

一般国道 9 号 出雲・湖陵道路

一般国道 9 号 湖陵・多伎道路

# 道路建設事業の再評価項目調書

<b>事業名</b> 一般国道 9号 出雲・湖陵道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中国地方整備局	
<b>起終点</b> 自：島根県出雲市知井宮町 至：島根県出雲市湖陵町三部		<b>延長</b> 4.4 km	
<b>事業概要</b> 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770km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4.4km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
<b>全体事業費</b> 約398億円	<b>事業進捗率</b> (R6年3月末時点) 約87%	<b>供用済延長</b> 0.0 km	
<b>計画交通量</b> 20,800台/日			
<b>費用対効果分析結果</b>	B/C (3便益) (事業全体) 1.4 (残事業) 9.5	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 67/445億円 (事業費: 47/426億円) (維持管理費: 20/20億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 636/636億円 (走行時間短縮便益: 511/511億円) (走行経費減少便益: 104/104億円) (交通事故減少便益: 21/21億円)
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量: B/C=1.3~1.6 (交通量±10%) 事業費: B/C=1.4~1.4 (事業費±10%) 事業期間: B/C=1.4~1.5 (事業期間±20%)			
(残事業) 交通量: B/C=8.7~10.8 (交通量±10%) 事業費: B/C=8.9~10.3 (事業費±10%) 事業期間: B/C=9.2~9.9 (事業期間±20%)			
<b>事業の効果等</b>			
① 円滑なモビリティの確保 ・ 渋滞損失時間の削減が期待される ・ 利便性の向上が期待できるバス路線が存在する [一畑バス小田線(上塩冶車庫~JR出雲市駅~JR小田駅)6便/日] ・ 大田市から出雲空港へのアクセス向上が見込まれる ② 物流効率化の支援 ・ 県内大手養鶏会社から県外出荷先へのアクセス向上が期待される ③ 国土・地域ネットワークの構築 ・ 高規格道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている ・ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる ④ 個性ある地域の形成 ・ 島根県東部から石見銀山(R4 観光入込み客数: 22.0万人/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(R3.8)」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 ・ 「島根創生計画(R2.3)」、「出雲市総合振興計画『出雲新話2030』(R4.10)」、「出雲市都市計画マスタープラン(H22.2)」に位置づけられている			

関係する地方公共団体等の意見

対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号出雲・湖陵道路は、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り、既に公表されている令和6年度の確実な開通を図って頂きたい。

また、その他の事業中区间につきましても事業促進を円滑に行い、早期に山陰道の全線開通を図って頂きたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

H21年度に山陰自動車道（斐川IC～出雲IC間）が全線開通。

H26年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通。

H28年度に福光・浅利道路が事業化。

H28年度に浜田・三隅道路が全線開通。

H29年度に朝山・大田道路が全線開通。

H30年度に多伎・朝山道路が全線開通。

H30年度に県道浅利渡津線が全線開通。

R2年度に益田西道路が新規事業化。

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

R4年度に出雲バイパス（中野東～姫原東）4車線化が完成。

R4年度に出雲バイパス（神立～中野東）4車線化が新規事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和5年度末で事業全体の進捗率は87%となる見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は工事を推進しており、早期開通を目指し事業を推進している。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

## 道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道 9号 湖陵・多伎道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局	
起終点	自：島根県出雲市湖陵町三部 至：島根県出雲市多伎町久村	延長	4.5 km			
事業概要						
<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770km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、地域間広域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284億円	事業進捗率 (R6年3月末時点)	約84%	供用済延長	0.0 km	
計画交通量	21,300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) 11.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 62/324億円 (事業費：39/301億円 維持管理費：22/22億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 719/719億円 (走行時間短縮便益：581/581億円 走行経費減少便益：113/113億円 交通事故減少便益：24/24億円)	基準年	令和5年	
感度分析の結果						
<p>(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=10.7~12.7(交通量±10%)          事業費：B/C=2.2~2.2 (事業費±10%) 事業費：B/C=11.0~12.5(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=11.3~12.0(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"> <li>・ 渋滞損失時間の削減が期待される</li> <li>・ 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]</li> <li>・ 大田市から出雲空港へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県内大手養鶏会社から県外出荷先へのアクセス向上が期待される</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高規格道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている</li> <li>・ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 島根県東部から石見銀山(R4 観光入込み客数：22.0万人/年)等へのアクセス向上が期待される</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ CO2排出量の削減が期待される</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ NOx排出量の削減が期待される</li> <li>・ SPM排出量の削減が期待される</li> </ul> <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画(R3.8)」に位置づけられている</li> <li>・ 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</li> <li>・ 「島根創生計画(R2.3)」、「出雲市総合振興計画『出雲新話2030』(R4.10)」、「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</li> </ul>						

**関係する地方公共団体等の意見**

対応方針（原案）については妥当である。  
 一般国道9号湖陵・多伎道路は、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り、既に公表されている令和6年度の確実な開通を図って頂きたい。  
 また、その他の事業中区間につきましても事業促進を円滑に行い、早期に山陰道の全線開通を図って頂きたい。

**事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等**

- H21 年度に山陰自動車道（斐川 IC～出雲 IC 間）が全線開通。
- H26 年度に中国横断自動車道尾道松江線及び仁摩・温泉津道路が全線開通。
- H28 年度に福光・浅利道路が事業化。
- H28 年度に浜田・三隅道路が全線開通。
- H29 年度に朝山・大田道路が全線開通。
- H30 年度に多伎・朝山道路が全線開通。
- H30 年度に県道浅利渡津線が全線開通。
- R2 年度に益田西道路が新規事業化。
- R3 年度に益田・田万川道路、松江北道路が新規事業化。安来道路4車線化が新規事業化。
- R4 年度に出雲バイパス（中野東～姫原東）4車線化が完成。
- R4 年度に出雲バイパス（神立～中野東）4車線化が新規事業化。

**事業の進捗状況、残事業の内容等**

令和5年度末で事業全体の進捗率は84%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。

## 「事業再評価」

一般国道9号 いずも出雲・こりょう湖陵道路

一般国道9号 こりょう湖陵・たき多伎道路

令和5年10月

国土交通省 中国地方整備局

# 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 <sup>いずも</sup>出雲・<sup>こりょう</sup>湖陵道路  
 一般国道9号 <sup>こりょう</sup>湖陵・<sup>たき</sup>多伎道路

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 R3.4:174,822人 → R5.4:172,967人(出雲市) 沿線市町村の自動車保有台数 R元年度末:141,923台 → R3年度末: 143,553台(出雲市)	変化なし <input checked="" type="checkbox"/>	変化あり <input type="checkbox"/>	
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:363億円(R3年度再評価時)→398億円(R5年度再評価時) ※増加率9.6%	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
事業期間の増加	17年(R3年度再評価時)→17年(R5年度再評価時)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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	R4.2.22 費用便益分析マニュアル改定	変化なし <input type="checkbox"/>	変更あり <input checked="" type="checkbox"/>	
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	1,500,600TE/日(R3年度再評価)→1,528,200TE/日(R5年度再評価) ※増加率+2%	10%以下 <input checked="" type="checkbox"/>	10%超え <input type="checkbox"/>	
周辺ネットワークで新規事業化がない	出雲バイパス(神立～中野東)4車線化(R4年度)等	なし <input type="checkbox"/>	あり <input checked="" type="checkbox"/>	
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 0.05% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 1.1 ≥ 基準値(1.0)	満足している <input checked="" type="checkbox"/>	満足していない <input type="checkbox"/>	
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 <input checked="" type="checkbox"/>	省略している <input type="checkbox"/>	
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 <input checked="" type="checkbox"/>	省略している <input type="checkbox"/>	
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： <b>要点</b> 資料： <b>省略</b> 費用対効果分析： <b>実施</b> 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 <sup>いずも</sup>出雲・<sup>こりょう</sup>湖陵道路  
 一般国道9号 <sup>こりょう</sup>湖陵・<sup>たき</sup>多伎道路

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 R3.4:174,822人 → R5.4:172,967人(出雲市) 沿線市町村の自動車保有台数 R元年度末:141,923台 → R3年度末: 143,553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				
事業費の増加	全体事業費:259億円(R3年度再評価時)→284億円(R5年度再評価時) ※増加率9.7%	□	増加 10%以内 ■	10%超え □
事業期間の増加	13年(R3年度再評価時)→ 13年(R5年度再評価時)	■	□	□
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等				
費用便益分析マニュアルに変更がない	R4.2.22 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)	1,760,800TE/日(R3年度再評価)→ 1,733,400TE/日(R5年度再評価) ※増加率-2%	10%以下 ■	10%超え □	
周辺ネットワークで新規事業化がない	出雲バイパス(神立～中野東)4車線化 (R4年度) 等	なし □	あり ■	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準 値を上回っている	直近3ヶ年の事業費の平均に対する分析費用 0.08% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 1.8 ≥ 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： <b>要点</b> 資料： <b>省略</b> 費用対効果分析： <b>実施</b> とする。				

## 2. 事業概要

### (1)位置図

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号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約770kmの主要幹線道路である。
- 一般国道9号出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路は島根県出雲市知井宮町から出雲市多伎町久村の約8.9km区間に位置する自動車専用道路である。

凡例	
高規格道路	■■■■ 今回評価路線
	■■■■ 事業中路線
	■■■■ 開通区間
	■■■■ 計画区間



# 2. 事業概要

## (2) 事業目的と計画概要

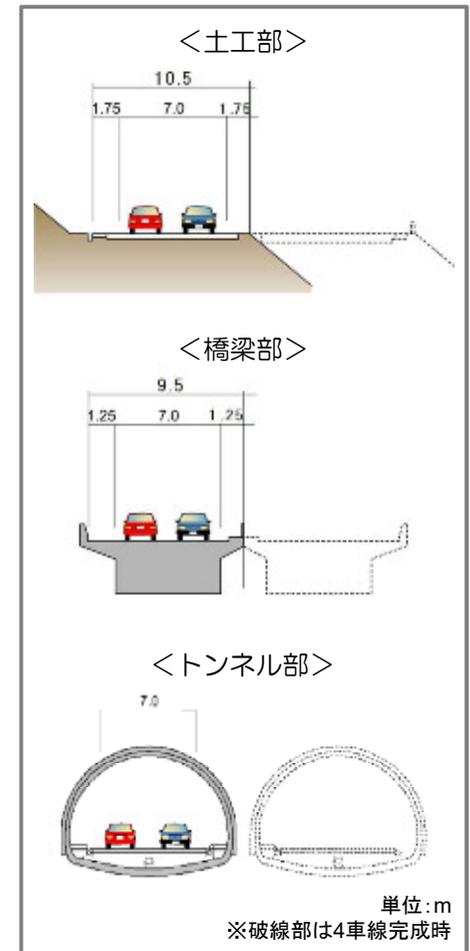
一般国道9号 出雲・湖陵道路  
 一般国道9号 湖陵・多伎道路

● 出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、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

	湖陵・多伎道路 出雲市湖陵町三部～出雲市多伎町久村	出雲・湖陵道路 出雲市知井宮町～出雲市湖陵町三部
起終点	出雲市湖陵町三部～出雲市多伎町久村	出雲市知井宮町～出雲市湖陵町三部
延長	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 <sup>いずも</sup>出雲・湖陵道路  
 一般国道9号 <sup>たき</sup>湖陵・多伎道路

●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。



事業経緯	年度	区間	<sup>たき</sup> 湖陵・多伎道路	<sup>いずも</sup> 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)
	H20年度			事業着手
	H22年度			再評価
	H23年度			用地着手
	H24年度		事業着手	
	H25年度			再評価
	H26年度			工事着手
	H27年度		用地着手	
	H28年度			工事着手
	R元年度			再評価
	R3年度			再評価

## 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  
 一般国道9号 湖陵・多伎道路

●現在、用地進捗率は100%で、工事を推進している。

#### ●事業全体の進捗状況(令和6年3月末見込み)

	湖陵・多伎道路	出雲・湖陵道路
用地	100%	100%
工事	84%	86%
全体	84%	87%

※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 <sup>いずも</sup>出雲・<sup>こりょう</sup>湖陵道路  
 一般国道9号 <sup>こりょう</sup>湖陵・<sup>たき</sup>多伎道路

- 令和4年10月に一般国道9号 出雲バイパス(中野東～姫原東)が、4車線化完成。
- 令和4年4月に一般国道9号 出雲バイパス(神立～中野東)が、4車線化の新規事業化。



# 4. 事業の必要性

一般国道9号 いずも出雲・こりょう湖陵道路  
一般国道9号 こりょう湖陵・たき多伎道路

## (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: 物流効率化・ドライバーの負担の軽減

②: 周辺地域の観光活性化支援



整備効果②: 観光活性化の支援

③: 地域経済を支える企業進出支援



整備効果③: 新規立地企業誘致の支援

# 4. 事業の必要性

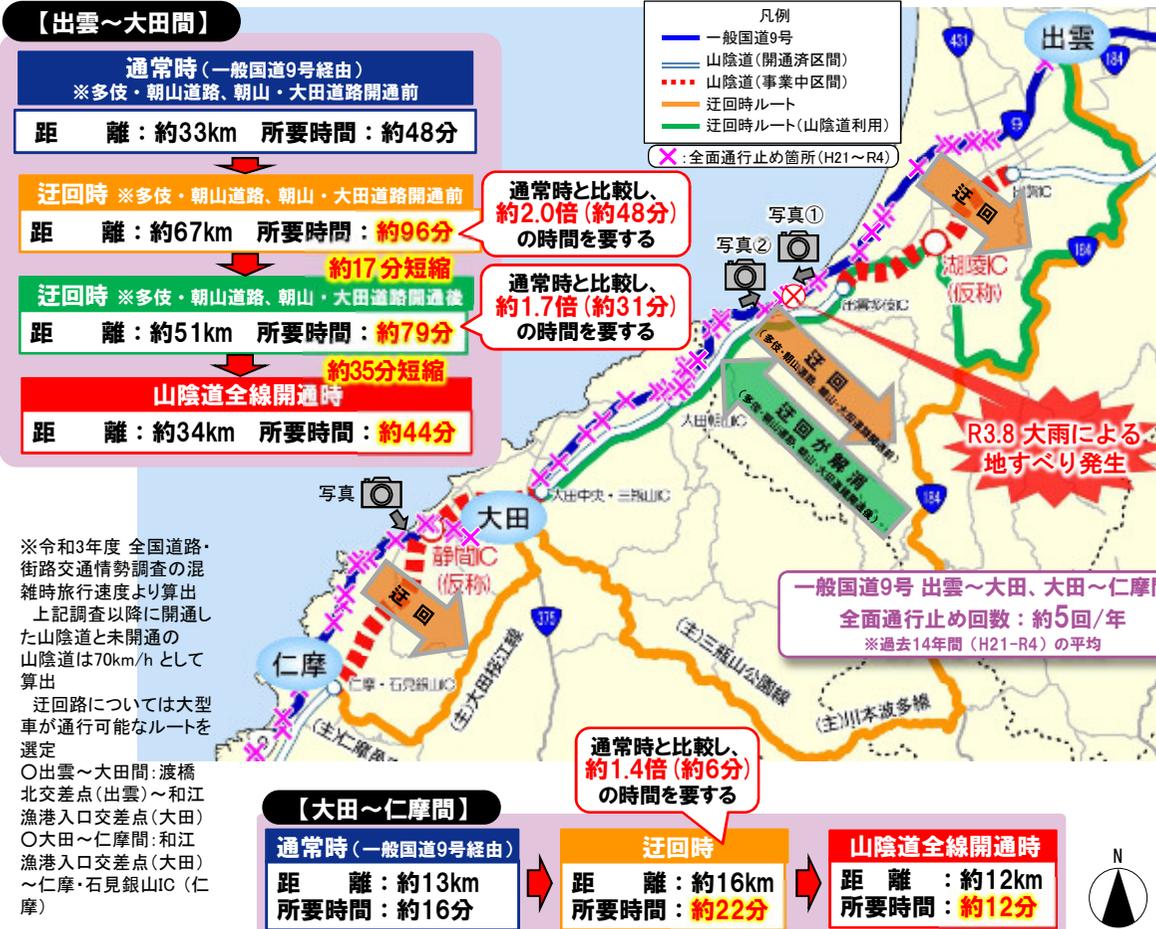
## (1) 現状の課題

一般国道9号 出雲・湖陵道路  
 一般国道9号 湖陵・多伎道路

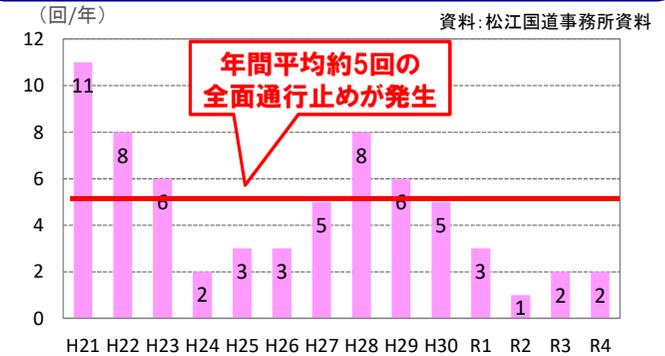
課題①: 災害等による通行止め(通行止めによる迂回の解除、安心した日常生活の確保)

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

### 一般国道9号出雲市～大田市仁摩町間の全面通行止め実績と迂回状況



### 過去の全面通行止めの発生状況(出雲～仁摩間)



### 地すべりによる通行止め(既開通区間の効果)

令和3年8月、大雨により、一般国道9号(出雲市多伎町内)で地すべりが発生。全面通行止めが発生し迂回が必要となった。(2ヶ月間の通行止)



### <道路利用者の声>

R3.8に発生した大雨による地すべり災害により、国道9号が全面通行止めとなったが、山陰道(出雲多伎IC～大田中央・三瓶山IC)が開通していたことで、通行止め箇所を迂回できたため、非常に助かった。

(R4.11 出雲市内企業へのヒアリング結果)

# 4. 事業の必要性

## (1) 現状の課題

一般国道9号 出雲・湖陵道路  
 一般国道9号 湖陵・多伎道路

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

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



<九州の物流会社の声>

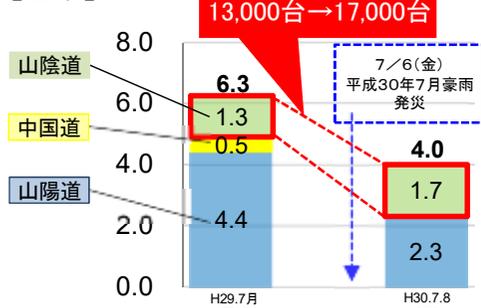
- ・普段は山陽道を利用しているが、**H30.7.8の災害時は**大部分の幹線便が**山陰道**を利用した。
- ・今回のような有事の状況を見据えると、**山陰側の高速道路は迂回路**となり得るため、**非常に助かる**。



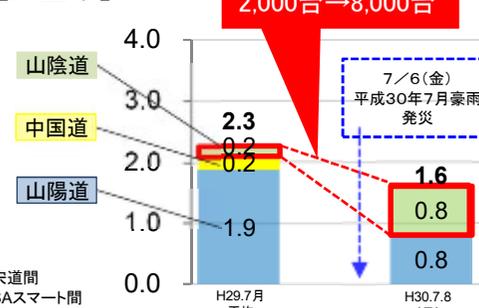
(H30.10 ヒアリング結果)

【平成30年7月豪雨時の山陽道・中国道・山陰道の交通量】

【全車】(万台)



【大型車】(万台)



※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

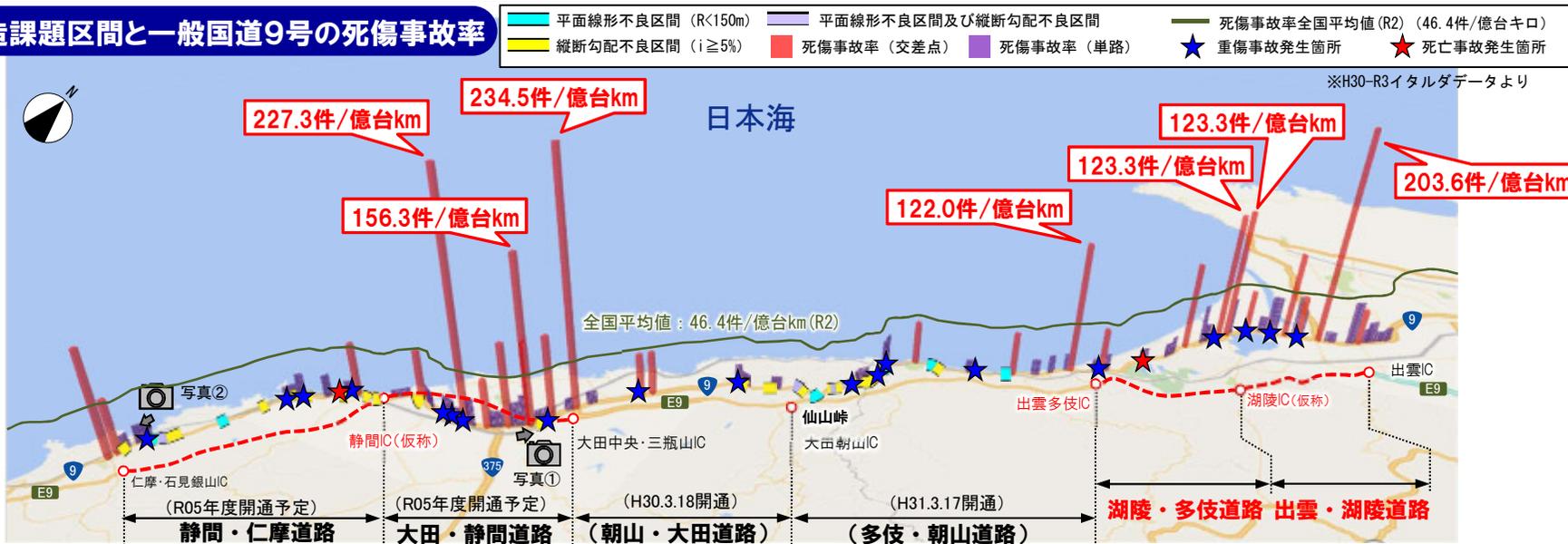
## (1) 現状の課題

一般国道9号 出雲・湖陵道路  
 一般国道9号 湖陵・多伎道路

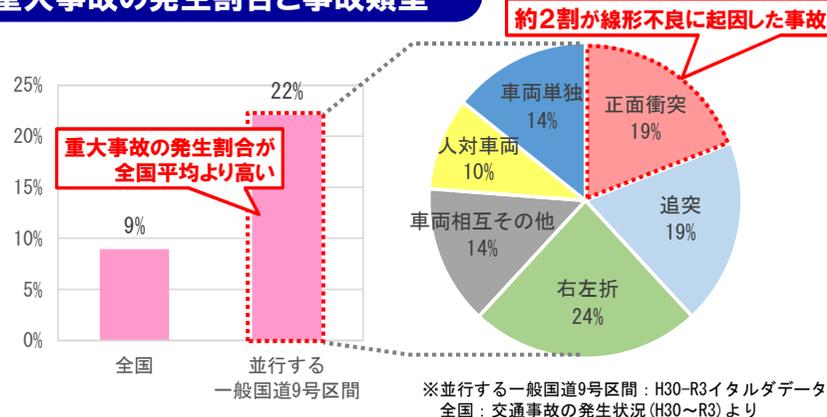
課題②: 安全・安心の確保(急カーブや急勾配の回避による走行性・安全性の向上)

- 並行する一般国道9号出雲市～大田市間には急カーブ10箇所、急勾配18箇所等、道路構造に課題のある区間が多く存在。
- また、死傷事故率が全国平均(46.4件/億台キロ)以上の区間が多く存在するとともに、重大事故の発生割合も全国平均を上回っており、そのうち線形不良が起因になりやすい正面衝突による重大事故が約2割。

### 道路構造課題区間と一般国道9号の死傷事故率



### 重大事故の発生割合と事故類型



# 4. 事業の必要性

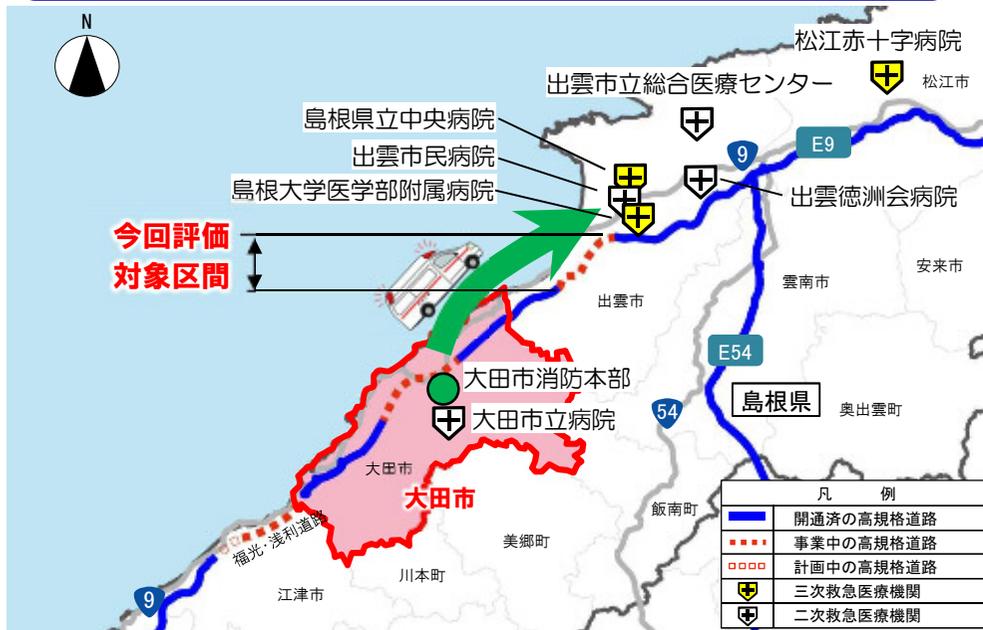
## (1) 現状の課題

一般国道9号 出雲・湖陵道路  
 一般国道9号 湖陵・多伎道路

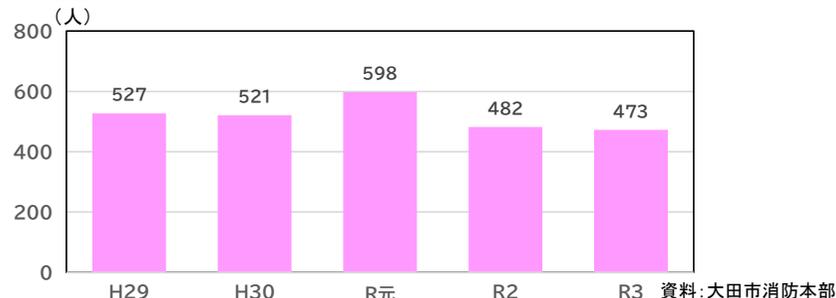
課題③: 地域医療の支援(救急搬送時間の短縮、安静搬送による患者負担の軽減)

- 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)

島根県立中央病院までの搬送時間の短縮

【整備前】出雲～仁摩 未開通

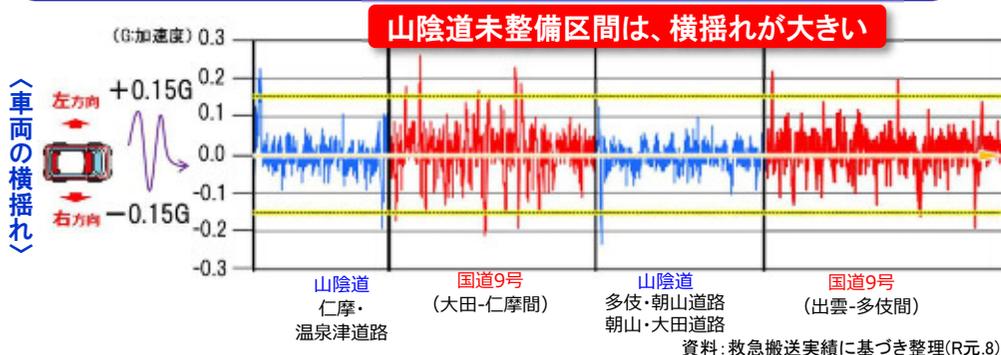
**約40分**

【整備後】出雲～仁摩 開通

**約33分** **約7分短縮**

※整備前は、R03全国道路・街路交通情勢調査の指定最高速度より算出。  
 ※整備後は、山陰道出雲～仁摩をV=70km/hとして算出。

### 山陰道と現道区間での横揺れ発生状況



### <消防の声>

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

(R元.6 大田市消防本部へのヒアリング結果)



# 4. 事業の必要性

## (2) 道路整備により期待される効果

一般国道9号 <sup>いずも</sup>出雲・<sup>こりょう</sup>湖陵道路  
一般国道9号 <sup>こりょう</sup>湖陵・<sup>たき</sup>多伎道路

### ①: 企業活動の支援(物流効率化・ドライバーの負担の軽減)

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

#### 養鶏会社の概要

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



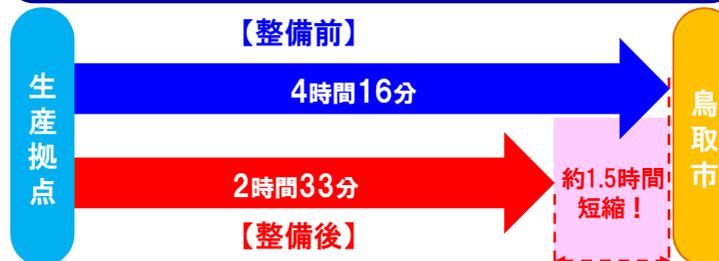
#### <ドライバーの声>

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

(R2.9 養鶏会社へのヒアリング結果)



#### 広域的な出荷を行う際の所要時間※



※所要時間: 車移動の所要時間。休憩時間等は含まない。  
※現道利用: R03全国道路・街路交通情勢調査の昼間12時間平均速度より算出。  
※山陰道利用: R03全国道路・街路交通情勢調査の昼間12時間平均速度より算出。事業化済山陰道は規制速度として算出。

# 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  
 一般国道9号 湖陵・多伎道路

### ②: 周辺地域の観光活性化支援(観光活性化の支援)

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

### 島根県東部地域の主要観光地

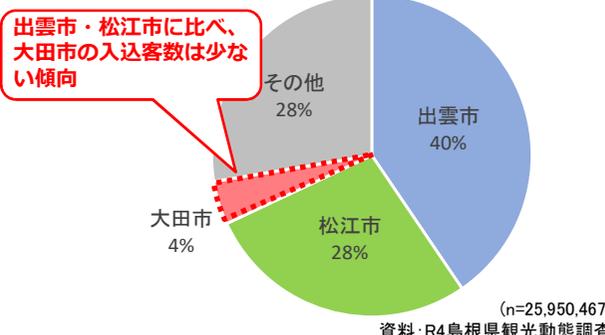


### <地域の声>

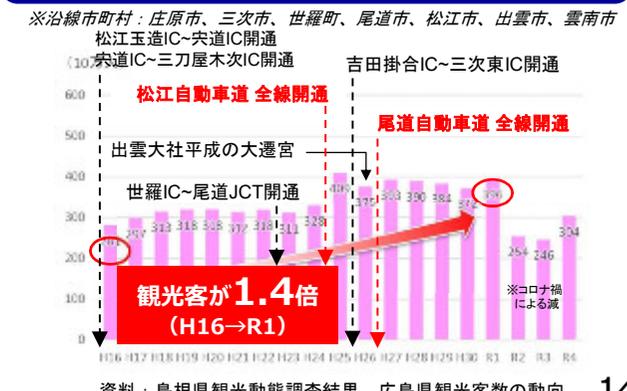
・山陰道が開通すると、時間がかかる石見銀山にも行きやすくなり、県東部から県西部への観光客の流れが作りやすくなる。

・修学旅行では出雲大社～石見銀山区間の移動も多く、時間制約のある修学旅行において、山陰道による時間短縮は非常に効果的だろう。

(R4.11 島根県観光連盟へのヒアリング結果)



### (参考) 尾道松江自動車道開通前後の沿線地域の観光入込客数



# 4. 事業の必要性

## (2) 道路整備により期待される効果

一般国道9号 <sup>いずも</sup>出雲・<sup>こりよう</sup>湖陵道路  
 一般国道9号 <sup>こりよう</sup>湖陵・<sup>たき</sup>多伎道路

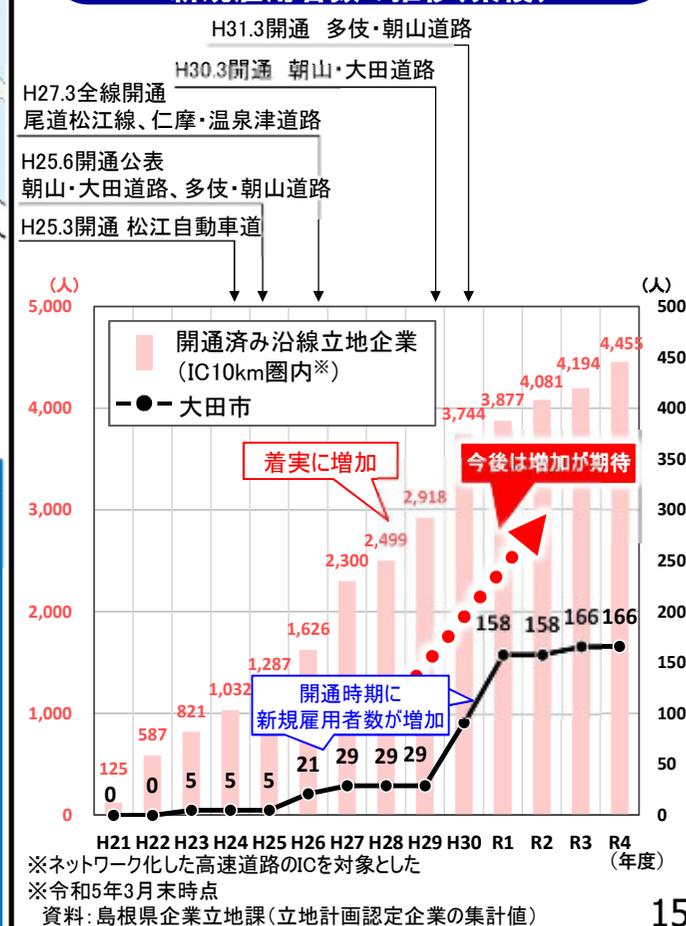
### ③: 地域経済を支える企業進出支援(新規立地企業誘致の支援)

- 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、開通後に更に増加している。
- 出雲～仁摩間の残り区間の開通で山陰道が繋がることにより、更なる企業進出、新規雇用者数の増加が期待される。

### 山陰道・尾道松江線沿線における設備投資実施企業



### 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)



### 開通済区間沿線における工業団地の分譲状況

### ＜地域の声＞



- ・山陰道の整備により、東西の交通の利便性が向上され、新たな企業が当市内へのさらなる進出だけでなく、市内企業の事業拡大による雇用人数の増加も期待される。(R3.6 大田市産業企画課)
- ・最近では出荷量が右肩上がりであり、配送センターから各営業所へ配送する際に、山陰道はとても便利である。(R4.11 大田市内製造業)
- ・山陰道の全線開通により、宅配便から自社物流に切り替えることで、納期が楽になる。(R4.11 出雲市内製造業)

# 5.コスト増加の要因

一般国道9号 いずも 出雲・湖陵道路  
 一般国道9号 こりよう 湖陵・多伎道路

## 【出雲～多伎間】

- ・ 出雲・湖陵 総事業費(増額後): 398億円      今回増額: 35億円(約 9.6%増)
- ・ 湖陵・多伎 総事業費(増額後): 284億円      今回増額: 25億円(約 9.7%増)

### ■事業箇所の概要



- 出雲湖陵道路**  
 起終点 : 島根県出雲市知井宮町～湖陵町  
 延長 : 4.4km  
 全体事業費 : 363億円⇒398億円
- 湖陵多伎道路**  
 起終点 : 島根県出雲市湖陵町～多伎町  
 延長 : 4.5km  
 全体事業費 : 259億円⇒284億円



### ■コスト増額の内訳

項目	出雲・湖陵	湖陵・多伎	増額費用計
(1) 切土工の土質の見直し	20億円	17億円	37億円
(2) 構造物背面盛土材の変更	7億円	5億円	12億円
(3) 労務費・物価上昇による増加	8億円	3億円	11億円
合計	35億円	25億円	60億円

# 5.コスト増加の要因 切土工土質の見直しについて（神西地区他）

一般国道9号 出雲・湖陵道路  
一般国道9号 湖陵・多伎道路

## (1)切土工の土質の見直し

約37億円の増額

- 出雲湖陵道路の神西地区(L=200m)及び湖陵多伎道路の二部地区(L=約100m)において、切土工を実施したところ想定よりも浅い位置で中硬岩を確認。



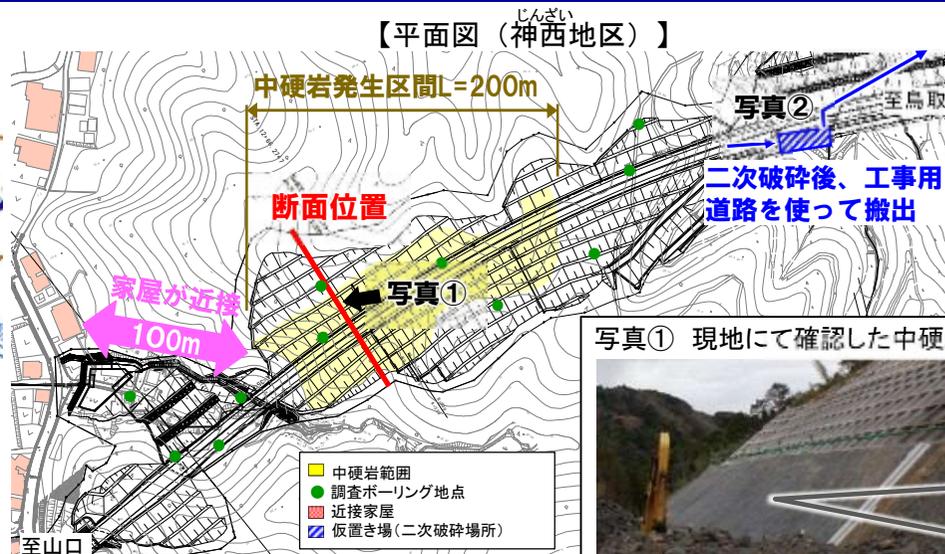
# 5.コスト増加の要因 切土工土質の見直しについて（神西地区他）

一般国道9号 <sup>いずも</sup>出雲・湖陵道路  
一般国道9号 <sup>こりよう</sup>湖陵・多伎道路

## (1)切土工の土質の見直し

**約37億円の増額**

- 当初設計時は、地質調査結果より中硬岩の地層線が深い位置にあると想定していたが、切土工を実施したところ想定よりも浅い位置で中硬岩を確認。
- 中硬岩は通常、火薬併用による掘削を行うが、家屋が近接し騒音・振動に配慮するため火薬量を低減した掘削を行い、仮置場所に運搬後、ブレーカ工法による二次破碎を実施した。
- また、岩の掘削量が増加することに伴い、土工配分の見直しが必要となり、残土処理を行う必要が生じた。

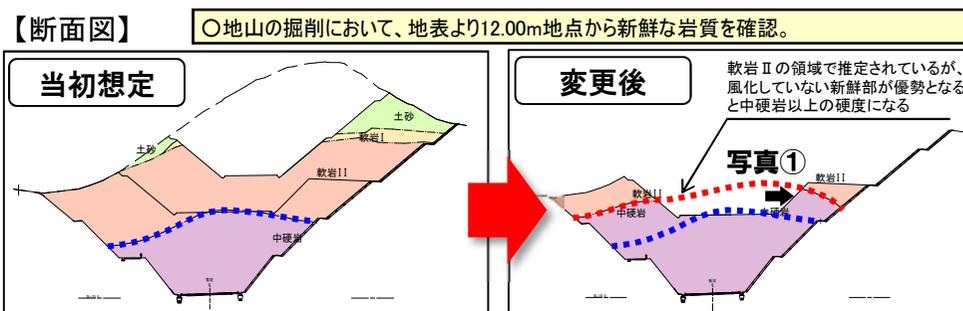


<切土工の土質変更の内訳>

■神西地区	
当初計画	変更計画
掘削工	掘削工
土砂 11.1万m <sup>3</sup>	土砂 6.0万m <sup>3</sup>
軟岩 7.8万m <sup>3</sup>	軟岩 6.8万m <sup>3</sup>
硬岩 3.8万m <sup>3</sup>	硬岩 9.8万m <sup>3</sup>
費用 10.8億円	費用 30.3億円

■二部地区	
当初計画	変更計画
掘削工	掘削工
土砂 13.7万m <sup>3</sup>	土砂 2.0万m <sup>3</sup>
軟岩 2.3万m <sup>3</sup>	軟岩 9.8万m <sup>3</sup>
	硬岩 4.2万m <sup>3</sup>
費用 4.0億円	費用 20.7億円



○地質調査時点では、地表より15.50m地点まで亀裂が多く、節理も発達しており、また深部とは異なり風化していたため軟岩Ⅱと判定。

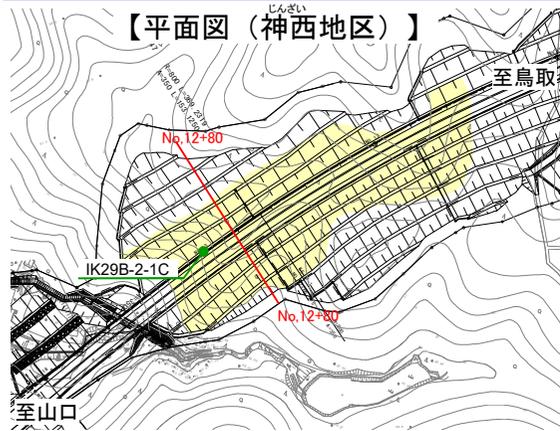
# 5.コスト増加の要因 切土工土質の見直しについて（神西地区他）

一般国道9号 出雲・湖陵道路  
一般国道9号 湖陵・多伎道路

## (1)切土工の土質の見直し

**約37億円の増額**

- 調査ボーリングした地点は、地表より15.50m地点まで亀裂が多く、節理も発達しており、また深部とは異なり風化していたため軟岩Ⅱと判定。
- 当該地山の掘削を行ったところ、地表より12.00m地点から新鮮な岩質を確認。



No.12+80

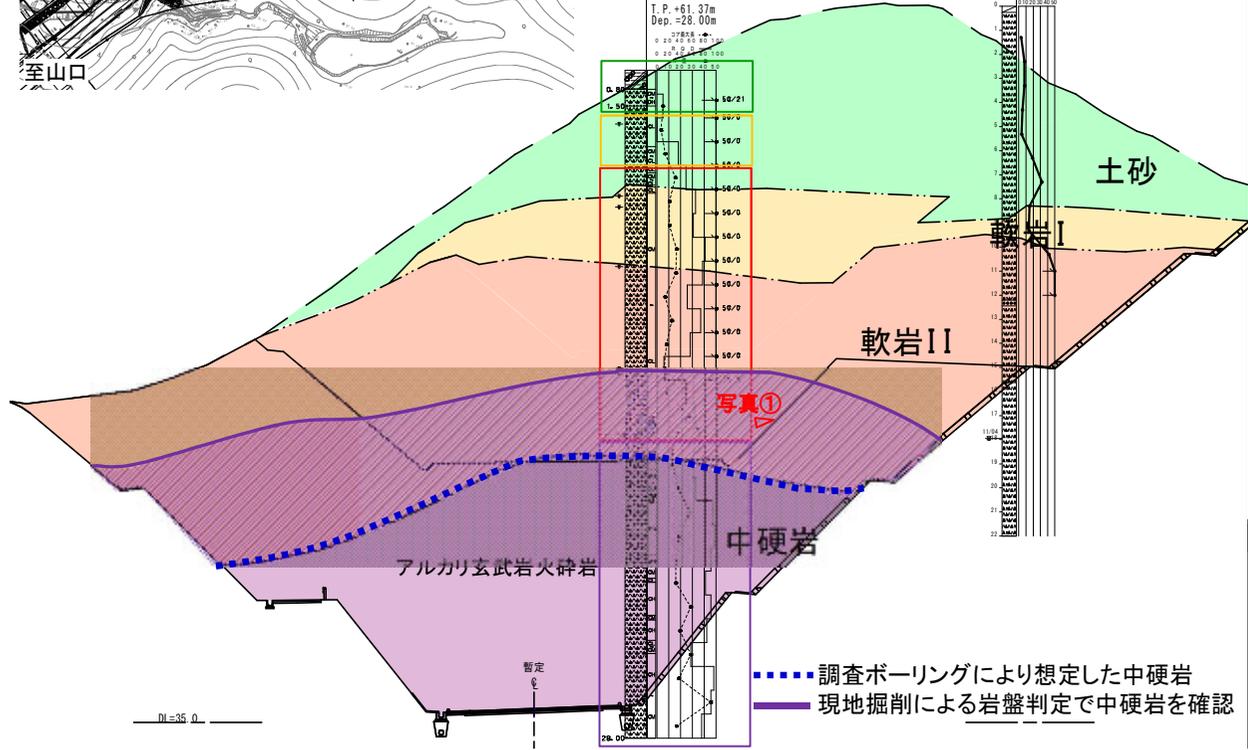
調査ボーリング

IK29B-2-1C

(調査No.13, 80, 94)  
T.P.+61.37m  
Dep.=28.00m

IK21B-2-9C

(調査No.13, 80, 94)  
T.P.+61.37m  
Dep.=28.00m



..... 調査ボーリングにより想定した中硬岩  
——— 現地掘削による岩盤判定で中硬岩を確認

調査ボーリング

件名 出雲湖陵道外土質調査業務  
孔番 IK27B-2-1C 深度 2.00m~23.00m  
社名 株式会社地質調査

調査ボーリング時の岩盤分類

0	1	土砂
1	2	Dep.=1.50m
2	3	軟岩Ⅰ
3	4	
4	5	Dep.=3.20m
5	6	
6	7	
7	8	軟岩Ⅱ
8	9	
9	10	
10	11	◆亀裂が多く、節理も発達している
11	12	◆深部と異なり、風化傾向(褐色化)
12	13	軟岩Ⅱ⇒中硬岩に変更
13	14	
14	15	
15	16	Dep.=15.50m
16	17	
17	18	
18	19	
19	20	
20	21	中硬岩
21	22	
22	23	
23	24	
24	25	
25	26	
26	27	
27	28	

掘削時に確認した中硬岩(写真①)

# 5.コスト増加の要因

一般国道9号 <sup>いずも</sup>出雲・湖陵道路  
 一般国道9号 <sup>こりよう</sup>湖陵・多伎道路

## (2)構造物背面盛土材の変更

**約12億円の増額**

●橋台背面の盛土については、発生土を流用する予定であったが、発生土の土質試験を行ったところ、橋台背面の盛土材に適さないことが判明し、良質土による埋め戻しを追加した。

【位置図】



● 構造物背面盛土箇所

※構造物名称は仮称

当該地区以外の地層は山陰地域特有の風化の影響を受けやすい地層(新第三紀層:大森層、久利層)であり、土質改良が必要となる。土質改良を行った盛土材は、構造物背面盛土には適さないため、使用不可であった。

### <構造物背面盛土材変更の内訳>

■ 当初計画

(出雲湖陵道路)  
 ・盛土工 9.0万㎡  
 (湖陵多伎道路)  
 ・盛土工 6.5万㎡  
 費用 0.6億円

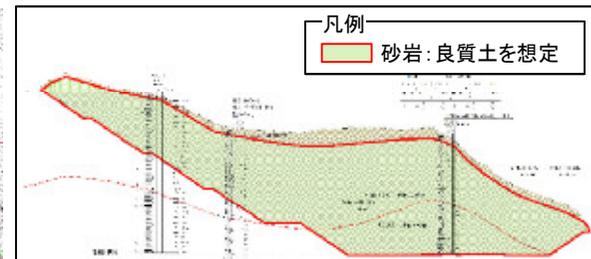
■ 変更計画

(出雲湖陵道路)  
 ・盛土工 9.0万㎡  
 ・購入土 9.0万㎡  
 (湖陵多伎道路)  
 ・盛土工 6.5万㎡  
 ・購入土 6.5万㎡  
 費用 13億円

【平面図 (湖陵IC付近)】

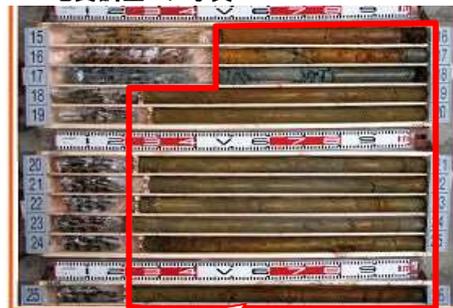


【断面図 (A-A断面)】



○地質調査時点では、砂岩である良質土として発生土を流用する予定であった。

▼地質調査コア写真



◆地質調査では、N値50程度の硬質な砂岩が確認され、良質な盛土材として想定。

▼細粒化状況写真(湖陵IC付近)



▼採取土 状況写真



○土質試験を行ったところ、応力解放・降雨浸透により、砂岩が細粒化し、橋台背面盛土材として不適であると判明。

▼二部高架橋のA1橋台背面



▼背面盛土の要件と事前調査時・土質試験時の調査結果

	土の単位体積重量	せん断抵抗角	細粒分(粒径75μm以下)
適格値	19kN/m <sup>3</sup> 以下	30°以上	25%以下
事前調査時	17kN/m <sup>3</sup> ⇒OK	35° ⇒OK	密実な砂岩のため良 ⇒OK
土質試験時	17kN/m <sup>3</sup> ⇒OK	11.3° ⇒NG	46.7% ⇒NG

# 5.コスト増加の要因

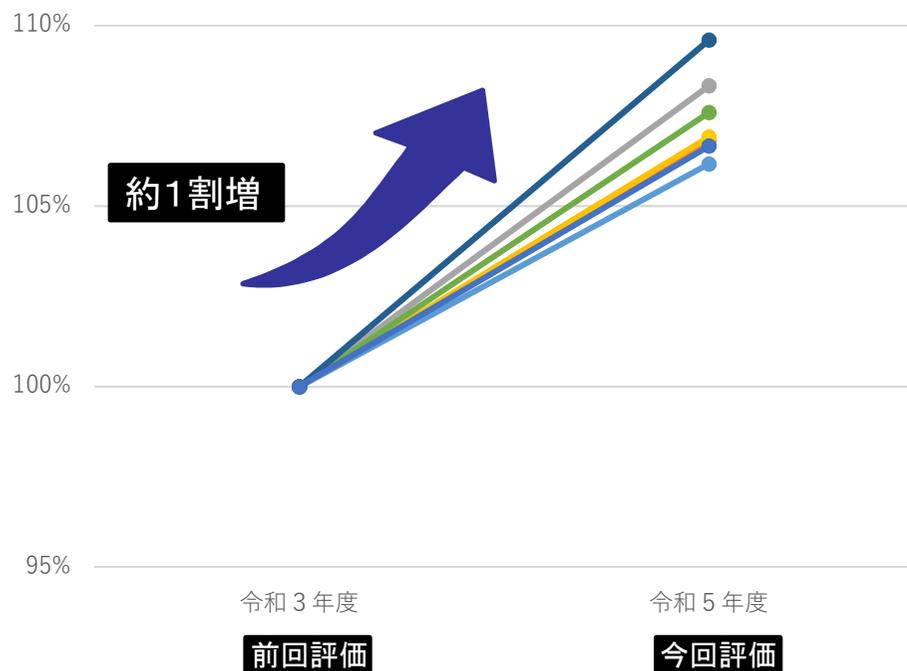
一般国道9号 いずも出雲・湖陵道路  
 一般国道9号 こりよう湖陵・多伎道路

## (3) 労務費・物価上昇による増加

**約11億円の増額**

● 前回評価（令和3年度）後の資機材・労務単価上昇によって、増額の必要が生じた。

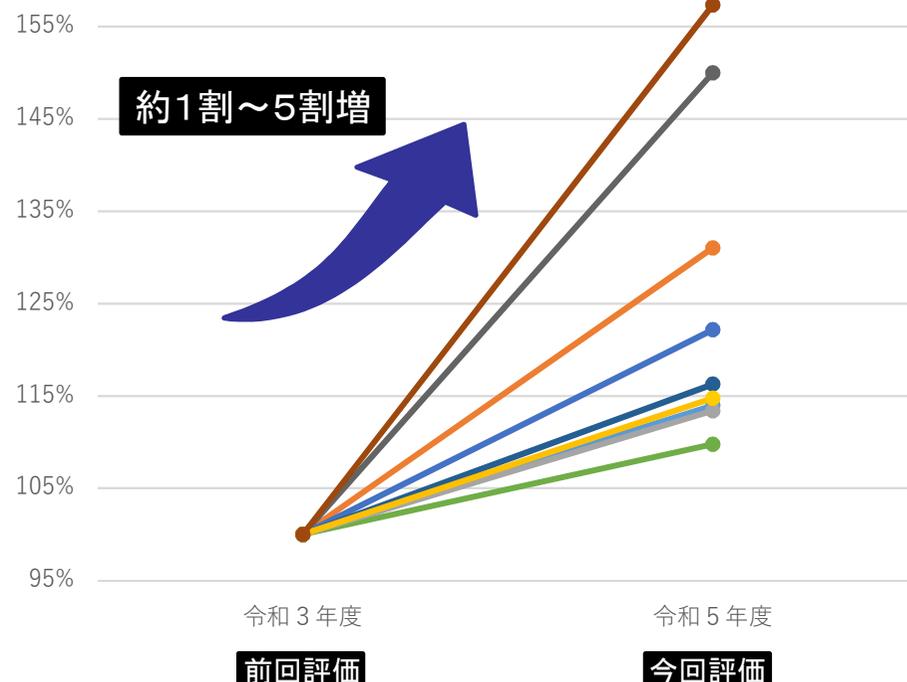
労務単価の伸び率【島根県】



【凡例】

土木一般世話役	108%	特殊作業員	107%
普通作業員	106%	運転手(特殊)	107%
運転手(一般)	108%	橋りょう世話役	110%
型枠工	107%		

主要建設資材単価の伸び率【島根県】



【凡例】

異形棒鋼 SD345 (D19)	131%
鋼材	145%
生コンクリート (高炉18-8-40)	114%
生コンクリート (高炉24-12-25)	122%
セメント (普通ポルトランド バラ)	116%
排水性アスファルト合材	110%
アスファルト混合物 (密粒度13mm)	113%
軽油	115%
種子 (メドハギ)	157%

# コスト削減に対する取組み

一般国道9号 いずも 出雲・湖陵道路  
 一般国道9号 こりよう 湖陵・多伎道路

## 建設発生土の処理に対する他事業等との調整

0.6億円の縮減

- 土工バランスとして不要になる建設発生土20,000m<sup>3</sup>について、有料投棄を予定。
- 関係機関と調整を行い、有料投棄する予定だった建設発生土を他事業で有効活用することで、コスト縮減を図った。

【位置図】



【他事業活用状況】



国営緊急農地再編成事業：宍道湖西岸地区（農林水産省）  
 ・ 農業生産の基板形成と、排水改良による湛水被害の解消を目的に区画整理及び排水施設整備を行う事業

当初(運搬+処分) :	20,000m <sup>3</sup>	180,000,000円
変更(運搬) :	20,000m <sup>3</sup>	120,000,000円
		(約60,000,000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 <sup>いずも</sup>出雲・<sup>こりよう</sup>湖陵道路  
 一般国道9号 <sup>こりよう</sup>湖陵・<sup>たき</sup>多伎道路

●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
<b>費用 (C)</b>	445	67
<b>事業費</b>	426	47
<b>維持管理費</b>	20	20
<b>便益額 (B)</b>	636	636
<b>走行時間短縮便益</b>	511	511
<b>走行経費減少便益</b>	104	104
<b>交通事故減少便益</b>	21	21
<b>費用便益比</b>	<b>1.4</b>	<b>9.5</b>

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

### ◆まとめ

計画交通量	総事業費	総費用(C)	3便益(B)	費用便益比 (B/C) ( )内は残事業B/C
20,800台/日	398億円	445億円	636億円	1.4 (9.5)

※基準年：R5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4.8千トンの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13.7トン/年(約1.1%削減)、SPM排出量：約1.0トン/年(約1.4%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 <sup>いずも</sup>出雲・<sup>こりょう</sup>湖陵道路  
 一般国道9号 <sup>こりょう</sup>湖陵・<sup>たき</sup>多伎道路

## (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 (令和3年)	今回評価時 (令和5年)	
事業諸元	L=4.4km	L=4.4km	—
計画交通量	20,200台/日	20,800台/日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来交通需要推計ベースの変更(H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース→ H27年度全国道路・街路交通情勢調査ベース)</li> <li>・最新の事業化ネットワークを反映</li> </ul>
総事業費	363億円	398億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・切土工の土質の見直し</li> <li>・構造物背面盛土材の変更</li> <li>・労務費・物価上昇による増加</li> </ul>
総費用 (C)	383億円	445億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総事業費の増加</li> <li>・基準年の変更(R3基準からR5基準)</li> </ul>
総便益 (B)	518億円	636億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来交通需要推計ベースの変更(H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース→ H27年度全国道路・街路交通情勢調査ベース)</li> <li>・「費用便益分析マニュアル」改訂(R4.2)による変更</li> <li>・基準年の変更(R3基準からR5基準)</li> </ul>
費用便益比 (B/C)	1.4	1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総費用及び総便益を見直したため</li> </ul>

※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 <sup>いずも</sup>出雲・<sup>こりよう</sup>湖陵道路  
 一般国道9号 <sup>こりよう</sup>湖陵・<sup>たき</sup>多伎道路

●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
<b>費用 (C)</b>	324	62
<b>事業費</b>	301	39
<b>維持管理費</b>	22	22
<b>便益額 (B)</b>	719	719
<b>走行時間短縮便益</b>	581	581
<b>走行経費減少便益</b>	113	113
<b>交通事故減少便益</b>	24	24
<b>費用便益比</b>	<b>2.2</b>	<b>11.7</b>

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
21,300台/日	284億円	324億円	719億円	2.2 (11.7)

※基準年：R5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4.7千トン/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13.2トン/年(約0.8%削減)、SPM排出量:約0.9トン/年(約1.1%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 <sup>いずも</sup>出雲・<sup>こりょう</sup>湖陵道路  
 一般国道9号 <sup>こりょう</sup>湖陵・<sup>たき</sup>多伎道路

## (2)湖陵・多伎道路

### ◆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 (令和3年)	今回評価時 (令和5年)	
事業諸元	L=4.5km	L=4.5km	—
計画交通量	19,600台/日	21,300台/日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来交通需要推計ベースの変更(H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース→ H27年度全国道路・街路交通情勢調査ベース)</li> <li>・最新の事業化ネットワークを反映</li> </ul>
総事業費	259億円	284億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・切土工の土質の見直し</li> <li>・構造物背面盛土材の変更</li> <li>・労務費・物価上昇による増加</li> </ul>
総費用 (C)	280億円	324億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総事業費の増加</li> <li>・基準年の変更(R3基準からR5基準)</li> </ul>
総便益 (B)	535億円	719億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来交通需要推計ベースの変更(H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース→ H27年度全国道路・街路交通情勢調査ベース)</li> <li>・「費用便益分析マニュアル」改訂(R4.2)による変更</li> <li>・基準年の変更(R3基準からR5基準)</li> </ul>
費用便益比 (B/C)	1.9	2.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総費用及び総便益を見直したため</li> </ul>

※費用/便益は基準年における現在価値の値

# 今後の対応方針(原案)

## (1)出雲・湖陵道路

一般国道9号 <sup>いずも</sup>出雲・<sup>こりょう</sup>湖陵道路  
一般国道9号 <sup>こりょう</sup>湖陵・<sup>たき</sup>多伎道路

### 1. 再評価の視点

#### ①事業の必要性の視点

##### 1)事業を巡る社会情勢等の変化

- ・令和4年10月に一般国道9号 出雲バイパス(中野東～姫原東)4車線化完成。
- ・令和4年度に一般国道9号 出雲バイパス(神立～中野東)新規事業化。

##### 2)事業の効果

- ◇費用便益比(B/C)= 1.4 (事業全体) 9.5 (残事業)
- ◇道路の役割
  - ①環境への影響を考慮した効果[約4.8千トン/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13.7トン/年(約1.1%削減)、SPM排出量:約1.0トン/年(約1.4%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5年度末で事業全体の進捗率は87%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、令和6年度開通を目指して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な路線であり、既に公表されている令和6年度の確実な開通を図って頂きたい。  
また、その他の事業中区间につきましても事業促進を円滑に行い、早期に山陰道の全線開通を図って頂きたい。

#### 【今後の対応方針(原案)】

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

# 今後の対応方針(原案)

## (2)湖陵・多伎道路

一般国道9号 <sup>いずも</sup>出雲・<sup>こりよう</sup>湖陵道路  
一般国道9号 <sup>こりよう</sup>湖陵・<sup>たき</sup>多伎道路

### 1. 再評価の視点

#### ①事業の必要性の視点

##### 1)事業を巡る社会情勢等の変化

- ・令和4年10月に一般国道9号 出雲バイパス(中野東～姫原東)4車線化完成。
- ・令和4年度に一般国道9号 出雲バイパス(神立～中野東)新規事業化。

##### 2)事業の効果

- ◇費用便益比(B/C)= 2.2 (事業全体) 11.7 (残事業)
- ◇道路の役割
  - ①環境への影響を考慮した効果[約4.7千トン/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13.2トン/年(約0.8%削減)、SPM排出量:約0.9トン/年(約1.1%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5年度末で事業全体の進捗率は84%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、令和6年度開通を目指して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り、既に公表されている令和6年度の確実な開通を図って頂きたい。  
また、その他の事業中区間につきましても事業促進を円滑に行い、早期に山陰道の全線開通を図って頂きたい。

#### 【今後の対応方針(原案)】

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

一般国道9号 出雲・湖陵道路

一般国道9号 湖陵・多伎道路

浜田港福井地区防波堤（新北）整備事業

[島根県への意見照会と回答]

国中整企画第40号

国中整港計第13号

令和5年9月13日

島根県知事 様

国土交通省 中国地方整備局長

( 公 印 省 略 )

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

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領（以下「実施要領」という。）に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を確保するため、中国地方整備局事業評価監視委員会（以下、「委員会」という。）において、再評価に係る対応方針（原案）について審議しております。

このたび、令和5年10月20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賜りたく依頼致します。

(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	
浜田港福井地区防波堤（新北）整備事業	継続	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業評価監視委員会」へ諮る対応方針（原案）を作成します。

■ ご意見の返信期限：令和5年10月10日（火）まで（※様式自由）

■ 返信・お問い合わせ先

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館

中国地方整備局 企画部 企画課

課長補佐 前田（内線：3153）<maeda-k87mb@mlit.go.jp>

係長 藤井（内線：3166）<fujii-t87hr@mlit.go.jp>

係員 池田（内線：3167）<ikedas87nf@mlit.go.jp>

TEL：082-221-9231（代表）

高推第28号  
令和5年10月5日

国土交通省  
中国地方整備局長 中崎 剛 様

島根県知事 丸山 達也  
(公印省略)  
(土木部高速道路推進課)  
(土木部港湾空港課)

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5年9月13日付け国中整企画第40号、国中整港計第13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
- ・浜田港福井地区防波堤（新北）整備事業

以上

(別紙)

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）案に対する意見

【道路事業】

事業名	一般国道9号出雲・湖陵道路 一般国道9号湖陵・多伎道路
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	妥当である
(意見) 一般国道9号出雲・湖陵道路、一般国道9号湖陵・多伎道路は、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必要不可欠な路線であり、既に公表されている令和6年度の確実な開通を図って頂きたい。 また、その他の事業中区间につきましても事業促進を円滑に行い、早期に山陰道の全線開通を図って頂きたい。	

(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

【港湾事業】

事業名	浜田港福井地区防波堤（新北）整備事業
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>浜田港は県内唯一の国際貿易港であり、県西部石見地域の産業振興を支える重要な産業インフラである。</p> <p>平成30年3月に直轄事業で整備された「臨港道路福井4号線」が供用開始し、高速道路に直結するなど、港湾・物流の機能強化は着実に進んでいる。</p> <p>一方で港内の静穏度確保は課題として残っている状況であることから、波浪の進入を防ぎ、港内の静穏度を向上させ、年間を通じた安全な荷役作業を可能とするための「防波堤（新北）」の事業を促進させ、早期完成を図って頂きたい。</p>	