

事後評価結果（令和元年度）

担当課：中国地方整備局道路部道路計画課

担当課長名：兼松 幸一郎

事業名	一般国道191号 <small>しものせききた</small> 下関北バイパス		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	白： <small>やまぐち</small> 山口県 <small>しものせき</small> 下関市 <small>すしかわちよう</small> 筋川町	至： <small>やまぐち</small> 山口県 <small>しものせき</small> 下関市 <small>やすおかえきまえにちようめ</small> 安岡駅前二丁目	延長	6.8km					
事業概要	<p>一般国道191号は、山口県下関市から広島県広島市に至る延長約290kmの主要幹線道路である。下関北バイパスは、山口県下関市筋川町～下関市安岡駅前二丁目に至る延長6.8kmのバイパス事業である。</p>								
事業の目的・必要性	<p>事業目的は、交通渋滞の緩和や交通安全の確保である。</p>								
事業概要図									
事業の効果等	事業期間	事業化年度	H2年度	用地着手	H5年度	供用年	当初 - / H41年度	変動	0.6 倍
		都市計画決定	H2年度	工事着手	H9年度	(暫定完成)	実績 - / H26年度		
	事業費	計画時	名目値 - / 約720億円	実績	名目値 - / 約662億円	(暫定完成)	実績 - / 約639億円	変動	0.9 倍
		(暫定完成)	実績値 - / 約729億円						
	交通量	計画時	- / 22,900台/日~42,400台/日		実績	- / 17,300台/日~31,000台/日		変動	72.9~ 75.1%
		(暫定完成)			(暫定完成)				
	旅行速度向上	25.7 → 37.1 km/h		交通事故減少		156 → 67 件/年			
		(供用前現道→当該路線)		(供用前現道→供用後現道)		(供用前年次)H8~H11年 (供用後年次)H28~H30年			
	費用対効果	B/C	総費用	665億円	総便益	1,794億円		基準年	
	分析結果	2.7	事業費：	648億円	走行時間短縮便益：	1,635億円		H16年	
(当初)	維持管理費：		17億円	走行経費減少便益：	104億円				
				交通事故減少便益：	55億円				
費用対効果	B/C	総費用	1,098億円	総便益	1,155億円		基準年		
分析結果	1.1	事業費：	1,035億円	走行時間短縮便益：	985億円		R元年		
(事後)		維持管理費：	62億円	走行経費減少便益：	126億円				
				交通事故減少便益：	44億円				
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				
事業遅延の理由	特になし								

	<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 ・渋滞損失時間が削減した 【削減時間：1208 千人・時間/年】</p> <p>②物流効率化の支援 ・長州出島(下関沖合人工島)へのアクセスが向上した 【下関市豊北～長州出島：68分 ⇒ 58分】 ・農林水産品の流通の利便性が向上した 【特牛市場～下関漁港市場：76分 ⇒ 67分】</p> <p>③都市の再生 ・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され市街地通過の所要時間が短縮した 【下関駅西口～下関市安岡：23分 ⇒ 17分】 ・市街地の都市計画道路網密度が向上した 【1.67km/km2 ⇒ 1.77km/km2】</p> <p>④国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが短縮した 【下関市豊北～下関市(中心部)：82分 ⇒ 71分】</p> <p>⑤個性ある地域の形成 ・主要観光地へのアクセスが向上した 【関門トンネル出口～川棚温泉：47分 ⇒ 35分】</p> <p>⑥安全な生活環境の確保 ・現道(旧国道191号)の死傷事故件数が減少した 【減少件数：約89件/年】</p> <p>⑦災害への備え ・第一次緊急輸送路である国道191号の信頼性が向上した</p> <p>⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減 【削減量：約3.7千t/年、383.7千t/年 ⇒ 380.0千t/年】</p> <p>⑨生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減 【削減量：約7.4t/年、920.4t/年 ⇒ 913.0t/年】 ・SPM排出量の削減 【削減量：約0.5t/年、49.2t/年 ⇒ 48.7t/年】 ・夜間騒音レベルが夜間騒音要請限度(70db)を超えている箇所における騒音レベルが改善した 【下関市武久町：71dB ⇒ 64dB】</p>	他2項目に該当
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>	
<p>の 事 業 に よ る 環 境 変 化 等</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価実施要綱に基づく経過措置案件事業により評価対象外事業である。</p>	
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p>	
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>・下関市の人口は減少傾向【S60：325千人→H27：269千人】 ・下関市の自動車保有台数は、平成17年まで増加し、以降横ばいで推移している【S60：121千台→H27：187千台】</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>下関北バイパスは事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、今後の事後評価の必要はないと考える。 下関北バイパスの整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保、救急医療施設へのアクセス向上など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はない。</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>同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿(地域の取組)と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。 今後周辺の道路整備が進みネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。</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。