

# 山陰道(小浜～田万川)における計画段階評価

## 1. 当該地域の課題

### ①災害による通行止めの発生

- 昭和58年水害、平25年水害では、集中豪雨に伴う、甚大な被害が発生。(写真1、2)
- 災害等による通行止め発生時には、代替路がないため広域迂回が必要。(図1)

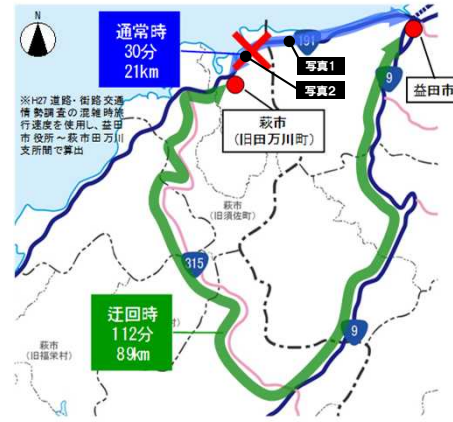
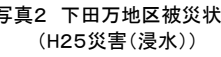


図1 通行止め時の迂回状況 (H25災害時の迂回)

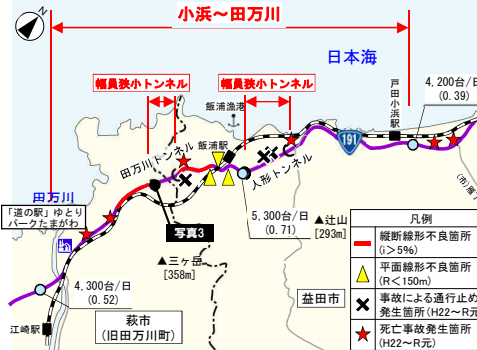


図2 通行止め発生状況、事故発生状況



写真3 原木輸送の状況

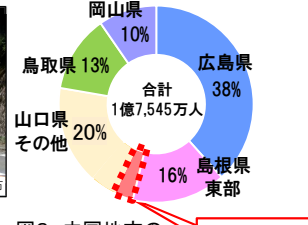


図3 中国地方の観光入込客数

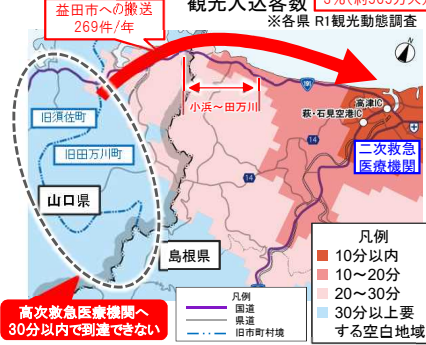


図4 高次救急医療機関への30分圏



写真1 小浜地区被災状況 (S58災害(土石流))

### ②交通事故の発生

- 線形不良箇所や幅員狭小トンネルが存在し、死亡事故等の重大事故が発生。(図2)
- 過去10年間では、事故による通行規制が、延べ約18時間発生。

### ③地域産業への支障

- 国道191号は、原木の運搬等、九州方面との物流ルートとなっているが、走行性が悪く、輸送効率が向上しない状況。(写真3)
- 災害等による通行止め時に、物流が停滞し、企業活動が停止する等の影響が発生。

### ④観光周遊性に劣る

- 山口県と島根県は、萩市及び、益田市、津和野町の連携による広域周遊観光の促進に取り組んでいる。
- 島根県西部の観光客数は中国全体の1割未満。(図3)
- 都市間(観光地間)の速達性・定時性の向上に課題。

### ⑤救急搬送の速達性、確実性の不足

- 萩市の旧須佐町、旧田万川町からの重篤患者の救急搬送は益田市の二次救急医療機関に依存しているが、救急搬送に30分以上要する高次救急医療機関の空白地域が存在。(図4)
- 救急搬送時間の短縮や、通行止め発生時の迂回路の確保など確実な搬送ルートの確保が必要。

## 2. 原因分析

### ①災害等に対し脆弱な道路ネットワーク

- 幹線道路である国道191号の本区間には土石流危険渓谷や田万川洪水浸水想定区域、防災点検要対策箇所が存在。(図5)
- 国道191号が唯一の幹線道路であり、災害時や事故発生時の代替路が確保されていない。

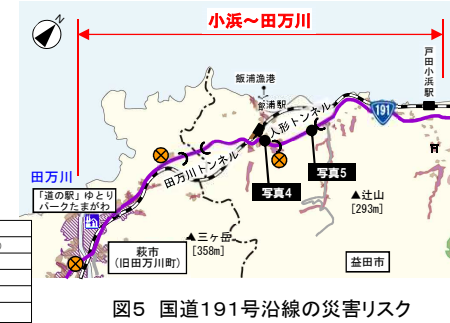


図5 国道191号沿線の災害リスク

### ②構造不良箇所が存在

- 県境部分には急カーブ、急勾配区間が存在し、安全・快適な走行を阻害。(写真4)
- トンネル内の幅員が狭く、大型車は徐行や中央線を越えた走行となっている。(写真5)



写真4 線形不良箇所



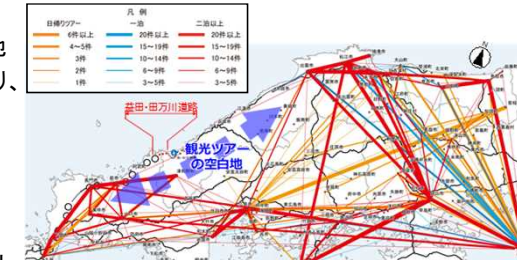
写真5 幅員狭小トンネル

### ③物流効率性・確実性の低い道路ネットワーク

- 走行性が悪く、代替路が無いことから、輸送効率や確実性の低い輸送ルートとなっている。
- 企業活動を支える、広域物流ネットワークが確保されていない。

### ④観光周遊性の低い道路ネットワーク

- 益田市及び萩・石見空港から萩方面の主要観光地への速達性のある道路ネットワークが未確保であり、観光ツアーの設定や周遊観光等に支障をきたしている。(図6)



資料：国内大手観光会社のうち、JTB、日本旅行、クラブツーリズム3社のHP掲載情報(R19時点)を基に、中国地方への観光地を含むツアーを集計

図6 島根県西部～萩市の観光状況

### ⑤救急搬送時における道路ネットワークの速達性、確実性が不十分

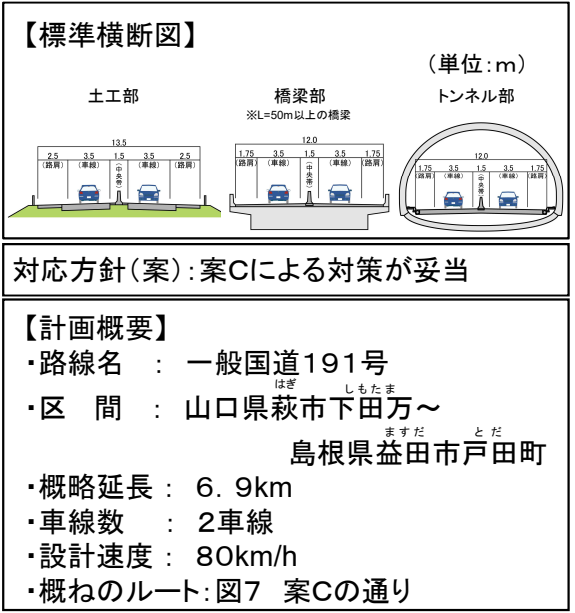
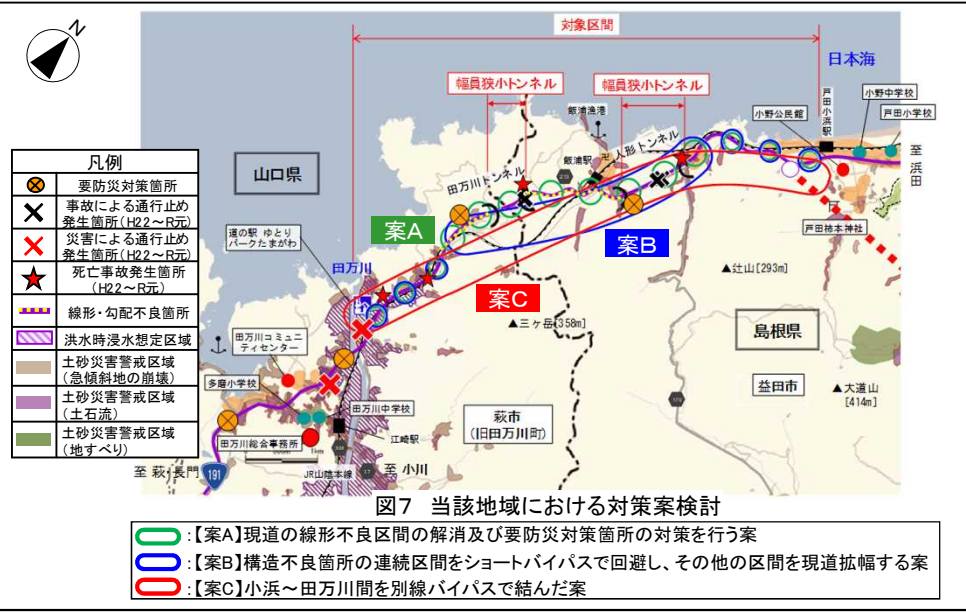
- 医療空白地へアクセスする速達性のある道路ネットワークが不十分。
- 速度低下区間や事故多発箇所の存在により、救急医療搬送の確実性が不十分。

## 3. 政策目標

- ①災害等による通行止め時に機能するネットワークの確保
- ②安全性・走行性の向上
- ③産業の活性化
- ④観光振興の促進
- ⑤救急医療機関への速達性、確実性の確保

# 山陰道(小浜～田万川)における計画段階評価

4. 対策案の検討		案A		案B		案C		
評価の項目	評価のポイント	案A		案B		案C		
		現道の線形不良区間の解消 及び要防災対策箇所の対策を行う案		構造不良箇所の連続区間をショートバイパスで回避し、 その他の区間を現道拡幅する案		小浜～田万川間を別線バイパスで結んだ案		
		延長 約0.7 km (現道改良延長)		延長 約7.5 km (新設BP: 4.5km, 現道拡幅3.0km)		延長 約6.9 km (新設BP: 6.9km)		
道路整備による効果改善点	通行止め時のネットワークの確保	×	・現道を改良するため、小浜～田万川間の代替路は確保されない	△	・ショートバイパスは一部区間であり、小浜～田万川間全線の代替路は確保されない	○	・別線バイパスを整備するため、小浜～田万川間の代替路が確保できる	
	安全性・走行性の向上	△	・線形不良区間を解消する一部区間において交通の安全性が向上するが、勾配不良区間及び幅員狭小トンネルは解消されない	○	・ショートバイパスによる構造不良区間を回避、及び現道改良により、交通の安全性が向上する	○	・自専道ネットワークにより道路構造不良区間を回避するため、交通の安全性が向上する	
	産業の活性化	×	・線形不良区間の解消であるため、速達性の向上は見込まれない(現況と比べ時間短縮はほぼ見込まれない)	○	・一部区間をショートバイパスにより整備するため、速達性の向上が見込まれる(現況と比べ約1分短縮)	○	・自専道ネットワークを形成するため、速達性の向上が見込まれる(現況と比べ約3分短縮)	
	観光振興の促進	×	・線形不良区間の解消であるため、速達性の向上は見込まれない(現況と比べ時間短縮はほぼ見込まれない)	○	・一部区間をショートバイパスにより整備するため、速達性の向上が見込まれる(現況と比べ約1分短縮)	○	・自専道ネットワークを形成するため、速達性の向上が見込まれる(現況と比べ約3分短縮)	
	救急医療機関への速達性、確実性の向上	×	・線形不良区間の解消であるため、搬送時間の短縮は見込まれない(現況と比べ時間短縮は見込まれない) ・代替路が確保されないため、救急搬送の確実性の向上は見込まれない	△	・一部区間をショートバイパスにより整備するため、搬送時間の短縮が見込まれる(現況と比べ約1分短縮) ・代替路が確保されないため、救急搬送の確実性の向上は見込まれない	○	・自専道ネットワークを形成するため、搬送時間の短縮が見込まれる(現況と比べ約3分短縮) ・代替路が確保されるため、救急搬送の確実性に優れる	
配慮すべき点	生活環境	×	・現道を改良するため、現道の沿道環境は改善が見込まれない	△	・ショートバイパス区間においては交通がバイパスに転換し、沿道環境の改善が見込まれるが、現道改良区間については改善が見込まれない	○	・交通がバイパスに転換することで、現道の沿道環境は改善が見込まれる	
	自然環境	○	・地形変化が少なく、また橋梁がないため自然環境との調和の課題は少ない	△	・地形変化が多いため、橋梁が少ないため自然環境との調和に課題がある	△	・地形変化が多く、また橋梁が多いため自然環境との調和に課題がある	
	生活への影響	移転などが必要な家屋数	○	・家屋移転はない	△	・家屋への影響は小さい(8件)	△	・家屋への影響は小さい(6件)
		集落との連絡性	×	・現道を改良するため、田万川地区から最寄りのIC(小浜IC)への連絡性向上は見込まれない	×	・ショートバイパスでの整備であり、自専道ネットワークが繋がらないため、田万川地区から最寄りのIC(小浜IC)への連絡性向上は見込まれない	○	・高速道路のインターチェンジが設置されるため、田万川地区の連絡性が向上する
	工事の影響	現道交通等への影響	△	・現道での工事が発生するため、交通規制が多い	△	・現道での工事が発生するため、交通規制が多い	○	・現道での工事が少なく、交通規制が少ない
	経済性・早期整備への配慮	建設に要する費用	○	約10～60億円	△	約210～260億円	×	約320～370億円
		効果発現の期間	○	・局所的な対策であるため、短期間で効果を発現	△	・一般の交通に配慮を行いながらの工事となるため、工事が長期間に及ぶ	△	・全線別線バイパスであり工事の規模が最も大きいため、工事が長期間に及ぶ
維持管理への配慮	維持管理に要する費用	○	・現道を改良するため、管理延長や構造物延長は増加しない	△	・一部区間の道路をショートバイパスとして新設するため、管理延長や構造物延長はやや増加する	△	・バイパスとして道路を新設するため、増加する管理延長や構造物延長が最も増加する	



### (参考) 当該事業の経緯等

#### ■ 計画段階評価の状況

- ・H27年4月: 中国地方小委員会(優先整備区間選定)
- ・H28年6月: 第1回地方小委員会
- ・H29年8月: 第2回地方小委員会
- ・H31年3月～R1年6月: 第2回意見聴取
- ・R2年3月～7月: 第3回意見聴取
- ・H28年11月～12月: 第1回意見聴取
- ・H30年11月: 第3回地方小委員会
- ・R元年12月: 第4回地方小委員会
- ・R2年11月: 第5回地方小委員会

#### ■ 地域の要望等

- ・R1年5月: 萩市長が国土交通省に事業化要望
- ・R1年7月: 山陰自動車道(益田～萩間)整備促進期成同盟会が国土交通省に事業化要望
- ・R1年10月: 山陰自動車道(益田～萩間)整備促進期成同盟会が国土交通省に事業化要望
- ・R1年10月: 浜田・益田間高規格道路建設促進期成同盟会が国土交通省に事業化要望
- ・R2年2月: 島根県知事・益田市長が国土交通省に事業化要望
- ・R2年8月: 山陰自動車道(益田～萩間)整備促進期成同盟会が国土交通省に事業化要望
- ・R2年10月: 浜田・益田間高規格道路建設促進期成同盟会が国土交通省に事業化要望
- ・R2年11月: 山陰自動車道(益田～萩間)整備促進期成同盟会が国土交通省に事業化要望
- ・R2年11月: 島根県西部高速道路利用促進協議会が国土交通省に事業化要望
- ・R2年12月: 島根県知事・山口県知事・益田市長・萩市長が国土交通省に事業化要望