

計画段階評価に向けた検討

山陰自動車道（^{ふく}福^{みつ}光～^ご江^う津^つ） 第1回 説明資料（抜粋）

平成25年2月5日

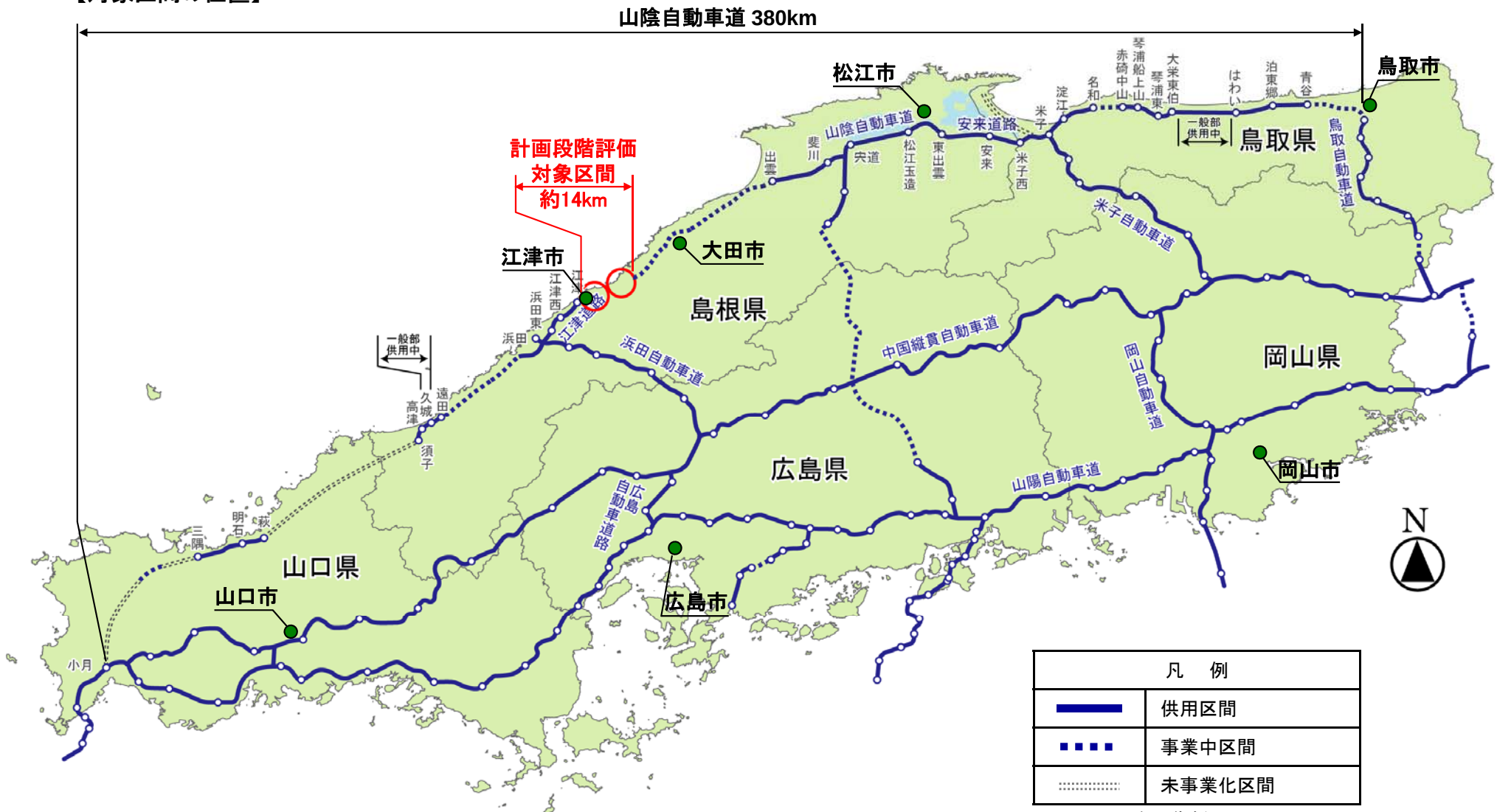
国土交通省 中国地方整備局

1. 地域の状況と課題

1-1. 位置

- 当該区間は、日本海国土軸の一部を担う山陰自動車道の一部。
- 沿線の大田市・江津市は、東西に長い島根県のほぼ中間に位置し、県庁所在地の松江市まで約70km。

【対象区間の位置】



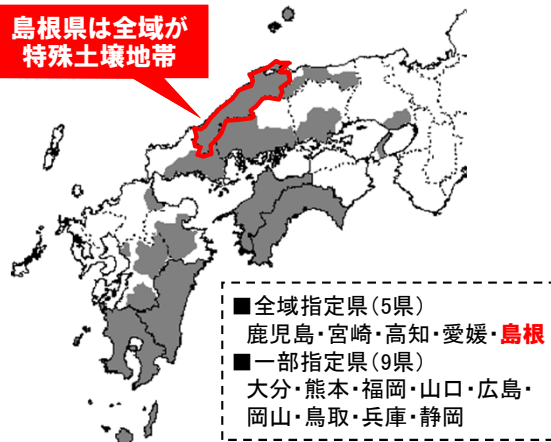
※) H24.4月現在の道路網

1-2. 自然災害の状況

- 島根県は全域が特殊土壌地帯であり、豪雨の際に土砂災害が発生しやすい地質的リスクを抱えており、過去5年間に於ける都道府県別の土砂災害発生件数は全国第2位。
- 昭和47年7月、昭和58年7月の豪雨では、県西部の広範囲で土砂災害が発生し、国道9号が各所で寸断。

■島根県西部地域の自然条件

【特殊土壌地帯の分布】



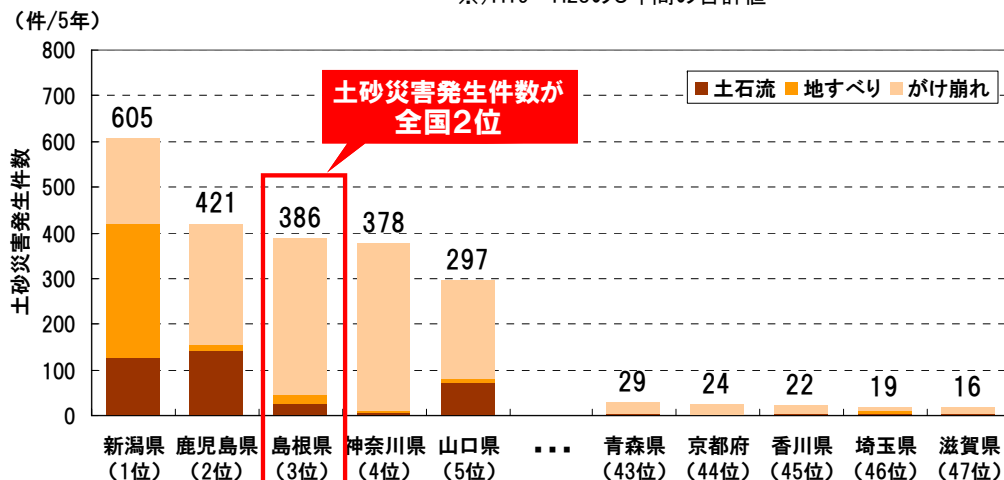
<特殊土壌地帯の特徴>

- ①特殊土壌(特殊な火山噴出物、花崗岩風化土等、特に侵食を受けやすい土壌)で覆われている。
 - ②台風の来襲頻度が極めて高い。
 - ③雨量が極めて多い。
- 等から、災害が発生しやすく、農業生産にも不利な面がある地帯である。

資料:「特殊土壌地帯対策の概要」農林水産省

【都道府県別土砂災害発生件数(上位・下位5都道府県)】

※)H19～H23の5年間の合計値



資料:「近年の都道府県別土砂災害発生状況」国土交通省 水管理・国土保全局 砂防部

■過去に大田市・江津市周辺で発生した大規模災害

【昭和47年7月豪雨・昭和58年7月豪雨における災害発生状況】

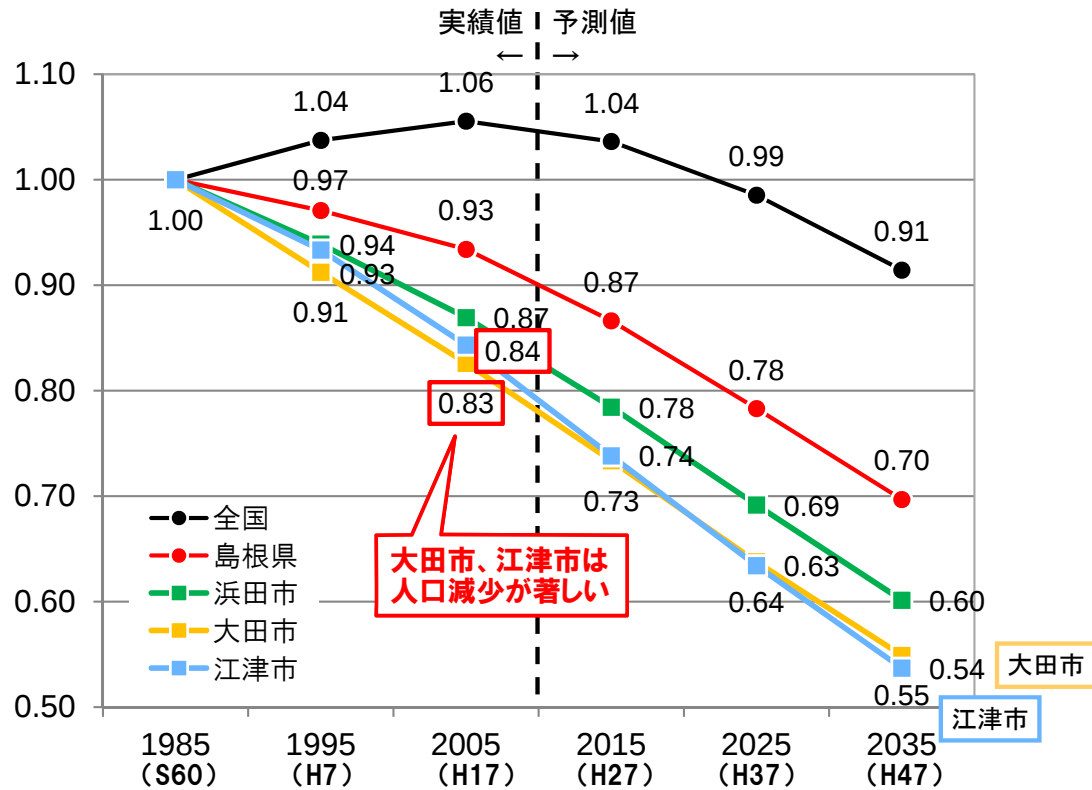


資料:「昭和四十七年七月 豪雨災害誌」、「昭和五十八年七月 豪雨災害誌」建設省中国地方建設局

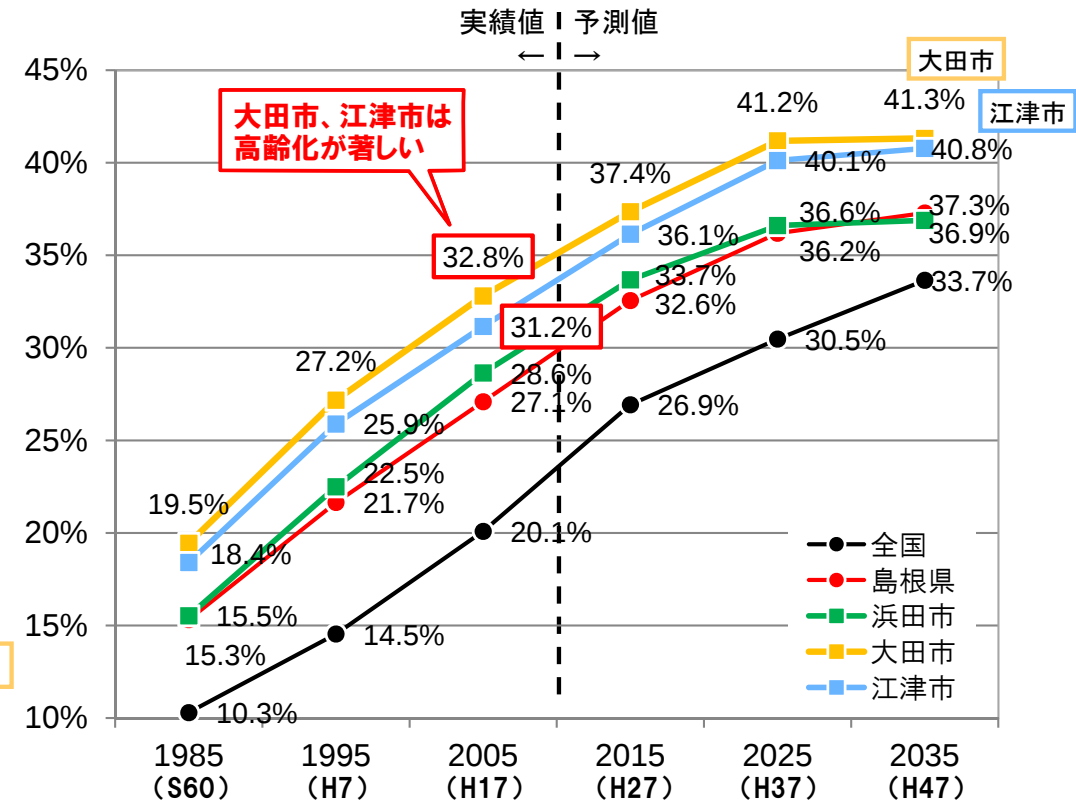
1-3. 人口・高齢化の状況（1）

- 島根県は全国に比べ人口減少・高齢化が進んでおり、特に大田市・江津市は人口減少・高齢化が著しい。

【総人口比率の推移(1985年を1.0とした場合)】



【高齢化率(65歳以上人口割合)の推移】



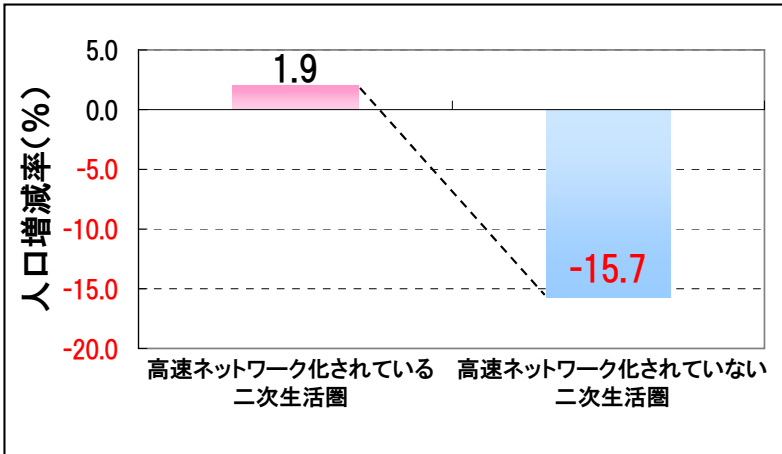
※) 将来推計人口については、出生中位、死亡中位推計の結果に基づく。

資料:【実績値】「国勢調査」総務省、【予測値】「日本の市区町村別将来推計人口(平成20年12月推計)」国立社会保障・人口問題研究所

1-3. 人口・高齢化の状況（2）

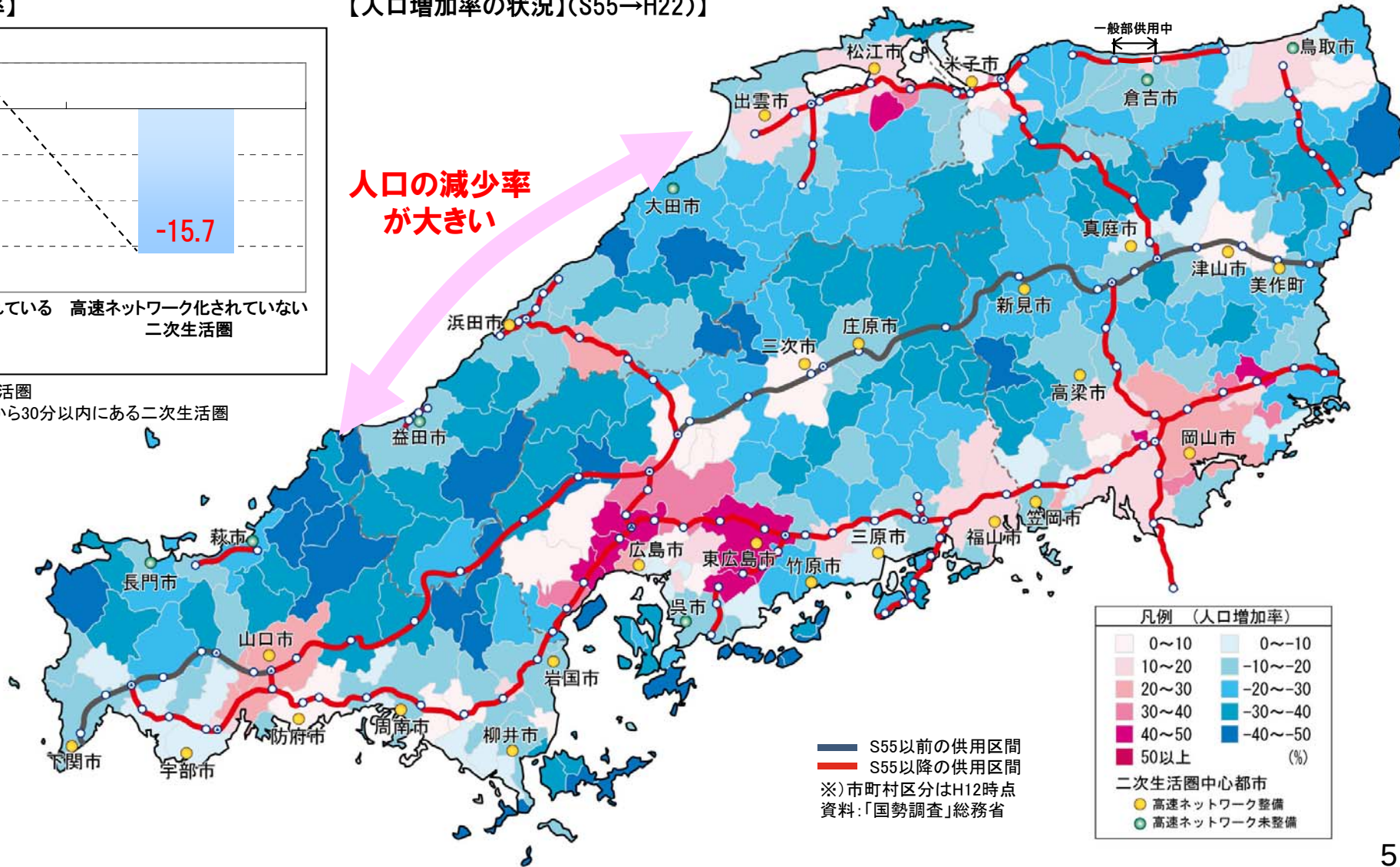
- 中国地方の中でも、山間部と山陰側西部の地域で、人口減少が進んでいる。

【二次生活圏の人口増減率】



※) 高速ネットワーク化された二次生活圏
: 生活中心地が高速道路ICから30分以内にある二次生活圏

【人口増加率の状況】(S55→H22)

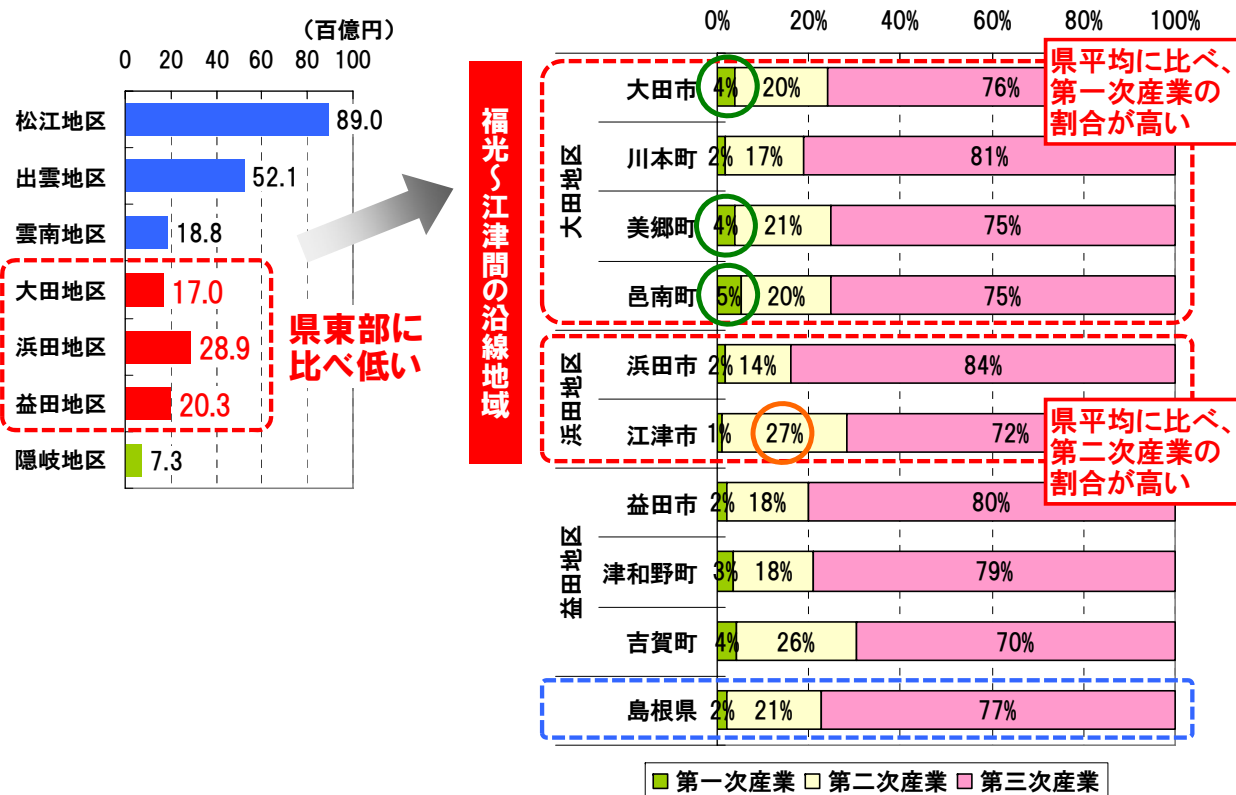


1-4. 地域経済の状況 地域の産業構造

- 島根県内の総生産は全国45位と低い水準。
- 総生産額の構成比から島根県西部(福光～江津間の沿線地域)の産業構造を見ると、大田地区は第一次産業、浜田地区(江津市)は第二次産業の割合が県平均に比べて高い。
- また、産業別の従業者数構成比を全国と比較すると、漁業をはじめとする第一次産業の他、国内有数のシェアを誇る合板材や石州瓦に関する製造業の比率が高く、これらの産業が当該地域の主要産業となっている。

■島根県西部地域の総生産額の構成比

【島根県内の地区別総生産(H21)】 【県西部地域の市町村別・産業3分類別総生産構成比】

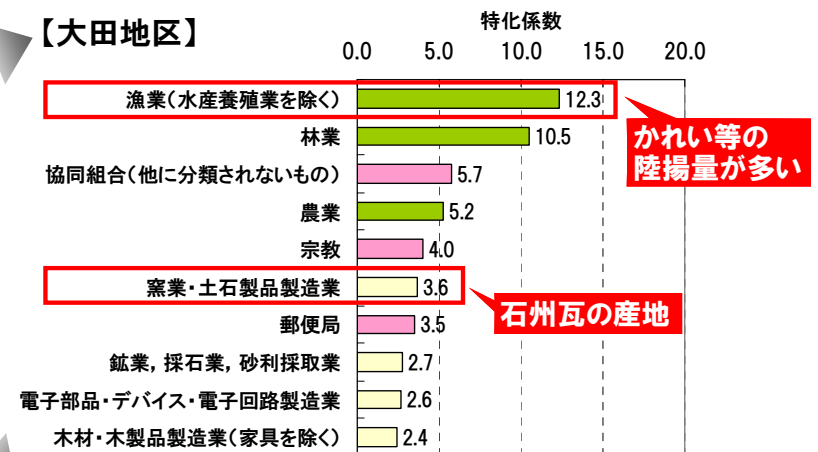


■大田・浜田地区の産業別特化係数

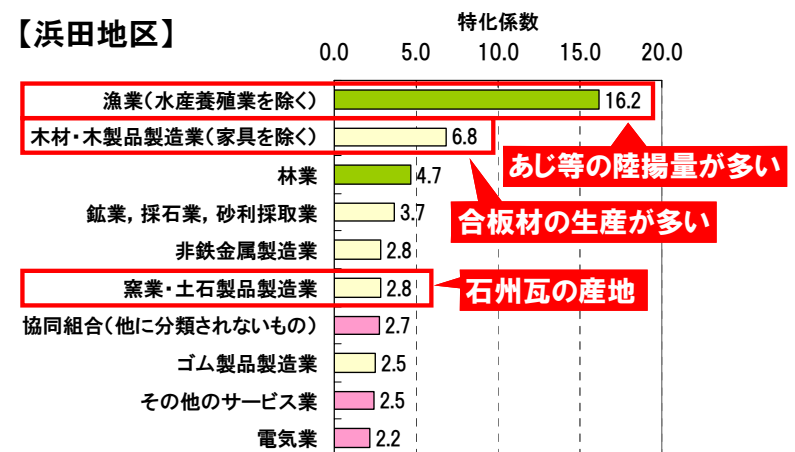
(産業中分類別の従業者数構成比による上位10業種)

特化係数 = (圏域内の産業別従業者数構成比 / 全国の産業別従業者数構成比)

【大田地区】



【浜田地区】



1-5. 産業の状況（1）地場産業（合板材）

- 島根県は合板材の主要生産地（中国地方におけるシェア82%）である。当該地域を拠点とするNグループの住宅用合板材は国内シェア約2割を占めている。
- 関西以东への輸送をはじめ、国道9号は合板材を出荷する際の重要なルートとなっている。

■木材品製造業

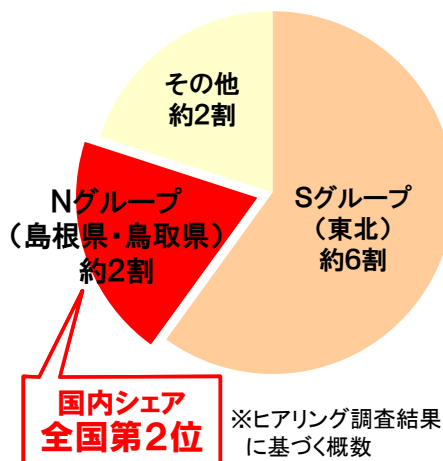
【合板材の概要】

- 薄く切った単板を、繊維方向を90° 互い違いに重ねて熱圧接着した木質ボード。
- 家具や造作材、コンクリートの型枠としての利用のほか、構造用合板として住宅の壁や床に利用されている。

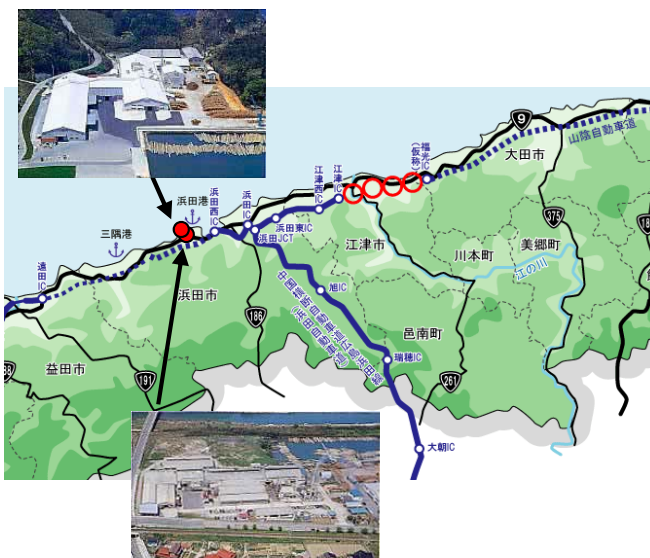


合板材

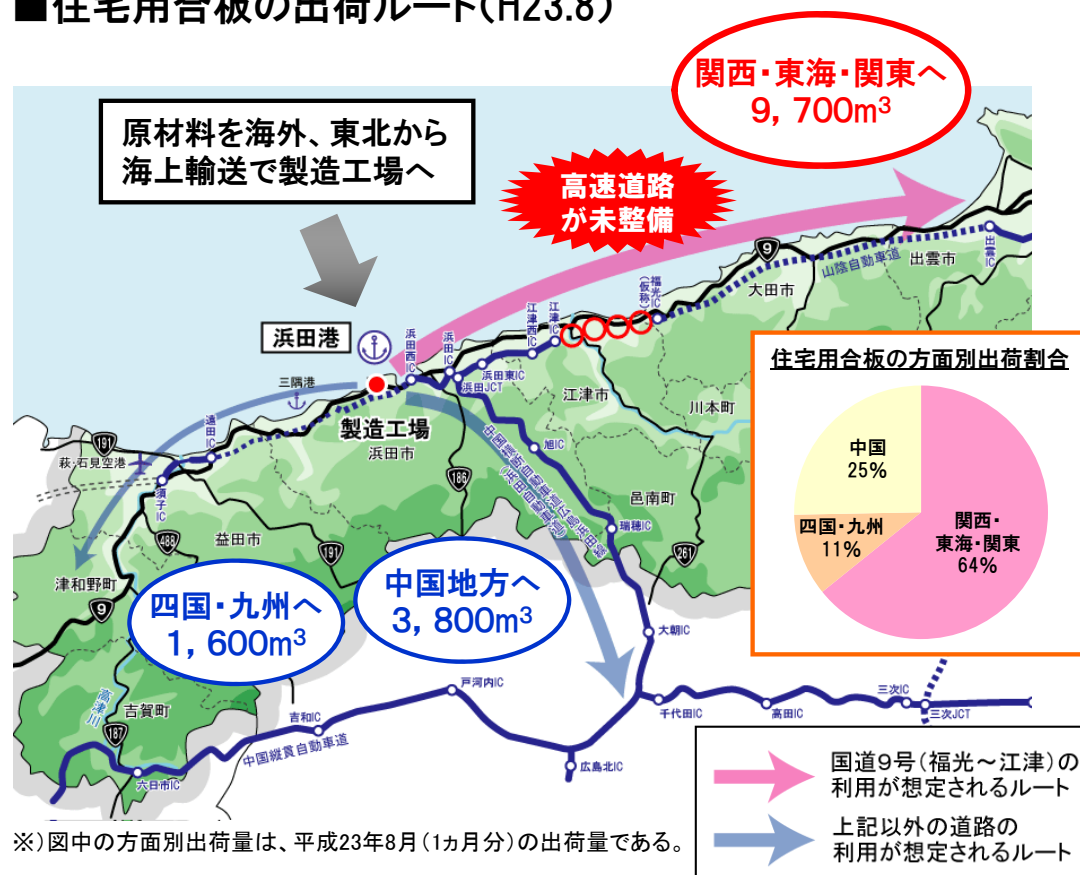
【住宅用合板材の国内シェア※】



【浜田港周辺における木材品の製造拠点】



■住宅用合板の出荷ルート(H23.8)



※図中の方面別出荷量は、平成23年8月(1ヵ月分)の出荷量である。

【島根県内の合板製造企業Nグループの声】

- 関西以东は、国道9号を利用して木材を輸送している。
- 国道9号に代わる迂回路はなく、通行止めの際は東西方向の流通はストップするだろう。

1-5. 産業の状況（2）地場産業（石州瓦）

- 石州瓦は、日本三大瓦のひとつであり、生産量で国内シェアの14%を占める主要な地場産業である。
- 石州瓦は、国道9号を經由して全国に出荷されており、3割程度は江津以東の国道9号を利用している。

■石州瓦

【粘土瓦の特徴】

- 島根県、石見地方で生産される赤褐色の瓦。
- 瓦の全国シェア第2位で、日本三大瓦のひとつ。
- 寒さに強く、表面のガラス質により、防水性が高く塩害にも強い。
- 日本海沿線の寒くて積雪の多い地域に葺かれてきた。



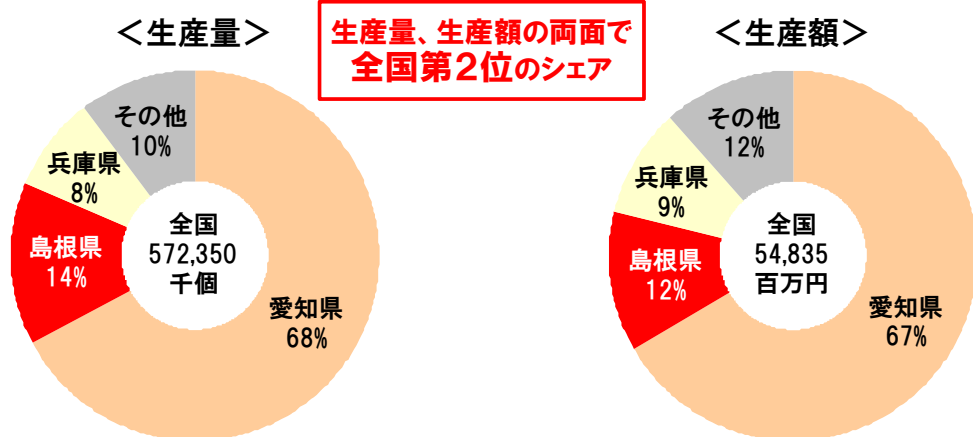
石州瓦の街並み



石州瓦

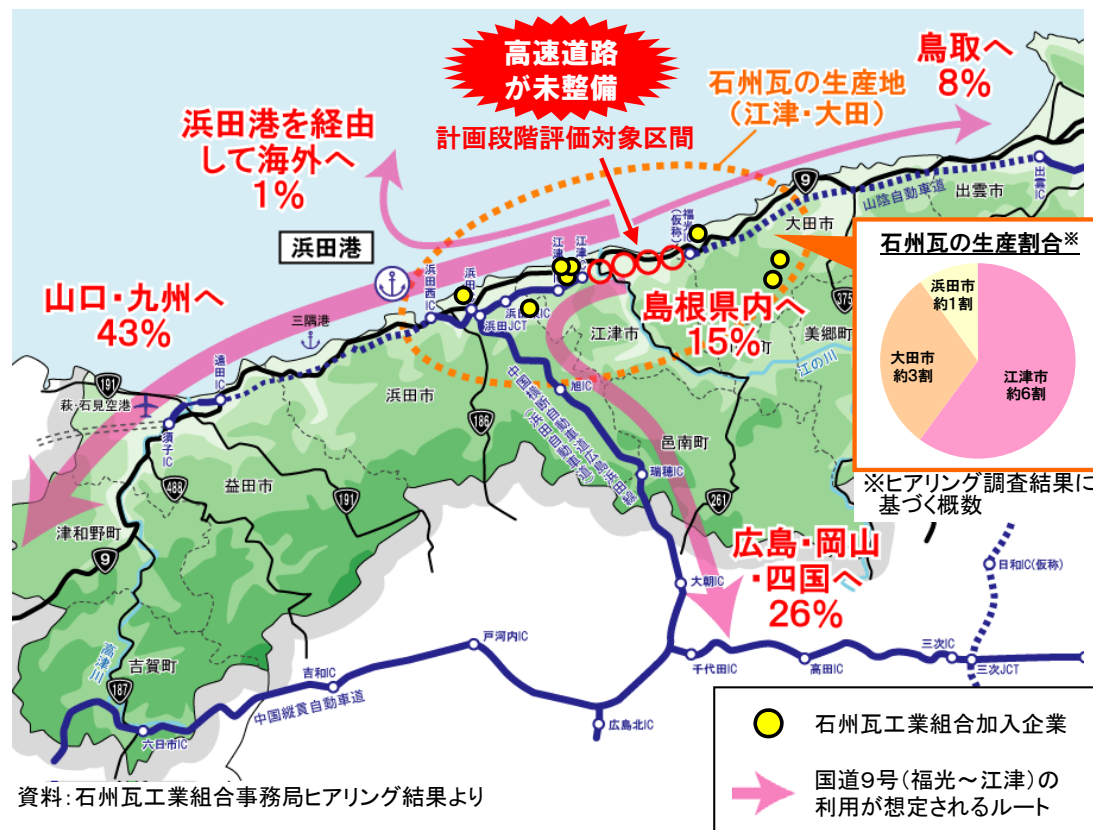
写真: 島根県ホームページ

【粘土瓦の県別シェア(H21)】



資料:「平成21年工業統計調査」経済産業省

■石州瓦の出荷ルート(H21)



資料: 石州瓦工業組合事務局ヒアリング結果より

【石州瓦工業組合事務局の声】

- シェア拡大の最大の要素は「帰り荷の確保」である。
- 山陰道の全線整備やそれに伴う浜田港、境港の活性化等により、コスト面で競争力が向上し、出荷拡大に繋がる可能性が高い。
- 現道の輸送では揺れや衝撃で瓦が割れる危険性があるため、走行性の高い輸送ルートの確保が重要。

1-5. 産業の状況（3）浜田港の役割

- 浜田港は韓国、ロシア、また、中国に近い好立地条件を活かし、国際貿易の「日本海側拠点港(原木)」に指定。
- また、平成13年の「国際定期コンテナ航路」開設以降、コンテナ数は年々増加傾向にある。
- 出雲市方面への化学石膏・牧草の輸送や大田方面からのスラグサンドの輸送には、国道9号が利用されている。

■浜田港の特徴

(立地条件)

➤ 韓国、中国、ロシアに近い好立地条件

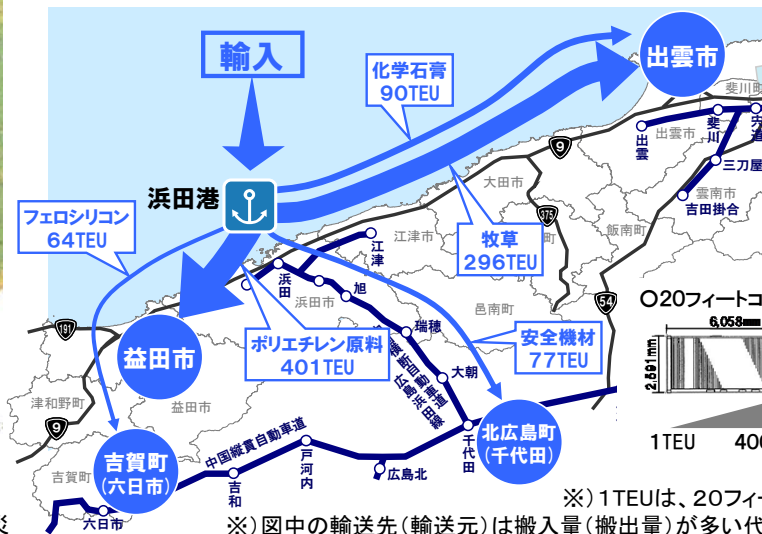
(國際航路)

- ・釜山港との国際定期コンテナ航路
- ・ウラジオストックとのRORO船航路

日本海側拠点港(原木)に指定

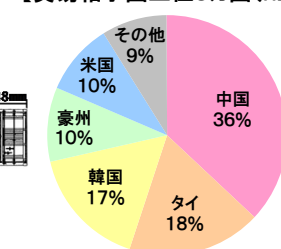


■国内における主な輸送先及び経路(コンテナ利用上位4~5品目)



順位	品目	TEU	貿易国
1	ポリエチレン原料	401	韓国、タイ
2	牧草	296	米国、豪州
3	化学石膏	90	中国
4	安全機材	77	中国
5	フェロシリコン	64	中国、ベトナム

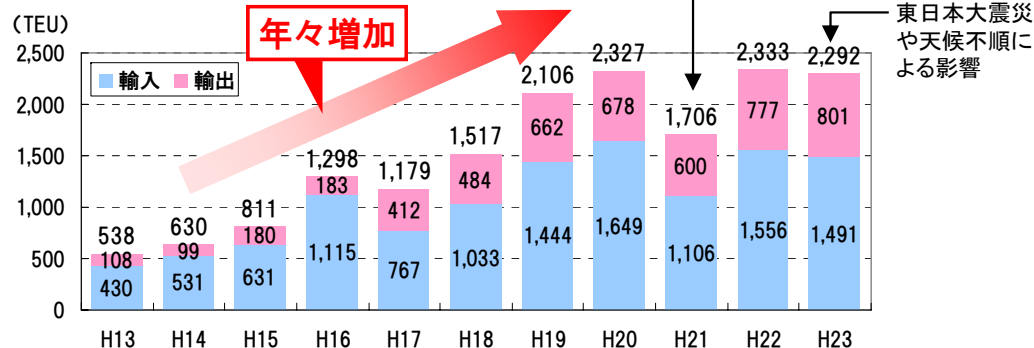
【貿易相手国上位5力国(H23)】



※) 1TEUは、20フィートコンテナ1個分を示す。

※) 図中の輸送先(輸送元)は搬入量(搬出量)が多い代表的な地域を示している。

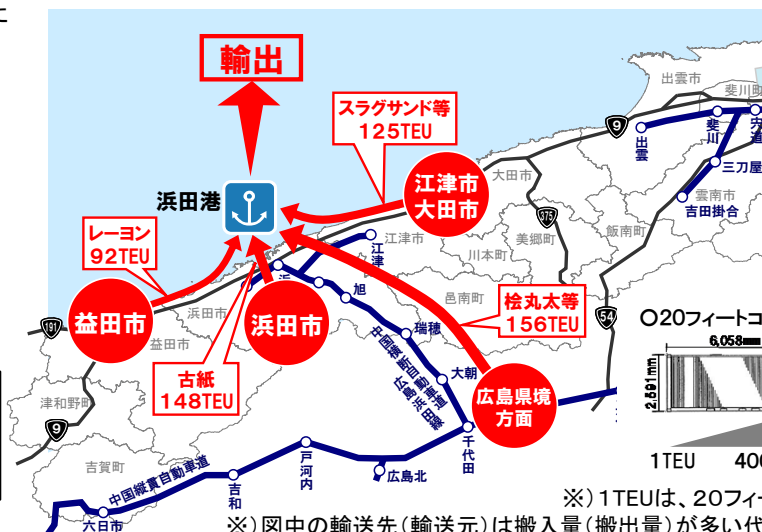
■ 国際定期コンテナ数の推移(H13～H23)



【浜田港振興会事務局の声】

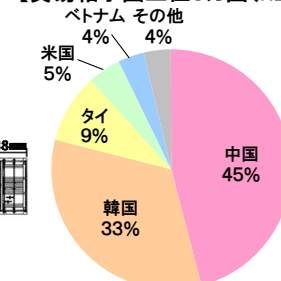
- アクセスルートが**国道9号1本**しかないことは、**港の利用が敬遠される理由**となる。
➤山陰道の整備により、**リードタイムの短縮**や**輸送コストの削減**が進めば、**利用企業の増加**、ひいては**定期航路の拡大**につながり、さらなる**利用促進**が期待できる。

資料：浜田港振興会ヒアリング結果を基に作成



順位	品目	TEU	貿易国
1	桧丸太等	156	韓国、ベトナム
2	古紙	148	中国
3	スラグサンド等	125	韓国、タイ
4	レーヨン	92	中国、韓国、米国

【貿易相手国上位5力国(H23)】



※) 1TEUは、20フィートコンテナ1個分を示す。

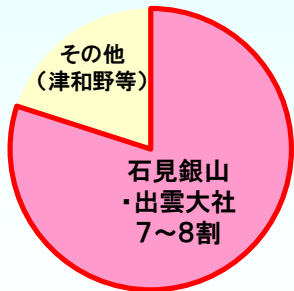
※) 図中の輸送先(輸送元)は搬入量(搬出量)が多い代表的な地域を示している。

1-6. 観光の状況（1）

- 島根県西部は、世界遺産石見銀山をはじめとし、著名な観光資源も複数存在する。
- 石見銀山には、広島や山口、九州方面からの観光客も多く訪れており、国道9号が利用されている。
- 浜田港は、クルーズ客船の寄港地となっており、周遊観光の7～8割が石見銀山や出雲大社を訪れている。

■島根県西部地域の主要観光地

【クルーズ客船ツアーにおける陸上観光コースの参加者内訳※1】



仁摩サンドミュージアム(大田市)



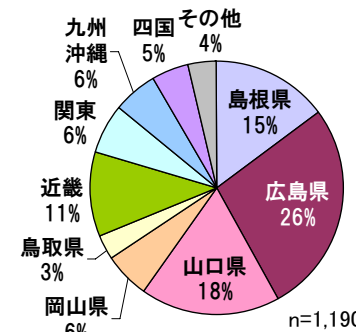
石見銀山・龍源寺間歩(大田市)



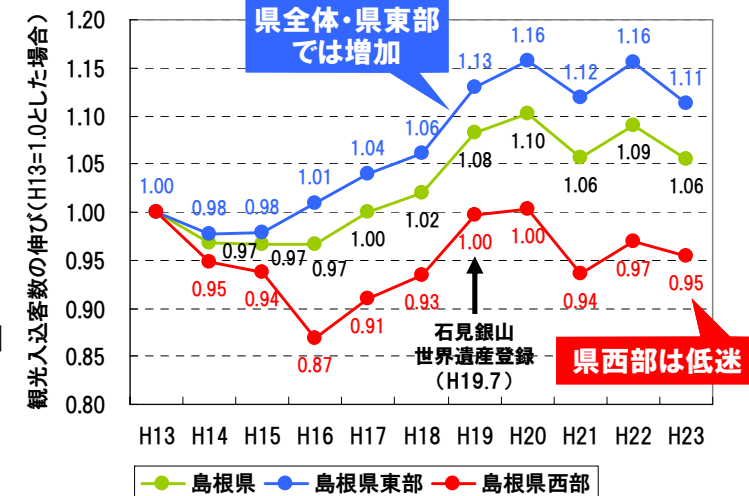
三瓶山(大田市)



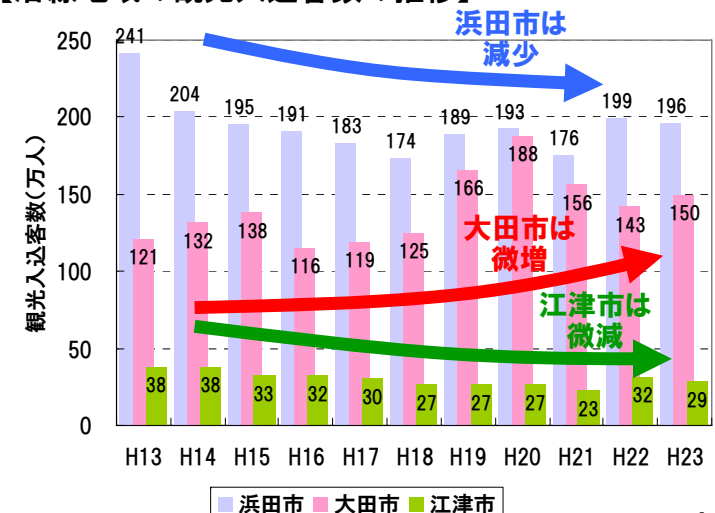
【島根県西部を訪問する観光客の発地内訳(H23)※2】



【島根県内の観光入込客数の推移(H13=1.0)】



【沿線地域の観光入込客数の推移】



※1)クルーズ客船ツアーの陸上観光コースの参加者内訳については、ツアー企画会社へのヒアリング調査結果に基づく概数。

(H21.9.30の「にっぽん丸」、H21.11.27の「飛鳥Ⅱ」が寄港した際の浜田港からの陸上観光ツアー情報による)

※2)「石見銀山(大田市)」、「石見海浜公園(浜田市)」、「太鼓稲荷神社(津和野町)」で実施したアンケート調査結果(回答者の住所)に基づく。

1-6. 観光の状況（2）

- 三大都市圏及び九州地方発観光ツアーは、出雲～鳥取周遊や広島～山口周遊のツアーが組まれているが、島根県西部は、東西の移動時間が長く、観光ツアーが組み難い立地状況となっている。
- また、島根県西部への観光入込客数は、他に比べ少なく、全ての観光地が50万人を下回っている。

中国地方を周遊する主な観光ツアーの状況

移動時間が長く、
ツアーを組みにくいエリア
(東西の移動に約3時間を要す)

東西軸を使い、出雲から浜田まで
行くというツアーは考えにくい。
(JTB 松江支店)

東西の移動にあまりにも時間がか
かったため、商品開発を断念し
た。(JTB 大阪中央支店)

中国地方へのツアーの
約3割が出雲～鳥取周辺を周遊

※) 出雲大社～石見銀山、石見銀山～萩・津和野
を周遊するツアーがわずかに設定されているのみ

中国地方へのツアーの
約4割が、広島～萩
周辺を周遊

岡山～広島周辺を
周遊するツアーは約1割

<高規格幹線道路>
— 供用中区間
- - - 事業中区間
..... 未事業化区間

<ツアー件数>
■ 15件以上
■ 10～14件
■ 8～9件
■ 6～7件
■ 4～5件
■ 2～3件
■ 1件

※) JTBで取り扱っている中国国内ツアー(H24.8.27時点におけるHP掲載情報)の内、添乗員が同行
するツアーのみを対象に集計。

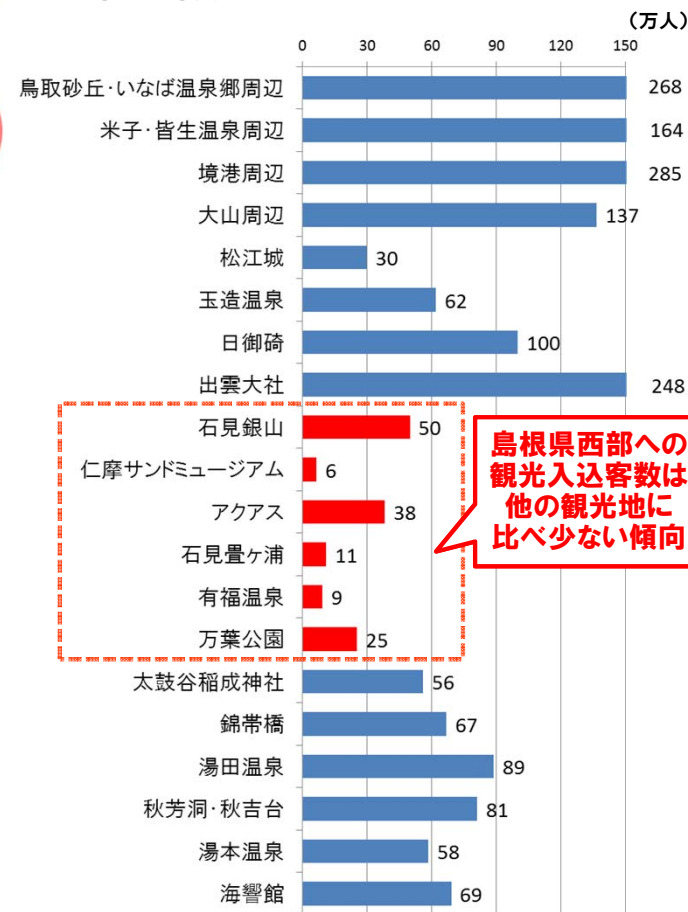
※) 設定時期やプラン(料金・グレード等)が異なる場合は同一のツアーとみなした。

※) ウォーキングを主たる目的としたツアーや、鉄道を主たる移動手段とするツアーは対象外とした
(クルーズ船での観光を含むツアーについては、陸上での移動に関する部分のみを対象とした)。

※) 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。

主要観光地における観光入込客数

※鳥取、島根、山口のみ



島根県西部への
観光入込客数は
他の観光地に
比べ少ない傾向

資料/各県観光動態調査(平成23年)

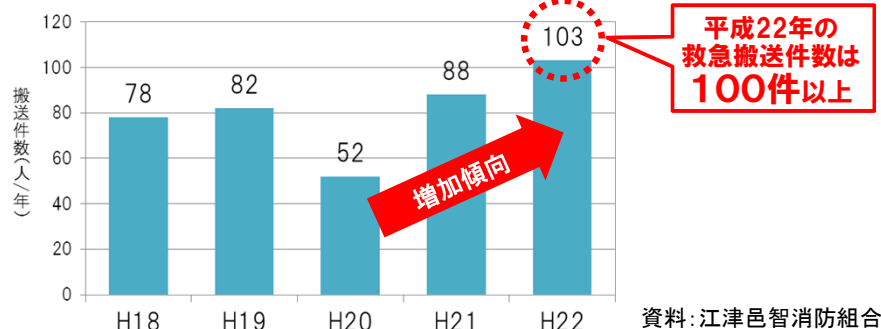
※ただし、観光入込客数は県単位で調査・集計方法が異なる

1-7. 医療の状況

- 江津市から出雲市の三次医療機関への搬送は近年増加傾向にあり、平成22年は年間100件を超えている。
- 大田市・江津市境では年間500件以上の救急搬送が行われている。
- 大田市、江津市の病院では、近年、整形外科や循環器内科等、専門医の減少・不在により、医療圏を越えた広域搬送が常態化。

■地域医療の現状

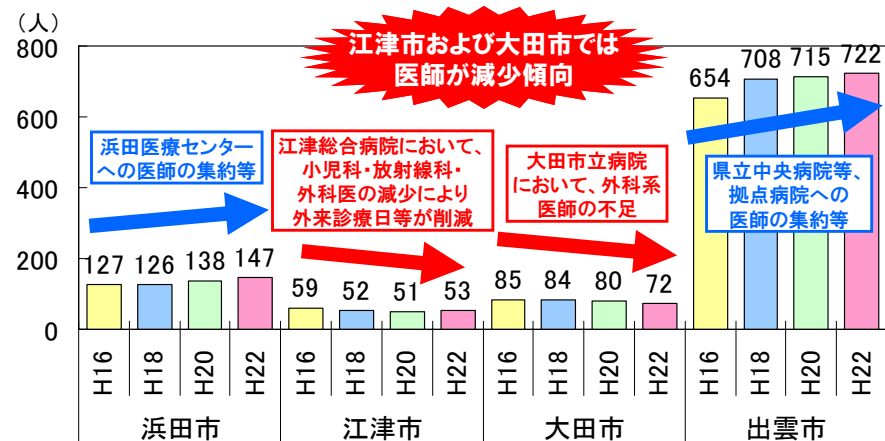
【江津市から出雲市の三次医療機関への搬送推移】



【福光～江津間の救急搬送状況】



【島根県内の主要都市における医師数の変化】



～周辺地域の主要病院における最近の動向～

【島根大学医学部付属病院／二次医療機関 ⇒ 三次医療機関】

全国的に不足する救急医の育成や、一極集中化が顕著な県立中央病院の負担軽減等を図るために、**新たに救命救急センターに指定**
(平成24年9月中旬に県医療審議会の了承を経て、県知事が告示予定)

【江津総合病院】

常勤医の減少や看護師不足により、**一部の一般病棟(48床)を休止**

【消防署(救急隊員)の声】

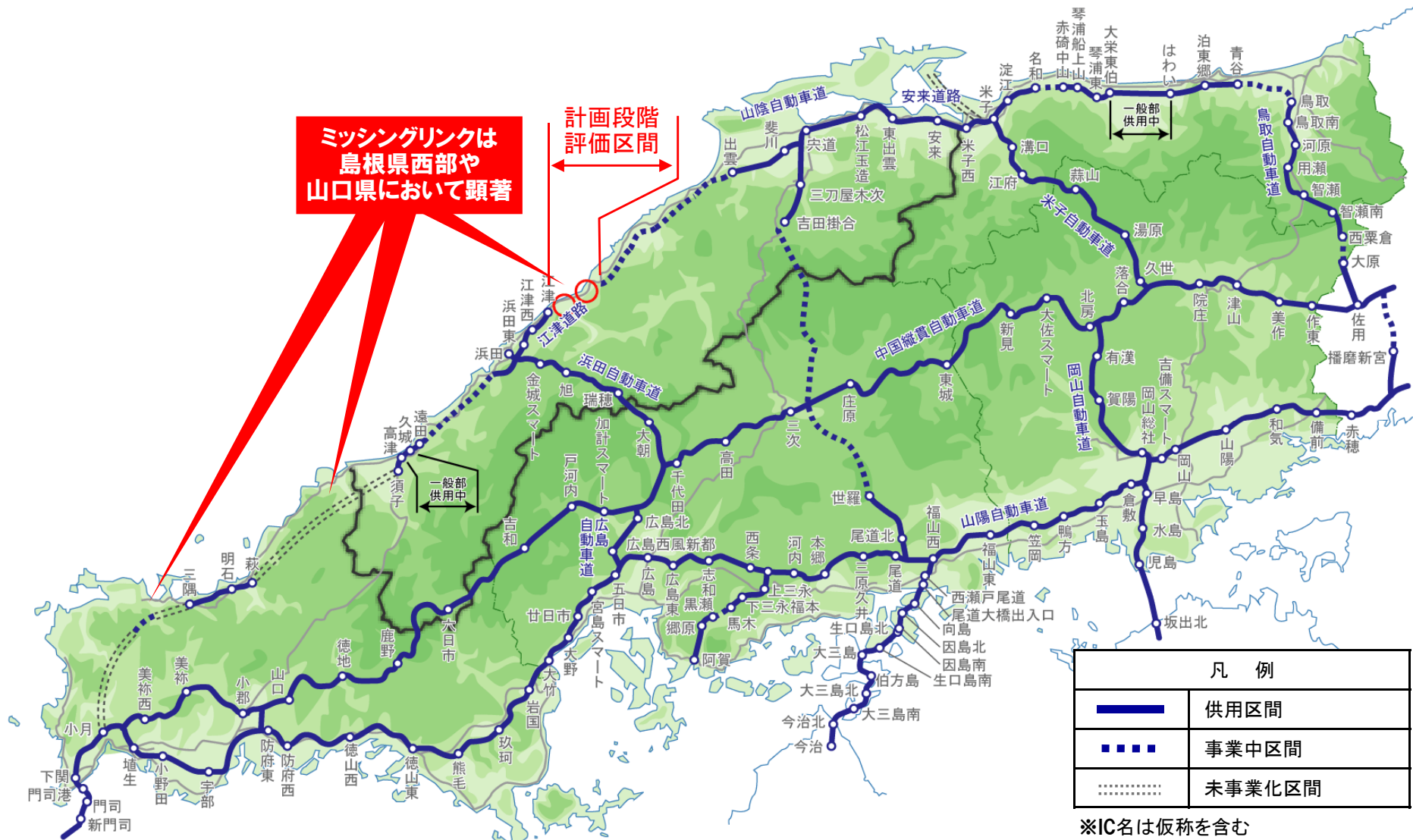
- 西部消防署では、(出動後) **各現場から江津総合病院までは平均30分、1つの救急活動で1時間くらいの時間を要する。** (大田市消防本部)
- 医師不足の問題は深刻であり、**今後は出雲方面の第三次救急医療施設への搬送が更に増大する。** (江津邑智消防組合)
- 浜田医療センターも医師が不足(脳外科の先生は一人)。救命救急センターとして**24時間体制の救急診療を行っている県立中央病院へのアクセス改善はきわめて重要。** (浜田市消防本部)

2. 道路・交通の状況と課題

2-1. 広域道路の整備状況（1）

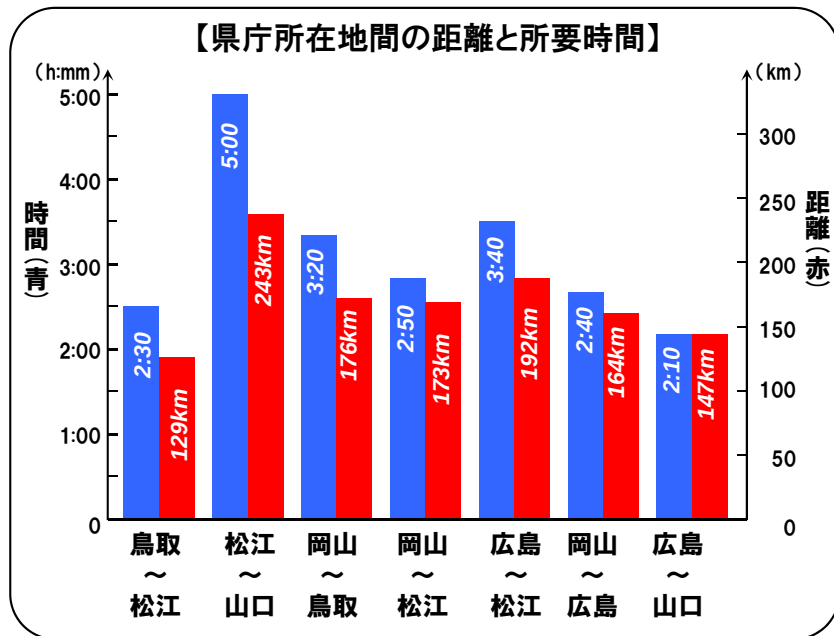
- 中国地方の高規格幹線道路網は、山陽側は概ねネットワークが形成されているものの、山陰の西部地域は、未整備区間が多く存在する。

○中国地方における高規格幹線道路網の整備状況(H24.4月現在)

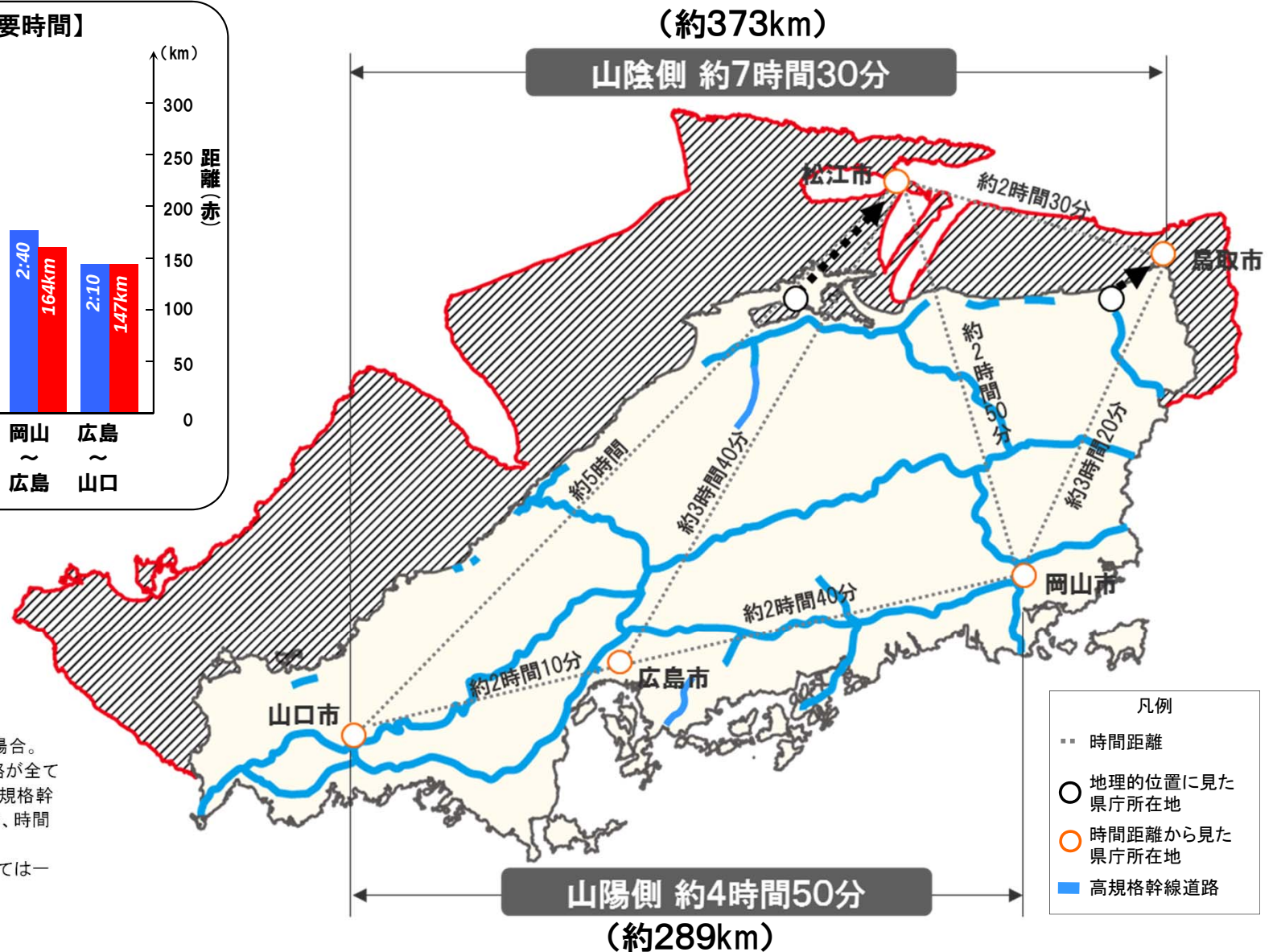


2-1. 広域道路の整備状況（2）

- 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。

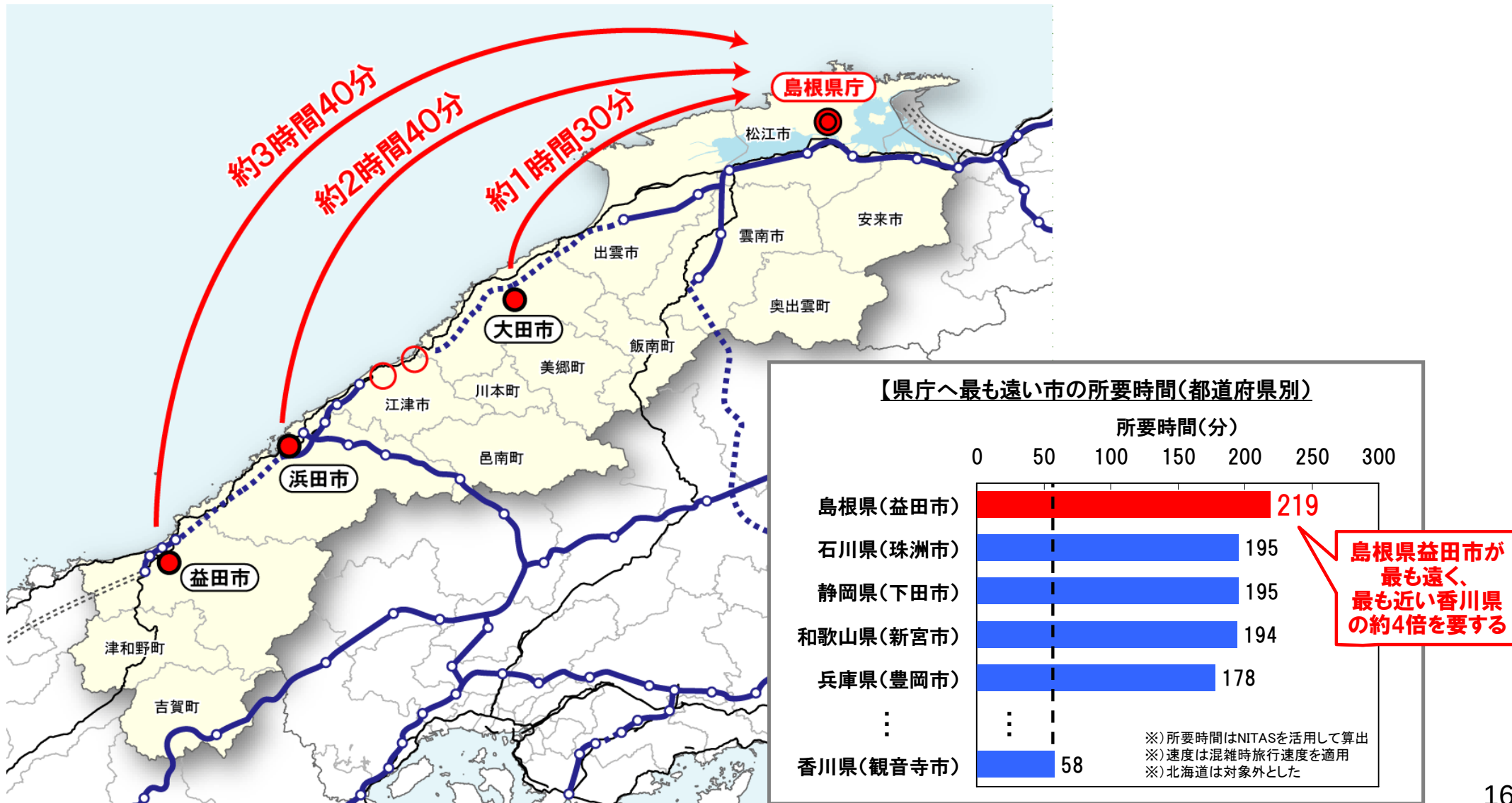


資料：H22道路交通センサスにおける混雑時旅行速度
 ※所要時間は、H22時点で供用している道路を利用した場合。
 ※右の図は、中国地方で計画されている高規格幹線道路が全て完成した時の主要都市間の所要時間と、H22時点の高規格幹線道路ネットワークにおける所要時間を比較したものを、時間距離としてイメージ化したもの。
 ※イメージのため、都市間の所要時間と位置関係については一部一致していない部分が存在する。



2-1. 広域道路の整備状況（3）

- 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、地域間の連絡性が著しく低い状況
- 県西部の住民にとって、行政サービス・文化的サービスの観点も踏まえた交流条件の確保が課題。



2-2. 道路網の整備状況

- 島根県の出雲以西の山陰道で、現在供用している区間は、江津道路、浜田道路、益田道路のみ。
- 松江市～益田市間において、福光～江津間が都市計画決定されていない唯一の区間である。

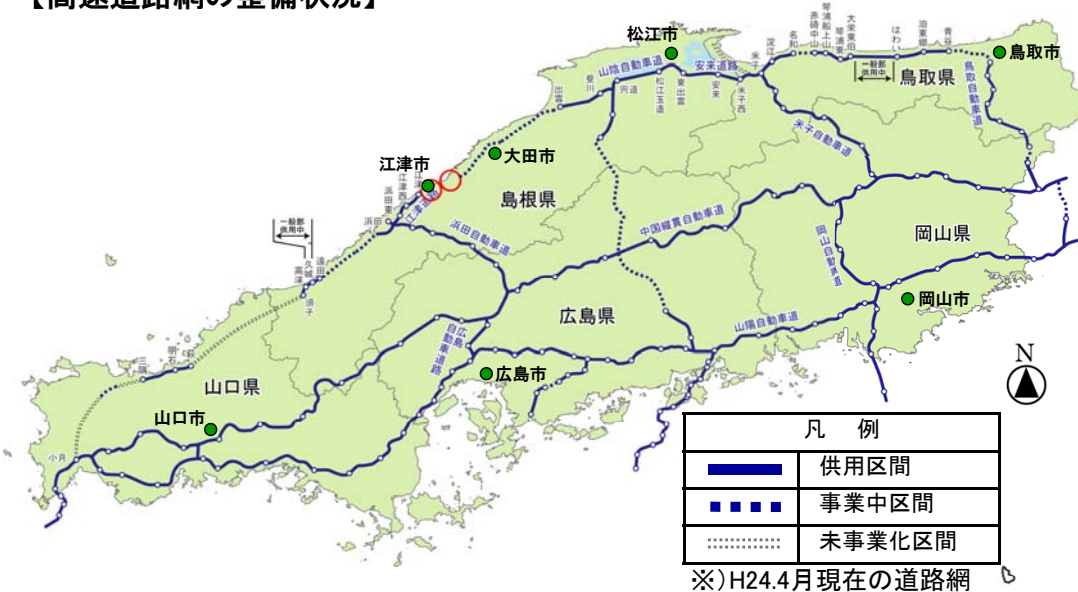
○島根県内における高規格幹線道路網の整備状況(H24.4月現在)



2-3. 都市・地域間移動のサービスレベル

- 高速道路の未整備区間では、都市・地域間移動のサービスレベルが著しく低い。
- 浜田～出雲間のサービスレベルは50km/hを下回る。

【高速道路網の整備状況】



【都市・地域間移動のサービスレベル】

浜田～出雲間のサービスレベルは50km/hを下回る。



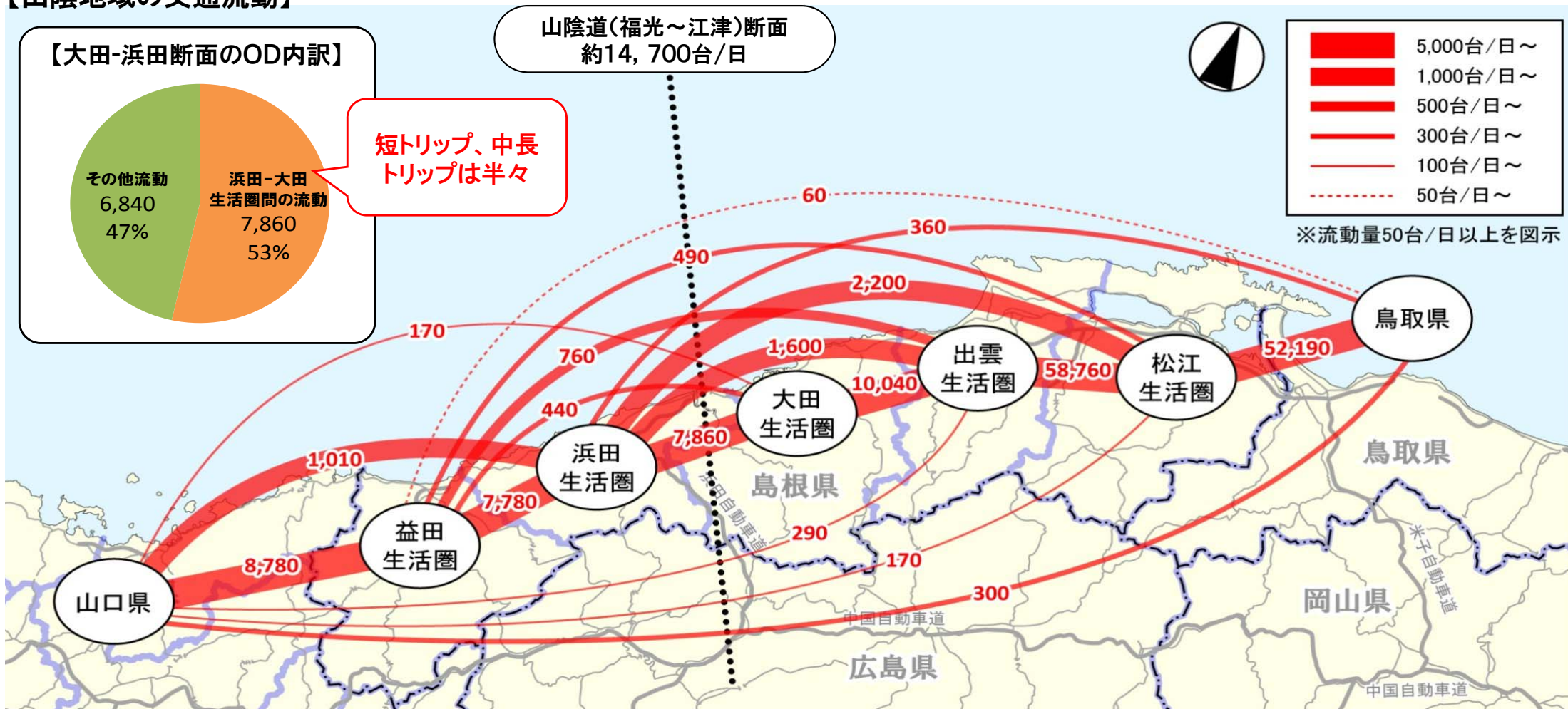
未整備区間におけるサービスレベルの低さが顕著

※) 都市間連絡速度(都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの)

2-4. 山陰地域の交通流動

- 山陰道(福光～江津)に関する交通流動は約14,700台/日の需要が存在。
- そのうち、浜田生活圏⇄大田生活圏間が約7,900台/日、島根県西部の浜田・益田生活圏から島根県東部の松江・出雲生活圏への交通も、約5,100台/日に及び、福光～江津間を利用する交通の平均トリップ長は約124 kmと長い。

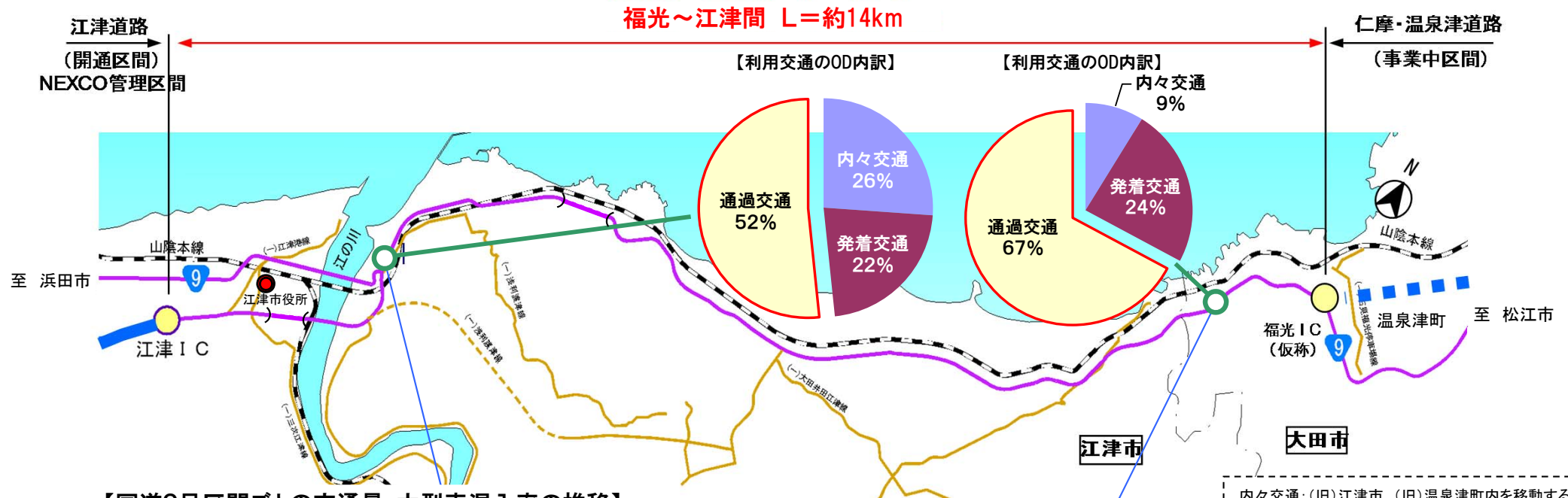
【山陰地域の交通流動】



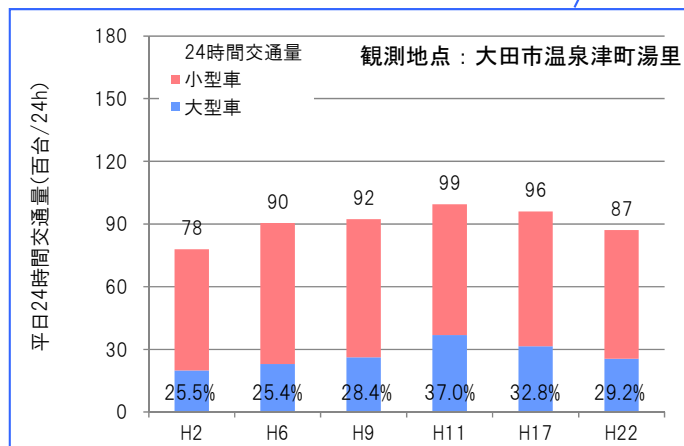
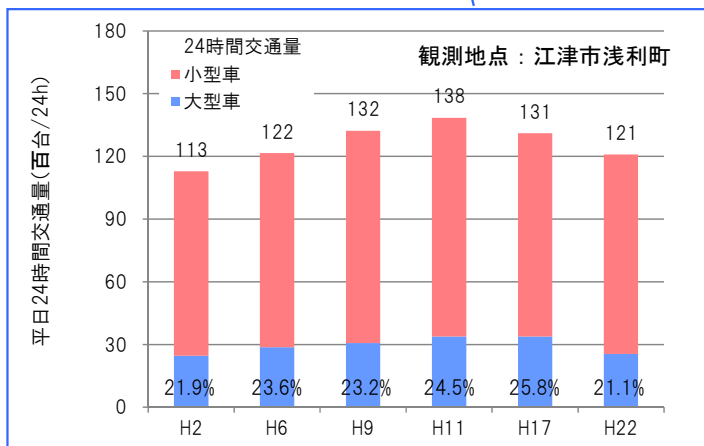
資料／H17センサスOD

2-5. 国道9号の交通状況

- 国道9号の福光～江津間の交通量は、約9,000～13,000台/日で推移しており、そのうち大型車は約3,000台/日。
- また、当該地域を通過する交通は利用交通全体の約5～7割を占めている。



【国道9号区間ごとの交通量・大型車混入率の推移】



内々交通：(旧)江津市、(旧)温泉津町内を移動する交通
 発着交通：(旧)江津市、(旧)温泉津町を発着する交通
 ※)内々地域 ⇄ その他の地域 間の移動
 通過交通：(旧)江津市及び(旧)温泉津町を通過する交通
 ※)その他の地域 ⇄ その他の地域 間の移動

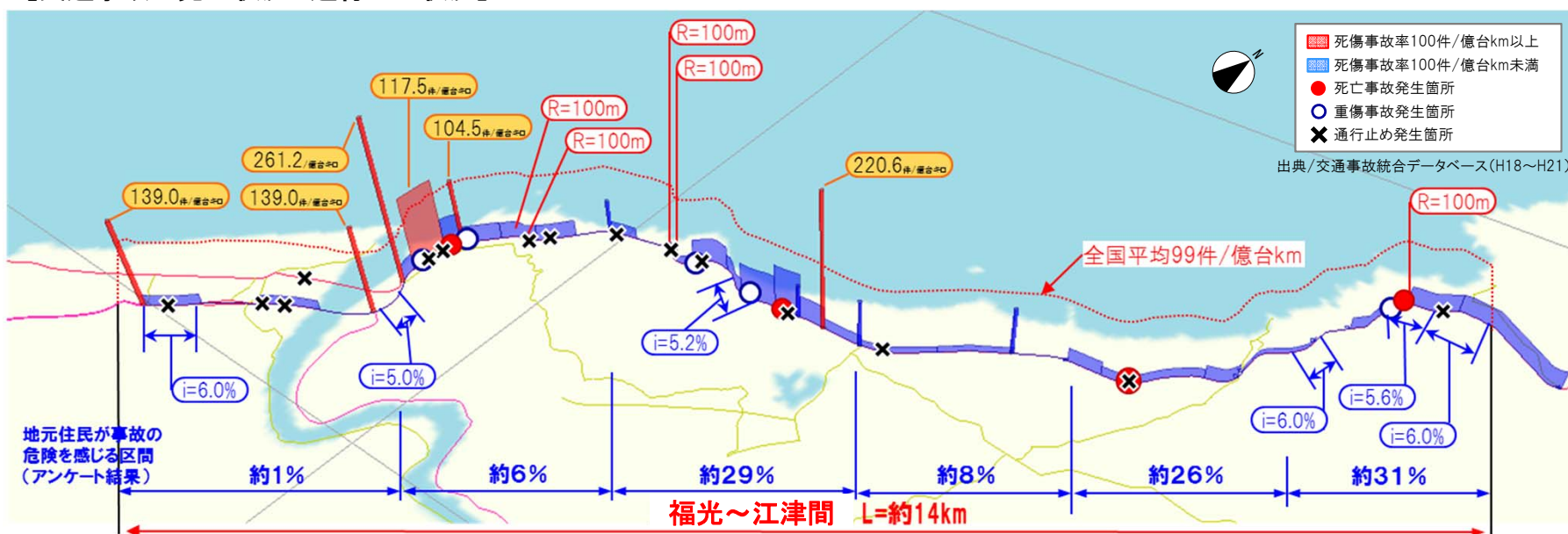
資料：H17センサスペース交通量推計結果

資料：H22道路交通センサス
 ※) H2～H9の車種別交通量は12h交通量に
 昼夜率を乗じて算出

2-6. 道路現況 道路幾何構造の不良

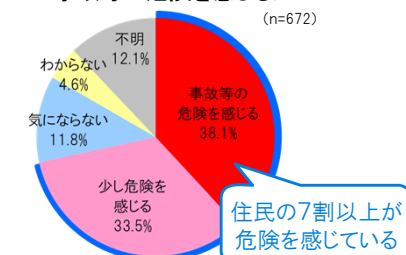
- 国道9号の福光～江津間では、死傷事故率が全国平均(99件/億台キロ)を超える区間が多数存在。
- 当該区間の交通事故致死率も全国に比べ約7倍と高く、地域住民の事故への不安も大きい。
- 交通事故による通行止めも多発(約3回/年)しており、地域経済や住民生活に多大な支障を及ぼしている。

【交通事故の発生状況と通行止め状況】

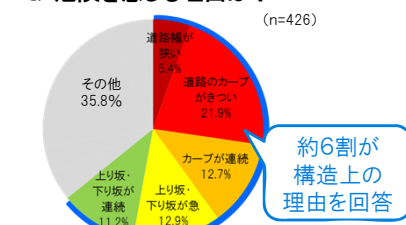


地域住民の声

Q:事故等の危険を感じるか (n=672)



Q:危険を感じる理由は? (n=426)

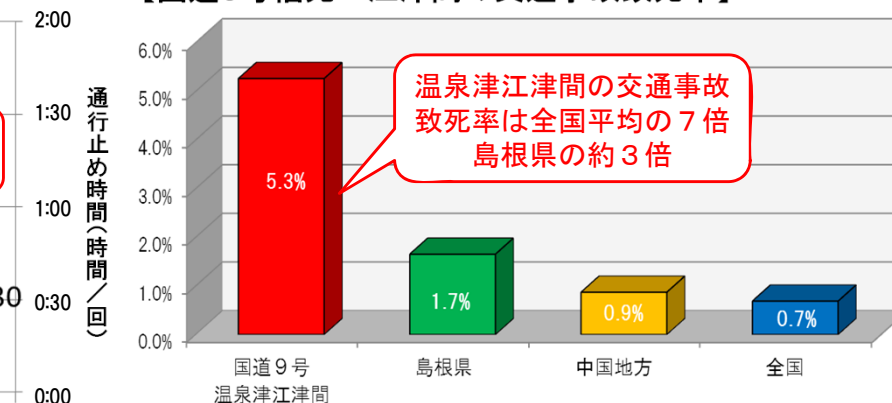


資料: H22住民アンケート

【通行止めの年間発生件数と平均通行止め時間】



【国道9号福光～江津間の交通事故致死率】



【事故による通行止め状況】



事故発生日 : H17. 10. 2
発生場所 : 江津市後地町
全面通行止め : 約1時間20分

※) 島根県及び中国地方、全国値は平成21年警察白書、国道9号温泉津江津間は交通事故統合データベース
※) 致死率(人/件(%))=死者数(人)/死傷事故件数(件)(H18-21平均値)

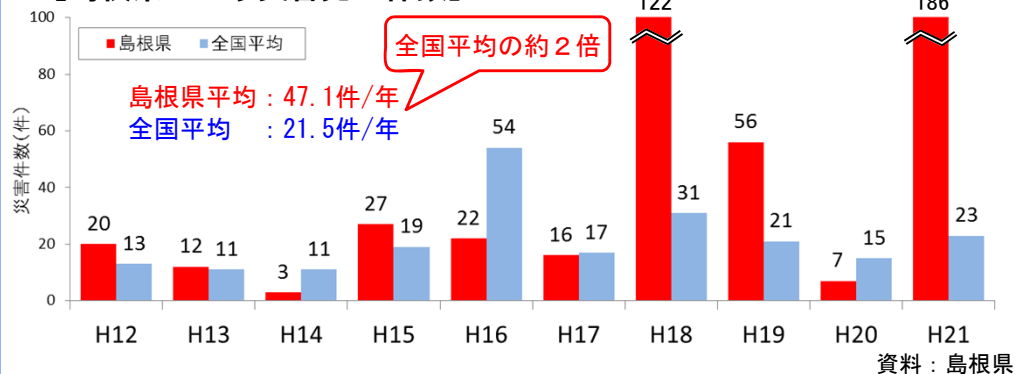
2-7. 災害危険箇所の状況

- 国道9号福光～江津間には、急傾斜地崩壊危険箇所等の土砂災害危険箇所が多数分布。
- 県内での土砂災害発生件数は、全国平均に比べ約2倍と高く、土砂災害の危険性は高い。
- 昭和58年に発生した豪雨災害では、洪水のみならず多くの箇所で土砂災害が発生し、甚大な被害が発生。

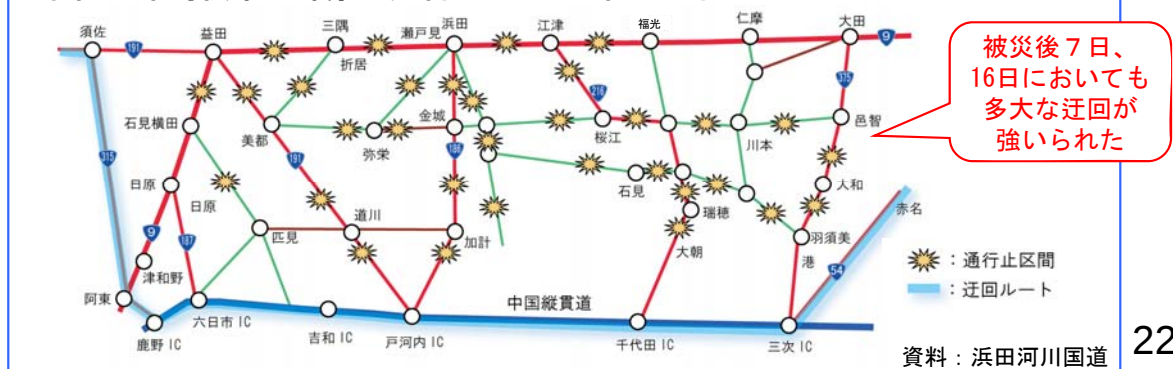
【土砂災害危険箇所等の分布状況】



【島根県の土砂災害発生件数】



【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】



2-8. 通行止めによる迂回の状況

- 国道9号の福光～江津間で通行止めが発生した場合、周辺の道路には狭幅員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状況。（迂回路使用時の時間比は通常時の約2.8倍）

代替路の距離・所要時間の比較

↔	現 道	約18km/約23分
↔	迂回路	約56km/ 約64分



※) 所要時間はH22センサス速度により算出。

▼ 迂回路の状況



幅員が狭く、緊急車両や貨物車の通行が困難

▼ 通行止め発生時の迂回ルート

