

計画段階評価に向けた検討
山陰道（はわい～だいえいとうはく大栄東伯）
第1回 説明資料

平成25年11月11日

国土交通省 中国地方整備局

1. 計画段階評価手続きについて	・ ・ ・ 2
2. 地域の状況と課題	・ ・ ・ 4
3. 道路・交通の状況と課題	・ ・ ・ 13
4. 事業の経緯	・ ・ ・ 21
5. 地域及び道路の現状と課題（まとめ）	・ ・ ・ 23
6. 政策目標の設定	・ ・ ・ 25
7. 計画段階評価手続きの進め方	・ ・ ・ 28

1. 計画段階評価手続きについて

1. 計画段階評価の実施について

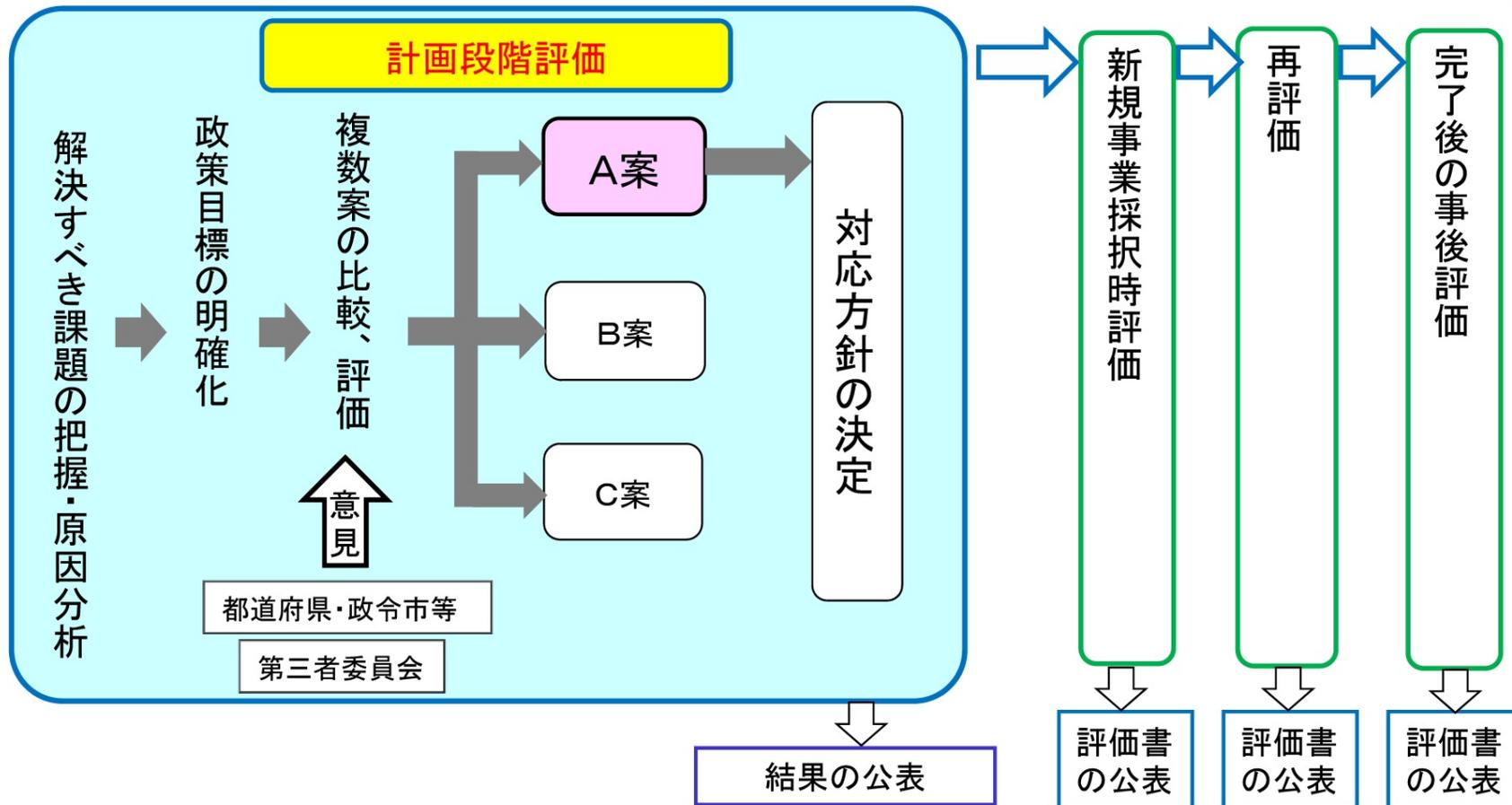
国土交通省所管公共事業の計画段階評価の実施について

目的

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、新規事業採択時評価の前段階における国土交通省の独自の取組みとして、計画段階評価を直轄事業等において実施

- 地域の課題や達成すべき目標、地域の意見等を踏まえ、複数案の比較・評価を実施
- 事業の必要性及び事業内容の妥当性を検証

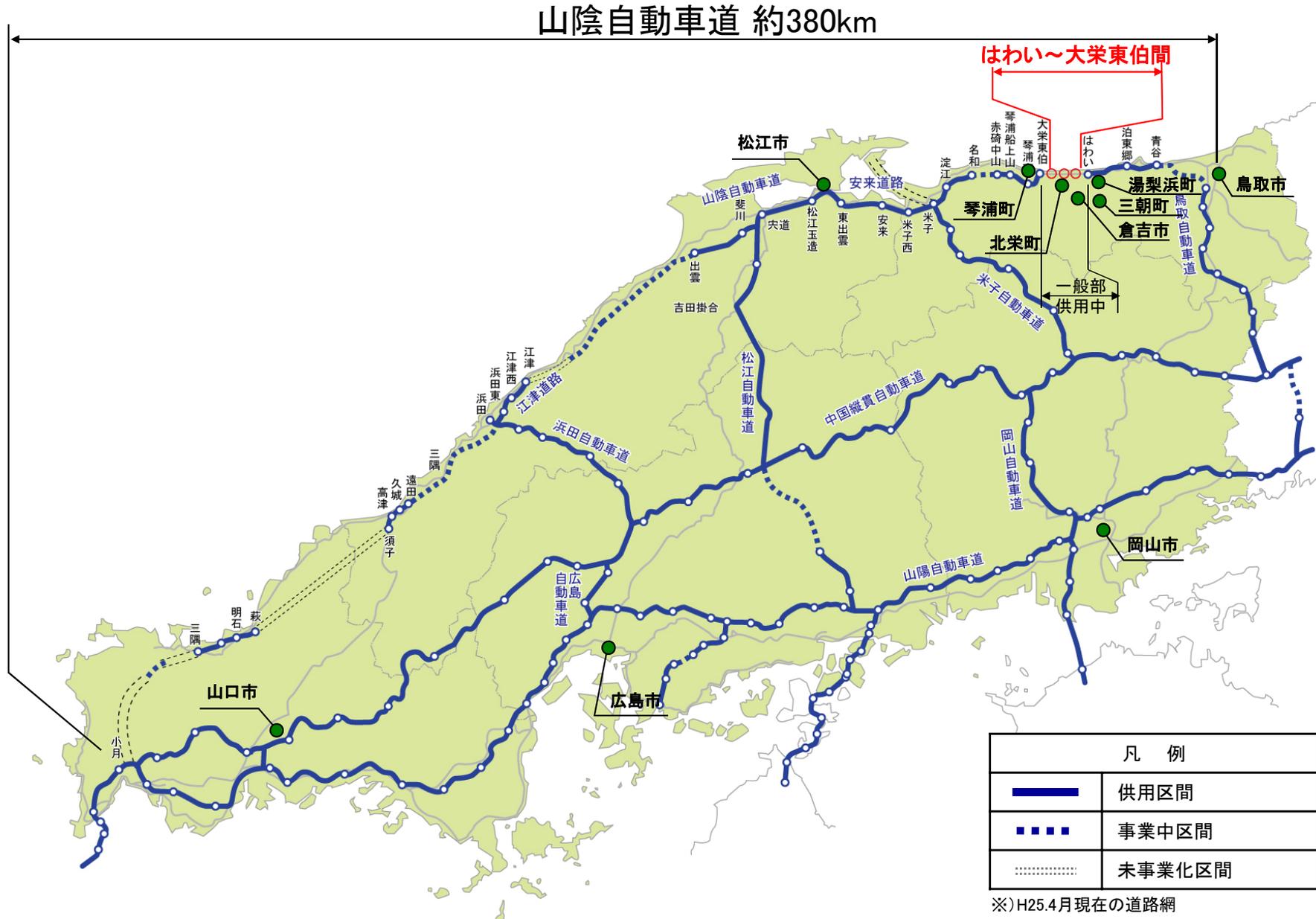
事業評価の流れ



2. 地域の状況と課題

2-1. 位置

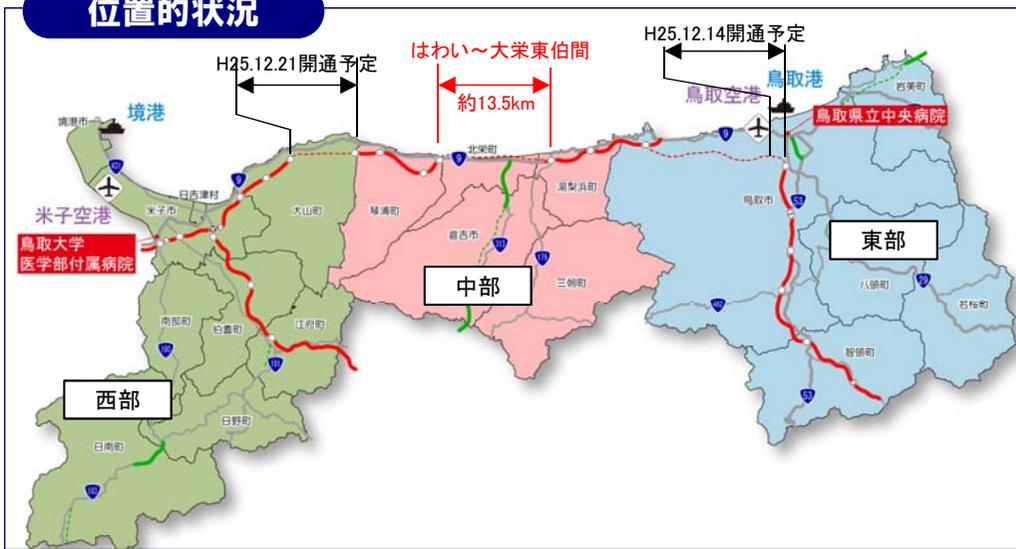
- 当該区間は、日本海国土軸の一部を担う山陰道の一部。
- 沿線の鳥取県中部地域は、鳥取県のほぼ中間に位置し、県庁所在地の鳥取市まで約50km。



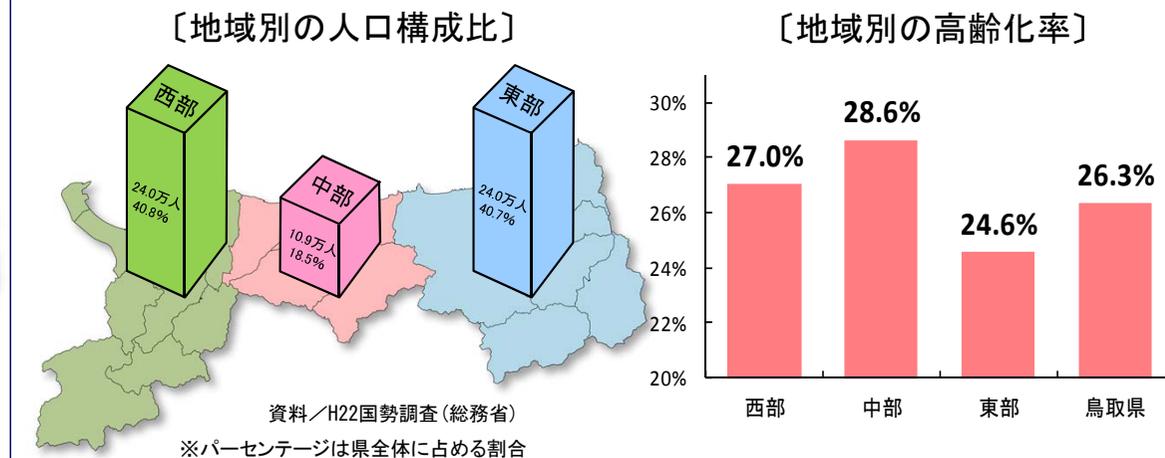
2-2. 鳥取県の地域特性

- 空港、港湾、第三次医療施設等の高次都市機能は東部・西部地域に集積する。
- 鳥取県は東部・中部・西部地域の生活圏に区分され、人口及び面積は東部・西部地域で4割ずつと大半を占める。
- 産業別の生産構成比では、東部地域は製造業、中部地域は農業、西部地域は水産業・鉱業が大きな割合を占めている。

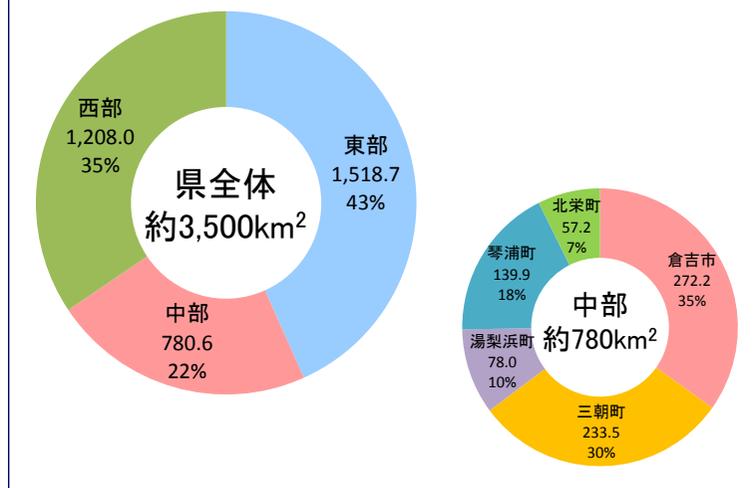
位置的状況



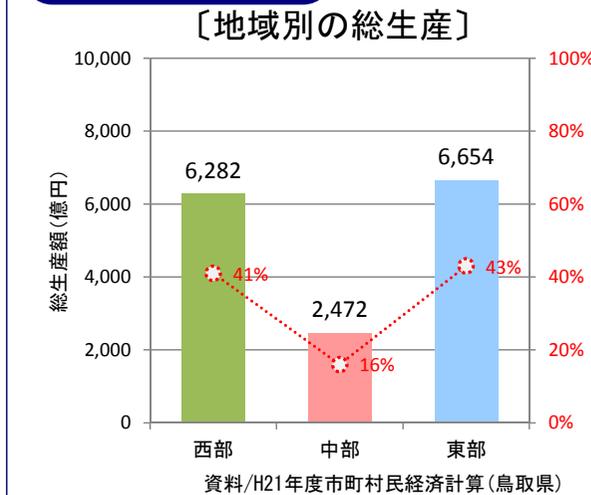
人口構成



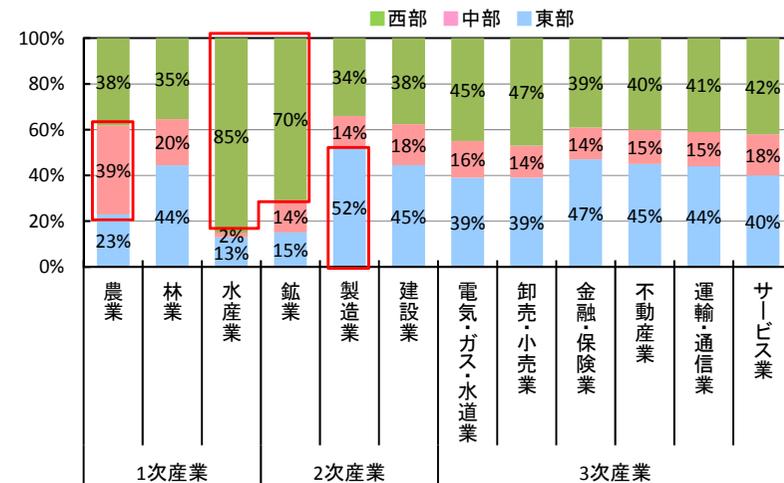
面積



地域内生産額



〔地域別・産業別の総生産構成比〕

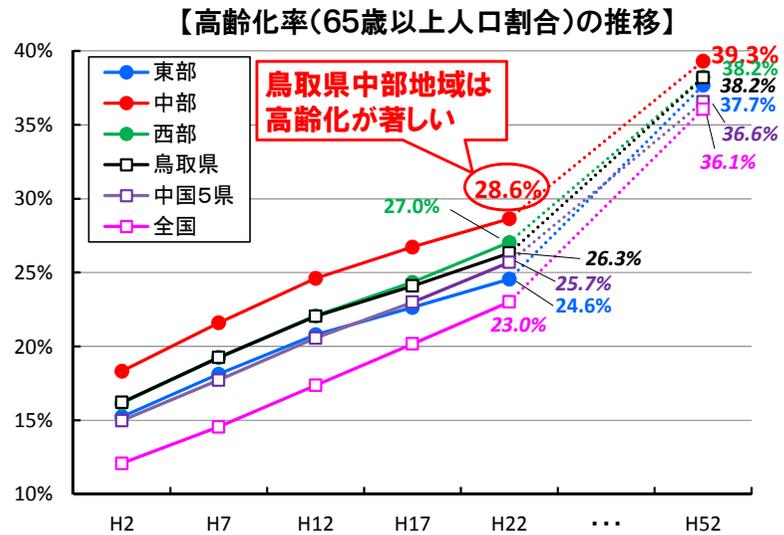
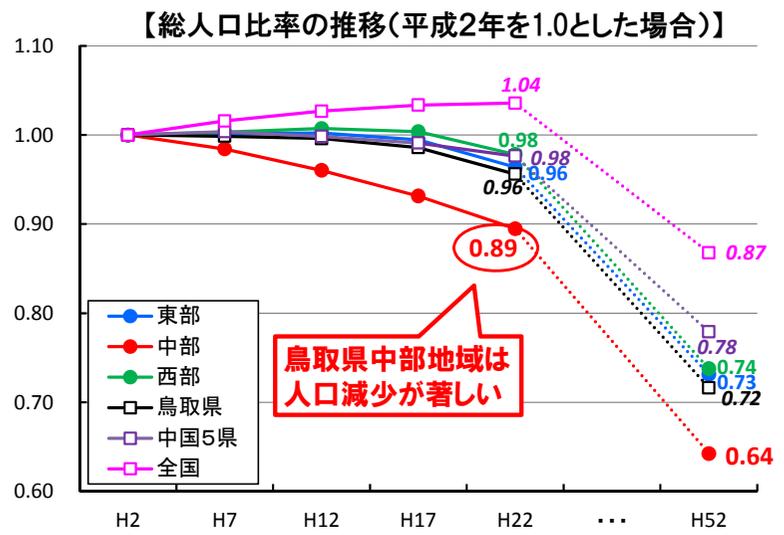


2-3. 人口・高齢化の状況

- 中部地域は鳥取県の平均に比べ、人口減少及び高齢化が著しく、将来さらに進展すると想定されている。
- 鳥取県は、県外への転出超過により、人口が減少し続けており、特に若者の県外転出が多い。

■鳥取県の人口増減の現状

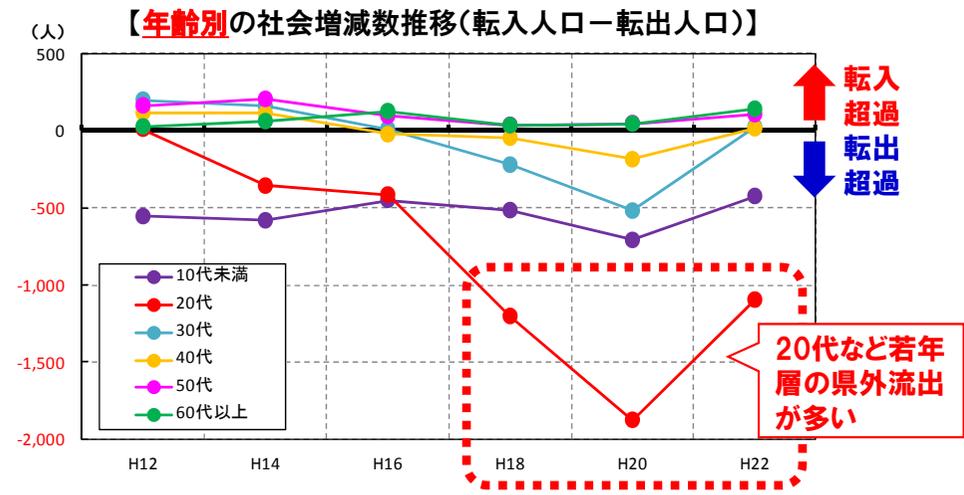
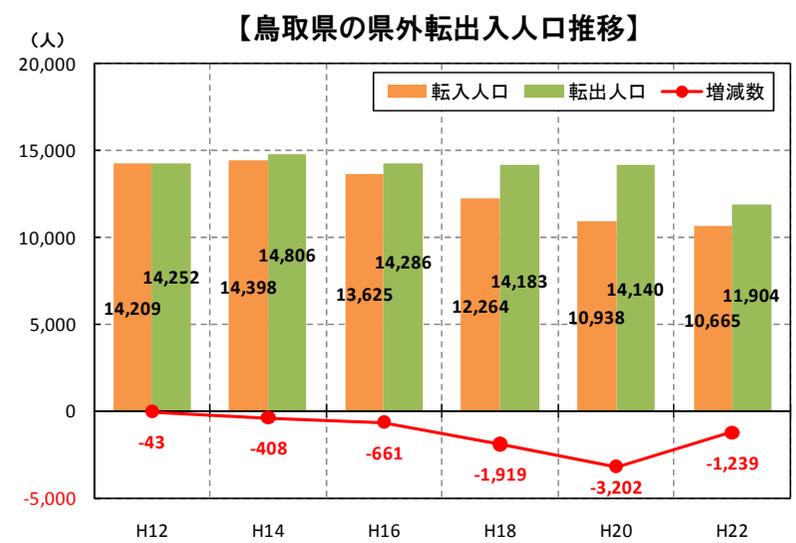
⇒鳥取県中部の人口減少や高齢化は、将来さらに進展する。



資料/H2~H22国勢調査(総務省)
市区町村別将来推計人口(H25.3推計)(人口問題研究所)

■人口減少の要因

⇒20、30代の若者の県外転出が人口減少の要因の一つ。



資料/鳥取県人口移動調査(鳥取県)

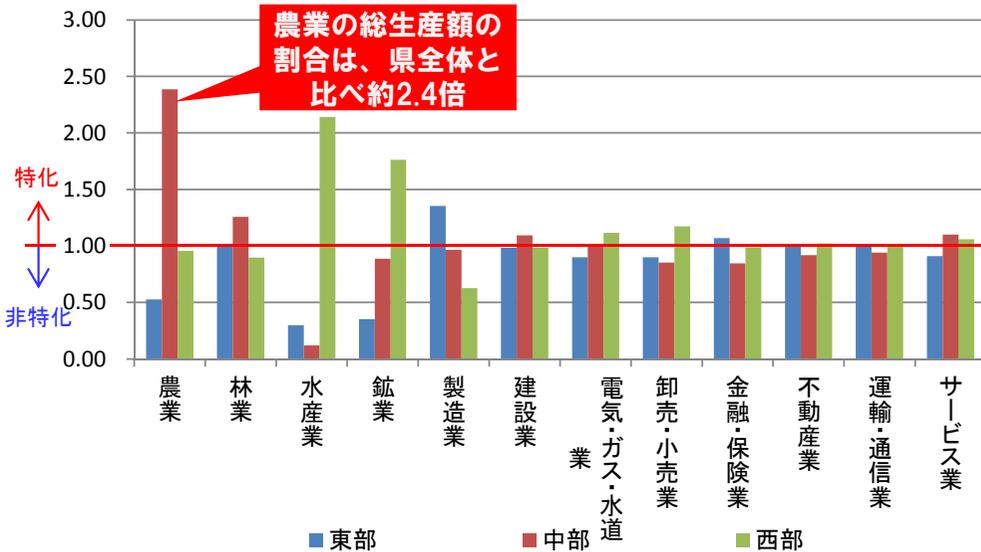
2-4. 地域経済の状況

- 中部地域は、鳥取県内でも農業が盛ん。すいかや日本なしの出荷量は全国シェアの上位にある。
- 一方で、すいかや日本なしの出荷量の経年変化は横ばい状況が続いている。

■鳥取県の産業特性

⇒鳥取県中部の産業別における農業の総生産額の割合は、東部、西部の割合に対し高い。

【生活圏別の産業特化係数(対鳥取県比)】



資料/H22年度市町村経済計算(鳥取県)

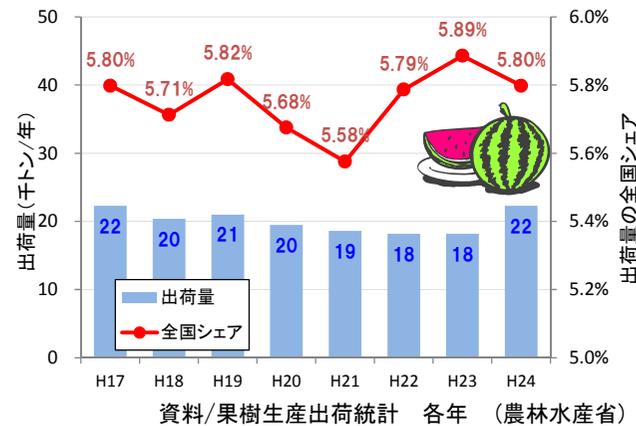
特化係数 = $\frac{\text{地域別の産業別総生産額の構成割合(\%)}}{\text{鳥取県の産業別総生産額の構成割合(\%)}}$

>1.0で特化
<1.0で非特化

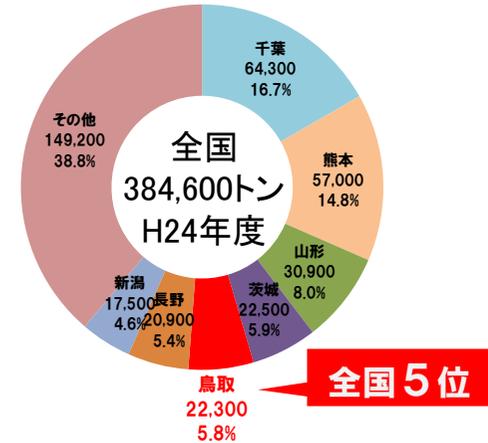
■農産物の市場への出荷

⇒中部地域の特産品は、全国シェアの上位を占めるものの、出荷量の経年変化は横ばい状況が続いている。

【鳥取県のすいかの出荷量と全国シェアの推移】

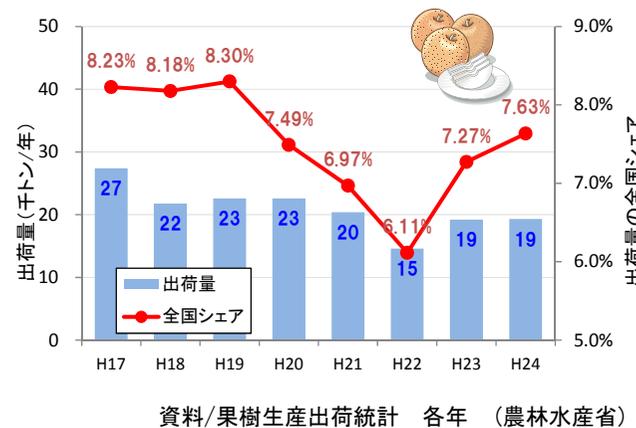


【都道府県別のすいかの出荷割合】

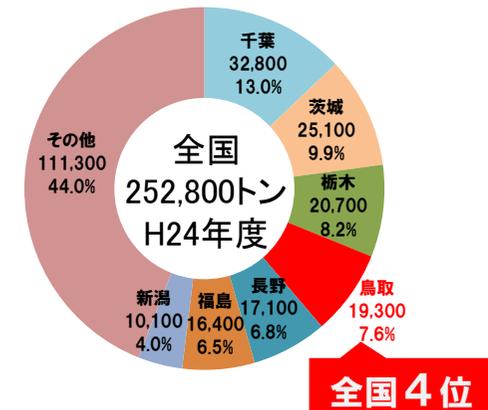


資料/野菜生産出荷統計 H24年度(農林水産省)

【鳥取県の日本なしの出荷量と全国シェアの推移】



【都道府県別の日本なしの出荷割合】



資料/果樹生産出荷統計 H24年度 (農林水産省) 8



北栄町役場

・北栄町の農産物が近年注目を浴びている中で、**販路の拡大**が非常に重要視されている。

2-5. 産業の状況 ～企業立地の状況～

- 鳥取県の工業団地は東部地域と西部地域に多く集積している。中部地域では、工業団地の立地数や工業用地が少なく、分譲率も低い。
- 事業所数や従業員数の増加率は、全国的に見ても平均を大きく下回っている。

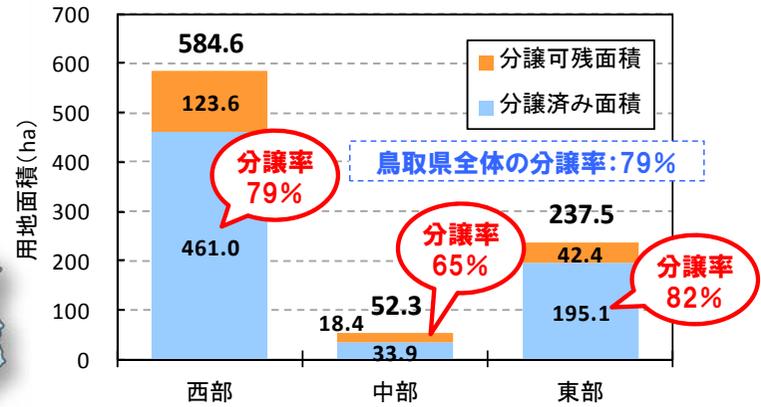
■ 県内工業団地の立地状況

⇒ 中部は、東部・西部に比べ、工業団地の件数が少なく、分譲率も伸び悩んでいる。



【倉吉市企業立地課】
 ・鳥取や米子はもともと人口が多いが、労働力の少ない中部地域については、通勤圏が拡大することにより、鳥取等から労働力を引き込むことが可能となり、中部地域10万人都市が、15万人、20万人規模に考えることが可能となり、企業側に対しても労働力が問題ないことを説明できる。

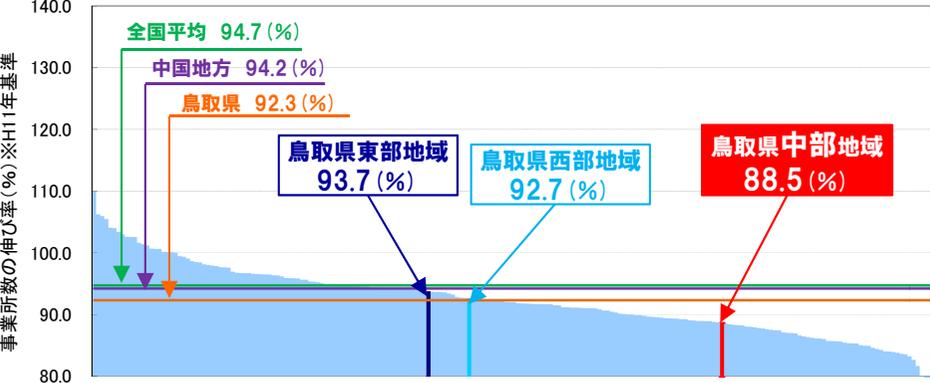
【生活圏別の用地面積と分譲状況】



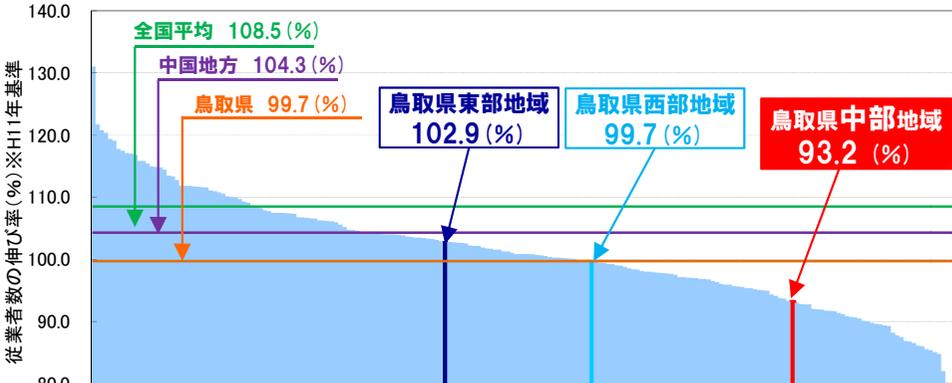
資料/鳥取県内の工業団地マップ 平成20年6月現在(鳥取県)
 中国地方の物流 平成16年度版(国土交通省)
 産業用地ガイド 2011年版(財団法人日本立地センター)

■ 事業所数・従業員数の伸び率(H11年基準)

【生活圏別の事業所数の伸び率(H11年基準)】



【生活圏別の従業員数の伸び率(H11年基準)】



※データ収集可能な全国206の生活圏による比較 資料/事業所企業統計調査 (※H21とH11の比率)

※データ収集可能な全国206の生活圏による比較 資料/事業所企業統計調査 (※H21とH11の比率)

2-6. 観光の状況

- 鳥取県の観光入込客数は増加傾向にあるものの、中部地域では伸び悩んでいる。
- 県外から中西部地域までの周遊ツアーは、日帰り圏外にあり時間的制約上、ツアー企画が難しい状況にある。
- 近年は、境港クルーズツアーなど、外国人をターゲットとしたインバウンド観光の取り組みに期待が集まっている。

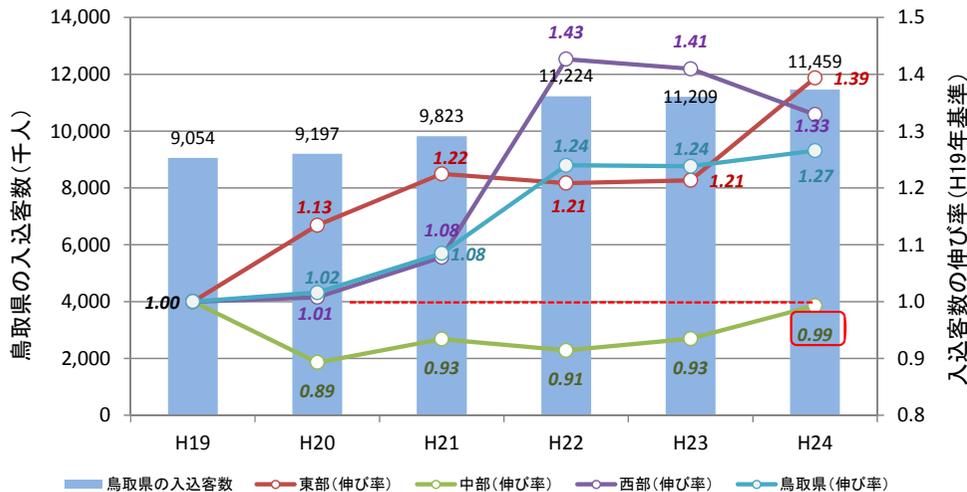
■観光入込み客数(H24年実人数)

⇒中部地域は、東部・西部地域に比べ、観光客の集客が伸び悩んでいる。



資料/鳥取県観光入込動態調査結果(鳥取県)

■鳥取県の観光入込客数の増加率



資料/鳥取県観光入込動態調査結果(鳥取県)



【旅行ツアー会社の声 (H24年度ヒアリング調査)】

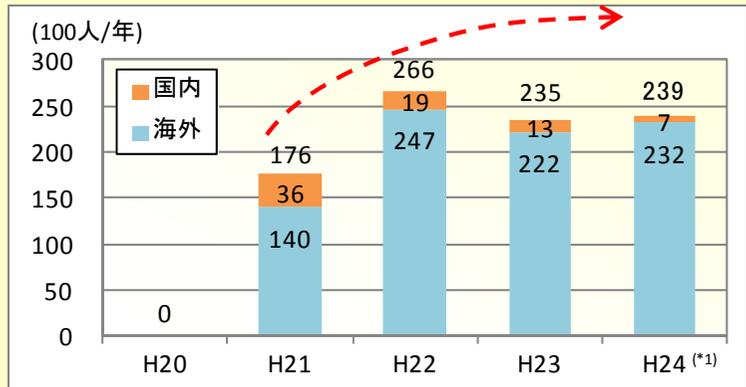
- ・大阪からのバスツアーの場合、片道3.5時間のため、鳥取市周辺は圏内であるが、中部地域は少し厳しい。
- ・国道9号による東西の移動は時間を要し、東部～中部～西部の周遊的なツアーが組めない状況にある。
- ・山陰道が整備されると東西間の所要時間が短縮し、より広域的な移動ができ、東部～中部～西部の周遊的なツアーを組むことが可能となる。(現在米子は、松江の周遊コースに組み込まれているが、東部、中部のツアーに組み込むことができる)(関西の旅行会社の方より)
- ・山陰道が整備されると所要時間の短縮により、日帰り圏が拡大し、東部～中部、中部～西部などの周遊的なツアーを組むことが可能となる。(岡山の旅行会社)

インバウンド観光の取り組み事例



【境港外航クルーズ】

- ・DBSクルーズによる訪日外国人観光客の増加
- ・韓国からの国立公園大山を巡るサイクリング愛好者や大山登山客等が増加。
- ・オートキャンプ等新しい国際観光商品も開発されている。



▲DBSクルーズ乗客数

*1:2012 (H24)は1～11月までの実績
資料/境港管理組合

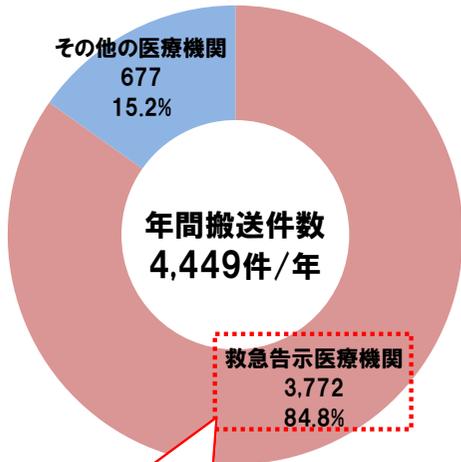
2-7. 医療の状況 ～救急搬送の実態～

- 中部地域の救急告示医療機関は倉吉市の中心部に集中し、国道9号沿線の東伯消防署管内からの救急搬送は主に国道9号を経由することになる。
- しかし、東伯消防署を出動し、医療機関までの搬送時間は、約9割が30分以上を要しており、管内の他消防署に比べ、搬送時間が長い。

■ 中部地域の医療機関別搬送の現状

⇒ 東伯消防署から医療機関までの搬送時間は、約9割が30分以上。

【医療機関別搬送人員状況】

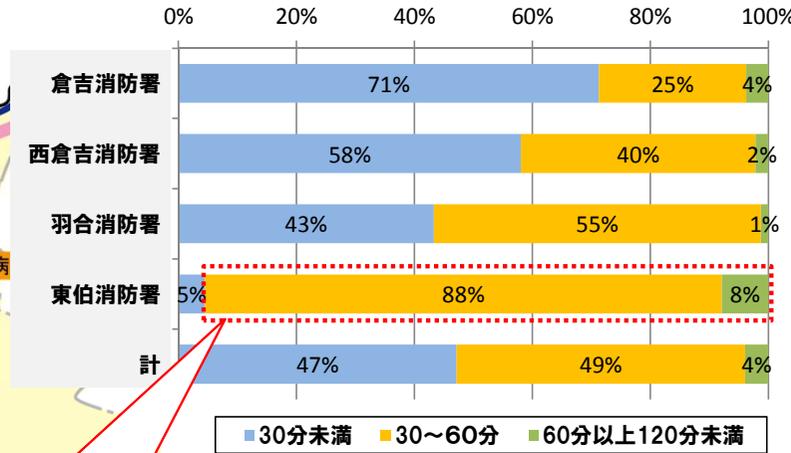


約8割以上が管内の救急告示病院へ搬送
⇒ 中部地域の救急告示病院※)はすべて倉吉市に立地



東伯消防署は、30分以上を要する搬送が約9割

【収容所要時間別救急搬送人員状況】



資料／平成24年版消防年報（鳥取中部ふるさと広域連合消防局）

【鳥取中部ふるさと広域連合消防局（H24年度ヒアリング調査）】

・2次救急医療機関までの搬送は、2、3分でも短縮することが生命危機を逃れるためにも非常に大きい。特に、中部地域の救急告示医療機関は中心部に集中していることから、琴浦町等の離れた地域にとって、時間短縮は重要である。

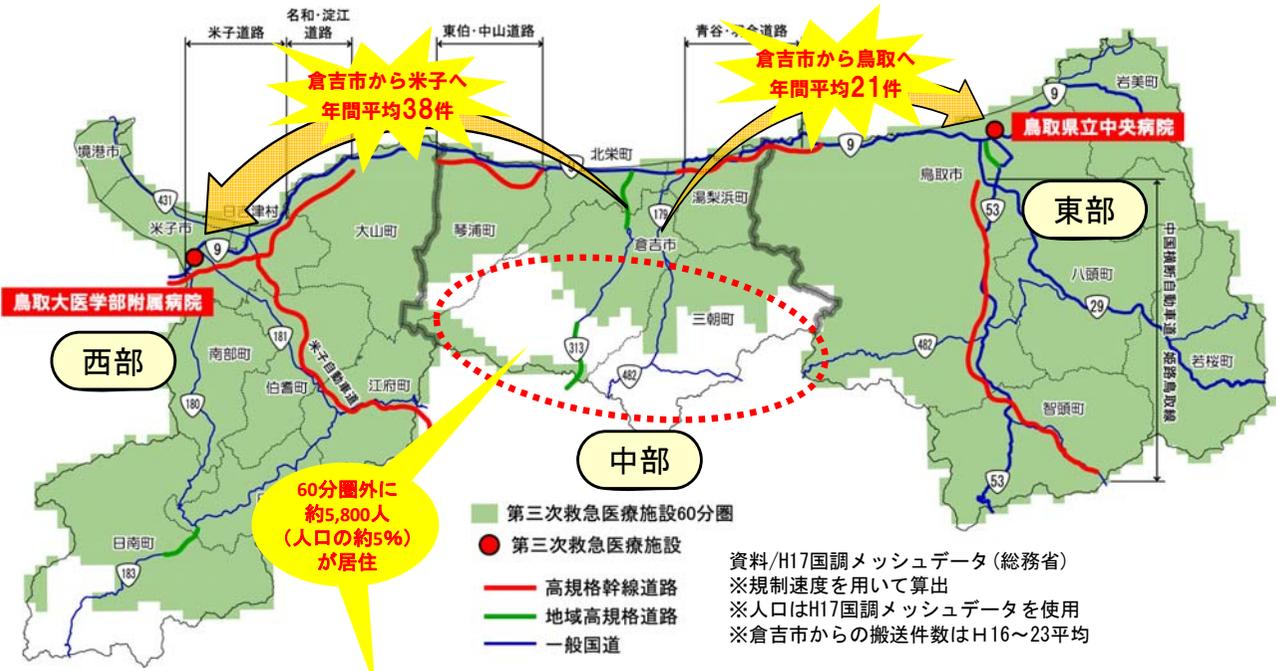
※救急告示病院

厚生労働省の「救急病院等を定める省令」(64年)に基づいて都道府県知事が認定した医療機関。救急医療の知識や経験を持つ医師が常時診療している▽レントゲンなど救急医療に必要な設備を持つなどの要件があり、3年ごとに認定を更新する必要がある。告示を受けていなくても救急に対応することはできるが、告示を受けていれば診療報酬や地方交付税が優遇される。

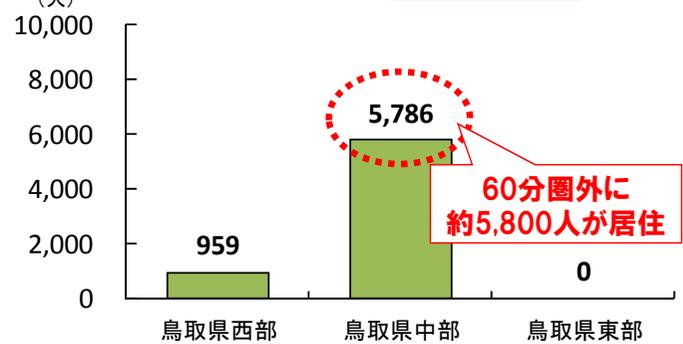
2-8. 医療の状況 ～広域な救急搬送の実態～

- 中部地域では、約5,800人が第三次医療施設の60分到達圏の未到達エリアに居住。
- 中部地域は、県内の他地域の中で最も管外救急搬送が多く、近年60分以上の時間を要する管外搬送が増加。

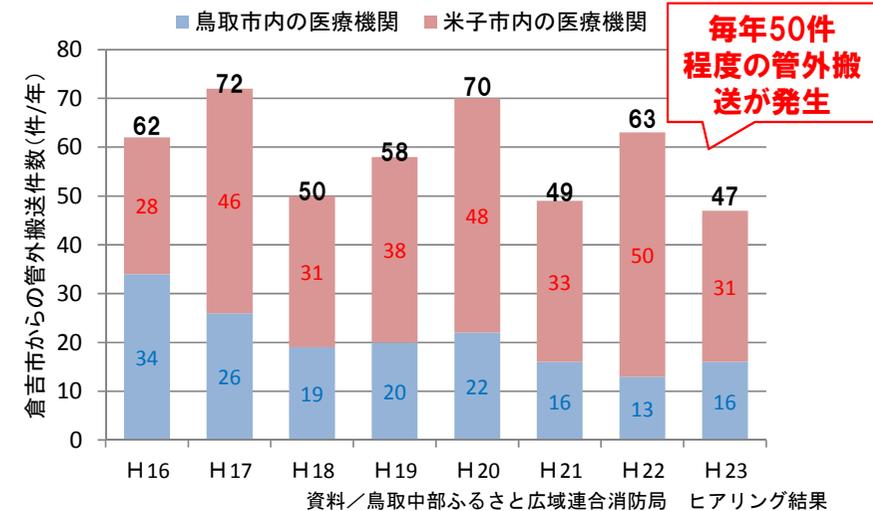
■第三次救急医療施設60分カバー圏



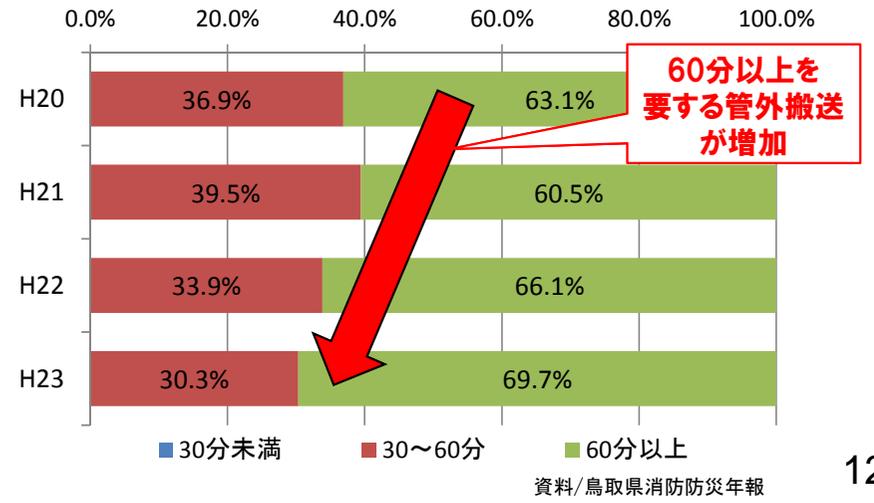
【第三次救急医療施設60分圏外エリアの人口】



■倉吉市から鳥取市内・米子市内の医療機関への管外搬送



■中部地域からの管外搬送時の医療機関収容時間割合

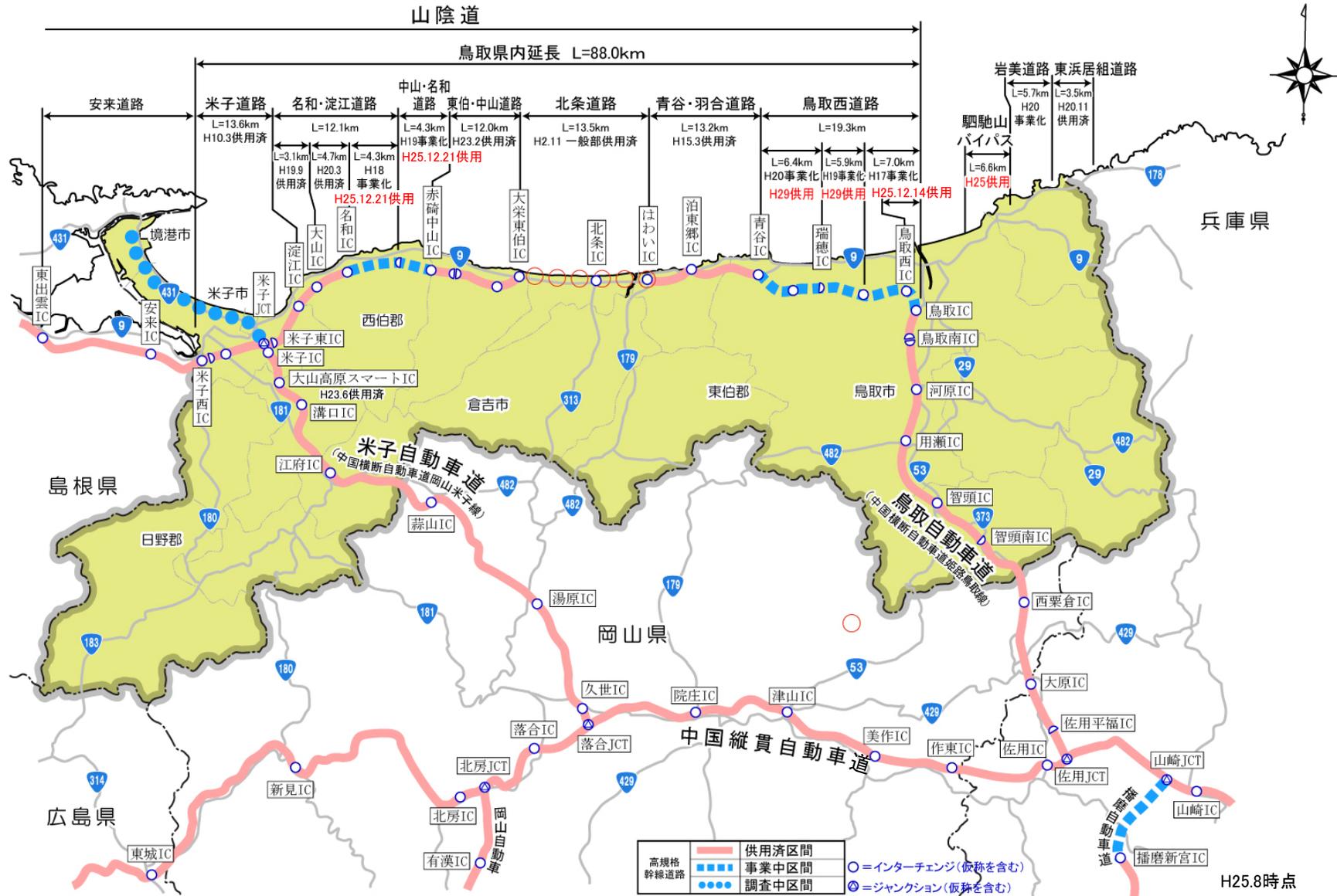


3. 道路・交通の状況と課題

3-1. 県内高規格幹線道路網の整備状況

- 鳥取県内の山陰道の延長約88kmのうち約47kmが開通済。
- 平成25年内に鳥取西道路(鳥取IC～鳥取西IC)、名和・淀江道路、中山・名和道路(延伸部)が開通予定。

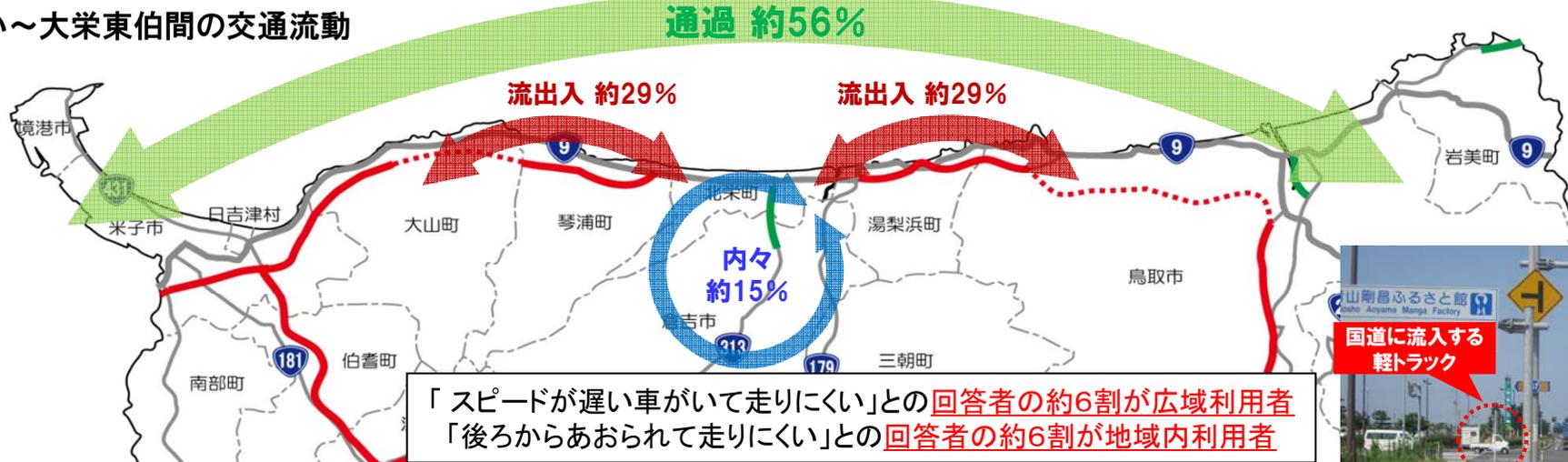
■ 鳥取県内の高規格幹線道路の整備状況



3-2. 当該区間の交通流動 ～広域交通と地域内交通の輻輳～

- 当該区間を利用する交通の約56%は、通過交通であり、そのうち、約5割が県内の西部～東部の通過、約3割が島根以西～島根以東のさらに広域な通過交通となっている。
- 一方で、残りの約44%は、当該地域を発着とする地域内交通となっており、広域交通と地域内交通が混在する特性を有している。
- 広域利用者は、スピードの遅い車によるストレスを感じている。
- 地域内利用者は、スピードの速い車による不安(あおり)を感じている。

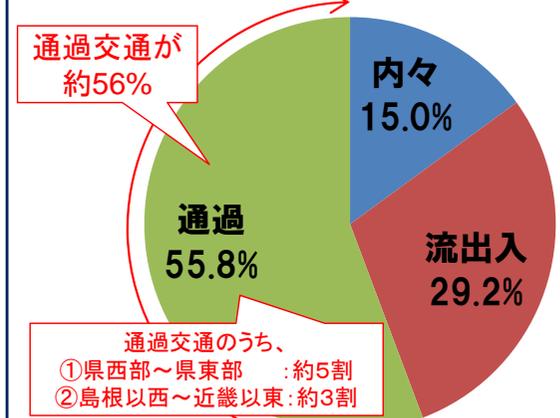
■はわい～大栄東伯間の交通流動



「スピードが遅い車がいると走りにくい」との回答者の約6割が広域利用者
 「後ろからあおられて走りにくい」との回答者の約6割が地域内利用者

広域交通の混在

〔国道9号(北条バイパス)利用OD内訳〕



資料/H17年現況再現結果

道路利用者の声(ヒヤリ体験)



※はわい～大栄東伯区間の道路利用者ヒアリング n=20



国道9号(はわい～大栄東伯)に流入する軽トラック



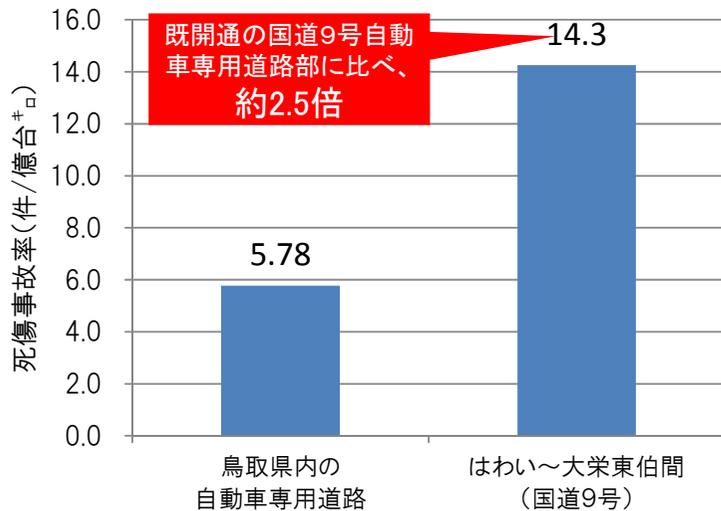
国道9号(はわい～大栄東伯)を通過する大型車

3-3. 交通事故の状況（1）～死傷事故率～

- 当該区間の死傷事故率は、約14件/億台^{キロ}であり、前後区間の既開通の自動車専用道路に比べ高い。

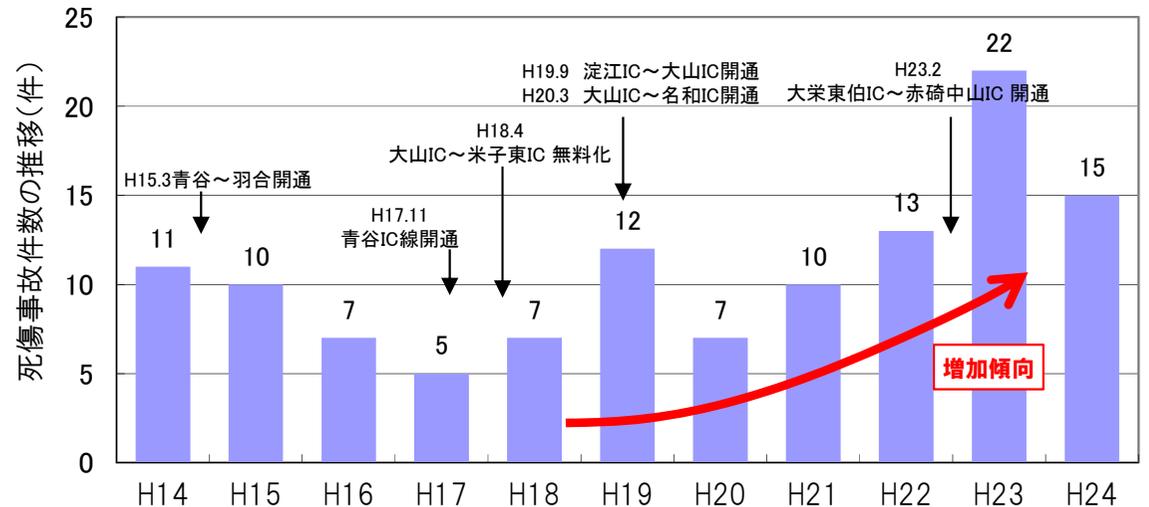


①自動車専用道路部の死傷事故率



資料：ITARDAデータ(H19-22)
※東伯中山道路はH23.2開通のため対象外

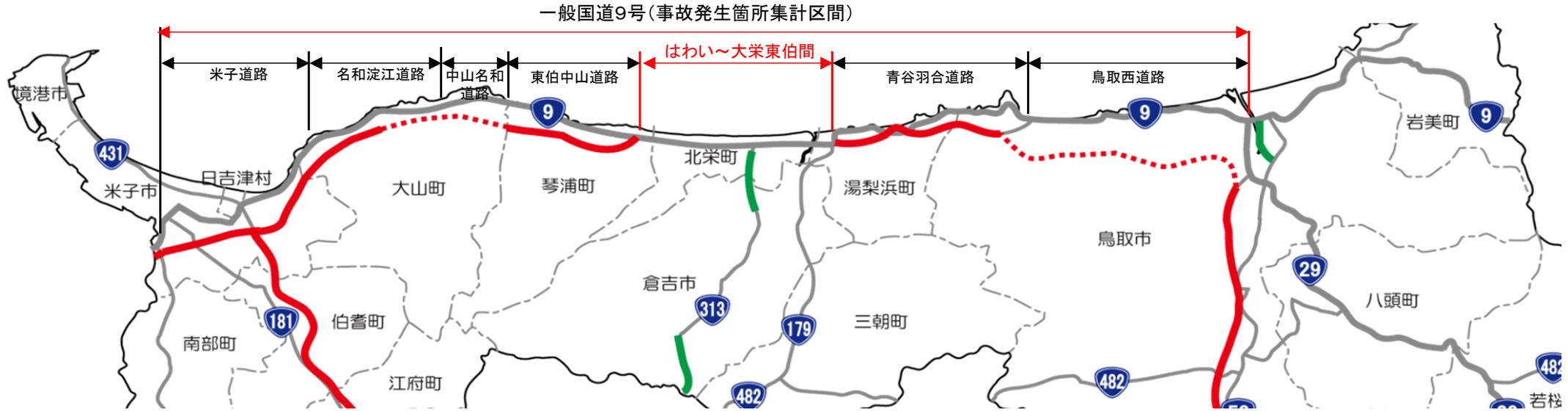
②はわい～大栄東伯間の死傷事故推移



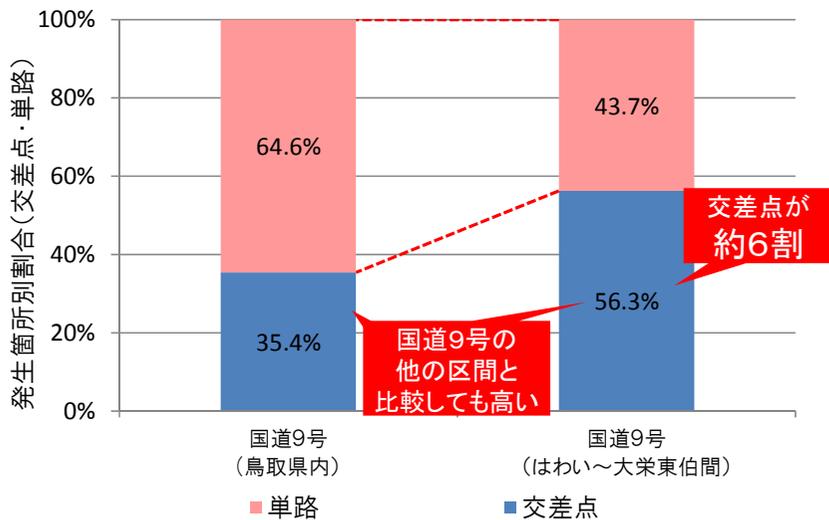
資料：ITARDA(H14-22)事故ピンマップ(H23)、警察提供データ(H24)

3-3. 交通事故の状況（2）～事故発生箇所～

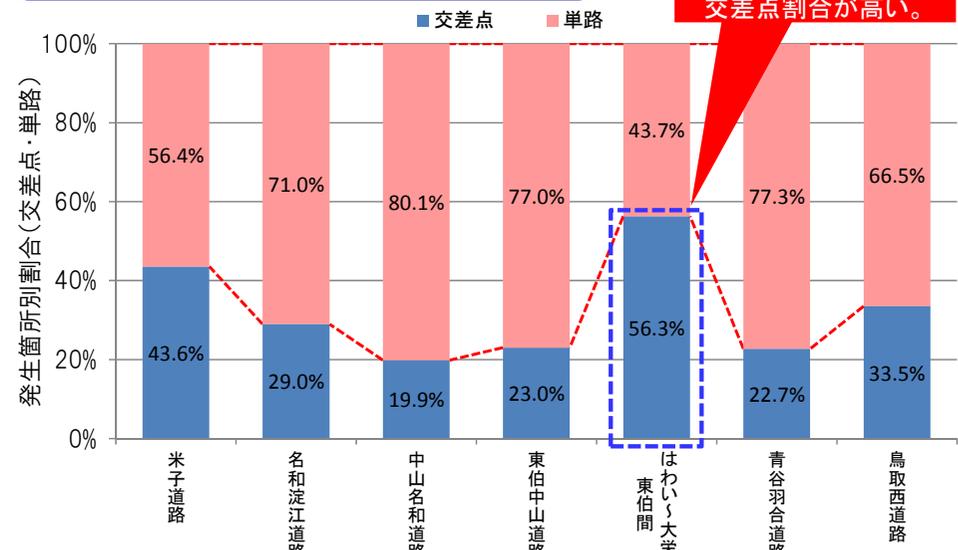
- 当該区間は、県内の国道9号と比較しても、交差点における事故の発生割合が高い。
- 特に、事業区間別の現道側区間で評価しても、当該区間の交差点事故割合は突出している。



死傷事故の発生箇所別の状況



事業箇所別の並行現道の事故発生箇所



資料/直轄国道、国道9号(鳥取県内)はITARDA(H14-22)データ
 国道9号(はわい～大栄東伯間)はITARDA(H14-22)事故ピンマップ(H23)、警察提供データ(H24)

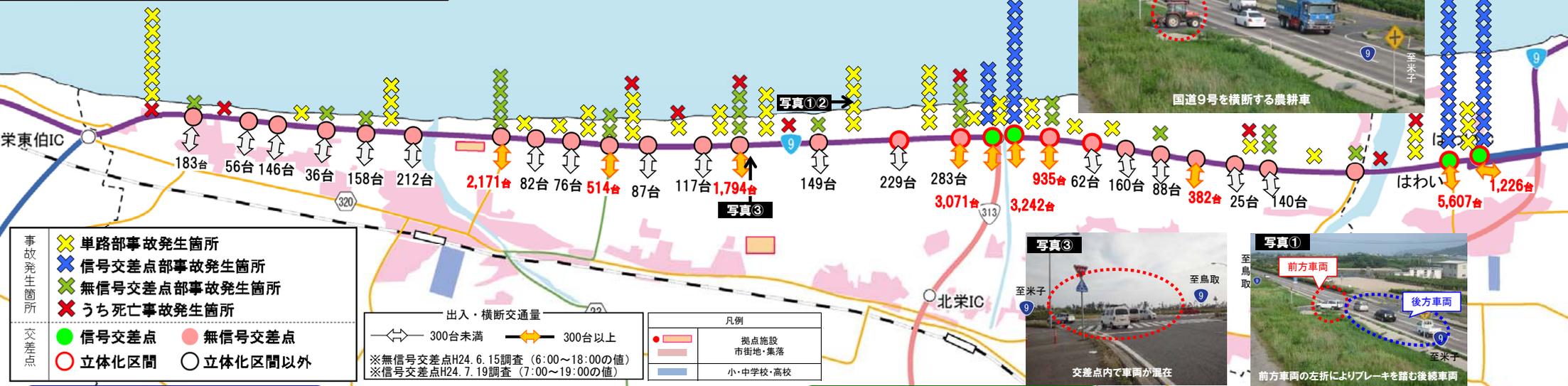
資料/はわい～大栄東伯間はITARDA(H14-22)事故ピンマップ(H23)、警察提供データ(H24)
 その他事業区間はITARDA(H14-22)

3-3. 交通事故の状況（3）～事故発生状況～

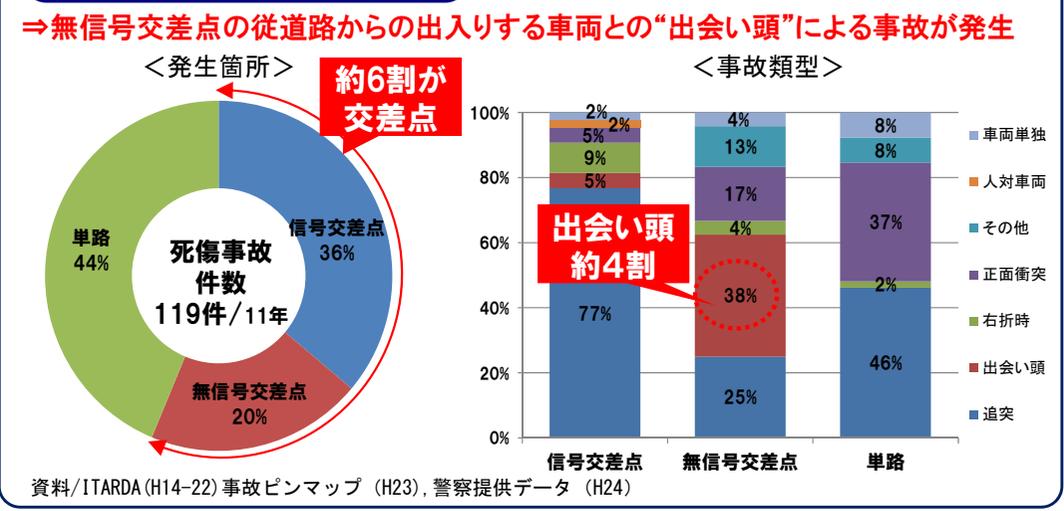
- 当該区間の無信号交差点では、出会い頭の事故の割合が高くなっており、死傷事故の約6割が交差点で発生している。
- 交差点を出入りする地元交通と国道9号を通過する交通との事故が多い。

地域の声
 ・信号のない交差点から、農作業と思われる車両が入ってくることもあり、ドキッとします。
 (物流事業者ヒアリング)

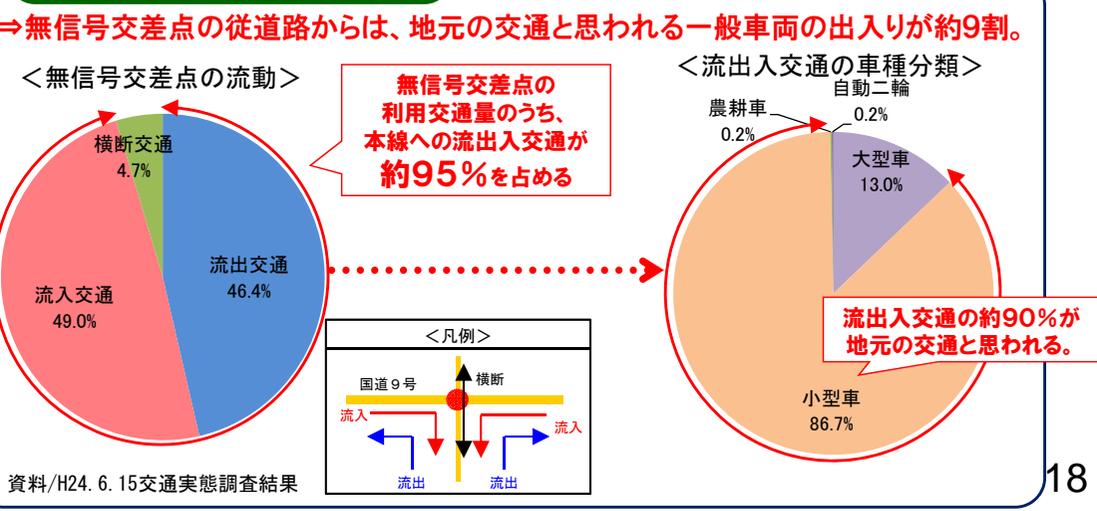
約13.5km区間に28箇所の交差点



死傷事故の発生状況



無信号交差点の利用実態



3-3. 交通事故の状況（4）～重大事故発生状況～

- 当該区間における死亡に繋がる事故の割合は、中国平均(国道)の約9倍と非常に高くなっている。
- 特に、通過交通(県外者)と地元交通(県内者)に関係する死亡事故が多い。
- 当該区間は、通過交通が約6割を占めている区間であり、大型車が関与する事故が約6割を超えている。

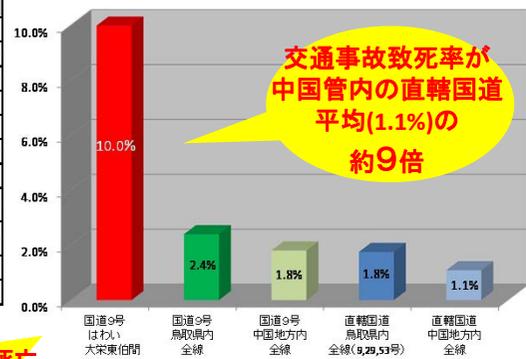
■はわい～大栄東伯間の死亡事故発生状況



【死亡事故の内訳】

No.	発生年月日	車種	事故類型	当事者①住所	当事者②住所	死亡者
①	H14.5.15	普通×普通貨物	追突	倉吉	神戸	当事者①(1名)
②	H14.12.19	軽×普通	正面衝突	鳥取	米子	当事者①(1名)
③	H15.3.8	普通×大型貨物	正面衝突	米子	福岡	当事者①(1名)
④	H16.6.8	普通×特定大型貨物	右折時	北栄	大山	当事者①(1名)
⑤	H19.7.12	軽貨物×特定大型貨物	出合頭	北栄	熊本	当事者①(1名)
⑥	H22.3.8	普通×大型貨物	正面衝突	米子	大阪	当事者①(1名)
⑦	H22.5.25	軽×大型貨物	正面衝突	湯梨浜	琴浦	当事者①(2名)
⑧	H22.12.8	軽×物件 (車両単独事故)	標識衝突	鳥取	-	当事者①(1名)
⑨	H23.1.14	軽×物件 (車両単独事故)	電柱衝突	琴浦	-	当事者①(1名)
⑩	H23.7.30	普通×大型トラック	正面衝突	鳥取	佐賀	当事者①(1名)
⑪	H24.7.22	軽×普通	正面衝突	北栄	米子	当事者①(1名)

【道路別の交通事故致死率】



11年で12名が死亡(全て地元交通が関連した事故)

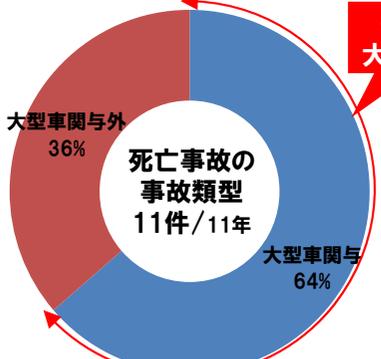
※ 国道9号「はわい大栄東伯」間は交通事故統合データベース/事故原票等
 その他区間はITARDA
 ※ 致死率(人/件(%))=死者数(人)/死傷事故件数(件)H19～H22



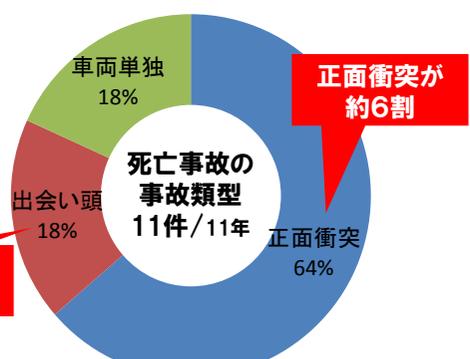
死亡事故の発生状況

⇒ 大型車の関与が約6割と高く、従道路側からの出入り交通との出会い頭事故も発生

＜死亡事故における大型車の関与＞



＜死亡事故の事故類型型＞



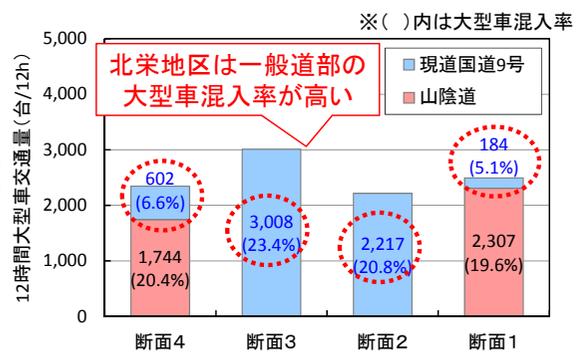
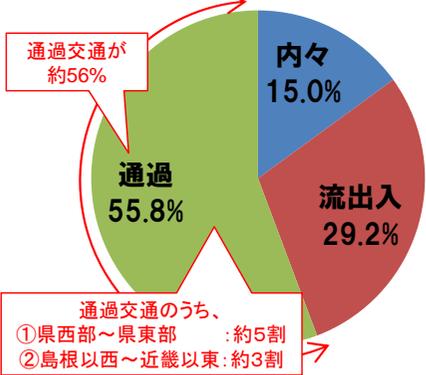
資料/ITARDA(H14-22)事故ピンマップ(H23),警察提供データ(H24)

広域交通の混在

⇒ 大型車等の通過交通の利用割合が高く、様々な交通の混在による事故が発生

〔国道9号(北条バイパス)利用OD内訳〕

〔国道9号の大型車交通量(混入率)〕



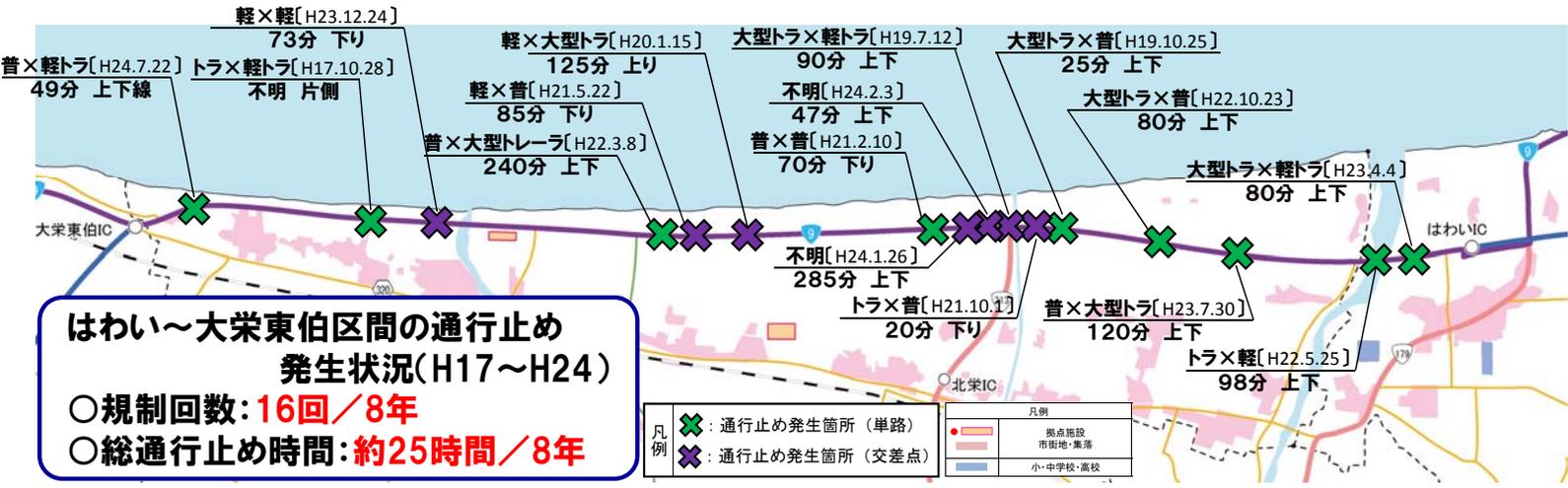
資料/H17年現況再現結果

資料/断面1～3: H22道路交通センサ
 断面4: H24.2.22調査結果

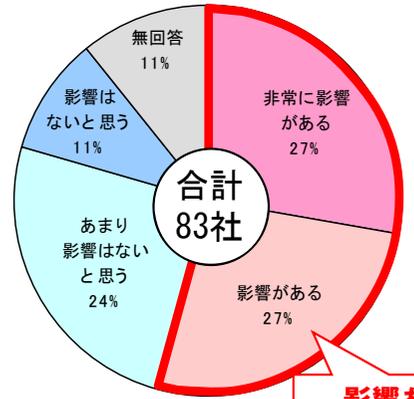
3-4. 事故による通行止め

- 国道9号は山陰側の東西軸として多くの車両が物流活動に利用している。
- 2車線区間の国道9号で頻繁に発生する通行止めは、物流活動に支障をきたしている状況。

■はわい～大栄東伯間における事故による通行止めの発生状況



【国道9号(はわい～大栄東伯区間)が長時間通行止めになった場合の事業活動への影響】



影響があると回答した企業が約5割

(H24.11.国道9号利用企業アンケート)

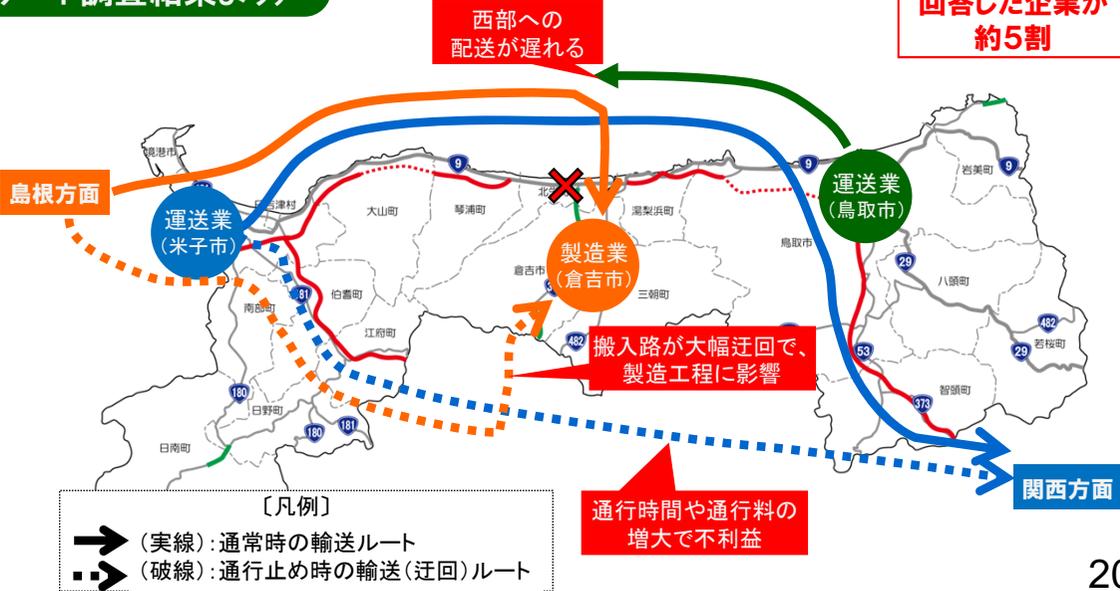
国道9号利用企業への影響(H24年度 国道9号利用企業へのアンケート調査結果より)

【企業の声 (H24年度アンケート調査)】

通行止の場合、**関西方面のルート**を国道181号か米子道のどちらかに変更することになり通行時間も多くなり、通行料も荷主からもらえないため不利です。(米子市の運送業者より)

当該区間が通行止になると、**島根方面からの搬入時**に米子道経由への大幅迂回をすることになり、**製造工程にも影響を及ぼします**。(倉吉市の製造業者より)

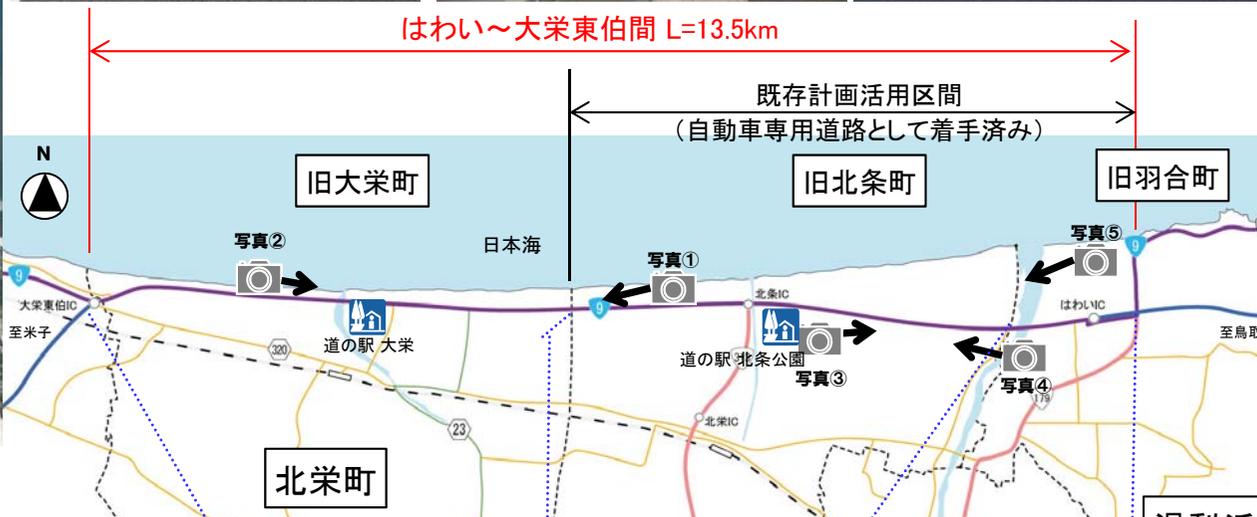
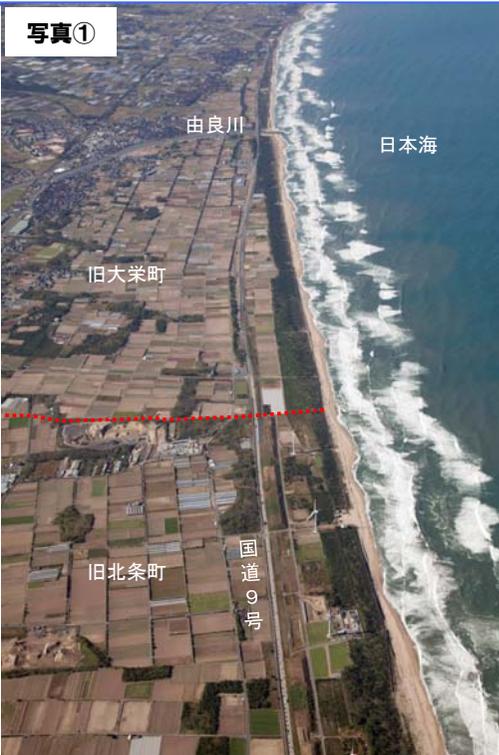
当該区間が通行止になると鳥取県西部地域への配送が遅れるばかりでなく、**次工程の積込ができなくなる**恐れが非常に高い。この場合**キャンセル料の発生が伴ったり、賃金の割増が発生**するなどコスト高でも非常に厳しくなる。(鳥取市の運送業者より)



4. 事業の経緯

4. 事業の経緯

- 当該区間は、一般部が昭和48年に事業化され、平成2年に全線開通済。
- 平成元年に、旧羽合町、旧北条町区間の自動車専用部の事業に着手し、用地買収及び青谷羽合道路の発生土を活用して盛土造成等を実施。
- 平成19年頃に発生土受入が終了し、他の山陰道整備を優先するため当該区間の事業は事実上休止。



区間		北栄町		湯梨浜町	
		(旧大栄町)	(旧北条町)	(旧羽合町)	
事業経緯	国道9号 (一般部)	事業化	昭和48年度		
		供用開始	平成2年度	昭和62年度	昭和55年度
	自動車専用部	事業化	平成元年		
		用地着手	—	平成3年度	平成2年度
		工事着手	—	平成9年度	平成4年度
		事業休止	平成19年度		

5. 地域及び道路の現状と課題（まとめ）

5. 地域及び道路の現状と課題（まとめ）

現 状		道路・交通による要因
地域 について	<p>〔産業〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中部地域の特産品である「すいか」や「日本なし」は、全国シェアの上位を占めるものの、出荷量は横ばい状況が続いている。 ・ 中部地域では工業団地の立地数や工業用地が少なく、分譲率も低い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 企業活動や農産品輸送を支援する速達性が不十分
	<p>〔観光〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 県全体の観光客は増加傾向にあるものの、中部地域では伸び悩んでいる。 ・ 県外から中西部地域は日帰り圏外にあり、時間的な制約上、周遊ツアーの企画が組み難い状況にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光地間の周遊を図る速達性、走行性が不十分
	<p>〔医療〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中部地域の消防署（東伯消防署）から医療機関までの搬送のうち、約9割が30分以上の搬送時間を要している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 医療機関への速達性が不十分
道路 について	<p>〔交通事故〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 死傷事故の約6割が交差点で発生し、特に、出入り交通が多い無信号交差点では、出会い頭の事故が多発している。 ・ 死亡に繋がる事故の割合が、中国（直轄国道）平均の約9倍と非常に高い。 ・ 大型車が関与する事故が6割を超える。 ・ 通過交通が約6割を占めるなど、多くの物流活動に利用されているが、頻繁に発生する通行止めが経済活動に支障をきたしている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交差点が多数存在 ・ 通過交通と地域内交通の混在 ・ 通行止め時の代替路線が不十分
	<p>〔広域交通と地域内交通の混在〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 区間内の交通の56%が通過交通であり、広域交通と地域内交通が混在。 ・ 広域利用者は、スピードの遅い車によるストレスを感じている。 ・ 地域内利用者は、スピードの速い車による不安（あおり）を感じている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通過交通と地域内交通の混在

6. 政策目標の設定

6-1. 地域の将来像

項目	地域の将来像
①安全	<ul style="list-style-type: none"> ○安全に安心して暮らせる「安全・安心の充実」 <鳥取県の将来ビジョン> ○犯罪や事故のないまちをつくる <倉吉市総合計画> ○交通安全の啓発と推進 <湯梨浜町総合計画> ○安全なまちづくりの推進 <北栄町総合計画> ○交通安全・防犯体制の充実 <琴浦町総合計画> ○防犯、消費者、交通安全対策の充実 <三朝町総合計画>
②医療	<ul style="list-style-type: none"> ○高齢の方や、障がいのある方、支えを必要とされる方が地域・社会の中で「質の高い生活」を送る <鳥取県の将来ビジョン> ○充実した医療体制の構築 <倉吉市総合計画> ○保健・医療の充実<湯梨浜町総合計画> ○健康づくり活動の推進<北栄町まちづくりビジョン> ○健やかで思いやりのあるまちづくり<琴浦町総合計画> ○健康づくりの推進(医療体制の充実) <三朝町総合計画>
③産業・経済	<ul style="list-style-type: none"> ○地域の資源や技術を新しい発想で組合せて新しい価値や産業を創出 ~「コラボ産業創造構想」 <鳥取県の将来ビジョン> ○六次産業の確立 <倉吉市総合計画> ○農林水産業の振興 商工業の振興 <湯梨浜町総合計画> ○産業の振興 <北栄町まちづくりビジョン> ○農林水産業の振興(地産地消強化促進、担い手育成) <琴浦町総合計画> ○農林水産業の振興 <三朝町総合計画>
④観光	<ul style="list-style-type: none"> ○観光による「ようこそ、ようこそ鳥取県」の実現<鳥取県の将来ビジョン> ○市外からより多くの人と消費をまちに引き込み(観光コンベンション) <倉吉市総合計画> ○観光の振興 <湯梨浜町総合計画> ○観光の振興 <北栄町まちづくりビジョン> ○観光振興対策 <琴浦町総合計画> ○観光業の振興 <三朝町総合計画>
⑤防災	<ul style="list-style-type: none"> ○災害に強い県土をつくる <鳥取県の将来ビジョン> ○防災に強いまちづくり <倉吉市総合計画> ○災害に強いまちづくり <湯梨浜町総合計画> ○地域防災、危機管理対策の充実 <北栄町まちづくりビジョン> ○消防・防災・救急の充実 <琴浦町総合計画> ○消防・防災の充実 <三朝町総合計画>

6-2. 政策目標の設定

◇ 地域の課題及び沿線自治体の総合計画を踏まえ、当該地域の政策目標を以下に設定

地域や道路の状況や課題

圏域の将来像

地域の将来像

今後の高速道路のあり方
(中間取りまとめ)

1. 安全性の向上
2. 救急医療機関への速達性、確実性の確保
3. 産業の活性化
4. 観光振興の促進
5. 通行止め時に機能するネットワーク（代替性※）の確保

※国道9号が通行止めになっても、近くを選択できる幹線道路を確保

◇ 対策案の検討

【安全性向上】

通過交通や生活交通など様々な特性の交通が安全且つ、円滑に通行できる道路整備とは

【代替性】

事故時の通行止めによる社会経済活動や日常生活への影響を最小限に留め、住民の生活や地域の産業を守る道路整備とは

【産業の活性化】

鳥取県の農業どころである中部地域の農産物のPRや市場拡大、企業誘致のための受け皿拡大を促すための道路整備とは

【観光関連】

鳥取県東部・西部と一体となった観光客誘致や新たな観光周遊行動を促す道路整備とは

【医療関連】

第三次医療施設への60分圏未到達地域を抱えるなか、地域住民の安心確保に向けた高次医療機関への速達性・確実性を向上させる道路整備とは

【東日本大震災からの教訓】 災害時に機能する道路ネットワークとは

当該地域の高規格幹線道路の空白域の整備方針を検討
(既存の道路ストック活用の可能性も含め、複数の対策案を設定し検討)

7. 計画段階評価手続きの進め方

7-1. 計画段階評価手続きの進め方

1. 計画段階評価手続きの進め方、スケジュール(案)

地域住民や道路利用者の意見を聴きながら、道路計画〔概略の計画案(複数案)〕について検討を行う。

【平成25年11月】

【平成25年●月～】

第1回
中国地方小委員会

- 地域、道路、交通の状況と課題
- 政策目標の設定
- 計画段階評価手続きの進め方
- 今後のスケジュール

意見聴取
(第1回)

- 地域、道路の課題
- 政策目標
- ◆ 聴取方法
《ヒアリング》
対象者：関係自治体・団体
- 《アンケート》
対象者：地域住民
経済界等
道路利用者等

中国地方小委員会

- 地域住民等から聴取した意見内容の確認
- 道路計画の基本的方向
- 妥当性の検証
・比較ルート案(複数案)

意見聴取(案)

- 妥当性の検証
・比較ルート案(複数案)に対する意見
- ◆ 聴取方法
《ヒアリング》
対象者：関係自治体・団体
- 《アンケート》
対象者：地域住民
経済界等
道路利用者等

中国地方小委員会

- 地域住民等から聴取した意見内容の確認
- 計画案の妥当性の検証
・対応方針(案)の決定

対応方針の決定
(概略ルート、構造)

地方小委員会

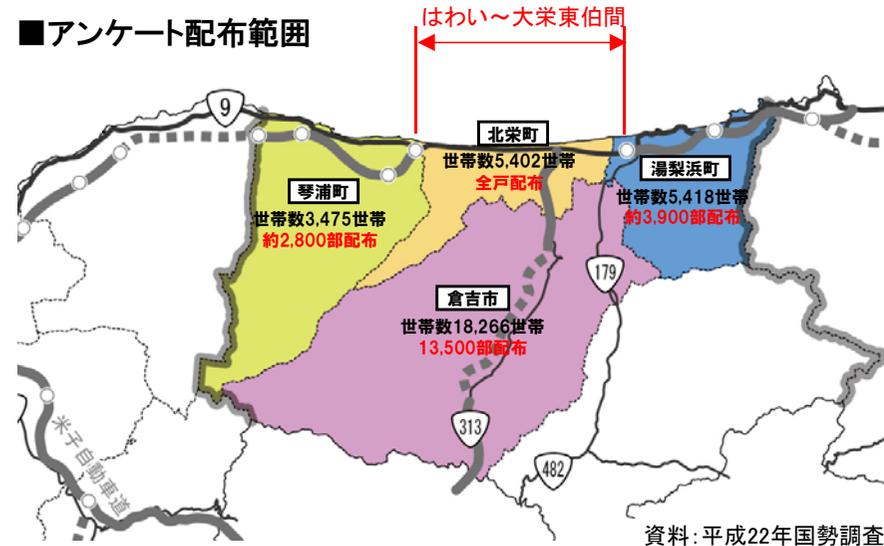
※各段階で随時自治体と調整

7-2. 計画段階評価手続きの進め方

2. 意見聴取の基本方針

課題・政策目標(案)・対策(案)に対する**意見を伺う**。

意見聴取の項目	把握する意見
現況の問題点・解決すべき課題	国道9号の問題点や解決すべき課題
政策目標	道路を計画する際の政策目標



3. 意見聴取の方法と対象者

対象者・実施方法	
ヒアリング	【関係自治体及び団体】 鳥取県・関係市町・団体へ意見照会
	自治体：鳥取県、倉吉市、三朝町、湯梨浜町、琴浦町、北栄町
	各団体：トラック協会、商工会議所（1市4町）、警察署、消防署、農協等
アンケート	【地域住民】 関係市の住民へ郵送配布 約25,600部
	倉吉市 約13,500部配布
	湯梨浜町 約3,900部配布
	琴浦町 約2,800部配布
	北栄町 全戸配布 約5,400部
	【企業及び団体】 鳥取県内・外の企業へ郵送配布 4,400部
	県内：従業員数5名以上の企業・事業所 3,800部
県外：トラック協会等 600部	
【道路利用者等】 鳥取県内の道の駅及び観光施設に常設及びヒアリング調査、WEB 約2,000部	

7-3. 計画段階評価手続きの進め方

4. ヒアリングの調査項目と活用方針

ヒアリングの質問項目	ヒアリング結果の活用	備考
行政や業界への意見聴取	<ul style="list-style-type: none">・ 課題、政策目標、道路整備の必要性に関し、行政や業界への意見聴取を行う。・ 行政又は業界との認識の整合性の確認をする。	共通

5. アンケートの調査項目と活用方針

アンケートの質問項目	アンケート結果の活用	備考
現況の問題点・解決すべき課題	国道9号の現状について、回答者の認識を確認し、回答者の考える課題を把握する。	第1回
政策目標	道路を計画するにあたって、回答者の考える政策目標及びその優先度について把握する。	
その他自由意見	その他、道路に関する課題や意見を幅広く聴取する。	
比較ルート案（複数案）に対する意見	<ul style="list-style-type: none">・ ルート選定にあたり、回答者が重要視する観点を把握する。・ インターチェンジ設置位置（配置計画）において、回答者が重要視する視点を把握する。	第2回
その他自由意見	その他、はわい～大栄東伯間に関する意見を幅広く聴取し、計画策定に反映する。	
回答者の属性、利用状況	回答結果の差異に対して各分類で整理し、分析する。	共通

7-4. 計画段階評価手続きの進め方

6. アンケート案

■第1回アンケートにおける調査方法および質問内容

① 調査概要

➡ 本調査の趣旨・今後の進め方・調査対象箇所の提示

② 国道9号(はわい～大栄東伯)の現状

➡ 対象路線の沿線における道路課題および地域課題の提示

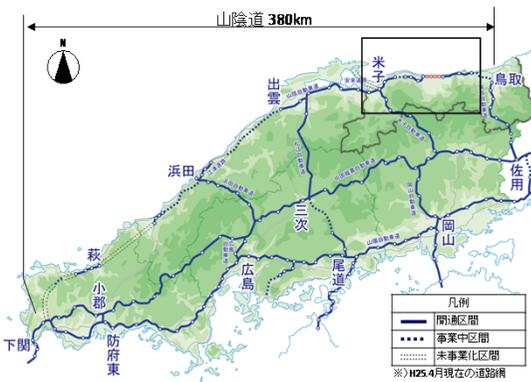
山陰道(はわい～大栄東伯)における道路計画に関する第1回 アンケート調査

本調査は、山陰道(はわい～大栄東伯)区間 延長約13.5km)の道路計画について、周辺地域の皆さまにご意見を伺うアンケートです。

アンケート調査は2回行い、第1回アンケート(本調査)では、地域の皆さまが日ごろ感じられている道路交通面での課題や地域に求められる道路の役割等について、ご意見をお聞きます。

また、第2回アンケートでは、地域の課題を解消するためにふさわしい対策案についてお聞きする予定です。本アンケート調査にご協力いただきますようお願いいたします。

今回の調査の対象者は、北栄町の全世帯を対象にアンケートを発送して、記入をお願いするものです。送付いただいた葉書については、データ集計を倉吉河川国道事務所で行うこととしております。



国道9号(はわい～大栄東伯)の現状

道路ネットワークと交通状況

- ▶ 当該区間は、高規格道路ネットワークにおいて鳥取県内で唯一、現在事業がなされていない区間です。
- ▶ 国道9号(はわい～大栄東伯)間の交通量は、約16,200台/日(大型車約4,200台/日)です。

道路の構造

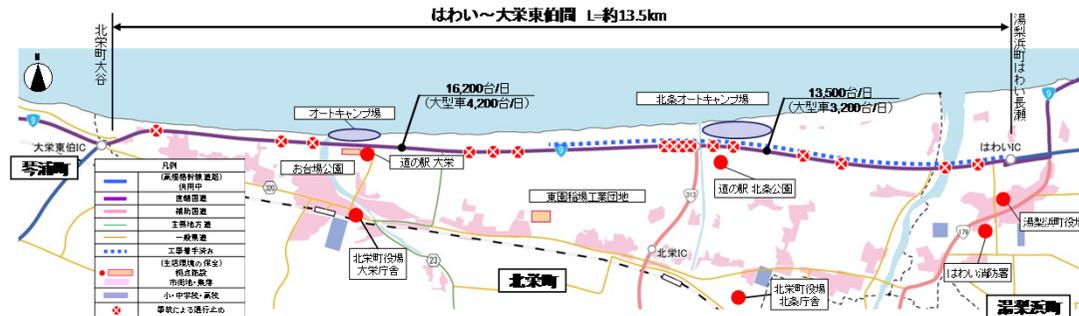
- ▶ 当該区間には、24箇所の無信号交差点があり、農耕車や自転車等の横断が存在しています。
- ▶ 無信号交差点で発生している事故の約4割が出会い頭による事故です。

交通事故の状況

- ▶ 当該区間の交通事故の致死率は、中国管内の直轄国道平均と比べ約9倍と高く、鳥取県平均と比べても約6倍と高いです。
- ▶ 広域に通過する大型車両の混入率が2割と高く、重大事故に繋がる危険性が高い区間です。
- ▶ そのため、死亡事故の約6割で大型車が関与しています。
- ▶ また、死傷事故の約6割が交差点で発生しています。

通行止めの状況

- ▶ 当該区間は、事故による通行止めが8年間(H17～H24)に16回発生。全線通行止めが約5時間に及ぶケースもありました。



国土交通省 倉吉河川国道事務所 鳥取県 倉吉市 三朝町 湯梨浜町 琴浦町 北栄町

7-5. 計画段階評価手続きの進め方

6. アンケート案

■第1回アンケートにおける調査方法および質問内容

③ 質問事項

- ➡ ○現況の問題点・解消すべき課題
- 政策目標

質問1 国道9号(はわい～大栄東伯間)に関する現在の問題点や解消すべき課題について

質問1-1 はわい～大栄東伯間の国道9号には、どのような交通課題があると思いますか？
以下の①～⑥の6つの交通課題について、「非常にそう思う」～「全くそう思わない」の5段階で評価してください。

- | | |
|------------------|----------------|
| ①速度が遅いなど交通混雑の問題 | ②災害に対して脆弱である |
| ③通行止めの際、迂回路がない | ④交通事故の発生 |
| ⑤交差点が多いため走りにくく危険 | ⑥地域内交通と通過交通の混在 |

質問1-2 質問1-1に示した6つの課題以外で、あなたが課題だと思うことがあれば、ご自由にお書きください。

質問2 地域の道路に求められる機能・役割について

質問2-1 あなたの住む地域の道路に必要な機能はどれだと思いますか？地域の将来(10～20年後)も踏まえ、以下に示す①～⑤の5つの機能について、「非常にそう思う」～「全くそう思わない」の5段階で評価してください。

- | | |
|---------------|--------------------------|
| ①交通事故の少ない道路 | ②災害に強く、う回路として利用できる道路 |
| ③救急病院に早く行ける道路 | ④港湾や生産拠点、消費地との連絡性を良くする道路 |
| ⑤観光や交流を促す道路 | |

質問2-2 質問2-1に示した5つの機能以外で、あなたが重要だと思うものがあれば、ご自由にお書きください。

質問3 その他

質問3 その他、道路の課題について、あなたのお考え、ご意見がありましたら、ご自由にお書きください。

7-6. 計画段階評価手続きの進め方

6. アンケート案

■第1回アンケートにおける調査方法および質問内容

④ アンケート返信用はがき

■回答方法

- 回答は、返信用はがきに記入し、切り取って郵便ポストに投函。

■締め切り

- 平成25年〇月〇日まで。

(表面)

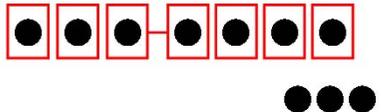
郵便 は が き



料金受取人払郵便

●●郵便局承認

差出有効期間
平成25年●月●日
(切手不要)



鳥取県倉吉市福庭町1-18

国土交通省 中国地方整備局
倉吉河川国道事務所

調査設計第二課 行



◆あなた自身のごとについて【記入または該当する番号に○をつけてください】				
住所	〒	県	市・郡	町
性別	① 男性	② 女性	年齢	歳代
◆国道9号(はわい～大栄東伯間)の利用状況について【該当する番号に○をつけてください】				
Q. 現在の国道9号(はわい～大栄東伯間)の利用頻度を教えてください。				
① ほぼ毎日 ② 週2～3回程度 ③ 月2～3回程度				
→①②③を選ばれた方は《下段》の質問へ				
④ ほとんど利用しない ⑤ 利用したことがない				
→④⑤を選ばれた方は《裏面》の質問へ				
Q. 国道9号(はわい～大栄東伯間)の主な利用目的を教えてください。				
① 通勤 ② 通学 ③ 家事・買い物				
④ 仕事 ⑤ 観光・レジャー ⑥ その他()				
Q. また、その行き先を教えてください。				
① 同じ町内 ② 琴浦町 ③ 湯梨浜町 ④ 倉吉市 《裏面》の質問へ				
⑤ 鳥取市 ⑥ 米子市 ⑦ その他()				

住(北)

(裏面)

キリトリ線 

質問1-1 はわい～大栄東伯間の国道9号には、どのような交通課題があると思いますか？以下の①～⑥の6つの交通課題について、「非常にそう思う」～「全くそう思わない」の5段階で評価してください。【該当する箇所○をつけてください】

交通課題	非常に そう思う	やや そう思う	どちらとも 言えない	あまりそう 思わない	全くそう 思わない
①速度が遅いなど交通混雑の問題					
②災害に対して脆弱である					
③通行止めの際、迂回路がない					
④交通事故の発生					
⑤交差点が多いため走りにくく危険					
⑥地域内交通と通過交通の混在					

質問1-2 質問1-1に示した6つの課題以外で、あなたが課題だと思うことがあれば、ご自由にお書きください。【自由回答】

質問2-1 あなたの住む地域の道路に必要な機能はどれだと思いますか？地域の将来(10～20年後)も踏まえ、以下に示す①～⑤の5つの機能について、「非常にそう思う」～「全くそう思わない」の5段階で評価してください。【該当する箇所○をつけてください】

道路の機能	非常に そう思う	やや そう思う	どちらとも 言えない	あまりそう 思わない	全くそう 思わない
①交通事故の少ない道路					
②災害に強く迂回路として利用できる道路					
③救急病院に早く行ける道路					
④港湾や生産拠点、消費地との連絡性をよくする道路					
⑤観光や交流を促す道路					

質問2-2 質問2-1に示した5つの機能以外で、あなたが重要だと思うものがあれば、ご自由にお書きください。【自由回答】

質問3 その他、道路の課題について、あなたのお考え、ご意見がありましたら、ご自由にお書き下さい。【自由回答】

キリトリ線

※) 本アンケートでお答えいただいた意見および個人情報等は、他の目的で使用したり、第三者に使用させたりすることは一切いたしません