

計画段階評価について  
山陰道（はわい～だいえいとうはく大栄東伯）  
第3回 説明資料

平成27年6月30日

国土交通省 中国地方整備局

1. 計画段階評価手続きの進め方	・ ・ ・	P.	2
2. 前回審議内容	・ ・ ・	P.	4
3. 第2回意見聴取の結果	・ ・ ・	P.	11
4. 対応方針（原案）の検討	・ ・ ・	P.	26
5. 自治体への意見照会の結果	・ ・ ・	P.	32
6. 対応方針（案）のまとめ	・ ・ ・	P.	34

# 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

## 1. 計画段階評価手続きの進め方、スケジュール: 対応方針決定までの流れ

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26年1月～2月】

【平成26年6月】

【平成26年9～11月】

【平成27年6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

第2回  
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
- 対応方針の検討  
・比較ルート案(複数案)

意見聴取  
(第2回)

- 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

第3回  
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

## 2. 前回審議内容

## 2. 前回審議内容

### 1) 第2回中国地方小委員会の審議内容

#### 第2回中国地方小委員会の概要

■ **実施日:** 平成26年 6月 2日 開催

■ **主な議事**

- ①第1回意見聴取の結果
- ②意見を踏まえた道路計画の基本的方向
- ③計画段階評価手続きの今後の進め方
- ④第2回意見の聴取

#### 第2回中国地方小委員会での第2回意見聴取にあたって主な指摘事項と対応状況

指摘事項	対応状況
<ul style="list-style-type: none"><li>・アンケート結果の活用方法を明確にするとともに、情報をわかりやすく示してアンケートを実施した方が良い。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・第1回意見聴取の結果を踏まえた政策目標を示すとともに、対策案がイメージしやすいように説明図及び説明文を加えたアンケート調査票とした。</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>・金額面でマイナス面の影響も加味した費用対効果がわかれば、ある程度判断できるのではないか。</li><li>・対策案には建設費用に違いがあるので、広域的な効果の説明も必要である。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・対策案の比較表において道路建設に要する費用だけではなく、開通後に必要となる維持管理の項目を設けその内容を記載。</li><li>・アンケート回答に広域的な緊急輸送道路や連続する高速道路がもたらす定速性等の選択項目を設けるとともに、比較表の広域ネットワーク機能に交差点等における停止・減速の可能性を追加。</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>・住民の方と通過交通を含めた広域の方と、両方を対象にアンケートを行うことで、国全体としての機能と、地域の機能の両方を確認する必要がある。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・地域住民、国道9号(はわい～大栄東伯)を利用している道路利用者及び企業・団体を対象にアンケートを実施。</li><li>・道の駅等で県外利用者を中心にヒアリングを実施。</li></ul>



## 2. 前回審議内容

### 3) 第2回アンケート調査票（第1回アンケート集計結果）

- 第1回のアンケートの質問事項である「道路の課題」、「地域の道路に求められる機能」について集計結果を説明。

● アンケートには、地域住民の方々や道路を利用されるの方々などから、11,902件の回答をいただきました。

#### 1. 国道9号(はわい～大栄東伯)の課題について



- 半数以上の方が全ての交通課題を感じており、特に「④交差点の出入車両が多く危険」「①高速道路が途切れているため走りにくい」「⑦通過交通と地域内交通の混在」という意見が多く挙げられています。

#### 2. 地域の道路に求められる機能について

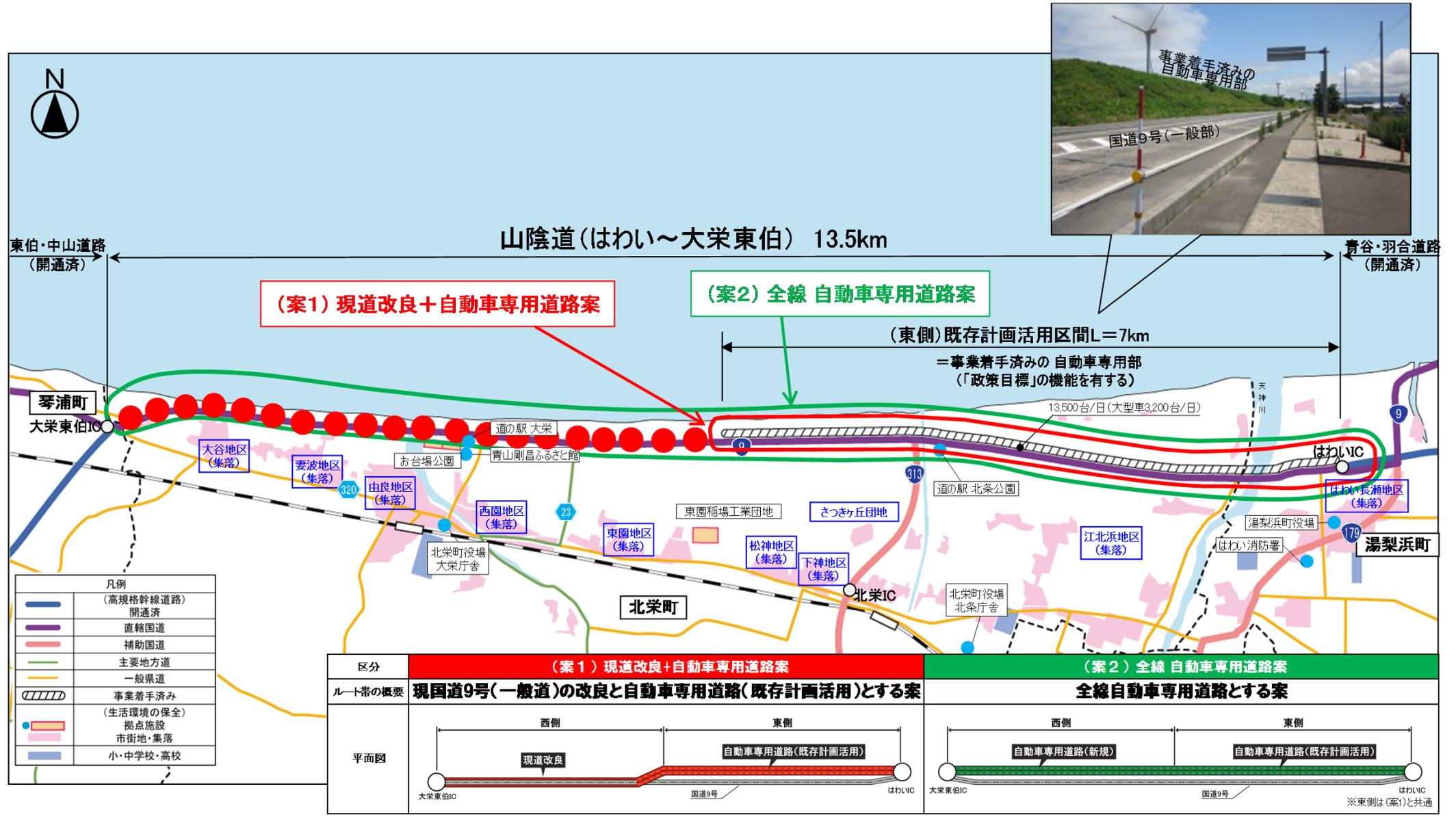


- 約8割以上の方が全ての機能に重要性を感じており、特に「⑤救急搬送の円滑化」「①通過交通と地域内交通の分離」「②交通事故を少なくできること」という意見が多く挙げられています。

## 2. 前回審議内容

### 4) 第2回アンケート調査票 (対策案の概要)

- 各対策案の概要と各評価項目における整備効果を図と比較表を用いて説明。



**現道改良とは、現在の国道9号を活かした車線増設や部分的交差点立体化を想定しています。**  
**自動車専用道路とは、現在の国道9号とは別路線で、交差点のない自動車専用道路を整備することを想定しています。**

## 2. 前回審議内容

### 5) 第2回アンケート調査票（対策案の評価項目）

- 各対策案の概要と各評価項目における整備効果を図と比較表を用いて説明。

山陰道（はわい～大栄東伯） 複数案の比較・評価（ルート帯の検討）

評価の項目			(案1) 現道改良+自動車専用道路案	(案2) 全線自動車専用道路案
ルート帯の概要			現国道9号（一般道）の改良と自動車専用道路（既存計画活用）とする案	全線自動車専用道路とする案
			現国道9号改良区間は沿道からの出入りがある平面の一般道 既存計画区間は80km/hで走行できる自動車専用道路	80km/hで走行できる自動車専用道路
「政策目標」に対する評価	安全性の向上	事故が発生する可能性・危険性	事故が発生する可能性がやや高い	事故が発生する可能性は低い
		長距離交通と地域内交通の混在具合	混在する	分離される
	救急医療機関への速達性、確実性の確保	琴浦町から鳥取県立厚生病院（倉吉市）までの所要時間	少し短縮する	案1と大きな違いはない
	産業の活性化	境港へのアクセス時間（鳥取市～境港まで）	少し短縮する	案1と大きな違いはない
		企業誘致への貢献（工業団地（東園稲場工業団地）から最寄りICまでの距離）	現況と同じ	ICの増設により、最寄りのICまでの距離短縮が可能
		産業・物流交通の走行性	交差点が残るため走行性は劣る	自動車専用道路による別線となるため走行性は良い
	観光振興の促進	主要観光地への立寄りやすさ	現況と同じ	ICの増設により、最寄りのICまでの距離短縮が可能
通行止め時に機能するネットワークの確保	通行止めの可能性や迂回の必要性	県道（生活街路）への迂回が必要となる	国道9号現道と自動車専用道路の相互に迂回利用が可能	
「ルート帯選定にあたって考慮すべきポイント」に対する評価	生活環境・自然環境の保全・調和	生活環境への影響（田畑の分断等）	現況と同じ	現況と同じ
		日本海の眺望・自然環境への影響	影響は少ない	影響は案1よりわずかに多い
	集落・市街地・主要施設等とのアクセス	集落や市街地部・主要施設などへの連絡性	現況と同じ	ICの増設により、最寄りのICまでの距離短縮が可能
	広域ネットワークとしての機能	長距離交通と地域内交通の混在具合	混在する	分離される
		交差点等による停止・減速の可能性	一般道のため沿道からの出口(交差点)は残存し、停止・減速の可能性は残る	交差点がなくなるため、信号による停止はない
		広域ネットワークとしての機能	広域交通ネットワークとしての定速性に劣る	広域交通ネットワークとしての定速性は確保される
	経済性への配慮	工事の期間	短い	案1より長い
		工事による通行規制の多少	多い	少ない
		建設に要す費用	約170～220億円	約300～350億円
		維持管理の比較	舗装補修、交通安全(事故対策)、巡回、除雪等	案1と大きな違いはない
移転が必要となる家屋の数など		存在しない	わずかに存在する	

## 2. 前回審議内容

### 6) 第2回アンケート調査票（質問事項）

- 「対策案(ルート帯案)」、「インターチェンジ」について確認。
- 「質問事項」と合わせて、自由意見や回答者の属性を確認。

#### 質問1 対策案(ルート帯案)を検討する際に、配慮すべき(重要)と思う事項

※別紙に示した「各ルート帯案の比較」及び「各ルート帯案の比較表」を参考にお答えください。

- 質問1-1 対策案の検討にあたって、どのようなことに配慮して計画するとよいと思いますか。あなたが重要と思う項目を、下記の①～⑦から**2つ選んでください**。
- ①長距離交通と地域内交通を分離し、安全性が向上することが重要
  - ②交差点による停止や減速での事故が少ないことが重要
  - ③救急医療機関への搬送時に、定速性や定時性が確保されていることが重要
  - ④高速道路が連続し、定速性が確保されていることが重要
  - ⑤広域的な緊急輸送道路が整備されていることが重要
  - ⑥沿道の自然環境への影響が少ないことが重要
  - ⑦工事の期間、建設に要する費用など経済性が良いことが重要

質問1-2 質問1-1に示した7つの事項以外で、あなたが配慮すべきと思うことがあれば、ご自由にお書きください。

#### 質問2 インターチェンジの設置を検討する際に、配慮すべき事項

- 質問2-1 インターチェンジの設置を検討する際に、どのようなことに配慮すべきと思いますか？下記の①～④について、**5段階で評価**してください。
- ①市街地(市役所、病院等)への連絡性が良い
  - ②主要な幹線道路との連絡性が良い
  - ③道の駅などの休憩施設や災害時拠点施設への連絡性が良い
  - ④観光施設など交流施設への連絡性が良い

質問2-2 質問2-1に示した4つの事項以外で、あなたが配慮すべきと思うことがあれば、ご自由にお書きください。

#### 質問3 今後の道路整備等について

質問3 はわい～大栄東伯間の現在の国道の状況や、今後の道路整備等について、ご意見があれば、ご自由にお書きください。

(表面)

郵便はがき



料金受取人払郵便

6
8
2
8
7
9
0

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

|||||

◆あなた自身のことについて【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)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)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)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    ⑤ 三朝町  
⑥ 鳥取市    ⑦ 米子市    ⑧ その他( ) 《裏面》の質問へ→

※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

住(北)

回答者属性  
を確認

## 3. 第2回意見聴取の結果

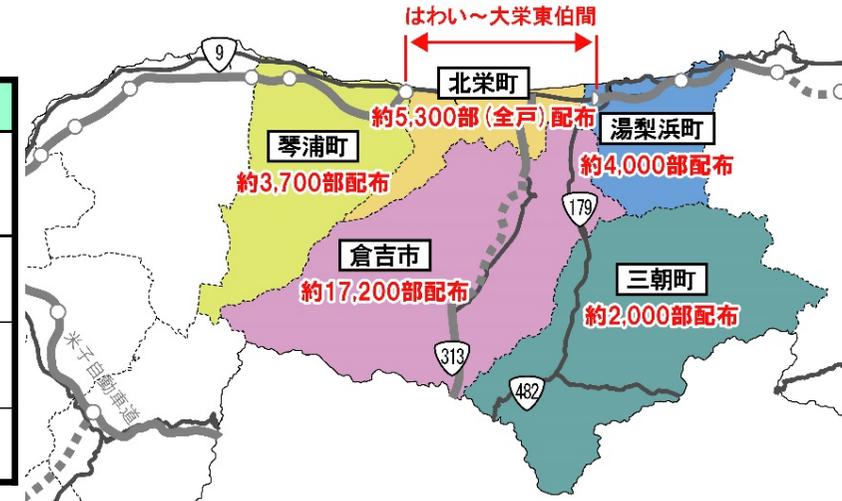
# 3. 第2回意見聴取の結果

## 1) 意見聴取の概要

### 1)意見聴取の項目と活用方針

課題・政策目標(案) に対する意見を伺う。

意見聴取の項目		把握する意見及び結果の活用
ヒアリング	行政や業界への意見聴取	対策案の検討にあたって配慮すべき事項、インターチェンジの設置で配慮すべき事項に関し、行政や業界への意見聴取を行う。
アンケート	対策案（ルート帯案）について	対策案の検討にあたって配慮すべき事項について、回答者の意見を確認し、回答者が重要と考える点を把握する。
	インターチェンジの設置について	インターチェンジの設置で配慮すべき事項について、回答者の意見を確認し、回答者が重要と考える点を把握する。
	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。



### 2)意見聴取の方法と対象者

区分	実施項目	実施期間	回答方法	実施概要	回答状況(回収率)		
アンケート	地域住民	平成26年9月18日(木)～平成26年10月24日(金)	郵送回収	倉吉市:一部配布	約 17,200 部	約 2,400 部	14%
				湯梨浜町:一部配布	約 4,000 部	約 700 部	18%
				琴浦町:一部配布	約 3,700 部	約 700 部	19%
				北栄町:全戸配布	約 5,300 部	約 1,200 部	23%
				三朝町:一部配布	約 2,000 部	約 300 部	15%
				合計	約 32,200 部	約 5,300 部	16%
	企業及び団体	平成26年9月18日(木)～平成26年10月24日(金)	郵送回収	県内企業:従業員数5名以上の企業・事業所 県外企業:H24の社名読取調査で確認された企業及びトラック協会からの紹介	約 3,700 部 約 500 部	約 1,200 部 約 100 部	32% 20%
道路利用者	常設	平成26年9月18日(木)～平成26年10月24日(金)	郵送回収	道の駅、主要観光地及び自治体に常設(27箇所)	約 2,700 部	約 1,000 部	37%
	ヒアリング	平成26年10月9日(木)～平成26年10月12日(日)	ヒアリング	道の駅等(物産館ことうら、道の駅大栄、道の駅北条公園、道の駅はわい)	約 1,900 部	約 1,900 部	100%
	WEB	平成26年9月30日(火)～平成26年10月6日(月)	WEB	県内(800人)、県外(400人)	約 1,200 部	約 1,200 部	100%
	小計				約 5,800 部	約 4,100 部	71%
合計				約 42,200 部	約 10,700 部	25%	
ヒアリング	広域	平成26年9月30日(火)～平成26年11月4日(火)	ヒアリング	関係団体にヒアリングを実施 ①トラック協会(鳥取、島根、岡山、山口、兵庫、福岡、大阪) ②バス会社(鳥取、島根、岡山) ③観光会社(鳥根、鳥取、岡山) ④農協(島根)			
	地域	平成26年9月30日(火)～平成26年11月4日(火)		沿線自治体等にヒアリングを実施 ①自治体(鳥取県、倉吉市、三朝町、湯梨浜町、琴浦町、北栄町) ②警察署(倉吉、八橋) ③農協(JA鳥取中央) ④商工会議所(倉吉、三朝、湯梨浜、琴浦、北栄) ⑤観光協会(倉吉、三朝、湯梨浜、琴浦、北栄) ⑥消防(鳥取県中部ふるさと広域連合消防局、東伯消防署)			

## 3. 第2回意見聴取の結果

### 1) 意見聴取の概要

### 3)意見聴取(アンケート)内容

#### 質問事項

- 対策案(ルート帯案)について
- インターチェンジの設置について
- その他自由意見

#### 質問1 対策案(ルート帯案)を検討する際に、配慮すべき(重要)と思う事項

質問1-1 対策案の検討にあたって、どのようなことに配慮して計画するとよいと思いますか。あなたが重要と思う項目を、下記の①～⑦から2つ選んでください。

- ①長距離交通と地域内交通を分離し、安全性が向上することが重要
- ②交差点による停止や減速での事故が少ないことが重要
- ③救急医療機関への搬送時に、定速性や定時性が確保されていることが重要
- ④高速道路が連続し、定速性が確保されていることが重要
- ⑤広域的な緊急輸送道路が整備されていることが重要
- ⑥沿道の自然環境への影響が少ないことが重要
- ⑦工事の期間、建設に要する費用など経済性が良いことが重要

質問1-2 質問1-1に示した7つの事項以外で、あなたが配慮すべきと思うことがあれば、ご自由にお書きください。

#### 質問2 インターチェンジの設置を検討する際に、配慮すべき事項

質問2-1 インターチェンジの設置を検討する際に、どのようなことに配慮すべきと思いますか？下記の①～④について、5段階で評価してください。

- ①市街地(市役所、病院等)への連絡性が良い
- ②主要な幹線道路との連絡性が良い
- ③道の駅などの休憩施設や災害時拠点施設への連絡性が良い
- ④観光施設など交流施設への連絡性が良い

質問2-2 質問2-1に示した4つの事項以外で、あなたが配慮すべきと思うことがあれば、ご自由にお書きください。

#### 質問3 今後の道路整備等について

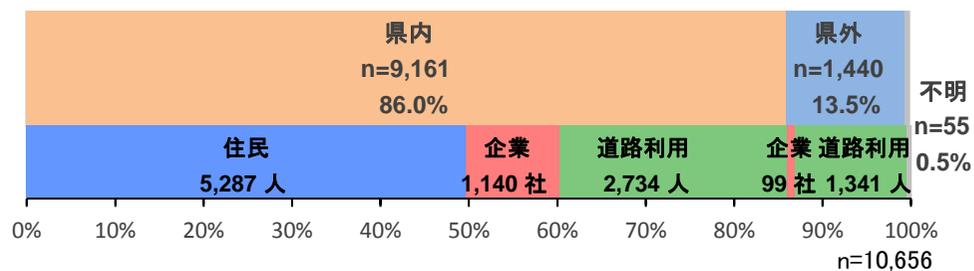
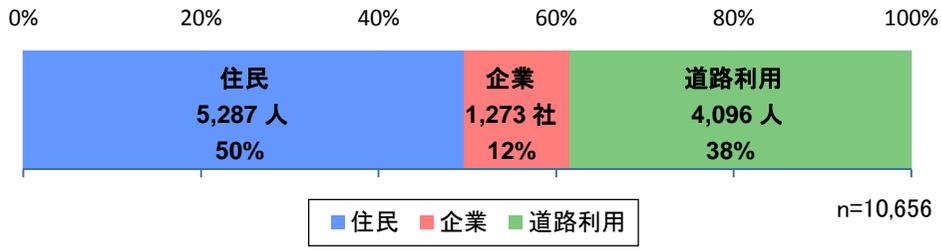
質問3 はわい～大栄東伯間の現在の国道の状況や、今後の道路整備等について、ご意見があれば、ご自由にお書きください。

# 3. 第2回意見聴取の結果

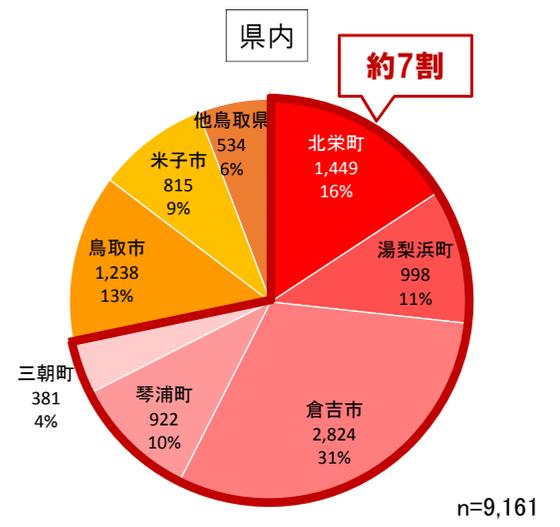
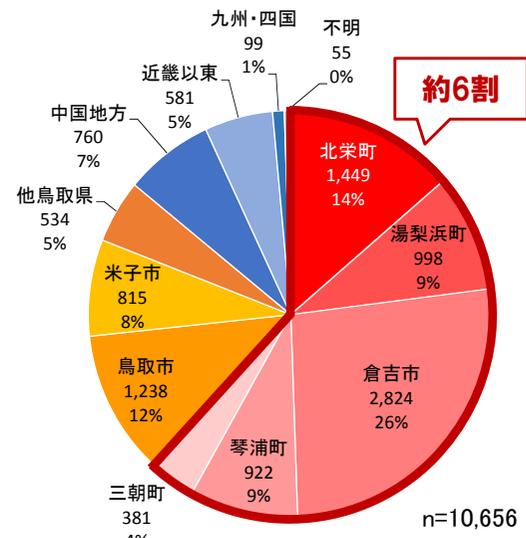
## 2) 属性

- 住民約5,300人、企業約1,300社、道路利用者約4,100人から意見収集を行った。
- 回答者の約6割の方が北栄町・湯梨浜町・倉吉市・琴浦町・三朝町に居住している。
- 住民の約8割の方が、当該区間(はわい～大栄東伯間)を「月2～3回以上利用」と回答。

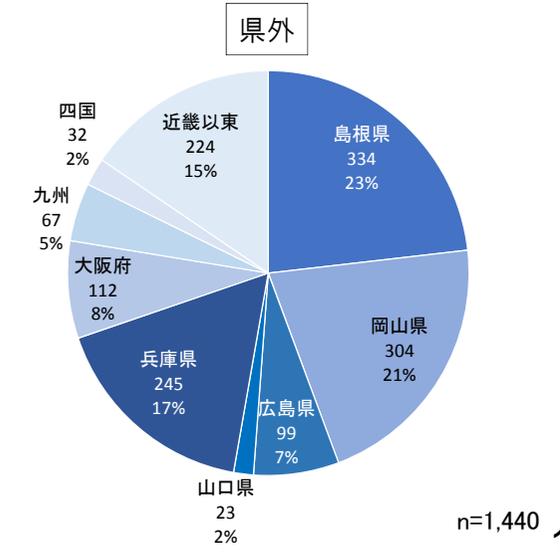
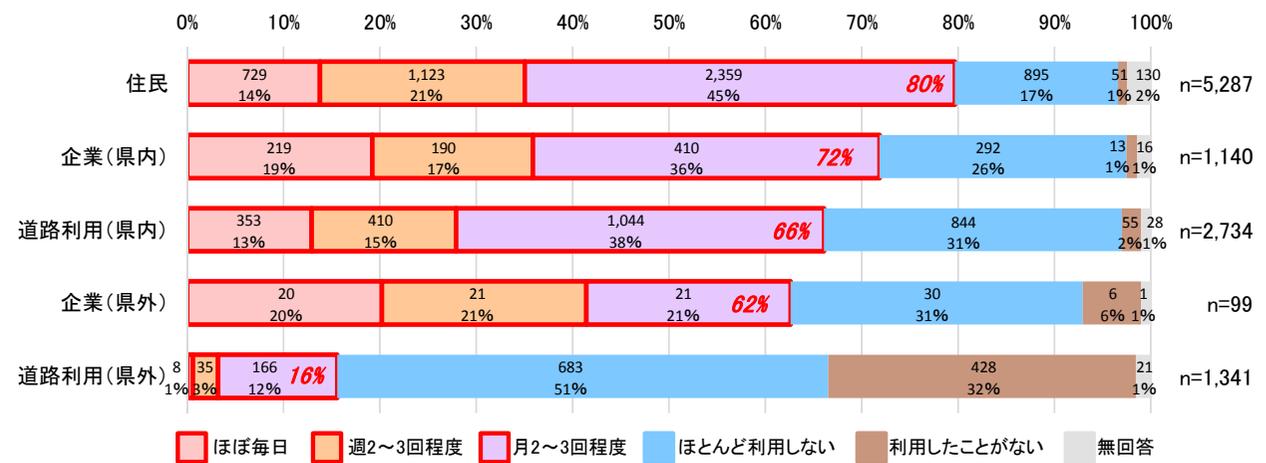
アンケート回収状況



回答者住所



現在の国道9号(はわい～大栄東伯)の利用頻度

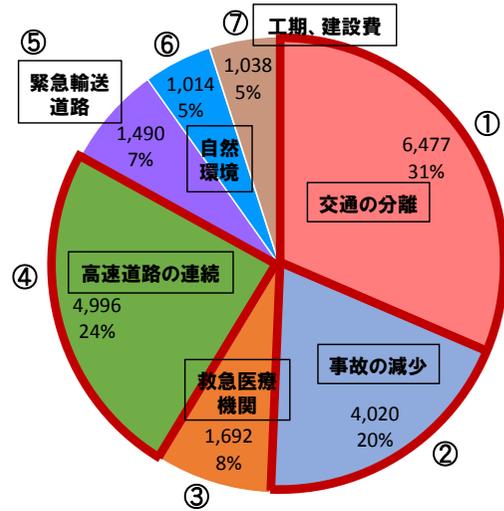


### 3. 第2回意見聴取の結果 3) 対策案（ルート帯案）について

- 回答者の約3割の方が、「①長距離交通と地域内交通を分離し、安全性が向上することが重要」と感じている。
- 回答者の約2割の方が、「④高速道路が連続し、定速性が確保されていることが重要」と感じている。
- 回答者の約2割の方が、「②交差点による停止や減速での事故が少ないことが重要」と感じている。

質問

対策案の検討にあたって、どのようなことに配慮して計画するとよいと思いますか。あなたが重要と思う項目を、2つ選んでください。



n=20,727

- ①長距離交通と地域内交通を分離し、安全性が向上することが重要
- ②交差点による停止や減速での事故が少ないことが重要
- ③救急医療機関への搬送時に、定速性や定時性が確保されていることが重要
- ④高速道路が連続し、定速性が確保されていることが重要
- ⑤広域的な緊急輸送道路が整備されていることが重要
- ⑥沿道の自然環境への影響が少ないことが重要
- ⑦工事の期間、建設に要する費用など経済性が良いことが重要

項目	主な意見
①交通の分離	・現在の9号は大型トラックの通行とスピードで普通車では少し怖い。長距離車と地域交通の分散が一番。(倉吉市住民) ・一般自動車と営業トラックがなるべく別ルートで目的地へ行けるよう配慮すべきである。(企業) ・農耕車などの地域車両と高速車両とは別にすべき。(道路利用者)
②事故の減少	・速度が安定したところに急に減速する車があり危険。又、トラックが多く前が見えない。(倉吉市住民) ・死亡事故が多い。農耕車等が現国道9号を横断して危険。(北栄町住民)
③救急医療機関	・災害時や交通事故時に連絡性が良くて、人命救助を第一に配慮して欲しい。(三朝町住民)
④高速道路の連続	・鳥取米子間の定速性の確保が重要だと思う。この区間は事故の可能性をいつも感じており、不安を感じながら走行している。(倉吉市住民) ・高速道路は広域的なネットワークが確立されていることが重要。(企業) ・高速道路に慣れたところで、一般道になるので、ドライバーは走行速度の錯覚をおこしやすい。(道路利用者)
⑤緊急輸送道路	・災害があったとき、また緊急時にスムーズに通行できる道路が必要。(湯梨浜町住民)
⑥自然環境	・農業地、北条砂丘、海岸、大山など景観をアピールできるような工夫があれば良い。(北栄町住民)
⑦工期、建設費	・早期開通で地域経済発展につなげて欲しい。(企業) ・経済性が良いことが重要。安全性も重要。(倉吉市住民)

### 3. 第2回意見聴取の結果

#### 3) 対策案（ルート帯案）について

- 属性別に対策案を検討する上での配慮に関する回答を集計した結果、住民、企業別の回答は概ね同じ傾向であるが、居住地域別の回答は異なる傾向を示している。

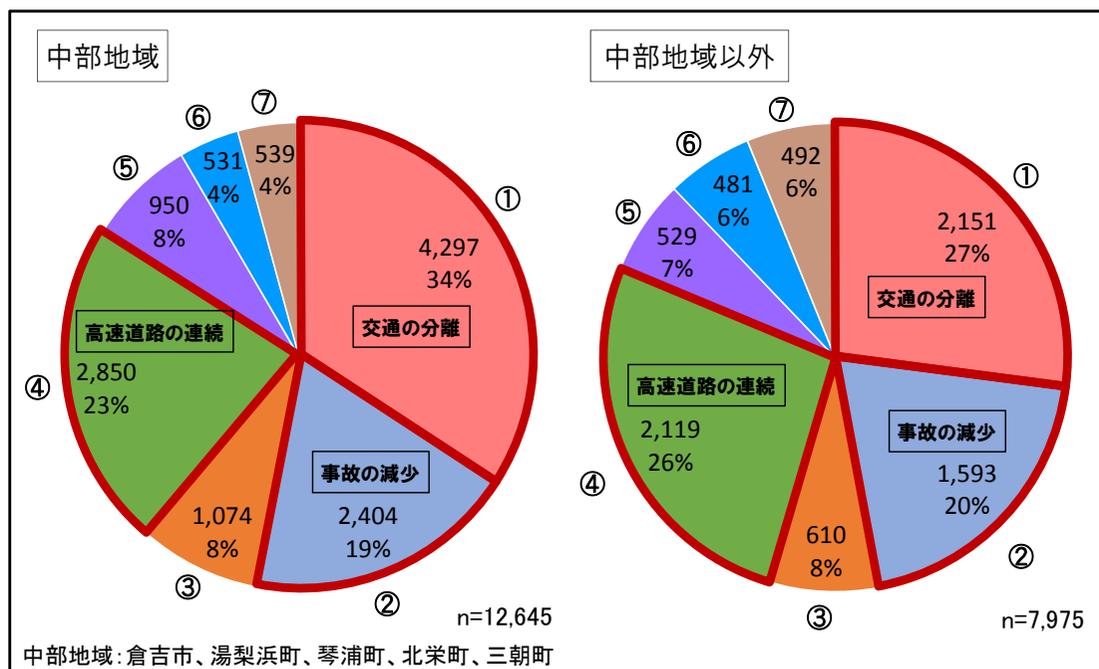
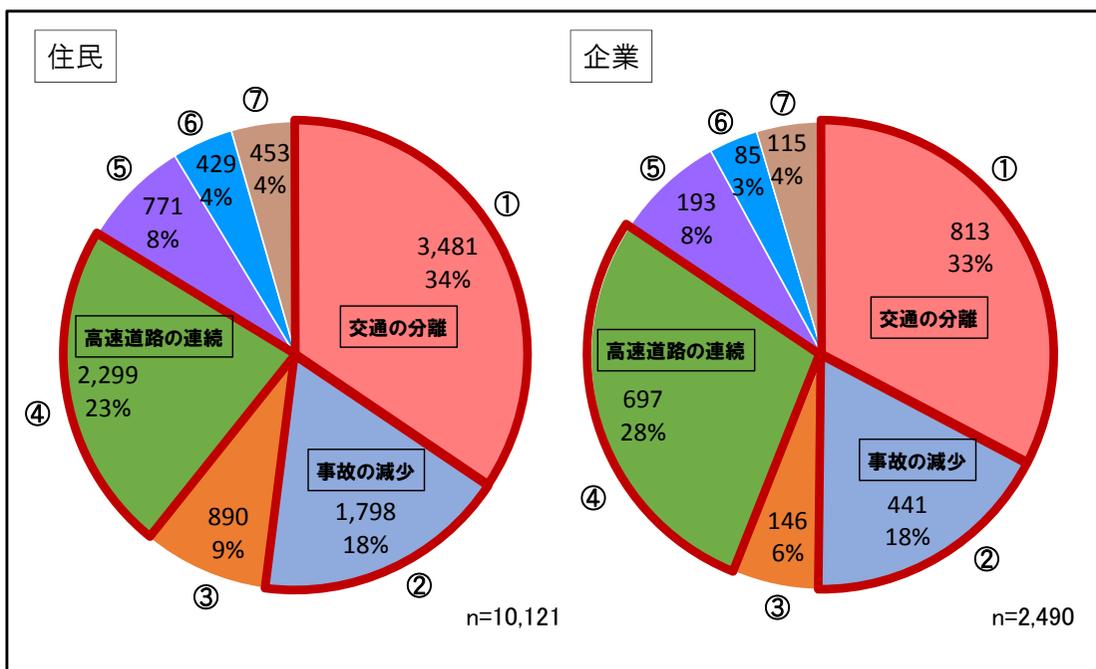
#### ■属性別に見た回答の傾向

##### ◆住民、企業別

- 住民、企業ともに同じ傾向であり、「①長距離交通と地域交通の分離」、「④高速道路の連続」、「②交差点による停止や減速」の順に回答が多い。

##### ◆居住地域別

- 中部地域の方は「①長距離交通と地域交通の分離」への意見が最も多いが、中部地域以外の方は「④高速道路の連続」に対する意見が「①長距離交通と地域交通の分離」とほぼ同じ回答割合である。



■ ①長距離交通と地域内交通を分離し、安全性が向上することが重要

■ ②交差点による停止や減速での事故が少ないことが重要

■ ③救急医療機関への搬送時に、定速性や定時性が確保されていることが重要

■ ④高速道路が連続し、定速性が確保されていることが重要

■ ⑤広域的な緊急輸送道路が整備されていることが重要

■ ⑥沿道の自然環境への影響が少ないことが重要

■ ⑦工事の期間、建設に要する費用など経済性が良いことが重要

### 3. 第2回意見聴取の結果

#### 3) 対策案（ルート帯案）について

- 属性別に対策案を検討する上での配慮に関する回答を集計した結果、利用頻度別や交通特性別の回答は異なる傾向を示している。

#### ■属性別に見た回答の傾向

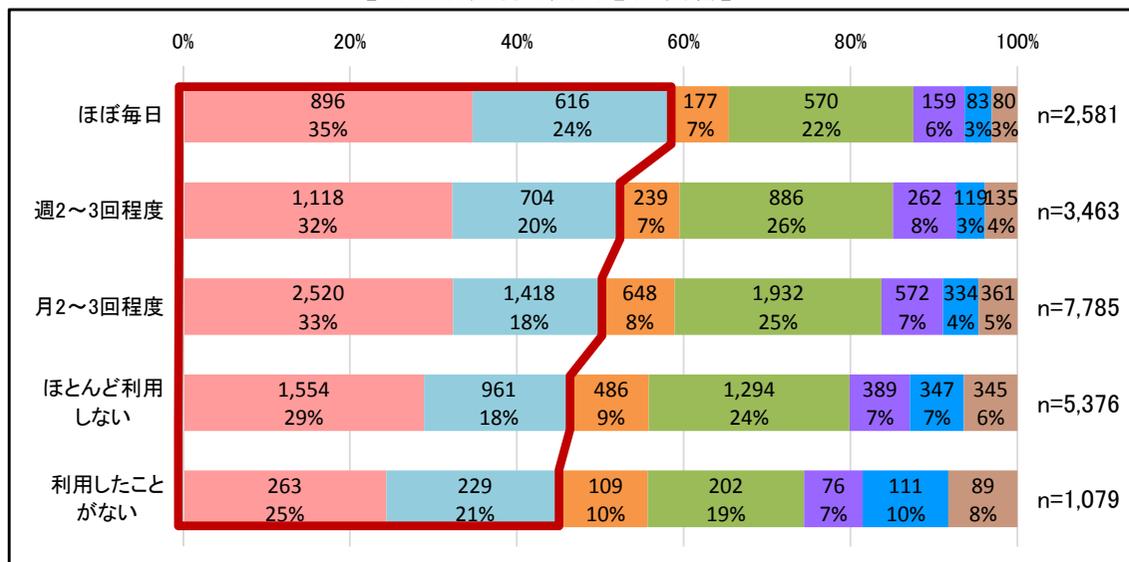
##### ◆利用頻度別

- 各利用頻度ともに、「①長距離交通と地域交通の分離」、「②交差点による停止や減速」、「④高速道路の連続」に対する意見が多い。
- 高頻度利用者ほど、「①長距離交通と地域交通の分離」及び「②交差点による停止や減速」に対する意見が多い。

##### ◆交通特性別

- 移動距離が短いほど、「①長距離交通と地域交通の分離」への意見が多く、移動距離が長いほど、「④高速道路の連続」への意見が多い。

【利用頻度別の賛同意見割合】



【交通特性別の賛同意見割合】



- ①長距離交通と地域内交通を分離し、安全性が向上することが重要
- ②交差点による停止や減速での事故が少ないことが重要
- ③救急医療機関への搬送時に、定速性や定時性が確保されていることが重要
- ④高速道路が連続し、定速性が確保されていることが重要
- ⑤広域的な緊急輸送道路が整備されていることが重要
- ⑥沿道の自然環境への影響が少ないことが重要
- ⑦工事の期間、建設に要する費用など経済性が良いことが重要

## 3. 第2回意見聴取の結果

## 4) 対策案（ルート帯案）の検討について（自由意見）

- 自由意見として、自然災害、道路構造、安全性、地域活性化に関して配慮すべきとの声が寄せられた。

項目	主な意見
①自然災害に関すること (津波・降雪・風など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>津波や大雨による洪水をおこさない道路計画が大切。(湯梨浜町住民)</li> <li>防砂、農業災害、津波等の防災対策を考慮すべき。(琴浦町住民)</li> <li>地震(津波)等の災害時に重要な幹線道路としての役割。(三朝町住民)</li> <li>不測の自然災害に対して安全性、機能性の確保。(琴浦町住民)</li> <li>日本海に近いので、強風と凍結による対策が必要。(倉吉市住民)</li> <li>冬季の海風が強いので安心して走行できること。(道路利用者)</li> <li>降雪、大雨時等の悪天候に強い道づくり。(道路利用者)</li> </ul>
②道路構造に関すること	<ul style="list-style-type: none"> <li>追い越し車線等による低速走行(40~50km/h)車両の回避が可能になる様にして欲しい。(倉吉市住民)</li> <li>高速道路で低速車(60キロ位で)が多いので、追越車線を長く作ってほしい。(倉吉市住民)</li> <li>片側2車線にし、低速走行者による渋滞がないように配慮すべき。(北栄町住民)</li> <li>高速道の1~2ヶ所追い越し車線が必要。(遅い車の為にいらして事故につながる)。(企業)</li> <li>低速走行をする人は必ずいるから、追い越し車線を設置すれば無理な追い越しをする人も少なくなり安全性が増す。(道路利用者)</li> </ul>
③安全性に関すること	<ul style="list-style-type: none"> <li>農業用の車両が危ない(特に高齢者)。(倉吉市住民)</li> <li>高速道路と同じ感覚で走るので非常に危険性がある。(北栄町住民)</li> <li>全てに配慮していただければ1番いいのですが、命のことを1番に考えてほしい。(倉吉市住民)</li> <li>工事期間は多少かかっても安全で質の高い道路をお願いする。(倉吉市住民)</li> <li>地区住民の安全性の確保。(湯梨浜町住民)</li> <li>交差する農道との事故を0に近い配慮が必要。以前は毎日利用していたが、農耕車の飛び出しにヒヤッとすることが多かった。(湯梨浜町住民)</li> <li>経済的に費用少な目が望ましいが安全性が向上し事故が減るなら、そちらを優先すべきだと思う。(北栄町住民)</li> </ul>
④地域活性化に関すること	<ul style="list-style-type: none"> <li>米子鳥取間の単なる通過点に中部地域がなくなってしまうこと。(倉吉市住民)</li> <li>道路整備が地域の活性化に連動する。早急に整備をしてほしい。(倉吉市住民)</li> <li>高速道路により地域への流入が止まり、過疎化することが心配。(湯梨浜町住民)</li> <li>整備された道路と地域活性化が一体のものでなければ何もならない。(企業)</li> <li>経済効果(道の駅など)地域の発展を考慮しての道づくりが大切と思う。(企業)</li> </ul>

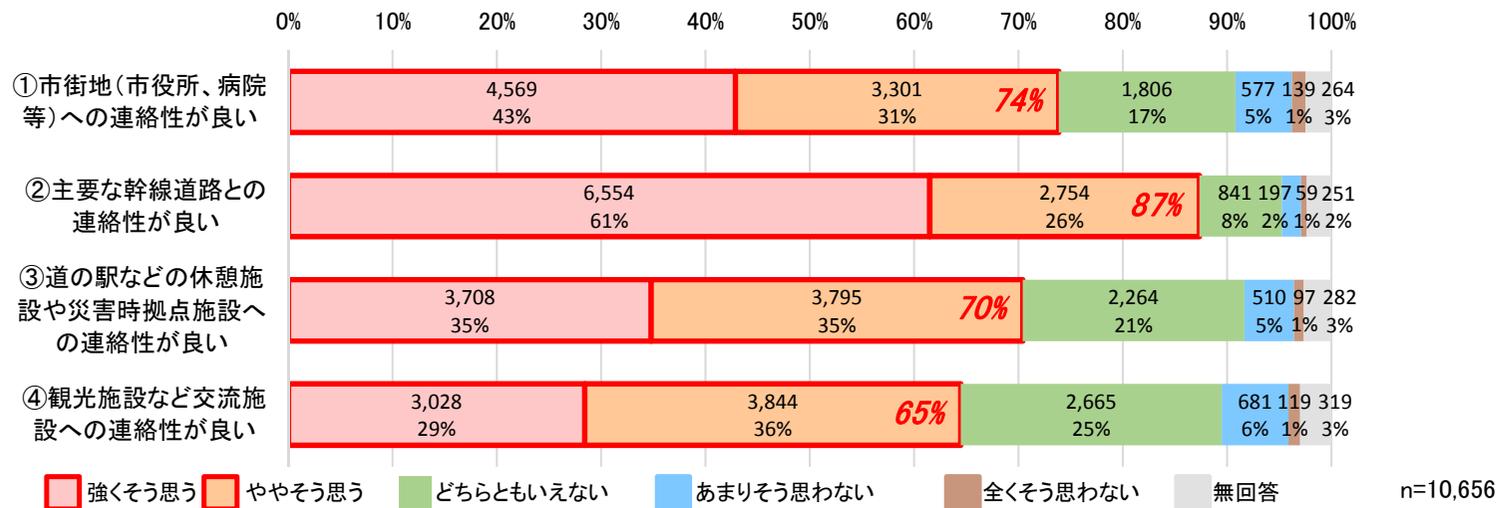
## 3. 第2回意見聴取の結果

## 5) インターチェンジの設置について

- 回答者の約7割の方が、「①市街地(市役所、病院等)への連絡性」に配慮すべきと感じている。
- 回答者の約9割の方が、「②主要な幹線道路との連絡性」に配慮すべきと感じている。
- 回答者の約7割の方が、「③道の駅などの休憩施設や災害時拠点施設への連絡性」に配慮すべきと感じている。
- 回答者の約6割の方が、「④観光施設など交流施設への連絡性」に配慮すべきと感じている。

## 質問

インターチェンジの設置を検討する際に、どのようなことに配慮すべきと思いますか？  
5段階で評価してください。



項目	主な意見
①市街地(市役所、病院等)への連絡性が良い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光も大事だけど地域が一番だと思うので市街地にうまくとりつける道路がいい。(道路利用者)</li> <li>・高齢化社会の問題点の1つとして、病院や公的機関へのアクセスの良好は重要。(倉吉市住民)</li> </ul>
②主要な幹線道路との連絡性が良い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・誰が利用しても分かりやすい幹線道路と繋がる様にしてもらいたい。地元の人だけが分かるのでは不備。(倉吉市住民)</li> <li>・主要道路との連絡性を高める位置にインターチェンジを設置し、利用しやすい道を作っていただきたい。(倉吉市住民)</li> <li>・主要な幹線道路及び利用目的の充実した道の駅とのアクセスが良ければ、市街地及び観光地の連絡性は確保される。(企業)</li> <li>・流通、緊急医療等道路による移動の面で主要幹線道路に直結し、その幹線道路につなぐ道路の整備も整えること。(企業)</li> </ul>
③道の駅などの休憩施設や災害時拠点施設への連絡性が良い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特に災害時拠点施設連絡を重要視するべき。(倉吉市住民)</li> <li>・インターチェンジを降りたら道の駅やキャンプ場、青山剛昌ふるさと館があるのが理想。(北栄町住民)</li> </ul>
④観光施設など交流施設への連絡性が良い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域密着、観光を第一に考えないと、素通りされ、中部地域の道路完成後の過疎化が進む。(湯梨浜町住民)</li> <li>・県外からの観光面に配慮したインターチェンジと案内。(三朝町住民)</li> </ul>

# 3. 第2回意見聴取の結果

## 5) インターチェンジの設置について

● インターチェンジ設置検討で配慮すべき事項に関する回答を集計した結果、属性別の回答で異なる傾向を示している。

### ■属性別に見た回答の傾向

#### ◆対象者別の賛同意見割合(住民、企業、道路利用者)

・住民、企業、道路利用者ともに「②主要な幹線道路との連絡性が良い」に対する賛同割合が高いが、道路利用者では「③道の駅などの休憩施設、災害拠点施設の連絡性」や「④観光施設など交流施設への連絡性」に対する賛同割合が多い。

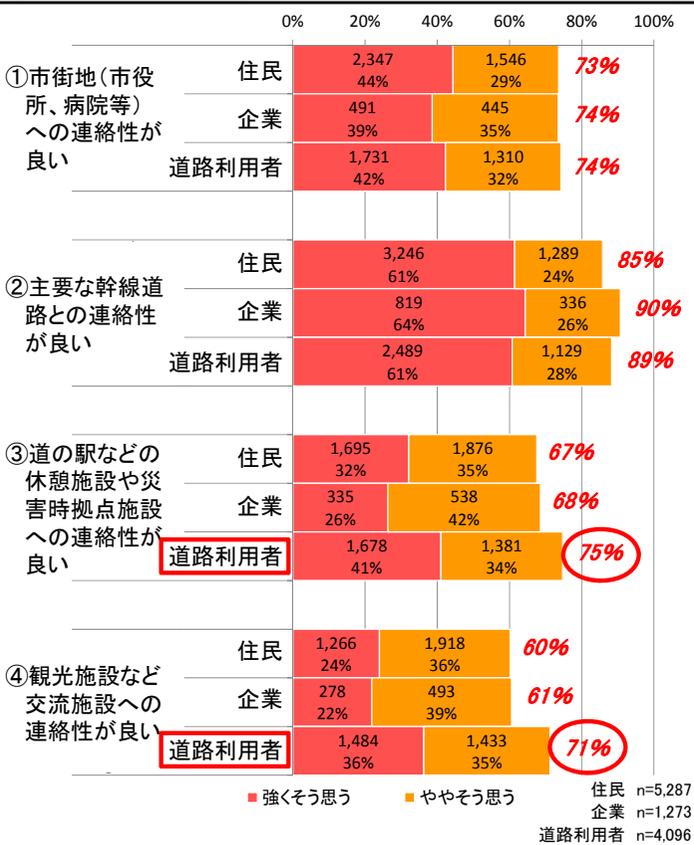
#### ◆利用頻度別の賛同意見割合(中部地域、中部地域以外)

・中部地域は、高利用頻度者ほど各項目とも高い賛同割合を示すが、中部地域以外では、利用頻度の違いによる賛同割合に目立った傾向は見られない。

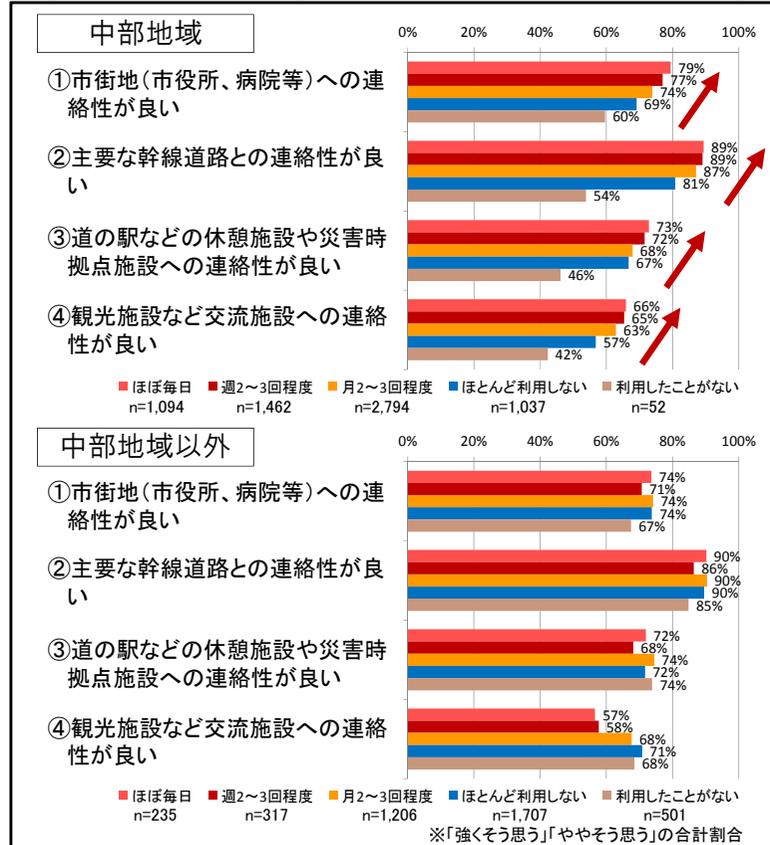
#### ◆交通特性別の賛同意見割合(企業)

・企業は移動距離に係わらず、「②主要な幹線道路との連絡性」に対する賛同割合が9割以上を占める。

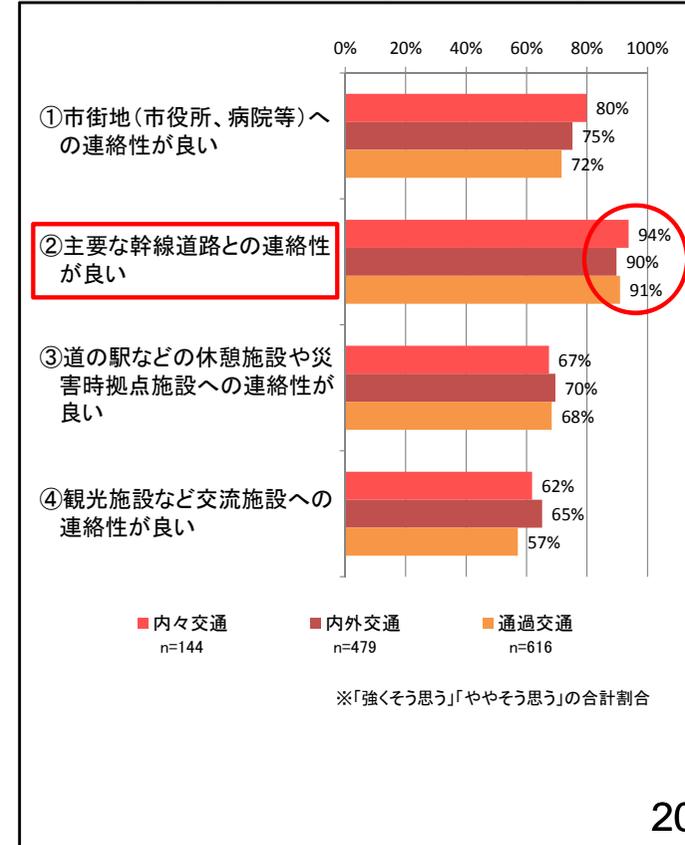
【対象者別の賛同意見割合(住民、企業、道路利用者)】



【利用頻度別の賛同意見割合(中部地域、中部地域以外)】



【交通特性別の賛同意見割合(企業)】



## 3. 第2回意見聴取の結果

## 6) インターチェンジの設置について（自由意見）

- 自由意見として案内や標識、形状や構造、地域活性化に関して配慮すべきとの声が寄せられた。

項目	主な意見
①案内や標識に関すること	<ul style="list-style-type: none"> <li>・わかり易い、案内標識。また逆走防止。入口、出口の明確化など。(倉吉市住民)</li> <li>・他県からきてもわかりやすい標識などをもちこんでほしい。(倉吉市住民)</li> <li>・観光地への案内表示看板を解りやすく。(倉吉市住民)</li> <li>・インターチェンジでの逆走のない見易い標示の検討。(倉吉市住民)</li> <li>・案内表示を分かりやすいようにしてほしい。道に慣れていないと案内表示板があると安心。(企業)</li> <li>・通り抜けるだけじゃ意味がない。道の駅、観光地への案内などが充実していないといけない。(道路利用者)</li> </ul>
②形状や構造に関すること	<ul style="list-style-type: none"> <li>・出入り口、右左折の方向がわかりやすいこと(逆走車が結構あるので、それらの事故がないように)。(三朝町住民)</li> <li>・インターチェンジ付近の2車線化によるスムーズな合流。(道路利用者)</li> <li>・インターチェンジ進入時のわかりやすさ、入りやすさ。(湯梨浜町住民)</li> <li>・現在ある大栄道の駅と北条道の駅を活かすようこの付近には絶対フルインターチェンジが必要。(北栄町住民)</li> <li>・インターチェンジの合流区間は長めにとって欲しい。1車線区間が多いため、うまく合流できないことがある。(道路利用者)</li> <li>・自動車専用道に合流するのが怖いことがある。見通しの良さ、合流しやすさに配慮してほしい。(道路利用者)</li> </ul>
③地域活性化に関すること	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存工業団地や新しく計画のある工業団地などの近くに設置し、企業誘致に有利となれば良い。(企業)</li> <li>・地域経済の活性化に繋がるようにすること。道路ができるのは大変便利だが、その地域を素通りすることになる。(道路利用者)</li> <li>・地域創生が叫ばれる中、災害の少ない鳥取県が注目されている。将来、工業団地等が誘致可能なスペースへのアクセスも考慮。(湯梨浜町住民)</li> </ul>

### 3. 第2回意見聴取の結果

#### 7) 現在の国道の状況、今後の道路整備等について（自由意見）

- 現在の国道の状況として、安全に関すること、舗装や雑草などの維持管理に関する声が寄せられた。
- また、今後の道路整備について、早期整備に関する声が寄せられた。
- 一方で、現状で十分、税金の無駄等、否定的な声も寄せられた。

項目	主な意見
安全に関すること	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量も多く、利用者も多いので、全線2車線にすれば急ぐ人が他の車を刺激する事は減るのではないかと思う。(琴浦町住民)</li> <li>・信号のない交差点から本線に入ってくる車等の事故が心配。(琴浦町住民)</li> <li>・交差点が多く信号もあり、事故の心配が多い。無理してスピードを出し追越しする事もある。(倉吉市住民)</li> <li>・現在は高速道路ではないが、ほとんどの車が80km/h程度で走行しているので危ない。(琴浦町住民)</li> <li>・軽トラ等、極端に車速の遅い車が途中自在に進入できるようになっており危険。(倉吉市住民)</li> <li>・道の駅などの休憩施設への出入りが危険。遅い車が多く走行が阻害されている状況が目立つ。(企業)</li> <li>・ほとんどの車がスピードが速くて年寄りの運転では怖い。回り道になっても、「はわい～大栄東伯間」の国道は走らない。(倉吉市住民)</li> </ul>
舗装や雑草などの維持管理に関する事	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路面の傷みがひどい凸凹も多いため、対向大型車の雨中の水のハネ飛ばしがフロントガラスを直撃して大変不安であり、急ブレーキを多用する。(琴浦町住民)</li> <li>・7月から通勤でほぼ毎日利用していますが道が悪く(舗装)運転しづらい状況。信号があることもスムーズな運転を阻害しているので改善してほしい。(倉吉市住民)</li> <li>・国道への取合道からの進入の際、植樹帯があり見通しが悪い。(北栄町住民)</li> </ul>
早期整備に関する事	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路はつながってこそ意味がある。できるだけ早い開通を希望。(琴浦町住民)</li> <li>・現在のバイパスは高速道路に直結され大事故が発生している。早急に高速と一般道の区別が必要。(琴浦町住民)</li> <li>・交差点の停止がない高速道路の整備が早急に必要。災害発生時救急搬送に不可欠。整備されれば観光面でも大きな飛躍が期待できる。(琴浦町住民)</li> </ul>
否定的意見に関する事	<ul style="list-style-type: none"> <li>・良い店や場所を高速道になることにより立ち止まらなくなるのは避けたい。(企業)</li> <li>・現国道9号でも特に不満はない。(倉吉市住民)</li> <li>・むだな道路の整備は不要だと思う。人口が減少する中、交通量の減少も考えられる。(倉吉市住民)</li> <li>・地域の衰退が懸念される。(倉吉市住民)</li> <li>・鳥取県内の他の山陰道の整備を優先してほしい。(企業)</li> <li>・税金の無駄遣いだと思う。(道路利用者)</li> </ul>

### 3. 第2回意見聴取の結果

#### 8) 対策案（ルート帯案）の検討について

- 交通の分離による安全性の向上、高速道路の連続による定速性の確保を求める声が多く寄せられた。

##### (1) 対策案(ルート帯案)を検討する際に、配慮すべき(重要)と思う事項について

項目	主な意見
①長距離交通と地域内交通を分断し、安全性が向上すること	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路と一般道と利用目的に応じて交通が分離できる。分離によって、ドライバーが自分に適した道路を選択でき、しいては他のドライバーのためにもなる。(商工会、警察署)</li> <li>・通過交通と生活交通の混雑は好ましくない。したがって分離することが一番。(警察署、湯梨浜町、鳥取県、商工会、北栄町)</li> <li>・速度の一貫性の面からも高速道路が繋がっていることが、通過車両にとって混乱しなくて良い。(警察署)</li> <li>・大栄地区は県下でも有数の農業どころ。道路を横断する農耕車も多いので高速道路と一般道の分離が良い。(JA)</li> <li>・異なる交通が混在することによる危険を回避できるので分離が一番。(トラック協会)</li> </ul>
②交差点による停止や減速での事故が少ないこと	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤は一年中なので交差点を気にしなくて良いことは、道路を作る上で重要。(琴浦町)</li> <li>・道路を横断する農耕車がいる。国道9号を通る車は結構急いでいる車が多いので、高速道路が必要。(商工会)</li> <li>・交差点が少なくなれば、停止、発進の回数が少なくなり患者への負担が少なくなる。(消防署)</li> <li>・観光客の移送時間を守ることが重要であり、事故があると時間ロスになる。(観光会社)</li> </ul>
③救急医療機関への搬送時に、定速性や定時性が確保されていること	<ul style="list-style-type: none"> <li>・搬送においては1分間の意味が非常に大きいので、搬送時間を短縮する道路が必要なため。(鳥取県)</li> <li>・乗っている患者の負担軽減のためには、一定の速度で走れることが重要。ブレーキ、加減速が多いと、乗っている患者が車酔いする。(消防署)</li> </ul>
④高速道路が連続し、定速性が確保されていること	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路が連続し定速性が確保されるという視点は不可欠。(倉吉市)</li> <li>・先方に対して延着が生じると販売チャンスを逃すことになる。そのためにも定時性のある高速道路が重要。(JA)</li> <li>・山陰道が全線繋がれば全方向に行きやすくなり、時間も短縮し販路拡大になる。(琴浦町)</li> <li>・米子、境港にとどまっている西方面からの観光客を倉吉まで引っ張るのに高速道路が重要。(観光協会)</li> <li>・鳥取県中部では人材不足している専門分野の人材確保を、高速道路が整備されていれば鳥取県東部や西部から通勤範囲となる。(倉吉市)</li> <li>・企業は輸送時間の短縮が一番重要であり、高速道路が大前提。(鳥取県)</li> <li>・高速道路のミッシングリンクが残るのは問題。(鳥取県)</li> <li>・高速道路が繋がることでさまざまな効果が発現するので、全線の高速道路化を望む。(北栄町)</li> <li>・一定速度で時間が読めるし、高速道路は事故も少ない。(観光会社)</li> </ul>

### 3. 第2回意見聴取の結果

#### 8) 対策案（ルート帯案）の検討について

- 広域的な緊急輸送道路の整備、沿道の自然環境への配慮などを求める声が多く寄せられた。

##### (1) 対策案(ルート帯案)を検討する際に、配慮すべき(重要)と思う事項について

項目	主な意見
⑤ 広域的な緊急輸送道路が整備されていること	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国土の防災という点で、1箇所がダメになっても他のルートが必要。(商工会)</li> <li>・災害時に倉吉市のみの備蓄では対応できない場合や、市外の医療機関に急遽搬送が必要になった場合、緊急輸送・搬送ができる道路を確保することが重要。(倉吉市)</li> </ul>
⑥ 沿道の自然環境への影響が少ないこと	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光において、観光スポットはもちろんだが、目的地に到着するまでの車窓の景観も大きな魅力のひとつ。車での移動もひとつの印象に留めていただけよう、鳥取の豊かな自然への影響は最小限にとどめるべき。(鳥取県)</li> </ul>
⑧ その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故等による通行止めになった場合の代替路が確保されていることが重要。(鳥取県)</li> <li>・全線自専道だと交通遮断をかけやすく、消防の活動作業や救急活動ができるスペースを作ることができる。(消防局)</li> <li>・鳥取自動車道、尾道松江線ができたことで、中部が取り残されている感もある。早く東西の道が繋がっていかないと中部に人を呼び寄せることが難しい。(観光協会)</li> </ul>

※⑦工事の期間、建設に要する費用など経済性が良いことについては特段の意見はなかった。

### 3. 第2回意見聴取の結果

#### 8) インターチェンジの設置について

- 市街地や病院へ、主要な幹線道路(北条湯原道路)、交流施設への連絡性を求める声が寄せられた。

#### (2) インターチェンジ配置を検討する際に、配慮すべきと思う事項について

項目	主な意見
①市街地(市役所、病院等)への連絡性が良い	<ul style="list-style-type: none"> <li>救急搬送の迅速性を確保するためには、二次救急医療機関及び三次救急医療機関への連絡性が良いことが重要。(鳥取県)</li> <li>都市の中心は市街地であることから、アクセスに配慮することは必要。(倉吉市)</li> <li>災害時の緊急輸送・搬送が必要な場合、市街地へのアクセスが重要。(倉吉市、鳥取県)</li> <li>鳥取県中部は高度医療が受けにくい地域であるので、救急搬送がスムーズにいくために交通の連絡性は重要。(北栄町)</li> </ul>
②主要な幹線道路との連絡性が良い	<ul style="list-style-type: none"> <li>住まいから市役所等の拠点施設に行く場合、考慮すべき点として重要。(湯梨浜町)</li> <li>災害時には、幹線道路との連絡が良い方が避難や物品の搬送に有利。(倉吉市)</li> <li>高速道路と主要幹線道路を結ぶことで、交通ネットワークが機能することから特に配慮が必要。(倉吉市)</li> <li>主要な幹線道路との連絡性の向上は、行政や医療・福祉、商業等各種サービス業の効率性を高め、地域間のネットワーク強化に繋がることで、人・モノ・情報の交流が活性化され、企業立地や定住促進等にも寄与。(鳥取県)</li> <li>県中部地区(西倉吉工業団地等)、岡山県北部から国債貿易港である境港への主要な輸送路となっている北条湯原道路との接続が良いこと。(鳥取県)</li> </ul>
③道の駅などの休憩施設や災害時拠点施設への連絡性が良い	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間では重大事故の発生率が高い状況であることを踏まえると、ドクターヘリ等の離着陸及び現場救護所の設置を想定した道路整備が必要。(鳥取県)</li> <li>長距離交通となると、道の駅などの休憩施設との連絡は必要であるとともに、災害時には災害拠点施設への連絡性も重要。(倉吉市、鳥取県)</li> <li>道の駅へのアクセスが重要。休憩施設の面でも道の駅にICがほしい。(観光協会)</li> <li>災害拠点には、高速道路から直結していることが重要。一般道に降りてから距離があると災害拠点への行き先が分からなくなることがある。(消防局)</li> <li>トラック運転は疲労が伴うため、安全面からも休憩施設へのアクセスが重要。(トラック協会)</li> </ul>
④観光施設など交流施設への連絡性が良い	<ul style="list-style-type: none"> <li>商工会は、免許試験場跡地に県立美術館、マンガミュージアムの誘致をしており、ICはフルにすることで誘致がよりできる。(商工会)</li> <li>観光客の誘客を図るためには、高速道路からの連絡性は重要。(倉吉市)</li> <li>当区間を高規格道路として整備する場合には、沿線の主要観光スポットである「青山剛昌ふるさと館」に最寄のICが必要。(鳥取県、北栄町)</li> <li>道の駅や観光名所などの特色ある区域にインターチェンジを設けることは、町の地域振興と周辺市町と連携した中部地域の活性化に繋がる。(北栄町)</li> <li>鳥取中部エリアの主要スポット「倉吉白壁土蔵群」は国道9号に面していないため、北条湯原道路とジャンクションで直結されるとルートが一本化され案内がしやすくなる。(鳥取県)</li> </ul>
⑤その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>移動行程の途中で湯梨浜町に立ち寄ってもらう場合、ハーフICだと高速の出口ICと入口ICが違うため、アクセスが悪い印象を持たれる。悪い印象は、商品価値が下がり、観光会社への売り込みが難しい。(観光協会)</li> <li>大栄東伯IC周辺に企業誘致用の団地を計画中のため、大栄東伯ICはフルICが良い。(琴浦町)</li> </ul>

## 4. 対応方針（原案）の検討

## 4. 対応方針（原案）の検討

### 1) 政策目標と対策案

- 地域が道路に求める機能・役割を踏まえ政策目標を設定し、政策目標を達成するための機能を有する対策案を複数設定。
- 対策案を検討する上では、環境、アクセス機能など考慮。

地域が道路に求める機能・役割

#### 政策目標

安全性の向上

救急医療機関への速達性、  
確実性の確保

産業の活性化

観光の振興の促進

通行止め時に機能するネットワークの確保

#### 考慮すべき事項

生活環境・自然環境の保全・調和

集落・市街地、主要施設等とのアクセス

広域ネットワークとしての機能

経済性の配慮

#### 政策目標を達成するための対策案

(案1)

現道改良＋自動車専用道路案

(案2)

全線自動車専用道路案



# 4. 対応方針（原案）の検討

## 2) ルート帯案の検討

○案2は、案1に比べ、全ての政策目標の達成が見込めるほか、地域への意見聴取結果で重要との意見が多く寄せられた、「長距離交通と地域内交通の分離」、「高速道路が連続し定速性の確保」、「交差点による停止や減速での事故の減少」という点で優れている。

山陰道（はわい～大栄東伯） 複数案の比較・評価（ルート帯の検討）

評価の項目			(案1) 現道改良+自動車専用道路案	(案2) 全線自動車専用道路案
ルート帯の概要			現国道9号（一般道）の改良と自動車専用道路（既存計画活用）とする案 現国道9号改良区間は沿道からの出入りがある平面の一般道 既存計画区間は80km/hで走行できる自動車専用道路	全線自動車専用道路とする案 80km/hで走行できる自動車専用道路
「政策目標」に対する評価	安全性の向上	事故が発生する可能性・危険性	事故が発生する可能性がやや高い	事故が発生する可能性は低い
		長距離交通と地域内交通の混在具合	混在する	分離される
	救急医療機関への速達性、確実性の確保	琴浦町から鳥取県立厚生病院（倉吉市）までの所要時間	少し短縮する	案1と大きな違いはない
	産業の活性化	境港へのアクセス時間（鳥取市～境港まで）	少し短縮する	案1と大きな違いはない
		企業誘致への貢献（工業団地（東園稲場工業団地）から最寄りICまでの距離） 産業・物流交通の走行性	現況と同じ 交差点が残るため走行性は劣る	ICの増設により、最寄りのICまでの距離短縮が可能 自動車専用道路による別線となるため走行性は良い
	観光振興の促進	主要観光地への立寄りやすさ	現況と同じ	ICの増設により、最寄りのICまでの距離短縮が可能
	通行止め時に機能するネットワークの確保	通行止めの可能性や迂回の必要性	県道（生活街路）への迂回が必要となる	国道9号現道と自動車専用道路の相互に迂回利用が可能
「ルート帯選定にあたって考慮すべきポイント」に対する評価	生活環境・自然環境の保全・調和	生活環境への影響（田畑の分断等）	現況と同じ	現況と同じ
		日本海の眺望・自然環境への影響	影響は少ない	影響は案1よりわずかに多い
	集落・市街地・主要施設等へのアクセス	集落や市街地部・主要施設などへの連絡性	現況と同じ	ICの増設により、最寄りのICまでの距離短縮が可能
	広域ネットワークとしての機能	長距離交通と地域内交通の混在具合	混在する	分離される
		交差点等による停止・減速の可能性	一般道のため沿道からの出口(交差点)は残存し、停止・減速の可能性は残る	交差点がなくなるため、信号による停止はない
		広域ネットワークとしての機能	広域交通ネットワークとしての定速性に劣る	広域交通ネットワークとしての定速性は確保される
	経済性への配慮	工事の期間	短い	案1より長い
		工事による通行規制の多少	多い	少ない
建設に要す費用		約170～220億円	約300～350億円	
維持管理の比較		舗装補修、交通安全(事故対策)、巡回、除雪等	案1と大きな違いはない	
	移転が必要となる家屋の数など	存在しない	わずかに存在する	

## 4. 対応方針（原案）の検討

### 2) ルート帯案の検討

#### ○地域住民・企業等へのアンケート及び団体等へのヒアリングの結果

##### 【ルート帯案について】

- ・アンケートでは、「交通の分離」、「事故の減少」といった安全性の向上や、「高速道路の連続」の割合が多く重要とされている。また、「自然災害に関すること(津波・降雪・風など)」、「道路構造に関すること」、「安全性に関すること」、「地域活性化に関すること」が自由意見としても多く寄せられた。
- ・ヒアリングでは、「交通の分離」、「高速道路の連続」が重要との意見が多く寄せられた。

##### 【インターチェンジ位置について】

- ・アンケートでは、「主要な幹線道路との連絡性が良い」、「市街地(市役所、病院等)への連絡性が良い」、「道の駅などの休憩施設や災害時拠点施設への連絡性が良い」の割合が多く重要とされている。
- ・ヒアリングでは、「道の駅などの休憩施設や災害時拠点施設への連絡性が良い」、「観光施設など交流施設への連絡性が良い」が重要との意見が多く寄せられた。
- また、観光面や企業誘致の観点からインターチェンジは「フルインターチェンジ」を求める意見も寄せられた。

政策目標の達成の見込み及びルート帯選定にあたって考慮すべきポイントの評価のほか、アンケート・ヒアリングでの意見を踏まえ

#### ○ルート帯案とインターチェンジ位置の考え方

##### 【ルート帯案の考え方】

- ・安全性が高く(交通の分離、事故の減少)、高速道路の連続性(走行性の高い道路ネットワーク)を形成する計画とする。

##### 【インターチェンジ位置の考え方】

- ・「主要な幹線道路」、「市街地や集落」、「休憩可能施設(道の駅)、防災拠点」、「観光、交流施設」との連絡性を配慮した配置案とする。

# 4. 対応方針（原案）の検討

## 3) 対応方針（原案）の検討

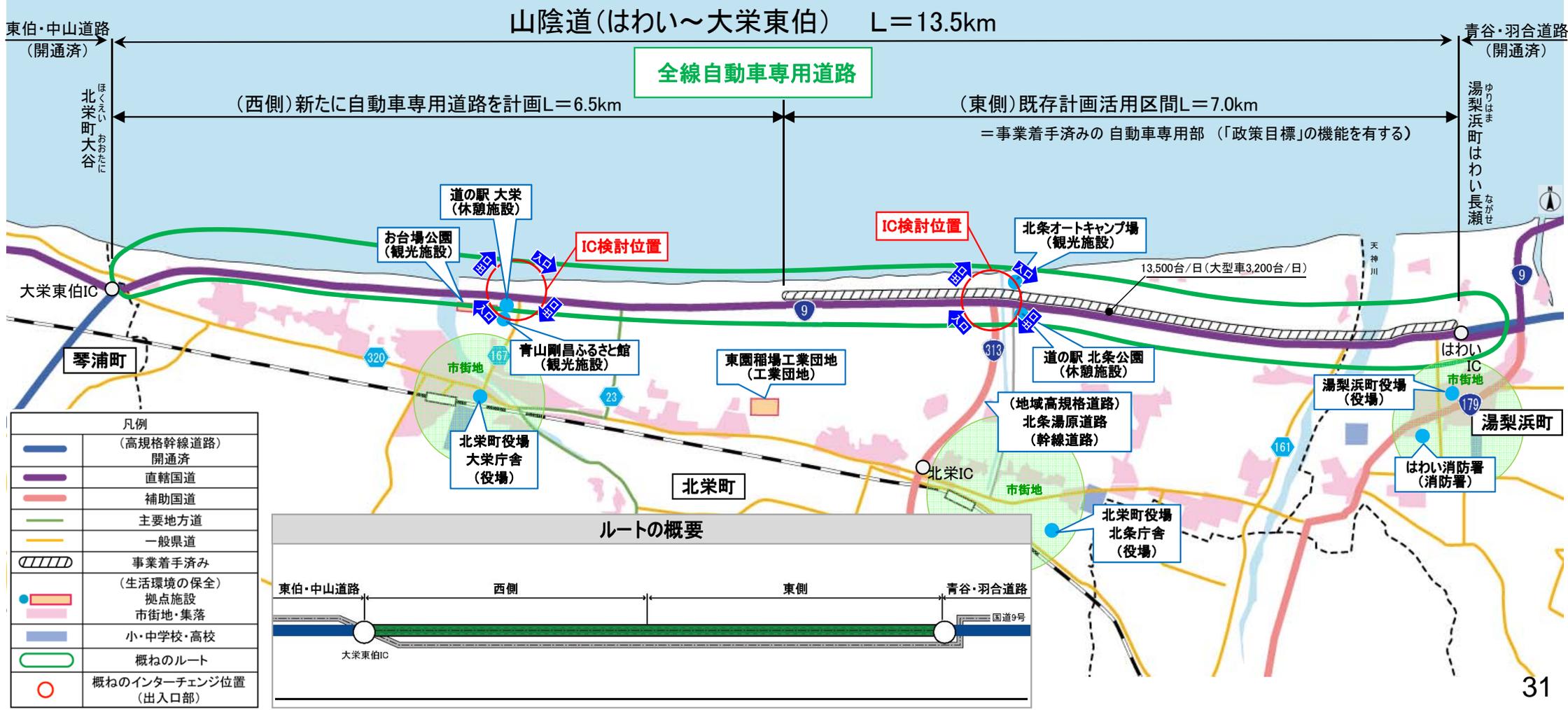
- はわい～大栄東伯間全線に自動車専用道路を計画し、安全性、定時性の高い高速道路ネットワークを形成する。

【計画・ルートの方針】

- ・通過交通と地域交通を分離し、交通事故の危険が少ない計画。
- ・事故や異常気象時にも幹線道路の通行止が生じにくい計画。
- ・救急医療施設や鳥取県東部～西部の移動の円滑性を確保する計画。
- ・景観上配慮すべき箇所や重要な史跡等への影響を避ける計画。
- ・走行性の高い道路ネットワークを形成する計画。

【インターチェンジ配置の方針】

- ・主要な幹線道路との連絡性を考慮した計画。
- ・市街地や集落との連絡性を考慮した計画。
- ・道の駅や休憩可能な施設、災害時の拠点等との連絡性を考慮した計画。
- ・観光施設、公園などの交流施設との連絡性を考慮した計画。



## 5. 自治体への意見照会の結果

## 5. 自治体への意見照会の結果

### 1) 自治体への意見照会〔対応方針(原案)に対する意見〕

#### 意見照会の回答

自治体名	意見
鳥取県	<p>○山陰道(はわい～大栄東伯)における対応方針(原案)について同意します。</p> <p>○北条道路は、全国の高規格幹線道路14,000kmに位置付けられた山陰自動車道の一部であり、西日本の日本海国土軸を形成するとともに、地域経済の振興、広域観光周遊ルートの形成など「地方創生」の基盤となる重要な道路であることから、全線自動車専用道路による一日も早い当該区間の整備をお願いします。</p> <p>(同意の理由)</p> <p>○はわい～大栄東伯間の全線が、自動車専用道路で計画されている。</p> <p>○インターチェンジの配置について、地域住民や道路利用者等の意見を踏まえ、主要幹線道路、市街地、道の駅、観光施設等へのアクセス性を考慮した計画とされている。</p>

第201500051483号  
平成27年6月29日

国土交通省中国地方整備局長 尾藤 勇 様

鳥取県知事 平井 伸治



道路事業の計画段階評価に係る意見照会について (回答)

日頃から鳥取県の道路行政の推進につきまして、格別の御配慮をいただき厚くお礼申し上げます。

平成27年6月26日付国中整道計第49号で意見照会のあったこのことについては、下記のとおり回答します。

記

山陰道(はわい～大栄東伯)における対応方針(原案)について同意します。

北条道路は、全国の高規格幹線道路14,000kmに位置付けられた山陰自動車道の一部であり、西日本の日本海国土軸を形成するとともに、地域経済の振興、広域観光周遊ルートの形成など「地方創生」の基盤となる重要な道路であることから、全線自動車専用道路による一日も早い当該区間の整備をお願いします。

(同意の理由)

- ・はわい～大栄東伯間の全線が、自動車専用道路で計画されている。
- ・インターチェンジの配置について、地域住民や道路利用者等の意見を踏まえ、主要幹線道路、市街地、道の駅、観光施設等へのアクセス性を考慮した計画とされている。

(担当) 県土整備部道路企画課

高速道路推進室 小田原

電話 0857-26-7406

## 6. 対応方針（案）のまとめ

## 6. 対応方針（案）のまとめ

### 1) 対応方針（案）

#### 1. 道路整備の必要性

政策目標を実現できる道路整備を検討

##### 【政策目標】

- 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観光の振興の促進
- ⑤通行止め時に機能するネットワーク  
の確保

- 当該地域は様々な特性の交通が混在することによる事故が多く、事故による通行止めも発生しており、通行止め時に機能するネットワークの確保が必要。
- 救急医療の速達性の確保、地域産業の活性化、東部・西部と連携した観光振興・交流促進のために、スムーズに移動できる道路の整備が必要。
- 通過交通や生活交通など様々な特性を持った交通が、安全かつ円滑に通行できる道路の整備が必要。
- 当該区間の東西の高速道路と一体となった広域的なネットワークを形成し、高速道路の連続性が保たれる道路の整備が必要。
- 意見聴取結果でも、高速道路のミッシングリンクが解消、交通事故が減少され、円滑な救命・救助活動のために活用できるとともに、観光地までスムーズに移動できる道路が重要という意見が多く、このような政策目標を実現できる道路の整備が強く望まれている。

#### 2. 対応方針（案）

##### ①計画及びルート帯案

**『はわい～大栄東伯間全線に自動車専用道路を計画し、安全性、定時性の高い高速道路ネットワークを形成する』  
【案2】とする。**

(理由)

- 【案2】は、【案1】現道の改良＋自動車専用道路とする案に比べ、長距離交通と地域内交通の分離により安全性が向上すること、東西の高速道路と連続することで定時性が確保できること、交差点での減速・停止による事故の可能性が低くなること等の面で優れている。
- 地域住民や道路利用者、企業・団体への意見聴取においても、「特性の異なる交通を分離することによる安全な走行」、「高速道路が繋がることによる安定した走行」、「交差点での停止や減速の解消」、「医療機関へのアクセスの向上」を求める意見が多く、対応方針(案)と整合する。

##### ②インターチェンジの配置案

- インターチェンジの配置については、地域住民や道路利用者、地方自治体等の意見も踏まえて、主要な幹線道路、市街地等へのアクセスがしやすく、道の駅、観光施設等との連絡性を考慮した配置(案)とした。

#### 3. その他

- 整備にあたっては、自然環境への影響、景観との調和、経済性にも配慮する。

