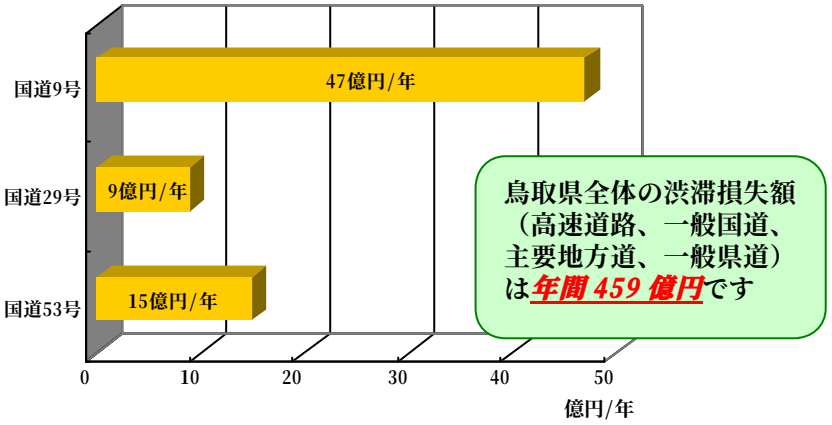
3－2　渋滞損失

➢　概況　～鳥取県全体の渋滞損失額は年間459億円～

- 鳥取県の渋滞損失額は、約 459 億円/年です。（直轄国道では約 71 億円）
- 国道９号が最も渋滞損失額が高く、ついで、国道 53 号、国道 29 号となっています。

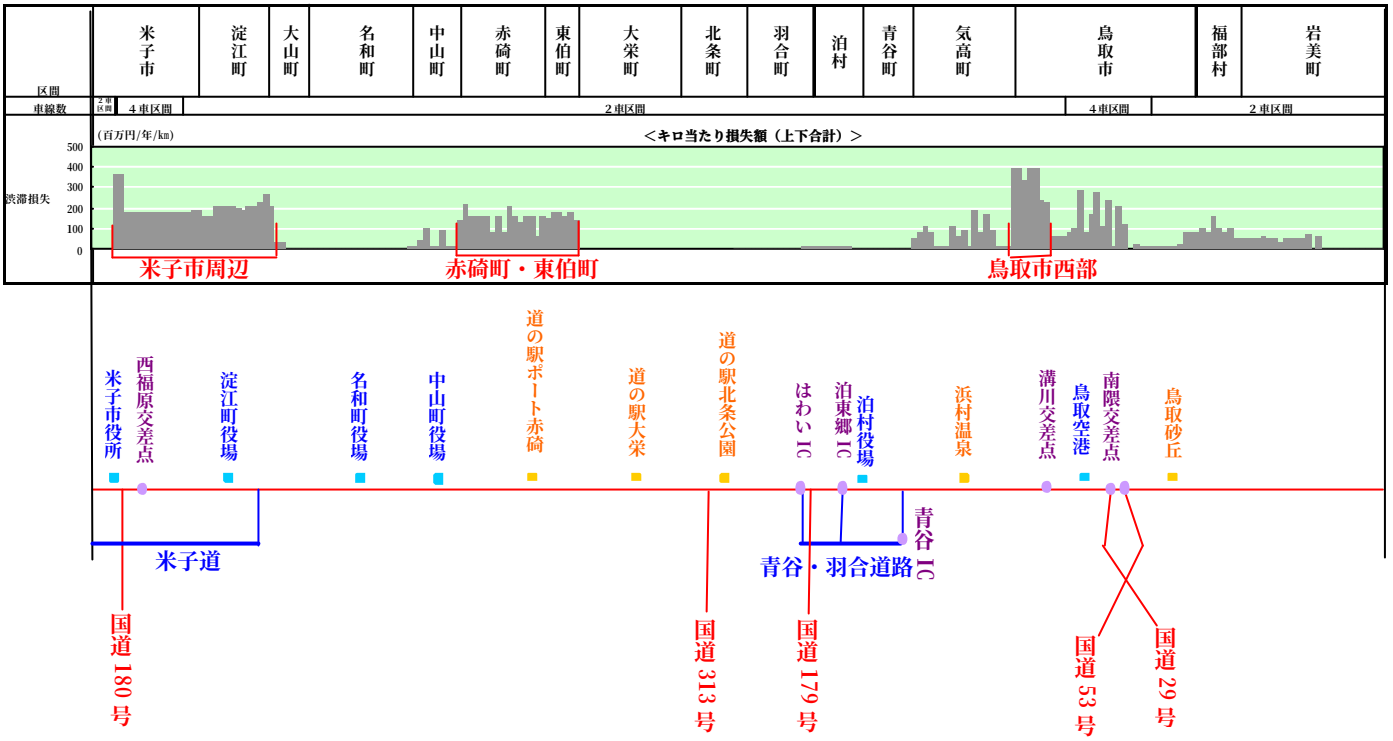


【国道９号白兎地区】

➢　国道９号　～米子市周辺及び赤碕町～東伯町間、鳥取市西部で渋滞発生～

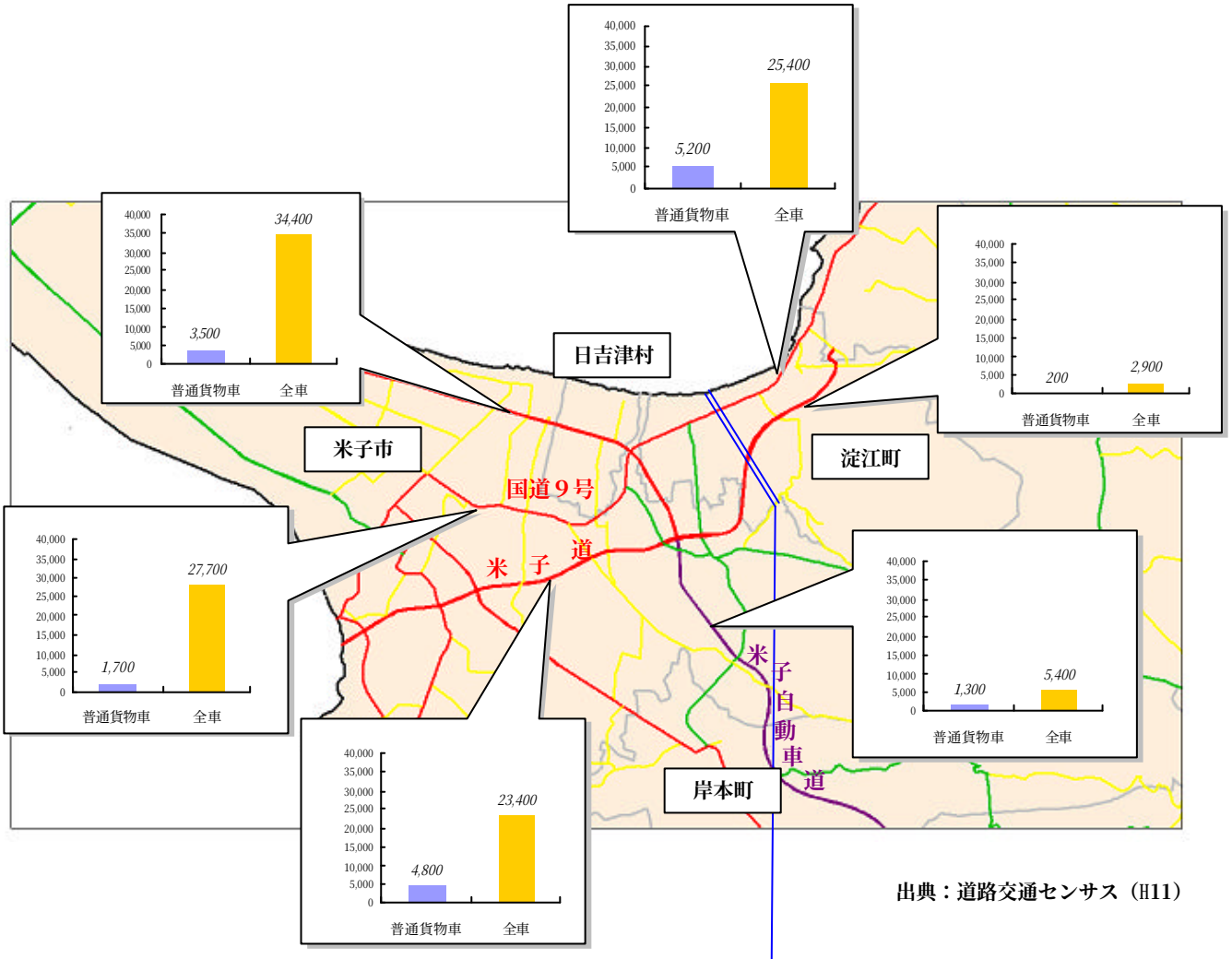
- 国道９号の年間損失額は、47 億円ですが、区間ごとの渋滞損失額をみると、米子市周辺及び赤碕町～東伯町間、鳥取市西部で主に発生しています。

【国道9号 kmあたり渋滞損失（500mピッチ）】

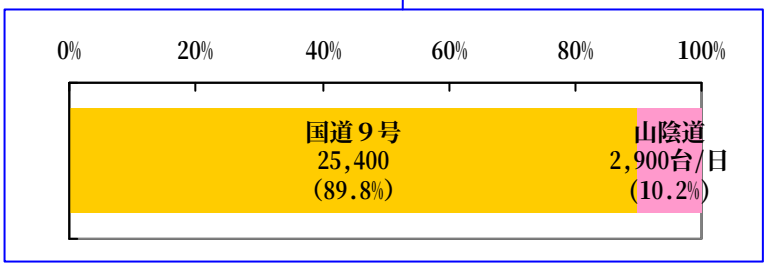


要因分析　①米子市周辺　～整備延長が短いため山陰道への流入が少ない～

- 淀江町内では、国道９号に平行して山陰道が整備されているものの、整備延長が短く、また境港方面からは現時点で大きな時間短縮にならないこともあり、断面でみると山陰道は１０％の交通量しか流れていません。
- 現時点では、山陰道整備区間のネットワーク効果は十分に発揮されていません。



出典：道路交通センサス（H11）



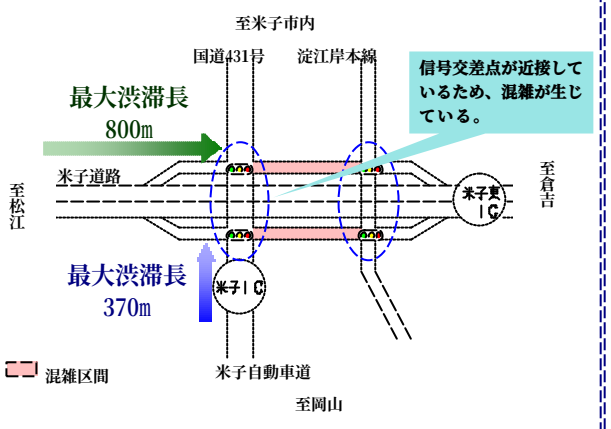
今後に向けては・・・

山陰道の整備を推進し、国道９号の交通量を分散させ、混雑の緩和を目指します。

要因分析　②米子市周辺　～平面交差点による渋滞～

- 米子道路と米子自動車道の連結は平面交差点を有する連結道路を介しているため、混雑が生じています。
- 平面交差と交差点の近接性によって、米子 I.C 周辺が局所的に混雑しています。

【米子IC付近の交通状況】



今後に向けては・・・

米子道路と米子自動車道を立体交差化し、交差点での混雑の緩和を目指します。

【H13.5.5 交通量観測調査結果より】

要因分析　③赤碕町・東伯町　～通過交通と地域交通が国道９号で合流～

- 赤碕町～東伯町区間は、大栄町中心部からの交通（羽合東伯線、主に地域交通）及び国道９号からの交通（主に通過交通）が合流する区間であり、交通容量を大きく上回っており渋滞が発生しています。

区間番号	1016
路線名	一般国道９号
交通量（台/日）	21,679
交通容量(台/日)	12,600
混雑度	1.72

区間番号	1015
路線名	一般国道９号
交通量（台/日）	15,289
交通容量(台/日)	12,600
混雑度	1.21

混雑する国道９号

区間番号	6143
路線名	(県)羽合東伯線
交通量（台/日）	12,758
交通容量(台/日)	13,600
混雑度	0.94

出典：道路交通センサス(H11)

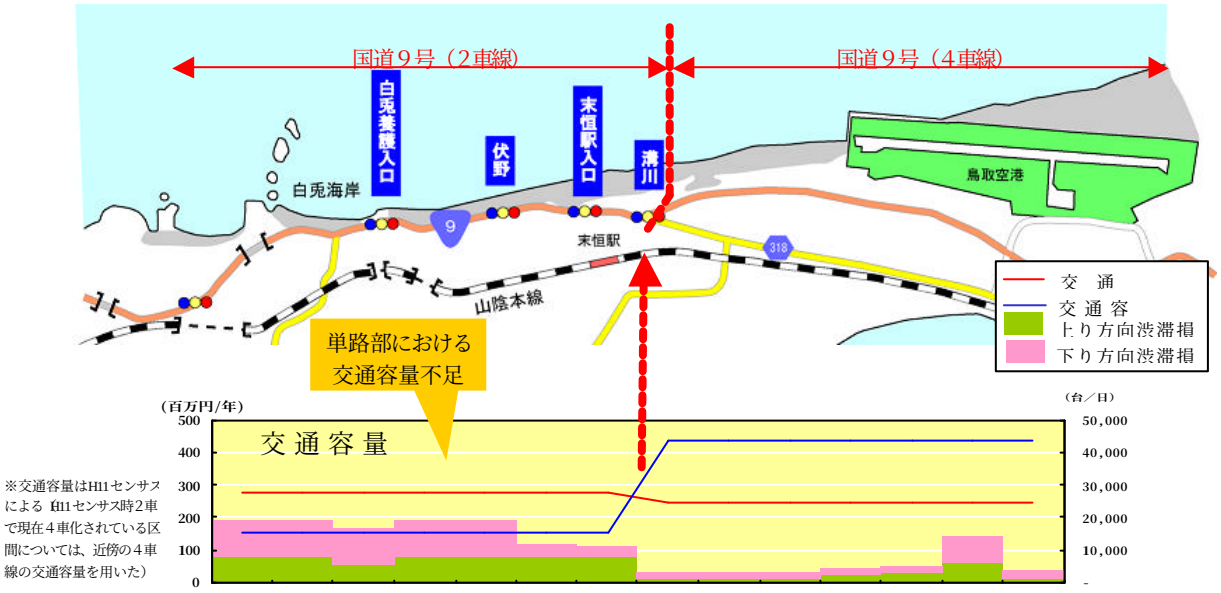
今後に向けては・・・

山陰道の整備を進め、地域交通と通過交通を区分し、混雑の緩和を目指します。

要因分析　④鳥取市西部　～交通容量不足による渋滞～

- 鳥取市西部は、溝川交差点から白兎海岸付近にかけて渋滞が発生しています。これは、溝川交差点以西が２車線であること及び信号交差点が連担することが渋滞の要因と考えられます。

【溝川交差点～白兎海岸付近間の状況】

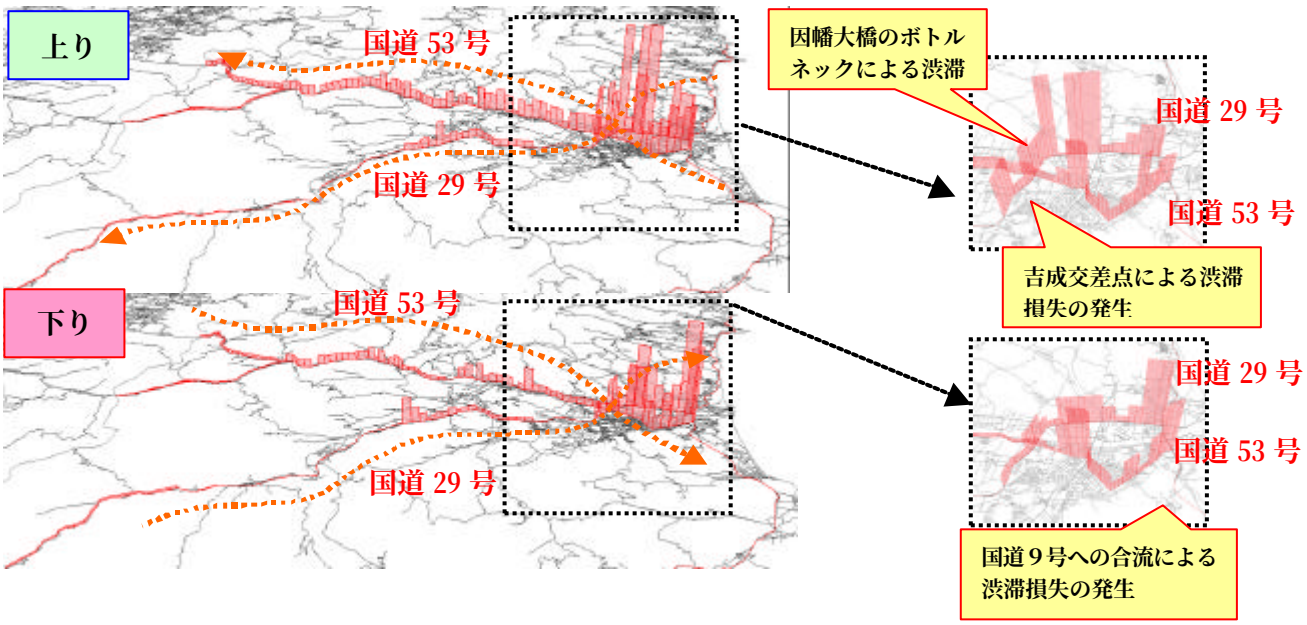


今後に向けては・・・

山陰道等のバイパスの整備による交通容量の拡大及び交差点改良等の整備を進め、混雑の緩和を目指します。

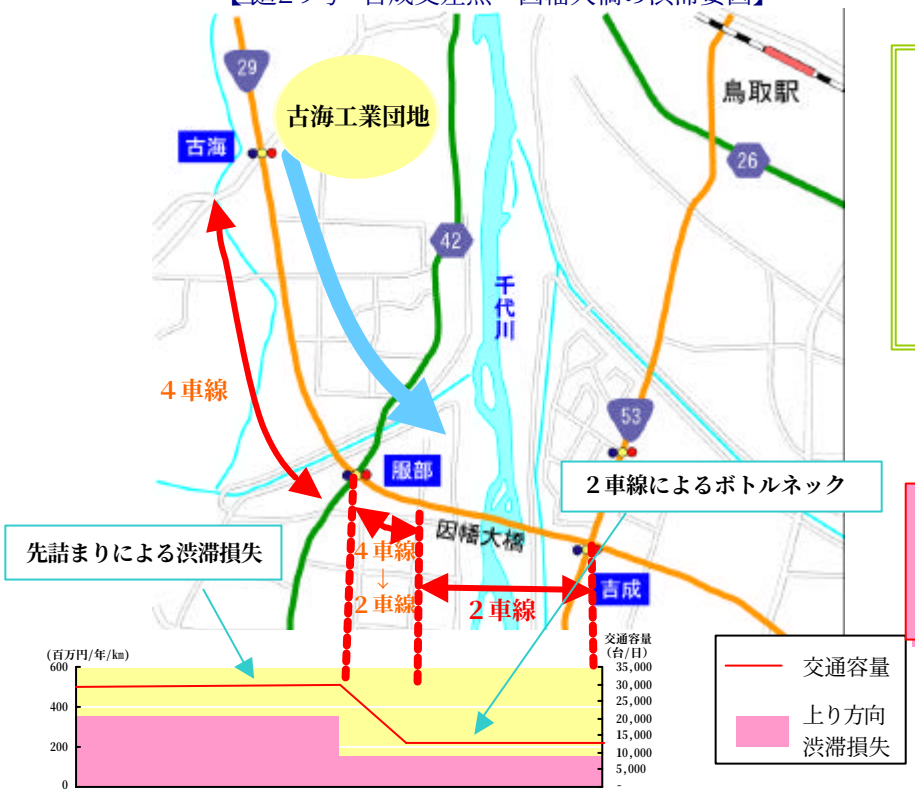
➢ 国道２９号、国道５３号　～吉成交差点近傍及び国道９号接続部で渋滞発生～

- 国道 29 号の渋滞損失額（約９億円/年）の大半が鳥取市内で発生し、特に吉成交差点近傍及び国道９号付近での渋滞損失が高くなっています。
- 国道 53 号の渋滞損失（約１５億円/年）についても大半が鳥取市内で発生しており、特に国道９号との接続部分において高い値を示しています。



要因分析　①国道２９号吉成交差点－因幡大橋　～ボトルネックが渋滞要因～

【国道２９号　吉成交差点～因幡大橋の渋滞要因】



- 因幡大橋から以東は２車線のため、ボトルネックが生じ、渋滞損失が発生しています。
- また、沿線には古海工業団地が立地したことによる渋滞も発生しています。

今後に向けては・・・

因幡大橋の拡幅を行い、交通容量を増加させ、混雑の緩和を目指します。

要因分析　②国道２９号、国道５３号の国道９号合流部　～通過交通の流入～

- 国道 29 号及び国道 53 号の鳥取市郊外部へ向かう車両（通過交通）が国道 29 号で約 27%、国道 53 号で約 20%存在しています。

【国道２９号、国道５３号　国道９号合流部の渋滞要因】

今後に向けては・・・

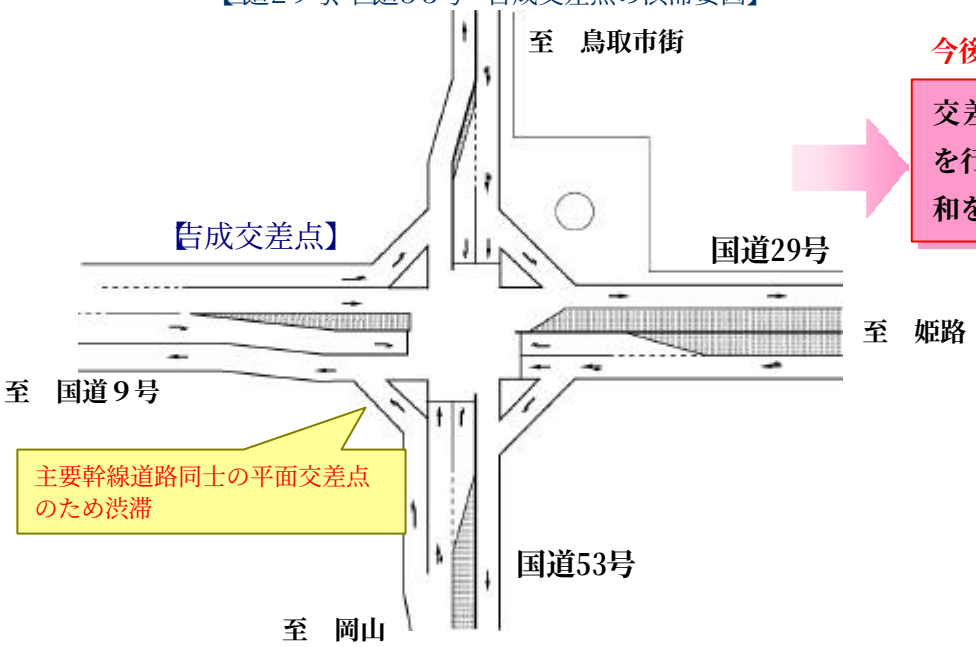
山陰道、バイパス等の整備により、交通を分散させ、混雑の緩和を目指します。

出典：センサス現況 OD(H11)による交通量配分現況再現結果より算出

要因分析　③国道２９号、国道５３号吉成交差点　～主要幹線道路の平面交差～

- 鳥取市内の主要幹線道路の国道 29 号（日交通量 23,200 台）及び国道 53 号（日交通量 24,100 台）の平面交差点のため渋滞が発生しています。

【国道２９号、国道５３号　吉成交差点の渋滞要因】



今後に向けては・・・

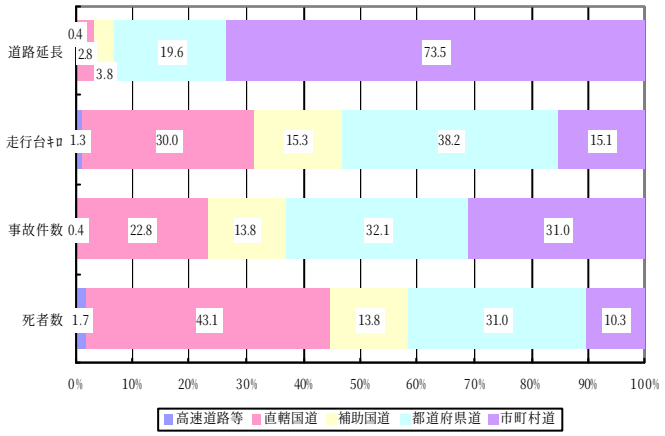
交差点立体化等の整備を行い、交差点渋滞の緩和を目指します。

3－3　死傷事故率

➢　概況　～事故件数の約１／４が直轄国道で発生～

- 延長比の３％に満たない直轄国道で、事故件数の約１／４が発生しています。
  （直轄国道の事故率は 50 件/億台キロ）
- 死者数は、全体の約４割以上が直轄国道の事故によるものです。

【路線別事故状況】

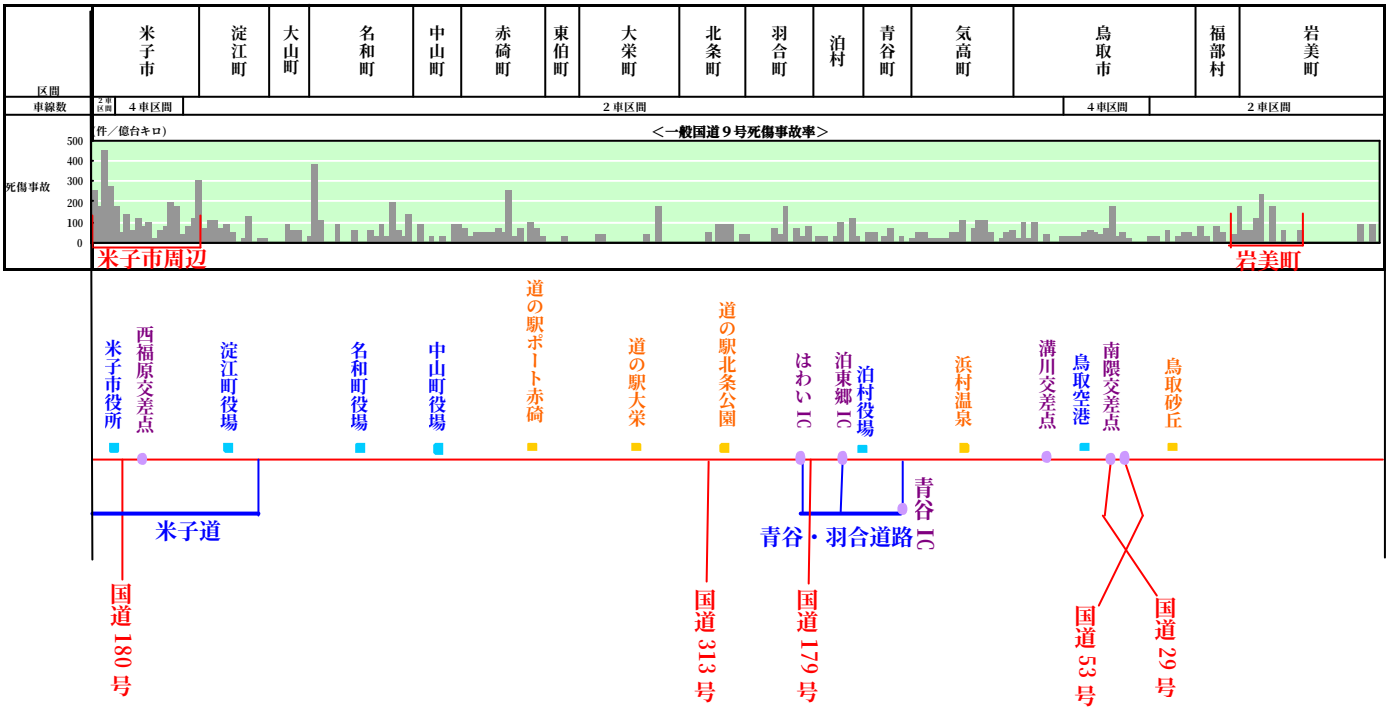


【国道９号泊村での事故】
(H13.10.10)

➢　国道９号　～米子市内、淀江町、岩美町で高い死傷事故率～

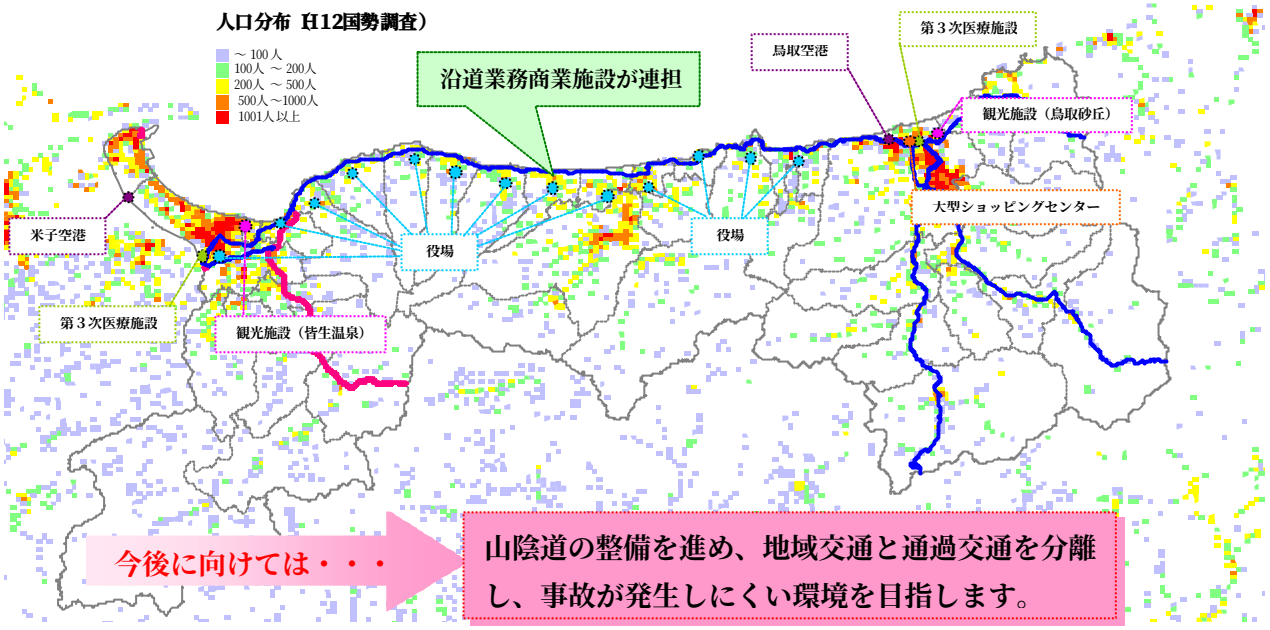
- 国道９号の死傷事故率を区間ごとにみると、米子市内及び淀江町、岩美町で高い値となっています。
- 米子市及び淀江町は渋滞損失の高い区間で事故率も高くなっています。

【国道9号　死傷事故率（500mピッチ）】



要因分析　①国道９号全体　～生活交通、観光交通、産業交通の混在～

● 国道９号沿線には、都市主要施設、商業施設、観光施設が立地しており、生活交通、観光交通、産業交通等の特性の異なる交通が国道９号に集中・輻輳し、事故の発生しやすい環境となっています。



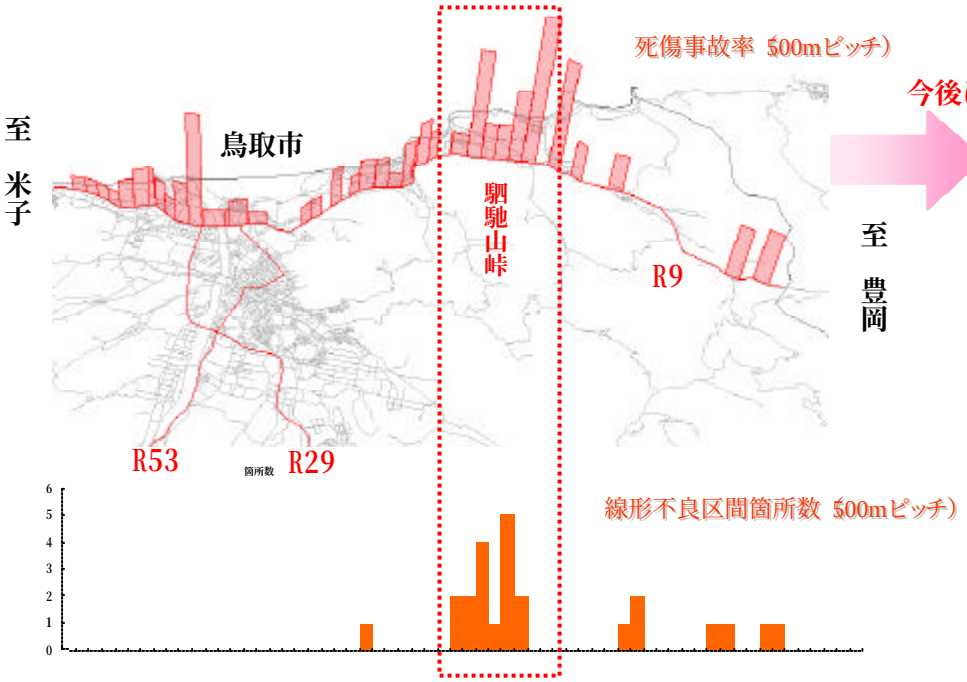
今後に向けては・・・

山陰道の整備を進め、地域交通と通過交通を分離し、事故が発生しにくい環境を目指します。

要因分析　②岩美町　～駟馳山峠における線形不良～

● 岩美町の交通事故率が高い区間は、線形不良区間（駟馳山峠）であり、見通しの悪さ及び線形の悪さから事故率が高くなったと考えられます。

【国道９号　死傷事故率と線形不良区間】

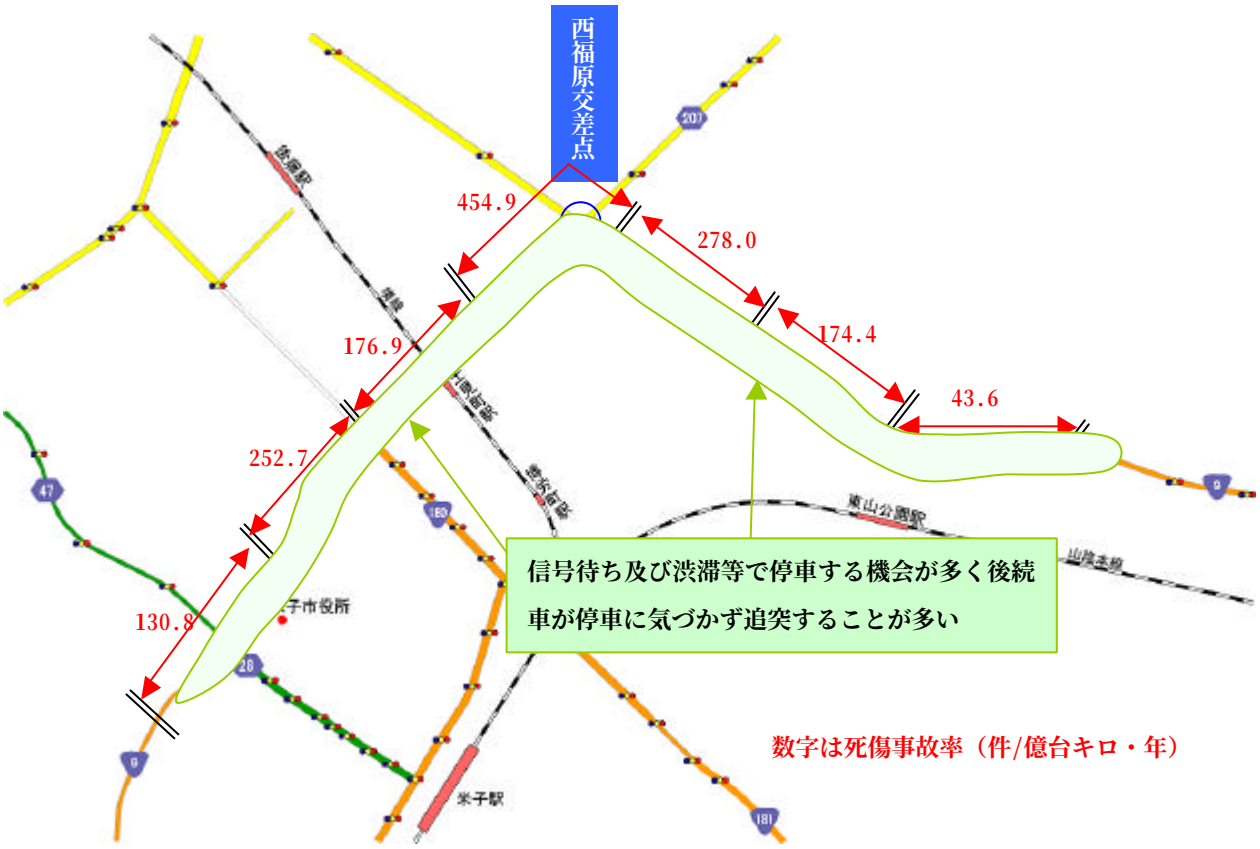


今後に向けては・・・

バイパスの整備を進め、駟馳山峠の線形不良区間の回避を目指します。

要因分析　③米子市　～停車車輌への追突による事故が多い～

● 米子市における事故率の高さは、信号待ち及び渋滞等で停車中の車両に追突することによる要因によるものが多くなっています。



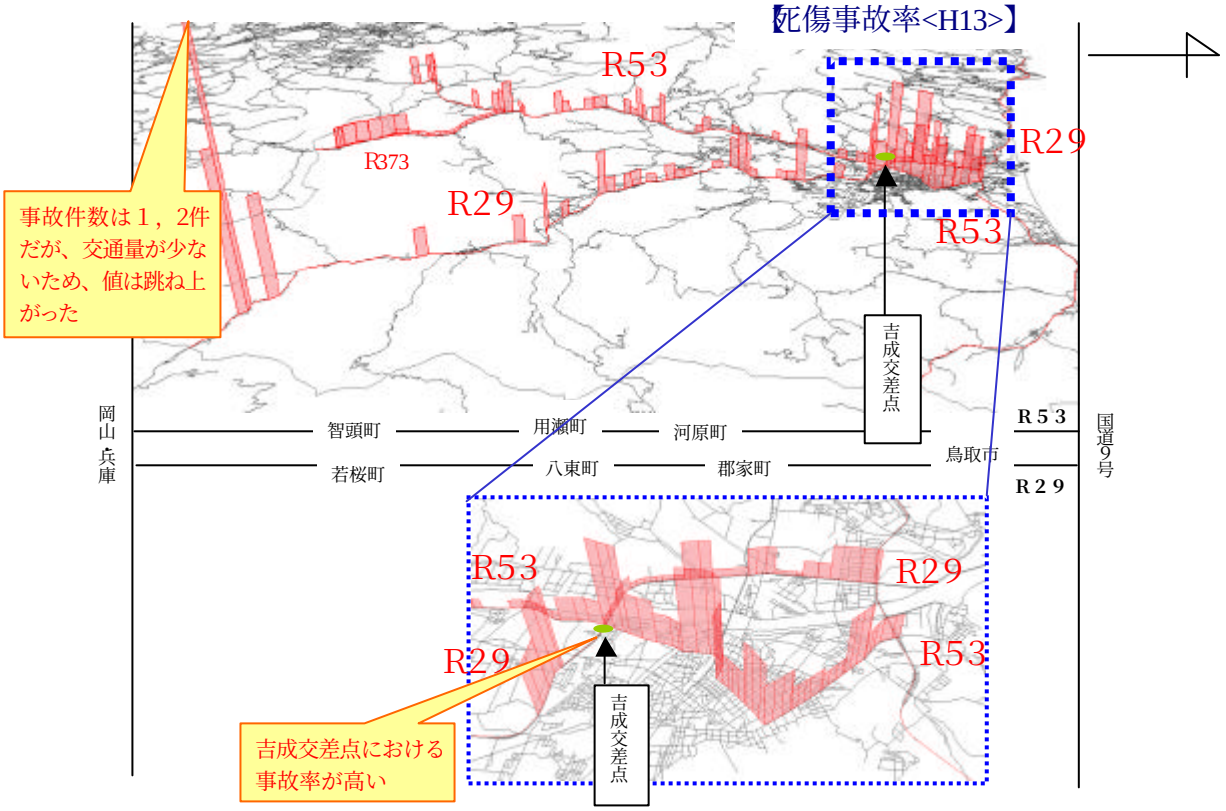
出典：倉吉河川国道管内交通事故ピンマップ（H13）

今後に向けては・・・

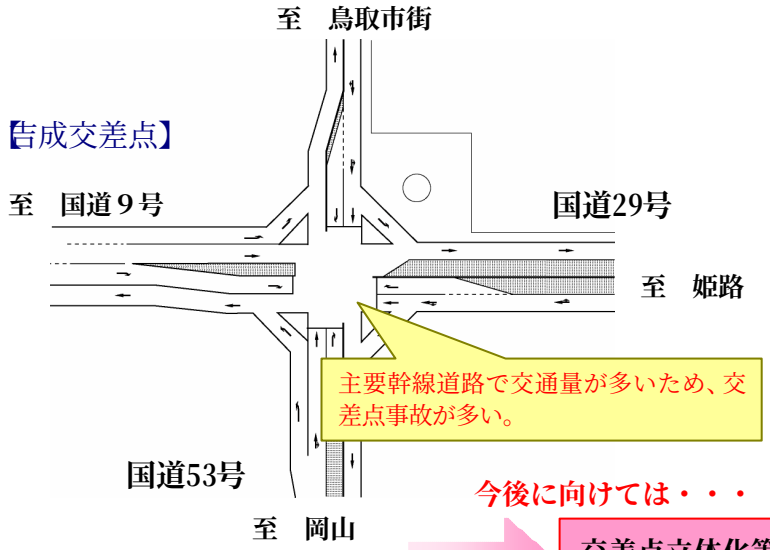
西福原交差点周辺において、排水性舗装の施工を行った。（H15.12）
今後その効果について検証を行います。

➢ 国道２９号、国道５３号　～吉成交差点で高い事故率～

● 国道 29 号及び国道 53 号の死傷事故率については、吉成交差点及び鳥取市内における事故率が高くなっています。



要因分析　吉成交差点　～主要幹線道路同士の平面交差点のため高い事故率～



● 鳥取市内の主要幹線道路の国道 29 号（日交通量 23,200 台）及び国道 53 号（日交通量 24,100 台）の平面交差点のため交差点事故が発生しています。

● 事故要因としては、右折車と直進車の衝突によるもの及び前方不注意による追突が多くなっています。

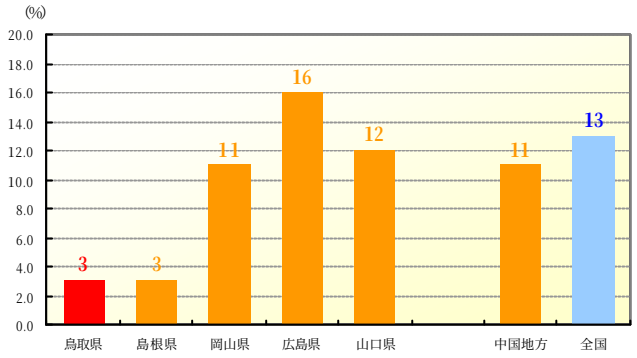
今後に向けては・・・

交差点立体化等の整備を行い、交差点事故の減少を目指します。

3－4　自動車専用道路交通分担率

● 鳥取県の自動車専用道路の交通分担率は、中国ブロック及び全国でも最低水準となっています。

【自動車専用道路の交通分担率（H14値）】



【鳥取市内の標識】

最寄りのインターチェンジは隣の県

要因分析　～自動車専用道路が少ない鳥取県～

● 鳥取県の自動車専用道路は、米子自動車道、米子道路、志戸坂峠道路及び青谷・羽合道路のみであり、特に東部においては、自動車専用道路がほとんどない状態です。

【鳥取県の自動車専用道路】

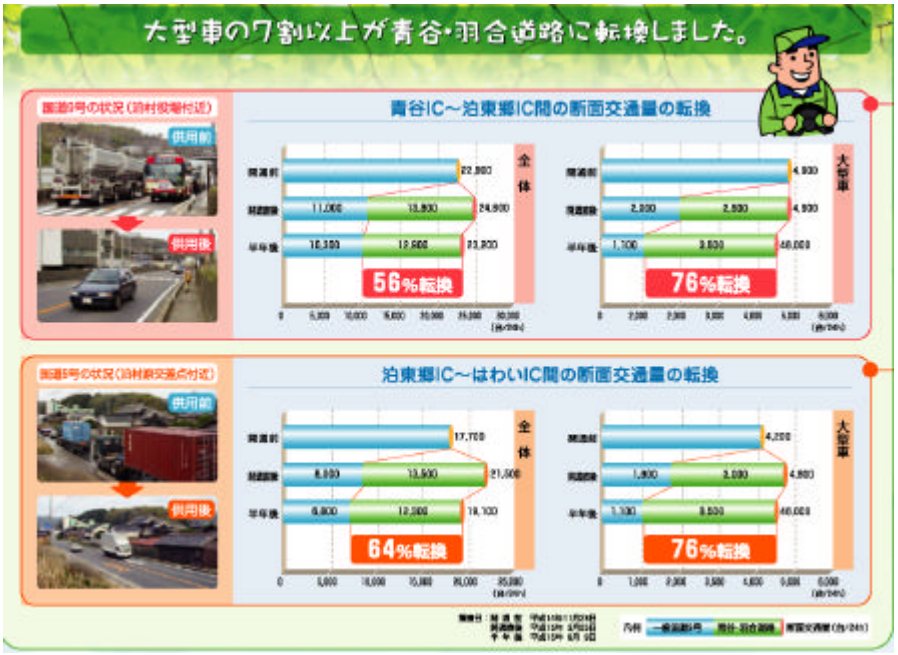
今後に向けては・・・

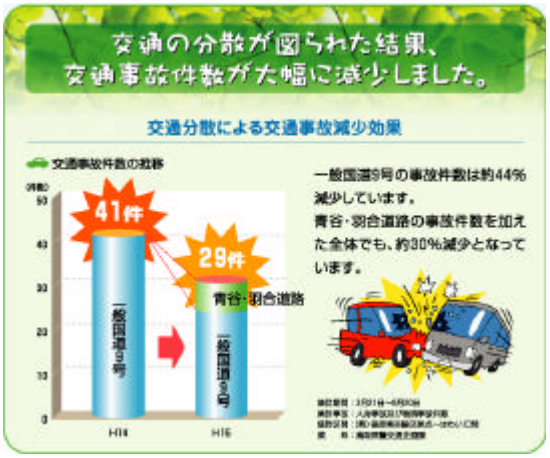
自動車専用道路の整備を進め、自動車専用道路の分担率の向上を目指します。

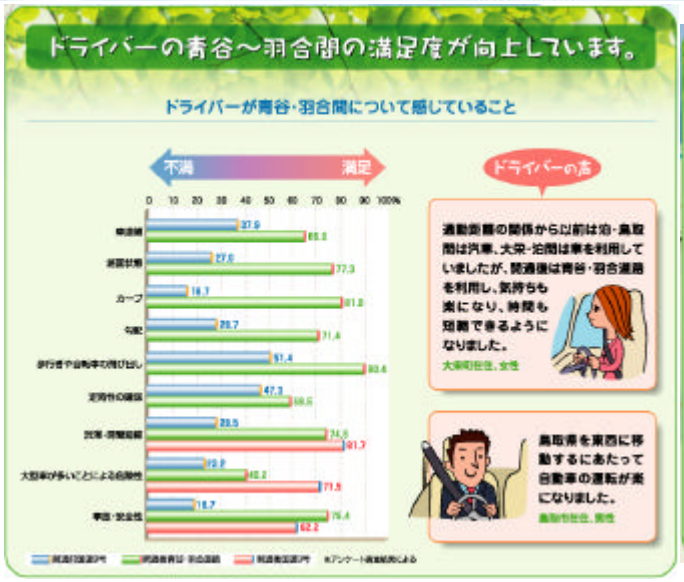
3－5　青谷・羽合道路の整備効果

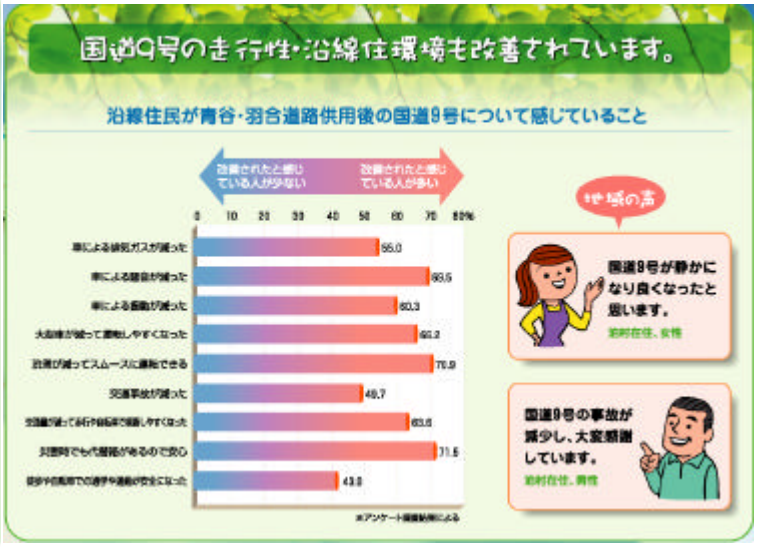
● 平成１５年３月に開通した山陰道青谷・羽合道路は、時間短縮の他にもさまざまな整備効果を発揮しています。

青谷・羽合道路（Ｌ＝13.2km）









出典：青谷・羽合道路の整備効果パンフレット（鳥取河川国道事務所、倉吉河川国道事務所）