

新規事業候補箇所説明資料 (事業評価部会報告資料)

出雲・大田地域における計画段階評価

1. 出雲・大田地域の課題

①唯一の幹線道路で通行止め発生による交通障害

○災害や交通事故による全面通行止めが発生しており、出雲～大田間の日常生活及び経済活動（産業・観光・医療等）として必要な交通機能が損なわれ、また緊急輸送道路が未確保。（図1）

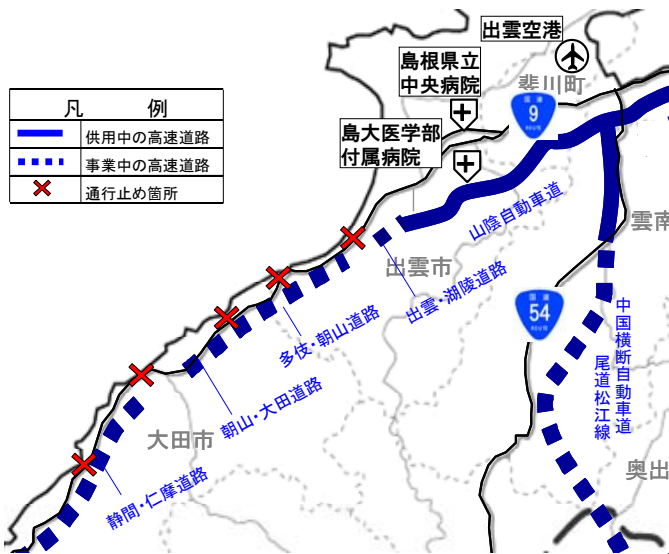
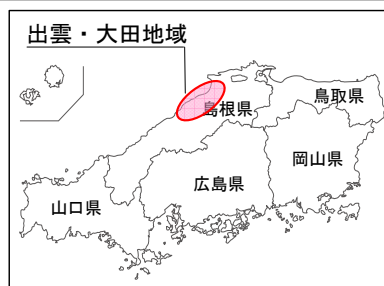


図1 国道9号出雲～大田間における主な通行止めの状況



▼交通事故による通行止めに伴う交通障害状況



2. 原因分析

①近隣に代替路が無く、幹線道路が土砂災害危険区域等を通る

○国道9号は東西を結ぶ唯一の幹線道路であり、近隣に代替路となる幹線道路が無く通行止め時は大幅な迂回が必要。（図3）

○国道9号は土砂災害危険箇所（3箇所）、道路構造不良箇所（4箇所）を通過しており、通行止めの一要因となっている。（図3）

▼国道9号が通行止めになった災害状況



図3 土砂災害危険箇所等及び迂回路状況

②高速ネットワークが未整備

○出雲IC以西の高速道路が未整備のため、速達性の確保が困難。（図4）

○出雲IC以西の事業中箇所が供用しても、大田市、美郷町では依然として、約6.2千人が第3次医療施設に60分で到達できない。（図4）



図4 第3次医療施設60分圏図 (多伎・朝山道路等供用後)

②救急医療施設へのアクセス

○大田市付近には、救急救命を担う第3次医療施設がなく、60分で到達できない地域が存在。

(大田市、美郷町合計人口の約17%「約7.9千人」が60分圏外) (図2)



図2 第3次医療施設60分圏図(現況)

3. 政策目標

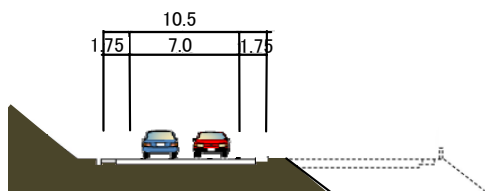
- ①出雲・大田地域における緊急輸送道路の確保
- ②第3次医療施設への速達性の向上

出雲・大田地域における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	【案①】高規格道路整備	【案②】現道対策
出雲・大田地域における緊急輸送道路の確保(湖陵・多伎間) (指標:代替路の確保)	○ ・通行止め時における代替路が確保。	× ・通行止め時における代替路が確保できない。
第3次医療施設への速達性向上 (指標:60分圏内人口の改善)	○ 高速走行により速達性が向上。	△ ・一般道であるため速達性はほとんど向上しない。 ・大田市、美郷町(人口約4.67万人)における第3次医療施設60分圏内の人口(カバー率) 【現況】約3.88万人(83%) →【多伎・朝山道路等完成時】4.05万人(87%) →【整備後】約4.10万人(88%)
	○ ・大田市、美郷町(人口約4.67万人)における第3次医療施設60分圏内の人口(カバー率) 【現況】約3.88万人(83%) →【多伎・朝山道路等完成時】4.05万人(87%) →【整備後】約4.10万人(88%)	
コスト	概ね200億円	概ね80億円
総合評価	○	×

案① 標準断面図



案② 標準断面図

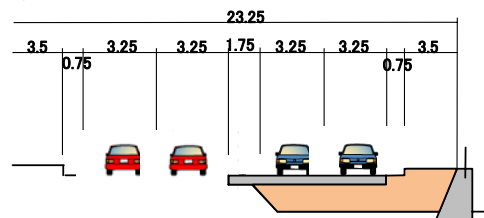


図6 出雲市湖陵～多伎間における対策案検討

対応方針(案)：案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名：一般国道9号
- ・区間：出雲市湖陵町三部～出雲市多伎町久村
- ・概略延長：4.5km
- ・標準車線数：4車線(暫定2車線)
- ・設計速度：80km/h
- ・概ねのルート：図6案①のとおり

(参考) 当該事業の経緯等
都市計画決定等の状況

- ・H18年3月 案①により都市計画決定
(出雲～仁摩：47.4km)

地域の要望等

- ・H23年6月 島根県知事が国土交通大臣に早期事業化を要望
- ・H23年8月 出雲市長、大田市長ほか国土交通大臣に早期事業化を要望
- ・H23年10月 島根県、鳥取県、山口県知事が国土交通大臣に早期事業着手を要望

凡例	
	対象区間
	事業中区間
	一般国道
	主要地方道
	一般県道
	トンネル構造
	橋梁構造
	環境上配慮が必要な地区
	公共施設・工場

※IC名は全て仮称

一般国道9号（山陰自動車道）湖陵・多伎道路に係る新規事業採択時評価

1. 事業概要

- 起 終 点： 島根県出雲市湖陵町三部～出雲市多伎町久村
- 延 長 等： 4.5km（2車線（暫定）、設計速度80km/h）
- 全体事業費： 約200億円
- 計画交通量： 約16,700台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約6,700台/日	約1,900台/日	約8,100台/日

- 総 費 用： 約160億円
- 総 便 益： 約349億円
- B / C： 2.2
- 経済的内部収益率(EIRR)：9.3%

※1: 総費用、総便益については、基準年(H23年)における現在価値を記入。
 ※2: 総便益には、3便益(走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益)を計上。

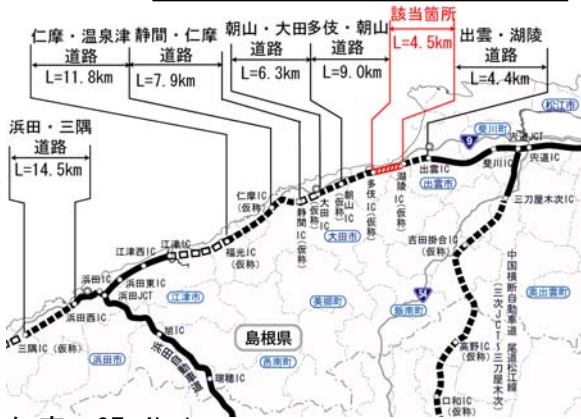


図1 事業位置図

2. 地元調整の経緯等

都市計画決定等の状況

H18年 3月：都市計画決定（出雲～仁摩：37.4km）

地域の要望等

H23年 6月：島根県知事が国土交通大臣に早期事業化を要望

H23年 8月：出雲市長、大田市長ほかが国土交通大臣に早期事業化を要望

H23年10月：島根県、鳥取県、山口県知事が国土交通大臣に早期事業着手を要望

3. 道路交通上の課題

①唯一の幹線道路で通行止め発生による交通障害

- 国道9号は東西を結ぶ唯一の幹線道路であり、近隣に代替路となる幹線道路が無く通行止め時は大幅な迂回が必要。
- 日常生活及び経済活動として必要な交通機能が損なわれ、また緊急輸送道路が未確保。（図2）



図2 主な通行止め、土砂災害危険箇所等

②救急医療施設へのアクセス

- 出雲IC以西の高速道路が未整備のため、速達性の確保が困難。（図3）
- 大田市、美郷町に救命救急を担う第3次医療施設がないため、60分で到達できない地区が存在。（図3）

凡 例	
--- (赤点線)	該当箇所
--- (青点線)	供用中の高速道路
--- (青点線)	事業中の高速道路
■ (緑)	大田市・美郷町
+	第3次医療施設
○ (黄)	現況の60分圏
○ (赤)	将来の60分圏

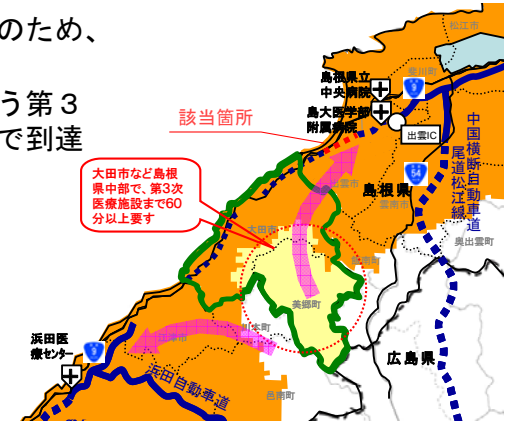


図3 第3次医療施設60分圏域図（現況）

4. 整備効果

効果1 出雲・大田地域における緊急輸送道路の確保

- 災害時や事故発生による通行止め時においても、緊急輸送道路が確保され道路の安全性・信頼性が向上。（図2）

効果2 第3次医療施設への速達性向上

- 高速ネットワークを延伸することで、第3次医療施設への搬送時間が短縮するとともに、60分カバー圏が拡大。（図4）

大田市役所～島根県立中央病院：

50分 → 39分

大田市、美郷町における60分圏人口

約38.8千人 → 約41.0千人

(2.2千人増)

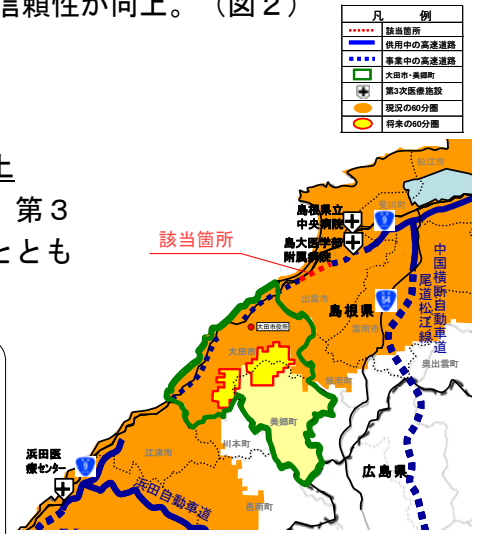
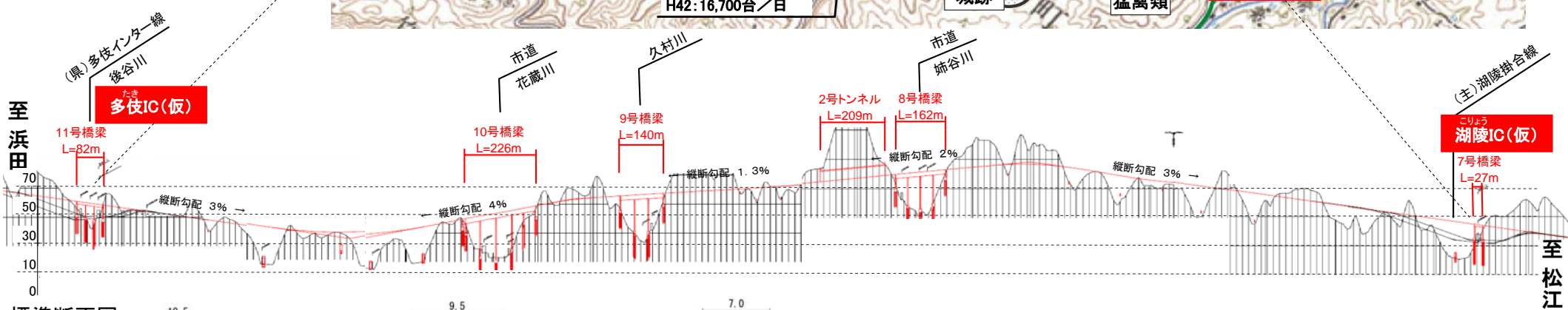
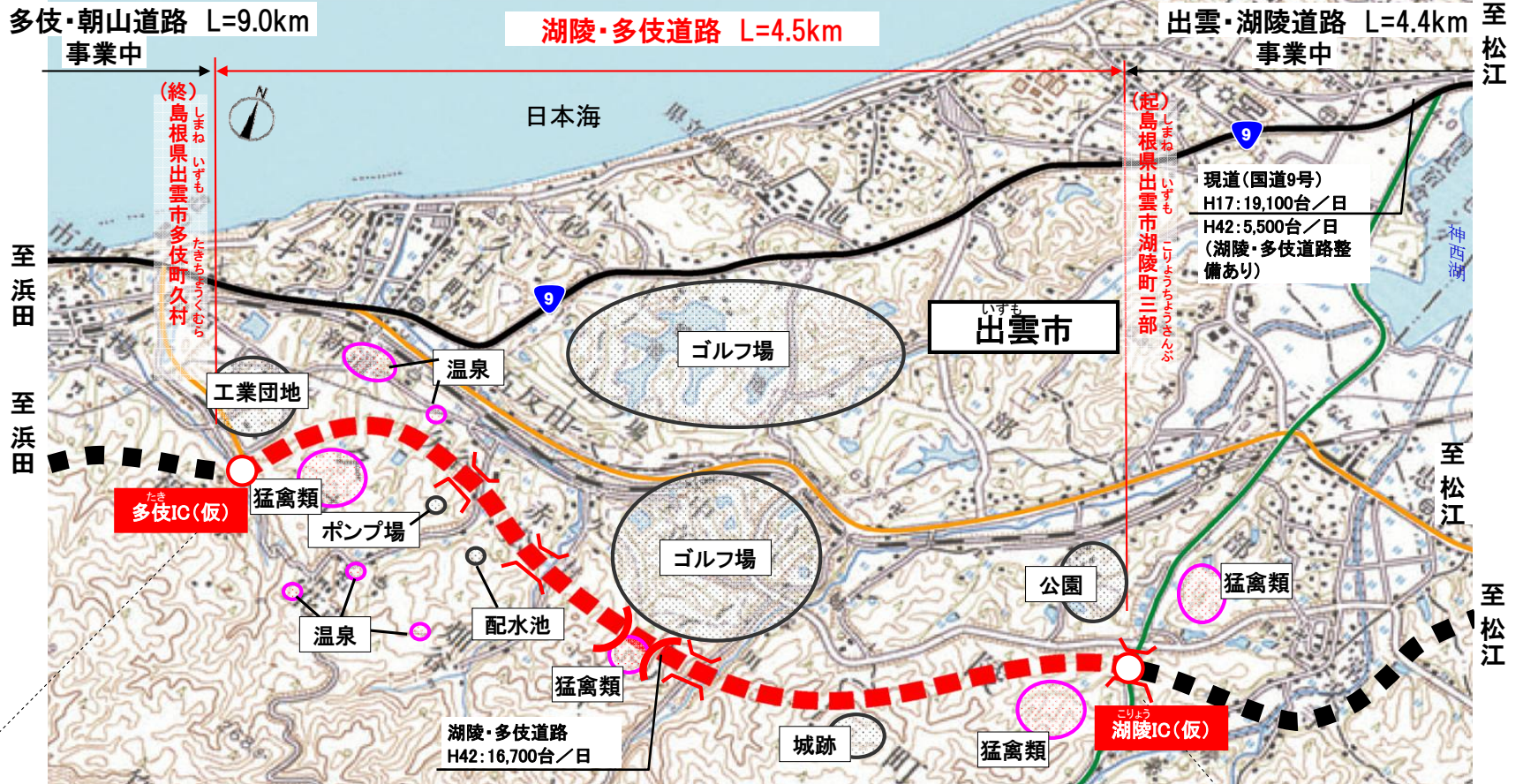


図4 第3次医療施設60分圏域図（将来）

一般国道9号（山陰自動車道）湖陵・多伎道路に係る新規事業採択時評価

凡例	
.....	対象区間
.....	事業中区間
—	一般国道
—	主要地方道
—	一般県道
()	トンネル構造
()	橋梁構造
()	環境上配慮が必要な地区
()	公共施設・工場

但し、本図は概ねの位置を示したものの



費用対便益の詳細

B/C	2.2	総費用		総便益			基準年 平成23年
		160億円	149億円	349億円	277億円	43億円	
		事業費:	149億円	走行時間短縮便益:	277億円		
		維持管理費:	11億円	走行経費減少便益:	43億円		
				交通事故減少便益:	30億円		

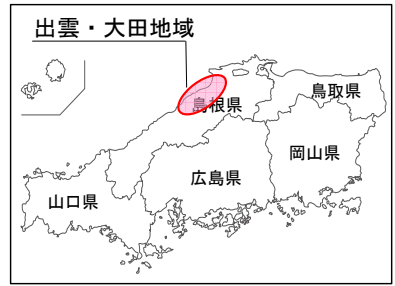
※費用対便益算定上の事業期間は9年としている。

出雲・大田地域における計画段階評価

1. 出雲・大田地域の課題

①唯一の幹線道路で通行止め発生による交通障害

○災害や交通事故による全面通行止めが発生しており、出雲～大田間の日常生活及び経済活動（産業・観光・医療等）として必要な交通機能が損なわれ、また緊急輸送道路が未確保。（図1）



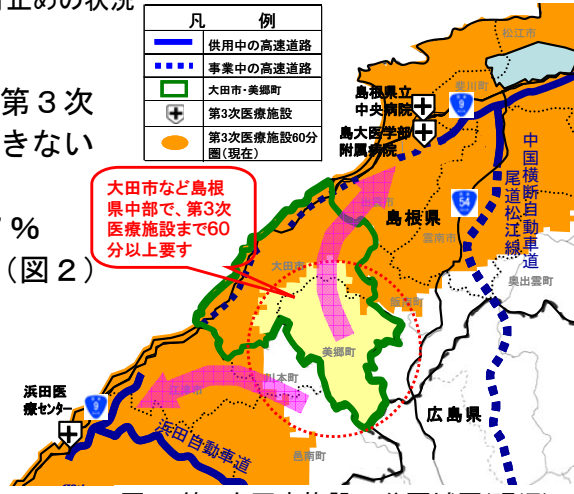
▼交通事故による通行止めに伴う交通障害状況



図1 国道9号出雲～大田間における主な通行止めの状況

②救急医療施設へのアクセス

○大田市付近には、救急救命を担う第3次医療施設がなく、60分で到達できない地域が存在。（大田市、美郷町合計人口の約17%「約7.9千人」が60分圏外）（図2）



大田市など島根県中部で、第3次医療施設まで60分以上要す

図2 第3次医療施設60分圏域図(現況)

2. 原因分析

①近隣に代替路が無く、幹線道路が土砂災害危険区域等を通る

○国道9号は東西を結ぶ唯一の幹線道路であり、近隣に代替路となる幹線道路が無く通行止め時は大幅な迂回が必要。（図3）
○国道9号は土砂災害危険箇所（3箇所）、道路構造不良箇所（4箇所）を通過しており、通行止めの一要因となっている。（図3）

▼国道9号が通行止めになった災害状況

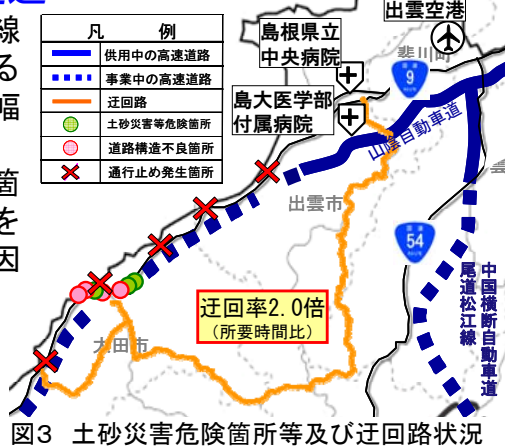


図3 土砂災害危険箇所等及び迂回路状況

②高速ネットワークが未整備

○出雲IC以西の高速道路が未整備のため、速達性の確保が困難。（図4）
○出雲IC以西の事業中箇所が供用しても、大田市、美郷町では依然として、約6.2千人が第3次医療施設に60分で到達できない。（図4）

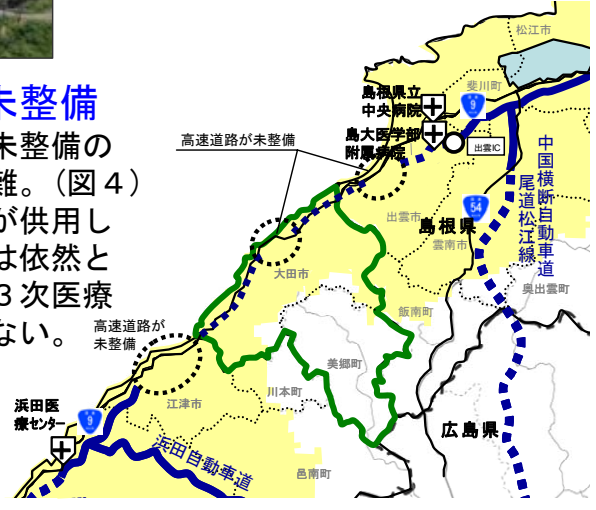


図4 第3次医療施設60分圏域図(多伎・朝山道路等供用後)

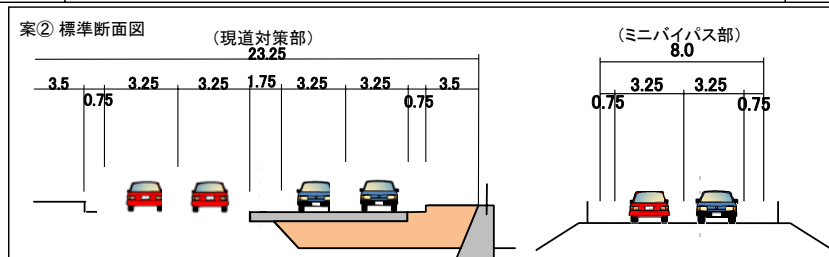
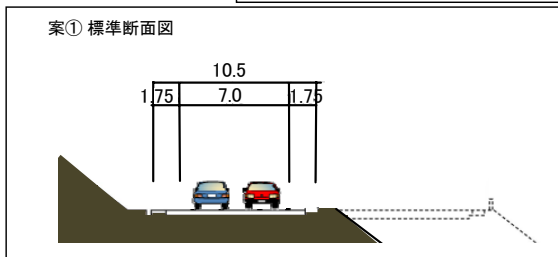
3. 政策目標

- ①出雲・大田地域における緊急輸送道路の確保
- ②第3次医療施設への速達性の向上

出雲・大田地域における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	【案①】高規格道路整備	【案②】ミニバイパス+現道対策
出雲・大田地域における緊急輸送道路の確保(大田・静間間) (指標: 代替路の確保) (指標: 土砂災害危険箇所等の解消)	○ 通行止め時における代替路が確保。 土砂災害危険箇所等の回避により、安全性が向上。	× 通行止め時における代替路が確保できない。 土砂災害危険箇所等を回避・対策し、安全性が向上。
第3次医療施設への速達性向上 (指標: 60分圏内人口の改善)	○ 高速走行により速達性が向上。 ・大田市、美郷町(人口約4.67万人)における第3次医療施設60分圏内の人口(カバー率) 【現況】約3.88万人(83%) →【朝山・大田道路等完成時】約4.05万人(87%) →【整備後】約4.10万人(88%)	△ 一般道であるため速達性はほとんど向上しない。 ・大田市、美郷町(人口約4.67万人)における第3次医療施設60分圏内の人口(カバー率) 【現況】約3.88万人(83%) →【朝山・大田道路等完成時】約4.05万人(87%) →【整備後】約4.05万人(87%)
コスト	概ね205億円	概ね71億円
総合評価	○	×



凡例	
●●●●	対象区間
●●●●●	事業中区間
—	一般国道
—	主要地方道
—	一般県道
⌒	橋梁構造
○	環境上配慮が必要な地区
○	公共施設・工場・集落

※IC名は全て仮称

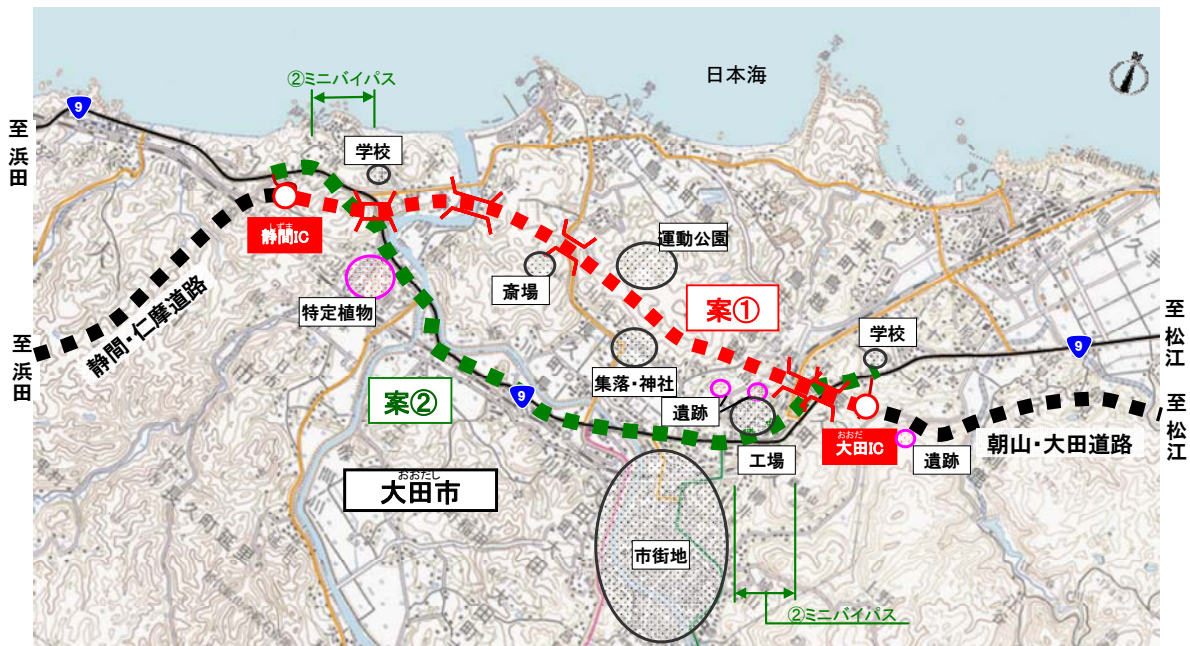


図6 大田市久手町～静間町間における対策案検討

対応方針(案)：案①による対策が妥当
【計画概要】

- ・路線名：一般国道9号
- ・区間：大田市久手町刺鹿～大田市静間町
- ・概略延長：5.0km
- ・標準車線数：4車線(暫定2車線)
- ・設計速度：80km/h
- ・概ねのルート：図6案①のとおり

(参考) 当該事業の経緯等
都市計画決定等の状況

- ・H18年3月 案①により都市計画決定(出雲～仁摩：47.4km)

地域の要望等

- ・H23年6月 島根県知事が国土交通大臣に早期事業化を要望
- ・H23年8月 出雲市長、大田市長ほか国土交通大臣に早期事業化を要望
- ・H23年10月 島根県、鳥取県、山口県知事が国土交通大臣に早期事業着手を要望

一般国道9号（山陰自動車道）大田・静間道路に係る新規事業採択時評価

1. 事業概要

- 起 終 点：鳥根県大田市久手町刺鹿～大田市静間町
- 延長等：5.0km（2車線（暫定）、設計速度80km/h）
- 全体事業費：約205億円
- 計画交通量：約14,500台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約4,900台/日	約1,800台/日	約7,800台/日

- 総費用：約168億円
- 総便益：約330億円
- B / C：2.0
- 経済的内部収益率(EIRR)：8.2%

※1: 総費用、総便益については、基準年(H23年)における現在価値を記入。
 ※2: 総便益には、3便益(走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益)を計上。



図1 事業位置図

2. 地元調整の経緯等

都市計画決定等の状況

H18年 3月：都市計画決定（出雲～仁摩：37.4km）

地域の要望等

H23年 6月：鳥根県知事が国土交通大臣に早期事業化を要望

H23年 8月：出雲市長、大田市長ほかが国土交通大臣に早期事業化を要望

H23年10月：鳥根県、鳥取県、山口県知事が国土交通大臣に早期事業着手を要望

3. 道路交通上の課題

①唯一の幹線道路で通行止め発生による交通障害

- 国道9号は東西を結ぶ唯一の幹線道路であり、近隣に代替路となる幹線道路が無く通行止め時は大幅な迂回が必要。
- 日常生活及び経済活動として必要な交通機能が損なわれ、また緊急輸送道路が未確保。(図2)
- 土砂災害危険箇所(3箇所)、道路構造不良箇所(4箇所)を通過しており、通行止めの一要因となっている。(図2)



図2 主な通行止め、土砂災害危険箇所等

②救急医療施設へのアクセス

- 出雲IC以西の高速道路が未整備のため、速達性の確保が困難。(図3)
- 大田市、美郷町に救命救急を担う第3次医療施設がないため、60分で到達できない地区が存在。(図3)

凡 例	
.....	該当箇所
——	供用中の高速道路
.....	事業中の高速道路
■	大田市・美郷町
+	第3次医療施設
○	現況の60分圏

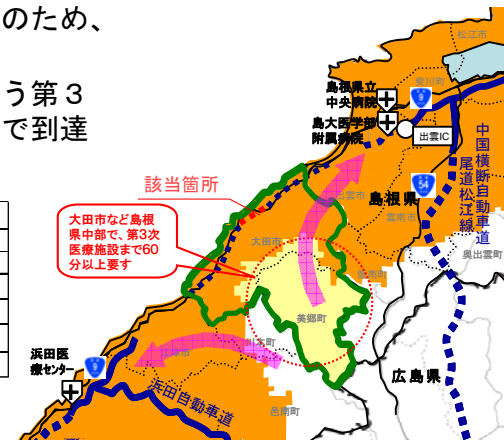


図3 第3次医療施設60分圏域図（現況）

4. 整備効果

効果1 出雲・大田地域における緊急輸送道路の確保

- 国道9号における土砂災害危険箇所等の回避、及び災害時や事故発生による通行止め時においても、緊急輸送道路が確保され道路の安全性・信頼性が向上。(図2)

【土砂災害危険箇所等】

現況 7箇所 ⇒ 整備後 0箇所

効果2 第3次医療施設への速達性向上

- 高速ネットワークを延伸することで、第3次医療施設への搬送時間が短縮するとともに60分カバー圏が拡大。(図3)

大田市役所～県立中央病院：
50分 → 39分
大田市、美郷町における60分圏人口：
約38.8千人 → 約41.0千人
(2.2千人増)

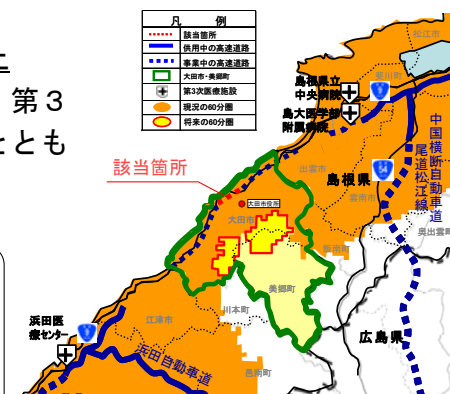
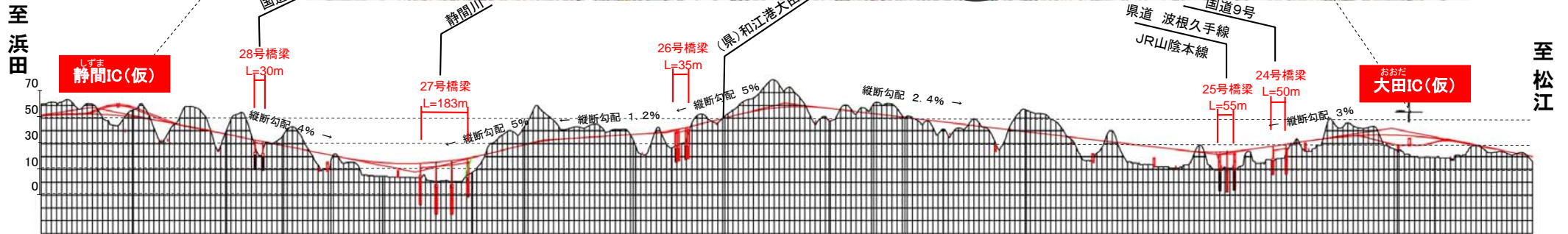


図4 第3次医療施設60分圏域図（将来）

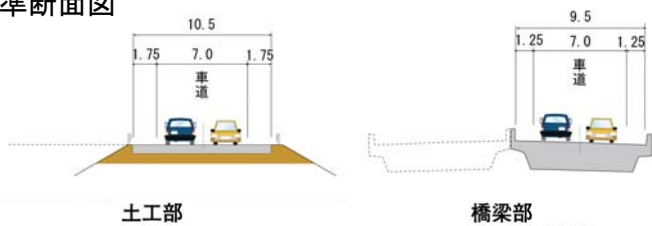
一般国道9号 (山陰自動車道) 大田・静間道路に係る新規事業採択時評価

凡例	
.....	対象区間
.....	事業中区間
—	一般国道
—	主要地方道
—	一般県道
⌋	橋梁構造
○	環境上配慮が必要な地区
⊞	公共施設・工場・集落

但し、本図は概ねの位置を示したもの



標準断面図



費用対便益の詳細

B/C	2.0	総費用		総便益		基準年 平成23年
		事業費	維持管理費	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	
		168億円	12億円	330億円	247億円	
		156億円		247億円	62億円	
					22億円	

※費用対便益算定上の事業期間は9年としている。

浜田・益田地域における計画段階評価

1. 浜田・益田地域の課題

①唯一の幹線道路で通行止め発生による交通障害

○災害や交通事故による全面通行止めが発生しており、浜田～益田間の生活及び経済活動（産業・観光・医療等）として必要な交通機能が損なわれ、また、緊急輸送道路が未確保。（図1）

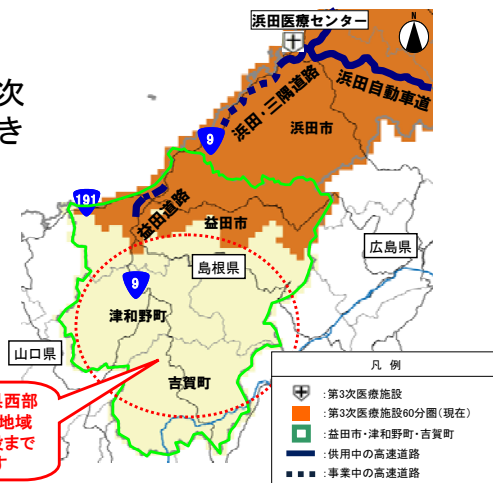


図1 国道9号浜田～益田間(未事業区間)における主な通行止めの状況

②救急医療施設へのアクセス

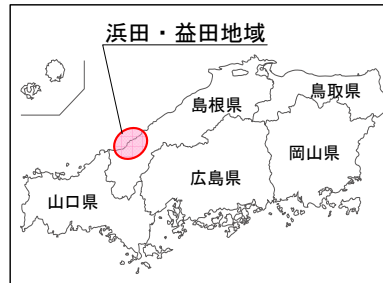
○益田市以西に救命救急を担う第3次医療施設がなく、60分で到達できない地域が広く存在。

（益田市、津和野町、吉賀町合計人口の約32%「約2.2万人」が60分圏外）（図2）



益田市など島根県西部では、ほとんどの地域が第3次医療施設まで60分以上要す

図2 第3次医療施設60分圏域図(現況)



▼交通事故による通行止めに伴う交通障害状況



2. 原因分析

①近隣に代替路が無く、幹線道路が土砂災害危険区域等を通過

○国道9号は東西を結ぶ唯一の幹線道路であり、近隣に代替路となる幹線道路が無く通行止め時は大幅な迂回が必要。（図3）

○国道9号は土砂災害危険箇所(63箇所)、道路構造不良箇所(11箇所)を通過しており、通行止めの一要因となっている。（図3）

▼災害により国道9号が寸断した状況



図3 土砂災害危険箇所等及び迂回路状況

②高速ネットワークが未整備

○原井IC以西の高速道路が未整備のため、速達性の確保が困難。（図4）

○原井IC以西の事業中箇所が供用しても益田市、津和野町、吉賀町では依然として約2.0万人が第3次医療施設に60分で到達できない。（図4）



図4 第3次医療施設60分圏域図(浜田・三隅道路供用後)

3. 政策目標

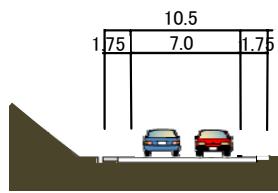
- ①浜田・益田間における緊急輸送道路の確保
- ②第3次医療施設への速達性の向上

浜田・益田地域における計画段階評価

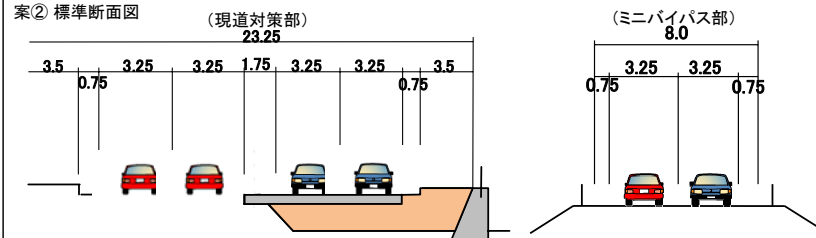
4. 対策案の検討

評価軸	【案①】 高規格道路整備	【案②】 ミニバイパス+現道対策
浜田・益田間における緊急輸送路の確保 (指標：迂回路の確保) (指標：土砂災害危険箇所等の解消)	○ 通行止め時における代替路が確保。 土砂災害危険箇所等を回避し、安全性が向上。 ○ 土砂災害危険箇所、道路構造不良箇所 【現況】 74箇所 → 【対策後】 0箇所	× 通行止め時における代替路が確保できない区間が残る。 土砂災害危険箇所等を回避・対策し、安全性が向上。 ○ 土砂災害危険箇所、道路構造不良箇所 【現況】 74箇所 → 【対策後】 0箇所
第3次医療施設への速達性の向上 (指標：60分圏内人口の改善)	○ 高速走行により速達性が向上。 ・ 益田市、津和野町、吉賀町(約6.96万人)における第3次医療施設 60分圏内の人口(カバー率) 【現況】 約4.74万人(68%) → 【浜田・三隅道路完成時】 約4.95万人(71%) → 【整備後】 約5.21万人(75%)	△ 一般道路であるため速達性はほとんど向上しない。 ・ 益田市、津和野町、吉賀町(人口約6.96万人)における第3次医療施設 60分圏内の人口(カバー率) 【現況】 約4.74万人(68%) → 【浜田・三隅道路完成時】 約4.95万人(71%) → 【整備後】 約4.99万人(72%)
コスト	約660億円	約500億円
総合評価	○	△

案① 標準断面図



案② 標準断面図



対応方針(案)：案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・ 路線名：一般国道9号
- ・ 区間：浜田市三隅町～益田市遠田町
- ・ 概略延長：15.2km
- ・ 標準車線数：4車線(暫定2車線)
- ・ 設計速度：80km/h
- ・ 概ねのルート：図5案①のとおり



図5 浜田・益田間における対策案検討

(参考) 当該事業の経緯等

都市計画決定等の状況

- ・ H22.10月 案①により都市計画決定

地域の要望等

- ・ H23年6月 島根県知事が国土交通大臣に早期事業化を要望
- ・ H23年10月 島根県、鳥取県、山口県知事が国土交通大臣に早期事業着手を要望
- ・ H23年10月 益田市市長、浜田市市長が国土交通大臣に早期事業着手を要望

一般国道9号（山陰自動車道）三隅・益田道路に係る新規事業採択時評価

1. 事業概要

- 起 終 点：島根県浜田市三隅町～島根県益田市遠田町
- 延長等：15.2 km（2車線（暫定）、設計速度80 km/h）
- 全体事業費：約660億円
- 計画交通量：約14,200～16,200台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約6,500台/日	約2,700台/日	約7,000台/日

- 総費用（C）：約533億円
- 総便益（B）：約744億円

走行時間短縮	走行費用減少	交通事故減少
約532億円	約156億円	約55億

- B / C：1.4
- 経済的内部収益率（EIRR）：6.0%

※1: 総費用、総便益については、基準年(H23年)における現在価値を記入。
 ※2: 総便益には、3便益(走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益)を計上。

三隅・益田道路

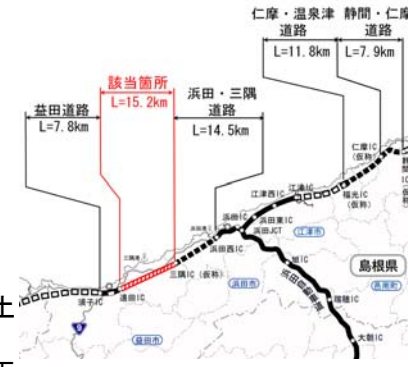


図1 事業位置図

2. 地元調整の経緯等

都市計画決定等の状況

- H22年10月：都市計画決定

地域の要望等

- H23年6月：島根県知事が国土交通大臣に早期事業化を要望
- H23年10月：島根県、鳥取県、山口県知事が国土交通大臣に早期事業着手を要望
- H23年10月：益田市長、浜田市長が国土交通大臣に早期事業着手を要望

3. 道路交通上の課題

①唯一の幹線道路で通行止め発生による交通障害

- 国道9号は東西を結ぶ唯一の幹線道路であり、近隣に代替路となる幹線道路が無く通行止め時は大幅な迂回が必要。
- 日常生活及び経済活動として必要なの交通機能が損なわれ、また緊急輸送道路が未確保。(図2)
- 国道9号は土砂災害危険箇所等(63箇所)、道路構造不良箇所(11箇所)を通過しており、通行止めの一要因となっている。(図2)



図2 主な通行止め、土砂災害危険箇所等

②救急医療施設へのアクセス

- 原井IC以西の高速道路が未整備のため、速達性の確保が困難。(図3)
- 益田市以西に救命救急を担う第3次医療施設がないため、60分で到達できない地区が広く存在。(図3)



図3 第3次医療施設60分圏域図(現況)

4. 整備効果

効果1 浜田・益田間における緊急輸送道路の確保

- 国道9号における土砂災害危険箇所等の回避、及び災害時や事故発生による通行止め時においても、緊急輸送道路が確保され道路の安全性・信頼性が向上。(図2)

【土砂災害危険箇所等】

現況 74箇所 ⇒ 整備後 0箇所

効果2 第3次医療施設への速達性向上

- 高速ネットワークを延伸することで、第3次医療施設への搬送時間が短縮するとともに、60分カバー圏が拡大。(図4)

益田市役所～浜田医療センター：

46分 → 38分

益田市、津和野町、吉賀町における

60分圏人口：

約47.4千人 → 約52.1千人(4.7千人増)

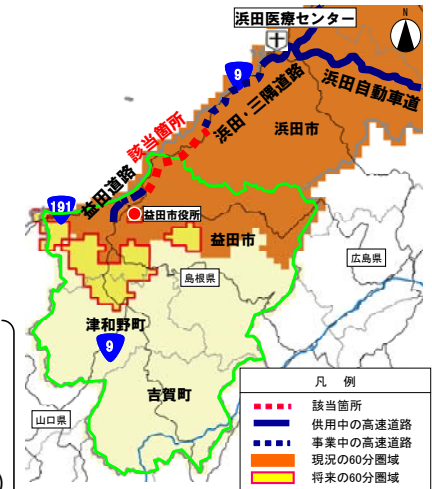
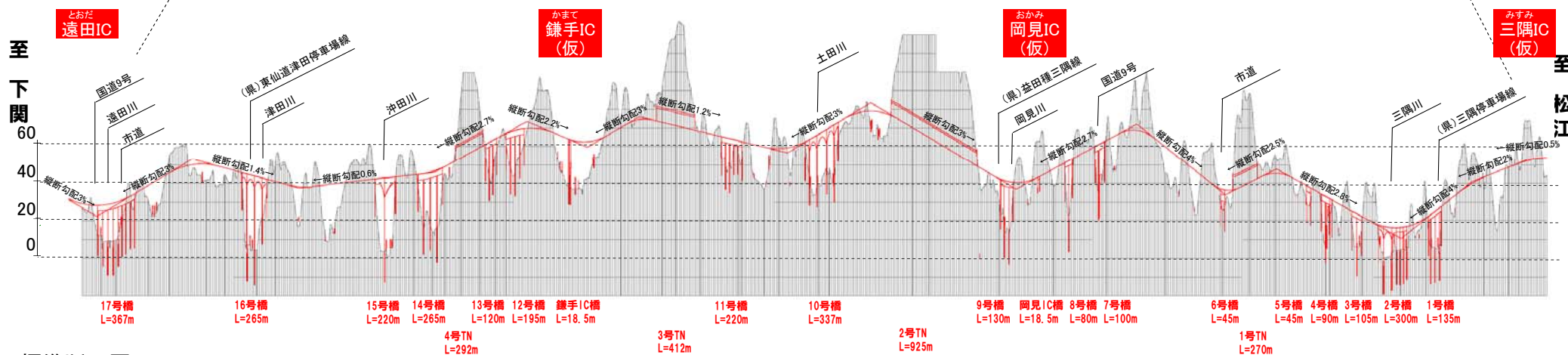


図4 第3次医療施設60分圏域図(将来)

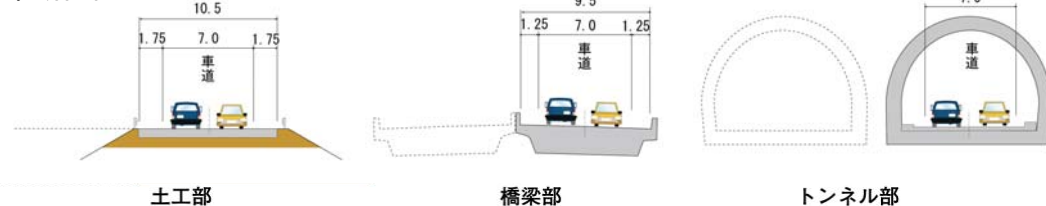
一般国道9号（山陰自動車道）三隅・益田道路に係る新規事業採択時評価



但し、本図は概ねの位置を示したものとす



標準断面図



費用対便益の詳細

B/C	1.4	総費用 533億円	総便益 744億円	基準年 平成23年
		事業費 : 494億円 維持管理費 : 39億円	走行時間短縮便益 : 532億円 走行経費減少便益 : 156億円 交通事故減少便益 : 55億円	

※費用対便益算定上の事業期間は9年としている。