

## 2. 高速道路ネットワークの多様な整備効果

整備計画の未整備区間 2,481kmを整備すると、時間短縮、走行経費の節約、交通事故の減少により、年間約 2.1兆円の便益が増加

**5年間の総便益の現在価値は約 47兆円**

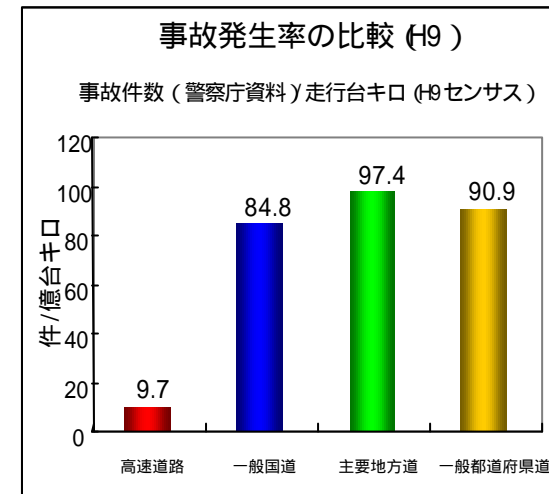
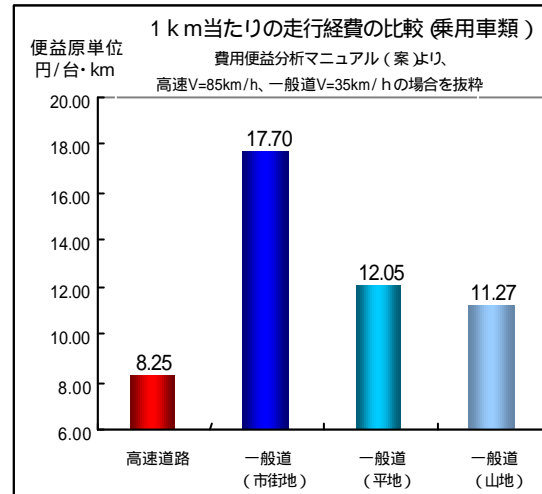
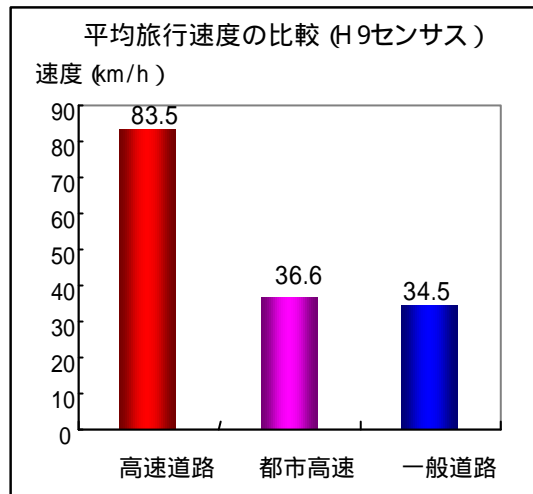
高速道路の整備により、利用者が直接受ける便益は

- ・**走行時間の短縮** ・**走行経費の節約** ・定時性の確保 ・運転者の疲労軽減と走行快適性の向上
- ・大量輸送 ・荷傷みの減少と梱包費用の節約 ・**交通事故の減少** など様々。

このうち、計測可能な**走行時間の短縮**、**走行経費の節約**、**交通事故の減少** の3項目を金銭換算した便益額は

平成12年度(6,861km) **約 9.0兆円/年**

整備計画区間(9,342km) **約11.1兆円/年**

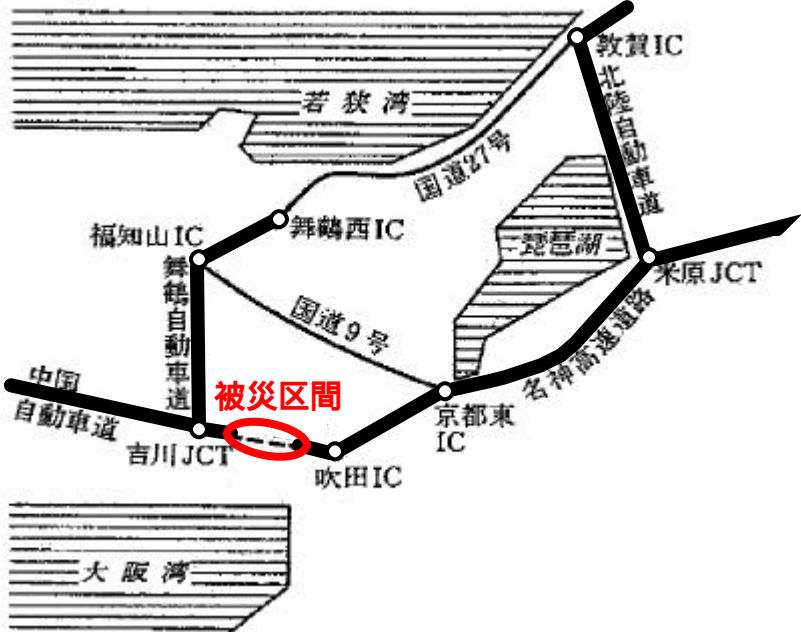


# 阪神・淡路大震災に見るダブルネットワークの必要性

1. 阪神・淡路大震災（H7.1.17）により、中国自動車道が被災し通行止め

東・西日本を結ぶ唯一の高速道路ネットワークが分断

2. 迂回路となる高速道路ネットワークは未整備

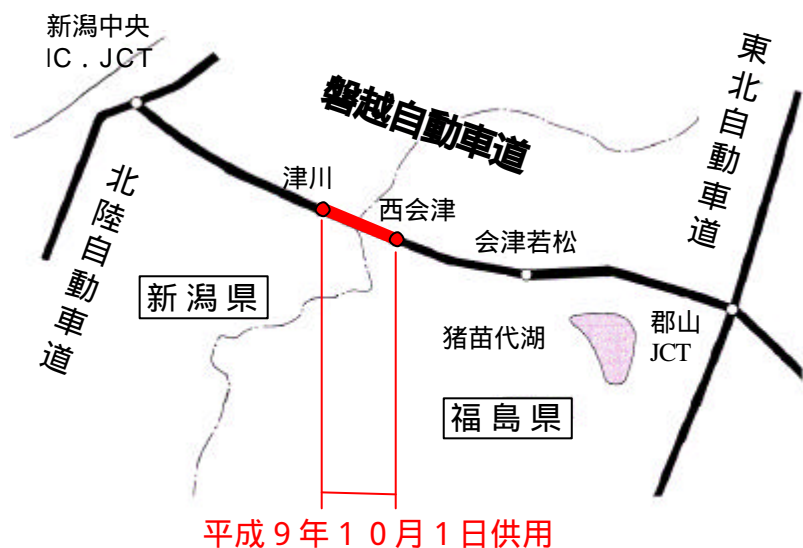


所要時間の比較

区 間	通常時高速経由		震災直後 (H7.1.19 ~ H7.1.26)		所要時間比
吉川 JCT   敦賀 I C	吉川 JCT   吹田 I C   米原 JCT   敦賀 I C	2 : 3 0	吉川 JCT   舞鶴西 I C   <b>(国道27号)</b>   敦賀 I C	9 : 0 0	約 3 . 6 倍
吉川 JCT   京都東 I C	吉川 JCT   吹田 I C   京都東 I C	1 : 1 0	吉川 JCT   福知山 I C   <b>(国道9号)</b>   京都東 I C	7 : 0 0	約 6 . 0 倍

# ネットワーク形成による交流の拡大 (その1)

1.平成9年10月、福島・新潟県境部分(西会津～津川間)の開通により、東北自動車道と北陸自動車道が磐越自動車道により直結



2.ミッシングリンクがつながることによるネットワーク効果

【開通による平均断面交通量の変化】

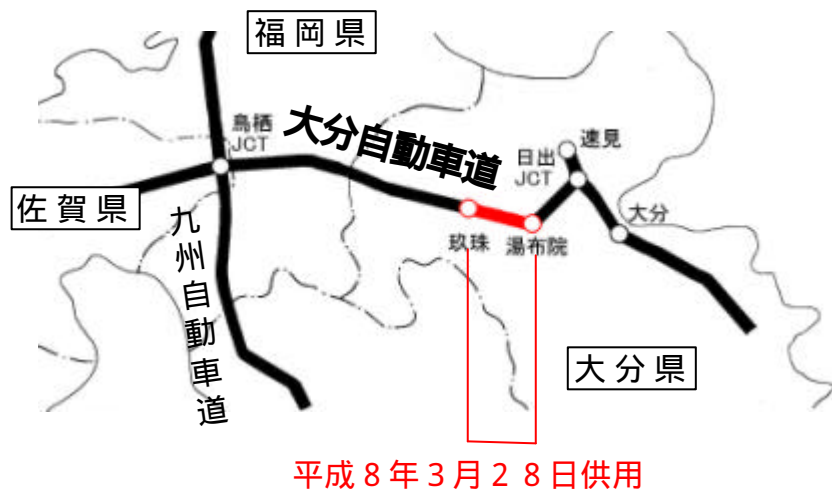
区 間	H8年度	H10年度	H10 / H 8
郡山 JCT ～ 西会津	8,827台/日	10,008台/日	1.13
津川 ～ 新潟中央 JCT	4,379台/日	6,791台/日	1.55

3.仙台(仙台宮城IC)～大阪(吹田IC)間の距離の変化

経 路	距 離	備 考
東北道～東名・名神	約 900km	首都圏通過ルート
磐越道～北陸道～名神	約 850km	首都圏迂回ルート

# ネットワーク形成による交流の拡大 (その2)

## 1.平成 8年 3月、玖珠～湯布院間の開通により大分市が九州縦貫道に直結



## 2. ミッシングリンクがつながることによるネットワーク効果

### 【開通による平均断面交通量の変化】

区 間	H6年度	H8年度	H8 / H6
鳥栖 JCT ↵ 玖珠	11,782台/日	14,948台/日	1.27
湯布院 ↵ 大分	7,536台/日	12,058台/日	1.60

## 3. 福岡～大分間の高速バスの便数と利用者の推移

### 【福岡～大分間の高速バス利用状況】

	H7.4～H7.6	H8.4～H8.6	倍 率
便 数	26便/日	42便/日	1.62
のべ利用者数 (期間中合計)	79,380人	130,522人	1.64

便数は、上下便の合計

高速道路が整備されることにより、地域間(県間)の交通量が増加。

高速道路及び一般国道の断面交通量が昭和49年度から平成11年度までに**平均3.3倍増加**(高速道路が整備されていない断面では2.3倍)

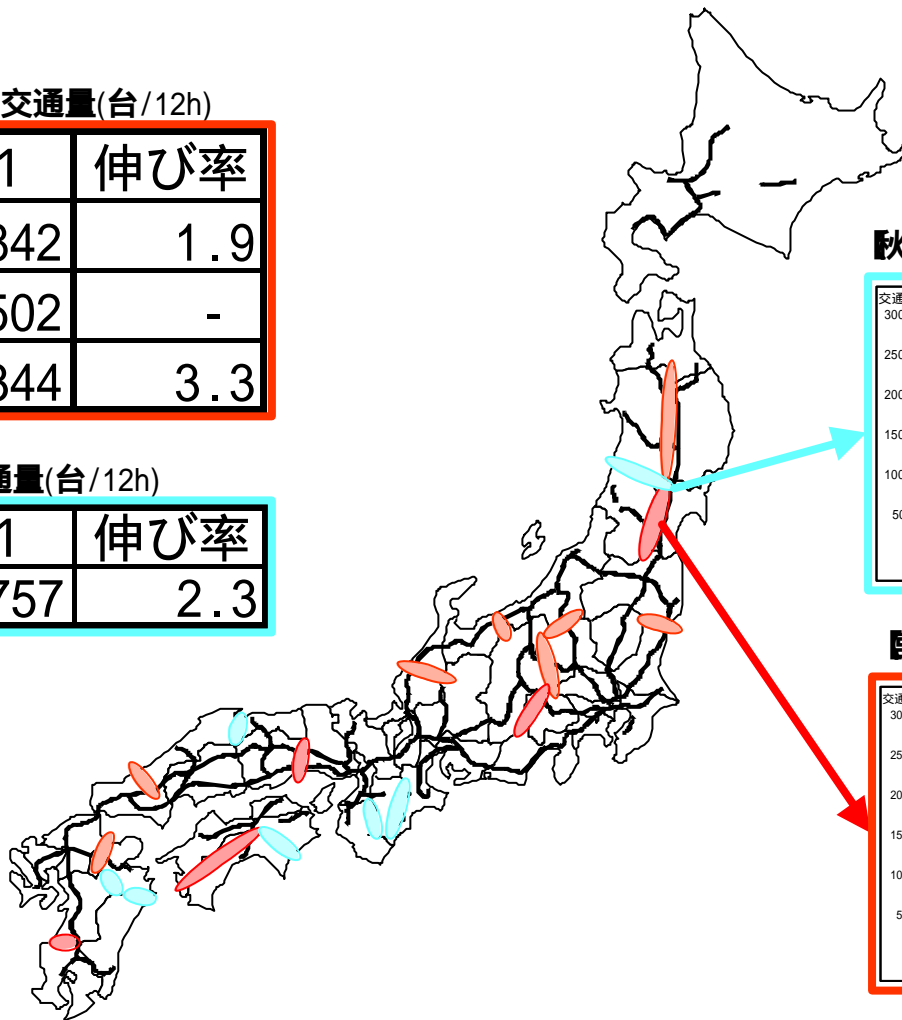
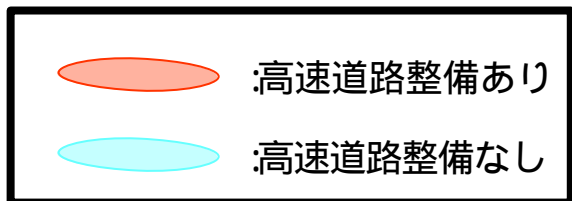
代表的な20断面(県境)を抽出

高速道路整備のあった代表13断面の平均交通量(台/12h)

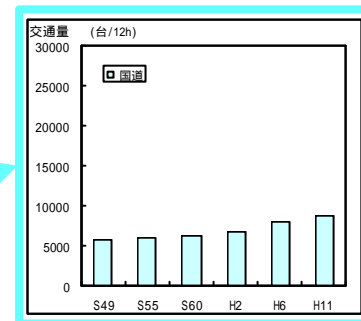
	S49	H11	伸び率
国道	6,778	12,842	1.9
高速	-	9,502	-
合計	6,778	22,344	3.3

高速道路整備のない代表7断面の平均交通量(台/12h)

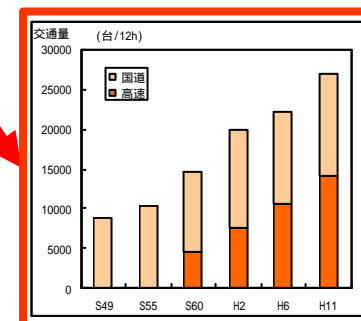
	S49	H11	伸び率
国道	7,626	17,757	2.3



【秋田・山形断面】



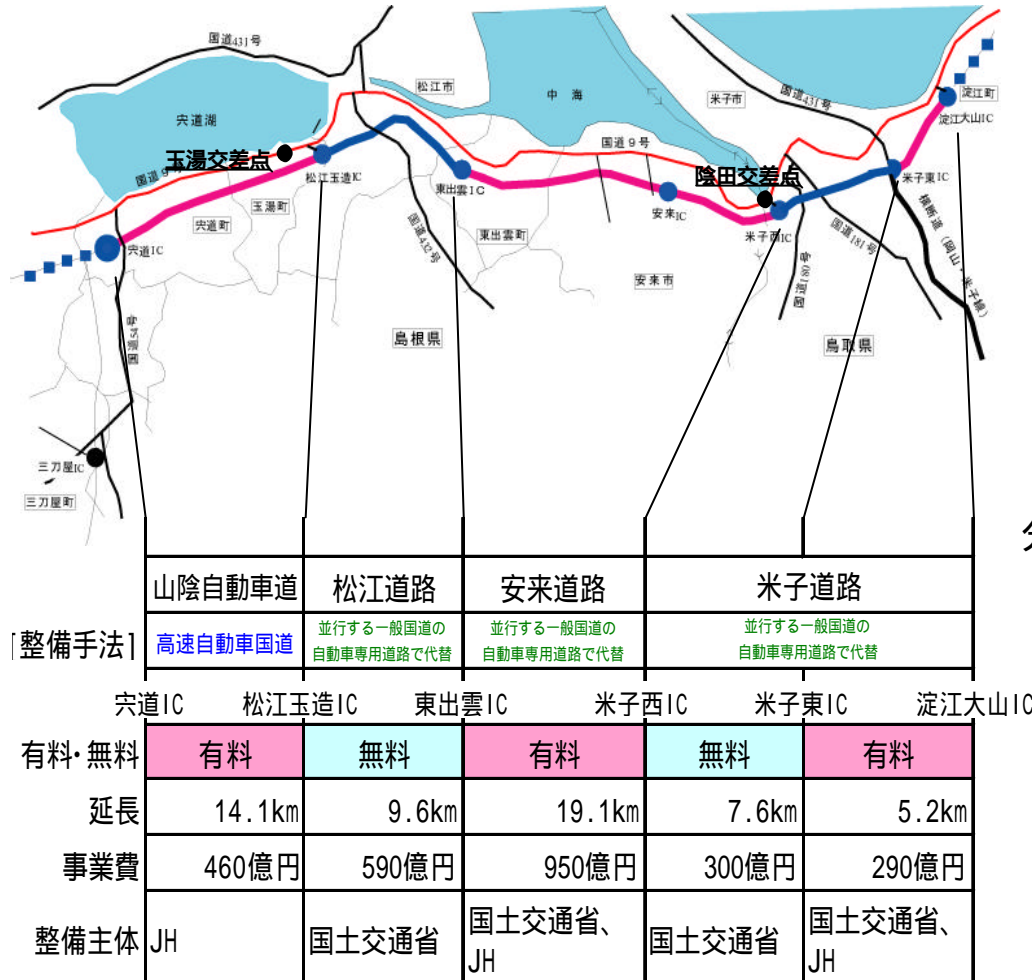
【宮城・山形断面】



# 有料区間と無料区間の利用状況 (山陰道)

## 山陰道(宍道～出雲間)の状況

米子市(人口約14万人)松江市(人口約15万人)の都市部区間は、混雑解消などのため、バイパスとしての整備が急務であった。このため、一般国道の自動車専用道路を直轄事業で高速走行可能な無料道路として整備。



## 有料区間と無料区間の利用状況の比較

- 山陰道の交通分担は、**無料区間では51%**に対し、**有料区間では17%**と大幅に低い。
- 潜在的には多くの交通需要が存在。

	山陰道	国道9号	合計
有料(3区間)の平均	約5,200台 (17%)	約25,400台 (83%)	約30,600台 (100%)
無料(2区間)の平均	約27,000台 (51%)	約25,600台 (49%)	約52,600台 (100%)

## 整備効果

淀江大山～宍道間の所要時間が**約40分短縮**  
(約90分 約50分)

## 主要渋滞ポイントの渋滞が緩和

(陰田交差点)渋滞長3,600m 1,500m  
通過時間17分 8分  
(玉湯交差点)渋滞長3,900m 2,600m  
通過時間23分 14分

沿線から松江市内への救急搬送のうち 約4割が山陰道を利用。松江から米子方面への緊急血液輸送件数は**3～4倍に増加**

玉湯温泉の県外からの**宿泊客は、約20%増加。**