

新規事業候補箇所説明資料  
(事業評価部会報告資料)



# 一般国道2号 広島南道路(木材港西～廿日市)における計画段階評価

## 1. 当該地域の課題

### ①旅行速度低下区間の発生

○主要渋滞箇所の上平良交差点を先頭に、国道2号西広島バイパス(平面部)、廿日市港線で速度低下が発生。また、周辺道路の宮島街道で速度低下が発生。(写真1, 図1)



## 2. 原因分析

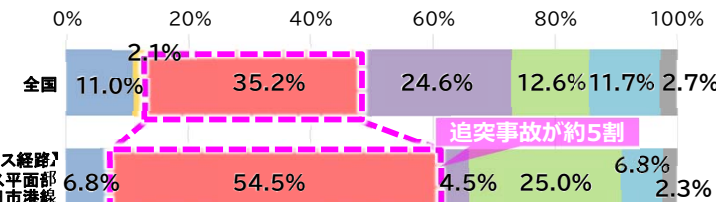
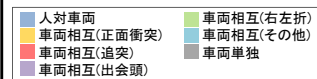
### ①高速ICアクセス経路への交通の集中

○廿日市港線の物流交通の約4割は廿日市ICとの往来(図4)  
○廿日市ICの主要なアクセス経路は西広島バイパス(平面部)・廿日市港線経路に限られるため、臨海部発着の高速利用交通が当該路線に集中。(図4)



### ②速度低下による追突事故の発生

○廿日市ICアクセス経路上の交通事故は、事故類型では追突事故の割合が約5割を占め、速度低下が事故多発の一因と考えられる。(図5)



### ③物流効率性の高い道路ネットワークが不十分

○廿日市ICと産業拠点が集積する臨海部との間は本線も側道もないミッシングリンクであるため、市街地を通る並行現道によるICアクセスとなり、物流効率化に資する速達性を確保した道路ネットワークが不十分。(写真2、図6)



## 3. 政策目標

- ①交通の円滑化
- ②交通安全の確保
- ③地域産業の支援

### ②多発する死傷事故

○廿日市ICアクセス経路上には事故危険区間(3箇所)が存在。特に、宮内交差点や上平良交差点などで死傷事故率が全国平均を上回る。(図2)

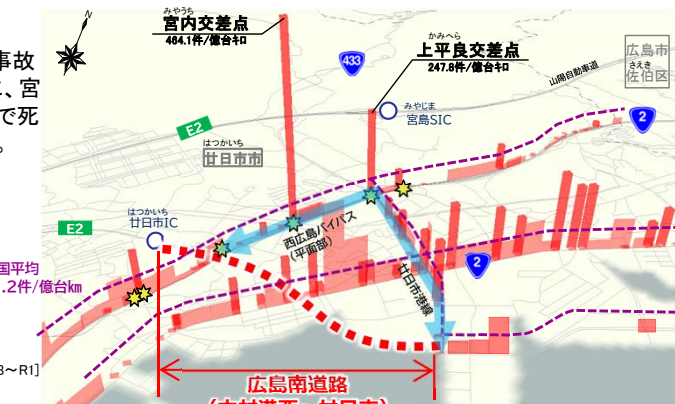


写真2 広島南道路(木材港西～廿日市)の周辺状況

図6 道路ネットワークのミッシングリンク

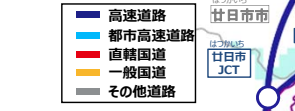


図3 高速道路IC時間圏域

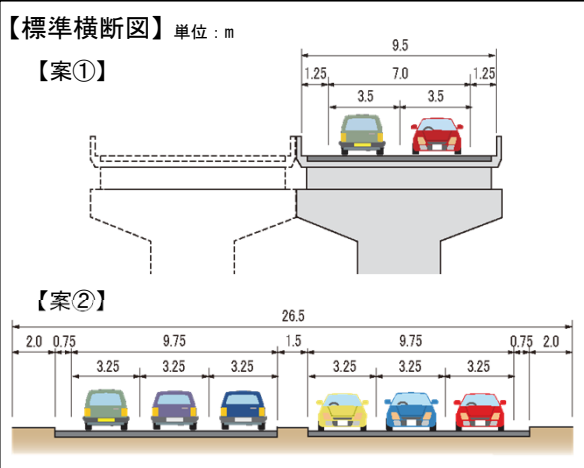
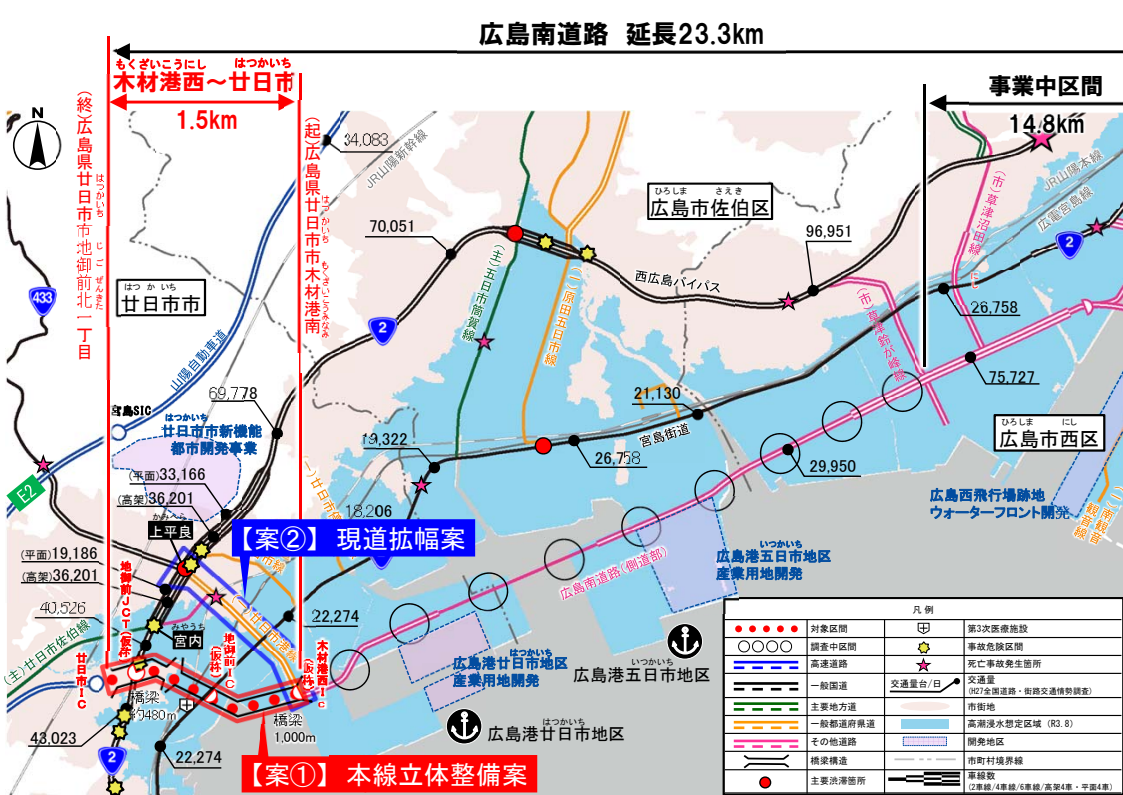
## 3. 政策目標

- ①交通の円滑化
- ②交通安全の確保
- ③地域産業の支援

# 一般国道2号 広島南道路(木材港西～廿日市)における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

評価項目		【案①】本線立体整備案	【案②】現道拡幅案
効果・改善点	交通の円滑化	○ ・高架橋で整備されることで速達性の向上効果大きい ・交通転換により並行路線の混雑が改善	△ ・拡幅により現道の混雑は緩和するが、信号交差点は残存するため速達性の向上効果が小さい
	交通混雑に起因する交通事故の減少	○ ・並行路線の混雑が改善され、交通事故が減少	△ ・追突事故の減少が見込まれるが、平面交差点が残るため効果の発現は限定的
	地域産業の支援	○ ・高速道路へのアクセスが向上し、物流の効率化を支援	△ ・混雑が緩和されるが、平面交差点を通過するため、物流の効率化は限定的
配慮すべき点	工事の影響	○ ・別線整備のため、工事中の現道交通への影響は小さい	△ ・工事中の通行規制や沿道利用の現道交通への影響が非常に大きい
	災害時機能(高潮)	○ ・高潮の浸水想定よりも高い計画であるため、災害時にも安定して機能する道路ネットワークが確保できる	× ・現道は高潮の浸水想定エリアを通過するため、災害時の道路ネットワーク途絶のリスクがある
	建設費	△ ・約400億円	○ ・約230億円
総合評価		○	△



対応方針(案) : 案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名 : 一般国道2号
- ・区間 : 広島県廿日市市木材港南～広島県廿日市市地御前北一丁目
- ・概略延長: 約1.5km
- ・車線数 : 暫定2車線
- ・設計速度: 80km/h

(参考) 当該事業の経緯等

■計画段階評価の状況

- ・H9年5月 都市計画決定

■地域の要望等

- ・R2年6月 広島県知事が国土交通省に事業化要望
- ・R2年11月 広島県知事が国土交通省に事業化要望
- ・R2年11月 広島南道路建設促進期成同盟会が国土交通省に事業化要望
- ・R3年6月 広島県知事が国土交通省に事業化要望
- ・R3年8月 広島南道路建設促進期成同盟会が国土交通省に事業化要望
- ・R3年11月 広島南道路建設促進期成同盟会が国土交通省に事業化要望
- ・R3年11月 広島県知事が国土交通省に事業化要望

# 一般国道2号 広島南道路(木材港西～廿日市)に係る新規事業採択時評価

- ・広島南道路(木材港西～廿日市)のミッシングリンク改善により広島都市圏東西の広域的なネットワーク強化に寄与。
- ・廿日市ICアクセスの所要時間の短縮、及び並行する一般道路の交通量削減に伴う事故危険区間の交通事故削減に寄与。
- ・効率的な物流活動を支援し、地域産業の活性化に寄与。

## 1. 事業概要

- ・起終点: 広島県廿日市市木材港南～広島県廿日市市地御前北一丁目
- ・延長等: 1.5km  
(第1種第3級、暫定2車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約400億円
- ・計画交通量: 約4,700～約6,000台/日

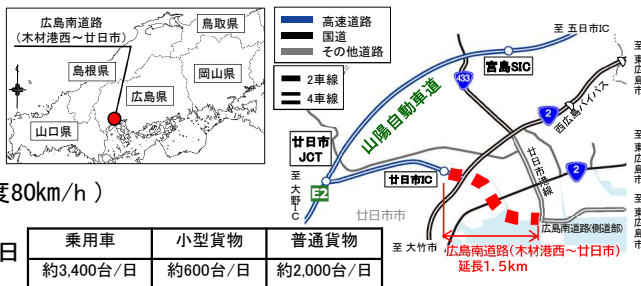


図1 事業位置図

乗用車	小型貨物	普通貨物
約3,400台/日	約600台/日	約2,000台/日

## 2. 課題

### 課題① 広域的な道路ネットワークのミッシングリンク

- ・広島都市圏における幹線道路の一部を担う東広島廿日市道路のうち、広島南道路(木材港西～廿日市)が本線・側道もないミッシングリンクとなっており、広島都市圏の東西方向の交通を担うネットワークの形成が不十分。(図2)



図2 広域的な道路ネットワークにおけるミッシングリンク

### 課題② 交通集中による速度低下および事故の多発

- ・廿日市ICのアクセス経路となる廿日市港線・国道2号西広島バイパス(平面部)では、主要渋滞箇所を中心とした速度低下が発生。(図3、写真1)
- ・また、事故危険区間(3箇所)が存在し、特に、宮内交差点は464.1件/億台キロであり、全国平均の約9倍と全国平均を大きく上回っており、課題が大きい。(図4)



写真1 上平良交差点の渋滞状況



図3 並行路線の速度低下状況

資料 ETC2.0プローブデータ (R2.4～R3.3平日)



図4 死傷事故率

資料 死傷事故率、死亡事故発生箇所: ITARDAデータ[H28～R1] 全国平均: 令和元年度交通統計掲載のR1年の値 事故危険区間: 国土交通省 H29

### 課題③ 物流交通の円滑性阻害

- ・産業施設が集積する臨海部では近年産業用地開発が進み企業が進出。加えて、更なる開発が計画されており将来的な交通需要の増加が見込まれる。(図5)
- ・一方、アクセス経路は渋滞による所要時間のばらつきが大きく、物流活動の阻害が発生している。(図6、図7)



図5 臨海部の事業所数の推移

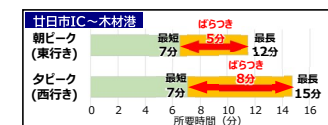


図6 所要時間のばらつき  
資料 商用車プローブ(R1年9月 平日)  
朝 ピーク7.8時台 タビーク17.18時台

図7 臨海部産業関連施設等の開発状況およびICアクセス圏域

## 3. 整備効果

### 効果1 交通の円滑化[◎]

- ・広島南道路の整備により高速道路のアクセス経路における速度低下区間を回避することで、速達性、定時性を確保し、交通の円滑化に寄与。
- 所要時間短縮【現況】約6分 → 【整備後】約1分(約5分短縮)
- 平均旅行速度【現況】約25km/h → 【整備後】約70km/h(約45km/h向上)

※【現況】ETC2.0プローブデータ(R2.4～R3.3)ピーク(7.8,17.18時台)平均  
【整備後】広島南道路利用区間(1.5km)は速度70km/hで算出  
【対象区間】木材港西IC(仮称)～廿日市IC

### 効果2 周辺道路の交通安全性の向上[◎]

- ・広島南道路の整備により高速道路のアクセス経路における事故危険区間を回避。また、交通の転換により事故危険区間の交通量が減少し安全性が向上。
- 死傷事故件数【現況】44件/4年 → 【整備後】40件/4年(約1割減少)
- 事故危険区間【現況】3箇所 → 【整備後】0箇所(全箇所回避)

※【現況】ITARDAデータ[H28～R1]  
【整備後】R22将来交通量推計結果を用いて人身事故算定式により算出  
【対象区間】木材港西IC(仮称)～廿日市IC

### 効果3 地域経済活動支援[◎]

- ・高速道路へのアクセス性が向上し、物流の効率化が図られることで地域経済活動を支援。
- IC10分圏域(臨海部)  
【現況】34% → 【整備後】58%(+24%)

※宮島街道以南を臨海部として算出  
【現況】ETC2.0プローブデータ(R2.4～R3.3)昼間12時間平均より作成  
【整備後】上記のうち広島南道路利用区間(1.5km)は速度70km/hで設定

### 費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR	総費用	総便益
1.4 (0.4)	5.2% (-0.9%)	12,294億円※2 (301億円)※2	17,530億円※2 (109億円)※2

注) 上段の値は東広島廿日市道路を対象とした場合、下段( )書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果  
※1: EIRR: 経済的内部収益率 ※2: 基準年(R3年)における現在価値を記載 (現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

### 道路ネットワークの防災機能評価結果

改善 ペア数	脆弱度(防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
	整備前	整備後		通常時	災害時	
13 (1)	1.00[D] (1.00[D])	1.00[D] (1.00[D])	▲22.26 (▲0.30)	0.07 (0.06)	0.00 (0.00)	○

注) 上段の値は東広島廿日市道路を対象とした場合、下段( )書きの値は事業化区間を対象とした場合の防災機能評価結果



図8 整備後の防災機能ランク

(注) 有料道路事業の活用などについて、今後検討を行う予定である。

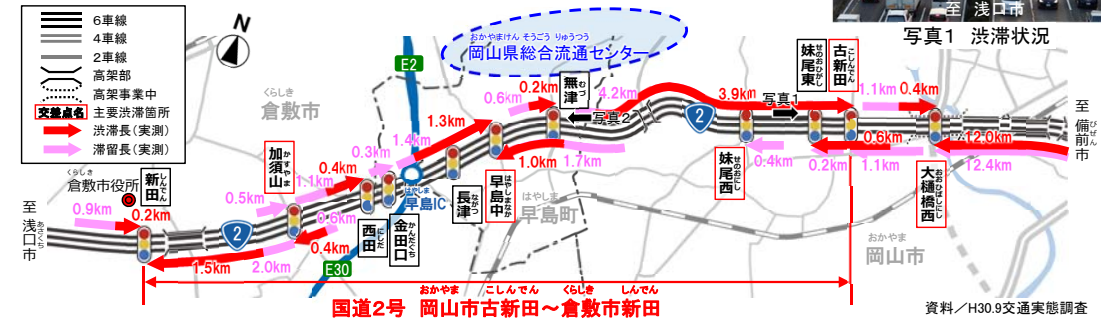


# 一般国道2号 岡山市古新田～倉敷市新田における計画段階評価

## 1. 当該地域の課題

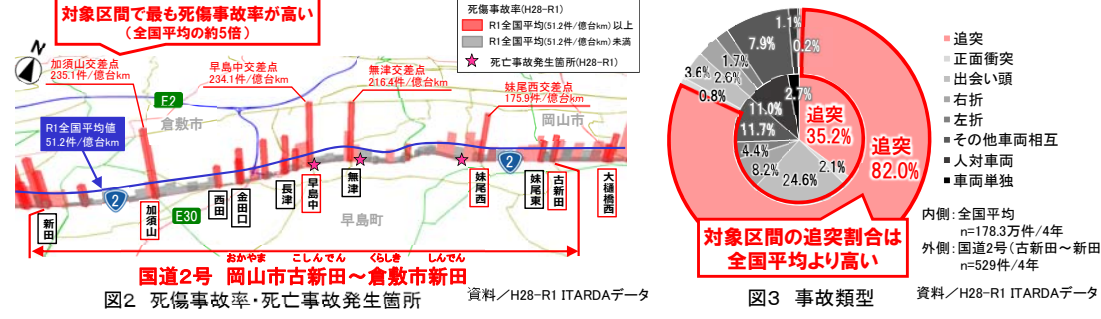
### ① 国道2号における交通混雑

- 対象区間は慢性的に渋滞が発生しており、主要渋滞箇所が4箇所存在。(図1)
- 上り方向においては、古新田交差点を先頭に最大渋滞長3.9kmを確認。(図1)
- 下り方向においては、妹尾東交差点を先頭に最大渋滞長0.6km、大樋橋西交差点を先頭に最大渋滞長12.0kmと交差点で連続して渋滞が発生。(図1)



### ② 多発する死傷事故

- 対象区間の死傷事故率は、全国平均値を上回る区間が多く、4年間で3件の死亡事故が発生。(図2)
- 対象区間における追突事故の発生割合は約8割で、全国と比較して高い。(図3)



### ③ 物流活動の阻害

- 沿線地域は中四国・京阪神地域のクロスポイントであり、周辺には岡山県総合流通センターをはじめとする物流企業が多く立地。
- 対象区間沿線の物流活動においては、渋滞を避けた早朝輸送を行うなど、倉庫周辺での指定時間待ち駐車が発生。
- 国道2号の渋滞により、物流活動の阻害が発生。(写真2)



### ④ 主要観光地間の周遊性低下

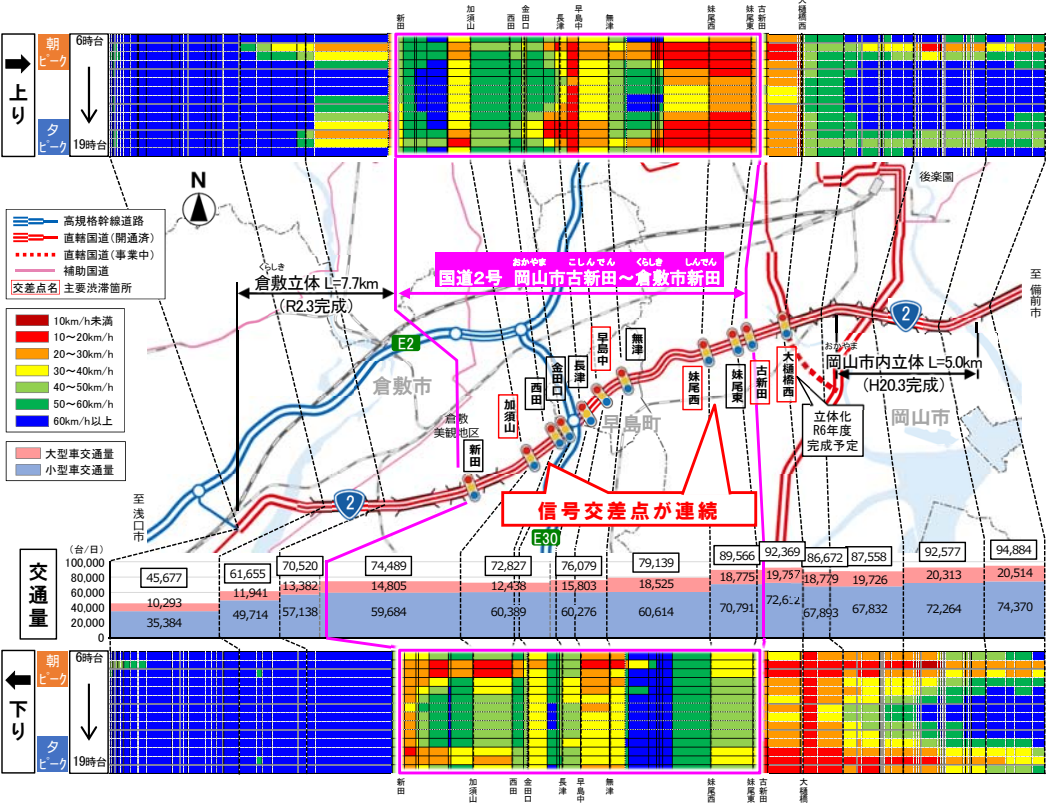
- 観光客数が多い「倉敷美観地区」～「後楽園・岡山城周辺」の移動は、渋滞の発生によって周遊性が低下。(図4)



## 2. 原因分析

### ① 連続した信号交差点及び交通集中

- 岡山市～倉敷市間の移動における道路利用は国道2号に集中しており、岡山市内立体及び倉敷立体に挟まれた対象区間は交通量が大きく、信号交差点も連続している。(図5)



### ② 渋滞及び沿道や交差点からの出入り交通の発生

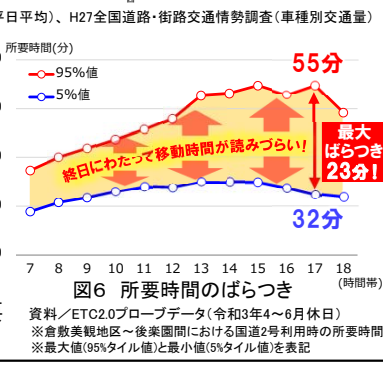
- 交通集中により慢性的な渋滞が発生。(図1、図5)
- 沿線に店舗が立地しており、交差点も連続していることから、沿道や交差点からの出入り交通が多く発生。

### ③ 速達性・定時性が不十分

- 渋滞により、国道2号の速達性・定時性が不十分であり、効率的な物流活動を阻害。

### ④ 主要観光地間における国道2号の定時性が不十分

- 主要観光地間の移動の7割は国道2号であるが、渋滞による所要時間のばらつきが大きく、移動時間が読みづらい。(図6)



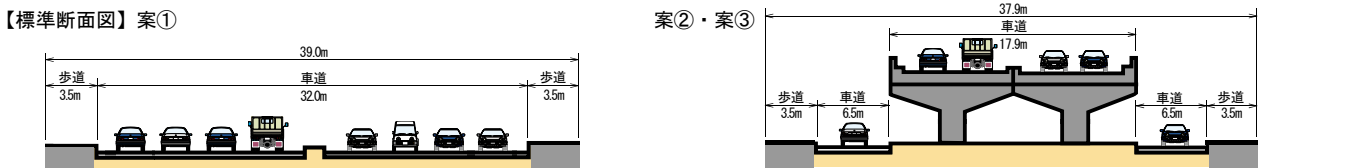
## 3. 政策目標

- ① 交通の円滑化 ② 交通安全の確保 ③ 産業の活性化 ④ 観光振興の促進

# 一般国道2号 岡山市古新田～倉敷市新田における計画段階評価

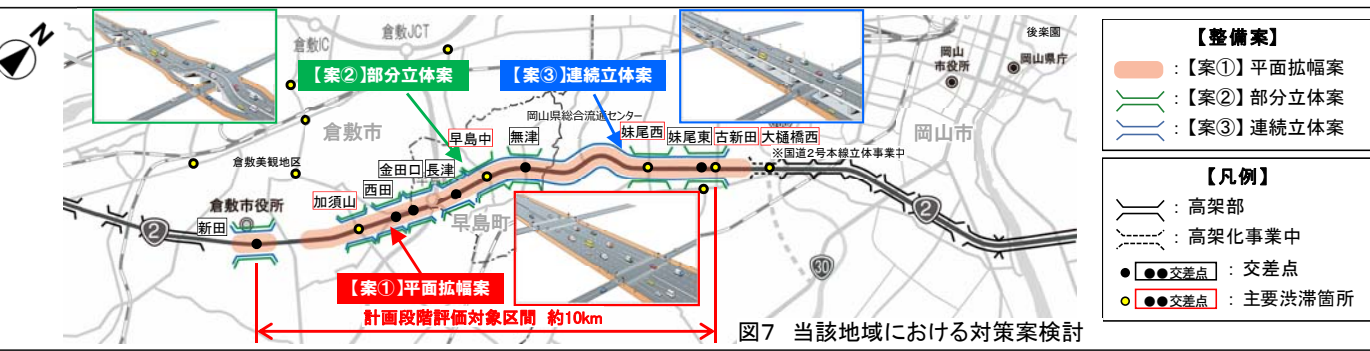
## 4. 対策案の検討

		【案①】平面拡幅案	【案②】部分立体案	【案③】連続立体案
評価ポイント		全線の拡幅 (現況:平面6車→計画:平面8車) 延長 約10km (改良延長 約10.2km)	交差点の立体化 (本線4車線高架) (現況:平面6車→計画:立体4車[側道2車]) 延長 約10km (改良延長 約5.7km)	全線の連続立体化 (本線4車線高架) (現況:平面6車→計画:立体4車[側道2車]) 延長 約10km (改良延長 約9.2km)
道路整備による効果・改善点 配慮すべき事項	① 渋滞が緩和でき、通勤等の移動時間が短縮すること	○ 国道2号本線に信号交差点が残存するが、渋滞は緩和し移動時間が短縮する。(現況に比べて8分短縮)	○ 国道2号本線の信号交差点が廃止され、渋滞が緩和し移動時間が短縮する。(現況に比べて11分短縮)	○ 国道2号本線の信号交差点が廃止され、渋滞が緩和し移動時間が短縮する。(現況に比べて15分短縮) (最も短縮)
	② 交通事故が起きにくいこと	△ 渋滞に起因する追突事故等は減少するが、信号待ち車両への追突事故等は現況とかわらない。 × 車線数の増加による片側4車線道路の車線変更時の車両の交錯が、現況より事故の危険性が高い。	○ 渋滞に起因する追突事故等は削減できる。 ○ 高架と側道で通行車両を分離でき、走行安全性が向上するが、高架と側道の合流部で車両の交錯が生じる。	○ 渋滞に起因する追突事故等は削減できる。 ○ 高架と側道で通行車両を分離でき、走行安全性が最も向上する。
	③ 物流に要する時間の短縮や、移動時間のばらつきを小さくし、産業活動を支援すること	○ 物流拠点(総合流通センター)から目的地への速達性・定時性が向上する。ただし、信号交差点は残存。(現況に比べて2分短縮) ※総合流通センター～早島IC間	○ 物流拠点(総合流通センター)から目的地への速達性・定時性が向上する。(現況に比べて3分短縮) ※総合流通センター～早島IC間	○ 物流拠点(総合流通センター)から目的地への速達性・定時性が向上する。(現況に比べて5分短縮) ※総合流通センター～早島IC間
	④ 後楽園、美観地区を代表とした岡山市、倉敷市間の観光地の移動時間短縮や、移動時間のばらつきを小さくすること	○ 観光地間(後楽園～美観地区)の移動時間が短縮する。ただし、信号交差点は残存。(現況に比べて7分短縮)	○ 観光地間(後楽園～美観地区)の移動時間が短縮する。(現況に比べて11分短縮)	○ 観光地間(後楽園～美観地区)の移動時間が短縮する。(現況に比べて15分短縮) (最も短縮)
	⑤ 沿道状況(騒音・大気質)が改善すること	× 騒音や大気質は現況より改善しない。	△ 騒音や大気質は、立体化する交差点は改善する。(立体化する交差点は遮音壁等を実施)	○ 騒音や大気質は、連続高架および立体化する交差点は改善する。(連続高架および立体化する交差点は遮音壁等を実施) (最も改善)
	⑥ 自然環境への影響が小さいこと	× 改良延長が最も長く全線拡幅に伴う地形改変が生じ、自然環境への影響は最も大きい。	○ 立体化する交差点周辺のみ地形改変に留まり、自然環境への影響は小さい。	△ 連続高架および立体化する交差点に地形改変が生じ、自然環境への影響は大きい。
	⑦ 景観への影響が小さいこと	○ 現況に比べて景観へ影響しない。	△ 立体化する交差点周辺は高架により景観が悪化する。	× 連続高架および立体化する交差点は高架により景観が最も悪化する。
	⑧ 沿線店舗等への立ち寄りへの影響の懸念	○ 立ち寄り客への影響は現況とかわらない。	△ 立体化する交差点周辺のみ、現況より素通りが懸念される。	× 連続高架および立体化する交差点により、現況より最も素通りが懸念される。
	⑨ 工事中の交通規制の影響が小さいこと	○ 全線拡幅するものの橋梁がなく、交通規制期間は短い。 × 全線拡幅に伴い改良延長が長く、交通規制期間が最も長い。	△ 交差点周辺の橋梁施工に伴い、交通規制期間が長い。 ○ 立体化する交差点周辺に改良延長が留まり、交通規制期間が短い。	× 連続高架および立体化する交差点周辺の橋梁施工に伴い、交通規制期間が最も長い。 △ 連続高架および立体化する交差点と改良延長が長く、交通規制期間が長い。
	⑩ 移転などが必要な家屋等が少ないこと	× 用地買収面積、移転家屋数は最も多い(約6.7万m <sup>2</sup> 、約74件)	○ 用地買収面積、移転家屋数は少ない(約2.2万m <sup>2</sup> 、約43件)	△ 用地買収面積、移転家屋数は多い(約3.8万m <sup>2</sup> 、約70件)
	⑪ 維持管理に要する費用が安いこと	△ 全線拡幅により管理する舗装面積等が増加。現況より維持管理費は増加する。	△ 立体化する交差点の橋梁の管理費用が増加。現況より維持管理費は増加する。	× 連続高架および立体化する交差点の管理費用が増加。現況より維持管理費は最も増加する。
	⑫ 建設に要する費用が安いこと	△ 約820～870億円	○ 約800～850億円	× 約1,410～1,460億円



対応方針(案) : 案② による対策が妥当

【計画概要】  
 ・路線名: 一般国道2号  
 ・区間: 岡山県岡山市南区古新田～岡山県倉敷市新田  
 ・概略延長: 10.0km  
 ・車線数: (本線)4車線 (側道)2～4車線  
 ・設計速度: (本線)60km/h (側道)40km/h  
 ・概ねのルート: 図7 案②の通り



(参考) 当該事業の経緯等

■計画段階評価、都市計画決定の状況  
 ・R1年12月: 第1回中国地方小委員会  
 ・R2年1月～2月: 意見聴取  
 ・R2年11月: 第2回中国地方小委員会  
 ・R3年2月: 対応方針(概略ルート・構造)の決定  
 ・R4年2月: 都市計画決定(変更)・告示

■地域の要望等  
 ・R2年11月: 岡山市長が国土交通省に事業化要望  
 ・R2年11月: 岡山県知事が国土交通省に事業化要望  
 ・R3年2月: 岡山県知事が国土交通省に事業化要望  
 ・R3年6月: 岡山県知事が国土交通省に事業化要望  
 ・R3年7月: 岡山市長が国土交通省に事業化要望  
 ・R3年10月: 国道2号岡山バイパス渋滞対策促進期成会が国土交通省に事業化要望  
 ・R3年10月: 倉敷市長が国土交通省に事業化要望

図7 当該地域における対策案検討



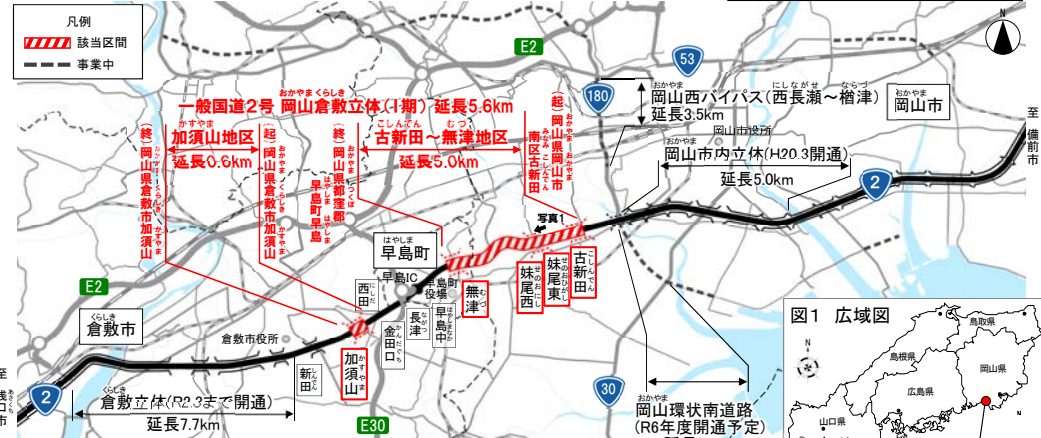
# 一般国道2号 岡山倉敷立体(1期)に係る新規事業採択時評価

- ・交差点立体により信号交差点が回避されることで、慢性的な交通混雑が解消し、幹線道路としての速達性が向上。
- ・慢性的な交通混雑の解消により、速度低下に起因する交通事故が減少し、幹線道路としての安全性が向上。
- ・交通混雑の解消により、早島ICや水島港など物流拠点から円滑なネットワークが構築され、地域経済活動を支援。

## 1. 事業概要

- ・起 終 点: 古新田～無津地区 岡山県岡山市南区古新田～岡山県都窪郡早島町早島  
加須山地区 岡山県倉敷市加須山～岡山県倉敷市加須山
- ・延長等: 5.6km(古新田～無津地区:5.0km、加須山地区:0.6km)  
(第3種第1級、本線:4車線、60km/h、側道:2～4車線、40km/h)
- ・全体事業費: 約430億円
- ・計画交通量: 本線 約63,200～76,200台/日  
側道 約13,800～21,400台/日

乗用車	本線: 約46,900台/日 側道: 約9,500台/日
小型貨物	本線: 約10,500台/日 側道: 約2,000台/日
普通貨物	本線: 約18,800台/日 側道: 約9,900台/日



## 2. 課題

### ①交通混雑による旅行速度の低下

- ・対象区間は岡山県の2大都市である岡山市と倉敷市間の幹線道路であり、交通量が多く信号交差点が連続しており、速度低下が発生。(図3)
- ・通勤・帰宅時間を中心に慢性的に激しい渋滞が発生しており、主要渋滞箇所が3箇所存在。(写真1、図3)

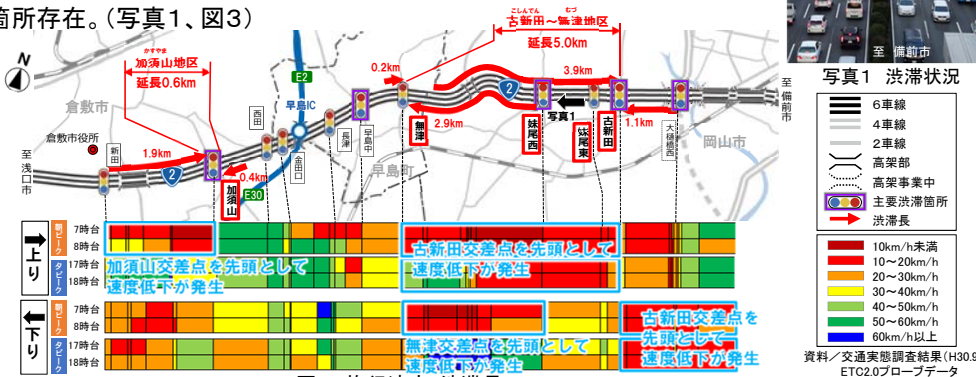
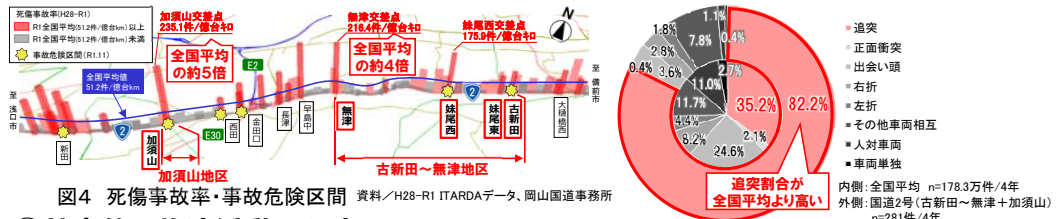


図3 旅行速度・渋滞長

### ②慢性的な交通混雑により安全性が低下

- ・対象区間で死傷事故率が高い加須山交差点は235.1件/億台キロであり、全国平均の約5倍、無津交差点は216.4件/億台キロであり、全国平均の約4倍。(図4)
- ・速度低下に起因する追突事故の割合が約8割であり、全国と比較して高く、安全性に課題。(図5)



### ③効率的な物流活動の阻害

- ・沿線地域は中四国・京阪神地域のクロスポイントであり、周辺には早島ICや水島港などの物流拠点が位置し、岡山県総合流通センターをはじめとした物流企業も多く立地。(図6)
- ・物流車両が多く走行しているものの慢性的な混雑により、円滑な物流を阻害。また、渋滞を避けた早朝輸送を行っており、倉庫周辺での指定時間待ち駐車が発生。(写真2)



岡山県総合流通センター内道路(午前7時頃)

## 3. 整備効果

### 効果1 幹線道路の速達性の向上【◎】

- ・当該区間の整備により、慢性的な交通混雑が解消され、速達性が向上。
- 所要時間短縮 【現況】約22分 → 【整備後】約12分(約10分短縮)
- 平均旅行速度 【現況】約25km/h → 【整備後】約46km/h(約21km/h向上)
- ※【現況】H27道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度 【整備後】対象区間:60km/h、対象区間外:H27道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度
- ※対象区間:古新田交差点～加須山交差点

### 効果2 幹線道路の安全性の向上【◎】

- ・速度低下に起因する事故削減が図れるとともに事故危険区間を回避し、安全性が向上。
- 死傷事故率 【現況】42.4件/億台キロ → 【整備後】30.6件/億台キロ(11.8件/億台キロ削減)
- 事故危険区間 【現況】3箇所 → 【整備後】0箇所(全箇所回避)
- ※【現況】H28-R1 ITARDAデータ(現道区間)
- ※【整備後】R22将来交通量推計結果を用いて人身事故算定式により算出
- ※対象区間:古新田～無津地区及び加須山地区

### 効果3 物流を支える道路ネットワークの強化【◎】

- ・物流の効率化が図られ、地域経済活動を支援。
- 水島港～大橋橋西交差点の所要時間短縮 【現況】約61分 → 【整備後】約51分(約10分短縮)
- ※【現況】H27道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度 【整備後】対象区間:60km/h、対象区間外:H27道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
2.5	10.7%	348億円※2	879億円※2

※1: EIRR: 経済的內部収益率 ※2: 基準年(R3年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率:4%)

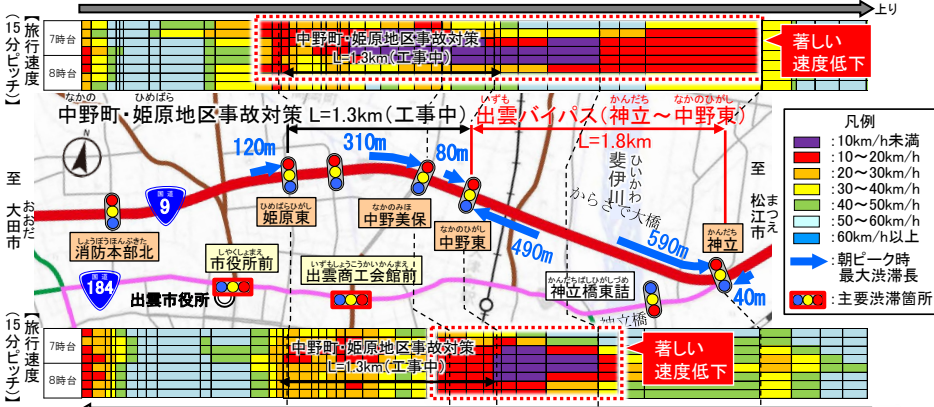


# 一般国道9号 出雲市(神立~中野東)における計画段階評価

## 1. 当該地域の課題

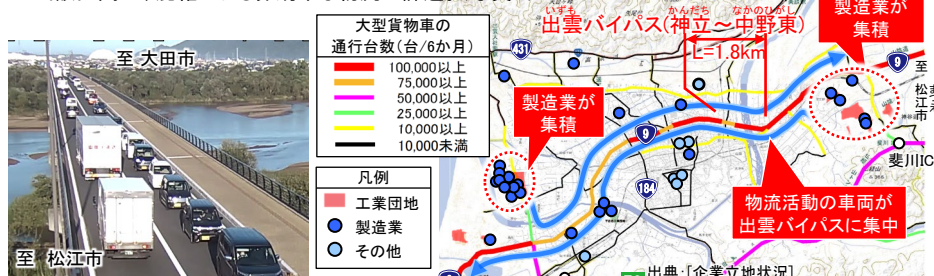
### ①ピーク時の著しい渋滞

- 出雲バイパスは出雲市東西を結び、出雲市の交通を担う主要幹線道路。
- 当該区間周辺は、朝ピークの旅行速度が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。(図1)



### ②円滑な物流の阻害

- 出雲バイパス周辺には工業団地が多く、製造業事業所が多数立地。東西への物流活動に出雲バイパスを多数利用。(図2)
- 当該区間は、混雑による非効率な物流が課題。(写真1)



### ③救急搬送の阻害

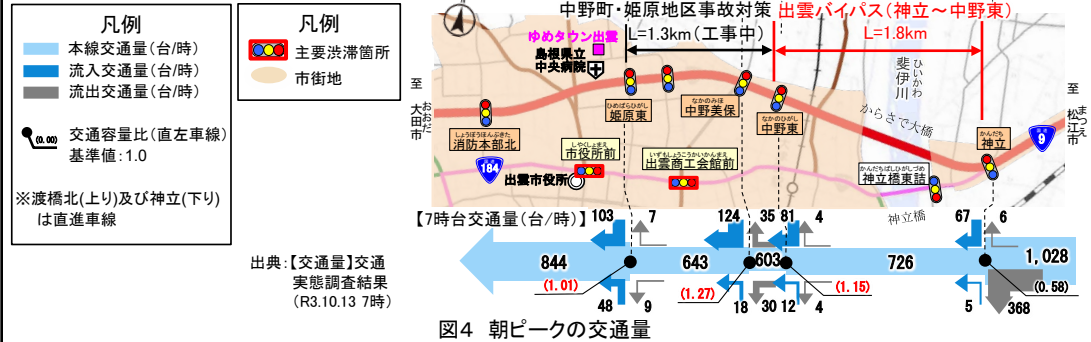
- 出雲バイパス沿線に立地する島根県立中央病院は、県内唯一の高度救命救急センターであり、年間約4,000件もの救急搬送を受け入れ。(図3)
- 搬送ルートである出雲バイパスの交通混雑の影響を受ける等、搬送時の速達性確保が課題。



## 2. 原因分析

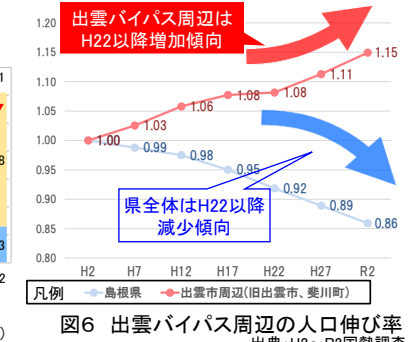
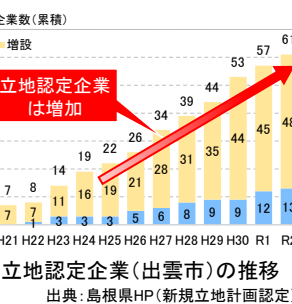
### ①幹線道路である国道9号出雲バイパスへの交通集中

- 当該区間は斐伊川渡部部を通過しており、市街地に流出する数少ない経路。
- このため周辺道路から当該区間に交通が集中。(図4)



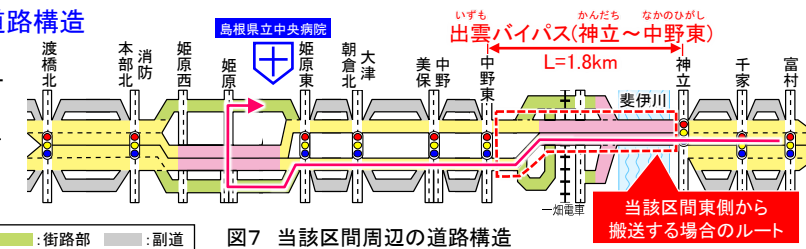
### ②沿線の人口増加や地域産業の進展による交通量の増加

- 出雲市内で設備の増設や新設をする企業が増加。(図5) また、島根県全体としての人口は減少傾向にある中、出雲バイパス周辺の旧出雲市、斐伊川の人口はH22以降増加傾向。(図6)
- 出雲バイパス沿線は社会・地域産業活動が進展してきている。



### ③混雑を回避できない道路構造

- 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、救急車の円滑な通行を阻害。(図7)



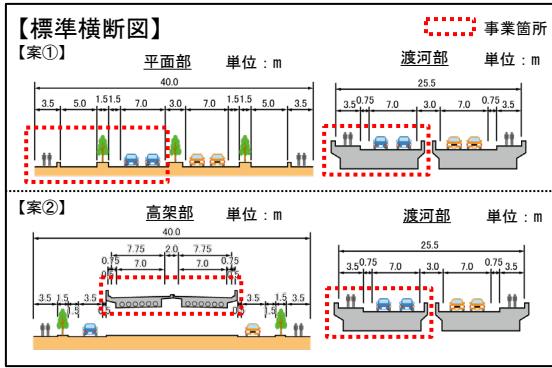
## 3. 政策目標

- ①交通の円滑化 ②地域産業の支援 ③救急医療活動の円滑化

# 一般国道9号 出雲市(神立～中野東)における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

評価項目		【案①】 現道拡幅案(4車線)	【案②】 現道拡幅+立体交差案
効果・改善点	混雑緩和	○ ・区間全体で交通容量が確保され、混雑が緩和	○ ・区間全体で交通容量が確保され、混雑が緩和
	物流の円滑化	○ ・区間全体の混雑緩和により、輸送時間が短縮され、円滑な物流が実現する	○ ・区間全体の混雑緩和により、輸送時間が短縮され、円滑な物流が実現する
	円滑な救急医療活動の確保	○ ・片側2車線が確保されるため、搬送時の追い越しが可能になり、円滑な救急搬送が実現する	○ ・片側2車線が確保されるため、搬送時の追い越しが可能になり、円滑な救急搬送が実現する
影響	工事の影響	△ ・現道を通行させながらの施工が可能である	× ・立体交差部の施工時に全面通行止めが発生
	建設費	○ ・約140億円	△ ・約180億円
総合評価		○	△



対応方針(案)：案①による対策が妥当

【計画概要】

- 路線名：一般国道9号
- 区間：島根県出雲市斐川町併川～島根県出雲市中野町
- 概略延長：約1.8km
- 車線数：4車線
- 設計速度：60km/h

〈出雲バイパス〉

■ 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

- R 2年 7月：島根県知事が国土交通省に事業化要望
- R 3年 7月：島根県知事が国土交通省に事業化要望
- R 3年10月：島根県知事が国土交通省に事業化要望
- R 3年10月：出雲市長が国土交通省に事業化要望
- R 4年 1月：島根県知事・出雲市長が国土交通省に事業化要望

# 一般国道9号 出雲バイパス(神立～中野東)に係る新規事業採択時評価

- 出雲バイパス(神立～中野東)の整備により、交通容量を拡大し、交通集中による交通混雑を解消。
- 交通混雑の解消により物流効率化が図られ、地域経済を支える製造業の活性化を支援。
- 県内唯一の高度救命救急センターへの搬送時間が短縮し、救命率の向上に寄与。

## 1. 事業概要

- 起終点：島根県出雲市斐川町伊川～島根県出雲市中野町
- 延長等：1.8km(第4種第1級、4車線、設計速度60km/h)
- 全体事業費：約140億円
- 計画交通量：約25,500～約26,000台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約19,300/日	約3,000台/日	約3,700台/日

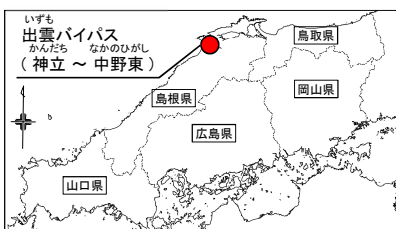


図1 事業位置図

## 2. 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。(写真①、図2)

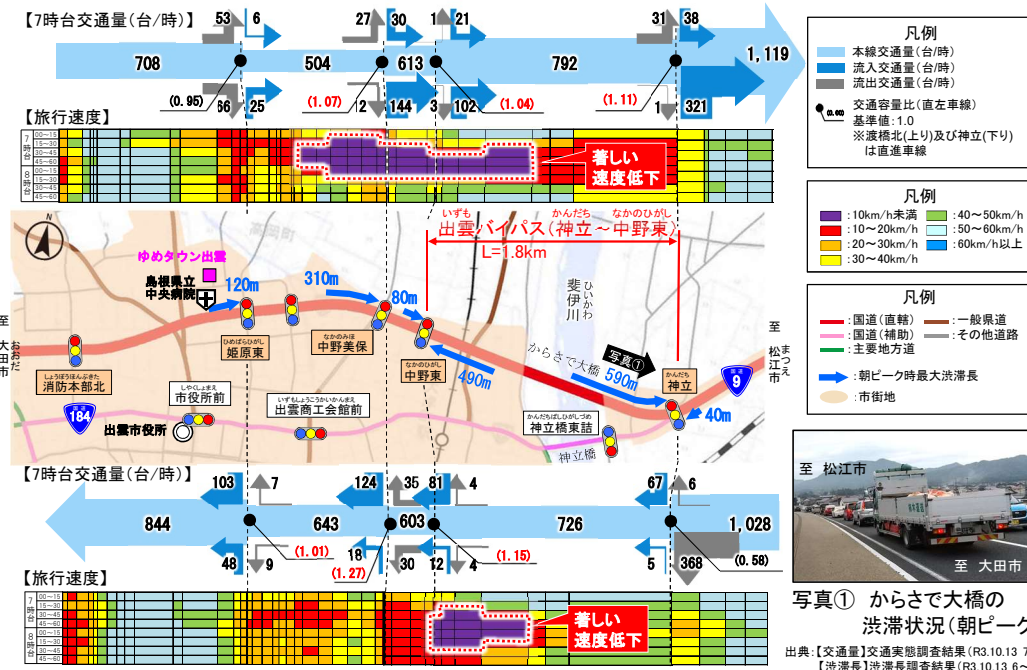


図2 朝ピークの交通量と渋滞状況

### 課題②物流への影響

- 出雲市は電子部品等の製造品出荷額等が中国地方第2位であり、出雲バイパス周辺に製造業事業所が多数立地。(図3、図4)
- 当該区間では交通の集中による混雑により、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物流に支障が生じている。(写真②)

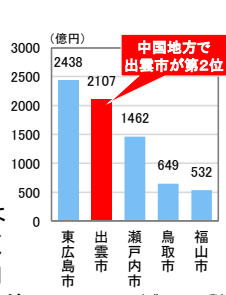


図3 電子部品等の製造品出荷額等の上位5位



図4 当該区間周辺の製造業立地状況 貨物車の区間別利用頻度

### 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。(図5)
- 当該区間は副道や交差道路がなく、搬送時の速達性確保が課題。(図6)



図5 島根県立中央病院への搬送経路



写真② 当該区間周辺での渋滞状況

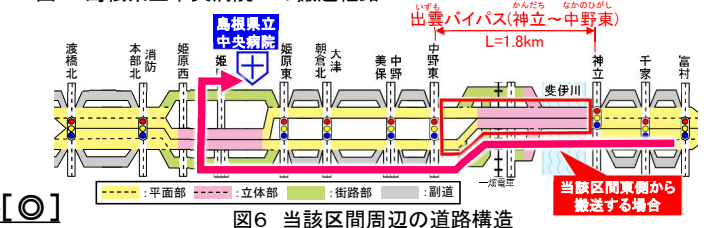


図6 当該区間周辺の道路構造

## 3. 整備効果

### 効果1 円滑な交通の確保[◎]

- 対象区間の4車線整備により、朝ピークの容量超過による渋滞を解消。

- 所要時間短縮 【現況】約8分 → 【整備後】約2分
- 平均旅行速度 【現況】約14km/h → 【整備後】約60km/h

※対象区間(出雲バイパス(神立～中野東))  
 【現況】ETC2.0プローブデータ (R3.4-9 平日 朝ピーク平均)  
 【整備後】対象区間は設計速度60km/hで算出

### 効果2 物流効率化による地域産業の支援[◎]

- 対象区間の交通混雑の解消により旅行速度が向上。物流効率化により地域の経済活動を支援。

- 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】約59分

※【現況】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ETC2.0プローブデータ (R3.4-9 平日 朝ピーク平均)  
 【整備後】対象区間は設計速度60km/hで算出

### 効果3 救急医療活動の円滑化[◎]

- 対象区間の交通混雑が解消することにより、三次救急医療機関への搬送時間が短縮し、救急医療活動の円滑化に寄与。

- 斐伊川消防署から島根県立中央病院への搬送時間の短縮 【現況】約22分 → 【整備後】約16分

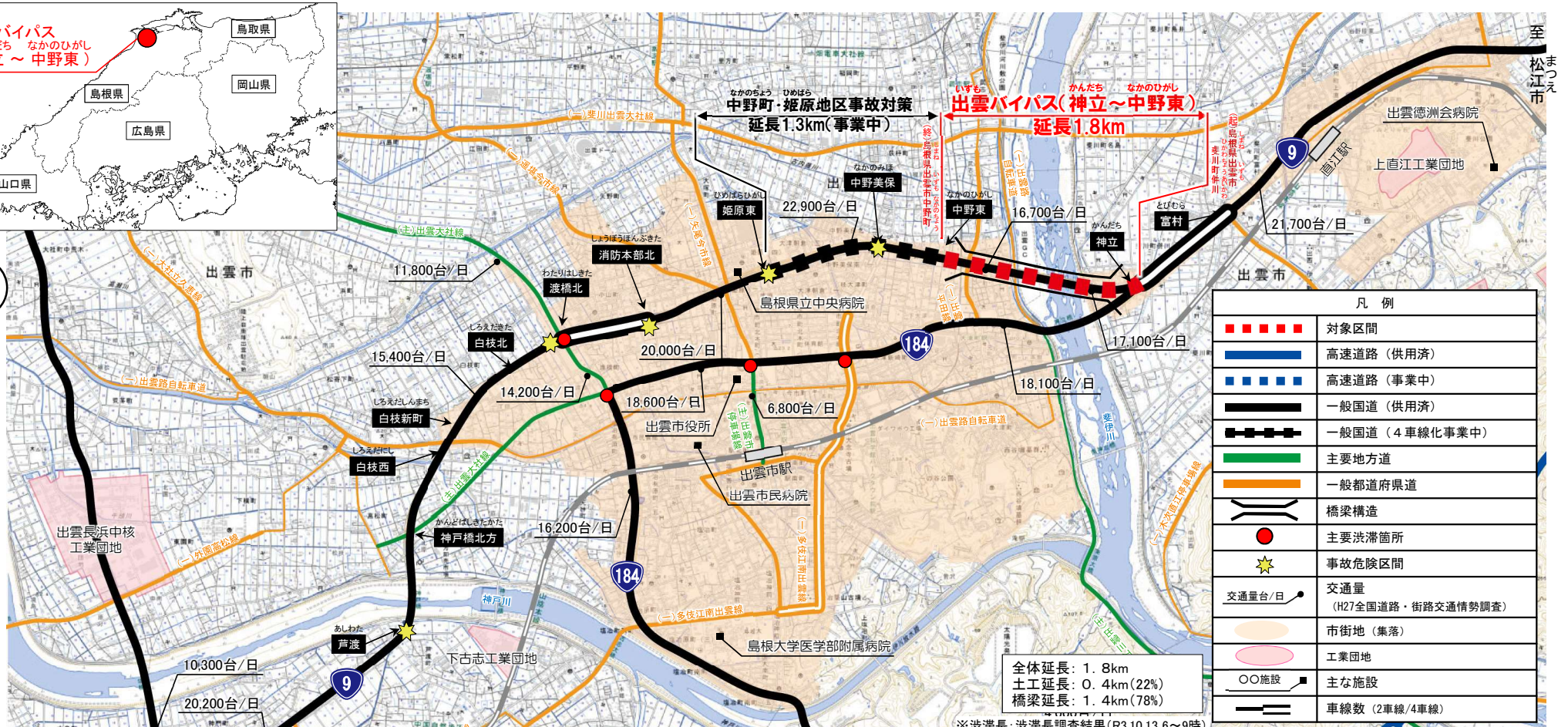
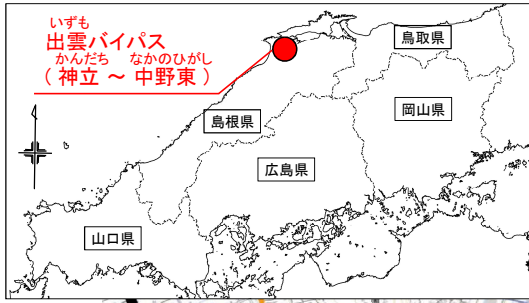
※【現況】H27全国道路・街路交通情勢調査(混雑時旅行速度)  
 対象区間はETC2.0プローブデータ (R3.4-9 平日 朝ピーク平均)  
 【整備後】対象区間は設計速度60km/hで算出

### 費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
1.3	5.5%	113億円※2	145億円※2

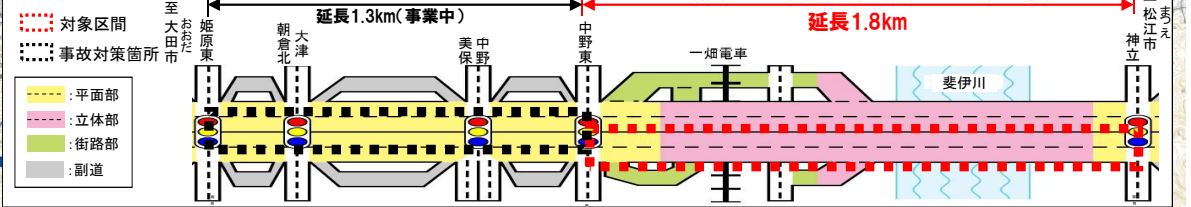
※1: EIRR: 経済的內部収益率 ※2: 基準年(R3年)における現在価値を記載 (現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

# 一般国道9号 出雲バイパス(神立~中野東)に係る新規事業採択時評価

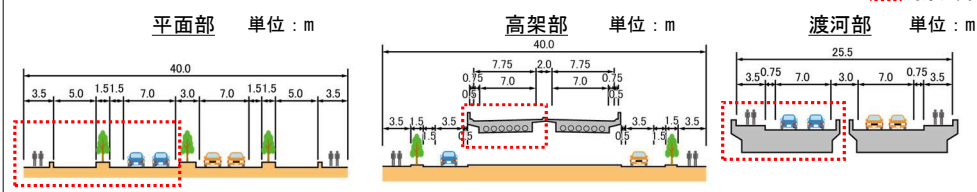


全体延長: 1.8km  
 土工延長: 0.4km(22%)  
 橋梁延長: 1.4km(78%)

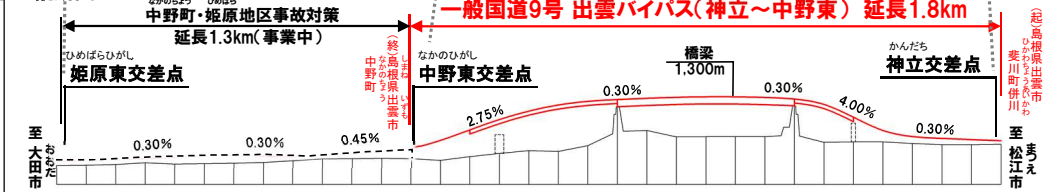
## ■ 模式図



## ■ 標準横断面図



## ■ 縦断面図



至 大田市

至 松江市

至 松江市