

広域的な視点による山陰道の効果

～前回の委員会での主な指摘事項～

平成２６年６月２日

国土交通省 中国地方整備局

前回の委員会での主な指摘事項

●山陰道(はわい～大栄東伯)

主な指摘事項	対応状況
<ul style="list-style-type: none">・その地域や現道の課題だけで必要性を説明するだけでなく、より広域的なネットワークとしての意味や必要性も確認すべき。	<ul style="list-style-type: none">・「対応方針の検討」において、“広域ネットワークとしての機能”という視点を反映した。・中部地域の商工会、観光連盟等への経済面(観光・企業等)への影響をヒアリングするとともに、「対応方針の検討」において、ヒアリング結果を踏まえた評価項目を設定した。
<ul style="list-style-type: none">・現道の課題を解決することで鳥取県中部地域の経済が良くなるのかといった点についても、必要性を議論すべき。	
<ul style="list-style-type: none">・アンケートにおいて広域的な道路利用者の声の把握に努めるなど、山陰道が持つべき機能を評価できる対象者の選定と質問が必要。	<ul style="list-style-type: none">・県外のトラック協会、バス会社、観光会社等へヒアリング調査を実施した。・また、広域的なネットワークとしての課題や必要性が把握できるように質問を見直した。

●山陰道(須子～萩)(三隅～小月)

主な指摘事項	対応状況
<ul style="list-style-type: none">・単独区間の評価だけでなく、ネットワークとしての効果を検討する必要がある。・地域の総合計画とも照らしあわせて必要性を整理する必要がある。	<ul style="list-style-type: none">・広域的な視点についての効果を整理・地域の将来像について整理

1. 緊急時の代替路 ~災害時等における代替性~

○近畿地方や山口、岡山県内の高速道路が寸断されると、山陰道側が大きな迂回機能を発揮。

- ・「阪神・淡路大震災による通行止め」で北近畿地域経由の山陰道：北陸道・舞鶴若狭道・山陰道・国道9号
- ・「岡山県や山口県内の通行止め」で、山陰道を経由した迂回が可能

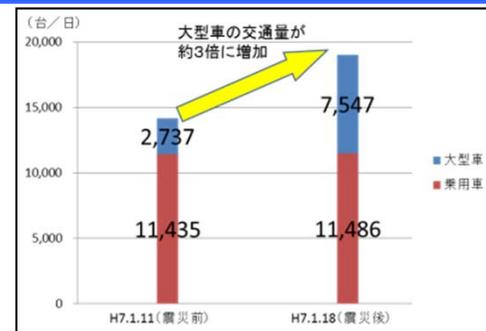
【阪神大震災の物流活動への影響】

山陰道側が大きな迂回機能を発揮



国道9号(鳥取市浜坂)

【H7.1.11(震災前)】
14,172台/日
【H7.1.18(震災後)】
19,033台/日



阪神・淡路大震災時の山陰ルートへの変更状況

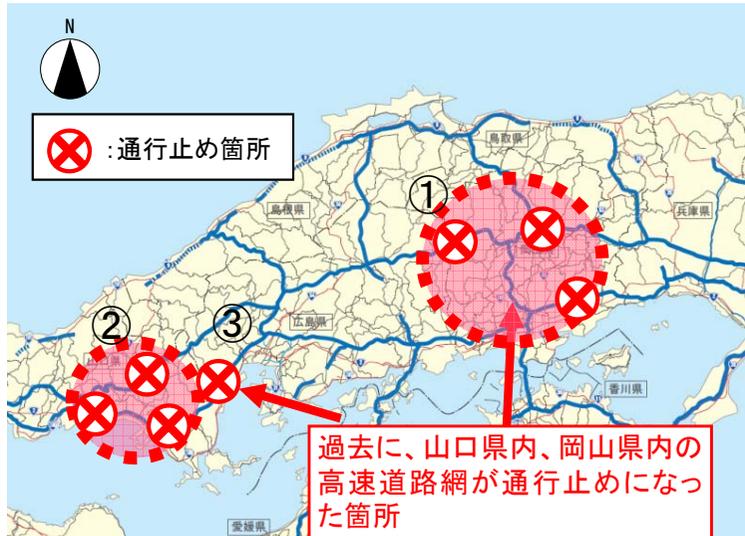
(北九州市_住宅設備機器の製造販売業者)

○関西方面への**輸送は全て山陰ルートに変更**。「今後は関西地区で新たな倉庫を借りる。」と別の物流拠点が必要になっている。[1995.1.24_西日本新聞]

(北九州市_消費者センター 調べ)

○地震発生直後の17~19日は、JRコンテナで輸送していた北海道産のメークイン、玉ネギ、青森・長野県産リンゴは集荷に手間取ったが、**輸送手段を山陰経由のトラックや船に切り替え**、既に発生以前と同じ量を確保できている。[1995.1.25_西日本新聞]

【山口、岡山県内の高速道路において通行止めが発生】



①岡山県内で中国道と山陽道が同時に通行止めになった実績

【H24.7.7(土)雨による通行止】

- 中国道: 東城IC~北房IC(上・下)0:40~7:30
北房IC~落合IC(上・下)1:55~7:30
- 山陽道: 山陽IC~備前IC(上・下)3:25~7:00

②山口県内で中国道と山陽道が同時に通行止めになった実績

【H24.2.2(木)事故及び雪による通行止】

- 中国道: 鹿野IC~徳地IC(下)8:55~16:43
- 山陽道: 徳山西IC~徳山東IC(上)7:00~13:40
徳山東IC~徳山西IC(下)7:00~14:00
徳山東IC~玖珂IC(上・下)7:00~11:15

③山口県内で山陽道が長期間(約3ヶ月)通行止めになった実績

【H17.9.6(火)台風による雨で通行止開始。翌日の9.7(水)に盛土法面が崩落】

- 山陽道: 岩国IC~玖珂IC(上)
H17.9.6(火)14:55~H17.12.1(木)12:00

迂回可能なルート



(NEXCO西日本調べ)

1. 緊急時の代替路 ~災害時等における代替性~

- H25年7月に発生した大雨による米子自動車道の通行止めにより、多くの物流企業活動に影響が発生。
- 米子市内と関西方面の間で冷凍・冷蔵食品を運送・販売する業者は、山陰道へ迂回したが2・3時間の遅れにより、納期の遅れや営業損失が発生。

●米子自動車道通行止め(大雨)による物流活動への影響
 冷凍・冷蔵食品運送業における通行止め事例(米子～関西便)



1. 緊急時の代替路 ~災害時等における代替性~

- H25年7月に発生した大雨による国道9号,191号の通行止めにより、多くの物流企業活動に影響が発生。
- 山陰側の東西方向の物流は、高速道路利用ルートへの迂回により輸送コストが上昇。

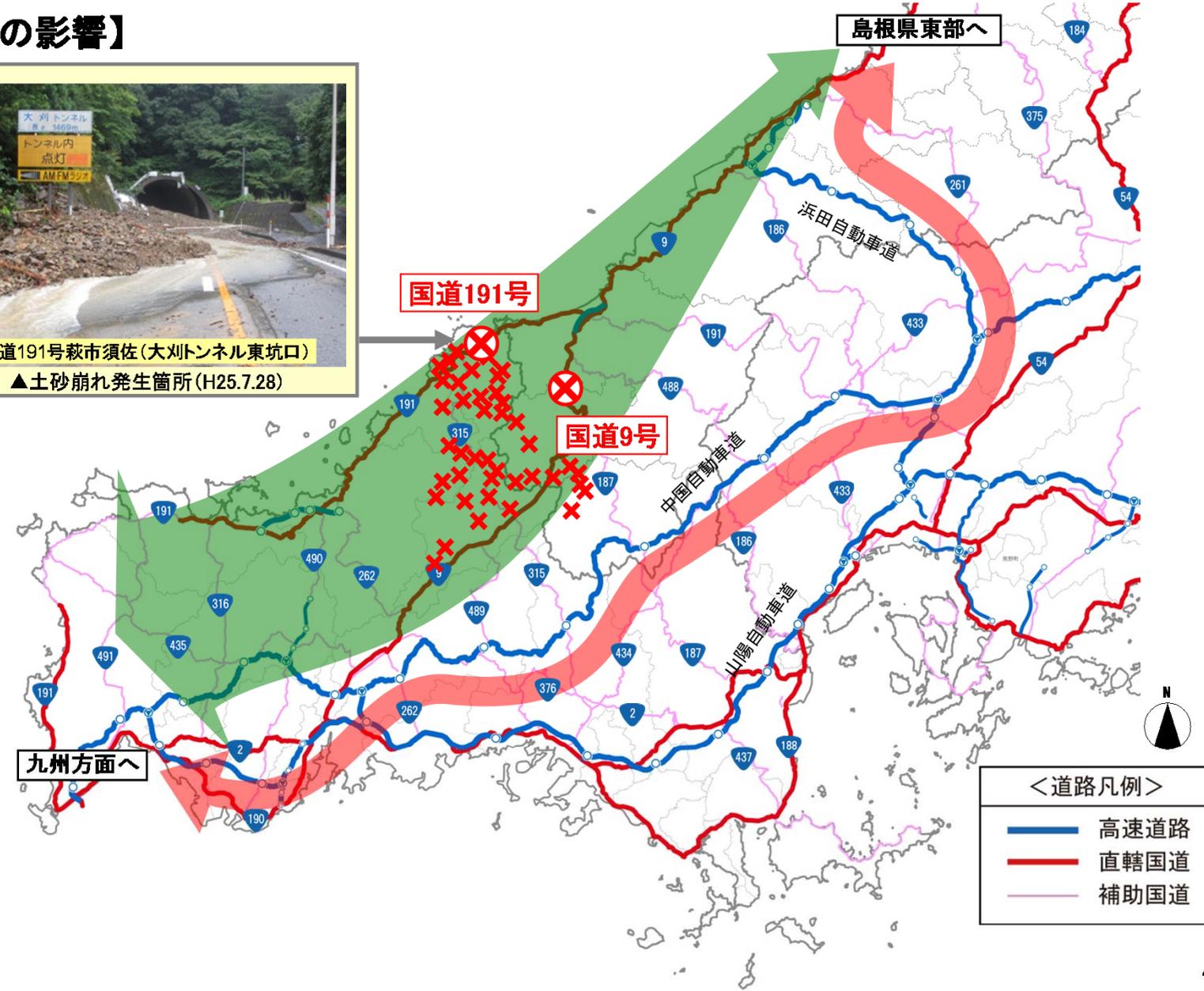
【平成25年7月災害の物流活動への影響】



物流事業者

○ 通行止めの影響で、国道9号利用から高速道路へ利用経路を変更しました。経路変更に伴い輸送コストの上昇が生じました。

(H25.11ヒアリング/島根県トラック協会)



<凡例>	
	通常ルート
	迂回ルート
	通行止め箇所(H25年7月)
	道路被災箇所(H25年7月)

<道路凡例>	
	高速道路
	直轄国道
	補助国道

1. 緊急時の代替路 ~災害時等における代替性~

- 国道9号島根県出雲市～大田市仁摩町間では事故や災害による全面通行止めが年間平均約10回発生。
- 通行止めに伴い、大幅な迂回を強いられるなど生活や物流に大きな支障が発生。

国道9号出雲市～大田市仁摩町間の全面通行止め実績と迂回状況

※圏中の全面通行止め箇所はH20～H23の実績

国道9号出雲市～大田市仁摩町の

全面通行止め回数：**9.5回/年**

累積規制時間：**10.2時間/年**

※H20～H23平均

【大田～仁摩間】
通常時（国道9号経由）
距離：12km
所要時間：約15分

【出雲～大田間】
通常時（国道9号経由）
距離：約32km
所要時間：約42分

【出雲～大田間】
迂回時
距離：66km
所要時間：約84分
**通常時と比較し、約40分
(2.0倍)の時間を要する**

【大田～仁摩間】
迂回時
距離：17km
所要時間：約21分
**通常時と比較し、約5分
(1.4倍)の時間を要する**



● 国道9号
● 迂回時ルート
● 山陰道（事業中区間）
× 全面通行止め箇所（H20～H23）

※H22道路交通センサス混雑時旅行速度で算出、迂回路については大型車が通行可能なルートを選定
出雲～大田間：渡橋中央交差点（出雲）～和江港入口交差点（大田）、大田～仁摩間：和江港入口交差点（大田）～仁万交差点（仁摩）

【区間別の全面通行止め発生状況】

	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	10箇年計	10ヶ年平均
全面通行止め回数 (回/年)	7	4	7	6	7	8	13	11	8	6	77	7.7
規制時間合計 (時間/年)	13.1	7	5.3	2.6	41	6.5	12.6	17.4	8.4	2.3	115.3	11.5
規制日数合計 (日/年)	0.54	0.27	0.22	0.11	1.69	0.27	0.53	0.73	0.35	0.10	4.81	0.5

出雲～仁摩間に
おいて全面通行止めと
なった時間は、
**10年間累計で100時間
を超える**

～物流企業の声～

せんやまとうげ

- ・ 大田市の仙山峠で頻繁に発生する通行止めが荷物の遅延に繋がっている。一度事故が発生すると国道9号は長時間の通行止めが発生し、大型車が通れる道路は相当の迂回を強いられる。（H25年事業所ヒアリング結果より）

～消防の声～

- ・ 国道9号の迂回路の多くが山道のため、急カーブによる患者への負担が大きい。また、普段通らない不慣れなルートなので、事故の危険性が高い。（H25年江津邑智消防組合 江津消防署ヒアリング結果より）

出雲市～大田市仁摩町



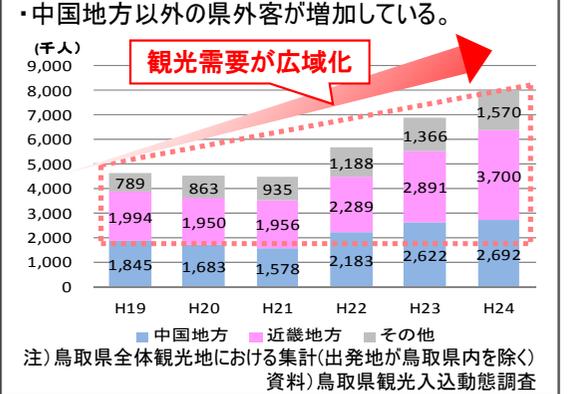
2. 観光資源のネットワーク化 ~観光資源の広域ネットワーク~

- 山陰道の整備により、鳥取自動車道、松江自動車道等とが一体となり、新たな広域周遊ルートが期待。
- 関西方面等から山陰地方への観光入込客数が増加しており、観光が広域化。
- 鳥取自動車道の開通により、これまで実績のなかった名古屋からのバスツアーも始まるなど、今後、高速道路の整備によるツアールートが多様性が期待。

広域周遊ルートの形成



出発地分布の推移



観光ツアールートが多様性

■ 鳥取自動車道が整備されて、新たなツアールートが組まれた事例 (琴浦町観光協会ヒアリングより)



これまで実績がなかった名古屋からのバスツアーが平成25年から来るようになりました。(琴浦町観光協会)

鳥取道の整備により、砂丘経由で中部地域への観光客が増えているので、はわい~大栄東伯間が整備されれば、更に期待が持てます。(倉吉市)

高速道路が途切れているため、時間的なことで中部地域を対象としたツアーの検討を躊躇することがあります。高速道路が繋がれば中部地域を対象としたツアーが増える可能性は十分考えられると思います。(旅行会社)

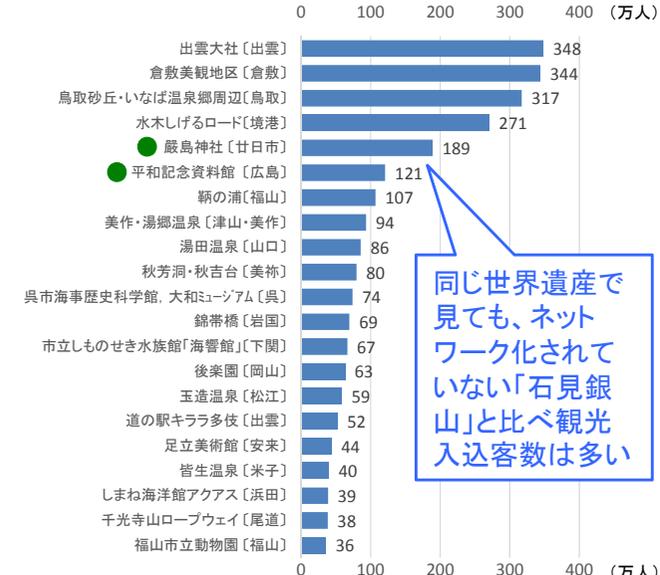
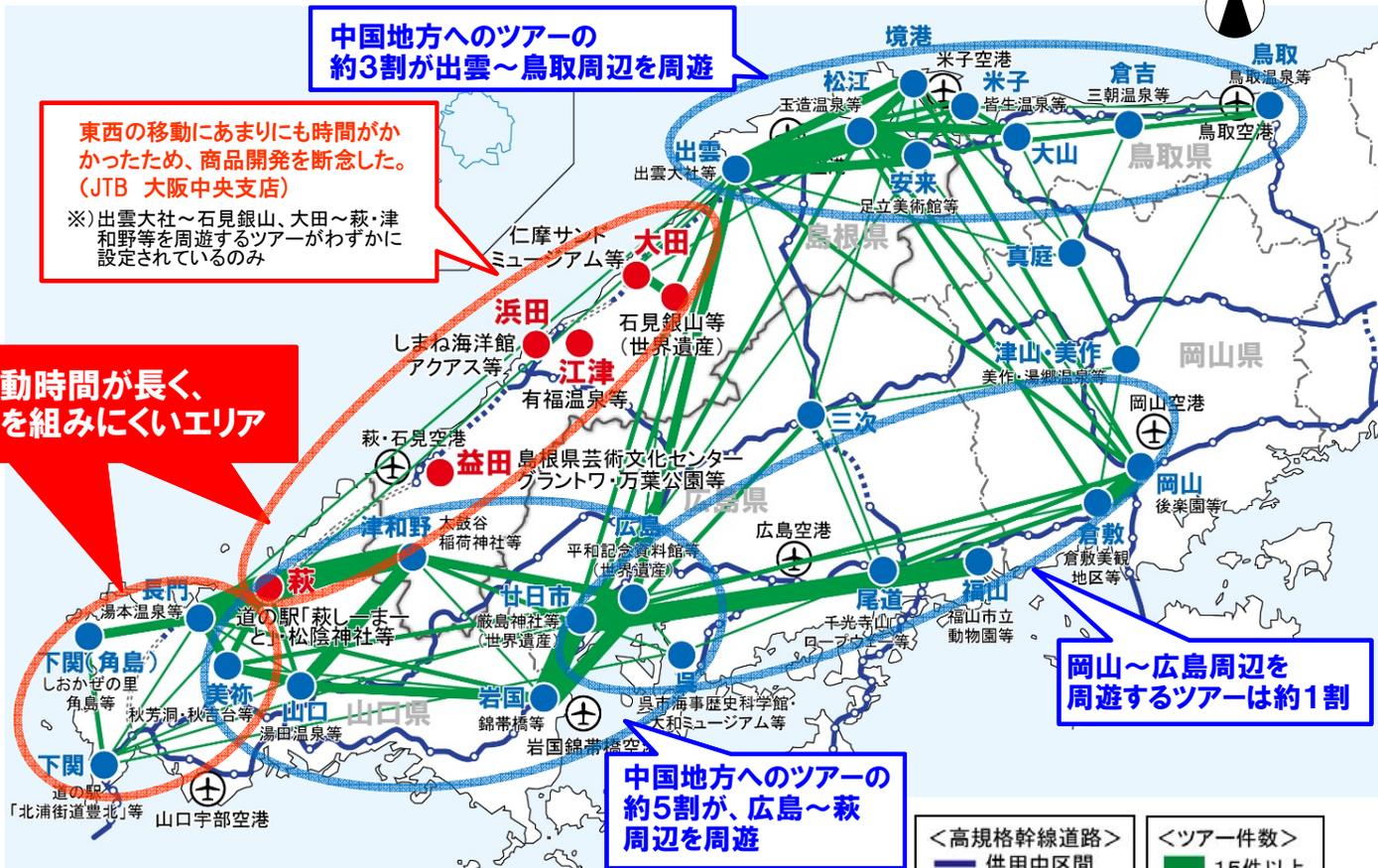
県外からの観光客の方には、安心、分かり易い、走りやすいルートが良いので、山陰道が繋がることが重要です。(鳥取県)

2. 観光資源のネットワーク化 ~観光資源の広域ネットワーク~

- 三大都市圏及び九州地方発観光ツアーは、出雲～鳥取周遊や広島～山口周遊のツアーが組まれているが、大田～萩間、長門～下関間は、移動時間が長く、観光ツアーが組み難い立地状況となっている。
- 高速道路がネットワーク化されていない地域の観光地は、観光入込客数が少ない傾向にある。
- 主要な交通拠点としては萩・石見空港があるが、観光地が集中する萩市中心部への移動に時間を要す。

【中国地方を周遊する主な観光ツアーの状況】

【主要観光地における観光入込客数】



※ JTBで取り扱っている中国国内ツアー（H25.8.29時点におけるHP掲載情報）の内、添乗員が同行するツアーのみを対象に集計。
 ※ 設定時期、出発着空港、プラン（料金・グレード等）のみが異なる場合は同一のツアーとみなした。
 ※ ウォーキングを主たる目的としたツアーや、鉄道を主たる移動手段とするツアーは対象外とした（クルーズ船での観光を含むツアーについては、陸上での移動に関する部分のみを対象とした）。
 ※ 線の太さは、ツアーで組まれている周遊コース数の多さを表す。



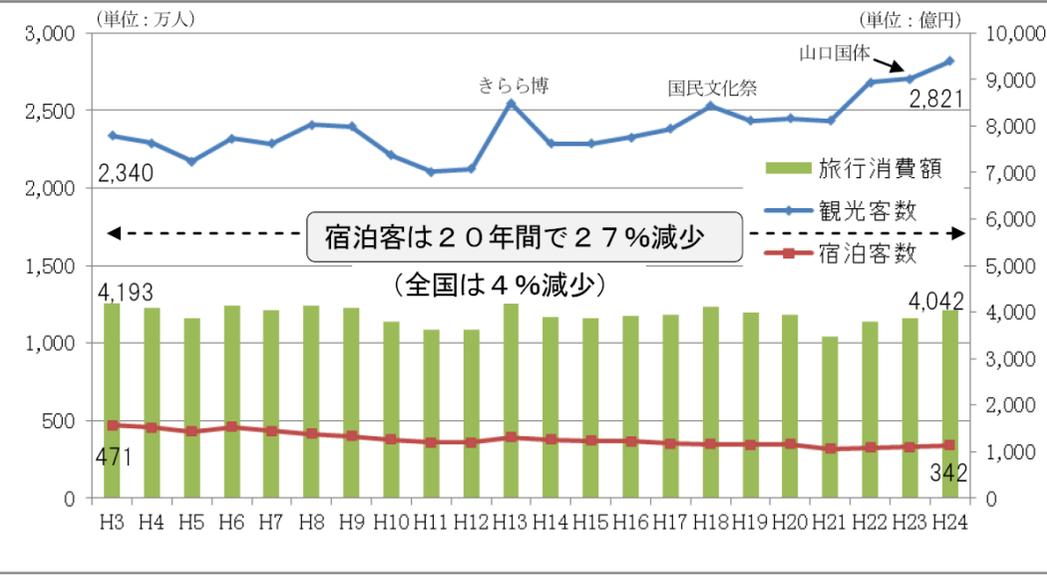
〔凡例〕
 所在市町村にネットワーク化されたICが、ある〔 〇 〕 ない〔 × 〕
 ● : 世界遺産

資料/各県観光動態調査(H24 ※ただし広島県はH23)、鳥取県HP(H24)、福山市HP(H20)
 注)観光客入込客数は県単位で調査・集計方法が異なる

2. 観光資源のネットワーク化 ～観光資源の広域ネットワーク～

- 山口県の観光客数は、平成24年度に過去最高を記録している。うち、九州からの観光客が約30%。
- 九州発の山陰地方への観光ツアーも実施されており、更なる観光ルート拡大に期待。
- 「浜田～長門間の観光列車」。東京路線が2便化する萩・石見空港の利活用について協議。

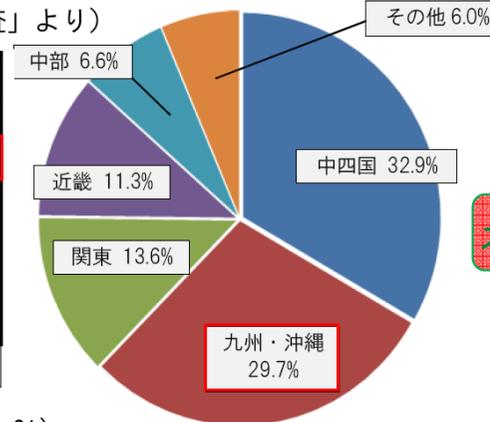
【本県観光客・宿泊客の推移】（「県観光客動態調査」より）



※H24 観光庁・宿泊旅行統計調査：宿泊客数 328 万人、全国 33 位、全国比率 1.02%

【発地別観光客の状況】（「県観光客動態調査」より）

区分	観光客数	構成比
中四国	406	32.9
九州・沖縄	366	29.7
関東	167	13.6
近畿	139	11.3
中部	81	6.6
その他	74	6.0
県外客計	1,234	本県観光客の43.8%



※中四国は、山口県を除いた値（単位：万人、%）

山口県観光客動態調査より

九州方面からの観光ルートの形成

角島

萩

津和野

写真：下関市

写真：おいてませ山口写真館

下関～長門間を結ぶ 観光列車「みすぎ潮彩」

写真：長州観光連絡会

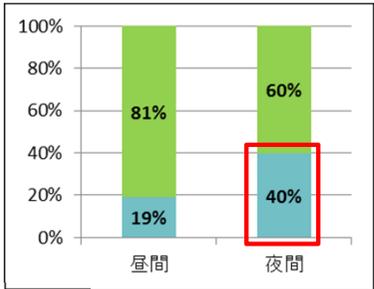
出発地	観光地
福岡	長門(湯本温泉)
福岡	出雲大社～足立美術館～松江市(玉造温泉)
佐賀	長門(青海島)～萩～下関(角島)
長崎	長府～長門～萩～津和野
熊本	長府～長門～萩～津和野
鹿児島	長府～長門～萩～津和野

表：九州方面から山陰地方(長門・萩・出雲方面)への観光ツアー一例 8

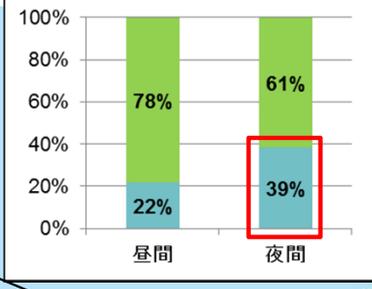
3. 企業活動の活性化 ~物流コスト効率化による企業活動支援~

- 山陰側の幹線道路は夜間も多くの大型車が通行。交通量に占める割合が3~4割と高い。
- 国道9号(鳥取県東伯郡北栄町)において、約2割が中国地方以外の車籍車(商用・運送車)。
- 高速道路がネットワーク化することにより、さらに効率的な物流による企業の活動に期待。

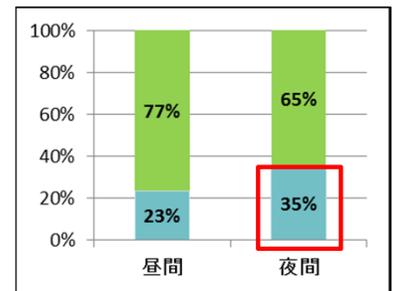
国道9号 (鳥根県浜田市三隅岡見)



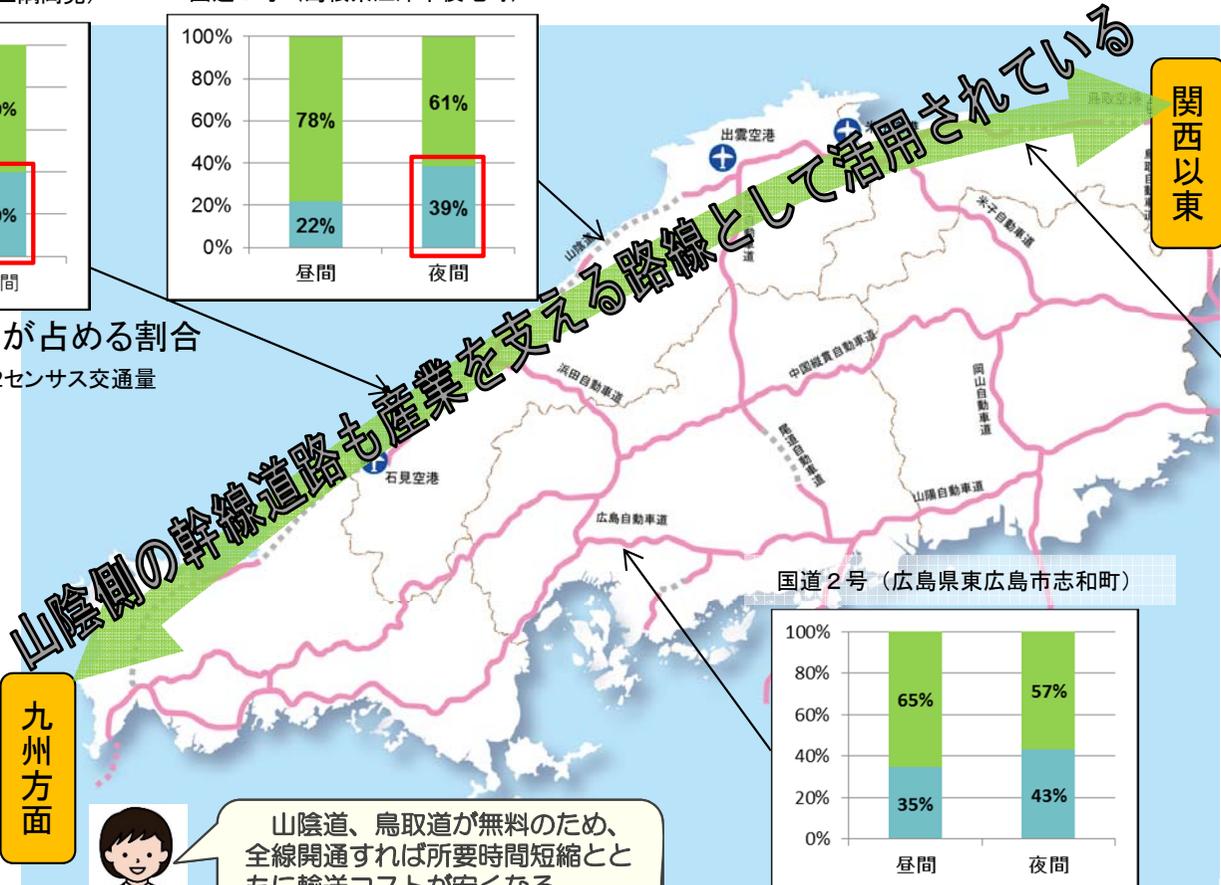
国道9号 (鳥根県江津市後地町)



国道9号 (鳥取県東伯郡北栄町)



■ 小型車 大型車交通量が占める割合
■ 大型車 ※夜間: 19h~7h、H22センサス交通量



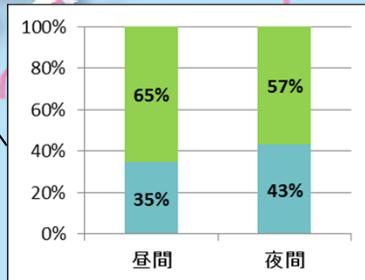
高速道路整備により、より広域的にかつ効率的に原材料が入手できるようになるため、水産業の活性化が期待される。(浜田商工会議所)

九州方面



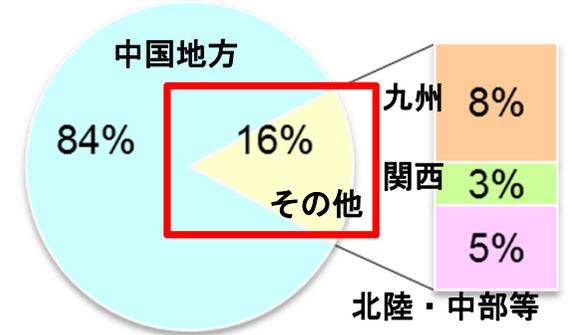
山陰道、鳥取道が無料のため、全線開通すれば所要時間短縮とともに輸送コストが安くなる。(製造業 A社)

国道2号 (広島県東広島市志和町)



■ 小型車 大型車交通量が占める割合
■ 大型車 ※夜間: 19h~7h、H22センサス交通量

■ 小型車 大型車交通量が占める割合
■ 大型車 ※夜間: 19h~7h、H22センサス交通量



効率的な輸送を確保するだけでなく、輸送時の安全対策としても重要になる。(社)鳥根県トラック協会



山陰道全線では、鳥取道と合わせて無料なので、流動が変化する可能性がある。輸送コストが自腹の業者・運転手もあり、鳥取道の開通と合わせて既に無料ルートを通している車両も多い。(鳥取県トラック協会)

商用・運送車の車籍地分類
【調査箇所: 国道9号 (鳥取県東伯郡北栄町)】
※調査日 H24.7.10

3. 企業活動の活性化 ~物流コスト効率化による企業活動支援~

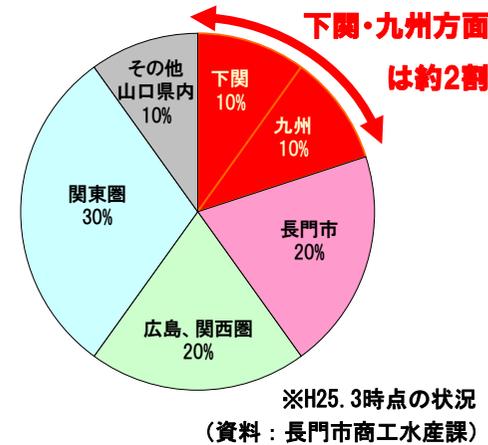
- 仙崎漁港で水揚げされた水産物は毎日下関・九州方面等へ運送されている。
- 山陰道の整備により、下関・九州への物流が安定化し、仙崎漁港の水産物を活かした地域産業の活性化が期待される。

◆山口県北からの農水産品の主要な物流ルート



◆仙崎市場で取り扱う水産品の消費地

市場営業日は毎日水産品が各消費地へ運送されている



◆主要ルートの下関長門線の状況



(豊田湖付近)



(豊田湖沿いの葛尾隧道)

◆仙崎で近年評判のよい魚種

アジ

水揚げ約1,100t

「仙崎トロアジ」のブランド化の取組あり



イカ

水揚げ約600t

「仙崎ぶとイカ」のブランド化の取組あり



※仙崎市場での水揚げ量 (H20~H24平均) (資料：長門市商工水産課)

◆地域の声

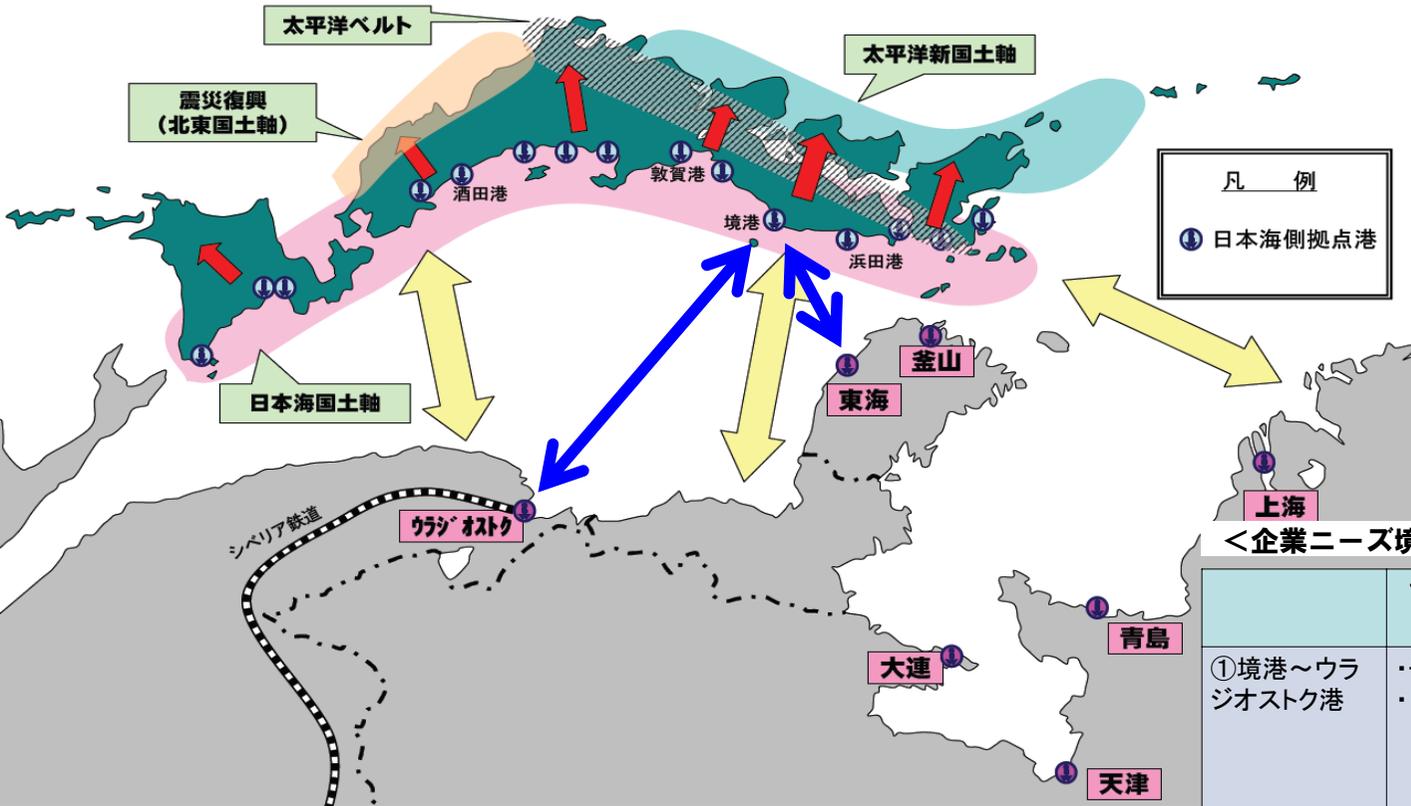
■長門市商工水産課(H25.3)

- ・現在の道路は、急な坂やカーブが多く、過去に事故を起こした仲買人もいます。
- ・道路が整備されれば、鮮度のよい状態でより早く下関・九州方面の消費地へ運ぶことが可能となるので、高値での取引が期待されます。

4. 高速物流ネットワーク ～港と連携した物流～

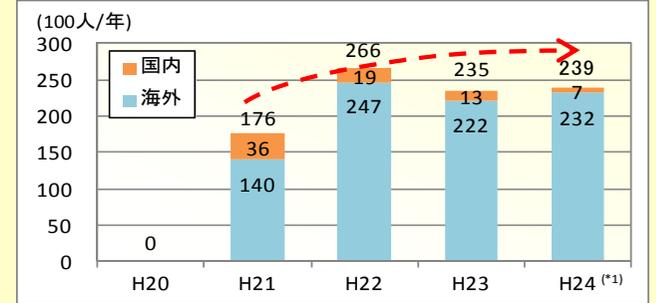
- 山陰の港湾と北東アジアの港湾との結びつきが強化
- 山陰の高速道路ネットワークが整備されることにより、港湾と連携した効率的な物流が拡大

第一次的高速道路ネットワークの整備は日本経済・社会構造の再生に必要不可欠
日本海国土軸等が地理的優位性を活かし対岸諸国の成長を取り込み日本を再生



インバウンド観光の取り組み事例

- 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

<企業ニーズ境港と北東アジアの港との結びつき>

	すでに利用している貨物 (既存貨物)	条件が合えば利用したい貨物 (シフト貨物、新規貨物)
①境港～ウラジオストク港	<ul style="list-style-type: none"> モンゴルから畜産品(肉) 中国から農産物、衣料品 	<ul style="list-style-type: none"> マッサージチェア (神戸港～ Санктペテルブルグ港からのシフト) ノートパソコン (成田空港～ミュンヘン空港からのシフト) ハッチカバー (モンゴル(積出港不明)～呉港からのシフト) 中古自動車、中古自動車部品 (神戸港～モンゴル(取卸港不明)からのシフト) 酒、衣料資材、自動車部品 (新規貨物)
②境港～東海港	<ul style="list-style-type: none"> 蟹加工品 	<ul style="list-style-type: none"> ノートパソコン (関空～仁川空港、博多港～釜山港フェリーからのシフト) 電子部品 (仁川空港～関空からのシフト貨物) 建設資材(北朝鮮向け) (新規貨物)

※第一次的高速道路ネットワーク:
 国の骨格を形成するために最も早く整備されるべき基幹的な高速道路ネットワーク
 ・高規格幹線道路のうち、第二東名・新名神・大都市環状道路を除く。
 ・高規格幹線道路網の欠落箇所をつなぐ地域高規格道路(三陸北縦貫自動車道、鳥取豊岡宮津自動車道、阿南安芸自動車道)を含む。

第一次的高速道路ネットワークの早期連結を目指す10県知事会議
 「第6回政策提言」資料(H24.7.31)より

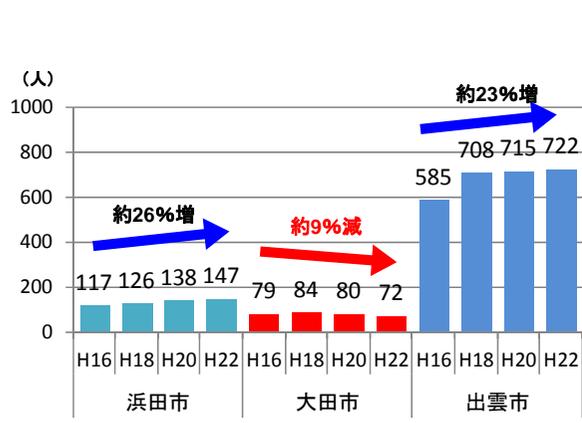
5. 救急救命 ～救急救命活動の支援～

- 救急救命を担う第3次医療施設が無い大田市では、各地から60分以内に病院に収容できなかった患者の割合が、島根県平均や全国平均と比べて低水準。
- 大田市から出雲市の第3次救急医療施設への搬送数は、医師の偏在等の問題から、増加傾向。
- 高規格道路整備により、搬送時間の短縮が可能となり、地域住民の安心な暮らしに貢献。

大田市・美郷町の第3次救急医療施設への搬送状況

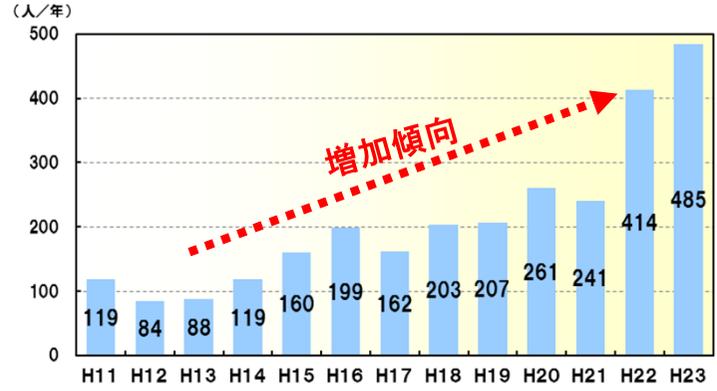


<島根県主要都市の医師数の変化>



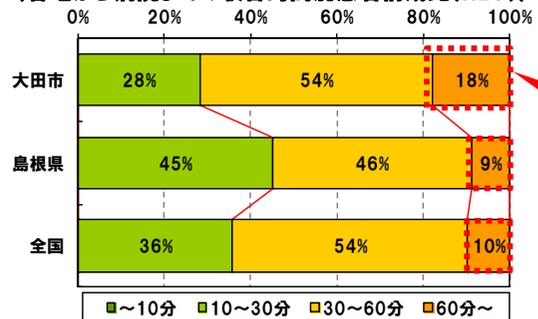
資料: 島根県「医師・歯科医師・薬剤師調査」

<大田市消防本部管内から第3次医療機関(出雲市)への搬送推移>



資料: 大田市消防本部提供データ

<各地から病院までの収容時間別患者構成比(H23)>



大田市は、島根県平均や全国平均を上回る。

資料/大田市消防本部提供データ、H24年版救急救命の現況

～消防の声～

・管内の病院の医師不足や県立中央病院等の医療の高度化により、管外の第3次救急医療施設へ搬送するケースが増加している。転院搬送の際、医師等が同乗し病院を不在にすることから、患者の負担軽減に加え、医師不足緩和の観点からも所要時間の短縮を、強く期待している。

(H25年江津邑智消防組合 江津消防署ヒアリング結果より)

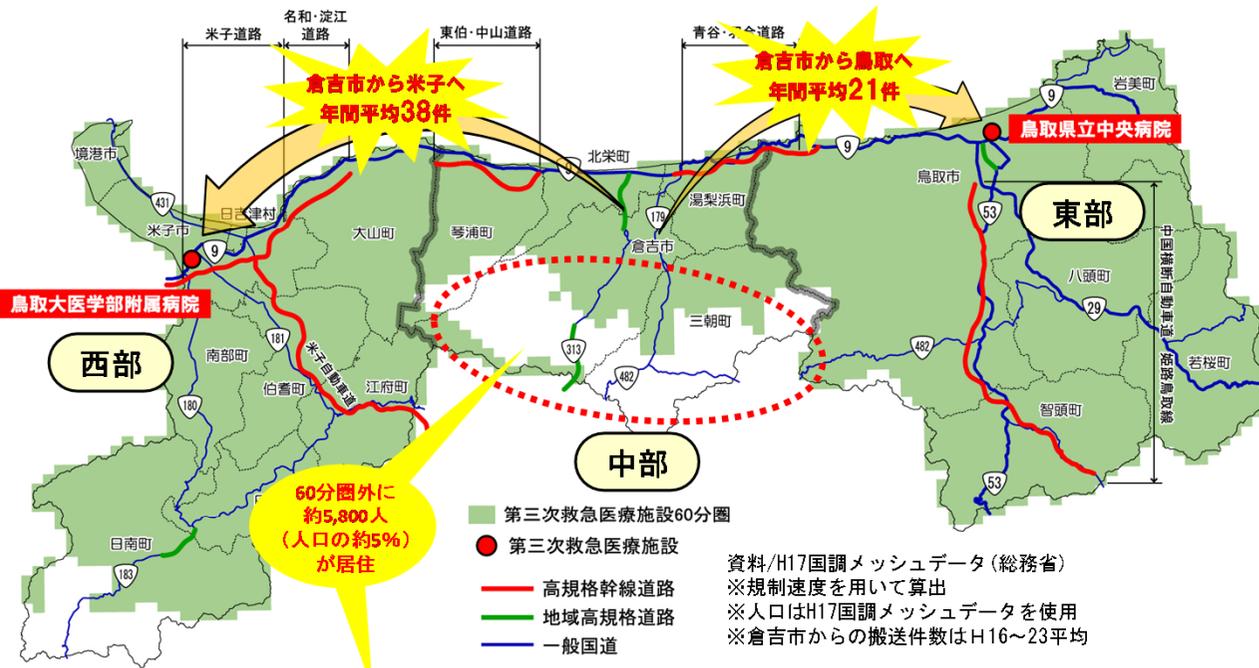
・ドクターヘリを使えば所要時間は早いですが、夜や悪天候時には搬送することができないため、大田市西部の救急医療環境は良くない。

(H24年大田市医療政策課アンケート結果より)

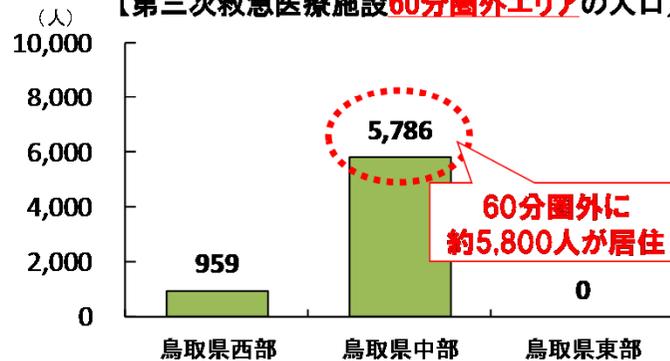
5. 救急救命 ～救急救命活動の支援～

- 鳥取県中部地域では、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。
- 鳥取県中部地域は、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。

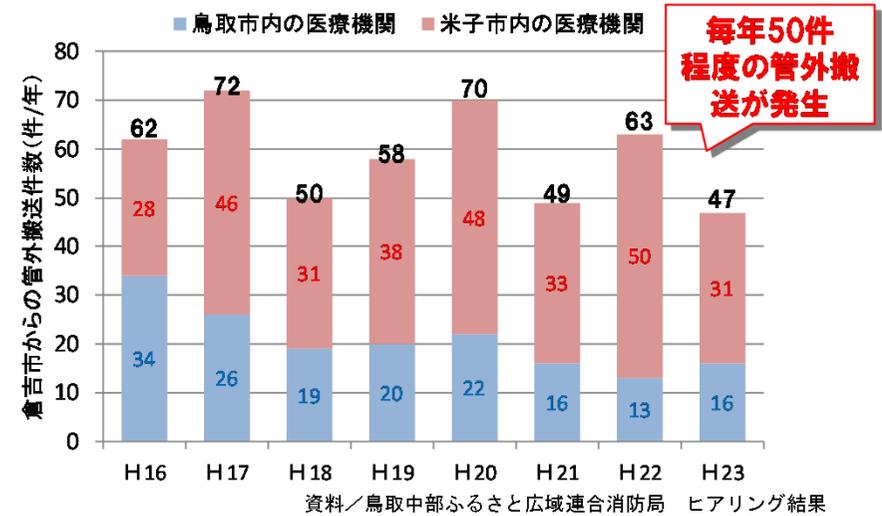
■第三次救急医療施設60分カバー圏



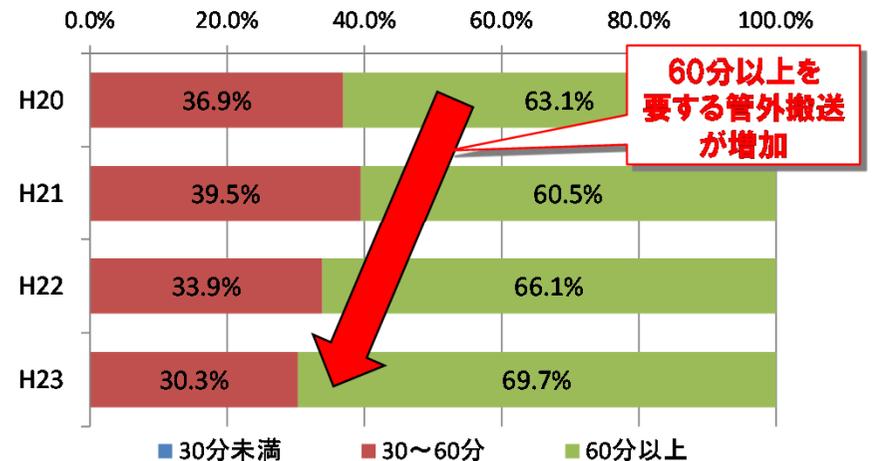
【第三次救急医療施設60分圏外エリアの人口】



■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



資料/鳥取県消防防災年報

6. 広域的な視点による山陰道の効果

- 広域的な視点について、ネットワークとしての必要性(期待される効果)を整理。

