

国土交通大臣

石井 啓一 様

国の施策等に関する 提案・要望書

(平成28年7月)

鳥取県自治体代表者会議
鳥取県地方分権推進連盟

鳥	取	県	知	事	平	井	伸	治
鳥	取	県	議	長	齊	木	正	一
鳥	取	県	市	長	深	澤	義	彦
鳥	取	県	市	議	岡	空	研	二
鳥	取	県	町	村	小	林	昌	司
鳥	取	県	町	村	光	井	哲	治

高速道路ネットワークの早期整備について

《提案・要望の内容》

○高速道路ネットワークは、様々な分野の生産性の向上につながり、地方が持つ力を十分に発揮する「地方創生の道」として機能する。

また熊本地震のような大規模災害が発生した場合は、道路の寸断により支援物資の輸送などに大きな支障が生じることから、リダンダンシーの確保の観点からも、山陰道、山陰近畿自動車道等の高速道路ネットワークのミッシングリンクの早期解消と、計画的な整備を促進すること。

【高規格幹線道路】

- ①山陰道（鳥取西道路）の平成 29 年度一体的供用
- ②山陰道（北条道路）の全線早期事業化及び交通安全対策の整備促進
- ③山陰近畿自動車道（山陰道～鳥取市福部町）の調査促進
- ④山陰近畿自動車道（岩美道路）の整備促進
- ⑤境港～米子市の道路のあり方検討の促進

【地域高規格道路】

- ①北条湯原道路（北条 JCT）の新規事業化
- ②北条湯原道路（倉吉道路、倉吉関金道路）の整備促進
- ③江府三次道路（鍵掛峠道路、江府道路）の整備促進

<高速道路ネットワークの主な整備効果>

■新たなインバウンド観光需要の創出

・西部地区を中心に急増する外国人観光客に対応するため、山陰道をはじめとする高規格幹線道路と地域高規格道路の整備により、県内全域の主要観光地を結ぶ広域周遊ルートを形成。

※6月14日に鳥取・島根・山口を結ぶ「緑の道～山陰～」が広域観光周遊ルートとして認定

・様々な施策と連携し新たなインバウンド観光需要の創出を行うことで、平成 28 年度に設立された山陰DMOが掲げるH32年の外国人宿泊者数の25万人の達成を目指す。

※山陰海岸ジオパークの再認定に関し山陰近畿自動車の整備推進について提言あり

■救急医療における救命率の向上とリダンダンシーの確保

・「山陰道」や「山陰近畿自動車」は鳥取県を唯一東西に結ぶ国道9号の代替路のみならず、大規模災害発生時の支援物資輸送や生産活動の継続等における太平洋側の代替路としても機能。

・山陰道（「鳥取西道路」「北条道路」）や山陰近畿自動車道などの未整備区間の早期解消により、救急医療における救命率の向上と西日本のリダンダンシー機能を確保。

※平成30年度には鳥取県立中央病院が増床し、兵庫県の但馬地域を含む東部圏域の医療機能を強化

■市街地通過交通の排除による安全性・利便性の向上

・平成30年度に複数の大規模イベントを予定しており、各方面から大勢の来県者を想定。

・「鳥取西道路」の鳥取西IC～吉岡温泉ICも含めて平成29年度に一体的に供用することで、イベント参加者の移動を円滑化。

（平成30年度に計画している主なイベント）

◇全日本マスターズ陸上競技大会 ◇大山開山1300年の祭典

・「鳥取西道路」や「山陰近畿自動車道」（山陰道～福部IC）の全線開通により、市街地の通過交通を排除することで、市街地の道路利用者の安全性・利便性を向上。

<山陰道の開通にあわせて取り組んでいる主なもの>

○気高道の駅（仮称）の整備

・鳥取市街地周辺部の休憩及び情報提供施設として、鳥取西道路の全線開通（H29）にあわせ浜村鹿野温泉IC（仮称）付近にIC近傍型の「気高道の駅（仮称）」を整備（H30完成予定）。

○北条JCTの整備

・「北条道路」と「北条湯原道路」の一部である「北条倉吉道路」とを接続する「北条倉吉道路（北条JCT）」について、「北条道路」とあわせて都市計画決定の手続きを準備中。

《参考》

○県内高速道路等の整備状況

	計画延長	H27 年度末		鳥取西道路供用時	
		供用延長	供用率	供用延長	供用率
山 陰 道	88.0km	57.0km	64.8%	74.5km	84.7%
鳥 取 自 動 車 道	38.4km	38.4km	100.0%	38.4km	100.0%
米 子 自 動 車 道	48.2km	27.2km	56.4%	27.2km	56.4%
山陰近畿自動車道	26.0km	10.1km	38.8%	10.1km	38.8%
合 計	200.6km	132.7km	66.2%	150.2km	74.9%

※山陰近畿自動車道の岩美 IC～浦富 IC 間 1.9km が H28.3.26 に供用開始。

要望 鳥取西道路全線の平成29年度一体的供用

(移動時間の短縮や渋滞の解消などの効果)

第3次医療施設60分カバー率
約90%→約99%

鳥取西道路の整備により
60分カバー率が大幅に拡大し、
救命率の向上が期待される

鳥取西道路 L=7.0km
用地進捗率100%

一体的供用
鳥取IC~鳥取西IC
L=1.8km
鳥取西IC~吉岡温泉IC
L=5.2km

山陰道
鳥取西道路(二期) L=5.9km
用地進捗率100%

鳥取西道路開通に伴って整備が進められる気高道の駅(仮称)

鳥取西道路(二期) L=6.4km
用地進捗率100%

H29供用予定
吉岡温泉IC~青谷IC
L=12.3km

青谷羽合道路



凡例	
調査済箇所	<input type="checkbox"/>
発注済箇所	<input type="checkbox"/>
発注済未着手箇所	<input type="checkbox"/>
発注済済み	<input type="checkbox"/>
工事	<input type="checkbox"/>
27年度着手箇所	<input type="checkbox"/>

「鳥取西道路（鳥取西IC～青谷IC）」については、平成30年度に県内各地で開催されるイベントのアクセスルートとして活用が期待されることから、平成29年度供用予定が公表されている「吉岡温泉IC～青谷IC」とあわせて「鳥取西IC～吉岡温泉IC」の一体的供用が図られるよう整備を促進すること。

要望

北条道路の交通安全事業の早期整備

全線自動車専用道路に向けた都市計画の調査促進

(安全性の向上と移動の円滑化などの効果)

東伯耆道路
(平成23年2月27日供用)

北条道路 L=13.5km

一般部供用区間L=13.5km(平成22年度開通供用開始)

青谷羽合道路
(平成15年3月21日供用)

交通安全対策事業
(平成25年度事業化)

交通安全対策事業
(平成25年度事業化)

交通安全対策事業
(平成25年度事業化)

交通安全対策事業
(平成25年度事業化)

H14.4~H27.12までに発生した死亡事故
過去13年間に13件の死亡事故が発生

立寄構成区間L=4km

H22.5.25 正面衝突

H22.7.28 正面衝突

H23.7.20 正面衝突

H23.9.8 正面衝突

H23.7.12 正面衝突

H19.9.8 正面衝突

H14.5.15 追突

H27.4.6 正面衝突

H23.4.14 追突

H24.7.22 正面衝突

H25.4.8 正面衝突

H14.2.19 正面衝突

H22.9.8 正面衝突

H27.4.6 正面衝突

H23.4.14 追突

H24.7.22 正面衝突

H25.4.8 正面衝突

H14.2.19 正面衝突

H22.9.8 正面衝突

H27.4.6 正面衝突

H23.4.14 追突

H24.7.22 正面衝突

H25.4.8 正面衝突

H14.2.19 正面衝突

H22.9.8 正面衝突

H27.4.6 正面衝突

H23.4.14 追突

H24.7.22 正面衝突

H25.4.8 正面衝突

H14.2.19 正面衝突

H22.9.8 正面衝突

H27.4.6 正面衝突

H23.4.14 追突

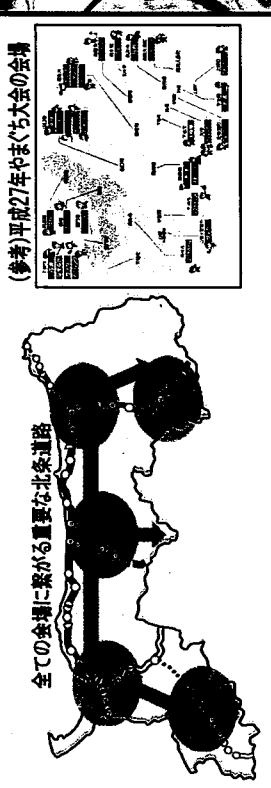
H24.7.22 正面衝突

H25.4.8 正面衝突

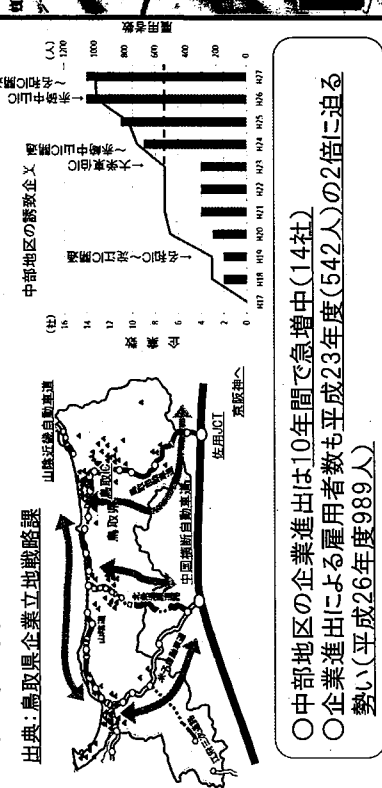


交差点部を中心に近年死亡事故が頻発
交通事故致死率(9.8%)は全国平均(0.6%)や
県内の他区間(1.6%)と比べて非常に高い。

(平成35年)高速道路ネットワークが繋がる中、全県でねんりんピックを開催
(参考)平成27年やまぐち大会の会場



(現在)県内高速道路ネットワークの整備により、企業進出が増加



- 中部地区の企業進出は10年間で急増中(14社)
- 企業進出による雇用者数も平成23年度(542人)の2倍に迫る勢い(平成26年度989人)

- ・山陰道で唯一の未事業化区間であり、東西のコンパクトネットワークに欠かかせない地方創生の道。
- ・自動車専用道路空白区間で重大事故が頻発、交通安全対策事業(交差点立体化)の早期整備が必要。
- ・平成35年に全県で開催される全国健康福祉祭(ねんりんピック)までの開通に向け、都市計画のための調査等を進めること。

要望

『岩美道路』の事業推進

及び『山陰道～鳥取市福部』の調査促進

東西は国内外の観光客を受け入れる玄関口

海の玄関口(境港)
 平成27年 29回客港(約1.9万人)
 平成28年 秋35回客港(約4万人)予定(過去最多)

H28:303 観光バスが砂丘を駆け抜け(乗客4,000人)

空の玄関口(米子空港)
 23日(18時50分)便就航15年(12)搭乗者数過去最多
 乗客1万1千1百1人(12)年乗客増加率定期化

平成30年度の鳥取県の主な行事
 平成30年 全日本マスターズ陸上競技選手権大会
 平成32年 東京オリンピックパラリンピック
 平成33年 関西ワールドマスターズゲームズ2021
 平成35年 全国健康福祉祭(ねんりんピック)ととっぴ大会

H27:木材の輸出開始
 H28:パイオ燃料(PKS)の輸入開始予定

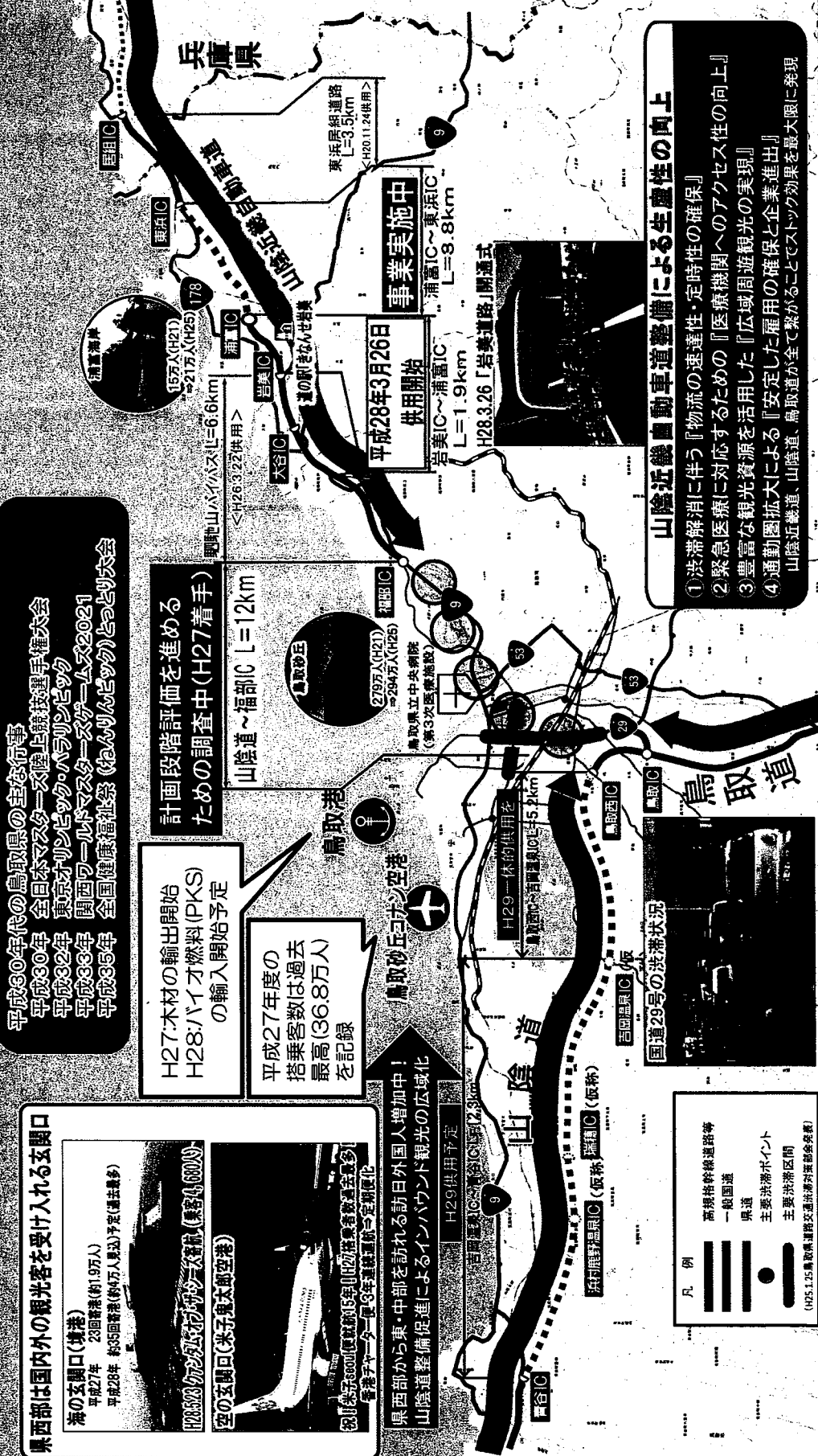
平成27年度の
 搭乗客数は過去
 最高(36.8万人)
 を記録

計画段階評価を進める
 ための調査中(H27着手)

山陰道～福部IC L=12km

県西部から東・中部を訪れる訪日外国人増加中!
 山陰道整備促進によるインバウンド観光の広域化

H29供用予定



事業実施中
 平成28年3月26日
 供用開始
 岩美IC～浦富IC L=1.9km
 H28.3.26「岩美道路」開通式

山陰近畿自動車道整備による生産性の向上

- 1 渋滞解消に伴う『物流の速達性・定時性の確保』
- 2 緊急医療に対応するための『医療機関へのアクセス性の向上』
- 3 豊富な観光資源を活用した『広域周遊観光の実現』
- 4 通勤圏拡大による『安定した雇用の確保と企業進出』

山陰近畿道、山陰道、鳥取道が全て繋がることでストック効果を最大限に発現



凡例

- 高規格幹線道路等
- 一般国道
- 県道
- 主要渋滞ポイント
- 主要渋滞区間

(H25.1.25鳥取県道路交通法審議会発表)

山陰近畿自動車道「山陰道～鳥取市福部町」については、平成27年度に計画段階評価を進めるための調査に着手しており、『山陰道』・『鳥取自動車道』・『山陰近畿自動車道』の3路線を連結する当該区間の事業化の実現に向けて、計画段階評価を促進すること。

要望 境港～米子市の道路のあり方の検討推進の

(渋滞の解消やアクセス性の向上などの効果)



「境港」は北東アジアのゲートウェイ

長崎 宇布奈島 上海

ウランオスツツ

空の玄関口

魚のまち

- ・H27水揚げは全国3位(暫定値)
- ・生ノロマグロ、カニ水揚げ 日本一

妖怪のまち

- ・水しげるロード入浴
- ・年間約200～320万人(H23～H27)

国内外観光客の空の玄関口

- ・ソウル便のH27搭乗者数は約35万人で過去最高
- ・香港チャーター便3年連続運航⇒定期便化
- ・山陰唯一の国際路線ソウル便

国内外観光客の海の玄関口

- ・大型クルーズ船が次々と寄港
- ・平成27年 23回寄港(約1.9万人)
- ・平成28年 約35回寄港(約4万人見込)予定
- ・今年最初のクルーズ客船!
- ・平成28年1月8日 及び1月10日 北東アジア寄港

交流エリアの拡大により
圏域全体が活性化

米子市～境港間の渋滞緩和、物流の効率化が課題

「境港」と米子自動車道を結ぶ国道431号は慢性的に渋滞

高速度路までの距離は日本海側拠点港の中で「境港」が最長

拠点港	高速度路までの距離 (km)
境港	21.1
小倉	18.0
釜山	15.0
釜山	14.0
釜山	13.0
釜山	12.0
釜山	11.0
釜山	10.0
釜山	9.0
釜山	8.0
釜山	7.0
釜山	6.0
釜山	5.0
釜山	4.0
釜山	3.0
釜山	2.0
釜山	1.0
釜山	0.5

米子・境港圏域が持つポテンシャルを活かし、境港が北東アジアのゲートウェイとして機能するためには高規格な道路が必要不可欠であり、境港～米子市の道路のあり方の検討を促進すること。

【効果】鳥取西道路の平成29年度全線開通へ高まる期待 (平成30年度は大規模イベント等が多数開催予定)

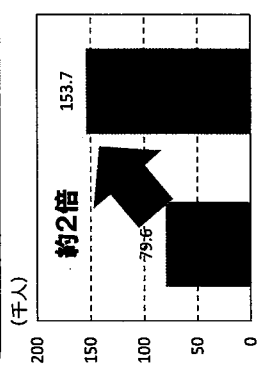
【平成30年度に予定されている主な出来事】

- ①全日本マスターズ陸上競技大会の開催
- ②山陰海岸ジオパークの再認定
- ③大山開山1300年の祭典
- ④鳥取県立中央病院の改築・鳥取市の『中核市』への移行
- ⑤気高道の駅(仮称)のオープン

③開山1300年を迎える大山

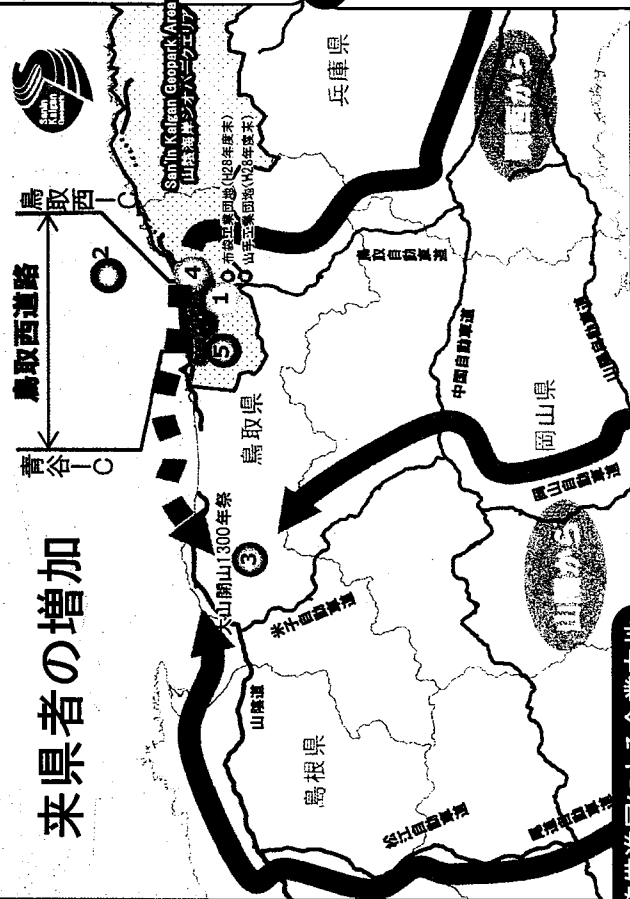


【参考】開創1200年の「高野山」観光客が約2倍に！



※GWの高野町への入込客数
H27は高野山開創1200年記念大法会期間中
資料:和歌山県

来県者の増加



鳥取自動車道の全線開通と山陰道の整備進展による企業立地

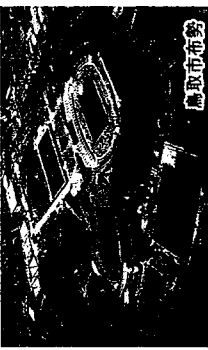
鳥取市では、鳥取道沿線に新たな工場団地造成に着手、鳥取西道路開通までに企業の受け皿を確保。(山手工業団地、布袋工業団地の一部がH28年度未造成完了予定)
鳥取西道路の開通により、企業立地場所の魅力が増し、新たな企業進出を後押し。

鳥取西道路沿線企業の声

鳥取西道路の開通は商談時のセールスポイントになっている。商圏拡大に繋がっている。是非平成29年度に全線開通してほしい。

通勤圏の拡大による人材確保に繋がるので、一日でも早い鳥取西道路の全線開通を期待している。高速道路の整備により、材料の仕入れで関西圏から新たな商談も増え、生産コスト削減や新製品の開発にも繋がっており、今後の更なる業績UPに期待している。

①全日本マスターズ陸上開催



鳥取市勢
ペタラン勢を中心とした陸上競技の祭典
鳥取県をPRする各種イベントも併催

②山陰海岸ジオパークの再認定



平成26年9月、世界ジオパーク再認定
(平成30年の再認定では「高速道路の延伸」が条件)
平成27年11月、ユネスコが世界ジオパークを
世界遺産と同じ正式事業に認定

④鳥取県立中央病院の改築



鳥取県東部及び兵庫原境地域での
第3次医療機関による高度医療の提供
鳥取市は平成30年度に「中核市」へ
移行予定

⑤気高道の駅(仮称)オープン



鳥取西道路開通に併せたオープンを
予定している「近傍型の道の駅」

【効果】 高速道路ネットワークの整備による交流人口の拡大

山陰インバウンド機構の設立 (H28.4.22)

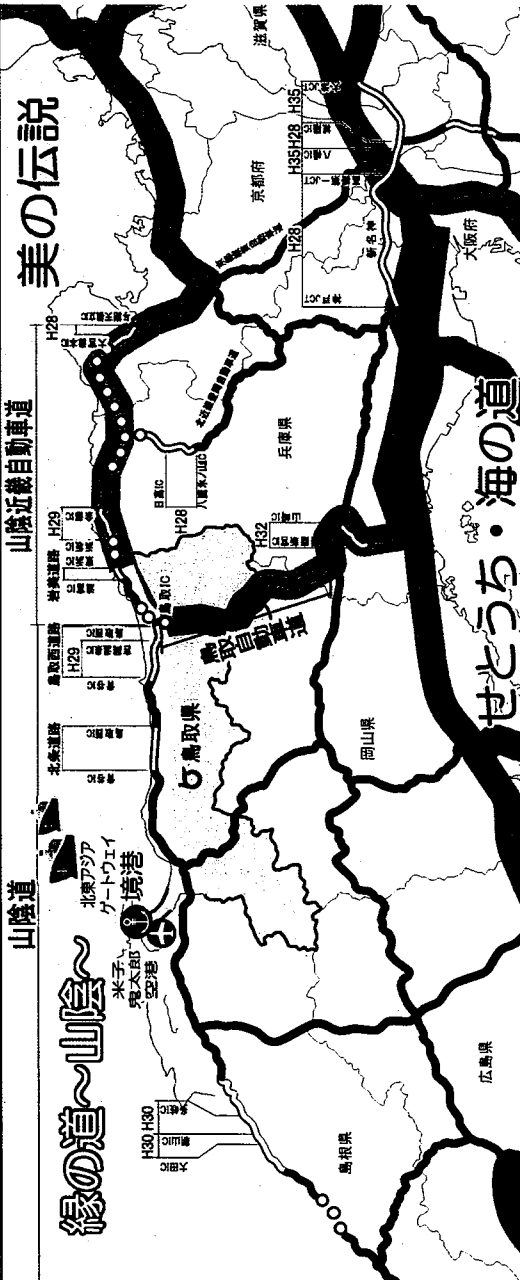
- 目標：鳥取・島根両県の外国人観光宿泊者数を平成32年までに25万人 (H27年は約12万人)
- 世界に通用する「山陰ブランド」の確立を目指す

縁(えん)の道～山陰～の認定 (H28.6.14)

- ルート：鳥取、島根、島根県、山口県萩市
- 観光拠点：石見銀山 (鳥取県；日本遺産) など
大山、三嶺山 (島根県；日本遺産) など

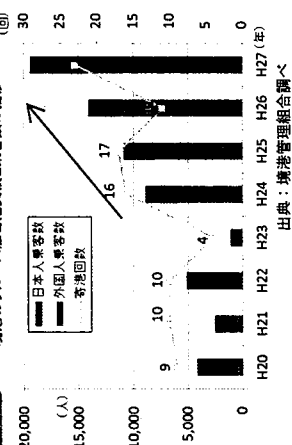
世界最大級の大型クルーズ船

(クワンタム・オブ・ザ・シーズ)
17万トン級



【背景】

① 境港のクルーズ船寄港系統と乗客数の推移

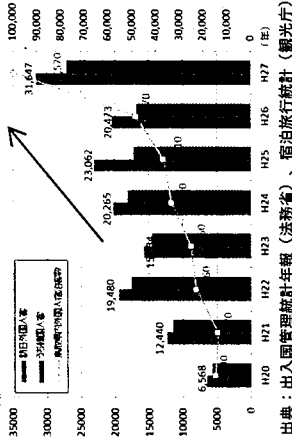


■ 特に平成24年より大型クルーズ船により境港へ入国する外国人の増加が顕著

※ H28では寄航35回、乗客約4万人を見込む

■ 県西部から海路、空路により入国する外国人が年々増加している

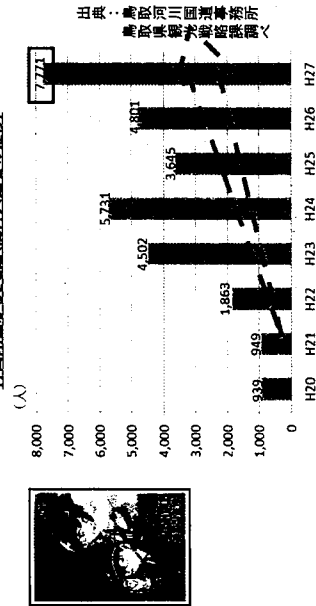
② 鳥取県からの外国人入国者数(境港・米子・東大津線)※



出典：出入国管理統計年報(法務省)、宿泊旅行統計(観光庁)

【効果】

③ 青山剛昌ふるさと館(海外入国者の推移)



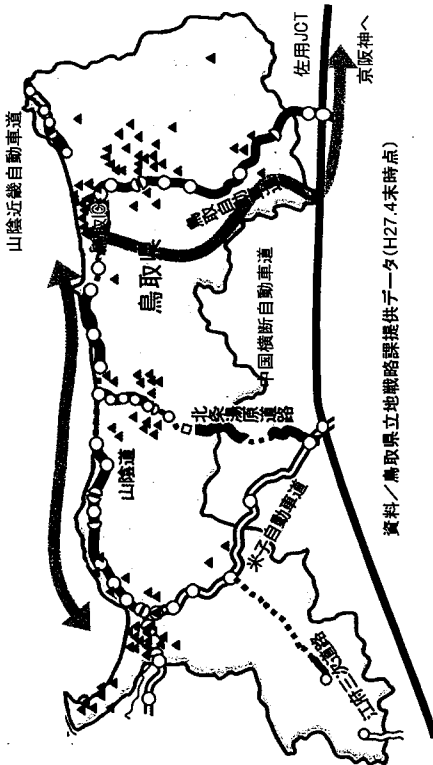
■ 近年では県中部を訪れる外国人観光客も年々増加
山陰道整備による移動時間短縮で周遊観光拡大

○ 境港に寄港するクルーズ船が近年大幅に増加している。また、山陰道等の高速道路ネットワークの整備により、このインバウンド観光による効果は県西部のみならず県中部にまで影響を見せている。

(県中部の青山剛昌ふるさと館では訪日外国人客が7倍(H26/H19)に増加)

○ 高速道路ネットワークの整備による移動時間の短縮は、新たな広域観光周遊ルートとして6月14日に認定された「縁の道～山陰～」と、観光周遊ルートの結節点を活かした「美の伝説」へのインバウンド観光の波及など、観光振興のさらなる発展が期待される。

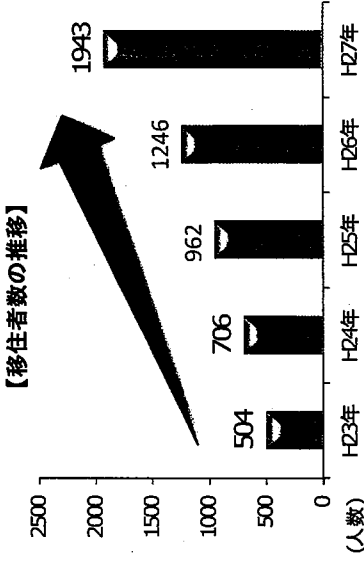
【効果】 高速道路ネットワーク整備は企業進出を促進し雇用が拡大! 雇用拡大は移住増加を促進し、地方の生産性向上がさらに加速!!



県内高速道路ネットワーク整備により
 ○H23～H27年度までの5年間で、60社、3,996名の雇用を確保
 ○平成27年度も鳥取市で進出5社(雇用人数計325名)の企業誘致が決定

鳥取市HI
中京圏から航空機関連の製造業
鳥取県への初進出(H27.4.30)

鳥取市揮
中京圏から自動車部品の製造業
の進出(H27.4.27)



H23～H27年度までの5年間の鳥取県へ移住者は
5,361人

東日本大震災以降の安全志向や県及び市町村による施設の充実に加え、鳥取道の全通や、山陰道が繋がってきたこと等による県内企業の求人増加により、移住者が増加。

H26年度移住状況

移動元: 近畿地方(451人)、中国地方(354人)、関東地方(238人)
 移動先: 鳥取市(399人)、倉吉市(147人)、琴浦町(137人)

県に移住3418人

20～30代多く2市2町人気

11年度 14年度
 1. 移住者数は、11年度から14年度にかけて、約2倍に増加した。これは、東日本大震災以降の安全志向や県及び市町村による施設の充実に加え、鳥取道の全通や、山陰道が繋がってきたこと等による県内企業の求人増加により、移住者が増加したためである。特に、20～30代の若年層の移住者が増加している。これは、若年層の求職活動が活発化していることや、若年層の移住先として鳥取県が魅力的であることが要因と見られる。また、鳥取市、倉吉市、琴浦町の3市2町が、移住者の受け皿として人気を集めている。これは、これらの市町村が、移住者に対する支援策を講じていることや、移住しやすい環境を整えていることが要因と見られる。

<H27.6.25 日本海新聞>

鳥取県4年で60社誘致

リスク分散考慮 業種偏在を回避
 支援強化 鳥取道後押し
 鳥取県は、東日本大震災以降、安全志向が高まり、企業進出が促進されている。特に、山陰道や山陰道の全通により、交通利便性が向上し、企業進出がさらに加速している。鳥取県は、この好機を捉え、積極的に企業誘致に取り組んでいる。4年間で60社以上の企業を誘致し、3,996名の雇用を確保している。これは、鳥取県が、企業進出を促進するための様々な支援策を講じていることが要因と見られる。また、鳥取道や山陰道の全通により、交通利便性が向上し、企業進出がさらに加速している。鳥取県は、この好機を捉え、積極的に企業誘致に取り組んでいる。4年間で60社以上の企業を誘致し、3,996名の雇用を確保している。これは、鳥取県が、企業進出を促進するための様々な支援策を講じていることが要因と見られる。

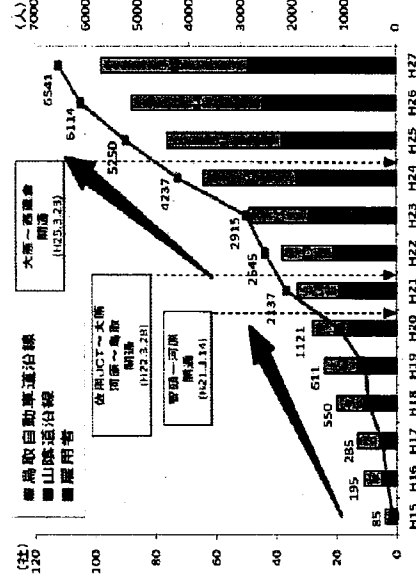
<H27.6.5 山陰中央新報>

F D K 鳥取が生産拡大

本社から研究機能一部も
 鳥取県は、東日本大震災以降、安全志向が高まり、企業進出が促進されている。特に、山陰道や山陰道の全通により、交通利便性が向上し、企業進出がさらに加速している。鳥取県は、この好機を捉え、積極的に企業誘致に取り組んでいる。4年間で60社以上の企業を誘致し、3,996名の雇用を確保している。これは、鳥取県が、企業進出を促進するための様々な支援策を講じていることが要因と見られる。また、鳥取道や山陰道の全通により、交通利便性が向上し、企業進出がさらに加速している。鳥取県は、この好機を捉え、積極的に企業誘致に取り組んでいる。4年間で60社以上の企業を誘致し、3,996名の雇用を確保している。これは、鳥取県が、企業進出を促進するための様々な支援策を講じていることが要因と見られる。

<H28.4.28 日本海新聞>

【鳥取県内への企業誘致数(累積)】



米子自動車道、鳥取自動車道等の暫定2車線区間の 4車線化について

《提案・要望の内容》

○本来4車線であるべき高速道路が、県内は僅か1割程度しか整備されていないことから、重大事故の発生やそれに伴う通行止めの頻度が高く、これらを解消し高速道路ネットワーク本来の定時性・安全性を確保するため、暫定2車線区間の4車線化を図ること。

また、付加車線の検証対象となった米子自動車道については、早期の工事着手を図るとともに、設置区間の選定にあたっては、地元関係者等の意見を十分に聴取し、設置後の効果検証方法など必要な情報の提供に努めること。

- ①米子自動車道（蒜山IC～米子IC）の付加車線設置検証区間の早期工事着手と暫定2車線区間の4車線化
- ②鳥取自動車道において整備中の付加車線の早期供用と暫定2車線区間の4車線化
- ③山陰道（米子道路）における整備中の付加車線の早期供用

< 4車線化の主な整備効果 >

■安全性の向上

- ・鳥取県内の高速道路は暫定2車線による対面通行区間が多いため死傷事故率が高く、全国平均死傷事故率を上回る状況となっている。
(鳥取自動車道が10.6件/億台キロ、米子自動車道が10.1件/億台キロ>全国平均死傷事故率8件/億台キロ)
- ・概ね4車線化が完成した米子自動車道の岡山県側では死傷事故が12件/億台キロ⇒7件/億台キロ(約6割)へ飛躍的に改善されており、4車線化により死傷事故率が減少する。

■定時性の確保による信頼性の向上

- ・4車線化により、事故・故障車の発生や大型車の登坂不能などによる通行止めが解消され、経済活動等における重要な要素である定時性が確保される。
- ・安全性の向上と定時性の確保により高速道路利用の信頼性が高まることで、広域観光周遊ツアーの造成や企業進出などが促進され、地方創生が推進される。

《参考》

○県内高速道路等の付加車線状況

	県内計画延長	県内供用延長	うち付加車線延長
山 陰 道	88.0km	57.0km	6.8km
鳥 取 自 動 車 道	38.4km	38.4km	1.1km
米 子 自 動 車 道	48.2km	27.2km	8.2km
山陰近畿自動車道	26.0km	10.1km	0.5km
合 計	200.6km	132.7km	16.6km

※整備率 : 供用延長／計画延長 = 66.2%

※4車線化の割合: 付加車線延長／供用延長 = 12.5%

※「県内高速道路等」には山陰近畿自動車道を含み、各延長はおおよその数値である。

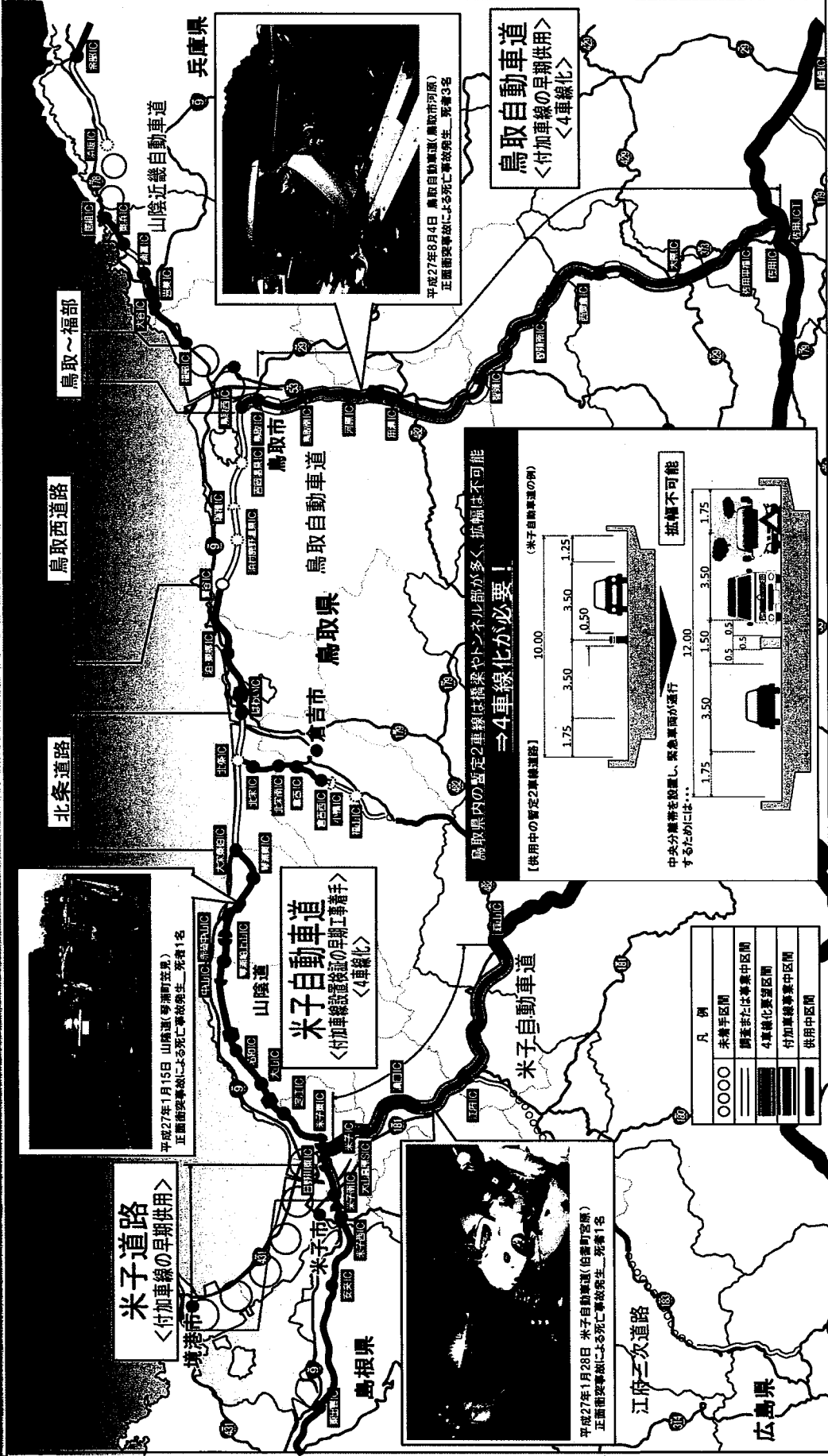
○県内高速道路での人身事故発生状況（件数）

		平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	合計
鳥取道	全事故	7	4	8	4	10	6	39
	うち死亡				1	1	1	3
山陰道	全事故	12	10	18	23	16	28	107
	うち死亡		1	1	2	2	2	8
米子道	全事故	12	7	5	6	10	5	45
	うち死亡	1		1			1	3
合計	全事故	31	21	31	33	36	39	191
	うち死亡	1	1	2	3	3	4	14

※H27年山陰道で発生した死亡事故1件を除き、残る13件の死亡事故は全て暫定2車線区間で発生

※事故件数は県警（交通規制課）調べ

要望 県内高速道路ネットワークの4車線化に早期着手を！！ 高速道路本来の定時性と安全性の実現

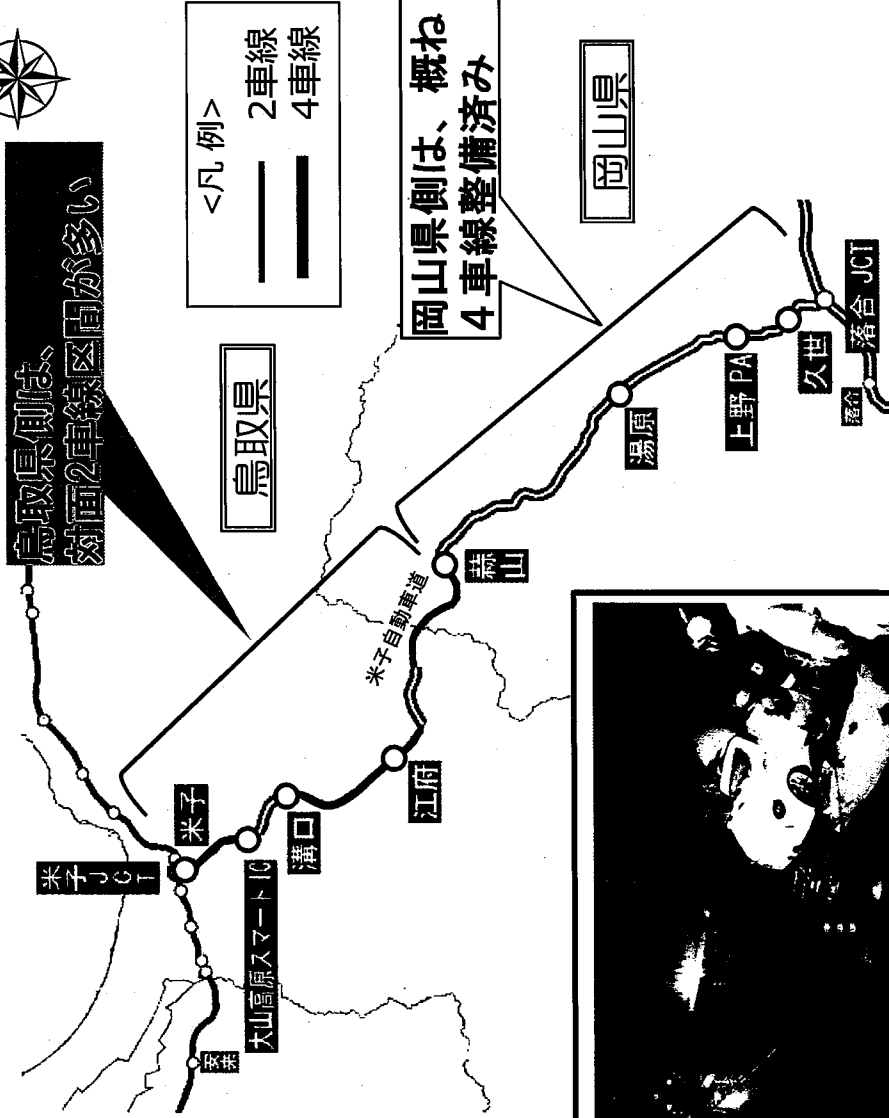


鳥取自動車道、米子自動車道の4車線化により、対面通行に起因する重大な事故の防止や渋滞を解消し、高速道路ネットワーク本来の定時性、安全性を確保することで、さらなる生産性の向上を図ること。

【効果】米子道4車線化による安全性向上

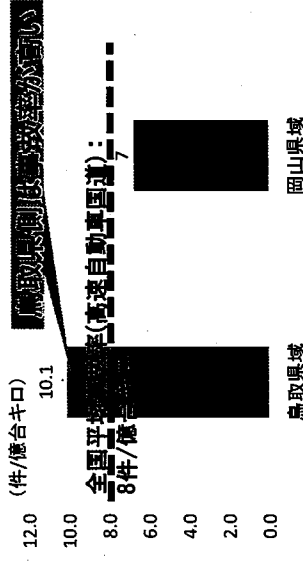
- 米子自動車道の鳥取県側では暫定2車線による対面通行区間が多いため死傷事故率が10.1件/億台キロ/億台キロと高く、高速道路における全国平均死傷事故率8件/億台キロを上回る状況となっている。
- 概ね4車線化完成した岡山県側では死傷事故が12件/億台キロ⇒7件/億台キロへ飛躍的に改善されており、鳥取県側においても4車線化による死傷事故率の減少が期待される。

■米子自動車道の車線数(付加車線含む)



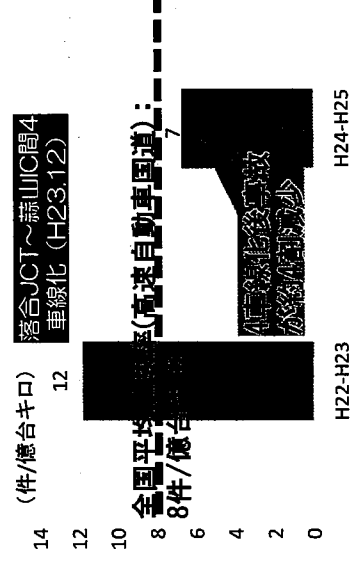
平成27年1月28日 米子自動車道(伯耆町宮原)正面衝突事故による死亡事故発生_死者1名

■米子自動車道の県別死傷事故率



出典: 鳥取県域一とっとりwebマップ (H24~H26発生人身事故)
岡山県域一交通年鑑 (岡山県警察本部) (H24~H25発生人身事故)
全国平均一第15回高速道路のあり方検討有識者委員会資料

■米子自動車道(岡山県側)の死傷事故率推移



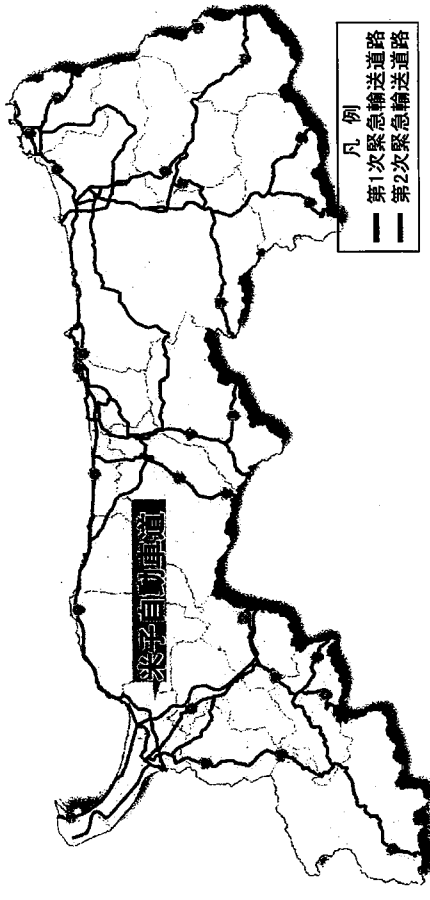
出典: 岡山県域一交通年鑑 (岡山県警察本部) (H24~H25発生事故)
全国平均一第15回高速道路のあり方検討有識者委員会資料

【効果】米子道4車線化による冬期交通の安定性確保

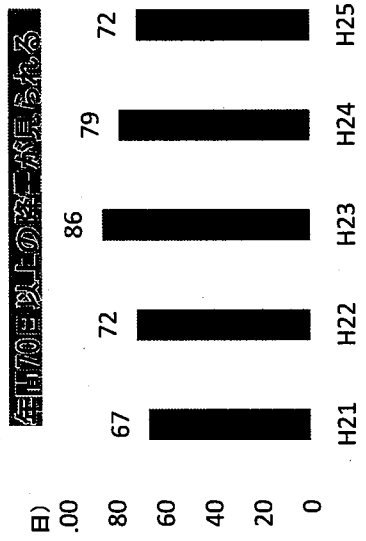
○米子自動車道では、年間70日以上の降雪が見られ、米子自動車道で発生する通行止めの36%が降雪による通行止めとなっている。

○米子自動車道は、第一次緊急輸送道路及び原子力災害発生時の避難経路にも指定されているが、4車線あれば一部車線を堆雪ヤードとして活用することも可能となり、早期通行止め解除による安定した交通確保が期待される。

■鳥取県内の緊急輸送道路



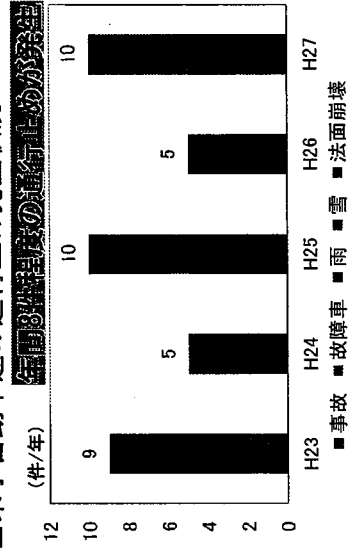
■米子自動車道の降雪日数



■観光関係者の声

“米子道は、冬期は通行止めが多発する”という風評被害がある。

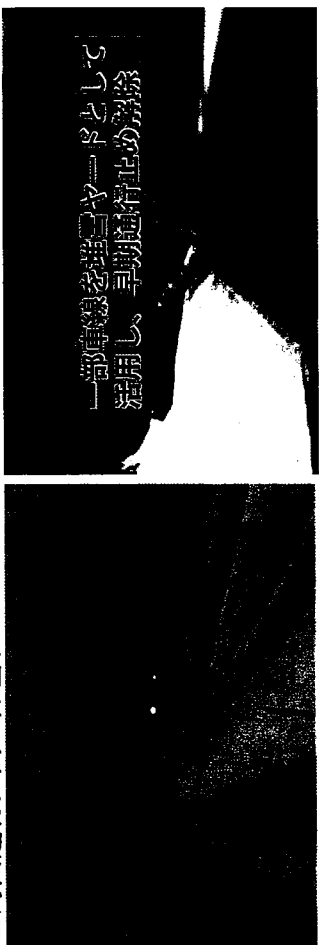
■米子自動車道の通行止め発生状況



■米子自動車道の通行止め要因



■対面通行区間の除雪状況



出典：道路新産業開発機構(鳥取自動車道の維持管理について)

出典：近畿自動車道教習線(福知山～舞鶴西)事業評価資料

鳥取県域が関連する通行止めを集計