

一般国道2号 富海拡幅

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道2号 <small>とのみ</small> 富海拡幅	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： <small>やまぐち しゅうなん へた</small> 山口県周南市戸田 至： <small>やまぐち ほうふ とのみ</small> 山口県防府市富海			延長	3.6 km
事業概要	<p>一般国道2号は、<small>おおさか</small> 大阪市を起点とし、<small>きたきゅうしゅう</small> 瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。</p> <p><small>とのみ やまぐち しゅうなん ほうふ</small> 富海拡幅は、山口県周南市～防府市間における交通混雑の緩和、交通安全の確保などを目的とした延長3.6kmの道路整備事業である。</p>				
H23年事業化	S48年度都市計画決定 (H22年度変更)	H24年度用地着手	H26年度工事着手		
全体事業費	約135億円	事業進捗率 (R2年度末現在)	約83%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	38,400～40,100 台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益)	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年 令和2年	
	(事業全体) 1.5 (残事業) 6.5	36/154億円 事業費：19/137億円 維持管理費：17/17億円	233/233億円 走行時間短縮便益：221/221億円 走行費用減少便益：11/11億円 交通事故減少便益：0.9/0.9億円		
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.1～1.9 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=4.8～8.2 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.5～1.5 (事業費±10%) 事業費：B/C=6.2～6.8 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.6 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=6.3～6.7 (事業期間±20%)</p>				
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が見込める。 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【防長交通<small>ほうちやう</small>（防府駅前・湯田温泉～徳山駅前）24便/日、防長交通（山口市・防府市～広島市/高速バス）8便/日 他】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【徳山駅（新幹線駅）】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・防府市中 <small>なかのせき</small> 関地区から徳山下松港（国際拠点港湾）へのアクセス向上が見込まれる <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動中心都市である防府市へのアクセス向上が見込まれる <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道の駅「ソレーネ周南」[周南市]（R1：80.8万人）、防府天満宮 [防府市]（R1：96.6万人）等へのアクセス向上が期待される <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山口県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道2号） ・緊急輸送道路である山陽自動車道（徳山西IC～防府西IC）の通行止め時の代替路線を形成 <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が期待される <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出量削減が期待される ・SPM排出量削減が期待される <p>⑧他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関連する大規模道路事業（一般国道2号戸田拡幅）と一体的に整備する必要がある ・第四次防府市総合計画において広域交通ネットワーク整備促進区間に位置づけ（H23.3 防府市） ・やまぐち維新プランにおける重点施策「強みをのばす産業基盤の整備」において幹線道路網の整備として位置づけ（H30.10 山口県） 				

関係する地方公共団体等の意見

山口県知事の意見：一般国道2号富海拡幅の「対応方針(原案)」案である「継続」に対して、異存なし。
当該道路については、昨年、令和7年度の開通見通しが示されたところであるが、引き続き、コスト縮減等を考慮の上、より一層事業を促進していただきたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

周南市と防府市を結ぶ国道2号は、沿道地域の開発に伴う交通量の増加により、著しい渋滞や交通事故が発生、東西の移動を担う道路として4車線化整備を計画的に実施してきている。
平成25年5月の戸田拡幅の完成により、周南市と防府市を結ぶ幹線道路のうち富海拡幅区間のみが実質の2車線区間となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和2年度末で、事業全体の進捗率は83%となる見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は工事を推進しており、早期開通を目指し事業を推進している。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。

対応方針(原案)

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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。

「事業再評価」

一般国道2号 ^{と の み} 富海拡幅

令和2年10月

国土交通省 中国地方整備局

今後の対応方針(原案)

1. 再評価の視点

①事業の必要性の視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- ・国際拠点港湾「徳山下松港」の国際物流ターミナル整備事業や重要港湾「三田尻中関港」の大型クレーン増設等による物流機能や「徳山下松港」のみならずオアシス登録による交流機能が強化。
- ・平成27年8月に造成が完了した防府テクノタウンでは、10区画中9区画が分譲済み。新たな産業団地として整備した防府第二テクノタウン(11区画)が令和元年8月完成、現在分譲中。
- ・地域の基幹企業では積極的な設備投資が進められ、ものづくり拠点としての機能が強化。

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=1.5(事業全体) 6.5(残事業)

◇道路の役割

- ①環境の影響を考慮した効果[例] 約4.9千トン/年のCO₂削減]※1、※2
富海拡幅整備に伴う速度向上による地球環境(CO₂)の改善効果を算出
- ②物流ネットワークの確保[例]防府市から周南市までの所要時間短縮 約2分(約55分→約53分)]
- ③日常生活における利便性向上[例]防府市から周南市までの所要時間短縮 約2分(約51分→約49分)]
- ④沿道環境の改善[例]NO_x排出削減量約29.3t/年(約0.9%削減)、SPM排出削減量約1.2t/年(約0.7%削減)]※2

※1【 】は、供用後50年間の便益額として試算した結果(参考値)、※2 富海拡幅の完成に影響を受けるエリアを対象に算定

3) 事業の進捗状況

◇令和2年度末で、事業全体の進捗率は約83%となる見込みである。

②事業の進捗見込み

◇現在は工事を推進しており、令和7年度開通を目指して事業を推進している。

③コスト縮減や代替案立案の可能性

◇今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

2. 県への意見照会結果

◇山口県知事の意見：一般国道2号富海拡幅の「対応方針(原案)」案である「継続」に対して、異存なし。
当該道路については、昨年、令和7年度の開通見通しが示されたところであるが、引き続き、コスト縮減等を考慮の上、より一層事業を促進していただきたい。

【今後の対応方針(原案)】

◇上記①～③の各視点により、以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられるため、今後とも**事業継続が妥当**。

◇今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、効率的な事業実施に努める。

1. 再評価の重点化・効率化判定票

(道路・街路事業)

富海拡幅

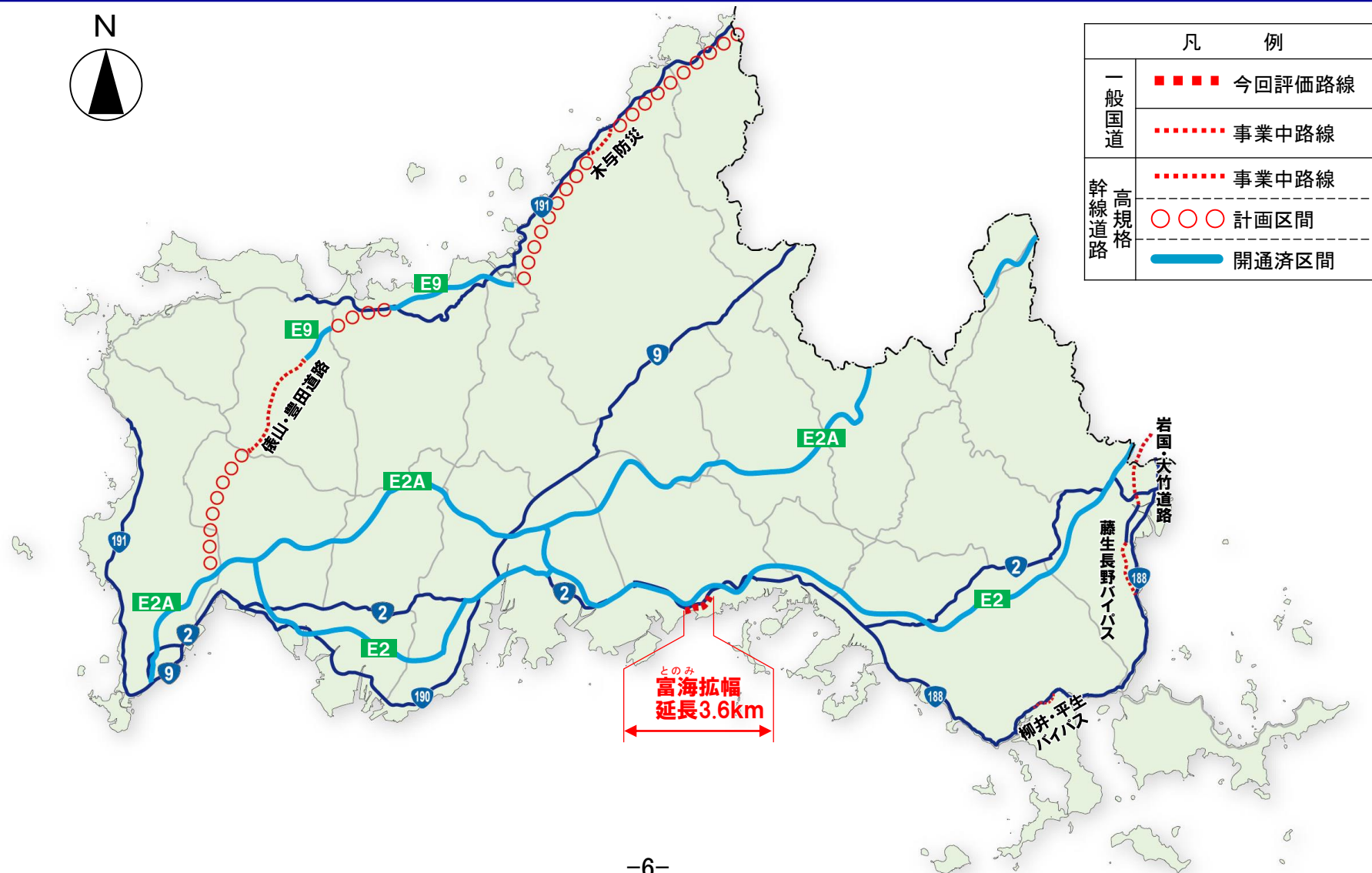
項目	判定			
	判断根拠	チェック欄		
事業を巡る社会経済情勢等の変化				
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	対象路線沿線市町村の人口 H30.6末:261,832人 → R1.6:260,231人 対象路線沿線市町村の自動車保有台数H29:201,013台→R1:201,243台 ※対象路線沿線市町村:周南市及び防府市	変化なし ■	変化あり □	
前回評価からの事業費・事業期間の増加				
		10%以内 増加無し 増加 10%超え		
事業費の増加	全体事業費:135億円(H30年度再評価時)→135億円(R2年度再評価時) ※増加率0.0%	■	□	□
事業期間の増加	11年(H30年度再評価時) → 15年(R2年度再評価時)※増加率36%	□	□	■
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等				
費用便益分析マニュアルに変更がない	H30.2.9_費用便益分析マニュアル	変化なし ■	変更あり □	
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	1,804,780 台TE/日(H30年度再評価) → 1,804,780 台TE/日(R2年度再評価) ※増加率 0%	10%以下 ■	10%超え □	
周辺ネットワークで新規事業化がない	一般国道188号 柳井・平生バイパス(R2年度) 等	なし □	あり ■	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	直近3ヶ年の事業費の平均に対する分析費用 0.3% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 1.4 ≥ 基準値(1.0)	満足している ■	満足していない □	
前回評価で資料の作成を省略していない		省略していない ■	省略している □	
前回評価で費用対効果分析を省略していない		省略していない ■	省略している □	
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	特になし	—		

以上より、審議区分：**重点** 資料：**作成**-5- 費用対効果分析：**実施** とする。

2. 事業概要

(1) 位置図

- 一般国道2号は、おおさか 大阪市を起点としきたきゅうしゅう 北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。
- 富海拡幅は、とのみ 山口県周南市戸田からへた 防府市ほうふ 富海に至る延長3.6kmの現道拡幅事業である。



2. 事業概要

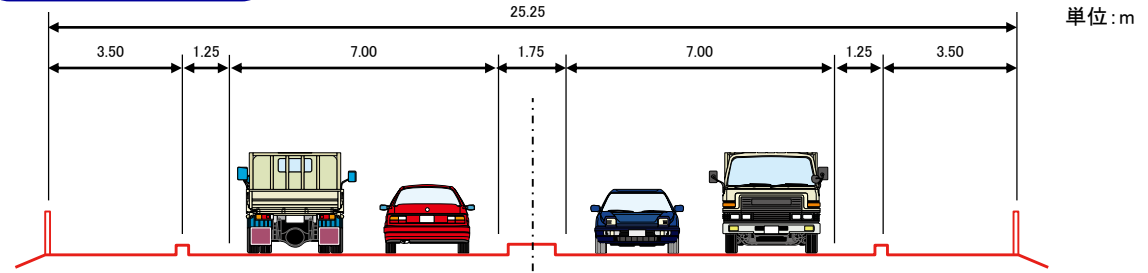
(2) 事業目的と計画概要

● 山口県周南市～防府市間における交通混雑の緩和を図るとともに、交通事故の削減、地域経済の活性化に寄与を図る等。

計画概要

起 終 点	起点：山口県周南市戸田 終点：山口県防府市富海
計 画 延 長	3.6km
道 路 規 格	第3種第1級
車 線 数	4車線
設 計 速 度	V=80km/h
都 市 計 画 決 定	平成22年度
事 業 着 手	平成23年度
全 体 事 業 費	約135億円

標準断面図



平面図



● : 主要渋滞箇所
国土交通省中国地方整備局「山口県の主要渋滞箇所」
令和2年3月時点

2. 事業概要

(3)事業の経緯および進捗状況

- 平成23年度に事業着手し、平成24年度より用地、平成26年度より工事着手している。
- 現在は、用地進捗率が約99%であり、工事を推進している。



事業の経緯

年度	防府市富海～周南市戸田
平成22年度	都市計画決定(変更)
平成23年度	事業着手
平成24年度	用地着手
平成26年度	工事着手
平成27年度	再評価
平成30年度	再評価
令和2年度	再評価

事業全体の進捗状況

	令和3年3月見込み
用地	99%
工事	78%
全体	83%

※総事業費に対する割合



▲事業区間終点付近の状況 (写真①)



▲富海交差点付近の状況 (写真②)



▲樺峠付近の状況 (写真③)

3. 前回評価時からの主な周辺環境の変化

- 「徳山下松港」のみなとオアシス登録による交流機能が強化。
- 平成27年8月に造成が完了した防府テクノタウンでは、10区画中9区画が分譲済み。新たな産業団地として整備した防府第二テクノタウン(11区画)が令和元年8月完成、現在分譲中。
- 地域の基幹企業では積極的な設備投資が進められ、ものづくり拠点としての機能が強化。



港湾機能の強化

【国際拠点港湾 徳山下松港】
みなとオアシス登録 (2018.10)

(以下、前回評価時から変化無し)

【国際拠点港湾 徳山下松港】
国際物流ターミナル整備事業
事業期間：2016～2023予定
総事業費：450億円

【重要港湾 三田尻中関港】
コンテナミナルに大型クレーン2基設置
(自動車部品輸出入拠点機能の強化)

資料：徳山下松港国際物流ターミナル整備事業再評価資料
宇部港湾・空港整備事務所HP
山口県港湾課HP
中国新聞朝刊

防府第二テクノタウン

写真：山口県提供

- ・所在地：防府市大字浜方
- ・造成：R元年8月完了
- ・開発面積：20.0 (ha)
- ・分譲用地：11区画
18.8 (ha)

【概要】

- ・企業の製造施設、物流施設、研究所など事業展開に沿った大型施設をはじめ、エリア拠点の新設などが可能な産業団地。

資料：山口県企業立地ガイド

防府テクノタウン

写真：山口県提供

- ・所在地：防府市新田
- ・造成：H27年8月完了
- ・開発面積：14.2 (ha)
- ・分譲用地：10区画
12.8 (ha)

【概要】

- ・平成29年12月までに防府市内の自動車部品メーカーおよび物流企業等が相次いで事業所の増設、進出が決定。
- ・令和元年度末時点で10区画中9区画が分譲済。

資料：山口県企業立地ガイド、大和ハウス工業HP

地域の基幹企業による積極的な設備投資

【物流会社】

- 高機能粉末製造設備を増強 (2019稼働)
- 西日本最大規模の物流倉庫を新設 (2020.2稼働)
- 新研究本館が本格稼働 (2020.4稼働)
- 南陽事業所をマザー工場に位置付け投資を集中 (投資額：700億円以上 2019～2021年)
- 合成ゴム生産能力増強 (2021.10稼働予定)

【製造会社】

- 半導体現像液の生産設備を増強 (2020稼働予定)
- セメント輸出3割増 (総量170万トン) (2021年目標)

【自動車メーカー】

- 新世代商品の第1弾となる新型車を生産開始 (2018.10稼働)
- ※同車が世界カー・オブ・ザ・イヤー2020デザイン賞受賞
- 防府市内で2ヶ所目となる防府三田尻物流センターを新設 (2019.2稼働)

資料：各社HP・新聞記事等

(1) 現状の課題

課題①:円滑なモビリティの確保



整備効果①:渋滞損失時間の削減、定時性の確保

課題②:安全・安心の確保



整備効果②:死傷事故の減少

課題③:道路幹線ネットワークの強化

③-1 通行止めの回避

③-2 リダンダンシーの確保



整備効果③:事故等による交通への影響軽減
:山陽道の代替路機能の確保

(2) 道路整備により期待される効果

①:地域産業の促進



整備効果④:地域産業の促進

②:沿道状況・観光振興の改善



整備効果⑤:観光施設間の連携強化

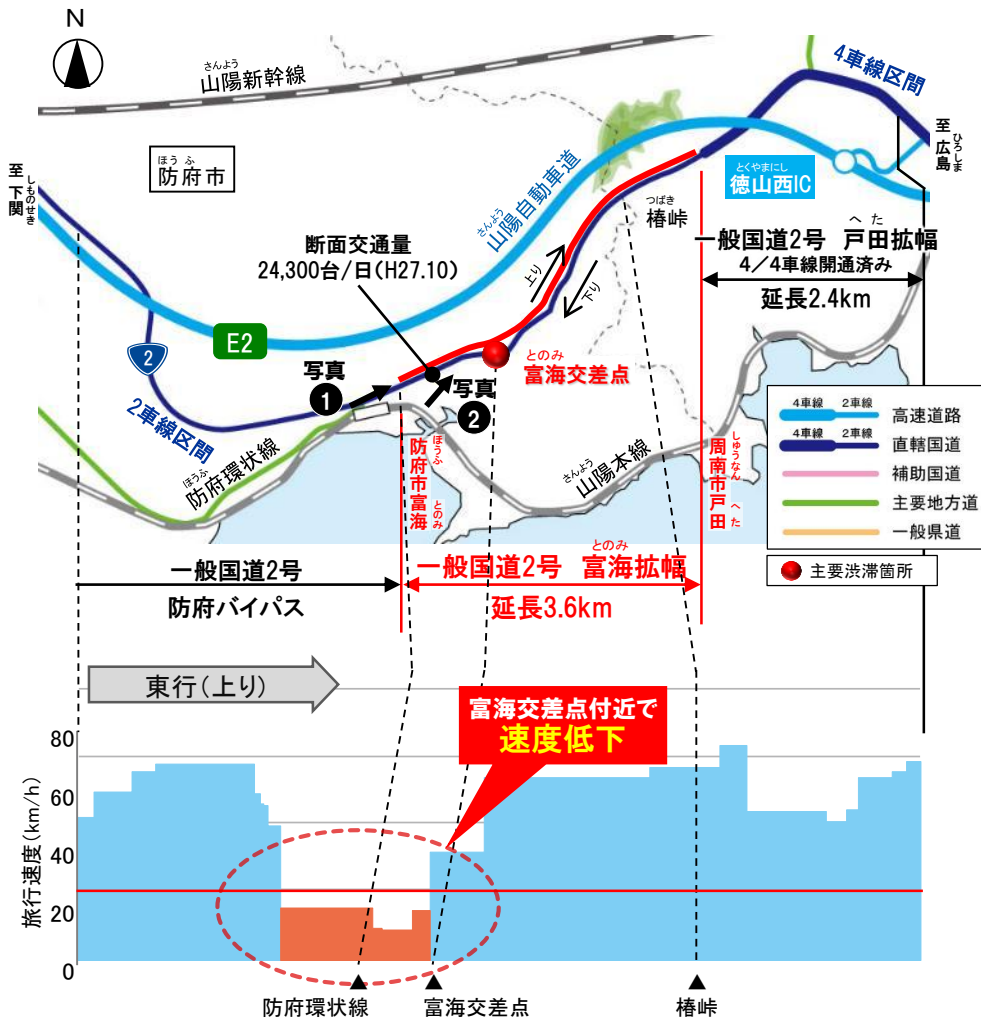
4. 事業の必要性

(1) 現状の課題

課題①円滑なモビリティの確保(渋滞損失時間の削減、定時性の確保)

●富海拡幅区間は、1日あたり約2万4千台の利用交通量があり、富海交差点付近で速度低下が発生している。

国道2号の朝ピーク時旅行速度の状況



【写真①】国道2号と防府環状線合流部の朝ピーク時の状況(東行)



【写真②】富海交差点の交通状況(東行)

■防長交通(株)

- 朝6~7時台の富海拡幅区間の東行では、渋滞により運行する路線バスに遅れが生じる場合があります。
- このため、回送運転のバスについては朝ピークの渋滞を想定し10分程度早く出発時刻を設定しています。



(H30.9 ヒアリング調査結果)

4. 事業の必要性

(1) 現状の課題

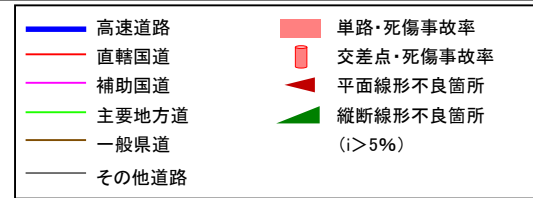
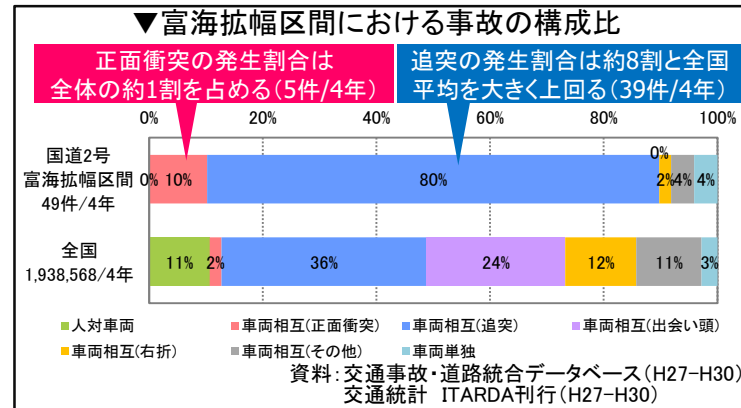
課題②安全・安心の確保(死傷事故の減少)

- 線形不良箇所では、高い水準で死傷事故が発生しており、追突事故や正面衝突事故・すれ違い時事故が発生している。
- 4車線拡幅に伴う混雑緩和により、車両の急減速挙動等が解消され、追突事故の減少が期待される。
- また、中央分離帯設置に伴う上下線の交通分離や線形改良により、正面衝突やすれ違い時事故の減少が期待される。

国道2号の死傷事故発生状況(死傷事故率)



富海拡幅区間の事故発生状況



地域の声

■防府警察署

- ・ 富海拡幅区間は、西行が下り坂で速度超過を起こしやすく、**正面衝突事故の発生が多い**印象です。
- ・ 富海拡幅事業によって4車線化および中央分離帯ができれば、**正面衝突事故のような重大事故の発生を抑えられる**ことが期待されます。



(H27.8 ヒアリング調査結果)



【写真②】平面・縦断線形不良箇所

下り方向で正面衝突事故: 2件発生
すれ違い時事故: 1件発生



【写真③】縦断線形不良箇所

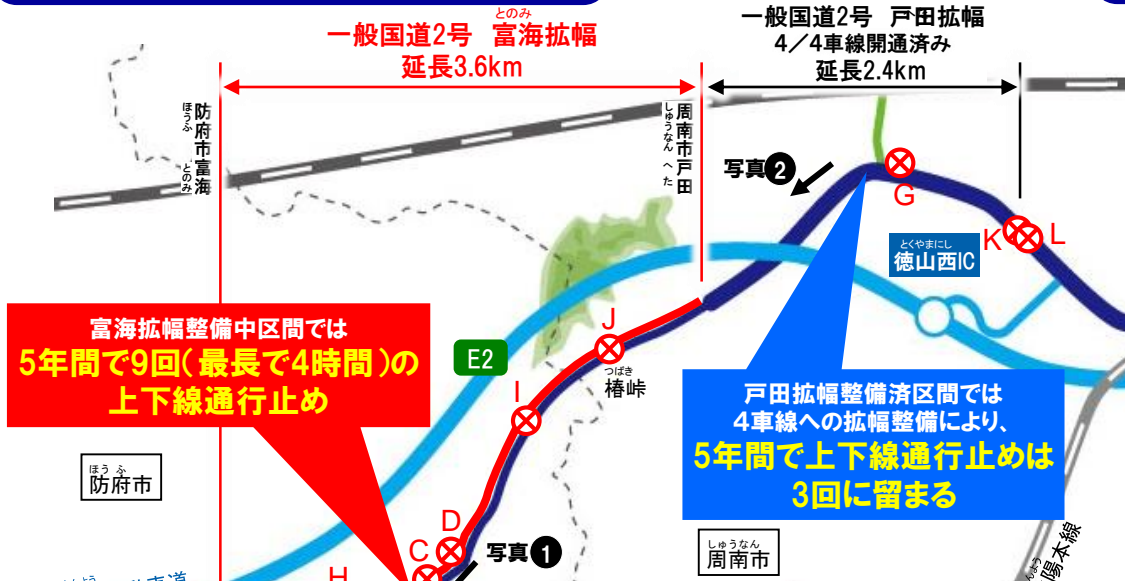
4. 事業の必要性

(1) 現状の課題

課題③-1 通行止めの回避(事故等による交通への影響軽減)

- 戸田拡幅4車線化後の直近5年間で、同区間での上下線通行止めは3回に留まるが、2車線の富海拡幅事業区間では9回(最長で4時間)の通行止めが発生した。富海拡幅の整備により、事故等による交通への影響軽減が期待される。

国道2号の通行止の発生状況(H27-R1)



富海・戸田拡幅区間の上下線通行止実績(H27-R1)

期間:H27.4.1~R2.3.31

番号	区間	年月日	分類	規制時間
A	富海拡幅	H27.04.15	事故	0時間15分
B	富海拡幅	H28.4.17	事故	0時間17分
C	富海拡幅	H28.5.7	事故	1時間48分
D	富海拡幅	H28.8.4	事故	4時間00分
E	富海拡幅	H28.8.7	事故	1時間14分
F	富海拡幅	H29.11.09	事故	0時間9分
G	戸田拡幅	H31.4.13	事故	1時間42分
H	富海拡幅	R1.8.8	事故	0時間10分
I	富海拡幅	R1.8.29	事故	1時間59分
J	富海拡幅	R1.9.22	事故	0時間41分
K	戸田拡幅	R1.12.16	事故	0時間44分
L	戸田拡幅	R2.2.4	事故	0時間45分
総計	富海拡幅区間	計9回		10時間33分
	戸田拡幅区間	計3回		3時間11分



【写真①】事故発生状況(防府市富海地区)



【写真②】戸田拡幅整備済区間

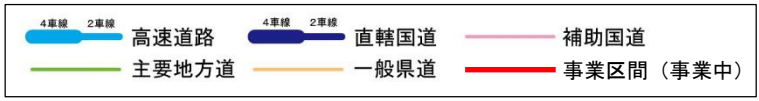
4. 事業の必要性

(1) 現状の課題

課題③-2 リダンダンシーの確保(山陽自動車道の代替路機能の確保)

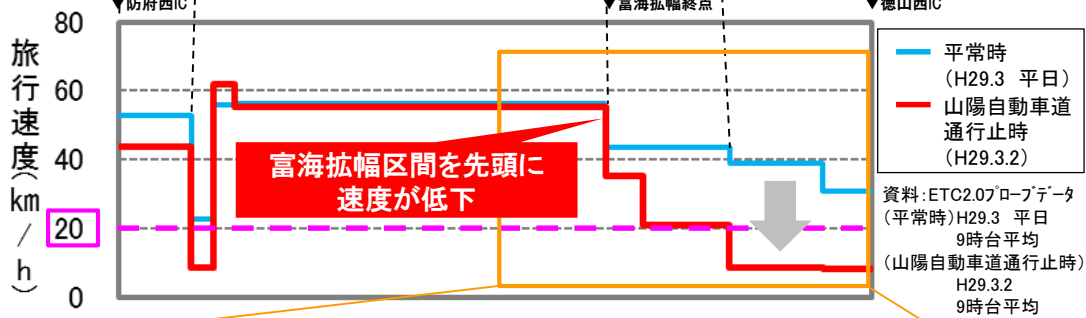
- H29年3月2日未明に山陽自動車道下り線(徳山西IC～防府東IC間)で大型トレーラーの単独事故が発生し、約8時間の通行止め規制が発生し、並行する国道2号富海拡幅現道区間では激しい渋滞が発生した。
- 富海拡幅の整備により、国道2号が山陽自動車道通行止時の代替路として機能するとともに円滑な交通の確保が期待される。

国道2号への影響(下り線旅行速度)



【写真①】通行止当日の国道2号の渋滞状況(樺峠付近)

【写真②】通行止当日の国道2号の渋滞状況(徳山西IC付近)



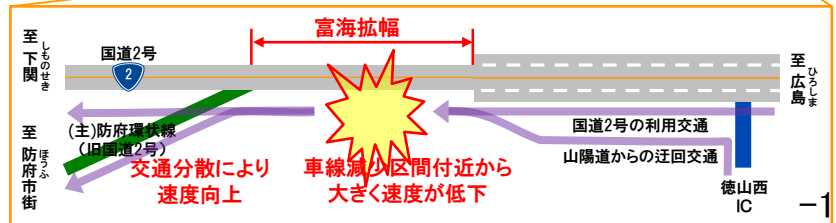
《山陽自動車道と並行する国道2号(約17km)の所要時間》

【平常時】 約22分

【山陽自動車道通行止時】 約46分 (約22分)

平常時に比べ 所要時間が約24分増加

資料:ETC2.0プローブデータ (平常時)H29.3 平日 9時台平均 (山陽自動車道通行止時)H29.3.2 9時台平均



4. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

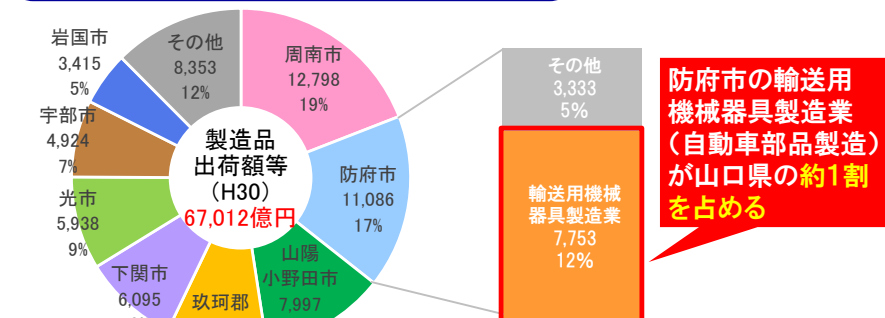
① 地域産業の促進

- 自動車製造業が主幹産業の防府市には、大手自動車メーカーの2工場を中心に関連事業所が数多く集積している。
- また工場集積地域内では新たに産業団地の造成工事が完了している。
- 自動車メーカーでは「ジャスト・イン・タイム生産方式」が導入され、通行規制発生時には納入遅れが懸念され、富海拡幅4車線化により部品搬送の確実性が向上し、自動車製造業全体の効率化支援が期待される。



富海拡幅区間を走行するトラック

県内市町別製造品出荷額等(H30年)



資料：令和元年工業統計

- 自動車メーカー(防府市内)
 - サプライヤー(防府市内)
- 資料：山口県企業立地ガイド(山口県)

新たな産業団地の開発

◆平成29年8月に防府市と大和ハウス工業(株)は産業団地「防府第二テクノタウン」造成に伴う協力協定書を締結。令和元年度造成工事完了。

◆令和2年に第1号の進出企業が決定。

防府第二テクノタウン概要

- ・造成：令和元年度造成工事完了
- ・販売面積：約19万m²
- ・総事業費：約90億円

写真：防府市HP
資料：防府市HP、大和ハウスグループHP

関係者の声



- 広島～防府間の運搬で1日延べ400台が走行しています。
 - 工場への部品供給が4時間止まると製造ラインがストップしてしまうため、通行止めの影響は大きいです。
 - 大型トラックの運行は国道2号と防府環状線の合流部や車線絞り込み区間で特に気を使うため、4車線整備を進めて頂きたい。
- (H29年1月ヒアリング調査結果)

4. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

② 沿道状況・観光振興の改善 (観光施設間の連携強化)

- 周南市と防府市はH20年より観光振興協定を締結し、両市への観光誘客に努めている。
- 富海拡幅の整備により、防府市～周南市間の移動がスムーズとなることで、観光客の増加や施設間の連携の活性化が期待される。

防府市と周南市の観光連携

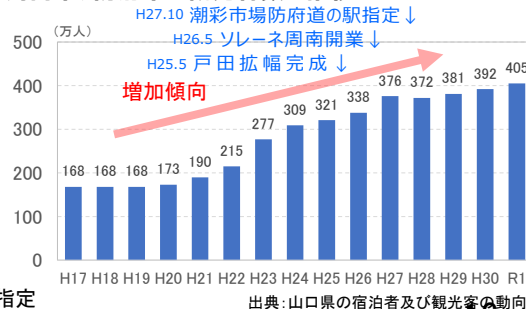


※観光入込客数
-H30年山口県の宿泊者観光客の動向
-周南市、徳山動物園提供



H27年度に「みなとオアシス」と「道の駅」の両方に指定

周南市、防府市の観光客数の推移



防府市と周南市の観光連携の取り組み

- H20年8月、防府市と周南市が観光振興協定を締結。
- H25年7月、防府市・周南市観光連携推進協議会を発足。
- 観光PR動画を作成し動画サイトにて公表、スタンプラリーの開催など、防府市、周南市の周遊を促す取り組みを実施

防府市・周南市を跨ぐスタンプラリーの実施 (パンフレット)



地域の声

■ 防府市 おもてなし観光課 課長

- ・ 防府市と周南市は観光連携協定を締結しており、意見交換をしながらイベントでのPR活動や雑誌での観光スポット紹介を協同で行うなど取組みを行っている。
- ・ マイカー観光が主体のため、**防府市と周南市とが観光連携を行う上で、国道2号の利便性向上は重要**であり、富海拡幅の整備によるメリットは大きいです。



(R2.8 ヒアリング調査結果)

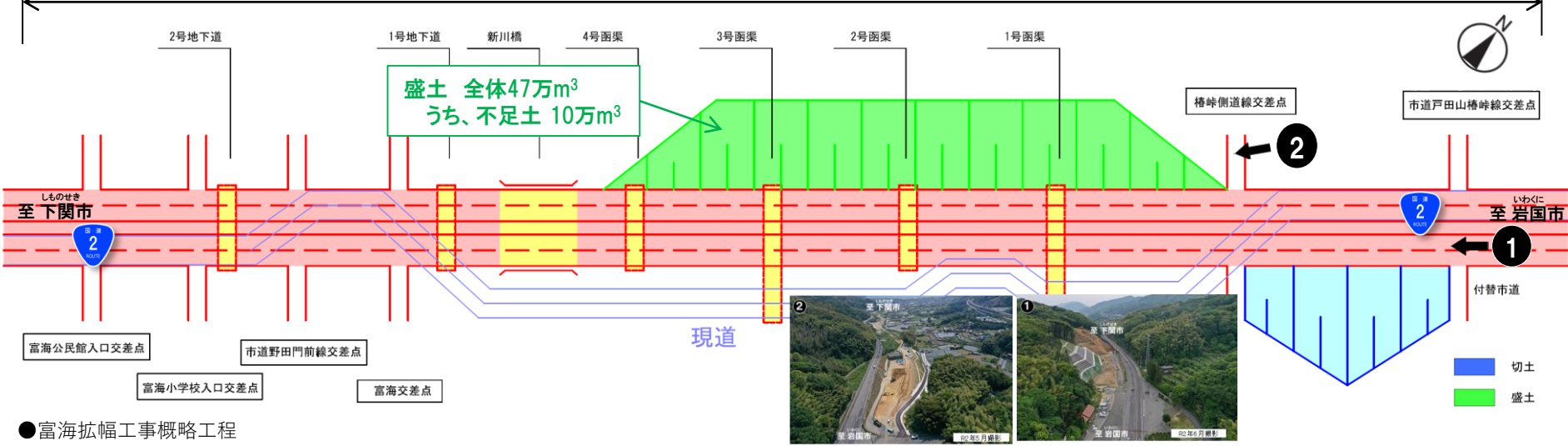
5. 事業期間延期の要因

土工の工期延長等

約48ヶ月の工期増

- 過去の道路事業で発生し仮置きしていた土等を盛土として使用する予定としていたが、平成30年7月豪雨災害が発生したため、使用する予定だった土は優先的に災害復旧事業に使用することとなった。
- 近隣の河川事業から土を受け入れることで必要量の確保はできたが、切り回しのための盛土に自工区の切土を使用するため、盛土の全面展開が出来なくなり、切土及び盛土の工期延長等が生じたことから、全体工事期間の見直しを行った。

一般国道2号 富海拡幅 L=3.6km



●富海拡幅工事概略工程

	H30		R1					R2					R3					R4					R5					R6					R7								
	4	6	8	10	12	2	4	6	8	10	12	2	4	6	8	10	12	2	4	6	8	10	12	2	4	6	8	10	12	2	4	6	8	10	12	2	4	6	8	10	12
盛土工事	当初: 仮置き土による盛土												変更: R7年度まで自工区の切土や河川事業からの土を受入(予定)																												
切土工事	7月豪雨災害												仮置き土が使用出来ず、自工区の切土を使用したことから切土及び盛土工事期間を約48ヶ月延長																												
舗装、施設その他の工事													当初: R3年度末迄												変更: R7年度末迄																
全体工事期間を約48ヶ月延長																																									

今回の取りまとめ結果

●地域からの要望等を踏まえ、道路の役割については従来の3便益に加えて、「地域から期待される道路の役割」等を整理

◆3便益による費用便益比

(億円)

項目	全体事業	残事業
費用 (C)	154	36
事業費	137	19
維持管理費	17	17
便益額 (B)	233	233
走行時間短縮便益	221	221
走行経費減少便益	11	11
交通事故減少便益	0.9	0.9
費用便益比	1.5	6.5

便益計測対象項目	内容
走行時間短縮便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算出したもの。
走行経費減少便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行条件が改善されることによる走行に必要な経費（燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費）の減少効果を対象として算出したもの。 なお、走行時間に含まれない経費を対象として算出している。
交通事故減少便益	周辺道路も含め、道路整備による交通量等の変化に伴う、交通事故による社会的損失（運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額等）が減少する効果を貨幣価値として算出したもの。

◆まとめ

計画交通量	総事業費	総費用(C)	3便益(B)	費用対効果(B/C) ()内は残事業B/C
38,400台/日～40,100台/日	135億円	154億円	233億円	1.5 (6.5)

※基準年:R2年

◆道路の役割

■道路の役割

- ①環境の影響を考慮した効果[例] 約4.9千トン/年のCO₂削減
富海拡幅整備に伴う速度向上による地球環境(CO₂)の改善効果を算出
- ②物流ネットワークの確保[例]防府市から周南市までの所要時間短縮 約2分(約55分→約53分)]
- ③日常生活における利便性向上[例]防府市から周南市までの所要時間短縮 約2分(約51分→約49分)]
- ④沿道環境の改善[例]NO_x排出削減量約29.3t/年(約0.9%削減)、SPM排出削減量約1.2t/年(約0.7%削減)]

◆前回評価時との比較

	前回評価 (H30年度)	今回再評価 (R2年度)	備考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	L=3.6km	L=3.6km	—
計画交通量	38,400～40,200 台/日	38,400～40,100 台/日	・最新の事業化ネットワークを反映
総事業費	約135億円	約135億円	—
総費用 (C)	144億円	154億円	・基準年の変更(H30基準からR2基準) ・供用年の変更
総便益 (B)	263億円	233億円	・基準年の変更(H30基準からR2基準) ・供用年の変更
費用対効果 (B/C)	1.8	1.5	・総費用及び総便益を見直したため

※費用/便益は基準年における現在価値の値
 ※前回評価時の数値は平成30年度費用便益分析算定時点

一般国道2号 富海拡幅

〔山口県への意見照会と回答〕

国中整企画第37号
国中整港計第18号
令和2年9月10日

山口県知事 様

国土交通省
中国地方整備局長
(公印省略)

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針
(原案)の作成に係る意見照会について (依頼)

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領（以下「実施要領」という。）に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を確保するため、中国地方整備局事業評価監視委員会（以下「委員会」という。）において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、令和2年10月19日に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

(別紙)

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
小瀬川直轄河川改修事業	継続	
一般国道2号 富海拡幅	継続	
宇部港本港地区航路・泊地整備事業	継続	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業評価監視委員会」へ諮る対応方針（原案）を作成します。

■ご意見の送付期限 : 令和2年10月8日（木）までをお願いします。

※様式自由

■送付先・お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

建設専門官 桐谷 (内線: 3153)

主査 武嶋 (内線: 3186)

TEL: 082-221-9231 (代表)

FAX: 082-511-6359

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館

令 2 技 術 管 理 第 4 7 5 号
令和 2 年 (2020年) 10月 5日

中国地方整備局長 様

山口県知事 村岡 嗣政

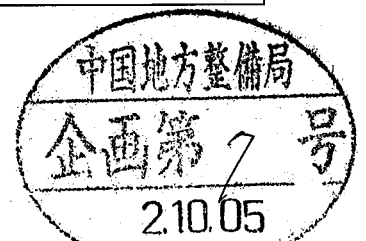
中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針 (原案) の作成に係る
意見照会について (回答)

令和 2 年 9 月 1 0 日 付 け 国 中 整 企 画 第 3 7 号 並 び に 国 中 整 港 計 第 1 8 号 で 意 見 照 会 が あ り
ま した こ の こ と に つ い て 、 下 記 の と お り 回 答 し ま す 。

記

事業名	小瀬川直轄河川改修事業
「対応方針 (原案)」案に対する意見 【「対応方針 (原案)」案：継続】	異存なし
(意見) 引き続き、早期完成に向けて、コスト縮減等を考慮の上、事業を促進していただきたい。	

事業名	一般国道 2 号 富海拡幅
「対応方針 (原案)」案に対する意見 【「対応方針 (原案)」案：継続】	異存なし
(意見) 当該道路については、昨年、令和 7 年度の開通見通しが示されたところであるが、引き続き、コスト縮減等を考慮の上、より一層事業を促進していただきたい。	



事業名	宇部港本港地区航路・泊地整備事業
「対応方針（原案）」案に対する意見 【「対応方針（原案）」案：継続】	異存なし
<p>(意見)</p> <p>引き続き、コスト縮減を考慮の上、事業を促進していただきたい。</p>	

担当
山口県土木建築部技術管理課
企画班 主任 藤原 義忠
TEL 083-933-3632/FAX 083-933-3669