

# 新規事業候補箇所説明資料 (事業評価部会報告資料)

# 山陰自動車道（福光～江津）における計画段階評価

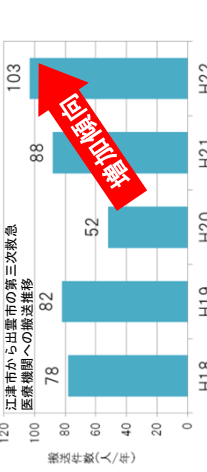
ふくみつ ころみつ

## 1. 福光～江津地域の課題

- ① 災害や交通事故等の通行止めにより生活・経済活動に影響



- ② 医療機関へのアクセス



## 2. 原因分析

- ① 唯一の幹線道路で災害危険箇所が存在

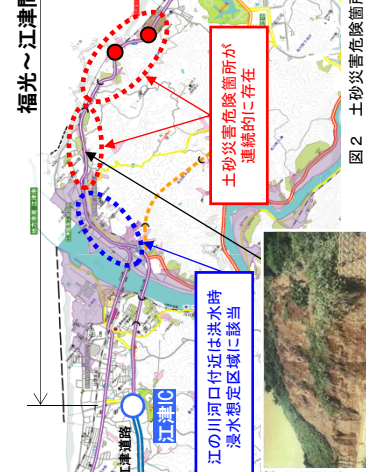
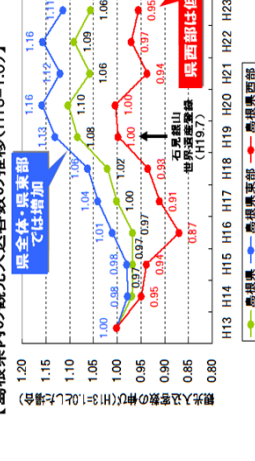


図2 土砂災害危険箇所等の分布状況  
昭和58年7月（江津市浅利町）  
昭和58年7月（江津市黒松町）

- ③ 産業振興の停滞

島根県内の企業立地状況は、県東部に集中し、県西部への進出は進んでいない。



- ④ 観光客数



## 3. 政策目標

- ① 災害時にも機能するネットワーク(リダンダンシー※)の確保
- ② 救急医療機関への速達性、確実性の確保
- ③ 国際競争力の強化、産業の活性化
- ④ 観光の振興・交流の促進
- ⑤ 安全性の向上

## ② 高速ネットワークが未整備

江津市及び大田市は第三次救急医療機関がなく、高度な医療は浜田市・出雲市の施設に依存せざるを得ない状況。【図3】  
○速達性を確保できる自動車専用道路が未整備であり、全区間で現道(国道9号)を走行。

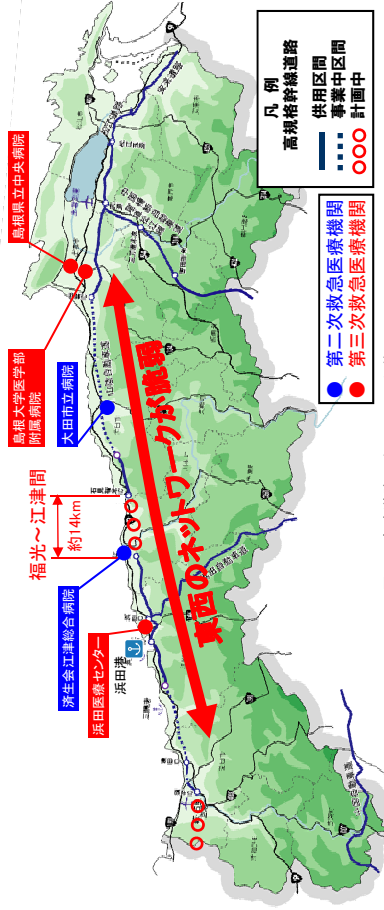


図3 高速道路のネットワーク状況

## ③ 東西の搬送経路が脆弱

資機材の東西方向の搬送路としては国道9号しかなく、搬送に時間を要す。  
○浜田港(日本海側拠点港)から東西を結ぶ道路の速達性やアクセス性が弱い。

## ④ 移動が長時間

観光施設間の移動に時間を要するため周遊観光ツアーが組み難い。

## ⑤ 道路構造に課題がある箇所が存在

国道9号では、急カーブなど道路構造に課題がある箇所が多数存在。【図4】

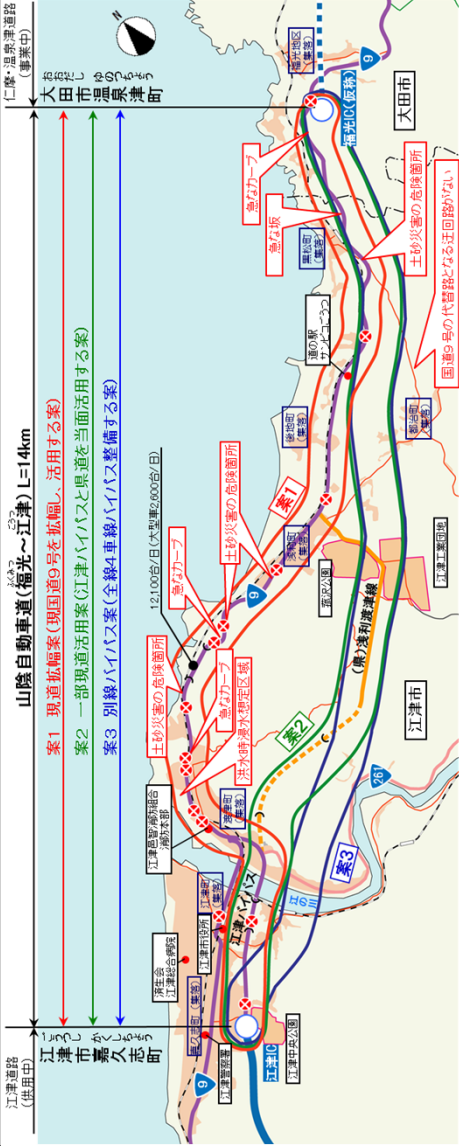


図4 交通事故の発生状況と通行止め発生箇所

# 山陰自動車道（福光～江津）における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

5つの政策目標「①災害時にも機能するネットワーク(リダンダンシー)の確保」「②救急医療機関への速達性、確実性の確保」「③国際競争力の強化、産業の活性化」「④観光の振興・交流の促進」「⑤安全性の向上と、「環境面」から評価項目を設定。



凡例	内容
—	(高規格幹線道路) 供用中
---	事業中
—	直轄国道
—	補助国道
—	主要地方道
—	一般県道
●	(生活環境の保全) 拠点施設
●	市街地・集落
⊗	事故による通行止め

評価項目	[案1] 現道拓幅案 (江津市～江津) L=14km		[案2] 一部現道活用案 (江津市～江津) L=14km		[案3] 別線バイパス案 (全線4車線バイパス整備する案)	
	評価	理由	評価	理由	評価	理由
災害・事故の発生は?	△	洪水で浸水する区域の存在 ・浸水区域が存在する ・災害が発生する可能性がある ・事故が発生する可能性がやや高い	△	洪水で浸水する区域の存在 ・浸水区域が存在しない ・災害が発生する可能性がある ・事故が発生する可能性がやや低い	○	洪水で浸水する区域の存在 ・浸水区域が存在しない ・災害が発生する可能性がある ・事故が発生する可能性が低い
避難経路や避難場所への影響は?	△	避難経路や避難場所への影響が大きい	△	避難経路や避難場所への影響が大きい	○	避難経路や避難場所への影響が小さい
生活環境や景観への影響は?	△	生活環境や景観への影響が大きい	△	生活環境や景観への影響が大きい	○	生活環境や景観への影響が小さい
事業期間	△	事業期間が長い	△	事業期間が長い	○	事業期間が短い
経済性	△	建設に要する費用が大きい	△	建設に要する費用が大きい	○	建設に要する費用が小さい

**◆ 対応方針**  
**当面、「国道9号 江津バイパス」と「県道 浅利渡津線」を活用し、福光～浅利間に新たに自動車専用道路を計画し走行性の高いネットワークを早期に形成する。**

- (理由)
- ・[案2]一部現道活用案は、[案1]現道拓幅案に比べ、災害や事故時に通行止めが生じにくいこと、時間短縮効果が大きいこと、長距離交通と地域内交通の分離により交通の安全性が確保できること、事業期間が短い等の面で優れている。
  - ・[案3]別線バイパス案と比べ、事業費や早期に走行性の高いネットワークが形成できる等の面で優れている。
  - ・全ての政策目標の達成が見込まれる。



**(参考) 当該事業の経緯等**

地価調査等の状況  
 H24年 9月：計画段階評価着手(第1回中国地方小委員会)  
 H24年 11月：第1回意見聴取(11/9～12/7)  
 H25年 2月：第2回中国地方小委員会  
 H25年 3月：第2回意見聴取(3/13～3/26)  
 H25年 6月：中国地方小委員会において、対応方針(案)のルートとして案2を選定する等)を妥当と判断  
 H25年 7月：ルート・構造の検討、周辺環境影響等について環境影響評価(県単条例)を実施  
 H25年 9月：都市計画決定、告示及び環境影響評価(評価書)の公表

地域の要望等  
 島根県知事が国土交通大臣政務官に未事業化区間(福光・浅利間)のH28年度新規事業化を要望  
 H27年 6月：島根県知事が国土交通大臣に未事業化区間(福光・浅利間)のH28年度新規事業化を要望  
 H27年 8月：山陰自動車道(安来・松田)建設促進期成会(同)設立  
 H27年 11月：山陰自動車道(福光・浅利間)のH28年度新規事業化を要望  
 H27年 11月：島根県知事が国土交通大臣政務官に未事業化区間(福光・浅利間)のH28年度新規事業化を要望  
 H28年 1月：出雲・江津間高規格道路建設促進期成会(同)設立  
 H28年 1月：島根県知事が国土交通大臣に未事業化区間(福光・浅利間)のH28年度新規事業化を要望  
 H28年 1月：島根県知事が国土交通大臣に未事業化区間(福光・浅利間)のH28年度新規事業化を要望



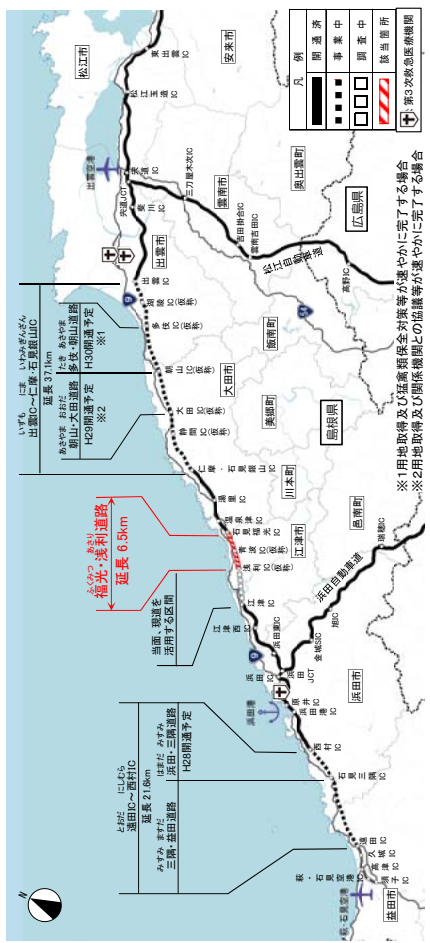
# 一般国道9号(山陰自動車道) 福光・浅利道路に係る新規事業採択時評価

- 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
- 高速ネットワークの形成により、企業立地の促進、広域医療連携体制を支援
- 重要港湾(浜田港)へのアクセスの強化により物流活動を支援

## 1. 事業概要

起終点：島根県大田市温泉津町福光～江津市松川町上河戸  
 延長等：6.5km(第1種第3級、2車線(暫定)、設計速度80km/h)  
 全体事業費：約290億円  
 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



## 2. 課題

- ### ① 地域経済を支える企業進出
- 島根県内の開通済みの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。新規雇用のみでなく、島根県内の企業から木材チップを搬入することで、関連する林業などの活性化にも寄与。
  - 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、高速ネットワークが形成され、更なる企業進出等による民間投資の拡大を図ることが必要。【図3】



## 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あり、取扱量は年々増加している。【図4】
- 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。大田市、出雲市等から、浜田港へのアクセス性の強化のため当該区間の整備が必要。

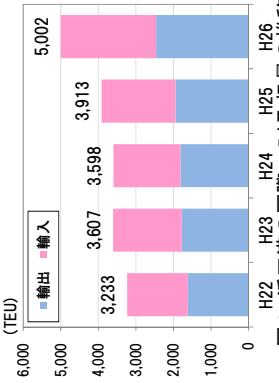
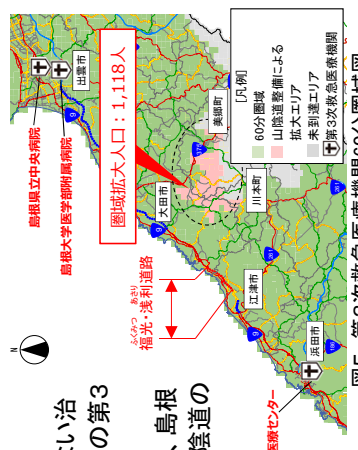


図4 浜田港の国際コンテナ取扱量の推移

## 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。
- 第3次救急医療機関60分圏内の人口が約1.1千人増加し、島根県西部から東部への搬送時間が短縮するために山陰道の整備が必要。【図5】



## 3. 整備効果

### 効果1 民間投資の促進【◎】

- 福光・浅利道路の着手にあわせ江津工業団地の拡張を計画
- 高速ネットワークとアクセス道路(県道)の一体的な整備により、企業進出などの民間投資を促進

### 効果2 港湾(浜田港)アクセスの強化【◎】

- 出雲ー浜田間の高速ネットワークを確保し、アクセス性の強化により物流活動を支援
- 【浜田港長期構想(島根県により策定中)】

### 効果3 医療アクセスの改善【◎】

- 3次救急医療施設60分カバー人口が約1.1千人増加【図5】
- 島根県西部から島根県立中央病院(出雲市)の搬送時間を短縮

**出雲市から浜田港の所要時間**  
 現況：107分 ⇒ 整備後：91分※1(16分短縮)  
 ⇒ 整備後：86分※2(21分短縮)

(※1：出雲IC～仁保・石見鶴山IC整備時、※2：山陰道全線整備時)  
 (原簿：H26フローブナーより算出) (原簿：原簿より算出)

**島根県大田市・川本町・美郷町における第3次救急医療機関60分圏内人口**  
 現況：42.7千人 ⇒ 整備後：43.8千人

**江津市から島根県立中央病院(出雲市)の所要時間**  
 現況：85分 ⇒ 整備後：70分※1(15分短縮)  
 ⇒ 整備後：66分※2(19分短縮)

(※1：出雲IC～仁保・石見鶴山IC整備時、※2：山陰道全線整備時)  
 (原簿：H26フローブナーより算出) (原簿：原簿より算出)

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
1.2	4.9%	4,127億円※2	4,962億円※2
(1.5)	(6.4%)	(219億円※2)	(328億円※2)

注 上段の値は宍道JCT～浜田JCTを対象とした場合、下段( )の値は組は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果  
 ※1 基準年(平成27年)における現在価値を算出するための体系的割引率(4%)  
 ※2 基準年(平成27年)における現在価値を算出するための体系的割引率(4%)  
 ※3 JCT間の費用便益分析は、当該区間のうち、ルートや構造が確定した区間を対象に算定







# 山陰道(俵山～豊田)における計画段階評価

## 1. 俵山・豊田地域の課題

### ①水産業の支援による地域活性化

○水産業及び水産加工業は長門市の主要産業の一つであり、「長門市水産物販路拡大計画(H23.2)」などを策定し、概ね10年を目標に仙崎漁港を拠点に水産物の高付加価値化や配送の効率化、販路拡大を進めている。(図1、図2)

### ②広域観光ルートの形成

○山口県においては観光ネットワークから取り残された結果、県北部まで回遊していない。(図3、表1)  
 ③救急医療・高次医療サービスの確保

○第3次救急医療機関が存在しない山口県北部からは、脳溢血等の緊急手当が必要な患者を関門医療センターへ搬送しているが、60分以内の搬送ができない状況。(図4)

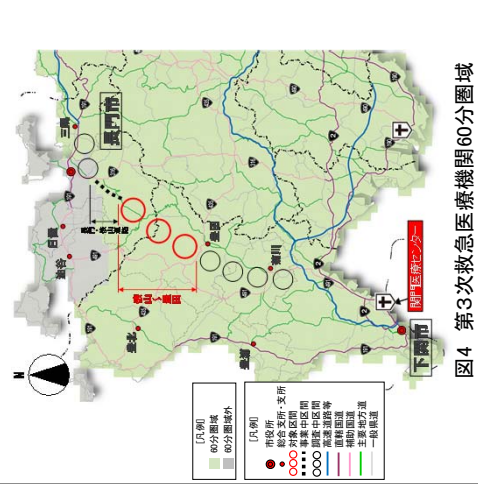
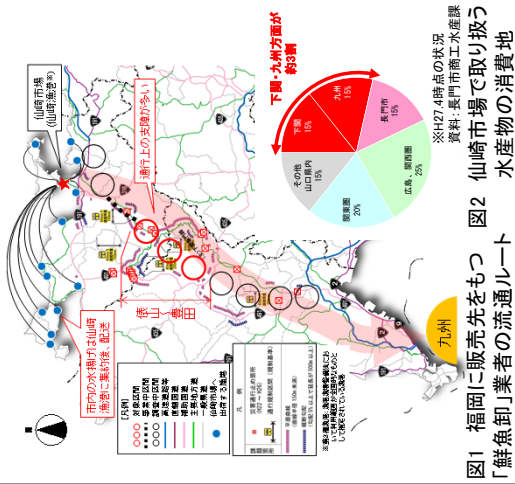


表1 山口県北部における九州・沖縄からの観光入込客伸び率

市町村	H22	H26	伸び率 (H26/H22)
下関市	1,694千人	1,819千人	1.07
長門市	307千人	297千人	0.97
萩市	278千人	216千人	0.78

資料：山口県観光振興課調べ  
 (H22及びH26年山口県観光客動向調査より)

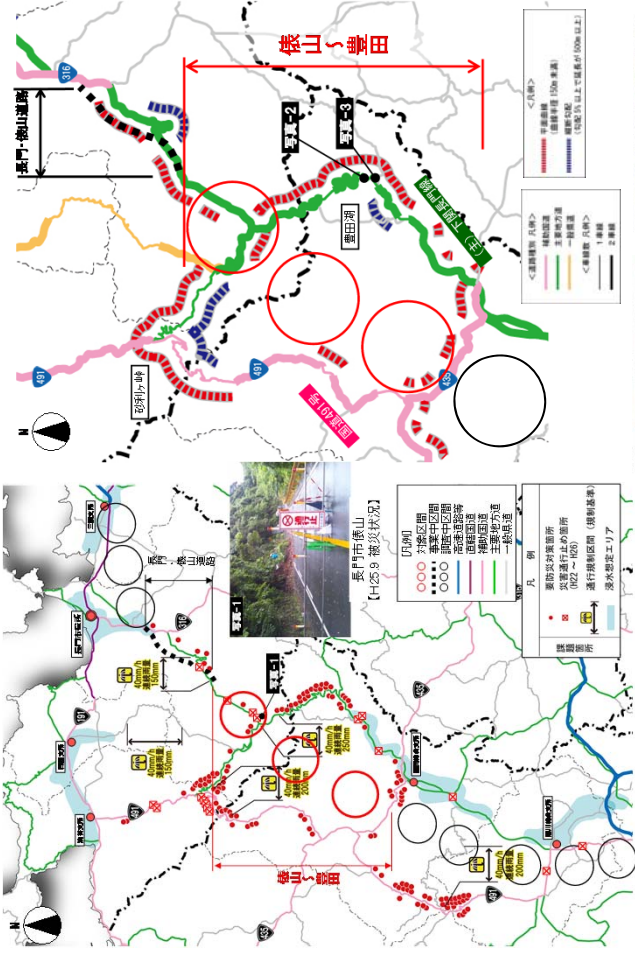
## 2. 原因分析

### ①防災上脆弱な箇所が存在

○下関市～長門市間は、特に長門市～豊田地区までの間に災害等による通行止めが集中。(図5、表2)  
 ②道路構造の不良  
 ○俵山～豊田間の砂利ヶ峠周辺では幅員が狭く急カーブ、急勾配が連続しており、豊田湖周辺で急カーブ区間が集中しており、小型車のすれ違いが困難なトンネルが存在。(図6)

### ③高速ネットワークが未整備

○速達性や通行止め時に機能するネットワーク(代替性)を確保できる自動車専用道路が未整備であり、国道491号、下関長門線のみが幹線道路である。



## 3. 政策目標

- ①広域観光ルートの形成
- ②水産業の支援による地域活性化
- ③救急医療・高次医療サービスの確保
- ④異常気象時の孤立・広域迂回の回避









