

## 事後評価結果（平成26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：岡本 雅之

事業名	一般国道2号 <small>しものせき</small> 下関拡幅	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： <small>しものせき いち みやすみよし</small> 山口県下関市一の宮住吉三丁目 至： <small>しものせき むくのちよう</small> 山口県下関市棕野町二丁目			延長	2.7 km

### 事業概要

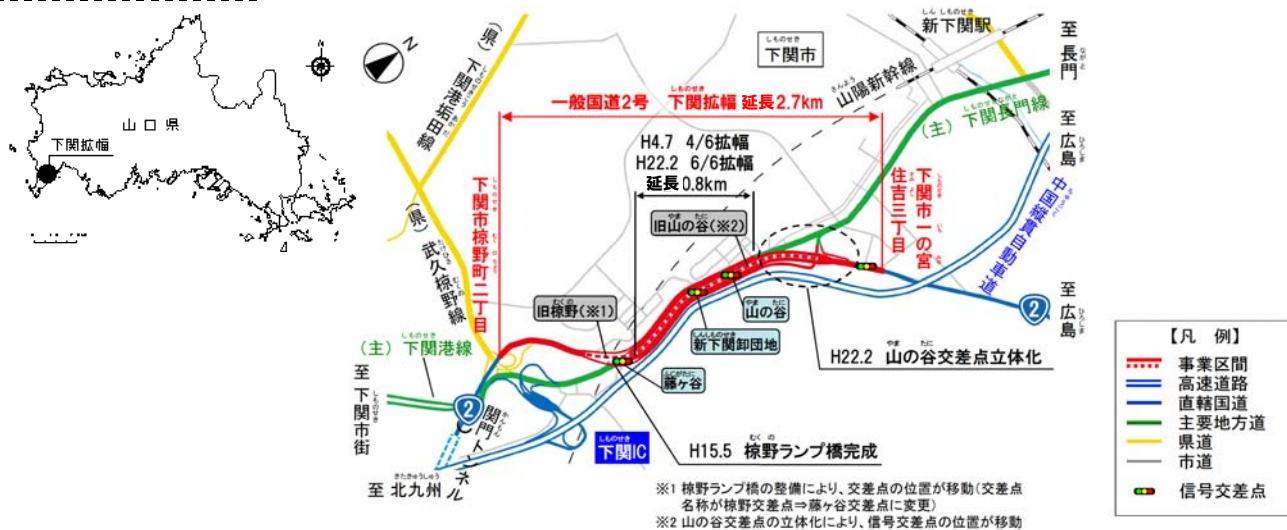
一般国道2号は、大阪市から瀬戸内沿岸の主要都市を経由し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。

下関拡幅は、下関市一の宮住吉三丁目から下関市棕野町二丁目に至る延長2.7kmの道路である。

### 事業の目的・必要性

下関拡幅は、下関市一の宮住吉三丁目から下関市棕野町二丁目に至る交通混雑の緩和および交通の定時性や確実性の確保を目的とした道路である。

### 事業概要図



<b>事業の 効果等</b>	事業期間	事業化年度	S50年度	用地着手	S51年度	供用年(当初)	-	/	H25年度	変動	-	倍
		都市計画決定	S49年度	工事着手	S59年度	暫定/完成	(実績)	H21年度	-	変動	-	倍
	事業費	計画時	(名目値)	一億円 / 190億円	実績	(名目値)	155億円 / -			変動	-	倍
		(暫定/完成)	(実質値)	一億円 / 181億円	(暫定/完成)	(実質値)	135億円 / -			変動	-	倍
	交通量 (当該路線)	計画時		- / 39,800 台/日	実績		23,000~51,500台/日	/	-	変動	-	%
	旅行速度向上		32.1	→	37.8 km/h	交通事故減少	26.6	→	17.7 件/年			
	(供用前現道→当該路線)		(供用前年次) H2年度		(供用後年次) H22年度	(供用前現道→供用後現道)	(事業中年次) H8~H21年		(供用後年次) H23~H25年			
	費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C	2.0		総費用	250億円	総便益	492億円	基準年	H15年		
					(事業費: 233億円)		(走行時間短縮便益: 456億円)					
					(維持管理費: 17億円)		(走行経費減少便益: 22億円)					
							(交通事故減少便益: 14億円)					
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.6		総費用	285億円	総便益	468億円	基準年	H26年		
					(事業費: 269億円)		(走行時間短縮便益: 417億円)					
					(維持管理費: 16億円)		(走行経費減少便益: 39億円)					
							(交通事故減少便益: 12億円)					
	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		

	<p>事業遅延の理由 特になし</p> <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目 ①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減【6,370千人・時間/年→2,520千人・時間/年（約60%削減）】 ・下関市から山陽新幹線新下関駅へのアクセスが向上【下関市役所～新下関駅、約17分⇒約15分】 ②個性ある地域の形成 ・九州方面から下関市内への年間観光客入り込み数が増加【約93万人（S55）⇒約185万人（H24）】 ③災害への備え ・山口県の第一次緊急輸送道路に指定（一般国道2号）</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目 環境影響評価の対象外事業である。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。</p> <p>事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・沿線地域である勝山地区の人口が昭和50年から平成22年にかけて1万7千人以上増加（3.1倍）、同地区の従業者数が昭和53年から平成21年にかけて5千人以上増加（2.3倍）。 ・平成23年3月に九州新幹線が全線開業し、山陽新幹線へ乗り入れ開始（新下関駅）。 ・平成26年度に下関新椋野土地区画整理事業（24.4ha）の事業が完了予定、平成25年11月には大規模商業施設（敷地面積約7.2ha、延べ床面積約2.1ha）が開業するとともに、住宅団地やマンションの建設が進み将来的には約1,000人の居住が想定。</p> <p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 本事業は、一部の渋滞や交通事故は残るものの、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。 また、事業目的にみあった事業効果が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。 ただし、国道2号上り方向の第一走行車線における一時的な渋滞混雑に起因する交通事故について、関係機関と協議を進めている。</p> <p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 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> <p>特記事項 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の。