

## 事後評価結果（平成28年度）

|  |                                |        |                             |             |                  |                 |                                  |                |            |
|--|--------------------------------|--------|-----------------------------|-------------|------------------|-----------------|----------------------------------|----------------|------------|
| <b>事業名</b>   | 一般国道9号 おごおり 小郡改良               |        |                             | <b>事業区分</b> | 一般国道             | <b>事業主体</b>     | 国土交通省<br>中国地方整備局                 |                |            |
| <b>起終点</b>   | 自：山口県山口市小郡柳井田<br>至：山口県山口市小郡三軒屋 |        |                             | <b>延長</b>   | 3.3km            |                 |                                  |                |            |
| <b>事業概要</b>  |                                |        |                             |             |                  |                 |                                  |                |            |
| 一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。<br>小郡道路は、山口県南部の中央に位置し、山口県山口市小郡柳井田と山口市小郡三軒屋を結ぶ延長3.3kmのバイパス整備事業である。 |                                |        |                             |             |                  |                 |                                  |                |            |
| <b>事業の目的・必要性</b>   |                                |        |                             |             |                  |                 |                                  |                |            |
| 小郡改良の事業目的は、交通混雑の緩和、安全性の確保、区画整理等沿道まちづくりとの連携である。   |                                |        |                             |             |                  |                 |                                  |                |            |
| <b>事業概要図</b>   |                                |        |                             |             |                  |                 |                                  |                |            |
|  |                                |        |                             |             |                  |                 |                                  |                |            |
| <b>事業の効果等</b>  | <b>事業期間</b>                    | 事業化年度  | S48年度                       | 用地着手        | S52年度            | 供用年(当初)         | — / H23年度                        | 変動             | 1.0倍       |
|  |                                | 都市計画決定 | S44年度                       | 工事着手        | S58年度            | (暫定完成)          | (実績) — / H23年度                   |                |            |
|  | <b>事業費</b>                     | 計画時    | (名目値) — / 約310億円            | 実績          | (名目値) — / 約279億円 | 変動              | 0.9倍                             |                |            |
|  |                                | (暫定完成) | (実績値) — / 約303億円            | (暫定完成)      | (実績値) — / 約259億円 |                 |                                  |                |            |
|  | <b>交通量</b>                     | 計画時    | — / 30,100~41,400台/日        |             | 実績               | — / 21,700台/日   |                                  | 変動             | 52.4~72.1% |
|  | <b>旅行速度向上</b>                  |        | 18.5 → 34.0 km/h            |             | <b>交通事故減少</b>    |                 | 20.3 → 6.0 件/年                   |                |            |
|  | (供用前年度—当年度)                    |        | (事業中年度H9年度 (供用後年度)H27~H28年) |             | (供用前年度—供用後年度)    |                 | (事業中年度)H10~H12年 (供用後年度)H25~H27年) |                |            |
|  | <b>費用対効果分析結果</b>               | B/C    | 1.7                         | 総費用 402億円   |                  | 総便益 693億円       |                                  | 基準年            |            |
|  |                                |        |                             | 事業費: 379億円  | 維持管理費: 23億円      | 走行時間短縮便益: 640億円 | 走行経費減少便益: 40億円                   | 交通事故減少便益: 13億円 | H19年       |
|  | <b>費用対効果分析結果</b>               | B/C    | 1.2                         | 総費用 478億円   |                  | 総便益 592億円       |                                  | 基準年            |            |
| 事業費: 458億円   |                                |        |                             | 維持管理費: 20億円 | 走行時間短縮便益: 505億円  | 走行経費減少便益: 65億円  | 交通事故減少便益: 22億円                   | H28年           |            |
| <b>事業遅延によるコスト増</b>   |                                | 費用増加額  |                             | — 億円        |                  | 便益減少額           |                                  | — 億円           |            |
| <b>事業遅延の理由</b>   |                                |        |                             |             |                  |                 |                                  |                |            |
| 特になし   |                                |        |                             |             |                  |                 |                                  |                |            |

|  |  |
|--|--|
| 事業の<br>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。</li> <li>・新山口駅を発着する路線バスの定時性が向上した。</li> </ul> <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・土地区画整理事業との連携により沿線のまちづくりが進展した。</li> </ul> <p>③歩行者・自転車のための生活空間の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重点整備地区(新山口駅周辺)における生活関連経路0.65km(国道9号)がバリアフリー化された。</li> <li>・小郡都市計画区域内において、無電柱化に寄与した。</li> </ul> <p>④安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旧国道9号の死傷事故件数が減少した。</li> </ul> <p>⑤地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量が削減した。</li> </ul> <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOX排出量が削減した。</li> <li>・SPM排出量が削減した。</li> </ul> <p>⑦その他プロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成23年7月に地域高規格道路「山口宇部小野田連絡道路」の一部を形成する山口宇部道路(自動車専用道路)の朝田IC～嘉川ICが開通し、長谷ICと当該区間が接続した。</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<br>環境の変化等  | 環境影響評価に対応する項目  |
|  | <p>環境影響評価の対象外事業である。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>   |
| 事業を巡る社会経済情勢等の変化  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・山口市の人口は、昭和45年から平成27年にかけて増加【S45:16.0万人→H27:19.7万人】</li> <li>・山口市の自動車保有台数は、昭和45年から平成27年にかけて増加【S45:2.9万台→H27:15.6万台】</li> <li>・平成23年7月に地域高規格道路「山口宇部小野田連絡道路」の一部を形成する山口宇部道路(自動車専用道路)の朝田IC～嘉川ICが開通し、平成28年3月に山口宇部道路と中国自動車道が小郡JCTにより接続。</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>・小郡改良は完成4車線整備を行った。この整備により、交通混雑の緩和、安全性の確保、区画整理等沿道まちづくりとの連携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> <li>・小郡改良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、更なる事後評価の必要はないと考える。</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>・当該事業は、整備目的である交通混雑の緩和、安全性の確保、区画整理等沿道まちづくりとの連携などにおいて効果が確認できており、今後とも同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿(地域計画)と整合させることは必要であり、更に、経済、観光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>・事業評価手法の見直しについては、整備目的を果たしていることから必要はないと考えるが、今後周辺道路整備が進み、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。