

事後評価結果（平成26年度）

担当課：中国地方整備局 道路部 道路計画課

担当課長名：岡本 雅之

事業名	一般国道9号 益田道路	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：島根県益田市遠田町 至：島根県益田市須子町			延長	7.8 km

事業概要
 一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約760kmの主要幹線道路である。
 益田道路は、益田市遠田町から益田市須子町に至る延長7.8kmの道路である。

事業の目的・必要性
 益田道路は、益田市内における交通混雑の緩和、安全・円滑な交通の確保、萩・石見空港へのアクセス強化を図ることを目的とした道路である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：H8年度 都市計画決定：H9年度	用地着手：H10年度 工事着手：H12年度	供用年：(当初) - /H40年度 (暫定/完成) (実績) H19年度 / -	変動：- 倍
	事業費	計画時 (名目値) - / 724億円 (暫定/完成) (実質値) - / 681億円	実績 (名目値) 436億円 / - (暫定/完成) (実質値) 393億円 / -		変動：- 倍
交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) - / 8,100~17,400台/日	実績 (暫定/完成) 8,500~14,700台/日 / -			変動：- %
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	14.4 → 36.7 km/h (供用前年次) H17年度 (供用後年次) H22年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道) 80.1 → 53.1 件/億台キロ (供用前年次) H17~H18年 (供用後年次) H23~H24年			
費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C : 1.5	総費用 : 648億円 (事業費 : 621億円 維持管理費 : 27億円)	総便益 : 989億円 (走行時間短縮便益 : 857億円 走行経費減少便益 : 103億円 交通事故減少便益 : 29億円)	基準年 : H18年	
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 1.1	総費用 : 575億円 (事業費 : 553億円 維持管理費 : 22億円)	総便益 : 655億円 (走行時間短縮便益 : 477億円 走行経費減少便益 : 119億円 交通事故減少便益 : 59億円)	基準年 : H26年	
事業遅延によるコスト増		費用増加額 : - 億円	便益減少額 : - 億円		

	<p>事業遅延の理由 特になし</p> <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目 ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減【2,107千人時間/年⇒1,792千人時間/年（15%削減）】 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の改善【14.4km/h⇒36.7km/h】 ・津和野町から萩・石見空港へのアクセスが向上【津和野町～萩・石見空港：41分⇒27分】 ②物流効率化の支援 ・重要港湾へのアクセス向上【石見臨空ファクトリーパーク～浜田港：79分⇒72分】 ③都市の再生 ・区画整理と連携あり【益田川左岸北部地区土地区画整理事業及び中吉田平田土地区画整理事業】 ④安全な生活環境の確保 ・国道9号現道交通量の減少により安全性が向上 【現道の死傷事故率：80.1件/億台キロ⇒53.1件/億台キロ】 【国道9号21,100台/日(H17)⇒国道9号13,600台/日(H26)／益田道路交通量10,000台/日】 ⑤災害への備え ・島根県の第1次緊急輸送道路に指定（国道9号） ⑥生活環境の改善・保全 ・益田市須子町の環境基準超過区間の騒音レベルが低減【昼間 76dB⇒65.5dB 夜間74dB⇒58.2dB】 他12項目に該当</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目 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 益田道路の開通により大型車交通が減少し、現道部の騒音値が環境基準を下回る水準に改善した。</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・益田道路の東側に接続する山陰道三隅・益田道路が平成24年度に事業化。 ・平成27年度に益田川左岸北部地区土地区画整理事業の事業（47.8ha）が完了予定、平成25年度に益田市中吉田平田土地区画整理事業（14.7ha）の事業が完了。 ・平成5年7月に石見空港（現 萩・石見空港）が開港。 ・県道久城インター線が平成22年3月に2車線で開通、県道石見空港飯田線が平成19年3月に暫定2車線で開通、市道中吉田久城線が平成22年3月に4車線で開通。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 本事業は十分な効果を発揮しており、今後も一般国道9号の交通円滑化及び物流の効率化などが見込まれることから、改めて事業評価を実施する必要はない。 また、事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。 ただし、県道久城インター線並行区間の整備については、山陰道ネットワークの整備及び交通状況を踏まえて検討を行う。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>
	<p>特記事項 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。