

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 環境安全・防災課
担当課長名：渡辺 学

事業名	空港・港湾等アクセス道路 主要地方道 <small>ひかりやない</small> 光柳井線 <small>にじがおか</small> 虹ヶ丘工区	事業区分	地方道	事業主体	山口県
起終点	自：山口県 <small>ひかり</small> 光市 <small>あさえ</small> 浅江 至：山口県 <small>ひかり</small> 光市 <small>にじがおか</small> 虹ヶ丘			延長	0.7 km
事業概要	<p>主要地方道光柳井線は、下松市との境を起点とし、光市街地を通過し、柳井市へ至る幹線道路であるとともに、住宅団地や光駅周辺の生活道路としても重要な役割を担っている。</p> <p>しかしながら、当該区間が未整備であることから、並行する国道188号や周辺の踏切がある市道へ交通が集中し、円滑な交通に支障をきたしている。</p> <p>このため、当該区間のバイパス整備を行うことにより、安全で円滑な交通を確保するとともに、広域高越拠点との連絡を強化し、物流の効率化を図るものである。</p>				
H27年度事業化	H29年度都市計画決定	H29年度用地着手	H29年度工事着手		
全体事業費	約43億円	事業進捗率	16%	供用済延長	0 km
計画交通量	9,400台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 31/37億円 事業費：28/35億円 維持管理費：2.4/2.4億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 49/49億円 走行時間短縮便益：40/40億円 走行費用減少便益：7.6/7.6億円 交通事故減少便益：1.5/1.5億円	基準年	令和元年
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.2~1.4(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.5~1.7(交通量±10%) 事業費：B/C=1.2~1.4(事業費±10%) 事業費：B/C=1.5~1.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.5~1.7(事業期間±20%)</p>				
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・広域交通拠点間や周南市や下松市の市街地と光市街地の移動時間が短縮されるとともに、定時性や安定した走行が確保されることから、以下の効果がある。 <ul style="list-style-type: none"> ・物流の効率化により地域産業の活性化が期待できる。 ・防災拠点（徳山下松港下松第2埠頭岸壁）へのアクセス性の向上により防災機能の強化に寄与する。 ・光市内から第三次救急医療施設（徳山中央病院）への搬送時間の短縮により救命率の向上に寄与する。 ・周辺道路の渋滞緩和により、円滑な交通が確保される。 ・踏切道を回避し、鉄道を立体交差することにより、安全な交通が確保される。 				
関係する地方公共団体等の意見	<p>当該道路は、「光市都市計画マスタープラン（平成23年度から平成43年度）」や「光市・大和町新市建設計画（平成16年度から平成36年度）」に整備を促進する道路として位置付けられているとともに、毎年、光市や光商工会議所から早期整備の要望がある。</p> <p>地元住民は事業に協力的であり、事業の推進にあたっては協力体制が整っている。</p>				
事業評価監視委員会の意見	<p>令和元年度山口県公共事業評価委員会（R元.9.2）において、審議の結果「事業継続」が妥当であると認められた。</p>				
事業採択時より、再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>国際拠点港湾である徳山下松港は、石炭を安定的かつ安価に輸入するため、平成30年2月に西日本では初めて特定貨物輸入拠点港湾（石炭）に指定されている。</p>				
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>用地取得率：約60%（面積ベース）、事業進捗率：約16% 護岸工、橋梁工の進捗を図り、早期完成を目指す。</p>				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<p>残る用地取得を継続するとともに、早期開通を目指し、改良工事を推進していく。</p>				

施設の構造や工法の変更等

今後も工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案し、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 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。