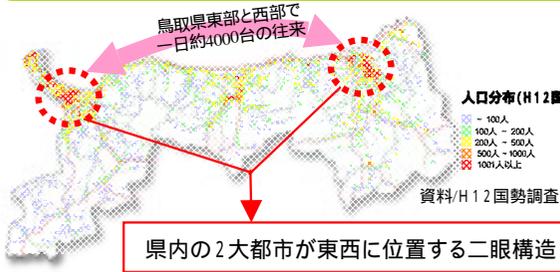


鳥取県の姿と課題

姿と課題

鳥取県は県の両端に2大都市を形成する二眼構造



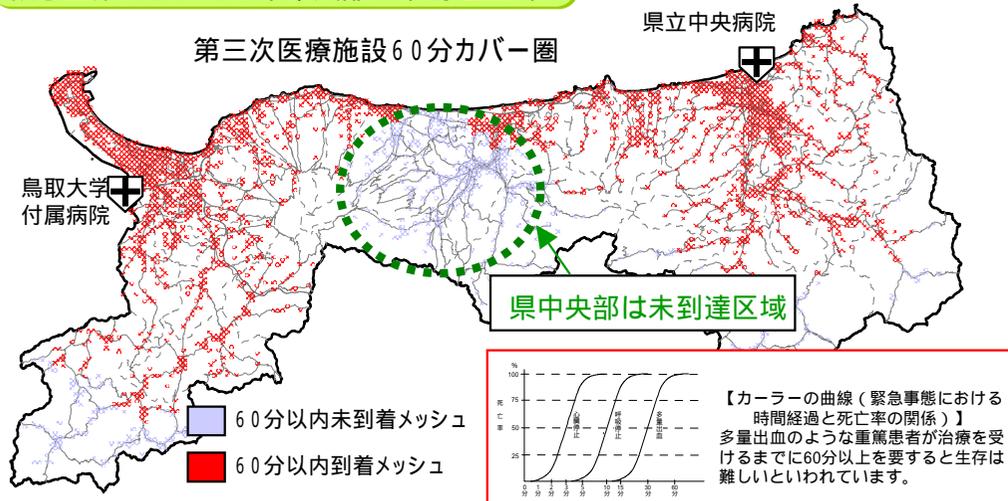
鳥取県は、県内の両端に鳥取市と米子市の2大都市を有する二眼構造となっています。しかしながら、県内の2大都市間の所要時間を他県と比較すると非常に所要時間が長く、両都市の交流連携の妨げとなっています。そのため2大都市間を結ぶ高規格幹線道路が必要です。

人口10万人以上都市間の最短の所要時間



将来：山陰道は80km/hで計算

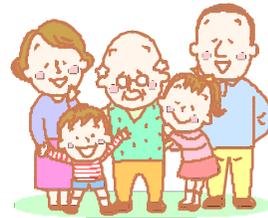
救急医療においても県中央部は未到達区域



1: 距離はデジタル道路地図(DRM)による延長を使用。速度は平成11年道路交通センサス混雑時平均旅行速度を使用。
2: 人口は国勢調査(H12)を使用。

鳥取県中央部は第三次医療施設から60分カバー圏外であり、医療享受の平等性からも高速道路ネットワークの形成によりカバー圏拡大が必要です。

県民の声



経済マラソンで、他県は立派なシューズで我々が草履では太刀打ちできない。

鳥取市から米子市まで、国道9号しか手段がなく、しかも3時間を考えておかないといけないというのは商用では非常に問題。



道路整備の方針

「交流と連携」をキーワードに高速道路ネットワークの形成に取り組みます。



取り組みについて、下記のアウトカム指標をもって評価を行います。

評価を行うアウトカム指標

広域な活動を可能にする → 高速IC30分カバー率

高速ネットワークを形成しているIC(インターチェンジ)に30分以内で到達できる人口を県人口で割った値です。値が大きいほど、広域活動が可能な県民が多いことを示します。

県中央が未到達な救急医療 → 第三次医療施設60分カバー率

第三次医療施設に60分以内で到着できる人口を県人口で割った値です。値が大きいほど、短い時間で高度医療が受けられる人が多いことを示し、生存率の向上を図ることができます。

通過交通と地域交通が混在 → 規格の高い道路を使う割合

高規格幹線道路や地域高規格道路等の規格の高い道路が鳥取県でどのくらい使われているのかを示す指標です。

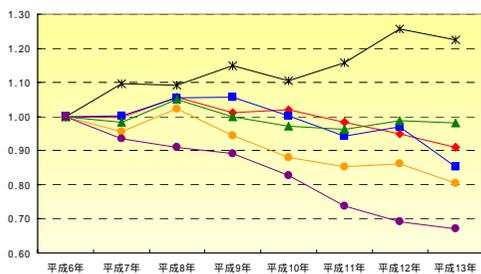
鳥取県の姿と課題

姿と課題

減少傾向の鳥取県の産業

近年、鳥取県内の大規模小売店舗の販売額及び鳥取県の産物の大阪市場への入荷量はともに減少傾向となっています。
これら減少傾向を改善するためにも、鳥取市等の生活圏中心都市へのアクセス向上等、地域間交流の活性化は欠かせません。

鳥取県内大規模小売店舗の販売額の伸び



資料 / 鳥取県の商工業

鳥取県産品目別 大阪中央卸売市場入荷量の伸び



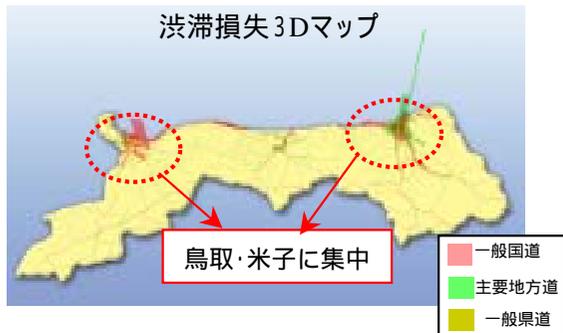
資料 / 鳥取県統計年鑑

渋滞の発生

渋滞の発生は鳥取市、米子市を中心に発生しています。渋滞は、到着予定時刻の遅れ、定時性が確保できない等、地域間の交流促進に大きなマイナスとなります。



渋滞の著しい国道9号



鳥取・米子に集中

一般国道
主要地方道
一般県道

県民の声



交通の流れが円滑にいくと、ゆとりのある生活ができ、かつ、物流がスムーズに行き、経済の発展が図られ、活気ある鳥取県になる。

中山間地域の資源を都市に、都市サービスを中山間地域にそれぞれ供給するための道路整備で地域間の連絡を強化すれば、過疎化、高齢化、後継者不足といった問題も解決するのではないかな。



道路整備の方針

「活き活きと」をキーワードに地域間交流の活性化に取り組みます。



取り組みについて、下記のアウトカム指標をもって評価を行います。

評価を行うアウトカム指標

定時性・快適性の向上 → 渋滞損失時間

渋滞によって発生するタイムロスを集計したものです。この値が大きいほど渋滞が多く発生していることを示します。

常に渋滞している箇所をなくす → 主要渋滞ポイント数

鳥取県内で渋滞が激しい地点を主要渋滞ポイントとして設定しています。このポイント数を減少させることで評価を行っていきます。

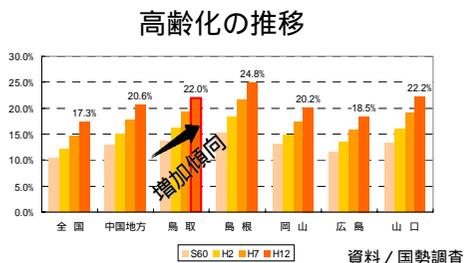
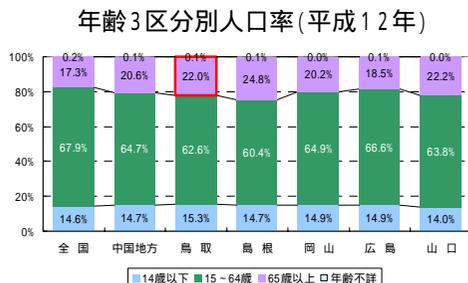
都市へのアクセスを容易にする → 生活圏中心都市30分カバー率

鳥取県の生活圏中心都市である鳥取市、米子市、倉吉市のいずれかに30分以内で到着できる人口を県人口で割った値です。

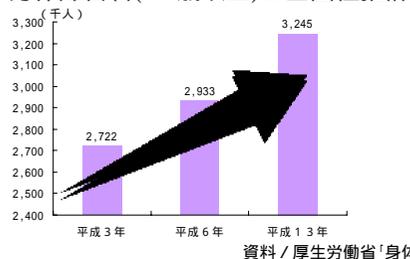
鳥取県の姿と課題

姿と課題

少子高齢化の進行する鳥取県



身体障害者(18歳以上)の全国値推計



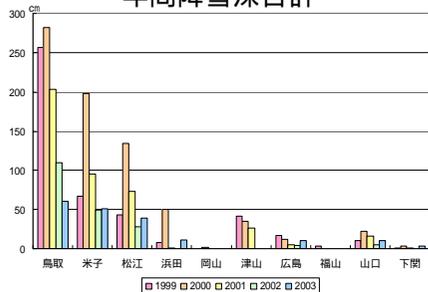
鳥取県の65歳以上の高齢者の占める割合は、22.0%で、全国値、中国地方値と比較して高くなっています。この高齢化人口割合は、年々増加しています。

また、全国値ですが身障者の人口も増加傾向となっています。今後、高齢者・身障者に優しい道路整備(バリアフリー化等)が必要です。



事故・災害で交通が遮断される鳥取県

年間降雪深合計



積雪時の国道9号(青谷)の状況



国道9号通行止め時の迂回路の状況

鳥取県は、日本海岸気候のため、冬期は雪による交通障害が発生しています。また、国道9号は代替路がないため、交通事故等で通行止めが発生すると、大幅な迂回を強いられ、大きな交通混乱を招いています。

このため、災害・事故等において現道が通行止めとなった場合でも交通を遮断しない代替路の整備が必要です。また、事故が多発する事故危険箇所への対策も必要です。

県民の声



除雪対策の強化、災害時に必要な物資等の輸送を確保する等の緊急活動に対応できる幹線道路の整備が必要。

冬期の安全な通行、車椅子、自転車が安心して通行できる段差のない道路整備が必要。



道路整備の方針

「安全で安心」をキーワードに安全安心な道づくりに取り組みます。



取り組みについて、下記のアウトカム指標をもって評価を行います。

評価を行うアウトカム指標

事故が多発する箇所をなくす → 事故危険箇所数

鳥取県内で事故が多発する箇所を事故危険箇所として設定しています。この削減箇所数をアウトカム指標とします。

安全して歩ける歩道を確保する → あんしん歩行エリア整備箇所

歩行者や自転車利用者の安全な通行を確保するために、あんしん歩行エリアが指定されており、その整備箇所数をアウトカム指標とします。

代替路がない → 迂回率

迂回率は、当該道路が通行不能となった場合の迂回路の通行時間と通常時の現道の通行時間の比です。値が大きいくほど当該区間で通行不能となった場合、大きな迂回を強いられることを示します。

冬期の交通流動を確保 → 冬期事故通行止め回数

鳥取県は、雪の多い地域であり、冬期のスリップ事故等が発生しています。この冬期のスリップ事故等による通行止め回数をアウトカム指標として評価します。

お年寄り、身障者も安心して利用できる空間を確保 → バリアフリー化率

バリアフリー化率は、対象路線におけるバリアフリー化された延長の割合を示します。対象は、多くの人が利用する鳥取駅及び県庁、赤十字病院等の鳥取駅周辺の国道、県道です。