

国の施策等に関する 提案・要望書

(平成26年4月)

鳥 取 県

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》

これまで整備が遅れていた本県的高速道路ネットワークについては、平成25年度に3区間（『山陰道』（鳥取IC～鳥取西IC）（赤碓中山IC～名和IC）、『山陰近畿自動車道』（福部IC～岩美IC））が一気に開通するなど、全国的高速道路ネットワークへの接続が順次拡大しているが、県民の悲願である1日も早い県内全線の完成に向けて、残る区間の早期整備とともに、ミッシングリンクの解消に向けた調査・検討を促進すること。

○「鳥取西道路」全線の平成29年度一体的供用

「鳥取西道路（鳥取西IC～青谷IC）」については、平成29年度供用予定が公表された「吉岡温泉IC～青谷IC」とともに、「鳥取西IC～吉岡温泉IC」についても一体的な供用が図られるよう、埋蔵文化財調査の集中的・計画的な実施に加え、調査が完了した区間においては速やかに工事着手し、整備を促進すること。

○「北条道路」の交通安全対策事業の早期整備及び早期事業再開に向けた計画段階評価の促進

「北条道路」については、近年重大な交通事故が頻発していることから、交通安全対策事業（湯梨浜・北栄地区の交差点立体化）の早期整備を図るとともに、全線の早期事業再開に向けて、早急に計画段階評価を進めること。

○「山陰道～鳥取市福部町」の計画段階評価に向けた調査の促進

未指定区間となっている『山陰近畿自動車道「山陰道～鳥取市福部町」』については、官民連携による「高速道路を活かしたまちづくり勉強会」において、『山陰道』・『鳥取自動車道』・『山陰近畿自動車道』の3本の路線を連結させ、市内区間のミッシングリンクの早期解消に向けた整備の必要性等が示されたところであり、早期事業化のための計画段階評価に向けた調査を進めること。

○「米子市～境港」の検討の促進

「米子市～境港」については、引き続き、必要な検討を進めること。

○『鳥取自動車道』における付加追越車線の早期供用

『鳥取自動車道』については、高速道路本来の定時性・安全性を十分に発揮させるため、現在整備中の4区間の付加追越車線を早期に供用すること。

○『米子自動車道』・「米子道路」の4車線化及び「米子道路」における付加追越車線の早期供用

高速道路本来の定時性・安全性の確保を図るため、『米子自動車道（蒜山IC～米子IC）』・「米子道路」について4車線化を行うこと。

また、「米子道路」については、現在整備中の日野川東IC～米子南IC間の付加追越車線を早期に供用すること。

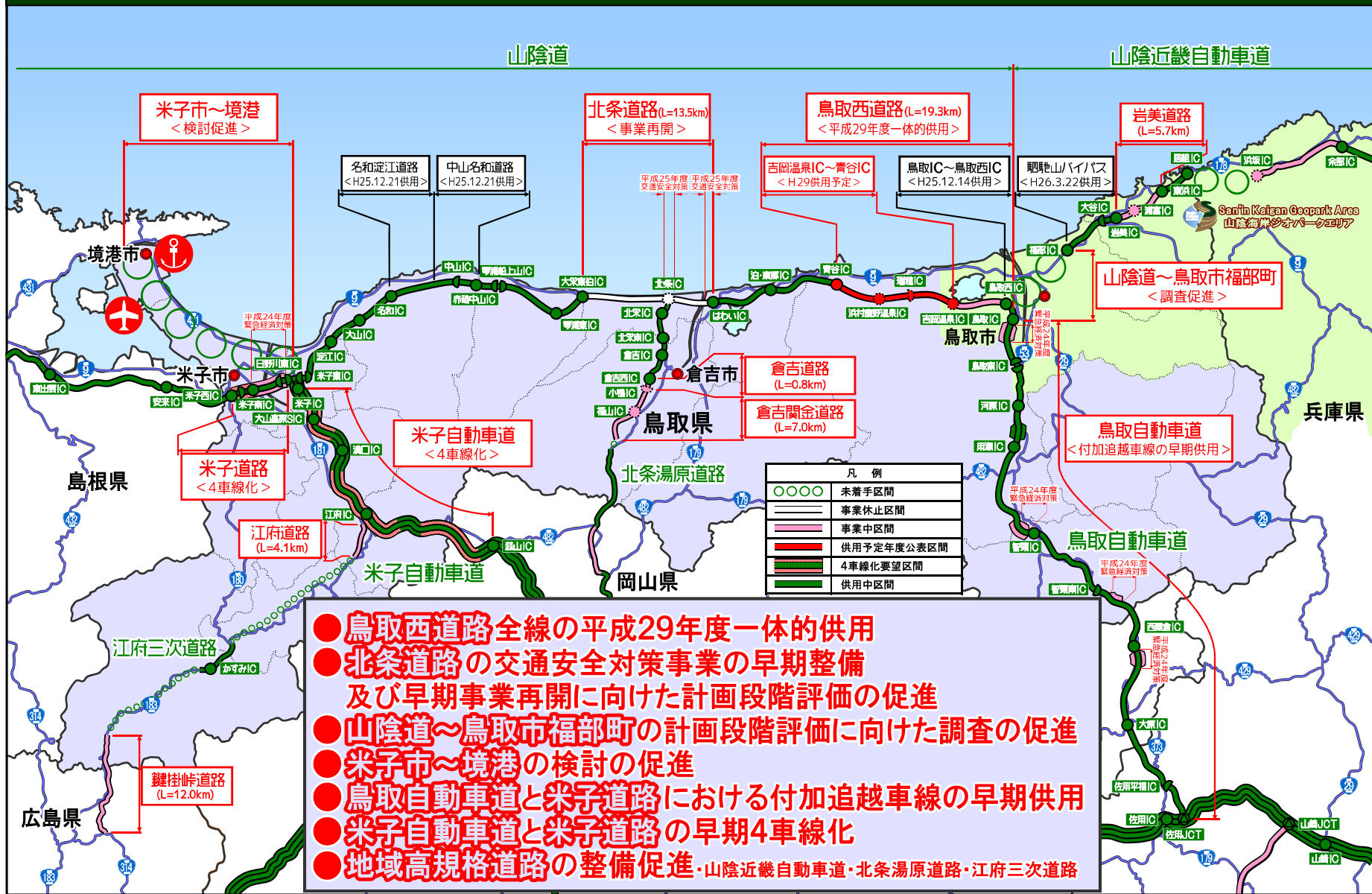
○地域高規格道路の整備促進

高速道路ネットワークを補完する地域高規格道路については、1日も早い供用を図るため、トンネル等の大規模構造物の進捗状況に応じた重点的な予算配分を行うこと。

「岩美道路」-----『山陰近畿自動車道』
「倉吉道路」、「倉吉関金道路」-----『北条湯原道路』
「鍵掛峠道路」、「江府道路」-----『江府三次道路』

要望

県内高速道路ネットワークの1日も早い連結を!



要望 鳥取西道路全線の平成29年度一体的供用



「鳥取西道路(鳥取西IC～青谷IC)」については、平成29年度供用予定が公表された「吉岡温泉IC～青谷IC」とともに、「鳥取西IC～吉岡温泉IC」についても一体的な供用が図られるよう、埋蔵文化財調査の集中的・計画的な実施に加え、調査が完了した区間においては速やかに工事着手し、整備促進を図ること。

要望 北条道路の交通安全対策事業の早期整備 全線の早期事業再開に向けた計画段階評価の促進



既に一部区間で用地買収や路体盛土が概成



本線部については、平成2年度から用地買収(旧北条町域のみ)に着手し、横断構造物や路体盛土工事等を行っていたが、平成19年度以降は予算計上なし

交差点部を中心に近年死亡事故が頻発



無信号を含む平面交差点を中心に重大事故が頻発しており、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。

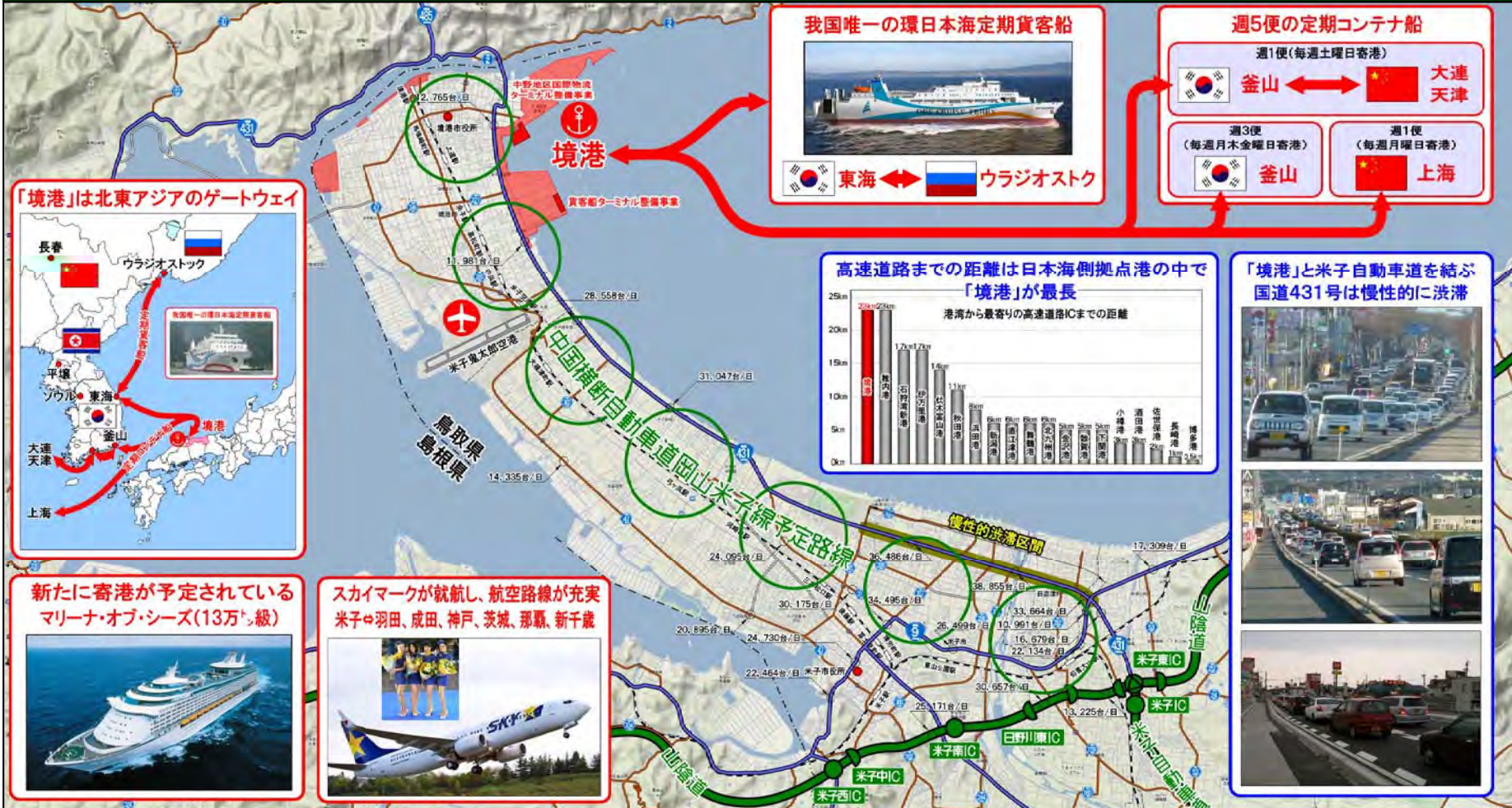
「北条道路」については、近年重大な交通事故が頻発していることから、交通安全対策事業(平成25年度事業化)の早期整備を図るとともに、全線の早期事業再開に向けて、計画段階評価(平成25年11月審議着手)を早急に進めること。

要望 山陰近畿自動車道「山陰道～鳥取市福部町」 計画段階評価に向けた調査の促進



山陰近畿自動車道を山陰道・鳥取自動車道と結節させることでネットワークを構築し、整備効果を相乗的に向上させるとともに、現道区間の慢性的交通渋滞を緩和するため、山陰近畿自動車道「山陰道～鳥取市福部町」について、計画段階評価に向けた調査を促進すること。

要望 米子市～境港の検討の促進



日本海側拠点港として、北東アジアのゲートウェイ機能を担う「境港」と、高速道路ネットワークを直結することにより、アジア経済の力強い成長を我が国が効率的に取り込むため、「米子市～境港」について、引き続き、必要な検討を進めること。

要望 米子自動車道・米子道路の4車線化

米子道路における付加追越車線の早期供用



年々悪化する交通渋滞の解消



米子道路では、交通量の増加により通勤時間帯を中心に交通渋滞が発生

対面交通に起因する重大事故の防止



平成22年2月14日、米子自動車道(伯耆町金屋谷)で発生した正面衝突事故で、大学生3名が死亡。

高速道路本来の定時性・安全性の確保を図るため、『米子自動車道(蒜山IC～米子IC)』及び「米子道路」について4車線化を行うこと。

また、「米子道路」については、当面の対策として、早期に付加追越車線を供用すること。

要望

鳥取自動車道における付加追越車線の早期供用



高速道路本来の速達性・定時性の確保



<付加追越車線の構造要件>
設置間隔6~10km、
設置延長1.0~1.5kmを
標準とする。
※「道路構造令の解説と運用」より

<「松江自動車道」の状況>
71.6km(三次JCT~中央JCT)の
うち4箇所で追越車線を設置
※「松江自動車道」も「鳥取自動車道」
と同じく新直轄方式で施行

全線62.3kmのうち追越車線が僅か1箇所しかないことから、
高速道路本来の速達性・定時性が十分発揮できていない。

対面交通に起因する重大事故の防止



対面交通は、衝突事故をはじめとする重大事故の要因
となるとともに、事故発生時には長時間の通行止を伴う。

平成24年度に暫定2車線で全線供用した鳥取自動車道(L=62.3km)については、
追越車線が僅か1箇所しかないことから、高速道路本来の定時性、安全性を十分に発揮させる
ため、当面の対策として早期に付加追越車線を供用すること。