

# 事後評価(案)

一般国道9号  
(江津道路)

# 事後評価の説明概要

1. 事業概要
2. 事業の効果(直接効果)
3. 事業の効果(間接効果)
4. 事業で配慮した事項
5. その他の取組み事項
6. 評価結果及び対応方針(案)

# 1. 事業概要

## 江津道路の計画概要

一般国道9号江津道路は、島根県 江津市から浜田市に至る14.5kmの一般有料道路であり、国土交通省との合併施行により整備。

今回の評価区間である江津道路は、浜田道と一体となって島根県はもとより山陰地方の自動車専用道路ネットワークの一部を担い、地域経済の活性化、地域の交流拡大に大きく貢献することが期待されている。



# 事業の概要



## 事業方式 (江津道路)

一般道路事業と有料道路事業の合併施行

## 事業の経緯 (江津道路)

事業化 (国土交通省) 平成元年度

有料道路事業許可 平成12年12月

工事着手 平成14年11月

開通 平成15年 9月

## 事業の経緯 (浜田JCT) 【参考】

整備計画 平成10年12月

施行命令 平成11年12月

実施計画 平成12年 1月

開通 平成15年 9月

## 事業費

558億円 553億円 ( 5億円)  
[ 38億円 / km ]

(うち、有料道路事業費  
40億円 33億円 ( 7億円))

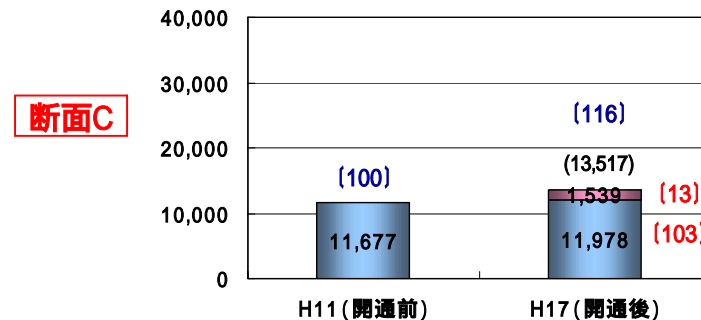
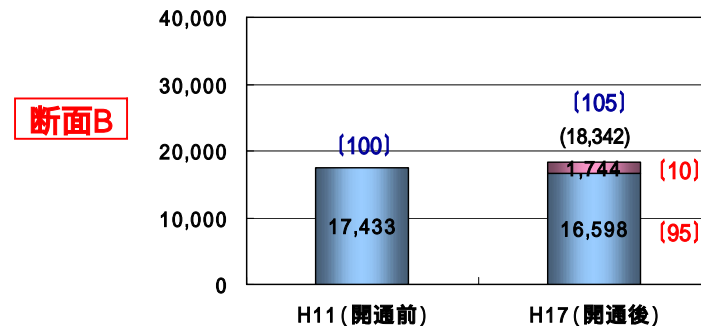
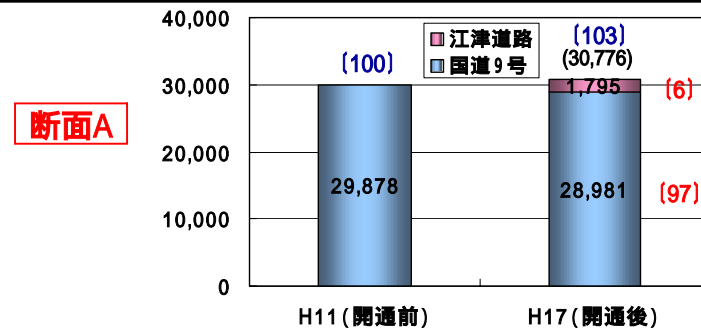
## 事業期間

15年 14年6ヶ月 ( 6ヶ月)

## 2. 事業の効果（直接効果）

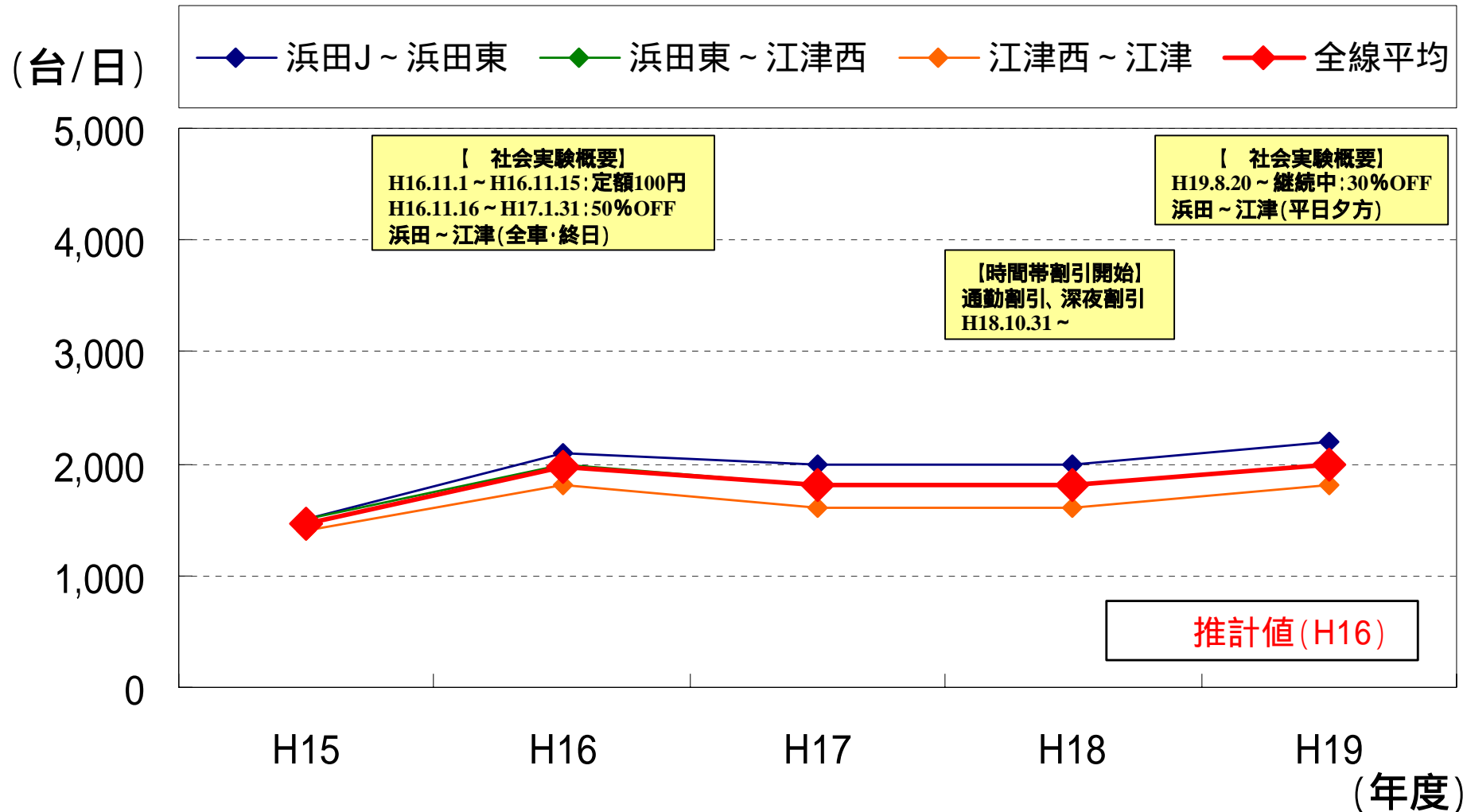
### 周辺道路の交通量の変化

並行する国道の交通量に大きな変化はなく、交通量の分散が図られたとは言えない。



# 交通量の推移

開通翌年度（平成16年度）以降の日平均交通量は概ね2,000台/日で、推移している。



資料: NEXCO西日本データ

# 交通量の推移（社会実験結果）

交通量は定額100円（約80%割）で約3倍、最大50%割で約2倍と一般道からの転換が図られた。

一般道の沿道状況としては、渋滞長が5割以上減少し、ピーク時の所要時間も約4割短縮され、改善が図られた。

## 〈社会実験概要〉

対象道路：浜田道、江津道路（広島方面からの江津利用は不可）

実験目的：沿道（国道9号）の環境改善（騒音）を図ると共に、江津道路の利便性を再認識する

実験期間及び割引率：（ ）H16.11.1～15（定額100円）

（ ）H16.11.16～H017.1.31（最大50%割）

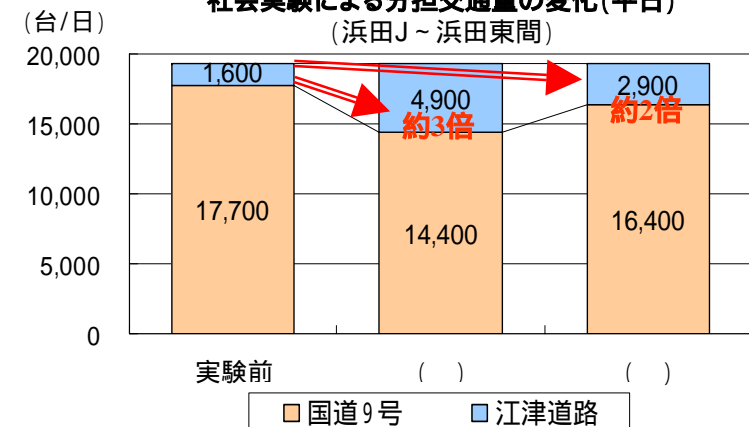
適用時間及び車種：終日、全車種

### 現行料金表（普通車）

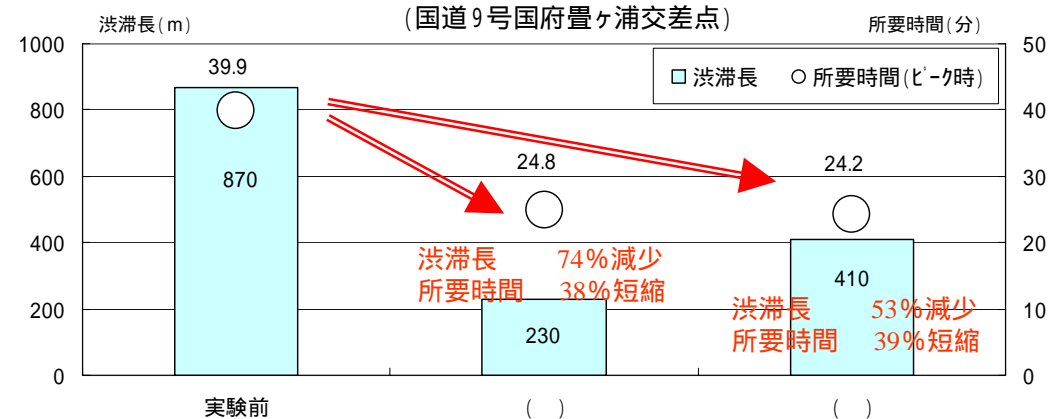
	浜田	浜田東	江津西	江津
浜田		300	350	550
浜田東			200	400
江津西				200
江津				



社会実験による分担交通量の変化(平日)  
(浜田J～浜田東間)



国道9号の渋滞長及び所要時間(浜田～江津間)

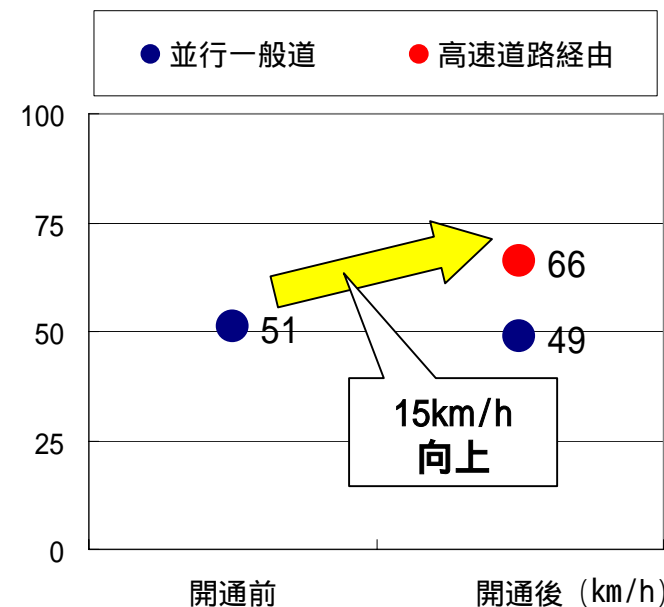


# 所要時間短縮効果（旅行速度向上）

江津市から浜田市までの所要時間は、約6分の時間短縮（24分 18分）。  
旅行速度は、15km/h向上（51km/h 66km/h）。



並行する一般国道9号と江津道路の旅行速度の変化



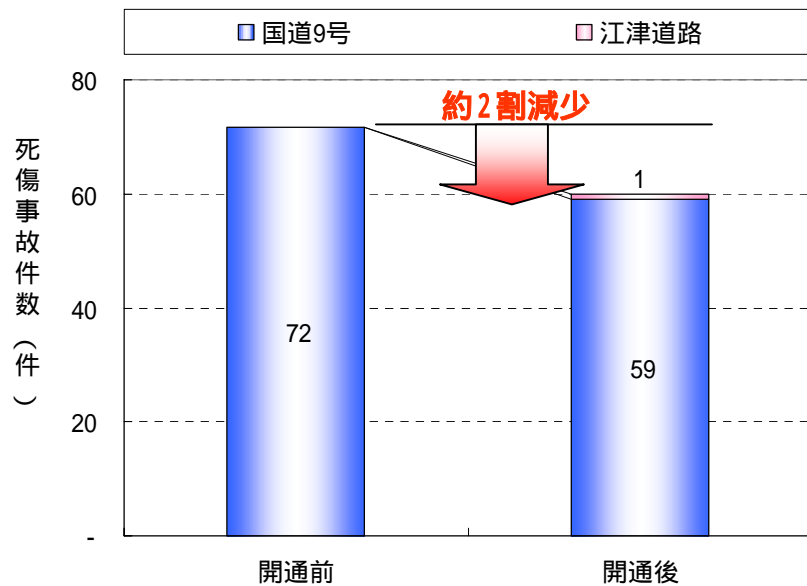
資料: 各年道路時刻表  
道路交通センサス



# 交通事故減少

国道9号の事故件数は、江津道路開通前後で約2割減少（72件 59件）。  
 国道9号及び江津道路・江津B Pの死傷事故率は17件/億台<sup>キロ</sup>減少。

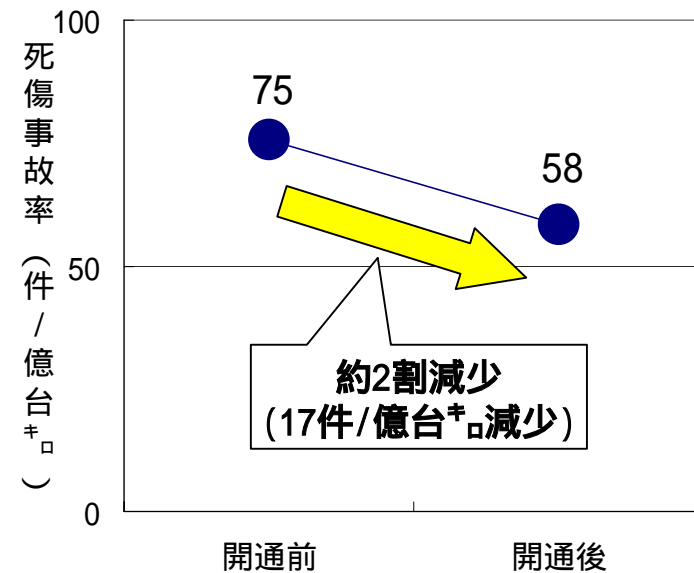
《死傷事故件数》



開通前: H12~14平均  
 開通後: H16~18平均

資料: 事故統合データベース

《一般国道と高速道路を合わせた死傷事故率》  
 [死傷事故件数 / 交通量]



資料: 事故統合データベース  
 NEXCO西日本データ  
 道路交通センサス

走行台キロとは: 自動車の走行距離の総和  
 (各区間距離とその区間の交通量を乗じた各区間を足し合わせた総数)

事故件数には区間交通量だけでなく自動車の走行距離による要因も含まれるため、交通量は走行台キロによるものとしている。

# 費用便益分析結果

費用便益比 ( B / C ) は、 1 . 0 。

便 益 (現在価値:H20)	走行時間短縮便益	688 億円
	走行経費減少便益	68 億円
	交通事故減少便益	32 億円
	計	788 億円

費 用 (現在価値:H20)	事業費	687 億円
	維持管理費	93 億円
	計	780 億円



費用便益比 B / C = 1 . 0

費用便益分析マニュアル ( H 2 0 . 1 1 国土交通省道路局都市・地域整備局 ) に基づき算定

注 1 ) 費用及び便益額は整数止めとする。

注 2 ) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

# 3 . 事業の効果（間接効果）

## 事故・災害時の代替路線の確保

代替ルート確保により利用者の信頼性が向上。  
 事故事例では、高速道路の利用で、約7分の時間短縮が図られた。

### 【並行する一般国道9号での事故例(H15.10.1)】

交通規制 全面通行止め：6:30～7:40、片側通行止め：7:40～8:30

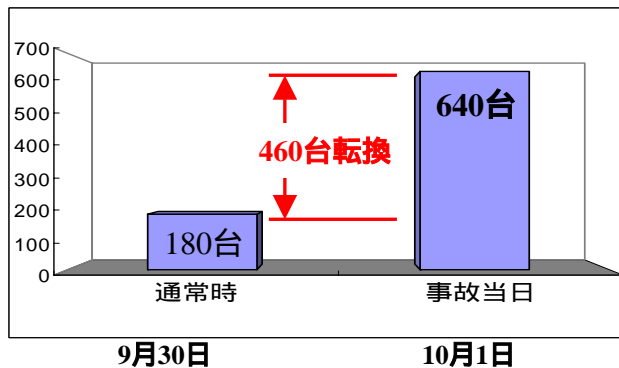
迂回ルート	距離	所要時間
県254はまだりゾート線 ～江津道路・浜田道	7.7km	8分 <b>(約7分短縮)</b>
県254はまだりゾート線 ～県50田所国府線	9.8km	15分

所要時間：H17道路交通センサス

事故現場の国道9号は、朝6～9時の時間帯に通常約3,700台が利用  
 通行止めにより**約460台(約13%)**が江津道路に転換したものと想定。



江津道路(浜田JCT～浜田東IC)利用交通量の比較(朝：6～9時での上下3時間交通量)

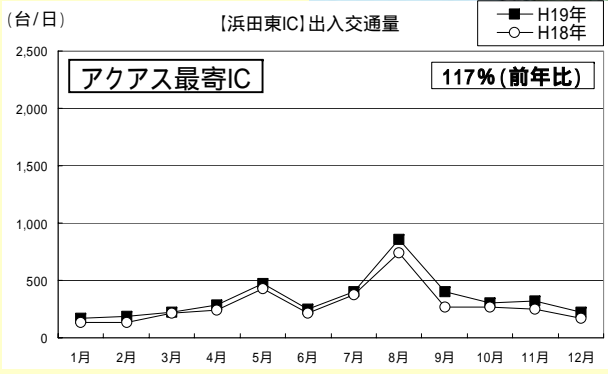
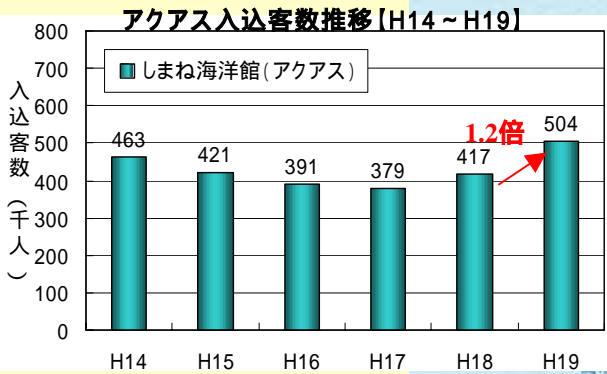


資料：浜田河川国道事務所取りまとめ資料

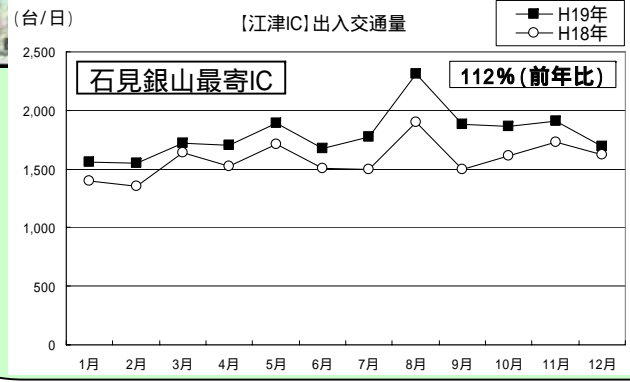
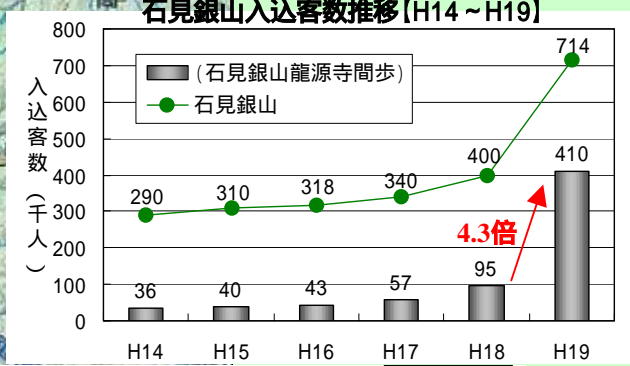
# 主要観光施設への影響

シロイルカのバブルリング効果も含め、交通量も増加傾向。  
石見銀山効果により、江津ICの出入交通量が顕著に増加。(12%増加)

アクアス(県立しまね海洋館)  
(H12開館)

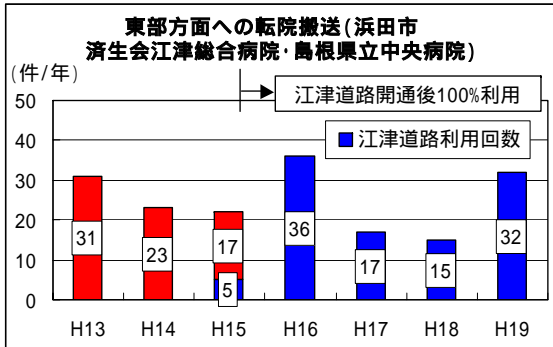


石見銀山  
(H19.7世界遺産登録)



# 救急医療活動の支援

評価対象区間の開通により、病院間の転院搬送時間が短縮した。  
 ( 済生会江津総合病院 浜田医療センターで約6分短縮 (25分 19分) )  
 緊急搬送については、100%江津道路を利用している。



済生会江津総合病院  
(二次医療施設)

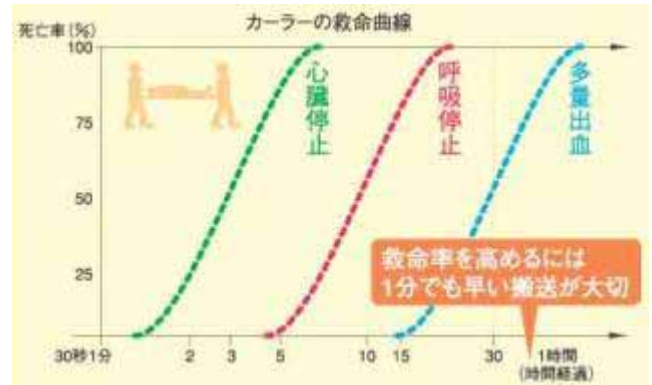


約6分の短縮

済生会江津総合病院  
浜田医療センター

開通前(国道9号経由):  
約25分

開通後(江津道路経由):  
約19分



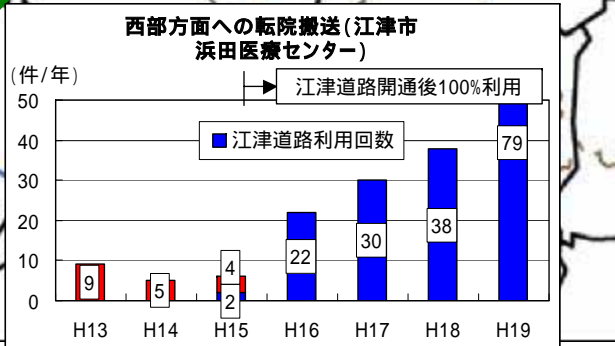
## 消防署職員の声

緊急輸送、火災時の出動については、**100%江津道路を利用**している。  
 高齢化の影響で、全国的にも救急搬送の件数は増加傾向であり、救急搬送における高速道路の重要性は高い。



## 済生会江津総合病院職員の声

脳外科は浜田医療センターに病人を搬送している。  
 特に頭の疾患の場合、早期治療が必要であり、江津道路の利用により**10分程度搬送時間が短縮**されることによる医療効果は非常に大きい。



浜田医療センター  
(三次医療施設)

資料：各年道路時刻表、H11・H17道路交通センサス

# 地域まちづくりの支援（江津工業団地）

江津道路の開通により江津工業団地への企業誘致交渉が増加。  
 島根県は、江津工業団地への企業誘致、広域交通体系の早期整備に向けて、浅利～江津間を県道として当面活用するものとして整備

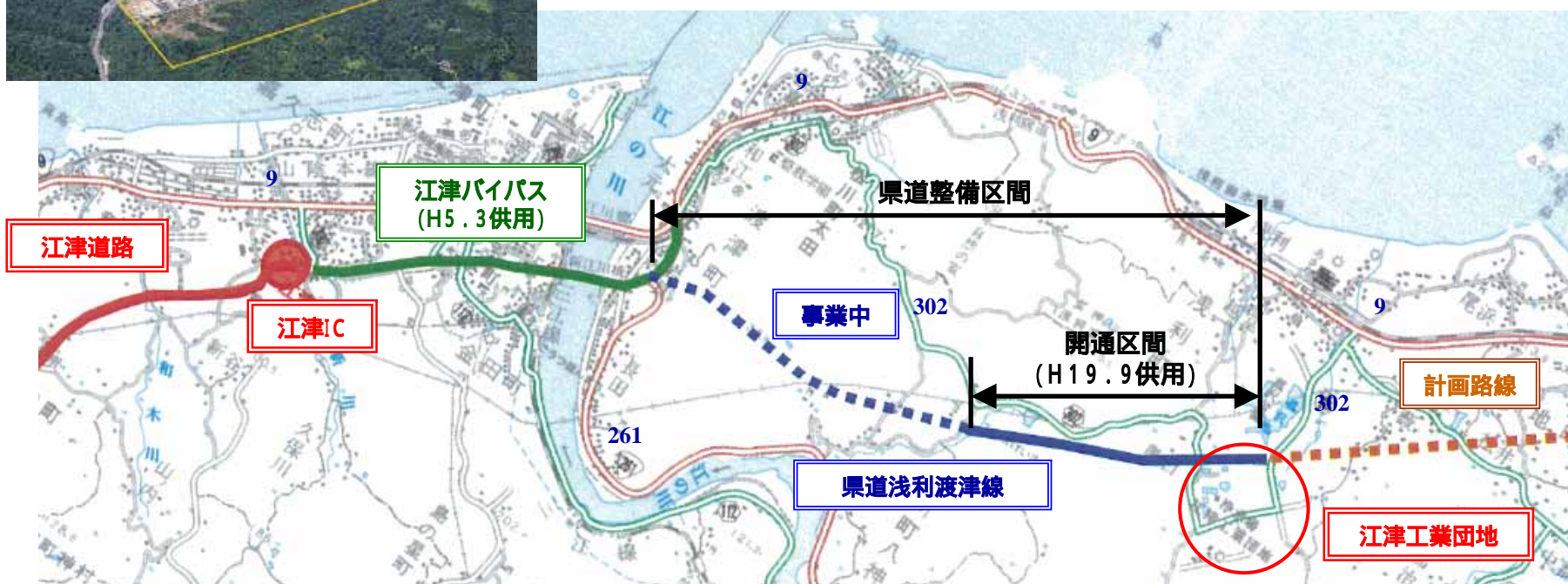


用地概要(分譲開始:昭和59年度)

総面積 : 74.8ha  
 分譲可能面積 : 36.0ha(第 期)  
 分譲済面積 : 13.5ha

江津道路等の高規格道路網の整備と、江の川の良質で豊かな水で、現在数社と、江津工業団地への企業誘致交渉を行っている。

(江津市役所ヒアリングより)



資料: 島根県HP、江津市役所資料

# 地域まちづくりの支援(江津中央拠点地区の整備)

江津市は、第5次総合振興計画(H19~H28)を策定し、江津道路をアクセス道として活用する取組みを始めている。



# 地域まちづくりの支援（観光ネットワークの構築）

アクアスと良質の温泉宿を結ぶ観光ルートの特強のため「アクアス三湯めぐり促進協議会（浜田市・江津市・観光協会・民間企業）」を設置し、県道改良を推進中。  
 地域の伝統芸能である「石見神楽」を温泉地で毎日上演するなど、集客に向けて地域一体となった企画の実施と効果検証。



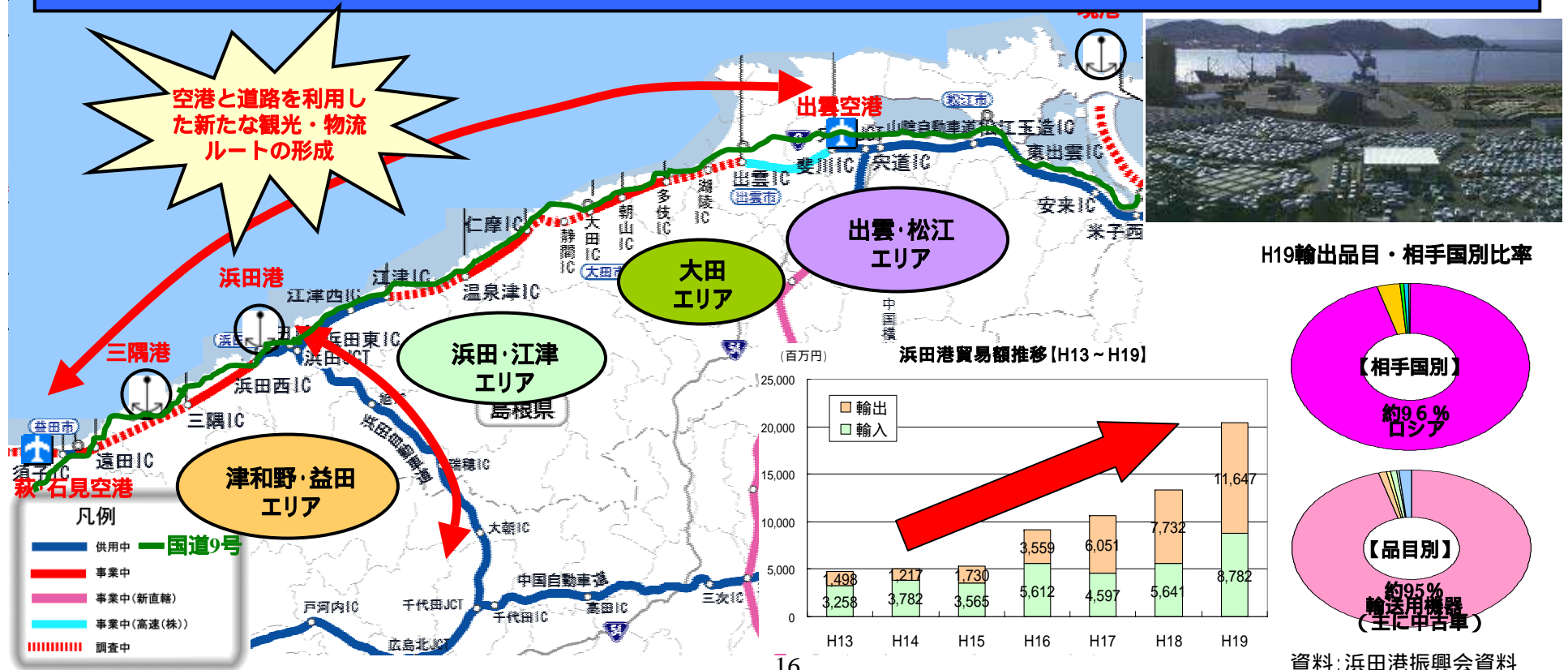
資料：島根県HP、浜田市、江津市役所提供



# 山陰道の整備を前提とした地域の期待・取組み

浜田港と境港港などを高規格道路で連結することにより、広域的な物流合理化、活性化に向けた検討が必要。また、空港と高規格道路を利用した、広域的な「周遊型」・「観光型」・「滞在型」の新たな観光ルート・商品開発などの提供を検討中。

山陰の生命線である一般国道9号に併走する高規格道路網の整備により、事故・災害等の輸送路の確保が可能となり、住民の安定した生活の確保に期待がかかる。



# 4 . 事業で配慮した事項

## 環境への配慮

地域特性の樹木を生かして、各ゾーンを設定して植樹を実施し、景観環境との調和を図った。

かきのもとひとまる

石見地方は、柿本 人麻呂のゆかりの地であり、「万葉の道」をテーマに万葉集の歌に詠われた植物を主体に植樹を実施。

【地域の特性を活かした植樹計画基本方針】

- 地域の典型的な植樹とする
- 整備されるのり面に成立可能な植樹とする
- 整備されるのり面周辺の植生に配慮した植生とする
- 各地域特性ごとに求められる機能を満足する
- 良好な道路景観を形成する

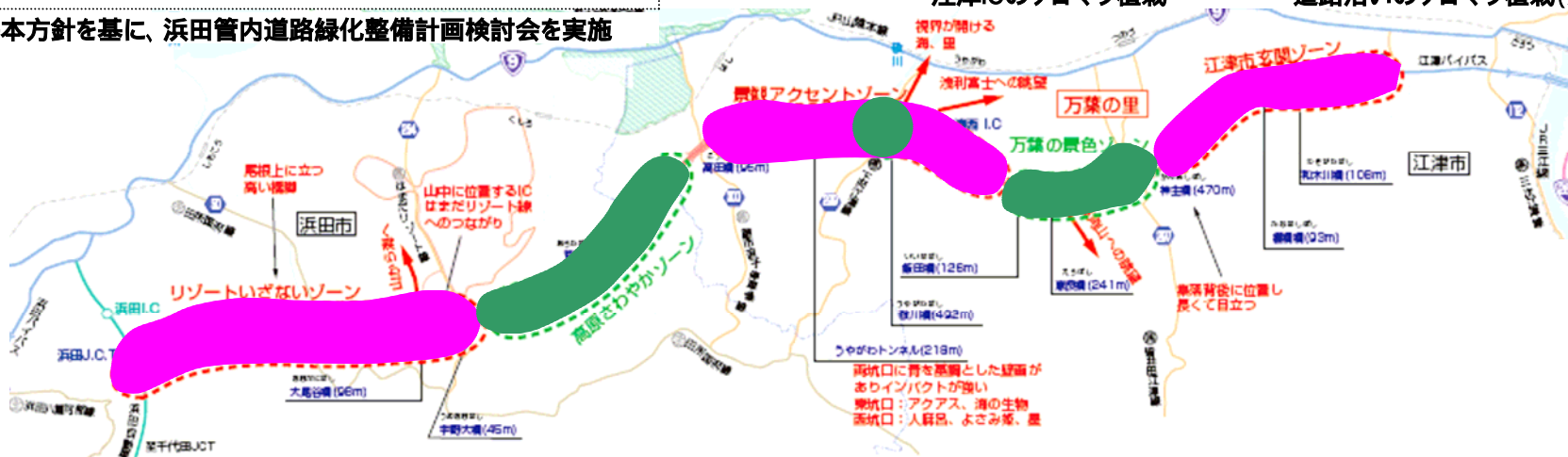
基本方針を基に、浜田管内道路緑化整備計画検討会を実施



江津ICのクロマツ植栽



道路沿いのクロマツ植栽(江津西IC)



テーマ	自然復元のための植栽	高原風のさわやかさの演出	印象的な景観演出	丘陵端部につながる植栽	江津市らしさともてなし
	クロマツ	イロハモミジ、イタヤカエデ	ヤマザクラ	シイ、カシ	ツツジ、ツバキ、クロマツ

# 5 . その他の取組み事項

## 利用促進に向けた取組み

沿線観光施設を詳細案内したパンフレットを配布し、利用促進に努めた。  
アンケート結果より、パンフレットによる誘発効果は約10%。  
キャンペーンによる地域情報発信の効果はあったと思われる。

### 《浜田キャンペーン2008概要》

期間：H20.7.1～9.30

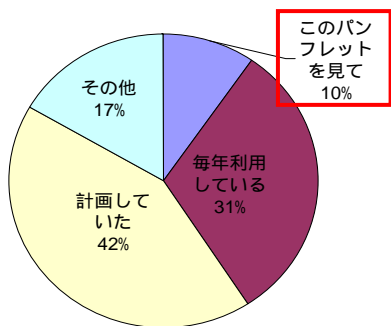
協賛：中国横断広島浜田自動車道利用促進同盟会

協力：大田市

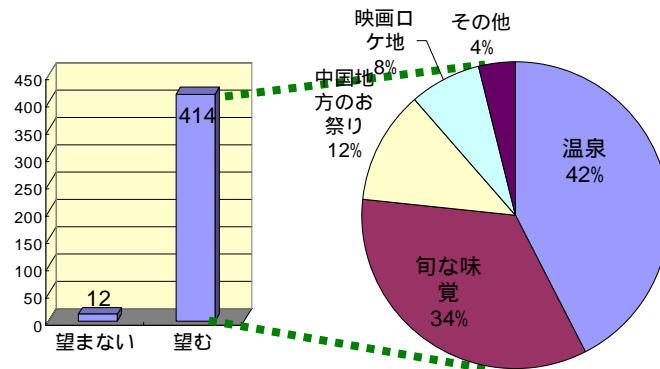
内容：沿線観光施設の詳細案内による旅行誘発型パンフレットを配布し、  
アンケートに答えたお客様へ地元物産品プレゼント。



パンフレットによる誘発効果  
(N=409)



地域情報発信の効果  
(N=426)



資料：NEXCO西日本データ

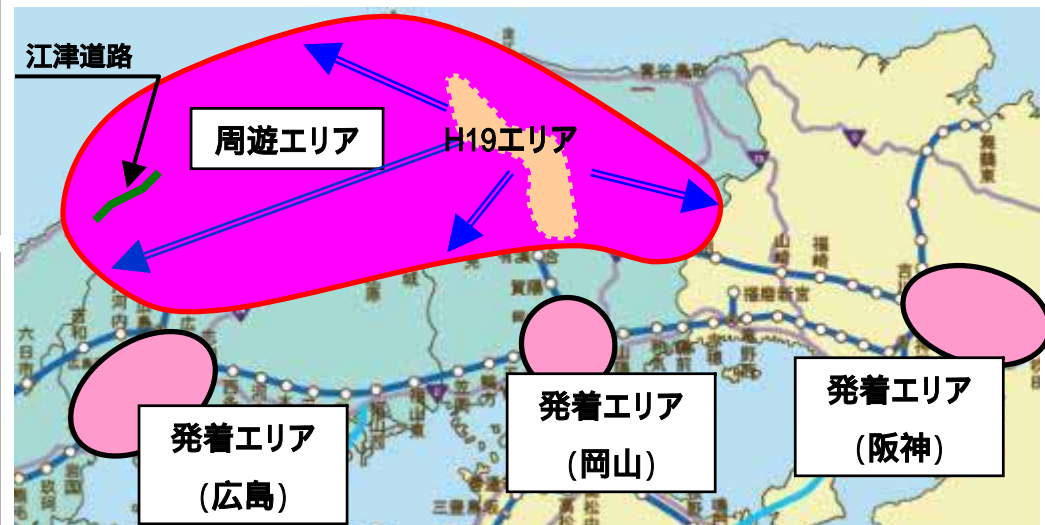


# 利用促進に向けた取組み

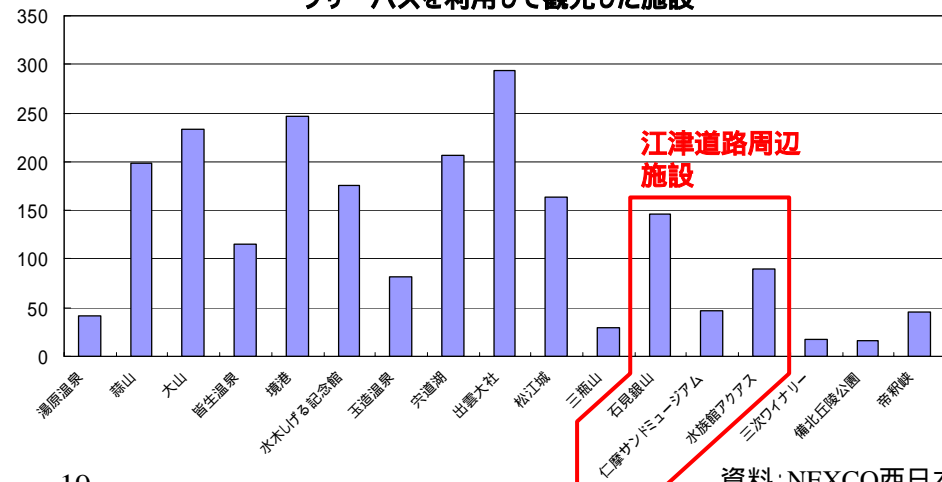
ETC車両限定の周遊型フリーパス企画割引を実施。  
 昨年より周遊エリアを拡大し、広域的な周遊ルートの形成を図った。  
 周遊エリア内の観光施設、高速道路利用促進を図ることができた。

《ぶらり中国道・山陰路秋の週末フリーパス概要》  
 期間：H20.9.5～12.8の金・土・日・月・祝日の連続する3日間  
 内容：ETC車両限定で、固定の発着エリアから、周遊エリアの高速道路乗り放題

	H19フリーパス	H20フリーパス
実施期間	2ヶ月(10,11月)	3ヶ月(9～11月)
タイアップ先	NEXCO単独	JTB提携
対象車種	軽・普通車	軽・普通車
内容	週末2日間	週末3日間
発着エリア	広島	広島、岡山、阪神
周遊エリア	中国道一部 米子道全線	中国道拡大 米子道全線 浜田道全線 安来、江津道路全線
購入方法	HP(NEXCO) 支社、近隣料金所	HP(NEXCO、JTB) JTB店舗、関連施設
販売結果	約230台	約2,500台



フリーパスを利用して観光した施設



資料：NEXCO西日本データ

## 6 . 評価結果及び対応方針（案）

### 評価結果

直接便益(時間短縮・経費減少・事故減少)を対象とした費用便益比は1.0である。

対象区間の開通により、

- ・事故災害発生時の代替路線の確保
- ・主要観光施設へのアクセス向上
- ・救急医療活動の支援

など、さまざまな効果が発現している。

地元では、

- ・江津道路を活用した江津工業団地への企業誘致
- ・江津中央拠点地区の整備
- ・観光ネットワークの構築

に取り組んでおり、山陰道早期整備への期待が高い。

### 対応方針(案)

山陰道の早期ネットワーク整備により、更なる整備効果が期待されることから、国への働きかけなど整備効果が発揮できるよう努める。また引き続き管理コストの削減に努めるとともに、地域との連携・協力による観光キャンペーン等の実施等による利用促進や高速道路利便増進事業等による交通量変動状況等を踏まえた料金水準を検討する。