

山陰自動車道（福光～江津）における計画段階評価

1. 福光～江津地域の課題

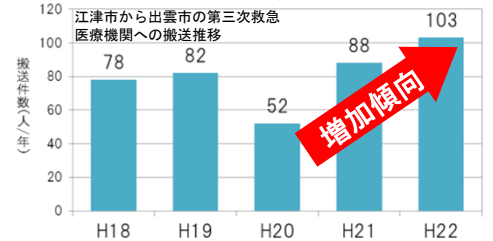
① 災害や交通事故等の通行止めにより生活・経済活動に影響



図1 通行止め発生時の迂回ルート

② 医療機関へのアクセス

○島根県西部の医師減少により、医療体制が衰退し、県東部（出雲市）への広域搬送を強いられている。

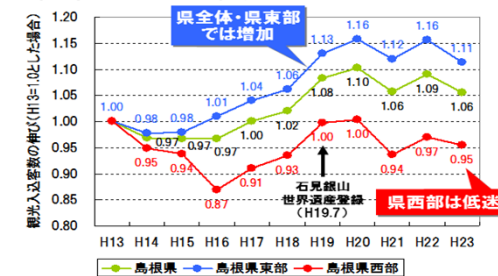


③ 産業振興の停滞

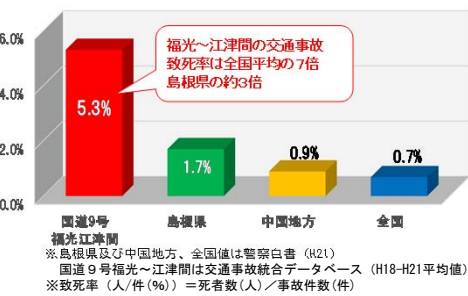
○島根県内の企業立地状況は、県東部に集中し、県西部への進出は進んでいない。

④ 観光客数

【島根県内の観光入込客数の推移(H13=1.0)】



⑤ 交通事故



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。

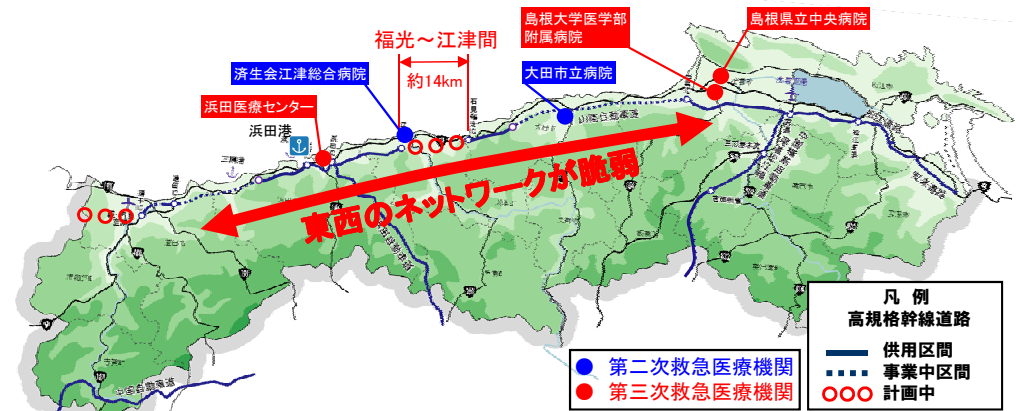


図3 高速道路のネットワーク状況

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

⇒江津市から県東部までのリダンダンシーと速達性、走行性を確保

2. 原因分析

① 唯一の幹線道路で災害危険箇所が存在

○島根県は特殊土地帯であることから、土砂災害危険箇所が多数存在。【図2】

○近くに国道9号を代替する道路がなく、国道9号が通行止めとなった場合は大きな迂回を強いられる。

【図1】



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. 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

※国道9号が通行止めになっても、近くに選択できる幹線道路を確保

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

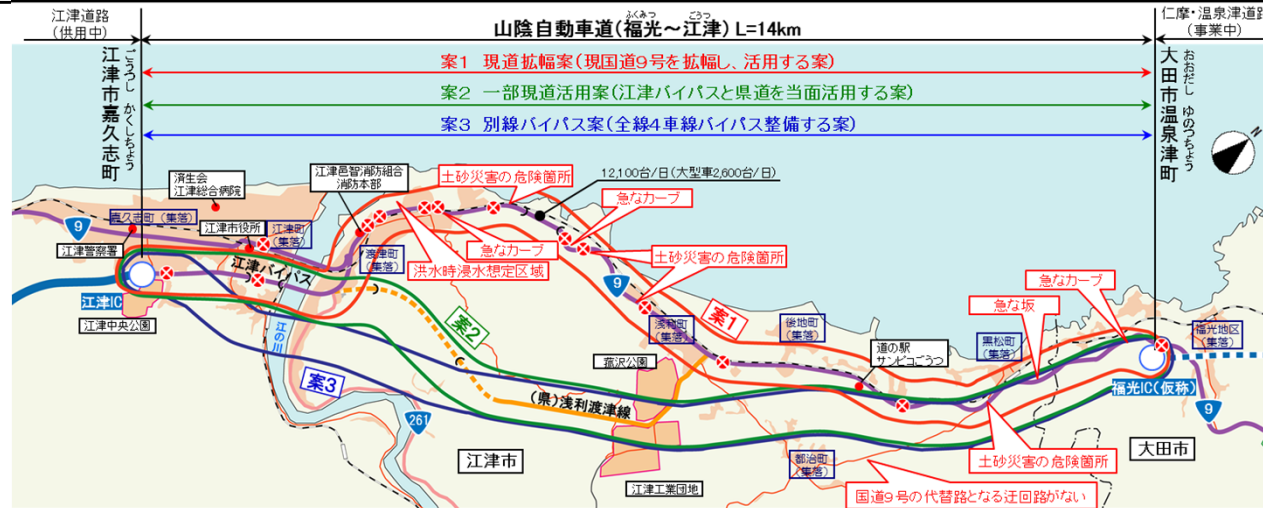
④観光の振興・交流の促進

⑤安全性の向上

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	
(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

評価の項目			(案1) 現道拡幅案	(案2) 一部現道活用案 (江津バイパス・県道を活用する案)	(案3) 別線バイパス案 (全線4車線バイパス整備する案)
ルート帯の概要			現国道9号を4車線化する案	4車線のバイパスの一部に江津バイパスや整備中の県道2車線を活用する案	国道9号江津バイパスの南側に新たな4車線のバイパスを整備する案
			60km/hで走行できる一般道(延長約15km)	80km/hで走行できる自動車専用道路(延長約14km)	80km/hで走行できる自動車専用道路(延長約14km)
道路整備による効果・改善される点	災害・事故の時は？	洪水で浸水する区域の存在	△ ・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	◎ ・災害が発生する可能性がある ・事故が発生する可能性はやや低い ・国道9号とバイパスの2本あるため、両方が通行止となる可能性は低い ・大きな迂回が必要となることは少ない	◎ ・災害が発生する可能性がある ・事故が発生する可能性はやや低い ・国道9号とバイパスの2本あるため、両方が通行止となる可能性は低い ・大きな迂回が必要となることは少ない
		災害や事故が発生する可能性			
		通行止の可能性や迂回の必要性			
	目的地までの移動時間は？ (現状に比べ短縮される時間)	福光から済生会江津総合病院までの所要時間	○ <		

◆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]現道拡幅案に比べ、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

地元調整等の状況

- 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)(ルートとして案2を選定する等)を妥当と判断

計画段階評価後の状況

- H25年 7月～ : ルート・構造の検討、周辺の環境影響等について環境影響評価(島根県条例)を実施
- H27年 9月 : 都市計画決定・告示及び環境影響評価(評価書)・公告

地域の要望等

- H27年 6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
- H27年 8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11月 : 山陰自動車道(安来・益田)建設促進期成同盟会及び出雲・江津間高規格道路建設促進期成同盟会が国土交通省及び財務省に未事業化区間(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同盟会が国土交通省に未事業化区間(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省に未事業化区間(福光・浅利間)のH28年度新規事業化を要望