

【概要ページ】

一般国道 9 号 安来道路の事業評価 事後評価

1. 主な効果

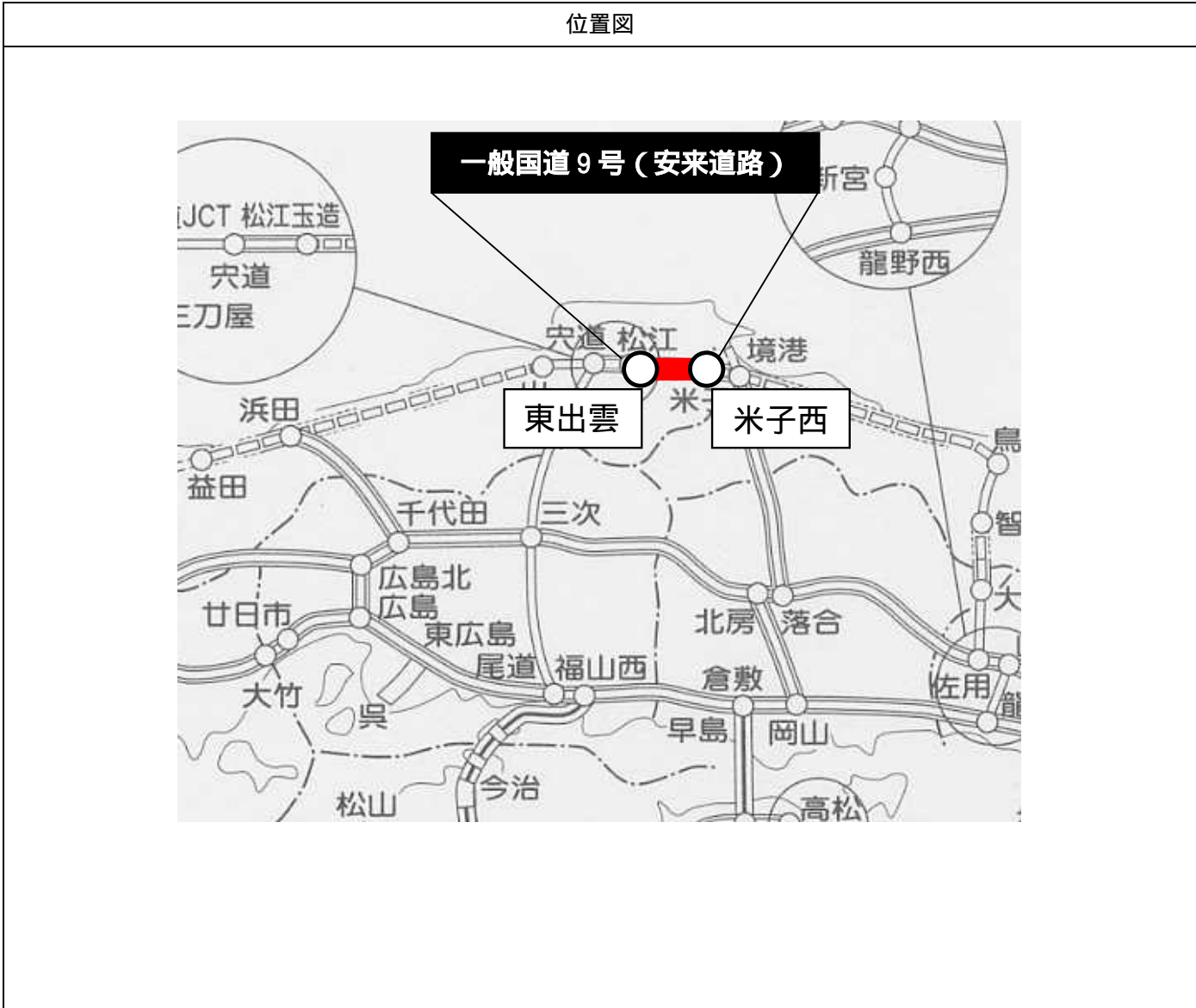
一般国道 9 号 安来道路の開通により  
 ( 1 ) 交通事故の減少  
 ( 2 ) バス路線の利便性向上  
 ( 3 ) 救急医療活動への貢献  
 ( 4 ) 国道 9 号の代替路線の形成  
 などの効果が発現されました。

2. 費用と効果の確認

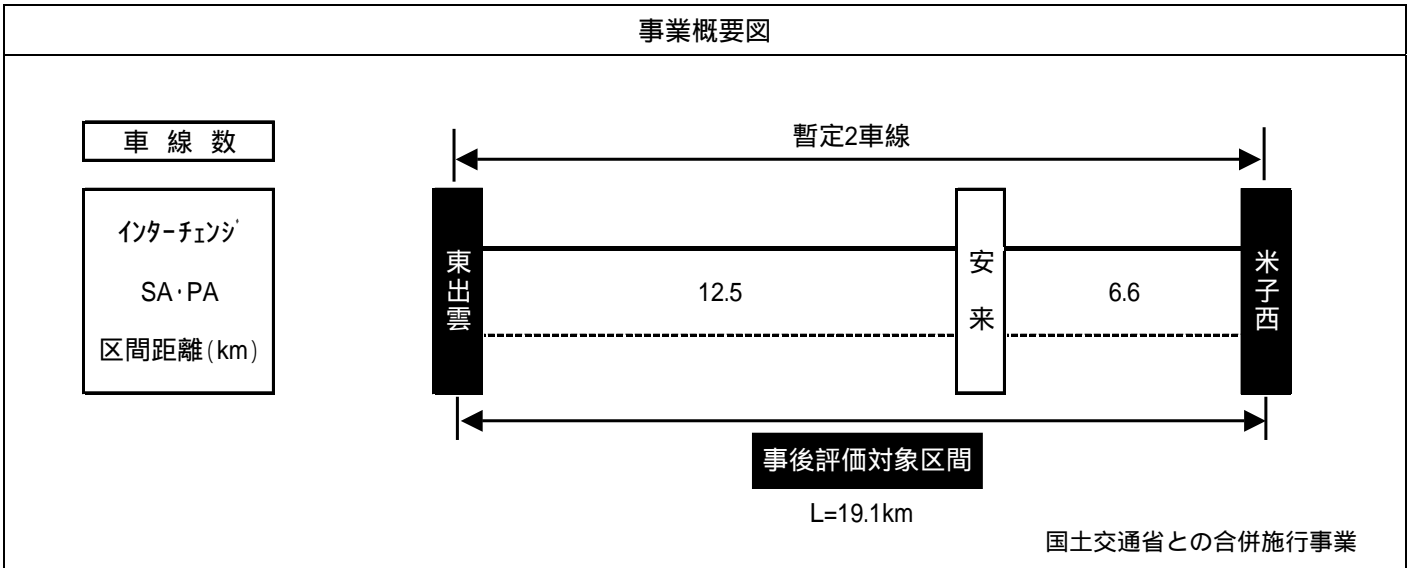
本事業にかかる費用と生じる便益により、算出される費用便益比は 2 . 2 となります。

費用便益比	=	2 . 2
-------	---	-------

3. 地図



事業概要図



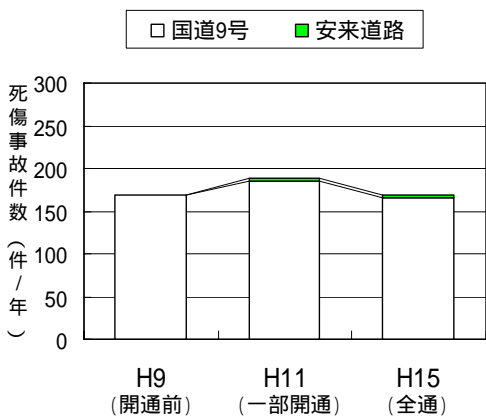
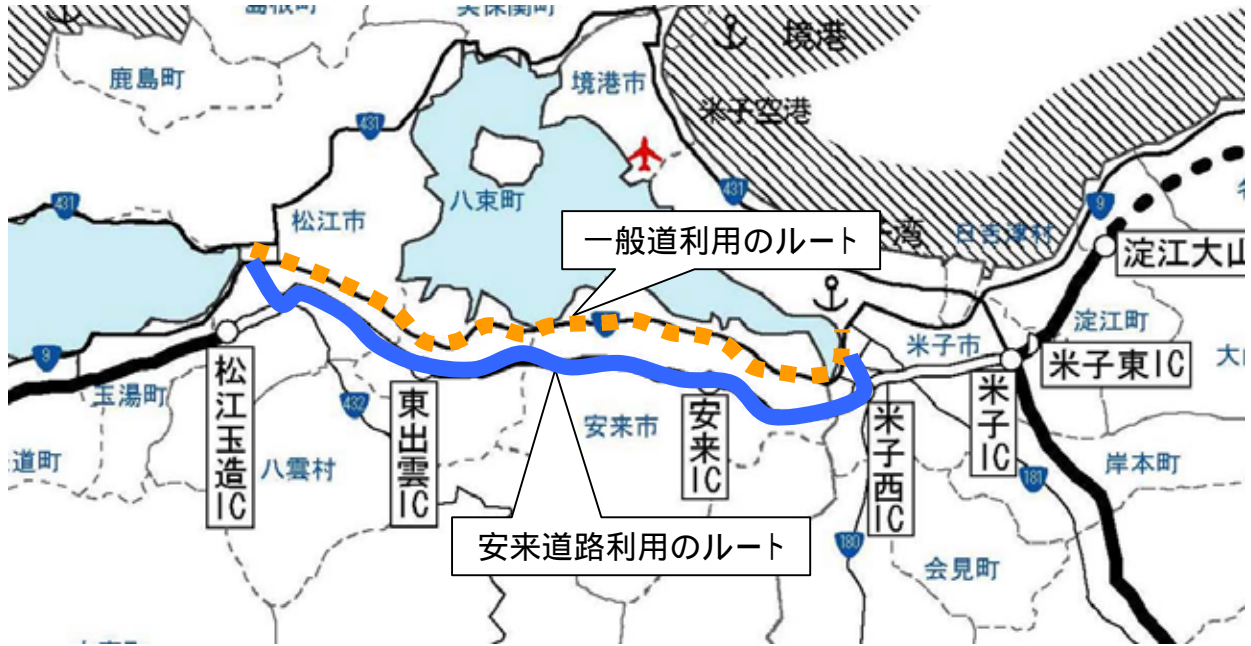
4. 事業概要

事業名	事業区分	事業主体	起終点	延長	全体事業費
一般国道9号 安来道路	一般国道	国土交通省 中国地方整備局 西日本高速道路(株)	自：鳥取県 <small>よなご</small> 米子市 <small>いんだ</small> 陰田町 至：島根県 <small>やつか</small> 八束郡 <small>ひがしいづも</small> 東出雲町 <small>あだかえ</small> 出雲郷	19.1 km	1,073 億円

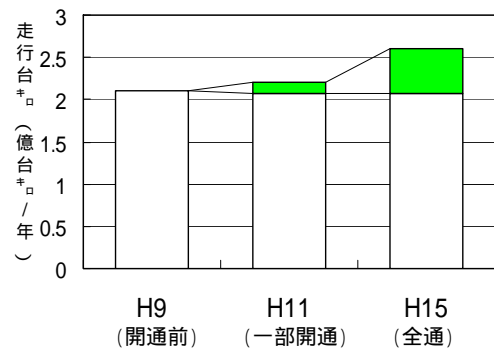
(1) 交通事故の減少

事業前後

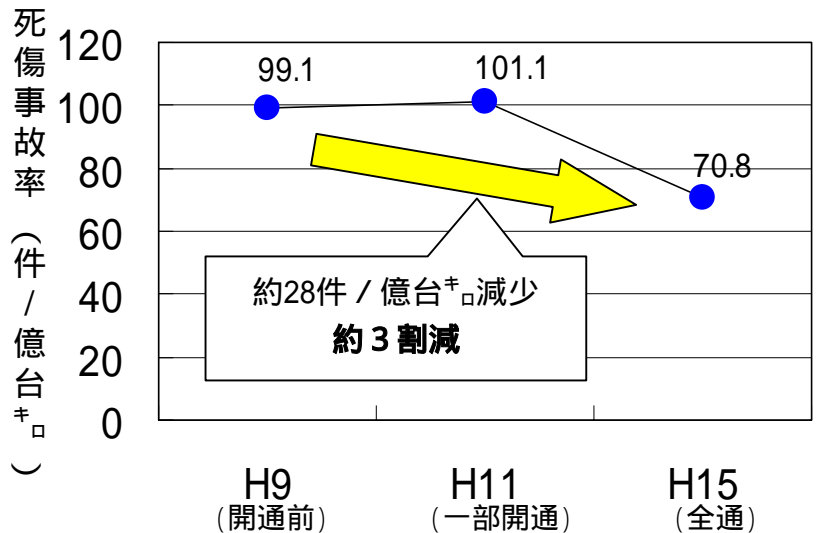
安来道路とこれに並行する一般国道9号を合わせた死傷事故率は 99.1 件/億台<sup>キロ</sup>(H9) から 70.8 件/億台<sup>キロ</sup>(H15)へと約3割減少しました。



A 死傷事故件数



B 交通量(走行台<sup>キロ</sup>)



一般国道9号と安来道路を合わせた死傷事故率(A/B)

事故率 = 事故件数 / 交通量

出典：事故件数) 交通事故統計データベース  
交通量) H9, H11 : 道路交通センサス  
H15 : 交通量調査

参考

走行台キロとは : 自動車の走行距離の総和 (各区分延長とその区分の交通量を乗じた各区分を足し合わせた総数)  
事故件数には区分交通量だけでなく、自動車の走行距離による要因も含まれるので、交通量は走行台キロによるものとしています。

(2) バス路線の利便性の向上

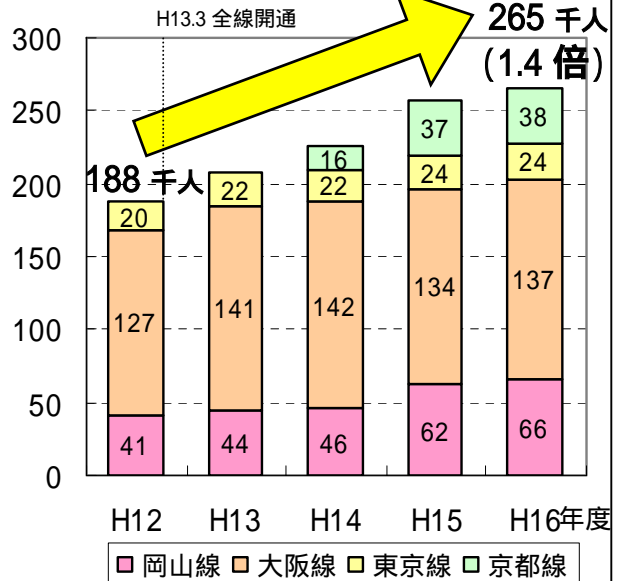
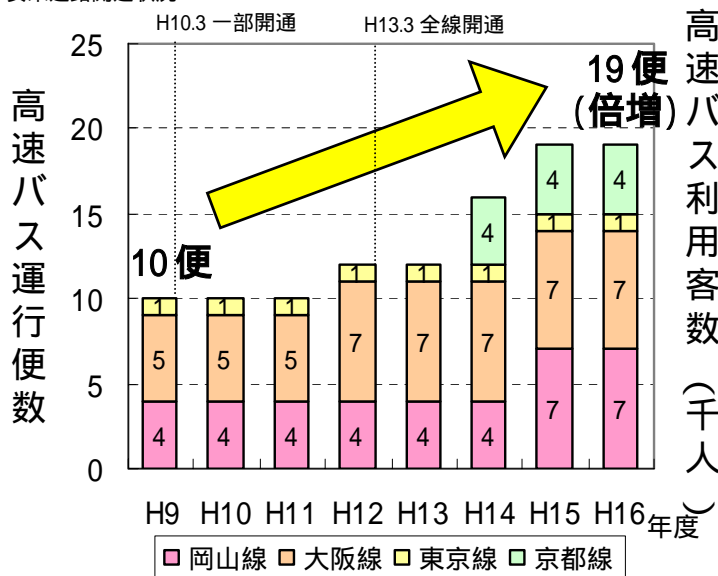
事業前後

松江市発着、岡山、大阪、京都間の高速バス便数が増設・新設されるなど、開通前後で便数が倍増しました。また、高速バス利用客数も年々増加しており、高速バスサービスが拡充されました。



松江市発着高速バスの運行便数及び利用客数の推移

安来道路開通状況

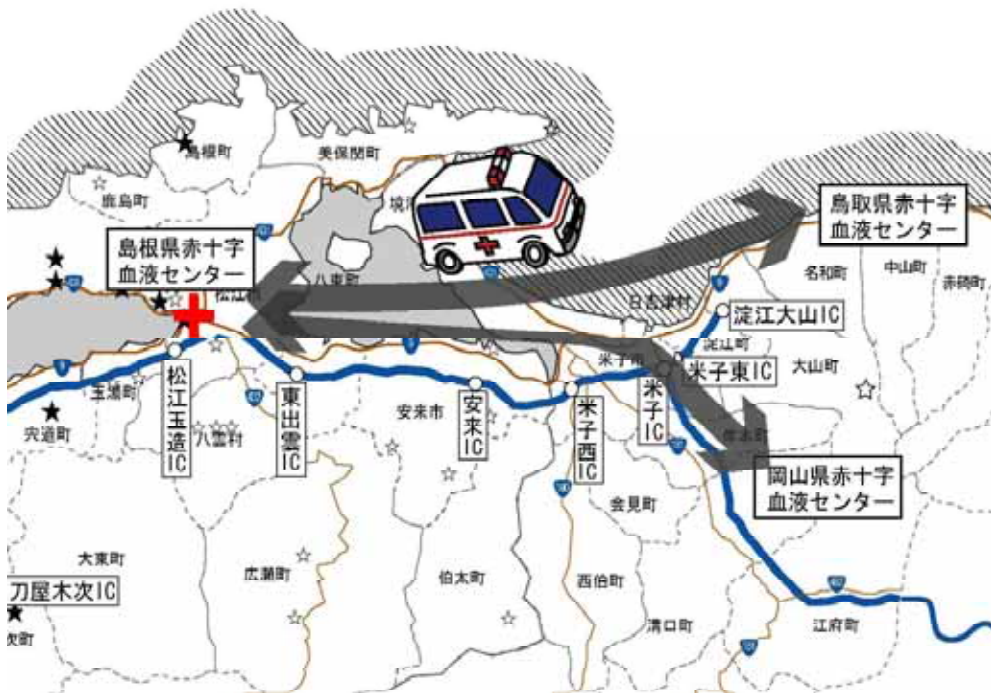


出典：一畑バス(株)資料

(3) 救急医療活動への貢献

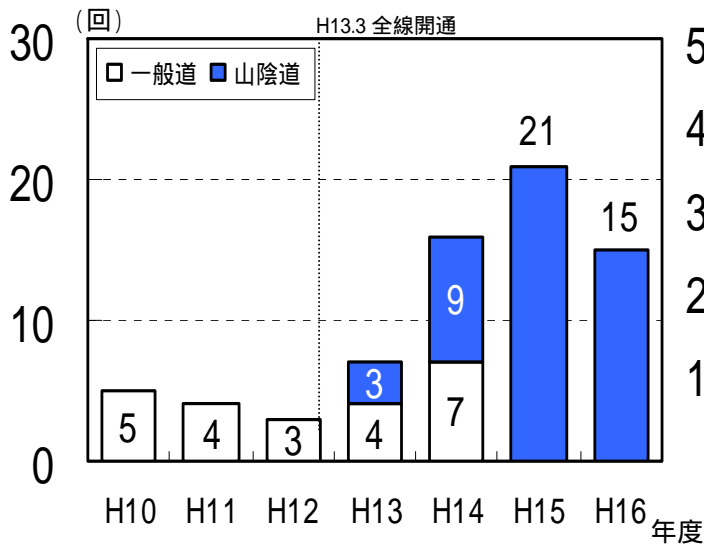
事業前後

島根県、鳥取県、岡山県の赤十字血液センターの血液相互輸送に安来道路が活用されています。その輸送回数は年々増加しており、近年では100%安来道路を含む山陰道を利用して輸送されています。

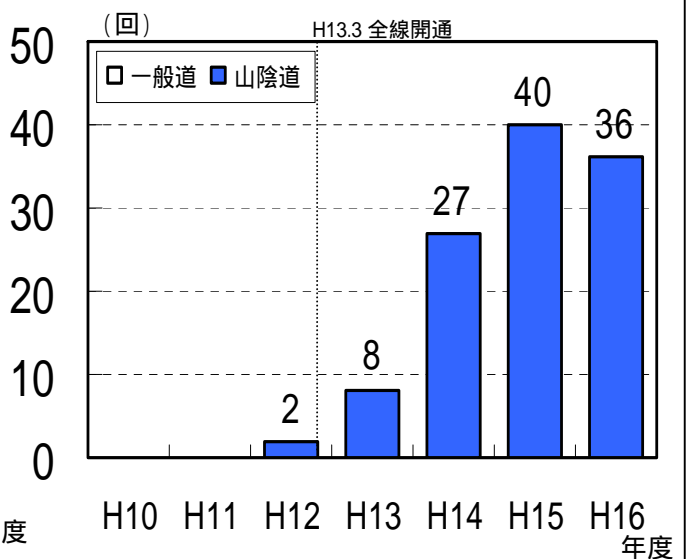


島根県赤十字血液センターからの血液輸送回数

安来道路開通状況



鳥取県赤十字血液センター



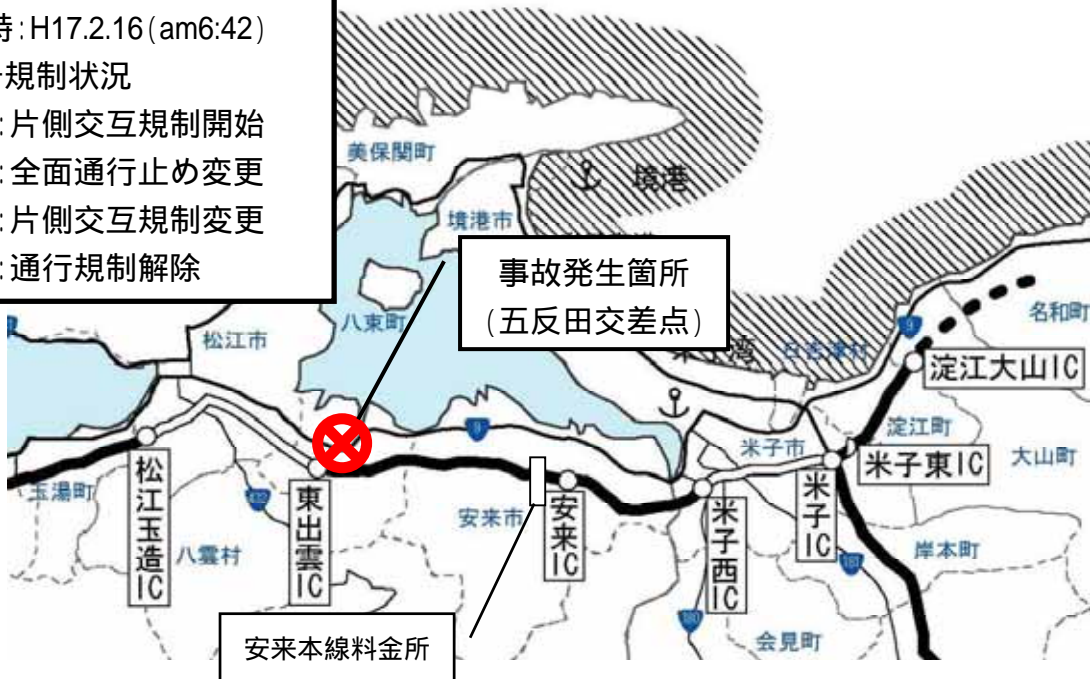
岡山県赤十字血液センター

出典：島根県赤十字血液センター資料

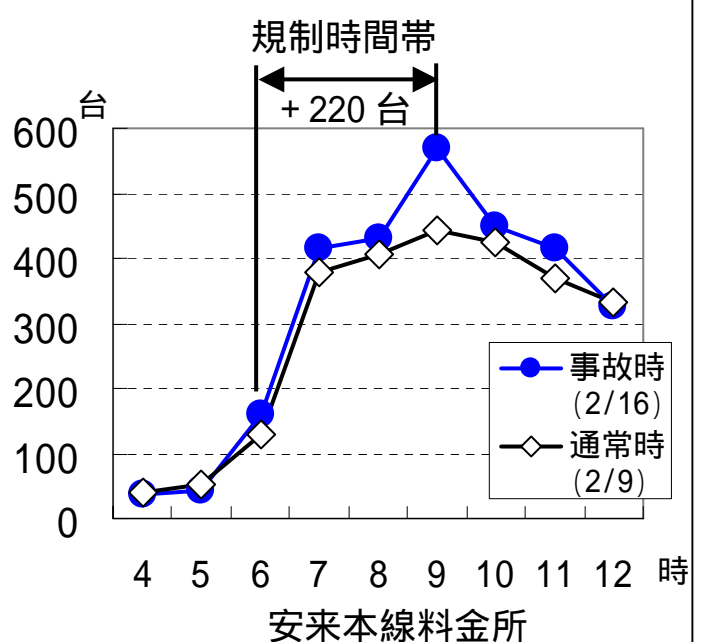
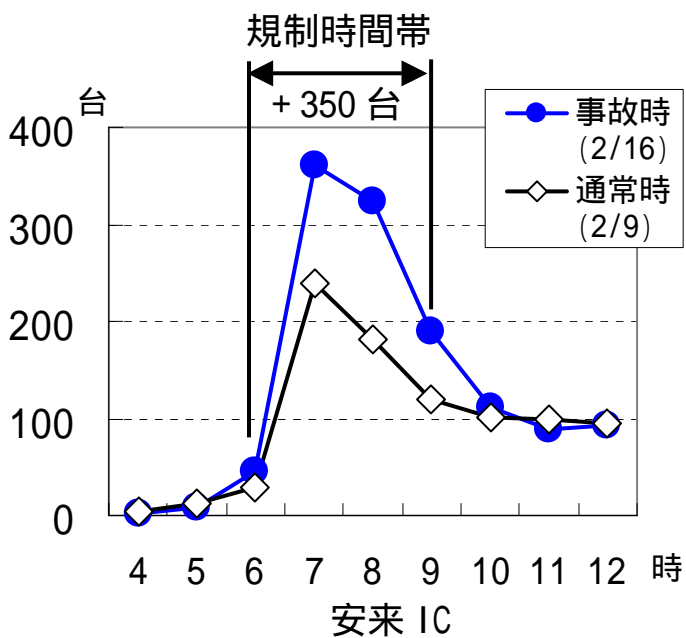
(4) 国道9号の代替路線の形成

安来道路の開通により、並行する国道9号の代替路線が形成されました。  
 国道9号の通行止め時においては、安来 IC の出入交通量が通常時に比べ約6割増加しており、安来道路が迂回路線として活用されています。

発生日時: H17.2.16 (am6:42)  
 国道9号規制状況  
 6:42 ~ : 片側交互規制開始  
 7:26 ~ : 全面通行止め変更  
 8:59 ~ : 片側交互規制変更  
 9:07 ~ : 通行規制解除



国道9号事故通行止め時の IC 時間別出入交通量



出典: 西日本高速道路(株)資料

( 5 ) 環境への配慮

野生動物の生息環境を保全するため、ロードキル防止用の立入防止柵を設置しました。また、文化財調査によって発見された出雲東部最大の四隅突出型丘墓（安来市荒島地区）の現地保存（現在は公園）を行いました。



細目網立入防止柵  
（小動物本線進入防止）



四隅突出型丘墓の現地保存  
（現在は塩津山公園）

(6) 費用と効果の確認

費用便益比：2.2

道路整備の効果は多種多様ですが、このうち金額に換算できる効果に限定して、もたらされる便益を算出すると3,548億円となります。  
これに対して、建設や維持管理にかかる費用は1,597億円です。  
したがって、本事業にかかる費用と生じる便益より算出される費用便益比は2.2となります。

総費用		総便益			基準年
1,597億円		3,548億円			
事業費	維持管理費	走行時間短縮 便益	走行費用減少 便益	交通事故 減少便益	
1,506億円	91億円	3,325億円	154億円	69億円	平成17年

費用、便益は、供用開始後40年後までに発生するものを現在の価値に換算した上で、合計して算出しています。

四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがあります。