

令和7年度 第1回 香川県渋滞対策協議会

日 時：令和7年8月4日（月）15:00～
【対面会議方式（WEB会議方式併用）にて実施】

議 事 次 第

1. 開 会
2. 議長挨拶（香川河川国道事務所 所長）
3. 議 事
 - （1）規約の改正
 - （2）最新の交通データによる渋滞状況の確認
 - （3）主要渋滞箇所の見直し
 - （4）対策完了箇所の効果検証
 - （5）新たな渋滞対策の検討
 - （6）W I S E N E T 2 0 5 0 の取り組み
 - （7）災害時における交通マネジメント
 - （8）高速道路での通勤パス社会実験の状況について
4. 意見交換
5. 閉 会

配布資料

1. 議事次第
2. 出席者名簿
3. （資料－1） 香川県渋滞対策協議会 規約（案）
4. （資料－2） 香川県渋滞対策協議会 説明資料
5. （参考－1） 参考資料

令和7年度 第1回香川県渋滞対策協議会 委員等名簿

所 属 ・ 役 職	備 考
香川大学 名誉教授	
香川大学 准教授	
大阪大学 大学院 工学研究科 教授	
四国地方整備局 香川河川国道事務所 事務所長	議長
道路部 道路計画課長	
香川河川国道事務所 副所長	
〃 道路調査課長	
〃 道路管理二課長	
四国運輸局 香川運輸支局 首席運輸企画専門官	
香川県 危機管理総局 くらし安全安心課長	欠席
土木部 道路課長	代理：副主幹
〃 都市計画課長	
香川県警察本部 交通部 統括参事官兼交通企画課長	
〃 交通規制課長	
〃 交通管制官	欠席
高松市 都市整備局 都市計画課長	欠席
〃 道路整備課長	
本州四国連絡高速道路(株)坂出管理センター所長	代理
西日本高速道路(株) 四国支社 企画調整課長	
西日本高速道路(株) 四国支社 香川高速道路事務所長	
一般社団法人 香川県トラック協会 参与	オブザーバー
香川県タクシー協同組合 専務理事	オブザーバー
一般社団法人 香川県バス協会 専務理事	オブザーバー 欠席
丸亀市 都市整備部 建設課長	オブザーバー 欠席

香川県渋滞対策協議会規約（案）

（名 称）

第１条 本会は、香川県渋滞対策協議会（以下「協議会」という）と称する。

（目 的）

第２条 協議会は、香川県における既存ストックの有効活用を図ることにより、道路空間におけるサービスの質を高めると共に、交通需要マネジメント施策を併せて行い、渋滞対策を推進し、交通渋滞の解消、円滑な交通流の確保、輸送効率の向上を図る。これにより、自動車から排出される二酸化炭素排出量の削減を図る。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。

（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）渋滞対策及び自動車から排出される二酸化炭素排出量削減施策の策定及び実施
- （３）策定した施策のフォローアップ
- （４）その他

（構 成）

第４条 協議会は、香川大学、大阪大学、国土交通省四国地方整備局道路部、国土交通省四国運輸局香川運輸支局、国土交通省香川河川国道事務所、香川県危機管理総局、香川県土木部、香川県警察、高松市、西日本高速道路（株）四国支社、本州四国連絡高速道路（株）坂出管理センター及び協議会議長が必要と認める機関の職員により構成する。

（協 議 会）

第５条 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香川河川国道事務所長とする。

- ２ 議長は、協議会を統括し、協議会を召集する。
- ３ 議長に事故等あるときは、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委員及び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 渋滞対策に関する特定の課題を検討するための部会を設置することができる。

(事 務 局)

第7条 事務局は、国土交通省四国地方整備局香川河川国道事務所道路調査課に置く。

(細 則)

第8条 この規約に定めるもののほか、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)

施行	平成	5年	6月23日
改正	平成	6年	8月 9日
改正	平成	10年	6月10日
改正	平成	15年	5月23日
改正	平成	17年	10月31日
改正	平成	21年	7月10日
改正	平成	24年	7月27日
改正	平成	27年	3月25日
改正	平成	27年	9月30日
改正	平成	28年	7月25日
改正	平成	29年	7月31日
改正	令和	元年	8月19日
改正	令和	2年	2月19日
改正	令和	5年	7月24日
改正	令和	7年	8月 4日

別 表

香川県渋滞対策協議会委員

所 属 ・ 役 職	備 考
香川大学 名誉教授	
香川大学 創造工学部 創造工学科 准教授	
大阪大学 大学院工学研究科 教授	
四国地方整備局 香川河川国道事務所 事務所長	議 長
道路部 道路計画課長	
香川河川国道事務所 副所長	
〃 道路調査課長	
〃 道路管理第二課長	
四国運輸局 香川運輸支局 首席運輸企画専門官	
香 川 県 危機管理総局 くらし安全安心課長	
土木部 道路課長	
〃 都市計画課長	
香川県警察本部 交通部 統括参事官兼交通企画課長	
〃 交通規制課長	
〃 交通管制官	
高 松 市 都市整備局 都市計画課長	
〃 道路整備課長	
本州四国連絡高速道路(株)坂出管理センター所長	
西日本高速道路(株) 四国支社 企画調整課長	
〃 香川高速道路事務所長	



香川県渋滞対策協議会 説明資料

令和7年8月4日

香川県渋滞対策協議会



1. これまでの経緯

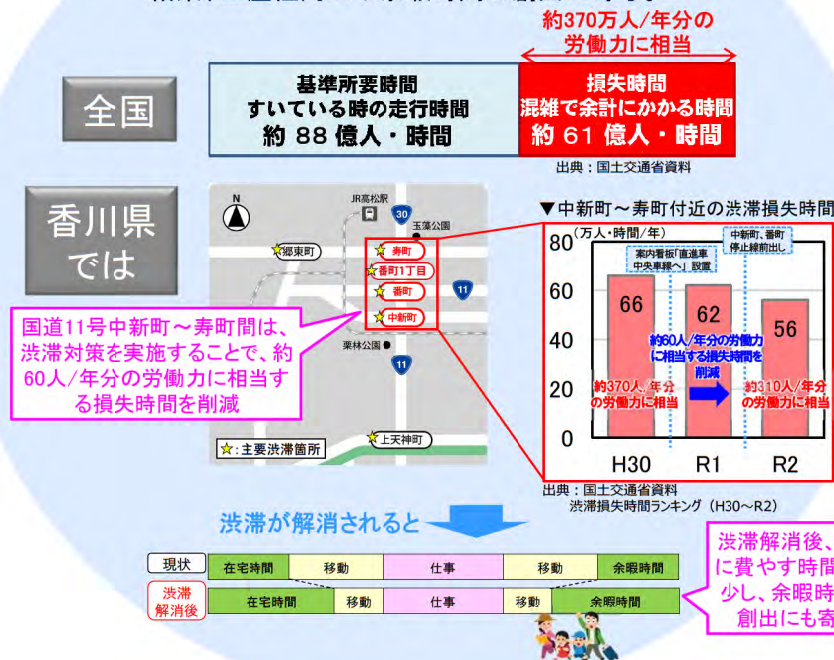
1. これまでの経緯

- 香川県渋滞対策協議会は、移動時間の短縮、公共交通の定時性向上、自動車から排出されるCO₂の削減を図り、また、災害発生時に交通マネジメントを行うことを目的としている。

① 香川県渋滞対策協議会の目的

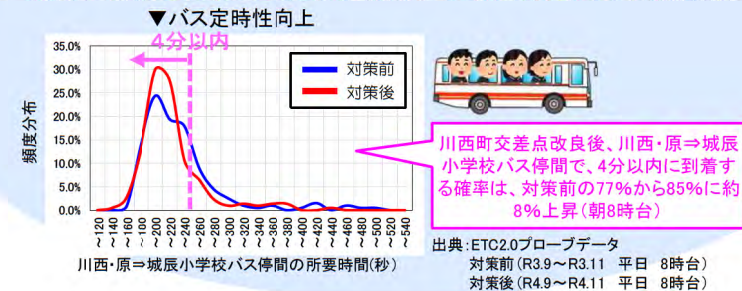
移動時間の短縮

- 渋滞が解消されることで、移動時間が短縮し、その結果、生産性向上や余暇時間の創出に寄与。



公共交通の定時性向上

- 渋滞が解消されることで、交通混雑による運行遅延の低減を期待。



CO₂の削減

- 渋滞が解消されると、燃費が改善され、その結果、CO₂排出量の削減に寄与。

▼令和3年度取り組んだ番町1丁目交差点のTDM実施前と実施中のCO₂排出量の変化
TDM前後3週間のわずかな交通状況
の変化で、約144kg-CO₂減少

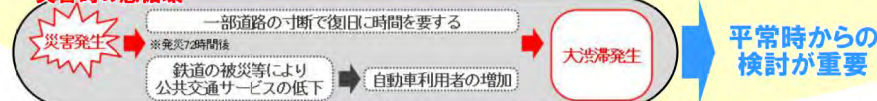
もしも、TDM中3週間の交通状況(交通量・所要時間)が、そのまま2年間続いた場合、約4,710kg-CO₂減少が期待



災害時における交通マネジメントの取組

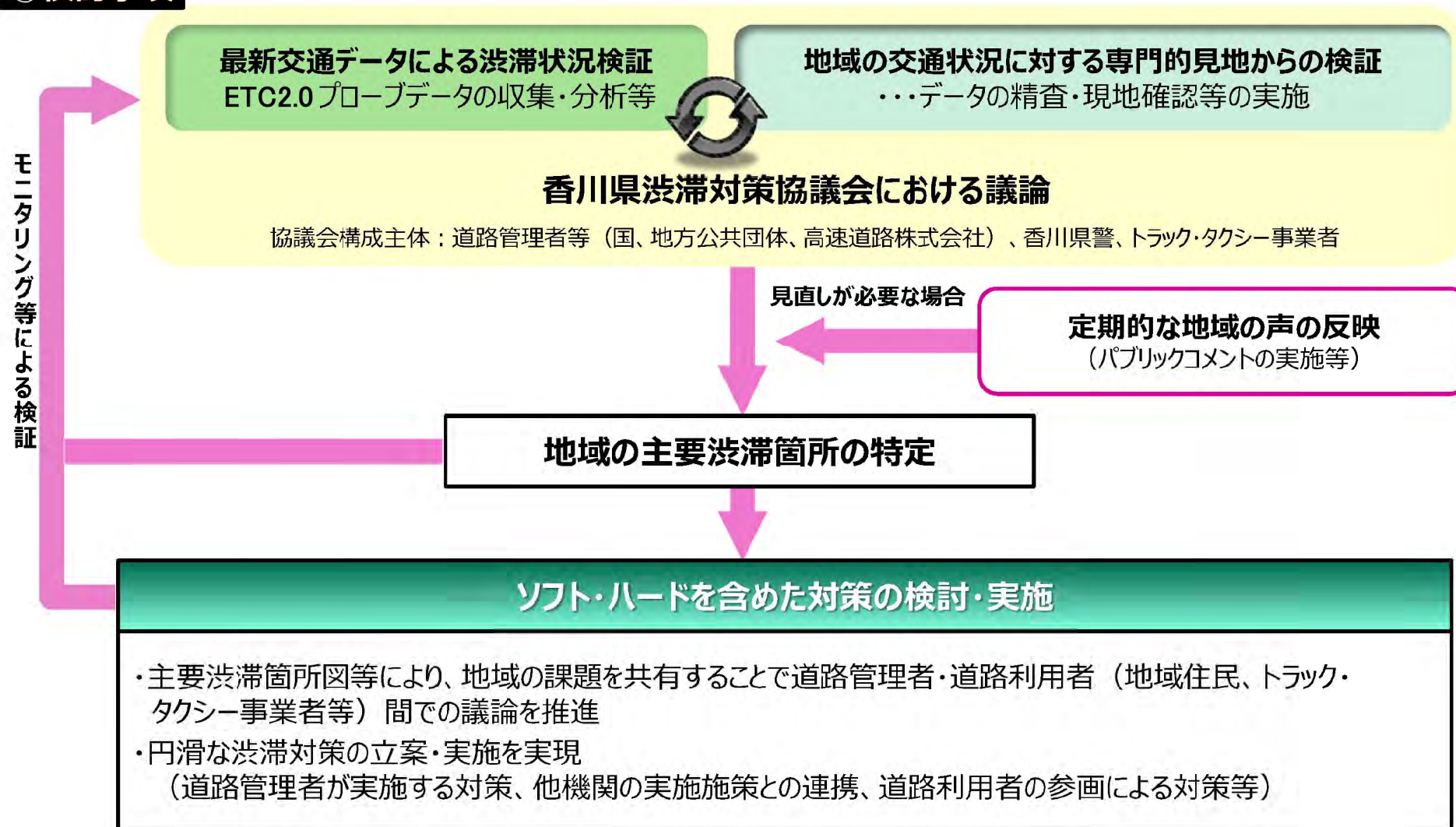
- 近年の激甚化・頻発化する災害に対し、円滑な交通を早期に確保するため、平常時から交通マネジメント体制の構築等を検討(令和元年度～)。

災害時の悪循環



- 香川県渋滞対策協議会では、最新の交通データ等を基に特定された主要渋滞箇所を踏まえ、渋滞対策を検討・実施している。
- 毎年度、以下のマネジメントサイクルに基づき継続的な取り組みを実施し、主要渋滞箇所をモニタリングの上、随時見直ししている。

② 検討事項



③ 検討の流れ

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（香川県内）53箇所
高速道路（四国4県）13区間（うち香川県内6区間）

平成25年度

～

令和6年度

マネジメントサイクルの実施

最新の交通データによる渋滞状況検証

- 対策完了箇所の効果検証 [H28年度第1回～R6年度第1回]
- 主要渋滞箇所の見直し [H28年度第1回～R6年度第2回]
- 新型コロナウイルス感染症の影響による交通状況変化 [R2年度第1回～R2年度第2回]

取り組みの紹介

- 道路交通アセスメントの取り組み状況 [R1年度第2回～R2年度第1回]
- 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策 [R2年度第1回]
- 本町踏切における踏切道改良計画 [R2年度第2回]
- 丸亀町商店街周辺駐停車状況 [R6年度第2回]

WISENET2050の取り組み

- WISENET2050の取り組み [R6年度第2回]

新たな渋滞対策の検討

- 具体的対策案の検討 [H26年度第1回～R6年度第2回]
- 道路利用者団体との連携強化 [H29年度第2回～R6年度第2回]
- 国道319号琴平町周辺地域の観光渋滞対策 [H29年度第2回～H30年度第2回]
- 香川東部WGの開催 [H29年度第2回～R2年度第2回]
- TDM（交通需要マネジメント）
 - ・道路を賢く使う取り組み [H28年度第1回～H29年度第1回]（経路誘導社会実験、高速道路活用）
 - ・番町1丁目交差点 [R3年度第1回～R3年度第2回]
 - ・天野峠西交差点 [R3年度第1回～R3年度第2回]
 - ・丸亀市域の渋滞対策 [R4年度第1回～R5年度第1回]

災害時における交通マネジメント

[R3年度第2回～R6年度第2回]

高速道路での通勤バス社会実験の実施について

[R5年度第2回～R6年度第1回]

平成25年度 1回
 平成26年度 1回
 平成27年度 1回
 平成28年度 3回
 平成29年度 2回
 平成30年度 2回
 平成31(令和元)年度 2回
 令和2年度 2回
 令和3年度 2回
 令和4年度 2回
 令和5年度 2回
 令和6年度 2回

令和7年度

- 最新の交通データによる渋滞状況の確認
- 主要渋滞箇所の見直し（解除・見直し案）
- 対策完了箇所の効果検証
- 取り組みの紹介(今回対象外)
- 新たな渋滞対策の検討
- WISENET2050の取り組み
- 災害時における交通マネジメント
- 高速道路での通勤バス社会実験の状況について

第1回
令和7年8月4日

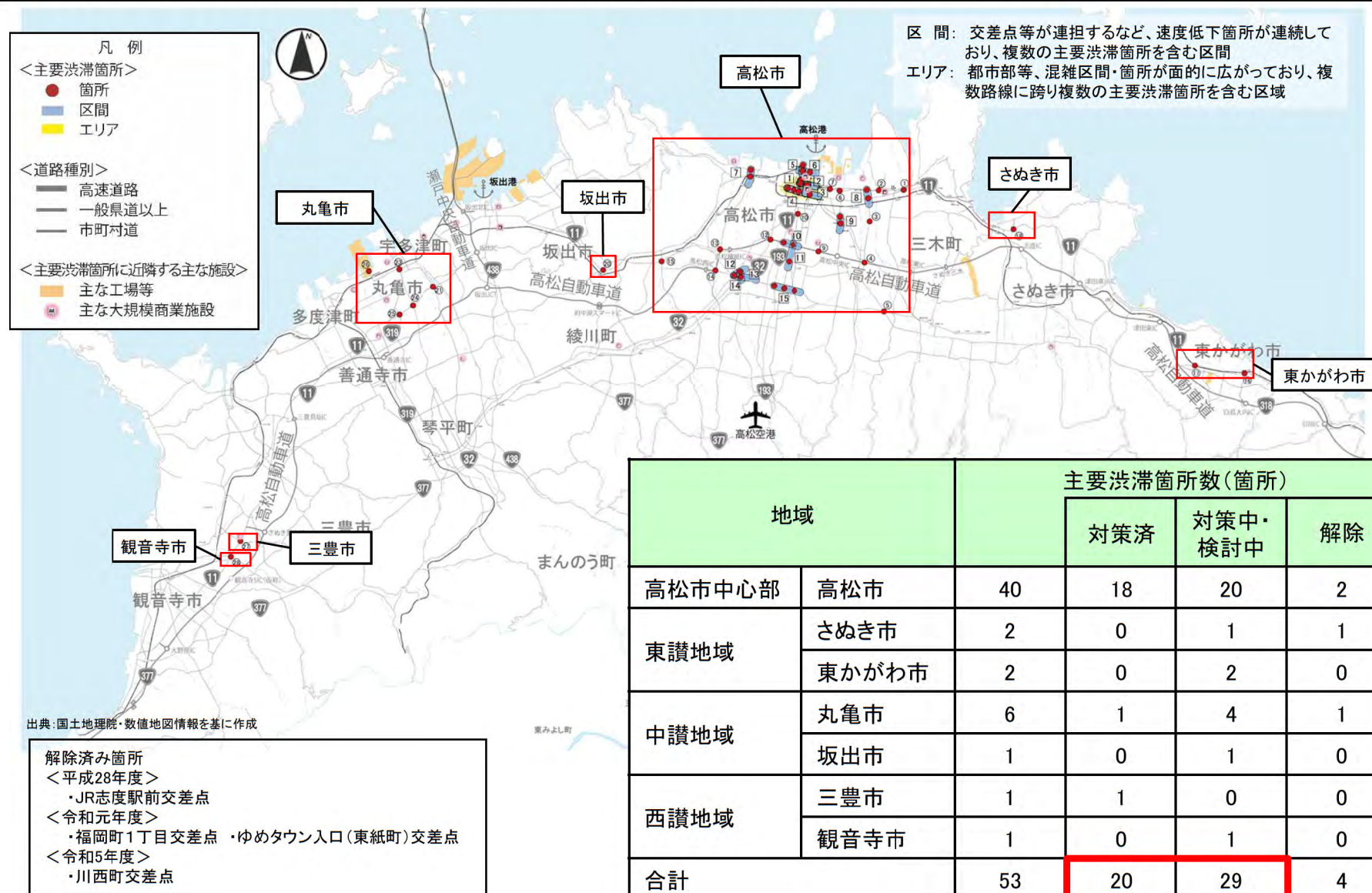
マネジメントサイクルによる継続的な取組の実施

1. これまでの経緯

6

香川県渋滞対策協議会

- 香川県内の主要渋滞箇所（一般道）は、平成28年度に1箇所、令和元年度に2箇所、令和5年度に1箇所を特定解除した結果、**49箇所**となっている。※主要渋滞箇所（高速道路）は、高松自動車道の4車線化が完成したことを踏まえ、解除済み。（令和2年度第2回協議会）



現在残っている49箇所について議論

1. これまでの経緯

香川県渋滞対策協議会

7

■ 今回の渋滞対策協議会では、以下に示した箇所について議論する。

今回議論する箇所

	分類	交差点・区間名		対策立案時期	対策完了時期	今回のモニタリング
主要渋滞箇所の見直し	主要渋滞箇所	国道11号 ろくのつぼ 六ノ坪交差点	豊中観音寺拡幅区間の主要渋滞箇所	平成26年度第1回協議会時	令和5年4月	対策後1年間（R5.5～R6.4）のETC2.0データにより、特定解除を提案
対策完了箇所の効果検証		国道11号 西村交差点		令和4年度第2回協議会時	令和6年2月	対策後の交通量調査結果（R7.5.27）および対策後1年（R6.4～R7.3）の旅行速度の変化を検証
	主要渋滞箇所 （道路利用者団体 要望箇所）	国道11号 くぼら 柞原交差点		令和5年度第2回協議会時	令和7年2月	対策後の交通量調査結果（R7.5.27）および対策直後（R7.3～R7.4）の旅行速度の変化を検証
新たな渋滞対策箇所		国道32号 にしながい 西永井交差点		令和6年度第2回協議会時	令和7年度予定	－

参考

	分類	交差点・区間名		対策立案時期	現在の状況
新たな渋滞対策 検討箇所	主要渋滞箇所	国道11号 かたもと 湯元交差点		平成28年度 第1回協議会時	検討中
		国道11号 琴電松島踏切交差点		平成28年度 第1回協議会時	検討中
		(主) 丸亀詫間豊浜線 塩屋内浜交差点		平成29年度 第2回協議会時	検討中
		国道11号 天野峠西交差点		平成30年度 香川東部WG時 令和元年度 第2回協議会時	事業中 (対策実施後に効果検証)
		(主) 三木国分寺線 新籠池交差点		令和元年度 第2回協議会時	事業中 (対策実施後に効果検証)
		(主) 高松善通寺線 かめおがしやうがこうし 亀阜小学校西交差点		令和6年度 第1回協議会時	事業中 (対策実施後に効果検証)
直轄事業中箇所		国道11号 丹生交差点	大内白鳥バイパス並行 区間の主要渋滞箇所	—	事業中 (対策実施後に効果検証)
		国道11号 JR三本松駅前交差点		—	事業中 (対策実施後に効果検証)
		国道11号 本大交差点	豊中観音寺拡幅区間の 主要渋滞箇所	—	事業中 (対策実施後に効果検証)



2. 最新の交通データによる渋滞状況の確認

2. 最新の交通データによる渋滞状況の確認

9

香川県渋滞対策協議会

- 香川県内における渋滞状況の経年変化を確認するため、最新の交通データに基づくモニタリングを実施した。
- モニタリングの対象は、香川県内の主要幹線道路の主要渋滞箇所とした。

趣旨

- 香川県内における交通渋滞の解消、円滑な交通流の確保、輸送効率の向上を図るため、それらの検討の基礎資料として、香川県内における道路の渋滞状況の経年変化の確認を目的とする。

対象

- 香川県内の主要幹線道路

▼モニタリングの対象箇所・特定時からの変化

【凡例】 青字：特定時(H24)より改善 黒字：改善なし

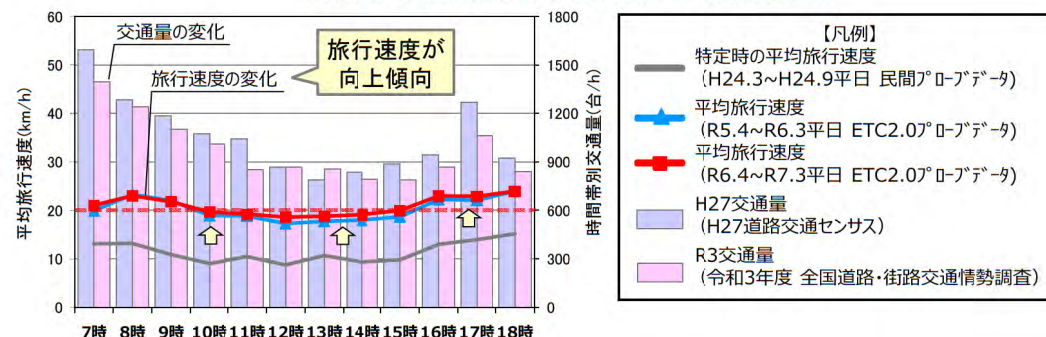
地域	路線名	箇所名			
高松中心部	【南北軸】国道11号(番町)から国道32号(西永井)間	番町(北行き・南行き)	上天神町	西永井	—
	【東西軸】国道11号(番町)から(高松町)間	番町(東行き・西行き)	瓦町1丁目	片田	高松町
	【東西軸】国道11号(檀紙)から(東山崎町)間	檀紙	上天神町	三条町	東山崎町
東讃地域	【東西軸】国道11号(JR志度駅前)から(JR三本松駅前)間	天野峠西	丹生	JR三本松駅前	—
中讃地域	【東西軸】国道11号(田村東)から(西村)間及び(主)高松善通寺線(新宮))	田村東	西村	新宮 ((主)高松善通寺線)	—
西讃地域	【南北軸】国道11号(本大)から(六ノ坪)	本大	六ノ坪	—	—

モニタリングの結果の代表例（高松町）

高松町西行きの左折車線の延伸



高松町・国道11号西行きの交通量・速度の変化

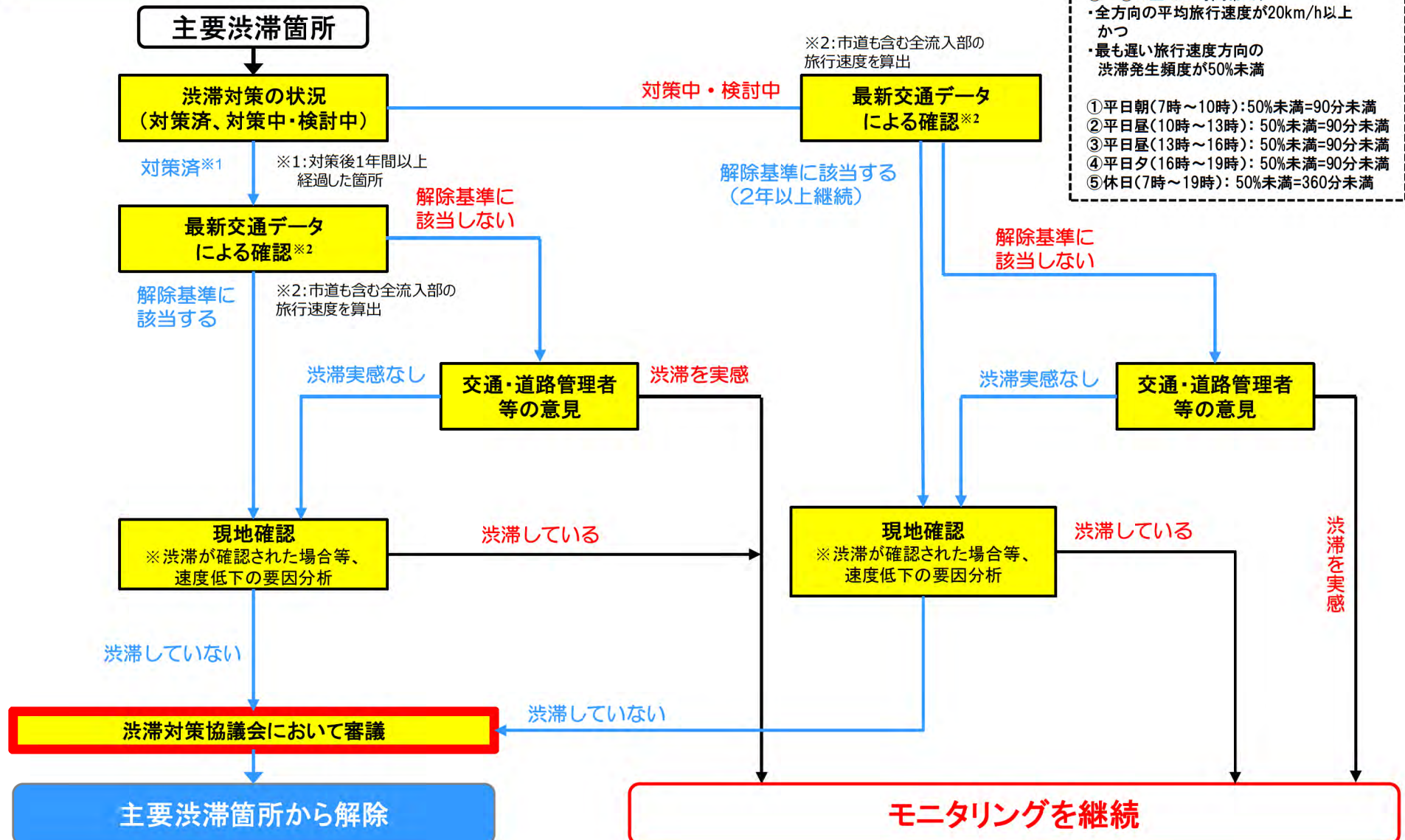




3. 主要渋滞箇所の見直し

■ R6第2回渋滞協議会にて、解除フローの見直しを実施。

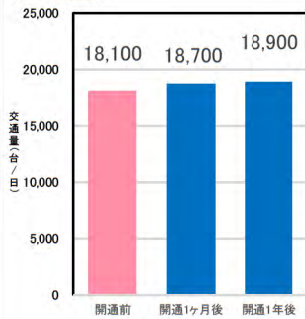
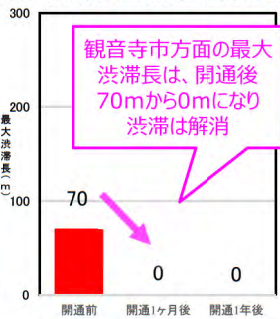
■ 主要渋滞箇所解除フロー



効果検証（交差点渋滞対策）（令和6年度第1回渋滞対策協議会資料より再掲）

香川県渋滞対策協議会

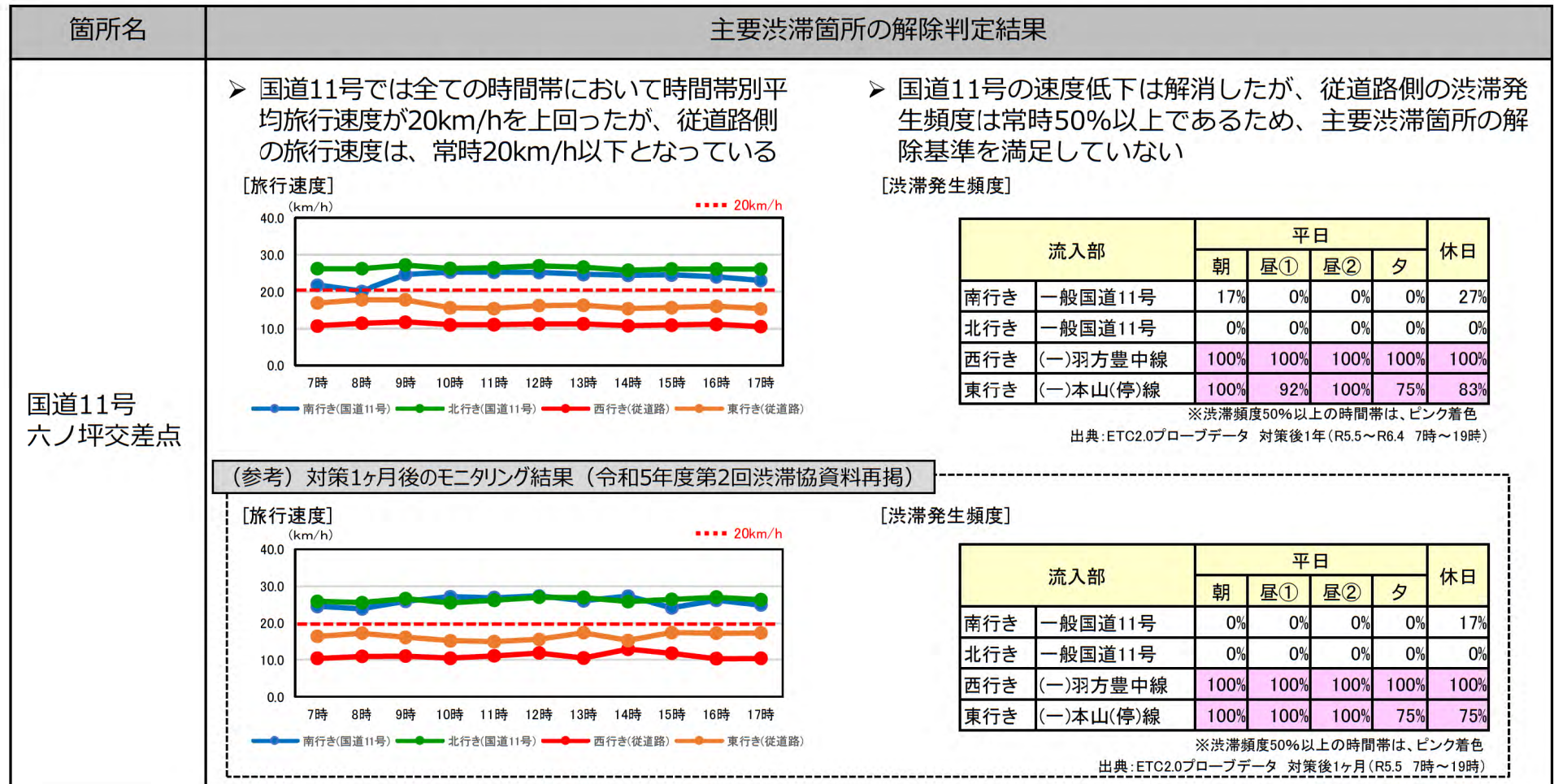
- 令和5年4月26日に国道11号豊中観音寺拡幅一部区間が4車線開通した。
- 開通区間のうち、主要渋滞箇所である六ノ坪交差点においては、開通前と比べ国道11号の旅行速度が向上。交通量が開通前後で変化していない中で最大渋滞長（観音寺市方面）が70mから0mとなり渋滞が解消。

箇所名	対策	完了時期	効果検証結果															
国道11号 六ノ坪交差点	➤ 国道11号豊中観音寺拡幅（R5.4完了）  出典：国土地理院・数値地図情報を基に作成  撮影：令和4年11月24日 撮影：令和6年5月22日	令和5年4月	➤ 開通前と比べ、国道11号側の旅行速度が向上している ■ 昼間12時間平均旅行速度 □：対策を実施した方向 <table><tr><th>方向</th><th>開通前</th><th>開通後（1年後）</th></tr><tr><td>南行き（国道11号）</td><td>18.1km/h</td><td>23.9km/h</td></tr><tr><td>北行き（国道11号）</td><td>21.5km/h</td><td>26.5km/h</td></tr><tr><td>西行き（県道）</td><td>10.0km/h</td><td>11.1km/h</td></tr><tr><td>東行き（県道）</td><td>15.5km/h</td><td>16.3km/h</td></tr></table> 出典：ETC2.0プローブデータ 対策前（R4.5～R5.4平日 7時～19時） 対策後（R5.5～R6.4平日 7時～19時） ➤ 国道11号豊中観音寺拡幅の一部区間開通後、交通量は開通前と同程度で、観音寺市方面の渋滞が解消している（70m→0m） [交通量]  [最大渋滞長※（観音寺市方面）]  観音寺市方面の最大渋滞長は、開通後70mから0mになり渋滞は解消 ※最大渋滞長：信号が「赤」から「青」に変わる瞬間における車列の最後尾の車両がその青信号で抜け残って停止したときの停止線から車両までの距離の最大値。 ※六ノ坪交差点（高松市方面）は、開通前後で渋滞長は観測されていない。 出典：交通量等調査結果 開通前（R4.12.13）、開通1ヶ月後（R5.6.7）、開通1年後（R6.4.25）	方向	開通前	開通後（1年後）	南行き（国道11号）	18.1km/h	23.9km/h	北行き（国道11号）	21.5km/h	26.5km/h	西行き（県道）	10.0km/h	11.1km/h	東行き（県道）	15.5km/h	16.3km/h
方向	開通前	開通後（1年後）																
南行き（国道11号）	18.1km/h	23.9km/h																
北行き（国道11号）	21.5km/h	26.5km/h																
西行き（県道）	10.0km/h	11.1km/h																
東行き（県道）	15.5km/h	16.3km/h																

主要渋滞箇所の解除判定結果（令和6年度第1回渋滞対策協議会資料より再掲）

香川県渋滞対策協議会

- 対策後1年間のETC2.0プローブデータ（R5.5～R6.4）を用いたモニタリングの結果では、開通後、国道11号の速度低下は解消したが、従道路側の時間帯別平均旅行速度は常時20km/h以下で、主要渋滞箇所の解除基準に該当しない（対策後1カ月間のモニタリング結果でも同様）。

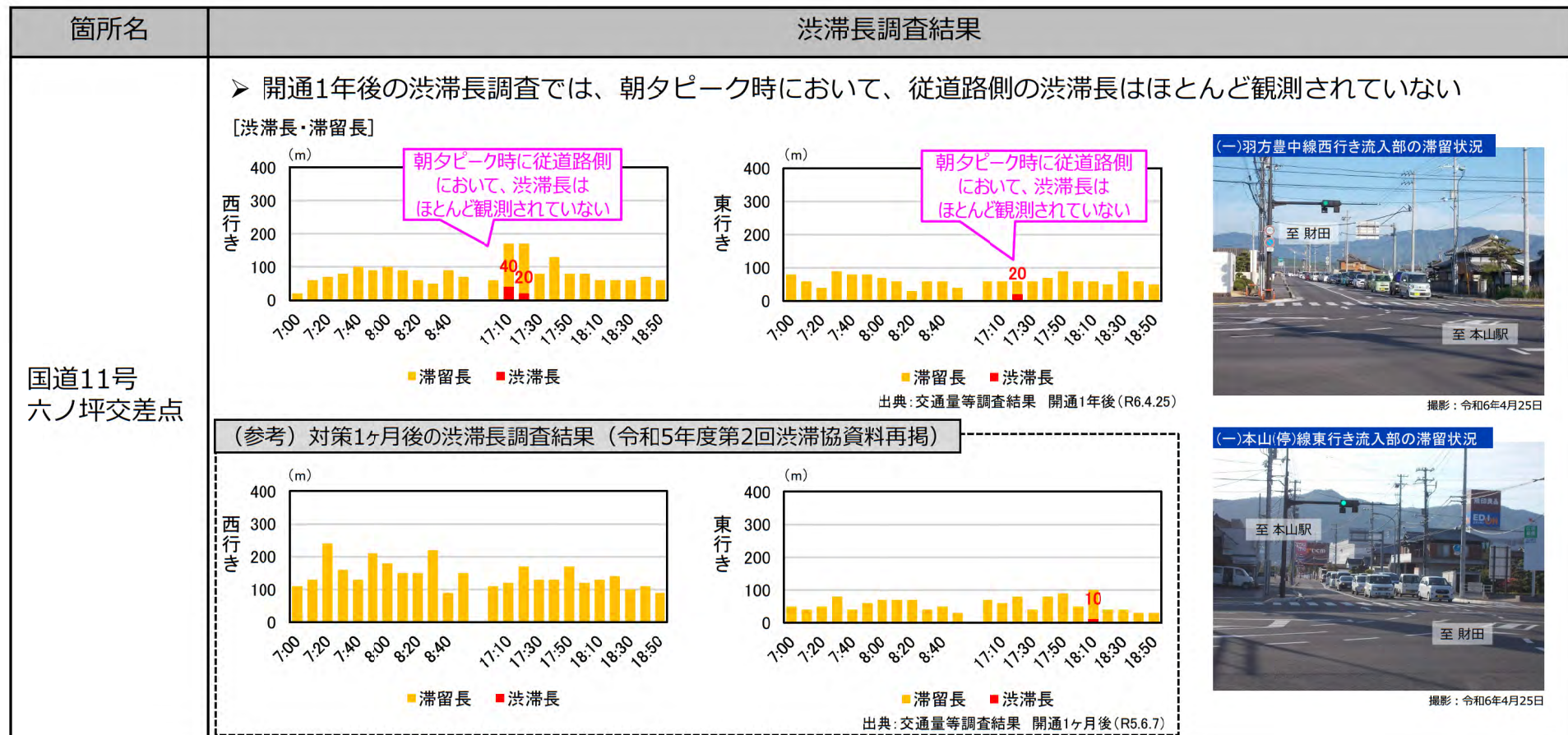


従道路側の時間帯別平均旅行速度は常時20km/h以下で、主要渋滞箇所の解除基準に該当しない

渋滞長調査結果（令和6年度第1回渋滞対策協議会資料より再掲）

香川県渋滞対策協議会

- 開通1年後の渋滞長調査では、従道路側で、ほとんど渋滞長は観測されていない（対策1カ月後の調査結果でも同様）。
- 従道路側の常時の速度低下は、渋滞以外に起因する可能性がある。
- 令和5年第1回渋滞対策協議会での意見「旅行速度が改善していない区間の要因分析を実施していくこと」を踏まえ、現地等で速度低下要因を確認。



- ・ 従道路側は常時速度低下しているが、ほとんど渋滞長は観測されていない
- ・ 速度低下は、渋滞以外に起因する可能性がある
- ・ ETC2.0プローブデータや現地で速度低下要因を確認（次ページ）

渋滞以外の速度低下の原因について（令和6年度第1回渋滞対策協議会資料に追記）

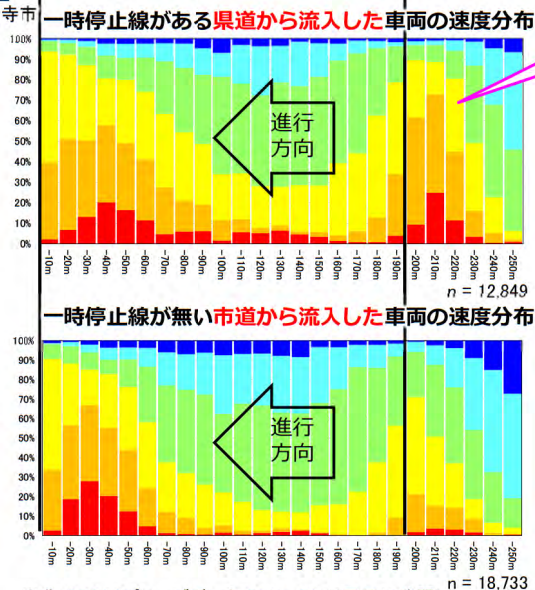
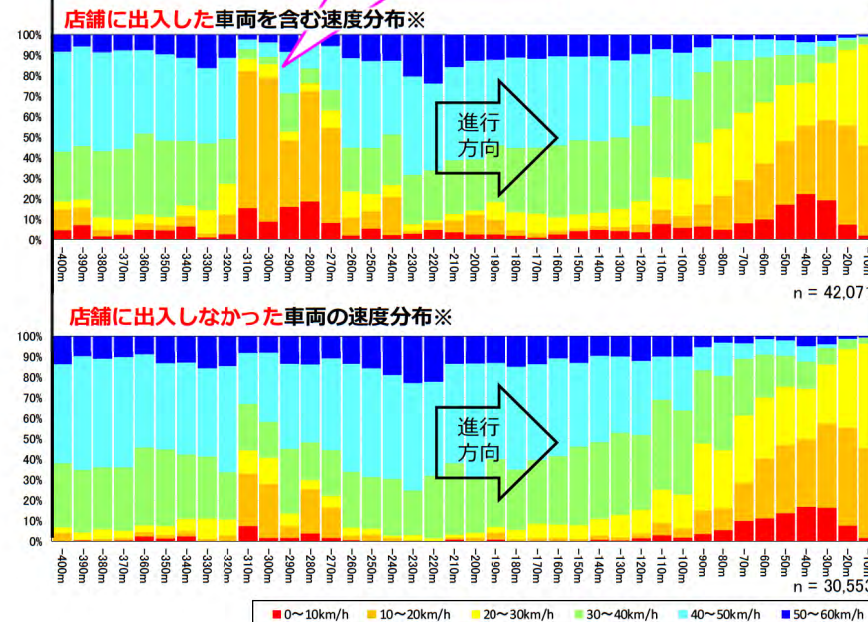
香川県渋滞対策協議会

- ETC2.0プローブデータでは、交差点西側においては、店舗出入口付近で、交差点東側においては一時停止線付近で顕著な速度低下を確認。
- 現地確認でも、店舗への出入りや県道側の一時停止の影響により速度低下が生じていることを確認。
- また、現地調査で渋滞が発生していないことを踏まえ、速度低下は渋滞以外が要因と考えられる。
- 解除フローの見直し及び上記の理由により、六ノ坪交差点の主要渋滞箇所の**特定解除を提案**。

■ 渋滞以外の旅行速度低下要因



ゆめタウン三豊店



**特定解除
を提案**

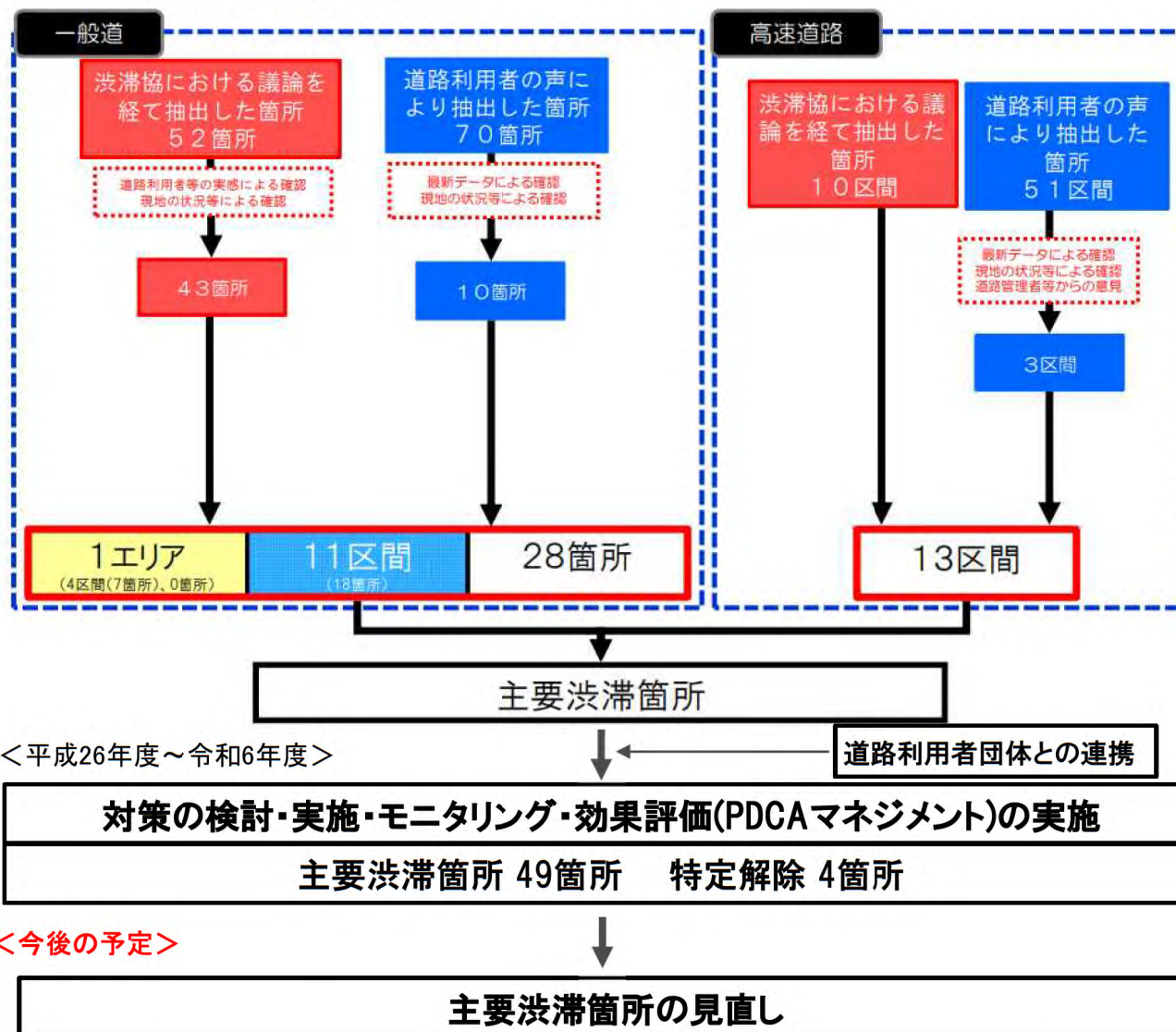
出典：ETC2.0プローブデータ R5.5～R6.4（平日12時間）

※店舗入口部の両側で連続したデータが確認されなかった車両を店舗出入車両と判断

主要渋滞箇所の選定とその後の取組経緯

- 平成24年第3回渋滞対策協議会にて53箇所の主要渋滞箇所を特定して以降、対策を検討・実施するとともにモニタリングを実施。
- 令和6年度には主要渋滞箇所の公表後、約10年が経過したことを踏まえて、対策効果等の総括を行い、今後の対策方向性を確認。
- 今後、最新の交通データをもとに、主要渋滞箇所の見直しを検討予定。

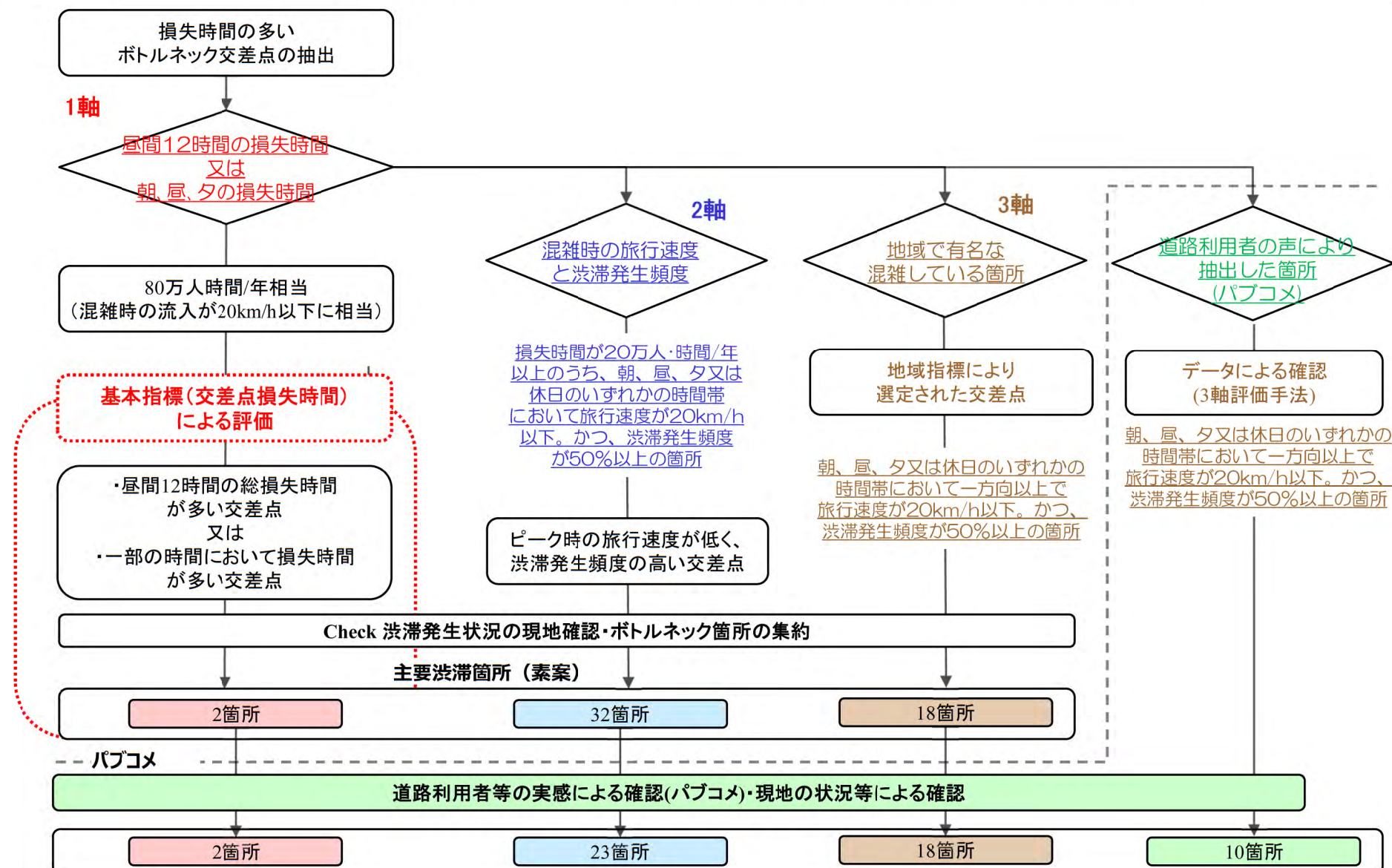
<平成24年度に主要渋滞箇所の特定>



【参考】H24年度における主要渋滞箇所選定方法(一般道路)

香川県渋滞対策協議会

- 過去の経緯として、平成24年度第2回香川県渋滞対策協議会における主要渋滞箇所（素案）の決定方法を示す。
- パブコメを実施したうえで、その意見を反映するとともに、現地の状況等による確認を実施した上で主要渋滞箇所を選定している。



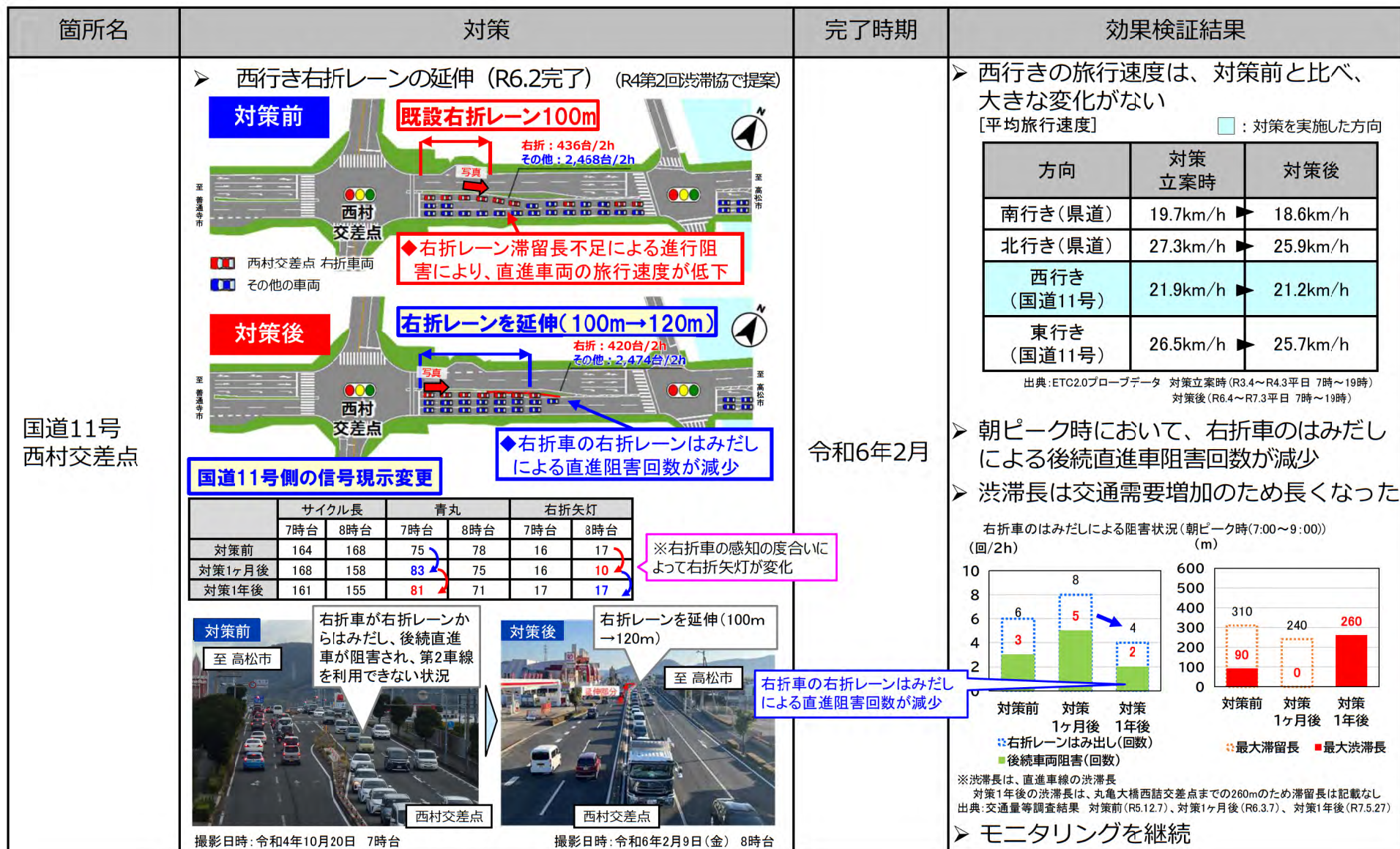


4. 対策完了箇所の効果検証

効果検証（交差点渋滞対策：国道11号 西村交差点）

香川県渋滞対策協議会

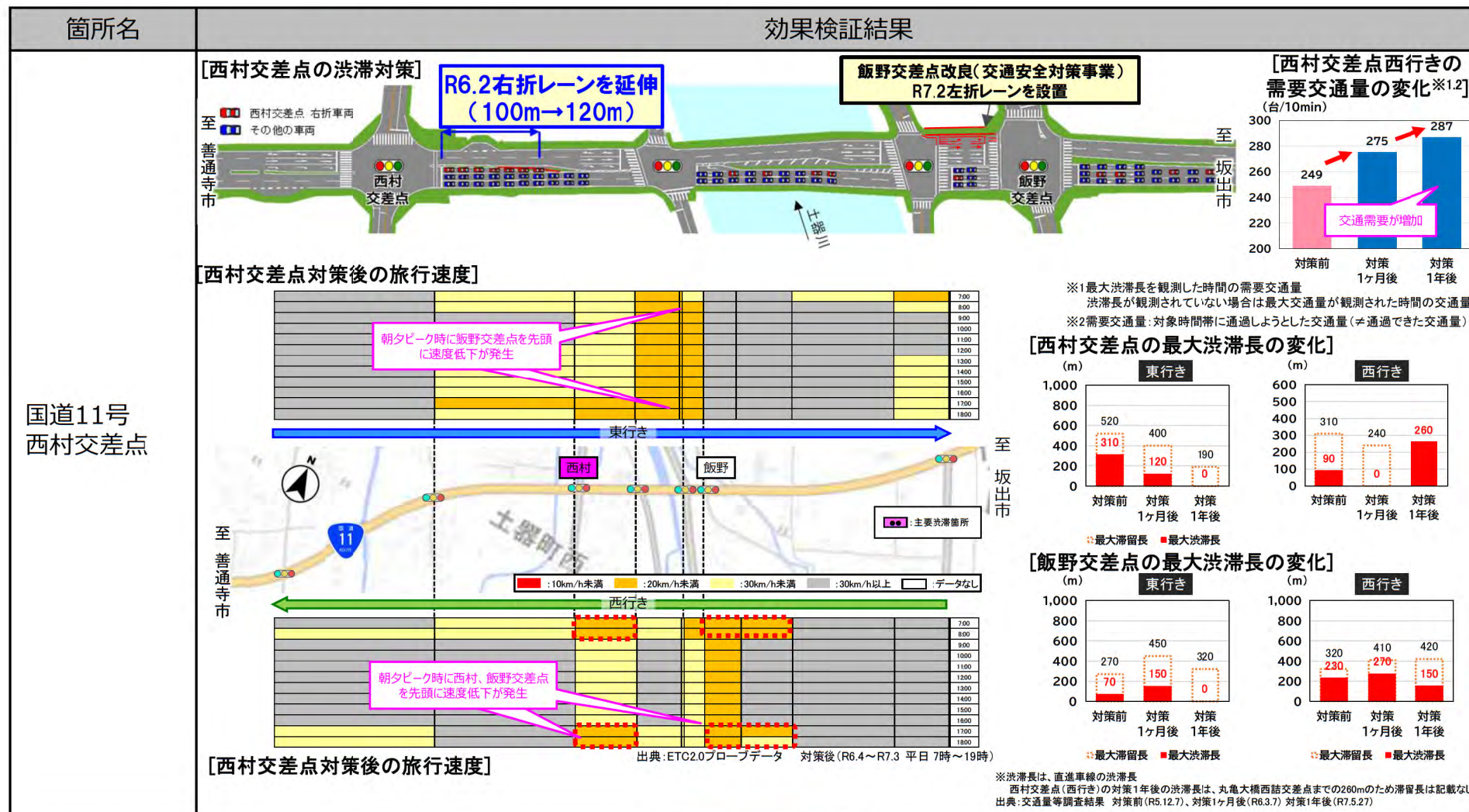
- 国道11号西村交差点において、令和6年2月に西行き右折レーンの延伸（100m→120m）を実施。
- 西行きの旅行速度は改善しなかった。なお、信号現示の変化に伴って、右折車のはみだしによる阻害状況や渋滞長が変化している。
- 西村交差点では、南行きの旅行速度が20.0km/hを下回っており、かつ、渋滞が発生しているため、モニタリングは継続。



効果検証（交差点渋滞対策：国道11号 西村交差点）

香川県渋滞対策協議会

- 西村交差点・飯野交差点周辺では依然として西行き・東行きともに旅行速度が低下しており、両交差点で渋滞長が観測されていることから、今後も国道11号西村交差点～飯野交差点区間の渋滞状況等のモニタリングを継続。



- ・ 対策後も、朝夕ピーク時に西村・飯野を先頭に依然速度が低下している状況
- ・ 今後、渋滞状況等のモニタリングを継続

効果検証（交差点渋滞対策：国道11号 柞原交差点）

香川県渋滞対策協議会

- 国道11号柞原交差点においては、令和7年2月に西行き停止線前出し（6m前出し）を実施。
- 旅行速度は対策前と比べて大きな変化が無かったが、主道路の交通容量が増加し、夕ピーク時に交差点を通過した交通量が増加。
- 旅行速度の改善が見られなかったため、特定解除には至らない。今後もモニタリングを継続。

箇所名	対策	完了時期	効果検証結果															
国道11号 柞原交差点	➤ 西行き停止線前出し（R7.2完了） 対策前  撮影日時：令和5年7月18日（火） 17時 ボラードが設置されており、車両の出入は不可 対策後  撮影日時：令和7年4月17日（木） 17時 歩行者・自転車用の信号の向きを変える 歩行者・自転車用の信号の移設 逆U字ボラードを設置 ※車両の通行（二輪車を含む）を不可とする	令和7年2月	➤ 西行きの旅行速度は、対策前と比べ、大きな変化がない [平均旅行速度] □：対策を実施した方向 <table><tr><th>方向</th><th>対策立案時</th><th>対策後</th></tr><tr><td>南行き（県道）</td><td>11.2km/h</td><td>11.0km/h</td></tr><tr><td>北行き（県道）</td><td>23.4km/h</td><td>23.3km/h</td></tr><tr><td>西行き（国道11号）</td><td>18.0km/h</td><td>17.4km/h</td></tr><tr><td>東行き（国道11号）</td><td>19.4km/h</td><td>18.1km/h</td></tr></table> 出典：ETC2.0プローブデータ 対策立案時（R5.4～R6.3平日 7時～19時） 対策後（R7.3～R7.4平日 7時～19時） ➤ 朝夕ピーク時において、主道路の交通容量が増加したため、交差点全体の通過交通量が増加 [朝ピーク（7,8時台）の交差点全体の交通量] [夕ピーク（17,18時台）の交差点全体の交通量] （台/2h）  交通需要が微増 （台/2h）  交通需要が増加 出典：交通量等調査結果 対策前（R6.10.22）、対策後（R7.5.27） ➤ モニタリングを継続	方向	対策立案時	対策後	南行き（県道）	11.2km/h	11.0km/h	北行き（県道）	23.4km/h	23.3km/h	西行き（国道11号）	18.0km/h	17.4km/h	東行き（国道11号）	19.4km/h	18.1km/h
	方向		対策立案時	対策後														
南行き（県道）	11.2km/h	11.0km/h																
北行き（県道）	23.4km/h	23.3km/h																
西行き（国道11号）	18.0km/h	17.4km/h																
東行き（国道11号）	19.4km/h	18.1km/h																
※道路利用者団体 要望箇所																		

※道路利用者団体
要望箇所

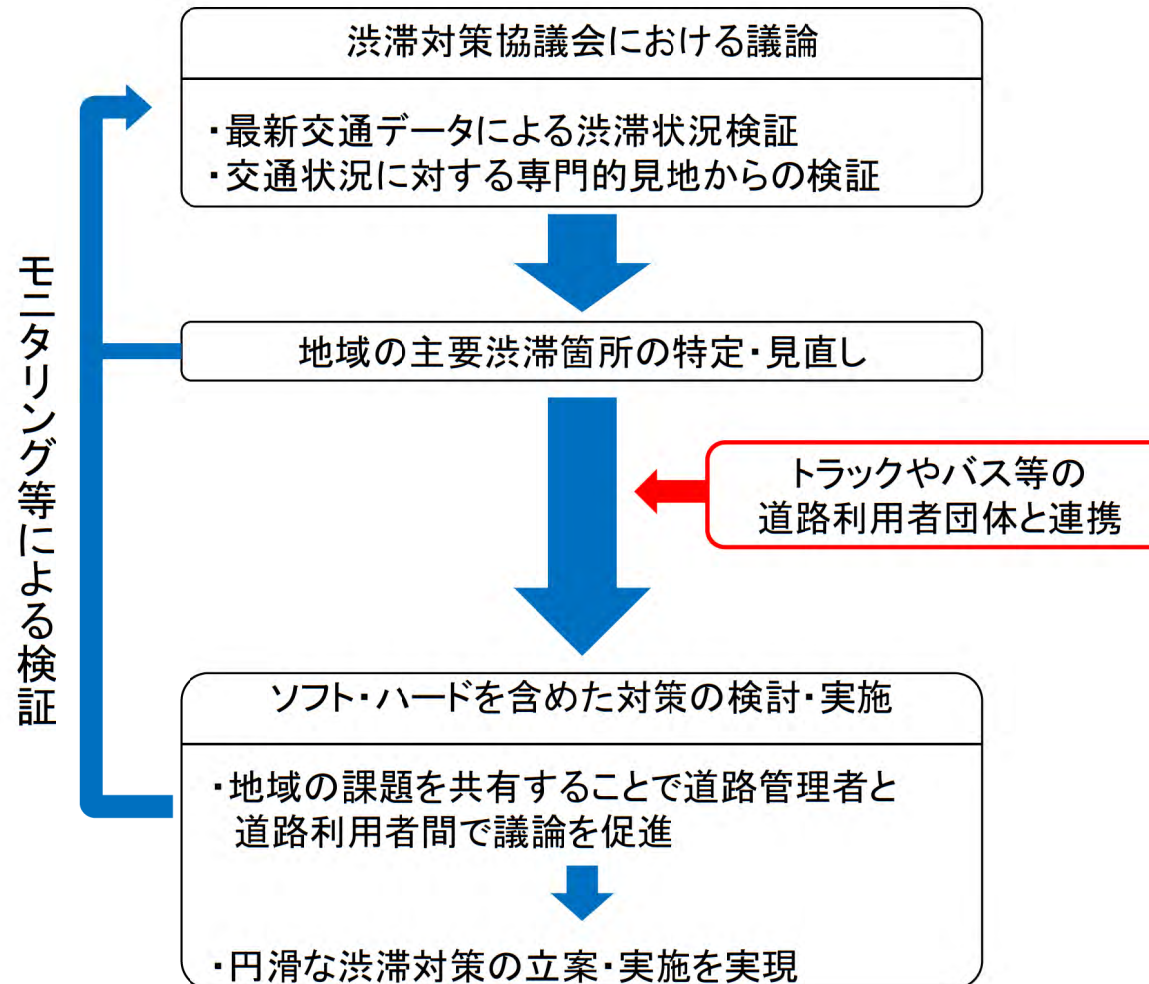


5. 新たな渋滞対策の検討

道路利用者団体との連携強化（平成29年度第2回渋滞対策協議会資料より再掲）

香川県渋滞対策協議会

- 渋滞対策協議会とバス・トラック・タクシー各協会の道路利用者団体との連携を強化し、利用者目線で対策箇所を特定するとともに、即効性のある渋滞対策を検討・実施する。



交差点渋滞対策箇所（令和6年度第2回渋滞対策協議会資料に追記）

香川県渋滞対策協議会

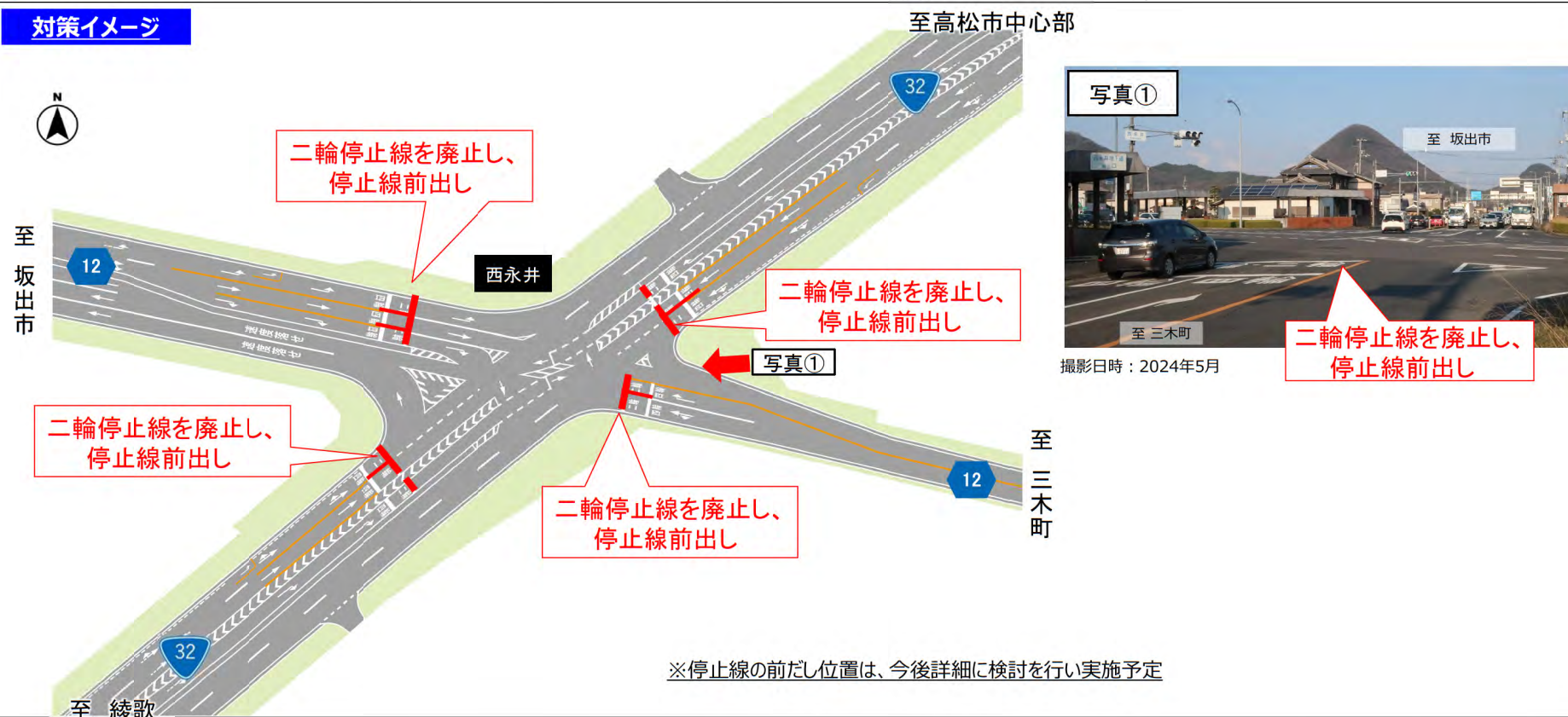
国道32号 ^{にしながい}西永井交差点の対策案

- 交通集中により、全方向の速度低下が発生。
- 対策案として、全方向停止線前出し（二輪停止線の廃止）を今年度を実施予定。
- 停止線前出しにより、サイクルあたりの捌け交通量の増加による全方向交通の円滑化を図る。

■ 渋滞要因と対策方針

	現状	現地踏査等より考えられる要因	課題	対策案	期待する効果
平日	全方向旅行速度低下。平日は、朝夕ピーク時、休日は9時以降の旅行速度の低下が顕著	交通の一時集中	ピーク時の交通量に対する交通容量不足	停止線の前出し（二輪停止線の廃止）	サイクルあたりの捌け交通量の増加

対策イメージ





6. WISENET2050の取り組み

- 社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会が『高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ』を公表したことを受け、国土交通省道路局では、この『中間とりまとめ』で掲げられたWISENET※の実現に向けて、今後取り組む具体的な政策をとりまとめた「WISENET2050・政策集」を作成。
- 「2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム（WISENET※）」の実現のための政策展開により、新時代の課題解決と価値創造に貢献。

※ World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETwork



重点課題： 国際競争力・国土安全保障・物流危機対応・低炭素化

WISENETの要点

- シームレスネットワークの構築
サービスレベル達成型の道路行政に転換、シームレスなサービスを追求
 - 技術創造による多機能空間への進化
国土を巡る道路ネットワークをフル活用し、課題解決と価値創造に貢献
- ▶ 自動物流道路（Autoflow Road）の構築



スイスで検討中の地下物流システムのイメージ
出典：Cargo Sous Terrain社HP

経済成長・物流強化

- 国際競争力強化のため、三大都市圏環状道路、日本海側と太平洋側を結ぶ横断軸の強化など、強靱な物流ネットワークを構築
- 物流拠点、貨物鉄道駅・空港・港湾周辺のネットワークの充実や中継輸送拠点の整備等、物流支援の取組を展開

地域安全保障のエッセンシャルネットワーク

- 地方部における生活圏人口の維持や大規模災害リスクへの対応に不可欠な高規格道路を「地域安全保障のエッセンシャルネットワーク」と位置づけ、早期に形成
- これまでの地域・ブロックの概念を超えた圏域の形成を支援



三陸沿岸道路（岩手県山田町）

交通モード間の連携強化

- カーボンニュートラル、省人化の観点から、海上輸送、鉄道輸送等との連携を強化し、最適なモーダルコンビネーションを実現
- バスタの整備・マネジメントを通じて、人中心の空間づくりや多様なモビリティとの連携などMaaSや自動運転にも対応した未来空間を創出



バスタの整備イメージ（山形県交通ターミナル）

観光立国の推進

- ゲートウェイとなる空港・港湾や観光地のアクセスを強化し、観光資源の魅力を向上
- オーバーツーリズムが課題となっている観光地をデータで分析し、ハード・ソフト両面において地域と連携した渋滞対策等の取組を推進



シェアサイクル導入の促進 高速道路料金割引の見直し

自動運転社会の実現

- 高速道路の電脳化を図り、道路と車両が高度に協調することによって、自動運転の早期実現・社会実装を目指す

〔2024年度新東名高速道路、2025年度以降東北自動車道等で取組開始、将来的に全国へ展開〕



車両と道路が協調した自動運転

低炭素で持続可能な道路の実現

- 道路ネットワーク整備や渋滞対策等により、旅行速度を向上させ、道路交通を適正化
- 公共交通や自転車の利用促進、物流効率化等により低炭素な人流・物流へ転換
- 道路空間における発電・送電・給電等の取組を拡大し、次世代自動車の普及と走行環境の向上に貢献
- 道路インフラの長寿命化等、道路のライフサイクル全体で排出されるCO₂の削減を推進

- 賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステムを構築するため、今後、サービスレベル達成型を目指し、シームレスなサービスが確保された高規格道路ネットワークを構築。
- 効果的・効率的なボトルネック対策を実施するためには、各地域の実情に応じたサービスレベルの設定や広域かつ面的な現状把握・課題の抽出、課題に対する的確な対策等が重要。

【シームレスネットワークの構築】

サービスレベル達成型を目指し、シームレスなサービスが確保された高規格道路ネットワークを構築

移動の現状の課題認識

- ・行政界や管理境でサービスレベルにギャップ
- ・暫定2車線区間等で速達性・定時性に課題
- ・特定時間帯・箇所の渋滞による生産性低下、環境負荷

移動しやすさ、強靱性（通行止めリスク）など、求められるサービスレベルを達成する
サービスレベル達成型を目指す

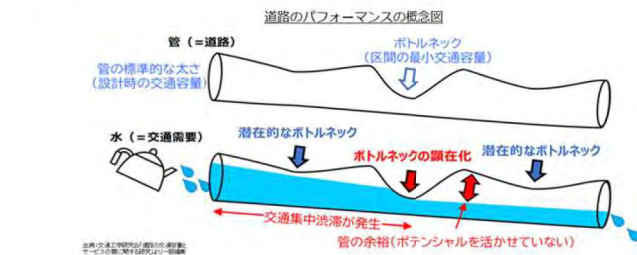


【ボトルネック対策】

時間的・空間的に偏在する交通需要や渋滞に対して、データを活用し、ボトルネック対策を効率的・効果的に実施し、高規格道路ネットワーク全体のサービス向上を実現します。

サービスレベルをデータで評価し、効率的・効果的なサービス向上を図ります。

- ・スムーズな時の旅行速度（ポテンシャル性能）
- ・実際の平均旅行速度（パフォーマンス性能）
- ・最短経路が使えない場合の迂回率（多重性）



「時間別・箇所別・方向別」のデータからパフォーマンスが低い箇所のメカニズムを分析します。

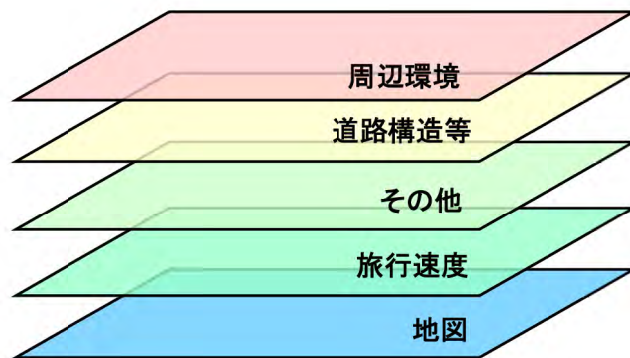
**各地域の実情に応じたサービスレベルの設定や
広域かつ面的な現状把握・課題の抽出、課題に対する的確な対策等が重要**

WISENET2050 香川県渋滞対策協議会の取り組み (令和6年度第2回渋滞対策協議会資料より再掲)

- 広域（香川県全体）かつ面的に、旅行速度と他の情報を重ね合わせた分析等を実施。
- 併せて、香川県の道路が目指すべきサービスレベルを検討。
- 上記を踏まえ、直轄国道における課題箇所の抽出、要因の詳細分析、対策の検討を実施。

●香川県の道路が目指すべきサービスレベルの検討

●香川県の交通ニーズなど課題箇所抽出に向けた分析



重ね合わせる情報の例

周辺環境：周辺市街地の人口、大規模施設、公共交通結節点 等

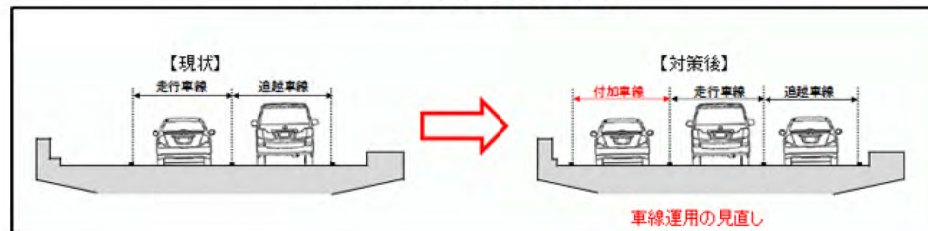
道路構造等：車線数、IC接続箇所、信号交差点数、
道路構造による渋滞回避困難箇所（橋梁・トンネル区間）、
法定速度、迂回路の有無 等



●優先的に改善が必要な箇所の抽出

●詳細な要因分析、対策の検討

対策例〈車線運用の見直し〉



出典：NEXCO中日本ニュースリリースより

対策例〈局所立体〉



出典：高崎河川国道事務所記者発表資料より

香川県の社会課題

県内総生産(名目)

2010年度→2020年度

1.03倍

〈世界〉1.27倍

2050年人口推計

人口(2020年=100)

約24%減

高齢化率

約3割▶約4割

交通事故

2023年(人口10万人当たり)
交通事故発生件数全国
ワースト6位

死者数

全国
ワースト11位CO₂排出量

道路利用

約1割

2013年度→2021年度
削減率

約28%減

その他特性

道路密度
大阪、東京、愛知に次ぐ

全国4位

大型小売店数
(人口10万人当たり)

全国1位

香川県内道路の課題

都市間連絡速度

高松市⇄丸亀市

約36km/h

高松市⇄さぬき市

約28km/h

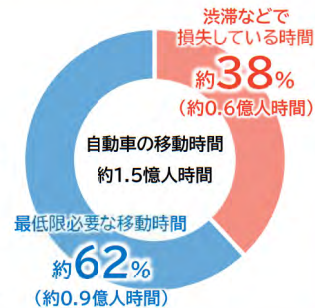
渋滞による時間ロス

香川県全体

約38%

〔県民の年間労働時間〕
約2.8万人分に相当

〈日本全体〉約41%



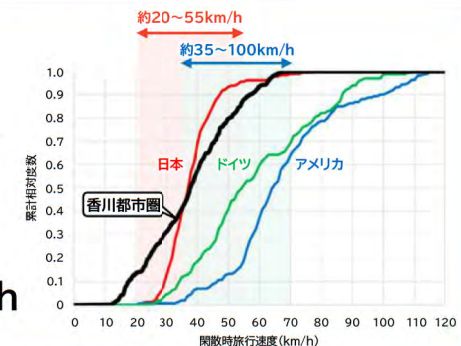
旅行速度(閑散時)の比較

香川都市圏

約20~55km/h

欧米諸国

約35~100km/h



- 香川県は全国最小の面積（1,877km²）の中に、全国第4位の道路密度。（1,023m/ km²）
- 高速道路網は100%整備済み、直轄国道は約5割が4車線以上（約83km/約172km）。
- 一方、市街地や東西地域の局部において、慢性的な渋滞による速度低下や事故率の高い区間が存在。
- 渋滞緩和や交通安全の確保、空港・I Cへのアクセス強化等に資する道路整備に課題。
- 検討対象路線は、香川県内の主要な幹線道路等を対象とする。

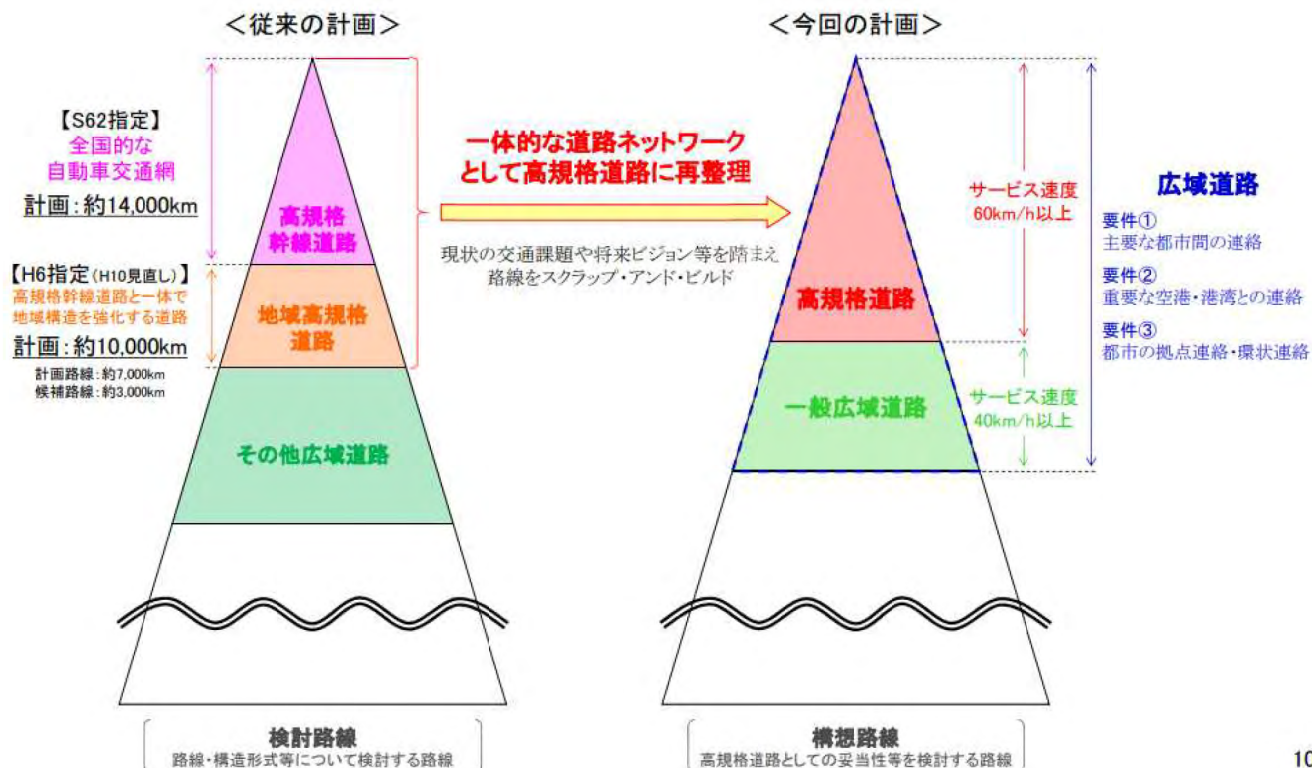


- 香川県全体の道路ネットワークにおけるサービスレベルの検討は、『高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ 参考資料』に示されている一体的な道路ネットワークとして求められるサービスレベル（高規格道路は60km/h以上、一般広域道路は40km/h以上）を基本とする。
- ただし、区間・箇所ごとに渋滞の要因や道路構造などは変わるため、課題箇所（区間）ごとに検討を進めていく。
- なお、道路構造や道路の機能、法定速度等を考慮しサービスレベルを設定していく。（参考資料 P 21～ P 29）

高規格道路ネットワークのあり方
中間とりまとめ 参考資料【R5.10.31】

地方ブロックごとに策定された広域道路ネットワーク計画の概要

- 広域道路として高規格道路と一般広域道路を位置づけ。また、今後必要な検討を進める構想路線も位置づけ。
- 広域道路のうち、高規格幹線道路や地域高規格道路など、より高いサービス速度が求められる道路を一体的な道路ネットワークとして高規格道路に位置づけ。



- 旅行速度と他の情報を重ね合わせた分析等を実施
- 総合的な評価を実施し、課題箇所を抽出

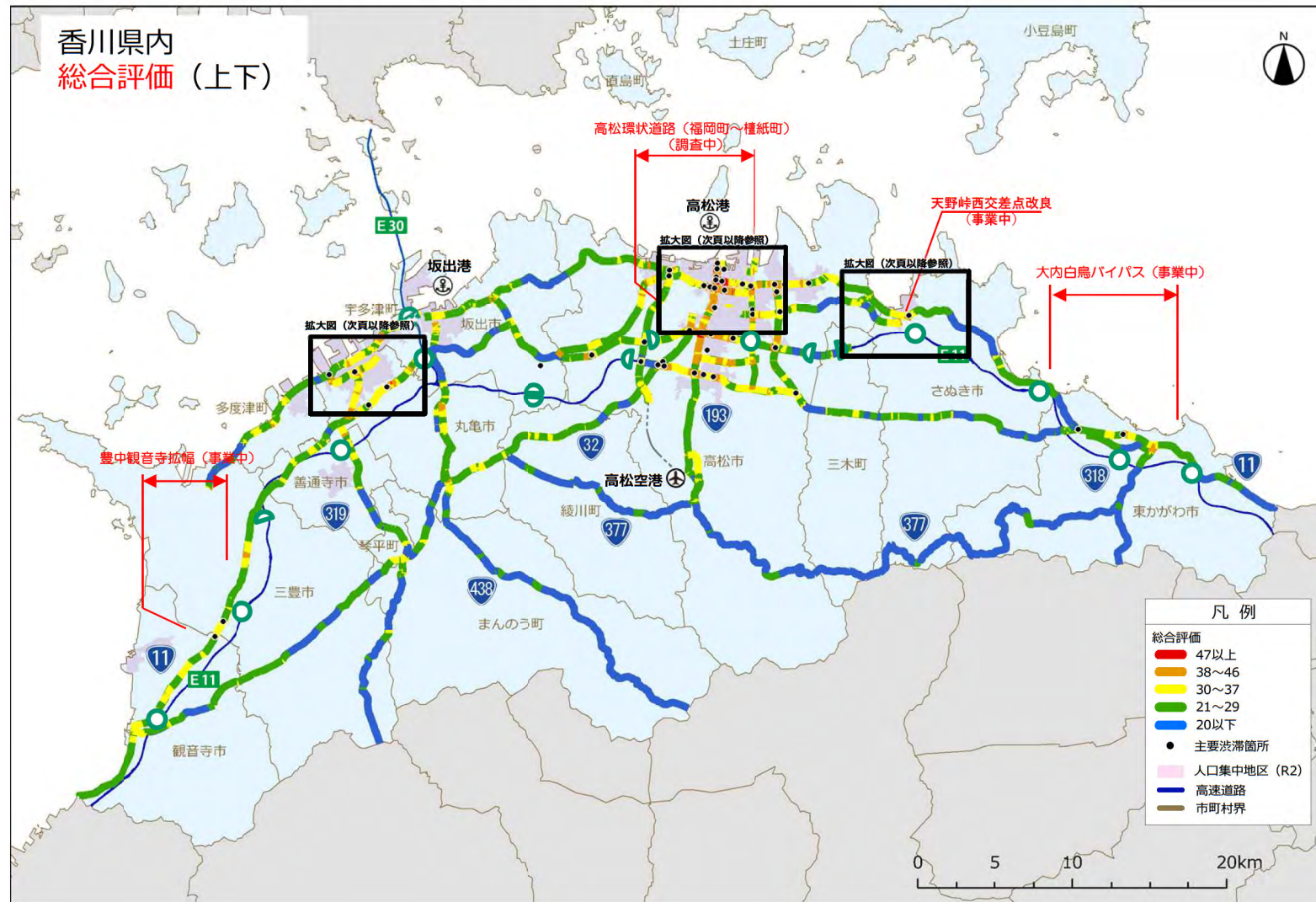
	評価点（11項目）
最大値	55点 悪
最小値	12点 良

※本協議会の議論を踏まえて、適宜ブラッシュアップをしていく。

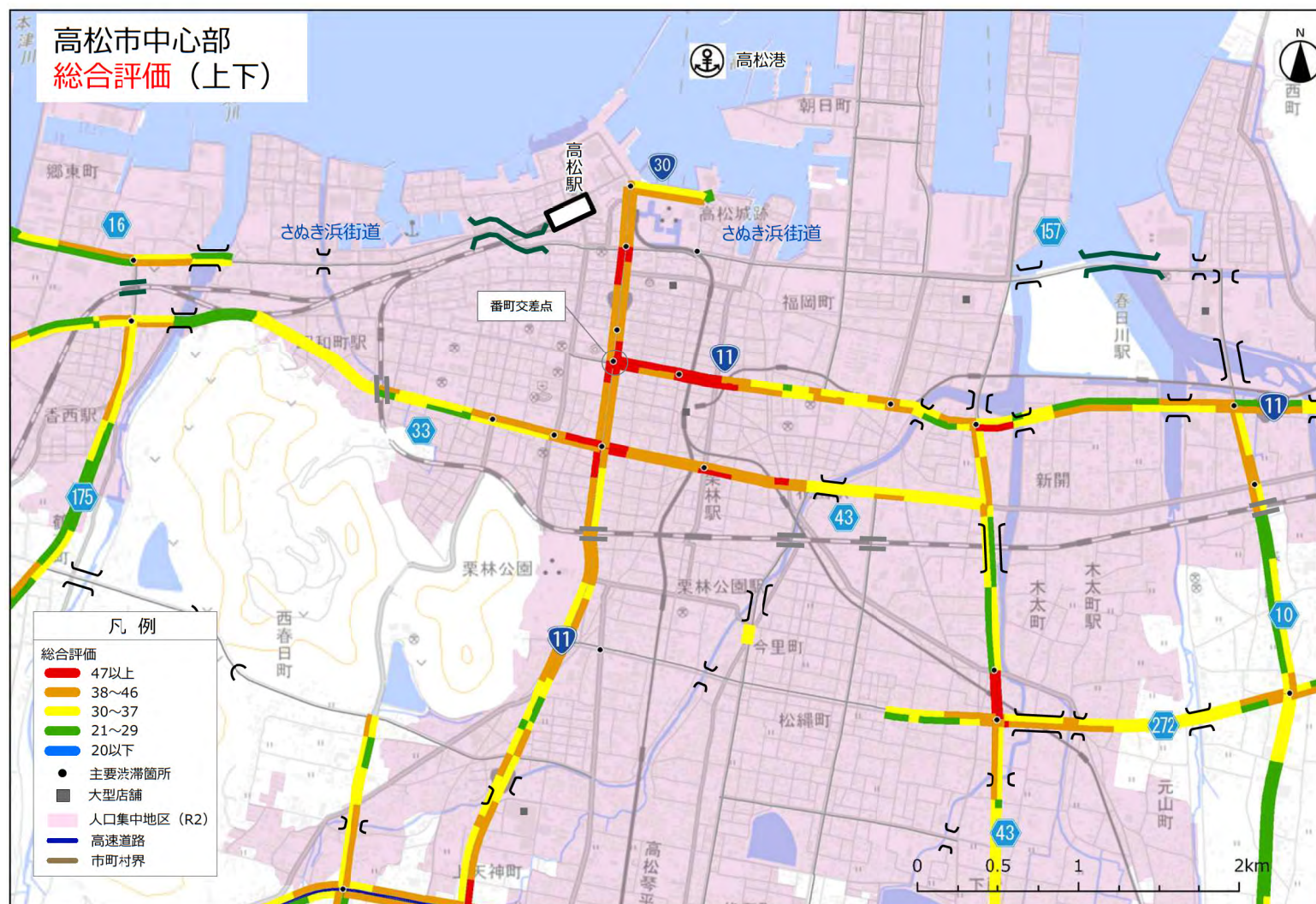
No.	指標	使用データ	評価基準（5点：悪 ← 1点：良）				
			5点	4点	3点	2点	1点
1	平日昼間12時間旅行速度	ETC2.0プローブ情報 (2025.3.1～2025.3.31)	20km/h以下	20～30km/h	30～40km/h	40～60km/h	60km/h以上
2	平日ピーク時旅行速度		20km/h以下	20～30km/h	30～40km/h	40～60km/h	60km/h以上
3	平日閑散時旅行速度		20km/h以下	20～30km/h	30～40km/h	40～60km/h	60km/h以上
4	休日昼間12時間旅行速度		20km/h以下	20～30km/h	30～40km/h	40～60km/h	60km/h以上
5	休日ピーク時旅行速度		20km/h以下	20～30km/h	30～40km/h	40～60km/h	60km/h以上
6	休日閑散時旅行速度		20km/h以下	20～30km/h	30～40km/h	40～60km/h	60km/h以上
7	混雑度	令和3年度 全国道路・ 街路交通情勢調査	1.75以上	1.25以上～1.75未満	1.0以上～1.25未満	1.0未満	0.5未満
8	信号交差点密度		7.5箇所/km～	5.0箇所/km～ 7.4箇所/km	2.5箇所/km～ 4.9箇所/km	～2.4箇所/km	
9	死傷事故率		100件以上/億台キロ	75～100件/億台キロ	50～75件/億台キロ	25～50件/億台キロ	25件未満/億台キロ
10	交通量（24時間）		4万台以上	3万台以上	2万台以上	1万台以上	1万台未満
11	1kmあたりの 渋滞損失時間	ETC2.0プローブ情報（2025.3） 令和3年度全国道路・街路交通情 勢調査一般交通量調査	180人・時間 /時・km以上	130人・時間 /時・km以上	80人・時間 /時・km以上	30人・時間 /時・km以上	30人・時間 /時・km未満

- 旅行速度や混雑度、信号交差点密度等の各評価指標を総合的に評価
- 香川県内の事業中・調査中以外の区間で、課題箇所が局所的に存在
- 事業中・調査中区間がなく、また、総合評価が高く、特に課題が顕著な丸亀地区に着目し分析

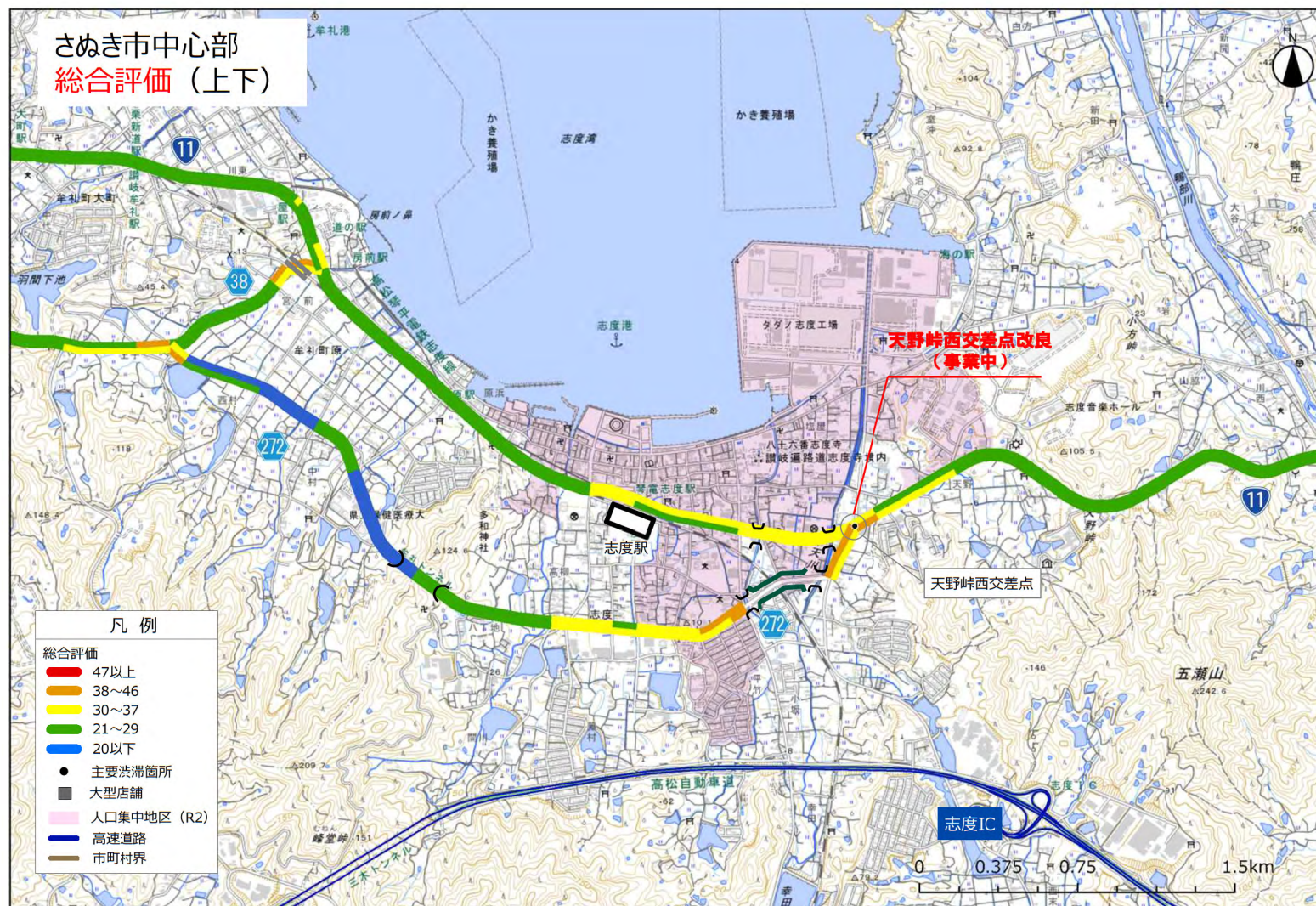
※本協議会の議論を踏まえて、適宜ブラッシュアップをしていく。



- 高松市中心部では、国道11号、国道30号の主要渋滞箇所周辺でサービスレベルの低下を確認
- 高松環状道路（福岡町～檀紙町）を調査中



- さぬき市中心部では、天野峠西交差点付近でサービスレベルの低下を確認
- 天野峠西交差点改良を事業中



- 平成30年5月22日（火）に香川県渋滞対策協議会エリア対策検討部会香川東部WGを開催。
- WGでは、高松市高松町～さぬき市津田町間を検討対象区間とし、検討対象区間の現況課題、事業中箇所の進捗状況を共有。
- 今後、各管理者が進めている事業の進捗報告、効果検証を行うとともに、その効果検証も踏まえたバイパス整備等の中・長期的な道路整備のあり方について、国や県などが連携して検討していくことで了承を得た。

■香川東部WGの開催結果概要

○開催日時

平成30年5月22日（火）10:00～11:30

○部会構成員

香川河川国道事務所、香川県土木部、香川県警察本部、西日本高速道路(株)四国支社

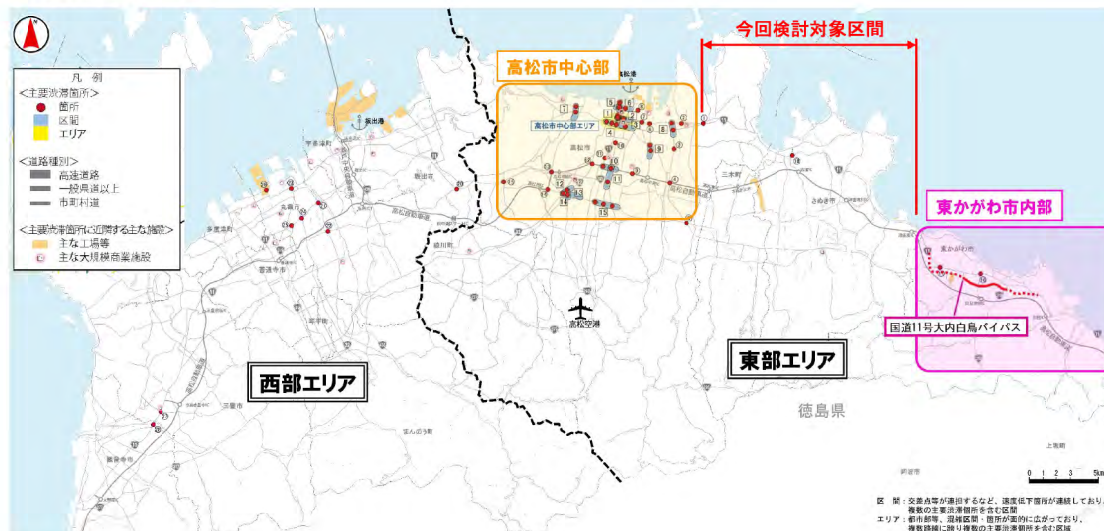
○開催結果概要

- ・高松市高松町～さぬき市津田町間を検討対象区間とすることについて了承
- ・検討対象区間の現況課題、事業中箇所の進捗について共有
- ・今後、各管理者が進めている事業の進捗報告、効果検証を行うとともに、その効果検証も踏まえたバイパス整備等の中・長期的な道路整備のあり方について、国や県などが連携して検討していくことで了承を得た

○部会開催時の様子



○検討対象区間



○今後のスケジュール

H30.3.5 香川県渋滞対策協議会
(香川東部エリアワーキング立ち上げを議論)

H30.5.22 香川東部エリアワーキング
(現況課題の共有、事業中箇所の進捗報告)

今後の進め方

【短期対策の実施】
・高松道：4車線化（H30年度）
・交差点改良（右折レーン設置等）

対策後の交通状況の評価

中長期対策
(バイパス等)の検討

更なる対策の検討

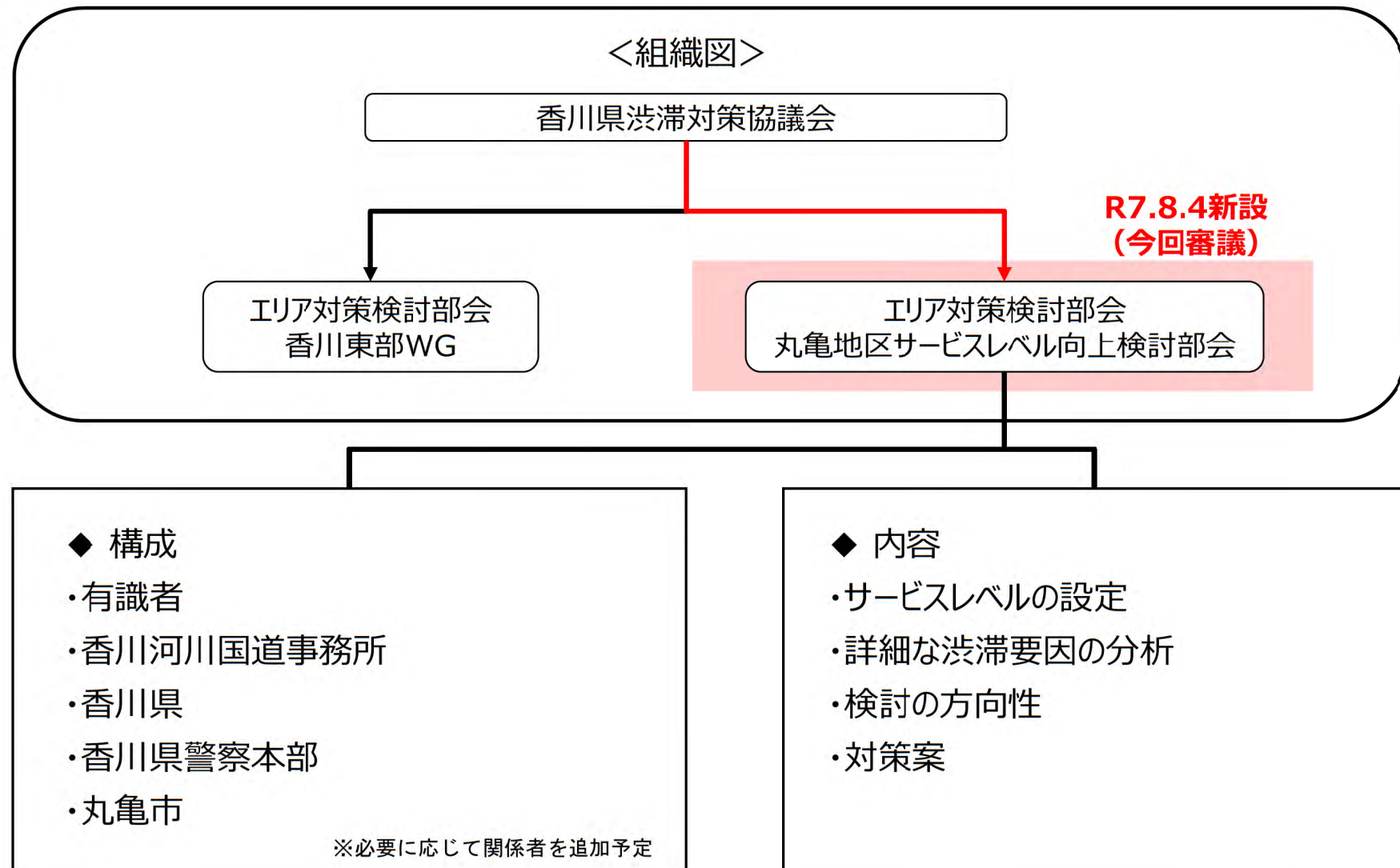
- 丸亀市中心部では、丸亀市役所付近や国道11号土器川渡河部周辺においてサービスレベルの低下を確認



局所渋滞対策の推進にむけた「丸亀地区サービスレベル向上検討部会」の設置

- 令和6年度 第2回渋滞対策協議会で、香川県においてWISENETに関する検討を進めることを確認。
- 本渋滞対策協議会に「丸亀地区サービスレベル向上検討部会」の設置することを提案。
- 「丸亀地区サービスレベル向上検討部会」では、丸亀地区における渋滞要因の詳細分析や対策の検討を予定。

<組織図>



丸亀地区サービスレベル向上検討部会 規約（案）

（名 称）

第1条 本会は、丸亀地区サービスレベル向上検討部会（以下「部会」という）と称する。

（目 的）

第2条 部会は、香川県内のシームレスネットワークの実現に向け、丸亀市の丸亀大橋周辺の機動的・面的な対策を推進するため、ビッグデータ等の活用により、求められるサービスレベルに対して著しい課題が生じている箇所の分析を行い、その結果に基づき、道路の機能向上を含む渋滞の緩和・解消を目的とした合理的な対策の検討を行い、ネットワークのサービスレベルの改善を図ることを目的とする。

（調整事項）

第3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を行う。

- （1）検討区間のサービスレベルの検討
- （2）道路状況や速度低下要因等の分析
- （3）課題整理
- （4）課題の解消に向けた対策の検討及び実施した対策のフォローアップ
- （5）その他

（構 成）

第4条 本部会の委員は、別表の委員で構成する。

（部 会）

第5条 部会には部会長を置き、部会長は国土交通省四国地方整備局香川河川国道事務所長とする。

- 2 部会長は、部会を統括し、部会を召集する。
- 3 部会長に事故あるときは、部会長があらかじめ指名したものが、その職務を代行する。
- 4 部会の構成は、別表のとおりとする。ただし、必要に応じ部会長が指名するものを委員及びオブザーバーとして参加させることができる。

（守秘義務）

第6条 委員は、個人情報など公開することが望ましくない情報を漏らしてはならない。また、その職務を退いた後も同様とする。

（事 務 局）

第7条 事務局は、国土交通省四国地方整備局香川河川国道事務所道路調査課に置く。

（細 則）

第8条 この規約に定めるもののほか、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）

施行 令和7年 8月 4日

別 表

香川県渋滞対策協議会 丸亀地区サービスレベル向上検討部会
委 員

所 属 ・ 役 職	備 考
香川大学 名誉教授	
香川大学 創造工学部 創造工学科 准教授	
四国地方整備局 香川河川国道事務所 事務所長	部 会 長
香川河川国道事務所 副所長	
〃 道路調査課長	
〃 道路管理第二課長	
香 川 県 土 木 部 道 路 課 長	
〃 都市計画課長	
丸 亀 市 都市整備部 建 設 課 長	
香川県警察本部 交 通 部 統括参事官兼交通企画課長	
〃 交通規制課長	
〃 交通管制官	

局所渋滞対策事業の概要

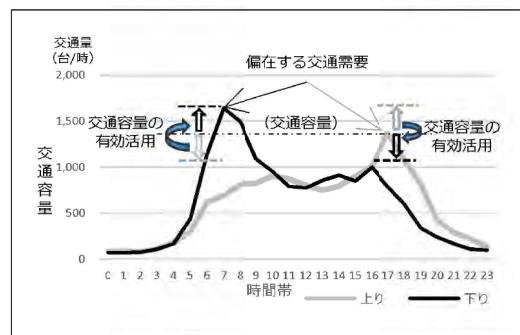
シームレスネットワークの実現に向けたパフォーマンス・マネジメントの展開を目的とし、サービスレベルの低下要因となっている箇所に対して機動的・面的な対策を推進するため、局所渋滞対策事業を創設。

【目的】

ビッグデータ等の活用により、求められるサービスレベルに対して著しい課題が生じている箇所の分析を行い、その結果に基づき、道路の機能向上を含む渋滞の緩和・解消を目的とした合理的な局所改良を実施することでネットワークのパフォーマンス改善を図る

【分析・評価】

ETC2.0等のビッグデータやICTを活用し、求められるサービスレベルに対する実際のパフォーマンスの分析・評価や渋滞要因の推定を実施



▲時間別・箇所別・方向別のデータ分析

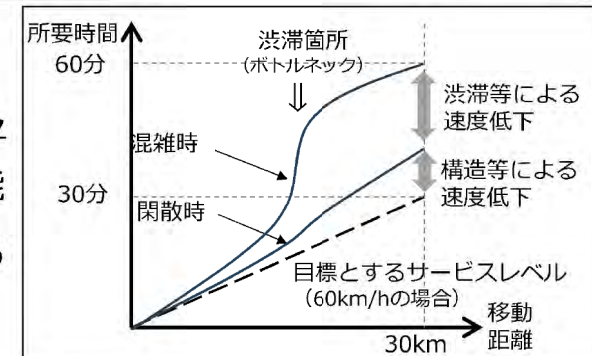
【対策】

車線運用の変更など従来の手法に加え、2+1車線化など、要因に即した効率的・効果的な新たな対策※を柔軟に実施



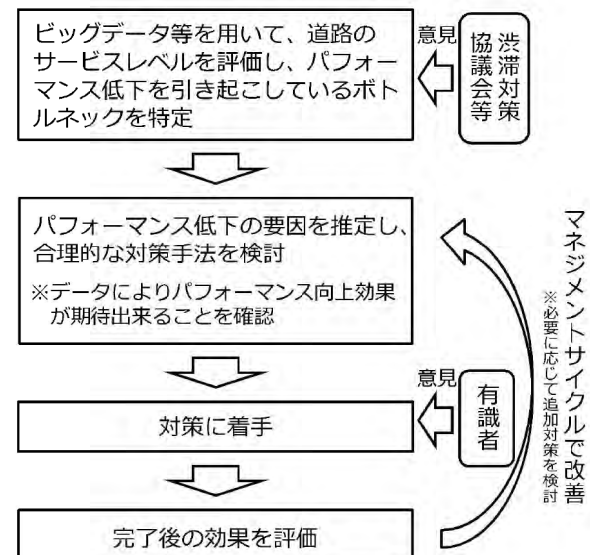
▲新たな対策の事例

※この他、セブラ帯設置、追加ランプ、直行方向の交差点立体化など既存の対策手法にとらわれず検討



▲道路のサービスレベル分析のイメージ

【事業の流れ】



※令和7年度道路関係予算概要より



7. 災害時における交通マネジメント

検討の方向性（令和5年度 第1回渋滞対策協議会での意見を踏まえて更新）

香川県渋滞対策協議会

- 近年の激甚化・頻発化する災害に対し、円滑な交通を早期に確保するため、常時から交通マネジメント体制の構築が必要。
- R7年度は、「事前周知の実施」、「情報の収集・共有・提供の方法の検討」に加えて、発災時における渋滞緩和や交通手段の確保を目的として「迂回路や代替交通手段の検討」を実施する。

背景

- 近年、大地震や集中豪雨等による局所的な災害が多発し、渋滞の発生などにより住民生活が停滞。
- 四国地域でも、発災時に円滑な交通を早期に確保するため、常時から交通マネジメント体制の構築が必要。

渋滞協の動き

- 令和元年度第2回渋滞対策協議会において
規約を改正（R2.2.19）

規約第2条 目的

- 「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」を追加。

今後の検討の方向性（案）

検討項目（案）

① 自然災害リスク分析（豪雨、地震など）の確認、脆弱箇所の把握、対象とする道路の検討、事前周知

② 情報の収集・共有・提供の方法
・必要な交通データの共有、協力のルール
・情報提供に係るタイミング、内容、媒体 等

③ 迂回路や代替交通手段の検討
・広域迂回路の確保
・代替交通手段の早期確保に向けた役割の明確化 等

令和4年度

令和5年度

令和6年度

令和7年度

令和8年度以降



7. 災害時における交通マネジメント 事前周知の実施

43

香川県渋滞対策協議会

- 昨年度、災害発生直後に住民が適切な経路で避難するため、「かがわ防災フェスタ」にて、香川県における災害リスク等の事前周知を行った。
- 今年度もイベント等で、香川県における災害リスク等の事前周知を行う予定。

■昨年度参加したイベント

- イベント主催者：香川県
- 開催日時：令和6年9月28日（土）10:00～15:00
- 会場：香川県消防学校 香川県防災センター

出展したブースに
約700人が来場

■今年度の予定

- イベント主催者：香川県
- 開催日時：未定
- 会場：香川県消防学校 香川県防災センター（予定）

■展示したパネル（昨年度）

災害時の交通を円滑に！

災害による道路の被害（一例）

災害により、がれきや土砂の堆積等の表面的な被害から、橋梁の破損や道路の流出、道路の発生等、構造物が破壊することにより復旧に時間を要する被害が生じます。

洪水浸水による被害	土砂災害による被害	津波浸水による被害	液状化による被害
がれきの堆積	土砂の堆積	橋梁の破損	段差の発生
道路の流出	道路の破損	道路の流出	マンホールの浮き上がり

災害後に起こる交通事象

災害発生後、道路の被害や交通の混乱が生じ、避難や物資の搬送に支障をきたす可能性があります。

災害発生時の交通例

災害発生時の交通例（例）

災害発生時の交通例（例）

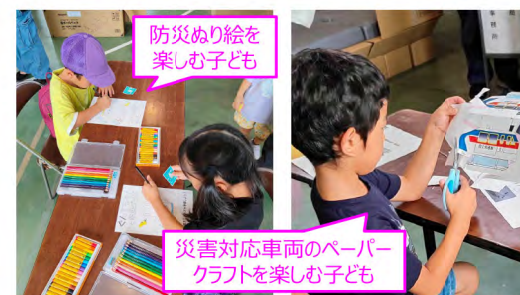
身近な災害リスクを知ろう

災害発生時のリスクを把握し、適切な対応を行うことが重要です。

重ねるハザードマップ

災害発生時のリスクを把握し、適切な対応を行うことが重要です。

■出展したブースの様子（昨年度）



香川県渋滞対策協議会

では、平常時の渋滞対策に加えて、災害時の交通を円滑化するための対応についても検討しています。

香川県渋滞対策協議会って
どんなことをしているの？

香川県渋滞対策協議会は、香川県の道路における移動時間の短縮、公共交通の定時性向上、自動車から排出されるCO₂の削減を図るとともに、災害発生時に交通マネジメントを行うことを目的としています。

香川県渋滞対策協議会では、平成24年度に最新の交通データ等を基に主要渋滞箇所を特定しました。特定した主要渋滞箇所については、地域の課題を共有し、道路管理者・道路利用者（地域住民、トラック・タクシー・バス協会等）間での協議を行い、交通渋滞などの渋滞対策の立案・実施を行っています。

出典：令和5年度第1回香川県渋滞対策協議会資料より抜粋

香川防災ナビゲーションは、こちらからチェック！

香川防災ナビゲーションは、こちらからチェック！

香川県の災害リスク

香川県の災害リスクを把握し、適切な対応を行うことが重要です。

香川県の災害リスクを把握し、適切な対応を行うことが重要です。

かがわ防災フェスタ2024

参加無料！
来場者プレゼントあり！

9.28（土）
10:00～15:00
in

香川県消防学校 香川県防災センター

「情報の収集・共有・提供の方法」の検討について

(令和6年度 第2回渋滞対策協議会資料より再掲) 香川県渋滞対策協議会

- 近年の災害時交通マネジメント実施事例として、平成30年7月豪雨（広島）、令和4年8月1日から6日の前線による大雨（福井）、令和6年能登半島地震（石川）などが挙げられる。
- またこれらの事例において、実施された情報収集項目としては、復旧工事進捗、速度、交通量、公共交通の利用者数・所要時間、広報媒体へのアクセス数などがある。
- 今後は、これらの情報を共有する方法の検討を進めていく。

■近年の災害時交通マネジメント実施事例

No.	災害分類	発生日時	災害名	場所	実施事務所
1	豪雨	H30.6.28～ H30.7.8	平成30年7月豪雨	広島・呉・東広島都市圏	広島国道
2	豪雨	R4.8.1～ R4.8.6	8月1日から6日の前線による大雨	北海道、東北地方、北陸地方を中心	福井河川国道
3	地震	R6.1.1	令和6年能登半島地震	石川県能登	金沢河川国道

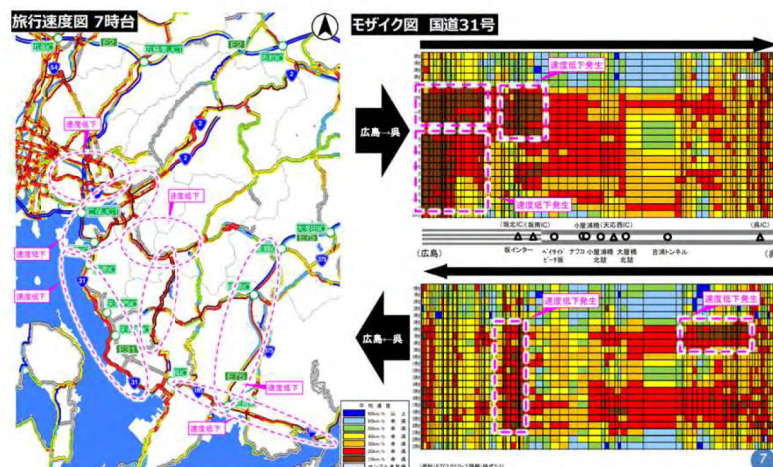
事例より
整理



■災害時交通マネジメントにおいて必要となる情報収集項目

No.	情報収集項目	目的
1	復旧工事進捗	復旧目途把握
2	速度	走行可能箇所把握 ボトルネック把握 対策効果検証
3	交通量	通行状況把握 ボトルネック把握 対策効果検証
4	渋滞長	通行状況把握 ボトルネック把握 対策効果検証
5	公共交通の利用者数	対策効果検証
6	公共交通の所要時間	通行状況把握 対策効果検証
7	広報媒体へのアクセス数	広報効果の検証

■災害時の旅行速度を収集・整理した事例



出典：広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会 中間とりまとめ（資料編）

今後は、これらの情報の
収集方法及び周知（共有・提供）方法の
検討を進めていく

7. 災害時における交通マネジメント 「迂回路案内等」の検討について

45

香川県渋滞対策協議会

- 他事例において、迂回案内や代替路の手段として高速道路の活用（無料措置や割引、クーポン配布等）を用いた迂回路の設定が実施されている。
- 他事例を踏まえ、香川県の災害リスクと交通状況を考慮した迂回路案内等の検討を進める。

■近年の災害時交通マネジメント実施事例

No.	災害分類	発生日時	災害名	場所	実施事務所	主な不通区間	迂回手法	迂回路
1	地震	H28.4.14 H28.4.16	平成28年 熊本地震	熊本県	九州地方整備局	九州自動車道 (植木IC～八代IC)	広域迂回案内	国道3号の渋滞回避のため 国道501号への案内を実施
2	豪雨	H30.7.6	平成30年 7月豪雨	広島県	広島国道事務所	広島呉道路 国道31号	山陽道の料金半額	山陽道（広島IC～高屋JCT・IC間半額） 広島呉道路
3	豪雨	R4.8.1 ～ R4.8.6	8月1日から 6日の前線 による大雨	福井県	福井河川 国道事務所	国道8号	代替路（無料）措置 広域迂回案内	北陸道・舞鶴若狭道 (武生IC～木之本IC・若狭美浜IC) 国道476号への迂回案内
4	交通事故	R5.9.5	令和5年9月山 陽道トンネル内 火災事故	兵庫県	姫路河川 国道事務所	山陽自動車道下り (播磨JCT～赤穂IC)	アプリクーポン500円分 配布による迂回促進 広域迂回案内	中国道 (神戸JCT～山口JCT)
5	地震	R6.1.1	令和6年 能登半島地震	新潟県	高田河川 国道事務所	国道8号 上越市茶屋ヶ原地先	代替路（無料）措置	北陸道・上信越道 (能生IC～上越IC・上越高田IC)

■平成30年7月豪雨（広島）



出典：広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会
中間とりまとめ（資料編）

■令和4年8月1日から6日の前線による大雨（福井） ■令和6年能登半島地震



出典：福井県災害時交通マネジメント検討会 第3回検討会資料



出典：高田河川国道事務所 記者発表資料

香川県の
災害リスクと
交通状況
を踏まえた
迂回路案内等
の検討

※本協議会で迂回路を設定
するものではない。

- ## ■近年の災害時交通マネジメント実施事例

■平成30年7月豪雨（広島）

■令和4年8月1日から6日の前線による大雨（福井）

香川県の
公共交通
を踏まえた
代替交通手段
の検討

令和7年度 第1回 香川県渋滞対策協議会

目次

【議題】 通勤パス社会実験の状況について（NEXCO西日本）

令和7年8月4日

1. 現行の平日朝夕割引について

1-1 現行割引の主な課題と見直しの方向性

- 現行の割引制度については、これまで社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会において議論されてきた
- 令和3年8月4日付けで公表された「中間答申」において、以下のとおり主な課題と見直しの方向性が提言された

「中間答申」で示された主な課題と見直しの方向性

割引	現行の料金割引の主な課題	見直しの方向性
平日朝夕割引	勤務形態の多様化に未対応／通勤時間帯の一部高速道路の混雑	割引適用時間帯の柔軟化／通勤者の利用促進等の目的検討
深夜割引	割引適用待ち車両の滞留／運転者労働環境の悪化	割引適用時間帯の拡大／適用時間帯の走行分を対象
休日割引	繁忙期等の渋滞激化／より効果的に観光需要を喚起する必要	繁忙期等に割引を適用しない／観光周遊等を対象とした割引の拡充
大口・多頻度割引	一層の物流等支援の必要性／公平性の確保	現下の経済状況を踏まえた拡充と、原因者負担の公平性の観点からの縮小の両面について、引き続き検討
マイレージ割引	利用者の実感が薄い	民間ポイント制度も参考に検討

※ 国土幹線道路部会 中間答申のポイント（料金制度など）より抜粋

2. 通勤パスの試行について

2-1 見直しの方向性を踏まえた試行概要

- 中間答申での課題と見直しの方向性を踏まえて、令和5年度からNEXCO中日本管内の石川県で試行を開始
- 令和6年度から香川県においても試行を開始

＜中間答申での課題と見直しの方向性を踏まえた新たな割引案＞

項目	現行の平日朝夕割引	通勤パス（2024年度）
割引適用日時	平日 6～9時・17～20時 6時 9時 17時 20時 6時 6時 9時 17時 20時 6時 ■：現行の平日朝夕割引で割引適用となる時間帯（平日の6時～9時、17時～20時）	全日 24時間 6時 9時 17時 20時 6時 6時 9時 17時 20時 6時 ■：見直し割引案で割引適用となる時間帯（全日の24時間）
割引率の概要	1か月毎の利用回数に応じて割引 1～4回 割引なし 5～9回 30%割引 10回以上 50%割引	・20回分のパスを10回分の料金で事前購入 ・パス残額内は10回分の料金で20回分まで利用可能（最大50%割引） ・パス残額外となる21回目以降の利用は50%割引 ・通勤パスの対象走行は休日割引や深夜割引の適用対象外 ・通勤パスの申込期間中は、割引適用区間の内容にかかわらず平日朝夕割引の適用対象外
割引適用方式	ETCマイレージサービスによるマイレージポイントの後日還元	・パス残額内は事前購入による残高管理 ・パス残額外は後日割引
割引適用区間	全国の地方部の高速道路で100km以内のIC区間	一部区間で事前にパスを購入したIC区間
割引対象車種	全車種	軽自動車等および普通車
1日の利用回数上限	朝夕それぞれ1回まで	時間帯の制限なしで3回まで

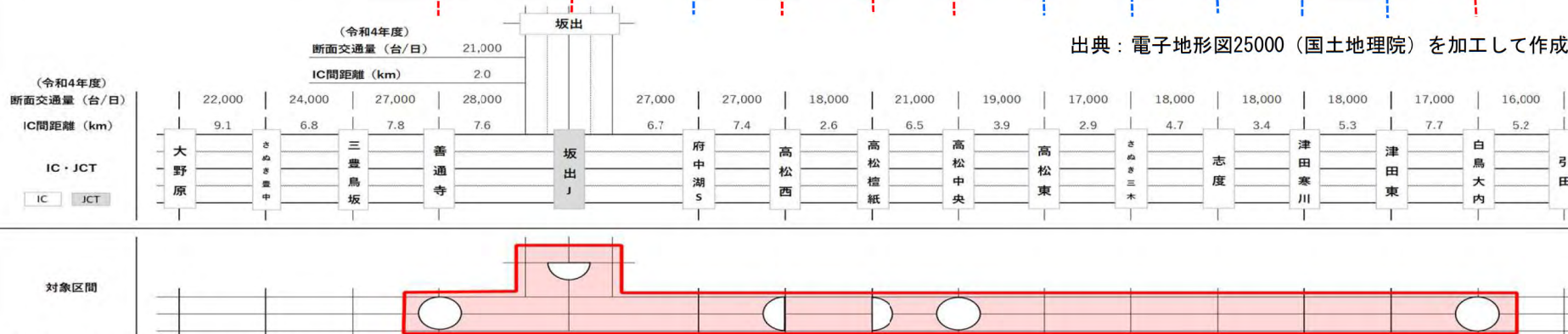
2. 通勤パスの試行について

2-2 試行区間について

- 高松道 白鳥大内IC、高松中央IC、高松檀紙IC、高松西IC、坂出ICおよび善通寺ICの各IC間 ※ただし、瀬戸中央自動車道と連続して走行する場合は、瀬戸中央自動車道の通行料金が別途必要となります。
- 県庁所在地最寄りICである高松中央ICを起点に、一般道利用からの転換が期待でき、交通量が多いICを対象ICとする。高松市中心部⇄高松市外の通勤を主なターゲットとし、渋滞が見受けられる並行国道からの転換を図る。



出典：電子地形図25000（国土地理院）を加工して作成



○は対象走行となる出入ICを表す

※ □から2ICを選択し、その区間内に含まれるIC間の相互交通が対象走行となる

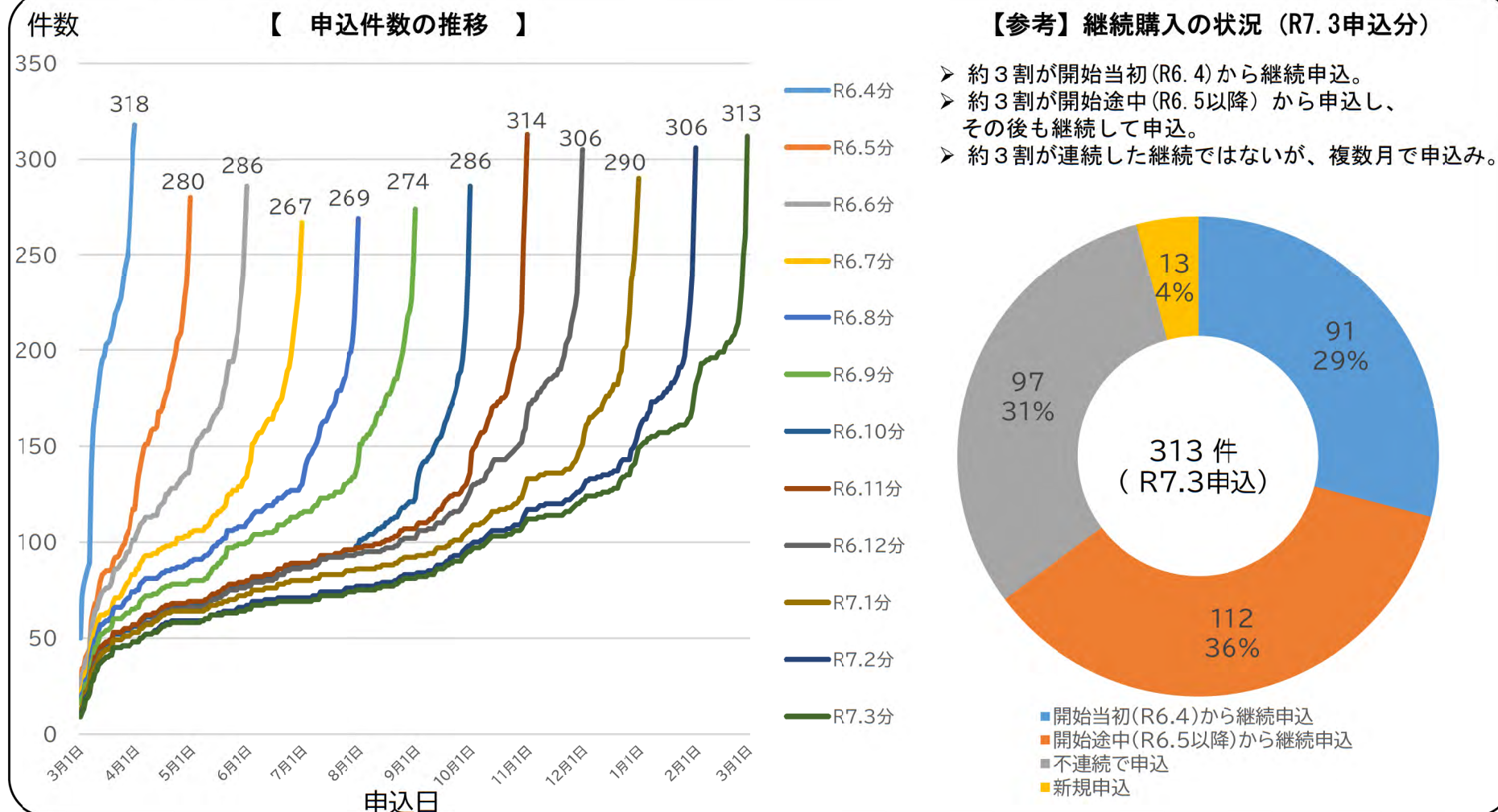
※高松西ICは善通寺IC・坂出ICとのIC間の相互交通のみ利用可能、高松檀紙ICは高松中央IC・白鳥大内ICとのIC間の相互交通のみ利用可能

3. 通勤パス試行実施の状況 < 申込件数の状況① >

- R6年度の通勤パス申込件数は3,509件（約290件/月）。
- R7.3月申込者の約3割が開始当初（R6.4）から12か月連続で申込している。

< 申込件数の状況 >

R6年度 集計



3. 通勤パス試行実施の状況 < 申込件数の状況② >

- 申込区間は、善通寺IC・坂出ICと高松市内（高松中央IC・高松西IC）区間の申込が多く
全申込件数の約6割を占める。

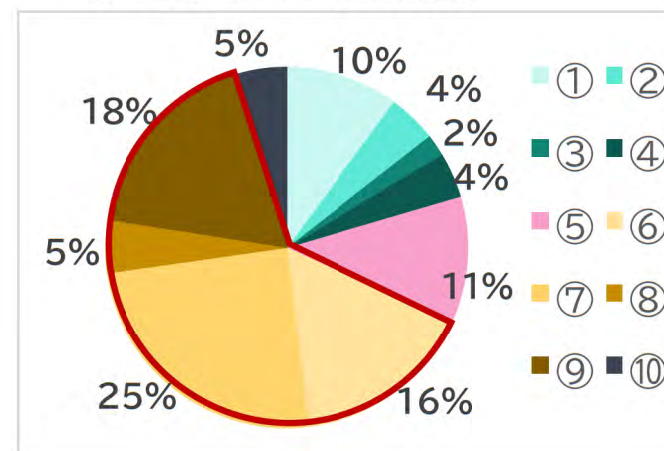
< 申込区間別の状況 >

【 区間別 申込件数 】

R6年度集計

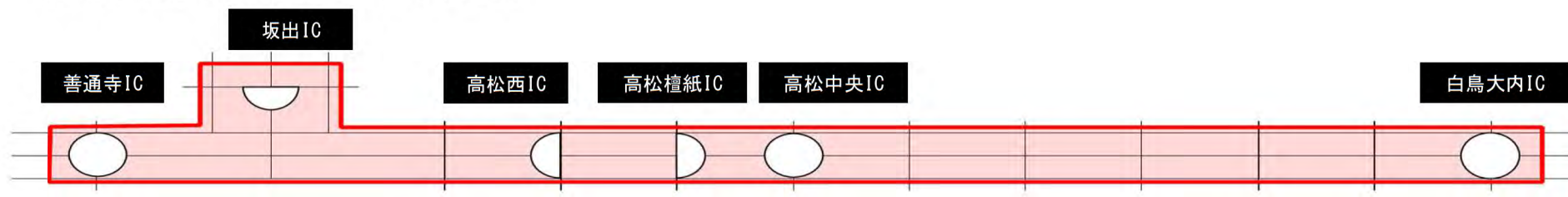
申込区間	2024年									2025年			総計
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	
① 白鳥大内IC～高松中央IC	30	29	27	27	24	26	28	32	34	34	32	32	355
② 白鳥大内IC～高松檀紙IC	15	13	13	14	13	11	11	13	11	12	12	14	152
③ 白鳥大内IC～坂出IC	9	5	5	4	4	5	5	6	6	6	8	6	69
④ 白鳥大内IC～善通寺IC	12	10	13	13	10	11	12	12	12	12	12	12	141
⑤ 高松中央IC～高松檀紙IC	38	32	34	29	30	30	32	36	34	33	36	34	398
⑥ 高松中央IC～坂出IC	57	49	45	40	47	46	43	47	53	44	49	54	574
⑦ 高松中央IC～善通寺IC	75	67	70	66	66	68	71	79	73	72	76	80	863
⑧ 高松西IC～坂出IC	18	12	15	10	11	12	14	14	16	16	14	15	167
⑨ 高松西IC～善通寺IC	49	51	50	48	46	53	57	62	54	51	56	54	631
⑩ 坂出IC～善通寺IC	15	12	14	16	18	12	13	13	13	10	11	12	159
総計	318	280	286	267	269	274	286	314	306	290	306	313	3509

【 区間別の申込件数割合 】



坂出・善通寺方面⇄高松市内
の申込が **約6割**

(参考) 通勤パス対象区間及びIC 位置図



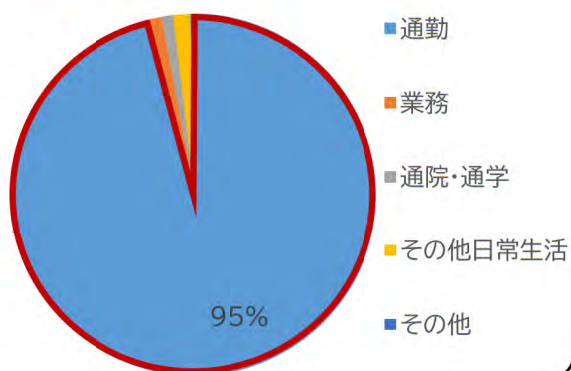
3. 通勤パス試行実施の状況 < 申込時アンケートの結果 >

- 申込時点における利用目的は9割以上が「通勤」。また約6割が「高速道路利用が増加」する見込みと回答。
- また申込者の約1割が、通勤パス試行により高速道路を利用するようになる想定。

< 申込時 アンケート結果 > ※全申込件数3,509件のアンケート結果を集計（R6年度集計）

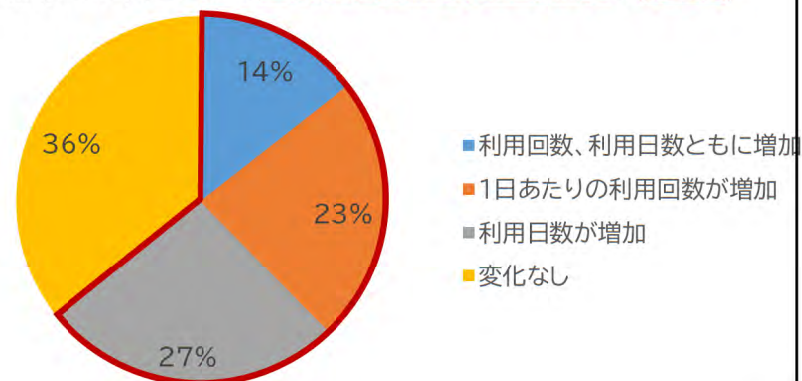
【 通勤パスの利用目的 】

- 「通勤」が9割以上を占める



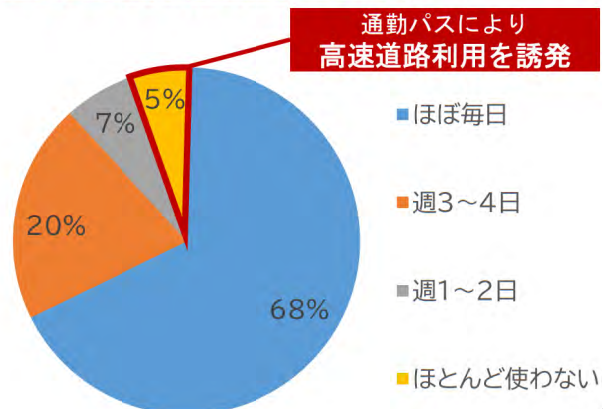
【 通勤パスによる高速道路利用計画（予定）の変化 】

- 通勤パス申込により「高速道路の利用が増加」が約6割



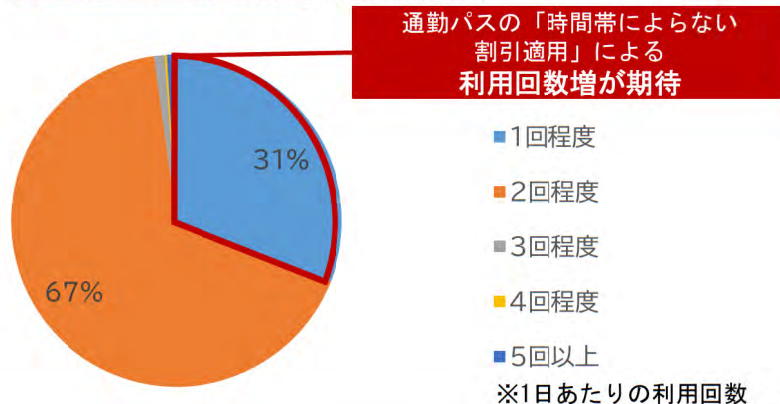
【 普段の高速道路 利用頻度 】

- 「ほぼ毎日」が約7割
- 「ほとんど使わない」が約1割



【 普段の高速道路 1日あたりの利用回数 】

- 約7割が「2回」利用（往復と想定）
- 約3割が「1回」利用（片道と想定）



3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者の利用状況① (R7.3)>

- 利用者あたり、平均31(回/月)利用しており、約9割が20回以上の利用
- 通勤パス申込後、高速道路の利用が全体的に増加。朝夕は1.8倍以上と顕著に増加。

< 通勤パス利用者の利用状況 >

【 1ヶ月あたりの利用状況 (申込区内) 】

➢ 1利用者あたり、平均31回/月 利用

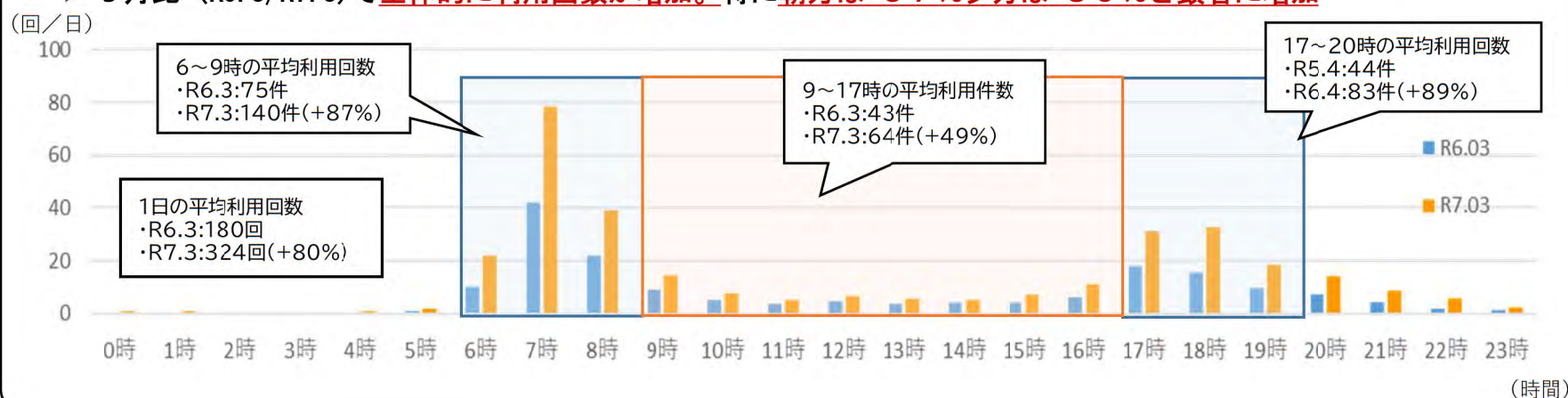
20回以上:272ユーザー(89%)



約9割の利用者が
通勤パスの
最大割引率(50%)
適用

【 時間帯別の利用状況 (走行記録より集計) 】

➢ 3月比 (R6.3/R7.3) で全体的に利用回数が増加。特に朝方は+87%夕方は+89%と顕著に増加

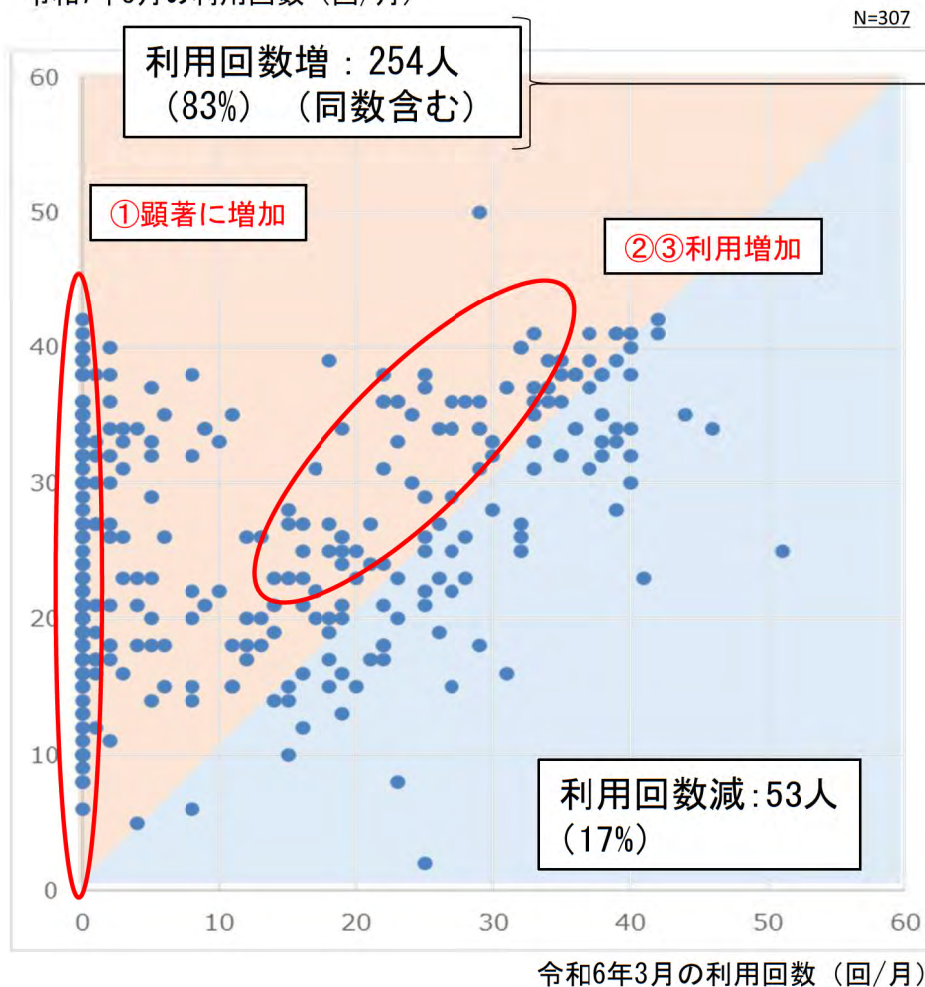


3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者の利用状況② (R7.3)>

- 前年同月（社会実験前）の高速道路利用回数と比べて、平日利用回数の増加は8割以上
- 通勤パスをきっかけに、高速道路の新規利用者（①）のほか、往復利用に拡大した利用者（②）や利用時間帯が多様化した利用者（③）が確認された

【3月利用者の前年3月利用との比較（平日）】

令和7年3月の利用回数（回/月）



【平日の高速道路利用における利用傾向の変化】

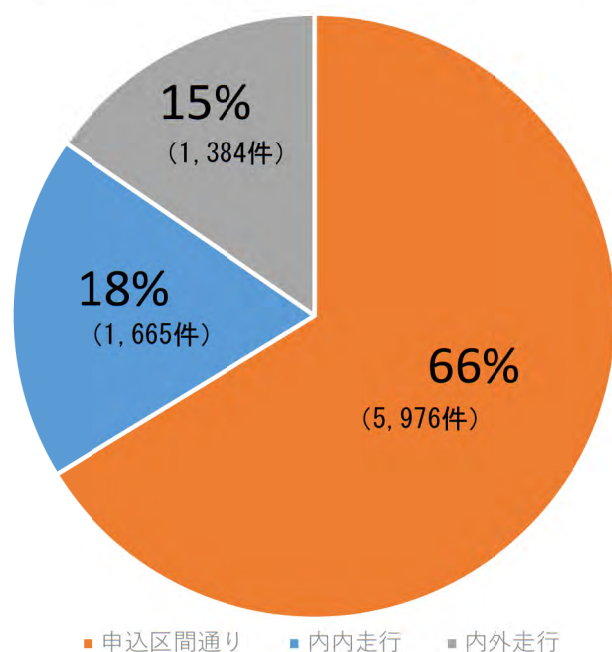
	変化した内容	利用者数
①	高速道路の利用が顕著に増加 (通勤パス導入前は平日の高速利用が僅少) (利用回数：回) (当該ユーザーのサンプル) 利用回数が大幅に増加 00 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 (入口時間:時)	84
②	往路のみの利用が往復利用に拡大 (通勤パス導入前は朝のみ高速道路を利用する傾向) (利用回数：回) (当該ユーザーのサンプル) 帰宅での利用が大幅に増加 00 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 (入口時間:時)	23
③	平日の多様な時間帯に利用傾向が変化 (通勤パス導入前は平日朝夕時間帯メインの利用) (利用回数：回) (当該ユーザーのサンプル) 日中や夜間の利用が増加 00 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 (入口時間:時)	12

※このほか、前年比で利用回数が微増の利用者が約140名

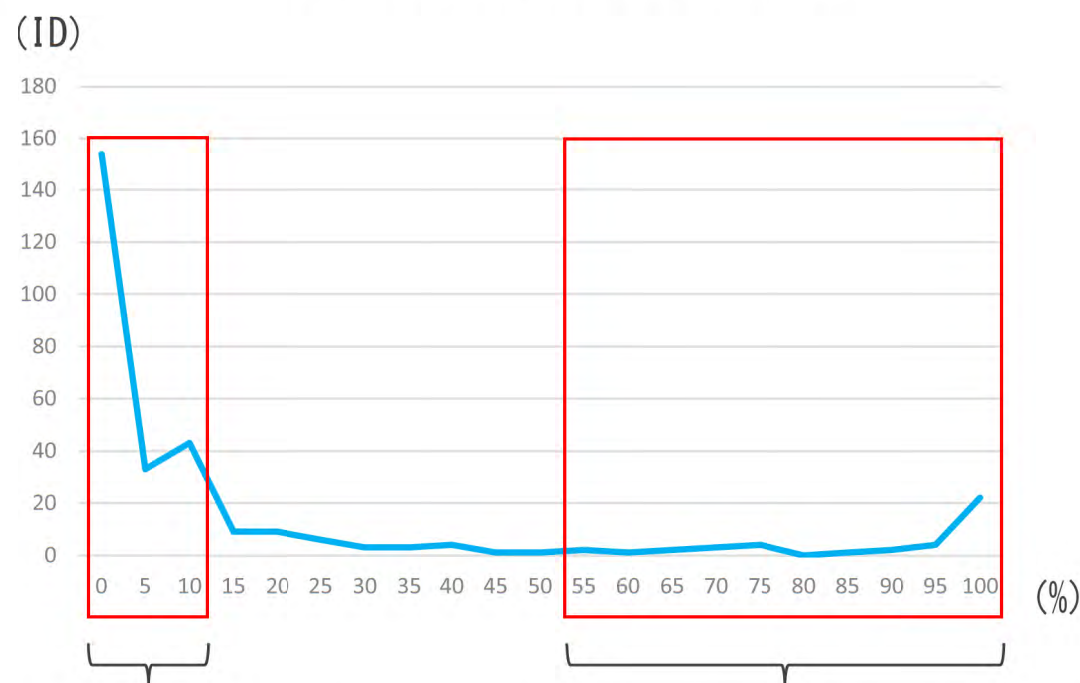
3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者の利用状況③>

- 通勤パス利用者の申込区間と実際の走行区間を分析したところ、85%程度は申込区間もしくは区間の内側の走行であった
- 申込区間内と区間外を跨ぐ走行は15%程度存在した
- 内外走行が全走行の5割を超える利用者は全体の13%であり、わずかではあるが一定数確認された

【通勤パス走行区間の内訳（R7.3）】



【内外走行率毎の利用者の分布】



内外走行が1割以下の利用者は全体の75%

内外走行が5割を超える利用者は全体の13%

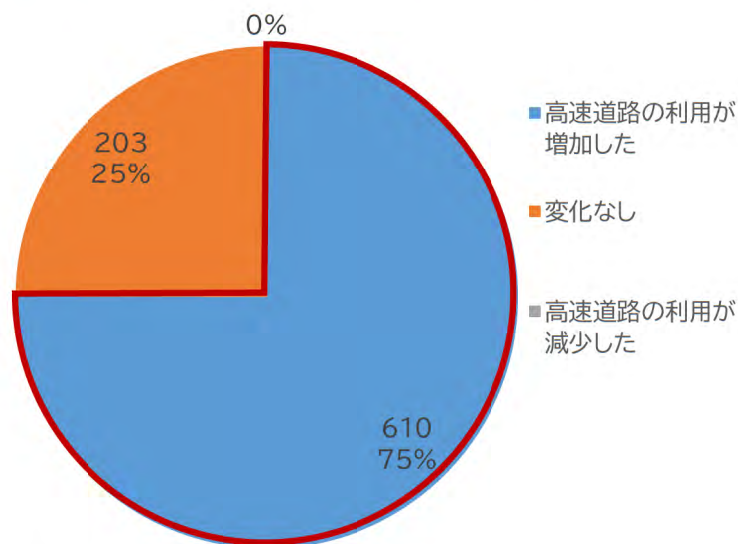
3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者アンケートの結果①>

- アンケートで「利用回数が増えた」利用者が約7割、「利用時間帯に変化があった」もしくは「利用時間帯や利用日を意識しなくなった」利用者が約8割と、行動変容をもたらした

利用傾向の変化が確認された例（１）

【利用傾向の変化アンケート】

- 約7割の利用者が「高速道路の利用が増加した」と回答



○フリーコメント抜粋

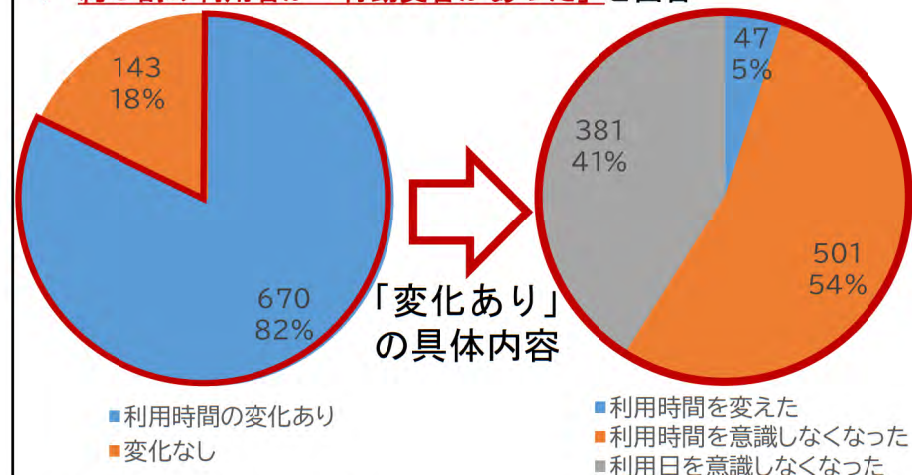
・母を介護しながら働いています。毎朝母の自宅へ寄り、通勤をしておりますが、移動距離も長く大変苦労していました。通勤パスのおかげで通勤時間を大幅に削減でき、仕事も通い続けられ経済的にも助かっています。

※R6年度利用者アンケートを集計（956件）

利用傾向の変化が確認された例（２）

【利用傾向の変化アンケート】

- 約8割の利用者が「行動変容があった」と回答



「変化あり」
の具体内容

○フリーコメント抜粋

・通勤パスのおかげで運転ストレス・事故への不安が大幅に減りました。時間や曜日を気にすることなく利用できるので大変助かってます。

・朝夕割引を利用時は、不規則な勤務形態でもあるため割引適用時間外になることもありました。帰宅ラッシュに遭遇することもあり、家事・育児に影響が出ていましたが、時間を気にせず毎日利用するようになって、帰宅時間の短縮になり、子供との時間も増えて嬉しく思っています。

※R6年度利用者アンケートを集計（956件）

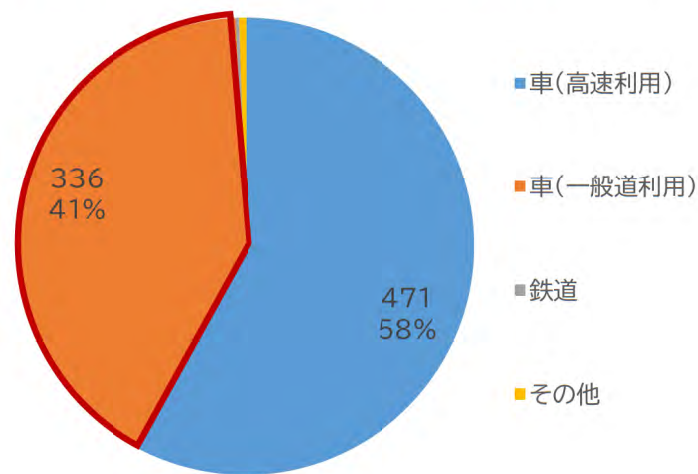
3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者アンケートの結果②>

- アンケートでは、「一般道から高速利用に転換した」と回答した通勤パス利用者が約4割を占めており、朝夕それぞれ約20分の所要時間が短縮されていることが確認できた。

利用傾向の変化が確認された例（3）

【通勤パス利用前の交通手段】

➤ 約4割の利用者が「一般道利用だった」と回答

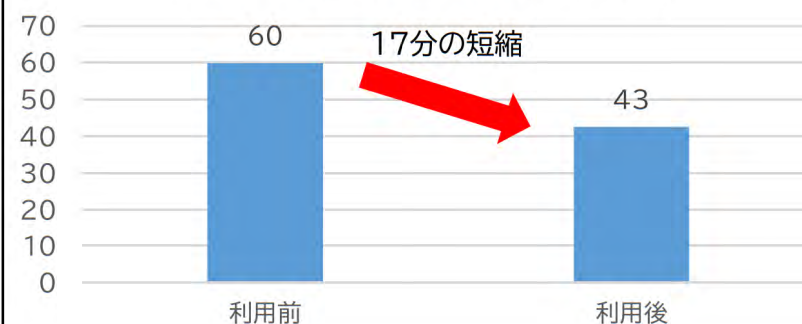


- ・ 従前から車移動をされていた方がほとんど（99%）であり、他機関（鉄道）などからの転換はごく僅か（1%）
- ・ 車移動をされていた方のうち、約4割は一般道からの転換となっている

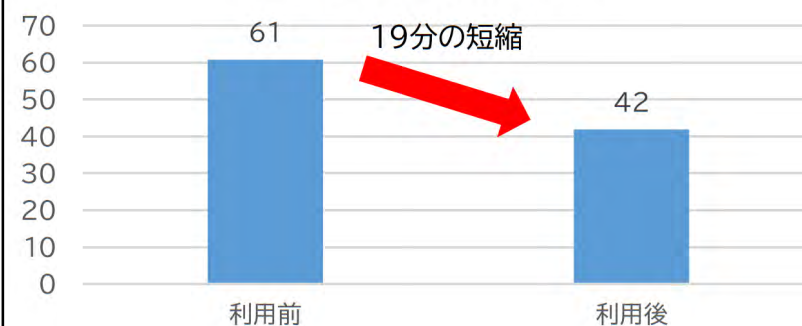
※R6年度利用者アンケートを集計（956件）

通勤パス利用による所要時間短縮

通勤・通学などの平均所要時間



帰宅時の平均所要時間



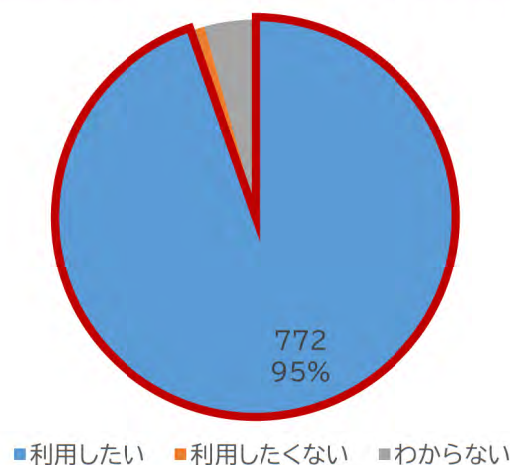
※R6年度利用者アンケートを集計（956件）

3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者アンケートの結果③>

- 約9割の利用者が今後も通勤パスを利用したいと回答し、平日朝夕割引よりも通勤パスの方が使いやすいと答えた利用者は約8割だった。

【今後も通勤パスを利用したいか】

➤ 約9割の利用者が「今後も通勤パスを利用したい」と回答



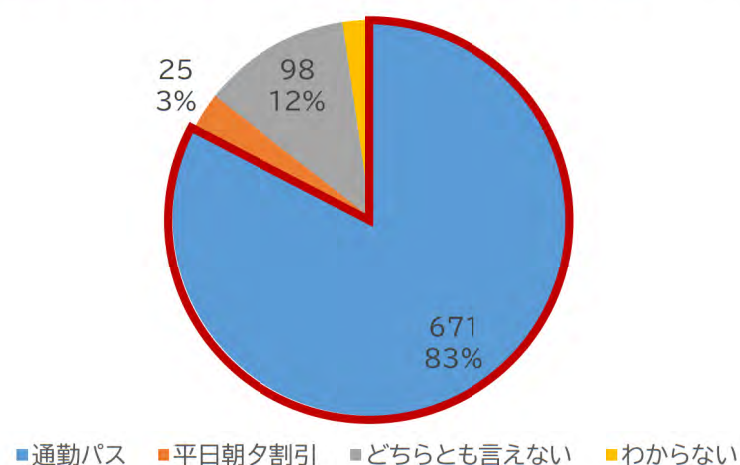
※R6年度利用者アンケートを集計（956件）

○利用したくないと回答された方の理由

- ・ 少ない利用回数でも割引してほしい
- ・ 指定区間外の走行分も割引してほしい
- ・ 車種による制限をなくしてほしい

【通勤パスと平日朝夕割引でどちらが使いやすいか】

➤ 約8割の利用者が「通勤パスの方が使いやすい」と回答



※R6年度利用者アンケートを集計（956件）

○フリーコメント抜粋

- ・ 通勤時間帯の渋滞を回避できるので、朝夕の時間に余裕ができた。
- ・ 曜日や時間帯を気にせず利用できるところがとても助かります。
- ・ 通勤時間帯の夕方時間の利用ができないことが、多々あったため、時間に関係なく割引があるのが非常に良かった。

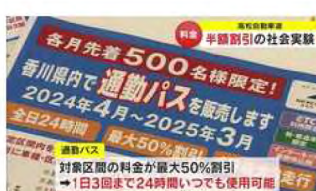
3. 通勤パス試行実施の状況 <広報等の取組状況>

■ 募集開始以降、チラシ設置等の各種広報活動を実施。

< 広報等の取組状況 >

ターゲット	広報内容	実 施 期 間																
		令和6年												令和7年				
		2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月
潜在顧客	チラシ設置	香川県庁舎等自治体・四国地方整備局庁舎・道の駅・香川県内SAPA・対象料金所・商業施設 等																
潜在顧客	デジタル掲示																	
潜在顧客	報道,CM	●朝日新聞	●OHK岡山放送					FM香川 CM		FM香川 CM							●RNC	●FM香川
検討顧客	メール配信		●ETCマイレージ					●高松商工会議所			●継続申込者へリマインドメール	●	●	●				
潜在顧客	折込チラシ			●四国経済連合会					●高松商工会議所	●坂出商工会議所								
潜在顧客	チラシ配布			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●				●	
潜在顧客	HP等							●iHighwayへリンク	●香川県、高松市、善通寺市、東かがわ市HPへ掲載	●	●	●					●	
潜在顧客	SNS									●Xで投稿	●						●	
潜在顧客	懸垂幕																	

【TV報道】



高松道で最大5割引き「通勤パス」の社会実験開始
4月から毎月先着500人
対象IC登録区間で【香川】

【デジタル掲示】



各月先着500名様限定！
香川県内で通勤パスを販売します
2024年4月～2025年3月
全日24時間 最大50%割引 1日最大3走行
指定区間内を最大50%割引の通行料金でご利用いただける割引です。
事前に所要区間を指定してお申し込みください。
※お申し込みは利用開始（各月1日）の翌日まで。
※お申し込み及び利用開始は月間から5日までの1カ月間ごと。
※1日3回までの走行が対象。
「通勤パス」の詳細・お申込みは
NEXCO西日本公式WEBサイト「みち旅」より
みち旅
https://www.w-nexco.co.jp/ 0120-924863

4. 通勤パス試行実施の状況 <企業へのヒアリング・アンケート>

- 善通寺IC周辺に事業所を構える企業(1社)へヒアリング及びアンケートを実施。
 - アンケートの結果、通勤パス割引について「知らなかったが利用したい」の回答が約4割
 - また「通勤パスを利用できる区間を拡充してほしい」といった回答意見も見られた。
- ➡ 今回の結果からは、通勤パスについて潜在的な需要があることを確認

【 ヒアリング・アンケート先企業 概要 】

業態	勤務時間	事業所	従業員数	駐車場台数	通勤費の 高速料金支給	高速料金 支給要件
製造業 (A社)	日勤 8:40 ~ 17:20	多度津	約300名	約300台	有り 高速料金実費の3割支給	通勤距離 <u>30km以上</u> (片道)
		善通寺	約280名	約300台		

【 アンケート結果 】 ➤ 自家用車で通勤し、通勤費で高速料金を支給している従業員対象にアンケートを実施 (N=18)

< 通勤時に利用しているIC >

出口IC (勤務地側) 入口IC (自宅側)	善通寺 IC	高松中央 IC	計
津田東	1	0	1
高松東IC	1	0	1
高松中央IC	8	0	8
高松西IC	5	0	5
善通寺IC	0	1 ※2	1
大野原	1	0	1
いよ小松IC	1	0	1
計	17	1	18

※1 着色部は通勤パス試行区間

※2 高松市内にサテライトオフィス有り

< 高速道路の割引について >

通勤パス 利用・認知状況	平日朝夕割引 の利用状況		計
	往復	片道	
利用している	1	0	1 (6%)
<u>知らなかったが 利用したい</u>	4	3	7 (41%)
知っていたが利 用していない	2	3	5 (29%)
知らなかったし 利用しない	2	2	4 (24%)
計	9	8	17

< アンケート意見 (通勤パス) >

- ・ 非常により割引であり継続してほしい。
- ・ 通勤パスの利用可能区間を拡充してほしい。
- ・ 割引のルールが複雑。

(参考 : 位置図)



5. まとめ

- R6年度の通勤パス申込件数は3,509件（約290件/月）であり、
R7.3月申込者の約3割が開始当初（R6.4）から12か月連続で申込している。
- 利用者あたり、平均31（回/月）利用しており、約9割が20回以上の利用。
- 通勤パス申込後、高速道路の利用が全体的に増加。特に夕方は約2倍と顕著に増加。
- 利用後アンケート結果より、時間帯を気にせず高速道路を利用したといった
利用者の行動・意識変容の効果を確認。

通勤パスにより

- 一般道を利用し通勤していた者の高速道路利用への転換
- 割引適用時間帯に囚われない利用
- 高速道路の『片道のみ利用』から『往復利用』への転換

が増えており、「通勤者の高速道路利用促進」の効果が一定確認できた



参考資料

令和7年8月4日

香川県渋滞対策協議会



主要渋滞箇所

香川県

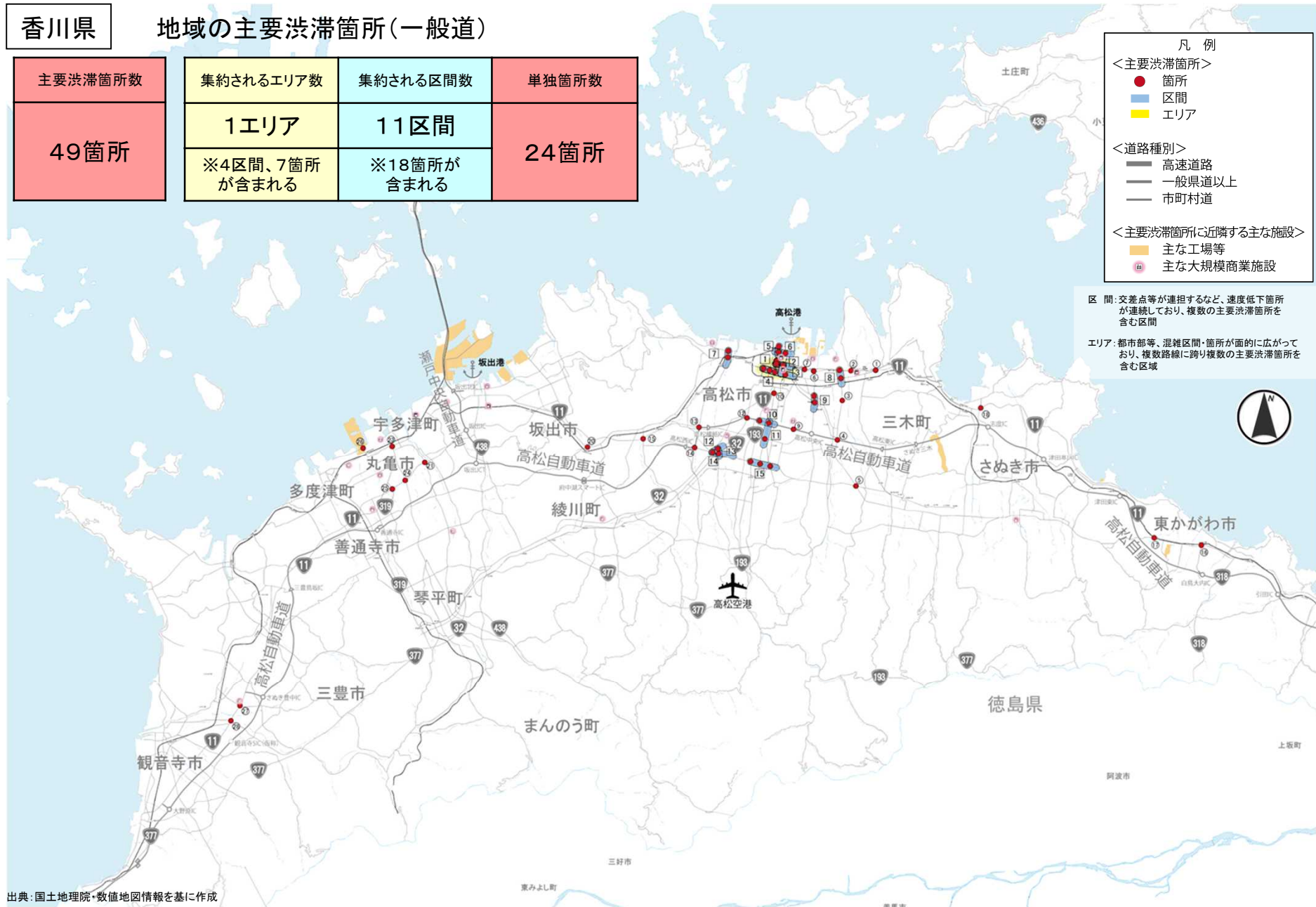
地域の主要渋滞箇所(一般道)

主要渋滞箇所数	集約されるエリア数	集約される区間数	単独箇所数
49箇所	1エリア	11区間	24箇所
	※4区間、7箇所が含まれる	※18箇所が含まれる	

- 凡 例
- <主要渋滞箇所>
- 箇所
 - 区間
 - エリア
- <道路種別>
- 高速道路
 - 一般県道以上
 - 市町村道
- <主要渋滞箇所に近隣する主な施設>
- 主な工場等
 - 主な大規模商業施設

区 間: 交差点等が連続するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

エリア: 都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域



1

香川県高松市中心部

■エリア

エリア名	区間名	箇所名
高松市中心部	1 国道30号・番町1丁目～番町	1.番町1丁目 高松市
	2 国道11号・番町～瓦町1丁目	2.番町 高松市
	3 国道11号・瓦町1丁目～中徳三谷高松線	3.瓦町1丁目 高松市
	4 高松普通寺線・亀阜小学校西～中徳三谷高松線・堀上五差路	4.亀阜小学校西 高松市
		5.天神前 高松市
		6.中野町 高松市
		7.堀上五差路 高松市

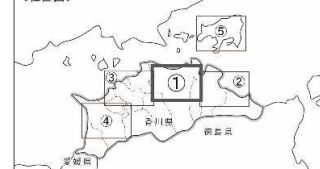
■区間

区間名	箇所名
5 国道30号・サンポート高松玉藻～寿町	5.サンポート高松玉藻 高松市
6 市道・寿町～本町陸切	6.寿町 高松市
7 市道・徳東町北～徳東町	7.徳東町北 高松市
8 市道・片田～春日町北	8.春日町北 高松市
9 中徳三谷高松線・札場～木太南小学校北	9.札場 高松市
10 国道11号・上天神町～三条町	10.上天神町 高松市
11 高松香川線・三条町～太田上町南	11.三条町 高松市
12 国道32号・西永井～成合大橋西	12.西永井 高松市
13 内庭香南線・成合大橋西～東永井	13.成合大橋西 高松市
14 三木園分寺線・東永井～西永井	14.東永井 高松市
15 三木園分寺線・三木町～高松市出作町	15.三木町 高松市

■単独箇所

箇所名	箇所名
1 26.高松町 高松市	26.高松町 高松市
2 27.高松町 高松市	27.高松町 高松市
3 28.宮の原 高松市	28.宮の原 高松市
4 29.東山崎町 高松市	29.東山崎町 高松市
5 30.十川西町 高松市	30.十川西町 高松市
6 31.苗田川西 高松市	31.苗田川西 高松市
7 32.草電松島陸切 高松市	32.草電松島陸切 高松市
8 33.伏石町 高松市	33.伏石町 高松市
9 34.花ノ宮町 高松市	34.花ノ宮町 高松市
10 35.崎山口 高松市	35.崎山口 高松市
11 36.種紙 高松市	36.種紙 高松市
12 37.中間町 高松市	37.中間町 高松市
13 40.園分寺支所前 高松市	40.園分寺支所前 高松市

<位置図>



出典:国土地理院:数値地図情報をもとに作成

区 間:交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間
エ リ ア:都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

凡 例

<主要渋滞箇所>

- 箇所 (Red dot)
- 区間 (Blue line)
- エリア (Yellow area)

<道路種別>

- 高速道路 (Blue line)
- 直轄国道 (Red line)
- 補助国道 (Pink line)
- 主要地方道 (Green line)
- 一般県道 (Yellow line)
- その他道路 (Grey line)

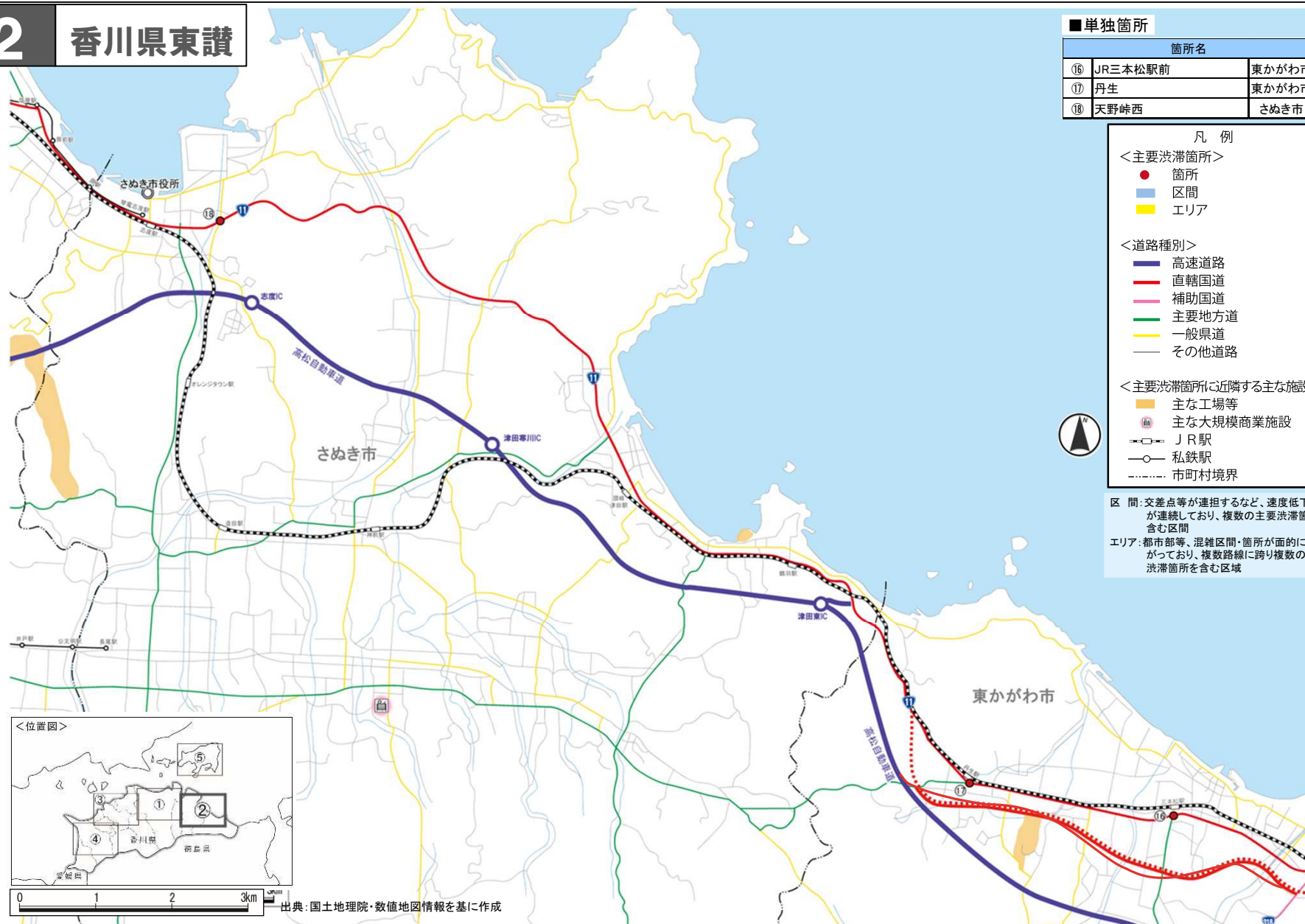
<主要渋滞箇所付近の主な施設>

- 主な工場等 (Orange square)
- 主な大規模商業施設 (Pink square)
- J R 駅 (Black circle with cross)
- 私鉄駅 (Black circle with dot)
- 市町村境界 (Dashed line)

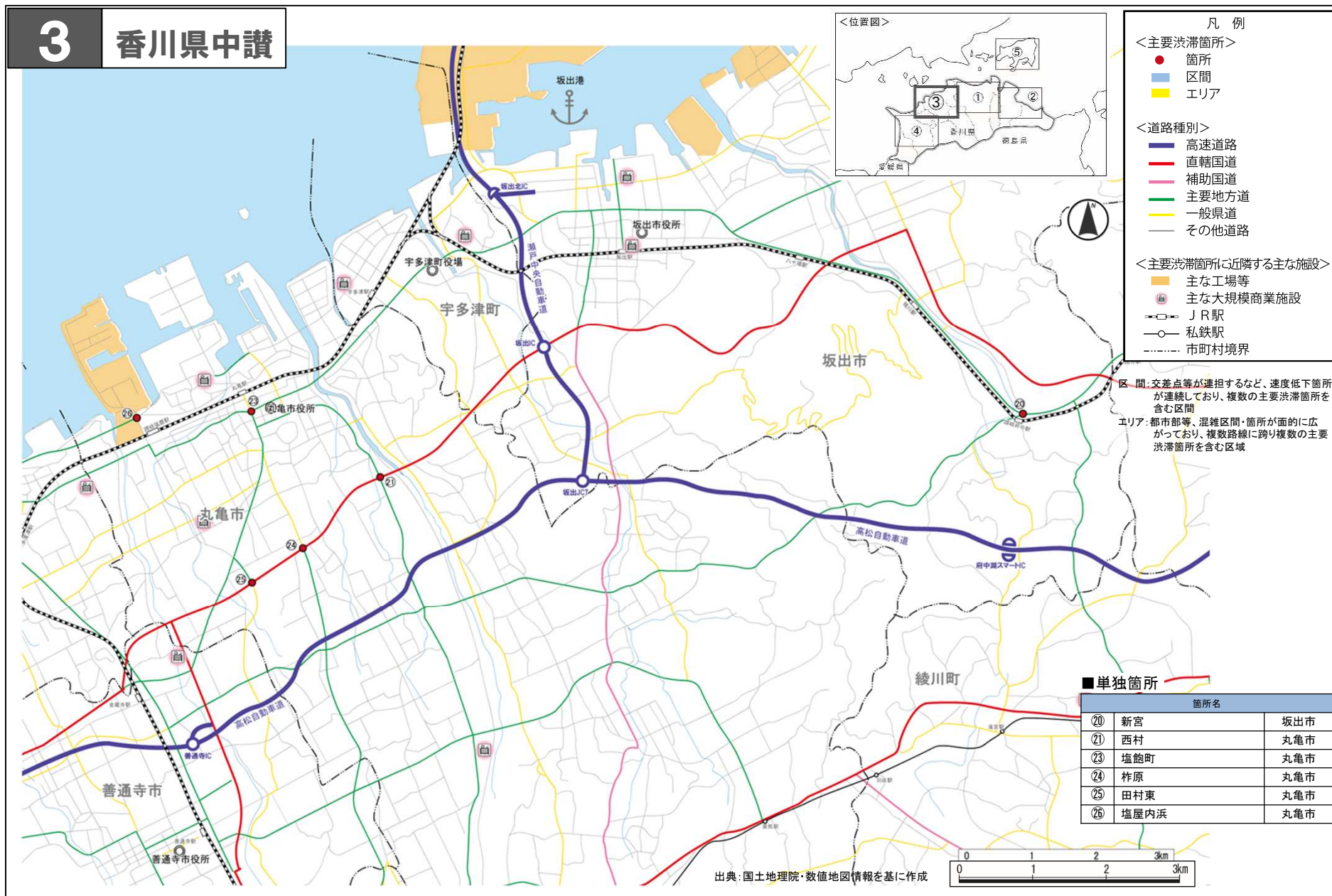
0 1 2 3km

2

香川県東讃



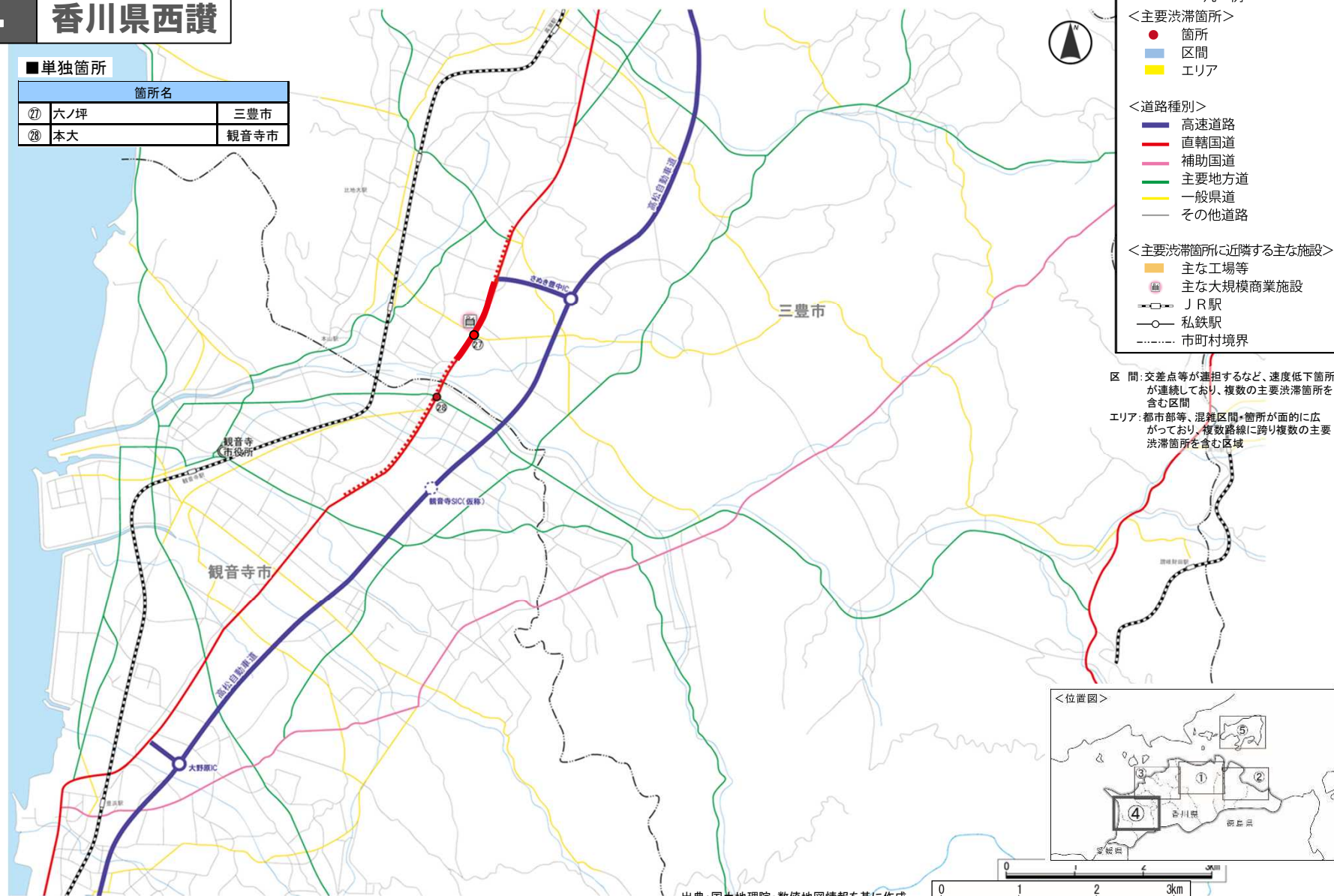
3 香川県中讃



4 香川県西讃

■単独箇所

箇所名		
⑦	六ノ坪	三豊市
⑧	本大	観音寺市

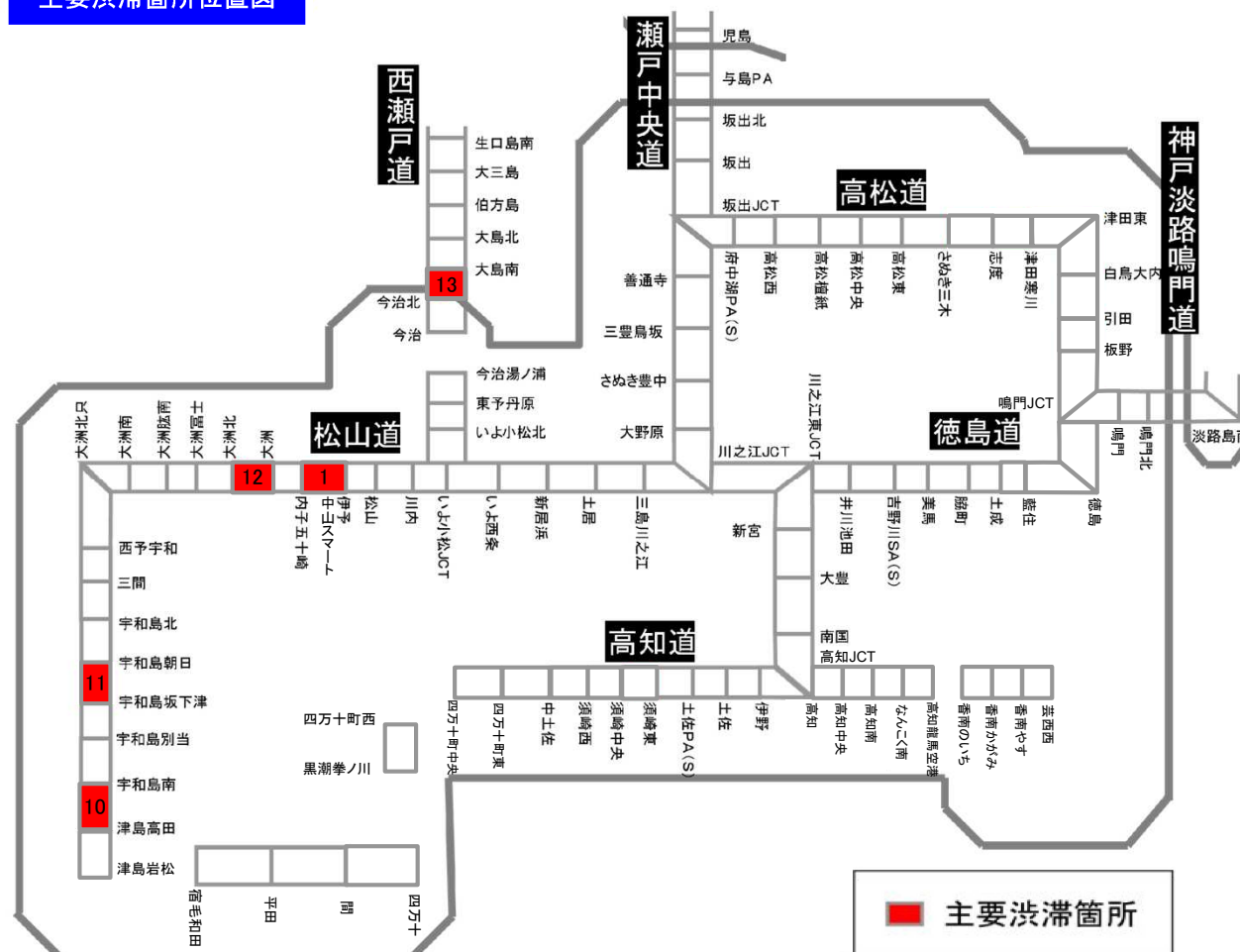


四国管内高速道路の主要渋滞箇所

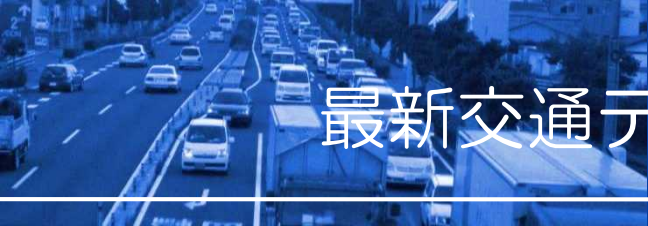
主要渋滞箇所リスト

路線名	区間名
1 四国縦貫自動車道	伊予～内子五十崎
10 宇和島道路	津島高田～宇和島南
11 宇和島道路	宇和島坂下津～宇和島朝日
12 大洲道路	大洲北～大洲
13 西瀬戸自動車道	今治北～大島南

主要渋滞箇所位置図



※注: 上下線のいずれかの方向でも渋滞している区間を表しています。



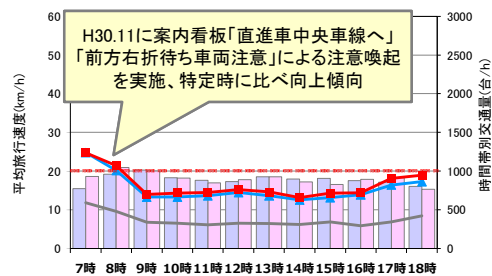
最新交通データによる渋滞状況の確認

<参考>最新交通データによる渋滞状況の確認

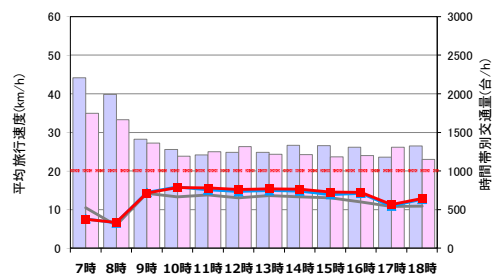
- 高松市中心部（南北軸）の国道11号番町、国道193号上天神町、国道32号西永井において、旅行速度の経年変化を検証した。
- 平成30年度に案内看板による注意喚起を実施した国道30号・国道11号番町は、R5・R6ともに特定時（H24）から速度が向上傾向である。

①【高松市中心部（南北軸）】国道11号（番町）から国道32号（西永井）間における旅行速度の検証結果

1 番町・国道11号北行き



2 上天神町・国道193号北行き



3 西永井・国道32号北行き

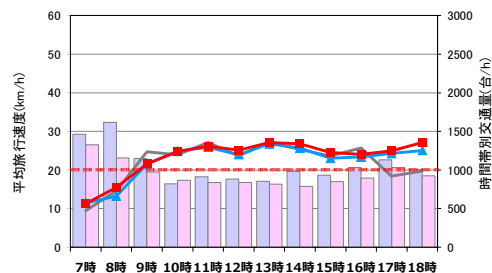
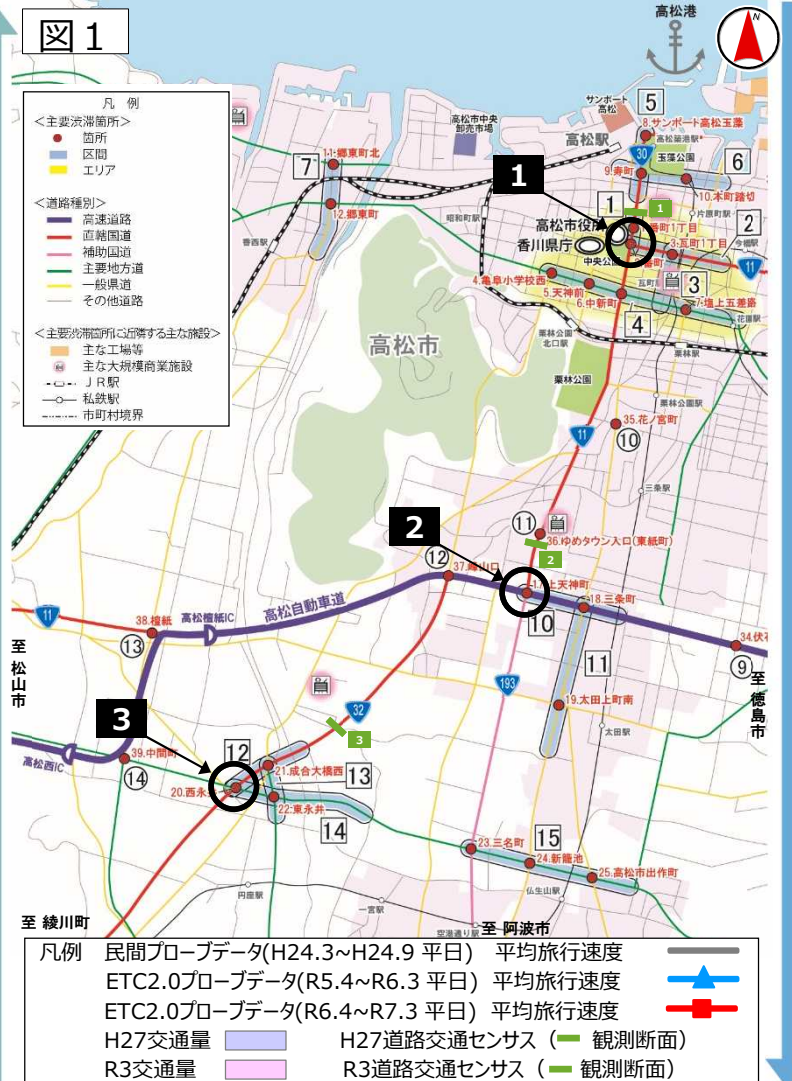
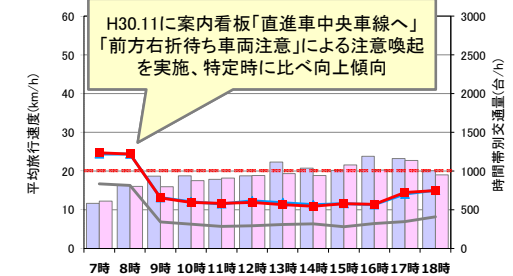


図 1

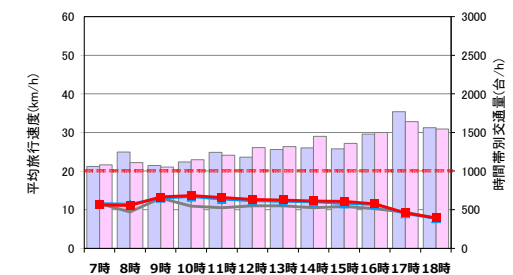


出典:国土地理院・数値地図情報を基に作成

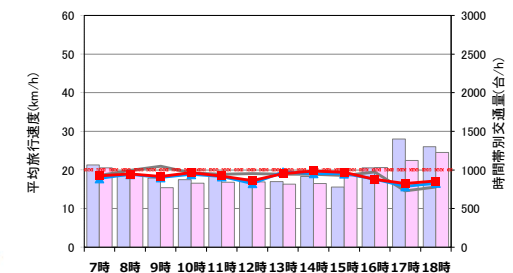
1 番町・国道30号南行き



2 上天神町・国道11号南行き



3 西永井・国道32号南行き

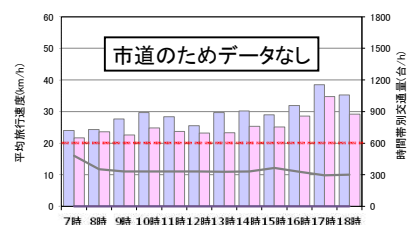


<参考>最新交通データによる渋滞状況の確認

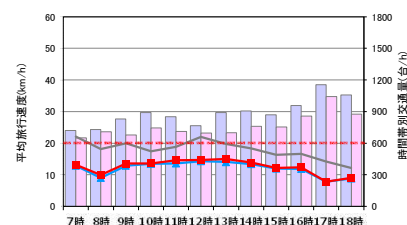
- 高松市中心部北側（東西軸）の国道11号番町、瓦町1丁目、片田、高松町において、旅行速度の経年変化を検証した。
- 平成30年度に左折車線延伸を実施した**国道11号高松町の西行きは、特定時（H24）に比べて速度が向上傾向**である。
- 令和4年度に停止線前出し、右折レーン延伸（西行き）を実施した**国道11号片田の東行きは、特定時（H24）に比べて速度が向上傾向**である。

②【高松市中心部北側（東西軸）】国道11号（番町）から（高松町）間における旅行速度の検証結果

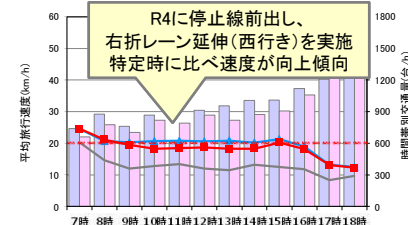
1 番町・(市)五番町西宝線東行き



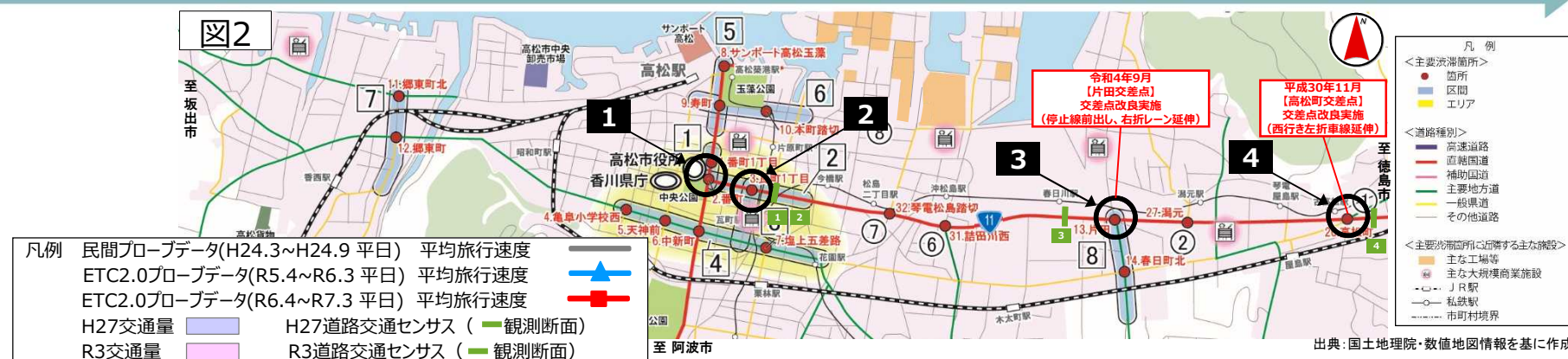
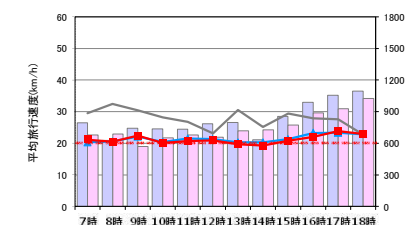
2 瓦町1丁目・国道11号東行き



3 片田・国道11号東行き

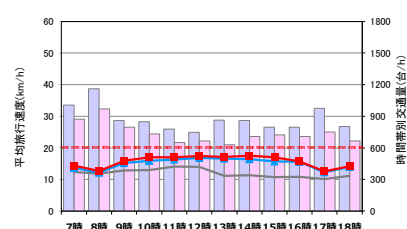


4 高松町・国道11号東行き

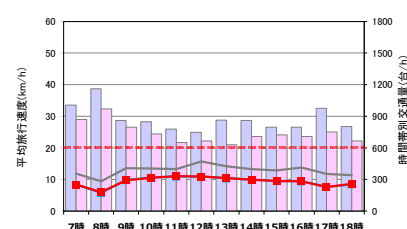


出典:国土地理院・数値地図情報を基に作成

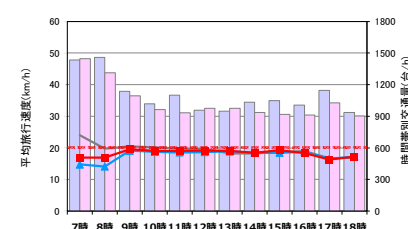
1 番町・国道11号西行き



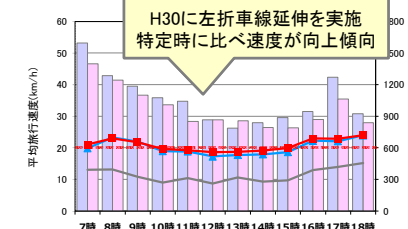
2 瓦町1丁目・国道11号西行き



3 片田・国道11号西行き



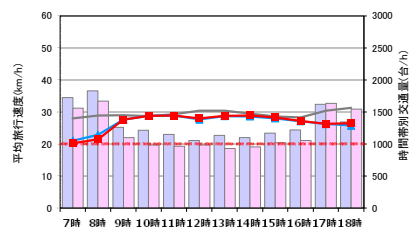
4 高松町・国道11号西行き



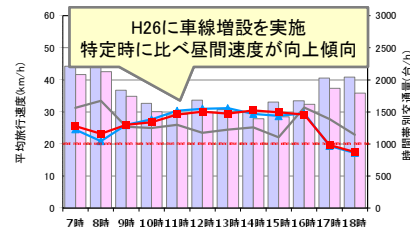
- 高松市中心部南側（東西軸）の国道11号檀紙、上天神町、三条町、東山崎町において、旅行速度の経年変化を検証した。
- 平成26年度に車線を増設した国道11号 上天神町東行きは、R5・R6ともに特定時（H24）から昼間の速度向上が確認された。
- 令和3年度に停止線前出しを実施した 国道11号三条町東行き、西行きは、特定時（H24）から速度向上が確認された。

③【高松市中心部南側（東西軸）】国道11号（檀紙）から（東山崎町）間における旅行速度の検証結果

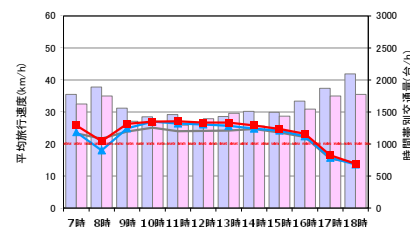
1 檀紙・国道11号東行き



2 上天神町・国道11号東行き



3 三条町・国道11号東行き



4 東山崎町・国道11号東行き

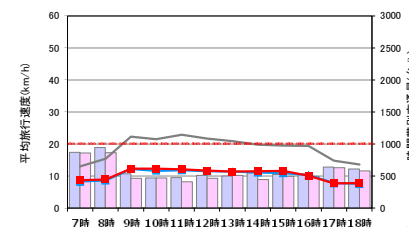
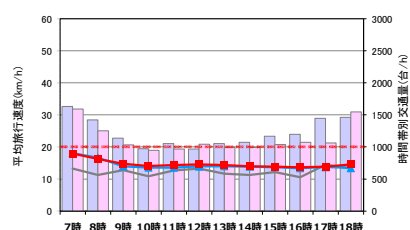


図3

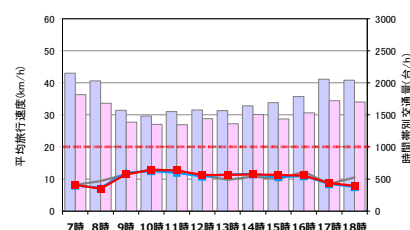


出典：国土地理院・数値地図情報を基に作成

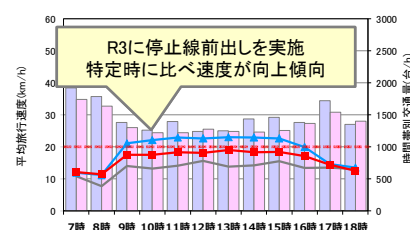
1 檀紙・国道11号西行き



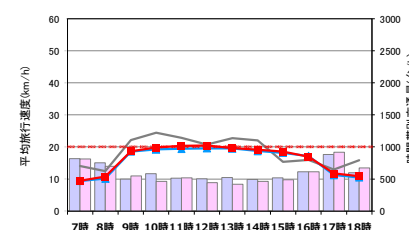
2 上天神町・国道11号西行き



3 三条町・国道11号西行き



4 東山崎町・国道11号西行き

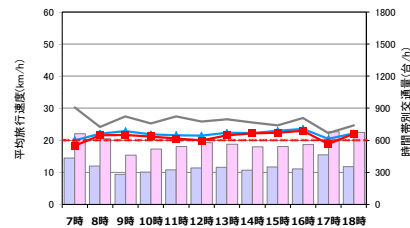


<参考>最新交通データによる渋滞状況の確認

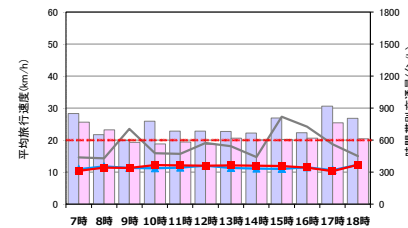
- 香川県東讃（東西軸）の国道11号天野峠西、丹生、JR三本松駅前において、旅行速度の経年変化を検証した。
- 大内白鳥バイパス（東かがわ市松崎～土居間）は、R3.12.18に開通。
- 大内白鳥バイパスに並行する国道11号丹生の西行き、JR三本松駅前の東行き、西行きは、特定時（H24）に比べて速度が向上傾向である。

④【香川県東讃（東西軸）】国道11号（JR志度駅前）から（JR三本松駅前）における旅行速度の検証結果

1 天野峠西・国道11号東行き



2 丹生・国道11号東行き



3 JR三本松駅前・国道11号東行き

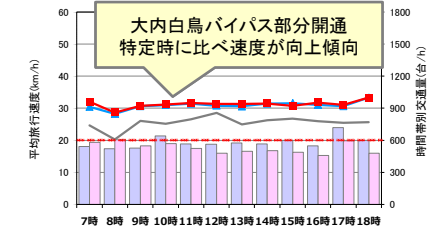
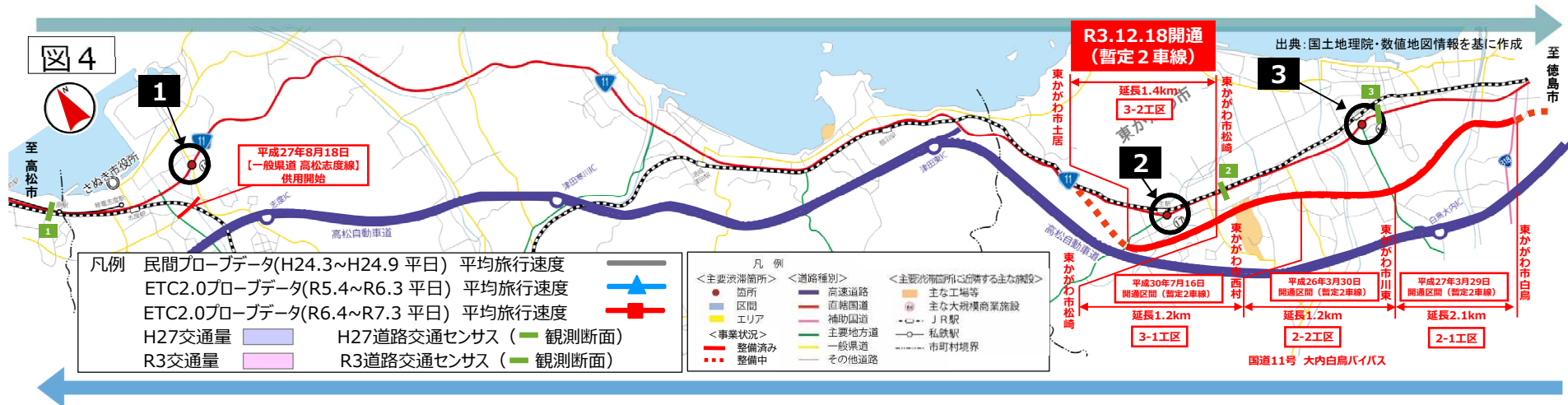
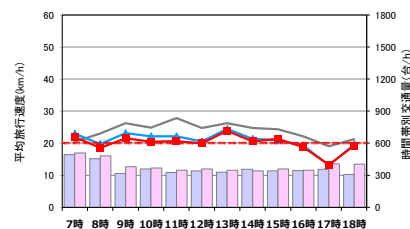


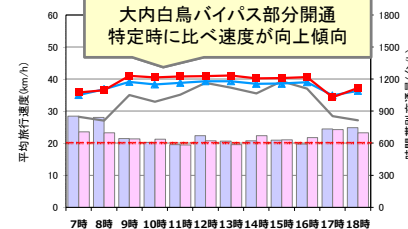
図4



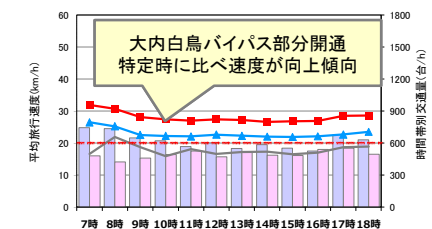
1 天野峠西・国道11号西行き



2 丹生・国道11号西行き



3 JR三本松駅前・国道11号西行き

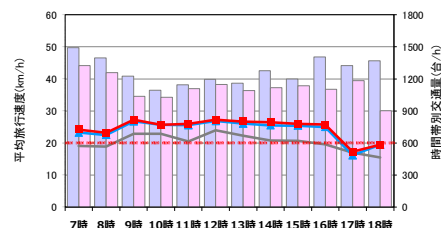


<参考>最新交通データによる渋滞状況の確認

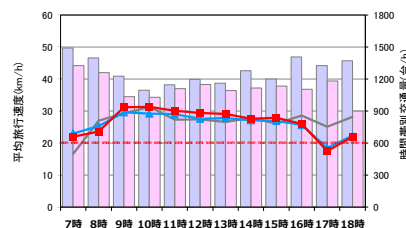
- 香川県中讃（東西軸）の国道11号田村東、西村、（主）高松善通寺線新宮において、旅行速度の経年変化を検証した。
- 平成25年度に右折車線延伸を実施した国道11号田村東の西行きは、R5・R6ともに特定時（H24）からの速度向上が確認された。
- 令和5年度に右折車線延伸を実施した国道11号西村の西行きは、R6において特定時（H24）から7時台の速度向上が確認された。

⑤【香川県中讃（東西軸）】国道11号（田村東）から（西村）間及び(主)高松善通寺線（新宮）における旅行速度の検証結果

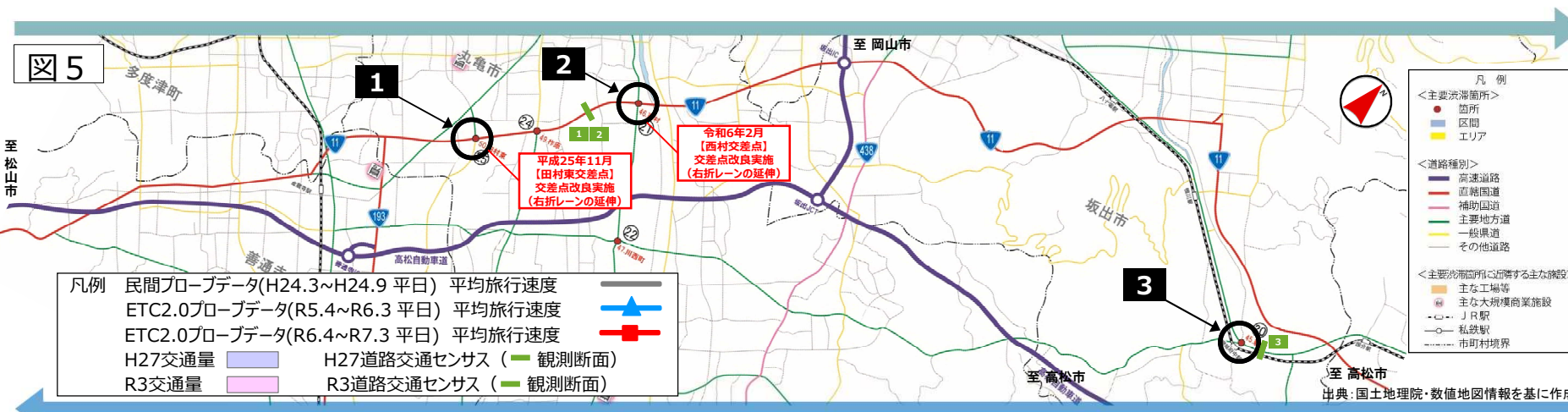
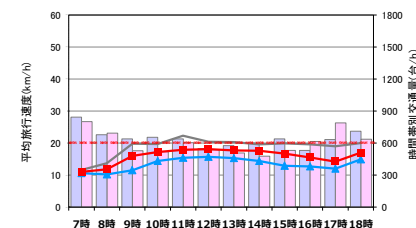
1 田村東・国道11号東行き



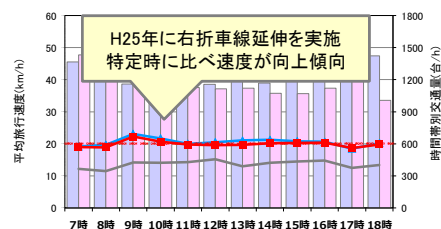
2 西村・国道11号東行き



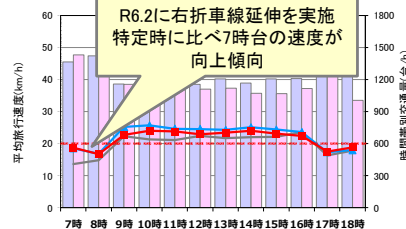
3 新宮・(主)高松善通寺線東行き



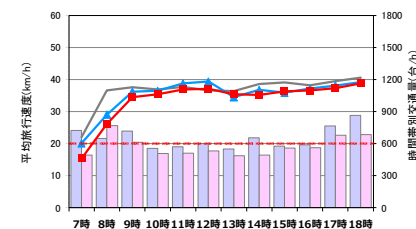
1 田村東・国道11号西行き



2 西村・国道11号西行き



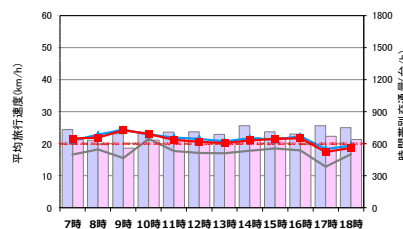
3 新宮・(主)高松善通寺線西行き



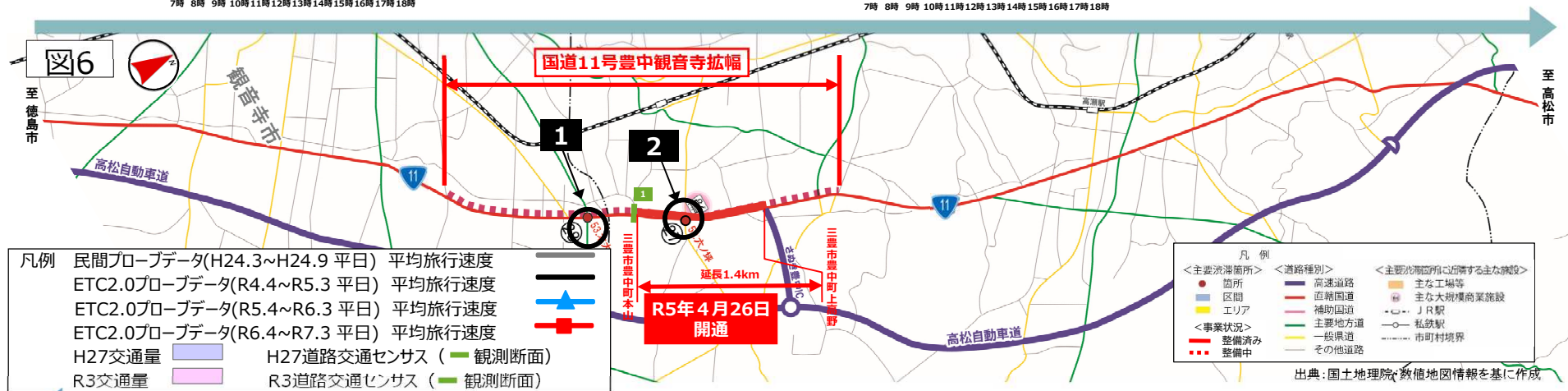
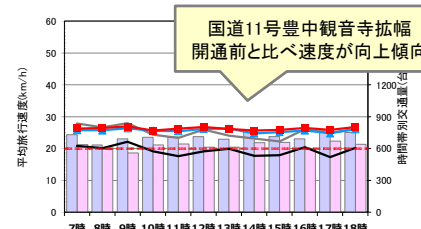
- 香川県西讃（南北軸）の国道11号本大、六ノ坪において、旅行速度の経年変化を検証した。
- 国道11号豊中観音寺拡幅（三豊市豊中町本山～三豊市豊中町上高野）は、R5.4.26に一部4車線化。
- **国道11号六ノ坪の南行き、北行きは、開通前（R4）と比べて速度が向上傾向**である。

⑥【香川県西讃（南北軸）】国道11号（本大）から（六ノ坪）における旅行速度の検証結果

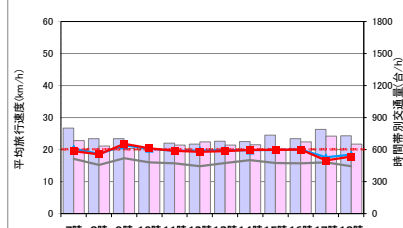
1 本大・国道11号北行き



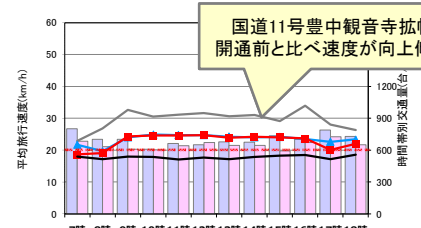
2 六ノ坪・国道11号北行き



1 本大・国道11号南行き



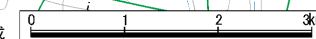
2 六ノ坪・国道11号南行き



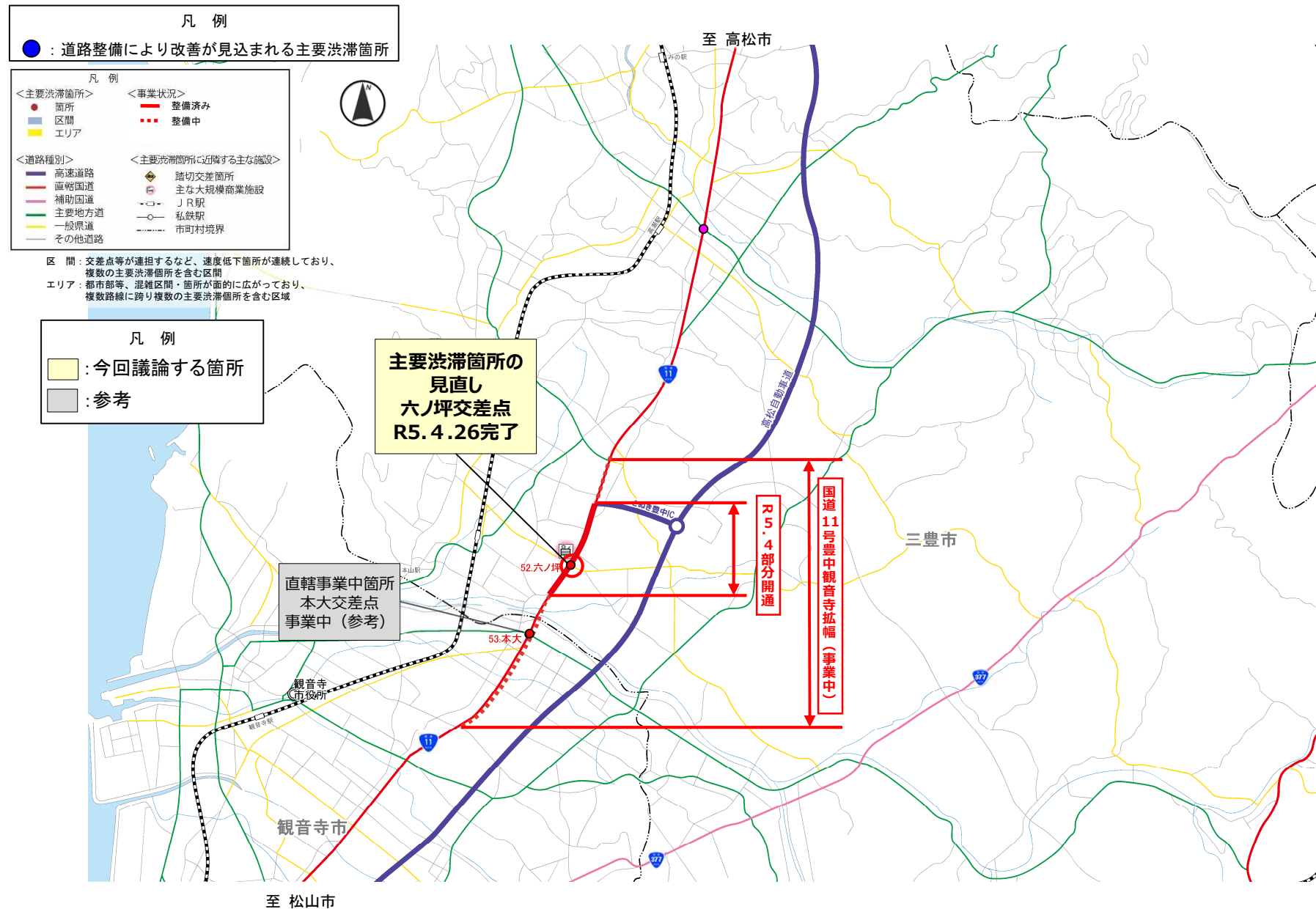


その他参考資料

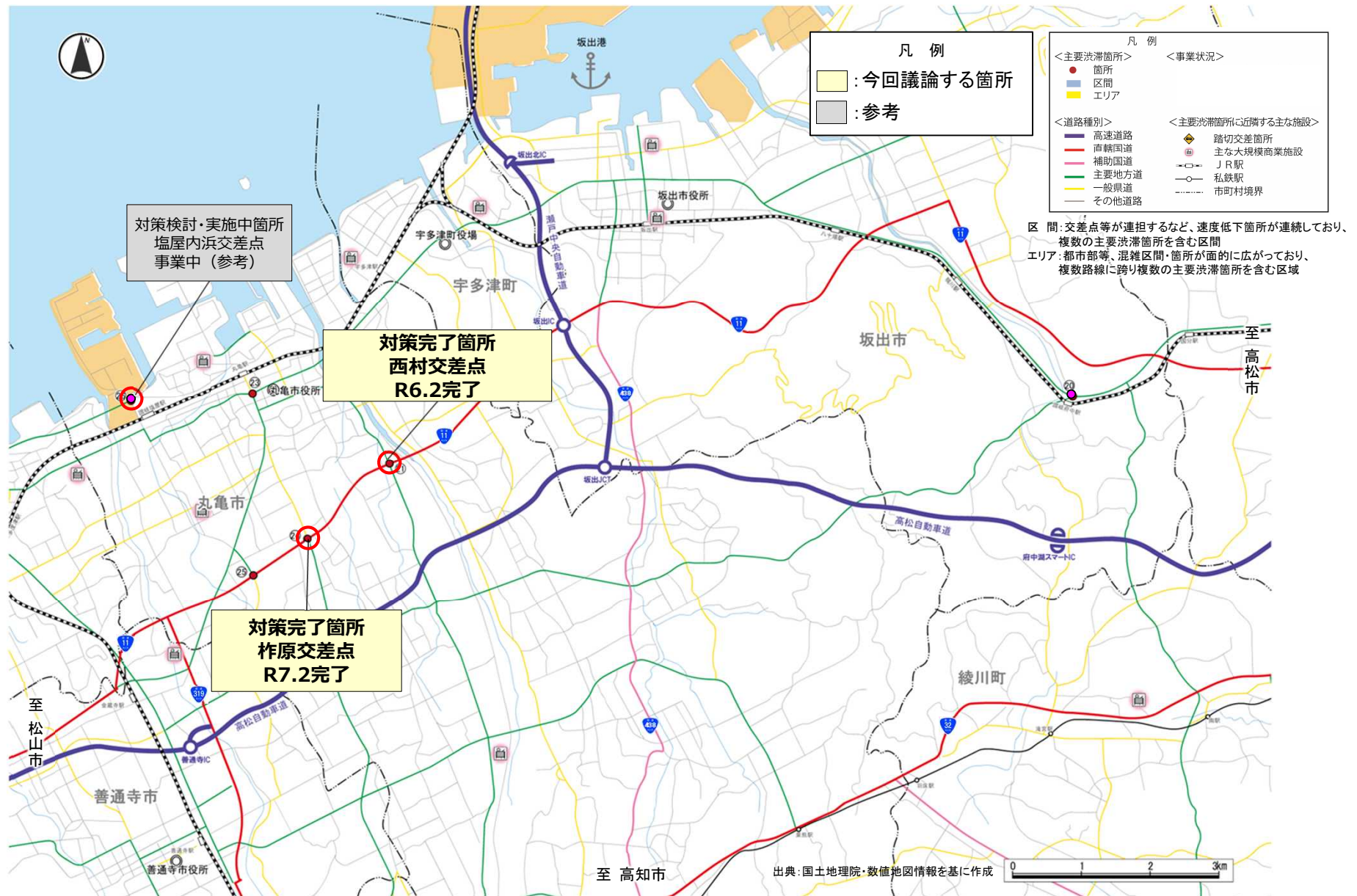
出典:国土地理院・数値地図情報を基に作成



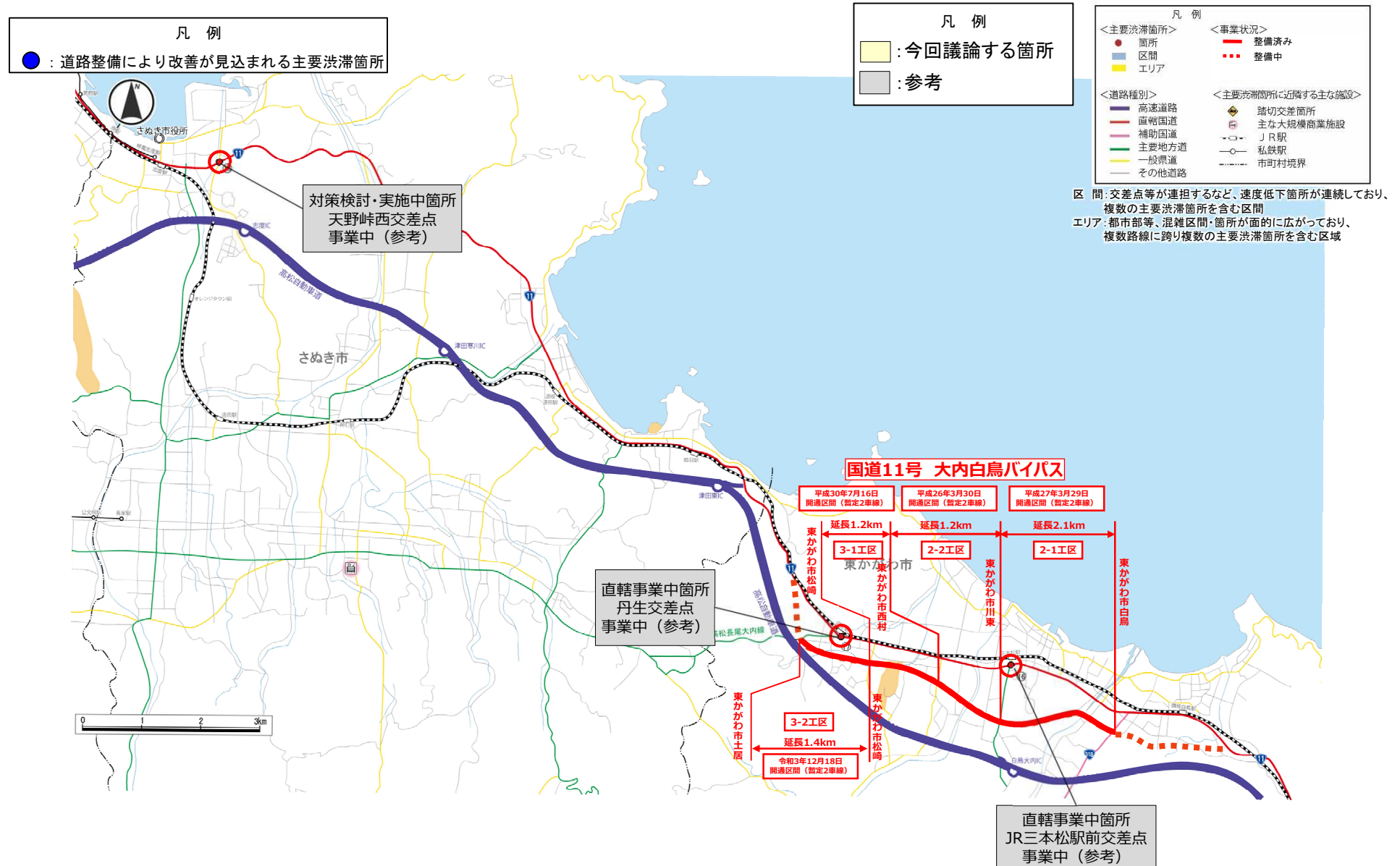
【西讃地域】



【中讃地域】



【東讃地域】





WISENET2050の取り組み

<参考> WISENET2050 香川県渋滞対策協議会の取り組み

香川県渋滞対策協議会

- 分析対象は、広域道路ネットワーク計画や重要物流道路・緊急輸送道路の指定状況、道路の利用状況、主要施設の位置等を踏まえ設定
- 高規格道路及び一般広域道路に加え、他の補助国道や4車線以上の県道・市道、さぬき浜街道などの主要な地方道を対象

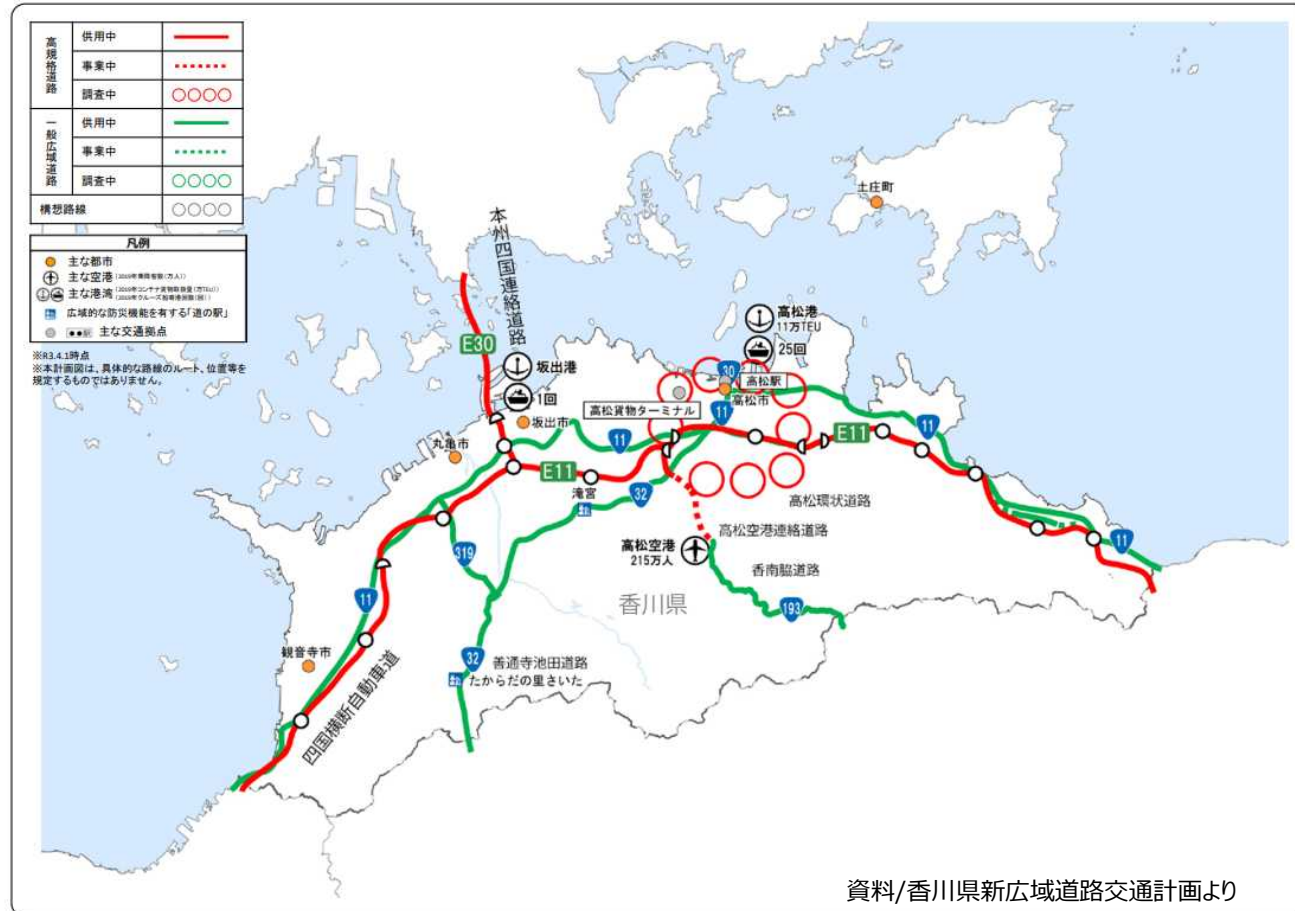
●対象路線

直轄国道 国道11号
国道30号
国道32号
国道319号

補助国道 国道193号
国道318号
国道377号
国道438号

4車線以上の県道・市道等
さぬき浜街道

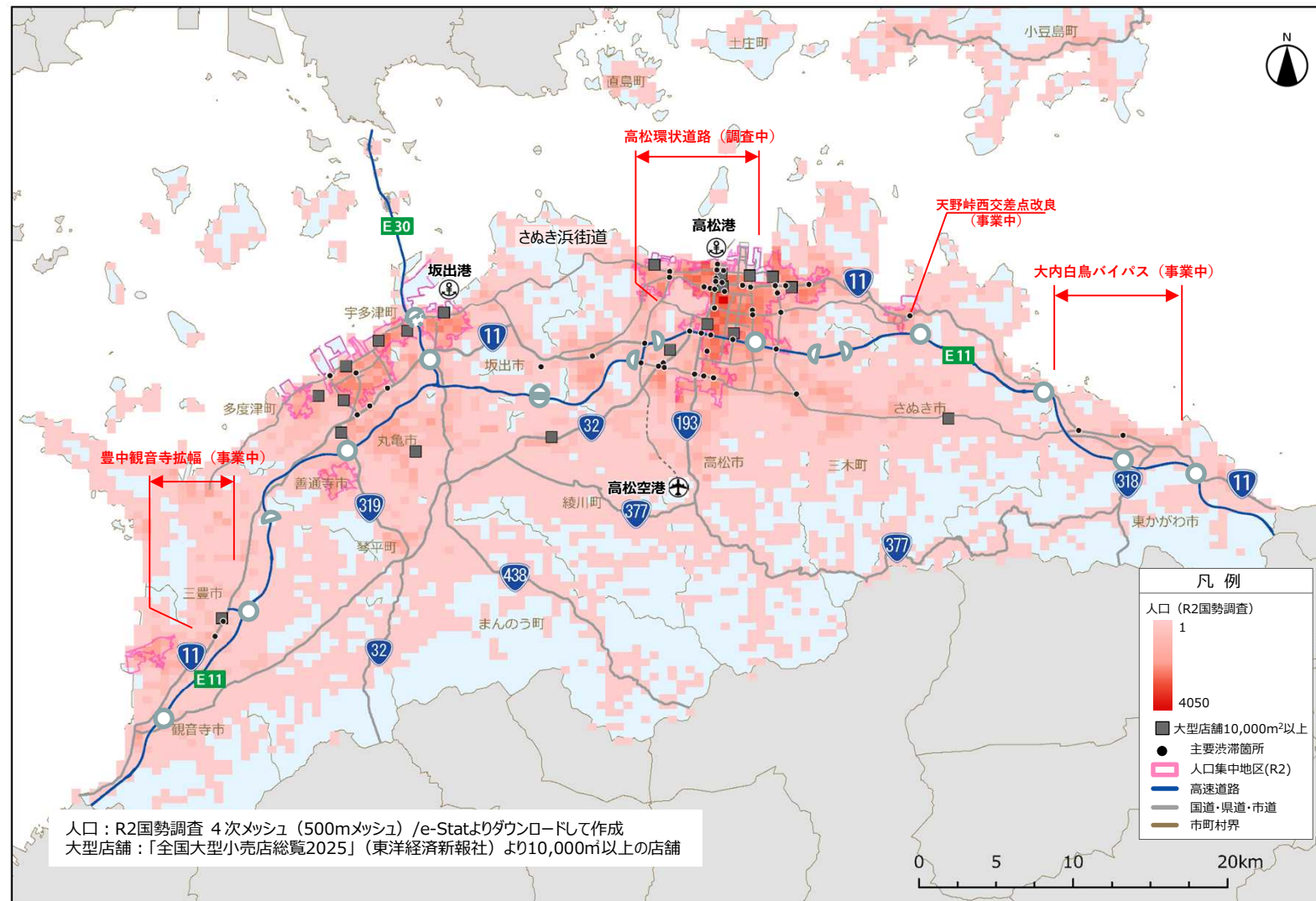
■四国ブロック 広域道路ネットワーク計画図（香川県拡大図）



<参考> WISENET2050 香川県渋滞対策協議会の取り組み

香川県渋滞対策協議会

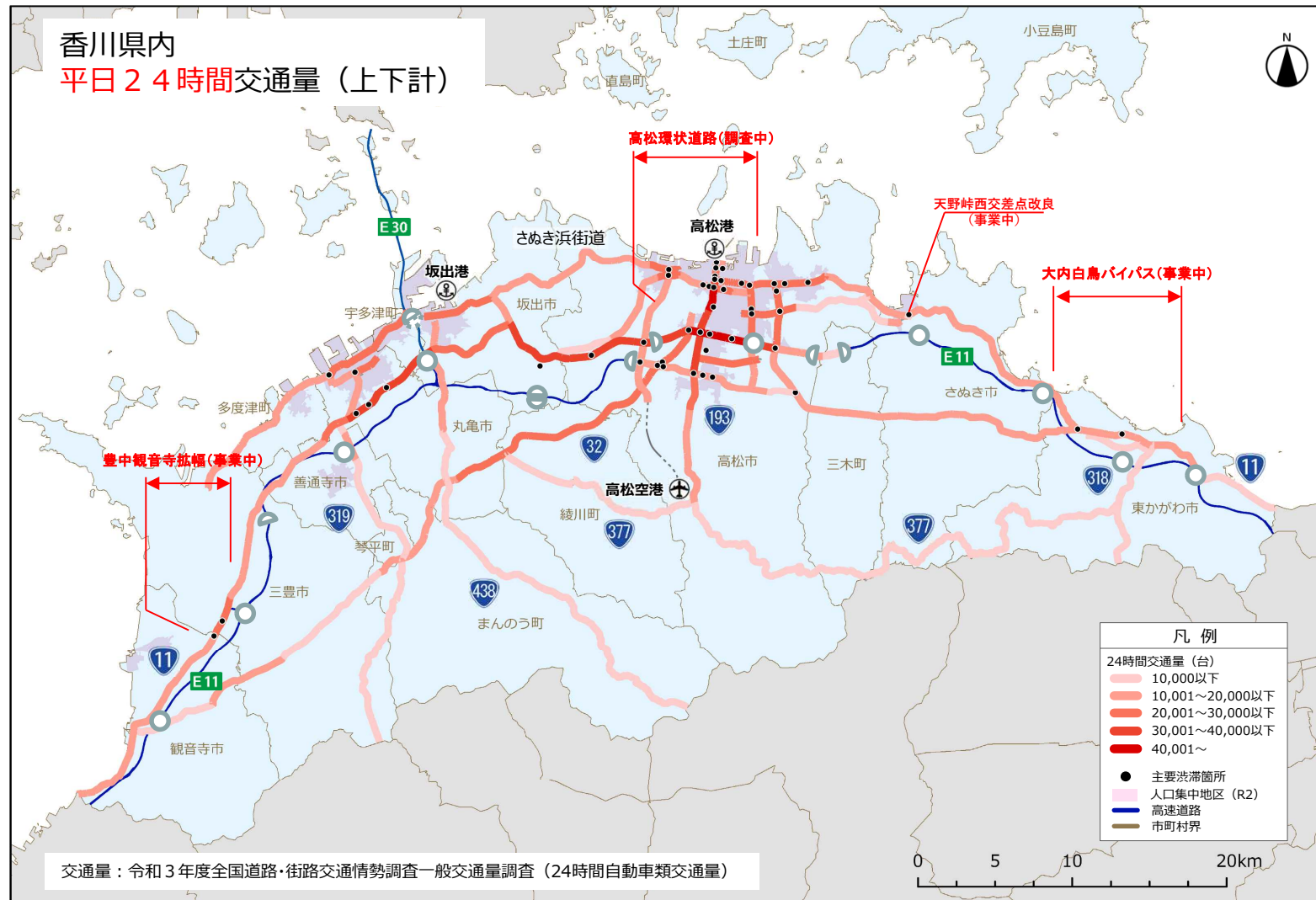
- 高松市や丸亀市等の中心市街地に人口が集積し、人口集中地区（DID）を形成
- 高松市や坂出市、丸亀市には、大型商業施設が多く立地



<参考> WISENET2050 香川県渋滞対策協議会の取り組み

香川県渋滞対策協議会

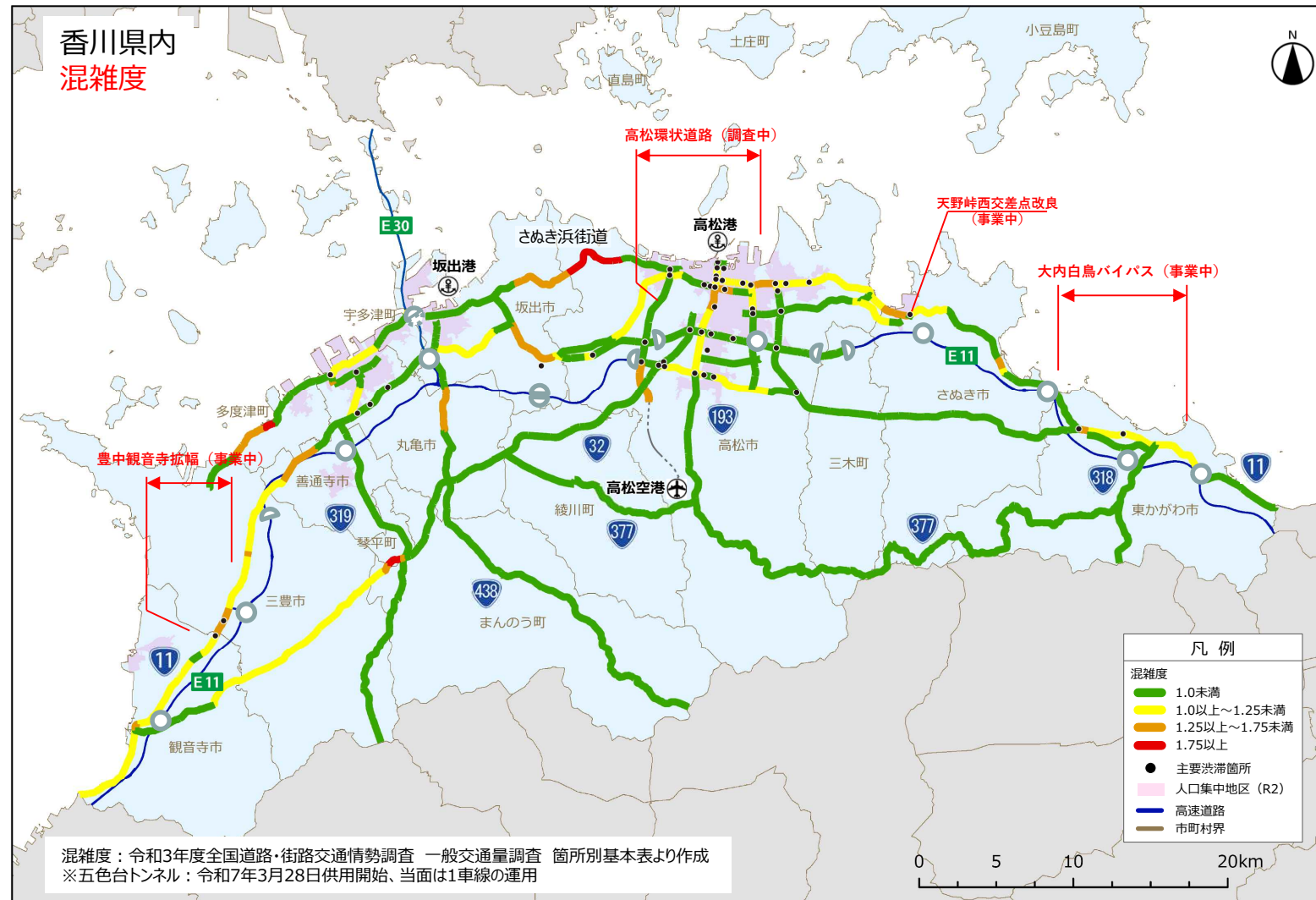
- 高松市中心部や丸亀市、宇多津町、坂出市の道路で交通量が多い



<参考> WISENET2050 香川県渋滞対策協議会の取り組み

香川県渋滞対策協議会

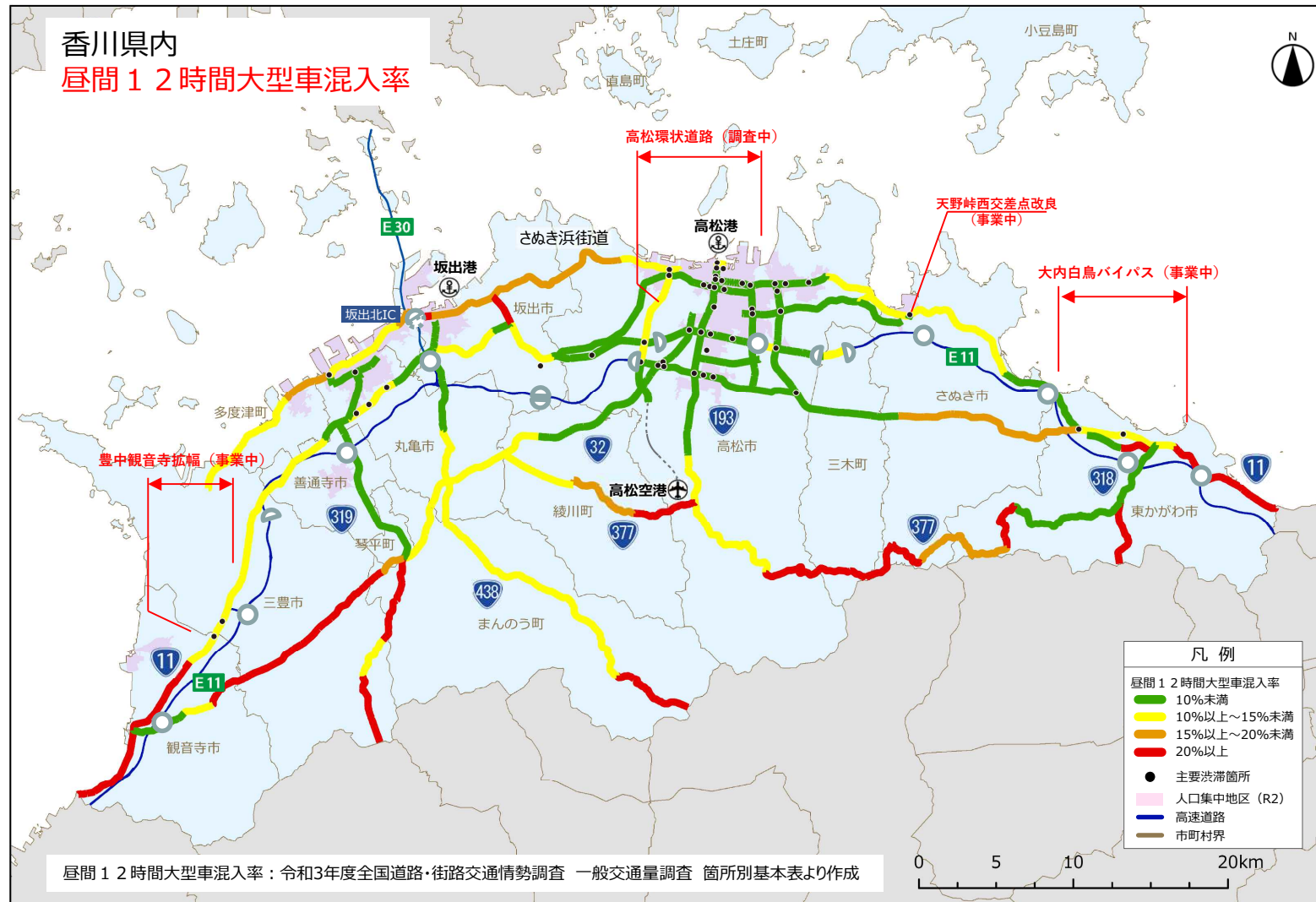
- 東讃・西讃の国道11号の2車線区間や高松市中心部の幹線道路において1.0を超過
- さぬき浜街道の2車線区間（五色台トンネル※前後区間）で高い



<参考> WISENET2050 香川県渋滞対策協議会の取り組み

香川県渋滞対策協議会

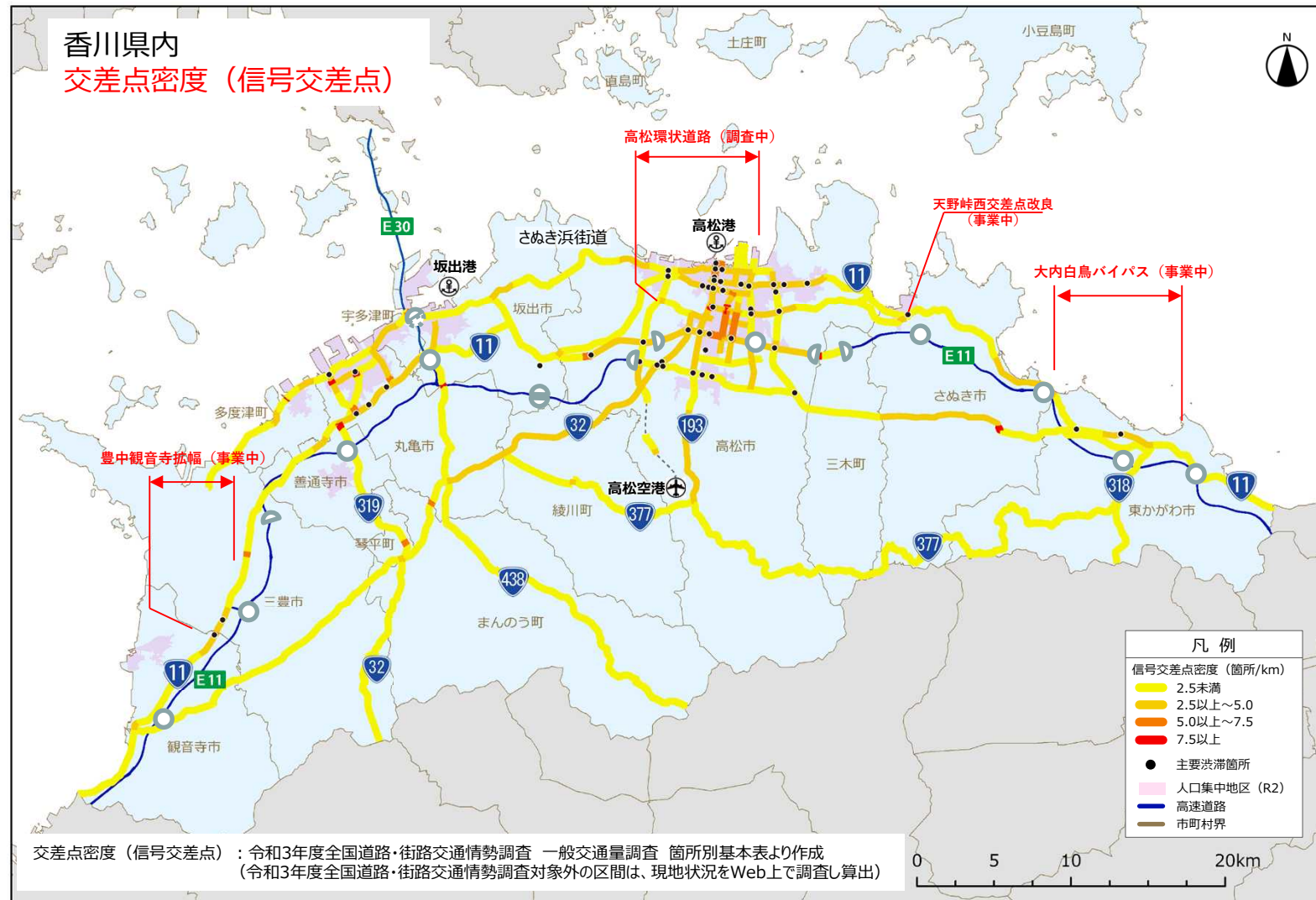
- 小型車の交通量が少ない山間部（地方部）で、大型車混入率が高い
- また、物流交通の利用が多いさぬき浜街道（坂出北IC～高松市中心部）が大型車混入率が高い



<参考> WISENET2050 香川県渋滞対策協議会の取り組み

香川県渋滞対策協議会

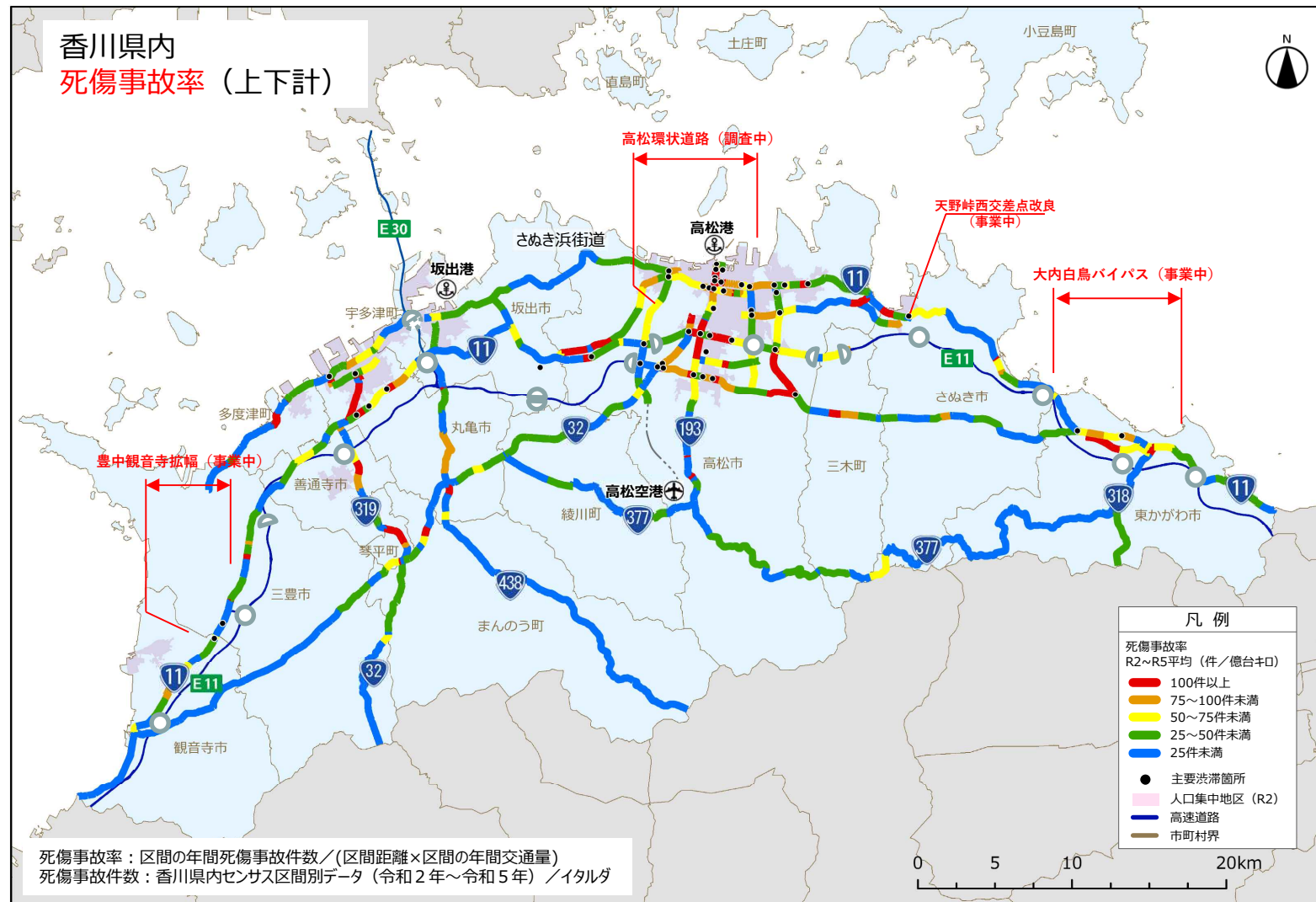
- 高松市や丸亀市の人口集中地区は、信号交差点密度が高く局所的に連担（5.0箇所/km以上）



<参考> WISNET2050 香川県渋滞対策協議会の取り組み

香川県渋滞対策協議会

- 高松市や丸亀市、東かがわ市等の主要渋滞箇所を中心に死傷事故率が高い



<参考> WISENET2050 香川県渋滞対策協議会の取り組み

香川県渋滞対策協議会

- 都市間を連絡する路線の指定最高速度は60km/h
- 高松市や丸亀市等の中心市街地は50km/h、県境周辺の地方部においては40～50km/h

