

事後評価結果（平成17年度）

担 当 課：西日本高速道路㈱計画設計チーム

担当課長名：大 西 宣 二

路線名	山陽自動車道 (宇部JCT～下関JCT)	事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)				
起終点	自：山口県宇部市大字川上 至：山口県下関市吉田	延長	28.1 km						
事業概要									
宇部市を起点とし下関市に至る総延長28.1kmの国土開発幹線自動車道である「山陽自動車道」のうち、山口宇部有料道路と接続する宇部JCTから中国縦貫自動車道と接続する下関JCTを暫定2車線で整備を行った。									
事業の目的・必要性									
山陽自動車道（宇部JCT～下関JCT）は、中国縦貫自動車道及び山陽自動車道とともに、山口県内の高速自動車国道のネットワークを形成し、山口県南西部の都市間相互交通を円滑にすることにより、空港や新幹線駅へのアクセス向上、災害時の支援活動や地域の医療活動への貢献、地域の発展や安全で安心できる暮らしの確保に大きく寄与する。									
事業概要図									
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;"> 車線数 インターチェンジ SA・PA 区間距離(km) </div> <div style="text-align: center;">  <p style="text-align: center;">事後評価対象区間 L = 28.1km</p> </div> </div>									
事業の効果等	事業期間	事業化年度	H5年度	用地着手	H6年度	供用年	(計画) H12年度	変動	1.0倍
		都市計画決定	年度	工事着手	H7年度		(実績) H12年度		
	事業費	計画時	(名目値) 1,094億円 (実質値) 1,117億円		実績	(名目値) 991億円 (実質値) 1,017億円		変動	0.9倍
	交通量	計画時	6,600台/日 (平成13年度)		実績	4,700台/日 (平成13年度)		変動	71%
	旅行速度向上		25.1	55.5 km/h		交通事故減少	88.0	76.7 件/億台・日	
		(供用前現道 当該路線)	(H11年度)	(H17年度)		(供用前現道 供用後現道+当該路線)	(H11年度)	(H15年度)	
	費用便益分析結果(事後)	B/C		総費用: 1,537億円 事業費: 1,244億円 維持管理費: 293億円		総便益: 1,971億円 走行時間短縮便益: 1,759億円 走行経費減少便益: 152億円 交通事故減少便益: 59億円		基準年	
	1.3						H17年		
事業遅延によるコスト増			費用増加額		便益減少額				
			-		-				
事業遅延の理由	-								

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 新たに3路線の都市間高速バスの運行が開始 小倉～宇部、下関～広島、福岡～山口間（合計36便/日） 開通前後で42便/日の増 14便/(H12) 56便/日(H16) <p>三次医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 山陽道の利用により、下関市から山口大学付属病院へ所要時間が短縮（71→59分） 三次医療60分圏カバー率（人口）が拡大 <p>並行する高速ネットワークの代替路線として機能</p> <ul style="list-style-type: none"> 中国縦貫自動車道（山口IC～小郡IC）の通行止め時、当該道路へ迂回 800台/6h(通常時) 2,000台/6h(通行止め時) +1,200台/6h(2.5倍) <p>他数項目について効果の発現が見られる。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> 高速道路沿道の一般環境大気測定局の測定データにアセスメント時の高速道路に起因する値を加えても環境保全目標を満足する。 <p>NO₂：日平均値の年間98%値 0.041～0.044ppm（0.04～0.06ppm以下）</p> <p>CO：日平均値の年間2%除外値 0.901～0.926ppm（10ppm以下）</p> <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> 環境アセスメントで予測した断面について、H17年8月30日の平均交通量を用いて再現計算を行い、最も厳しい断面で実測した結果、環境保全目標値を満足する。 <p>実測値：52dB（昼間）（70dB（昼間））（ ）内は環境保全目標値</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>既存林とつながる地山を残した休憩施設の整備、ビオトープ形成への取組みなど、自然環境および動植物の生息環境への配慮を行った。</p>
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p>	<p>山口県の県内総生産は、事業開始後、全国の増加傾向に対し、平成8年以降はほぼ横ばいが続いている。沿道地域の人口は山口県の減少傾向と同じ傾向が続いている。自動車走行台キロは、昭和60年以降、乗用車、貨物車ともに全国とほぼ同じ傾向を示している。</p>
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p>	<p>費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果の発現状況から一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>今後、さらに有効活用されるよう、近傍観光施設との提携によるイベントの開催等を含めた利用促進について検討していきたい。</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</p>	<p>特になし</p>
<p>特記事項</p>	<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の。