

一般国道 9 号 福光・浅利道路

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道9号 福光・浅利道路				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：島根県大田市温泉津町福光 至：島根県江津市松川町上河戸						延長	6. 5km		
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770kmの主要幹線道路である。 福光・浅利道路は、島根県大田市温泉津町福光から江津市松川町上河戸を結ぶ延長6. 5kmの自動車専用道路である。 事業目的は、企業進出の促進や、港湾アクセスの強化、救急医療施設アクセスの強化を図ることである。										
H28年度事業化			H27年度都市計画決定		H30年度用地着手		R2年度工事着手			
全体事業費		490億円		事業進捗率 (R7年度末時点)		40%		供用済延長 0.0km		
計画交通量		16,500～16,700台／日								
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		(残事業)/(事業全体)		総便益		(残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体)	(事業全体)	275/7,822億円		561/16,016億円					
	2.0(1.2)		事業費：237/7,022億円		走行時間短縮便益：425/14,133億円					
	2.6(1.7) [2%]	8.4%(4.8%)	維持管理費：34/498億円		走行経費減少便益：112/1,554億円				令和7年	
	2.9(2.2) [1%]		更新費：4.0/302億円		交通事故減少便益：24/328億円					
	(残事業)	(残事業)	感度分析		(残事業)					
	2.0(2.0)		交通量		B/C=1.9～2.2(±10%)		交通量		B/C=1.7～2.4(±10%)	
2.8(2.9) [2%]	9.6%(9.5%)	事業費		B/C=2.0～2.1(±10%)		事業費		B/C=1.9～2.2(±10%)		
3.3(3.4) [1%]		事業期間		B/C=2.0～2.0(±20%)		事業期間		B/C=2.0～2.1(±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 ②物流効率化の支援 ・出雲市から浜田港(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 ・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 ・江津地域拠点工業団地へのアクセスが向上し、企業進出等による民間投資の拡大が期待される ・島根県西部から石見銀山(R6 観光入込み客数 26.6 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 ・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 ・一般県道浅利渡津線と一体的に整備する必要がある ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画(R3.8)」 「第2次大田市総合計画(R5.2)」 「第6次江津市総合振興計画(R2.3)」に位置づけられている										
関係する地方公共団体等の意見										
島根県知事の意見：継続するとの対応方針(原案)については異存ありません。 一般国道9号福光・浅利道路は、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不可欠な事業である。 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。特に、福光・浅利間が開通することで県東部から益田まで高規格道路で繋がることとなる。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、上記事業化区間については工事を鋭意進められているところであるが、開通見通しが示されていない。企業誘致や観光振興の後押しになることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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 年度に安来道路(米子西 IC～安来 IC 間)が新規事業化	R5 年度に益田道路(久城～高津間)が新規事業化
R5 年度に大田・静間道路が全線開通	R5 年度に静間・仁摩道路が全線開通
R6 年度に湖陵・多伎道路が全線開通	R6 年度に出雲・湖陵道路が全線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和7年度末で事業全体の進捗率は40%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

現在は工事を進捗しており、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。

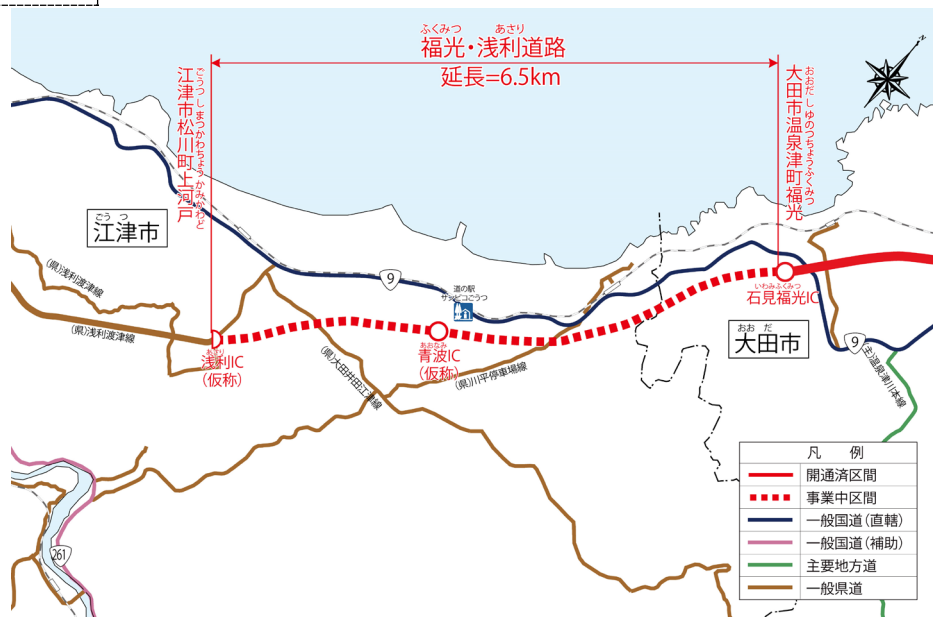
対応方針

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。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、浜田JCT～宍道JCTを対象とした場合、() 書きの値は事業化区間にした場合の費用便益分析結果。

「事業再評価」

一般国道9号 ふくみつ 福光・あさり 浅利道路

令和7年10月

国土交通省 中国地方整備局

1. 事業概要

(1) 位置図

- 一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市に至る延長約770kmの主要幹線道路である。
- 福光・浅利道路は、島根県大田市温泉津町福光から江津市松川町上河戸に至る延長6.5kmの自動車専用道路である。



※工事等が順調に進捗した場合

1. 事業概要

(2) 事業目的と計画概要

- 福光・浅利道路は、企業進出の促進や、港湾アクセスの強化、救急医療施設アクセスの強化等を目的とした事業である。
- 平成27年9月に福光浅利線として都市計画決定後、平成28年度に事業着手している。
- 平成30年度から用地買収に着手、令和2年度より工事に着手している。

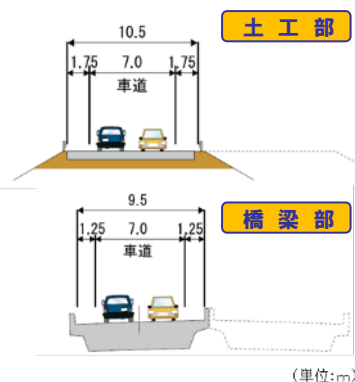
計画概要図



計画概要

起 終 点	おおだしゆのつちようふくみつ 起点：大田市温泉津町福光 ごうつしまつかわちようかみかわど 終点：江津市松川町上河戸
計 画 延 長	6.5 km
計 画 交 通 量	16,500～16,700台/日
道 路 の 規 格	第1種第3級
設 計 速 度	80 km/h
車 線 数	暫定2車線

標準断面図



- 事業全体の進捗状況 (令和7年度末見込)
※事業費に対する割合

	ふくみつ あさり 福光・浅利道路
用地	100%
工事	39%
全体	40%

- 事業の経緯

事業経緯	年度	区間	福光・浅利道路
	平成27年度		都市計画決定
	平成28年度		事業化
	平成30年度		用地着手
	令和2年度		工事着手

写真① R6年2月撮影



①石見福光ICから山口方面を望む

2. 前回評価時からの主な周辺状況の変化

- 令和3年度より安来道路(米子西IC～安来IC間)新規事業化
- 令和6年3月9日に静間・仁摩道路全線開通
- 令和7年3月2日に湖陵・多伎道路全線開通

- 令和5年度より益田道路(久城～高津間)新規事業化
- 令和6年3月9日に大田・静間道路全線開通
- 令和7年3月2日に出雲・湖陵道路全線開通

凡 例	
■■■■■	今回評価路線
————	開通区間
.....	事業中路線
□□□□□	調査中区間



(1)現状の課題

課題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

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消
安心した日常生活の確保

課題③:安全・安心の確保



整備効果③:急カーブや急勾配の回避による走行性・
安全性の向上

(2)道路整備により期待される効果

①:地域経済を支える企業進出支援



整備効果①:新規立地企業誘致や雇用確保の支援

②:重要港湾の機能強化を支援



整備効果②:浜田港を軸とした産業振興を支援

③:企業活動の支援

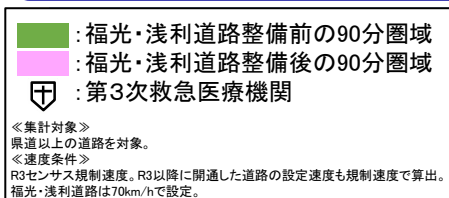


整備効果③:物流の確実性の確保

課題①: 地域医療の支援

- 島根県西部では、高度外傷や周産期医療など、浜田医療センターでは対応していない治療が必要な患者は、出雲市の第3次救急医療機関への広域搬送を余儀なくされているが、90分で到達できない地域が存在。
- 福光・浅利道路の整備により、搬送時間の短縮やカーブ区間等の回避により、搬送時の患者への負担が軽減される。

島根大学医学部附属病院からの90分圏域



関係者の声



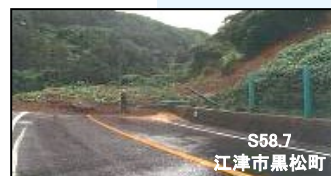
- ・一般道はカーブが多く、また路面の状況が悪い箇所もあるため、振動等が発生し、安定した緊急走行が確保されず、課題である。
- ・山陰道の整備により、搬送時間の短縮及び患者への負担軽減が期待できる。
- ・消防本部と島根大学医学部附属病院（高度外傷センター）で協定を結び、ドクターカーの運用を開始しており、これまで以上に山陰道整備の重要性が増している。

(R7.7 浜田市消防本部ヒアリング)

課題②：災害等による通行止め（通行止めによる迂回）

- 国道9号の福光～江津間で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、大きく迂回する経路を選択せざるを得ず、生活や物流活動に大きな支障をきたしている。（迂回路使用時の時間比は通常時の約3倍）

通行止め発生時の迂回ルート



現道と迂回路の所要時間比較

「国道9号(道路延長:18.8km)」

約26分

迂回路との時間差
約44分

「迂回路(道路延長:53.9km)」

約70分

大田市役所 温泉津支所

江津市役所

(R3道路交通センサスより算出)

3. 事業の必要性

(1) 現状の課題

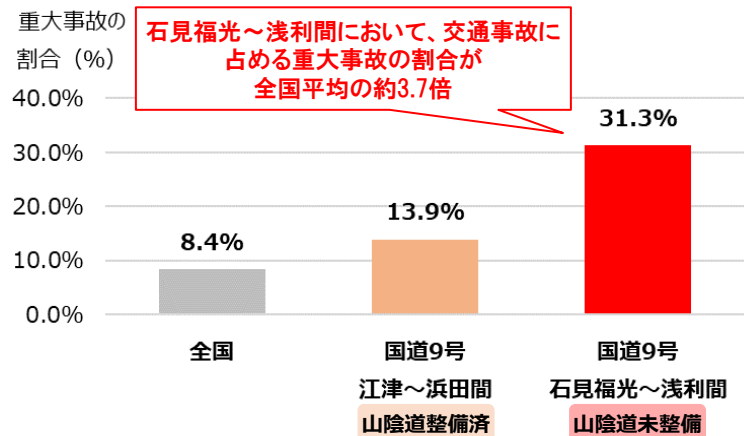
課題③:安全・安心の確保(急カーブや急勾配の回避による走行性・安全性の向上)

- 並行する国道9号大田市～江津市間には急カーブ1箇所、急勾配3箇所など、道路構造に課題のある区間が存在。
- また、当該区域では交通事故に占める重大事故の割合が全国平均の約3.7倍と高くなっている。

死傷事故発生状況位置図・線形不良箇所



交通事故に占める重大事故の割合



※) 全国はH27～R6警察白書(掲載値はH26～R5)
※) 国道9号石見福光～江津、石見福光～浅利間は交通事故統合データベース(H26～R5)
※) 重大事故: 死亡事故および重傷事故を指す(H26～R5平均値)

- 江津地域拠点工業団地では、山陰道等の開通目標公表とともに開発ニーズが高まり、令和5年度から追加造成に着手。
- 福光・浅利道路をはじめとした山陰道のネットワーク化により更なる企業の進出が期待され、若手世代の雇用創出にも貢献が期待される。

Map of the planned road network in the Fukuoka region, showing the Fukuoka Expressway (E74) and the planned Fukuoka Expressway (E74). The map includes labels for various roads and their opening dates. A red dashed line indicates the planned route from Fukuoka to the Fukuoka Expressway. A yellow dashed line indicates the planned route from Fukuoka to the Fukuoka Expressway. A red dashed line indicates the planned route from Fukuoka to the Fukuoka Expressway. A yellow dashed line indicates the planned route from Fukuoka to the Fukuoka Expressway.

年度	件数	備考
H22	4	
H23	5	
H24	5	
H25	5	
H26	5	一般県道浅利渡津線の 供用目標を公表 (H26.11)
H27	9	福光～浅利間 都市計画決定 (H27.9)
H28	9	
H29	9	
H30	9	
R1	10	静間・仁摩道路等の 供用目標公表 (R1.12)
R2	10	
R3	11	一般県道浅利渡津線の 供用 (H31.3)
R4	11	
R5	11	江津地域拠点工業団地の 造成工事に着手 (R5.1)
R6	11	
R7	11	

(資料/島根県企業局)

地域若手世代の雇用創出に貢献!

年度	割合
H23	13.0%
H24	14.5%
H25	14.4%
H26	17.3%
H27	19.2%
H28	19.9%
H29	29.6%
H30	31.2%
R1	23.1%
R2	26.8%
R3	18.3%
R4	25.3%
R5	22.5%
R6	25.8%
R7	24.0%

近年増加傾向

7

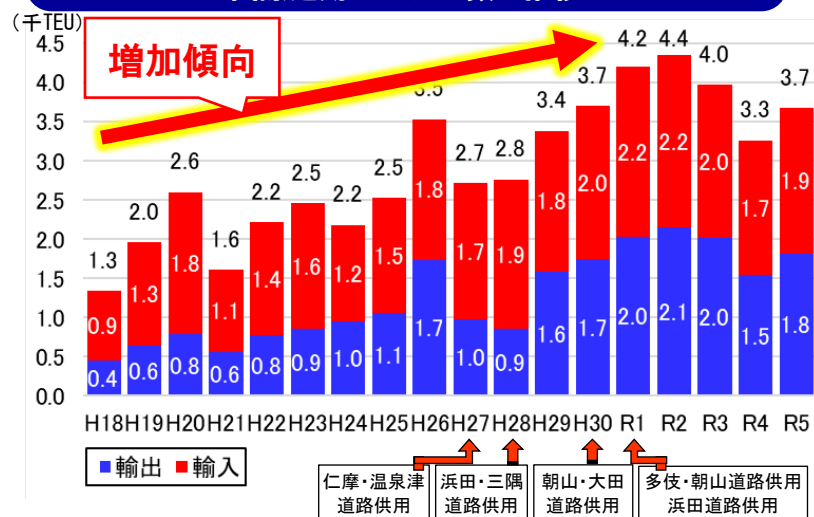
3. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

②: 重要港湾の機能強化を支援(浜田港を軸とした産業振興を支援)

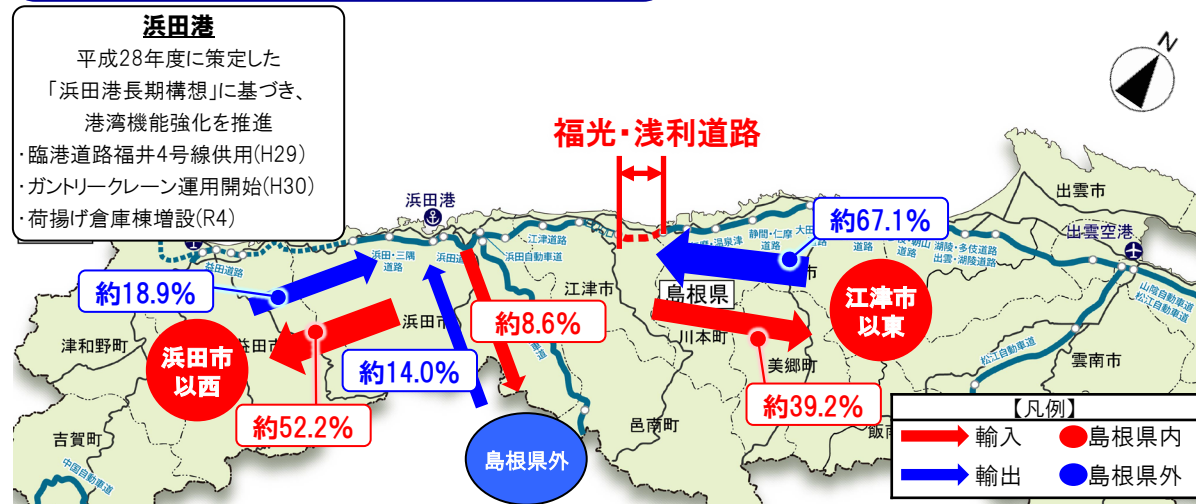
- 浜田港は島根県唯一の国際定期コンテナ航路を有する港湾であり、国際コンテナ取扱量が年々増加している。
- 福光・浅利道路により、浜田港と県内背後圏の物流の効率化が図れ、浜田港の機能強化とともに産業振興への寄与が期待される。

国際定期コンテナ数の推移



国内における主な輸送先※1

※1 R6年実績(取扱割合)



(参考)輸出入の主な品目
 ・輸入: 無機化合物、ポリエチレン、飼料、プラスチック製品、化学製品
 ・輸出: パルプ及び古紙、木材、人造繊維、金属製品、無機化合物

(資料/浜田港振興会)

山陰道による時間短縮と輸送効率の向上※2



※3



年間輸送コストを約4.3%削減

1便約3.3時間換算: 約56時間=約17.1便
 → 年間400便に対し約17.1便分のコスト削減 (17.1/400=4.3%)

関係者の声

・ 浜田港は、県西部の経済活性化のため、港湾施設の整備、臨港道路の整備、定期便の増便など、浜田港の振興を図るべく、ポートセールスに取り組んでいる。

(R7.6 浜田港振興会ヒアリング)

・ 工場のある出雲市から浜田港まで年間400便程度のトラック輸送を行っている。

・ 浜田港への行き来の時間短縮になるため、今後の全線開通に期待している。

(R7.7 企業ヒアリング)

所要時間:[整備済路線]R3センサ混雑時旅行速度より算出
 [未開通区間及びセンサ未集計区間]規制速度により算出

※2:セメント混和材事業企業A社の便数情報(R7.7時点)をもとに浜田河川国道事務所で試算

※3:市役所間の通過時間を試算

3. 事業の必要性

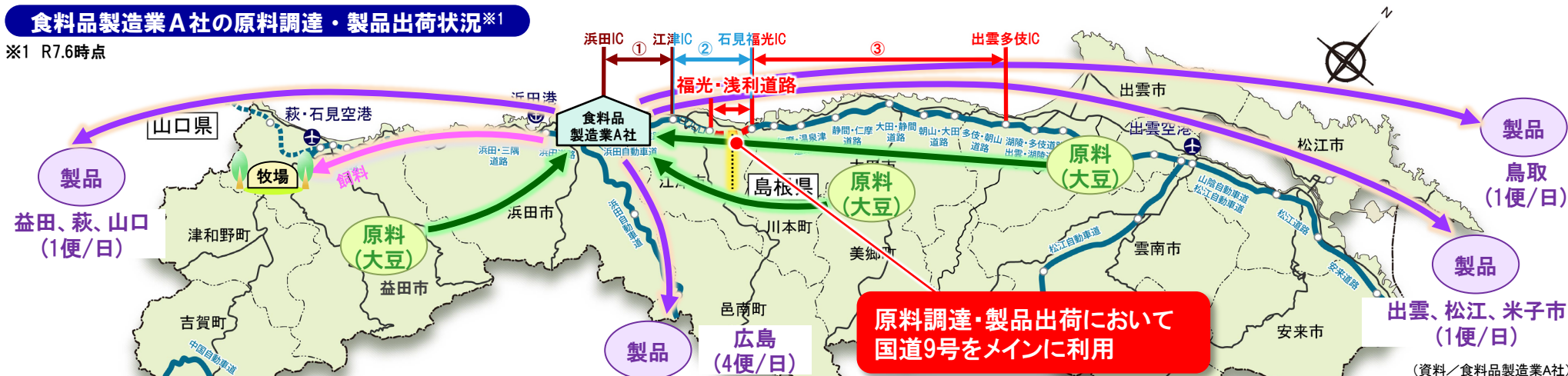
(2) 道路整備により期待される効果

③: 企業活動の支援(物流の確実性の確保)

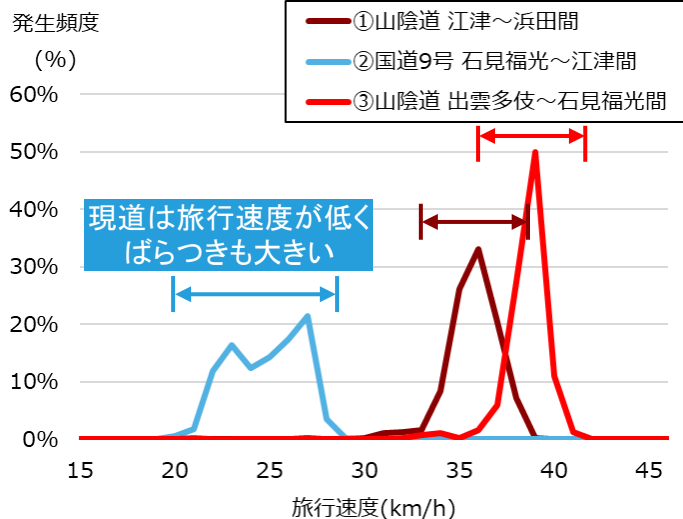
- 浜田市内の食料品製造業A社は、国道9号をメインに原料の調達や製品出荷を日々行っている。
- 福光・浅利道路の整備により、物流の確実性、安定性が確保されることにより、最適な配送計画等、物流の効率化が期待される。

食料品製造業A社の原料調達・製品出荷状況※1

※1 R7.6時点



国道9号・山陰道の旅行速度のばらつき



時間に余裕を持たせた配送計画を余儀なくされている

山陰道により
定時性向上が期待

食料品製造業A社 ※浜田市本社

- ・浜田市の製品出荷額のシェアが高い食料品産業の大手
- ・豆腐、油揚げ、厚揚げ等の製造販売 (浜田市において約5割のシェアを誇る)
- ・従業員 60人
- ・年間生産量: 豆腐、厚揚げ、油揚げ 約1,600万個



関係者の声

- ・365日毎日出荷を行っており、顧客の要望に応えるため、**定時性、安定配送**が課題となっている。
- ・山陰道の整備による配送時間の短縮により、**物流コストの削減**や、**配送の最適化、柔軟性の向上**に期待している。



(R7.6 食料品製造業A社ヒアリング)

(資料/ETC2.0プローブ R6.10 7時台～18時台 日別・時間帯別平均旅行速度)

4. コスト増加の要因

【福光・浅利道路】

・ 総事業費(増額後):490億円 今回増額:200億円(69%増)

■事業箇所の概要

起 終 点 : 島根県大田市温泉津町福光
 ~江津市松川町上河戸
延 長 : 6.5km
全体事業費 : 290億円⇒490億円

■コスト増加の内訳(+200億)

項目	増額費用
(1) 中硬岩の増加	8 億円
(2) 土質改良の追加	5 9 億円
(3) 地盤改良添加材の増加	5 億円
(4) 切土法対策工の追加	6 4 億円
(5) 労務費・物価上昇による増加	6 4 億円
合 計	2 0 0 億円

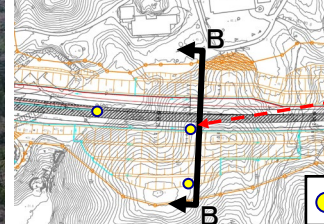
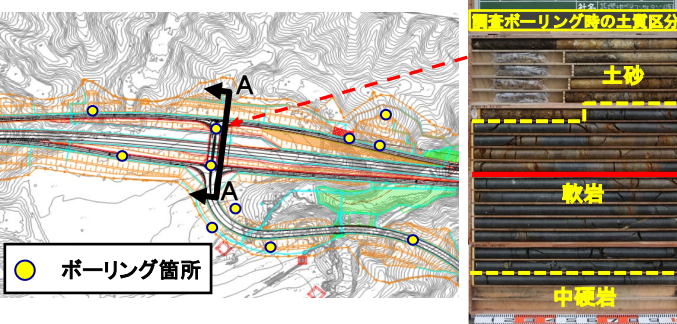


4. コスト増加の要因

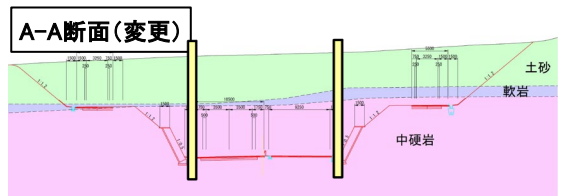
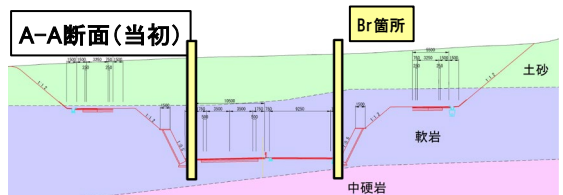
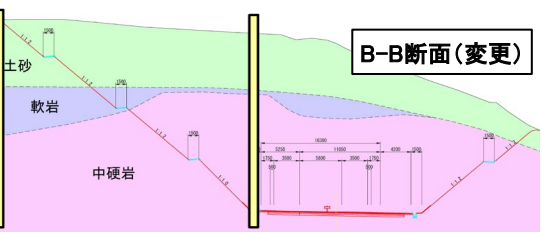
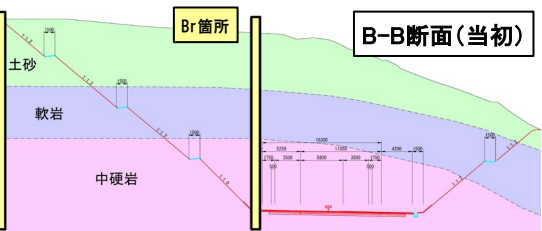
(1)中硬岩の増加

約8億円の増額

- 土質区分は地質調査結果により想定していたが、切土工事を行ったところ、想定より高い位置で中硬岩が出現した。
- 中硬岩の切土量が増加するため、切土費用が増加。



●調査ボーリングでは、亀裂があり風化も進んでいたため、軟岩と判定していたが、切土を行い岩盤全体を確認したところ中硬岩と確認した。



切土時の岩判定で軟岩から中硬岩に変更

●調査ボーリングでは、亀裂があり風化も進んでいたため、軟岩と判定していたが、切土を行い岩盤全体を確認したところ中硬岩と確認した。

事業費(当初)

切土(土砂)	77.5万m ³	16.6億円
切土(軟岩)	37.4万m ³	11.1億円
切土(中硬岩)	5.2万m ³	4.2億円
合計	120万m ³	31.9億円

事業費(変更)

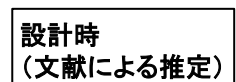
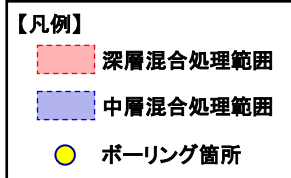
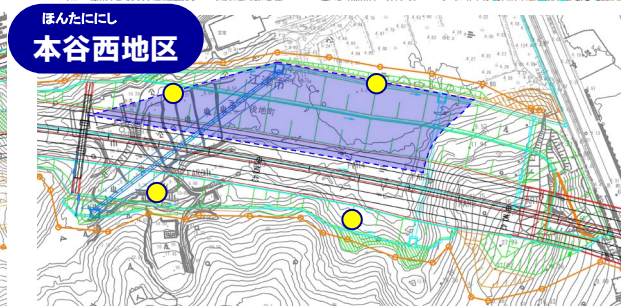
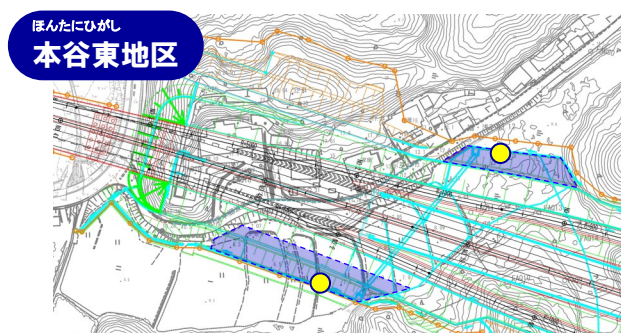
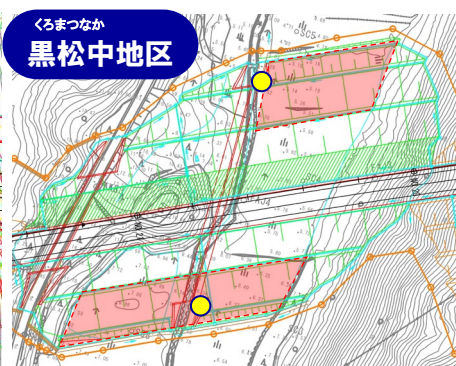
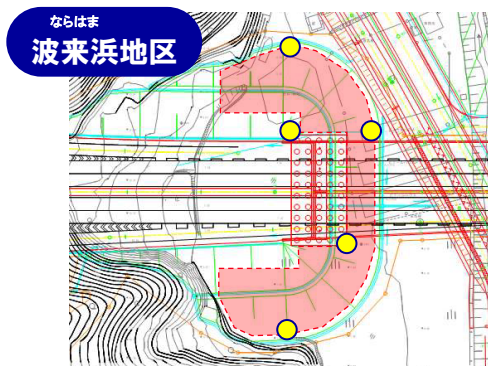
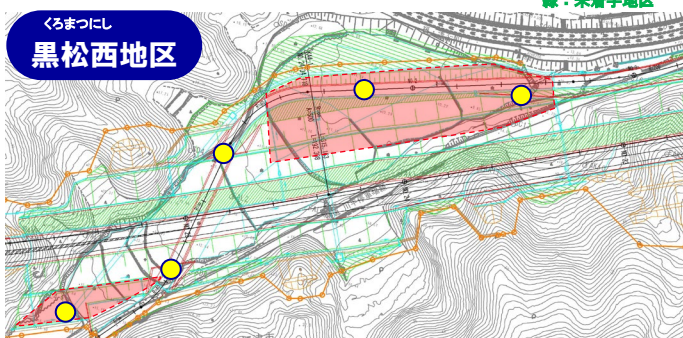
切土(土砂)	77.5万m ³	16.6億円
切土(軟岩)	21.7万m ³	6.4億円
切土(中硬岩)	20.9万m ³	16.7億円
合計	120万m ³	39.7億円

約8億円増額 (+7.8億円)

一般国道9号 福光・浅利道路

約5億円の増額

- 盛土下面の地盤において、地盤改良を実施する必要があり、当初は地質調査結果を元に地盤改良添加材(セメント系固化材)の添加量を設定していたが、現地着手時に現地採取土を用いた試験の結果、添加量が増加となったため、地盤改良費が増加した。



設計時は配合試験は行わず、地質調査結果土質区分を元に文献により添加量を推定



施工時(配合試驗)

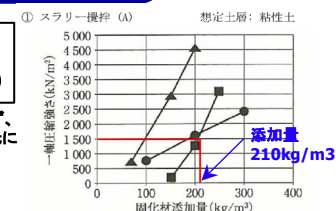
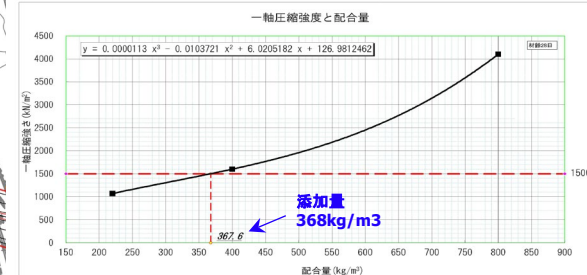


図-3.33 粘性土(スラリー, $W/C=1.0$, 28 日)
出典:セメント系固化材による地盤改良マニュアル



事業費(当初)

深層混合処理 約1700本 6.6億円

中層混合处理 約10.4万m³ 14.6億円

合計 21.2億円



事業費(変更)

深層混合処理 約1700本 9.2億円

中層混合処理	約10.4万m ³	16.7億円
--------	----------------------	--------

合計 25.9億円

約5億円増額（+4.7億円）

4. コスト増加の要因

(4) 切土法面对策工の追加

約64億円の増額

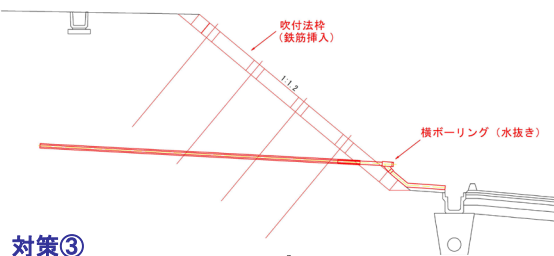
- 切土法面施工中に複数箇所で湧水が発生し、法面崩落が生じたため、法面对策工が必要となった。
- 本路線は都野津層が広く分布し、降雨・地下水の影響を受け崩落・変状が発生しやすい特徴をもつ地質のため、今後、工事着手を行う区間についても切土法面(土砂部)の法面对策工が必要。

位置図

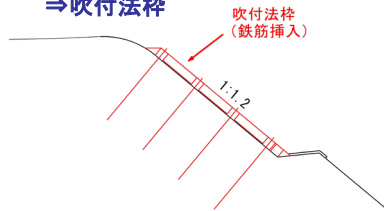


法面对策工

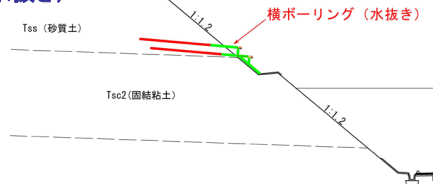
対策①
法面崩壊が発生し法面湧水が確認された場合
⇒吹付法枠+横ボーリング(水抜き)



対策②
法面崩壊が発生した場合(湧水無し)
⇒吹付法枠



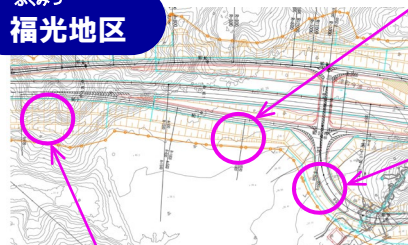
対策③
法面湧水が確認された場合
⇒横ボーリング(水抜き)



【都野津層】

島根県江津市都野津を模式地として島根県益田市周辺～大田市周辺と広範囲に分布する堆積層であり、降雨や地下水の影響を受け切土法面で変状が発生しやすい地層。また、半固結の粘土(シルト)等で構成されており脆弱土が多い。

ふくみつ 福光地区



【吹付法枠】
数量：470m²
金額：32.4百万円

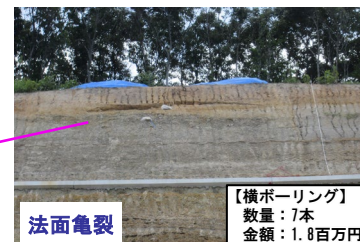
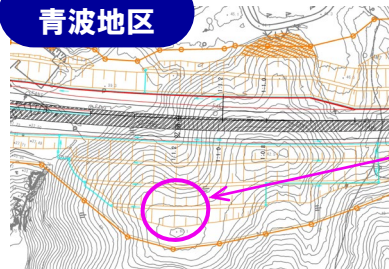
【横ボーリング】
数量：13本
金額：3.3百万円

【吹付法枠】
数量：170m²
金額：11.7百万円



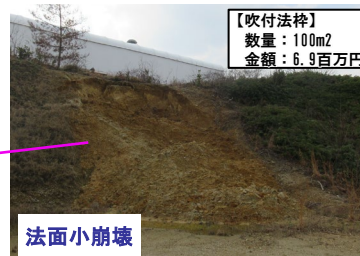
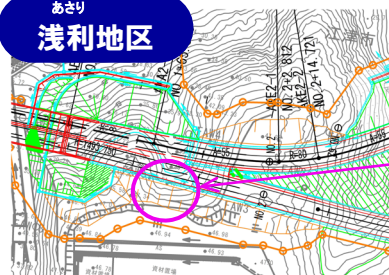
【横ボーリング】
数量：10本
金額：2.5百万円

あおなみ 青波地区



【横ボーリング】
数量：7本
金額：1.8百万円

あさり 浅利地区



【吹付法枠】
数量：100m²
金額：6.9百万円

【法面对策の内訳】

<法面对策工>

■法面对策の追加

吹付法枠
横ボーリング(水抜き)

約64億円増額

約74,720m² 約52億円
約4,960本 約12億円

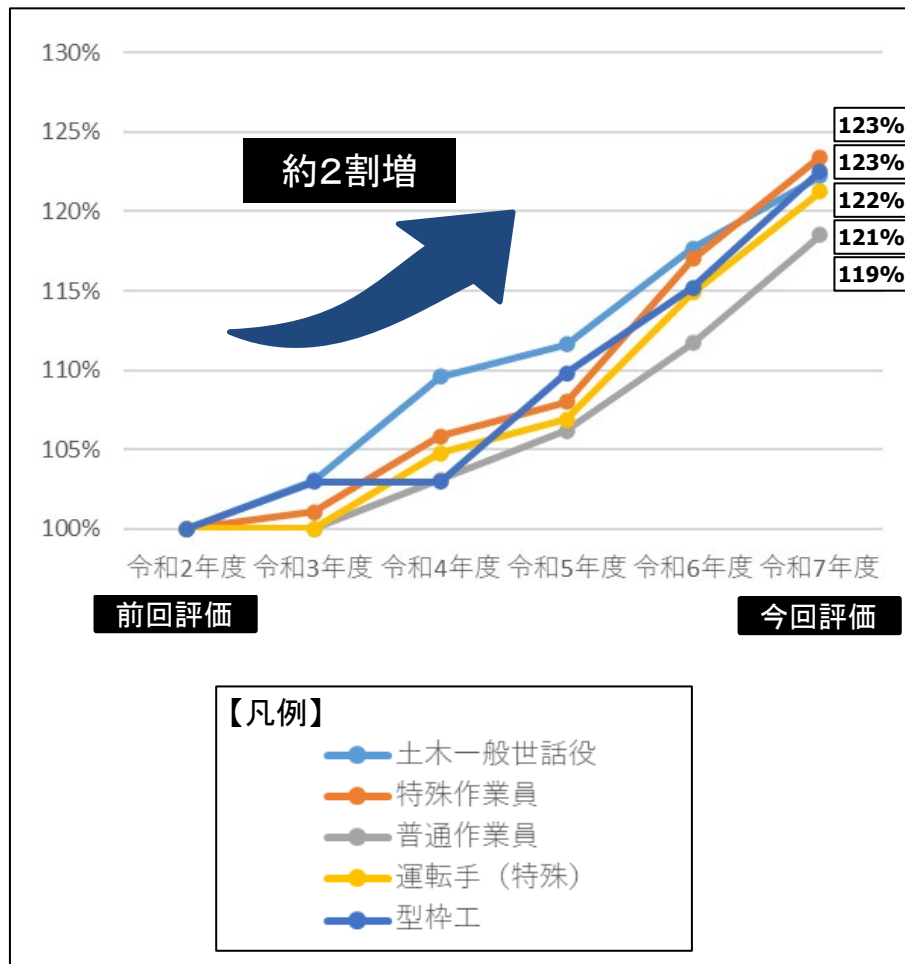
4. コスト増加の要因

(5) 労務費・物価上昇による増加

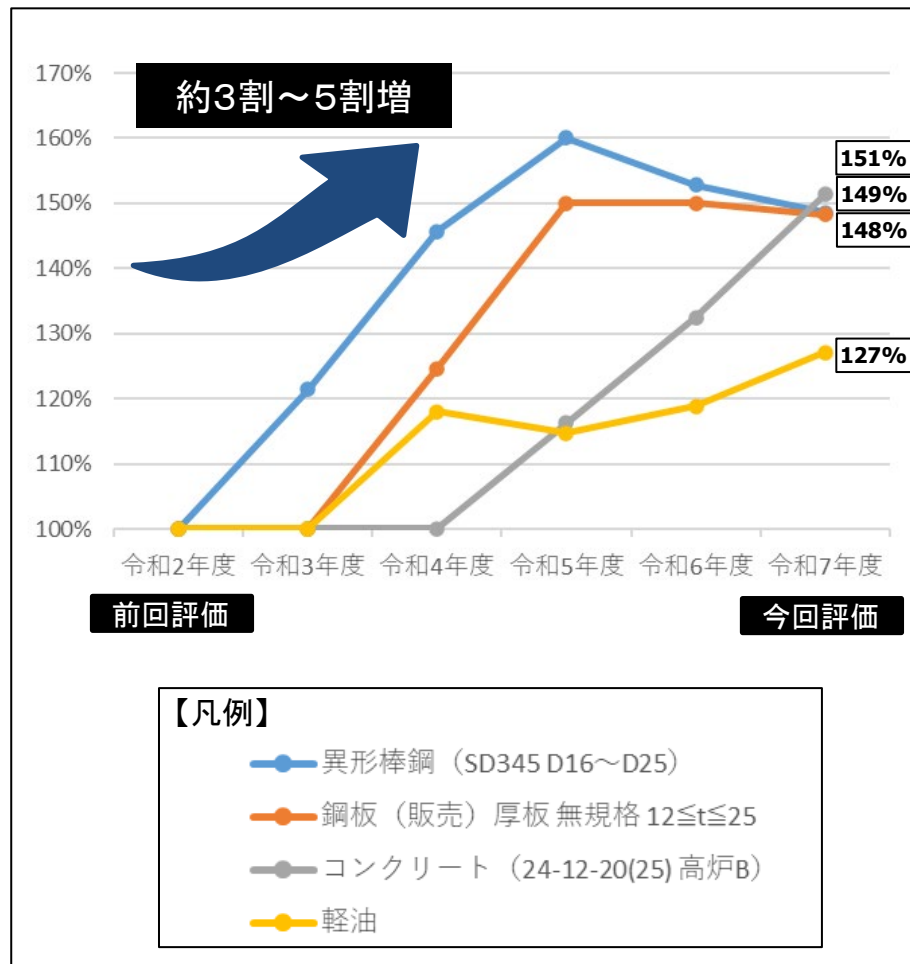
約64億円の増額

● 前回評価（令和2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】



4. コスト増加の要因

(5) 労務費・物価上昇による増加

- 資材、労務単価上昇に伴う内訳を示す。主な増加は改良費と橋梁費にかかる増額となっている。
- 理由としては、コンクリート・鋼材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

物価上昇理由

(単位：百万円)

区分	費目	R2再評価 (R3以降残)	R7再評価 (R3以降残)	物価上昇
①工事費		23,387	28,620	5,233
	改良費	6,660	8,453	1,793
	橋梁費	6,733	7,919	1,186
	IC・JCT費	5,394	6,862	1,468
	舗装費	3,030	3,411	381
	付帯施設費	1,570	1,975	405
②用地費及び補償費		870	870	0
③間接経費		512	1,692	1,180
合計事業費		24,769	31,182	6,413

●主要構造物(残数量)

- ・長大橋(Me) 1橋(下部工完了)
- ・中小橋(Me) 1橋(下部工未完:1橋)
- ・中小橋(PC) 5橋(下部工未完:4橋)

●その他費用

- ・セメント、鋼材、石油関連製品の価格高騰。
- ・工事、調査設計における労務単価の上昇。

5. コスト縮減に対する取組

● 函渠施工取り止めによるコスト縮減

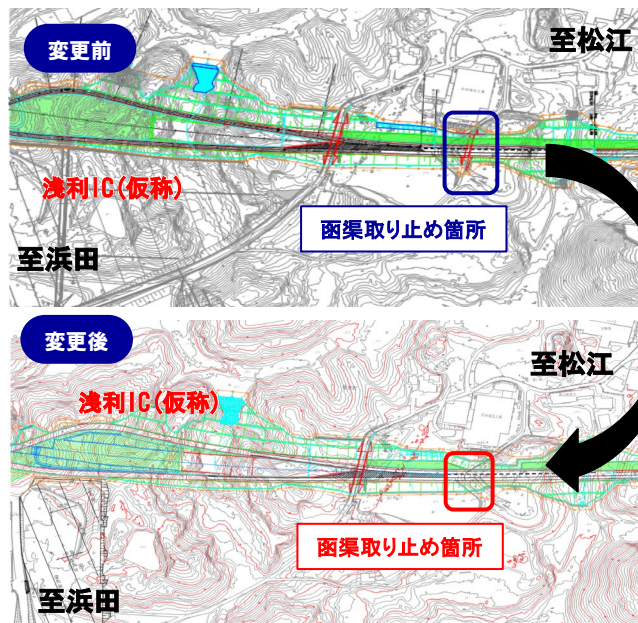
約0.6億円の縮減

- 道路建設により分断される道（県道・市道、公団にある里道等）は集約を考慮した上で、函渠により機能復旧を計画していた。
- 地元協議を重ね、さらなる集約の合意を得たことで函渠の施工を取り止め、コストを縮減した。

位置図（敷地区）

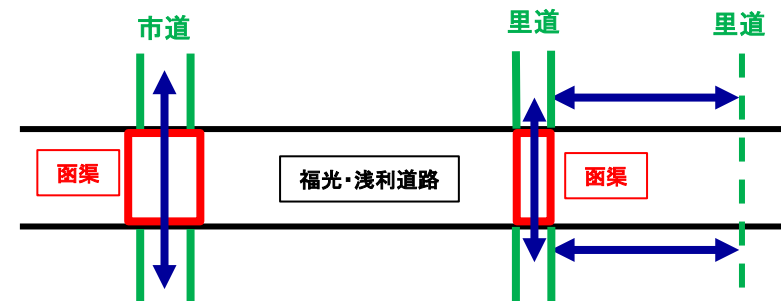


平面図

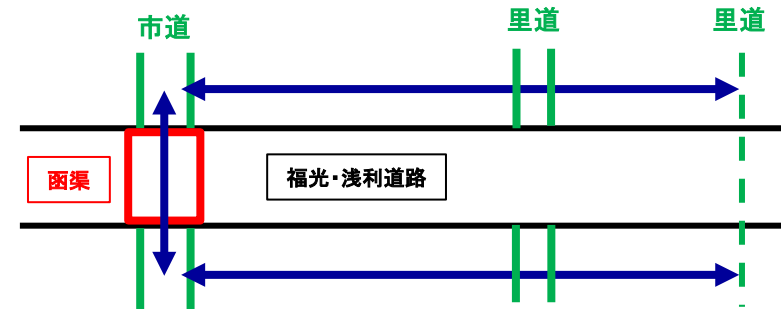


地元協議により
施工取り止め

函渠取り止め前



函渠取り止め後



地元協議で集約の合意を
得たことで函渠取り止め

■ 縮減コスト

名称	延長・箇所	概算工事費
函渠概算工事費	約29.8m	約55百万円
合計	約29.8m	約55百万円

5. コスト削減に対する取組

● 支承構造変更によるコスト削減

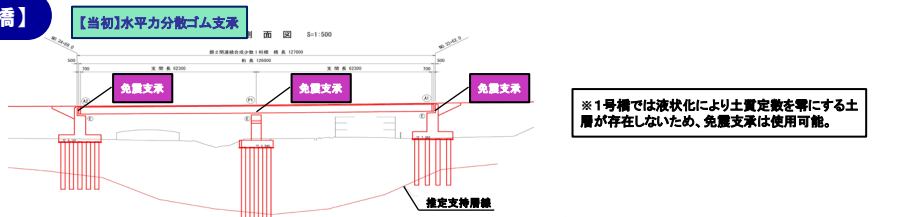
約4.9億円の削減

● 橋梁の支承を下部工の地質条件を踏まえ支承費と下部工費のトータルコストで選定した構造に変更することで、コストを削減した。

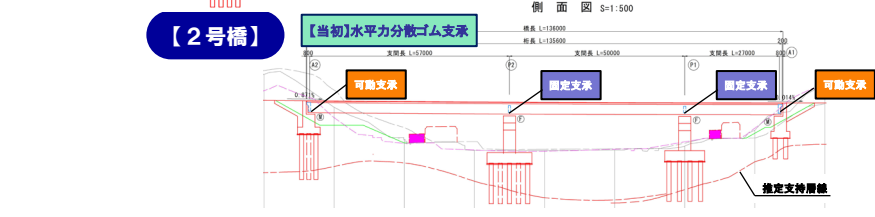
位置図



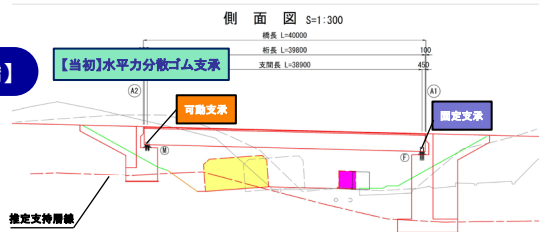
【1号橋】



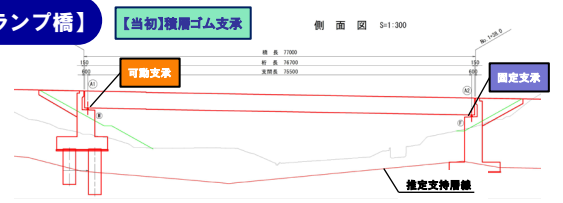
【2号橋】



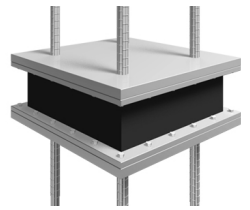
【3号橋】



【浅利ランプ橋】

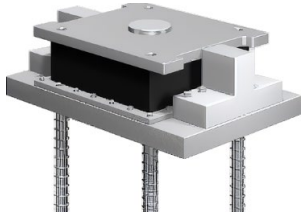


【当初】地震時水平力分散ゴム支承



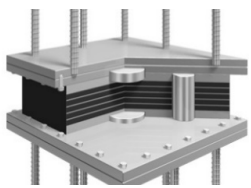
1号橋・2号橋・3号橋

【当初】積層ゴム支承

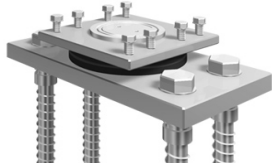


浅利ランプ橋

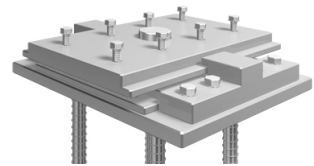
【変更】



免震支承



固定支承



可動支承

■ 削減コスト

箇所	コスト削減効果	箇所	コスト削減効果
1号橋	310百万円	3号橋	11百万円
2号橋	124百万円	浅利ランプ橋	43百万円
		合計	488百万円

5. コスト削減に対する取組

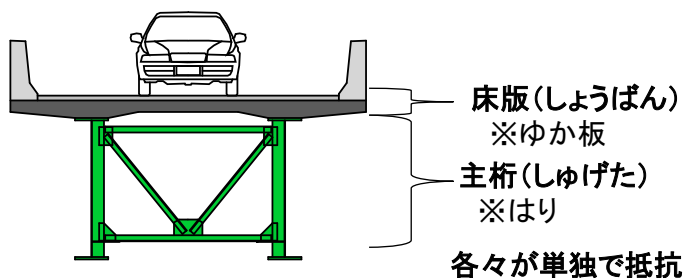
● 合成床版・合理化形式によるコスト削減

約3.6億円の削減

● 従来のRC床版から、鋼・コンクリート合成床版に変更することや、合理化された形式の細幅箱桁に変更することで、コストを削減した。

【当初計画】RC床版

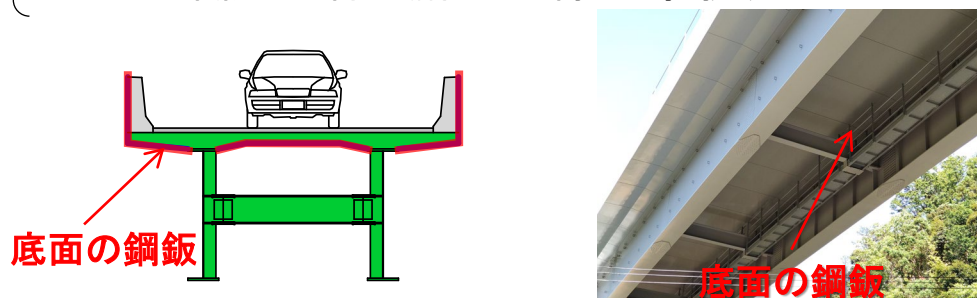
(鉄筋コンクリート構造の床版)



【変更計画】鋼・コンクリート合成床版

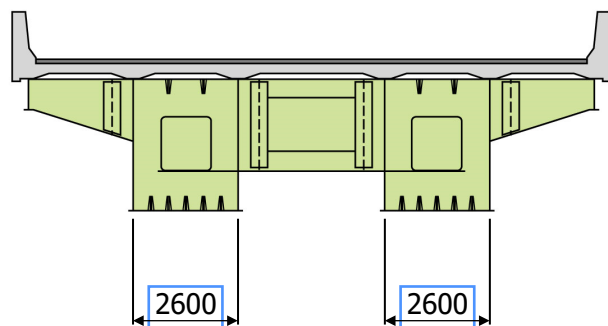
※対象橋梁 3橋

底面の鋼鉄とコンクリートをずれ止めで一体化した床版で、床版と主桁が協働して荷重に抵抗する形式



⇒ 当初計画より橋が軽くなり、材料費(鋼材)が安くなる

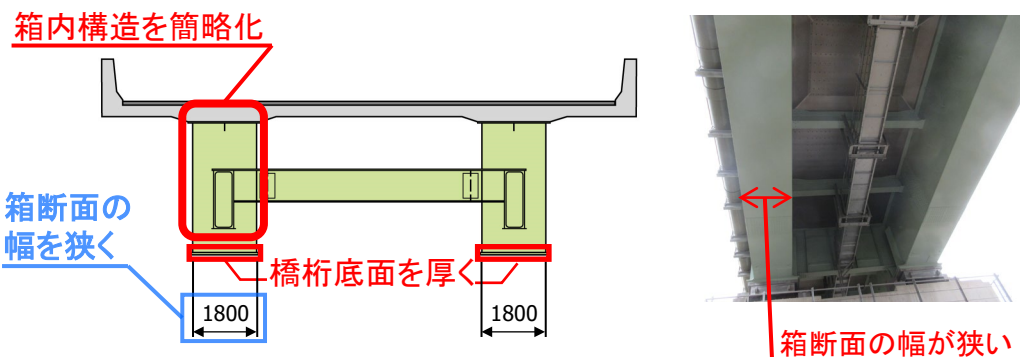
【当初計画】箱桁橋



※ 寸法は代表的な例

【変更計画】細幅箱桁橋

※対象橋梁 1橋



従来箱桁より箱断面の幅を狭くし、橋桁底面を厚くして箱内構造を簡略化した形式
⇒ 当初計画より橋が軽くなり、材料費(鋼材)が安くなる。

6. 今回のとりまとめ結果

(1) 3便益による費用便益費

●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	JCT間 (宍道JCT～浜田JCT)		福光・浅利	
	全体事業	残事業	全体事業	残事業
総費用 (C)	7,822	275	477	271
事業費	7,022	237	443	237
維持管理費	498	34	34	34
更新費	302	4.0	-	-
便益額 (B)	16,016	561	555	555
走行時間短縮便益	14,133	425	417	417
走行経費減少便益	1,554	112	114	114
交通事故減少便益	328	24	24	24
費用便益比	2.0 2.6 [2%] ※1 2.9 [1%] ※1	2.0 2.8 [2%] ※1 3.3 [1%] ※1	1.2 1.7 [2%] ※1 2.2 [1%] ※1	2.0 2.9 [2%] ※1 3.4 [1%] ※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。

・総費用、総便益については、基準年(R7年)における現在価値を記入
 ・費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある
 ※1比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

◆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
JCT間 (宍道JCT～浜田JCT)	3,200～21,300 台/日	7,022億円	7,822億円	16,016億円	2.0 (2.0)
福光・浅利	16,500～16,700 台/日	443億円	477億円	555億円	1.2 (2.0)

※ 基準年：R7年

◆道路の役割

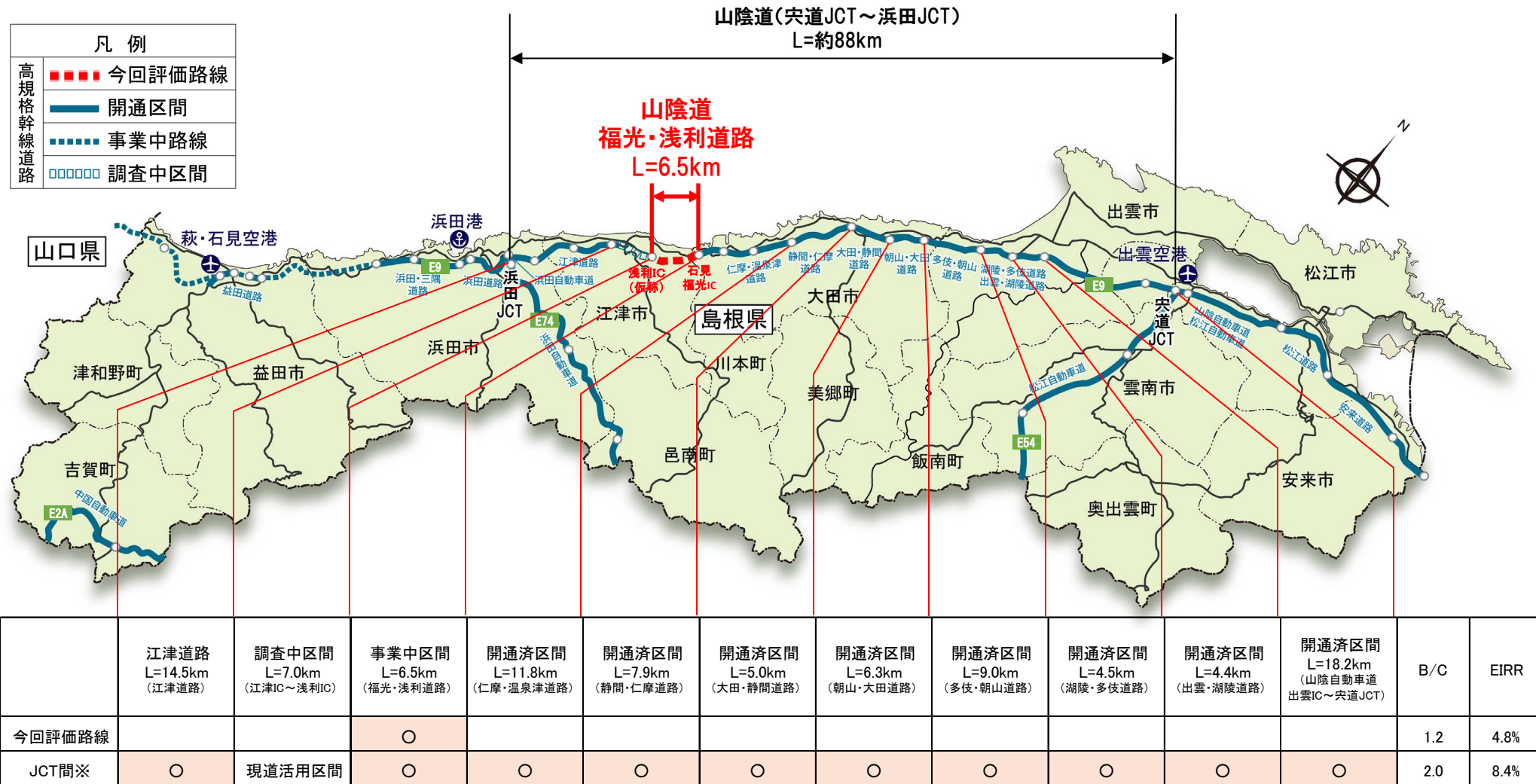
■道路の役割

- ①中心都市へのアクセス向上[23分→19分(大田市～江津市)]
- ②重要港湾へのアクセス向上[71分→66分(大田市役所～浜田港)]
- ③環境への影響を考慮した効果[約5.3千トンの/年のCO2削減] 福光・浅利道路整備に伴う速度向上による地球環境(CO2)の改善効果を算定
- ④沿道環境の改善[NOX排出量:12.3トン/年(約0.7%削減)、SPM排出量:約1.0トン/年(約1.1%削減)]
- ⑤緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上

6. 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<福光・浅利道路>



○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
 ※基準年をR7として計算

7. 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

- | | |
|-------------------------------|--------------------------|
| ・令和3年度 安来道路(米子西IC～安来IC間)新規事業化 | ・令和5年度 益田道路(久城～高津間)新規事業化 |
| ・令和6年3月9日 静間・仁摩道路全線開通 | ・令和6年3月9日 大田・静間道路全線開通 |
| ・令和7年3月2日 湖陵・多伎道路全線開通 | ・令和7年3月2日 出雲・湖陵道路全線開通 |

2) 事業の効果

- ◇費用便益比(B/C)=1.2(事業全体) 2.0(残事業)
- ◇道路の役割
- ①中心都市へのアクセス向上[23分→19分(大田市～江津市)] ②重要港湾へのアクセス向上[71分→66分(大田市役所～浜田港)]
- ③環境への影響を考慮した効果[約5.2千トンのCO2削減] 福光・浅利道路整備に伴う速度向上による地球環境(CO2)の改善効果を算定
- ④沿道環境の改善[NOX排出量:12.3トン/年(約0.7%削減)、SPM排出量:約1.0トン/年(約1.1%削減)]
- ⑤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7年度末で事業全体の進捗率は40%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等の可能性

- ◇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

島根県知事の意見:継続するとの対応方針(原案)については異存ありません。

一般国道9号福光・浅利道路は、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事業である。

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。特に、福光浅利間が開通することで県東部から益田まで高規格道路で繋がることとなる。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、上記事業化区間については工事を鋭意進められているところであるが、開通見通しが示されていない。企業誘致や観光振興の後押しになることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。

【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。

◆前回評価時との比較

※「広域NW間」とは穴道JCT～浜田JCTの区間。 ※費用/便益は基準年における現在価値の値

	前回評価時 (令和2年度)		今回再評価 (令和7年度)		備考 (前回評価時からの主な変更点)
	広域NW間	福光・浅利道路	広域NW間	福光・浅利道路	
事業諸元	L=28.3km	L=6.5km	L=87.9km	L=6.5km	・【広域NW間】「費用便益分析マニュアル」の改訂(R7.8) 評価対象区間の変更 R2:未供用区間のみ対象 → R7:全区間対象
計画交通量	15,500～ 19,900 台/日	15,500～ 15,800 台/日	3,200～ 21,300 台/日	16,500～ 16,700 台/日	・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) ・最新の事業化ネットワークを反映
総事業費	約1,496 億円	約290億円	約7,022 億円	約490億円	・総事業費の増額 R2:約290億円(税込み) → R7:約490億円(税込み)、 200億円の増額(現在価値化前)
総費用 (C)	1,551 億円	273億円	7,822 億円	477億円	・総事業費の増額(上記を参照) ・基準年の変更 R2基準 → R7基準
総便益 (B)	2,037億円	399億円	16,016 億円	555億円	・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) ・「費用便益分析マニュアル」の改訂(R7.8) 原単位の変更(乗用車類:45.15→48.89、 小型貨物車50.46→52.07、普通貨物車67.95→101.93) 評価対象区間の変更(R2:未供用区間のみ対象 → R7:全区間対象) 便益評価対象年次の変更 (広域NW…R2:各区間の供用年から50年間の便益を算定 → R7:最後に供 用開始した区間の供用年より50年間までの便益を算定) ・供用年度の変更 福光・浅利道路…R2:R8年度供用 → R7:R13年度供用 ・基準年の変更(R2基準からR7基準) ・最新の事業化ネットワークを反映
費用対効果 (B/C)	1.3	1.5	2.0	1.2	・総費用及び総便益を見直したため

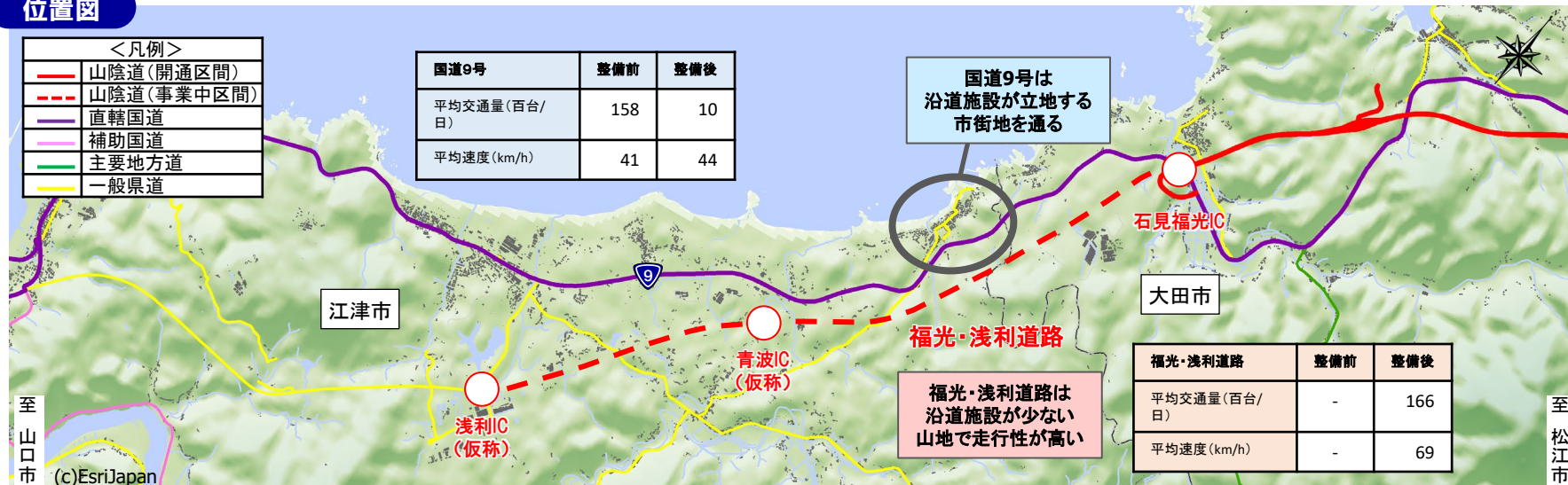
3便益以外の効果項目	便益の概要
(1) 温室効果ガス低減効果	走行性改善（速度向上）によるCO ₂ 排出量の削減効果を便益として算定
(2) NOx削減効果	走行性改善（速度向上）によるNOx排出量削減効果を便益として算定
(3) 時間信頼性向上	道路整備による所要時間のばらつき減少に伴い削減される余裕時間を便益として算定

【参考】3 便益以外の便益

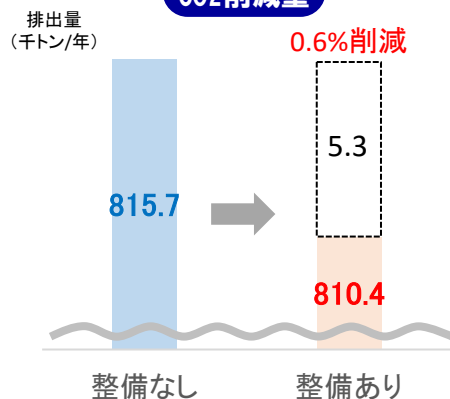
(1)(2) 環境負荷ガス排出量削減に伴う環境改善効果

- 福光・浅利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、福光・浅利道路より速度が低いため、走行車両からCO₂やNO_x等の排出ガスが多く発生。
- 整備後は、走行性が高い福光・浅利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。

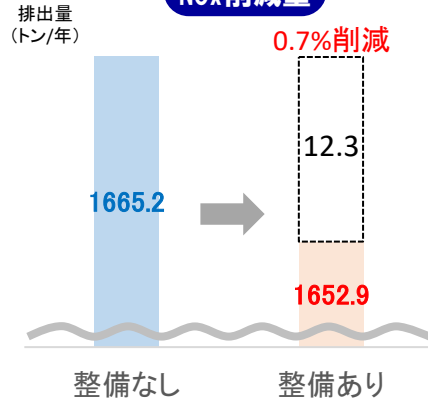
位置図



CO₂削減量



NO_x削減量



環境負荷排出量削減に伴う環境改善効果

⇒CO₂: 2.6億円、NO_x: 0.2億円

※影響エリア全体を対象に整備後50年間の便益額として試算した値

便益額(試算値)

= (整備なしの排出量貨幣評価値 - 整備ありの排出量貨幣評価値) × 365日 × 評価期間(整備後50年間)

※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)

【参考】3 便益以外の便益

(3) 移動時間信頼性向上に伴う余裕時間の確保

- 国道9号では、現道区間での信号待ちや渋滞等の速度低下により、移動時間にバラツキがある。
- 福光・浅利道路の整備により、所要時間のはらつきが縮小し、定時性が向上する。

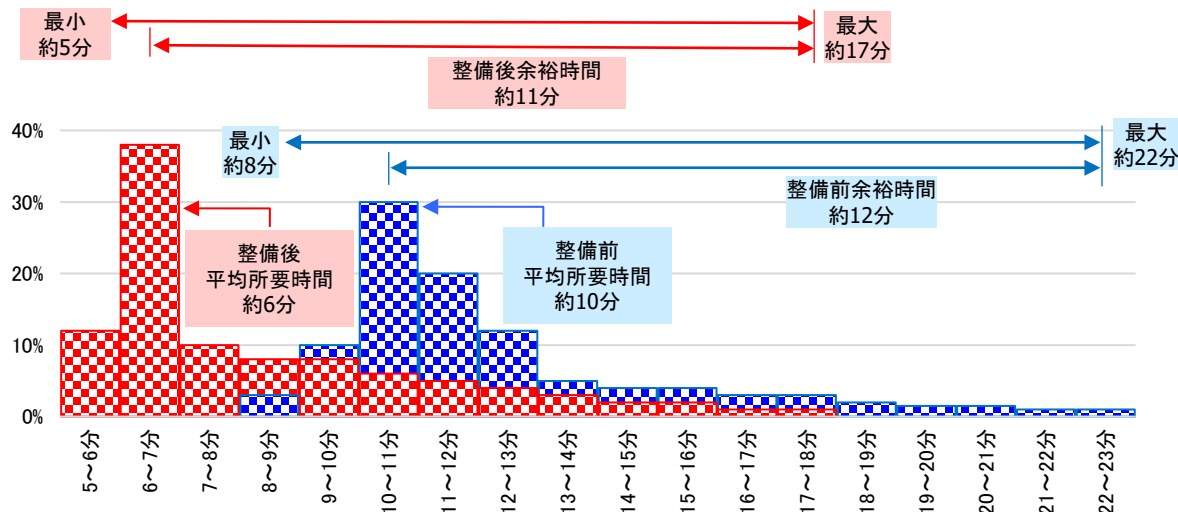
位置図



時間信頼性向上のイメージ

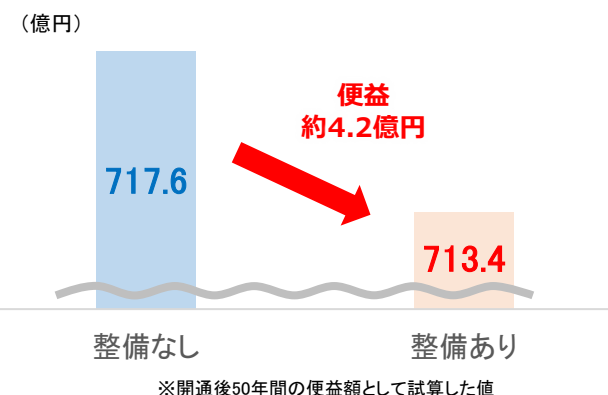
(石見福光IC～浅利IC間)

※余裕時間: 移動時間のはらつきを考慮した時間
(余裕時間) = (最大所要時間) - (平均所要時間)



時間信頼性向上便益算出結果

余裕時間費用



一般国道 9 号 福光・浅利道路

[島根県への意見照会と回答]

国中整企画第 3 4 号

国中整港計第 1 1 号

令和 7 年 9 月 1 8 日

島根県知事 殿

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 7 年 1 0 月 2 8 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 福光・浅利道路	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 7 年 1 0 月 1 0 日（金）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 6－3 0 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 和田

係 長 藤原

係 員 角丸

TEL：0 8 2－2 2 1－9 2 3 1（代表）

高 推 第 2 2 号
令和7年10月10日

国土交通省
中国地方整備局長 杉中 洋一 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7年9月18日付け国中整企画第34号、国中整港計第11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 福光・浅利道路

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 福光・浅利道路
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 号福光・浅利道路は、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事業である。 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。特に、福光浅利間が開通することで県東部から益田まで高規格道路で繋がることとなる。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、上記事業化区間については工事を鋭意進められているところであるが、開通見通しが示されていない。企業誘致や観光振興の後押しになることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。	