

再評価結果（令和 8 年度事業継続箇所）

担当 課: 道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道9号 福光・浅利道路	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: 島根県大田市温泉津町福光 至: 島根県江津市松川町上河戸			延長	6.5km
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770kmの主要幹線道路である。 福光・浅利道路は、島根県大田市温泉津町福光から江津市松川町上河戸を結ぶ延長6.5kmの自動車専用道路である。 事業目的は、企業進出の促進や、港湾アクセスの強化、救急医療施設アクセスの強化を図ることである。					
H28年度事業化		H27年度都市計画決定		H30年度用地着手	R2年度工事着手
全体事業費	約490億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約34%	供用済延長	0.0km
計画交通量	16,500～16,700台／日				
費用対効果分析	B/C (事業全体) 2.0(1.2) 参考 2.6(1.7) [2%] 参考 2.9(2.2) [1%] (残事業) 2.0(2.0) 参考 2.8(2.9) [2%] 参考 3.3(3.4) [1%]	EIRR (事業全体) 8.4% (4.8%) (残事業) 9.6% (9.5%)	総費用 (残事業)/(事業全体) 275/7,822億円 〔事業費: 237/7,022億円 維持管理費: 34/498億円 更新費: 4.0/302億円〕 感度分析	総便益 (残事業)/(事業全体) 561/16,016億円 〔走行時間短縮便益: 425/14,133億円 走行経費減少便益: 112/1,554億円 交通事故減少便益: 24/328億円〕 (事業全体) 交通量 B/C=1.9～2.2(±10%) 事業費 B/C=2.0～2.1(±10%) 事業期間 B/C=2.0～2.0(±20%)	基準年 令和7年 (残事業) 交通量 B/C=1.7～2.4(±10%) 事業費 B/C=1.9～2.2(±10%) 事業期間 B/C=2.0～2.1(±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 ②物流効率化の支援 ・出雲市から浜田港(重要港湾)まで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 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される ④個性ある地域の形成 ・江津地域拠点工業団地へのアクセスが向上し、企業進出等による民間投資の拡大が期待される ・島根県西部から石見銀山(R6 観光入込み客数 26.6 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 ・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【816千t-CO2/年→810千t-CO2/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOX排出量の削減が期待される【1665t-NO/年→1653t-NO/年】 ・SPM排出量の削減が期待される【88t/年→87t/年】 ⑨他のプロジェクトとの関係 ・一般県道浅利渡津線と一体的に整備する必要がある ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画(R3.8)」「第2次大田市総合計画(R5.2)」「第6次江津市総合振興計画(R2.3)」に位置づけられている					

関係する地方公共団体等の意見

島根県知事の意見: 継続するとの対応方針(原案)については異存ありません。

一般国道9号福光・浅利道路は、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不可欠な事業である。

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。特に、福光浅利間が開通することで県東部から益田まで高規格道路で繋がることとなる。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、上記事業化区間については工事を鋭意進められているところであるが、開通見通しが示されていない。企業誘致や観光振興の後押しになることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。

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

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 年度に一般県道浅利渡津線が全線開通

R2 年度に益田西道路が新規事業化

R3 年度に安来道路(米子西 IC ~ 安来 IC 間)が新規事業化

R5 年度に益田道路(久城~高津間)が新規事業化

R5 年度に大田・静間道路が全線開通

R5 年度に静間・仁摩道路が全線開通

R6 年度に湖陵・多伎道路が全線開通

R6 年度に出雲・湖陵道路が全線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和6年度末時点で、事業全体の進捗率は約34%、用地の進捗率は約99%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は工事を進捗しており、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

今後の事業実施にあたっては、コスト縮減に努めていく。

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、浜田JCT~宍道JCTを対象とした場合、()書きの値は事業化区間にした場合の費用便益分析結果。