
令和 2 年度

第 2 回鳥取県道路交通渋滞対策部会

令和 3 年 3 月 1 5 日(月)

鳥取県幹線道路協議会 道路交通渋滞対策部会

目 次

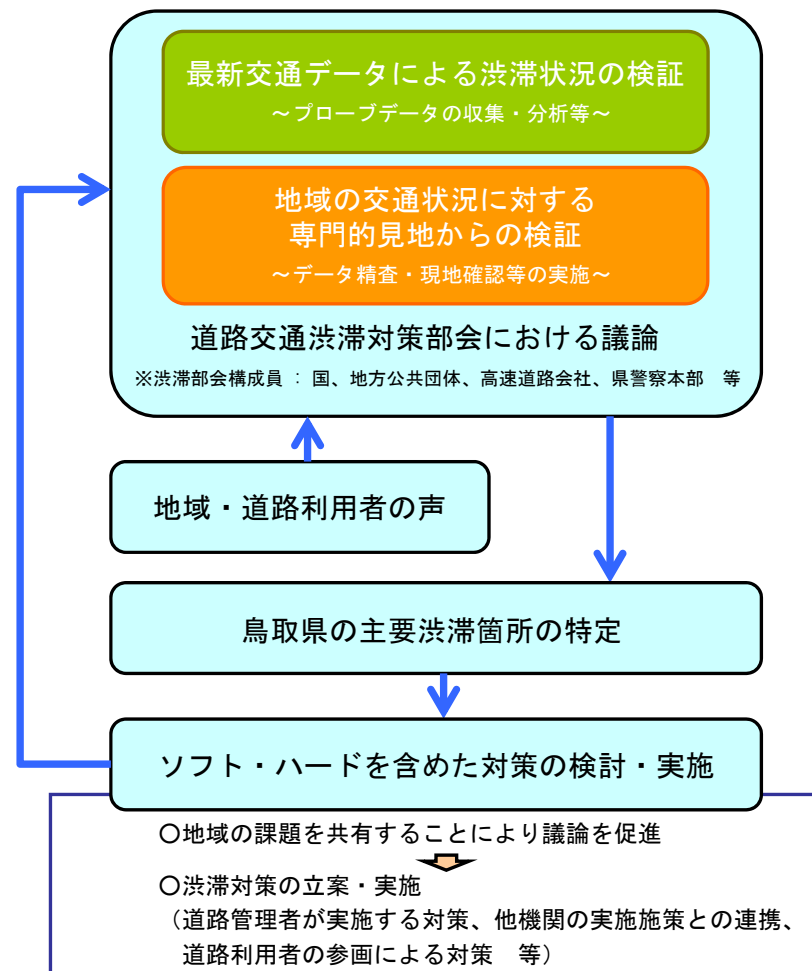
1. 渋滞部会の概要	 P. 1
1.1 目的と検討経緯	
1.2 前回部会における主な意見と対応方針【報告事項】	
2. 主要渋滞箇所（一般道）のフォローアップ	 P. 4
2.1 渋滞対策実施状況	
2.2 今年度完了した渋滞対策事業の紹介	
2.3 次年度以降の渋滞対策事業の紹介	
3. 新しい生活様式を踏まえた今後の渋滞対策	 P. 16
3.1 交通状況の変化	
3.2 今後の渋滞対策の検討	

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、効果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 等
- 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、特定解除、新型コロナウイルスに伴う変化 等
- R3. 3. 15 令和2年度 第2回 渋滞部会
・当該年度実施対策の効果検証、新しい生活様式を踏まえた今後の渋滞対策 等

継続的にフォローアップを実施

1.2 前回部会における主な意見と対応方針【報告事項】

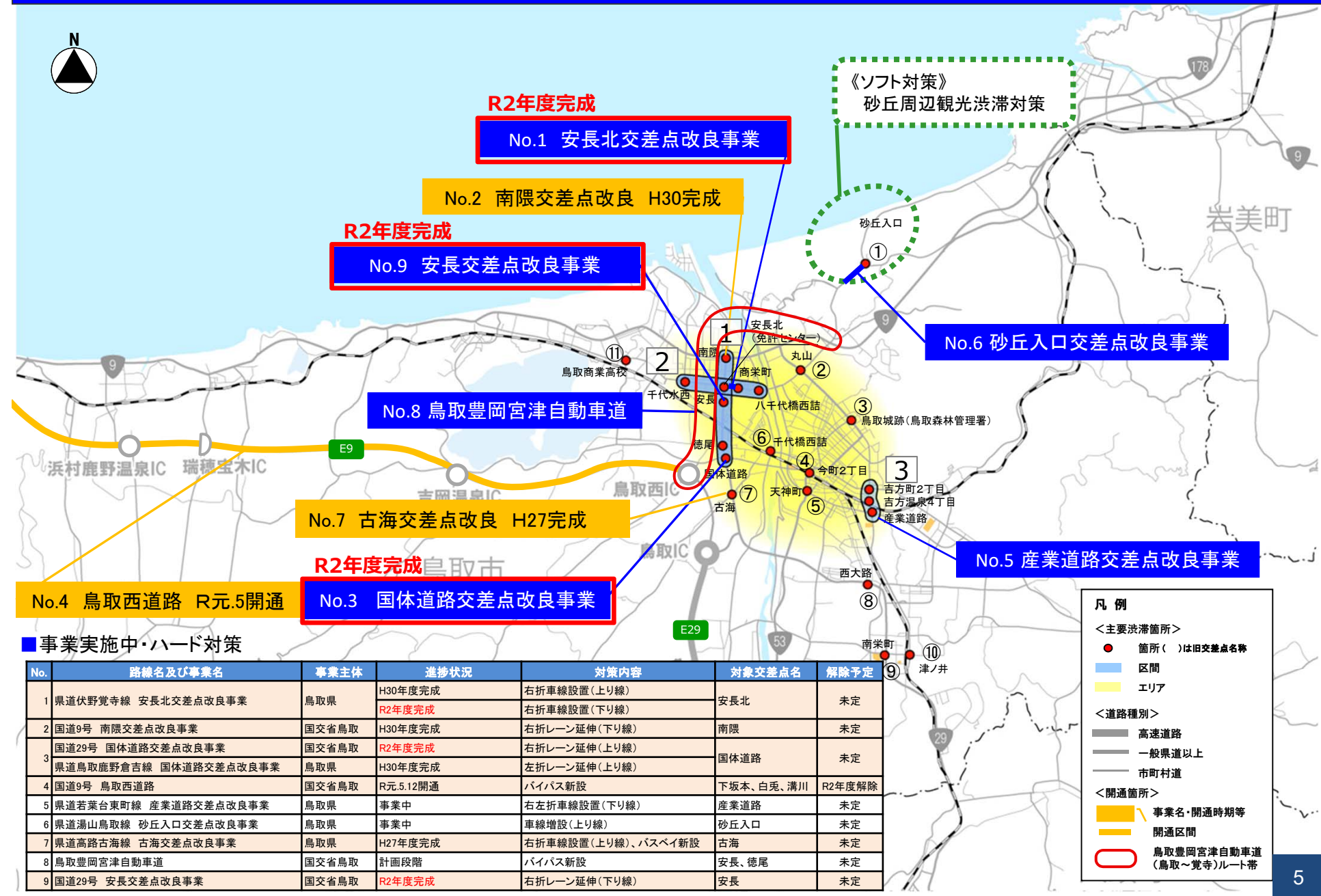
・前回の第1回部会(R2.8.26)における主な意見とその対応方針については以下のとおりです。

■令和2年度 第1回鳥取県渋滞対策部会における主な意見と対応方針

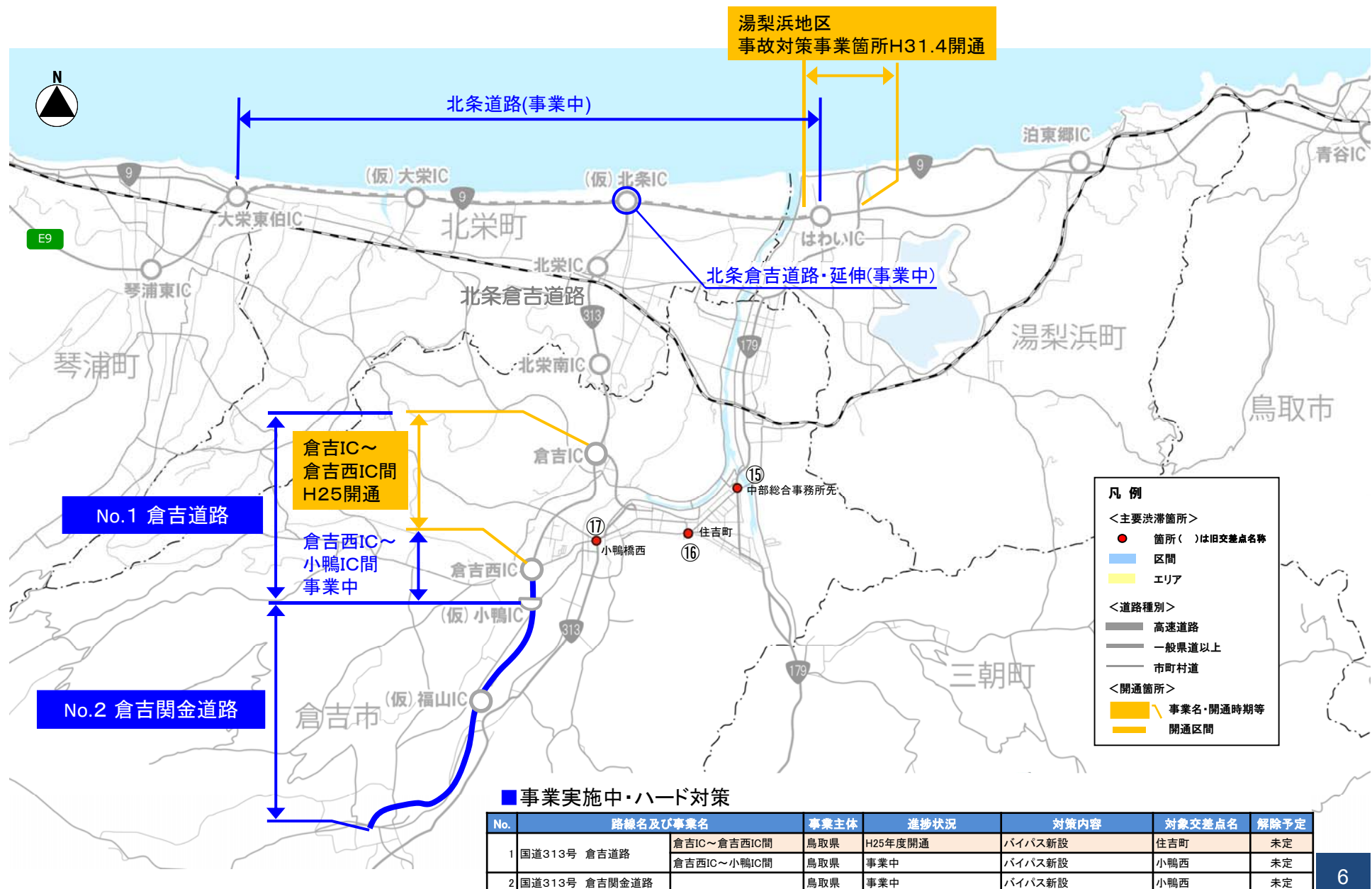
主な意見		回答
1) 渋滞対策事業の効果	・主要渋滞箇所である、下坂本交差点、溝川交差点、白兔交差点の3箇所について解除を承認。	—
2) 新型コロナウイルスに伴う変化について	・コロナ禍におけるトラックの運行状況、高速道路の交通状況について情報を提供。	—
3) その他	・最新の交通状況や渋滞対策事業の状況を見ながら議論したため、ETC2.0で得られる情報を提供いただきたい。	・渋滞対策事業による交通状況の変化等について、ETC2.0のデータを整理し、情報提供を行いたいと考えています。

2. 主要渋滞箇所(一般道)のフォローアップ

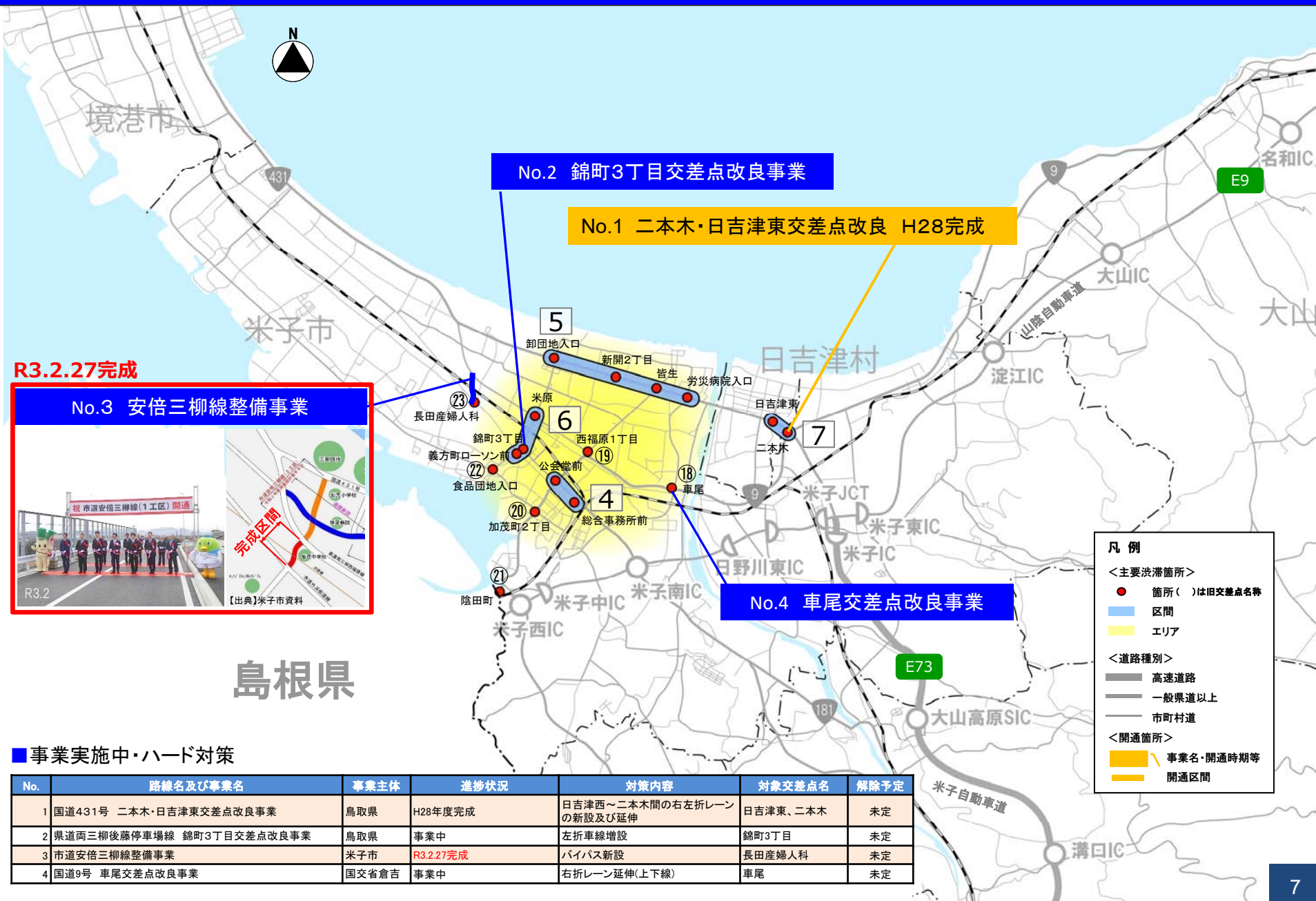
2.1 渋滞対策実施状況①(東部地区)



2.1 渋滞対策実施状況②(中部地区)



2.1 渋滞対策実施状況③(西部地区)



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。
- ・対策が完了した箇所のモニタリングも行い、渋滞改善が見られる箇所については、渋滞対策部会での合意を経て主要渋滞箇所の特定解除を行います。

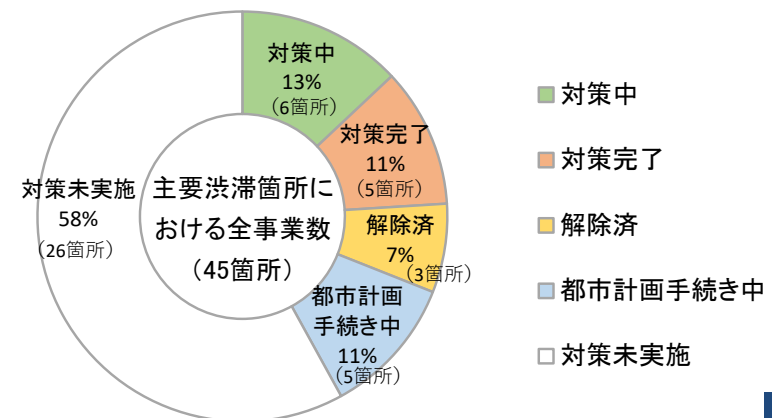
■ 渋滞対策実施状況一覧

番号	交差点名称	地区	区位置	道路 管理者	対策内容
1	皆生	西部	区間5	県	
2	安長北(免許センター)	東部	区間1.2	県	交差点改良(東側流入部右折レーン設置:H30)
				国	交差点改良(西側流入部右折レーン設置:H2)
3	南隈	東部	区間1	国	別線整備(鳥取豊岡宮津自動車道(鳥取～覚寺):都市計画手続き中)
				県	交差点改良(東側流入部右折レーン延伸:H30)
4	国体道路	東部	区間1	国	別線整備(鳥取豊岡宮津自動車道(鳥取～覚寺):都市計画手続き中)
				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:H2)
				県	別線整備(鳥取豊岡宮津自動車道(鳥取～覚寺):都市計画手続き中)
5	卸団地入口	西部	区間5	県	
6	加茂町2丁目	西部	②⑩	国	
7	西福原1丁目	西部	①⑨	国	
8	公会堂前	西部	区間4	国	
9	米原	西部	区間6	県	
10	労災病院入口	西部	区間5	県	
11	米子食品団地入口	西部	②②	県	
12	二本木	西部	区間7	県	交差点改良(右左折レーン新設及び延伸:H28)
13	天神町	東部	⑤	国	
14	錦町3丁目	西部	区間6	県	交差点改良(左折レーン増設:H3年度完成予定)
15	鳥取商業高校	東部	⑪	県	
16	丸山	東部	②	国	
17	中部総合事務所先	中部	⑮	県	
18	総合事務所前	西部	区間4	県	
19	白兔	東部	—	国	解除済
20	住吉町	中部	⑮	県	別線整備(倉吉道路(倉吉IC～倉吉西IC間):H25)
21	八千代橋西詰	東部	区間2	県	
22	南栄町	東部	⑨	国	
23	吉方町2丁目	東部	区間3	県	
24	今町2丁目	東部	④	国	
25	日吉津東	西部	区間7	国・県	交差点改良(右左折レーン新設及び延伸:H28)
26	津ノ井	東部	⑩	県	
27	陰田町	西部	②①	国	
28	鳥取城跡(鳥取森林管理署)	東部	③	国	
29	産業道路	東部	区間3	県	交差点改良(県道下り線右左折車線新設:H3年度完成予定)
30	砂丘入口	東部	①	県	交差点改良(県道上り線車線増設:H3年度完成予定)
31	千代橋西詰	東部	⑥	県	
32	小鴨橋西	中部	⑪	県	別線整備(倉吉関金道路)

番号	交差点名称	地区	区位置	道路 管理者	対策内容
33	義方町ローソン前	西部	区間6	県	交差点改良(拡幅)
34	長田産婦人科	西部	②③	県	別線整備(市道安倍三柳線:H2)
35	溝川	東部	—	国	解除済
36	下坂本	東部	—	国	解除済
37	吉方温泉4丁目	東部	区間3	県	
38	商栄町	東部	区間2	県	
39	千代水西	東部	区間2	県	
40	安長	東部	区間1	国	交差点改良(南側流入部右折レーン設置:H2)
				県	別線整備(鳥取豊岡宮津自動車道(鳥取～覚寺):都市計画手続き中)
41	徳尾	東部	区間1	国	別線整備(鳥取豊岡宮津自動車道(鳥取～覚寺):都市計画手続き中)
42	古海	東部	⑦	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	西部	⑩	国	交差点改良(国道9号上下右折レーン延伸:H3年度完成予定)
44	新開2丁目	西部	区間5	県	
45	西大路	東部	⑧	国	

■ 対策中 ■ 対策完了 ■ 解除済 ■ 都市計画手続き中 □ 対策未実施

■ 渋滞対策実施状況割合



2.2 今年度完了した渋滞対策事業の紹介

2. 主要渋滞箇所（一般道）のフォローアップ

（県）伏野覚寺線 安長北交差点改良事業

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レーンがないことから、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。
- ・H30年度には、東側流入部に右折レーン、R2年5月には西側流入部に右折レーンを整備し、朝ピーク時の速度改善を確認しました。

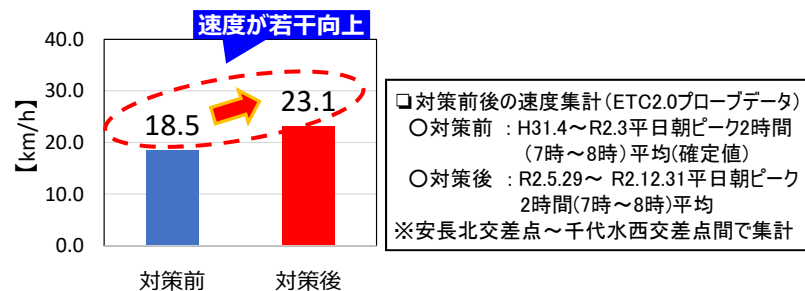
■位置図



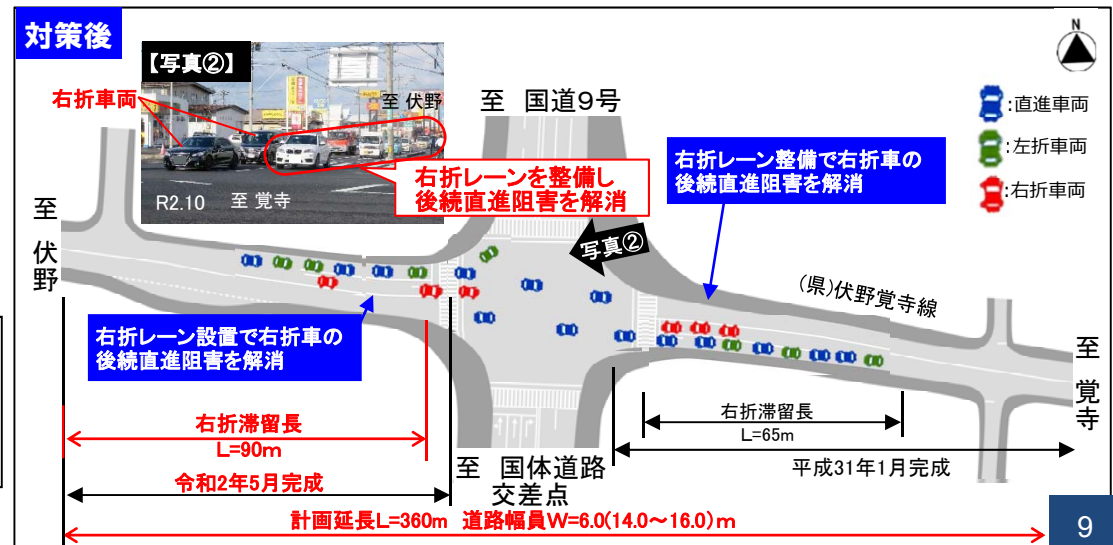
■事業の概要

- 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、右折レーンの設置を行い、渋滞緩和を図るものです。

■【参照】西側流入部の右折車線設置（R2.5）による効果



■県道伏野覚寺線西側右折レーン設置により期待される効果



2.2 今年度完了した渋滞対策事業の紹介

やすなが
(国道29号 安長交差点改良事業)

2. 主要渋滞箇所(一般道)のフォローアップ

R2.11完成

道路利用者会議と連携した渋滞対策

- ・安長交差点は、南側流入部の右折滞留長不足により、右折車の滞留が国道9号方面へ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、R2年11月に右折滞留長を延伸し、右折交通の滞留による後続直進阻害を改善することで、朝ピーク時の速度改善を確認しました。

■位置図

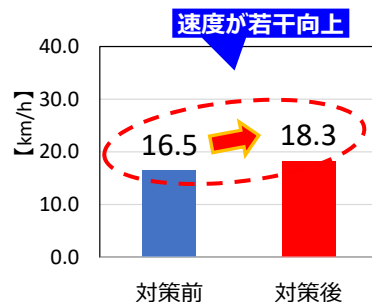


▲整備効果集計区間
(下記)

■事業の概要

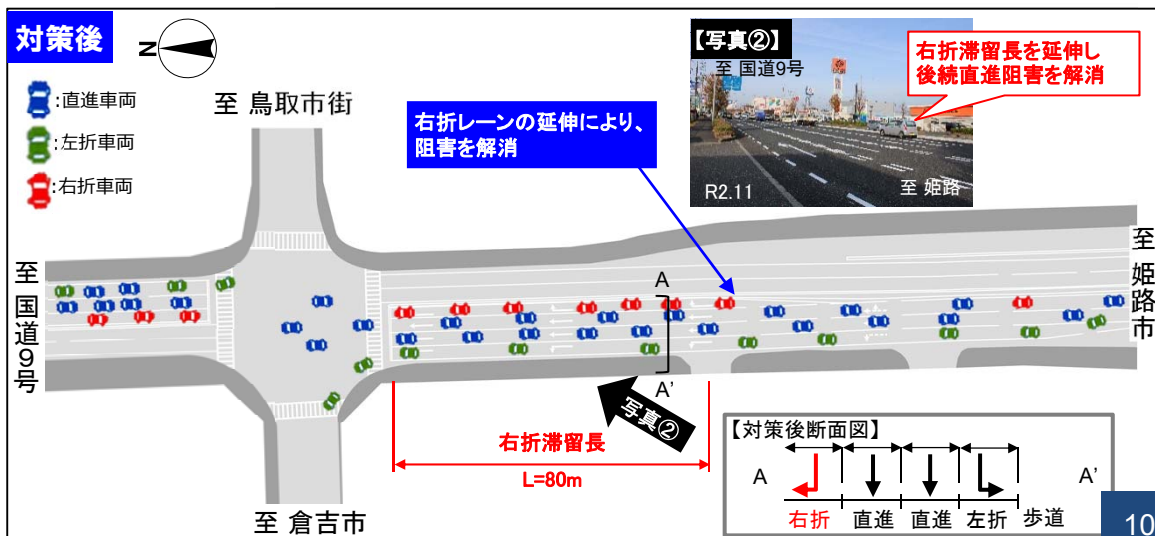
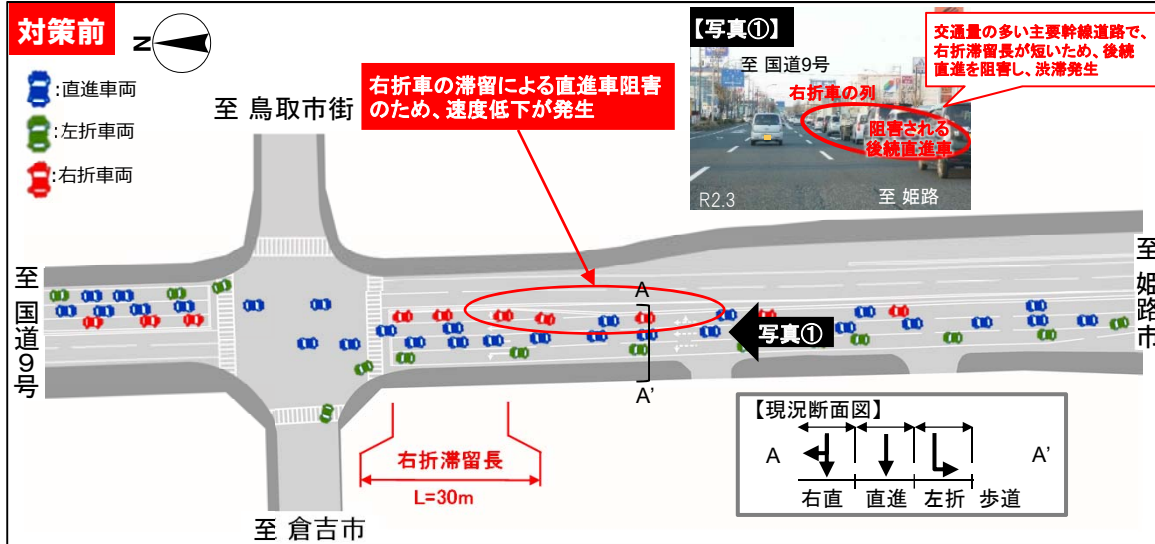
- 事業名 国道29号安長交差点改良事業
- 事業期間 令和2年度
- 事業主体 国土交通省鳥取河川国道事務所
- 事業内容
国道29号は、鳥取市内を南北に走る主要幹線道路であり、交通量の多い路線となっています。
南側流入部の右折滞留長を、現況の30mから80mに延伸します。

■【参照】南側流入部の右折滞留長延伸(R2.11)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: H31.4~R2.3平日朝ピーク2時間(7時~8時)平均(確定値)
- 対策後: R2.11.14~R2.12.31平日朝ピーク2時間(7時~8時)平均
- ※安長交差点南側流入部直近で集計

■姫路市側右折滞留長延伸により期待される効果



2.2 今年度完了した渋滞対策事業の紹介

(国道29号 国体道路交差点改良事業)

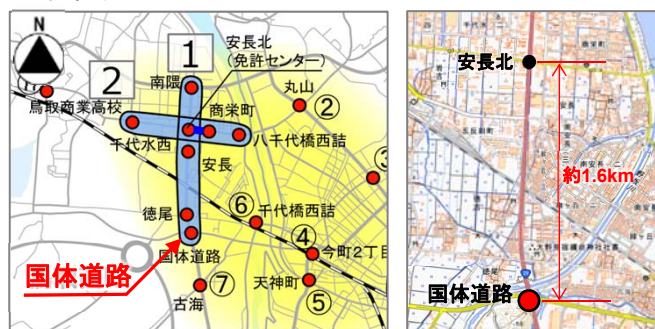
2. 主要渋滞箇所(一般道)のフォローアップ

R3.2完成(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、西側流入部に左折レーンを整備し、速度の向上を確認しました。
- ・R2年度には、北側流入部の右折滞留長を延伸し、右折交通の滞留による後続直進阻害を改善することで、朝ピーク時の速度の改善を確認しました。

■位置図

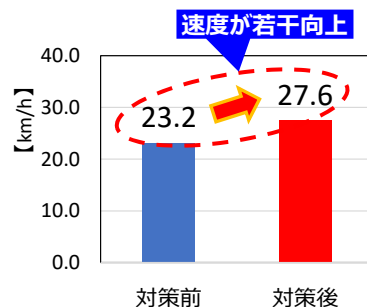


▲整備効果集計区間(下記)

■事業の概要

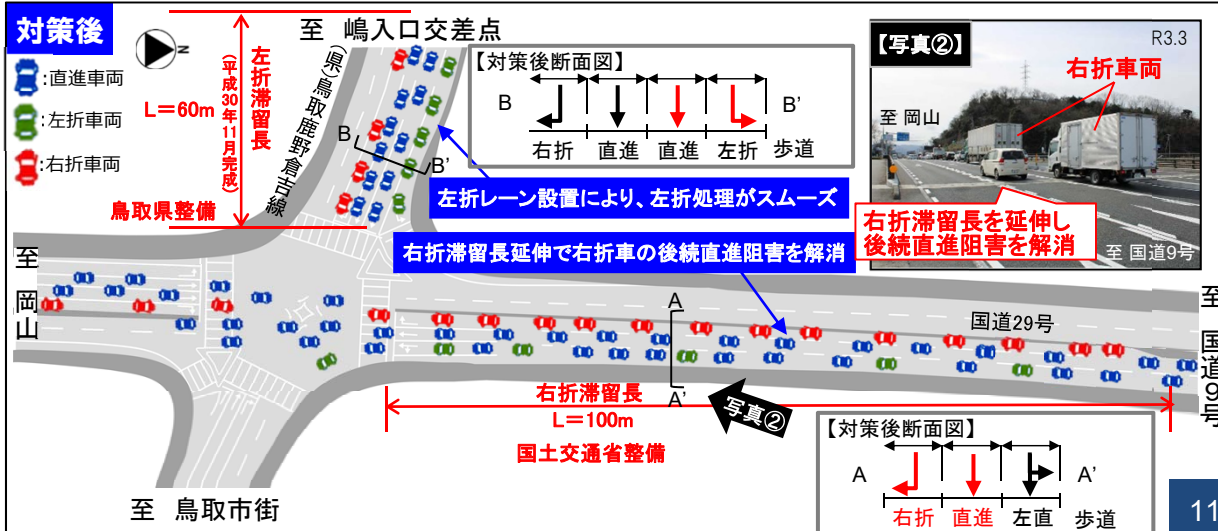
- 事業名 国道29号国体道路交差点改良事業
- 事業期間 令和元年～令和2年度
- 事業主体 国土交通省鳥取河川国道事務所
- 事業内容 鳥取西道路の開通に伴い国体道路交差点への交通負荷に対応するため、国道29号北側流入部の右折滞留長を現況の25mから100mに延伸します。

■【参照】北側流入部の右折滞留長延伸(R3.2)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
 - ・H31.4～R2.3平日朝ピーク2時間(7時～8時)平均(確定値)
- 対策後
 - ・R3.2.3～R3.2.12平日朝ピーク2時間(7時～8時)平均(速報値)
- ※ 国体道路交差点～安長北交差点間で集計

■国道9号側右折滞留長延伸により期待される効果



2.3 次年度以降の渋滞対策事業の紹介

2. 主要渋滞箇所(一般道)のフォローアップ

(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、右折滞留長を延伸し、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



【写真①】

【複数の渋滞要因が混在】

- ・右折車が後続直進車を阻害
- ・右折車の先詰まりを嫌った車両が
外側左・直レーンに集中
- ・左折車の滞留が後続直進車を阻害

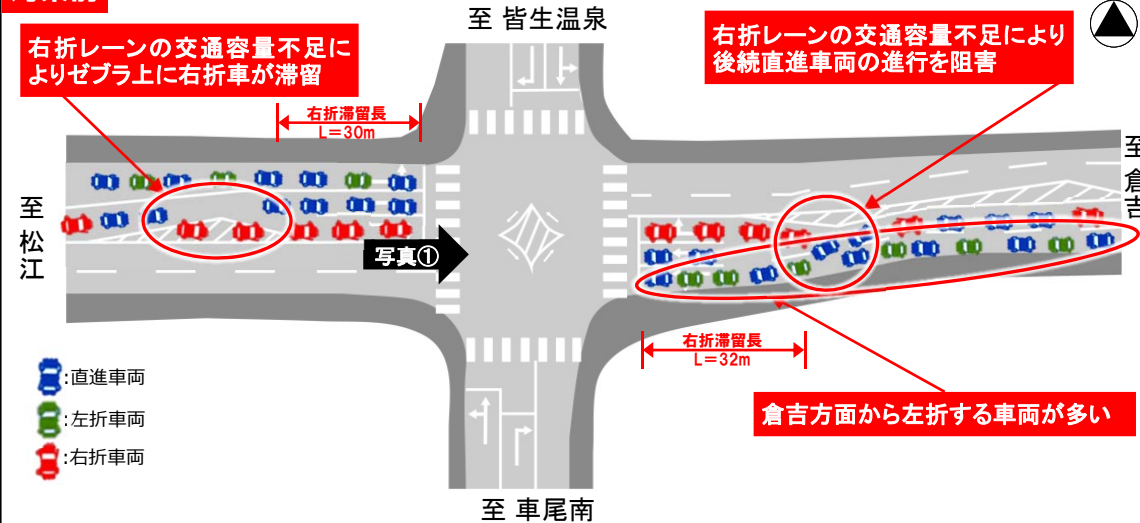


■事業の概要

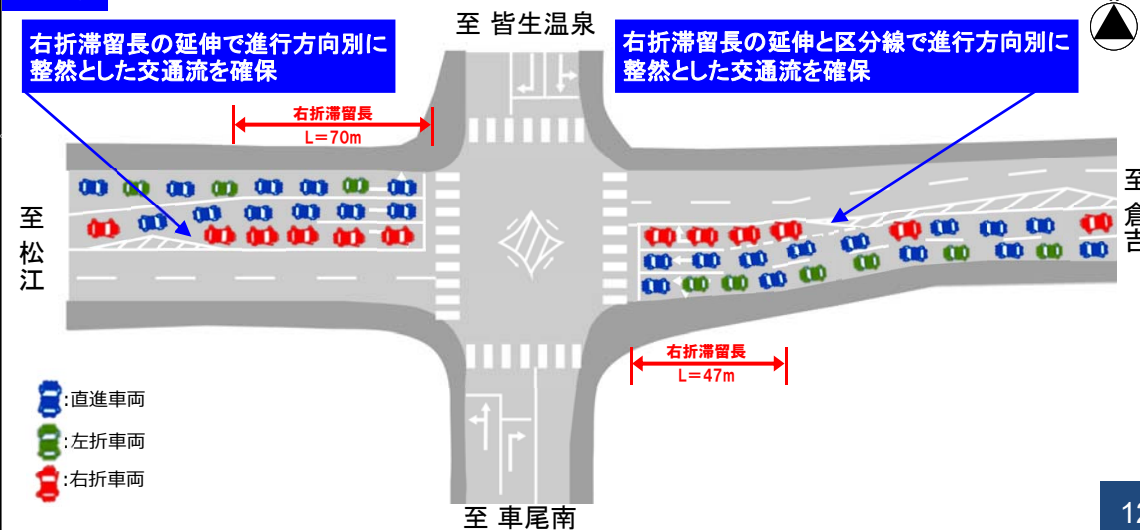
- 事業名
国道9号 車尾交差点改良（ピンポイント対策）
- 事業期間
令和3年度（予定）
- 事業主体
国土交通省倉吉河川国道事務所
- 事業内容
国道9号流入部は右折レーンの容量不足から、西側はゼブラ上に滞留、東側は後続直進阻害が見られるため、それぞれ右折滞留長を延伸します。

■東西方向の右折滞留長延伸により期待される効果

对策前



対策後



2.3 次年度以降の渋滞対策事業の紹介

2. 主要渋滞箇所(一般道)のフォローアップ

(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、県道米子港線(公会堂方面)への左折交通が多く、車線数不足で交通混雑が著しい状況にあります。
- ・このため、公会堂方面の左折レーンを増設することで、スムーズな流れを確保します。

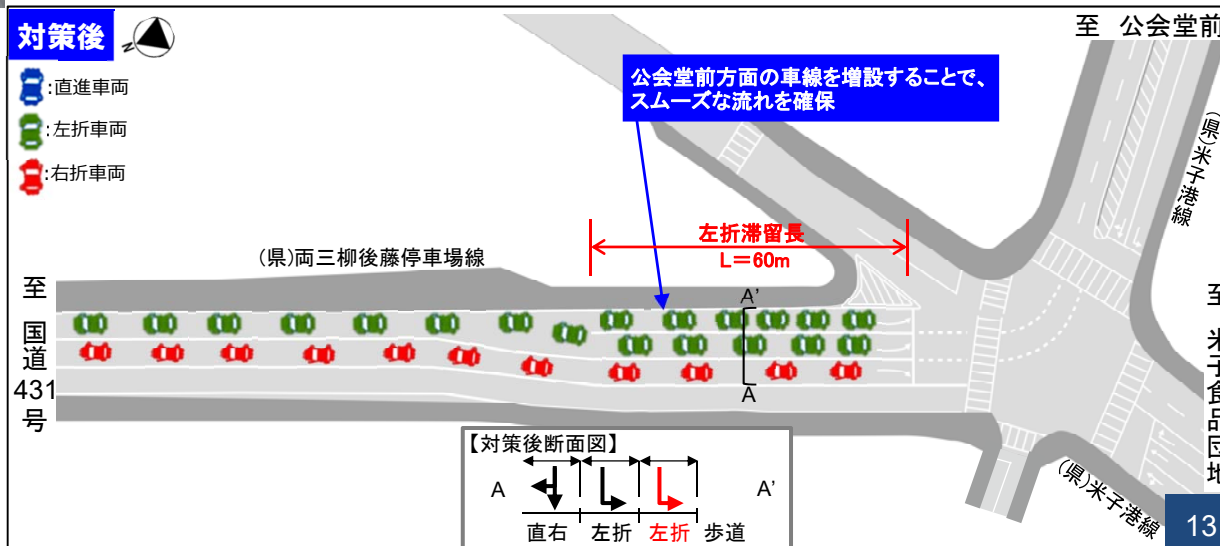
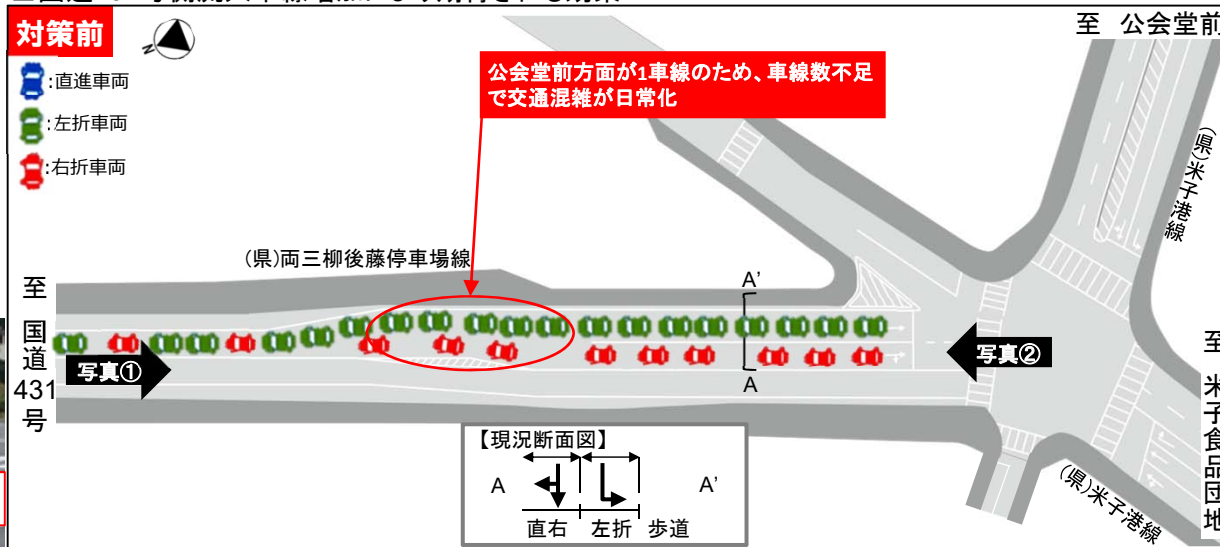
■位置図



■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高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、左折専用レーンを増設することで、交差点流入車輛を早期に流出し、円滑な交通確保を図ります。

■国道431号側流入車線増加により期待される効果



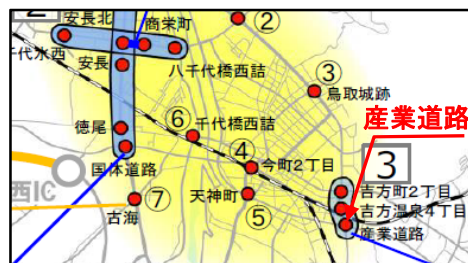
2.3 次年度以降の渋滞対策事業の紹介

2. 主要渋滞箇所（一般道）のフォローアップ

（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数が不足していることから、右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、直進と左折レーンの増設により、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。

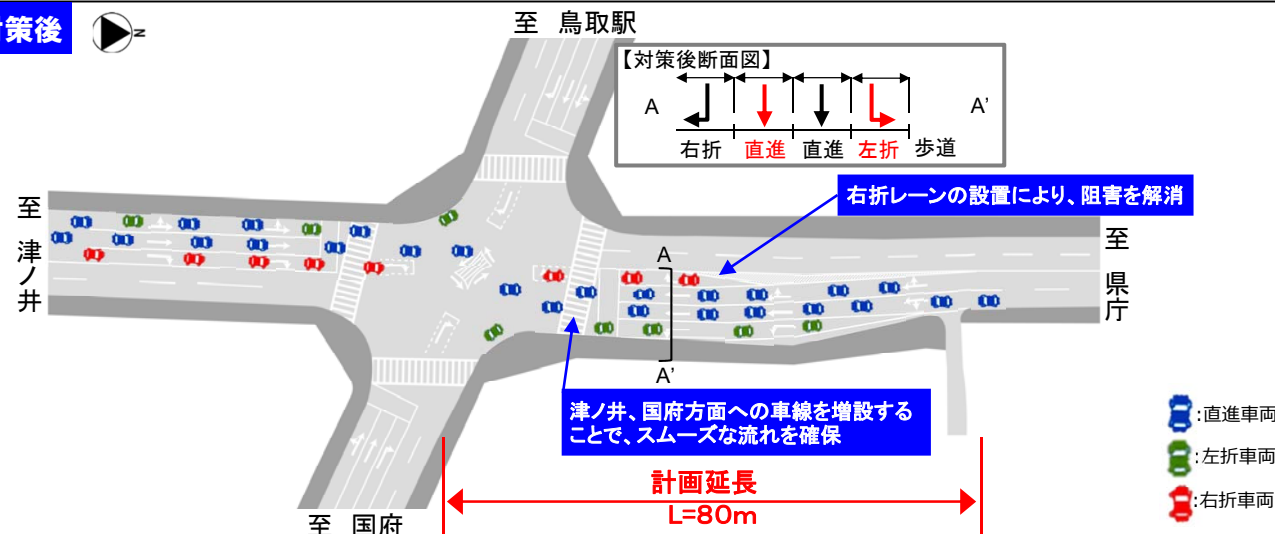
新たに、上り向き右折レーンを設置し、交差点流入車両を早期に流出し、円滑な交通確保を図ります。

■県庁側流入車線増設により期待される効果

対策前



対策後



2.3 次年度以降の渋滞対策事業の紹介

(国道29号 安長北交差点改良事業)

2. 主要渋滞箇所(一般道)のフォローアップ

道路利用者会議と連携した渋滞対策

- ・安長北交差点の南側流入部は、国道29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、渋滞が発生しています。
- ・このため、右折滞留長を延伸し、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29号安長北交差点改良事業

○事業期間

令和3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、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。

国道29号南側流入部にて、右折滞留長の延伸を行い、渋滞緩和を図るものです。

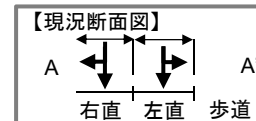
■国体道路交差点側右折滞留長延伸により期待される効果

対策前

右折車両の滞留時に、直進交通を阻害

至
国体道路交差点

●:直進車両
●:左折車両
●:右折車両



【写真①】



至 覚寺

至 国道9号

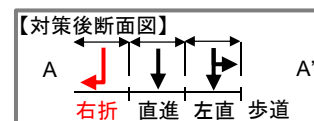
至 伏野

対策後

右折滞留長を延伸
(40m⇒80m)

至
国体道路交差点

●:直進車両
●:左折車両
●:右折車両



至 覚寺

至 国道9号

至 伏野

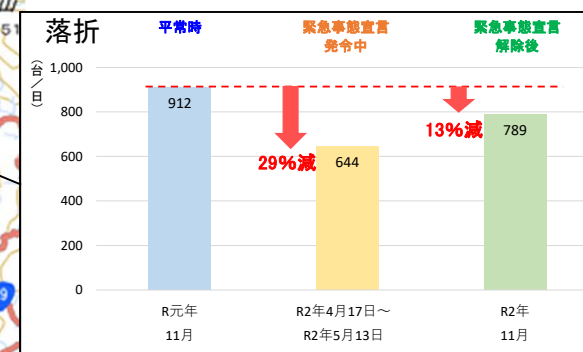
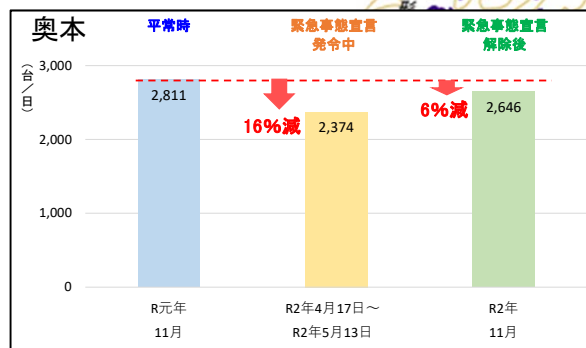
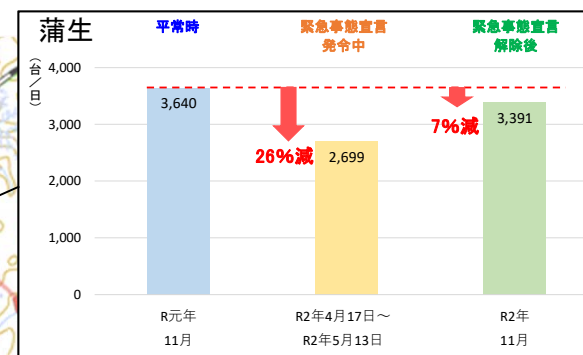
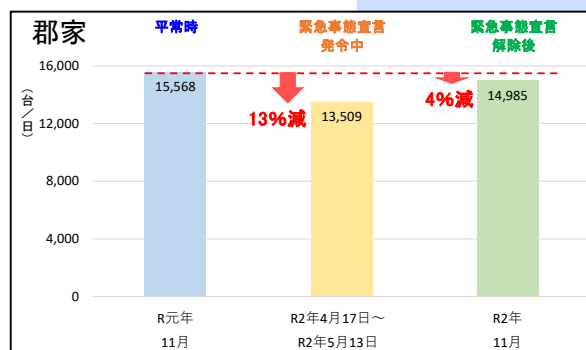
3. 新しい生活様式を踏まえた今後の渋滞対策

3.1 交通状況の変化

(1) 鳥取都市圏における交通量の変化

- ・新型コロナウイルス感染拡大に伴う緊急事態宣言発令の影響を受け、鳥取県内の交通量は平常時と比べ減少しています。
- ・緊急事態宣言発令中の日平均交通量は、平常時と比べ、いずれの箇所も減少しており、国道29号落折では29%減少しました。
- ・令和2年11月の交通量は緊急事態宣言発令前の水準には達しておらず、いずれも5～10%程度少ない状態となっています。

交通量



【出典】常時交通量観測データによる平日平均交通量

3.1 交通状況の変化

(2) 鳥取都市圏における旅行速度の変化(日平均)

- 鳥取都市圏における主要渋滞箇所の渋滞時間数について、緊急事態宣言発令中には大きな減少が見られました。
- 緊急事態宣言解除後の渋滞時間数は、ほとんどの箇所では再び増加に転じていますが、交通量の傾向と同様に平常時の水準には達していない箇所も見られます。



3.1 交通状況の変化

(3)鳥取都市圏における旅行速度の変化(朝ピーク)

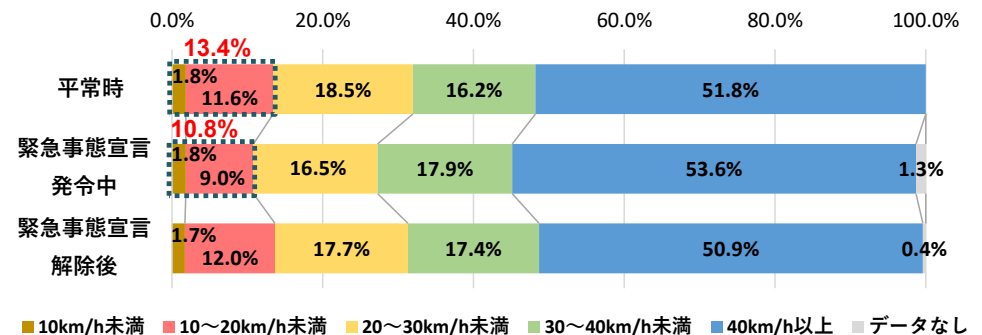
- ・ 緊急事態宣言発令中(4/17～5/13)は、鳥取都市圏エリア内の速度低下区間の割合は約2.6%減少しました。
- ・ 鳥取駅前など交差点間隔が短い中心部に比べ、伏野覚寺線等、下図の赤枠で示す箇所などでは速度が向上している傾向が見られます。

■検討対象エリア

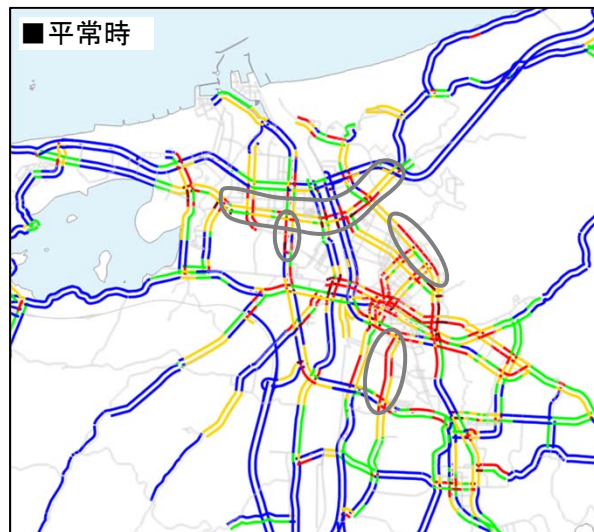
旅行速度の検討エリアは、鳥取砂丘や鳥取市の人口集中地区を含む右の「鳥取都市圏」エリアとする。



■鳥取都市圏エリア内速度別区間延長の割合比較

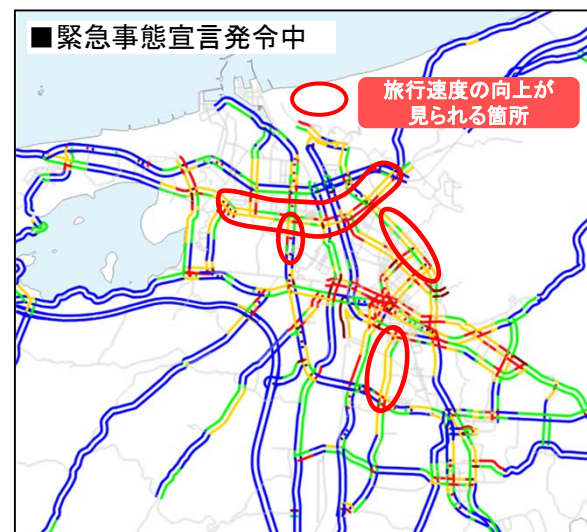


旅行速度図



※鳥取西道路についてはデータ未取得

【出典】平常時：ETC2.0プローブデータ
R元.11 平日朝ピーク2時間(7時～8時)平均



【出典】緊急事態宣言発令中：ETC2.0プローブデータ
R2.4.17～5.13 平日朝ピーク2時間(7時～8時)平均



【出典】緊急事態宣言解除後：ETC2.0プローブデータ
R2.11 平日朝ピーク2時間(7時～8時)平均

3.1 交通状況の変化

(4)鳥取都市圏における旅行速度の変化(タピーク)

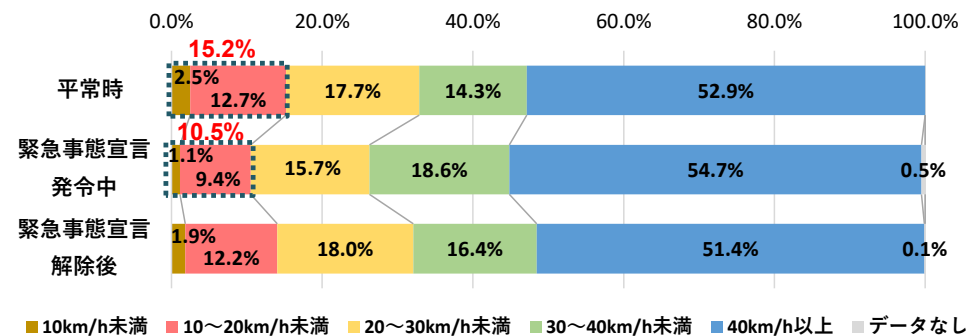
- ・ 緊急事態宣言発令中(4/17～5/13)は、鳥取都市圏エリア内の速度低下区間の割合は4.7%減少しました。
- ・ 朝ピークと同様に、伏野覚寺線等、下図の赤枠で示す箇所などでは速度が向上している傾向が見られます。

■検討対象エリア

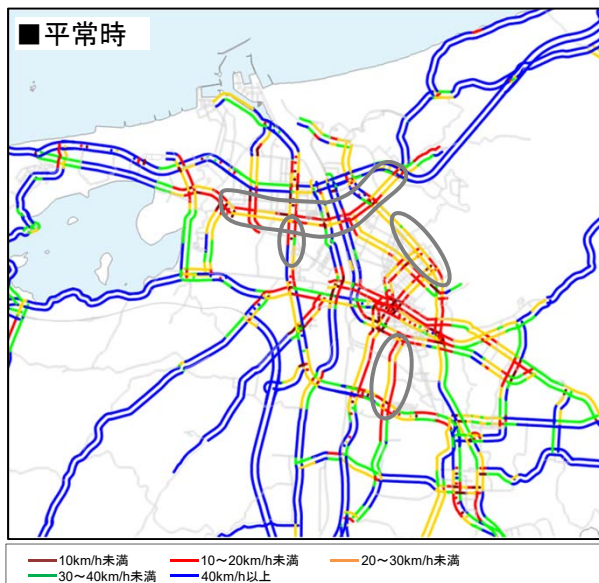
旅行速度の検討エリアは、鳥取砂丘や鳥取市の人口集中地区を含む右の「鳥取都市圏」エリアとする。



■鳥取都市圏エリア内速度別区間延長の割合比較

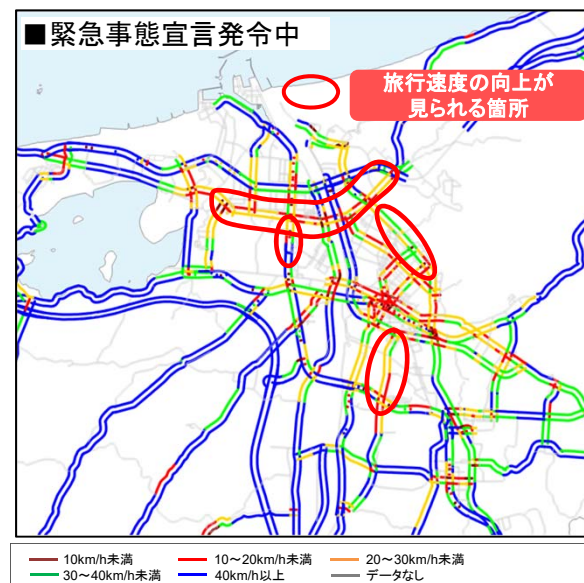


旅行速度図



※鳥取西道路についてはデータ未取得

【出典】平常時:ETC2.0プローブデータ
R元.11 平日タピーク2時間(17時～18時)平均



【出典】緊急事態宣言発令中:ETC2.0プローブデータ
R2.4.17～5.13平日タピーク2時間(17時～18時)平均

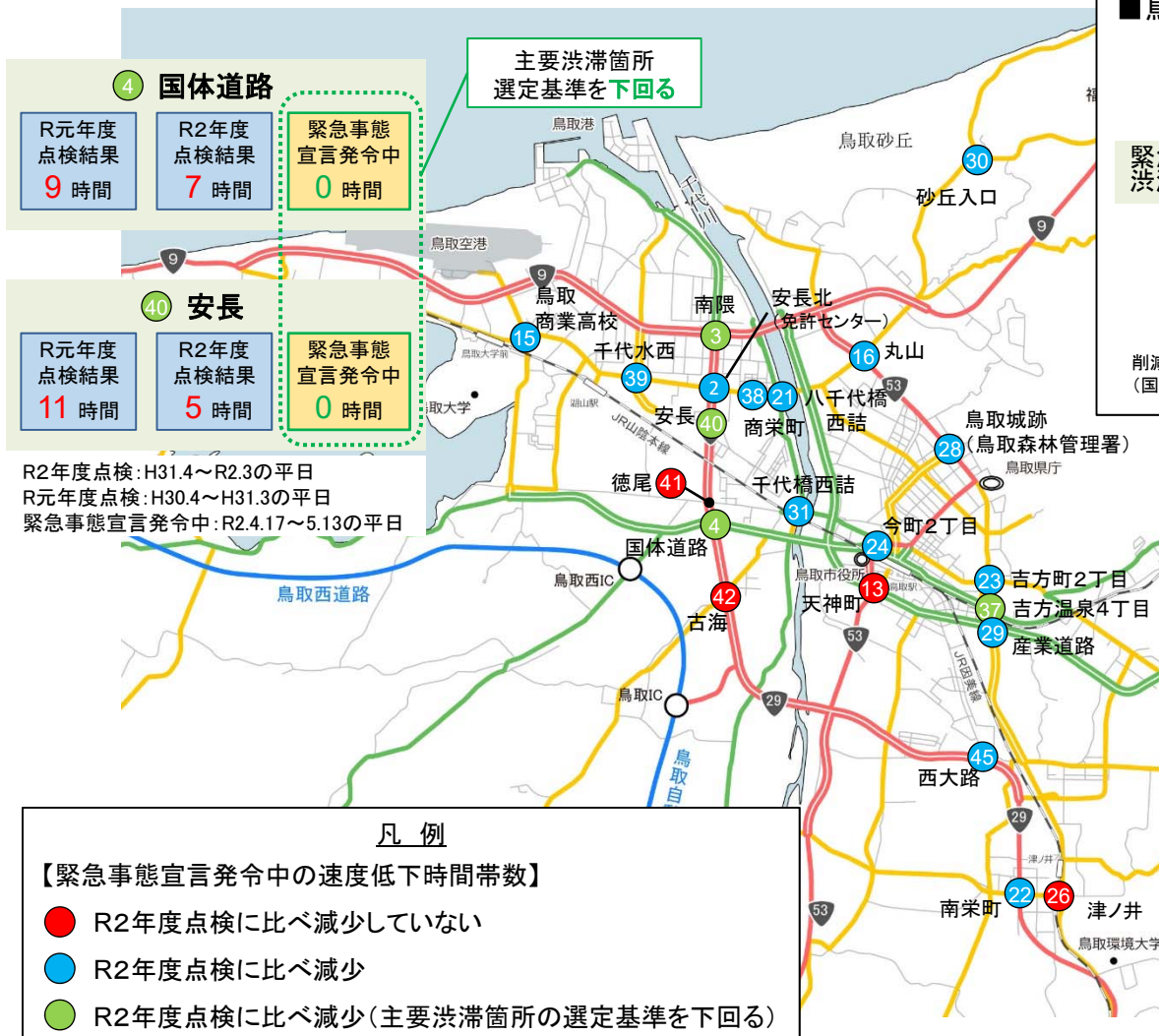


【出典】緊急事態宣言解除後:ETC2.0プローブデータ
R2.11 平日タピーク2時間(17時～18時)平均

3.2 今後の渋滞対策の検討

- ・ 緊急事態宣言発令中の交通量減少に伴い、鳥取都市圏は多数の主要渋滞箇所では旅行速度の向上を確認しました。
- ・ 国体道路交差点や安長交差点等では、日平均の速度低下時間数が大きく減少し主要渋滞箇所の選定基準を下回るなど、中心部でも旅行速度の向上が確認できており、交通需要マネジメント(TDM)が有効と考えられます。
- ・ このため、今後は関係機関で調整を図りながら、交通需要マネジメントの導入を検討していきます。

■ 鳥取都市圏における緊急事態宣言発令中の速度低下時間数の変化

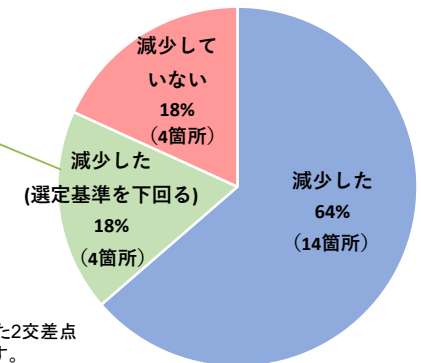


■ 鳥取都市圏の主要渋滞箇所(22箇所)

緊急事態宣言発令中の
渋滞時間数の合計

	(時間)
・南隈	6
・ <u>国体道路</u>	0
・吉方温泉4丁目	6
・ <u>安長</u>	0

削減効果が特に大きい傾向が見られた2交差点
(国体道路、安長)について左図に示す。



交通需要マネジメント(TDM)の 有効性を確認

今後、関係機関で調整しピンポイント対策等の状況を踏まえながら、鳥取都市圏での交通需要マネジメントの導入を検討します。

※交通需要マネジメント(TDM)

道路利用者に時間、交通手段や自動車の利用法の変更を促し、交通混雑の緩和を図る方法。

- ・ 時間の変更: 時差出勤、フレックスタイム制の導入など
- ・ 手段の変更: 公共交通機関、自転車への転換など
- ・ 発生源の調整: テレワーク、Web会議の促進など
- ・ 経路の変更: 道路交通状況の提供による経路の分散など
- ・ 自動車の効率的利用: 相乗り、共同集配など