

## 事後評価結果（平成28年度）

事業名	一般国道191号 <small>はぎ みずみ</small> 萩・三隅道路	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 ながと みずみなか</small> 山口県長門市三隅中 至： <small>やまぐち はぎ つばき</small> 山口県萩市椿	延長	15.2km		

### 事業概要

一般国道191号は、山口県下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。  
 萩・三隅道路は、長門市三隅中と萩市椿を結び山陰自動車道の一部を担う延長15.2kmの高規格幹線道路である。

### 地域の防災面の課題

- ・ 事業区間に並行する現道には、要防災対策箇所（9箇所）や異常気象時通行規制区間（10.1km）が存在する。
- ・ 事業区間に並行する現道で過去10年（H18～H27）で全面通行止めが6回（延べ111時間）発生している。
- ・ 事業区間に並行する現道が通行止めの場合、萩市、長門市間の所要時間は通常時の約2倍と大きな迂回を強いられている。

### 事業概要図



事業の 効果 等	事業期間	事業化年度：H4年度 都市計画決定：H4年度	用地着手：H6年度 工事着手：H8年度	供用年：(当初) H23年度 / - (暫定/完成) (実績) H23年度 / -	変動：1.0倍
	事業費	計画時 (名目値) 約709億円 / - (暫定/完成) (実質値) 約666億円 / -	実績 (名目値) 約697億円 / - (暫定/完成) (実質値) 約651億円 / -		変動：1.0倍
費用対効果 分析結果	(当初)	事業の効果等！ ○災害等に対する不安感の解消（444億円） ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果 ・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果 ○走行時間の短縮等（407億円）			費用 総費用 847億円 事業費 801億円 維持管理費 47億円
	(事後)	事業の効果等！ ○災害等に対する不安感の解消（571億円） ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果 ・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果 ○走行時間の短縮等（865億円）			費用 総費用 1,011億円 事業費 964億円 維持管理費 48億円
事業遅延の理由 特になし					

事業の効果等	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水産品等の流通利便性が向上した</li> <li>・現道区間におけるISO規格コンテナ輸送車の通行不能区間が解消した</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ</li> </ul> <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅萩しーまーと(萩市)～青海島(長門市)等の観光周遊性が向上した</li> </ul> <p>④安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道区間における死傷事故件数が減少した</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1次緊急輸送道路として機能する</li> <li>・異常気象時通行規制区間、冬期交通障害区間が解消した</li> </ul> <p>⑥その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業の整備が契機となり、萩市と長門市が共同で「萩・長門清掃工場」を建設、稼働を開始した</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業による環境の変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価実施要綱(昭和59年閣議決定)に基づき、環境影響評価を実施。</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	<p>萩市・長門市の人口は、平成2年から平成27年にかけて減少【H2: 11.7万人→H27: 8.5万人】</p> <p>萩市・長門市の自動車保有台数は、平成2年から平成27年にかけて増加【H2: 5.6万台→H27: 6.7万台】</p> <p>平成23年5月までに地域高規格道路「小郡萩道路」の一部を形成する美祢東JCT～絵堂IC間が開通し、平成26年度に絵堂IC～萩IC間が事業化。</p> <p>平成28年度に長門・俵山道路に接続する俵山・豊田が事業化。</p>
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>萩・三隅道路は早期に効果発現させるため暫定2車線整備を行ったこの整備により、現道の線形不良箇所の解消、災害時の代替ルートの確保及び地域活性化など、事業目的に見合った効果が確認できることから、今後の事後評価の必要はないと考える。</p> <p>萩・三隅道路の整備により、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。なお、4車線整備については、現在進めている山陰道のネットワーク整備による今後の交通状況を踏まえて検討する。</p>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<p>同種事業の計画・調査にあたっては、広域的な効果が発現するという観点で、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。</p> <p>事業評価手法の見直しについては、必要はないと考えるが、一連区間(プロジェクト)を対象に適切に評価することも重要と考える。</p>
特記事項	<p>特になし</p>

※ 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。