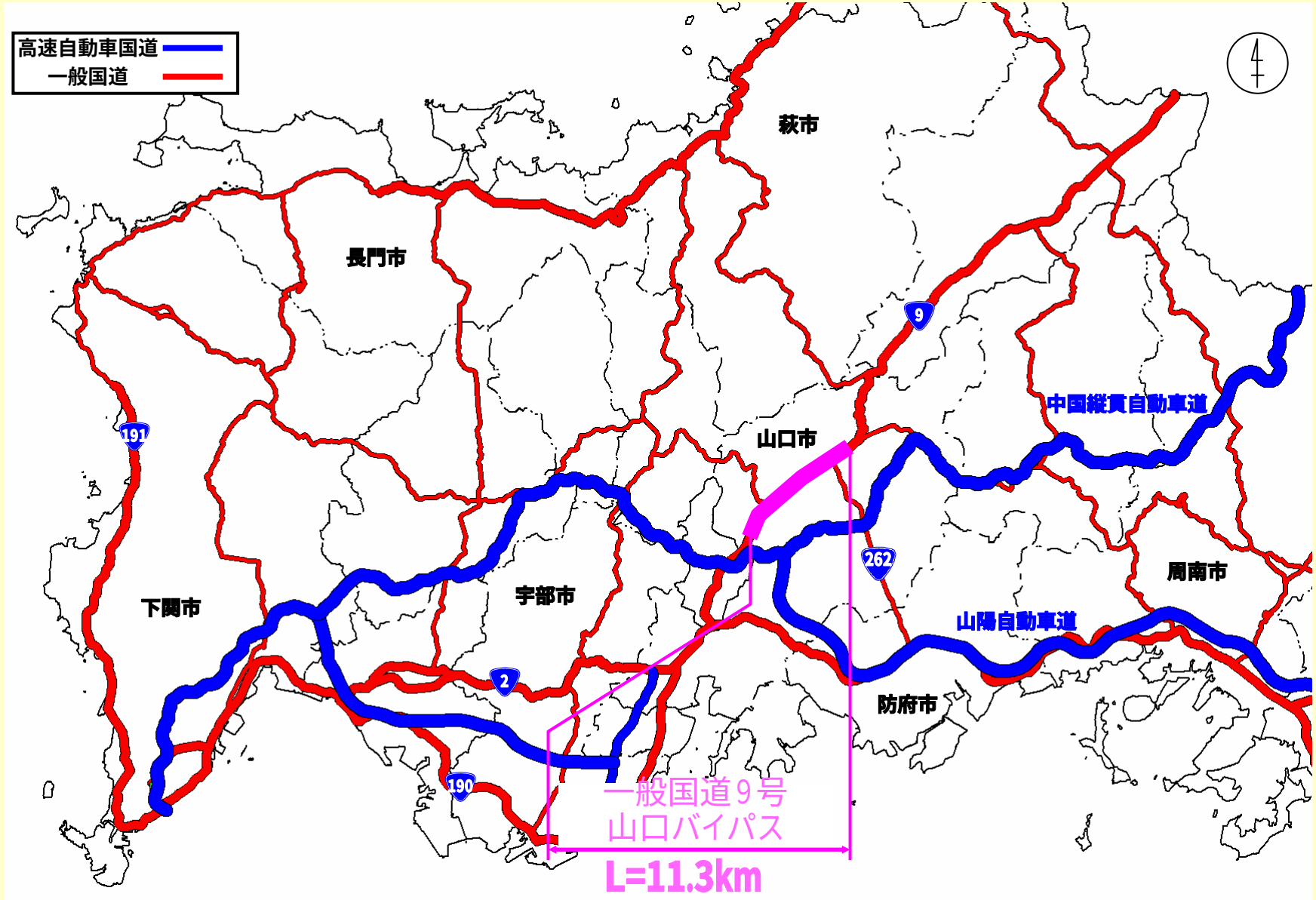
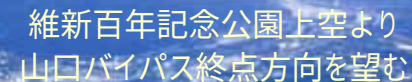

一般国道9号 山口バイパス 事後評価

平成17年10月
国土交通省 中国地方整備局

山口バイパス位置図



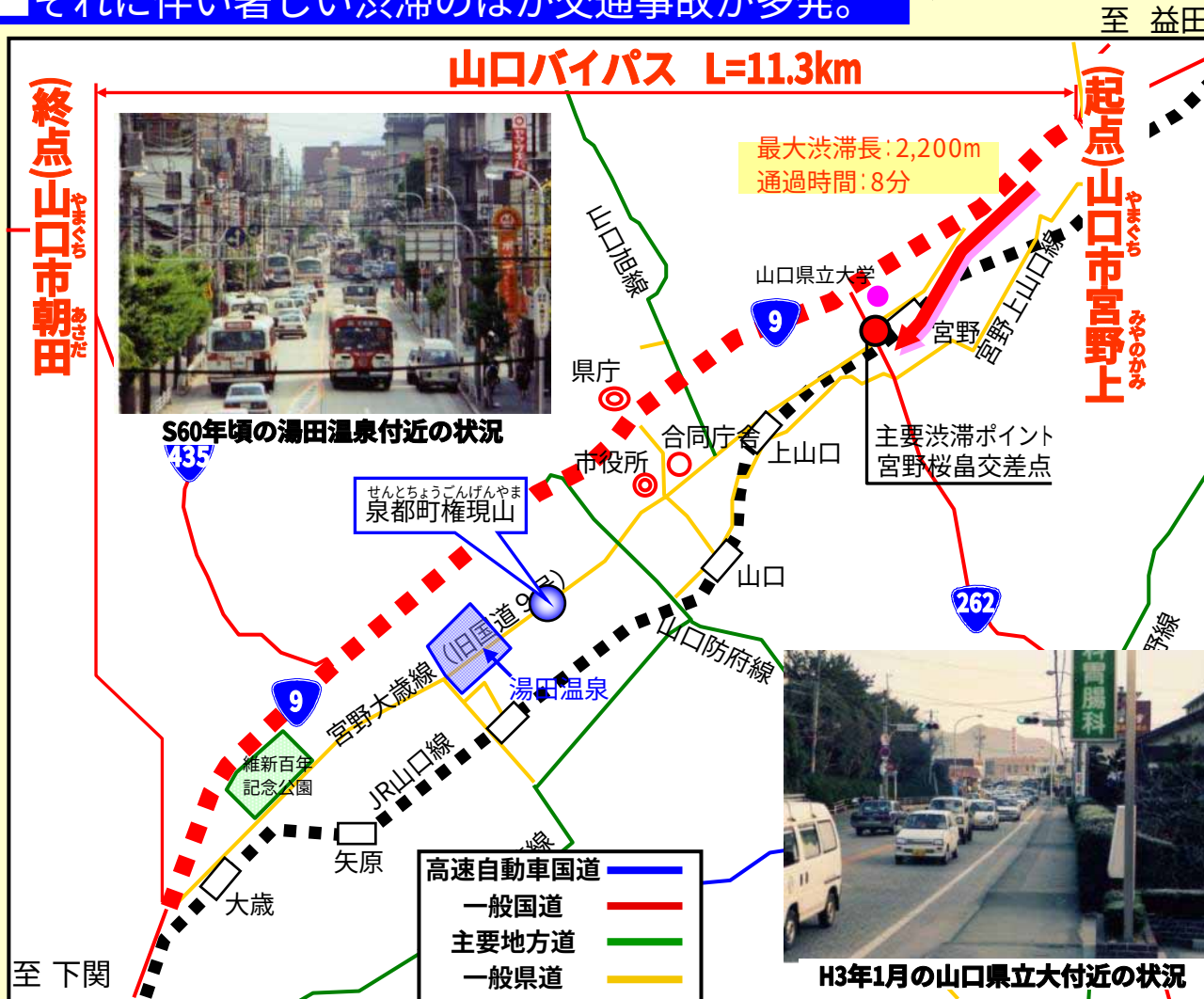


旧国道9号の状況

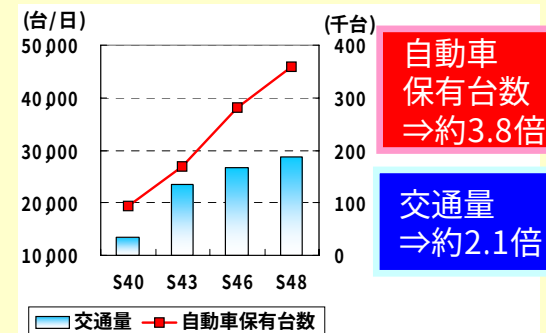
- 自動車保有台数の急激な伸びを背景に市街部での交通量が急増。
- それに伴い著しい渋滞のほか交通事故が多発。

【目的】

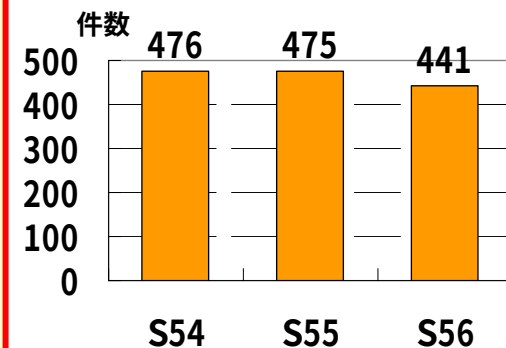
- 交通混雑の緩和
- 交通安全性の向上
- 県央部の都市機能の高度化
- 地域開発の基盤整備



▼ せんとうちよう こんげんやま 泉都町権現山の交通量の推移と山口県の自動車保有台数の推移



▼ 宮野～朝田間 (旧国道9号) の事故発生件数



資料: 山口河川国道事務所調査より

H3年1月の山口県立大付近の状況

事業の経緯

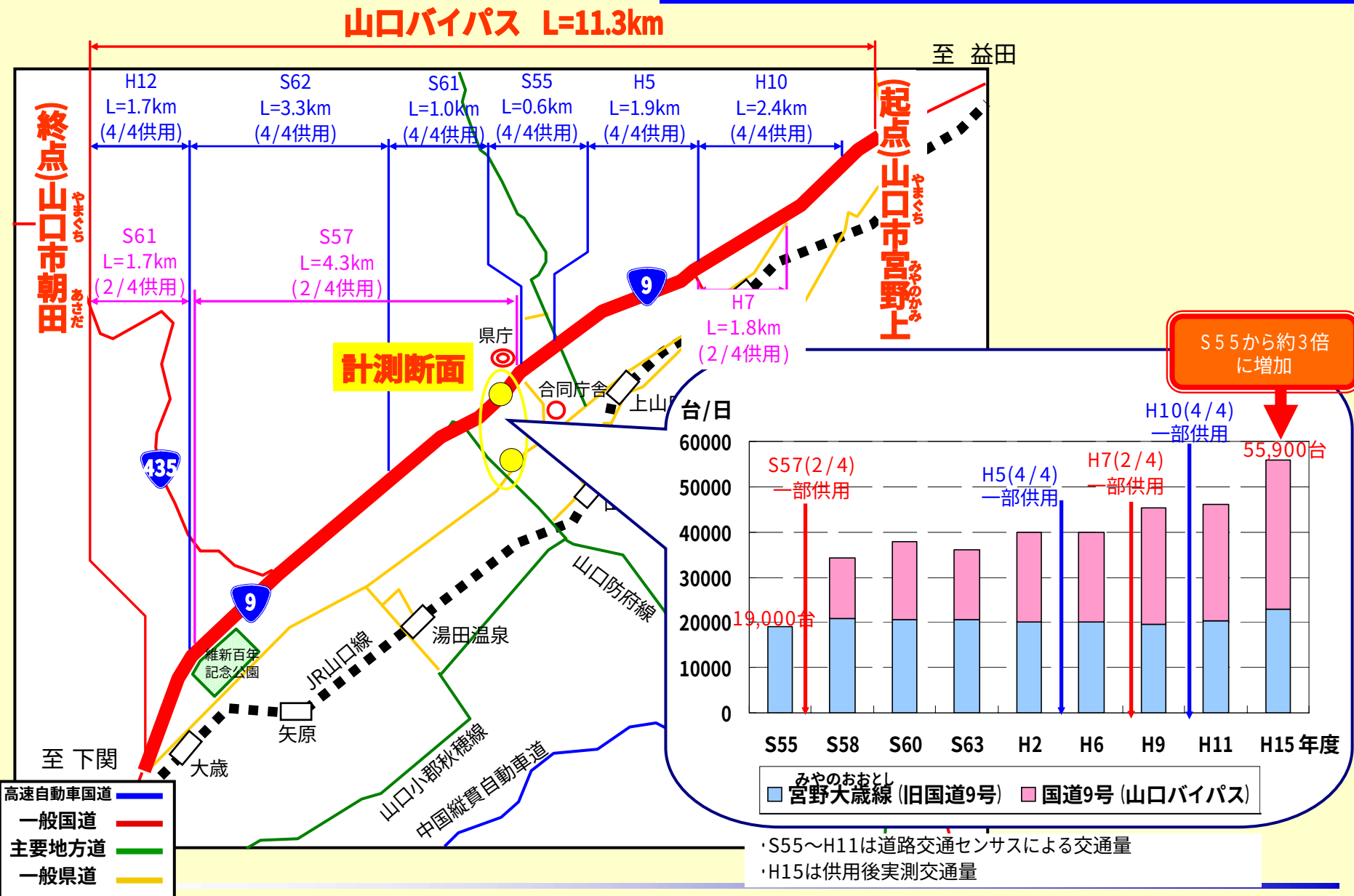
山口バイパス L=11.3km



都市計画決定	昭和44年4月23日
事業化年度	昭和47年度
用地着手年度	昭和50年度
工事着手年度	昭和50年度
開通区間 (4車線)	昭和55年 L=0.6km(4/4) 供用
	昭和61年 L=1.0km(4/4) 供用
	昭和62年 L=3.3km(4/4) 供用
	平成5年 L=1.9km(4/4) 供用
	平成10年 L=2.4km(4/4) 供用
	平成12年 L=1.7km(4/4) 供用

■ 交通量の推移

- 山口バイパスの供用区間が伸びるにつれバイパスの交通量が増加。
- 旧国道9号の交通量は横ばいで推移。



交通渋滞の解消

■ ^{みやの}H7年(宮野地区)暫定2車線化により、^{みやのさくらはた}宮野桜畠交差点(主要渋滞ポイント)の渋滞が解消

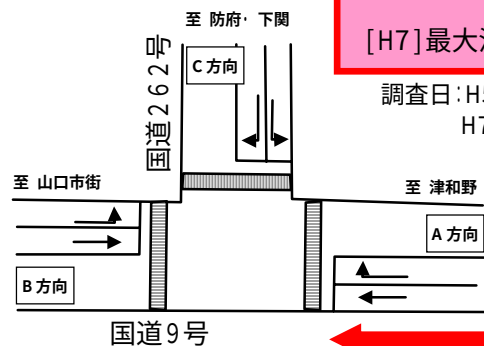
^{みやのさくらはた}
宮野桜畠交差点

[H5] 最大渋滞長: 2,200m / 8 分

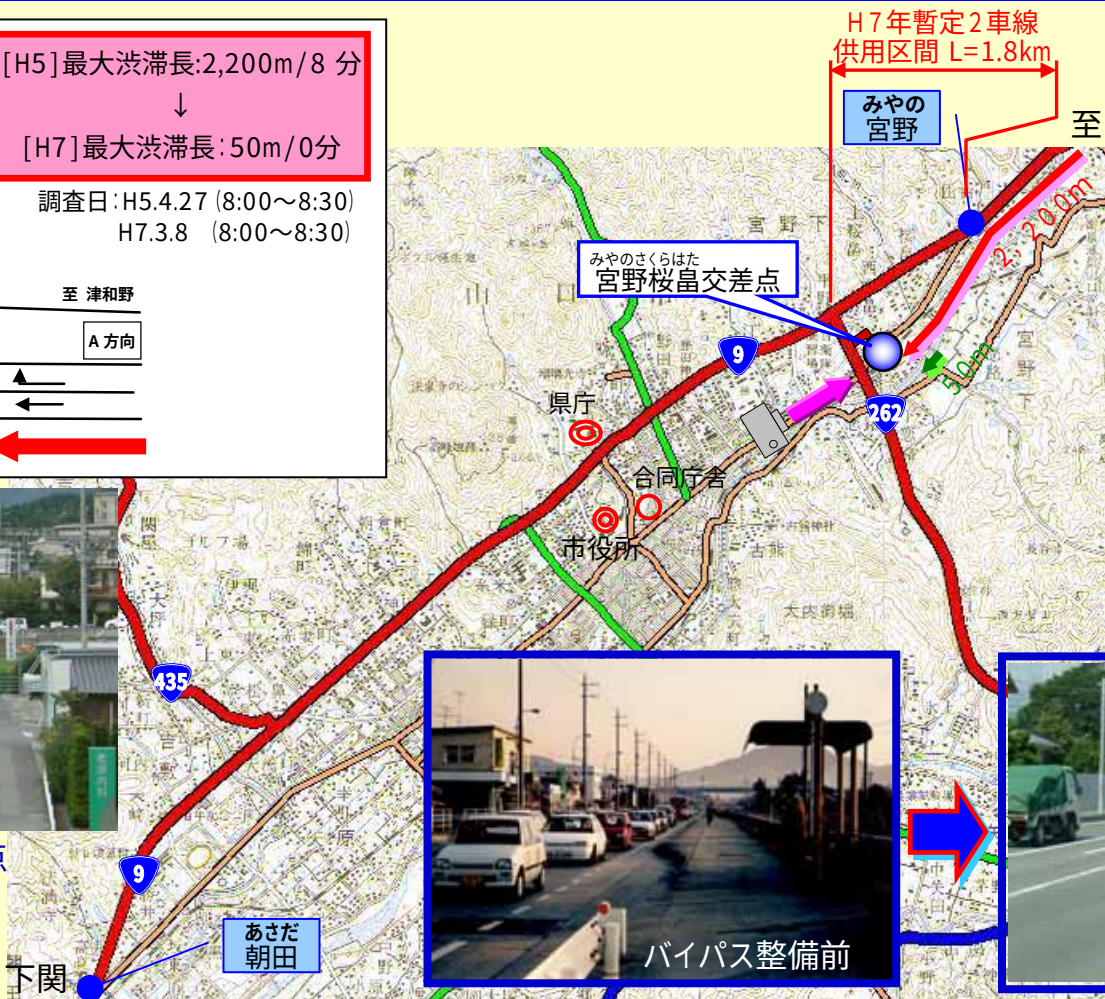
↓
[H7] 最大渋滞長: 50m / 0 分

調査日: H5.4.27 (8:00~8:30)

H7.3.8 (8:00~8:30)



現在の宮野桜畠交差点



バイパス整備前



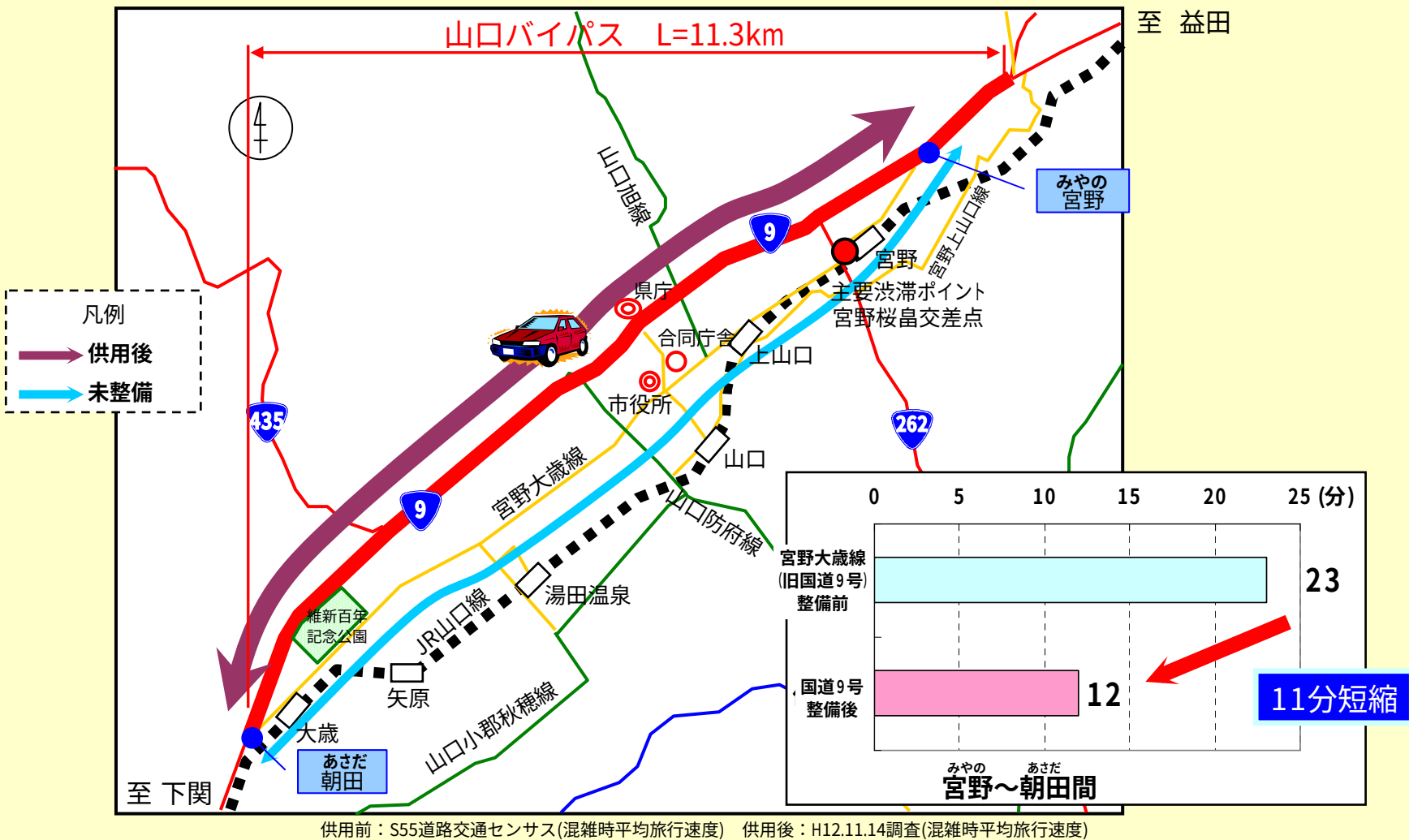
バイパス整備後

市中心部方向から宮野桜畠交差点を望む

■ 走行時間の短縮

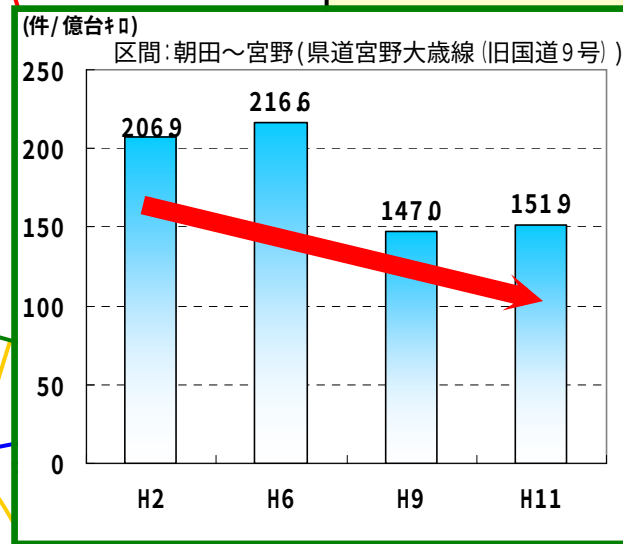
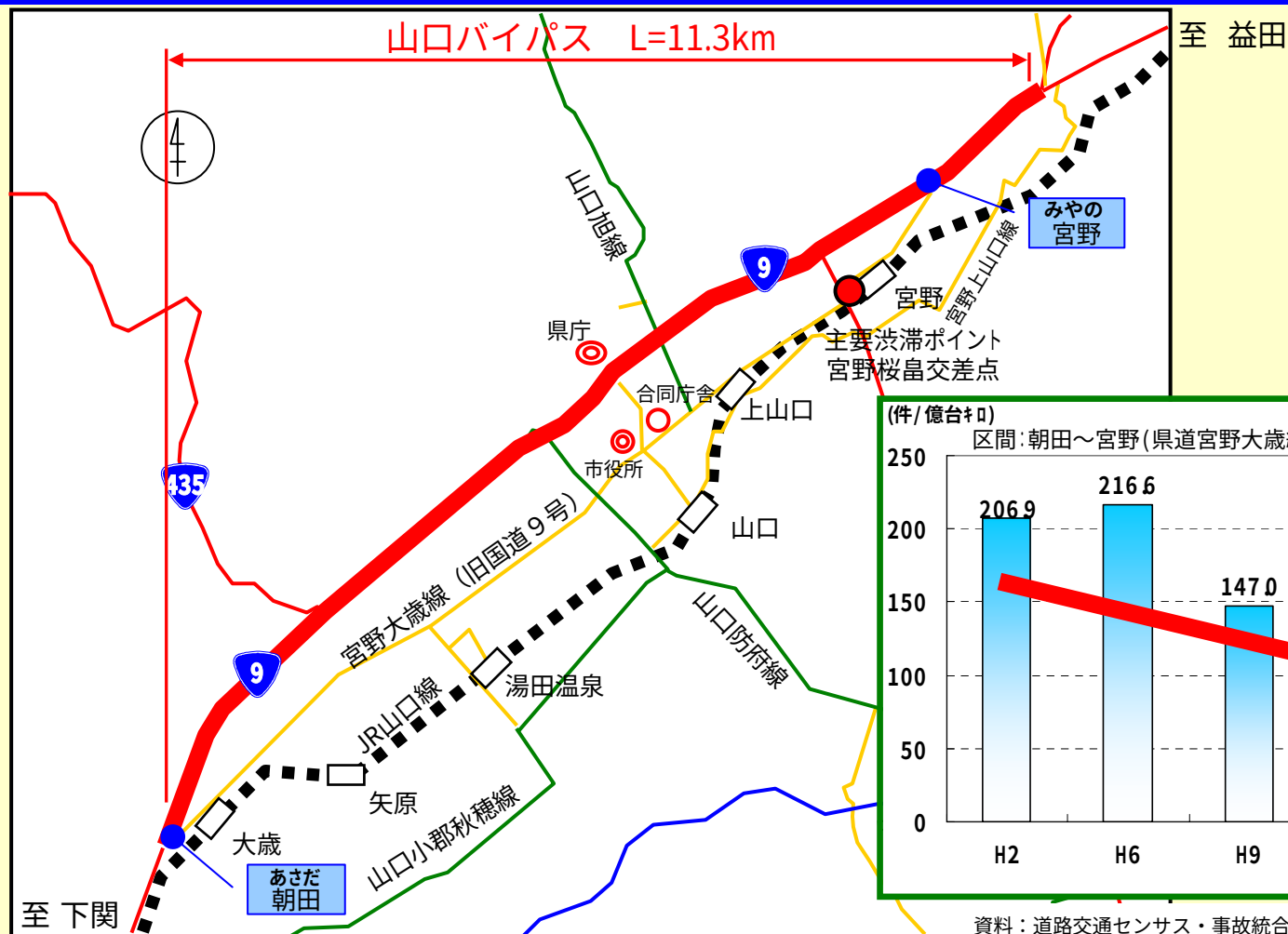
■山口バイパスの供用により、混雑が緩和すると同時に定時性を確保

■^{みやの}宮野～^{あさだ}朝田間の所要時間が11分短縮（23分⇒12分）



交通事故の減少

■旧国道9号(県道宮野大歳線)の事故率は高かったが、山口バイパスの供用により、
旧国道9号(県道宮野大歳線)の事故率は減少



資料: 道路交通センサス・事故統合データベース

通学路の安全性向上

- 山口バイパスの吉敷^{よしき}～天花^{てんげ}1丁目間が新たに通学路に指定
- 山口バイパス横断部には地下道設置により通学路の安全性が向上

通学路指定区間



【旧国道9号の状況】



【バイパスの状況】



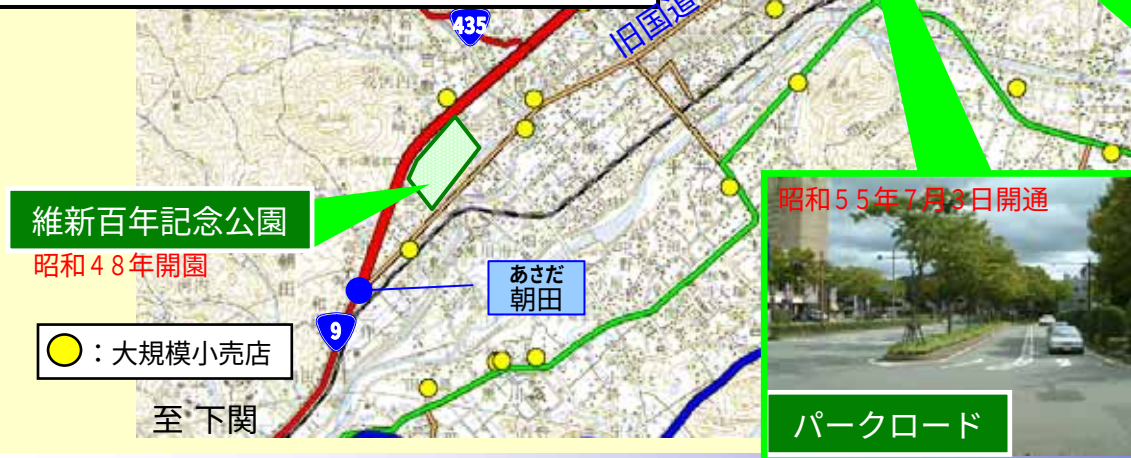
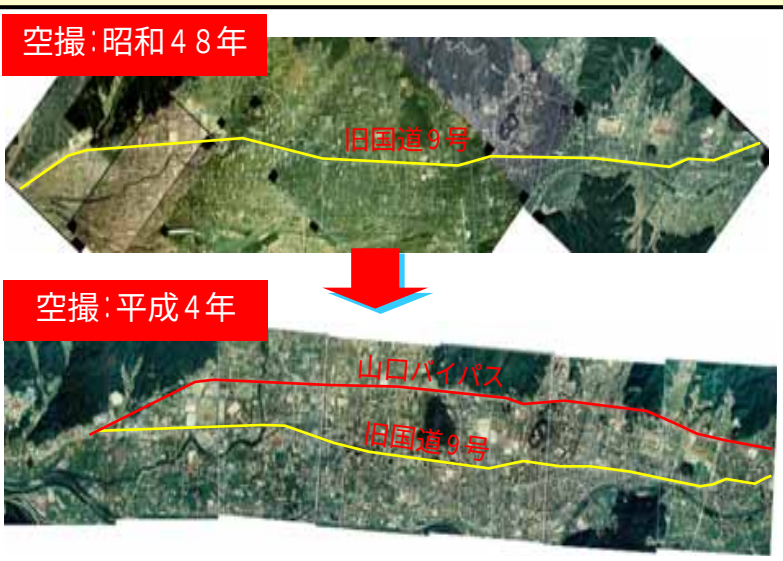
県庁前付近



県庁前付近

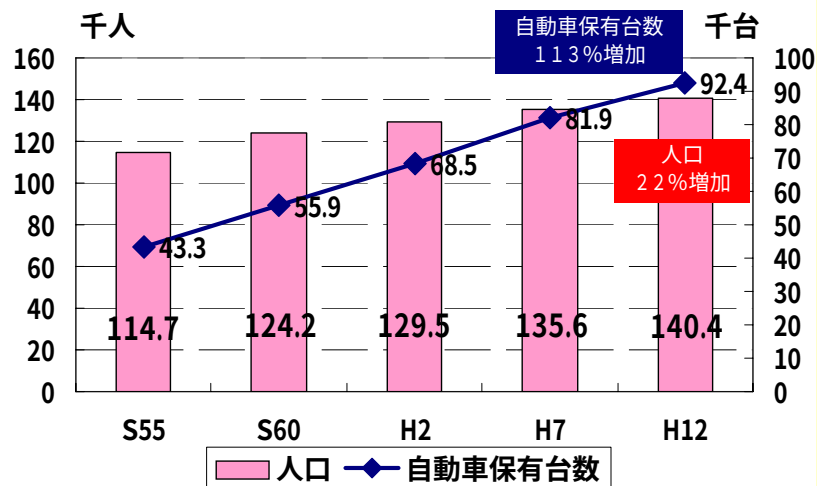
関連地域開発の支援

■山口バイパスの整備に伴い、山口県庁、山口市スポーツの森・西京スタジアムなどが新築されたほか、パークロード(山口駅県庁線：日本の道100選)や国道262号宮野バイパスなどの周辺道路が整備された。



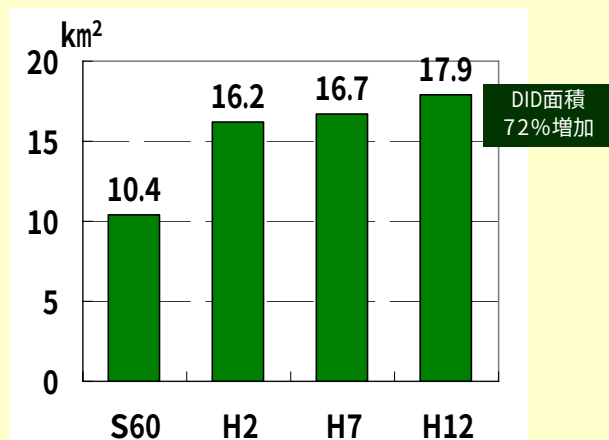
関連地域開発の支援

交通量の増加傾向に対する山口市における背景として、山口バイパスの供用後は人口、自動車保有台数ともに増加傾向にあり、DID地区面積も拡大している。

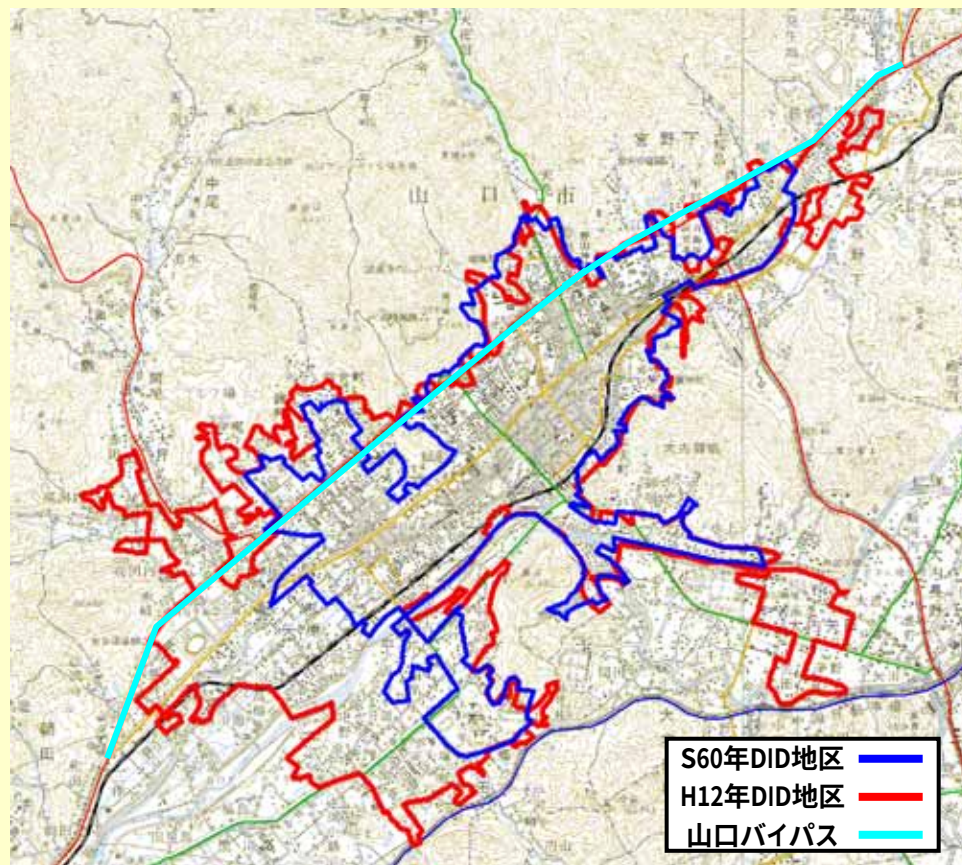


山口市の人口と自動車保有台数

資料: 山口県統計年鑑



山口市のDID地区面積 資料: 国勢調査

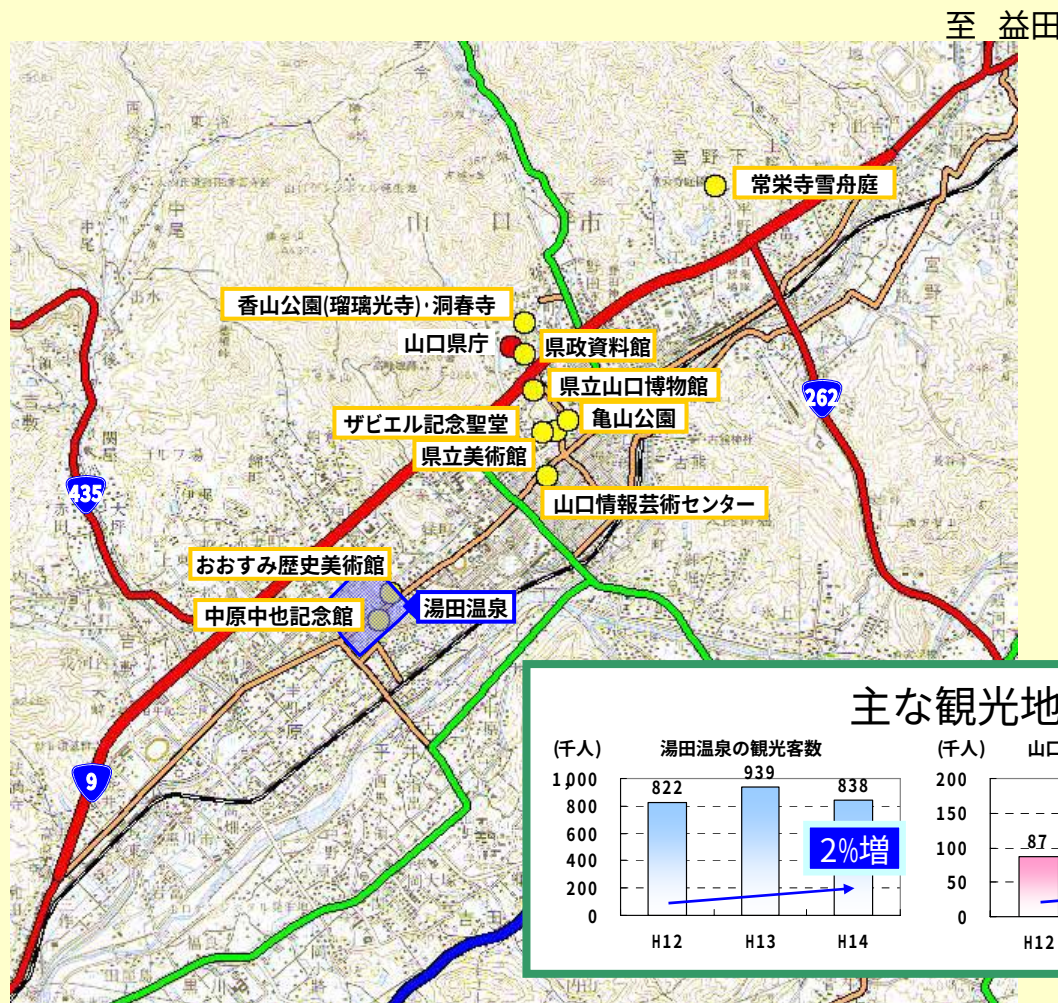


S60とH12のDID地区図

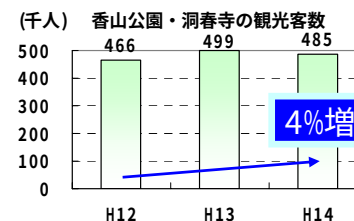
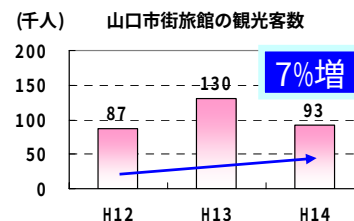
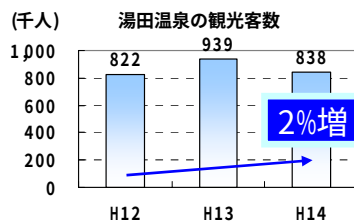
観光産業の支援

■ 山口市中心部には、歴史的文化遺産や文化施設が多く立地

■ ^{ゆだ おんせん}湯田温泉をはじめ、これら施設へのアクセス性が向上



主な観光地の観光客数の推移



環境(騒音)の状況

山口バイパス L=11.3km

至 益田

(終点) 山口市朝田
やまぐち
あさだ(起点) 山口市宮野上
やまぐち
みやのうへ

計測地点①

県庁

合同庁舎

上山口

主要渋滞ポイント
宮野桜島交差点

市役所

山口

計測地点③

湯田温泉

計測地点②

維新百年
記念公園

矢原

大歳

JR山口線
山口小郡秋穂線

中国縦貫自動車道

至 下関

地点①
山口バイパス(県庁前)

要請限度(昼)

75dB以下

環境基準(昼)

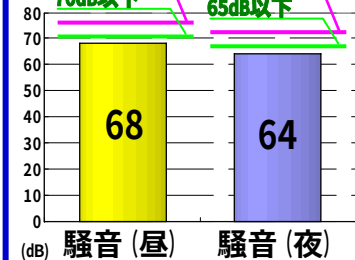
70dB以下

要請限度(夜)

70dB以下

環境基準(夜)

65dB以下

地点②
山口バイパス(吉敷)

要請限度(昼)

75dB以下

環境基準(昼)

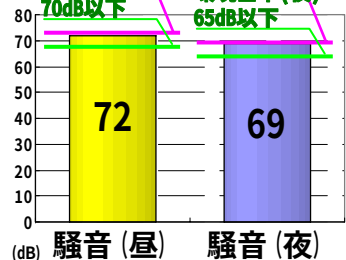
70dB以下

要請限度(夜)

70dB以下

環境基準(夜)

65dB以下



地点③

一般県道宮野大歳線
(消費者センター前)

要請限度(昼)

75dB以下

環境基準(昼)

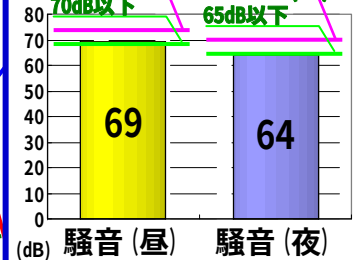
70dB以下

要請限度(夜)

70dB以下

環境基準(夜)

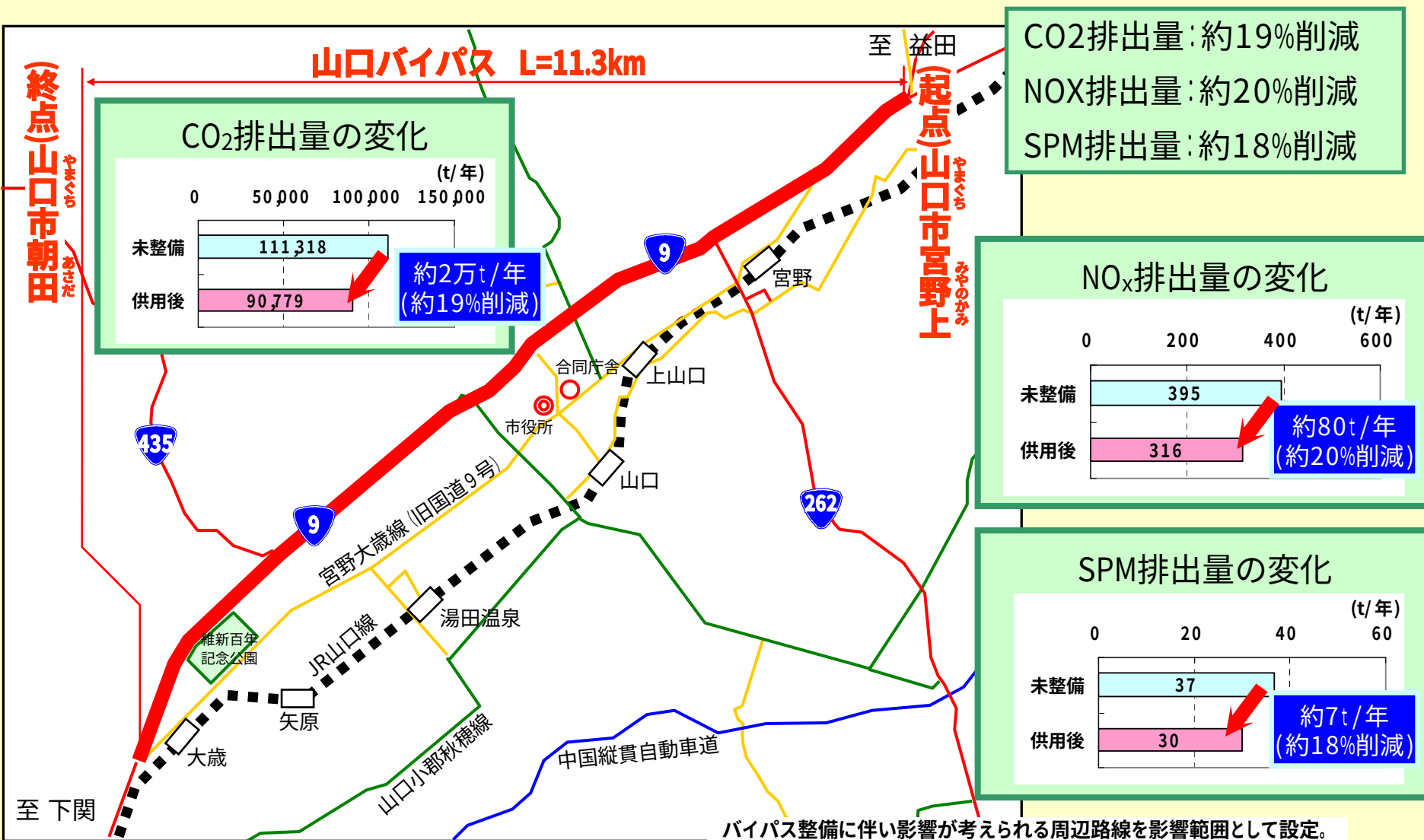
65dB以下



地点①：H13環境センサス 地点②：H15環境センサス 地点③：H15山口市ホームページより

環境(大気環境)の状況

■山口バイパスの整備により、大気環境（CO₂、NO_x、SPM）の削減が見込まれる



事業の投資効果

費用(C)	866億円	便益額(B)	13,737億円
事業費	786億円	走行時間短縮便益	13,389億円
維持管理費	123億円	走行経費減少便益	211億円
用地費	-43億円	交通事故減少便益	137億円
費用便益比(B/C)		15.9	

便益計測対象項目	内容
走行時間短縮便益	道路整備により、周辺道路も含めた走行時間が短縮される効果を貨幣価値として計測する
走行費用減少便益	道路整備によって混雑の緩和等走行条件が改善されることによる走行するために必要な費用の減少量として計測する
交通事故減少便益	道路整備によって周辺道路の交通量が減少することに伴う交通事故による社会的損失の減少を貨幣価値として計測する

費用便益比の算出条件

$$B/C = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

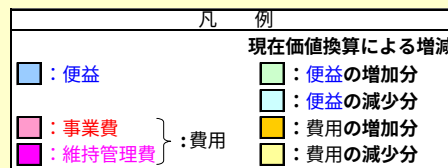
適用マニュアル:「費用便益分析マニュアル」
(平成15年8月:国土交通省道路局 都市・地域整備局)

<基準年次> 平成17年
<検討年数> 供用後40年

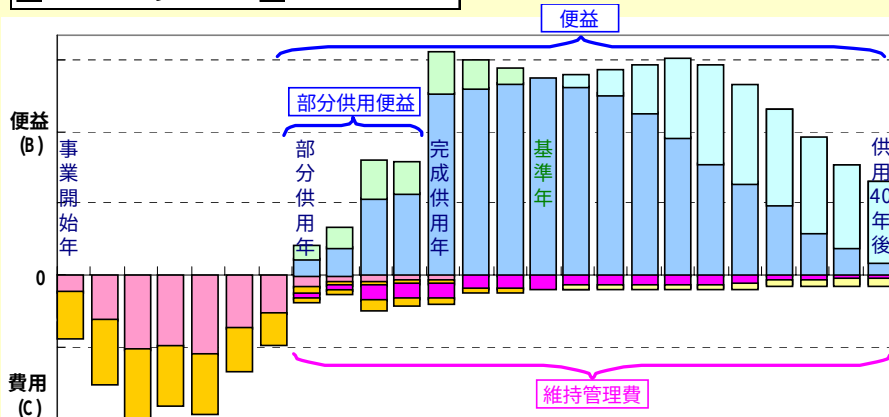
<事業費>
現在価値事業費 = 単純価値事業費 × 割引率

<便益>
* 道路整備前後における①走行時間の価値 ②走行経費 ③交通事故損失額の差
* 上記金額は、OD(H11センサス)により推計した交通量を用いて算出
* 部分供用時に発生する便益も含めて算出
費用及び便益額等については、平成17年度の価値に換算
(現在価値算出のための社会的割引率 : 4%)

現在価値への換算イメージ



[総便益] : 16,802億円
[現在価値] : 13,737億円



[事業費] : 368億円(うち用地費161億円)
[現在価値] : 786億円(うち用地費43億円)

[維持管理費] : 118億円
[現在価値] : 123億円

■ 事後評価のまとめ

☆道路交通に関する効果

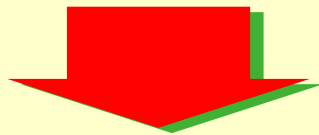
- 交通渋滞の解消
- 走行時間の短縮
- 事故率の減少
- 環境質(CO2、NOX、SPM排出量)の改善効果

☆地域に関する効果

- 関連地域開発の支援
- 観光産業の支援

☆利用者の声

- 通勤時間が短縮され、家族と過ごす時間が長くなった。【公務員】
- 山口大学付属病院までなど、緊急搬送には必ず利用している。【山口地域消防組合消防本部】
- 路線バスの定時性が向上した。【バス会社】
- 血液輸送は1秒を争う。旧道は信号も多いためほとんどバイパスを利用。【山口赤十字血液センター】



以上のとおり、事業に伴う整備効果の発現があり、また事業による周辺環境への影響も小さいことから、今後の改善措置の必要性および事後評価の必要性はない。