令和２年度
第１回鳥取県道路交通渋滞対策部会

令和２年８月２６日(水)

鳥取県幹線道路協議会　道路交通渋滞対策部会

目　次

1. 渋滞部会の概要 …… P. 1
   1.1 目的と検討経緯
   1.2 前回部会における主な意見と対応方針

2. 主要渋滞箇所（一般道）のフォローアップ …… P. 4
   2.1 渋滞対策実施状況
   2.2 主要渋滞箇所のモニタリング
   2.3 近年の渋滞対策事業の紹介
   2.4 今年度の渋滞対策事業の紹介

3. 渋滞対策事業の効果　～主要渋滞箇所の特定解除～ …… P. 17
   3.1 主要渋滞箇所の特定解除
   3.2 国道9号鳥取西道路の概要
   3.3 鳥取西道路全線開通による交通量の変化
   3.4 鳥取西道路全線開通による旅行速度の変化（平日上下方向別朝ﾀﾋﾟｰｸ: 国道9号）
   3.5 鳥取西道路全線開通による旅行速度の変化（平日上下方向別全時間帯,お盆（8月）: 国道9号）
   3.6 特定解除候補箇所について

4. 新型コロナウイルスに伴う変化 …… P. 29
   4.1 鳥取県内の交通量の変化
   4.2 鳥取都市圏における旅行速度の変化
   4.3 主要渋滞箇所における渋滞時間数の変化

5. 重要物流道路における交通アセスメント …… P. 33
   5.1 重要物流道路における交通アセスメントの背景
   5.2 重要物流道路における交通アセスメント実施のためのガイドライン
   5.3 重要物流道路における交通アセスメント実施のための技術運用マニュアル

6. 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策 …… P. 37
   6.1 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策の考え方

1. 渋滞部会の概要

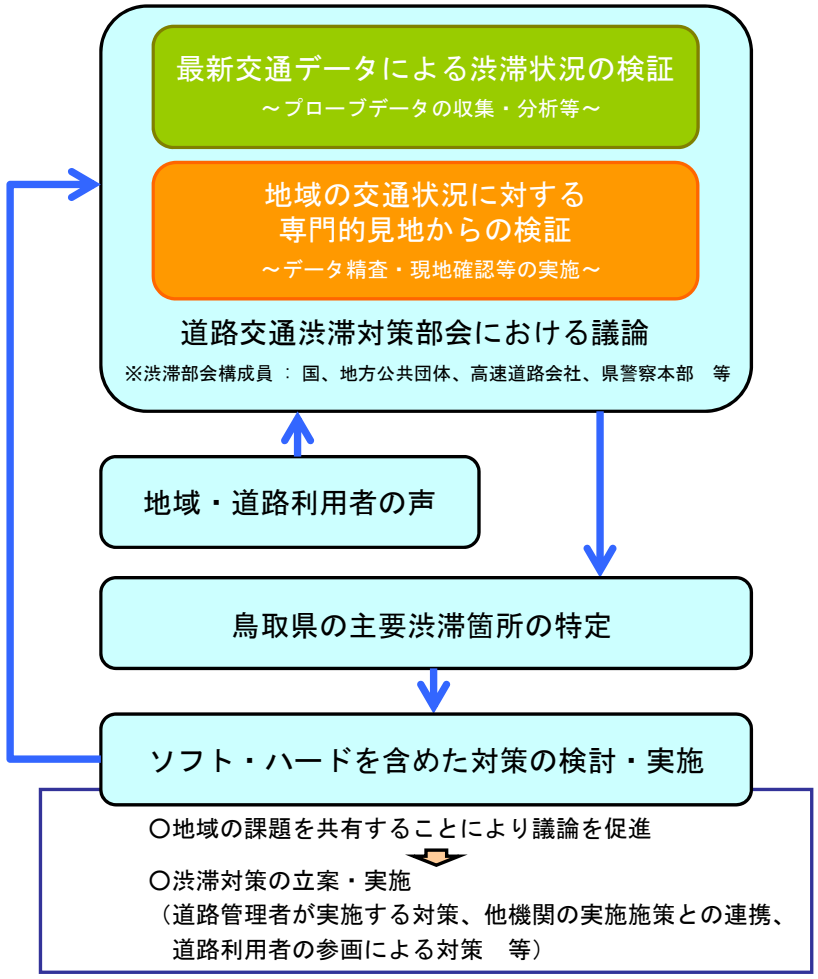
1.1 目的と検討経緯

【目　　的】・鳥取県道路交通渋滞対策部会（以降、渋滞部会）は、鳥取県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、関係機関が渋滞箇所の渋滞原因や課題、効果的・効率的な渋滞対策を議論することを目的としています。

【検討経緯】・平成24年度に、統一的データに基づき、渋滞発生箇所を抽出。道路利用者等の意見を踏まえて、平成25年1月に「地域の主要渋滞箇所」を特定し、公表しています。

・平成25年度以降、渋滞部会において、主要渋滞箇所のモニタリング、効率的な渋滞対策について議論を行い、フォローアップを実施しています。

◆ 対策検討のマネジメントサイクル



◆ これまでの取り組み

H24　第1回～第3回渋滞部会、パブリックコメント

H25．1．25　主要渋滞箇所の公表
【一般道】45箇所（鳥取県内）
【高速】　12箇所（中国地方整備局管内）

H25．6．24　平成25年度　渋滞部会
・渋滞対策の基本方針（案）について議論

H27．1．16　平成26年度　渋滞部会
・モニタリング、対策状況の確認、情報共有

H27．9．30　平成27年度　渋滞部会
・モニタリング、整備効果の把握、対策状況確認

H28．8．10　平成28年度　渋滞部会
・モニタリング、特定解除方針（案）、小規模対策の取組

H29．8．31　平成29年度　渋滞部会
・モニタリング、特定解除フロー、道路利用者団体との連携

H30．9．3　平成30年度　第1回　渋滞部会
・モニタリング、特定・解除フロー、観光地周辺渋滞対策

H31．3．8　平成30年度　第2回　渋滞部会
・当該年度実施対策の効果検証、次年度渋滞対策の方針議論、等

R元．8．5　令和元年度　第1回　渋滞部会
・モニタリング、渋滞対策事業の効果、観光地周辺渋滞対策　等

R2．3．10　令和元年度　第2回　渋滞部会
・当該年度実施対策の効果検証、次年度渋滞対策の方針議論、特定解除等

継続的にフォローアップを実施

R2．8．26　令和2年度　第1回　渋滞部会
・モニタリング、渋滞対策事業の効果、新型コロナウイルスに伴う変化　等

1.2 前回部会における主な意見と対応方針【報告事項】

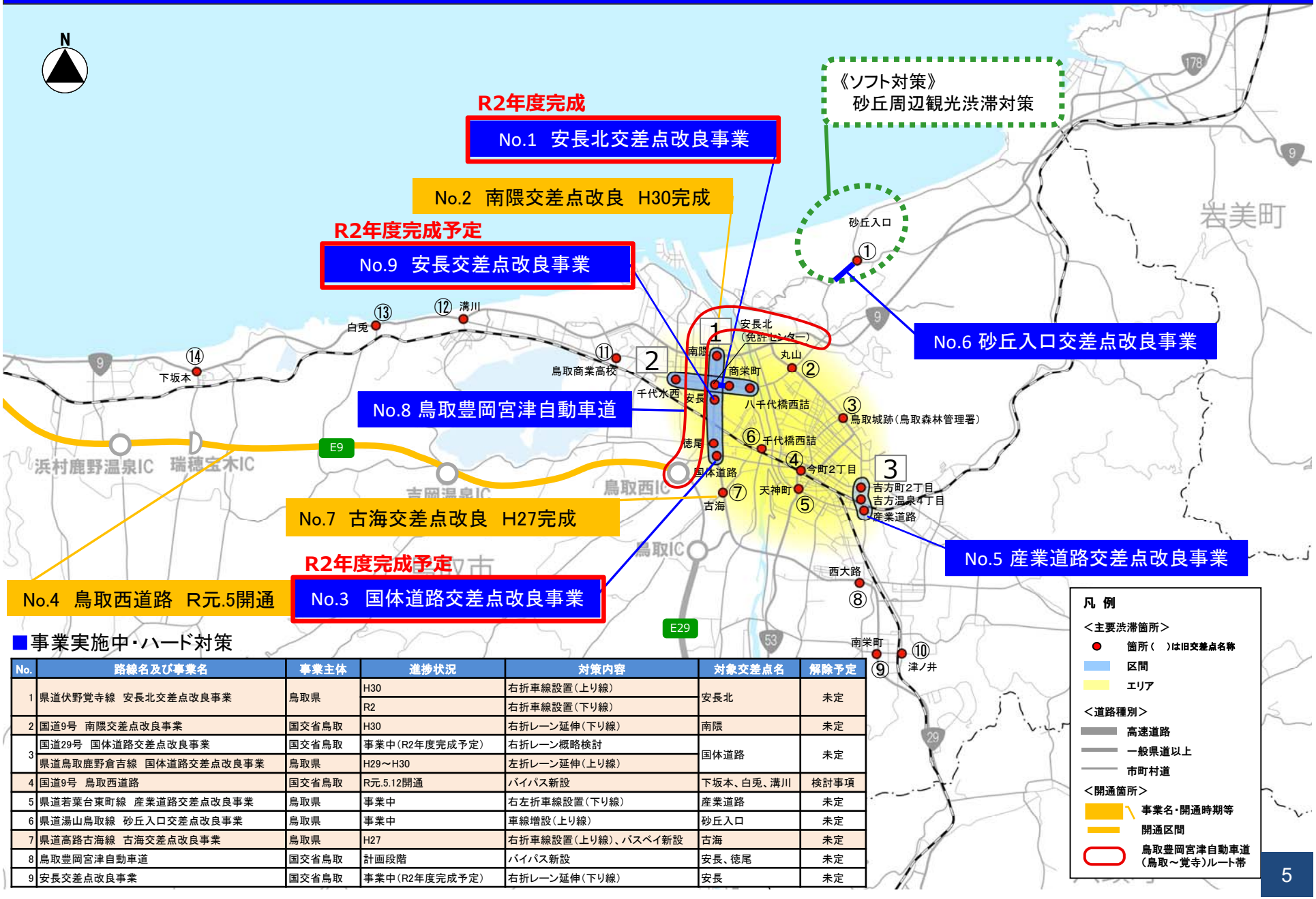
・前回の第2回部会(R2.3.10)における主な意見とその対応方針については以下のとおりです。

■令和元年度　第２回鳥取県渋滞対策部会における主な意見と対応方針

主な意見		回答
1）渋滞対策実施状況	・主要渋滞箇所の円グラフの「対策なし」について、内訳、内容を確認の上、「その他」として分類、位置づけてはどうか	・今後、渋滞状況等から対策の優先度を整理、効果的な対策の検討や、未対策箇所について、ピンポイント対策や別線整備を含め対策を検討していくことを考えているため、本部会資料では、「対策なし」から「対策未実施」に修正します。
2）災害時交通マネジメント	・今後、鳥取県においても災害発生を見据えたマネジメント検討会を設置・開催する予定があるのか	・災害時の機動的な交通マネジメントを実践していくには、組織を常時から事前に立ち上げておくことが必要と考えています。 ・内容や時期等は、改めて調整する予定です。
3）重要物流道路における交通アセスメント	・自治体の開発許可担当部局から申請者に対する道路管理者協議の促し、開発行為にかかる情報提供や情報入手について、実効性のある方法論の具体的検討や議論が必要では	・現時点では、詳細は「重要物流道路における交通アセスメント実施のためのガイドライン」及び「重要物流道路における交通アセスメント実施のための技術運用マニュアル」のとおりです。 ・国土交通省では、施行後の全国事例を収集、蓄積中ですので、適時、事例等の情報提供を実施致します。また、方法論の具体的検討についても、他事例を参考に今後進めて参りたいと考えています。
4）その他	・鳥取IC入口交差点の渋滞対策について	・渋滞部会においては、主要渋滞箇所のモニタリング、効率的な渋滞対策について議論を行い、フォローアップを実施していますが、ご意見につきましては、関係課と個別に調整させていただきたいと考えています。

2. 主要渋滞箇所（一般道）のフォローアップ

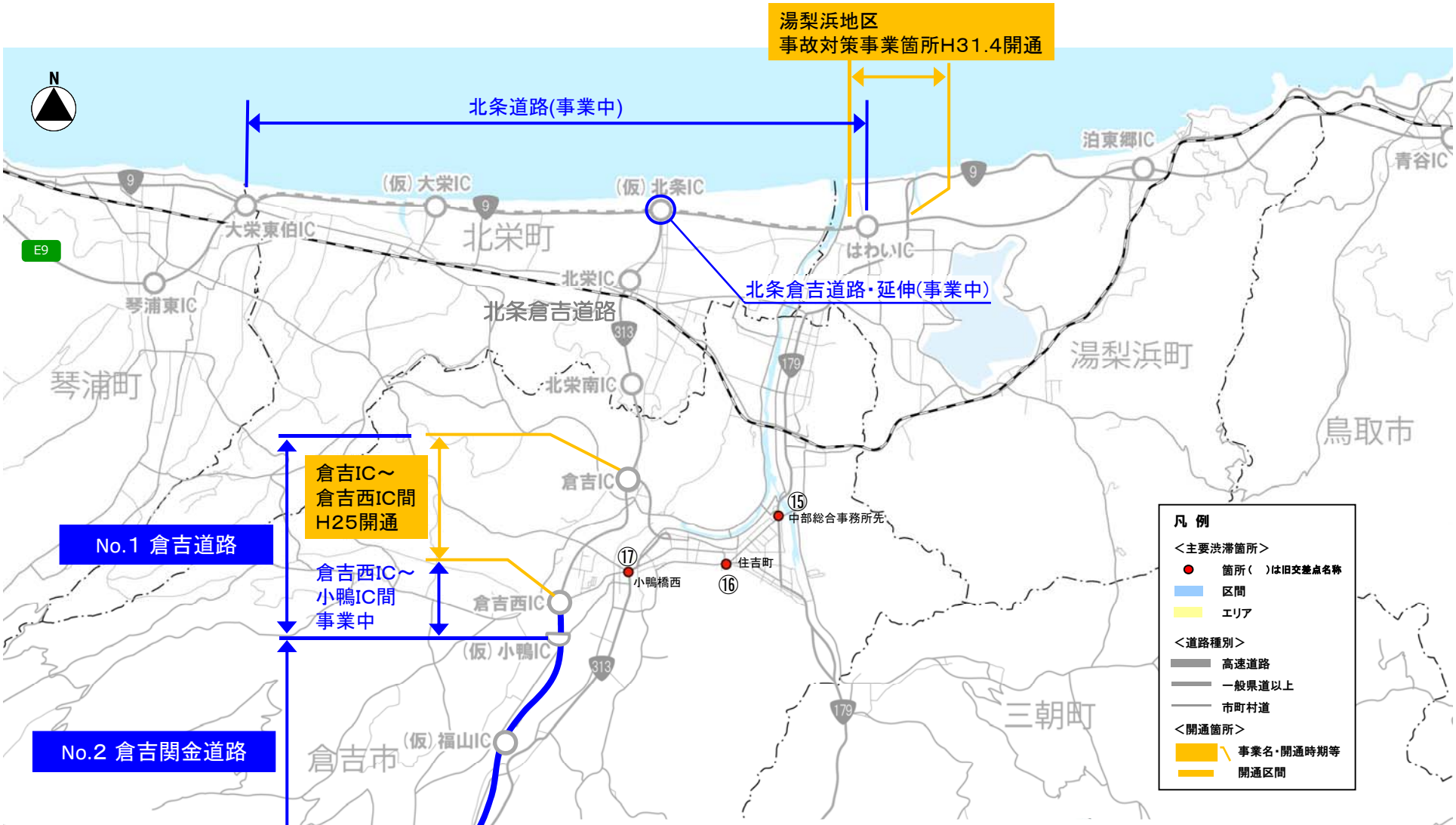
2.1 渋滞対策実施状況①（東部地区）



■事業実施中・ハード対策

No.	路線名及び事業名	事業主体	進捗状況	対策内容	対象交差点名	解除予定
1	県道伏野覚寺線　安長北交差点改良事業	鳥取県	H30	右折車線設置（上り線）	安長北	未定
			R2	右折車線設置（下り線）		
2	国道9号　南隈交差点改良事業	国交省鳥取	H30	右折レーン延伸（下り線）	南隈	未定
3	国道29号　国体道路交差点改良事業	国交省鳥取	事業中（R2年度完成予定）	右折レーン概略検討	国体道路	未定
	県道鳥取鹿野倉吉線　国体道路交差点改良事業	鳥取県	H29～H30	左折レーン延伸（上り線）		
4	国道9号　鳥取西道路	国交省鳥取	R元.5.12開通	バイパス新設	下坂本、白兎、溝川	検討事項
5	県道若葉台東町線　産業道路交差点改良事業	鳥取県	事業中	右左折車線設置（下り線）	産業道路	未定
6	県道湯山鳥取線　砂丘入口交差点改良事業	鳥取県	事業中	車線増設（上り線）	砂丘入口	未定
7	県道高路古海線　古海交差点改良事業	鳥取県	H27	右折車線設置（上り線）、バスベイ新設	古海	未定
8	鳥取豊岡宮津自動車道	国交省鳥取	計画段階	バイパス新設	安長、徳尾	未定
9	安長交差点改良事業	国交省鳥取	事業中（R2年度完成予定）	右折レーン延伸（下り線）	安長	未定

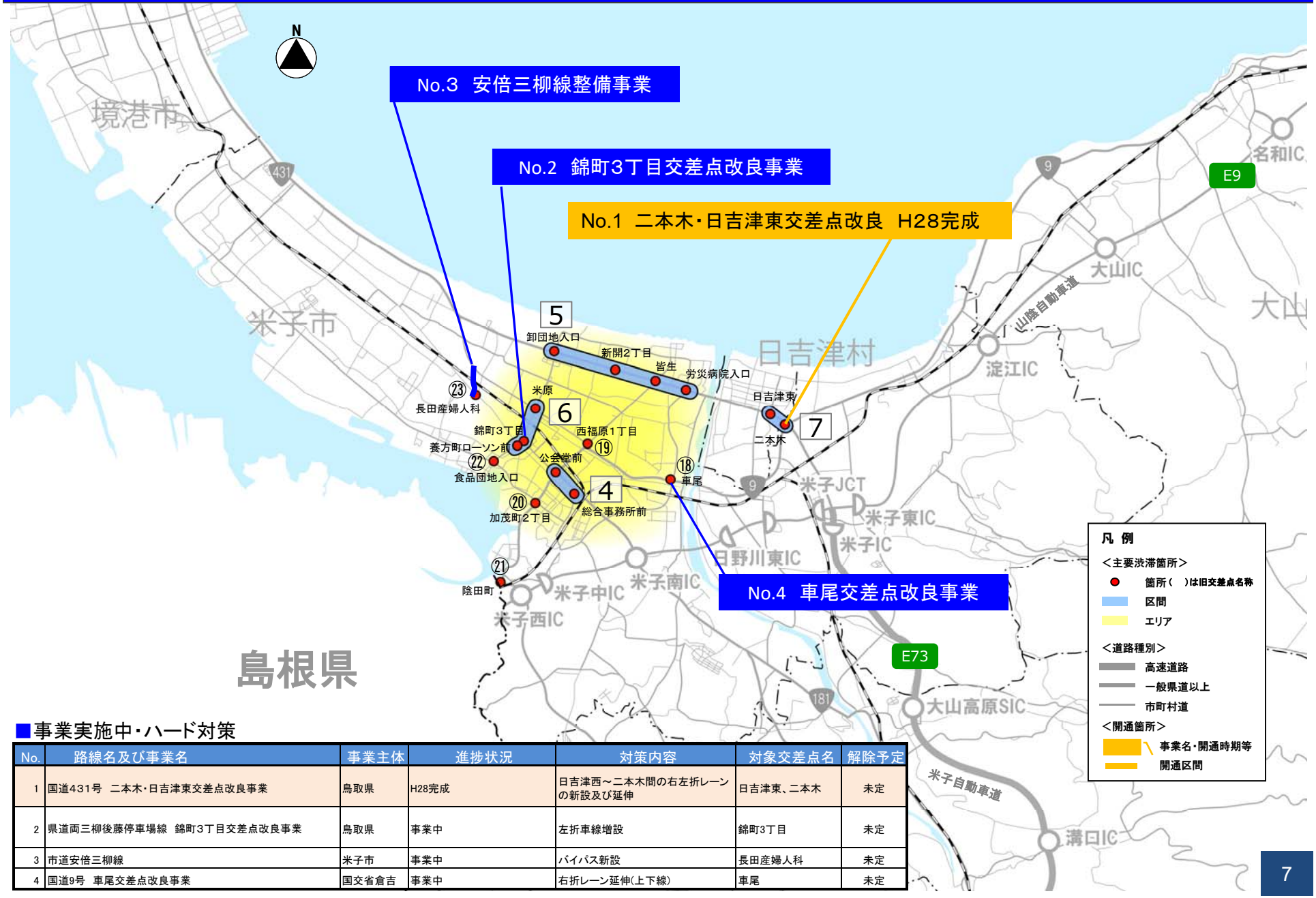
2.1 渋滞対策実施状況②（中部地区）



■事業実施中・ハード対策

No.	路線名及び事業名		事業主体	進捗状況	対策内容	対象交差点名	解除予定
1	国道313号 倉吉道路	倉吉IC～倉吉西IC間	鳥取県	H25開通	バイパス新設	住吉町	未定
		倉吉西IC～小鴨IC間	鳥取県	事業中	バイパス新設	小鴨西	未定
2	国道313号 倉吉関金道路		鳥取県	事業中	バイパス新設	小鴨西	未定

2.1 渋滞対策実施状況③（西部地区）



■事業実施中・ハード対策

No.	路線名及び事業名	事業主体	進捗状況	対策内容	対象交差点名	解除予定
1	国道431号 二本木・日吉津東交差点改良事業	鳥取県	H28完成	日吉津西～二本木間の右左折レーンの新設及び延伸	日吉津東、二本木	未定
2	県道両三柳後藤停車場線 錦町3丁目交差点改良事業	鳥取県	事業中	左折車線増設	錦町3丁目	未定
3	市道安倍三柳線	米子市	事業中	バイパス新設	長田産婦人科	未定
4	国道9号 車尾交差点改良事業	国交省倉吉	事業中	右折レーン延伸(上下線)	車尾	未定

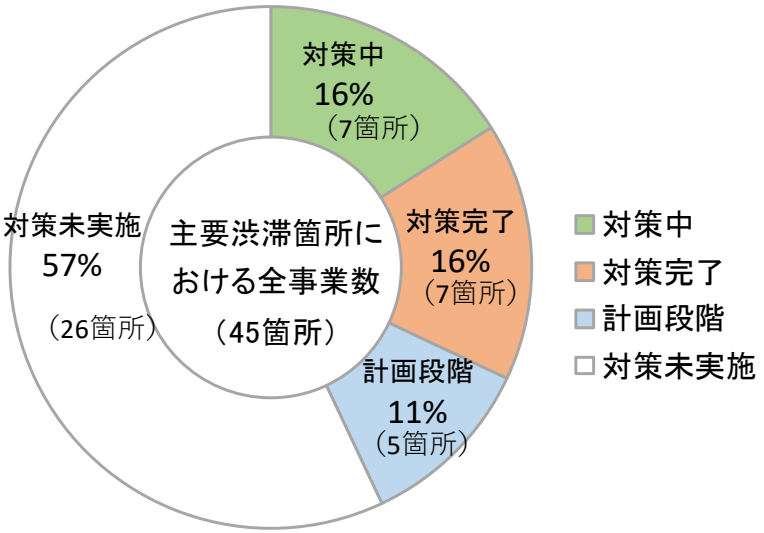
2.1 渋滞対策実施状況（まとめ）

・鳥取県内の渋滞対策実施状況は以下のとおりです。
・課題の状況を把握・共有するとともに、関係機関が連携し渋滞対策を推進していきます。
・今後、渋滞状況等から対策の優先度を整理し、効果的な対策を検討していきます。
・また、対策未実施の箇所について、ピンポイント対策や別線整備を含め対策を検討していきます。

■渋滞対策実施状況一覧

番号	交差点名称	道路管理者	対策内容
1	皆生	県	
2	安長北（免許センター）	県	交差点改良（東側流入部右折レーン設置：H30 ） 交差点改良（西側流入部右折レーン設置：R2 ） 別線整備（鳥取豊岡宮津自動車道（鳥取～覚寺）：計画段階）
3	南隈	国	交差点改良（東側流入部右折レーン延伸：H30） 別線整備（鳥取豊岡宮津自動車道（鳥取～覚寺）：計画段階）
4	国体道路	県	交差点改良（西側流入部左折レーン設置：H30）
		国	交差点改良（北側流入部右折レーン延伸：R2年度完成予定） 別線整備（鳥取豊岡宮津自動車道（鳥取～覚寺）：計画段階）
5	卸団地入口	県	
6	加茂町2丁目	国	
7	西福原1丁目	国	
8	公会堂前	国	
9	米原	県	
10	労災病院入口	県	
11	米子食品団地入口	県	
12	二本木	県	交差点改良（右左折レーン新設及び延伸：H28）
13	天神町	国	
14	錦町3丁目	県	交差点改良（左折レーン増設）
15	鳥取商業高校	県	
16	丸山	国	
17	中部総合事務所先	県	
18	総合事務所前	県	
19	白兎	国	別線整備（鳥取西道路：R元.5開通）
20	住吉町	県	別線整備（倉吉道路（倉吉IC～倉吉西IC間）：H25開通）
21	八千代橋西詰	県	
22	南栄町	国	
23	吉方町2丁目	県	
24	今町2丁目	国	
25	日吉津東	国・県	交差点改良（右左折レーン新設及び延伸：H28）
26	津ノ井	県	
27	陰田町	国	
28	鳥取城跡（鳥取森林管理署）	国	
29	産業道路	県	交差点改良（県道下り線右左折車線新設）
30	砂丘入口	県	交差点改良（県道上り線車線増設：R3年度完成予定）
31	千代橋西詰	県	
32	小鴨橋西	県	別線整備（倉吉関金道路）
33	義方町ローソン前	県	交差点改良（拡幅）

番号	交差点名称	道路管理者	対策内容
34	長田産婦人科	県	別線整備（市道安倍三柳線）
35	溝川	国	別線整備（鳥取西道路：R元.5開通）
36	下坂本	国	別線整備（鳥取西道路：R元.5開通）
37	吉方温泉4丁目	県	
38	商栄町	県	
39	千代水西	県	
40	安長	国	別線整備（鳥取豊岡宮津自動車道（鳥取～覚寺）：計画段階）
41	徳尾	国	別線整備（鳥取豊岡宮津自動車道（鳥取～覚寺）：計画段階）
42	古海	国	交差点改良（県道上り線右折車線新設及びバスベイ新設：H27）
43	車尾	国	交差点改良（国道9号上下右折レーン延伸）
44	新開2丁目	県	
45	西大路	国	



■渋滞対策実施状況割合

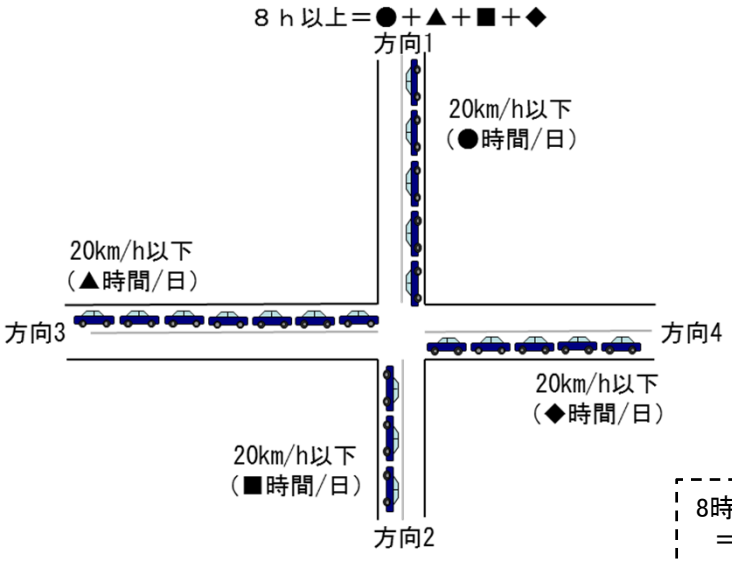
2.2 主要渋滞箇所のモニタリング①（モニタリング方法）

・主要渋滞箇所に該当するかどうかは、対象交差点の全ての流入方向で低速度となる時間帯数の合計値にて判定します。
・主要渋滞箇所の選定基準は、対象交差点の旅行速度が20km/h以下となる時間帯が、流入方向の1方向あたり2時間以上となる交差点としています（十字路(4枝交差点)の場合は8時間以上が対象：下図参照）。

・なお、この選定基準は「鳥取県道路交通渋滞対策部会（H24年度）」において検討されたものですが、実際の主要渋滞箇所の選定に際しては、道路利用者のみなさまからの意見も踏まえて選定しています。

■主要渋滞箇所の選定基準（イメージ図）

全流入方向の旅行速度20km/h以下の時間の総計が８時間/日以上



【4支線交差点の例】

方向 / 時間帯	●●交差点			
	方向1	方向2	方向3	方向4
7時台	30.7	29.4	21.5	27.0
8時台	26.4	26.2	18.3	22.8
9時台	27.6	23.5	19.0	19.7
10時台	26.6	22.0	19.9	22.2
11時台	28.4	23.9	21.1	21.9
12時台	33.1	26.8	22.6	24.9
13時台	31.3	25.9	19.6	23.8
14時台	30.5	25.0	18.8	24.6
15時台	31.1	24.4	21.0	23.8
16時台	27.6	22.2	21.4	24.2
17時台	20.8	18.7	19.3	18.1
18時台	25.6	22.2	22.4	22.2
20km/h以下	0	1	6	2
速度20km/h以下時間合計	9			

8時間以上（例）
＝ピーク時4h（朝夕各2h）×2方向 or
＝2h×4方向　　等

■【参考】主要渋滞箇所の選定経緯（H25年1月選定）

主要渋滞箇所(素案)の選定

・統一的データに基づき、渋滞発生箇所を抽出
・地域における交通特性を考慮した抽出方法を検討

↓

パブリックコメントの実施(地域・道路利用者等の意見)

・道路利用者が実感している渋滞箇所を抽出
・最新データや現地状況により渋滞状況を確認

↓

「地域の主要渋滞箇所」の選定

【高　速】 12箇所（中国地方整備局管内）
【一般道】 **45箇所（鳥取県）**

2.2 主要渋滞箇所のモニタリング②（旅行速度20km/h以下時間帯数の算定結果）

■旅行速度データ　一覧表（一般道45箇所）

番号	主要渋滞箇所（交差点名）	主道路	旅行速度低下時間帯数（20km/h以下） 選定基準（データ在支線数）×2h	H24選定	H26点検	H27点検	H28点検	H29点検	H30点検	R元点検	R2点検	対策完了年度	
1	皆生	一般国道431号	8	—	7	16	25	22	17	20	22		※1
2	安長北（免許センター）	一般国道29号	8	15	20	20	26	27	25	23	20	H30,R2	
3	南隈	一般国道9号	8	14	11	21	25	27	13	16	11	H24,H30	
4	国体道路	一般国道29号	8	13	14	7	9	13	7	9	7	H24,H30一部	
5	卸団地入口	一般国道431号	8	11	7	10	12	10	10	12	12		
6	加茂町2丁目	一般国道9号	8	15	14	15	28	15	13	28	20		
7	西福原1丁目	一般国道9号	8	8	3	2	13	14	8	15	11		
8	公会堂前	一般国道9号	8	22	24	26	28	28	25	30	25		
9	米原	両三柳後藤停車場線	8	10	16	20	22	22	20	23	19		
10	労災病院入口	一般国道431号	8	8	0	0	7	14	13	16	14		
11	米子食品団地入口	米子境港線	6	12	10	11	11	12	12	12	12		
12	二本木	一般国道9号	8	12	12	12	13	13	15	15	14	H28	
13	天神町	一般国道53号	8	34	36	37	38	38	38	38	38		
14	錦町3丁目	米子港線	6	32	24	24	28	36	35	36	36		
15	鳥取商業高校	鳥取空港布勢線	8	17	15	18	19	18	18	21	20	R元	
16	丸山	一般国道53号	8	8	0	15	13	12	11	21	24		
17	中部総合事務所先	一般国道179号	8	12	12	12	18	14	15	13	13		
18	総合事務所前	一般国道181号	6	13	0	0	1	11	13	14	13		
19	白兎	一般国道9号	6	—	0	0	2	2	0	0	0	R元	※2
20	住吉町	倉吉福本線	6	11	0	0	1	2	6	2	3		
21	八千代橋西詰	鳥取港線	8	8	18	12	12	14	13	13	12		
22	南栄町	一般国道29号	8	10	8	17	24	20	18	21	21		
23	吉方町2丁目	鳥取国府線	8	18	17	21	21	23	21	29	24		
24	今町2丁目	一般国道53号	8	21	30	34	38	36	22	36	35		
25	日吉津東	一般国道431号	6	15	3	5	7	2	9	10	11	H28	
26	津ノ井	若葉台東町線	6	7	10	10	16	12	9	11	12		
27	陰田町	一般国道9号	6	27	26	24	27	27	26	25	24		
28	鳥取城跡（鳥取森林管理署	一般国道53号	6	12	12	11	13	11	12	13	14		
29	産業道路	若葉台東町線	8	12	11	13	12	15	11	16	16		
30	砂丘入口	湯山鳥取線	6	—	0	2	0	4	11	6	0		※3
31	千代橋西詰	高路古海線	6	14	17	21	18	22	21	22	23		
32	小鴨橋西	一般国道313号	6	21	15	12	12	12	14	14	19		
33	義方町ローソン前	米子港線	4	21	22	23	23	24	23	24	24		
34	長田産婦人科	外浜街道線	6	13	17	18	20	18	23	22	17		

番号	主要渋滞箇所（交差点名）	主道路	旅行速度低下時間帯数（20km/h以下） 選定基準（データ在支線数）×2h	H24選定	H26点検	H27点検	H28点検	H29点検	H30点検	R元点検	R2点検	対策完了年度
35	溝川	一般国道9号	6	4	7	12	13	13	2	2	0	R元
36	下坂本	一般国道9号	6	0	0	0	1	1	1	1	0	R元
37	吉方温泉4丁目	若葉台東町線	8	7	2	6	6	9	3	10	11	
38	商栄町	伏野覚寺線	4	12	17	16	19	18	8	15	8	
39	千代水西	伏野覚寺線	8	21	3	3	23	13	23	30	26	
40	安長	一般国道29号	4	13	2	0	6	11	12	11	5	
41	徳尾	一般国道29号	4	19	2	0	1	1	0	0	0	
42	古海	一般国道29号	8	4	1	10	12	12	11	12	12	
43	車尾	一般国道9号	8	10	12	12	21	17	15	17	18	
44	新開2丁目	一般国道431号	4	0	0	0	0	0	0	0	0	
45	西大路	一般国道29号	4	11	0	0	1	1	0	2	1	

注) 赤字：選定基準値を下回った渋滞時間帯数

凡　例

- 特定期混雑箇所（観光地周辺）
- 通常選定箇所
- パブリックコメントによる選定箇所

下記の主要渋滞箇所は特定期混雑箇所（観光地周辺）のため、集計期間を個別に設定
*1:夏期（7月、8月）休日の平均
*2:お盆を含む1ヶ月（7.17～8.16）の土・日・祝日の平均
*3:5月の日・祝日の平均

・H29点検までは民間プローブデータ、H30点検以降はETC2.0プローブデータによる分析結果

＜参考＞主要渋滞箇所　選定基準及び使用データ

項目	H24年度選点時	H26~H29点検	H30~R2年度点検
データ	民間プローブデータ	民間プローブデータ	ETC2.0プローブデータ
集計期間	H23年8月～H24年7月	前年4月~9月	前年4月～当年3月
選定基準	①,②,③の条件を全て満たす。 又は、④に該当。 ①昼間12時間の全方向の旅行速度20km/h以下の時間の総計が支線数×2時間以上（1支線あたり平均2時間の速度低下） ②道路管理者による実感との整合（渋滞の発生状況） ③現地確認による補足調査 ④地域又は道路利用者の意見を反映（パブリックコメント箇所）		

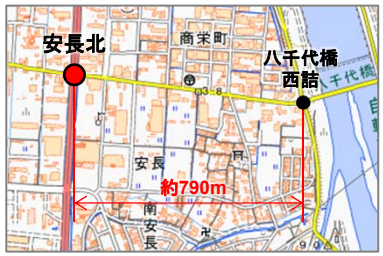
2.3 近年の渋滞対策事業の紹介

（（県）伏野覚寺線（ふしのかくじ） 安長北交差点（やすながきた）改良事業）

R2.5完成(H31.1一部完成)

・安長北交差点は、東西に交差する県道に右折車線がないことから、右折車の滞留が後続直進車を阻害し渋滞が発生していました。
・平成30年度には、東側流入部に右折車線が整備され、朝ピーク時の速度改善を確認しました。
・R2年度5月には西側流入部に右折車線が整備され、引き続き、事業の効果を検証していきます。

■位置図

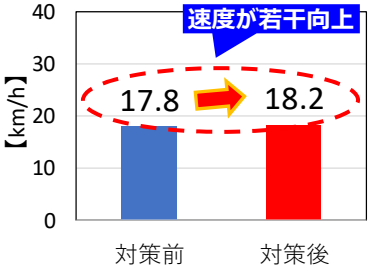


▲ 整備効果集計区間（下記）

■事業の概要

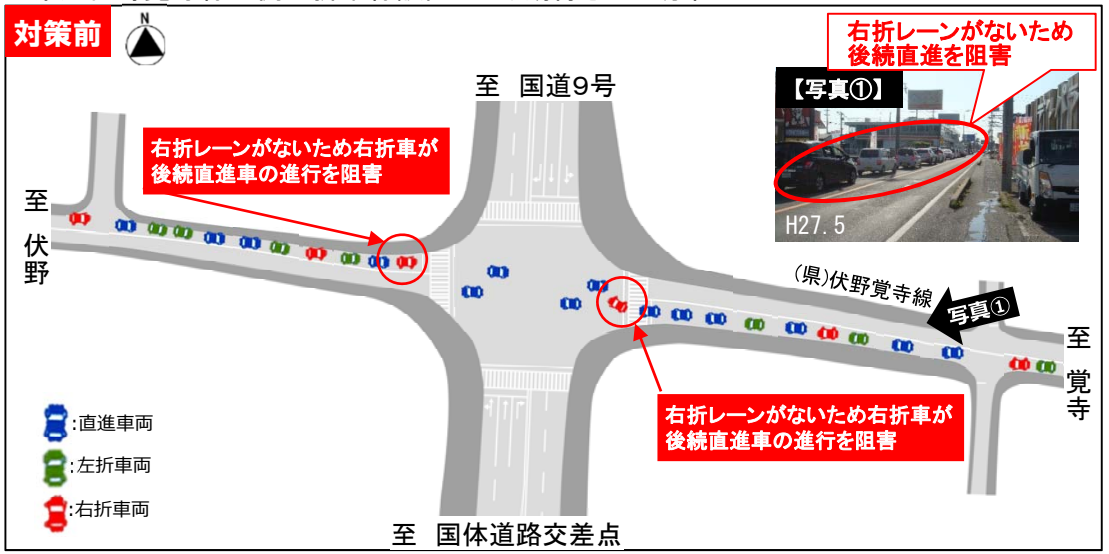
○事業名　【防災・安全交付金（街路事業）】美萩野覚寺線（安長工区）
○事業期間　平成22年度～令和2年5月
○事業主体　鳥取県
○事業内容
国道29号は、鳥取市内を南北に走る主要幹線道路であり、安長北交差点付近は、市内有数の交通量となっています。
また、交差する県道伏野覚寺線は沿道に商業施設等が集積しており、交通量が多い路線です。
県道伏野覚寺線西側流入部にて、右折車線の設置を行い、渋滞緩和を図るものです。

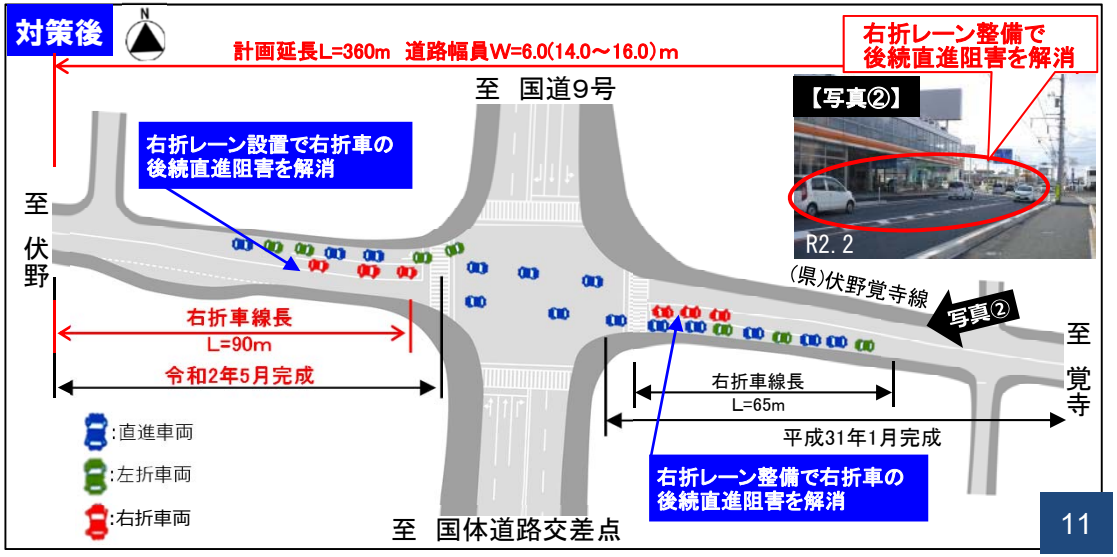
■【参照】東側流入部の右折車線設置（H31.1）による効果



❑対策前後の速度集計（ETC2.0プローブデータ）
○対策時　：H29.4～H30.3平日朝ピーク2時間（7時～8時）平均(確定値)
○対策後　：R元.6～ R元.11平日朝ピーク2時間（7時～8時）平均(確定値)
※安長北交差点～八千代橋西詰交差点間で集計

■県道伏野覚寺線西側右折車線設置により期待される効果





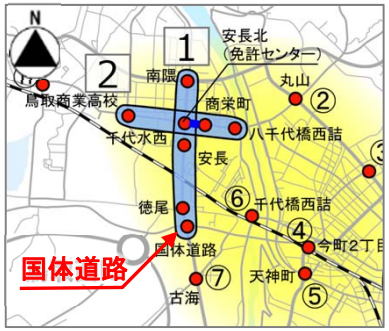
2.3 近年の渋滞対策事業の紹介
（国道29号　国体道路交差点改良事業）

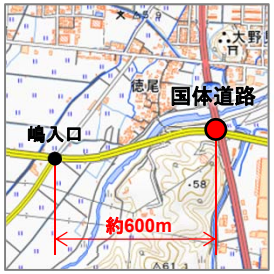
R2年度完成予定(H30.11一部完成)

道路利用者会議と連携した渋滞対策

・国体道路交差点は、鳥取西道路の開通により交通負荷が増加しました。
・H30年度には、西側流入部に左折車線を整備し、速度の向上を確認しました。
・R2年度は、北側流入部の右折車線を延伸し、右折交通の滞留による後続直進阻害を改善することで、渋滞緩和が期待されます。

■位置図



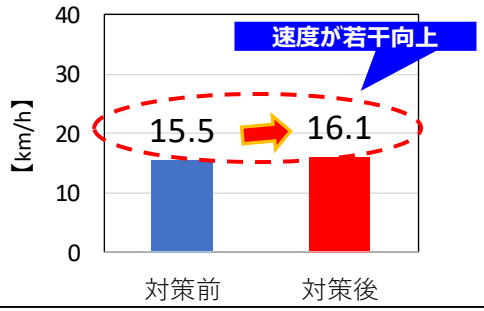


▲ 整備効果集計区間
（下記）

■事業の概要

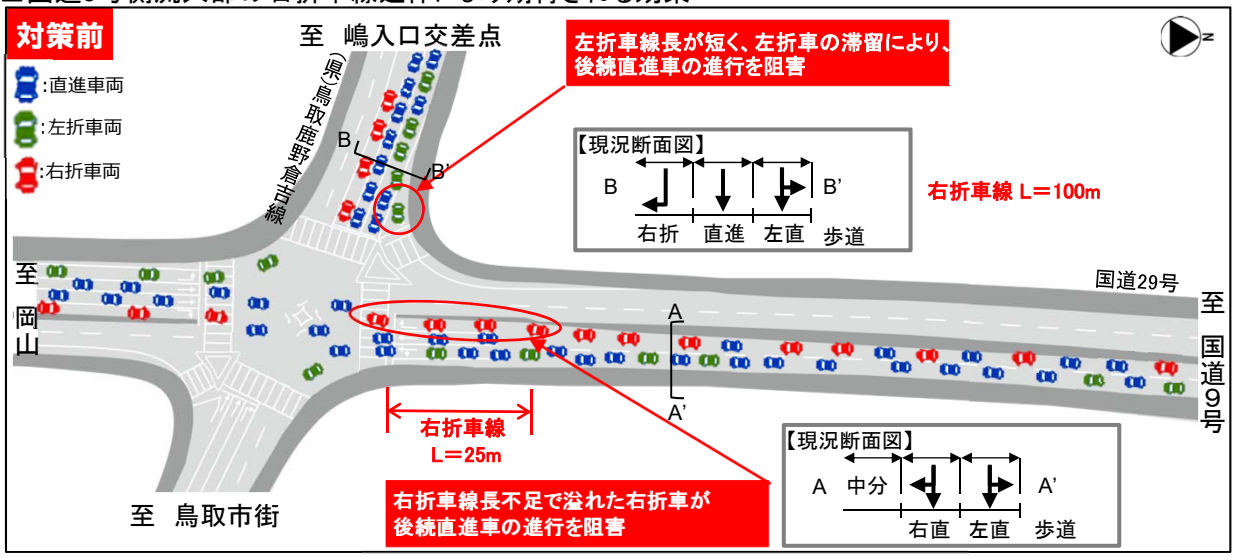
○事業名　　国道29号国体道路交差点改良事業
○事業期間　令和元年～令和2年度（予定）
○事業主体　国土交通省鳥取河川国道事務所
○事業内容
　鳥取西道路の開通に伴い国体道路交差点への交通負荷に対応するため、国道29号北側流入部の右折車線長を現況の25mから100mに延伸します。

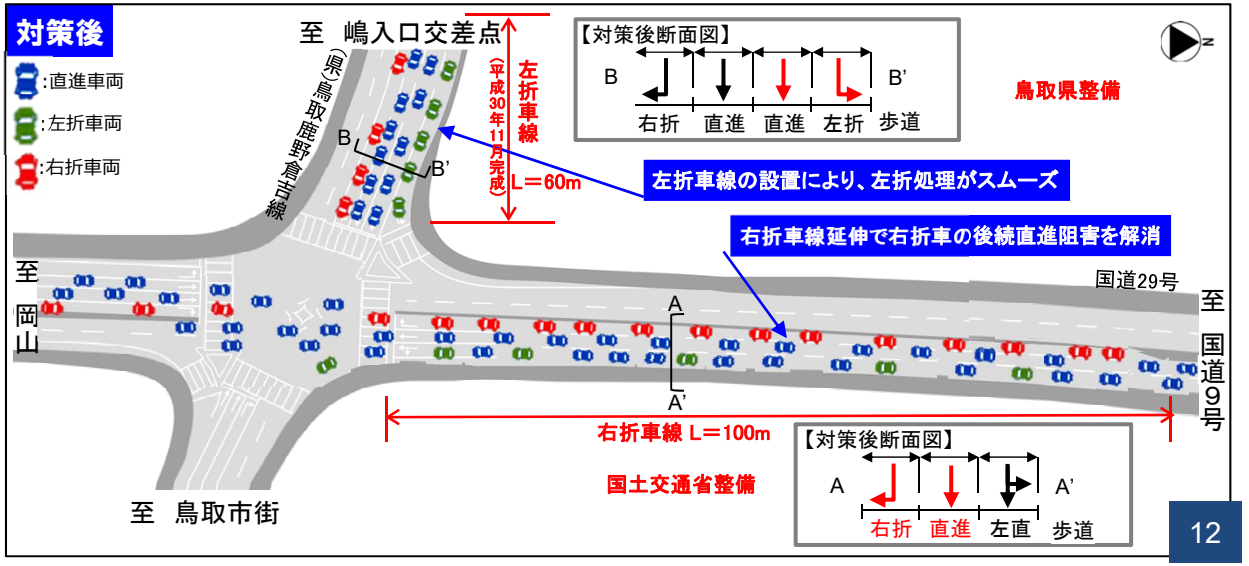
■【参照】西側流入部の左折車線整備（H30.11）による効果



❑対策前後の速度集計（ETC2.0プローブデータ）
○対策前：H29.4～H30.3平日朝ピーク時（7h）（確定値）
○対策後：R元.6～ R元.11平日朝ピーク時（7h）
（確定値）※国体道路交差点～嶋入口交差点間で集計

■国道9号側流入部の右折車線延伸により期待される効果





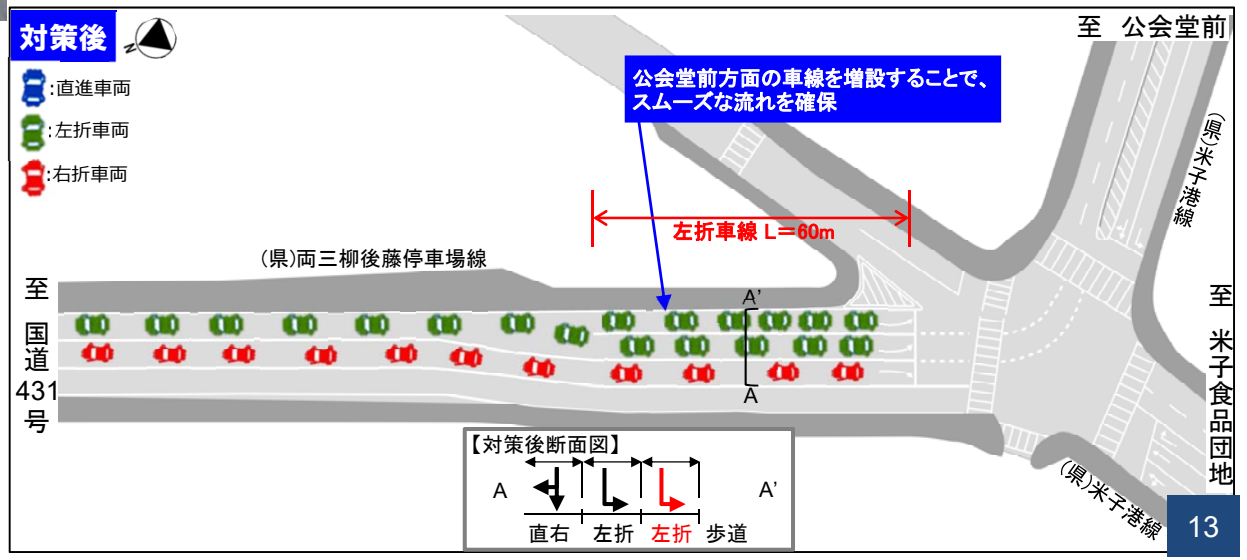
2.4 今年度の渋滞対策事業の紹介

（（県）両三柳後藤停車場線 錦町３丁目交差点改良事業）

・錦町3丁目交差点の県道両三柳後藤停車場線(国道431号側)は、公会堂前方面への左折交通が多く、車線不足で交通混雑が著しい状況にあります。
・このため、公会堂前方面の左折車線を増設することで、スムーズな流れを確保します。

■位置図

■国道431号側流入部車線増加により期待される効果



■事業の概要

○事業名　【防災・安全交付金（交通安全）】
両三柳後藤停車場線（錦町工区）

○事業期間　平成29年度～令和3年度（予定）

○事業主体　鳥取県

○事業内容
当路線は国道431号と後藤駅を結ぶ区間であり、弓ヶ浜半島を横断し、JR境線を高架橋で通過するため利便性がよく交通需要が高い路線となっていることから、渋滞が発生しています。
このため、左折専用車線を増設することで、交差点流入車輌を早期に流出し、円滑な交通確保を図ります。

2.4 今年度の渋滞対策事業の紹介

（国道29号 安長（やすなが）交差点改良事業）

道路利用者会議と連携した渋滞対策

・安長交差点は、右折車線の滞留長不足により、右折車の滞留が国道9号方面への後続直進車を阻害し、速度低下が発生しています。
・このため、右折車線の延伸により、円滑な交通確保を図ります。

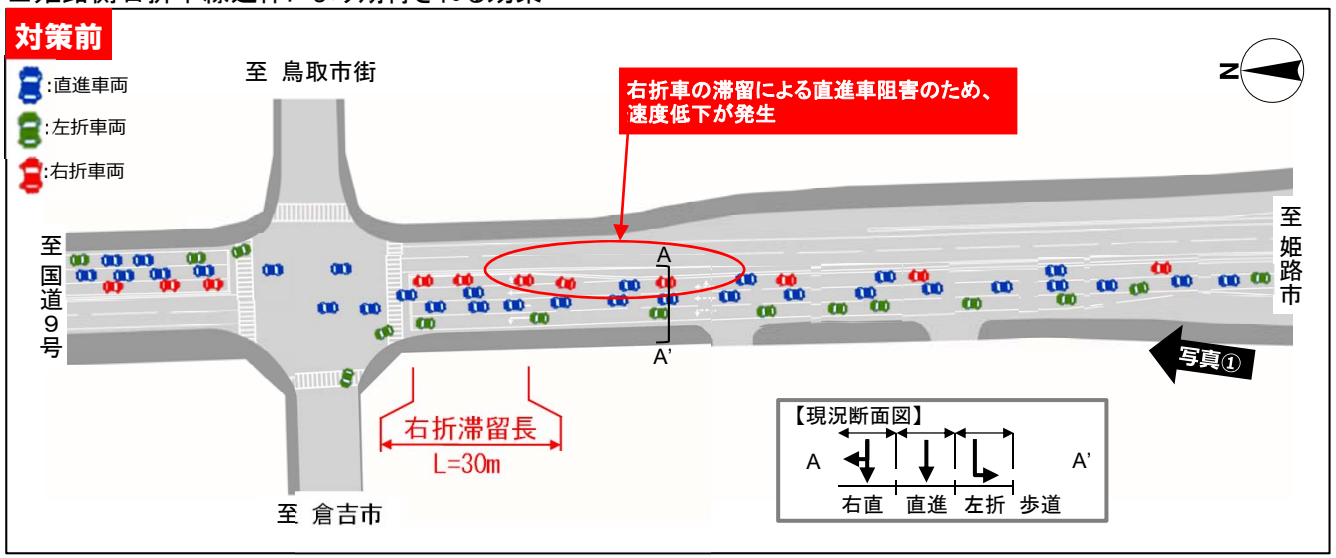
■位置図

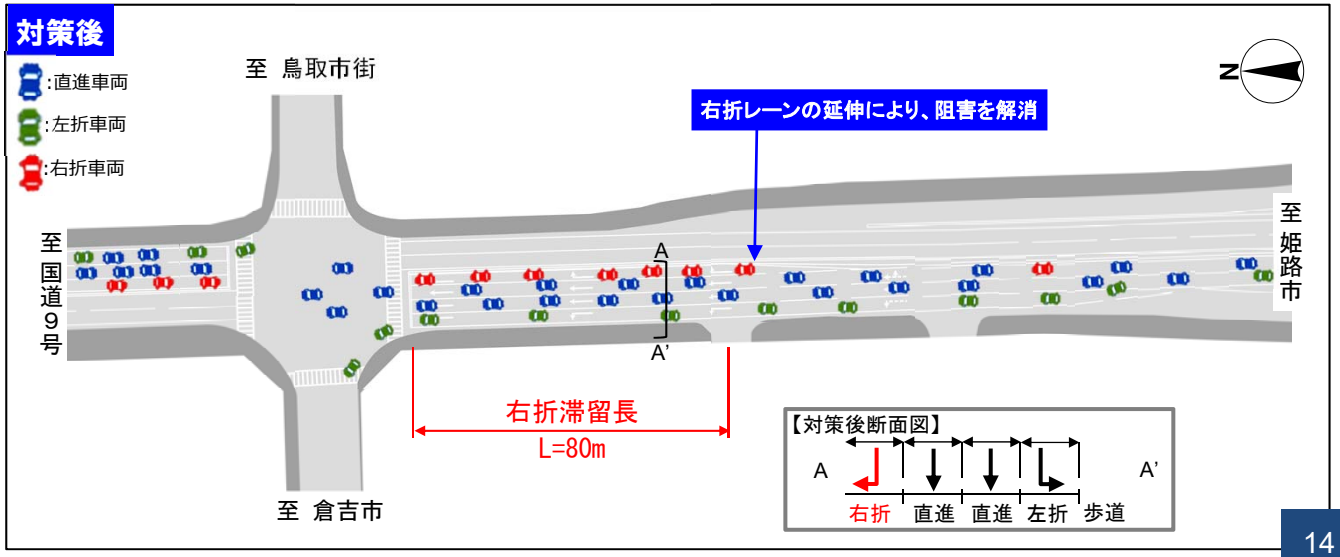
■事業の概要

○事業名　国道29号安長交差点改良事業
○事業期間　令和2年度（予定）
○事業主体　国土交通省鳥取河川国道事務所
○事業内容
国道29号は、鳥取市内を南北に走る主要幹線道路であり、交通量の多い路線となっています。
南側流入部の右折車線を、現況の30mから80mに延伸します。

【写真①】

■姫路側右折車線延伸により期待される効果





2.4 今年度の渋滞対策事業の紹介

（国道9号 車尾交差点改良事業）

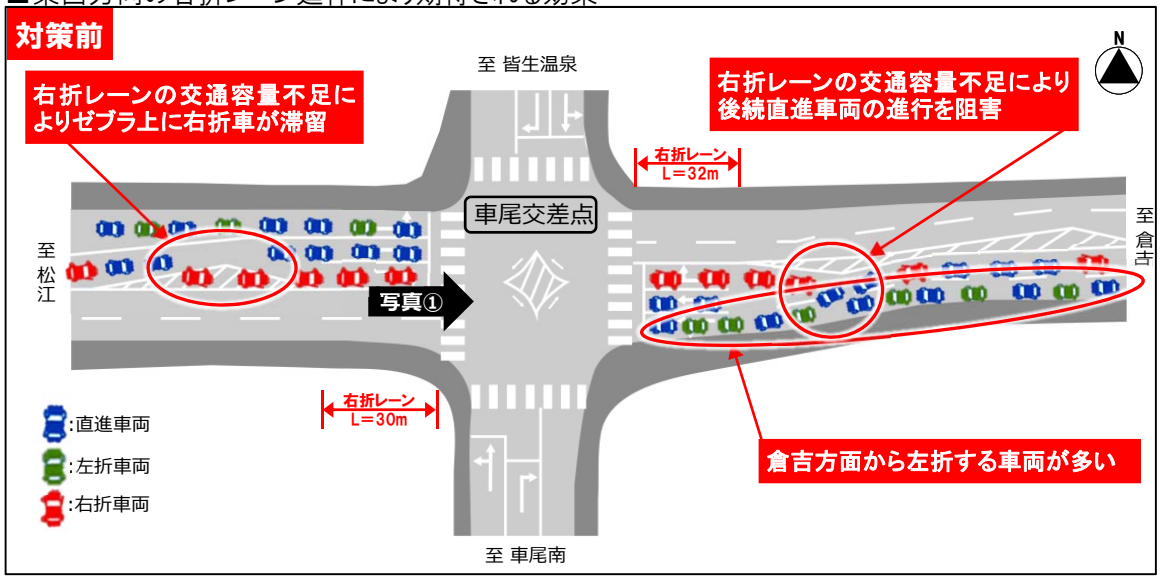
・車尾交差点は国道9号右折滞留長不足から右折車の滞留が後続直進車を阻害し、特に東側において渋滞が発生しています。
・このため、右折レーン長を延伸し、右折車の滞留スペースを確保することで、円滑な交通確保を図ります。

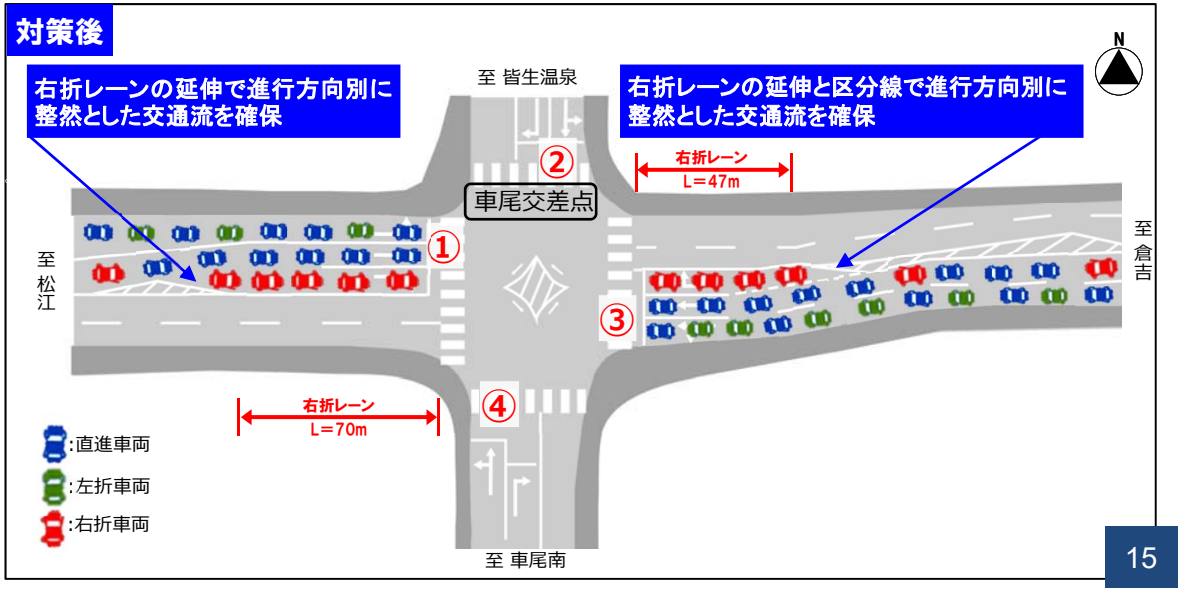
■位置図

■事業の概要

○事業名
国道9号　車尾交差点改良（ピンポイント対策）
○事業期間
令和2年度（予定）
○事業主体
国土交通省倉吉河川国道事務所
○事業内容
国道9号流入部は右折レーンの容量不足から、西側はゼブラ上に滞留、東側は後続直進阻害が見られるため、それぞれ右折レーン長を延伸します。

■東西方向の右折レーン延伸により期待される効果



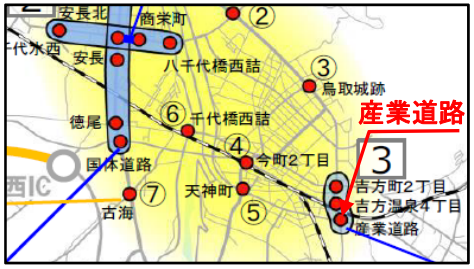


2.4 今年度の渋滞対策事業の紹介

（（県）若葉台東町線　産業道路交差点改良事業）

・産業道路交差点は、県庁方面からの車線不足により、直進・左折車の滞留が後続直進車を阻害し、速度低下が発生しています。
・このため、直進と左折車線の増設により、円滑な交通確保を図ります。

■位置図



■事業の概要

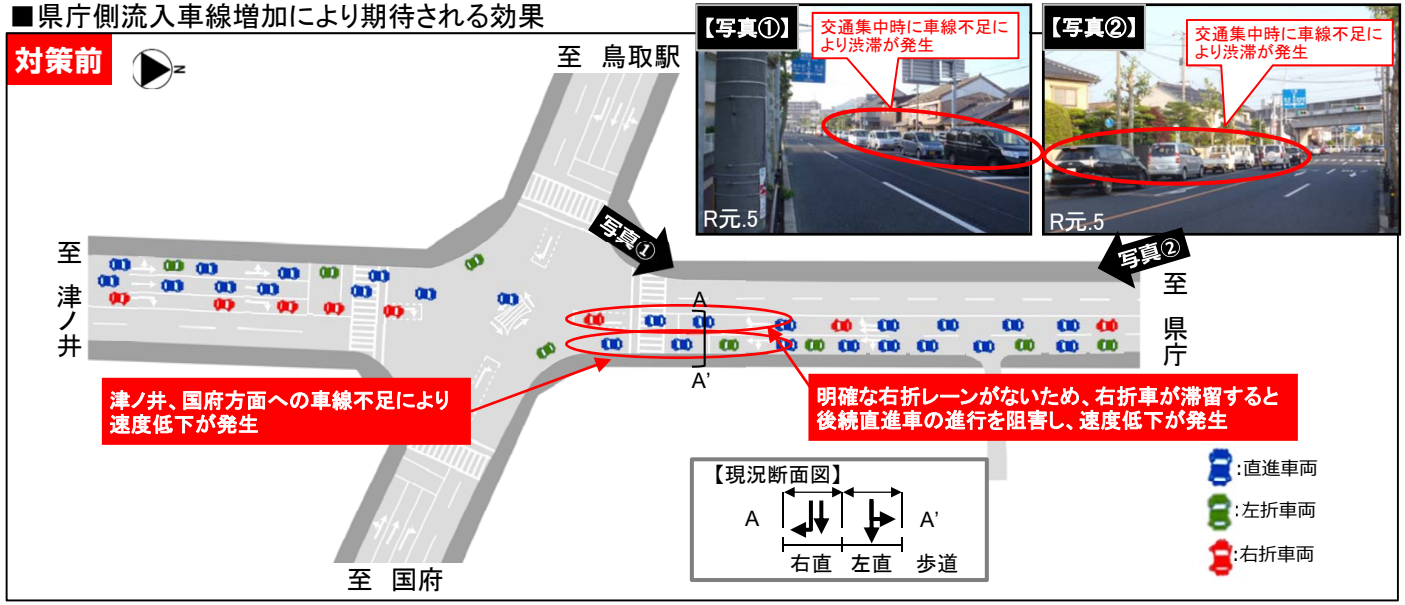
○事業名
【防災・安全交付金（交通安全）】
一般県道若葉台東町線
（吉方温泉2丁目工区）

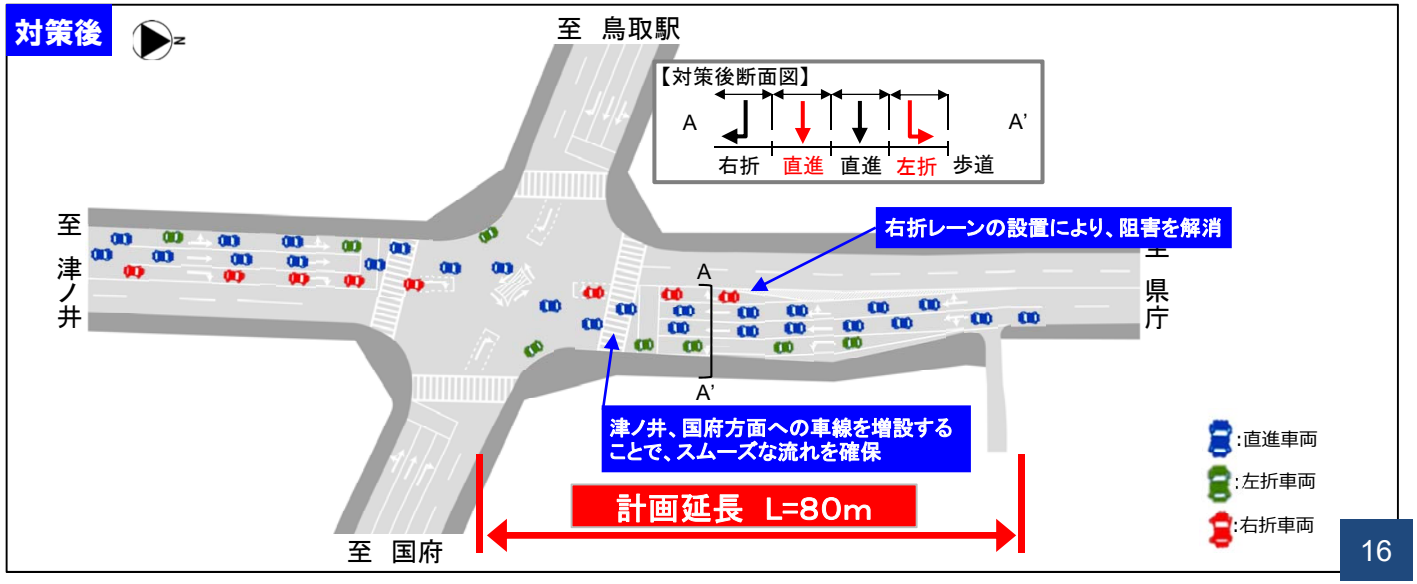
○事業期間
平成27～令和3年度（予定）

○事業主体
鳥取県

○事業内容
当路線は市街地と周辺地域を結ぶ幹線道路ですが、産業道路交差点では通勤時間帯など短時間に交通量が集中しており、中央線側の車線は、現状として右折車専用の様に利用され、その結果として、渋滞が発生しています。
新たに、上り向き右左折車線を設置し、交差点流入車輌を早期に流出し、円滑な交通確保を図ります。

■県庁側流入車線増加により期待される効果





３．渋滞対策事業の効果

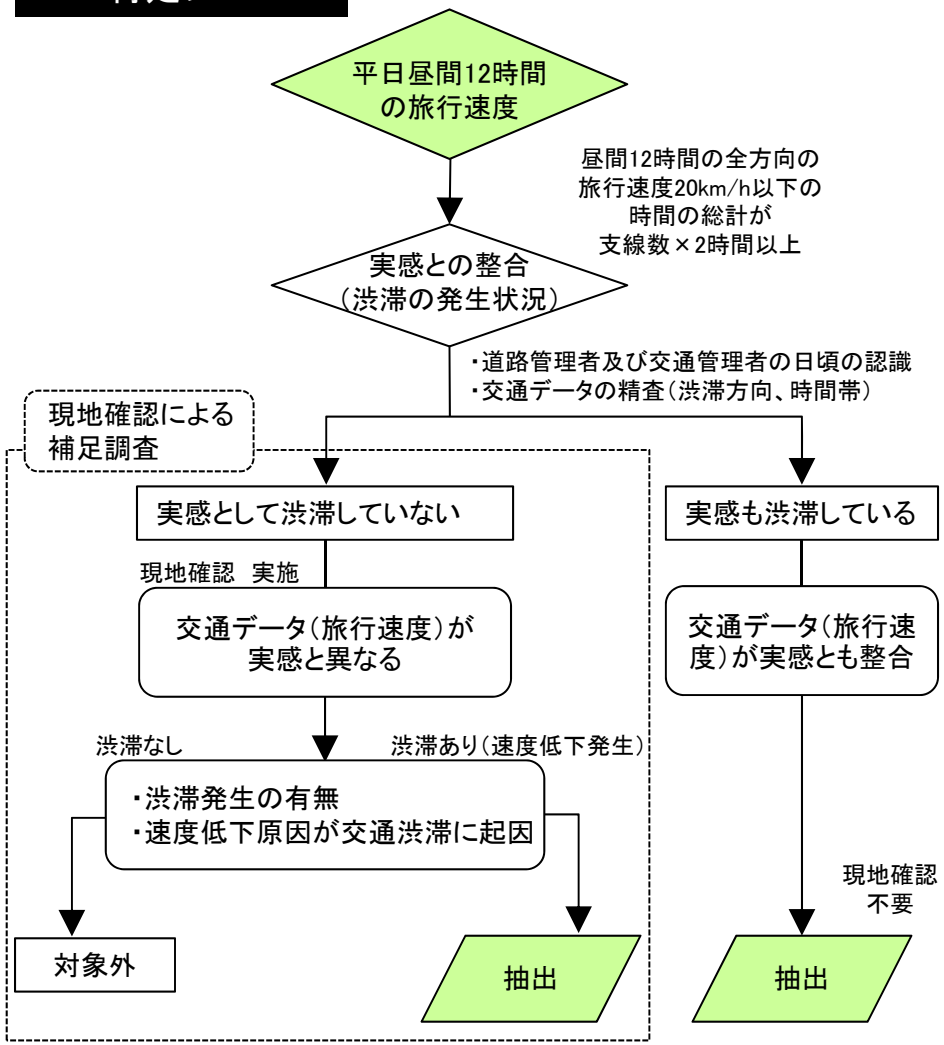
～主要渋滞箇所の特定解除～

3.1 主要渋滞箇所の特定解除

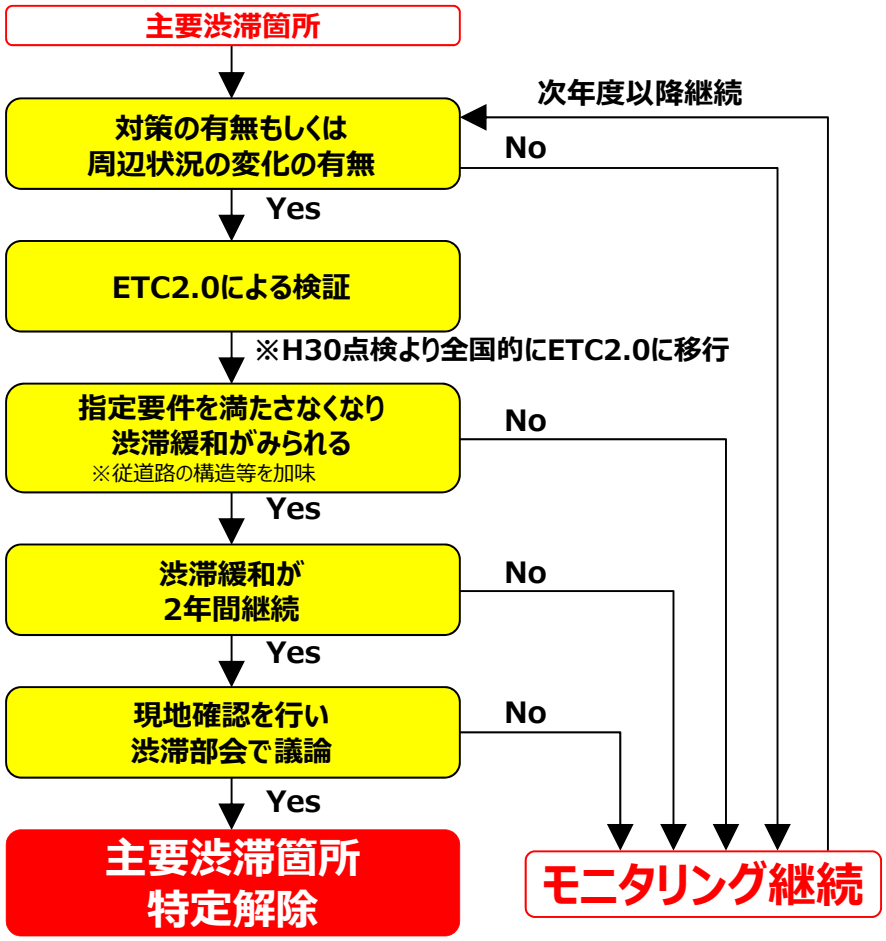
（１）特定フロー・解除フロー（案）

・新規特定が必要と思われる箇所については、特定フローに基づき検証・調査を行い、渋滞部会の審議をもって特定をしたいと考えています。
・主要渋滞箇所の特定解除については、解除フローに基づき検証・調査を行い、渋滞部会の審議をもって特定解除をしたいと考えています。

特定フロー



解除フロー

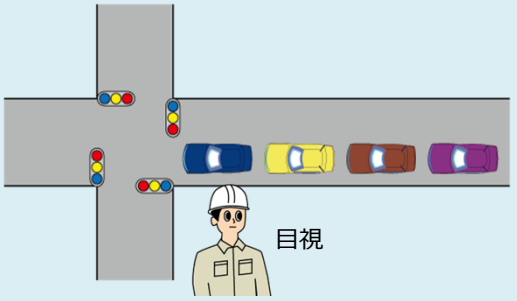


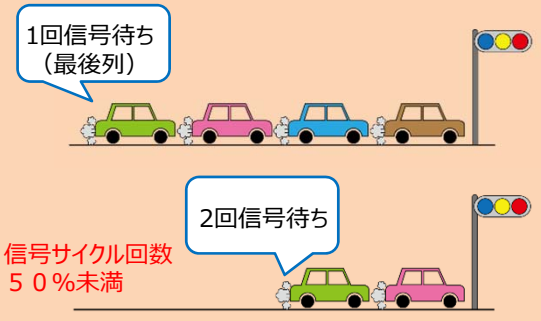
3.1 主要渋滞箇所の特定解除

（２）現地確認の内容

・「現地確認」は下図の内容とします。

確認項目	確認方法・内容	クリア条件
①現地点検	■ピーク時における現地調査（自動車走行等）による目視 ⇒職員や道路パトロール等による確認（必要に応じて関係者による合同現地点検を実施）	目視による渋滞・阻害要因の有無を確認（渋滞が発生していない又は改善が見られる）
②信号待機回数	■ピーク時（旅行速度が最も低い時間帯）における現地調査 ⇒信号待機回数（交差点を通過するのに要した信号待ち回数）を確認	概ね信号待ち１回以内（目安として現地調査における信号サイクル調査回数の50%以上の頻度で１回で通過）
補足調査 ③渋滞長	■渋滞長調査 ⇒人手による渋滞長調査（国総研「渋滞長調査マニュアル」に準拠）を実施	必要により補足（「○割渋滞減少」等）





3.1 主要渋滞箇所の特定解除

（３）特定解除候補箇所の整理

・選定基準を踏まえ、R2点検結果を反映した一覧表を整理しました。
・ R2点検で基準をクリアし、かつ対策完了箇所である下坂本交差点、白兎交差点、溝川交差点については特定解除候補箇所とします。

区分	番号	交差点名称	主道路	選定基準		主要渋滞箇所（点検時） 旅行速度低下時間数 H24	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	判定 H24	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	対策完了年度
選定基準に該当（H24選定時）	1	皆生	一般国道431号	8	*1	15	7	16	25	22	17	20	22	●	●	●	●	●	●	●	●	
	2	安長北（免許センター）	一般国道29号	8		15	20	20	26	27	25	23	20	●	●	●	●	●	●	●	●	
	3	南隈	一般国道9号	8		14	11	21	25	27	13	16	11	●	●	●	●	●	●	●	●	H30
	4	国体道路	一般国道29号	8		13	14	7	9	13	7	9	7	●	●	○	●	●	○	●	○	
	5	卸団地入口	一般国道431号	8		11	7	10	12	10	10	12	12	●	○	●	●	●	●	●	●	
	6	加茂町2丁目	一般国道9号	8		15	14	15	28	15	13	28	20	●	●	●	●	●	●	●	●	
	7	西福原1丁目	一般国道9号	8		8	3	2	13	14	8	15	11	●	○	○	●	●	●	●	●	
	8	公会堂前	一般国道9号	8		22	24	26	28	28	25	30	25	●	●	●	●	●	●	●	●	
	9	米原	両三柳後藤停車場線	8		10	16	20	22	22	20	23	19	●	●	●	●	●	●	●	●	
	10	労災病院入口	一般国道431号	8		8	0	0	7	14	13	16	14	●	○	○	○	●	●	●	●	
	11	米子食品団地入口	米子境港線	8		12	10	11	11	12	12	12	12	●	●	●	●	●	●	●	●	
	12	二本木	一般国道9号	8		12	12	12	13	13	15	15	14	●	●	●	●	●	●	●	●	H28
	13	天神町	一般国道53号	8		34	36	37	38	38	38	38	38	●	●	●	●	●	●	●	●	
	14	錦町3丁目	米子港線	6		32	24	24	28	36	35	36	36	●	●	●	●	●	●	●	●	
	15	鳥取商業高校	鳥取空港布勢線	8		17	15	18	19	18	18	21	20	●	●	●	●	●	●	●	●	R元
	16	丸山	一般国道53号	8		8	0	15	13	12	11	21	24	●	○	●	●	●	●	●	●	
	17	中部総合事務所先	一般国道179号	8		12	12	12	18	14	15	13	13	●	●	●	●	●	●	●	●	
	18	総合事務所前	一般国道181号	6		13	0	0	1	11	13	14	13	●	○	○	○	●	●	●	●	
	19	白兎	一般国道9号	6	*2	4 (H22)	0	0	2	2	0	0	0	●	○	○	●	●	○	○	○	R元
	20	住吉町	倉吉福本線	6		11	0	0	1	2	6	2	3	●	○	○	○	○	●	○	○	
	21	八千代橋西詰	鳥取港線	8		8	18	12	12	14	13	13	12	●	●	●	●	●	●	●	●	
	22	南栄町	一般国道29号	8		10	8	17	24	20	18	21	21	●	●	●	●	●	●	●	●	
	23	吉方町2丁目	鳥取国府線	8		18	17	21	21	23	21	29	24	●	●	●	●	●	●	●	●	
	24	今町2丁目	一般国道53号	8		21	30	34	38	36	22	36	35	●	●	●	●	●	●	●	●	
	25	日吉津東	一般国道431号	6		15	3	5	7	2	9	10	11	●	○	○	●	○	●	●	●	H28
	26	津ノ井	若葉台東町線	8		7	10	10	16	12	9	11	12	○	●	●	●	●	●	●	●	
	27	陰田町	一般国道9号	6		27	26	24	27	27	26	25	24	●	●	●	●	●	●	●	●	
	28	鳥取城跡（鳥取森林管理署）	一般国道53号	6		12	12	11	13	11	12	13	14	●	●	●	●	●	●	●	●	
	29	産業道路	若葉台東町線	8		12	11	13	12	15	11	16	16	●	●	●	●	●	●	●	●	
	30	砂丘入口	湯山鳥取線	6	*3	6 (H22)	0	2	0	4	11	6	0	●	○	●	○	●	●	●	○	
	31	千代橋西詰	高路古海線	8		14	17	21	18	22	21	22	23	●	●	●	●	●	●	●	●	
	32	小鴨橋西	一般国道313号	6		21	15	12	12	12	14	14	19	●	●	●	●	●	●	●	●	
	33	義方町ローソン前	米子港線	8		21	22	23	23	24	23	24	24	●	●	●	●	●	●	●	●	
	34	長田産婦人科	外浜街道線	8		13	17	18	20	18	23	22	17	●	●	●	●	●	●	●	●	
パブコメを踏まえ追加	35	溝川	一般国道9号	6		4	7	12	13	13	2	2	0	○	●	●	●	●	○	○	○	R元
	36	下坂本	一般国道9号	6		0	0	0	1	1	1	1	0	○	○	○	○	○	○	○	○	R元
	37	吉方温泉4丁目	若葉台東町線	8		7	2	6	6	9	3	10	11	○	○	○	○	●	○	●	●	
	38	商栄町	伏野覚寺線	4		12	17	16	19	18	8	15	8	●	●	●	●	●	●	●	●	
	39	千代水西	伏野覚寺線	8		21	3	3	23	13	23	30	26	●	○	○	●	●	●	●	●	
	40	安長	一般国道29号	8		13	2	0	6	11	12	11	5	●	○	○	○	●	●	●	●	
	41	徳尾	一般国道29号	8		19	2	0	1	1	0	0	0	●	○	○	○	○	○	○	○	
	42	古海	一般国道29号	8		4	1	10	12	12	11	12	12	○	○	●	●	●	●	●	●	
	43	車尾	一般国道9号	8		10	12	12	21	17	15	17	18	●	●	●	●	●	●	●	●	
	44	新開2丁目	一般国道431号	4		0	0	0	0	0	0	0	0	○	○	○	○	○	○	○	○	
	45	西大路	一般国道29号	8		11	0	0	1	1	0	2	1	●	○	○	○	○	○	○	○	

R元・R2年度点検時に選定基準を下回る箇所
対策完了後、R2年度点検で選定基準を下回る箇所
R2年度点検時に選定基準を下回る箇所
●：選定基準を上回る
○：選定基準を下回る

プローブデータ）民間プローブデータ（H24～H29）、ETC2.0プローブデータ（H30～R2）
H24：H23.8～H24.7　平日平均、H26：H25.4～H25.9　平日平均
H27：H26.4～H26.9　平日平均、H28：H27.4～H27.9　平日平均
H29：H28.4～H28.9　平日平均、H30：H29.4～H30.3　平日平均
R元：H30.4～H31.3　平日平均、R2：H31.4～R2.3　平日平均

下記の主要渋滞箇所は特定期混雑箇所（観光地周辺）のため、
集計期間を個別に設定
*1:夏期（7月、8月）休日の平均
*2:お盆を含む1ヶ月（7.17～8.16）の土・日・祝日の平均
*3:5月の日・祝日の平均

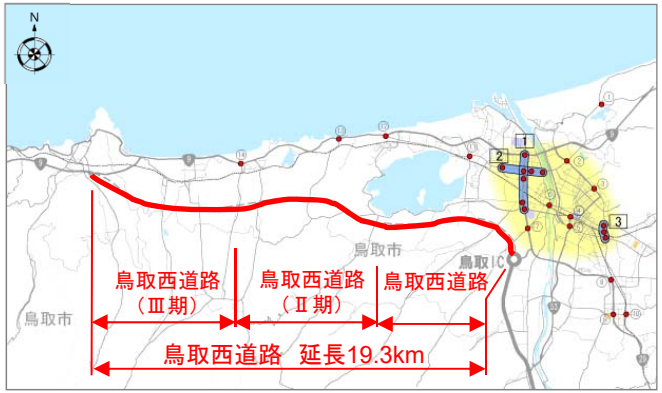
・ H29点検までは民間プローブデータ、
H30点検以降はETC2.0プローブデータによる分析結果

◆今回の特定解除候補
（対策完了後、R2年度点検で選定基準クリアした箇所）
【対象箇所：下坂本交差点、白兎交差点、溝川交差点】
【完了した対策：鳥取西道路（令和元年5月開通）】
・特定解除候補として現地点検など交通状況を詳細に検証。

◆モニタリング継続箇所（R元・R2年度点検で選定基準クリア）
【対象箇所：住吉町交差点、徳尾交差点、新開2丁目交差点、西大路交差点】
・パブコメ選定箇所や対策未実施箇所等のため、引き続きモニタリングを実施。

3.2 国道９号鳥取西道路の概要

■位置図



■事業の概要

○事業名
国道９号改築事業　鳥取西道路

○開通日
令和元年５月１２日

○事業主体
国交省鳥取河川国道事務所

○事業内容
国道９号は、鳥取県を東西に結ぶ唯一の主要幹線道路であるため、鳥取市内では朝夕の通勤時間帯には溝川交差点や下坂本交差点で渋滞が発生しています。鳥取西道路に通過交通が転換する事により、並行する国道９号等では渋滞の緩和が期待されます。

事業名	鳥取西道路(Ⅲ期)	鳥取西道路(Ⅱ期)	鳥取西道路
計画延長	6．4km	5．9km	7．0km
道路規格、幅員	第1種2級、幅員10．5m(2車線)		
設計速度	100km/h		
事業着手	平成20年度	平成19年度	平成17年度
工事着手	平成23年度	平成22年度	平成20年度

■計画平面図

写真 浜村鹿野温泉IC付近
※R元年11月撮影

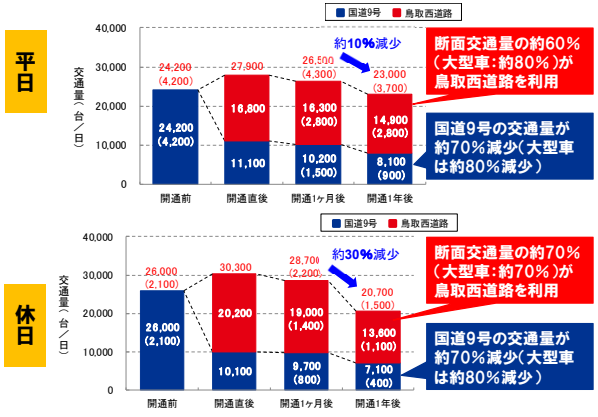
3.3 鳥取西道路全線開通による交通量の変化

R2.7.29記者発表

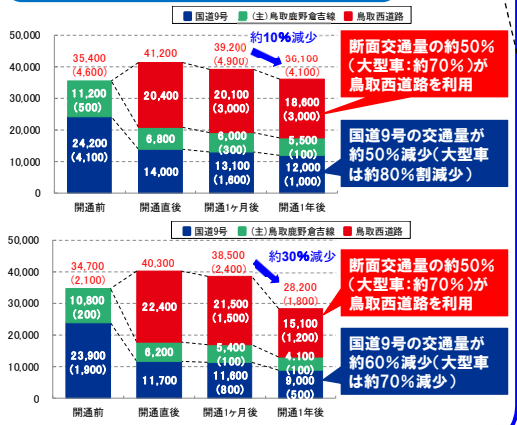
・鳥取西道路（鳥取西IC～青谷IC）を約13,600台／日～18,600台／日が利用しており、並行する国道等と合わせた交通量の約70～80%が山陰道を利用しています。
・国道9号の交通量は、開通前と比べて約50%～70%減少しました（大型車交通量は約70%～80%減少）。
・開通1ヶ月後と比べて、並行する国道等と合わせた交通量が約10%～30%減少しました。
・鳥取市内周辺道路の交通量は、開通前と比べて、約−40%～+30%と変化に幅があります。

鳥取西道路と並行道路(国道9号及び(主)鳥取鹿野倉吉線)の断面交通量

断面①（浜村鹿野温泉IC～青谷IC）



断面②（鳥取西IC～吉岡温泉IC）



※カッコ内は大型車交通量、開通1年後は新型コロナウイルス感染拡大に伴う緊急事態宣言の解除から約2週間後の状況

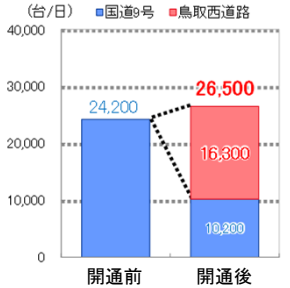
鳥取西道路開通前後の周辺道路の交通量

（平日）開通前：H30.11.6(火) 7時～翌朝7時、開通直後：R元.5.15(水) 7時～翌朝7時、開通1ヵ月後：R元.6.19(水) 7時～翌朝7時、開通1年後：R2.5.27(水) 7時～翌朝7時、R2.6.4(水) 7時～翌朝7時（断面②・国道9号のみ）
（休日）開通前：H30.11.11(日) 7時～翌朝7時、開通直後：R元.5.19(日) 7時～翌朝7時、開通1ヵ月後：R元.6.23(日) 7時～翌朝7時、開通1年後：R2.5.31(日) 7時～翌朝7時

3.4 鳥取西道路全線開通による旅行速度の変化（平日上下方向別朝夕ピーク：国道9号）

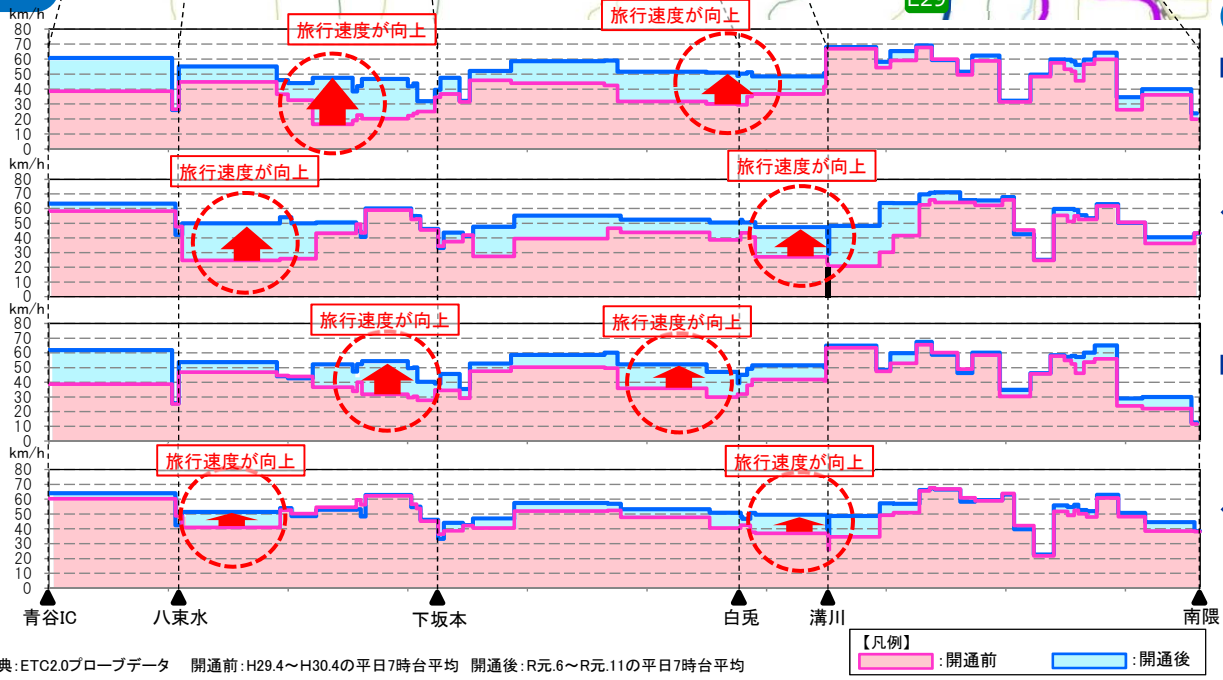
・鳥取西道路開通前の国道9号は約2万5千台／日の交通量があり4箇所の主要渋滞箇所が存在しています。
・また、朝夕の通勤時間帯には、これらの主要渋滞箇所の交差点付近で速度低下による渋滞が発生していました。
・鳥取西道路の開通後は、国道9号の朝夕ピーク時の旅行速度は向上し、渋滞緩和に寄与しています。

断面交通量の推移



出典：交通量調査結果、常時交通量観測データ
開通前：H30.11.6（火）7時～翌7時
開通後：R元.6.19（水）7時～翌7時

旅行速度



出典：ETC2.0プローブデータ　開通前：H29.4～H30.4の平日7時台平均　開通後：R元.6～R元.11の平日7時台平均

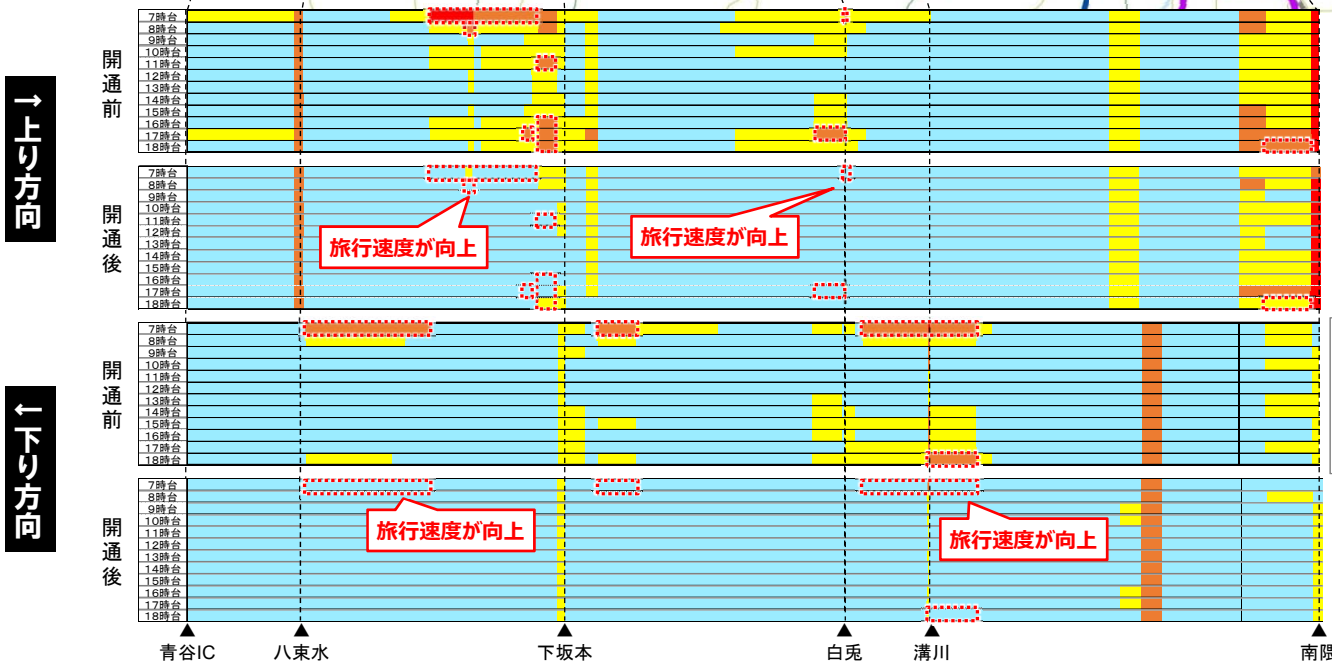
青谷～南隈交差点の旅行速度比較

3.5 鳥取西道路全線開通による旅行速度の変化（平日上下方向別全時間帯: 国道9号）

・国道9号の昼12時間帯における速度状況を見ると、朝夕の通勤時間帯に主要渋滞箇所の交差点付近で速度低下による渋滞が発生しています。
・鳥取西道路の開通後における、並行する国道9号の朝夕ピーク時の旅行速度は向上し、渋滞緩和に寄与しています。

鳥取西道路に並行する国道９号の主要渋滞箇所

鳥取西道路開通に伴う国道９号区間別時間帯別旅行速度



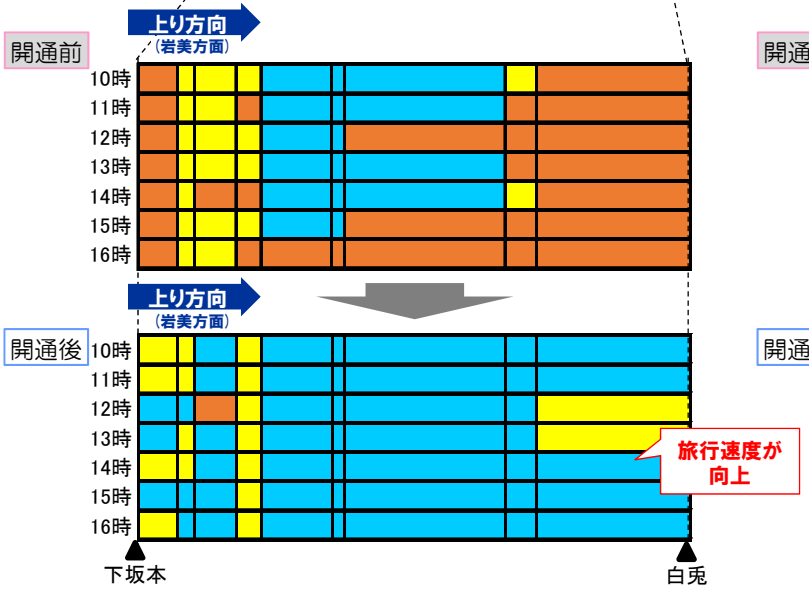
開通前(ETC2.0ﾌﾟﾛｰﾌﾞﾃﾞｰﾀ H29.4～H30.3平日平均)
開通後(ETC2.0ﾌﾟﾛｰﾌﾞﾃﾞｰﾀ R元.6～R元.11平日平均)

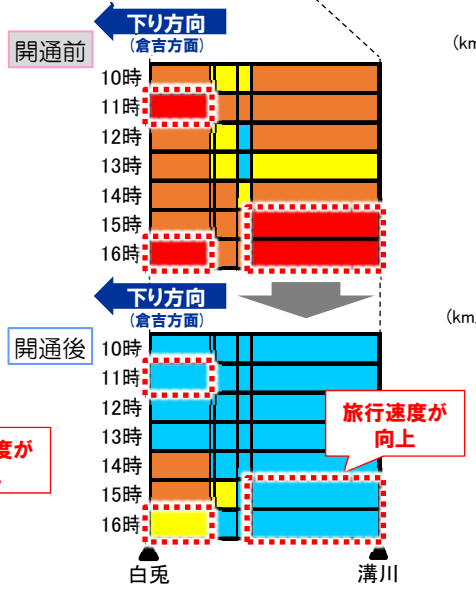
3.5 鳥取西道路全線開通による旅行速度の変化（お盆（8月）：国道9号）

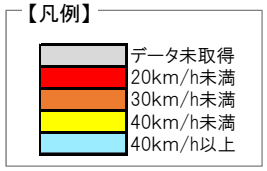
・お盆の帰省シーズンには、白兎交差点や下坂本交差点などで速度低下が発生していましたが、鳥取西道路の開通により、国道9号の旅行速度が向上し、渋滞緩和が図られています。

旅行速度

＜昼間（10-16時台）＞

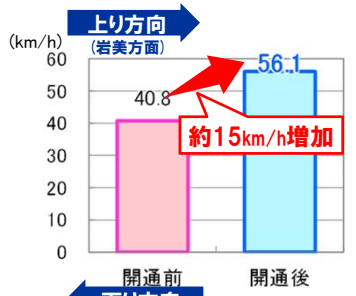


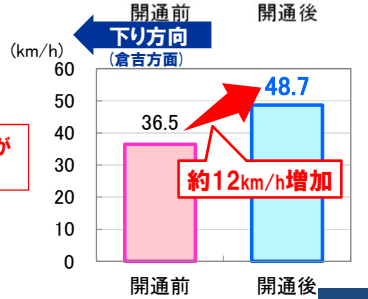




区間平均旅行速度

＜昼間（10-16時台）平均値＞
（青谷IC～南隅交差点）





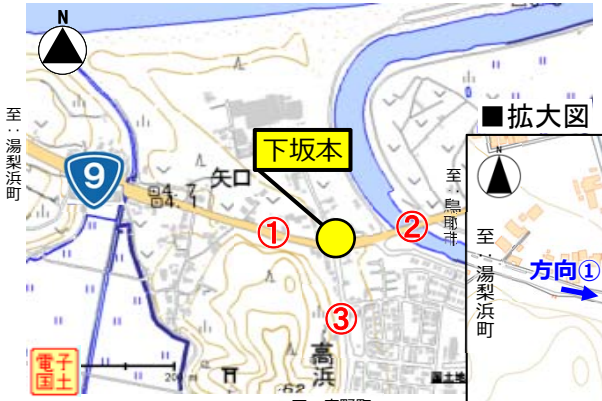
出典：ETC2.0プローブデータ　開通前：H30.8.11～8.15　10 ～16時台　開通後：R元.8.11～8.15　10 ～16時台

3.6 特定解除候補箇所について

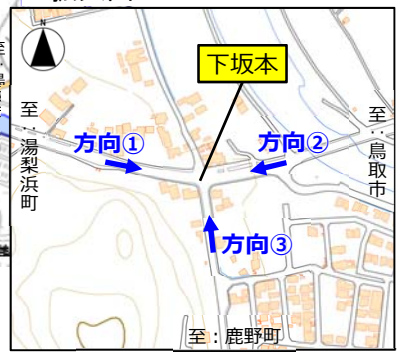
（１）下坂本交差点の検証（R元.5開通：鳥取西道路）

・流入部毎のプローブデータによる効果検証では、20km/h以下時間帯数は主要渋滞箇所の選定基準を下回っていることを確認。
・2月20日に実施した現地点検においても、スムーズな交通状況を確認したことから、主要渋滞箇所の特定解除候補とします。

■位置図



■拡大図



（国土交通省 国土地理院地図参照）

渋滞長調査

＜調査個所＞
国道9号 下坂本交差点

＜実施日時＞
令和元年6月19日（水）、6月23日（日）
7時～9時、17時～19時

合同現地調査

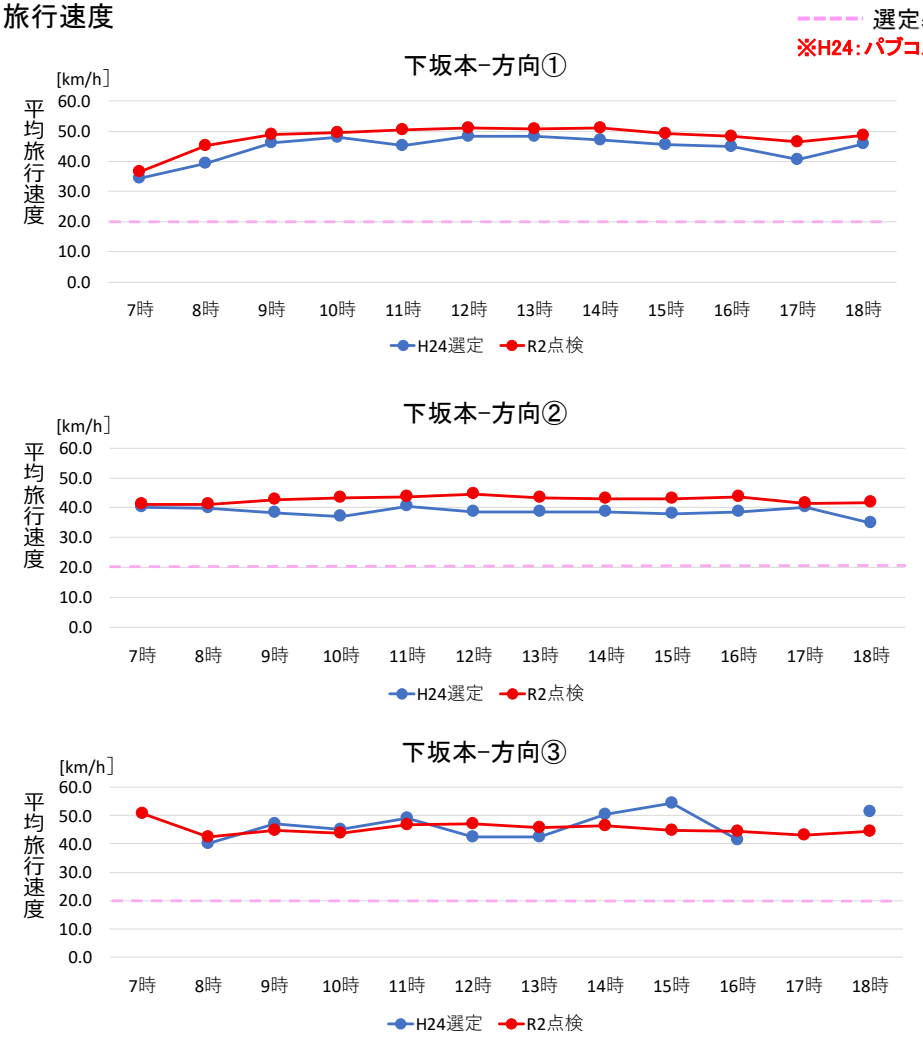
＜調査個所＞
国道9号 下坂本交差点

＜実施日時＞
令和2年2月20日（木）

＜参加者＞
・国土交通省 鳥取河川国道事務所
・鳥取県
・鳥取県警

調査にて渋滞確認されず

■旅行速度



注）H24選定 ：民間プローブデータ H23.8～H24.7平日平均
R2点検 ：ETC2.0プローブデータ H31.4～R2.3平日平均

3.6 特定解除候補箇所について

（2）白兎交差点の検証（R元.5開通：鳥取西道路）

・流入部毎のプローブデータによる効果検証では、20km/h以下時間帯数は主要渋滞箇所の選定基準を下回っていることを確認。
・2月20日に実施した現地点検においても、スムーズな交通状況を確認したことから、主要渋滞箇所の特定解除候補とします。

■位置図

渋滞長調査

＜調査個所＞
国道9号 白兎交差点

＜実施日時＞
令和元年8月10日（土）※盆期間
10時～16時

合同現地調査

＜調査個所＞
国道9号 白兎交差点

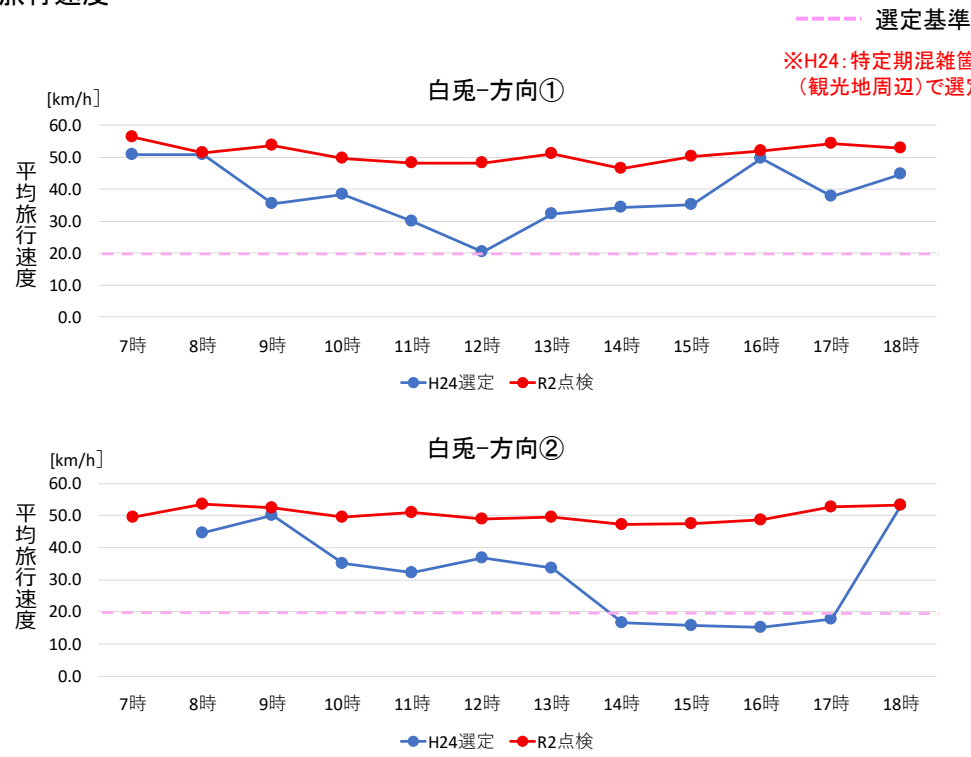
＜実施日時＞
令和2年2月20日（木）

＜参加者＞
・国土交通省 鳥取河川国道事務所
・鳥取県
・鳥取県警

各関係者が渋滞の解消を確認

調査にて渋滞確認されず

■旅行速度



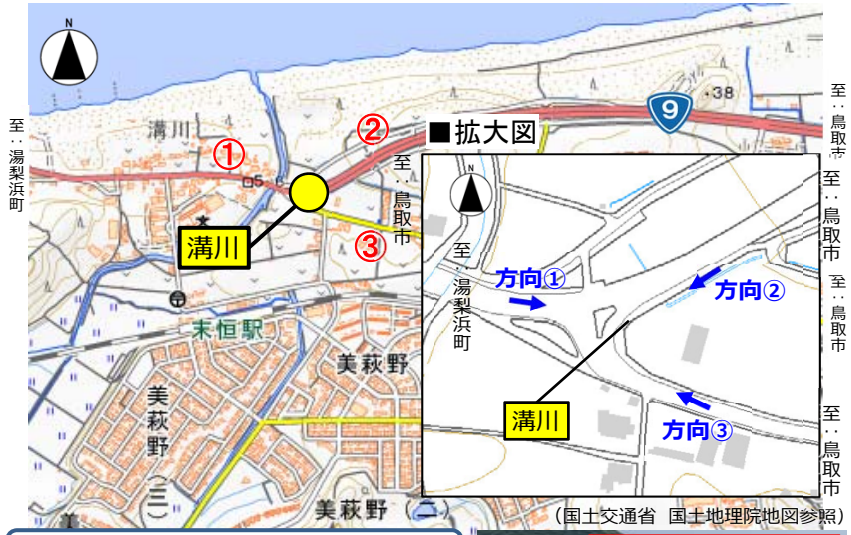
注）H24選定 ：民間プローブデータ　H22.7.15～8.14休日
　　R2点検　：ETC2.0プローブデータ　R元.7.17～R元.8.16土日祝日平均

3.6 特定解除候補箇所について

（3）溝川交差点の検証（R元.5開通：鳥取西道路）

・流入部毎のプローブデータによる効果検証では、20km/h以下時間帯数は主要渋滞箇所の選定基準を下回っていることを確認。
・2月20日に実施した現地点検においても、スムーズな交通状況を確認したことから、主要渋滞箇所の特定解除候補とします。

■位置図



（国土交通省　国土地理院地図参照）

渋滞長調査

＜調査個所＞
国道9号 溝川交差点

＜実施日時＞
令和元年6月19日（水）、6月23日（日）
7時～9時、17時～19時

合同現地調査

＜調査個所＞
国道9号 溝川交差点

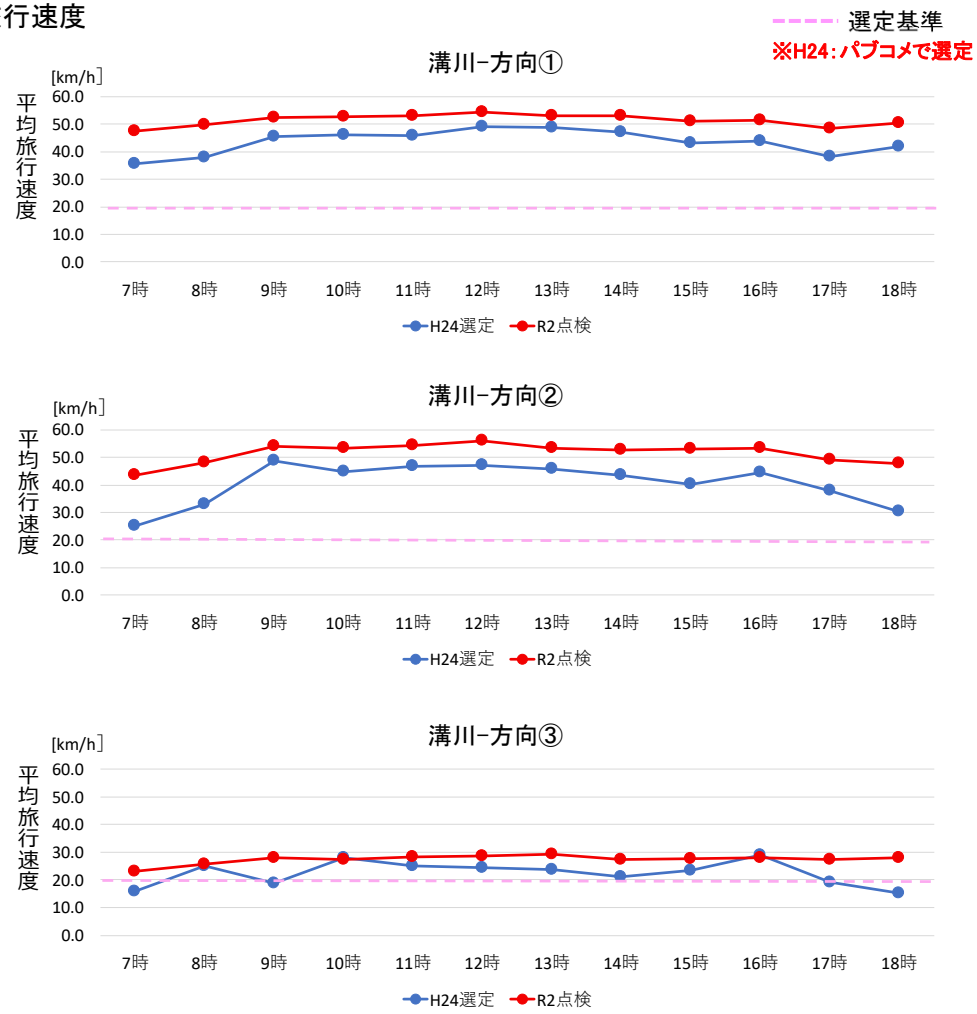
＜実施日時＞
令和2年2月20日（木）

＜参加者＞
・国土交通省 鳥取河川国道事務所
・鳥取県
・鳥取県警

各関係者が渋滞の解消を確認

調査にて渋滞確認されず

■旅行速度



注）H24選定 ：民間プローブデータ　H23.8～H24.7平日平均
R2点検　：ETC2.0プローブデータ　H31.4～R2.3平日平均

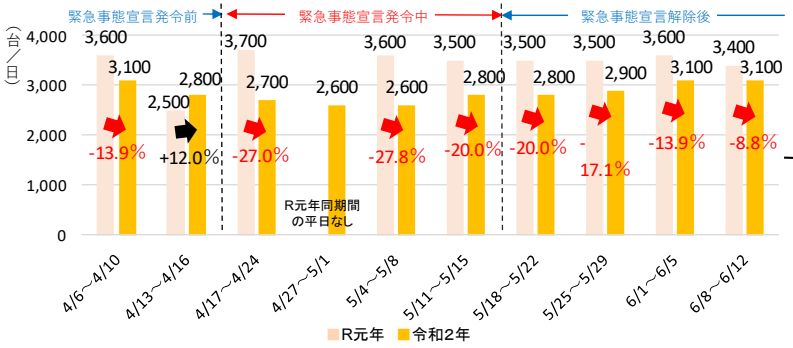
4. 新型コロナウイルスに伴う変化

4.1 鳥取県内の交通量の変化

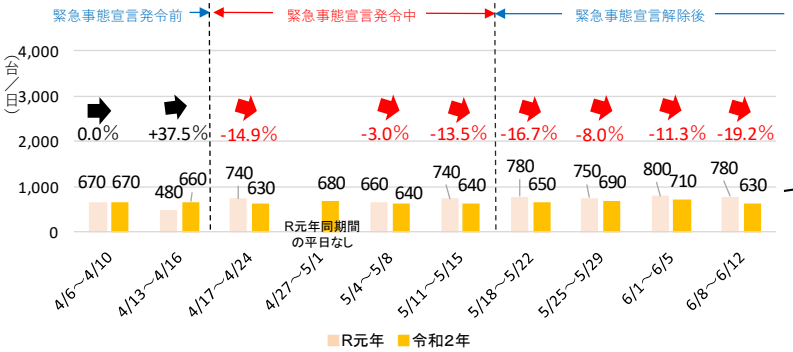
- 新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、鳥取県内のR2.5～6の交通量は減少が確認されています。
- 緊急事態宣言発令中の前年と比較した日平均交通量は、蒲生では最大約28%、落折では最大約15%、奥本では最大約30%減少しました。

交通量

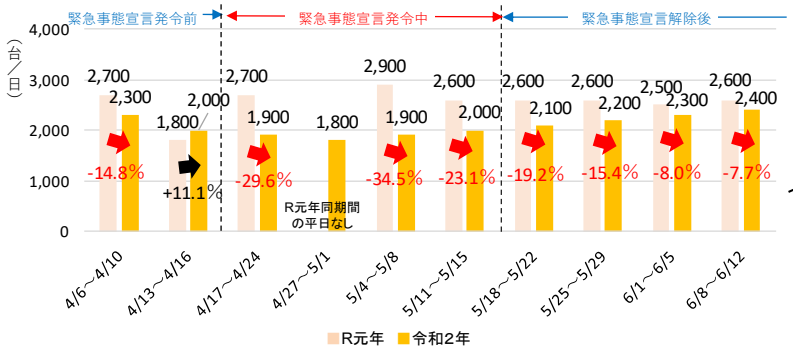
■蒲生

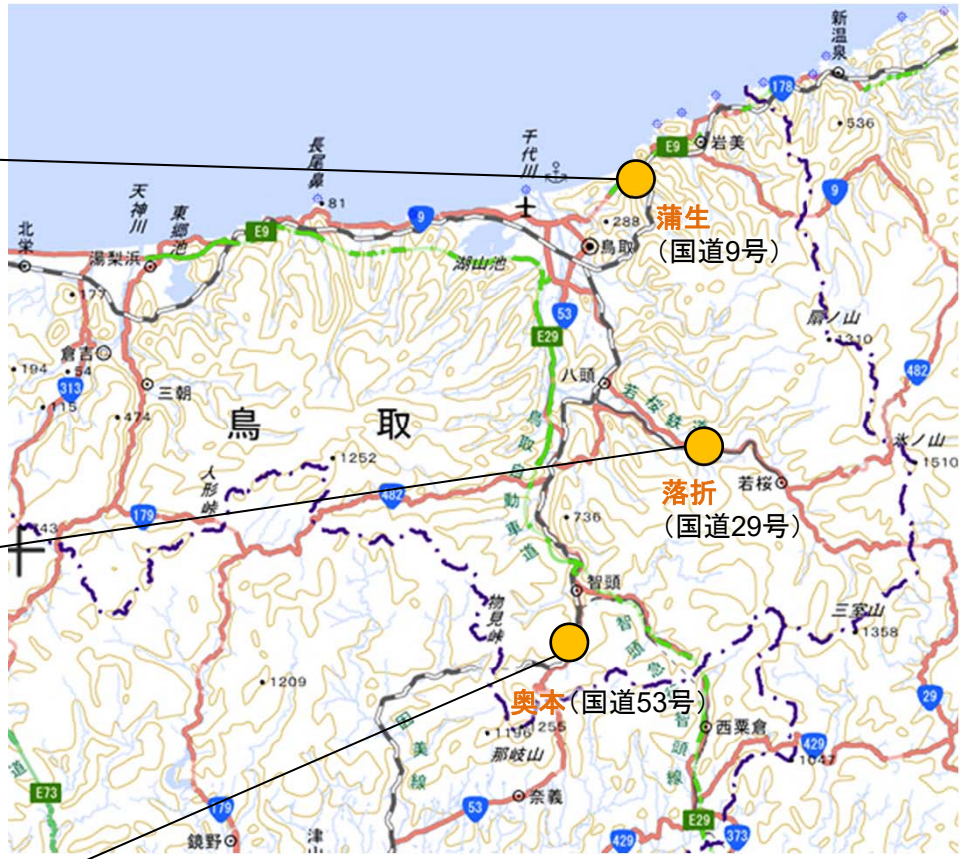


■落折



■奥本





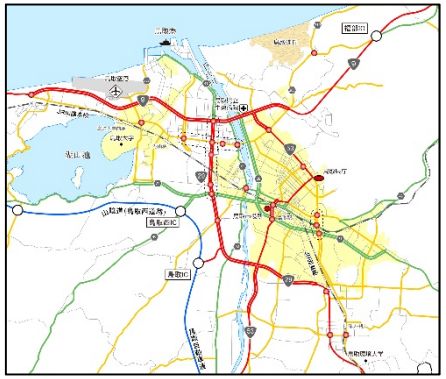
【出典】常時交通量観測データによる平日平均交通量

4.2 鳥取都市圏における旅行速度の変化

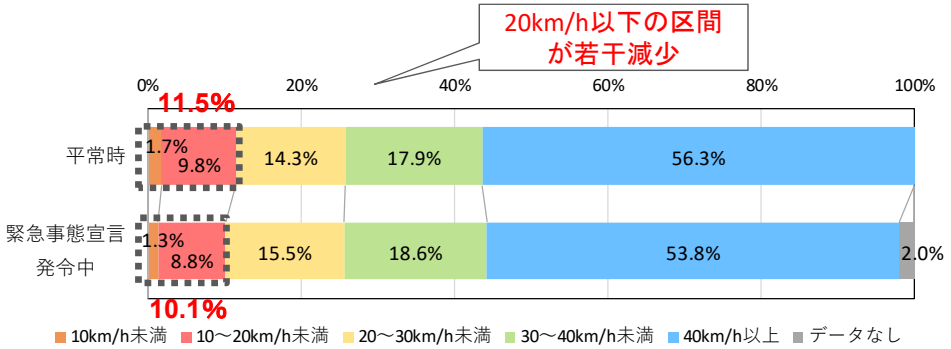
- 緊急事態宣言発令中（4/16～5/15）で、鳥取都市圏エリア内の速度低下区間の割合は若干減少しました。
- 交差点間隔が比較的短い中心部に比べ、周辺部では速度が向上している傾向が見られます。

■検討対象エリア

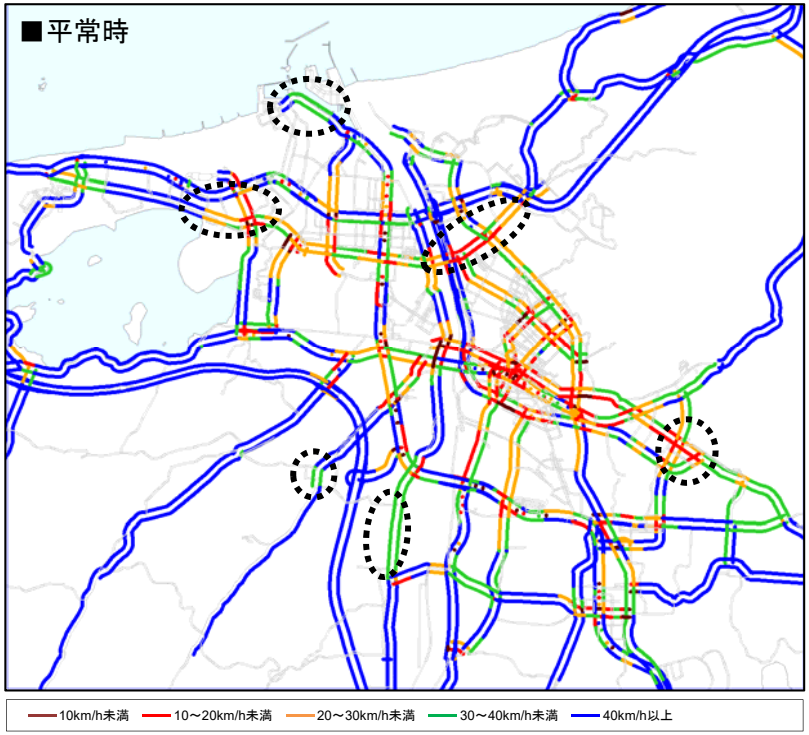
旅行速度の検討エリアは、鳥取砂丘や鳥取市の人工集中地区を含む右の「鳥取都市圏」エリアとする。



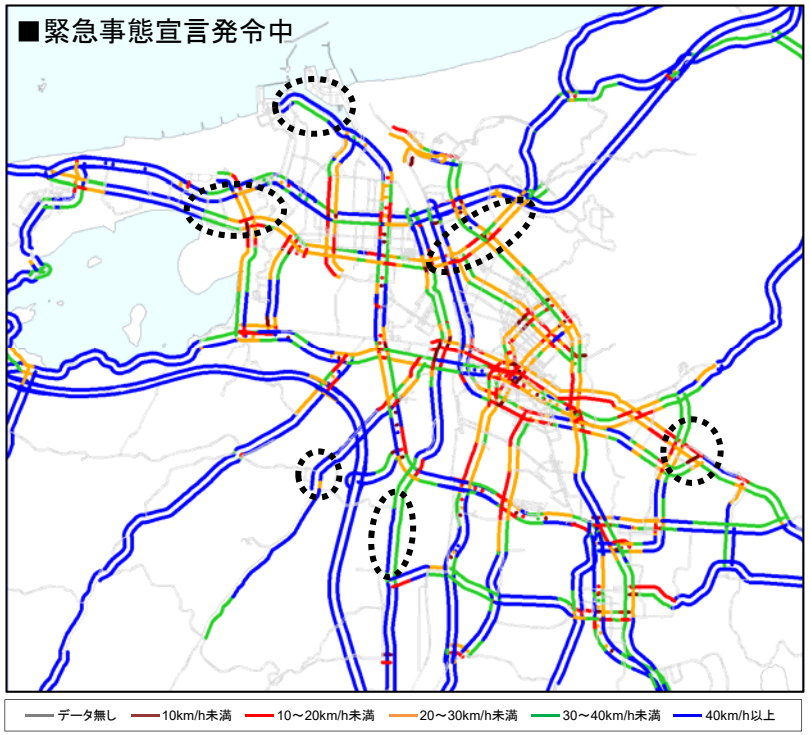
■鳥取都市圏エリア内速度別区間延長の割合比較



旅行速度図



【出典】平常時：ETC2.0プローブデータ R2.3平日朝ピーク（7時台）

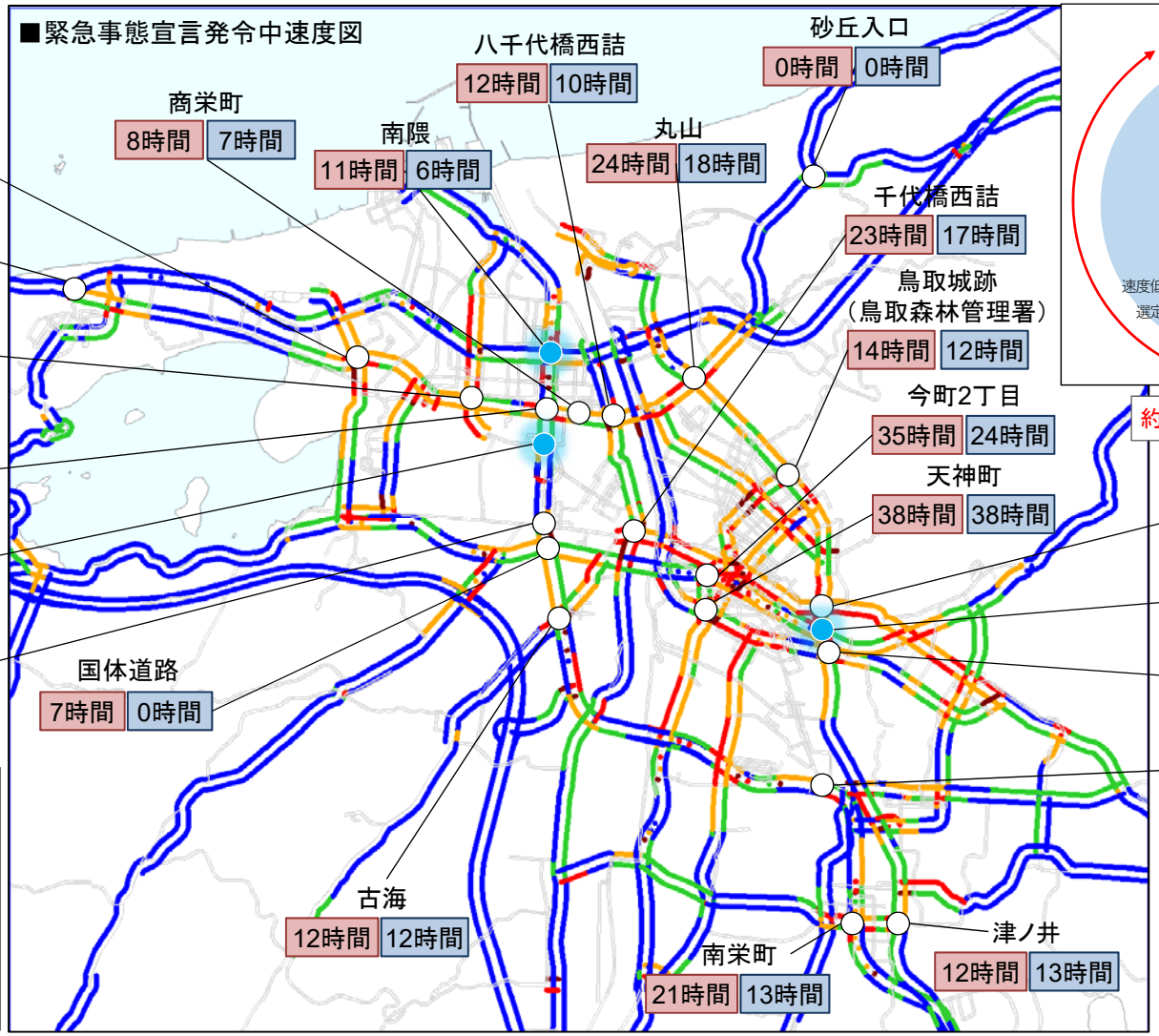


【出典】緊急事態宣言発令中：ETC2.0プローブデータ R2.4.16～5.15平日朝ピーク（7時台）

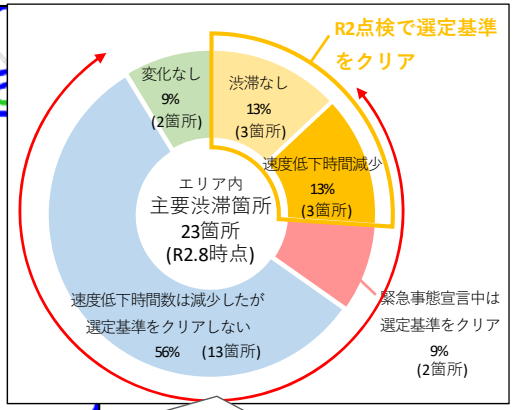
4.3 主要渋滞箇所における渋滞時間数の変化

・ 鳥取都市圏エリア内に集中する主要渋滞箇所について、約8割の箇所で渋滞時間数の減少が見られましたが、依然として選定基準を超過している箇所も残っています。引き続き、選定基準をクリアしなかった箇所において原因分析を行っていきます。

渋滞時間数



＜速度低下時間数の増減＞



約8割の箇所で速度低下時間数が減少

■渋滞時間数の比較

平常時	：	307時間
緊急事態宣言発令中	：	223時間

都市圏全体で渋滞時間数が約3割減少

※渋滞時間数
期間中における昼間12時間の時間帯別旅行速度（全方向）が20km/h以下となる時間帯の総数（日平均）

【出典】ETC2.0プローブデータ R2.4.16～5.15平日朝ピーク（7時台）

5. 重要物流道路における交通アセスメント

5.1 重要物流道路における交通アセスメントの背景

●平成29年3月に、商業施設等の沿道立地による渋滞の発生抑制を目的とした土地利用等による渋滞対策の方向性をとりまとめ。
●また、平成31年4月に平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保を目的とした「重要物流道路」の指定制度が創設。
●これらを踏まえると、重要物流道路上での土地利用に起因する渋滞抑制に向け、関係者が連携した取組みの強化が不可欠。

1．道路周辺の土地利用等による渋滞対策[概要]

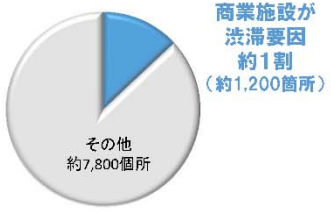
現状と課題

[渋滞と立地の現状]

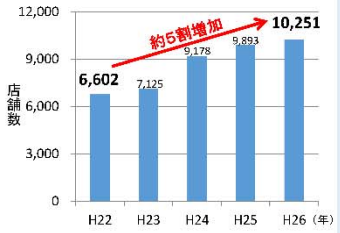
① 我が国の道路の移動時間の約4割が渋滞で損失しており、人口減少時代を迎える中、生産性を向上していくため、渋滞対策の強化が必要。

② 大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、全国の主要渋滞ポイントの1割以上を占めているなど、渋滞の大きな要因。加えて、幹線道路沿いの大規模小売店舗数はこの5年間で約5割も増加しており、今後、更なる渋滞への影響が懸念。

【全国主要渋滞ポイントの要因】



【幹線道路沿いの大規模小売店舗数】



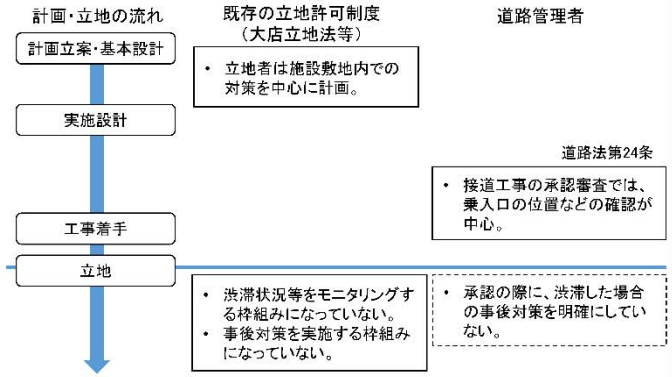
出典）全国大型小売店総覧より作成

[制度的課題]

① 道路周辺の土地利用に関する既存の立地許可制度（大店立地法等）では、施設敷地内での対策を中心に周辺交通への影響を抑制することとしており、結果として立地後に広域的な渋滞を多く生じさせている現状。更に、立地後に、立地者に対して渋滞対策を要請することを前提とした枠組みとなっていない。

② 道路管理者は、商業施設等の立地に際して、道路への接続工事に対する承認を行っているが、交通への影響について、交差点からの位置など簡易な審査にとどまっている。

【既存の立地許可制度と道路管理者に関する課題】



今後の方向性

① 国・地方の厳しい財政事情や渋滞分析に関わる技術の進展を踏まえ、外部不経済を生じさせる立地者に対して、施設敷地外の道路への対策を含め、必要なコストを適切に負担させていく必要がある。

② その際、道路への接続性が制限される一方、安全や景観面等が向上するなどのメリット・デメリットについて、地域の理解が重要である。

③ 道路周辺の土地利用に起因する渋滞の抑制や安全性を確保するため、立地前の計画段階から立地後の追加対策に至るまで、PDCAサイクルを確実に回す取組を強化する必要がある。

④ その際、道路管理者は都市計画担当部局や土地利用に関する許可権者と連携を高めるとともに、立地者に対して直接対策を要請する仕組みも強化する必要がある。

2　3

出典：道路周辺の土地利用等による渋滞対策（平成29年3月　道路交通アセスメント検討会）

5.2 重要物流道路における交通アセスメント実施のためのガイドライン

●重要物流道路における交通アセスメントの確実な実施及び渋滞対策協議の合理化・効率化を図るべく、道路管理者としての対応方針を示すガイドラインが令和元年8月に策定、令和2年1月1日から施行。

ガイドラインの趣旨

重要物流道路における交通の円滑の確保を目的に交通アセスメントの確実な実施及び渋滞対策協議の合理化・効率化を図るべく、道路管理者としての対応方針を示すガイドラインとして策定

対象施設

重要物流道路のうち一般国道(指定区間)の沿線の立地予定施設で、下記条件を全て満たす施設

1)店舗面積1,000m²超の小売業or延床面積20,000m²超の施設
※小売業は飲食店業除き物品加工修理業含む
※集合住宅を除く

2)法令で道路管理者協議が必要な施設（以下「法定協議」という）
※都市計画法第32条、条例等

3)半径2km以内に主要渋滞箇所が存在
※重要物流道路上に存在

4)乗入れ工事の承認申請を予定
※道路法第24条に基づく

交通影響予測

法定協議において道路管理者が申請者に対して結果提出を求める
※警察・自治体ほか関係行政機関の意見聴取の上で柔軟に対応

【予測手法】原則として静的手法、ただし下記施設では動的手法の採用を検討すべき
・店舗面積10,000m²超の小売業　・道路管理者が特に必要と認める施設

渋滞対策

予測で渋滞の悪化or新規発生を確認
➡道路管理者は申請者に渋滞対策及び対策実施時の交通影響予測結果を求める

【対策例】・敷地内における対策
・周辺道路における対策(ソフト 公共交通機関利用促進等、ハード 付加車線設置、交差点改良等)
※警察・自治体ほか関係行政機関の意見聴取を踏まえ、適切に判断

乗入れ工事承認における留意事項

①申請時　法定協議の合意を確認／法定協議未実施の場合は申請者に対して協議実施を指導
※必要に応じて承認申請者に対して申請書の補正を求める

②承認時　対策実施していても渋滞悪化・発生が確認された場合は、申請者は道路管理者と協議の上所要の対策を講じるよう、承認の際に文書により行政指導を行うこと

対象施設の立地後の対応

主要渋滞箇所の悪化、新たな渋滞箇所の発生の有無を道路管理者が検討　※渋滞部会等の機会で実施

渋滞の悪化 新規発生 ➡

道路管理者は承認申請者に対して渋滞対策を求める ※乗入れ工事承認時の行政指導に基づく

関係行政機関との連携

自治体の開発許可担当部局等から申請者に対して道路管理者協議を促してもらう等協力関係の構築に努める

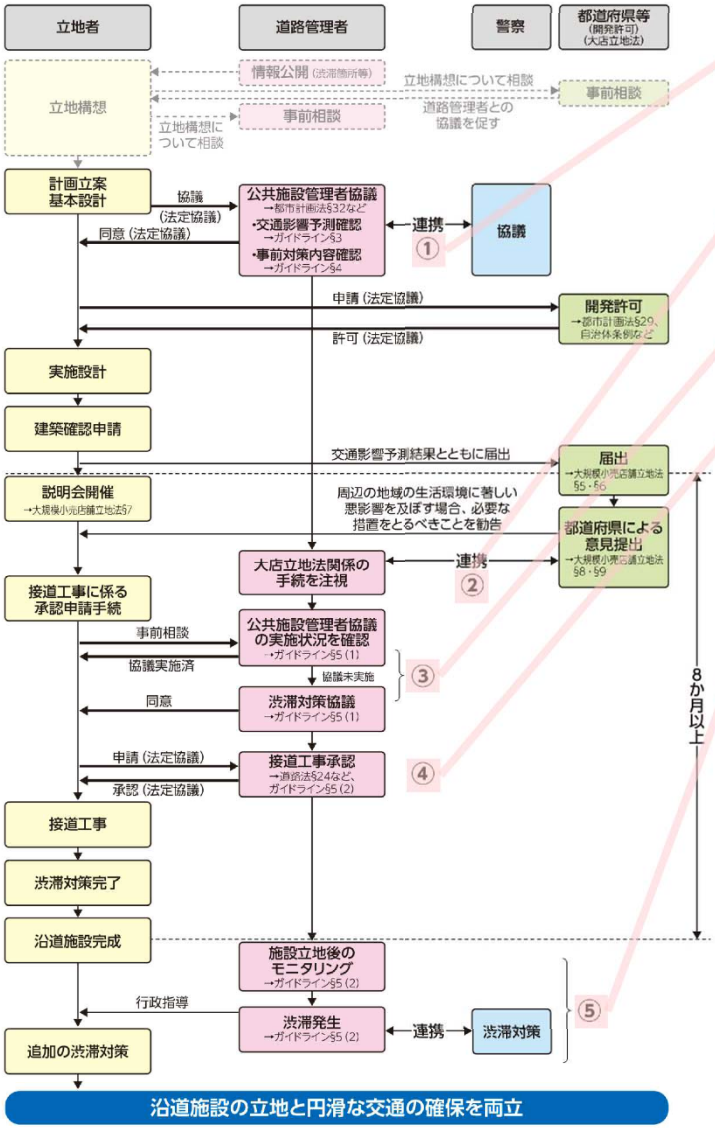
【施行期日】 令和２年1月1日　※令和2年1月1日以前に法定協議が開始された施設には適用しない

出典：「重要物流道路における交通アセスメント実施のためのガイドライン」を基に国土交通省が整理

5.3 重要物流道路における交通アセスメント実施のための技術運用マニュアル

●ガイドラインに基づいた交通アセスメント実施のための技術運用マニュアルも策定。
●立地者・道路管理者・警察の他、各県の渋滞対策協議会とも連携した交通アセスメントの実施が求められる。

■道路交通アセスメントの流れおよびポイント



①都市計画法等に基づく公共施設管理者への協議

・施設立地に際しては法令に基づく開発許可等を受けることが必要
・開発許可等を受けるにあたり、道路管理者と協議し同意を得ることが必要

②大規模小売店舗立地法関係の手続き

・都道府県等への届出手続きについては、法令上、道路管理者協議実施は担保されていない
・管内の都道府県等に対し、適宜道路管理者へ情報提供してもらえるようあらかじめ依頼

③道路法第24条に基づく道路管理者への事前相談

・申請に先立ち、開発許可等に係る協議の実施・同意がなされているか確認

④道路法第24条に基づく接続工事の承認

・立地後に渋滞等が生じた場合の渋滞対策実施等について、行政指導として立地者に要請
・具体的には、道路利用者実施のモニタリングで対策が必要と判断された場合、協議に応じる・必要な調査やデータの提供・対策が必要と判断された場合には対策実施に協力が求められる

⑤施設立地後の事後対策

・道路管理者がモニタリングを実施し、施設が原因となる渋滞悪化・発生と判断された場合、立地者にデータ提供等の協力要請や対策実施を求める
・要請は行政指導の一環として行うもので、立地者の任意の協力を得るものであることに留意

協力体制

・学識経験者(交通工学・交通計画に見識のある者)に助言を求めてもよい
・道路管理者側の担当は国道事務所とする
渋滞対策担当部署、交通安全担当部署、接道工事承認担当部署等が連携して協議に当たる必要がある

施設立地後のモニタリング

・対象施設は、道路管理者として、各都道府県に設置された渋滞対策協議会等においてモニタリングを実施すべきである
・モニタリングの期間・方法等は道路管理者の判断による

出典：「重要物流道路における交通アセスメント実施のための技術運用マニュアル」を基に国土交通省が整理

６．都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策

6.1 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策の考え方

背景

○都市内の交通渋滞については、環状道路整備やバイパス整備、拡幅事業、付加車線の設置等のハード対策に加え、公安委員会との連携、路肩を活用した柔軟な車線運用などのソフト対策により、渋滞解消のための対策を進めてきた。
○また、駐車場整備についても、各自治体における附置義務条例を基にした取組が進められている。
○一方、商業地域等では依然として、路上荷さばきに起因して交通渋滞が発生していると考えられる箇所も存在する。

対策のあり方

渋滞の発生個所の特定 → 渋滞原因分析 → 対策の検討・実施

渋滞原因分析 →（他要因）→ 対策の検討・実施

渋滞原因分析 →（荷さばきに起因の場合）→ 荷さばき対策の検討

荷さばき対策の検討

①ソフト対策の実施（共同集配送等地域ルールの運用等）

（ソフト対策では解消しない場合）

②ハード対策の検討

・路上駐車帯の整備
・路外共同荷さばき施設の整備（特定車両停留施設）

想定される対策

ソフト対策

地域ルールの周知（例）

吉祥寺商店街
（東京都武蔵野市）

ハード対策

路外共同荷さばき施設（例）

吉祥寺商店街
共同集配送センター
（東京都武蔵野市）

停車帯（貨物車専用）（例）

花園町通り
（愛媛県松山市）

※出典：第4回物流小委員会資料、第8回物流小委員会資料、
ストリートデザインガイドライン（令和2年3月 国土交通省都市局・道路局）