

令和５年度 第１回鳥取県道路交通渋滞対策部会

日時：令和５年８月２２日（火） 13:30～

場所：鳥取河川国道事務所１階 第１会議室

会 議 次 第

１．開会

２．議事

- １）渋滞部会の概要
- ２）主要渋滞箇所（一般道）のフォローアップ
- ３）観光地周辺における渋滞対策
- ４）交通需要マネジメント（TDM）の取組み
- ５）主要渋滞箇所解除フロー（案）
- ６）主要渋滞箇所当初選定後の周辺状況の変化

３．閉会

<配布資料>

- ・出席者名簿、配席表
- ・資料１ 鳥取県道路交通渋滞対策部会規約
- ・資料２ 本編資料

鳥取県道路交通渋滞対策部会規約

(名称)

第1条 本会は、「鳥取県道路交通渋滞対策部会」(以下、部会という)と称する。

(設置)

第2条 部会は、「鳥取県幹線道路協議会」規約第3条の4の規定に基づき、設置する。

(目的)

第3条 部会は、鳥取県における総合的な渋滞対策を推進することを目的とする。

(事業)

第4条 部会は、前条の目的を達成するため、次の事項について検討する。

- (1) 渋滞プログラムの策定に関すること
- (2) 実施にあたっての連絡調整
- (3) その他、本会の目的達成に必要と認められる事項

(組織)

第5条 部会は、別表に掲げる委員により構成するものとする。

(役員)

第6条 部会には、次の役員を置く。

部会長 1名

副部会長 1名

- 1 部会長は、部会を代表し、会務を総括する。
- 2 副部会長は、部会長を補佐し、部会長に事故あるときは、その職務を代行する。

(運営)

第7条 本部会は、必要に応じて部会長が招集する。

(事務局)

第8条 事務局は、鳥取県県土整備部道路企画課に置く。

(規約の改正)

第9条 本規約の改正は部会の決議によらなければならない。

(附則)

本規約は平成16年2月12日から施行する。

(附則)

本規約は平成24年7月23日から施行する。

(附則)

本規約は平成25年6月24日から施行する。

(附則)

本規約は平成28年8月31日から施行する。

(附則)

本規約は平成30年9月3日から施行する。

(附則)

本規約は令和3年7月29日から施行する。

別表

国土交通省中国地方整備局	企画部	広域計画課長	(部会長)
		道路計画課長	
	道路部	地域道路課長	
		交通対策課長	
	鳥取河川国道事務所	事務所長	
		計画課長	
		道路管理第二課長	
	倉吉河川国道事務所	事務所長	
		調査設計課長	
		道路管理課長	
国土交通省中国運輸局	交通政策部	環境・物流課長	(副部会長)
	鳥取運輸支局	首席運輸企画専門官	
西日本高速道路株式会社	中国支社	企画調整課長	
鳥取県警察本部	交通部	交通規制課長	
		交通指導課長	
		道路企画課長	
鳥取県	県土整備部	道路建設課長	
一般社団法人	鳥取県トラック協会	専務理事	
一般社団法人	鳥取県バス協会	専務理事	
一般社団法人	鳥取県ハイヤータクシー協会	専務理事	

令和5年度 第1回鳥取県道路交通渋滞対策部会

令和5年8月22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 令和5年度部会の議題	
2. 主要渋滞箇所(一般道)のフォローアップ	 P. 4
2.1 鳥取県内の主要渋滞箇所位置図	
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 整備効果の検証	
2.5 令和5年度 対策実施箇所	
2.6 今後の対策予定箇所	
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	
3.2 ビッグデータを活用した人流分析ツールの実装と活用	
3.3 とりみちinfo=鳥取市版簡易スマートモビリティ事業	
4. 交通需要マネジメント(TDM)の取り組み	 P. 28
4.1 鳥取東部都市圏におけるTDMの導入について	
4.2 令和4年度のTDM実施内容	
4.3 TDM施策の効果検証	
4.4 令和5年度以降の取り組み(案)	
5. 主要渋滞箇所解除フロー(案)	 P. 37
5.1 主要渋滞箇所解除フロー(案)について	
5.2 解除フローの検討	
6. 主要渋滞箇所当初選定後の周辺状況の変化	 P. 45
6.1 東部地区の渋滞状況	
6.2 中部地区の渋滞状況	
6.3 西部地区の渋滞状況	

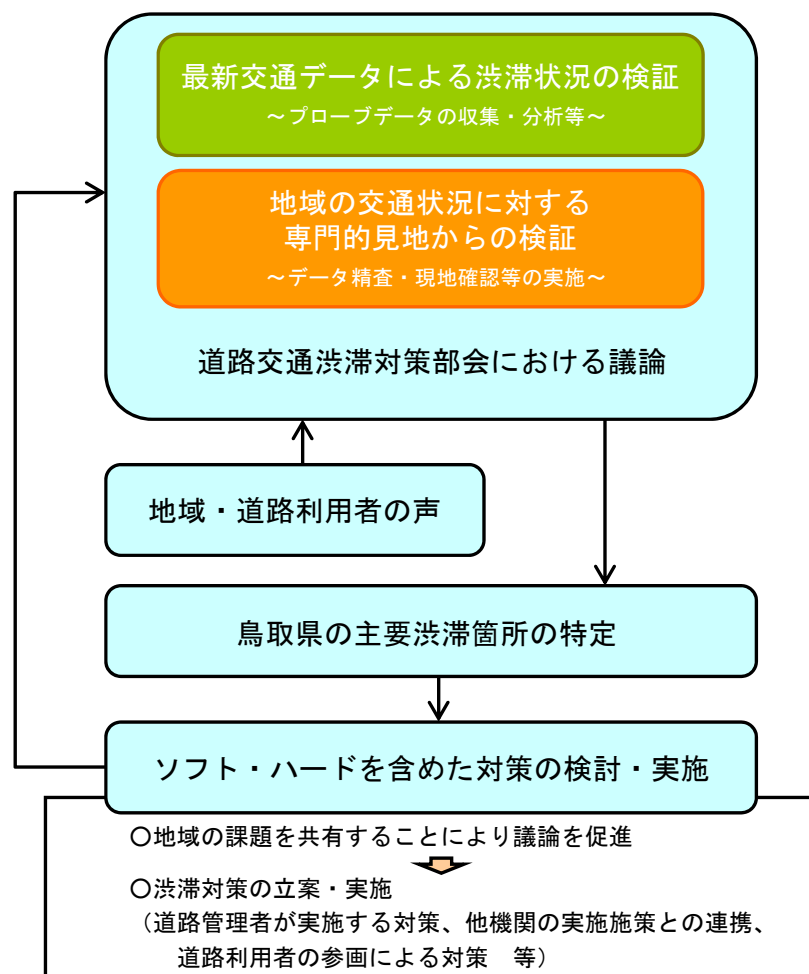
1. 渋滞部会の概要

1.1 目的と検討経緯

1. 渋滞部会の概要

- 【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しました。そして、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。

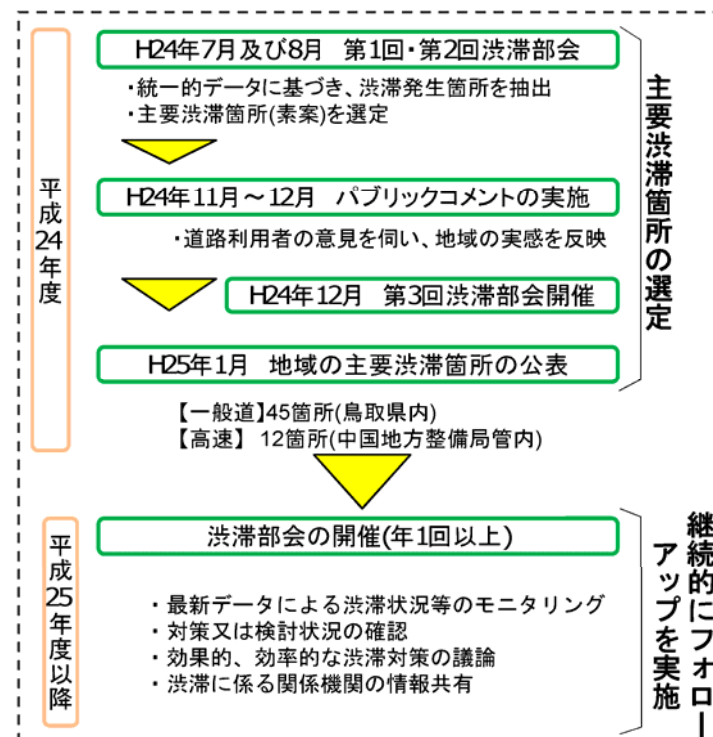
◆ 対策検討のマネジメントサイクル



鳥取県道路交通渋滞対策部会の構成メンバー

鳥取県警察本部、鳥取県、西日本高速道路株式会社、(一社)鳥取県トラック協会、(一社)鳥取県バス協会、(一社)鳥取県ハイヤータクシー協会、国土交通省中国運輸局、中国地方整備局

◆ これまでの取り組み



1.2 令和5年度部会の議題

1. 渋滞部会の概要

・令和5年度部会における議題は以下の通りです。

平成24年度

主要渋滞箇所の公表※

平成25年1月25日 公表

※一般道路（鳥取県内）45箇所

平成25年度以降
（フォローアップ実施）

最新データによる渋滞状況等のモニタリング
整備効果の検証

平成29年度 規約改正

道路利用者団体の参画
（トラック協会、バス協会、ハイヤータクシー協会）

令和5年度

＜本日の議題＞

主要渋滞箇所（一般道）のフォローアップ

観光地周辺における渋滞対策

交通需要マネジメント（TDM）の取組み

主要渋滞箇所解除フロー（案）

主要渋滞箇所当初選定後の周辺状況の変化

令和5年8月22日
第1回渋滞部会

2. 主要渋滞箇所(一般道)のフォローアップ

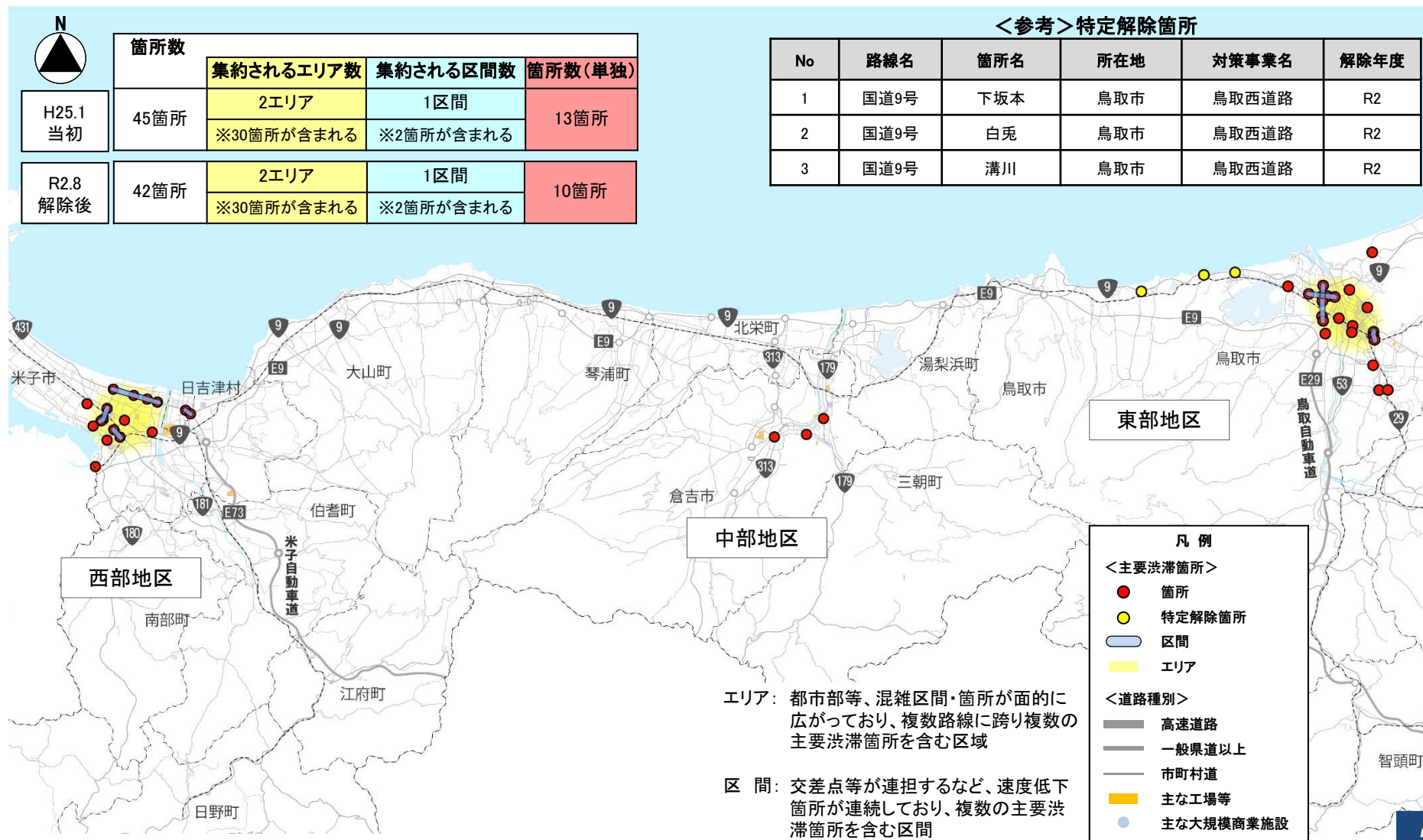
- ・鳥取県内主要渋滞箇所(一般道) N=42箇所(R5.4時点)
 - 東部地区(鳥取市域) N=22箇所
 - 中部地区(倉吉市域) N=3箇所
 - 西部地区(米子市域) N=17箇所

2.1 鳥取県内の主要渋滞箇所位置図

2. 主要渋滞箇所(一般道)のフォローアップ

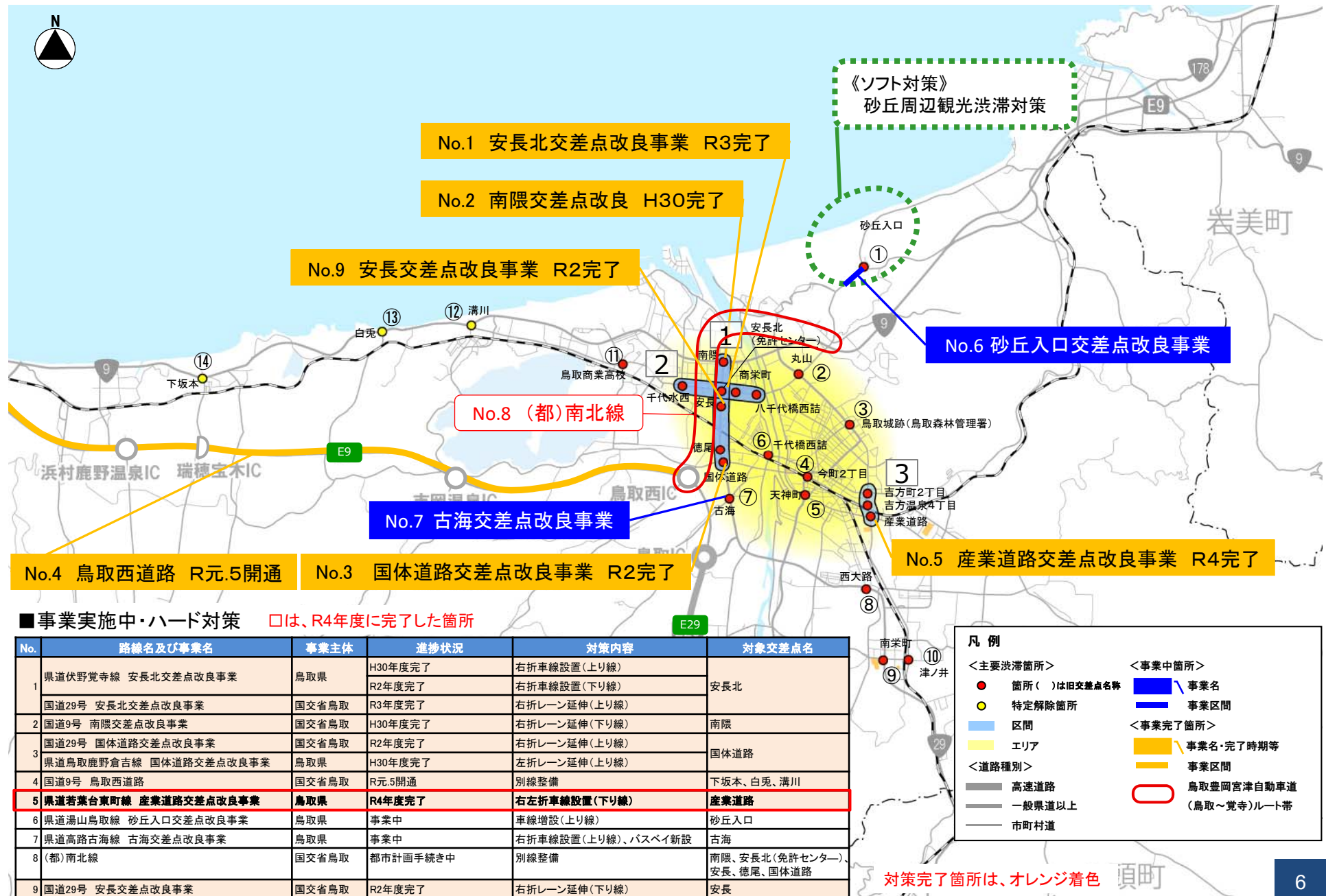
- ・平成24年度渋滞部会において45箇所を選定し、平成25年1月に公表しました。
- ・令和2年8月に3箇所を解除し、令和5年4月時点では、計42箇所へ減少しました。

■ 鳥取県内の主要渋滞箇所(一般道)



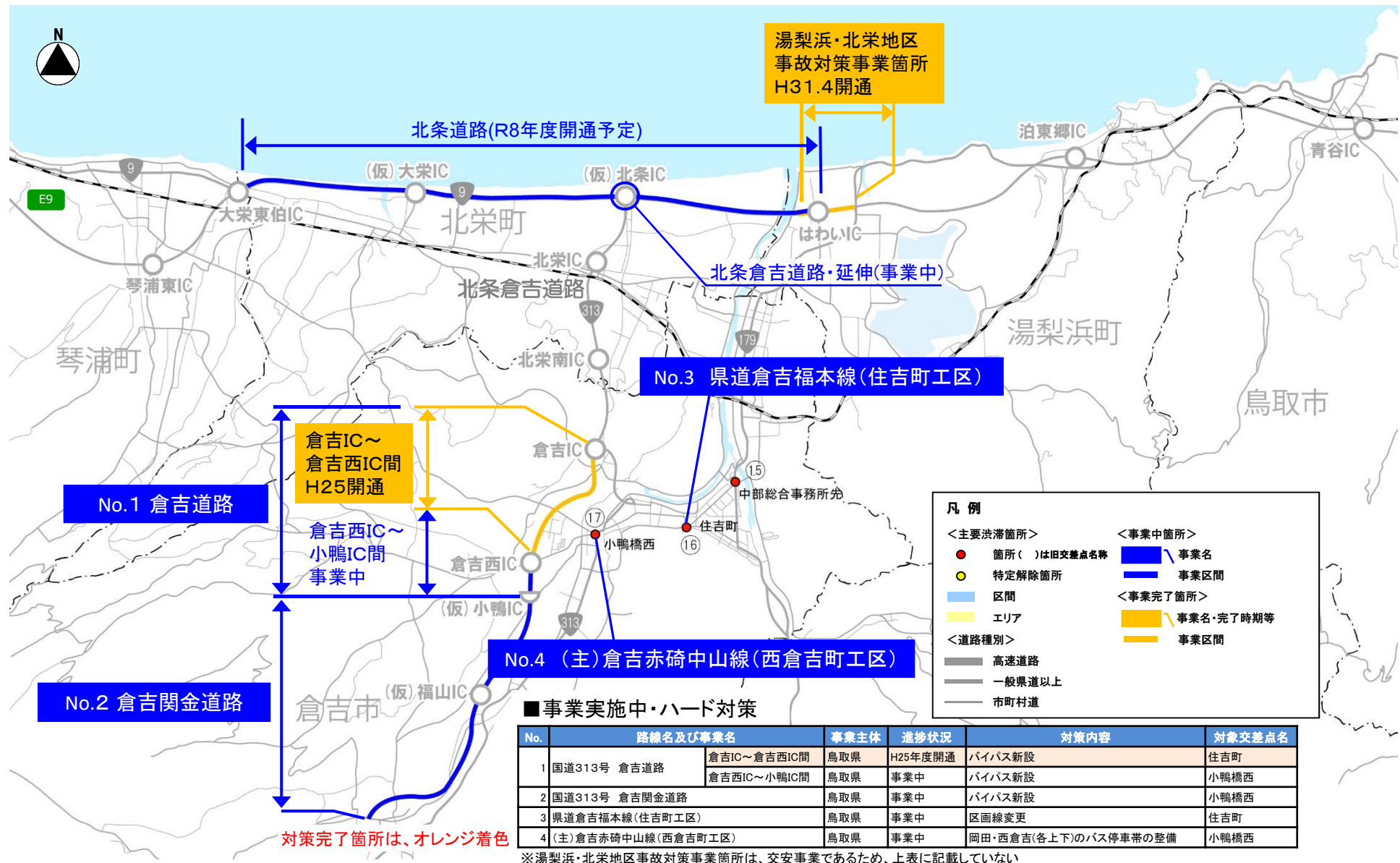
2.2 渋滞対策実施状況①(東部地区)

2. 主要渋滞箇所(一般道)のフォローアップ



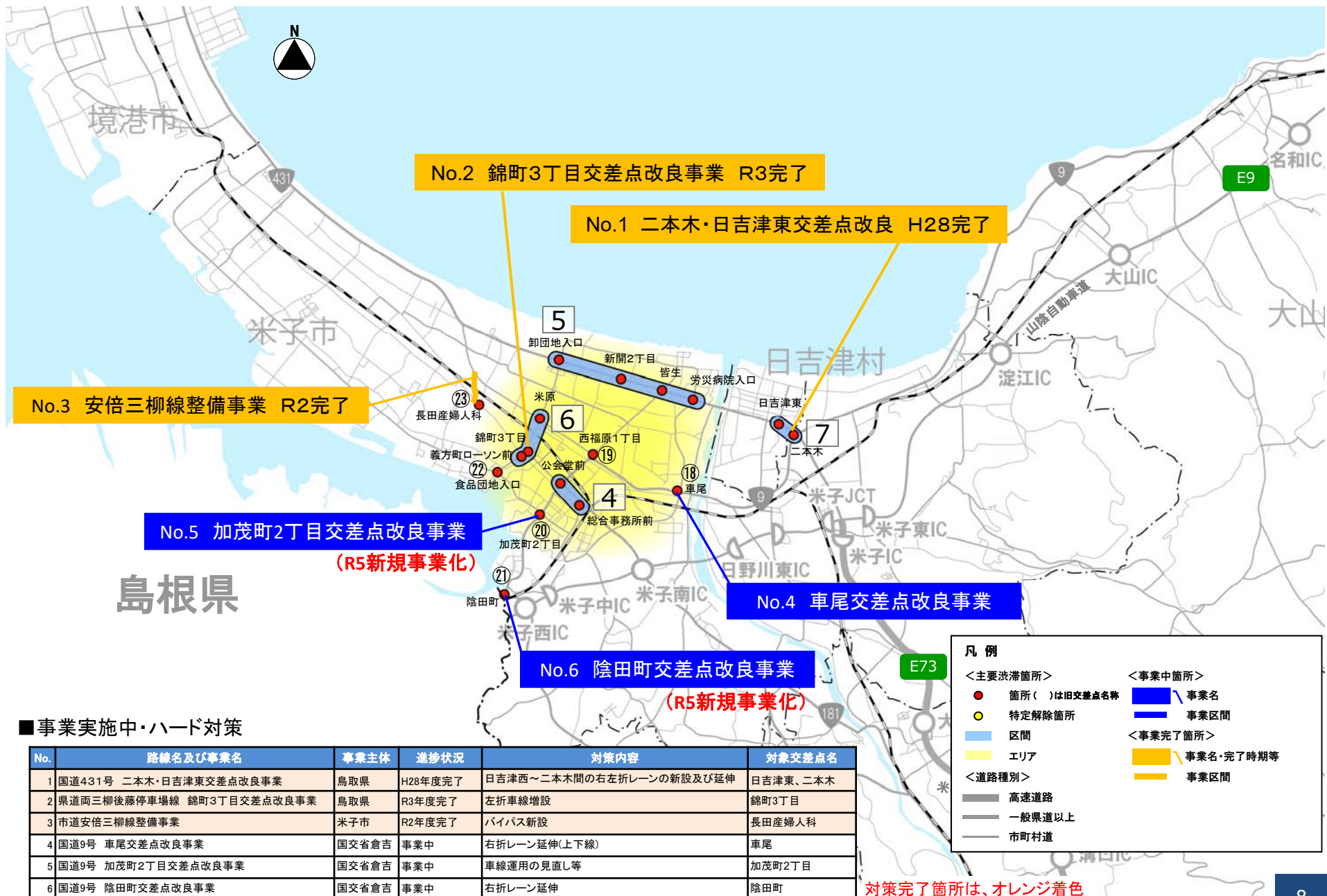
2.2 渋滞対策実施状況②(中部地区)

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. 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（まとめ）

2. 主要渋滞箇所（一般道）のフォローアップ

- ・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。

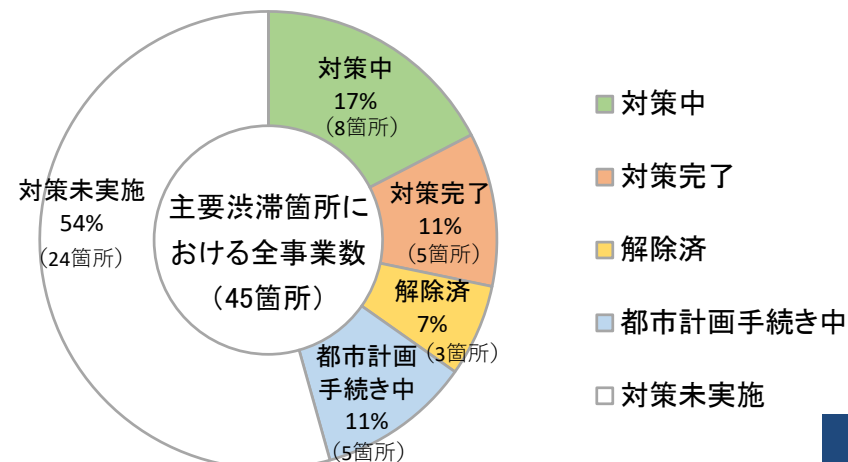
■ 渋滞対策実施状況一覧

番号	交差点名称	地区	区位置	道路 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12	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：R2）
				国	別線整備（（都）南北線：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：R3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（（都）南北線：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：R2）
				国	別線整備（（都）南北線：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	⑭	国	交差点改良（車線運用の見直し等）
7	西福原1丁目	西部	⑬	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	⑫	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：R3）
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	白兎	東部	—	国	解除済
20	住吉町	中部	⑯ ⑰	県	別線整備（倉吉道路（倉吉IC～倉吉西IC間）：H25）
				県	別線整備（倉吉関金道路）
				県	ピンポイント対策（区画線設置工事：R5予定）
				県	
21	八千代橋西詰	東部	区間2	県	
22	南栄町	東部	⑨	県	
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	⑳	国	交差点改良（右折レーン延伸）
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：R4）
30	砂丘入口	東部	①	県	交差点改良（県道上り線車線増設：R5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）
				県	周辺バス停車帯整備（岡田・西倉吉（各上下）のバス停車帯の整備）

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	⑭	県	別線整備（市道安倍三柳線：R2）
35	清川	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	南栄町	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：R2）
41	徳尾	東部	区間1	国	別線整備（（都）南北線：都市計画手続き中）
				国	別線整備（（都）南北線：都市計画手続き中）
42	古海	東部	⑦	県	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	⑯	国	ピンポイント対策（右折誘導標示設置：R5予定）
44	新開2丁目	西部	区間5	県	交差点改良（国道9号上下右折レーン延伸：R5）
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

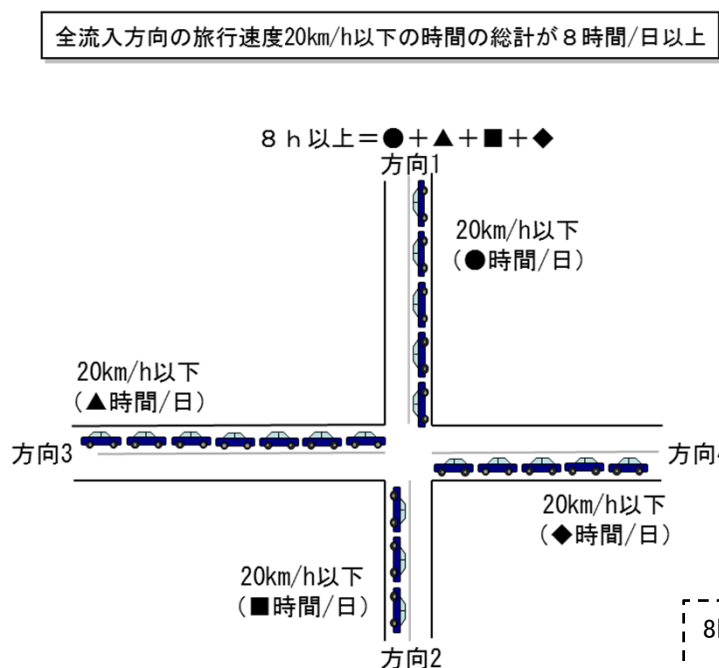


2.3 主要渋滞箇所のモニタリング① モニタリング方法

2. 主要渋滞箇所(一般道)のフォローアップ

- ・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 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、R5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・砂丘入口交差点・安長交差点・徳尾交差点・新開2丁目交差点・西大路交差点の7箇所は、選定基準をクリアしていますが、パブリックコメントによる選定箇所又は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 (交差点名)	主道路	選定 基準 (データあり 支線数×2h)	旅行速度低下時間数											対策完了 年度
				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	R3 点検	R4 点検	R5 点検	
1	皆生	一般国道431号	8	-	7	16	25	22	17	20	22	18	11	14	
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	15	R3
3	南隈	一般国道9号	8	14	11	21	25	27	13	16	11	11	11	12	H30
4	国体道路	一般国道29号	8	13	14	7	9	13	7	9	7	6	5	4	
5	卸団地入口	一般国道431号	8	11	7	10	12	10	10	12	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	19	
7	西福原1丁目	一般国道9号	8	8	3	2	13	14	8	15	11	8	7	10	
8	公会堂前	一般国道9号	8	22	24	26	28	28	25	30	25	25	22	22	
9	米原	両三柳後藤停車場線	8	10	16	20	22	22	20	23	19	20	14	16	
10	労災病院入口	一般国道431号	8	8	0	0	7	14	13	16	14	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	
12	二本木	一般国道9号	8	12	12	12	13	13	15	15	14	13	12	13	H28
13	天神町	一般国道53号	8	34	36	37	38	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	29	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	23	R元
16	丸山	一般国道53号	8	8	0	15	13	12	11	21	24	22	19	17	
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	12	
18	総合事務所前	一般国道181号	6	13	0	0	1	11	13	14	13	13	13	12	
19	白兎	一般国道9号	6	-	0	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	2	
21	八千代橋西詰	鳥取港線	8	8	18	12	12	14	13	13	12	12	13	14	
22	南栄町	一般国道29号	8	10	8	17	24	20	18	21	21	16	16	20	
23	吉方町2丁目	鳥取国府線	8	18	17	21	21	23	21	29	24	24	24	23	
24	今町2丁目	一般国道53号	8	21	30	34	38	36	22	36	35	30	27	28	
25	日吉津東	一般国道431号	6	15	3	5	7	2	9	10	11	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	13	
27	除田町	一般国道9号	6	27	26	24	27	27	26	25	24	25	25	26	
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	13	
29	産業道路	若葉台東町線	8	12	11	13	12	15	11	16	16	14	14	9	R4
30	砂丘入口	湯山鳥取線	6	-	0	2	0	4	11	6	0	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	17	
32	小鴨橋西	一般国道313号	6	21	15	12	12	12	14	14	19	22	22	23	
33	義方町ローソン前	米子港線	4	21	22	23	23	24	23	24	24	23	22	17	
34	長田産婦人科	外浜街道線	6	13	17	18	20	18	23	22	17	17	12	13	R2

※1

※2

※3

番号	主要渋滞箇所 (交差点名)	主道路	選定 基準 (データあり 支線数×2h)	旅行速度低下時間数											対策完了 年度
				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	R3 点検	R4 点検	R5 点検	
35	溝川	一般国道9号	6	4	7	12	13	13	2	2	0			0	R元
36	下坂本	一般国道9号	6	0	0	0	1	1	1	1	0			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	7	
38	南栄町	伏野覚寺線	4	12	17	16	19	18	8	15	8	9	8	8	
39	千代水西	伏野覚寺線	8	21	3	3	23	13	23	30	26	24	16	17	
40	安長	一般国道29号	4	13	2	0	6	11	12	11	5	1	3	3	
41	徳尾	一般国道29号	4	19	2	0	1	1	0	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	12	
43	車尾	一般国道9号	8	10	12	12	21	17	15	17	18	20	17	18	
44	新開2丁目	一般国道431号	4	0	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	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 (R4・R5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～R5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。 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)		

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

(県) 若葉台東町線 産業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

R4年度完成

- ・産業道路交差点は、北側(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の阻害が発生していました。
- ・R4年度に北側流入部の右左折レーンを増設し、北側(県庁方面)の速度改善が確認されました。

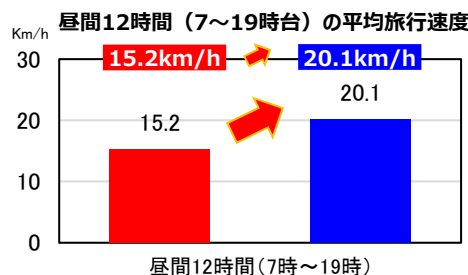
■位置図



■事業の概要

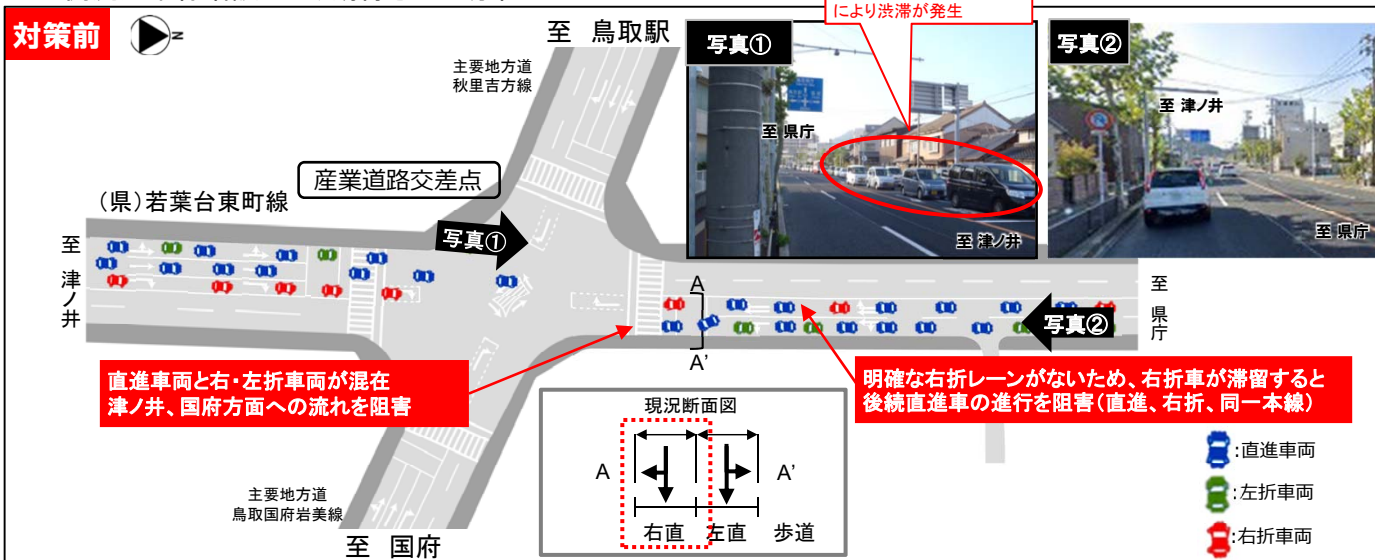
- 事業名 【防災・安全交付金(交通安全)】一般県道若葉台東町線(吉方温泉2丁目工区)
- 事業期間 平成27年～令和4年7月
- 事業主体 鳥取県
- 事業内容
津ノ井向き車線に右左折レーンを新設し、直進車両と右左折車両を分離することで、円滑な交通の確保を図ります。

■北側流入部の右左折レーンの設置効果

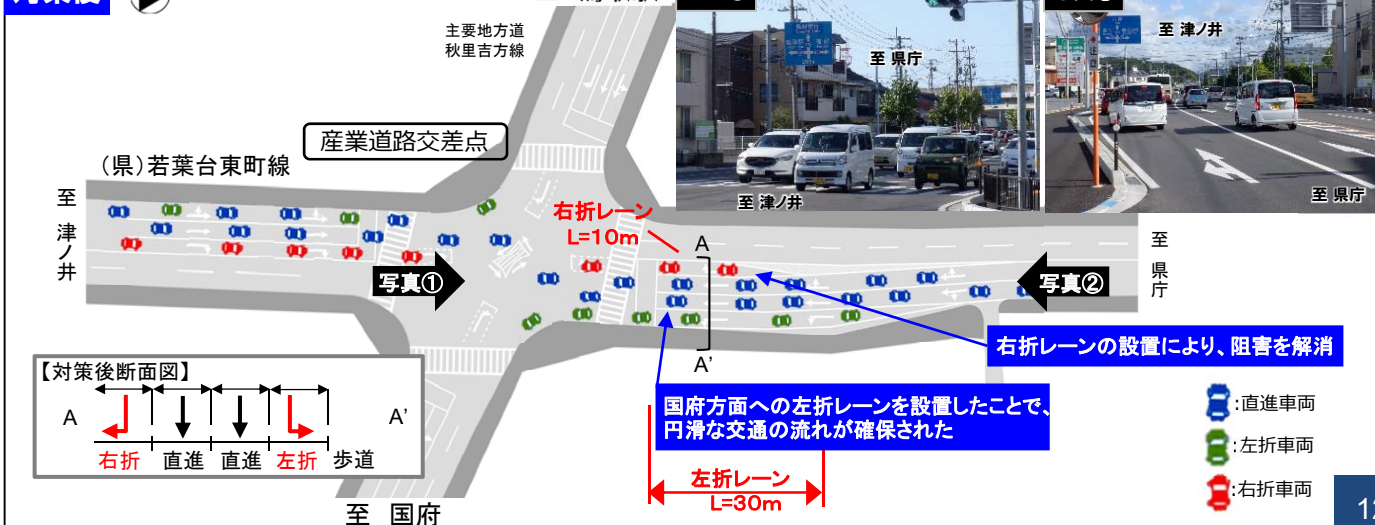


- 対策前後の速度集計
(ETC2.0プローブデータ)
○対策前：R2.11平日昼間12時間(7時～19時)平均
○対策後：R4.11平日昼間12時間(7時～19時)平均

■北側流入車線増設により期待される効果



対策後



2.4 整備効果の検証（ボトルネック対策）

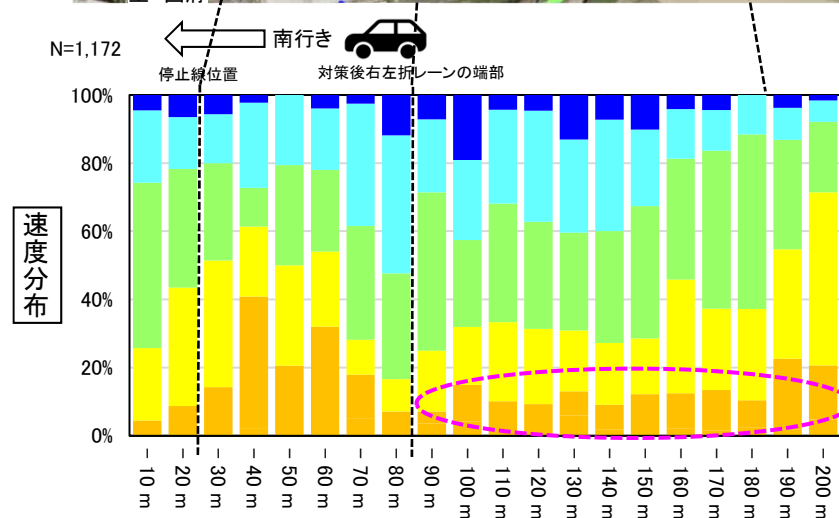
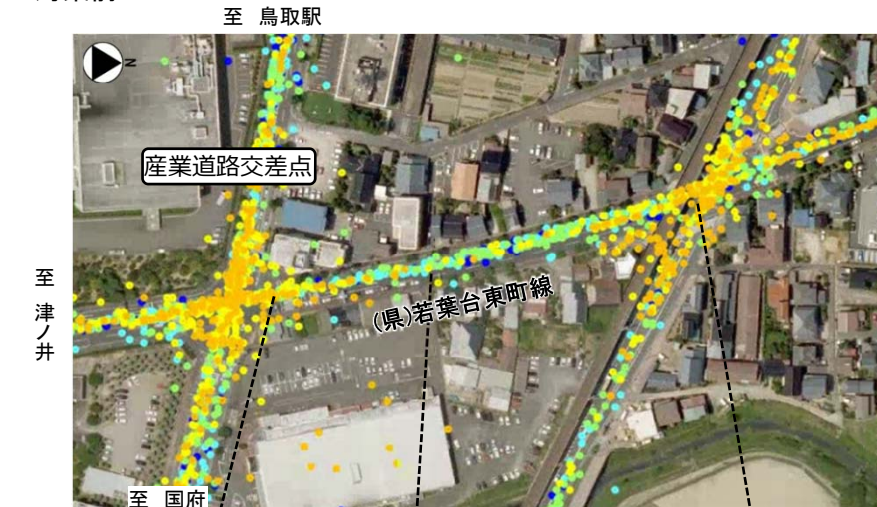
2. 主要渋滞箇所（一般道）のフォローアップ

(県) 若葉台東町線 産業道路交差点改良事業

R4年度完成

・北側の右左折車線が設置されたことによって、対策前と比べ、右左折レーン端部より手前の区間における20km/h以下低速車の割合の減少が確認され、右左折車の滞留による後続直進車の阻害は解消されました。

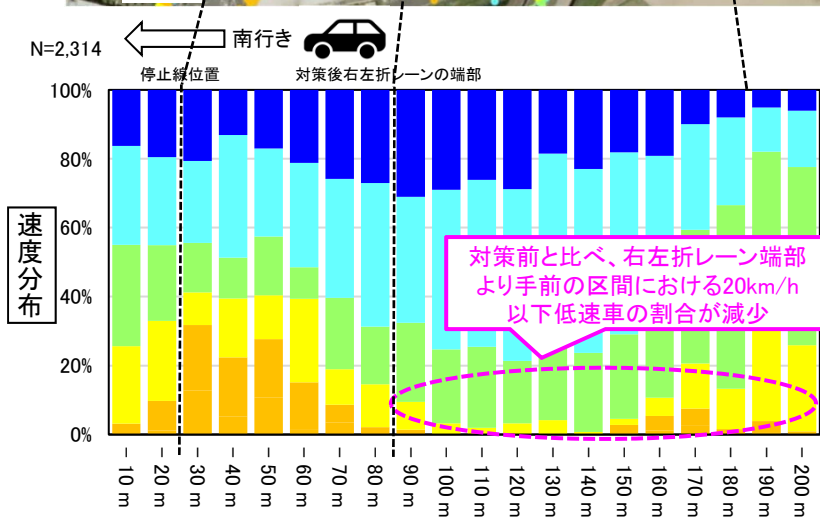
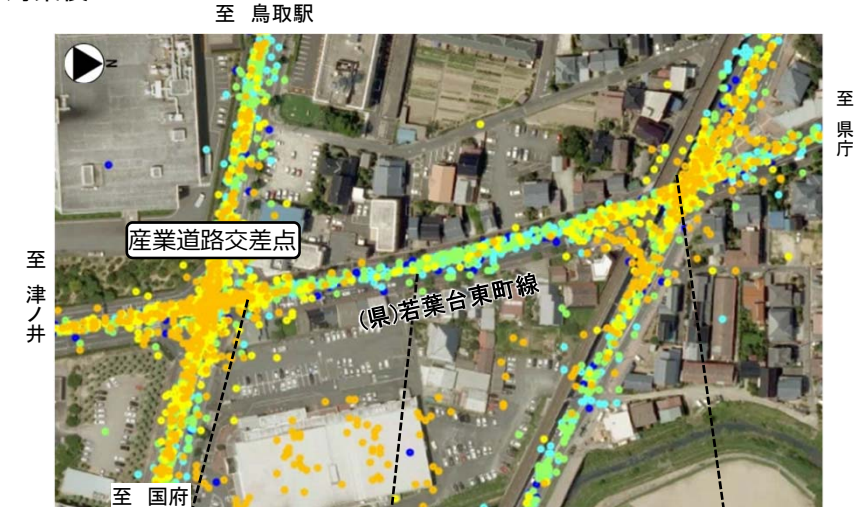
■対策前



□ 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：R4.11平日昼間12時間(7時～19時)平均

20km/h 未満
20 ～ 30km/h 未満
30 ～ 40km/h 未満
40 ～ 50km/h 未満
50km/h 以上

■対策後



対策前と比べ、右左折レーン端部より手前の区間における20km/h以下低速車の割合が減少

2.5 令和5年度 対策実施箇所

2. 主要渋滞箇所（一般道）のフォローアップ

①国道9号 車尾交差点改良事業（ピンポイント対策）

R5年度完成予定（R4.10一部完成）

- ・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、渋滞が発生しています。
- ・このため、令和4年度に西側の右折レーン長を延伸し、右折車の滞留スペースを確保しました。
- ・右折レーン長の延伸に伴い、西側の速度改善が確認されました。今年度は引き続き東側の対策を実施し、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

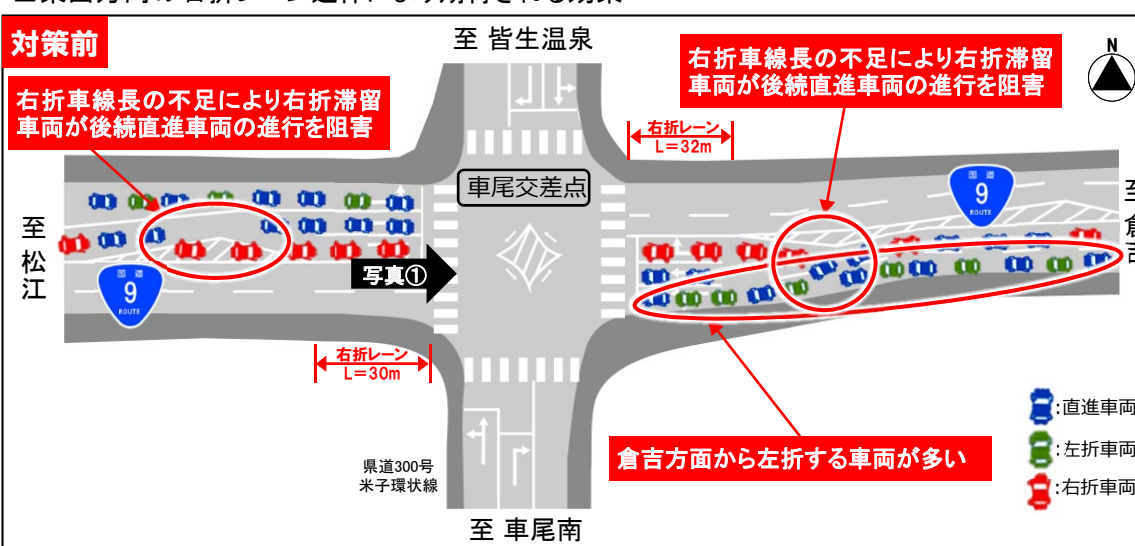
- 事業名 国道9号 車尾交差点改良（ピンポイント対策）
- 事業期間 令和4年～令和5年度（予定）
- 事業主体 国土交通省倉吉河川国道事務所
- 事業内容

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（R4.10完成）、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

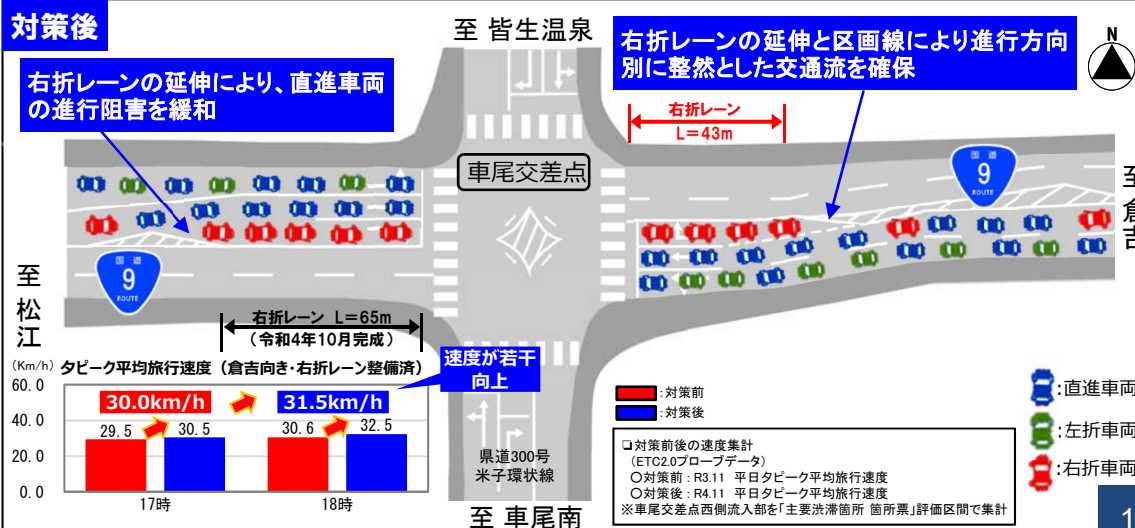
右折車線長の不足により右折滞留車両が後続直進車両の進行を阻害



対策後

右折レーンの延伸により、直進車両の進行阻害を緩和

右折レーンの延伸と区画線により進行方向別に整然とした交通流を確保



2.5 令和5年度 対策実施箇所

②国道29号 古海交差点改良事業（ピンポイント対策）

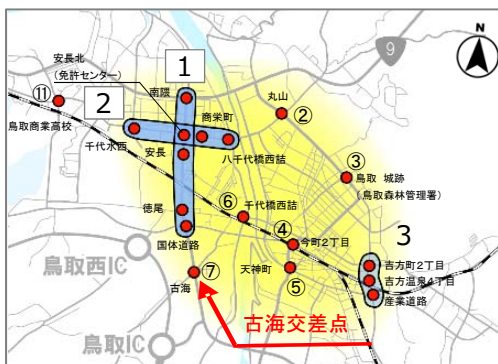
2. 主要渋滞箇所（一般道）のフォローアップ

R5年度完成予定

道路利用者と連携した渋滞対策

- ・国道29号古海交差点は、朝・夕ピーク時には右折車の滞留が後続直進車を阻害し、特に南側において渋滞が発生しています。
- ・このため、右折誘導標示を設置し、右折車の滞留スペースを明示することで、円滑な交通確保を図ります。
- ・本交差点は、鳥取県事故ゼロプラン（代表箇所）の対象交差点である。令和4年8月の通学路合同安全点検において現地協議した防護柵設置と併せて実施する。

■位置図

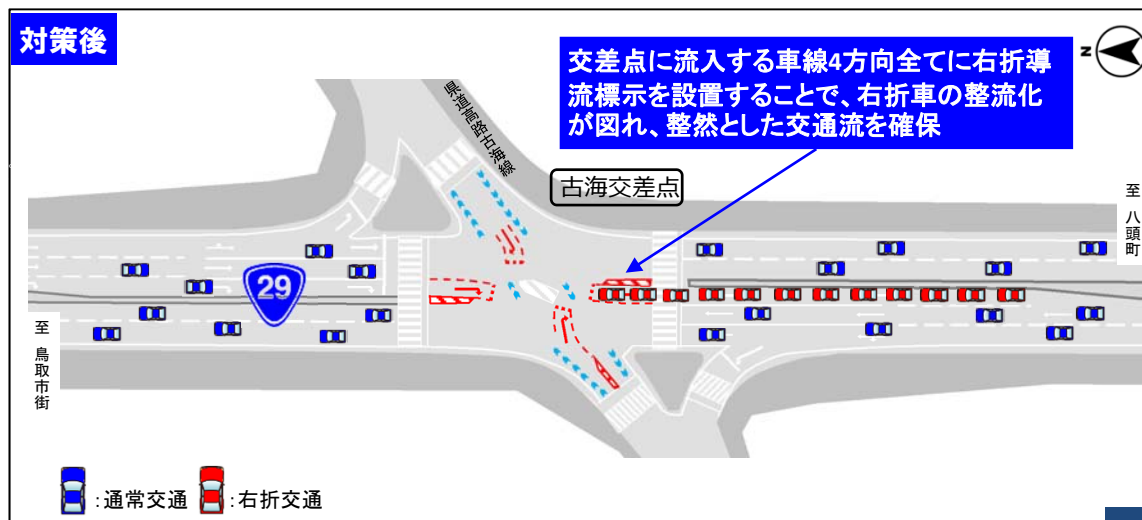
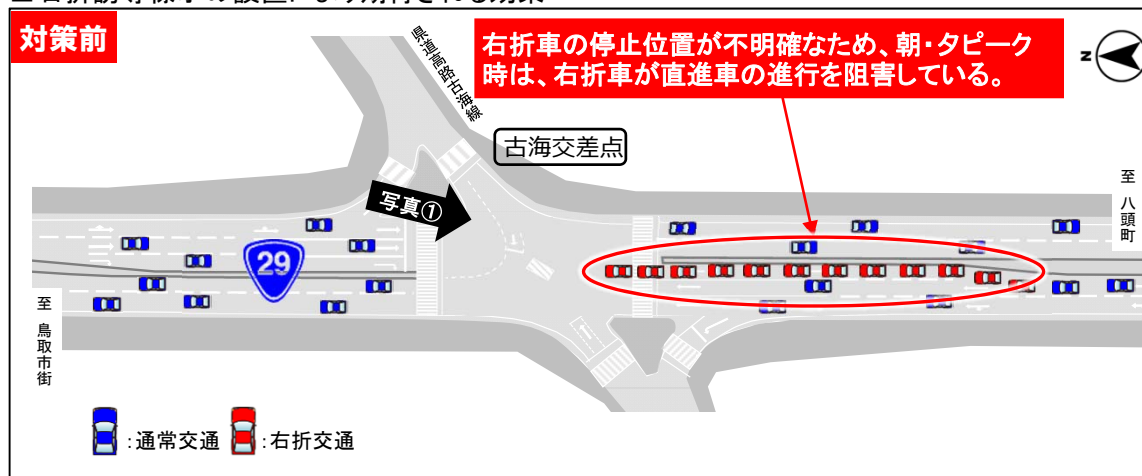


■事業の概要

- 事業名 国道29号 古海交差点改良（ピンポイント対策）
- 事業期間 令和5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号下り（鳥取市街向き）右折レーンは、右折車の停止位置が不明確なため、朝・夕ピーク時には後続直進阻害が見られます。右折誘導標示等を設置し、右折車の滞留スペースを明示します。

■右折誘導標示の設置により期待される効果



2.6 今後の対策予定箇所（ボトルネック対策①）

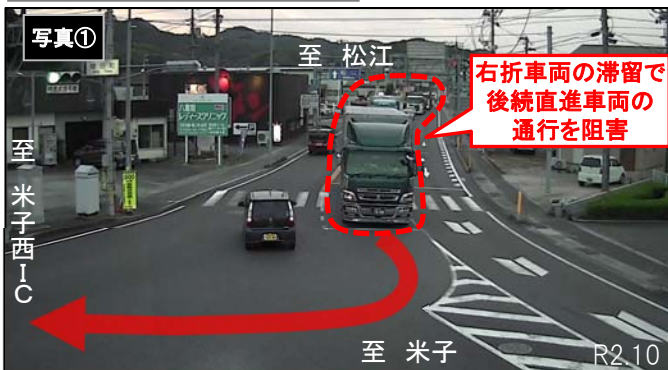
2. 主要渋滞箇所(一般道)のフォローアップ

いんだちょう
よなご
いんだちょう
国道9号 陰田町交差点改良事業（米子市陰田町地内）

R5新規事業化

- ・陰田町交差点は国道9号の右折滞留長不足から右折車が滞留し、後続直進車の阻害が発生しています。
- ・また、国道180号流入部においても右折滞留長不足から右折車が滞留し、後続左折車両の通行を阻害しています。
- ・このため、右折レーンの延伸及び停止線の前出しを実施し、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

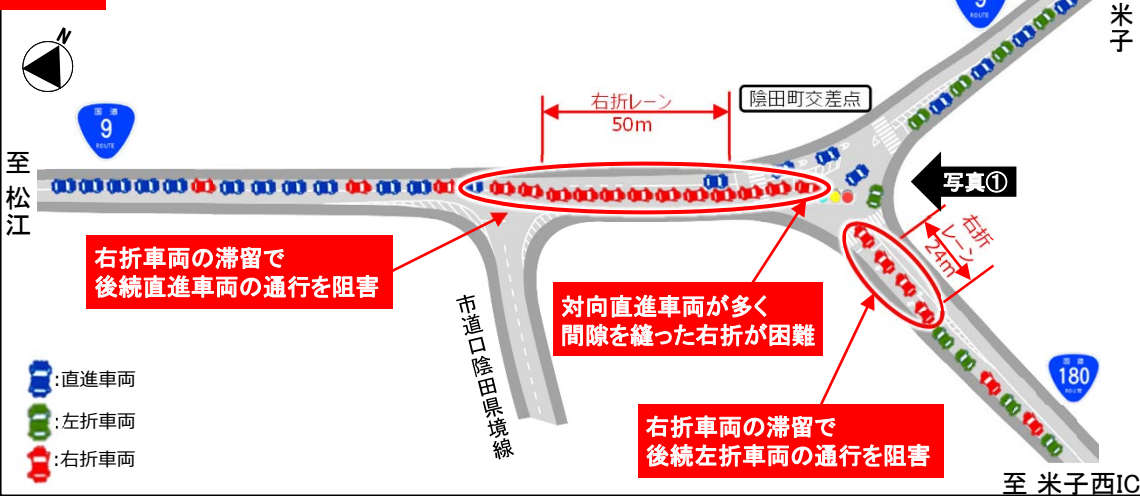


■事業の概要

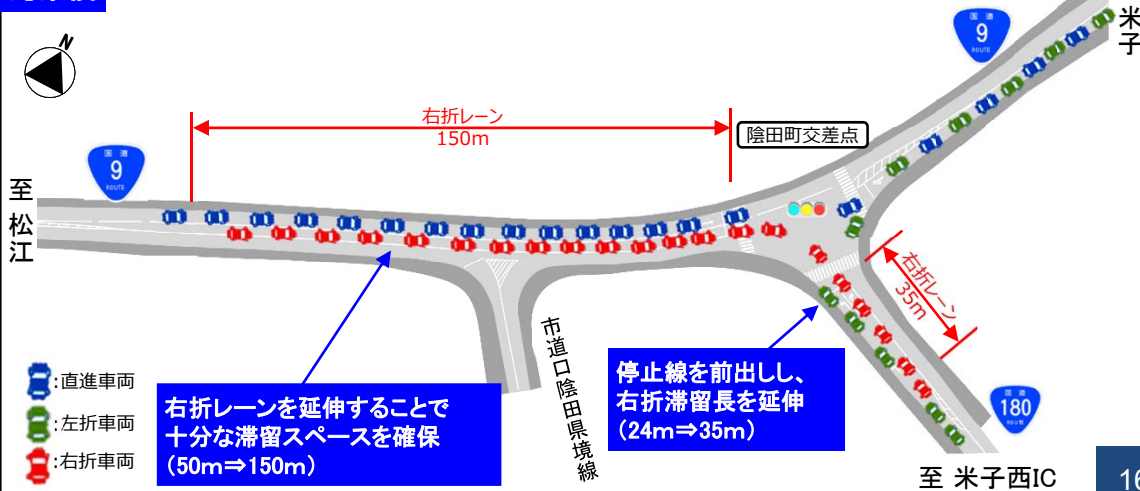
- 事業名 国道9号 陰田町交差点改良
○事業期間 令和5年度～（未定）
○事業主体 国土交通省倉吉河川国道事務所
○事業内容
右折車の滞留に伴う後続車の通行阻害が発生しているため、
国道9号米子方面行き流入部の右折専用車線を延伸します。
また、国道180号流入部の停止線を前出しします。

■右折レーン延伸により期待される効果

对策前



対策後



2.6 今後の対策予定箇所（ボトルネック対策②）

2. 主要渋滞箇所（一般道）のフォローアップ

国道9号 加茂町2丁目交差点改良（米子市加茂町地内）

R5新規事業化

- ・加茂町2丁目交差点の国道9号（倉吉方面行）は、第1車線への利用の偏りや横断歩行者待ちによる左折車の速度低下が発生しています。
- ・このため、第1車線の車線運用を「直進・左折混用車線」から「左折専用車線」へ見直すとともに、左折車線の交通容量を確保するため、「左折専用車線」を増設することで、円滑な交通確保を図ります。

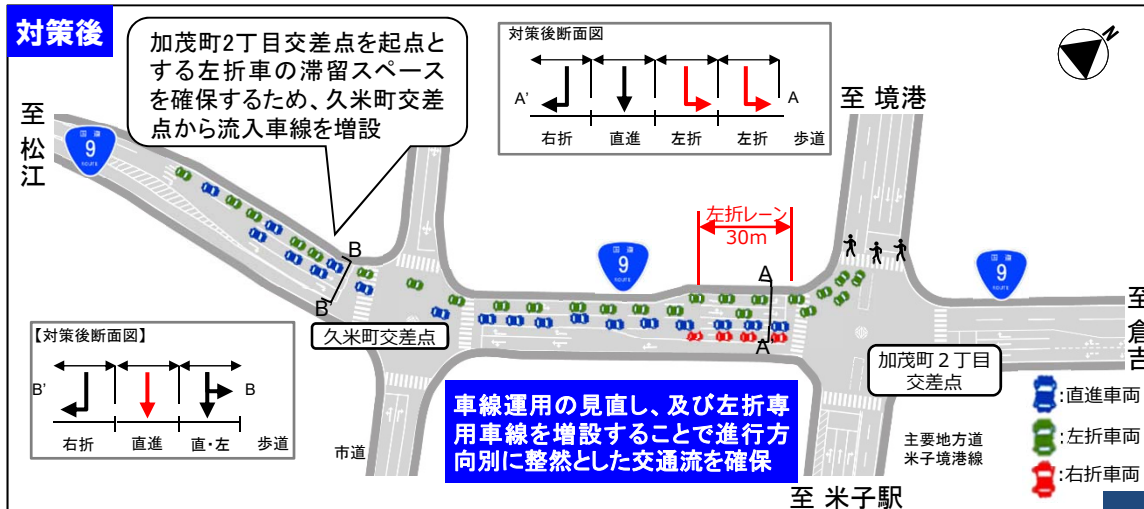
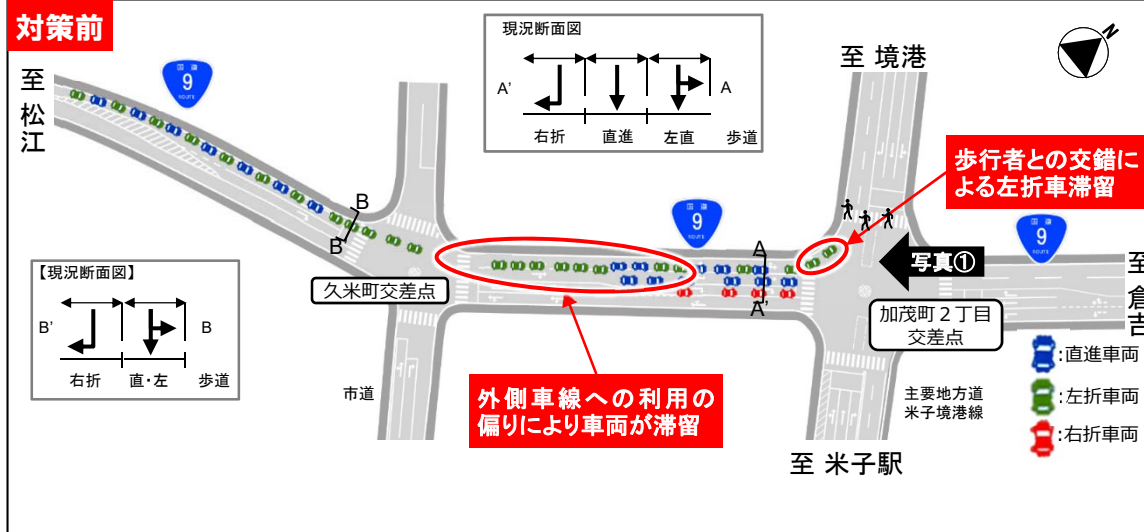
■位置図



■事業の概要

- 事業名 国道9号 加茂町2丁目交差点改良
- 事業期間 令和5年度～（未定）
- 事業主体 国土交通省倉吉河川国道事務所
- 事業内容
第1車線への利用の偏りや横断歩行者待ちによる左折車の速度低下が発生しているため、第1車線の車線運用を「直進・左折混用車線」から「左折専用車線」へ見直します。また、左折車線の交通容量を確保するため、「左折専用車線」を増設します。

■車線増設により期待される効果



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 (R5GW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、例年、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	R5
臨時駐車場の開設	オアシス広場	市	●	●	来訪を減らすための緊急事態宣言で実施	●	●	●
	岩戸	市	●	●		●	●	●
	中央病院	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 (駐車場の満空情報等を現地にて発信)		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1) R5年の「中央病院」及び「鳥取運輸支局」臨時駐車場については、こどもの国イベント専用の駐車場として開設したものです。

注2) R5GW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

- ・R5年のGWにおける鳥取砂丘周辺の観光客数は約15.6万人(4/29～5/7の9日間)で前年度の約1.2倍に増加し、コロナ禍前と同水準となりました。(参考: R4年 約12.6万人、H29年 約16.2万人)
- ・最大渋滞長は取り組みが奏功し、前年度と同程度の約1.5km(短期間で解消)に留まっています。

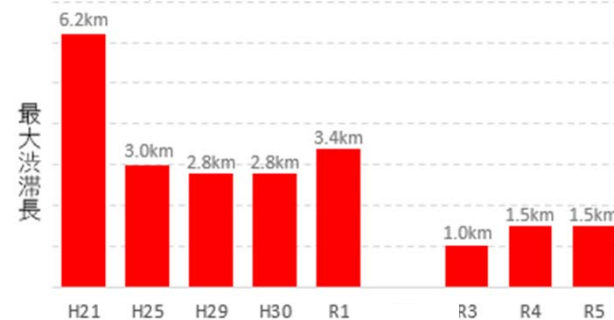
<参考> 鳥取市周辺渋滞対策検討協議会の概要

- ・構成機関: 鳥取県、鳥取県警察本部、鳥取警察署、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

■R5GWの渋滞状況



■GW最大渋滞長の変化(覚寺交差点⇒砂丘方向)

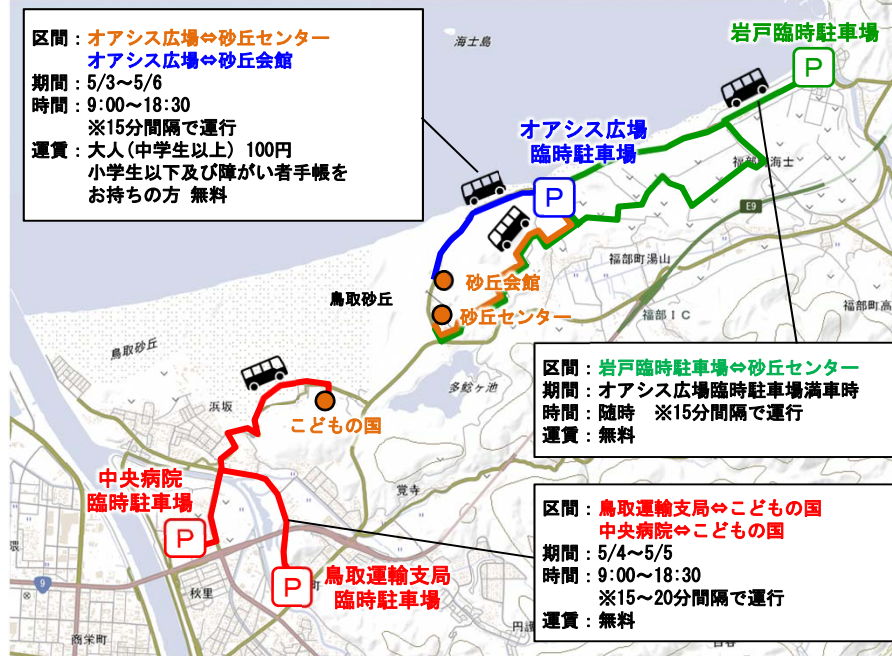


3.1 鳥取砂丘における渋滞対策の取り組み② (R5GWにおける取り組み)

- ・鳥取市周辺渋滞対策検討協議会では、例年、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。
- ・今年度はこどもの国にて大規模イベントが開催されたことから、中央病院駐車場をこどもの国イベント専用臨時駐車場として初めて開設しました。

<R5GWにおける主な取り組み状況>

■シャトルバス運行



■臨時駐車場の開設

中央病院臨時駐車場(イベント専用)の開設は今回が初。

<砂丘東エリア駐車場台数>		
名	称	駐車台数
常設	鳥取砂丘駐車場	1,045台
	砂丘民間駐車場	
	砂丘展望駐車場	
	弁天堂駐車場	
臨時	オアシス広場	800台
	岩戸(オアシス広場満車時のみ)	200台
合 計		2,045台

<砂丘西エリア駐車場台数>		
名	称	駐車台数
常設	市営浜坂駐車場	520台
	こどもの国駐車場(園内外)	
	フィールドハウス	
臨時	旧砂丘パレス	100台
	こどもの国キャンプ場	100台
	中国運輸局駐車場	300台
	中央病院駐車場	400台
合 計		1,420台

■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)



・駐車場の満空情報の提供

駐車場満空情報	閉鎖	混雑なし	混雑度1	混雑度2	混雑度3	混雑度4	混雑度5
①鳥取砂丘駐車場(有料)	不明						
②砂丘センター駐車場(無料)	不明						
③オアシス広場駐車場(無料)	不明						
④岩戸臨時駐車場(無料)	不明						

■迂回案内チラシ

鳥取市周辺渋滞情報
【2023ゴールデンウィーク版】
道路交通情報



■twitterによる渋滞情報の投稿

鳥取市周辺渋滞対策検討協議会 @Tottori_Traffic・5月3日
【鳥取砂丘 渋滞状況・駐車場状況のお知らせ】
道路・駐車場の混雑状況をyukinavi.net/gw/にて配信中です。
15時30分現在：周辺道路は混雑しています。
鳥取砂丘周辺駐車場は「満車」、オアシス広場臨時駐車場は「約8割」となっています。
また、こどもの国駐車場は「ほぼ満車」です

5 6 5,650

3.2 ビッグデータを活用した人流分析ツールの実装と活用 ①

- ・鳥取県では、ビッグデータとシミュレーション技術を用いた人流分析ツールを実装し、交通課題の検討や施策立案に活用する取組を推進。
- ・当プロジェクトは、(株)GEOTRA※¹ (ジオトラ) が事業主体になり、令和4年度に国土交通省から補助※²を受け、本県と共同して『鳥取県東部におけるビッグデータを活用した旅客流動分析実証実験事業』として実施。

■ 課題・取組の経緯

<地域の課題>

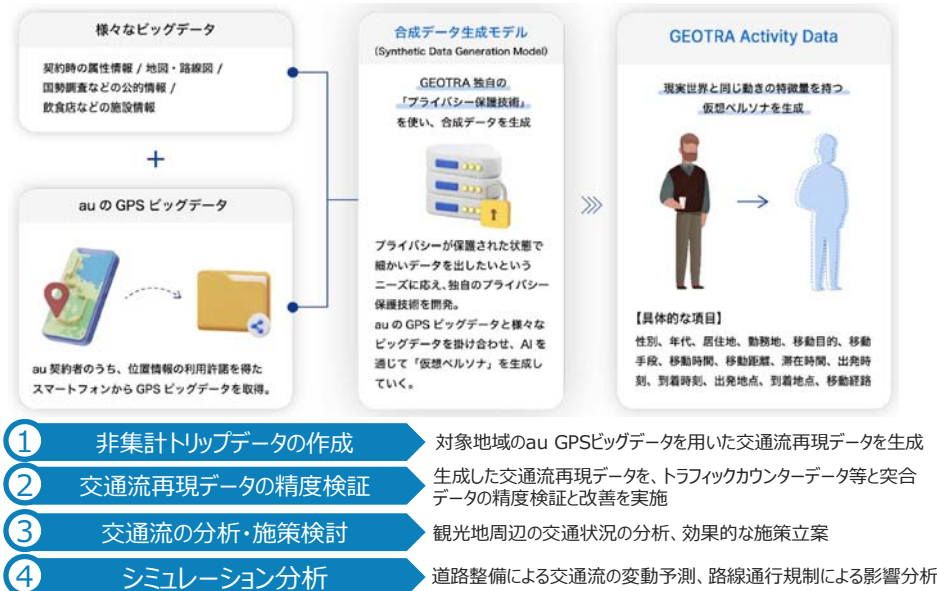
- ・市街地、大型商業施設周辺で慢性的な交通渋滞が発生
- ・大型連休期間に鳥取砂丘等観光地周辺で大規模な渋滞が発生

<検討上の課題>

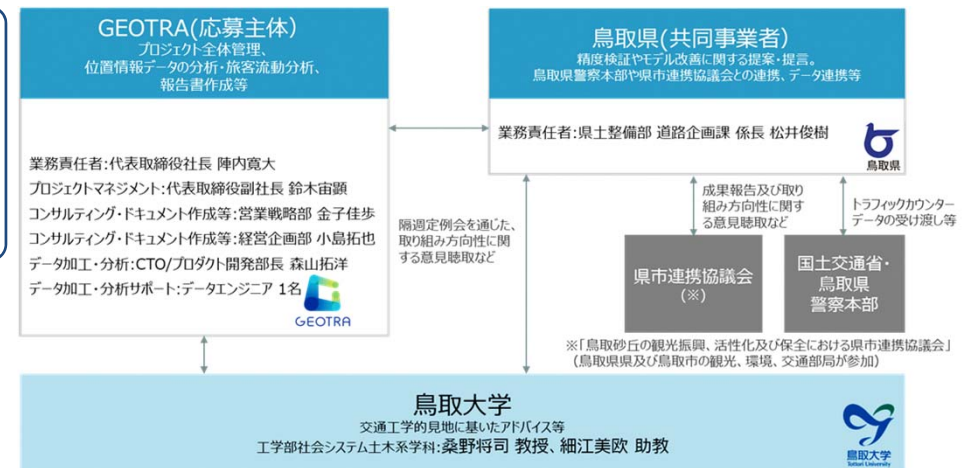
- ・交通課題検討に用いる基礎データが乏しい
- ・交通需要を予測・評価する手法の敷居が高い

⇒ **ビッグデータを活用し、効果的・効率的な検討手法が構築できないか**

■ 人流分析の技術



■ 実施体制



1 非集計トリップデータの作成

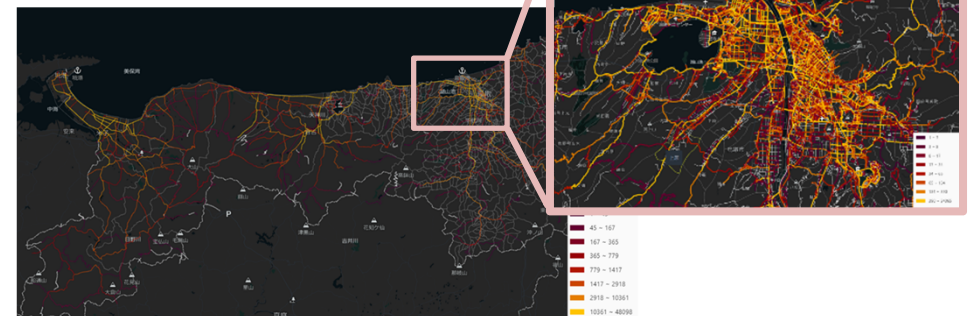


図 鳥取県全域の交通流再現データ、鳥取県全体（左）・鳥取市周辺（右）

※1 株式会社GEOTRA（住所）東京都千代田区大手町1-2-1（代表者）代表取締役 陣内 寛大 令和4年5月創業 三井物産株式会社(51%)KDDI株式会社(49%)の合弁会社

※2 携帯電話位置情報データを活用して交通課題の解決を目指す事業を公募し、全国から41件の応募がある中、有識者による審査委員会を経て採択（採択事業8件、事業主体に対する最大補助額1,500万円）
 <事業期間> 令和4年10月～令和5年3月
 <実施体制> 【事業主体】(株)GEOTRA(プロジェクト管理、データ生成・分析など事業全般)、【共同事業者】鳥取県道路企画課(トラフィックカウンターデータ提供、精度検証・モデル改善提案)【アドバイザー】鳥取大学工学研究科社会基盤工学 桑野将司教授[鳥取県ビッグデータ活用検討会議座長] 工学部社会システム土木系学科 細江美欧助教

3.2 ビッグデータを活用した人流分析ツールの実装と活用 ②

- ・人流データと国土交通省トラフィックカウンタデータを突き合わせて検証したところ、一定の相関性があることを確認。
- ・GW期間中に鳥取砂丘を訪問した方の前後の立ち寄り先を分析したところ、一定数が鳥取駅周辺エリアに足を運んでいることを確認。
- ・GW期間中の渋滞対策として、無料・臨時駐車場や迂回路の案内チラシを道の駅を中心に配架してきたが、令和6年度から鳥取駅周辺のホテル・飲食店等への配架を検討する。

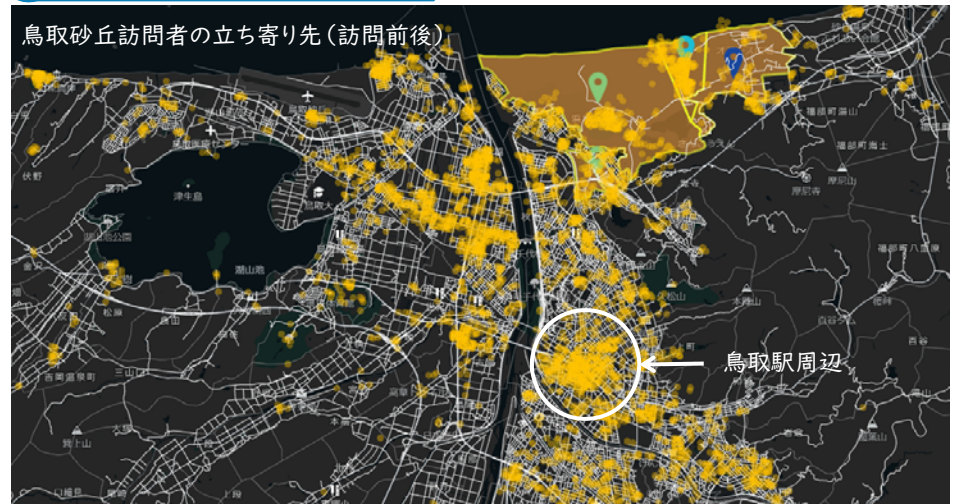
2 交通流再現データの精度検証



	2022年GW期間	2022年GW期間外	2019年GW期間	2019年GW期間外
スピアマンの順位相関係数	0.89	0.84	0.93	0.88
ウィルコクソンの符号順位と検定	p値=0.20	p値=0.25	P値=0.21	P値=1.0
平均絶対誤差	5,810	5,865	4,747	8,292
平均相対誤差	37%	39%	31%	47%
チャート				

スピアマンの順位相関係数	2つのデータの大小関係の一致度合いを検証(0.8-1.0: 相関強い)
ウィルコクソンの符号順位と検定	2つのデータの中央値の差の一致度合いを検証
平均絶対誤差	2つのデータ間の絶対誤差の平均を検証
平均相対誤差	2つのデータ間の相対誤差の平均を検証

3 交通流の分析・施策検討



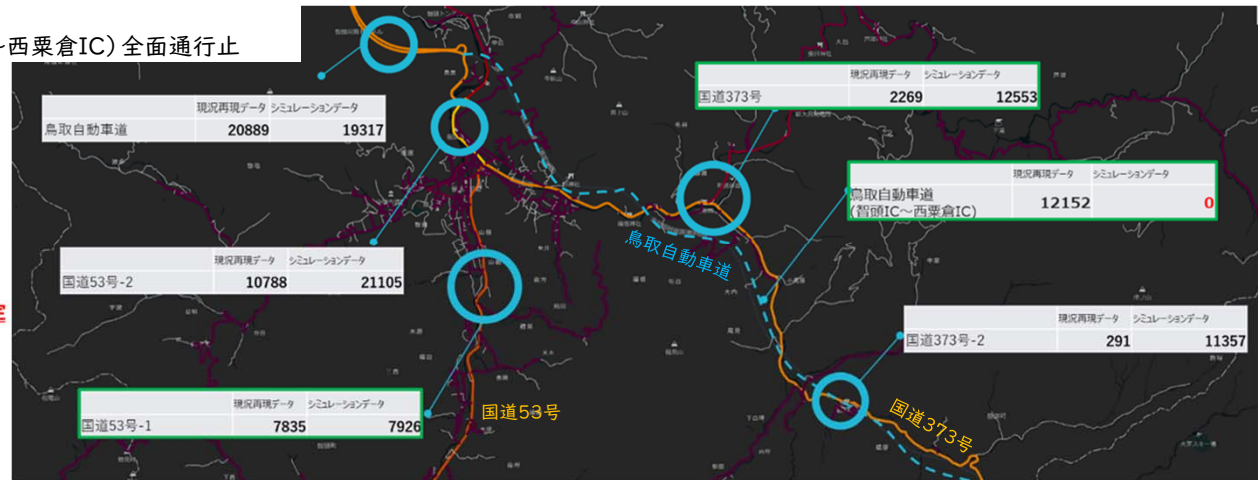
3.2 ビッグデータを活用した人流分析ツールの実装と活用 ③

- ・鳥取自動車道(智頭IC～西粟倉IC間)を全面通行止とした場合の交通量の変化を予測。国道373号と国道53号への交通量転換を表現。
- ・人流分析ツールは、空港周辺や鳥取市域バス路線の適切性評価と見直し検討のエビデンスデータとしての活用が期待されている。
- ・このほか、道路新設による周辺道路の混雑状況緩和効果の定量的分析手法としての活用可能性を検討してまいりたい。

4 シミュレーション分析

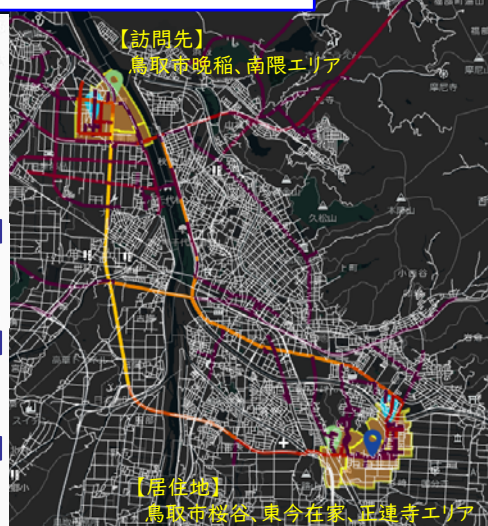
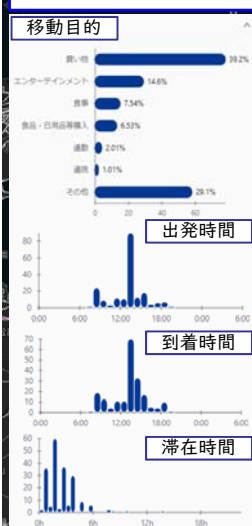
【シミュレーション条件】

鳥取自動車道(智頭IC～西粟倉IC)全面通行止



■ 今後の活用見通し

2 地点間(居住地・訪問先)の人流分析



地域公共交通の適切性評価

空港周辺や鳥取市域のバス路線の適切性評価、見直し検討のエビデンスデータとして活用が期待されている



道路新設による周辺道路混雑緩和効果の定量化



3.3 とりみちinfo＝鳥取市版簡易スマートモビリティ事業

3. 観光地周辺における渋滞対策

① デジタル田園都市国家構想交付金の概要

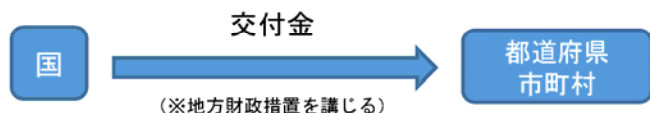
デジタル田園都市国家構想交付金

- ・「地方と都市の差を縮め、都市の活力と地方のゆとりの両方を享受出来る国」を実現することを目的として、デジタル田園都市国家構想交付金が創設。
- ・デジタルを活用した、課題解決や魅力向上の実現に向けた地方公共団体の取り組みを交付金により支援をしていくもの。今回、採択された鳥取市の事業において、分析等の伴走支援もおこなう。

事業概要・目的

- 「新しい資本主義」の加速のため、デジタル田園都市国家構想の実現による地方の社会課題解決・魅力向上の取組を加速化・深化する観点から、地方創生推進交付金、地方創生拠点整備交付金及びデジタル田園都市国家構想推進交付金を「デジタル田園都市国家構想交付金」として位置付け、デジタル田園都市国家構想の実現に向け、強力に推進する。
- また、マイナンバーカードの普及状況を交付審査に反映するとともに、利用シーン拡大の取組を積極的に支援する。

資金の流れ



(注1) デジタル実装タイプの交付割合は以下の通り。

- | | |
|-----------------------|--------------|
| ・ TYPE1 及び TYPE2 | : 1/2 |
| ・ TYPE3 | : 2/3 |
| ・ マイナンバーカード利用横展開事例創出型 | : 10/10 |
| ・ 地方創生テレワーク型 | : 3/4 又は 1/2 |

(注2) 地方創生拠点整備タイプの交付割合は1/2。

事業イメージ・具体例

○ 主な対象事業

【デジタル実装タイプ】

デジタルを活用した地域の課題解決や魅力向上の実現に向けて、以下の取組を行う地方公共団体に対し、その事業の立ち上げに必要な経費を支援。

- ・ 他の地域で既に確立されている優良モデル等を活用した実装の取組（優良モデル導入支援型（TYPE1））
- ・ デジタル原則とアーキテクチャを遵守し、オープンなデータ連携基盤を活用する、モデルケースとなり得る取組（データ連携基盤活用型（TYPE2））
- ・ 新規性の高いマイナンバーカードの用途開拓に資する取組（マイナンバーカード高度利用型（TYPE3））
- ・ 現にマイナンバーカード交付率が高い団体における、全国への横展開モデルとなるカード利用の先行事例構築に寄与する取組（マイナンバーカード利用横展開事例創出型）
- ・ 「転職なき移住」を実現するとともに、地方への新たなひとの流れを創出する取組（地方創生テレワーク型）

【地方創生拠点整備タイプ】

デジタルの活用などによる観光や農林水産業の振興等の地方創生に資する拠点施設の整備などを支援。

（民間事業者の施設等整備に対しての間接補助）【拡充】

民間事業者等が一定の要件を満たす公共性・公益性を有する拠点施設等を整備する取組に対し、地方公共団体が整備費の全部又は一部を補助した場合に、国が当該補助経費の一部を交付することを可能とする。

期待される効果

- 地方からデジタルの実装を進めるとともに、地方における安定した雇用創出など地方創生の推進に寄与する取組（デジタル技術の活用等を含む）を進め、「デジタル田園都市国家構想」を推進する。

3.3 とりみちinfo＝鳥取市版簡易スマートモビリティ事業

3. 観光地周辺における渋滞対策

②事業概要

デジタル田園都市国家構想交付金

実施地域 鳥取県鳥取市

実施主体 鳥取県鳥取市、株式会社バイタルリード等

事業概要 除雪状況確認用に整備した「とりみちinfo」を通常時にも活用するため、行政と市民の双方が収集した道路の通行状況や通行止めなどの情報を公開するシステムを構築する。これにより、市民が最新の道路状況を取得することで最適な移動手段が選択できるようになるなど、安全で効率的な移動が可能となる。また、蓄積した情報を市民生活の向上に活用するため、可能な限りオープンデータ化し、二次利用を促進する。

①道路通行状況サービス

・観光地等の渋滞が発生しやすい箇所にライブカメラを設置・公開することで、円滑なルート選択に寄与。

②アンダーパス水位情報提供システム

・アンダーパスの水位情報を取得・公開することで、事故防止や安全な通行ルート選択に寄与。

③④道路規制情報提供システム

・道路工事や交通規制状況、事故発生箇所等を公開することで、安心・円滑なルート選択に寄与。
・道路占有者の利便性の向上。

⑤市民等からの投稿

・市民等から空、道路、川、海等の状況や緊急情報の投稿を受付。

⑥収集データの二次利用

・①～⑤のデータを可能な限りオープンデータ化。

具体
サービス



3.3 とりみちinfo＝鳥取市版簡易スマートモビリティ事業

3. 観光地周辺における渋滞対策

③サービス概要

デジタル田園都市国家構想交付金

サービス名	①道路通行状況サービス
ターゲット	鳥取市民、鳥取市への観光客
展開エリア	鳥取市

サービス内容（事業分野：①行政サービス）

[サービス内容]

- ・交通量の多い観光地や幹線にライブカメラを設置し、渋滞情報（カメラ、渋滞長）をとりみちinfoで発信する。

鳥取砂丘西側エリア：2か所

山陰近畿自動車道鳥取～覚寺間（南北線）整備により
影響が見込まれる道：5か所

（国道との交差2か所＋県道との交差点3か所）

[導入のねらい]

- ・市民等がこの情報をもとに最適な通行ルートを選択することで、スムーズな移動が可能となる。
- ・オープンデータとして公開し二次利用することで、交通事業者や観光関連事業者などによる経済活動の基礎データとしての活用が期待できる。
- ・導入するライブカメラは、人の流れや県外・県内者の分析が可能なものとし、将来的にはAIでデータ分析を行い、渋滞対策や道路保全計画や、二次交通計画や観光プロモーション等への活用が期待できる。

[国としての支援]

現況の道路状況について、ETC2.0プローブデータを用いた分析結果の提供。

交通渋滞情報の24時間ウェブ提供



閲覧



4.交通需要マネジメント(TDM)の取組

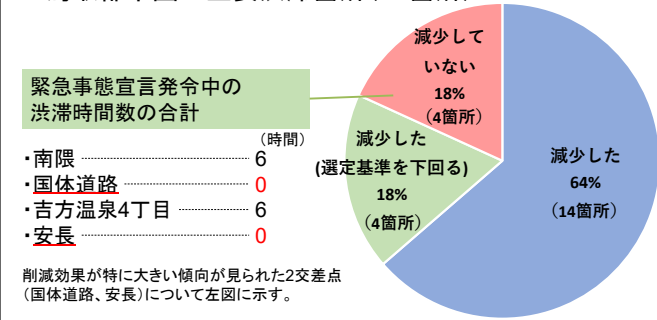
4.1 鳥取東部都市圏におけるTDMの導入について

4. 交通需要マネジメント（TDM）の検討

- ・新しい生活様式（リモートワーク、時差出勤等）が推奨されていたコロナ対策期間中では、鳥取都市圏では複数の主要渋滞箇所での旅行速度の向上が確認されました。
- ・鳥取市内の国体道路交差点及び安長交差点でも、速度低下時間数が減少し、主要渋滞箇所の選定基準を下回るなど旅行速度の向上が確認されています。
- ・このことから、ソフト対策（交通需要マネジメント（TDM））の導入も有効な渋滞対策であると考えられ、関係機関と調整を図りながらTDMの導入を進めます。



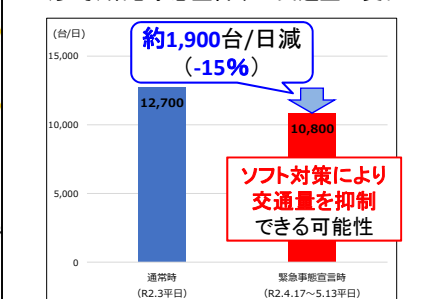
■ 鳥取都市圏の主要渋滞箇所（22箇所）



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。

■（参考）緊急事態宣言中の交通量の変化



出典：交通量調査より

※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）

■TDM施策の取り組み内容

※鳥取市が実施したノーマイカー通勤を推奨する施策

■チラシ



鳥取市に自動車でご通勤・ご通学の方、朝の渋滞に困っていませんか？



朝の通勤時のいつも
通学や通勤のいつも

渋滞のピークって、じつは 短時間 なんです！

7:45~8:15頃 は、交通量が最も多くなり渋滞しています。



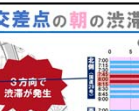
この時間帯に
通れば
スイスイ！

渋滞は
この短い時間
だけ！

この時間帯に
通れば
スイスイ！

じつは、その前後の時間はあまり遅滞してない

29 国体道路交差点の朝の渋滞発生状況



3方向で
渋滞が発生

方向	渋滞発生状況
北方向	渋滞発生 30分間
南方向	渋滞発生 30分間
東方向	渋滞発生 30分間

毎朝 (平日7:45~8:30頃) ノロノロとしが
ていません。

朝のイライラ軽減を目指して、時間を少しずらす 公共交通で通勤・通学一緒にやってみませんか？

集中実施期間：2022年10/17(月)~10/21(金)

通勤のイライラを快速移動に変えて、
笑顔な1日を過ごしましょう！



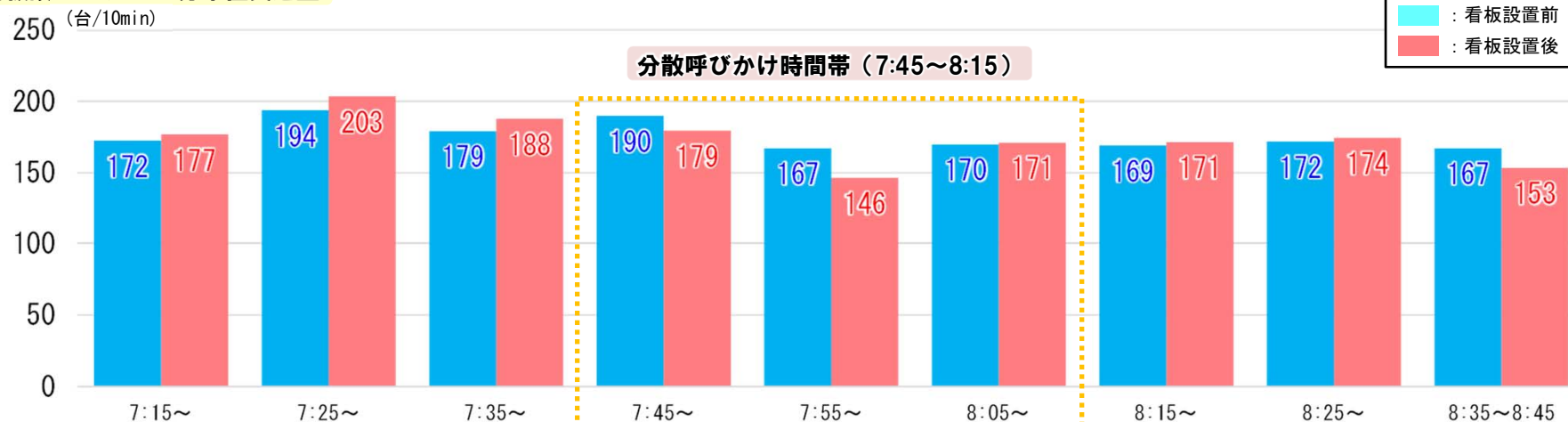
4.3 TDM施策の効果検証

①交通量の分析

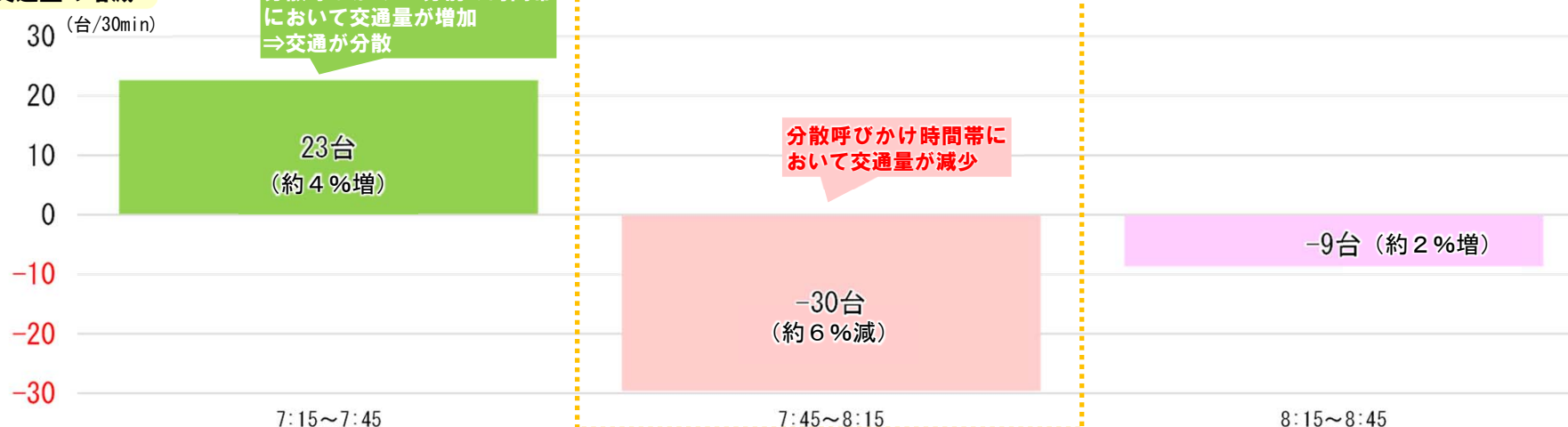
4. 交通需要マネジメント（TDM）の検討

- ・ 国体道路交差点では、分散を呼び掛けた午前7:45～8:15の時間帯においては、交通量が減少しています。
- ・ 一方で、呼びかけ時間帯の前30分間（7:15～7:45）の交通量が増加しており、出発時間の前倒しが実行された可能性があります。

看板設置前後の10分単位交通量



看板設置前後の交通量の増減



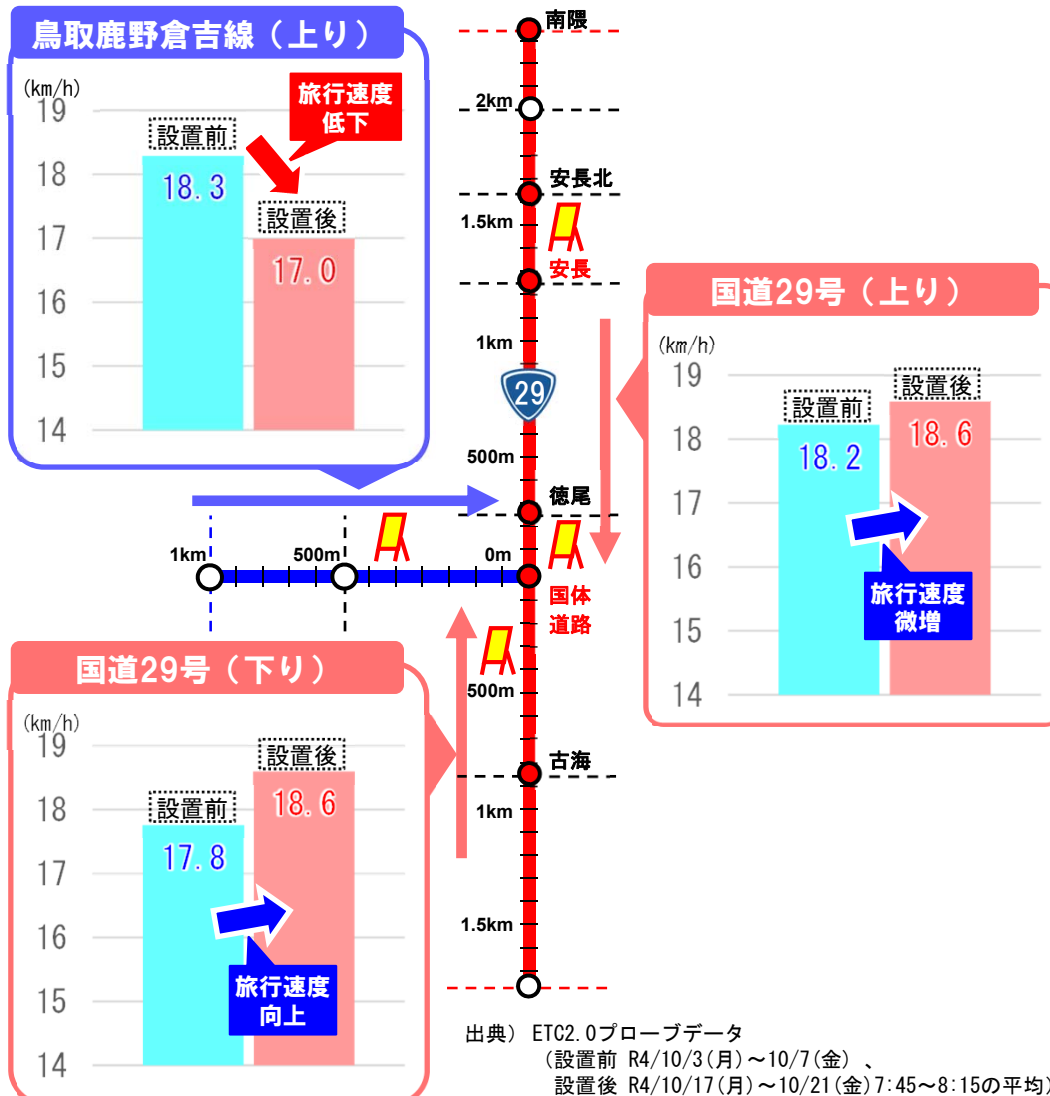
出典) CCTV映像より交通量をカウント(看板設置前: R4. 10/5(水)～10/7(金)、看板設置後: R4. 10/19(水)～10/21(金))
 ※ただし、欠損データがある日のデータを除いて平均値を算出。

4.3 TDM施策の効果検証

②旅行速度の分析

4. 交通需要マネジメント（TDM）の検討

- ・ TDM施策を呼び掛けた午前7:45～8:15の看板設置前後において、国道29号(国体道路交差点～安長交差点)の旅行速度は向上傾向がみられました。交通量の変化と合わせて、施策に一定の効果があったと考えられます。
- ・ 鳥取鹿野倉吉線の上り(鳥取駅方面)では、旅行速度が若干低下しました。



4.3 TDM施策の効果検証

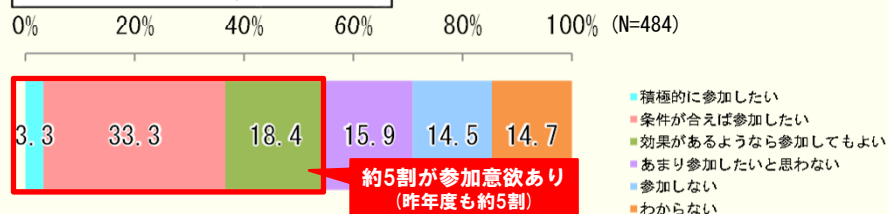
③WEBアンケート分析

4. 交通需要マネジメント（TDM）の検討

- ・鳥取市周辺(岩美町、智頭町等を含む)在住かつ国体道路交差点を7:00～9:00の間に通過する人を対象にWEBアンケートを実施しました。
- ・施策①「渋滞ピーク時間からの分散」および施策②「公共交通への転換」への取り組み意欲はいずれも5割を超えていますが、認知度が低い状況でした。
- ・TDMへの参加(行動変容)には「参加意欲を向上させる取り組み」「認知度を向上させる取り組み」の両方が必要ですが、認知度向上の方が伸びしろが大きいと、令和5年度は「認知度の向上」に注力して取り組みを行います。

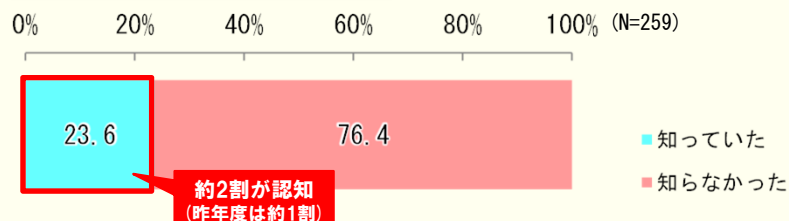
R4施策①：渋滞ピーク時間からの分散

取り組みへの参加意欲

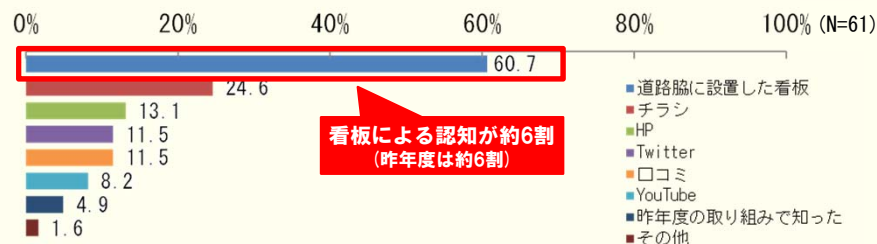


参加意欲があるが認知していない割合が約3割 (伸びしろ大きい)

呼び掛けの認知度

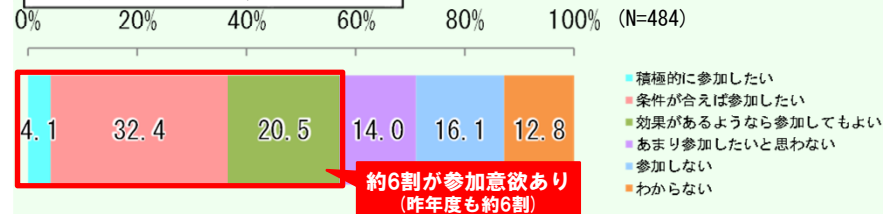


呼び掛けを認知したきっかけ



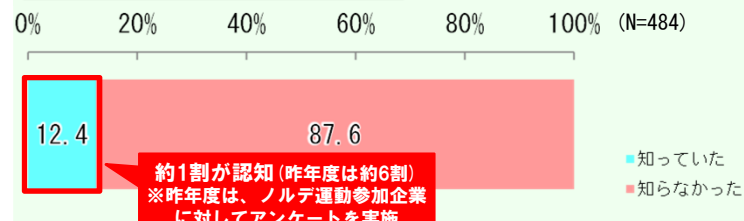
R4施策②：公共交通への転換促進

取り組みへの参加意欲

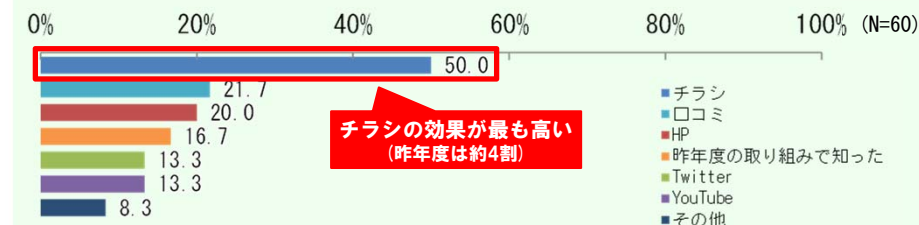


参加意欲があるが認知していない割合が約5割 (伸びしろ大きい)

呼び掛けの認知度



呼び掛けを認知したきっかけ



4.3 TDM施策の効果検証

④企業アンケート分析

4. 交通需要マネジメント（TDM）の検討

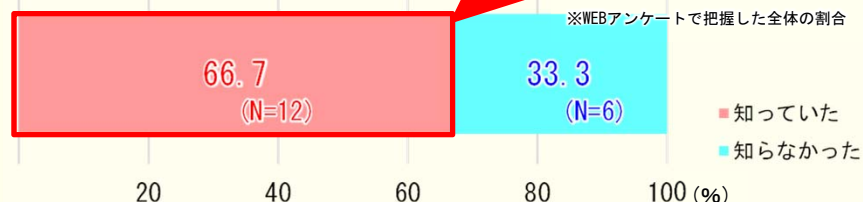
- ・チラシ配布に協力頂いた企業（沿線企業7社）の従業員を対象にアンケート調査を実施しました。
- ・企業アンケートの回答において、各呼び掛けに対する認知度は、「渋滞ピーク時間からの分散」が約7割、「公共交通への転換促進」が約4割と、WEBアンケートで把握した全体の割合よりも高い結果となりました。
- ・認知のきっかけはチラシによるものが多く、アンケートに協力頂いた企業に対してTDM施策に関するチラシを配布していたことが影響していることが考えられ、チラシ配布が広報の手法として有効であるという結果が得られました。

R4施策①：渋滞ピーク時間からの分散

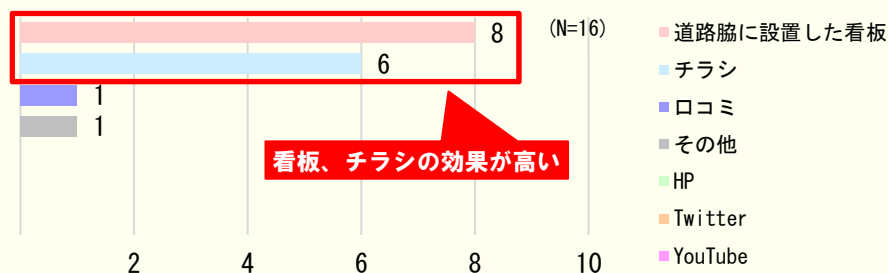
呼び掛けの認知度

約7割が認知（全体※は約2割）

※WEBアンケートで把握した全体の割合

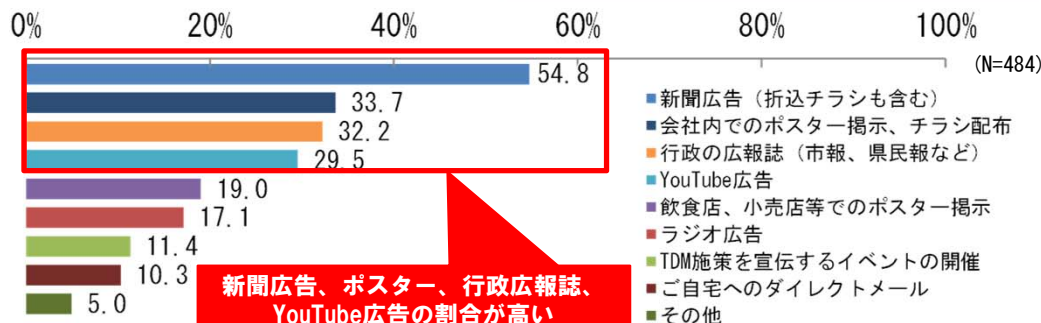


呼び掛けを認知したきっかけ



看板、チラシの効果が高い

より有効的と感じる広報方法



新聞広告、ポスター、行政広報誌、YouTube広告の割合が高い

R4施策②：公共交通への転換促進

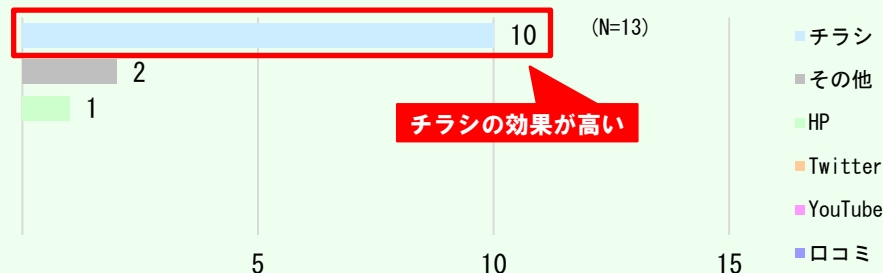
呼び掛けの認知度

約4割が認知（全体※は約1割）

※WEBアンケートで把握した全体の割合



呼び掛けを認知したきっかけ



チラシの効果が高い

※「会社内でのチラシ配布」以外は今年度実施していない広報方法

※「その他」の回答例
・テレビCM、テレビ広告
・インスタグラム等のSNS
・道路情報板
・携帯キャリアメール

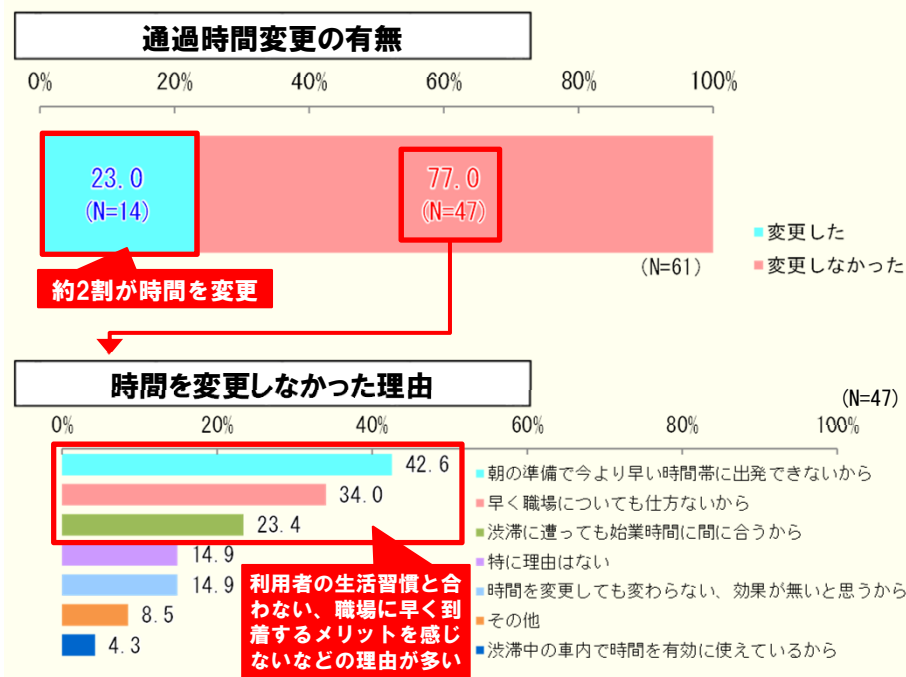
4.3 TDM施策の効果検証

⑤TDM施策の課題分析

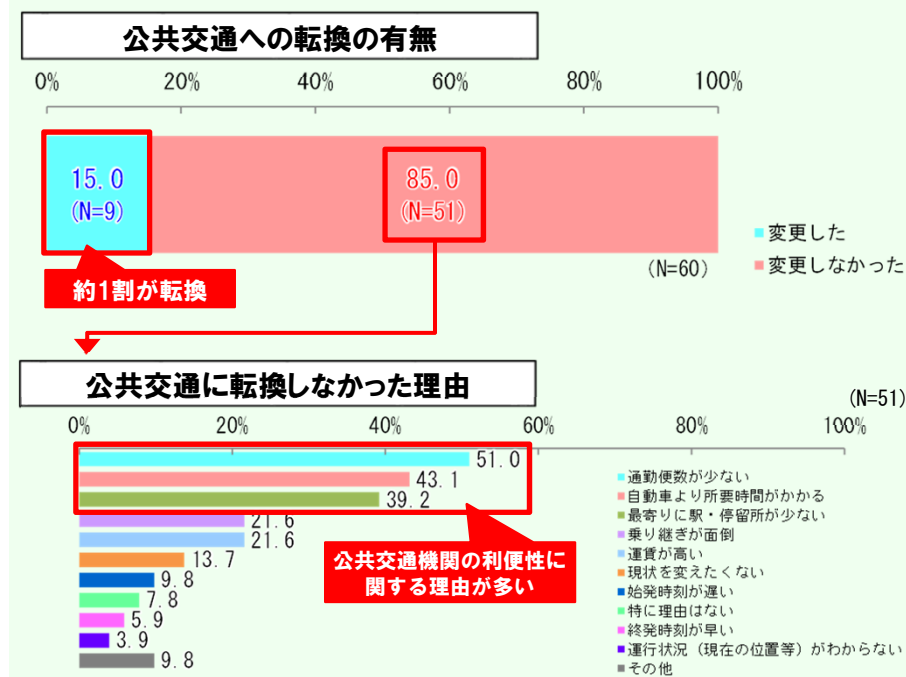
4. 交通需要マネジメント（TDM）の検討

- 鳥取市周辺(岩美町、智頭町等を含む)在住かつ国道道路交差点を7:00～9:00の間に通過する人を対象としたWEBアンケートの中で、各施策を知っていたと回答した人の内、施策に参加しなかったと回答した人に対して、その理由を回答してもらいました。
- 「渋滞ピーク時間からの分散」では、利用者の生活習慣と合わないことや職場に早く到着するメリットが感じられないこと、「公共交通への転換促進」では、公共交通機関が不便であることを理由とする回答が多い結果となりました。
- 「公共交通への転換促進」の課題は公共交通機関の利便性に関するものであり解決が困難なものである。国道道路交差点においては「渋滞ピーク時間からの分散」について広報方法を工夫する等して施策を展開します。

R4施策①：渋滞ピーク時間からの分散



R4施策②：公共交通への転換促進



課題		対応方針
施策①	朝の準備で今より早い時間帯に出発できないなど、道路利用者の生活習慣と合致しない。	出発時間を変更することによるメリット、職場に早く到着するメリット等の理解が進むよう、広報方法・内容を工夫し施策を展開する。
	職場に始業時間より早く着くメリットが無い、感じられない。	
施策②	道路利用者の居住地域において、公共交通機関の便数が少ない、または、最寄りに駅・停留所が無い。	各公共交通機関に係る課題であるため解決は困難であるが、公共交通機関を利用することのメリットなどを理解してもらえるように広報方法・内容を工夫し施策を展開する。
	公共交通機関の方が自動車より所要時間がかかる。	

4.4 令和5年度以降の取り組み（案）

- ・ 令和5年度以降は、令和4年度の効果検証結果から得られた知見より、広報方法のブラッシュアップ（看板設置箇所の追加、チラシ配布箇所の追加、YouTube動画の有料広告配信）に取り組みます。
- ・ WEBアンケートで有効とされた施策の他地域で実施した広報方法の事例から、国体道路交差点において新たな広報方法（新聞・行政広報誌の活用、ポスター掲示、道路情報板の活用等）を検討します。

昨年度の実施内容

2022/10/17(月)～21(金)実施

- 時差出勤の促進
- 公共交通への転換促進

【施策の周知方法】

- ・ HP、Twitter、YouTubeの活用
- ・ 沿道への看板設置
- ・ 事業所、道の駅等でのチラシ配布



効果検証

- ✓ 交通量が分散、旅行速度が向上
- ✓ 時差通勤への参加者増加が要因

効果検証結果から得られた良い点、活用できそうな点

- ✓ R4年度に新たに実施した広報方法（企業へのチラシ配布等）による施策の認知度向上。
- ✓ 時差出勤呼び掛け時間帯から交通が分散。
- ✓ 施策の有効性や参加意欲が高いが、施策の認知度が低いため、より一層の広報が必要。

WEBアンケートで有効とされた施策の他地域事例から得られた良い点

- ✓ 新聞広告・行政広報誌の活用、ポスター掲示等は他地域の事例も多い。
- ✓ チラシの配布方法は、他地域を参考に更なる工夫が可能。
- ✓ デジタルサイネージなどの活用事例もあり。

今後の実施方針

看板設置箇所の追加

- ✓ 国体道路交差点を通行する車両の利用が多い路線に看板を追加設置。

チラシ配布箇所の追加

- ✓ 国体道路交差点を通行する車両の目的地となる地域にある企業を追加抽出し、協力を依頼。
- ✓ 起終点周辺の道路利用者が立ち寄りそうな小売店等でチラシ配布箇所設置の協力依頼。

YouTube動画の有料広告配信

- ✓ 視聴回数を伸ばし更なる効果を得るため、動画の有料広告配信を検討。

新聞・行政広報誌の活用

- ✓ 新聞や行政広報誌に施策の情報を掲載。
- ✓ チラシを新聞広告や行政広報誌に差し込み配布。

ポスター掲示の実施

- ✓ チラシの配布先（道の駅、企業、小売店等）にてポスターを掲示。

道路情報板の活用

- ✓ 国体道路交差点を通行する車両の利用が多い路線にある道路情報板で施策の呼び掛け。

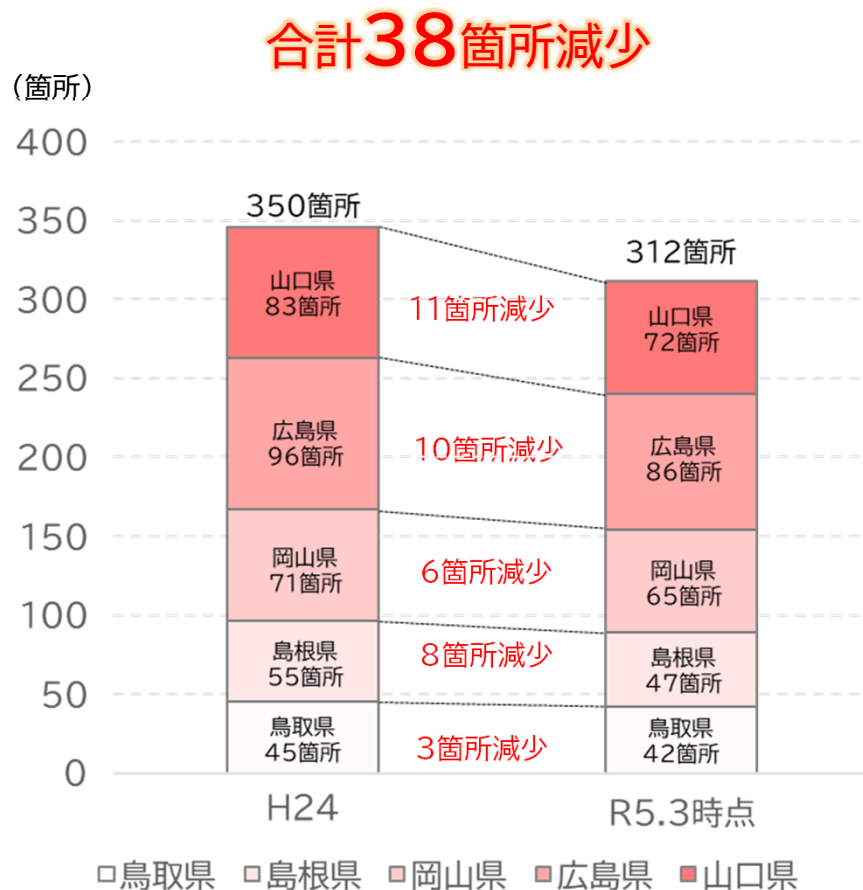
5.主要渋滞箇所解除フロー(案)

5.1 主要渋滞箇所解除フロー（案）について ①中国地方の現状

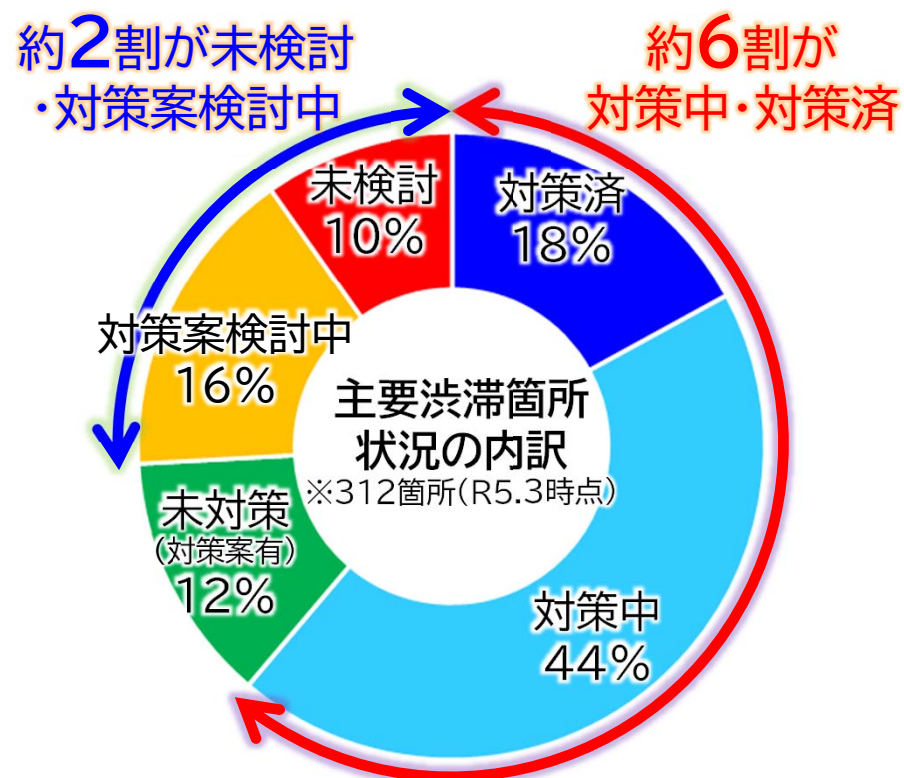
5. 主要渋滞箇所解除フロー（案）

- ・中国地方の主要渋滞箇所は平成24年度に350箇所が特定されています。
- ・渋滞対策協議会を中心に、解消に向け取り組みを実施しましたが、10年以上経過した現在も312箇所が残存しています。
- ・主要渋滞箇所の内訳は約6割が対策済・対策中であり、約2割が対策案検討中、未検討箇所です。
- ・抜本的な解除基準の改定を実施し、道路利用者目線での対策の実施を促す必要に迫られています。

主要渋滞箇所数の推移(H24→R5.3)



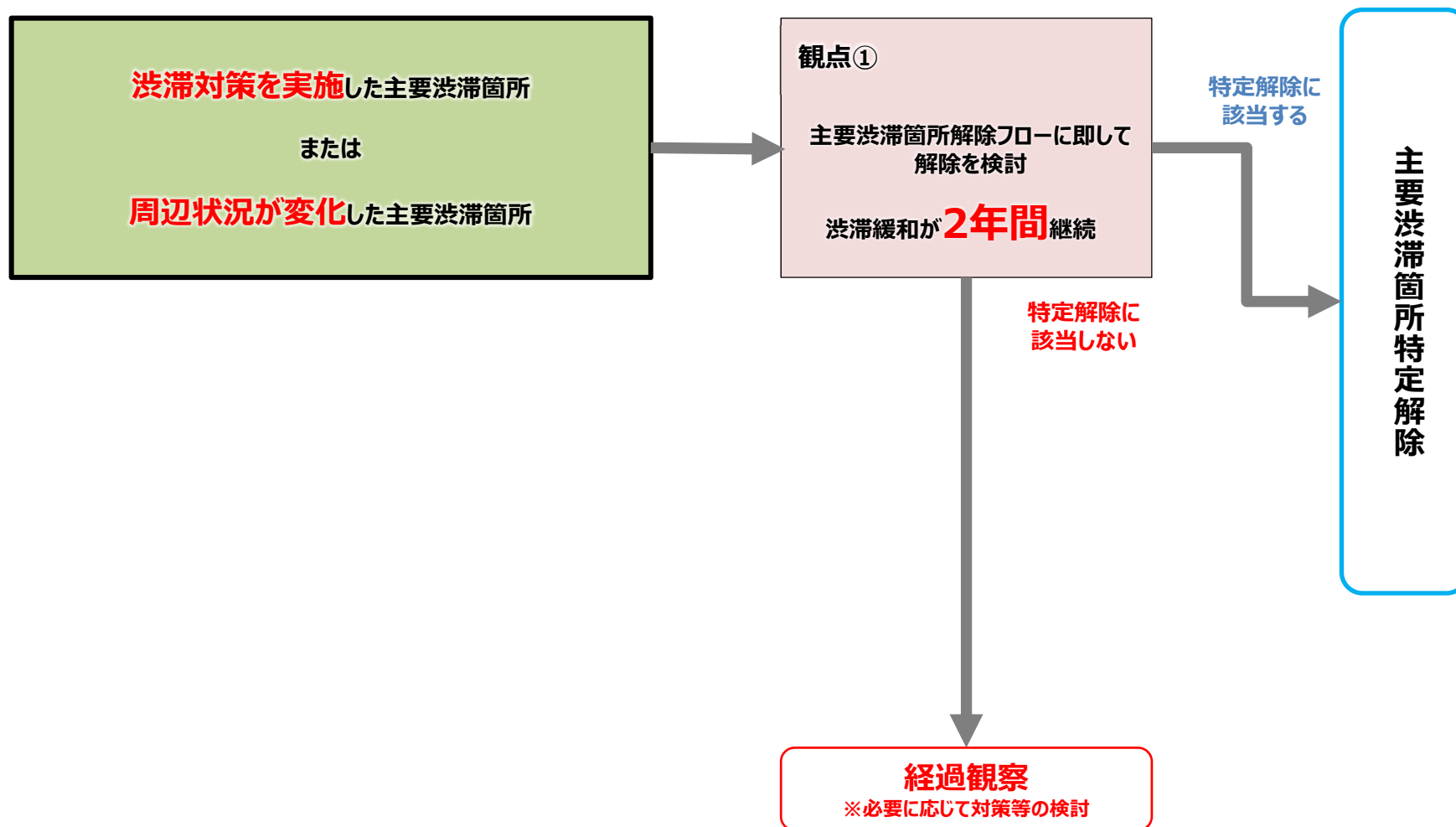
主要渋滞箇所の対策状況の割合



5.1 主要渋滞箇所解除フロー（案）について ②主要渋滞箇所特定解除の流れ＜従前＞

5. 主要渋滞箇所解除フロー（案）

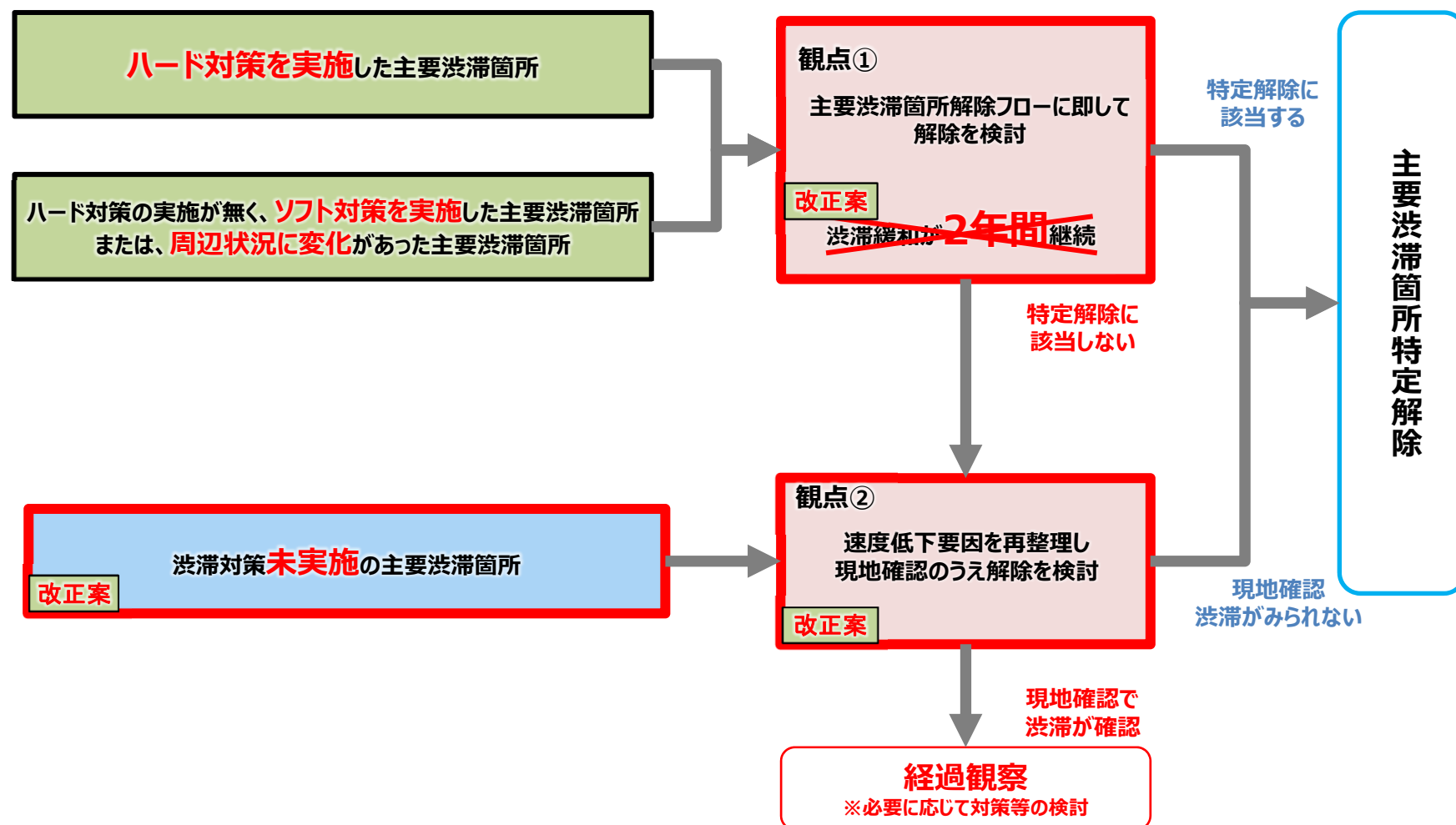
- ・従前の主要渋滞箇所の解除は、観点①から検討しています。
- ・対策実施箇所や周辺状況に変化があった箇所は主要渋滞箇所解除フローに即してビッグデータによる検証を行い、主要渋滞箇所の解除を検討しています。



5.1 主要渋滞箇所解除フロー（案）について ③主要渋滞箇所特定解除の流れ＜今後＞

5. 主要渋滞箇所解除フロー（案）

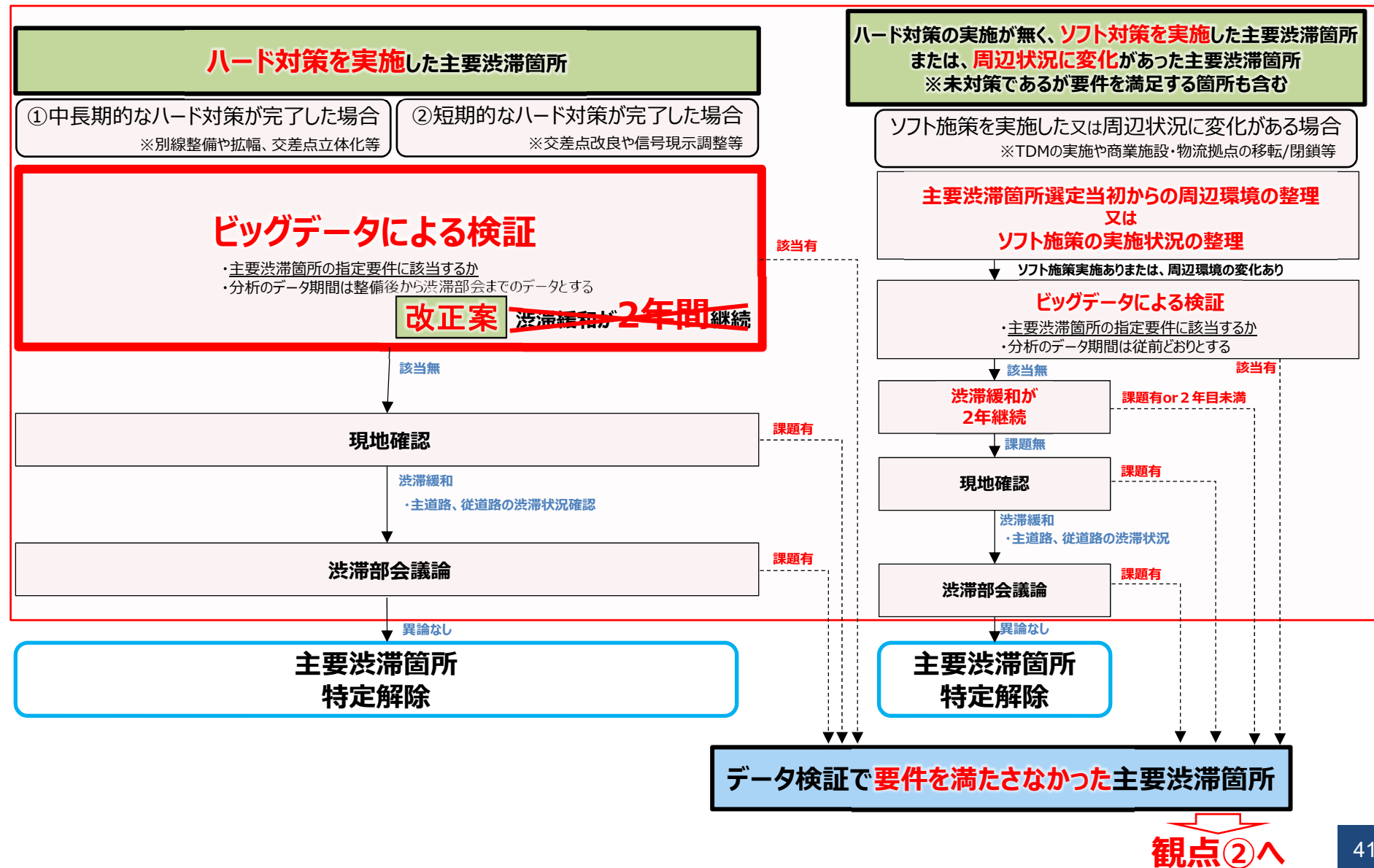
- ・主要渋滞箇所の解除は、観点①・②から検討します。
- ・対策実施箇所や周辺状況に変化があった箇所はこれまでの主要渋滞箇所解除フローと同等の解除の検討を行います。
- ・渋滞対策が未実施の場合や解除フローでは特定解除に至らなかった場合でも、速度低下要因によっては主要渋滞箇所の解除を可能とします。



5.2 解除フローの検討① 観点① 主要渋滞箇所解除フローに即して解除を検討

5. 主要渋滞箇所解除フロー（案）

- ・対策内容により評価の期間について見直しを図ります。
- ・道路管理者による対策実施箇所のほか、周辺状況に変化が見られたことで渋滞の緩和が図られた箇所についても評価のフローを設定します。



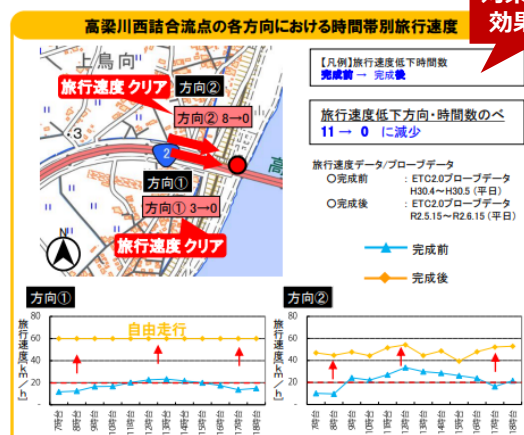
5.2 解除フローの検討② 観点① 変更ポイント

- これまでの解除フローでは『ビッグデータによる年間値での評価』を『2年連続してクリア』する必要がある、対策効果が明らかな場合でも特定解除までに時間を要する課題があります。
- 今後、対策を実施した箇所については、対策実施から渋滞部会までのデータで評価を行い、基準をクリアした時点で主要渋滞箇所の特定解除候補とします。

■分析期間の変更

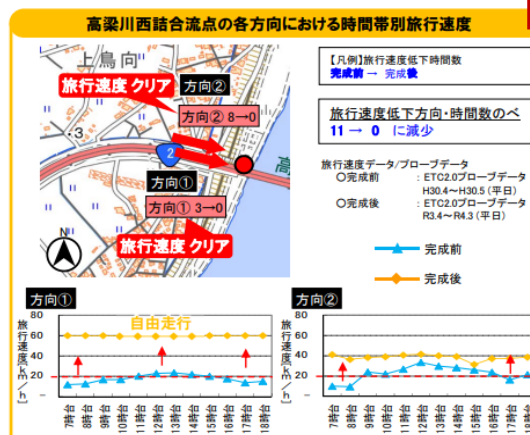
国道2号高梁川大橋西詰合流点の事例（岡山県倉敷市：R2.3 4車線拡幅完了）

【対策直後データによる分析結果】



対策直後から
効果が発現

【対策2年後データによる分析結果】



対策2年後の状況に
大きな変化なし

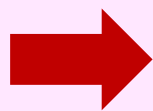


これまでの評価

- ・年間値での評価
- ・2年連続クリア

【課題】

対策効果が明らかな場合でも主要渋滞箇所の解除まで時間を要した



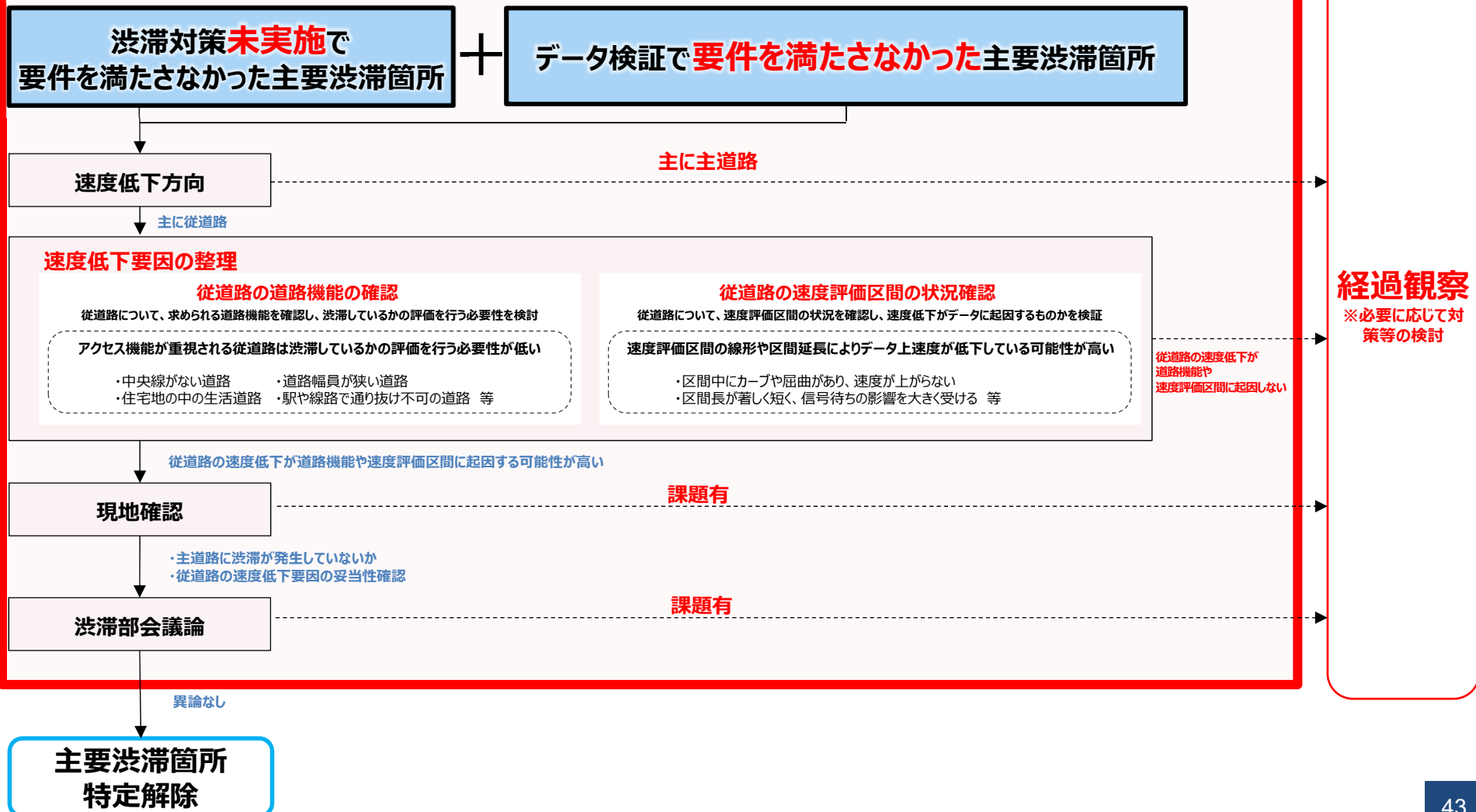
渋滞対策を実施した主要渋滞箇所については、
対策実施から渋滞部会までのデータによって評価を行い、
基準をクリアした時点で解除候補箇所とする。

出典：令和2年度第1回岡山県道路交通渋滞対策部会資料

5.2 解除フローの検討③ 観点② 速度低下要因を再整理・現地確認のうえ解除を検討

- ・主要渋滞箇所の指定要件を上回った箇所であっても、速度低下が主に従道路で発生している箇所については、機能等を踏まえて従道路側で渋滞を評価を行う必要性について確認のうえ評価対象から除外を可能とします。

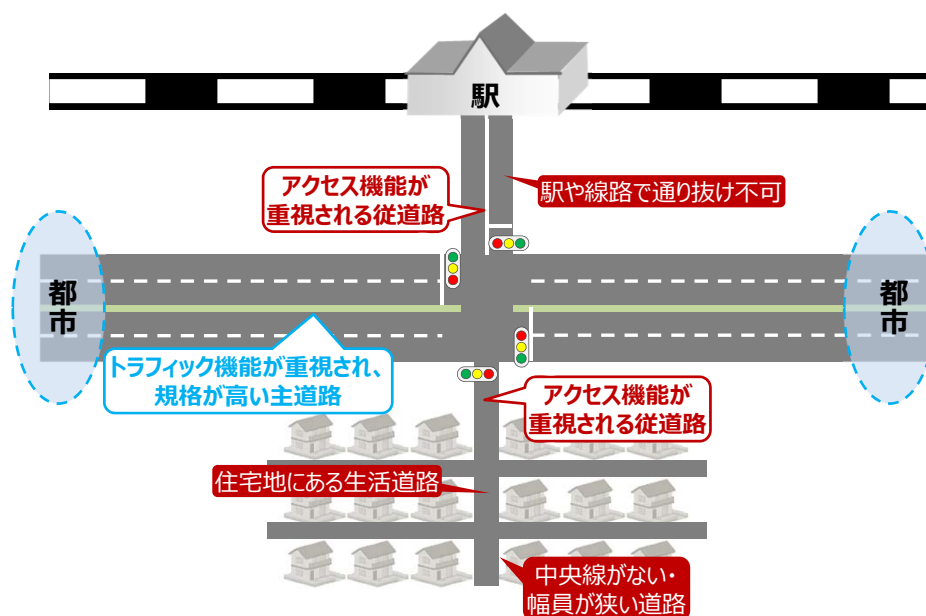
改正案



5.2 解除フローの検討④ 観点② 特定解除フローの変更ポイント

- ・これまでの解除フローでは、道路に求められる機能や道路線形等について考慮しない一律な指標で評価していましたが、特に従道路側でデータ分析結果が現地の状況と整合しない場合があります。
- ・今後、従道路での速度低下要因を整理し、データ上速度低下が発生していても現地確認により渋滞の発生が見られない場合は主要渋滞箇所の特定解除候補とします。

■従道路の道路機能の確認



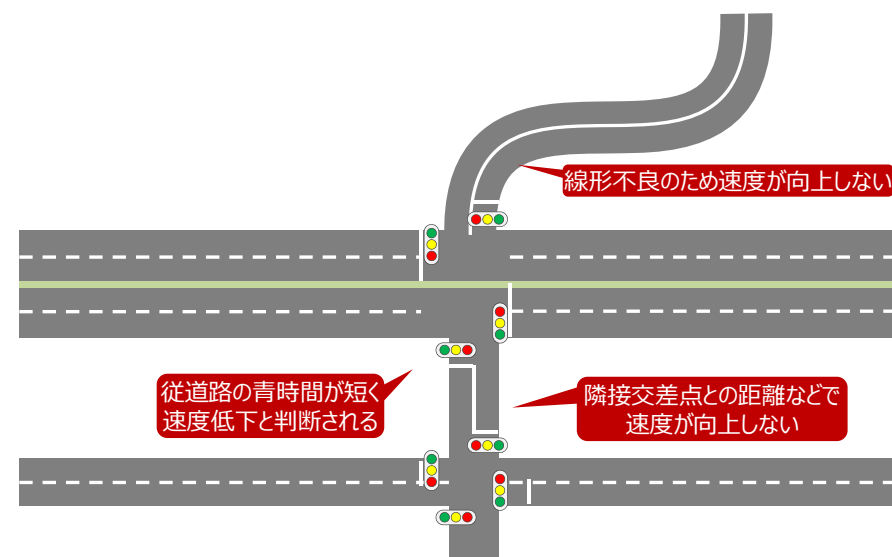
これまでの評価
・従道路の機能について考慮しない

【課題】
道路機能として高い速度が求められない道路でも幹線道路と同じ基準で評価されている



全ての交差点の従道路について、アクセス機能が重視される道路は速度低下の評価を実施しない

■従道路の速度評価区間の状況確認



これまでの評価
・道路線形等の現地状況を考慮しない

【課題】
データ分析結果では速度低下と判断されるが、現地状況と整合が取れていない場合がある



全ての交差点の従道路について、データ上は速度低下と判断されても、現地が渋滞していない場合は速度低下の評価を実施しない

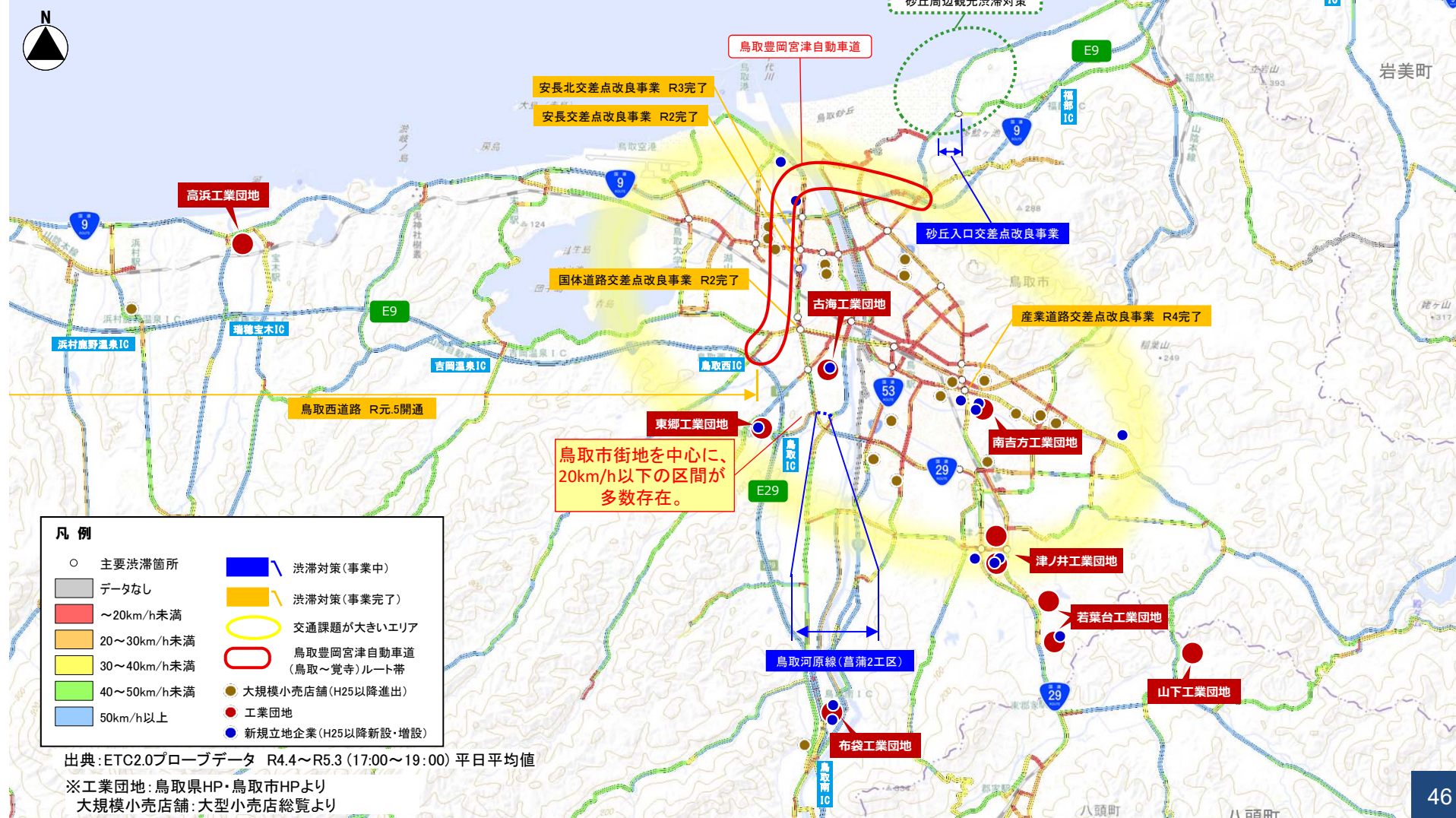
6.主要渋滞箇所当初選定後の周辺状況の変化

6.1 東部地区の渋滞状況

6. 主要渋滞箇所当初選定後の周辺状況の変化

- ・ 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します。
- ・ 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します。

■東部地区における旅行速度(タピーク時間帯 17:00～19:00)

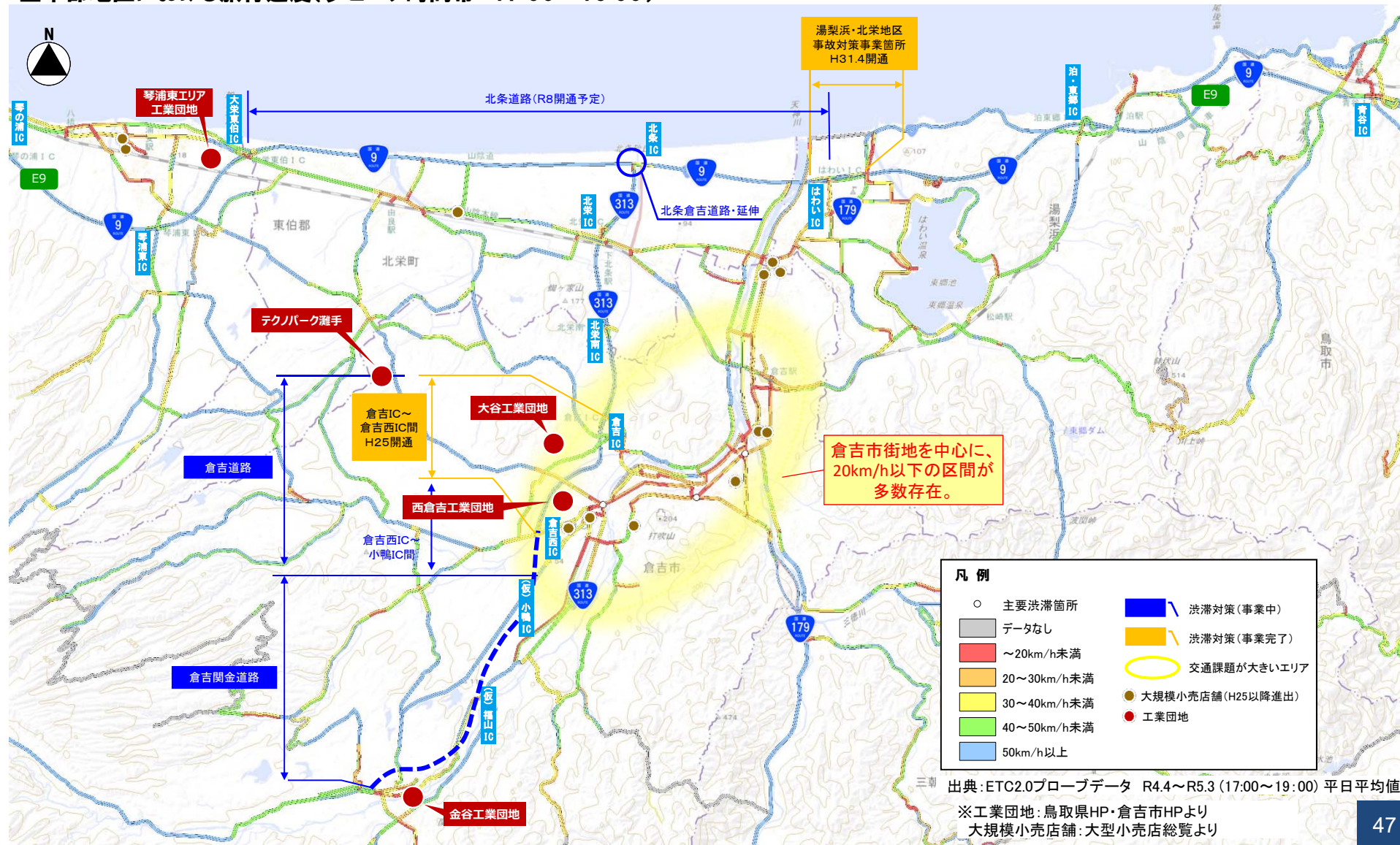


6.2 中部地区の渋滞状況

6. 主要渋滞箇所当初選定後の周辺状況の変化

- ・ 鳥取中部地区は、倉吉市街地に主要渋滞箇所があり、平日タピークに20km/h以下の区間が多数存在します。
- ・ 倉吉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、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します。

■中部地区における旅行速度(タピーク時間帯 17:00~19:00)



6.3 西部地区の渋滞状況

6. 主要渋滞箇所当初選定後の周辺状況の変化

- ・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します。
- ・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します。

■西部地区における旅行速度(朝ピーク時間帯 7:00~9:00)

