

道路の整備方針 (幹線道路ネットワークの早期完成と生活関連道路の効率的整備)

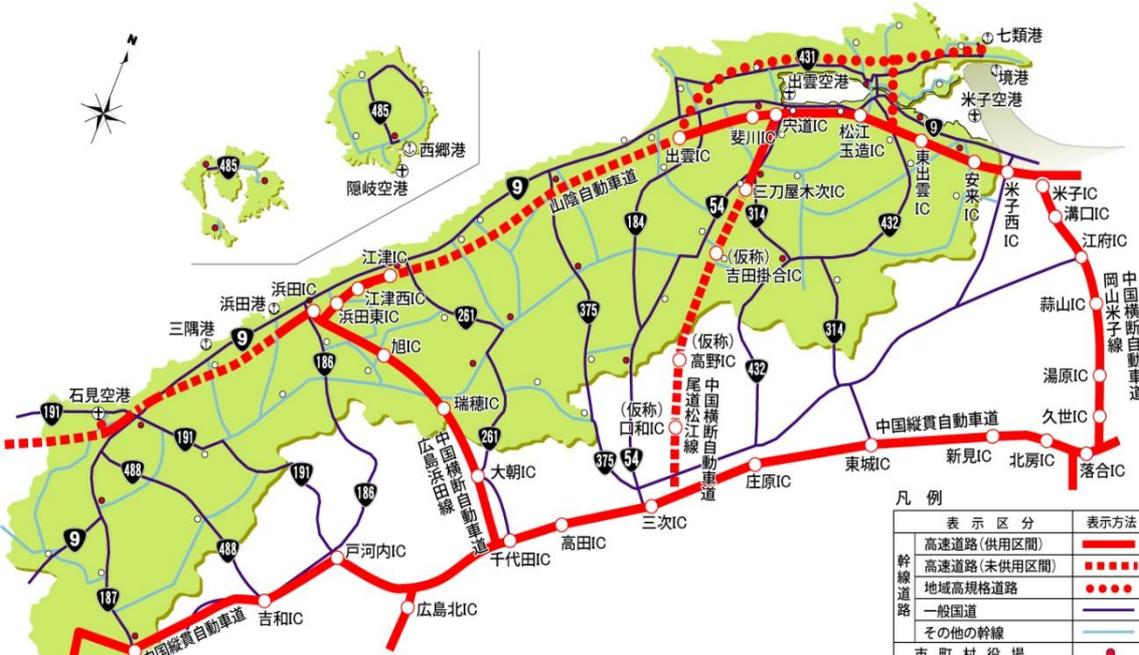
① 幹線道路の整備

一般国道と約2,500kmある県道のうち、およそ1/3にあたる約790kmを幹線道路として位置づけ重点的に整備

② 生活関連道路の整備

県道のうち幹線道路を除いた区間(生活関連道路:約1,720km)については、一定規模集落から幹線道路や市町村中心部を連絡する区間など優先整備区間(約870km)に分類し、効率的に整備

しまねの幹線道路網(H22.4.1)



道路の整備状況 (H20.4.1)



凡例

表示区分	表示方法
高速道路(供用区間)	——
高速道路(未供用区間)
地域高規格道路
一般国道	——
その他の幹線	——
市町村役場	●
旧市町村役場	○

● 幹線道路

- ・高速道路、地域高規格道路、一般国道
- ・高速道路IC、空港、港湾等の高速交通拠点へのアクセス道路
- ・広域市町村圏中心地へのアクセス道路や中山間地域の主要地を結ぶ道路等



● 生活関連道路の優先整備区間

- ・一定規模(概ね50戸程度)集落から、幹線道路や市町村中心部を連絡する区間
- ・生活関連道路のうち市町村合併支援道路
- ・他事業連携(河川、ダム、幹線農道等)区間
- ・観光入込み客数が、一定規模(10万人程度)以上の観光地へのアクセス道路
- ・幹線道路を補完しネットワークを形成する区間(交通量が比較的多い区間)



※改良済:車道幅員が5.5m以上の2車線道路

より効果的、効率的な道路整備に向けた取り組み1 (ローカルルールの適用)

1. 5車線の改良

交通量が比較的少ない中山間地域等における生活道路においては、地域の地形や道路の利用状況等を考慮し、待避所の設置やカーブを緩やかにする改良など、従来の2車線改良ではなく1車線・2車線改良を適度に組み合わせた手法により、早期に通行の安全性や一定の走行速度を確保できる道路改良を進めている。

● 整備方針

- ・サービス水準・安全な走行、平均的な移動速度(概ね40km/h)
- ・要件: 現況交通量750台/日以下の路線・区間に適用

〈整備イメージ〉



〈施工例〉

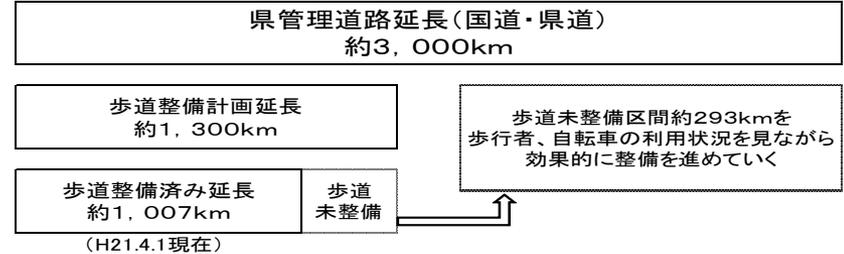
一般県道 木次横田線 (奥出雲町)



歩行空間整備

県で歩道設置の要件を定めて計画を作り、新たな考え方も取り入れて整備を進めている。

【歩行空間整備計画】



○歩道整備の優先度について

- ①通学路に指定されている区間
- ②交通量が多い区間(歩行者・自転車・自動車)
- ③駅や公民館などの周辺のコミュニティー道路

○新たな整備の考え方について

従来はW=2m以上の歩道を確保してきたが、早期の歩行空間の確保・歩行環境の整備という視点にたち、極力コストを抑え、規格に満たない歩道・歩車共存道等も導入し早期整備に努めている。

【歩車共存道の整備例】 [整備前]



[整備後]



【川本停車場線】

より効果的、効率的な道路整備に向けた取り組み2 (道づくり調整会議)

島根県道づくり調整会議(平成18年度から実施)

より効果的な道路整備を行うため、本庁及び出先事務所単位で調整会議を設置し、国・県道と市町村道・農林道等が一体となったネットワークの整備や道路の利活用を推進



● 事業間で連携して道路整備を行った事例 (隠岐郡西ノ島町)

道路事業、港湾事業(臨港道路)、漁港事業(臨港道路)を組み合わせる整備



● 広域農道の全線開通に伴い各道路管理者間で連携し標識の設置を行った事例 (旧金城町～旧旭町)

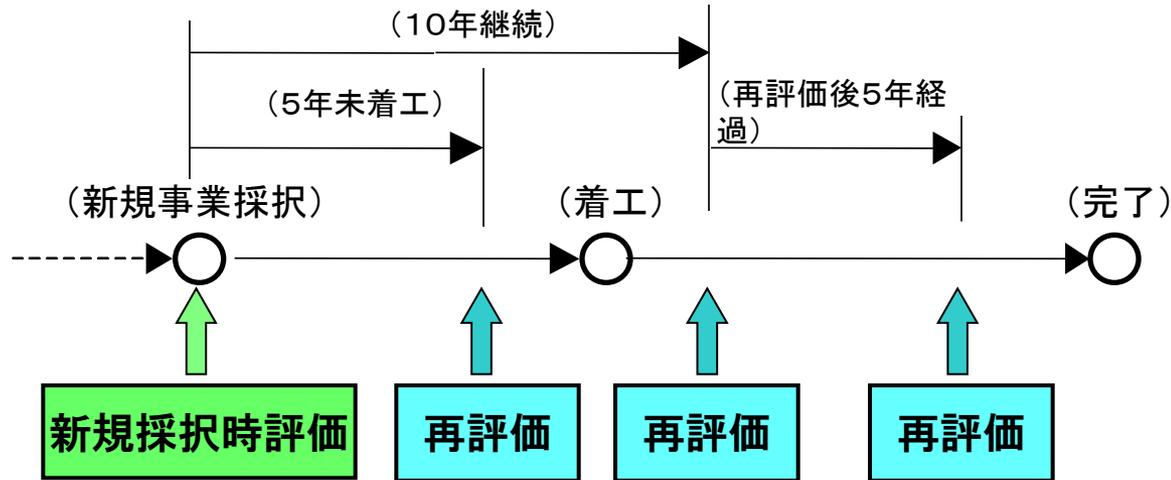
那賀西部広域農道の開通に伴う標識整備において、調整会議を有効活用し、道路利用者の立場にたった案内標識の検討を行った。



・国道186号から旭ICの案内を農道へ誘導することにより、走行距離・時間の短縮

事業評価を各段階で実施

事業評価の流れ



①新規事業採択時評価

新規事業の採択時において、費用対効果分析を含めた事業評価を行うもの。平成17年度から導入(補助事業は国が平成10年から実施)。

②再評価

事業採択時から5年経過して未着工の事業、10年経過して継続中の事業等について再評価を行い、必要に応じて見直しを行うほか、事業の継続が適当と認められない場合には事業を中止するもの。平成10年度から導入。

道路事業実施例：(一) 柿木津和野停車場線(中座工区)

観光地「津和野」の まちづくりを支援



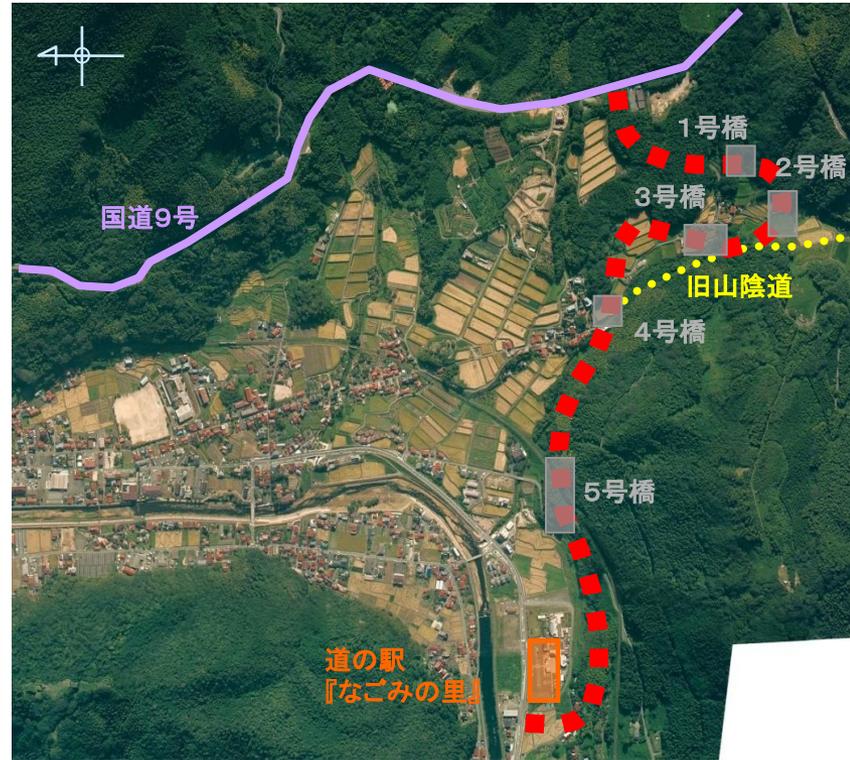
路線の概要

◎吉賀町の国道187号を起点とし、鹿足郡津和野町の津和野駅に至る約14kmの幹線道路であり、津和野町の観光振興を図るうえで重要な役割を担っています。

事業の必要性

1. 現道(国道9号～町中心部)は急勾配で幅員が狭く、大型車両通行が困難
2. 国道9号と津和野町中心部をつなぐ2車線道路は北側のみ
3. 津和野町中心部には2車線道路はほとんどなく、大型車が通り抜けるのは困難
4. しかしながら、津和野らしい佇まいを守り、今後の津和野の観光を考えるうえで、中心部においての大規模な道路整備は不可能※歩く観光も定着してきている

➡ 津和野の新しい南側の玄関口として中座工区を整備中



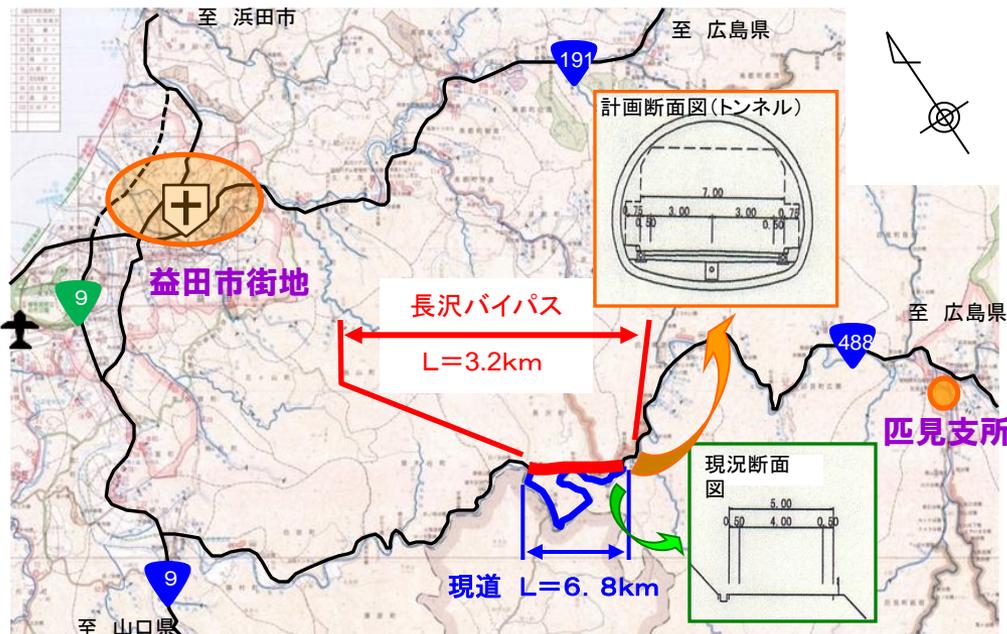
道路事業実施例：一般国道488号（長沢バイパス）

市町村合併を支援

【概要】

- ・益田市匹見町から病院、買い物、通勤の中心である益田市街地へアクセスするための主要な幹線道路
- ・すれ違いが困難で急カーブが連続するうえ、河川増水時には冠水する区間であるため、バイパス整備により解消を目指す
- ・緊急輸送道路に指定されており、災害時にも防災拠点を連絡する機能が不可欠
- ・匹見町におけるU・ターン者の増加へ寄与するためにも早期整備が望まれる

〔事業概要〕 L=3.2km（うちトンネル2本：L=1,038m、L=1,260m） W=7.5m（2車線）



【効果】

・このバイパスの開通により匹見町から益田市街への移動時間が短縮されます。

匹見町

現況 約1時間

整備後 45分

15分短縮

益田市街

・増水時の冠水による通行止めが解消します。

【地域の声】

（匹見総合支所長）

・一人でも多くのU・ターン者を受け入れ、「安心して暮らせる・住んで良かったと思えるまちづくりを目指しています。」

（市民）

・すれ違いが困難でバックすることも頻繁。一日も早い供用を！



現道状況



現道状況



冠水状況



道路事業実施例：一般国道375号（湯抱バイパス）

地域間交流の強化・拡大

【概要】

- ・陰陽を連絡する幹線道路で、とくに美郷町から通勤・通学、救急医療、大型スーパーのある大田市へ向かう唯一の幹線道路
- ・银山街道（陸路）に沿うルートであり、石見银山へのアクセス道路
- ・すれ違いが困難で急カーブが連続し、冬季は積雪も多く、交通の難所となっている区間をバイパス整備することにより解消

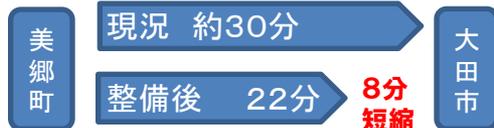
〔事業概要〕 L=3,600m W=8.0~11.0m(2車線＋一部片側歩道)

〔交通量〕 自動車2,123台/12h、歩行者119人/12h(H17道路交通センサス)



【背景】

- ・石見银山の世界遺産登録、県境の両国トンネル開通に伴い、この路線では、**休日の交通量が44%増加**
- ・このバイパスの開通により美郷町から大田市への移動時間が短縮される。



【地域の声】

〔川本消防署邑智出張所〕

邑智出張所では、救急の**約8割は大田市立病院へ搬送**しています。その途中の国道375号は、道幅が狭くカーブも多いので、病院到着まで時間を要し、患者さんに対しても負担が大きいのが現状です。1秒でも早く病院に到着するよう1日でも早い道路整備を要望します。

〔邑智小学校生徒〕

僕たちは、この国道375号を通るスクールバスで邑智小学校に通っています。早く、運転手さんが安心して走行できる道路にしてください。お願いします。

道路事業実施例：(主)大社日御碕線(中山工区)

唯一の生活道路を強化し、観光資源を活かす道路整備

【概要】

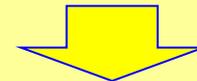
- ・日御碕周辺の住民にとっては、通勤・通学・通院等のための唯一の生活道路
- ・観光拠点である出雲大社と日御碕灯台、日御碕神社を結ぶ重要な幹線道路
- ・大型車のすれ違いが困難で、観光入り込みの障害となっている二俣トンネル(L=110m、W=4.5m、H=4.5m)区間をバイパス化し、一層の集客アップを図る。〔事業概要〕 L=450m(うちトンネル:L=360m) W=9.0m(2車線+片側歩道))



出雲大社

近年、出雲大社と日御碕の
観光入り込みが増加!!

(H17) 出雲大社:2,088,000人
日御碕:1,016,000人



(H21) 出雲大社:2,307,000人<10%増>
日御碕:1,134,000人<12%増>

◇平成25年に**出雲大社本殿遷座祭**(5月)及び**日御碕灯台建設110周年事業**が予定されており、今後一層の入り込み数増加が期待される。

平成21年6月には、現況の二俣トンネル入り口付近で土砂崩れが発生し、11日間の全面通行止めとなっている。

道路事業実施例：(一)草野横田線(草野工区)

中山間地における1.5車線の道路整備

【概要】

- ・山間部を東西に連絡する幹線道路であり、近隣の温泉施設等へのアクセス道路
- ・幅員が狭く、急カーブが連続し、普通車同士でさえもすれ違い困難な区間
- ・交通量が比較的少ないことから1.5車線の整備によって、交通の難所となっている区間を解消

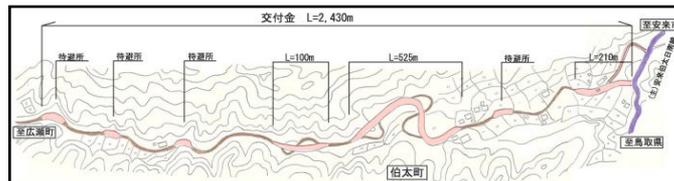
〔事業概要〕 L=2.43km W=5.0m(1.5車線)



この地域は県内でも有数の積雪地帯



縄久利神社
牛に御利益のある神さまを祀っており、中国地方一円の畜産農家から信心を集める



すでに待避所を整備した箇所



整備前：20km/h



整備後：36km/h

【地域の声】

〔地元改良促進期成同盟会から安来市長あて要望書より〕

この道路は、安来市南部における東西連結道の役割を担った路線であり、新生安来市の中山間地域の活性化と合併による一体感の醸成するためにも重要な幹線道路です。

幅員も狭くカーブが連続して危険であり、安来市から伯太經由、比田温泉、縄久利神社や奥出雲への観光客の利用も多いが、現状は観光バスも通行できず、特に冬期間の通勤の家用車の事故等多く交通の難所です。

この区間の早期改良促進を島根県に強く働きかけていただきますようお願い致します。