

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道9号 出雲・湖陵道路		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：島根県出雲市知井宮町 至：島根県出雲市湖陵町三部				延長	4.4 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730km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
全体事業費	約273億円		事業進捗率 (H31年3月末時点)	約69%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	19,900台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	(3便益)	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)
	1.8		96/278億円		493/493億円	基準年
	(残事業)	5.1	事業費：83/264億円 維持管理費：14/14億円		走行時間短縮便益：401/401億円 走行経費減少便益：72/72億円 交通事故減少便益：20/20億円	令和元年
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量：B/C=1.5~2.0 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=4.4~5.8 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.7~1.8 (事業費±10%) 事業費：B/C=4.7~5.6 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.7~1.9 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.9~5.3 (事業期間±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 ・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 ・JF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 ④個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山(H30観光入込み客数：24.6万人/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 ・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(H28.3)」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 ・「島根総合発展計画第三次実施計画(H28.3)」、「新たな出雲の国づくり計画 出雲未来図 後期基本計画(H29.3)」、「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

大田市長など3市4町の首長で構成される出雲・江津間高規格道路建設促進期成同盟会など複数の団体から出雲・湖陵道路の早期完成の要望を受けている。

島根県知事の意見：対応方針（原案）については妥当である。

一般国道9号出雲・湖陵道路については、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。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4区間については用地買収が既に完了し、鋭意工事が進められているところであるが、いずれも開通見通しが示されていない。開通時期の目途が分かれば、企業誘致や観光振興の後押しに繋がることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。

また、山陰道の未事業化区間のうち、計画段階評価の手続き中の「須子～田万川間」については、令和2年度新規事業化を行っていただきたい。中でも、「須子～小浜間」については、道路計画に関するアンケート調査等が終了していることから事業化を強く要望する。

事業評価監視委員会の意見

- ・事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。
- ・審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

H31年3月末時点で事業進捗率は69%、用地進捗率は100%。

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。

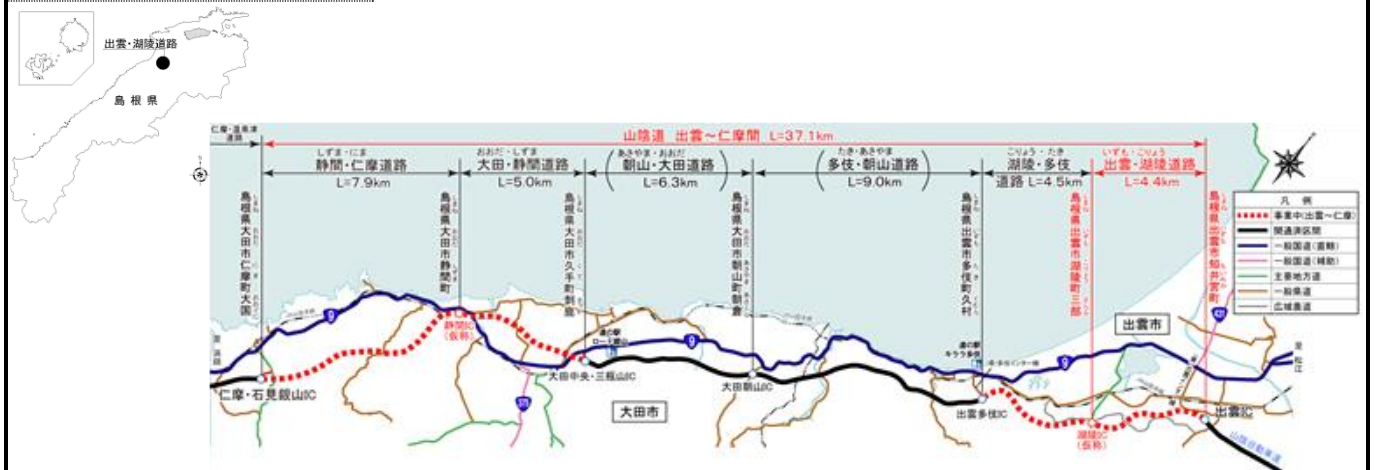
対応方針

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。