

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道9号 <small>はまた みすみ</small> 浜田・三隅道路		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：鳥根県浜田市原井町 <small>はまた はらいちよう</small> 至：鳥根県浜田市三隅町森溝上 <small>はまた みすみちようもりみぞかみ</small>			延長	14.5km	
<b>事業概要</b> 一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約750kmの主要幹線道路である。 浜田・三隅道路は、国道9号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を目的とした鳥根県浜田市原井町から浜田市三隅町森溝上に至る延長14.5kmの自動車専用道路である。						
H16年度事業化		H15年度都市計画決定		H17年度用地着手		H18年度工事着手
全体事業費		約571億円	事業進捗率 (H21年度末現在)	53%	供用済延長	0.0km
計画交通量 16,500台/日～17,200台/日						
費用対効果 分析結果 (3便益)	B/C (3便益) (事業全体) 1.1 (残事業) 3.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 220/594億円 事業費：173/547億円 維持管理費：46/46億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 652/652億円 走行時間短縮便益：480/480億円 走行経費減少便益：113/113億円 交通事故減少便益：58/58億円	基準年 平成22年		
<b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=3.5（交通量+10%） B/C=2.5（交通量-10%） 事業費変動：B/C=2.8（事業費+10%） B/C=3.2（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=2.9（事業期間+20%） B/C=3.1（事業期間-20%）						
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・並行区間国道9号の混雑緩和によるバスの19便/日利便性向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・浜田港から益田方面への利便性向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・二次生活圏中心都市浜田市～益田市間の所要時間短縮が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・萩・石見空港からしまね海洋館アクアスへのアクセス向上が見込まれる年間観光客入り込み客数：48万人（H21） ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・浜田市三隅町から三次救急医療機関浜田医療センターまでの所要時間短縮が見込まれる ⑥災害への備え ・鳥根県緊急輸送道路ネットワーク計画（H9年3月策定）において第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合の代替路を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ・浜田市熱田町において発生している夜間71dBの騒音を低減 ⑨交通事故件数の削減 ・交通事故件数の削減が見込まれる						

関係する地方公共団体等の意見

浜田市長など2市2町の首長で構成される浜田・益田間高規格道路建設促進期成同盟会など複数の団体から浜田・三隅道路の早期完成の要望を受けている。

島根県知事の意見：

一般国道9号浜田・三隅道路について、継続するとの対応方針（原案）については異存ありません。浜田・三隅道路は、重点港湾浜田港を活かした物流の活性化、企業誘致の促進、事故・災害時の代替道路機能の確保、救急医療活動の支援を始め、地域産業の活性化、地域間交流の促進のため必要不可欠な路線であり、早期完成を図って頂きたい。また、隣接する三隅益田道路についても平成22年10月に都市計画決定され、事業実施環境が整っていることから、早期に新規事業着手を図って頂きたい。その他の山陰道の各区間についても、未着手区間の早期事業着手、事業中区間の事業促進を図り、2020年を目途に山陰道全線の開通を図って頂きたい。

事業評価監視委員会の意見

事業者から事業の概要、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、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

並行する国道9号では、主要な交差点において交通事故が多発しており、交通事故による通行止めにより著しい渋滞が発生している。また、国道9号の朝夕ピーク時における交通混雑により、広域交通拠点（浜田港、浜田自動車道や江津道路）へのアクセスを阻害している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末時点で、用地買収については87%が完了しており、現在はトンネル・橋等の工事を推進中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

事業効果の早期発現のため暫定2車線での早期供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

新工法の導入（伐採木・間伐材等の有効利用）等により、総合的なコスト縮減を図っている。当面、暫定2車線で整備

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。  
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。