

一般国道9号 出雲・湖陵道路

一般国道9号 湖陵・多伎道路

一般国道9号 大田・静間道路

一般国道9号 静間・仁摩道路

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道 9 号 出雲・湖陵道路			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：島根県出雲市知井宮町 至：島根県出雲市湖陵町三部					延長	4.4 km
事業概要							
一般国道 9 号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約 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。 事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。							
H20 年度事業化		H17 年度都市計画決定		H23 年度用地着手		H25 年度工事着手	
全体事業費	約 273 億円		事業進捗率 (H31 年 3 月末時点)	約 69%	供用済延長	0.0 km	
計画交通量	19,900 台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 5.1	(3 便益) 総費用 (残事業)/(事業全体) 96/278 億円 (事業費：83/264 億円) 維持管理費：14/14 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 493/493 億円 (走行時間短縮便益：401/401 億円) (走行経費減少便益：72/72 億円) (交通事故減少便益：20/20 億円)	基準年 令和元年			
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.5~2.0 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=4.4~5.8 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.7~1.8 (事業費±10%) 事業費：B/C=4.7~5.6 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.7~1.9 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.9~5.3 (事業期間±20%)							
事業の効果等							
①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する [一畑バス小田線 (上塩冶車庫～JR出雲市駅～JR小田駅) 6 便/日] ・大田市から出雲空港へのアクセス向上が見込まれる							
②物流効率化の支援 ・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られている							
④個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山 (H30 観光入込み客数：24.6 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、島根大学医学部附属病院) へのアクセス向上が期待される							
⑥災害への備え ・第 1 次緊急輸送道路である国道 9 号の代替路線を形成する							
⑦地球環境の保全 ・CO2 排出量の削減が期待される							
⑧生活環境の改善・保全 ・NOx 排出量の削減が期待される ・SPM 排出量の削減が期待される ・騒音レベルが新たに要請限度を下回ることが期待される							
⑨他のプロジェクトとの関係 ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画 (H28.3)」に位置づけられている ・大規模道路事業 (一般国道 9 号 湖陵・多伎道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路) と一体的に整備する必要あり ・「島根総合発展計画 第三次実施計画 (H28.3)」、「新たな出雲の国づくり計画 出雲未来図 後期基本計画 (H29.3)」、「出雲市都市計画マスタープラン (H22.2)」に位置づけられている							

関係する地方公共団体等の意見

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。

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

加えて、上記4区間については用地買収が既に完了し、鋭意工事が進められているところであるが、いずれも開通見通しが示されていない。開通時期の目途が分かれば、企業誘致や観光振興の後押しに繋がることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。

また、山陰道の未事業化区間のうち、計画段階評価の手続き中の「須子～田万川間」については、令和2年度新規事業化を行っていただきたい。中でも、「須子～小浜間」については、道路計画に関するアンケート調査等が終了していることから事業化を強く要望する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

H21 年度に山陰自動車道（斐川 IC～出雲 IC 間）が全線開通

H26 年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通。

H28 年度に福光・浅利道路が事業化。

H28 年度に浜田・三隅道路が全線開通。

H29 年度に朝山・大田道路が全線開通。

H30 年度に多伎・朝山道路が全線開通。

H30 年度に県道浅利渡津線が全線開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和元年度末で事業全体の進捗率は64%となる見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は工事を推進しており、早期開通を目指し事業を推進している。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。

対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。
事業概要図	

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道 9 号 湖陵・多伎道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：島根県出雲市湖陵町三部 至：島根県出雲市多伎町久村				延長	4. 5 km
事業概要						
一般国道 9 号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約 7 3 0 k m の主要幹線道路である。 湖陵・多伎道路は、島根県出雲市湖陵町三部と出雲市多伎町久村を結ぶ延長 4. 5 k m の自動車専用道路である。 事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。						
H 2 4 年度事業化		H 1 7 年度都市計画決定		H 2 6 年度用地着手		H 2 7 年度工事着手
全体事業費	約229億円		事業進捗率 (H31年3月末時点)	約48%	供用済延長	0.0 k m
計画交通量	19,300台/日					
費用対効果 分析結果	B / C (事業全体) 2.2 (残事業) 5.3	(3便益) (事業費：80/214億円 維持管理費：16/ 16億円)	(残事業)/ (事業全体) 95/230億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 507/507億円 走行時間短縮便益：409/409億円 走行経費減少便益：75/ 75億円 交通事故減少便益：22/ 22億円	基準年 令和元年	
感度分析の結果 (事業全体) 交 通 量：B/C=2.0~2.4(交 通 量±10%) (残事業) 交 通 量：B/C=4.8~5.9(交 通 量±10%) 事業費：B/C=2.1~2.3(事業費±10%) 事業費：B/C=4.9~5.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.1~2.3(事業期間±20%) 事業期間：B/C=5.1~5.5(事業期間±20%)						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する [一畑バス小田線（上塩冶車庫～JR出雲市駅～JR小田駅）6便/日] ・大田市から出雲空港へのアクセス向上が見込まれる						
②物流効率化の支援 ・J F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られている						
④個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山（H30 観光入込み客数：24.6 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、島根大学医学部附属病院）へのアクセス向上が期待される						
⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成する						
⑦地球環境の保全 ・C O 2 排出量の削減が期待される						
⑧生活環境の改善・保全 ・N O x 排出量の削減が期待される ・S P M排出量の削減が期待される						
⑨他のプロジェクトとの関係 ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（H28.3）」に位置づけられている ・大規模道路事業（一般国道9号 出雲・湖陵道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路）と一体的に整備する必要あり ・「島根総合発展計画 第三次実施計画（H28.3）」、「新たな出雲の国づくり計画 出雲未来図 後期基本計画（H29.3）」、「出雲市都市計画マスタープラン（H22.2）」に位置づけられている						

関係する地方公共団体等の意見

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湖陵・多伎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。

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

加えて、上記4区間については用地買収が既に完了し、鋭意工事が進められているところであるが、いずれも開通見通しが示されていない。開通時期の目途が分かれば、企業誘致や観光振興の後押しに繋がることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。

また、山陰道の未事業化区間のうち、計画段階評価の手続き中の「須子～田万川間」については、令和2年度新規事業化を行っていただきたい。中でも、「須子～小浜間」については、道路計画に関するアンケート調査等が終了していることから事業化を強く要望する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

H21年度に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC間）が全線開通。

H26年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通。

H28年度に福光・浅利道路が事業化。

H28年度に浜田・三隅道路が全線開通。

H29年度に朝山・大田道路が全線開通。

H30年度に多伎・朝山道路が全線開通。

H30年度に県道浅利渡津線が全線開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和元年度末で事業全体の進捗率は59%となる見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は用地買収及び工事を推進しており、早期開通を目指し事業を推進している。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道 9 号 大田・静岡道路			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：島根県大田市久手町刺鹿 至：島根県大田市静岡町					延長	5. 0km
事業概要							
一般国道 9 号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約 7 3 0 km の主要幹線道路である。 大田・静岡道路は、島根県大田市久手町刺鹿と大田市静岡町を結ぶ延長 5. 0 km の自動車専用道路である。 事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。							
H 2 4 年度事業化		H 1 7 年度都市計画決定		H 2 6 年度用地着手		H 2 7 年度工事着手	
全体事業費	約300億円		事業進捗率 (H31年3月末時点)	約42%	供用済延長	0. 0 k m	
計画交通量	15, 900台/日						
費用対効果 分析結果	B / C (事業全体) 1. 4 (残事業) 2. 6	(3便益) 総費用 (残事業) / (事業全体) 162 / 294億円 (事業費：142 / 274億円) 維持管理費：20 / 20億円	総便益 (残事業) / (事業全体) 420 / 420億円 (走行時間短縮便益：332 / 332億円) (走行経費減少便益：73 / 73億円) (交通事故減少便益：15 / 15億円)	基準年 令和元年			
感度分析の結果 (事業全体) 交 通 量：B / C = 1. 2 ~ 1. 6 (交 通 量 ± 10%) (残事業) 交 通 量：B / C = 2. 2 ~ 3. 0 (交 通 量 ± 10%) 事 業 費：B / C = 1. 4 ~ 1. 5 (事 業 費 ± 10%) 事 業 費：B / C = 2. 4 ~ 2. 8 (事 業 費 ± 10%) 事業期間：B / C = 1. 4 ~ 1. 5 (事業期間 ± 20%) 事業期間：B / C = 2. 5 ~ 2. 7 (事業期間 ± 20%)							
事業の効果等							
①円滑なモビリティの確保 ・ 渋滞損失時間の削減が期待される ・ 利便性の向上が期待できるバス路線が存在する [石見交通 大田・江津線 (大田市立病院・大田バスセンター～仁万駅前・道の駅サンピコ・済生会江津病院) 19便/日] ・ 江津市から出雲空港へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・ 大田市から浜田港 (重要港湾) へのアクセス向上が見込まれる 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られている ④個性ある地域の形成 ・ 島根県東部から石見銀山 (H30 観光入込み客数：24. 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、島根大学医学部附属病院) へのアクセス向上が期待される ⑥災害への備え ・ 第 1 次緊急輸送道路である国道 9 号の代替路線を形成する ⑦地球環境の保全 ・ CO 2 排出量の削減が期待される ⑧生活環境の改善・保全 ・ NO x 排出量の削減が期待される ・ SPM 排出量の削減が期待される ⑨他のプロジェクトとの関係 ・ 「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画 (H28. 3)」に位置づけられている ・ 大規模道路事業 (一般国道 9 号 出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、静岡・仁摩道路) と一体的に整備する必要あり ・ 「島根総合発展計画 第三次実施計画 (H28. 3)」、「大田市総合計画 後期計画改訂版 (H29. 3)」、「大田市都市計画マスタープラン (H20. 3)」に位置づけられている							

関係する地方公共団体等の意見

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大田・静間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。

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

加えて、上記4区間については用地買収が既に完了し、鋭意工事が進められているところであるが、いずれも開通見通しが示されていない。開通時期の目途が分かれば、企業誘致や観光振興の後押しに繋がることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。

また、山陰道の未事業化区間のうち、計画段階評価の手続き中の「須子～田万川間」については、令和2年度新規事業化を行っていただきたい。中でも、「須子～小浜間」については、道路計画に関するアンケート調査等が終了していることから事業化を強く要望する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

H21 年度に山陰自動車道（斐川 IC～出雲 IC 間）が全線開通

H26 年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通。

H28 年度に福光・浅利道路が事業化。

H28 年度に浜田・三隅道路が全線開通。

H29 年度に朝山・大田道路が全線開通。

H30 年度に多伎・朝山道路が全線開通。

H30 年度に県道浅利渡津線が全線開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和元年度末で事業全体の進捗率は44%となる見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は工事を推進しており、早期開通を目指し事業を推進している。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。

対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	
事業概要図	

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道 9 号 静岡・仁摩道路			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：島根県大田市静岡町 至：島根県大田市仁摩町大国					延長	7.9 km
事業概要							
一般国道 9 号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約 730 km の主要幹線道路である。 静岡・仁摩道路は、島根県大田市静岡町と大田市仁摩町大国を結ぶ延長 7.9 km の自動車専用道路である。 事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。							
H20 年度事業化		H17 年度都市計画決定		H23 年度用地着手		H25 年度工事着手	
全体事業費	約404億円		事業進捗率 (H31年3月末時点)	約68%	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)	(3便益) 1.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 136/417億円 (事業費：105/386億円 維持管理費：30/30億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 560/560億円 (走行時間短縮便益：453/453億円 走行経費減少便益：86/86億円 交通事故減少便益：21/21億円)	基準年 令和元年		
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.6(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=3.4~4.9(交通量±10%) 事業費：B/C=1.3~1.4(事業費±10%) 事業費：B/C=3.8~4.5(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.3~1.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.0~4.3(事業期間±20%)							
事業の効果等							
①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する〔石見交通 大田・江津線（大田市立病院・大田バスセンター～仁万駅前・道の駅サンピコ・済生会江津病院）20便/日〕 ・江津市から出雲空港へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・大田市から浜田港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる 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られている ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山（H30 観光入込み客数：24.6 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、島根大学医学部附属病院）へのアクセス向上が期待される ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2 排出量の削減が期待される ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx 排出量の削減が期待される ・SPM 排出量の削減が期待される ⑨他のプロジェクトとの関係 ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（H28.3）」に位置づけられている ・大規模道路事業（一般国道9号 出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、大田・静岡道路）と一体的に整備する必要あり ・「島根総合発展計画 第三次実施計画（H28.3）」、「大田市総合計画 後期計画改訂版（H29.3）」、「大田市都市計画マスタープラン（H20.3）」に位置づけられている							

関係する地方公共団体等の意見

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静間・仁摩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。

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

加えて、上記4区間については用地買収が既に完了し、鋭意工事が進められているところであるが、いずれも開通見通しが示されていない。開通時期の目途が分かれば、企業誘致や観光振興の後押しに繋がることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。

また、山陰道の未事業化区間のうち、計画段階評価の手続き中の「須子～田万川間」については、令和2年度新規事業化を行っていただきたい。中でも、「須子～小浜間」については、道路計画に関するアンケート調査等が終了していることから事業化を強く要望する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

H21年度に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC間）が全線開通。

H26年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通。

H28年度に福光・浅利道路が事業化。

H28年度に浜田・三隅道路が全線開通。

H29年度に朝山・大田道路が全線開通。

H30年度に多伎・朝山道路が全線開通。

H30年度に県道浅利渡津線が全線開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和元年度末で事業全体の進捗率は69%となる見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は工事を推進しており、早期開通を目指し事業を推進している。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

「事業再評価」

一般国道9号

い ず も こ りょう こ りょう た き
出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
お お だ し ず ま し ず ま に ま
大田・静岡道路 静岡・仁摩道路

令和元年9月

国土交通省 中国地方整備局

今後の対応方針(原案)

(1)出雲・湖陵道路

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

1. 再評価の視点

①事業の必要性の視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- ・平成28年12月に浜田・三隅道路が全線開通。
- ・平成30年3月に朝山・大田道路が全線開通。
- ・平成31年3月に多伎・朝山道路が全線開通。
- ・平成31年3月に一般県道浅利渡津線が全線開通。

2) 事業の効果

- ◇費用便益比(B/C)=1.8(事業全体) 5.1(残事業)
- ◇道路の役割
 - ①環境への影響を考慮した効果[約4.0千トン/年のCO2削減]
出雲・湖陵道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。
 - ②沿道環境の改善[NOX排出量:約13.0トン/年(約0.8%削減)、SPM排出量:約0.8トン/年(約1.0%削減)]
 - ③緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上

3) 事業の進捗状況

- ◇令和元年度末で事業全体の進捗率は64%となる見込みである。

②事業の進捗見込み

- ◇現在は工事を推進しており、早期開通を目指し事業を推進している。

③コスト縮減や代替案立案の可能性

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

2. 県への意見照会結果

対応方針(原案)については妥当である。

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

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

加えて、上記4区間については用地買収が既に完了し、鋭意工事が進められているところであるが、いずれも開通見通しが示されていない。開通時期の目途が分かれば、企業誘致や観光振興の後押しに繋がることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。

また、山陰道の未事業化区間のうち、計画段階評価の手続き中の「須子～田万川間」については、令和2年度新規事業化を行っていただきたい。中でも、「須子～小浜間」については、道路計画に関するアンケート調査等が終了していることから事業化を強く要望する。

【今後の対応方針(原案)】

- ◇上記①～③の各視点により、以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられるため、今後とも**事業継続が妥当**。
- ◇今後の事業の実施にあたっては、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的に事業を継続する。

今後の対応方針(原案)

(2)湖陵・多伎道路

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

1. 再評価の視点

①事業の必要性の視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- ・平成28年12月に浜田・三隅道路が全線開通。
- ・平成30年3月に朝山・大田道路が全線開通。
- ・平成31年3月に多伎・朝山道路が全線開通。
- ・平成31年3月に一般県道浅利渡津線が全線開通。

2) 事業の効果

- ◇費用便益比(B/C)= 2.2 (事業全体) 5.3 (残事業)
- ◇道路の役割
 - ①環境への影響を考慮した効果[約4.2千トンのCO2削減]
湖陵・多伎道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。
 - ②沿道環境の改善[NOX排出量:約12.4トン/年(約0.6%削減)、SPM排出量:約0.8トン/年(約0.8%削減)]
 - ③緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上

3) 事業の進捗状況

- ◇令和元年度末で事業全体の進捗率は59%となる見込みである。

②事業の進捗見込み

- ◇現在は用地買収及び工事を推進しており、早期開通を目指し事業を推進している。

③コスト縮減や代替案立案の可能性

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

2. 県への意見照会結果

対応方針(原案)については妥当である。
一般国道9号湖陵・多伎道路については、地域産業の活性化や地域間交流の促進に大きく寄与するとともに、国道9号の事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援に必要不可欠な路線である。
人口減少に歯止めをかけ、希望と活力に満ちた新時代にふさわしい「島根創生」の実現を目指すためにも、その基盤となる山陰道の早期全線開通は県民の悲願である。そのため、事業中区間の早期開通と未事業化区間の早期事業化を行っていただきたい。
加えて、上記4区間については用地買収が既に完了し、鋭意工事が進められているところであるが、いずれも開通見通しが示されていない。開通時期の目途が分かれば、企業誘致や観光振興の後押しに繋がることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。
また、山陰道の未事業化区間のうち、計画段階評価の手続き中の「須子～田万川間」については、令和2年度新規事業化を行っていただきたい。中でも、「須子～小浜間」については、道路計画に関するアンケート調査等が終了していることから事業化を強く要望する。

【今後の対応方針(原案)】

- ◇上記①～③の各視点により、以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられるため、今後とも**事業継続が妥当**。
- ◇今後の事業の実施にあたっては、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的に事業を継続する。

今後の対応方針(原案)

(3)大田・静間道路

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

1. 再評価の視点

①事業の必要性の視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- ・平成28年12月に浜田・三隅道路が全線開通。
- ・平成30年3月に朝山・大田道路が全線開通。
- ・平成31年3月に多伎・朝山道路が全線開通。
- ・平成31年3月に一般県道浅利渡津線が全線開通。

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)= 1.4 (事業全体) 2.6 (残事業)

◇道路の役割

①環境への影響を考慮した効果[約5.2千トン/年のCO2削減]

大田・静間道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。

②沿道環境の改善[NOX排出量:約15.6トン/年(約0.6%削減)、SPM排出量:約1.1千トン/年(約0.8%削減)]

③緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上

3) 事業の進捗状況

◇令和元年度末で事業全体の進捗率は44%となる見込みである。

②事業の進捗見込み

◇現在は工事を推進しており、早期開通を目指し事業を推進している。

③コスト縮減や代替案立案の可能性

◇今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。

2. 県への意見照会結果

対応方針(原案)については妥当である。

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

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

加えて、上記4区間については用地買収が既に完了し、鋭意工事が進められているところであるが、いずれも開通見通しが示されていない。開通時期の目途が分かれば、企業誘致や観光振興の後押しに繋がることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。

また、山陰道の未事業化区間のうち、計画段階評価の手続き中の「須子～田万川間」については、令和2年度新規事業化を行っていただきたい。中でも、「須子～小浜間」については、道路計画に関するアンケート調査等が終了していることから事業化を強く要望する。

【今後の対応方針(原案)】

- ◇上記①～③の各視点により、以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられるため、今後とも**事業継続が妥当**。
- ◇今後の事業の実施にあたっては、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的に事業を継続する。

今後の対応方針(原案)

(4) 静間・仁摩道路

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

1. 再評価の視点

① 事業の必要性の視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- ・平成28年12月に浜田・三隅道路が全線開通。
- ・平成30年3月に朝山・大田道路が全線開通。
- ・平成31年3月に多伎・朝山道路が全線開通。
- ・平成31年3月に一般県道浅利渡津線が全線開通。

2) 事業の効果

- ◇費用便益比(B/C)=1.3(事業全体) 4.1(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]
静間・仁摩道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。
 - ②沿道環境の改善[NOX排出量:約19.0トン/年(約0.7%削減)、SPM排出量:約1.4トン/年(約1.0%削減)]
 - ③緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上

3) 事業の進捗状況

- ◇令和元年度末で事業全体の進捗率は69%となる見込みである。

② 事業の進捗見込み

- ◇現在は工事を推進しており、早期開通を目指し事業を推進している。

③ コスト縮減や代替案立案の可能性

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

2. 県への意見照会結果

対応方針(原案)については妥当である。
一般国道9号静間・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。
人口減少に歯止めをかけ、希望と活力に満ちた新時代にふさわしい「島根創生」の実現を目指すためにも、その基盤となる山陰道の早期全線開通は県民の悲願である。そのため、事業中区間の早期開通と未事業化区間の早期事業化を行っていただきたい。
加えて、上記4区間については用地買収が既に完了し、鋭意工事が進められているところであるが、いずれも開通見通しが示されていない。開通時期の目途が分かれば、企業誘致や観光振興の後押しに繋がることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。
また、山陰道の未事業化区間のうち、計画段階評価の手続き中の「須子～田万川間」については、令和2年度新規事業化を行っていただきたい。中でも、「須子～小浜間」については、道路計画に関するアンケート調査等が終了していることから事業化を強く要望する。

【今後の対応方針(原案)】

- ◇上記①～③の各視点により、以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられるため、今後とも**事業継続が妥当**。
- ◇今後の事業の実施にあたっては、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的に事業を継続する。

1. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

（1）出雲・湖陵道路

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

項目	判定			
	判断根拠	チェック欄		
事業を巡る社会経済情勢等の変化				
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	沿線市町村の人口 H28.4:175,005人 → H31.4:175,712人(出雲市) 沿線市町村の自動車保有台数 H26年度末:137,527台 → H29年度末:140,143台(出雲市)	変化なし ■	変化あり □	
前回評価からの事業費・事業期間の増加		増加 無し	10%以内 増加	10%超え
事業費の増加	全体事業費:190億円(H28年度再評価時)→273億円(R元年度再評価時) ※増加率43%	□	□	■
事業期間の増加	13年(H28年度再評価時) → 16年(R元年度再評価時)※増加率23%	□	□	■
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等				
費用便益分析マニュアルに変更がない	H30.2.9_費用便益分析マニュアル改定	変化なし □	変更あり ■	
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	1,435,100TE/日(H28年度再評価) → 1,500,600TE/日(R元年度再評価) ※増加率+5%	10%以下 ■	10%超え □	
周辺ネットワークで新規事業化がない		なし ■	あり □	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	直近3ヶ年の事業費の平均に対する分析費用 0.1% < 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)	満足している ■	満足していない □	
前回評価で資料の作成を省略していない		省略していない ■	省略している □	
前回評価で費用対効果分析を省略していない		省略していない ■	省略している □	
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	特になし	—		
以上より、審議区分： 重点 資料： 作成 費用対効果分析： 実施 とする。				

1. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

（2）湖陵・多伎道路

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

項目	判定			
	判断根拠	チェック欄		
事業を巡る社会経済情勢等の変化				
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	沿線市町村の人口 H28.4:175,005人 → H31.4:175,712人(出雲市) 沿線市町村の自動車保有台数 H26年度末:137,527台 → H29年度末: 140,143台(出雲市)	変化なし ■	変化あり □	
前回評価からの事業費・事業期間の増加		増加 無し	10%以内 増加	10%超え
事業費の増加	全体事業費:200億円(H28年度再評価時)→229億円(R元年度再評価時) ※増加率14%	□	□	■
事業期間の増加	9年(H28年度再評価時) → 12年(R元年度再評価時)※増加率33%	□	□	■
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等				
費用便益分析マニュアルに変更がない	H30.2.9_費用便益分析マニュアル改定	変化なし □	変更あり ■	
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	1,661,100TE/日(H28年度再評価) → 1,760,800TE/日(R元年度再評価) ※増加率+6%	10%以下 ■	10%超え □	
周辺ネットワークで新規事業化がない		なし ■	あり □	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準 値を上回っている	直近3ヶ年の事業費の平均に対する分析費用 0.1% < 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)	満足している ■	満足していない □	
前回評価で資料の作成を省略していない		省略していない ■	省略している □	
前回評価で費用対効果分析を省略していない		省略していない □	省略している ■	
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	特になし	—		
以上より、審議区分： 重点 資料： 作成 費用対効果分析： 実施 とする。				

1. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

（3）大田・静間道路

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

項目	判定			
	判断根拠	チェック欄		
事業を巡る社会経済情勢等の変化				
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	沿線市町村の人口 H28.4:36,421人 → H31.4:34,709人(大田市) 沿線市町村の自動車保有台数 H26年度末:28,839台 → H29年度末: 28,576台(大田市)	変化なし ■	変化あり □	
前回評価からの事業費・事業期間の増加		増加 無し	10%以内 増加	10%超え
事業費の増加	全体事業費:205億円(H28年度再評価時)→300億円(R元年度再評価時) ※増加率46%	□	□	■
事業期間の増加	9年(H28年度再評価時) → 11年(R元年度再評価時)※増加率22%	□	□	■
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等				
費用便益分析マニュアルに変更がない	H30.2.9_費用便益分析マニュアル改定	変化なし □	変更あり ■	
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	1,514,500TE/日(H28年度再評価) → 1,652,200TE/日(R元年度再評価) ※増加率+9%	10%以下 ■	10%超え □	
周辺ネットワークで新規事業化がない		なし ■	あり □	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準 値を上回っている	直近3ヶ年の事業費の平均に対する分析費用 0.1% < 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)	満足している ■	満足していない □	
前回評価で資料の作成を省略していない		省略していない ■	省略している □	
前回評価で費用対効果分析を省略していない		省略していない □	省略している ■	
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	特になし	—		
以上より、審議区分： 重点 資料： 作成 費用対効果分析： 実施 とする。				

1. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

（4）静岡・仁摩道路

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

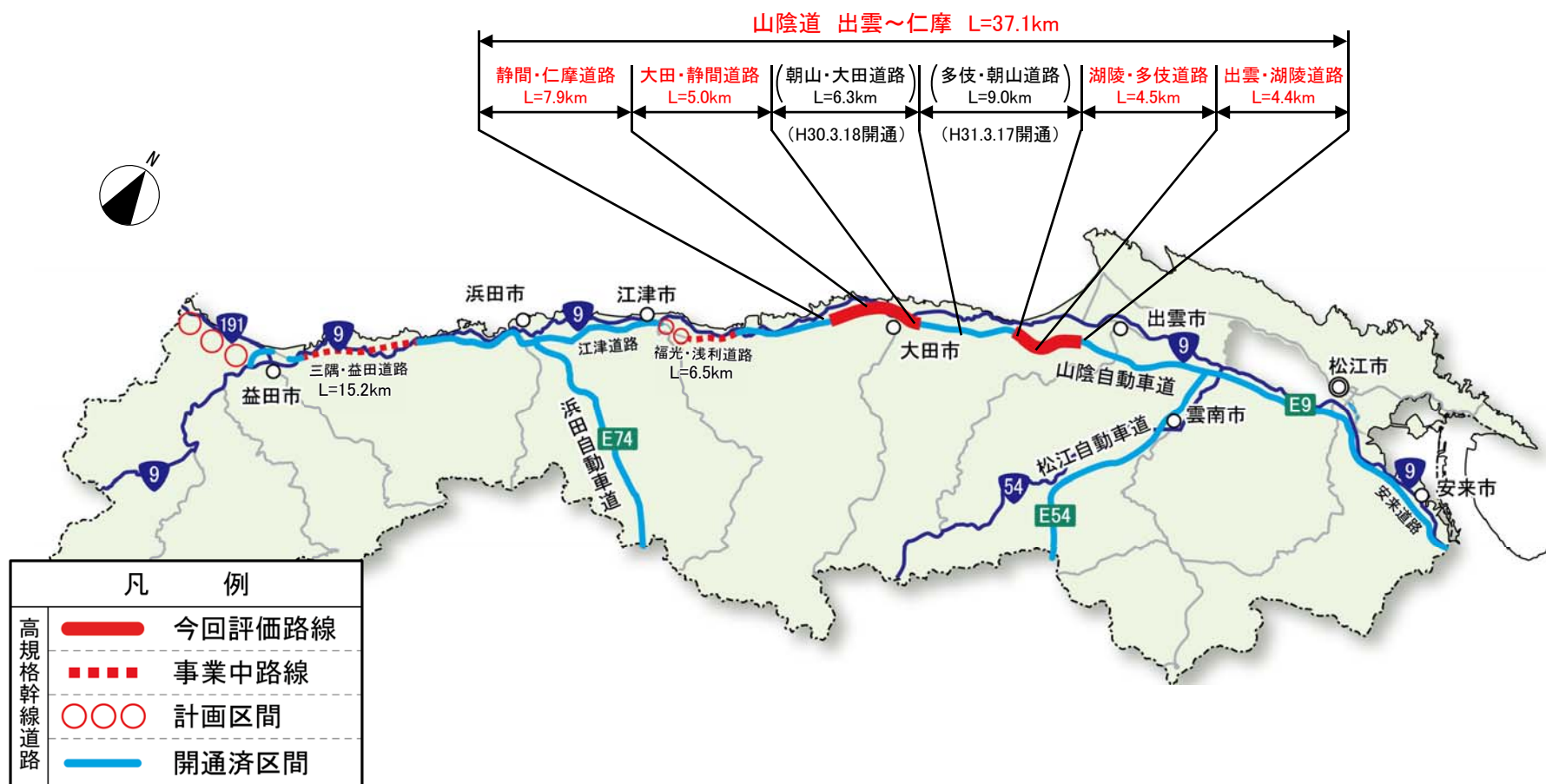
項目	判定			
	判断根拠	チェック欄		
事業を巡る社会経済情勢等の変化				
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	沿線市町村の人口 H28.4:36,421人 → H31.4:34,709人(大田市) 沿線市町村の自動車保有台数 H26年度末:28,839台 → H29年度末: 28,576台(大田市)	変化なし ■	変化あり □	
前回評価からの事業費・事業期間の増加		増加 無し	10%以内 増加	10%超え
事業費の増加	全体事業費:285億円(H28年度再評価時)→404億円(R元年度再評価時) ※増加率42%	□	□	■
事業期間の増加	13年(H28年度再評価時) → 15年(R元年度再評価時)※増加率15%	□	□	■
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等				
費用便益分析マニュアルに変更がない	H30.2.9_費用便益分析マニュアル改定	変化なし □	変更あり ■	
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	1,514,500TE/日(H28年度再評価) → 1,652,200TE/日(R元年度再評価) ※増加率+9%	10%以下 ■	10%超え □	
周辺ネットワークで新規事業化がない		なし ■	あり □	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準 値を上回っている	直近3ヶ年の事業費の平均に対する分析費用 0.04% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 1.4 ≥ 基準値(1.0)	満足している ■	満足していない □	
前回評価で資料の作成を省略していない		省略していない ■	省略している □	
前回評価で費用対効果分析を省略していない		省略していない ■	省略している □	
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	特になし	—		
以上より、審議区分： 重点 資料： 作成 費用対効果分析： 実施 とする。				

2. 事業概要

(1)位置図

一般国道9号
出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
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までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。
- 一般国道9号出雲・湖陵道路、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・仁摩道路は島根県出雲市知井宮町から大田市仁摩町大国の約37km区間に位置する自動車専用道路であり、朝山・大田道路は平成30年3月18日に、多伎・朝山道路は平成31年3月17日に開通済である。



2. 事業概要

(2)事業目的と計画概要

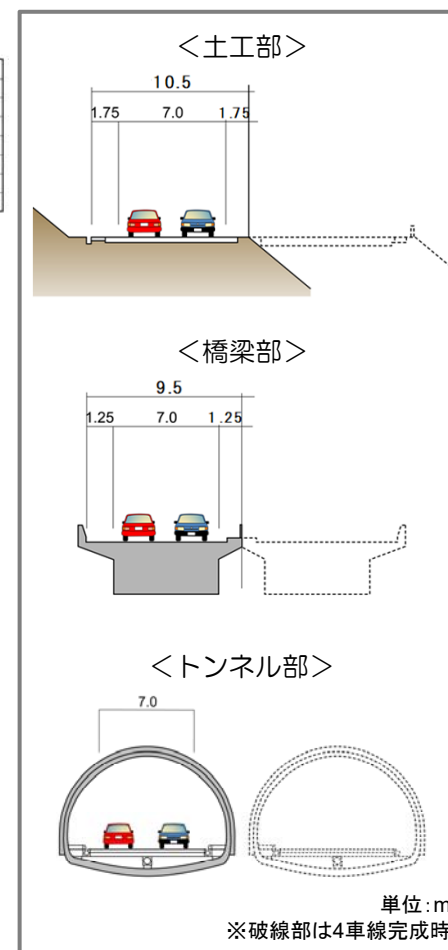
一般国道9号
出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
大田・静間道路 静間・仁摩道路

- 山陰道 出雲～仁摩間は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間広域交流の促進及び地域活性化を目的とした事業である。

計画概要図



標準断面図



事業概要

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

2. 事業概要

(3)事業経緯

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

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



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

2. 事業概要

(4)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
大田・静間道路 静間・仁摩道路

●現在、用地進捗率は95～100%で、工事を推進している。

●事業全体の進捗状況(令和2年3月末見込み)

	静間・仁摩道路	大田・静間道路	湖陵・多伎道路	出雲・湖陵道路
用地	100%	100%	95%	100%
工事	68%	42%	50%	62%
全体	69%	44%	59%	64%

※事業費に対する割合



3. 前回評価時からの主な周辺環境の変化

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

- 平成28年12月に浜田・三隅道路が全線開通。
- 平成30年3月に朝山・大田道路が全線開通。
- 平成31年3月に多伎・朝山道路が全線開通。
- 平成31年3月に一般県道浅利渡津線が全線開通。



4. 事業の必要性

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

(1) 現状の課題

課題①: 災害等による通行止め



《整備効果》

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

課題②: 安全・安心の確保



整備効果②: 急カーブや急勾配の回避による
走行性・安全性の向上

課題③: 地域医療の支援



整備効果③: 救急搬送時間の短縮、安静搬送
による患者負担の軽減

(2) 道路整備により期待される効果

①: 企業活動の支援



整備効果①: 物流の速達性・代替性の確保

②: 周辺地域の観光活性化支援



整備効果②: 沿線観光地の観光客数増加の支援

③: 地域経済を支える企業進出支援



整備効果③: 新規立地企業誘致の支援

4. 事業の必要性

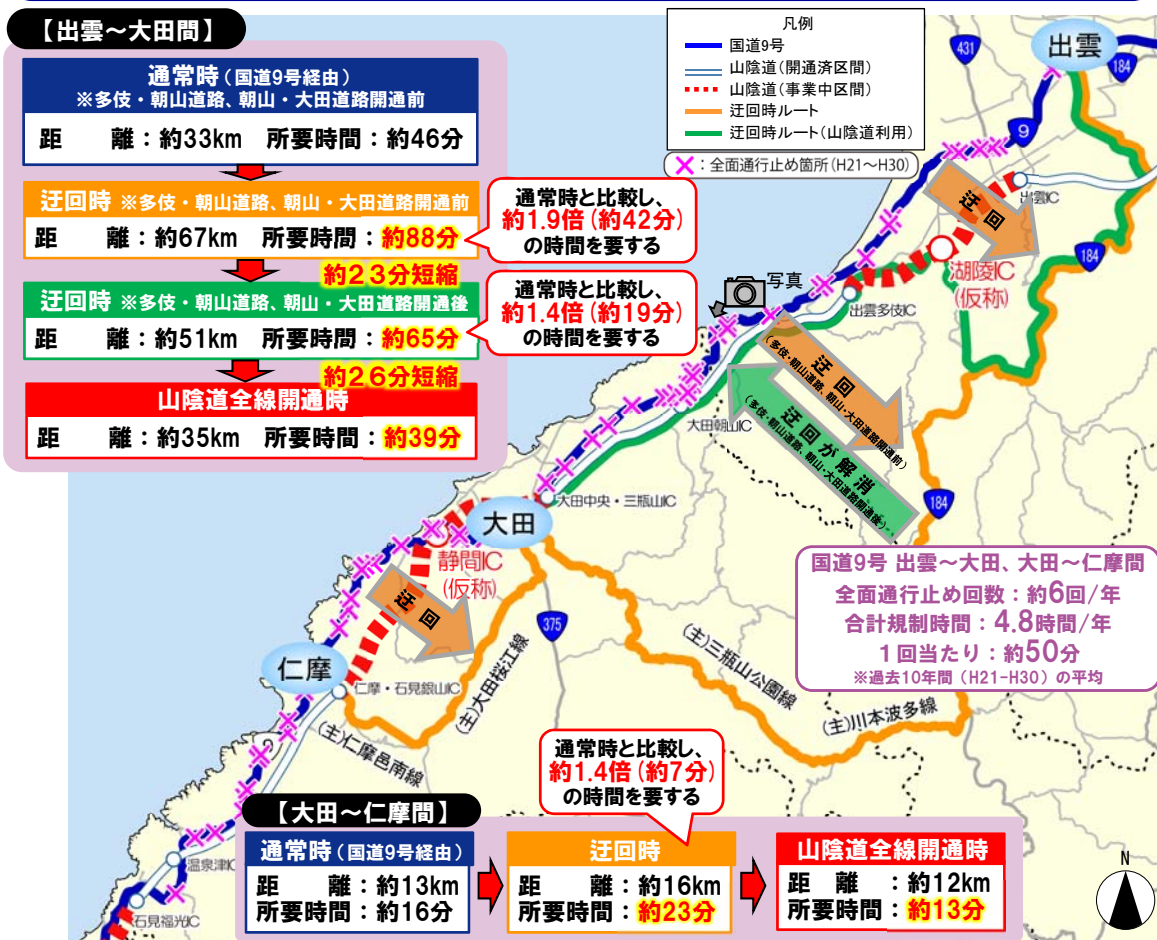
(1) 現状の課題

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

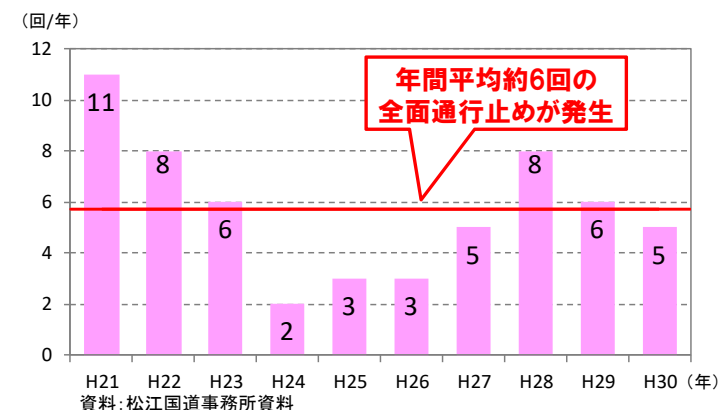
課題①：災害等による通行止め（通行止めによる迂回の解除、安心した日常生活の確保）

- 並行する国道9号出雲市～大田市では事故や災害による全面通行止めが約6回/年（平均4.8時間/年、約50分/回）発生。
- 通行止め発生時には、大幅な迂回を強いられるなど生活や物流活動に大きな支障をきたしている。
- 山陰道の整備により、災害発生時の避難・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



過去の全面通行止めの発生状況



(参考)災害時の迂回状況

平成18年7月、出雲市多伎町における法面亀裂箇所について進行が確認され、防護柵の設置の為、**約35時間の全面通行止め**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

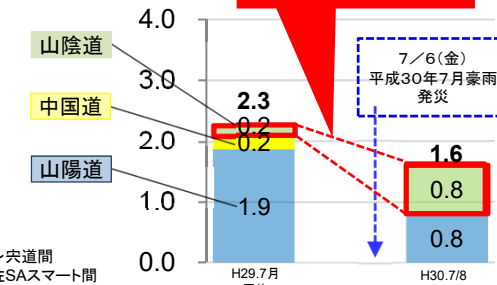
※平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度より算出、迂回路については大型車が通行可能なルートを選定
出雲～大田間：渡橋北交差点（出雲）～和江漁港入口交差点（大田）、大田～仁摩間：和江漁港入口交差点（大田）～仁摩・石見銀山IC（仁摩）

一般国道9号
出雲・湖陵道路
大田・静間道路

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



- ・普段は山陽道を利用しているが、**7/8の災害時は**大部分の幹線便が**山陰道**を利用した。
- ・今回のような有事の状況を見据えると、**山陰側の高速道路は迂回路**となり得るため、**非常に助かる。**



※山陰道は松江玉造～宍道間
※中国道は北房～大佐SAスマート間
※山陽道は倉敷～玉島間

4. 事業の必要性

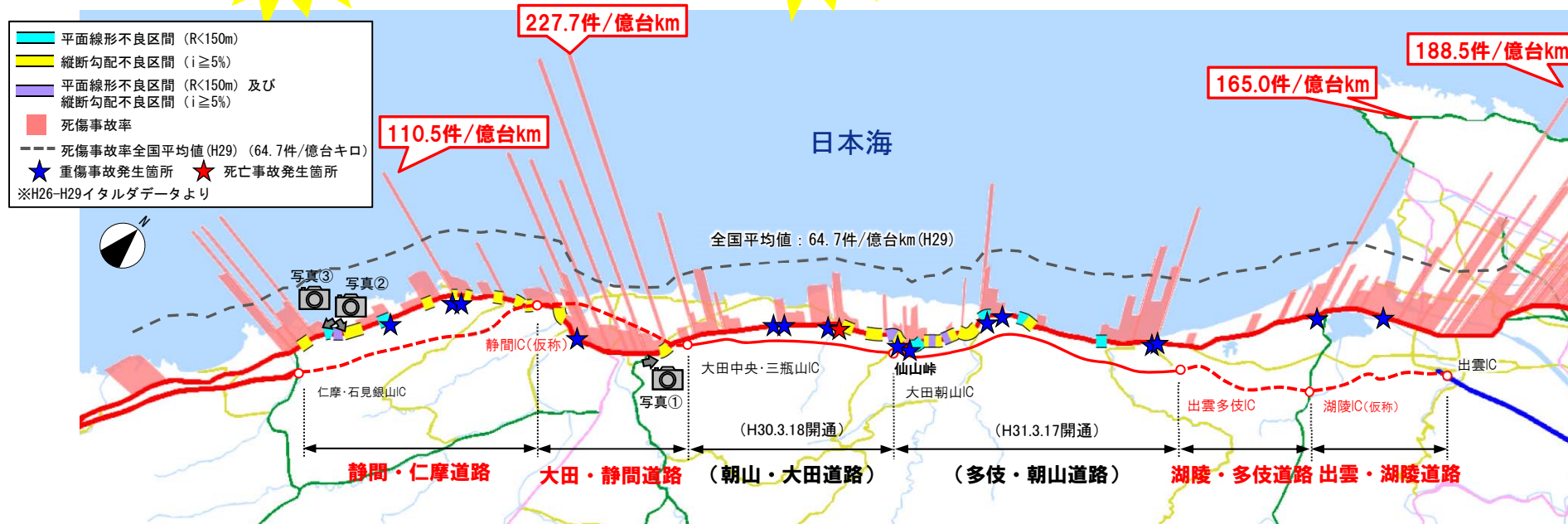
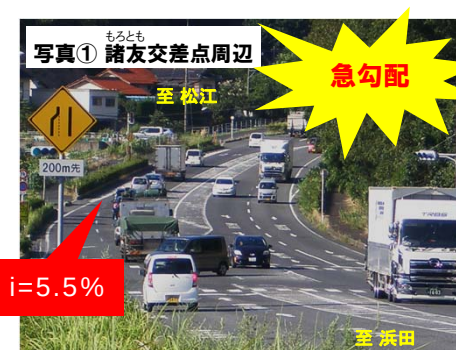
(1)現状の課題

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

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

- 並行する国道9号出雲市～大田市間には急カーブ10箇所、急勾配18箇所など、道路構造に課題のある区間が多く存在。
- また、当該区間では死傷事故率が全国平均(64.7件/億台キロ)以上の区間が多く、20箇所存在している状況。

道路構造課題区間と国道9号の死傷事故率



※H26-H29イタルダデータより

4. 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
大田・静間道路 静間・仁摩道路

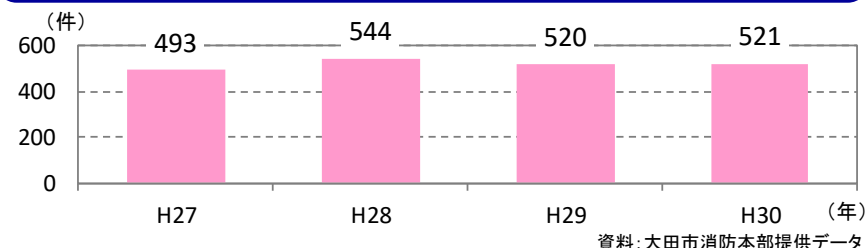
課題③：地域医療の支援（救急搬送時間の短縮、安静搬送による患者負担の軽減）

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

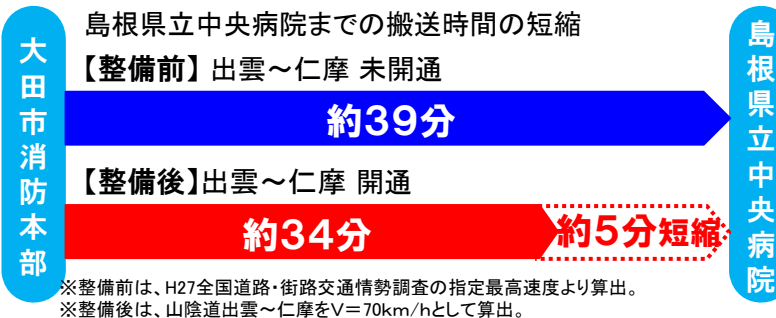
大田市周辺の救急医療機関の所在地



大田市から出雲市三次医療機関への搬送実績



期待される道路の役割(効果)



～消防の声～

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

(R元.6 大田市消防本部ヒアリング結果より)

4. 事業の必要性

(2)道路整備により期待される効果

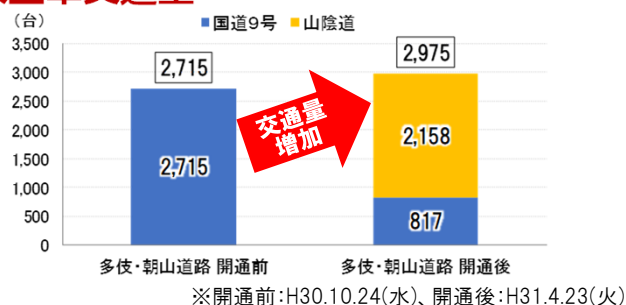
一般国道9号
出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
大田・静間道路 静間・仁摩道路

①:企業活動の支援(物流の速達性・代替性の確保)

- 山陰道の整備は、物流の速達性・代替性の確保につながり、地域経済活動の活性化に貢献している。
- 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号を利用しており、企業活動において国道9号が重要な役割を担っている。

電子部品製造企業間(山陰地方)の物流

■大型車交通量



■企業A(電子部品製造業)

- ・グループが「セラミックコンデンサ」の世界シェアトップを占める。
- ・企業Aの製造は、グループ企業全体の製造の約半数を占める。



▲セラミックコンデンサ

※必ず運搬

■企業B(電子部品製造業)

- ・企業Aで製造したコンデンサから、リード線付き電子部品を製造。
- ・企業A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。

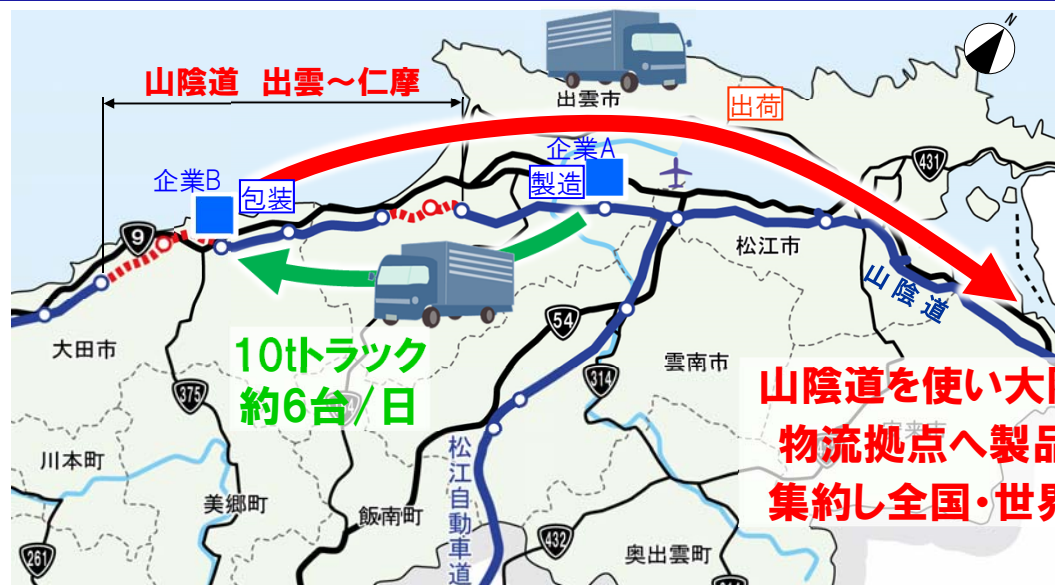


▲リード線付き電子部品



▲包装後の製品例

資料:企業Bヒアリング結果、企業A HP



10トラック
約6台/日

山陰道を使い大阪の
物流拠点へ製品を
集約し全国・世界へ

■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。



スマホ1台に
約1,000個、
自動車1台に
約5,000個使用

山陰道を利用
して大阪の
物流拠点へ

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:企業Bヒアリング結果(H28.10)

4. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

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

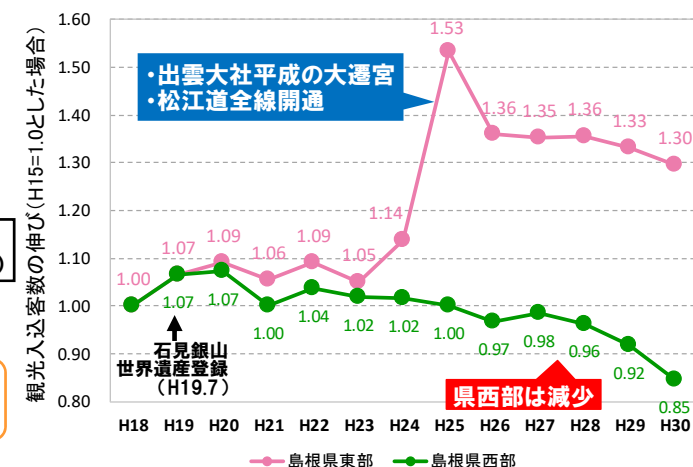
②: 周辺地域の観光活性化支援(沿線観光地の観光客数増加の支援)

- 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)のツアー数は依然として少ない状況。
- 島根県東部への観光客数は伸びているものの、島根県西部への観光客数は減少傾向。
- 山陰道の開通は、島根県東部から西部への回遊が促進され、観光活性化を支援すると期待される。

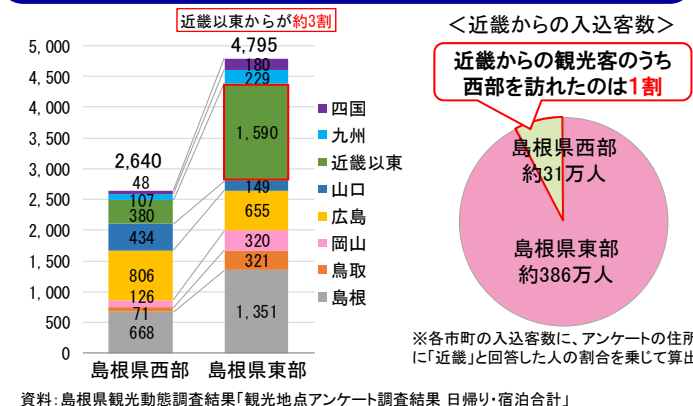
中国地方を周遊する主な観光ツアーの状況



島根県内の観光入込客数の推移(H18=1.0)



島根県を巡る観光客の所在地(H30)



(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
大田・静間道路

湖陵・多伎道路
静間・仁摩道路

③: 地域経済を支える企業進出支援(新規立地企業誘致の支援)

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

山陰道・尾道松江線沿線における設備投資実施企業



波根地区工業団地(大田市)の分譲状況



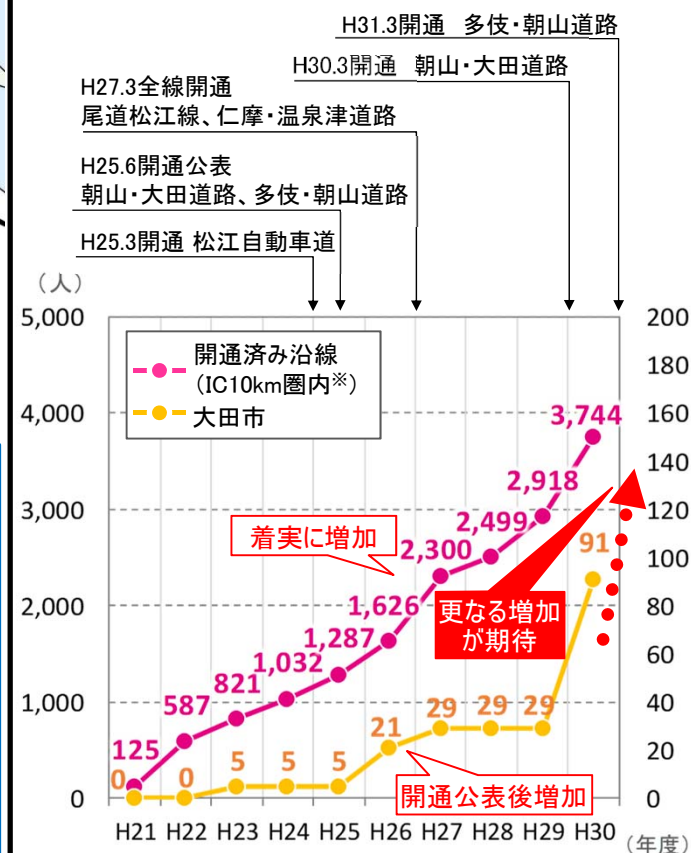
＜立地決定（H31）企業の声＞

- ・将来的な生産能力の拡大に向けて、波根地区工業団地に用地を取得することにしました。
- ・山陰道のインターチェンジが近いこと、今までは国道9号しか幹線道路がありませんでしたが、山陰道と二重化することで、企業活動でのリスク回避につながることも、立地決定の一因となりました。

(H31.1 製造企業へのヒアリング結果)



山陰道・尾道松江線沿線における 新規雇用者数の推移(累積)



※ネットワーク化した高速道路のICを対象とした
資料：島根県企業立地課（立地計画認定企業の集計値）

5. コスト増加の要因

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

【出雲 ～ 仁摩間】

・ 出雲・湖陵	総事業費(増額後):	273億円	今回増額:	83億円 (約43%増)
・ 湖陵・多伎	総事業費(増額後):	229億円	今回増額:	29億円 (約14%増)
・ 大田・静間	総事業費(増額後):	300億円	今回増額:	95億円 (約46%増)
・ 静間・仁摩	総事業費(増額後):	404億円	今回増額:	119億円 (約41%増)

■コスト増加の内訳

項目	出雲・湖陵	湖陵・多伎	大田・静間	静間・仁摩
(1) 地すべり対策の追加	8 億円		1 4 億円	1 5 億円
(2) 土質改良の追加	4 4 億円	2 7 億円	3 0 億円	6 0 億円
(3) 法面对策工の追加	2 8 億円	2 億円	4 億円	2 億円
(4) 土壌汚染対策工の追加			4 7 億円	2 6 億円
(5) トンネル掘削補助工法の追加	3 億円			1 6 億円
合 計	8 3 億円	2 9 億円	9 5 億円	1 1 9 億円

5. コスト増加の要因

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

(1) 地すべり対策の追加(1/2)

- 多伎・朝山道路で平成27年4月に大規模地すべり(幅 100m、長さ 160m、滑落崖 H=17m)が発生。
- この事象を受け、有識者で構成される「山陰道地すべり対策検討委員会」を設置し、出雲～仁摩間において詳細地形測量(レーザープロファイラー測量)及び現地調査を実施。平成29年9月の第4回委員会にて抽出された地すべり想定箇所について、地すべり対策工を追加するもの。

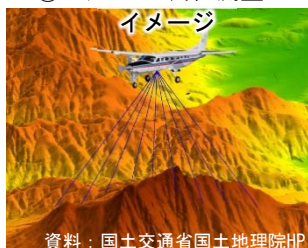
- 出雲・湖陵道路 **約 8億円増額**
- 大田・静間道路 **約14億円増額**
- 静間・仁摩道路 **約15億円増額**

【事象】多伎・朝山道路 H27.4月大規模地滑り発生



「山陰道地すべり検討委員会」設置
全路線 詳細調査

①レーザープロファイラー測量



資料：国土交通省国土地理院HP

②有識者との現地調査



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

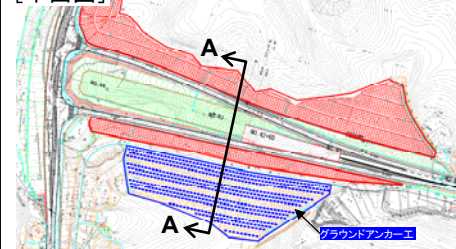
◆地すべり地形判読
過去に地すべりの滑動によってできた特徴的な地形を判読

地すべり対策工① グラウンドアンカー工、杭工等による地すべり抑止工

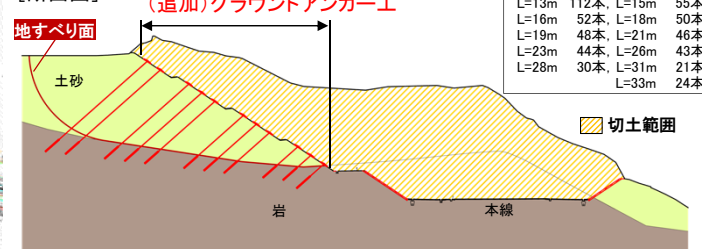
＜出雲・湖陵道路＞ 1箇所(グラウンドアンカー工) **約8億円増**

土質条件(風化岩)等を基に効果的と考えられる対策工として“グラウンドアンカー工”と“鋼管杭工”を比較。経済性、施工性ともに優れる、グラウンドアンカー工を採用。

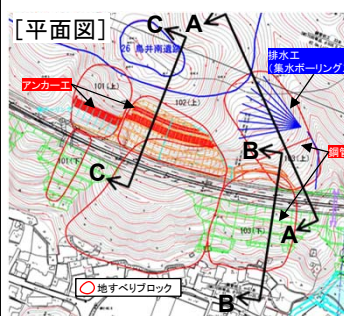
〔平面図〕



〔断面図〕



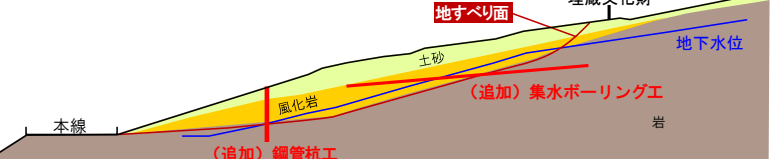
＜大田・静間道路＞ 5箇所(杭工、アンカー工等) **約14億円増**



鋼管杭工：L=16m 135本、L=19.6m 33本 / アンカー工：L=11.6m 92本、L=15.1m 159本

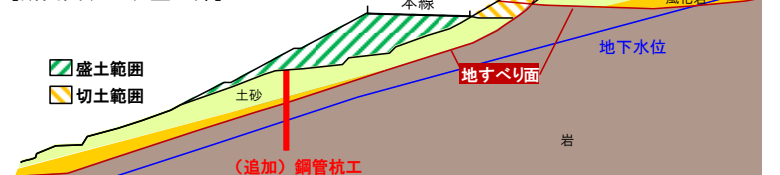
埋蔵文化財への影響、道路計画等を踏まえ、対策工として、“グラウンドアンカー工”と“鋼管杭工”を比較。緩斜面で施工実績が多く、経済性に優れる“鋼管杭工”を採用。

〔断面図(A-A) 切土部〕



道路の計画位置、グラウンドアンカー工は盛土の上からの施工となるため受圧板の地耐力が低く対策として適切でないこと等から、緩斜面で施工実績が多い“鋼管杭工”を採用。

〔断面図(B-B) 盛土部〕



5. コスト増加の要因

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

(1) 地すべり対策の追加(2/2)

< 静間・仁摩道路 >

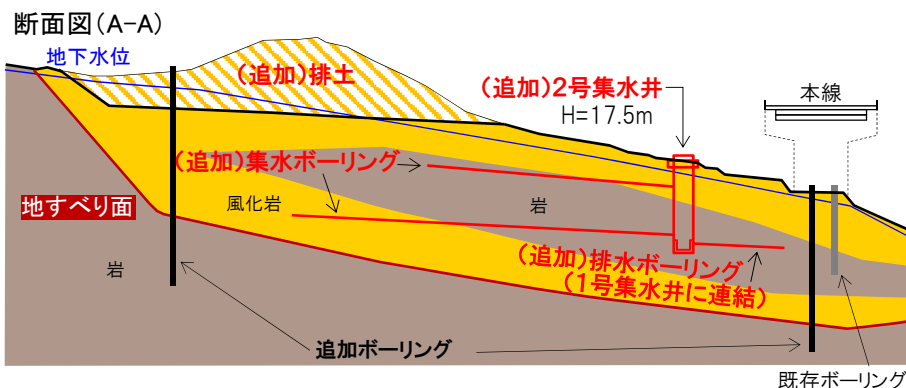
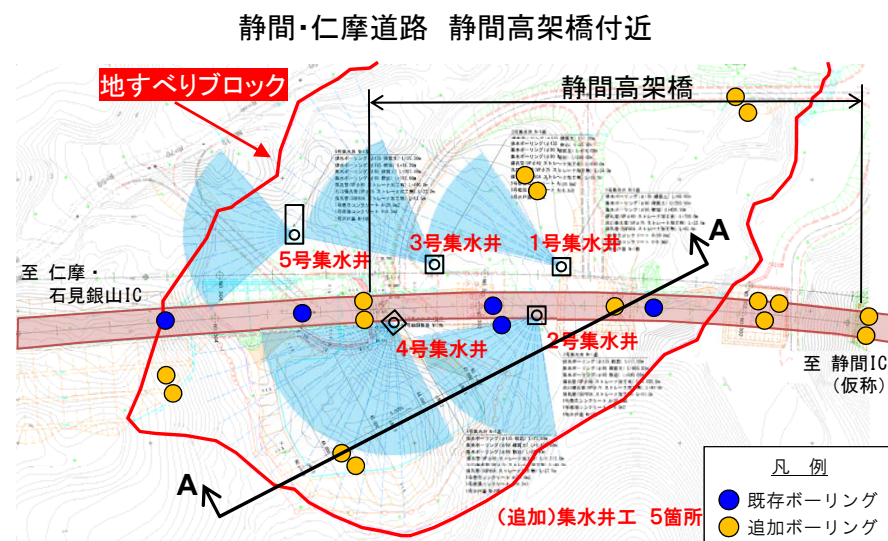
2箇所 (トンネル延伸、集水井工等)

地すべり対策工②

集水井工による地すべり抑制工

約3億円増

- ・ 比較的浅層部に地下水や湧水が確認されていることから地下水排除工（集水井工）を選定。地すべり地内に集水井と集水ボーリングを設置することにより地下水位の低下を図り地すべりを抑制。



地すべり対策工③

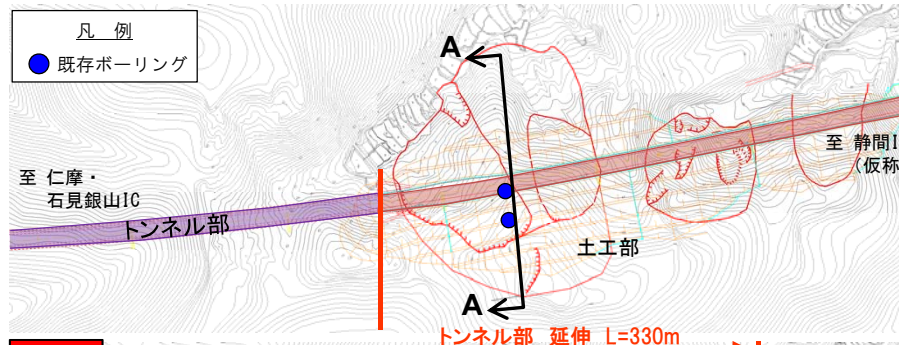
トンネル延伸による地すべり箇所の回避

約12億円増

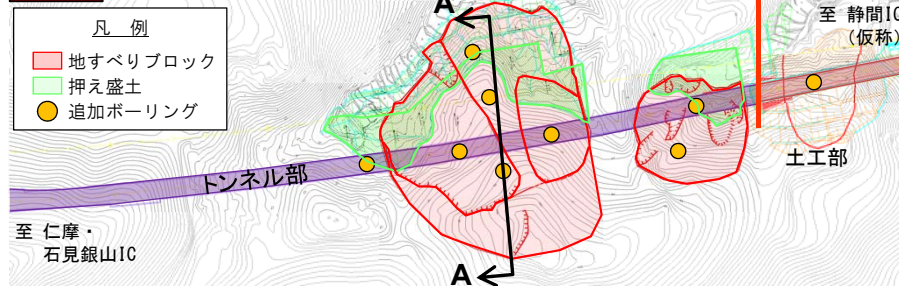
- ・ トンネル坑口位置を地すべり地内から回避させるため、トンネル部を延伸。さらに、地すべり末端をトンネルが通過することとなるため、斜面末端での対策となる押え盛土工を選定し、地すべりを抑制。

当初

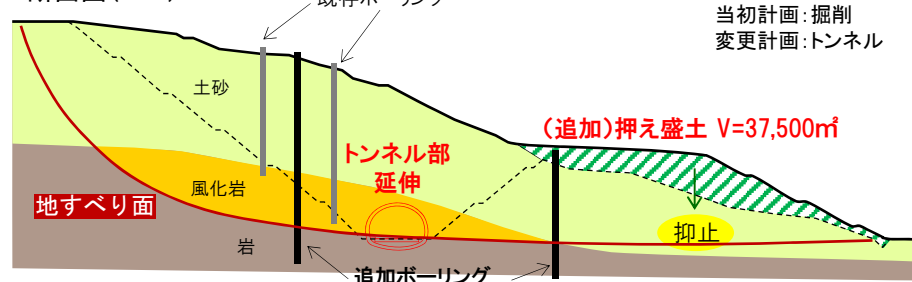
静間・仁摩道路 五十猛トンネル起点部



変更



断面図 (A-A)



5 . コスト増加の要因

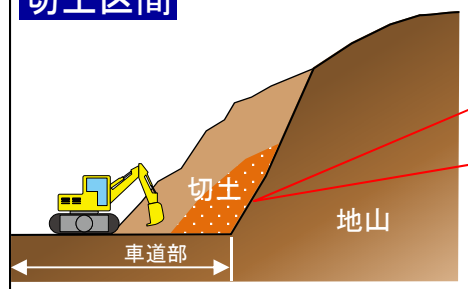
一般国道9号
出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
大田・静間道路 静間・仁摩道路

(2)土質改良の追加

- 全事業箇所ともに平成28年度から本線工事に着手。工事着手後、掘削した土(切土)の一部が盛土材として適さない脆弱な土であったため、土質改良を行った上で使用する必要が生じた。

○出雲・湖陵道路	約89万m3	約44億円増額
○湖陵・多伎道路	約60万m3	約27億円増額
○大田・静間道路	約57万m3	約30億円増額
○静間・仁摩道路	約122万m3	約60億円増額

切土区間



脆弱な土

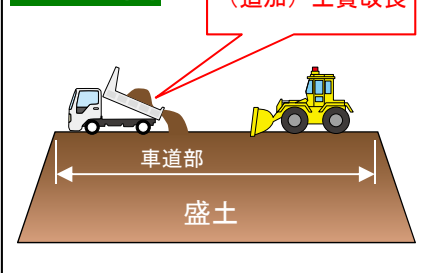
(当初計画時の空撮や局所的なボーリング調査では、出雲～仁摩間の全域に分布している盛土に適さない土を把握することはできなかった。)



運搬

切土で発生した土は盛土で使用

盛土区間



■掘削状況

<掘削状況>



<掘削された脆弱な土>



改良せずそのまま使用すると、盛土の安全率を満足せず、盛土が不安定となる。

■土質改良状況

(セメント系固化材による改良)

<固化材搬入状況>



<改良後の土>



土質改良後の盛土材を使用することで盛土が安定する。

【対応比較】

- ・脆弱な土を処分 : 残土処分費5,800円/m3 + 不足土購入費4,400円/m3 = 10,200円/m3
- ・土質改良し再利用 : 土質改良費5,750円/m3 = 5,750円/m3
- ⇒土質改良し再利用の方が**約4,450円/m3安価**となる

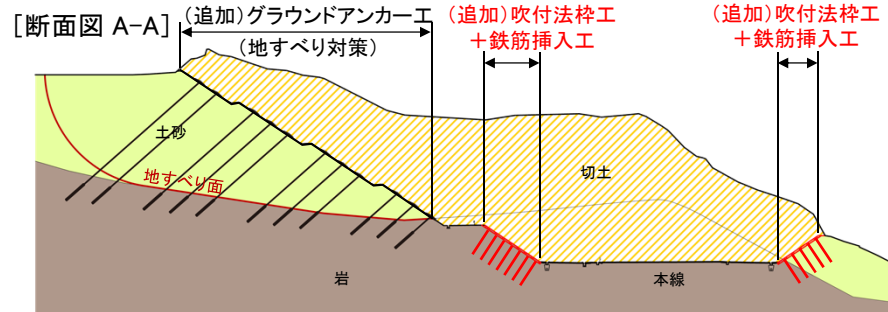
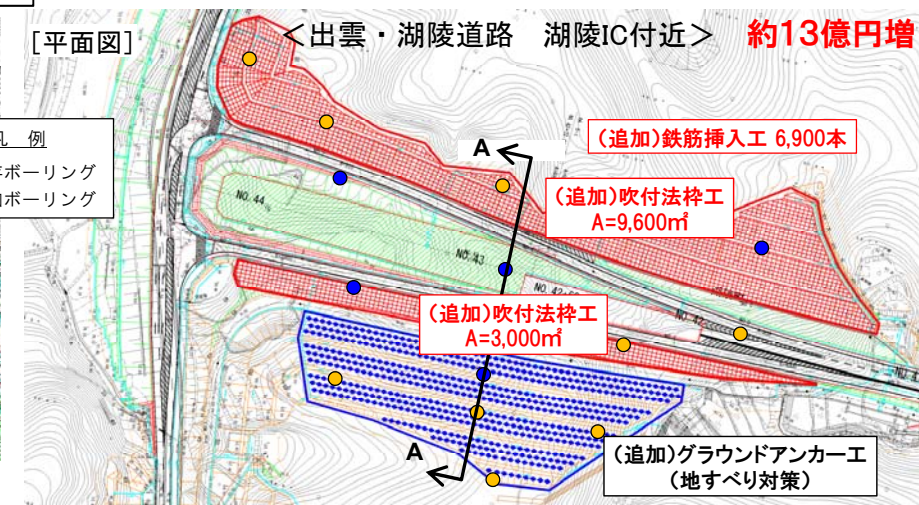
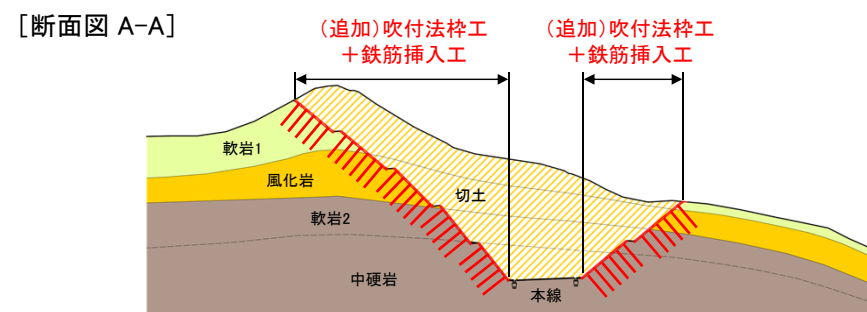
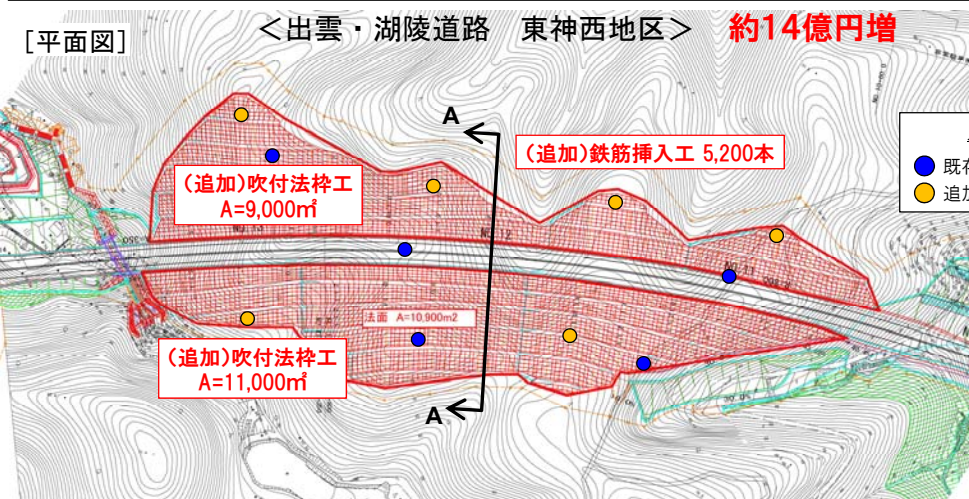
5. コスト増加の要因

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

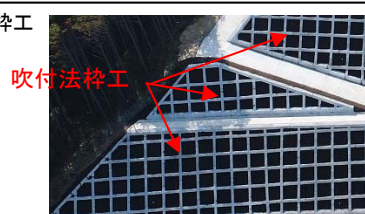
(3) 法面对策工の追加(1/2)

● 近傍の切土法面工事中に脆弱層を確認。平成29年度に追加調査を行った結果、当該箇所分布する地層も同様に固結度が低く、崩壊を起こしやすい地層と判断されたため、安定化対策として吹付法砕工及び鉄筋挿入工を追加。

○ 出雲・湖陵道路 2箇所 約 22,600m² **約27億円増額**



■ 吹付法砕工



(参考) 近傍箇所の土質状況 (H28.11頃)



◆ 近傍の地層

この付近に分布する地層は、固結度が低く、また空気に触れると非常に脆くなる性質があり、掘削後、法面の崩壊を起こしやすい。

当該箇所においても追加地質調査により
上記地層と同様の層の分布を確認

5. コスト増加の要因

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

(3) 法面对策工の追加(2/2)

- 平成28年度の本線改良着手以降、施工時には安定するが降雨等で乾湿を繰り返し受けることで表層が崩壊する、スレーキングしやすい地層の分布を確認。
- 表層法面の崩壊対策として吹付法砕工を追加。

<吹付法砕工の追加>

- 出雲・湖陵道路
3箇所 約 2,100m² **約1億円増額**
- 湖陵・多伎道路
6箇所 約 4,500m² **約2億円増額**
- 大田・静間道路
10箇所 約10,600m² **約4億円増額**
- 静間・仁摩道路
4箇所 約 4,500m² **約2億円増額**

非常にスレーキングしやすい地質(多伎・朝山道路の事例)



<切土時は硬質>

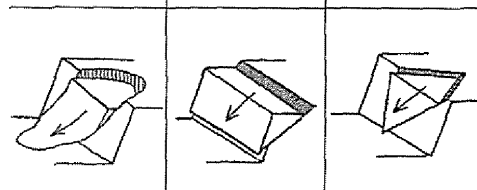


<乾湿を繰り返した結果>

(参考)

スレーキング性があれば、切土時は硬質でも乾湿繰り返しを受けることにより、下記のような部分崩壊をもたらす可能性がある

円弧・複合すべり 平面すべり クサビすべり



資料：社団法人 日本道路協会「切土工・斜面安定工指針」

<吹付法砕工施工前>



<吹付法砕工完了>



5. コスト増加の要因

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

(4) 土壌汚染対策工の追加

- 掘削中に、自然由来の土壌汚染が存在する地層を確認。
- 平成29年以降の土壌調査の結果、自然由来のカドミウム、ヒ素等の含有量が土壌溶出基準値の超過(約2～12倍)を確認したため、有識者の助言も踏まえ、土壌汚染対策として不溶化工法を追加。

○大田・静間道路 約11.2万m³
静間地区 V= 11.2万m³

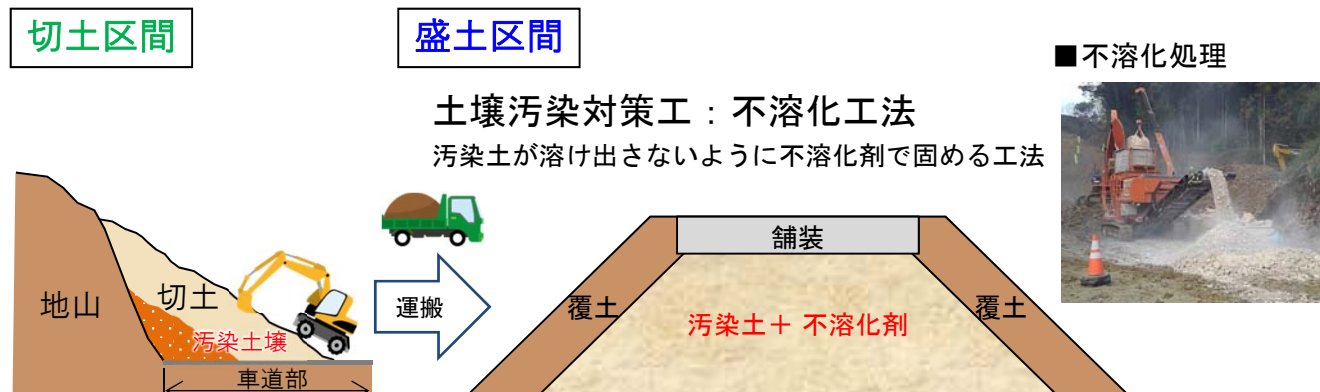
約47億円増額

○静間・仁摩道路 約 6.5万m³
五十猛西部地区 V= 1.8万m³
五十猛トンネル V= 0.9万m³
宅野トンネル V= 3.8万m³

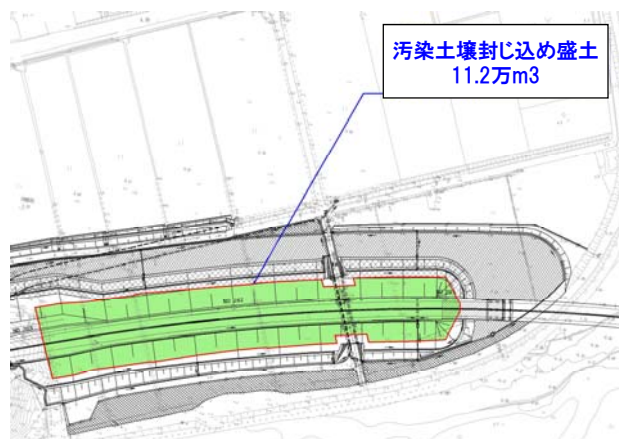
約26億円増額

切土区間

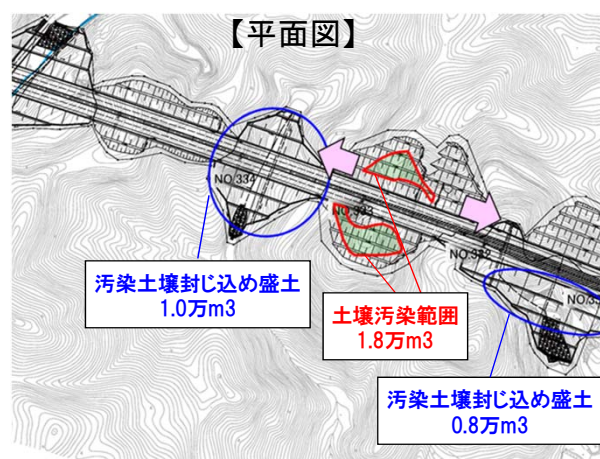
盛土区間



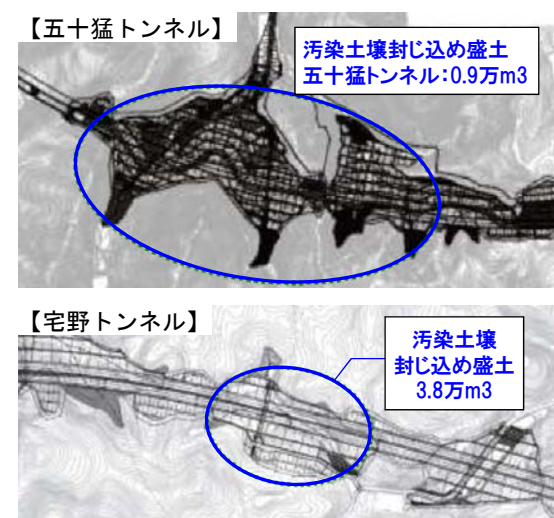
<大田・静間道路> 静間地区



<静間・仁摩道路> 五十猛西部地区



<静間・仁摩道路>



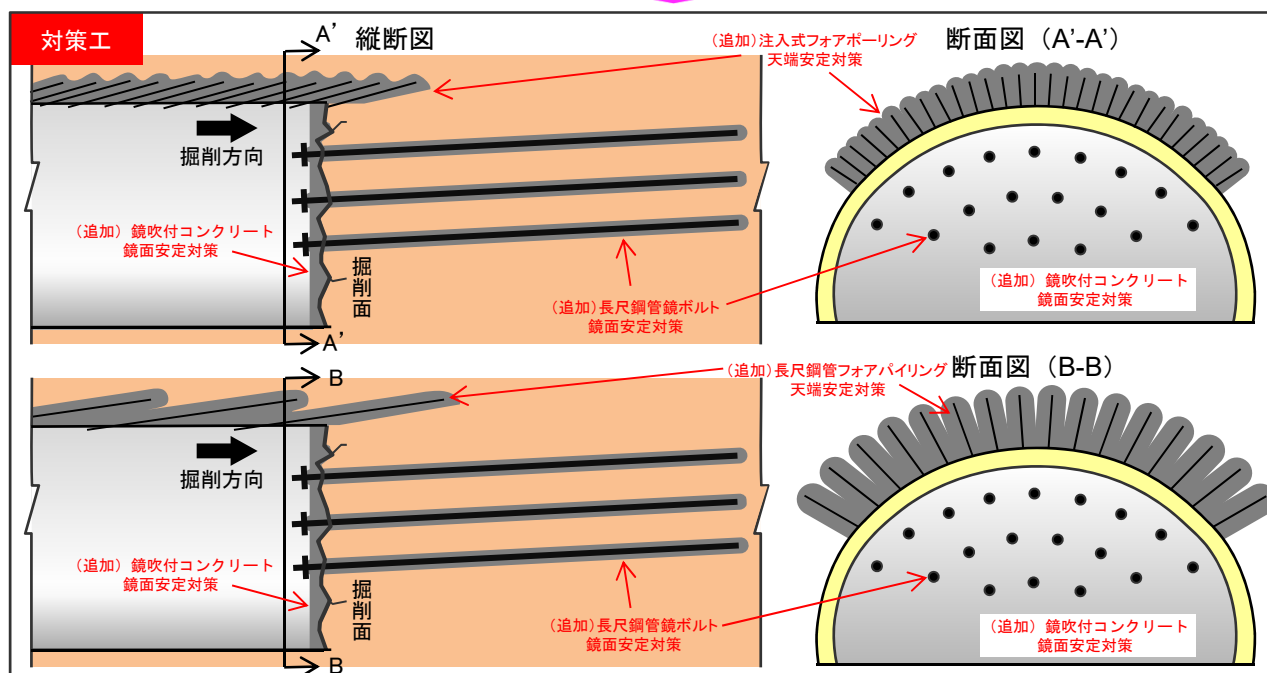
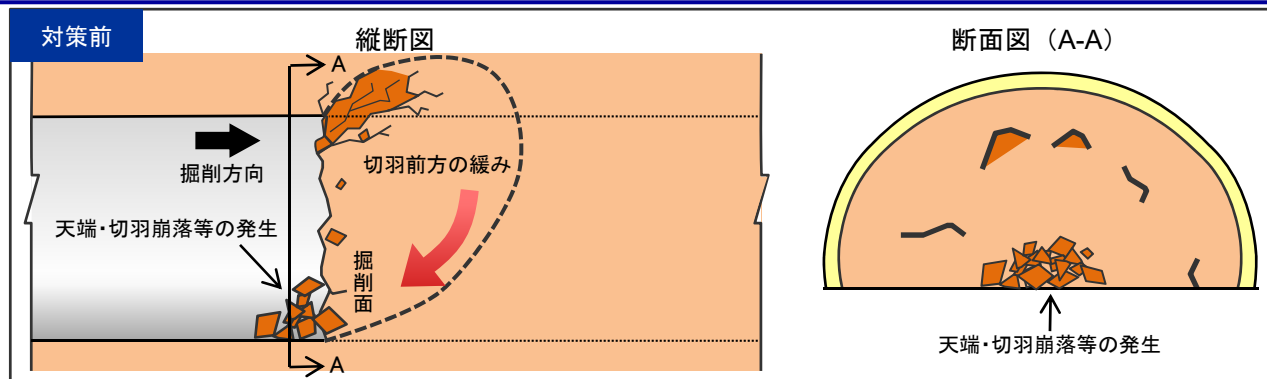
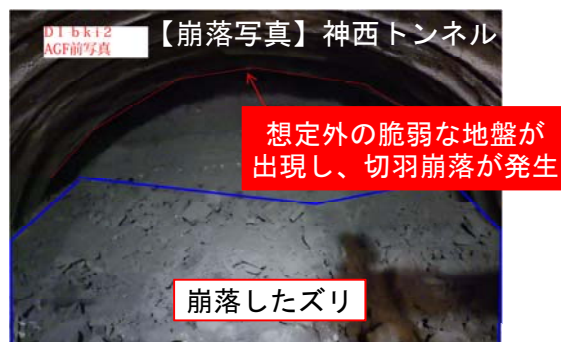
5. コスト増加の要因

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

(5)トンネル掘削補助工法の追加

- 平成29年のトンネル掘削着手以降、トンネル本体掘削において天端の抜け落ち、切羽の崩落が発生。
- 安全に掘削するため、掘削補助工法として注入式フォアポーリング、長尺鋼管鏡ボルト、鏡吹付コンクリート等を追加。

- 出雲・湖陵道路 約 3億円増額
- 静間・仁摩道路 約16億円増額



<対策工数量>

掘削補助工法

○出雲・湖陵道路

・神西トンネル

注入式フォアポーリング	28m
長尺鋼管フォアパイリング	80m
長尺鋼管鏡ボルト	19m
鏡吹付コンクリート	420m

○静間・仁摩道路

・五十猛トンネル

注入式フォアポーリング	176m
長尺鋼管フォアパイリング	604m
長尺鋼管鏡ボルト	369m
鏡吹付コンクリート	1,082m

・宅野トンネル

注入式フォアポーリング	546m
長尺鋼管フォアパイリング	18m
鏡吹付コンクリート	1,750m

6. コスト縮減に対する取組

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

- 平成29年からトンネル内の円形水路の工法として、スリップフォームが一般的な工法の1つとなったため、現場打ちとスリップフォームとで経済性比較を実施。経済性で優れるスリップフォームへ変更することにより費用を削減。

トンネル内の円形水路スリップフォーム工法採用によるコスト改善

＜スリップフォーム工法による円形水路施工状況＞



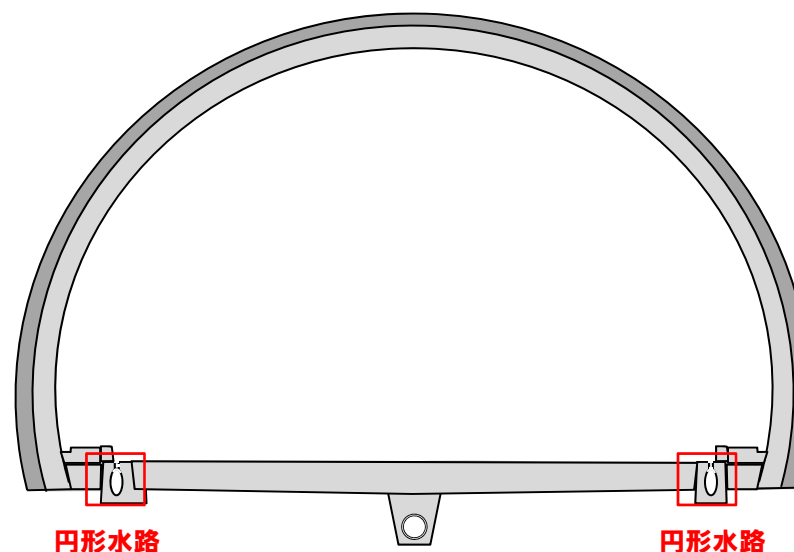
【当初】現場打ち円形水路



【変更】スリップフォーム工法による円形水路

※スリップフォーム工法

締固め装置と整形装置を備えた自走式施工機械を用い、連続的にコンクリート構造物を構築する工法で、型枠を設置せずにコンクリートを所定の形状に締固め・整形しながら成型装置を移動させて構築する工法。



区間	トンネル名称	トンネル延長	縮減額
出雲・湖陵道路	神西トンネル	434m	約3百万円
湖陵・多伎道路	二部トンネル	200m	約1百万円
静間・仁摩道路	五十猛トンネル	1,082m	約20百万円
	宅野トンネル	1,830m	

約24百万円縮減

現場打ち : 約11,300円/m
スリップフォーム : 約 9,300円/m
⇒ 差分約2,000円/m(単価)

6. コスト縮減に対する取組

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

- 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。
- 本線の改良に着手し土質状況が明らかとなり、コンクリート舗装が適用できる区間が明確になったため、部分的にコンクリート舗装を採用し費用を削減。

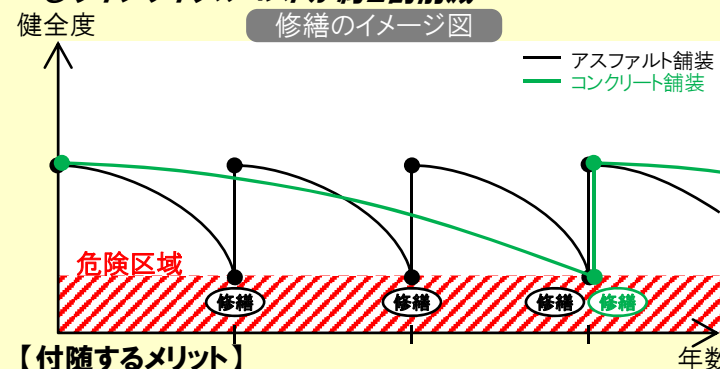
アスファルト舗装からコンクリート舗装への変更

■ 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
30年当たりの単価	20,250円/m ²	16,000円/m ²

【長寿命化による維持管理面のメリット】

◎ライフサイクルコストが約2割削減



【付随するメリット】

◎補修回数減による交通規制回数の減少
→円滑な交通を長期間維持可能

アスファルト舗装

コンクリート舗装

区間	延長	舗装面積	縮減額
出雲・湖陵道路	740m	7,770m ²	38百万円
湖陵・多伎道路	860m	9,030m ²	44百万円
大田・静間道路	780m	10,302m ²	50百万円
静間・仁摩道路	1,850m	25,600m ²	124百万円

256百万円縮減



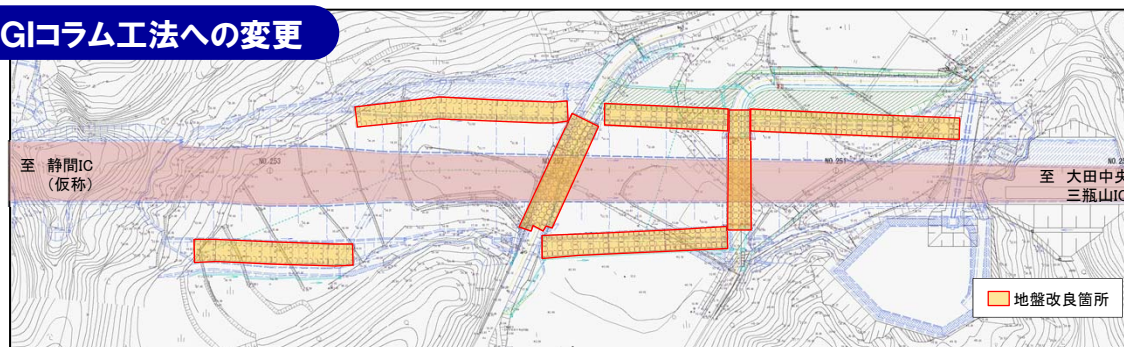
アスファルト舗装：13,500円/m² × 30年 / 20年 = 20,250円/m²
 コンクリート舗装：16,000円/m² × 30年 / 30年 = 16,000円/m²
 ⇒ 差分4,250円/m²(単価)

6. コスト縮減に対する取組

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

- 軟弱地盤の改良において、GIコラム工法が平成27年度から新技術となり、平成29年度の用地明け渡し完了後に補足の地質調査を実施した結果、改良深度などについてGIコラム工法が適用可能であることを確認。
- 新技術の小型地盤改良機を活用することで、地盤改良機の分解組立及び運搬費用、施工費のコスト縮減が可能となった。

エポコラムLoto工法からGIコラム工法への変更



	エポコラムLoto工法（単軸三点支持式杭打機）	GIコラム工法（単軸小型地盤改良機）
		
施工機械	135 t 級	47 t 級
分解組立	10 百万円	4 百万円（－6 百万円）
地盤改良費 （1 本当たり×本数）	0.28 百万円×466 本＝130 百万円	0.26 百万円×466 本＝121 百万円（－9 百万円）
費用	140 百万円	125 百万円（－15 百万円）

15百万円縮減

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
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)	278	96
事業費	264	83
維持管理費	14	14
便益額 (B)	493	493
走行時間短縮便益	401	401
走行経費減少便益	72	72
交通事故減少便益	20	20
費用便益比	1.8	5.1

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築物に関する物的損害額等）が減少する効果を貨幣価値として算出したもの。

◆まとめ

計画交通量	総事業費	総費用(C)	3便益(B)	費用便益比 (B/C) () 内は残事業B/C
19,900台/日	273億円	278億円	493億円	1.8 (5.1)

※基準年:R1年

◆道路の役割

■道路の役割

- ①環境への影響を考慮した効果[約4.0千トン/年のCO2削減]
出雲・湖陵道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。
- ②沿道環境の改善[NOX排出量:約13.0トン/年(約0.8%削減)、SPM排出量:約0.8トン/年(約1.0%削減)]
- ③緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上

<参考資料>

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

(1)出雲・湖陵道路

◆前回評価時との比較

	出雲・湖陵道路		備 考 (前回評価時からの主な変更点)
	前回評価時 (平成28年)	今回評価時 (令和元年)	
事業諸元	L=4.4km	L=4.4km	—
計画交通量	18,500台/日	19,900台/日	・将来交通需要推計ベースの変更(H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース → H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース)
総事業費	190億円	273億円	・地すべり対策の追加 ・土質改良の追加 ・法面对策工の追加 ・トンネル掘削補助工法の追加
総費用 (C)	186億円	278億円	・総事業費の増加 ・基準年の変更(H28基準からR元基準) ・供用年の変更
総便益 (B)	479億円	493億円	・将来交通需要推計ベースの変更(H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース → H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・「費用便益分析マニュアル」改訂(H30.2)による変更 ・基準年の変更(H28基準からR元基準) ・供用年の変更
費用便益比 (B/C)	2.6	1.8	・総費用及び総便益を見直したため

※費用/便益は基準年における現在価値の値

今回のとりまとめ結果

(2)湖陵・多伎道路

一般国道9号
出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
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)	230	95
事業費	214	80
維持管理費	16	16
便益額 (B)	507	507
走行時間短縮便益	409	409
走行経費減少便益	75	75
交通事故減少便益	22	22
費用便益比	2.2	5.3

便益計測対象項目	内 容
走行時間短縮便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算出したもの。
走行経費減少便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行条件が改善されることによる走行に必要な経費（燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費）の減少効果を対象として算出したもの。 なお、走行時間に含まれない経費を対象として算出している。
交通事故減少便益	周辺道路も含め、道路整備による交通量等の変化に伴う、交通事故による社会的損失（運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額等）が減少する効果を貨幣価値として算出したもの。

◆まとめ

計画交通量	総事業費	総費用 (C)	3 便益 (B)	費用便益比 (B/C) () 内は残事業B/C
19,300台/日	229億円	230億円	507億円	2.2 (5.3)

※基準年：R1年

◆道路の役割

■道路の役割

- ①環境への影響を考慮した効果[約4.2千トン/年のCO2削減]
湖陵・多伎道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。
- ②沿道環境の改善[NOX排出量:約12.4トン/年(約0.6%削減)、SPM排出量:約0.8トン/年(約0.8%削減)]
- ③緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上

<参考資料>

(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
大田・静間道路 静間・仁摩道路

◆前回評価時との比較

	湖陵・多伎道路		備 考 (前回評価時からの主な変更点)
	前回評価時 (平成28年)	今回評価時 (令和元年)	
事業諸元	L=4.5km	L=4.5km	—
計画交通量	17,000台/日	19,300台/日	・将来交通需要推計ベースの変更(H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース → H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース)
総事業費	200億円	229億円	・土質改良の追加 ・法面对策工の追加
総費用 (C)	168億円	230億円	・総事業費の増加 ・基準年の変更(H25基準からR元基準) ・供用年の変更
総便益 (B)	405億円	507億円	・将来交通需要推計ベースの変更(H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース → H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・「費用便益分析マニュアル」改訂(H30.2)による変更 ・基準年の変更(H25基準からR元基準) ・供用年の変更
費用便益比 (B/C)	2.4	2.2	・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

※前回評価時の数値は平成25年度費用便益分析算定時点

今回のとりまとめ結果

(3)大田・静間道路

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

●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)	294	162
事業費	274	142
維持管理費	20	20
便益額 (B)	420	420
走行時間短縮便益	332	332
走行経費減少便益	73	73
交通事故減少便益	15	15
費用便益比	1.4	2.6

便益計測対象項目	内 容
走行時間短縮便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算出したもの。
走行経費減少便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行条件が改善されることによる走行に必要な経費（燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費）の減少効果を対象として算出したもの。 なお、走行時間に含まれない経費を対象として算出している。
交通事故減少便益	周辺道路も含め、道路整備による交通量等の変化に伴う、交通事故による社会的損失（運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額等）が減少する効果を貨幣価値として算出したもの。

◆まとめ

計画交通量	総事業費	総費用 (C)	3 便益 (B)	費用便益比 (B/C) () 内は残事業B/C
15,900台/日	300億円	294億円	420億円	1.4 (2.6)

※基準年: R1年

◆道路の役割

■道路の役割

- ①環境への影響を考慮した効果[約5.2千トン/年のCO2削減]
大田・静間道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。
- ②沿道環境の改善[NOX排出量:約15.6トン/年(約0.6%削減)、SPM排出量:約1.1トン/年(約0.8%削減)]
- ③緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上

<参考資料>

(3)大田・静間道路

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

◆前回評価時との比較

	大田・静間道路		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 (令和元年)	
事業諸元	L=5.0km	L=5.0km	—
計画交通量	14,700台/日	15,900台/日	・将来交通需要推計ベースの変更(H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース → H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース)
総事業費	205億円	300億円	・地すべり対策の追加 ・土質改良の追加 ・法面对策工の追加 ・土壌汚染対策工の追加
総費用 (C)	173億円	294億円	・総事業費の増加 ・基準年の変更(H25基準からR元基準) ・供用年の変更
総便益 (B)	375億円	420億円	・将来交通需要推計ベースの変更(H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース → H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・「費用便益分析マニュアル」改訂(H30.2)による変更 ・基準年の変更(H25基準からR元基準) ・供用年の変更
費用便益比 (B/C)	2.2	1.4	・総費用及び総便益を見直したため

※費用/便益は基準年における現在価値の値

※前回評価時の数値は平成25年度費用便益分析算定時点

今回のとりまとめ結果

(4) 静岡・仁摩道路

一般国道9号
出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
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)	417	136
事業費	386	105
維持管理費	30	30
便益額 (B)	560	560
走行時間短縮便益	453	453
走行経費減少便益	86	86
交通事故減少便益	21	21
費用便益比	1.3	4.1

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築物に関する物的損害額等）が減少する効果を貨幣価値として算出したもの。

◆まとめ

計画交通量	総事業費	総費用 (C)	3 便益 (B)	費用便益比 (B/C) () 内は残事業B/C
18,500台/日	404億円	417億円	560億円	1.3 (4.1)

※基準年: R1年

◆道路の役割

■道路の役割

- ①環境への影響を考慮した効果[約6.2千トン/年のCO2削減]
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19.0トン/年(約0.7%削減)、SPM排出量: 約1.4トン/年(約1.0%削減)]
- ③緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上

<参考資料>

(4) 静岡・仁摩道路

一般国道9号
出雲・湖陵道路 湖陵・多伎道路
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28年)	今回評価時 (令和元年)	
事業諸元	L=7.9km	L=7.9km	—
計画交通量	16,800台/日	18,500台/日	・将来交通需要推計ベースの変更(H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース → H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース)
総事業費	285億円	404億円	・地すべり対策の追加 ・土質改良の追加 ・法面対策工の追加 ・土壌汚染対策工の追加 ・トンネル掘削補助工法の追加
総費用 (C)	274億円	417億円	・総事業費の増加 ・基準年の変更(H28基準からR元基準) ・供用年の変更
総便益 (B)	477億円	560億円	・将来交通需要推計ベースの変更(H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース → H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・「費用便益分析マニュアル」改訂(H30.2)による変更 ・基準年の変更(H28基準からR元基準) ・供用年の変更
費用便益比 (B/C)	1.7	1.3	・総費用及び総便益を見直したため

※費用/便益は基準年における現在価値の値

一般国道9号 出雲・湖陵道路

一般国道9号 湖陵・多伎道路

一般国道9号 大田・静間道路

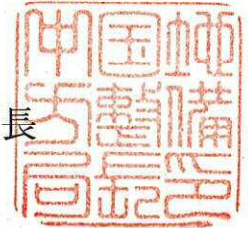
一般国道9号 静間・仁摩道路

〔島根県への意見照会と回答〕

国中整企画第36号
国中整港計第4号
令和元年8月26日

島根県知事 様

国土交通省
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、令和元年9月17日に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針（原案）の作成にあたり、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

(別紙)

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
一般国道9号 出雲・湖陵道路	継続	
一般国道9号 湖陵・多伎道路	継続	
一般国道9号 大田・静間道路	継続	
一般国道9号 静間・仁摩道路	継続	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業監視委員会」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：令和元年9月11日（水）までをお願いします。

※様式自由

■送付先・お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

建設専門官 高橋（内線：3153）

施策分析評価係長 寺岡（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29号

令和元年9月11日

国土交通省

中国地方整備局長 水谷 誠 様

島根県知事 丸山 達也

(土木部高速道路推進課)



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

令和元年8月26日付け国中整企画第36号、国中整港計第4号で意見照会のあつた下記事業について、継続するとの対応方針（原案）については、別紙のとおり異存ありません。

記

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

以上



中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）案に対する意見

【道路事業】

事業名	一般国道 9 号 出雲・湖陵道路 一般国道 9 号 湖陵・多伎道路 一般国道 9 号 大田・静間道路 一般国道 9 号 静間・仁摩道路
対応方針に対する意見 (対応方針:継続)	妥当である
(意見) 上記事業については、地域産業の活性化や地域間交流の促進に大きく寄与するとともに、国道 9 号の事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援に必要不可欠な路線である。 人口減少に歯止めをかけ、希望と活力に満ちた新時代にふさわしい「島根創生」の実現を目指すためにも、その基盤となる山陰道の早期全線開通は県民の悲願である。そのため、事業中区間の早期開通と未事業化区間の早期事業化を行っていただきたい。 加えて、上記 4 区間については用地買収が既に完了し、鋭意工事が進められているところであるが、いずれも開通見通しが示されていない。開通時期の目途が分かれば、企業誘致や観光振興の後押しに繋がることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。 また、山陰道の未事業化区間のうち、計画段階評価の手続き中の「須子～田万川間」については、令和 2 年度新規事業化を行っていただきたい。中でも、「須子～小浜間」については、道路計画に関するアンケート調査等が終了していることから事業化を強く要望する。	