

---

令和4年度

第1回鳥取県道路交通渋滞対策部会

---

令和4年8月2日(火)

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 主要渋滞箇所の特定解除箇所(R2年度) |             |
| 2.2 渋滞対策実施状況            |             |
| 2.3 主要渋滞箇所のモニタリング       |             |
| 2.4 昨年度完了の渋滞対策事業の紹介     |             |
| 2.5 今年度の渋滞対策事業の紹介       |             |
| 2.6 今年度以降の渋滞対策事業の紹介     |             |
| 3. 観光地周辺における渋滞対策        | ..... P. 18 |
| 3.1 鳥取砂丘における渋滞対策の取り組み   |             |
| 4. 主要渋滞箇所当初選定後の周辺状況の変化  | ..... P. 21 |
| 4.1 鳥取東部地区              |             |
| 4.2 鳥取中部地区              |             |
| 4.3 鳥取西部地区              |             |
| 5. 交通需要マネジメント(TDM)の取り組み | ..... P. 25 |
| 5.1 昨年度のTDM実施内容         |             |
| 5.2 TDM施策の効果検証          |             |
| 5.3 今年度の取組方針            |             |

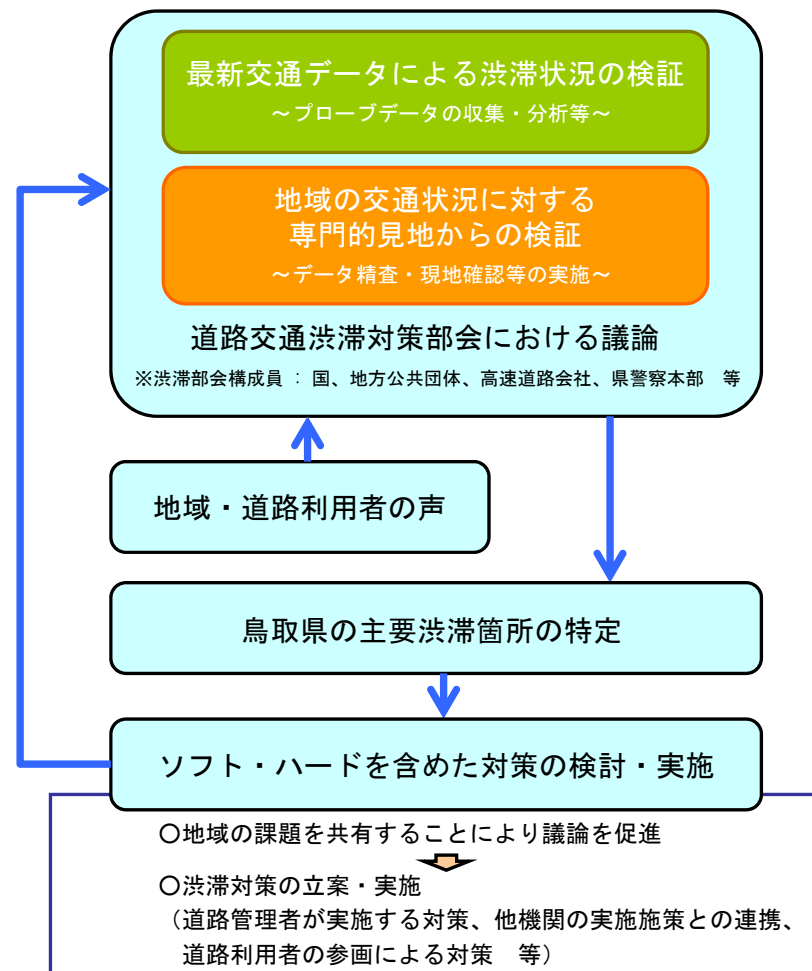
# 1. 渋滞部会の概要

---

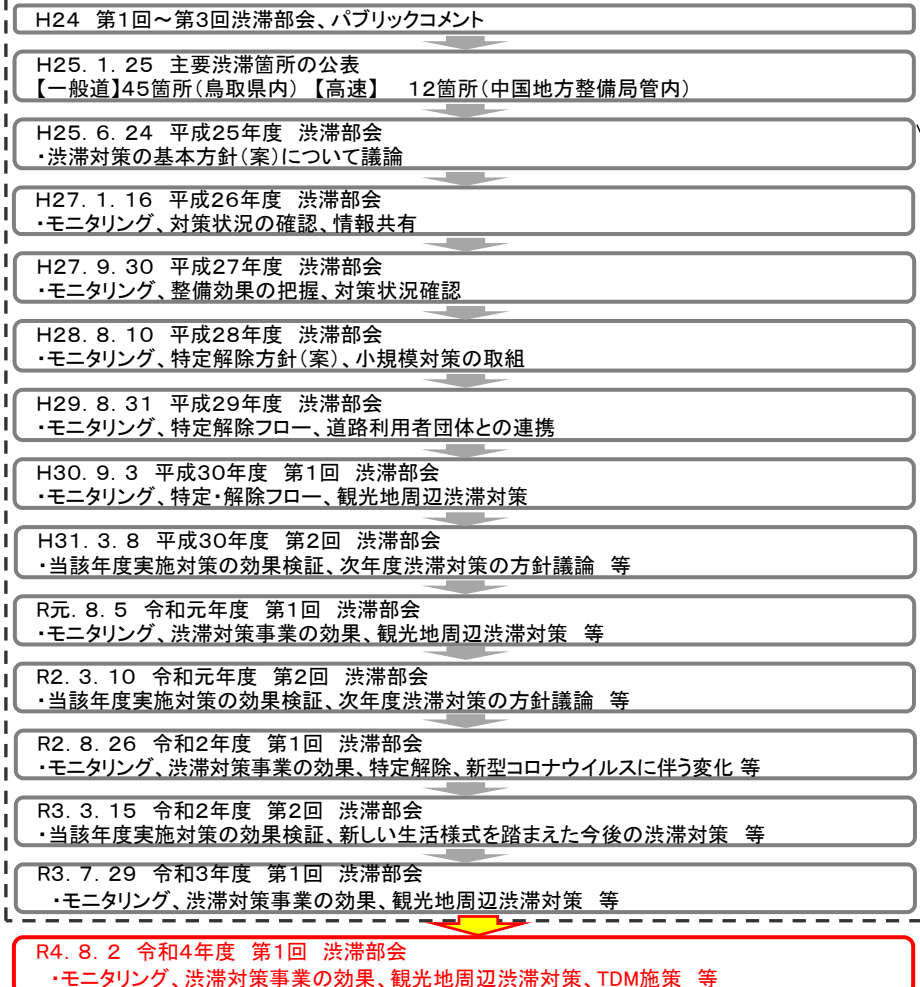
# 1.1 目的と検討経緯

- 【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



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】

・前回の令和3年度第1回鳥取県道路交通渋滞対策部会(R3.7.29)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3年度 第1回鳥取県道路交通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) 交通需要マネジメント(TDM)の検討 | ・交通需要マネジメント(TDM)の効果をきちんと分析すること。 | ・交通需要マネジメント(TDM)の有効性を分析し、今後の展開を検討する。 |

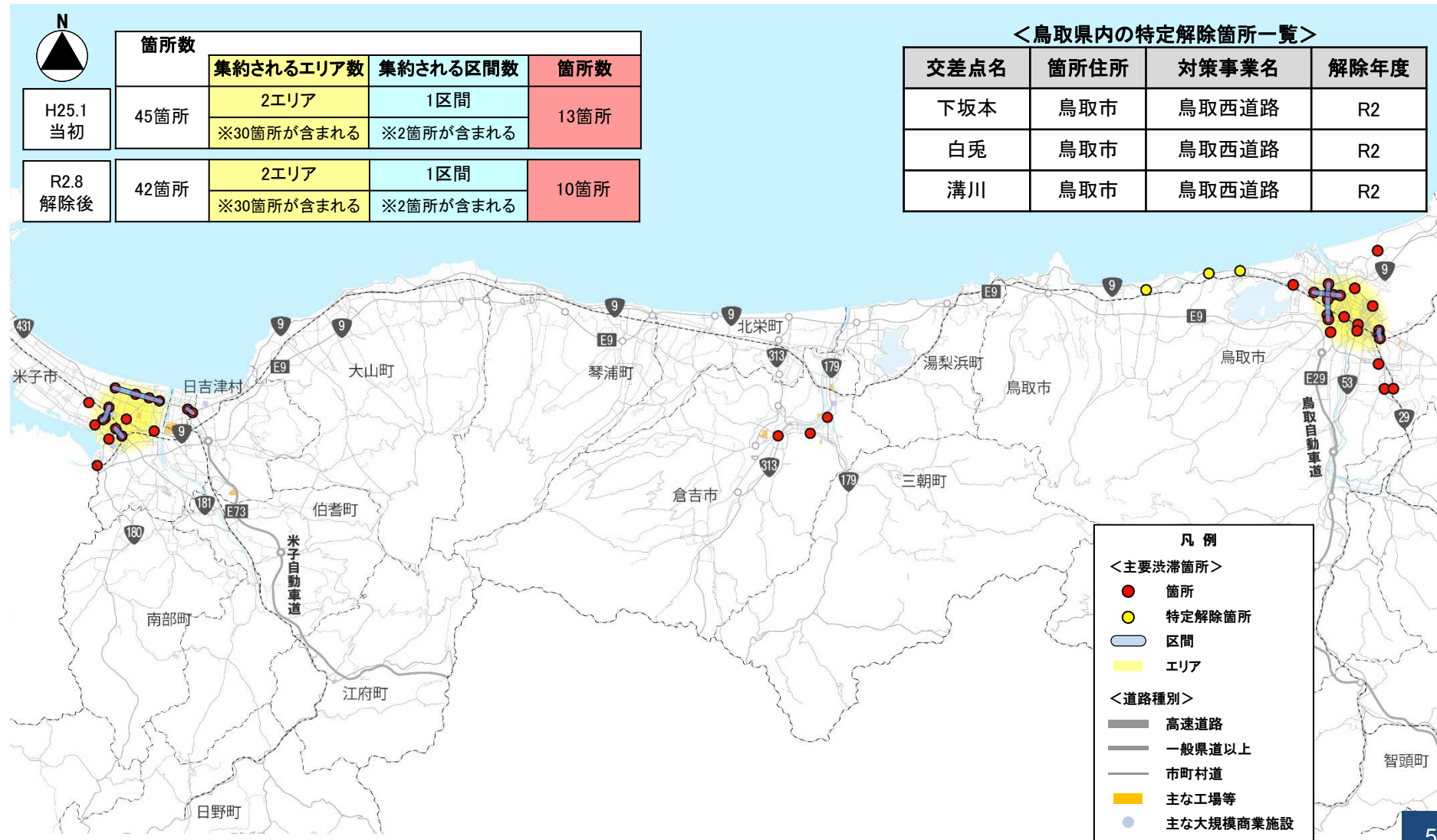
## 2. 主要渋滞箇所(一般道)のフォローアップ

---

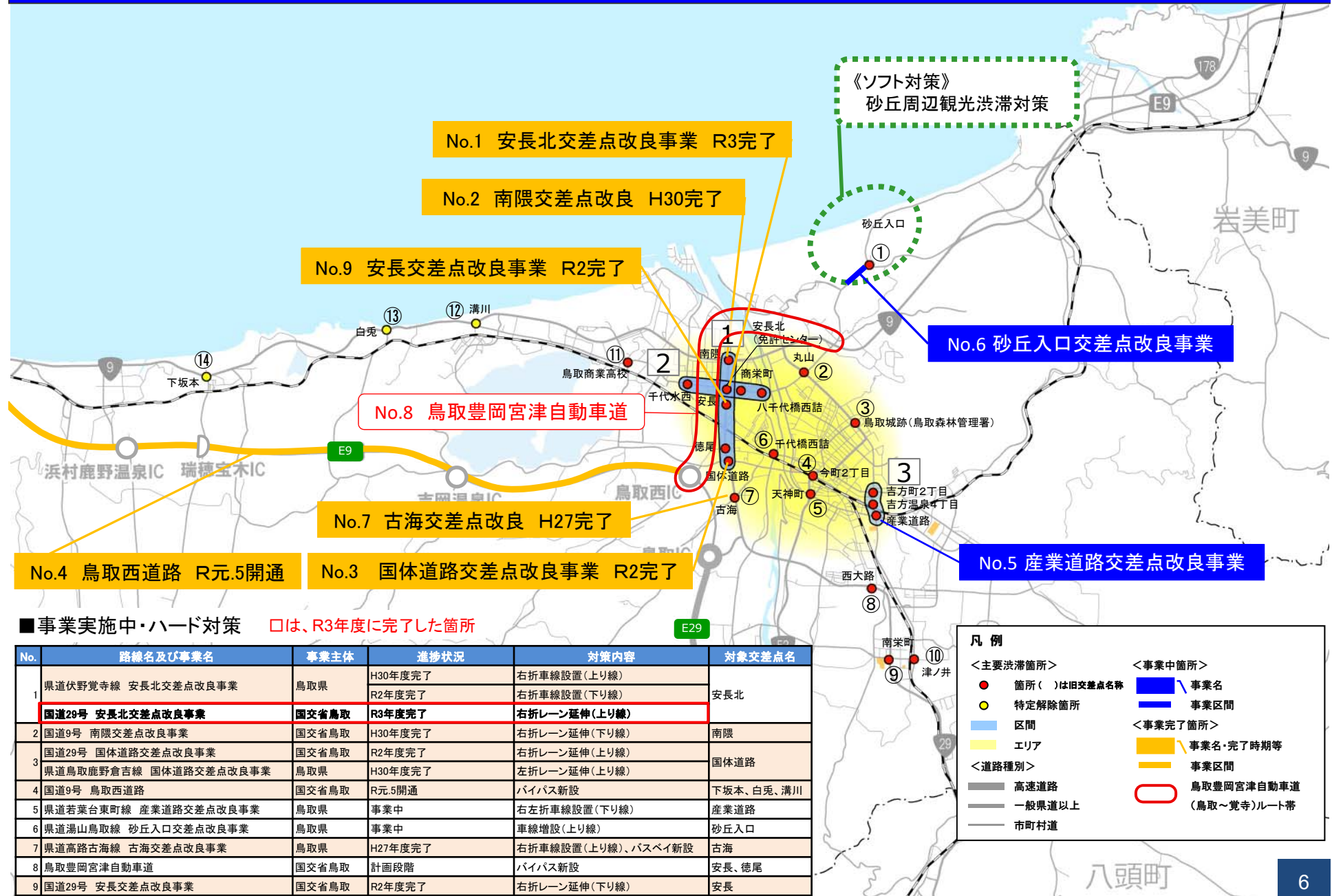
## 2.1 主要渋滞箇所の選定状況

- ・主要渋滞箇所は、当初45箇所(一般道路)を特定。
- ・令和2年8月に3箇所を解除し、現在は、計42箇所。

### ■鳥取県内の主要渋滞箇所(一般道)



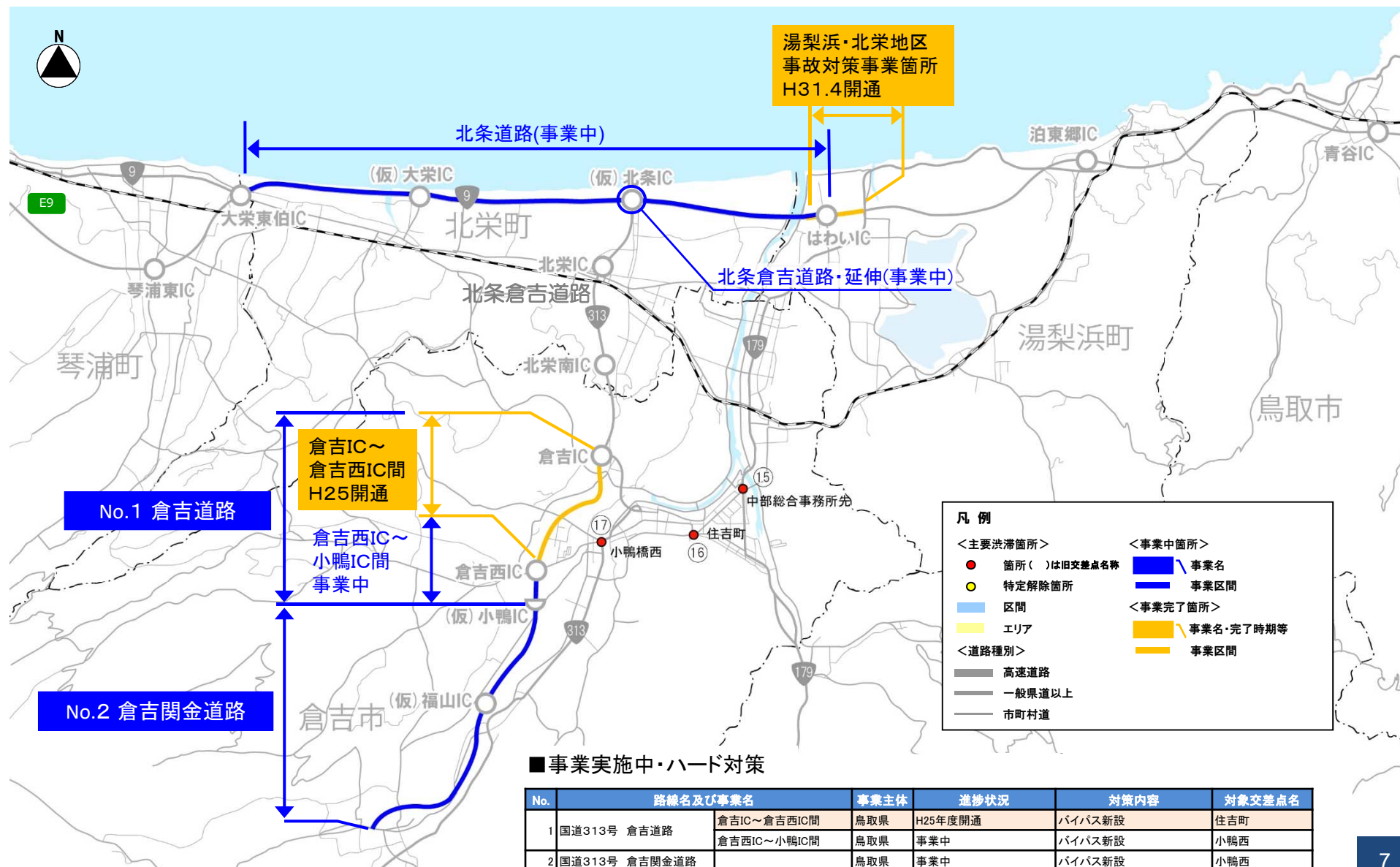
## 2.2 渋滞対策実施状況①(東部地区)



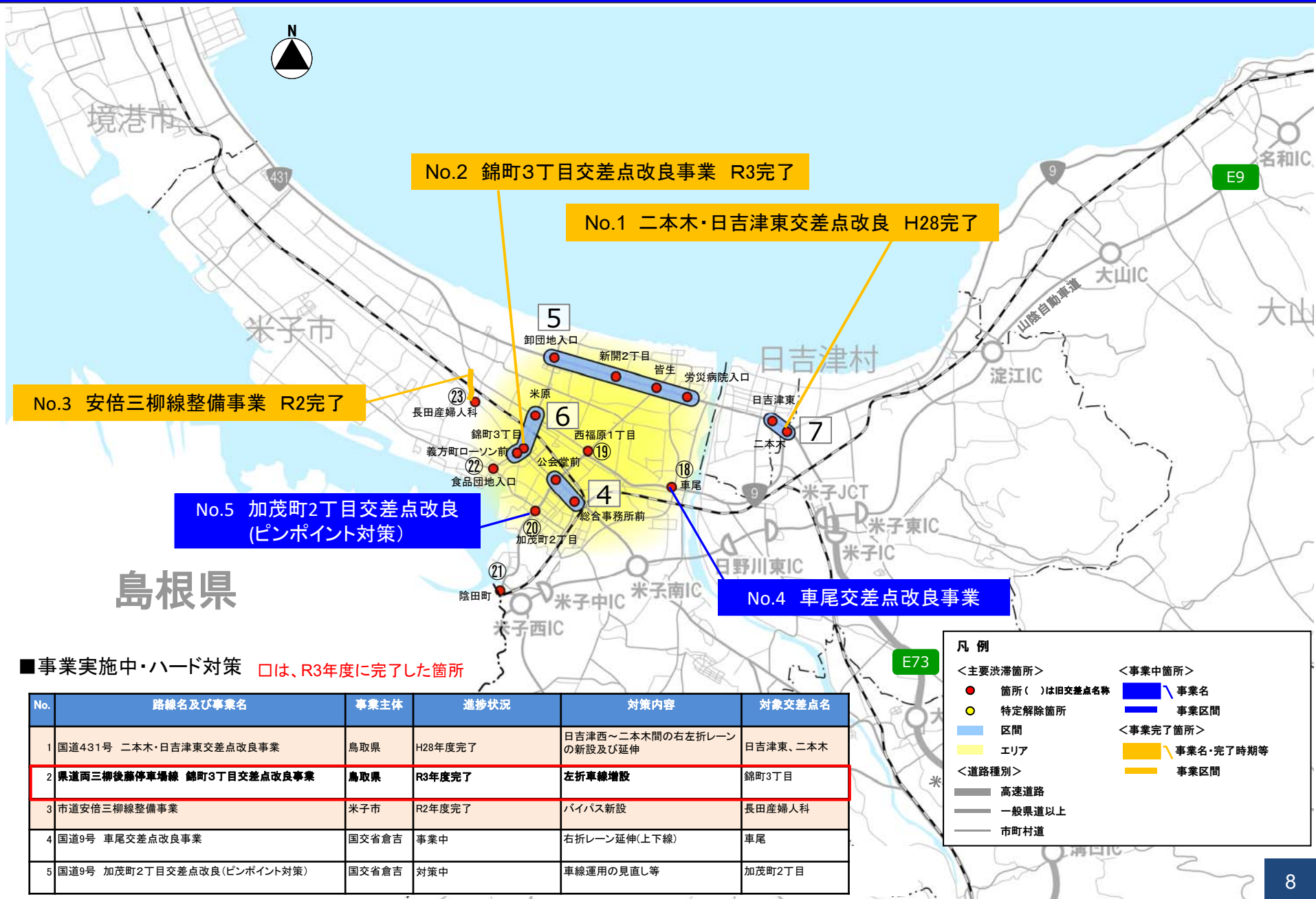


## 2.2 渋滞対策実施状況②(中部地区)

2. 主要渋滞箇所(一般道)のフォローアップ



## 2.2 渋滞対策実施状況③(西部地区)



## 2.2 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するように関係機関と調整を行います。
- ・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。

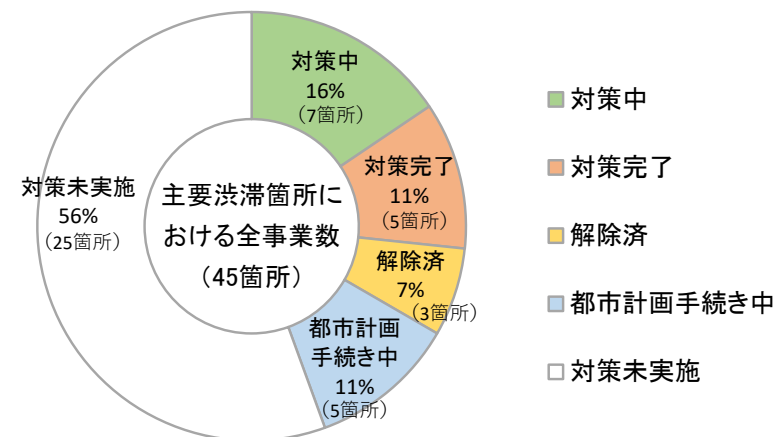
### ■ 渋滞対策実施状況一覧

| 番号 | 交差点名称         | 地区 | 区位置   | 道路<br>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)           |
|    |               |    |       | 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) |
|    |               |    |       | 国         | 交差点改良(南側流入部右折レーン延伸:H3年)          |
| 3  | 南隈            | 東部 | 区間1   | 国         | 交差点改良(東側流入部右折レーン延伸:H30)          |
|    |               |    |       | 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) |
| 4  | 国道道路          | 東部 | 区間1   | 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)           |
|    |               |    |       | 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) |
| 5  | 卸田地入口         | 西部 | 区間5   | 県         |                                  |
| 6  | 加茂町2丁目        | 西部 | ②0    | 国         | 交差点改良(車線運用の見直し:H4年度完成予定)         |
| 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)                |
| 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 | ①6    | 県         | 別線整備(倉吉道路(倉吉IC～倉吉西IC間):H25)      |
|    |               |    | ①7    | 県         | 別線整備(倉吉関金道路)                     |
| 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(県道下り線右折車線新設:H4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:H5年度完成予定)        |
| 31 | 千代橋西詰         | 東部 | ⑥     | 県         |                                  |
| 32 | 小鴨橋西          | 中部 | ①7    | 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<br>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)           |
|    |          |    |     | 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) |
| 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:H4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

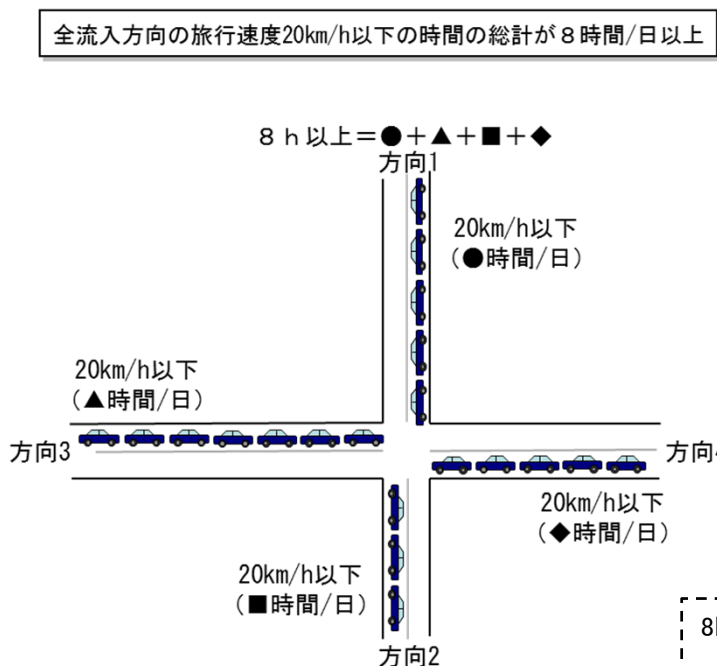
### ■ 渋滞対策実施状況割合



## 2.3 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)



【4支線交差点の例】

| 方向                 | ●●交差点 |      |      |      |
|--------------------|-------|------|------|------|
| 時間帯                | 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<br>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)



## 2.3 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)

- ・選定基準を踏まえ、R4点検結果を反映した一覧表を整理しました。
- ・国体道路交差点・住吉町交差点・安長交差点・徳尾交差点・新開2丁目交差点・西大路交差点・砂丘入口交差点の7箇所については、選定基準をクリアしているが、パブリックコメントによる選定箇所や対策未実施箇所等であるため、引き続きモニタリングを継続します。

### ■旅行速度データ 一覧表(一般道45箇所)

| 番号 | 主要渋滞箇所<br>(交差点名) | 主道路       | 選定<br>基準<br>(データあり<br>支線数×2h) | 旅行速度低下時間数 |           |           |           |           |           |          |          |          |          | 対策完了<br>年度 |
|----|------------------|-----------|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|------------|
|    |                  |           |                               | H24<br>選定 | H26<br>点検 | H27<br>点検 | H28<br>点検 | H29<br>点検 | H30<br>点検 | R元<br>点検 | R2<br>点検 | R3<br>点検 | R4<br>点検 |            |
| 1  | 皆生               | 一般国道431号  | 8                             | -         | 7         | 16        | 25        | 22        | 17        | 20       | 22       | 18       | 11       |            |
| 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       | 18       | 15       | R3         |
| 3  | 南隈               | 一般国道9号    | 8                             | 14        | 11        | 21        | 25        | 27        | 13        | 16       | 11       | 11       | 11       | H30        |
| 4  | 国体道路             | 一般国道29号   | 8                             | 13        | 14        | 7         | 9         | 13        | 7         | 9        | 7        | 6        | 5        |            |
| 5  | 御団地入口            | 一般国道431号  | 8                             | 11        | 7         | 10        | 12        | 10        | 10        | 12       | 12       | 12       | 12       |            |
| 6  | 加茂町2丁目           | 一般国道9号    | 8                             | 15        | 14        | 15        | 28        | 15        | 13        | 28       | 20       | 16       | 14       |            |
| 7  | 西福原1丁目           | 一般国道9号    | 8                             | 8         | 3         | 2         | 13        | 14        | 8         | 15       | 11       | 8        | 7        |            |
| 8  | 公会堂前             | 一般国道9号    | 8                             | 22        | 24        | 26        | 28        | 28        | 25        | 30       | 25       | 25       | 22       |            |
| 9  | 米原               | 両三柳後藤停車場線 | 8                             | 10        | 16        | 20        | 22        | 22        | 20        | 23       | 19       | 20       | 14       |            |
| 10 | 労災病院入口           | 一般国道431号  | 8                             | 8         | 0         | 0         | 7         | 14        | 13        | 16       | 14       | 14       | 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       | 12       |            |
| 12 | 二本木              | 一般国道9号    | 8                             | 12        | 12        | 12        | 13        | 13        | 15        | 15       | 14       | 13       | 12       | H28        |
| 13 | 天神町              | 一般国道53号   | 8                             | 34        | 36        | 37        | 38        | 38        | 38        | 38       | 38       | 38       | 38       |            |
| 14 | 錦町3丁目            | 米子港線      | 6                             | 32        | 24        | 24        | 28        | 36        | 35        | 36       | 36       | 35       | 34       | R3         |
| 15 | 鳥取商業高校           | 鳥取空港布勢線   | 8                             | 17        | 15        | 18        | 19        | 18        | 18        | 21       | 20       | 22       | 21       | R元         |
| 16 | 丸山               | 一般国道53号   | 8                             | 8         | 0         | 15        | 13        | 12        | 11        | 21       | 24       | 22       | 19       |            |
| 17 | 中部総合事務所先         | 一般国道179号  | 8                             | 12        | 12        | 12        | 18        | 14        | 15        | 13       | 13       | 14       | 13       |            |
| 18 | 総合事務所前           | 一般国道181号  | 6                             | 13        | 0         | 0         | 1         | 11        | 13        | 14       | 13       | 13       | 13       |            |
| 19 | 白兎               | 一般国道9号    | 6                             | -         | 0         | 0         | 2         | 2         | 0         | 0        | 0        | 0        | 0        | R元         |
| 20 | 住吉町              | 倉吉福本線     | 6                             | 11        | 0         | 0         | 1         | 2         | 6         | 2        | 3        | 2        | 2        |            |
| 21 | 八千代橋西詰           | 鳥取港線      | 8                             | 8         | 18        | 12        | 12        | 14        | 13        | 13       | 12       | 12       | 13       |            |
| 22 | 南栄町              | 一般国道29号   | 8                             | 10        | 8         | 17        | 24        | 20        | 18        | 21       | 21       | 16       | 16       |            |
| 23 | 吉方町2丁目           | 鳥取国府線     | 8                             | 18        | 17        | 21        | 21        | 23        | 21        | 29       | 24       | 24       | 24       |            |
| 24 | 今町2丁目            | 一般国道53号   | 8                             | 21        | 30        | 34        | 38        | 36        | 22        | 36       | 35       | 30       | 27       |            |
| 25 | 日吉津東             | 一般国道431号  | 6                             | 15        | 3         | 5         | 7         | 2         | 9         | 10       | 11       | 11       | 11       | H28        |
| 26 | 津ノ井              | 若葉台東町線    | 6                             | 7         | 10        | 10        | 16        | 12        | 9         | 11       | 12       | 12       | 13       |            |
| 27 | 陰田町              | 一般国道9号    | 6                             | 27        | 26        | 24        | 27        | 27        | 26        | 25       | 24       | 25       | 25       |            |
| 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       | 12       | 12       |            |
| 29 | 産業道路             | 若葉台東町線    | 8                             | 12        | 11        | 13        | 12        | 15        | 11        | 16       | 16       | 14       | 14       | H30        |
| 30 | 砂丘入口             | 湯山鳥取線     | 6                             | -         | 0         | 2         | 0         | 4         | 11        | 6        | 0        | 0        | 0        |            |
| 31 | 千代橋西詰            | 高路古海線     | 6                             | 14        | 17        | 22        | 18        | 22        | 21        | 22       | 23       | 24       | 19       |            |
| 32 | 小鴨橋西             | 一般国道313号  | 6                             | 21        | 15        | 12        | 12        | 12        | 14        | 14       | 19       | 22       | 22       |            |
| 33 | 義方町ローソン前         | 米子港線      | 4                             | 21        | 22        | 23        | 23        | 24        | 23        | 24       | 24       | 23       | 22       |            |
| 34 | 長田産婦人科           | 外浜街道線     | 6                             | 13        | 17        | 18        | 20        | 18        | 23        | 22       | 17       | 17       | 12       | R2         |

※1

※2

※3

| 番号 | 主要渋滞箇所<br>(交差点名) | 主道路      | 選定<br>基準<br>(データあり<br>支線数×2h) | 旅行速度低下時間数 |           |           |           |           |           |          |          |          |          | 対策完了<br>年度 |
|----|------------------|----------|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|------------|
|    |                  |          |                               | H24<br>選定 | H26<br>点検 | H27<br>点検 | H28<br>点検 | H29<br>点検 | H30<br>点検 | R元<br>点検 | R2<br>点検 | R3<br>点検 | R4<br>点検 |            |
| 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       | 11       | 9        |            |
| 38 | 南栄町              | 伏野覚寺線    | 4                             | 12        | 17        | 16        | 19        | 18        | 8         | 15       | 8        | 9        | 8        |            |
| 39 | 千代水西             | 伏野覚寺線    | 8                             | 21        | 3         | 3         | 23        | 13        | 23        | 30       | 26       | 24       | 16       |            |
| 40 | 安長               | 一般国道29号  | 4                             | 13        | 2         | 0         | 6         | 11        | 12        | 11       | 5        | 1        | 3        |            |
| 41 | 徳尾               | 一般国道29号  | 4                             | 19        | 2         | 0         | 1         | 1         | 0         | 0        | 0        | 0        | 0        |            |
| 42 | 古海               | 一般国道29号  | 8                             | 4         | 1         | 10        | 12        | 12        | 11        | 12       | 12       | 12       | 12       | H27        |
| 43 | 車尾               | 一般国道9号   | 8                             | 10        | 12        | 12        | 21        | 17        | 15        | 17       | 18       | 20       | 17       |            |
| 44 | 新開2丁目            | 一般国道431号 | 4                             | 0         | 0         | 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        | 2        | 3        |            |

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)   | モニタリング継続箇所<br>(R3・R4年度点検で選定基準クリア) |
| 通常選定箇所           | 特定解除箇所                            |
| パブリックコメントによる選定箇所 |                                   |

#### <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年度点検 | H30～R4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～前年9月   | 前年4月～当年3月     |
| 選定基準 | ①②③の条件を全て満たす。又は、④に該当。<br>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)<br>②道路管理者による実感との整合(渋滞の発生状況)<br>③現地確認による補足調査<br>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) |             |               |

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

## 2.4 昨年度完了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

R3.12完成

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したことで、平均旅行速度の改善を確認しました。

### ■位置図



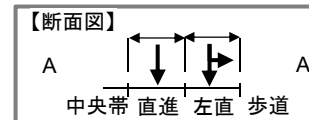
### ■安長北交差点南側右折滞留長延伸により期待される効果

#### 対策前

右折車両の滞留時に、直進交通を阻害

至  
国道  
道路  
交  
差  
点

●:直進車両  
●:左折車両  
●:右折車両



【写真①】



至 伏野



至  
国道  
9  
号

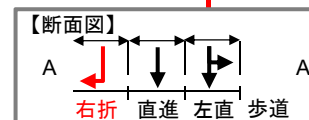
至 覚寺

#### 対策後

右折滞留長を延伸  
(40m⇒80m)

至  
国道  
道路  
交  
差  
点

●:直進車両  
●:左折車両  
●:右折車両



【写真①】



至 伏野



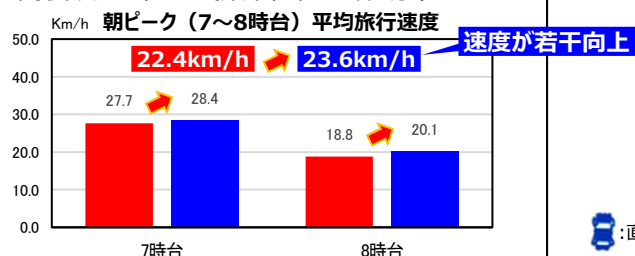
至  
国道  
9  
号

至 覚寺

### ■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12月完了
- 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。

### ■南側流入部の右折滞留長延伸効果



- 対策前後の速度集計  
(ETC2.0プローブデータ)
- 対策前: R3.1~R3.4平日朝ピーク2時間(7時~8時) 平均
- 対策後: R4.1~R4.3平日朝ピーク2時間(7時~8時) 平均
- ※安長北交差点南側流入部直近で集計

## 2.4 昨年度完了の渋滞対策事業の紹介

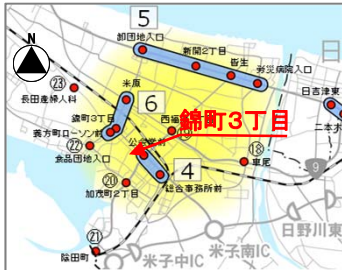
2. 主要渋滞箇所（一般道）のフォローアップ

（（県）両三柳後藤停車場線 錦町3丁目交差点改良事業）

R3.10完成

- ・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R3.10.27に増設しました。
- ・左折車線増設工事完了に伴い、両三柳後藤停車場線(南向)の速度改善が確認されました。

### ■位置図



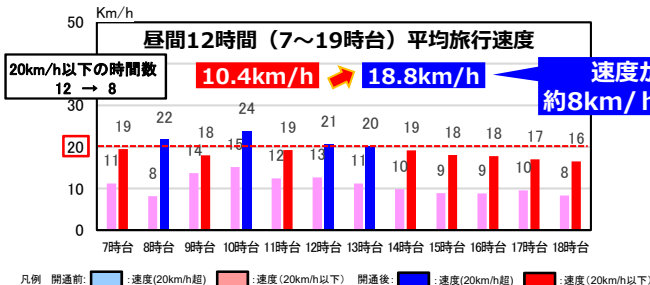
### ■事業の概要

- 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(R3.10完成)
- 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、交差点流入車両を早期に流出し、円滑な交通確保を図ります。

### ■両三柳後藤停車場線の左折車線増設効果



#### □対策前後の速度集計

(ETC2.0プローブデータ)

○対策前: R2.11 平日昼間12時間(7時～19時)平均

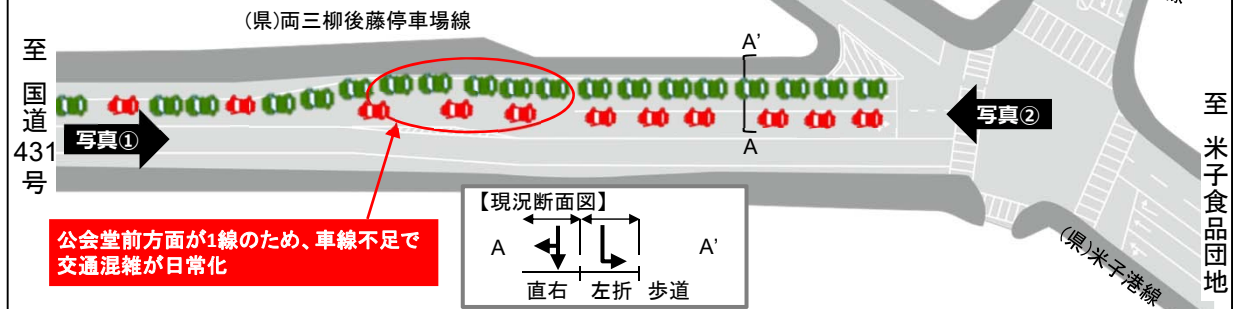
○対策後: R3.11 平日昼間12時間(7時～19時)平均

※錦町3丁目交差点北側流入部直近で集計

### ■国道431号側流入部車線増加により期待される効果

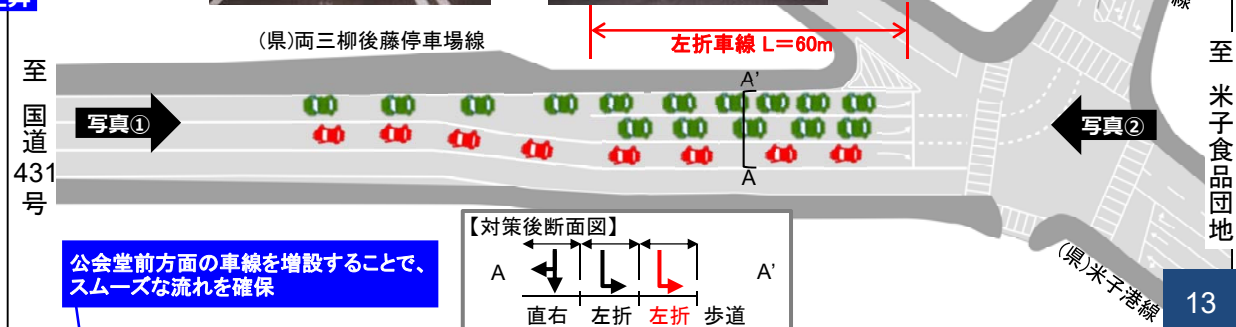
#### 対策前

- 直進車両
- 左折車両
- 右折車両



#### 対策後

- 直進車両
- 左折車両
- 右折車両





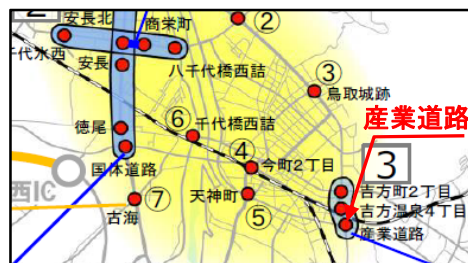
## 2.5 今年度の渋滞対策事業の紹介

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、右折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4年7月

#### ○事業主体

鳥取県

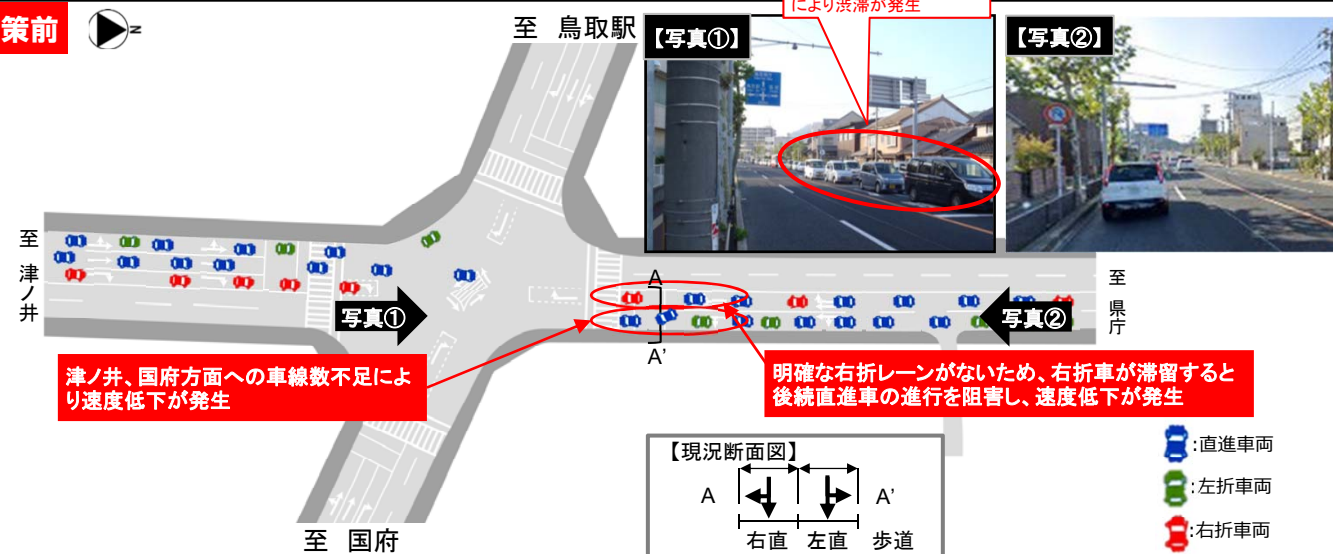
#### ○事業内容

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。

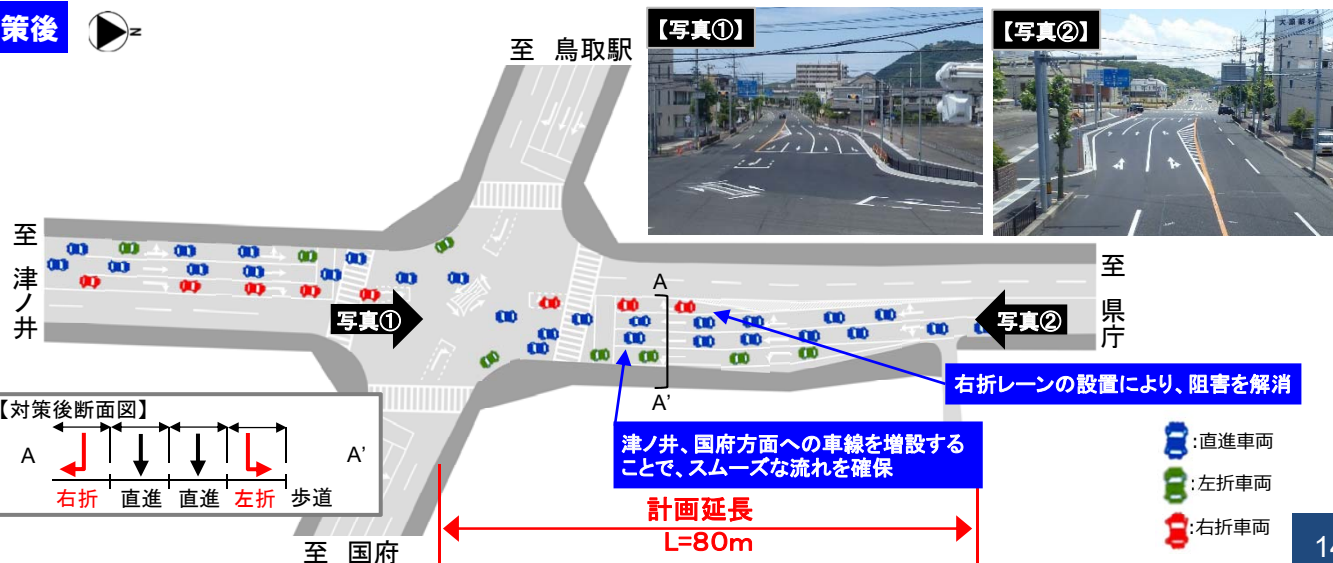
新たに、上り向き右左折レーンを設置し、交差点流入車両を早期に流出し、円滑な交通確保を図ります。

### ■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





## 2.5 今年度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） くずも

- ・車尾交差点は国道9号の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



#### 【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・直の混用レーンに集中
  - ・左折車の滞留が後続直進車を阻害

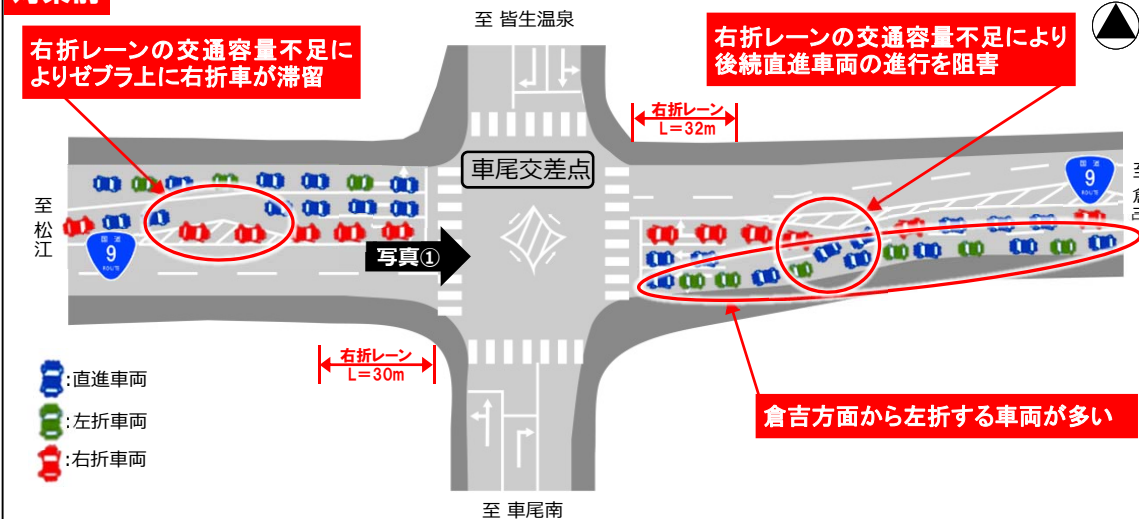


#### ■事業の概要

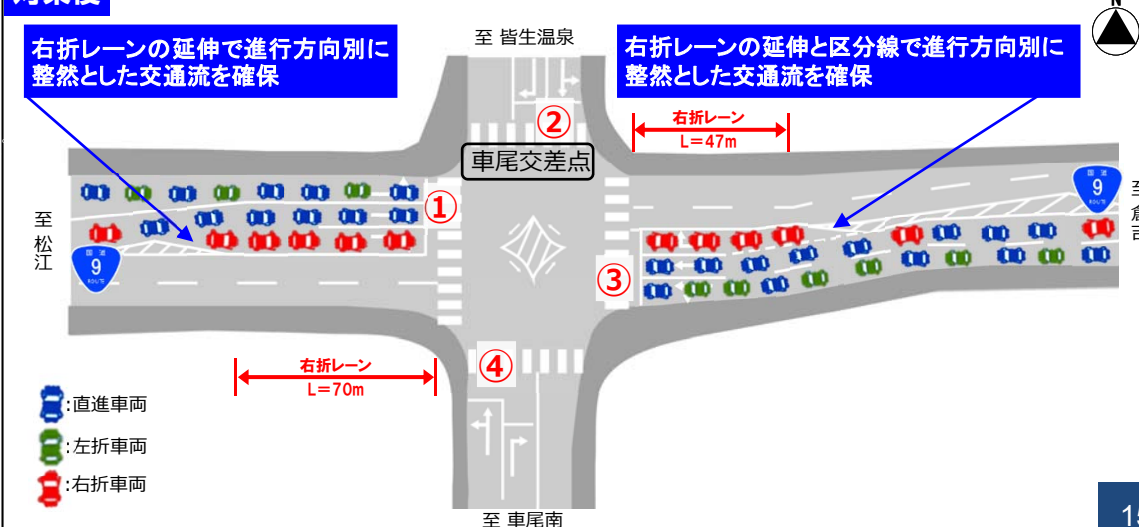
- 事業名  
国道9号 車尾交差点改良（ピンポイント対策）
- 事業期間  
令和4年度（予定）
- 事業主体  
国土交通省倉吉河川国道事務所
- 事業内容  
国道9号流入部は右折レーンの容量不足から、西側はゼブラ上に滞留、東側は後続直進阻害が見られるため、それぞれ右折レーン長を延伸します。

#### ■東西方向の右折レーン延伸により期待される効果

##### 対策前



##### 対策後



## 2.6 今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

### (小規模対策の検討に向けた新技術の活用)

- ・平成28年度より、小さな工夫で見込まれる「小規模対策」にも着目した渋滞対策を進めてきました。
- ・小規模対策を促進させるため、検討に必要なデータ取得を、新技術であるMMSや、引き続きETC2.0プローブ情報等を活用し進めていきます。

#### これまで進めてきた渋滞対策(対策の分類)

|                 |                                                                                                           |
|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ネットワーク整備</b> | 幹線道路ネットワークを整備し、特定路線の通過交通の排除を促進するとともに交通容量の拡大を図り、慢性的な交通渋滞の解消を目指します。<br>【対策例】環状道路、バイパス等                      |
| <b>ボトルネック対策</b> | 交通容量の不足によってボトルネック(隘路)化している交差点の改善を目指します。<br>【対策例】右・左折レーン設置、交差点改良等                                          |
| <b>ソフト対策</b>    | 道路の「利用の仕方の工夫」及び「適切な利用の誘導」によって、円滑な交通流の実現を目指します。<br>【対策例】ノーマイカーデーの推進、公共交通機関の利用促進、信号制御の高度化等                  |
| +               |                                                                                                           |
| <b>小規模対策</b>    | 小さな工夫(低投資・短期間)で効果が見込まれる小規模対策を、要因分析を踏まえ「既存の道路空間内における対応の可能性」の視点から検討します。<br>【対策例】右折レーンの延伸、信号現示の調整、バスの停留所の移設等 |

データ取得の工夫

#### 小規模対策の検討に向けた新技術の活用

##### 道路現況の把握の例

- ・道路構造をMMS(モビルマッピングシステム)を用いて、道路空間情報を把握。
- ・道路台帳が最新でない場合等、簡易にデータ取得し、渋滞対策の検討が可能。

▼調査イメージ



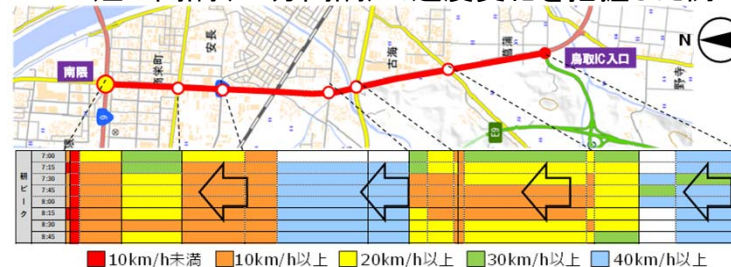
▼データ取得例(鳥取市丸山交差点)



##### 交通現況の把握の例

- ・引き続き、ETC2.0プローブ情報を活用し、最新の交通状況を把握し、対策を検討。

▼短い間隔(15分間隔)で速度変化を把握した例



※平成28年度第1回鳥取県道路交通渋滞対策部会 資料より抜粋、一部加筆

これら新技術を活用し、小規模対策を促進



## 2.6 今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

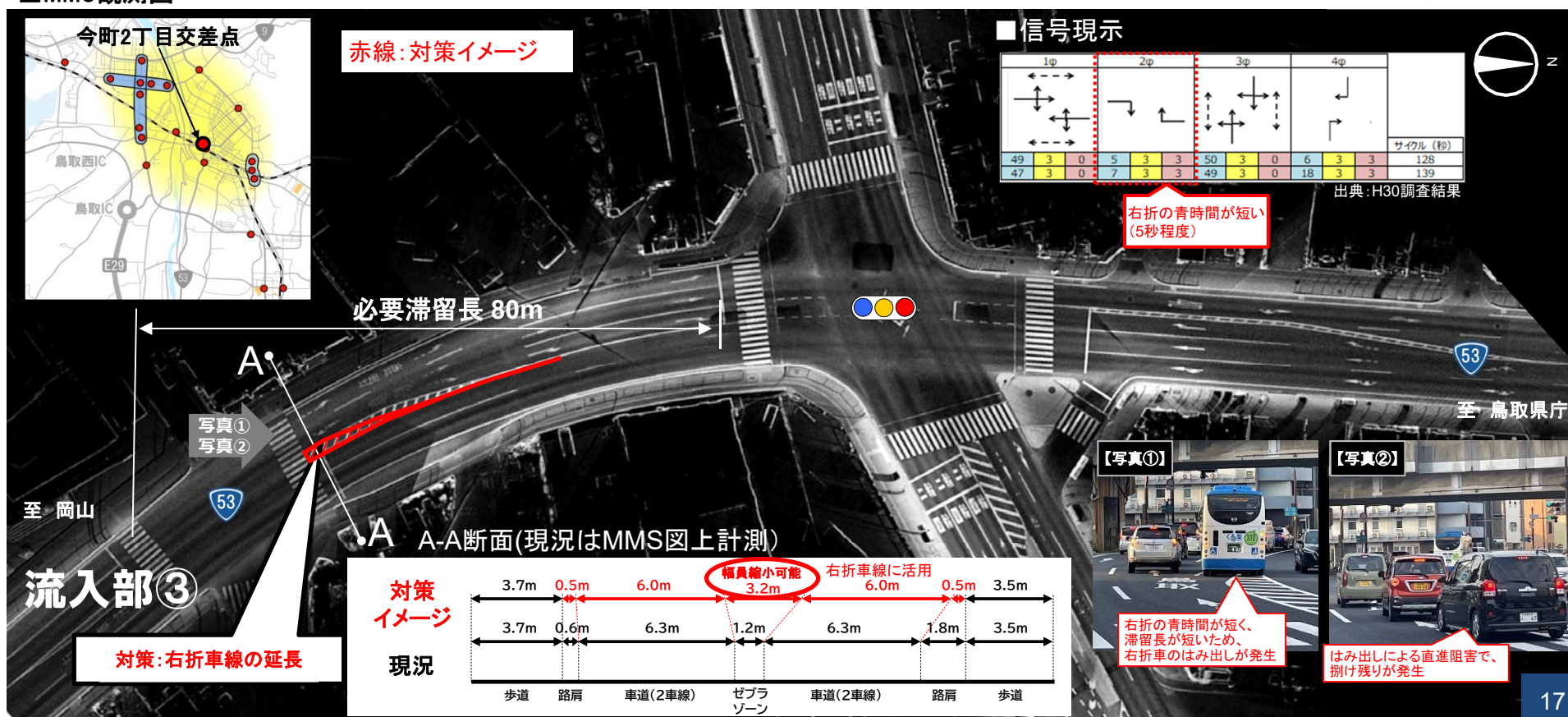
### (MMSを活用した小規模対策可能箇所例①:今町2丁目交差点)

- ・国道53号今町2丁目交差点の流入部③では、右折の青時間が短く、滞留長も短いため、直進阻害が発生。
- ・渋滞対策を検討する上で、MMSで現地撮影を実施し、対策立案に活用。

| 流入部                                              | 渋滞時間帯<br>(R3年度モニタリング) | 渋滞要因<br>(渋滞チェックシート)                                                                                                                           | 要因に対応する<br>道路用地内での対策案   | 考察                                                                          |
|--------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| 流入部③: 国道53号 上り<br>・左折1車<br>・直進1車<br>・右折1車[L=30m] | ・12時間帯<br>→終日渋滞       | ・一時的な交通の集中により捌け残りが発生。<br>・ <u>右折の青時間が短く、滞留長も短いため、直進車線にはみ出しが発生。</u><br>・右折滞留長 朝ピーク 63m<br><u>夕ピーク 80m</u><br><small>※実態調査結果 H30.2.1(木)</small> | ・ <b>ゼブラゾーンを右折車線に活用</b> | ・+10m程度右折車線を延長できる。<br>・ <u>十分な滞留長は確保できないが</u> 、右折車による直進阻害の発生頻度を下げる効果が期待される。 |

※右折滞留長はMMS図上計測

#### ■MMS観測図



### **3.観光地周辺における渋滞対策**

---

## 3.1 鳥取砂丘における渋滞対策の取り組み① (R4GWにおける取り組み)

- ・鳥取砂丘は県内有数の観光スポットであり、5月の大型連休(GW)には、最大で約4万人／日の観光客が訪れます。
- ・鳥取砂丘へは自動車による来訪が主な交通手段となっており、周辺道路では渋滞が発生しています。
- ・鳥取市周辺渋滞対策検討協議会では、迂回誘導のほか臨時駐車場の開設・シャトルバスの運行等の渋滞緩和対策に取り組んでいます。

### ■鳥取市周辺渋滞対策検討協議会の取り組み

| 取り組みの内容                          |        | 実施主体  | H30 | R元 | R2                                  | R3 | R4 |
|----------------------------------|--------|-------|-----|----|-------------------------------------|----|----|
| 臨時駐車場の開設                         | オアシス広場 | 市     | ●   | ●  | 来訪を減らす<br>迂回誘導による緊急事態宣言で<br>取り組みを実施 | ●  | ●  |
|                                  | 岩戸     | 市     | ●   | ●  |                                     | ●  | ●  |
|                                  | 鳥取運輸支局 | 市     |     | ●  |                                     |    |    |
| 臨時駐車場と砂丘を結ぶシャトルバスの運行             |        | 市     | ●   | ●  |                                     | ●  | ●  |
| 迂回誘導(看板・交通誘導員)                   |        | 国・県・市 | ●   | ●  |                                     | ●  | ●  |
| 仮設電光案内看板の設置<br>(駐車場の満空情報等を現地に発信) |        | 県     |     | ●  |                                     |    |    |
| 通行制限・パトロール                       |        | 県警    | ●   | ●  |                                     | ●  | ●  |
| リアルタイム情報発信(渋滞・駐車場状況)             |        | 市・県   | ●   | ●  |                                     | ●  | ●  |
| 迂回案内チラシ                          |        | 県     | ●   | ●  |                                     | ●  | ●  |
| WEBカメラによる道路映像配信                  |        | 県     | ●   | ●  |                                     | ●  | ●  |

注)R4GWにおける主な取り組みについては、次ページで紹介しています。

### ■取り組みの効果

- ・R4年のGWにおける鳥取砂丘周辺の観光客数は約14.6万人(4/29～5/8の7日間)とコロナ禍前並の観光客数となりました。(参考: H28年のGW観光客数は4/29～5/8の7日間で約13.4万人)
- ・最大渋滞長は取り組みが奏功し、1.5km程度(短期間で解消)に留まっています。

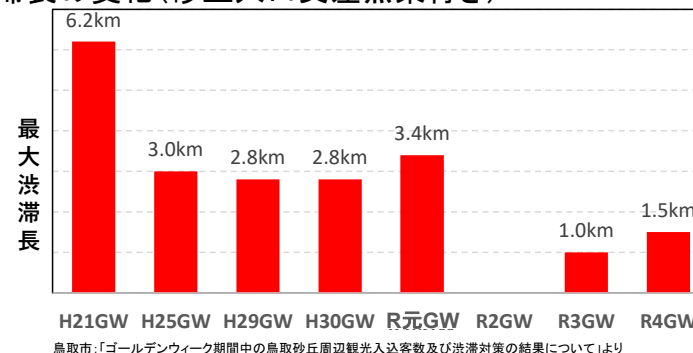
### <参考> 鳥取市周辺渋滞対策検討協議会の概要

- ・構成機関: 鳥取県、鳥取県警察本部、鳥取市、鳥取県土整備事務所、国土交通省鳥取河川国道事務所
- ・活動内容: GW、盆、SW(シルバーウィーク)等の繁忙期における渋滞対策について協議及び取り組みを実施

### ■R4GWの渋滞状況



### ■渋滞長の変化(砂丘入口交差点東行き)



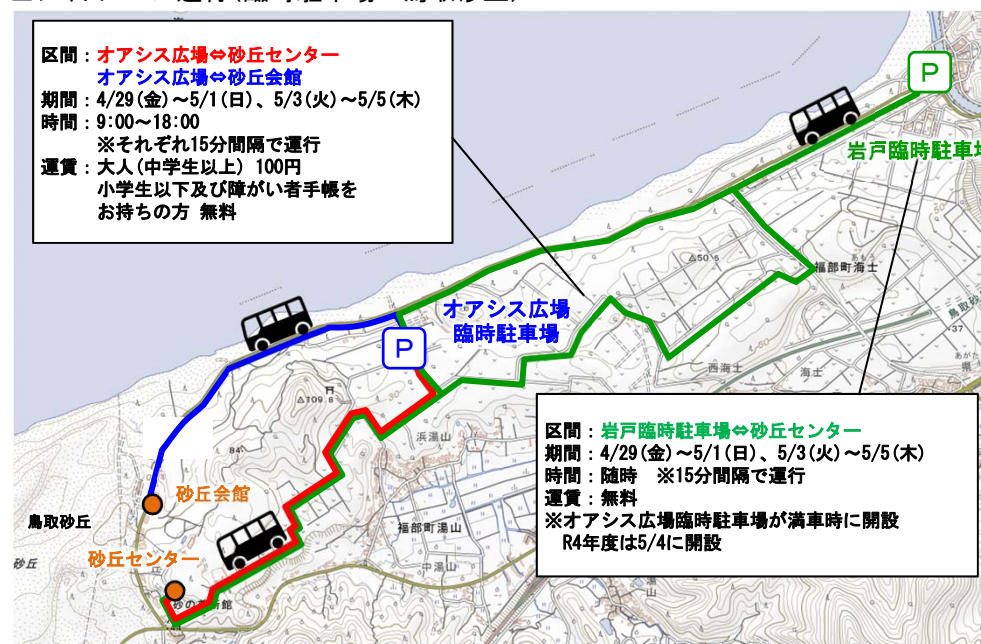


## 3.1 鳥取砂丘における渋滞対策の取り組み② (R4GWにおける取り組み)

- ・鳥取市周辺渋滞対策検討協議会では、渋滞緩和に向けて臨時駐車場の開設、シャトルバスの運行、迂回案内チラシ作成等のソフト対策を大型連休時に実施しています。
- ・昨年はコロナ禍による緊急事態宣言中で渋滞対策は実施しませんでした。令和4年度は例年と同規模同程度の渋滞対策を行いました。
- ・引き続き関係機関が連携して、さらなる渋滞解消に向け取り組んでいきます。

### <R4GWにおける主な取り組み状況>

#### ■シャトルバス運行(臨時駐車場～鳥取砂丘)



#### ■臨時バスの運行状況



#### ■HPでの渋滞状況の提供

WEBで渋滞状況をリアルタイムに確認できるカメラ映像と、概ね30分間隔で渋滞及び駐車場の状況を発信。



#### ・カメラ映像(覚寺交差点)



#### カメラ映像(オアシス広場)



#### ■迂回案内チラシの配布、HPへの掲載 ■臨時駐車場の開設(オアシス広場)



## 4.主要渋滞箇所当初選定後の周辺状況の変化

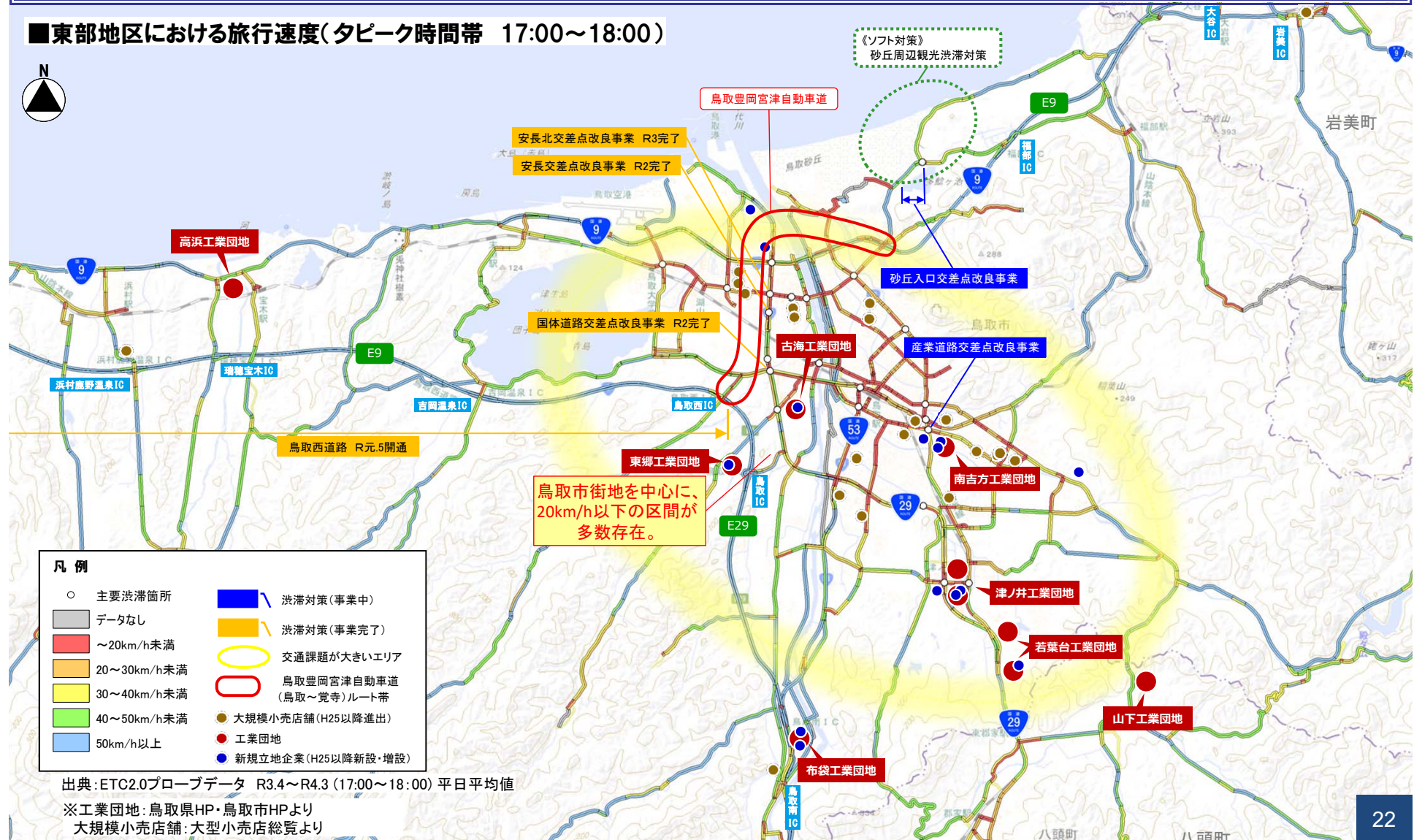
---



## 4.1 東部地区の渋滞状況

- 鳥取東部地区は、鳥取市街地を中心に主要渋滞箇所が集中し、平日タピークに20km/h以下の区間が多数存在。
- 鳥取西道路の整備やピンポイント渋滞対策等を実施してきたものの、市街地を中心に大規模小売店舗や工業団地への企業進出が進んでおり、依然として渋滞等の課題が残るため、継続的にモニタリングを実施。

### ■東部地区における旅行速度(タピーク時間帯 17:00~18:00)





- ### ■中部地区における旅行速度(タピーク時間帯 17:00~18:00)





## 4.3 西部地区の渋滞状況

- ・ 鳥取西部地区は、米子市街地を中心に主要渋滞箇所が集中し、平日朝ピークに20km/h以下の区間が多数存在。
- ・ ピンポイント渋滞対策等を実施してきたものの、依然として渋滞等の課題が残るため、継続的にモニタリングを実施。

### ■西部地区における旅行速度(朝ピーク時間帯 8:00~9:00)



## 5.交通需要マネジメント(TDM)の取組

---

# 5.1 昨年度のTDM実施内容

・R3年度では、TDMとして「渋滞ピークからの分散」と「公共交通への転換」という2つの施策を実施。

## ▼ TDM施策の取り組み内容

|      | 施策①：渋滞ピークからの分散                                                                                                                   | 施策②：公共交通への転換                                                                                                                                 |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 概要   | 国道29号(安長～国道道路)及び、国道道路交差点の朝ピーク時の渋滞緩和を目的に、道路上への看板設置とHP等を用いて、出発時間の分散を促す。                                                            | ノルデ運動への参加促進を後押しするため、ETC2.0を用いて鳥取市内の渋滞状況・公共交通利用の社会的・個人的意義を説明した資料を作成し、自動車利用者の公共交通利用への転換を促す。                                                    |
| 実施内容 | <ul style="list-style-type: none"> <li>HP、Twitter(「鳥取県道路交通渋滞対策部会」委員へ依頼予定)</li> <li>チラシの道の駅への掲示(6箇所)</li> <li>沿道への看板設置</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>HP、Twitter(「鳥取県道路交通渋滞対策部会」委員へ依頼予定)</li> <li>チラシの道の駅への掲示(6箇所)</li> <li>ノルデ運動参加企業への資料配布(全5社)</li> </ul> |
| 効果検証 | ①ETC2.0<br>②CCTV映像<br>③WEBアンケート                                                                                                  | ①WEBアンケート                                                                                                                                    |

### ■沿道への看板設置(渋滞ピークを避ける)



### ■チラシ



### ■Twitterへの投稿





## 5.2 TDM施策の効果検証

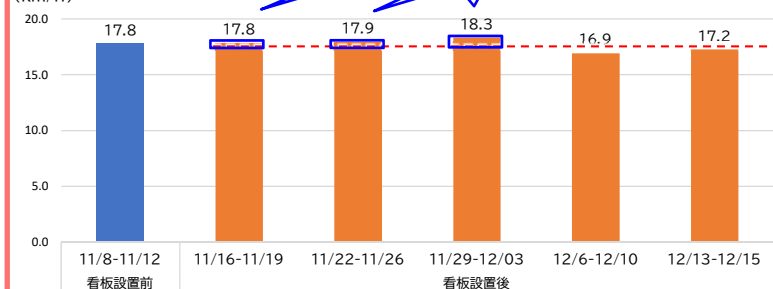
5. 交通需要マネジメント（TDM）の取組

### （施策1：渋滞ピークの分散 検証①旅行速度の変化）

- 看板設置箇所(方向)の看板設置前後の旅行速度の変化について、看板設置前後で国体道路交差点を起点に速度低下が連続していた区間で検証した。検証結果として、一部で旅行速度の向上が見られたものの、20km/h以下を推移しており、課題は残存している。

#### 国道29号(上り)

(km/h)

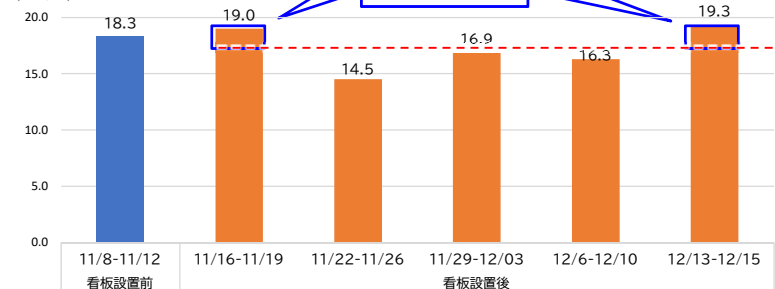


#### ▲看板設置前後の分散呼びかけ時間の旅行速度の変化

出典:ETC2.0プローブデータ R3.11.8~R3.12.15 平日 7:45~8:15

#### 鳥取鹿野倉吉線(上り)

(km/h)

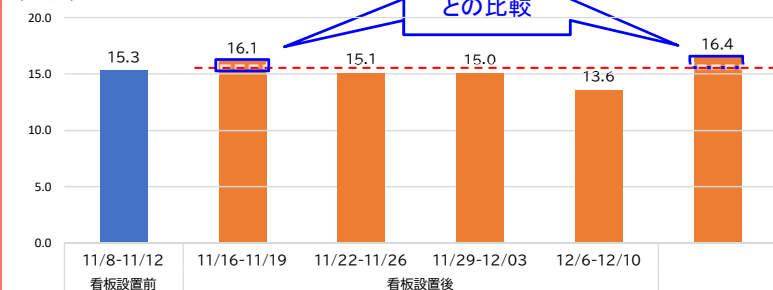


#### ▲看板設置前後の分散呼びかけ時間の旅行速度の変化

出典:ETC2.0プローブデータ R3.11.8~R3.12.15 平日 7:45~8:15

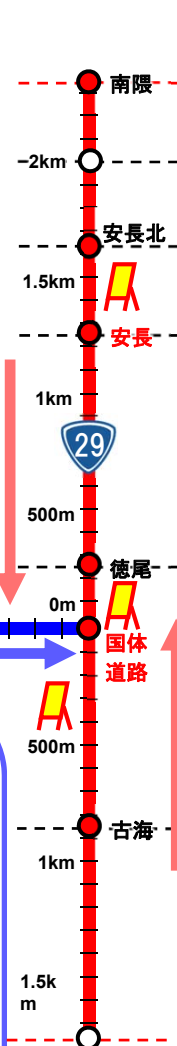
#### 国道29号(下り)

(km/h)



#### ▲看板設置前後の分散呼びかけ時間の旅行速度の変化

出典:ETC2.0プローブデータ R3.11.8~R3.12.15 平日 7:45~8:15





## 5.2 TDM施策の効果検証

5. 交通需要マネジメント（TDM）の取組

### （施策1：渋滞ピークの分散 検証②アンケート結果）

- ・ 取り組みへの認知度が約3割にとどまる。認知媒体としては、看板による周知効果が高い。（取組を認知している人64人のうち13人）
- ・ 参加者は通過時間を変更したことで時間短縮を実感。積極的に参加したい方が約1割、条件が合えば約4割と、概ね半数に参加意向あり。

|             | 国体道路交差点の朝ピーク時利用（7：00-9：00）利用頻度                                                                                                                                                                                           |                                                                                    |                                                                   | 分析結果                                                                                                                                                    |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|             | よく使う方（週1回以上） n=151                                                                                                                                                                                                       | たまに使う方（週1回未満） n=102                                                                | 使わない方 n=104                                                       |                                                                                                                                                         |
| 取組実施の認知     | <p>知っていた 31% (n=47)<br/>知らなかった 69% (n=104)</p>                                                                                                                                                                           | <p>知っていた 15% (n=15)<br/>知らなかった 85% (n=87)</p>                                      | <p>知っていた 2% (n=2)<br/>知らなかった 98% (n=102)</p>                      | ⇒よく使う方でも、<br><b>3割の認知にとどまる</b>                                                                                                                          |
| 認知媒体        | <p>道路脇の看板 81% (n=38)<br/>チラシ 23% (n=11)<br/>ロコミ 11% (n=5)<br/>(n=47 ※複数回答有)</p>                                                                                                                                          | <p>道路脇の看板 73% (n=11)<br/>チラシ 27% (n=4)<br/>Twitter 20% (n=3)<br/>(n=15 ※複数回答有)</p> | —                                                                 | ⇒道路脇の看板が<br><b>周知効果が高い</b>                                                                                                                              |
| 取組への参加      | <p>認知していた方 35% (=13人/47人)<br/>回答者全体 9% (=13人/357人)</p>                                                                                                                                                                   | <p>認知していた方 0% (=0人/15人)<br/>回答者全体 0% (=0人/357人)</p>                                | —                                                                 | ⇒よく使う方のみ <b>取組に参加</b><br><b>約1割</b> が参加                                                                                                                 |
| 同様の取組への参加意向 | <p>積極的に参加 7% (n=10)<br/>条件が合えば参加 44% (n=67)<br/>その他 49% (n=74)</p>                                                                                                                                                       | <p>積極的に参加 5% (n=5)<br/>条件が合えば参加 32% (n=33)<br/>その他 63% (n=64)</p>                  | <p>積極的に参加 3% (n=3)<br/>条件が合えば参加 30% (n=31)<br/>その他 67% (n=70)</p> | ⇒よく使う方では、 <b>積極的に参加</b><br><b>したい方が約1割、条件が合</b><br><b>えばが約4割と、概ね半数に参</b><br><b>加意向あり。</b><br>⇒取り組みの <b>認知度を向上す</b><br><b>れば、参加率の向上が期待</b><br><b>できる</b> |
| 取組効果の実感     | <div>よく使う方の中</div> <div>参加した方 n=13</div> <div>参加していない方 n=24</div> <p>交差点で全く渋滞に繋がらなかった 23% (n=3)<br/>変更前より渋滞が短くなり、早く通過できた 69% (n=9)<br/>特に変わらなかった 8% (n=1)<br/>変更前より渋滞が長くなり、通過に時間が掛かった 8% (n=1)<br/>よくわからない 17% (n=4)</p> |                                                                                    |                                                                   | ⇒参加者は通過時間を変更した<br>ことで <b>時間短縮</b> を実感。<br>参加していない方が渋滞緩和を<br>実感するまでの変化はなかった。                                                                             |

## 5.3 今年度の取組方針

- ・今年度も施策①および施策②の継続して実施する。なお、施策①では、新たにYouTubeチャンネルでTDM施策に関する動画配信も行う。
- ・上記に加えて、OD分析やアンケート内容の拡充を行い、最も効果的なTDM（広報・周知方法の拡充、内容の改善等）についても検討を行う。

| 効果検証<br>結果 | 施策①：渋滞ピークからの分散                                                                                                                                                                                                                         | 施策②：公共交通への転換                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|            | <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 旅行速度の向上は見られなかったが、施策実施によって増加を抑えられた可能性</li> <li>➢ 参加者は通過時間を変更したことで<u>時間短縮を実感したが</u>、施策の<u>認知率は3割、参加者は62人のうち13人とどまる。</u></li> <li>➢ 今後の参加意向として、積極的な参加は約1割、<u>条件が合えば約4割と半数に参加意向あり。</u></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 今後の参加意向としては、<u>積極的な参加は約2割(3人)、条件が合えば約4割(5人)と半数意向に参加意向あり。</u></li> <li>➢ 渋滞へ関心が約6割(8人)と社会的な課題は訴えられたが、<u>公共交通利用での個人レベルでのメリットは関心が低く(最大で約2割(3人))、訴えかけが弱かった可能性。</u></li> <li>➢ 主な理由として、<u>便数の少なさと最寄り駅がない</u>、というものが挙げられた。</li> </ul>                  |
| 改善の<br>方向性 | 施策①：渋滞ピークからの分散                                                                                                                                                                                                                         | 施策②：公共交通への転換                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|            | <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 認知率が3割にとどまることや条件が合えば約半数に参加意向ありということ踏まえ、<u>広報・周知をさらに強化し、より多くの方が取組に参加頂くことで渋滞緩和に繋がる可能性</u>がある。</li> <li>➢ 目的地が不明確であり、<u>OD分析など利用者の実態について分析</u>が必要。</li> </ul>                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 中長期的な視点では、継続した取り組みで社会的に認知されれば、近年“健康経営”等で着目される社員の健康や満足度向上を視点に、企業の始業時間変更を訴えかけていくことにもつながると考えられる。</li> <li>➢ 今後のOD分析やアンケート調査の拡充により、<u>利用者の実態について分析</u>することが重要である。</li> <li>➢ <u>広報の拡大や公共交通利用の社会的・個人的意義を発信するにより参加者を増加</u>させ、渋滞緩和効果の発現を目指す。</li> </ul> |

今年度も施策①、施策②を継続実施。（施策①では、新たにYouTubeチャンネルでTDM施策に関する動画発信も実施。）  
上記に加えて、OD分析やアンケート内容の拡充を行い、最も効果的なTDMの検討も行う。

### 今年度の具体的な取組内容

|      | 施策①：渋滞ピークからの分散                                                                                                                      |                    | 施策②：公共交通への転換                                                                              |                    |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| 概要   | 国道29号（安長～国体道路）及び、国体道路交差点の朝ピーク時の渋滞緩和を目的に、出発時間の分散を促す。                                                                                 |                    | ノルデ運動への参加促進を後押しするため、ETC2.0を用いて鳥取市内の渋滞状況・公共交通利用の社会的・個人的意義を説明した資料を作成し、自動車利用者の公共交通利用への転換を促す。 |                    |
| 実施内容 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・チラシ・ポスターの設置</li> <li>・HP、Twitter</li> <li>・Youtubeチャンネルでの動画発信</li> <li>・沿道への看板設置</li> </ul> | 分散を呼びかける期間<br>・1週間 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・HP、Twitter</li> <li>・チラシ・ポスターの設置</li> </ul>       | 分散を呼びかける期間<br>・1週間 |