

説明資料

一覧表

No.	地整名	都道府 県名	路線名	箇所名	区間	延長 (km)	設計速度 (km/h)	車線数	事業費 (億円)	B／C	整備効果
□高規格幹線道路(一般国道自動車専用道路)【4事業】											
①	東北	岩手	八戸・久慈自動車道	久慈北道路 【一般国道45号】	岩手県久慈市待浜町字桑畑 ～岩手県久慈市夏井町字鳥谷	7.4	80	2	182	1.6	・八戸久慈自動車道は三陸北縦貫道路と東北縦貫道八戸線を相互に連絡し、八戸市から久慈市間を結ぶ延長約50kmの高規格幹線道路であり、現在までに約10kmを供用中。 ・当該区間の整備により、現道の線形不良区間を回避し、広域的な交流・連携の促進及び、三陸沖北部地震等災害時の救援ルート の機能強化、救急医療活動の支援等が図られる。
②	東北	宮城	三陸縦貫自動車道	南三陸道路 【一般国道45号】	宮城県本吉郡南三陸町志津川字小森 ～宮城県本吉郡南三陸町歌津字白山	7.2	80	2	238	1.8	・三陸縦貫自動車道は常磐道と三陸北縦貫道路を相互に連絡し、仙台市から石巻市、釜石市、宮古市間を結ぶ延長約220kmの高規格幹線道路であり、現在までに約82kmを供用中。 ・当該区間の整備により、現道の線形不良区間を回避し、広域的な交流・連携の促進及び、宮城県沖地震における津波災害時の救援ルート の機能強化、救急医療活動の支援等が図られる。
③	近畿	奈良	京奈和自動車道	大和北道路 【一般国道24号】	奈良県奈良市八条三丁目 ～奈良県大和郡山市横田町	6.3	80	4	850	4.4	・京奈和自動車道は、新名神高速道路、西名阪自動車道及び阪和自動車道を相互に連絡し、京都市、奈良市、和歌山市を結ぶ延長120kmの高規格幹線道路であり、現在までに約45kmを供用中。 ・当該区間の整備により、奈良市中心部における国道24号の慢性的な交通混雑が緩和され、京都、奈良、和歌山の拠点間の連携強化が図られる。
④	近畿	福井	中部縦貫自動車道	大野油坂道路 (大野東・和泉区間) 【一般国道158号】	福井県大野市下唯野 ～福井県大野市貝皿	14.0	60	2	523	3.4	・中部縦貫自動車道は、北陸自動車道、東海北陸自動車道及び中央道長野線を相互に連絡し、福井市、高山市、松本市を結ぶ延長約160kmの高規格幹線道路であり、現在までに約36kmを供用中。 ・当該区間の整備により、現道の線形不良区間を回避し、広域的な交流・連携の促進及び、救急医療活動の支援等が図られる。
□高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路【7事業】											
⑤	東北	青森	一般国道45号	上北天間林道路	青森県上北郡東北町大字大浦 ～青森県上北郡七戸町字附田向	7.8	100	2/4	229	3.8	・当該区間の整備により、現道の線形不良区間及び事故多発箇所を回避し、地域の安全・安心の確保及び、救急医療活動の支援等が図られる。 ・当該区間は、一般国道としての役割を果たしつつ、東北縦貫自動車道八戸線の一部の機能を代替し、広域的な交流・連携を促進。
⑥	東北	福島	一般国道115号	霊山道路	福島県伊達市霊山町石田 ～福島県伊達市霊山町下小国	12.0	80	2	332	1.4	・当該区間の整備により、現道の線形不良区間及び異常気象時通行規制区間を回避し、地域の安全・安心の確保及び、救急医療活動の支援等が図られる。 ・当該区間は、一般国道としての役割を果たしつつ、東北中央自動車道の一部の機能を代替し、広域的な交流・連携を促進。
⑦	中国	鳥取	一般国道9号	鳥取西道路(Ⅲ期)	鳥取県鳥取市気高町下坂本 ～鳥取県鳥取市青谷町青谷	6.4	100	2/4	248	3.6	・当該区間の整備により、現道の混雑多発箇所及び事故多発箇所を回避し、地域の交通円滑化及び安全・安心が確保される。 ・当該区間は、一般国道としての役割を果たしつつ、山陰自動車道の一部の機能を代替し、広域的な交流・連携を促進。
⑧	中国	島根	一般国道9号	出雲・湖陵道路	島根県出雲市知井宮町 ～島根県出雲市湖陵町三部	4.4	80	2/4	160	2.4	・当該区間の整備により、現道の事故多発箇所を回避し、地域の安全・安心の確保及び救急医療活動の支援等が図られる。 ・当該区間は、一般国道としての役割を果たしつつ、山陰自動車道の一部の機能を代替し、広域的な交流・連携を促進。
⑨	中国	島根	一般国道9号	静間・仁摩道路	島根県大田市静間町 ～島根県大田市仁摩町大国	7.9	80	2/4	220	2.2	・当該区間の整備により、現道の要防災対策箇所、国際コンテナ通行支障区間を回避し、地域の安全・安心の確保及び救急医療活動の支援等が図られる。 ・当該区間は、一般国道としての役割を果たしつつ、山陰自動車道の一部の機能を代替し、広域的な交流・連携を促進。
⑩	中国	山口	一般国道491号	長門・俵山道路	山口県長門市俵山小原 ～山口県長門市深川湯本	5.5	80	2	244	1.5	・当該区間の整備により、現道の要防災対策箇所、異常気象時通行規制区間を回避し、地域の安全・安心の確保及び、異常気象時の俵山地区の孤立の回避、救急医療活動の支援等が図られる。 ・当該区間は、一般国道としての役割を果たしつつ、山陰自動車道の一部の機能を代替し、広域的な交流・連携を促進。
⑪	九州	宮崎	一般国道218号	高千穂日之影道路	宮崎県西臼杵郡高千穂町大字三田井 ～宮崎県西臼杵郡日之影町大字七折	5.7	80	2	202	1.8	・当該区間の整備により、現道の線形不良区間及び要防災対策箇所を回避し、地域の安全・安心の確保及び救急医療活動の支援等が図られる。 ・当該区間は、一般国道としての役割を果たしつつ、九州横断自動車道延岡線の一部の機能を代替し、広域的な交流・連携を促進。
□地域高規格道路【1事業】											
⑫	東北	山形	新潟山形南部連絡道路	梨郷道路 【一般国道113号】	山形県長井市大字今泉字新田 ～山形県南陽市大字竹原字加津木沢	7.2	80	2/4	188	2.6	・新潟山形南部連絡道路は、日本海沿岸東北自動車道及び東北中央自動車道を連絡し、新潟県村上市から山形県高畠町間を結ぶ延長約80kmの地域高規格道路であり、現在までに約3kmを供用中。 ・当該区間の整備により、現道の混雑多発箇所及び事故多発箇所を回避し、地域の安全・安心の確保及び救急医療活動の支援等が図られる。

① 八戸・久慈自動車道 久慈北道路(一般国道45号)

1. 事業概要

- ・起 終 点: 岩手県久慈市侍浜町宇桑畑～久慈市夏井町宇鳥谷
- ・延長等: 7.4km
(2車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約182億円
- ・計画交通量: 約6,200台/日
- ・B / C : 1.6

※ 便益(B)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。



2. 道路交通上の課題

① 線形不良箇所、幅員狭小区間への対応

- ・13箇所の平面線形不良箇所、5箇所の縦断線形不良箇所が存在
(設計速度60km/hの基準値以下)
- ・約3kmの幅員狭小区間(幅員8m未満)が存在



▲線形不良区間の事故状況

② 交通事故対策

- ・死傷事故率が、久慈市夏井町において151.4件/億台キロであり、岩手県の国道・県道における平均値(41.5件/億台キロ)の約4倍



3. 地元調整の経緯等

- ・H19～20年度 環境影響評価を実施
- ・平成19年7月以降 青森県知事、八戸市長、久慈市長他が、階上～久慈北間の新規事業化を要請
- ・H20.9 八戸・久慈自動車道整備促進住民大会開催
(沿線住民約千人が参加)
→「八戸・久慈自動車道の早期整備を求める決議」を採択
- ・H21.3 岩手県、久慈市とルート・道路構造について確認

4. 整備効果

効果1 基幹ネットワークの整備

- ・八戸・久慈自動車道の整備により、久慈市～重要港湾八戸港間の所要時間が25分短縮。
(八戸港～久慈市の所要時間: 70分→45分)
- ・久慈北道路の整備により、旧種市町(現洋野町)の一部が三次救急医療施設「久慈病院」の30分カバー圏域に拡大。
(30分カバー人口が約1千人増加)

八戸市から久慈市間の所要時間の短縮



- ・旧種市町(現洋野町)から久慈病院への搬送経路が自動車専用道路へ転換し、搬送に伴う患者への負担が軽減される。

効果2 線形不良箇所・幅員狭小区間の回避

- ・平面線形不良箇所(13箇所)、縦断線形不良箇所(5箇所)の回避により走行性が向上。
- ・約3kmの幅員狭小区間(幅員8m未満)の回避により、走行性が向上

効果3 交通事故の低減

- ・事故が集中する線形不良・幅員狭小区間の回避により、現道の交通事故を低減。

② 三陸縦貫自動車道 南三陸道路(一般国道45号)

1. 事業概要

- ・起 終 点:宮城県本吉郡南三陸町志津川字小森～本吉郡南三陸町歌津字白山
- ・延 長 等:7.2km
(2車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費:約238億円
- ・計画交通量:約12,600台/日
- ・B / C :1.8

※ 便益(B)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。



2. 道路交通上の課題

- ①線形不良箇所、幅員狭小区間への対応
 - ・9箇所の平面線形不良箇所、2.6kmの縦断線形不良区間が存在。(設計速度60km/hの基準値以下)
 - ・2.4kmの幅員狭小区間(幅員8m未満)が存在。
 - ②交通事故対策
 - ・死傷事故率が十日町交差点において、462.7件/億台キロであり宮城県の国道及び県道における平均値(67.4件/億台キロ)の約7倍。
 - ③地震津波緊急時対策
 - ・近い将来に発生が予測される「宮城県沖地震」(M7.5前後の今後30年以内発生確率99%)による津波災害への不安(集落孤立の懸念)。
- 現道は、津波浸水予測区域を通過。



▲S35チリキ地震で壊滅的被害を受けた志津川地区市街地

3. 地元調整の経緯等

- ・H18～20年度 環境影響評価を実施
- ・平成19年6月以降 気仙沼市長、南三陸町長、本吉町長他が志津川～歌津間の新規事業化を要請
- ・平成20年7月 宮城県知事「志津川～本吉」間の早期事業化を要請
- ・H21.3 宮城県、南三陸町とルート・道路構造について確認

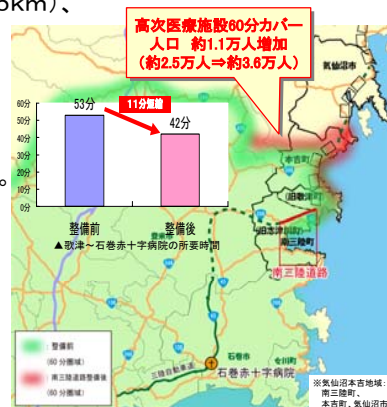
4. 整備効果

効果1 線形不良箇所、幅員狭小区間の回避

- ・急カーブ区間(9箇所)、急勾配区間(2.6km)、幅員狭小区間(2.4km)の回避により、走行性が向上。

効果2 救急医療支援

- ・石巻赤十字病院の60分カバー圏が拡大。
(旧歌津町～石巻赤十字病院の
所要時間:53分→42分)
(気仙沼本吉地域の
カバー人口 約1万1千人増加
カバー率 26%→38%)



▲石巻赤十字病院60分カバー圏

効果3 災害時の救援ルートを確保

- ・津波浸水区間を回避し、地震・津波等の災害発生時の救援ルートが確保され、迅速かつ円滑な救援活動が可能に。
- ・南三陸町人口の約3割を占める約5千人の孤立化を回避。



けい な わ やまときた ③ 京奈和自動車道 大和北道路(一般国道24号)

1. 事業概要

- ・起終点：奈良市八条三丁目
～大和郡山市横田町
- ・延長：6.3km
- ・規格等：4車線、設計速度80km/h
- ・全体事業費：約850億円
- ・計画交通量：約33,400台 / 日
- ・B / C：4.4

便益（B）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

2. 道路交通上の課題

渋滞対策

- ・渋滞が著しい交差点：6箇所

DID内：渋滞長1,000m以上、交差点通過時間10分以上

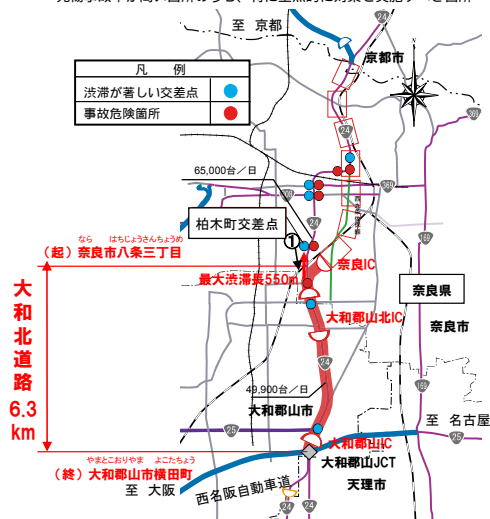
DID外：渋滞長 500m以上、交差点通過時間5分以上

- ・国道24号柏木町交差点で交通渋滞が発生（最大渋滞長550m）

交通事故対策

- ・国道24号は、死傷事故が多発している事故危険箇所 が6箇所存在

死傷事故率が高い箇所のうち、特に重点的に対策を実施すべき箇所



①夕方ピーク時の渋滞発生状況

3. 地元調整の経緯等

世界遺産への影響検討、P Iの実施状況

- ・H14年9月～H15年10月 P I手続き、大和北道路有識者委員会
- ・H18年2月 現ルート（西九条佐保線地下+高架案）で決定

環境影響評価等の実施状況

- ・H16～H19年度 環境影響評価法に基づく環境影響評価を実施
- ・H20年3月18日 奈良県 都市計画決定
- ・H20年4月25日 京都府 都市計画決定

要望状況

- ・H20年7月～ 奈良県知事、奈良市長他が早期事業化を要請
- ・H20年12月 奈良県が「奈良の今後5カ年の道づくり重点戦略」を策定し、「早期全線事業化及び大和郡山JCT～奈良ICまでの間の先行整備」と位置付け

4. 整備効果

効果1 基幹ネットワークの整備

- ・京奈和自動車道の整備により、奈良～和歌山間の所要時間が3時間40分短縮（4時間40分→1時間）
- ・当該区間の整備により、平城宮跡～大和郡山JCT間が17分短縮（36分→19分）

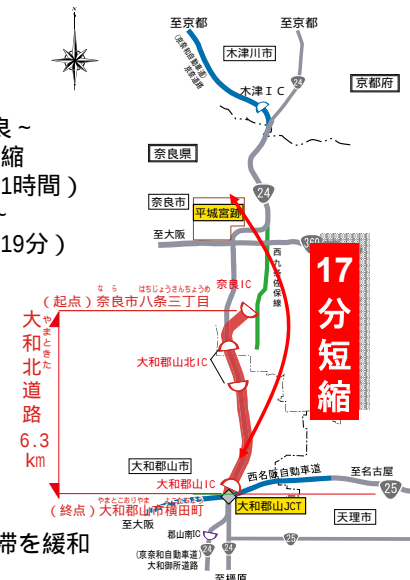


効果2 交通渋滞の緩和

- ・国道24号柏木町交差点の交通渋滞を緩和

効果3 交通事故の低減

- ・事故危険箇所5箇所を回避



④ 中部縦貫自動車道 大野油坂道路(大野東・和泉区間)(一般国道158号)

おお のあぶらさか おお のひがし いずみ

1. 事業概要

- ・起終点 : 福井県大野市下唯野^{しもねいの}
~ 大野市貝皿^{かいばら}
- ・延長 : 14.0 km
- ・規格等 : 2車線
設計速度60km/h
- ・全体事業費: 約523億円
- ・計画交通量: 約7,400台 / 日
- ・B / C : 3.4
便益(B)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



2. 道路交通上の課題

線形不良箇所への対応

- ・平面線形不良箇所(曲線半径<60m)が8箇所、及び縦断線形不良箇所(縦断勾配>7%)が7箇所存在。

防災対策

- ・防災点検における要対策箇所が37箇所、異常気象時通行規制区間(連続雨量140mm)が存在
- ・土砂災害、豪雪等により過去7年で8回の通行止が発生



3. 地元調整の経緯等

H17.2 沿道住民、道路利用者に対するP Iアンケート調査実施

(約10,800世帯)

- ・概ねのルート案を提示し、約8割の住民から道路整備の必要性についての回答を得た
- ・走行性、安全性の改善の意見が最多

H18年度~ 環境調査を実施

H20.8~ 福井県知事、大野市長、勝山市長が早期事業化を要請

4. 整備効果

効果1 基幹ネットワークの整備

- ・中部縦貫自動車道の整備により、福井市~松本市間の所要時間が約2時間短縮(約5時間→約3時間)
- ・当該区間の整備により、旧和泉村~福井市(県庁)間の所要時間が約12分短縮(約70分→約58分) 永平寺大野道路事業中全線供用の場合

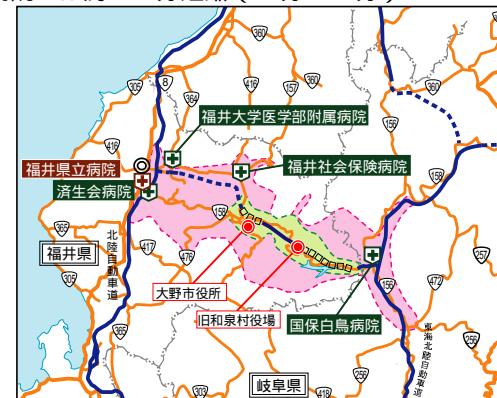
効果2 防災対策

- ・防災点検要対策箇所、異常気象時通行規制区間を回避するとともに、冬期積雪時の安全な通行を確保

効果3 救急医療支援

- ・当該区間の整備により、大野市(旧和泉村)から福井県立病院(三次医療施設)への60分圏域が拡大し搬送時間が約12分短縮(67分→55分)
- また、直近の福井社会保険病院へは約10分短縮(48分→38分)

永平寺大野道路事業中全線供用の場合



⑤ 一般国道45号 上北天間林道路

かみきた てん ま ばやし

1. 事業概要

かみきた てん ま ばやし

・起 終 点：青森県上北郡東北町大字大浦 ～ 上北郡七戸町字附田向

・延 長 等：7.8km

(2車線(暫定)、設計速度100km/h)

・全体事業費：約229億円

・計画交通量：約14,100台/日

・B / C : 3.8

※ 便益(B)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。



2. 道路交通上の課題

① 渋滞対策

とわだ さんぼんぎ

・渋滞損失時間が十和田市三本木付近で、約7.8万人時間/年キロとなっており、青森県の国道及び県道における平均値(0.9万人時間/年キロ)の約9倍

② 交通事故対策

たかみ

・死傷事故率が高見交差点において、267.6件/億台キロとなっており、青森県の国道及び県道における平均値(65.7件/億台キロ)の約4倍



▲国道4号の道路混雑状況



▲事故発生状況



3. 地元調整の経緯等

・H11～16年度 環境影響評価法に基づく、環境影響評価を実施。

・H17. 3 青森県都市計画決定(六戸町～七戸町:26km)

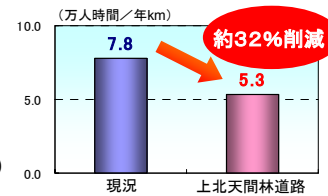
・平成19年6月以降 青森県知事、七戸町長、東北町長他が、「上北～天間林間の早期事業化」を要請

4. 整備効果

効果1 交通渋滞の緩和

・現道の混雑を回避しての通行が可能となり、渋滞が緩和。

(渋滞損失時間:約7.8万人時間/年キロ
→約5.3万人時間/年キロ(約32%削減))



効果2 交通事故の低減

・事故多発地点の回避により、現道の死傷事故率を低減。

▲渋滞損失時間の変化

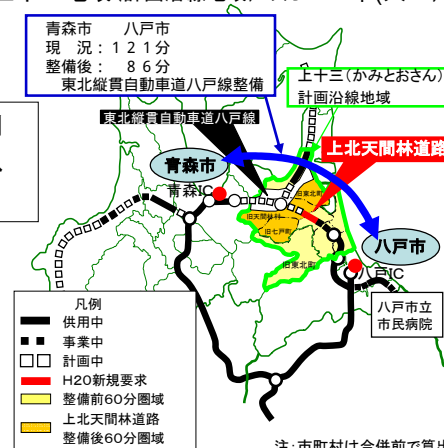
効果3 救急医療支援

かみとおさん

・上北天間林道路の整備により、上十三地域からの三次救急医療施設(八戸市民病院)への60分圏域が拡大。(上十三地域(計画沿線地域)のカバー率(人口):92%→97%(約5千人増加))

当該区間は、一般国道としての役割を果たしつつ、東北縦貫自動車道八戸線の一部の機能を代替

・東北縦貫道八戸線の整備により、県都青森市と、県内第2の都市である八戸市間の所要時間が短縮。(現況121分→将来86分(35分短縮))



注:市町村は合併前で算出

▲三次救急医療施設60分カバー圏域(青森県)

⑥ 一般国道115号 霊山道路

りょうせん

1. 事業概要

- ・起 終 点：福島県伊達市霊山町石田
～ 伊達市霊山町下小国
- ・延 長 等：12.0km
(2車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費：約332億円
- ・計画交通量：約8,500台/日
- ・B / C：1.4

※ 便益(B)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。

2. 道路交通上の課題

①線形不良箇所への対応

- ・48箇所の平面線形不良箇所、1.3kmの縦断線形不良区間が存在。
(設計速度60km/hの基準値以下)

②交通事故対策

- ・死傷事故率が伊達市霊山町石田において、149件/億台キロであり、福島県の国道及び県道における平均値(72.5件/億台キロ)の約2倍。

③防災対策

- ・防災点検における要対策箇所13箇所、異常気象時通行規制区間(連続雨量120mm)5.6kmが存在。※(当該区間は過去10年(H10～H19)で、通行止め8回(延べ722時間))



▲縦断状況



▲線形不良区間状況



3. 地元調整の経緯等

- ・H17～18年度 環境影響評価を実施
- ・H19年度 福島県により事業化
- ・H19年7月以降 福島市長、相馬市長、伊達市長他が、霊山道路事業推進を要請
- ・H19年12月以降 福島県知事が、直轄事業による早期整備について要請
- ・H21.3 福島県、伊達市とルート・道路構造について確認

4. 整備効果

効果1 線形不良箇所の解消

- ・平面線形不良箇所(48箇所)、縦断線形不良区間(1.3km)の回避により、走行性が改善。

効果2 交通事故の低減

- ・事故が集中する線形不良区間の回避により現道の交通事故を低減。

効果3 防災対策

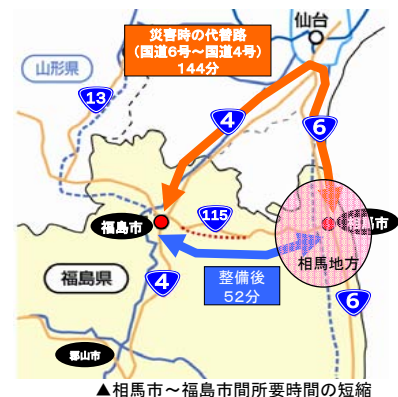
- ・相馬地方と福島市間の国道115号における災害時の代替路となり、迂回が解消。また、緊急輸送ルートとしての信頼性も向上。

(通行規制時の迂回時間約90分が解消)

効果4 救急医療支援

- ・霊山道路の整備により三次救急医療施設(福島県立医科大学付属病院)への60分圏域が、相馬市内まで拡大。
(カバー人口：約1千人増加)

当該区間は、一般国道としての役割を果たしつつ、東北中央自動車道の一部の機能を代替



▲相馬市～福島市間所要時間の短縮



▲高次医療施設への60分到達圏域

とっとりにし ⑦ 一般国道9号 鳥取西道路(Ⅲ期)

1. 事業概要

- ・起 終 点 : 鳥取県鳥取市気高町下坂本～鳥取市青谷町青谷
- ・延 長 等 : 6.4km(2車線(暫定)、設計速度100Km/h)
- ・全体事業費: 約248億円
- ・計画交通量: 約25,700台/日
- ・B / C : 3.6

※ 便益(B)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。

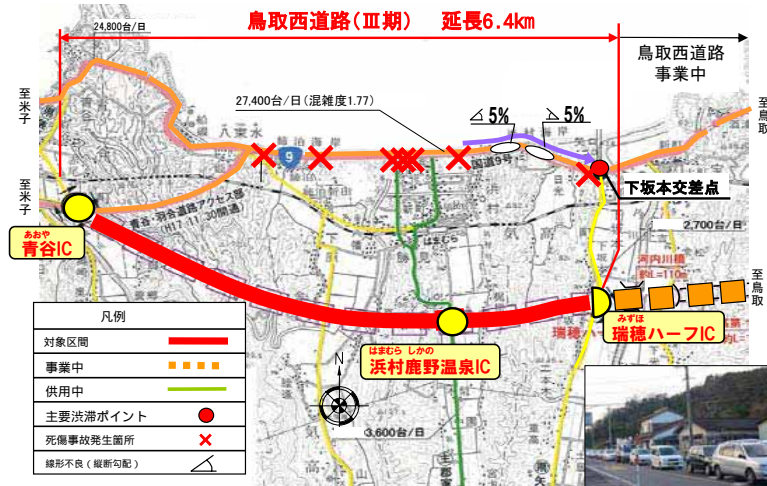
2. 道路交通上の課題

① 渋滞対策

- ・渋滞損失時間が下坂本交差点付近で約20千人時間/年キロとなっており鳥取県の国道及び県道における平均値(8.7千人時間/年キロ)の約2倍。

② 交通事故対策

- ・死傷事故率が下坂本交差点付近で150件/億台キロとなっており、鳥取県内の国道及び県道の平均値(52.1件/億台キロ)の約3倍。
- ・現道において縦断線形不良箇所(縦断勾配5%以上:2箇所)が存在し、その前後区間において追突による事故が多発。



3. 地元調整の経緯等

H12～H17 環境影響評価法に基づく環境影響評価を実施

H17.6.21 都市計画決定(鳥取～青谷:19.3km)

H18以降 鳥取県知事、鳥取市長、鳥取県議会議員他が、「瑞穂～青谷間の早期事業化」を要請

4. 整備効果

効果1 交通渋滞の緩和

- ・青谷～鳥取駅間の交通渋滞の緩和による所要時間短縮。
(現況34分→27分:7分短縮)

効果2 交通事故の低減

- ・事故多発地点(下坂本交差点(死傷事故率150件/億台キロ))を回避。

当該区間は、一般国道としての役割を果たしつつ、山陰自動車道の一部の機能を代替

- ・山陰自動車道の整備により、鳥取～下関間の所要時間が約2時間短縮
(9時間20分→整備後7時間10分)
- ・鳥取市から特定重要港湾である境港(山陰地方の韓国・中国との国際貿易拠点)へのアクセスが向上
(所要時間:現況約2時間30分→約1時間30分。定時性の向上)



⑧ 一般国道9号 出雲・湖陵道路

1. 事業概要

・起 終 点： 島根県出雲市知井宮町 ～出雲市湖陵町三郎

・延 長 等： 4.4km(2車線(暫定)、

設計速度80km/h)

・全体事業費： 約160億円

・計画交通量： 約14,500台/日

・B / C： 2.4

※ 便益(B)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。

2. 道路交通上の課題

①渋滞対策

・渋滞損失時間が大島交差点付近で107.3千人時間/年キロとなっており、島根県の国道及び県道における平均値(6.7千人時間/年キロ)の約16倍。

②交通事故対策

・死傷事故率が大島交差点付近で393.8件/億台キロとなっており、島根県の国道及び県道における平均値(44.6件/億台キロ)の約9倍。



①重大事故発生



②大島交差点での渋滞



3. 地元調整の経緯等

H12～H17 環境影響評価法に基づく環境影響評価を実施

H18.3.14 都市計画決定(出雲～仁摩:37.4km)

H18以降 島根県知事、出雲市長、大田市長他が、「出雲多伎間、大田仁摩間などの早期事業化」を要請

4. 整備効果

効果1 交通事故の低減

・事故多発地点(大島交差点(死傷事故率: 393.8件/億台キロ))を回避。

効果2 救急医療の支援

・当該区間の整備により二次救急医療施設大田市立病院～三次救急医療施設県立中央病院(出雲市)までの所要時間が短縮:61分→整備後51分(約10分短縮)

・搬送経路が自動車専用道路に転換し、搬送に伴う患者への負担が軽減。

当該区間は、一般国道としての役割を果たしつつ、山陰自動車道の一部の機能を代替

・山陰自動車道の整備により、鳥取～下関間の所要時間が約2時間短縮(9時間20分→整備後7時間10分)

・山陰自動車道の整備により、出雲空港より石見銀山(世界遺産登録H19.7.2)間の所要時間が46分短縮し、観光振興を支援(103分→整備後57分)

