

令和7年度 第1回鳥取県道路交通渋滞対策部会

日時：令和7年8月28日(木) 10:00～

場所：鳥取県庁第2庁舎 4階33会議室

会 議 次 第

1. 開会

2. 議事

- 1) 鳥取県道路交通渋滞対策部会規約の改正について（資料1）
- 2) 渋滞部会の概要
- 3) 主要渋滞箇所（一般道）のフォローアップ
- 4) 主要渋滞箇所の特定解除
- 5) 観光地周辺における渋滞対策
- 6) 交通需要マネジメント（TDM）の取組み

3. 閉会

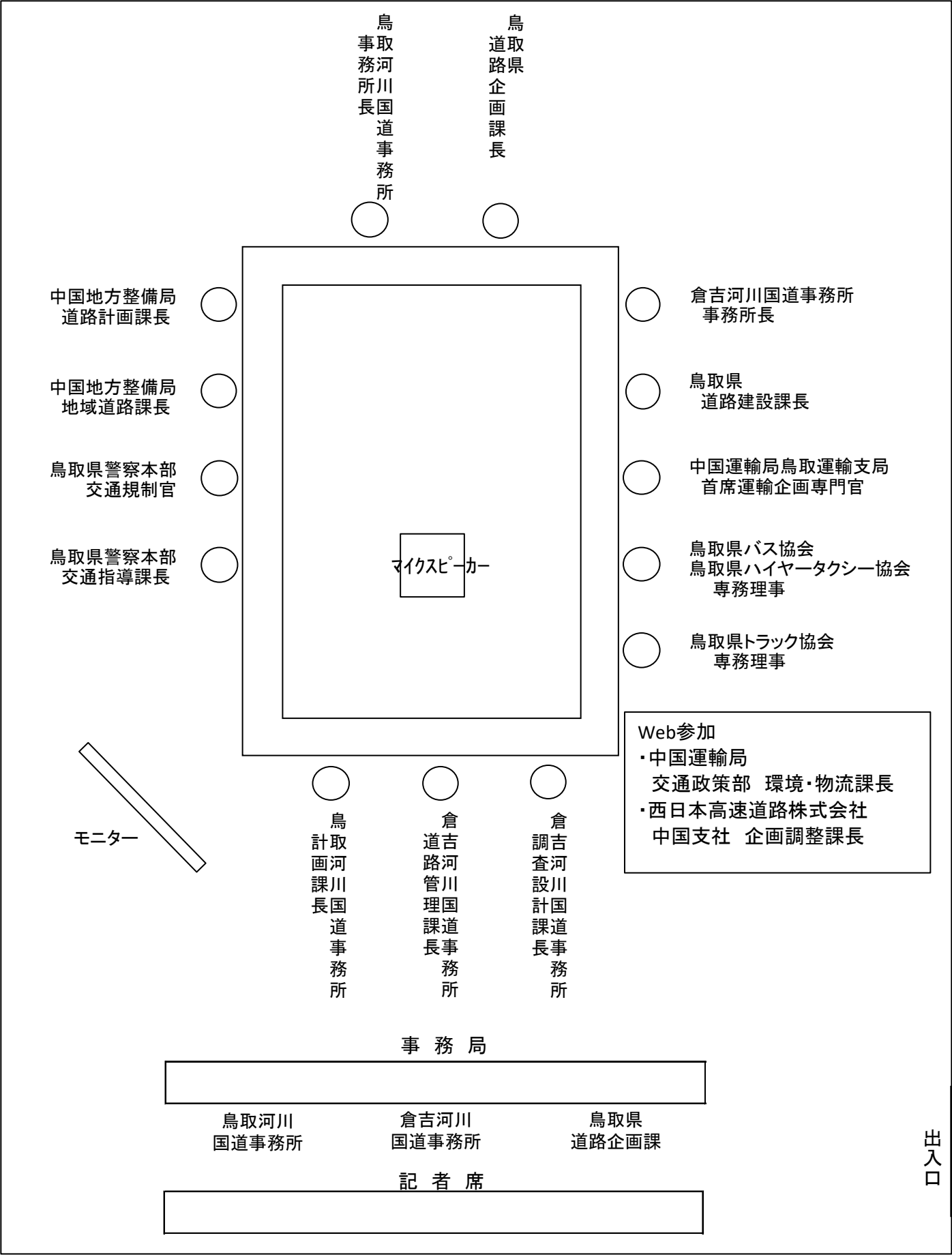
<配布資料>

- ・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（改正案及び見え消し）
- ・資料2 本編資料
- ・資料3 参考資料（主要渋滞箇所選定後の周辺状況の変化）

令和7年度 第1回 鳥取県道路交通渋滞対策部会 出席者名簿

所 属 名	役 職 名	氏 名	備 考	出欠	代理出席者
中国地方整備局					
企画部	広域計画課長	清家 貴之	委員	×	
道路部	道路計画課長	亀岡 敬和	委員	○	
	地域道路課長	尾畑 哲格	委員	○	
	交通対策課長	伊藤 等	委員	×	
鳥取河川国道事務所	事務所長	竹田 佳宏	委員 (部会長)	○	
	計画課長	三上 貴之	委員	○	
	道路管理第二課長	藤阪 健司	委員	×	
	計画課 企画係長	植 隆太郎	事務局	○	
倉吉河川国道事務所	事務所長	高橋 涉	委員	○	
	調査設計課長	藤野 実	委員	○	
	道路管理課長	佐藤 篤	委員	○	
	調査設計課 調査設計係長	橋本 湧哉	事務局	○	
中国運輸局					
交通政策部	環境・物流課長	築山 泉美	委員	○	WEB
鳥取運輸支局	首席運輸企画専門官	福原 昇	委員	○	
西日本高速道路株式会社					
中国支社	企画調整課長	田村 幸太郎	委員	○	WEB
鳥取県警察本部					
交通部	交通規制官	畔田 学	委員	○	
	交通指導課長	前田 真一	委員	○	
鳥取県					
県土整備部 道路局	道路企画課長	西土井 一宏	委員 (副部会長)	○	
	道路建設課長	額 康俊	委員	○	
	道路企画課 企画調査担当 係長	安藤 浩平	事務局	○	
	道路企画課 企画調査担当 土木技師	宮本 亮太	事務局	○	
一般社団法人					
鳥取県トラック協会	専務理事	山崎 隆志	委員	○	
一般社団法人					
鳥取県バス協会	専務理事	橋本 孝之	委員	○	
鳥取県ハイヤータクシー協会	専務理事	橋本 孝之	委員 (再掲)	○	

令和7年度 第1回 鳥取県道路交通渋滞対策部会 配席表



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。

(附則)

本規約は令和7年8月28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	
	倉吉河川国道事務所	道路管理第二課長	
		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	交通規制官	
		交通指導課長	
鳥取県	県土整備部	道路企画課長	
		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	

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。

(附則)

本規約は令和7年8月28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	
	道路部	道路計画課長	
		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	(部会長)
国土交通省中国運輸局		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	
	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	交通規制官
		交通指導課長	
鳥取県	県土整備部	道路企画課長	(副部会長)
		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7年度

第1回鳥取県道路交通渋滞対策部会

令和7年8月28日(木)

鳥取県幹線道路協議会 道路交通渋滞対策部会

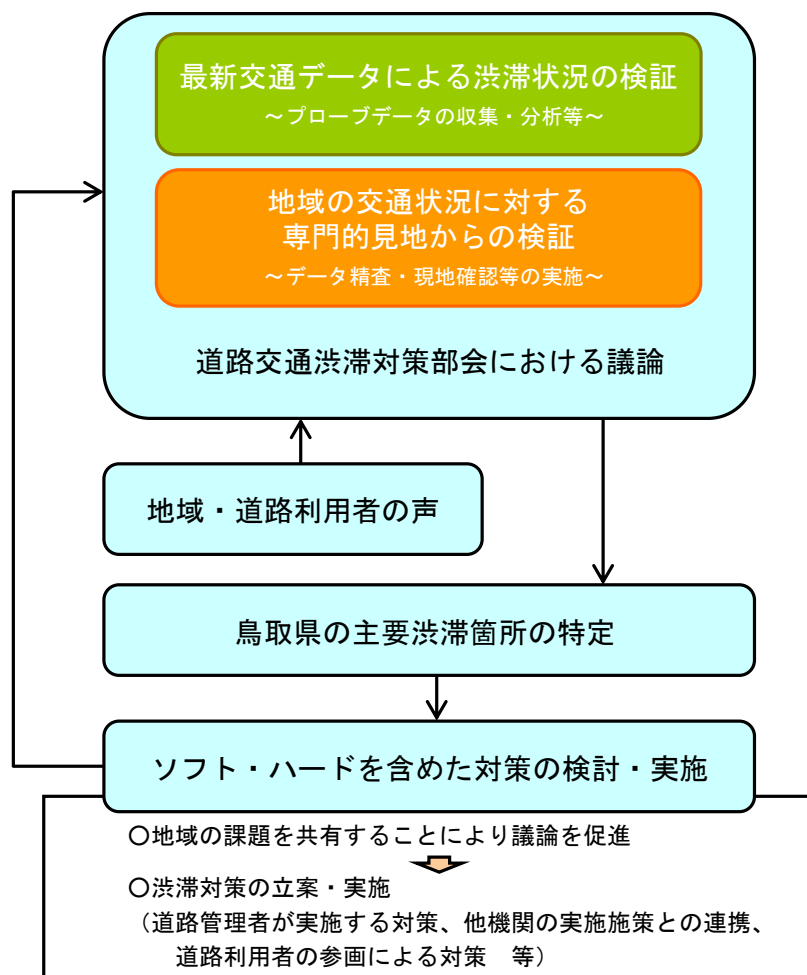
1. 渋滞部会の概要	 P. 2
1.1 目的と検討経緯	
1.2 令和7年度部会の議題	
2. 主要渋滞箇所(一般道)のフォローアップ	 P. 5
2.1 鳥取県内の主要渋滞箇所位置図	
2.2 渋滞対策実施状況	
2.3 主要渋滞箇所のモニタリング	
2.4 整備効果の検証	
2.5 今後の対策予定箇所	
3. 主要渋滞箇所の特定解除	 P. 15
3.1 主要渋滞箇所解除フローについて	
3.2 観点①による主要渋滞箇所特定解除	
3.3 観点②による主要渋滞箇所特定解除	
3.4 主要渋滞箇所特定解除の候補箇所	
3.5 特定解除候補箇所について	
4. 観光地周辺における渋滞対策	 P. 29
4.1 観光渋滞対策の取組経緯	
4.2 令和7年度ゴールデンウィークの交通状況	
4.3 県道265号 湯山鳥取線の渋滞対策	
4.4 国道9号及び県道320号 羽合東伯線の渋滞対策	
5. 交通需要マネジメント(TDM)の取組み	 P. 40
5.1 鳥取東部都市圏におけるTDMの導入について	
5.2 これまでのTDM実施内容	
5.3 TDM施策の効果検証	
5.4 令和7年度以降の取組み(案)	

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・効率的な渋滞対策について議論を行い、フォローアップを実施しています。

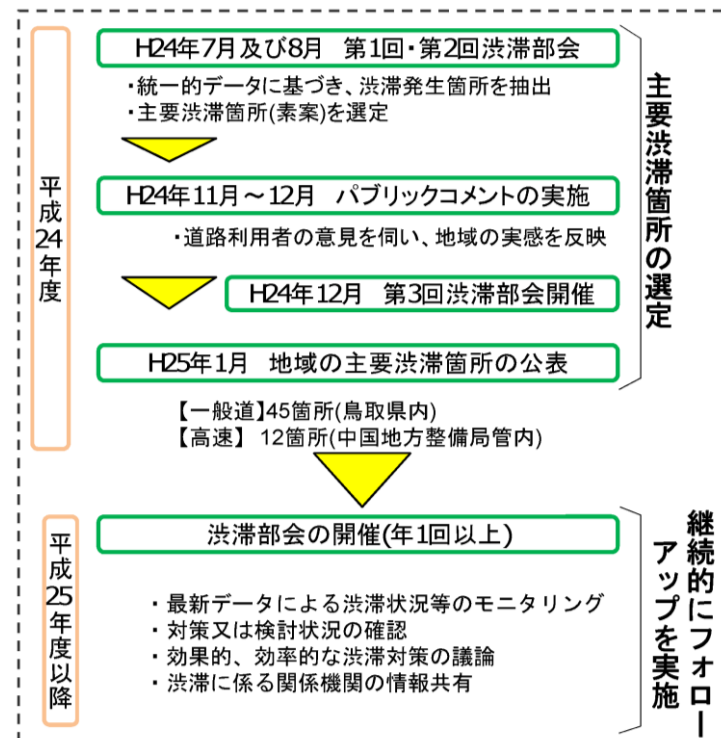
◆ 対策検討のマネジメントサイクル



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7年度部会の議題

・令和7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7年度

＜本日の議題＞

主要渋滞箇所（一般道）のフォローアップ

特定解除に係る検討

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

令和7年8月28日
第1回渋滞部会

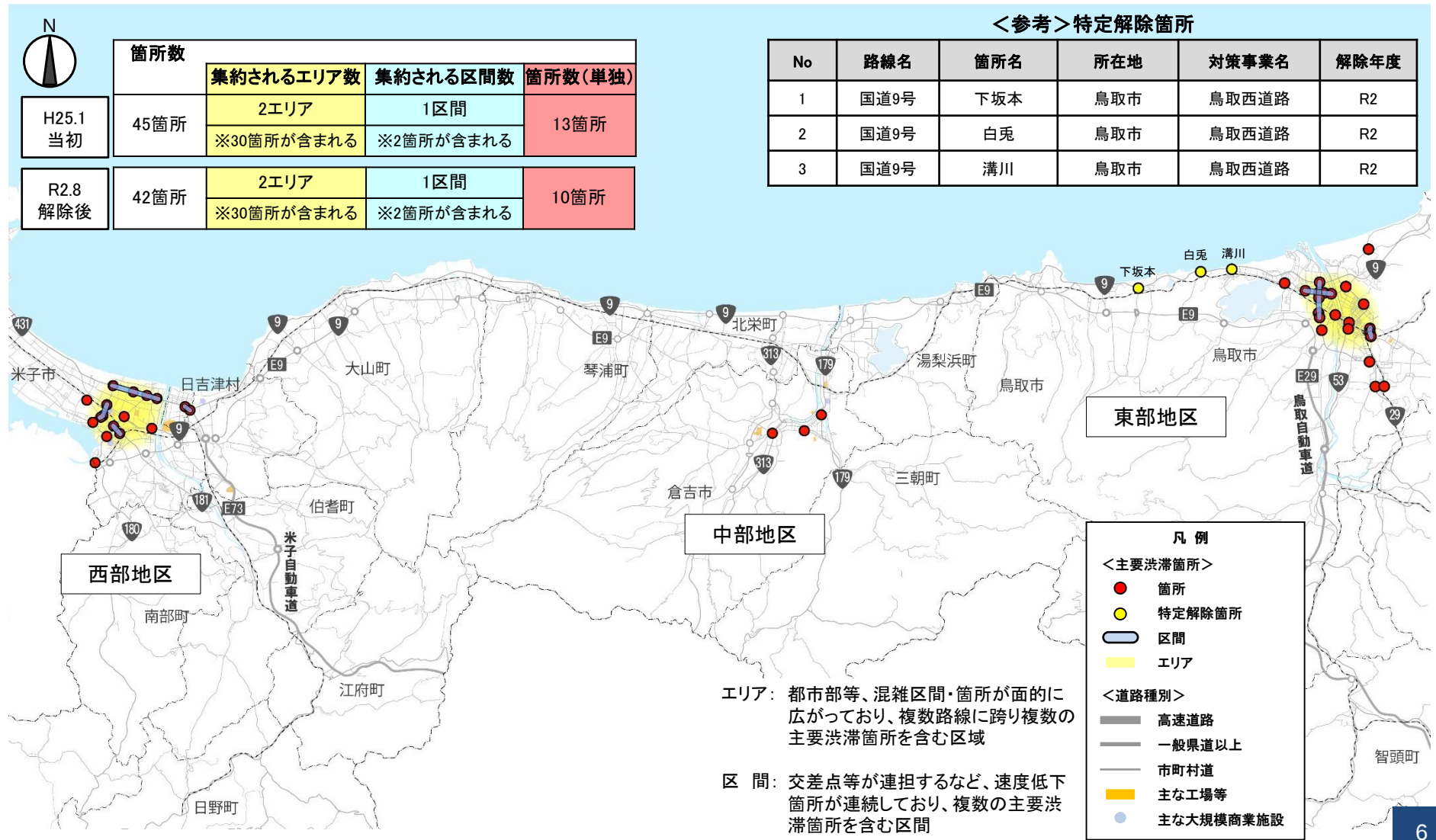
2. 主要渋滞箇所(一般道)のフォローアップ

- ・鳥取県内主要渋滞箇所(一般道) N=42箇所(R7.4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

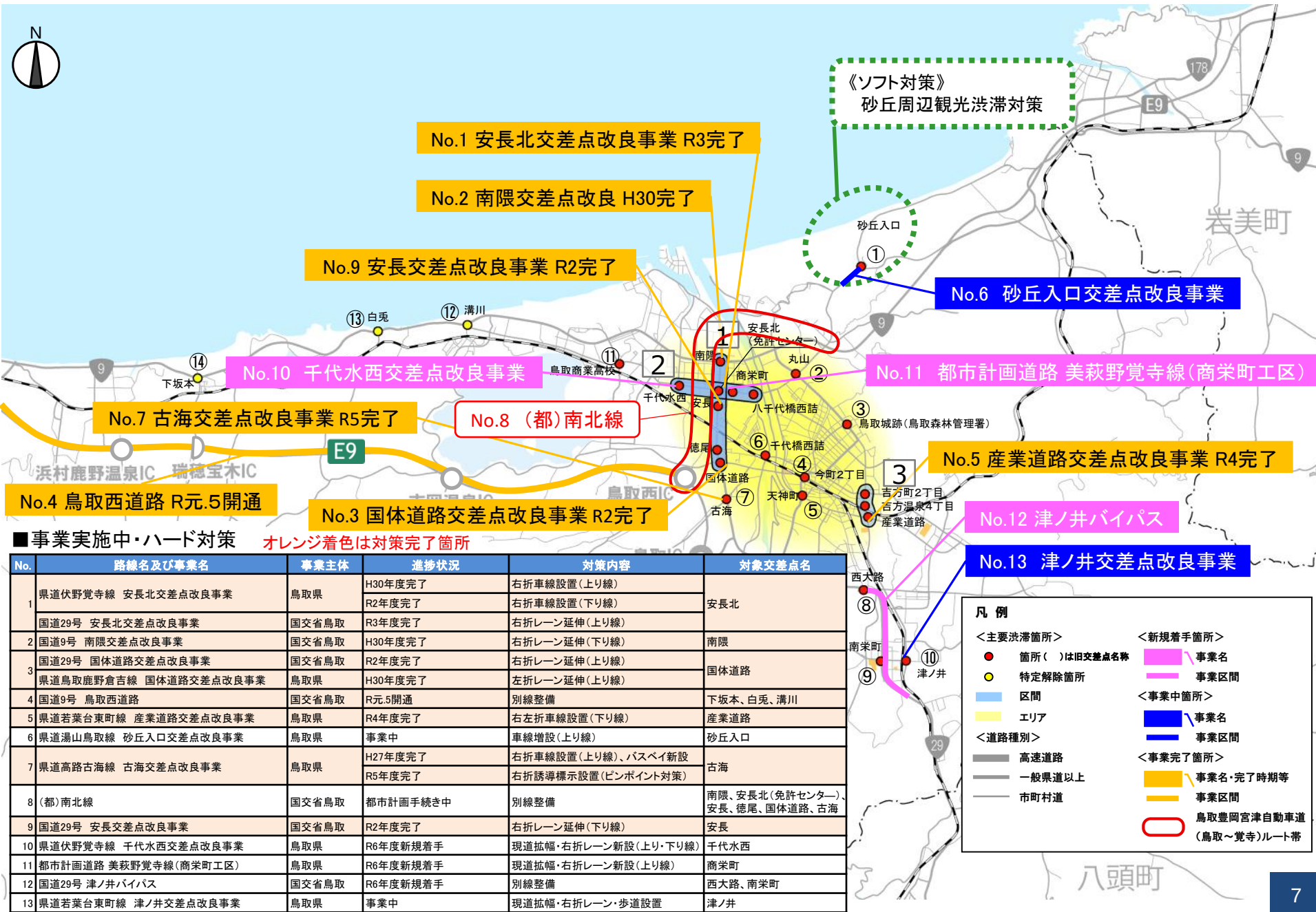
- ・平成24年度渋滞部会において45箇所を選定し、平成25年1月に公表しました。
- ・令和2年8月に3箇所を解除し、令和7年4月時点では、計42箇所に減少しました。

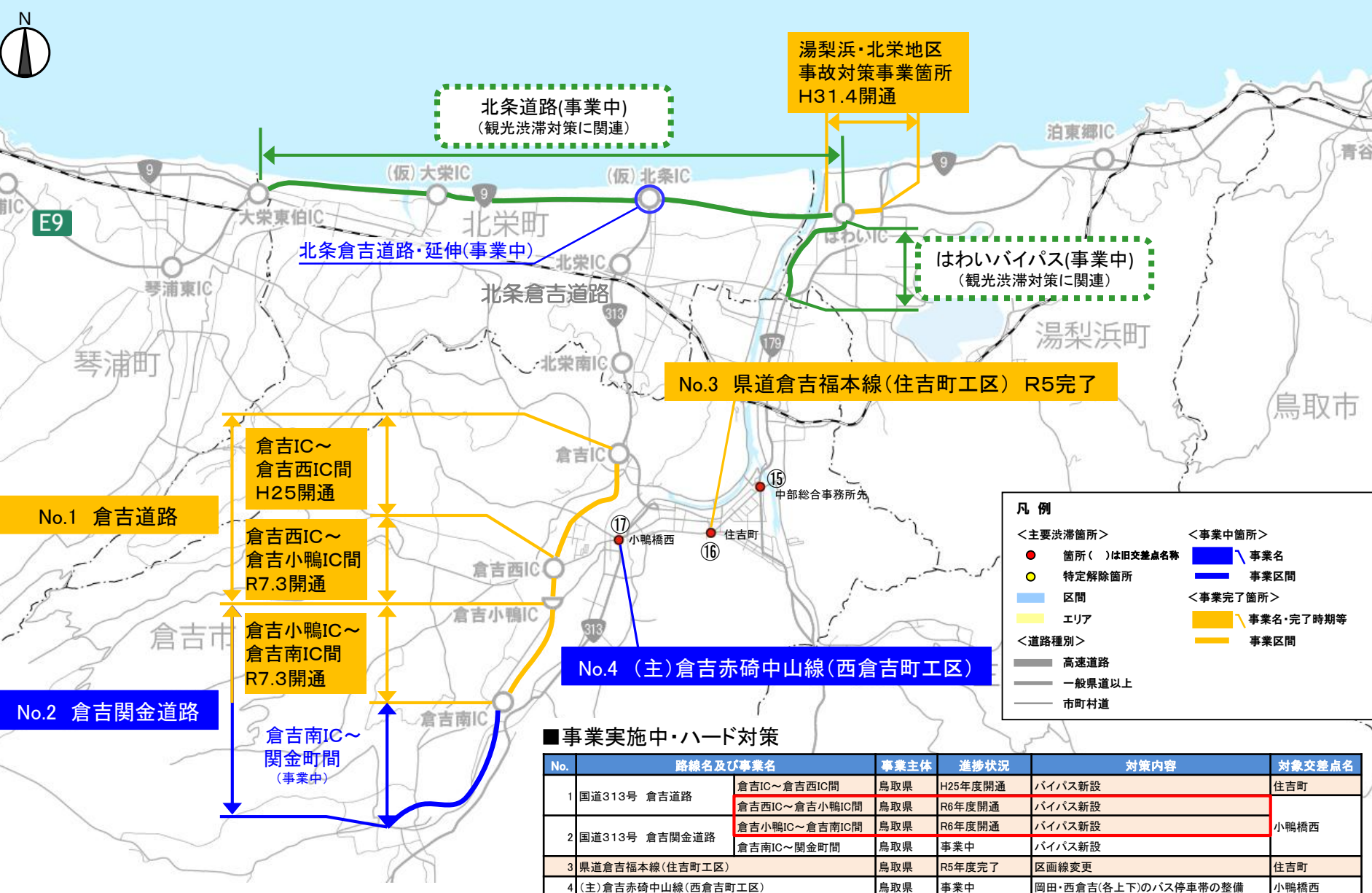
■鳥取県内の主要渋滞箇所(一般道)



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





口はR6年度に完了した箇所、オレンジ着色は対策完了箇所

※湯梨浜・北栄地区事故対策事業箇所は、交安事業であるため、上表に記載していない



■ 事業実施中・ハード対策

No.	路線名及び事業名	事業主体	進捗状況	対策内容	対象交差点名
1	国道431号 二本木・日吉津東交差点改良事業	鳥取県	H28年度完了	日吉津西～二本木間の右左折レーンの新設及び延伸	日吉津東、二本木
2	県道両三柳後藤停車場線 錦町3丁目交差点改良事業	鳥取県	R3年度完了	左折車線増設	錦町3丁目
3	市道安倍三柳線整備事業	米子市	R2年度完了	バイパス新設	長田産婦人科
4	国道9号 車尾交差点改良事業	国交省倉吉	R5年度完了	右折レーン延伸(上下線)	車尾
5	国道9号 加茂町2丁目交差点改良事業	国交省倉吉	事業中	車線運用の見直し等	加茂町2丁目
6	国道9号 陰田町交差点改良事業	国交省倉吉	事業中	右折レーン延伸	陰田町

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。

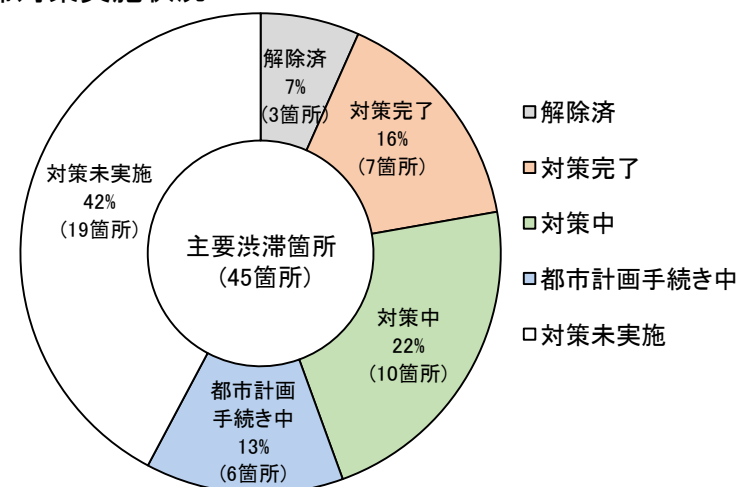
■ 渋滞対策実施状況一覧

番号	交差点名所	地区	図位置	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:R2)
				国	別線整備((都)南北線:都市計画手続き中)
3	南隈	東部	区間1	国	交差点改良(南側流入部右折レーン延伸:R3)
				県	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	国	交差点改良(西側流入部右折レーン設置:H30)
				国	交差点改良(北側流入部右折レーン延伸:R2)
				国	交差点改良(右折誘導標示の設置)
				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	⑳	国	交差点改良(車線運用の見直し等)
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: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IC間):H25)
				県	ピンポイント対策(区画線設置工事:R5)
21	八千代橋西詰	東部	区間2	県	
22	南栄町	東部	⑨	国	別線整備(津ノ井バイパス)
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	交差点改良(現道拡幅・右折レーン・歩道設置)
27	陰田町	西部	⑪	国	交差点改良(右折レーン延伸)
28	鳥取城跡	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:R4)
30	砂丘入口	東部	①	県	交差点改良(県道より線車線増設)
31	千代橋西詰	東部	⑥	県	
32	小鴨橋西	中部	⑰	県	別線整備(倉吉道路:R6)
				県	別線整備(倉吉間金道路:R6一部開通)
				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	交差点名所	地区	図位置	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:R2)
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	南栄町	東部	区間2	県	交差点改良(現道拡幅及び右折レーン新設:R13予定)
39	千代水西	東部	区間2	県	交差点改良(現道拡幅及び右折レーン新設:R9予定)
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)
				国	別線整備((都)南北線:都市計画手続き中)
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)
				県	交差点改良(県道下り線右左折車線新設及びバスベイ新設:H27)
42	古海	東部	⑦	国	ピンポイント対策(右折誘導表示設置:R5)
				国	別線整備((都)南北線:都市計画手続き中)
43	車尾	西部	⑱	県	交差点改良(国道9号上下右折レーン延伸:R5)
44	新開2丁目	西部	区間5	国	
45	西大路	東部	⑧	国	別線整備(津ノ井バイパス)

■ 対策中 ■ 対策完了 ■ 都市計画手続き中 □ 対策未実施 ■ 解除済

■ 渋滞対策実施状況

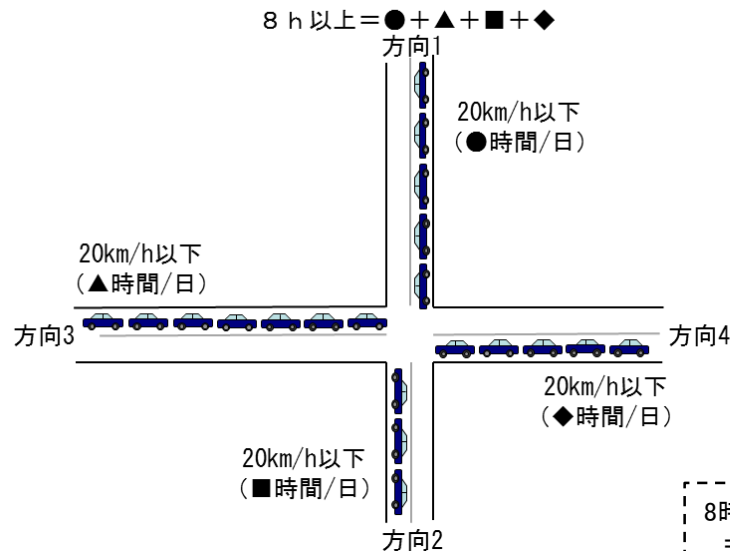


2.3 主要渋滞箇所のモニタリング① モニタリング方法

- ・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、〈流入方向数×2時間〉以上の交差点としています(十字路(4枝交差点)の場合は8時間以上が対象:下図参照)。
- ・なお、この選定基準は「鳥取県道路交通渋滞対策部会(H24年度)」において検討されたものですが、実際の主要渋滞箇所の選定に際しては、道路利用者のみなさまからの意見も踏まえて選定しています。

■主要渋滞箇所の選定基準(イメージ図)

全流入方向の旅行速度20km/h以下の時間の総計が8時間/日以上



【4支線交差点の例】

方向	●●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、R7点検結果を反映した一覧表を整理しました。

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	R6 点検	R7 点検	
1	皆生	一般国道431号	8	-	7	16	25	22	17	20	22	18	11	14	22	21	
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	12	12	R3
3	南隈	一般国道9号	8	14	11	21	25	27	13	16	11	11	11	12	12	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	9	6	R2
5	御団地入口	一般国道431号	8	11	7	10	12	10	10	12	12	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	16	17	
7	西福原1丁目	一般国道9号	8	8	3	2	13	14	8	15	11	8	7	9	9	8	
8	公会堂前	一般国道9号	8	22	24	26	28	28	25	30	25	25	22	22	23	20	
9	米原	両三柳後藤停車場線	8	10	16	20	22	22	20	23	19	20	14	16	13	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	14	14	15	
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	12	
12	二本木	一般国道9号	8	12	12	12	13	13	15	15	14	13	12	13	16	13	H28
13	天神町	一般国道53号	8	34	36	37	38	38	38	38	38	38	38	38	39	39	
14	錦町3丁目	米子港線	6	32	24	24	28	36	35	36	35	34	29	32	30		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	14	11	
16	丸山	一般国道53号	8	8	0	15	13	12	11	21	24	22	19	17	15	15	
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	12	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	12	13	
19	白兎	一般国道9号	6	-	0	0	2	2	0	0	0						R元
20	住吉町	倉吉福本線	6	11	0	0	1	2	6	2	3	2	2	2	1	3	R5
21	八千代橋西詰	鳥取港線	8	8	18	12	12	14	13	13	12	12	13	14	10	11	
22	南栄町	一般国道29号	8	10	8	17	24	20	18	21	16	16	20	14	14		
23	吉方町2丁目	鳥取国府線	8	18	17	21	21	23	21	29	24	24	24	23	23	25	
24	今町2丁目	一般国道53号	8	21	30	34	38	36	22	36	35	30	27	28	29	29	
25	日吉津東	一般国道431号	6	15	3	5	7	2	9	10	11	11	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	13	13	
27	陸田町	一般国道9号	6	27	26	24	27	27	26	25	24	25	25	26	26	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	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	6	9	R4
30	砂丘入口	湯山鳥取線	6	-	0	2	0	4	11	6	0	0	0	0	2	3	
31	千代橋西詰	高路古海線	6	14	17	22	18	22	21	22	23	24	19	17	16	20	
32	小鴨橋西	一般国道313号	6	21	15	12	12	12	14	14	19	22	22	23	23	23	
33	鶴方町ローソン前	米子港線	4	21	22	23	23	24	23	24	24	23	22	17	20	18	
34	長田産婦人科	外浜街道線	6	13	17	18	20	18	23	22	17	17	12	11	11	11	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	R6 点検	R7 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	7	6	6	
38	南栄町	伏野堂寺線	4	12	17	16	19	18	8	15	8	9	8	8	5	6	
39	千代水西	伏野堂寺線	8	21	3	3	23	13	23	30	26	24	16	17	15	10	
40	安長	一般国道29号	4	13	2	0	6	11	12	11	5	1	3	3	2	3	
41	徳尾	一般国道29号	4	19	2	0	1	1	0	0	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	12	12	R5
43	車尾	一般国道9号	8	10	12	12	21	17	15	17	18	20	17	18	19	17	R5
44	新開2丁目	一般国道431号	4	0	0	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	3	4	

凡 例

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

注) 赤字:選定基準値を下回った渋滞時間帯数

<参考> 主要渋滞箇所 選定基準及び使用データ

項目	H24年度選定時	H26～H29年度点検	H30～R7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

2.4 整備効果の検証

2. 主要渋滞箇所(一般道)のフォローアップ

(県)国道313号 倉吉道路(Ⅱ期)・倉吉関金道路(Ⅰ期)～小鴨橋西交差点・住吉町交差点～

R7年3月完成

■事業の概要

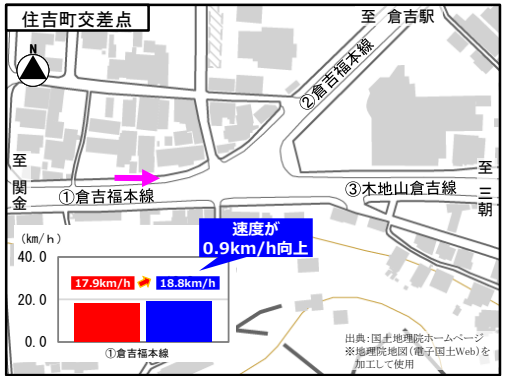
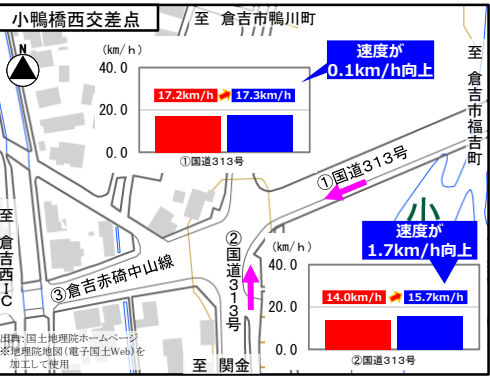
倉吉道路・倉吉関金道路は、北条湯原道路の一部を構成しており、自動車専用道路として整備しています。北条湯原道路は、鳥取県中部地方と岡山県真庭地方の連携を強化する地域高規格道路であり、安全・円滑な交通の確保のほか、山陰道及び中国横断自動車道岡山米子線と一体となった広域交通ネットワークを形成することにより、広域交流の促進、観光振興及び物流交通等、地域の活性化に大きく寄与することが期待されます。

事業名	倉吉道路(Ⅰ期)	倉吉道路(Ⅱ期)	倉吉関金道路(Ⅰ期)	倉吉関金道路(Ⅱ期)
計画延長	3.3km	0.8km	3.0km	4.0km
整備状況	H25.6 開通	R7.3 開通		整備中
道路規格	第1種第3級(自動車専用道路)			
車線数	2車線(完成2車線)			
設計速度	80km/h			

■倉吉道路・倉吉関金道路の開通による渋滞緩和

小鴨橋西詰交差点は、旧関金町地域や真庭地方と倉吉市街地を往来する交通が集中する交差点であり、接続する国道313号及び(主)倉吉赤崎中山線において慢性的な渋滞が発生しています。倉吉道路・倉吉関金道路の完成により国道313号の交通流が転換することで、混雑時の速度向上が確認されました。

また、住吉町交差点は、旧関金町地域と倉吉駅を結ぶ最短経路上にある交差点で、倉吉道路・倉吉関金道路の供用により交通流が転換することで、混雑時の速度向上が確認されました。



○整備前後の速度集計 (ETC2.0プローブデータ) ○整備前: R6.4～5平日 ○整備後: R7.4～5平日 ○旅行速度低下時間数2時間以上区間 ○整備前 ○整備後 朝ピーク2時間(7時台～8時台) 平均旅行速度 各流入部を「主要渋滞箇所 箇所票」評価区間で集計 図内の番号は「主要渋滞箇所 箇所票」の流入番号

2.5 今後の対策予定箇所

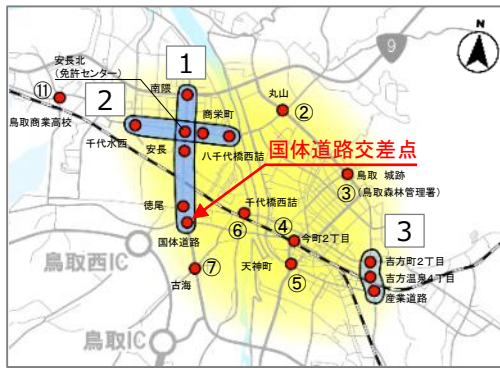
R7年度対策予定箇所

国道29号 国道道路交差点改良（鳥取市徳尾）

道路利用者会議と連携した渋滞対策

- ・国道道路交差点は、国道29号において、右折車が多く、捌け残りが発生しています。また、車両によって右折待機位置が異なり、一度の青現示で捌ける台数が不安定となっています。
- ・右折誘導標示を設置することで、交差点の整流化を図ります。

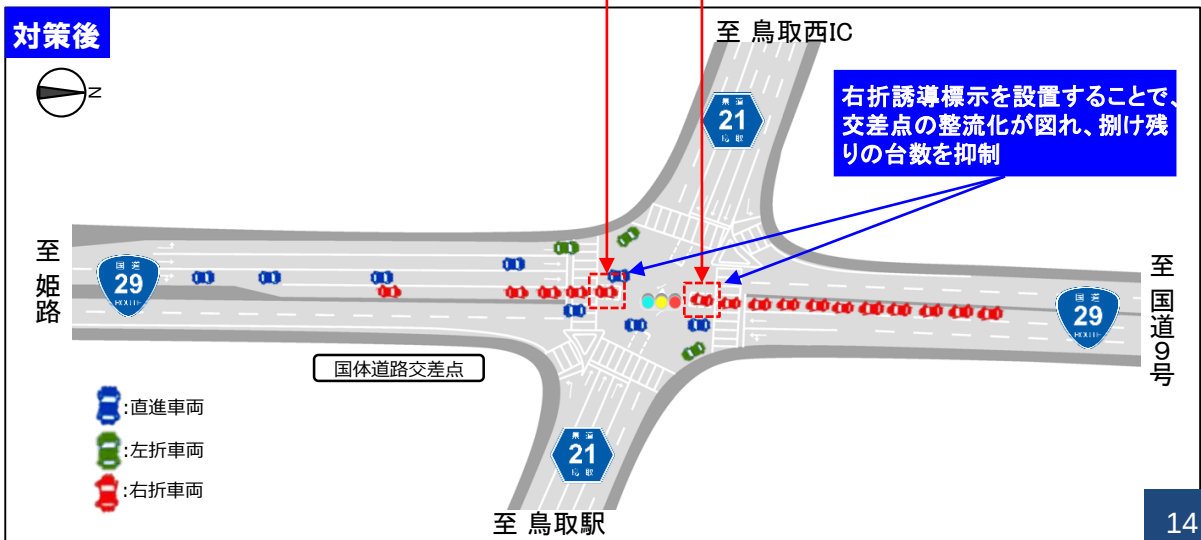
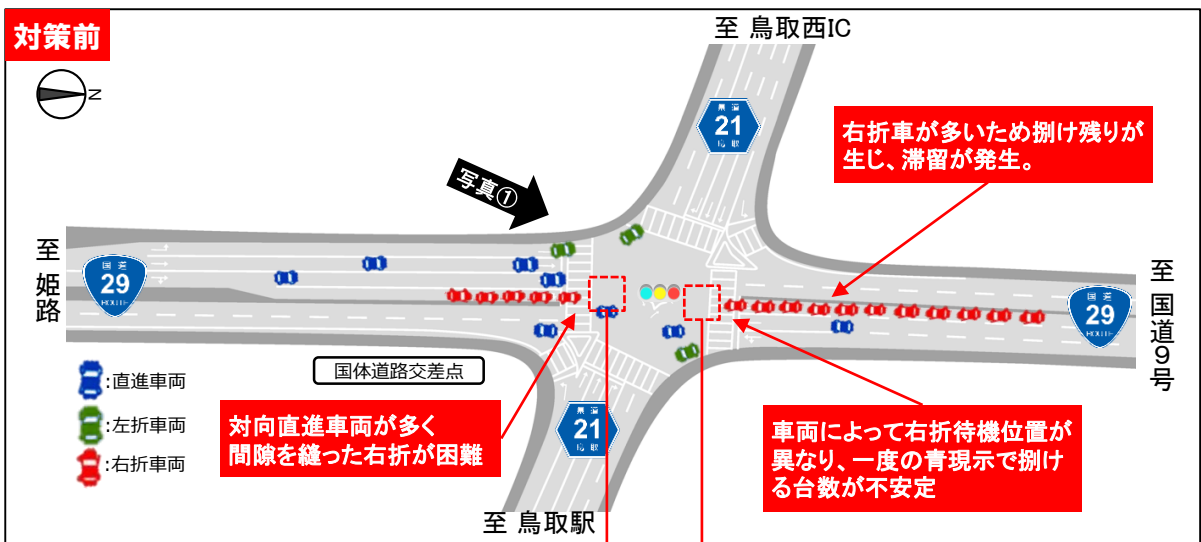
■位置図



■事業概要

- 事業期間 令和7年度
- 事業主体 国土交通省鳥取河川国道事務所

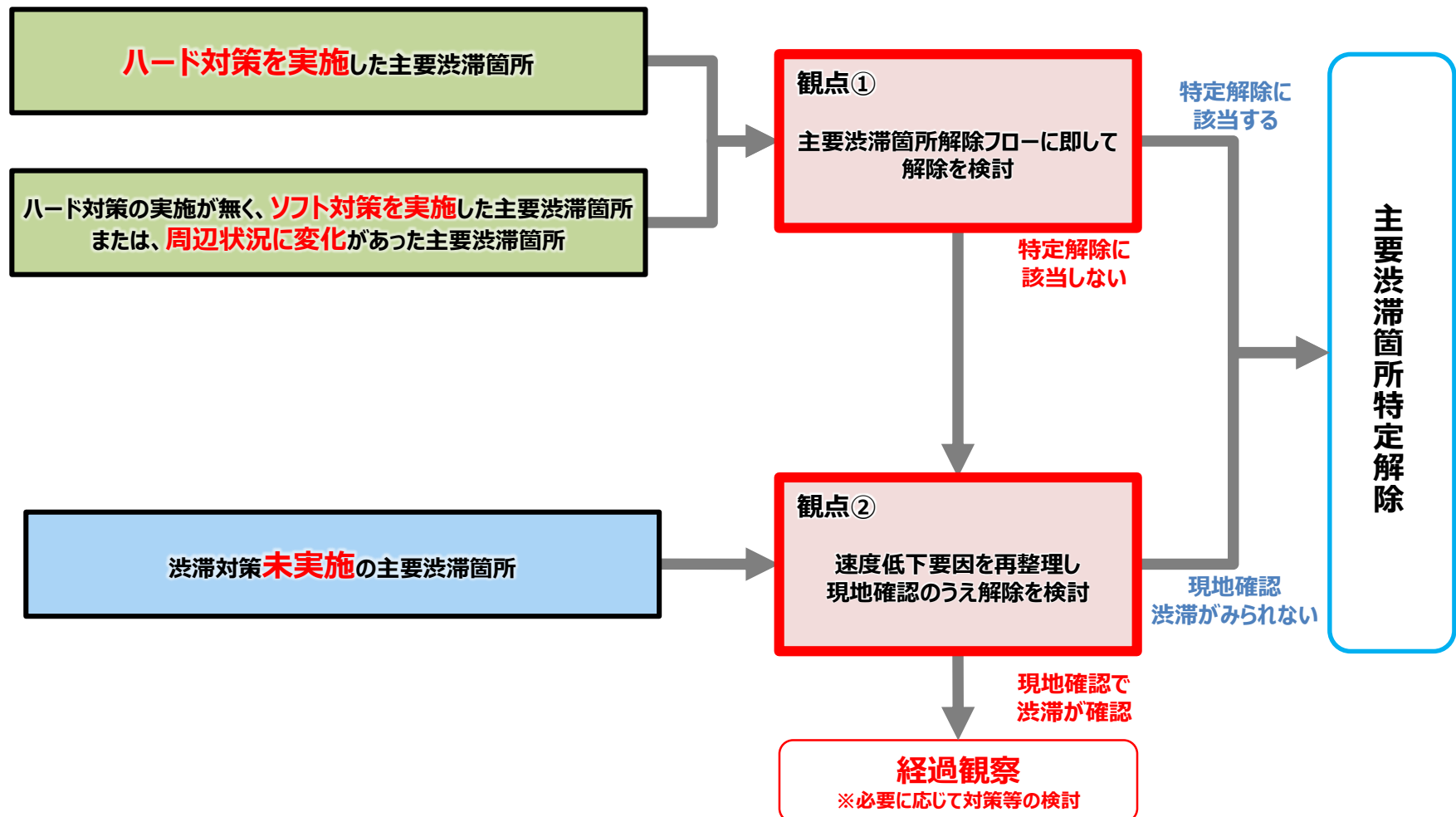
■右折誘導標示の設置により期待される効果



3. 主要渋滞箇所の特定解除

3.1 主要渋滞箇所特定解除フローについて

- ・主要渋滞箇所の特定解除は、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特定解除を検討します。



3.2 観点①による主要渋滞箇所特定解除 ①観点①の評価フロー

- ・対策完了箇所や周辺状況の変化がある箇所については、ビッグデータによる検証および現地確認を行います。
- ・ハード対策を実施した箇所は、整備完了後から次期渋滞部会までの期間で、選定基準を下回っていることが要件となっています。
- ・ソフト施策を実施した箇所や周辺状況に変化がある箇所は、2年連続渋滞が緩和することが要件となっています。
- ・観点①で解除の検討を実施したが解除要件を満たさなかった箇所は、観点②にて解除を検討します。

ハード対策を実施した主要渋滞箇所

- ①中長期的なハード対策が完了した場合
※別線整備や拡幅、交差点立体化等
- ②短期的なハード対策が完了した場合
※交差点改良や信号現示調整等

ビッグデータ※による検証

※ETC2.0プローブデータを使用

- ・主要渋滞箇所の選定基準に該当するか
- ・分析のデータ期間は整備後から渋滞部会までのデータとする

該当無

現地確認

渋滞緩和

・主道路、従道路の渋滞状況確認

渋滞部会議論

異論なし

主要渋滞箇所
特定解除

該当有

課題有

課題有

異論なし

ハード対策の実施が無く、ソフト対策を実施した主要渋滞箇所
または、周辺状況に変化があった主要渋滞箇所
※未対策であるが選定基準を下回る箇所も含む

ソフト施策を実施した又は周辺状況に変化がある場合
※TDMの実施や商業施設・物流拠点の移転/閉鎖等

主要渋滞箇所選定当初からの周辺環境の整理
又は
ソフト施策の実施状況の整理

ソフト施策実施ありまたは、周辺環境の変化あり

ビッグデータ※による検証

※ETC2.0プローブデータを使用

- ・主要渋滞箇所の選定基準に該当するか
- ・分析のデータ期間は従前どおりとする

該当無

渋滞緩和が
2年継続

課題無

現地確認

渋滞緩和
・主道路、従道路の渋滞状況

渋滞部会議論

異論なし

主要渋滞箇所
特定解除

該当有

課題有or 2年目未滿

課題有

課題有

異論なし

観点①で特定解除に至らなかった主要渋滞箇所

➡ 観点②へ

3.2 観点①による主要渋滞箇所特定解除 ②観点①による特定解除候補箇所

- ・対策完了後に選定基準を1年下回ることから、**住吉町交差点**については観点①による特定解除候補箇所とします。
- ・吉方温泉4丁目交差点、新開2丁目交差点の2箇所は2年以上連続で選定基準を下回りましたが、パブリックコメント選定箇所であるためモニタリングを継続します。

区分	番号	交差点名称	主道路	選定基準	主要渋滞箇所(点検時)																													
					旅行速度低下時間数														判定															
					H24	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7	H24	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7				
選定基準に該当 (H24選定時)	1	皆生	一般国道431号	8:※1	15	7	16	25	22	17	20	22	18	11	14	22	21	●	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	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	12	12	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	3	南隈	一般国道9号	8:	14	11	21	25	27	13	16	11	11	11	12	12	12	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	4	国体道路	一般国道29号	8:	13	14	7	9	13	7	9	7	6	5	4	9	6	●	●	○	●	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	5	卸団地入口	一般国道431号	8:	11	7	10	12	10	10	12	12	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	16	17	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	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	9	8	●	○	○	●	●	●	●	●	●	○	●	●	●	●	●	●	
	8	公会堂前	一般国道9号	8:	22	24	26	28	28	25	30	25	25	22	22	23	20	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	9	米原	両三柳後藤停車場線	8:	10	16	20	22	22	20	23	19	20	14	16	13	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	14	14	15	●	○	○	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	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	12	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	12	二本木	一般国道9号	8:	12	12	12	13	13	15	15	14	13	12	13	16	13	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	13	天神町	一般国道53号	8:	34	36	37	38	38	38	38	38	38	38	38	39	39	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	14	錦町3丁目	米子港線	6:	32	24	24	28	36	35	36	36	35	34	29	32	30	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	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	14	11	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	16	丸山	一般国道53号	8:	8	0	15	13	12	11	21	24	22	19	17	15	15	●	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	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	12	12	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	18	総合事務所前	一般国道181号	6:	13	0	0	1	11	13	14	13	13	12	12	13	13	●	○	○	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	19	白兎	一般国道9号	6:※2	4(H22)	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	20	住吉町	倉吉福本線	6:	11	0	0	1	2	6	2	3	2	2	2	1	3	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	21	八千代橋西詰	鳥取港線	8:	8	18	12	12	14	13	13	12	12	13	14	10	11	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	22	南栄町	一般国道29号	8:	10	8	17	24	20	18	21	21	16	16	20	14	14	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	23	吉方町2丁目	鳥取府線	8:	18	17	21	21	23	21	29	24	24	24	23	23	25	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	24	今町2丁目	一般国道53号	8:	21	30	34	38	36	22	36	35	30	27	28	29	29	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	25	日吉津東	一般国道431号	6:	15	3	5	7	2	9	10	11	11	11	11	11	11	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	26	津ノ井	若葉台東町線	6:	7	10	10	16	12	9	11	12	12	13	13	13	13	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	27	陸田町	一般国道9号	6:	27	26	24	27	27	26	25	24	25	25	26	26	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	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	6	9	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	●	●	●	○	●	●
	30	砂丘入口	湯山鳥取線	6:※3	6(H22)	0	2	0	4	11	6	0	0	0	0	2	3	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	31	千代橋西詰	高路古海線	6:	14	17	22	18	22	21	22	23	24	19	17	16	20	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	32	小鴨橋西	一般国道313号	6:	21	15	12	12	12	14	14	19	22	22	23	23	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	20	18	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	34	長田産婦人科	外浜街道線	6:	13	17	18	20	18	23	22	17	12	13	11	11	11	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	35	清川	一般国道9号	6:	4	7	12	13	13	2	2	0	0	0	0	0	0	○	●	●	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	36	下坂本	一般国道9号	6:	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
パブコメを踏まえ追加	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	6	6	○	○	○	○	○	○	○	●	●	●	●	○	○	○	○	○	
	38	商栄町	伏野堂寺線	4:	12	17	16	19	18	8	15	8	9	8	8	5	6	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	39	千代水西	伏野堂寺線	8:	21	3	3	23	13	23	30	26	24	16	17	15	10	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	40	安長	一般国道29号	4:	13	2	0	6	11	12	11	5	1	3	3	2	3	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	41	徳尾	一般国道29号	4:	19	2	0	1	1	0	0	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	12	12	○	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	43	車尾	一般国道9号	8:	10	12	12	21	17	15	17	18	20	17	18	19	17	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	44	新開2丁目	一般国道431号	4:	0	0	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	3	4	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

- 対策完了
- 対策中・都市計画手続き中
- 解除済み
- 特定解除候補箇所
- モニタリング継続箇所

- : 選定基準を上回る
- : 選定基準を下回る

⚡ 対策完了(R5)後に、1年以上選定基準を下回るため、**特定解除候補箇所**とする

⚡ 2年以上選定基準を下回るが、パブリックコメントによる選定箇所のため、**モニタリング継続箇所**とする

⚡ 2年以上選定基準を下回るが、パブリックコメントによる選定箇所のため、**モニタリング継続箇所**とする

データ)民間プローブデータ(H24~H29)、ETC2.0プローブ情報(H30~R7)

H24: H23.8~H24.7 平日平均

H26~H29: 前年4月~前年9月 平日平均

H30~R7: 前年4月~当年3月 平日平均

下記の主要渋滞箇所は特定期混雑箇所(観光地周辺)のため、集計期間を個別に設定

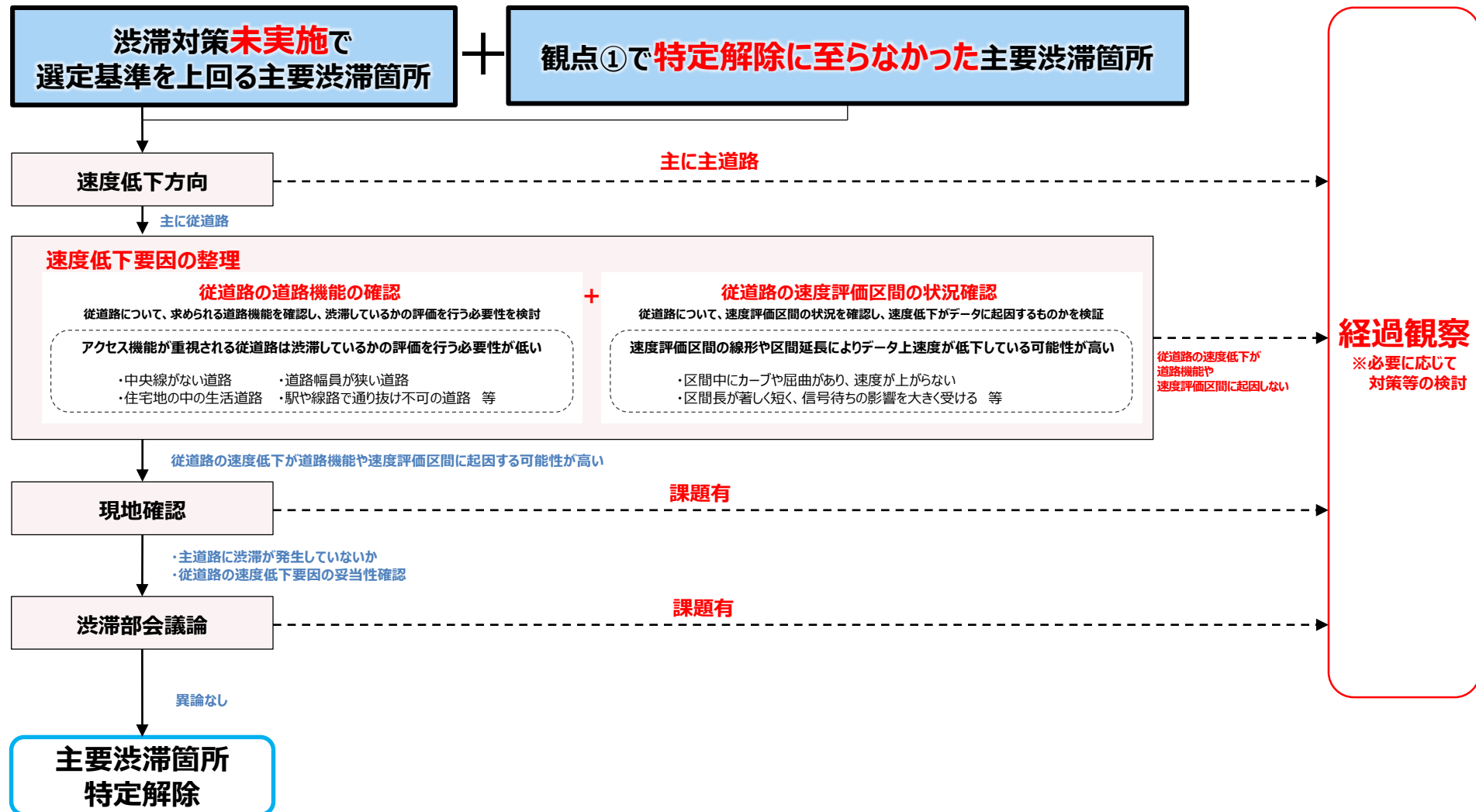
※1: 夏期(7月、8月)休日の平均

※2: お盆を含む1ヶ月(7.17~8.16)の土・日・祝日の平均

※3: 5月の日・祝日の平均

3.3 観点②による主要渋滞箇所特定解除 ①観点②の評価フロー

- ・渋滞対策未実施で主要渋滞箇所の選定基準を上回った箇所や観点①で解除の要件を満たさなか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の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し、解除を検討します。



3.3 観点②による主要渋滞箇所特定解除 ②速度低下方向の確認

- ・従道路側の渋滞評価を行う必要性のある箇所を把握するために、速度低下方向(主道路・従道路)を確認しました。
- ・対策事業がなく、主に従道路のみで旅行速度の低下が見られる箇所は**8箇所**でした。
- ・これらの箇所について、速度低下の発生している従道路の速度低下要因を整理し、従道路の速度低下が道路機能や速度評価区間に起因する可能性が高い場合は、現地確認を実施し主要渋滞箇所の特定解除を検討します。

■主道路・従道路の速度低下時間数の整理

区分	番号	交差点名称	主道路	選定基準	渋滞時間帯数					主道路 合計	従道路 合計	対策 完了 年度	検討又は 実施中の 事業有無	従道路の 速度低下要因 確認箇所
					方向									
					①	②	③	④						

選定基準に該当（H24選定時）	1	皆生	一般国道431号	8※1	0	7	7	7	7	14			×
	2	安長北(免許センター)	一般国道29号	8	2	8	0	2	2	10	R3	✓	×
	3	南隈	一般国道9号	8	0	1	0	11	0	12	H30	✓	×
	4	国体道路	一般国道29号	8	0	2	1	3	1	5	R2	✓	×
	5	卸団地入口	一般国道431号	8	0	0	0	12	0	12			●
	6	加茂町2丁目	一般国道9号	8	1	5	0	11	1	16		✓	×
	7	西福原1丁目	一般国道9号	8	4	3	1	0	4	4			×
	8	公会堂前	一般国道9号	8	2	6	1	11	3	17			×
	9	米原	両三柳後藤停車場線	8	0	9	1	4	13	1			×
	10	労災病院入口	一般国道431号	8	0	12	3	0	3	12			●
	11	米子食品団地入口	米子境港線	6	0	12	0	0	0	12			●
	12	二本木	一般国道9号	8	12	0	0	1	1	12	H28		×
	13	天神町	一般国道53号	8	12	12	3	12	15	24			×
	14	錦町3丁目	米子港線	6	10	12	8	0	20	10	R3		×
	15	鳥取商業高校	鳥取空港バ勢線	8	6	5	0	0	6	5			×
	16	丸山	一般国道53号	8	0	3	0	12	0	15			●
	17	中部総合事務所先	一般国道179号	8	12	0	0	0	12	0			×
	18	総合事務所前	一般国道181号	6	1	1	11	0	2	11			●
	19	白兔	一般国道9号	6※2							R元		
	20	住吉町	倉吉福本線	6	3	0	0	0	3	0	R5		×
	21	八千代橋西詰	鳥取港線	8	6	5	0	0	5	6			×
	22	南栄町	一般国道29号	8	0	7	0	7	0	14		✓	×
	23	吉方町2丁目	鳥取国府線	8	5	6	2	12	18	7			×
	24	今町2丁目	一般国道53号	8	12	4	12	1	24	5			×
	25	日吉津東	一般国道431号	6	0	11	0	0	0	11	H28		●
	26	津ノ井	若葉台東町線	6	1	0	0	12	1	12		✓	×
	27	陰田町	一般国道9号	6	11	12	3	0	23	3		✓	×
	28	鳥取城跡(鳥取森林管理署)	一般国道53号	6	1	0	12	0	1	12			●
	29	産業道路	若葉台東町線	8	7	0	0	2	7	2	R4		×
	30	砂丘入口	湯山鳥取線	6※3	0	0	3	0	3	0		✓	×
	31	千代橋西詰	高路古海線	6	4	4	12	0	16	4			×
	32	小鴨橋西	一般国道313号	6	11	12	0	0	23	0		✓	×
	33	義方町ローソン前	米子港線	4	10	8	0	0	18	0		✓	×
	34	長田産婦人科	外浜街道線	6	11	0	0	0	0	11	R2		●

区分	番号	交差点名称	主道路	選定基準	渋滞時間帯数						対策完了年度	検討又は実施中の事業有無	従道路の速度低下要因確認箇所
					方向				主道路合計	従道路合計			
					①	②	③	④					
バブコメを踏まえ追加	35	溝川	一般国道9号	6							R元		
	36	下坂本	一般国道9号	6							R元		
	37	吉方温泉4丁目	若葉台東町線	8	0	2	2	2	2	4			×
	38	商栄町	伏野覚寺線	4	4	2			6	0		✓	×
	39	千代水西	伏野覚寺線	8	4	0	4	2	2	8		✓	×
	40	安長	一般国道29号	4	3		0		3	0	R2	✓	×
	41	徳尾	一般国道29号	4	0		0		0	0		✓	×
	42	古海	一般国道29号	8	0	12	0	0	0	12	R5	✓	×
	43	車尾	一般国道9号	8	0	3	10	4	10	7	R5		×
	44	新開2丁目	一般国道431号	4	0	0			0	0			×
	45	西大路	一般国道29号	4	3	1			4	0		✓	×

データ)ETC2.0プローブ情報(R6.4~R7.3 平日平均)

下記の主要渋滞箇所は特定期混雑箇所(観光地周辺)のため、集計期間を個別に設定

※1:夏期(7月、8月)休日の平均

※2:お盆を含む1ヶ月(7.17~8.16)の土・日・祝日の平均

※3:5月の日・祝日の平均

	主道路
	従道路
	対策事業がなく、従道路のみ速度低下※の箇所

※:主道路の渋滞時間帯数が「主道路の枝数×2」未満かつ、従道路の渋滞時間帯数が「従道路の枝数×2」以上の箇所を「従道路のみ速度低下箇所」に設定

※:従道路が主道路と同等の道路の役割をもつ箇所(公会堂前、二本木)は対象外とする

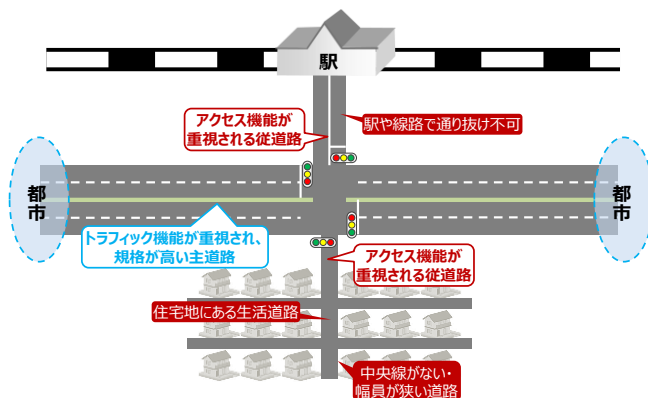
3.3 観点②による主要渋滞箇所特定解除 ③速度低下要因の判断基準

・従道路の「速度低下要因の整理」について、速度低下要因の判断基準は下表の通りです。

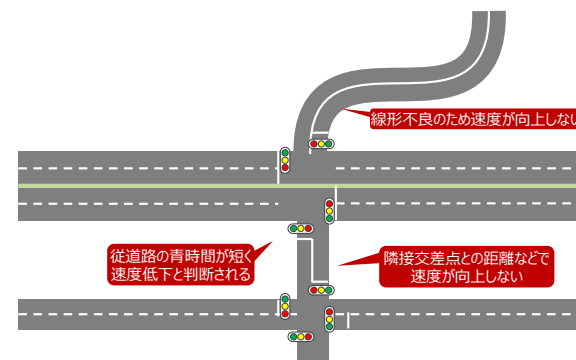
●確認項目及び判断基準

分類	観点Ⅱの速度低下要因	判断基準※ ※現地確認、部会意見等を踏まえて必要に応じて拡充・更新予定	備考
従道路の 道路機能の確認	①駅や線路で通り抜け不可の道路	駅や線路で通り抜けできない区間か否か	-
	②住宅地の中の生活道路 (住宅地にある生活道路)	規制速度が30km/hか否か	-
	③中央線がない道路 幅員が狭い道路	中央線が設置されているか否か	中央線設置要件は、車道幅員5.5mであり、設置されていなければ「幅員が狭い」と判断できるため、中央線の設置の有無を確認。 ※道路標識、区画線及び道路標示に関する命令
従道路の 速度評価区間の 状況確認	④線形不良のため速度が向上しない (交差点取付部にカーブや屈曲がある)	交差点取付部の曲線半径が道路構造令の解説と運用に定められる基準値を満たすか否か	・交差点取付部の曲線半径 例)設計速度30km/h R30m、設計速度40km/h R60m or R50m 等 ※道路構造令の解説と運用
	⑤隣接交差点との距離などで速度が向上しない	交差点同士の間隔が道路構造令の解説と運用に記載の目安を満たすか否か	・交差点同士の間隔の目安 所要交差点間隔(内のり)(m) ＝設計速度(km/h) × 片側車線数 × 2 ※道路構造令の解説と運用
	⑥踏切によって速度が向上しない	交差点近傍に踏切が位置しているか否か	交差点から踏切を含む区間の速度分析を行い、速度低下に踏切が影響するかどうか確認。

■従道路の道路機能の確認



■従道路の速度評価区間の状況確認



3.3 観点②による主要渋滞箇所特定解除 ④速度低下要因の整理結果・現地確認箇所

- ・対象箇所のうち速度低下が発生している従道路について、前頁の確認項目及び判断基準をもとに判定しました。
- ・従道路の速度低下が道路機能や速度評価区間の道路状況に起因する可能性が高い**労災病院入口交差点、総合事務所前交差点、鳥取城跡(鳥取森林管理署)交差点、長田産婦人科交差点**については、観点②による特定解除候補箇所として現地確認を実施します。

■従道路の速度低下要因の整理結果

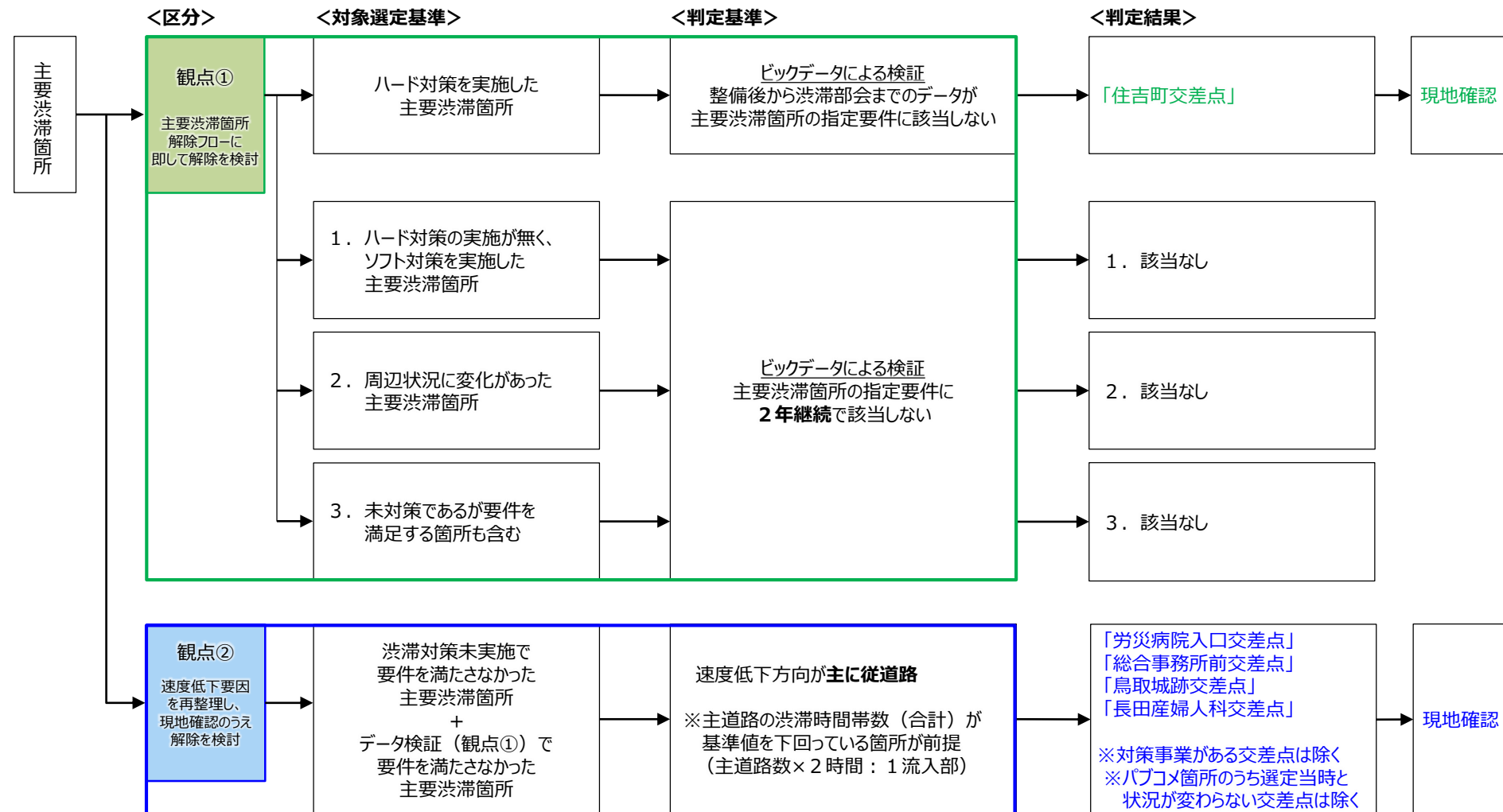
番号	交差点名称	従道路の路線名	方向	速度低下要因の確認項目							
				①駅や線路で通り抜けできない区間か否か	②規制速度が30km/hか否か	③中央線が設置されているか否か	④交差点取付部の曲線半径が道路構造令の解説と運用に定められる基準値を満たすか否か		⑤交差点同士の間隔が道路構造令の解説と運用に記載の目安を満たすか否か		⑥交差点近傍に踏切が位置しているか否か
							曲線半径	基準値	交差点間距離	基準値	
5	卸団地入口	両三柳後藤停車場線	方向④	—	40km/h	有	ほぼ直線	R:50m~60m	84m	80m	無
10	労災病院入口	皆生車尾線	方向②	—	50km/h	有	ほぼ直線	R:80m~100m	83m	100m	無
11	米子食品団地入口	米子港線	方向②	—	40km/h	有	ほぼ直線	R:50m~60m	152m	80m	無
16	丸山	伏野覚寺線	方向②	—	40km/h	有	ほぼ直線	R:50m~60m	295m	80m	無
		伏野覚寺線	方向④	—	40km/h	有	ほぼ直線	R:50m~60m	128m	80m	無
18	総合事務所前	米子広瀬線	方向③	—	40km/h	有	ほぼ直線	R:50m~60m	119m	160m	無
25	日吉津東	日吉津伯耆大山停車場線	方向②	—	40km/h	有	ほぼ直線	R:50m~60m	178m	80m	無
28	鳥取城跡(鳥取森林管理署)	西町鳥取停車場線	方向③	—	40km/h	有	ほぼ直線	R:50~60m	45m	80m	無
34	長田産婦人科	市道(南向)	方向①	—	30km/h	無	ほぼ直線	R:30m	97m	60m	無

 判断基準に該当

3.4 主要渋滞箇所特定解除の候補箇所一覧

- ・観点①に該当する特定解除候補箇所は、「住吉町交差点」の1箇所です。また、観点②に該当する特定解除候補箇所は、「労災病院入口交差点」、「総合事務所前交差点」、「鳥取城跡交差点」、「長田産婦人科交差点」の4箇所です。
- ・これらの5箇所を対象に、現地確認を実施しました。

■ 観点①②の抽出結果

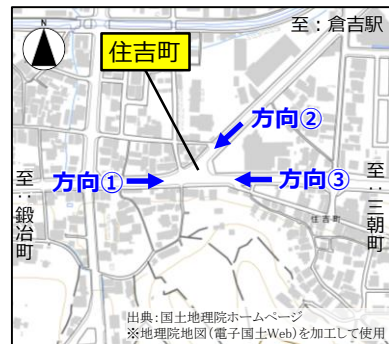


※従道路が主道路と同等の道路の役割をもつ箇所は除く

3.5 特定解除候補箇所について ①住吉町交差点の検証（観点①）

- ・住吉町交差点は対策事業が完了し、20km/h以下時間帯数も主要渋滞箇所の選定基準を下回ることから特定解除候補に該当。（観点①）。
- ・ただし、周辺状況の変化として当該交差点周辺で新たに開館した鳥取県立美術館（R7/3/30）の影響もふまえた解除判断を行うため、引き続き経過観察とします。

■位置図



▲鳥取県立美術館外観

■周辺状況の変化



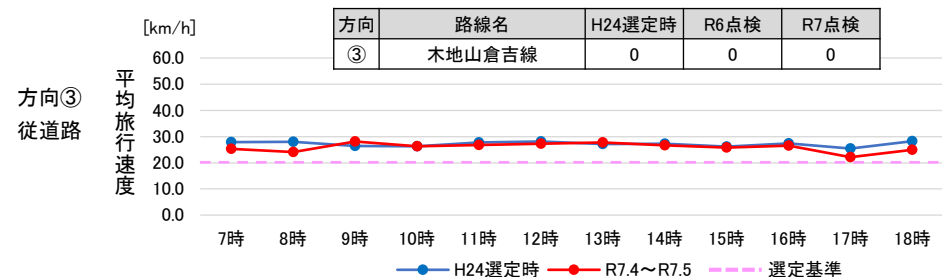
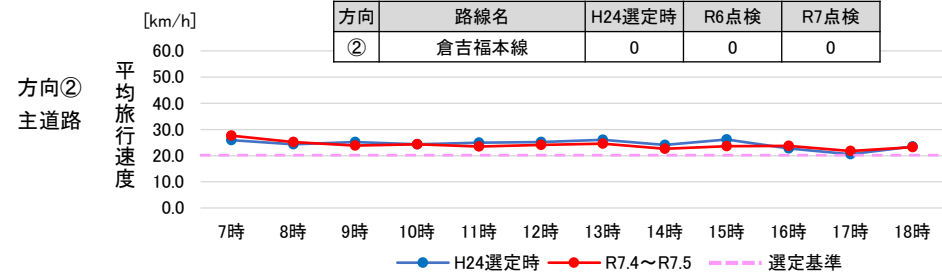
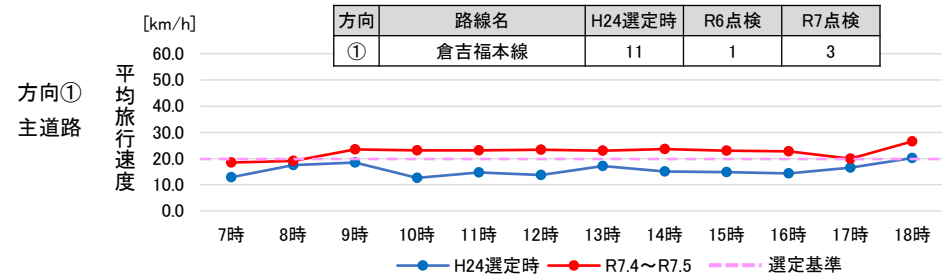
■速度低下時間帯の推移

交差点名称	選定基準	速度低下時間帯数(合計)		
		H24選定時	R6点検	R7.4~R7.5 ※
住吉町	6	11	1	3

※R7.3整備後からR7渋滞部会までの期間で分析

選定基準をクリア

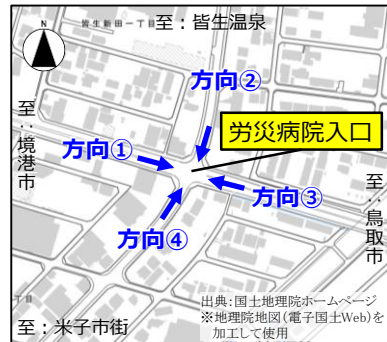
■方向別旅行速度

出典) H24選定 : 民間プローブデータ H23.8~H24.7平日平均
R7.4~R7.5: ETC2.0プローブデータ R7.4~R7.5平日平均

3.5 特定解除候補箇所について ②労災病院入口交差点の検証（観点②）

- ・流入部毎のプロブデータによる効果検証では、従道路で20km/h以下時間帯数が主要渋滞箇所の選定基準を上回るものの、主道路では下回っていることを確認。
- ・現地点検において、従道路での渋滞を確認したことから、引き続き経過観察とします。

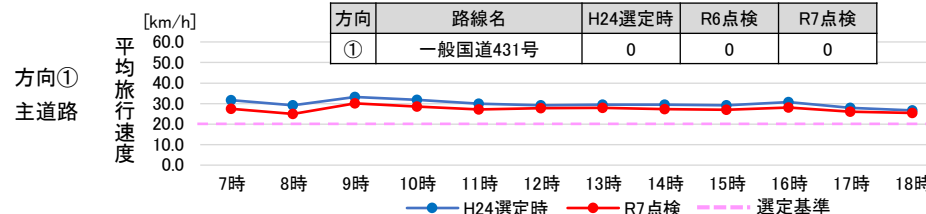
■位置図



■速度低下時間帯数の推移

交差点名称	選定基準	速度低下時間帯数(合計)		
		H24選定時	R6点検	R7点検
労災病院入口	8	8	14	15

■方向別旅行速度



現地点検にて渋滞確認されず

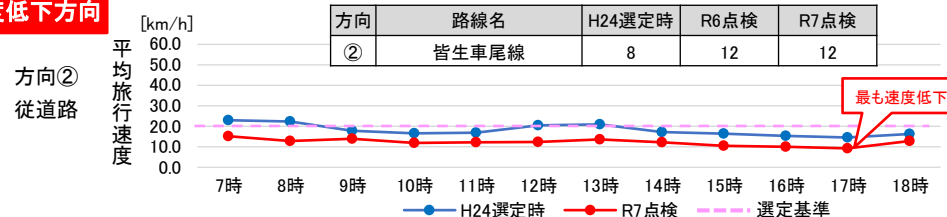
合同現地点検

- ＜調査箇所＞
国道431号
労災病院入口交差点
- ＜実施日時＞
令和7年8月7日(木)
- ＜参加者＞
・国土交通省
倉吉河川国道事務所
・鳥取県
・鳥取県警

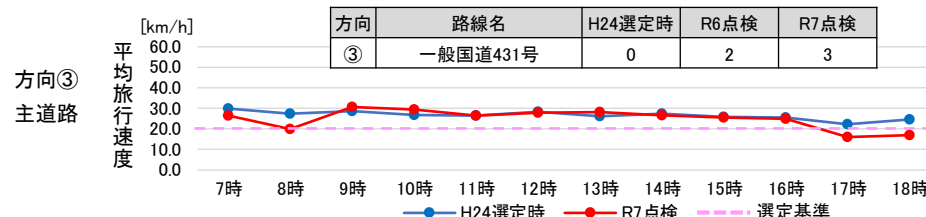


令和7年8月

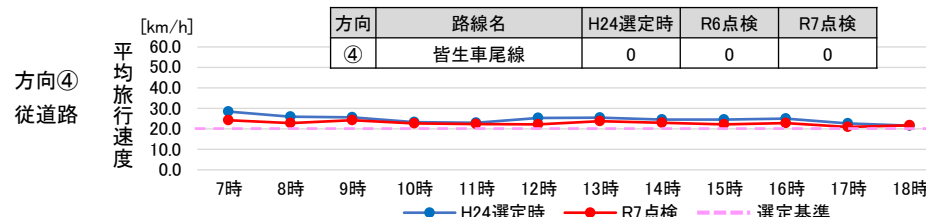
速度低下方向



現地点検にて渋滞を確認



現地点検にて渋滞確認されず



現地点検にて渋滞確認されず

出典)H24選定: 民間プロブデータ
H23.8~H24.7平日平均
R7点検: ETC2.0プロブデータ
R6.4~R7.3平日平均

3.5 特定解除候補箇所について ③総合事務所前交差点の検証（観点②）

- ・流入部毎のプローブデータによる効果検証では、従道路で20km/h以下時間帯数が主要渋滞箇所の選定基準を上回るものの、主道路では下回っていることを確認。
- ・現地点検において、主道路・従道路で渋滞を確認したことから、引き続き**経過観察**とします。

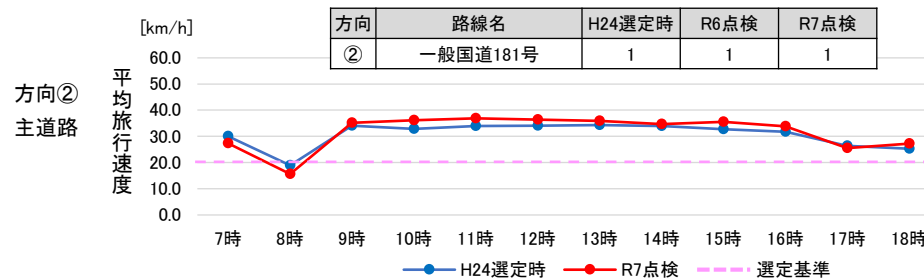
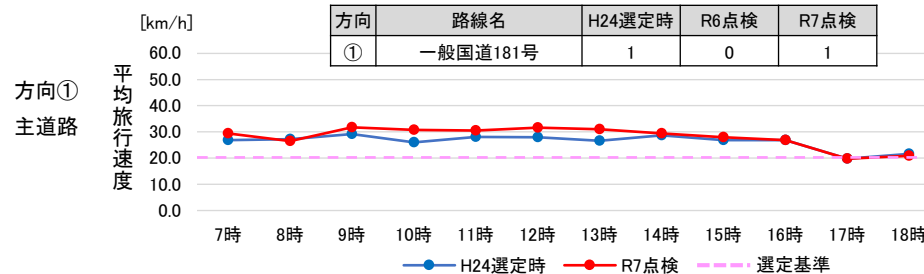
■位置図



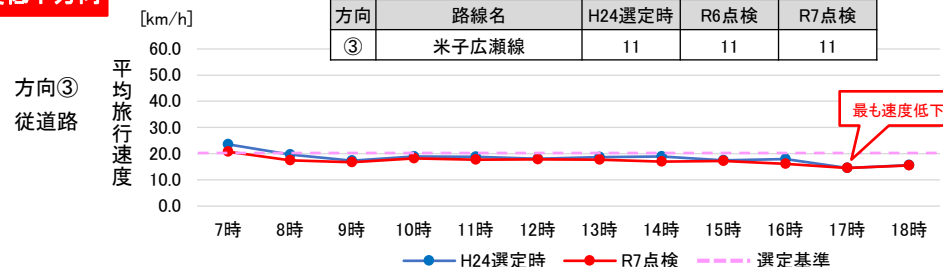
■速度低下時間帯の推移

交差点名称	選定基準	速度低下時間帯(合計)		
		H24選定時	R6点検	R7点検
総合事務所前	6	13	12	13

■方向別旅行速度



速度低下方向



合同現地点検

- ＜調査箇所＞
国道181号
総合事務所前交差点
- ＜実施日時＞
令和7年8月7日(木)
- ＜参加者＞
・国土交通省
倉吉河川国道事務所
・鳥取県
・鳥取県警



令和7年8月

右折滞りに伴う
直進阻害が発生

令和7年8月

現地点検にて渋滞を確認



スムーズな交通状況

令和7年8月

現地点検にて渋滞確認されず

左折流出方向の先詰まりに
よる捌け残りが発生

令和7年8月

現地点検にて渋滞を確認

出典)H24選定 : 民間プローブデータ
H23.8~H24.7平日平均
R7点検 : ETC2.0プローブデータ
R6.4~R7.3平日平均

3.5 特定解除候補箇所について ④鳥取城跡交差点の検証（観点②）

- ・流入部毎のプロブデータによる効果検証では、従道路で20km/h以下時間帯数が主要渋滞箇所の選定基準を上回るものの、主道路では下回っていることを確認。
- ・現地点検において、主道路・従道路ともスムーズな交通状況を確認したことから、**主要渋滞箇所の特定解除候補**として提案します。

■位置図



合同現地点検

- ＜調査箇所＞
国道53号
鳥取城跡交差点
- ＜実施日時＞
令和7年7月29日（火）
- ＜参加者＞
・国土交通省
鳥取河川国道事務所
・鳥取県
・鳥取県警



令和7年7月

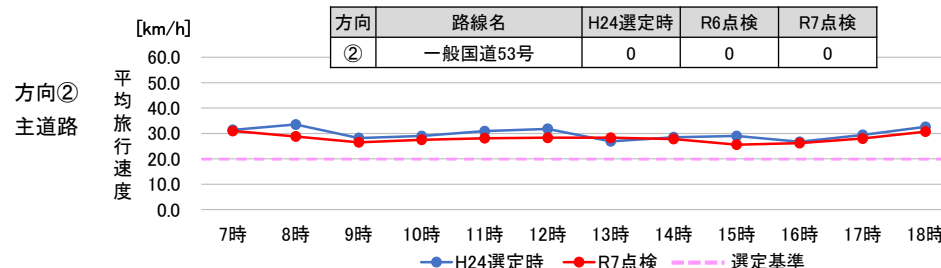
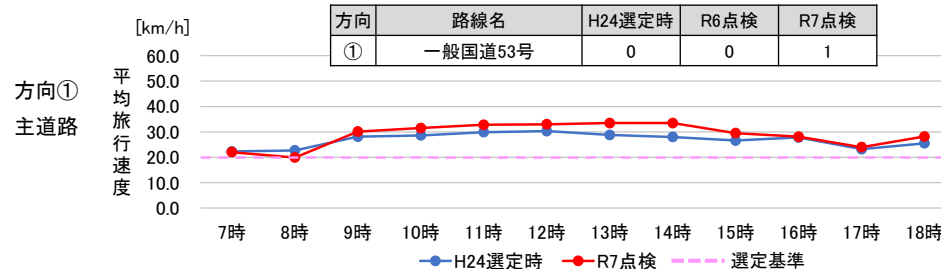
■速度低下時間帯の推移

交差点名称	選定基準	速度低下時間帯数(合計)		
		H24選定時	R6点検	R7点検
鳥取城跡	6	12	12	13

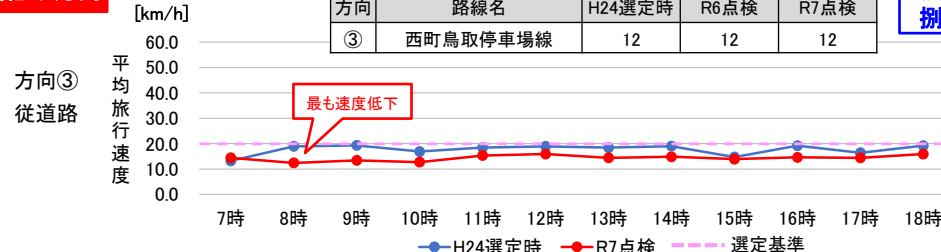
■信号現示(R7.7.8 8時台)

方向	1Φ	2Φ	サイクル長
国道53号	G73	R23	105秒
県道192号	R76	G20	

■方向別旅行速度



速度低下方向



現地点検にて渋滞確認されず



現地点検にて渋滞確認されず

信号待ちによる速度低下が発生するが、捌け残りはなく、スムーズな交通状況



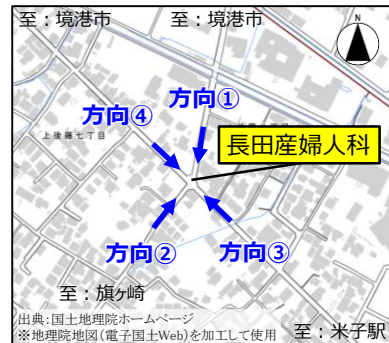
現地点検にて渋滞確認されず

出典)H24選定 : 民間プロブデータ
H23.8~H24.7平日平均
R7点検 : ETC2.0プロブデータ
R6.4~R7.3平日平均

3.5 特定解除候補箇所について ⑤長田産婦人科交差点の検証（観点②）

- ・流入部毎のプロブデータによる効果検証では、従道路で20km/h以下時間帯数が主要渋滞箇所の選定基準を上回るものの、主道路では下回っていることを確認。
- ・現地点検において、主道路・従道路ともスムーズな交通状況を確認したことから、**主要渋滞箇所の特定解除候補**として提案します。

■位置図

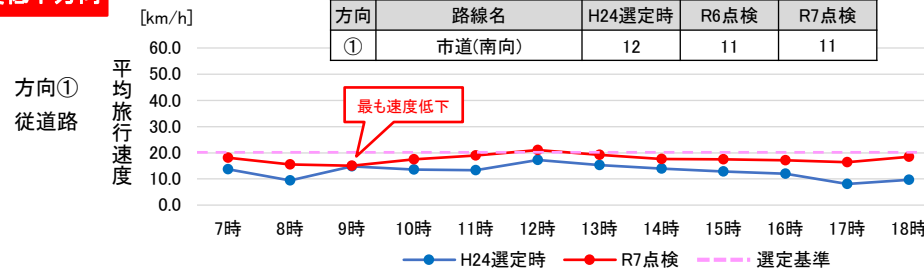


■速度低下時間数の推移

交差点名称	選定基準	速度低下時間数(合計)		
		H24選定時	R6点検	R7点検
長田産婦人科	6	13	11	11

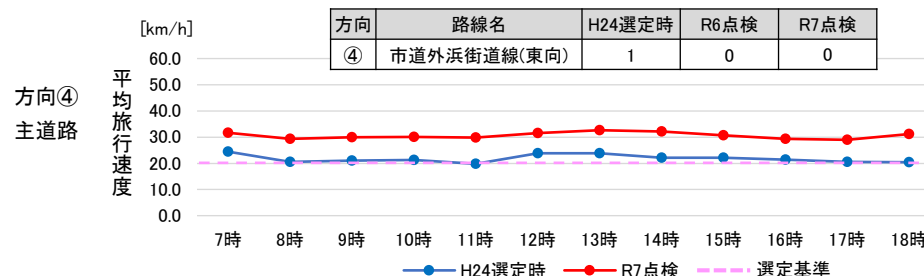
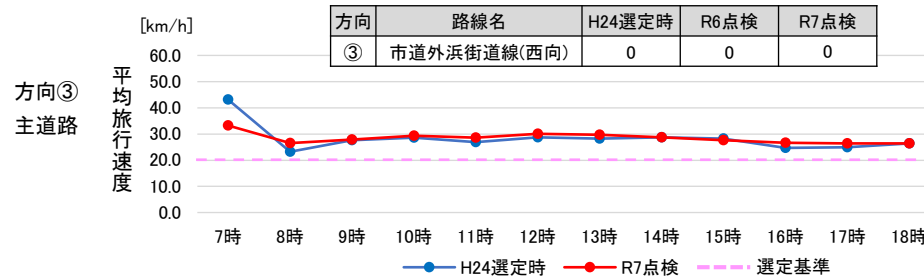
■方向別旅行速度 ※方向②は選定当時より分析対象外

速度低下方向



合同現地点検

- <調査箇所>
市道外浜街道線
長田産婦人科交差点
- <実施日時>
令和7年8月7日(木)
- <参加者>
・国土交通省
倉吉河川国道事務所
・鳥取県
・鳥取県警



出典)H24選定 : 民間プローブデータ
H23.8~H24.7平日平均
R7点検 : ETC2.0プローブデータ
R6.4~R7.3平日平均

4. 観光地周辺における渋滞対策

4.1 観光渋滞対策の取組経緯

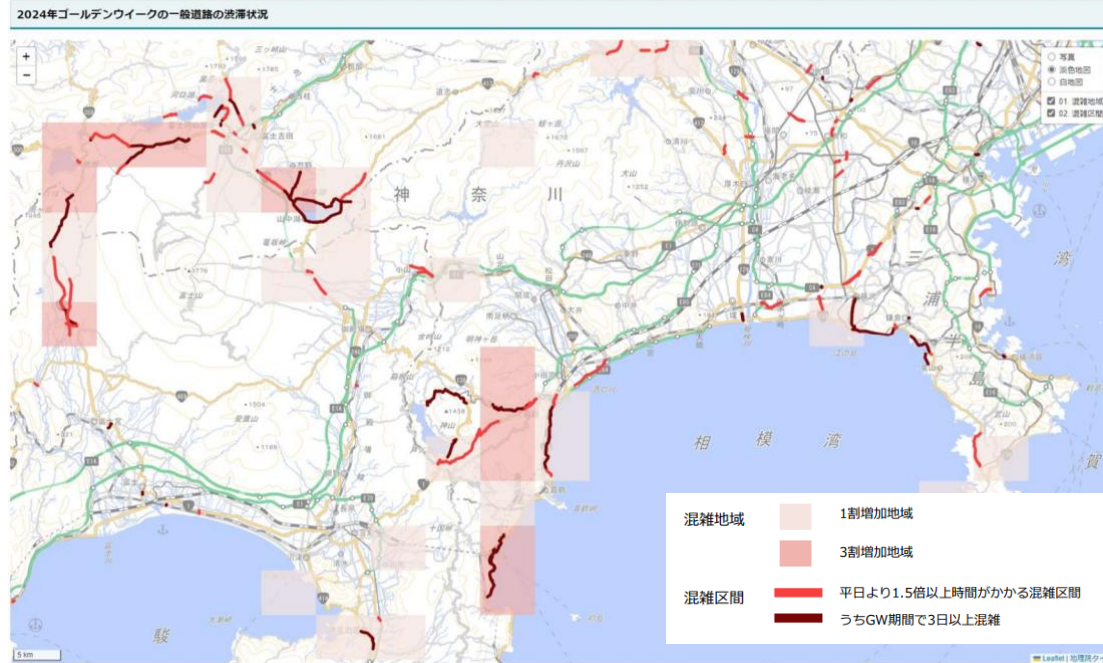
- ・令和6年7月10日に、同年ゴールデンウィーク(GW)の交通状況として全国80エリアで特に混雑が見られたエリアを抽出しました。
- ・その後、休日の観光移動需要への対応に取り組むこととなり、当該エリアを対象に渋滞要因分析及び対策案の方向性を検討しました。

■取組経緯

R6.7.10 「R6GWの一般道路の交通状況」を公表

※WISENET2050・政策集に基づき、サービスレベルをデータで評価する取り組み(見える化)の一環で実施

▼交通状況(見える化マップ)の表示例



出典：国土交通省報道発表資料

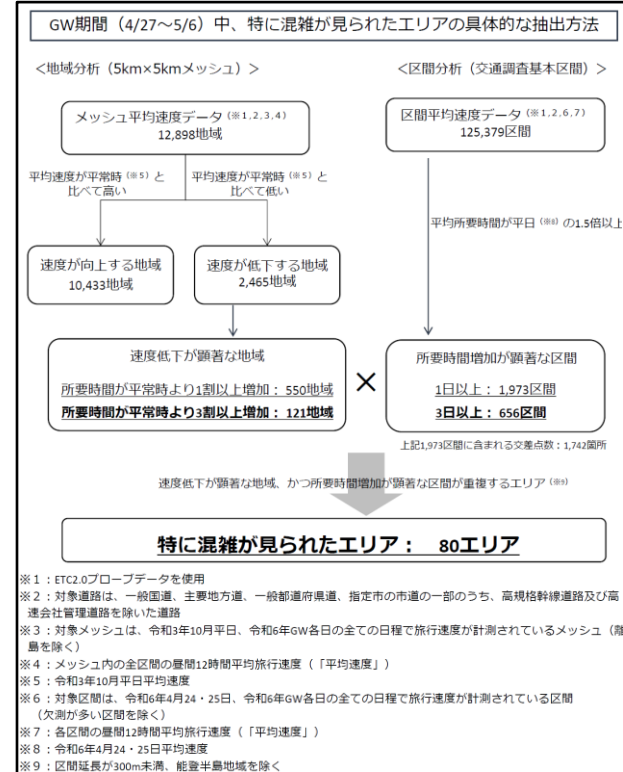
R6.7.19 観光関係閣僚会議

(総理指示) 休日の観光移動需要への対応に取り組むこと

前回
今回

令和6年度第2回渋滞部会にて、渋滞要因の詳細分析及び対策案の方向性を検討
令和7年度第1回渋滞部会にて、渋滞状況のモニタリング及び対策方針を検討

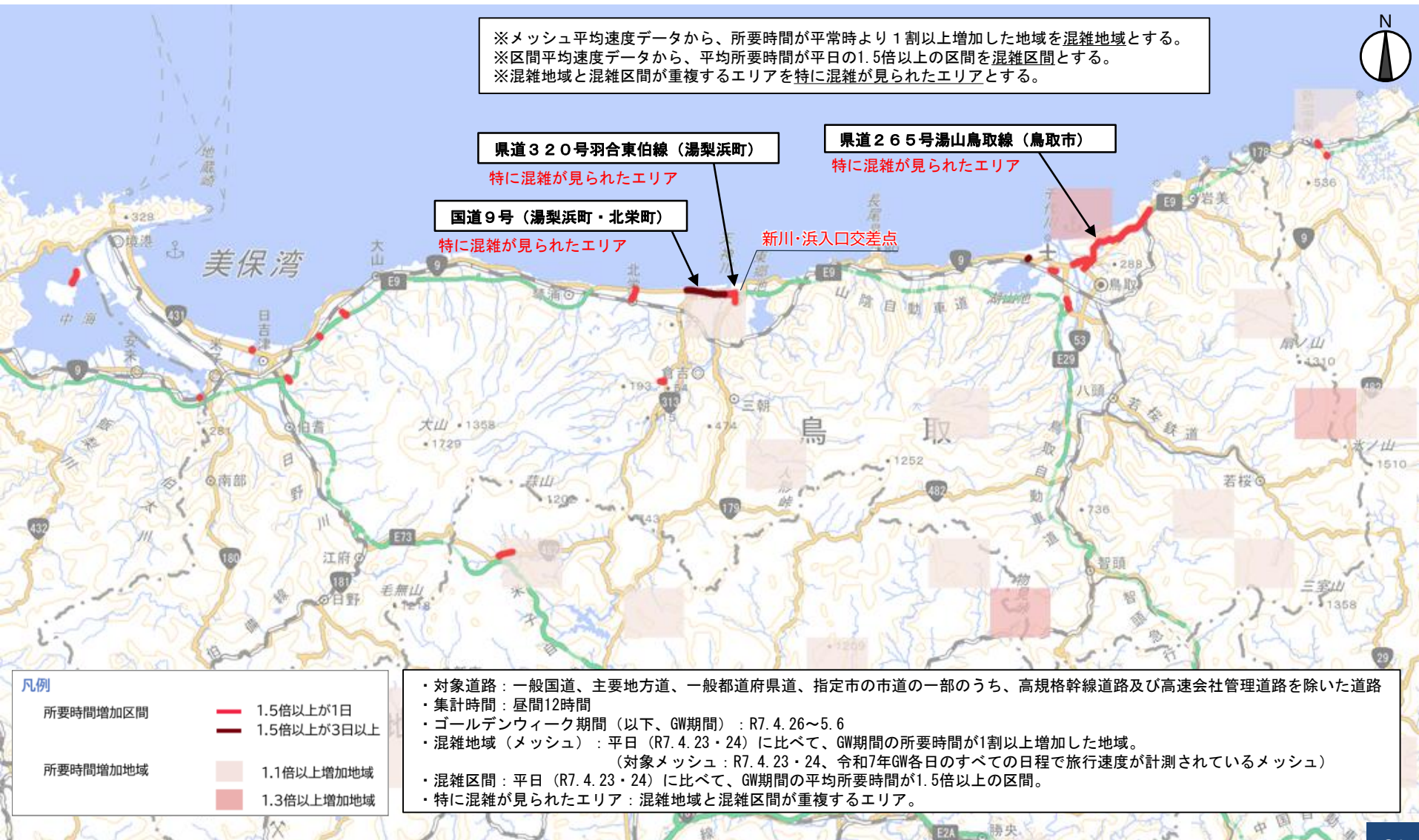
▼GW(4/27～5/6)中、特に混雑が見られたエリアの具体的な抽出方法



出典：国土交通省報道発表資料

4.2 令和7年度ゴールデンウィークの交通状況

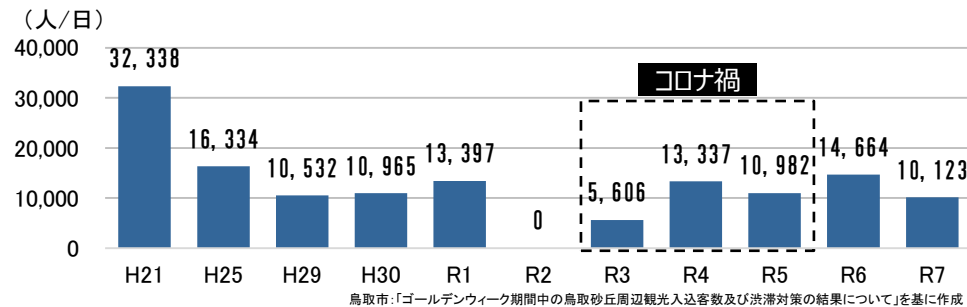
- ・令和7年度ゴールデンウィーク(GW)の交通状況について、ETC2.0プローブ情報を用いて分析した結果を本省にて公表(5/16)しました。
- ・鳥取県内では、県道265号・国道9号・県道320号で平常時に比べてゴールデンウィーク(GW)の混雑が顕著でした。



4.3 県道265号 湯山鳥取線の渋滞対策 ①R7GWの取り組み

- 鳥取砂丘は県内有数の観光スポットであり、令和7年度のゴールデンウィーク(以下、GW)には、約1万人／日の観光客が訪れました。
- 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。
- 今年度は従来のシャトルバスに加え、中央病院(鳥取運輸支局経由)～砂丘センター間のシャトルバスを追加運行しました。

■G.W.における鳥取砂丘の観光入込客数



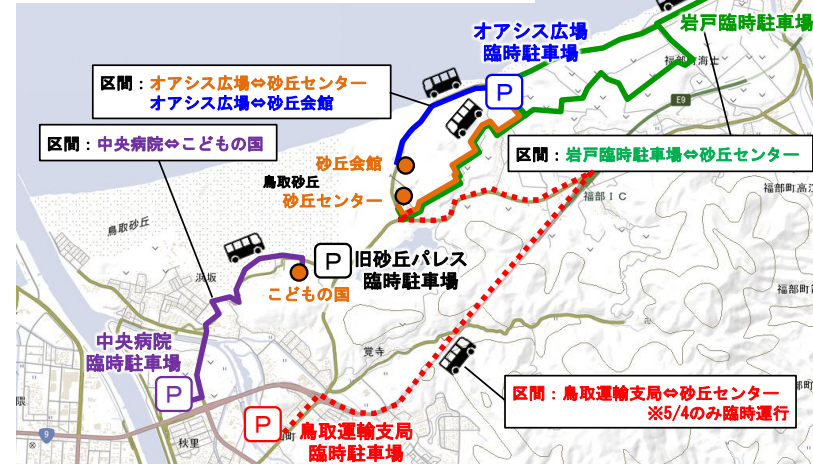
■鳥取市周辺渋滞対策検討協議会の取り組み

取り組みの内容		実施主体	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7
臨時駐車場の開設	オアシス広場	市	●		●	●	●	●	●
	岩戸		●		●	●	●	●	●
	中央病院		●				●	●	●
	鳥取運輸支局		●				●	●	●
臨時駐車場と砂丘を結ぶシャトルバスの運行	砂丘東エリア	市	●		●	●	●	●	●
	砂丘西エリア		●				●	●	●
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	●		●	●	●	●	●

<参考> 鳥取市周辺渋滞対策検討協議会の概要

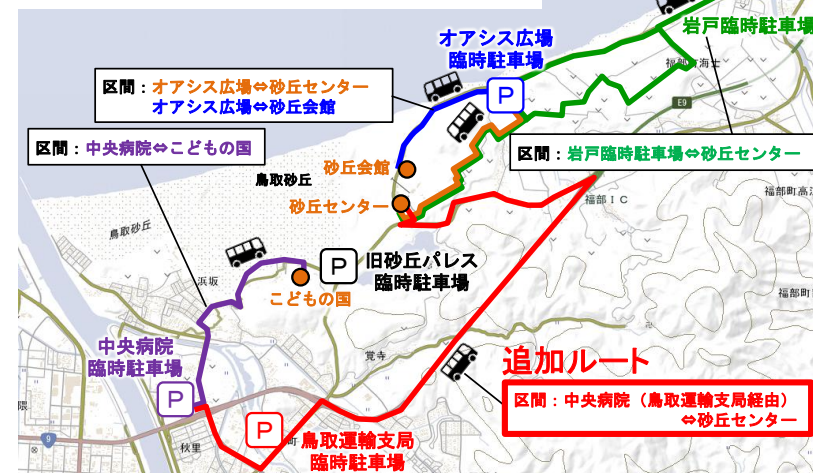
- 構成機関: 鳥取県、鳥取県警察本部、鳥取市、鳥取県土整備事務所、国土交通省鳥取河川国道事務所
- 活動内容: GW、盆、SW等の繁忙期における渋滞対策について協議及び取り組みを実施

■R6G.W.のシャトルバス運行ルート



県立中央病院臨時駐車場から鳥取砂丘へのルートを追加

■R7G.W.のシャトルバス運行ルート



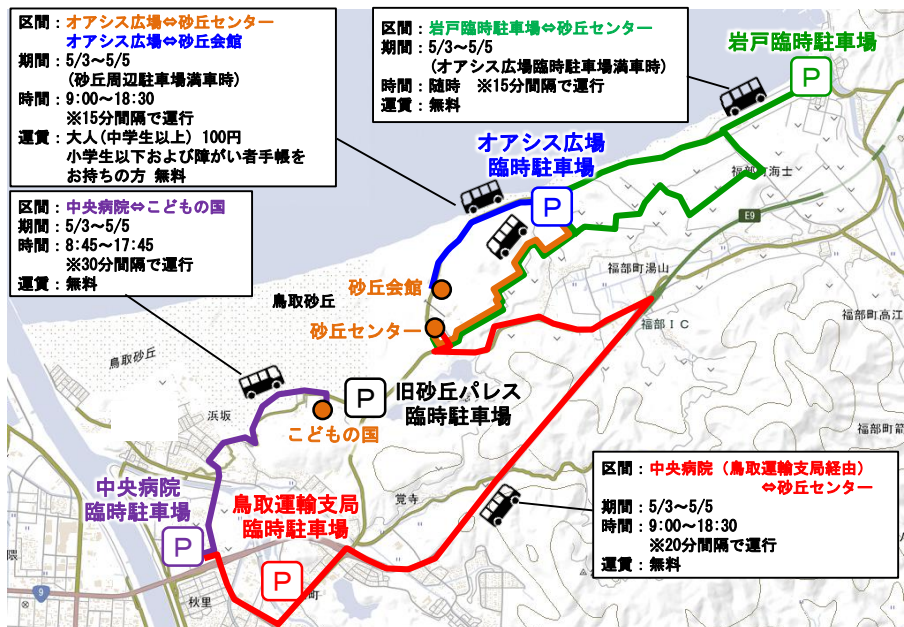
4.3 県道265号 湯山鳥取線の渋滞対策 ①R7GWの取り組み

4. 観光地周辺における渋滞対策

・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。

<R7G.W.における主な取り組み状況>

■シャトルバス運行



■X(旧Twitter)による渋滞情報の投稿

・GW前の情報発信



・GW時の情報発信(渋滞・駐車場状況)



■鳥取市周辺渋滞情報チラシ

駐車場情報やシャトルバス、迂回路などの情報をチラシとして配布。道の駅等に配架し、HP上でも公開。

・渋滞情報チラシ 2025年GW版



・チラシの掲示状況
 (道の駅 神話の里 白うさぎ)



■臨時駐車場の開設

(砂丘西エリア)

	名称	駐車台数
常設	市営浜坂駐車場	590台
	こどもの国駐車場	
	フィールドハウス	
臨時	旧砂丘パレス	100台
	中央病院臨時駐車場	400台
	中国運輸局臨時駐車場	300台
	合計	1,390台

(砂丘東エリア)

	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	
	砂美展望駐車場	
	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

■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、駐車場の状況を発信。

■迂回誘導看板の設置

渋滞回避のため迂回誘導看板を設置(臨時駐車場への案内はオアシス広場)



出典:国土地理院ホームページ
 ※地理院地図(電子国土Web)を加工して使用

4.3 県道265号 湯山鳥取線の渋滞対策 ②R7GWの交通状況

- ・R5より導入された砂丘西エリアでのシャトルバス運行により、同程度の観光客数であったH30と比較し、渋滞長の短縮が確認されました。
- ・一方、国道9号湯山TN内で発生した事故により通行止めが発生しました。湯山鳥取線では臨時駐車場への駐車待ちの影響で平常時と比較し、日中の旅行速度が30%以上低下しているほか、国道9号通行止め発生時は迂回車両の影響により著しい速度低下が確認されました。

■平常時とR7G.W.における速度差分(日中平均)

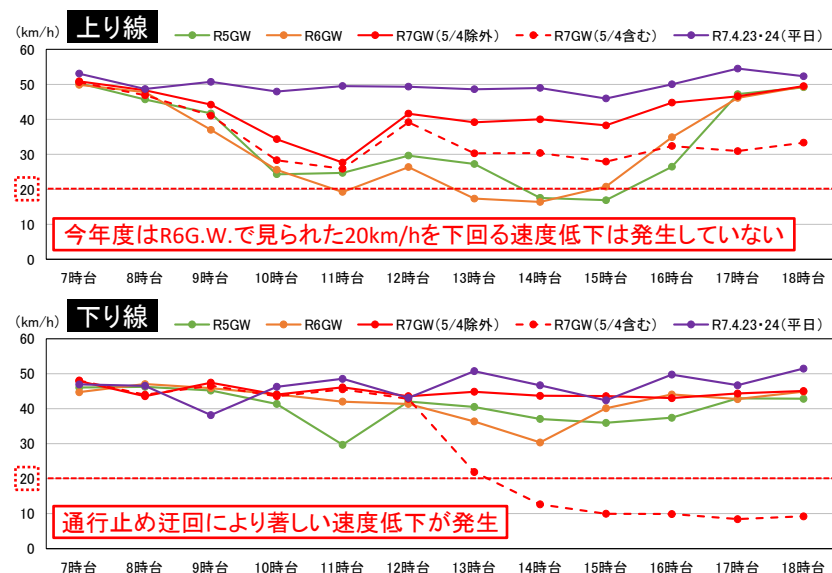


■G.W.における渋滞長及び観光入込客数の変化



出典)鳥取市「ゴールデンウィーク期間中の鳥取砂丘周辺観光入込客数及び渋滞対策の結果について」を基に作成

■【湯山鳥取線】砂丘入口交差点の方向別平均旅行速度



データ)ETC2.0プローブ情報

平常時:R7.4.23～4.24 10時台～14時台平均

R7G.W.:R7.4.26～R7.5.6 10時台～14時台平均 (R7.5.4は国道9号での事故影響が想定されるため除外)

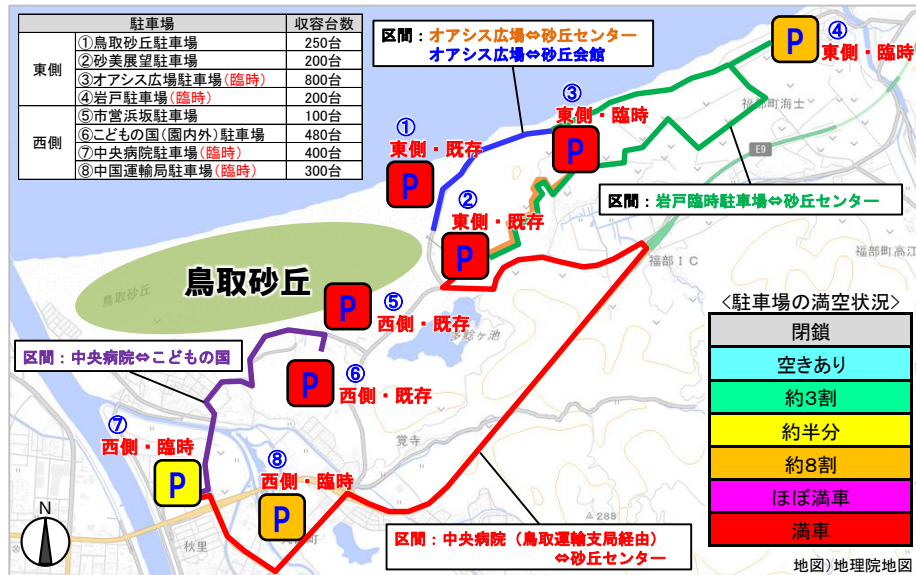
データ)ETC2.0プローブ情報

【R5GW】R5.4.29～5.7, 【R6GW】R6.4.27～5.6, 【R7GW】R7.4.26～5.6, 【平常時】R7.4.23～24(平日)

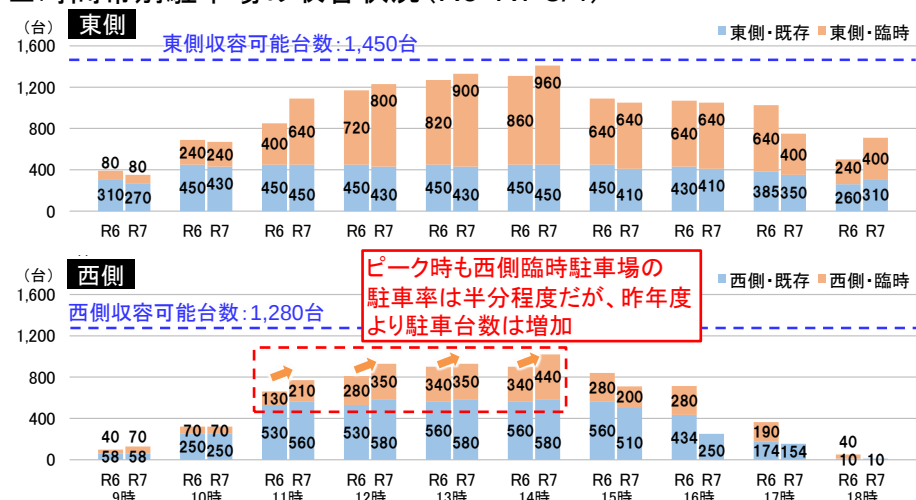
4.3 県道265号 湯山鳥取線の渋滞対策 ③R7GW新規取り組みの効果検証

- ・今年度の新規取り組みである、中央病院（鳥取運輸支局経由）～砂丘センター間シャトルバスの追加運行について有効性を検証しました。
- ・G.W.ピーク時も中央病院や運輸局駐車場の駐車率は50%程度で、同じく砂丘センター行きのシャトルバスの乗車人数と比較すると輸送人数は50人/時間程度少ないことから、市外・県外からの来訪者に対しての案内強化や、より効率的なバス運行の検討が必要と考えられます。

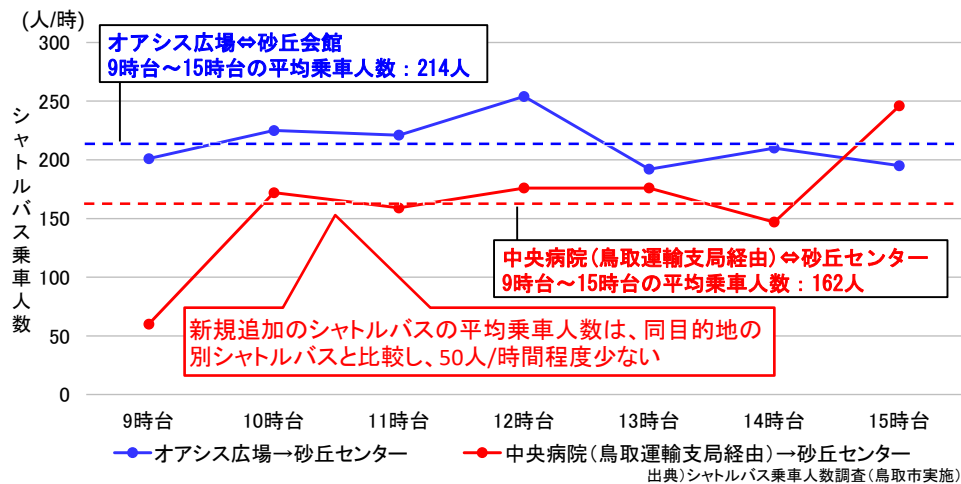
■駐車場の位置図と駐車状況(5/4 14:00時点(GW最大))



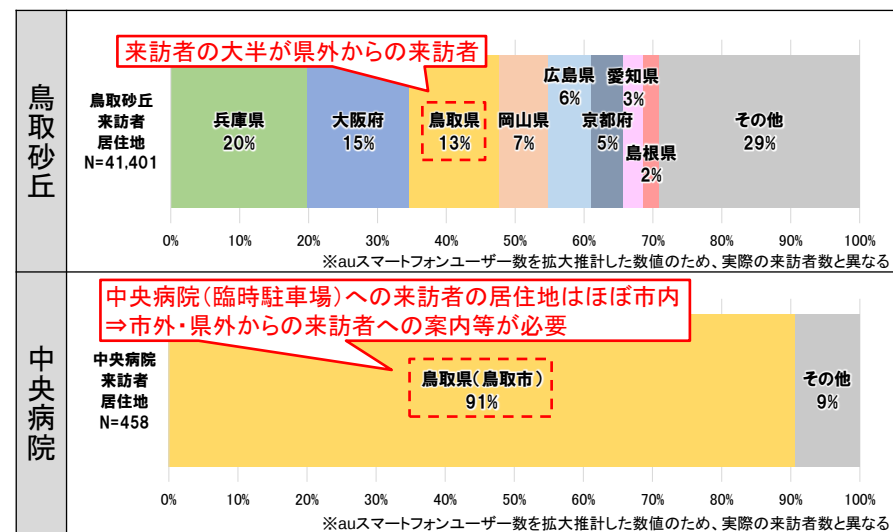
■時間帯別駐車場の収容状況(R6・R7 5/4)



■砂丘センター(砂丘会館)行きシャトルバスの乗車人数(5/5時点)



■鳥取砂丘、中央病院来訪者の居住地(5/3～5/5)



出典) KDDI Location Analyzer
⇒auスマートフォンの位置情報ビッグデータを用いた人流データ分析ツール

4.3 県道265号 湯山鳥取線の渋滞対策 ④次年度の対応方針（案）

検討結果のまとめ

- ①県道湯山鳥取線の鳥取砂丘方面において、沿道に駐車場が設置されている県道鳥取砂丘細川線を先頭に、GW期間において顕著な速度低下が発生していました。（渋滞長は同程度の観光客数の過年度と比較し短縮）
- ②県道湯山鳥取線の速度低下の影響により、覚寺交差点の各流入方向（国道9号など）でも平常時と比較して旅行速度が低下する傾向が確認されました。
- ③新規取り組みとして中央病院⇒砂丘センター間のシャトルバスが追加運行されましたが、GWピーク時の駐車率が約50%、かつ砂丘東エリア駐車場発の同目的地へのシャトルバスと比較し乗車人数が少ない傾向にありました。また、中央病院を利用する来訪者の居住地の大半が市内であることが確認されました。

課題	対応方針(案)
①国道9号方面から県道湯山鳥取線を経由し、鳥取砂丘方面へ向かう観光客に対して、新規シャトルバスの案内が不十分であったことが想定される	<u>I. 臨時駐車場の有効活用に向けた更なる取組み</u> ・ 国道9号や他の臨時駐車場からの誘導方法の検討 ・ 道路渋滞情報や駐車場の満空情報のリアルタイム提供（電光掲示板、QRコードなど） ・ 砂丘西エリア臨時駐車場の利便性アピール <u>II. 更なる周知方法の検討</u> ・ 迂回路や臨時駐車場の更なる利用促進へ向けた広域への周知方法の検討 <u>III. 今年度新規取り組みの継続実施</u> ・ 事故の影響により、詳細な効果検証が難しいことから次年度のGWでも継続して取り組みを実施し、効果検証の深掘りを実施する。
②中央病院駐車場や中国運輸局駐車場などの砂丘西エリアの臨時駐車場の駐車率が比較的低い ⇒市外・県外からの来訪者に向けた案内	
③GWピーク時（5/4）に発生した国道9号の事故による通行止めにより、シャトルバスの運行や観光交通に影響が発生 ⇒GWピーク時の混雑状況やシャトルバス運行状況が詳細に把握不可	

 今後も効果的な渋滞対策について、既存の「鳥取市周辺渋滞対策協議会」にて議論を継続

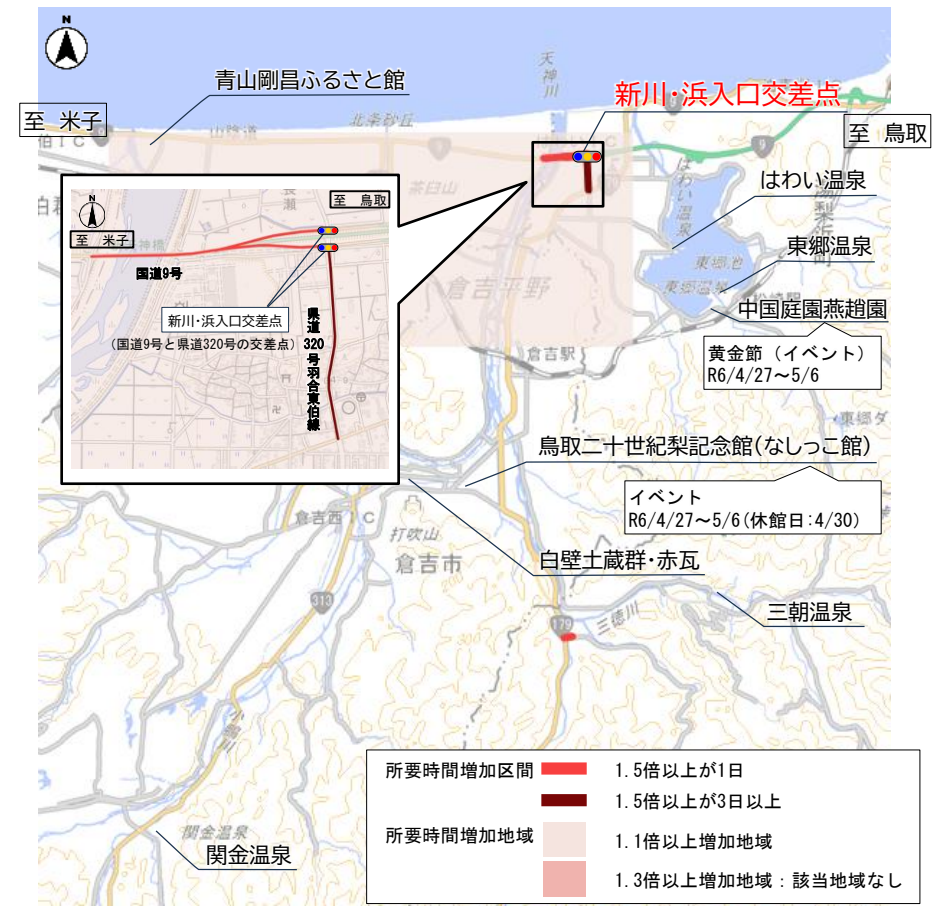
4.4 国道9号及び県道320号 羽合東伯線の渋滞対策

①地域概要

4. 観光地周辺における渋滞対策

- ・鳥取県中部地域には多くの観光地が点在しており、今年新たに道の駅「ほうじょう」と鳥取県立美術館が開館しています。
- ・国道9号は、今年度新たに混雑が見られた区間であり、同区間沿線に道の駅「ほうじょう」がGW直前(4/25)に開業しています。
- ・県道320号羽合東伯線は、速度低下が昨年度に引き続き見られたが、所要時間が増加した日数は減少しています。

令和6年度ゴールデンウィークにおける一般道の交通状況



出典:国土交通省報道発表資料(各地域の交通状況:見える化マップ)
<https://www.mlit.go.jp/road/traffic/gw2024/>

・対象道路: 一般国道、主要地方道、一般都道府県道、指定市の市道の一部のうち、高規格幹線道路及び高速会社管理道路を除いた道路

・集計時間: 昼間12時間

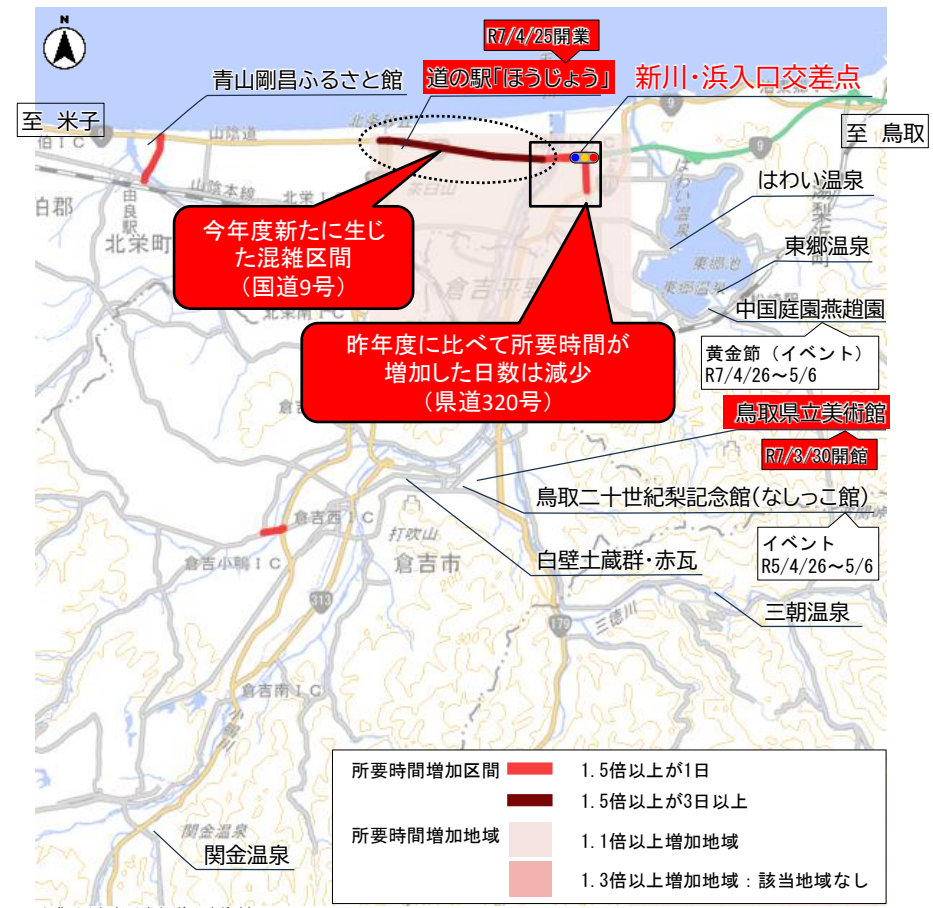
・ゴールデンウィーク期間(以下GW期間): R6. 4. 27~5. 6

・混雑地域(メッシュ): 平常時(R3. 10平日平均)に比べて、GW期間の所要時間が1割以上増加した地域。
(対象メッシュ: 令和3年10月平日、令和6年GW各日の全ての日程で旅行速度が計測されているメッシュ)

・混雑区間: 平日(R6. 4. 24・25)に比べて、GW期間の平均所要時間が1.5倍以上の区間。

・特に混雑が見られたエリア: 混雑地域と混雑区間が重複するエリア。

令和7年度ゴールデンウィークにおける一般道の交通状況



出典:国土交通省報道発表資料
【速報】令和7年ゴールデンウィークの一般道路の混雑状況第2弾(旅行速度)「2025年ゴールデンウィークの一般道路の渋滞状況」
<https://www.mlit.go.jp/road/traffic/gw2025/>

・対象道路: 一般国道、主要地方道、一般都道府県道、指定市の市道の一部のうち、高規格幹線道路及び高速会社管理道路を除いた道路

・集計時間: 昼間12時間

・ゴールデンウィーク期間(以下GW期間): R7. 4. 26~5. 6

・混雑地域(メッシュ): 平常時(R7. 4. 23・24)に比べて、GW期間の所要時間が1割以上増加した地域。
(対象メッシュ: R7. 4. 23・24、令和7年GW各日の全ての日程で旅行速度が計測されているメッシュ)

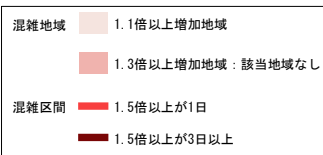
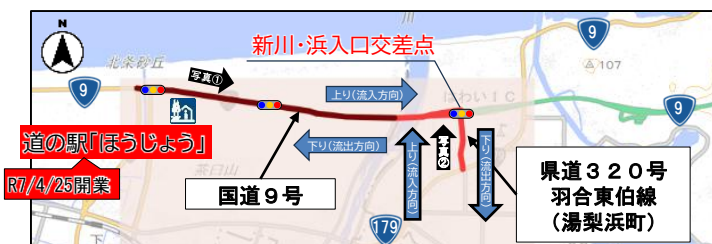
・混雑区間: 平日(R7. 4. 23・24)に比べて、GW期間の平均所要時間が1.5倍以上の区間。

・特に混雑が見られたエリア: 混雑地域と混雑区間が重複するエリア。

4.4 国道9号及び県道320号 羽合東伯線の渋滞対策 ②渋滞状況

- ・国道9号では、平日に比べR7GWでの速度低下が上り下りともに見られるものの、顕著な速度低下(20km/h以下)は見られませんでした。
- ・国道9号下りで発生している速度低下要因としては、道の駅「ほうじょう」が開業したことによる来訪者の集中が挙げられます。
- ・県道320号羽合東伯線の上り方向では、R6GWに引き続きR7GWでも顕著な速度低下(20km/h以下)が見られましたが、現地状況を確認した結果、捌け残り等の渋滞は見られませんでした。

■位置図



出典：国土交通省報道発表資料
【速報】令和7年ゴールデンウィークの一般道路の混雑状況第2弾（旅行速度）
「2025年ゴールデンウィークの一般道路の渋滞状況」
<https://www.mlit.go.jp/road/traffic/gw2025/>

写真①：国道9号

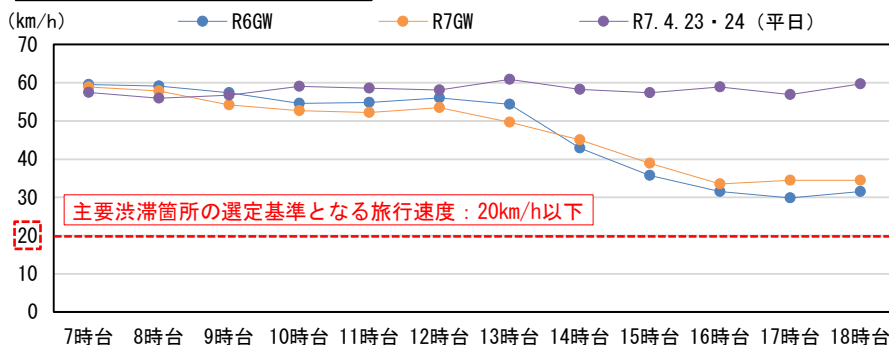


写真②：県道羽合東伯線

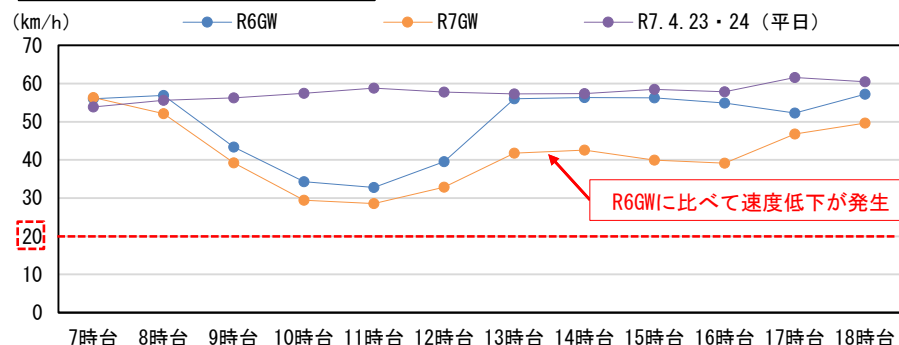


■方向別時間帯別平均旅行速度

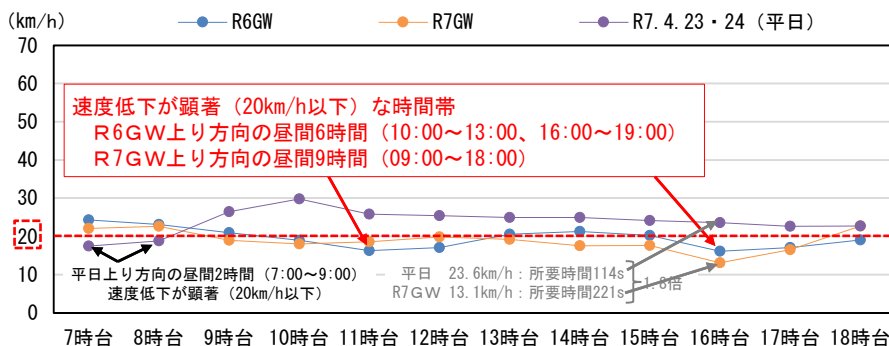
国道9号 上り(流入方向)



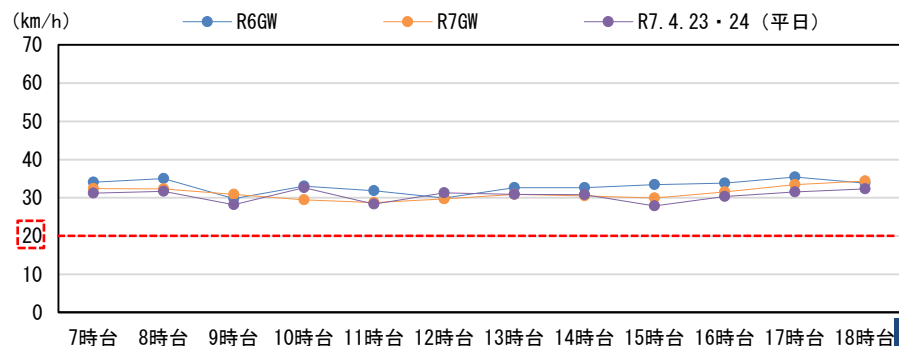
国道9号 下り(流出方向)



県道羽合東伯線 上り(流入方向)



県道羽合東伯線 下り(流出方向)



※資料)ETC2.0プローブデータ：様式2-3 【R6GW】R6.4.27~5.6、【R7GW】R7.4.26~5.6、【平常時】R7.4.23・24(平日)

4.4 国道9号及び県道320号 羽合東伯線の渋滞対策 ③次年度の対応方針（案）

検討結果のまとめ	対応方針
①今年度新たに国道9号の下り方向（流出方向）において、通常に比べて速度低下が確認されており、GW直前に開業した道の駅「ほうじょう」の影響が混雑要因として挙げられます。	<u>I. 北条道路及びはわいバイパスの推進及び効果検証</u> 国道9号及び県道羽合東伯線等の速度改善に寄与すると想定される「国道9号北条道路」（通過交通と生活交通の分離）や「国道179号はわいバイパス」（利用経路の分散）を推進します。事業完了後、効果検証を行います。
②県道羽合東伯線の上り方向（流入方向）において、GW期間に速度低下（20km/h以下）が顕著に発生しているものの、現地状況を確認した結果、捌け残り等の渋滞は確認できませんでした。	<u>II. ソフト施策の検討</u> 検討結果（一過性の混雑可能性、渋滞未確認）を踏まえて、引き続き速度状況のモニタリングを行います。

（参考）開通予定時期

北条道路：はわいIC～北条IC 令和8年度開通予定 ※埋蔵文化財調査及び大規模橋梁工事・軟弱地盤対策工事等が順調に進捗した場合

北条IC～大栄東伯IC 工程精査中

はわいバイパス：令和8年度開通予定

5. 交通需要マネジメント(TDM)の取組み

5.1 鳥取東部都市圏におけるTDMの導入について

- 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(緊急事態宣言期間)、鳥取都市圏の交通量が減少したことで複数の主要渋滞箇所において、旅行速度の向上が確認されました。(令和3年度)
- 鳥取市内の国体道路交差点、安長交差点等でも、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。
- 以上より、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

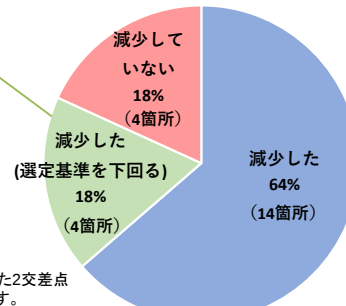


■鳥取都市圏の主要渋滞箇所(22箇所)

緊急事態宣言発令中の
渋滞時間数の合計

・南限	(時間)	6
・国体道路		0
・吉方温泉4丁目		6
・安長		0

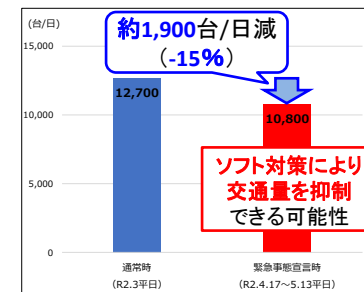
削減効果が特に大きい傾向が見られた2交差点
(国体道路、安長)について左図に示す。



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。

■(参考)緊急事態宣言中の交通量の変化



出典: 交通量調査(鳥取IC~鳥取西IC)より

④ 国体道路

R元年度 点検結果	R2年度 点検結果	緊急事態 宣言発令中
9 時間	7 時間	0 時間

④① 安長

R元年度 点検結果	R2年度 点検結果	緊急事態 宣言発令中
11 時間	5 時間	0 時間

R2年度点検 : H31.4~R2.3の平日
R元年度点検 : H30.4~H31.3の平日
緊急事態宣言発令中: R2.4.17~5.13の平日

主要渋滞箇所
選定基準を
下回る

緊急事態
宣言発令中

緊急事態
宣言発令中

※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)

出典: 国土交通省HP
<https://www.cgr.mlit.go.jp/chiki/doyroj/tdm/tdm.htm>

5.2 これまでのTDM実施内容

- ・令和2年度には現行の施策である「ノルデ運動」の評価を実施し、令和3年度以降は渋滞ピークの分散、公共交通への転換を図る取組を実施しています。
- ・実施効果として、一部の方向では交通量の分散や旅行速度の改善が図られました。

■過年度のTDM施策の取組

赤字：各年度における新規取組

	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
施策内容	・現行のTDM施策(ノルデ運動)の影響評価	①渋滞ピークの分散 ②公共交通への転換	①渋滞ピークの分散 ②公共交通への転換	・渋滞ピークの分散	・渋滞ピークの分散
具体的な取組	・データによる効果分析 ・過去取組の情報整理 ・他地域事例整理	・HPやSNSの活用 ・道の駅での掲示 ・協力企業へ資料配布 ・沿道へ看板設置 ・アンケートの実施 (WEB)	・HPやSNSの活用 ・道の駅での掲示 ・協力企業へ資料配布 ・沿道へ看板設置 ・アンケートの実施 (WEB・企業) ※OD分析を行い ターゲットを明確化	・HPやSNSの活用 ・協力企業へ資料配布 ・協力企業内での ポスター掲示 ・新聞へのチラシ折込 ・沿道へ看板設置 ・アンケートの実施 (WEB・企業)	・HPやSNSの活用協力 ・企業へ資料配布協力 ・企業内でのポスター 掲示 ・新聞へのチラシ折込 ・沿道への看板設置 ・アンケートの実施 (WEB・企業) ※対象企業やチラシ配 布エリアの拡大、 看板設置数の増加
対象路線	市内全域	国道29号 (安長～国体道路)	国道29号 (安長～国体道路)	国道29号 (安長～国体道路)	国道29号 (安長～国体道路)
時期・期間	令和2年9月18日 ～令和3年3月31日 ※毎週金曜日	令和3年11月11日 ～12月中旬 (約1ヶ月)	令和4年10月17～21日 ※ノルデ運動と同期間 ※短期集中で実施し 協力を得やすくする	令和5年11月6日 ～17日	令和6年11月18日 ～29日
時間帯	—	7:45～8:15	7:45～8:15	7:45～8:15	7:45～8:15
効果	・TDMの有効性を確認	・施策実施前後で交通 量を同程度に抑制	・交通量の分散 ・主道路旅行速度改善	・旅行速度改善 ・施策認知度の向上	・交通量の分散 ・旅行速度改善 ・施策認知度の向上

5.2 これまでのTDM実施内容

・令和6年度では、TDMとして「渋滞ピークからの分散」の施策に取り組みました。

■TDM施策の取り組み内容

項目	施策：渋滞ピークからの分散
概要	国体道路交差点における朝ピーク時の各流入部の旅行速度改善を目的に、道路上への看板設置、企業へのチラシ配布、新聞の折り込みチラシ等の広報を行い、出発時間の分散を促す。
実施期間	令和6年11月18日（月）～29日（金）
実施内容	・沿道への看板設置 ・周辺企業内へのチラシ配布・社内でのポスター掲示 ・HP、X（旧Twitter）、YouTubeの活用 ・全国紙及び地方紙への折り込みチラシ
効果検証	①国体道路交差点における旅行速度の分析（ETC2.0） ②国体道路交差点における交通量の変化（交通量調査の実施） ③WEBアンケートによる効果把握 ④企業アンケートによる効果把握

■沿道への看板設置



■折り込みチラシ

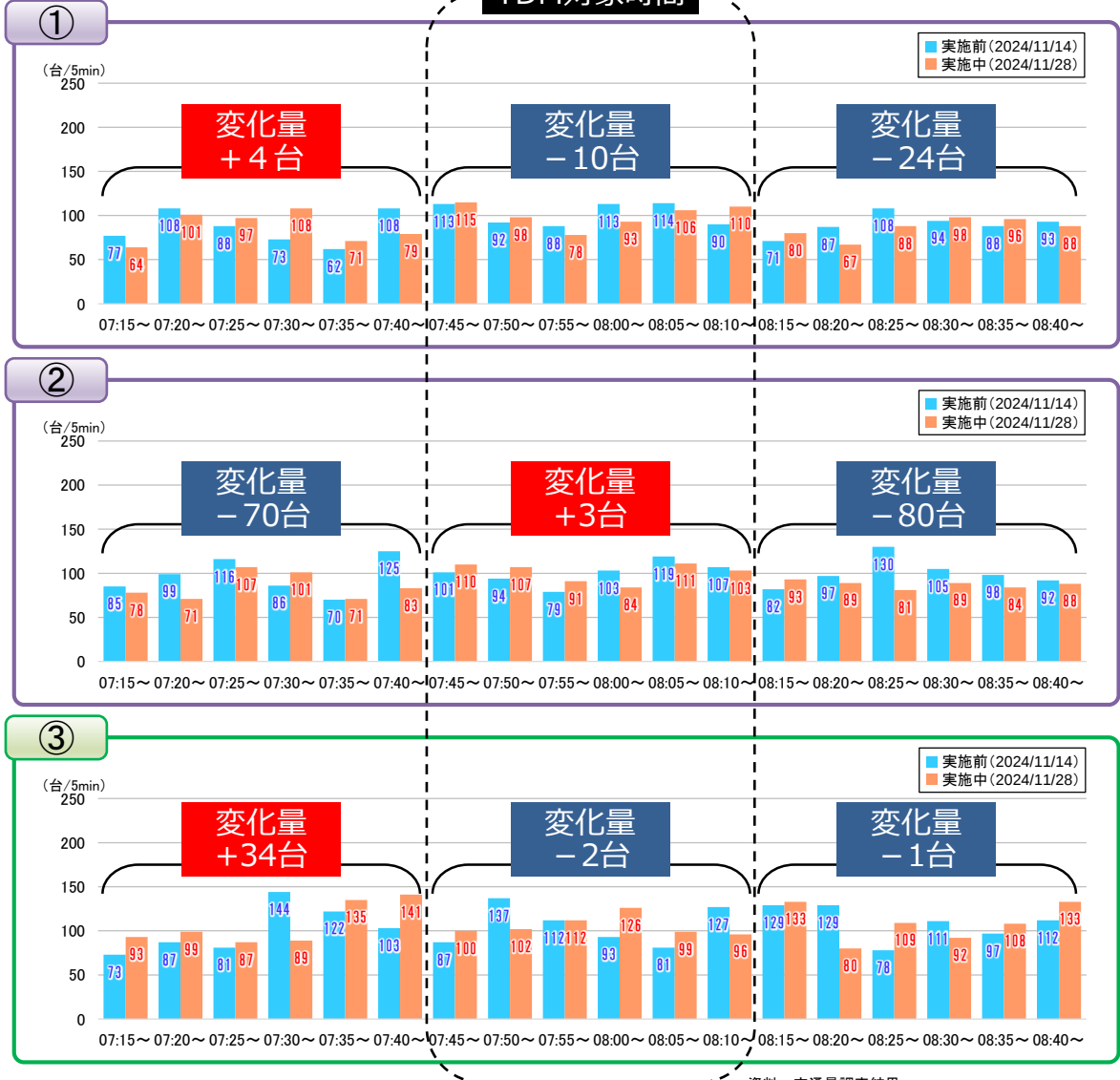


① 交通量の分析

・TDM対象時間において、交通量はあまり変化がありませんでした。



▼5分帯別流入交通量



5.3 TDM施策の効果検証

② 旅行速度の分析

- ・交通量調査日を対象に、TDM施策を呼びかけた午前7:45～8:15とその前後の時間帯における看板設置前後の速度を比較しました。
- ・TDM対象時間に着目すると、国道29号上下線（方向①・②）では速度向上し、鳥取鹿野倉吉線（方向③）で速度低下しました。

30分単位別平均旅行速度

【期間】

設置前：2024年10月平日平均（7:15～8:45）

設置後：2024年TDM施策期間平均（7:15～8:45）

【分析区間】

国道29号南行き：国体道路交差点～安長交差点付近

国道29号南行き：国体道路交差点～古海交差点付近

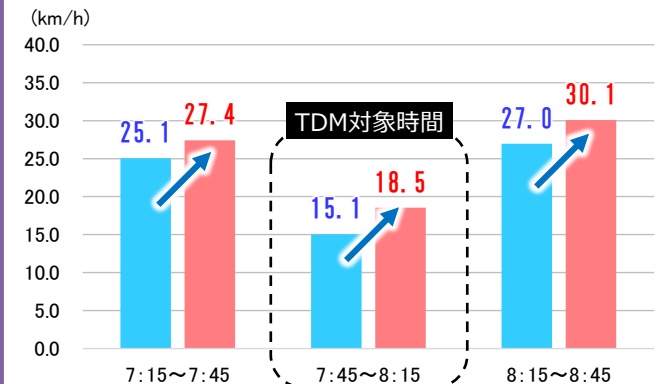
県道東行き：国体道路交差点～ヤマスポーツパーク付近

【使用データ】

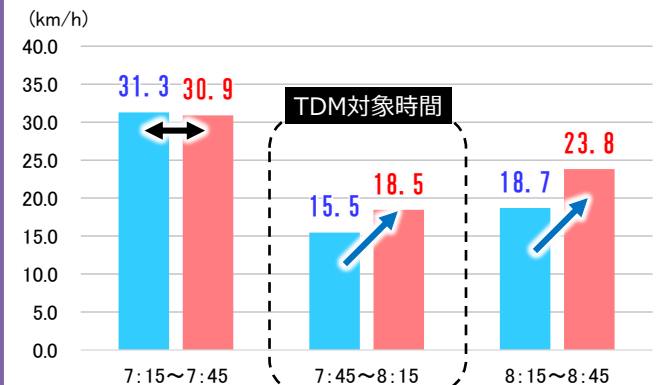
ETC2.0プローブ情報 様式2-2



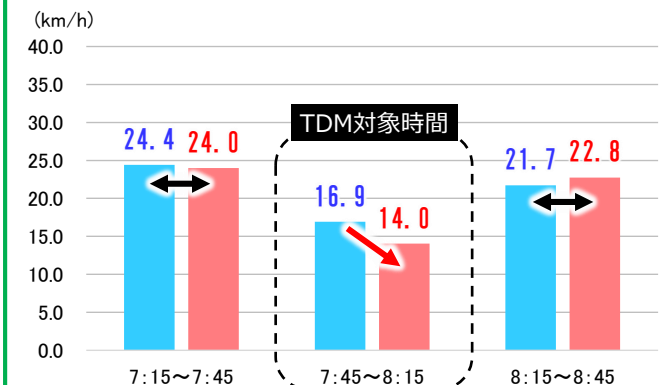
国道29号（南行き）



国道29号（北行き）



鳥取鹿野倉吉線（東行き）



出典：地理院地図

資料：ETC2.0プローブ情報

（看板設置前：2024.10平日、看板設置中：2024.11.18～29平日 7:15～8:45）

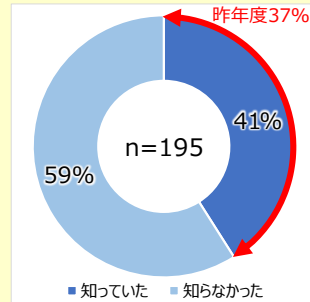
5.3 TDM施策の効果検証

③WEBアンケート結果及び課題分析

- ・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。
- ・取組を認知している方は約4割です。このうち、通過時間を「変更した」は約2割、残りの8割は「変更しなかった」となりました。
- ・「変更した」理由は、「渋滞の回避」が最も多く、「取組への共感」「渋滞緩和への貢献」といった意見も見られます。「変更しなかった」理由は、「会社の始業時間を変更できないため、早く職場についても仕方がない」、「朝の準備で出発時間の変更ができない」が多い結果となりました。
- ・取組の有効性について、約3割が賛同されており、参加意向も約7割と高いことから、TDM施策の効果を高めるポテンシャルは有していると考えられます。
- ・但し、参加するための条件として、「勤務先の制度」に対する意見が多く挙げられています。
- ・個人の判断に依存する行動変容には、限界があると考えられます。このことより、時差出勤導入等について、企業の働きかけが対応方針として挙げられます。

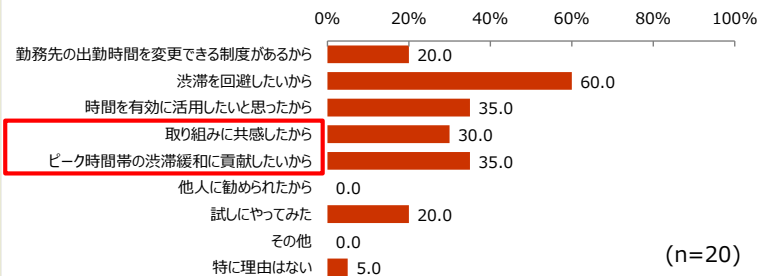
●今回の取組について

《取組の認知》

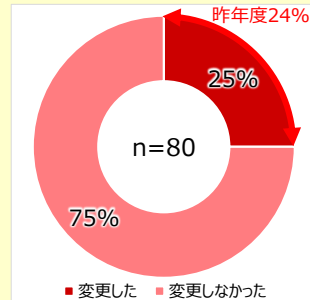


《通過時間を変更した理由》

「共感」「貢献」など取組目的への理解に関する意見も多くみられる

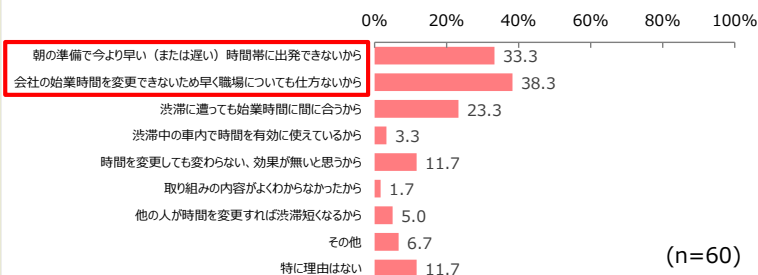


《通過時間の変更》



《通過時間を変更しなかった理由》

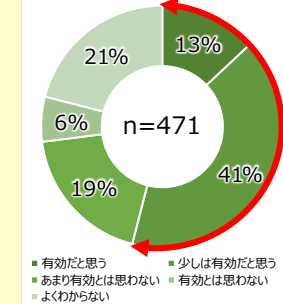
利用者の生活習慣・企業の就業規則により行動変容できないなどの理由が多い



●今後の取組について

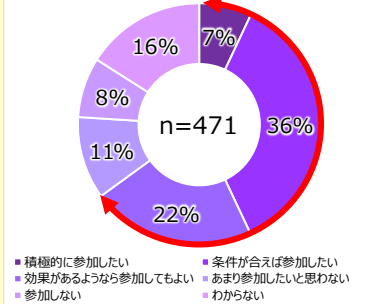
《取組の有効性》

約5割が有効であると回答



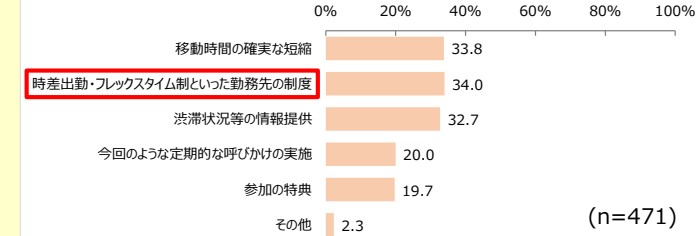
《取組への参加意向》

約7割が参加意向ありと回答



《取組に参加するための条件》

個人の判断に依存できないことに関する意見が見られる



●課題

- ・個人の判断に依存する行動変容には限界があると考えられます。→『勤務先の制度』での対応の必要性が高いと考えられます。

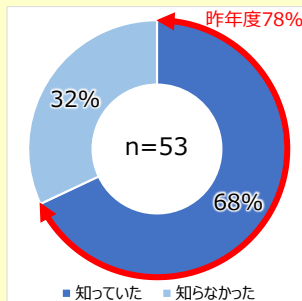
5.3 TDM施策の効果検証

④企業アンケート結果及び課題分析

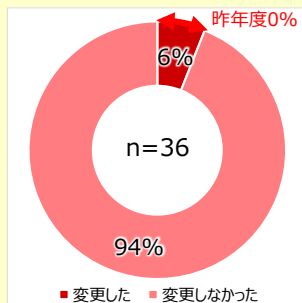
- ・チラシ配布に協力頂いた企業（25社）の従業員を対象にアンケート調査を実施しました。
- ・企業アンケートの回答において、呼び掛けに対する認知度は約7割と、WEBアンケートで把握した割合（約4割）よりも高い結果でした。このうち、通過時間を「変更した」は1割未満と、9割以上が「変更しなかった」となっています。
- ・「変更しなかった」理由は、WEBアンケートの結果と同様な傾向となっており個人の判断による行動変容が難しいことが伺えます。
- ・取組の有効性について、約5割が賛同されており、参加意向も約6割と高いことから、TDM施策の効果を高めるポテンシャルは有していると考えられます。
- ・企業がTDM施策に参加しやすい環境となるためには、「通勤手当への補助」が最も多く、「関係団体の理解・協力」を望む意見も確認できました。また、「表彰、市報への掲載」などの広報に関するインセンティブに関する意見も見られます。このような条件が満たされれば、「社内における施策の奨励」や「時差出勤等の制度の導入」で協力できるとの回答も得られています。
- ・TDM施策に参加しやすい環境を構築するとともに企業への働きかけが対応方針として挙げられます。

●今回の取組について

《取組の認知》



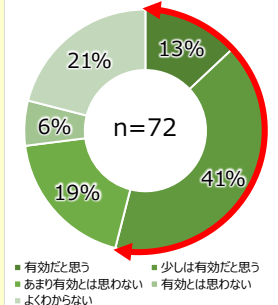
《通過時間の変更》



●今後の取組について

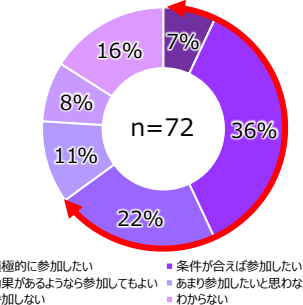
《取組の有効性》

約5割が有効であると回答



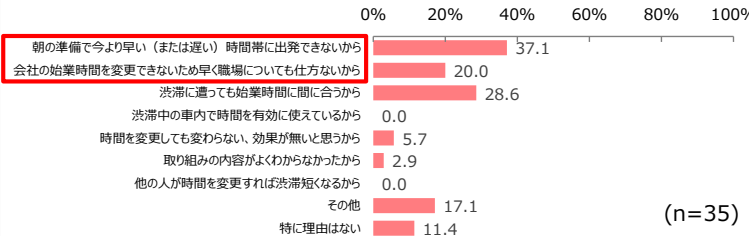
《取組への参加意向》

約6割が参加意向ありと回答



《通過時間を変更しなかった理由》

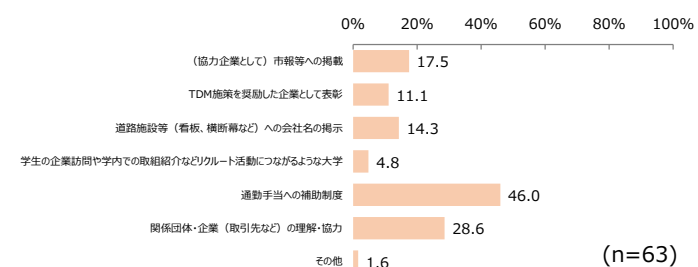
利用者の生活習慣・企業の就業規則により行動変容できないなどの理由が多い



●企業のTDMへの参加について

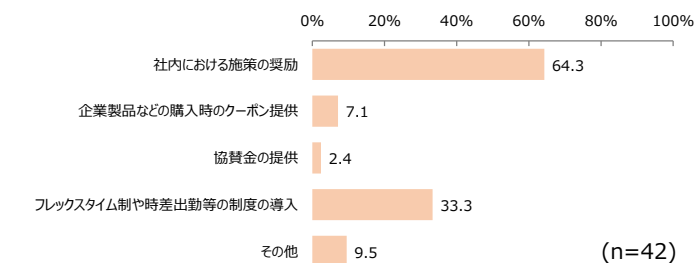
《企業がTDM施策に参加しやすい環境》

通勤手当への補助・関係団体の理解・表彰などのインセンティブが必要



《企業が協力可能な範囲》

社内における施策の奨励・時差出勤等の制度の導入への協力が可能



●課題

- ・個人の判断に依存する行動変容には限界があると考えられます。→『勤務先の制度』での対応の必要性が高いと考えられます。

5.4 令和7年度以降の取り組み（案）

- 令和7年度以降は、令和6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（行政の広報誌などへの掲載）や効果を高めるための追加施策（経路の変更等）を検討します。
- また企業アンケートより、企業活動や就業規則のため個人では行動の変容が難しい実態を踏まえ、TDM施策の実効性を向上させるための企業への働きかけやインセンティブ案を検討します。

昨年度の実施内容

2024/11/18(月)～29(金)実施

■時差出勤の促進

【施策の周知方法】

- ・X、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
- ・新聞へのチラシ広報の折込活用
- ・動画作成



効果検証

- ✓ 一部交通量が分散、旅行速度向上
- ✓ TDM施策の認知度が向上

効果検証結果から得られた知見

- ✓ R6年度に実施した広報活動（企業へのチラシ配布等）により道路利用者の施策認知度が昨年度より向上したが、約4割に留まる。
- ✓ 時差出勤呼び掛け時間帯から一部交通が分散。
- ✓ 施策の有効性や参加意欲が高いが、抜本的な改善が見られない。
- ✓ 個人の判断に依存する行動変容には、限界があると考えられる。

企業アンケートから得られた知見

- ✓ 協力企業内での施策広報は、従業員への施策の認知度向上に有効。
- ✓ 一方で施策を認知していても、企業活動や就業規則により、個人の判断による時間の変更は選択しづらい行動と考えられる。
- ✓ インセンティブに関する情報提供は必要。
- ✓ 条件が整えば、協力可の意見がある。

今後の実施方針

TDM施策広報の継続及び認知度の向上・拡充

看板設置箇所の追加

- ✓ 追加施策（経路の変更等）を検討し、有効な箇所への設置。

チラシ配布箇所の追加

- ✓ 昨年度協力依頼した企業に加え、商工会、取り組みへの関心が高そうな団体（環境面、就業体制面）等協力が得られそうな企業団体に引き続きチラシを配布。
- ✓ 掲載内容の表現精査、配布・掲載箇所の追加し、継続して広報を実施。

HPやX等での広報

- ✓ 混雑・非混雑時の実走行を比較した資料を作成し、HPやX等での広報を検討。

新聞・行政広報誌の活用

- ✓ 行政広報誌への掲載。
- ✓ 新聞への折込チラシの継続配布。

道路情報版の活用

ポスター掲示の実施

- ✓ チラシの配布先（道の駅、企業）にてポスターを掲示依頼。

TDM施策実効性向上のための企業への働きかけ

インセンティブ検討

- ✓ 実施主体、運用ルールなど持続可能な仕組み等の構築の検討。
- ✓ 協力企業の募集検討。
- ✓ 商工会議所や業界団体等の連携が必要

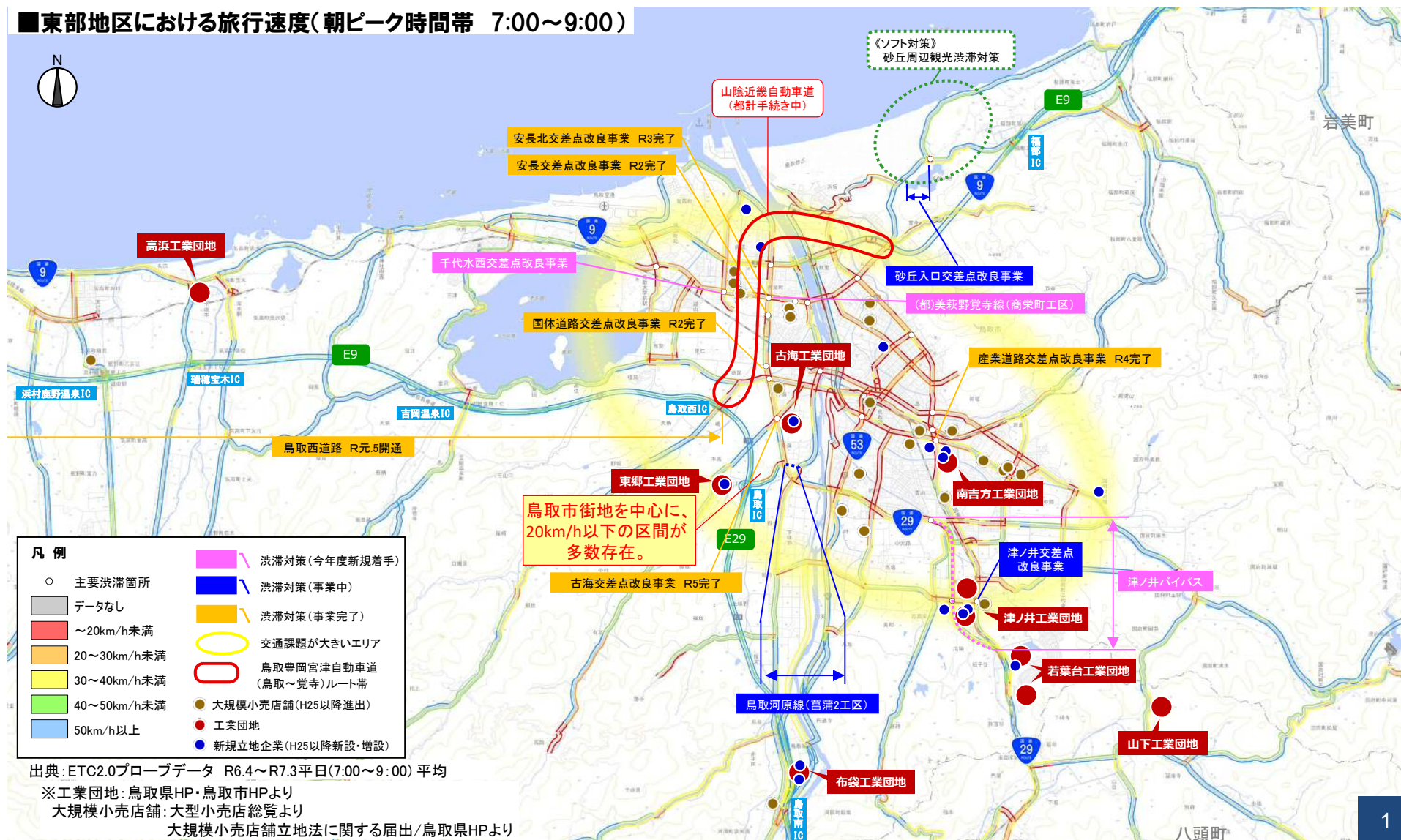
主要渋滞箇所選定後の周辺状況の変化

1 東部地区の渋滞状況①（朝ピーク）

<参考資料>

- ・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(朝ピーク時間帯 7:00～9:00)

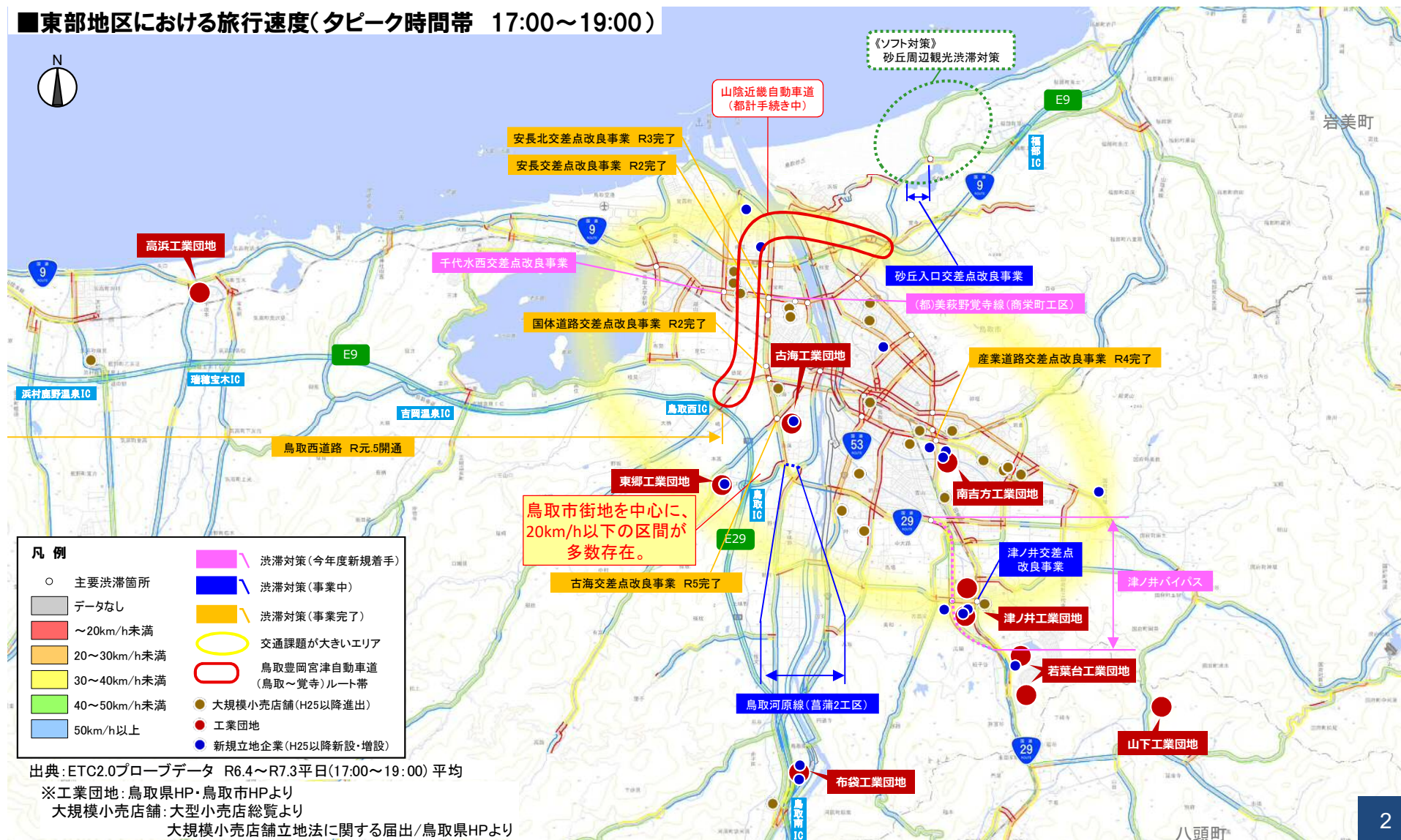


1 東部地区の渋滞状況②（タピーク）

<参考資料>

- ・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、平日朝ピークに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)



2 中部地区の渋滞状況①（朝ピーク）

<参考資料>

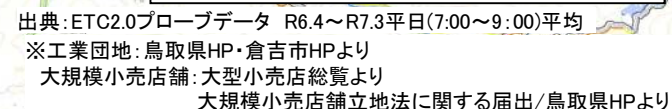
- ・鳥取中部地区は、倉吉市街地に主要渋滞箇所があり、平日朝ピークに20km/h以下の区間が多数存在します。
- ・倉吉道路の整備やピンポイント渋滞対策等を実施してきたものの、依然として渋滞等の課題が残るため、継続的にモニタリングを実施します。

■中部地区における旅行速度(朝ピーク時間帯 7:00～9:00)



＜参考資料＞

- ### ■中部地区における旅行速度(タピーク時間帯 17:00~19:00)



3 西部地区の渋滞状況①（朝ピーク）

<参考資料>

- ・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)



3 西部地区の渋滞状況②（タピーク）

<参考資料>

- ・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、平日タピークに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(タピーク時間帯 17:00～19:00)

