

事後評価結果（令和3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：北城 崇史

事業名	一般国道9号 浜田・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：島根県浜田市原井町 至：島根県浜田市三隅町森溝上			延長	14.5 km

事業概要
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751kmの主要幹線道路である。浜田・三隅道路は、山陰道の一部を構成する島根県浜田市原井町から浜田市三隅町森溝上に至る延長14.5kmの自動車専用道路である。

事業の目的・必要性
浜田・三隅道路は、一般国道9号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、医療・物流活動を支援するとともに、山陰地方における高規格道路網の一部を形成する路線で、広域交流の促進及び地域活性化等に寄与することを目的とした事業である



事業の効果等	事業期間	事業化年度：H16年度 都市計画決定：H15年度	用地着手：H17年度 工事着手：H18年度	供用年（当初）：H29年度/- （実績）：H28年度/-	変動	0.93 倍
	事業費	計画時（名目値）：約571億円 / - （暫定/完成）（実質値）：約562億円 / -	実績（名目値）：約585億円 / - （暫定/完成）（実質値）：約592億円 / -		変動	1.02 倍
	交通量（当該路線）	計画時（暫定/完成）：16,500~17,200台/日 / -	実績（暫定/完成）：8,500~10,500台/日 / -		変動	52~61 %
	旅行速度向上 （供用前現道→当該路線）	33.3km/h → 74.1 km/h （供用前年次）H22年度 （供用後年次）R2	交通事故減少 （供用前→供用後）	24.3 → 9.8 件/億台キロ （供用前年次）H25~H26年 （供用後年次）H29~H30年		
費用対効果分析結果（再評価）	B/C 1.1	総費用 594億円 （事業費：547億円 維持管理費：46億円）	総便益 652億円 （走行時間短縮便益：480億円 走行経費減少便益：113億円 交通事故減少便益：58億円）	基準年 H22年		
費用対効果分析結果（事後）	B/C 1.6	総費用 1,016億円 （事業費：875億円 維持管理費：141億円）	総便益 1,613億円 （走行時間短縮便益：1,306億円 走行経費減少便益：237億円 交通事故減少便益：69億円）	基準年 R3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		
事業遅延の理由	特になし					

事業の効果等	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"> ・渋滞損失時間が削減した。【削減時間：82万人時間/年】 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度が改善された。 【浜田バイパス西口～新福井 17.8km/h⇒34.2km/h、熱田～浜田商港入口 19.6km/h⇒39.6km/h】 ・利便性の向上が期待できるバスが存在する。【58便/日】 ・浜田市三隅町から浜田駅（特急停車駅）へのアクセスが向上した。【浜田市三隅支所～浜田駅、42分⇒31分】 ・浜田市から萩・石見空港（第三種空港）へのアクセラが向上した。【浜田市役所～萩・石見空港、69分⇒55分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・益田市から浜田港（重要港湾）へのアクセスが向上した。【益田市役所～浜田港：64分⇒49分】 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり【山陰自動車道】 ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する【浜田市～益田市】 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する【浜田市～益田市 71分⇒51分】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上。【浜田市三隅支所～浜田市役所、38分⇒27分】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地へのアクセス向上が向上した。【萩・石見空港～しまね海洋館アクアス 81分～63分】 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセスが向上した。【浜田市三隅支所～浜田医療センター：23分⇒21分（指定最高速度より）】 <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道（国道9号）の死傷事故率が減少した。【24.3件/億台キロ（H25～H26）→9.8件/億台キロ（H29～H30）】 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・島根県の第1次緊急輸送道路に指定。（浜田・三隅道路、国道9号） ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合の代替路線を形成する。 ・中国自動車道の代替路線として機能 ・現道区間の要防災対策箇所8箇所（H26）を回避。 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が削減した。【削減量：約9千t/年、1,756千t/年→1,747千t/年】 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOX排出量が削減した。【削減量：約28t/年、4,122t/年→4,094t/年】 ・SPM排出量が削減した。【削減量：約2.2t/年、214.0t/年→211.8t/年】 <p>⑩他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模事業（一般国道9号 三隅・益田道路、臨港道路福井4号線）と一体的に整備する必要がある ・「島根県総合発展計画（第3次実施計画）H28.3」、「浜田市総合振興計画（前期基本計画）H28.3」に位置づけられている。
	その他評価すべきと判断した項目 特になし
事業による環境変化	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。
	その他評価すべきと判断した項目 特になし
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。	
事業を巡る社会経済情勢等の変化	
<ul style="list-style-type: none"> ・浜田市の人口は平成12年以降減少。【平成12年：65千人→令和2年：55千人】 ・浜田市の自動車保有台数は、平成12年以降、横ばいで推移している。【平成12年：417百台→令和2年：430百台】 	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	
<p>本事業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、当該事業のみを対象とした今後の事後評価の必要はないと考える。</p> <p>山陰道の一部を構成する浜田・三隅道路整備により、安全、安心の確保、救命救急活動の支援、山陰道沿線における企業活動の支援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。なお、4車線整備については、今後の沿線周辺などの開発や交通状況等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、沿線自治体の目指すべき姿（地域の取組）と整合させ、経済、観光等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。</p> <p>一体となって効果を発揮する道路ネットワークについてはそれらをまとめて評価することも重要と考える。また、今後周辺道路整備が進み更なる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。</p>	
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。