

令和4年度 新規事業候補箇所説明資料

一般国道9号

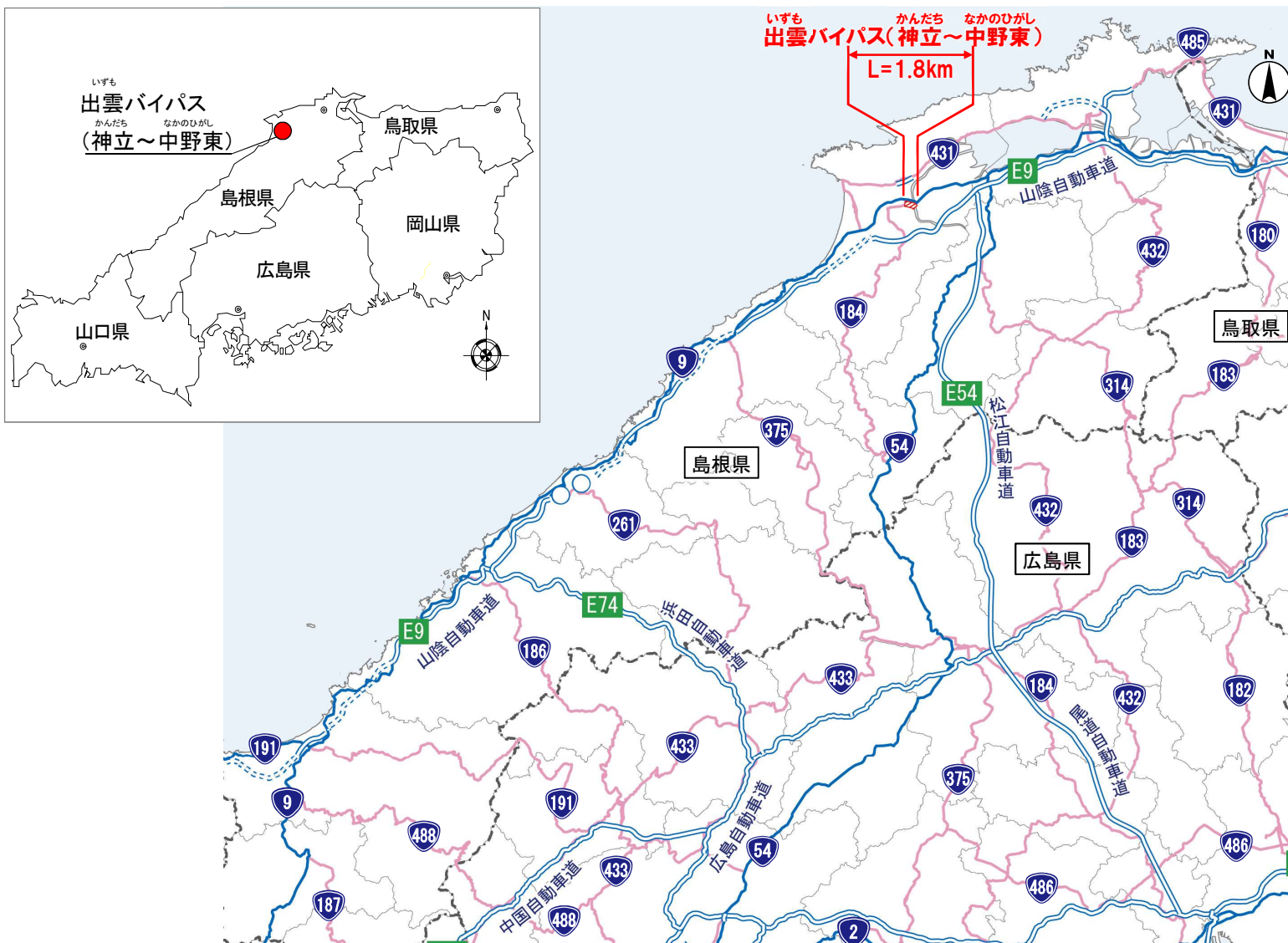
いずも かんだち なかのひがし 出雲バイパス(神立～中野東)

令和4年3月7日

国土交通省 中国地方整備局

1. 位置図

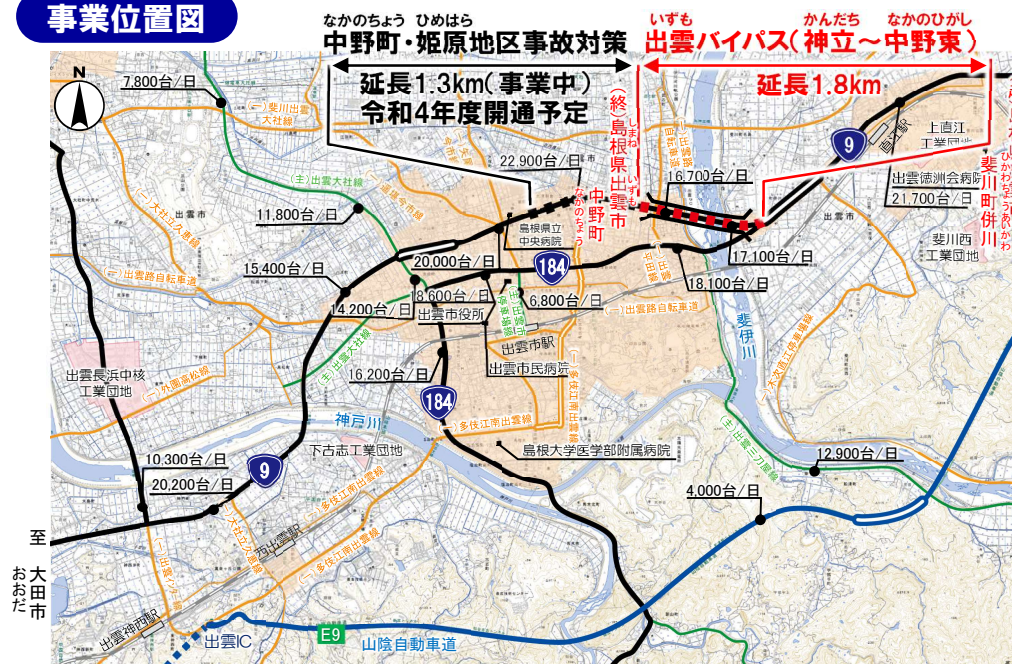
- 一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市に至る延長約751kmの主要幹線道路である。
- 一般国道9号出雲バイパス(神立～中野東)は、島根県出雲市に位置する延長1.8kmのバイパスである。



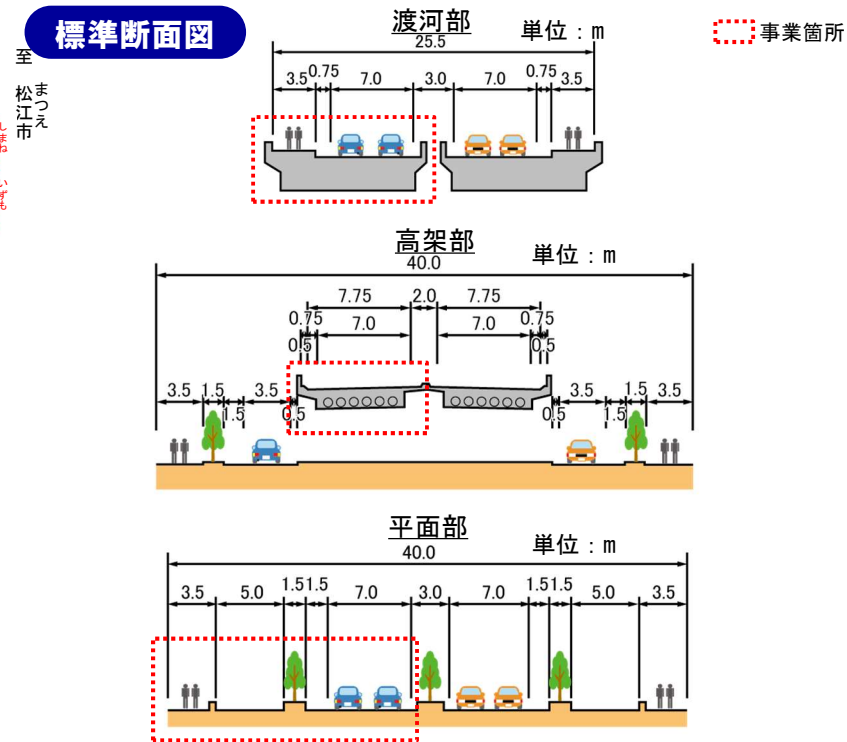
2. 事業概要

- ・一般国道9号出雲バイパス(神立～中野東)は、延長1.8km、設計速度60km/h、4車線で、事業費約140億円。
- ・昭和55年5月に都市計画決定。平成13年4月まで一部都市計画変更。

事業位置図



標準断面図



計画概要

区間	いずも ひかわちょうあいかわ いずも なかのちょう 島根県出雲市斐川町併川～島根県出雲市中野町		
計画延長	1.8km		
設計速度	60km/h		
車線数	4車線		
計画交通量	約25,500～26,000台/日	乗用車 約19,300台/日	小型貨物 約3,000台/日
全体事業費	約140億円		

地元調整の経緯等

■計画段階評価の状況

- ・S55年 5月：都市計画決定
- ・H13年 4月：都市計画変更

■地域の要望等

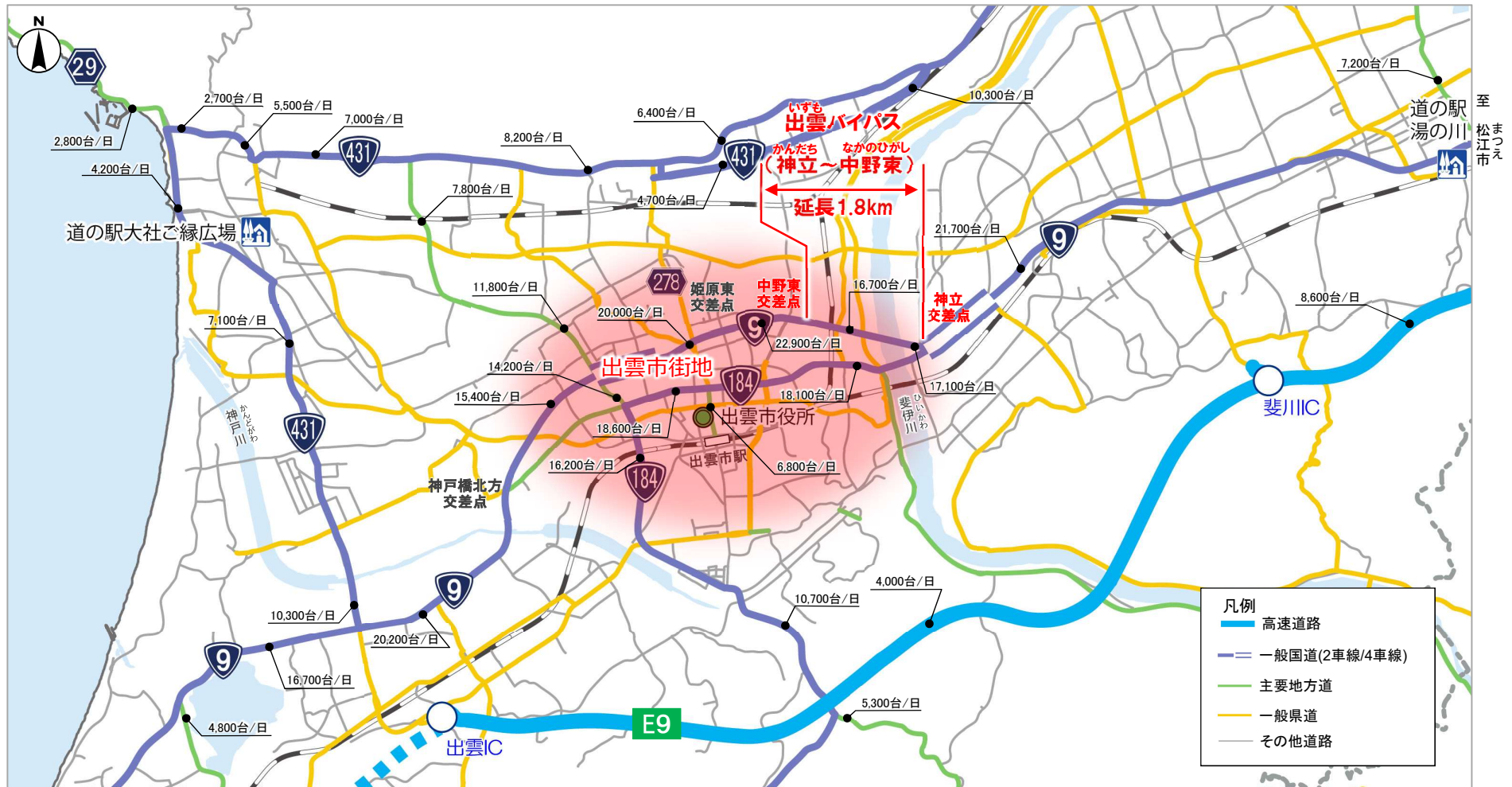
- ・R2年 7月：島根県知事が国土交通省に事業化要望
- ・R3年 7月：島根県知事が国土交通省に事業化要望
- ・R3年 10月：島根県知事が国土交通省に事業化要望
- ・R3年 10月：出雲市長が国土交通省に事業化要望
- ・R4年 1月：島根県知事・出雲市長が国土交通省に事業化要望

3. 現状と課題

現状 出雲都市圏の東西軸機能を強化するために必要な道路

- 東西方向の交通量が多い出雲都市圏においては、市街地中心部の東西方向の路線に課題が存在し、特に交通の集中する神立~中野東(斐伊川渡河部)の課題が顕著。
- 出雲バイパスの4車線化整備により東西軸の機能を強化し、出雲都市圏の混雑緩和を図る必要がある。

出雲バイパス整備概要



おおだ 至 大田市

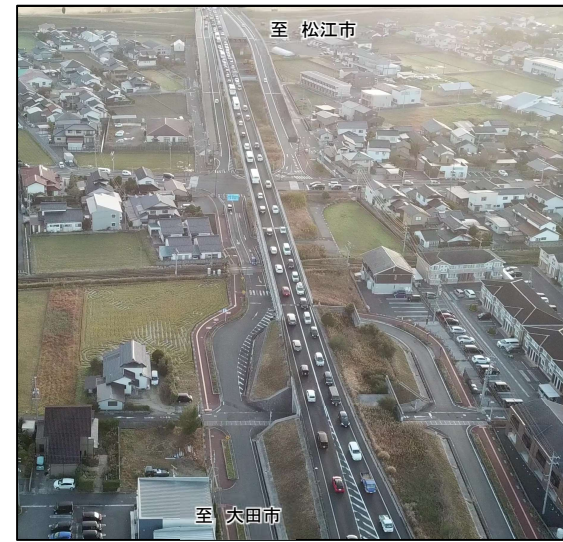
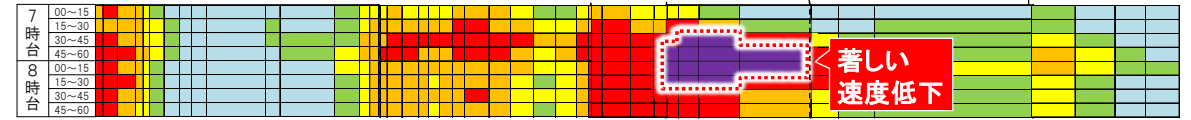
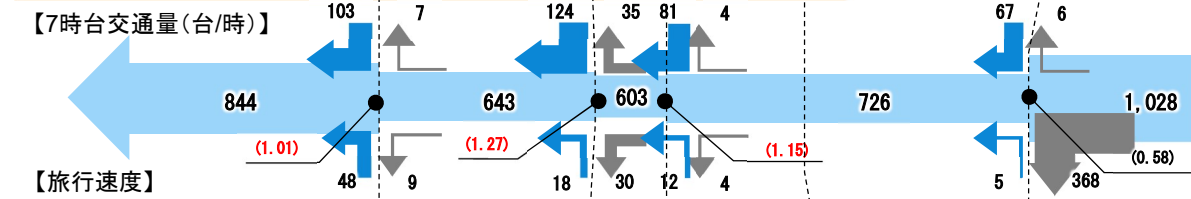
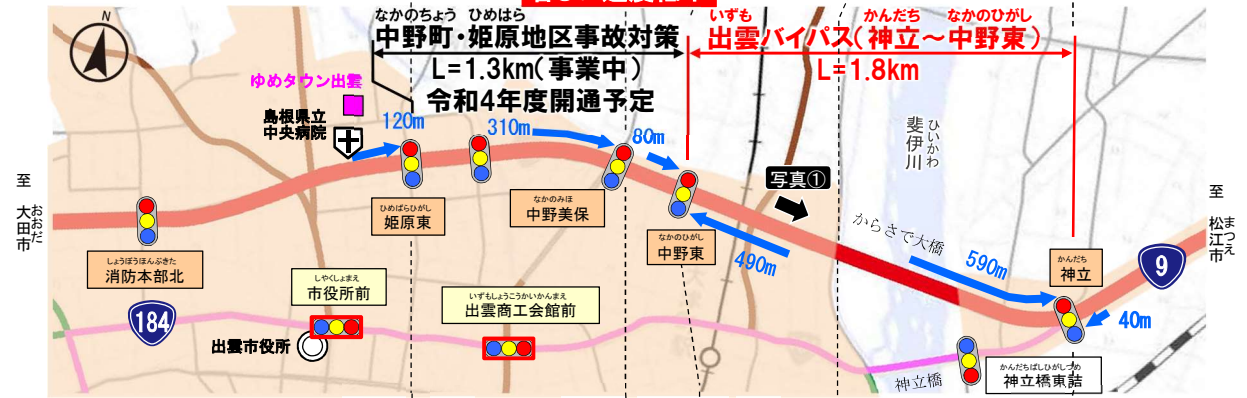
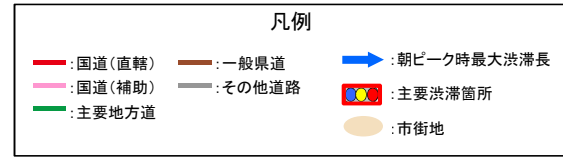
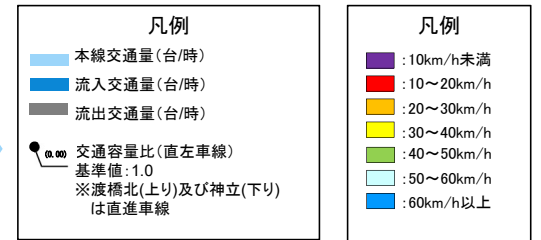
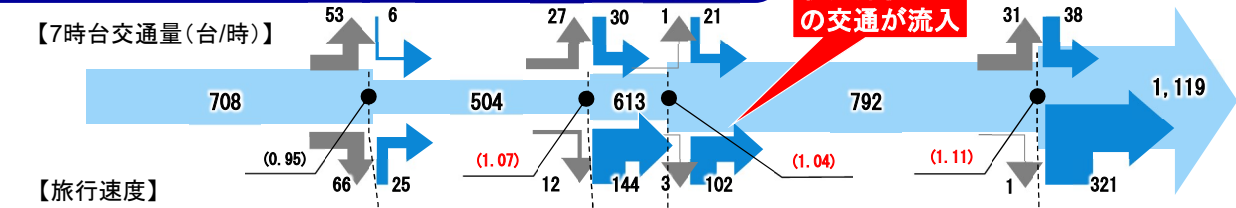
資料:平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査

3. 現状と課題

課題① 交通集中による旅行速度の低下

- ・当該区間は斐伊川渡河部を通過しており、市街地に流出入する数少ない経路である。
- ・このため周辺道路から交通が集中して交差点を先頭に渋滞が発生。朝ピークの旅行速度は10km/h未満と著しく速度が低下し、通勤・業務交通等の利便性が低下。

国道9号出雲バイパスの交通流動、主要渋滞長、旅行速度



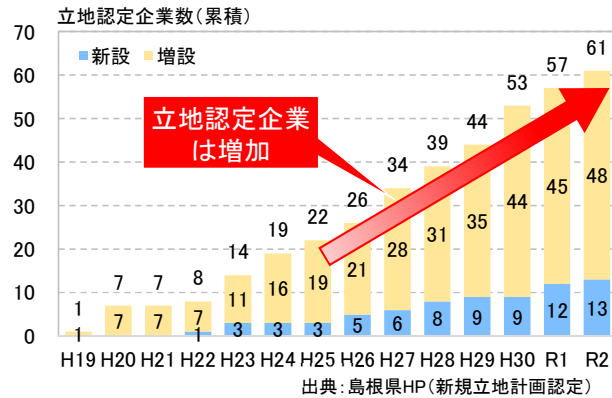
写真① からさで大橋付近の渋滞状況(朝ピーク)
 出典:【交通量】交通実態調査結果(R3.10.13 7時)
 【渋滞長】渋滞長調査結果(R3.10.13 6~9時)
 【旅行速度】ETC2.0プローブデータ(R3.4-9 平日)

3. 現状と課題

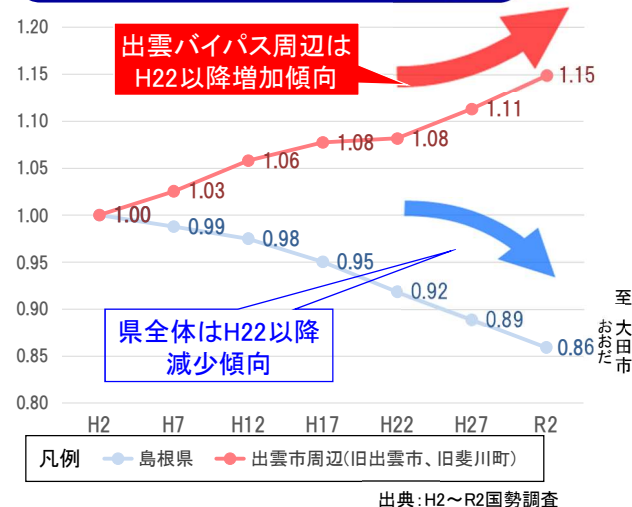
課題② 物流への影響

- ・ 出雲市内で立地認定企業が増加、出雲バイパス沿線に工業団地・製造業が集積、出雲バイパス周辺の旧出雲市、旧斐川町の人口増加傾向等、出雲バイパス沿線は社会・地域産業活動が進展。
- ・ 出雲バイパス沿線からの物流活動の車両が出雲バイパスに集中し、当該区間の混雑により、出雲市街地と工業団地間の通行と、地域の物流活動に支障が生じている。

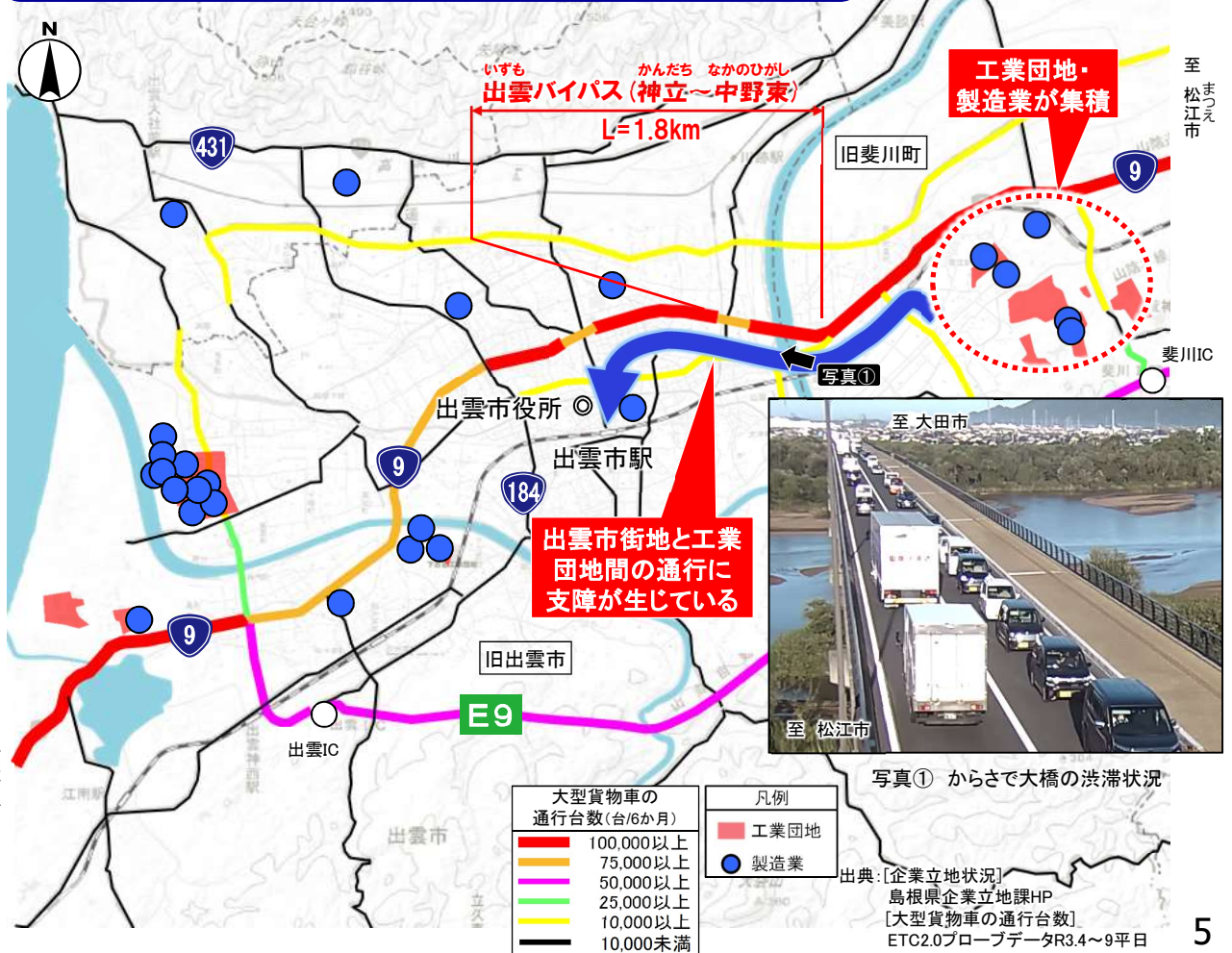
立地認定企業(出雲市)の推移



出雲バイパス周辺の人口伸び率



出雲バイパスの製造業立地状況及び貨物車の区間別利用頻度

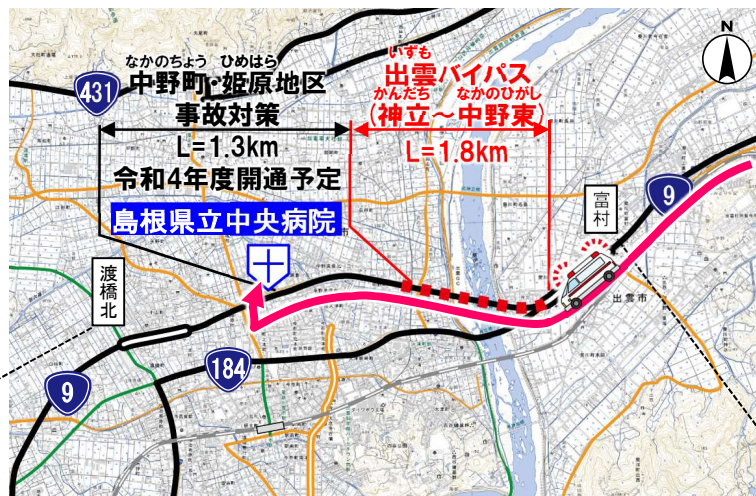


3. 現状と課題

課題③ 救急搬送活動の阻害

- ・出雲バイパス沿線に立地する島根県立中央病院は、県内唯一の高度救命救急センターであり、年間約4,000件もの救急搬送を受け入れている。
- ・当該区間は副道や交差道路がなく、混雑時でも別ルートへの回避ができないため、搬送時の速達性確保が課題。

島根県立中央病院への救急搬送経路



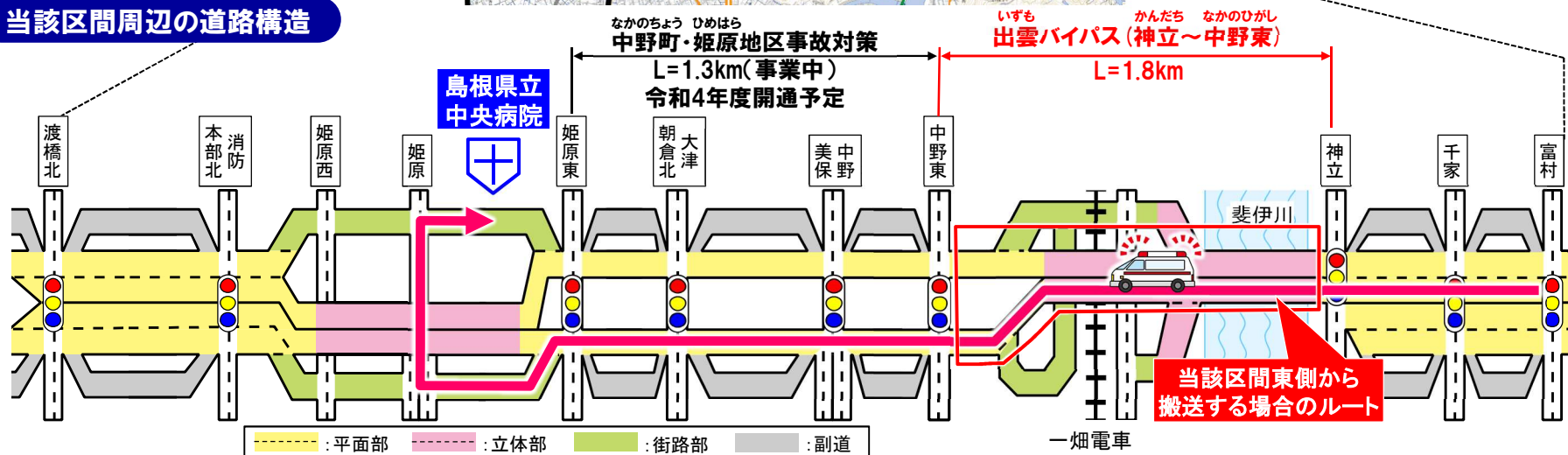
関係者の声

橋梁部は車道幅が狭いため、間をすり抜けて通行することができない。このため、進行方向と対向の車の間をジグザグに避けて通行する形となり、速度をかなり落として走行せざるを得ないため、通行に時間がかかってしまう。



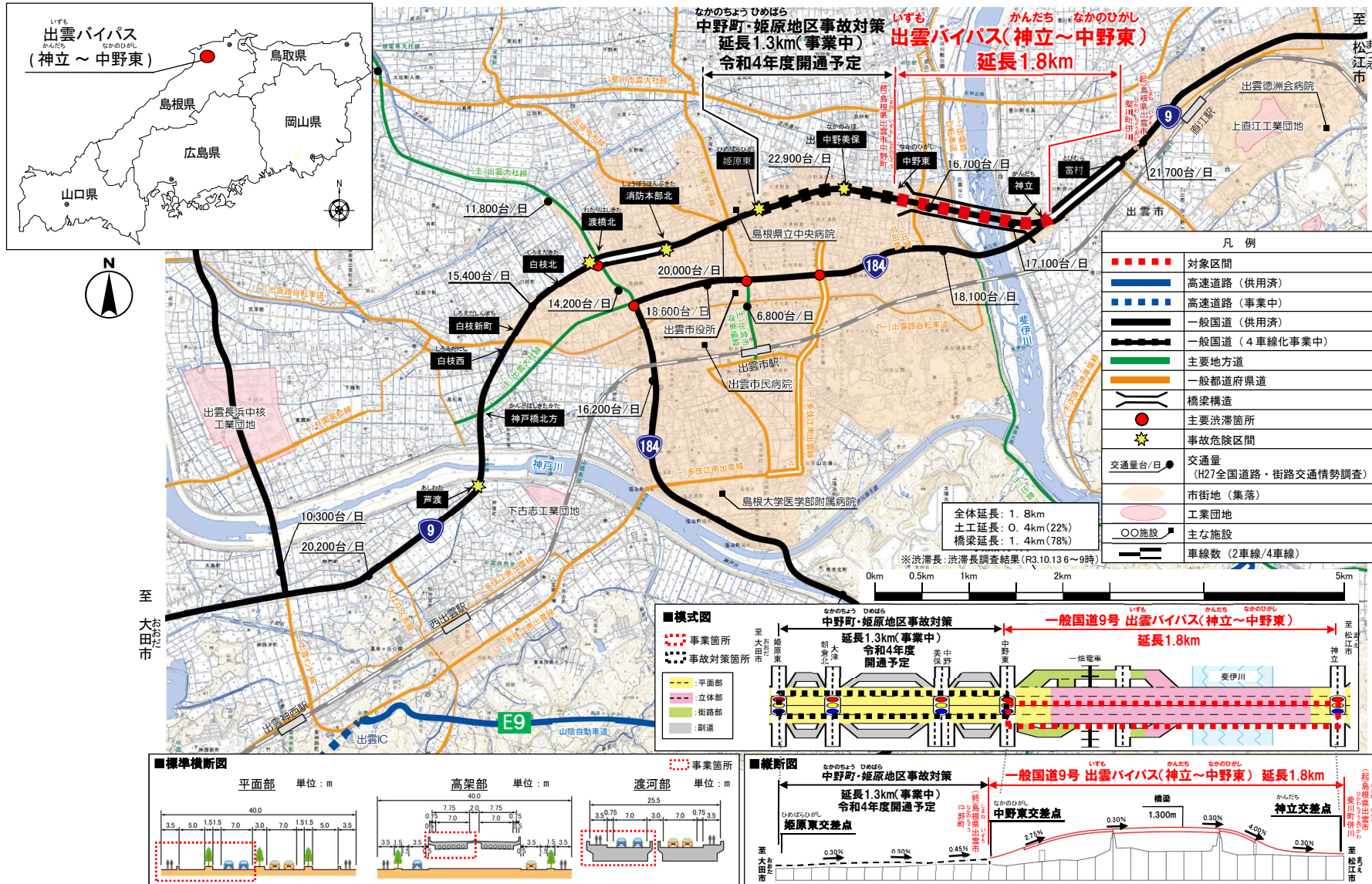
(R3.6出雲市消防本部ヒアリング)

当該区間周辺の道路構造



4. 事業計画

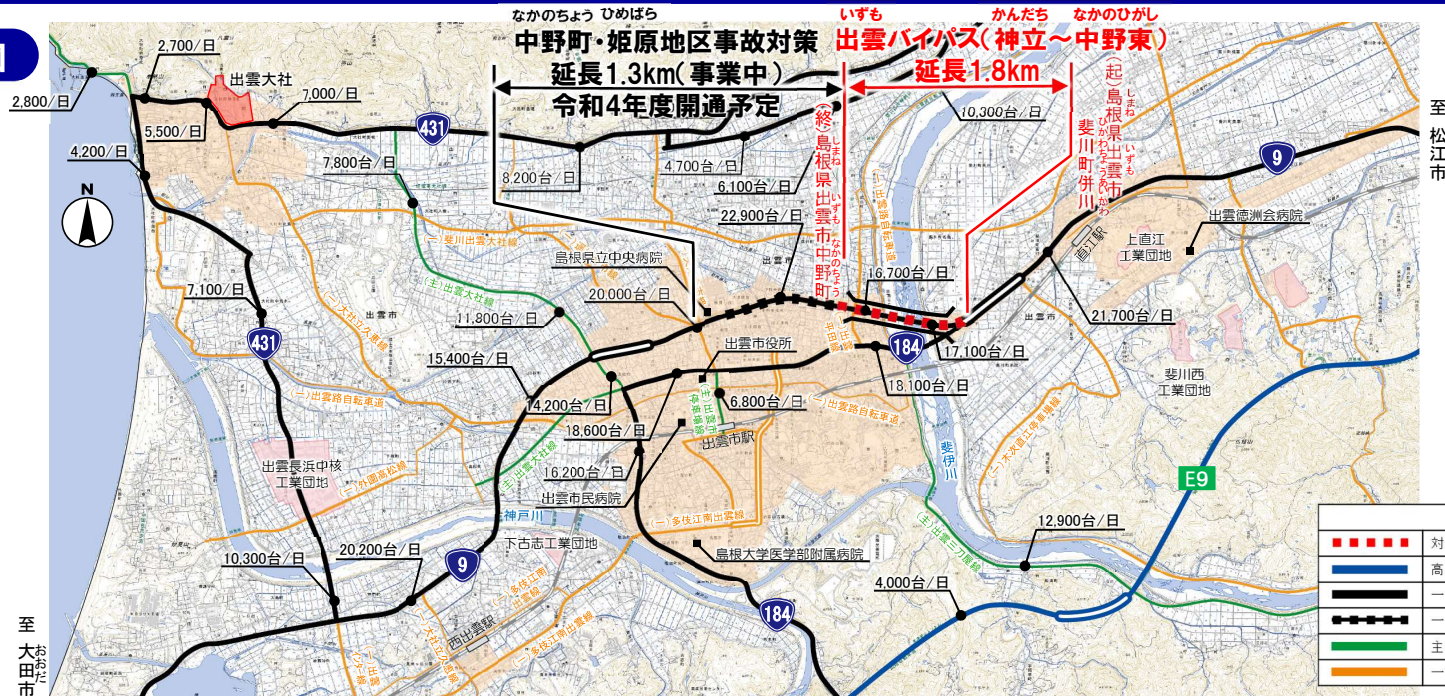
・4車線整備による円滑な交通の確保、物流効率化による地域産業の支援、救急搬送活動の円滑化に寄与するため、神立～中野東間の4車線化とした。



5. 整備効果

- ・円滑な交通の確保、物流効率化による地域産業の支援、救急医療活動の円滑化等。
- ・交通混雑の緩和による安心安全の確保や出雲大社へのアクセス性向上による観光活性化などについても支援。

事業位置図



凡例	
■■■■	対象区間
——	高速道路(供用済)
——	一般国道(供用済)
——	一般国道(4車線化事業中)
——	主要地方道
——	一般都道府県道

整備効果

【円滑な交通の確保】

当該道路の整備(4車線化)により、**交通容量が拡大する**

4車線化することにより、朝ピークに渡河部で発生している**交通混雑の解消が期待される**(からさで大橋の混雑回避)

【所要時間(朝ピーク)】

現況約8分→整備後約2分(約6分短縮)

【平均旅行速度(朝ピーク)】

【現状】14km/h → 【整備後】60km/h(約46km/h上昇)

※当該区間の所要時間 現況:ETC2.0プローブデータ(R3.4-9平日朝ピーク)

整備後:対象区間は設計速度60km/hで算出

※平均旅行速度 現況:ETC2.0プローブデータ(R3.4-9平日朝ピーク)

整備後:対象区間は設計速度60km/hで算出

【物流効率化による地域産業の支援】

当該道路の整備により、**快適な走行環境が形成される**

当該区間の**交通混雑が解消**することで、旅行速度が向上し、**地域の産業活動を支援**することが期待される

【出雲バイパス東側の工業集積地から大田市内関連工場への所要時間】

現況約69分→整備後59分(約10分短縮)

※現況:ETC2.0プローブデータ(R3.4-9平日朝ピーク)
整備後:H27全国道路・街路交通情勢調査(混雑時旅行速度)
対象区間は設計速度60km/hで算出

【救急医療活動の円滑化】

当該道路の整備により、現場から**救急医療施設への速達性が向上**する

当該区間の**交通混雑が解消**することにより、**島根県立中央病院への搬送時間が短縮**し、**救急医療活動の円滑化への寄与が期待**される

【斐川行政センターから島根県立中央病院への搬送時間】

現況22分→整備後16分(約6分短縮)

※現況:ETC2.0プローブデータ(R3.4-9平日朝ピーク)
整備後:H27全国道路・街路交通情勢調査(混雑時旅行速度)
対象区間は設計速度60km/hで算出

6. 事業の効果

・全体事業費の総費用は113億円、3便益による総便益は145億円で費用便益比は1.3である。

▶投資効果(3便益による費用便益比) (億円)

項目	全体事業
費用 (C)	113
事業費	103
維持管理費	11
便益額 (B)	145
走行時間短縮便益	136
走行経費減少便益	4.3
交通事故減少便益	4.5
費用便益比	1.3

経済的内部収益率 (EIRR)	5.5%
------------------------	-------------

便益計測対象項目	内容
走行時間短縮便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算出したもの。
走行経費減少便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行条件が改善されることによる走行に必要な経費（燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費）の減少効果を対象として算出したもの。 なお、走行時間に含まれない経費を対象として算出している。
交通事故減少便益	周辺道路も含め、道路整備による交通量等の変化に伴う、交通事故による社会的損失（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築物に関する物的損害額等）が減少する効果を貨幣価値として算出したもの。

※総費用、総便益については、基準年(R3年)における現在価値を記入。
 ※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)
 ※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。