

山陰道に関する年寄り技術者的心配ごと

村上英明

1. はじめに

我々島根県人にとって山陰道の開通は、永年の宿願である。完成間近になって来た山陰道は全線開通すれば、便利になることは間違いない。関連する官庁や議員の方々は、それぞれの立場から心を碎かれておられるに違いない。

山陰道は長い歴史の中で、幾つもの事業主体がその時代に合わせて、その時々に獲得できる予算や、地元の要請に応じて、点線状に建設して来た長い歴史がある。その切れ切れに造られて来た道路を連結して、一本の自動車専用道路・山陰道として完成しようとしているところである。

ようやく全体の完成の形が見えるようになった現在からみると、不都合な点が幾つも浮かび上がって来るようと思われ、私のような年寄り技術者から見ても交通事故の原因になるのではないかと、心配でならない点が出て来た。

老婆心（いや老爺心）から、この拙文を書くことにした。しばらくお付き合いいただきたい。

2. 110 kmの長距離の区間にPAがない



図-1 中国地方の SA・PA 位置図

浜田から広島まで行くのに、高速道路を車で走られる人は多いと思うが、この間 92.9 kmには休憩施設としては、サービスエリア（宍道湖サービスエリア、1カ所）（以下 SA という）、パーキングエリア（金城 PA、寒曳山 PA、久地 PA、沼田 PA の 4 カ所）（以下 PA という）が計 5 つある。つまり 16 km 行くたびに SA か PA かがある。これは車が時速 70 km で走ると 14 分に一度 SA や PA があって、トイレや休息や、運転手交替の場所とし

て利用されている。図－1に示した○は中国地方の高速道路の休憩施設である。

ところが山陰道では、宍道湖SAから浜田夕日PAまで110km以上の区間にPAは一ヵ所もない。途中に「ごいせ仁摩」の道の駅があるが、最寄りのインターからの距離が遠いためか立ち寄る車はごく少ない。

予算不足のためか、山陰道は鳥取県や山口県でもPAやSAはごく少ないと想するが、100km以上もそれがるのは、この区間だけのようである。休憩施設が数カ所はほしい。

2－1 誘発交通

山陰道が全線開通すると、誘発的に増える車両や、現在は山陽道や中国道を走っている長距離輸送車のうちかなりの車が、通行料を節約するため、山陰道に転換して来ることになるのは明らかである。全線開通前の現在でも既に交通量が増えているのを地元の人々は実感しているはずである。

ご存知のように長距離輸送車は、大型のトラックやトレーラーが多い。山陰道全線開通にともなって、長距離輸送車のまじめな運転手ほど宍道湖SAから浜田夕日PAまで、休む機会がないままに頑張って走り続けることになるのではないか。たとえ交代要員の運転手が同乗していても、運転の交替をする場所がないのである。

長距離運転手の疲れにより、交通事故を起こす危険が増し、地元の自家用車や歩行者が巻き添えに会うことになるのではないかと心配でならない。

3. 信号のある平面交差点

平面交差のまま残るかもしれないと危惧する平面交差点がある（図－2）。



図－2 江津市内の平面交差点

- ① 平面交差点A（現在の江津道路の料金所を出たところの平面交差点）
- ② 平面交差点B（更にその東側江川橋を渡った平面交差点）
- ③ 平面交差点C（浅利道路の江津市の工業団地へ出る交差点）

最初から山陰道が一本の高速道路として計画され、建設されておれば、①と②との間に立体交差（ダイヤモンド式インターチェンジ）は計画されなかつたのではないかと思う。なぜなら①と②との区間が既に近すぎるるのである。

これは、この区間がバイパスという位置づけで造られたので、地元の利便のために造られたものであろうが、ともかく短い区間に3つの出入り口は既に出来てしまっている。

この①と②の出入り口は、山陰道が全線開通しても、現在のまま残して欲しいとの地元の声があるというのもうなずけなくはないが、自動車専用道に挟まれた短い区間に一般道とはいえ平面交差点をそのまま残すのは問題が多く、将来に禍根を残すことになる。

利用するすべての車の走行時間を延ばし、交通量の増加や災害時の緊急通行にも障害となることは間違いない。

『この先、信号あり』との注意標識や表示は設置されるであろうが、突然現れる平面交差点は非常に危険な場所になるであろうと心配でならない。

それを未然に防ぐためには、平面交差を立体の交差点にしなければならない。

この間でインターの間隔が短すぎる難点は残るし、工費もかかるが立体交差にすることは必要である。

4. 有料道路である江津道路の問題

現在、山陰道は8割程度の完成段階にあり、誘発交通は既に増加しつつあるが、有料の江津道路を走る大型の長距離輸送車は、ほとんど0台に近い。

その大型輸送車は、浜田 IC から江津市の平面交差点Aまでの区間では国道9号を走っているのである。

この区間の国道9号には、見通しが悪く今までに人身事故を複数回起している交差点があるなど問題が多い。今後、大型輸送車が増え続けると交通事故が増加することが心配でならない。

問題の解決には次の対策が必要であると考える。

4-1 浜田バイパスとの接続

長距離輸送車が、江津道路を通らないのは、まず接続がよくない。益田方面から浜田バイパスを利用してきた車両は、江津道路を走るために南側の山側へ折れ、約1.3 km も遠回りしなければならず、目的地までの距離が伸びてしまう。多くの運転者にとって、浜田 IC で降りて目の前の国道9号を走る方が合理的であり、実際に現在でもほとんどの車は、このルートを利用している。

この現状から、江津道路への接続路の改善、たとえば図-3に示すルートA案やB案のような短絡路を整備することで、直接に江津道路へ進入できる環境をつくることができる。



図-3 浜田バイパスとの接続

4-2 有料道路であること

上記のように接続をよくしても、山陰道の中でポツンと江津道路は有料道路である。

輸送コストを安くしたい車はやはり料金への抵抗を感じて走りにくいのではないか。

せっかくの江津道路という自動車専用道路が利用されず、国道9号の方で長距離輸送車による交通事故が増えるようでは本末転倒で、心配でならない。

ここは何とか無料化したいものである。

関係者各位は制約の多い中で、地元民宿願の山陰道を実現しようとされていることに難を付けるようで、申し訳ない気持ちはするが、心配でならない点に絞って申し上げた。

これらを実現するには、更に多額の費用と手間とを要するが、将来に禍根を残さないために、願わざにはいられないである。

お若い皆さん、将来に悔いを残さないものを造っていただきたい。年寄り技術者から、どうか、どうかお願ひします。

参考文献

- 1) 図-1 山陰道の機能 | 山陰道ポータルサイト | 国土交通省中国地方整備局
- 2) 図-2 NEXCO 西日本高速道路ガイド
- 3) 図-3 Google Earth Data SIO NOAA US Navy NCA CEBCO Image C 2025 Airbus
- 4) 図-4 Google Earth Data SIO NOAA US Navy NCA CEBCO Image C 2025 Airbus

以上