

平成18年 9月15日

お知らせ

資料提供先：鳥取県政記者クラブ  
米子市政記者クラブ  
倉吉記者クラブ

## 山陰道 米子ジャンクション(一般国道9号 米子道路) Cランプ開通後の交通状況

平成18年8月11日に、山陰道 米子ジャンクション(一般国道9号 米子道路)のCランプ(米子自動車道 岡山方面から米子道路 松江方面への接続道路)が開通しました。Cランプ開通後の交通状況について、平成18年8月12日に調査を実施した結果についてお知らせします。

【整備効果】(詳細については別紙参照)

○松江方面へ向かう交通がCランプへ転換しました。

米子自動車道米子ICから流入する**6,900台/12h**の交通のうち、松江方面へ向かう**4,000台/12h (全流入交通量の約6割)**の交通がCランプへ転換しました。

○交通渋滞が大幅に緩和しました。

GW時には、米子自動車道入口交差点から発生した渋滞が、米子IC料金所まで連なり、**最大2,200m**発生していましたが、Cランプ供用後、同交差点を先頭とする渋滞が、**最大270m**となり大幅に緩和しました。

○渋滞の緩和によって、**渋滞損失時間の削減、CO<sub>2</sub>排出量の削減**が見込まれます。

なお、今回の発表資料については、倉吉河川国道事務所のホームページでもご覧いただけます。  
アドレス：<http://www.kurayoshi-mlit.go.jp/>

問い合わせ先

国土交通省中国地方整備局  
倉吉河川国道事務所  
副所長

(担当) 調査設計第二課長

TEL (0858) 26-6221(代)  
杉原 (すぎはら)

後藤 (ごとう)

平成18年8月11日、米子自動車道米子IC→松江方面へのジャンクション（Cランプ）が開通しました。Cランプの完成により、交通の流れがスムーズになり、大幅な渋滞緩和、大気環境の改善につながりました！

## C ランプの開通により松江方面への交通が転換



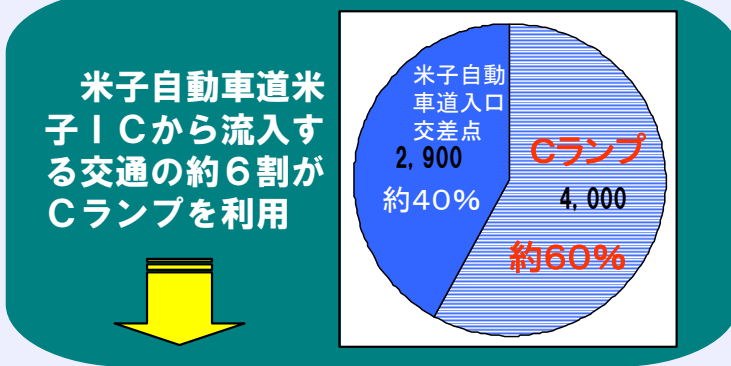
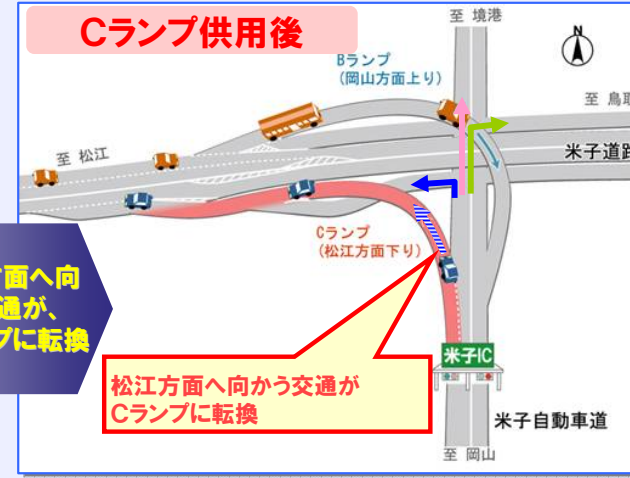
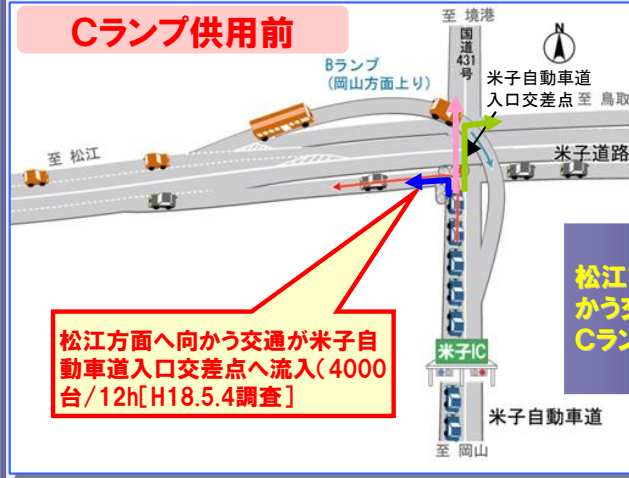
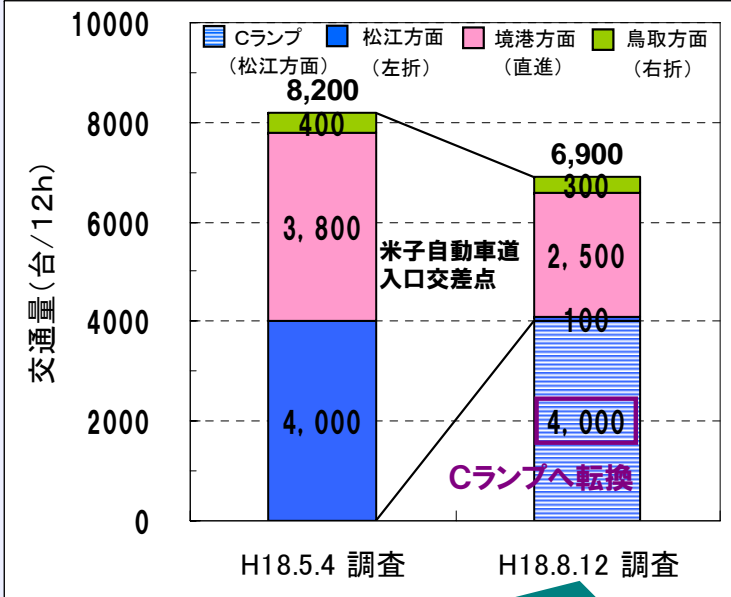
米子自動車道入口交差点から発生した渋滞が料金所まで連なり、最大L=2,200mの渋滞が発生していた。  
【H18.5.4調査】

➔

Cランプの開通により同交差点を先頭とする渋滞が最大270mに緩和！  
【H18.8.12調査】  
※料金所における混雑は残る

松江方面へ向かう交通がCランプへ転換！

### 【米子ICから流入する交通の流動変化】

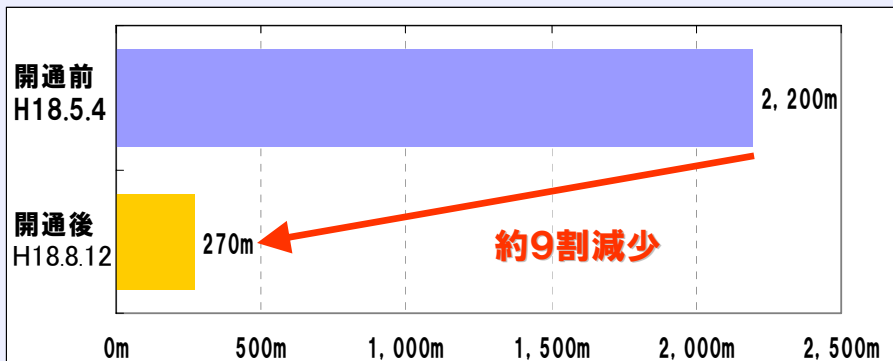


米子自動車道入口交差点の交通負荷が軽減し、渋滞が緩和！

## 交通渋滞の緩和

◆GWに最大2,200m発生していた渋滞がCランプの開通により最大270m(約9割減少)となり、大幅に渋滞が緩和しました！

【渋滞長の変化(米子自動車道入口交差点→米子自動車道方面)】



米子IC付近の渋滞状況 (H18.5.4)Cランプ開通前



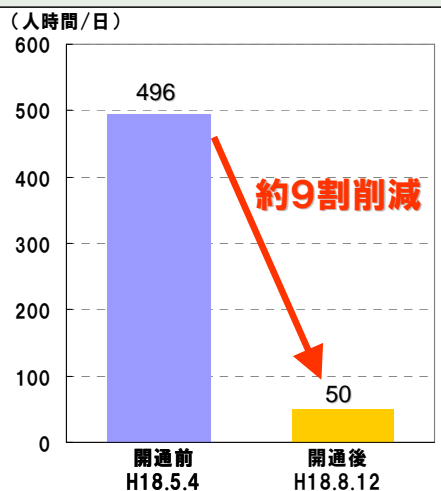
米子IC付近の状況 (H18.8.12)Cランプ開通後



サイト検索

## 渋滞損失時間(※1)の削減

【渋滞損失時間の変化】

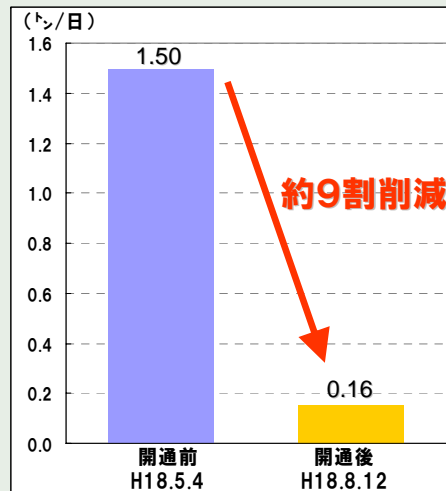


◆渋滞損失時間が  
**約9割**(約450人時間/日)  
**削減**されました！



## CO<sub>2</sub>排出量(※2)の削減

【CO<sub>2</sub>排出量の変化】



◆CO<sub>2</sub>の排出量が**約9割**(約1.34t-CO<sub>2</sub>/日)  
**削減**されました！

ガソリンの使用に伴うCO<sub>2</sub>排出量に換算すると、**1日当たり約580リットルのガソリン使用を削減(※3)**した効果に相当します。



※1 渋滞損失時間(人時間/日) = (渋滞している時の所要時間 - 渋滞していない時の所要時間) × 交通量(台/日) × 平均乗車人数(人)  
 ※2 CO<sub>2</sub>排出量は、渋滞有無の速度の排出原単位の差により算定(資料:「客観的評価指標の定量的評価資料の算出について」平成15年11月)  
 ※3 ガソリン1リットル使用 = 二酸化炭素量2.31kg-CO<sub>2</sub> (出典:「温室効果ガス排出量算定に関する検討結果」平成12年9月)