

一般国道9号 多伎・朝山道路

一般国道9号 朝山・大田道路

## 道路建設事業の事後評価項目調査書

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	白：島根県出雲市多伎町久村 至：島根県大田市朝山町朝倉	延長	9.0 km		

### 事業概要

一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約724km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9.0kmの自動車専用道路である。

### 事業の目的・必要性

事業目的は、緊急時の代替路線の確保、交通安全の確保、観光・医療・地域産業を支援するとともに、広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。

### 事業概要図



事業の効果等	事業期間	事業化年度: H18年度 都市計画決定: H17年度	用地着手: H20年度 工事着手: H20年度	供用年 (当初): H29年度/- (暫定/完成): (実績) H30年度/-	変動	1.08 倍
	事業費	計画時 (暫定/完成): (名目値) 約248億円 / - (実質値) 約260億円 / -	実績 (暫定/完成): (名目値) 約470億円 / - (実質値) 約483億円 / -		変動	1.90 倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成): 13,800台/日 / -	実績 (暫定/完成): 8,600台/日 / -		変動	62 %
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	49.5 → 67.2 km/h (供用前年度) H27年度 (供用後年度) R3年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	9.5 → 3.6 件/万台キロ (供用前年度) H26~H29年 (供用後年度) R1~R2年		
費用対効果分析結果 (当初)	B/C: 2.3	総費用: 208億円 (事業費: 178億円, 維持管理費: 30億円, 更新費: 0億円)	総便益: 477億円 (走行時間短縮便益: 421億円, 走行経費減少便益: 34億円, 交通事故減少便益: 22億円)	基準年	H17年	
費用対効果分析結果 (事後)	B/C: 2.9	総費用: 669億円 (事業費: 610億円, 維持管理費: 59億円, 更新費: 0億円)	総便益: 1,918億円 (走行時間短縮便益: 1,644億円, 走行経費減少便益: 231億円, 交通事故減少便益: 44億円)	基準年	R4年	
事業遅延によるコスト増	費用増加額: - 億円	便益減少額: - 億円				
事業遅延の理由	-					

### 客観的評価指標に対応する事後評価項目

- ① 円滑なモビリティの確保
  - ・ 渋滞損失時間が削減した。【1,469千人時間/年】
  - ・ 大田市から出雲空港へのアクセスが向上した。【大田市役所～出雲空港：63分⇒58分】
- ② 物流効率化の支援

等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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が向上した。 【J Fしまね大田水産物地方卸売市場～大阪府中央卸売市場：283分⇒278分】</li> <li>③ 国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 隣接した日常生活圏中心都市間の所要時間が短縮した。【出雲市～大田市：57分⇒52分】</li> </ul> </li> <li>④ 個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 世界遺産石見銀山へのアクセスが向上した。【石見銀山（大田市）～出雲市：74分⇒70分】</li> </ul> </li> <li>⑤ 安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第三次救急医療機関（島根県立中央病院、島根大学医学部付属病院）へのアクセスが向上した。 【大田市役所～島根県立中央病院の所要時間短縮（41分⇒37分）、大田市役所～島根大学医学部附属病院の所要時間短縮（44分⇒40分）】</li> </ul> </li> <li>⑥ 災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 島根県の第1次緊急輸送道路に指定。（多伎・朝山道路、朝山・大田道路）</li> </ul> </li> <li>⑦ 地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ CO2排出量が削減した。【削減量：約11千t/年、699千t/年→687千t/年】</li> </ul> </li> <li>⑧ 生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ NOx排出量が削減した。【削減量：約36t/年、1,285t/年→1,249t/年】</li> <li>・ SPM排出量が削減した。【削減量：約2.4t/年、69t/年→67t/年】</li> </ul> </li> </ul>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価実施要綱（昭和59年閣議決定）に基づき、環境影響評価を実施。</p>
環境変化	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 出雲市の人口は横這い。【平成12年：174千人→令和2年：173千人】 大田市の人口は減少傾向。【平成12年：43千人→令和2年：33千人】</li> <li>・ 出雲市の自動車保有台数は増加傾向。【平成12年：1213百台→令和2年：1419百台】 大田市の自動車保有台数は、平成12年から平成17年まで増加したが、平成22年以降減少。【平成12年：282百台→令和2年：282百台】</li> </ul>
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本事業は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、今後の事後評価の必要はないと考える。</li> <li>・ 山陰道の一部を構成する多伎・朝山道路の整備により、安全、安心の確保、救命救急活動の支援、山陰道沿線における企業活動の支援など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。なお、4車線整備については、今後の沿線周辺などの開発や交通状況等を踏まえて検討する。</li> </ul>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿（地域の取組）と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。</li> <li>・ 一体となって効果を発揮する道路ネットワークについてはそれらをまとめて評価することも重要と考える。また、今後周辺道路整備が進み更なるネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。</li> </ul>
特記事項	<p>特になし</p>

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

## 道路建設事業の事後評価項目調査書

<b>事業名</b>	一般国道9号 <small>あさやま おおだ</small> 朝山・大田道路	<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>	白： <small>しまね おおだ あさやま ちょう あさくら</small> 島根県大田市朝山町朝倉 至： <small>しまね おおだ くてちよう きつか</small> 島根県大田市久手町刺鹿	<b>延長</b>	6.3 km		

### 事業概要

一般国道9号は、きょうと ふきやうと 京都府京都市から やまぐち しものせき 山口県下関市までを結ぶ延長約724kmの主要幹線道路である。  
朝山・大田道路は、しまね おおだ あさやま ちょう あさくら 島根県大田市朝山町朝倉と おおだ くてちよう きつか 大田市久手町刺鹿を結ぶ延長6.3kmの自動車専用道路である。

### 事業の目的・必要性

事業目的は、緊急時の代替路線の確保、交通安全の確保、観光・医療・地域産業を支援するとともに、広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。

### 事業概要図



<b>事業の 効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度：H19年度 都市計画決定：H17年度	用地着手：H21年度 工事着手：H23年度	供用年（当初）：H29年度/— （暫定/完成）：（実績）H29年度/—	<b>変動</b>	1.00 倍	
	<b>事業費</b>	計画時（暫定/完成）	実績（暫定/完成）	（名目値）約210億円 / — （実質値）約219億円 / —	（名目値）約228億円 / — （実質値）約235億円 / —	1.09 倍	
	<b>交通量</b> （当該路線）	計画時（暫定/完成）	実績（暫定/完成）		17,700台/日 / —	8,300台/日 / —	47 %
	<b>旅行速度向上</b> （供用前現道→当該路線）	47.5 → 72.1 km/h （供用前年度）（供用後年度）	<b>交通事故減少</b> （供用前現道→供用後現道）		23.5 → 14.2 件/台キロ （供用前年度）（供用後年度）		
	<b>費用対効果 分析結果</b> （当初）	B/C 3.2	<b>総費用</b> 179億円 （事業費：157億円 維持管理費：22億円 更新費：0億円）	<b>総便益</b> 573億円 （走行時間短縮便益：504億円 走行経費減少便益：45億円 交通事故減少便益：23億円）	基準年 H18年		
<b>費用対効果 分析結果</b> （事後）	B/C 3.7	<b>総費用</b> 346億円 （事業費：296億円 維持管理費：50億円 更新費：0億円）	<b>総便益</b> 1,269億円 （走行時間短縮便益：1,065億円 走行経費減少便益：171億円 交通事故減少便益：32億円）	基準年 R4年			
<b>事業遅延によるコスト増</b>	<b>費用増加額</b>	<b>便益減少額</b>		— 億円			
<b>事業遅延の理由</b> —							

### 客観的評価指標に対応する事後評価項目

- ① 円滑なモビリティの確保
  - ・ 渋滞損失時間が削減した。【748千人時間/年】
  - ・ 大田市から出雲空港へのアクセスが向上した。【大田市役所～出雲空港：63分⇒58分】
- ② 物流効率化の支援

等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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が向上した。 【J Fしまね大田水産物地方卸売市場～大阪府中央卸売市場：283分⇒278分】</li> <li>③ 国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 隣接した日常生活圏中心都市間の所要時間が短縮した。【出雲市～大田市：57分⇒52分】</li> </ul> </li> <li>④ 個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 世界遺産石見銀山へのアクセスが向上した。【石見銀山（大田市）～出雲市：74分⇒70分】</li> </ul> </li> <li>⑤ 安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第三次救急医療機関（島根県立中央病院、島根大学医学部付属病院）へのアクセスが向上した。 【大田市役所～島根県立中央病院の所要時間短縮（41分⇒37分）、大田市役所～島根大学医学部附属病院の所要時間短縮（44分⇒40分）】</li> </ul> </li> <li>⑥ 災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 島根県の第1次緊急輸送道路に指定。（多伎・朝山道路、朝山・大田道路）</li> </ul> </li> <li>⑦ 地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ CO2排出量が削減した。【削減量：約7.6千t/年、695千t/年→687千t/年】</li> </ul> </li> <li>⑧ 生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ NOx排出量が削減した。【削減量：約24t/年、1,273t/年→1,249t/年】</li> <li>・ SPM排出量が削減した。【削減量：約1.6t/年、69t/年→67t/年】</li> </ul> </li> </ul>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価実施要綱（昭和59年閣議決定）に基づき、環境影響評価を実施。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>大田市の人口は減少傾向。【平成12年：43千人→令和2年：33千人】</p> <p>大田市の自動車保有台数は、平成12年から平成17年まで増加したが、平成22年以降減少。【平成12年：282百台→令和2年：282百台】</p>
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>本事業は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、今後の事後評価の必要はないと考える。</p> <p>山陰道の一部を構成する朝山・大田道路の整備により、安全、安心の確保、救命救急活動の支援、山陰道沿線における企業活動の支援など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。</p> <p>なお、4車線整備については、今後の沿線周辺などの開発や交通状況等を踏まえて検討する。</p>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<p>同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿（地域の取組）と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。</p> <p>一体となって効果を発揮する道路ネットワークについてはそれらをまとめて評価することも重要と考える。また、今後周辺道路整備が進み更なるネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。</p>
特記事項	<p>特になし</p>

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

## 「事後評価」

一般国道9号 多伎・朝山道路  
一般国道9号 朝山・大田道路

令和4年10月

国土交通省 中国地方整備局

# 1. 位置図

一般国道9号 多伎・朝山道路  
 一般国道9号 朝山・大田道路

- 一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市に至る延長約724kmの主要幹線道路である。
- 一般国道9号多伎・朝山道路(延長9.0km)、朝山・大田道路(延長6.3km)は山陰道の一部を構成する島根県出雲市多伎町久村から大田市久手町刺鹿の約15km区間に位置する自動車専用道路である。



## 2. 事業概要及び経緯

### (1) 事業の概要

- 一般国道9号多伎・朝山道路、朝山・大田道路は緊急時の代替路線の確保、交通安全の確保、観光・医療・地域産業を支援するとともに、広域交流の促進及び地域活性化に寄与することを目的とした事業である。

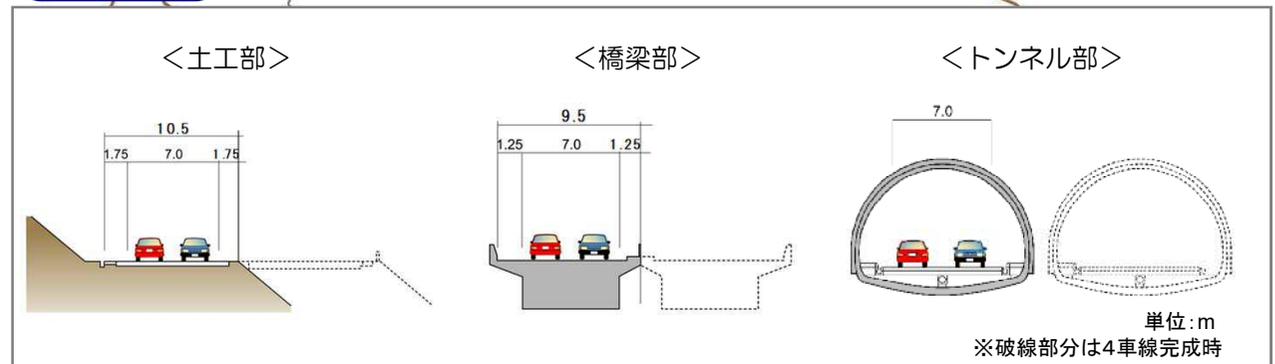
#### 計画概要図



#### 計画概要

	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
起終点 (上段:起点) (下段:終点)	おおだし あさやまちょう あさくら 大田市朝山町朝倉 おおだし くてちよう さつか 大田市久手町刺鹿	いずもし たきちよう くむら 出雲市多伎町久村 おおだし あさやまちょう あさくら 大田市朝山町朝倉
計画延長	6.3km	9.0km
道路規格	第1種第3級	第1種第3級
設計速度	80km/h	80km/h
車線数	暫定2車線	暫定2車線

#### 標準断面図



## 2. 事業概要及び経緯 (2)事業の経緯

一般国道9号 多伎・朝山道路  
 一般国道9号 朝山・大田道路

- 平成17年度に都市計画決定し、多伎・朝山道路は平成18年度に事業着手、朝山・大田道路は平成19年度に事業着手。
- 平成30年3月18日に朝山・大田道路が開通し、平成31年3月17日に多伎・朝山道路が開通した。



区間	朝山・大田道路 大田朝山IC～大田中央・三瓶山IC L=6.3km	多伎・朝山道路 出雲多伎IC～大田朝山IC L=9.0km
都市計画決定	平成17年度	
事業着手	平成19年度	平成18年度
用地着手	平成21年度	平成20年度
工事着手	平成23年度	平成20年度
開通	平成30年3月18日	平成31年3月17日
再評価実施	平成22年度 平成25年度 平成28年度	平成22年度 平成25年度 平成28年度 平成29年度

### 3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

一般国道9号 多伎・朝山道路  
 一般国道9号 朝山・大田道路

#### ■一般国道9号 多伎・朝山道路

	当初・再評価 (H18新規事業化)	実績
事業延長	9.0km	9.0km
道路構造	暫定2車線	暫定2車線
総事業費	約248億円	約470億円
交通量	13,800台/日 (H11道路交通量調査に基づくH32推計)	8,600台/日 (R2実績値)
事業期間	平成18年度～平成29年度(12年間)	平成18年度～平成30年度(13年間)

#### ■一般国道9号 朝山・大田道路

	当初・再評価 (H19新規事業化)	実績
事業延長	6.3km	6.3km
道路構造	暫定2車線	暫定2車線
総事業費	約210億円	約228億円
交通量	17,700台/日 (H11道路交通量調査に基づくH42推計)	8,300台/日 (R2実績値)
事業期間	平成19年度～平成29年度(11年間)	平成19年度～平成29年度(11年間)

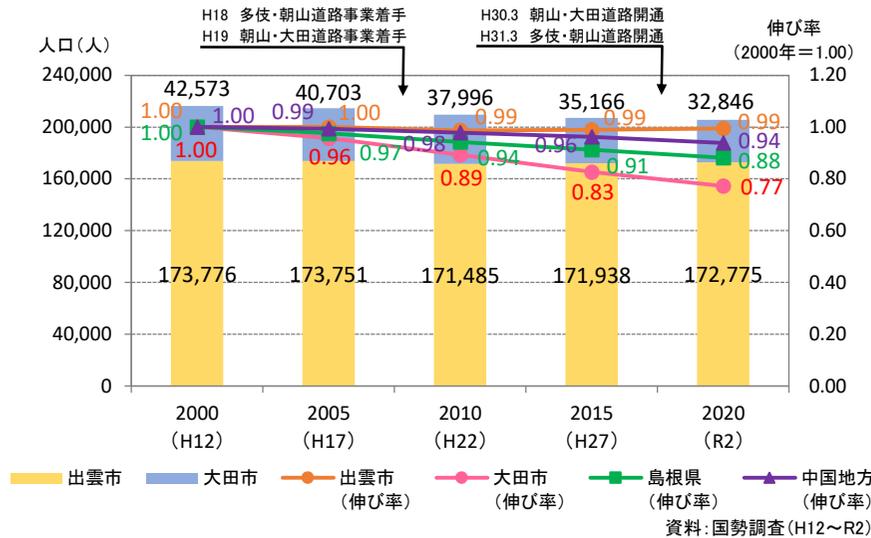
※新規事業採択時評価または事業着手後の再評価時点の想定・予測と事後の実績を比較する。

# 4. 社会経済情勢等の変化

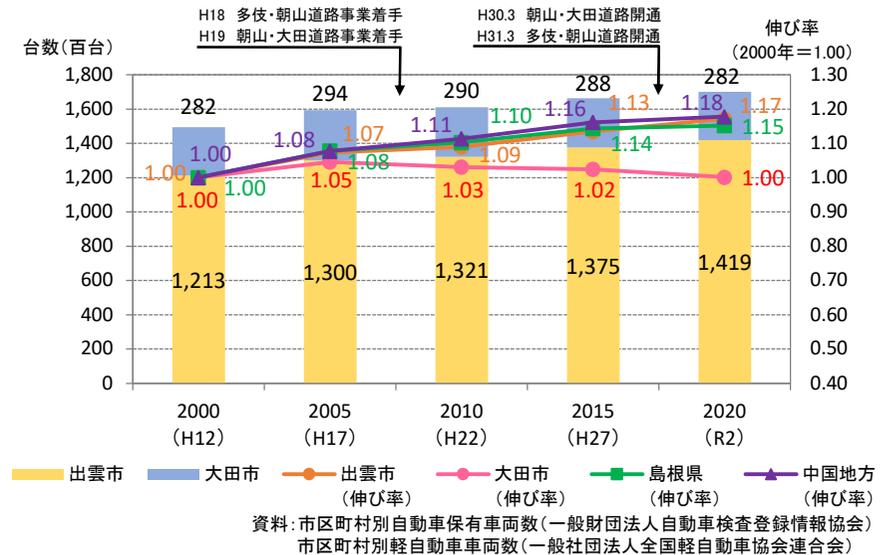
一般国道9号 多伎・朝山道路  
 一般国道9号 朝山・大田道路

- 多伎・朝山道路、朝山・大田道路が位置する出雲市の人口は横這い、大田市の人口は県平均よりも減少傾向。出雲市の自動車保有台数は増加傾向、大田市の自動車保有台数は平成17年以降減少に転じている。
- 国道9号の交通量は横ばいで推移しており、多伎・朝山道路、朝山・大田道路の開通により国道9号から交通が転換している。

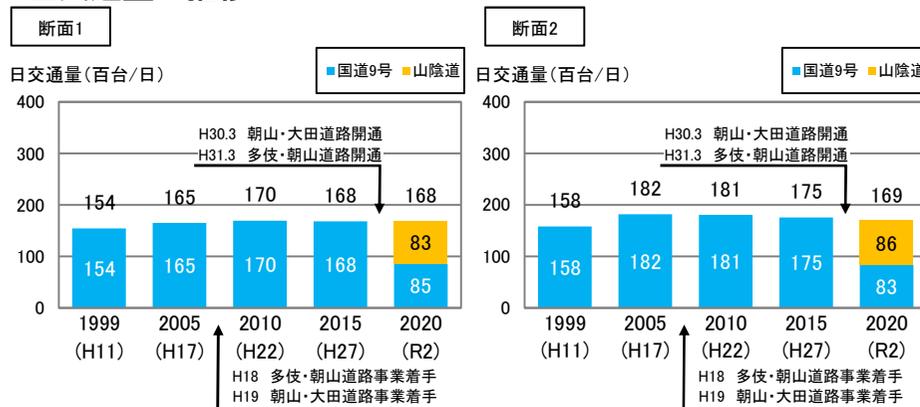
## ■人口の推移



## ■自動車保有台数の推移



## ■交通量の推移



調査地点: 国道9号: 大田市久手町刺鹿(断面1)、出雲市多伎町多伎(断面2)  
 朝山・大田道路: 大田中央・三瓶山IC付近(断面1)、多伎・朝山道路: 出雲多伎IC付近(断面2)  
 資料: 全国道路・街路交通情勢調査(H11~H27)、交通量調査結果(R2.3.3)



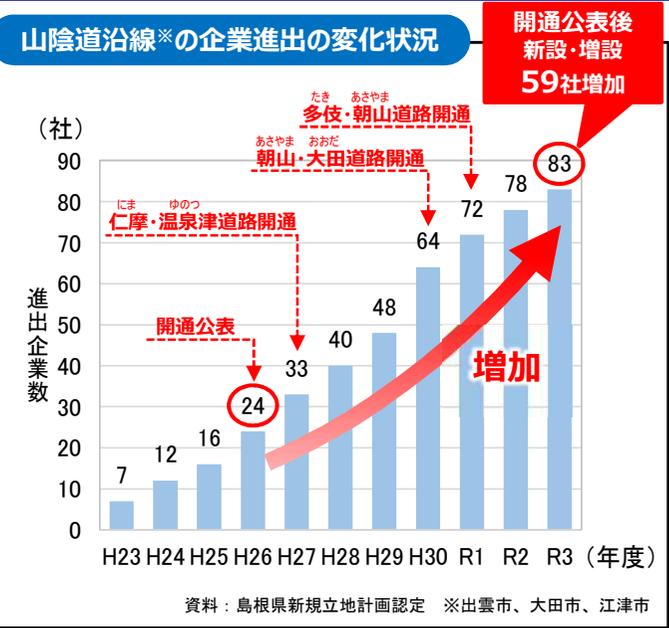
# 5. 事業周辺における環境の変化

●朝山・大田道路、多伎・朝山道路の整備により、江津地域拠点工業団地や波根地区工業団地等、沿線の企業進出・増設が進んでいる。

周辺工業団地位置図

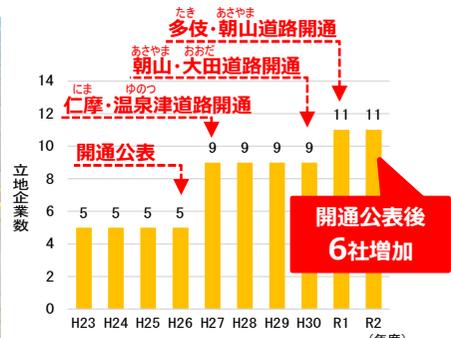


山陰道沿線※の企業進出の変化状況



江津地域拠点工業団地

新規の立地企業が増加。需要の拡大により、R1年度より追加造成に着手。

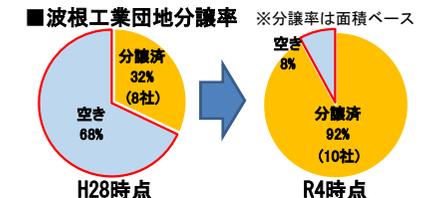


波根地区工業団地

電子機器メーカーが令和2年に生産棟を竣工。さらに、令和4年3月から新生産棟増設を開始。



<電子機器メーカー>  
 【R4.3から新生産棟増設を開始】  
 業種：電子部品製造業  
 構造、規模：鉄骨造、地上4階建  
 ・延床面積：22,120m<sup>2</sup>  
 ・建築面積：6,314m<sup>2</sup>  
 総投資額：約120億円



### 《整備効果》

整備効果①：代替路の確保

整備効果②：安全・安心の確保

整備効果③：救命救急活動の支援

整備効果④：観光振興の支援

整備効果⑤：地域産業の支援

## 6. 事業効果の発現状況

### 整備効果①:代替路の確保

- 令和3年8月の大雨により国道9号で地すべりが発生したことから、国道9号(出雲市多伎町小田)において全面通行止めを実施。
- 国道9号に並行して整備した山陰道(多伎・朝山道路)が迂回路として有効に機能し、地域の生活・物流等の経済活動確保に大きな効果を発揮。

#### 国道9号の全面通行止めによる迂回状況

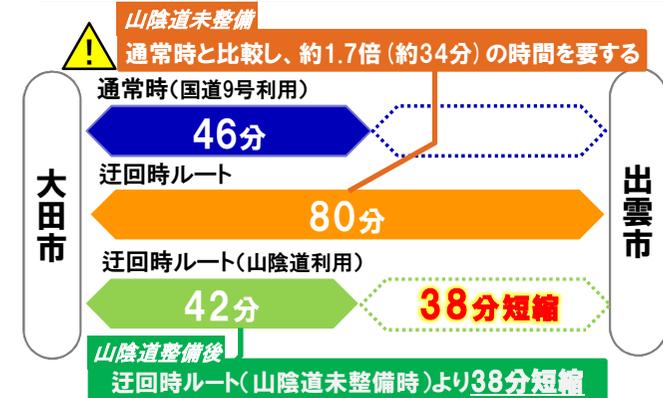


#### 令和3年8月の大雨による地すべり

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。



#### 山陰道整備有無での出雲～大田間の迂回時間



※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。  
 上記調査以降に開通した山陰道は 70km/h として算出。  
 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)

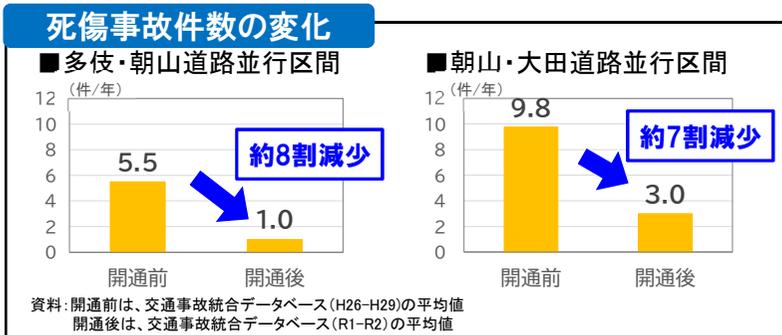
#### <道路利用者の声>



9号が通れなくなり、以前だったら遠回りして時間がかかっていたが、今は**山陰道があるから遠回りせず**に助かった。(R3.9 出雲市へのヒアリング結果)

## 6. 事業効果の発現状況 整備効果②:安全・安心の確保

- 今回開通した区間に並行する国道9号の「仙山峠」は、急カーブや急勾配が連続し、事故による全面通行止めが10年間で19回発生し、死亡事故も発生していた。
- 多伎・朝山道路と朝山・大田道路が開通し、交通が転換したことで、事故件数が約7~8割減少した。
- 交通の難所(仙山峠)を回避できるようになり、安定かつ円滑な移動が実現している。



利用者の声

大田市 食料品製造業  
 営業活動のため2週に1往復は出雲空港を利用しています。国道9号は迂回路が無いので、通行止めや通行規制により足止めを受け、飛行機に乗り損なうことがありましたが、今では山陰道の開通により、通行止めの影響を受けることがなくなり、予定通り空港に到着できるようになりました。とても助かっています。

江津市 男性 (40代)  
 家族が長期入院となり多伎・朝山道路を利用して頻繁に見舞いに行くようになった。走りやすく安全な道路を利用することで、入院していた家族も見舞いの行きかえりの運転を心配することが少なくなった。

大田市 女性 (50代)  
 仙山峠は雪の日などはとても怖い思いをして通勤しておりましたし、カーブが多いので道路が出来て良かったです。

大田市 男性 (30代)  
 やはり9号線での事故による交通規制に対応しやすくなったことが一番重要だと思います。おかげさまで迂回距離・時間が非常に短縮されました。

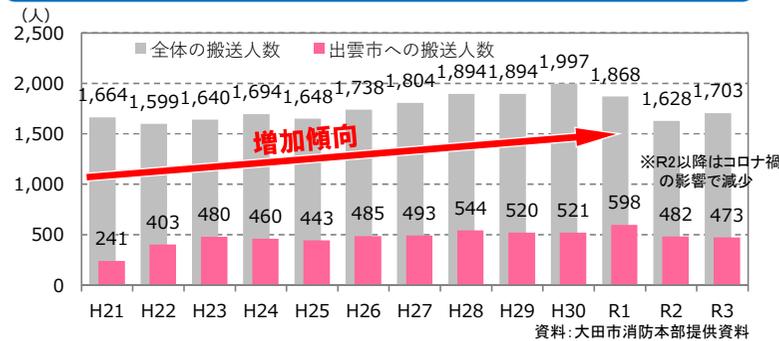
資料:R2 住民アンケート調査結果

## 6. 事業効果の発現状況

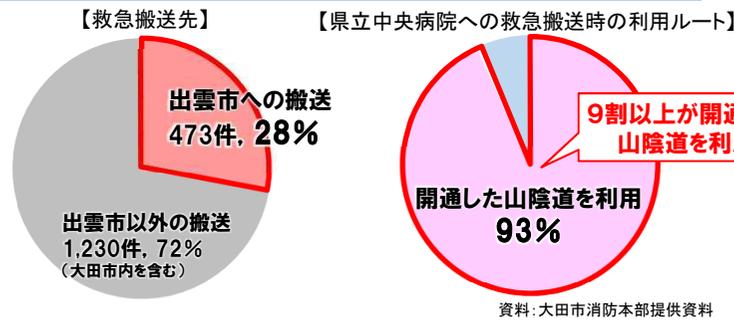
### 整備効果③:救命救急活動の支援

- 第3次救急医療機関である島根県立中央病院への搬送において9割以上が山陰道を利用しており、多伎・朝山道路、朝山・大田道路の開通により、大田市から出雲市の第3次救急医療機関への搬送時間が約7分短縮された。
- 第3次救急医療機関へ60分で到達できるエリアが拡大し、多伎・朝山道路、朝山・大田道路が救急活動を支援している。

#### 大田市消防本部の搬送人数の推移



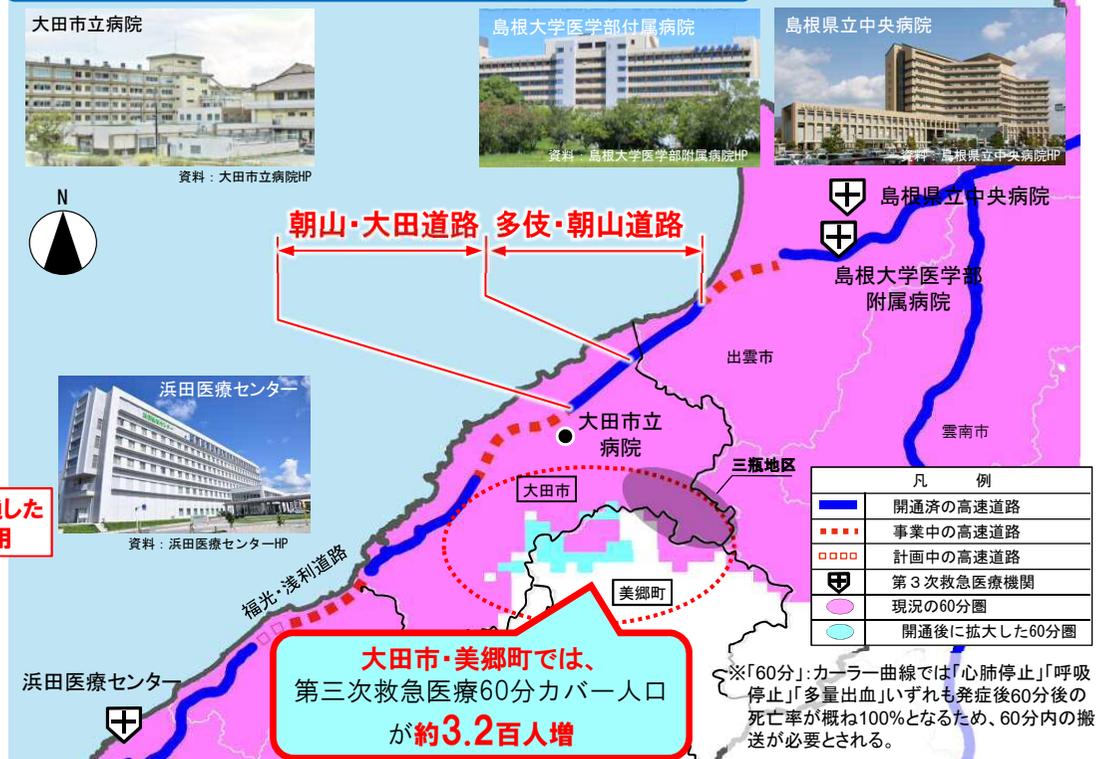
#### 大田市から出雲市への救急搬送状況(令和3年)



#### 大田市から出雲市の第3次救急医療機関への搬送時間



#### 島根県内の第3次救急医療機関への到達60分圏域



#### <消防の声>

昨年、出雲市多伎町地内の国道9号沿いの法面で地滑りが確認され、全面通行止めになった際には、山陰道が迂回路となり、高次医療機関への救急搬送が滞ることなく、傷病者を安全、確実に搬送することができました。

また三瓶地区の一部地域にあっては、市街地に出てから国道9号を利用せず、直接山陰道へアクセスすることにより高次医療機関への搬送時間短縮が図られております。

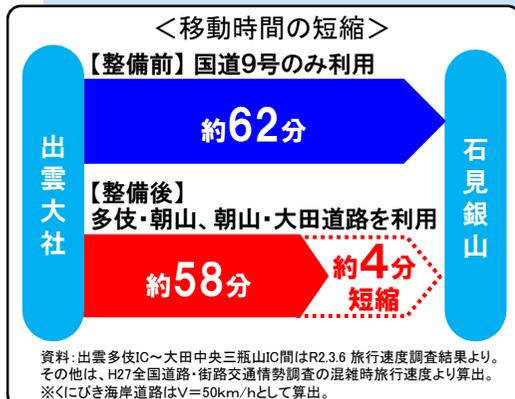
地域住民の救命のための「いのちの道」が早期に全線開通することを切望します。

(R4年2月 大田市消防本部ヒアリング結果より)

## 6. 事業効果の発現状況 整備効果④：観光振興の支援

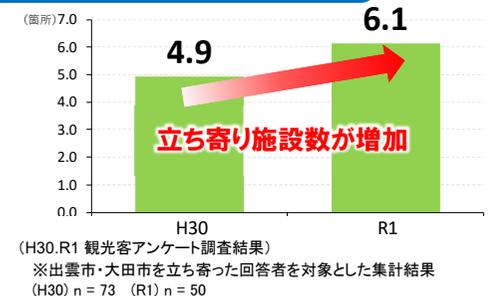
- 多伎・朝山道路、朝山・大田道路等の開通により所要時間が短縮した出雲市と大田市の主要観光施設で入込客数が増加。
- 出雲市・大田市を訪れた観光客の立ち寄り施設数も増加しており、周遊観光の促進が図られている。
- 周遊観光の促進により、大田市の特産品であるアナゴの商品開発が活発化している。
- 今後、出雲～多伎・大田～仁摩間の山陰道の開通により、更なる観光周遊の促進が期待される。

### 山陰道開通後の観光入込客数の変化



資料：島根県月別主要観光施設等動向(H30.4～H31.1、H31.4～R2.1)の観光入込客数の比較  
 ※国立公園三瓶山は三瓶自然館の観光入込客数(令和元年11月から休館中のため、4～10月までを集計)、出雲市の変化率は、出雲市HP(2019年速報値)より

### 立ち寄り施設数の変化



#### 利用者の声

出雲大社としまね海洋館アクアス(浜田市)の両方行きたくて予定を立てたのですが、思ったより近く、ゆっくり観光することができました。  
 (広島市/30代/女性)

(R1 観光客アンケート調査結果)

### アナゴの商品開発が活発化



#### <大田商工会議所の声>

山陰道開通によるアクセス性向上により、観光客等の来訪客が増加し、製品の開発が加速するとともに、道の駅や飲食店のアナゴ消費量が増加しています。アナゴ漁獲量2年連続全国一位の島根県の約半分は大田市で水揚げされていますが、認知度が低いため、大田市内でPRイベントを開催しています。山陰道開通により、市外からのお客様が増えており、ブランド力の向上、販売拡大を支援しています。

資料：大田商工会議所へのヒアリング調査結果より

## 6. 事業効果の発現状況 整備効果⑤：地域産業の支援

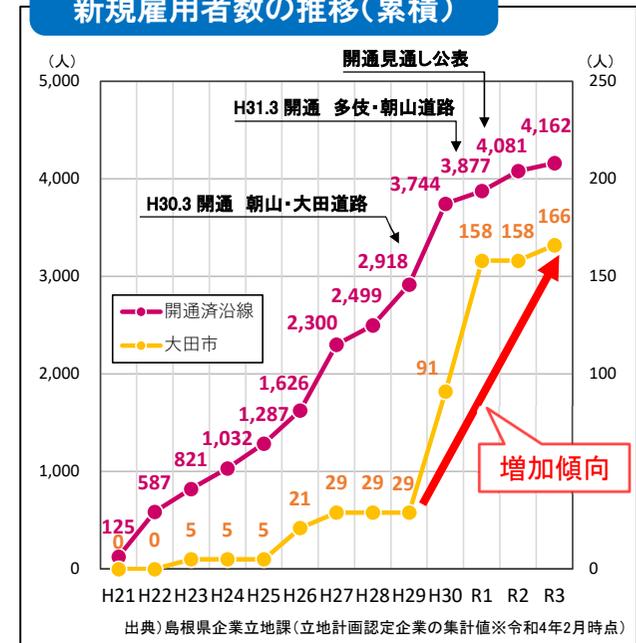
- 多伎・朝山道路や朝山・大田道路等の山陰道の開通によりネットワーク化が進む中、電子部品製造業の工場が波根地区工業団地内に完成するなど企業立地が進み、新たな雇用が生まれている。
- 大田市は次の工業用地選定に取り組むとともに、山陰道が令和7年度に概ね開通すると公表されていることなどから、新たな企業立地が進むことが期待される。

### 山陰道・尾道松江線沿線の新規立地企業進出状況



※「未開通沿線」は、連続してネットワーク化されていない場合を含む  
 ※令和4年2月時点

### 新規雇用者数の推移(累積)



### 波根地区工業団地 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。

資料：H31.1 製造企業へのヒアリング結果



### 大田市産業振興部産業企画課の声

- ・波根地区工業団地はほぼ分譲済みとなり、候補地の選定調査を2年連続で行い、複数の箇所と検討してきました。今後、候補地のさらなる絞り込みや地盤調査を行ったうえで、島根県との共同による整備を念頭に、最終的な候補地を決定し、提案に向けた準備を進めます。

資料：R3.2ヒアリング結果



### 山陰道沿線立地企業の声

<電子部品メーカー(出雲市)>

- ・出雲工場に配送センターがあり、益田工場で生産したものや、一部海外で製造されたものも出雲工場に出荷しています。そのため、山陰道の開通により運送時間の短縮と運送コストの削減に繋がっています。

資料：R3.2ヒアリング結果



### 今後の事後評価の必要性

- 多伎・朝山道路、朝山・大田道路は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、当該事業のみを対象とした今後の事後評価の必要はないと考える。

※一定程度のネットワークが整備できた段階で、当該事業を含むこのネットワークを対象とした整備効果の確認を必要に応じて実施

### 改善措置の必要性

- 山陰道の一部を構成する多伎・朝山道路、朝山・大田道路の整備により、緊急時の代替路線の確保、交通安全の確保、観光・医療・地域産業を支援するとともに、広域交流の促進及び地域活性化など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。なお、4車線整備については、今後の沿線周辺などの開発や交通状況等を踏まえて検討する。

### 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- 同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿(地域の取組)と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。
- 一体となって効果を発揮する道路ネットワークについてはそれらをまとめて評価することも重要と考える。また、今後周辺道路整備が進み更なるネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。

# <参考資料> (1)多伎・朝山道路

一般国道9号 多伎・朝山道路  
一般国道9号 朝山・犬田道路

●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
<b>費用 (C)</b>	669
<b>事業費</b>	610
<b>維持管理費</b>	59
<b>更新費</b>	0
<b>便益額 (B)</b>	1,918
<b>走行時間短縮便益</b>	1,644
<b>走行経費減少便益</b>	231
<b>交通事故減少便益</b>	44
<b>費用便益比</b>	<b>2.9</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。

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

計画交通量	総事業費	総費用 (C)	3 便益 (B)	費用対効果 (B/C)
19,800台/日	約470億円	669億円	1,918億円	2.9

※基準年：R4年

## ◆道路の役割

### ■道路の役割

- ①環境の改善(地球環境)[CO2排出量:約11.3千トン/年(1.6%)削減]  
環境の改善(沿道環境)[NOX排出量:約36.2トン/年(約2.8%削減)、SPM排出量:約2.4トン/年(約3.5%削減)]
- ②移動及び輸送の効率化による企業活動の支援
- ③緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上

# <参考資料> (2)朝山・大田道路

一般国道9号 多伎・朝山道路  
一般国道9号 朝山・大田道路

●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
<b>費用 (C)</b>	346
<b>事業費</b>	296
<b>維持管理費</b>	50
<b>更新費</b>	0
<b>便益額 (B)</b>	1,269
<b>走行時間短縮便益</b>	1,065
<b>走行経費減少便益</b>	171
<b>交通事故減少便益</b>	32
<b>費用便益比</b>	<b>3.7</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。

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

計画交通量	総事業費	総費用 (C)	3 便益 (B)	費用対効果 (B/C)
19,300台/日	約228億円	346億円	1,269億円	3.7

※基準年：R4年

## ◆道路の役割

### ■道路の役割

- ①環境の改善(地球環境)[CO2排出量:約7.6千トン/年(1.1%削減)  
環境の改善(沿道環境)[NOX排出量:約23.6トン/年(約1.9%削減)、SPM排出量:約1.6トン/年(約2.3%削減)]
- ②移動及び輸送の効率化による企業活動の支援
- ③緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上