

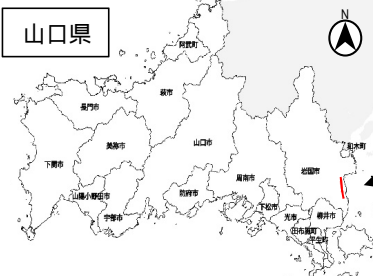
# 一般国道188号 藤生長野バイパスに係る新規事業採択時評価

- ・藤生長野バイパスへの交通転換に伴う渋滞に起因した追突事故の減少、線形不良箇所の回避により安全で快適な走行性を確保。
- ・藤生長野バイパスが代替路として機能することで災害等に強い道路ネットワークを確保し、住民生活や企業活動を支援。
- ・岩国市長野付近の臨海部の工業団地と岩国港や岩国ICとのアクセス性が向上し、物流効率化により地域の経済活動を支援。

## 1. 事業概要

- ・起終点: 山口県岩国市藤生町 ~ 岩国市長野
- ・延長等: 7.6 km (第3種2級、2車線、設計速度60km/h)
- ・全体事業費: 約320億円
- ・計画交通量: 約10,600 ~ 16,200台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約10,400台/日	約3,100台/日	約1,700台/日



一般国道188号 藤生長野バイパス



図1 事業位置図

## 2. 課題

### 課題 交通渋滞等による交通事故の発生

・当該区間では渋滞に起因した追突事故が全国・山口県直轄平均以上の割合で発生している。また、線形不良箇所の存在等による正面衝突割合も多く、全面通行止めを伴う事故も発生し、住民生活や物流活動に支障をきたしている。(写真、図2)



写真 渋滞の状況

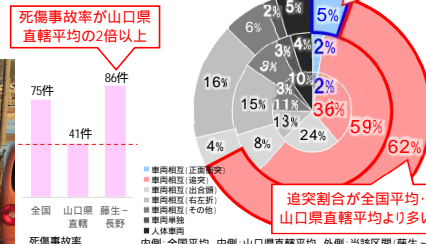


図2 死傷事故率・死傷事故類型

### 課題 災害に対し脆弱な国道188号

・当該区間には越波による事前通行規制区間及び津波発生時に浸水が想定されている区間が存在している。(写真)

・周辺に代替路がなく、通行止めの場合は平常時の2倍強の時間の大幅な迂回を強いられる。(図3)



写真 越波状況



図3 通行止め時の迂回

### 課題 物流を阻害する交通集中区間

- ・岩国市南部の工業団地には、岩国市の主要な製造品である化学工業やパルプ・紙・紙加工品等の製造企業が立地しており、原材料・製品の輸送に岩国港や岩国ICを利用している。(図4、図5)
- ・当該路線は、南北方向を連絡する唯一の主要幹線道路であるが、沿線には住宅団地が立地しており、通勤・通学時間帯を中心に当該路線に交通が集中し、物流活動に支障をきたしている。

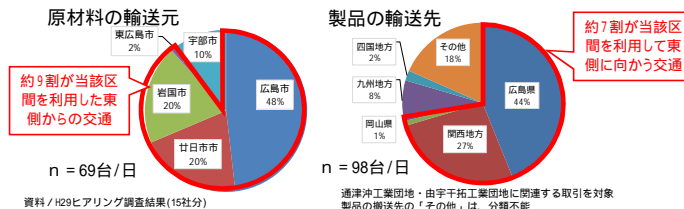


図4 現道区間を利用した物流状況

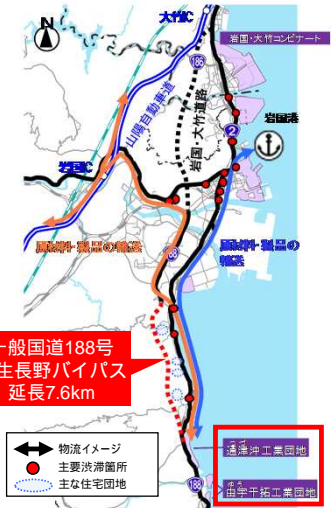


図5 工業団地立地状況

## 3. 整備効果

### 効果1 安全で快適な走行性の確保

・交通の転換により当該区間の渋滞に起因した追突事故が減少するとともに、藤生長野バイパスを利用することで安全で快適な走行性を確保。  
 [死傷事故件数] 現況 55件/年 整備後 39件/年 (16件/年 (約3割) 減少)

### 効果2 災害に強い道路ネットワークの確保

・現道で越波や交通事故による通行止めが発生した場合、藤生長野バイパスが代替路として機能し、住民生活や企業活動に必要な道路ネットワークを確保。  
 [由宇地区 ~ 岩国市中心部 災害等の迂回ルート] 現況 70分 整備後 24分 (約46分短縮)  
 [由宇地区 ~ 岩国市中心部 脆弱箇所の回避] 現況 事前通行規制区間 1.0km及び現況津波浸水想定区間 0.4km 整備後 0km

### 効果3 物流効率化による地域経済活動支援

・藤生長野バイパス整備により臨海部の工業団地と岩国ICや岩国港とのアクセス性が向上し地域の経済活動を支援。  
 [通津沖工業団地 ~ 岩国ICにおける所要時間] 現況 41分 整備後 33分 (約8分短縮)

### 費用便益分析結果 (貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR <sup>1</sup>	総費用	総便益
1.6	6.7%	246億円 <sup>2</sup>	383億円 <sup>2</sup>

<sup>1</sup>: EIRR: 経済的內部収益率 <sup>2</sup>: 基準年 (H30年) における現在価値を記載 (現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

### 道路ネットワークの防災機能評価結果

改善ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度の变化量	改善度		評価
	整備前	整備後		通常時	災害時	
1	1.00 (D)	1.00 (D)	2.63	0.01	0.00	

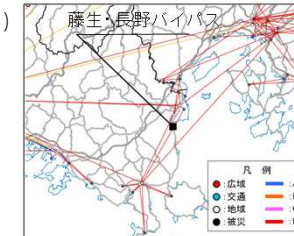


図6 整備後の防災機能ランク

