

## 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 小月バイパス	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	自：山口県 下関市 松屋 至：山口県 下関市 亀浜町	延長	5.8km		

### 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。小月バイパスは下関市松屋から下関市亀浜町に至る延長5.8kmのバイパスである。

### 事業の目的・必要性

事業目的は、山口県下関市東部における交通混雑緩和、交通安全確保、地域活性化の支援である。

### 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：S48年度	用地着手：— 工事着手：H20年度	供用年：(当初) - / H27年度 (暫定/完成) (実績) - / H29年度	変動	1.3 倍
	事業費	計画時 (名目値) - / 約87億円 (暫定/完成) (実績値) - / 約91億円	実績 (名目値) - / 約110億円 (暫定/完成) (実績値) - / 約114億円		変動	1.3 倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	実績 (暫定/完成)		変動	0.8 倍
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	31.3 → 34.9 km/h (供用前年次) H17年度 (供用後年次) R3年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	22 → 9 件/年 (供用前年次) H17~H20年 (供用後年次) H30~R2年		
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C : 2.0	総費用 : 95億円 (事業費: 72億円 維持管理費: 23億円)	総便益 : 194億円 (走行時間短縮便益: 179億円 走行経費減少便益: 7.1億円 交通事故減少便益: 8.1億円)	基準年	H19年
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 1.8	総費用 : 197億円 (事業費: 156億円 維持管理費: 42億円)	総便益 : 360億円 (走行時間短縮便益: 315億円 走行経費減少便益: 33億円 交通事故減少便益: 11億円)	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、将来（H42）交通需要予測において、当該事業に接続する国道491号下小月バイパスの供用を見込んでいたが、事後評価時点（R4）では下小月バイパスが事業中であるため、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"> <li>・渋滞損失時間が削減した 【削減時間：347千人・時間/年】</li> <li>・新幹線駅へのアクセス性が向上した 【下関市王喜地区～新下関駅：35分 ⇒ 33分】</li> </ul> <p>②個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要観光地へのアクセスが向上した 【下関市～観光農園（山陽小野田市）：16分 ⇒ 11分】</li> <li>・大規模イベント時の一般観覧者用シャトルバス運行ルートに指定 【H23.10おいでませ！山口国体 JR小月駅～乃木浜総合公園】</li> </ul> <p>③安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関門医療センター（三次医療施設）へのアクセス性が向上した 【下関市王喜地区～関門医療センター：21分 ⇒ 15分】</li> </ul> <p>④安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故件数が減少した 【減少件数：約13件/年】</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送路である国道2号の信頼性が向上した</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減 【削減量：約4.0千t/年、1,246.2千t/年 ⇒ 1242.2千t/年】</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOX排出量の削減 【削減量：約15.0t/年、2895.2t/年 ⇒ 2880.2t/年】</li> <li>・SPM排出量の削減 【削減量：約0.8t/年、146.3t/年 ⇒ 145.5t/年】</li> </ul>
	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"> <li>・下関市の人口は減少傾向【H17：291千人→R2：255千人】</li> <li>・下関市の自動車保有台数は横ばいで推移している【H17：187千台→R2：182千台】</li> </ul>	
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"> <li>・小月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。</li> <li>・小月バイパスの整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保、日常生活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。</li> </ul>	
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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	
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の。