

# 中国地方の高規格幹線道路の現状と課題

平成23年11月8日

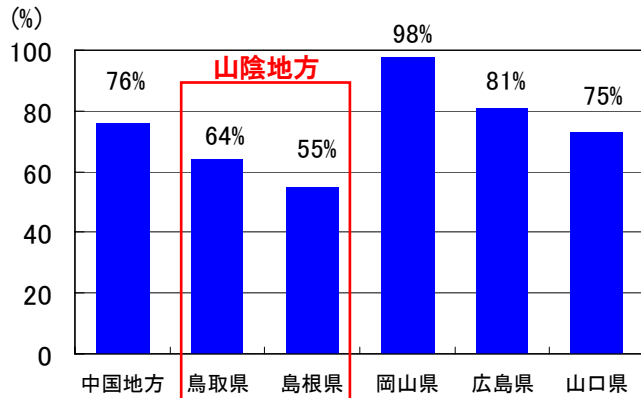
中国地方整備局

# 1. 中国地方

## ① 高規格幹線道路の整備状況

- 中国地方における高規格幹線道路の整備状況は約8割(山陰地方では約6割)。
- 山陰道については約4割の整備状況であり、事業中箇所を含めても約6割の状況。

【中国地方における高規格幹線道路整備状況】



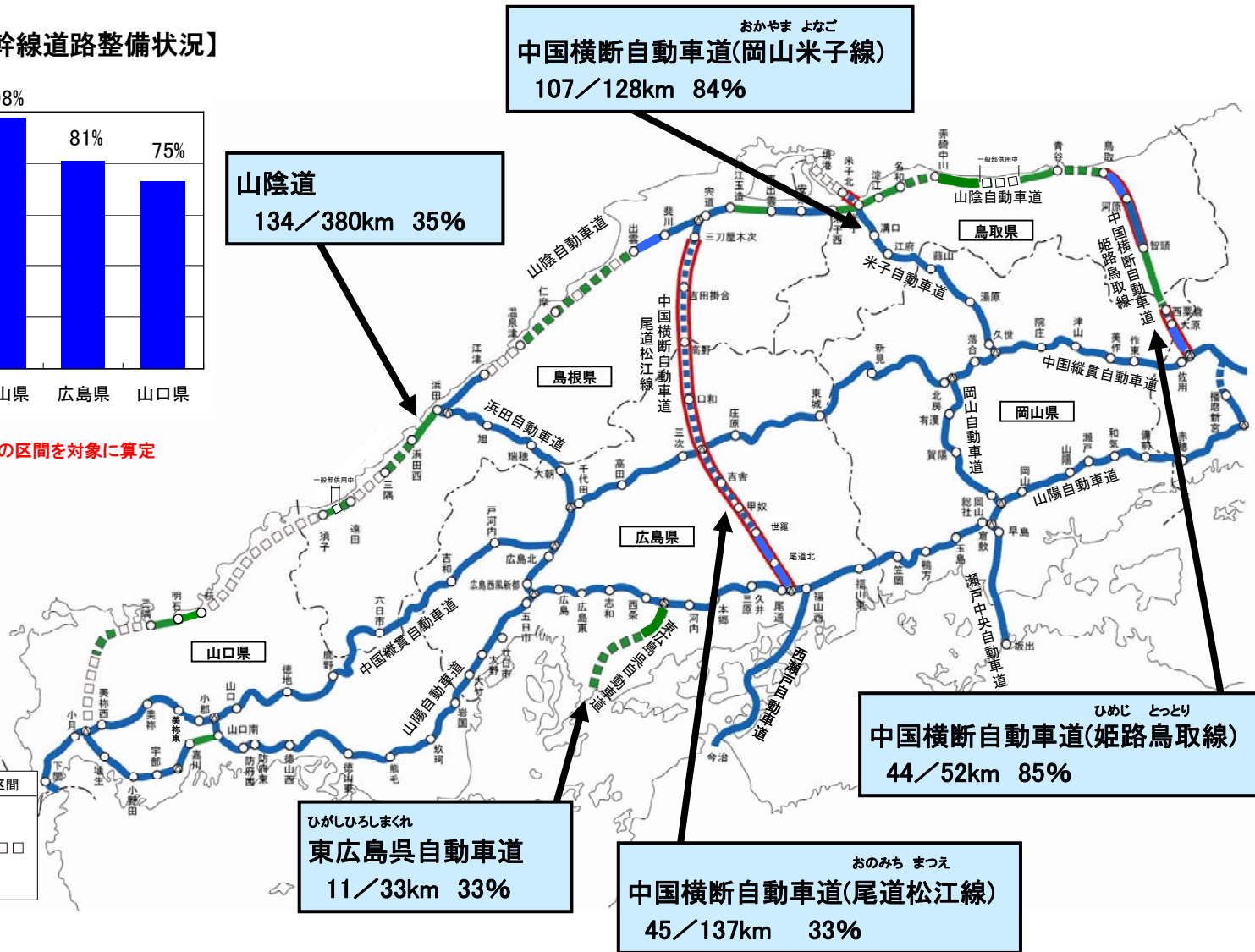
※山陰地方の整備率は、鳥取県・島根県内の区間を対象に算定

路線名  
供用済延長/計画延長 整備率

凡 例

	供用区間	事業中区間	未事業区間
有料区間			
新直轄区間 (無料区間)			
無料区間			

※計画区間のIC名については仮称

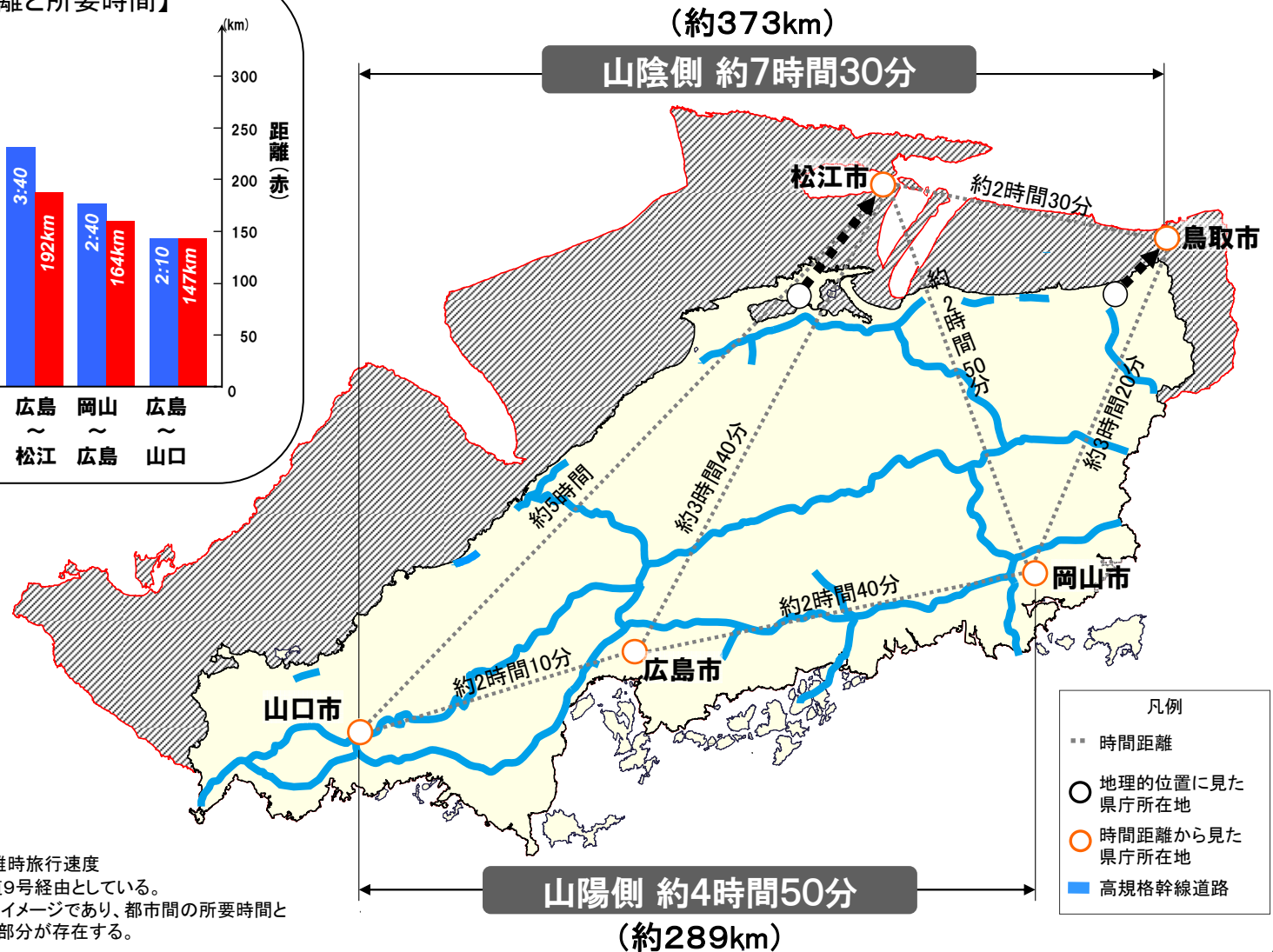
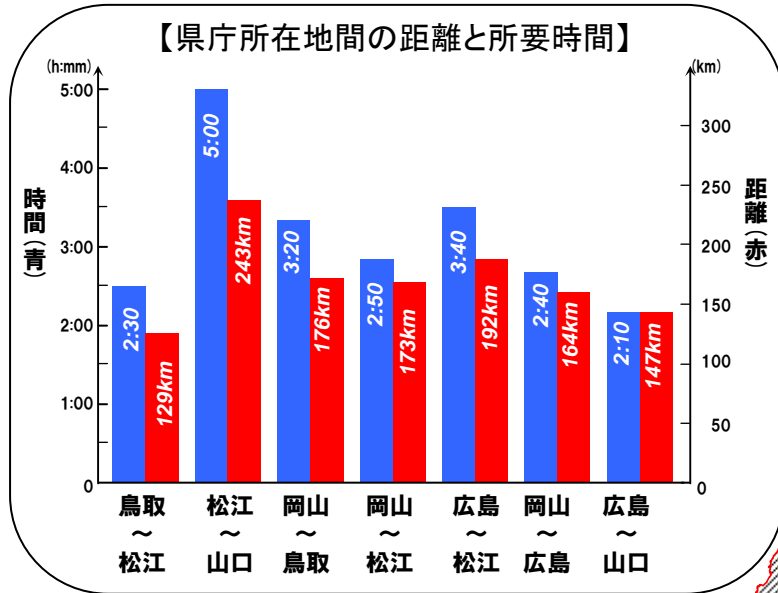


資料/中国地方整備局(平成23年10月1日現在)

# 1. 中国地方

## ② 移動条件から見た国土のゆがみ(イメージ)

- 高規格ネットワークの整備の違いにより、地域によって移動サービスの程度が大きく異なる。
- 山陰地方(鳥取県、島根県、山口県北部)で時間距離が大きくなっている。



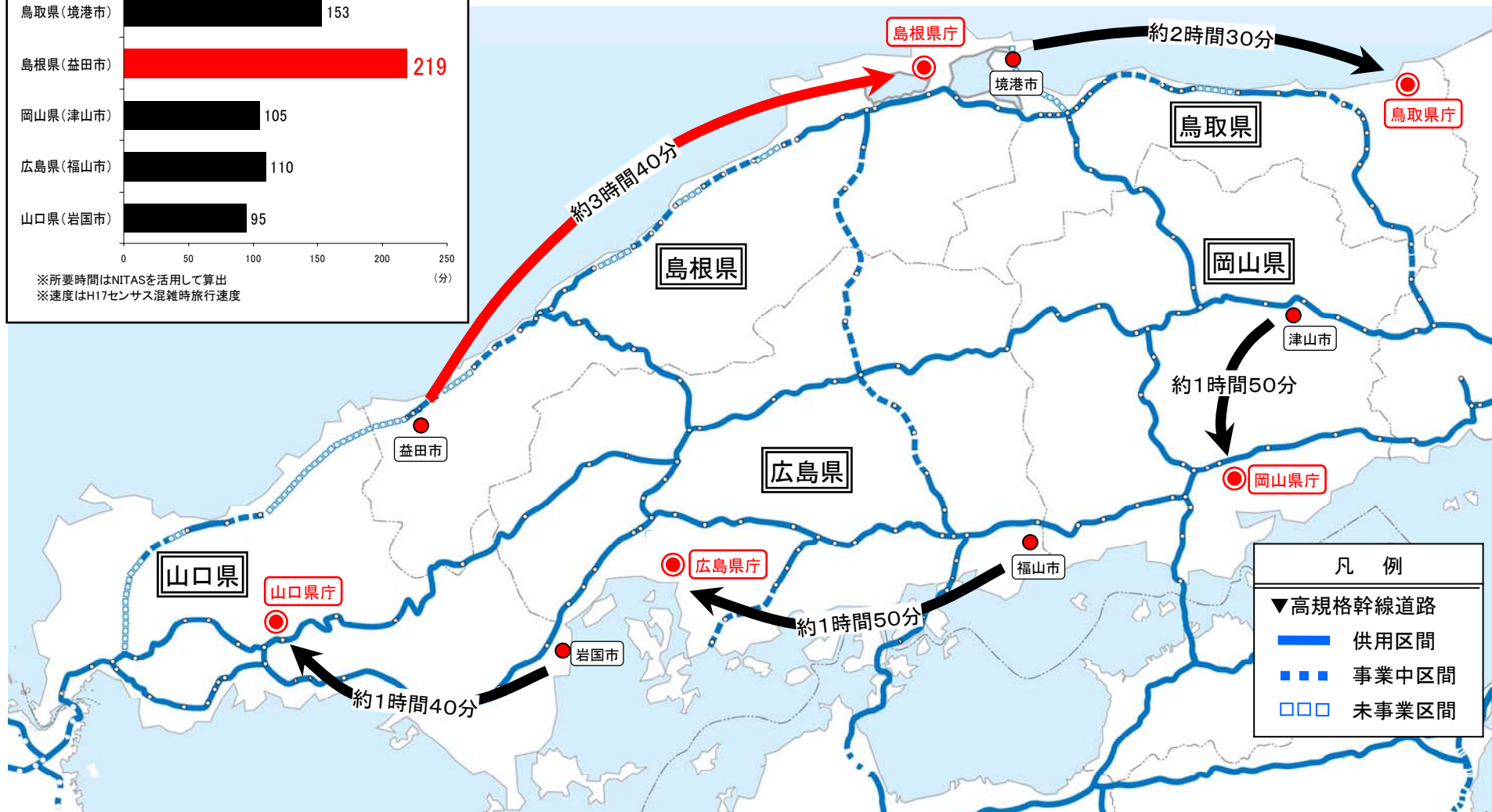
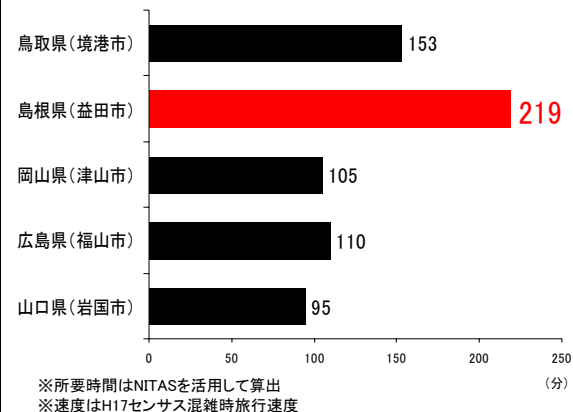
※資料: H22道路交通センサスにおける混雑時旅行速度  
 ※松江~山口間の所要時間は山陰道・国道9号経由としている。  
 ※既設道路ネットワークを基準とした場合のイメージであり、都市間の所要時間と位置関係については一部一致していない部分が存在する。

# 1. 中国地方

## ③最遠都市(時間)から県庁所在地までの所要時間

- 島根県は高速道路整備の遅れから、県庁まで多大な所要時間を要する都市を抱えている。
- 特に島根県益田市は、3時間40分も要している。

【中国地方における最遠都市から県庁所在地までの所要時間】

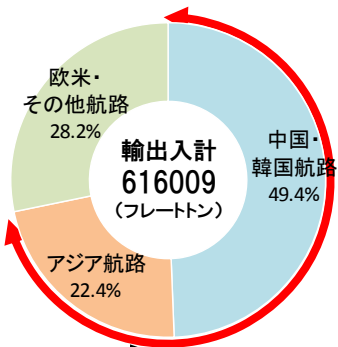


# 1. 中国地方

## ④中国地方の外貿コンテナ貨物輸送

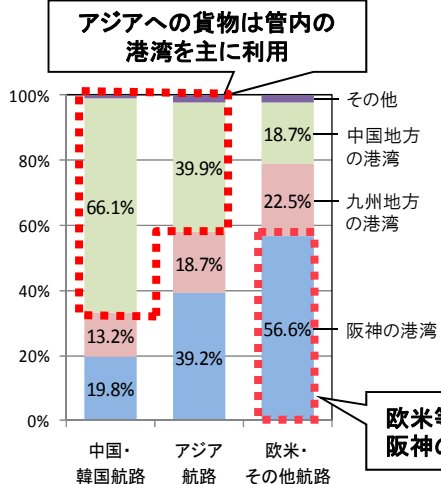
- 中国地方における貨物の輸出入先は、アジアが主であり、これらの多くは管内港湾を主に利用。
- 欧米等向けの貨物は、既設道路ネットワークを利用し、主に神戸港等から輸出入されている。
- 山陰側では、鳥取・島根両県が境港・浜田港を、「日本海側拠点港」の選定に名乗りを上げ、国際競争力強化を目指している。

【中国地方における外貿コンテナの輸出入状況】  
(中国地方で生産・消費されたものに限る)



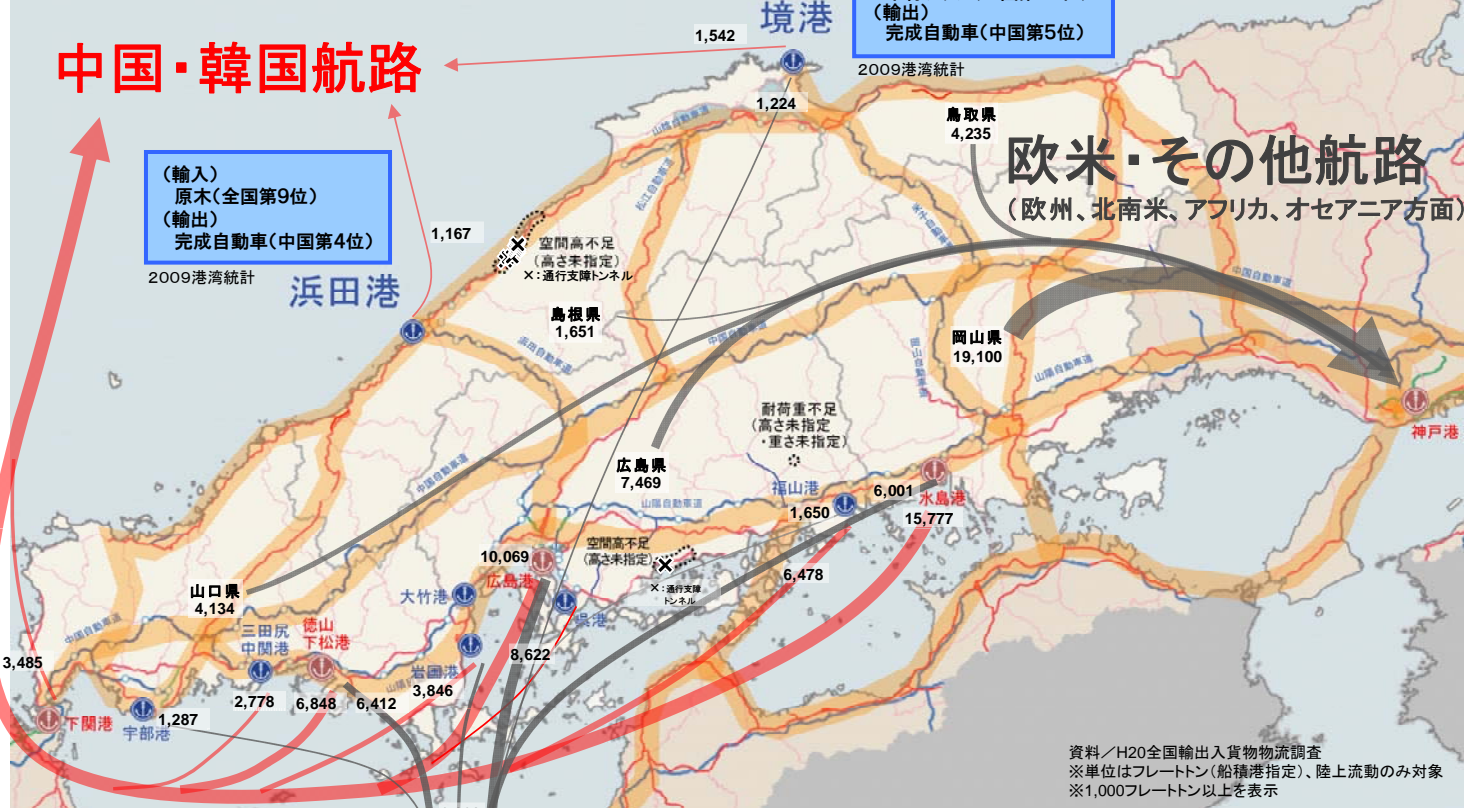
中国地方の輸出入は、アジアの割合が高い

【輸出入方面別の利用港湾】  
(中国地方で生産・消費されたものに限る)



欧米等への貨物は阪神の港湾に集約

【中国地方における外貿状況(輸出)】



アジア航路  
(台湾、香港、シンガポール、インド、中東方面)

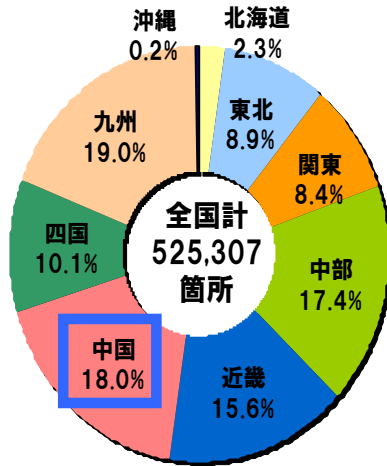
- 国際物流基幹ネットワーク
- 自動車専用道路
- 直轄国道
- 国際拠点港湾
- 重要港湾
- 国際コンテナ通行支障区間

# 1. 中国地方

## ⑤中国地方の土砂災害・水害

○土砂災害危険箇所数は、広島県、島根県、山口県が全国の上位3位を占めている。

### 土砂災害危険箇所(シェア)



### 都道府県別土砂災害危険箇所数

順位	都道府県	箇所数
1	広島県	31,987
2	島根県	22,296
3	山口県	22,248
...	...	...
20	岡山県	11,999
...	...	...
36	鳥取県	6,168

出典：都道府県別土砂災害危険箇所(国土交通省 砂防部)  
 ※土砂災害危険箇所とは、土石流危険渓流等、急傾斜地崩壊危険箇所等、地すべり危険箇所の合計値  
 ※土石流危険渓流等、急傾斜地崩壊危険箇所等は、H14公表値  
 ※地すべり危険箇所は、H10公表値

### 過去の主な土砂災害・水害

平成47年7月 豪雨  
(島根県出雲市)



平成18年7月 豪雨  
(島根県松江市)



昭和54年10月 豪雨  
(鳥取県鳥取市)



平成22年7月 豪雨  
(山口県萩市)



昭和58年7月 豪雨  
(江の川：島根県江津市)



平成21年7月 中国・九州北部豪雨  
(山口県防府市)



平成17年9月 台風14号  
(山陽道：山口県岩国市)



平成11年9月 台風18号  
(広島港：広島市中区)



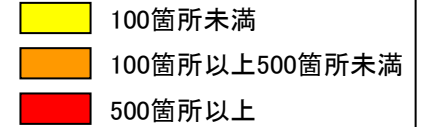
平成11年6月 豪雨  
(広島市佐伯区)



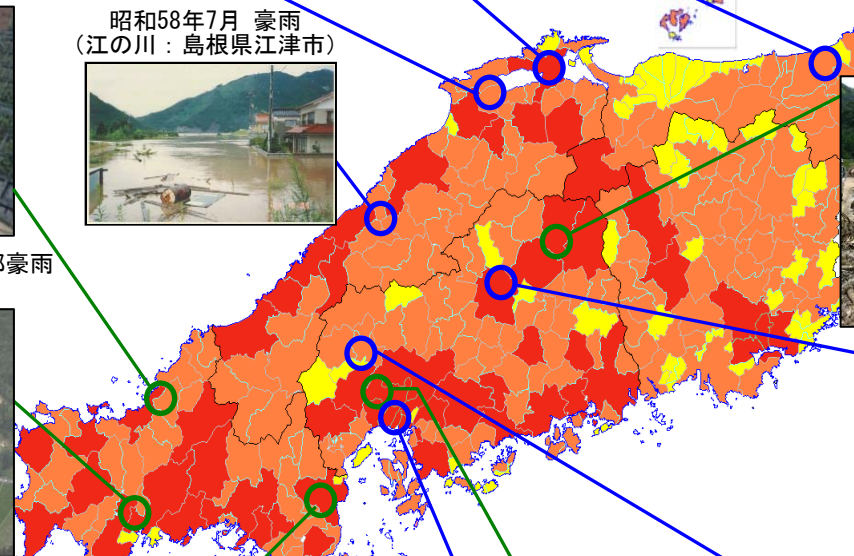
平成17年9月 台風14号  
(太田川：広島市安芸大田町)



### 凡例(土砂災害危険箇所)



○ 水害  
 ○ 土砂災害



平成22年7月 豪雨  
(広島県庄原市)



昭和47年7月 豪雨  
(広島県三次市)



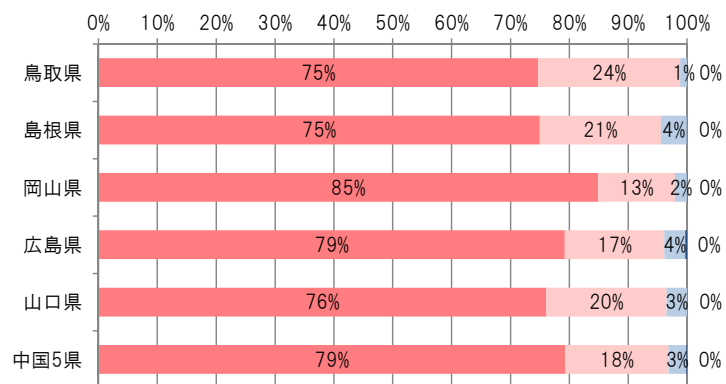
# 1. 中国地方

## ⑥第3次医療施設へのアクセス

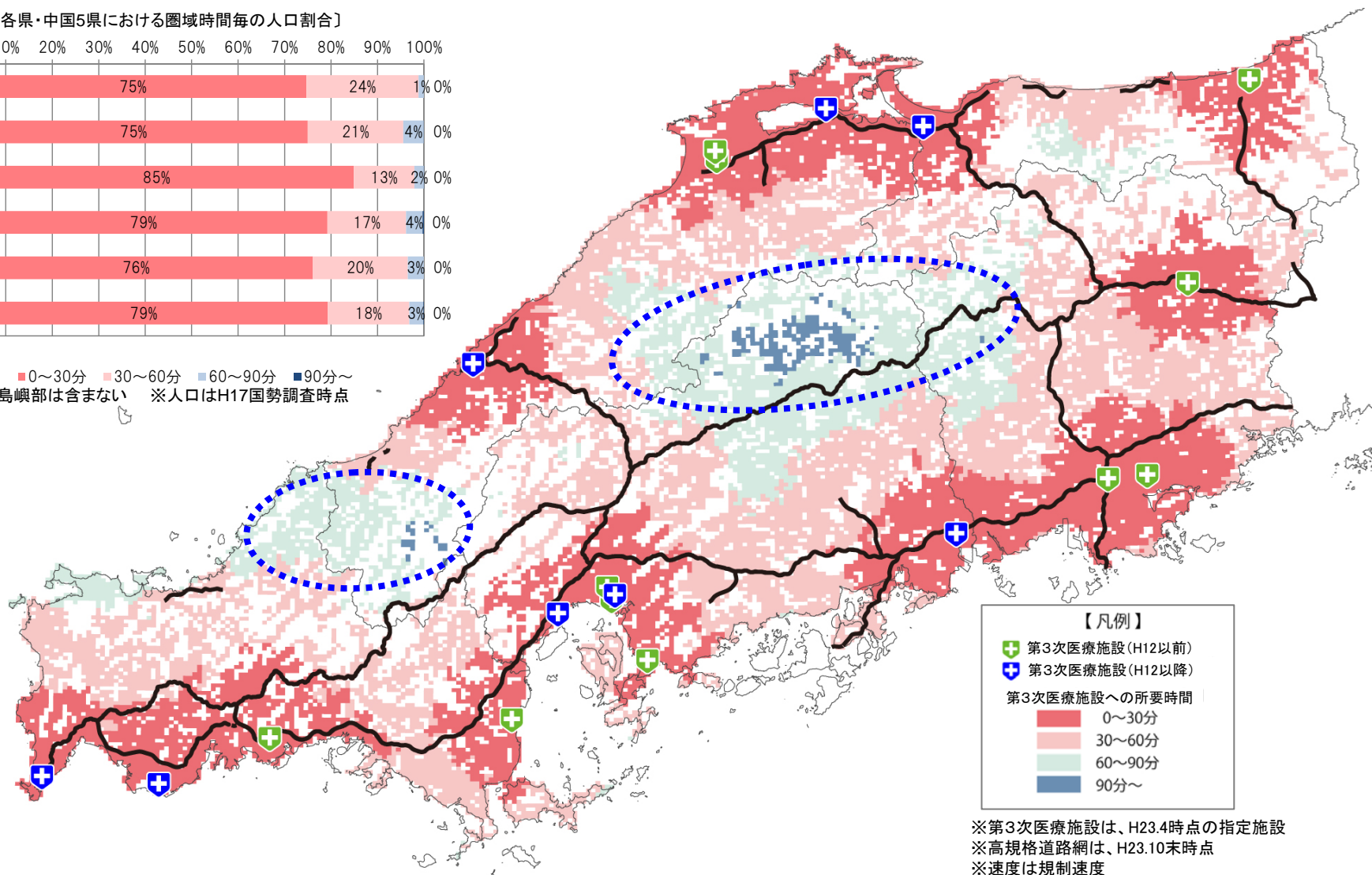
○高規格道路の整備が進み、第3次医療施設も充実している県庁所在地や主要都市部では、60分圏域内となっている。

○広島県備北地域や山口県北部、島根県西部地域では、60分以上かかる地域が多い状況である。

〔各県・中国5県における圏域時間毎の人口割合〕



■ 0～30分 ■ 30～60分 ■ 60～90分 ■ 90分～  
 ※島嶼部は含まない ※人口はH17国勢調査時点



【凡例】

- + 第3次医療施設 (H12以前)
- + 第3次医療施設 (H12以降)

第3次医療施設への所要時間

- 0～30分
- 30～60分
- 60～90分
- 90分～

※第3次医療施設は、H23.4時点の指定施設  
 ※高規格道路網は、H23.10末時点  
 ※速度は規制速度

# 1. 中国地方

## ⑦ 観光連携

○中国地方は、3つの世界遺産をはじめとし、数多くの観光地を有している。  
 ○しかしながら、観光地が中国地方全体に点在しているため、周遊観光が困難となっており、そのポテンシャルを活かしきれていない状況。



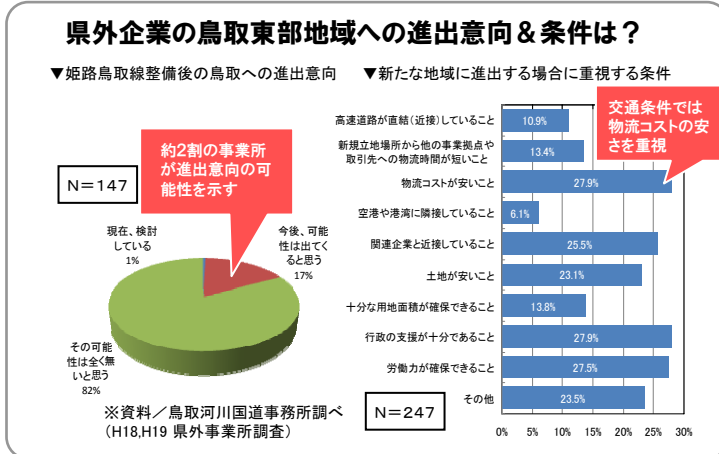
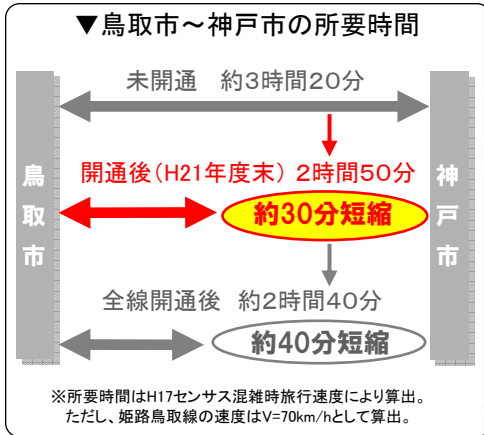
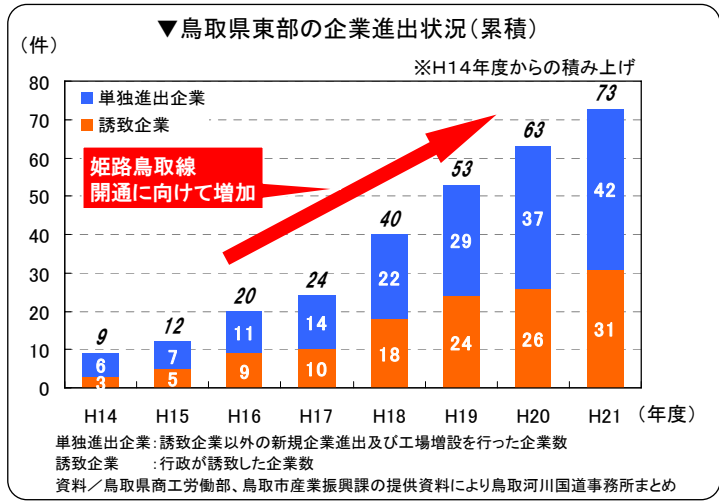
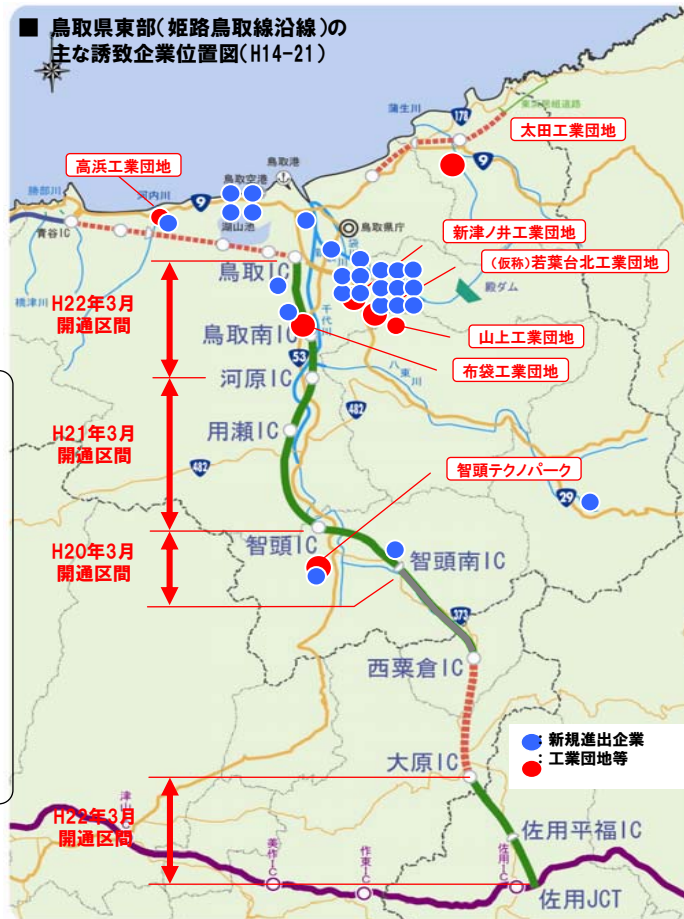


# 1. 中国地方

## ⑧道路整備効果(企業進出の活発化)

○鳥取県東部では、平成22年3月28日に開通した中国横断道姫路鳥取線や山陰道の整備を見据え、企業の進出が活発化。

○H14～H21の8年間に進出した企業は延べ73社、新たに約1,200人の雇用を創出。



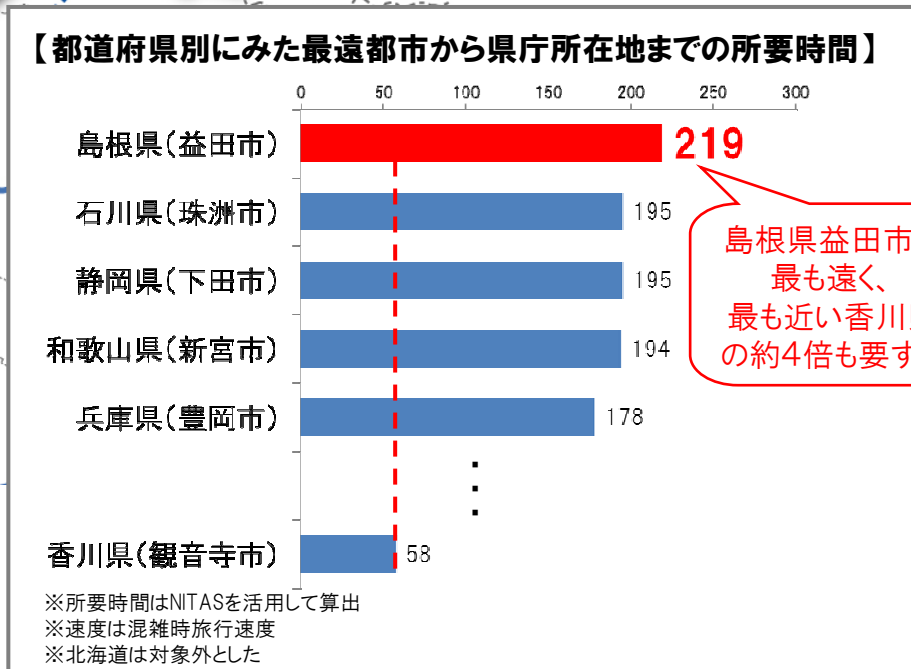
## 2. 山陰地域

### ① 県庁所在地までが遠い島根県

- 島根県は高速道路整備の遅れから、県庁まで多大な所要時間を要する都市を抱えている。
- 特に島根県益田市は、島根県庁まで約3時間40分を要し、全国の中で最も時間を要す。



凡 例	
▼	高規格幹線道路
—	供用区間
- - -	事業中区間
□□□	未事業区間



## 2. 山陰地域

### ②国際標準コンテナの通行支障

○山陰地方を縦断する唯一の幹線道路である国道9号では、国際コンテナ通行支障区間が存在するなど、広域的な物流ネットワークが確立されていない状況。



## 2. 山陰地域

### ③ 激甚災害が多い山陰地方

○山陰地方は、日本海沿岸から中国山地までの距離が短く比較的急峻な地形が多いため、過去にも豪雨による激甚災害が発生している。

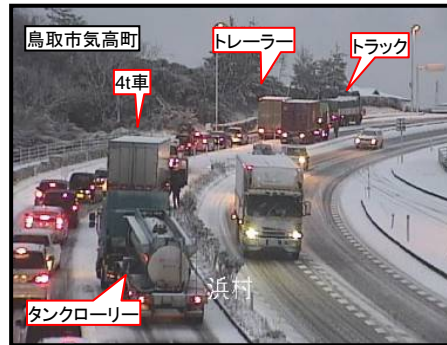


## 2. 山陰地域

### ④脆弱な山陰地方の幹線道路

- 国道9号, 191号では, 過去3年間\*で153回(年平均51回)全面通行止めが発生。
- 全面通行止めが発生した場合, 約2倍~3倍の時間を要する迂回が必要となる。

#### 【自然災害事例】



#### 【交通事故事例】



- 🌸: 自然災害による全面通行止め箇所
- : 交通事故による全面通行止め箇所(H21年度)
- : 代表迂回路

\*過去3年間(H19, 20, 21年度)の実績  
 \*迂回路に記載している数字は所要時間ベース  
 \*道路網図は平成23年10月1日時点



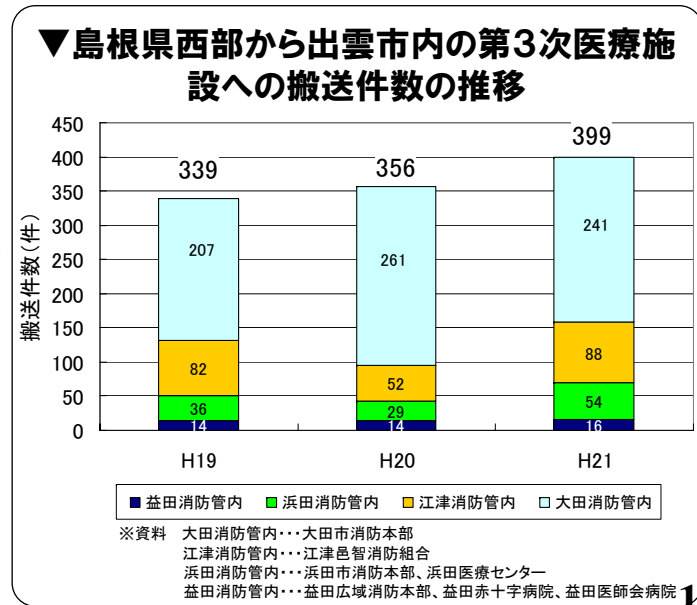
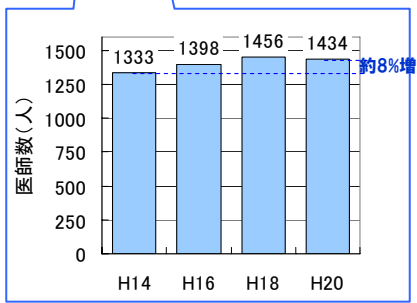
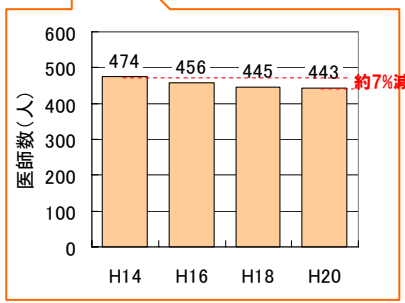
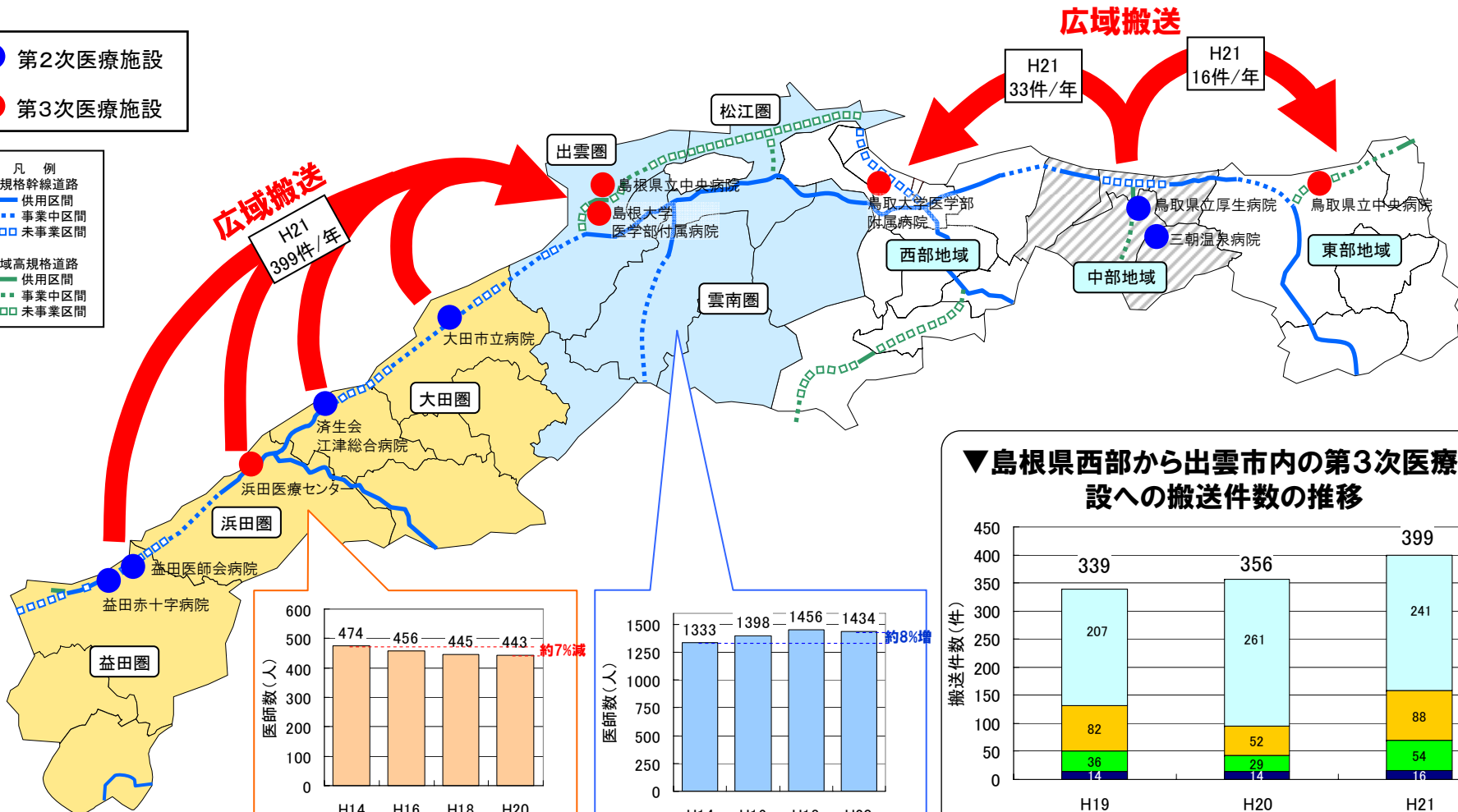
## 2. 山陰地域

### ⑤山陰地方の広域救急搬送の状況

- 鳥取県中部地域には第3次医療施設がなく、鳥取市、米子市などに重症患者が搬送されている。
- 鳥根県西部では、医師数は減少を続けており、第3次医療施設のある出雲方面への広域救急搬送が年々増加している。

- 第2次医療施設
- 第3次医療施設

- 凡 例
- 高規格幹線道路
  - 供用区間
  - 事業中区間
  - 未事業区間
  - 地域高規格道路
  - 供用区間
  - 事業中区間
  - 未事業区間



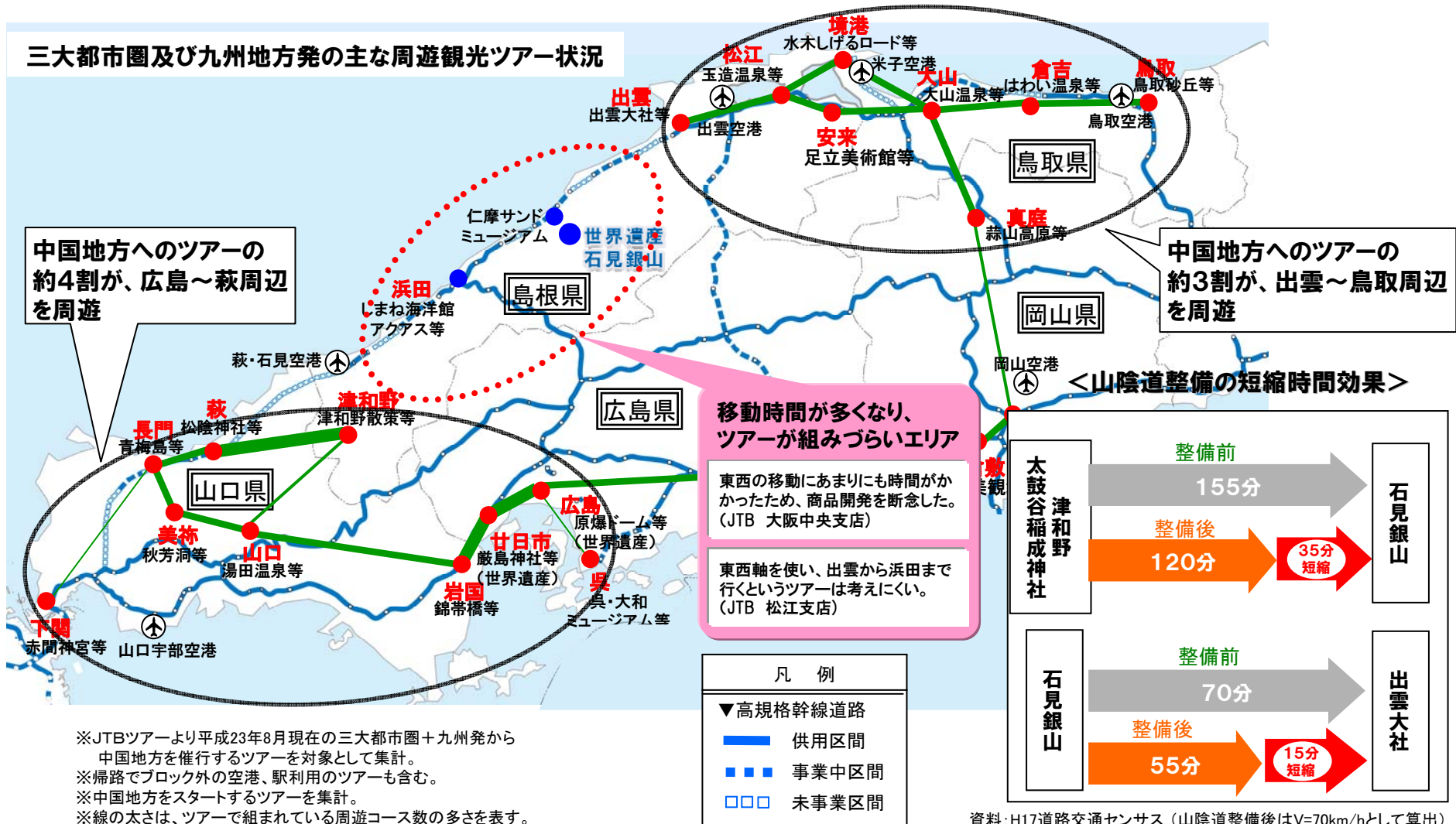
出典:「医師・歯科医師・薬剤師調査」(厚生労働省大臣官房統計情報部)

## 2. 山陰地域

### ⑥観光連携

- 三大都市圏発の主な観光ツアーとして組まれている山陰のコースは、島根県東部止まり  
東西移動に時間がかかるため、県央部まで周遊するツアーは組みづらい
- 高速道路整備でツアーメニューの多様化、広域周遊化、更に滞在時間の増大が期待される

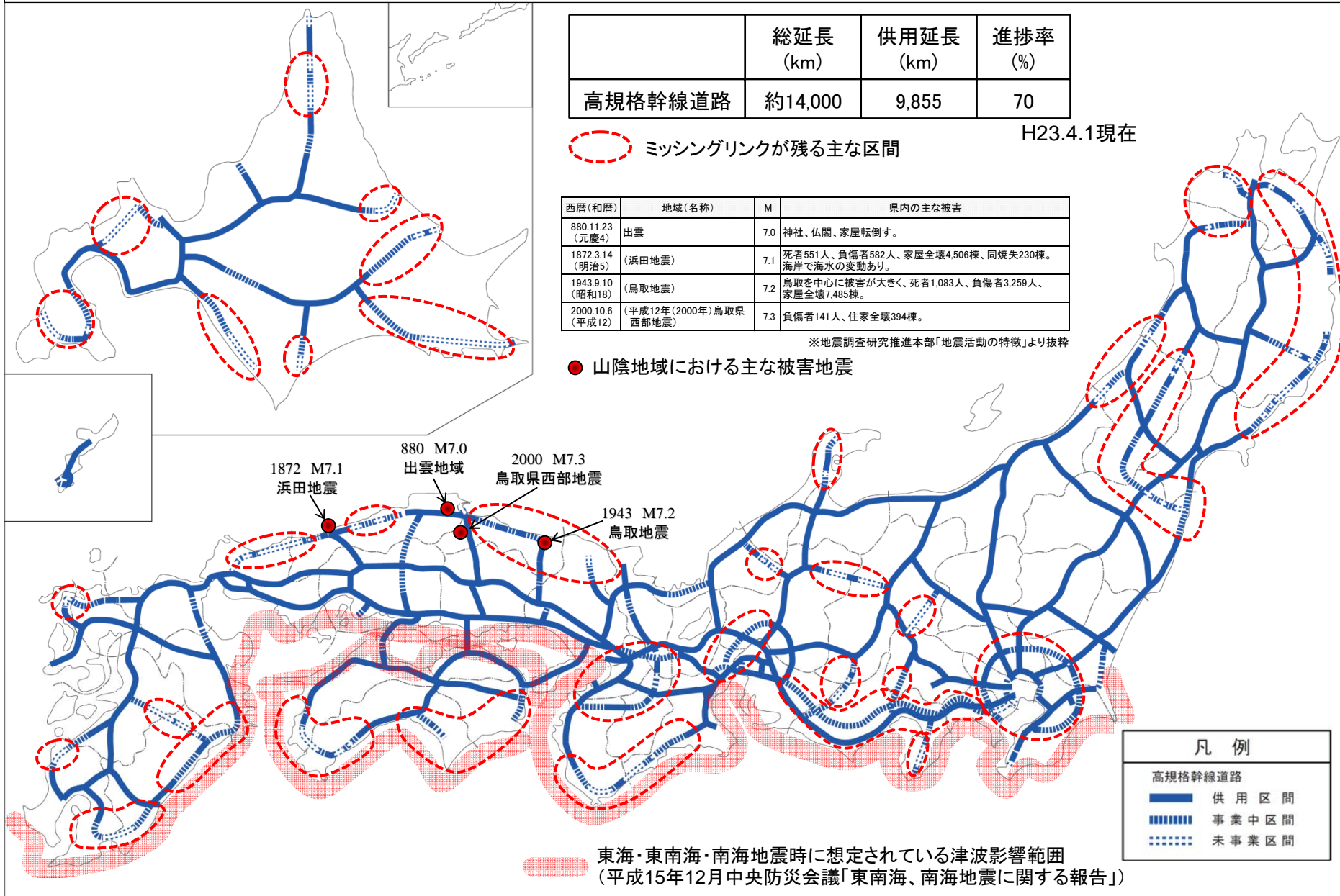
三大都市圏及び九州地方発の主な周遊観光ツアー状況



資料：H17道路交通センサス（山陰道整備後はV=70km/hとして算出）

# 東海、東南海、南海地震の津波影響範囲と高速道路のミッシングリンク

■ 東海・東南海・南海地震時に想定される津波影響範囲には、浸水が想定される国道や高速道路のミッシングリンクが多数存在





## 災害面の再点検(案)について

「東日本大震災を踏まえた緊急提言」を受け、現行の高速道路網計画について、災害面からの点検を実施。

### 点検地域

東海・東南海・南海地震、首都直下地震による被害が想定される  
関東地方以西(関東、中部、近畿、中国、四国、九州)の高速道路  
網計画を先行して点検。

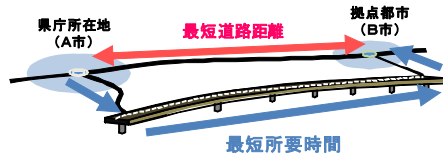
### 点検対象

現行の高速道路ネットワークに沿う主要都市間

### 点検項目

#### 1. 到達困難性(都市間の速達性) 『都市間が到達しやすいか?』

$$\text{表定速度} = \frac{\text{最短道路距離 (一番短いルート)の距離}}{\text{最短所要時間 (最速ルートの所要時間)}}$$



#### 2. 耐災害性 『経路が災害に強いのか?』

- (1) 直達する高速道路整備 都市間を直達する高速道路の整備状況  
(通行止め実績等の高速道路の脆弱性については別途検討)
- (2) 国道の脆弱性 並行国道の津波浸水想定区間、事前通行規制区間の有無

#### 3. 多重性 『代替路はあるか?』 迂回率 = 代替路\*の所要時間 / 最短所要時間

\*代替路: 最短時間経路と重複せず脆弱性がない次点速達経路

(参考1) 事業の状況 都市間に関連する高速道路の事業の状況

#### (参考2) 災害危険性

- (1) 東海地震等による津波・強震想定 東海・東南海・南海地震、首都直下地震による津波または  
震度6強以上が想定されるリンク
- (2) 既往の災害 都市間市町村の激甚災害指定実績 (昭和44年～平成22年)
- (3) 国土の脆弱リンク 阪神淡路大震災後のリスク分析において、交通の寸断による被害が同震災時  
を上回ると想定されたリンク(駿河、関門、京浜、関ヶ原)(欄外★表記)

「交通システムの信頼性向上に関する調査」(1996国土庁)

### 「東日本大震災を踏まえた緊急提言」(抜粋)

東日本大震災の被災地の早期復旧・復興とともに、今後の首都直下地震、東海・東南海・南海地震などの大震災が想定される地域の安全を確保するため、速やかに以下の対策を講ずることが必要である。

#### (3) 戦略的かつ効果的なネットワーク強化が必要

今後の高速道路ネットワークについては、以下の視点で重点化し、戦略的かつ効果的に強化していく必要がある。

#### [幹線道路ネットワークの弱点解消]

○広域的な幹線道路ネットワークについては、地域の孤立化や多重性の欠如など災害面からの弱点を再点検し、その克服に向けて、ミッシングリンクの解消や隘路区間の改良など効果的な手法を選択し、緊急性の高い箇所から重点的に強化を行う必要がある。

#### [大震災が想定される地域等の再点検]

○首都直下地震、東海・東南海・南海地震などの大震災が想定される地域を中心に、現在調査中の事業を含め、災害面からの弱点の再点検と、必要な箇所の選択的かつ重点的な強化が必要である。  
なお、「くしの歯」の「歯」も「歯の根本となる部分」もない地域も存在していることに十分留意する必要がある。

# 高速道路ネットワークの点検結果

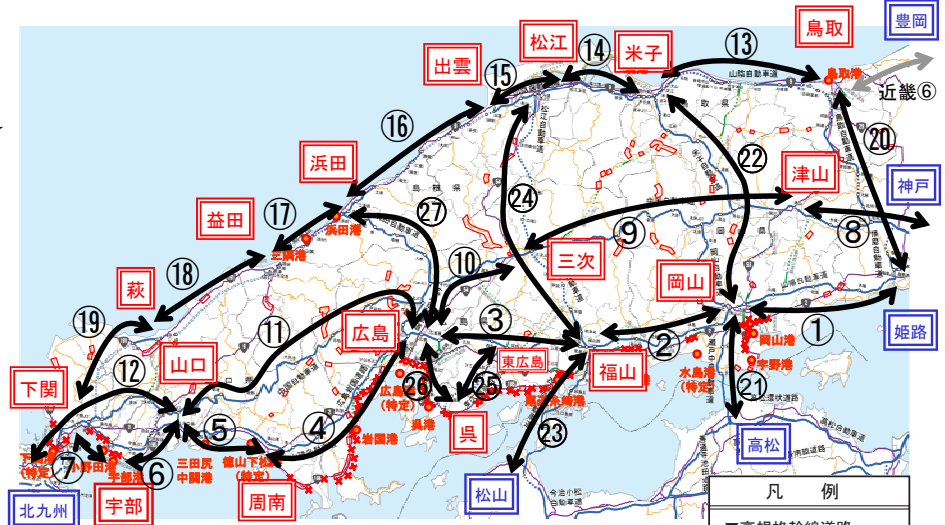
平成23年8月22日 第9回 高速道路のあり方  
検討有識者委員会資料-4より

## 災害面の再点検(案) 中国地方

精査中

番号	点検対象 都市間	経路 延長 (km)	到達困難性 (都市間の到達性)		耐災害性		多重性		事業の状況			災害危険性									
			表示速度 (km/h)	所要時間 最短路	到達する 高速道路 整備	国道の脆弱性 (高速道路未整備区間)	津波 浸水区間	事前通行 規制区間	代替路	路線名	事業箇所名	状況	東海地震等 による	既往の災害							
												津波 想定	豪雨 等	地滑り	地震	火山	台風 等				
1	姫路-岡山	80	61.1	山陽道	○							●	●								
2	岡山-福山	60	57.8	山陽道	○							●	●								
3	福山-広島	100	70.6	山陽道	○							●	●								
4	広島-周南	80	71.6	山陽道	○							●	●								
5	周南-山口	50	55.4	山陽道	○							●	●								
6	山口-宇部	40	45.9	山陽道	○							●	●								
7	宇部-下関	50	52.9	山陽道 中国道	○							●	●								
8	神戸-津山	150	75.6	山陽道 中国道	○							●	●								
9	津山-三次	140	82.0	中国道	○							●	●								
10	三次-広島	70	53.1	中国道	○							●	●								
11	広島-山口	130	75.4	山陽道	○							●	●								
12	山口-北九州	90	56.9	中国道	○							●	●								
13	鳥取-米子	90	47.7	R9 (約5割)	△			鳥取道 R53 中国道 米子道	1.4	山陽道	鳥取-青谷 はわい-大栄東伯	事業中 -									
14	米子-松江	30	76.6	山陽道	○						赤崎中山-名和	事業中									
15	松江-出雲	30	48.6	山陽道	○																
16	出雲-浜田	90	48.7	R9 (約2割)	△			R214 R432 中国道 浜田道	1.8	山陽道	出雲-湖陵 湖陵-多佐 多佐-大田 大田-特閑 特閑-松光 松光-江津	事業中 事業中 事業中 事業中 -									
17	浜田-益田	40	49.1	R9 (約1割)	△			R186 県道307 R191	1.9	山陽道	熱田-三隅 三隅-造田	事業中 -									
18	益田-萩	60	55.2	R191	×			R191 中国道 小郡萩道	3.1	山陽道	須子-萩	-									
19	萩-下関	90	68.0	R490 中国道	△			R191 R316 R2	1.6	山陽道	萩-明石 三隅-長門 長門-小原 小原-小月	事業中 - 事業中 -									
20	姫路-鳥取	110	61.8	中国道 鳥取道	△			R2 R273 R429 R53	1.7	播磨道 鳥取道	播磨新宮-山崎 大原-西栗倉	事業中 -									
21	高松-岡山	70	59.2	瀬戸中央道	○																
22	岡山-米子	150	66.4	岡山道 米子道	○																
23	松山-福山	120	57.4	R217 西瀬戸道	△			松山道 瀬戸中央道	1.3	今治小松道	今治朝倉-今治	事業中									
24	福山-松江	170	55.6	山陽道 岡山道 中国道 米子道 山陽道 (迂回)	△			尾道道 R432 R314 松江道	1.1	尾道道 松江道	世羅-三刀屋木次	事業中									
25	呉-東広島	30	42.2	広島道 山陽道 (迂回)	△			R375	1.3	東広島県道	阿賀-馬木	事業中									
26	呉-広島	20	46.9	広島道	○																
27	広島-浜田	100	69.5	浜田道	○																

★



**国道の脆弱性**

× 津波浸水想定箇所  
□ 事前通行規制区間

**再点検の対象**

↔ 点検対象区間

**凡例**

▼高規格幹線道路  
 ■ 供用区間  
 ■■■ 事業中区間  
 □□□ 未事業区間

▼地域高規格道路  
 ■ 供用区間  
 ■■■ 事業中区間  
 □□□ 未事業区間

▼国道  
 ■ 直轄国道  
 ■ 補助国道

**表示速度**

■ : 60km/h 以上  
 ■ : 40 ~ 60km/h  
 ■ : 40km/h 以下

★：阪神淡路大震災後のリスク分析において、交通の寸断による被害が同震災時を上回ると想定されたリンク

# 高速道路のミッシングリンク区間の事業実施環境（都市計画の状況）

■ 中国地方で計画している高規格幹線道路の内、都市計画決定等の事業実施環境が整っている区間は、「湖陵～多伎」、「大田～静間」、「三隅～遠田」の3区間。

