

一般国道9号 多伎・朝山道路

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道 9 号 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																									
<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。 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。</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>																									
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 472 億円	事業進捗率 (H29 年度末見込)	82%	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	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C (3 便益)</td> <td style="text-align: center;">1.6</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">8.1</td> </tr> </table>	B/C (3 便益)	1.6	(事業全体)		(残事業)	8.1	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用 (残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">104/522 億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">77/495 億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">28/28 億円</td> </tr> </table>	総費用 (残事業)/(事業全体)	104/522 億円	(事業費)	77/495 億円	(維持管理費)	28/28 億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益 (残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">845/845 億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">662/662 億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">128/128 億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">54/54 億円</td> </tr> </table>	総便益 (残事業)/(事業全体)	845/845 億円	(走行時間短縮便益)	662/662 億円	(走行経費減少便益)	128/128 億円	(交通事故減少便益)	54/54 億円	基準年	平成 29 年
B/C (3 便益)	1.6																								
(事業全体)																									
(残事業)	8.1																								
総費用 (残事業)/(事業全体)	104/522 億円																								
(事業費)	77/495 億円																								
(維持管理費)	28/28 億円																								
総便益 (残事業)/(事業全体)	845/845 億円																								
(走行時間短縮便益)	662/662 億円																								
(走行経費減少便益)	128/128 億円																								
(交通事故減少便益)	54/54 億円																								
感度分析の結果																									
(事業全体) 交通量: B/C=1.4~1.9 (交通量±10%)			(残事業) 交通量: B/C=6.8~9.5 (交通量±10%)																						
事業費: B/C=1.6~1.6 (事業費±10%)			事業費: B/C=7.6~8.7 (事業費±10%)																						
事業期間: B/C=1.6~1.7 (事業期間±20%)			事業期間: B/C=7.9~8.3 (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 (H28 観光入込み客数: 31.4 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、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 後期基本計画 (H29.3)」、「大田市総合計画後期計画 改訂版 (H29.3)」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不可欠な事業である。既に示されている平成30年度の供用を確実に図るとともに、その他の事業についても、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須子～田万川間については早期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年を目処に山陰道全線の開通を図っていただきたい。なお、道路利用者の利便性向上のため、休憩施設等への案内標識の設置について配慮願いたい。

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、平成28年12月に浜田・三隅道路が全線開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成29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。

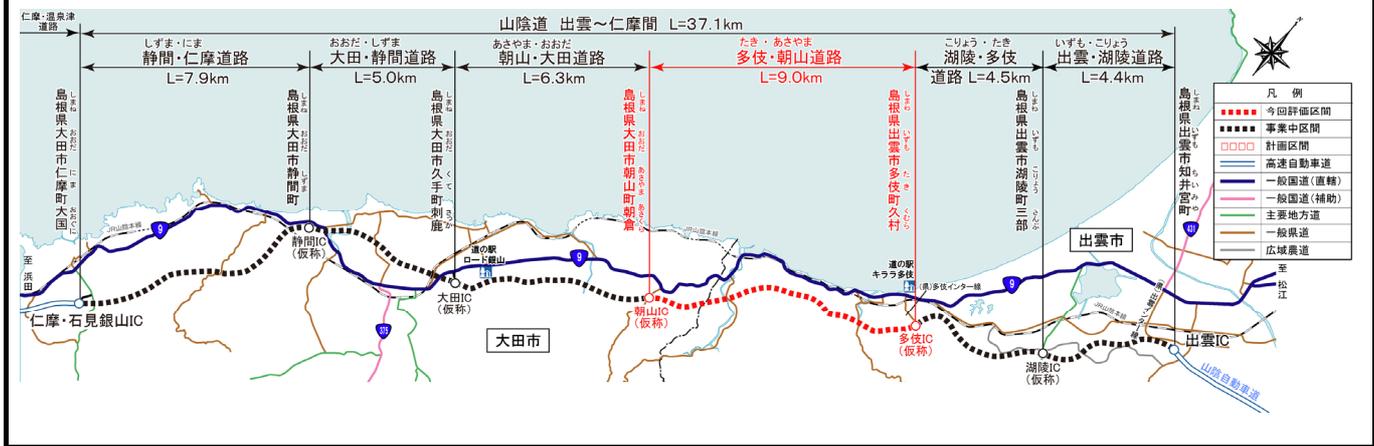
対応方針

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。

一般国道9号
たき あさやま
多伎・朝山道路

事業再評価 重点審議

平成29年10月
国土交通省 中国地方整備局

今後の対応方針(原案)

1. 再評価の視点

①事業の必要性の視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

◇平成28年12月に山陰道 浜田・三隅道路が全線開通。

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=1.6(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7.2千トン/年のCO2削減]【+3.62億円】※

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22.0千トン/年(約0.6%削減)、SPM排出量:約1.9千トン/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]

※【 】は、供用後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29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不可欠な事業である。既に示されている平成30年度の供用を確実に図るとともに、その他の事業についても、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須子～田万川間については早期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年を目処に山陰道全線の開通を図っていただきたい。

なお、道路利用者の利便性向上のため、休憩施設等への案内標識の設置について配慮願いたい。

【今後の対応方針(原案)】

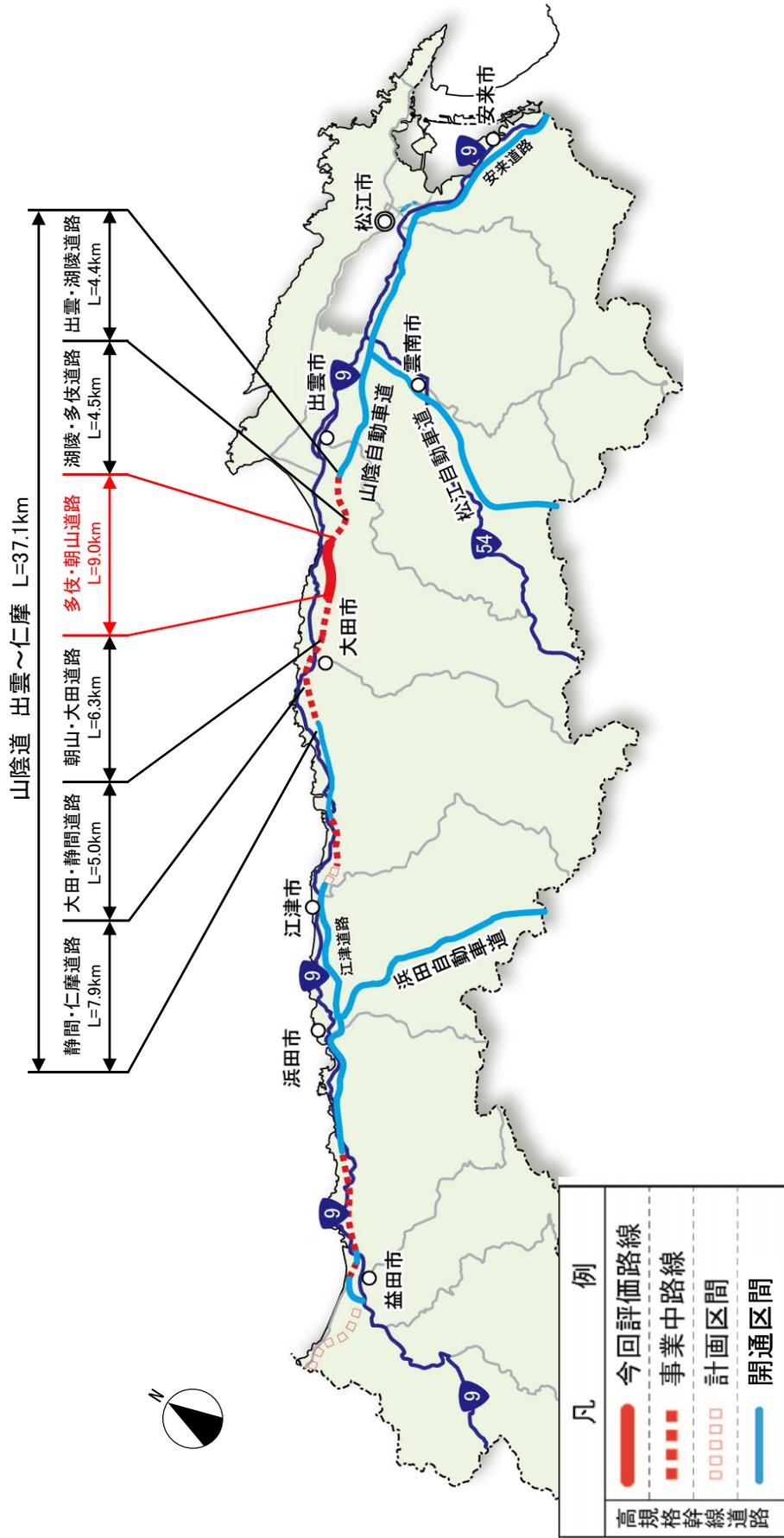
◇上記①、②の各視点により、以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられるため、今後とも**事業継続が妥当**。

◇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。

1. 事業概要

(1) 位置図

- 一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市を結ぶ延長約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。



【参考】今回の審議内容について

平成28年11月の事業評価監視委員会以降、多伎・朝山道路において事業費増加の必要が生じた。



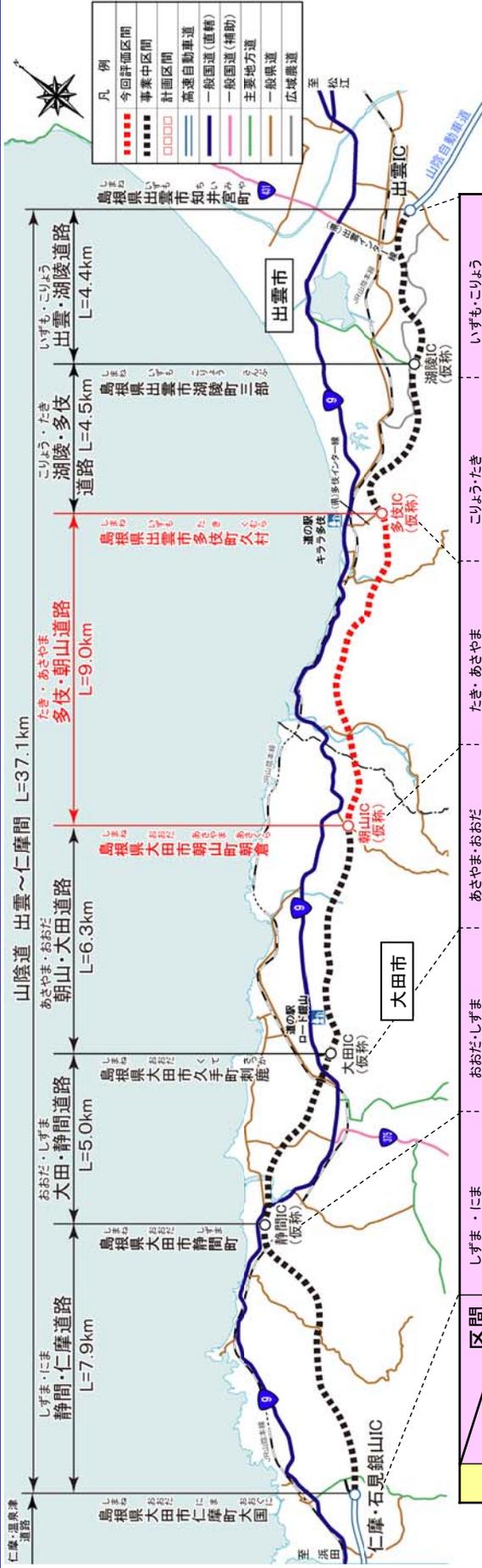
事業概要

		しずま・にま 静間・仁摩道路	おおだ・しずま 大田・静間道路	あさやま・おおだ 朝山・大田道路	たき・あさやま 多伎・朝山道路	このよよう・たき 湖陵・多伎道路	いずも・このよよう 出雲・湖陵道路
前回 審議 (H28)	区分	重点	要点	要点	要点	要点	重点
	内容	事業費増加 (6.5億増30%)			事業費増加 (1.2億増3%)		事業費増加 (3.0億増19%)
	B/C	1.7	2.2 ※H25算出値	2.4 ※H25算出値	1.7 ※H25算出値	2.4 ※H25算出値	2.6
今回 審議 (H29)	区分	—	—	—	重点	—	—
	内容				事業費増加 (5.0億増12%)		
	B/C	—	—	—	1.6	—	—
	対応 方針	—	—	—	継続	—	—

1. 事業概要

(2) 事業経緯

● 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	事業着手	用地着手	再評価	工事着手
H17年度	静間・仁摩道路	事業着手			
H18年度	大田・静間道路	事業着手			
H19年度	朝山・大田道路	事業着手			
H20年度	多伎・朝山道路	用地着手 工事着手			事業着手
H21年度	湖陵・多伎道路				再評価
H22年度	出雲・湖陵道路				用地着手
H23年度					
H24年度					
H25年度					
H26年度					
H27年度					
H28年度					
H29年度					

都市計画決定 出雲仁摩線L=約37km (平成18年3月)

事業経緯

1. 事業概要

(3) 事業の進捗状況

- 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29年度末見込み)

	静岡・仁摩道路	大田・静岡道路	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	100%	98%	100%	100%	99%	99%
工事	33%	18%	100%	79%	29%	55%
全体	40%	28%	100%	82%	33%	59%

※事業費に対する割合



①大国高架橋下部第2工事 (H29.4撮影)

②大田IC(仮称)付近

③波根地区第11改良工事 (H29.3撮影)

④小田第1高架橋PC上部工事 (H29.4撮影)

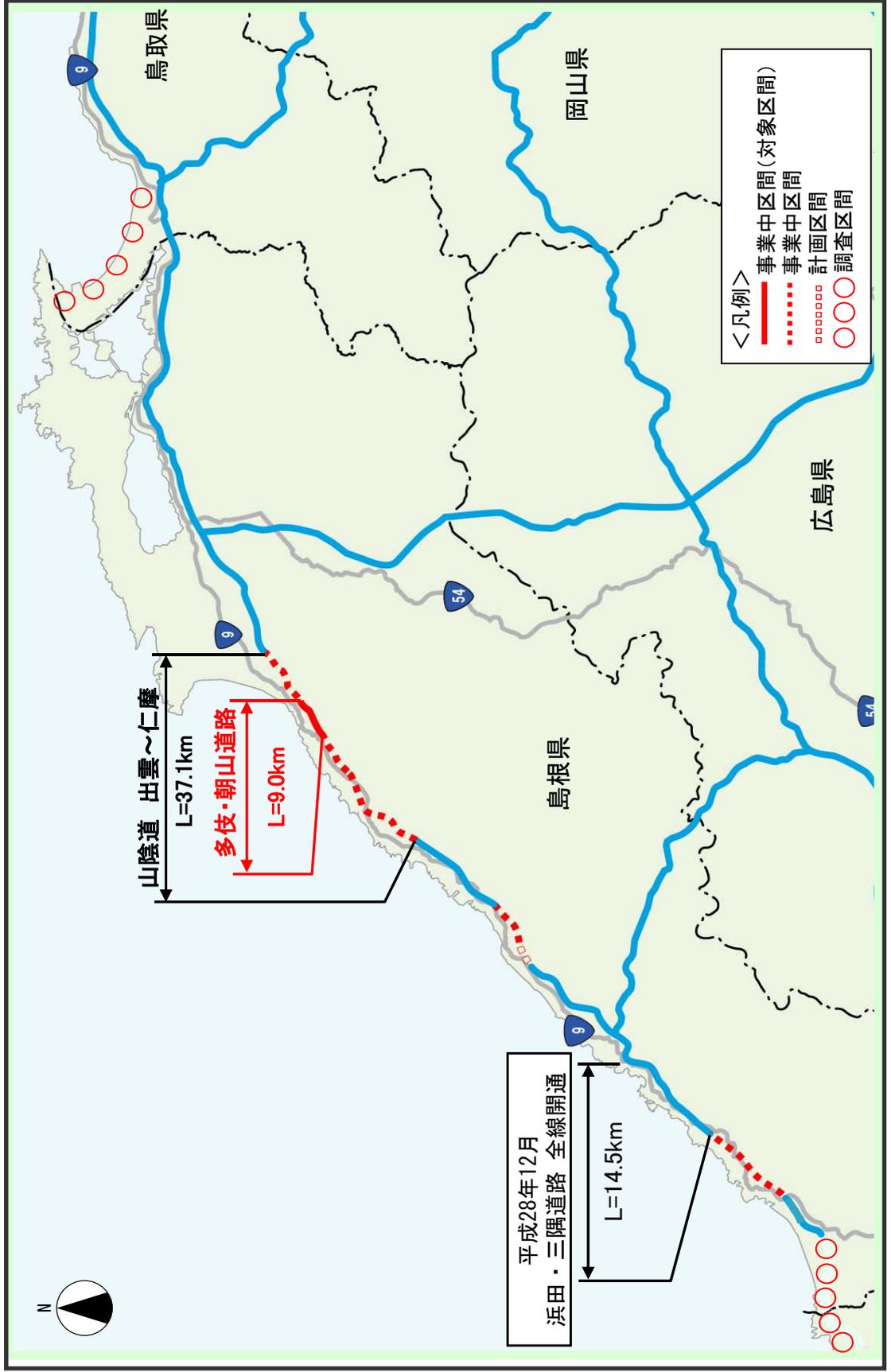
⑤多伎IC(仮称)付近

⑥東神西第1高架橋 (H29.3撮影)

【参考】主な周辺状況の変化

前回評価時(平成28年11月)から現在の主な周辺状況の変化

●平成28年12月に浜田・三隅道路が全線開通。



2. コスト増加の要因

●多伎・朝山道路 総事業費(増額後): 472億円 今回増額: 50億円 (約12%増)

■ 増額要因一覧表

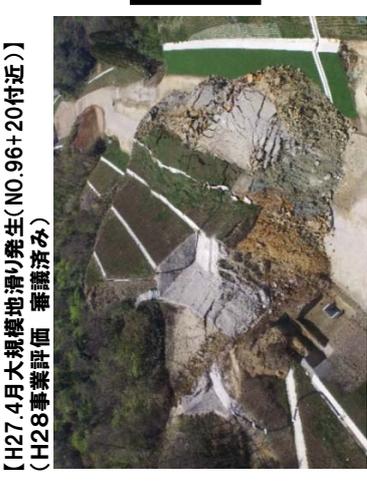
項目	増額	備考
①法面对策工の追加	31億円	
②土質改良の追加	16億円	
③トンネル掘削補助工法の変更	3億円	
合計	50億円	

2. コスト増加の要因

① 法面对策工の追加

約31億円の増加

- 平成27年4月に掘削完了の法面において、大規模地すべり(幅 100m、長さ 160m、滑落崖 H=17m)が発生。このため「地すべり検討委員会」を設置し対策工を追加。(→H28事業評価 審議済み)
- 同様な事象の発生を防ぐため、委員会の提案により詳細地形測量(レーザープロファイラー)及び現地調査を実施し、新たに対策必要箇所(8箇所)を確認した。
- 対策必要箇所において、対策工の検討・設計を行い、グラウンドアンカー工等が必要となった。



(H29.4月現在)



■ 未然に防止するための調査

- ①レーザープロファイラー測量 (H28.2~H28.3)
- ②有識者との現地調査 (H28.2~H29.3)



資料：国土交通省国土地理院HP

従来の航測図面では、樹木等の影響により正確な地盤面(標高)までは読み取れないが、レーザーによる計測を行うため、樹木の下の詳細な地盤面(標高)の計測が可能

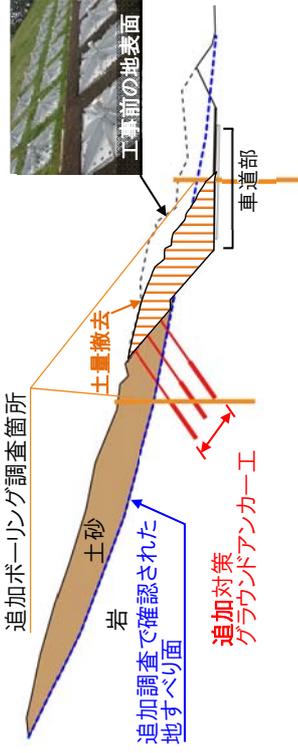


新たに、対策箇所が8箇所を確認

追加調査、設計 (H28.6 ~H29.3)

- ・ボーリング調査
- ・法面設計

平成29年9月 対策必要箇所(8箇所)の方針決定(グラウンドアンカー工等を採用) <追加対策(No.102+40)>



グラウンドアンカー工 : 900本 × 130万円/本 = 約12億円
 土砂撤去(掘削積込) : 約43万m³ × 1,100円/m³ = 約 5億円
 土砂撤去(運搬) : 約43万m³ × 3,400円/m³ = 約14億円
合計=約31億円

2. コスト増加の要因

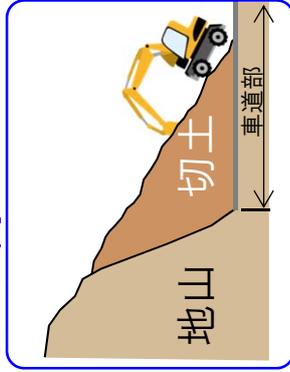
② 土質改良の追加

約16億円の増加

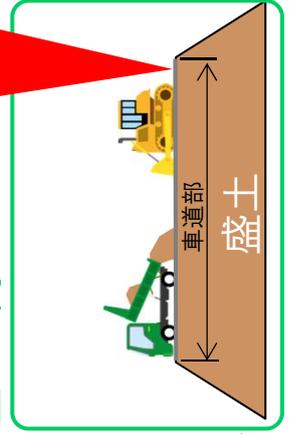
- 掘削した土(切土)を盛土材として予定していたが、盛土材に適さない土が発生したため、土質改良が必要になった。



切土区間



盛土区間



脆弱な地山

○脆弱な土質



水に浸し、
24時間後



掘削時は硬質だが、水を含むと崩壊し、泥状化する土質



土質改良の作業状況

○土質改良後の土



対策単価比較

【対策案1:土質改良】	
土質改良	4,500円/m ³
運搬費	3,400円/m ³ (運搬距離:13km)
計	7,900円/m ³
【対策案2:購入土】	
購入土	4,000円/m ³
運搬費	8,500円/m ³ (運搬距離:60km)
処分費	1,300円/m ³
計	13,800円/m ³

改良費内訳

土質改良 約16億円
(約35万m³ × 4,500円/m³)

2. コスト増加の要因

③トンネル掘削補助工法の変更

約3億円の増加

- 当初、事前の地質調査の結果から、両坑口部約50mの区間に補助工法(充填式フォアポーリング)が必要であった。
- トンネルの掘削後、岩質と想定していたトンネル中央付近の天井部が風化が進み、土砂化していたため、掘削面の安定性が悪いことが判明。
- 施工時における安全性確保のため、全線にわたり天井部の補助工法(注入式フォアポーリング)が必要となった。

【トンネル位置図】



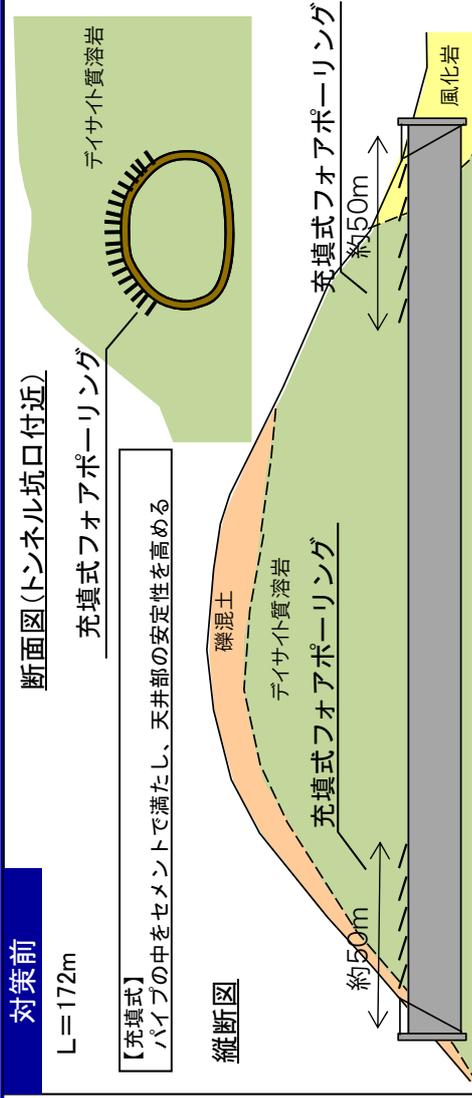
写真



注入式フォアポーリングの作業状況

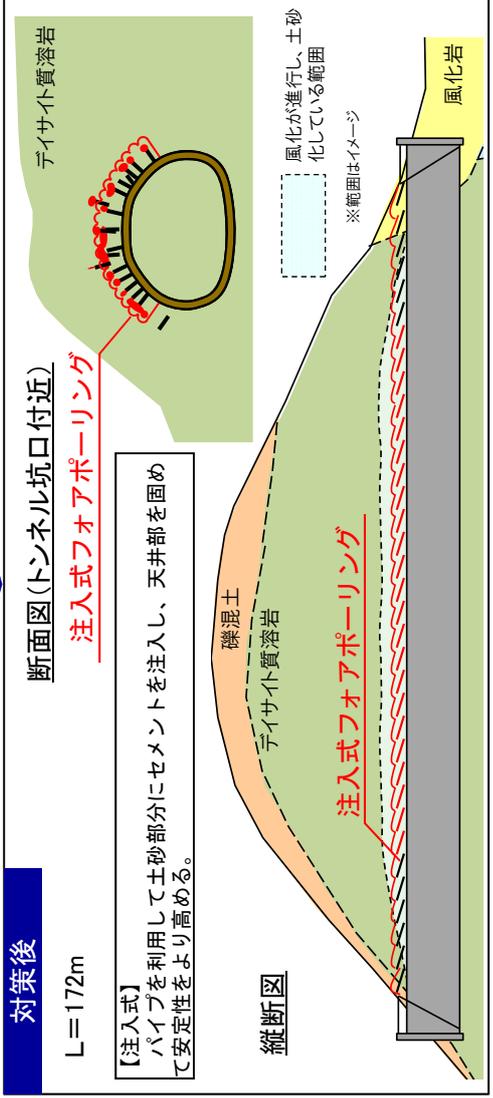
掘削面の安定性が悪い

対策前



※デイスাইト質溶岩とは、マグマが急速に冷えてできる火山岩の一種

対策後



- 掘削箇所の補強
- ・天井部の補強、注入式フォアポーリングに変更

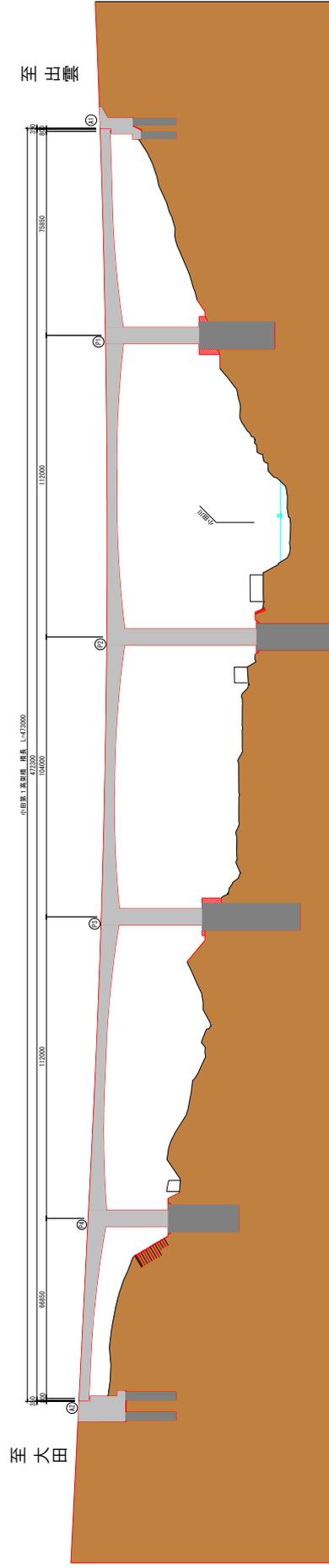
約3億円

3. コスト縮減に対する取組

橋脚構造の新工法

約0.8億円の縮減

- 橋脚柱及び基礎の主鉄筋をSD345（従来鉄筋）からSD490（高強度鉄筋）に置き換えた工法を採用。
- 高強度材料を採用することにより橋脚柱及び杭断面を最小化し約8,200万円のコストを縮減。



高強度鉄筋を主鉄筋に採用することで、断面の縮小を図る

■『主鉄筋』のイメージ

-橋脚柱断面図-

主鉄筋

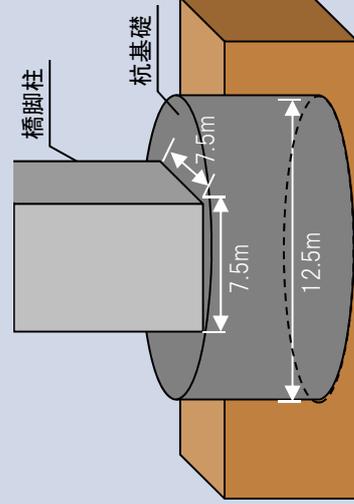
-施工中の橋脚柱-

主鉄筋



より大きい構造物ほど、高強度鉄筋の採用により断面の縮小が図られ、コスト縮減の効果が大きい。

従来鉄筋（SD345）



イメージ図

橋脚柱

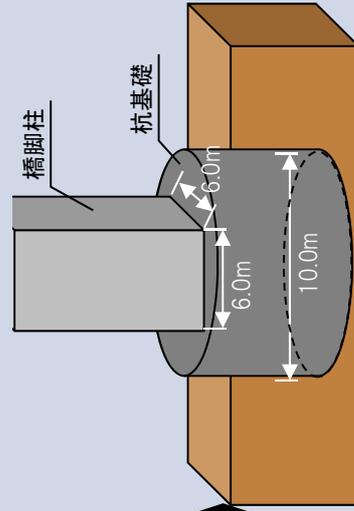
杭基礎

断面

7.5m x 7.5m

直径 12.5 m

高強度鉄筋（SD490）



6.0m x 6.0m

直径 10.0 m

高強度鉄筋を採用することで橋脚柱及び杭基礎断面を縮小（スリム化）し、約8,200万円のコスト縮減。

3. コスト縮減に対する取組

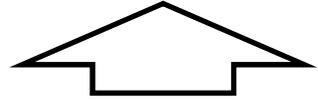
- コンクリート舗装は初期コストは高いが、耐久性に優れ、長寿命化が図れる。
- コンクリート舗装を部分的に採用することで費用を削減。

■ 舗装によるコスト等の違い

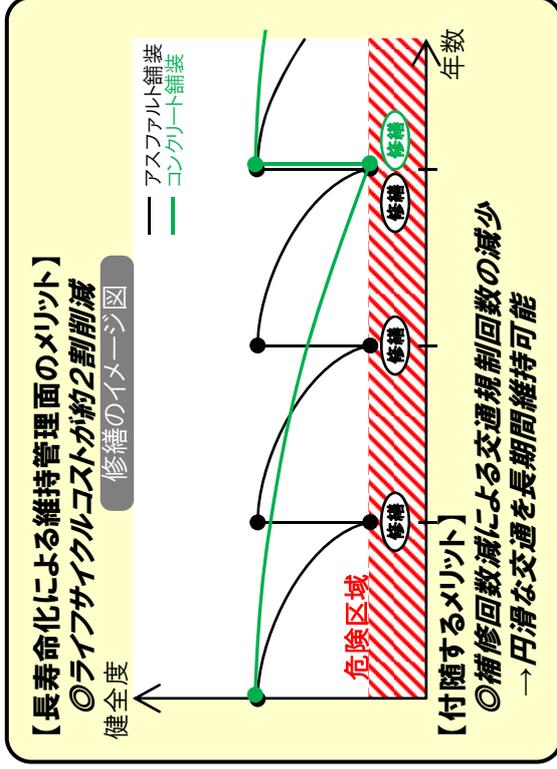
	アスファルト舗装	コンクリート舗装
初期コスト	13,500円/m ²	16,000円/m ²
耐久性	低い	高い
寿命	10～20年	30年以上
メンテナンスの必要性	補修が必要 (パッチング等の補修)	ほぼ補修の必要なし

⇒ 地盤の良い切土区間等で採用

アスファルト舗装



コンクリート舗装



今回のとりまとめ結果

● 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)	522	104
事業費	495	77
維持管理費	28	28
便益額 (B)	845	845
走行時間短縮便益	662	662
走行経費減少便益	128	128
交通事故減少便益	54	54
費用便益比	1.6	8.1

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。

◆まとめ

計画交通量	総事業費	総費用 (C)	3便益 (B)	費用便益比 (B/C) () 内は残事業B/C
17,000台/日	約472億円	522億円	845億円	1.6 (8.1)

※1 基準年:H29年

※2 H17ベース第2段階の改善を使用

◆道路の役割

■道路の役割

- ① 環境の改善 (地球環境) [CO2排出削減量:約7.2千トン/年(約0.5%削減)]
環境の改善 (沿道環境) [NOx排出削減量:約22.0千トン/年(約0.6%削減)、SPM排出削減量:約1.9千トン/年(約1.0%削減)]
- ② 第三次救急医療60分カバー人口の増加 [(例)大田市・美郷町:42.7千人(1.6千人増)]
- ③ 物流機能の向上による企業立地の支援
- ④ 緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上

＜参考資料＞

◆前回評価時との比較

	多伎・朝山道路		備考 (前回評価時からの主な変更点)
	前回評価時 (平成28年)	今回評価時 (平成29年)	
事業諸元	L=9.0km	L=9.0km	
計画交通量	約16,600台/日	約17,000台/日	・最新の事業化ネットワークを反映
総事業費	約422億円	約472億円	・地すべり対策工等の追加
総費用 (C)	約395億円	約522億円	・総事業費の増加 ・基準年の変更(H25基準からH29基準)
総便益 (B)	約691億円	約845億円	・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H29基準)
費用便益比 (B/C)	1.7	1.6	・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

※前回評価時(平成28年)は要点審議のため、費用便益比に関しては平成25年度算出値

1. 事業概要

(1) 事業目的と計画概要

<前回評価(平成28年度)時点>

【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

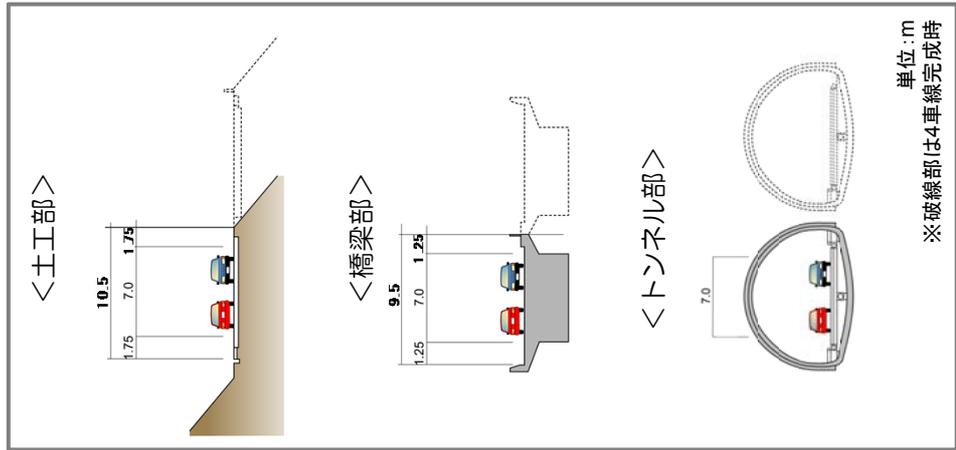
計画概要図



事業概要

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

標準断面図



2. 事業の必要性

(1) 現状の課題

< 前回評価 (平成28年度) 時点 >

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)

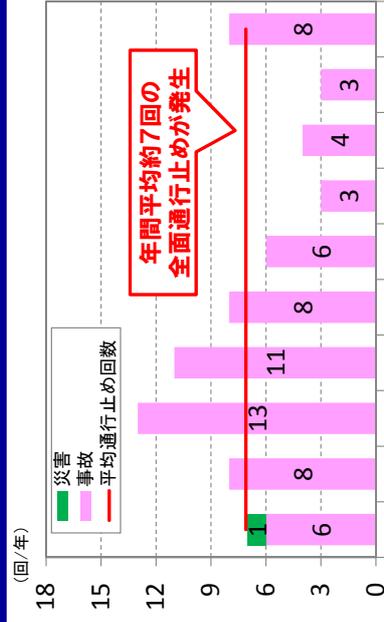
- 国道9号では事故や災害による全面通行止めが年間平均約7回(年平均583分、1回当たり82分)。
- 通行止めに伴い、著しい渋滞の発生や、大幅な迂回を強いられるなど生活や物流活動に大きな支障をきたしている。
- 中国地方において、広域なネットワークを担う山陰道の整備により、災害発生時の避難・救援ルートの確保が期待される。

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～大田市仁摩町間の
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**。

撮影日: H18年7月



撮影日: H18年7月

■ 通行止め時の迂回路状況

< 迂回路状況 >

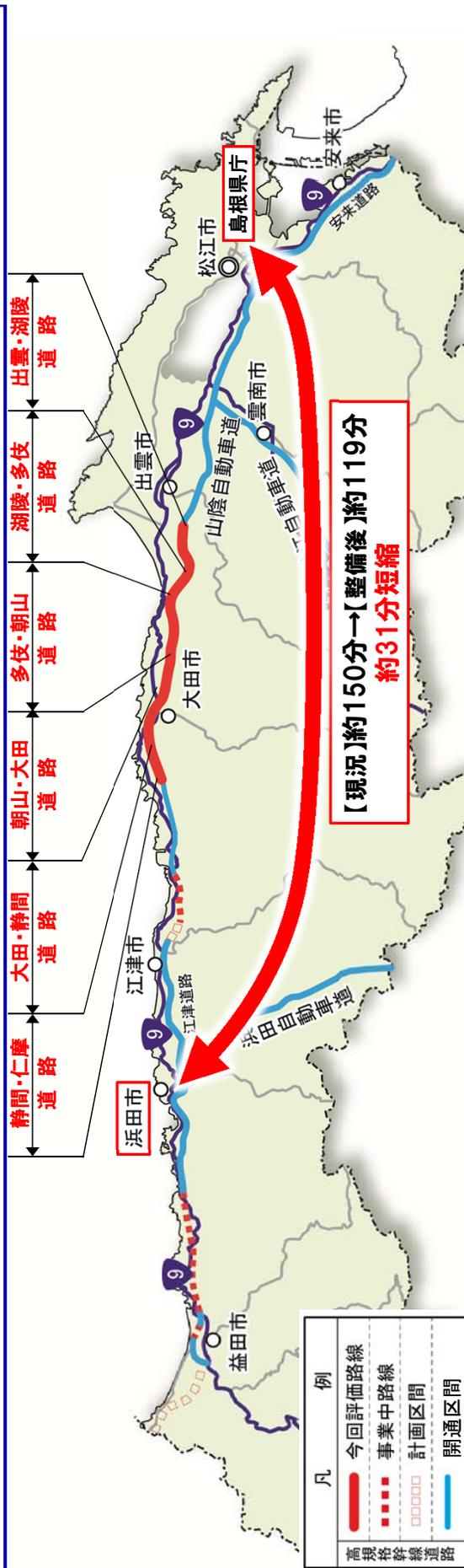
2. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

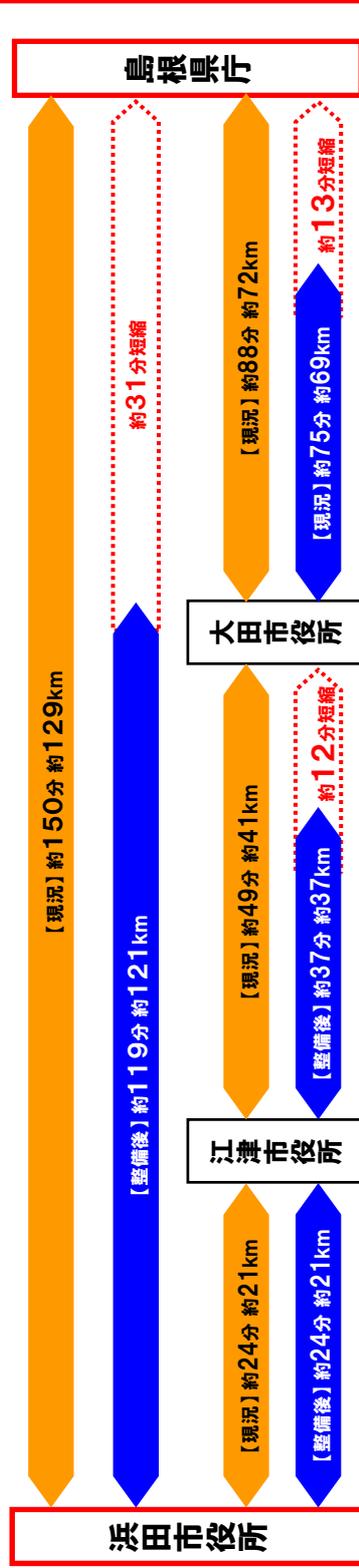
< 前回評価(平成28年度)時点 >

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



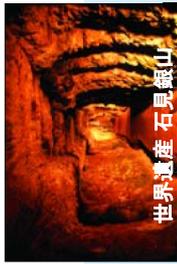
2. 事業の必要性

(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 石見銀山

観光入込客数
H23: 約50人 → H27: 38万人



出雲大社

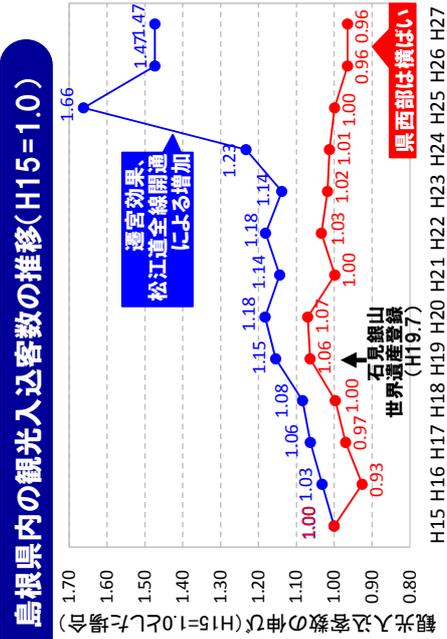
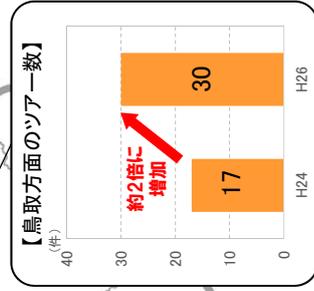
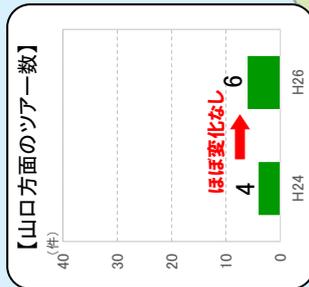
観光入込客数
H23: 約248万人 → H27: 約608万人

観光入込客数
H23: 約30万人 → H27: 49万人



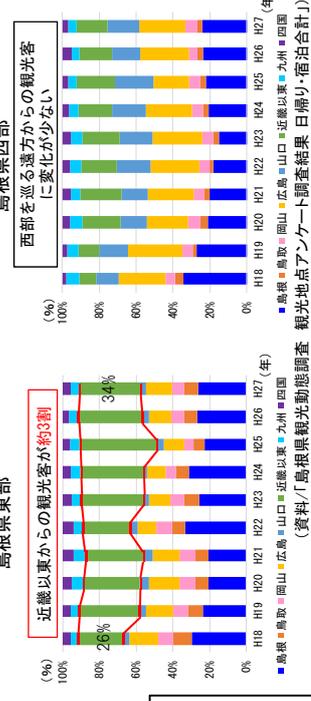
松江城

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)



資料/島根県観光動態調査結果より

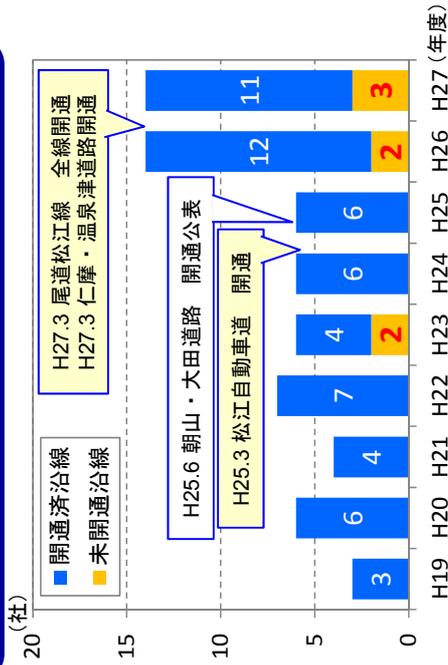
2. 事業の必要性 (2) 道路整備により期待される効果

< 前回評価 (平成28年度) 時点 >

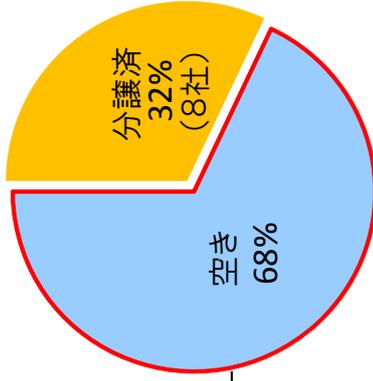
③: 地域経済を支える企業進出支援 (新規立地企業誘致の支援)

● 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。

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

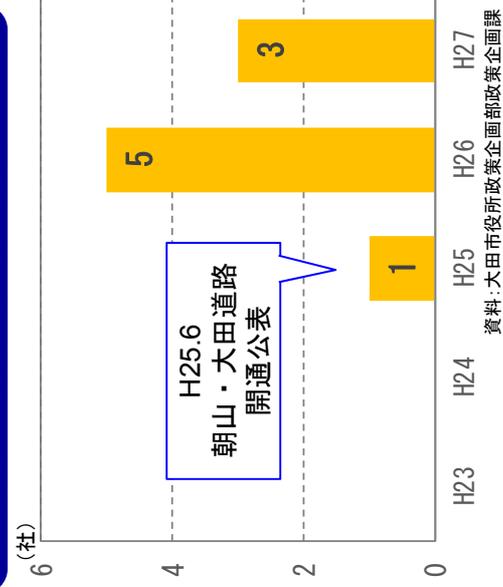


資料: 大田市役所政策企画部政策企画課

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

< 前回評価 (平成28年度) 時点 >

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。

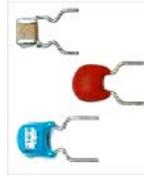


▲ セラミックコンデンサ

※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



■ 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)

一般国道9号 多伎・朝山道路
〔島根県への意見照会と回答〕



国中整企画第67号
国中整港計第6号
平成29年9月12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29年10月13日に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針（原案）の作成にあたり、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

(別紙)

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
一般国道9号 多伎・朝山道路	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29年9月29日（金）までをお願いします。

※様式自由

■送付先・お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

課長補佐 藤原（内線：3153）

施策分析評価係長 守川（内線：3186）

TEL：082-221-9231（代表）

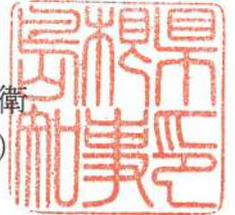
FAX：082-227-2651

〒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52号
平成29年9月22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29年9月12日付け国中整企画第67号、国中整港計第6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号多伎・朝山道路



(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号多伎・朝山道路
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号多伎・朝山道路は、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不可欠な事業である。既に示されている平成30年度の供用を確実に図るとともに、その他の事業についても、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須子～田万川間については早期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年を目処に山陰道全線の開通を図っていただきたい。</p> <p>なお、道路利用者の利便性向上のため、休憩施設等への案内標識の設置について配慮願いたい。</p>	