

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道9号 松江道路		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：島根県八束郡東出雲町出雲郷 至：島根県松江市玉湯町湯町				延長	13.7km	
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730kmの主要幹線道路である。松江道路は、一般国道9号の渋滞緩和、安全性の向上、医療活動の支援、魅力ある都市空間の形成などの機能を果たすとともに、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に寄与する延長13.7kmのバイパスである。						
S47年度事業化	S47年度都市計画決定 (H元年度変更)		S52年度用地着手		S55年度工事着手		
全体事業費	約1,050億円		事業進捗率	99%		供用済延長	13.7km
計画交通量	18300~45400台/日						
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年			
	(事業全体) 3.4 (残事業) 8.1	(残事業)/ (事業全体) 18 / 1774 億円 事業費：7 / 1707億円 維持管理費：11 / 67億円	(残事業)/ (事業全体) 146 / 6109 億円 走行時間短縮便益：149/5012億円 走行費用減少便益：-3/808億円 交通事故減少便益：0/289億円	平成20年			
感度分析の結果	残事業についての感度分析を実施						
	交通量変動 : B/C=11.9 (交通量+10%)		B/C=5.5 (交通量-10%)				
	事業費変動 : B/C=7.8 (事業費+10%)		B/C=8.4 (事業費-10%)				
事業の効果等	・円滑なモビリティの確保(現道の旅行速度の改善が見込まれる) ・国土・地域ネットワークの構築(山陰自動車道に並行する一般国道自動車専用道路を構成) ・国道9号の各主要渋滞ポイントの渋滞緩和(渋滞損失時間の削減)						
関係する地方公共団体等の意見	他20項目に該当						
関係する地方公共団体等の意見	松江道路は、松江市内の交通の円滑化、移動時間の改善、中心市街地の活性化が期待されており、松江市をはじめとする関係7市2町の首長で構成される山陰自動車道(安来~益田)建設促進期成同盟会より早期整備の要望を受けている。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	H13.3.に全線暫定供用したことで、松江市内の渋滞緩和が図られた。しかし、松江道路においては、沿道開発等、周辺状況の変化による交通量の増加、交通流動の変化により混雑が生じている。						
事業の進捗状況、残事業の内容等	H13.3までに全線暫定供用、H19年度末までに8.8kmの4車線化を終えている。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、H21年度内の全線完成供用を目指し事業を推進する。						
施設の構造や工法の変更等	橋梁の耐候性鋼材(無塗装化)の使用及び、防草シート設置による管理費のコスト削減を図っている。						
対応方針	事業継続						
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。						
事業概要図							

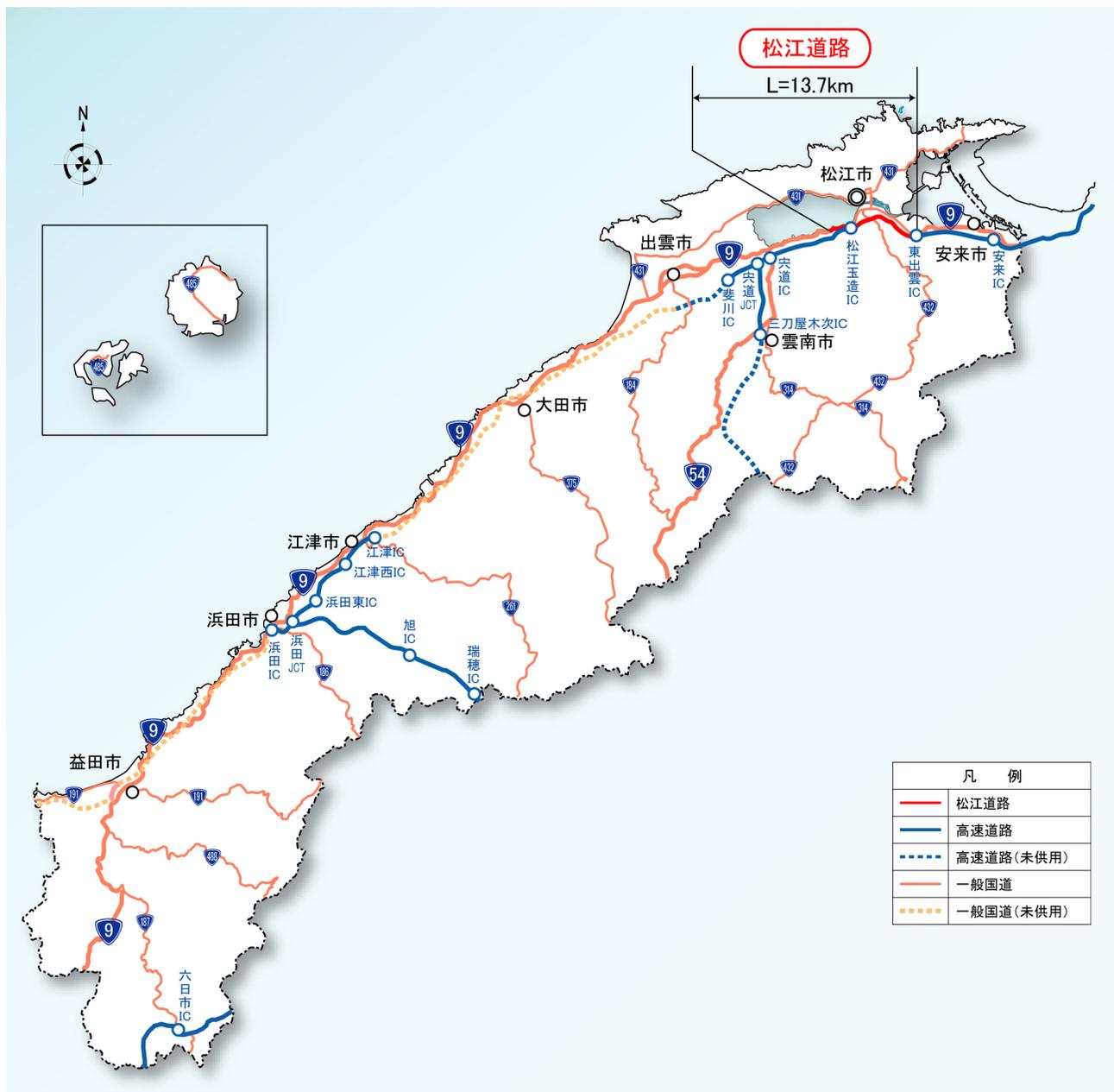
※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

一般国道9号 ^{まつえ} 松江道路
事業再評価

平成21年3月

国土交通省 中国地方整備局

1. 位置図



まつえ 2. 松江道路の概要 (1) 事業概要

一般国道9号 松江道路

事業の目的

1. 渋滞緩和(円滑なモビリティの確保)

主要渋滞ポイントである「西津田交差点」、「東津田交差点」、「玉湯交差点」の交通渋滞の緩和

2. 安全性の向上

国道9号の交通(特に大型車)が松江道路に転換し、交通事故を減少

3. 医療活動の支援

松江市立病院(二次救急医療機関)までのアクセスを向上

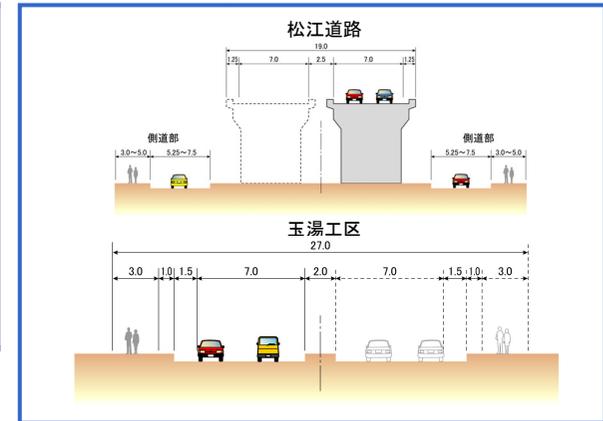
4. 魅力ある都市空間の形成

新たなまちづくりに寄与

計画概要

起 終 点	自：島根県八束郡東出雲町出雲郷 至：島根県松江市玉湯町湯町
計画延長	13.7km
道路区分	第1種第3級(松江道路) 第3種第1級(玉湯工区)
設計速度	80km/h
道路幅員	W=20.5~27.0m

標準横断面



詳細図



2. 松江道路の概要 (2) 事業経緯

一般国道9号 松江道路

- ・松江道路はH19年度までに玉湯工区バイパス部、松江玉造IC－矢田IC間を4車線供用済み。
- ・H21年度末までに全線供用予定。



年度	区間	玉湯工区(BP部)	玉湯工区(現拡部)	布志名ランプ部	松江西IC-布志名ランプ部	古志原地区-松江西IC	古志原地区	松江東IC-古志原地区	矢田IC-松江東IC	東出雲IC-矢田IC	東出雲取付部
		L=1.6km	L=1.2km	L=1.1km	L=0.7km	L=2.1km	L=1.2km	L=1.3km	L=0.8km	L=3.5km	L=0.2km
都市計画決定		H12年度		S47年度都市計画決定 H元年度都市計画変更(自専道)							
事業着手		H3年度	H12年度	S47年度							
用地着手		H13年度		H5年度	S59年度	S55年度	S52年度				
工事着手		H15年度	H18年度	H6年度	H6年度	H元年度	S56年度	S55年度			
2車(暫定)供用		H19.4	—	H10.4	H10.4	H3.3	—	H5.3	H13.3		S57.9
完成供用		H19.4	—	—	H19.3	H20.1	H元.3	H17.4		—	

まつえ 2. 松江道路の概要 (3)進捗状況

一般国道9号 松江道路

・玉湯現拡部、矢田IC-東出雲ICの残事業区間についても、4車線化の工事を促進中。



①玉湯工区BP部(L=1.6km区間)
完成供用区間：終点付近から松江方面を望む



②玉湯工区拡幅部(L=1.2km区間)
の工事状況
出雲方面を望む



③松江中央IC付近から出雲方面を望む
完成供用区間

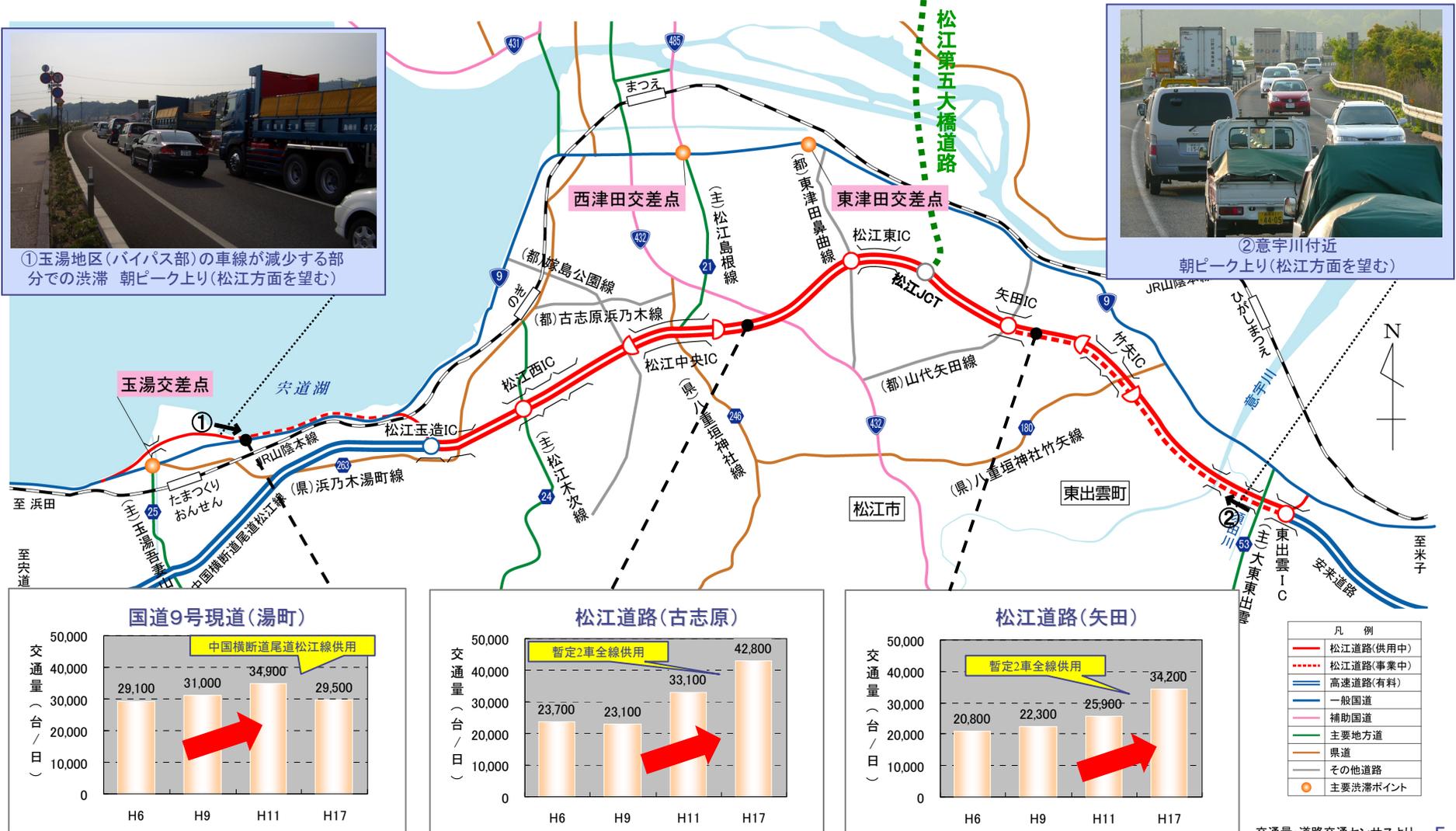


④竹矢IC付近の4車拡幅部工事状況
出雲方面を望む

3. 現在の状況

(1) 松江道路の交通状況

- 松江道路の4車化に伴い、利用交通量は増加傾向。
- また、2車区間(玉湯現拡部、矢田IC-東出雲IC)においては、朝夕を中心にして混雑が発生し、さらに将来、松江第五大橋道路の供用により、より多くの交通が流入することが予想される。



3. 現在の状況

(2) 残事業区間での混雑発生状況

- ・残事業区間である玉湯工区現拡部では、朝夕ピーク時には混雑が発生。

玉湯工区バイパス部の混雑状況

- ・4車線から2車線に絞られることで、混雑が発生。

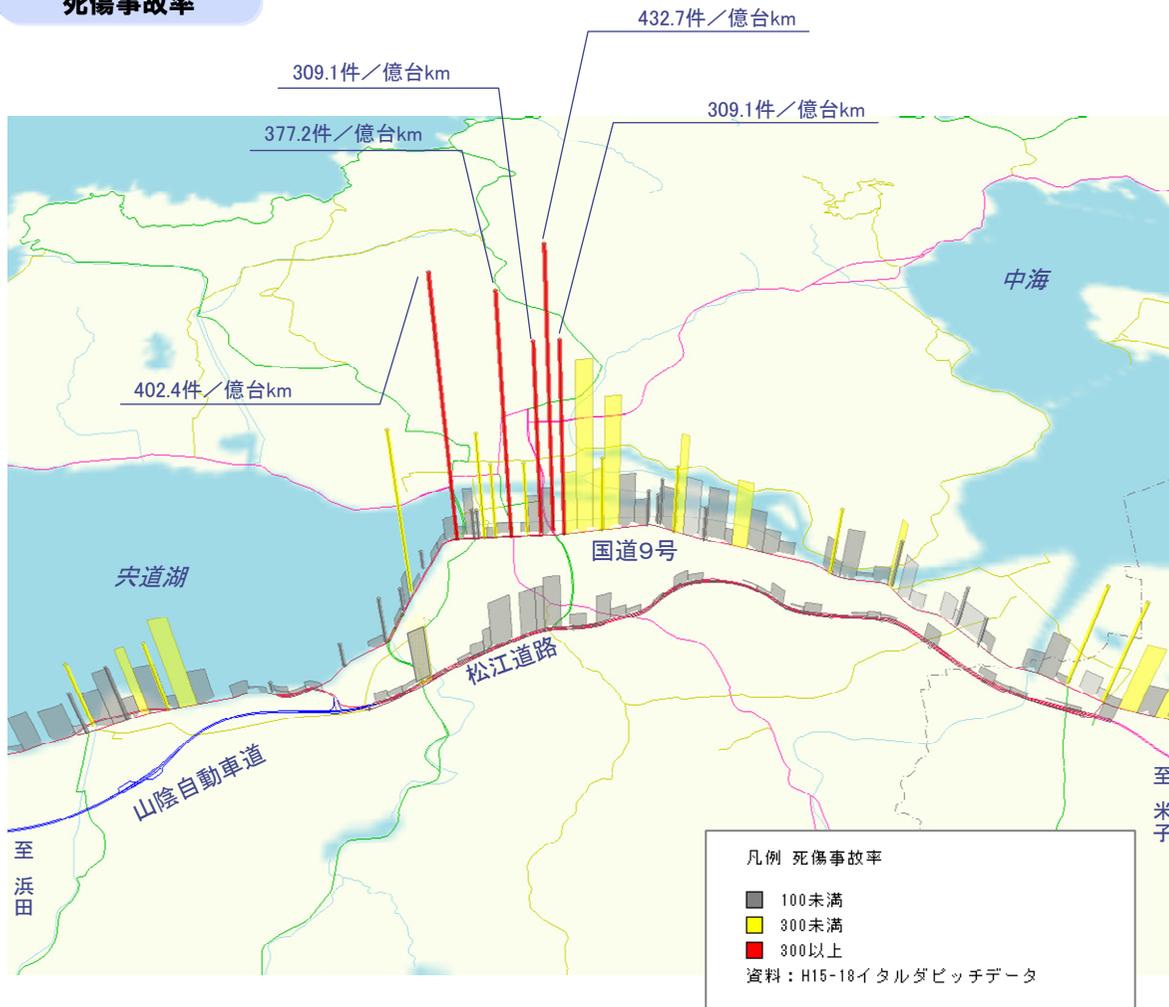


3. 現在の状況

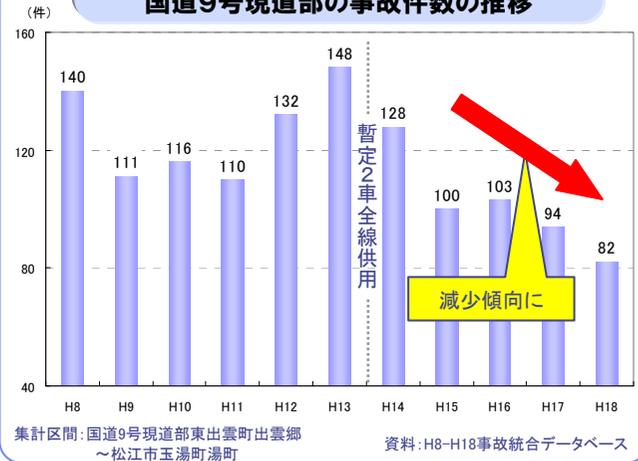
(3) 道路交通の状況(交通事故)

- 松江道路全線暫定供用後、現道部の事故件数は減少傾向。
- 玉湯拡幅区間については、4車線化による中央分離帯の設置などによって安全性が向上し、さらなる事故件数の減少が期待される。

死傷事故率



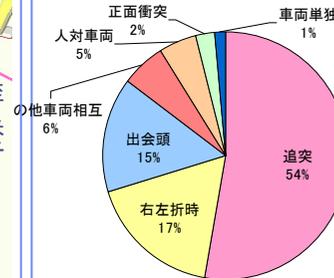
国道9号現道部の事故件数の推移



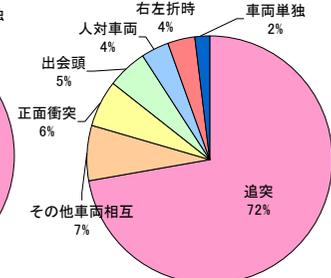
国道9号現道部の事故類型

単路で7割、交差点で5割以上が追突事故で占められている。

交差点事故



単路事故



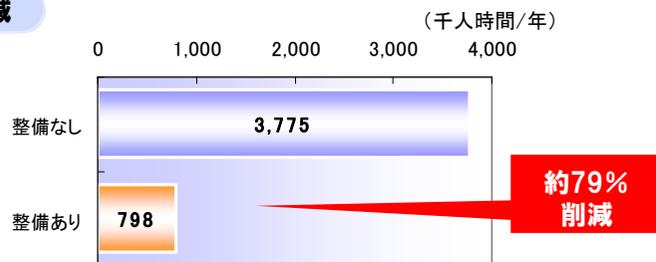
集計区間：国道9号現道部東出雲町出雲郷～松江市玉湯町湯町
 ※事故統合データベース(H15～H18)により事故類計を集計

4. 事業効果

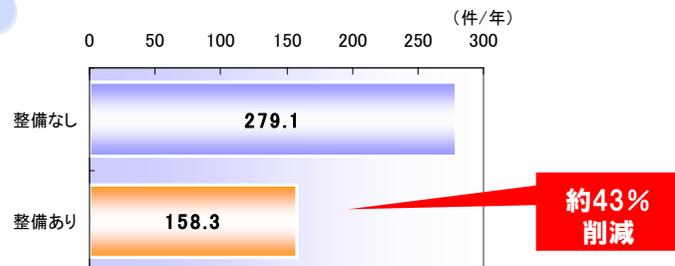
(1)円滑なモビリティの確保(渋滞緩和)、安全性の向上

・松江道路の整備により、渋滞損失・事故件数削減、沿道環境の改善が図られる

渋滞損失時間の削減



事故件数の削減

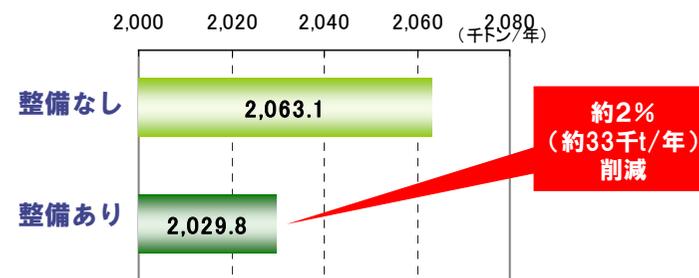


【各指標算出対象範囲】

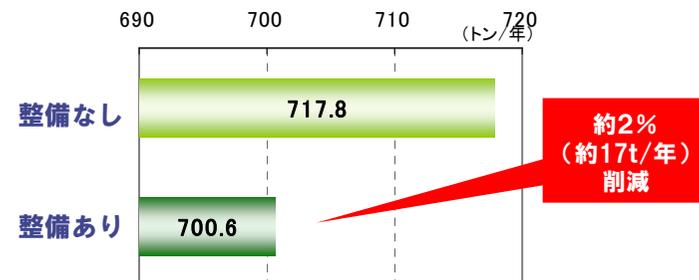
- 渋滞損失・事故件数の削減
・対象道路: 国道9号(八束郡東出雲町出雲郷~松江市玉湯町湯町)
※H42交通量配分結果をもとに松江道路の整備あり・なしのケースの交通量・旅行速度を用いて算出。
- 沿道環境の改善
・CO₂、SPM、NO_xは、当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出。
※H42交通量配分結果をもとに松江道路の整備あり・なしのケースの交通量・旅行速度を用いて算出。

沿道環境の改善

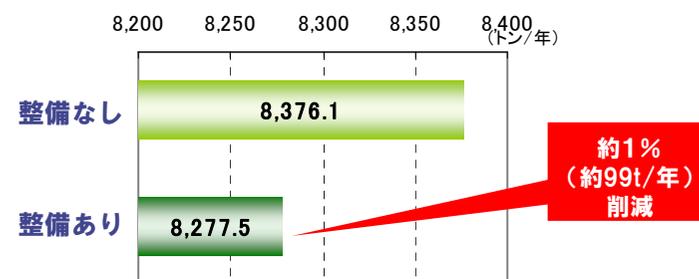
【CO₂の削減】



【SPMの削減】



【NO_xの削減】



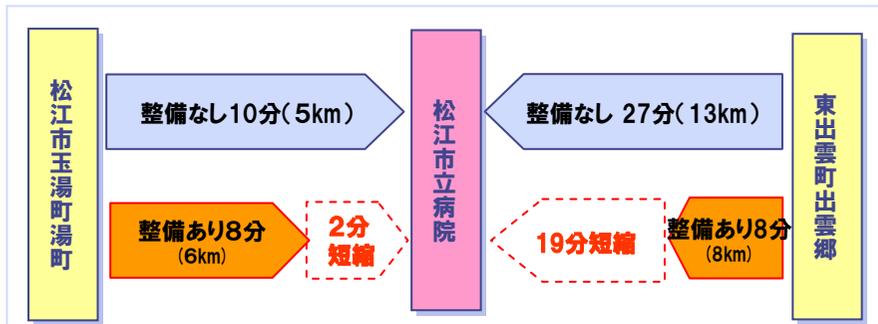
4. 事業効果

(2) 医療活動の支援

・松江市立病院がH17.8に松江道路近接に移転。松江道路の走行性が高まることにより、さらに効率的な搬送が可能となると期待されている。



松江市立病院への搬送時間短縮効果(ピーク時)

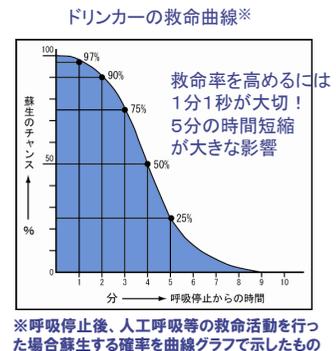


※松江道路はV=70km/h、玉湯工区はV=60km/h、その他はH17道路交通センサスの混雑時旅行速度より算出

救急医療現場の声

・山陰道の東出雲IC～矢田ランプは片側1車線の為、追い越しが困難であることから救急的には不利である。
 (松江市消防本部ヒアリング)

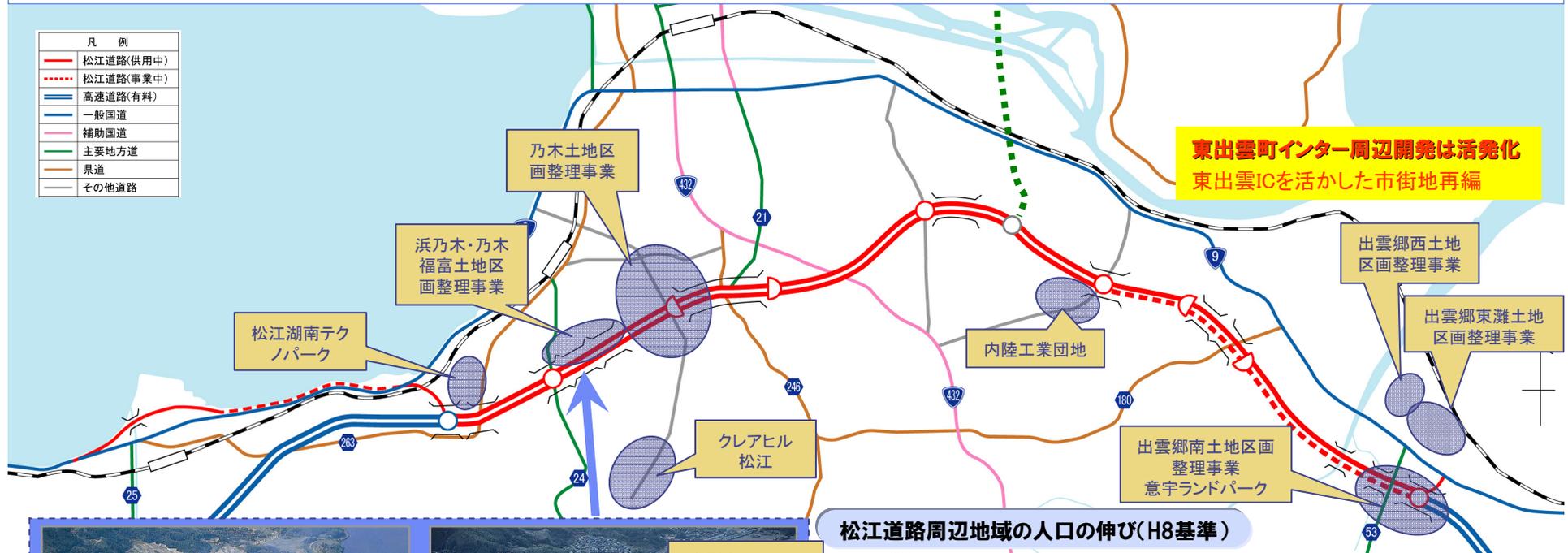
・片側1車線道路より、2車線道路の方が追い越しができ、すり抜け時に安全に走行できる。走行性が高まることにより、迅速な救急活動につながる。
 (安来市消防本部ヒアリング)



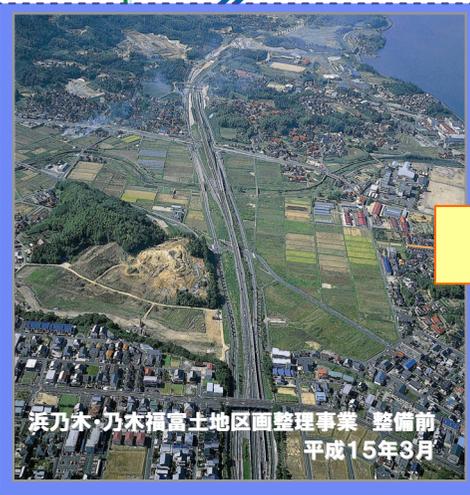
4. 事業効果

(3) 松江道路周辺での魅力あるまちづくり

- 松江道路事業区間周辺において企業流通団地等が造成。
- 特に東出雲IC周辺の宅地化、商業地化が進行し人口が急増。



凡 例	
—	松江道路(供用中)
- - -	松江道路(事業中)
—	高速道路(有料)
—	一般国道
—	補助国道
—	主要地方道
—	県道
—	その他道路



松江道路周辺地域の人口の伸び(H8基準)



資料/
松江道路周辺、東出雲町、松江市は住民基本台帳
島根県のH12は国勢調査、その他の年度は、統計調査課推計人口

※松江道路周辺地区
東津田、古志原1~5、矢田、青葉台、竹矢、馬潟、上乃木4.7~9、浜乃木6.7、乃木、乃木福富 10

5. コスト縮減に関する取り組み

一般国道9号 松江道路

- ・橋梁の耐候性鋼材(無塗装化)の使用及び、防草シート設置による管理費のコスト縮減を図っている。

上部工への耐候性鋼板使用



【耐候性鋼材の特徴】

- ・鋼材に発生するサビ層が、塗装に代わって腐食を防ぐ。
- ・塗装作業とその塗り替え作業が不要となることで、維持管理費を抑えることができコストが縮減。

松江道路の6本の橋梁についての初期投資と50年間の管理費

通常塗装: 1,211百万円

耐候性鋼材: 993百万円

約2.2億円のコスト縮減

防草シートの設置・樹種の選定



【防草シートの特徴】

- ・防草シートの使用による雑草の発生を抑制する。
- ・除草・剪定の頻度を少なくすることにより、維持管理費を抑えコストの縮減が可能。

松江道路玉湯工区の防草対策についての初期投資と50年間の管理費

除草費用: 35,300千円

防草シート費用: 24,900千円

約0.1億円のコスト縮減

6. 投資効果

一般国道9号 松江道路

・松江道路の費用便益比は8.1(残事業)、3.4(事業全体)であり、投資効果を確認。

費用便益比

項目	残事業	事業全体
費用(C:億円)	18	1,774
事業費	7	1,707
維持管理費	11	67
便益額(B:億円)	146	6,109
走行時間短縮便益	149	5,012
走行経費減少便益	-3	808
交通事故減少便益	0	289
費用便益比(B/C)	8.1	3.4

客観的評価指標

指標	整備効果
円滑なモビリティの確保	特急停車駅へのアクセス向上 東出雲町から松江駅へのアクセスが向上 所要時間が約3分短縮(22分→19分)
国土・地域ネットワークの構築	日常生活圏の中心都市へのアクセス向上 東出雲町から松江市役所への 所要時間が約9分短縮(28分→19分)
安全で安心できるくらしの確保	第三次医療施設へのアクセス向上 東出雲町から松江赤十字病院への 所要時間が約5分短縮(26分→21分)
沿道環境の改善	CO2削減率 約2%削減(約33千t/年)
	SPM削減率 約2%削減(約17t/年)
	NOx削減率 約1%削減(約99t/年)

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算する。
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、同乗車、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損傷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：「費用分析マニュアル」

(平成20年11月:国土交通省道路局 都市・地域整備局)

基準年次：平成20年

検討年数：供用後50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)、
H11実測交通量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

費用便益等については平成20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%)

7. 今後の対応方針

①事業の必要性の視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

◇H13.3.に全線暫定供用したことで、松江市内の渋滞緩和が図られた。しかし、松江道路においては、沿道開発等、周辺状況の変化による交通量の増加、交通流動の変化により混雑が生じている。

2) 事業の投資効果

◇費用便益比(B/C)=3.4(事業全体) 8.1(残事業)

3) 事業の進捗状況

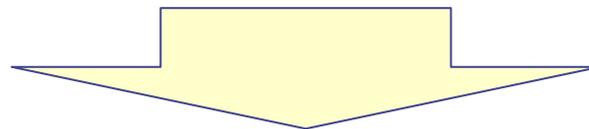
◇H13.3までに全線暫定供用、H19年度末までに8.8kmの4車線化を終えている。

②事業の進捗見込み

◇投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、H21年度内の全線完成供用を目指し事業を推進する。

③コスト縮減や代替案立案等の可能性

◇橋梁の耐候性鋼材(無塗装化)の使用及び、防草シート設置による管理費のコスト縮減を図っている。



【今後の対応方針】

- ・上記①②の各視点により、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられるため、今後とも**継続が妥当**。
- ・今後の事業の実施にあたっては、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的な事業を継続する。

(参考資料)前回評価時との比較

一般国道9号 松江道路

	前回評価時 (平成15年)	今回評価時 (平成20年)	備考 (前回評価時からの主な変更点)
事業緒元	L=13.7km	L=13.7km	—
計画交通量	26,900～44,500 台/日	18,300～45,400 台/日	新たな交通需要推計による計画交通量の見直し
総事業費	約940億円	約1,050億円	地盤改良の追加、電線共同溝工事の追加などにより事業費が増加
総費用(C)	1,442億円	1,774億円	地盤改良の追加、電線共同溝工事の追加などにより事業費が増加 「費用便益分析マニュアル」の改定等による変更 基準年の変更(H15基準からH20基準)
総便益(B)	7,657億円	6,109億円	新たな交通需要推計による計画交通量の見直し 「費用便益分析マニュアル」の改定等による変更
費用対効果 (B / C)	5.3	3.4	総費用、および総便益を見直したため

※費用/便益は基準年における現在価値の値

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9号 松江道路
事業主体	中国地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	残事業：費用便益比 (B/C) =8.1 (経済的純現在価値 (B-C) =128億円、経済的内部収益率 (EIRR) =75.3%) 全事業：費用便益比 (B/C) =3.4 (経済的純現在価値 (B-C) =4336億円、経済的内部収益率 (EIRR) =9.3%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

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及び削減率	区間b (当該区間/並行区間) について 渋滞損失削減時間：2,977千人・時間/年 (3,775千人・時間/年⇒798千人・時間/年) 渋滞損失削減率：79%
		■ 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の改善が期待される	H17センサス 1007松江市西津田町4丁目 混雑時旅行速度18km/h 交通量222百台/日 混雑度1.03 → H42推計結果 速度39.2km/h 交通量115百台/日 混雑度0.53
		<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	市内南周り巡回、ぐるっと松江レライなどのバス路線の利便性が向上
		■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	松江駅、松江市、改善見込み：東出雲町～松江駅 (特急停車駅) 22分→19分
		■ 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が見込まれる	出雲空港 (第3種空港)、斐川町、改善見込み (東出雲町出雲郷～出雲空港 47分→30分)
	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が見込まれる	境港 境港市、改善見込み (出雲市～境港、120分→103分)
■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上		農林水産業を主体とする地域：宍道湖 (シジミ) 主な出荷先：京阪神方面	
<input type="checkbox"/> 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を解消する			
1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		■ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	湯町地区整備事業 (松江市玉湯町)

		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> 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する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(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)への連絡道路となる	
国土・地域ネットワークの構築		<input checked="" type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	山陰自動車道
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	対象となる拠点都市(松江市、米子市)
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	対象となる日常圏中心都市(松江市、米子市)
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	対象地区: 東出雲町 日常活動圏中心都市: 松江市 改善見込み(28分→19分)
個性ある地域の形成		<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	出雲・宍道湖・中海地方拠点都市地域総合整備事業を支援
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	玉造温泉、宍道湖等へのアクセスが向上
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		<input type="checkbox"/> 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である	
2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての区間に於いて、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、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る	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 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)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	東出雲町～松江赤十字病院(第三次救急医療) 26分→21分

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、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り、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	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を解消する	
		<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	島根県緊急輸送道路ネットワーク計画（H9年3月策定）において第1次緊急輸送道路に位置づけられている。
		<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する	
		<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する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<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される	
		<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を解消する	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<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する	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4. 環境	地球環境の保全	● 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	CO2排出削減量：33千t/年
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	（推計結果） 評価対象区間：松江市、東出雲町（松江道路を含む市町村） 排出削減量：99t/年、排出削減率：1%削減
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間：松江市、東出雲町（松江道路を含む市町村） 排出削減量：17t/年、排出削減率：2%削減
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
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 checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	松江第5大橋（地域高規格道路）と一体的整備が必要
		<input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	松江都市圏交通円滑化への位置付けあり
		<input checked="" 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が見込まれる	市町村合併の中心地への利便性が向上