

事後評価結果（令和4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：北城 崇史

事業名	一般国道2号 周南立体	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：山口県 周南市 孝田町 至：山口県 周南市 徳山			延長	3.5km

事業概要

一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約680kmの主要幹線道路である。周南立体は、周南市孝田町から周南市徳山に至る延長3.5km区間の交差点立体化及び交差点改良を行う事業である。

事業の目的・必要性

事業目的は周南市内の慢性的な交通混雑の緩和、交通安全の確保、物流交通や地域連携の円滑化である。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：H20年度 都市計画決定：S41年度	用地着手：— 工事着手：H29年度	供用年（当初）：—/H23年度 （実績）：—/H29年度	変動	2.5 倍	
	事業費	計画時（名目値）：— / 約45億円 （暫定/完成） （実質値）：— / 約47億円	実績（名目値）：— / 約8.1億円 （暫定/完成） （実質値）：— / 約8.3億円		変動	0.2 倍	
	交通量 （当該路線）	計画時（暫定/完成）	— / 50,700台/日	実績（暫定/完成）	— / 44,400台/日	変動	0.9 倍
	旅行速度向上 （供用前現道→当該路線）	12.1 → 22.0 km/h （供用前年度：H17年度 供用後年度：R3年度）	交通事故減少 （供用前現道→供用後現道）	28 → 10 件/年 （供用前年度：H17～H20年 供用後年度：R1～R2年）			
	費用対効果 分析結果 （当初）	B/C 3.3	総費用：56億円 （事業費：40億円 維持管理費：16億円）	総便益：183億円 （走行時間短縮便益：157億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：11億円）	基準年	H19年	
	費用対効果 分析結果 （事後）	B/C 5.2	総費用：14億円 （事業費：10億円 維持管理費：3.8億円）	総便益：74億円 （走行時間短縮便益：70億円 走行経費減少便益：4.1億円 交通事故減少便益：0.38億円）	基準年	R4年	
	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						
交通量変動の理由	計画時は、当該区間の立体供用を見込んだ将来（H42）需要予測であったが、平面6車線拡幅によって事業は完了したため、交通量に変動が生じたものと考えられる。						

事業の効果等	客観的評価指標に対応する事後評価項目
	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間が削減した 【削減時間：102千人・時間/年】 ・混雑時旅行速度が向上した 【城ヶ丘交差点→三田川交差点 12.1km/h ⇒ 22.0km/h】 ・バス路線の利便性が向上した ・徳山駅（新幹線駅）へのアクセスが向上した 【下松市～徳山駅：29分 ⇒ 22分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・徳山下松港（国際拠点港湾）へのアクセスが向上した 【徳山東IC～徳山下松港：26分 ⇒ 17分】 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・隣接する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【周南市～岩国市、柳井市】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが短縮した 【下松市～周南市：27分 ⇒ 20分】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要観光地へのアクセスが向上した 【徳山東IC～周南市徳山動物園：19分 ⇒ 9分】 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・徳山中央病院（三次医療施設）へのアクセス性が向上した【周南市中心～徳山中央病院：15分 ⇒ 7分】 <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故件数が減少した 【減少件数：約18件/年】 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路である国道2号の信頼性が向上した <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減 【削減量：約0.3千t/年、401.4千t/年 ⇒ 401.1千t/年】 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出量の削減 【削減量：約1.0t/年、1,069.8t/年 ⇒ 1,068.8t/年】 ・SPM排出量の削減 【削減量：約0.1t/年、51.1t/年 ⇒ 51.0t/年】
	その他評価すべきと判断した項目 特になし
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目
	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。
	その他評価すべきと判断した項目 特になし
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。	
事業を巡る社会経済情勢等の変化	
<ul style="list-style-type: none"> ・周南市の人口は減少傾向【H17：152千人→R2：138千人】 ・周南市の自動車保有台数は横ばいで推移している【H17：110千台→R2：109千台】 	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	
<ul style="list-style-type: none"> ・周南立体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。 ・周南立体の整備により、交通混雑の緩和、交通安全の確保、物流交通や地域連携の円滑化における利便性の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と考える。 	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	
特記事項	
特になし	

※ 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。