

一般国道9号 三隅・益田道路 新規事業採択時評価

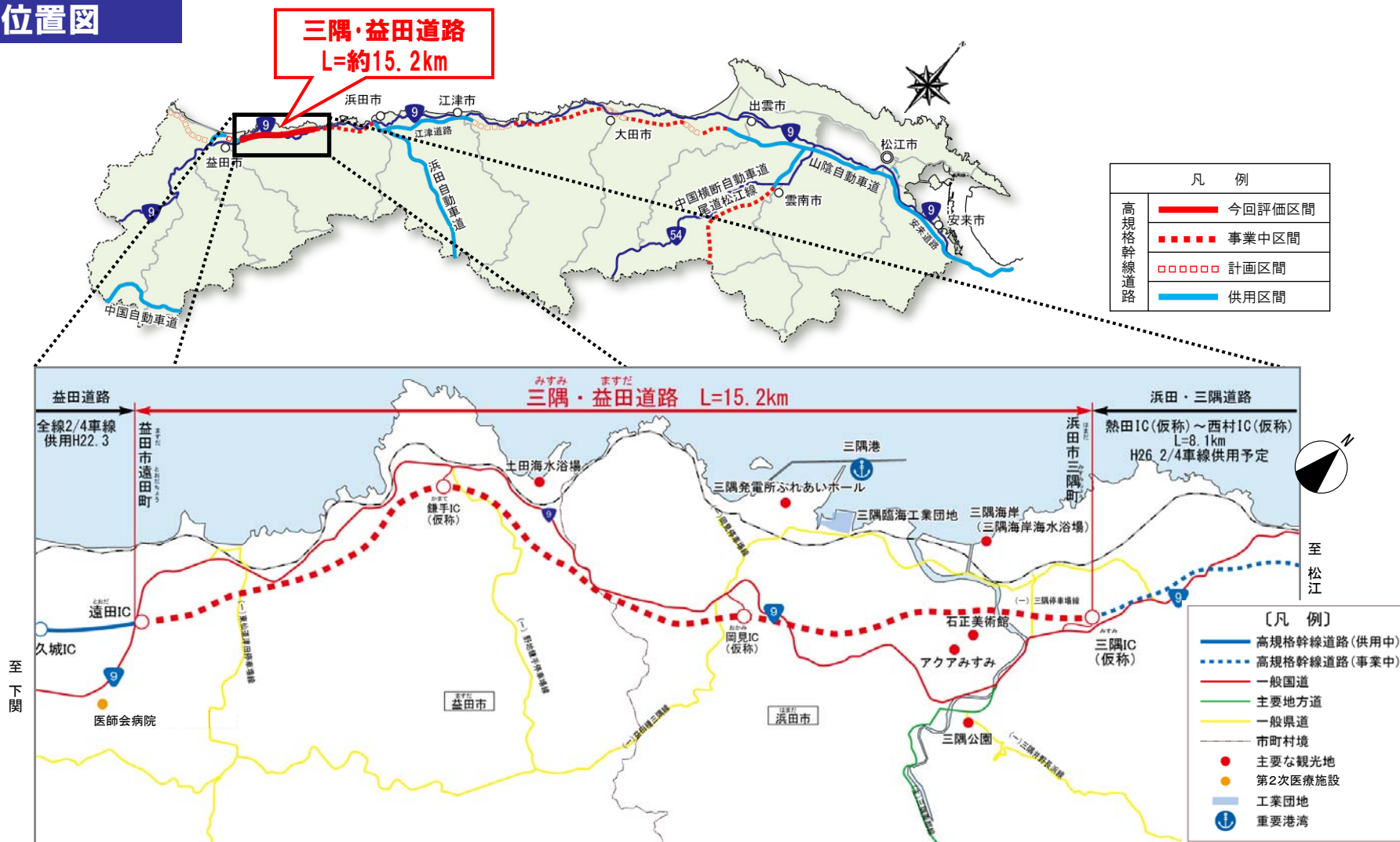
平成23年11月
国土交通省 中国地方整備局

1. 位置図

一般国道9号 三隅・益田道路

- ・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号三隅・益田道路は、浜田市三隅町から益田市遠田町に位置する延長15.2kmの道路である。

位置図



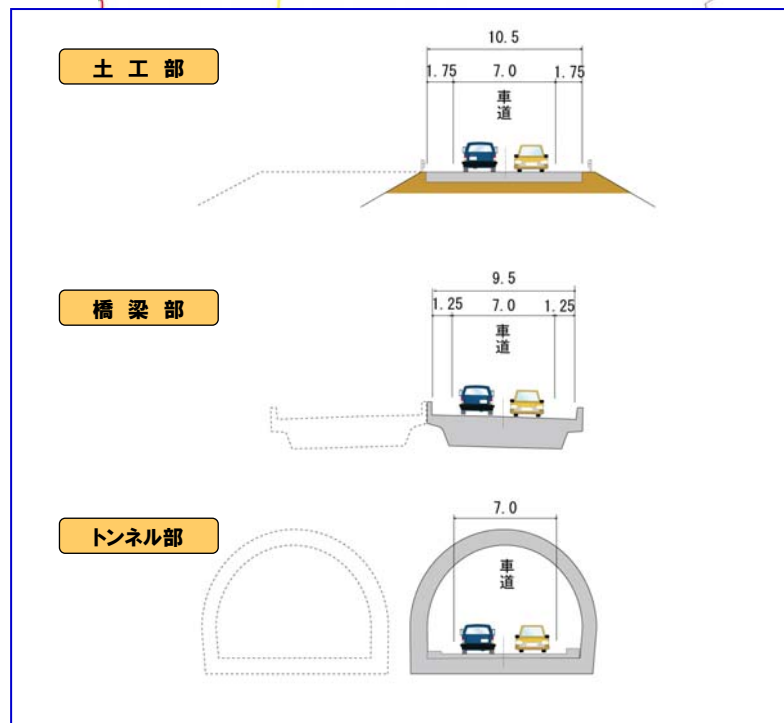
2. 事業概要

・三隅・益田道路は、延長15.2km、設計速度80km/h、暫定2車線で事業費約660億円。H22年10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 はまだし みすみちよう みすみ しまねけん ますだし とおだちよう 島根県浜田市三隅町三隅～島根県益田市遠田町		
計 画 延 長	L=15.2km		
設 計 速 度	80km/h		
車 線 数	暫定2車線		
計 画 交 通 量	約14, 200～16, 200台/日		
	乗用車	小型貨物	普通貨物
	約6,500台/日	約2,700台/日	約7,000台/日
全 体 事 業 費	約660億円		

地元調整の経緯等

都市計画決定等の状況

H22年10月 : 都市計画決定

地域の要望等

H23年6月: 島根県知事が国土交通大臣に早期事業化を要望

H23年10月: 島根県、鳥取県、山口県知事が国土交通大臣に早期事業化を要望

H23年10月: 益田市長、浜田市長が国土交通大臣に早期事業着手を要望

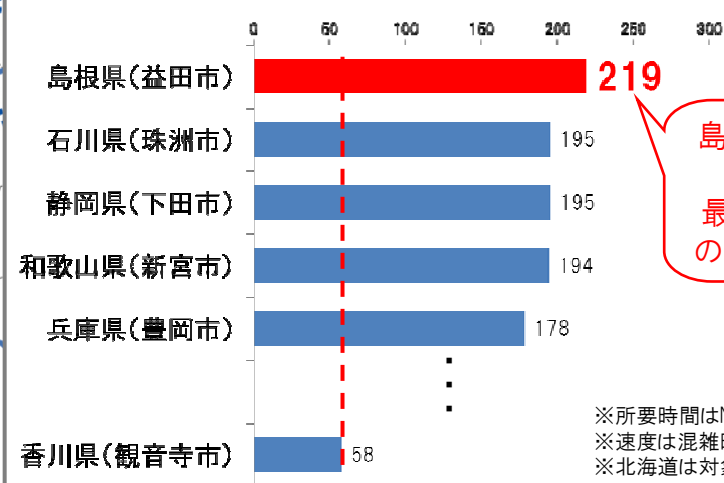
3. 課題と現状

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。



【県庁へ最も遠い市の所要時間(都府県別)】



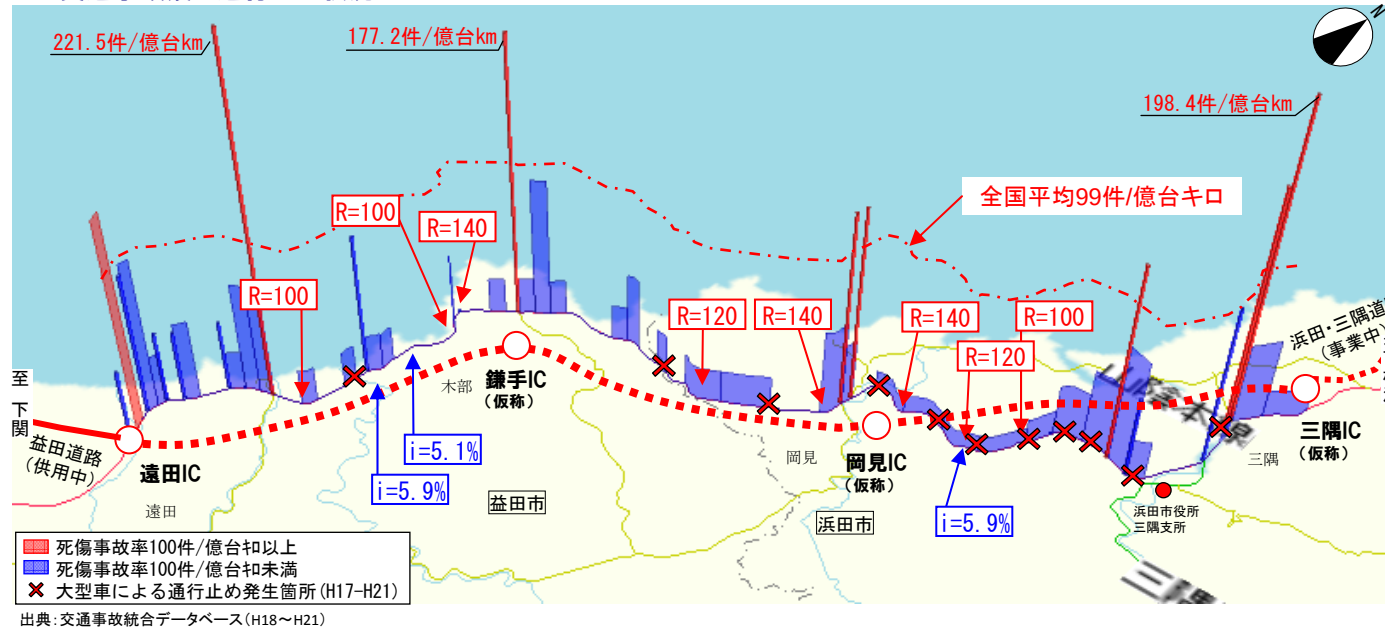
島根県益田市が
最も遠く、
最も近い香川県の約4倍も要する

3. 課題と現状

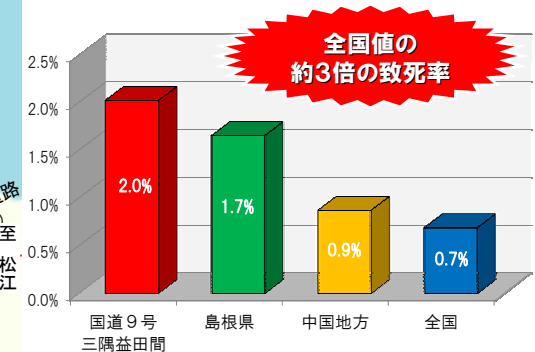
課題②-1 唯一の幹線道路である国道9号が脆弱【交通事故による通行止めが多発】

- ・国道9号浜田市三隅町～益田市間では、死傷事故率が全国平均(約99件/億台キロ)以上の区間が9箇所存在しており、また、当該区間の交通事故による致死率も全国値の約3倍と高く、住民の事故への不安感も高い。
- ・浜田市三隅町～益田市間の交通事故による通行止め(16回/5年)のうち、約7割が大型車に関する交通事故。

▼ 交通事故及び通行止め状況

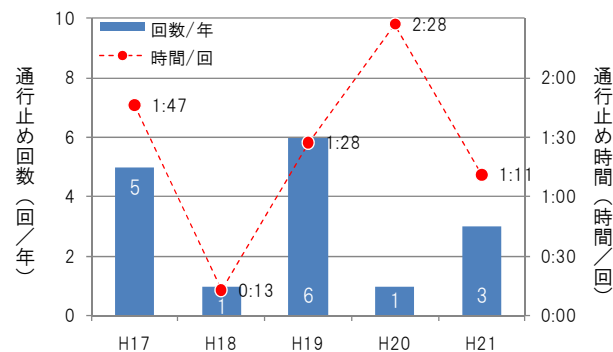


▼ 三隅～益田(国道9号)の交通事故致死率(島根県及び中国地方・全国値との比較※)



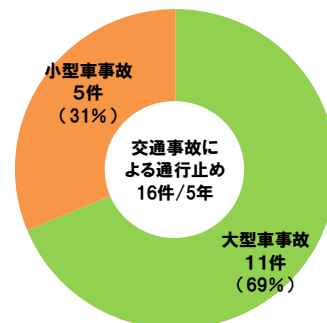
※島根県及び中国地方・全国値は平成21年警察白書
※国道9号三隅益田間は交通事故統合データベース(H18-H21)
※致死率(人/件(%))=死者数(人)/死傷事故件数(件)(H18-H21平均値)

▼ 通行止めの年間発生件数



出典: 浜田河川国道事務所資料

▼ 通行止めが発生した事故の内訳



▼ 事故による通行止めで渋滞が発生

事故発生: H20. 10. 29
発生場所: 浜田市三隅町岡見
全面通行止め: 2時間30分
最長渋滞長: 約5km(上り)



【交通事故状況写真】



【渋滞状況写真】 益田市西平原町 上り(松江)方面

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号浜田市三隅町～益田市間が通行止めとなった場合、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1.7倍)
- ・救急・救援活動の拠点となる、1次広域防災拠点(浜田防災備蓄倉庫)への連絡が課題。

代替路の距離・所要時間比較

現 道	43km/67分
迂 回 路	100km/117分

H22センサスより算出



※所要時間はH22センサスの混雑時旅行速度により算出。



▼ 通行止め発生時の迂回路



※H22道路交通センサス混雑時旅行速度により算出

- ・救命救急を担う第3次医療施設(浜田医療センター)へ60分で到達できない地域(約2.2万人)が広く存在。
- ・浜田市三隅町～益田市間では、年平均約180件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。

▼ 病院間の連携



Year	Cases per Year
H18	219
H19	187
H20	168
H21	177
H22	142

市	H16	H18	H20
益田市	119	125	118
浜田市	127	126	138
出雲市	654	708	715

- 浜田医療センター
 - ・神経内科医不在
 - ・麻酔科医の不足
 - ・里帰り出産の休止(H23.5～)
- 益田赤十字病院
 - ・脳神経外科の廃止(H22～)
 - ・消化器内科医の減少
 - 5名(H18)→1名(H20)→2名(H21)
 - ・里帰り出産の休止(H20.11～)

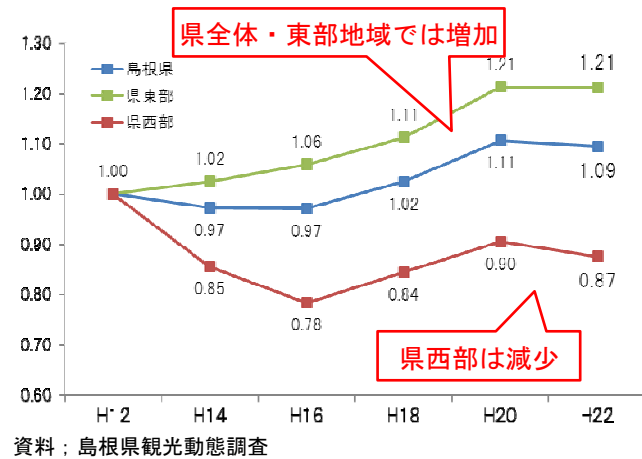
6

3. 課題と現状

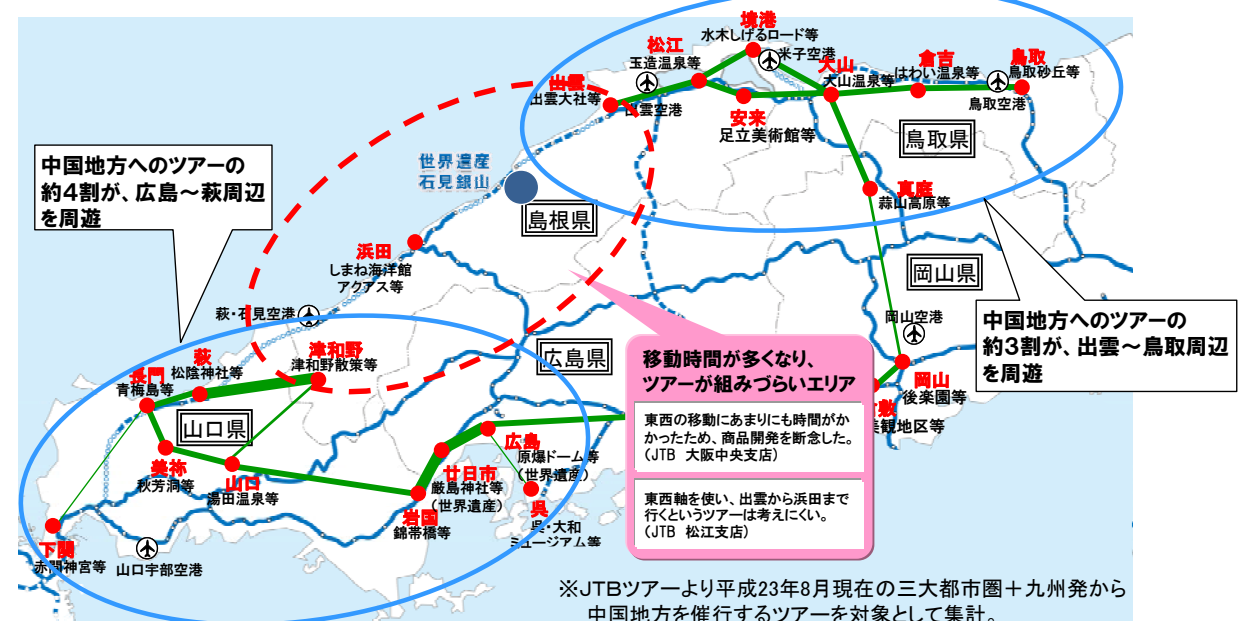
課題④ 広域観光ルート形成

- ・島根県西部は、世界遺産石見銀山をはじめとする、観光資源は豊富であるが、観光客数の伸びは県東部に比べ低迷している。
- ・島根県東部と西部は移動時間が長く、また、萩・石見空港からの移動時間が長くなるため、県央部は観光ツアーが組みづらいエリアになっている。

▼ 島根県内の観光客数の推移(H12=1.0)

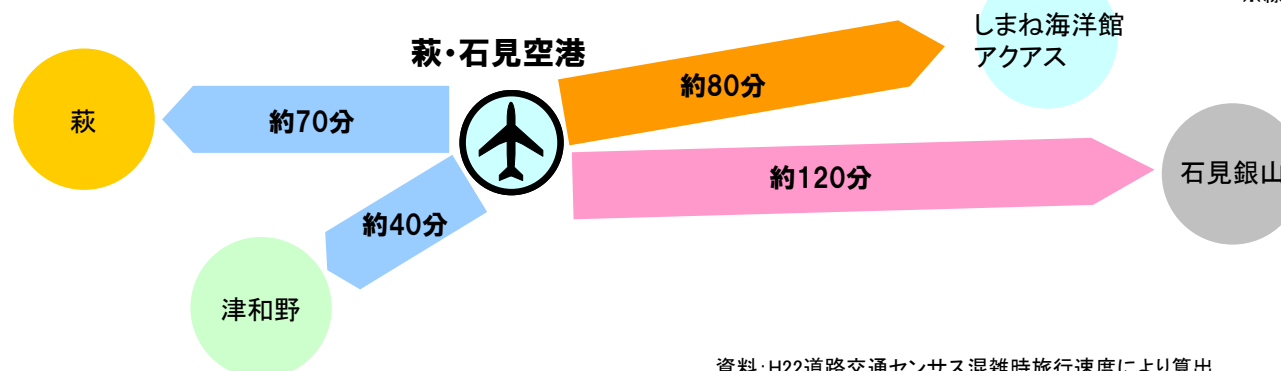


▼ 東京発観光ツアーの主な周遊状況



※JTBツアーより平成23年8月現在の三大都市圏+九州発から中国地方を催行するツアーを対象として集計。
※帰路でブロック外の空港、駅利用のツアーも含む。
※中国地方をスタートするツアーを集計。
※線の太さは、ツアーで組まれている周遊コース数の多さを表す。

▼ 石見空港から主要観光地までの所要時間



資料：H22道路交通センサス混雑時旅行速度により算出

3. 課題と現状

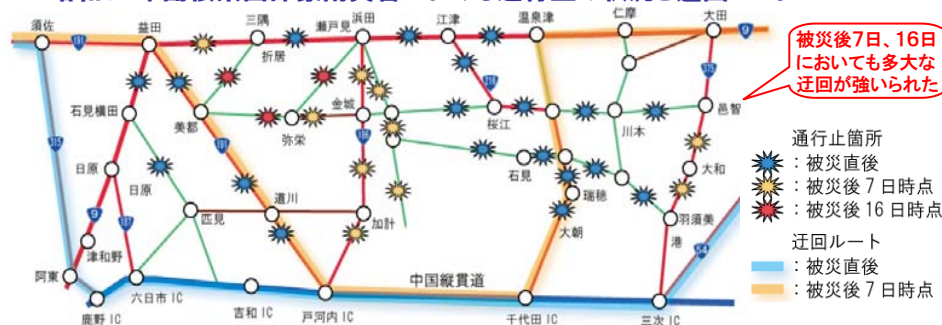
課題⑤-1 災害による通行障害・地域の孤立

- ・国道9号浜田市三隅～益田市間の沿線には、土砂災害危険箇所(51箇所)や要防災対策箇所(12箇所)が多数存在。
- ・昭和58年7月の島根県西部を中心とした集中豪雨による被災では、道路網の寸断による集落の孤立や多大な迂回が発生。また、緊急輸送道路である浜田市～益田市間の国道9号では、16日間にわたり全面通行止めが発生(緊急車両は3日間)。

▼ 災害危険箇所の状況



▼ 昭和58年島根県西部豪雨災害における通行止め状況と迂回ルート



▼ 昭和58年島根県西部豪雨災害における国道9号の災害発生箇所

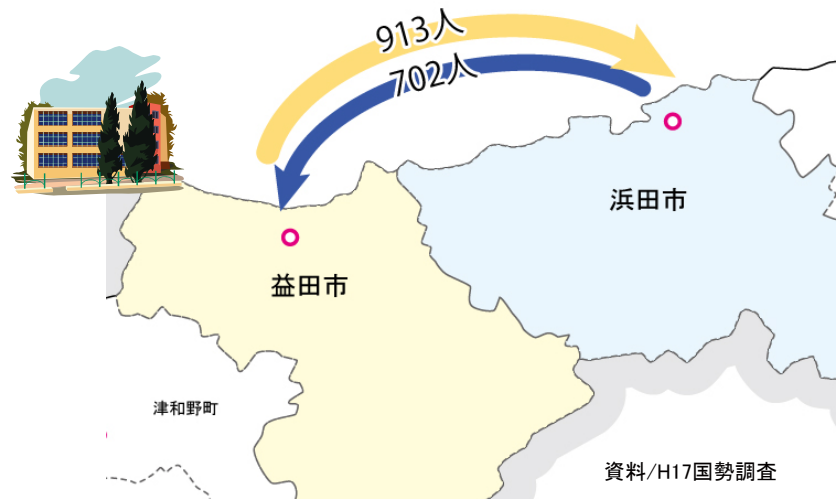


3. 課題と現状

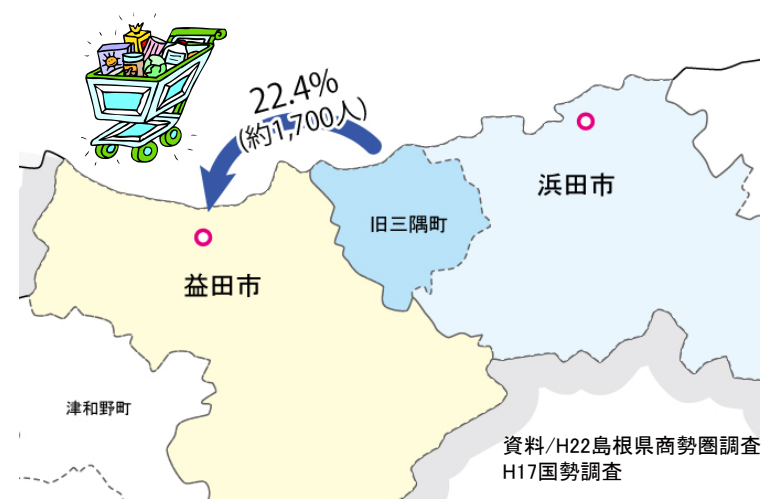
課題⑤-2 災害による通行障害・地域の孤立【日常生活における地域間のつながり】

- ・浜田市、旧三隅町と益田市は、通勤・通学や買い物、通院等の日常生活におけるつながりが強い地域である。
- ・しかし、当該地域間を結ぶ日常生活に必要な不可欠な唯一の幹線道路には、土砂災害危険区域や線形不良箇所などの多くの課題が存在し、地域住民は、日常生活における移動に不安を抱えている。

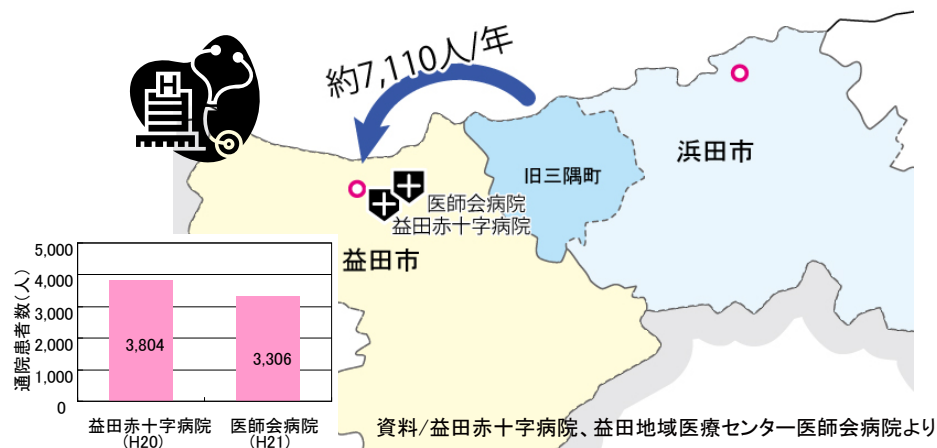
▼ 益田市・浜田間の通勤・通学流動



▼ 旧三隅町からの買物流動



▼ 旧三隅町からの通院流動



▼ 国道9号の状況



交通事故による通行止め(浜田市三隅町向野田)

・国道9号 浜田市三隅町～益田市間の交通事故による通行止めは、16回/5年(H17-H21)発生。



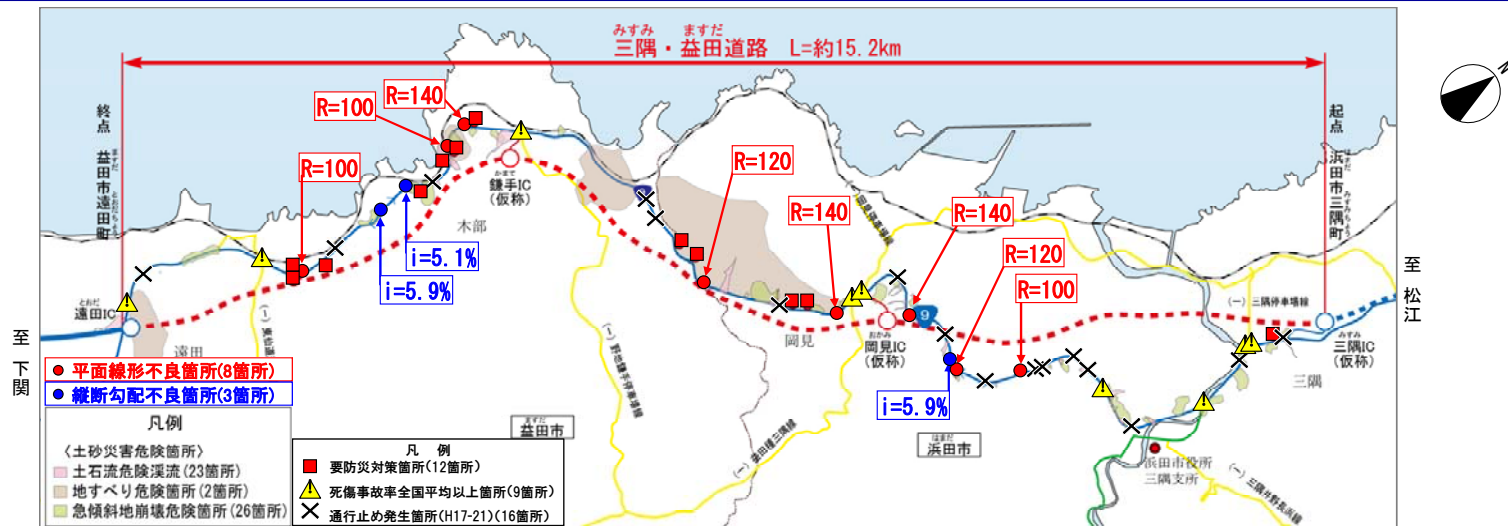
線形不良箇所(浜田市三隅町向野田)

・国道9号 浜田市三隅町～益田市間には、急カーブや急勾配の線形不良箇所が11箇所存在。

3. 課題と現状

課題と現状のまとめ

- ・三隅・益田地区では ①拠点都市への連絡性①唯一の幹線道路である国道9号が脆弱、②救急医療施設への速達性、④広域観光ルートの形成、⑤日常生活における都市間連携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津和野町等から、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** ・急カーブや急勾配等の道路構造不良箇所が11箇所存在。
 ・死傷事故率が全国平均(約99件/億台キロ)以上となる区間が9箇所存在。
 ・交通事故による通行止め(16回/5年)のうち、約7割が大型車に関する交通事故。
 ・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1.7倍)
 ・救急・救援活動の拠点となる、1次広域防災拠点への連絡が課題

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広く存在。(約2.2万人)

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・地域の孤立

- 課題・現状** ・浜田市三隅町～益田市間の沿線には、災害の恐れのある土砂災害危険箇所が51箇所、要防災対策箇所が12箇所存在。
 ・過去の大規模災害時には、道路網の寸断による集落の孤立や多大な迂回が発生。
 ・昭和58年災害では緊急輸送道路である国道9号が16日間寸断(緊急車両は3日間)。

5. 整備効果

- ・三隅・益田道路の整備により、線形不良箇所や要防災対策箇所が多い、脆弱な国道9号の代替性が確保され、緊急輸送道路としての安全性・信頼性が向上する。
- ・また、第3次医療施設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。



〔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

益田市から松江市(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する**

整備効果

〔浜田・益田間における緊急輸送道路の確保〕〔リダンダンシーの確保〕

災害発生時に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(63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**

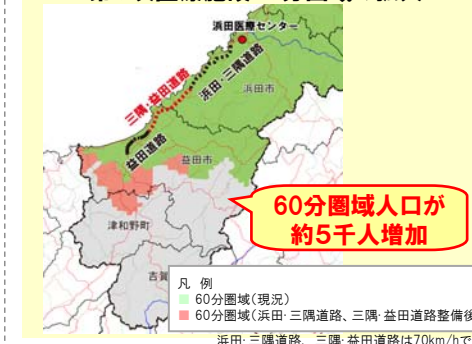
〔広域観光ルートの形成〕

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**。



〔第3次医療施設への速達性向上〕

第3次医療施設60分圏域の拡大



第3次医療施設への速達性の向上による**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

一般国道9号 三隅・益田道路

・総費用は533億円、3便益による総便益は744億円で費用便益費は1.4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)	533
事業費	494
維持管理費	39
総便益 (B)	744
走行時間短縮便益	532
走行経費減少便益	156
交通事故減少便益	55
費用便益比	1.4

経済的内部収益率 (EIRR)	6.0%
------------------------	------

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。

- ※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。