

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道9号 仁摩・温泉津道路		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：島根県大田市仁摩町 大田 至：島根県大田市温泉津町 今浦				延長	11.8 km
事業概要	<p>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。</p> <p>仁摩・温泉津道路は、大田市仁摩町から温泉津町内における緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援するとともに、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に寄与する延長11.8kmの自動車専用道路である。</p>					
H15年度都市計画決定	H11年度着工準備	H16年度事業・用地着手	H17年度工事着手			
全体事業費	約660億円	事業進捗率	26.1%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	15500～15800台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 2.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 384/577億円 事業費：361/554億円 維持管理費：23/23億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 872 / 872 億円 走行時間短縮便益：679/679億円 走行費用減少便益：140/140億円 交通事故減少便益：52/52億円	基準年 平成20年		
感度分析の結果	<p>残事業についての感度分析を実施</p> <p>交通量変動：B/C=2.6 (交通量+10%) B/C=2.0 (交通量-10%)</p> <p>事業費変動：B/C=2.1 (事業費+10%) B/C=2.5 (事業費-10%)</p>					
事業の効果等	<p>・災害への備え（緊急輸送路である現道が通行止めになった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。）</p> <p>・国土・地域ネットワークの構築（出雲地方と石見地方を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する）</p> <p>・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が見込まれる。）</p> <p>他17項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>仁摩・温泉津道路は、出雲地域と石見地域の連絡強化、沿線の交通隘路箇所の回避などが期待されており、大田市をはじめとする沿線自治体の首長で構成される山陰道（出雲～江津）出雲江津間高規格道路建設促進期成同盟会より早期整備の要望を受けている。</p>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>H19.7に石見銀山が世界遺産に登録され、訪れる観光客等が急増していることにより、国道9号を利用する交通量も増加している。特に大型連休時には、国道で著しい渋滞が発生。</p>					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>H19年度末までに用地買収進捗率は95%。</p>					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<p>H20年代の全線暫定供用を目指し事業を推進する。</p>					
施設の構造や工法の変更等	<p>橋梁の耐候性鋼材（無塗装化）の使用による塗装・塗替作業の管理費縮減、及びGRF工法の採用により、基礎体寸法の縮小によるコスト縮減を図っている。</p>					
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	<p>仁摩・温泉津道路 L=11.8km</p> <p>日本海</p> <p>大田市</p> <p>至出雲</p> <p>至浜田</p> <p>温泉津IC (仮称)</p> <p>福光IC (仮称)</p> <p>湯里IC (仮称)</p> <p>仁摩IC (仮称)</p> <p>大田道路停車場</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 仁摩温泉津道路 高速道路(未供用) 一般国道 補助国道 主要地方道 農道 					

※ 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。

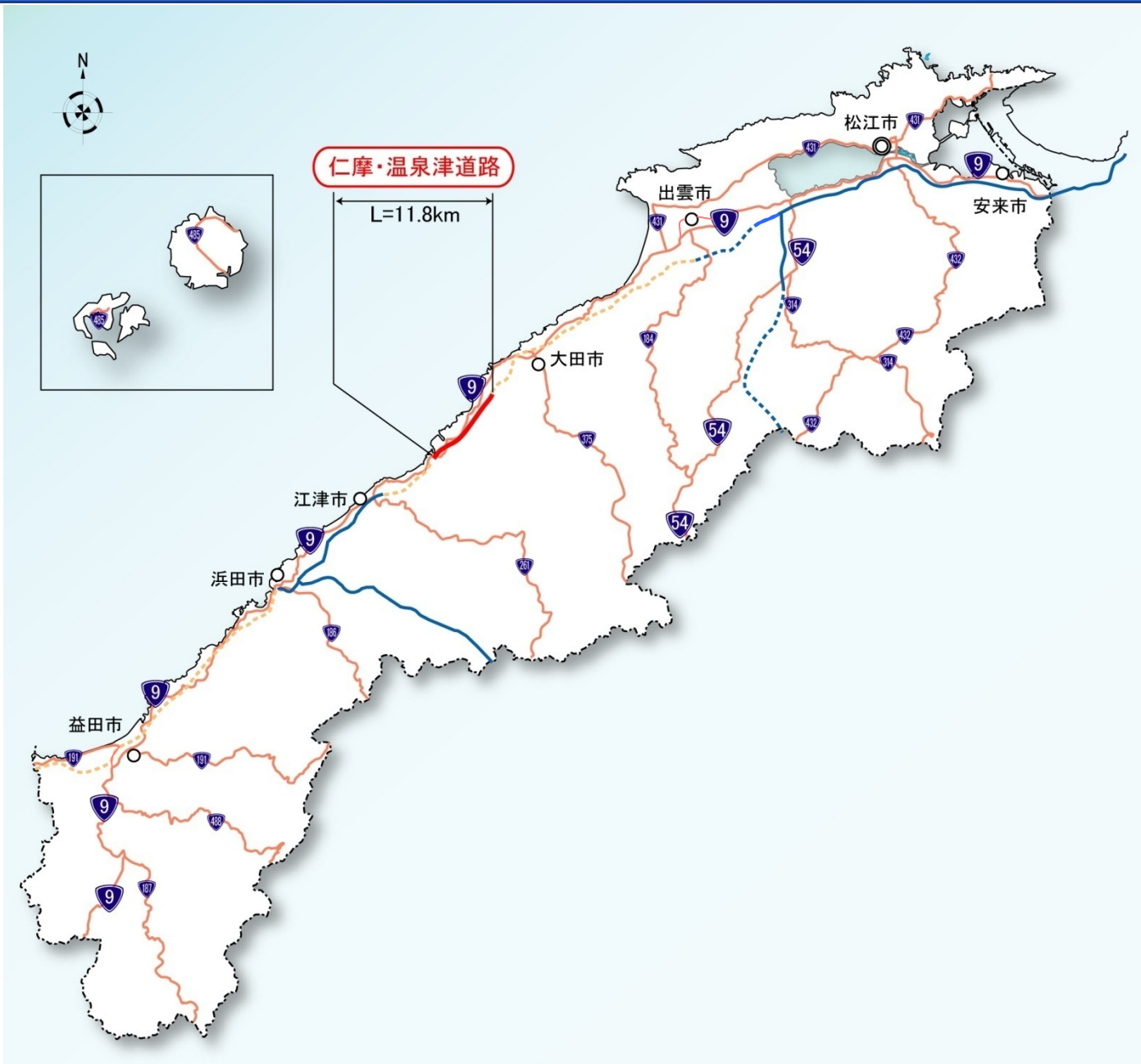
一般国道9号 に ま ゆ の つ 仁摩・温泉津道路
事業再評価

平成21年3月

国土交通省 中国地方整備局

1. 位置图

一般国道9号 仁摩・温泉津道路



にまゆのつ

2. 仁摩・温泉津道路の概要

(1) 事業概要

一般国道9号 仁摩・温泉津道路

事業の目的

1. 緊急時の代替路の確保

多数の要防災対策箇所を回避し、事故・災害時の幹線道路としての機能を確保

2. 現道の隘路区間の解消

多数ある線形不良区間、背高海上コンテナ通行支障トンネルの解消

3. 広域ネットワークの形成

島根県の東西ネットワークを結ぶ広域幹線道路ネットワークを形成

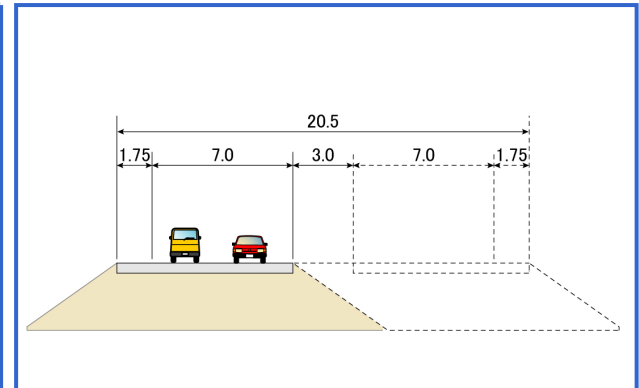
4. 観光・医療・物流活動を支援

世界遺産石見銀山、第三次救急医療施設などへのアクセス向上

計画概要

起 終 点	(自) 島根県大田市仁摩町大國 (至) 島根県大田市温泉津町今浦
計画延長	L=11.8km
道路区分	第1種第2級
設計速度	100km/h
道路幅員	W=20.5m

標準横断面図



詳細図



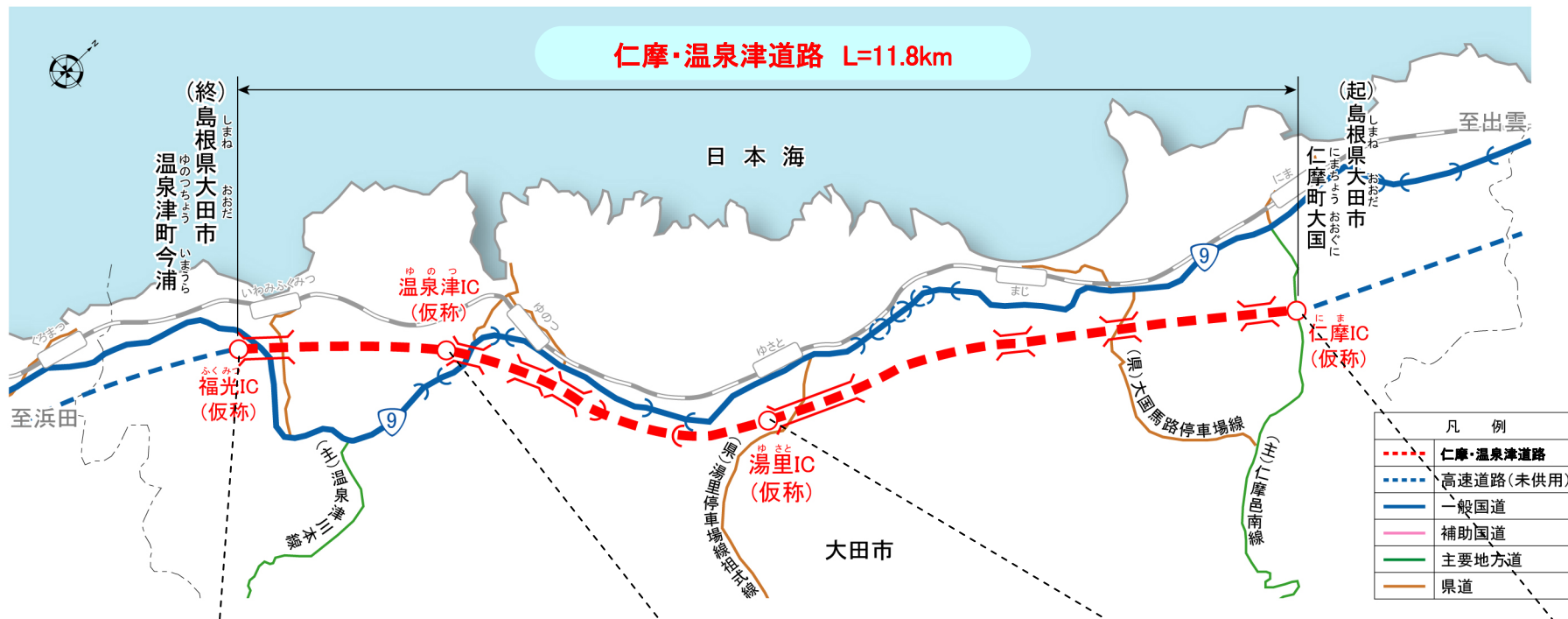
にまゆのつ

2. 仁摩・温泉津道路の概要

(2) 事業経緯

一般国道9号 仁摩・温泉津道路

・仁摩・温泉津道路は、H15年度に都市計画決定され、H17年度より工事着手している。



事業経緯	温泉津～福光		湯里～温泉津		仁摩～湯里	
	H11年度	着工準備				
	H15年度	中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施				
		H16.3.30都市計画決定				
	H16年度	事業着手、用地着手				
	H17年度	工事着手				
H18年度			工事着手			

にまゆのつ

2. 仁摩・温泉津道路の概要

(3)進捗状況

一般国道9号 仁摩・温泉津道路

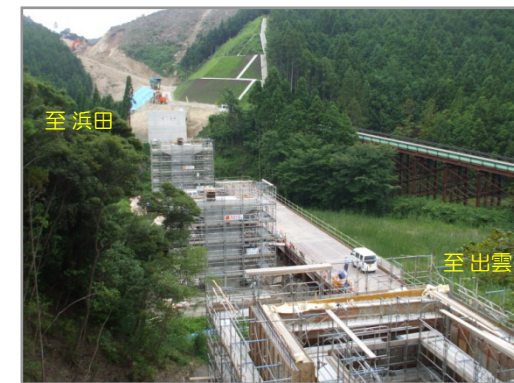
・仁摩・温泉津道路は、用地買収・工事促進を行い、H20年代に暫定供用を予定している。



①福波第2高架橋下部工事状況
福光付近から浜田方面を望む



②馬路第1高架下部第1工事状況
出雲方面から浜田方面を望む

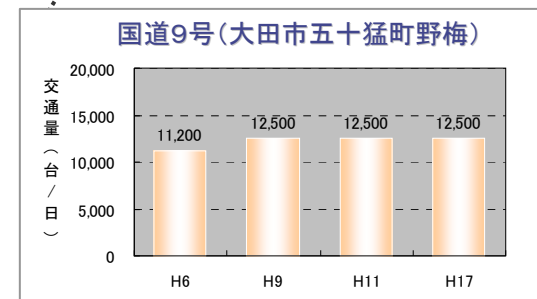
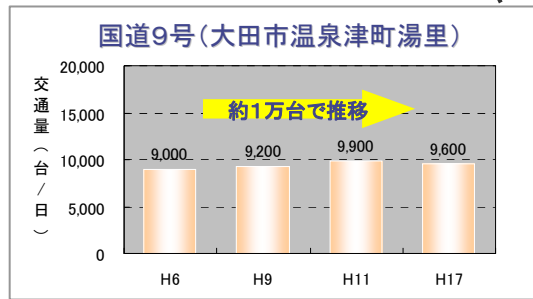
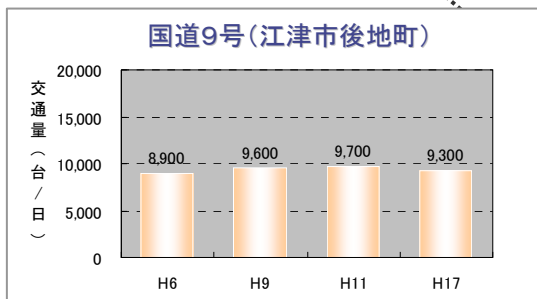


③仁摩インター付近工事状況
出雲方面から浜田方面を望む

3. 現在の状況

(1) 道路交通の状況(周辺交通量)

・並行区間の国道9号の交通量は、約1万台で推移している。



3. 現在の状況

(2) 道路交通の状況(道路構造)

- ・仁摩～温泉津間には、線形不良箇所(平面線形不良7カ所、急勾配23カ所)、要防災対策箇所(21カ所)、国際標準コンテナ車の通行支障トンネル(4カ所)など、多数の交通難所が存在し、通行に支障をきたしている。
- ・現道である国道9号が不通になった場合、**約60分の迂回を強いられる可能性がある。**



注) 国道9号 仁万交差点(仁摩町)～福光交差点(温泉津町)間を対象。

▼国道9号通行止め時の迂回



国道9号と迂回路の差
距離 約38km
時間 約60分

※資料:H17道路交通センサス



① 曲線半径150m以下箇所(大田市温泉津町)



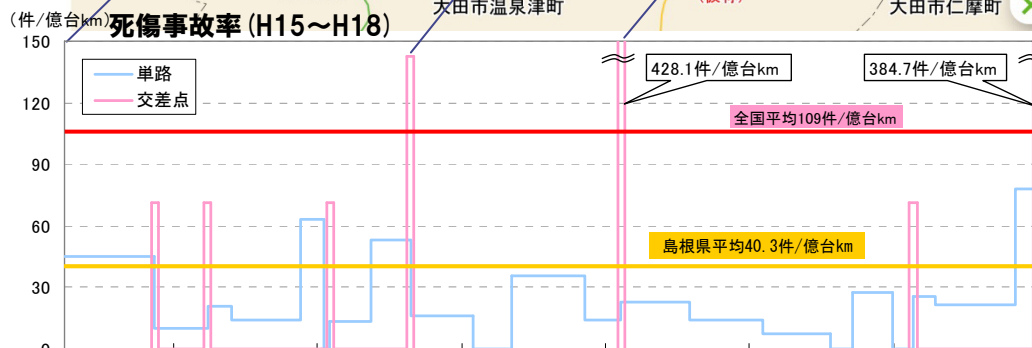
② 背高海上コンテナ輸送車通行支障トンネル(馬路トンネル)

3. 現在の状況

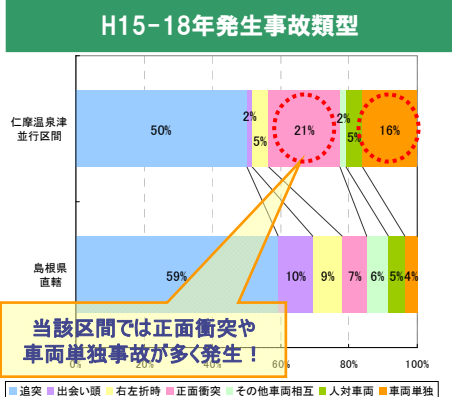
(3) 道路交通の状況(交通事故)

一般国道9号 仁摩・温泉津道路

●死傷事故は過去6年間に89件発生(1カ月に1回発生)。全面通行止めは過去6年間に10回発生(平均1時間の通行止め)



注) 集計は、国道9号 仁万交差点(仁摩町)～福光交差点(温泉津町)間を対象。
 資料/ H15-18イタルダ事故データ、鳥根県年度別通行止め箇所資料



交通事故件数 (H13~H18): 89件
事故による全面通行止め (H13~H18): 10回



H17.12.6山陰中央新報

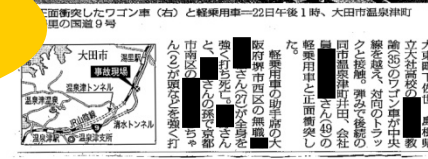
大田市の国道9号、五月五日午前五分ごろ、大田温泉津町小森で、大田温泉津町小森の国道9号で、トラックと乗用車が衝突し、乗用車内乗員1人が死亡した。事故現場には、トラックの運転手と乗用車の乗員がおり、トラックの運転手は死亡した。乗用車の乗員は死亡した。トラックの運転手は死亡した。乗用車の乗員は死亡した。



正面衝突で妊婦死亡
 2人重体 対向車がはみ出す

大田の国道9号

大田市の国道9号、五月五日午前五分ごろ、大田温泉津町小森で、大田温泉津町小森の国道9号で、トラックと乗用車が衝突し、乗用車内乗員1人が死亡した。事故現場には、トラックの運転手と乗用車の乗員がおり、トラックの運転手は死亡した。乗用車の乗員は死亡した。トラックの運転手は死亡した。乗用車の乗員は死亡した。



H19.12.23山陰中央新報

大田市の国道9号、五月五日午前五分ごろ、大田温泉津町小森で、大田温泉津町小森の国道9号で、トラックと乗用車が衝突し、乗用車内乗員1人が死亡した。事故現場には、トラックの運転手と乗用車の乗員がおり、トラックの運転手は死亡した。乗用車の乗員は死亡した。トラックの運転手は死亡した。乗用車の乗員は死亡した。

3. 現在の状況

(4) 渋滞の発生状況

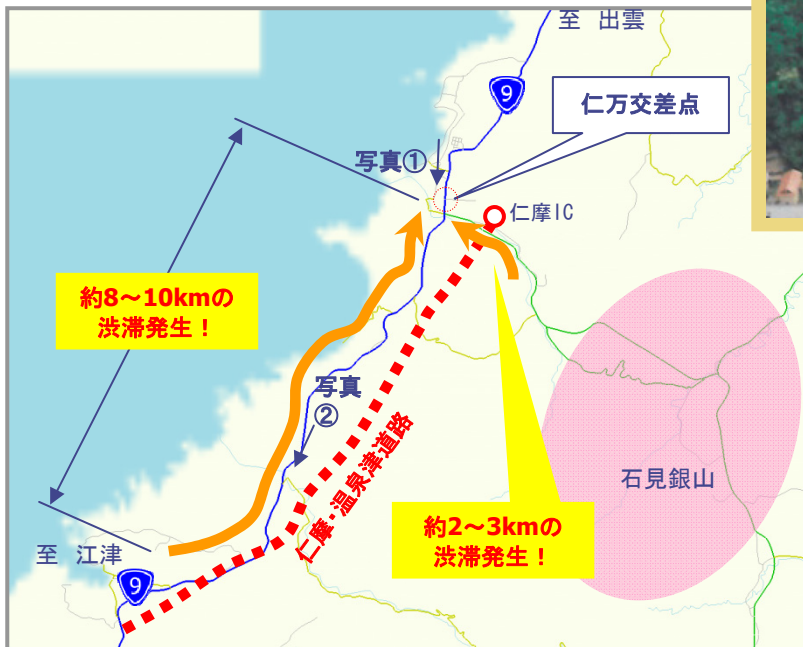
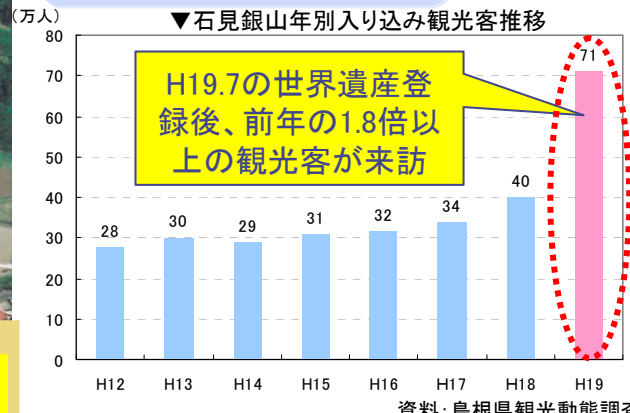
一般国道9号 仁摩・温泉津道路

・石見銀山の世界遺産登録により、休日においては渋滞が発生している。H20年の大型連休時は、前年の約1.7倍もの観光客が訪問し、**最大8～10kmもの渋滞が発生**。観光客だけでなく、地域の住民生活にも影響を与えている。

仁万交差点での渋滞発生状況

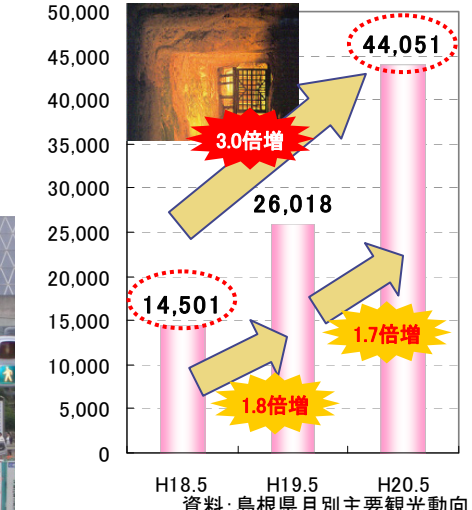


石見銀山入り込み観光客数



世界遺産登録後、初めてのGWは、**昨年の1.7倍**もの観光客が大田周辺を来訪し、銀山の入口となる仁万交差点での渋滞が問題となった。

▼龍源寺間歩入り込み観光客(5月)



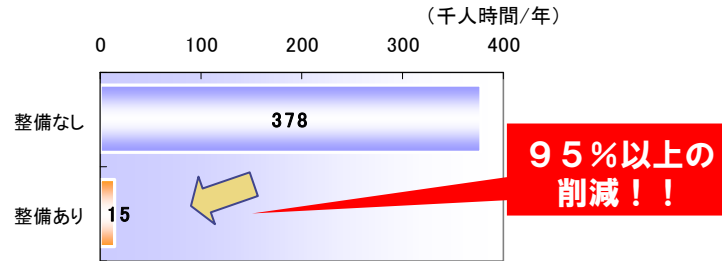
4. 事業効果

一般国道9号 仁摩・温泉津道路

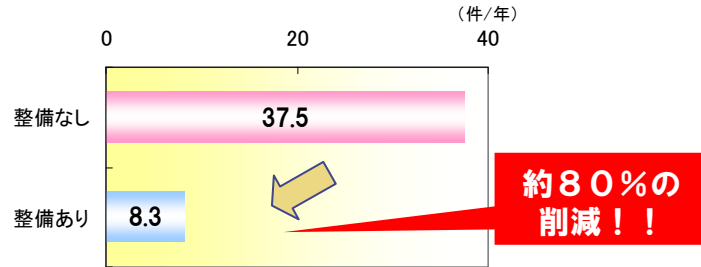
(1)安全性の向上、円滑なモビリティの確保・沿道環境の改善

○仁摩・温泉津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

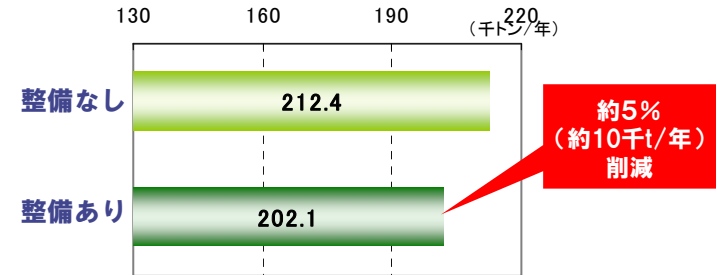


【各指標算出対象範囲】

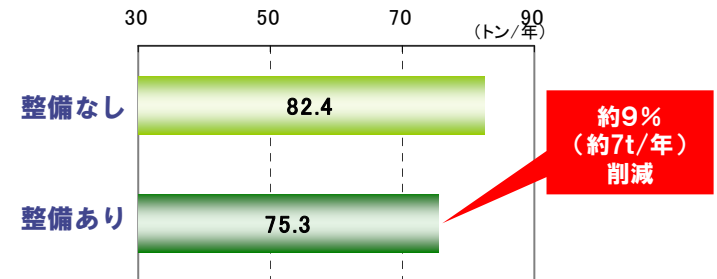
- 渋滞損失・事故件数の削減
 - ・対象道路: 国道9号(仁摩温泉津道路並行区間)
 - ※H42交通量配分結果をもとに仁摩温泉津道路の整備あり・なしのケースの交通量・旅行速度を用いて算出。
- 沿道環境の改善
 - ・CO₂、SPM、NO_xは、当該道路が含まれる大田市、江津市を対象に算出
 - ※H42交通量配分結果をもとに仁摩温泉津道路の整備あり・なしのケースの交通量・旅行速度を用いて算出。

沿道環境の改善

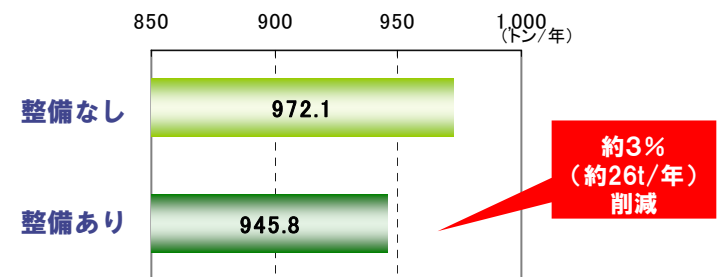
【CO₂の削減】



【SPMの削減】



【NO_xの削減】



4. 事業効果

(2) 広域ネットワークの形成

- 仁摩・温泉津道路を含む山陰道のネットワークが完成すると、県内都市間の移動時間は大幅に短縮。
松江～温泉津間:約45分、松江～益田間:約90分の短縮
- 仁摩～温泉津間に多数存在する線形不良区間、要防災対策区間を通行する車両が減少し、沿線の安全性が向上。また、東西を結ぶ路線が増えることによる、リダンダンシーの向上が図られる。

▼山陰道の整備による所要時間の変化



資料: H17道路交通センサス
 山陰道の未整備区間は、80km/hと設定

▼仁摩・温泉津整備後の
 仁万交差点～福光交差点の所要時間の変化



国道9号と迂回路の差
 (仁万交差点～福光交差点)

距離 現道: 13.1km → 仁摩・温泉津道路: 11.8km
約1kmの短縮

時間 現道: 16分 → 仁摩・温泉津道路: 12分
約4分の短縮

資料: H17道路交通センサス
 仁摩・温泉津道路区間は、80km/hと設定

- 島根県内の東西連携に寄与!
- 1本しかない東西連絡路線の代替路確保!

4. 事業効果

(3) 観光・医療・物流活動の支援

一般国道9号 仁摩・温泉津道路

・仁摩・温泉津道路の整備により島根県東西の連携が図られ、観光ツアーメニューの多様化、広域周遊化、更に滞在時間の増大が期待される。

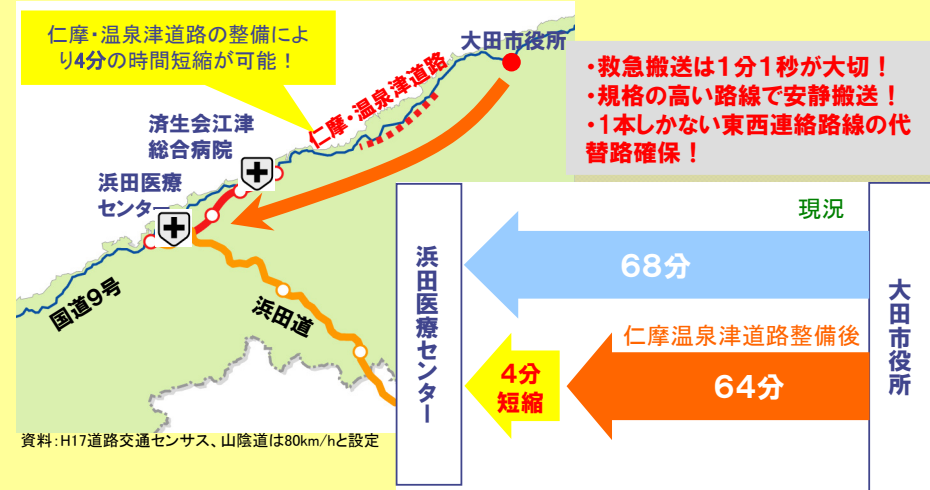
▼仁摩・温泉津道路の整備による石見銀山からのアクアスまでの所要時間短縮効果



資料：H17道路交通センサス、山陰道は80km/hと設定

・仁摩・温泉津道路の整備により、東西を結ぶ路線のリダンダンシーが確保され、大田市周辺から一時搬送先である済生会江津総合病院や、三次救急医療機関浜田医療センターへの搬送の確実性が向上される。

▼仁摩・温泉津道路による浜田医療センターまでの所要時間短縮効果



・現在の国道9号は、線形不良箇所や、高さ制限区間があるため、物流に多大な影響を与えている。
・山陰道の整備により物流の効率化が図られ、産業活動を支援することが可能となる。

現況

積み替え作業に1~2時間のロス・作業費が発生！

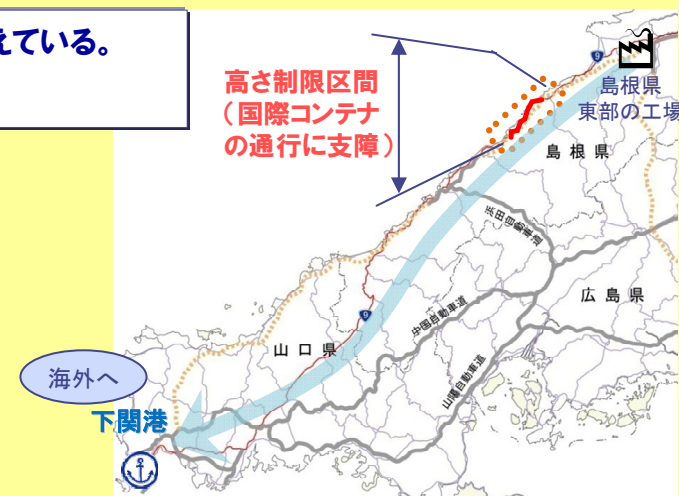
現在は、国際コンテナの通行に支障があるため、コンテナに入れずに一旦複数のトラックで下関港まで運んだ後に、コンテナに積替えて輸出。
国際コンテナへの積替えで時間ロスや作業費が発生！

<複数のトラックに分けて運搬>

将来：山陰道整備

将来は、直接、工場から国際コンテナに積み込み、**山陰道を利用して**下関港まで行き、そのまま**積み替え無しで輸出**できる。

<国際コンテナで直接運搬>



5. コスト縮減に関する取り組み

一般国道9号 仁摩・温泉津道路

- ・橋梁の耐候性鋼材(無塗装化)の使用による塗装・塗替作業の管理費縮減、及びGRF工法の採用により、基礎体寸法の縮小によるコスト縮減を図っている。

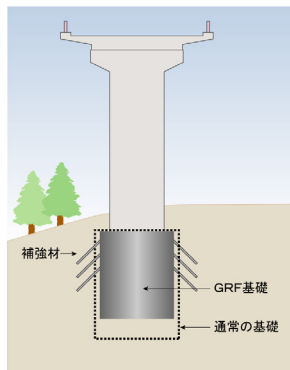
GRF工法の採用



<施工状況>

【GRF工法の特徴】

- ・深礎基礎本体周囲にロックボルト状補強材を打設することで、補強材自体の抵抗力と共に周辺地盤の強化が図られ、支持力が増加するので、従来の深礎基礎より基礎本体の寸法が縮小可能となる。



- ・基礎体寸法縮小によるコスト縮減、工期短縮および環境負荷軽減

仁摩・温泉津道路の2本の橋梁についての初期投資
ライナープレート、ロックボルト工法: 321百万円
GRF工法: 271百万円

約5千万円のコスト縮減

耐候性鋼材の採用



【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。

仁摩・温泉津道路の2本のランプ橋についての初期投資と50年間の管理費
通常塗装: 679百万円
耐候性鋼材: 661百万円

約2千万円のコスト縮減

6. 投資効果

・仁摩・温泉津道路の費用便益比は2.3(残事業)、1.5(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)	384	577
事業費	361	554
維持管理費	23	23
便益額(B:億円)	872	872
走行時間短縮便益	679	679
走行経費減少便益	140	140
交通事故減少便益	52	52
費用便益比(B/C)	2.3	1.5

客観的評価指標

指標		整備効果
円滑なモビリティの確保	空港へのアクセス向上	大田市温泉津町今浦から出雲空港への所要時間が約4分短縮(99分→95分)
国土・地域ネットワークの構築	日常活動圏の中心都市へのアクセス向上	大田市温泉津町今浦から大田市役所への所要時間が約4分短縮(31分→27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	大田市から浜田医療センターへの所要時間が約4分短縮(68分→64分)
沿道環境の改善	CO2削減率	約5%削減(約10千t/年)
	SPM削減率	約9%削減(約7t/年)
	NOx削減率	約3%削減(約26t/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(H17センサス)、

H17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

◇H19.7に石見銀山が世界遺産に登録され、訪れる観光客等が急増していることにより、国道9号を利用する交通量も増加している。特に大型連休時には、国道で著しい渋滞が発生。

2) 事業の投資効果

◇費用便益比(B/C) = 1.5(事業全体) 2.3(残事業)

3) 事業の進捗状況

◇H19年度末までに用地買収進捗率は92%。

②事業の進捗見込み

◇H20年代の全線暫定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)の使用による塗装・塗替作業の管理費縮減、及びGRF工法の採用により、基礎体寸法の縮小による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 仁摩・温泉津道路

	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=11.8km	L=11.8km	—
計画交通量	15,000~15,400 台/日	15,500~15,800 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660億円	約660億円	—
総費用(C)	595億円	577億円	「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)	1,324億円	872億円	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)	2.2	1.5	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 仁摩・温泉津道路
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) =2.3 (経済的純現在価値 (B-C) =488億円、経済的内部収益率 (EIRR) =10.2%) 全事業：費用便益比 (B/C) =1.5 (経済的純現在価値 (B-C) =295億円、経済的内部収益率 (EIRR) =6.3%)

●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：363千人・時間/年 (378千人・時間/年⇒15千人・時間/年) 渋滞損失削減率：96%
		<input type="checkbox"/> 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	
		<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	大田-江津線 4往復/1日運行。
		■ 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	温泉津駅 大田市 特急まつかぜ・特急おき (大田市仁摩町仁万～温泉津駅 11.5分→12.4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 斐川町 (大田市温泉津町吉浦～出雲空港 99分→95分)
	物流効率化の支援	<input type="checkbox"/> 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	
		■ 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	メロン、西条柿、トマト、キャベツ (温泉津町)
		■ 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	国際標準コンテナ通行支障トンネルが4箇所存在 (馬路、大野、清水、温泉津)
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	
		<input type="checkbox"/> 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	

		<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 <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	山陰自動車道
		<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 <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	出雲・宍道湖・中海地方拠点都市地域(出雲市、松江市)⇄浜田・益田地方拠点都市地域(浜田市、益田市) 大田生活圏⇄浜田生活圏
		<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 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	
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 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	石見銀山(714千人:大田市)、石見海浜公園【アクアス】(750千人:浜田市・江津市)へのアクセスが向上(石見銀山から石見海浜公園の連携、56分→50分の短縮) 仁摩サンドミュージアム(99千人)、琴ヶ浜海水浴場(22千人)、温泉津温泉(63千人)(大田市)
		<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おいて、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	大田市から浜田医療センターへ4分短縮(68分→64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 checked="" 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	災害等により、国道9号が通行止めになった場合、迂回路では距離3.9倍・時間4.6倍を強いられる。
		<input checked="" 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）	山陰自動車道に並行する自動車専用道路を形成
		<input checked="" 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	老朽橋梁2箇所（湯里橋、福光橋）、現道区間に要防災対策箇所21箇所が存在
		<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	<input checked="" type="checkbox"/> 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：10千t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 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：大田市（仁摩・温泉津道路を含む市町村） 排出削減量：26t/年、排出削減率：9%削減
	<input checked="" type="checkbox"/> 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：大田市（仁摩・温泉津道路を含む市町村） 排出削減量：7t/年、排出削減率：9%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 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	
		<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	島根県長期計画（1994→2010） 大田市総合計画（2007→2016）
		<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	市町村合併の中心都市への利便性が向上