

道路建設事業の事後評価項目調書

事業名	一般国道191号萩拡幅	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：山口県萩市平安古町 至：山口県萩市御許町	延長	0.8 km		

事業概要

一般国道191号は、山口県下関市から萩市、島根県益田市を經由し広島県広島市に至る延長約29.5 kmの主要な幹線道路である。

萩拡幅は、萩市平安古町から同市御許町に至る延長0.8 kmの拡幅事業で、平成10年度に事業着手し、平成14年6月に4車線供用を行ったものである。

事業の目的・必要性

萩拡幅は、萩市中心部の国道191号の交通渋滞の緩和、安全かつ良好な生活環境の形成を図ることを目的として計画された拡幅事業である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H10年度	用地着手	H10年度	供用年	(当初) — / —	変動	— 倍
		都市計画決定	H10年度	工事着手	H11年度	(暫定/完成)	(実績) — / H14	変動	— 倍
	事業費	計画時	(名目値)	— / 3.5 億円	実績	(名目値)	— / 3.7 億円	変動	— 倍
		暫定/完成	(実質値)	— / — 億円	(暫定/完成)	(実質値)	— / — 億円	変動	1.06 倍
	交通量	計画時	(H22)	実績	(H17)			変動	132%
	(当該路線)	暫定/完成	— / 10,100 台/日	(暫定/完成)	— / 13,293 台/日				
	旅行速度向上	22.6	→	26.1 km/h	交通事故減少	203.97	→	135.98 件/億台キロ	
	(供用前現道→当該路線)	(供用直前年次) H11年度		(供用後年次) H17年度	(供用前現道→供用後現道)	(供用直前年次) H13年度		(供用後年次) H16年度	
	費用対効果分析結果 (当初)	B/C	1.8	総費用	3.4 億円	総便益	6.1 億円	基準年	H9年
				(事業費: 3.3 億円)		(走行時間短縮便益: 5.4 億円)			
				(維持管理費: 1 億円)		(走行経費減少便益: 7 億円)			
						(交通事故減少便益: 0 億円)			
	費用対効果分析結果 (事後)	B/C	1.8	総費用	5.1 億円	総便益	9.4 億円	基準年	H18年
				(事業費: 4.6 億円)		(走行時間短縮便益: 8.3 億円)			
				(維持管理費: 5 億円)		(走行経費減少便益: 1.0 億円)			
						(交通事故減少便益: 1 億円)			
	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	—							

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>●円滑なモビリティの確保（現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 拡幅事業に伴う交通混雑の改善により、年間渋滞損失時間が66%削減される。 <p>●物流効率化の支援（農林水産業を主体とする地域における農林水産品の利便性向上の状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 拡幅事業に伴う交通混雑の改善により、萩市三角州内を東西方向に通過搬送する際の所要時間が3分間短縮される。（整備前：11分→整備後8分 玉江橋西詰交差点～無田ヶ原口交差点間） <p style="text-align: right;">他15項目について効果の発現が見られる</p>
	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
	—
	その他評価すべきと判断した項目
	・ 萩拡幅事業により、周辺環境における騒音の改善が図られた。（夜間騒音：整備前66dB→56dB）
事業を巡る社会経済情勢等の変化	
	<p>平成8年10月14日 山口県立萩美術館開業</p> <p>平成12年4月1日 萩まあーるバス（市内循環バス）運行開始</p> <p>平成13年4月 道の駅萩しーまーと開業</p> <p>平成16年11月11日 萩博物館開業（萩開府400年）</p> <p>平成17年3月6日 1市2町4村による萩市合併 （旧萩市、田万川町、むつみ村、須佐町、旭村、福栄村）</p>
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	
	事業により交通渋滞の解消、農産物搬送時間の短縮等の効果の発現があり、事業の目的は達成されていること、事業による周辺環境への影響も小さいことから、今後については事業評価及び改善措置の必要はない。
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	
	特になし
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。

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道191号 萩拡幅
事業主体	中国地方整備局

(指標54項目中17項目に該当)

●事業の効果や必要性の評価評価に対応する事後評価項目

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	区間b(当該区間)について: 国道191号萩市平安古町~萩市御許町 当該区間の渋滞損失時間: 55,429人・時間/年 当該区間の渋滞損失削減率: 約66%削減(推計結果: 整備なし55,429⇒整備あり18,910人・時間/年)
		○ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	
		○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	
		○ 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	
		○ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	
		○ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	
	物流効率化の支援	○ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況	
		● 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	農作物等の搬送が効率化(JAあぶらんど萩農協: H18ヒアリング結果より) 県道萩港線他ルート(迂回ルート): 11分 ⇒ R191ルート(現在): 8分
	都市の再生	□ 現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	
		○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
		○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果	
		○ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	
	都市の再生	● 中心市街地内で行われたことによる効果	電線類地中化等史跡の点在する町並みとの調和に配慮した事業を実施し、萩市中心部を代表する通りとしての魅力が向上(ヒアリング調査結果より...萩市社会福祉協議会(H18調査)、沿線住民・観光客(回答者の約半数:H14調査))
□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である			
□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上			
□ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった			

●事業の効果や必要性の評価評価に対応する事後評価項目

政策目標	指 標 （対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	指標チェックの根拠
1. 活力 国土・地域 ネットワーク の構築	□ 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	
	□ 地域高規格道路の位置づけあり	
	□ 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	
	□ 当該路線が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	
	□ 現道等における交通不能区間が解消	
	□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	
	● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	萩市へのアクセス向上 【玉江橋西詰交差点～無田ヶ原口交差点】 ピーク時所要時間 13分 ⇒ 8分
個性ある 地域の形成	○ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況	
	○ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	
	● 主要な観光地へのアクセス向上による効果	渋滞を避け、指月公園周辺の駐車場（まちのはずれ）へ案内されていた観光バスの、萩市中心部への案内がスムーズ化（萩市観光課：H18ヒアリング結果より）
	○ 特別立法に基づく事業としての効果	
	○ 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	
	○ 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業としての効果	
2. 暮らし 歩行者・自転車 のための生活 空間の形成	● 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	歩道の広幅員化により、歩行空間の安心感が向上（明倫小学校、萩市社会福祉協議会：H18ヒアリング結果より） 歩行者：708人/12h（H11） ⇒ 526人/12h（H17）、 自転車類：689台/12h（H11） ⇒ 884台/12h（H17）
	□ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された	
無電柱化に よる美しい 町並みの形成	■ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	計画名：「新電線類地中化計画（H11～H15年度）」
	■ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成	萩市D1D内の国道191号において、電線類地中化を実施
安全で 安心できる くらしの確保	○ 三次医療施設へのアクセス向上の状況	

●事業の効果や必要性の評価評価に対応する事後評価項目

政策目標	指 標 （対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	指標チェックの根拠	
3. 安全	安全な生活環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況 ● 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況 	対象区間の現道における死傷事故率（203.97件/徳台和（H13） ⇒ 135.98件/徳台和（H16） 歩道の広幅員化により、歩行空間の安心感が向上（明倫小学校、萩市社会福祉協議会：H18ヒアリング結果より） 歩道幅員 整備前：1.5m ⇒ 現在：4.0m
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	「山口県緊急輸送道路ネットワーク計画」（H9.3） 第1次緊急輸送道路に指定
		<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消	
		<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能	
4. 環境	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量 	（推計結果） 排出削減量：335t/年、排出削減率：約0.1%削減見込み 整備前：396480 t/年 ⇒ 整備後：396145 t/年
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等における自動車からのNO2排出削減率 	（推計結果） 排出削減量：1t/年、排出削減率：約0.1%削減見込み 整備前：1313 t/年 ⇒ 整備後：1312 t/年
		<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等における自動車からのSPM排出削減率 	（推計結果） 排出削減量：0.2t/年、排出削減率：約0.2%削減見込み 整備前：124.7 t/年 ⇒ 整備後：124.5 t/年
		<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況 	夜間環境基準超過の解消（騒音レベル：66dB⇒56dB、夜間環境基準：65 dB）
		<ul style="list-style-type: none"> ● その他、環境や景観上の効果 	萩市中心部を代表する通りとしての魅力が向上（萩市社会福祉協議会：H18ヒアリング結果、沿線住民・観光客の回答者の半数：H14ヒアリング結果より）
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	
		<ul style="list-style-type: none"> ● 他機関との連携プログラムに関する効果 	萩市街並み・まちづくり総合支援事業（事業主体：萩市）と連携
	その他	<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	

一般国道191号萩^{はぎ}拡幅 事後評価

平成18年11月

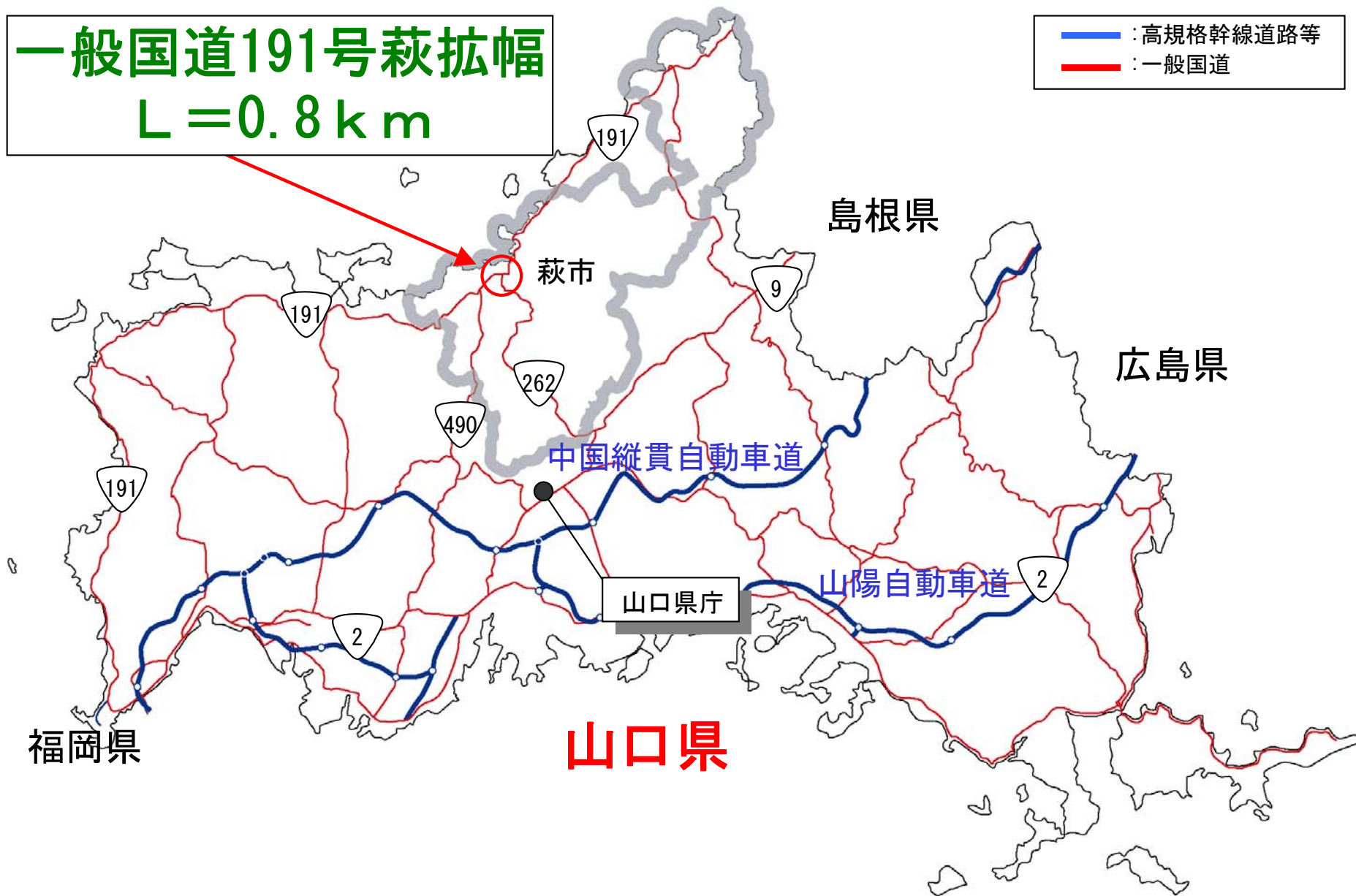
国土交通省 中国地方整備局

位置図

位置図

一般国道191号萩拡幅
 $L = 0.8 \text{ km}$

- : 高規格幹線道路等
- : 一般国道



萩市の地域特性

概要

- 江戸時代より城下町として阿武川の三角州を中心に栄えた萩市(人口約6万人)は、松下村塾などの史跡が豊富で、観光に積極的な取り組みを実施している、山口県内有数の観光都市
- 昭和47年に「歴史的景観保存条例」を制定、以後歴史的景観の保存等に積極的な取り組み
- 萩拡幅区間は、萩市内を東西に貫く国道191号のうち、三角州内の中心部に位置し、明倫小学校(旧藩校明倫館)や市役所等多くの主要施設が集積する萩中心部を代表する通りを構成



▲ 萩市の市町村合併 (H17.3 1市2町4村)

県立萩工業・萩商高等学校	山口県立萩美術館
山口県萩総合庁舎	中央公園
萩市民館・萩中央公民館	萩市立萩図書館
萩市役所	検察庁
萩市消防本部	裁判所
郵便局	県立萩商業高等学校
ショッピングセンター	明倫小学校
萩警察署	萩バスセンター
	あぶらんど萩農協

【松蔭神社】

【松下村塾】

・松蔭神社は、明治23年(松蔭没後31年)に建立されたもの
・敷地内に松下村塾・松蔭幽囚の旧宅/花月楼が保存されている

【明倫小学校】

・藩校明倫館跡で現在も小学校として活用されている
・敷地内には、有備館、水練池(すいれんいけ)、聖賢堂などの史跡が残る

凡例

○	文教・観光施設
●	官公庁等施設
●	交通拠点
●	大規模商業施設
●	公園

平成10年6月



松蔭神社、松下村塾

- ### 【萩市の景観形成に対する取り組み】
- ① S47「歴史的景観保存条例」制定⇒H2都市景観条例へ改定(景観に関する条例として全国で5番目、山口県で初)
 - ② S51「萩市伝統的建造物群保存地区保存条例」制定
 - ③ H9「萩市都市景観基本計画」策定
 - ④ H17「景観行政団体」に位置付け

事業の目的

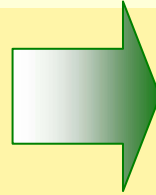
概要

【目的】

- 主要渋滞ポイントである御許町交差点の渋滞解消
- 安全・円滑な交通確保
- 良好な生活環境の形成

【事業内容】

- 車道の4車線化及び交差点改良
- 歩道の拡幅
- 電線類の地中化



凡例

- JR
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道
- その他市道等
- 国道191号萩拡幅

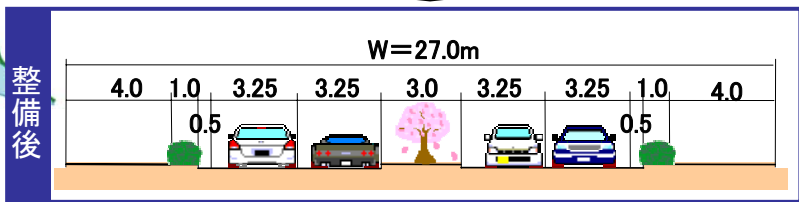
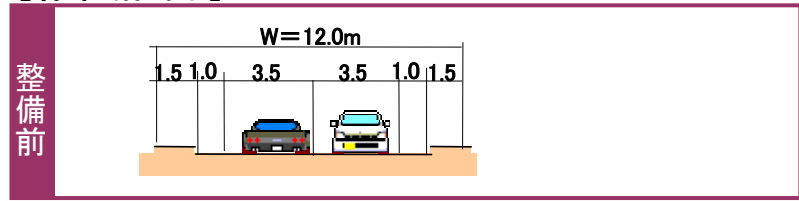
凡例

- 4車線
- 2車線以下



延長	L=0.8 km	
起点	山口県萩市平安古町	
終点	山口県萩市御許町	
構造規格	設計速度	60 km/h
	標準幅員	27.0m
道路規格	第4種第1級	

【標準断面図】



<萩市平安古町から御許町方向を望む>

事業の経緯

概要



整備前(写真A)：上下方向とも渋滞する市役所前



<御許町交差点周辺の高みから市役所方向を望む>

整備前(写真B)：御許町交差点を起点とする渋滞



<御許町交差点から市役所方向を望む>

都市計画決定	平成10年8月21日
事業化年度	平成10年度
用地着手年度	平成10年度
工事着手年度	平成11年度
完成	平成14年6月29日

整備前の交通状況①

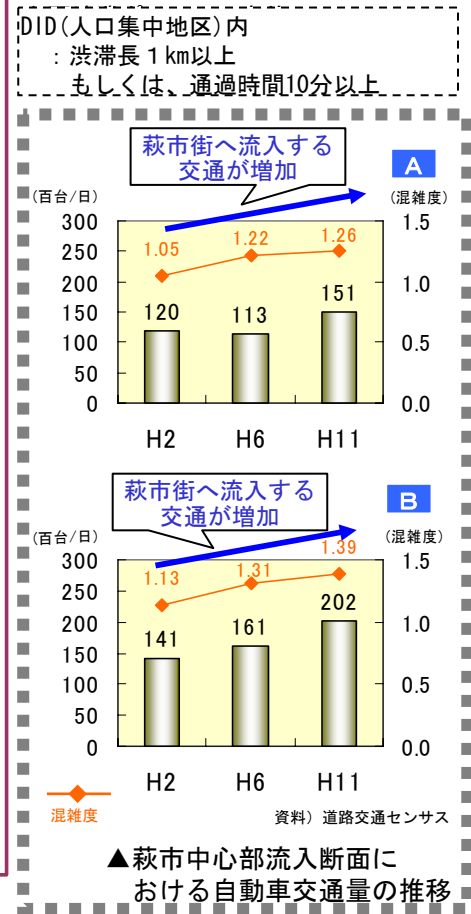
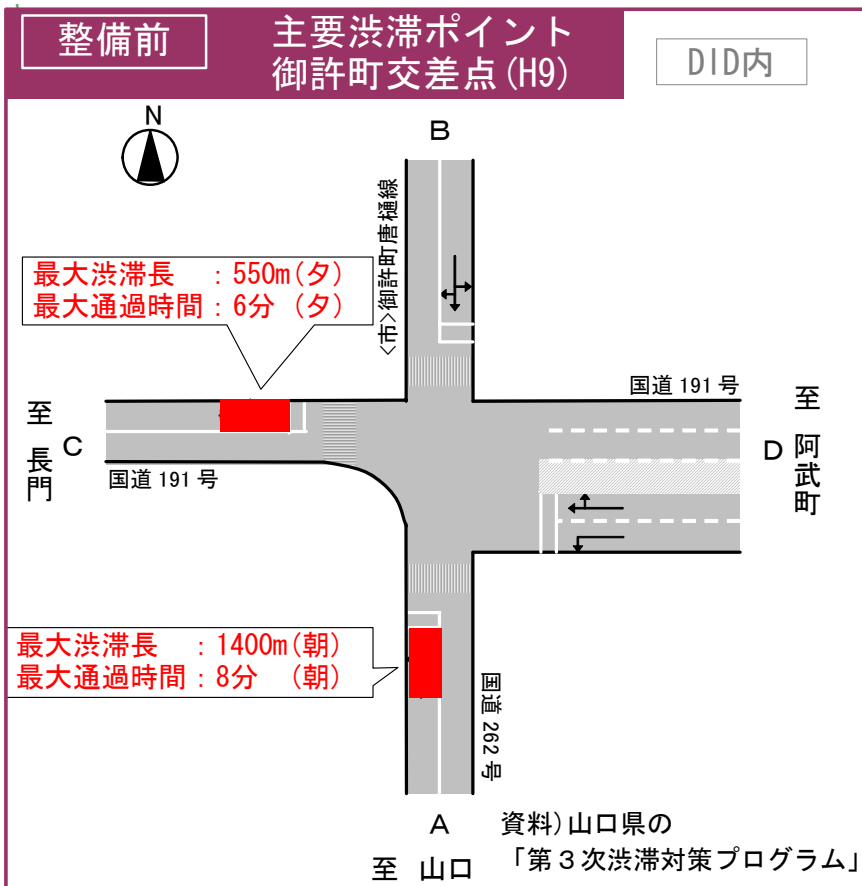
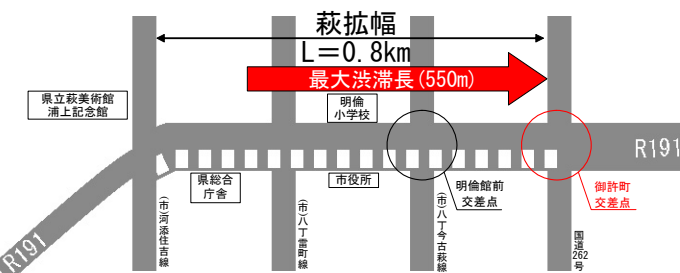
整備前の状況

- ・ 萩市街を形成する三角州流入部の交通需要が増加傾向
- ・ 国道191号と国道262号が交差する御許町交差点では、通勤交通が集中する時間帯に交通渋滞が発生 (主要渋滞ポイント)

【課題】 御許町交差点を中心とする交通混雑の解消



国道191号においても隣接する交差点をまたいだ渋滞が発生

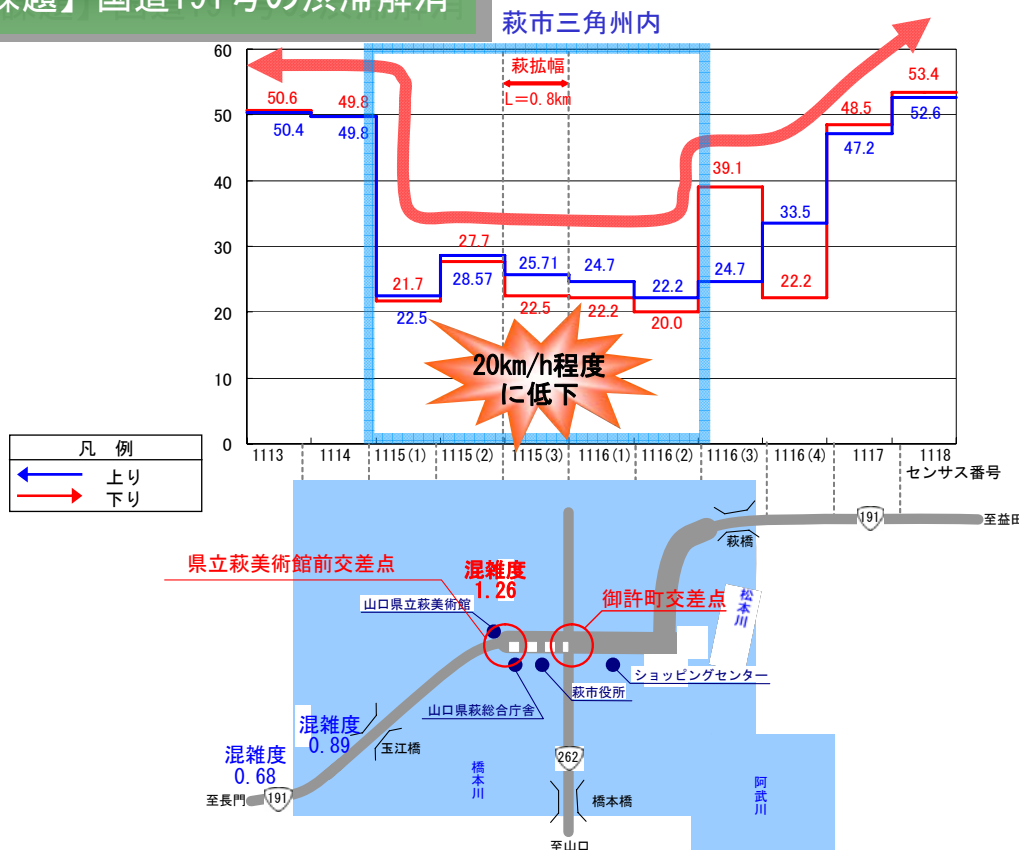


整備前の交通状況②

整備前の状況

- ・ 国道191号の朝ピーク時旅行速度(平日)は、萩市三角州内において約20km/h程度と大きく低下
- ・ 事業区間の混雑度は1.0を超過
- ・ 観光シーズンには、^{おもとまち}県立萩美術館前交差点～御許町間で深刻な渋滞
 - 上り：県立萩美術館前交差点を起点に約800m渋滞
 - 下り：^{おもとまち}御許町交差点を起点に約1200m渋滞

【課題】 国道191号の渋滞解消



注)・H13プローブカー調査結果(8時台)より
 ・混雑度は、昼12h断面交通量の混雑度

▲ 国道191号の朝ピーク時旅行速度 (H11センサス)

平成8年10月にオープンした
山口県立萩美術館・浦上記念館



県立萩美術館方面に延びる車列
(県立萩美術館前から御許町方向を望む)



【円滑なモビリティの確保】 主要渋滞ポイントの解消

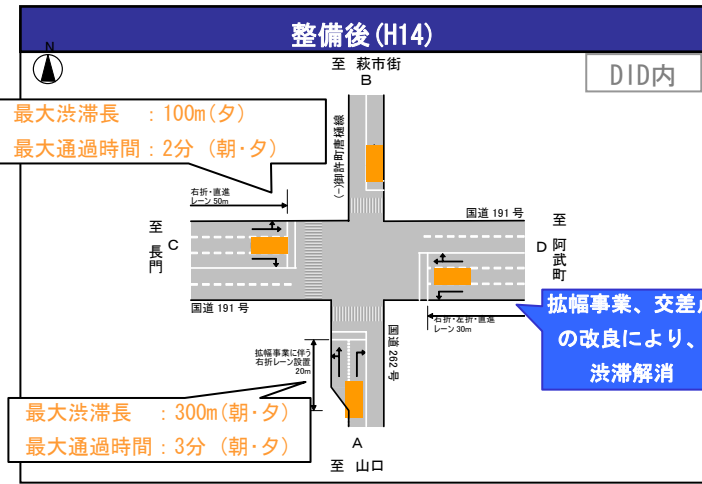
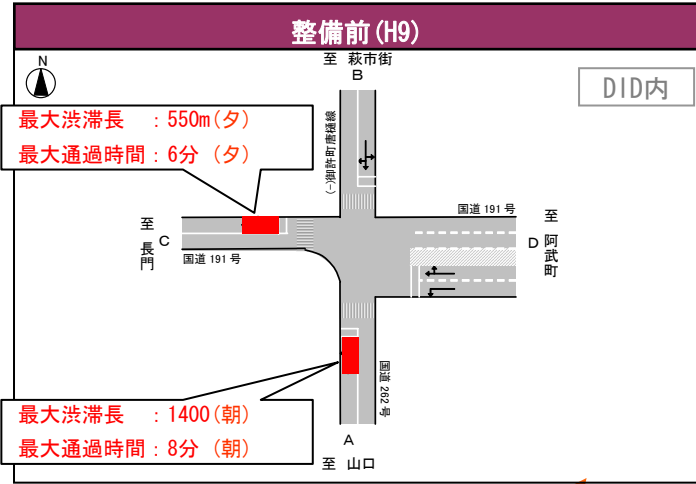
整備効果

おもとまち
・整備により御許町交差点の渋滞が解消

最大渋滞長：R262 (流入部A) 1400m→300m
R191 (流入部C) 550m→100m

最大通過時間：R262 (流入部A) 8分→3分
R191 (流入部C) 6分→2分

主要渋滞ポイントの定義
DID(人口集中地区)内
：渋滞長 1km以上
もしくは通過時間
10分以上



最大渋滞長 450m 減少
最大通過時間 4分 短縮

最大渋滞長 1100m 減少
最大通過時間 5分 短縮



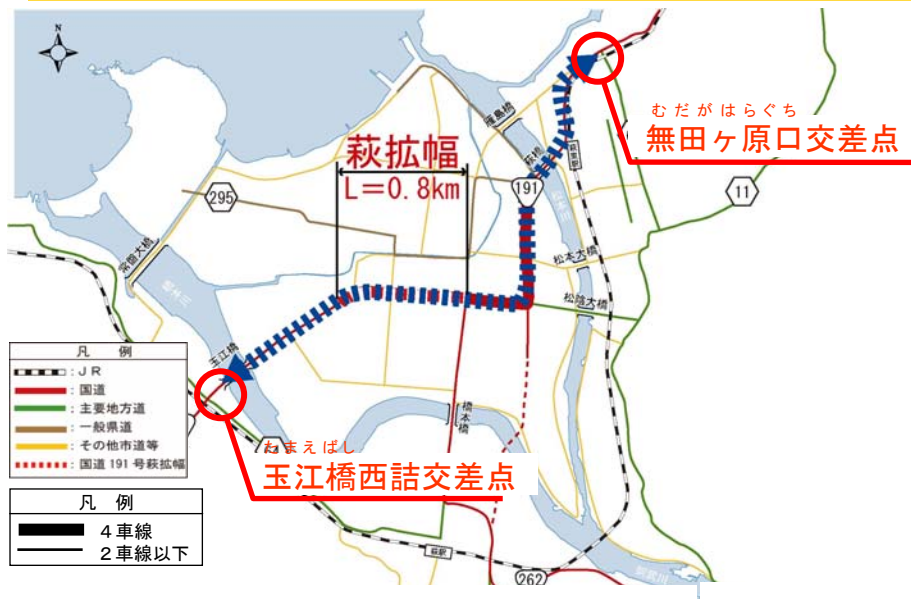
めいりんかん
<明倫館前交差点から美術館方向を望む>

はしもとばし
<国道262号橋本橋付近から御許町方向を望む>

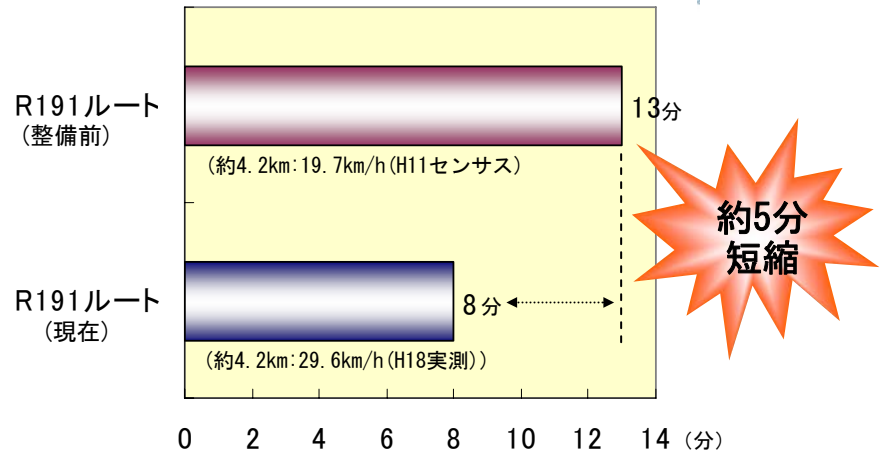
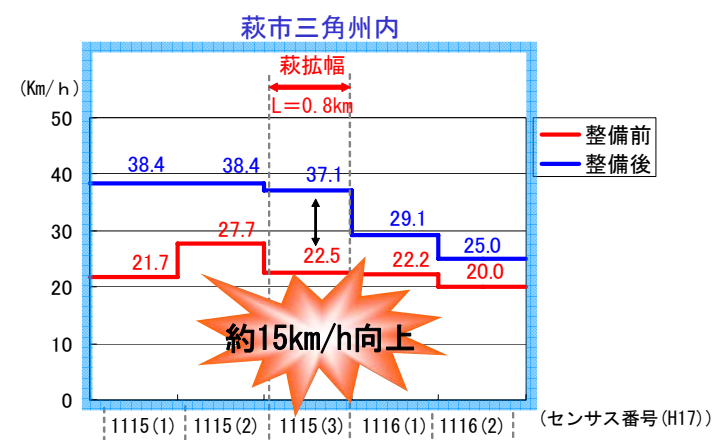
【円滑なモビリティの確保】朝ピーク時走行速度の向上

整備効果

- ・ 拡幅事業に伴い、当該事業区間を通行する際のピーク時所要時間が約5分短縮たまえばし（玉江橋西詰交差点～むだがはらぐち無田ヶ原口交差点間）
- ・ 当該事業区間の朝ピーク時旅行速度が約15km/h向上し、隣接区間の旅行速度も向上

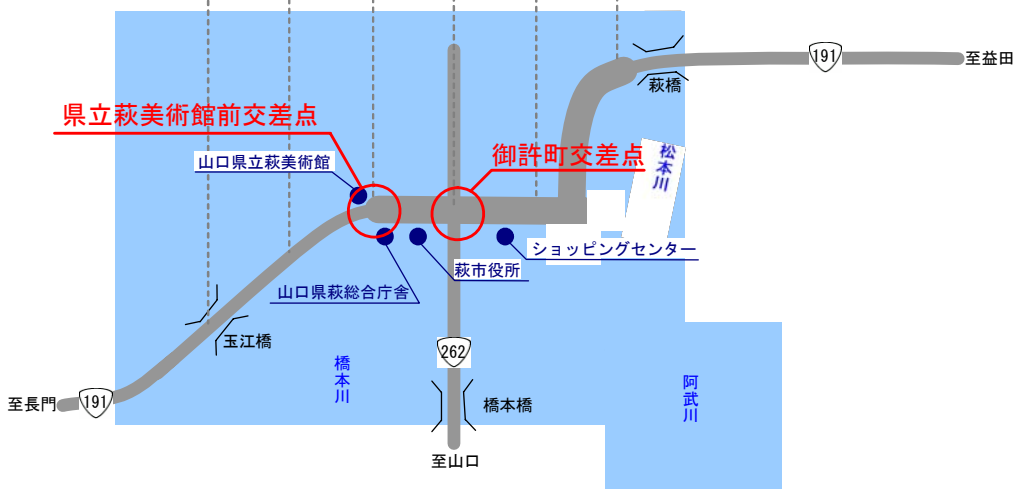


長門⇒益田方向(下り)



注) H18実態調査結果より

▲ 玉江橋西詰交差点～無田ヶ原口交差点間ピーク時所要時間



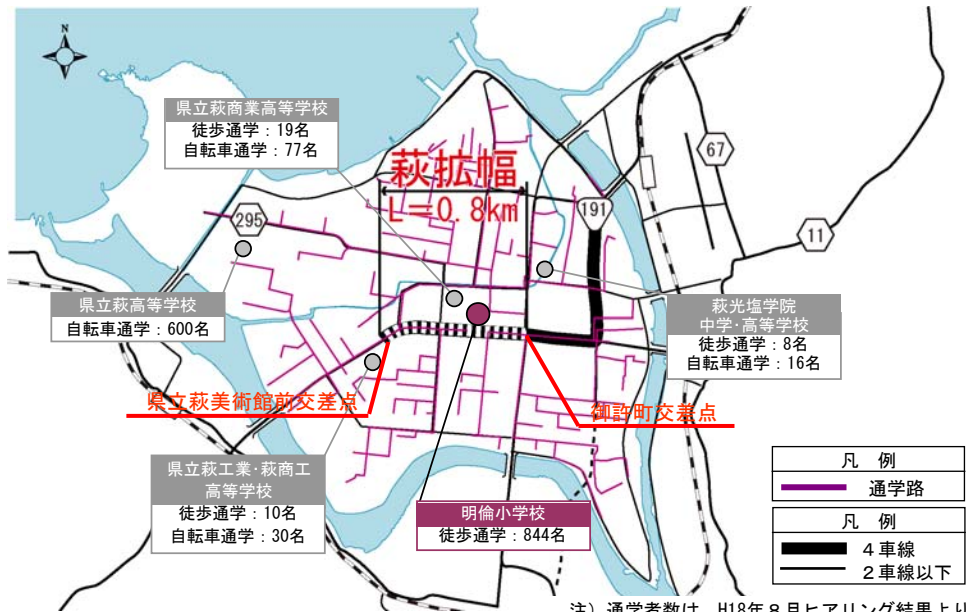
注) 整備前 (H13)、整備後 (H18) プローブカー調査結果 (8時台) より

▲ 国道191号の朝ピーク時旅行速度

【安全な生活環境の確保】歩行空間の安全性向上

整備効果

- ・歩道の拡幅を実施(1.5m→4.0m)し、バリアフリー対応で整備
- ・歩行者・自転車死傷事故件数の減少(5件/年(H9)→1件/年(H16))
- ・歩道の拡幅化に対し、地域住民の約97%が満足と評価



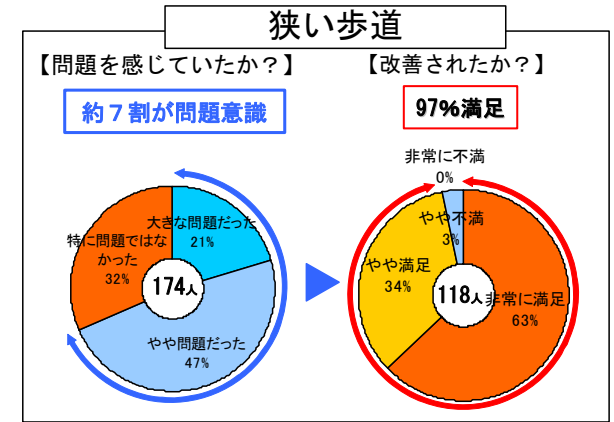
▲ 通学路指定状況(明倫小学校)



歩道
整備
1.5m
↓
4.0m

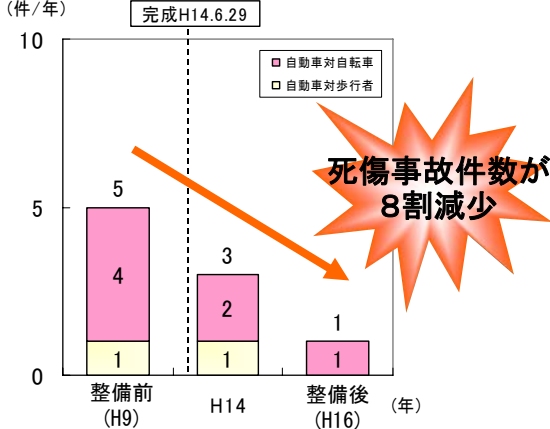


▲ 余裕のある歩行空間(現在)



注) ・総回答者数：地域住民199人
 ・グラフ上の回答者数…その他、未回答を含まず
 ・改善に対する満足度…問題を感じていた人のみを対象
 ・平成18年9月ヒアリング調査結果より

▲ 地域住民の問題意識と効果の実感(件/年)



▲ 萩拡幅区間における歩行者・自転車死傷事故件数の推移
 (資料) 交通事故マッチングデータ

【良好な生活環境の形成】沿道景観の改善

整備効果

- ・ 街並み・まちづくり総合支援事業（事業主体：萩市）と連携し、電線類の地中化を実施し景観を整備
- ・ 景観整備に対し、地域住民の約93%、及び来街観光客の約93%が景観に満足と評価
- ・ 毎年、当区間を規制して『萩時代まつり』が行われ、多くの人々がにぎわう場として提供

国：4車線拡幅、御許町交差点改良、歩道整備、電線類地中化を実施

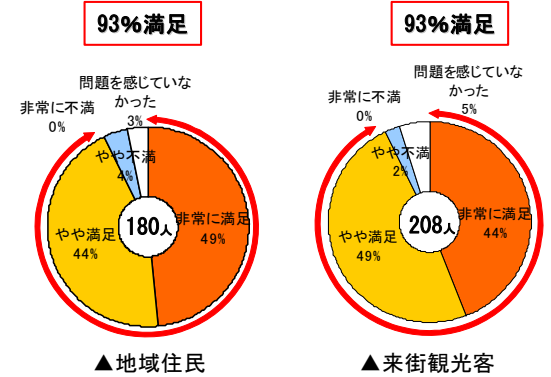


萩市：沿道の市役所等周辺に緑地、広場を整備



▲ 萩市との事業の連携

沿道景観に対する満足度



注) ・総回答者数：地域住民199人、来街観光客226人
(グラフ上の回答者数...その他、未回答を含まず)
・平成18年9月ヒアリング調査結果より

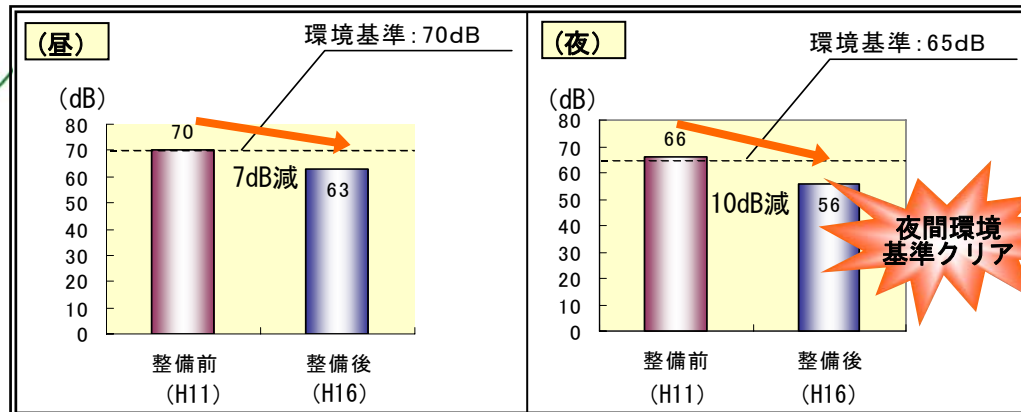
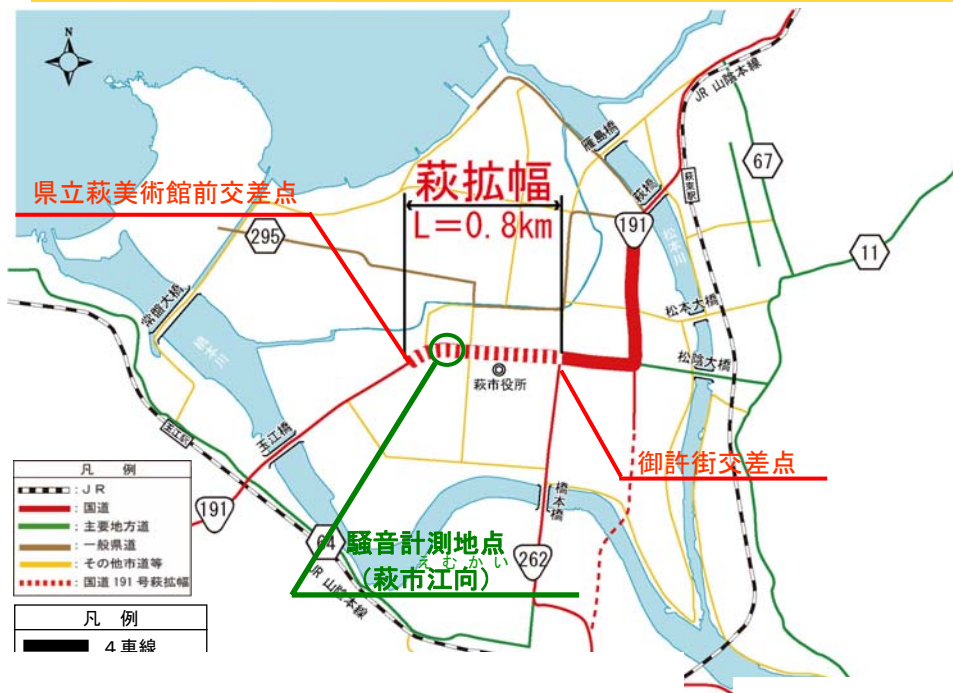
秋に行われる「萩時代まつり」
(毎年191号の当区間を規制して実施される)



【生活環境の改善・保全】沿道環境の改善

整備効果

- ・低騒音舗装(排水性舗装)の敷設、拡幅により官民境界での騒音が改善(夜間環境基準をクリア)
- ・騒音の改善状況に対し、地域住民の約88%が“満足”と評価



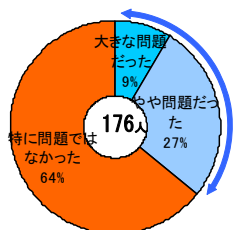
▲ 事業区間の沿道騒音

資料)「道路環境センサス」

沿道環境 (騒音)

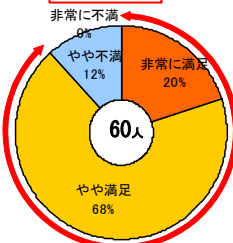
【問題を感じていたか?】

約4割が問題意識



【改善されたか?】

88%満足



▲ 地域住民の問題意識と効果の実感



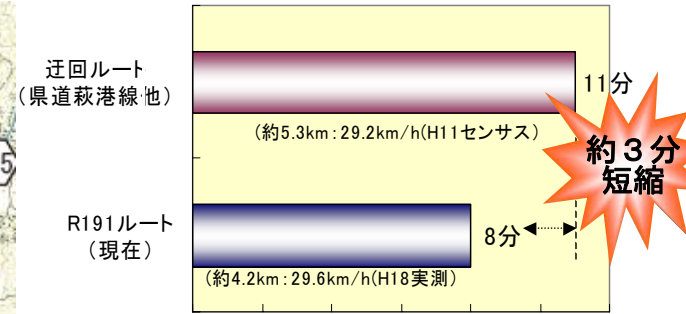
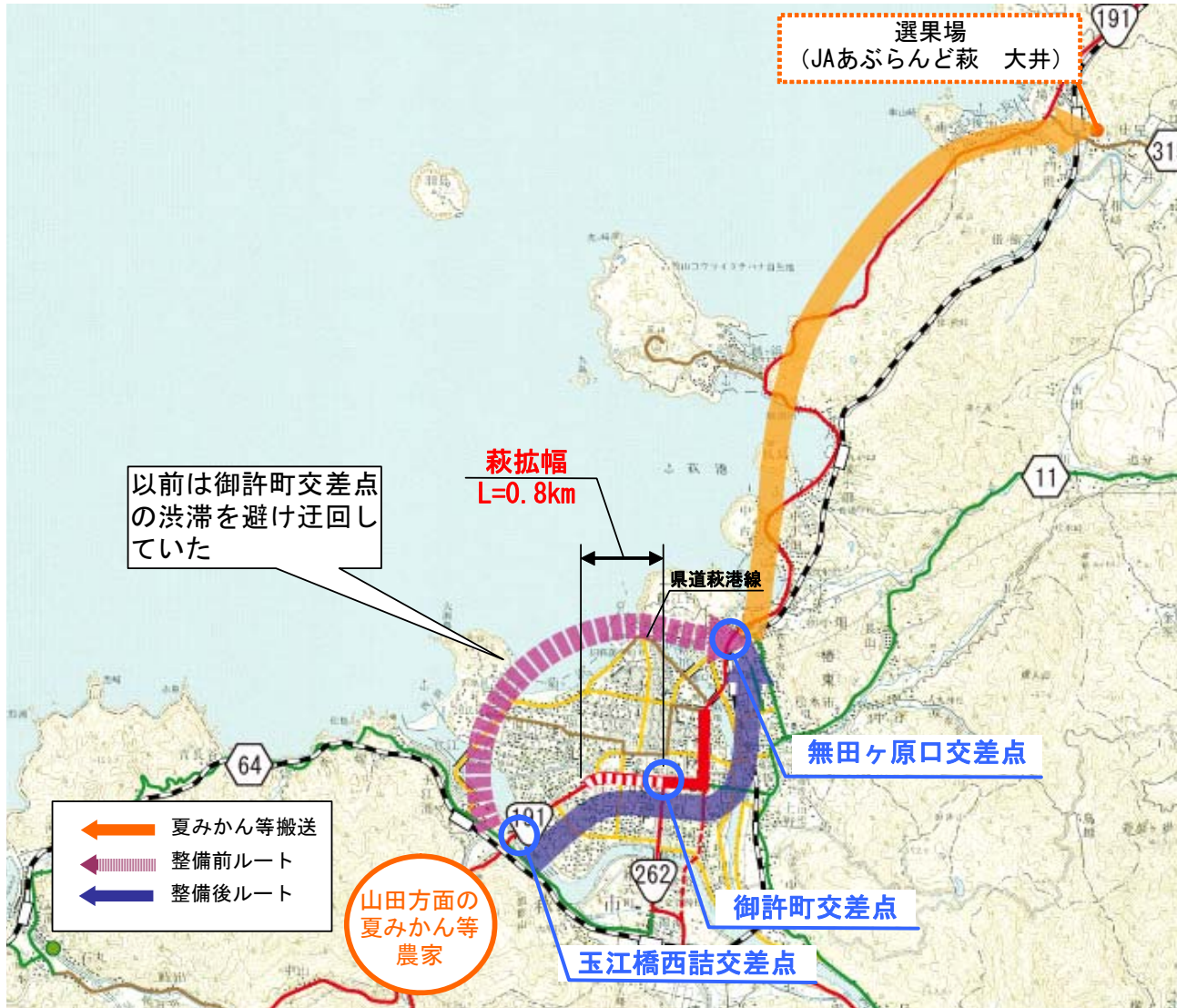
▲ 排水性舗装(明倫館前交差点付近)

注) ・総回答者数: 地域住民199人
 ・グラフ上の回答者数...その他、未回答を含まず
 ・改善に対する満足度...問題を感じていた人のみを対象
 ・平成18年9月ヒアリング調査結果より

【物流効率化の支援】 物流交通の支援

整備効果

- ・ ピーク時の農作物搬送時間の短縮 (県道萩港線他利用⇒国道191号利用: 3分短縮)



たまえばし 0 2 4 6 8 10 12(分) むだがはらぐち

▲ 玉江橋西詰交差点～無田ヶ原口交差点間 ピーク時所要時間

注) H18実態調査結果より

【夏みかん発祥の地：萩】

萩藩士小幡政孝（おばたまさたか）が明治9年に貧困士族救済のために夏みかん栽培を奨励したのがはじまりで、山口県内収穫量の約9割を占める（収穫量1730t：H15）



資料) 萩市HP及び「山口農林水産統計年報」(H15～H16)

▲ 農作物等運搬ルートの変化

【個性ある地域の形成】観光産業の支援

整備効果

- ・ 整備前は、おもとまち 御許町の交通混雑を避け県道萩三隅線を迂回利用していた観光バスが中心部へのルートに変更
- ・ これに伴い、観光施設へのアクセス性が向上



▲ 観光バスの案内ルートの変化

【交通円滑化に関するヒアリング結果】

まちなかの渋滞が解消され、
スムーズな来街が可能

- ・ 以前は、まちなかの渋滞を避けるため、観光バスに対し県道萩三隅線経由での来街をすすめていたが、現在では県立美術館そばの駐車場に案内でき、スムーズな来街が可能である
(萩市観光課：H18調査)

山口県の観光客数	2,326 万人/年
萩市の観光客数	240 万人/年
山口県に占める萩市の観光客数割合	約 10%

注) ・ 現在(合併後)の行政区分で集計
資料) ・ 「平成16年山口県観光客動態調査」(山口県商工労働部観光交流課)

凡 例		
		駐車場(大型可)
		主な史跡等

凡 例	
	整備前の観光バスの案内ルート
	整備後の観光バスの案内ルート

注) ・ 萩市観光課ヒアリング結果より
・ 下図…萩観光案内マップ(萩市観光課)

【歩行空間に関するヒアリング結果】

通学路の安心感が向上

- ・以前も交通事故はあまり多くなかったと思うが、歩道が広くなったことで安全性が高まったと感じている
- ・放課後の自転車利用なども安心である

利用者より好評

- ・歩道の広幅員化や点字ブロックの敷設、音響式信号の設置など、利用者より好評である
(萩市社会福祉協議会：H18調査)
- ・ベビーカーで通りやすくなった (地域住民：H18調査)

【物流に関するヒアリング結果】

まちなかの渋滞が解消され、農作物の搬送時間が短縮

- ・農作物等の運搬で、農家の方が萩市中心部を年中通過している
- ・以前は、まちなかの朝・夕の渋滞を避け、沿岸ルートを利用していた
- ・萩拡幅事業により搬送時間が短縮し利用しやすくなった
(JAあぶらんど萩農協：H18調査)

【交通円滑化に関するヒアリング結果】

まちなかの渋滞が解消され、スムーズな来街が可能

- ・以前は、まちなかの渋滞を避けるため、観光バスに対し県道萩三隅線経由での来街をすすめていたが、現在では県立美術館そばの駐車場に案内でき、スムーズな来街が可能である

(萩市観光課：H18調査)

【沿道景観に関するヒアリング結果】

“萩”のシンボルとして好評価

- ・観光都市“萩”のシンボルとして十分な役割を果たしている
(地域住民・観光客：H14調査)
- ・市役所前の中央分離帯に、以前あった桜の木をそのまま残しており、桜の開花時はとても良い
(タクシー業者：H14調査)
- ・緑が多く、萩らしい道になって良かった
(観光客：H18調査)

事業の投資効果

B/C

費用 (C)	51
事業費 (億円)	46
維持管理費 (億円)	5
便益額 (B)	94
走行時間短縮便益 (億円)	83
走行経費減少便益 (億円)	10
交通事故減少便益 (億円)	1
費用便益比 (B/C)	1.8

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。
走行経費減少便益	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。走行費用には燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両費、車両償却費等が含まれる。
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。交通事故の社会的な損失には運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構造物に関する物的損害額、事故渋滞による損失額が含まれる。

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18年

検討年数：供用後40年

事業費：現在価値事業費＝単純運価値事業費×割引率

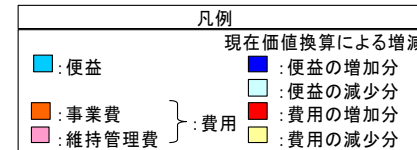
便益：*道路整備前後における、①走行時間の価値②走行経費③交通事故損失額の差

*上記金額は、H17推計交通量を用いて算出

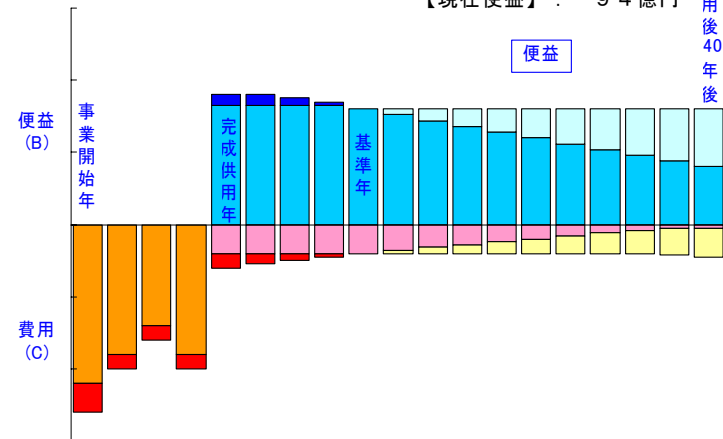
費用及び便益額等については、平成18年度の価値に換算

(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】：156億円
【現在便益】：94億円



【事業費】：37億円
【現在価値】：46億円

【維持管理費】：9億円
【現在価値】：5億円

事後評価のまとめ

☆道路交通に関する効果

- 御許町交差点おもとまちの渋滞解消
- 朝ピーク時旅行速度の向上
- 歩行空間の安全性向上
- 沿道環境の改善

☆地域に関する効果

- 物流交通の支援（農作物の搬送効率化）
- 沿道景観の改善（萩市中心部を代表する通りにふさわしい景観形成）
- 観光産業の支援（観光バスのアクセス改善）

☆利用者の声

- 萩中心部を代表する通りが利用しやすくなり、まちの魅力が高まった【地域住民】
- 通学児童の安心感が向上した【明倫小学校めいりん】
- 御許町交差点を迂回しなくてよくなった【農協、地域住民】



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