

事後評価結果（平成27年度）

担当課：中国地方整備局 道路部 道路計画課
 担当課長名：岡本 雅之

事業名	一般国道9号 松江道路	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：島根県松江市東出雲町出雲郷 至：島根県松江市玉湯町湯町			延長	13.7km

事業概要
 一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約730kmの主要幹線道路である。
 松江道路は、島根県松江市東出雲町出雲郷から島根県松江市玉湯町湯町に至る延長13.7kmの道路である。

事業の目的・必要性
 松江道路は、一般国道9号の渋滞緩和、安全性の向上、医療活動の支援、魅力ある都市空間の形成などの機能を果たすとともに、山陰地方における高規格道路網の一部を形成する路線で、広域交流の促進及び地域活性化に寄与する道路である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：S47年度 都市計画決定：S47年度	用地着手：S52年度 工事着手：S55年度	供用年：(当初) — / H21年度 (暫定/完成)：(実績) — / H22年度	変動：— 倍
	事業費	計画時：(名目値)一億円 / 約 940億円 (暫定/完成)：(実績値)一億円 / 約 881億円	実績：(名目値)一億円 / 約 1,070億円 (暫定/完成)：(実績値)一億円 / 約 950億円		変動：— 倍
交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	— / 23,600~57,500台/日		実績 (暫定/完成)	— / 18,900~51,300台/日 変動：— %
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	16.8 → 32.6 km/h (供用前年度)S60年度 (供用後年度)H22年度	交通事故減少 (供用前→供用後)	63.7 → 54.3 件/億台キロ (供用前年度)H10~H12年度 (供用後年度)H22~H24年		
費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C : 5.3	総費用 : 1,442億円 (事業費 : 1,350億円 維持管理費 : 92億円)	総便益 : 7,657億円 (走行時間短縮便益 : 7,170億円 走行経費減少便益 : 282億円 交通事故減少便益 : 205億円)	基準年 : H15年	
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 5.4	総費用 : 2,164億円 (事業費 : 2,092億円 維持管理費 : 71億円)	総便益 : 11,791億円 (走行時間短縮便益 : 9,585億円 走行経費減少便益 : 1,553億円 交通事故減少便益 : 653億円)	基準年 : H27年	
事業遅延によるコスト増	費用増加額 : — 億円	便益減少額 : — 億円			
事業遅延の理由	特になし				

事業の効果等	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞による損失時間の削減【5,048千人時間/年⇒391千人時間/年(92%削減)】 ・国道9号の混雑時旅行速度が改善【16.8km/h⇒32.6km/h】 ・特急停車駅へのアクセス向上【東出雲町～松江駅：25分⇒20分】 ・東出雲町から出雲空港へのアクセスが向上【東出雲町～出雲空港：95分⇒35分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾へのアクセス向上【出雲市～境港港：177分⇒110分】 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区画整理事業との連携により、周辺まちづくりを支援【浜乃木・乃木福富土地区画整理事業等】 <p>④安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道9号現道交通量の減少により安全性が向上 【現道の死傷事故率：63.7件/億台キロ⇒54.3件/億台キロ】 【国道9号：25,748台/日(H11)⇒国道9号：21,426台/日(H22)】 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・島根県の第1次緊急輸送道路に指定(松江道路、国道9号) <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松江市雑賀町の環境基準超過区間の騒音レベルが低減【昼間 71dB⇒64dB、夜間 62dB⇒57dB】
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価の対象外事業である。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>松江道路の開通により大型車交通が減少し、現道部の騒音値が環境基準を下回る水準に改善した。</p>
事業評価監視委員会の意見	<p>審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・松江道路の東側にある東出雲ICに接続する安来道路がH13.3に開通した。 ・松江道路の西側にある松江玉造ICから宍道ICまでH13.3に開通した。 ・松江JCTに接続する松江だんだん道路がH25.3に全線開通した。 ・松江道路の西側にある松江玉造ICに接続する中国横断自動車道尾道松江線がH27.3に全線開通(暫定)した。
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>本事業は十分な効果を発揮しており、今後とも一般国道9号の交通円滑化及び安全な歩行空間の確保などが見込まれることから、改めて事後評価を実施する必要はない。</p> <p>また、事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</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、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</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。