

一般国道 9 号 福光・浅利道路

## 道路建設事業の再評価項目調書

事業名 一般国道9号 福光・浅利道路	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：島根県大田市温泉津町福光 至：島根県江津市松川町上河戸		延長 6.5km	
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730kmの主要幹線道路である。 福光・浅利道路は、島根県大田市温泉津町福光から江津市松川町上河戸を結ぶ延長6.5kmの自動車専用道路である。 事業目的は、企業進出の促進や、港湾アクセスの強化、救急医療施設アクセスの強化を図ることである。			
H28年度事業化	H27年度都市計画決定	H30年度用地着手	R2年度工事着手
全体事業費 290億円	事業進捗率 (R2年度末時点) 15%	供用済延長 0.0km	
計画交通量 15,500～15,800台/日			
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.5 (残事業) 1.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 233/273億円 事業費 : 198/238億円 維持管理費 : 35/35億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 399/399億円 走行時間短縮便益 : 307/307億円 走行経費減少便益 : 76/76億円 交通事故減少便益 : 17/17億円
感度分析の結果			
(事業全体) 交通量 : B/C=1.3～1.7(交通量±10%) 事業費 : B/C=1.4～1.6(事業費±10%) 事業期間 : B/C=1.4～1.5(事業期間±20%)	(残事業) 交通量 : B/C=1.5～1.9(交通量±10%) 事業費 : B/C=1.6～1.9(事業費±10%) 事業期間 : B/C=1.6～1.8(事業期間±20%)	基準年 令和2年	
事業の効果等			
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞損失時間の削減が期待される</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大田市から浜田港（重要港湾）までのアクセス向上が期待される</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・江津地域拠点工業団地へのアクセスが向上し、企業進出等による民間投資の拡大が期待される</li> <li>・島根県西部から石見銀山（R1 観光入込み客数 26.5万人/年）等へのアクセス向上が期待される</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次救急医療機関（島根県立中央病院、島根大学医学部附属病院）へのアクセス向上が期待される</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成する</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が期待される</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOx排出量の削減が期待される</li> <li>・SPM排出量の削減が期待される</li> </ul> <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（H28.3）」に位置づけられている</li> <li>・大規模事業（山陰道 仁摩・温泉津道路、一般県道浅利渡津線）と一体的に整備する必要がある</li> <li>・「島根県総合発展計画（H28.3）」「大田市第2次総合計画（H31.3）」「第6次江津市総合振興計画（R2.3）」に位置づけられている</li> </ul>			

関係する地方公共団体等の意見

対応方針（原案）については妥当である。  
 一般国道9号福光・浅利道路については、地域産業の活性化や地域間交流の促進に大きく寄与するとともに、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援に必要な不可欠な事業である。  
 人口減少に歯止めをかけ、希望と活力に満ちた新時代にふさわしい「島根創生」の実現を目指すためにも、その基盤となる山陰道の早期全線開通は県民の悲願である。そのため、事業中区間の早期開通と未事業化区間の早期事業化を行っていただきたい。  
 加えて、上記事業区間については用地買収を鋭意進められているところであるが、開通見通しが示されていない。企業誘致や観光振興の後押しに繋がることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。  
 また、山陰道の優先整備区間となっている「小浜～田万川間」及び「大井～萩間」の令和3年度新規事業化を強く要望する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- H28 年度に福光・浅利道路が事業化
- H28 年度に浜田・三隅道路が全線開通
- H29 年度に朝山・大田道路が全線開通
- H30 年度に多伎・朝山道路が全線開通
- H30 年度に一般県道浅利渡津線が全線開通
- R2 年度に益田西道路が新規事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和2年度末で事業全体の進捗率は15%となる見込みである

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は工事を進捗しており、早期開通を目指し事業を推進している

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく

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。  
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

# 「事業再評価」

一般国道9号 ふくみつ 福光・あさり 浅利道路

令和2年10月

国土交通省 中国地方整備局

# 今後の対応方針（原案）

## （1）福光・浅利道路

### 1.再評価の視点

#### ①事業の必要性の視点

##### 1)事業を巡る社会情勢等の変化

- ・平成28年12月に浜田・三隅道路が全線開通。
- ・平成30年3月に朝山・大田道路が全線開通。
- ・平成31年3月に多伎・朝山道路が全線開通。
- ・平成31年3月に一般県道浅利渡津線が全線開通。
- ・令和2年度 益田西道路新規事業化。

##### 2)事業の効果

- ◇費用便益比(B/C)=1.5(事業全体) 1.7(残事業)
- ◇道路の役割
  - ①環境への影響を考慮した効果[約5.3千トンのCO2削減]  
福光・浅利道路整備に伴う速度向上による地球環境(CO2)の改善効果を算定
  - ②沿道環境の改善[NOX排出量:13.4トン/年(約0.6%削減)、SPM排出量:約1.1トン/年(約1.0%削減)]
  - ③緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上

##### 3)事業の進捗状況

- ◇令和2年度末で事業全体の進捗率は15%となる見込みである。

#### ②事業の進捗見込み

- ◇現在は工事を推進しており、早期開通を目指し事業を推進している。

#### ③コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ◇今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。

## 2.県への意見照会結果

対応方針(原案)については妥当である。

一般国道9号福光・浅利道路については、地域産業の活性化や地域間交流の促進に大きく寄与するとともに、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援に必要な不可欠な事業である。

人口減少に歯止めをかけ、希望と活力に満ちた新時代にふさわしい「島根創生」の実現を目指すためにも、その基盤となる山陰道の早期全線開通は県民の悲願である。そのため、事業中区間の早期開通と未事業化区間の早期事業化を行っていただきたい。

加えて、上記事業区間については用地買収を鋭意進められているところであるが、開通見通しが示されていない。企業誘致や観光振興の後押しに繋がることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。

また、山陰道の優先整備区間となっている「小浜～田万川間」及び「大井～萩間」の令和3年度新規事業化を強く要望する。



### 【今後の対応方針(原案)】

- ◇上記①～③の各視点により、以上の状況を勘案すれば、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**事業継続が妥当**。
- ◇今後の事業実施にあたっては、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的に事業を継続する。

# 1. 再評価の重点化・効率化判定票

項目	判定			
	判断根拠	チェック欄		
事業を巡る社会経済情勢等の変化				
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	沿線市町村の人口 H28:58,749人 → R元:56,220人(大田市、江津市) 沿線市町村の自動車保有台数 H28年度末:46,711台 → H30年度末: 46,365台(大田市、江津市)	変化なし ■	変化あり □	
前回評価からの事業費・事業期間の増加		増加 無し	10%以内 増加	10%超え
事業費の増加	全体事業費:290億円(H28年度新規事業化時)→290億円(R2年度再評価時) ※増加率0%	■	□	□
事業期間の増加	10年(H28年度新規事業化時) → 10年(R2年度再評価時)※増加率0%	■	□	□
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等				
費用便益分析マニュアルに変更がない	H30.2.9_費用便益分析マニュアル改定	変化なし □	変更あり ■	
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	1,359,300TE/日(H28年度新規事業化時)→1,483,500TE/日(R2年度再評価時) ※増加率+9%	10%以下 ■	10%超え □	
周辺ネットワークで新規事業化がない	山陰道 益田西道路(R2年度) 等	なし □	あり ■	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	直近3ヶ年の事業費の平均に対する分析費用 0.24% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 1.3 > 基準値(1.0)	満たしている ■	満たしていない □	
前回評価で資料の作成を省略していない		省略していない ■	省略している □	
前回評価で費用対効果分析を省略していない		省略していない ■	省略している □	
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	特になし	—		
以上より、審議区分： <b>要点</b> 資料： <b>作成</b> 費用対効果分析： <b>実施</b> とする。				

# 2. 事業概要

## (1) 位置図

- 一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市に至る延長約730kmの主要幹線道路である。
- 福光・浅利道路は、島根県大田市温泉津町福光から江津市松川町上河戸に至る延長6.5kmの自動車専用道路である。



①石見福光ICから山口方面を望む

②青波IC(仮称)から山口方面を望む

# 2. 事業概要

## (2) 事業目的と計画概要

- 福光・浅利道路は、企業進出の促進や、港湾アクセスの強化、救急医療施設アクセスの強化等を目的とした事業である。
- 平成27年9月に福光浅利線として都市計画決定後、平成28年度に事業着手している。
- 平成30年度から用地買収に着手しており、令和2年度より工事に着手する予定である。

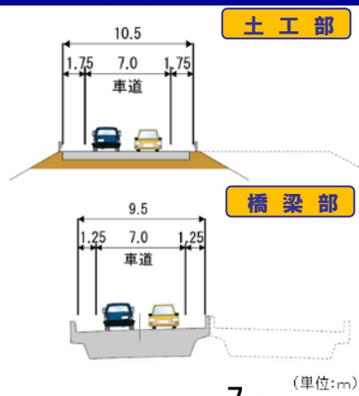
### 計画概要図



### 計画概要

路線名	一般国道9号 福光・浅利道路
起終点	起点: 島根県大田市温泉津町福光 終点: 島根県江津市松川町上河戸
計画延長	6.5 km
計画交通量	15,500~15,800台/日
道路の規格	第1種第3級
設計速度	80 km/h
車線数	暫定2車線

### 標準断面図



- 事業全体の進捗状況 (令和2年度末見込)
- ※事業費に対する割合

	ふくみつ	あさり
	福光・浅利道路	
用地	95%	
工事	7%	
全体	15%	

- 事業の経緯

事業経緯	区間	
	年度	福光・浅利道路
	平成27年度	都市計画決定
	平成28年度	事業化
	平成30年度	用地着手
	令和2年度	工事着手(予定)

# 3. 前回評価時からの主な周辺状況の変化

- 平成28年12月に浜田・三隅道路が全線開通。
- 平成31年3月に多伎・朝山道路が全線開通。
- 令和2年度より益田西道路が新規事業化。
- 平成30年3月に朝山・大田道路が全線開通。
- 平成31年3月に一般県道浅利渡津線が全線開通。



凡例

高規格幹線道路	■■■■■ 今回評価路線
道路	■■■■■ 事業中路線
	■■■■■ 開通区間
	□□□□□ 計画区間



# 4. 事業の必要性

## (1) 現状の課題

### 課題①: 地域医療の支援

- 島根県西部では、高度外傷や周産期医療など、浜田医療センターでは対応していない治療が必要な患者は、出雲市の第3次救急医療機関への広域搬送を余儀なくされているが、60分で到達できない地域が存在。
- 福光・浅利道路の整備により、搬送時間の短縮やカーブ区間等の回避により、搬送時の患者への負担が軽減される。

### 島根大学医学部付属からの60分圏域

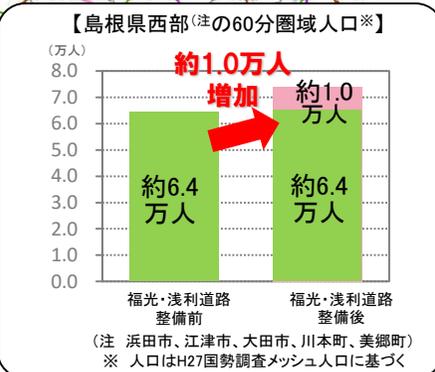


#### 関係者の声

一般道はカーブが多く、また路面の状況が悪い箇所もあるため、振動等が発生し、安定した緊急走行が確保されず、課題である。

山陰道の整備により、搬送時間の短縮及び患者への負担軽減が期待できる。

(R元.9浜田市消防本部ヒアリング)



### 課題②: 災害等による通行止め(通行止めによる迂回)

- 国道9号の福光～江津間で通行止めが発生した場合、周辺の道路は狭幅員区間が多いため、大きく迂回する経路を選択せざるを得ず、生活や物流活動に大きな支障をきたしている。(迂回路使用時の時間比は通常時の約3倍)

### 通行止め発生時の迂回ルート



### 現道と迂回路の所要時間比較





# 今回のとりまとめ結果

## 福光・浅利道路

●地域からの要望等を踏まえ、道路の役割については、従来の3便益に加えて、「地域から期待される道路の役割」等を整理。

### ◆3便益による費用便益比

(億円)

項目	JCT間 (宍道JCT～浜田JCT)		福光・浅利	
	全体事業	残事業	全体事業	残事業
総費用 (C)	1,551	558	273	233
事業費	1,423	431	238	198
維持管理費	128	128	35	35
便益額 (B)	2,037	2,037	399	399
走行時間短縮便益	1,611	1,611	307	307
走行経費減少便益	346	346	76	76
交通事故減少便益	81	81	17	17
費用便益比	1.3	3.6	1.5	1.7

便益計測対象項目	内 容
走行時間短縮便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算出したもの。
走行経費減少便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行条件が改善されることによる走行に必要な経費(燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両費、車両償却費)の減少効果を対象として算出したもの。 なお、走行時間に含まれない経費を対象として算出している。
交通事故減少便益	周辺道路も含め、道路整備による交通量等の変化に伴う、交通事故による社会的損失(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等)が減少する効果を貨幣価値として算出したもの。

### ◆まとめ

JCT間 (宍道JCT～浜田JCT)	計画交通量	総事業費	総費用 (C)	3 便益 (B)	費用対効果 (B/C) ( ) 内は残事業B/C
	15,500～19,900 台/日	1,496億円	1,551億円	2,037億円	1.3 (3.6)
福光・浅利	計画交通量	総事業費	総費用 (C)	3 便益 (B)	費用対効果 (B/C) ( ) 内は残事業B/C
	15,500～15,800 台/日	290億円	273億円	399億円	1.5 (1.7)

※ 基準年：R2年

### ◆道路の役割

#### ■道路の役割

- ①環境への影響を考慮した効果[約5.3千トンのCO2削減]  
福光・浅利道路整備に伴う速度向上による地球環境(CO2)の改善効果を算定
- ②沿道環境の改善[NOX排出量:13.4トン/年(約0.6%削減)、SPM排出量:約1.1トン/年(約1.0%削減)]
- ③緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上

## ◆前回評価時との比較(宍道JCT～浜田JCT)

	新規事業採択時評価 (平成27年度)	今回再評価 (令和2年度)	備 考 (前回評価時からの変更点)
事業諸元	L=88.1km	L=28.3km	・評価対象区間の変更
計画交通量	2,800台/日 ～17,100台/日	15,500台/日 ～19,900台/日	・評価対象区間の変更 ・将来交通需要推計ベースの変更(H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース → H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・最新の事業化ネットワークを反映
総事業費	約3,423億円	約1,496億円	・評価対象区間の変更
総費用 (C)	4,127億円	1,551億円	・評価対象区間の変更 ・基準年の変更(H27基準からR2基準)
総便益 (B)	4,962億円	2,037億円	・評価対象区間の変更 ・将来交通需要推計ベースの変更(H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース → H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・「費用便益分析マニュアル」改訂(H30.2)による変更 ・基準年の変更(H27基準からR2基準)
費用対効果 (B/C)	1.2	1.3	・総費用及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

※新規事業採択時評価(平成27年度)のB/Cは試行段階の参考値

## ◆前回評価時との比較(福光・浅利道路 単区間)

	新規事業採択時評価 (平成27年度)	今回再評価 (令和2年度)	備 考 (前回評価時からの変更点)
事業諸元	L=6.5km	L=6.5km	
計画交通量	14,900台/日 ~15,100台/日	15,500台/日 ~15,800台/日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来交通需要推計ベースの変更(H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース → H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース)</li> <li>・最新の事業化ネットワークを反映</li> </ul>
総事業費	約290億円	約290億円	
総費用 (C)	219億円	273億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基準年の変更(H27基準からR2基準)</li> </ul>
総便益 (B)	328億円	399億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来交通需要推計ベースの変更(H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース → H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース)</li> <li>・「費用便益分析マニュアル」改訂(H30.2)による変更</li> <li>・基準年の変更(H27基準からR2基準)</li> </ul>
費用対効果 (B/C)	1.5	1.5	総費用及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

一般国道9号 福光・浅利道路

〔島根県への意見照会と回答〕

国中整企画第37号  
国中整港計第18号  
令和2年9月10日

島根県知事 様

国土交通省  
中国地方整備局長  
( 公印省略 )

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針  
(原案)の作成に係る意見照会について (依頼)

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領（以下「実施要領」という。）に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を確保するため、中国地方整備局事業評価監視委員会（以下「委員会」という。）において、再評価に係る対応方針（原案）について審議しております。

このたび、令和2年10月19日に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針（原案）の作成にあたり、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

(別紙)

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
一般国道9号 福光・浅利道路	継続	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業評価監視委員会」へ諮る対応方針（原案）を作成します。

■ご意見の送付期限：令和2年10月8日（木）までをお願いします。

※様式自由：

■送付先・お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

建設専門官 桐谷（内線：3153）

主査 武嶋（内線：3186）

TEL：082-221-9231（代表）

FAX：082-511-6359

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館



高推第26号

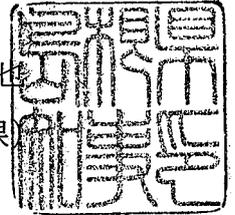
令和2年9月24日

国土交通省

中国地方整備局長 小平 卓 様

島根県知事 丸山 達也

(土木部高速道路推進課)



中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る意見照会について（回答）

令和2年9月10日付け国中整企画第37号、国中整港計第18号で意見照会のあった下記事業について、継続するとの対応方針（原案）については、別紙のとおり異存ありません。

記

・一般国道9号 福光・浅利道路



以上

## 中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）案に対する意見

## 【道路事業】

事業名	一般国道9号 福光・浅利道路
対応方針に対する意見 (対応方針:継続)	妥当である
<p>(意見)</p> <p>上記事業については、地域産業の活性化や地域間交流の促進に大きく寄与するとともに、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援に必要不可欠な事業である。</p> <p>人口減少に歯止めをかけ、希望と活力に満ちた新時代にふさわしい「島根創生」の実現を目指すためにも、その基盤となる山陰道の早期全線開通は県民の悲願である。そのため、事業中区間の早期開通と未事業化区間の早期事業化を行っていただきたい。</p> <p>加えて、上記事業区間については用地買収を鋭意進められているところであるが、開通見通しが示されていない。企業誘致や観光振興の後押しに繋がることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。</p> <p>また、山陰道の優先整備区間となっている「小浜～田万川間」及び「大井～萩間」の令和3年度新規事業化を強く要望する。</p>	