

一般国道 9 号 三隅・益田道路

道路建設事業の再評価項目調査

事業名	一般国道9号 <small>みすみ ますだ</small> 三隅・益田道路			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局	
起終点	自：島根県浜田市三隅町 至：島根県益田市遠田町					延長	15.2 km	
事業概要 一般国道9号は、京都市から下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。三隅・益田道路は、島根県浜田市三隅町と益田市遠田町を結ぶ延長15.2kmの自動車専用道路である。事業目的は、緊急輸送道路の確保、第三次救急医療機関へのアクセス向上、広域観光ルートの形成を図ることである。								
H24年度事業化		H22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1,028億円		事業進捗率 (R7年3月末時点)	83%		供用済延長	0.0km	
計画交通量	17,300 ~ 18,800 台/日							
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 2,461/8,820億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 3,695/11,223億円		基準年	
	1.3 (1.5)	5.8% (6.3%)	(事業費:2,155/8,052億円 維持管理費:305/764億円 更新費:1.2/5.1億円)		(走行時間短縮便益:2,958/9,055億円 走行経費減少便益:596/1,720億円 交通事故減少便益:141/448億円)		令和5年	
	(参考) — [2%]		(事業全体)		(残事業)			
	(参考) — [1%]		交通量	B/C=1.1~1.5(±10%)		交通量	B/C=1.3~1.7(±10%)	
	(残事業)	(残事業)	事業費	B/C=1.2~1.3(±10%)		事業費	B/C=1.4~1.6(±10%)	
1.5 (6.8)	7.0% (38.5%)	事業期間	B/C=1.3~1.3(±20%)		事業期間	B/C=1.4~1.6(±20%)		
(参考) — [2%]								
(参考) — [1%]								
事業の効果等 <ol style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失の削減が期待される ・一般国道9号の混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される ・バス路線(大阪線、浜田益田線、土田線)の利便性向上が期待される ・浜田市から益田駅(特急停車駅)へのアクセス向上が期待される ・浜田市から萩・石見空港(第三種空港)へのアクセス向上が期待される ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・益田市から浜田港(重要港湾)まで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 <ul style="list-style-type: none"> ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている ・隣接した日常活動圏中心都市間(益田市~浜田市区間)を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される ④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・萩・石見空港から石見海浜公園(R4 観光入込み客数53万人/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 <ul style="list-style-type: none"> ・三次救急医療機関(浜田医療センター)へのアクセス向上が期待される ⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・第1次緊急輸送路道路である国道9号の代替路を形成する ・並行する現道の要防災対策箇所が回避される(3箇所) ⑦地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が期待される ⑧生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出量の削減が期待される ・SPM排出量の削減が期待される ⑨他のプロジェクトとの関係 <ul style="list-style-type: none"> ・大規模事業(一般国道9号浜田・三隅道路、一般国道9号益田道路)と一体的に整備する必要がある ・「島根創生計画(R2.3)」、「第2次浜田市総合振興計画後期基本計画(R4.3)」、「第6次益田市総合振興計画(R3.3)」に位置づけられている 								

関係する地方公共団体等の意見

対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号三隅・益田道路は、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7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

- 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 年度に一般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・田万川道路が新規事業化
- R3 年度に大井・萩道路が新規事業化
- R5 年度に三隅・長門道路が新規事業化
- R5 年度に益田道路（久城～高津）が新規事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和7年3月末時点で、事業全体の進捗率は約83%、用地の進捗率は約100%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、令和7年度の開通を目指して工事を推進している。

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。(〔 〕内は社会的割引率の値)

「事業再評価」
みすみ ますだ
一般国道9号 三隅・益田道路

令和6年 12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)

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 R2.5:98,754人→R6.5:92,389人(浜田市、益田市計) 沿線市町村の自動車保有台数H31.3:80,690台→R5.3:79,137台(浜田市、益田市計)	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:935億円(R5年度再評価時)→1,028億円(R6年度再評価時) ※増加率9.9%	□	■	□
事業期間の増加	14年(R5年度再評価時) → 14年(R6年度再評価時) ※増加率0%	■	□	□
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	R5.12 費用便益分析マニュアル改訂 ただし、比較参考のための社会的割引率の記載のため該当しない	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)	2,922,000TE/日(R5年度再評価時) → 2,922,000TE/日(R6年度再評価時) ※増加0%	10%以下 ■	10%超え □	
周辺ネットワークで新規事業化がない	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 0.02% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 1.3 ≥ 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： 要点 資料： 省略 費用対効果分析： 省略 とする。				

2. 事業概要

(1) 位置図

- 一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市に至る延長約730kmの主要幹線道路である。
- 一般国道9号三隅・益田道路は、島根県浜田市三隅町から益田市遠田町に至る延長15.2kmの自動車専用道路である。



※トンネル工事等が順調に進捗した場合

2. 事業概要

(2) 事業目的と計画概要

●三隅・益田道路は、緊急輸送道路の確保、第三次救急医療機関へのアクセス向上、広域観光ルートの形成を目的とした事業である。

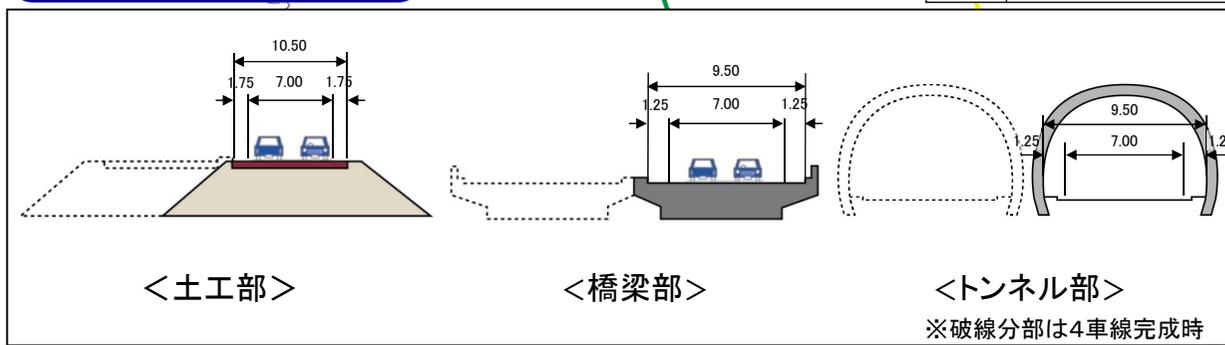
計画概要図



計画概要

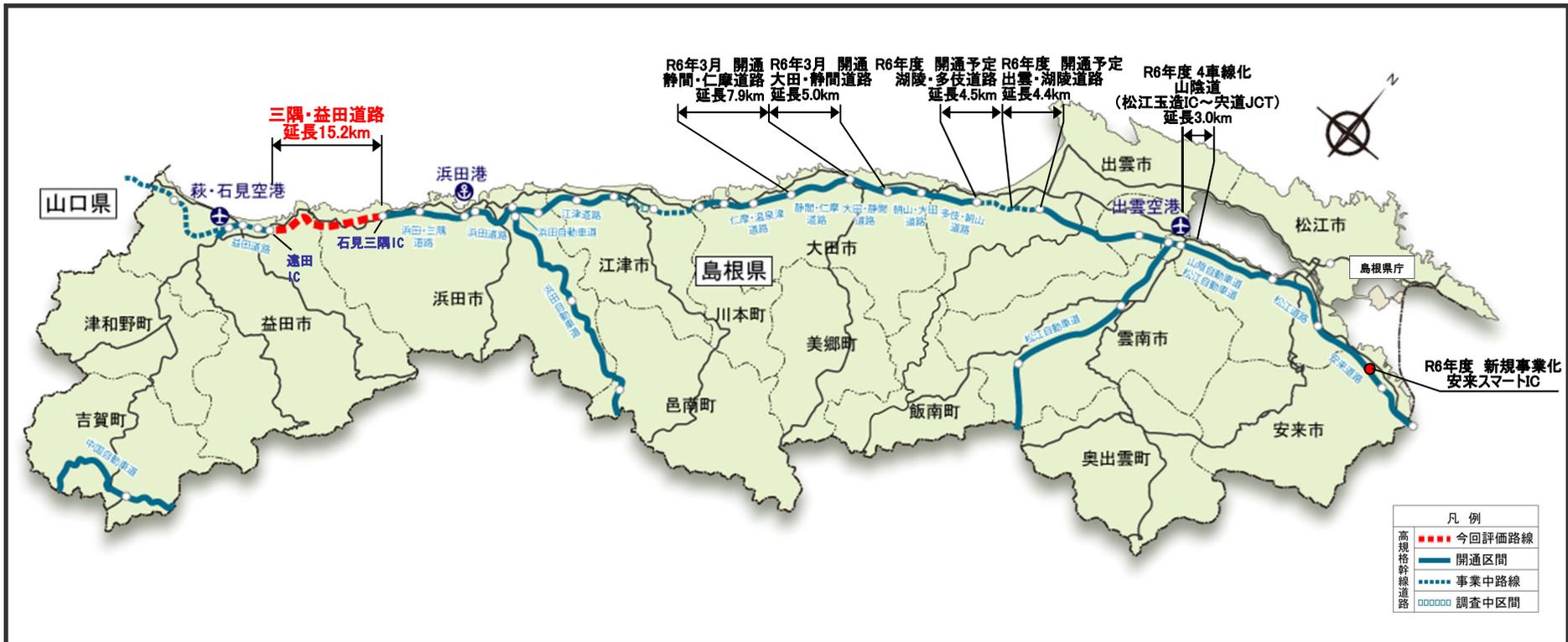
起 終 点	起点：島根県浜田市三隅町 終点：島根県益田市遠田町
計 画 延 長	15.2km
道 路 規 格	第1種第3級
設 計 速 度	80km/h
車 線 数	暫定2車線

標準断面図



3. 前回評価時からの周辺環境の変化

- 令和6年3月に静岡・仁摩道路、大田・静岡道路が開通。
- 令和6年度に湖陵・多伎道路、出雲・湖陵道路が開通予定、山陰道(松江玉造IC～宍道JCT)が4車線化、安来スマートICが新規事業化。



(1)現状の課題

課題①:安全・安心の確保



整備効果①:急カーブや急勾配の回避による走行性・安全性の向上

課題②:災害等による通行止め



整備効果②:通行止めによる迂回の解除
安心した日常生活の確保

(2)道路整備により期待される効果

①:地域医療の支援



整備効果①:救急搬送時間の短縮、安静搬送による患者負担の軽減

②:企業活動の支援



整備効果②:走行性向上による物流効率化

③:周辺地域の観光活性化支援



整備効果③:周遊性向上による地域振興支援

4. 事業の必要性

(1) 現状の課題

<前回評価(令和5年度)事業再評価資料 再掲>

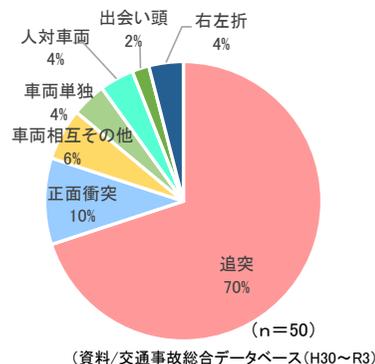
課題①:安全・安心の確保(急カーブや急勾配の回避による走行性・安全性の向上)

- 並行する国道9号には急カーブ8箇所、急勾配3箇所、要防災対策箇所3箇所など、道路構造に課題のある区間が存在。
- 走行速度が高いことなどが原因と考えられる追突事故等4年間に35件の事故が発生しており、死傷事故率が全国平均(約47.0件/億台キロ)以上の区間が多数存在し、重大事故*の発生割合が全国平均より高くなっている。 *重大事故:死亡事故及び重傷事故

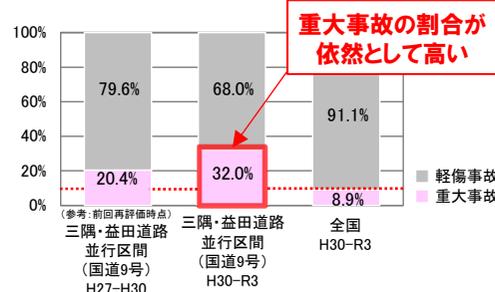
並行する国道9号の急カーブ・急勾配区間及び重大事故の発生箇所



並行する国道9号の事故類型割合



重大事故の発生割合



(資料/三隅・益田道路並行区間: 交通事故総合データベース
全国: 交通事故発生状況H30~R3(交通事故総合分析センター))

写真①



線形不良箇所(R=100)



全面通行止め: 2時間30分
最長渋滞長: 約5km(上り)

4. 事業の必要性

(1) 現状の課題

<前回評価(令和5年度)事業再評価資料 再掲>

課題②: 災害等による通行止め(通行止めによる迂回の解除、安心した日常生活の確保)

- 並行する国道9号では全面通行止め等の通行規制が年間平均3.6回発生しており、通行止めが発生した場合、周辺の道路は狭幅員区間が多いため、大きな迂回を強いられることとなり、生活や物流活動に大きな支障をきたしている。
- 三隅・益田道路の整備により、災害や異常気象時の代替路が確保され道路の安全性・信頼性が向上する。

並行する国道9号の通行規制実績 (H18~R4)

発生年度	全面通行止め		片側交互通行	
	件数	規制時間(h:m)	件数	規制時間(h:m)
H18	1	0:13	-	-
H19	1	0:18	3	7:15
H20	2	3:21	-	-
H21	-	-	4	917:35
H22	-	-	-	-
H23	1	0:26	2	1:20
H24	1	1:16	7	10:48
H25	1	0:33	1	0:35
H26	1	1:00	2	0:30
H27	2	1:53	3	4:59
H28	-	-	4	31:47
H29	7	7:41	8	22:57
H30	-	-	2	5:32
R1	-	-	-	-
R2	1	0:27	4	3:40
R3	-	-	-	-
R4	-	-	2	0:34
合計	18	17:08	42	1007:32
平均	1.1	1:00	2.5	59:16

年間3.6回の通行規制が発生

※事故・災害による通行規制を対象とする。

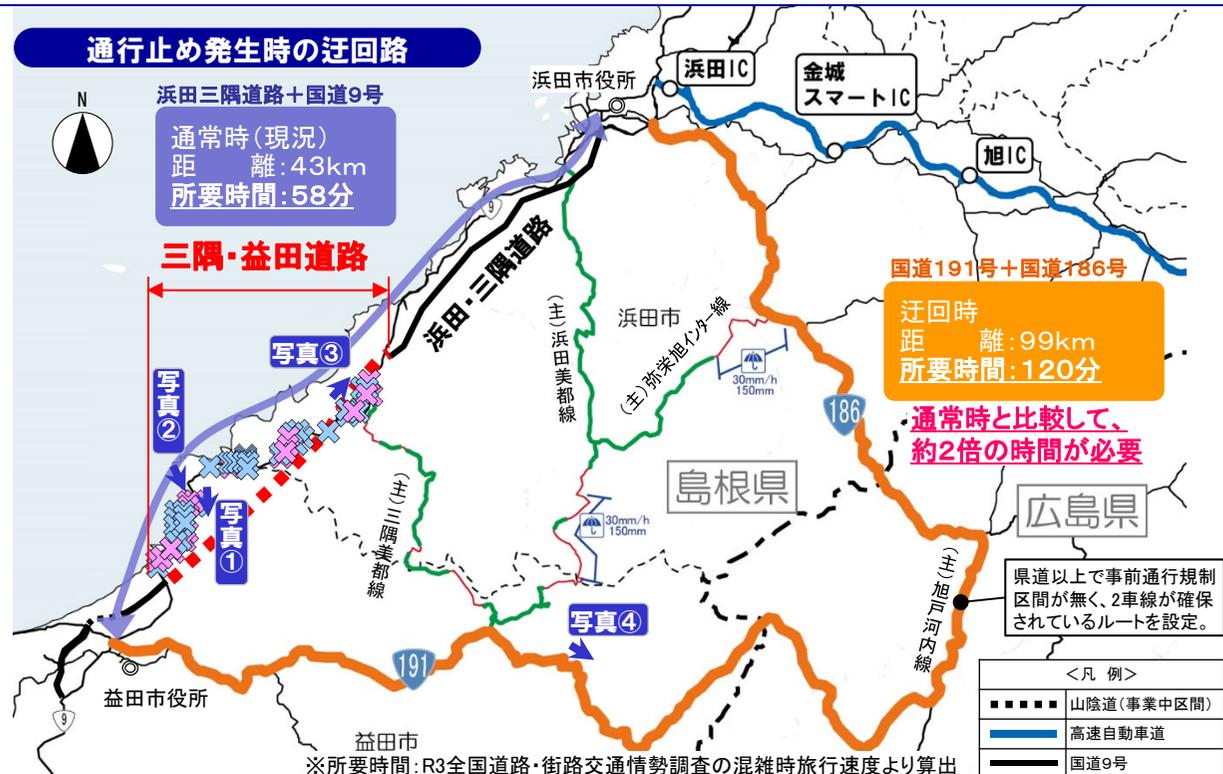
片側交互通行規制42回のうち11回は全面通行止めから移行

◆上り線(益田側)の渋滞状況

平成21年7月21日の豪雨※では、益田市木部町大浜付近で発生したのり枠変状、擁壁変状時に伴う片側交互通行規制の影響で、益田側では最大800mの渋滞が発生。

片側交互通行規制
39日間
7/21~8/28

※平成21年7月中国・九州北部豪雨



写真② 平成21年7月 片側交互通行 (益田市木部町)



写真③ 昭和58年7月水害(浜田市三隅町)



写真④ 迂回路: 国道191号 (益田市美都町)

<凡例>

■■■■■	山陰道(事業中区間)
■■■■■	高速自動車道
■■■■■	国道9号
■■■■■	迂回路ルート
✕	全面通行止め発生箇所 (H18~R4)
✕	片側通行規制発生箇所 (H18~R4)
2車線	2車線
1車線	1車線
通行規制区間 (規制基準: 時間雨量連続雨量)	

4. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

<前回評価(令和5年度)事業再評価資料 再掲>

①: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)

- 島根県西部には、3次救急医療機関(浜田医療センター)に60分で到達できない地域が存在している。
- 三隅・益田道路の整備により、搬送時間が短縮され、搬送時の横揺れが減少するため、患者の負担軽減が期待される。

三隅・益田道路開通前後の浜田医療センターへ60分到達圏



■ : 三隅・益田道路 開通前
■ : 三隅・益田道路 開通後に加わる地域

《道路条件》 開通前: 現況道路網 開通後: 現況+三隅・益田道路が開通

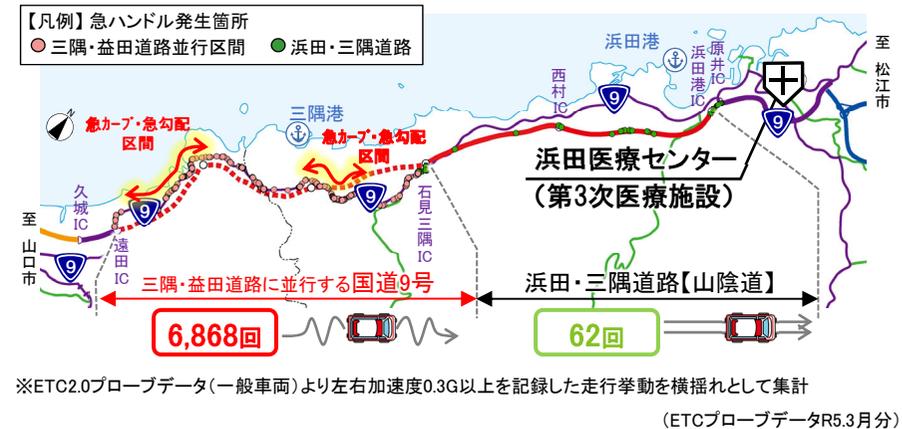
《速度条件》 R3年度全国道路・街路交通情勢調査規制速度
三隅・益田道路、浜田・三隅道路(原井IC～石見三隅IC): 70km/h

※圏域人口は益田市と津和野町で算出
(資料/令和2年国勢調査メッシュデータ)

三隅・益田道路開通前後の所要時間



現道と山陰道の急ハンドル発生回数の比較



三隅・益田道路に並行する
国道9号は急ハンドル操作が多く、
患者への影響が大きい

三隅・益田道路 開通後は、
安定走行が実現し、
患者負担軽減が期待される

関係者の声

- ・ 現在、遠田IC～石見三隅IC間は国道9号を走行。路面状態が悪く道路幅も狭いため、段差等がある場所やカーブの多い場所では、**患者への負担を考慮し速度を落として走行している**。そのため、病院への搬送に時間を要している。
 - ・ 三隅・益田道路が開通することで、**事故や災害時の代替道路として機能し**、3次救急医療機関への**搬送時間の短縮、走行性の改善により、患者への負担が軽減され、安全性も確保される**。
- (R5.6 益田広域消防本部ヒアリング結果)

4. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

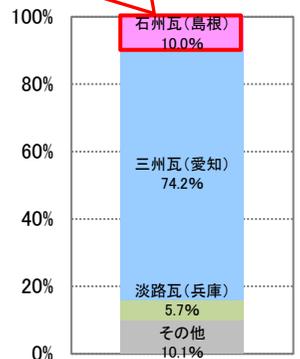
＜前回評価(令和5年度)事業再評価資料 再掲＞

②:企業活動の支援(走行性向上による物流効率化)

- 島根県江津市では、日本三大瓦の一つである石州瓦が製造されており、出荷先は山口・九州方面の割合が高い。
- 並行する国道9号での輸送は急カーブ・急勾配区間での瓦の破損等、出荷ロスが懸念されるが、三隅・益田道路の整備により、走行の安定化が図られ、出荷ロスの低減等、輸送効率の向上が期待される。

瓦の全国出荷量割合

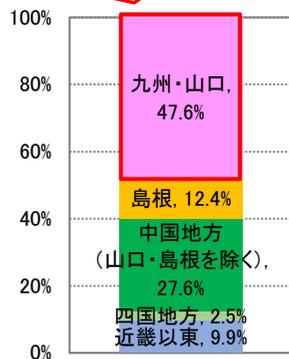
全国シェア2位



(資料/経済構造実態調査(R3年度))

石州瓦の出荷先割合

山口・九州方面が約5割



(資料/石州瓦工業組合提供(R4年度))

石州瓦の製造企業 位置図



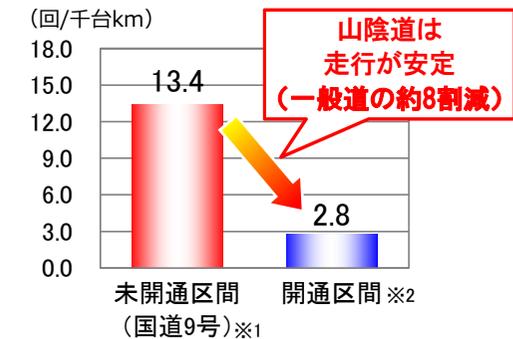
関係者の声

- ・製品の破損防止策として、緩衝材(クッション)を入れて梱包しているが、国道9号はカーブやアップダウンが多いため、瓦の破損等輸送時ロスが発生することがある。
- ・山陰道が繋がれば配送時間短縮になり、販路も広がると期待する。
- ・また、走行性向上による製品の輸送時ロス率の減少に期待している。
- ・時間短縮や安全性の向上によって運転手のストレス軽減につながる。



(R5.6 石州瓦工業組合ヒアリング)

現道と山陰道の急ブレーキ発生頻度の比較



※1 一般道9号:遠田～石見三隅間
 ※2 山陰道:浜田・三隅道路区間
 (ETCプローブデータ (R4.4～R5.3平日7時台～18時台))

並行する国道9号の道路構造と急ブレーキ発生箇所



凡例
 ▲:急カーブ区間(R<150m)
 ●:急勾配区間(>5.0%)
 ●:三隅・益田道路 急ブレーキ発生箇所

※ETC2.0対応車載器から取得される挙動や位置のプローブデータで、一般に0.3Gを超える前後・左右方向の急な速度変化を危険挙動と定義(ETCプローブデータ R4.4～R5.3平日7時台～18時台)

三隅・益田道路 開通後は瓦の破損ロス低減等、輸送効率・生産性向上が期待される

4. 事業の必要性

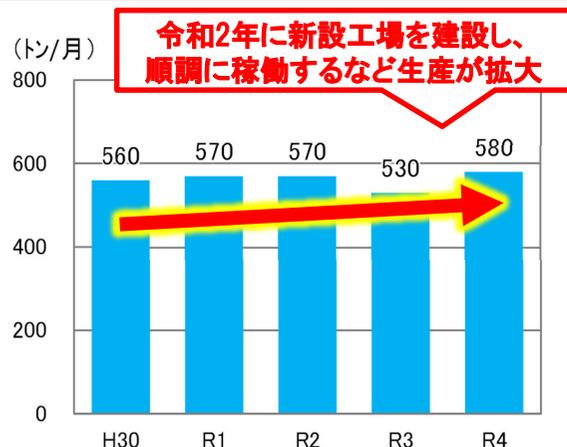
(2) 道路整備により期待される効果

<前回評価(令和5年度)事業再評価資料 再掲>

②:企業活動の支援(走行性向上による物流効率化)

- 益田市内のポリエチレン袋の製造工場は、約40km離れた浜田港のストックヤードから原材料を毎日搬入している。
- 三隅・益田道路の整備により、走行性の向上に伴う燃料費削減等が図られ、新たな設備投資等の生産性向上に資することが期待される。

ポリエチレン袋製造工場の製造品配送量の推移



令和2年に新設工場を建設し、順調に稼働するなど生産が拡大
現在、生産数量増のため稼働シフト見直し中。

※年次別の月当たり平均配送量 (R5.6 ポリエチレン袋製造業ヒアリング結果)

2020年益田市に建設された新工場



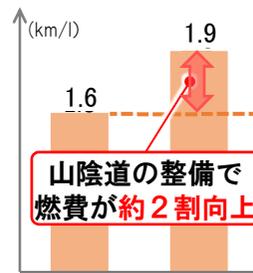
浜田港から山陰道利用による経路



工場の在庫を減らすため、浜田港のストックヤードに仮置きし、コンテナ車による輸送を行っている

物流効率化が課題

現道と山陰道の平均燃費比較



山陰道の整備で燃費が約2割向上

現道区間 (浜田・三隅道路 並行区間) 山陰道区間 (浜田・三隅 道路区間)
(資料/H30ポリエチレン袋原材料運送会社の燃費計調査による計測値)

三隅・益田道路 開通後の燃料費削減量(試算)

現道利用と比べて約100万円/年削減 (約14%削減)

<計算条件>
 ・三隅・益田道路の燃費: 1.9km/l
 ※浜田・三隅道路の実績値を利用
 ・三隅・益田道路並行区間の燃費: 1.6km/l
 ※浜田・三隅道路並行区間の一般国道9号の実績値を利用
 ・ポリエチレン袋原材料の運搬実績より、約960台/年による算出

関係者の声

- ・当社では、2020年に新設工場を建設し、順調に稼働。現在、生産数量を増やすために稼働シフトの見直しを検討中。
- ・三隅・益田道路の整備により、配送時間の短縮や社用車の時間短縮などが期待できる。また、安全性の向上にも繋がる。
- ・時間短縮することで、段ボールの運搬範囲が広がり拡販にも期待できる。



(R5.6 ポリエチレン袋製造業社ヒアリング)

4. 事業の必要性

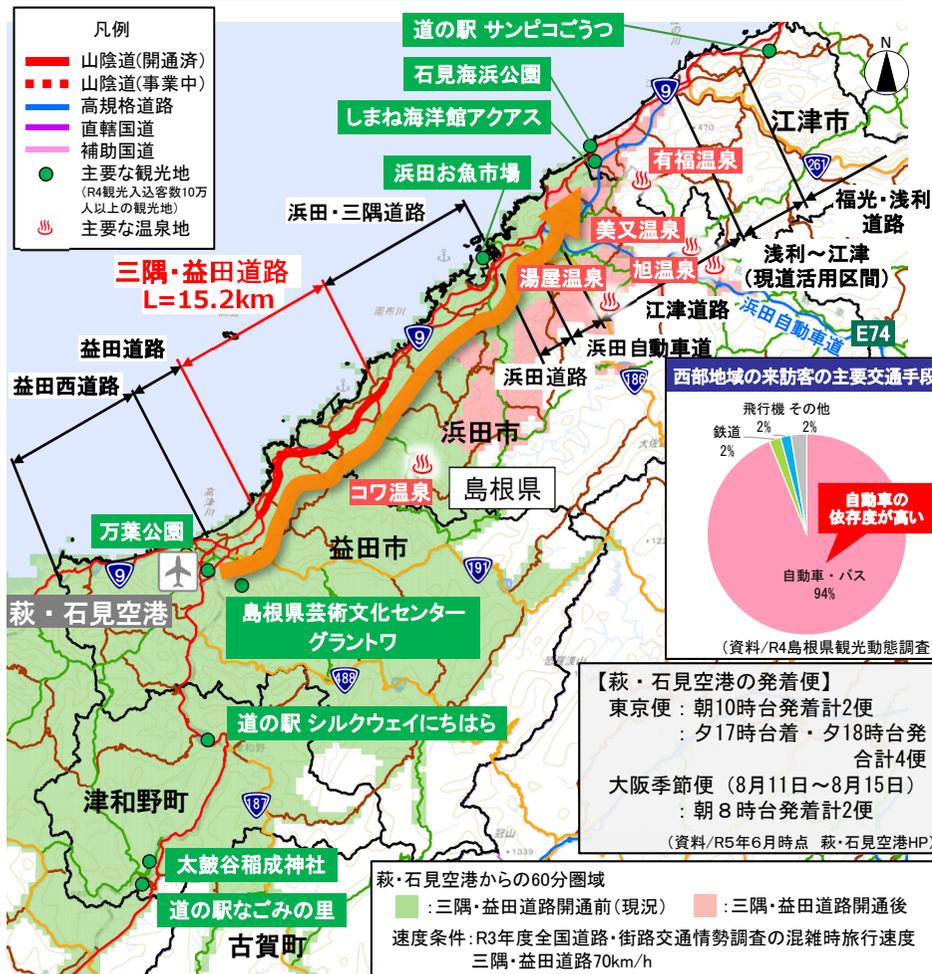
(2) 道路整備により期待される効果

<前回評価(令和5年度)事業再評価資料 再掲>

③: 周辺地域の観光活性化支援(周遊性向上による地域振興支援)

- 西部地域の来訪客は自動車依存度が高いが、観光入込客数が増加傾向にある東部地域に比べ、西部地域では観光入込客数が伸び悩んでいる。
- 三隅・益田道路の整備により、西部地域のゲートウェイである萩・石見空港からしまね海洋館アクアスなどへのアクセス性が向上し、その他観光地への立ち寄りが増加するなど、島根県西部の観光地活性化が期待される。

萩・石見空港からの60分圏域と主な観光地

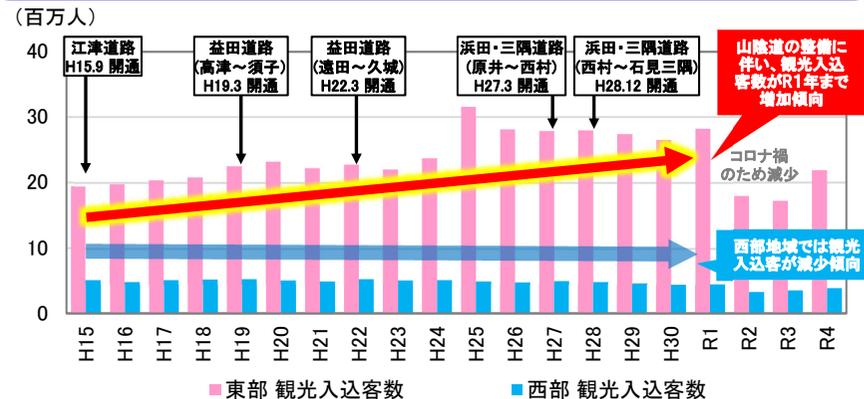


萩・石見空港からしまね海洋館アクアスへの所要時間



※開通後の三隅・益田道路は70km/hで計算
 (資料/R3年度全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度)

観光入込客数の推移



関係者の声

- ・島根県西部地域は、高速道路が繋がっておらず不便。
 - ・三隅・益田道路の整備後は、浜田道経由により広島からの周遊を西部地域に伸ばすことが期待される。また、萩・石見空港利用者のアクセスの利便性向上や西部地域と東部地域間の移動時間の短縮も期待できる。
- (R5.7 島根県観光振興課ヒアリング)



5. コスト増加の要因

【三隅・益田道路】

・ 総事業費(増額後):1028億円 今回増額:93億円(9.9%増)

■コスト増加の内訳(+93億)

項目	増額費用
(1) 法面湧水対策工	22億円
(2) 切土部(中硬岩)対策工	8億円
(3) 土質改良	50億円
(4) 落石対策	2億円
(5) 軟弱地盤対策	3億円
(6) 労務費・物価上昇による増加	8億円
合計	93億円

5. コスト増加の要因

(1) 法面湧水対策工

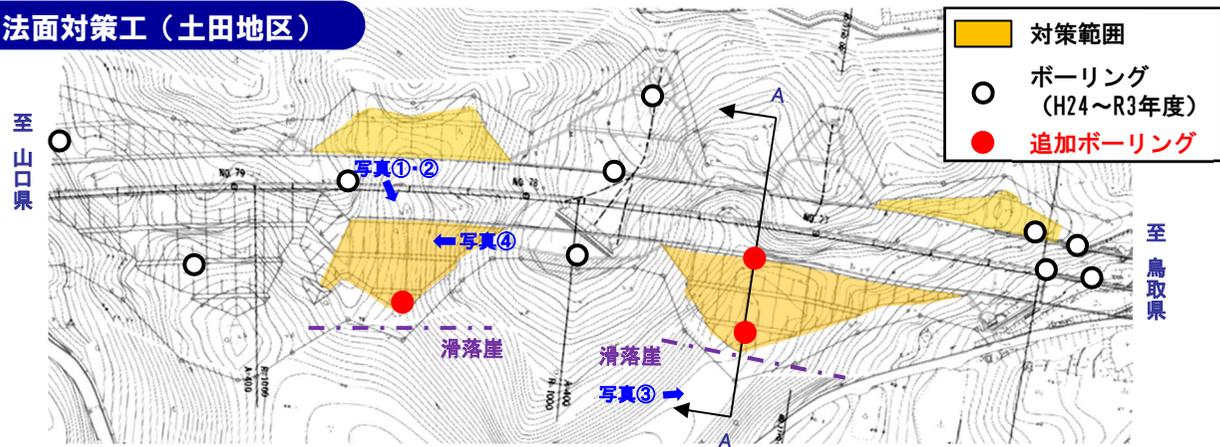
約22億円の増額

- 現地着手した際に切土法面の背後地に滑落崖が存在することが判明し、地すべりの可能性があることから地質調査を実施。
- 地質調査の結果、地すべりが発生する可能性が高いことが判明したため、法面对策工が必要となった。
- また、地下水位も高く、法面からの湧水による法面浸食も発生しており、法面保護工も必要となった。

位置図（土田地区）



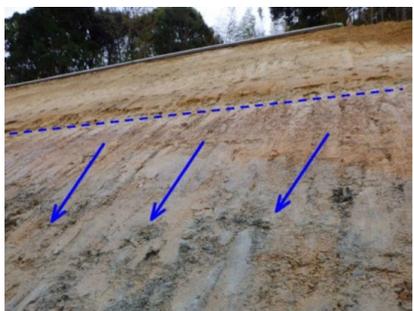
法面对策工（土田地区）



写真① 法面浸食の様子



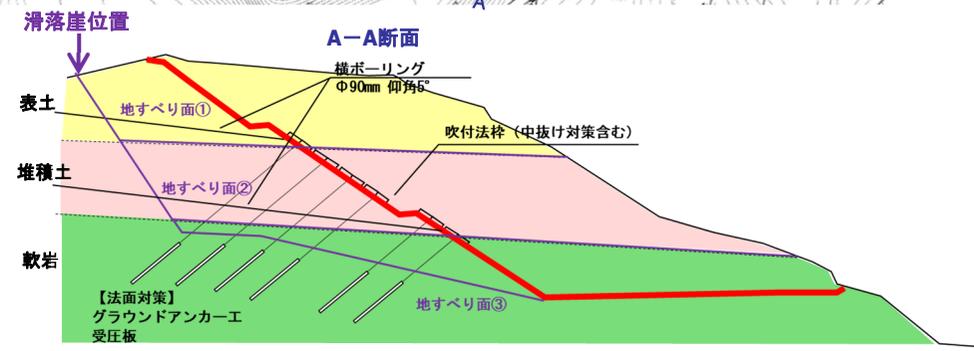
写真③ 滑落崖の確認



写真② 湧水箇所の様子



写真④ 防災ドクターの確認



【法面对策工の内訳】

＜法面对策工＞

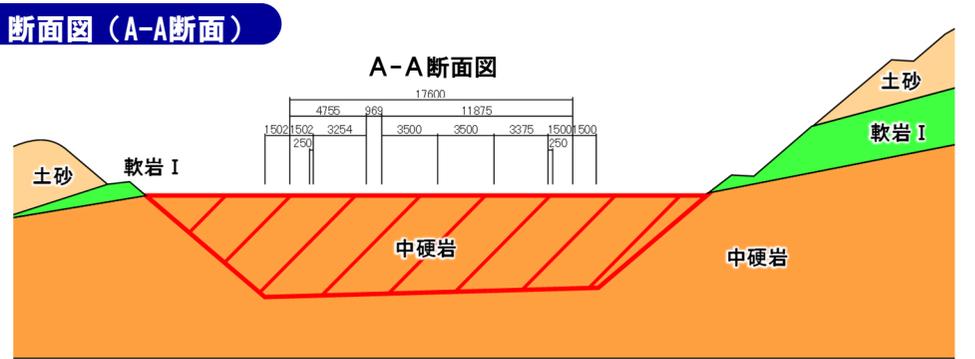
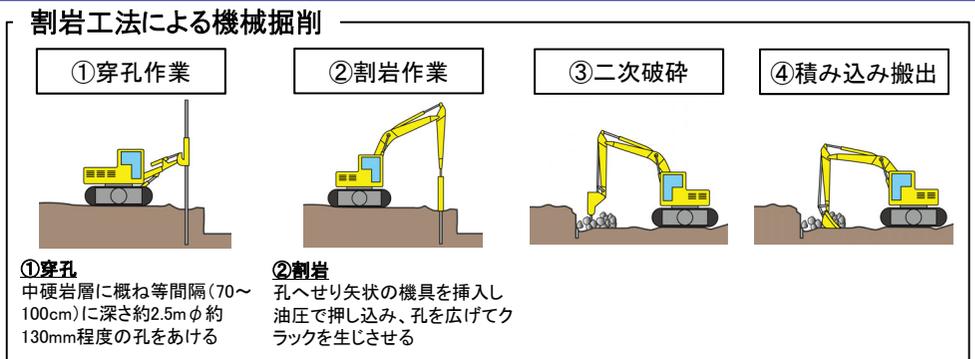
■当初: 吹付法枠	2,100m ² (0.4億円)
■変更: グラウンドアンカー工	192本 (5.3億円)
吹付法枠(中抜け対策含む)	23,300m ² (15.9億円)
横ボーリング	123本 (1.5億円)
合計:	約22.3億円増額

5. コスト増加の要因

(2) 切土部(中硬岩)対策工

約8億円の増額

- 令和元年10月の土田トンネル完成以降に、土田トンネル終点側土工部の掘削工事を行っており、当初中硬岩は発破による掘削を行う計画であった。
- 発破による中硬岩掘削を行うため地元への工事説明を行った際に、発破による振動がトンネル工事の時の振動よりも大きくなるのが地元住民より懸念され発破了解が得られなかったことから割岩工法へ変更することとなった。



切土工 対策数量

【切土工の内訳】

<切土工>

■当初:火薬併用の機械掘削	約38,000m ³ (1.4億円)
■変更:静的破碎工(割岩掘削)	約43,000m ³ (9.4億円)
合計:約8.0億円増額	

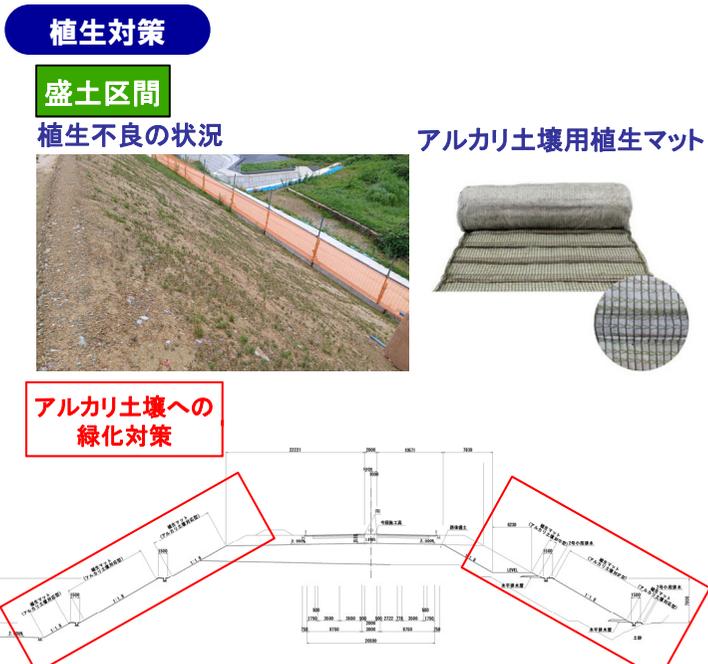
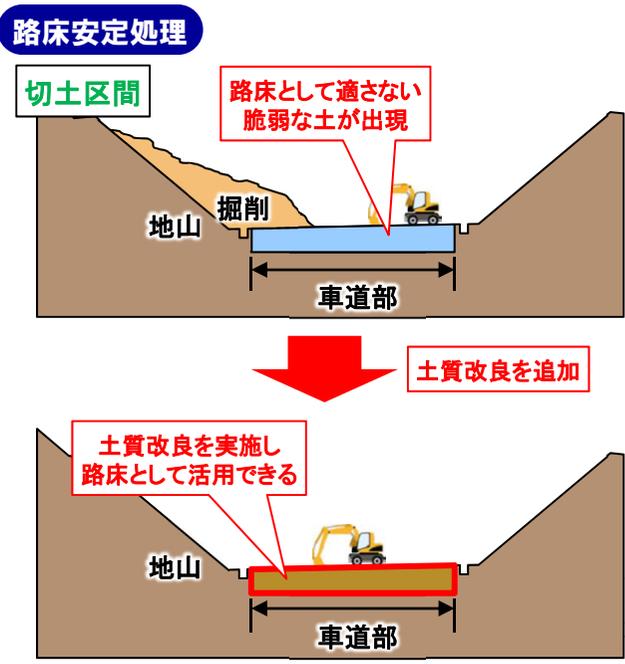
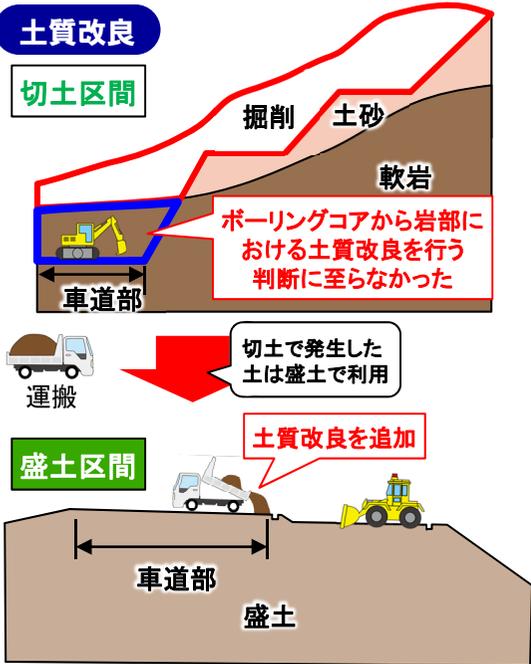
5. コスト増加の要因

(3)土質改良

約50億円の増額

- 掘削土を盛土材として流用するため土質試験を行ったところ、土質改良が必要となった。
- 舗装工事の施工のためCBR試験*を実施したところ、路床安定処理が必要となった。
- 土質改良に伴いアルカリ土壌となり植生不良が生じたため、アルカリ土壌対応の緑化対策を行った。

*CBR試験：舗装直下の土の強度測定をする試験



【土質改良の内訳】

＜土質改良＞	■変更：土質改良の追加 約399,000m ³ (約44.3億円)
＜路床安定処理＞	■変更：切土部の路床安定処理 約32,600m ² (約2.7億円)
＜植生対策＞	■変更：アルカリ土壌用植生マット 約39,800m ² (約2.9億円)
合計：約49.9億円増額	

5. コスト増加の要因

(4) 落石対策

約2億円の増額

●トンネル坑口上部の法面において、落石対策が必要な箇所が確認されたため、対策工が必要となった。

落石の発生形態と対策工法

分類	岩片の剥落	表面浸食、小崩落	浮石・転石の落下
崩壊の発生形態 (現状)	 <p>風化に伴う岩片の剥離</p>	 <p>表層の浸食及び小礫の剥落</p>	 <p>浮石</p>
対策工法 (イメージ)	<p>モルタル吹付工法</p> 	<p>簡易吹付法枠工法</p> 	<p>ロープ伏工</p> 

【落石対策の内訳】

＜落石対策工＞

- 変更:モルタル吹付工
1,220m² (約0.4億円)
- 変更:簡易吹付法枠工
1,500m² (約0.5億円)

- 変更:ロープ伏工(仮設工含む(モノレール及び伐竹))
450m² (約0.5億円)
- 変更:小割除去
80m² (約0.6億円)

合計:約2.0億円増額

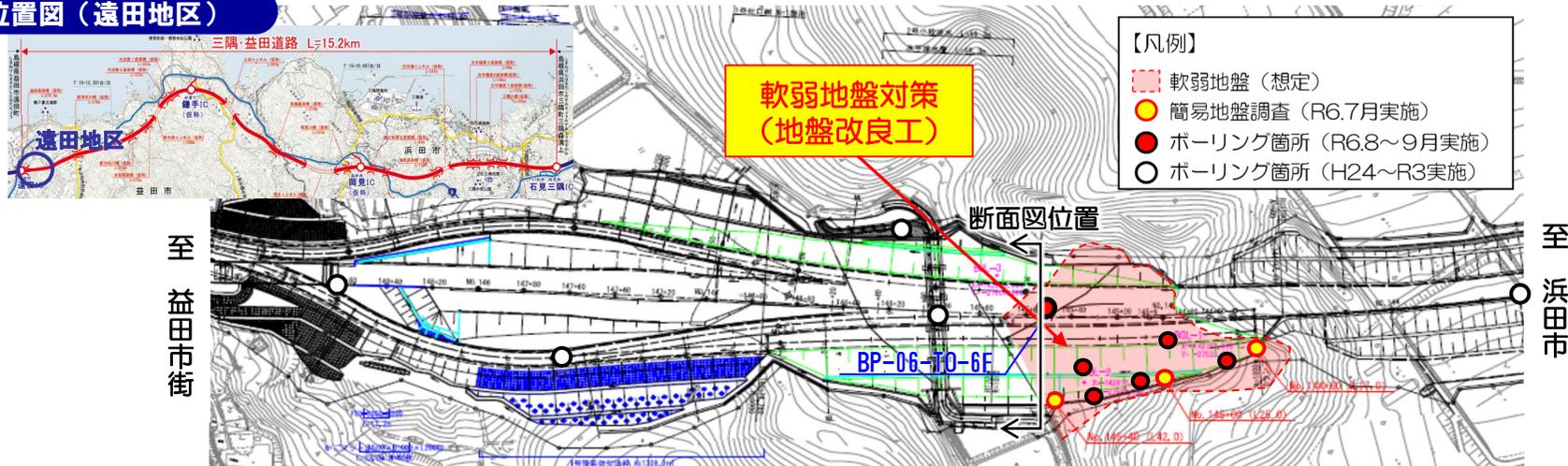
5. コスト増加の要因

(5) 軟弱地盤対策

約3億円の増額

- 盛土予定箇所において軟弱地盤が確認されたため、地質調査を実施した。
- 調査の結果、深さ約5.0mの軟弱な礫混じり粘性土が確認されたため、軟弱地盤対策が必要となった。

位置図（遠田地区）



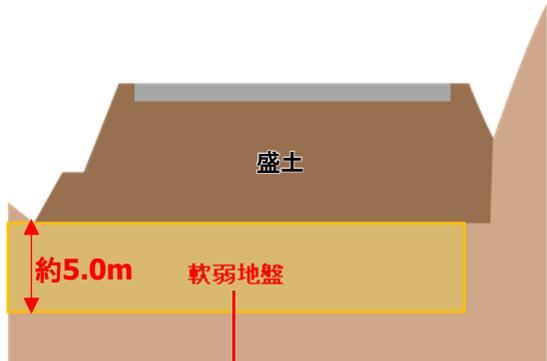
ボーリング調査結果

BP-06-T0-6F
T.P. 74.84m
Dep 21.00m

標高 (m)	深度 (m)	現場土質名 (模様)	標準貫入試験 深度-A値図
74.84	0		
74.74	1		10
74.64	2		20
74.54	3		30
74.44	4		40
74.34	5		50
74.24	6		
74.14	7		
74.04	8		
73.94	9		
73.84	10		

軟弱地盤対策が必要な範囲

軟弱地盤のイメージ



約5.0mの深さまで地盤改良工が必要。



【軟弱地盤対策の内訳】

<地盤改良工>

■ 変更: 地盤改良工
約13,800m³ (約3.1億円)

合計: 約3.1億円増額

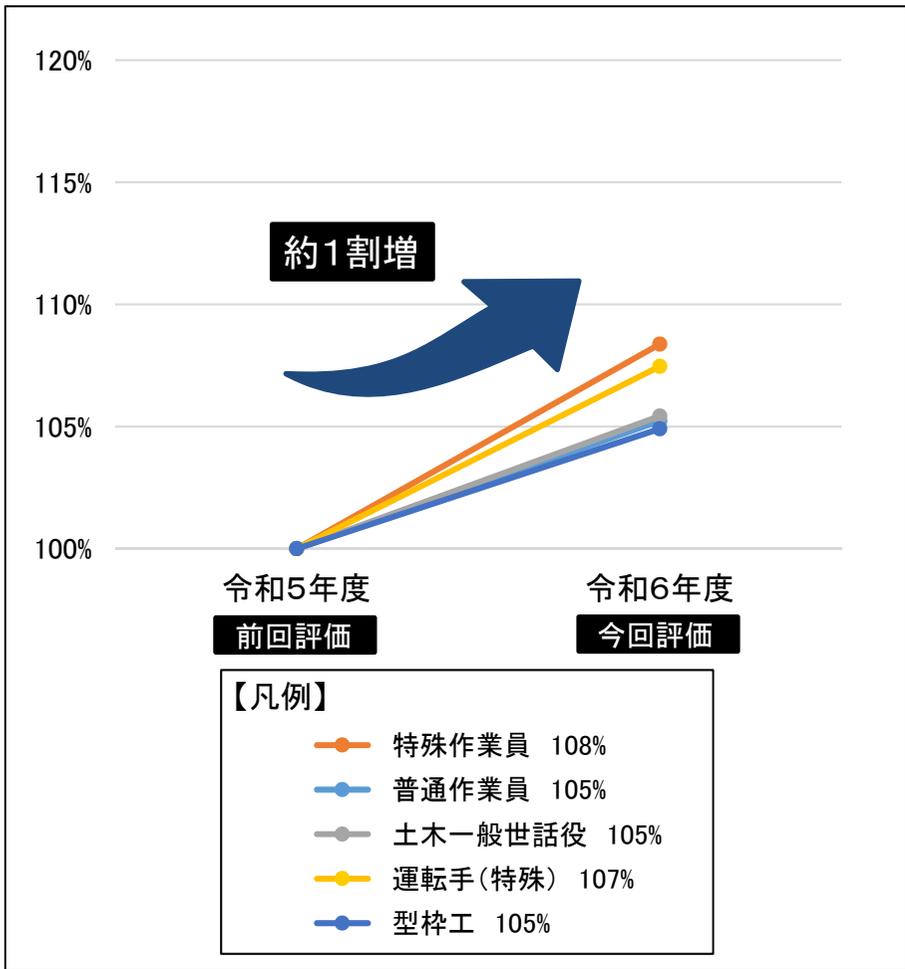
5. コスト増加の要因

(6) 労務費・物価上昇による増加

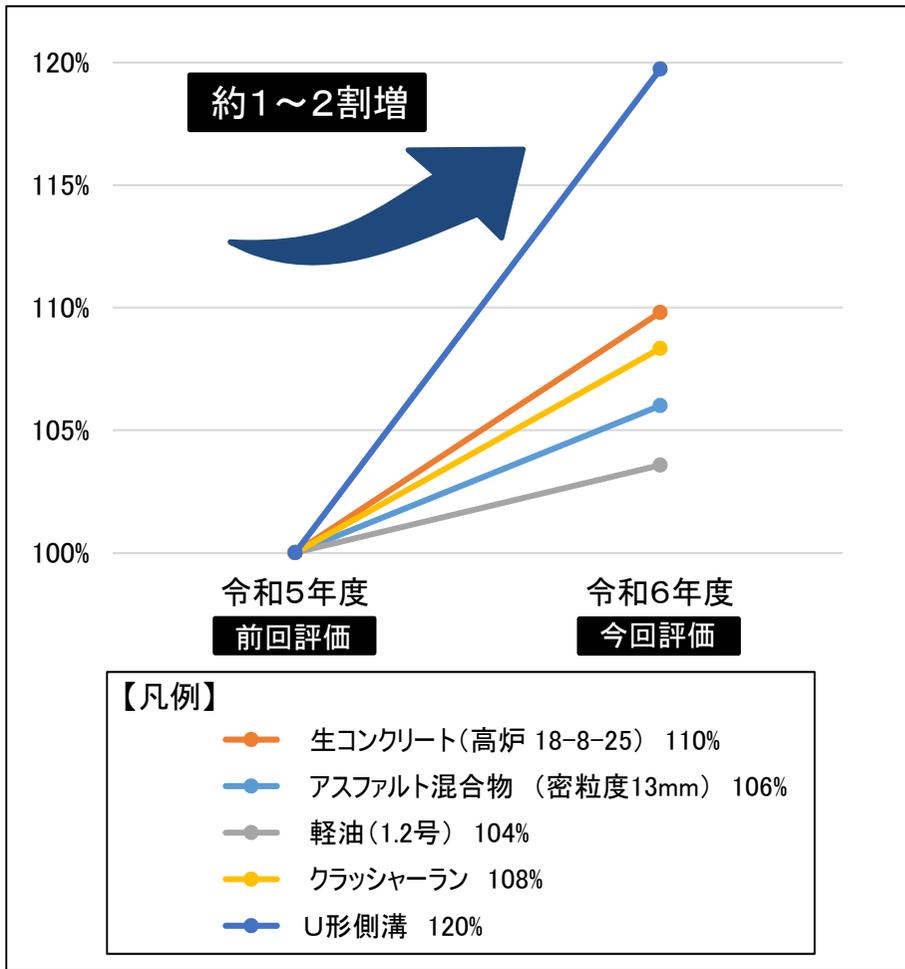
約8億円の増額

● 前回評価(令和5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】



主要建設資材単価の伸び率【島根県】



5. コスト増加の要因

(6) 労務費・物価上昇による増加

約8億円の増額

- 資機材、労務単価上昇に伴う内訳を示す。主な増加は、改良費等に掛かる増額となっている。
- 理由としては、生コン、アスファルト等の材料単価の上昇、工事・設計における労務単価等の上昇である。

<物価上昇内訳>

単位：百万円

<物価上昇理由>

—	R5再評価 (R6以降残)	R6再評価 (R6以降残)	物価上昇
工事費	18,274	19,005	731
改良費	4,324	4,529	205
橋梁費	3,191	3,239	48
トンネル費	880	924	44
IC・JCT費	5,191	5,355	164
舗装費	3,327	3,570	243
付帯施設費	1,361	1,388	27
用地補償費	90	90	0
用地費	0	0	0
補償費	90	90	0
間接経費	1,082	1,125	43
全体事業費	19,446	20,220	774

- 主要構造物（残数量）
 - ・ 長大橋(Me) 1橋(下部工未完：0橋)
 - ・ 長大橋(PC) 4橋(下部工未完：0橋)
- その他費用
 - ・ 生コン、アスファルト、石油関連の価格高騰。
 - ・ 工事、調査設計における労務単価の上昇。

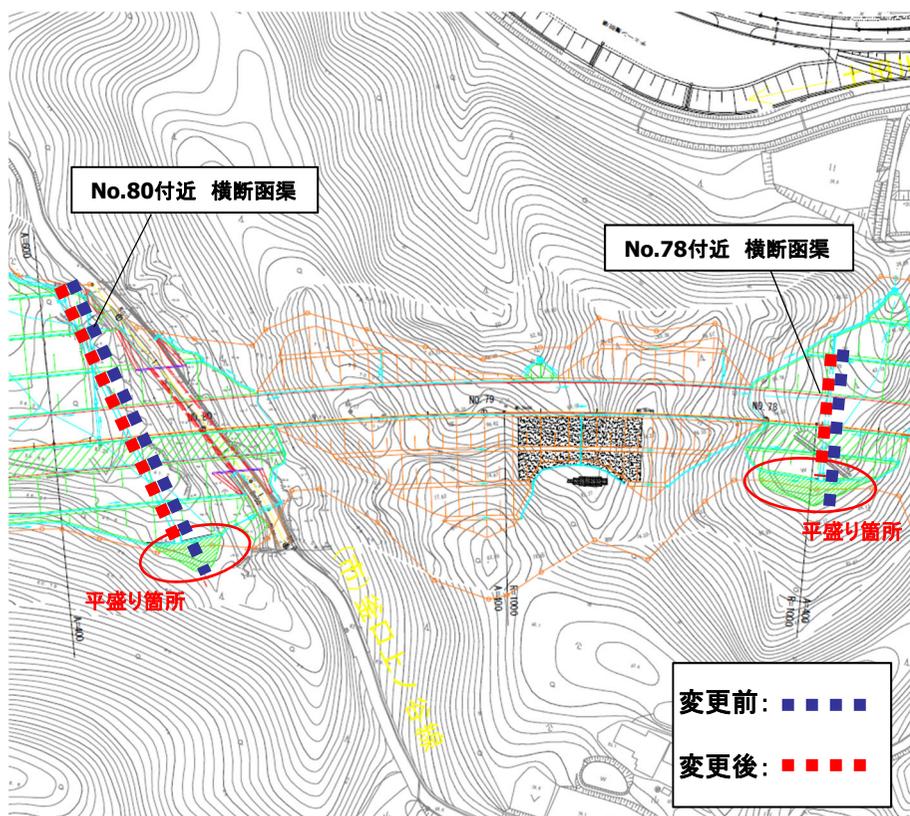
6. コスト削減に対する取組

●横断函渠延長短縮によるコスト改善

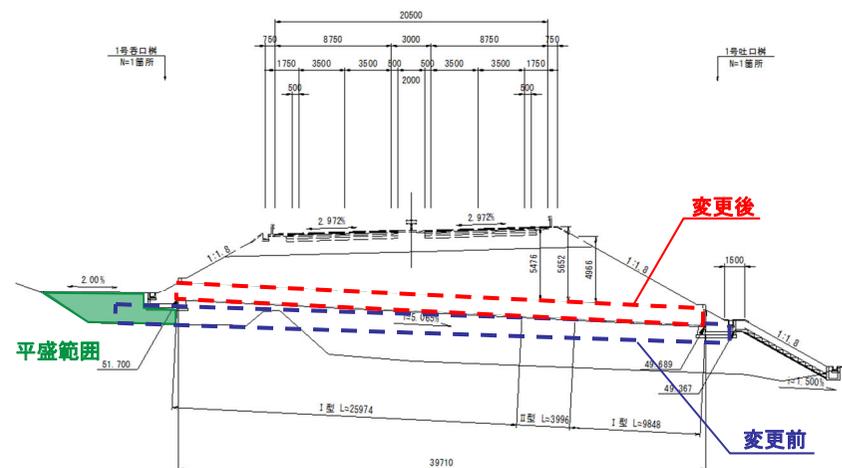
約0.2億円の削減

●三隅益田道路では、平盛土を活用した集排水位置のかさ上げにより、盛土箇所の横断管渠延長の短縮を行うことで、コストを削減した。

■平盛土による横断管渠延長の短縮



■横断管渠側面図 (No. 78付近)



■削減コスト

名称	管渠延長	概算工事費
【変更前】管渠概算工事費	約332m	約114百万円
【変更後】管渠概算工事費	約273m	約93百万円
合計	約-59m	約-21百万円

8. 今回のとりまとめ結果

(1) 3便益による費用便益費

<前回評価(令和5年度)事業再評価資料 再掲>

●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	広域NW間		三隅・益田	
	全体事業	残事業	全体事業	残事業
総費用(C)	8,820	2,461	1,030	232
事業費	8,052	2,155	964	167
維持管理費	764	305	66	66
更新費	5.1	1.2	0	0
便益額(B)	11,223	3,695	1,588	1,588
走行時間短縮便益	9,055	2,958	1,299	1,299
走行経費減少便益	1,720	596	241	241
交通事故減少便益	448	141	48	48
費用便益比	1.3	1.5	1.5	6.8

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

※「広域NW間」とは浜田JCT～小月JCTの区間。「三隅・益田」とは三隅・益田道路の全区間。

◆ まとめ

	計画交通量	総事業費	総費用(C)	3便益(B)	費用対効果(B/C) ()内は残事業B/C
広域NW間	8,900台～28,400台/日	約6,358億円	8,820億円	11,223億円	1.3(1.5)
三隅・益田	17,300台～18,800台/日	約935億円	1,030億円	1,588億円	1.5(6.8)

◆ 道路の役割

■ 道路の役割

- ① 温室効果ガス低減 [例] CO₂排出削減量 約13.2千トン/年 ※1
三隅・益田道路の整備に伴う速度向上による地球環境(CO₂)の改善効果を算出
- ② 騒音低減の効果 [例] 騒音レベル低減 約10.0dB ※1 ※2
- ③ 沿道環境の改善 [例] NO_x排出削減量 約36.9トン/年(約1.2%削減) ※1

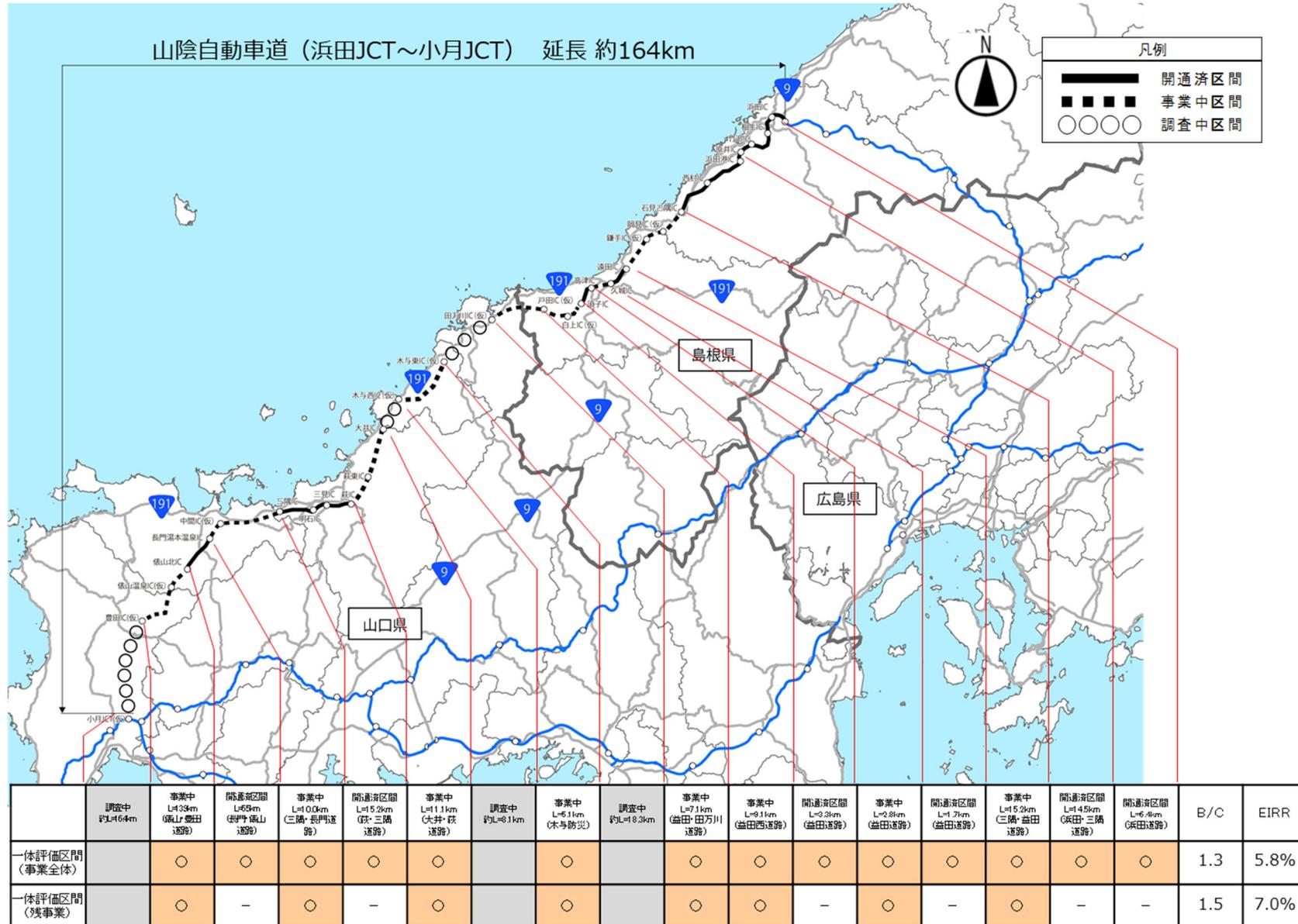
※1 三隅・益田道路の開通に影響を受けるエリアを対象に算定

※2 国道9号浜田市三隅町岡見の値

8. 今回のとりまとめ結果

(2) 広域ネットワークでの費用便益分析

○広域ネットワーク(JCT間)での費用便益分析<三隅・益田道路>



○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象

※1：一体評価B/C等の算定にあたり、供用区間・事業中区間・調査中区間（計画段階評価、都市計画決定が完了している区間）は将来ネットワークに含む

※2：基準年をR5として計算

9. 今後の対応方針（原案）

1. 再評価の視点

①事業の必要性の視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

・周辺ネットワークに影響のある新規事業は無い

2) 事業の効果 <前回評価(令和5年度)事業再評価資料 再掲>

◇費用便益比(B/C)=1.5(事業全体) 6.8(残事業)

◇道路の役割

①温室効果ガス低減[CO₂排出削減量:約13.2千トン/年]

三隅・益田道路整備に伴う速度向上による地球環境(CO₂)の改善効果を算出

②騒音低減の効果[騒音レベル低減:約10.0dB]

③沿道環境の改善[NO_x排出削減量:約36.9トン/年(約1.2%削減)]

3) 事業の進捗状況

◇令和6年度末で事業全体の進捗率は83%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7年度の開通を目指し事業を推進している。

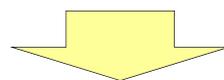
③コスト縮減や代替案立案の可能性

◇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号三隅・益田道路は、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7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。

【参考】 3 便益以外の便益

＜前回評価(令和5年度)事業再評価資料 再掲＞

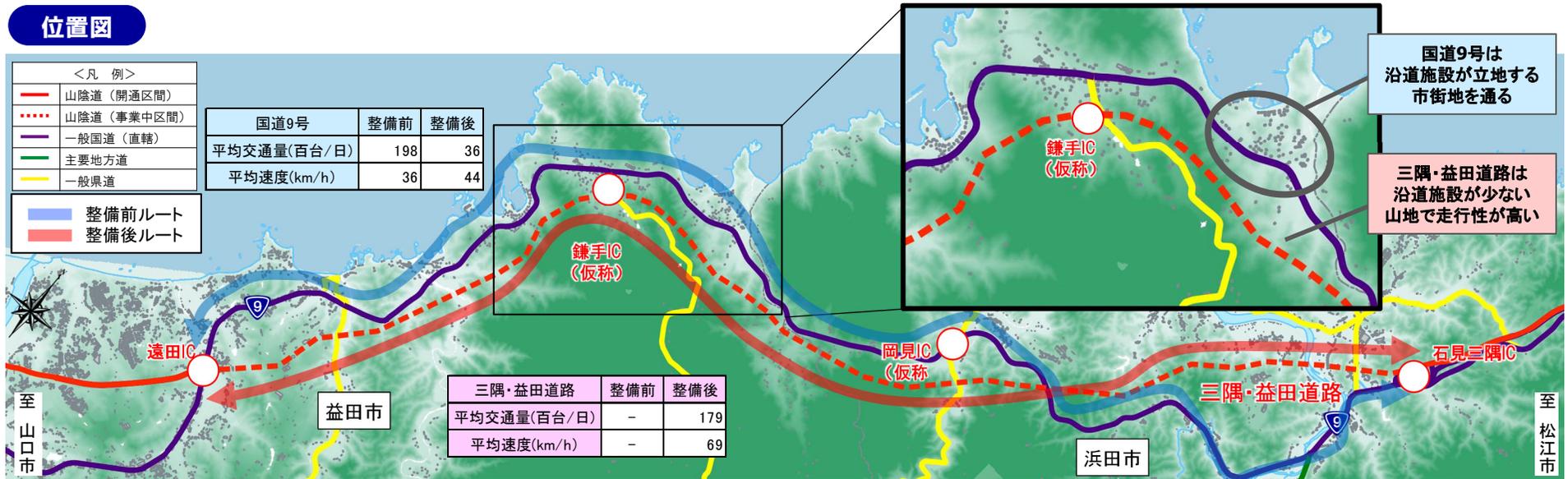
3便益以外の効果項目	便益の概要
(1) 温室効果ガス低減	走行性改善（速度向上）によるCO ₂ 排出量の削減効果を便益として評価
(2) 騒音低減	走行性改善（速度向上）による騒音の低減効果を便益として評価
(3) NOx削減効果	走行性改善（速度向上）によるNOx排出量削減効果を便益として算定

【参考】3 便益以外の便益

① 環境負荷ガス排出量削減に伴う環境改善効果と騒音低減効果 <前回評価(令和5年度)事業再評価資料 再掲>

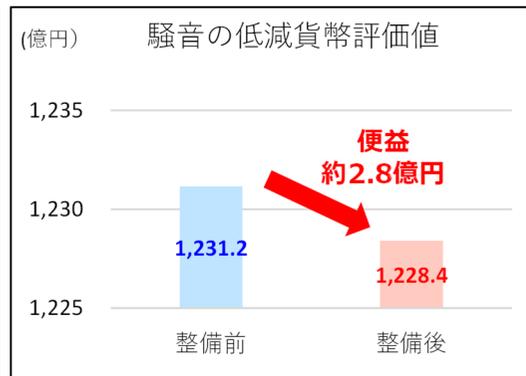
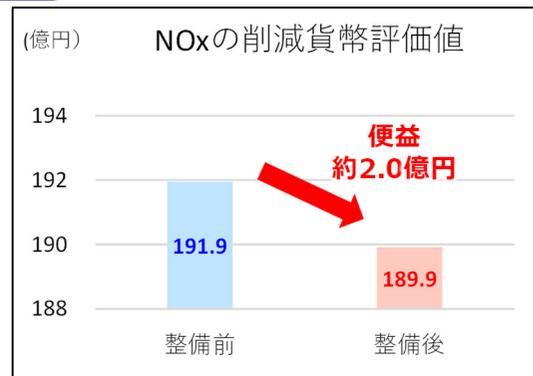
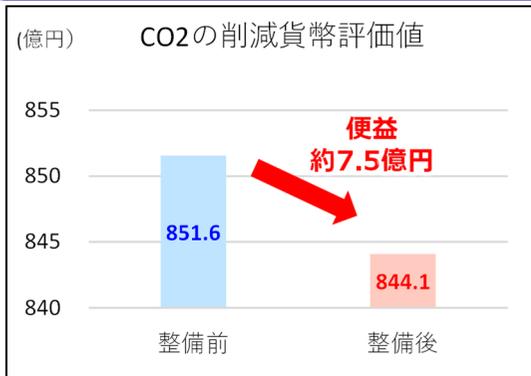
- 三隅・益田道路に並行する一般国道9号は、平地や山地のほかに沿道に施設が立地する市街地を通り、三隅・益田道路より速度が低いため、走行車両からCO₂やNO_x等の排出ガスや騒音が多く発生。
- 整備後は、走行性が高い三隅・益田道路に交通が転換するとともに、現道の交通量が減少するため、排出ガスが減少。また、三隅・益田道路は山地部を通ることから、騒音による環境への影響が減少。

位置図



出典：国土地理院 基盤地図情報より作成

環境負荷ガス削減および騒音低減便益算出結果



※開通後50年間の便益額として試算した値
 便益額(試算値) = (整備前の貨幣評価値 - 整備後の貨幣評価値) × 365日 × 評価期間(供用後50年間)

島根県への意見照会と回答

国中整企画第46号
国中整港計第25号
令和6年11月11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6年12月4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 三隅益田道路	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6年11月26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

建設専門官 前田 （内線：3153）<maeda-k87mb@mlit.go.jp>

係長 土井 （内線：3166）<doi-y87uk@mlit.go.jp>

係員 三島 （内線：3167）<mishima-s87vh@mlit.go.jp>

TEL：082-221-9231（代表）

高推第28号
令和6年11月21日

国土交通省
中国地方整備局長 林 正道 様

島根県知事 丸山 達也
(土木部高速道路推進課)
(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(回答)

令和6年11月11日付け国中整企画第46号、国中整港計第25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 三隅・益田道路

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 三隅・益田道路
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	妥当である
<p>(意見)</p> <p>一般国道9号三隅・益田道路は、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7年度の確実な開通を図って頂きたい。</p> <p>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。</p>	