

平成28年度 新規事業候補箇所説明資料

一般国道9号(山陰自動車道) 福光・浅利道路

平成28年3月8日

国土交通省 中国地方整備局

1. 位置図

- ・一般国道9号は、京都府京都市を起点とし、日本海側の主要都市を連絡し山口県下関市に至る延長755kmの主要幹線道路である。
- ・一般国道9号福光・浅利道路は、大田市温泉津町から江津市松川町に至る延長6.5kmの道路である。

位置図



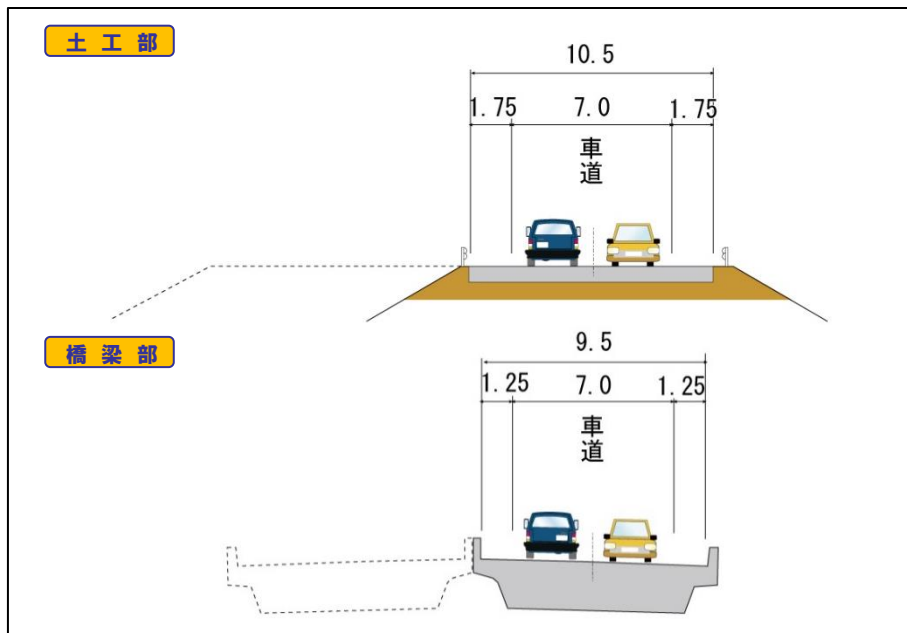
2. 事業概要

・福光・浅利道路は、延長6.5km、設計速度80km/h、暫定2車線で、事業費約290億円。平成27年9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	おおだ ゆのつちよう ふくみつ ぐおつ まつかわちようかみかわど 島根県大田市温泉津町福光 ~ 島根県江津市松川町上河戸		
計 画 延 長	延長 6.5 km		
設 計 速 度	80 km/h		
車 線 数	暫定2車線		
計 画 交 通 量	約15,000台/日		
	乗用車	小型貨物	普通貨物
	約4,700台/日	約1,700台/日	約8,600台/日
全 体 事 業 費	約290億円		

地元調整の経緯等

都市計画決定等の状況
 H27. 9. 15 : 都市計画決定
 地域の要望等
 H27. 6 島根県知事が国土交通大臣政務官に早期事業化を要望
 H27. 7 大田市市長、江津市長が国土交通大臣政務官に早期事業化を要望
 H27. 8 島根県知事が国土交通大臣に早期事業化を要望
 H27. 11 島根県知事が国土交通大臣政務官に早期事業化を要望

3. 課題と現状

現状 高速ネットワークを形成するために必要な道路

・一般国道9号福光・浅利道路は、山陰道（央道JCT～浜田JCT間）の高速ネットワークを形成するために必要な最後の区間である。

※高速ネットワーク：走行性の高いネットワーク（当面、現道活用区間含む）

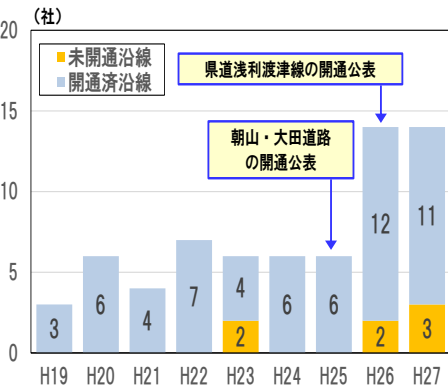


3. 課題と現状

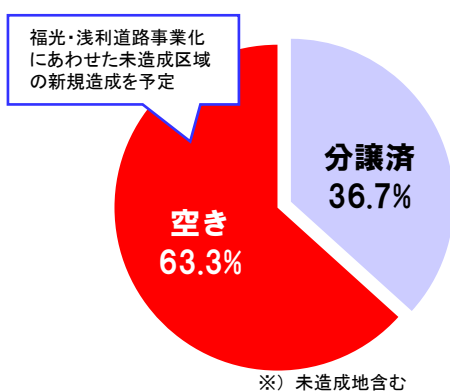
課題① 地域経済を支える企業進出

- ・ 島根県内の開通済み高速ネットワーク周辺では着実に企業進出が進んでいる。未開通区間についても、山陰道や現道を活用する区間(県道)の開通目標公表に合わせて企業進出が進みつつある。
- ・ 平成27年度に木質バイオマス発電所が江津工業団地に進出し、県内企業から木材チップを搬入することで関連する林業の活性化にも寄与。
- ・ 山陰道(宍道JCT~浜田JCT間)の最後の区間である当該区間の整備により高速ネットワークを形成し、更なる企業の進出等による民間投資の拡大を図ることが必要。

▼島根県の新規立地企業数の推移



▼江津工業団地の分譲率



▼江津工業団地



【工業団地進出企業の声】

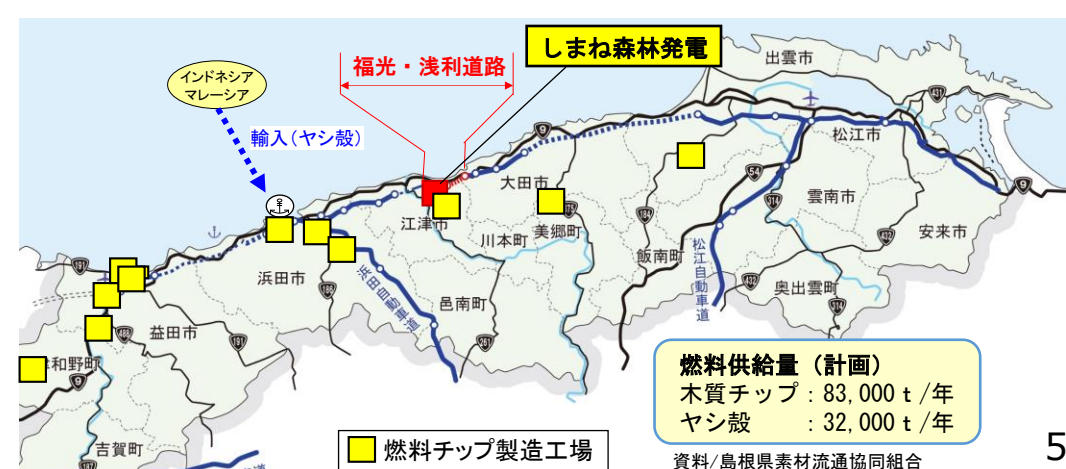
- ・ 製品の納期厳守のため、関東方面への午前中納品の場合は、午前4時に会社を出て出雲空港まで直接運んでいるが、**国道9号の通行止めが発生し、航空便に間に合わない**と判断し、**コスト度外視で広島駅から社員が新幹線で納品したこともあり、通行遮断という問題の大きい輸送条件下では会社経営に大きなハンディキャップを抱えている。**(金型製造企業)
- ・ 山陰道が整備されていれば、福井工場ではなく、江津工場が増床されていた可能性があり、**山陰道が今後整備されれば、江津工場の増床の可能性**がある。(化学工業製品製造企業)

▼島根県内の新規立地企業進出状況(H19~)



資料/島根県 商工労働部 企業立地課「新規の立地計画認定」

▼木質バイオマス発電所(しまね森林発電)の物流実態

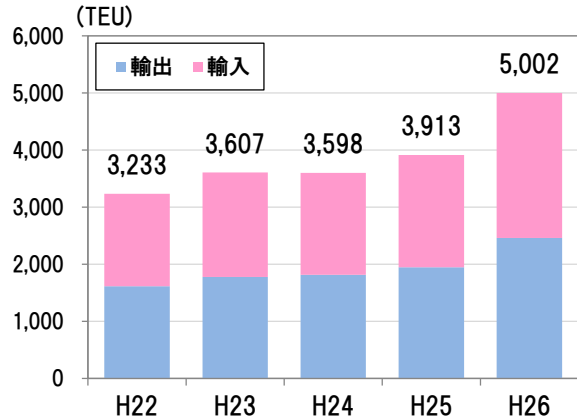


3. 課題と現状

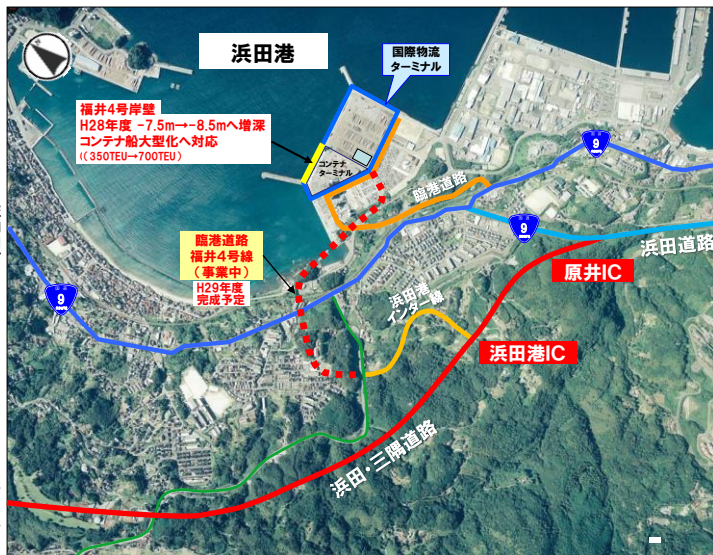
課題② 重要港湾「浜田港」の更なる物流機能の強化への支援

- ・ 浜田港は島根県唯一の国際定期コンテナ航路を有する港湾で、国際コンテナ取扱量が年々増加。
- ・ 島根県は浜田港の利便性を更に高めるため、平成27年度より「浜田港長期構想」の策定を開始。（平成28年度策定予定）
- ・ スラグサンドの原材料が温泉津港(大田市)を經由して江津市の工場で不要鉱物を除去後、浜田港から輸出されたり、浜田港から輸入された石膏が出雲市に輸送されており、安定した物流活動を行う浜田港へのアクセス性を強化するために、当該区間を含めた山陰道の早期整備が必要。

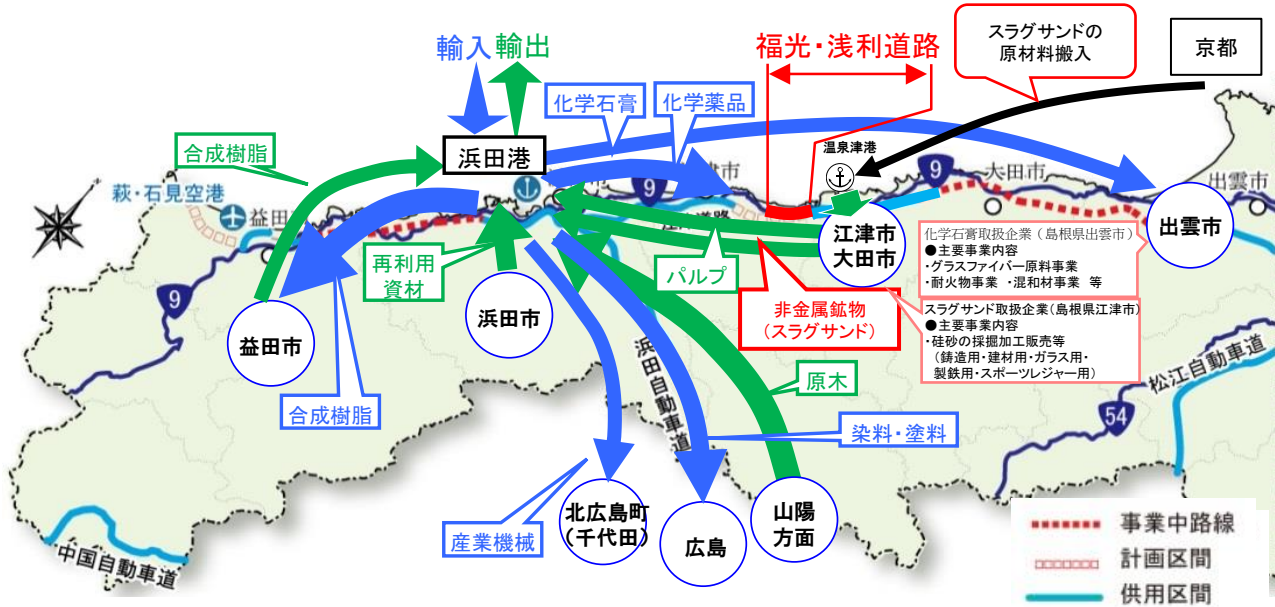
▼浜田港の国際コンテナ取扱貨物量の推移



資料) H13～H25は港湾統計(年報)、H26は速報値で中国地方整備局調べ
 ※TEU:20フィートコンテナを1単位とする、貨物量を表す単位



▼浜田港国際コンテナ貨物の主な輸送先(H25)



※) 図中の矢印の太さは貨物量を表し、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おり、すべてのコンテナがその地域に運ばれているものではない。
 資料) 浜田港振興会

平成25年福井上屋(CFS)完成

定温倉庫を持つ福井上屋がH25年度に完成し、H26のコンテナ利用が過去最高に

※CFS(コンテナフレートステーション): コンテナターミナルの中にあり、コンテナ1個に満たない小口貨物をコンテナに詰め、またはコンテナから取り出す作業を行う場所

※浜田港振興会HPより

700TEUコンテナ船

VICTORY STAR TEU: 706

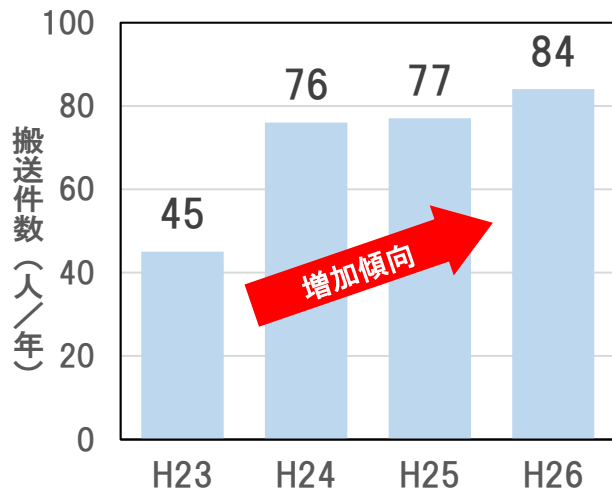
※南星海運株式会社HPより

3. 課題と現状

課題③ 救急医療施設へのアクセス強化

- ・ 周産期医療など、浜田医療センターでは対応していない治療が必要な患者は島根県西部（江津市等）から出雲市の第3次救急医療機関への広域搬送を余儀なくされている。
- ・ 救命救急を担う第3次医療機関に60分で到達できない地域（約42.7千人）が広く存在。

▼江津市から出雲市の第3次救急医療機関への搬送推移



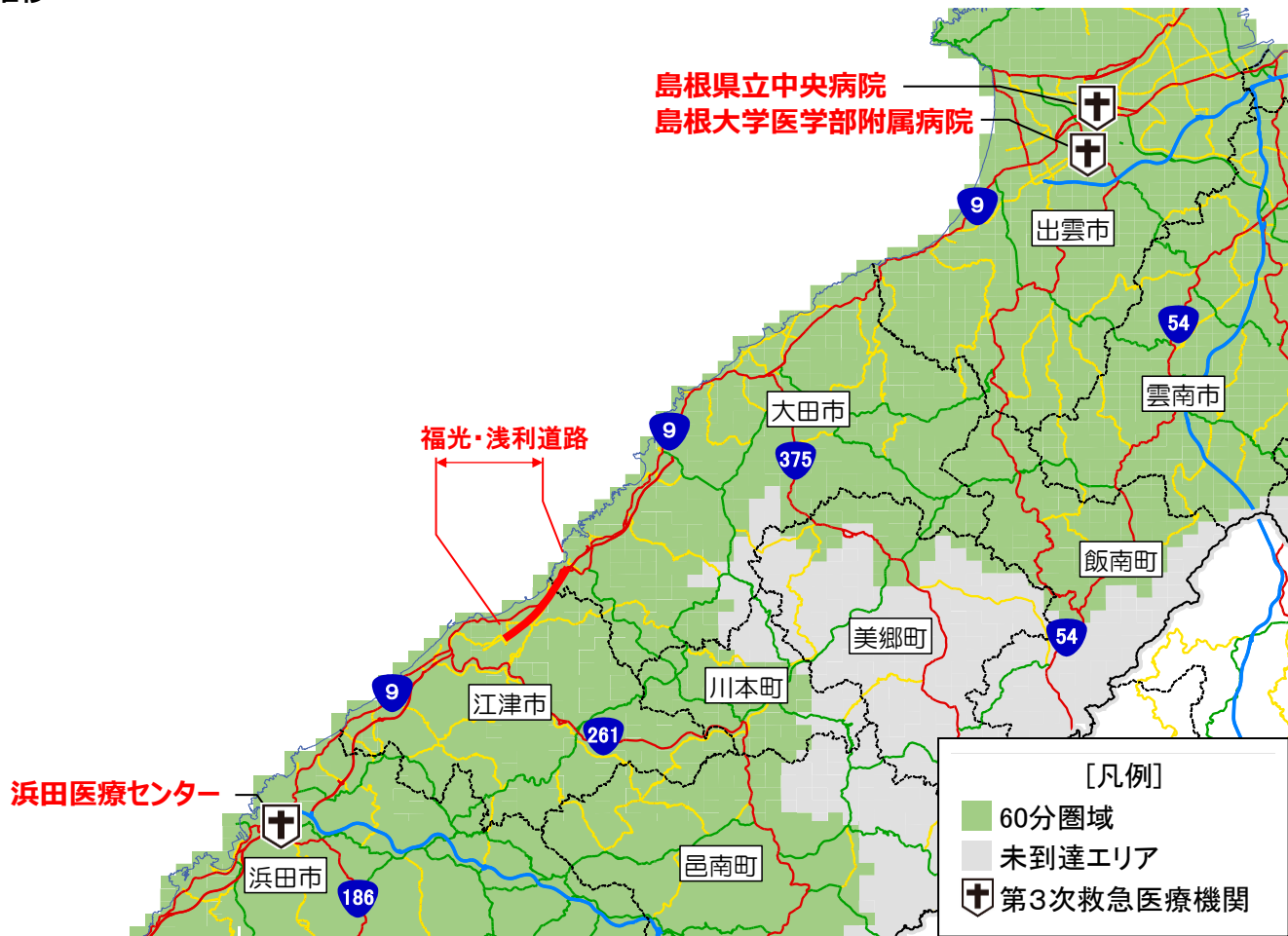
資料：江津邑智消防組合救急統計
(ドクターヘリ搬送を含む)

【救急医療の現状】

- ・ 島根県西部(江津市等)で発生した重篤な外傷及び広範囲熱傷などの救急患者は、3次救急医療機関である浜田医療センターでも受入が困難であり、県立中央病院や島根大学医学部付属病院等へ救急搬送している。

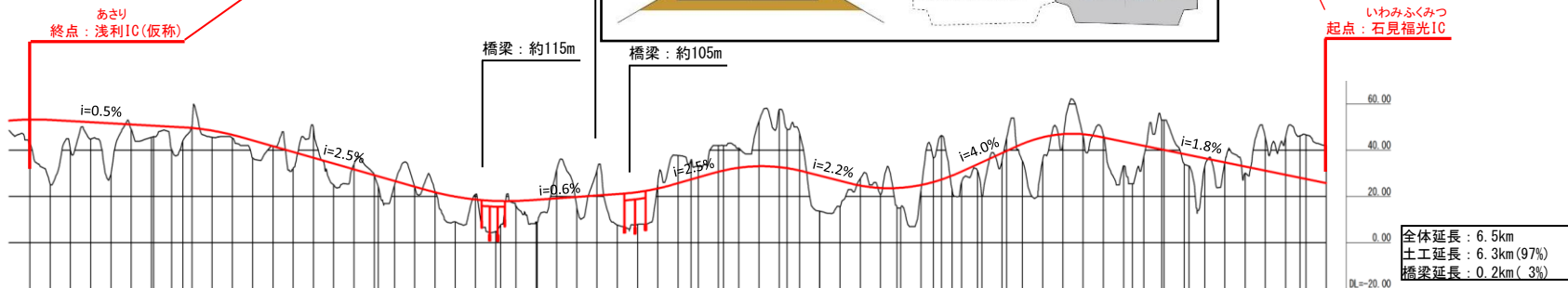
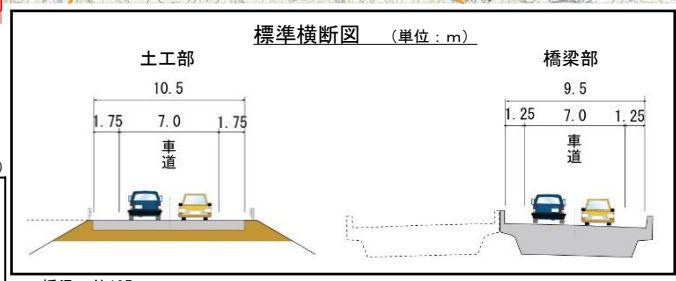
(島根県医療政策課)

▼第3次救急医療機関60分圏域図(現況)



4. 事業計画

- ・ 死亡事故発生箇所、線形不良箇所、集落等を回避し、代替性の確保、速達性の向上のため、別線の高規格道路とした。
- ・ インターチェンジ3箇所、橋梁2橋を計画している。



5. 整備効果

- ・ 福光・浅利道路の整備により、国道9号の課題箇所を回避し、企業進出の促進や重要港湾浜田港の物流機能の強化を支援し、浜田港の利用促進による物流の活性化、国際・国内貿易の促進を期待。
- ・ 高速ネットワークの整備により、安全で走行性の高い広域医療連携体制、広域観光ネットワークを支援。



《 整備効果 》

【企業進出の促進】

当該路線の整備により、山陰道（央道 JCT～浜田JCT間）の高速ネットワークが形成

江津工業団地等、県西部への企業進出が促進されて民間投資が拡大し、地域活性化への貢献が期待される

【港湾(浜田港)アクセスの強化】

当該路線の整備により、浜田港へのアクセス性が強化され、安定した物流活動を支援

重要港湾浜田港の利用が促進され、物流活動の活発化、国際・国内貿易の促進が期待される

浜田港	現況	約107分	出雲市
	出雲IC～仁摩・石見銀山IC整備後	約91分	
浜田港	福光・浅利道路整備後	約86分	出雲市
	(山陰道全線整備時)	約21分短縮	

資料/所要時間は現況はH26プローブデータ、整備後は規制速度により算出

【救急医療アクセスの強化】

当該路線の整備により、県西部から出雲方面の3次救急医療機関へのアクセスが改善

搬送時間が短縮することで住民生活の安心感の向上や医療機関の広域連携強化が期待される

圏域拡大人口 1,118人

6. 事業の効果

- ・ 央道JCT～浜田JCT間における総費用は4,127億円、3便益による総便益は4,962億円で費用便益比は1.2である。
- ・ 福光・浅利道路間における総費用は219億円、3便益による総便益は328億円で費用便益比は1.5である。

▶ 投資効果(3便益による費用便益比)

(億円)

項目	JCT間	福光・浅利
総費用(C)	4,127	219
事業費	3,749	204
維持管理費	378	14
総便益(B)	4,962	328
走行時間短縮便益	3,914	220
走行経費減少便益	734	80
交通事故減少便益	314	28
費用便益比	1.2	1.5

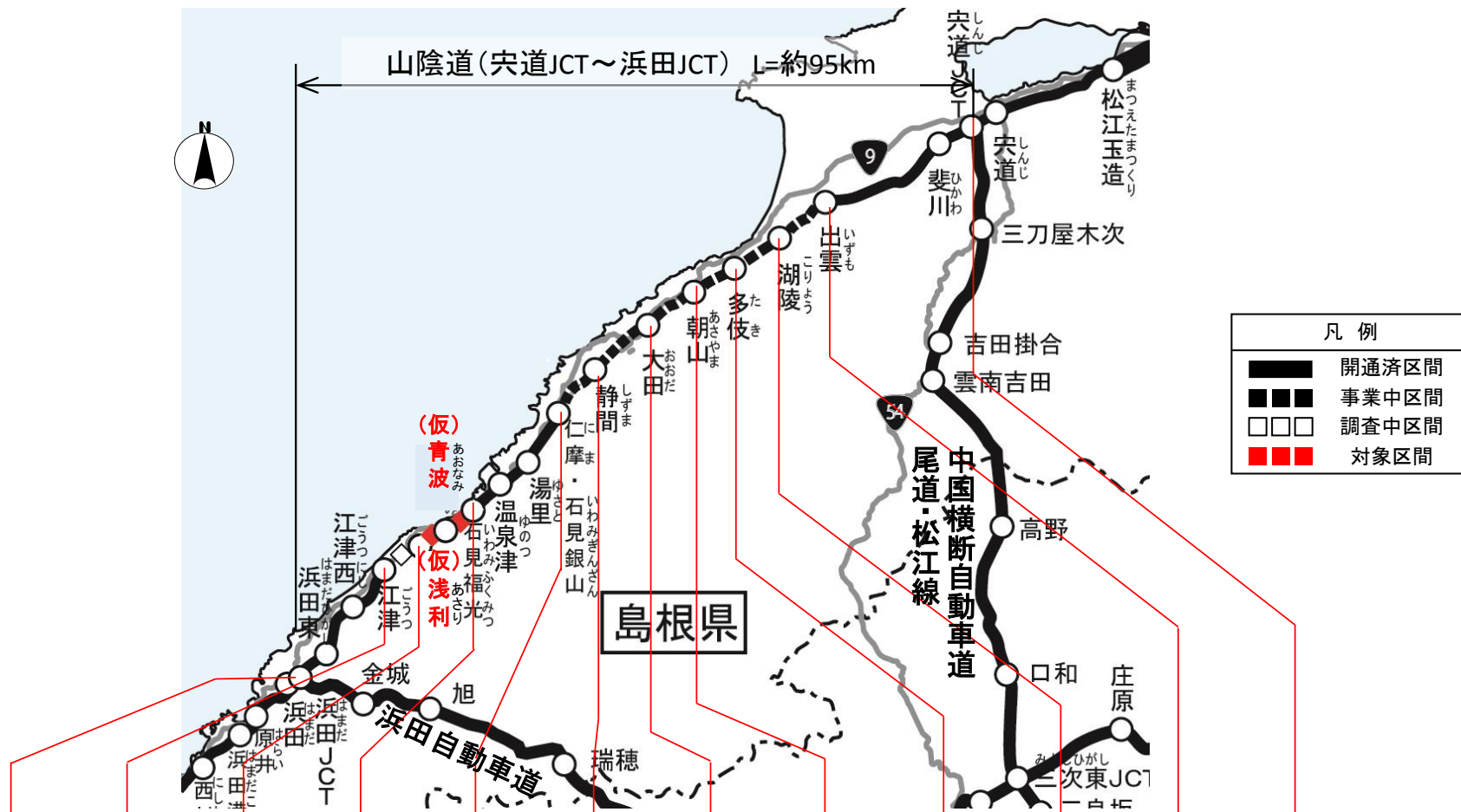
経済的内部収益率(EIRR)	4.9%	6.4%
-----------------------	-------------	-------------

便益計測対象項目	内容
走行時間短縮便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算出したもの。
走行経費減少便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行条件が改善されることによる走行に必要な経費（燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費）の減少効果を対象として算出したもの。 なお、走行時間に含まれない経費を対象として算出している。
交通事故減少便益	周辺道路も含め、道路整備による交通量等の変化に伴う、交通事故による社会的損失（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築物に関する物的損害額等）が減少する効果を貨幣価値として算出したもの。

- ※1：『JCT間』とは、央道JCT～浜田JCTの区間。
『事業全体』とは、福光・浅利道路の区間。
- ※2：総費用、総便益については、基準年（H27）における現在価値を記入。
- ※3：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。
- ※4：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。

6. 事業の効果

○広域ネットワーク(JCT間)での費用便益分析 <福光・浅利道路>



	開通済区間 L=14.5km (江津道路)	調査中区間 L=7.0km	新規事業候補箇所 L=6.5km	開通済区間 L=11.8km (仁摩・温泉津道路)	事業中区間 L=7.9km (静間・仁摩道路)	事業中区間 L=5.0km (大田・静間道路)	事業中区間 L=6.3km (朝山・大田道路)	事業中区間 L=9.0km (多伎・朝山道路)	事業中区間 L=4.5km (湖陵・多伎道路)	事業中区間 L=4.4km (出雲・湖陵道路)	開通済区間 L=18.2km	B/C	EIRR
新規事業候補箇所			○		※1	※1	※1	※1	※1	※1		1.5	6.4%
JCT間※2	○	現道活用区間	○	○	○	○	○	○	○	○	○	1.2	4.9%

○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象

※1：新規事業候補箇所のB/C等の算定にあたり、事業中区間は将来ネットワークに含む

※2：基準年をH27として計算