

平成29年度 新規事業候補箇所説明資料

一般国道9号(山陰自動車道) 北条道路

平成29年3月8日

国土交通省 中国地方整備局

1. 位置図

- ・一般国道9号は京都府京都市から山口県下関市に至る総延長約781kmの主要幹線道路である。
- ・山陰自動車道(北条道路)は、湯梨浜町はわい長瀬から琴浦町槻下に至る延長13.5kmの道路である。

位置図



2. 事業概要

- 山陰自動車道(北条道路)は、延長13.5km、設計速度100km/h、暫定2車線で、事業費約364億円。
- 平成29年2月に都市計画決定。

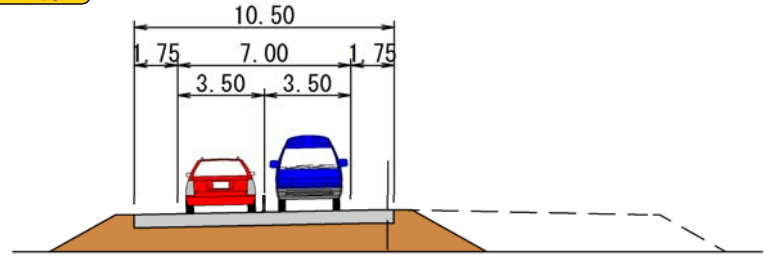
事業位置図

- 凡 例
- 計画区間
 - 高規格幹線道路
 - 一般国道(直轄区間)
 - 補助国道
 - 主要地方道
 - 一般県道
 - 市町村境
 - 主要な観光地

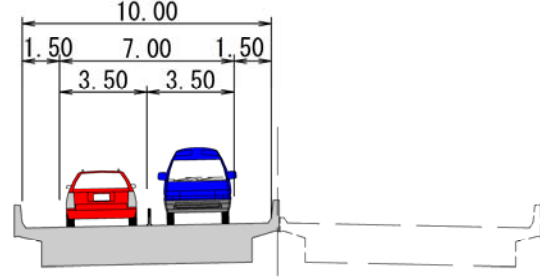


標準断面図

土工部



橋梁部



計画概要

起 終 点	とっとり とうほく ぬり はまちよう ながせ とっとり とうほく こうらちようつきのした 鳥取県東伯郡湯梨浜町はわい長瀬～鳥取県東伯郡琴浦町槻下		
計 画 延 長	延長 13.5km		
設 計 速 度	100km/h		
車 線 数	暫定2車線		
計 画 交 通 量	約23,500～29,400台		
	乗用車	小型貨物	普通貨物
	約12,400台/日	約4,100台/日	約11,300台/日
全 体 事 業 費	約364億円		

地元調整の経緯等

- 都市計画決定等の状況
- H29. 2 都市計画決定・告示
- 地域の要望等
- H28. 1: 鳥取県知事が早期整備を国土交通省に要望
 - H28. 5: 鳥取県知事が早期整備を国土交通省に要望
 - H28. 7: 鳥取県知事が早期整備を国土交通省、財務省に要望
 - H28. 8: 一般国道9号(「北条道路」)整備促進期成会が早期整備を国土交通省に要望
 - H28. 11: 鳥取県知事が早期整備を国土交通大臣に要望
 - H28. 11: 一般国道9号(「北条道路」)整備促進期成会が早期整備を国土交通省、財務省に要望
 - H28. 11: 鳥取県知事が早期整備を国土交通政務官に要望
 - H29. 1: 鳥取県知事が平成29年度新規事業化要望を国土交通省に要望
 - H29. 2: 一般国道9号(「北条道路」)整備促進期成会が早期事業化を国土交通大臣および国土交通政務官に要望

3. 現状と課題

現状 高速ネットワークを形成するために必要な道路

- ・鳥取県内の山陰自動車道で、現在開通している区間は、米子道路、名和・淀江道路、中山・名和道路、東伯・中山道路、青谷・羽合道路、鳥取西道路の一部であり、残る区間の鳥取西道路が事業中。
- ・山陰自動車道(北条道路)は、米子市～鳥取市間において事業化されていない唯一の区間。

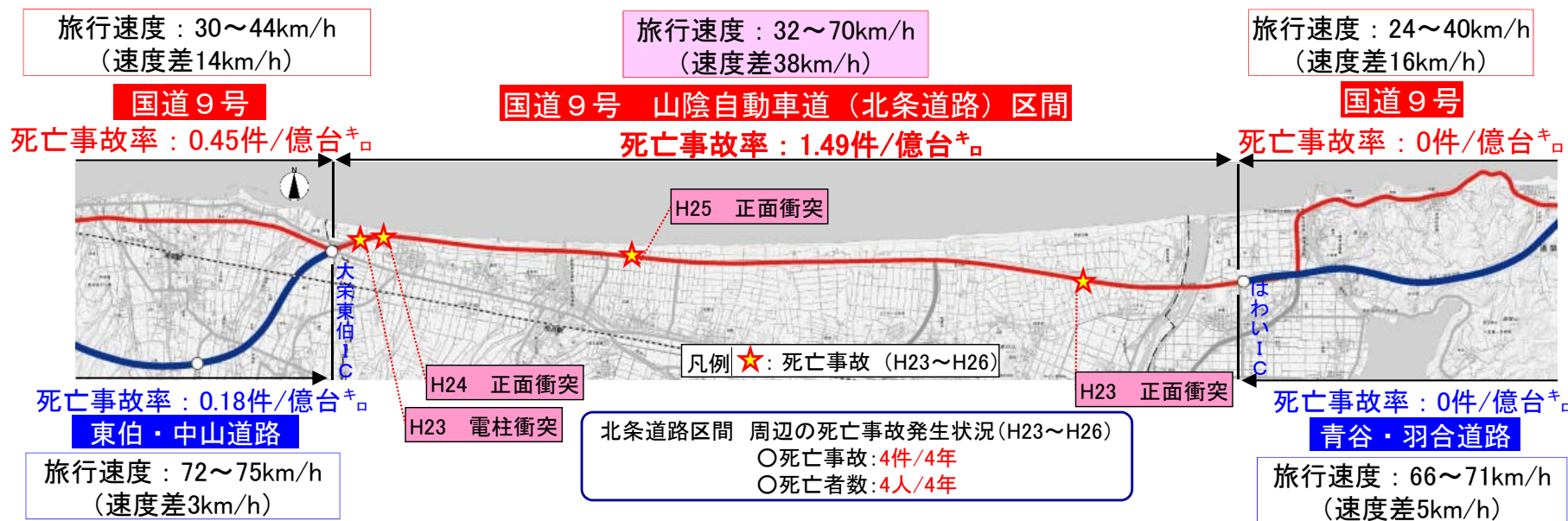


3. 現状と課題

課題① 通過交通と生活交通の輻輳

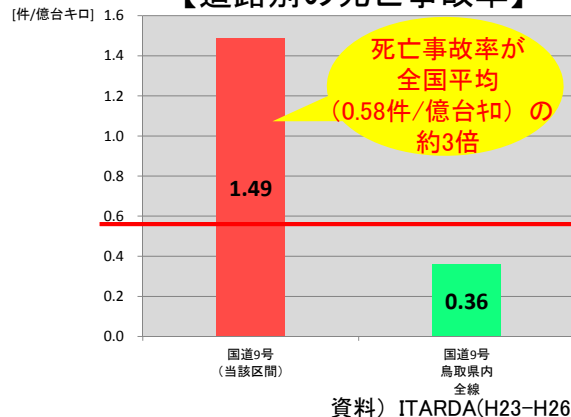
- ・当該区間の前後は山陰道が整備されており、長距離移動の通過交通(大型トラック等)と短距離移動の生活交通の分担がなされている一方、当該区間の現道である国道9号は通過交通と生活交通が混在し、大型車混入率が23%と高く(中国地整管内国道9号で4位)、走行速度のばらつきも大きくなっており、前後区間に比べ死亡事故が多発している。
- ・当該区間では死亡事故が1件/年の頻度で発生。死亡事故率は1.49件/億台キロと全国平均(0.58件/億台キロ)の約3倍、山陰道未事業化区間でワースト1位であり、道路の機能分担が必要。

【死亡事故の発生状況】

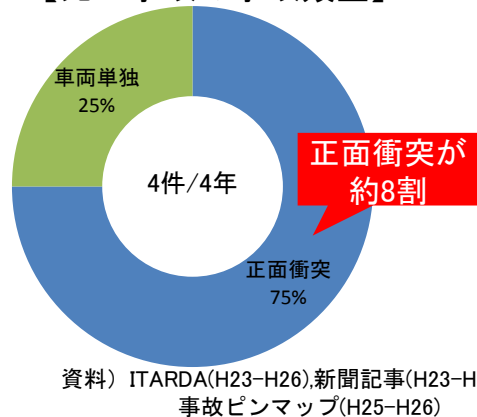


死亡事故率：H23-26イタルダデータ
 旅行速度：H27年度交通量調査結果
 旅行速度は平日7:00～19:00における
 旅行速度の上下値を記載

【道路別の死亡事故率】



【死亡事故の事故類型】



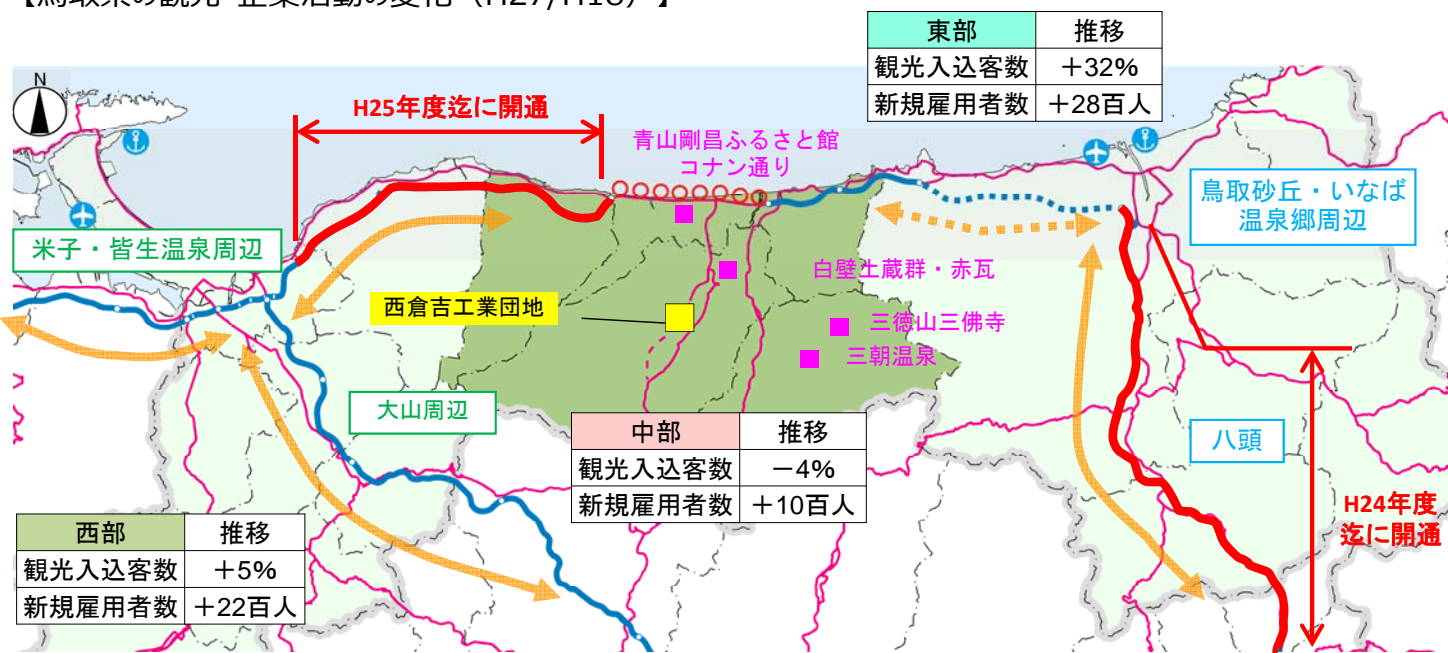
▲国道9号を通過する大型車

3. 現状と課題

課題② 観光・企業活動に不可欠な高速道路ネットワーク

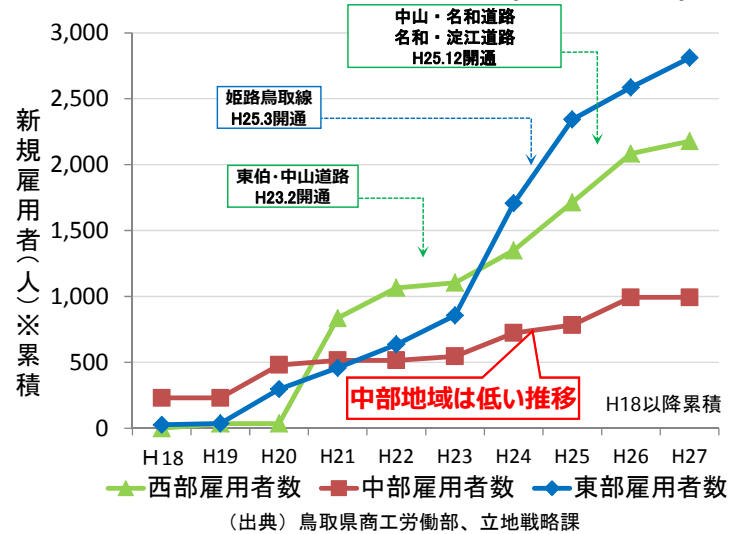
- 鳥取県内では、高速道路ネットワークの整備に伴い、観光客や新たな雇用が増加。鳥取県中部には観光資源や工業団地が存在するも、東部・西部と比較して伸び悩んでいる。
- 鳥取県が策定する観光振興指針では、「鳥取砂丘」を索引役とし、県内各地への観光客を周遊させる広域観光の推進を目指しており、山陰道の整備が実現にむけ大きな支援となる。

【鳥取県の観光・企業活動の変化 (H27/H18)】

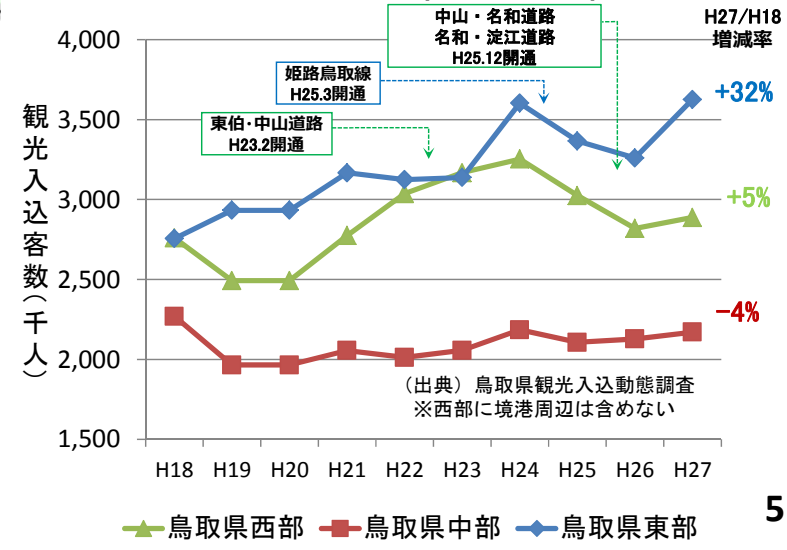


← 高速道路を利用した交流ルート
 (出典) 鳥取県商工労働部、立地戦略課のヒアリング調査
 (出典) 鳥取県観光入込動態調査
 ※西部に境港周辺は含めない

【鳥取県内の新規雇用者の推移(H18~H27)】



【観光入込客の推移(H18~H27)】

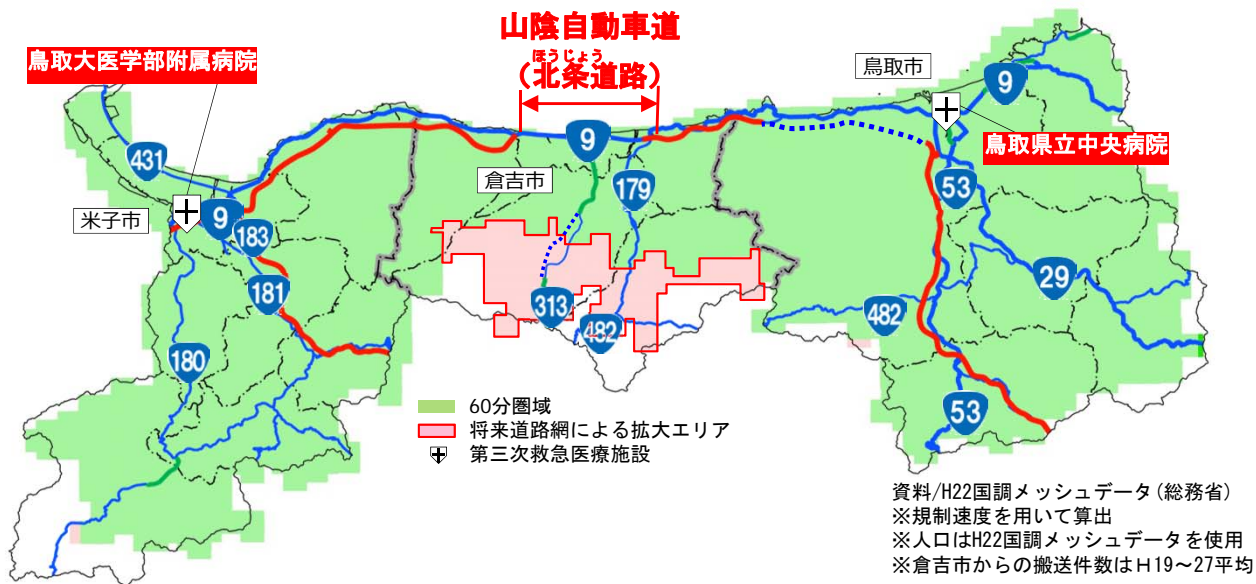


3. 現状と課題

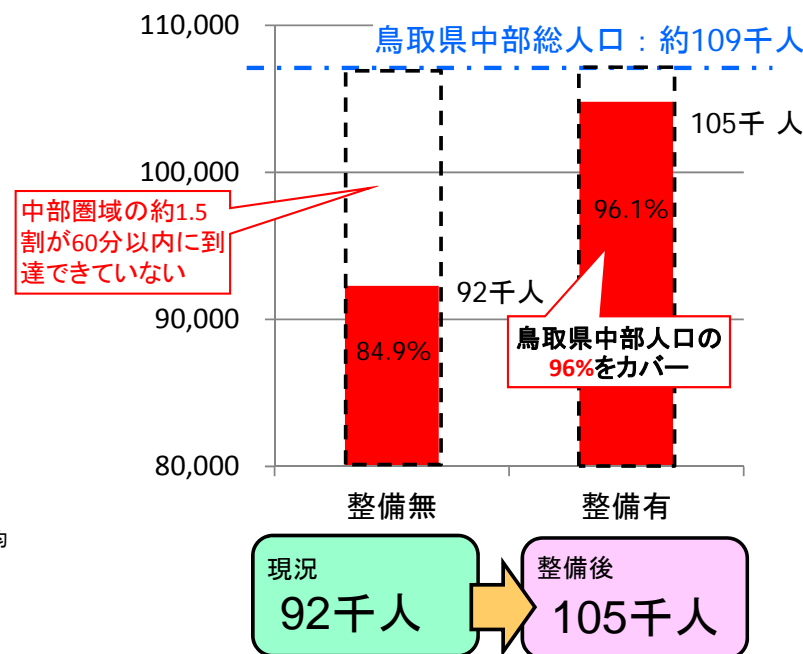
課題③ 医療サービス水準の地域間格差解消

- 鳥取県中部地域は、第三次救急医療施設が存在せず、鳥取県西部地域の鳥取大学医学部附属病院まで、鳥取県中部地域の人口の約1.5割(16,800人)が60分以内に到達できない状況。
- 北条道路等の整備により第三次救急医療施設への60分圏域が拡大し、鳥取県中部地域へのカバー率が増加。

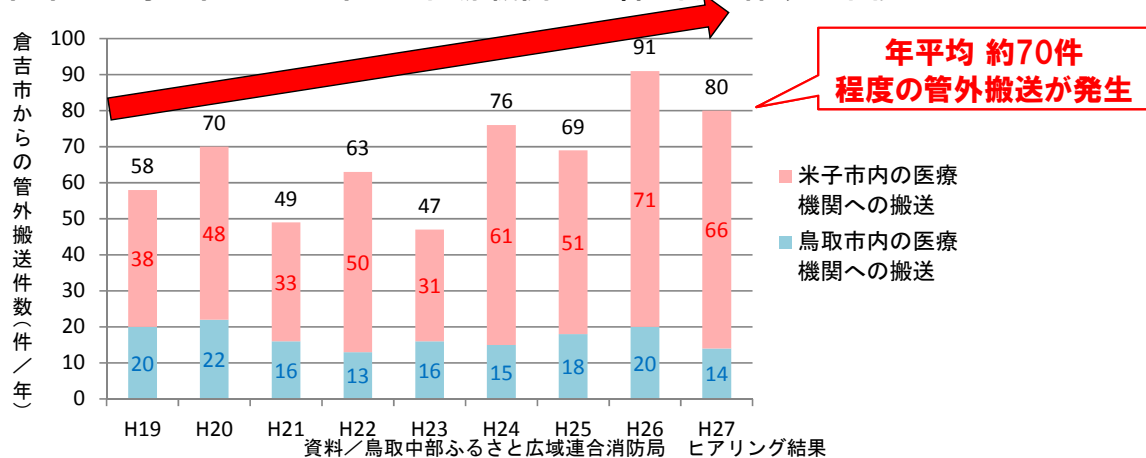
【第三次救急医療施設60分圏域】



【人口カバー率及び圏域人口の変化】



【倉吉市から鳥取市内・米子市内の医療機関への管外搬送件数の推移】

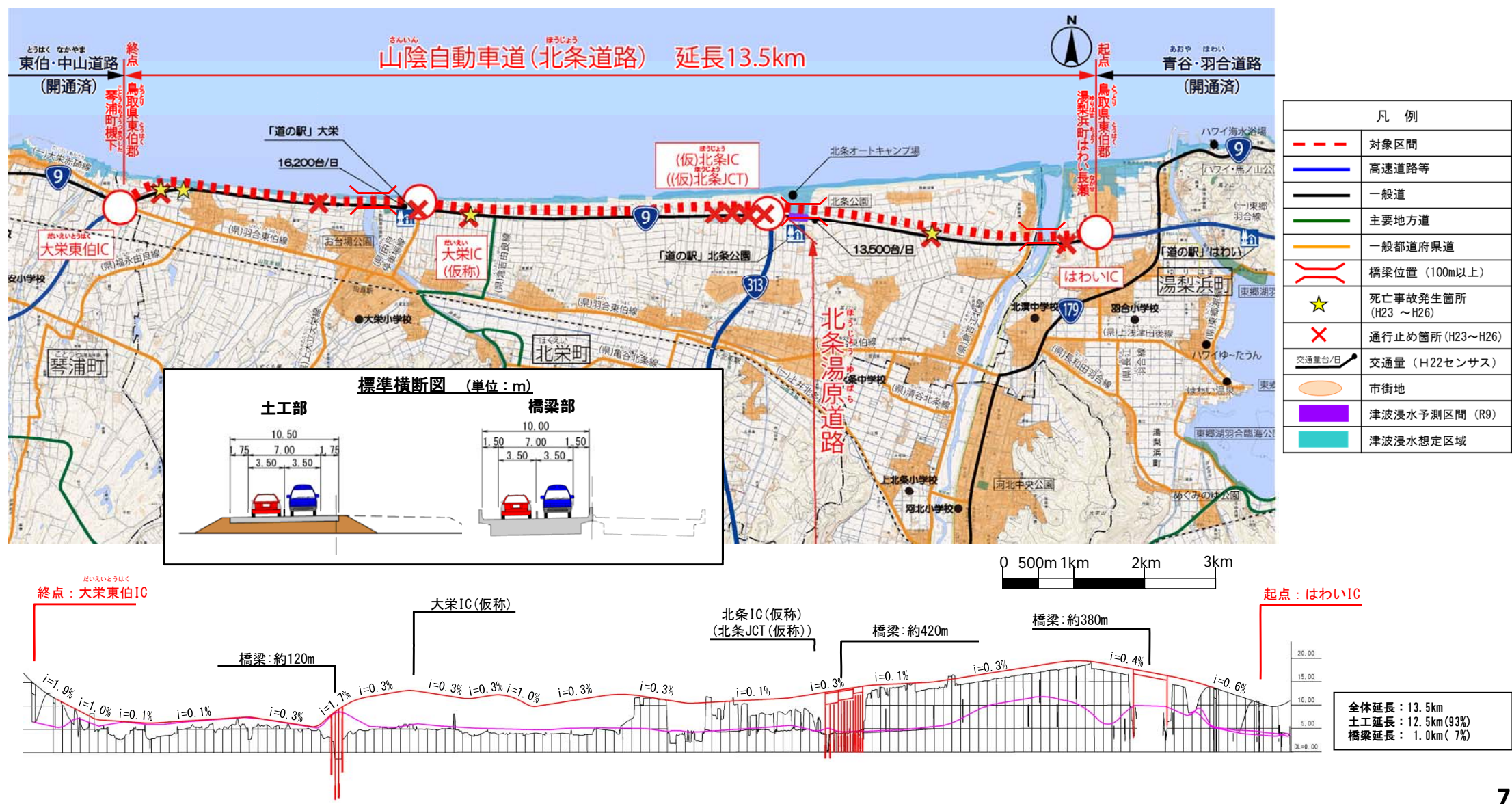


約13,000人の増加

※人口は平成22年国調メッシュデータより

4. 事業計画

- 死亡事故発生回避、通過交通と生活交通の分離、走行性の確保、広域ネットワークとしての機能確保のため、別線の自動車専用道路とした。
- 現道との接続としてIC4箇所、北条湯原道路とはJCT形式で接続する計画としている。



5. 整備効果

- 鳥取県内の山陰自動車道の唯一の未事業化区間とアクセスである、地域高規格道路(北条湯原道路)を同時に整備することで、中部地域へのアクセスが向上。
- 産業と観光活動を支援するとともに、救急医療機関へのアクセスが改善され、地域住民の安全・安心を確保。



《整備効果》

【安全性の向上】

当該路線の整備により、**高速ネットワークが整備される**

はわいIC～大栄東伯IC間に混在していた生活交通と通過交通が分離されることによって**交通事故が減少し、死亡事故率の改善が期待される**

【観光振興の促進】

当該路線の整備により、**鳥取県東部・西部とのアクセスが強化される**

県内を周遊する広域観光が可能となり、**観光交流の活性化への貢献が期待される**

【産業の活性化】

当該路線の整備により、**山陰自動車道(米子JCT～鳥取IC間)の高速ネットワークが形成される**

倉吉西工業団地等、**県中部への企業進出が促進されて民間投資が拡大し、地域活性化への貢献が期待される**



整備前はH22センサス混雑時平均旅行速度、整備後は規制速度V=70km/h想定から算出

【救急医療機関への速達性、确实性の確保】

当該路線の整備により、**県中部から鳥取県東部・西部の第3次救急医療機関へのアクセスが改善される**

搬送時間が短縮することで**救命率の向上や医療機関の広域連携強化が期待される**

6. 事業の効果

- ・全体事業の総費用は283億円、3便益による総便益は666億円で費用便益比は2.3である。
- ・JCT間の総費用は646億円、3便益による総便益は1,975億円で費用便益比は3.1である。

▶投資効果(3便益による費用便益比) (億円)

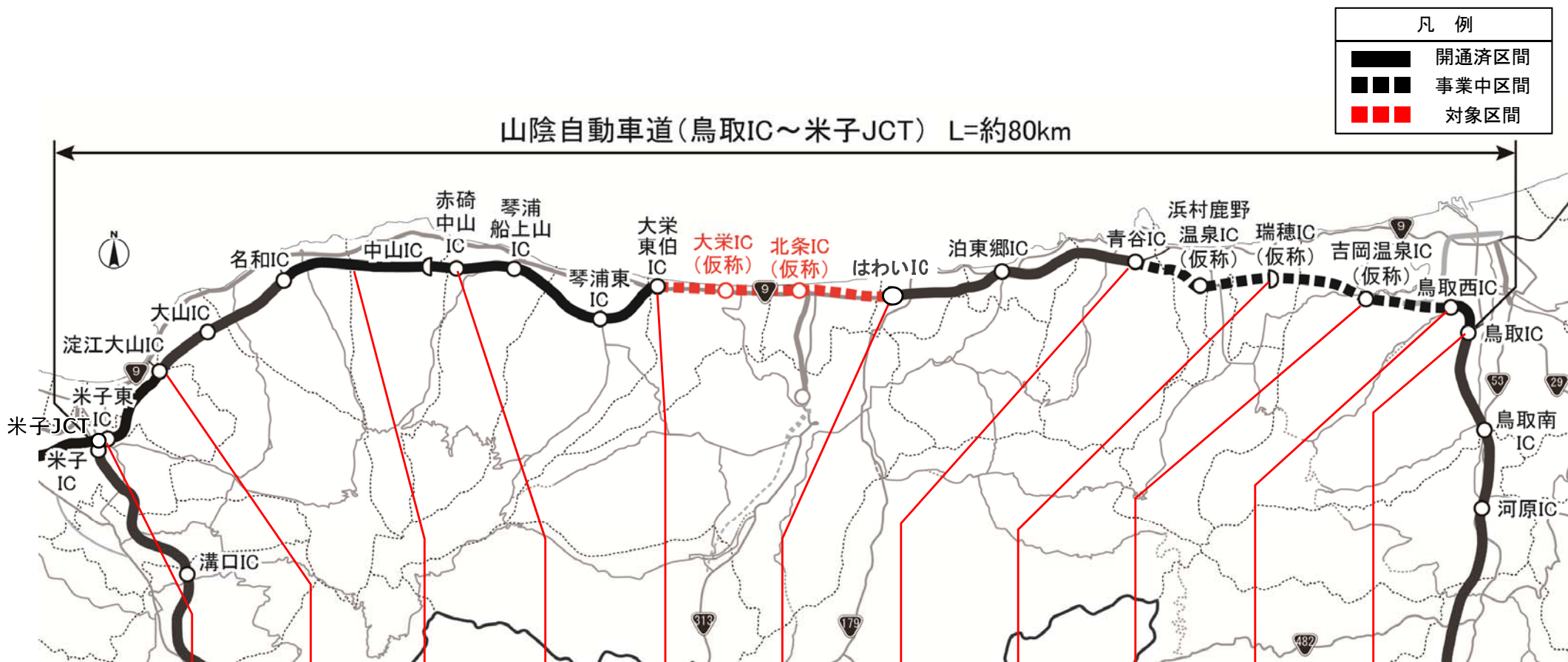
項目	JCT間	全体事業
費用 (C)	646	283
事業費	564	264
維持管理費	82	19
便益額 (B)	1,975	666
走行時間短縮便益	1,336	449
走行経費減少便益	437	133
交通事故減少便益	203	83
費用便益比	3.1	2.3

経済的内部収益率 (EIRR)	14.7%	9.5%
------------------------	--------------	-------------

便益計測対象項目	内容
走行時間短縮便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算出したもの。
走行経費減少便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行条件が改善されることによる走行に必要な経費(燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費)の減少効果を対象として算出したもの。なお、走行時間に含まれない経費を対象として算出している。
交通事故減少便益	周辺道路も含め、道路整備による交通量等の変化に伴う、交通事故による社会的損失(運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額等)が減少する効果を貨幣価値として算出したもの。

- ※1：総費用、総便益については、基準年（H28年）における現在価値を記入。
- ※2：総便益には、3便益（走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益）を計上。
- ※3：費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

6. 事業の効果



	開通済区間 L=5.9km (米子道路)	開通済区間 L=12.1km (名和・澁江道路)	開通済区間 L=4.3km (中山・名和道路)	開通済区間 L=12.0km (東伯・中山道路)	新規事業 候補箇所 L=13.5km	開通済区間 L=13.2km (青谷・羽合道路)	事業中区間 L=6.4km (鳥取西道路Ⅲ期)	事業中区間 L=5.9km (鳥取西道路Ⅱ期)	事業中区間 L=5.2km (鳥取西道路Ⅰ期 鳥取西IC~吉岡温泉IC)	開通済区間 L=1.8km (鳥取西道路Ⅰ期 鳥取IC~鳥取西IC)	B/C	EIRR
新規事業候補箇所					○		※1	※1	※1		2.3	9.5%
JCT間※2					○		○	○	○		3.1	14.7%

○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象

※1: 新規事業候補箇所のB/C等の算定にあたり事業中区間は将来ネットワークに含む

※2: 基準年をH28として計算