

一般国道 9 号 出雲・湖陵道路

一般国道 9 号 湖陵・多伎道路

一般国道 9 号 大田・静間道路

一般国道 9 号 静間・仁摩道路

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道 9 号 出雲・湖陵道路			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：島根県出雲市知井宮町 至：島根県出雲市湖陵町三部					延長	4.4 km
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 751 km の主要幹線道路である。 出雲・湖陵道路は、島根県出雲市知井宮町と出雲市湖陵町三部を結ぶ延長 4.4 km の自動車専用道路である。 事業目的は、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、地域間広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。							
H20 年度事業化		H17 年度都市計画決定		H23 年度用地着手		H25 年度工事着手	
全体事業費	約 363 億円		事業進捗率 (R4 年 3 月末時点)	約 71%	供用済延長	0.0 km	
計画交通量	20,200 台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	(3 便益) 1.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 108/383 億円 事業費：88/363 億円 維持管理費：20/20 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 518/518 億円 走行時間短縮便益：421/421 億円 走行経費減少便益：76/76 億円 交通事故減少便益：21/21 億円	基準年 令和 3 年		
感度分析の結果							
(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.6 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=3.9~5.7 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.3~1.4 (事業費±10%) 事業費：B/C=4.5~5.2 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.3~1.4 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.6~5.0 (事業期間±20%)							
事業の効果等							
①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する [一畑バス小田線(上塩冶車庫～JR出雲市駅～JR小田駅)6便/日] ・大田市から出雲空港へのアクセス向上が見込まれる							
②物流効率化の支援 ・県内大手養鶏会社から県外出荷先へのアクセス向上が期待される							
③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「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 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる							
④個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山(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							
⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関(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							
⑥災害への備え ・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							
⑦地球環境の保全 ・CO2 排出量の削減が期待される							
⑧生活環境の改善・保全 ・NOx 排出量の削減が期待される ・SPM 排出量の削減が期待される ・騒音レベルが新たに要請限度を下回ることが期待される							
⑨他のプロジェクトとの関係 ・「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 ・大規模道路事業(一般国道 9 号 湖陵・多伎道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路)と一体的に整備する必要あり ・「島根総合発展計画 第三次実施計画(H28.3)」、「新たな出雲の国づくり計画 出雲未来図 後期基本計画(H29.3)」、「出雲市都市計画マスタープラン(H22.2)」に位置づけられている							

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号出雲・湖陵道路については、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不可欠な路線である。とりわけ、令和3年8月の大雨により出雲市多伎町小田地内で地すべりが発生し、国道9号が全面通行止めとなっているが、平成31年3月に開通した山陰道「出雲多伎IC～大田朝山IC間」が国道9号の代替路として機能し、ダブルネットワークの効果を大いに発揮しており、あらためて山陰道の必要性が認識された。

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、島根県内の山陰道事業中区間を一日も早く完成させるとともに、未着手区間にすみやかに着手し、山陰道の早期全線整備を行っていただきたい。

特に、上記4区間及び三隅・益田道路については開通見通しが公表されているので、一日でも早い開通を図っていただきたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

H21年度に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC間）が全線開通。

H26年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通。

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。

R3年度に益田・田万川道路、松江北道路が新規事業化。安来道路4車線化が新規事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年度末で事業全体の進捗率は71%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

現在は工事を推進しており、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。

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道 9 号 湖陵・多伎道路			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：島根県出雲市湖陵町三部 至：島根県出雲市多伎町久村					延長	4. 5 km
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 7 5 1 km の主要幹線道路である。 湖陵・多伎道路は、島根県出雲市湖陵町三部と出雲市多伎町久村を結ぶ延長 4. 5 km の自動車専用道路である。 事業目的は、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、地域間広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。							
H 2 4 年度事業化		H 1 7 年度都市計画決定		H 2 6 年度用地着手		H 2 7 年度工事着手	
全体事業費	約259億円		事業進捗率 (R4年3月末時点)	約78%	供用済延長	0.0 km	
計画交通量	19,600台/日						
費用対効果 分析結果	B / C (事業全体) 1.9 (残事業) 7.6	(3便益) 総費用 (残事業) / (事業全体) 71/280億円 (事業費 : 48/257億円 維持管理費 : 22/ 22億円)	総便益 (残事業) / (事業全体) 535/535億円 (走行時間短縮便益 : 430/430億円 走行経費減少便益 : 82/ 82億円 交通事故減少便益 : 23/ 23億円)	基準年 令和 3 年			
感度分析の結果 (事業全体) 交 通 量 : B / C = 1.8 ~ 2.1 (交 通 量 ± 10%) (残事業) 交 通 量 : B / C = 7.0 ~ 8.2 (交 通 量 ± 10%) 事 業 費 : B / C = 1.9 ~ 1.9 (事 業 費 ± 10%) 事 業 費 : B / C = 7.1 ~ 8.1 (事 業 費 ± 10%) 事業期間 : B / C = 1.8 ~ 2.0 (事業期間 ± 20%) 事業期間 : B / C = 7.3 ~ 7.8 (事業期間 ± 20%)							
事業の効果等							
①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する [一畑バス小田線（上塩冶車庫～JR出雲市駅～JR小田駅）6便/日] ・大田市から出雲空港へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・県内大手養鶏会社から県外出荷先へのアクセス向上が期待される ③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「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 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山（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 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（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 ⑥災害への備え ・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 ⑦地球環境の保全 ・CO2 排出量の削減が期待される ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx 排出量の削減が期待される ・SPM 排出量の削減が期待される ⑨他のプロジェクトとの関係 ・「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 ・大規模道路事業（一般国道9号 出雲・湖陵道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路）と一体的に整備する必要あり ・「島根総合発展計画 第三次実施計画（H28.3）」、「新たな出雲の国づくり計画 出雲未来図 後期基本計画（H29.3）」、「出雲市都市計画マスタープラン（H22.2）」に位置づけられている							

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号湖陵・多伎道路については、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不可欠な路線である。とりわけ、令和3年8月の大雨により出雲市多伎町小田地内で地すべりが発生し、国道9号が全面通行止めとなっているが、平成31年3月に開通した山陰道「出雲多伎IC～大田朝山IC間」が国道9号の代替路として機能し、ダブルネットワークの効果を大いに発揮しており、あらためて山陰道の必要性が認識された。

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、島根県内の山陰道事業中区間を一日も早く完成させるとともに、未着手区間にすみやかに着手し、山陰道の早期全線整備を行っていただきたい。

特に、上記4区間及び三隅・益田道路については開通見通しが公表されているので、一日でも早い開通を図っていただきたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

H21年度に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC間）が全線開通。

H26年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通。

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。

R3年度に益田・田万川道路、松江北道路が新規事業化。安来道路4車線化が新規事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年度末で事業全体の進捗率は78%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

現在は用地買収及び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。

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。

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道 9 号 大田・静岡道路			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：島根県大田市久手町刺鹿 至：島根県大田市静岡町					延長	5. 0 km
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 7 5 1 k m の主要幹線道路である。 大田・静岡道路は、島根県大田市久手町刺鹿と大田市静岡町を結ぶ延長 5. 0 k m の自動車専用道路である。 事業目的は、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、地域間広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。							
H 2 4 年度事業化		H 1 7 年度都市計画決定		H 2 6 年度用地着手		H 2 7 年度工事着手	
全体事業費	約360億円		事業進捗率 (R4年3月末時点)	約69%	供用済延長	0. 0 k m	
計画交通量	16, 200台/日						
費用対効果 分析結果	B / C (事業全体) 1. 2 (残事業) 3. 6	(3便益) 総費用 (残事業) / (事業全体) 126/376億円 (事業費：97/347億円) (維持管理費：29/ 29億円)	総便益 (残事業) / (事業全体) 450/450億円 (走行時間短縮便益：357/357億円) (走行経費減少便益：77/ 77億円) (交通事故減少便益：16/ 16億円)	基準年 令和 3 年			
感度分析の結果 (事業全体) 交 通 量 : B / C = 1. 1 ~ 1. 3 (交 通 量 ± 10%) (残事業) 交 通 量 : B / C = 3. 2 ~ 4. 0 (交 通 量 ± 10%) 事 業 費 : B / C = 1. 2 ~ 1. 2 (事 業 費 ± 10%) 事 業 費 : B / C = 3. 3 ~ 3. 9 (事 業 費 ± 10%) 事業期間 : B / C = 1. 1 ~ 1. 2 (事業期間 ± 20%) 事業期間 : B / C = 3. 5 ~ 3. 7 (事業期間 ± 20%)							
事業の効果等							
①円滑なモビリティの確保 ・ 渋滞損失時間の削減が期待される ・ 利便性の向上が期待できるバス路線が存在する [石見交通 大田・江津線 (大田市立病院・大田バスセンター～仁万駅前・道の駅サンピコ・済生会江津病院) 19便/日] ・ 江津市から出雲空港へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・ 大田市から浜田港 (重要港湾) へのアクセス向上が見込まれる ・ 県内大手養鶏会社から県外出荷先へのアクセス向上が期待される ③国土・地域ネットワークの構築 ・ 高規格道路「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 ・ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・ 島根県東部から石見銀山 (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 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・ 第三次救急医療機関 (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 ⑥災害への備え ・ 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 ⑦地球環境の保全 ・ CO 2 排出量の削減が期待される ⑧生活環境の改善・保全 ・ NO x 排出量の削減が期待される ・ SPM 排出量の削減が期待される ⑨他のプロジェクトとの関係 ・ 「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 ・ 大規模道路事業 (一般国道 9 号 出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、静岡・仁摩道路) と一体的に整備する必要あり ・ 「島根総合発展計画 第三次実施計画 (H28. 3)」、「大田市総合計画 後期計画改訂版 (H29. 3)」、「大田市都市計画マスタープラン (H20. 3)」に位置づけられている							

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号大田・静間道路については、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不可欠な路線である。とりわけ、令和3年8月の大雨により出雲市多伎町小田地内で地すべりが発生し、国道9号が全面通行止めとなっているが、平成31年3月に開通した山陰道「出雲多伎IC～大田朝山IC間」が国道9号の代替路として機能し、ダブルネットワークの効果を大いに発揮しており、あらためて山陰道の必要性が認識された。

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、島根県内の山陰道事業中区間を一日も早く完成させるとともに、未着手区間にすみやかに着手し、山陰道の早期全線整備を行っていただきたい。

特に、上記4区間及び三隅・益田道路については開通見通しが公表されているので、一日でも早い開通を図っていただきたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

H21年度に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC間）が全線開通。

H26年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通。

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。

R3年度に益田・田万川道路、松江北道路が新規事業化。安来道路4車線化が新規事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年度末で事業全体の進捗率は69%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

現在は工事を推進しており、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。

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道 9 号 静岡・仁摩道路			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：島根県大田市静岡町 至：島根県大田市仁摩町大国					延長	7.9 km
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 75.1 km の主要幹線道路である。 静岡・仁摩道路は、島根県大田市静岡町と大田市仁摩町大国を結ぶ延長 7.9 km の自動車専用道路である。 事業目的は、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、地域間広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。							
H20 年度事業化		H17 年度都市計画決定		H23 年度用地着手		H25 年度工事着手	
全体事業費	約484億円		事業進捗率 (R4年3月末時点)	約81%	供用済延長	0.0 km	
計画交通量	18,800台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	(3便益) 1.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 124/533億円 事業費：80/490億円 維持管理費：44/44億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 595/595億円 走行時間短縮便益：484/484億円 走行経費減少便益：91/91億円 交通事故減少便益：21/21億円	基準年 令和3年		
感度分析の結果							
(事業全体) 交通量：B/C=1.0~1.3 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=4.3~5.4 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.1~1.1 (事業費±10%) 事業費：B/C=4.5~5.1 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.2 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.7~5.0 (事業期間±20%)							
事業の効果等							
①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する〔石見交通 大田・江津線（大田市立病院・大田バスセンター～仁万駅前・道の駅サンピコ・済生会江津病院）20便/日〕 ・江津市から出雲空港へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・大田市から浜田港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ・県内大手養鶏会社から県外出荷先へのアクセス向上が期待される ③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「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 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山（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 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（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 ⑥災害への備え ・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 ⑦地球環境の保全 ・CO2 排出量の削減が期待される ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx 排出量の削減が期待される ・SPM 排出量の削減が期待される ⑨他のプロジェクトとの関係 ・「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 ・大規模道路事業（一般国道9号 出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、大田・静岡道路）と一体的に整備する必要あり ・「島根総合発展計画 第三次実施計画（H28.3）」、「大田市総合計画 後期計画改訂版（H29.3）」、「大田市都市計画マスタープラン（H20.3）」に位置づけられている							

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号静岡・仁摩道路については、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不可欠な路線である。とりわけ、令和3年8月の大雨により出雲市多伎町小田地内で地すべりが発生し、国道9号が全面通行止めとなっているが、平成31年3月に開通した山陰道「出雲多伎IC～大田朝山IC間」が国道9号の代替路として機能し、ダブルネットワークの効果を大いに発揮しており、あらためて山陰道の必要性が認識された。

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、島根県内の山陰道事業中区間を一日も早く完成させるとともに、未着手区間にすみやかに着手し、山陰道の早期全線整備を行っていただきたい。

特に、上記4区間及び三隅・益田道路については開通見通しが公表されているので、一日でも早い開通を図っていただきたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

H21年度に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC間）が全線開通。

H26年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通。

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。

R3年度に益田・田万川道路、松江北道路が新規事業化。安来道路4車線化が新規事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年度末で事業全体の進捗率は81%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

現在は工事を推進しており、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

いずも こりょう 出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路

おおだ しずま 大田・静間道路 静間・仁摩道路

令和3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)出雲・湖陵道路

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

- ・令和2年度に益田西道路新規事業化、山陰自動車道(安来道路)4車線化(NEXCO)新規事業化。
- ・令和3年度に益田・田万川道路、松江北道路(島根県)新規事業化。

2)事業の効果

- ◇費用便益比(B/C)=1.4(事業全体) 4.8(残事業)
- ◇道路の役割
 - ①環境への影響を考慮した効果[約4.9千ト/年のCO2削減]
出雲・湖陵道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。
 - ②沿道環境の改善[NOX排出量:約16.8ト/年(約1.1%削減)、SPM排出量:約1.1ト/年(約1.3%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3年度末で事業全体の進捗率は71%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号出雲・湖陵道路については、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不可欠な路線である。とりわけ、令和3年8月の大雨により出雲市多伎町小田地内で地すべりが発生し、国道9号が全面通行止めとなっているが、平成31年3月に開通した山陰道「出雲多伎IC～大田朝山IC間」が国道9号の代替路として機能し、ダブルネットワークの効果を大いに発揮しており、あらためて山陰道の必要性が認識された。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、島根県内の山陰道事業中区間を一日も早く完成させるとともに、未着手区間にすみやかに着手し、山陰道の早期全線整備を行っていただきたい。特に、上記4区間及び三隅・益田道路については開通見通しが公表されているので、一日でも早い開通を図っていただきたい。

【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、効率的で効果的に事業を継続する。

今後の対応方針(原案)

(2)湖陵・多伎道路

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

- ・令和2年度に益田西道路新規事業化、山陰自動車道(安来道路)4車線化(NEXCO)新規事業化。
- ・令和3年度に益田・田万川道路、松江北道路(島根県)新規事業化。

2)事業の効果

- ◇費用便益比(B/C)= 1.9 (事業全体) 7.6 (残事業)
- ◇道路の役割
 - ①環境への影響を考慮した効果[約4.5千ト/年のCO2削減]
湖陵・多伎道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。
 - ②沿道環境の改善[NOX排出量:約14.1ト/年(約0.7%削減)、SPM排出量:約0.9ト/年(約0.9%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3年度末で事業全体の進捗率は78%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号湖陵・多伎道路については、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不可欠な路線である。とりわけ、令和3年8月の大雨により出雲市多伎町小田地内で地すべりが発生し、国道9号が全面通行止めとなっているが、平成31年3月に開通した山陰道「出雲多伎IC～大田朝山IC間」が国道9号の代替路として機能し、ダブルネットワークの効果を大いに発揮しており、あらためて山陰道の必要性が認識された。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、島根県内の山陰道事業中区間を一日も早く完成させるとともに、未着手区間にすみやかに着手し、山陰道の早期全線整備を行っていただきたい。特に、上記4区間及び三隅・益田道路については開通見通しが公表されているので、一日でも早い開通を図っていただきたい。

【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、効率的で効果的に事業を継続する。

今後の対応方針(原案)

(3)大田・静間道路

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

- ・令和2年度に益田西道路新規事業化、山陰自動車道(安来道路)4車線化(NEXCO)新規事業化。
- ・令和3年度に益田・田万川道路、松江北道路(島根県)新規事業化。

2)事業の効果

- ◇費用便益比(B/C)= 1.2 (事業全体) 3.6 (残事業)
- ◇道路の役割
 - ①環境への影響を考慮した効果[約5.1千ト/年のCO2削減]
大田・静間道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。
 - ②沿道環境の改善[NOX排出量:約15.3ト/年(約0.6%削減)、SPM排出量:約1.1ト/年(約0.8%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3年度末で事業全体の進捗率は69%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号大田・静間道路については、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不可欠な路線である。とりわけ、令和3年8月の大雨により出雲市多伎町小田地内で地すべりが発生し、国道9号が全面通行止めとなっているが、平成31年3月に開通した山陰道「出雲多伎IC～大田朝山IC間」が国道9号の代替路として機能し、ダブルネットワークの効果が大いに発揮しており、あらためて山陰道の必要性が認識された。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、島根県内の山陰道事業中区間を一日も早く完成させるとともに、未着手区間にすみやかに着手し、山陰道の早期全線整備を行っていただきたい。
 特に、上記4区間及び三隅・益田道路については開通見通しが公表されているので、一日でも早い開通を図っていただきたい。

【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、効率的で効果的に事業を継続する。

今後の対応方針(原案)

(4) 静間・仁摩道路

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

- ・令和2年度に益田西道路新規事業化、山陰自動車道(安来道路)4車線化(NEXCO)新規事業化。
- ・令和3年度に益田・田万川道路、松江北道路(島根県)新規事業化。

2) 事業の効果

- ◇費用便益比(B/C)= 1.1 (事業全体) 4.8(残事業)
- ◇道路の役割
 - ①環境への影響を考慮した効果[約6.1千ト/年のCO2削減]
 静間・仁摩道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。
 - ②沿道環境の改善[NOX排出量: 約18.4ト/年(約0.7%削減)、SPM排出量: 約1.4ト/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3年度末で事業全体の進捗率は81%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号静間・仁摩道路については、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不可欠な路線である。とりわけ、令和3年8月の大雨により出雲市多伎町小田地内で地すべりが発生し、国道9号が全面通行止めとなっているが、平成31年3月に開通した山陰道「出雲多伎IC～大田朝山IC間」が国道9号の代替路として機能し、ダブルネットワークの効果を大いに発揮しており、あらためて山陰道の必要性が認識された。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、島根県内の山陰道事業中区間を一日も早く完成させるとともに、未着手区間にすみやかに着手し、山陰道の早期全線整備を行っていただきたい。特に、上記4区間及び三隅・益田道路については開通見通しが公表されているので、一日でも早い開通を図っていただきたい。

【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、効率的で効果的に事業を継続する。

1. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

(1)出雲・湖陵道路

一般国道9号

いすも
出雲・湖陵道路

こりよう
湖陵・多伎道路

こりよう
湖陵・多伎道路

たき
湖陵・多伎道路

おおだ
大田・静間道路

しずま
静間・仁摩道路

しずま
静間・仁摩道路

にま
静間・仁摩道路

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 H31.4:175,712人 → R3.4:174,822人(出雲市) 沿線市町村の自動車保有台数 H29年度末:140,143台 → R元年度末:141,923台(出雲市)		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:273億円(R元年度再評価時)→363億円(R3年度再評価時) ※増加率33%		□	□	■
事業期間の増加	16年(R元年度再評価時) → 17年(R3年度再評価時)		□	■	□
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			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)	1,500,600TE/日(R元年度再評価)→1,500,600TE/日(R3年度再評価) ※増加率+0%		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)、山陰道安来道路(NEXCO)(R2年度)、 山陰道益田・田万川道路(R3年度)、松江北道路(島根県)(R3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 0.08% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 1.5 ≥ 基準値(1.0)		満足している ■	満足してない □	
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：**重点** 資料：**作成** 費用対効果分析：**実施** とする。

1. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

（2）湖陵・多伎道路

一般国道9号

いずも　　こりよう
出雲・湖陵道路

こりよう　　たき
湖陵・多伎道路

おおだ　　しずま
大田・静間道路

しずま　　にま
静間・仁摩道路

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 H31.4:175,712人 → R3.4:174,822人(出雲市) 沿線市町村の自動車保有台数 H29年度末:140,143台 → R元年度末:141,923台(出雲市)		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:229億円(R元年度再評価時)→259億円(R3年度再評価時) ※増加率13%		□	□	■
事業期間の増加	12年(R元年度再評価時) → 13年(R3年度再評価時)		□	■	□
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			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)	1,760,800TE/日(R元年度再評価) → 1,760,800TE/日(R3年度再評価) ※増加率+0%		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)、山陰道安来道路(NEXCO)(R2年度)、 山陰道益田・田万川道路(R3年度)、松江北道路(島根県)(R3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 0.08% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 2.0 ≥ 基準値(1.0)		満足している ■	満足してない □	
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：**重点** 資料：**作成** 費用対効果分析：**実施** とする。

1. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

（3）大田・静間道路

一般国道9号

いすも
出雲・湖陵道路

こりよう
湖陵・多伎道路

こりよう
湖陵・多伎道路

たき
静間・仁摩道路

おおだ
大田・静間道路

しずま
静間・仁摩道路

しずま
静間・仁摩道路

にま
静間・仁摩道路

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 H31.4:34,709人 → R3.4:33,624人(大田市) 沿線市町村の自動車保有台数 H29年度末:28,576台 → R元年度末:28,191台(大田市)		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:300億円(R元年度再評価時)→360億円(R3年度再評価時) ※増加率20%		□	□	■
事業期間の増加	11年(R元年度再評価時) → 12年(R3年度再評価時)		□	■	□
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			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)	1,652,200TE/日(R元年度再評価) → 1,652,200TE/日(R3年度再評価) ※増加率+0%		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)、山陰道安来道路(NEXCO)(R2年度)、 山陰道益田・田万川道路(R3年度)、松江北道路(島根県)(R3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 0.07% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 1.2 ≥ 基準値(1.0)		満足している ■	満足してない □	
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：**重点** 資料：**作成** 費用対効果分析：**実施** とする。

1. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）
(4) 静岡・仁摩道路

一般国道9号
いすも 出雲・湖陵道路
おおだ 大田・静岡道路
こりよう 湖陵道路
しずま 湖陵・多岐道路
こりよう 湖陵・多岐道路
たき 湖陵・多岐道路
しずま 湖陵・多岐道路
にま 湖陵・多岐道路

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 H31.4:34,709人 → R3.4:33,624人(大田市) 沿線市町村の自動車保有台数 H29年度末:28,576台 → R元年度末:28,191台(大田市)		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:404億円(R元年度再評価時)→484億円(R3年度再評価時) ※増加率20%		□	□	■
事業期間の増加	15年(R元年度再評価時) → 16年(R3年度再評価時)		□	■	□
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			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)	1,652,200TE/日(R元年度再評価) → 1,652,200TE/日(R3年度再評価) ※増加率+0%		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)、山陰道安来道路(NEXCO)(R2年度)、 山陰道益田・田万川道路(R3年度)、松江北道路(島根県)(R3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 0.04% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 1.1 ≥ 基準値(1.0)		満足している ■	満足してない □	
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：**重点** 資料：**作成** 費用対効果分析：**実施** とする。

2. 事業概要

(1)位置図

一般国道9号
いずも こりよう 出雲・湖陵道路
おだ しずま 大田・静間道路
こりよう たき 湖陵・多伎道路
しずま にま 静間・仁摩道路

- 一般国道9号は、^{きょうと}京都市から^{やまぐち}山口県下関市までを結ぶ延長約751kmの主要幹線道路である。
- 一般国道9号^{いずも}出雲・^{こりよう}湖陵道路、^{こりよう}湖陵・^{たき}多伎道路、^{たき}多伎・^{あさやま}朝山道路、^{あさやま}朝山・^{おだ}大田道路、^{おだ}大田・^{しずま}静間道路、^{しずま}静間・^{にま}仁摩道路は^{いずも}島根県出雲市知井宮町から^{おだ}大田市仁摩町^{おおくに}大国の約37km区間に位置する自動車専用道路であり、^{あさやま}朝山・^{おだ}大田道路は平成30年3月18日に、^{たき}多伎・^{あさやま}朝山道路は平成31年3月17日に開通済である。



2. 事業概要

(2)事業目的と計画概要

一般国道9号
いずも こりよう
出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
おおだ しずま
大田・静間道路 静間・仁摩道路

●山陰道 出雲～仁摩間は、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、地域間広域交流の促進及び地域活性化を目的とした事業である。

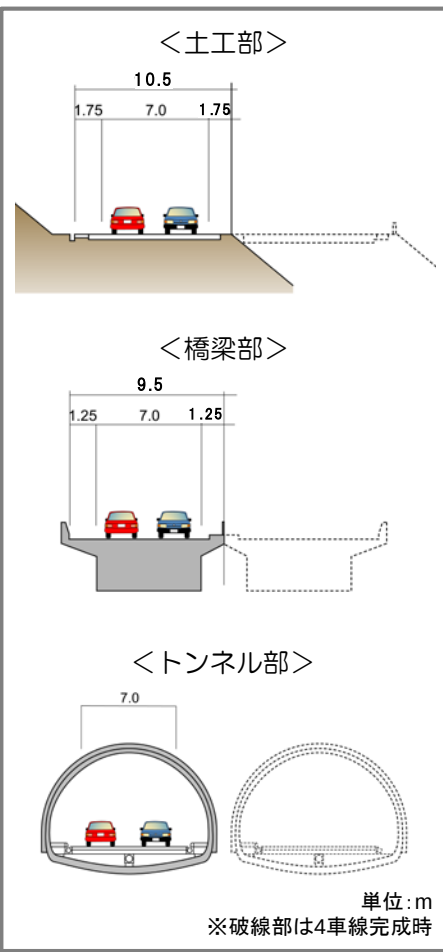
計画概要図



事業概要

	しずま・にま 静間・仁摩道路	おおだ・しずま 大田・静間道路	あさやま・おおだ 朝山・大田道路	たき・あさやま 多伎・朝山道路	こりよう・たき 湖陵・多伎道路	いずも・こりよう 出雲・湖陵道路
起終点 (上段：起点) (下段：終点)	おおだ しずまちょう 大田市静間町 おおだ にまちょう おおぐに 大田市仁摩町大田	おおだ くてちょう さつか 大田市久手町刺鹿 おおだ しずまちょう 大田市静間町	おおだ あさやまちょう あさくら 大田市朝山町朝倉 おおだ くてちょう さつか 大田市久手町刺鹿	いずも たきちょう くむら 出雲市多伎町久村 おおだ あさやまちょう あさくら 大田市朝山町朝倉	いずも こりようちょう さんぶ 出雲市湖陵町三部 いずも たきちょう くむら 出雲市多伎町久村	いずも ちいみやちょう 出雲市知井宮町 いずも こりようちょう さんぶ 出雲市湖陵町三部
延長	7.9km	5.0km	6.3km	9.0km	4.5km	4.4km
道路の規格	第1種第3級					
設計速度	80km/h					
車線数	暫定2車線					

標準断面図



2. 事業概要

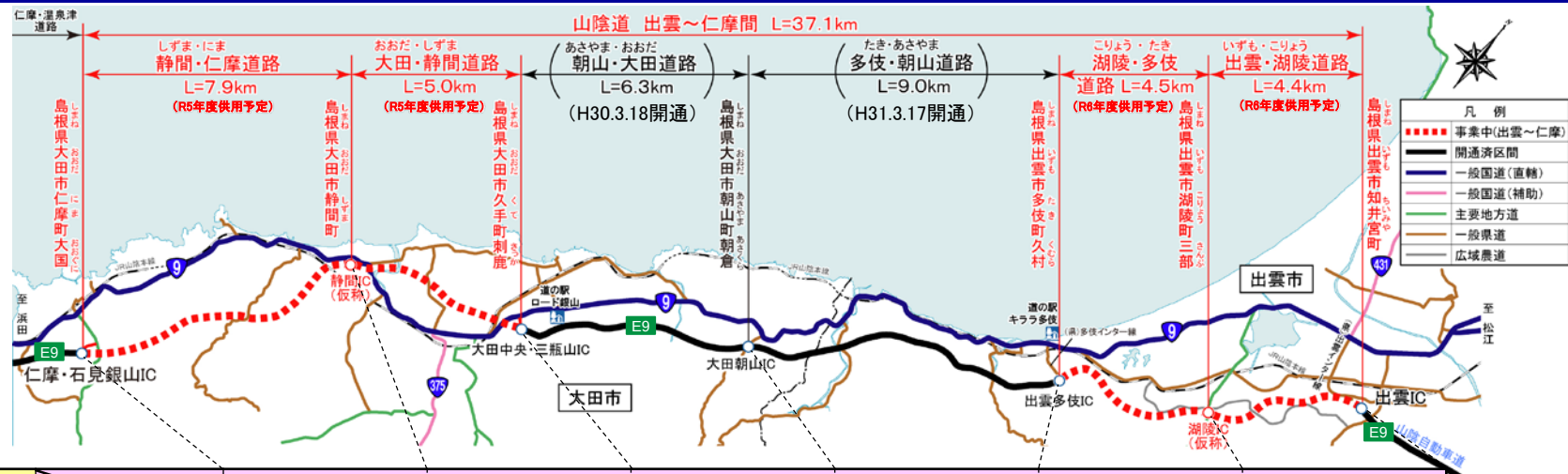
(3)事業経緯

一般国道9号

いずも　　こりよう
出雲・湖陵道路　　湖陵・多伎道路

おおだ　　しずま　　こりよう　　たき
大田・静間道路　　静間・仁摩道路

●都市計画道路出雲仁摩線として平成18年3月に都市計画決定され、平成18年度から順次事業着手している。



年度	区間	しずま・にま 静間・仁摩道路	おおだ・しずま 大田・静間道路	あさやま・おおだ 朝山・大田道路	たき・あさやま 多伎・朝山道路	こりよう・たき 湖陵・多伎道路	いずも・こりよう 出雲・湖陵道路
H17年度		都市計画決定 出雲仁摩線L=約37km(平成18年3月)					
H18年度					事業着手		
H19年度				事業着手			
H20年度		事業着手			用地着手 工事着手		事業着手
H21年度				用地着手			
H22年度		再評価		再評価	再評価		再評価
H23年度		用地着手		工事着手			用地着手
H24年度			事業着手			事業着手	
H25年度		再評価					
H25年度		工事着手					工事着手
H26年度			用地着手			用地着手	
H27年度			工事着手			工事着手	
H28年度		再評価					
H29年度				開通	再評価		
H30年度					開通		
R元年度		再評価					再評価

2. 事業概要

(4)事業の進捗状況

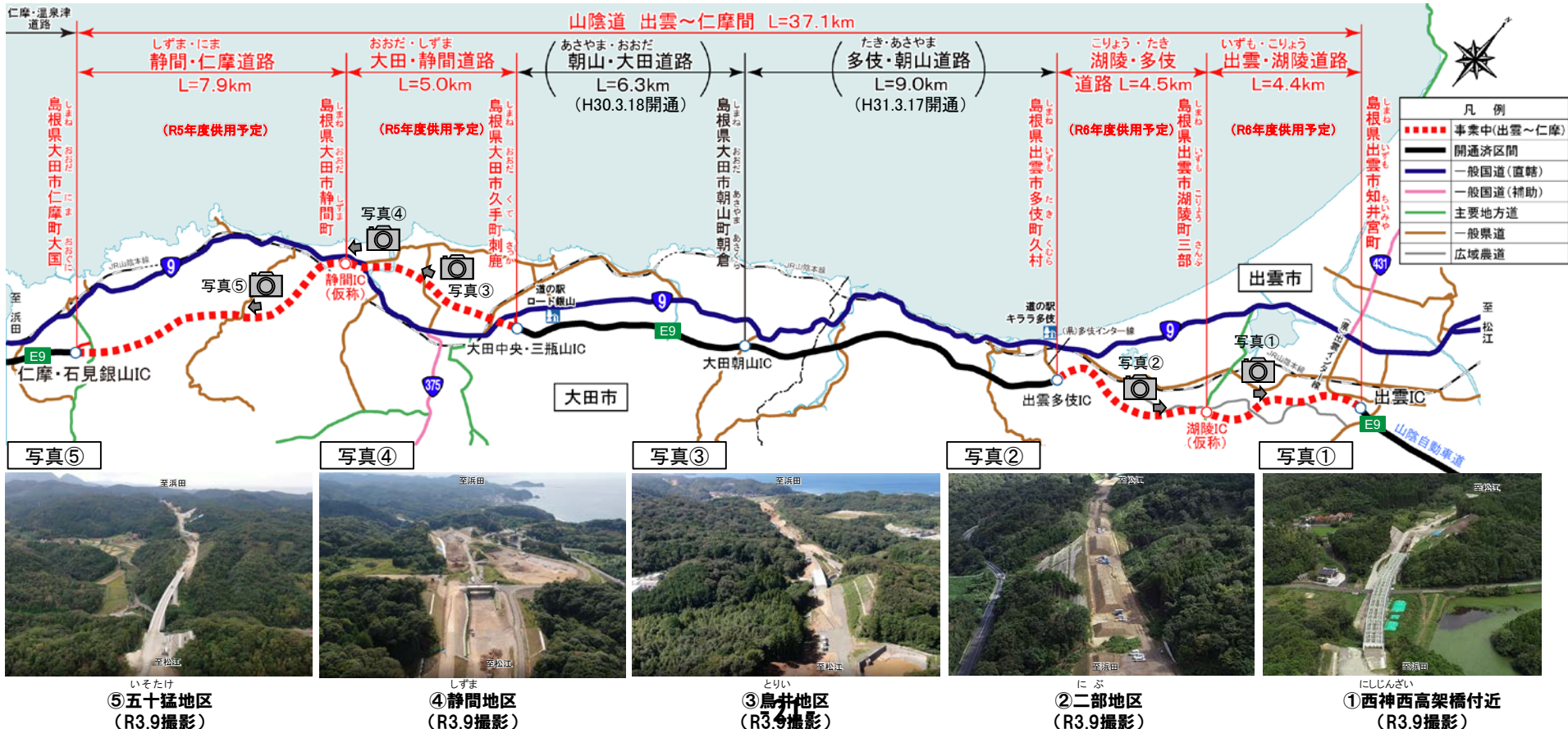
一般国道9号
いずも こりよう
出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
おおだ しずま
大田・静間道路 静間・仁摩道路

- 出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路は令和6年度での供用を目指して工事を推進している。
- 大田・静間道路、静間・仁摩道路は令和5年度での供用を目指して工事を推進している。

●事業全体の進捗状況(令和4年3月末見込み)

	静間・仁摩道路	大田・静間道路	湖陵・多伎道路	出雲・湖陵道路
用地	100%	100%	100%	100%
工事	80%	67%	77%	70%
全体	81%	69%	78%	71%

※事業費に対する割合



3. 前回評価時からの主な周辺環境の変化

一般国道9号
いすも 出雲・湖陵道路
おおだ しずま 大田・静間道路
こりよう 湖陵・多伎道路
しずま 静間・仁摩道路
たき 湖陵・多伎道路
にま 静間・仁摩道路

- 令和2年4月に益田西道路が新規事業化。
- 令和3年3月に山陰自動車道(安来道路)4車線化(NEXCO)が新規事業化。
- 令和3年4月に益田・田万川道路、松江北道路(島根県)が新規事業化。



4. 事業の必要性

(1) 現状の課題

課題①: 災害等による通行止め



整備効果①: 通行止めによる迂回の解除、
 安心した日常生活の確保
 : 高速道路のダブルネットワークによる
 効果

課題②: 安全・安心の確保



整備効果②: 急カーブや急勾配の回避による
 走行性・安全性の向上

課題③: 地域医療の支援



整備効果③: 救急搬送時間の短縮、安静搬送
 による患者負担の軽減

(2) 道路整備により期待される効果

①: 企業活動の支援



整備効果①: 物流効率化・ドライバーの負担の軽減

②: 周辺地域の観光活性化支援



整備効果②: 観光活性化の支援

③: 地域経済を支える企業進出支援



整備効果③: 新規立地企業誘致の支援

4. 事業の必要性

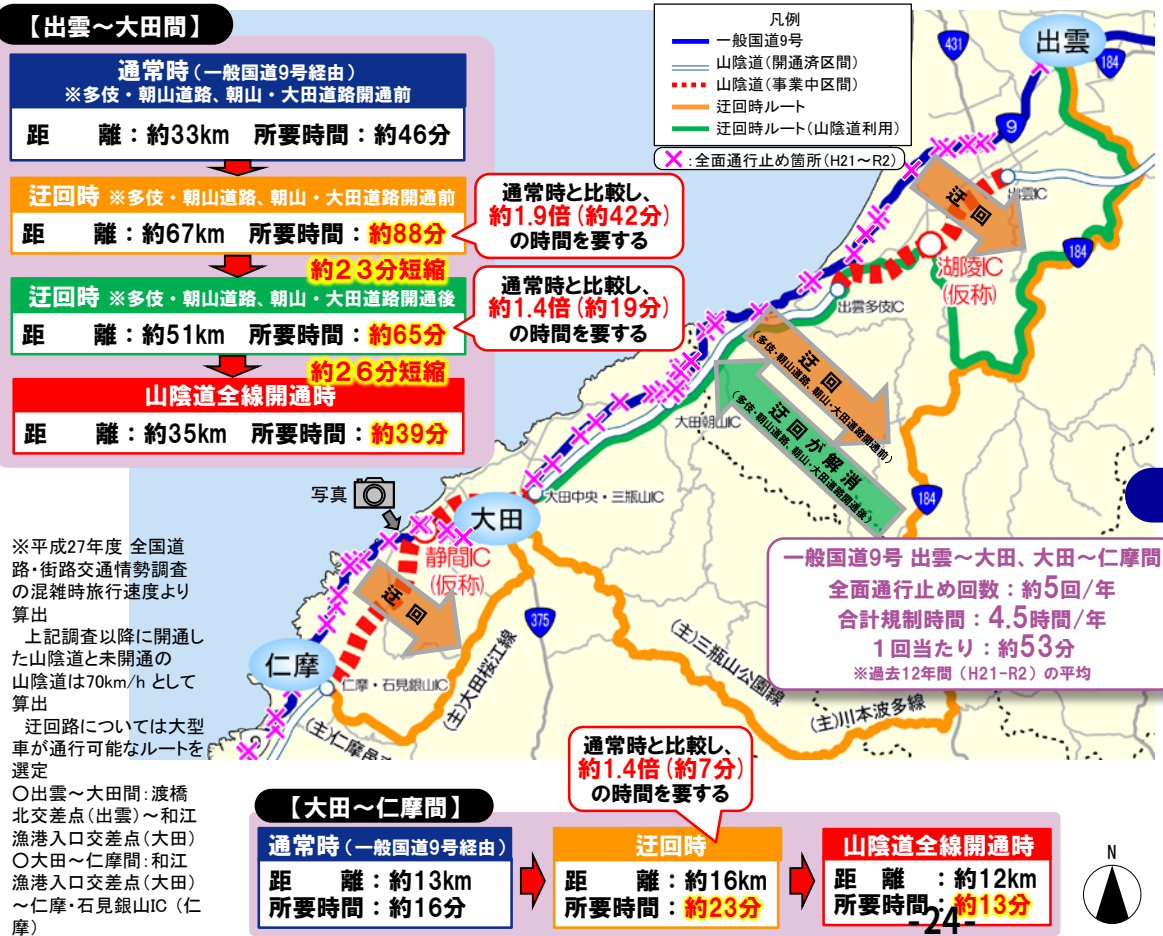
(1)現状の課題

一般国道9号
いずも 出雲・湖陵道路
おだ 湖陵・多伎道路
しずま 湖陵・多伎道路
大田 静間道路
静間 仁摩道路

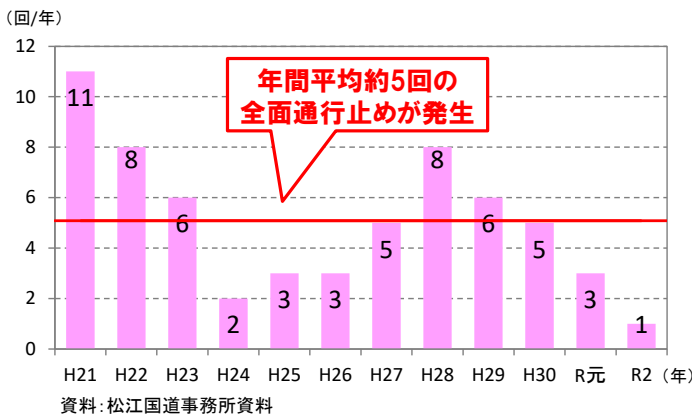
課題①: 災害等による通行止め(通行止めによる迂回の解除、安心した日常生活の確保)

- 並行する一般国道9号出雲市～大田市では事故や災害による全面通行止めが平均約5回/年(平均4.5時間/年、約53分/回)発生している。
- 通行止め発生時には、大幅な迂回を強いられるなど生活や物流活動に大きな支障をきたしている。
- 山陰道の整備により、災害発生時の代替路が確保され、大幅な迂回の解消が期待される。

一般国道9号出雲市～大田市仁摩町間の全面通行止め実績と迂回状況



過去の全面通行止めの発生状況



(参考)事故発生時の並行現道区間における状況

平成30年3月、一般国道9号(大田市静間町内)におけるトレーラー車の単独物損事故により、約6時間の全面通行止めが発生。このため、大幅な迂回が必要となった。



4. 事業の必要性

(1)現状の課題

一般国道9号
いずも 出雲・湖陵道路
おおだ 大田・静間道路
こりよう 湖陵・多伎道路
しずま 静間・仁摩道路
たき 湖陵・多伎道路
にま 静間・仁摩道路

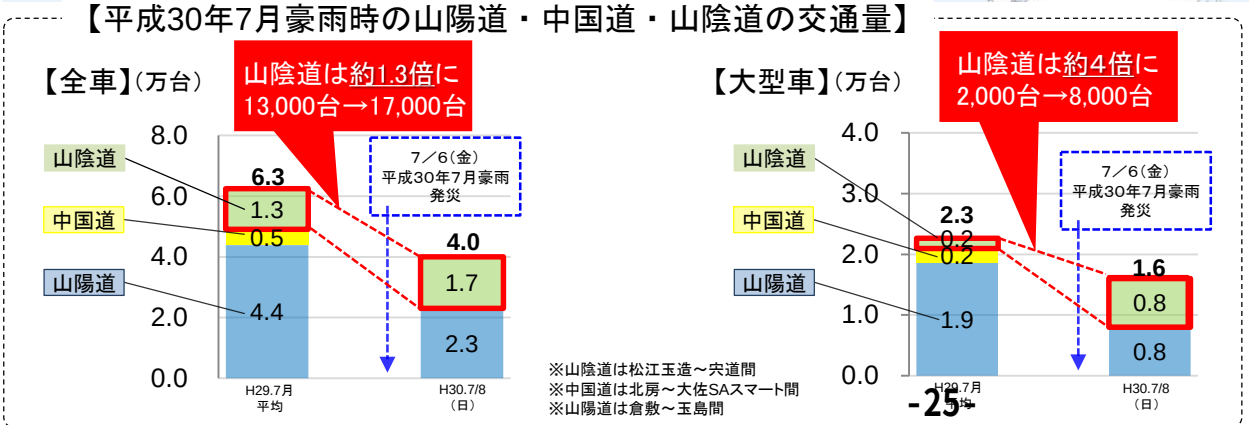
課題①: 災害等による通行止め(高規格道路のダブルネットワークによる効果 山陽道・中国道・山陰道)

- 平成30年7月豪雨の際には、山陽道や中国道の通行止めに伴い、広域交通が山陰道を迂回路として使用した。
- 山陰道が途切れている箇所では渋滞が発生。更なる代替機能強化のためには、高速ネットワークの構築が期待される。



<九州の物流会社の声>

- ・普段は山陽道を利用しているが、**H30.7.8の災害時は**大部分の幹線便が**山陰道**を利用した。
 - ・今回のような有事の状況を見据えると、**山陰側の高速道路は迂回路となり得るため、非常に助かる。**
- (H30.10 ヒアリング結果)



4. 事業の必要性

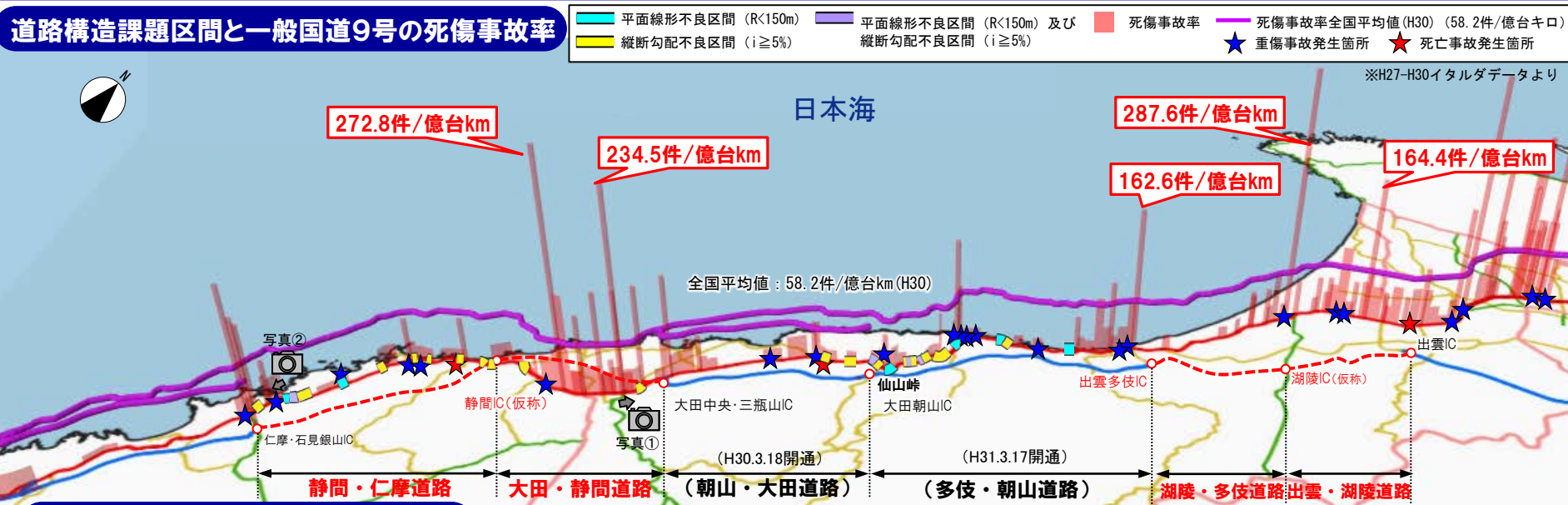
(1)現状の課題

一般国道9号
いすも 出雲・湖陵道路
おだ しずま 大田・静間道路
こりよう 湖陵・多伎道路
たき 静間・仁摩道路
しずま にま

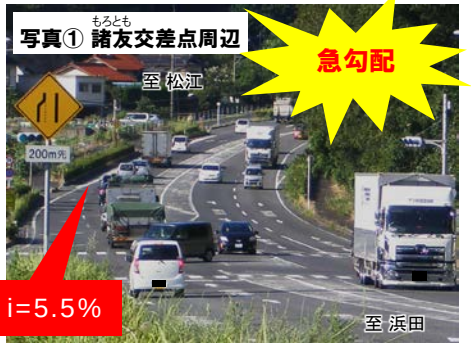
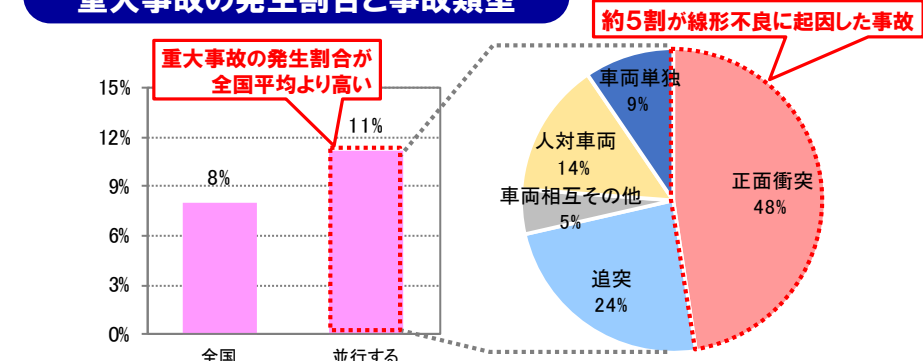
課題②:安全・安心の確保(急カーブや急勾配の回避による走行性・安全性の向上)

- 並行する一般国道9号出雲市～大田市間には急カーブ10箇所、急勾配18箇所等、道路構造に課題のある区間が多く存在。
- また、死傷事故率が全国平均(58.2件/億台キロ)以上の区間が多く存在するとともに、重大事故の発生割合も全国平均を上回っており、そのうち線形不良が起因になりやすい正面衝突による重大事故が約5割。

道路構造課題区間と一般国道9号の死傷事故率



重大事故の発生割合と事故類型



4. 事業の必要性

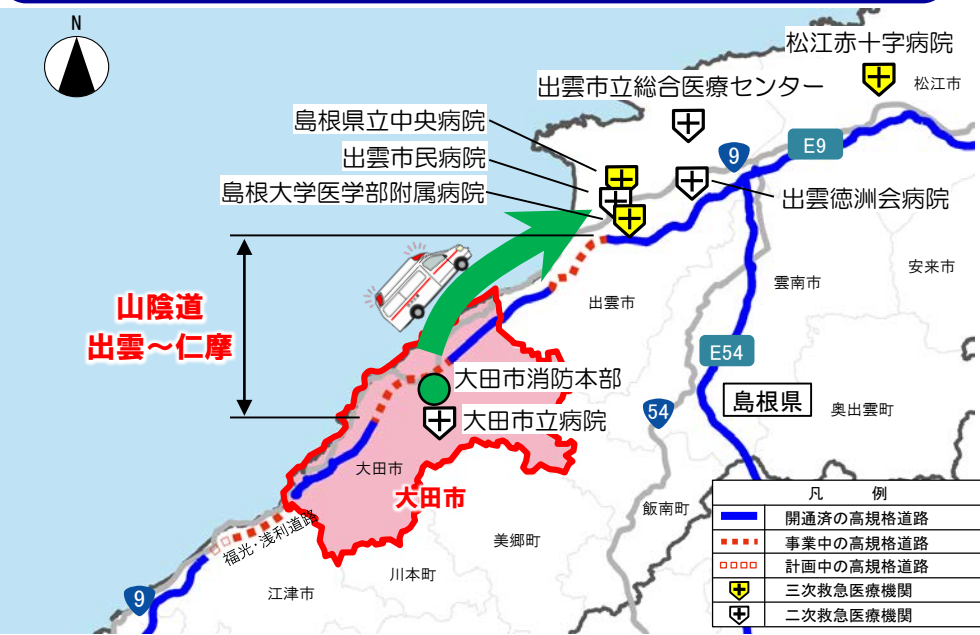
(1)現状の課題

一般国道9号
いずも 出雲・湖陵道路
おだ しずま 大田・静間道路
こりよう 湖陵・多伎道路
たき 静間・仁摩道路
しずま にま

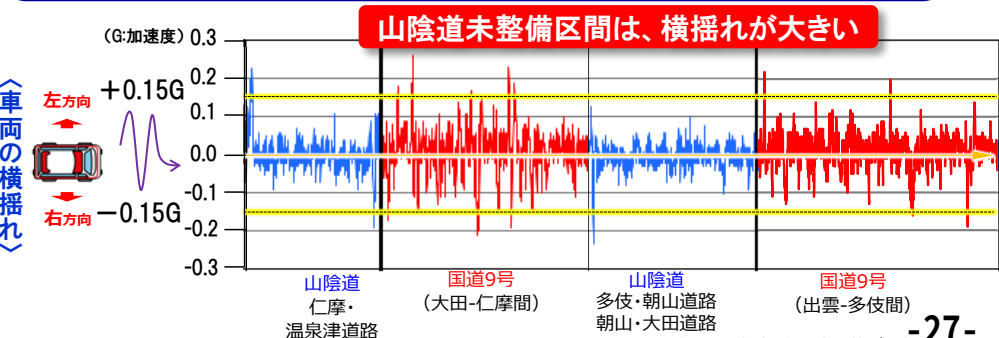
課題③：地域医療の支援（救急搬送時間の短縮、安静搬送による患者負担の軽減）

- 大田市から出雲市の三次医療機関への搬送数は年間約500件あり、現場到着に時間を要している。
- 山陰道の整備により、搬送時間短縮と現道の急カーブ区間が回避され、搬送時の患者への負担が軽減される。

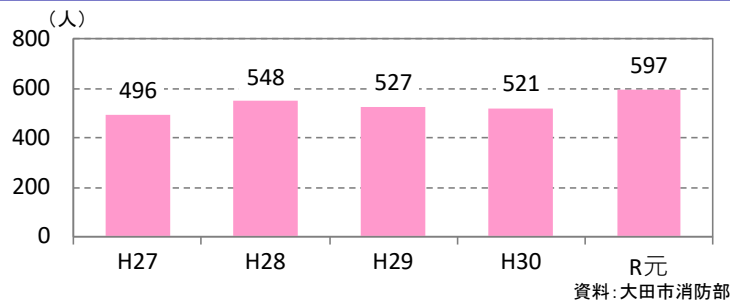
大田市周辺の救急医療機関の所在地



山陰道と現道区間での横揺れ発生状況



大田市から出雲市三次医療機関への搬送実績



期待される道路の役割(効果)

島根県立中央病院までの搬送時間の短縮

【整備前】出雲～仁摩 未開通

約39分

【整備後】出雲～仁摩 開通

約34分 約5分短縮

大田市消防本部

島根県立中央病院

※整備前は、H27全国道路・街路交通情勢調査の指定最高速度より算出。
※整備後は、山陰道出雲～仁摩をV=70km/hとして算出。

<消防の声>

- ・朝山・大田道路の開通により時間短縮に加え、走行時の振動やカーブの減少等で傷病者の負担はかなり軽減されています。
- ・大田市、江津市で対応が困難な場合は、三次救急医療機関のある出雲市、浜田市への搬送で時間を要することになり、傷病者への負担は増加します。山陰道の全線開通による、負担軽減に期待を寄せています。

(R元.6 大田市消防本部へのヒアリング結果)



4. 事業の必要性

(2)道路整備により期待される効果

①: 企業活動の支援(物流効率化・ドライバーの負担の軽減)

- 県内鶏卵販売シェアが約3割の大田市に立地する養鶏会社では、広域的な出荷、入荷が行われており、輸送時間の長さや長距離配送によるドライバーへの負担に課題がある。
- 山陰道の整備は、物流効率性の向上やドライバーの負担の軽減につながり、地域企業のさらなる成長を支援する。

養鶏会社の概要

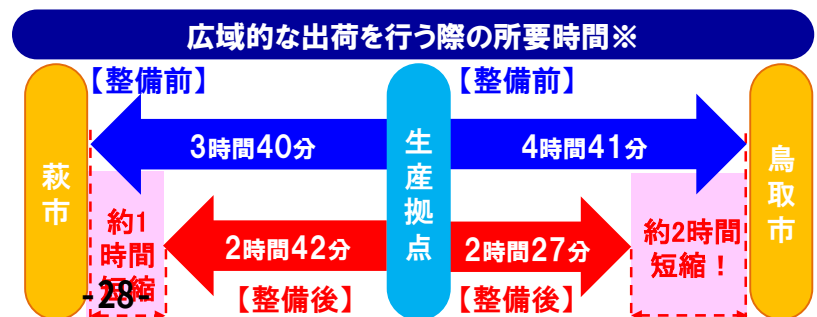
- ・島根県で最大規模の畜産農家の1つで1日24万個の卵を生産(年間生産量5,500t)
- ・鶏の育成、鶏卵の生産、卵・加工品の販売等を行っている
- ・山口県萩市～鳥取県鳥取市に出荷
- ・その他、広島、大阪、静岡、東京にも出荷
- ・令和元年に新たに鶏卵選別場を設備




<ドライバーの声>

- ・今までは鳥取への配送がほぼ一日仕事でしたが、高速道路を通れば時間の計算が立てやすくなって、気持ちに余裕を持って効率よく配送できるようになりました。
- ・遠方の配送は時間に追われることが多く、休憩を取れないこともありましたが今ではきちんと取ることができるようになりました。高速道路だと信号などで停車することがないため、輸送によるたまごの破損も減りました。

(R2.9 養鶏会社へのヒアリング結果)

4. 事業の必要性

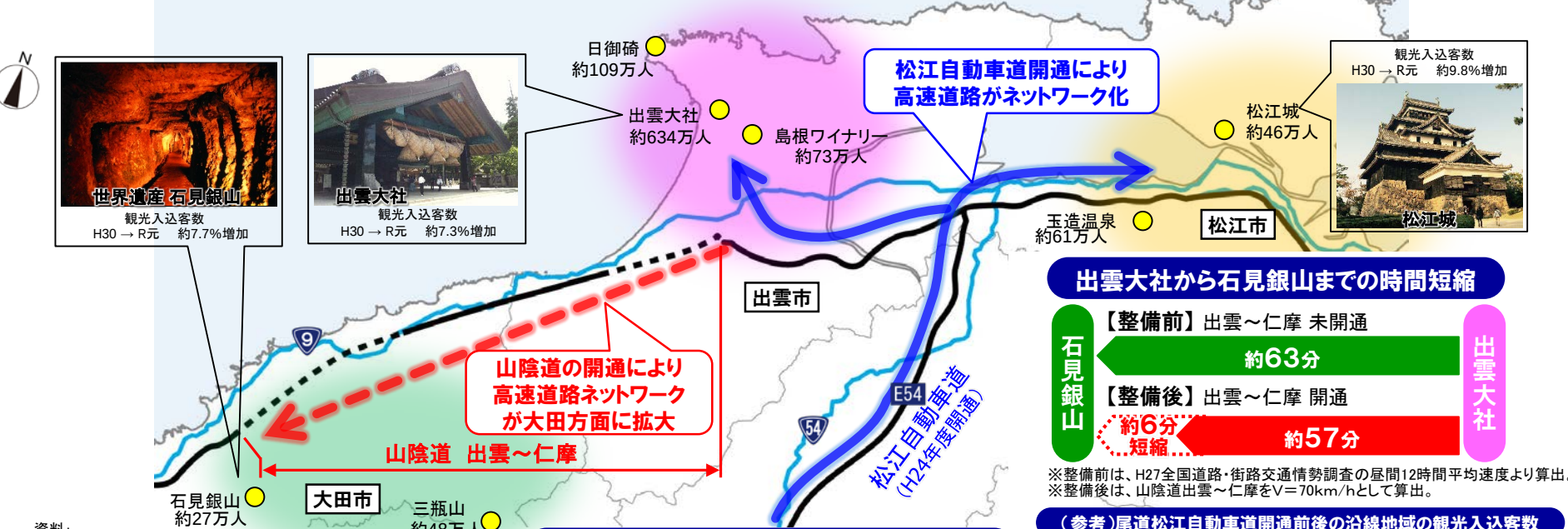
(2)道路整備により期待される効果

一般国道9号
いすも こりよう
出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
おおだ しずま
大田・静間道路 静間・仁摩道路

②: 周辺地域の観光活性化支援(観光活性化の支援)

- 出雲市・松江市の観光地で入込客数が多い一方で、大田市の観光地は入込客数が少ない傾向にある。
- 山陰道(出雲～仁摩)の開通により、高速道路ネットワークが大田市方面へ拡大し、沿線地域の観光活性化が期待される。

島根県東部地域の主要観光地



資料:
R元島根県観光動態調査

<地域の声>

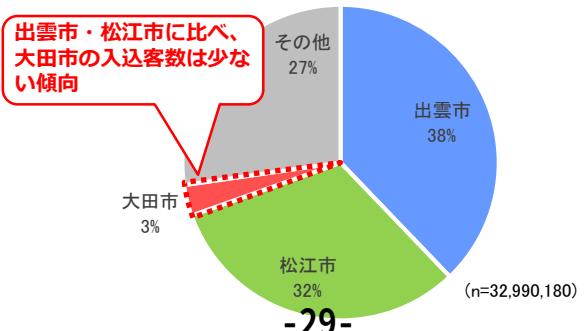
・山陰道(出雲～仁摩)開通により、出雲大社を中心とした島根県東部地域からそれ以西の石見銀山等の石見地区への移動が促進される事が期待されます。

・国内の観光客に加え、インバウンドの観光客にとっても島根県内での時間を有効に使っていただくと期待します。併せて、早期の山陰道全線開通への期待も高まります。

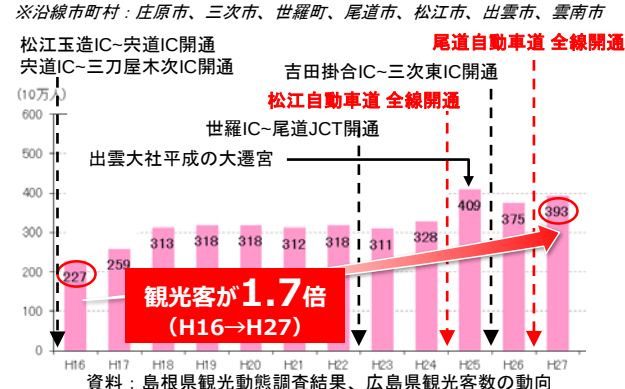


(R3.6 島根県観光連盟へのヒアリング結果)

島根県市町村別入込客数



(参考)尾道松江自動車道開通前後の沿線地域の観光入込客数

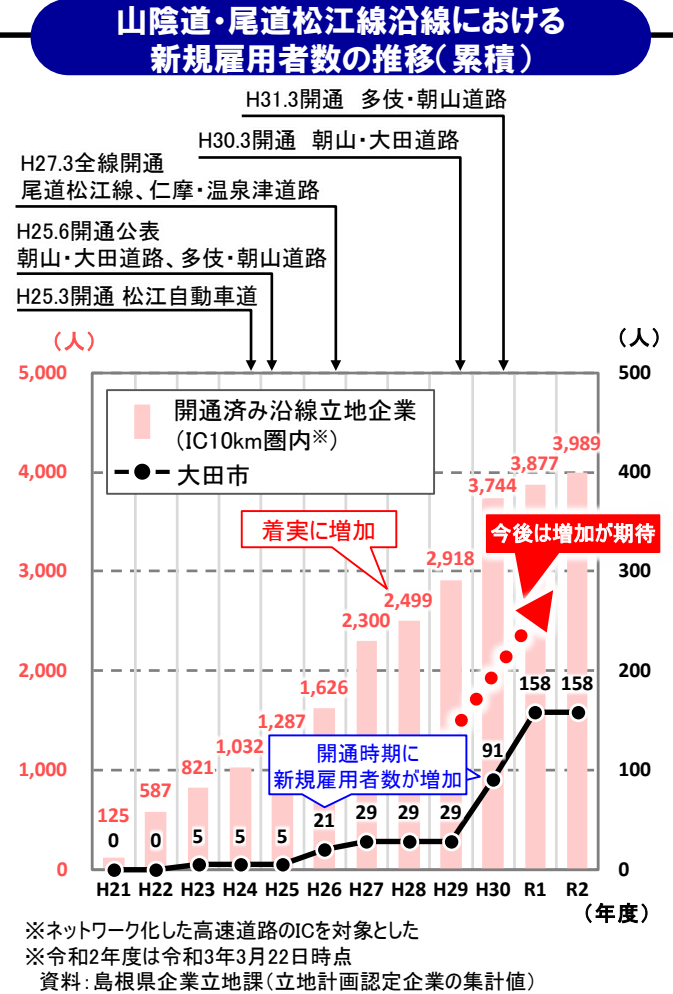
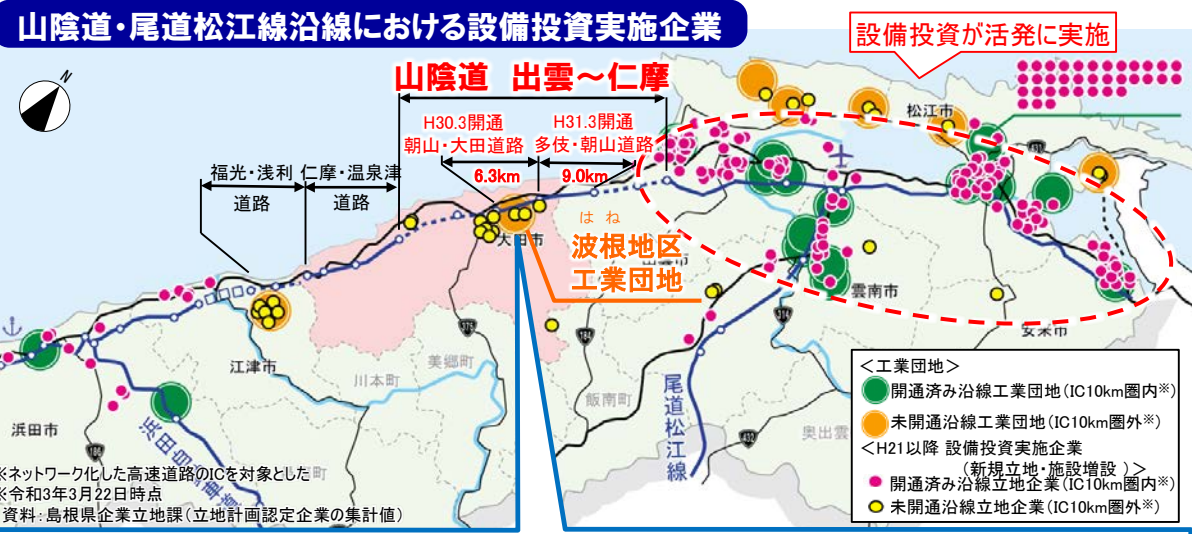


4. 事業の必要性

(2)道路整備により期待される効果

③: 地域経済を支える企業進出支援(新規立地企業誘致の支援)

- 高速ネットワークの開通済区間沿線では企業による設備投資が行われ、新規雇用者数も着実に増加傾向。
- 大田市では、平成25年まで新規雇用者数が伸び悩んでいたが、平成25年6月の朝山・大田道路及び多伎・朝山道路の開通公表以降、増加に転じ、開通後に更に増加した。
- 出雲～仁摩間の残り区間の開通で山陰道が繋がることにより、更なる企業進出、新規雇用者数の増加が期待される。



5. コスト増加の要因

【出雲～仁摩間】

・ 出雲・湖陵 総事業費(増額後):	363億円	今回増額:	90億円(約33%増)
・ 湖陵・多伎 総事業費(増額後):	259億円	今回増額:	30億円(約13%増)
・ 大田・静間 総事業費(増額後):	360億円	今回増額:	60億円(約20%増)
・ 静間・仁摩 総事業費(増額後):	484億円	今回増額:	80億円(約20%増)

■コスト増額の内訳

項目	出雲・湖陵	湖陵・多伎	大田・静間	静間・仁摩	増額費用計
(1) 土質改良の追加	1 4 億円	2 億円	2 9 億円	2 0 億円	6 5 億円
(2) 酸性土壌対策の追加	7 億円	5 億円	7 億円	9 億円	2 8 億円
(3) 法面对策工の追加	3 4 億円	1 1 億円	2 2 億円	4 9 億円	1 1 6 億円
(4) 土壌汚染対策工の追加	1 8 億円	1 1 億円			2 9 億円
(5) ワイヤロープ式防護柵の追加	2 億円	1 億円	2 億円	2 億円	7 億円
(6) 地盤改良工の変更	5 億円				5 億円
(7) 文化財保護対策の追加	5 億円				5 億円
(8) 湖陵IC(仮称)切り回しの追加	5 億円				5 億円
合 計	9 0 億円	3 0 億円	6 0 億円	8 0 億円	2 6 0 億円

5. コスト増加の要因

一般国道9号
いすも 出雲・湖陵道路
おおだ 大田・静間道路
こりよう 湖陵・多伎道路
しすま 静間・仁摩道路

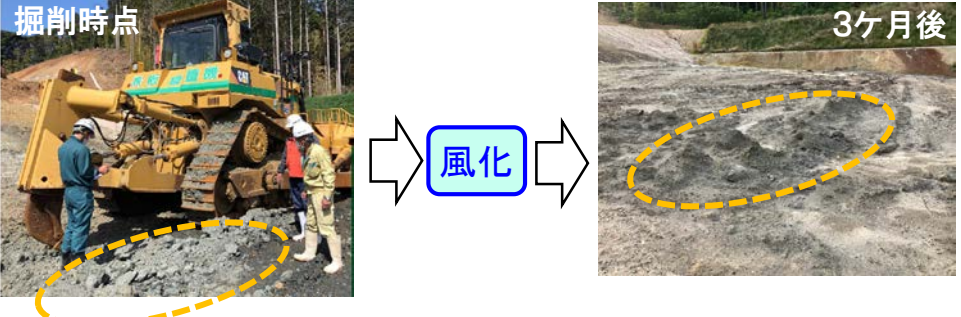
(1)土質改良の追加

約65億円の増額

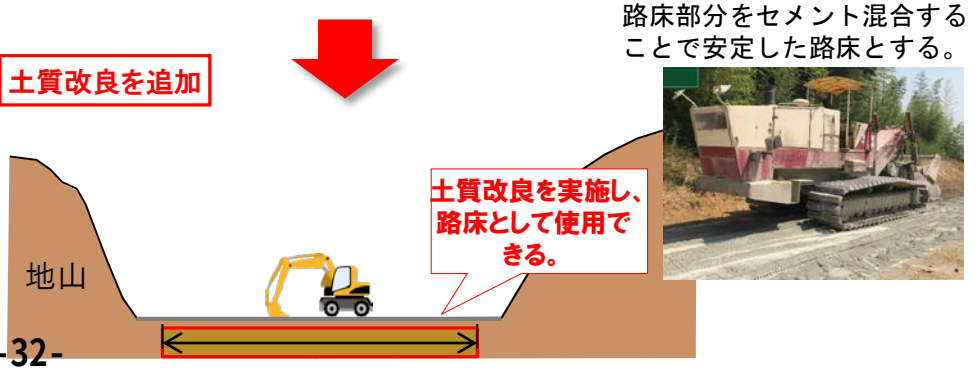
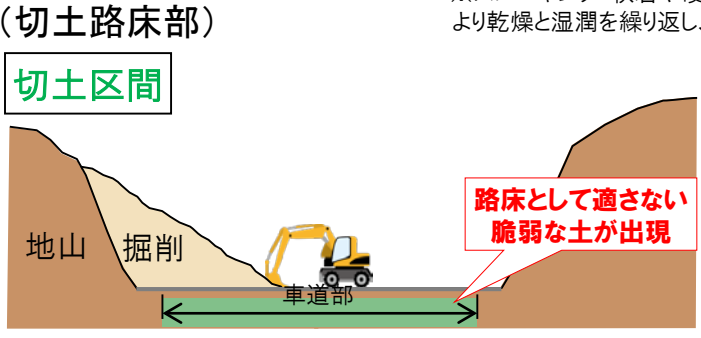
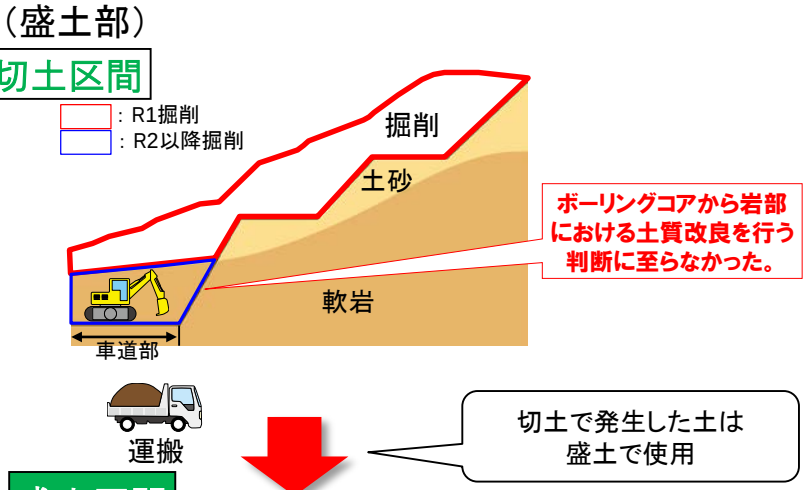
●全事業箇所ともに、掘削で発生する土砂は、土質改良した上で盛土材に使用する計画としていたが、掘削を進める中、これまでの計画で想定していなかった岩部においても、スレーキングが確認されたため、土質改良が必要な土量が増加した。

土質改良の追加	内訳		
	(盛土部)	(切土路床部)	
○出雲・湖陵道路	約23万m3 約12億円増額	約 2万m3 約2億円増額	
○湖陵・多伎道路		約 2万m3 約2億円増額	
○大田・静間道路	約46万m3 約27億円増額	約 3万m3 約2億円増額	
○静間・仁摩道路	約31万m3 約18億円増額	約 3万m3 約2億円増額	
合計	約100万m3 約57億円増額	約10万m3 約8億円増額	

○岩掘削において、スレーキングが発生。



※スレーキング: 軟岩や硬岩の塊が気象の変化などにより乾燥と湿潤を繰り返し、細粒化(土砂化)する現象



5. コスト増加の要因

一般国道9号
いすも 出雲・湖陵道路
おだ 大田・静間道路
こりよう 湖陵道路
しすま 湖陵・多伎道路
こりよう 湖陵・多伎道路
しすま 湖陵・多伎道路
にま 静間・仁摩道路

(2) 酸性土壌対策の追加

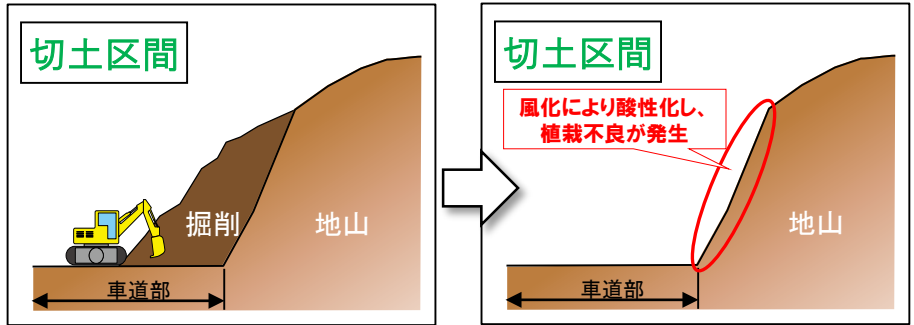
約28億の増額

- 切土及び盛土箇所において、のり面保護のため植生工を予定していたが、全事業箇所において、「酸性土壌」による植栽不良箇所を確認。
- 酸性土壌に対応する長期緑化のため、酸性土壌対応の植生が必要となった。

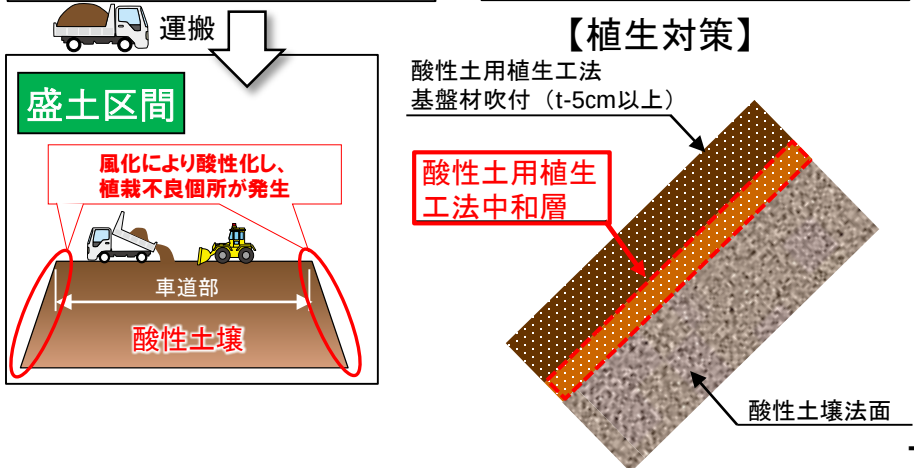
酸性土壌対策の追加	内訳	
○出雲・湖陵道路	約6万m ²	約7億円増額
○湖陵・多伎道路	約5万m ²	約5億円増額
○大田・静間道路	約7万m ²	約7億円増額
○静間・仁摩道路	約8万m ²	約9億円増額
合計	約26万m ²	約28億円増額

切り土法面における土壌硬度及び酸度を測定

【土壌硬度・酸度測定状況】



【酸性土壌による植栽不良の発生状況】



5. コスト増加の要因

一般国道9号
いすも 出雲・湖陵道路
おおだ 大田・静間道路
こりょう 湖陵・多伎道路
しずま 静間・仁摩道路
たき 湖陵・多伎道路
にま 静間・仁摩道路

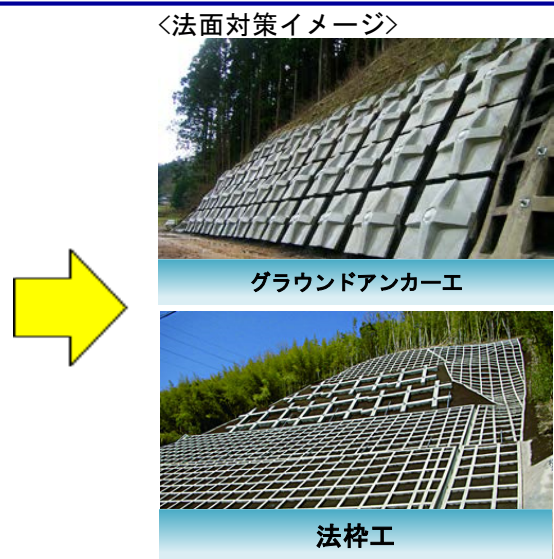
(3) 法面对策工の追加(1/2)

約116億円の増額

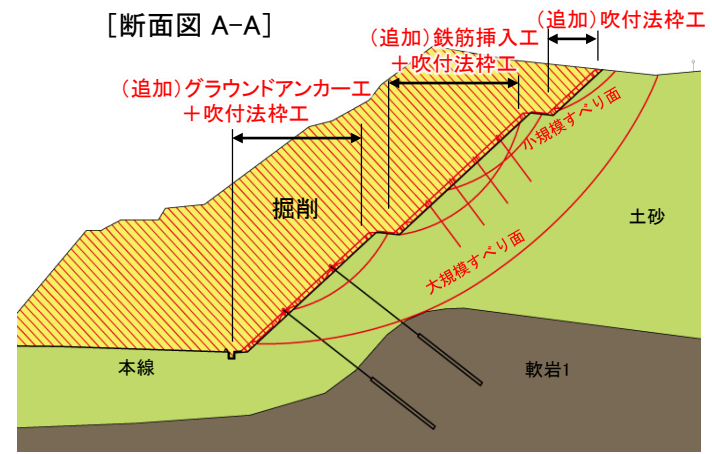
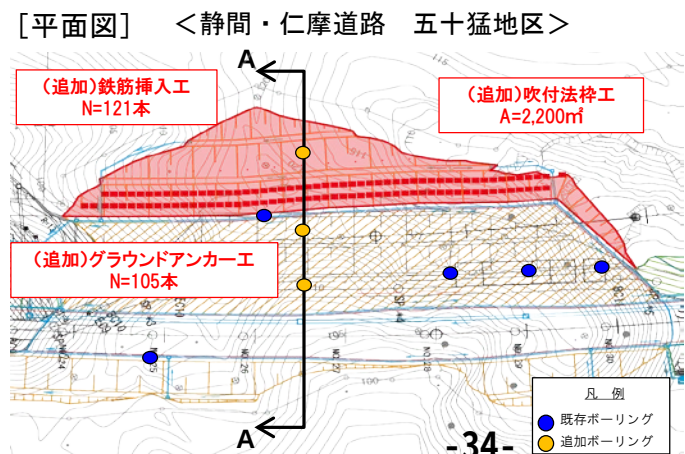
- 全事業箇所ともに、地質調査、レーザープロファイラの結果に基づき、必要な法面对策工を実施する計画としていたが、令和2年7月豪雨により、当初想定していなかった切土法面においても表層崩落やクラックなどの変状が発生。
- そのため、急遽、変状箇所において追加の地質調査を実施し、有識者と協議した結果、計画していなかった箇所においても法面对策工が追加となった。

法面对策工 内訳

- 出雲・湖陵道路 **約34億円増額**
グラウンドアンカー工：1,818本
吹付法枠工：250m²
- 湖陵・多伎道路 **約11億円増額**
グラウンドアンカー工：350本
吹付法枠工：6,000m²
- 大田・静間道路 **約22億円増額**
グラウンドアンカー工：705本
吹付法枠工：14,900m²
排土工：15,000m³
- 静間・仁摩道路 **約49億円増額**
グラウンドアンカー工：1,891本
鉄筋挿入工：161本
吹付法枠工：27,240m²
大型ブロック：300m²



▲有識者協議実施状況



5. コスト増加の要因

一般国道9号
いすも 出雲・湖陵道路
おおだ 大田・静間道路
こりょう 湖陵・多伎道路
しすま 静間・仁摩道路
たき 湖陵・多伎道路
にま 静間・仁摩道路

(3)法面对策工の追加(2/2)

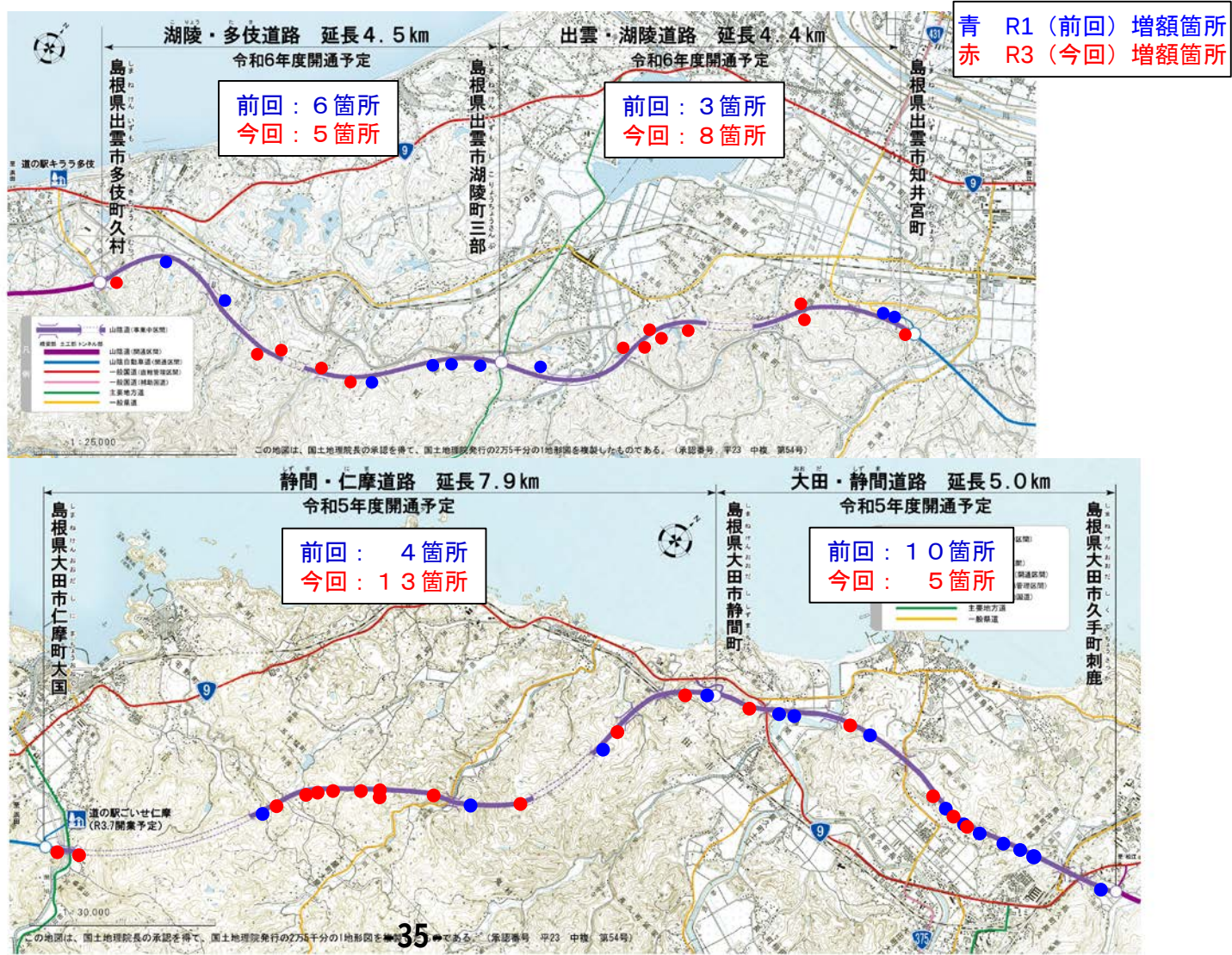
◆法面对策工の実施箇所

＜対策工数量＞
●出雲・湖陵道路
・グラウンドアンカー工：1,818本
・吹付法枠工：250m²

＜対策工数量＞
●湖陵・多伎道路
・グラウンドアンカー工：350本
・吹付法枠工：6,000m²

＜対策工数量＞
●大田・静間道路
・グラウンドアンカー工：705本
・吹付法枠工：14,900m²
・排土工：15,000m³

＜対策工数量＞
●静間・仁摩道路
・グラウンドアンカー工：1,891本
・鉄筋挿入工：161本
・吹付法枠工：27,240m²
・大型ブロック：300m²



一般国道9号

いすも	こりよう	こりよう	たき
出雲	湖陵	湖陵	多伎
おおだ	しずま	しずま	にま
大田	静岡	静岡	仁摩

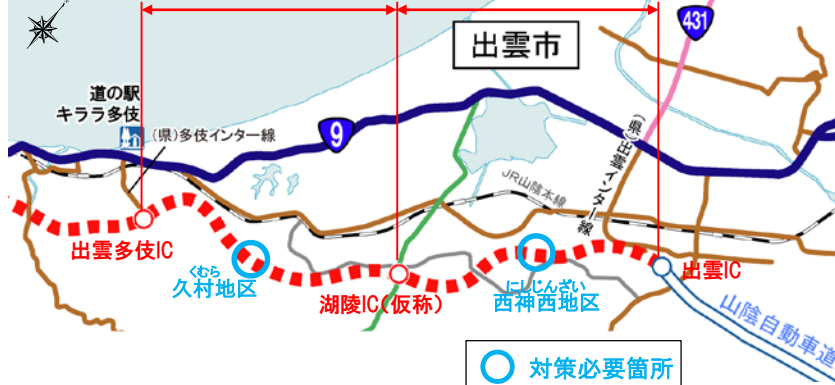
道路

約29億の増額

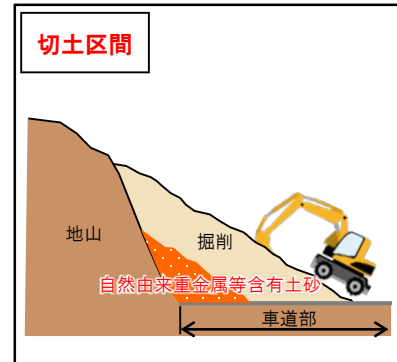
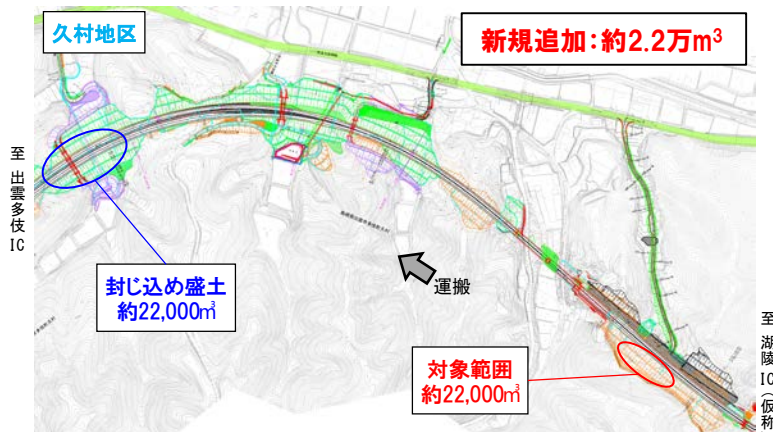
- 土壤汚染対策工 内訳**
- | | | |
|----------|---------------------|---------|
| ○出雲・湖陵道路 | 約3.8万m ³ | 約18億円増額 |
| ○湖陵・多伎道路 | 約2.2万m ³ | 約11億円増額 |

【位置図】

湖陵・多伎道路 L=4.5km 出雲・湖陵道路 L=4.4km



【平面図】

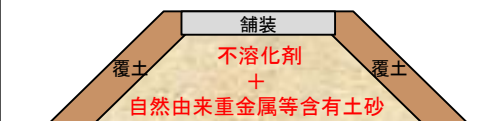


運搬

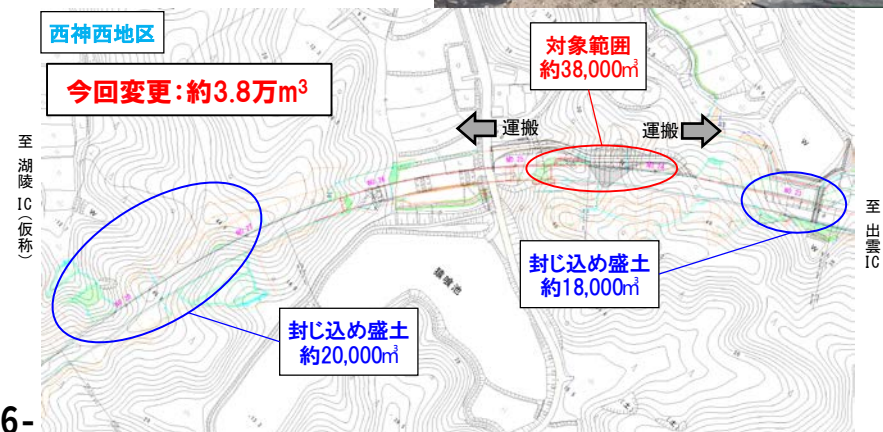
盛土区間

不溶化工法

自然由来重金属等含有土砂が溶け出さないように不溶化剤で固める工法



＜不溶化処理の状況＞



5. コスト増加の要因

一般国道9号
いすも 出雲・湖陵道路
おおだ 湖陵・多伎道路
たき 湖陵・多伎道路
しずま 静間・仁摩道路
しずま 静間・仁摩道路

(5)ワイヤロープ式防護柵の追加

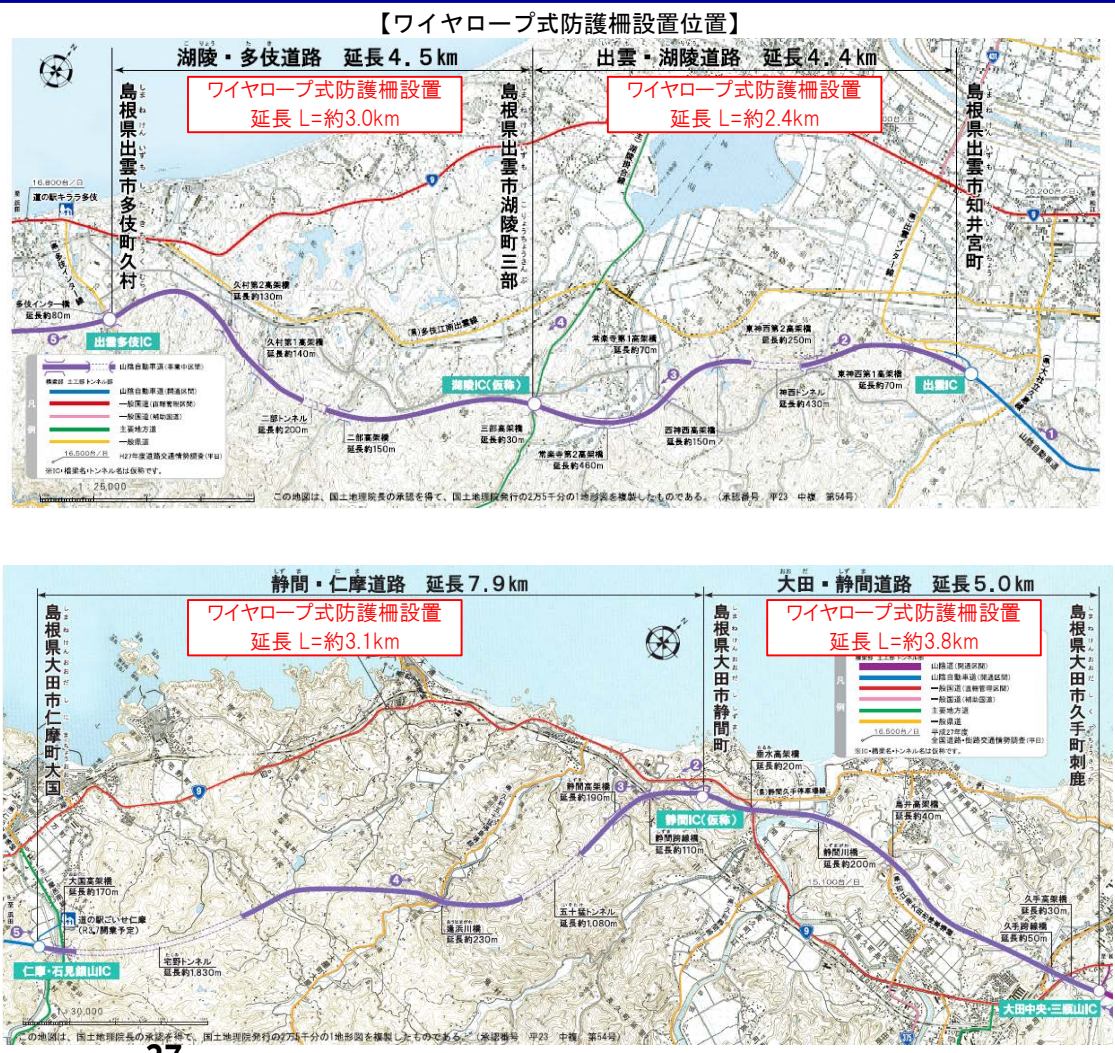
約7億の増額

●高速道路で対面通行となる暫定2車線区間の安全対策として、中央分離帯へのワイヤロープ式防護柵設置が進められていることを受け、当該事業箇所においても、重大事故防止の目的で中央分離帯の構造を車線分離標（ポストコーン）からワイヤロープ式防護柵へ変更する。

ワイヤロープ式防護柵設置工 内訳			
○出雲・湖陵道路	約3.0km	約2億円増額	
○湖陵・多伎道路	約2.4km	約1億円増額	
○大田・静間道路	約3.8km	約2億円増額	
○静間・仁摩道路	約3.1km	約2億円増額	



【ワイヤロープ式防護柵設置効果】



出典：R1.7.19 第4回高速道路の正面衝突事故防止対策に関する技術検討委員会

5. コスト増加の要因

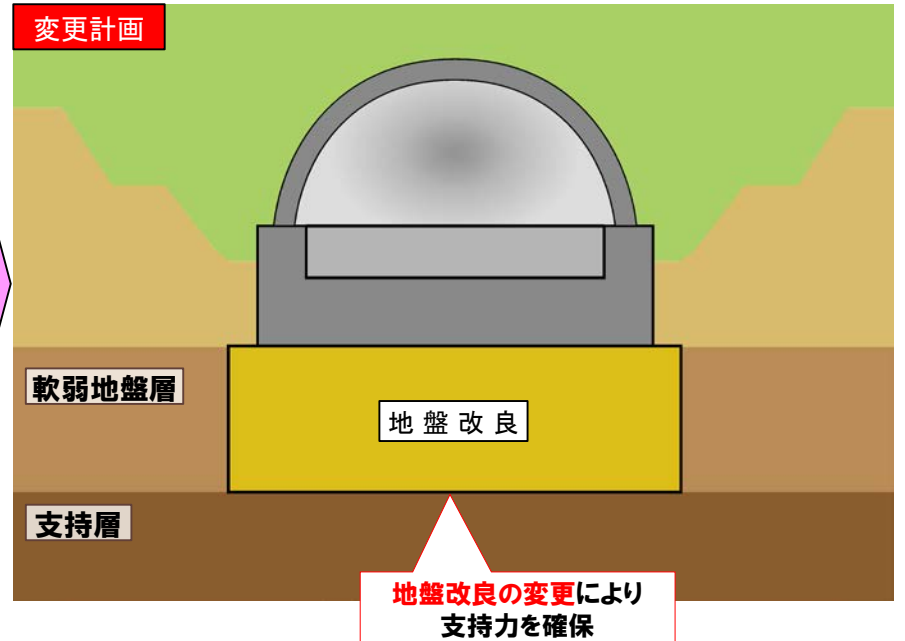
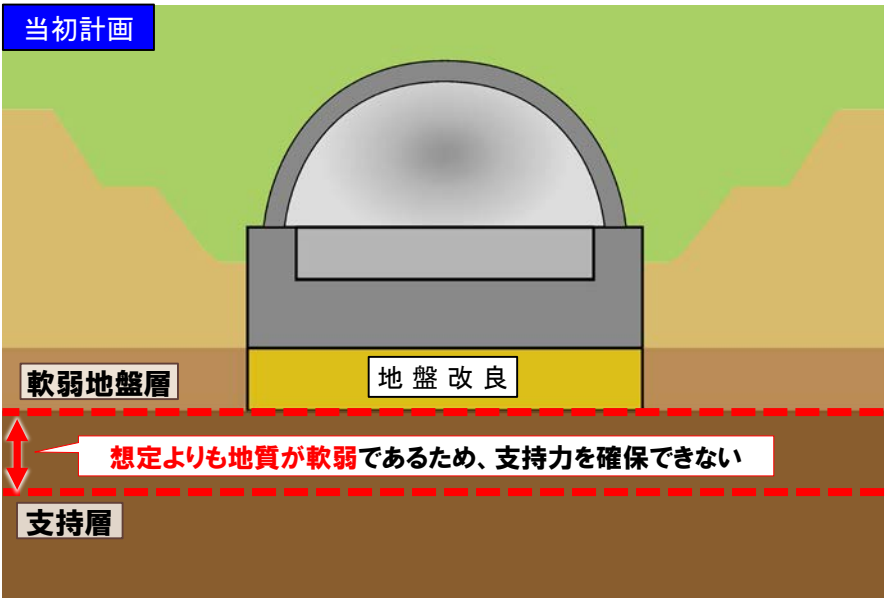
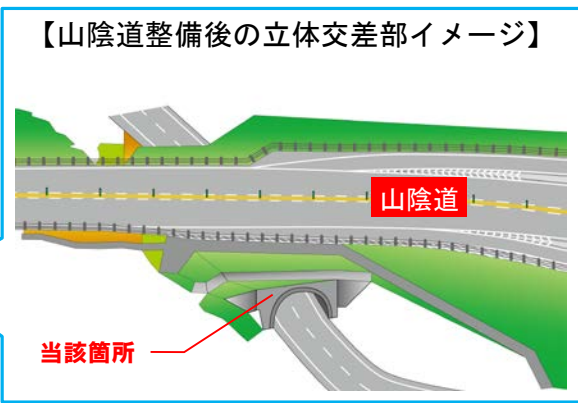
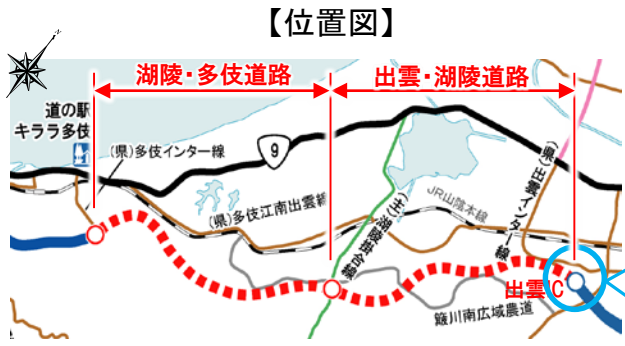
一般国道9号
いすも 出雲・湖陵道路
おおだ 大田・静間道路
こりよう 湖陵道路
しすま 湖陵・多伎道路
こりよう 湖陵・多伎道路
しすま 湖陵・多伎道路
たき 湖陵・多伎道路
にま 湖陵・多伎道路
静間・仁摩道路

(6)地盤改良工の変更

約5億の増額

●工事に着手したところ、想定よりも地質が軟弱であることが判明したため、地盤改良工の変更を行った。

地盤改良工の変更 内訳
○出雲・湖陵道路
地盤改良工の変更 約5億円増額



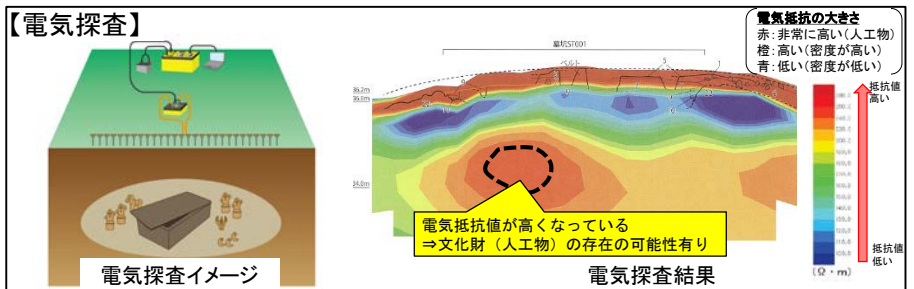
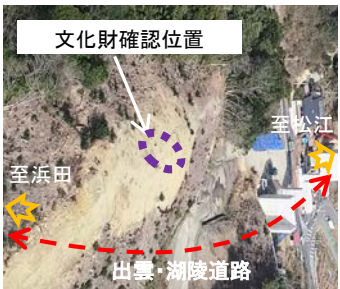
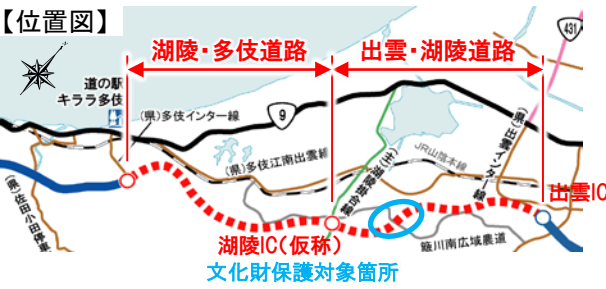
5. コスト増加の要因

一般国道9号
出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
大田・静間道路 静間・仁摩道路

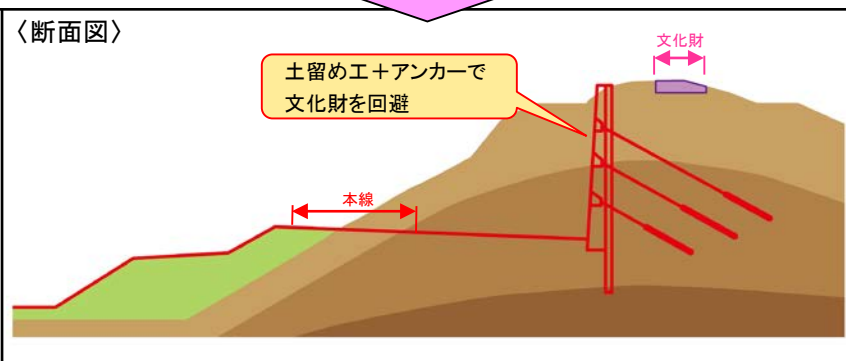
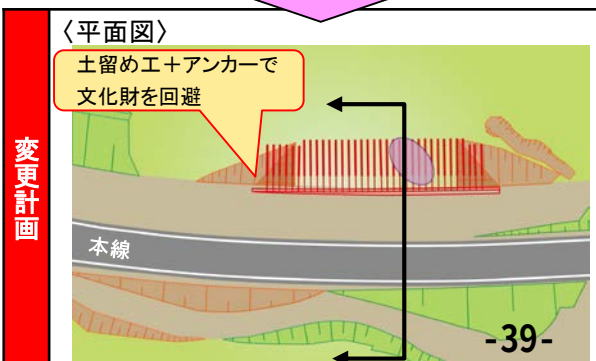
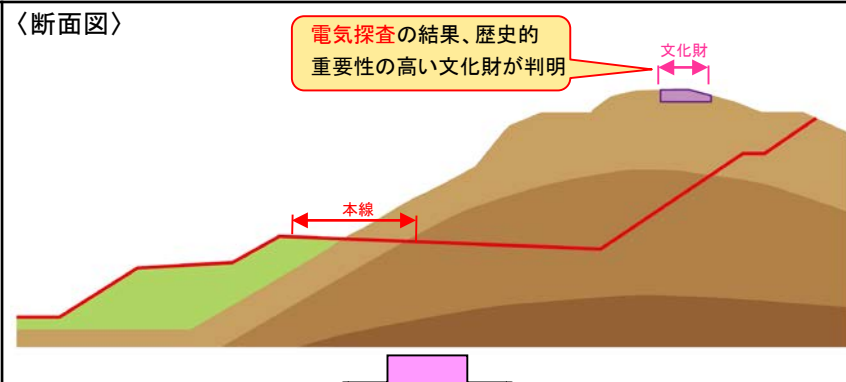
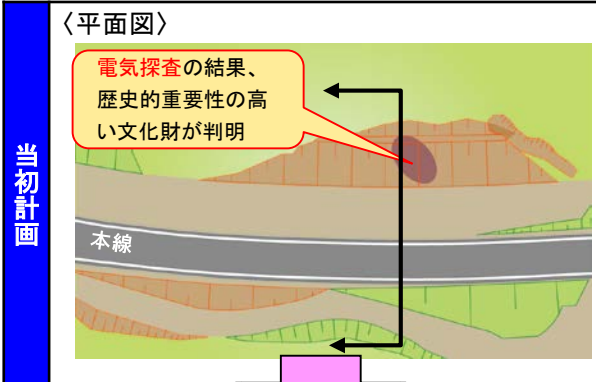
(7)文化財保護対策

約5億の増額

- 出雲・湖陵道路の建設予定地内に埋蔵文化財が確認されており、記録保存をした後に切り土を計画していたが、令和元年に電気探査を実施した結果、歴史的・重要性の高い文化財であることが判明した。(令和元年発掘調査実施)
- 施工による埋蔵文化財への影響を避けるため、アンカー付き土留め構造に変更した。



文化財保護対策 内訳
○出雲・湖陵道路
アンカー付土留め工 約5億円増額
(高さ11m 延長59m)



5. コスト増加の要因

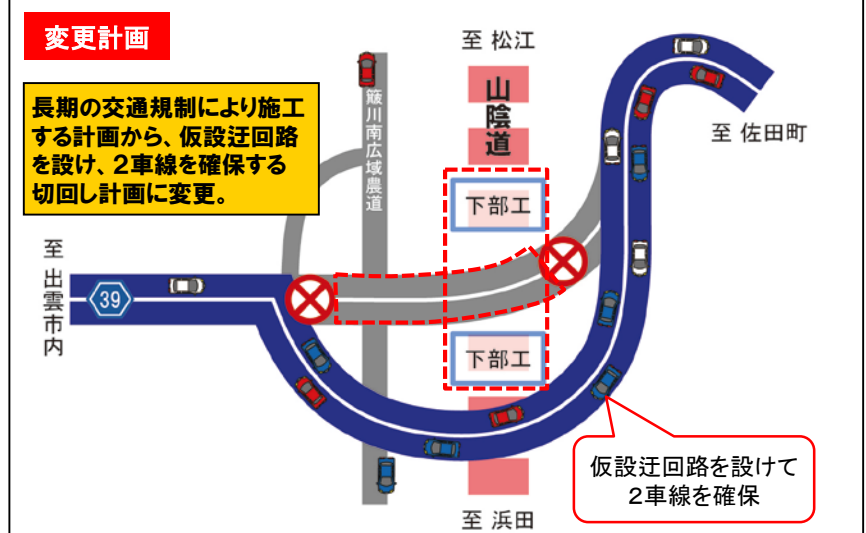
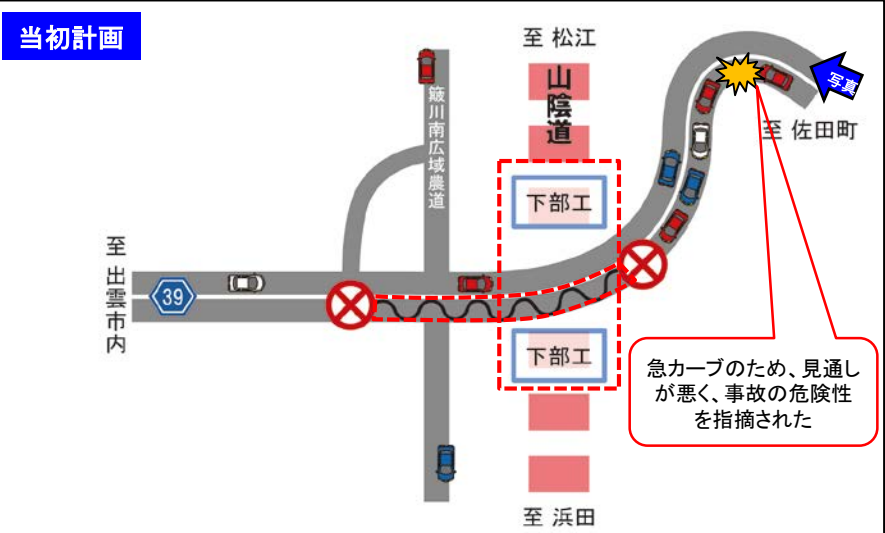
一般国道9号
出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
おおだ・静間道路 静間・仁摩道路

(8) 湖陵IC切り回しの追加

約5億の増額

- 湖陵IC(仮称)付近の施工計画について、交通規制区間が急カーブである当該区間において、長期間の片側交互通行規制を実施することに対して関係機関から見直しを求められた。
- その結果、仮設迂回路を設けることで、長期間の交通規制を回避し、施工時の交通(2車線)を確保する計画に変更した。

湖陵IC切り回し 内訳
○出雲・湖陵道路
迂回路設置 **約5億円増額**
(延長380m 幅8.0m)



6. コスト縮減の取組み

一般国道9号
いすも 出雲・湖陵道路
おおだ 大田・静間道路
こりょう 湖陵道路
しすま 湖陵・多伎道路
たき 静間・仁摩道路

(1) 鋼管杭工施工方法の見直し

約2.2億円の縮減

●地すべり対策の鋼管杭工施工計画について、当初は、大口径ボーリングマシン工法で施工する計画であったが、仮設費等を考慮すると、ダウンザホールハンマ+孔壁保護併用工法の方が安価となるため、鋼管杭工施工方法の見直しを行った。

	当初：大口径ボーリングマシン工法	変更：ダウンザホールハンマ+孔壁保護併用工法
施工イメージ		
事業費	〈杭28本施工の場合〉 大口径ボーリングマシン工法 170百万円 仮設費等 60百万円 230百万円	〈杭28本施工の場合〉 ダウンザホールハンマ+孔壁保護 190百万円 仮設費等 10百万円 200百万円
	〈鋼管杭施工本数〉 203本	〈鋼管杭施工本数〉 203本
	〈杭203本施工の場合〉 約1,670百万円	〈杭203本施工の場合〉 約1,450百万円

今回のとりまとめ結果

(1)出雲・湖陵道路

一般国道9号
いずも こりよう 出雲・湖陵道路
おおだ しずま 大田・静間道路
こりよう たき 湖陵・多伎道路
しずま にま 静間・仁摩道路

●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	全体事業	残事業
費用 (C)	383	108
事業費	363	88
維持管理費	20	20
便益額 (B)	518	518
走行時間短縮便益	421	421
走行経費減少便益	76	76
交通事故減少便益	21	21
費用便益比	1.4	4.8

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、車両整備費、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築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

計画交通量	総事業費	総費用 (C)	3 便益 (B)	費用便益比 (B/C) () 内は残事業B/C
20, 200台/日	363億円	383億円	518億円	1.4 (4.8)

※基準年：R3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4.9千トン/年のCO2削減]
出雲・湖陵道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。
 - ②沿道環境の改善[NOX排出量：約16.8トン/年(約1.1%削減)、SPM排出量：約1.1トン/年(約1.3%削減)]
 - ③緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上

(1)出雲・湖陵道路

◆前回評価時との比較

	出雲・湖陵道路		備 考 (前回評価時からの主な変更点)
	前回評価時 (令和元年)	今回評価時 (令和3年)	
事業諸元	L=4.4km	L=4.4km	—
計画交通量	19,900台/日	20,200台/日	・最新の事業化ネットワークを反映
総事業費	273億円	363億円	・土質改良の追加 ・酸性土壌対策の追加 ・法面对策工の追加 ・土壌汚染対策工の追加 ・ワイヤロープ式防護柵の追加 ・地盤改良工の変更 ・文化財保護対策の追加 ・湖陵IC (仮称) 切り回しの追加
総費用 (C)	278億円	383億円	・総事業費の増加 ・基準年の変更(R元基準からR3基準) ・供用年の変更
総便益 (B)	493億円	518億円	・基準年の変更(R元基準からR3基準) ・供用年の変更
費用便益比 (B/C)	1.8	1.4	・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

今回のとりまとめ結果

(2)湖陵・多伎道路

一般国道9号
 いずも こりよう 出雲・湖陵道路
 おおだ しずま 大田・静間道路
 こりよう たき 湖陵・多伎道路
 しずま にま 静間・仁摩道路

●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	全体事業	残事業
費用 (C)	280	71
事業費	257	48
維持管理費	22	22
便益額 (B)	535	535
走行時間短縮便益	430	430
走行経費減少便益	82	82
交通事故減少便益	23	23
費用便益比	1.9	7.6

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、車両整備費、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築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

計画交通量	総事業費	総費用 (C)	3 便益 (B)	費用便益比 (B/C) () 内は残事業B/C
19,600台/日	259億円	280億円	535億円	1.9 (7.6)

※基準年：R3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4.5千トン/年のCO2削減] 湖陵・多伎道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。 ②沿道環境の改善[NOX排出量：約14.1トン/年(約0.7%削減)、SPM排出量：約0.9トン/年(約0.9%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

	湖陵・多伎道路		備 考 (前回評価時からの主な変更点)
	前回評価時 (令和元年)	今回評価時 (令和3年)	
事業諸元	L=4.5km	L=4.5km	—
計画交通量	19,300台/日	19,600台/日	・最新の事業化ネットワークを反映
総事業費	229億円	259億円	・土質改良の追加 ・酸性土壌対策の追加 ・法面对策工の追加 ・土壌汚染対策工の追加 ・ワイヤロープ式防護柵の追加
総費用 (C)	230億円	280億円	・総事業費の増加 ・基準年の変更(R元基準からR3基準) ・供用年の変更
総便益 (B)	507億円	535億円	・基準年の変更(R元基準からR3基準) ・供用年の変更
費用便益比 (B/C)	2.2	1.9	・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

今回のとりまとめ結果

(3)大田・静間道路

一般国道9号
いずも こりよう
出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
おおだ しずま
大田・静間道路 静間・仁摩道路

●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	全体事業	残事業
費用 (C)	376	126
事業費	347	97
維持管理費	29	29
便益額 (B)	450	450
走行時間短縮便益	357	357
走行経費減少便益	77	77
交通事故減少便益	16	16
費用便益比	1.2	3.6

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、車両整備費、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築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

計画交通量	総事業費	総費用 (C)	3 便益 (B)	費用便益比 (B/C) () 内は残事業B/C
16, 200台/日	360億円	376億円	450億円	1.2 (3.6)

※基準年：R3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5.1千トン/年のCO2削減] 大田・静間道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。
②沿道環境の改善[NOX排出量:約15.3トン/年(約0.6%削減)、SPM排出量:約1.1トン/年(約0.8%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

	大田・静岡道路		備 考 (前回評価時からの主な変更点)
	前回評価時 (令和元年)	今回評価時 (令和3年)	
事業諸元	L=5.0km	L=5.0km	—
計画交通量	15,900台/日	16,200台/日	・最新の事業化ネットワークを反映
総事業費	300億円	360億円	・土質改良の追加 ・酸性土壌対策の追加 ・法面对策工の追加 ・ワイヤロープ式防護柵の追加
総費用 (C)	294億円	376億円	・総事業費の増加 ・基準年の変更(R元基準からR3基準) ・供用年の変更
総便益 (B)	420億円	450億円	・基準年の変更(R元基準からR3基準) ・供用年の変更
費用便益比 (B/C)	1.4	1.2	・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

今回のとりまとめ結果

(4) 静間・仁摩道路

● 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	全体事業	残事業
費用 (C)	533	124
事業費	490	80
維持管理費	44	44
便益額 (B)	595	595
走行時間短縮便益	484	484
走行経費減少便益	91	91
交通事故減少便益	21	21
費用便益比	1.1	4.8

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、車両整備費、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築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

計画交通量	総事業費	総費用 (C)	3 便益 (B)	費用便益比 (B/C) () 内は残事業B/C
18, 800台/日	484億円	533億円	595億円	1.1 (4.8)

※基準年：R3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6.1千トン/年のCO2削減] 静間・仁摩道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。
② 沿道環境の改善 [NOX排出量: 約18.4トン/年(約0.7%削減)、SPM排出量: 約1.4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

	静岡・仁摩道路		備 考 (前回評価時からの主な変更点)
	前回評価時 (令和元年)	今回評価時 (令和3年)	
事業諸元	L=7.9km	L=7.9km	—
計画交通量	18,500台/日	18,800台/日	・最新の事業化ネットワークを反映
総事業費	404億円	484億円	・土質改良の追加 ・酸性土壌対策の追加 ・法面对策工の追加 ・ワイヤロープ式防護柵の追加
総費用 (C)	417億円	533億円	・総事業費の増加 ・基準年の変更(R元基準からR3基準) ・供用年の変更
総便益 (B)	560億円	595億円	・基準年の変更(R元基準からR3基準) ・供用年の変更
費用便益比 (B/C)	1.3	1.1	・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 出雲・湖陵道路

一般国道９号 湖陵・多伎道路

一般国道９号 大田・静間道路

一般国道９号 静間・仁摩道路

〔島根県への意見照会と回答〕

国中整企画第52号
国中整港計第10号
令和3年8月30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3年10月12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 出雲・湖陵道路	継続	
一般国道9号 湖陵・多伎道路	継続	
一般国道9号 大田・静間道路	継続	
一般国道9号 静間・仁摩道路	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3年9月27日（月）までにお願いします。

※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 高崎 （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 1 8 号

令和3年9月16日

国土交通省

中国地方整備局長 多田 智 様

島根県知事 丸山 達也

(土木部高速道路推進課)

(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（回答）

令和3年8月30日付け国中整企画第52号、国中整港計第10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 出雲・湖陵道路
- ・一般国道9号 湖陵・多伎道路
- ・一般国道9号 大田・静間道路
- ・一般国道9号 静間・仁摩道路

以上



(別紙)

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 出雲・湖陵道路 一般国道 9 号 湖陵・多伎道路 一般国道 9 号 大田・静間道路 一般国道 9 号 静間・仁摩道路
対応方針に対する意見 (対応方針:継続)	妥当である
(意見) 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路線である。 とりわけ、令和 3 年 8 月の大雨により出雲市多伎町小田地内で地すべりが発生し、国道 9 号が全面通行止めとなっているが、平成 31 年 3 月に開通した山陰道「出雲多伎 I C～大田朝山 I C 間」が国道 9 号の代替路として機能し、ダブルネットワークの効果を大いに発揮しており、あらためて山陰道の必要性が認識された。 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、島根県内の山陰道事業中区間を一日も早く完成させるとともに、未着手区間にすみやかに着手し、山陰道の早期全線整備を行っていただきたい。 特に、上記 4 区間及び三隅・益田道路については開通見通しが公表されているので、一日でも早い開通を図っていただきたい。	