

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

|   |   |   |  |                                |  |  |   |   |                                    |  |              |
|---|---|---|--|--------------------------------|--|--|---|---|------------------------------------|--|--------------|
| 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<br>中国地方整備局   |  |   |   |                                    |  |              |
| 起終点   | 自：山口県下 <small>しものせき すじかわちよう</small> 関市筋川町<br>至：山口県下 <small>しものせき やすおかえきまえ</small> 関市安岡駅前二丁目   | 延長  | 6.8 km   |                                |  |  |   |   |                                    |  |              |
| 事業概要  | <p>一般国道191号は、山口県下 <small>やまぐち しものせき ひろしま ひろしま</small> 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。</p> <p>下 関北バイパスは、朝夕の渋滞の解消や交通安全の確保、広域交通ネットワーク形成による観光地へのアクセス性の向上等を目的とした延長約6.8kmのバイパスである。</p>   |   |  |                                |  |  |   |   |                                    |  |              |
| H2年度事業化   | H2年度都市計画決定  | H5年度用地着手  | H9年度工事着手   |                                |  |  |   |   |                                    |  |              |
| 全体事業費   | 約670億円  | 事業進捗率<br>(H23年度末現在)   | 77%  | 供用済延長                          | 2.1 km   |  |   |   |                                    |  |              |
| 計画交通量   | 19,600 ~ 31,600 台/日   |   |  |                                |  |  |   |   |                                    |  |              |
| 費用対効果<br>分析結果   | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C (3便益)<br/>(事業全体) 1.5</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 8.5</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総費用 (残事業)/ (事業全体)<br/>139/805億円</td> <td style="width: 50%;">(事業費：111/772億円)<br/>維持管理費：29/33億円</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>  | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C (3便益)<br/>(事業全体) 1.5</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 8.5</td> </tr> </table> | B/C (3便益)<br>(事業全体) 1.5  | (残事業) 8.5                      | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総費用 (残事業)/ (事業全体)<br/>139/805億円</td> <td style="width: 50%;">(事業費：111/772億円)<br/>維持管理費：29/33億円</td> </tr> </table> | 総費用 (残事業)/ (事業全体)<br>139/805億円   | (事業費：111/772億円)<br>維持管理費：29/33億円  | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総便益 (残事業)/ (事業全体)<br/>1,180/1,201億円</td> <td style="width: 50%;">(走行時間短縮便益：927/940億円)<br/>走行経費減少便益：160/164億円<br/>交通事故減少便益：94/97億円</td> </tr> </table> | 総便益 (残事業)/ (事業全体)<br>1,180/1,201億円 | (走行時間短縮便益：927/940億円)<br>走行経費減少便益：160/164億円<br>交通事故減少便益：94/97億円 | 基準年<br>平成24年 |
| <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C (3便益)<br/>(事業全体) 1.5</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 8.5</td> </tr> </table> | B/C (3便益)<br>(事業全体) 1.5   | (残事業) 8.5   | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総費用 (残事業)/ (事業全体)<br/>139/805億円</td> <td style="width: 50%;">(事業費：111/772億円)<br/>維持管理費：29/33億円</td> </tr> </table> | 総費用 (残事業)/ (事業全体)<br>139/805億円 | (事業費：111/772億円)<br>維持管理費：29/33億円   |  |   |   |                                    |  |              |
| B/C (3便益)<br>(事業全体) 1.5   | (残事業) 8.5   |   |  |                                |  |  |   |   |                                    |  |              |
| 総費用 (残事業)/ (事業全体)<br>139/805億円  | (事業費：111/772億円)<br>維持管理費：29/33億円  |   |  |                                |  |  |   |   |                                    |  |              |
| 総便益 (残事業)/ (事業全体)<br>1,180/1,201億円  | (走行時間短縮便益：927/940億円)<br>走行経費減少便益：160/164億円<br>交通事故減少便益：94/97億円  |   |  |                                |  |  |   |   |                                    |  |              |
| 感度分析の結果   | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">(事業全体) 交通量：B/C=1.3~1.7 (交通量±10%)<br/>事業費：B/C=1.5~1.5 (事業費±10%)<br/>事業期間：B/C=1.4~1.6 (事業期間±20%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C=7.5~9.4 (交通量±10%)<br/>事業費：B/C=7.8~9.2 (事業費±10%)<br/>事業期間：B/C=8.2~8.8 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>   |   |  |                                |  | (事業全体) 交通量：B/C=1.3~1.7 (交通量±10%)<br>事業費：B/C=1.5~1.5 (事業費±10%)<br>事業期間：B/C=1.4~1.6 (事業期間±20%) | (残事業) 交通量：B/C=7.5~9.4 (交通量±10%)<br>事業費：B/C=7.8~9.2 (事業費±10%)<br>事業期間：B/C=8.2~8.8 (事業期間±20%) |   |                                    |  |              |
| (事業全体) 交通量：B/C=1.3~1.7 (交通量±10%)<br>事業費：B/C=1.5~1.5 (事業費±10%)<br>事業期間：B/C=1.4~1.6 (事業期間±20%)  | (残事業) 交通量：B/C=7.5~9.4 (交通量±10%)<br>事業費：B/C=7.8~9.2 (事業費±10%)<br>事業期間：B/C=8.2~8.8 (事業期間±20%)   |   |  |                                |  |  |   |   |                                    |  |              |
| 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"> <li>・損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・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期待される</li> <li>・利便性の向上が期待されるバス路線が存在【筋川・武久・北浦方面 上り36便/日、下り37便/日】</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・下関市豊北町から下関港（特定重要港湾）へのアクセスが向上</li> <li>・下関市豊北町からの農林水産品の速達性が向上</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・川棚温泉 (H23年間観光入込客数28万人)、しおかぜの里角島 <small>つのしま</small> (同23万人) へのアクセスが向上</li> </ul> <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間において、安全性の向上が期待できる【綾羅木駅前交差点：543.4件/億台キロ 等】</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山口県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道191号）</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul> |   |  |                                |  |  |   |   |                                    |  |              |

関係する地方公共団体等の意見

下関北バイパスは、慢性的な渋滞の解消や交通事故対策をはじめ、地域を支え、救急活動に不可欠な道路として重要な役割を果たすことが期待されており、下関市長等から構成される「下関市一般国道191号建設整備促進期成同盟会」により、早期整備の要望を受けている。

山口県知事の意見：

異存なし。

平成26年度の供用に向け、コスト縮減等に配慮の上、引き続き計画的に事業を進めていただきたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

国道191号（下関市筋川町～同市安岡駅前二丁目）の沿線地域は住居及び商業等の市街化区域に指定されており、沿道利用などから交通混雑、交通事故が引き続き多発している。

近年では沿線地域での区画整理事業等の開発が進められ、朝夕の渋滞や交通事故への対応ニーズが高まっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23年度末現在で用地買収は約97%完了しており、現在までに現道拡幅区間1.0km及び下関市汐入町から同市武久町までのバイパス区間1.1kmを暫定2車線で供用済みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、H26年度の供用を予定している。

施設の構造や工法の変更等

橋梁延長の短縮等によりコスト縮減を図っている。

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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。