ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	
		□ 現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	
	都市の再生	○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
		○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果	
		● 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	連携した市街地再開発：厚狭駅南部地区土地区画整理事業、区画整理の状況等；H9年度着工、H22年年度整備完了 連携したことによる効果等：宅地造成・分譲により周辺地域の人口増加（1,213人（H7）⇒1,721人（H22））
		○ 中心市街地内で行われたことによる効果	
		□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km <sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である	
□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上			
□ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発（300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となった			

政策目標	指 標 （対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）	指標チェックの根拠	
1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	□ 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり	
		□ 地域高規格道路の位置づけあり	
		□ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		□ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		□ 現道等における交通不能区間が解消	
		□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	
		○ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	
2. 暮らし	個性ある地域の形成	○ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況	
		● 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	山口地域高度技術産業集積活性化計画（H12～H17）、新山野井工業団地の分譲地完売（H22）
	無電柱化による美しい町並みの形成	□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
		□ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成	アクセス向上が図られた観光地名：観光農園、年間観光客入り込み数の推移：約4.9万人（H20年）⇒約9.4万人（H23年）
	安全で安心できるくらしの確保	○ 三次医療施設へのアクセス向上の状況	新規整備の公共公益施設名：埴生IC（山陽道）、利用台数の推移：約45万台（H13年度）⇒約71万台（H23年度）

政策目標		指 標 （対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）	指標チェックの根拠
3. 安全	安全な生活環境の確保	● 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	対象区間（山陽小野田市厚狭地区）の現道交通量：23,200台/日(H9)⇒9,800台/日(H22)／バス交通量（18,300万台/日(H22)） 対象区間（逢坂交差点～工領交差点）の現道における死傷事故件数：（77.3件/年⇒31.3件/年）
		○ 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	
	災害への備え	□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消	
		対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	山口県の第一次緊急輸送道路に指定（一般国道2号）
		□ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	
		■ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能	並行する高速道路路線：中国自動車道、山陽自動車道宇部下関線
		□ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消	
□ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消			
4. 環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：約30.9千t/年（整備なし：2,071.3千t/年 ⇒ 整備あり：2,040.4千t/年）
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	評価対象区間：便益算定範囲 Nox排出削減量：約118.4t/年(整備なし：5,386.8t/年⇒整備あり：5,268.4t/年・・・約2.2%削減)
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	評価対象区間：便益算定範囲 SPM排出削減量：約6.4t/年(整備なし：281.6t/年⇒整備あり：275.2t/年・・・約2.3%削減)
		● 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	調査地点：山陽小野田市厚狭地区、改善状況：(夜間騒音レベル：78db (H8) ⇒57db (H20) ) 調査地点：山陽小野田市埴生地区、改善状況：(夜間騒音レベル：78db (H8) ⇒63db (H21) )
		○ その他、環境や景観上の効果	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	● 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	関連する大規模道路事業：山陽自動車道宇部下関線（H13年3月供用）、関連性：埴生ICとの一体的な整備（利用台数の推移：約45万台（H13年度）⇒約71万台（H23年度））
		● 他機関との連携プログラムに関する効果	第一次山陽小野田市総合計画における「広域交通連絡網の整備」として位置づけられている（平成20年3月、山陽小野田市）
	その他	● その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	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。（山野井地区の製造業従業者数1,396人（H8）⇒1,910人（H21））

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他 の別
一般国道2号	厚狭・埴生バイパス	L=12.6km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
25,000～34,200	2	中国地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成24年度		
単純合計	416億円	126億円	542億円
基準年における 現在価値(C)	614億円	66億円	680億円

## ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成24年度			
供用年	平成20年度			
単年便益 (初年便益)	88億円	12億円	0.39億円	101億円
基準年における 現在価値(B)	2,387億円	341億円	9.9億円	2,737億円

## ③ 結果

費用便益比(事業全体)	4.0
経済的純現在価値(事業全体)	2,057億円
経済的内部収益率(事業全体)	10.6%

注)費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

# 交通状況の変化

様式-3①

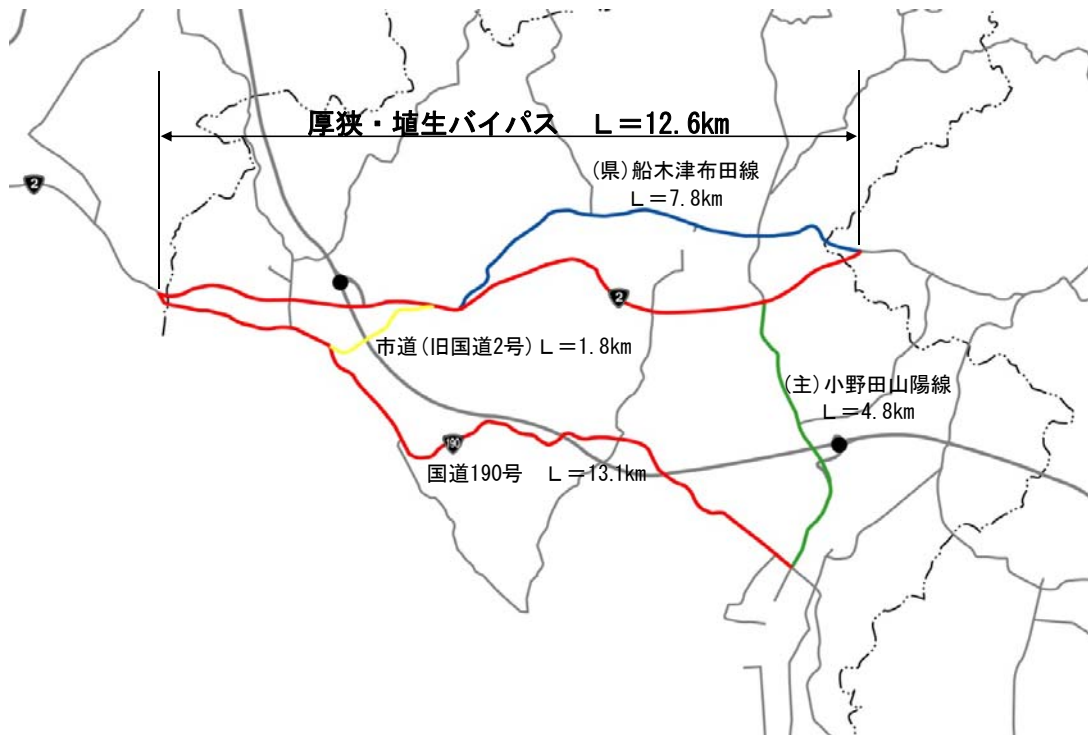
## 事業名: 厚狭・埴生バイパス

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :12.6km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	23,500	26,600	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	1	16	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	3.54	87.86	
②主な 周辺道路 <sup>※4</sup>	(県)船 木津布 田線 :7.8km	交通量	[台/日]	24,400	9,700
		走行時間	[分]	13	11
		走行時間費用	[億円/年]	69.85	19.22
	国道190 号 :13.1km	交通量	[台/日]	31,500	18,900
		走行時間	[分]	22	18
		走行時間費用	[億円/年]	136.23	62.09
	(県)小 野田山 陽線 :4.8km	交通量	[台/日]	21,800	18,700
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	24.46	20.65
	市道 (旧2号) :1.8km	交通量	[台/日]	23,500	7,800
		走行時間	[分]	3	2
		走行時間費用	[億円/年]	15.53	3.35
	交通量	[台/日]			
	走行時間	[分]			
	走行時間費用	[億円/年]			
③その他道路合計 :2095.6km	走行時間費用	[億円/年]	4,614.82	4,575.15	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便 益
合計:2135.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	4,864.42	4,768.32	96.10

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



## 費用便益分析の条件

事業名：厚狭・埴生バイパス

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	H24年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42年)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計 いずれかのみ の推計の場合	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 いずれかのみ の推計とした理由を記載
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他( )	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ( )台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由	小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他( )
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	その他(最終配分交通量とQV式との関係から平均速度を設定)	<input checked="" type="checkbox"/>

交通流推計

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	( ) %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				





## 費用の現在価値算定表

箇所名：厚狭・殖生バイパス

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	単価(億円)		単純単価(億円)	
				事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				0.21	12.6	2.65	
-35年目	S48	4.6164	56.1	0.10	0.77		
-34年目	S49	4.4388	66.9	0.25	1.56		
-33年目	S50	4.2681	70.7	0.10	0.57		
-32年目	S51	4.1039	76.7	0.01	0.05		
-31年目	S52	3.9461	81.3	0.05	0.23		
-30年目	S53	3.7943	84.7	0.05	0.21		
-29年目	S54	3.6484	86.9	0.05	0.20		
-28年目	S55	3.5081	92.4	0.05	0.18		
-27年目	S56	3.3731	94.8	0.05	0.17		
-26年目	S57	3.2434	95.8	1.15	3.65		
-25年目	S58	3.1187	96.8	1.19	3.60		
-24年目	S59	2.9987	98.7	0.10	0.28		
-23年目	S60	2.8834	99.5	0.40	1.09		
-22年目	S61	2.7725	101.2	0.90	2.31		
-21年目	S62	2.6658	101.0	5.40	13.37		
-20年目	S63	2.5633	101.5	5.80	13.74		
-19年目	H01	2.4647	104.2	3.97	8.81		
-18年目	H02	2.3699	106.5	7.50	15.65		
-17年目	H03	2.2788	109.1	6.46	12.66		
-16年目	H04	2.1911	110.6	8.65	16.07		
-15年目	H05	2.1068	110.9	12.64	22.52		
-14年目	H06	2.0258	110.8	9.02	15.47		
-13年目	H07	1.9479	109.9	13.40	22.28		
-12年目	H08	1.8730	109.5	11.38	18.26		
-11年目	H09	1.8009	110.4	33.21	50.82		
-10年目	H10	1.7317	109.9	52.14	77.06		
-9年目	H11	1.6651	108.4	34.41	49.58		
-8年目	H12	1.6010	107.2	32.39	45.38		
-7年目	H13	1.5395	105.7	40.04	54.70		
-6年目	H14	1.4802	103.8	49.94	66.80		
-5年目	H15	1.4233	102.3	19.99	26.09		
-4年目	H16	1.3686	101.0	13.36	16.98		
-3年目	H17	1.3159	99.6	19.62	24.32		
-2年目	H18	1.2653	98.7	15.30	18.40		
-1年目	H19	1.2167	97.6	16.76	19.60		
供用開始年次	H20	1.1699	96.8			2.52	2.86
1年目	H21	1.1249	95.6			2.52	2.79
2年目	H22	1.0816	93.8			2.52	2.73
3年目	H23	1.0400	93.8			2.52	2.62
4年目	H24	1.0000	93.8			2.52	2.52
5年目	H25	0.9615	93.8			2.52	2.43
6年目	H26	0.9246	93.8			2.52	2.33
7年目	H27	0.8890	93.8			2.52	2.24
8年目	H28	0.8548	93.8			2.52	2.16
9年目	H29	0.8219	93.8			2.52	2.07
10年目	H30	0.7903	93.8			2.52	1.99
11年目	H31	0.7599	93.8			2.52	1.92
12年目	H32	0.7307	93.8			2.52	1.84
13年目	H33	0.7026	93.8			2.52	1.77
14年目	H34	0.6756	93.8			2.52	1.70
15年目	H35	0.6496	93.8			2.52	1.64
16年目	H36	0.6246	93.8			2.52	1.58
17年目	H37	0.6006	93.8			2.52	1.52
18年目	H38	0.5775	93.8			2.52	1.46
19年目	H39	0.5553	93.8			2.52	1.40
20年目	H40	0.5339	93.8			2.52	1.35
21年目	H41	0.5134	93.8			2.52	1.30
22年目	H42	0.4936	93.8			2.52	1.25
23年目	H43	0.4746	93.8			2.52	1.20
24年目	H44	0.4564	93.8			2.52	1.15
25年目	H45	0.4388	93.8			2.52	1.11
26年目	H46	0.4220	93.8			2.52	1.06
27年目	H47	0.4057	93.8			2.52	1.02
28年目	H48	0.3901	93.8			2.52	0.98
29年目	H49	0.3751	93.8			2.52	0.95
30年目	H50	0.3607	93.8			2.52	0.91
31年目	H51	0.3468	93.8			2.52	0.88
32年目	H52	0.3335	93.8			2.52	0.84
33年目	H53	0.3207	93.8			2.52	0.81
34年目	H54	0.3083	93.8			2.52	0.78
35年目	H55	0.2965	93.8			2.52	0.75
36年目	H56	0.2851	93.8			2.52	0.72
37年目	H57	0.2741	93.8			2.52	0.69
38年目	H58	0.2636	93.8			2.52	0.67
39年目	H59	0.2534	93.8			2.52	0.64
40年目	H60	0.2437	93.8			2.52	0.61
41年目	H61	0.2343	93.8			2.52	0.59
42年目	H62	0.2253	93.8			2.52	0.57
43年目	H63	0.2166	93.8			2.52	0.55
44年目	H64	0.2083	93.8			2.52	0.53
45年目	H65	0.2003	93.8			2.52	0.51
46年目	H66	0.1926	93.8			2.52	0.49
47年目	H67	0.1852	93.8			2.52	0.47
48年目	H68	0.1780	93.8			2.52	0.45
49年目	H69	0.1712	93.8	-52.45	-8.98	2.52	0.43
合計				363.38	614.42	126.19	65.82

単純事業費計	415.83	126.19
--------	--------	--------

注1) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

