

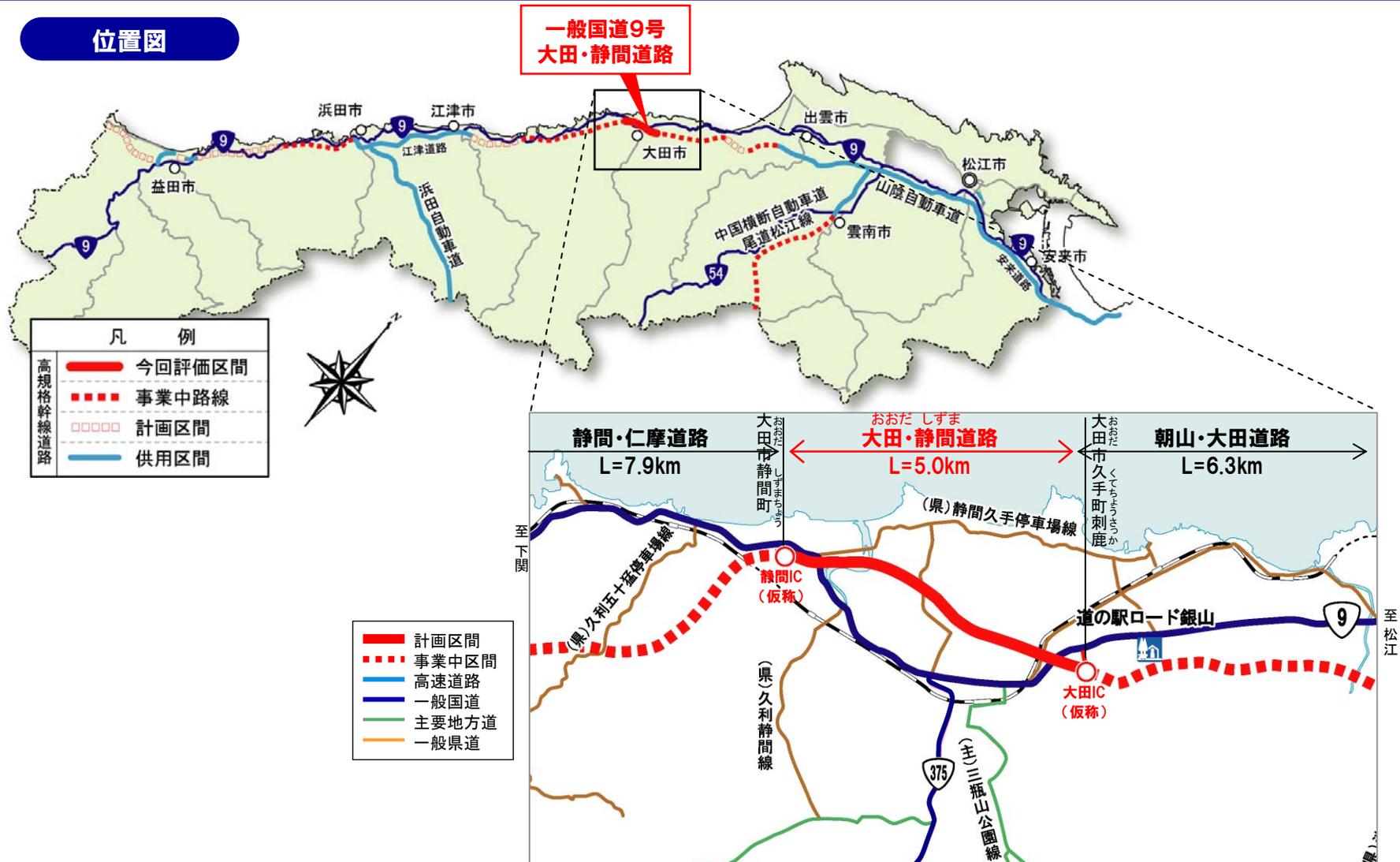
一般国道9号 大田・静岡道路 新規事業採択時評価

平成23年11月
国土交通省 中国地方整備局

1. 位置図

- ・一般国道9号は、京都府京都市を起点とし、日本海沿岸の諸都市を連絡し、山口県下関市へ至る延長約750kmの主要幹線道路である。
- ・一般国道9号大田・静間道路は、大田市久手町刺鹿から大田市静間町に位置する延長5.0kmの道路である。

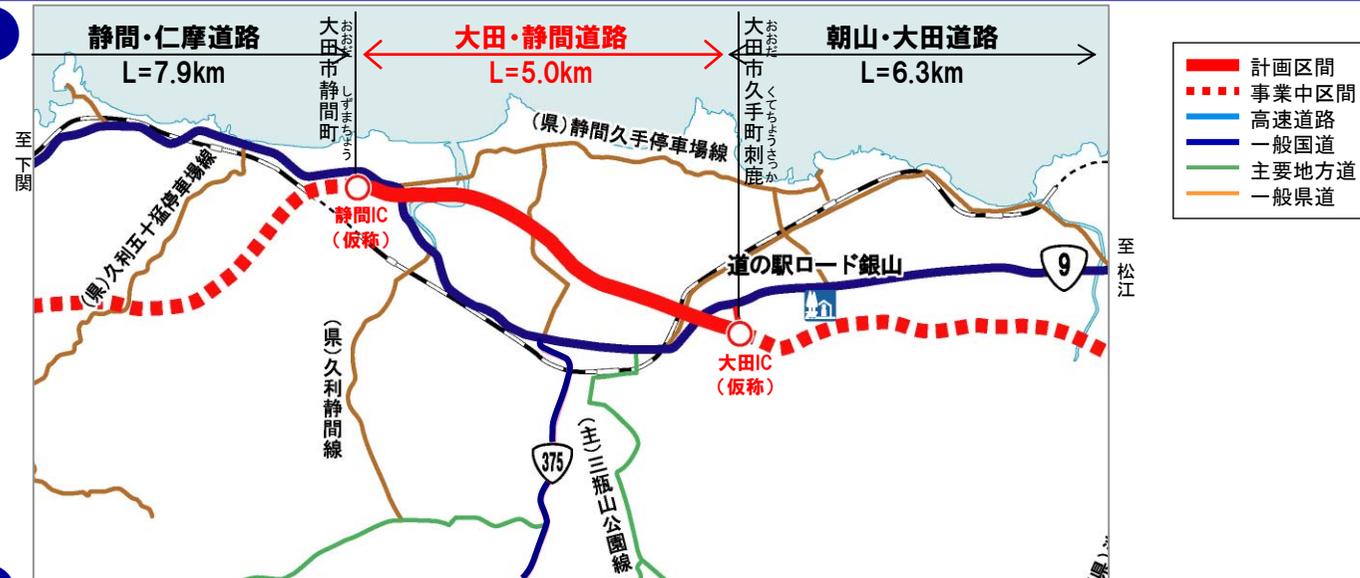
位置図



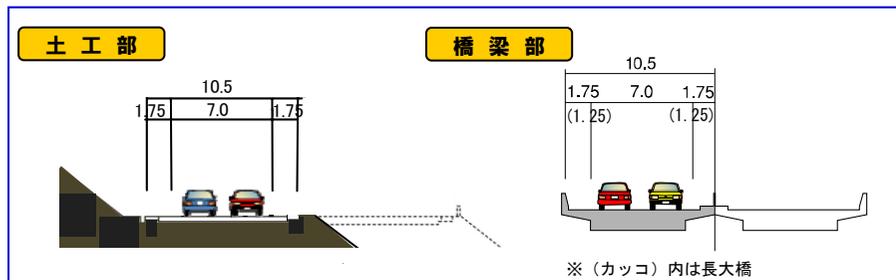
2. 事業概要

・大田・静岡道路は、延長5.0km、設計速度80km/h、暫定2車線で事業費約205億円。H18年3月に都市計画決定されている。

事業位置図



標準断面図



計画概要

起 終 点	しまねけんおおだし くちょう さつか しまねけん おおだし しずまちょう 島根県大田市久手町刺鹿～島根県大田市静岡町		
計 画 延 長	L=5.0km		
設 計 速 度	80km/h		
車 線 数	暫定2車線		
計 画 交 通 量	約14,500台/日		
	乗用車	小型貨物	普通貨物
	約4,900台/日	約1,800台/日	約7,800台/日
全 体 事 業 費	約205億円		

地元調整の経緯等

都市計画決定等の状況

H18.3: 都市計画決定 (出雲～仁摩 : 37.4km)

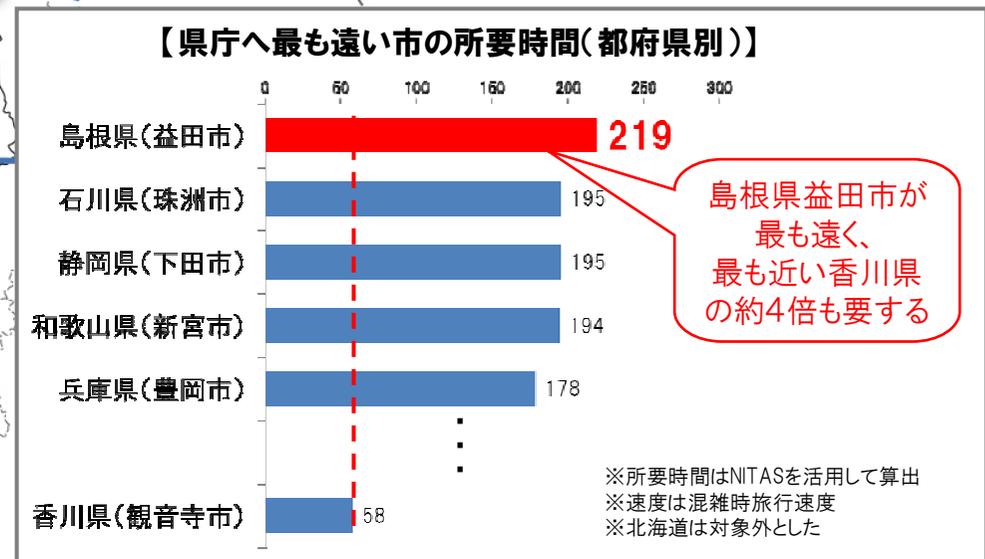
地域の要望等

- H23. 6: 島根県知事が国土交通大臣へ早期事業化を要望
- H23. 8: 出雲市長、大田市長ほか国土交通大臣へ早期事業化を要望
- H23. 10: 島根県、鳥取県、山口県知事が国土交通大臣に早期事業着手を要望

3. 課題と現状

課題① 拠点都市への連絡性

- ・島根県は東西に細長く、国道9号が東西を結ぶ唯一の幹線道路である。
- ・島根県西部の益田市から県庁所在地の松江市まで約3時間40分を要す等、地域間の連絡性に課題がある。

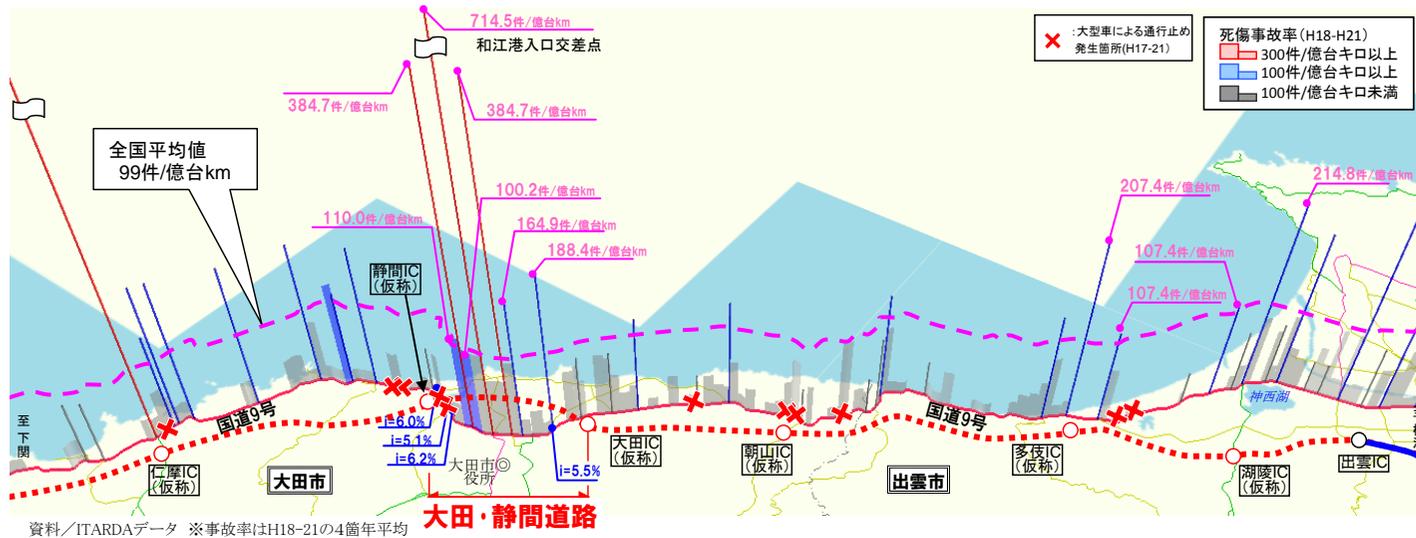


3. 課題と現状

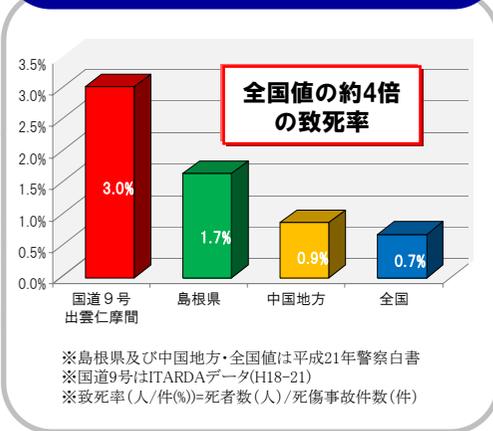
課題②-1 唯一の幹線道路である国道9号が脆弱【交通事故による通行止めが多発】

- ・国道9号出雲市～太田市仁摩町間の交通事故による通行止めは、5年間で43回発生。(大型車に起因する通行止め: 11件)
また、交通事故による致死率も全国値の約4倍と高く、住民の事故への不安感も高い。
- ・国道9号大田市久手町～静岡町間では、死傷事故率が全国平均(99件/億台km)以上の区間が多く存在している。

事故発生状況(死傷事故率3Dマップ)



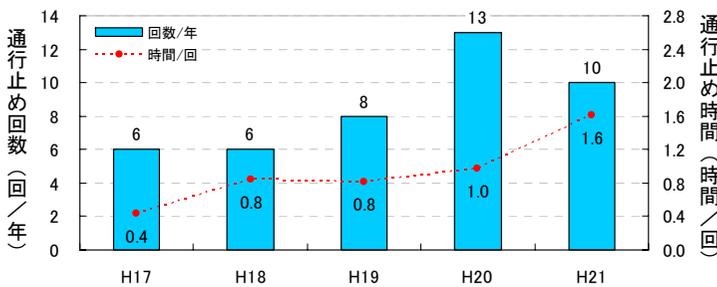
出雲～仁摩(国道9号)の交通事故致死率



資料/ITARDAデータ ※事故率はH18-21の4箇年平均

国道9号(出雲～仁摩間)の通行止め

〔通行止めの年間発生件数〕



〔通行止め発生状況〕



事故(単独事故)による通行止め (H14.6大田市静岡町)



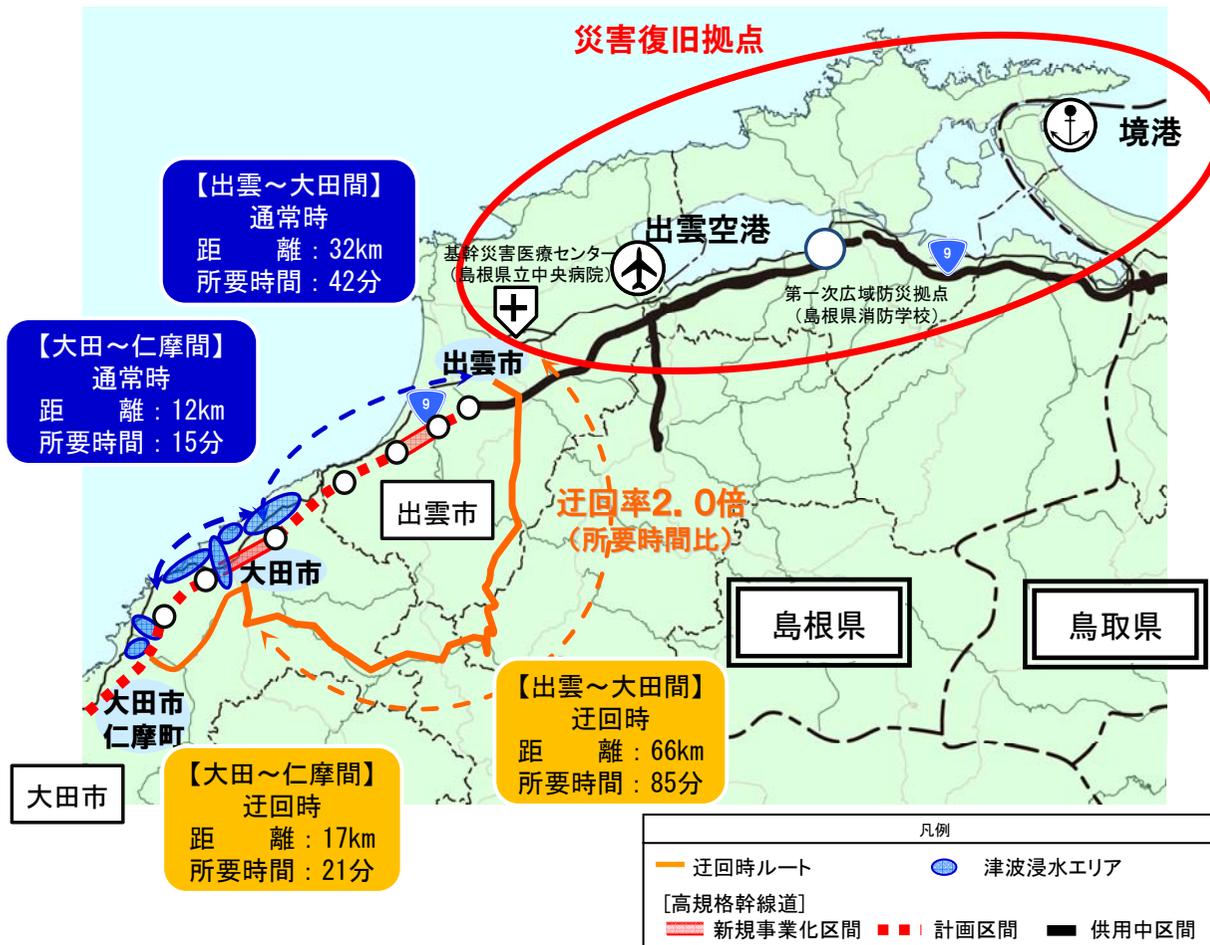
事故(正面衝突)による通行止め (H21.12大田市朝山町)

3. 課題と現状

課題②-2 唯一の幹線道路である国道9号が脆弱【代替路がない脆弱な道路ネットワーク】

- ・国道9号出雲市～大田市仁摩町間が通行止めになった場合、周辺の迂回可能な道路は狭幅員区間や急カーブ区間が多数存在することから、大きく迂回する経路を選択せざるを得ない。(迂回路使用時の時間比は通常時の約2.0倍)
- ・出雲市～大田市間では、津波浸水想定区域があり津波襲来時に国道9号寸断の恐れがあり、救助・救援活動の拠点(境港(重要港湾)、出雲空港等)との連絡が課題となっている。

国道9号出雲市～大田市仁摩町間の通行止めと迂回状況



【物流企業の声】

・大田市の仙山峠で頻繁に発生する通行止めが荷物の遅延に繋がっている。一度事故が発生すると国道9号は長時間の通行止めが発生し、大型車は相当の迂回を強いられる。

※企業ヒアリング (H22)

【地域住民の声】

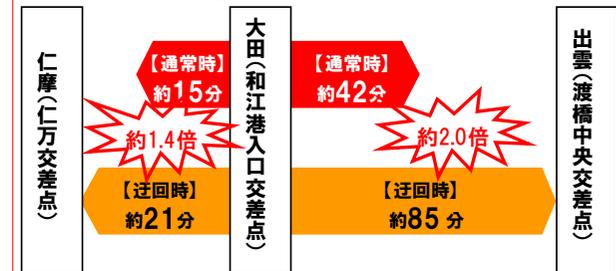
・大田市立病院が平成22年4月から外科系の医師が不在になり、救急患者は出雲市内への転送となった。迂回路のない国道9号のみでは万が一の事態が起こった時が心配。

※道路モニター (H21)



①豪雨災害による通行止め (H18.7出雲市多伎町)

〔代替路の所要時間比較〕



※H22道路交通センサスの混雑時旅行速度より算出

資料：H22道路交通センサス、大田市防災ハザードマップ
※津波浸水エリアについては、自治体で公表されているものを表示

3. 課題と現状

課題③ 救急医療施設への速達性

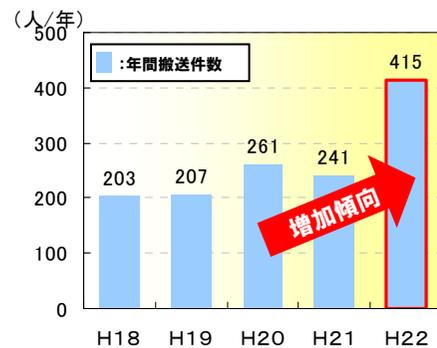
- ・救急救命を担う第3次医療施設(島根県立中央病院、島大医学部附属病院)へ60分で到達できない地域(大田市・美郷町内:約7,900人)が存在。
- ・大田市から出雲市へは、年間400件以上の救急搬送が行われているが、十分な救急医療のサービスが不可能。

大田市消防本部管内から出雲方面への救急搬送状況



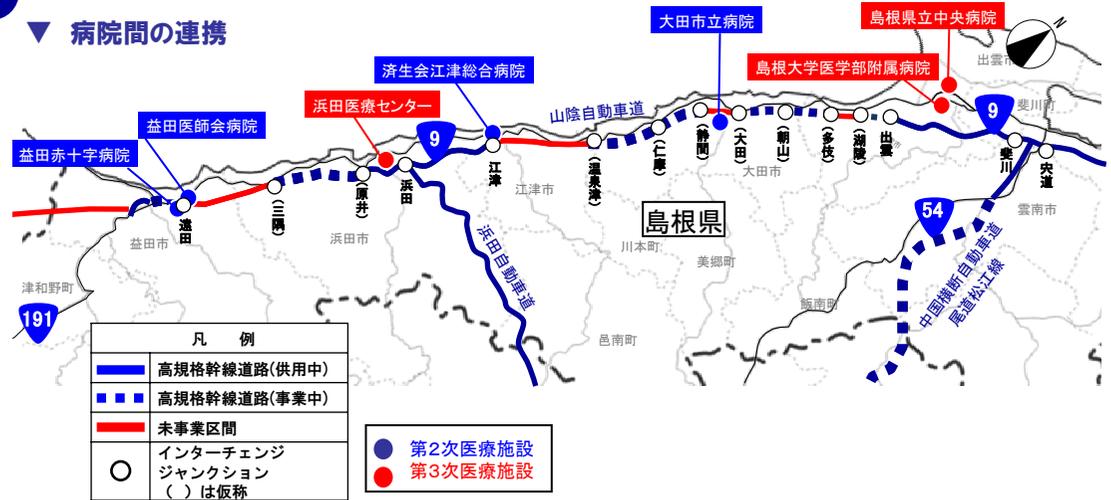
凡 例	
---	該当箇所
---	供用中の高速道路
---	事業中の高速道路
□	大田市・美郷町
+	第3次医療施設
○	現況の60分圏

<大田市から出雲市の第3次医療施設への搬送推移>

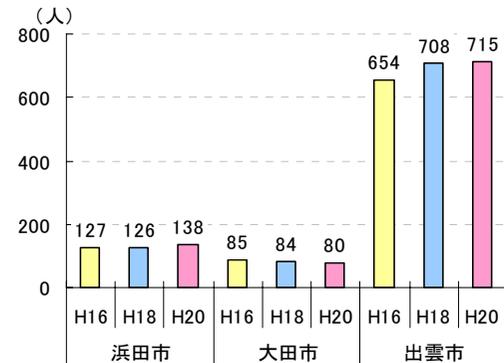


資料: 大田市消防本部提供データ

▼ 病院間の連携



<島根県主要都市の医師数の変化>



資料: 島根県「医師・歯科医師・薬剤師調査」

<大田病院の状況>

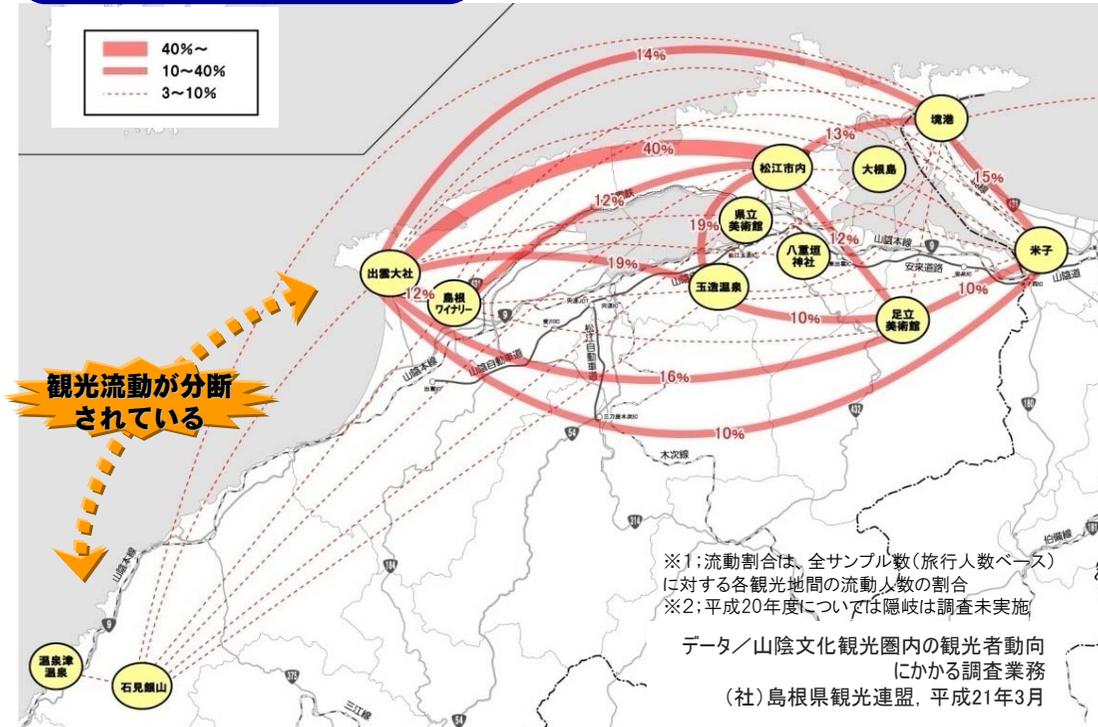
- ・循環器内科医、外科医、整形外科医の不在
- ・平成22年4月救急指定取り下げ

3. 課題と現状

課題④ 広域観光ルート形成

・島根県には優れた観光資源が豊富に存在するものの、東西に広く分散しているため、広域的な観光移動は極めて不便な状況にある。そのため、移動時間に多くの時間を費やされ、観光周遊先は限定的な地域に留まっている。

島根県東部・中部の観光流動



観光客の声

- ・九州方面から松江市に向かう際、米子道路を通ると、あまりにも遠回りになるので**浜田市から松江市へ高速道路ができれば良い**と思う。(40代男性 福岡県)
- ・山陰全体に言えるが車で移動する場合、**一般道だと渋滞があった場合、時間が予想以上に要してしまい予定した観光スポットに立ち寄れない**と思う。(40代男性 広島県)
- ・移動時間の短縮のために**高速道路の整備が不可欠**。子供のいる家庭にとっては**旅行先を決める大きな要因**です。(40代女性 兵庫県)

島根県が目指す観光地づくり

高速道路を活用した広域観光ルート形成



別々の観光エリアを1つに!

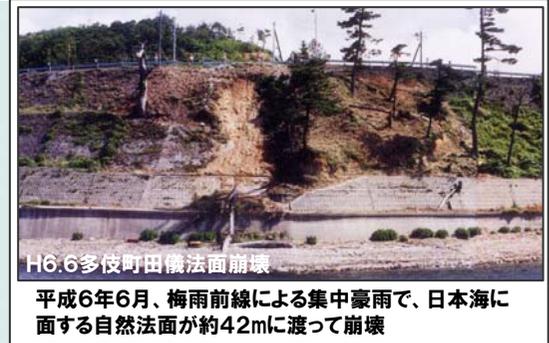
資料/島根県しまねの新たな道づくりビジョン

●高速道路の活用より、分断されている県内各地域の観光地を結び付け、移動時間の短縮を図り立ち寄り箇所の増加が期待される。

3. 課題と現状

課題⑤ 災害による通行障害

- ・国道9号大田市久手町～大田市静岡町の沿線には要防災対策箇所(2箇所)や急傾斜地崩落危険箇所(1箇所)が存在し、集中豪雨により法面崩落等の恐れがある。
- ・過年度においても、周辺の国道9号においては、集中豪雨などによる法面崩落による全面通行止めが発生。



大田市仁摩町宅野町 急傾斜地
大田市久手町 急傾斜地

急傾斜地

※急傾斜地崩壊危険地域
急傾斜地(勾配30°以上)で崩壊の恐れがある箇所を県知事が指定する。一定の行為制限(施設や工作物の新築など)が付され、開発にあたっては県知事の許可が必要。

亀裂部
約3mの亀裂が発生

平成15年12月仙山峠において発生した地すべりでは6日間片側通行止めが発生した。法面の地滑りは、延長70mにわたり、約3mの亀裂が発生した。

H18.7多伎町豪雨災害での法面崩壊

平成18年7月の豪雨災害により、国道9号出雲市多伎町地内で法面が崩落。この影響により、国道9号では35時間の全面通行止め、その後の復旧工事のため約80日に及ぶ交通規制を強いられた。

3. 課題と現状

課題と現状のまとめ

- ・大田地区では①拠点都市への連絡性、②唯一の幹線道路である国道9号が脆弱、③救急医療機関への速達性、④広域観光ルート形成、⑤災害による通行障害が課題となっている。



課題① 拠点都市への連絡性

課題・現状 島根県西部の益田市や浜田市等から、県庁所在地の松江市まで時間を要す。

課題② 唯一の幹線道路である国道9号が脆弱

課題・現状

- ・国道9号出雲市～太田市仁摩町間の事故や災害による全面通行止めは、5年間(H17～H21)に45回発生。
- ・死傷事故率が全国平均値99件/億台kmを越える区間が多数存在。
- ・周辺の迂回可能な道路は狭幅員区間や急カーブ区間が多数存在することから、大きく迂回する経路を選択せざるを得ない。(迂回路の時間比は約2.0倍)
- ・津波襲来時に国道9号寸断の恐れがあり、救助・救援活動の拠点との連絡が課題。

課題③ 救急医療施設への速達性

課題・現状

- ・高速性を確保できる自動車専用道路が未供用。
- ・医師不足により医療が集約化され病院間の連携(補完)が必要な状況。
- ・救命救急を担う第3次医療施設に60分で到達できない地域が存在。(大田市内:約1,600人)

課題④ 広域観光ルートの形成

課題・現状 観光資源が東西に広く分散しており、移動時間に多くの時間を費やされ広域的な観光移動は極めて不便な状況にある。

課題⑤ 災害による通行障害

課題・現状 国道9号沿線には土砂災害危険箇所(1箇所)や要防災対策必要箇所(2箇所)が存在し、集中豪雨等による法面崩落等の恐れがある。

4. 事業計画

・道路構造不良箇所、災害危険箇所、集落等を回避し、代替性の確保、速達性の向上のため別線の高規格道路とした。インターチェンジ2箇所、橋梁5箇所を計画している。



5. 整備効果

- ・大田・静間道路の整備により、道路構造不良箇所や災害危険箇所を回避し、脆弱な国道9号の代替性が確保される。
- ・また、第三次救急医療機関への速達性が確保され、医師不足が深刻な地域の病院間の連携が強化される。



整備効果

[出雲・大田地域における緊急輸送道路の確保][リダンダンシーの確保]

現在、多大な迂回を強いられる
当該区間で、代替路を確保

当該区間の整備により現道の**災害危険箇所を回避**

災害危険箇所の回避(3箇所→0箇所)により、緊急輸送道路が確保され道路の**安全性・信頼性が向上する**

[拠点都市への速達性の向上]

当該区間の整備により、**高規格道路が連結**

高規格道路の整備により松江市(県庁所在地)への連絡時間が短縮し、**地域間の速達性が向上**

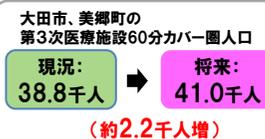
[広域観光ルート形成]

当該区間の整備により、**点在する観光地の連携が図られ、広域的な観光ルートが形成される。**

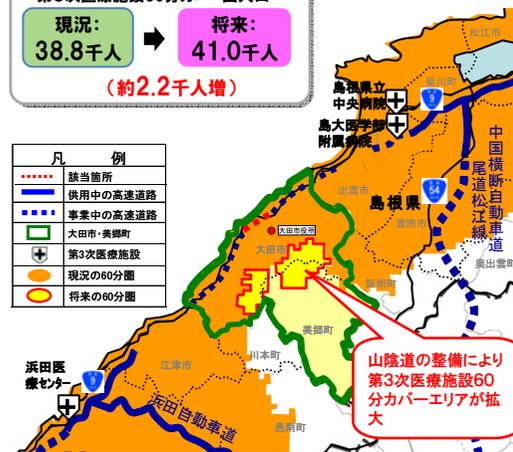


※山陰道はV=70km/h、その他は混雑時旅行速度(H22道路交通センサ)より算出

[第3次医療施設への速達性向上]



凡	例
●	該当箇所
—	既用中の高速道路
—	事業中の高速道路
□	大田市・美郷町
+	第3次医療施設
○	現在の60分圏
○	将来の60分圏



第3次医療施設への速達性向上による**救急医療サービスの向上**や、**医療施設間の所要時間が短縮**することで、**医療施設間の連携強化が期待される**

6. 事業の効果

・総費用は168億円、3便益による総便益は330億円で費用便益比は2.0である。

◆3便益による費用便益比

(億円)

項目	全体事業
総費用 (C)	168
事業費	156
維持管理費	12
総便益 (B)	330
走行時間短縮便益	247
走行経費減少便益	62
交通事故減少便益	22
費用便益比	2.0

便益計測対象項目	内容
走行時間短縮便益	道路整備により、周辺道路も含めた走行時間が短縮される効果を貨幣価値として計測する。
走行経費減少便益	道路整備によって混雑の緩和等走行条件が改善されることによる走行するために必要な費用の減少量として計測する。走行経費には燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両費、車両償却費等が含まれる。
交通事故減少便益	道路整備によって周辺道路の交通量が減少することに伴う交通事故による社会的損失の減少を貨幣価値として計測する。交通事故の社会的な損失には運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構造物に関する物的損害額、交通渋滞による損失額が含まれる。

経済的内部収益率 (EIRR)	8.2%
------------------------	------

- ※1: 総費用、総便益については、基準年(H23)における現在価値を記入。
 ※2: 総便益には、3便益(走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益)を計上。
 ※3: 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。