

〈同時資料提供先〉 島根県政記者会

令和5年12月15日

いずも なかのひがし ひめばらひがし 一般国道9号出雲バイパス（中野東交差点～姫原東交差点） 4車線化 完成後効果について

～交通円滑化や視認性改善により安全性が向上～

道路空間の安全・安心の確保を目的とした出雲バイパス（中野東交差点～姫原東交差点）4車線化整備について、完成1年を経過した時点で効果を取りまとめましたので、お知らせします。



<概要>

- 効果① 交通混雑緩和で追突リスク低減！
 - ・追突事故の原因となる交通混雑（速度低下）が緩和・解消。
- 効果② 交通容量増により追突リスク低減！
 - ・通過交通が第2車線を活用することで、平均速度約55km/hで走行。
- 効果③ 交差点の右折視認性が向上！
 - ・交差点正対化することで、右折時に対向車が見やすくなり、危険な右折挙動が解消。

問い合わせ先

国土交通省 中国地方整備局 松江国道事務所

総括保全対策官 やまだ しんご 山田 晋吾 （内線302）
（担 当）保全対策官 いしもと ゆきお 石本 幸夫 （内線406）
（広報担当）計画課長 やまもと かつとし 山本 活稔 （内線261）

TEL：（0852）60-1347（管理第二課直通）

URL：<https://www.cgr.mlit.go.jp/matsukoku/>

※ 松江国道事務所では、X（旧Twitter）による情報発信を行っています。

X（旧Twitter）のURL：https://twitter.com/road_matsue

※道路の異状を発見したら、道路緊急ダイヤル 緊急通報#9910へ



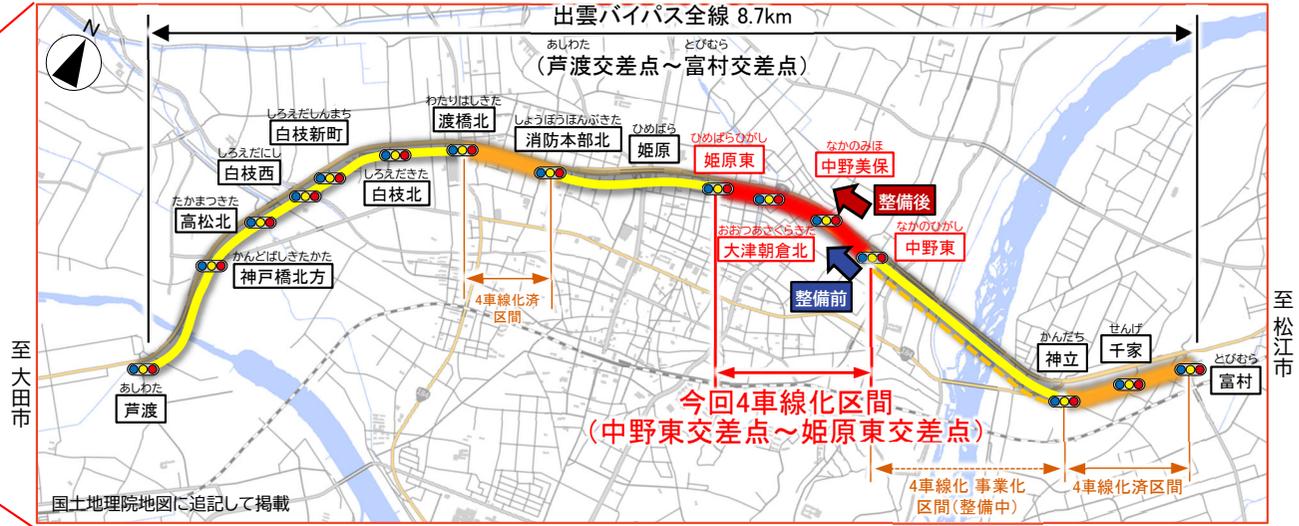
松江国道事務所
HP



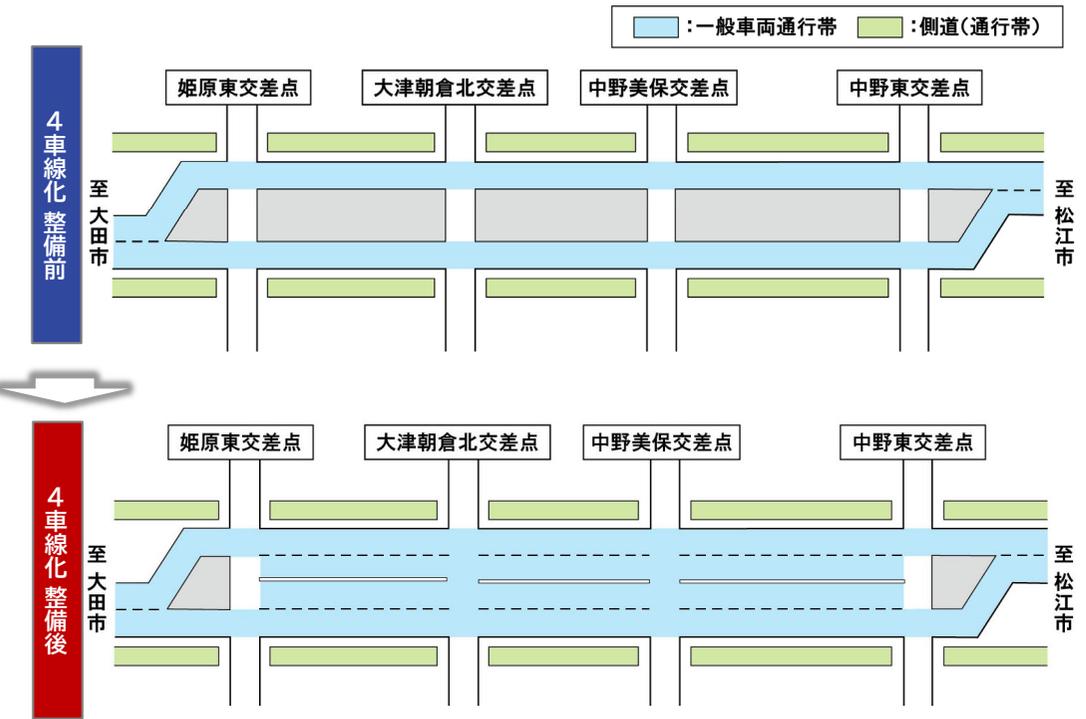
松江国道事務所
X(旧Twitter)

1. 対策内容の概要

- 一般国道9号出雲バイパス(中野東交差点～姫原東交差点)は、平成19年に暫定2車線で整備した区間です。
- 令和4年10月27日、道路空間の安全・安心の確保を目的として4車線化を整備しました。



■整備の概要

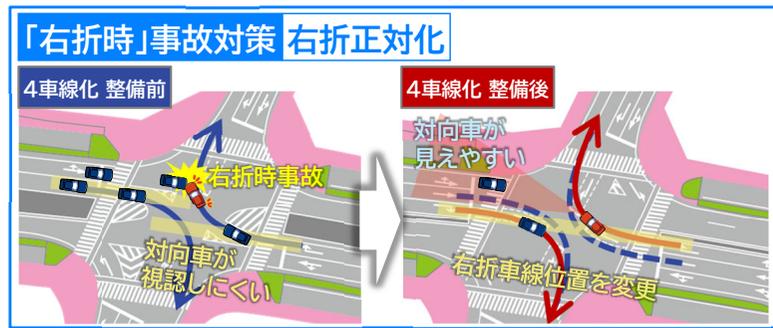
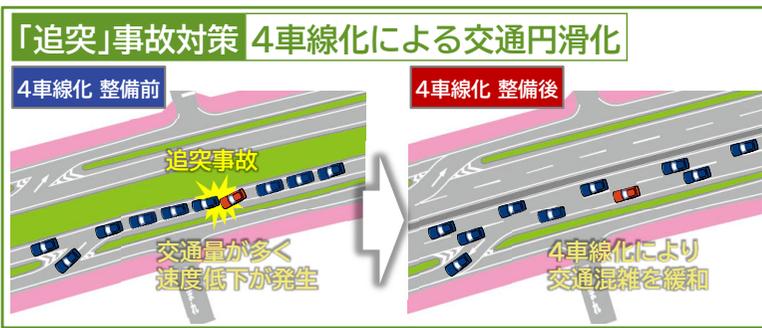
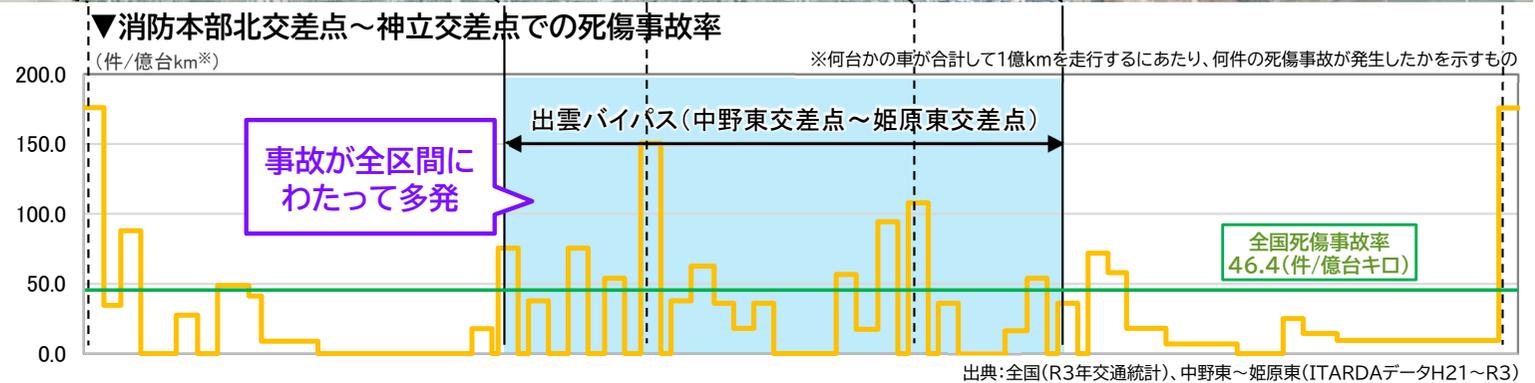
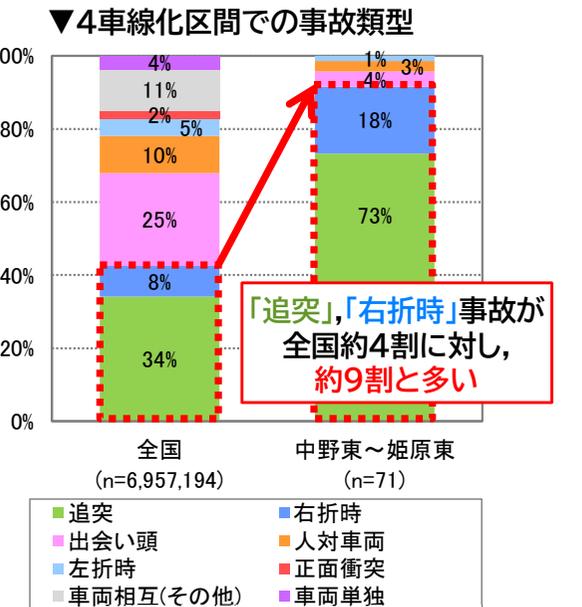


2. これまでの事故発生状況

- 4車線化整備前では、対象区間の全線にわたって事故が多発しており、そのうち追突事故または右折時事故が特に多く、全体の**約9割**を占めています。
- 4車線化整備により、**交通円滑化**や**右折正対化**が図られ、**安全性の向上**が期待されます。



■ 4車線化区間で発生した事故の特徴



出典：全国(H21～R3年中の交通事故の発生状況) 中野東～姫原東(ITARDAデータH21～R3)

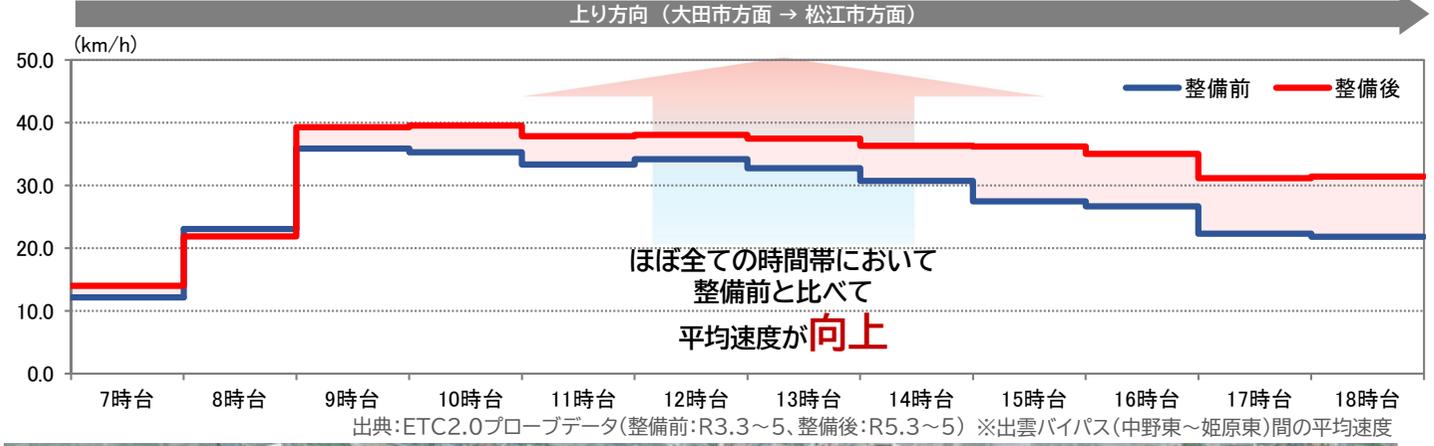
至松江市

至大田市

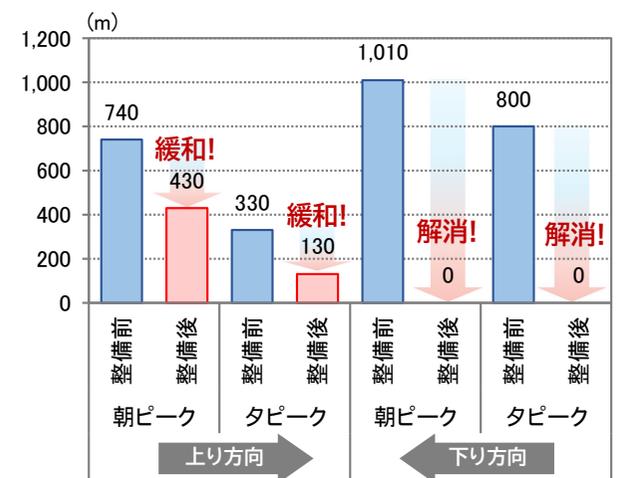
3. 効果①交通混雑緩和で追突リスク低減！（追突事故）

- 4車線化整備後、ほぼすべての時間帯において速度向上が見られ、追突事故の原因となる**速度低下(区間延長)**も**整備前と比べて緩和・解消**しています。
- 道路利用者を対象としたWebアンケートでも整備後、約6割の利用者が「渋滞の緩和・改善」を実感しています。

■時間帯別の平均速度の変化



■速度低下(区間延長)※の変化



■道路利用者の声

渋滞の緩和・改善を
実感する割合

57%

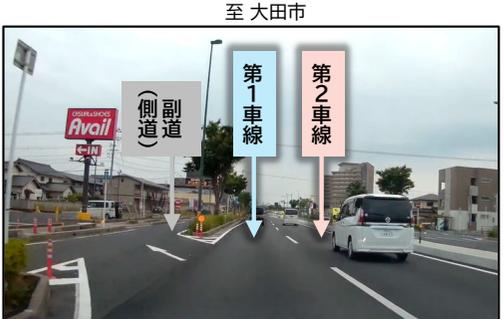
※質問に対して「常にそう感じる」または「ややそう感じる」を回答した割合の合計

渋滞で車間距離が近すぎて事故が起きそうになることが多々ありましたが、緩和されたと感じます。

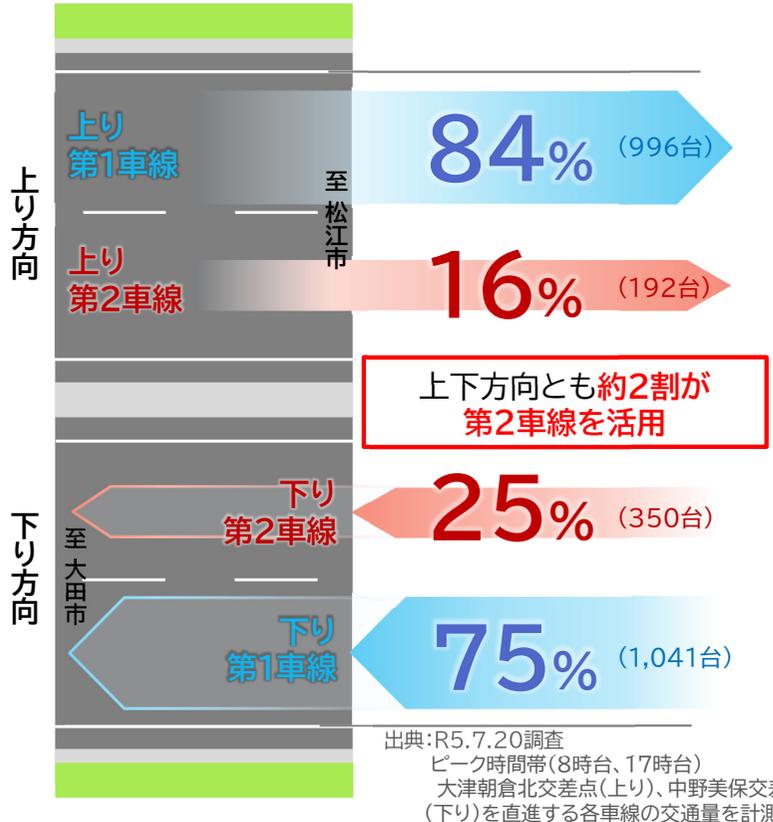
※自由回答により抜粋

3. 効果②交通容量増により追突リスク低減！（追突事故）

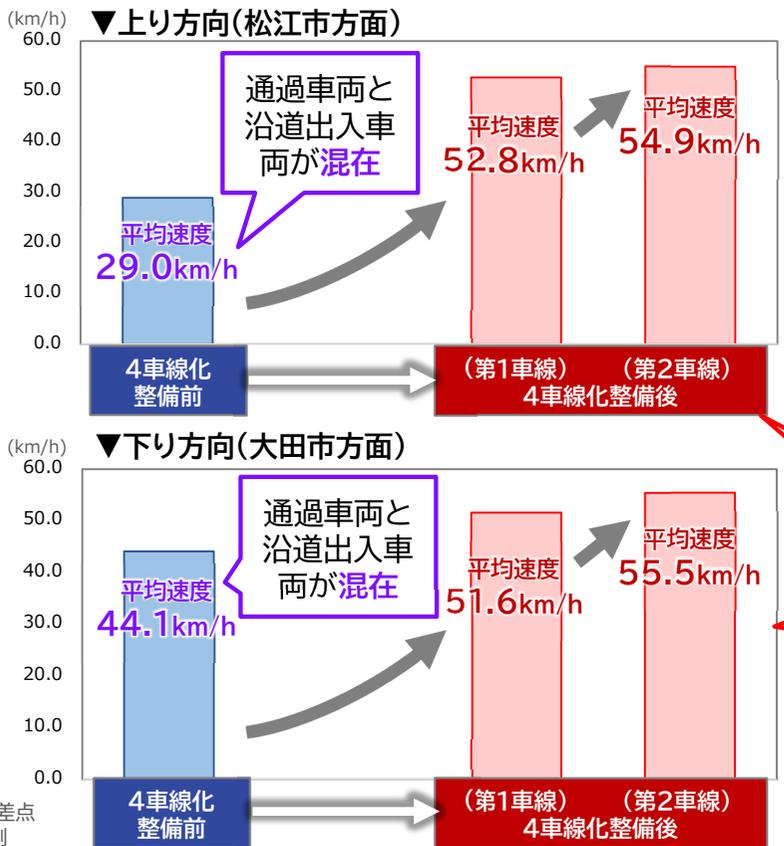
- 4車線化整備後、対象区間を通過する交通(直進交通)のうち、上下とも約2割が第2車線を利用しています。
- その結果、**通過車両(一定の速度で通行)**と**沿道出入車両(減速等の速度変化に伴う)**が1つの車線での混在が改善され、高速度で走行する車両が増加し、特に第2車線では**平均速度約55km/h**で走行しています。



■整備後の通過交通の車線別利用率



■整備前後の車線別平均速度の変化



■道路利用者の声

大津朝倉北交差点、中野美保交差点で右左折車と直進車のレーンが明確に分かれることによってそれぞれスムーズに運行できるようになったと感じます。

※自由回答により抜粋

出典: 整備前後とも利用したことがある道路利用者を対象としたWEBアンケートに基づき整理 N=500

一定の高速度で通行する**通過車両**が**第2車線**を活用

出典:
【整備前】ETC2.0プローブデータ(R3.3~5)
(整備後と同じ場所での走行速度を集計)
【整備後】R5.7.20調査 中野美保~大津朝倉北間の中間地点にてピーク時間帯(8時台、17時台)の自由流の車両を対象に各車線の速度を計測(各車線で50サンプル/時間を集計)

3. 効果③交差点の右折視認性が向上！（右折時事故）

- 4車線化整備前は右折車線から対向直進車が見えにくく、**危険な右折が発生**していましたが、右折車線が正対化した**4車線化整備後の調査では、危険な右折はみられませんでした。**
- 道路利用者を対象としたWebアンケートでも整備後、約5割の利用者が「右折時の視認性向上」を実感しています。

■右折事故の発生状況



■道路利用者の声

右折の時、対向車の視認性向上を実感する割合

49%

全ての地点で見通しが良くなった、車道も広く安心して運転できます。道路が綺麗なため、揺れが少なくて良いです。



※質問に対して「常にそう感じる」または「ややそう感じる」を回答した割合の合計

※自由回答により抜粋



出典:【整備前】R4.8.23調査 7時～9時、【整備後】R4.11.15調査 7時～9時
姫原東交差点、中野美保交差点、中野東交差点を対象に実施

出典:整備前後とも利用したことがある道路利用者を対象としたWEBアンケートに基づき整理 N=500