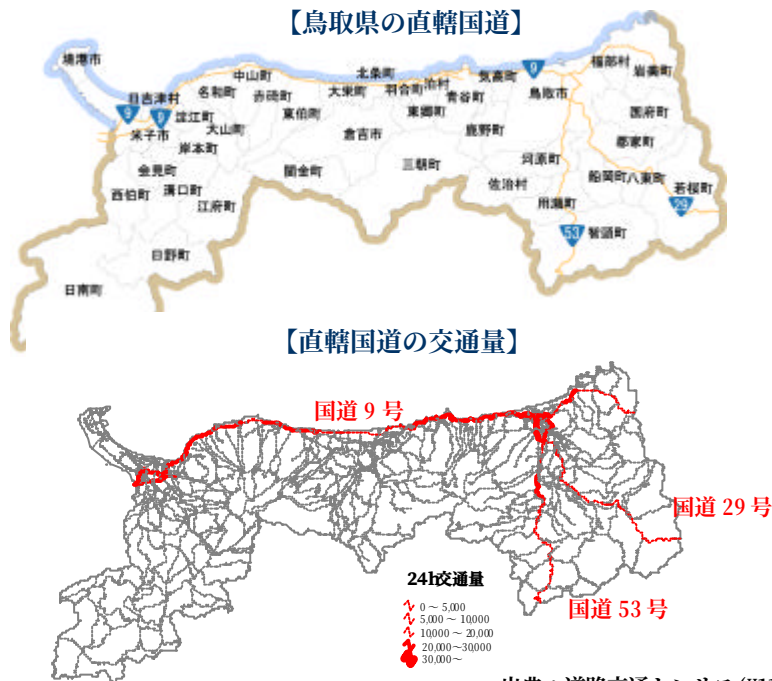


3. 交通の概況

3-1 概況

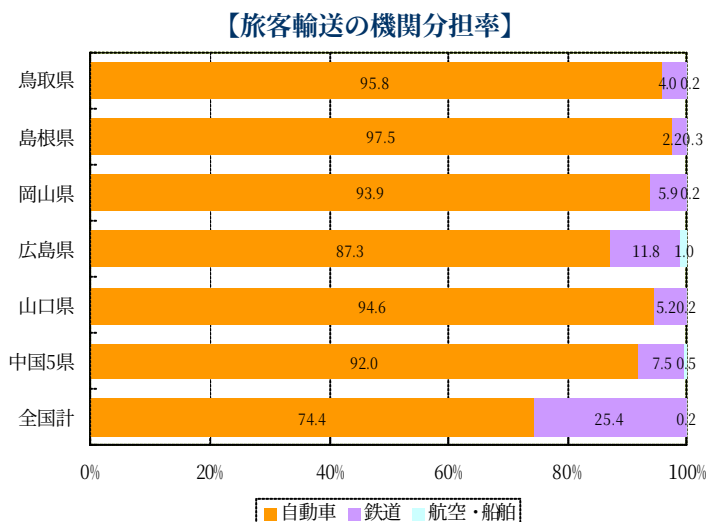
➤ 道路網、交通量 ～東西方向に国道9号、陰陽をつなぐ国道29号、国道53号～



出典：道路交通センサス(H11)

- 鳥取県の直轄国道は、山陰側の幹線道路である国道9号、陰陽を連絡する国道29号、国道53号で、その総延長は約235kmです。
- 鳥取市中心部の国道9号では38,900台/日、米子市中心部の国道9号では51,100台/日（内、米子道路23,400台/日）の交通量があります。

➤ 機関分担 ～自動車に大きく依存する鳥取県～



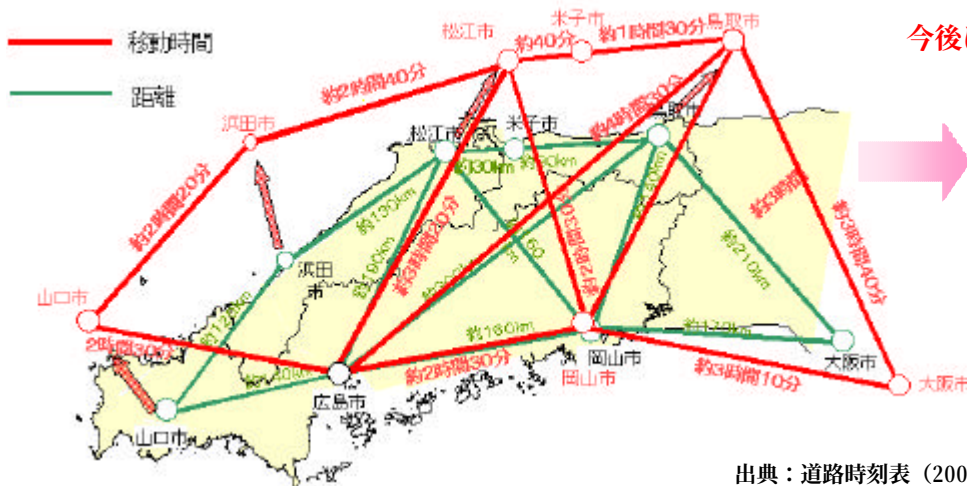
- 鳥取県の旅客輸送の機関分担は自動車が大きなウェイトを占めており、自動車依存度の高い地域といえます。

出典：貨物・旅客地域流動調査(H12)

所要時間 ～東西にも南北にも移動時間を要する鳥取県～

- 高速ネットワークが形成されていない山陰側及び陰陽については移動に長時間を要しています。
- 東西に長い鳥取県においては、西端の米子市から県庁（鳥取市）までの約90kmが約1.5時間を要しています。また、地方中心都市の広島市までは4時間以上要します。

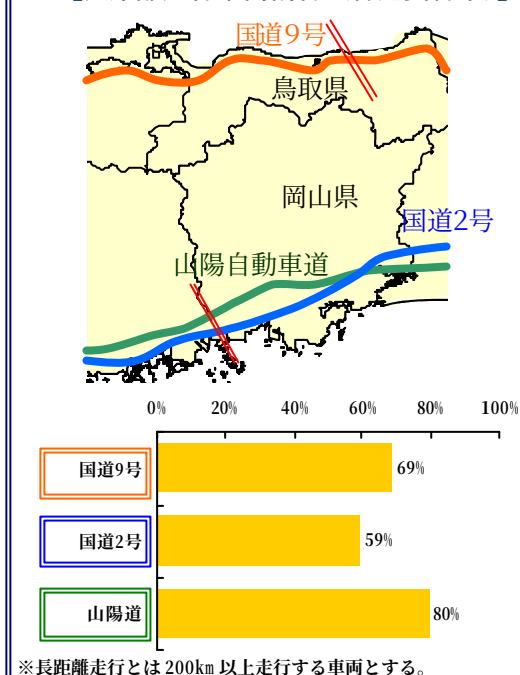
【移動所要時間】



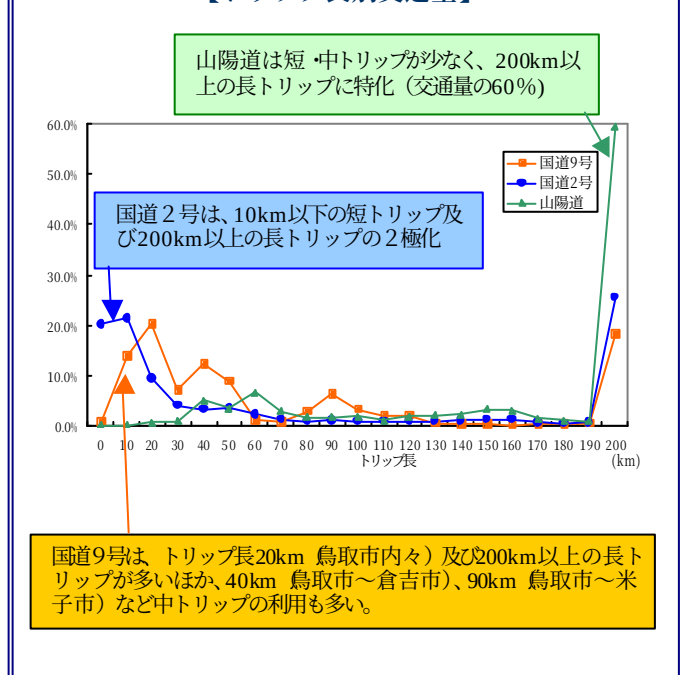
通過交通 ～様々なトリップが混在している国道9号～

- 山陰は国道9号1本のため長距離を走行する大型車両の割合が山陽側の国道2号に比べて高くなっています。
- また、国道9号は、山陽側に比べて短トリップ、中トリップ、長トリップの混在した路線となっています。

【長距離走行車両割合（普通貨物車）】



【トリップ長別交通量】



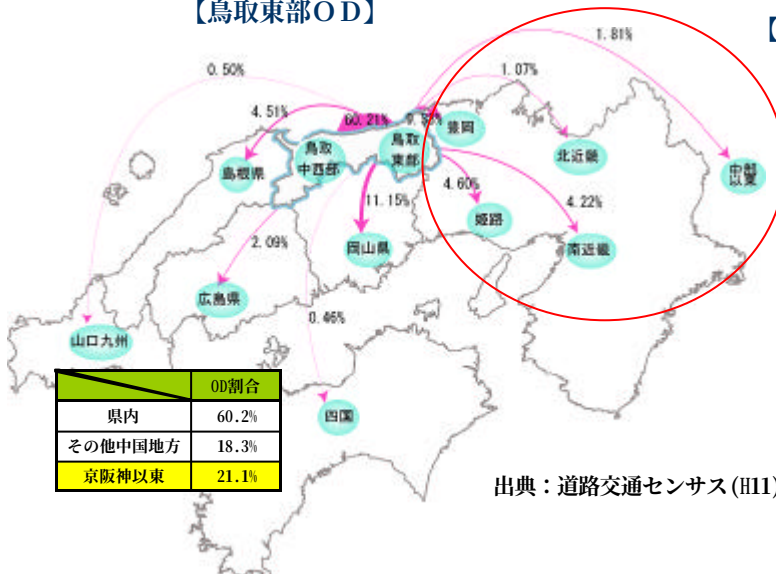
※国道9号は、鳥取市～気高町間、国道2号及び山陽道は岡山～福山間のトリップ長である。

資料：センサス現況0D(H11)による交通量配分現況再現結果より算出

➤ 地域間の流動 ～京阪神への流動が多い～

- 鳥取東部OD構成比は、中西部への流動が最も多いものの、京阪神以東への流動も約2割と多い割合となっています。（中国地方の中心都市の広島より多い流動割合です）
- 鳥取県発のトラックによる輸送量についてみると、京阪神への輸送が多くなっています。

【鳥取東部OD】



【トラックによる都道府県間流動量（鳥取県発）】

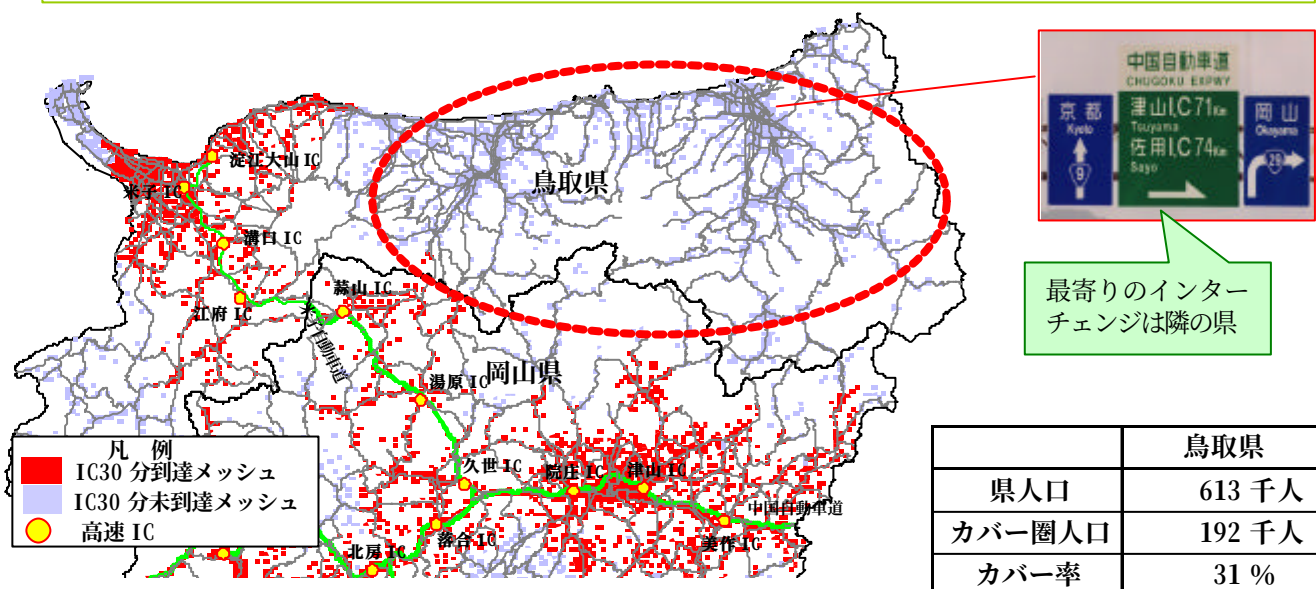
流動量上位10都道府県、3日間調査、全品目

順位	都道府県	輸送量 (単位：トン)
1	大 阪	5,065
2	兵 庫	4,867
3	愛 知	2,304
4	島 根	1,452
5	岡 山	1,085
6	埼 玉	1,031
7	東 京	827
8	広 島	683
9	京 都	581
10	愛 媛	561

出典：第7回全国貨物純流動調査（物流センサス）結果

➤ 高速道路 ～鳥取県中部東部は高速 IC から 30 分圏域外～

- 鳥取県の高速道路は現在米子自動車道のみで、高速 IC からの 30 分カバー圏は 31%となっています。
- 鳥取県東部からの最寄りの高速 IC は兵庫県や岡山県となっています。



今後に向けては・・・

高速ネットワークの整備を行い、中東部でのカバー圏人口の増加を目指します。

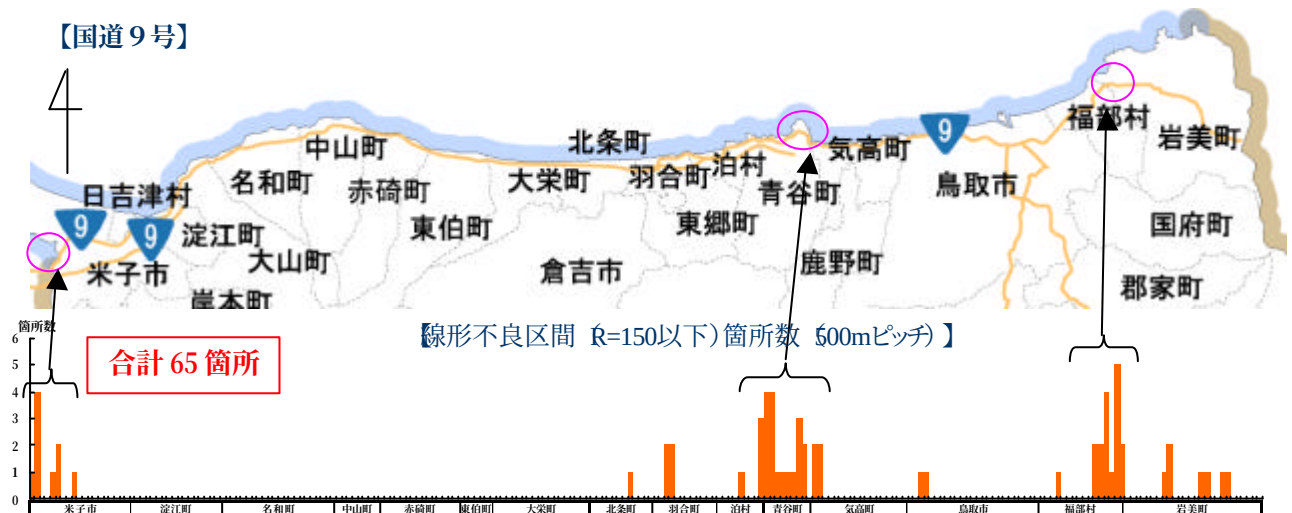
※ 1：速度はセンサス混雑時平均旅行速度 (H11) を使用

※ 2：人口は国勢調査 (H12) を使用

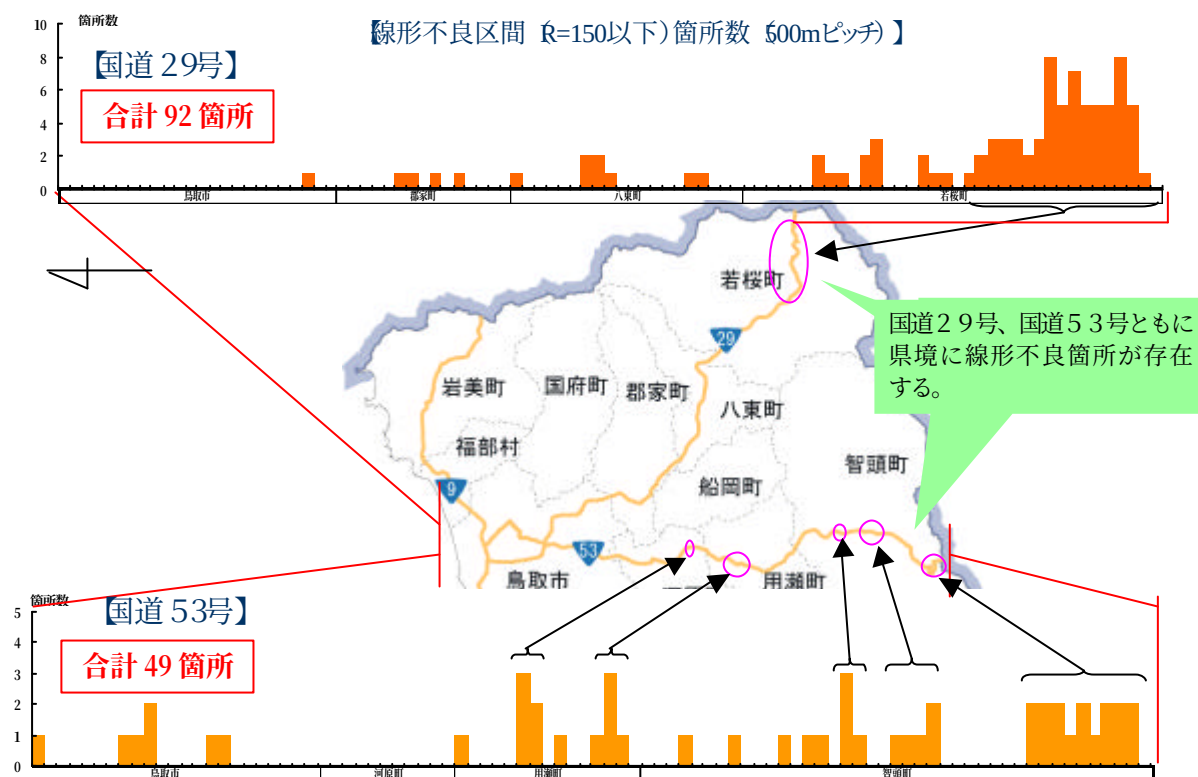
※ 3：ネットワークを形成している高速道路の IC を対象

➤ 線形不良区間 ～国道9号は、駒馳山、青谷、米子県境に集中、国道29号、国道53号は県境に集中～

- 鳥取県内の国道9号の線形不良箇所数は、65箇所存在しています。特に駒馳山峠、青谷町の峠及び米子市の県境で線形不良区間が集中しています。



- 国道29号及び国道53号はそれぞれ兵庫県及び岡山県との県境付近において線形不良区間が存在しています。



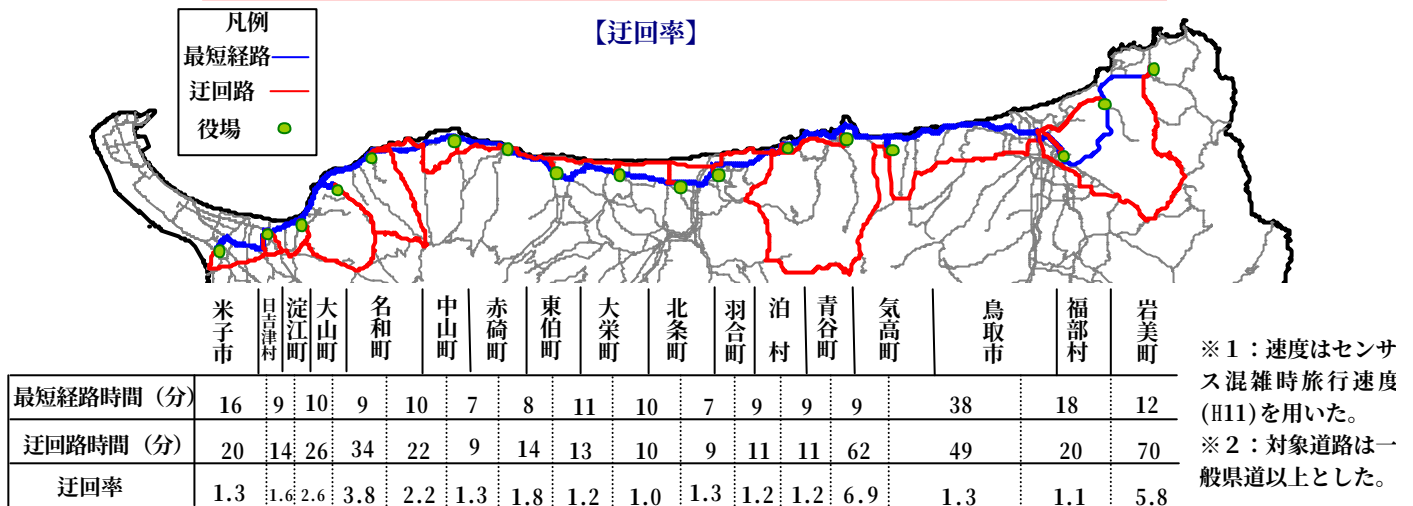
今後に向けては・・・

バイパス等の整備を行い、線形不良区間の回避を目指します。

➤ 迂回率 ～代替路のない国道9号は高い迂回率～

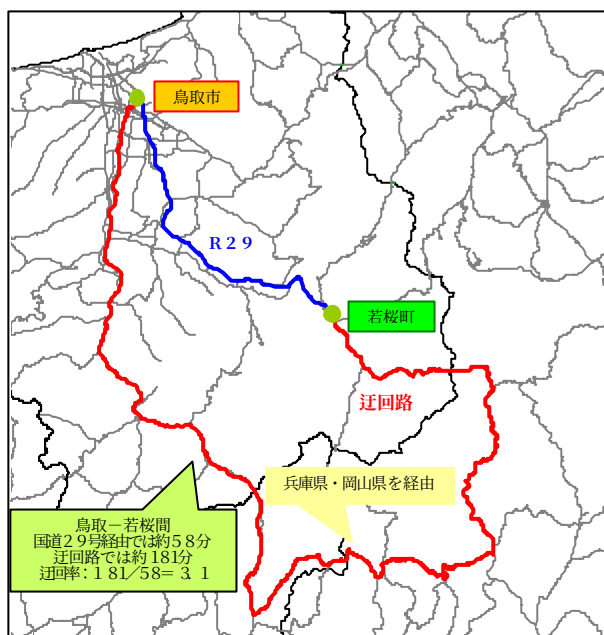
- 国道9号の主要都市間の迂回率は、各都市間とも高い値となっています。特に、気高～青谷間は6.9と非常に高い値となっています。青谷・羽合道路のある青谷町～泊村間、泊村～羽合間は、1.2と低い迂回率となっています。

迂回率＝ 所要時間が最も少ない迂回路の所要時間／最短所要時間経路での所要時間

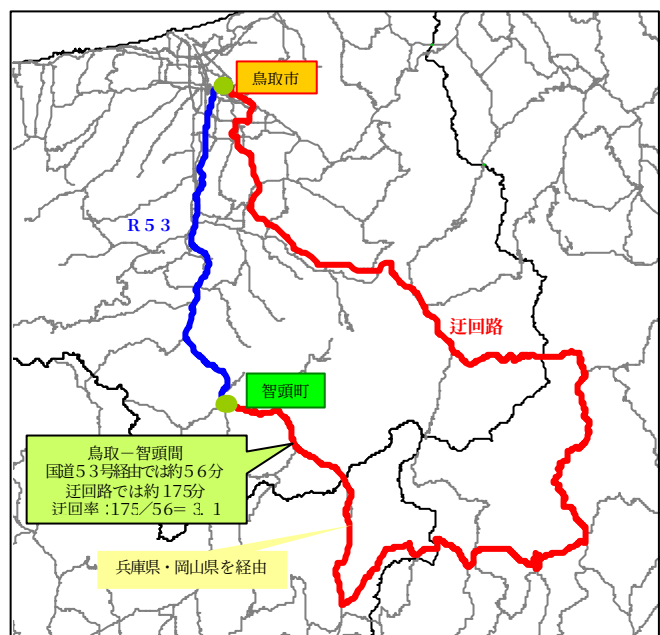


- 国道29号の鳥取市と若桜町の迂回率は、国道29号が通行不能の場合、鳥取県内から若桜町に向かうには国道53号及び国道373号、国道429号経由となり、迂回率は3.1となっています。
- 国道53号の鳥取市と智頭町については、国道29号及び国道429号、国道373号等が迂回路となり、迂回率は3.1となっています。

【国道29号の迂回率】



【国道53号の迂回率】

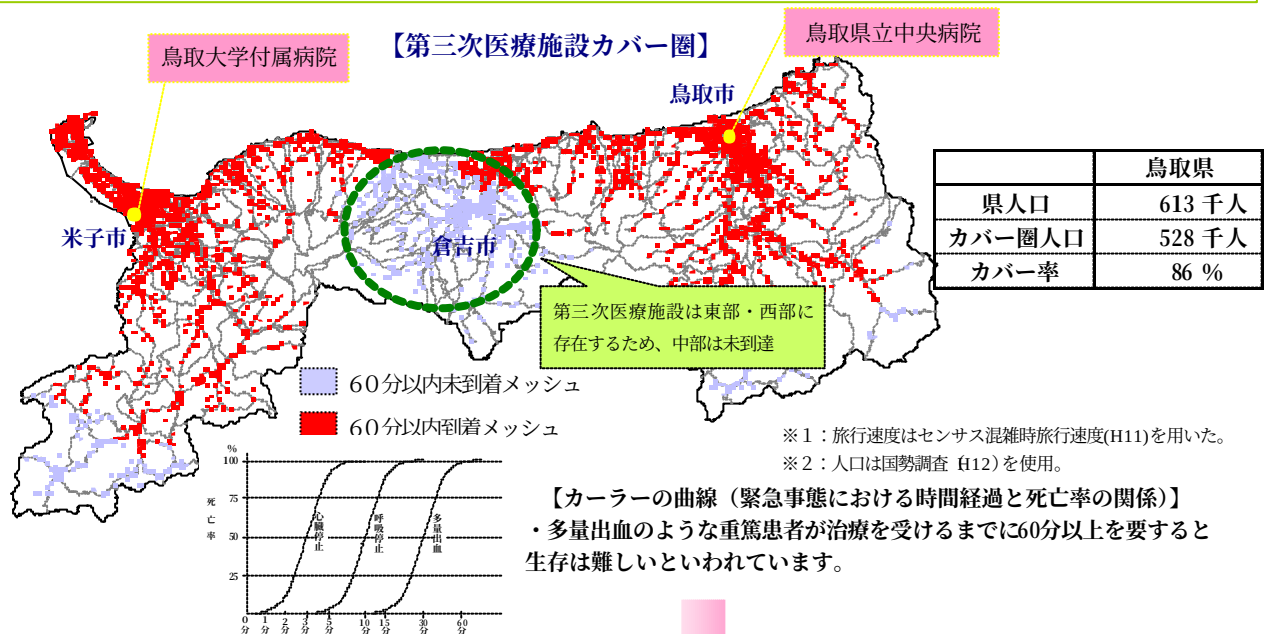


今後に向けては・・・

バイパス等の整備を行い、通行止め時における代替路の確保を目指します。

➤ 救急・医療 ～鳥取県中部は第三次医療施設 60 分圏域外～

- 鳥取県内の第三次医療施設は、鳥取市の鳥取県立中央病院と米子市の鳥取大学附属病院の 2 施設です。この 2 つの施設は鳥取県の両端に位置するため、倉吉市を中心とする中部生活圏は、60 分で到達できないのが現状となっています。また、現況における 60 分カバー圏人口比率は 86 % となっています。

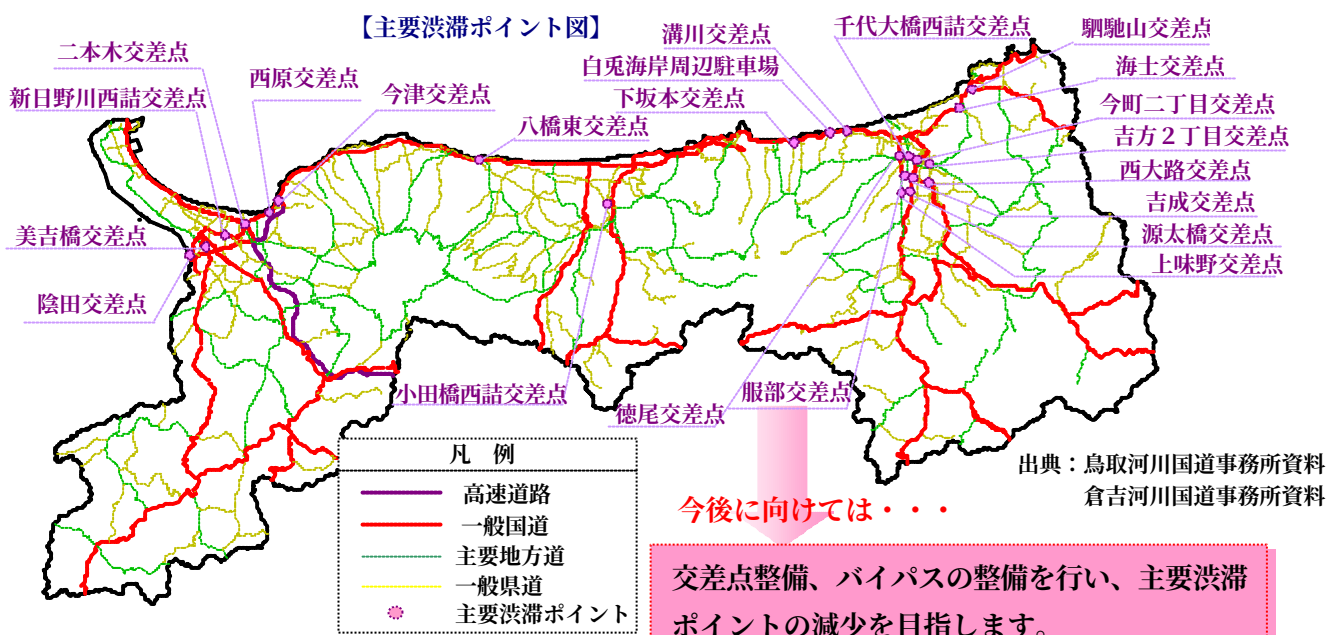


今後に向けては・・・

山陰道の整備により、中部におけるカバー率の拡大を目指します。

➤ 渋滞 ～鳥取県内に 22 箇所～

- 鳥取県には溝川交差点をはじめ、22 箇所の主要渋滞ポイントが存在しています。

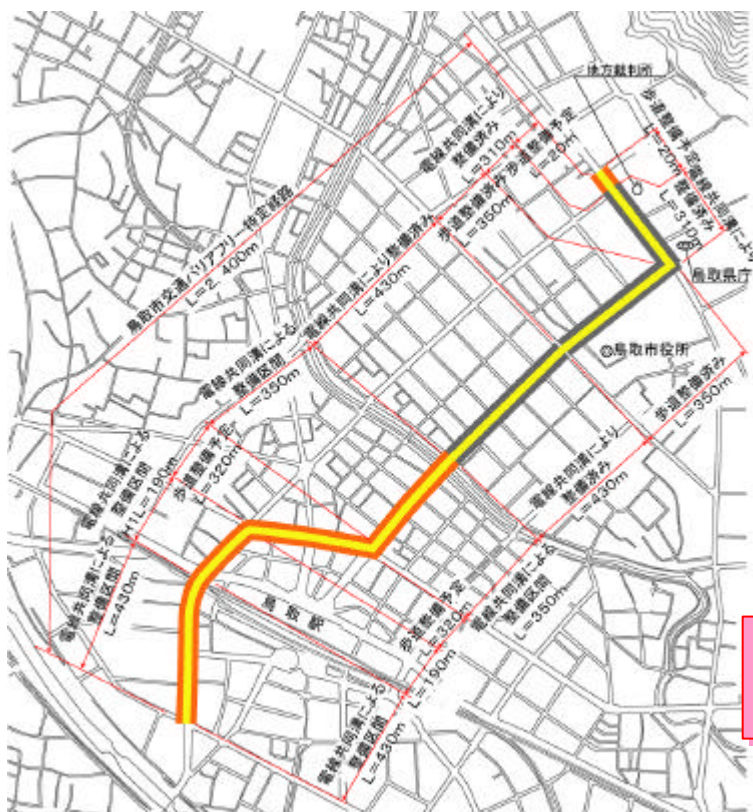


➤ バリアフリー ～進む鳥取駅周辺のバリアフリー～

- 交通バリアフリー法に基づき、高齢者・身体に障害のある人々が健常者と同様のサービスが受けられるように鳥取駅周辺では、交通バリアフリーのモデルとなる重点整備地区を定めています。
- 重点整備地区内にある国道53号については、歩道の段差、傾斜、勾配の改良等の事業を行っております。



鳥取市交通バリアフリーにおける
特定経路（直轄国道）の整備状況



重点整備地区の国道53号（L=2,400m）の歩道（両側合計 4,800m）のうち平成14年度末では、2,000mが既に整備済みであり、バリアフリー化率は42%となっています。

バリアフリー化率

$$= (\text{整備済み延長}) / (\text{路線総延長}) \times 100$$

今後に向けては・・・

整備の推進を行い、バリアフリー化率100%を目指します。