

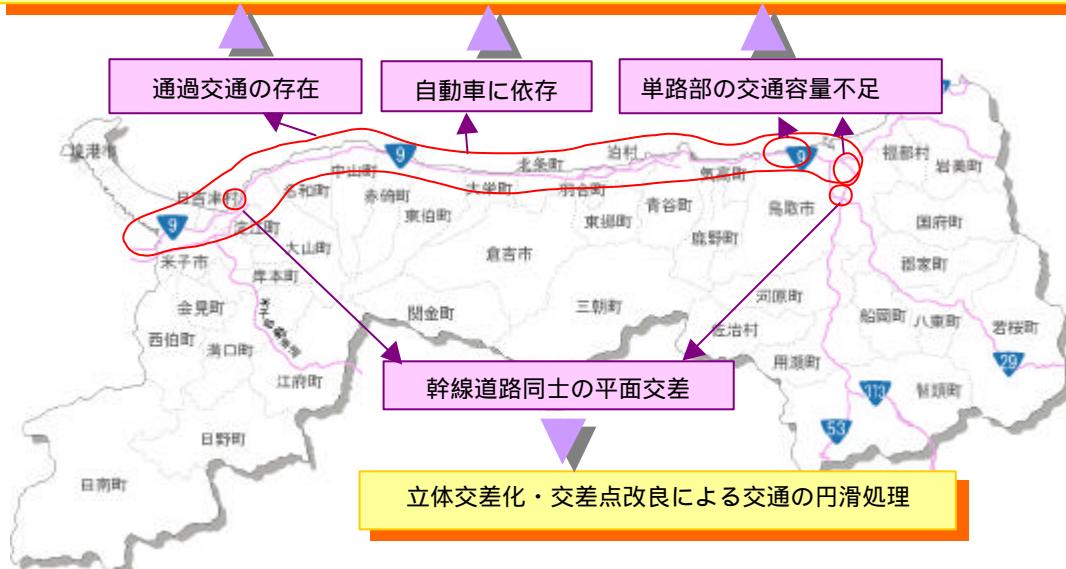
5 . 鳥取県の課題

5 - 1 鳥取県の課題

➤ 渋滞損失

鳥取県の渋滞損失の要因（課題）は、主に「通過交通の存在」、「単路部の交通容量不足」、「自動車に依存」、「幹線道路同士の平面交差」となっており、これらの課題に対して、「高規格幹線道路・自動車専用道路・バイパス整備」、「立体交差化・交差点改良」を行うことによる解決を目指します。

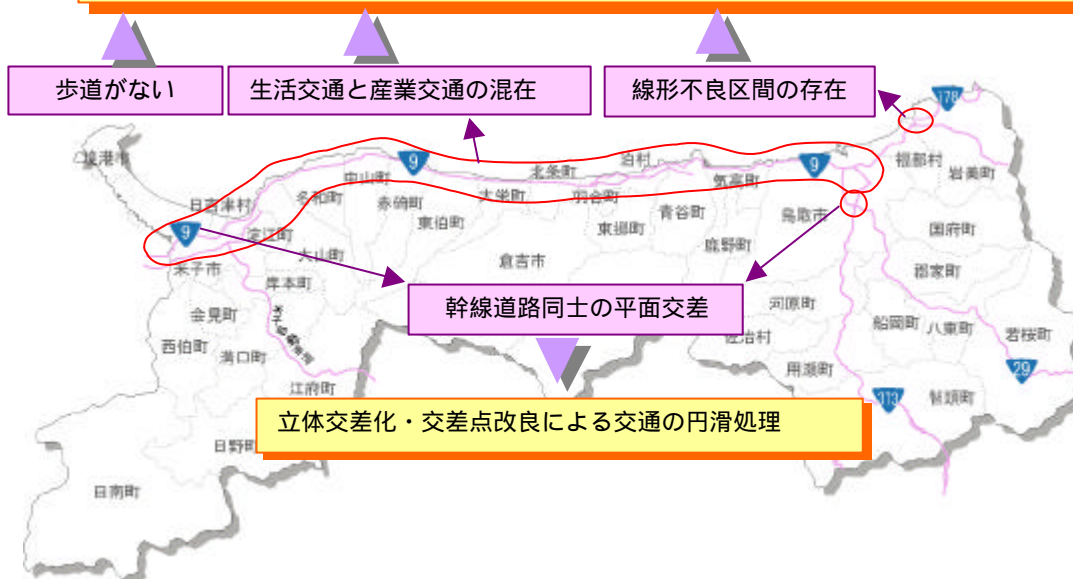
高規格幹線道路・自動車専用道路・バイパス等の整備による通過交通の排除、単路部交通容量の確保



➤ 死傷事故率

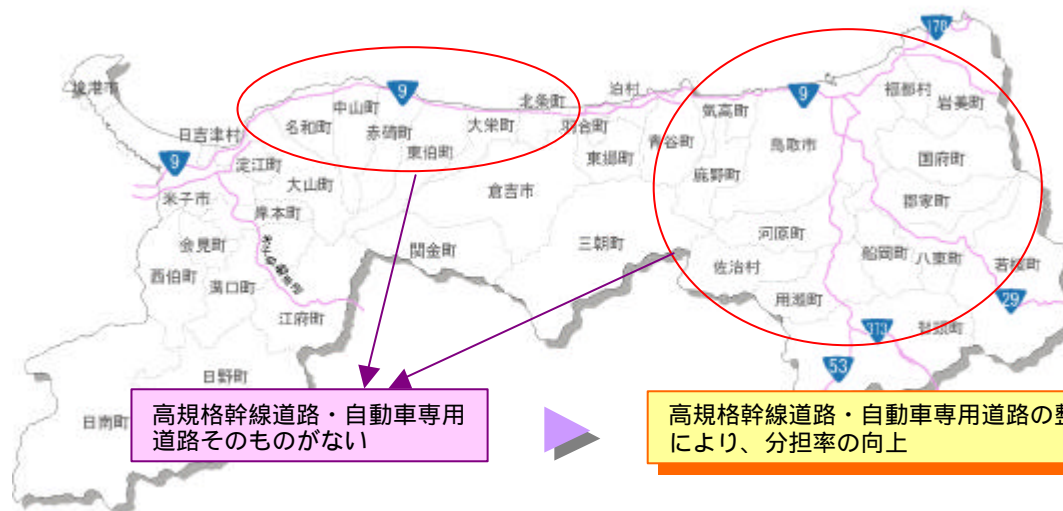
鳥取県の死傷事故の要因（課題）は、主に「生活交通と産業交通の混在」、「線形不良区間の存在」、「交通量の多い幹線道路の平面交差」となっており、これらの課題に対して、「高規格幹線道路・自動車専用道路・バイパス整備」、「立体交差化・交差点改良」を行うことによる解決を目指します。

高規格幹線道路・自動車専用道路・バイパス等の整備による生活・産業交通の分離、線形不良区間の回避、信号交差点の回避、歩道整備による歩行者と車の分離



自動車専用道路交通分担率

- 鳥取県の自動車専用道路交通分担率が低いのは、高規格幹線道路・自動車専用道路そのものが少ないことによるため、今後、高規格幹線道路・自動車専用道路を整備し、交通分担率の向上を目指します。



迂回率

- 鳥取県の国道9号は、並行する幹線がないため、迂回率は最大で6.9と大変高い値となっています。今後、高規格幹線道路・自動車専用道路・バイパス等の整備により迂回率が低くなり、現道通行不能時においても代替路が確保されます。

迂回路がないことによる迂回率の高さ

高規格幹線道路・自動車専用道路・バイパス等の整備により、現道通行不能時における代替路確保

主要渋滞ポイント

- 鳥取県内の主要渋滞ポイントは、現在22箇所存在しています。今後、高規格幹線道路・自動車専用道路やバイパス等の整備による通過交通の排除や交差点における右折レーン設置等の交差点改良により、主要渋滞ポイントの数を減少させます。

主要渋滞ポイント
(22箇所)

高規格幹線道路・自動車専用道路・バイパス等の整備及び交差点改良により、渋滞ポイント数の減少

➤ バリアフリー化率

- 交通バリアフリー法に基づくバリアフリー重点整備地区（鳥取駅とバスターミナルを中心とする地区）において、国道 53 号のバリアフリー化率が、50%を下回っている状況です。今後も歩道の整備等を行い、重点整備地区内におけるバリアフリー化率 100%を目指します。

重点整備地区の整備率
100%となっていない



歩道の整備等を推進し、重点整備地区内のバリアフリー化率 100%を目指す

➤ 高速道路 IC の 30 分カバー圏

- 鳥取県の中部及び東部には高速道路が存在しないため、現在、最寄りの高速道路 IC までの 30 分圏域には入り込んでおりません。今後、山陰道及び中国横断自動車道姫路鳥取線の整備により高速 IC30 分圏域を拡大し、東西及び陰陽の交流を密にします。

高速道路へのアクセス
時間が長い



高規格幹線道路・自動車専用道路・バイパス等の整備により、カバーエリアの拡大

➤ 第三次医療施設の 60 分カバー圏

- 現在、第三次医療施設は鳥取市の鳥取県立中央病院と米子市の鳥取大学付属病院の東西に位置し、県中央部は、60 分カバー圏から外れています。今後、高規格幹線道路の整備により、60 分カバー圏の拡大を目指します。

中部地域が 60 分圏域外



高規格幹線道路・自動車専用道路・バイパス等の整備により、カバーエリアの拡大

5 - 2 課題のまとめ

