

# 事後評価結果（令和4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：北城 崇史

事業名	一般国道9号 朝山・大田道路	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：島根県大田市朝山町朝倉 至：島根県大田市久手町刺鹿			延長	6.3 km

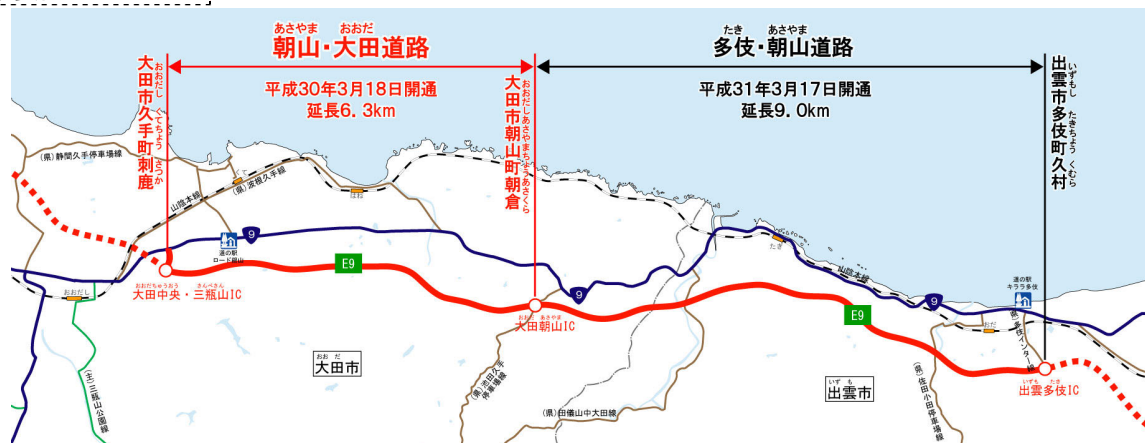
## 事業概要

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724kmの主要幹線道路である。  
 朝山・大田道路は、島根県大田市朝山町朝倉と大田市久手町刺鹿を結ぶ延長6.3kmの自動車専用道路である。

## 事業の目的・必要性

事業目的は、緊急時の代替路線の確保、交通安全の確保、観光・医療・地域産業を支援するとともに、広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。

## 事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H19年度	用地着手	H21年度	供用年	(当初) H29年度/— (実績) H29年度/—	変動	1.00 倍
		都市計画決定	H17年度	工事着手	H23年度	(暫定/完成)	(実績) H29年度/—		
	事業費	計画時	(名目値) 約210億円 / — (実質値) 約219億円 / —	実績	(名目値) 約228億円 / — (実質値) 約235億円 / —			変動	1.09 倍
	交通量 (当該路線)	計画時	17,700台/日 / —	実績	8,300台/日 / —			変動	47 %
旅行速度向上	47.5 → 72.1 km/h	(供用前年度) H27年度	(供用後年度) R3年度	交通事故減少	23.5 → 14.2 件/台キロ	(供用前年度) H26~H29年	(供用後年度) R1~R2年		
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	3.2	総費用	179億円 (事業費: 157億円 維持管理費: 22億円)	総便益	573億円 (走行時間短縮便益: 504億円 走行経費減少便益: 45億円 交通事故減少便益: 23億円)	基準年	H18年	
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	3.7	総費用	346億円 (事業費: 296億円 維持管理費: 50億円)	総便益	1,269億円 (走行時間短縮便益: 1,065億円 走行経費減少便益: 171億円 交通事故減少便益: 32億円)	基準年	R4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								
交通量変動の理由	計画時は、山陰道が全線（鳥取県鳥取市～山口県下関市）整備された場合を見込んでいたが、事後評価時点（R5）では未整備の区間が存在し、ネットワーク効果の発現が不十分なため、交通量に変動が生じたものと考えられる。								

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>① 円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞損失時間が削減した。【748千人時間/年】</li> <li>・大田市から出雲空港へのアクセスが向上した。【大田市役所～出雲空港：63分⇒58分】</li> </ul> <p>② 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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が向上した。【JFしまね大田水産物地方卸売市場～大阪府中央卸売市場：283分⇒278分】</li> </ul> <p>③ 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・隣接した日常生活圏中心都市間の所要時間が短縮した。【出雲市～大田市：57分⇒52分】</li> </ul> <p>④ 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・世界遺産石見銀山へのアクセスが向上した。【石見銀山（大田市）～出雲市：74分⇒70分】</li> </ul> <p>⑤ 安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第三次救急医療機関（島根県立中央病院、島根大学医学部付属病院）へのアクセスが向上した。【大田市役所～島根県立中央病院の所要時間短縮（41分⇒37分）、大田市役所～島根大学医学部付属病院の所要時間短縮（44分⇒40分）】</li> </ul> <p>⑥ 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・島根県の第1次緊急輸送道路に指定。（多伎・朝山道路、朝山・大田道路）</li> </ul> <p>⑦ 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO<sub>2</sub>排出量が削減した。【削減量：約7.6千t/年、695千t/年→687千t/年】</li> </ul> <p>⑧ 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO<sub>x</sub>排出量が削減した。【削減量：約24t/年、1,273t/年→1,249t/年】</li> <li>・SPM排出量が削減した。【削減量：約1.6t/年、69t/年→67t/年】</li> </ul>
	その他評価すべきと判断した項目
	特になし
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目
	環境影響評価実施要綱（昭和59年閣議決定）に基づき、環境影響評価を実施。
	その他評価すべきと判断した項目
	特になし
事業評価監視委員会の意見	
・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。	
事業を巡る社会経済情勢等の変化	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・大田市の人口は減少傾向。【平成12年：43千人→令和2年：33千人】</li> <li>・大田市の自動車保有台数は、平成12年から平成17年まで増加したが、平成22年以降減少。【平成12年：282百台→令和2年：282百台】</li> </ul>	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、今後の事後評価の必要はないと考える。</li> <li>・山陰道の一部を構成する朝山・大田道路の整備により、安全、安心の確保、救命救急活動の支援、山陰道沿線における企業活動の支援など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。なお、4車線整備については、今後の沿線周辺などの開発や交通状況等を踏まえて検討する。</li> </ul>	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿（地域の取組）と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。</li> <li>・一体となって効果を発揮する道路ネットワークについてはそれらをまとめて評価することも重要と考える。また、今後周辺道路整備が進み更なるネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。</li> </ul>	
特記事項	
特になし	

※ 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。