

# 道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道9号 <small>にまゆのつ</small> 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	11.8km		
<b>事業概要</b> 一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約755kmの主要幹線道路である。 仁摩・温泉津道路は、一般国道9号の交通隘路区間の回避及び交通安全の確保等を目的とした島根県大田市仁摩町大田から大田市温泉津町今浦に至る延長11.8kmの自動車専用道路である。					
H16年度事業化		H15年度都市計画決定		H16年度用地着手	
全体事業費		約524億円	事業進捗率	78%	供用済延長
		(H25年3月末現在)		0.0km	
計画交通量 13,400～14,300台/日					
費用対効果分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.2 (残事業) 8.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 59/593億円 事業費：40/555億円 維持管理費：19/38億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 479/683億円 走行時間短縮便益：364/507億円 走行経費減少便益：86/129億円 交通事故減少便益：28/47億円	基準年 平成25年	
<b>感度分析の結果</b> (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=7.0～9.3(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.2(事業費±10%) 事業費：B/C=7.5～8.6(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=7.8～8.2(事業期間±20%)					
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・事業区間の損失時間の削減が見込まれる【19,491千人時間/年→18,983千人時間/年 2.6%削減】 ・石見交通(大田江津線)：1日10便の路線バスの利便性向上が見込まれる ・大田市温泉津町から特急停車駅である大田市駅のアクセス向上が見込まれる【27分→26分】 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により江津市から出雲空港へのアクセス向上が見込まれる【108分→80分】 ②物流効率化の支援 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により大田市から浜田港へのアクセス向上が見込まれる【84分→70分】 ③物流効率化の支援 ・国際コンテナ通行支障トンネル箇所(馬路、神畑、大野、湯里、清水、小浜、温泉津の各トンネル)の解消 ④国土・地域ネットワークの構築 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により二次生活圏中心都市大田市～浜田市間の所要時間短縮が見込まれる【72分→58分】 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により大田市温泉津町から日常活動圏中心都市大田市への所要時間短縮が見込まれる【27分→26分】 ⑤個性ある地域の形成 ・周辺ネットワークとの一体的な整備により石見銀山へのアクセス向上が見込まれる【年間観光客入り込み客数：石見銀山43万人(H24)】 ⑥災害への備え ・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画(H21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 ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合、大田市仁摩町～大田市温泉津町間の代替路を形成する ・要防災対策箇所10箇所の回避 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約8.1千t/年(約0.7%)削減【1,227千t/年→1,219千t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOX排出量が約22.4t/年(約0.7%)削減【3,084t/年→3,062t/年】 ・SPM排出量が約1.7t/年(約1.1%)削減【164t/年→162t/年】 ⑨環境への影響を考慮した効果 ・約8.1千t/年のCO2削減量の貨幣換算値【4.67億円※】					

⑩交通事故件数の削減

- ・交通事故件数が約1.9%削減【1,777件/年→1,742件/年】

※供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）

関係する地方公共団体等の意見

大田市長など3市4町の首長で構成される出雲・江津間高規格道路建設促進期成同盟会など複数の団体から仁摩・温泉津道路の早期完成の要望を受けている。

島根県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号仁摩・温泉津道路は、世界遺産石見銀山遺跡を活用した観光振興、国際標準コンテナ車通行支障区間の解消による物流効率化の支援を始め、企業誘致の促進、事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援等、地域産業の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠な路線であり、既に明示されている平成26年度での確実な供用を図って頂きたい。

また、隣接する福光浅利道路（仮称）については、都市計画決定手続きに対する協力並びに、その後の早期新規事業着手について配慮をお願いしたい。

なお、その他の山陰道の各区分についても、未着手区分の早期事業着手、事業中区分の事業促進を図り、2020年を目途に山陰道全線の開通を図って頂きたい。

なお、道路利用者から声が上がっているトイレ等の休憩施設について、現道の道の駅への案内誘導等、配慮願いたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

並行する国道9号では、交通隘路区間で交通死亡事故が多発しており、また交通事故や災害による通行止めにより著しい渋滞や大幅な迂回も発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成24年度末までに用地買収が96%完了している。また、工事進捗は74%完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今後も引き続き工事の推進を図り、平成25年度に湯里IC（仮称）～福光間IC（仮称）、平成26年度に仁摩IC（仮称）～湯里IC（仮称）間の開通を予定している。

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（原案）

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の。

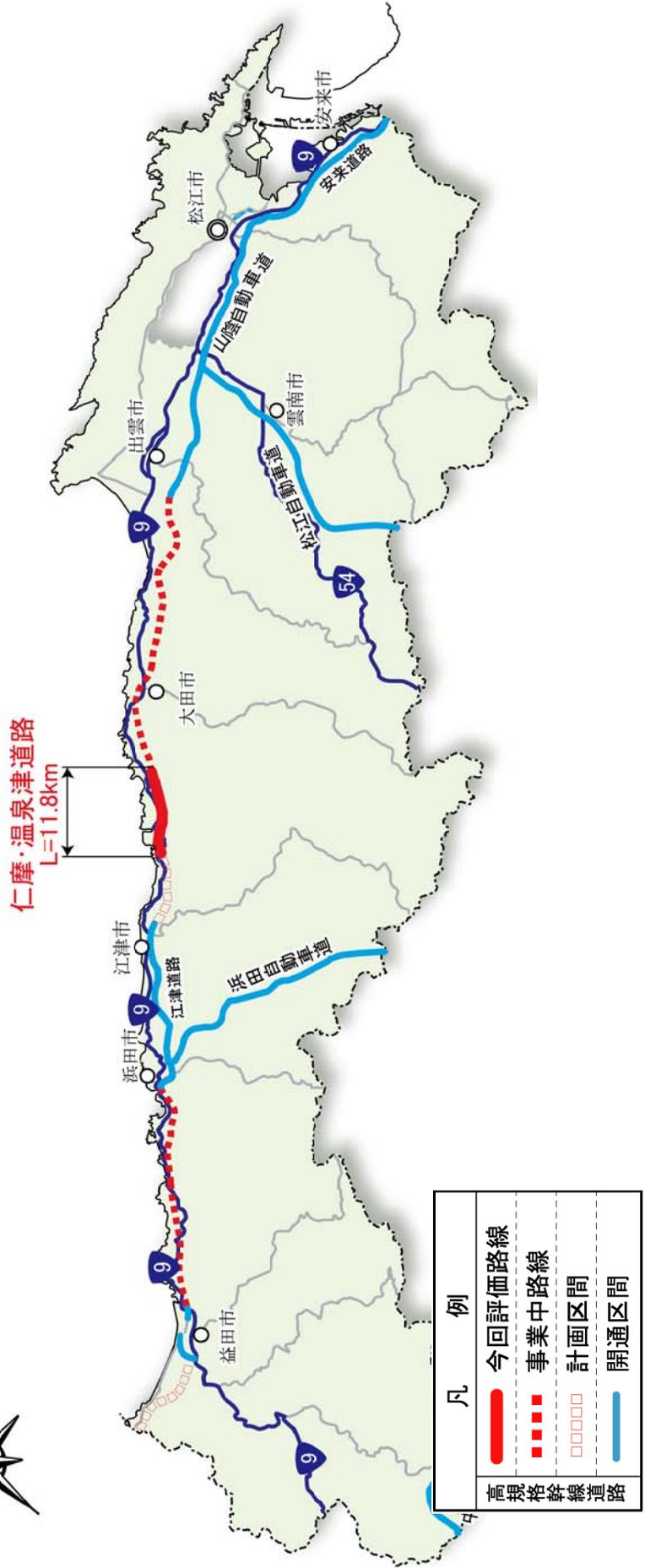
# 一般国道9号 仁摩・温泉津道路 にまのつ 事業再評価

平成25年9月  
国土交通省 中国地方整備局

# 1. 位置図

## 一般国道9号 仁摩・温泉津道路

- 一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約775kmの主要幹線道路である。
- 一般国道9号仁摩・温泉津道路は島根県大田市仁摩町大国から大田市温泉津町今浦に位置する延長11.8kmの道路である。

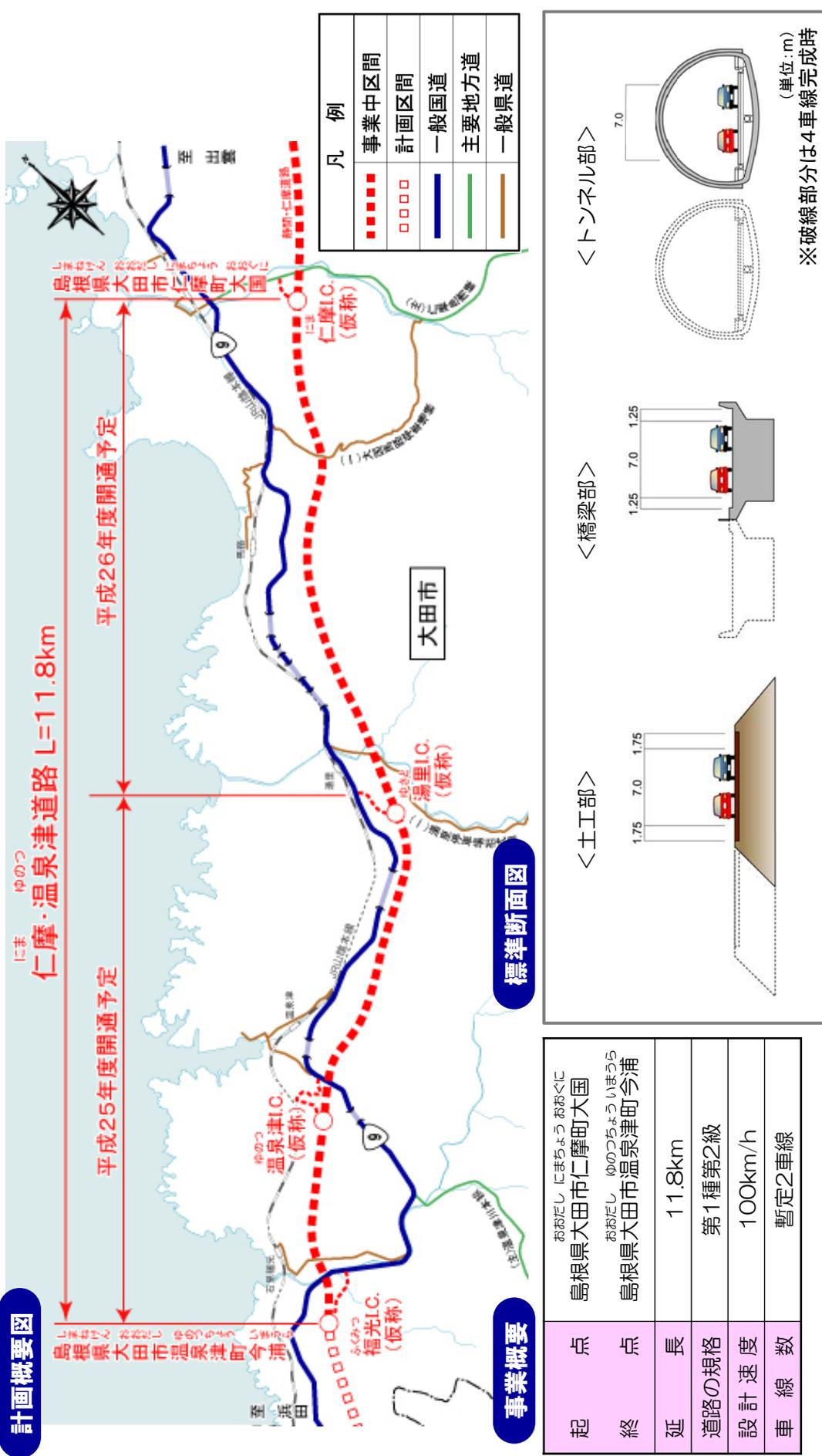


## 2. 事業概要及び経緯

### 事業概要

一般国道9号 仁摩・温泉津道路

●仁摩・温泉津道路は、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・物流活動を支援するとともに、広域交流の促進及び地域活性化に寄与する自動車専用道路である。

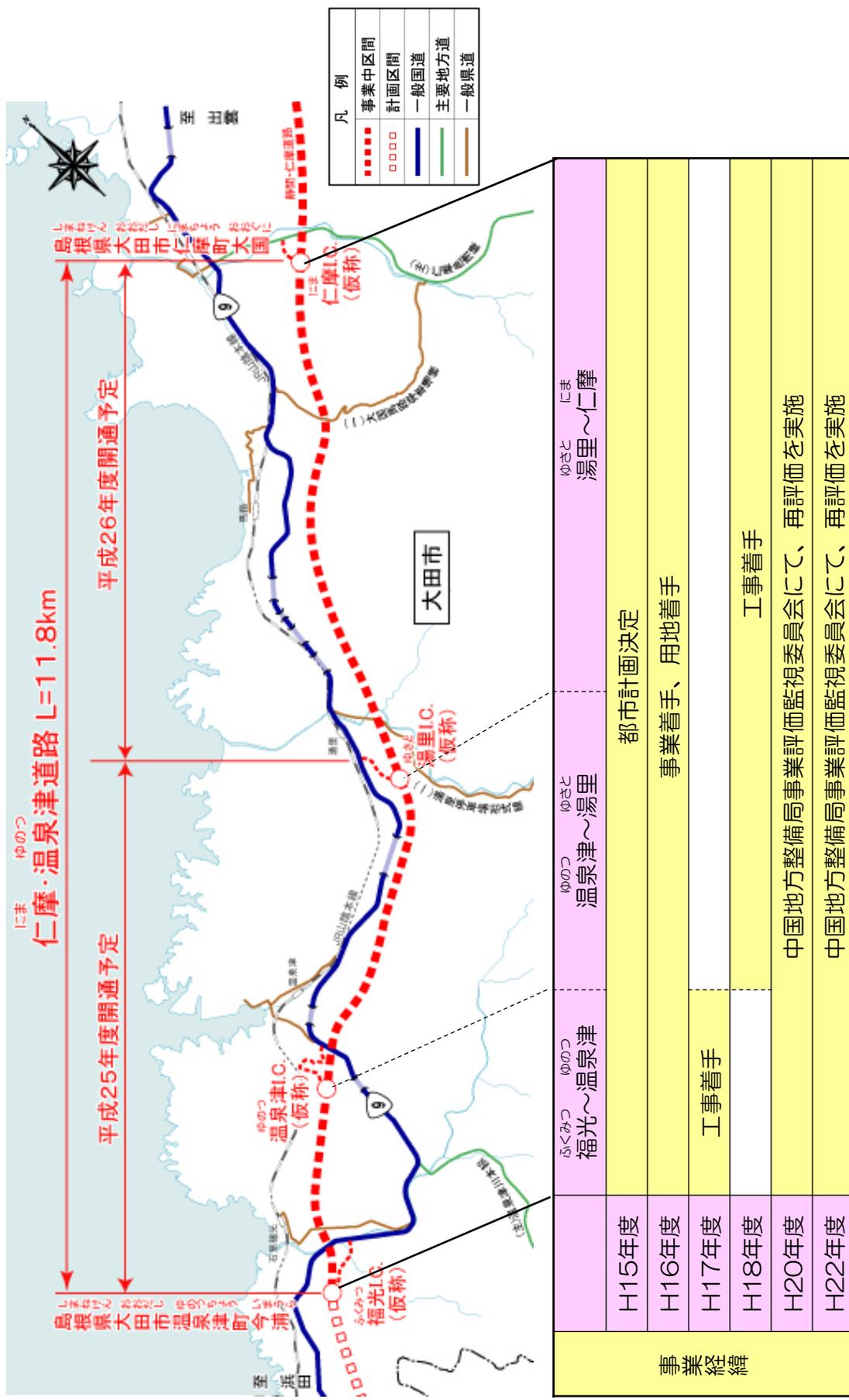


## 2. 事業概要及び経緯

### 事業経緯

### 一般国道9号 仁摩・温泉津道路

●平成15年度に都市計画決定され、平成16年度に事業着手している。



## 2. 事業概要及び経緯 進捗状況

### 一般国道9号 仁摩・温泉津道路

●用地買収は96%完了し、湯里IC(仮称)～福光(仮称)を平成25年度、仁摩IC(仮称)～湯里IC(仮称)を平成26年度の開通を  
目指し、工事を推進している。

●事業全体の進捗状況(平成25年3月時点)

用地	96%
工事	74%
全体	78%

※暫定2車線の事業費に対する割合

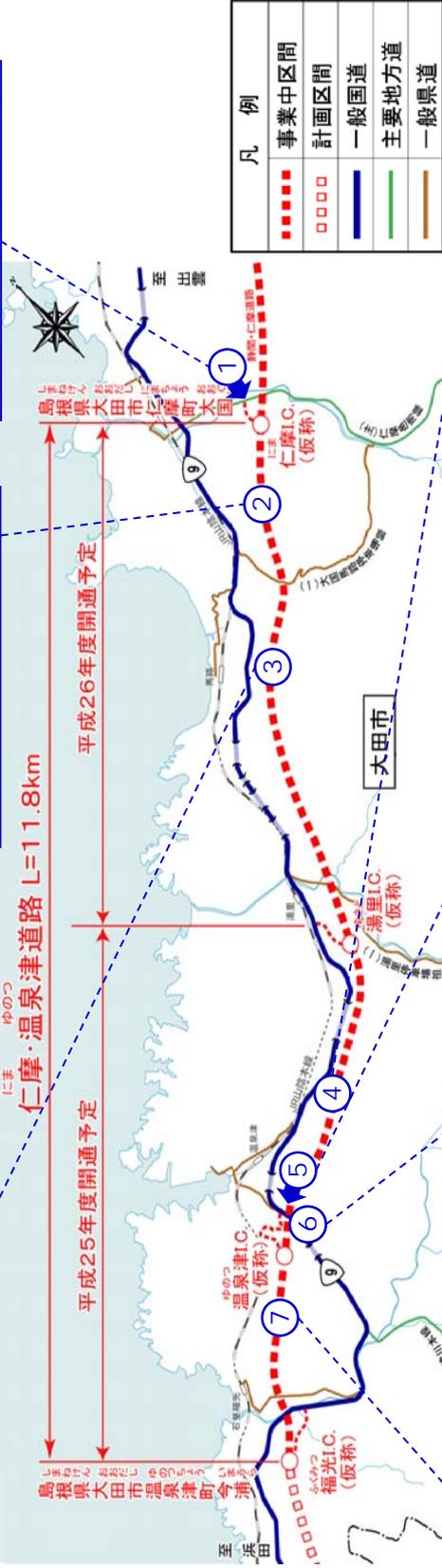
写真③ 上部施工状況(馬路第1高架橋)



写真② トンネル施工状況(天河内第1トンネル)



写真① 仁摩IC(仮称)付近



写真⑦ 地盤改良工施工状況(福光地区)



写真⑥ 小浜第3高架橋の上部工部分



写真⑤ 温泉津IC(仮称)付近



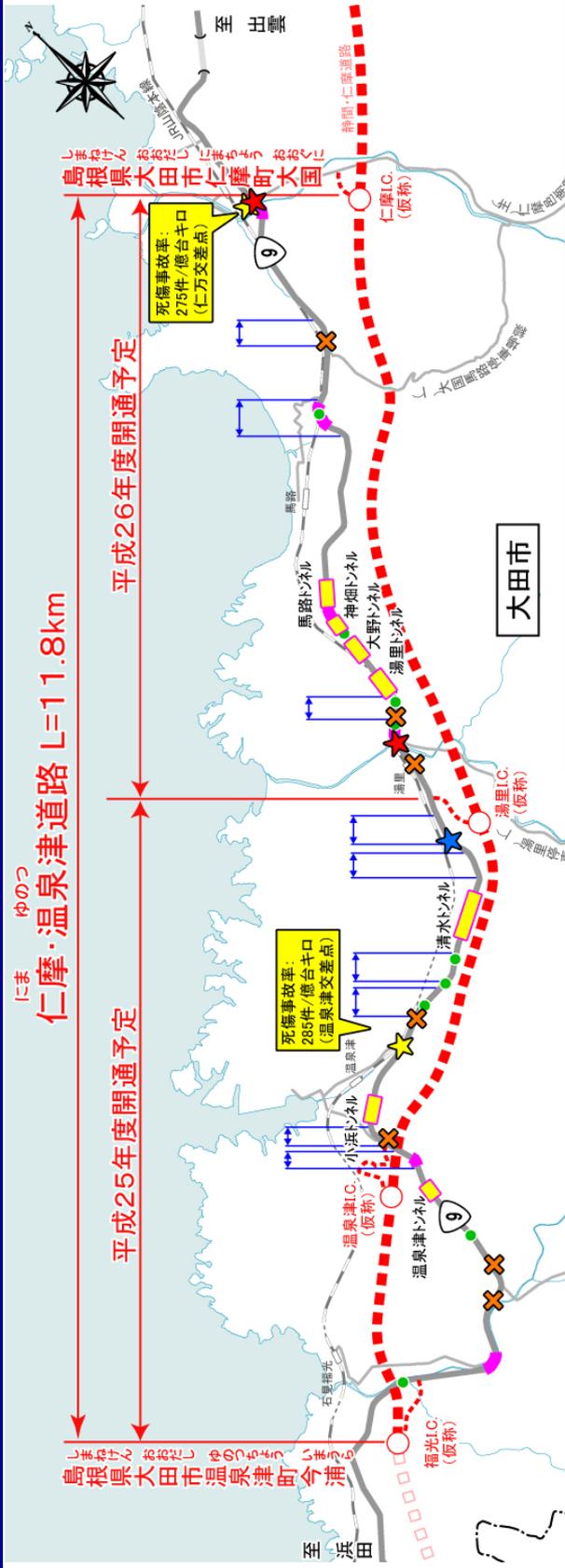
写真④ 下部施工状況(小浜第1高架橋)





# 4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道9号 仁摩・温泉津道路

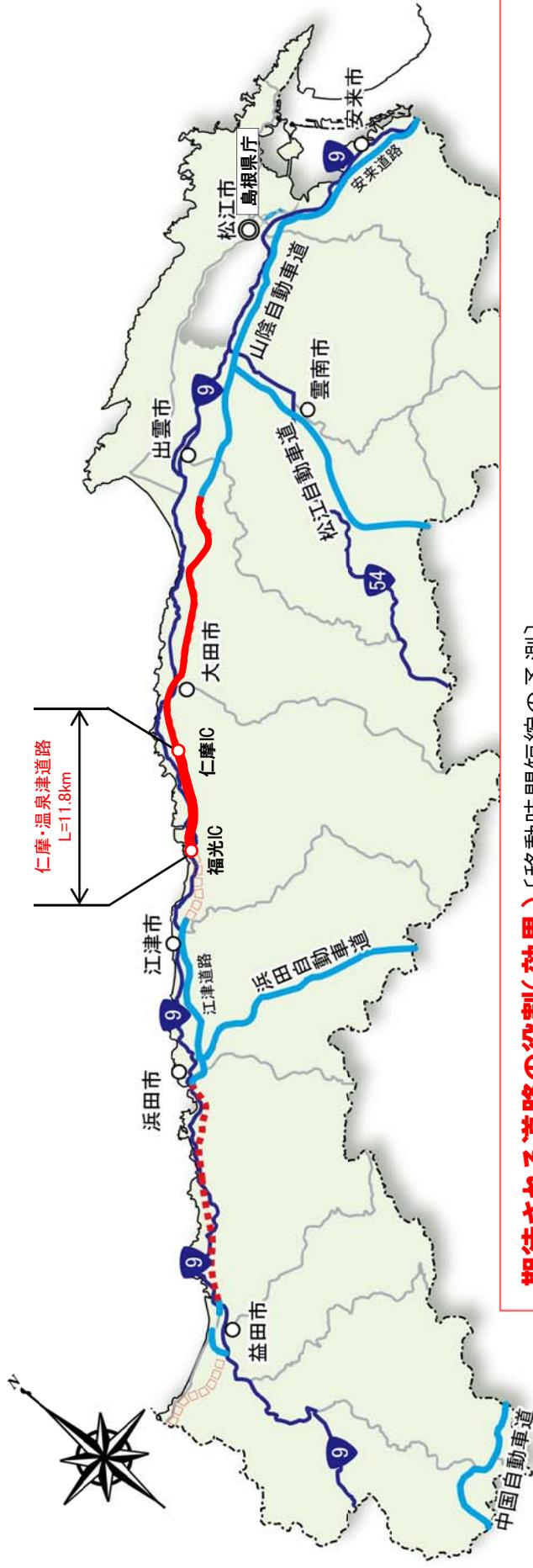


# 4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道9号 仁摩・温泉津道路

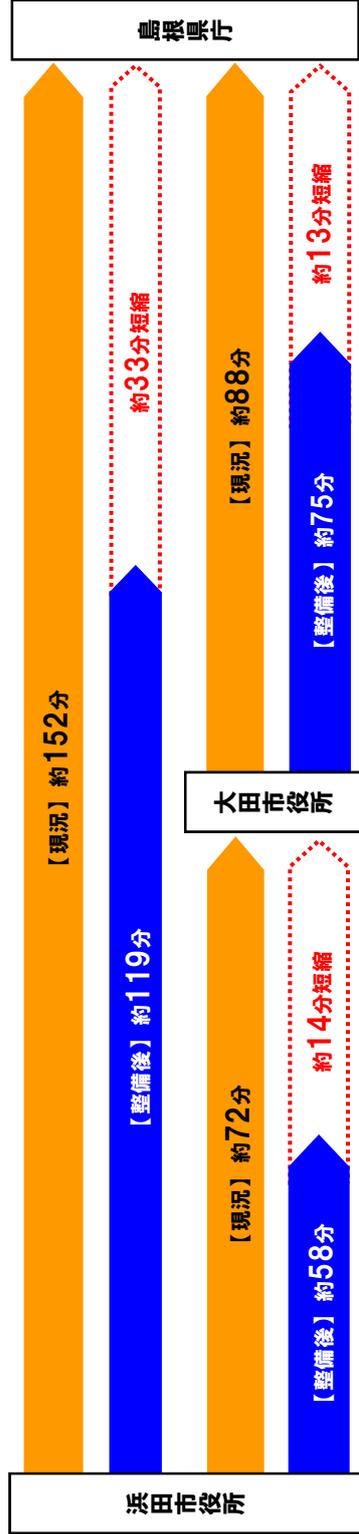
## 課題①:拠点都市への連絡性

●仁摩・温泉津道路を含む島根県内の山陰道の整備により主要都市間の所要時間が短縮され、相互の地域間交流の活発化、人流・物流・産業の活発化、地域経済の向上が期待される。



### 期待される道路の役割(効果)〔移動時間短縮の予測〕

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



※山陰道が全線整備された場合として算出。山陰道はV=70km/h。その他はH22道路交通センサスの混雑時旅行速度より算出

# 4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道9号 仁摩・温泉津道路

## 課題②: 国道9号の道路構造に課題のある区間の存在

- 仁摩～温泉津間に多数存在する線形不良箇所(平面線形不良7カ所、急勾配20カ所)や、要防災対策箇所(10カ所)、国際コンテナ通行支障トンネル(7カ所)など道路構造に多くの課題があり、交通のネックとなっている。
- 仁摩・温泉津道路の整備により、緊急輸送道路が確保され道路の安全性・信頼性の向上が期待される。

### 平面線形不良区間(平面曲線半径<150m)、国際コンテナ通行支障トンネル、要防災対策箇所



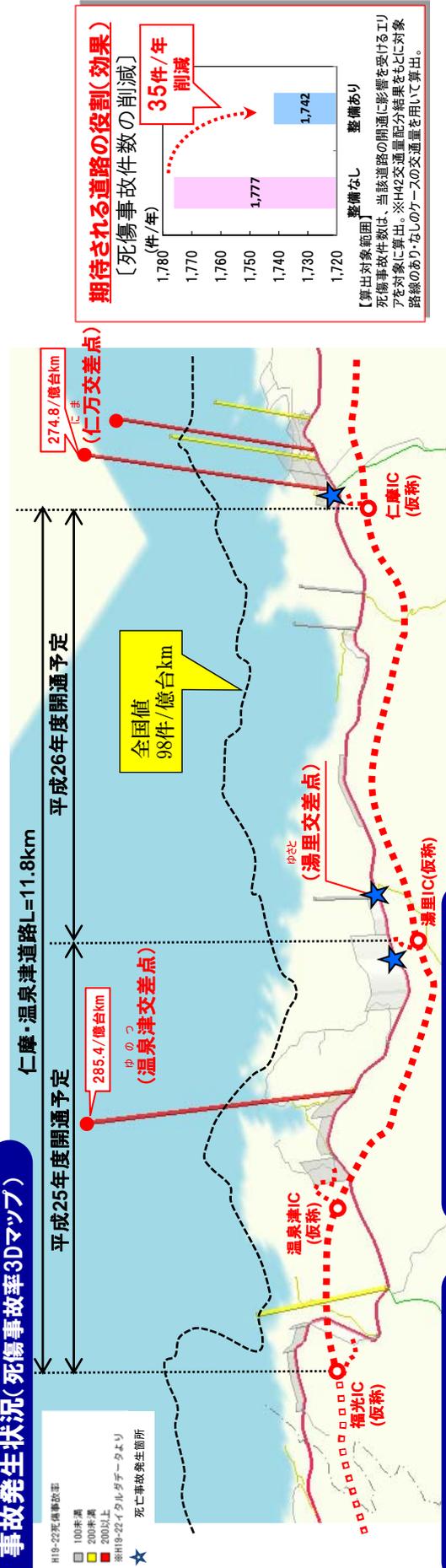
# 4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道9号 仁摩・温泉津道路

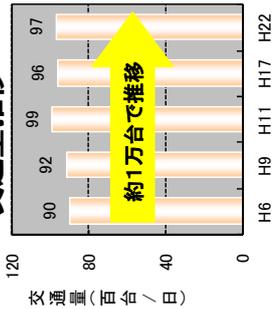
## 課題③: 全国平均を大きく上回る国道9号の交通事故・致死率

- 仁万交差点・湯里交差点などで、全国平均値を大きく上回る事故が発生している。
- 当該区間では正面衝突事故などの重大事故の発生割合が高く、交通事故致死率は全国平均の約18倍と高くなっている。
- 当該区間の死傷事故の特徴として、カーブで発生した割合が全国平均を大きく上回っている。
- 仁摩・温泉津道路の整備により、死傷事故件数の削減が期待される。
- 国道9号において、大型車等の通過交通が仁摩・温泉津道路に転換することで、安全性の向上が期待される。

### 事故発生状況(死傷事故率3Dマップ)

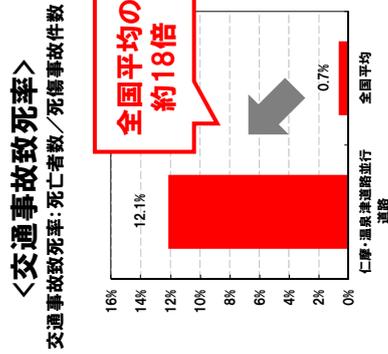


### 国道9号の交通量推移 大田市温泉津町湯里の交通量推移

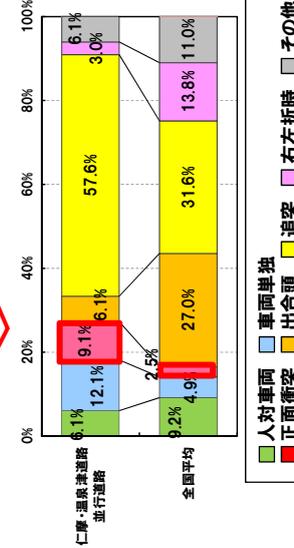


資料/道路交通センサス

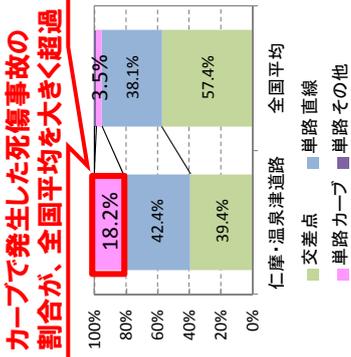
### 国道9号の事故発生状況



### 重大事故に繋がる正面衝突の発生割合が高い



### 事故発生箇所の線形



資料/ITARDAデータ ※H19-22の4箇年合計で集計。全国値は警察庁資料を使用

# 4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道9号 仁摩・温泉津道路

## 課題④: 事故・災害により頻発する国道9号の通行止め

- 国道9号大田市仁摩～温泉津間では事故や災害による全面通行止めが年間平均で2.8回発生。(4.6時間/年)
- 通行止めに伴い、通常の約5倍の大幅な迂回を強いられるなど生活や物流に大きな支障をきたしている。
- 仁摩・温泉津道路の整備により、代替性が確保され道路の信頼性向上や東西幹線軸の強化が期待される。

### 国道9号大田市仁摩～温泉津間の全面通行止め実績と迂回状況

※図中の全面通行止め箇所はH21～H24の実績



【国道9号仁摩～温泉津間の通行止め状況】

	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	10ヶ年平均
全面通行止め回数(回/年)	2	0	2	1	0	4	3	3	2	3	20	2.0
規制時間合計(時間/年)	1.4	0	1.5	0.1	0	4.8	0.7	15.8	0.8	1.1	26.0	2.6
規制日数合計(日/年)	0.06	0.00	0.06	0.00	0.00	0.20	0.03	0.66	0.03	0.04	1.083	0.108

### 平成21年6月 集中豪雨による被災の影響(国道9号大田市温泉津町)

平成21年6月22日午前6時半ごろ、大田市温泉津町小浜の国道9号で集中豪雨による法面崩落が発生。現場は約14時間にわたりの全面通行止めとなった。

約14時間  
全面通行止め



AM6:30頃 国道9号(温泉津町小浜)で法面崩落発生  
AM6:35 全面通行止め  
PM8:00 全面通行止め解除(片側交互規制)



約14時間の全面通行止めにより: 約8.3千台の交通に影響  
※H22道路交通センサス(6～19時台交通量)

### 期待される道路の役割(効果)

(迂回時の所要時間短縮の予測)



※山陰道が全線整備された場合として算出。山陰道はV=70km/h、その他はH22道路交通センサスの混雑時旅行速度より算出

# 4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道9号 仁摩・温泉津道路

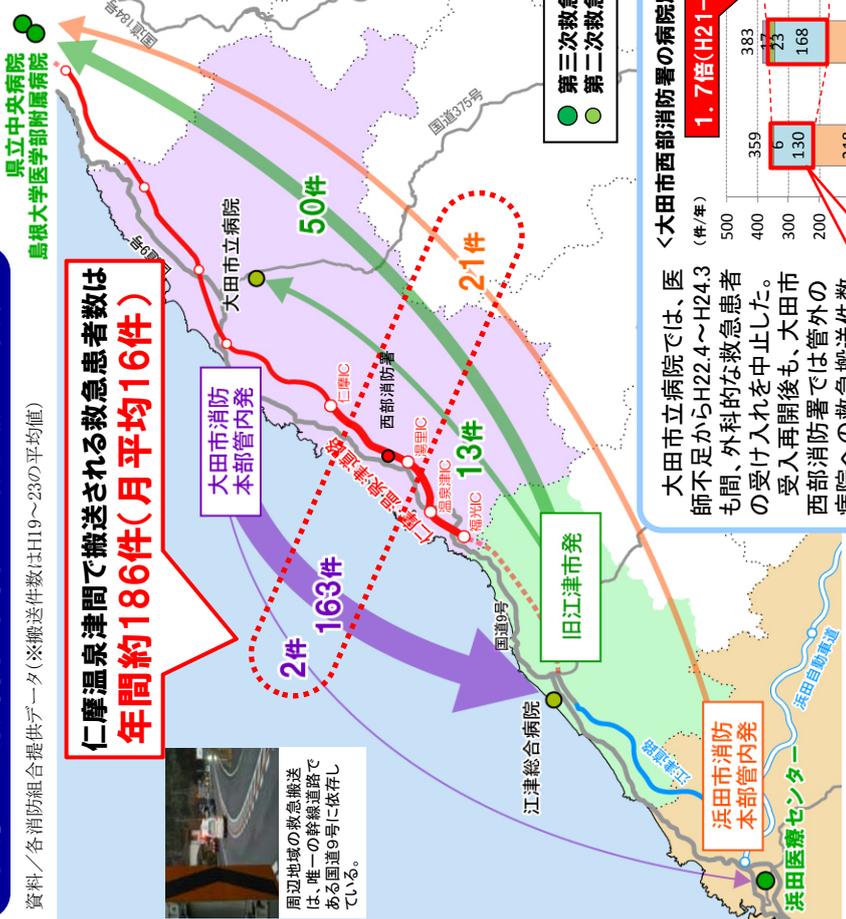
## 課題⑤：重症患者の救急救命

- 仁摩～温泉津間を経由する救急搬送件数は年間約186件、月平均では16件も発生している。
- 県西部の住民が高度な医療を受けようとすると、専門医不足から出雲方面への搬送が避けられない状況である。
- 本道路を含む島根県内の山陰道の整備により、搬送時間の短縮や迂回リスクの軽減が可能となり、住民の安心な暮らしを支えることが期待される。

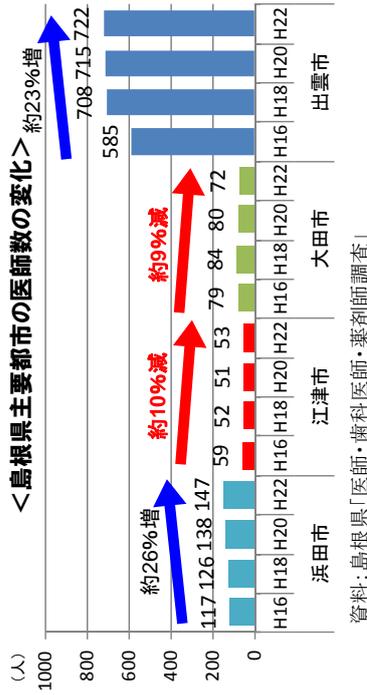
### 仁摩～温泉津間を経由する救急搬送の状況

資料/各消防組合提供データ(※搬送件数はH19～23の平均値)

仁摩温泉津間で搬送される救急患者数は年間約186件(月平均16件)



周辺地域の救急搬送は、唯一の幹線道路である国道9号に依存している。



資料：島根県「医師・歯科医師・薬剤師調査」

### ～消防の声～

- ・管内の病院の**医師不足**や県立中央病院等の医療の高度化により、**管外の第三次救急医療施設へ搬送するケースが増加**している。転院搬送の際、医師等が同乗し病院を不在にすることから、患者の負担軽減に加え、医師不足緩和の観点からも**所要時間の短縮を強く期待**している。
- ・**国道9号の迂回路の多くが山道**のため、急カーブによる患者への負担が大きい。また、**整備通らない不慣れたルートなので、事故の危険性が高い**。

(H 25年江津邑智消防組合 江津消防署ヒアリング結果より)

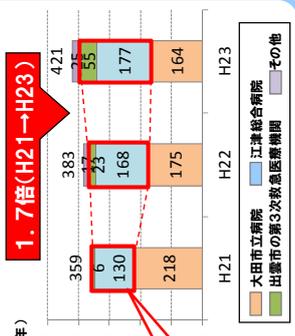
### 期待される道路の役割(効果)

〔山陰道全線整備時の出雲方面への搬送時間の予測〕



※山陰道が全線整備された場合として算出。山陰道はV=70km/h、その他は規制速度より算出。

### ＜大田市西部消防署の病院別搬送件数＞



大田市立病院では、医師不足からH22.4～H24.3の間、外科的な救急患者の受け入れを中止した。受入再開後も、大田市西部消防署では管外の病院への救急搬送件数が増加している。

江津市や出雲市の病院への搬送割合が増加

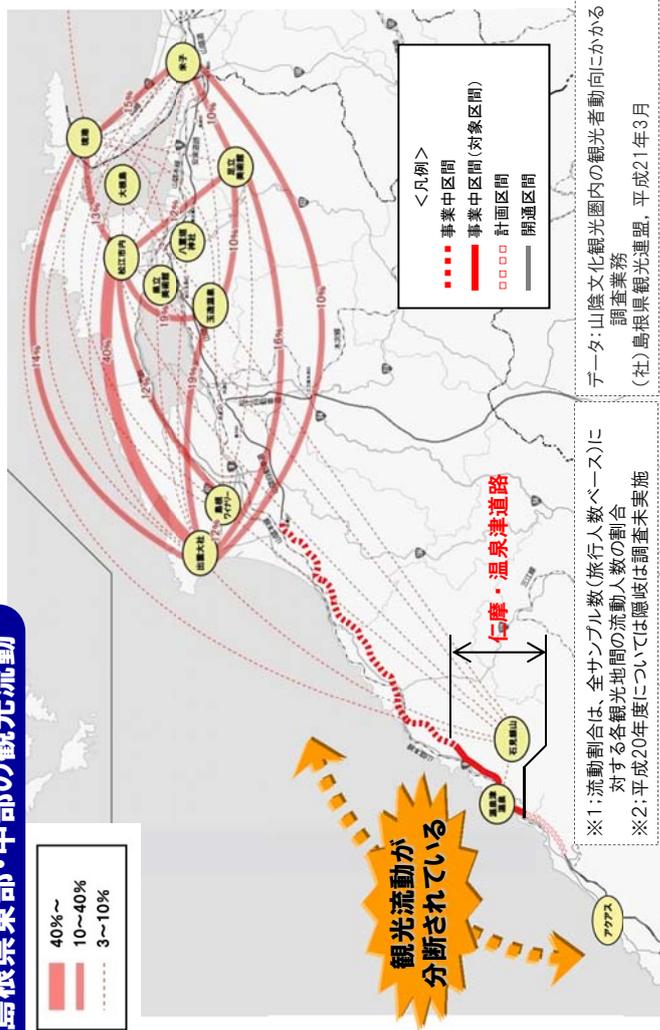
# 4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道9号 仁摩・温泉津道路

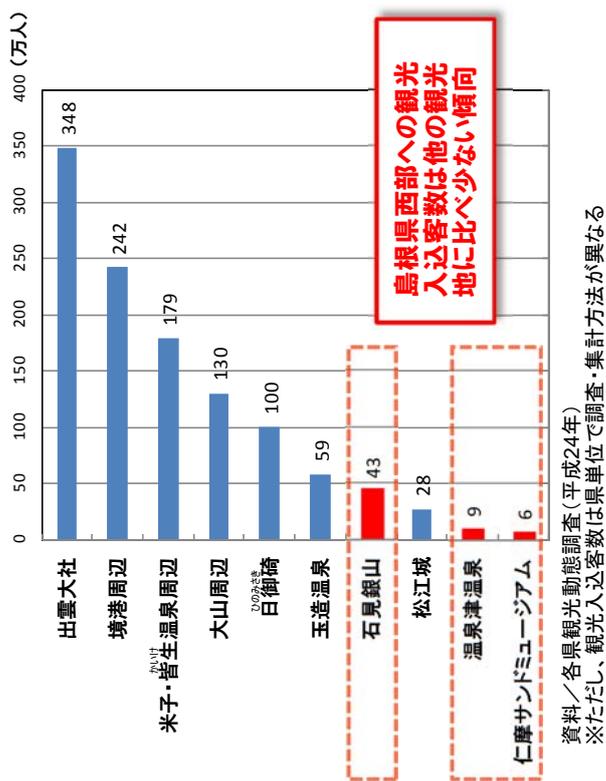
## 課題⑥:円滑なモビリティの確保

- 島根県には優れた観光資源が豊富に存在するもの、東西に広く分散しているため、広域的な観光移動は極めて不便な状況にある。そのため、移動時間に多くの時間が費やされ、観光周遊先は限定的な地域に留まっている。
- 本道路を含む島根県内の山陰道の整備により、島根県西部地域の観光入込客数の増加が期待される。

### 島根県東部・中部の観光流動



### 島根・鳥取の主要観光地における観光入込客数



### 期待される道路の役割(効果)

〔山陰道全線整備時の観光地間の移動時間の予測〕



※山陰道が全線整備された場合として算出。山陰道はV=70km/h、その他は道路時速(H22道路交通センサス)より算出。

### ～地域の声～

- 島根県全体の観光消費のうち、東部が7～8割を占めており、**東西軸の交通が不便な西側は立ち寄ってもらえない現状がある。**
- 山陰道の開通により**県東部や九州方面からの入込客数の増加に期待**している。  
(H24年島根県観光連盟ヒアリング調査結果より)
- 山陰道が開通すれば、**東部と西部を結ぶツアーの周遊箇所数が増やせたり、出発時刻を遅らせて参加しやすいツアーに**したりすることができると期待している。  
(H24年島根県観光連盟ヒアリング調査結果より)
- 山陰道の開通に際して、**県東部と県西部を結ぶ新たなバス路線の開設**などを検討している。  
(H25年県内交通事業者ヒアリング調査結果より)

# 4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道9号 仁摩・温泉津道路

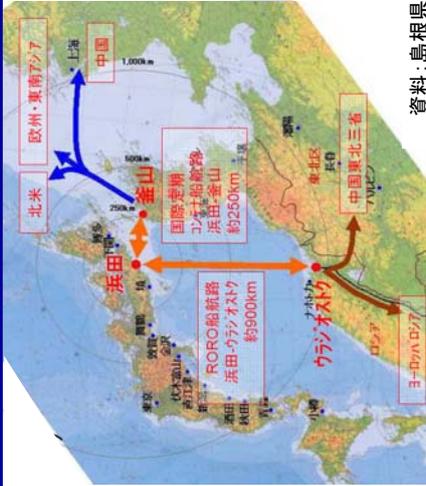
## 課題⑦:物流ネットワークの形成

- 浜田港は韓国、ロシア、また、中国に近い好立地条件を活かし、国際貿易の「日本海側拠点港」に指定されている。
- また、平成13年の「国際定期コンテナ航路」開設以降、コンテナ数は年々増加傾向にある。
- 本道路を含む島根県内の山陰道の整備により、浜田港を活かした物流の活性化、国際・国内貿易の促進が期待される。

### 浜田港の特徴

- (立地条件)
  - 韓国、中国、ロシアに近い好立地条件
- (国際航路)
  - ・釜山港との国際定期コンテナ航路
  - ・ウラジオストクとのRORO船定期航路

日本海側拠点港に指定



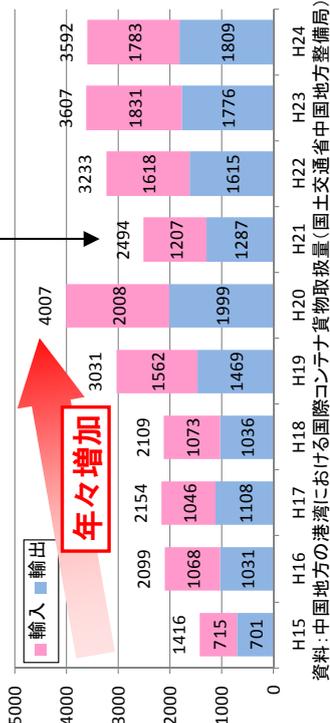
### 浜田港からの輸出入

■ 主な輸出入先及び品目 (100TEU※以上)



### 外貿コンテナ貨物取扱量の推移

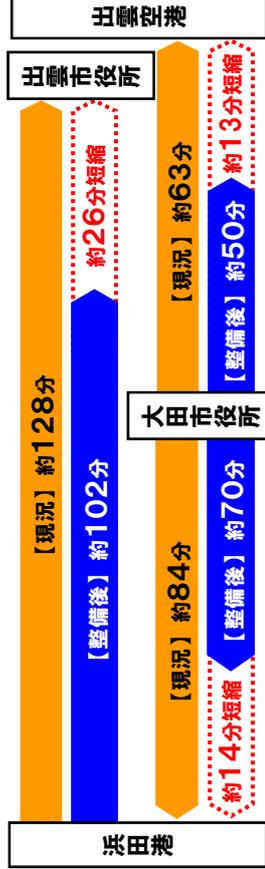
世界的不況による影響



### 【浜田港振興会事務局の声】

- アクセスルートが**国道9号1本しかないことは、港の利用が敬遠される理由**となる。
- 山陰道の整備により、**リードタイムの短縮や輸送コストの削減が進めば、利用企業の増加、ひいては定期航路の拡大につながり、さらなる利用促進が期待**できる。

### 期待される道路の役割(効果) [移動時間短縮の予測]



# 4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道9号 仁摩・温泉津道路

## 課題⑦：物流ネットワークの形成

せきしめがわり

- 石州瓦に代表される大田の「窯業・土石製品製造業」は地域の経済を支える重要な産業であり、その製品は主に九州や出雲・広島方面へと出荷されている。
- 本道路を含む島根県内の山陰道が整備されると、東西を結ぶ路線が国道9号とあわせ2本確保されるとともに、想定した時刻通りの製品出荷が可能となり、リスクが軽減されるとともに物流コストの削減につながる。

### 瓦等の窯業品輸送方面・金額

「その他の窯業品(レンガ、瓦、耐火ポード等)」を対象に集計

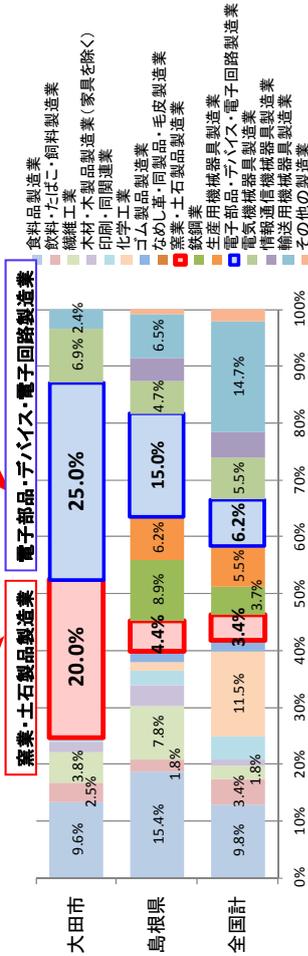


【瓦等の窯業品輸送方面・金額】 (億円)

資料：輸送貨物の価値に着目した貨物流動分析の基礎データ(国土政策総合研究所、H22年度)  
 ※大田：大田市・邑智郡・出雲市・飯南町・雲南市の一部、広島：広島市・廿日市市・山県郡・安芸郡  
 ※H17年物流センサス品分類表内「その他の窯業品(レンガ、瓦、耐火ポード等)」を対象

### 大田市の製造業付加価値額の割合

大田市の経済を支える重要な産業



資料：平成21年工業統計調査

### ～事業者の声～

- ・大田の工場でしか生産されていないものもあるため、国道9号に十分な迂回路が無いことが不安である。
- ・山陰道の整備により、迂回路の選択肢が増えることを期待している。

(H25事業所ヒアリング結果)

### 期待される道路の役割(効果) [移動時間短縮の予測]



※山陰道が全線整備された場合として算出。山陰道はV=70km/h、その他はH22道路交通センサスの混雑時旅行速度より算出

# 4. 地域から期待される道路の役割(効果)

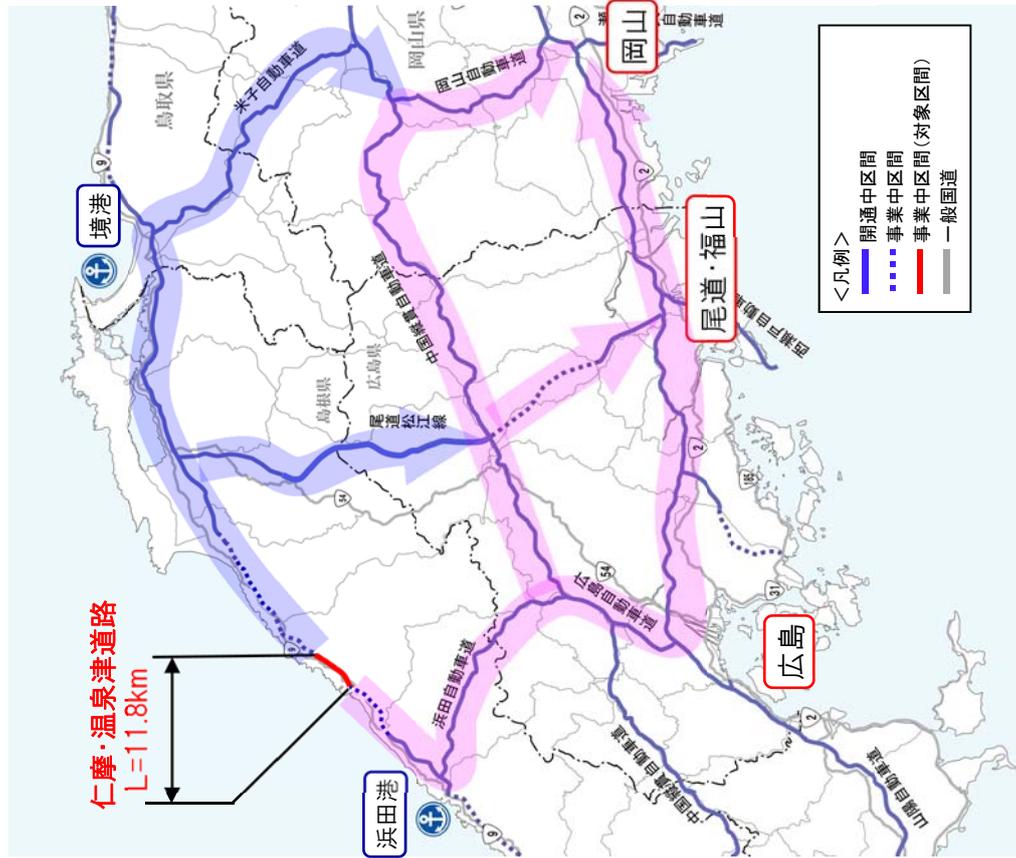
一般国道9号 仁摩・温泉津道路

## 課題⑧:大規模災害発生時における代替可能な道路ネットワークの形成

- 大規模災害発生時において円滑かつ迅速な避難・救援ルートを確認するため、被災状況に応じて柔軟に代替可能なネットワークが形成されることが望ましい。
- 中国地方において、広域なネットワークを担う山陰道の整備により、災害発生時の避難・救援ルートの確保が期待される。

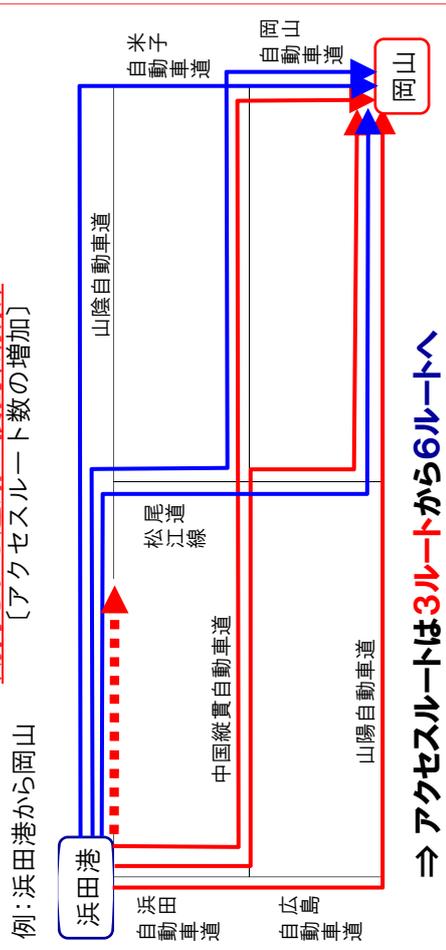
### 東南海・南海地震発生時の物資輸送ルートの考え方

### アクセスルートの多様化



### 期待される道路の役割(効果)

〔アクセスルート数の増加〕



※尾道松江線は世羅IC～三次東JCT・IC整備後(H26年度予定)を想定。  
また、いずれの場合も迂回をしないと仮定。

### ～中国地方知事会からの要望～

山陰道については、全体延長に対する開通区間の割合が4割にも届かず、極めて整備が遅れており、**山陽側の高速道路と一体となったダブルネットワークを構築**するためにも、着手区間の早期の事業着手とともに、事業中区間の一層の整備促進を図り、早期に全線開通を実現すること。(平成24年6月1日 中国地方知事会)



### ～島根県赤十字血液センターの声～

- 輸血用血液製剤の精製は広島県に依存しており、輸送距離が長いことから、高速道路は重要な輸送ルートとなっている。
- 山陰自動車道が整備されれば、有事において、高速道路でアクセスできるルートの選択肢が増えるため、早急な輸送ができる可能性が高まると期待している。

# 5. 事業の効果

## 一般国道9号 仁摩・温泉津道路

●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)	593	59
事業費	555	40
維持管理費	38	19
便益額 (B)	683	479
走行時間短縮便益	507	364
走行経費減少便益	129	86
交通事故減少便益	47	28
費用便益比	1.2	8.1

※費用便益比については、暫定2車線整備時の「費用 (C)」、「便益 (B)」により算出

### ◆道路の役割

■道路の役割(+α)

- ①環境への影響を考慮した効果[約8.1千トン/年のCO2削減]【+4.67億円】※  
仁摩・温泉津道路整備に伴う速度向上による環境(CO2等)の改善効果を算定。
- ②沿道環境の改善[NOX排出量:約22.4千トン/年(約0.7%削減)、SPM排出量:約1.7千トン/年(約1.1%削減)]
- ③重症患者の救急救命[例]江津市～県立中央病院までの所要時間短縮約20分]
- ③物流効率化の支援[例]大田市～浜田港までの所要時間短縮約14分]

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。

※【】は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

### ◆まとめ

計画交通量	総事業費	総費用 (C)	3 便益 (B)	その他の便益	費用対効果 (B/C) ( ) 内は残事業B/C
13,400～14,300台/日	約524億円	593億円	683億円	+α	1.2 (8.1) +α

※基準年:H25年

# 6. 今後の対応方針(原案)

## 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

◇ 並行する国道9号では、交通隘路区間で交通事故が多発しており、また交通事故や災害による通行止めにより著しい渋滞や大幅な迂回も発生している。

### 2) 事業の効果

◇ 費用便益比(B/C)=1.2(事業全体) 8.1(残事業)

◇ 道路の役割

① 環境への影響を考慮した効果[約8.1千トン/年のCO2削減][+4.67億円]※

[約22.4千トン/年のNOX削減、約1.7千トン/年のSPM削減]

仁摩・温泉津道路整備に伴う速度向上による環境(CO2等)の改善効果を算定。

② 沿道環境の改善[NOX排出量:約22.4千トン/年(約0.7%削減)、SPM排出量:約1.7千トン/年(約1.1%削減)]

③ 重症患者の救急救命[例] 江津市～県立中央病院までの所要時間短縮約20分]

③ 物流効率化の支援[例] 大田市～浜田港までの所要時間短縮約14分]

### 3) 事業の進捗状況

◇ 平成25年3月末時点で用地買収は96%完了している。また、工事は74%完了している。

## ②事業の進捗見込み

◇ 事業効果の早期発現のため暫定2車線で整備しており、平成25年度に湯里IC(仮称)～福光IC(仮称)、平成26年度に仁摩IC(仮称)～湯里(仮称)間の開通を予定している。

## 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号仁摩・温泉津道路は、世界遺産石見銀山遺跡を活用した観光振興、国際標準コンテナ車通行支障区間の解消による物流効率化の支援を始め、企業誘致の促進、事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援等、地域産業の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠な路線であり、既に明示されている平成26年度での確実な供用を図って頂きたい。

また、隣接する福光浅利道路(仮称)については、都市計画決定手続に対する協力並びに、その後の早期新規事業着手について配慮をお願いしたい。

なお、その他の山陰道の各区分についても、未着手区間の早期事業着手、事業中区間の事業促進を図り、2020年を目途に山陰道全線の開通を図って頂きたい。

なお、道路利用者から声が上がっているトイレ等の休憩施設について、現道の道の駅への案内誘導等、配慮願いたい。

## 【今後の対応方針(原案)】

◇ 上記①、②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、コスト縮減に努力しつつ、効率的な事業実施に努める。

◆前回評価時との比較

	仁摩・温泉津道路		備考 (前回評価時からの主な変更点)
	前回評価時 (平成22年)	今回評価時 (平成25年)	
事業諸元	L=11.8km	L=11.8km	
計画交通量	約13,200～ 13,700台/日	約13,400～ 14,300台/日	・ネットワーク設定の見直し(H24年度新規事業化箇所等を考慮) ・将来交通需要推計の改善について[中間とりまとめ]に示された 第二段階の改善を反映
総事業費	約524億円	約524億円	
総費用 (C)	約548億円	約593億円	・基準年の変更(H22基準からH25基準)
総便益 (B)	約585億円	約683億円	・ネットワーク設定の見直し(H24年度新規事業化箇所等を考慮) ・基準年の変更(H22基準からH25基準)
費用対効果 (B/C)	1.1	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

一般国道9号仁摩・温泉津道路  
〔費用便益比（B／C）算定等資料〕

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 仁藤・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
事業の効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 便益が費用を上回っている</li> </ul>	全事業：費用便益比 (B/C) = 1.2 (経済的臨在価値 (B-C) = 9)億円、経済的内部収益率 (IRR) = 4.7% 残事業：費用便益比 (B/C) = 8.1 (経済的臨在価値 (B-C) = 42)億円、経済的内部収益率 (IRR) = 52.3%

●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□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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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/日以上かつ除却もしくは交通改善が期待される</li> <li>■ 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</li> <li>■ 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</li> <li>■ 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</li> <li>■ 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</li> <li>□ 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</li> <li>■ 現道等における、総重量25tの車両もしくは150立方メートルの輸送車が通行できない区間を解消する</li> </ul>	区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失削減時間：508千人・時間/年 ⇒ 18,983千人・時間/年 渋滞損失削減率：2.6%
物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> <li>□ 中心市街地内で行う事業である</li> <li>□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km<sup>2</sup>以下である市街地内での事業である</li> <li>□ D10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</li> <li>□ 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</li> </ul>	石見交通 (大田江津線) 1日10便の路線バスの利便性向上が見込まれる 特急停車駅である大田市駅へのアクセス向上が見込まれる (大田市温泉津町～大田市駅：27分→28分) 江津市から出雲空港 (第三種空港) へのアクセス向上が見込まれる (108分⇒80分) ※山陰道が全線整備された場合の値 大田市から浜田港へのアクセス向上が見込まれる (84分⇒70分) ※山陰道が全線整備された場合の値 国際コンテナ輸送支障トンネルを回避する(厚路・神田、本野・湯里・津水・小浜・温泉津の各トンネル) (対象区間：国道9号 大田市仁藤町大田～大田市温泉津町今浦 要因：空間高不足)
都市の再生		

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li><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</li> <li><input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり</li> <li><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と連絡するルートを構成する</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する</li> <li><input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する</li> <li><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</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる</li> <li><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</li> <li><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</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</li> <li><input type="checkbox"/> 特別立法に基づき事業である</li> <li><input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設施設へ直結する道路である</li> <li><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ポル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である</li> </ul>	<p>山陰自動車道</p> <p>大田市～浜田市間を高規格幹線道路と連絡する</p> <p>隣接する二次生活圏中心都市大田市～浜田市間の所要時間短縮が見込まれる（72分⇒58分） ※山陰道が全線整備された場合の値</p> <p>大田市湯津津町から大田市への所要時間短縮が見込まれる（27分⇒26分） ※山陰道が全線整備された場合の値</p> <p>石見隠山（年間観光客入り込み数：43万人（H24））へのアクセス向上が見込まれる</p>
2. 暮らし	<p>歩行者・自転車・生活空間の形成</p> <p>無電柱化による美しい町並みの形成</p> <p>安全で安心して暮らすための確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 自転車交通量が600台/日以上、自動車交通量が1,000台/日以上、歩行者交通量が500人/日以上の場合に該当する区間において、自転車利用空間を確保することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の促進・安全性の向上が期待できる</li> <li><input type="checkbox"/> 対象エ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、交通ハリアフリー法に基づき重点整備地区における特定道路を形成する区間が新たにハリアフリー化される</li> <li><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</li> <li><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推進する</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>	<p>江津市から鳥取県立中央病院へのアクセス向上が見込まれる（87分⇒67分） ※山陰道が全線整備された場合の値</p>

3. 安全	安全な生活環境の確保 災害への備え	<input type="checkbox"/> 現道等に整備車数率が500台/徳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半量、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 <input type="checkbox"/> 合において、歩道が無い又は狭い区間に歩道が設置される <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 <input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大規模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 checked="" type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要箇所もしくは緊急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	
		<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 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	
		<input type="checkbox"/> 現道等と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	
4. 環境	地球環境の保全 生活環境の改善・保全	<input checked="" 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がある <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	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事件等、以上の項目に属さない効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 現道等に整備車数率が500台/徳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半量、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 <input type="checkbox"/> 合において、歩道が無い又は狭い区間に歩道が設置される <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 <input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大規模な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道9号	仁摩・温泉津道路	L= 11.3 km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
13,400~14,300	2	中国地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	500億円	91億円	591億円
うち残事業分	42億円	46億円	88億円
基準年における 現在価値 (C)	555億円	38億円	593億円
うち残事業分	40億円	19億円	59億円

## ② 便益 (拡張便益含む)

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成25年度			
供用年	平成27年度			
単年便益 (初年便益)	24億円	6.1億円	2.5億円	33億円
基準年における 現在価値 (B)	507億円	129億円	47億円	683億円
うち残事業分	364億円	86億円	28億円	479億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.2
経済的純現在価値（事業全体）	91億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.7%
費用便益比（残事業）	8.1
経済的純現在価値（残事業）	420億円
経済的内部収益率（残事業）	52.3%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	13,400~14,300	±10%	1.0 ~ 1.3
事業費	500億円	±10%	1.1 ~ 1.2
事業期間	16年	±20%	1.1 ~ 1.2

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	13,400~14,300	±10%	7.0 ~ 9.3
事業費	42億円	±10%	7.5 ~ 8.6
事業期間	1年	±20%	7.8 ~ 8.2

交通状況の変化

様式-3①

事業名：仁摩・温泉津道路（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 11.3km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	14,100	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	10	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	28.29	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道9号 : 13.0km	交通量	[台/日]	15,100	1,600
		走行時間	[分]	18	17
		走行時間費用	[億円/年]	56.50	5.12
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計 : 3618.8km	走行時間費用	[億円/年]	2,667.16	2,664.71	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計 : 3643.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,723.66	2,698.12	25.54

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式-3①

事業名：仁摩・温泉津道路（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 11.3km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	12,800	14,100	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	5	10	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	12.39	28.29	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道9号 : 13.0km	交通量	[台/日]	8,100	1,600
		走行時間	[分]	18	17
		走行時間費用	[億円/年]	29.52	5.12
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計 : 3618.8km	走行時間費用	[億円/年]	2,674.55	2,664.71	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計 : 3643.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,716.46	2,698.12	18.34

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

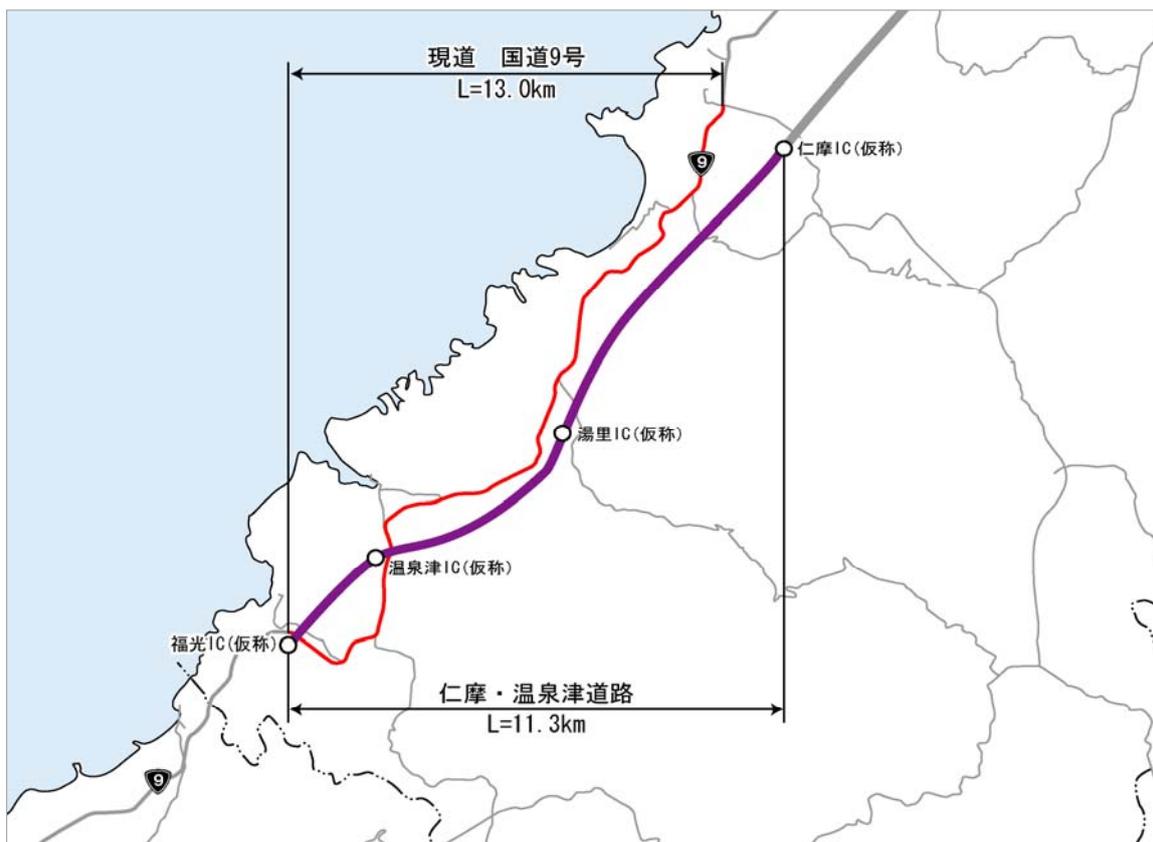
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面 (①、②)に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名：仁摩・温泉津道路

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	H25年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42年)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ	考慮した開発交通量 (トリップ数) ( ) 台トリップ/日 考慮した理由を記載
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分 (リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由	小規模事業である <input type="checkbox"/> 山間部海岸部で併行道路が少ない <input type="checkbox"/> その他 ( )
	簡易手法の考え方 (将来交通量の設定方法等)	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	その他 (最終配分交通量とQV式との関係から平均速度を設定)	<input checked="" type="checkbox"/>

(3)

		項目	チェック欄	
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数	( ) %
	休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載			
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数	( 0.11 ) 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
			過去10年間の平均日数	
	とり止め交通を考慮する	<input type="checkbox"/>		
	とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載			
	過去の実績値がないため			
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数	( ) 日	
		採用した冬期日数の考え方を記載		
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名：仁摩・温泉津道路

(4)

項目		チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他 ( )	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載	
		実績値に基づき維持管理費を算出	
雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	その他		
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:仁摩・温泉津道路(事業全体)

				単価(億円)		単純単価(億円)	
				0.17		11.3	
				1.92			
年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-16年目	H 11	1.7317	108.4	0.95	1.40		
-15年目	H 12	1.6651	107.2	0.86	1.23		
-14年目	H 13	1.6010	105.7	8.95	12.49		
-13年目	H 14	1.5395	103.8	2.29	3.13		
-12年目	H 15	1.4802	102.3	4.48	5.97		
-11年目	H 16	1.4233	101.0	7.71	10.01		
-10年目	H 17	1.3686	99.6	15.61	19.75		
-9年目	H 18	1.3159	98.7	21.69	26.63		
-8年目	H 19	1.2653	97.6	55.25	65.97		
-7年目	H 20	1.2167	96.8	61.30	70.96		
-6年目	H 21	1.1699	95.6	61.36	69.15		
-5年目	H 22	1.1249	93.7	52.04	57.54		
-4年目	H 23	1.0816	92.1	43.09	46.61		
-3年目	H 24	1.0400	92.1	55.51	57.73		
-2年目	H 25	1.0000	92.1	66.74	66.74		
-1年目	H 26	0.9615	92.1	41.88	40.27		
供用開始年次	H 27	0.9246	92.1			1.83	1.69
1年目	H 28	0.8890	92.1			1.83	1.63
2年目	H 29	0.8548	92.1			1.83	1.56
3年目	H 30	0.8219	92.1			1.83	1.50
4年目	H 31	0.7903	92.1			1.83	1.45
5年目	H 32	0.7599	92.1			1.83	1.39
6年目	H 33	0.7307	92.1			1.83	1.34
7年目	H 34	0.7026	92.1			1.83	1.28
8年目	H 35	0.6756	92.1			1.83	1.24
9年目	H 36	0.6496	92.1			1.83	1.19
10年目	H 37	0.6246	92.1			1.83	1.14
11年目	H 38	0.6006	92.1			1.83	1.10
12年目	H 39	0.5775	92.1			1.83	1.06
13年目	H 40	0.5553	92.1			1.83	1.02
14年目	H 41	0.5339	92.1			1.83	0.98
15年目	H 42	0.5134	92.1			1.83	0.94
16年目	H 43	0.4936	92.1			1.83	0.90
17年目	H 44	0.4746	92.1			1.83	0.87
18年目	H 45	0.4564	92.1			1.83	0.83
19年目	H 46	0.4388	92.1			1.83	0.80
20年目	H 47	0.4220	92.1			1.83	0.77
21年目	H 48	0.4057	92.1			1.83	0.74
22年目	H 49	0.3901	92.1			1.83	0.71
23年目	H 50	0.3751	92.1			1.83	0.69
24年目	H 51	0.3607	92.1			1.83	0.66
25年目	H 52	0.3468	92.1			1.83	0.63
26年目	H 53	0.3335	92.1			1.83	0.61
27年目	H 54	0.3207	92.1			1.83	0.59
28年目	H 55	0.3083	92.1			1.83	0.56
29年目	H 56	0.2965	92.1			1.83	0.54
30年目	H 57	0.2851	92.1			1.83	0.52
31年目	H 58	0.2741	92.1			1.83	0.50
32年目	H 59	0.2636	92.1			1.83	0.48
33年目	H 60	0.2534	92.1			1.83	0.46
34年目	H 61	0.2437	92.1			1.83	0.45
35年目	H 62	0.2343	92.1			1.83	0.43
36年目	H 63	0.2253	92.1			1.83	0.41
37年目	H 64	0.2166	92.1			1.83	0.40
38年目	H 65	0.2083	92.1			1.83	0.38
39年目	H 66	0.2003	92.1			1.83	0.37
40年目	H 67	0.1926	92.1			1.83	0.35
41年目	H 68	0.1852	92.1			1.83	0.34
42年目	H 69	0.1780	92.1			1.83	0.33
43年目	H 70	0.1712	92.1			1.83	0.31
44年目	H 71	0.1646	92.1			1.83	0.30
45年目	H 72	0.1583	92.1			1.83	0.29
46年目	H 73	0.1522	92.1			1.83	0.28
47年目	H 74	0.1463	92.1			1.83	0.27
48年目	H 75	0.1407	92.1			1.83	0.26
49年目	H 76	0.1353	92.1	-5.66	-0.77	1.83	0.25
合計				494.05	554.81	91.43	37.77
単純事業費計				499.71		91.43	

注1) 事業費の投資パターンは、詳細事業計画による値を採用したものであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。

このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

## 費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:仁摩・温泉津道路(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.16	5.9	0.96

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-1年目	H 26	0.9615	92.1	41.88	40.27		
供用開始年次	H 27	0.9246	92.1			0.91	0.85
1年目	H 28	0.8890	92.1			0.91	0.81
2年目	H 29	0.8548	92.1			0.91	0.78
3年目	H 30	0.8219	92.1			0.91	0.75
4年目	H 31	0.7903	92.1			0.91	0.72
5年目	H 32	0.7599	92.1			0.91	0.69
6年目	H 33	0.7307	92.1			0.91	0.67
7年目	H 34	0.7026	92.1			0.91	0.64
8年目	H 35	0.6756	92.1			0.91	0.62
9年目	H 36	0.6496	92.1			0.91	0.59
10年目	H 37	0.6246	92.1			0.91	0.57
11年目	H 38	0.6006	92.1			0.91	0.55
12年目	H 39	0.5775	92.1			0.91	0.53
13年目	H 40	0.5553	92.1			0.91	0.51
14年目	H 41	0.5339	92.1			0.91	0.49
15年目	H 42	0.5134	92.1			0.91	0.47
16年目	H 43	0.4936	92.1			0.91	0.45
17年目	H 44	0.4746	92.1			0.91	0.43
18年目	H 45	0.4564	92.1			0.91	0.42
19年目	H 46	0.4388	92.1			0.91	0.40
20年目	H 47	0.4220	92.1			0.91	0.39
21年目	H 48	0.4057	92.1			0.91	0.37
22年目	H 49	0.3901	92.1			0.91	0.36
23年目	H 50	0.3751	92.1			0.91	0.34
24年目	H 51	0.3607	92.1			0.91	0.33
25年目	H 52	0.3468	92.1			0.91	0.32
26年目	H 53	0.3335	92.1			0.91	0.30
27年目	H 54	0.3207	92.1			0.91	0.29
28年目	H 55	0.3083	92.1			0.91	0.28
29年目	H 56	0.2965	92.1			0.91	0.27
30年目	H 57	0.2851	92.1			0.91	0.26
31年目	H 58	0.2741	92.1			0.91	0.25
32年目	H 59	0.2636	92.1			0.91	0.24
33年目	H 60	0.2534	92.1			0.91	0.23
34年目	H 61	0.2437	92.1			0.91	0.22
35年目	H 62	0.2343	92.1			0.91	0.21
36年目	H 63	0.2253	92.1			0.91	0.21
37年目	H 64	0.2166	92.1			0.91	0.20
38年目	H 65	0.2083	92.1			0.91	0.19
39年目	H 66	0.2003	92.1			0.91	0.18
40年目	H 67	0.1926	92.1			0.91	0.18
41年目	H 68	0.1852	92.1			0.91	0.17
42年目	H 69	0.1780	92.1			0.91	0.16
43年目	H 70	0.1712	92.1			0.91	0.16
44年目	H 71	0.1646	92.1			0.91	0.15
45年目	H 72	0.1583	92.1			0.91	0.14
46年目	H 73	0.1522	92.1			0.91	0.14
47年目	H 74	0.1463	92.1			0.91	0.13
48年目	H 75	0.1407	92.1			0.91	0.13
49年目	H 76	0.1353	92.1	-0.45	-0.06	0.91	0.12
合計				41.43	40.21	45.71	18.89
単純事業費計				41.88		45.71	

注1) 事業費の投資パターンは、詳細事業計画による値を採用したものであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。

このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。



便益の現在価値算定表

箇所名：仁摩・温泉津道路(残事業)

様式-5

年度 (事業年)	総走行台車中の年次別伸び率 (山陰ブロック)				GDP デフレーター (B)	走行時間短縮便益(億円)				走行経費減少便益(億円)				現在価値 (A)×(2)		現在価値 (3)×(A)		合計 (億円)		
	乗用車種	小型貨物	普通貨物	全車		乗用車種	小型貨物	普通貨物	① 計	①×(A)	乗用車種	小型貨物	普通貨物	② 計	(A)×(2)	③	③×(A)	便益合計 (1)~(3)	割引率%	
供用開始年次	H 27	0.99467	0.99278	1.00780	0.99570	92.1	4.52	1.79	10.86	17.17	15.87	0.98	0.31	2.73	4.02	3.72	1.50	1.39	22.68	20.97
1年目	H 28	0.99464	0.99273	1.00774	0.99568	92.1	4.50	1.77	10.94	17.21	15.30	0.97	0.31	2.75	4.03	3.58	1.49	1.33	22.74	20.21
2年目	H 29	0.99461	0.99268	1.00768	0.99567	92.1	4.47	1.76	11.03	17.26	14.75	0.96	0.31	2.77	4.05	3.46	1.49	1.27	22.79	19.48
3年目	H 30	0.99459	0.99262	1.00762	0.99565	92.1	4.45	1.75	11.11	17.31	14.22	0.96	0.31	2.79	4.06	3.34	1.48	1.22	22.85	18.78
4年目	H 31	0.99456	0.99257	1.00756	0.99563	92.1	4.42	1.74	11.19	17.35	13.71	0.95	0.30	2.81	4.07	3.22	1.47	1.17	22.90	18.10
5年目	H 32	0.99453	0.99251	1.00751	0.99561	92.1	4.40	1.72	11.28	17.40	13.22	0.95	0.30	2.84	4.09	3.11	1.47	1.12	22.95	17.44
6年目	H 33	0.99608	0.99238	1.01104	0.99706	92.1	4.38	1.71	11.40	17.49	12.78	0.95	0.30	2.87	4.11	3.00	1.46	1.07	23.07	16.86
7年目	H 34	0.99607	0.99232	1.01092	0.99705	92.1	4.36	1.70	11.53	17.59	12.36	0.94	0.30	2.90	4.14	2.91	1.46	1.03	23.18	16.29
8年目	H 35	0.99605	0.99226	1.01080	0.99704	92.1	4.35	1.68	11.65	17.68	11.95	0.94	0.30	2.93	4.16	2.81	1.46	0.98	23.30	15.74
9年目	H 36	0.99604	0.99220	1.01069	0.99703	92.1	4.33	1.67	11.78	17.78	11.55	0.93	0.29	2.96	4.19	2.72	1.45	0.94	23.41	15.21
10年目	H 37	0.99602	0.99214	1.01057	0.99702	92.1	4.31	1.66	11.90	17.87	11.16	0.93	0.29	2.99	4.21	2.63	1.45	0.90	23.53	14.70
11年目	H 38	0.99601	0.99208	1.01046	0.99701	92.1	4.30	1.64	12.03	17.96	10.79	0.93	0.29	3.02	4.24	2.55	1.44	0.87	23.65	14.20
12年目	H 39	0.99599	0.99201	1.01035	0.99701	92.1	4.28	1.63	12.15	18.06	10.43	0.92	0.29	3.05	4.26	2.46	1.44	0.83	23.76	13.72
13年目	H 40	0.99597	0.99195	1.01023	0.99700	92.1	4.26	1.62	12.27	18.15	10.08	0.92	0.28	3.09	4.29	2.38	1.43	0.80	23.88	13.26
14年目	H 41	0.99596	0.99188	1.01014	0.99699	92.1	4.24	1.60	12.40	18.25	9.74	0.92	0.28	3.12	4.31	2.30	1.43	0.76	23.99	12.81
15年目	H 42	0.99594	0.99182	1.01004	0.99698	92.1	4.23	1.59	12.52	18.34	9.42	0.91	0.28	3.15	4.34	2.23	1.43	0.73	24.11	12.38
16年目	H 43	0.99593	0.99176	1.00993	0.99697	92.1	4.18	1.58	12.65	18.43	9.03	0.90	0.28	3.18	4.37	2.14	1.41	0.70	24.04	11.86
17年目	H 44	0.99592	0.99170	1.00983	0.99696	92.1	4.14	1.57	12.78	18.52	8.66	0.89	0.28	3.21	4.40	2.05	1.40	0.67	23.97	11.38
18年目	H 45	0.99591	0.99164	1.00973	0.99695	92.1	4.10	1.56	12.90	18.61	8.30	0.88	0.27	3.24	4.43	1.97	1.39	0.63	23.90	10.91
19年目	H 46	0.99590	0.99158	1.00963	0.99694	92.1	4.06	1.55	13.03	18.70	7.96	0.88	0.27	3.27	4.46	1.89	1.38	0.61	23.83	10.46
20年目	H 47	0.99589	0.99152	1.00953	0.99693	92.1	4.01	1.54	13.16	18.79	7.64	0.87	0.27	3.30	4.49	1.81	1.37	0.58	23.76	10.02
21年目	H 48	0.99588	0.99146	1.00943	0.99692	92.1	3.97	1.53	13.29	18.88	7.32	0.86	0.27	3.33	4.52	1.74	1.36	0.55	23.69	9.61
22年目	H 49	0.99587	0.99140	1.00933	0.99691	92.1	3.93	1.52	13.42	18.97	7.02	0.85	0.27	3.36	4.55	1.67	1.35	0.52	23.62	9.21
23年目	H 50	0.99586	0.99134	1.00923	0.99690	92.1	3.89	1.51	13.55	19.06	6.73	0.84	0.26	3.39	4.58	1.60	1.33	0.50	23.55	8.83
24年目	H 51	0.99585	0.99128	1.00913	0.99689	92.1	3.84	1.50	13.68	19.15	6.46	0.83	0.26	3.42	4.61	1.53	1.32	0.48	23.48	8.47
25年目	H 52	0.99584	0.99122	1.00903	0.99688	92.1	3.80	1.49	13.81	19.24	6.19	0.82	0.26	3.45	4.64	1.47	1.31	0.45	23.41	8.12
26年目	H 53	0.99583	0.99116	1.00893	0.99687	92.1	3.76	1.47	13.94	19.33	5.94	0.81	0.26	3.48	4.67	1.41	1.30	0.43	23.34	7.78
27年目	H 54	0.99582	0.99110	1.00883	0.99686	92.1	3.72	1.46	14.07	19.42	5.69	0.80	0.26	3.51	4.70	1.35	1.29	0.41	23.27	7.46
28年目	H 55	0.99581	0.99104	1.00873	0.99685	92.1	3.67	1.45	14.20	19.51	5.46	0.79	0.25	3.54	4.73	1.30	1.28	0.39	23.20	7.15
29年目	H 56	0.99580	0.99098	1.00863	0.99684	92.1	3.63	1.44	14.33	19.60	5.24	0.78	0.25	3.57	4.76	1.25	1.27	0.38	23.13	6.86
30年目	H 57	0.99579	0.99092	1.00853	0.99683	92.1	3.59	1.43	14.46	19.69	5.02	0.77	0.25	3.60	4.79	1.19	1.25	0.36	23.06	6.57
31年目	H 58	0.99578	0.99086	1.00843	0.99682	92.1	3.55	1.42	14.59	19.78	4.81	0.77	0.25	3.63	4.82	1.15	1.24	0.34	22.99	6.30
32年目	H 59	0.99577	0.99080	1.00833	0.99681	92.1	3.50	1.41	14.72	19.87	4.62	0.76	0.25	3.66	4.85	1.10	1.23	0.32	22.92	6.04
33年目	H 60	0.99576	0.99074	1.00823	0.99680	92.1	3.46	1.40	14.85	19.96	4.43	0.75	0.25	3.69	4.88	1.05	1.22	0.31	22.85	5.79
34年目	H 61	0.99575	0.99068	1.00813	0.99679	92.1	3.42	1.39	14.98	20.05	4.24	0.74	0.24	3.72	4.91	1.01	1.21	0.29	22.78	5.55
35年目	H 62	0.99574	0.99062	1.00803	0.99678	92.1	3.38	1.38	15.11	20.14	4.07	0.73	0.24	3.75	4.94	0.97	1.20	0.28	22.71	5.32
36年目	H 63	0.99573	0.99056	1.00793	0.99677	92.1	3.33	1.37	15.24	20.23	3.90	0.72	0.24	3.78	4.97	0.93	1.19	0.27	22.64	5.10
37年目	H 64	0.99572	0.99050	1.00783	0.99676	92.1	3.29	1.36	15.37	20.32	3.74	0.71	0.24	3.81	5.00	0.89	1.17	0.25	22.57	4.89
38年目	H 65	0.99571	0.99044	1.00773	0.99675	92.1	3.25	1.35	15.50	20.41	3.59	0.70	0.24	3.84	5.03	0.86	1.16	0.24	22.50	4.69
39年目	H 66	0.99570	0.99038	1.00763	0.99674	92.1	3.21	1.34	15.63	20.50	3.44	0.69	0.23	3.87	5.06	0.82	1.15	0.23	22.43	4.49
40年目	H 67	0.99569	0.99032	1.00753	0.99673	92.1	3.16	1.32	15.76	20.59	3.30	0.68	0.23	3.90	5.09	0.79	1.14	0.22	22.36	4.31
41年目	H 68	0.99568	0.99026	1.00743	0.99672	92.1	3.12	1.31	15.89	20.68	3.16	0.67	0.23	3.93	5.12	0.76	1.13	0.21	22.29	4.13
42年目	H 69	0.99567	0.99020	1.00733	0.99671	92.1	3.08	1.30	16.02	20.77	3.03	0.66	0.23	3.96	5.15	0.73	1.12	0.20	22.22	3.96
43年目	H 70	0.99566	0.99014	1.00723	0.99670	92.1	3.04	1.29	16.15	20.86	2.91	0.65	0.23	3.99	5.18	0.70	1.11	0.19	22.15	3.79
44年目	H 71	0.99565	0.99008	1.00713	0.99669	92.1	2.99	1.28	16.28	20.95	2.79	0.65	0.22	4.02	5.21	0.67	1.10	0.18	22.08	3.63
45年目	H 72	0.99564	0.99002	1.00703	0.99668	92.1	2.95	1.27	16.41	21.04	2.67	0.64	0.22	4.05	5.24	0.64	1.08	0.17	22.01	3.48
46年目	H 73	0.99563	0.99000	1.00700	0.99667	92.1	2.91	1.26	16.54	21.13	2.56	0.63	0.22	4.08	5.27	0.61	1.07	0.16	21.94	3.34
47年目	H 74	0.99562	0.99000	1.00700	0.99666	92.1	2.87	1.25	16.67	21.22	2.46	0.62	0.22	4.11	5.30	0.59	1.06	0.16	21.87	3.20
48年目	H 75	0.99561	0.99000	1.00700	0.99665	92.1	2.82	1.24	16.80	21.31	2.36	0.61	0.22	4.14	5.33	0.56	1.05	0.15	21.80	3.07
49年目	H 76	0.99560	0.99000	1.00700	0.99664	92.1	2.78	1.23	16.93	21.40	2.26	0.60	0.22	4.17	5.36	0.54	1.04	0.14	21.73	2.94
合計							188.21	74.76	614.59	877.58	364.35	40.61	13.11	154.50	208.22	86.13	65.04	28.38	1,150.84	478.86

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道9号	仁摩・温泉津道路	2	11.8km

## ■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				43,887	
	改良費				16,825	
		土工	m <sup>3</sup>	3,145,471	3,608	切土(1,412,242m <sup>3</sup> )、盛土(1,733,229m <sup>3</sup> )
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	127,944	1,313	
		法面工	m <sup>2</sup>	951,726	5,217	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,013	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁
		管渠工	m	3,945	984	
		函渠工	m	799	596	
		排水工	m	148,803	3,221	
		中央分離帯工	m	10,959	199	
		雑工	式	1	674	工事用道路、文化財調査等
	橋梁費				13,948	
		100m以上	m	2,776	11,986	PC橋 9橋、鋼橋 1橋
		100m未満	m	156	1,962	PC橋 2橋
	トンネル費				5,095	
		NATM	m	1,847	5,095	6本
		シールド	m	0	0	
	IC・JCT費				4,804	
		IC	箇所	4	4,804	ダイヤモンド型 4箇所
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費				1,486	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	123,900	1,486	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	—	—	
	附帯施設費				1,729	
		交通管理施設工	式	1	1,729	標識工、防護柵工等
		遮音壁	m	—	—	
②	用地及び補償費				1,386	
	用地費		m <sup>2</sup>	854,764	566	
		宅地	m <sup>2</sup>	6,020	74	
		田畑	m <sup>2</sup>	47,694	125	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	801,050	367	
		その他	m <sup>2</sup>	0	0	
	補償費		式	1	820	
③	間接経費		式		7,127	地質調査、測量、設計、文化財調査にかかる費用及び予備費
	全体事業費				52,400	

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道9号	仁摩・温泉津道路	2	11.8km

## ■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①工事費					4,258	
改良費					755	
土工			m <sup>3</sup>	360,000	477	切土(200,000m <sup>3</sup> )、盛土(160,000m <sup>3</sup> )
軟弱地盤改良工			m <sup>3</sup>	0	0	
法面工			m <sup>2</sup>	20,000	100	切土法面、盛土法面
擁壁工			式	1	100	重力式擁壁、ブロック積擁壁
管渠工			m	0	0	
函渠工			m	0	0	
排水工			m	380	13	
中央分離帯工			m	4,830	65	
雑工			式	1	0	
橋梁費					691	
100m以上			m	423	691	PC橋(2橋)
100m未満			m	0	0	
トンネル費					500	
NATM			m	111	500	1本
シールド			m	0	0	
IC・JCT費					90	
IC			箇所	1	90	ダイヤモンド型 1箇所
JCT			箇所	—	—	
舗装費					964	
車道舗装			m <sup>2</sup>	39,999	964	
歩道舗装			m <sup>2</sup>	—	—	
附帯施設費					1,258	
交通管理施設工			式	1	1,258	標識工、防護柵工等
遮音壁			m	—	—	
②用地及び補償費					55	
用地費						
宅地			m <sup>2</sup>	35,000	45	
田畑			m <sup>2</sup>	0	0	
山林・原野			m <sup>2</sup>	0	0	
山林・原野			m <sup>2</sup>	35,000	45	
その他			m <sup>2</sup>			
補償費			式	1	10	
③間接経費					82	測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					4,395	

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道9号	仁摩・温泉津道路	2	11.3km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	11.3	1,700	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	7,900	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			9,600	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道9号	仁摩・温泉津道路	2	5.9km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	5.9	900	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	3,900	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			4,800	

一般国道9号仁摩・温泉津道路  
〔島根県への意見照会と回答〕



国中整企画第31号  
国中整港計第17号  
平成25年8月27日

島根県知事 殿

中国地方整備局長



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(ご依頼)

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図るべく、中国地方整備局事業監視委員会(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、平成25年9月19日(木)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)

【河川事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
江の川下流土地利用一体型水防災事業(川平地区)	継続	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業監視委員会」へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

【道路事業】

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号多伎・朝山道路	継続	
一般国道9号朝山・大田道路	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	
一般国道9号仁摩・温泉津道路	継続	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業監視委員会」へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

■ご意見の送付期限 : 平成25年9月9日(月)までをお願いします。※様式自由

■送付先

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30  
中国地方整備局 企画部 企画課長 宛

■お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課  
課長補佐 藤原  
教習係長 松田  
TEL:082-221-9231(代表)  
FAX:082-227-2651

高推第51号

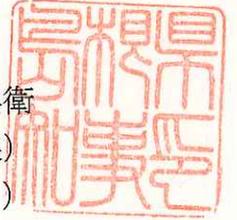
平成25年9月6日

中国地方整備局長 様

島根県知事 溝口 善兵衛

(土木部高速道路推進課)

(土木部河川課)



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）

平成25年8月27日付け国中整企画第31号、国中整港計第17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

- ・江の川下流土地利用一体型水防災事業（川平地区）
- ・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号多伎・朝山道路
- ・一般国道9号朝山・大田道路
- ・一般国道9号大田・静間道路
- ・一般国道9号静間・仁摩道路
- ・一般国道9号仁摩・温泉津道路



(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
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、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保や救急医療活動の支援を始め、経済活動の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠なものであり、早期完成を図って頂きたい。 また、その他の山陰道の各区分についても、未着手区間の早期事業着手、事業中区分の事業促進を図り、2020年を目途に山陰道全線の開通を図って頂きたい。 なお、道路利用者から声が上がっているトイレ等の休憩施設について、現道の道の駅への案内誘導等、配慮願いたい。	

【道路事業】

事業名	一般国道9号多伎・朝山道路 一般国道9号朝山・大田道路
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、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保や救急医療活動の支援を始め、経済活動の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠なものであり、既に明示されている平成30年度での確実な供用を図って頂きたい。 また、その他の山陰道の各区分についても、未着手区間の早期事業着手、事業中区分の事業促進を図り、2020年を目途に山陰道全線の開通を図って頂きたい。 なお、道路利用者から声が上がっているトイレ等の休憩施設について、現道の道の駅への案内誘導等、配慮願いたい。	

【道路事業】

事業名	一般国道9号静岡・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
<p>(意見)</p> <p>一般国道9号静岡・仁摩道路は、世界遺産石見銀山遺跡を活用した観光振興、国際標準コンテナ車通行支障区間の解消による物流効率化の支援を始め、企業誘致の促進、事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援等、地域産業の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠な路線であり、早期完成を図って頂きたい。</p> <p>その他の山陰道の各区分間についても、未着手区間の早期事業着手、事業中区分間の事業促進を図り、2020年を目途に山陰道全線の開通を図って頂きたい。</p> <p>なお、道路利用者から声が上がっているトイレ等の休憩施設について、現道の道の駅への案内誘導等、配慮願いたい。</p>	

【道路事業】

事業名	一般国道9号仁摩・温泉津道路
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>一般国道9号仁摩・温泉津道路は、世界遺産石見銀山遺跡を活用した観光振興、国際標準コンテナ車通行支障区間の解消による物流効率化の支援を始め、企業誘致の促進、事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援等、地域産業の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠な路線であり、既に明示されている平成26年度での確実な供用を図って頂きたい。</p> <p>また、隣接する福光浅利道路(仮称)については、都市計画決定手続きに対する協力並びに、その後の早期新規事業着手について配慮をお願いしたい。</p> <p>その他の山陰道の各区分間についても、未着手区間の早期事業着手、事業中区分間の事業促進を図り、2020年を目途に山陰道全線の開通を図って頂きたい。</p> <p>なお、道路利用者から声が上がっているトイレ等の休憩施設について、現道の道の駅への案内誘導等、配慮願いたい。</p>	