

## 事後評価結果（平成20年度）

担当課：西日本高速道路㈱計画設計グループ

担当課長名：佐川 信之

路線名	一般国道9号 江津道路		事業区分	一般国道		事業主体	国土交通省 西日本高速道路(株)				
起終点	自：島根県江津市嘉久志町 至：島根県浜田市後野町				延長	14.5 km					
事業概要											
江津道路は、浜田道と一体となり、島根県はもとより山陰地方の自動車専用道路ネットワークの一部を担い、江津ICから、浜田JCTまでを暫定2車線で整備を行った。											
事業の目的・必要性											
江津道路は、浜田道、江津バイパス、浜田バイパスと連携して、江津市、浜田市の交通混雑を解消し、都市間交通の円滑化を図る目的で整備され、活力ある地域づくりと地域交流が拡大されるほか、救急医療活動等に寄与するものである。											
事業概要図											
											
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	平成元年度	用地着手	平成元年度	供用年	(計画)平成15年度	変動	1.0倍		
		都市計画決定	平成4年度	工事着手	平成5年度		(実績)平成15年度				
	事業費	計画時	(名目値)	558億円		実績	(名目値)	553億円	変動	0.99倍	
			(実質値)	615億円			(実質値)	609億円			
	交通量	計画時	3,200台/日 (平成16年度)			実績	2,000台/日 (平成16年度)			変動	63%
			旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)	51 (平成15年)	66km/h (平成19年)		交通事故減少 (供用前現道 供用後現道+当該路線)	75 (平成12~14年)	48 件/億台・日 (平成16~18年)		
	費用便益 分析結果 (事後)	B/C	総費用: 780億円 事業費: 687億円 維持管理費: 93億円			総便益: 788億円 走行時間短縮便益: 688億円 走行経費減少便益: 68億円 交通事故減少便益: 32億円			基準年		
事業遅延によるコスト増		費用増加額: -			便益減少額: -			平成20年			
事業遅延の理由											
-											

事業の 効果等	客観的評価指標に対応する事後評価項目
	<p>市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりの支援 江津市が総合振興計画を策定し、江津道路をアクセス道として、市街地再開発の取組みを開始。 三次医療施設へのアクセス向上 江津市から、国立病院機構・浜田医療センター（浜田市）までの所要時間が約6分短縮され、なお病院間の転院輸送には、100%江津道路が利用され、救急医療活動に役立っている。 事故・災害時の代替路線の確保 島根県の地域防災計画において、並行する一般国道9号が緊急輸送路に指定されており、通行止めになった場合に、江津道路が代替路線を形成。</p>
事業による 環境変化	その他評価すべきと判断した項目
	<p>地域まちづくりの支援 県立しまね海洋館（アクアス）と、良質の温泉宿を結ぶ観光ルートの一部を形成。 集客に向けて、地域が一体となり観光強化の取組みを実施。</p>
事業による 環境変化	環境影響評価に対応する項目
	<p>【大気質】 ・江津道路近隣の一般環境大気測定局の測定データにアセスメント時の高速道路に起因する値を加えても環境保全目標を満足する。 No<sub>2</sub>：日平均値の年間98%値 0.015～0.017ppm（0.04～0.06ppm以下） CO：日平均値の年間2%除外値 0.813～0.872ppm（10ppm以下）</p> <p>【騒音】 ・環境アセスメントで予測した断面について、H19年度平均交通量を用いて再現計算を行い、最も厳しい断面で予測した結果、環境保全目標値を満足する。 予測値（夜間）：43～47dB（60dB）（ ）中は環境保全目標値</p>
事業を巡る 社会経済情勢等の変化	その他評価すべきと判断した項目
	<p>地域特性の樹木を生かして、各ゾーンを設定して植樹を実施。</p>
事業を巡る 社会経済情勢等の変化	<p>・島根県の県内総生産は、全国と同様な伸びを示しており、近年は緩やかに推移している。 ・沿道地域の人口は島根県の減少傾向と同じ傾向を示している。 ・自動車走行台キロは、昭和60年以降、乗用車、貨物車ともに伸びており、全国と比較しても高い伸びを示している。</p>
今後の事後評価の 必要性及び改善措置の 必要性	<p>費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果の発現状況から一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はない。 今後は、山陰道の早期ネットワーク整備により、更なる整備効果が期待されることから、国への働きかけなど整備効果が発揮できるよう努める。また引き続き管理コストの削減に努めるとともに、地域との連携・協力による観光キャンペーン等の実施等による利用促進や高速道路利便増進事業等による交通量変動状況等を踏まえた料金水準を検討する。</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>特になし</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。