

みすみ ますだ
E9 山陰道 三隅・益田道路【延長 15.2km】
(石見三隅 IC～遠田 IC 間)

令和8年3月28日（土）に開通します

○山陰道 三隅・益田道路（石見三隅IC～遠田IC）（延長15.2km）は、**令和8年3月28日（土）に開通することになりました**ので、お知らせいたします。

○なお、鎌手IC周辺において、想定を上回る量の硬い岩盤が出現し、掘削に時間を要したことから、本路線の整備による周辺地域への効果を早期に発現させるため、本線部のみ先行して開通する形態に見直すこととし、鎌手ICの完成は「令和8年夏」の予定となりました。遠田IC付近の完成時期については、進捗状況を踏まえ改めてお知らせします。

○また、今回新たに設けるインターチェンジ（IC）の名称が正式に決定しましたのでお知らせします。

■開通により期待される効果

- ①浜田市役所～益田市役所間が山陰道を利用することで約10分短縮！
- ②速達性・定時性・走行安定性が向上し、地域産業が活性化！
- ③空港や港から観光地へのアクセスが向上し、観光周遊を促進！
- ④安定した走行によりCO2の排出量を削減！
- ⑤信号交差点や急カーブ・急勾配を回避し、死傷事故の減少に期待！
- ⑥災害や異常気象発生時の代替路が確保され、安全性・信頼性の向上！
- ⑦救急搬送の時間短縮・揺れの減少により、患者への負担軽減に期待！

■インターチェンジ（IC）名称

決定したインターチェンジ（IC）名称	所在地	これまで使用していたインターチェンジ（IC）名称（仮称）
おかみ 岡見	しまね はまだ みすみちょう 島根県浜田市三隅町	おかみ 岡見
かまて 鎌手	しまね ますだ にしひらばらちょう 島根県益田市西平原町	かまて 鎌手

※開通式及び通行可能時間については、詳細が決まり次第あらためてお知らせします。

＜お問い合わせ先＞ 国土交通省 中国地方整備局 浜田河川国道事務所
副所長（道路） 庄司 彰（しょうじ あきら）
(担当) 工務課長 守川 倫（もりかわ おさむ）
調査設計課長 難波 誠（なんば まこと）
TEL 0855-22-3129 (調査設計課直通)
URL <https://www.cgr.mlit.go.jp/hamada/>

浜田河川国道事務所では、X（エックス）による情報発信を行っています。

浜田河川国道事務所X：https://x.com/mlit_hamada



山陰道 三隅・益田道路の概要

○山陰道 三隅・益田道路は、緊急輸送道路の確保、第三次救急医療機関へのアクセス向上、広域観光ルートの形成を目的とした延長15.2kmの事業であり、**令和8年3月28日(土)**に開通します。

計画概要図



事業概要

起 終 点	起点：島根県浜田市三隅町 終点：島根県益田市遠田町
計 画 延 長	15.2 km
道 路 規 格	第1種第3級
設 計 速 度	80 km/h
車 線 数	暫定2車線

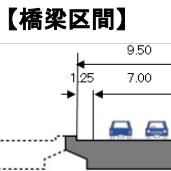
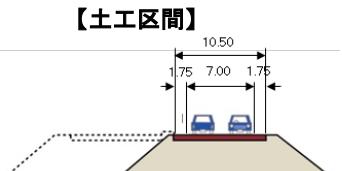
【インターチェンジ(IC)名称】

決定名称	所在地
おかみ 岡見IC	はまだ みすみちょう 浜田市三隅町
かまて 鎌手IC	ますだ にしひらばらちょう 益田市西平原町

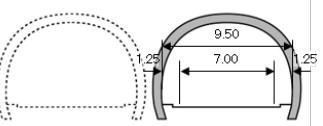
【案内標識】



標準断面図



【トンネル区間】



山陰道 三隅・益田道路の概要



位置図

みすみ ますだ 三隅・益田道路 延長15.2km

令和8年3月28日 開通予定
(鎌手ICは令和8年夏)

R7.2.7記者發表資料

湧水・法面亀裂発生箇所 【清田IC付近工事精査中】

	＜凡 例＞
	山陰道（開通区間）
	山陰道（事業中区間）
	一般国道（直轄）
	主要地方道
	一般県道



写真⑤



道路改良工事 施工状況



写真③-1



道路改良工事 施工状況 堅い岩盤の掘削箇所

写真③-2



硬い岩盤の掘削（割岩工法）

硬い岩盤の掘削箇所

写真①



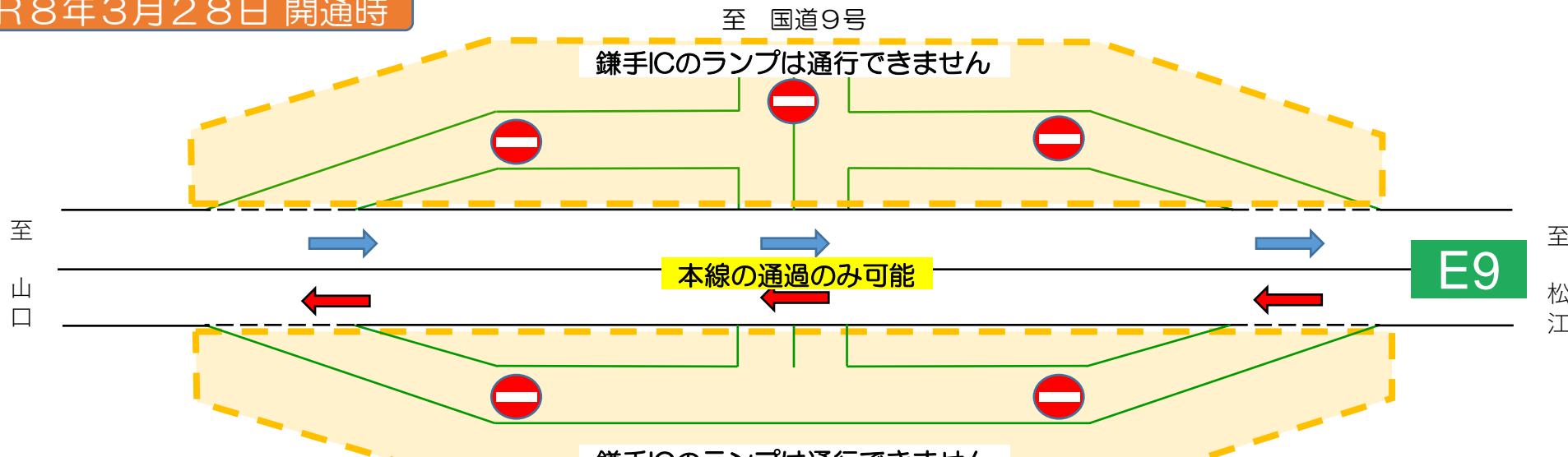
WILSONS BAY



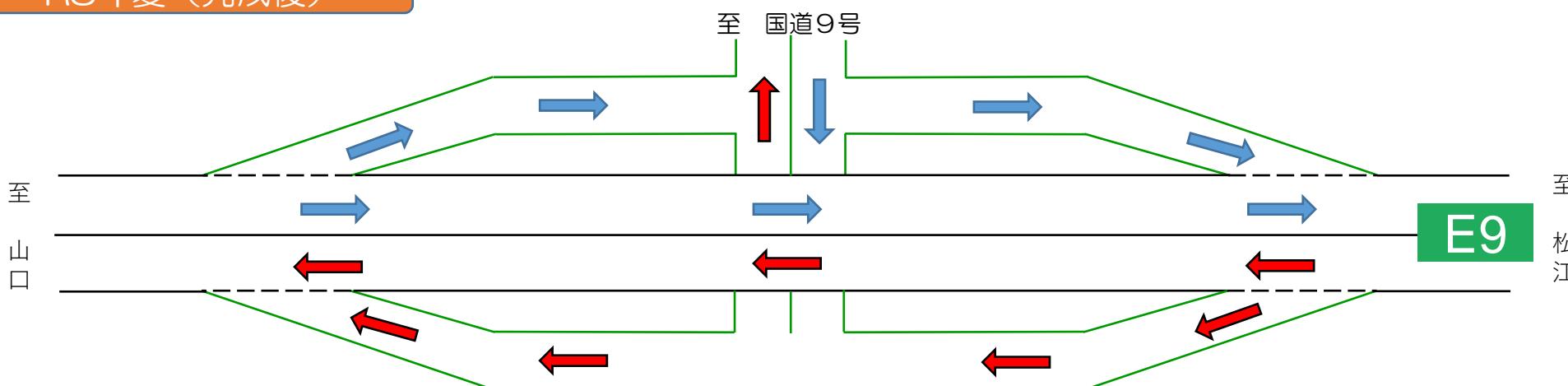
鋪裝工事 施工狀況

かまて 鎌手ICの供用形態について

R8年3月28日 開通時



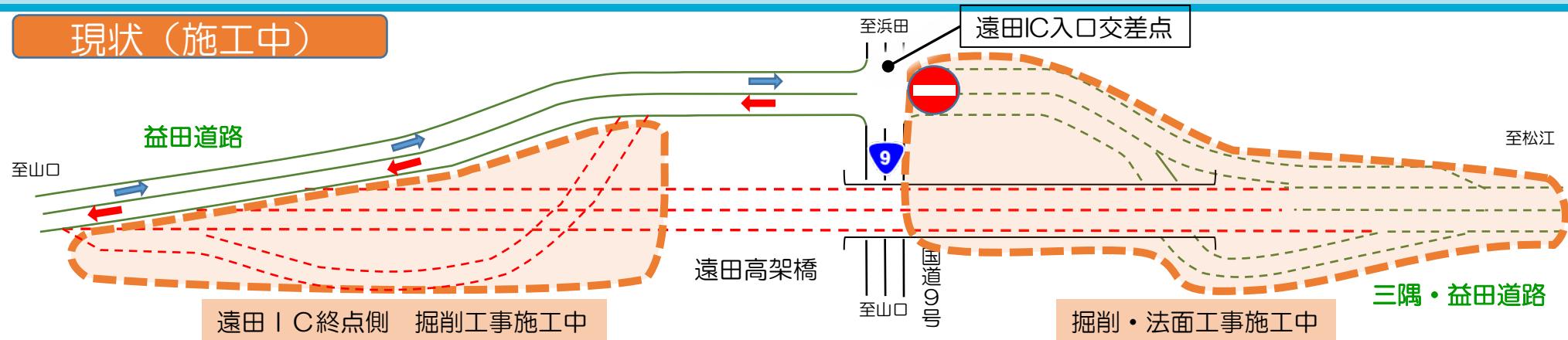
R8年夏（完成後）



【参考】遠田IC付近の供用形態について

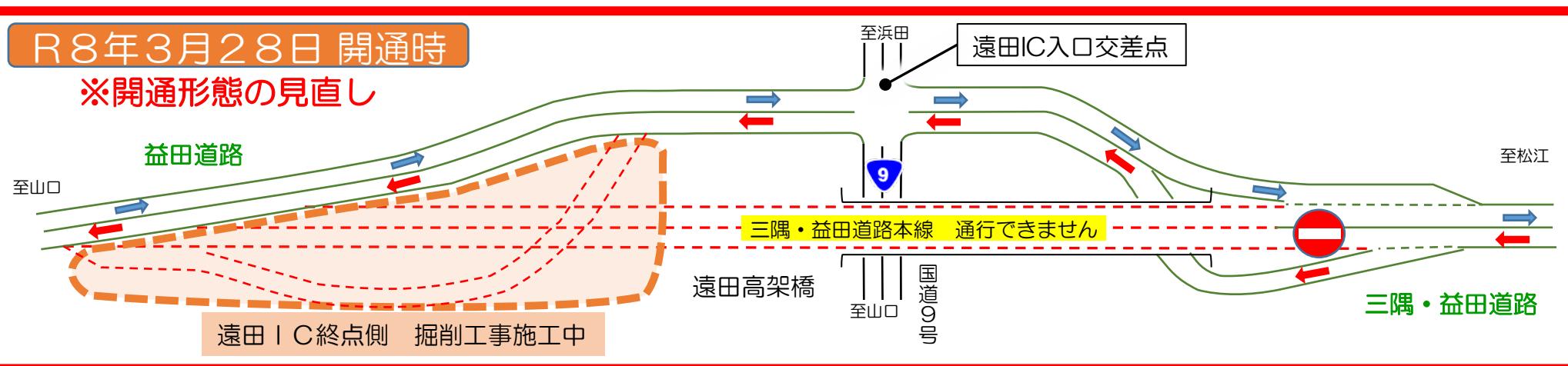
R7.2.7記者発表を加工

現状（施工中）

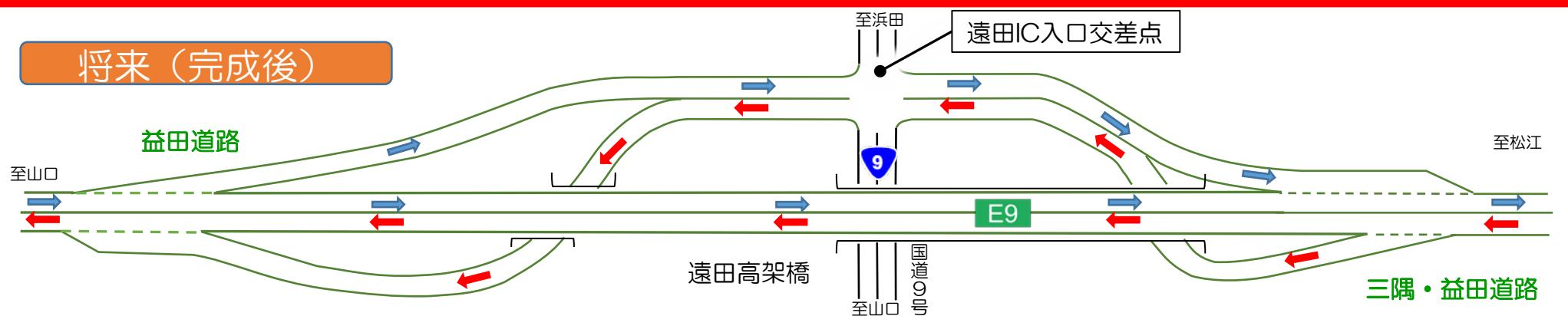


R8年3月28日 開通時

※開通形態の見直し



将来（完成後）



主要都市間の所要時間短縮

- 島根県西部では、主要都市(益田市～浜田市)の移動に時間を要しています。
山陰道(三隅・益田道路)の整備により、益田市役所～浜田市役所の移動時間は約10分短縮される見込みです。
- 三隅・益田道路の前後区間では約4～6割が山陰道を利用しており、三隅・益田道路も多くの転換が見込まれ、産業や観光等への効果が期待されます。

位置図



所要時間短縮効果

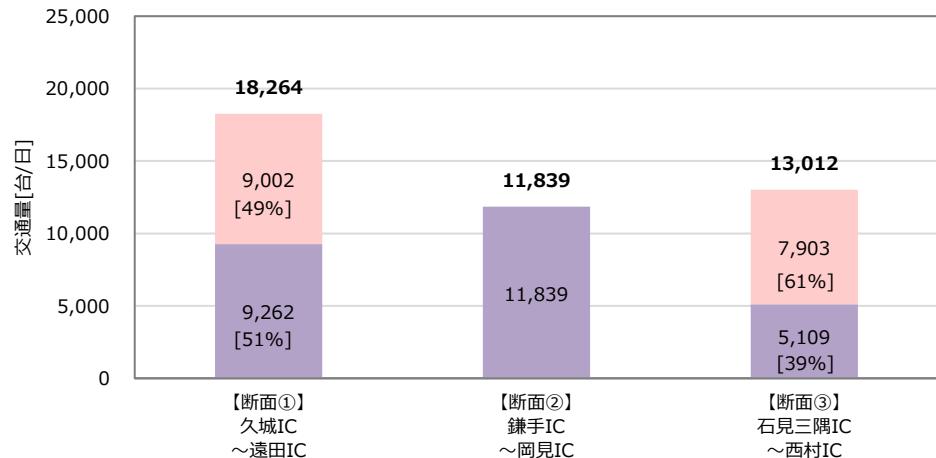


資料：全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度 上下平均 市道は20km/hとして算出

【山陰道未整備】H22全国道路・街路交通情勢、全線を国道9号利用して算出

【現況および三隅・益田道路開通後】R3全国道路・街路交通情勢調査 三隅・益田道路は70km/hとして算出

主要断面の交通量（現況）



資料：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査

日本三大瓦・石州瓦の物流活動の支援

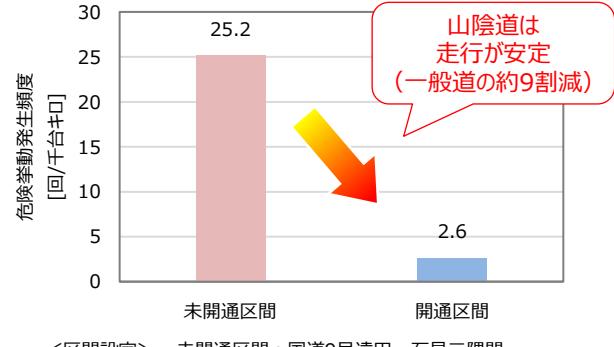
- 江津市では、日本三大瓦の一つである石州瓦が製造されており、出荷先は山口・九州方面が多くなっています。
- 国道9号での輸送は急カーブ・急勾配区間により、瓦の破損等の出荷ロスが発生しています。
- 三隅・益田道路の整備により、走行の安定化が図られ、出荷ロスの減少による輸送効率の向上が期待されます。

並行する国道9号の道路構造

凡 例 ▼: 急カーブ区間 ($R < 150m$) ●: 急勾配区間 ($i > 5.0\%$)



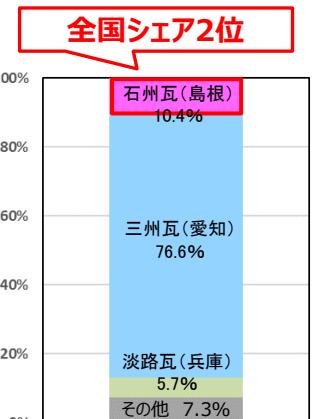
現道と山陰道の危険挙動発生頻度の比較



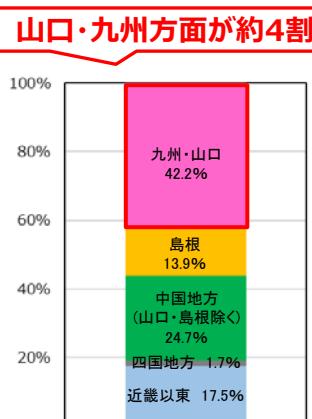
<区間設定> 未開通区間：国道9号遠田～石見三隅間
開通区間：浜田・三隅道路（ランプ部を除く）
<資料> ETC2.0プローブデータ (R6.4～R7.3 平日 7時台～18時台)
減速度・左右加速度が0.3Gを超える挙動を危険挙動と定義

三隅・益田道路の開通後は
瓦の破損ロス減少による輸送効率向上が期待

瓦の全国出荷量割合



石州瓦の出荷先割合



石州瓦の製造企業 位置図



〈関係者の声〉

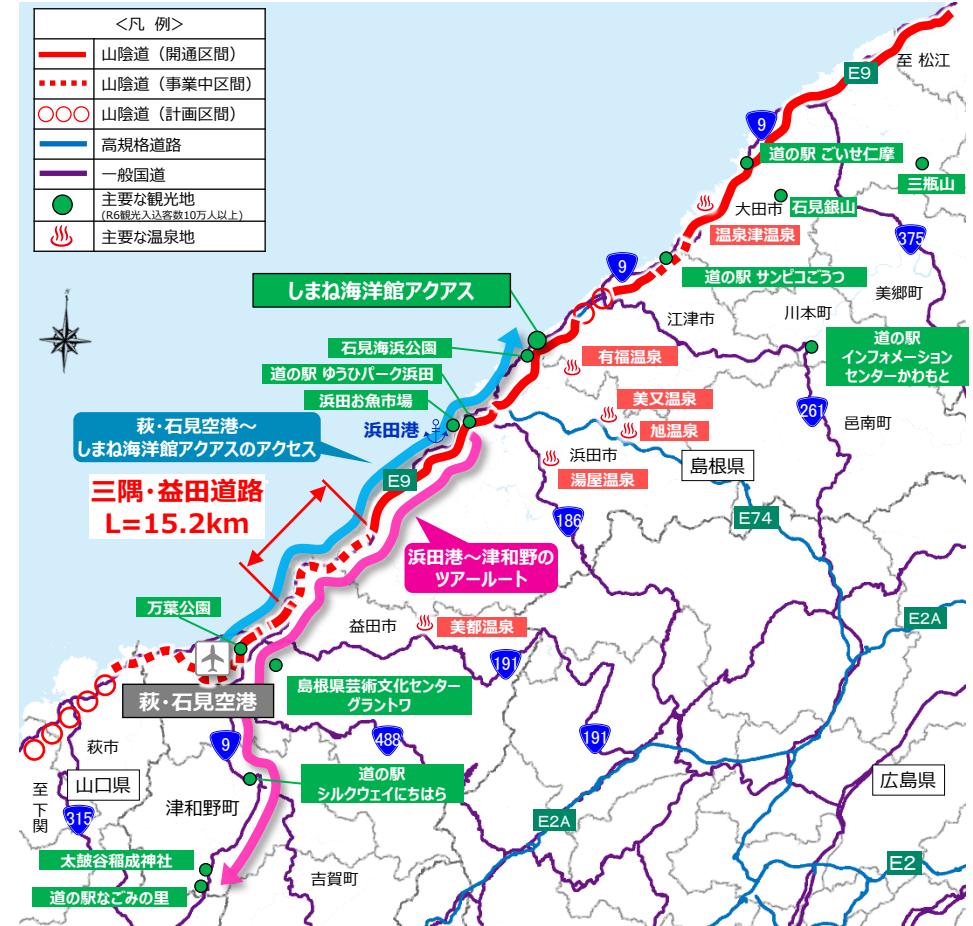
- 製品の破損防止策として、緩衝材（クッション）を入れて梱包していますが、国道9号はカーブやアップダウンが多いため、瓦の破損等輸送時ロスが発生することがあります。
- 山陰道が繋がれば配達時間短縮になり、販路も広がると期待しています。
- また、走行性向上による製品の輸送時ロス率の減少に期待しています。
- 時間短縮や安全性の向上によって運転手のストレス軽減につながると考えています。



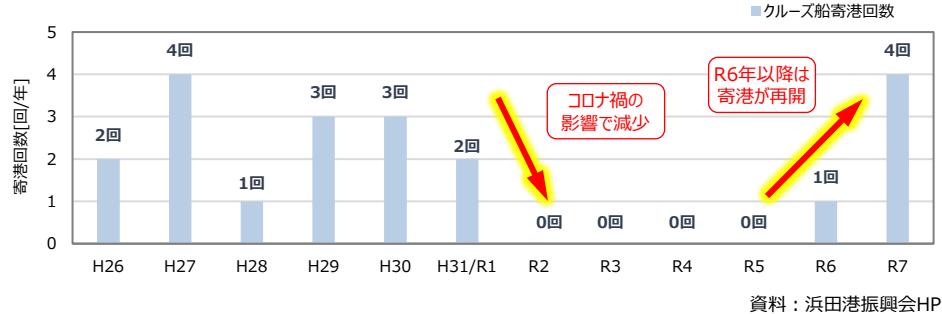
山陰地域の観光周遊の促進

- 周辺地域には、「しまね海洋館アクアス」や「有福温泉」などの観光施設や温泉地が多く立地しています。
- 西部地域のゲートウェイとなる萩・石見空港の搭乗者数はコロナ禍で減少しましたが、回復傾向にあります。
また、浜田港へのクルーズ船の寄港回数は増加傾向にあります。
- 三隅・益田道路の開通により、萩・石見空港～しまね海洋館アクアスや、浜田港～津和野、温泉地などへのアクセスが向上することで、滞在時間の増加や周遊観光の促進が期待されます。

周辺地域における主要な観光施設



クルーズ船の周遊観光



萩・石見空港の搭乗者数



〈関係者の声〉

- 観光ツアーはクルーズ船の出航までに港に戻る必要があるため、**移動時間の長さが課題**となっています。
- 津和野方面へのツアーは人気があるため、**山陰道整備により、ツアー時間の余裕が増えることを期待**しています。

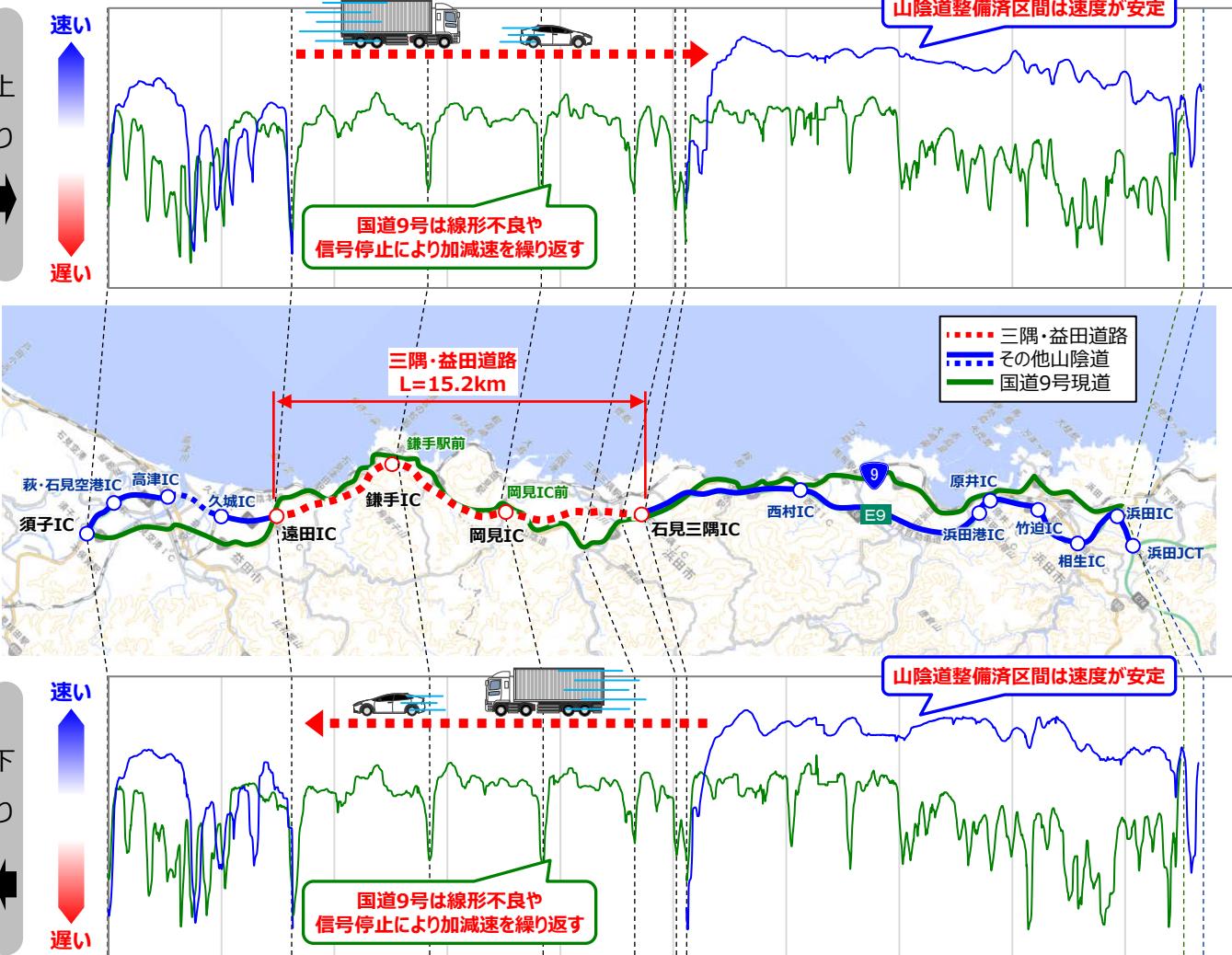


(R7.12 島根県観光振興課ヒアリング)

低炭素社会の実現

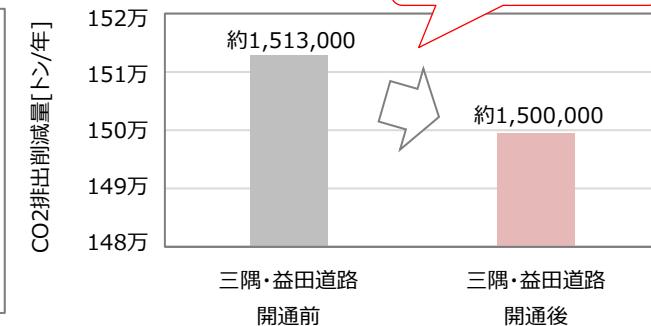
- 三隅・益田道路に並行する国道9号は、信号交差点や線形不良箇所が点在しているため、速度が低いほか車両の加減速が繰り返されており、CO₂の排出量が多い状態となっています。
- 三隅・益田道路の開通によって、山陰道への交通転換や、速度向上によるCO₂排出量の削減効果が期待されます。

山陰道・国道9号の旅行速度



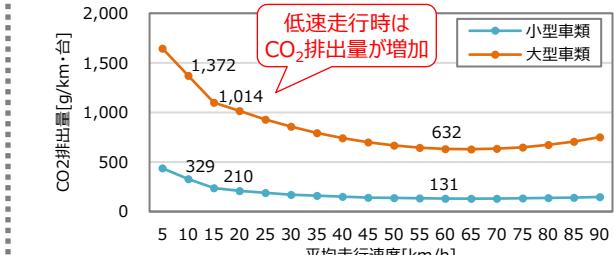
資料：ETC2.0プローブデータ R6.10平日 昼間12時間平均速度

CO₂排出量の変化



「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠
(平成22年度版 国土技術政策総合研究所)」を基に、交通量推計結果を用いて試算

(参考) 平均走行速度とCO₂排出量の相関



資料：「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠
(平成22年度版 国土技術政策総合研究所)」

(参考) 排出量変化のイメージ

開通前



開通後



交通事故の減少

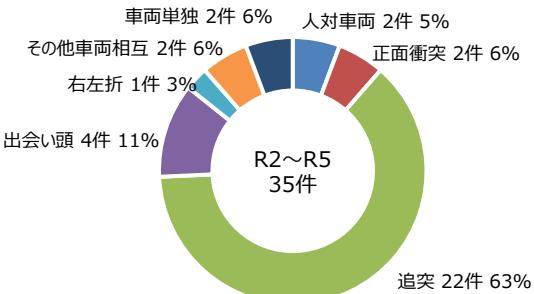
- 並行する国道9号には急カーブや急勾配など、道路構造に課題のある区間が存在しています。
- 速度低下や速度差などが原因と考えられる追突事故など、4年間に35件の事故が発生しており、死傷事故率が全国平均以上となる区間が多数存在し、死亡・重傷事故の発生割合も全国平均より高くなっています。
- 三隅・益田道路に交通が転換することによって、国道9号における死傷事故の減少が期待されます。

並行する国道9号の急カーブ・急勾配区間及び重大事故の発生箇所

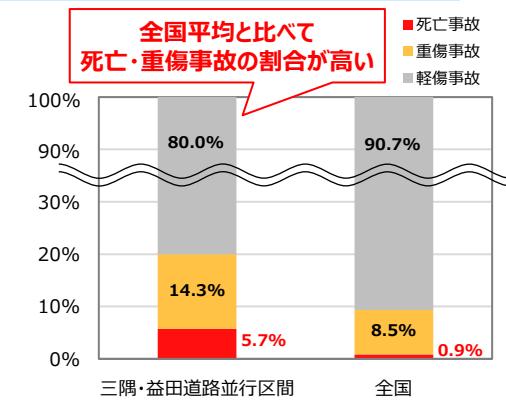
資料：死傷事故率(区間別)：交通事故統合データベース(R2-R5)
死傷事故率の全国平均値：交通統計 (R5・44.7件/億台キロ)
交通量：R3年度全国道路・街路交通情勢調査



並行する国道9号の事故類型



死亡・重傷事故の発生割合



通行規制発生時の代替路確保

○並行する国道9号では全面通行止め等の通行規制が年間平均2回発生しており、通行止めが発生した場合、周辺の道路は狭幅員区間が多いいため、大きな迂回を強いられることとなり、生活や物流活動に大きな支障をきたしています。

○三隅・益田道路の整備により、災害や異常気象時の代替路が確保され、道路の安全性・信頼性が向上します。

通行止め発生時の迂回路



並行する国道9号の通行規制実績(H18~R4)

発生年度	全面通行止め		片側交互通行	
	件数	規制時間(h:m)	件数	規制時間(h:m)
H18	1	0:13	—	—
H19	1	0:18	3	7:15
H20	2	3:21	—	—
H21	—	—	4	917:35
H22	—	—	—	—
H23	1	0:26	2	1:20
H24	1	1:16	7	10:48
H25	1	0:33	1	0:35
H26	1	1:00	2	0:30
H27	2	1:53	3	4:59
H28	—	—	4	31:47
H29	7	7:41	8	22:57
H30	—	—	2	5:32
R1	—	—	—	—
R2	1	0:27	4	3:40
R3	—	—	—	—
R4	—	—	2	0:34
R5	—	—	—	—
R6	—	—	—	—
R7	—	—	—	—
合計	18	17:08	42	1007:32
平均	0.9	0:51	2.1	50:22

年間平均2回の通行規制が発生

※事故・災害による通行規制を対象とする。
片側交互通行規制42回のうち11回は全面通行止めから移行

◆上り線（益田側）の渋滞状況



搬送時間短縮・走行性向上による患者の負担軽減

- 島根県西部には、3次救急医療機関(浜田医療センター)に60分で到達できない地域が存在しています。
- 三隅・益田道路の整備により、搬送時間の短縮や搬送時の横揺れの減少など、患者の負担軽減が期待されます。

三隅・益田道路開通前後の浜田医療センター60分到達圏



※圏域人口は益田市と津和野町で算出
(資料: 令和2年国勢調査メッシュデータ)

三隅・益田道路開通前後の所要時間



資料 :
令和3年度 全国道路
・街路交通情勢調査
混雑時旅行速度
(益田→浜田向き)
・三隅・益田道路は70km/h
市道は20km/hとして算出

現道と山陰道の危険挙動発生回数の比較



〈関係者の声〉

- 現在、遠田IC～石見三隅IC間は国道9号を走行。路面状態が悪く道路幅も狭いため、段差等がある場所やカーブの多い場所では、**患者への負担を考慮し速度を落として走行**している。そのため、病院への搬送に時間を要している。
- 三隅・益田道路が開通することで、**事故や災害時の代替道路として機能**し、三次救急医療機関への**搬送時間の短縮、走行性の改善**により、**患者への負担が軽減され、安全性も確保される**。(R7.12 益田広域消防本部ヒアリング結果)

