

国道191号山陰道(須子～小浜)における計画段階評価

1. 当該地域の課題

①通行止め発生時の影響

○昭和18年水害、昭和47年水害では、高津川の氾濫により国道191号の浸水被害が発生。(図1)
○海岸浸食に伴う転倒の恐れのある擁壁、飛砂・滞砂区間等が存在。(写真1、2)



写真1 海岸浸食に伴う、転倒の恐れのある擁壁
写真2 冬の飛砂及び滞砂

②多発する死傷事故

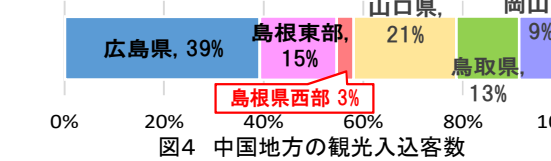
○須子～小浜間の国道191号には、人家連単箇所や交差点部などにおいて、死傷事故率が全国平均を上回る箇所が8箇所存在。(図1)

③地域産業への支障

○国道191号は、九州方面からの原木の運搬ルートとなっており、定期的な木材の運搬が行われているが、輸送の効率化が課題。(図2)
○益田市唯一の工業団地かつ地域経済を牽引する重点促進地域である石見臨空ファクトリーパークは、輸送効率の低さから物流がネックとなり、分譲開始から20年以上経過しているが、分譲率が39%と企業立地が進んでいない。(図3)

④観光客数の伸び悩み

○島根県西部地域の観光入込客数は、中国地方の3%と少なく観光ツアーも少ない。(図4)
○周遊範囲が限られており、都市間(観光地間)の速達性の向上に課題がある。



⑤救急搬送の速達性、確実性の不足

○萩市の須佐町、田万川町には、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5)
○高津IC入口交差点付近の渋滞により、高次救急医療機関への到着時間の確実性に課題がある。



図1 須子～小浜の現状と課題



図2 物流ルート状況



図3 ファクトリーパークの分譲率



図5 高次救急医療機関の立地状況

2. 原因分析

①災害発生時等にも機能する道路ネットワークが不十分

○通行規制の懸念のある要防災対策箇所、飛砂区間、洪水浸水想定区域が幹線道路である国道191号上に存在。(図6)
○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。

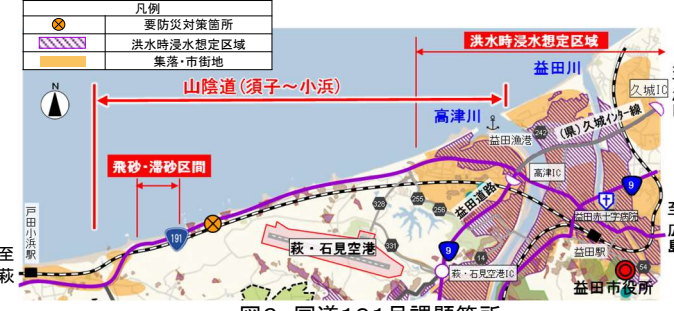


図6 国道191号課題箇所



写真4 沿道出入り交通の状況

②渋滞及び沿道出入り交通による重大事故の発生

○主要な幹線道路が国道191号のみのため、交通が集中している。また、沿線には店舗立地が進んでおり、店舗への出入り交通や渋滞等に起因する死傷事故が発生している。(写真4)

③物流効率性の低い道路ネットワーク

○企業進出や販路拡大に資する、広域物流ネットワークが未確保。
○石見臨空ファクトリーパークから東西の物流ルートとなる国道191号及び市道雁丁線は速度低下区間及び平面縦断線形不良箇所が存在している。

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7)



図7 高速道路ネットワークと空港1時間圏域

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。

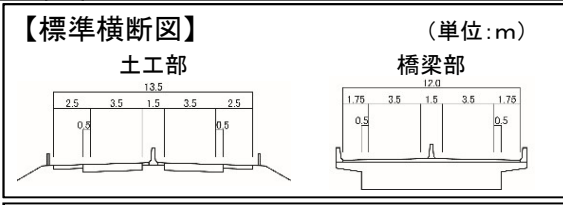
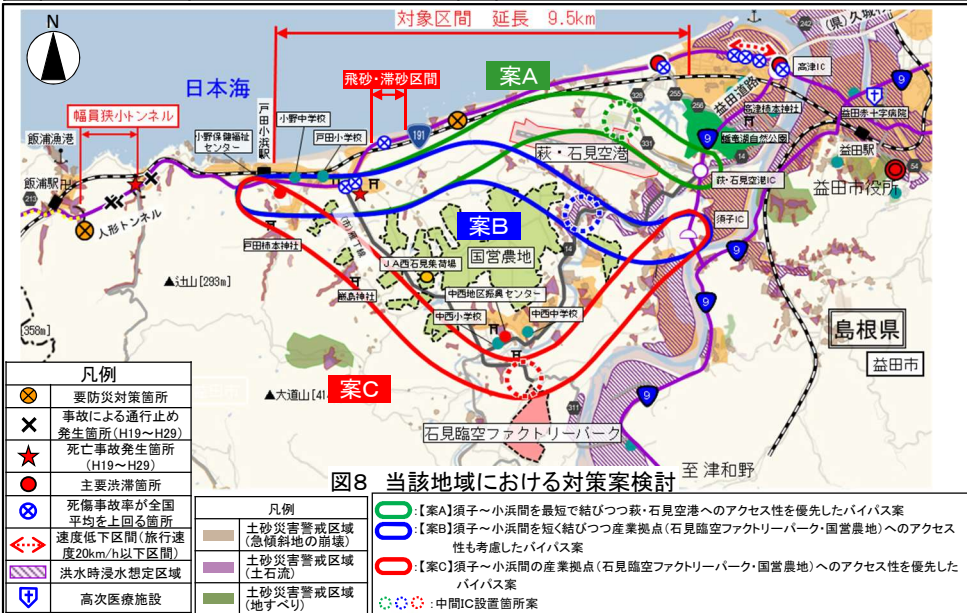
3. 政策目標

- 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

国道191号山陰道(須子～小浜)における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価項目	評価のポイント	須子～小浜間:案A	須子～小浜間:案B	須子～小浜間:案C
		須子～小浜間を最短で結びつつ、萩・石見空港へのアクセス性を優先したバイパス案(延長 約7.5km)	須子～小浜間を短く結びつつ、産業拠点(石見臨空ファクトリーパーク・国営農地)へのアクセス性も考慮したバイパス案(延長 約8.0km)	須子～小浜間の産業拠点(石見臨空ファクトリーパーク・国営農地)へのアクセス性を優先したバイパス案(延長 約9.5km)
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	△ 別線バイパス整備で代替路が確保できる(国道191号と近接するため、同時被災が懸念)	△ 別線バイパス整備で代替路が確保できる(国道191号と近接するため、同時被災が懸念)	○ 別線バイパス整備で代替路が確保できる
	安全性・走行性の向上	○ 別線バイパス整備で死傷事故率が全国平均を上回る箇所を回避	○ 別線バイパス整備で死傷事故率が全国平均を上回る箇所を回避	○ 別線バイパス整備で死傷事故率が全国平均を上回る箇所を回避
	産業の活性化	△ 石見臨空ファクトリーパークへの到達性の向上は見込まれない	△ 石見臨空ファクトリーパークへの到達性の向上が見込まれる(萩市方面から短縮無、益田市方面から約1分短縮)	○ 石見臨空ファクトリーパークへの到達性の向上は見込まれる(萩市方面から短縮無、益田市方面から約6分短縮)
		△ 国営農地への到達性の向上は見込まれない	○ 国営農地への到達性の向上が見込まれる(萩市方面から短縮無、益田市方面から約1分短縮)	○ 国営農地への到達性の向上が見込まれる(萩市方面から短縮無、益田市方面から約2分短縮)
	観光振興の促進	○ 萩・石見空港への到達性の向上が見込まれる(萩市方面から約6分短縮)	○ 萩・石見空港への到達性の向上が見込まれる(萩市方面から約2分短縮)	○ 萩・石見空港への到達性の向上が見込まれる(萩市方面から約1分短縮)
		△ 萩・石見空港への到達性の向上が見込まれない(津和野町方面から短縮無)	△ 萩・石見空港への到達性の向上が見込まれない(津和野町方面から短縮無)	○ 萩・石見空港への到達性の向上が見込まれる(津和野町方面から約1分短縮)
○ 益田～萩間の到達性の向上が見込まれる(約2分短縮)		○ 益田～萩間の到達性の向上が見込まれる(約3分短縮)	○ 益田～萩間の到達性の向上が見込まれる(約2分短縮)	
救急医療機関への到達性、確実性の確保	○ 下田万地区からの到達性の向上が見込まれる(約2分短縮)	○ 下田万地区からの到達性の向上が見込まれる(約2分短縮)	○ 下田万地区からの到達性の向上が見込まれる(約1分短縮)	
	△ 中西地区からの到達性の向上は見込まれない	○ 中西地区からの到達性の向上が見込まれる(約2分短縮)	○ 中西地区からの到達性の向上が見込まれる(約2分短縮)	
	○ 代替路が確保され確実性が向上する	○ 代替路が確保され確実性が向上する	○ 代替路が確保され確実性が向上する	
生活環境	○ 市街地を通過する交通がバイパスに転換するため、現道の沿道環境は改善が見込まれる	○ 市街地を通過する交通がバイパスに転換するため、現道の沿道環境は改善が見込まれる	○ 市街地を通過する交通がバイパスに転換するため、現道の沿道環境は改善が見込まれる	
配慮すべき点	自然環境	△ 地形変化が最も多く、また橋梁が多いため自然環境との調和に課題がある	△ 地形変化が多く、また橋梁が最も多いため自然環境との調和に課題がある	○ 地形変化が最も少なく、また橋梁が最も少ないため自然環境との調和の課題は少ない
		○ 家屋への影響は小さい(7件)	○ 家屋への影響は小さい(6件)	○ 家屋への影響は小さい(6件)
	生活への影響	○ 小浜地区の連絡性に優れる(小浜ICまで約1分)	○ 小浜地区の連絡性に優れる(小浜ICまで約1分)	○ 小浜地区の連絡性に優れる(小浜ICまで約1分)
工事の影響	○ 中西地区の連絡性に劣る(小浜ICまで約6分)	△ 中西地区の連絡性に劣る(中間ICまで約4分)	○ 中西地区の連絡性に優れる(中間ICまで約2分)	
	△ 空港アクセス道路の通行止め規制が必要 萩・石見空港の空港施設への配慮が必要	○ 現道での工事が少なく、現道の交通規制も少ない	○ 現道での工事が少なく、現道の交通規制も少ない	
経済性への配慮	○ 約270～320億円	△ 約340～390億円	△ 約290～340億円	
維持管理への配慮	△ 増加する管理延長は最も短い。構造物(橋梁)延長は長い。	△ 増加する管理延長は長い。構造物(橋梁)延長は最も長い。	△ 増加する管理延長は最も長い。構造物(橋梁)延長は最も長い。	



対応方針(案): 案Cによる対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名 : 一般国道191号
- ・区間 : 島根県益田市戸田町～島根県益田市飯田町
- ・概略延長 : 9.5km
- ・車線数 : 2車線
- ・設計速度 : 80km/h
- ・概ねのルート: 図8 案Cの通り

(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
- ・H28年6月: 第1回 中国地方小委員会
- ・H28年11月～12月: 意見聴取(第1回)
- ・H29年8月: 第2回 中国地方小委員会
- ・H30年11月: 第3回 中国地方小委員会
- ・H31年3月～R元年6月: 意見聴取(第2回)
- ・R元年12月: 第4回 中国地方小委員会

■ 地域の要望等

- ・H29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へ要望
- ・H29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へ要望
- ・H30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へ要望
- ・H30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へ要望
- ・R元年6月: 島根県西部高速道路利用促進協議会が国土交通省へ要望
- ・R元年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へ要望
- ・R元年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へ要望
- ・R2年2月: 島根県知事、益田市市長が国土交通省へ要望