

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

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						
<p>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 730 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。</p> <p>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、地域間交流の促進及び地域活性化を図ることである。</p>						
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190億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	42%	供用済延長	0.0 km	
計画交通量	18,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.6 (残事業) 4.5	(3便益) 総費用 (残事業)/(事業全体) 105/186億円 事業費：93/173億円 維持管理費：12/12億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 479/479億円 走行時間短縮便益：408/408億円 走行経費減少便益：50/50億円 交通事故減少便益：21/21億円	基準年 平成28年		
感度分析の結果						
<p>(事業全体) 交通量：B/C=2.1~3.1(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=3.7~5.5(交通量±10%) 事業費：B/C=2.5~2.7(事業費±10%) 事業費：B/C=4.2~5.0(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.5~2.7(事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.4~4.7(事業期間±20%)</p>						
事業の効果等						
<p>①円滑なモビリティの確保 ・大田市から出雲空港へのアクセス向上が期待される</p> <p>②物流効率化の支援 ・JFしまね大田水産物地方卸売市場から大阪府中央卸売市場へのアクセス向上が期待される</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・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</p> <p>④個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山(H27 観光入込み客数：37.6万人/年)等へのアクセス向上が期待される</p> <p>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、島根大学医学部付属病院)へのアクセス向上が期待される</p> <p>⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される</p> <p>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</p> <p>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 ・大規模事業(一般国道9号 湖陵・多伎道路、多伎・朝山道路、朝山・大田道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路)と一体的に整備する必要がある ・「島根県総合発展計画(H28.3)」、「新たな出雲の国づくり計画 出雲未来図 前期基本計画(H25.3)」に位置づけられている</p>						

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出雲・湖陵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。

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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成28年度末で事業全体の進捗率は42%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

現在は用地買収および工事着手をしており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の実施にあたっては、コスト縮減を図り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					
<p>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。 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4.5kmの自動車専用道路である。</p> <p>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、地域間交流の促進及び地域活性化を図ることである。</p>					
H24年度事業化		H17年度都市計画決定		H26年度用地着手	
H27年度工事着手					
全体事業費	約200億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	23%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	17,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.4 (残事業) 2.5	(3便益)	総費用 (残事業)/(事業全体) 163/168億円 事業費：152/158億円 維持管理費：10/10億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 405/405億円 走行時間短縮便益：325/325億円 走行経費減少便益：49/49億円 交通事故減少便益：32/32億円	基準年 平成25年
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量：B/C=2.1~2.8(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.1~2.9(交通量±10%) 事業費：B/C=2.2~2.7(事業費±10%) 事業費：B/C=2.3~2.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.2~2.6(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.3~2.7(事業期間±20%)</p>					
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"> ・大田市から出雲空港へのアクセス向上が期待される <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JFしまね大田水産物地方卸売市場から大阪府中央卸売市場へのアクセス向上が期待される <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・島根県東部から石見銀山(H27 観光入込み客数：37.6万人/年)等へのアクセス向上が期待される <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第三次救急医療機関(島根県立中央病院、島根大学医学部付属病院)へのアクセス向上が期待される <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が期待される <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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 ・大規模事業(一般国道9号 出雲・湖陵道路、多伎・朝山道路、朝山・大田道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路)と一体的に整備する必要がある ・「島根県総合発展計画(H28.3)」、「新たな出雲の国づくり計画 出雲未来図 前期基本計画(H25.3)」に位置づけられている 					

関係する地方公共団体等の意見

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出雲・湖陵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。既に供用年次が示されている朝山大田道路は平成29年度、多伎朝山道路は平成30年度での確実な供用を図り、その他の路線についても早期完成を図っていただきたい。

また、山陰道の未着手区間の早期事業着手、特に計画段階評価中の小浜～田万川間については平成29年度の新規事業化を行うとともに、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いただきたい。

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

・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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成28年度末で事業全体の進捗率は23%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

現在は用地買収および工事着手をしており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の実施にあたっては、コスト縮減を図り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。
- ※ 費用対効果分析、環境改善効果等に係る項目は、平成25年度再評価時点。

道路建設事業の再評価項目調書

事業名 一般国道 9 号 多伎・朝山道路	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：島根県出雲市多伎町久村 至：島根県大田市朝山町朝倉	延長 9.0 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 730 km の主要幹線道路である。 多伎・朝山道路は、島根県出雲市多伎町久村と大田市朝山町朝倉を結ぶ延長 9.0 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、地域間交流の促進及び地域活性化を図ることである。			
H18 年度事業化	H17 年度都市計画決定	H20 年度用地着手	H20 年度工事着手
全体事業費 約 422 億円	事業進捗率 (H28 年度末見込) 82%	供用済延長 0.0 km	
計画交通量 16,600 台/日			
費用対効果 分析結果	B/C (3 便益) (事業全体) 1.7 (残事業) 2.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 250/395 億円 事業費：229/375 億円 維持管理費：20/20 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 691/691 億円 走行時間短縮便益：542/542 億円 走行経費減少便益：102/102 億円 交通事故減少便益：47/47 億円
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=1.5~2.0(交通量±10%) 事業費：B/C=1.7~1.9(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.7~1.8(事業期間±20%)		
感度分析の結果	(残事業) 交通量：B/C=2.4~3.2(交通量±10%) 事業費：B/C=2.5~3.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.7~2.9(事業期間±20%)		
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・大田市から出雲空港へのアクセス向上が期待される ②物流効率化の支援 ・JF しまね大田水産物地方卸売市場から大阪府中央卸売市場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 ④個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山 (H27 観光入込み客数：37.6 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、島根大学医学部付属病院) 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 号の代替路線として機能する 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 ・大規模事業 (一般国道 9 号 出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、朝山・大田道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路) と一体的に整備する必要がある ・「島根県総合発展計画 (H28.3)」、「新たな出雲の国づくり計画 出雲未来図 前期基本計画 (H25.3)」、「大田市総合計画後期計画 (H24.3)」に位置づけられている			

関係する地方公共団体等の意見

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出雲・湖陵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号多伎・朝山道路については、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。既に供用年次が示されている朝山大田道路は平成29年度、多伎朝山道路は平成30年度での確実な供用を図り、その他の路線についても早期完成を図っていただきたい。

また、山陰道の未着手区間の早期事業着手、特に計画段階評価中の小浜～田万川間については平成29年度の新規事業化を行うとともに、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いただきたい。

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

・H21年度に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC間）が開通、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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成28年度末で事業全体の進捗率は82%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

平成30年度の開通を目指し工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の実施にあたっては、コスト縮減を図り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。
- ※ 費用対効果分析、環境改善効果等に係る項目は、平成25年度再評価時点。

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道 9号 朝山・大田道路	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：島根県大田市朝山町朝倉 至：島根県大田市久手町刺鹿	延長	6.3 km																							
事業概要																										
<p>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。 朝山・大田道路は、島根県大田市朝山町朝倉と大田市久手町刺鹿を結ぶ延長6.3kmの自動車専用道路である。</p> <p>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、地域間交流の促進及び地域活性化を図ることである。</p>																										
H19年度事業化		H17年度都市計画決定		H21年度用地着手																						
H23年度工事着手																										
全体事業費	約253億円	事業進捗率 (H28年度末見込)	68%	供用済延長	0.0 km																					
計画交通量	16,000台/日																									
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">B/C</td> <td style="width: 10%;">(3便益)</td> <td style="width: 10%;">総費用</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%;">総便益</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%;">基準年</td> </tr> <tr> <td>(事業全体)</td> <td>2.4</td> <td>170/242億円</td> <td></td> <td>583/583億円</td> <td></td> <td rowspan="2">平成25年</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>3.4</td> <td> 事業費：154/226億円 維持管理費：16/16億円 </td> <td></td> <td> 走行時間短縮便益：457/457億円 走行経費減少便益：95/95億円 交通事故減少便益：31/31億円 </td> <td></td> </tr> </table>	B/C	(3便益)	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年	(事業全体)	2.4	170/242億円		583/583億円		平成25年	(残事業)	3.4	事業費：154/226億円 維持管理費：16/16億円		走行時間短縮便益：457/457億円 走行経費減少便益：95/95億円 交通事故減少便益：31/31億円						
B/C	(3便益)	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年																				
(事業全体)	2.4	170/242億円		583/583億円		平成25年																				
(残事業)	3.4	事業費：154/226億円 維持管理費：16/16億円		走行時間短縮便益：457/457億円 走行経費減少便益：95/95億円 交通事故減少便益：31/31億円																						
感度分析の結果																										
<table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量：B/C=2.1~2.8(交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C=2.9~4.0(交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=2.3~2.6(事業費±10%)</td> <td>事業費：B/C=3.1~3.8(事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=2.3~2.5(事業期間±20%)</td> <td>事業期間：B/C=3.3~3.6(事業期間±20%)</td> </tr> </table>						(事業全体) 交通量：B/C=2.1~2.8(交通量±10%)	(残事業) 交通量：B/C=2.9~4.0(交通量±10%)	事業費：B/C=2.3~2.6(事業費±10%)	事業費：B/C=3.1~3.8(事業費±10%)	事業期間：B/C=2.3~2.5(事業期間±20%)	事業期間：B/C=3.3~3.6(事業期間±20%)															
(事業全体) 交通量：B/C=2.1~2.8(交通量±10%)	(残事業) 交通量：B/C=2.9~4.0(交通量±10%)																									
事業費：B/C=2.3~2.6(事業費±10%)	事業費：B/C=3.1~3.8(事業費±10%)																									
事業期間：B/C=2.3~2.5(事業期間±20%)	事業期間：B/C=3.3~3.6(事業期間±20%)																									
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"> ・大田市から出雲空港へのアクセス向上が期待される <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JFしまね大田水産物地方卸売市場から大阪府中央卸売市場へのアクセス向上が期待される <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・島根県東部から石見銀山(H27 観光入込み客数：37.6万人/年)等へのアクセス向上が期待される <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第三次救急医療機関(島根県立中央病院、島根大学医学部付属病院)へのアクセス向上が期待される <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が期待される <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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 ・大規模事業(一般国道9号 出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、多伎・朝山道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路)と一体的に整備する必要がある ・「島根県総合発展計画(H28.3)」、「大田市総合計画後期計画(H24.3)」に位置づけられている 																										

関係する地方公共団体等の意見

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出雲・湖陵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号朝山・大田道路については、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。既に供用年次が示されている朝山大田道路は平成29年度、多伎朝山道路は平成30年度での確実な供用を図り、その他の路線についても早期完成を図っていただきたい。

また、山陰道の未着手区間の早期事業着手、特に計画段階評価中の小浜～田万川間については平成29年度の新規事業化を行うとともに、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いただきたい。

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

・H21年度に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC間）が開通、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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成28年度末で事業全体の進捗率は68%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

平成29年度の開通を目指し工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の実施にあたっては、コスト縮減を図り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。
- ※ 費用対効果分析、環境改善効果等に係る項目は、平成25年度再評価時点。

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 <p>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。 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5.0km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、地域間交流の促進及び地域活性化を図ることである。</p>			
H24年度事業化	H17年度都市計画決定	H26年度用地着手	H27年度工事着手
全体事業費 約205億円	事業進捗率 (H28年度末見込) 21%	供用済延長 0.0 km	
計画交通量 14,700台/日			
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 2.2 (残事業) 2.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 167/173億円 事業費：157/162億円 維持管理費：11/11億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 375/375億円 走行時間短縮便益：278/278億円 走行経費減少便益：71/71億円 交通事故減少便益：25/25億円
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=1.9~2.5(交通量±10%) 事業費：B/C=2.0~2.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.0~2.3(事業期間±20%)	(残事業) 交通量：B/C=1.9~2.6(交通量±10%) 事業費：B/C=2.0~2.5(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.1~2.4(事業期間±20%)	基準年 平成25年
事業の効果等			
<p>①円滑なモビリティの確保 ・江津市から出雲空港へのアクセス向上が期待される</p> <p>②物流効率化の支援 ・JFしまね大田水産物地方卸売市場から大阪府中央卸売市場へのアクセス向上が期待される</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・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</p> <p>④個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山(H27 観光入込み客数：37.6万人/年)等へのアクセス向上が期待される</p> <p>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、島根大学医学部付属病院)へのアクセス向上が期待される</p> <p>⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される</p> <p>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</p> <p>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 ・大規模事業(一般国道9号 出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、多伎・朝山道路、朝山・静岡道路、静岡・仁摩道路)と一体的に整備する必要がある ・「島根県総合発展計画(H28.3)」、「大田市総合計画後期計画(H24.3)」に位置づけられている</p>			

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出雲・湖陵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。既に供用年次が示されている朝山大田道路は平成29年度、多伎朝山道路は平成30年度での確実な供用を図り、その他の路線についても早期完成を図っていただきたい。

また、山陰道の未着手区間の早期事業着手、特に計画段階評価中の小浜～田万川間については平成29年度の新規事業化を行うとともに、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いただきたい。

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

・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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成28年度末で事業全体の進捗率は21%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

現在は用地買収および工事着手をしており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の実施にあたっては、コスト縮減を図り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。
- ※ 費用対効果分析、環境改善効果等に係る項目は、平成25年度再評価時点。

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730km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7.9km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285億円		事業進捗率 (H28年度末見込)	28%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	16,800台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	(3便益)	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)
	1.7		193/274億円		477/477億円	基準年
	(残事業) 2.5		事業費：172/254億円 維持管理費：20/20億円		走行時間短縮便益：330/330億円 走行経費減少便益：110/110億円 交通事故減少便益：38/38億円	平成28年
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量：B/C=1.4~2.0(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.0~2.9(交通量±10%) 事業費：B/C=1.6~1.9(事業費±10%) 事業費：B/C=2.3~2.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.7~1.8(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.4~2.6(事業期間±20%)						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保 ・江津市から出雲空港へのアクセス向上が期待される ②物流効率化の支援 ・国際標準コンテナ車の通行支障箇所が回避できる ③国土・地域ネットワークの構築 ・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 ④個性ある地域の形成 ・鳥取県東部から石見銀山(H27 観光入込み客数：37.6万人/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、島根大学医学部付属病院)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号の代替路線として機能する 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 ・大規模事業(一般国道9号 出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、多伎・朝山道路、朝山・大田道路、大田・静岡道路)と一体的に整備する必要がある ・「島根県総合発展計画(H28.3)」、「大田市総合計画後期計画(H24.3)」に位置づけられている						

関係する地方公共団体等の意見

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出雲・湖陵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。既に供用年次が示されている朝山大田道路は平成29年度、多伎朝山道路は平成30年度での確実な供用を図り、その他の路線についても早期完成を図っていただきたい。

また、山陰道の未着手区間の早期事業着手、特に計画段階評価中の小浜～田万川間については平成29年度の新規事業化を行うとともに、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いただきたい。

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

・H21年度に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC間）が開通、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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成28年度末で事業全体の進捗率は28%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

現在は用地買収および工事着手をしており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の実施にあたっては、コスト縮減を図り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。

一般国道9号

い ず も こ り よ う

出雲・湖陵道路(重点)

こ り よ う た き

湖陵・多伎道路(要点)

た き あ さ や ま

多伎・朝山道路(要点)

あ さ や ま お お た

朝山・大田道路(要点)

お お た し ず ま

大田・静間道路(要点)

し ず ま に ま

静間・仁摩道路(重点)

事業再評価

平成28年11月

国土交通省 中国地方整備局

1. 事業概要

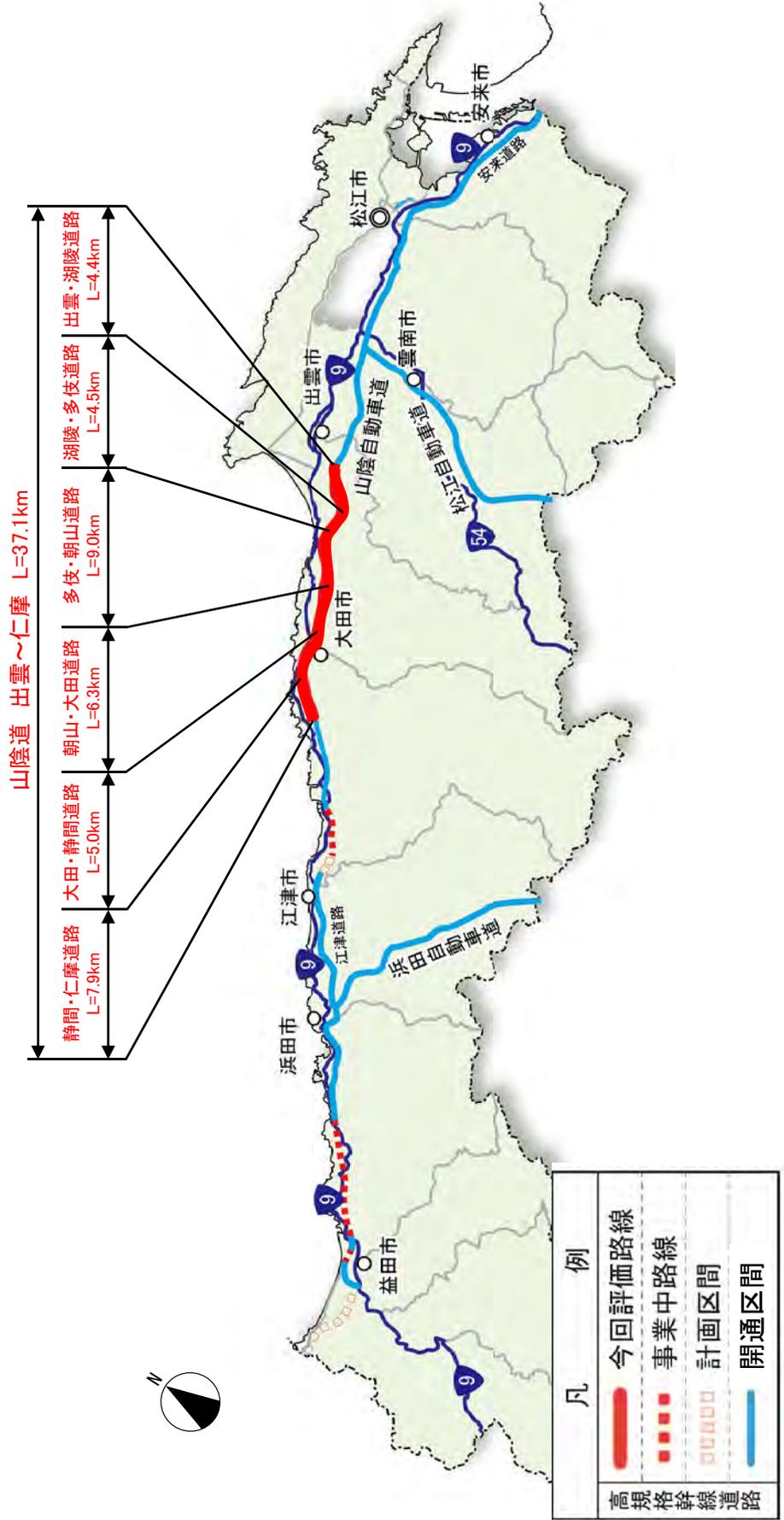
(1) 位置図

一般国道9号

出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
 多伎・朝山道路 朝山・大田道路
 大田・静間道路 静間・仁摩道路

●一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市を結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。

●一般国道9号出雲・湖陵道路(延長4.4km)、湖陵・多伎道路(延長4.5km)、多伎・朝山道路(延長9.0km)、朝山・大田道路(延長6.3km)、大田・静間道路(延長5.0km)、静間・仁摩道路(延長7.9km)は島根県出雲市知井宮町から大田市仁摩町大田の約37km区間に位置する自動車専用道路である。



1. 事業概要

(2) 審議区分の概要について

一般国道9号

出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
 多伎・朝山道路 朝山・大田道路
 大田・静間道路 静間・仁摩道路



事業概要

起終点 (上段：起点) (下段：終点)	静間・仁摩道路	大田・静間道路	朝山・大田道路	多伎・朝山道路	湖陵・多伎道路	出雲・湖陵道路
延長	7.9km	5.0km	6.3km	9.0km	4.5km	4.4km
事業費 (今回/前回)	285億円/220億円	205億円/205億円	253億円/253億円	422億円/410億円	200億円/200億円	190億円/160億円
事業費の増分 (率)	65億円 (約30%)	0億 (-)	0億 (-)	12億円 (約3%)	0億 (-)	30億円 (約19%)
審議区分	重点	要点	要点	要点	要点	重点
今回B/C	1.7	-	-	-	-	2.6
前回B/C	1.9	2.2	2.4	1.7	2.4	2.9
対応方針	継続	継続	継続	継続	継続	継続

1. 事業概要

(3) 事業目的と計画概要

一般国道9号

出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
 多伎・朝山道路 朝山・大田道路
 大田・静間道路 静間・仁摩道路

【目的】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

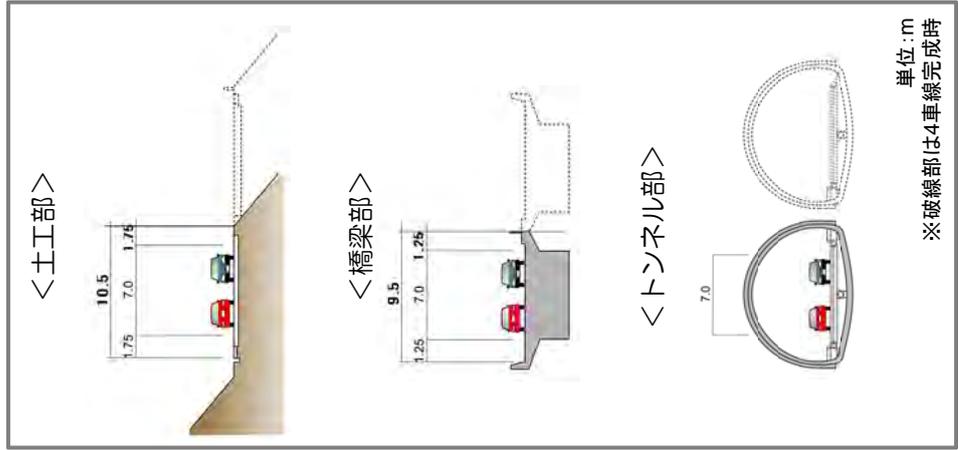
計画概要図



事業概要

起終点 (上段: 起点) (下段: 終点)	静間・仁摩道路	大田・静間道路	朝山・大田道路	多伎・朝山道路	湖陵・多伎道路	出雲・湖陵道路
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



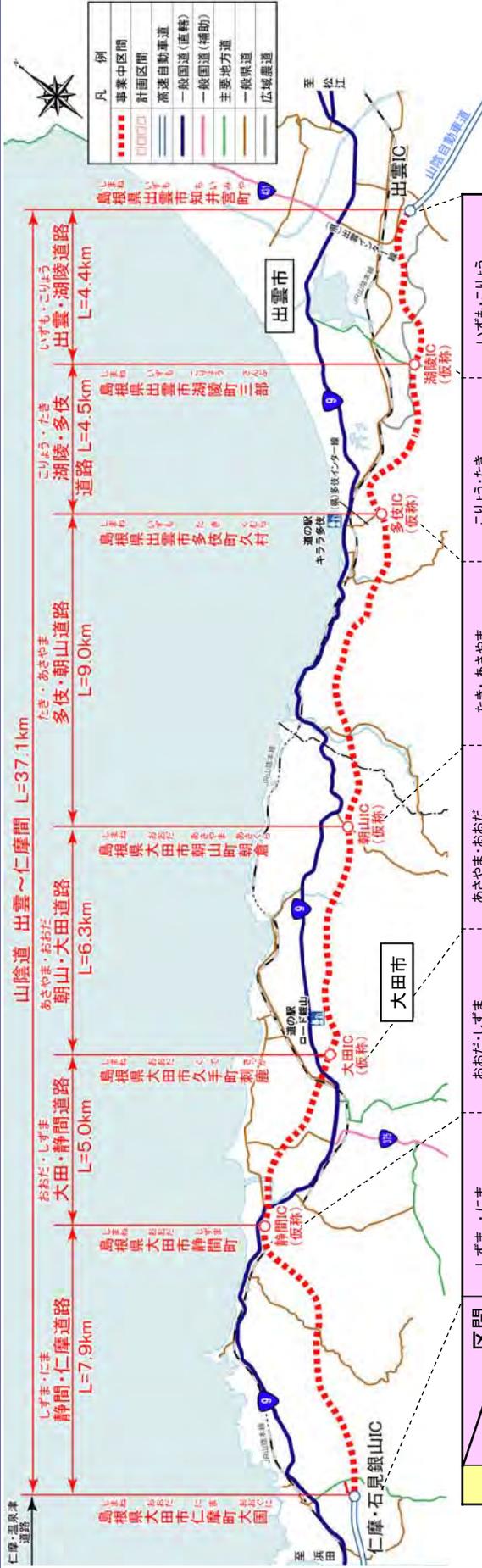
1. 事業概要

(4) 事業経緯

一般国道9号

湖陵・多伎道路
出雲・湖陵道路
多伎・朝山道路
大田・静間道路

●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	事業経緯
H17年度	出雲仁摩線	都市計画決定 出雲仁摩線L=約37km(平成18年3月)
H18年度	出雲仁摩線	事業着手
H19年度	出雲仁摩線	事業着手
H20年度	出雲仁摩線	用地着手 工事着手
H21年度	出雲仁摩線	用地着手
H22年度	出雲仁摩線	再評価
H23年度	出雲仁摩線	用地着手
H24年度	出雲仁摩線	事業着手
H25年度	出雲仁摩線	再評価
H26年度	出雲仁摩線	用地着手
H27年度	出雲仁摩線	工事着手

1. 事業概要

(5) 事業の進捗状況

一般国道9号

出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
 多伎・朝山道路 朝山・大田道路
 大田・静間道路 静間・仁摩道路

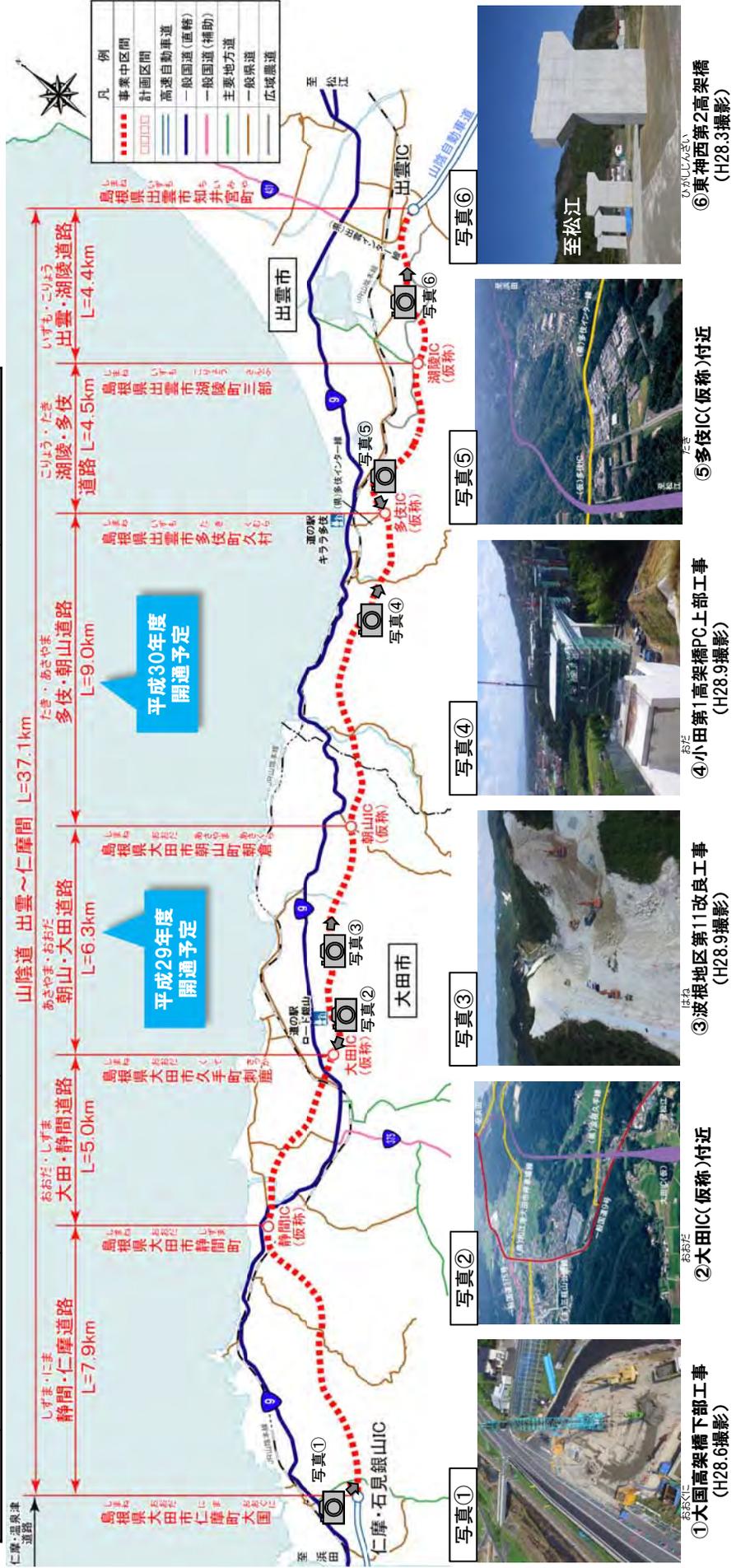
●用地買収はおおむね完了しており、工事を推進している。

●多伎・朝山道路は平成30年度、朝山・大田道路は平成29年度の開通を目指している。

●事業全体の進捗状況(平成28年度末見込み)

	静間・仁摩道路	大田・静間道路	朝山・大田道路	多伎・朝山道路	湖陵・多伎道路	出雲・湖陵道路
用地補償	約99%	約88%	100%	100%	約98%	約99%
工事	約21%	約13%	約71%	約83%	約18%	約36%
全体	約28%	約21%	約68%	約82%	約23%	約42%

※事業費に対する割合



【参考】主な周辺状況の変化

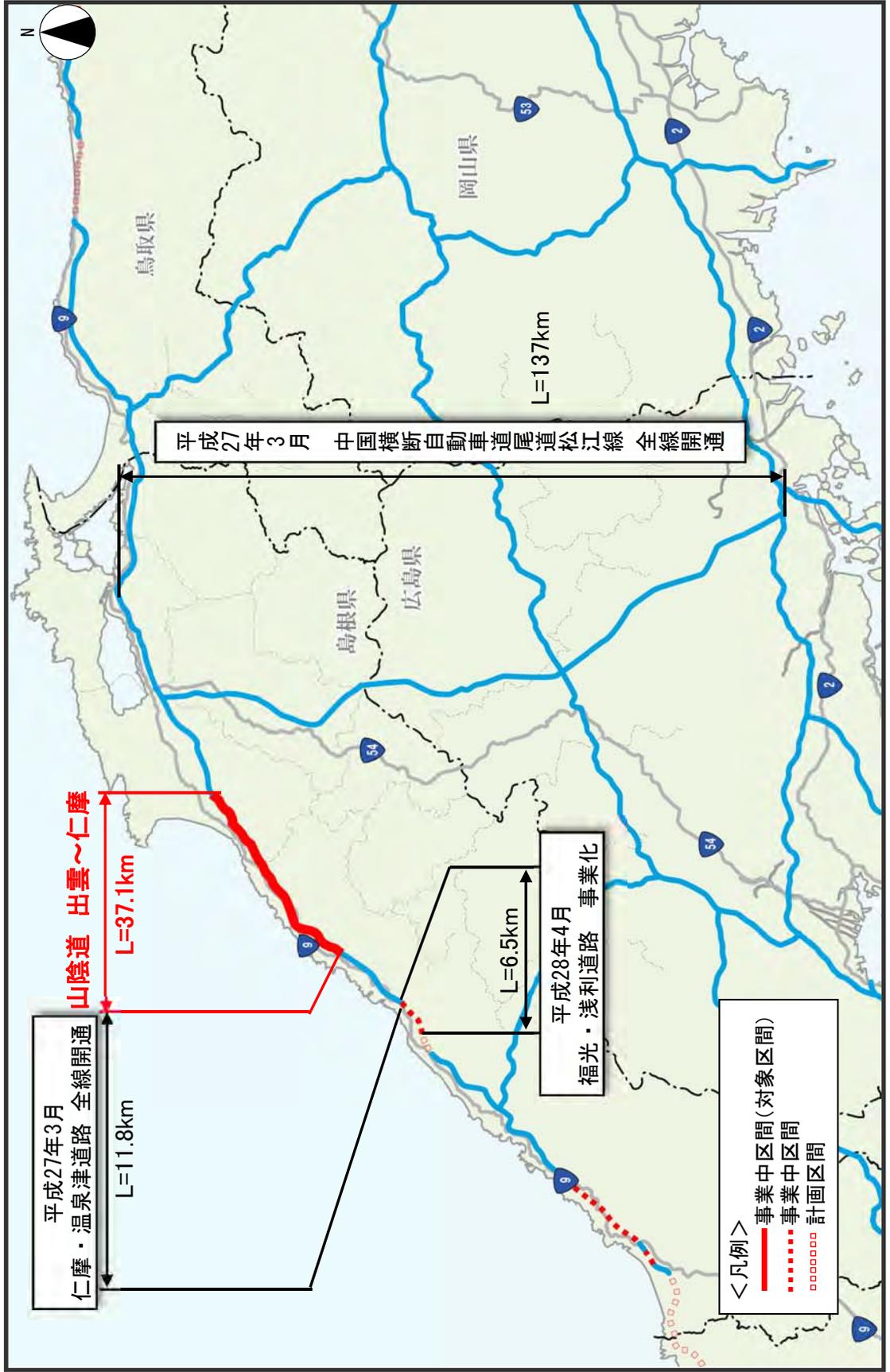
(1) 前回評価時(平成25年度)から現在の主な周辺状況の変化

一般国道9号

出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
 多伎・朝山道路 朝山・大田道路
 大田・静間道路 静間・仁摩道路

●平成27年3月に仁摩・温泉津道路、中国横断自動車道尾道松江線が全線開通。

●平成28年度に福光・浅利道路が事業化。



2. 事業の必要性

一般国道9号

出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
多伎・朝山道路 朝山・大田道路
大田・静間道路 静間・仁摩道路

(1) 現状の課題

課題①:安全・安心の確保

課題②:災害等による通行止め

課題③:地域医療の支援

(2) 道路整備により期待される効果

①:拠点都市への連絡性

②:周辺地域の観光活性化支援

③:地域経済を支える企業進出支援

④:企業活動の支援

《整備効果》

整備効果①:急カーブや急勾配の回避による
走行性・安全性の向上

整備効果②:通行止めによる迂回の解除
安心した日常生活の確保

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

整備効果①:主要都市間の所要時間の短縮
による地域間交流の活性化

整備効果②:沿線観光地の観光客数増加
の支援

整備効果③:新規立地企業誘致の支援

整備効果④:企業間連携の促進による企業
活動の効率化

2. 事業の必要性

(1) 現状の課題

一般国道9号

出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
 多伎・朝山道路 朝山・大田道路
 大田・静間道路 静間・仁摩道路

課題①：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）

- 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、国際標準コンテナ車の通行支障となるトンネル3箇所など、道路構造に課題のある区間が多く存在する。
- 更に、当該区間では死傷事故率が全国平均（73.7件/億台キロ）以上の区間（21箇所）が多く存在している状況。

道路構造課題区間と国道9号の死傷事故率



2. 事業の必要性 (1) 現状の課題

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

課題②：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)

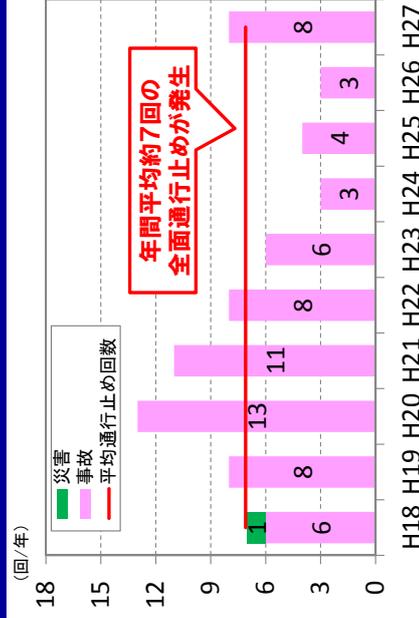
- 国道9号では事故や災害による全面通行止めが年間平均約7回(年平均583分、1回当たり82分)。
- 通行止めに伴い、著しい渋滞の発生や、大幅な迂回を強いられるなど生活や物流活動に大きな支障をきたしている。
- 中国地方において、広域なネットワークを担う山陰道の整備により、災害発生時の避難・救援ルートの確保が期待される。

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

国道9号出雲市～大田市仁摩町の
全面通行止め回数：**7.1回/年**
累積規制時間：**9.7時間/年**
1回当たり：**約82分**
※H18-H27平均



全面通行止めの発生状況(10年間)



H18 H19 H20 H21 H22 H23 H24 H25 H26 H27

過去に発生した災害による通行止めの事例

平成18年7月、法面亀裂箇所について進行が確認され、防護策の設置の為、**約35時間の全面通行止**となった。大幅な**迂回が必要**であったため、**所要時間が大幅に増加**。



※H22道路交通センサス混雑時旅行速度で算出、迂回路については大型車が通行可能なルートを選定
出雲～大田間: 渡橋中央交差点(出雲)～和江港入口交差点(大田)、大田～仁摩間: 和江港入口交差点(大田)～仁万交差点(仁摩)

2. 事業の必要性

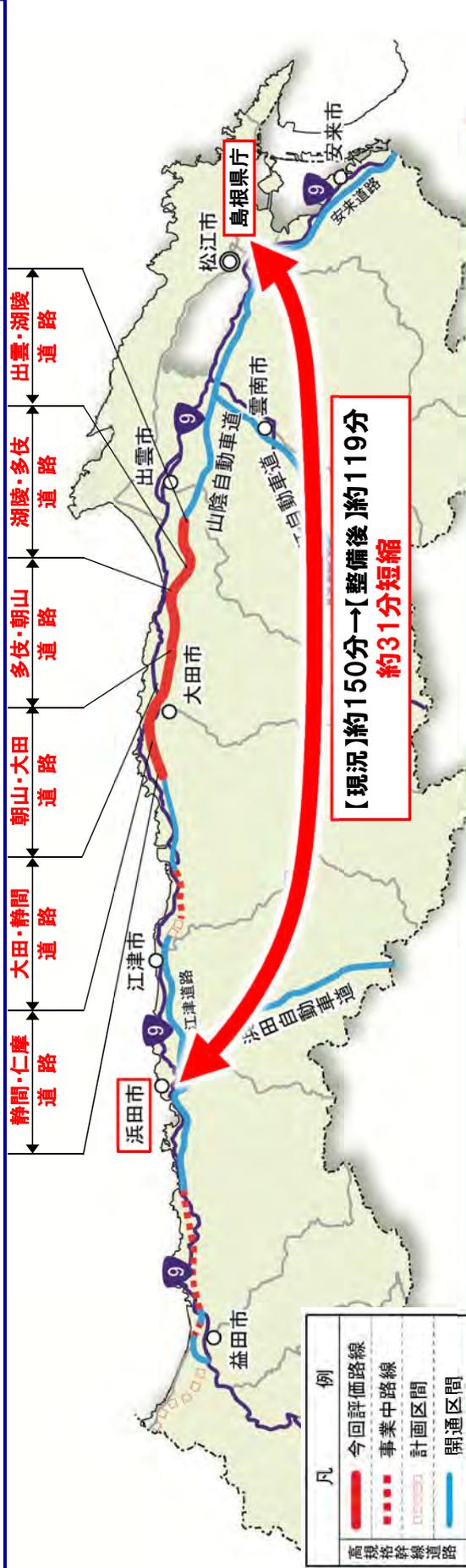
(2) 道路整備により期待される効果

一般国道9号

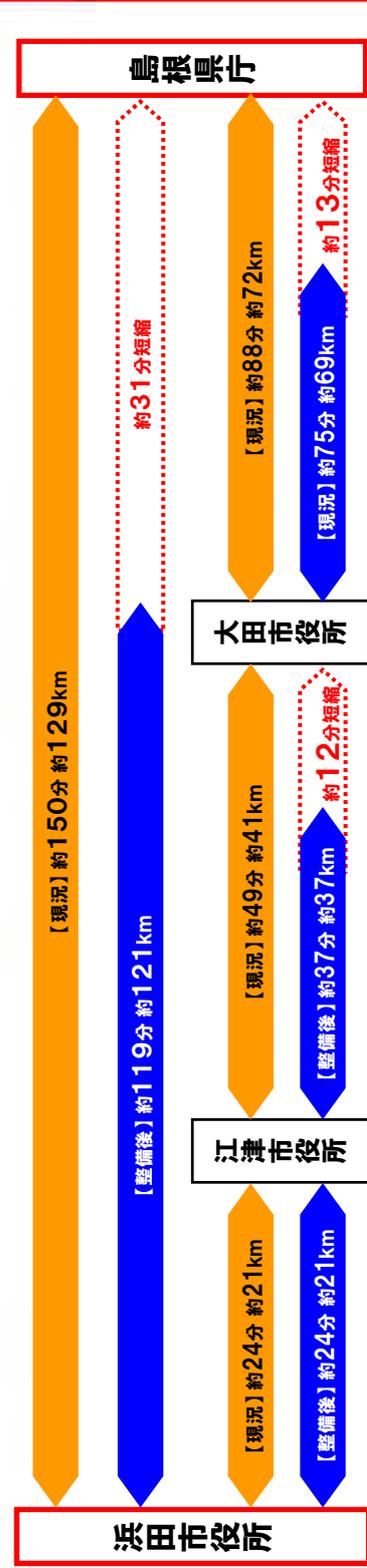
出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
 多伎・朝山道路 朝山・大田道路
 大田・静間道路 静間・仁摩道路

課題①：拠点都市への連絡性(主要都市間の所要時間の短縮による地域間交流の活性化)

●島根県の主要都市は、日本海側に集中しており、本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し、相互の地域間交流の活発化、人流・物流・産業の活発化等による地域経済の発展が期待される。



●期待される道路の役割(効果): 移動時間短縮の予測



※整備後は、山陰道が全線整備された場合として移動時間を算出。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。
 ※浜田市役所～島根県庁の短縮時間と各市役所間の総短縮時間は、走行する経路が異なるため一致しない。

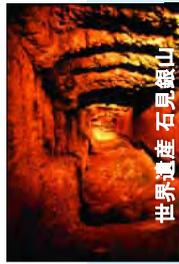
2. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

②：周辺地域の観光活性化支援（沿線観光地の観光客数増加の支援）

- 東西方向の周遊性が悪く、島根県東部から山口方面（島根県西部・山口県）のツアー数が少ない。
- 島根県西部へは中国地方以外からの観光客が少なく、全体の観光客数も伸び悩んでいる。

中国地方を周遊する主な観光ツアーの状況



世界遺産 石見領山
観光入込客数
H23: 約50人 → H27: 38万人

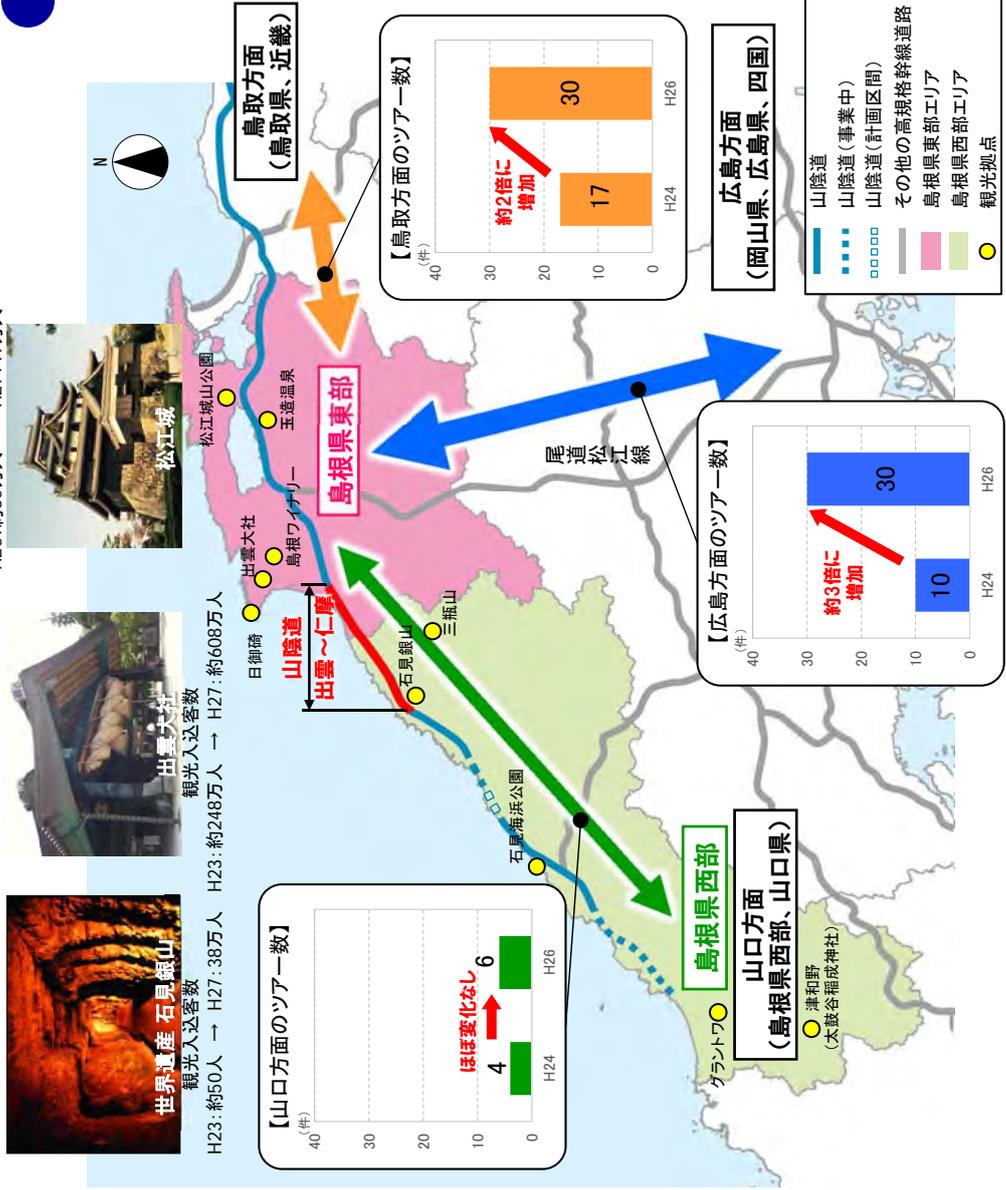
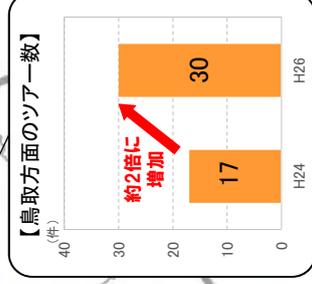
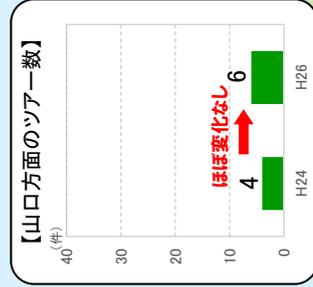


出雲大社
観光入込客数
H23: 約248万人 → H27: 約608万人

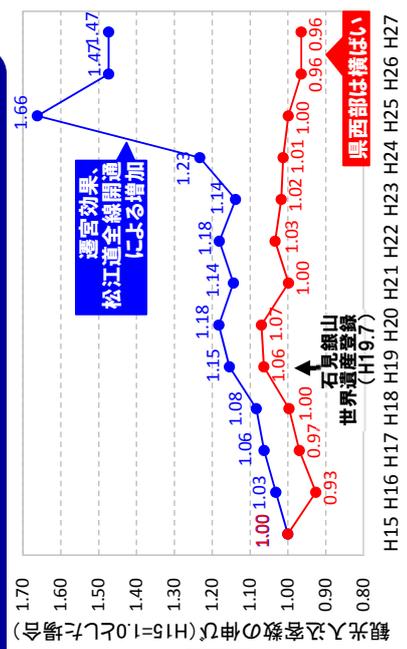
観光入込客数
H23: 約30万人 → H27: 49万人



松江城
観光入込客数
H23: 約30万人 → H27: 49万人

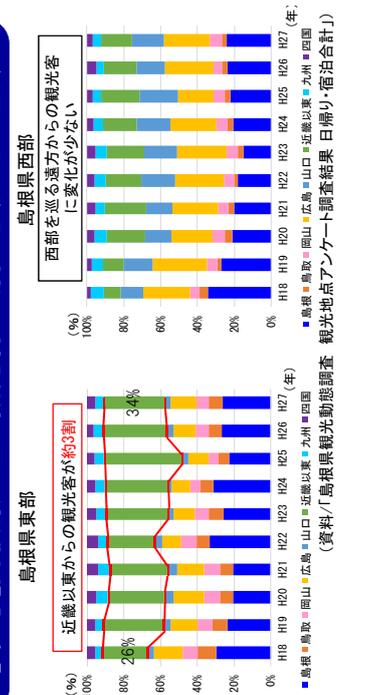


島根県内の観光入込客数の推移(H15=1.0)



※島根県東部：松江地域・安来地域・雲南地域・出雲地域
島根県西部：大田地域・浜田地域・益田地域（資料/「島根県観光動態調査」）

【参考】島根県を巡る観光客の所在地 (H18-H27)



2. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

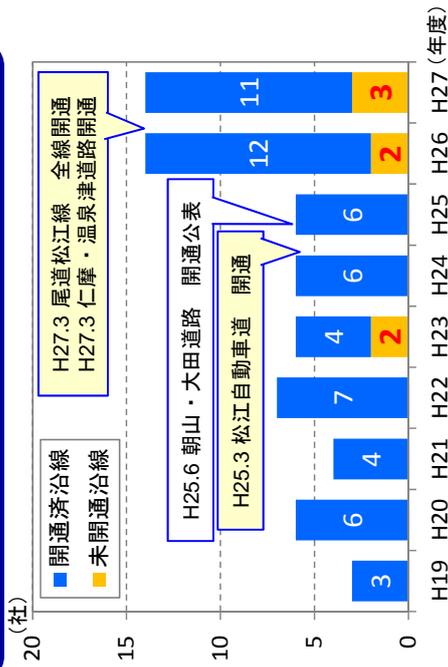
③: 地域経済を支える企業進出支援(新規立地企業誘致の支援)

● 高速ネットワークの開通済み区間では着実に企業進出が進んでいるが、未開通区間では企業進出が伸び悩んでいる。山陰道整備に伴い、新たな企業進出が期待される。

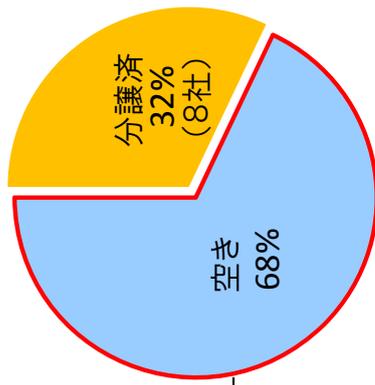
一般国道9号

出雲・湖陵道路 湖陵・多岐道路
 多伎・朝山道路 朝山・大田道路
 大田・静間道路 静間・仁摩道路

島根県の新規立地企業数の推移



波根地区工業団地の分譲率

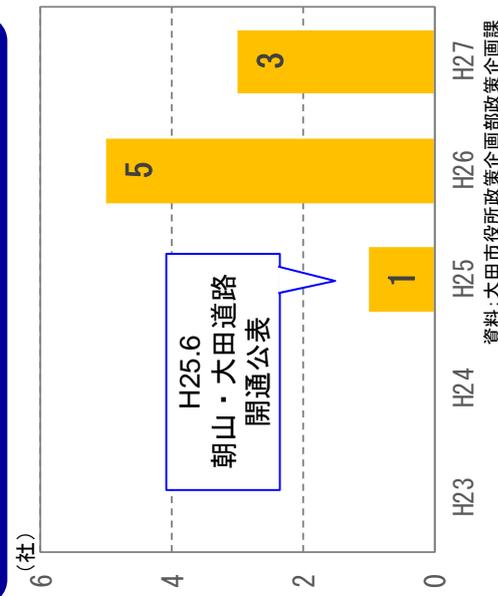


資料: 大田市役所政策企画部政策企画課

島根県内の新規立地企業進出状況



波根地区工業団地間い合せ件数(H23~)



資料: 大田市役所政策企画部政策企画課

2. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

④: 企業活動の支援(企業連携強化、企業活動効率化)

- 出雲市と大田市に立地する工場が連携し、セラミックコンデンサ生産を行っており、世界トップシェア(グループ全体で4割)を誇る。
- 工場間での物流及び、出荷で国道9号を利用。物流の速達性・代替性の確保は、企業活動の効率化に直結。

村田製作所グループ(山陰地方)の物流

■ 出雲村田製作所

・村田製作所グループが**世界シェアトップ**を占める「セラミックコンデンサ」の約半数を製造。

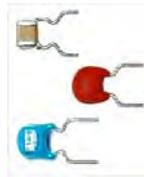


▲ セラミックコンデンサ

※必ず運搬

■ イワミ村田製作所

- ・出雲村田製作所等で製造したコンデンサーから、リード線付き電子部品を製造。
- ・**出雲村田製作所で製造された全てのコンデンサの最終工程(包装等)を担当。**



▲ リード線付き電子部品 ▲ 包装後の製品例



資料: イワミ村田製作所ヒアリング結果、村田製作所HP

一般国道9号

出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
 多伎・朝山道路 朝山・大田道路
 大田・静間道路 静間・仁摩道路



■ あらゆる電子機器で利用

- ・一般的な家電やPC,人工衛星でも利用。
- ・スマートフォンの普及や自動車のインテリジェント化・電動化で、更なる需要拡大が予想される。



PC1台に

約700個が利用

海外出荷
約8割



国内出荷
約2割

地域の声



・山陰道の整備による**時間短縮に加え、幹線道路が2本になる**ことで、交通事故等で、通行止めが発生しても、**ジャストインタイムに対応**できると期待しています。

資料: イワミ村田製作所ヒアリング結果(H28.10)

3. 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
 多伎・朝山道路 朝山・大田道路
 大田・静間道路 静間・仁摩道路

- 出雲・湖陵 総事業費(増額後): 190億円 今回増額: 30億円 (約19%増)
- 多伎・朝山 総事業費(増額後): 422億円 今回増額: 12億円 (約3%増)
- 静間・仁摩 総事業費(増額後): 285億円 今回増額: 65億円 (約30%増)

■ 増額要因一覧表

項目	増額	備考
自然由来のフッ素・ヒ素の含有土の対策工の追加	56億円	出雲・湖陵: 18億円 静間・仁摩: 38億円
地盤改良工の追加	39億円	出雲・湖陵: 12億円 静間・仁摩: 27億円
地すべり対策工の追加	12億円	多伎・朝山: 12億円
合計	107億円	

3. コスト増額に関する資料

(1) 出雲・湖陵道路

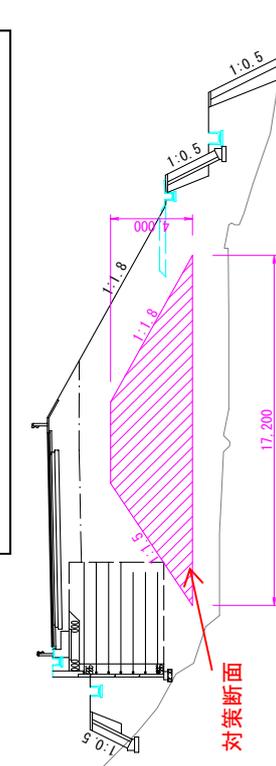
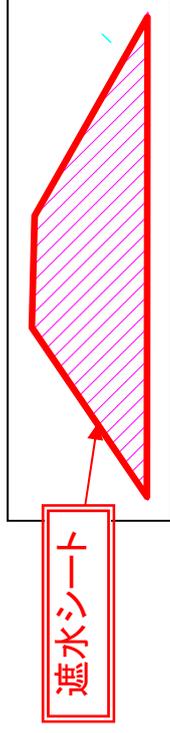
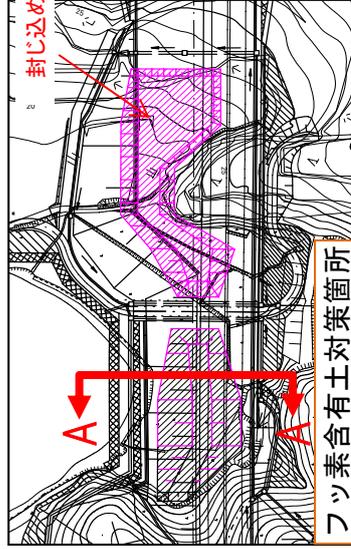
一般国道9号

出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
 多伎・朝山道路 朝山・大田道路
 大田・静間道路 静間・仁摩道路

【全体事業費】 約160億円 ⇒ 約190億円に変更(約19%増)

① フツ素含有土の対策工

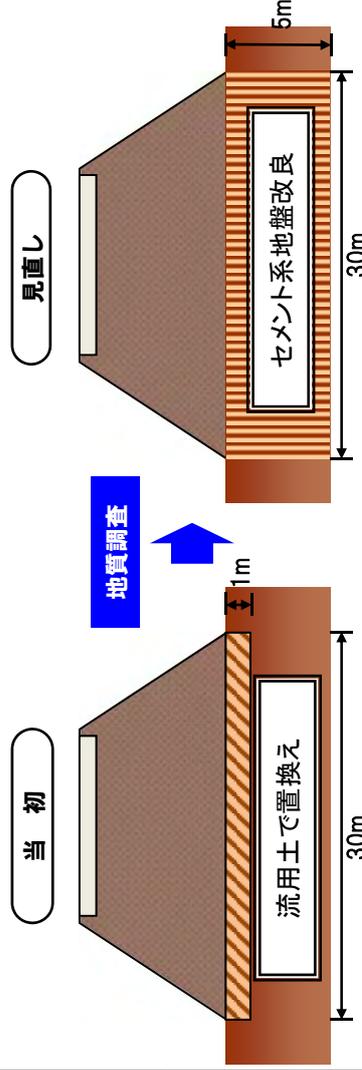
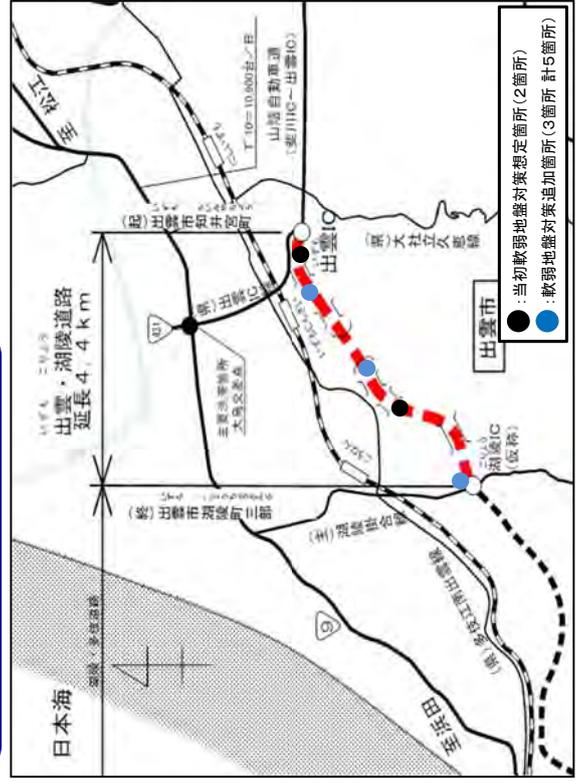
・詳細な地質調査結果、自然由来のフツ素含有土が確認され土壌溶出基準値の超過が確認された。このため盛土部で「封じ込め」による対策を行う必要が生じた。



フツ素含有土対策V=約2万m³ ⇒ 約18億円増額

② 軟弱地盤対策(地盤改良)

・当初、軟弱層については、現地で発生する土を利用し、置き換える工法を予定していたが、詳細な調査の結果、軟弱層が想定より深い位置まで確認されたことにより、セメント系による地盤改良工に変更した。



セメント系地盤改良V=約9万m³ ⇒ 約12億円増額

3. コスト増額に関する資料

(2) 多伎・朝山道路

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

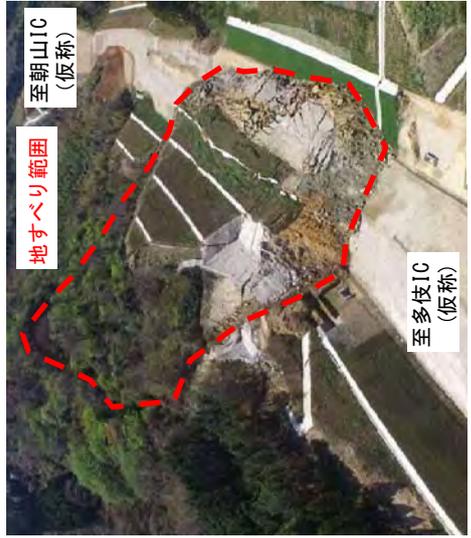
【全体事業費】 約410億円 ⇒ 約422億円に変更(約3%増)

平成27年4月に掘削完了の法面において地すべり(幅 100m、長さ 160m、滑落崖 H=17m)が発生。詳細な調査を行い、復旧や地すべり対策工が必要となった。

① 地すべり対策



H27年4月
地すべり発生

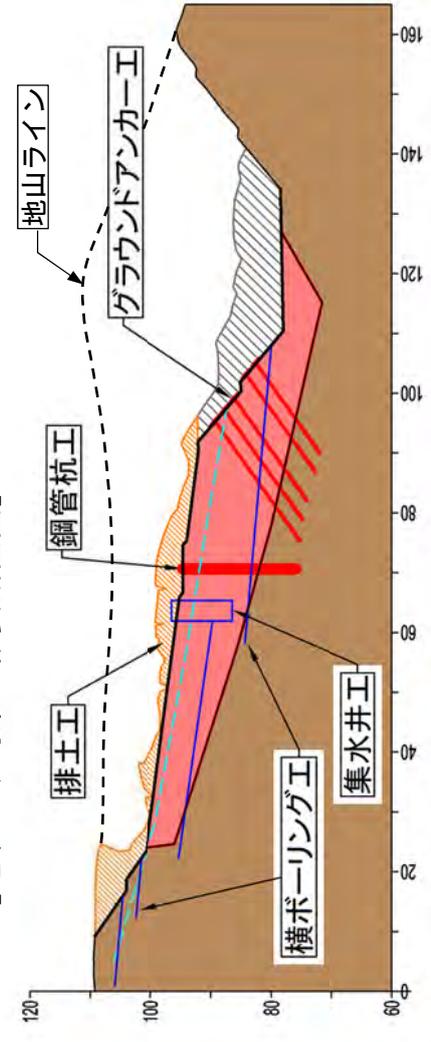


写真：H27年4月に発生した地すべり状況

【地すべり対策工概要平面図】



【地すべり対策工概要断面図】



地すべり対策工の追加 ⇒ 約12億円増額

3. コスト増額に関する資料

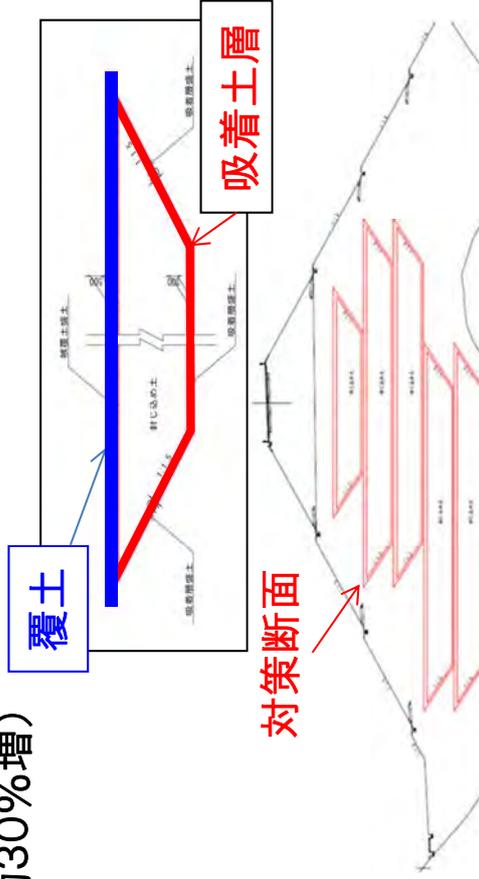
(3) 静岡・仁摩道路

一般国道9号
 出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
 多伎・朝山道路 朝山・大田道路
 大田・静岡道路 静岡・仁摩道路

【全体事業費】 約220億円 ⇒ 約285億円に変更(約30%増)

① ヒ素含有土の対策工

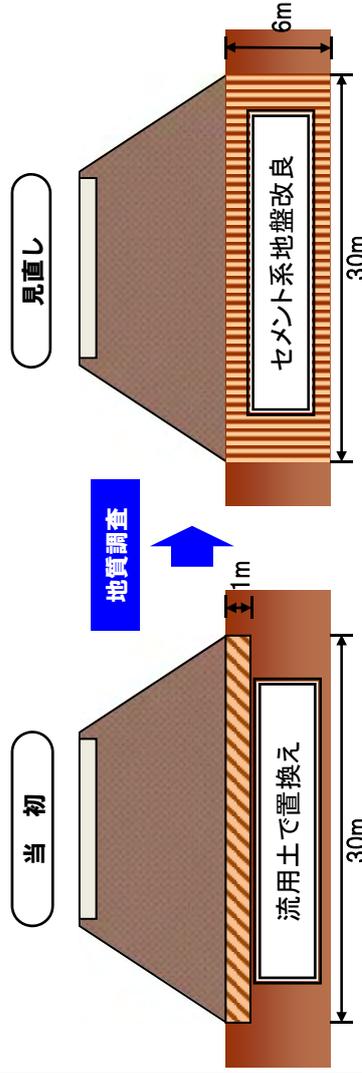
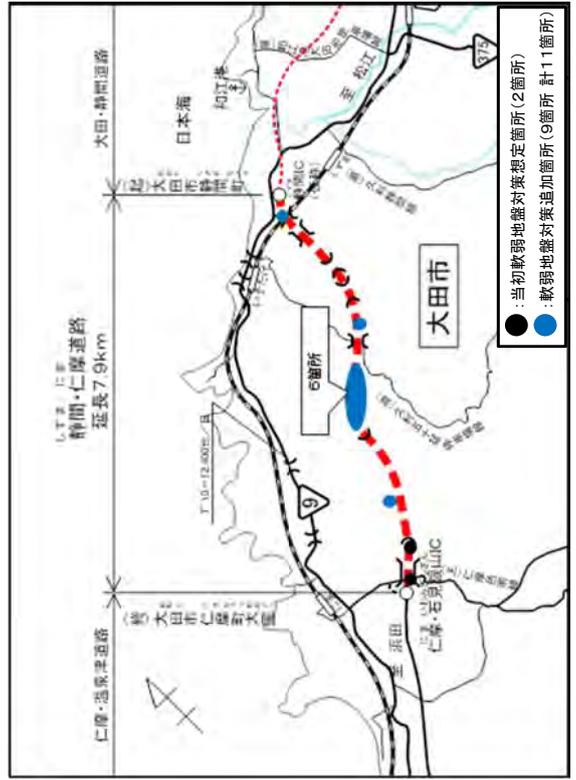
・詳細な地質調査結果、鉦山付近の土壌から、基準値を越えるヒ素含有土が確認された。このため「封じ込め」による対策の必要が生じた。



ヒ素含有土対策V=約4万m3 ⇒ 約38億円増額

② 軟弱地盤対策(地盤改良)

・当初、軟弱層については、現地で発生する土を利用し、置き換える工法を予定していたが、詳細な調査の結果、軟弱層が想定より深い位置まで確認されたことにより、セメント系による地盤改良工に変更した。



セメント系地盤改良V=約20万m3 ⇒ 約27億円増額

4. コスト縮減に対する取組

(1) 多伎・朝山道路

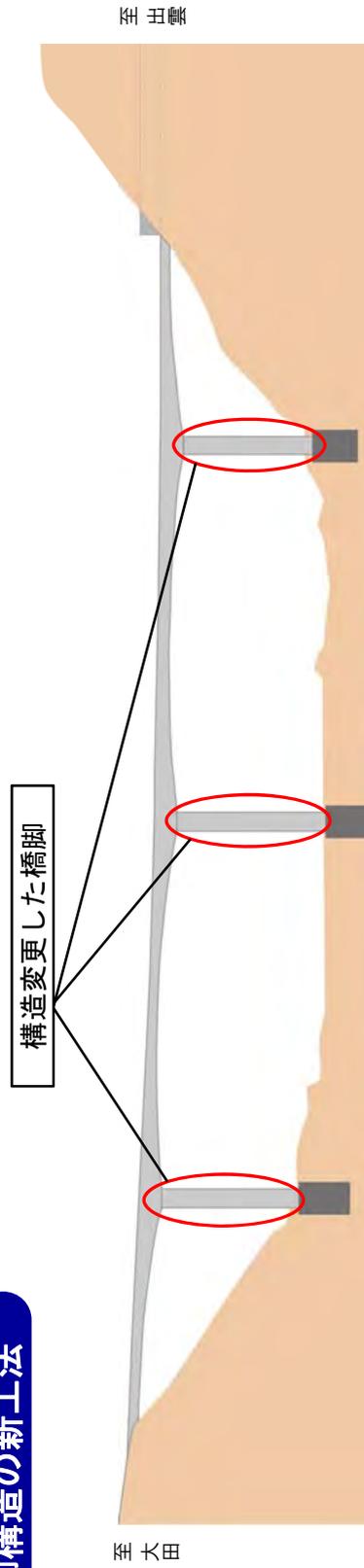
一般国道9号

出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
 多伎・朝山道路 朝山・大田道路
 大田・静間道路 静間・仁摩道路

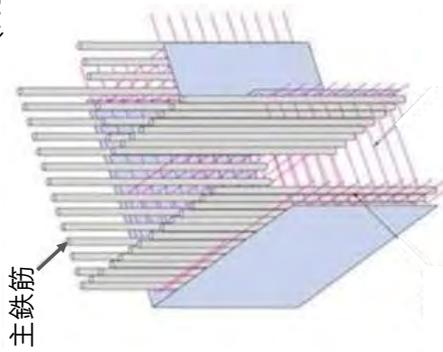
●橋脚の主鉄筋をH形鋼に置き換えた新工法を採用。

●高所での鉄筋作業の軽減・省力化による工期短縮等により、約111百万円のコストを縮減。

橋脚構造の新工法



【 従来工法 】
(RC中空)



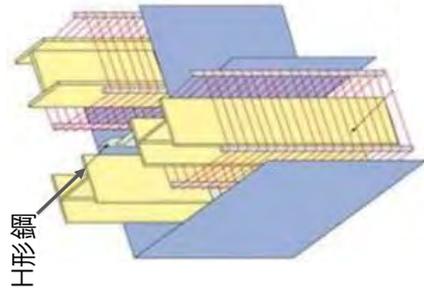
主鉄筋



主鉄筋

【 新工法 】

(SRC中空 3H※工法橋脚)※3H: Hybrid Hollow High pier



H形鋼



H形鋼

-橋脚断面図-

-橋脚断面図-

橋脚構造の新工法を採用し、約111百万円のコスト縮減

5. 今後の対応方針(原案)

(1) 出雲・湖陵道路

一般国道9号

出雲・湖陵道路 湖陵・多岐道路
多岐・朝山道路 朝山・大田道路
大田・静間道路 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

◇H21年度に山陰自動車道(斐川IC～出雲IC間)が開通、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。

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=2.6(事業全体) 4.5(残事業)

◇道路の役割

①環境への影響を考慮した効果[約2.6千トン/年のCO2削減][+1.32億円]※

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9.4千トン/年(約0.5%削減)、SPM排出量:約1.0千トン/年(約1.1%削減)]

③重症患者の救急救命[例]大田市～県立中央病院までの所要時間短縮約5分]

④物流効率化の支援[例]大田市～出雲空港までの所要時間短縮約13分]

3) 事業の進捗状況

※【 】は、開通後50年間の便益額として試算した値(参考値)

◇平成28年度末で事業全体の進捗率は42%となる見込みである。

②事業の進捗見込み

◇現在は用地買収および工事着手しており、早期開通を目指し事業を推進する。

③コスト縮減や代替案立案の可能性

◇今後の実施にあたっては、コスト縮減を図り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。既に供用年次が示されている朝山大田道路は平成29年度、多岐朝山道路は平成30年度での確実な供用を図り、その他の路線についても早期完成を図っていただきたい。

また、山陰道の未着手区間の早期事業着手、特に計画段階評価中の小浜～田万川間については平成29年度の新規事業化を行うとともに、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いただきたい。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。

今回のとりまとめ結果

(1) 出雲・湖陵道路

一般国道9号

出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
 多伎・朝山道路 朝山・大田道路
 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)	186	105
事業費	173	93
維持管理費	12	12
便益額 (B)	479	479
走行時間短縮便益	408	408
走行経費減少便益	50	50
交通事故減少便益	21	21
費用便益比	2.6	4.5

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。

◆ 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2.6千トン/年のCO2削減]【+1.32億円】
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9.4千トン/年(約0.5%削減)、SPM排出量:約1.0千トン/年(約1.1%削減)]
- ③ 重症患者の救急救命[例] 大田市～県立中央病院までの所要時間短縮約5分]
- ④ 物流効率化の支援[例] 大田市～出雲空港までの所要時間短縮約13分]

※【 】は、開通後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	費用便益比 (B/C) () 内は残事業B/C
18,500台/日	約190億円	186億円	479億円	+ α	2.6 (4.5) + α

※1 基準年:H28年

※2 H17ベース第2段階の改善を使用

<参考資料>

(1)出雲・湖陵道路

一般国道9号

出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
 多伎・朝山道路 朝山・大田道路
 大田・静間道路 静間・仁摩道路

◆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 (平成25年)	今回評価時 (平成28年)	
事業諸元	L=4.4km	L=4.4km	
計画交通量	約18,200台/日	約18,500台/日	・最新の事業化ネットワークを反映
総事業費	約160億円	約190億円	・自然由来のフツ素含有土の対策工の追加 ・地盤改良工の追加
総費用 (C)	約148億円	約186億円	・総事業費の増加 ・基準年の変更(H25基準からH28基準)
総便益 (B)	約434億円	約479億円	・福光・浅利道路事業化に伴う増加 ・基準年の変更(H25基準からH28基準)
費用便益比 (B/C)	2.9	2.6	・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

5. 今後の対応方針(原案)

(2)湖陵・多伎道路

一般国道9号

出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
多伎・朝山道路 朝山・大田道路
大田・静間道路 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

◇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。

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=2.4 (事業全体) 2.5 (残事業) ←H25事業再評価結果

◇道路の役割

- ①環境への影響を考慮した効果[約1.1千トンのCO2削減]【+0.50 億円】※
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3.6千トン/年(約0.2%削減)、SPM排出量:約0.8千トン/年(約0.6%削減)]
- ③重症患者の救急救命[例]大田市～県立中央病院までの所要時間短縮約5分]
- ④物流効率化の支援[例]大田市～出雲空港までの所要時間短縮約13分]

3) 事業の進捗状況

◇平成28年度末で事業全体の進捗率は23%となる見込みである。

②事業の進捗見込み

◇現在は用地買収および工事着手をしており、早期開通を目指し事業を推進する。

③コスト縮減や代替案立案の可能性

◇今後の実施にあたっては、コスト縮減を図り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。既に供用年次が示されている朝山大田道路は平成29年度、多伎朝山道路は平成30年度での確実な供用を図り、その他の路線についても早期完成を図っていただきたい。
また、山陰道の未着手区間の早期事業着手、特に計画段階評価中の小浜～田万川間については平成29年度の新規事業化を行うとともに、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いただきたい。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。

【参考】前回のとりまとめ結果

(2)湖陵・多伎道路

一般国道9号
出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
多伎・朝山道路 朝山・大田道路
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

項目	全体事業	残事業
費用 (C)	168	163
事業費	158	152
維持管理費	10	10
便益額 (B)	405	405
走行時間短縮便益	325	325
走行経費減少便益	49	49
交通事故減少便益	32	32
費用便益比	2.4	2.5

(億円)

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買替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）が減少する効果を買替価値として算出したもの。

◆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1.1千トン/年のCO2削減]【+0.50 億円】※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3.6千トン/年(約0.2%削減)、SPM排出量:約0.8千トン/年(約0.6%削減)]
- ③重症患者の救急救命[例]大田市～県立中央病院までの所要時間短縮約5分]
- ④物流効率化の支援[例]大田市～出雲空港までの所要時間短縮約13分]

※【】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	費用便益比 (B/C) () 内は残事業B/C
17,000台/日	約200億円	168億円	405億円	+α	2.4 (2.5) +α

※1 基準年:H25年

※2 H17ベース第2段階の改善を使用

【参考】費用対効果分析実施判定票

(2)湖陵・多伎道路

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

費用対効果分析実施判定票		別添様式
年度：平成28年度	事業名：一般国道9号 湖陵・多伎道路	
担当課：	担当課長名：	
※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。		
項目	判断根拠	判定
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	事業目的である相互の地域間交流の活性化、人流・物流・産業の活性化、地域経済に化がな	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠[地元情勢等の変化がない]	対象路線沿線市町村の人口 H24:170,633人 → H27:171,938人(出雲市) 対象路線沿線市町村の自動車保有台数 H24:133,450台 → H26:136,300台(出雲市)	■
内的要因<費用便益分析関係> ※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2～4.について、各項目が感度分析幅の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニユアルの変更がない 判断根拠[B/Cの算定方法に変更がない]	費用便益分析マニユアル(H20.11.28)に変更がない。	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠[需要量等の減少が10%※以内]	今回発生集中交通量 1,661,100TE/日 前回発生集中交通量 1,661,100TE/日 変化率 0%	■
3. 事業費の変化 判断根拠[事業費の増加が10%※以内]	前回事業費 20,000百万円 → 今回事業費 20,000百万円 変化率 0%	■
4. 事業展開の変化 判断根拠[事業期間の延長が10%※以内]	前回事業展開 H24年度～H32年度 9年 → 今回事業展開 H24年度～H33年度 10年 変化率 10%	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でない判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠[直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、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箇年の事業費の平均に対する分析費用0.3%≦基準値1.0 前回評価時の感度分析下位ケース 2.1≧基準値(1.0)	■
前回評価で費用対効果分析を実施している	H25再評価時に費用対効果分析を実施している。	■
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

5. 今後の対応方針(原案)

(3)多伎・朝山道路

一般国道9号

出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
多伎・朝山道路 朝山・大田道路
大田・静岡道路 静岡・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

◇H21年度に山陰自動車道(斐川IC～出雲IC間)が開通、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。

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=1.7(事業全体) 2.8(残事業) ←H25事業再評価結果

◇道路の役割

①環境への影響を考慮した効果[約5.9千トン/年のCO2削減]【+2.85億円】※

多伎・朝山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18.9千トン/年(約0.5%削減)、SPM排出量:約1.8千トン/年(約0.9%削減)]

③重症患者の救急救命[例]大田市～県立中央病院までの所要時間短縮約5分]

④物流効率化の支援[例]大田市～出雲空港までの所要時間短縮約13分]

3) 事業の進捗状況

※【 】は、供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値)

◇平成28年度末で事業全体の進捗率は82%となる見込みである。

②事業の進捗見込み

◇平成30年度の開通を目指し工事を推進している。

③コスト縮減や代替案立案の可能性

◇今後の実施にあたっては、コスト縮減を図り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号多伎・朝山道路については、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。既に供用年次が示されている朝山大田道路は平成29年度、多伎朝山道路は平成30年度での確実な供用を図り、その他の路線についても早期完成を図っていただきたい。

また、山陰道の未着手区間の早期事業着手、特に計画段階評価中の小浜～田万川間については平成29年度の新規事業化を行うとともに、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いただきたい。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。

【参考】前回のとりまとめ結果

(3)多伎・朝山道路

一般国道9号
出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
多伎・朝山道路 朝山・大田道路
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)	395	250
事業費	375	229
維持管理費	20	20
便益額 (B)	691	691
走行時間短縮便益	542	542
走行経費減少便益	102	102
交通事故減少便益	47	47
費用便益比	1.7	2.8

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。

◆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5.9千トン/年のCO2削減]【+2.85億円】※
多伎・朝山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18.9千トン/年(約0.5%削減)、SPM排出量:約1.8千トン/年(約0.9%削減)]
- ③重症患者の救急救命[例]大田市～県立中央病院までの所要時間短縮約5分]
- ④物流効率化の支援[例]大田市～出雲空港までの所要時間短縮約13分]

※【】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	費用便益比 (B/C) ()内は残事業B/C
16,600台/日	約410億円	395億円	691億円	+α	1.7 (2.8) +α

※1 基準年:H25年

※2 H17ベース第2段階の改善を使用

【参考】費用対効果分析実施判定票

(3)多伎・朝山道路

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

費用対効果分析実施判定票

別添様式

年度：平成28年度
 事業名：一般国道9号 多伎・朝山道路
 担当課長名：あまやま

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	チェック欄
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない		■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠[地元情勢等の変化がない]		■
内的要因<費用便益分析関係> <small>※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2～4.について、各項目が感度分析幅の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。</small>		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠[B/Cの算定方法に変更がない]	費用便益分析マニュアル(H20.11.28)に変更がない。	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠[需要量等の減少が10%※以内]	今回発生集中交通量 2,212,500TE/日 前回発生集中交通量 2,212,500TE/日 変化率 0%	■
3. 事業費の変化 判断根拠[事業費の増加が10%※以内]	前回事業費 41,000百万円 → 今回事業費 42,200百万円 変化率 3%	■
4. 事業展開の変化 判断根拠[事業期間の延長が10%※以内]	前回事業展開 H18年度～H30年度 13年 → 今回事業展開 H18年度～H30年度 13年 変化率 0%	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でない判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠[直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、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箇年の事業費の平均に対する分析費用0.1%≦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)	■
前回評価で費用対効果分析を実施している	H25再評価時に費用対効果分析を実施している。	■
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

5. 今後の対応方針(原案)

(4)朝山・大田道路

一般国道9号

出雲・湖陵道路 湖陵・多岐道路
多岐・朝山道路 朝山・大田道路
大田・静岡道路 静岡・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

◇H21年度に山陰自動車道(斐川IC～出雲IC間)が開通、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。

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=2.4(事業全体) 3.4(残事業) ←H25事業再評価結果

◇道路の役割

①環境への影響を考慮した効果[約7.7千トン/年のCO2削減][+3.70億円]※

朝山・大田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25.3千トン/年(約0.7%削減)、SPM排出量:約1.8千トン/年(約1.0%削減)]

③重症患者の救急救命[例]大田市～県立中央病院までの所要時間短縮約5分]

④物流効率化の支援[例]大田市～出雲空港までの所要時間短縮約13分]

3) 事業の進捗状況

※【 】は、供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値)

◇平成28年度末で事業全体の進捗率は68%となる見込みである。

②事業の進捗見込み

◇平成29年度の開通を目指し工事を推進している。

③コスト縮減や代替案立案の可能性

◇今後の実施にあたっては、コスト縮減を図り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号朝山・大田道路については、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。既に供用年次が示されている朝山大田道路は平成29年度、多岐朝山道路は平成30年度での確実な供用を図り、その他の路線についても早期完成を図っていただきたい。

また、山陰道の未着手区間の早期事業着手、特に計画段階評価中の小浜～田万川間については平成29年度の新規事業化を行うとともに、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いただきたい。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。

【参考】前回のとりまとめ結果

(4)朝山・大田道路

一般国道9号
出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
多伎・朝山道路 朝山・大田道路
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)	242	170
事業費	226	154
維持管理費	16	16
便益額 (B)	583	583
走行時間短縮便益	457	457
走行経費減少便益	95	95
交通事故減少便益	31	31
費用便益比	2.4	3.4

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。

◆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7.7千ト/年のCO2削減]【+3.70億円】※朝山・大田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25.3千ト/年(約0.7%削減)、SPM排出量:約1.8千ト/年(約1.0%削減)]
- ③重症患者の救急救命[例]大田市～県立中央病院までの所要時間短縮約5分]
- ④物流効率化の支援[例]大田市～出雲空港までの所要時間短縮約13分]

※【】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	費用便益比(B/C) ()内は残事業B/C
16,000台/日	約253億円	242億円	583億円	+α	2.4 (3.4) +α

※1 基準年:H25年

※2 H17ベース第2段階の改善を使用

【参考】費用対効果分析実施判定票

(4)朝山・大田道路

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

費用対効果分析実施判定票

別添様式

年度: 平成28年度
 事業名: 一般国道9号 朝山・大田道路
 担当課長名: ありやま おおた

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	チェック欄
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない		■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠[地元情勢等の変化がない]		■
内的要因<費用便益分析関係> <small>※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2～4.について、各項目が感度分析幅の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。</small>		
1. 費用便益分析マニユアルの変更がない 判断根拠[B/Cの算定方法に変更がない]	費用便益分析マニユアル(H20.11.28)に変更がない。	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠[需要量等の減少が10%※以内]	今回発生集中交通量 2,087,500TE/日 前回発生集中交通量 2,087,500TE/日 変化率 0%	■
3. 事業費の変化 判断根拠[事業費の増加が10%※以内]	前回事業費 25,300百万円 → 今回事業費 25,300百万円 変化率 0%	■
4. 事業展開の変化 判断根拠[事業期間の延長が10%※以内]	前回事業展開 H19年度～H30年度 12年 → 今回事業展開 H19年度～H29年度 11年 変化率 8%	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でない判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠[直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、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箇年の事業費の平均に対する分析費用0.1%≦基準値1.0 前回評価時の感度分析下位ケース 2.1≧基準値(1.0)	■
前回評価で費用対効果分析を実施している	H25再評価時に費用対効果分析を実施している。	■
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

5. 今後の対応方針(原案)

(5)大田・静岡道路

一般国道9号

出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
多伎・朝山道路 朝山・大田道路
大田・静岡道路 静岡・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

◇H26年度に中国横断自動車道尾道道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通、H28年度に福光・浅利道路が事業化。

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=2.2(事業全体) 2.2(残事業) ←H25事業再評価結果

◇道路の役割

①環境への影響を考慮した効果[約6.0千トンのCO2削減][+2.61億円]※

大田・静岡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17.8千トンの削減]、SPM排出量:約1.4千トンの削減(約0.8%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17分]

④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12分]

3) 事業の進捗状況

◇平成28年度末で事業全体の進捗率は21%となる見込みである。

②事業の進捗見込み

◇現在は用地買収および工事着手しており、早期開通を目指し事業を推進する。

③コスト縮減や代替案立案の可能性

◇今後の実施にあたっては、コスト縮減を図り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・静岡道路については、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。既に供用年次が示されている朝山大田道路は平成29年度、多伎朝山道路は平成30年度での確実な供用を図り、その他の路線についても早期完成を図っていただきたい。

また、山陰道の未着手区間の早期事業着手、特に計画段階評価中の小浜～田万川間については平成29年度の新規事業化を行うとともに、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いただきたい。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。

【参考】前回のとりまとめ結果

(5)大田・静岡道路

一般国道9号

出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
 多伎・朝山道路 朝山・大田道路
 大田・静岡道路 静岡・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)	173	167
事業費	162	157
維持管理費	11	11
便益額(B)	375	375
走行時間短縮便益	278	278
走行経費減少便益	71	71
交通事故減少便益	25	25
費用便益比	2.2	2.2

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。

◆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6.0千トン/年のCO2削減]【+2.61億円】※大田・静岡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17.8千トン/年(約0.6%削減)、SPM排出量:約1.4千トン/年(約0.8%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17分]
- ④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12分]

※【】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	費用便益比(B/C) ()内は残事業B/C
14,700台/日	約205億円	173億円	375億円	+α	2.2 (2.2) +α

※1 基準年:H25年

※2 H17ベース第2段階の改善を使用

【参考】費用対効果分析実施判定票

(5)大田・静岡道路

一般国道9号
出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
多伎・朝山道路 朝山・大田道路
大田・静岡道路 静岡・仁摩道路

費用対効果分析実施判定票

別添様式

年度：平成28年度
事業名：一般国道9号 大田・静岡道路
担当課長名： おおだ しずま

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	チェック欄
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない		■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠[地元情勢等の変化がない]		■
内的要因<費用便益分析関係> ※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2～4.について、各項目が感度分析幅の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニユアルの変更がない 判断根拠[B/Cの算定方法に変更がない]	費用便益分析マニユアル(H20.11.28)に変更がない。	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠[需要量等の減少が10%※以内]	今回発生集中交通量 1,514,500TE/日 前回発生集中交通量 1,514,500TE/日 変化率 0%	■
3. 事業費の変化 判断根拠[事業費の増加が10%※以内]	前回事業費 20,500百万円 → 今回事業費 20,500百万円 変化率 0%	■
4. 事業展開の変化 判断根拠[事業期間の延長が10%※以内]	前回事業展開 H24年度～H28年度 9年 → 今回事業展開 H24年度～H33年度 10年 変化率 10%	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でない判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠[直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、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箇年の事業費の平均に対する分析費用0.3%≦基準値1.0 前回評価時の感度分析下位ケース 1.9≧基準値(1.0)	■
前回評価で費用対効果分析を実施している	H25再評価時に費用対効果分析を実施している。	■
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

5. 今後の対応方針(原案)

(6) 静岡・仁摩道路

一般国道9号

出雲・湖陵道路 湖陵・多岐道路
多岐・朝山道路 朝山・大田道路
大田・静岡道路 静岡・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

◇ H21年度に山陰自動車道(斐川IC～出雲IC間)が開通、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。

2) 事業の効果

◇ 費用便益比(B/C)=1.7(事業全体) 2.5(残事業)

◇ 道路の役割

① 環境への影響を考慮した効果[約6.2千トンのCO2削減][+3.05億円]※

静岡・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16.7トンの削減]、SPM排出量:約1.4千トン/年(約0.9%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17分]

④ 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12分]

※【 】は、開通後50年間の便益額として試算した値(参考値)

3) 事業の進捗状況

◇ 平成28年度末で事業全体の進捗率は28%となる見込みである。

② 事業の進捗見込み

◇ 現在は用地買収および工事着手をしており、早期開通を目指し事業を推進する。

③ コスト縮減や代替案立案の可能性

◇ 今後の実施にあたっては、コスト縮減を図り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。既に供用年次が示されている朝山大田道路は平成29年度、多岐朝山道路は平成30年度での確実な供用を図り、その他の路線についても早期完成を図っていただきたい。

また、山陰道の未着手区間の早期事業着手、特に計画段階評価中の小浜～田万川間については平成29年度の新規事業化を行うとともに、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いただきたい。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。

今回のとりまとめ結果

(6) 静岡・仁摩道路

一般国道9号

出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
 多伎・朝山道路 朝山・大田道路
 大田・静岡道路 静岡・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)	274	193
事業費	254	172
維持管理費	20	20
便益額 (B)	477	477
走行時間短縮便益	330	330
走行経費減少便益	110	110
交通事故減少便益	38	38
費用便益比	1.7	2.5

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。

◆ 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6.2千トン/年のCO2削減]【+3.05億円】※ 静岡・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 治道環境の改善[NOX排出量:約16.7トン/年(約0.6%削減)、SPM排出量:約1.4千トン/年(約0.9%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17分]
- ④ 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12分]

※【 】は、開通後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	費用便益比(B/C) ()内は残事業B/C
16,800台/日	約285億円	274億円	477億円	+α	1.7 (2.5) + α

※1 基準年:H28年

※2 H17ベース第2段階の改善を使用

<参考資料>

(6) 静岡・仁摩道路

一般国道9号

出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
 多伎・朝山道路 朝山・大田道路
 大田・静岡道路 静岡・仁摩道路

◆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 (平成25年)	今回評価時 (平成28年)	
事業諸元	L=7.9km	L=7.9km	
計画交通量	約16,100台/日	約16,800台/日	・最新の事業化ネットワークを反映
総事業費	約220億円	約285億円	・自然由来のヒ素含有土の対策工の追加 ・地盤改良工の追加
総費用 (C)	約207億円	約274億円	・総事業費の増加 ・基準年の変更(H25基準からH28基準)
総便益 (B)	約385億円	約477億円	・福光・浅利道路事業化に伴う増加 ・基準年の変更(H25基準からH28基準)
費用便益比 (B/C)	1.9	1.7	・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 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

〔島根県への意見照会と回答〕



国中整企画第34号
国中整港計第12号
平成28年10月28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28年11月14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。

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	

※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28年11月9日（水）までにお願ひします。
※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
課長補佐 藤原（内線：3153）
施策分析評価係長 藤野（内線：3186）
TEL：082-221-9231（代表）
FAX：082-227-2651
〒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64号

平成28年11月4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)



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28年10月28日付け国中整企画第34号、国中整港計第12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



(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
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路線である。既に供用年次が示されている朝山大田道路は平成29年度、多伎朝山道路は平成30年度での確実な供用を図り、その他の路線についても早期完成を図っていただきたい。</p> <p>また、山陰道の未着手区間の早期事業着手、特に計画段階評価中の小浜～田万川間については平成29年度の新規事業化を行うとともに、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いただきたい。</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>	