

令和5年度 第1回 愛媛県渋滞対策協議会

日 時：令和5年8月2日（水） 15：00～

場 所：松山河川国道事務所2階 第1、2会議室
（WEB併用）

議 事 次 第

1. 議 事

- （1）これまでの経緯
- （2）交通データによる最新の渋滞状況
- （3）主要渋滞箇所の再評価
- （4）国道33号における通勤時間帯のTDM施策の実施方針
- （5）国道33号における観光期の経路誘導対策の実施方針
- （6）松山空港周辺における混雑対策の実施方針
- （7）対策の実施状況および今後の実施予定

2. 閉 会

配布資料

- ・ 議事次第
- ・ 出席者名簿
- ・ （資料－1）愛媛県渋滞対策協議会規約
- ・ （資料－2）愛媛県渋滞対策協議会資料

令和5年度 第1回愛媛県渋滞対策協議会 出席者名簿

日時: 令和5年8月2日(水) 15:00～
場所: 松山河川国道事務所2階第1、2会議室

【議員】

機 関 名	所 属	役職名	備考
愛媛大学	大学院理工学研究科 生産環境工学専攻	教授	
		准教授	
		准教授	
国土交通省 四国地方整備局	道路部	道路計画課長	
	松山河川国道事務所	事務所長	
		副所長(道路)	
		事業対策官	
		計画課長	
		調査課長	
		道路管理第二課長	
	大洲河川国道事務所	事務所長	
		副所長(道路)	
		事業対策官	
		計画課長	
		道路管理課長	
国土交通省四国運輸局	愛媛運輸支局 総務・企画観光部門	首席運輸企画専門官	
愛媛県	土木部道路都市局	高速道路推進監	
		道路建設課長	
		道路維持課長	
		都市計画課長	
		都市整備課長	
愛媛県警察本部	交通部	交通規制課長	
		交通規制課 交通管制官	
松山市	都市整備部	部長	
新居浜市	建設部	部長	
本州四国連絡高速道路(株)しまなみ今治管理センター		所長	
西日本高速道路(株)	四国支社	企画調整課長	
	四国支社 愛媛高速道路事務所	所長	
	四国支社 愛媛工事事務所	所長	

【オブザーバー】

機 関 名	所 属	役職名	備考
愛媛県道路利用者会議	(一社)愛媛県トラック協会	会長	
伊予鉄バス(株)	自動車部	部長	
今治市	都市政策局 都市政策課	課長	
宇和島市	建設部建設課	課長	
八幡浜市	建設課	課長	
西条市	建設部 建設道路課	課長	
大洲市	建設部 建設課	課長	
四国中央市	建設部 建設課	課長	
西予市	建設部 建設課	課長	
松前町	産業建設部まちづくり課	課長	
砥部町	建設課	課長	
砥部町	建設課	課長	
愛南町	建設課	課長	

愛媛県渋滞対策協議会 規約（案）

（名 称）

第1条 本会は、愛媛県渋滞対策協議会（以下「協議会」という）と称する。

（目 的）

第2条 協議会は、愛媛県における交通渋滞を解消し、円滑な交通流を確保するため、施設整備計画及び輸送効率の向上や、交通需要の時間的平準化等の交通マネジメント施策等の計画の策定・推進及びフォローアップを行う。また、災害発生時において被災状況を踏まえた交通マネジメントを行うことを目的とする。

（調整事項）

第3条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の事項について検討を行う。

- （1）渋滞箇所とその原因の把握
- （2）渋滞対策に関する意見調整
- （3）渋滞箇所の解消に向けた計画及び対策の策定及び公表
- （4）策定した計画のフォローアップ
- （5）その他

（構 成）

第4条 協議会は、愛媛大学、国土交通省四国地方整備局道路部、国土交通省四国地方整備局松山河川国道事務所、国土交通省四国地方整備局大洲河川国道事務所、国土交通省四国運輸局愛媛運輸支局、西日本高速道路（株）、本州四国連絡高速道路（株）、愛媛県警察本部、愛媛県、松山市、新居浜市及び議長が必要と認める機関の議員により構成する。

（協 議 会）

- 第5条
- 1 協議会には議長を置き、議長は国土交通省四国地方整備局松山河川国道事務所長とする。
 - 2 議長は、協議会を総括し、協議会を招集する。
 - 3 議長に事故等があるときは、議長があらかじめ指名したものが、その職務を代行する。
 - 4 協議会の構成は、別表－1のとおりとする。ただし、必要に応じ議長が指名するものを議員又はオブザーバーとして参加させることができる。

（部 会）

- 第6条
- 1 協議会の中に協議会の承認により部会を設けることができる。
 - 2 部会には、部会長を置き、部会長は松山河川国道事務所長とする。
 - 3 部会の構成は、別表－2のとおりとする。ただし、必要に応じ部会長が指名するものを部会員として参加させることができる。
 - 4 部会長は、部会を統括し、部会を招集する。
 - 5 事務局は、愛媛県土木部道路都市局道路建設課、国土交通省四国地方整備局松山河川国道事務所計画課に置く。ただし、必要に応じ部会長が指名するものを事務局として置くことができる。

（事 務 局）

第7条 事務局は、国土交通省四国地方整備局松山河川国道事務所計画課、愛媛県

土木部道路建設課に置く。

(細 則)

第8条 この規約に定めるものの他、協議会に必要な事項は、協議会に諮って定めるものとする。

- (附 則) この規約は、平成5年6月23日から施行する。
- (附 則) この規約は、平成6年8月11日から施行する。
- (附 則) この規約は、平成9年8月21日から施行する。
- (附 則) この規約は、平成12年9月6日から施行する。
- (附 則) この規約は、平成13年7月10日から施行する。
- (附 則) この規約は、平成21年7月28日から施行する。
- (附 則) この規約は、平成22年1月 7日から施行する。
- (附 則) この規約は、平成22年3月24日から施行する。
- (附 則) この規約は、平成22年11月5日から施行する。
- (附 則) この規約は、平成24年7月17日から施行する。
- (附 則) この規約は、平成25年6月24日から施行する。
- (附 則) この規約は、平成27年3月26日から施行する。
- (附 則) この規約は、平成28年4月28日から施行する。
- (附 則) この規約は、平成28年8月31日から施行する。
- (附 則) この規約は、平成29年8月 1日から施行する。
- (附 則) この規約は、令和 元年7月29日から施行する。
- (附 則) この規約は、令和 2 年2月26日から施行する。
- (附 則) この規約は、令和 2 年8月 7日から施行する。
- (附 則) この規約は、令和 3 年7月15日から施行する。
- (附 則) この規約は、令和 5 年8月 2日から施行する。

愛媛県渋滞対策協議会名簿 別表－１

機 関 名	役職名
愛媛大学 大学院理工学研究科	教授
〃	准教授
〃	准教授
国土交通省四国地方整備局	松山河川国道事務所 所長
〃	道路部道路計画課 課長
〃	松山河川国道事務所 副所長（道路）
〃	〃 事業対策官
〃	〃 計画課長
〃	〃 調査課長
〃	〃 道路管理第二課長
〃	大洲河川国道事務所 所長
〃	〃 副所長（道路）
〃	〃 事業対策官
〃	〃 計画課長
〃	〃 道路管理課長
国土交通省四国運輸局	愛媛運輸支局 総務・企画観光部門 首席運輸企画専門官
西日本高速道路（株）	四国支社 企画調整課 課長
〃	四国支社 愛媛高速道路事務所 事務所長
〃	四国支社 愛媛工事事務所 事務所長
本州四国連絡高速道路（株）	しまなみ今治管理センター 所長
愛媛県土木部道路都市局	高速道路推進監
〃	道路建設課長
〃	道路維持課長
〃	都市計画課長
〃	都市整備課長
愛媛県警察本部	交通規制課長
〃	交通管制官
松山市都市整備部	部長
〃	コンパクト・プラス・ネットワーク推進官
新居浜市建設部	部長

愛媛県渋滞対策協議会部会名簿 別表－２

機 関 名	役職名
愛媛大学 大学院理工学研究科	教授
〃	准教授
〃	准教授
国土交通省四国地方整備局	松山河川国道事務所 所長
〃	〃 副所長（道路）
〃	〃 事業対策官
〃	〃 計画課長
〃	〃 調査課長
〃	〃 道路管理第二課長
〃	大洲河川国道事務所 所長
〃	〃 副所長（道路）
〃	〃 事業対策官
〃	〃 計画課長
〃	〃 道路管理課長
国土交通省四国運輸局	愛媛運輸支局 総務・企画観光部門 首席運輸企画専門官
愛媛県土木部道路都市局	高速道路推進監
〃	道路建設課長
〃	道路維持課長
〃	都市計画課長
〃	都市整備課長
愛媛県警察本部	交通規制課長
〃	交通管制官
松山市都市整備部	道路河川管理課長
〃	都市・交通計画課長

令和5年度 第1回愛媛県渋滞対策協議会 資料

令和5年8月2日

愛媛県渋滞対策協議会

- 目次 -

- 1. これまでの経緯**
- 2. 交通データによる最新の渋滞状況**
- 3. 主要渋滞箇所の再評価**
- 4. 国道33号における通勤時間帯のTDM施策の実施方針**
- 5. 国道33号における観光期の経路誘導対策の実施方針**
- 6. 松山空港周辺における混雑対策の実施方針**
- 7. 対策の実施状況および今後の実施予定**

1. これまでの経緯

1. これまでの経緯

～渋滞対策協議会の検討経緯～

○H25.1に主要渋滞箇所を公表し、その後毎年、渋滞対策の基本方針や今後の取組に対する協議を実施。

○これまでに主要渋滞箇所数は124箇所⇒111箇所に減少。

【検討経緯】

H24年度 愛媛県渋滞対策協議会

- ・主要渋滞箇所の抽出フロー、箇所素案の意見交換
- ・パブコメの実施、地域の主要渋滞箇所の特定

H25年1月25日 主要渋滞箇所の公表

H25年度 愛媛県渋滞対策協議会

- ・渋滞対策の基本方針、マネジメントサイクルの決定

H26年度 愛媛県渋滞対策協議会

- ・渋滞要因、主要渋滞箇所区分と渋滞対策のとりまとめ

【H27年度～R4年度】

愛媛県渋滞対策協議会

マネジメントサイクルの実施

愛媛県渋滞対策検討部会

具体の渋滞対策の検討

検討結果を反映

検討課題は部会で議論

今回 R5年度 愛媛県渋滞対策協議会

1. これまでの経緯
2. 交通データによる最新の渋滞状況
3. 主要渋滞箇所の再評価
4. 国道33号における通勤時間帯のTDM施策

5. 国道33号における観光期の経路誘導対策
6. 松山空港周辺における混雑対策
7. 対策の実施状況および今後の実施予定

【主要渋滞箇所数】

一般道 124箇所
高速道路 13区間※

※内、愛媛県内5区間

解除数 (一般道) (高速道路)

H27年度 : 2箇所

H28年度 : 3箇所

H30年度 : 2箇所

R1年度 : 4箇所

R2年度 : 1箇所 7区間

R4年度 : 1箇所

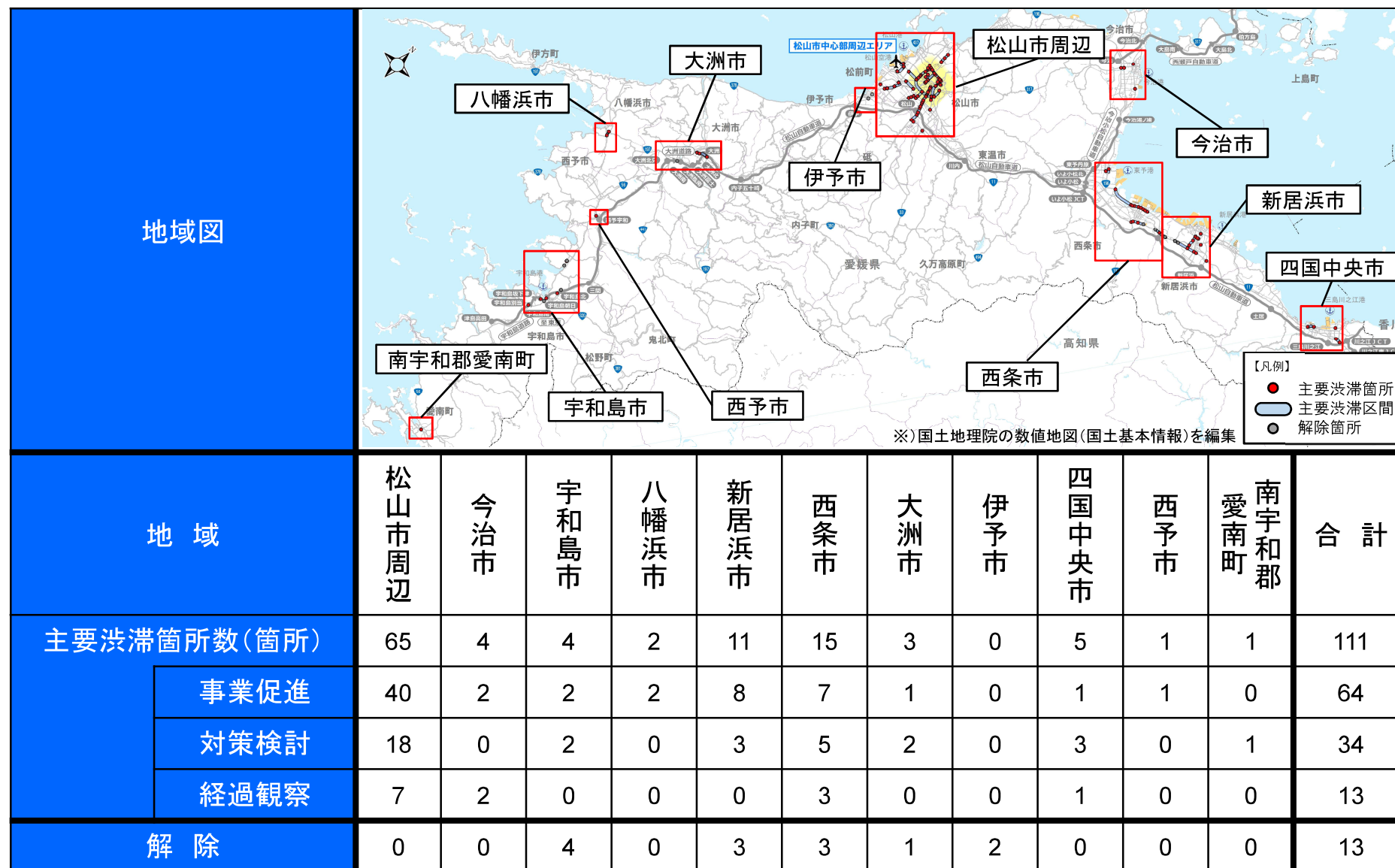
(R5.3時点)

一般道 111箇所(-13)
高速道路 6区間*(-7)

※内、愛媛県内5区間

1. これまでの経緯

～主要渋滞箇所数（令和5年3月末時点）～



事業促進箇所: 渋滞の起点(ボトルネック)となる箇所の中で、短・中期*に渋滞緩和に寄与する事業がある箇所であり、事業促進することで早期の渋滞解消を目指す箇所。
 対策検討箇所: ボトルネックとなる箇所の中で、短・中期*に渋滞緩和に寄与する事業がない箇所であり、検討を促進することで渋滞解消を目指す箇所。
 経過観察箇所: ボトルネックではない箇所であり、渋滞状況を経過観察する箇所。

*短期は概ね5年後、中期は概ね10年後を想定

2. 交通データによる最新の渋滞状況

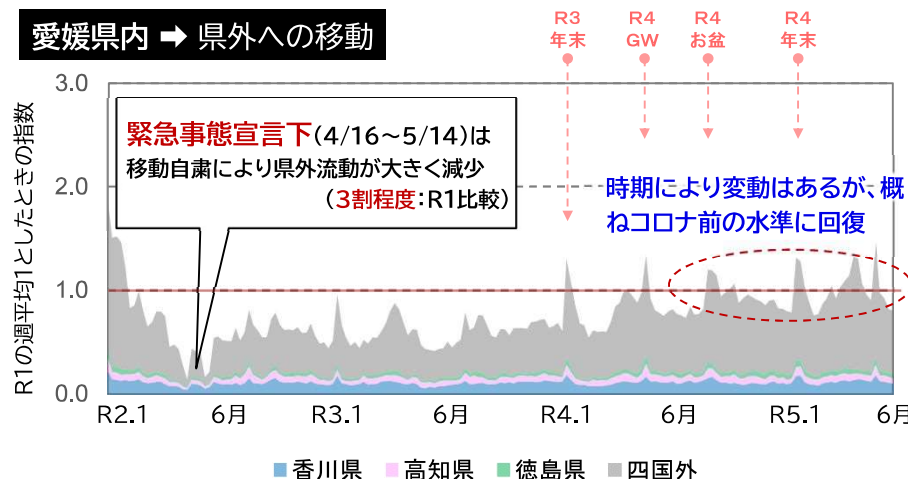
2. 交通データによる最新の渋滞状況

～愛媛県・四国を発着する最新の交通状況～

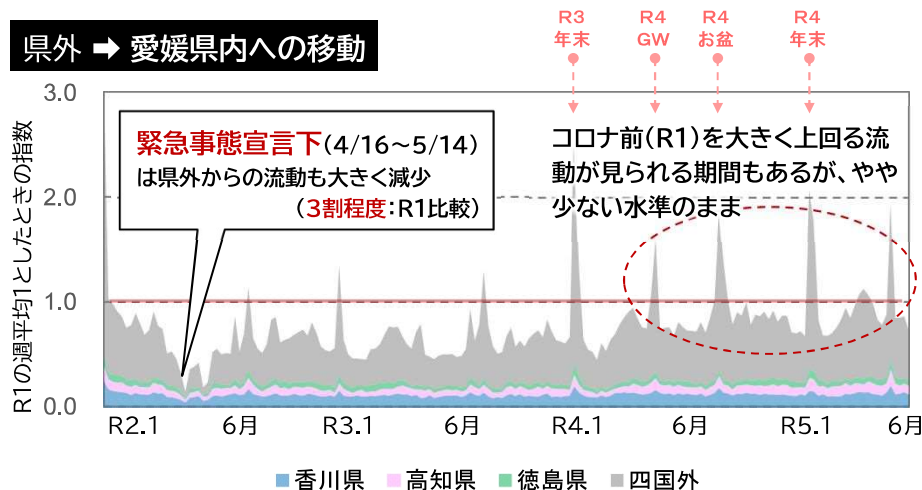
- 愛媛県と愛媛県外とを往来する広域の交通流動は、緊急事態宣言期間中にそれまでの3割程度まで落ち込むなど大きく減少したが、直近の1年間は、愛媛県内から県外への移動を中心にコロナ前と同程度まで回復してきている。
- 四国全体の公共交通は、鉄道や飛行機はコロナ前の90%程度まで回復しているが、フェリーや高速バスは減便ダイヤなどが影響し、現在もコロナ前の60～70%程度に留まっている。

■ 愛媛県から県外への移動、県外から愛媛県内への移動

愛媛県内 → 県外への移動



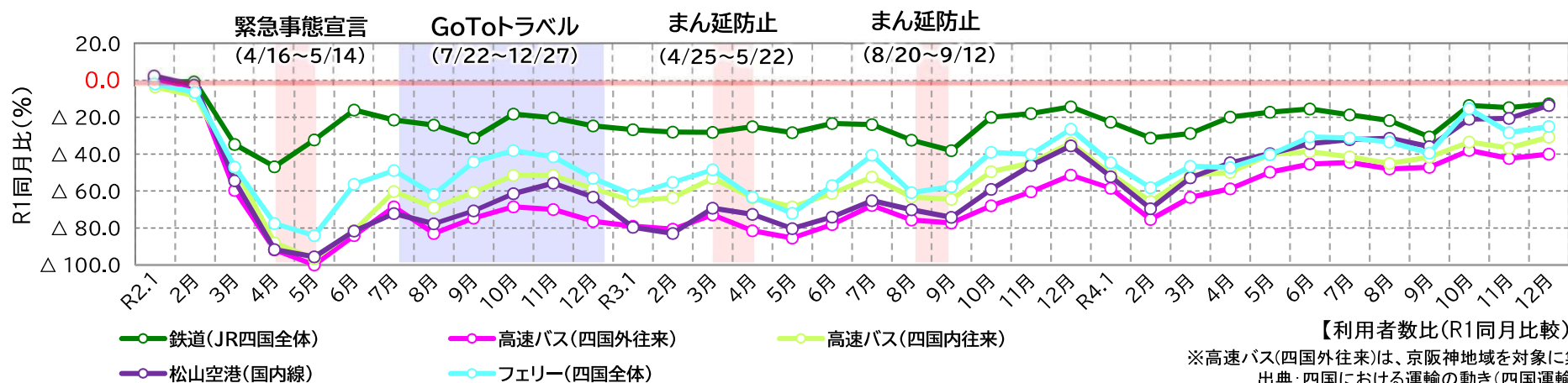
県外 → 愛媛県内への移動



※スマートフォンに紐づく愛媛県を居住地とするユーザに対し、GPS情報から各都道府県別の滞在人口を集計して指標化（滞在人口は推計人口、R1年の週平均の移動人口を1として算出）

出典: V-RESAS(株式会社Agoopの流動人口データ) R2.1～R5.6

■ 四国における主要な公共交通の変化（利用者数）



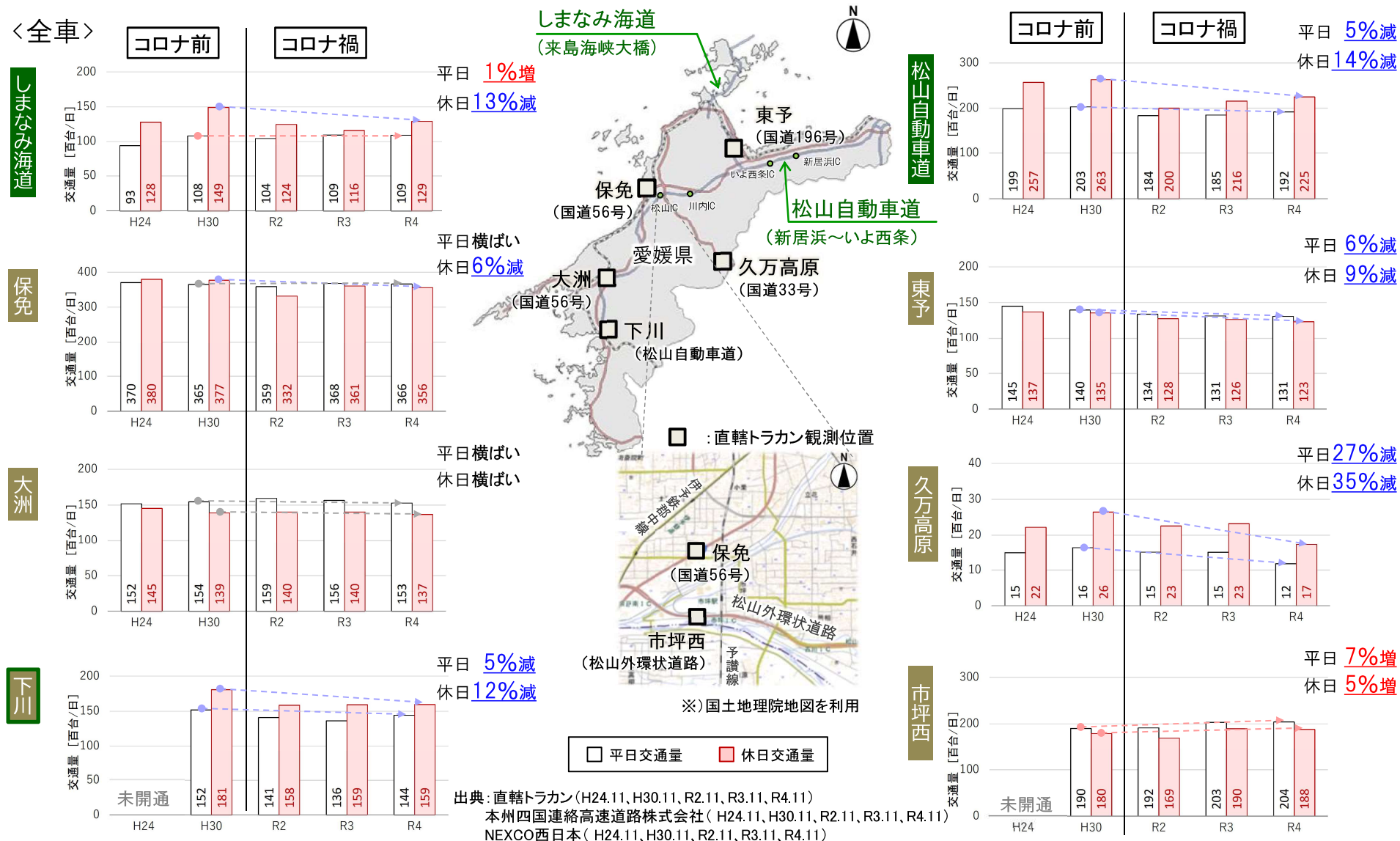
2. 交通データによる最新の渋滞状況

～愛媛県内における最新の交通状況～

○平日は、一部の地点を除き概ねコロナ前の水準（増減5%程度）まで回復している。一方、休日は概ね1割程度減少しており、回復まで至っていない。特に久万高原（国道33号）では、平日・休日共に約3割減少したままとなっている。

○松山市の市坪西（松山外環状道路）は平日・休日共に微増しており、市内中心部の通過交通が外環に転換していると推測される。

■ 主要地点における交通量の変化（増減率：→ は、コロナ前(H30)からの変化を示す）



2. 交通データによる最新の渋滞状況

～主要な渋滞区間のモニタリング～

国道33号 天山交差点～松山IC入口交差点間 旅行速度の経年変化（選定時（H24年度）→ R3年度 → R4年度）

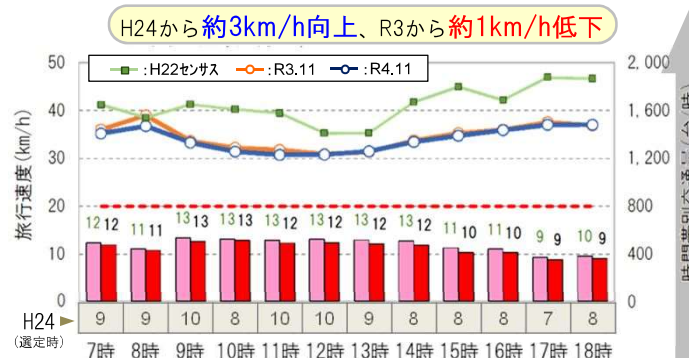
○国道33号の旅行速度は、選定時（H24）と比べて近年は向上しており、松山外環状道路の開通により交通量が転換したと推測される。ただし、松山IC入口交差点南行きは旅行速度が微減しており、外環方面に向かう右折車が増加していると推測される。

○前年度（R3）からの交通状況の変化は、交通量の増減は小さく、旅行速度も1km/h程度低下している程度で、大きな変化はない。

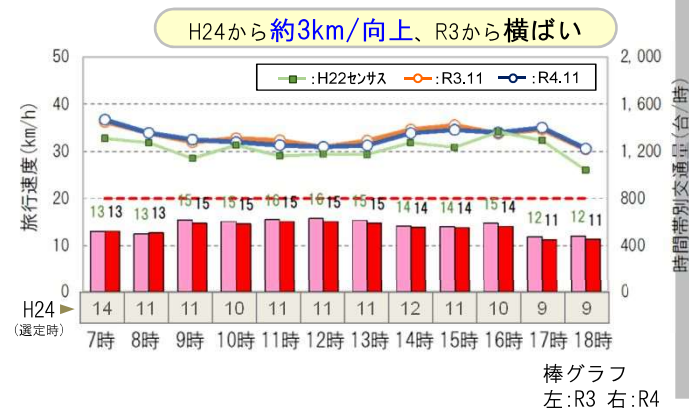
○松山市街地の渋滞緩和に向けて、松山外環状道路 空港線やインター東線の整備を推進していく。

<平日の旅行速度>

■ 天山交差点（北行き：南側流入部）



■ 松山IC入口交差点（北行き：南側流入部）



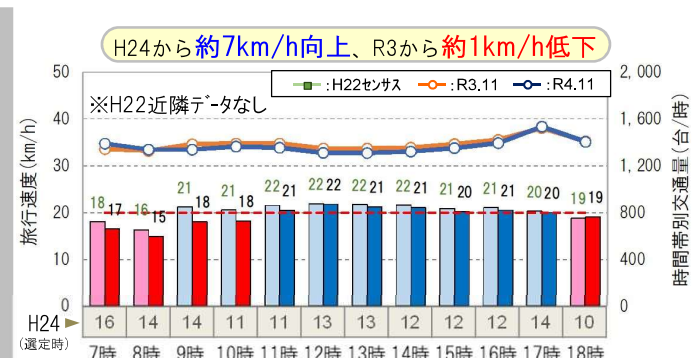
北行き



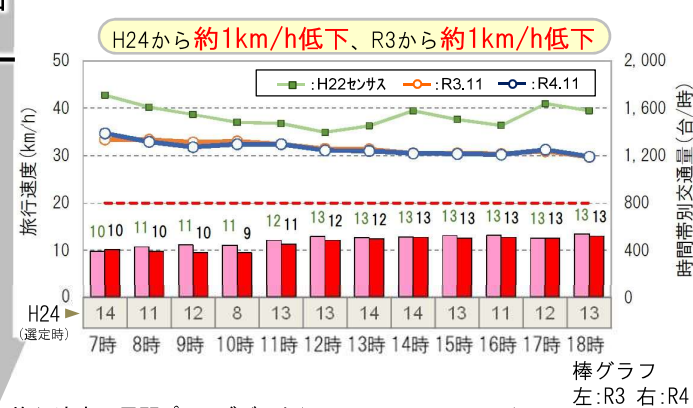
※) 国土院の数値地図(国土基本情報)を利用

南行き

■ 椿神社入口交差点（南行き：北側流入部）



■ 松山IC入口交差点（南行き：北側流入部）



【凡例】<旅行速度>

R3	R4
:20km/h超	:20km/h超
:20km/h以下	:20km/h以下

<交通量>

H22	R3	R4
:H22センサス	:R3.11	:R4.11
:渋滞判定方向(選定時)		

:主要渋滞箇所
:主要渋滞区間

出典：<旅行速度> 民間プローブデータ（H24: H24.3～H24.9平日）

ETC2.0プローブデータ（R3: R3.4～R4.3 R4: R4.4～R5.3平日）

<交通量> 警察トラカン（R3: R3.11 R4: R4.11平日）
道路交通センサス（H22）

※民間プローブとETC2.0プローブは対象車種が異なるため、傾向に差が生じる場合もある

2. 交通データによる最新の渋滞状況

～主要な渋滞区間のモニタリング～

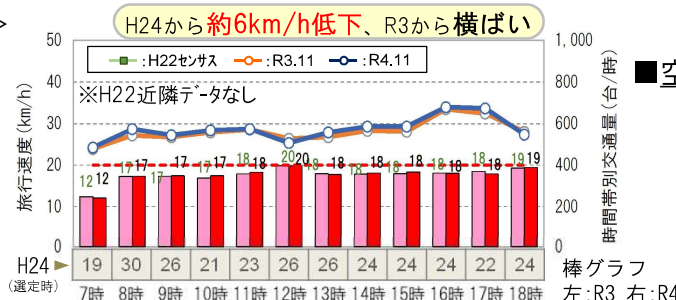
(主) 松山空港線 南吉田交差点～空港通2丁目交差点付近間 旅行速度の経年変化(選定時(H24年度)→R3年度→R4年度)

○(主)松山空港線は、松山外環状道路の整備に伴い、南吉田交差点付近に交通が集中することで、選定時(H24)と比べて旅行速度が大きく低下している。令和3年3月に松山外環状道路空港線の側道部が(主)松山空港線に直接接続し、南吉田交差点の形状が変化した。令和3年度から令和4年度にかけては旅行速度の変化は少ない。

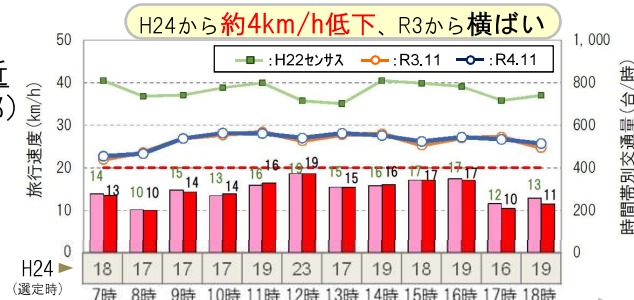
○松山市街地の渋滞緩和に向けて、松山外環状道路 空港線の整備を推進していく。

<平日の旅行速度>

■南吉田交差点
(東行き:
西側流入部)



■空港通2丁目交差点付近
(東行き:西側流入部)



東行き

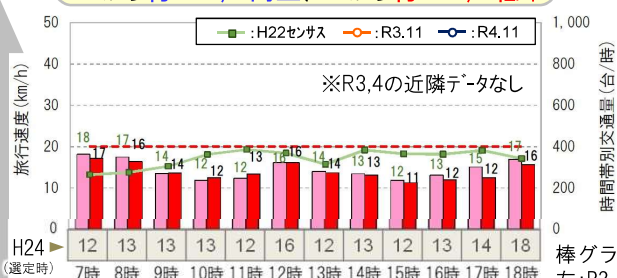


※国土地理院の数値地図
(国土基本情報)を利用

北行き

■南吉田交差点(北行き:南側流入部)

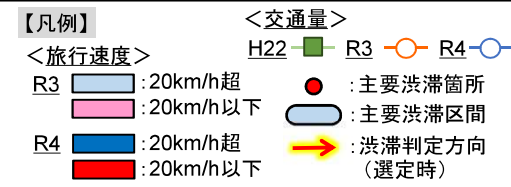
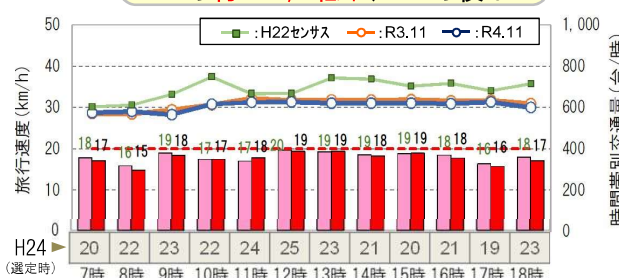
H24から約1km/h向上、R3から約1km/h低下



西行き

■高岡交差点(西行き:東側流入部)

H24から約4km/h低下、R3から横ばい



出典:

<旅行速度> 民間プローブデータ(H24:H24.3-H24.9平日)
ETC2.0プローブデータ

(R3:R3.4-R4.3 R4:R4.4-R5.3平日)

<交通量> 警察トラカン(R3:R3.11 R4:R4.11平日)
道路交通センサス(H22)

※民間プローブとETC2.0プローブは対象車種が異なるため、傾向に差が生じる場合もある

2. 交通データによる最新の渋滞状況

～主要な渋滞区間のモニタリング～

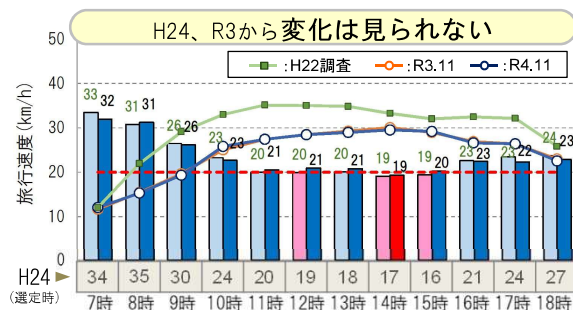
国道56号 松ヶ花交差点～国道56号・レディ東大洲店前交差点間 旅行速度の経年変化（選定時（H24年度）→ R3年度 → R4年度）

○国道56号東行きの旅行速度は一部を除き、20km/h以上を満足する状況にある。松ヶ花交差点は選定時（H24）と比較して2km/h程度向上しているが、直近の交通状況は、交通量の変化も小さく、旅行速度は横ばい傾向となっている。

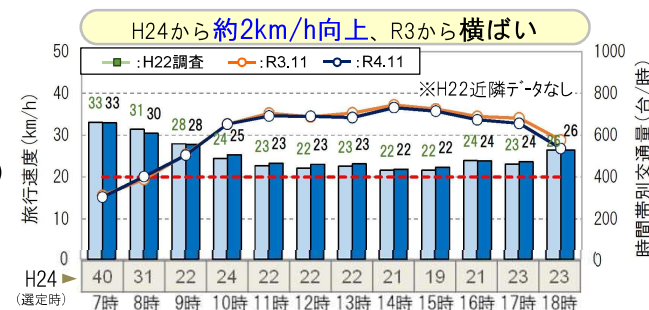
○西行きの旅行速度は、選定時（H24）から大きく低下しているものの、直近の交通状況は東行きと同様に変化が小さくなっている。

<休日の旅行速度>

■国道56号・
市道立道線交差点
（東行き：西側流入部）



■松ヶ花交差点
（東行き：
西側流入部）

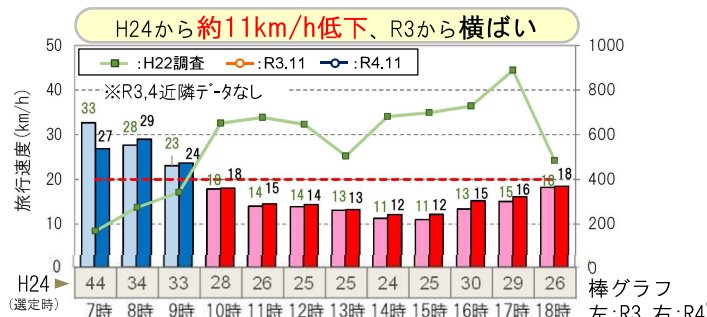


東行き

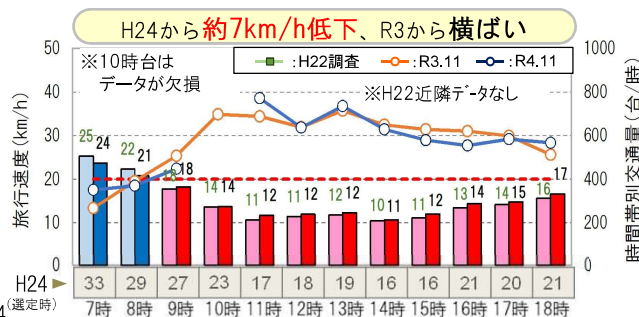


西行き

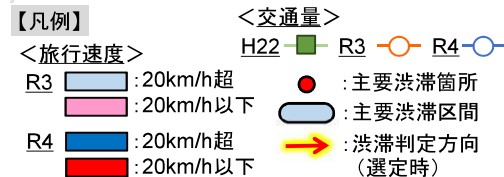
■レディ東大洲店前交差点（西行き：東側流入部）



■国道56号・市道立道線交差点（西行き：東側流入部）



※)国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用



出典:

<旅行速度> 民間プローブデータ(H24:H24.3-H24.9休日)

ETC2.0プローブデータ

(R3: R3.4-R4.3 R4: R4.4-R5.3休日)

<交通量> 警察トラカン(R3: R3.11 R4: R4.11休日)

交通量調査(H22:H22.10.3(日))

※民間プローブとETC2.0プローブは対象車種が異なるため、傾向に差が生じる場合もある

3. 主要渋滞箇所の再評価

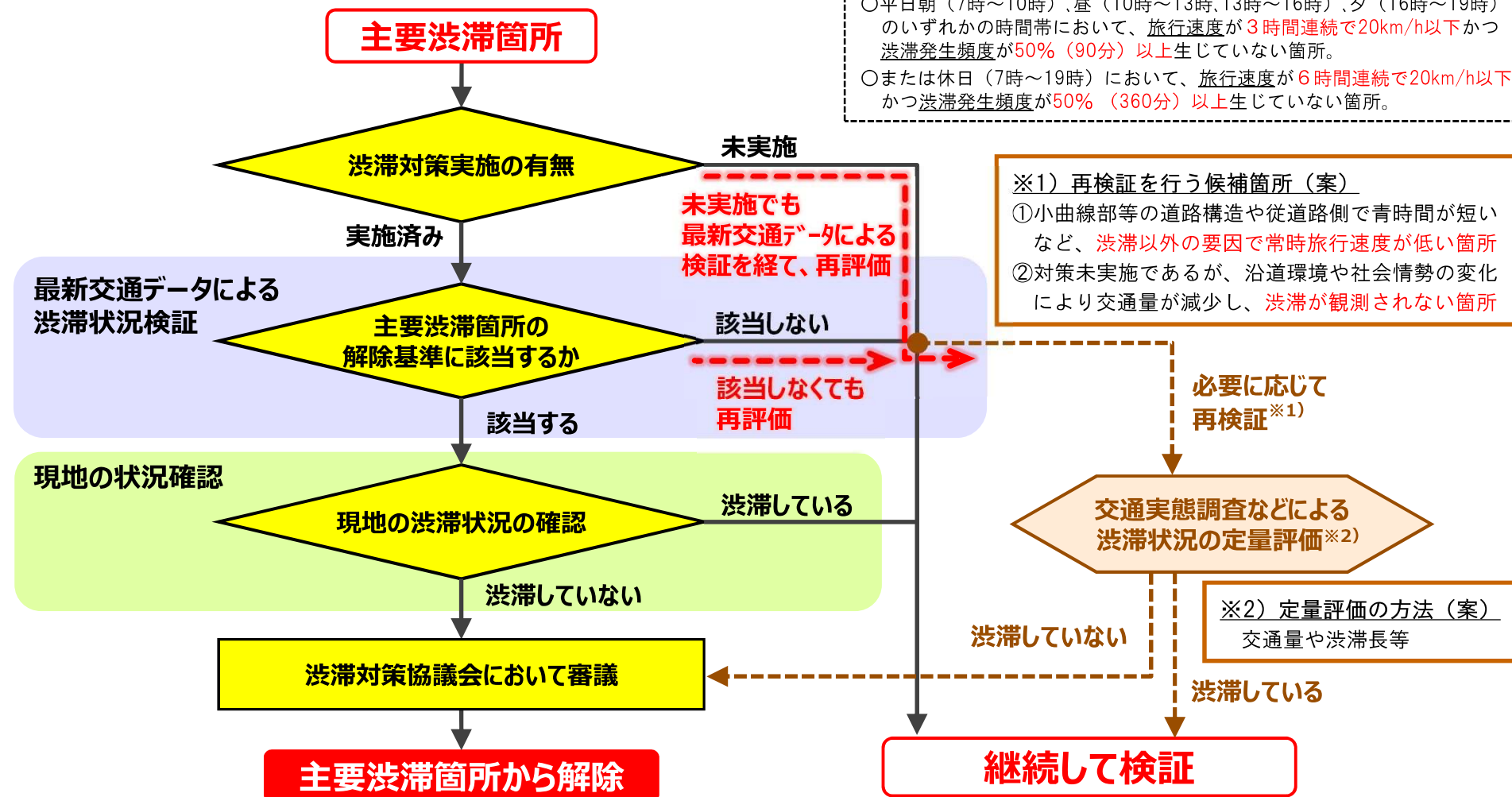
3. 主要渋滞箇所の再評価

～ 主要渋滞箇所の解除フロー～

○最新の交通データによる渋滞状況の検証及び現地状況を確認し、主要渋滞箇所からの解除候補箇所を選定し、渋滞対策協議会で審議を行い、主要渋滞箇所からの解除を行う。

○今回は、令和4年度の対策実施箇所4箇所に対して、対策実施後の整備効果を検証すると共に、交通データによる検証を行った。

＜主要渋滞箇所の解除フロー＞



※）本フローは、渋滞対策の実施の有無に限らず、現地での渋滞が観測されない箇所については主要渋滞箇所からの解除について審議を諮ることができるよう、H30年度に見直した。

3. 主要渋滞箇所の再評価

～ 今回の対象交差点 ～

＜今回評価を実施した対象交差点一覧＞

■ 令和4年度 対策実施箇所:4箇所

路線名	対象交差点名	事業主体	対策内容	供用日（対策完了）
まつやまいよ (主)松山伊予線	なかがわらばきた 48.中川原橋北交差点	愛媛県	・ 交差点改良（交差点位置の移動、右折車線の拡幅） ・ 北側区間の歩道拡幅、信号現示の調整	令和5年3月24日
とべいよまつやま (一)砥部伊予松山線	たかおか 50.高岡交差点	愛媛県	・ 交差点改良（右折専用車線の整備）	令和5年3月24日
いよかわうち (主)伊予川内線	たこおだ 62.高尾田交差点	愛媛県	・ 交差点改良（右折車線の設置、部分改良を実施）	令和5年2月28日
国道197号	えどおか 78.江戸岡交差点	愛媛県	・ 並行道路（八幡浜道路）の新設	令和5年3月25日



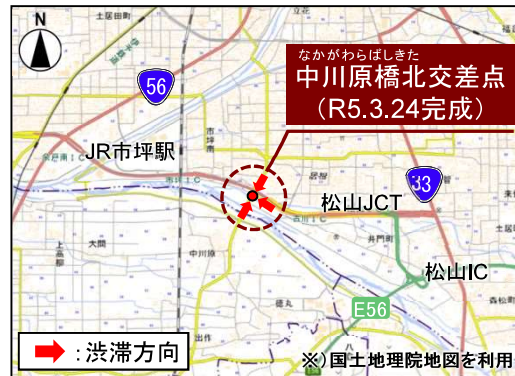
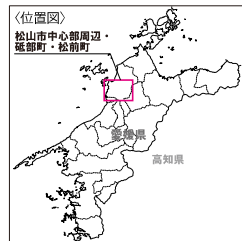
※) 国土地理院の数値地図(国土基本情報)を編集

3. 主要渋滞箇所の再評価

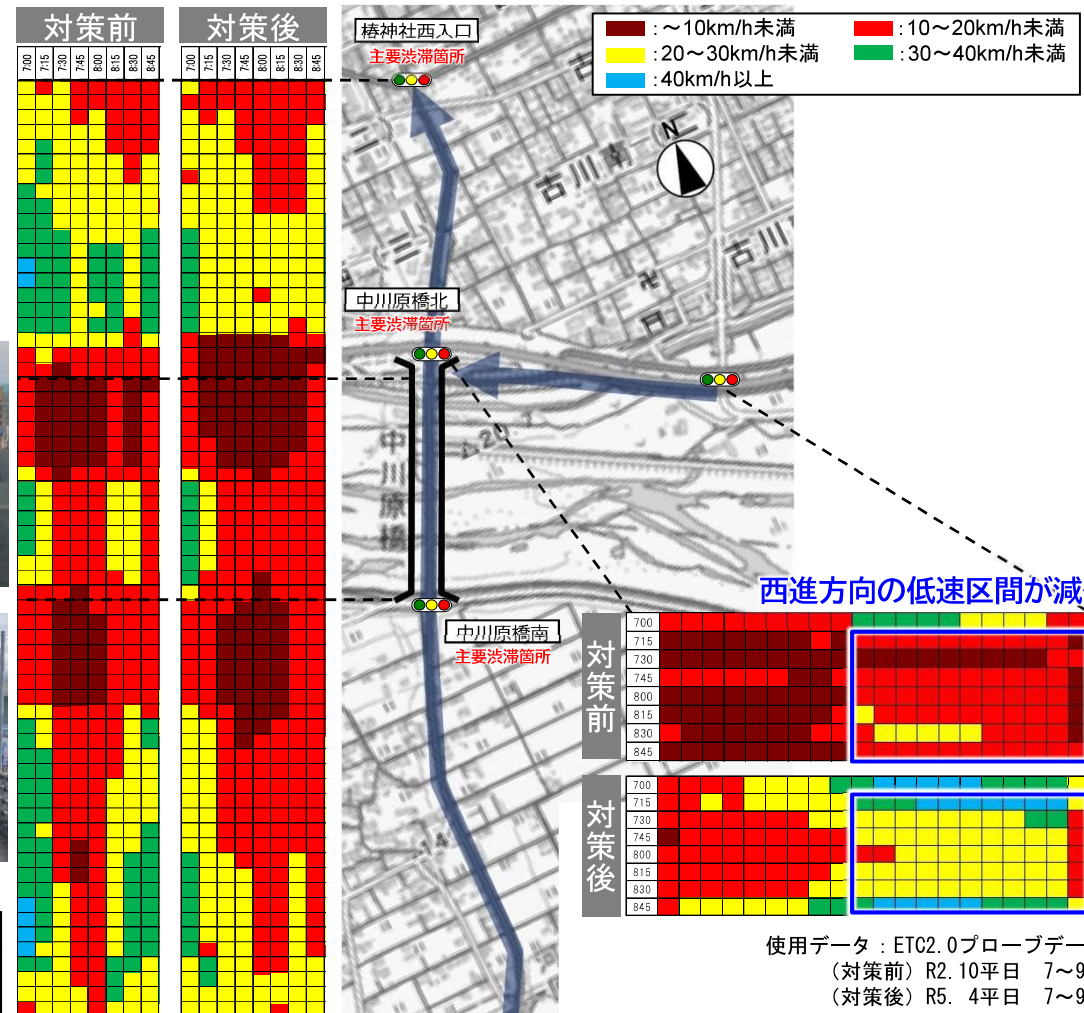
～ 48.中川原橋北交差点（松山市古川西）～

- (主)松山伊予線 中川原橋北交差点は、朝ピーク時を中心に渡河部に交通が集中し、渋滞が発生していた。その対策として、松山外環状道路インター線側道部の整備により交差点の位置が北側に移動したことと併せて、北進方向の右折車線を拡幅、信号現示の調整を実施した。
- 対策実施後は、交差点の青時間比が変化（東西2%増、南北6%減）により、西進方向は低速区間は減少した。一方で北進方向は、右折車滞留による後続の直進車の障害は無くなったと考えられるが、旅行速度に大きな変化を与えるまでには至らなかった。

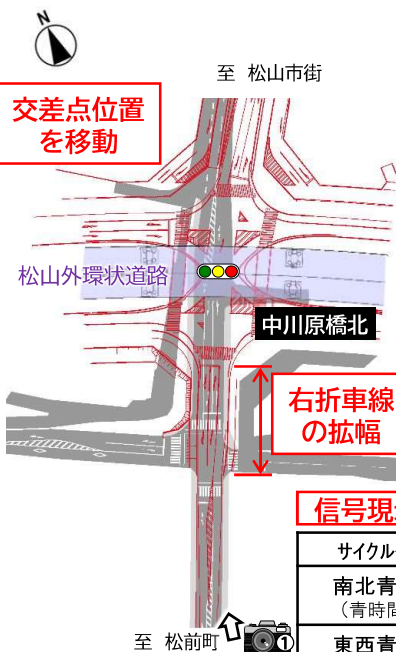
■位置図



■北進方向(南側流入部)と、西進方向(東側流入部)の速度状況



■中川原橋北交差点整備内容



信号現示の調整 ※令和5年2月1日に変更		
サイクルタイム	110秒	140秒 +30秒
南北青時間 (青時間比)	56秒 (51%)	63秒 +7秒 (45%) -6%
東西青時間 (青時間比)	26秒 (24%)	37秒 +11秒 (26%) +2%

※青時間には、右折矢や黄色の時間を含めていない

※)国土地理院地図を利用

使用データ：ETC2.0プローブデータ
(対策前) R2. 10平日 7～9時
(対策後) R5. 4平日 7～9時

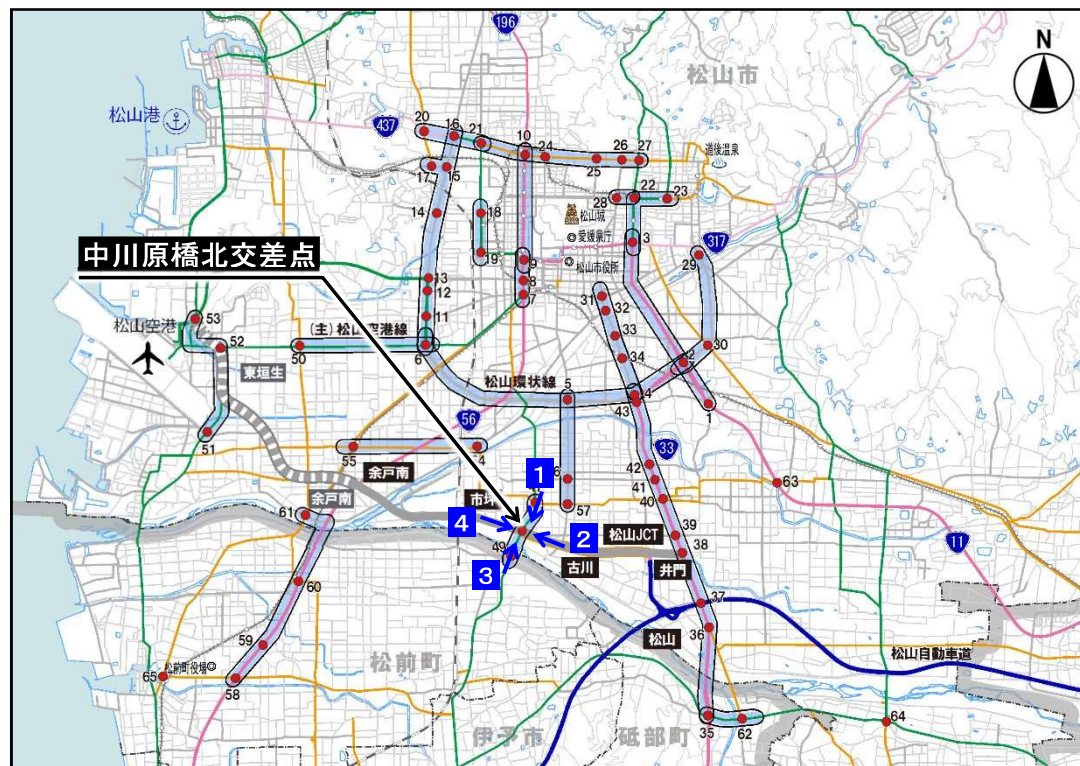
※R2. 4～5は緊急事態宣言の影響が懸念されるため、比較対象をR2. 10とした（工事着手はR2. 11）。

3. 主要渋滞箇所の再評価

～ 48.中川原橋北交差点（松山市古川西）～

○渋滞対策により、東西方向（松山外環状道路側道部）を中心に一定の効果は得られたが、南北方向については主要渋滞箇所の解除基準には満たなかった。なお、当該交差点では令和5年5月26日に再度信号現示の見直しが行われたため、引き続き交通データの分析を実施する。

■位置図



※国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

【凡例】

- 主要渋滞箇所
- 主要渋滞区間
- 整備済路線

< 主要渋滞箇所の解除基準 >

- 平日朝（7時～10時）、昼（10時～13時、13時～16時）、夕（16時～19時）のいずれかの時間帯において、旅行速度が3時間連続で20km/h以下かつ渋滞発生頻度が50%（90分）以上生じていない箇所。
- または休日（7時～19時）において、旅行速度が6時間連続で20km/h以下かつ渋滞発生頻度が50%（360分）以上生じていない箇所。

【凡例】

- 【旅行速度】 □ : 20km/h超 □ : 50%未満
- : 20km/h以下 □ : 50%以上

■主要渋滞箇所の解除基準への該当状況

【1 南進：北側流入部】

時期	平休別	指標	時間帯															
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時				
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	13.6	20.1	28.0	30.3	31.6	32.0	28.5	33.6	31.9	28.6	23.5	29.0				
		渋滞発生頻度[%]	42%					0%			0%			0%				
	休日	旅行速度[km/h]	36.1	35.0	33.1	29.9	31.4	29.5	28.0	31.6	30.8	32.1	31.5	30.7				
		渋滞発生頻度[%]	0%															
時期	平休別	指標	時間帯															
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時				
対策実施後 (R5.4.1～30)	平日	旅行速度[km/h]	9.0	13.1	21.3	22.4	23.4	23.4	21.8	23.1	23.1	21.1	20.5	20.6				
		渋滞発生頻度[%]	58%					0%			0%			25%				
	休日	旅行速度[km/h]	27.8	25.1	22.1	18.5	18.4	17.7	17.3	19.1	20.1	21.7	23.1	25.8				
		渋滞発生頻度[%]	44%															

【2 西進：東側流入部】

時期	平休別	指標	時間帯															
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時				
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]															38.1	
		渋滞発生頻度[%]		0%													5%	
	休日	旅行速度[km/h]																
		渋滞発生頻度[%]								0%								
時期	平休別	指標	時間帯															
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時				
対策実施後 (R5.4.1～30)	平日	旅行速度[km/h]	15.5	18.7	34.9	32.2	29.8	32.9	33.5	35.8	31.3	26.6	16.7	14.1				
		渋滞発生頻度[%]	50%				0%			0%			58%					
	休日	旅行速度[km/h]	32.5	26.6	28.9	21.7	19.8	18.1	17.9	20.1	20.6	21.9	21.3	27.3				
		渋滞発生頻度[%]								31%								

【3 北進：南側流入部】

→ 渋滞判定は継続

時期	平休別	指標	時間帯															
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時				
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	10.1	11.8	18.9	19.3	20.9	25.9	20.5	22.4	20.7	22.0	12.2	18.2				
		渋滞発生頻度[%]	100%				42%				42%				75%			
	休日	旅行速度[km/h]	22.7	22.0	21.1	20.8	26.2	20.3	20.4	20.7	19.5	19.2	17.4	21.5				
渋滞発生頻度[%]		38%																
時期	平休別	指標	時間帯															
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時				
対策実施後 (R5.4.1～30)	平日	旅行速度[km/h]	10.3	10.3	14.9	18.0	19.6	19.2	18.5	17.8	16.7	16.1	11.7	12.9				
		渋滞発生頻度[%]	100%				92%				100%				100%			
	休日	旅行速度[km/h]	22.8	20.4	17.9	17.1	17.8	16.3	16.2	15.5	14.7	13.9	13.7	17.3				
渋滞発生頻度[%]		79%																

【4 東進：西側流入部】

時期	平休別	指標	時間帯															
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時				
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]																
		渋滞発生頻度[%]																
	休日	旅行速度[km/h]																
		渋滞発生頻度[%]																
時期	平休別	指標	時間帯															
対策実施後 (R5.4.1～30)	平日	旅行速度[km/h]	36.1	31.1	33.4	37.2	36.5	22.0	36.5	41.4	33.2	38.2	29.3	34.4				
		渋滞発生頻度[%]	0%				8%			0%			0%					
	休日	旅行速度[km/h]	38.7	28.8	23.6	31.9	26.3	20.0	24.8	29.7	31.5	25.9	25.8	34.4				
		渋滞発生頻度[%]							10%									

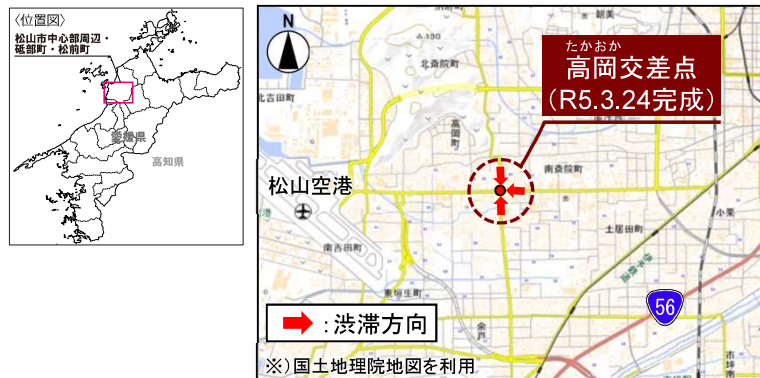
選定時：(民プロ)H24.3～H24.9 対策実施後：(ETC) R5.4.1～R5.4.30

3. 主要渋滞箇所の再評価

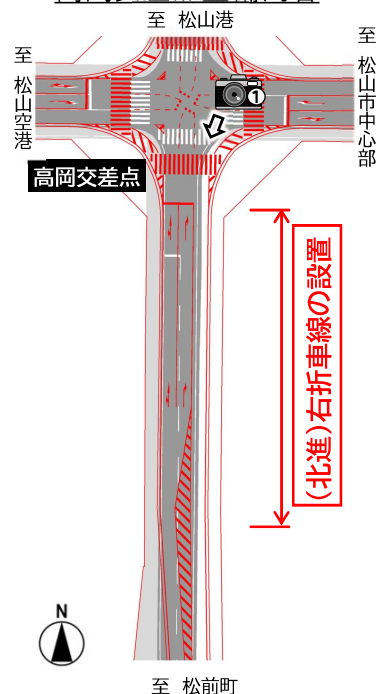
～ 50.高岡交差点（松山市高岡町）～

- (一)砥部伊予松山線 高岡交差点は、北進方向に右折車線が設置されておらず、右折車の滞留により渋滞が発生していた。そこで、新たに右折車線を設置し、交差点部の円滑化を図った。
- 対策実施後は、朝ピーク（7～9時）の北進方向において10km/h未満の低速区間が短縮したほか、交差点付近の低速車両の割合が1～2割程度減少した。

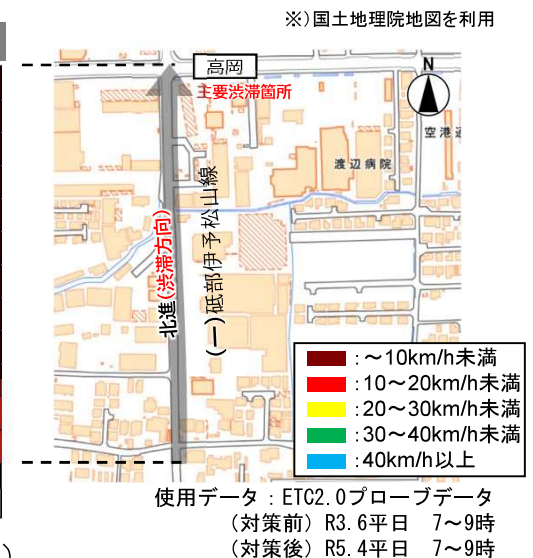
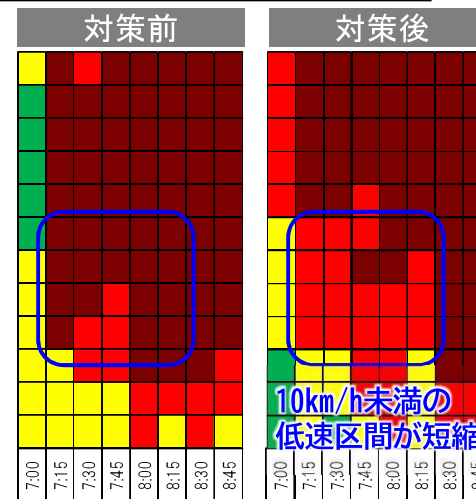
■位置図



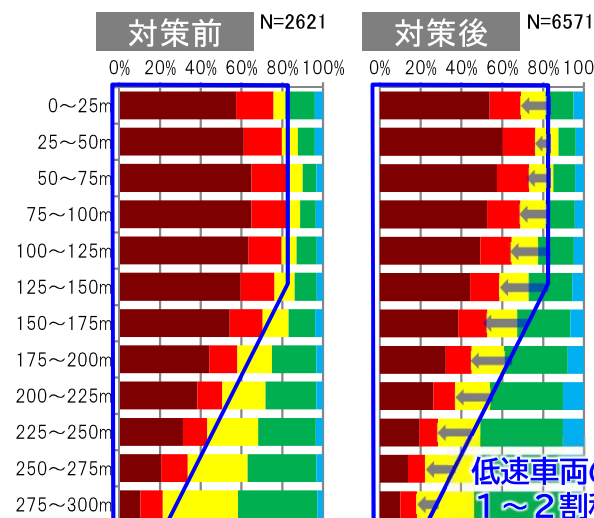
■高岡交差点整備内容



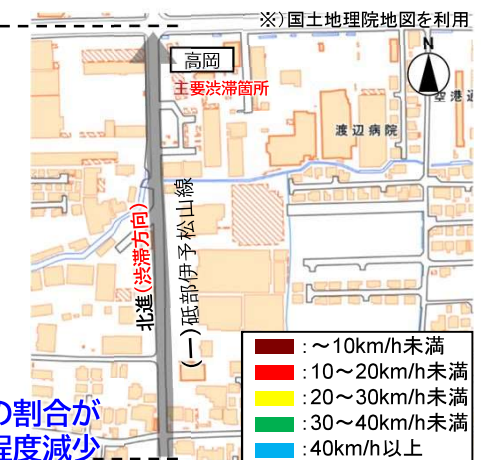
■北進方向の速度分布（朝ピーク時）



■北進方向の低速車両の分布（朝ピーク時）



※R3.4～5はまん延防止等重点措置の影響が懸念されるため、比較対象をR3.6とした（工事着手はR3.9）。

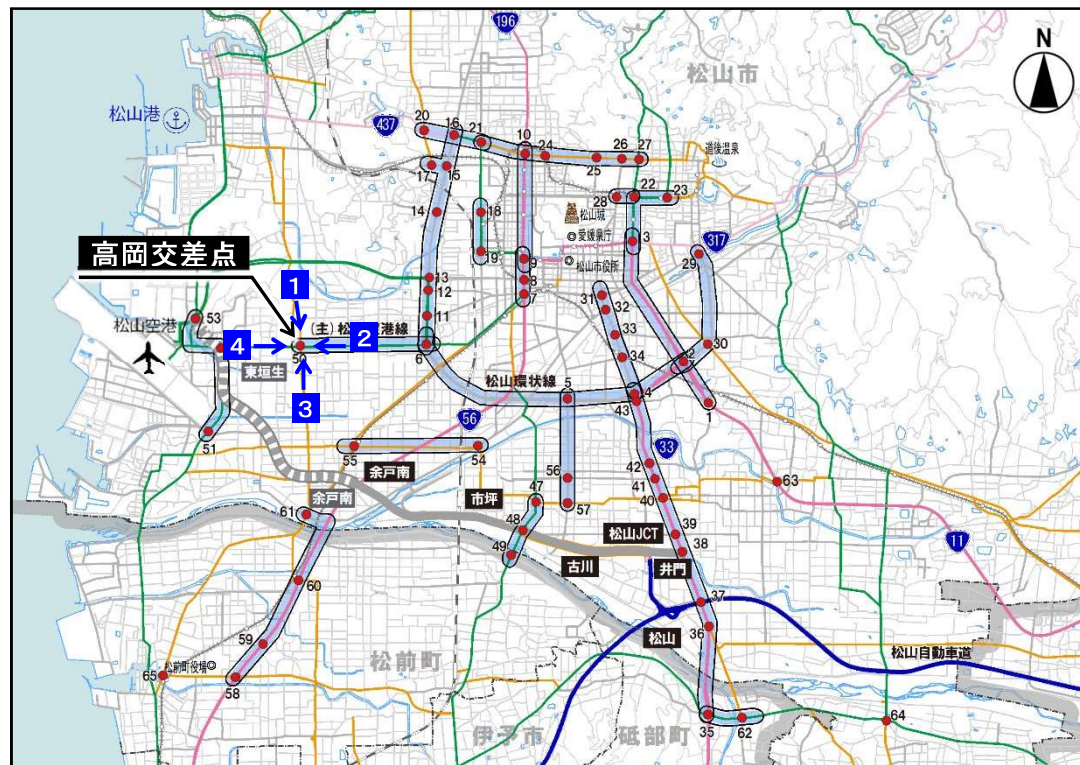


3. 主要渋滞箇所の再評価

～ 50.高岡交差点（松山市高岡町）～

○渋滞対策により、ピーク時における北進方向の低速区間が短縮したほか、交差点付近の低速車割合が減少して、一定の効果は得られたが、主要渋滞箇所の解除基準には満たなかった。今後は松山外環状道路の事業進捗も踏まえて、現地の交通状況を確認する。

■位置図



※)国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

【凡例】

- 主要渋滞箇所
- 主要渋滞区間
- 整備済路線

<主要渋滞箇所の解除基準>

- 平日朝（7時～10時）、昼（10時～13時、13時～16時）、夕（16時～19時）のいずれかの時間帯において、旅行速度が3時間連続で20km/h以下かつ渋滞発生頻度が50%（90分）以上生じていない箇所。
- または休日（7時～19時）において、旅行速度が6時間連続で20km/h以下かつ渋滞発生頻度が50%（360分）以上生じていない箇所。

【凡例】

- 【旅行速度】 □ :20km/h超 □ :50%未満
- :20km/h以下 □ :50%以上

■主要渋滞箇所の解除基準への該当状況

【1南進：北側流入部】 →渋滞判定は継続

時期	平休別	指標	時間帯															
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時				
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	10.1	10.5	13.6	11.5	11.4	10.5	12.3	13.9	11.2	12.5	8.5	8.2				
		渋滞発生頻度[%]	92%				100%		100%				100%					
	休日	旅行速度[km/h]	15.3	15.6	13.1	11.8	11.7	10.3	14.3	14.1	11.3	12.2	8.7	12.0				
		渋滞発生頻度[%]	92%															
時期	平休別	指標	時間帯															
対策実施後 (R5.4.1～30)	平日	旅行速度[km/h]	12.1	11.1	12.0	11.3	11.4	12.1	13.0	11.5	12.0	12.0	9.0	9.9				
		渋滞発生頻度[%]	100%				100%		100%				100%					
	休日	旅行速度[km/h]	16.2	13.9	13.2	11.8	11.9	12.8	13.5	12.4	12.9	12.4	11.3	13.1				
		渋滞発生頻度[%]	98%															

【2西進：東側流入部】

時期	平休別	指標	時間帯															
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時				
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	19.9	21.9	22.8	22.2	23.5	25.0	22.8	21.1	20.0	20.6	19.4	22.5				
		渋滞発生頻度[%]		25%			0%		25%				25%					
	休日	旅行速度[km/h]	31.4	28.4	28.5	28.6	27.8	25.1	25.2	27.2	27.2	25.7	24.0	25.0				
		渋滞発生頻度[%]							0%									
時期	平休別	指標	時間帯															
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時				
対策実施後 (R5.4.1～30)	平日	旅行速度[km/h]	17.1	14.8	18.3	17.4	17.8	19.4	19.4	18.3	18.9	17.7	15.7	17.1				
		渋滞発生頻度[%]		92%			83%				92%			100%				
	休日	旅行速度[km/h]	26.7	24.4	24.0	22.2	21.5	21.7	20.9	21.1	21.2	21.0	20.9	21.7				
		渋滞発生頻度[%]							0%									

【3北進：南側流入部】 →渋滞判定は継続

時期	平休別	指標	時間帯															
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時				
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	20.8	16.4	17.4	16.0	17.5	19.3	16.5	14.8	13.1	16.7	12.9	13.5				
		渋滞発生頻度[%]		83%			67%			100%			92%					
	休日	旅行速度[km/h]	23.9	22.7	23.7	21.5	22.5	20.4	15.6	14.5	17.4	15.2	12.2	13.8				
		渋滞発生頻度[%]						40%										
時期	平休別	指標	時間帯															
対策実施後 (R5.4.1～30)	平日	旅行速度[km/h]	18.1	16.4	17.6	18.6	19.3	20.5	20.7	18.3	20.0	19.0	16.2	19.8				
		渋滞発生頻度[%]		100%			67%			42%			83%					
	休日	旅行速度[km/h]	23.5	22.7	19.4	19.0	18.5	19.8	20.4	19.7	21.2	20.2	19.8	22.6				
		渋滞発生頻度[%]						46%										

【4東進：西側流入部】

時期	平休別	指標	時間帯															
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時				
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	32.3	28.9	29.3	29.6	28.5	33.6	30.1	29.2	28.4	28.8	24.3	28.9				
		渋滞発生頻度[%]	0%				0%			0%			0%					
	休日	旅行速度[km/h]	40.9	35.3	32.4	32.4	31.3	31.1	32.6	33.8	32.7	32.3	31.1	34.8				
		渋滞発生頻度[%]						0%										
時期	平休別	指標	時間帯															
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時				
対策実施後 (R5.4.1～30)	平日	旅行速度[km/h]	23.5	23.1	24.3	25.4	26.0	26.9	25.6	26.1	26.9	24.1	19.4	21.3				
		渋滞発生頻度[%]	0%				0%			0%			33%					
	休日	旅行速度[km/h]	29.0	29.2	26.8	25.4	26.9	26.9	26.9	28.4	27.4	27.3	25.8	27.8				
		渋滞発生頻度[%]							0%									

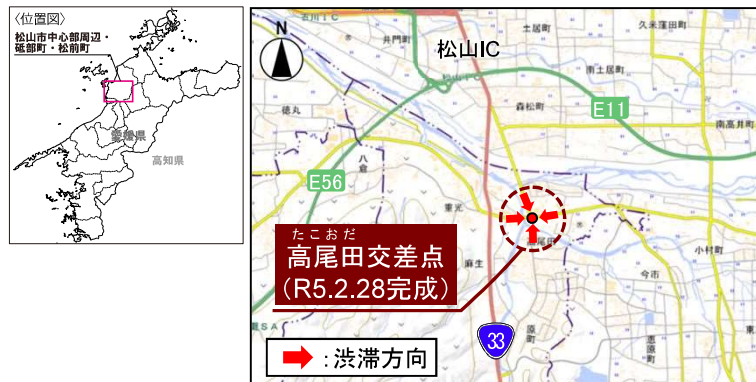
選定時：(民プロ)H24.3～H24.9 対策実施後：(ETC) R5.4.1～R5.4.30

3. 主要渋滞箇所の再評価

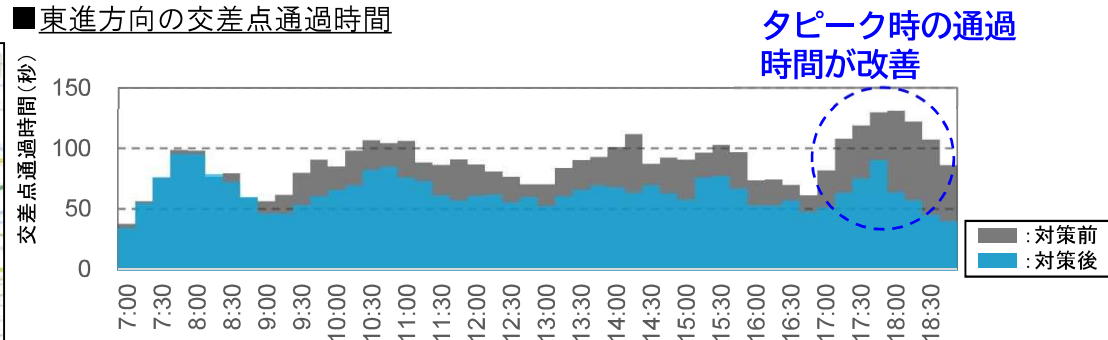
～ 62.高尾田交差点（伊予郡砥部町）～

- (主)伊予川内線 高尾田交差点は、東進方向に右折車線が設置されておらず、右折車が1,2台滞留するだけで渋滞が発生していた。
 そこで、部分的な道路拡幅を行い、車両が数台程度滞留出来る右折車線を暫定的に設置し、交差点部の円滑化を図った。
- 対策実施後は、タピーク（17～19時）の東進方向の通過時間が改善したほか、交差点付近の低速車の割合が3～6割減少した。

■位置図



■東進方向の交差点通過時間

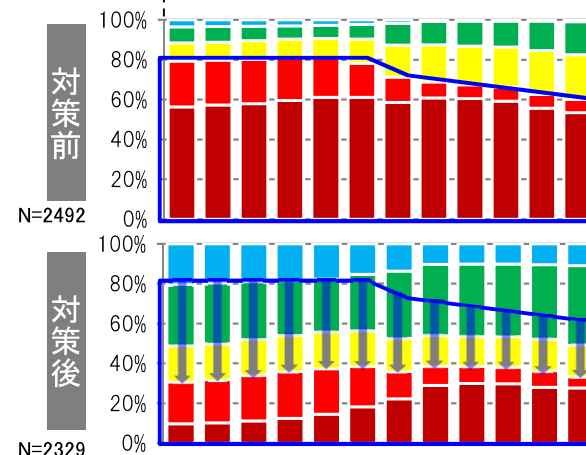


使用データ：ETC2.0プローブデータ（対策前）R3.6平日 7～19時（対策後）R5.4平日 7～19時
 ※R3.4～5はまん延防止等重点措置の影響が懸念されるため、比較対象をR3.6とした
 ※通過時間は下図に示す区間を対象に集計

■高尾田交差点整備内容



■東進方向の低速車両の分布（タピーク時）



低速車両の割合が
3～6割程度減少

使用データ：ETC2.0プローブデータ
 （対策前）R3.6平日 17～19時
 （対策後）R5.4平日 17～19時

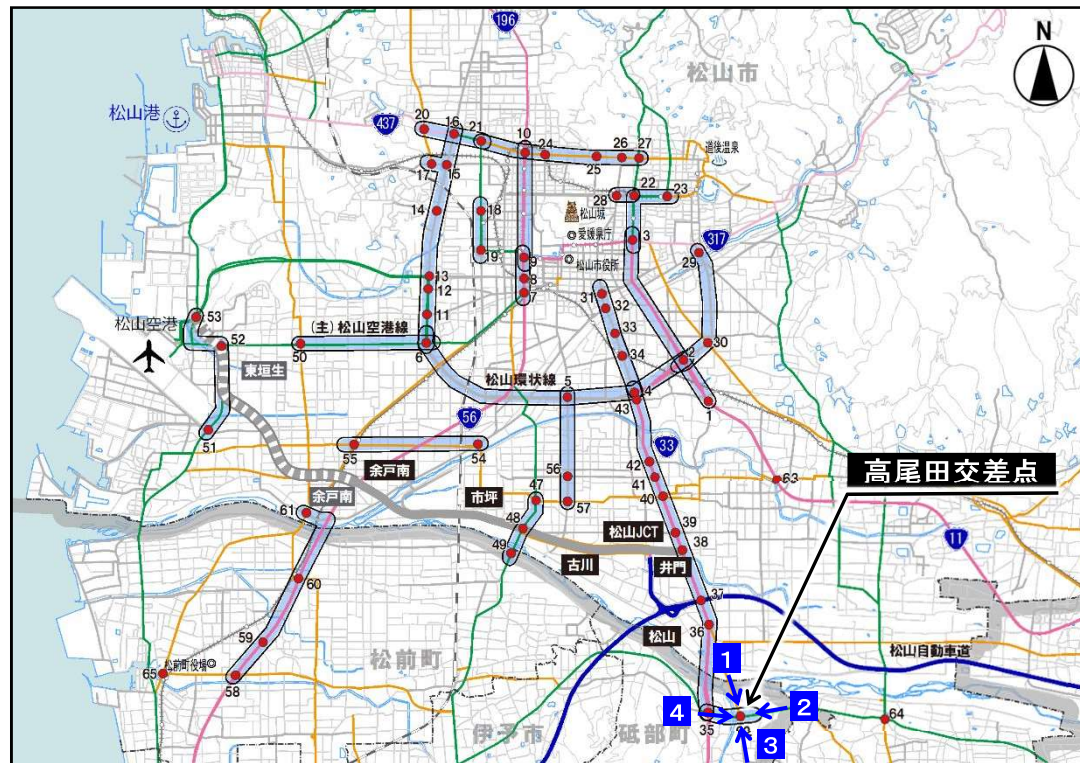


3. 主要渋滞箇所の再評価

～ 62.高尾田交差点（伊予郡砥部町）～

○渋滞対策により、東進方向の夕ピーク時の通過時間が短縮したほか、交差点付近の低速車割合が減少し、一定の効果は得られたが、主要渋滞箇所の解除基準には満たなかった。今後、右折車線の延伸整備が行われた際に、現地の交通状況の確認を実施する。

■位置図



※) 国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

【凡例】

- 主要渋滞箇所
- 主要渋滞区間
- 整備済路線

< 主要渋滞箇所の解除基準 >

- 平日朝（7時～10時）、昼（10時～13時、13時～16時）、夕（16時～19時）のいずれかの時間帯において、旅行速度が3時間連続で20km/h以下かつ渋滞発生頻度が50%（90分）以上生じていない箇所。
- または休日（7時～19時）において、旅行速度が6時間連続で20km/h以下かつ渋滞発生頻度が50%（360分）以上生じていない箇所。

【凡例】

- 【旅行速度】 : 20km/h超
- 【渋滞発生頻度】 : 50%未満
- : 20km/h以下
- : 50%以上

■主要渋滞箇所の解除基準への該当状況

【1 南進：北側流入部】

→ 渋滞判定は継続

時期	平休別	指標	時間帯															
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時			
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	8.6	8.9	10.9	11.9	14.7	15.8	16.0	14.5	13.0	13.0	10.3	9.9				
		渋滞発生頻度[%]	100%															
	休日	旅行速度[km/h]	19.0	12.6	13.1	10.4	12.1	13.5	14.3	16.8	16.2	11.4	14.6	12.2				
		渋滞発生頻度[%]	85%															
時期	平休別	指標	時間帯															
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時			
対策実施後 (R5.4.1～30)	平日	旅行速度[km/h]	8.1	9.4	9.0	9.5	9.5	11.2	12.4	11.3	11.3	8.5	7.5	7.5				
		渋滞発生頻度[%]	100%															
	休日	旅行速度[km/h]	13.6	10.9	9.6	9.2	8.3	9.7	10.6	12.1	12.5	9.0	9.4	10.8				
		渋滞発生頻度[%]	100%															

【2 西進：東側流入部】

時期	平休別	指標	時間帯															
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時				
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	13.4	32.3	31.5	31.0	32.4	28.4	31.4	29.4	27.2	26.2	25.5	27.4				
		渋滞発生頻度[%]	0%															
	休日	旅行速度[km/h]	36.3	37.3	35.5	33.0	31.1	30.9	31.0	29.0	29.9	29.2	30.3	34.0				
		渋滞発生頻度[%]	0%															
時期	平休別	指標	時間帯															
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時				
対策実施後 (R5.4.1～30)	平日	旅行速度[km/h]	22.0	29.0	30.8	28.7	28.4	28.7	31.2	30.0	28.5	30.7	21.0	22.3				
		渋滞発生頻度[%]	17%															
	休日	旅行速度[km/h]	38.1	35.5	32.9	29.4	28.5	28.1	32.1	32.6	32.7	34.1	32.6	35.0				
		渋滞発生頻度[%]	0%															

【3 北進：南側流入部】

→ 渋滞判定は継続

時期	平休別	指標	時間帯															
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時				
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	11.3	20.1	18.1	20.8	20.4	23.4	23.3	22.1	22.2	18.9	19.8	21.0				
		渋滞発生頻度[%]	58%															
	休日	旅行速度[km/h]	48.5	26.7	20.2	22.9	20.7	21.8	24.3	25.5	18.0	17.6	19.8	26.6				
		渋滞発生頻度[%]	25%															
時期	平休別	指標	時間帯															
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時				
対策実施後 (R5.4.1～30)	平日	旅行速度[km/h]	15.6	15.4	11.6	10.6	13.3	13.4	13.5	13.1	14.5	11.5	8.8	11.1				
		渋滞発生頻度[%]	100%															
	休日	旅行速度[km/h]	20.2	14.3	11.7	11.6	11.7	12.4	14.3	14.6	14.5	9.1	8.4	13.9				
		渋滞発生頻度[%]	94%															

【4 東進：西側流入部】

→ 渋滞判定は継続

時期	平休別	指標	時間帯															
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時				
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	27.8	21.9	15.3	11.2	11.7	13.5	13.5	10.7	11.0	13.8	11.9	12.2				
		渋滞発生頻度[%]	25%															
	休日	旅行速度[km/h]	27.7	36.5	20.7	12.6	13.0	13.9	13.9	11.6	10.8	15.1	17.7	22.1				
			69%															
時期	平休別	指標	時間帯															
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時				
対策実施後 (R5.4.1～30)	平日	旅行速度[km/h]	16.3	14.0	17.4	12.2	12.8	16.1	15.4	13.1	13.1	16.5	11.5	12.9				
		渋滞発生頻度[%]	83%															
	休日	旅行速度[km/h]	31.2	29.7	21.8	14.1	13.4	14.6	16.5	14.6	13.0	19.1	18.4	23.8				
			67%															

選定時：(民プロ)H24.3～H24.9 対策実施後：(ETC) R5.4.1～R5.4.30

3. 主要渋滞箇所の再評価

えどおか
～ 78.江戸岡交差点（八幡浜市矢野町）～

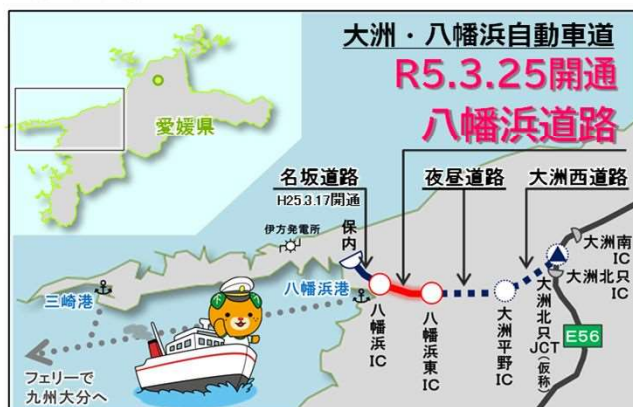
一般国道197号

大洲・八幡浜自動車道「八幡浜道路」の概要

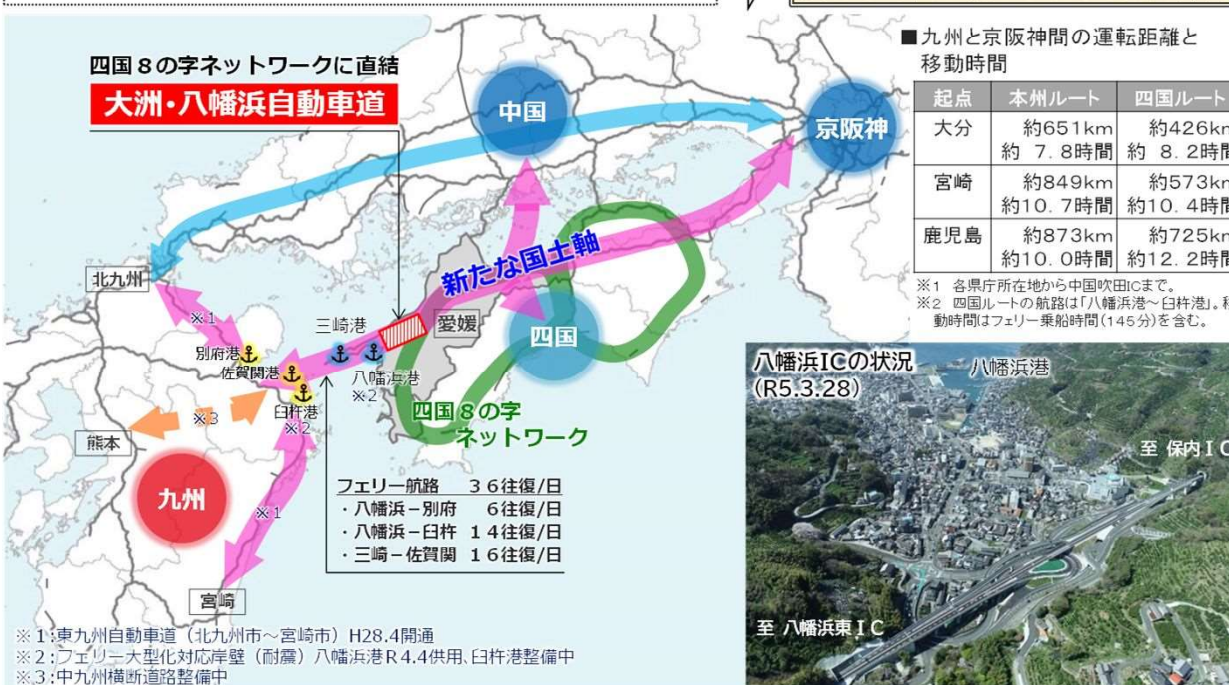
《八幡浜道路》平成17年度の事業着手から18年の歳月を経て、令和5年3月25日に開通

- **大洲・八幡浜自動車道**は、四国の西の玄関口である愛媛県の八西地域（愛媛県八幡浜市、伊方町）と大洲市を結び、四国8の字ネットワークに接続する**自動車専用**の**高規格道路**です。
- フェリー航路を介して九州と四国、そして本州をつなぐ「**新たな国土軸**」の一翼を担うとともに、「**地方創生の道**」、「**命の道**」として、人口減少の進行やコロナ禍を経た社会の変化など時代の岐路に立つ今、新時代の国土・地域づくりへの架け橋となる重要な道路です。
- 「**八幡浜道路**」は、本自動車道の一部であり、平成25年3月に開通した名坂道路と共に、**地域間交流の促進や物流の効率化**などが期待されています。

《位置図》



《大洲・八幡浜自動車道の概要》



《八幡浜道路の概要》

路線名	一般国道197号 <small>やわたはま</small> 八幡浜道路
区間	<small>やわたはましごう</small> 起点: 愛媛県八幡浜市郷 (八幡浜東IC) <small>やわたはまおひら</small> 終点: 愛媛県八幡浜市大平 (八幡浜IC)
延長	3.8 km
道路規格	第3種第3級 (自動車専用道路) 設計速度 60 km/h (2車線) 標準幅員 6.0 (9.0) m

3. 主要渋滞箇所の再評価

えどおか
～ 78.江戸岡交差点（八幡浜市矢野町）～

一般国道197号 大洲・八幡浜自動車道

八幡浜道路開通 1 か月後の交通状況《交通量的変化》

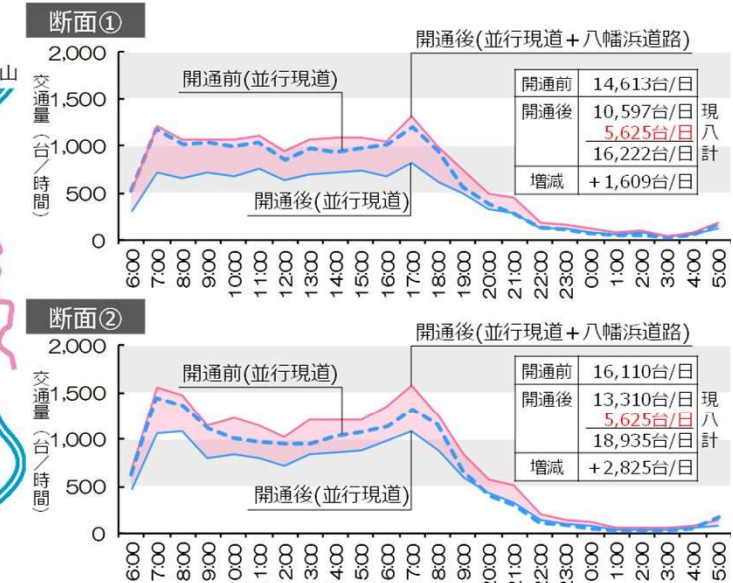
- **八幡浜道路**の交通量は約5,600台/日。並行する現道と合わせた断面交通量の約3割を占める。
- **並行現道**の交通量は開通前より2～3割、3～4千台/日減少。

《平面図》

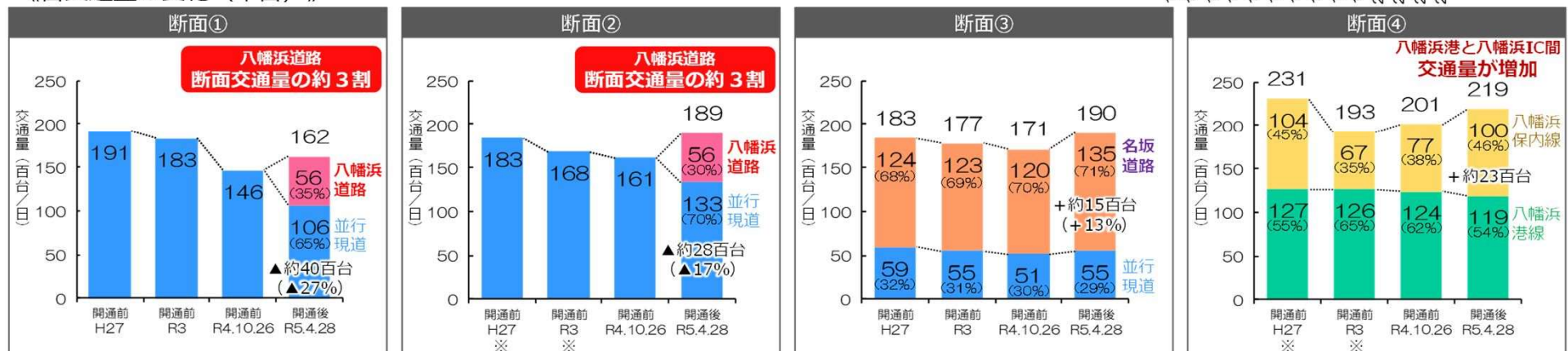


《時間別交通量の変化》

※開通前 R4.10.26、開通後 R5.4.28



《日交通量の変化（平日）》



(資料) 交通量調査結果
開通前 H27: 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査結果
開通前 R3: 交通量調査結果 (R3.10.28 (木))

開通前 R4.10.26: 交通量調査結果 (6:00～翌6:00)
開通後 R5.4.28: 交通量調査結果 (6:00～翌6:00)

※12時間調査値に24時間交通量調査を行った区間の昼夜率を乗じて日交通量を算出

3. 主要渋滞箇所の再評価

～ 78.江戸岡交差点（八幡浜市矢野町）～

一般国道197号 大洲・八幡浜自動車道

八幡浜道路開通1か月後の交通状況《渋滞状況の変化》

■八幡浜市内中心部の江戸岡交差点では、500mあった渋滞がなくなるなど、八幡浜道路開通により渋滞が大きく緩和。

《夕方ピーク時の江戸岡交差点の状況》（交差点から東（大洲）方面を撮影）



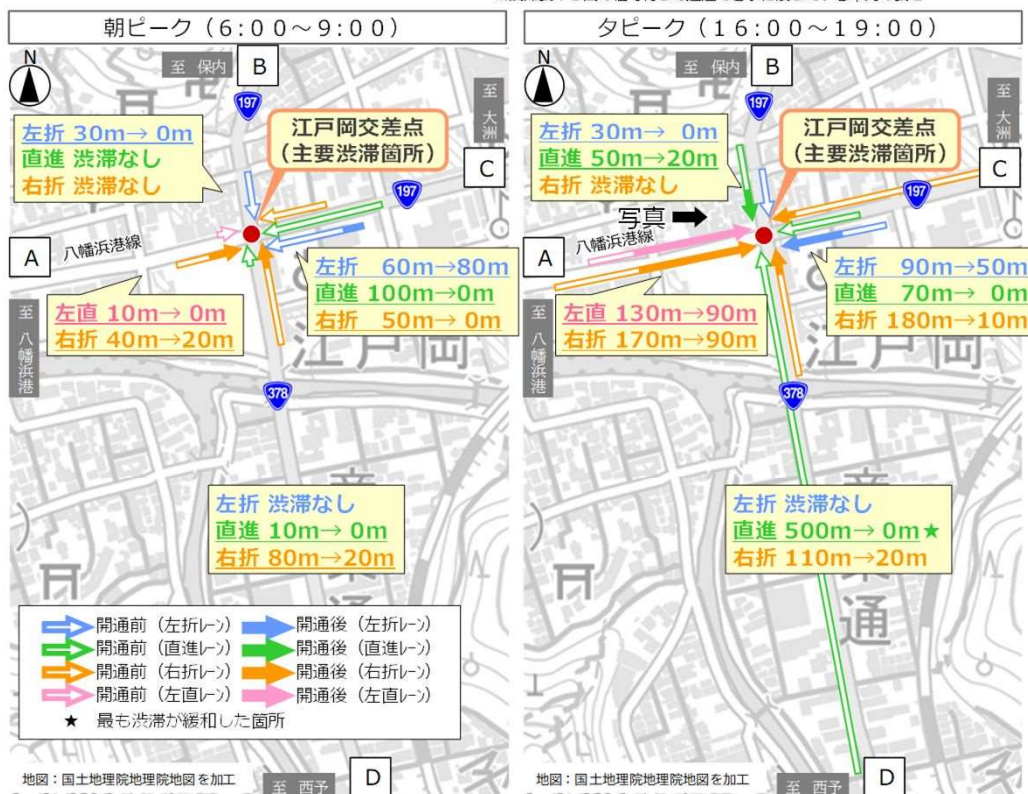
R4.10.26 (水)17時台



R5.5.15 (月)17時台

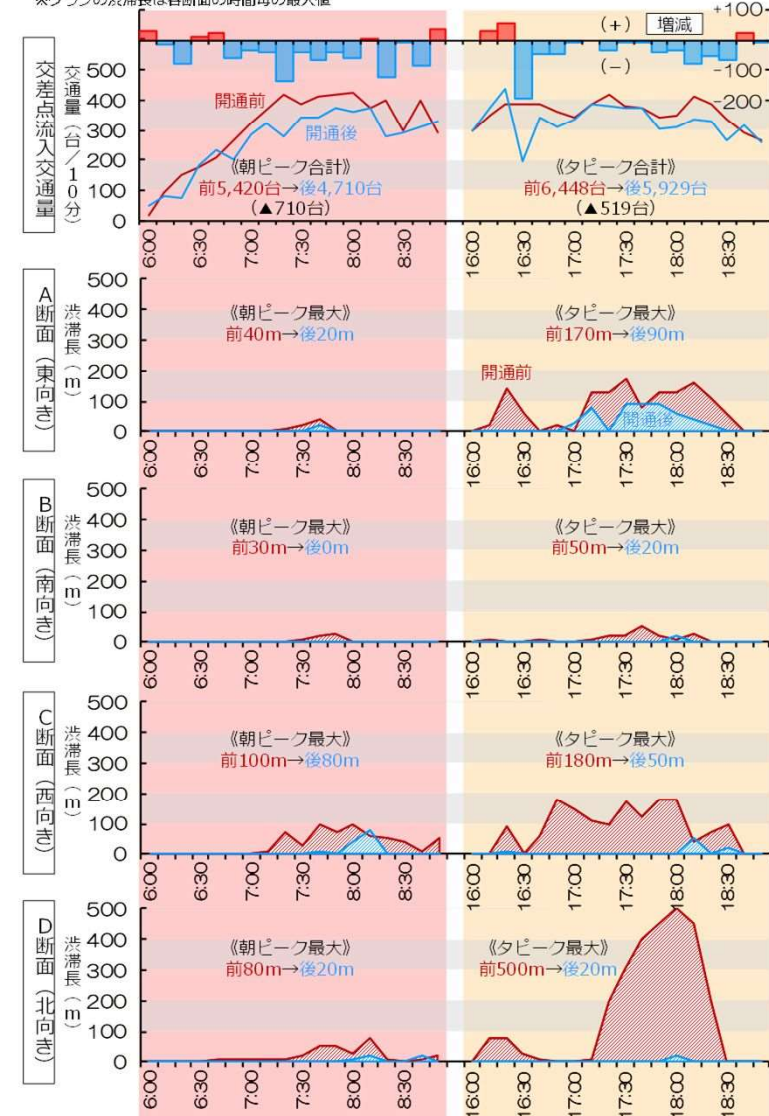
《江戸岡交差点の最大渋滞長の変化》

（資料）渋滞長調査結果 開通前 R4.10.26、開通後 R5.4.28
※渋滞長：1回の信号待ちで通過できずに残っている車列の長さ



《時間帯別の交差点流入交通量と渋滞長の変化》

※グラフの渋滞長は各断面の時間毎の最大値

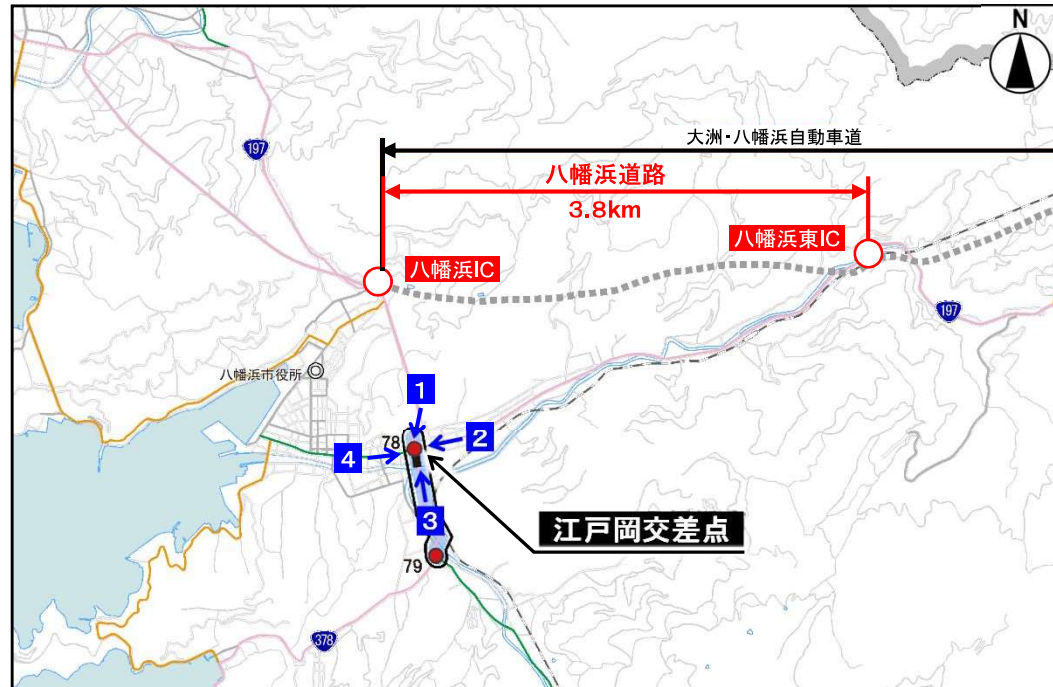


3. 主要渋滞箇所の再評価

～ 78.江戸岡交差点（八幡浜市矢野町）～

○八幡浜道路の開通により、江戸岡交差点の渋滞長が短くなるなど、大きな効果があったが、主要渋滞箇所の解除基準には満たなかった。現時点では分析期間が短いため、引き続き交通データの分析を実施する。

■位置図



※) 国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

【凡例】

- 主要渋滞箇所
- 主要渋滞区間
- 整備済路線

< 主要渋滞箇所の解除基準 >

- 平日朝（7時～10時）、昼（10時～13時、13時～16時）、夕（16時～19時）のいずれかの時間帯において、旅行速度が3時間連続で20km/h以下かつ渋滞発生頻度が50%（90分）以上生じていない箇所。
- または休日（7時～19時）において、旅行速度が6時間連続で20km/h以下かつ渋滞発生頻度が50%（360分）以上生じていない箇所。

【凡例】

- 【旅行速度】 : 20km/h超 (青)
- 【旅行速度】 : 20km/h以下 (赤)
- 【渋滞発生頻度】 : 50%未満 (青)
- 【渋滞発生頻度】 : 50%以上 (赤)

■ 主要渋滞箇所の解除基準への該当状況

【1】南進：北側流入部

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	29.5	32.4	29.4	27.9	32.1	32.9	35.0	32.0	29.6	28.8	18.5	23.3
		渋滞発生頻度[%]	8%				0%				25%			
	休日	旅行速度[km/h]	35.3	34.7	32.5	25.0	28.7	33.3	32.6	30.0	32.9	33.5	33.5	34.5
		渋滞発生頻度[%]	0%											
時期	平休別	指標	時間帯											
対策実施後 (R5.4.1～30)	平日	旅行速度[km/h]	26.4	26.2	27.9	29.4	30.2	33.2	31.5	31.8	30.7	28.3	20.0	25.1
		渋滞発生頻度[%]	0%				0%				25%			
	休日	旅行速度[km/h]	31.3	31.7	32.7	29.9	30.7	33.7	33.7	32.7	33.4	29.3	28.8	29.5
		渋滞発生頻度[%]	0%											

【2】西進：東側流入部

→ 渋滞判定は継続

時期	平休別	指標	時間帯													
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時		
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	7.7	8.1	10.9	11.1	10.2	12.8	12.2	10.8	12.0	10.3	7.2	9.8		
		渋滞発生頻度[%]	100%				100%				100%					
	休日	旅行速度[km/h]	18.2	15.0	11.5	11.0	11.0	9.9	12.8	12.9	13.1	9.7	8.5	13.4		
		渋滞発生頻度[%]	98%													
時期	平休別	指標	時間帯													
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時		
対策実施後 (R5.4.1～30)	平日	旅行速度[km/h]	10.0	10.5	11.6	11.1	11.8	13.8	12.6	12.9	12.5	11.1	7.8	11.2		
		渋滞発生頻度[%]	100%				100%				100%					
	休日	旅行速度[km/h]	17.9	17.0	13.5	12.2	12.1	13.6	13.3	13.6	13.1	12.7	12.7	16.0		
		渋滞発生頻度[%]	100%													

【3】北進：南側流入部

→ 渋滞判定は継続

時期	平休別	指標	時間帯													
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時		
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	16.3	15.2	17.1	14.8	15.8	22.4	20.1	15.6	17.7	17.3	10.2	15.2		
		渋滞発生頻度[%]	83%				67%				58%				83%	
	休日	旅行速度[km/h]	23.2	21.6	17.7	15.1	20.1	22.9	22.3	22.7	21.3	18.0	14.8	20.3		
		渋滞発生頻度[%]	40%													
時期	平休別	指標	時間帯													
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時		
対策実施後 (R5.4.1～30)	平日	旅行速度[km/h]	14.1	15.7	15.6	15.3	17.1	22.2	20.7	20.4	19.1	17.0	12.5	16.9		
		渋滞発生頻度[%]	100%				58%				33%				83%	
	休日	旅行速度[km/h]	22.9	22.7	18.2	14.9	17.0	22.4	22.5	23.2	22.8	20.3	19.7	21.3		
		渋滞発生頻度[%]	31%													

【4】東進：西側流入部

→ 渋滞判定は継続

時期	平休別	指標	時間帯													
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時		
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	10.8	13.7	8.9	9.2	10.7	10.6	11.7	10.2	12.3	10.0	5.4	7.7		
		渋滞発生頻度[%]	100%				100%				100%					
	休日	旅行速度[km/h]	15.1	13.1	10.7	5.6	8.7	12.5	11.4	8.7	11.7	12.2	9.4	11.5		
		渋滞発生頻度[%]	96%													
時期	平休別	指標	時間帯													
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時		
対策実施後 (R5.4.1～30)	平日	旅行速度[km/h]	12.2	11.9	9.8	8.4	9.0	12.9	11.7	9.8	8.4	8.1	7.0	7.6		
		渋滞発生頻度[%]	100%				100%				100%					
	休日	旅行速度[km/h]	17.1	16.0	11.8	7.6	8.5	12.3	12.8	10.6	10.8	10.7	9.7	13.4		
		渋滞発生頻度[%]	100%													

選定時：(民プロ)H24.3～H24.9 対策実施後：(ETC) R5.4.1～R5.4.30

4. 国道33号における通勤時間帯のTDM施策の実施方針

4. 国道33号における通勤時間帯のTDM施策の実施方針

～令和4年度の取組内容～

- 朝の通勤時間帯に国道33号を利用して松山中心部に向かう交通を対象に、時間変更（早出出勤）のTDM施策をR4.10に実施。
- 事前に122人の協力意向を得て実施した結果、ピーク時間の交通量の移動や旅行速度の向上などで一定の効果が得られた。

■令和4年度のTDM施策の実施概要

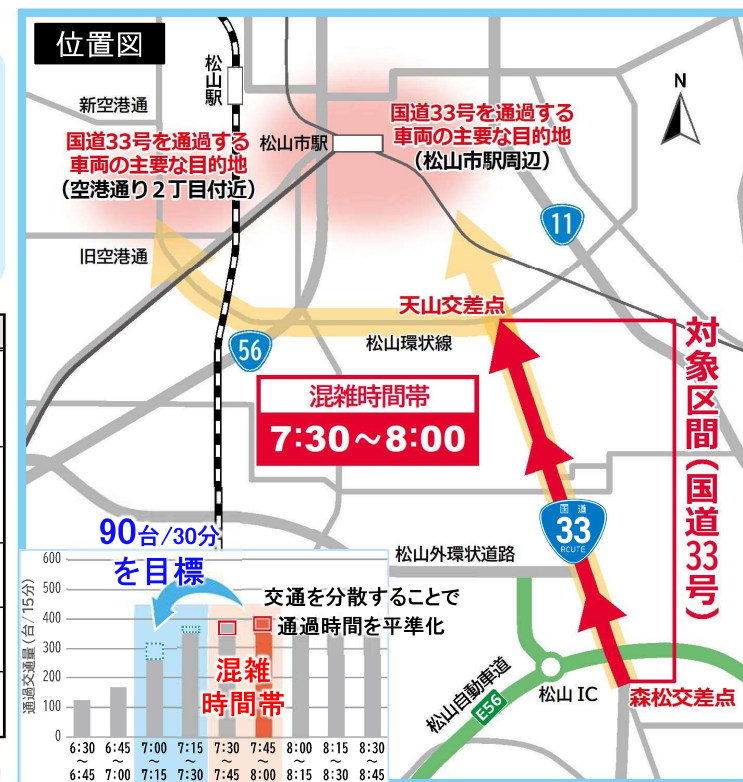
- 対象区間：国道33号（森松交差点→天山交差点 松山市内向き）
- 実施期間：令和4年10月17日（月）～10月28日（金）（平日の10日間）
- TDMの手法：各自の時差出勤を主とした交通分散（国道33号の渋滞ピークである7時半～8時の通過を避け、30分ほど早出して渋滞を回避していただく）

■実施した広報



案内分類	具体的な広報媒体	規模
①広報媒体（紙面）	●新聞（記事下広告） ●自治体広報誌、情報誌 ●記者発表	123,650部 30,315部 —
②SNS等	●twitter（松山河川国道） ●YouTube（愛媛CATV） ●砥部町公式LINE ●自治体HP	4,183人フォロワー 8,480人登録 720人登録、—
③道路上	●路側看板 ●横断幕 ●道路情報板 ●VICS（カーナビ）	8箇所、1箇所 1箇所、2箇所
④企業等への直接依頼	●企業への案内郵送/ポスティング ●県市町職員への情報周知	475社 —
⑤公共の場など	●商業施設等へのポスター掲示 ●イベント時のチラシ配布	9施設 約200人

各種広報により、事前に122人の参加意向を確認



■社会実験の結果

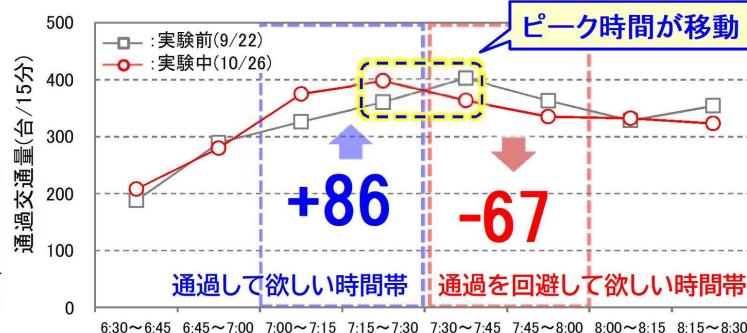
<効果>

- 7:30～8:00の交通量が減少
- ピーク時の旅行速度の向上

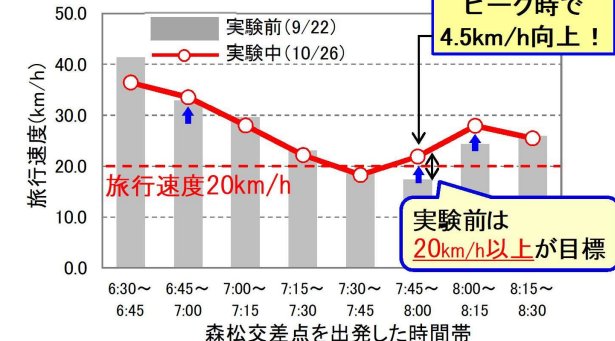
<課題>

- ▲目標台数（90台/30分）には未到達
- ▲ピーク時間が移動し、新たなピークが発生してしまった

交通量



旅行速度



使用データ：警察トラコン、ETC2.0データ【実験前】R4/9/22 【実験中】R4/10/26 6:30～8:30

4. 国道33号における通勤時間帯のTDM施策の実施方針

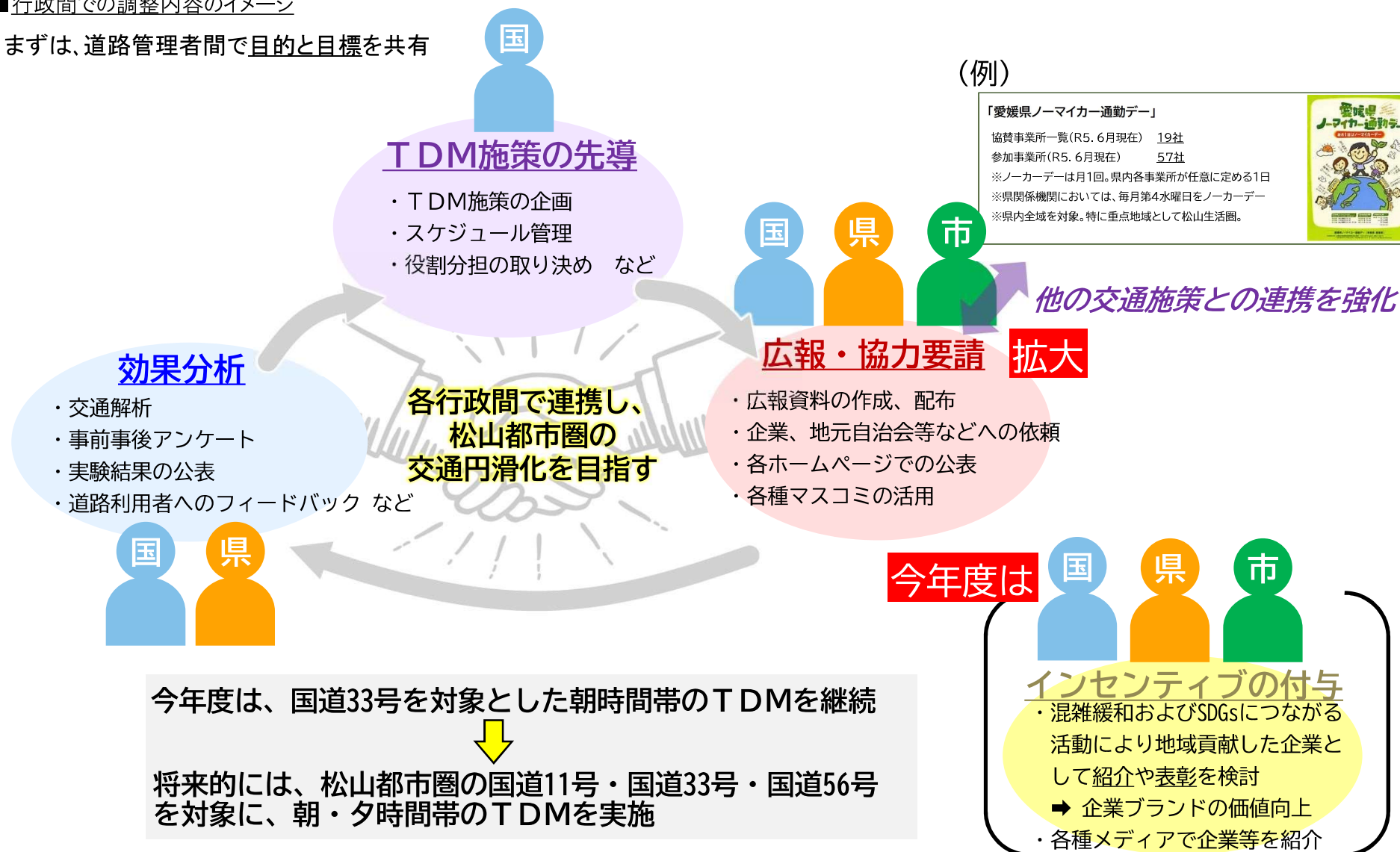
～令和5年度取組内容～

○今年度も同様の取組を実施するが、行政間の連携強化や役割分担の明確化を図る。

○具体的には、TDM施策は国が先導しつつも、企業等への協力要請、市民への広報、他の交通施策との連携などは、県・市町と協力して行い、地域一体での取組として推進する。

行政間での調整内容のイメージ

まずは、道路管理者間で目的と目標を共有



4. 国道33号における通勤時間帯のTDM施策の実施方針 ～令和5年度のスケジュール～

- 今年度は、昨年度と同様に、国道33号の出勤時間の変更を対象としたTDM施策の社会実験を10月中旬から実施する予定。
- 今回は、昨年以上の協力者を得て取り組むために、各行政機関の連携強化を図りながら、役割分担を明確化しながら進めていく。
- 来年度以降の取組として、時間帯や路線の拡大、時間変更以外の方法（移動手段や利用経路の変更）の施策も検討していく。

■ 令和5年度の実施スケジュール(案)

	検討内容	令和5年度											令和6年度
		5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
事前準備	1)資料作成（説明資料など）												
	2)事前説明(行政/企業/有識者)												
	3)協力会社の選定、周知												
	4)一般市民への周知												
	5)その他(インセンティブ検討等)												
施策実施中	1)実施												
	2)効果分析（速報）												
	3)公表（速報）												
実施後	1)効果分析（事後）												
	2)会議資料作成												
	3)次年度に向けた課題整理												
	4)その他（協力企業への表彰等）												

5. 国道33号における観光期の経路誘導対策の実施方針

～令和5年GWの取組内容～

○令和3年11月の行楽シーズンから開始したナビゲーションサービス（PC・スマートフォン等）による情報提供や、VICS文字情報による情報提供等についても継続して実施した。

横断幕



道路情報板表示



- ：横断幕 (R5/4/29～R5/5/7)
- ：路上看板 (R5/4/29～R5/5/7)
- ：道路情報板 (R5/4/29～R5/5/7)
- ：VICS情報提供位置
- ：高速道路
- ：一般国道
- ：県道・主な市道

高松方面
8時~12時
回避ルート
松山IC
川内IC
33
11
渋滞緩和のため
左折
にご協力ください
愛媛県渋滞対策協議会

2023年04月24日 11時21分 出発

出発 高松駅(香川県)
到着 松山(愛媛県)

条件を変更

GWの午前中は「おすすめ」のルートがあります

GWの午前中は「おすすめ」のルートがあります

GWの午前中は「おすすめ」のルートがあります

GWの午前中は「おすすめ」のルートがあります

© NAVITIME JAPAN. All Rights Reserved. 地図 © ゼンリン

H28年度から継続して実施

国道33号・
松山IC経由

国道11号經由

松山自動車道

至
高
松

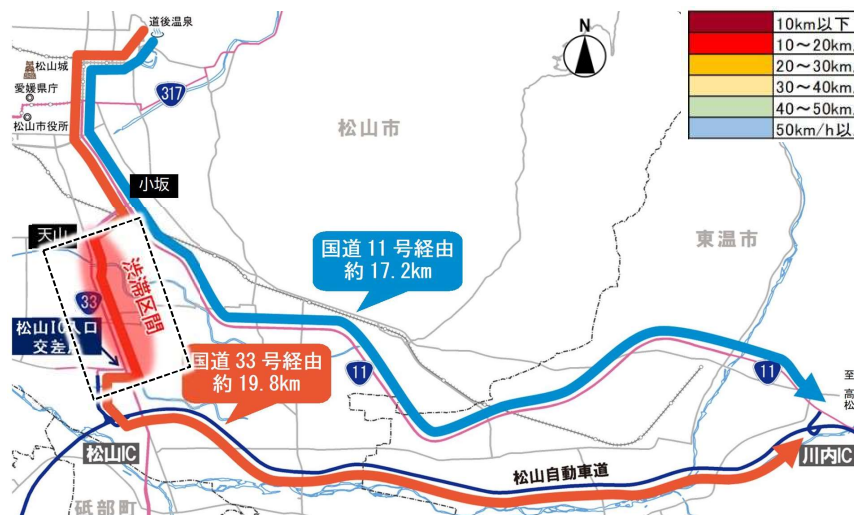
※国土地理院の数値地図(国土基本情報)を編集

5. 国道33号における観光期の経路誘導対策の実施方針

～ 令和5年GWの混雑状況～

○令和4年のGWに続き令和5年のGWでも、コロナ渦前に生じていた、国道33号 松山IC入口交差点を先頭にした滞留が天山交差点まで続く時間帯が見られたものの、コロナ渦前のように低速区間が長時間続く時間帯は発生しなかった。

■ 国道33号(天山～松山IC入口)の南進方向の混雑状況



※国土地理院の数値地図(国土基本情報)を編集



撮影日: R5.5.3 午前10時頃の様子



※国土地理院の数値地図(国土基本情報)を編集

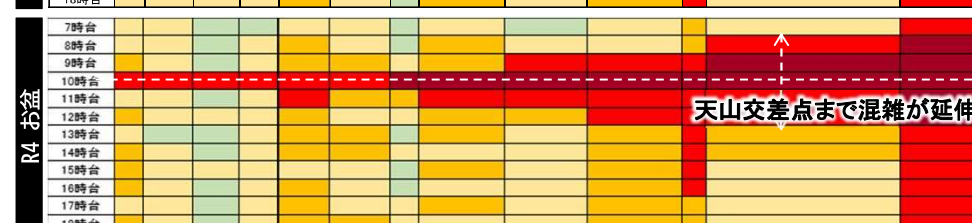


天山交差点まで混雑が延伸



移動制限がなく、ピーク時は
コロナ前の交通状況と同等の水準

天山交差点まで混雑が延伸



天山交差点まで混雑が延伸



昨年のGWと同水準であり、
低速区間が天山交差点まで延伸

低速区間が続く時間帯は短縮

出典:【ETC2.0プローブデータ】※連休中のピーク時を対象とした

R1GW: 令和元年5月2日 R4GW: 令和4年5月3日 R4 お盆: 令和4年8月12日 R5 GW: 令和5年5月3日

5. 国道33号における観光期の経路誘導対策の実施方針

～利用経路の分析～

- 経路誘導対策に係わるバナー表示数は、令和3年11月の第1回目から徐々に増加しており、当該地域の交通情報を検索する多くの利用者に向けて、事前周知が図れている。
- 経路誘導の結果、東行きでは国道11号を利用する車の割合が年々増加している。

■ ナビゲーションサービスを活用した情報周知方法



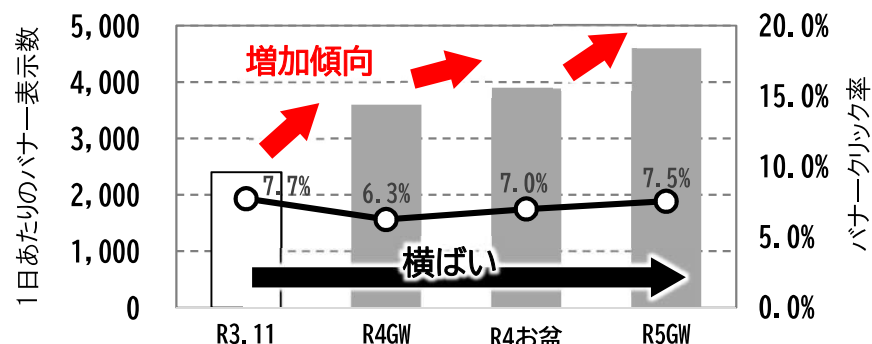
■ 国道33号経由と国道11号経由の利用割合(東行き)



※国土地理院の数値地図(国土基本情報)を編集

国道11号の利用割合は年々増加!

■ ナビゲーションサービスによる情報周知状況(バナー表示数・クリック率)



※「バナー表示数」は、ルート検索時にバナーを表示させた件数

※「バナークリック数」は、バナーがクリックされ、特設ページまで誘導できた割合

東行きの経路割合	R1.GW	R3.11	R4.GW	R4.お盆	R5.GW
国道11号経由 (川内IC経由+11号経由)	52% (46)	59% (89)	66% (141)	62% (122)	65% (155)
国道33号経由 (松山IC経由)	48% (42)	41% (61)	34% (74)	38% (75)	35% (100)

出典:【ETC2.0プローブデータ】

R1 GW: 令和元年5月3日(7~19時) R3 11月: 令和3年11月21日(7~19時)

R4 GW: 令和4年5月3日(7~19時) R4 お盆: 令和4年8月12日(7~19時)

R5 GW: 令和5年5月3日(7~19時) ※ ()内の数字はサンプル数

※R3.11はコロナの感染拡大が一旦落ち着いた行楽シーズンであり、次年度の観光期に向け試行的にナビゲーションサービスの導入効果を検証した。

5. 国道33号における観光期の経路誘導対策の実施方針

～令和5年お盆の取組方針～

○お盆の際には、経路変更のお願いだけでなく、通過時間帯に応じたルート上の優位性（時間帯別の所要時間や費用等）などの情報も掲載し、道路利用者が経路を選択するのに有益な情報を提供する。

■お盆の経路誘導策の周知方法

＜R5GWの取組内容＞

ホームページ／SNS	<ul style="list-style-type: none"> ・四国地方整備局 ・松山河川国道事務所 (ホームページ・twitterなど) ・道後温泉 ・松山観光コンベンション協会 ・いよ観ネット など
ポスター	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場 ・観光案内所 ・高速PA・SA（石鎚山SA、入野PA） ※デジタルサイネージ
路上案内	<ul style="list-style-type: none"> ・横断幕：3箇所（市道松山環状線など） ・路側看板：11箇所 (国道11号、市道松山環状線) ・道路情報板：1箇所（国道11号）
カーナビ	<ul style="list-style-type: none"> ・カーナビからの情報提供として、既存のVICSを活用した文字情報の提供を実施
ナビゲーションサービス	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート検索時の案内バナー ・特設ページでの情報案内

＜お盆の取組内容＞

対応方針	イメージ
ホームページ／SNS	<p>GW期間中の国道33号線渋滞緩和のご協力について（お願い）</p>  <p>詳しくは… 松山観光コンベンション協会HP</p>
ポスター	 
路上案内	 
カーナビ	 <p>国道33号渋滞のおそれ。高松方面へは国道11号経由で川内ICへ</p>
ナビゲーションサービス	 <p>特設ページ</p> <p>国道11号が早くお得！</p> <p>時間帯別の所要時間等の情報提供を追加予定</p>

6. 松山空港周辺における混雑対策の実施方針

6. 松山空港周辺における混雑対策の実施方針 ～ 空港線開通について(余戸南IC～東垣生IC) ～

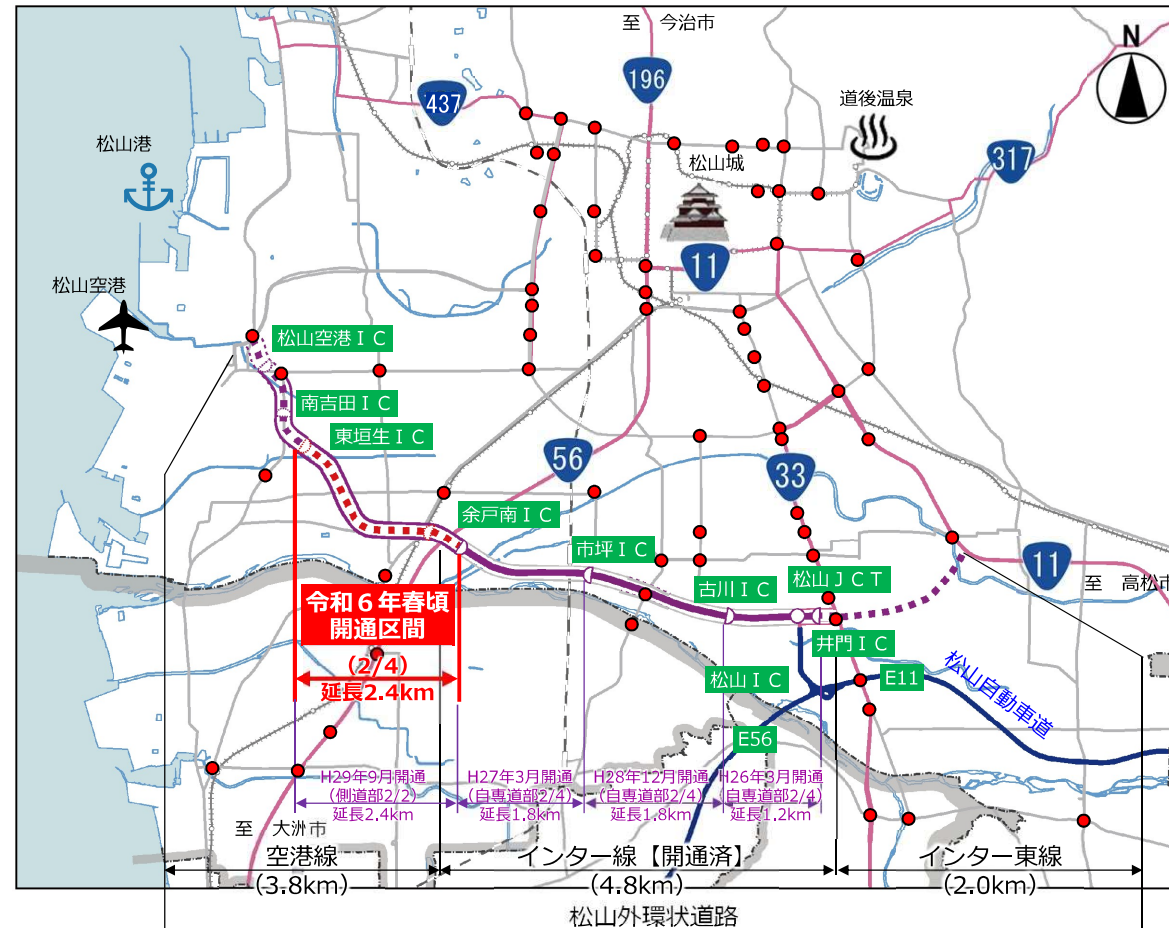
○松山外環状道路は、松山市都市圏内の交通渋滞の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山ICから松山空港へのアクセス向上を目的とした自動車専用道路であり、令和6年春頃に余戸南IC～東垣生ICの2.4kmが開通予定。

○空港線が部分開通した際に、松山空港周辺（北吉田・南吉田地区）への交通集中が懸念されるため、事前に対応策を検討する。

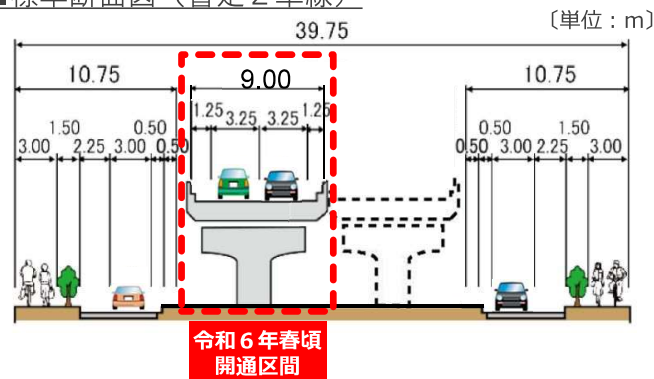
■位置図



■詳細図



■標準断面図（暫定2車線）



■事業概要

構造規格	第2種第2級（自動車専用道路）
設計速度	60km/h
標準幅員	18.25m（完成4車線） 9.00m（暫定2車線）

■主な事業の経緯

平成21年3月	事業化
平成29年9月	余戸南ICランプ部開通

引用：松山外環状道路空港線（余戸南IC～東垣生IC） 開通目標宣言資料

6. 松山空港周辺における混雑対策の実施方針

～ 松山空港周辺における現在の交通状況 ～

- 現在、外環空港線 高架部の端末となる余戸南IC交差点では、朝夕ピーク時の渋滞が特に激しく、最大で約1.5kmの滞留を観測されている。今後、東垣生ICまで延伸した際には、松山空港周辺の混雑エリアに交通が更に集中し、混雑が悪化する可能性がある。
- そのため、開通後の松山空港周辺における交通状況の変化を予測し、交通集中を避けるための経路誘導対策や、連続する交差点の信号現示の調整を検討する。

■ 松山外環状道路 空港線周辺の交通状況（交通量と滞留長）



6. 松山空港周辺における混雑対策の実施方針

～ 松山空港周辺の交通分析 ～

○松山外環状道路の部分開通時に松山空港周辺での交通集中による渋滞を緩和するために、空港周辺にアクセスする交通特性（各方向からの交通需要など）や空港周辺における面的な交通状況を把握し、局所的な迂回路誘導や信号現示の調整、道路利用者への広報などについて、関係する県・市町や県警と連携して検討し、必要かつ可能なものから実施する。



※国土地理院の数値地図（国土基本情報）を編集

路側看板による情報提供のイメージ



■その他の情報提供方法イメージ

- 行政関係のホームページへの掲載
- 周辺企業（空港周辺、港湾部など）への周知
- 広報誌など地域情報誌の活用
- マスコミ（新聞、ラジオ、ケーブルTV等）の活用

<検討事項(案)>

- 通勤時間帯の周辺道路網の混雑状況（速度、混雑度）
- 主要方向（上図の各方向）からの交通需要や利用経路
- 局所的な迂回路の候補路線の検討 など



<実施内容(案)>

- 交通集中を回避するための局所的な迂回路誘導
- 信号現示の調整
- 道路利用者に対する情報周知（予測される渋滞状況・誘導経路）
- 主要路線の沿線住民・企業等を対象とした交通分散等の広報活動 など

7. 対策の実施状況および今後の実施予定

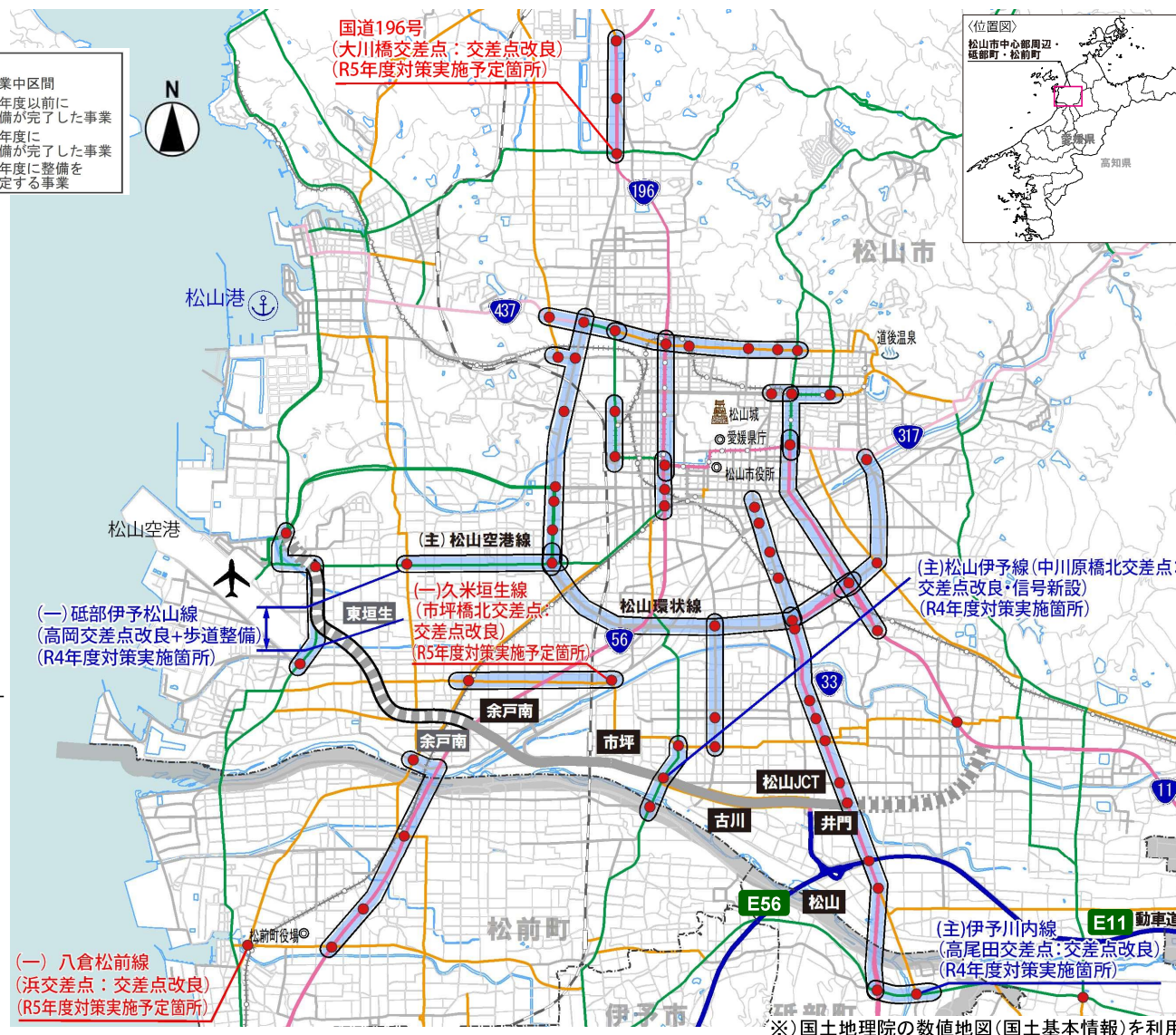
～松山市中心部周辺～

○令和4年度は、3箇所の対策が実施され、令和5年度は、国道196号 ^{おおかわばし}大川橋交差点改良（松山市）、（一）^{くめはぶ}久米垣生線 ^{いちつぽしきた}市坪橋北交差点改良、（一）^{やくらまさき}八倉松前線 浜交差点改良（松前町）を実施予定。

凡 例	＜道路種別＞	＜主要渋滞箇所＞	＜対策＞
	高速道路	箇所	事業中区間
	一般国道(直轄管理区間)	区間	R3年度以前に整備が完了した事業
	一般国道(直轄管理区間外)	箇所(解除箇所)	R4年度に整備が完了した事業
	主要地方道	市町村境	R5年度に整備を予定する事業
	一般県道		
	その他道路		

具体対策 ※渋滞緩和が期待される箇所	整備 年度
(主)松山伊予線(中川原橋北交差点改良・信号新設) ※48. 中川原橋北交差点	R4
(一)砥部伊予松山線(高岡交差点改良・歩道整備) ※50. 高岡交差点	R4
(主)伊予川内線(高尾田交差点改良) ※62. 高尾田交差点	R4

具体対策 ※渋滞緩和が期待される箇所	整備 年度
国道196号(大川橋交差点改良) ※44. 大川橋交差点	R5 予定
(一)久米垣生線(市坪橋北交差点改良) ※54. 市坪橋北交差点	R5 予定
(一)八倉松前線(浜交差点:交差点改良) ※65. 浜交差点	R5 予定



7. 対策の実施状況および今後の実施予定

～西条市～

- 主要渋滞箇所の特定（H25.1）以降、西条市では、（市）船屋王至森寺線（H27.2.6開通）、国道11号 西条IC交差点（右折車線のカラー舗装化：H28.8.4完了）、（主）壬生川新居浜野田線（信号現示の調整：H29.1.29完了）などの対策が実施された。
- （市）船屋王至森寺線の開通により、平成27年度に2箇所の主要渋滞箇所が解除され、西条IC交差点のカラー舗装化により、令和元年度に1箇所の主要渋滞箇所が解除された。
- 令和5年度は国道11号 飯岡交差点（西条市）の改良、国道11号 小松バイパスの一部区間（L=0.4km）の開通が予定。

■具体的な対策位置図



<道路種別>		<主要渋滞箇所>	<対策>
凡 例	<ul style="list-style-type: none"> 高速道路 一般国道（直轄管理区間） 一般国道（直轄管理区間外） 主要地方道 一般県道 その他道路 	<ul style="list-style-type: none"> ● 箇所 ○ 箇所（解除箇所） --- 市町村境 	<ul style="list-style-type: none"> --- 事業中区間 --- R3年度以前に整備が完了した事業 --- R4年度に整備が完了した事業 --- R5年度に整備を予定する事業

■令和5年度対策実施予定箇所（赤字）

具体対策 ※渋滞緩和が期待される箇所	整備年度
国道11号（飯岡交差点改良） ※95. 飯岡交差点	R5 予定

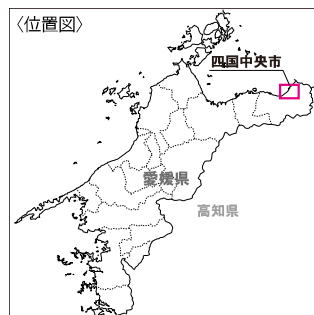
7. 対策の実施状況および今後の実施予定

～四国中央市～

○令和4年度は、国道11号 三島金子交差点改良（四国中央市）が実施された。

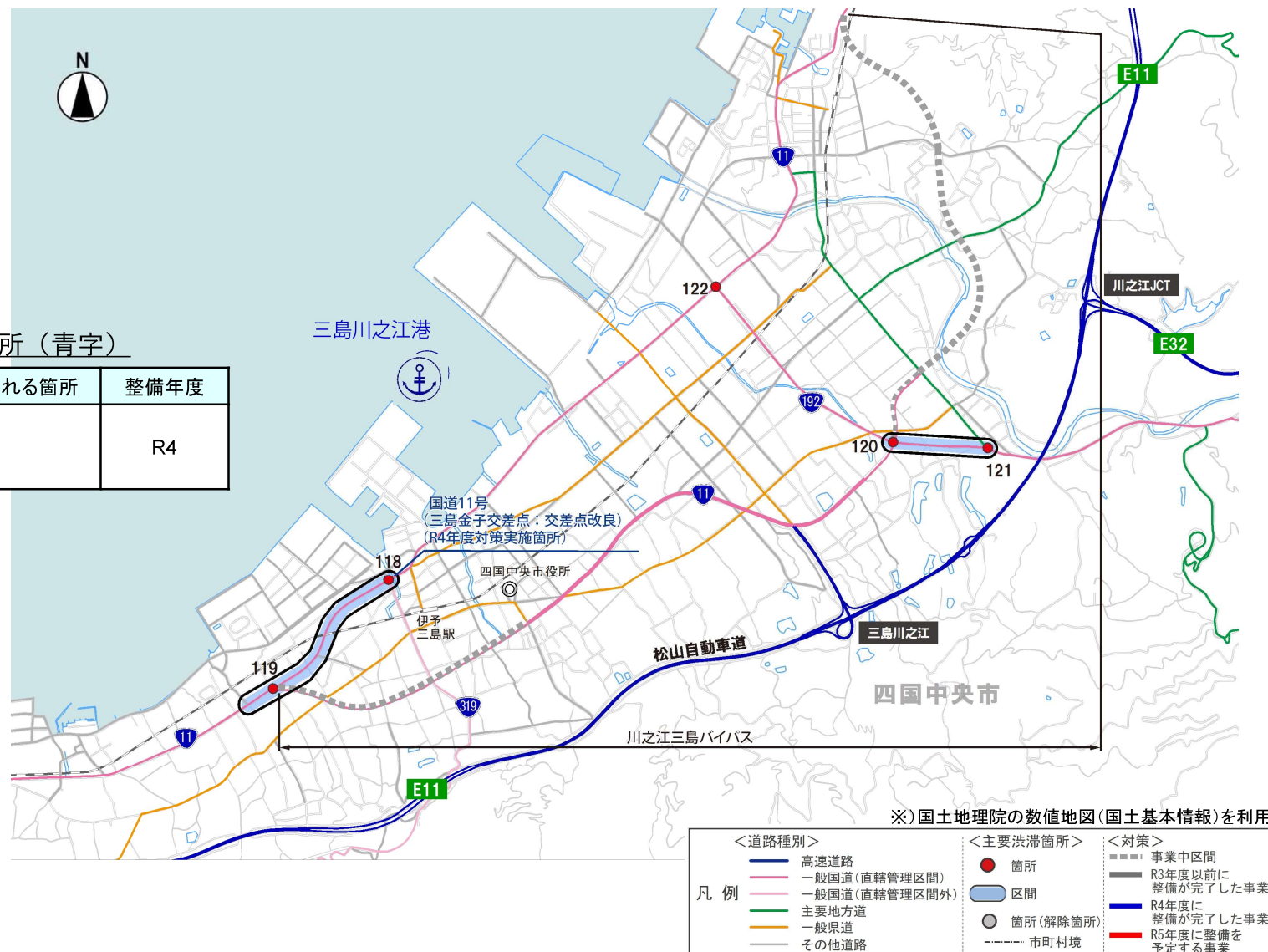
○沿岸部を通過する交通が残存しているため、川之江三島バイパス等の整備を推進することで、主要渋滞箇所の解消を目指す。

■具体的な対策位置図



■令和4年度対策実施箇所（青字）

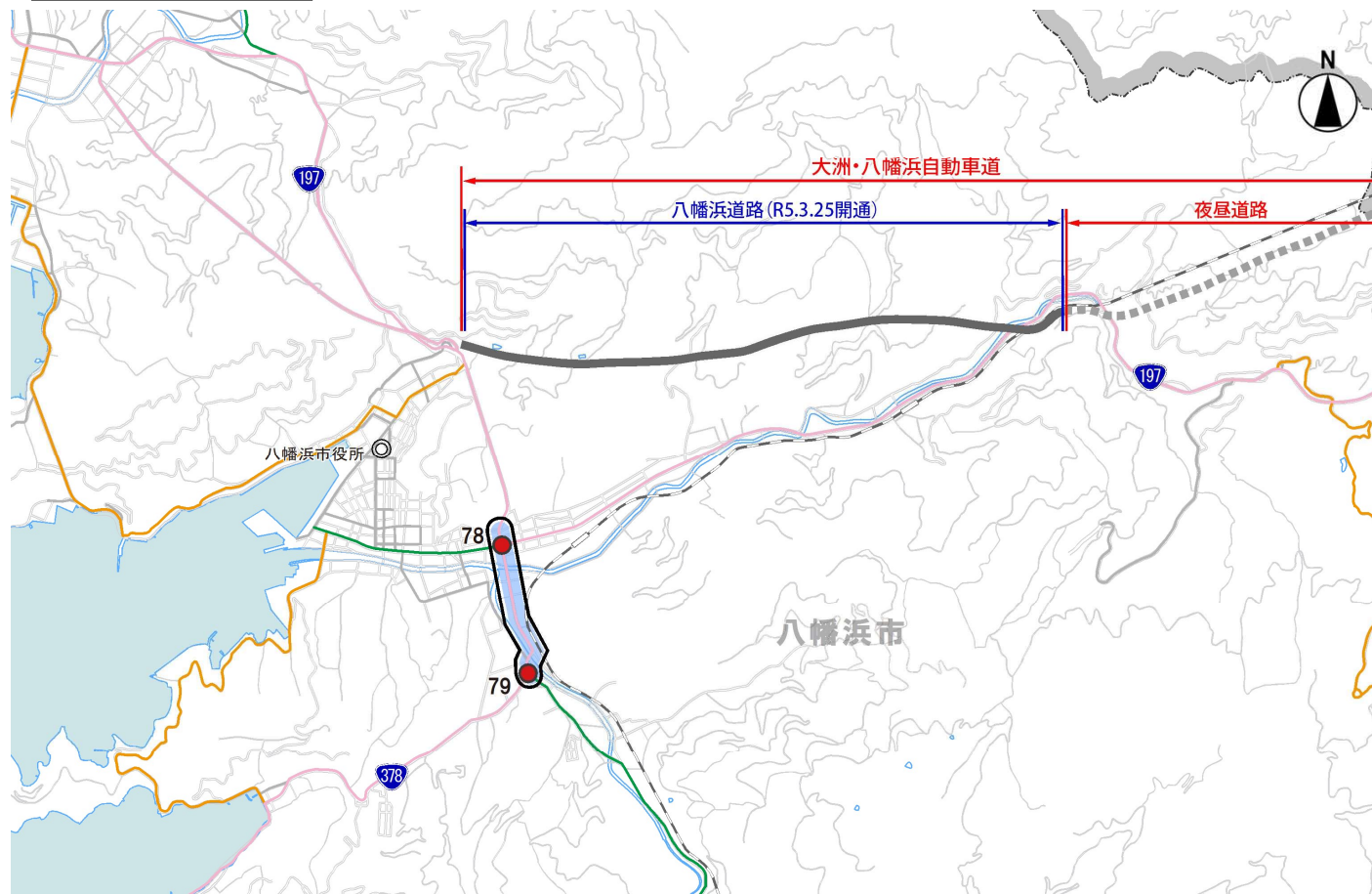
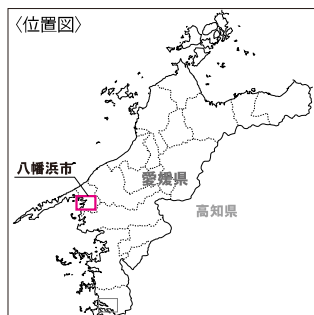
具体対策 ※渋滞緩和が期待される箇所	整備年度
国道11号 （三島金子交差点：交差点改良） ※118. 三島金子交差点	R4



～八幡浜市～

- 令和4年度は、八幡浜道路が開通した。
○令和5年度は、^{よるひる}夜昼道路の事業を推進していく。

■ 具体的な対策位置図



※) 国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

具体対策※渋滞緩和が期待される箇所	整備年度
八幡浜道路(新設) ※78.江戸岡交差点	R4

具体対策※渋滞緩和が期待される箇所	整備年度
八幡浜道路(新設) ※78.江戸岡交差点	R4

