

令和7年度 第2回 香川県渋滞対策協議会

日時：令和8年3月18日（水）11:00～
【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）対策完了箇所の効果検証
 - （2）新たな渋滞対策の検討
 - （3）W I S E N E T 2 0 5 0の取り組み
 - （4）道路の脱炭素化の推進
 - （5）災害時における交通マネジメント
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
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2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 暮らし安全安心課長	代理：課長補佐
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	欠席
" 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	
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
丸亀市 都市整備部 建設課長	オブザーバー

香川県渋滞対策協議会規約

(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

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 暮らし安全安心課長	
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8年3月18日

香川県渋滞対策協議会



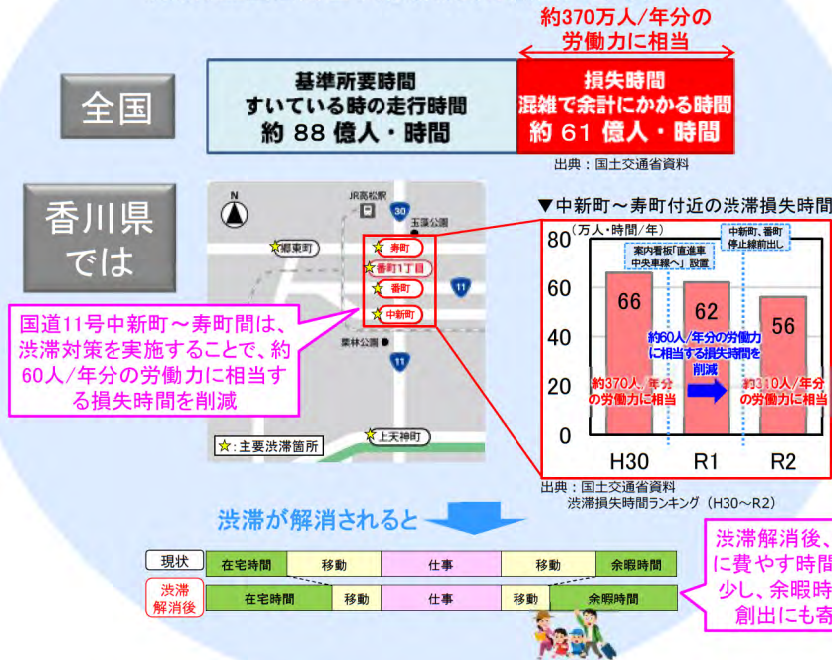
1. これまでの経緯

■ 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

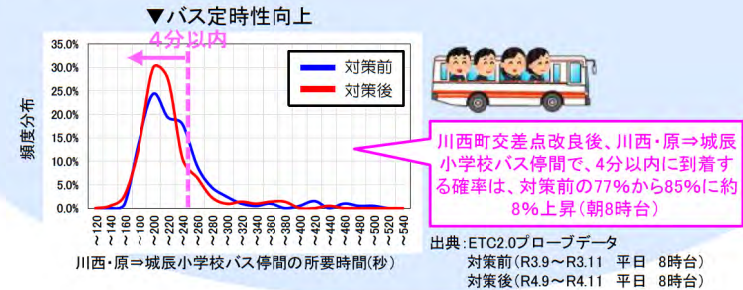
移動時間の短縮

▶ 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

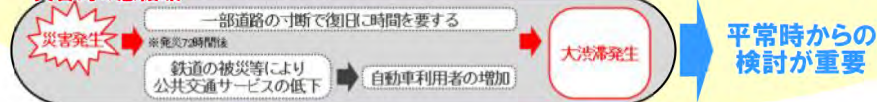


出典：CO₂排出量原単位は、国土技術政策総合研究所資料 No.671 (2012)の道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠

災害時における交通マネジメントの取組

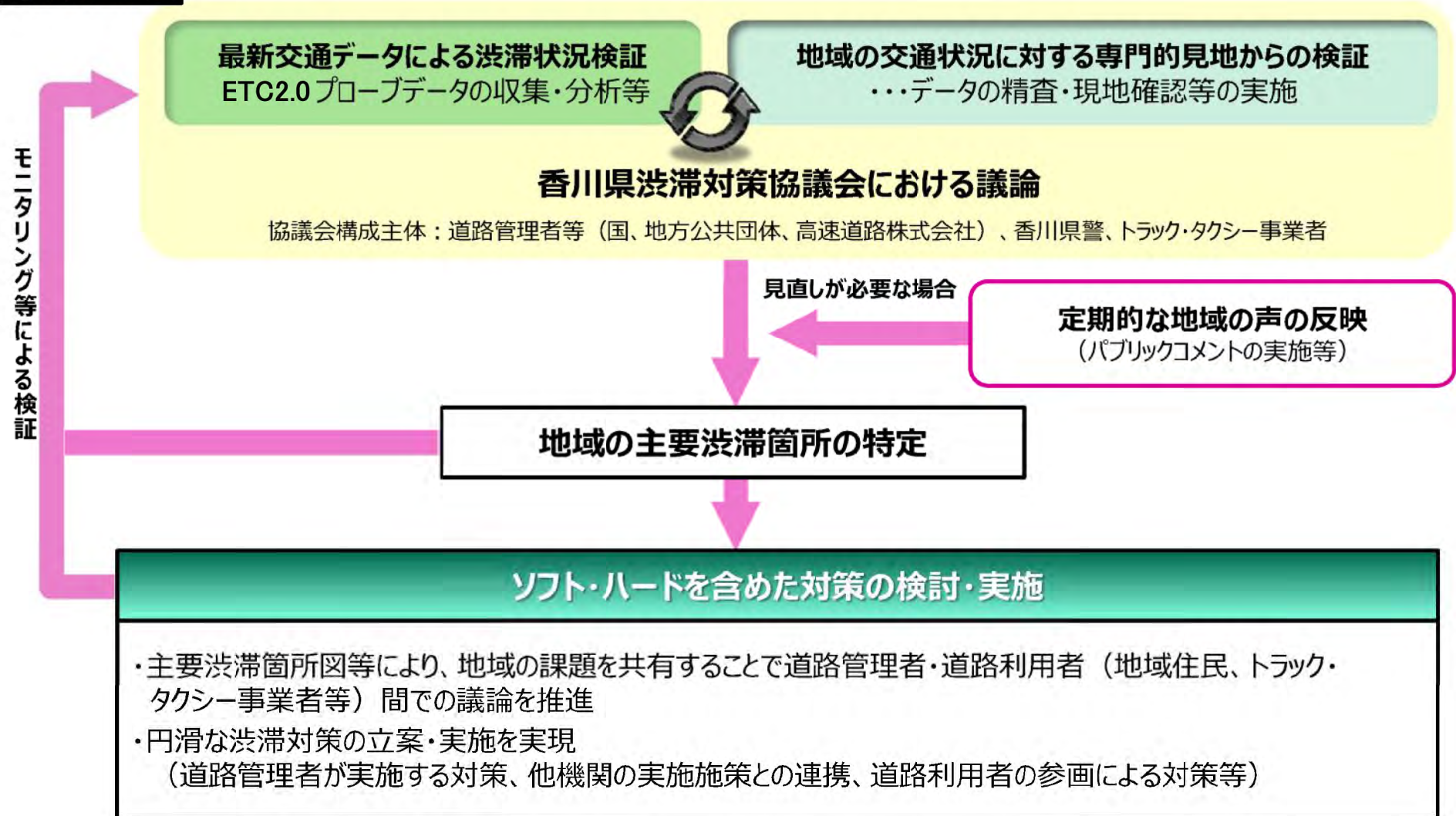
▶ 近年の激甚化・頻発化する災害に対し、円滑な交通を早期に確保するため、平常時から交通マネジメント体制の構築等を検討(令和元年度～)。

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～R7年度第1回]
- 主要渋滞箇所の見直し [H28年度第1回～R7年度第1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～R7年度第1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～R7年度第1回]
- 道路利用者団体との連携強化 [H29年度第2回～R7年度第1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～R7年度第1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～R7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 1回

令和7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の確認
- 対策完了箇所の効果検証
- WISENET2050の取り組み
- 高速道路での通勤バス社会実験の状況について
- 主要渋滞箇所の見直し（解除・見直し案）
- 取り組みの紹介（対象外）
- 新たな渋滞対策の検討
- 災害時における交通マネジメント

第1回
令和7年8月4日

マネジメントサイクルの実施

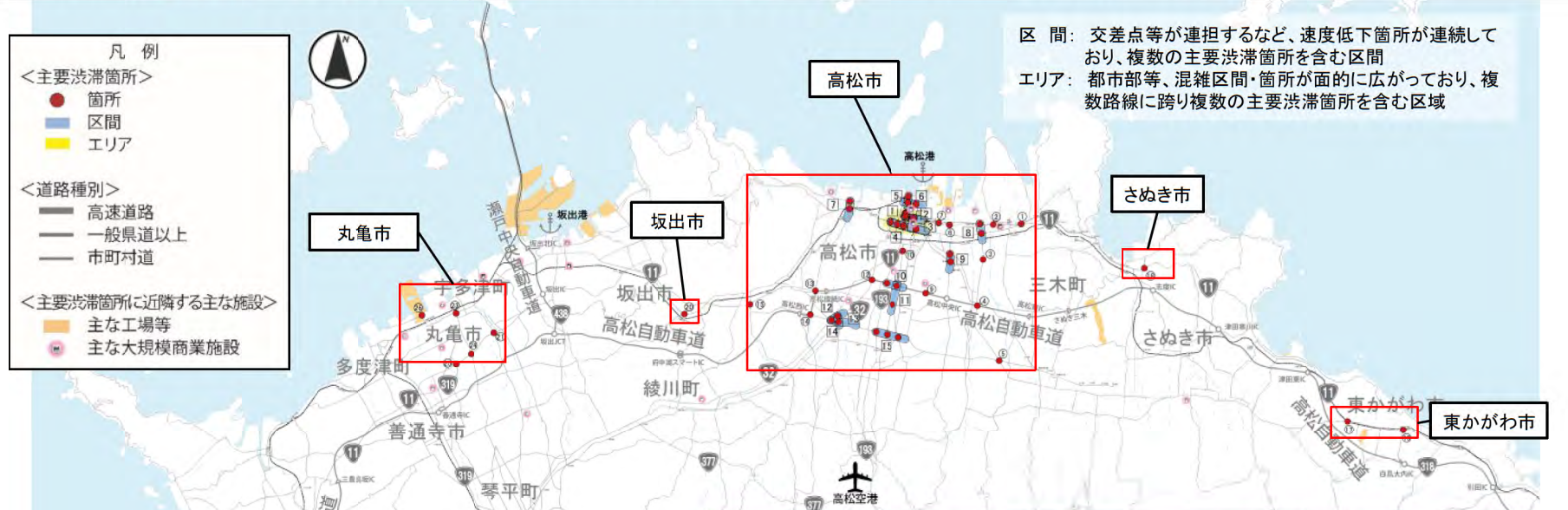
- 最新の交通データによる渋滞状況の確認（対象外）
- 主要渋滞箇所の見直し（対象外）
- 取り組みの紹介（対象外）
- 道路の脱炭素化の推進
- 対策完了箇所の効果検証
- 新たな渋滞対策の検討
- WISENET2050の取り組み
- 災害時における交通マネジメント

第2回
令和8年3月18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

■ 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、令和7年度に1箇所を特定解除した結果、**48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）



出典：国土地理院・数値地図情報を基に作成

解除済み箇所
 <平成28年度>
 ・JR志度駅前交差点
 <令和元年度>
 ・福岡町1丁目交差点 ・ゆめタウン入口(東紙町)交差点
 <令和5年度>
 ・川西町交差点
 <令和7年度>
 ・六ノ坪交差点

地域		主要渋滞箇所数(箇所)			
		対策済	対策中・検討中	解除	
高松市中心部	高松市	40	18	20	2
東讃地域	さぬき市	2	0	1	1
	東かがわ市	2	0	2	0
中讃地域	丸亀市	6	1	4	1
	坂出市	1	0	1	0
西讃地域	三豊市	1	0	0	1
	観音寺市	1	0	1	0
合計		53	19	29	5

現在残っている48箇所について議論

■ 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
対策完了箇所の効果検証	主要渋滞箇所 (道路利用者団体 要望箇所)	国道32号 <small>にしながい</small> 西永井交差点	令和6年度 第2回協議会時	令和7年11月	-
新たな渋滞対策検討		国道11号 <small>たむらひがし</small> 田村東交差点	令和7年度 第2回協議会時	令和8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 <small>かたもと</small> 渦元交差点	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 <small>かめおがしよがっこうこし</small> 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	-	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	-

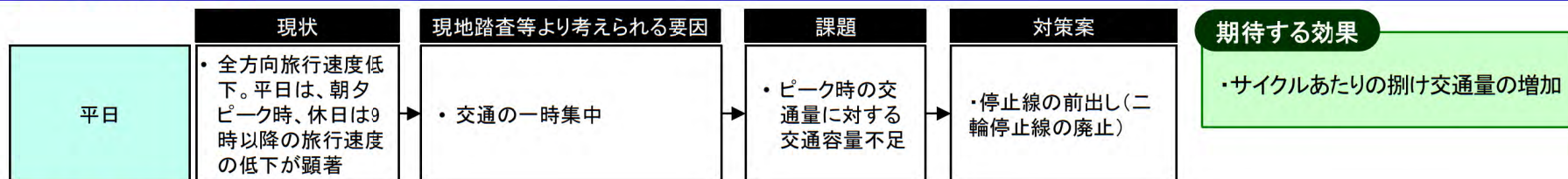


2. 対策完了箇所の効果検証

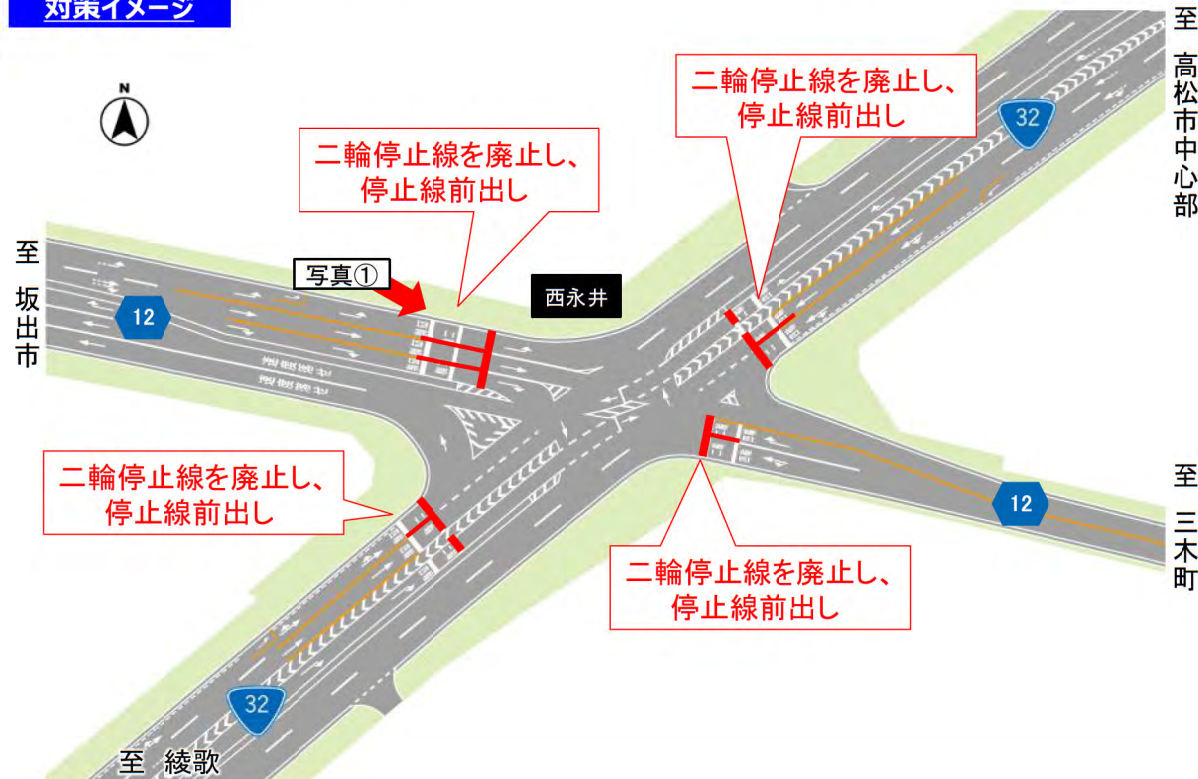
国道32号 ^{にしながい}西永井交差点の対策

- 着目点：交通集中により、全方向の速度低下が発生。
- 対策：全方向停止線前出し（二輪停止線の廃止）。
- 期待する効果：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。
- 対策完了時期：令和7年11月完了。（分析結果は次回渋滞対策協議会で報告予定）

■ 渋滞要因と対策方針



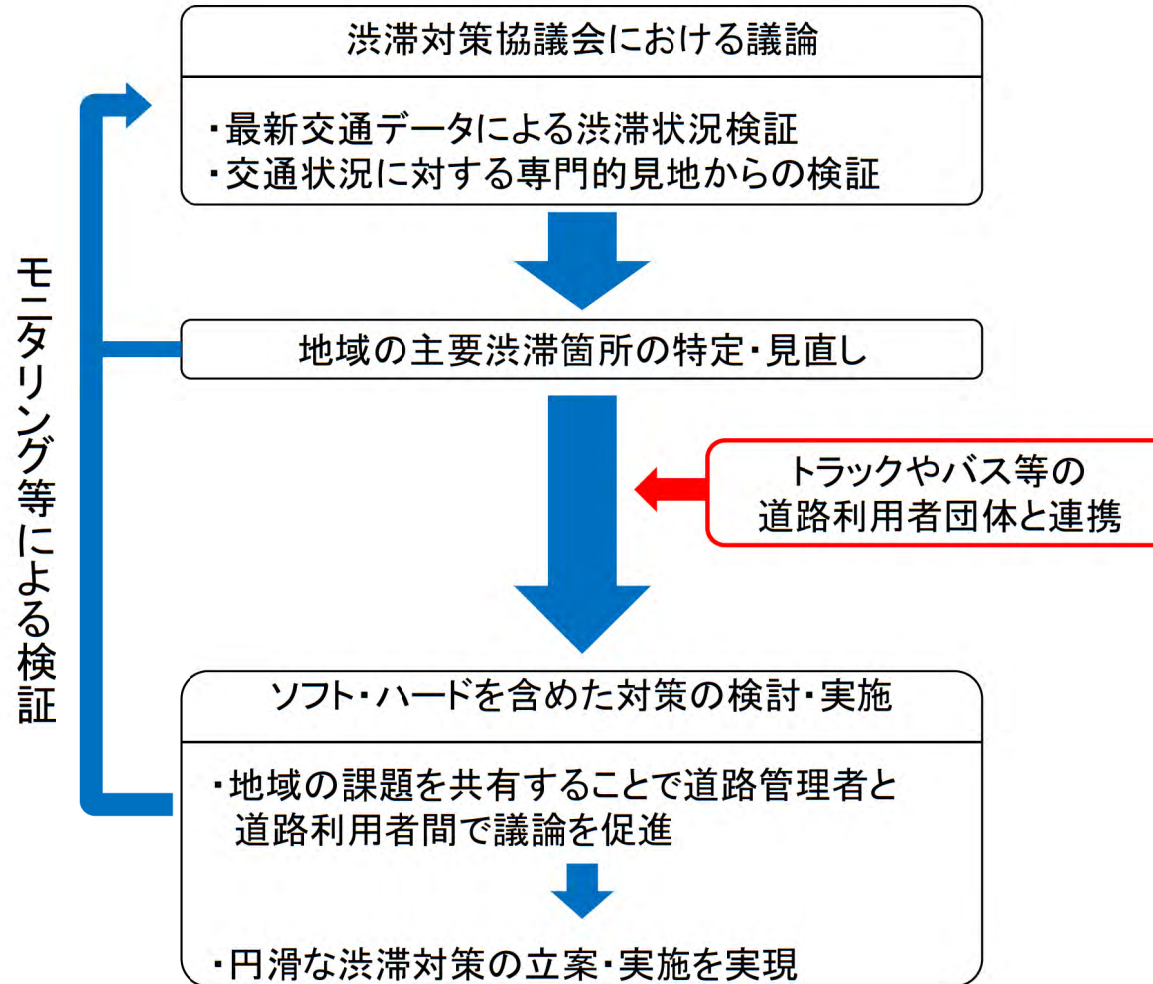
対策イメージ





3. 新たな渋滞対策の検討

- 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。



3. 新たな渋滞対策の検討 交差点渋滞対策箇所

国道11号 田村東交差点の交通状況 (主要渋滞箇所、道路利用者団体要望箇所)

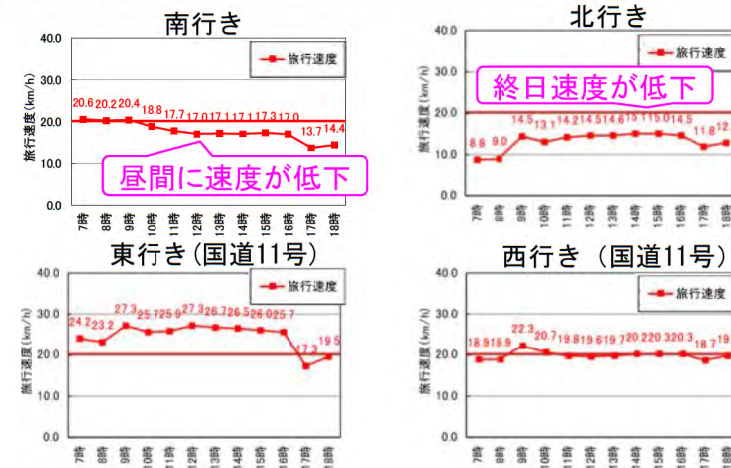
- 国道11号田村東交差点は、丸亀市内に位置し、国道11号と丸亀市道、原田琴平線が交差する道路であり、北側に商業施設が多く立地。
- 東西方向では、休日の昼間に速度低下が発生。
- 南北方向では、平日・休日ともに昼間に速度低下が発生。

■ 交差点形状・渋滞発生状況 (平日)



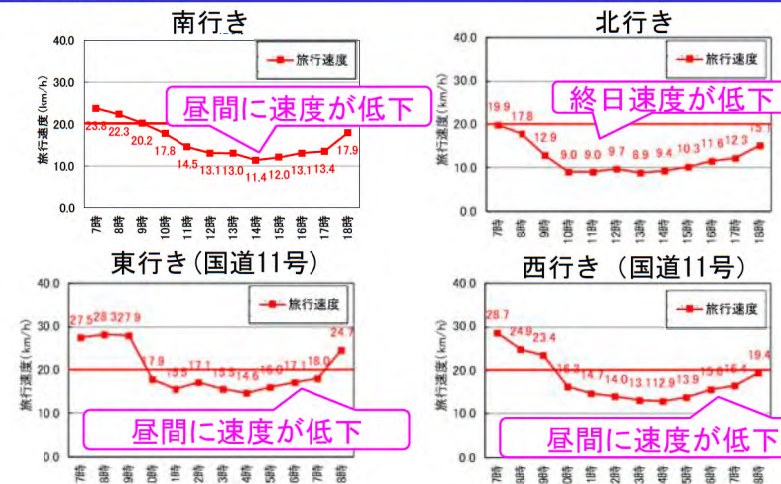
出典：国土地理院地図を基に作成
※交通量調査結果(流入交通量7~19時)、渋滞長・滞留長調査結果(7、8時台、17、18時台)：令和7年5月27日(火)

■ 旅行速度 (平日)



出典：ETC2.0プローブデータ R6.4~R7.3 平日 7~19時

■ 旅行速度 (休日)



出典：ETC2.0プローブデータ R6.4~R7.3 休日 7~19時

国道11号 田村東交差点の現地状況 (平日)

- 西行きでは、渋滞は発生していないが、直進車が多い場合に右折車が右折レーンに進入できない場合がある。
- 北行きでは、交通が集中し、渋滞が発生。

■ 現地状況 (平日)

写真①：南行き
 至丸亀駅
 渋滞なし
 撮影日：令和6年10月18日(金)7時台

写真②：西行き
 至坂出市
 直進車多い
 西行きは、渋滞が発生していない
 ただし、直進車が多い場合に右折車が
 右折レーンに進入できない場合がある
 ※信号サイクル169秒のうち、
 66秒が赤時間であり、
 交通量も多いことから、長い滞留が発生
 ※計測日：令和7年5月27日(火)8時台
 撮影日：令和6年10月18日(金)7時台

写真③：西行き
 至坂出市
 渋滞なし
 撮影日：令和6年10月18日(金)7時台

写真④：東行き
 至三豊市
 渋滞なし
 撮影日：令和6年10月18日(金)7時台

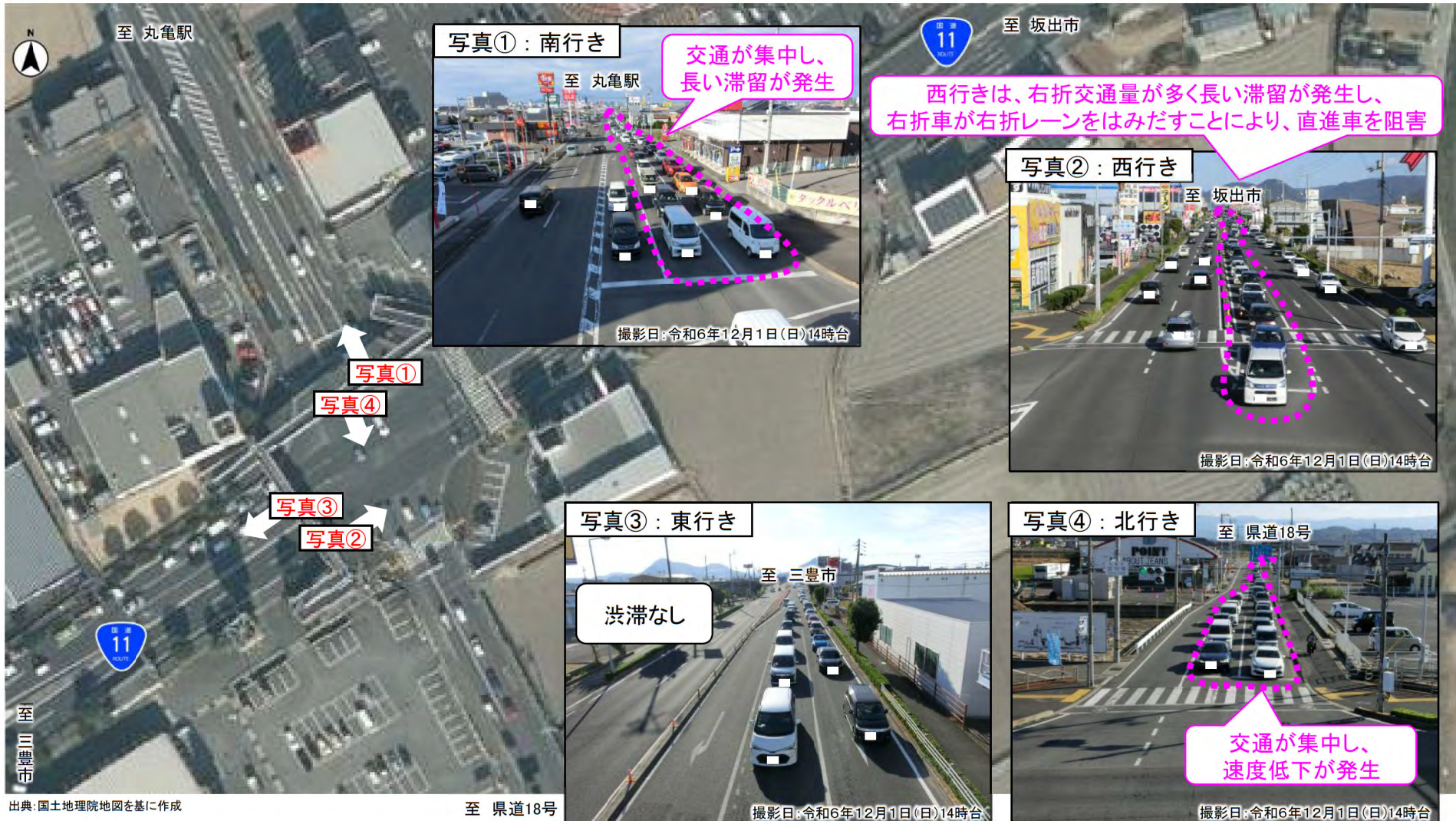
写真⑤：北行き
 至県道18号
 交通が集中し
 渋滞が発生
 撮影日：令和6年10月18日(金)7時台

出典：国土地理院地図を基に作成

国道11号 田村東交差点の現地状況（休日）

- 西行きでは、右折交通量が多く、長い滞留が発生し、右折車が右折レーンをはみだすことにより、直進車を阻害。
- 北行きでは、交通が集中し、速度低下が発生。南行きも同様に、交通集中により、長い滞留が発生。

■ 現地状況（休日）

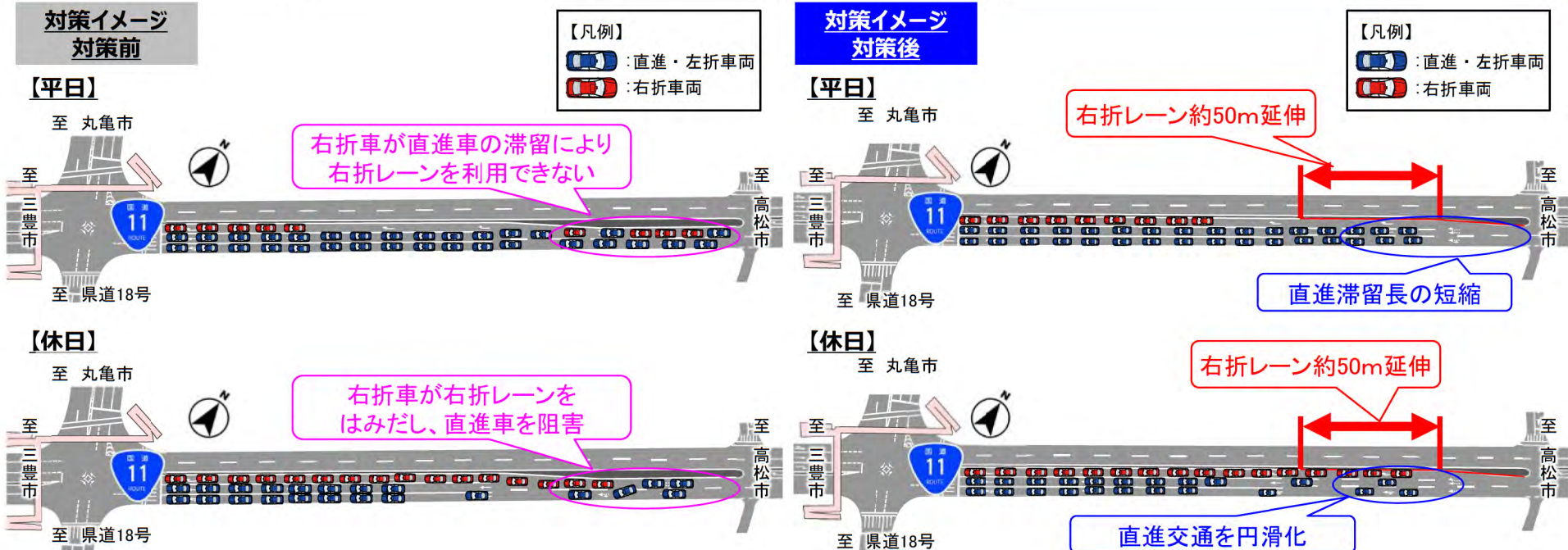


国道11号 たむらひがし 田村東交差点の対策案

- 着眼点：西行きにおいて、平日は、**右折車が直進車の滞留により右折レーンを利用できない**ことから、直進車滞留長の延長を助長。休日は、**右折車が右折レーンをはみだし、直進車を阻害**。
- 対策案：右折レーンの延伸。
- 期待する効果：西行き右折車が右折レーンを利用しやすくなり、直進滞留長が短縮（平日）、右折車による直進阻害を減らし、直進交通を円滑化（休日）。

■ 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	・西行きの滞留車列の延長	・右折車が直進車の滞留により右折レーンが利用不可	・右折レーンの不足	・右折レーンの延伸	【平日】 ・右折車が右折レーンを利用しやすくなり、直進滞留長が短縮。
休日	・西行きの速度低下	・右折車による直進車の阻害	・右折レーンの不足	・右折レーンの延伸	【休日】 ・右折車による直進阻害を減らし、直進交通を円滑化。





4. WISENET2050の取り組み

「丸亀地区サービスレベル向上検討部会」の開催状況

- 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。
- 令和7年度 第1回渋滞対策協議会で、「丸亀地区サービスレベル向上検討部会」の設置することを審議し、承認を得た。
- 令和8年3月に開催された「令和7年度 第1回丸亀地区サービスレベル向上検討部会」では、旅行速度や混雑度等の情報を重ね合わせた分析結果を踏まえ、先行して試行する区間の設定や道路の現状等の把握状況の報告等を行った。

■第1回 丸亀地区サービスレベル向上検討部会の概要

➢ 開催日時

令和8年3月3日 11:00～12:00

➢ 部会構成委員

有識者、香川河川国道事務所、香川県、丸亀市、香川県警察

➢ 議事概要

- ・先行して試行する区間として、主要渋滞箇所が連続して存在し、課題が顕著な国道11号(津の郷～原田西)とすることで了承を得た。
- ・先行して試行する区間周辺等の現状について、ETC2.0データ等を用いて整理し報告を行った。
- ・サービスレベルの目標設定は、利用者目線で、より具体的な利用実態等を踏まえたうえで設定する必要があるため、具体的な利用実態(道路利用者特性)や利用者が実感している課題把握のための調査の実施を提案し了承を得た。
- ・今後の詳細な分析等を実施する際には、休日の現状も把握し検討を行う。

▼第1回検討部会の開催状況



■WISENET2050の取り組み進め方

■ 令和6年度

令和6年度 第2回香川県渋滞対策協議会(令和7年3月17日)

- WISENET2050 香川県渋滞対策協議会の取り組み

■ 令和7年度

令和7年度 第1回香川県渋滞対策協議会(令和7年8月4日)

- 課題箇所の抽出
- 丸亀地区サービスレベル向上検討部会を設置

第1回検討部会(令和8年3月3日)

- サービスレベル向上検討区間の設定
- 現状把握

→次ページに概要

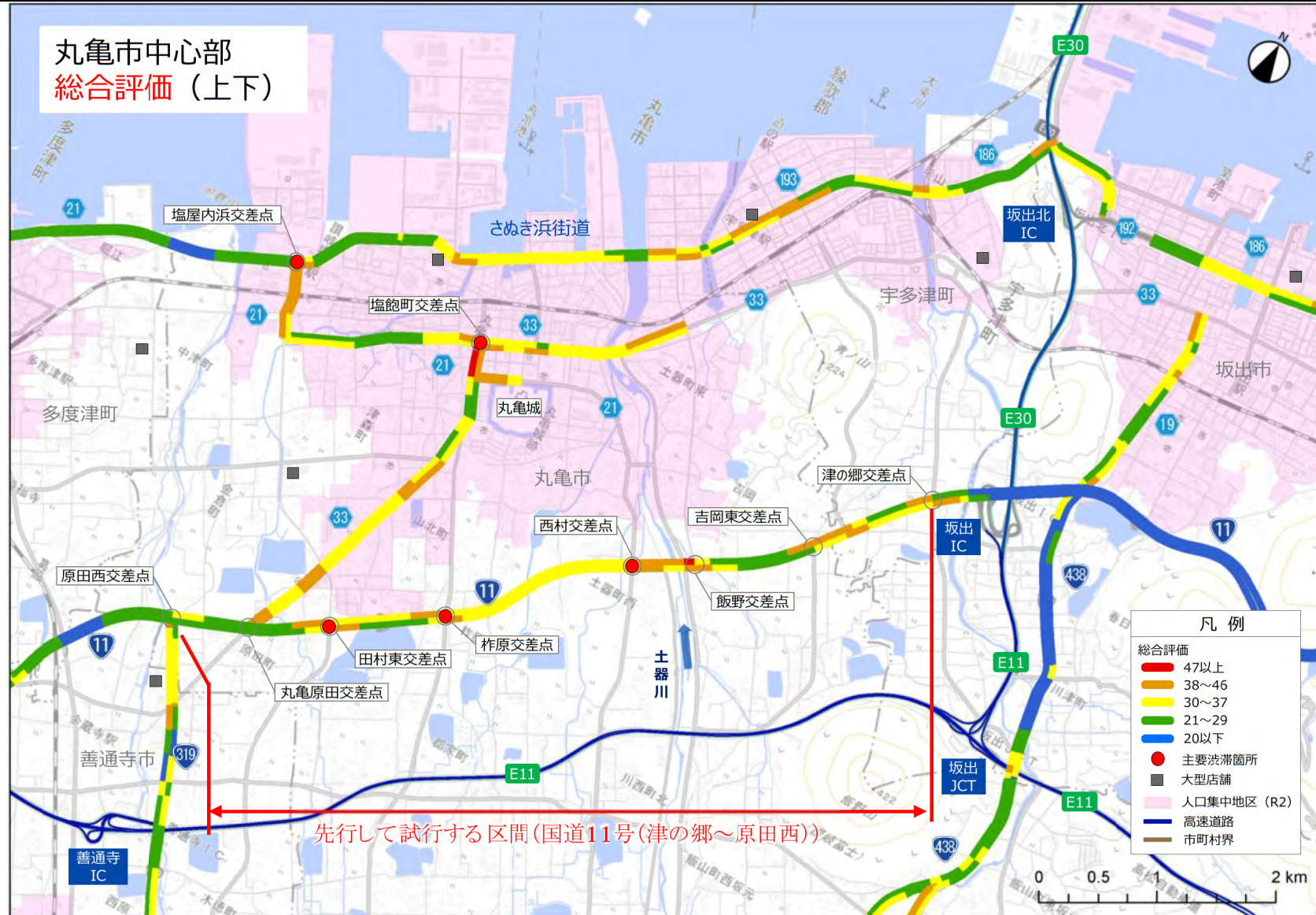
■ 令和8年度以降

次回以降検討部会

- 現状把握
- 検討区間のサービスレベルの目標設定
- 検討区間の優先箇所の検討
- 優先区間の課題と渋滞要因
- 対策の方向性
- 対策案の検討

「丸亀地区サービスレベル向上検討部会」の開催状況

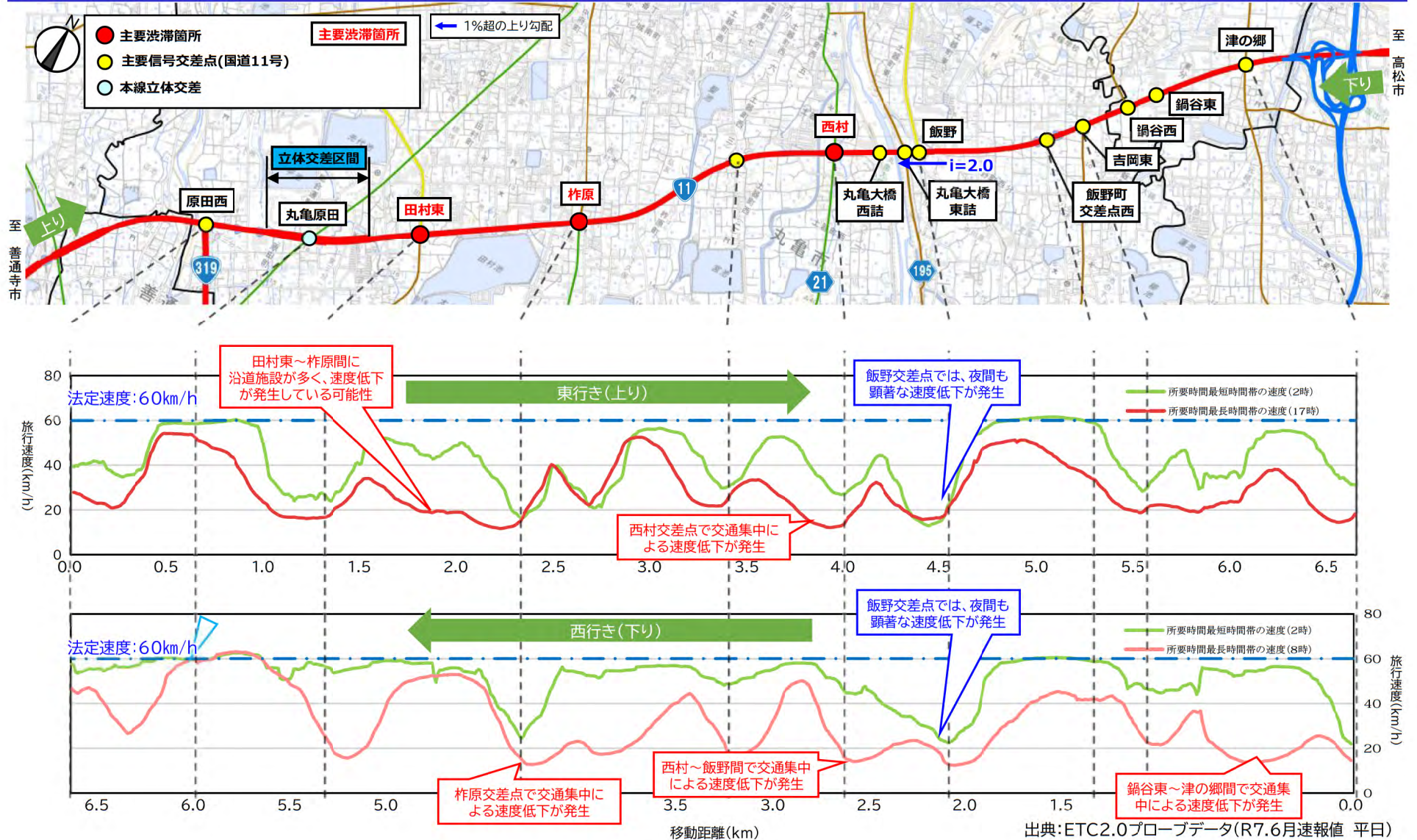
- 丸亀市中心部では、丸亀市役所付近や国道11号土器川渡河部周辺において**評価点が大きいことを確認**。
- その中でも、主要渋滞箇所が連続して存在し、課題が顕著な国道11号（津の郷～原田西）を、先行して試行する区間として設定。



「丸亀地区サービスレベル向上検討部会」の開催状況

- 東行き：西村交差点、柞原交差点の速度低下が大きく、交通集中の影響が大きい。
- 西行き：鍋谷東～津の郷交差点間、西村～飯野交差点、柞原交差点の速度低下が大きく、交通集中の影響が大きい。

■ サービスレベルの決定



「丸亀地区サービスレベル向上検討部会」の開催状況

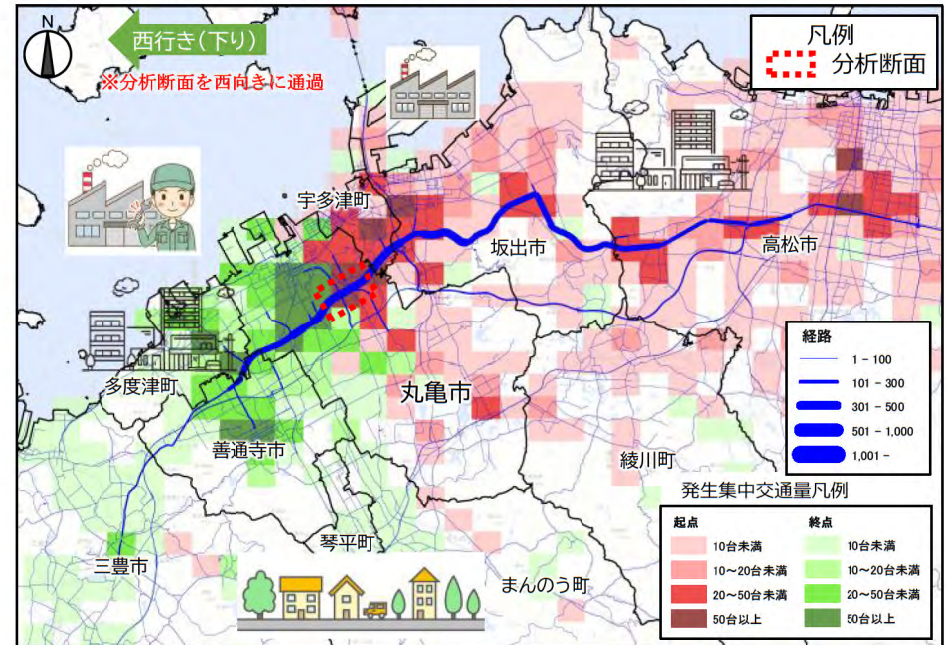
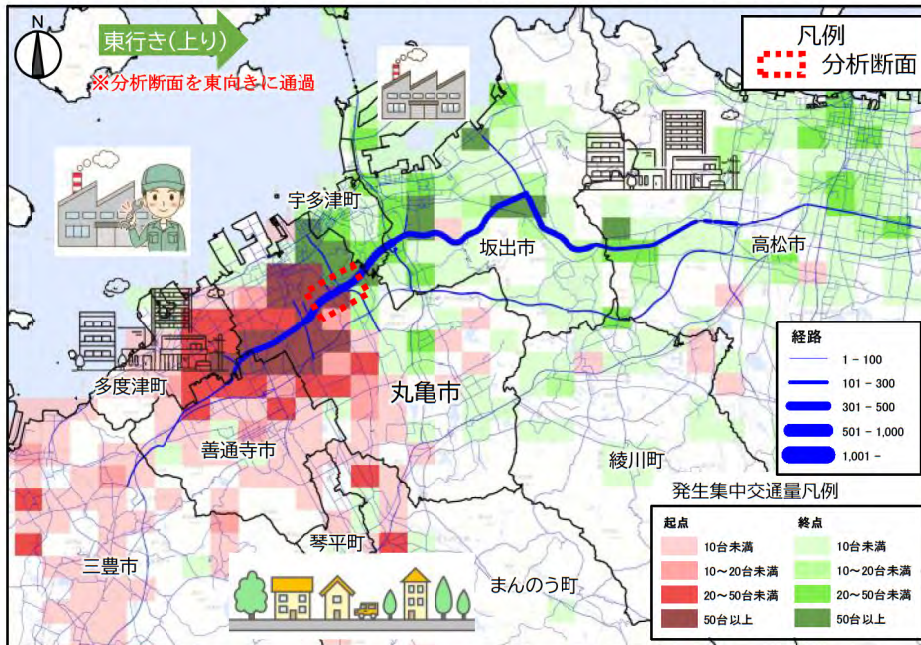
- 国道11号は長距離トリップが東行きで約90%、西行きで約85%を占めている。
- 東行きは、丸亀市北部・南部ともに高松市、坂出市の市街地・工業地帯等への長距離の通勤交通が多く存在していると推察。
- 西行きは、坂出市から善通寺市、高松市から丸亀市北部等の市街地・工業地帯等への長距離の通勤交通が多く存在していると推察。

■ 国道11号（津の郷交差点～原田西交差点）の道路の使い方

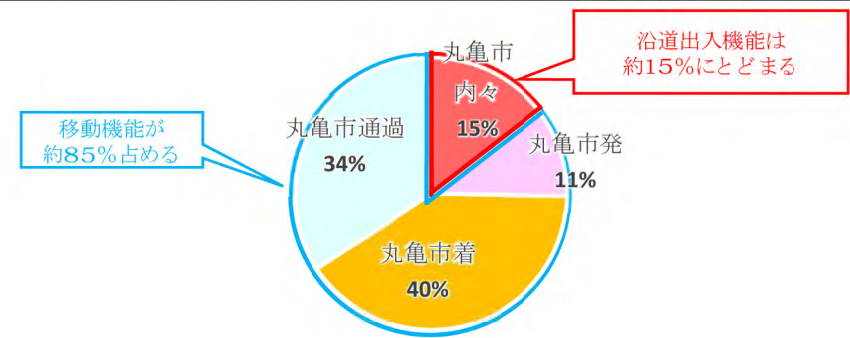
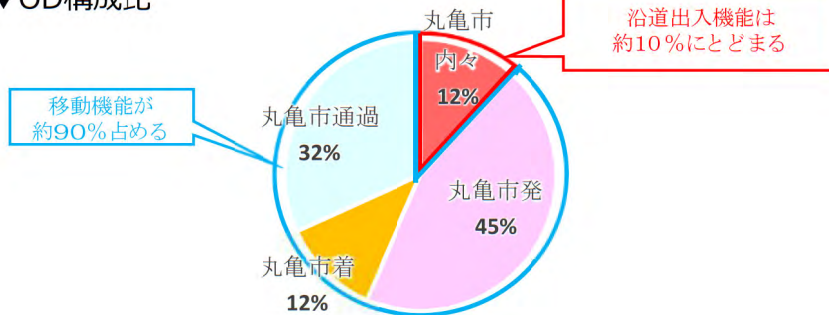
※検討対象区間の中でも交通量が多い飯野～西村区間における利用実態を示す

▼飯野交差点～西村交差点 OD起終点および流動図（東行き）

▼飯野交差点～西村交差点 OD起終点および流動図（西行き）



▼OD構成比



「丸亀地区サービスレベル向上検討部会」の開催状況

丸亀地区サービスレベル向上検討部会

- 先行して試行する区間の現状について、ETC2.0データ等により把握した。
- 道路利用者特性としては、東西方向では長距離の移動交通での需要が高く、南北方向は短距離の移動交通の需要が高いことを確認した。
- ただし、サービスレベルの目標設定は、**利用者目線で、より具体的な利用実態等を踏まえたうえで設定する必要がある。**
- **具体的な利用実態（道路利用者特性）や利用者が実感している課題把握のため調査の実施を提案。**

■これまでの現状把握結果の概要

交通量	東西方向:国道11号・さぬき浜街道・高松自動車道に交通が集中し、交通量が多い 南北方向:複数の道路に交通量が分散
速度	土器川渡河部周辺・柞原交差点付近・丸亀市役所付近で速度低下
利用特性	東西方向:国道11号は都市間連携軸に位置づけられており、近隣市町を結ぶ通勤や商業などの長距離移動が約8割～9割を占める 南北方向:丸亀市内の市街地・商業施設等への通勤通学など、短距離移動が約半数を占める



■具体的な利用実態の把握を行うための提案

- ✓ 検討区間のサービスレベルの目標設定は、利用者目線で、より具体的な利用実態等を踏まえる必要
- ✓ 具体的な利用実態(道路利用者特性)や利用者が実感している課題把握のため調査の実施を提案(R8以降実施予定)



5. 道路の脱炭素化の推進

道路脱炭素化推進計画 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

- 「道路法の一部を改正する法律」※に伴い、国土交通省が「道路脱炭素基本方針」を策定。
- 自動車からのCO₂の排出削減につながるよう、渋滞が発生している箇所における対策を行い、道路交通の適正化を図るため、本渋滞対策協議会にて、**香川県の目標値を設定することを提案。**
- 今後達成状況について、継続的にフォローアップを行う予定。

※令和7年4月16日公布、令和7年10月1日施行

道路脱炭素基本方針（政策集等）

全国目標は一般道路を対象に、
2030年までに主要渋滞箇所約500箇所解消※が目標
※対策実施後のモニタリング箇所を含む

二 道路の脱炭素化の推進のために
政府が実施すべき施策に関する基本的な方針

政府が実施する施策の基本的な方向性

- 道路のライフサイクル全体の低炭素化**
道路建設から管理までのCO₂排出量について、新技術を積極的に取り入れながら削減を推進（道路照明のLED化、低炭素材料の開発・導入促進等）
- 道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出**
次世代自動車の開発・普及や再生可能エネルギーの活用・収容等を促進するため、災害時の対応強化の取組も併せながら、道路空間における発電・送電・給電等・蓄電の取組を推進（太陽光発電設備の導入、EV急速充電器の設置促進等）
- 低炭素な人流・物流への転換**
自転車等の低炭素な移動手段への転換や、低炭素な物流システムの構築を促進（自転車利用環境の改善などによる自転車の利用促進、ダブル連結トラックの利用環境の整備等）
- 道路交通の適正化**
ボトルネック箇所や局所的な渋滞箇所における対策を行い、道路交通を適正化（主要渋滞箇所の渋滞対策、「ゾーン30プラス」による幹線道路と生活空間の適切な機能分化等）



※1：国土交通省「道路脱炭素基本方針（概要版）」に基づき。
※2：対策実施後のモニタリング箇所を含む。
※3：R8.3時点以降で対策実施後のモニタリング箇所を含む。道路利用者の利便性の向上、環境負荷の低減、国土交通省「国土強靭化戦略」の推進、再生可能エネルギーの活用、交通機関の整備による交通の適正化の促進等による。

出典：左 国土交通省 道路分野の脱炭素基本方針（概要版） P.1
右 国土交通省 道路分野の脱炭素政策集ver2.0 P.19

渋滞対策目標（香川県）

▼基準年度 主要渋滞箇所数（R8.3） 計：48箇所※1



主要渋滞箇所解除目標※2、3

2030年度目標：2箇所
2040年度目標：7箇所

- ※1：一般道路を対象
- ※2：R8.3時点以降で対策実施後のモニタリング箇所を含む
- ※3：解除目標値は特定以降の対策傾向を踏まえ設定



6. 災害時における交通マネジメント

検討の方向性

- 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。現在、公共交通の運行管理者に対し、災害時に想定される運行状況を確認し、代替交通手段の活用に向けて検討を実施中。

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
 - ・広域迂回ルートの確保
 - ・代替交通手段の早期確保に向けた役割の明確化 等

令和6年度

令和7年度

令和8年度以降



- 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。
- 自宅や職場周辺の災害リスクの調べ方や、災害時に道路が通行止めになる可能性、香川県渋滞対策協議会の取り組み等を紹介した。

■今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7年9月27日（土）10:00~15:00
- 会場：香川県消防学校 香川県防災センター

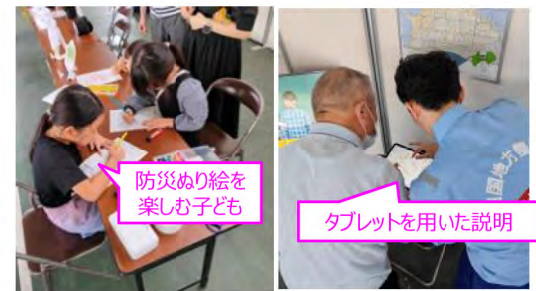
出展したブースに
189人が来場

■展示したパネル

■出展したブースの様子



来場者に
パネルで説明



防災めり絵を
楽しむ子ども

タブレットを用いた説明



VRを
体験する親子

■来場者のコメント

- 国の道路事業について、防災の観点からも事業を行っていることが分かった。
- 自宅近くの災害リスクを調べる方法を知ることができた。





参考資料

令和8年3月18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
48箇所	1エリア	11区間	23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

<主要渋滞箇所付近の主な施設>

- 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



1 香川県高松市中心部

■エリア

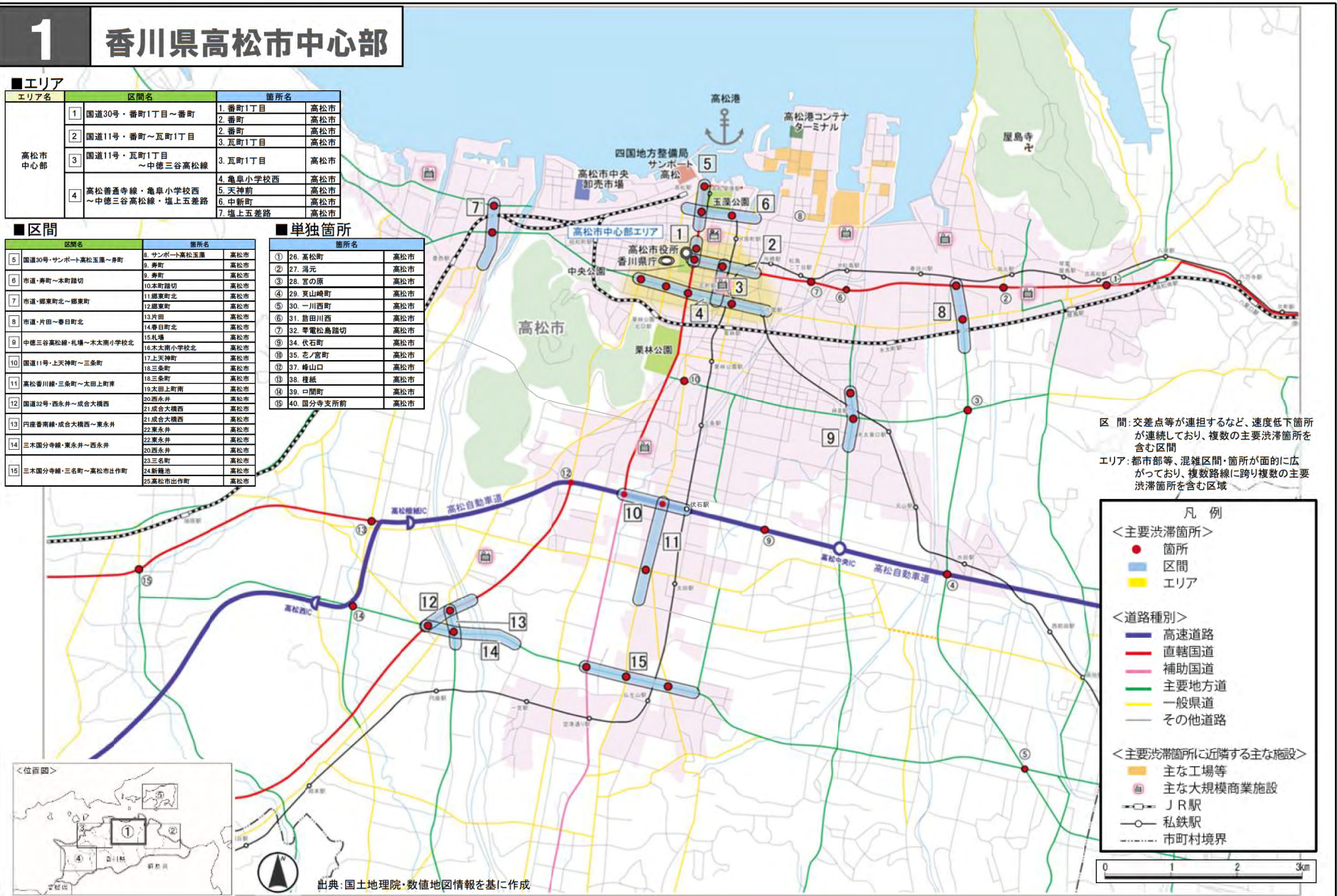
エリア名	区間名	箇所名
高松市中心部	1 国道30号・番町1丁目～番町	1. 番町1丁目 高松市
	2 国道11号・番町～瓦町1丁目	2. 番町 高松市
	3 国道11号・瓦町1丁目～中徳三谷高松線	3. 瓦町1丁目 高松市
	4 高松普通寺線・亀阜小学校西～中徳三谷高松線・堀上五差路	4. 亀阜小学校西 高松市
		5. 天神前 高松市
		6. 中新聞 高松市
		7. 堀上五差路 高松市

■区間

区間名	箇所名	箇所名
5 国道30号・サンポート高松玉藻～身町	8. サンポート高松玉藻 高松市	① 26. 高松町 高松市
6 市道・身町～本町踏切	9. 身町 高松市	② 27. 湯元 高松市
7 市道・徳東町北～徳東町	10. 本町踏切 高松市	③ 28. 宮の原 高松市
8 市道・片田～春日町北	11. 徳東町北 高松市	④ 29. 長山崎町 高松市
9 中徳三谷高松線・札場～木太南小学校北	12. 徳東町 高松市	⑤ 30. 一川西町 高松市
10 国道11号・上天神町～三条町	13. 片田 高松市	⑥ 31. 唐田山西 高松市
11 高松善川線・三条町～太田上町南	14. 春日町北 高松市	⑦ 32. 尊徳松島踏切 高松市
12 国道32号・西永井～成合大橋西	15. 札場 高松市	⑧ 34. 伏石町 高松市
13 内産香南線・成合大橋西～東永井	16. 木太南小学校北 高松市	⑨ 35. 花ノ宮町 高松市
14 三木園分寺線・東永井～西永井	17. 上天神町 高松市	⑩ 37. 峰山口 高松市
15 三木園分寺線・三名町～高松市法作町	18. 三条町 高松市	⑪ 38. 榎橋 高松市
	19. 太田上町南 高松市	⑫ 39. 戸間町 高松市
	20. 西永井 高松市	⑬ 40. 園分寺支所前 高松市
	21. 成合大橋西 高松市	
	22. 東永井 高松市	
	23. 東永井 高松市	
	24. 新穂地 高松市	
	25. 高松市出作町 高松市	

■単独箇所

箇所名	箇所名
① 26. 高松町 高松市	
② 27. 湯元 高松市	
③ 28. 宮の原 高松市	
④ 29. 長山崎町 高松市	
⑤ 30. 一川西町 高松市	
⑥ 31. 唐田山西 高松市	
⑦ 32. 尊徳松島踏切 高松市	
⑧ 34. 伏石町 高松市	
⑨ 35. 花ノ宮町 高松市	
⑩ 37. 峰山口 高松市	
⑪ 38. 榎橋 高松市	
⑫ 39. 戸間町 高松市	
⑬ 40. 園分寺支所前 高松市	



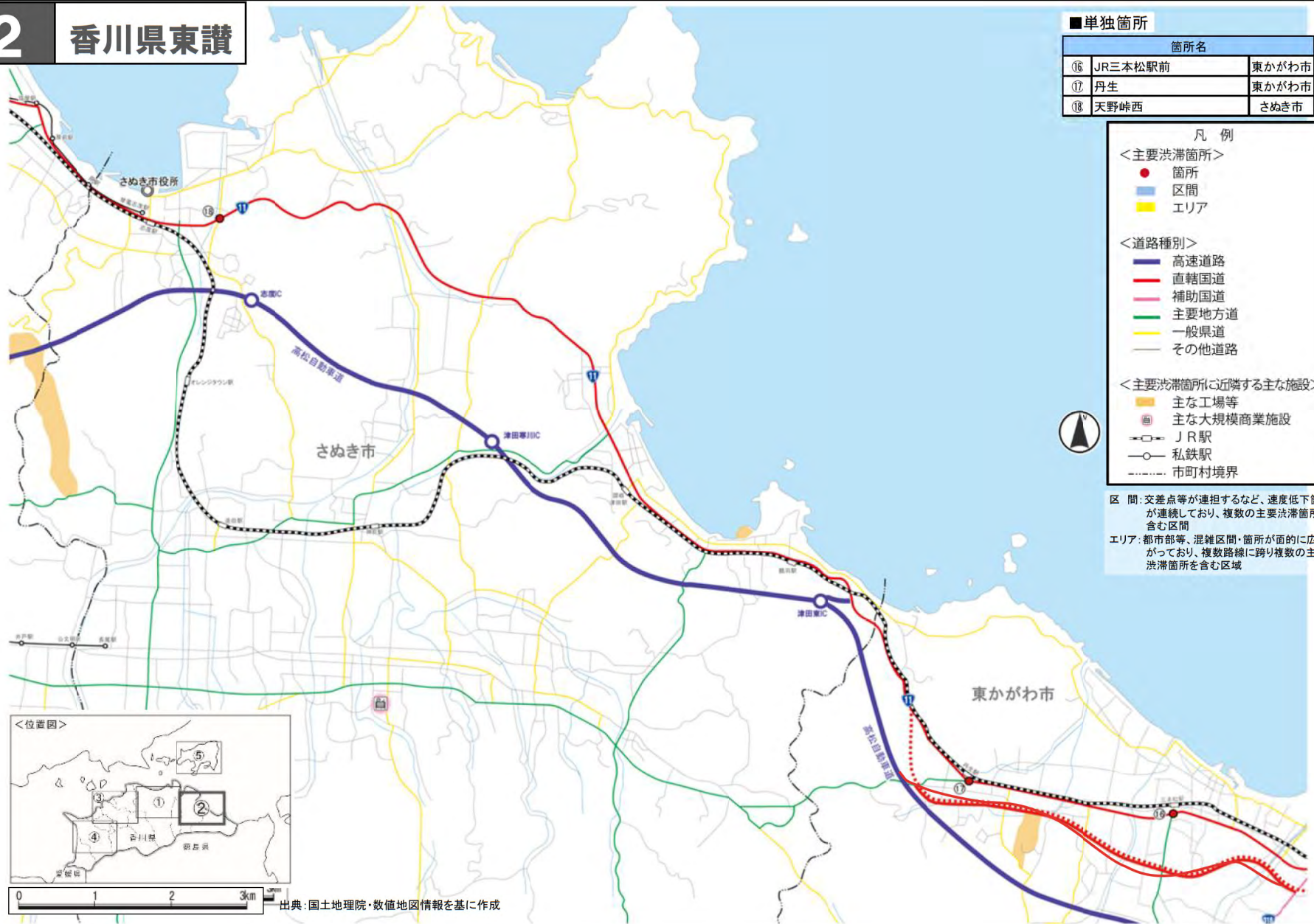
区間: 交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間
 エリア: 都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

- 凡例
- <主要渋滞箇所>
 - 箇所
 - 区間
 - エリア
 - <道路種別>
 - 高速道路
 - 直轄国道
 - 補助国道
 - 主要地方道
 - 一般県道
 - その他道路
 - <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
 - JR駅
 - 私鉄駅
 - 市町村境界



出典: 国土地理院・数値地図情報を基に作成

2 香川県東讃



■単独箇所

箇所名		
⑬	JR三本松駅前	東かがわ市
⑭	丹生	東かがわ市
⑮	天野峠西	さぬき市

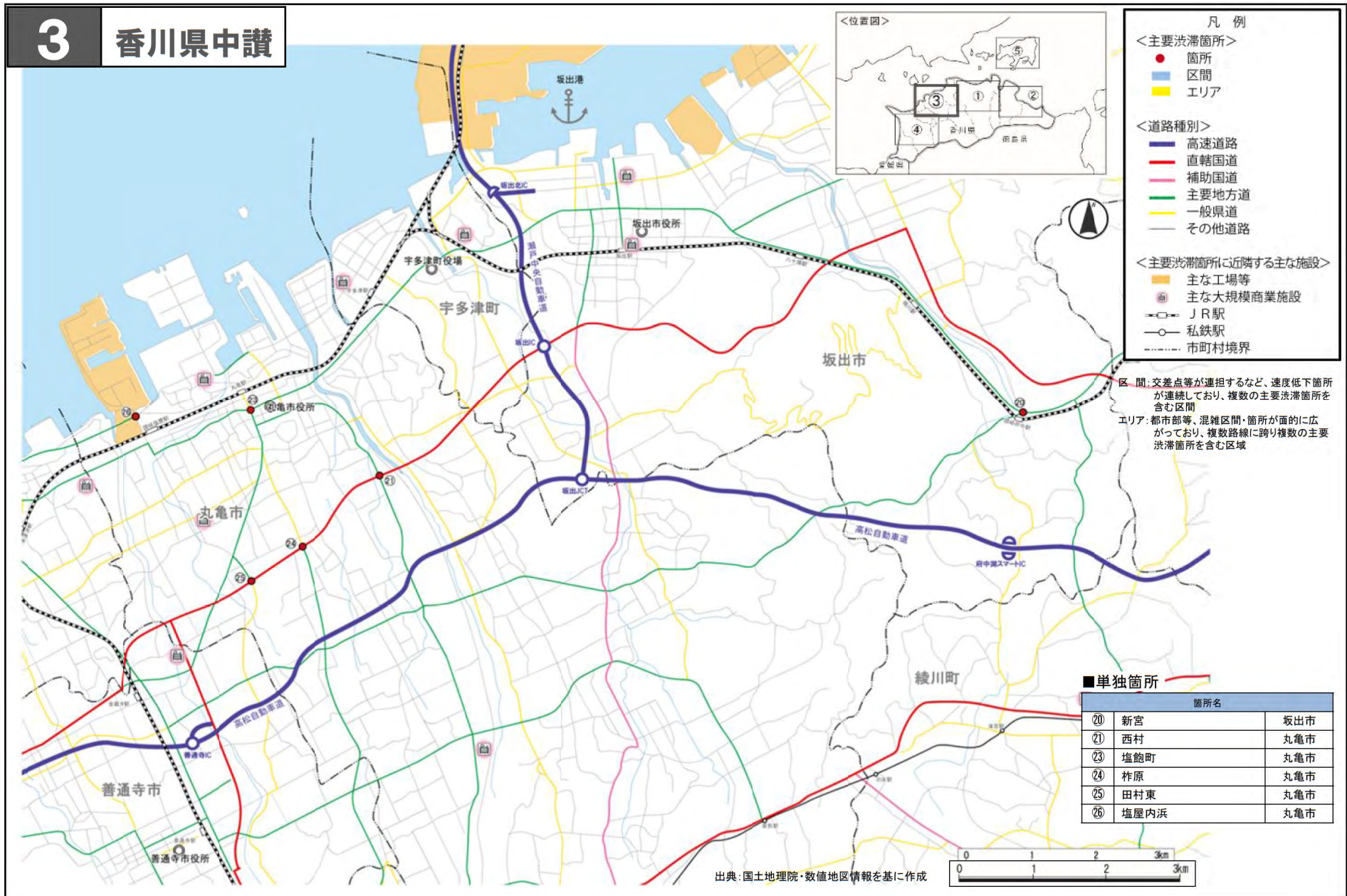
- 凡例
- ＜主要渋滞箇所＞
 - 箇所
 - 区間
 - エリア
 - ＜道路種別＞
 - 高速道路
 - 直轄国道
 - 補助国道
 - 主要地方道
 - 一般県道
 - その他道路
 - ＜主要渋滞箇所付近の主な施設＞
 - 主な工場等
 - 主な大規模商業施設
 - JR駅
 - 私鉄駅
 - 市町村境界

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



出典: 国土地理院・数値地図情報を基に作成

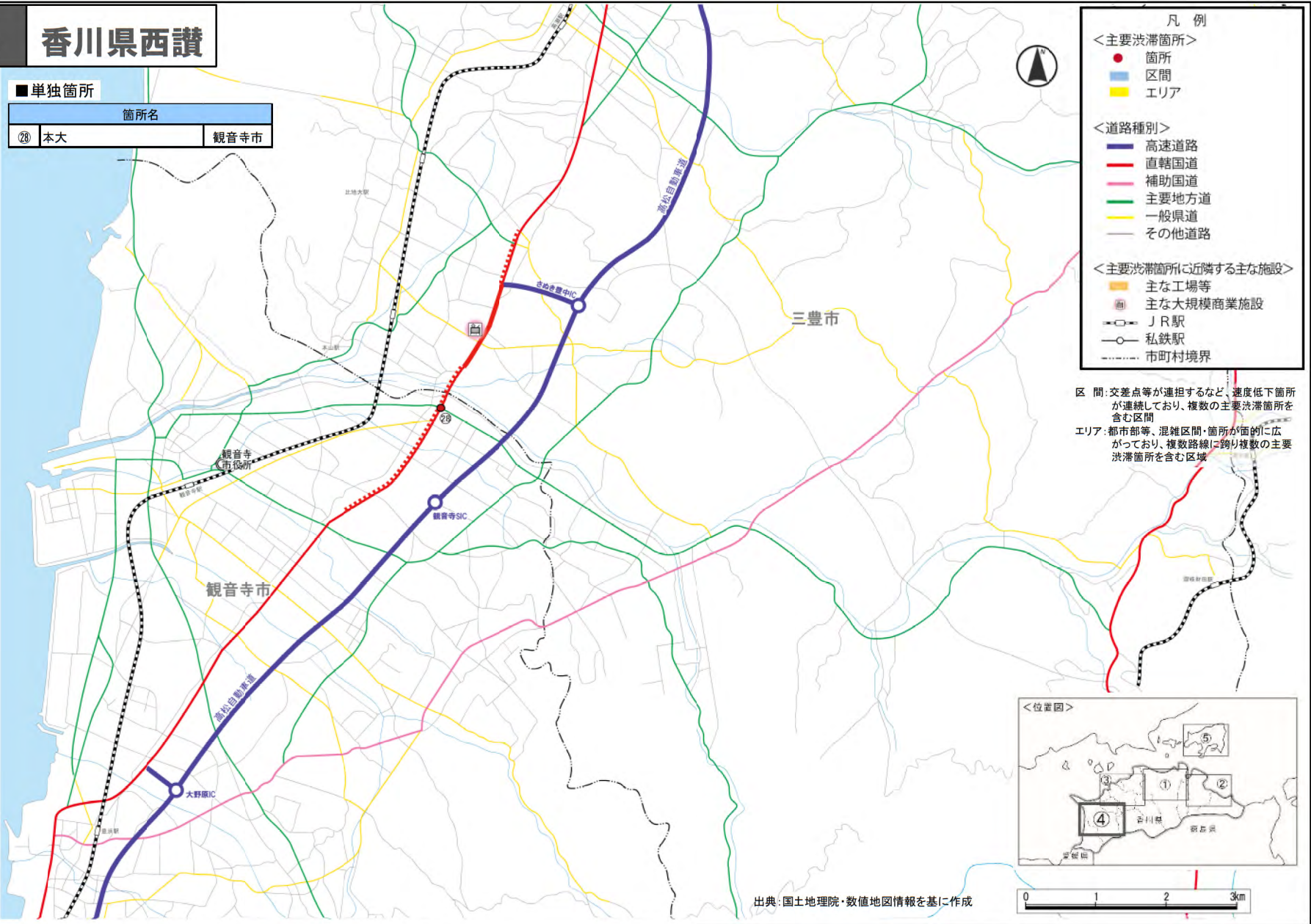
3 香川県中讃



4 香川県西讃

■ 単独箇所

箇所名	
28 本大	観音寺市



- 凡例
- <主要渋滞箇所>
 - 箇所
 - 区間
 - エリア
 - <道路種別>
 - 高速道路
 - 直轄国道
 - 補助国道
 - 主要地方道
 - 一般県道
 - その他道路
 - <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
 - JR駅
 - 私鉄駅
 - 市町村境界

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



出典: 国土地理院・数値地図情報を基に作成

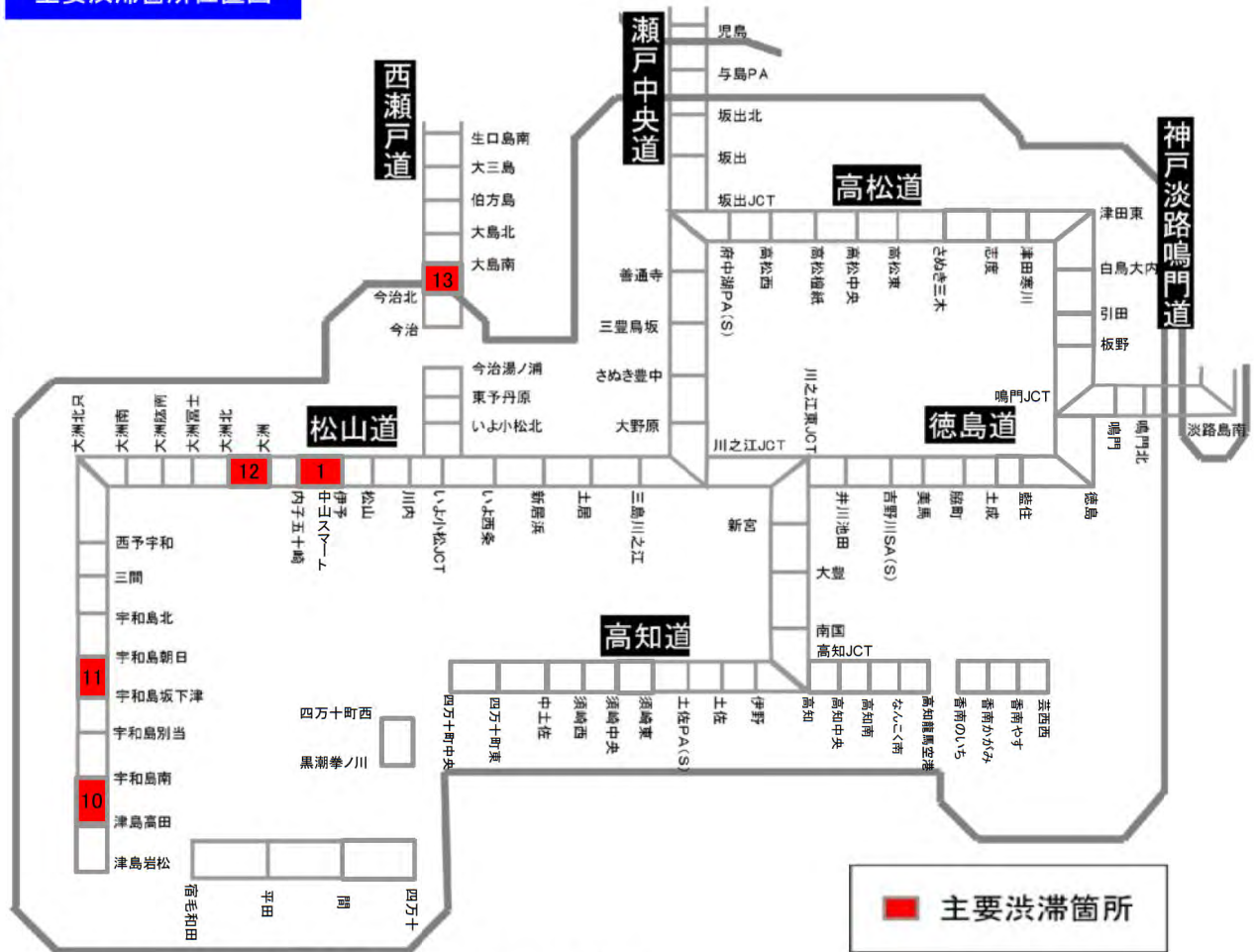


四国管内高速道路の主要渋滞箇所

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。



その他参考資料

1. これまでの経緯

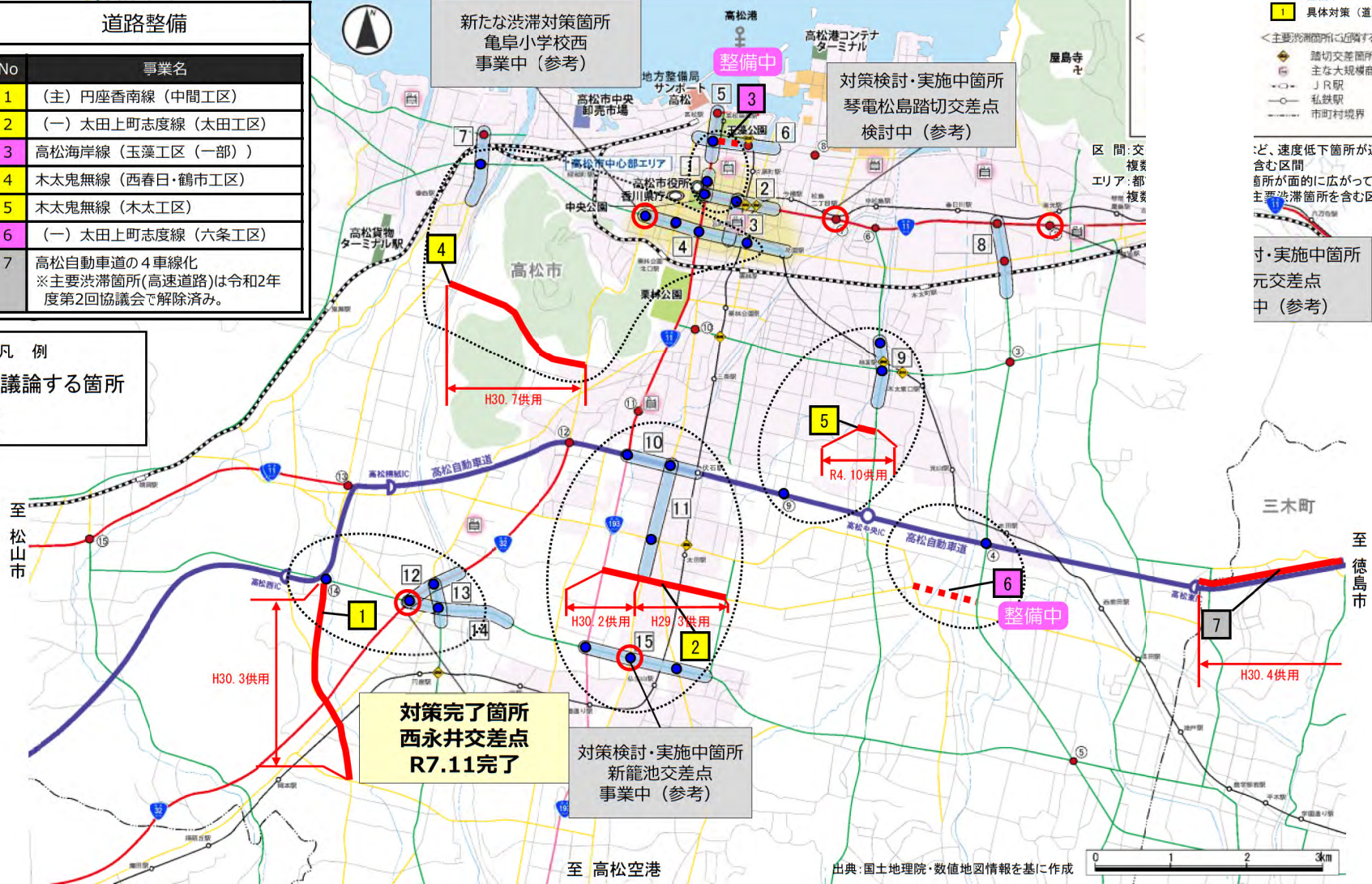
今回議論する箇所および参考箇所の位置図

【高松市中心部】

凡例
● : 道路整備により改善が見込まれる主要渋滞箇所

道路整備	
No	事業名
1	(主) 円座香南線 (中間工区)
2	(一) 太田上町志度線 (太田工区)
3	高松海岸線 (玉藻工区 (一部))
4	木太鬼無線 (西春日・鶴市工区)
5	木太鬼無線 (木太工区)
6	(一) 太田上町志度線 (六条工区)
7	高松自動車道の4車線化 ※主要渋滞箇所(高速道路)は令和2年度第2回協議会で解除済み。

凡例
■ : 今回議論する箇所
■ : 参考



<事業状況>

- 整備済み
- 整備中
- 具体対策 (道路整備)

<主要渋滞箇所に対応する主な施設>

- 踏切交差点箇所
- 主な大規模商業施設
- JR駅
- 私鉄駅
- 市町村境界

※、速度低下箇所が連続しており、含む区間
箇所が面的に広がっており、主要渋滞箇所を含む区域

対策・実施中箇所
元交差点
中 (参考)

出典:国土地理院・数値地図情報を基に作成

【西讃地域】

凡例

● : 道路整備により改善が見込まれる主要渋滞箇所

凡例	
<主要渋滞箇所>	<事業状況>
● 箇所	● 整備済み
■ 区間	■ 整備中
■ エリア	
<道路種別>	<主要渋滞箇所へ近隣する主な施設>
■ 高速道路	● 踏切交差点
■ 国道	■ 主な大規模商業施設
■ 補助国道	● JR駅
■ 主要地方道	● 私鉄駅
■ 一般県道	● 市町村境界
■ その他道路	

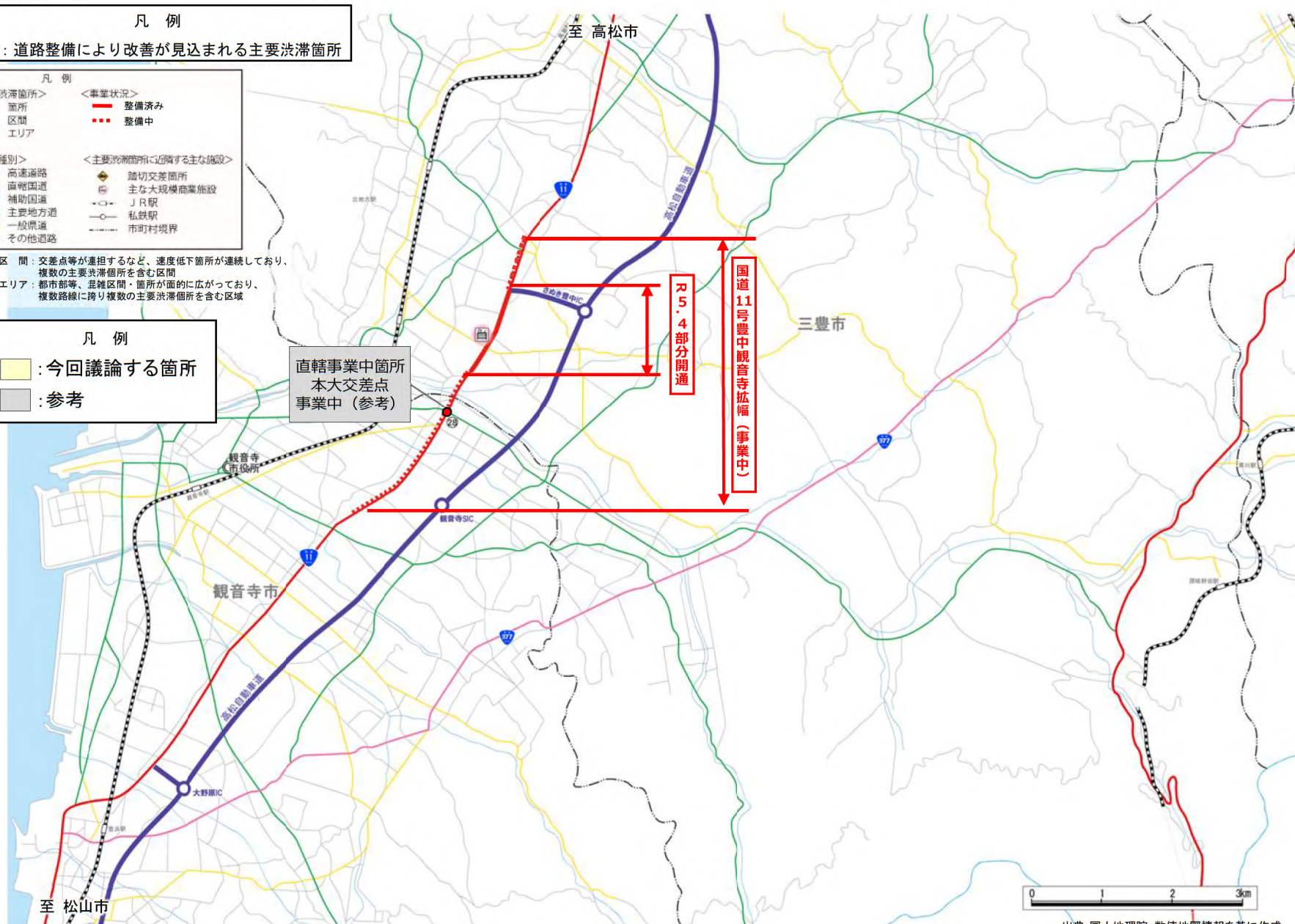
区間：交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間
 エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

凡例

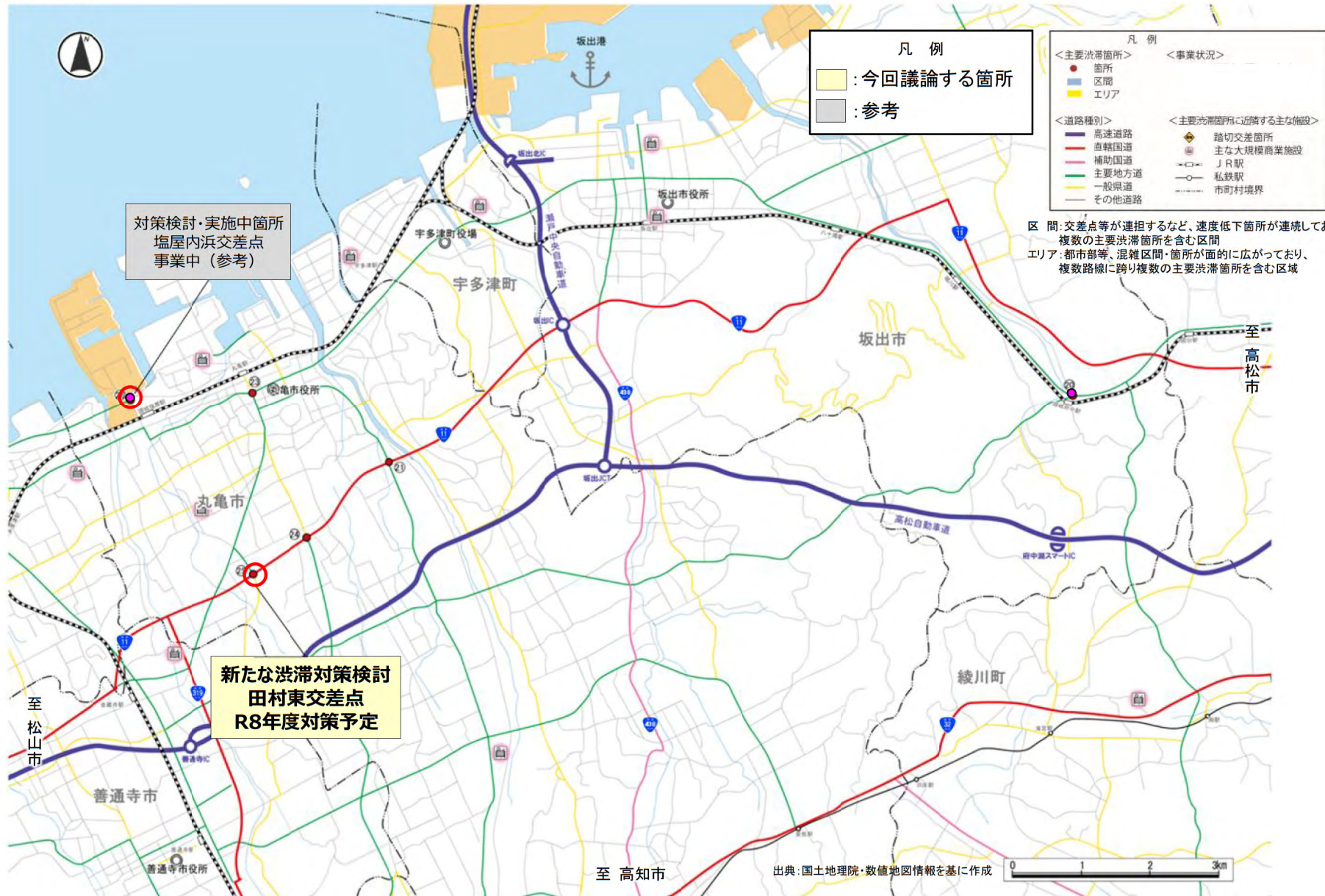
■ : 今回議論する箇所

■ : 参考

直轄事業中箇所
 本大交差点
 事業中(参考)



【中讃地域】



【東讃地域】

凡例

● : 道路整備により改善が見込まれる主要渋滞箇所

凡例

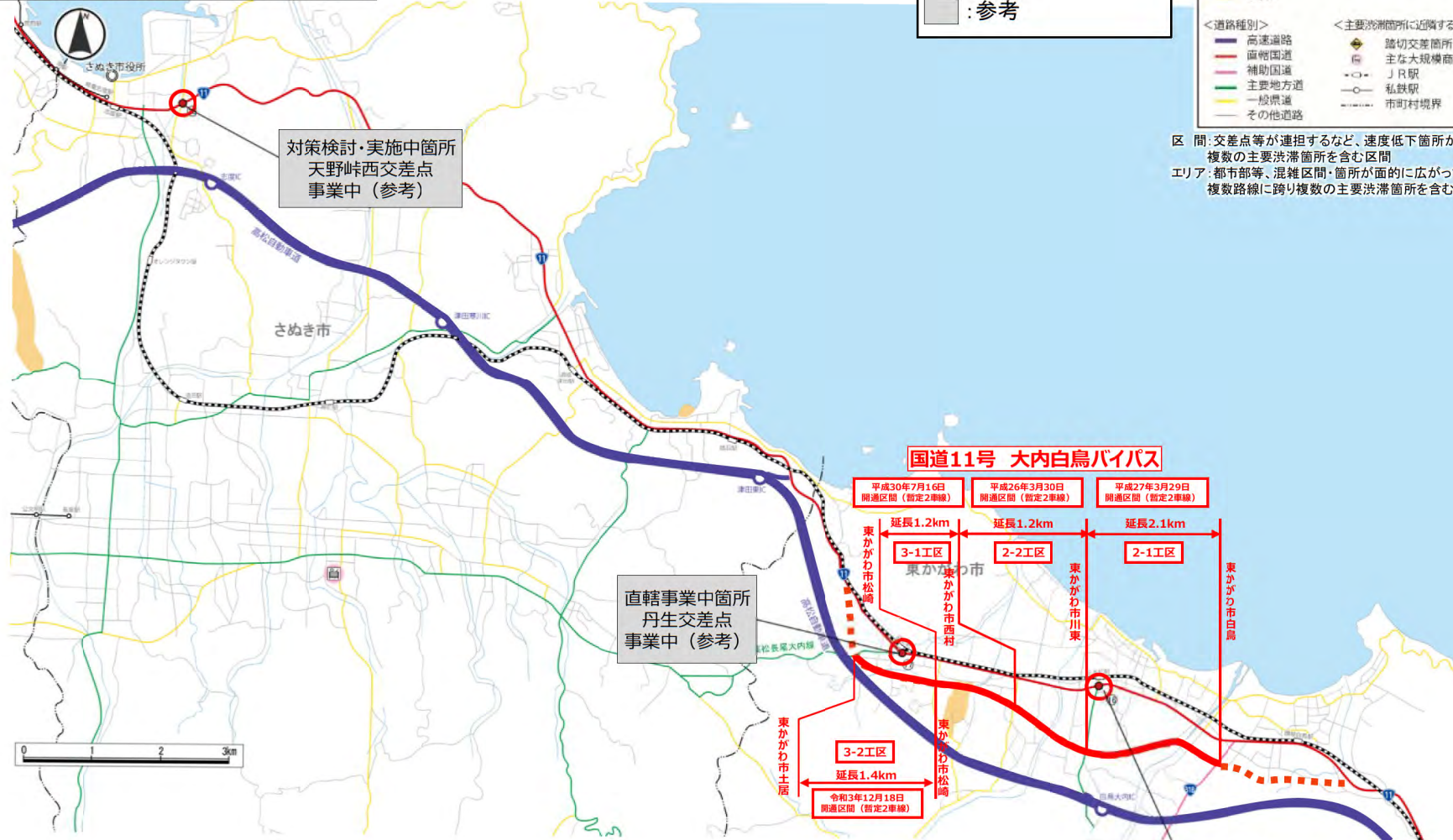
■ : 今回議論する箇所

■ : 参考

凡例

<主要渋滞箇所>	<事業状況>
● 箇所	— 整備済み
■ 区間	--- 整備中
■ エリア	
<道路種別>	<主要渋滞箇所に関連する主な施設>
— 高速道路	● 踏切交差点
— 直轄国道	■ 主な大規模商業施設
— 補助国道	○ JR駅
— 主要地方道	○ 私鉄駅
— 一般県道	○ 市町村境界
— その他道路	

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



国道11号 大内白鳥バイパス

平成30年7月16日 開通区間 (暫定2車線)
 平成26年3月30日 開通区間 (暫定2車線)
 平成27年3月29日 開通区間 (暫定2車線)

延長1.2km 3-1工区
 延長1.2km 2-2工区
 延長2.1km 2-1工区

延長1.4km 3-2工区
 令和3年12月18日 開通区間 (暫定2車線)

直轄事業中箇所
 JR三本松駅前交差点
 事業中 (参考)

直轄事業中箇所
 丹生交差点
 事業中 (参考)

対策検討・実施中箇所
 天野峠西交差点
 事業中 (参考)



WISENET2050の取り組み



丸亀地区サービスレベル向上検討部会 説明資料

令和8年3月3日

丸亀地区サービスレベル向上検討部会

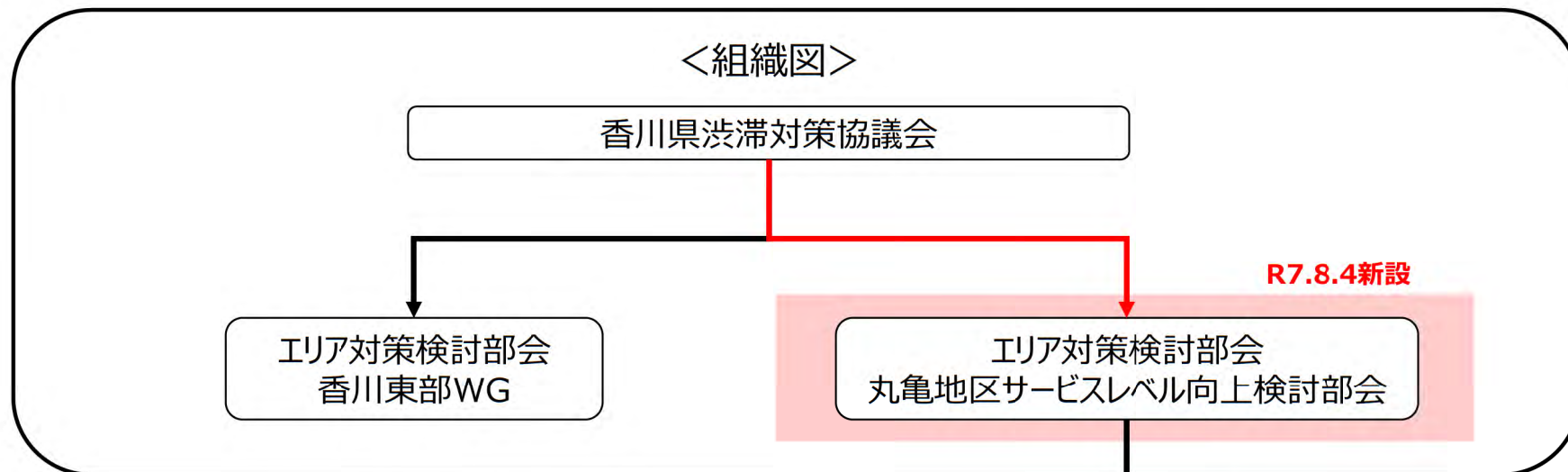


1. 検討会開催の経緯（第1回渋滞対策協議会にて設置）

丸亀地区サービスレベル向上検討部会の設置

丸亀地区サービスレベル向上検討部会

- 令和7年度 第1回渋滞対策協議会にて、丸亀地区サービスレベル向上検討部会を設置
- 丸亀地区におけるサービスレベルの検討や速度低下要因等の分析、課題の解消に向けた対策案の検討等を行う



- ◆ 構成
- ・有識者
 - ・香川河川国道事務所
 - ・香川県
 - ・香川県警察本部
 - ・丸亀市
- ※必要に応じて関係者を追加予定

- ◆ 内容
- ・サービスレベルの設定
 - ・詳細な渋滞要因の分析
 - ・検討の方向性
 - ・対策案

今回

第1回検討部会

- サービスレベル向上検討区間の設定
- 現状把握



令和8年度以降

次回以降検討部会

- 現状把握
- 検討区間のサービスレベルの目標設定
- 検討区間の優先箇所の検討
- 課題と渋滞要因
- 対策の方向性
- 対策案の検討



2. サービスレベル向上検討区間（広域）の設定

香川県内の課題

■ 香川県の道路密度（1,023m/ km²）は全国4位と高いが、交通事故発生件数が全国ワースト6位や都市間連絡速度が40km/hを下回っている等の課題がある。

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

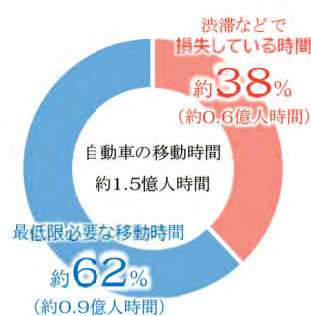
渋滞による時間ロス

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%



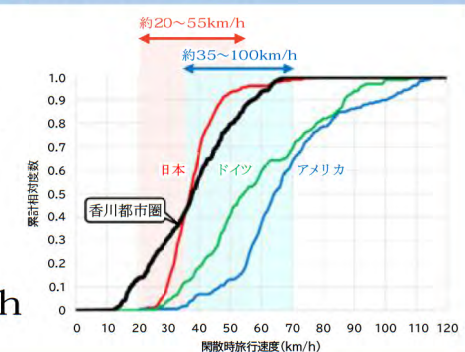
旅行速度(閑散時)の比較

香川都市圏

約20~55km/h

欧米諸国

約35~100km/h



課題箇所の抽出方法（総合評価（案））

- 香川県内の道路網の課題箇所を抽出するために、旅行速度や混雑度、信号交差点密度等11項目の情報を重ね合わせた分析を実施した。
- 分析結果をもとに、項目ごとに評価し、合計の評価点が大きい箇所を課題箇所として抽出した。

	評価点（12項目）	
最大値	55点	悪
最小値	12点	良

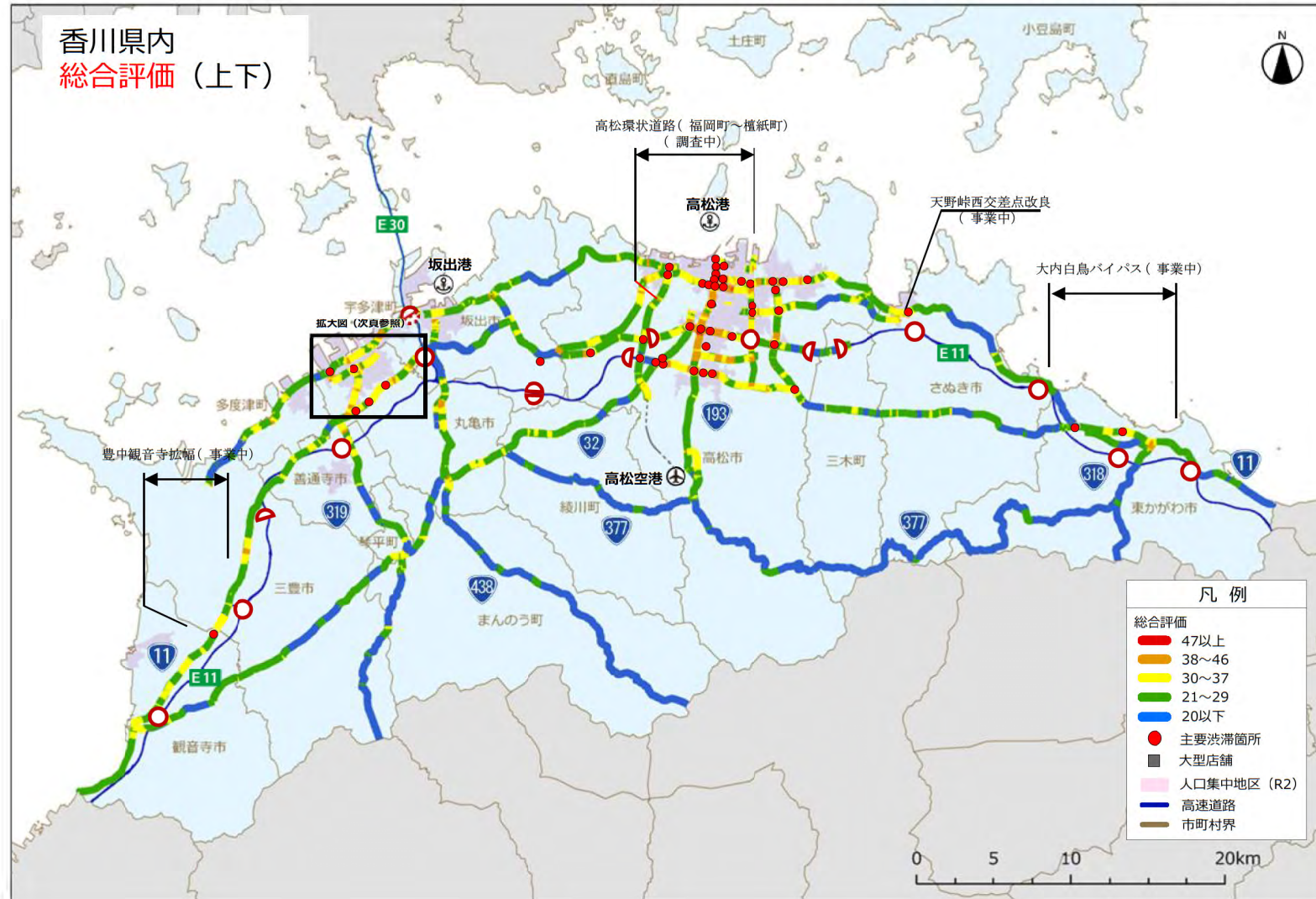
※議論を踏まえて、適宜ブラッシュアップをしていく。

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

課題箇所の抽出（総合評価（案））

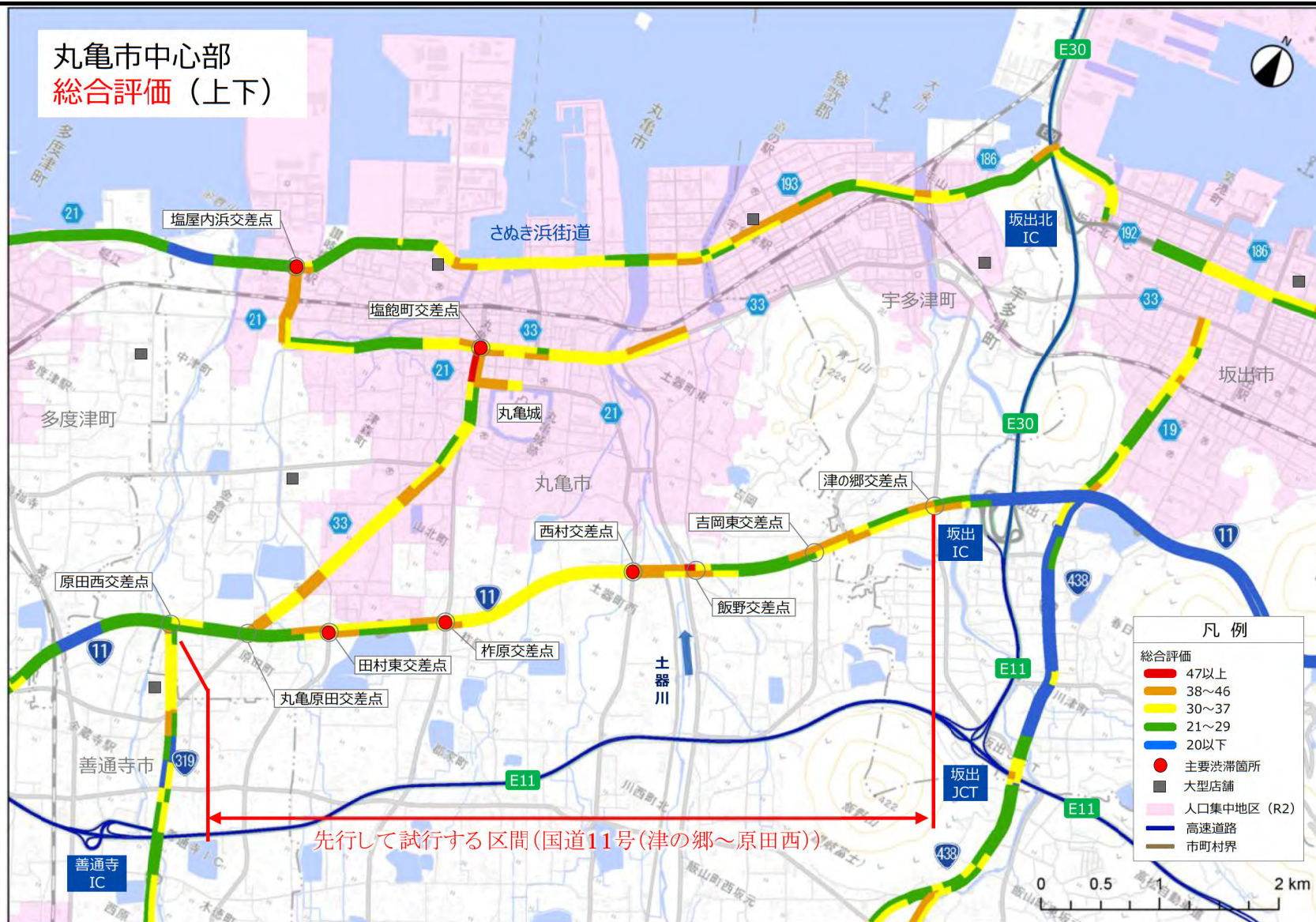
- 香川県内の事業中・調査中以外の区間で、課題箇所が局所的に存在する。
- 事業中・調査中区間がなく、また、総合評価が高く、特に課題が顕著な丸亀地区に着目。

※議論を踏まえて、適宜ブラッシュアップをしていく。



サービスレベル向上検討区間の設定

- 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**評価点が大きいことを確認**。
- その中でも、主要渋滞箇所が連続して存在し、課題が顕著な国道11号（津の郷～原田西）を、先行して試行する区間として設定。

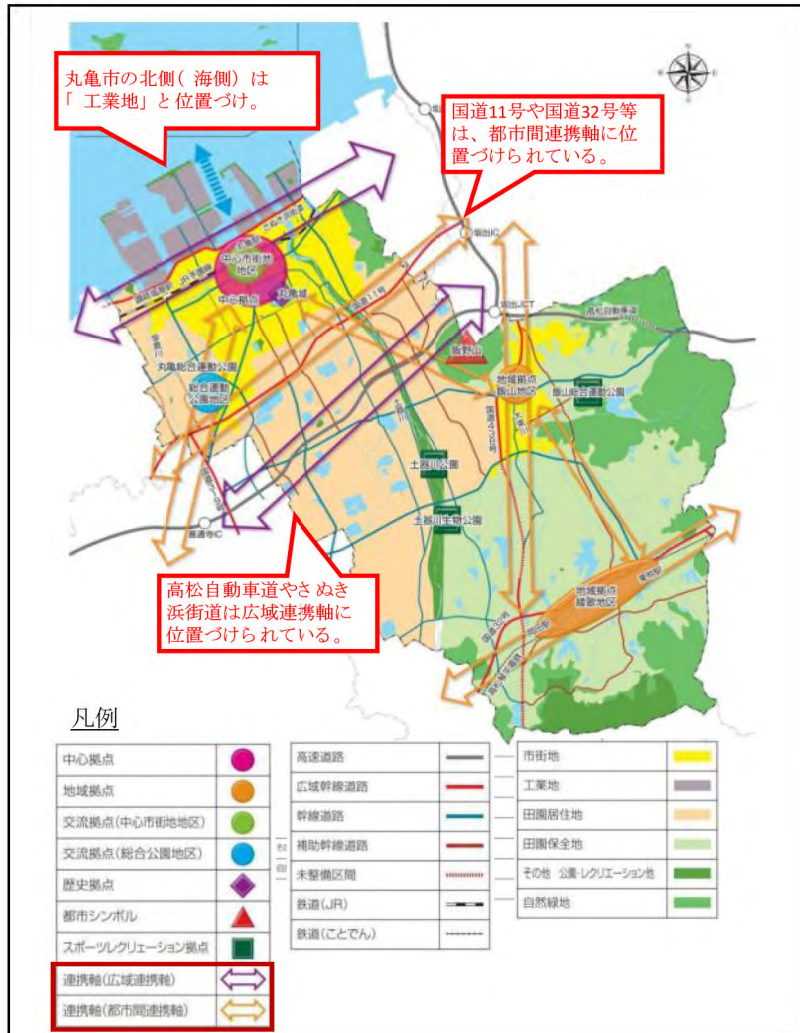




3. 現状把握

- 丸亀市都市計画マスタープランでは、高松自動車道やさぬき浜街道は「広域連携軸」に、国道11号や国道32号等は、都市間連携軸に位置づけられている。
- また、丸亀市の北側（海側）は「工業地」に、国道11号の北側には「都市の中心拠点」や「地域の交流拠点」、南側には「地域拠点（地域の生活拠点）」として位置づけられている。

■ 将来都市構造図（都市計画）



■ 将来都市構造イメージ図（都市計画）



【拠点と軸の種類】

中心拠点…交通、商業、業務、文化などの機能が充実した地域の核となるエリアで、居住や高次の都市機能の集約、土地利用の高度化などにより、暮らしやすさと賑わいや魅力のある生活環境の形成を目指します。

地域拠点…居住と生活関連サービスが集積したエリアで、生活利便機能の集積、中心拠点との交通ネットワークの形成などにより、快適な生活環境の形成を目指します。

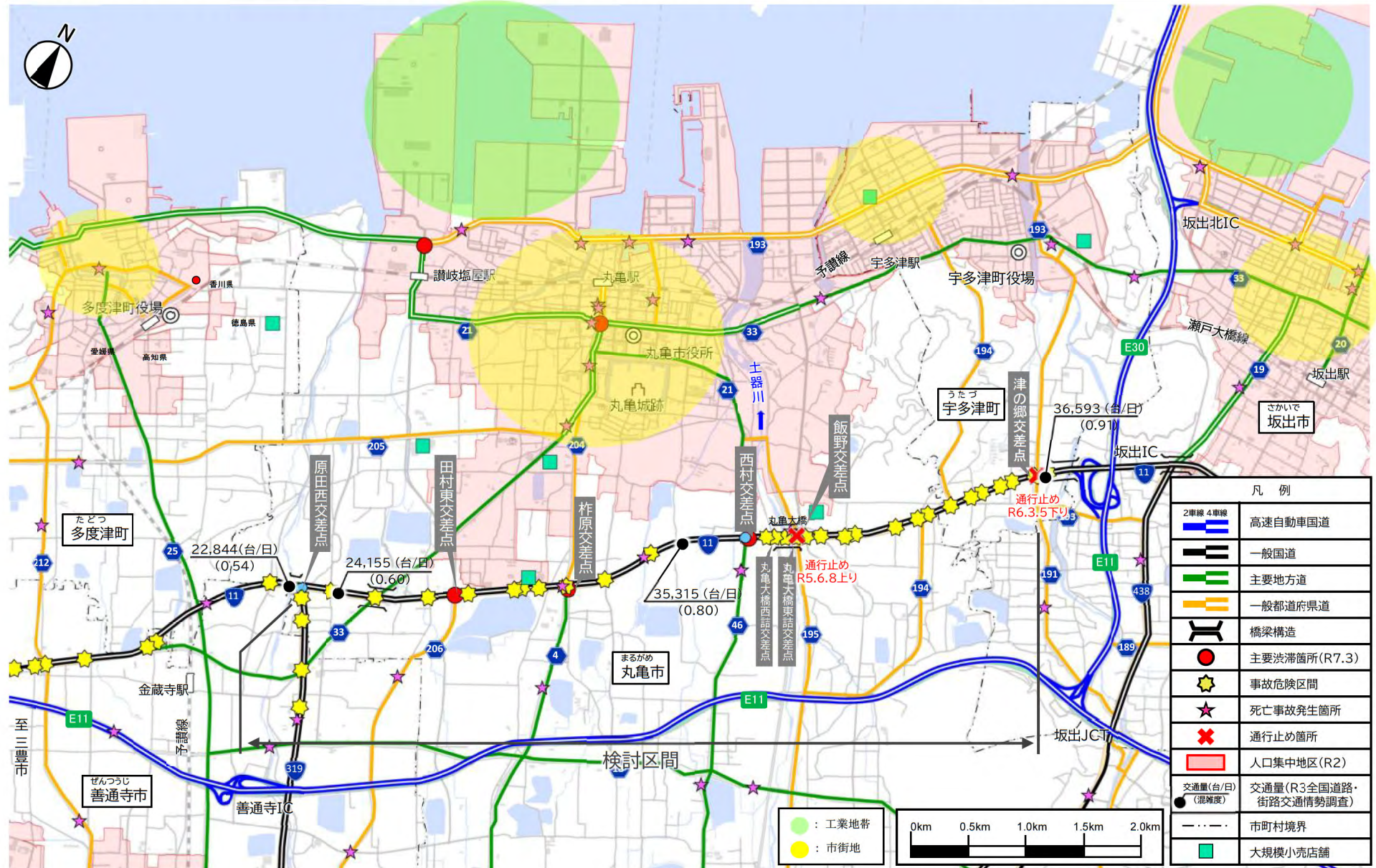
交流拠点…地域特有の資源を有するエリアで、それらの活用、魅力化などにより、市内外から人が集い、賑わいあふれるエリアの形成を目指します。

広域連携軸…県内外を結び、広域的なヒトやモノの流通を支えるとともに、物流効率を高めます。

都市間連携軸…市内及び近隣市町を結び、円滑な移動を支えるとともに、広域連携軸を補完します

先行して試行する区間周辺の状況

- 国道11号の丸亀大橋周辺では、北側に人口集中地区や工業地帯、大規模小売店舗が多く立地している。
- また、国道11号では主要渋滞箇所が連続（西村-柞原-田村東）して存在し、事故危険区間も多く存在している。

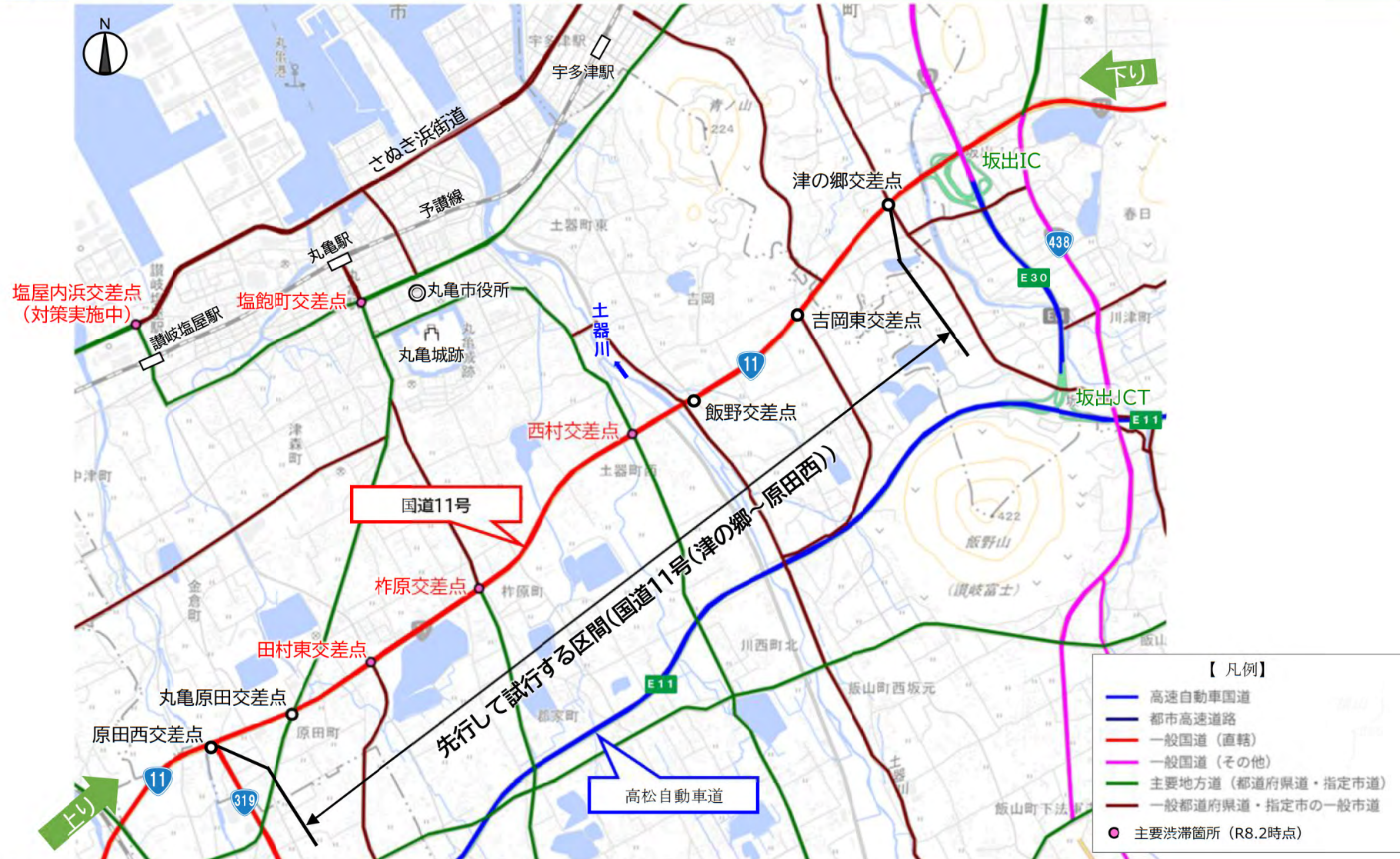


先行して試行する区間周辺の道路状況

丸亀地区サービスレベル向上検討部会

- 先行して試行する区間周辺における道路網は、東西方向は、高松自動車道、国道11号などの広域道路と、さぬき浜街道などの主要地方道、一般県道で構成されている。南北方向は、主要地方道、一般県道、および市道で構成されている。

■ 津の郷交差点～原田西交差点 周辺道路の道路規格



先行して試行する区間周辺の道路状況

■ 先行して試行する区間周辺における道路の車線数は、東西方向では4車線以上の道路が多く、南北方向では4車線以上の道路が少ない。

■ 津の郷交差点～原田西交差点 周辺道路の車線数

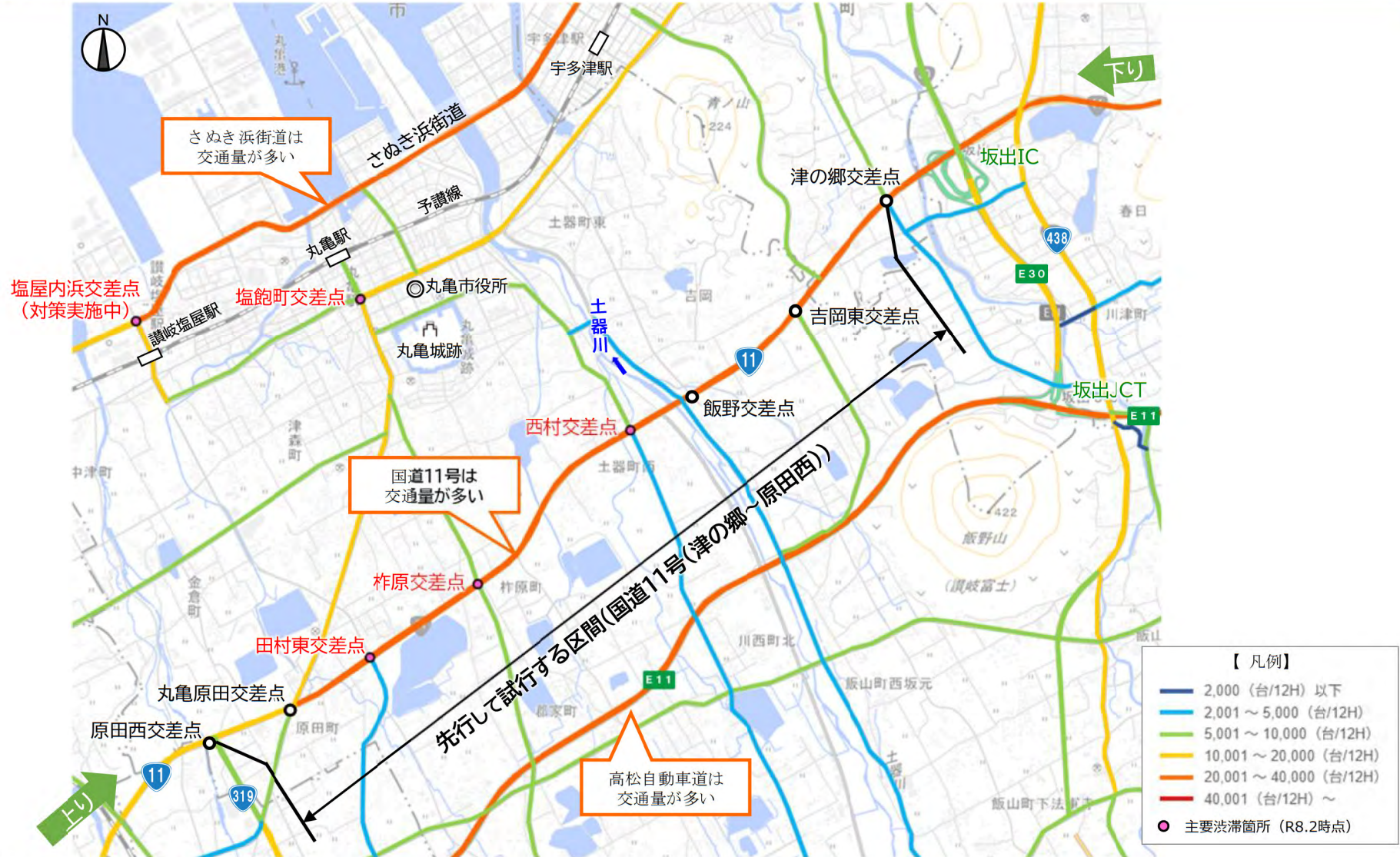


出典：令和3年度一般交通量調査結果WEBマップ(可視化ツール)

先行して試行する区間周辺の交通状況

■ 先行して試行する区間周辺における道路の交通量は、東西方向で多く、南北方向では少ない。東西方向では、特に国道11号とさぬき浜街道、高松自動車道で交通量が多く、20,000 (台/12h)以上利用されている。

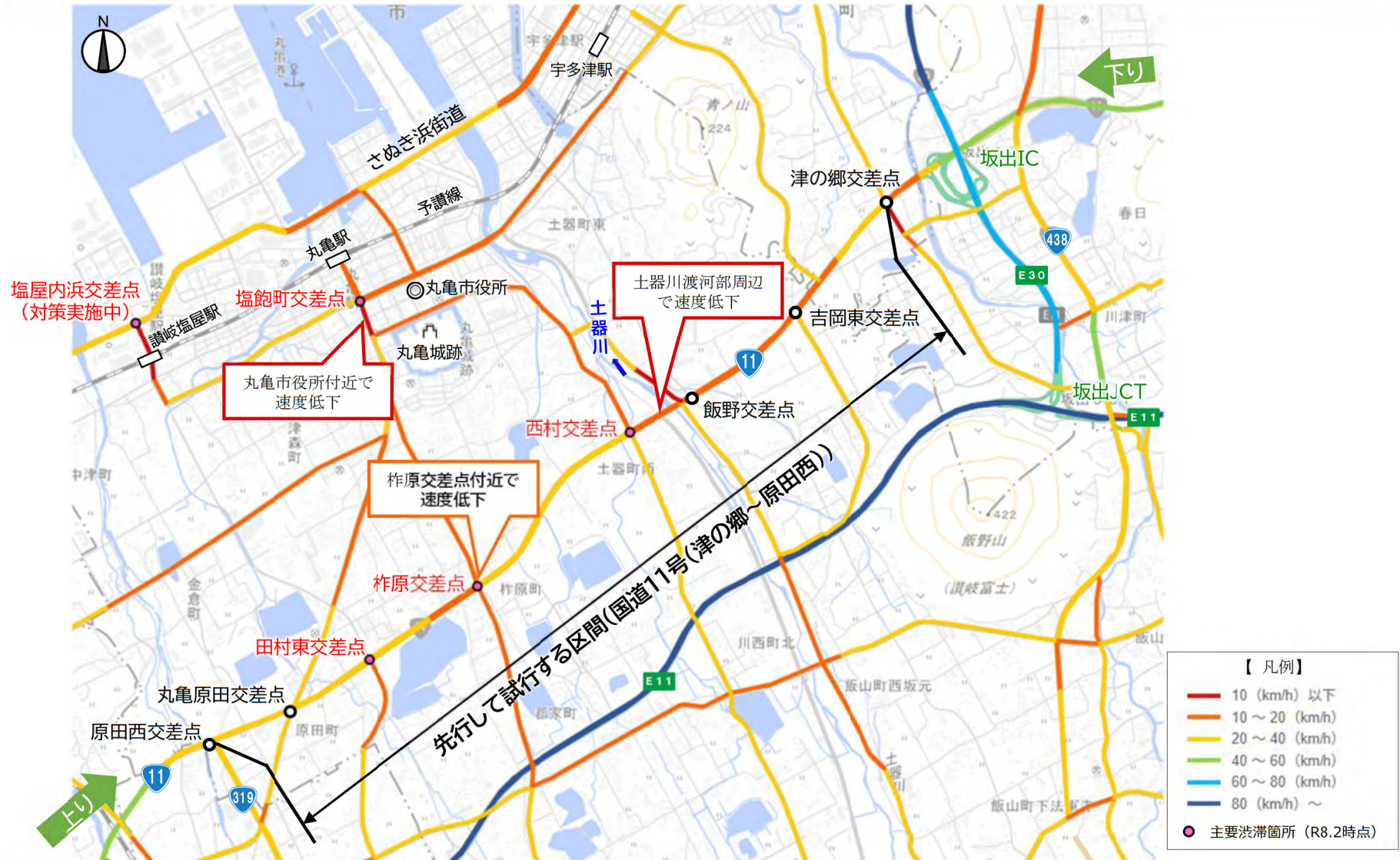
津の郷交差点～原田西交差点 周辺道路の昼間12時間交通量



先行して試行する区間周辺の交通状況

■ 先行して試行する区間周辺における道路の朝夕旅行速度は、丸亀市役所付近や国道11号土器川渡河部周辺、柞原交差点付近において速度低下を確認。

■ 津の郷交差点～原田西交差点 周辺道路の朝夕旅行速度



出典：令和3年度一般交通量調査結果WEBマップ(可視化ツール)

先行して試行する区間の交通量

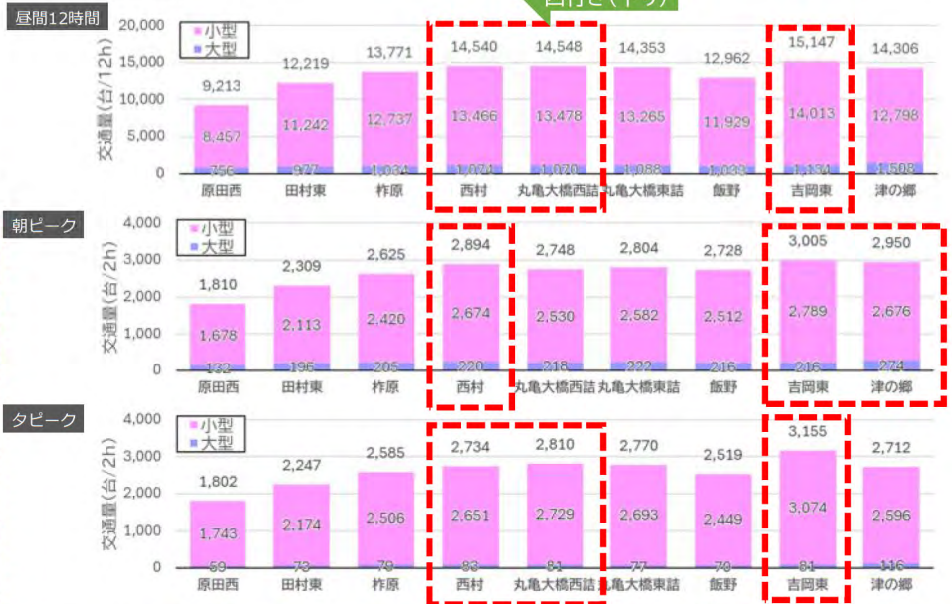
■ 東行き、西行きともに、西村交差点～津の郷交差点が、昼間12時間、朝・夕ピーク時間帯ともに比較的交通量が多い区間となっている。

交通量

国道11号東行き



国道11号東行き



□ : 上位3位



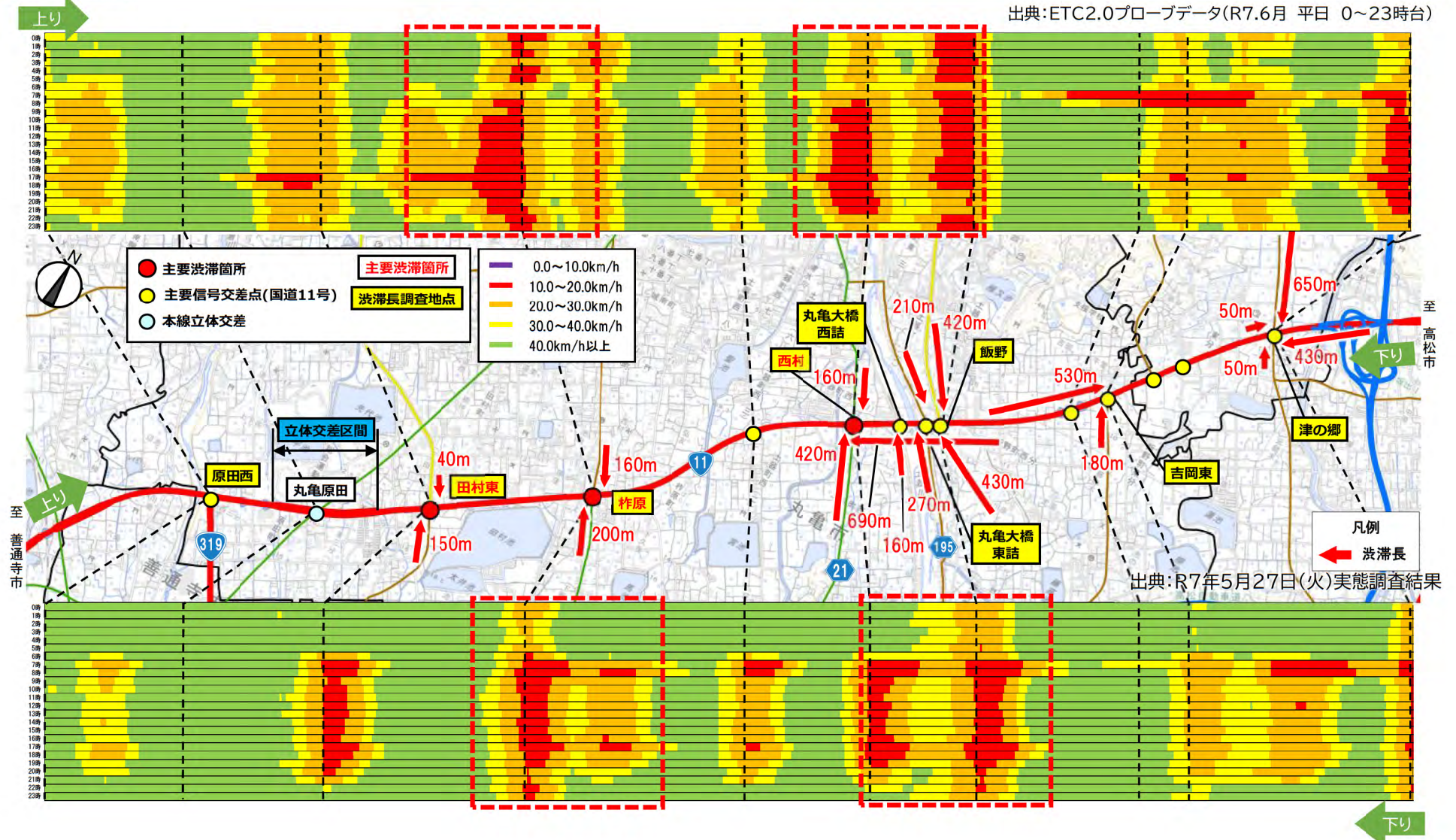
出典: R7.5月交通量調査 交差点流入部交通量 朝ピーク7:00~9:00 夕ピーク17:00~19:00

先行して試行する区間の旅行速度と渋滞状況

- 西村交差点から飯野交差点は、交差点が連坦しており上下線とも平日朝・夕ピーク時間帯において旅行速度が低下している。
- また、西行きでは西村交差点を先頭に先詰まりが発生し、渋滞長が最長690m発生。
- 柞原交差点においても、上下線とも平日朝・夕ピーク時間帯において旅行速度が低下している。

■ 旅行速度

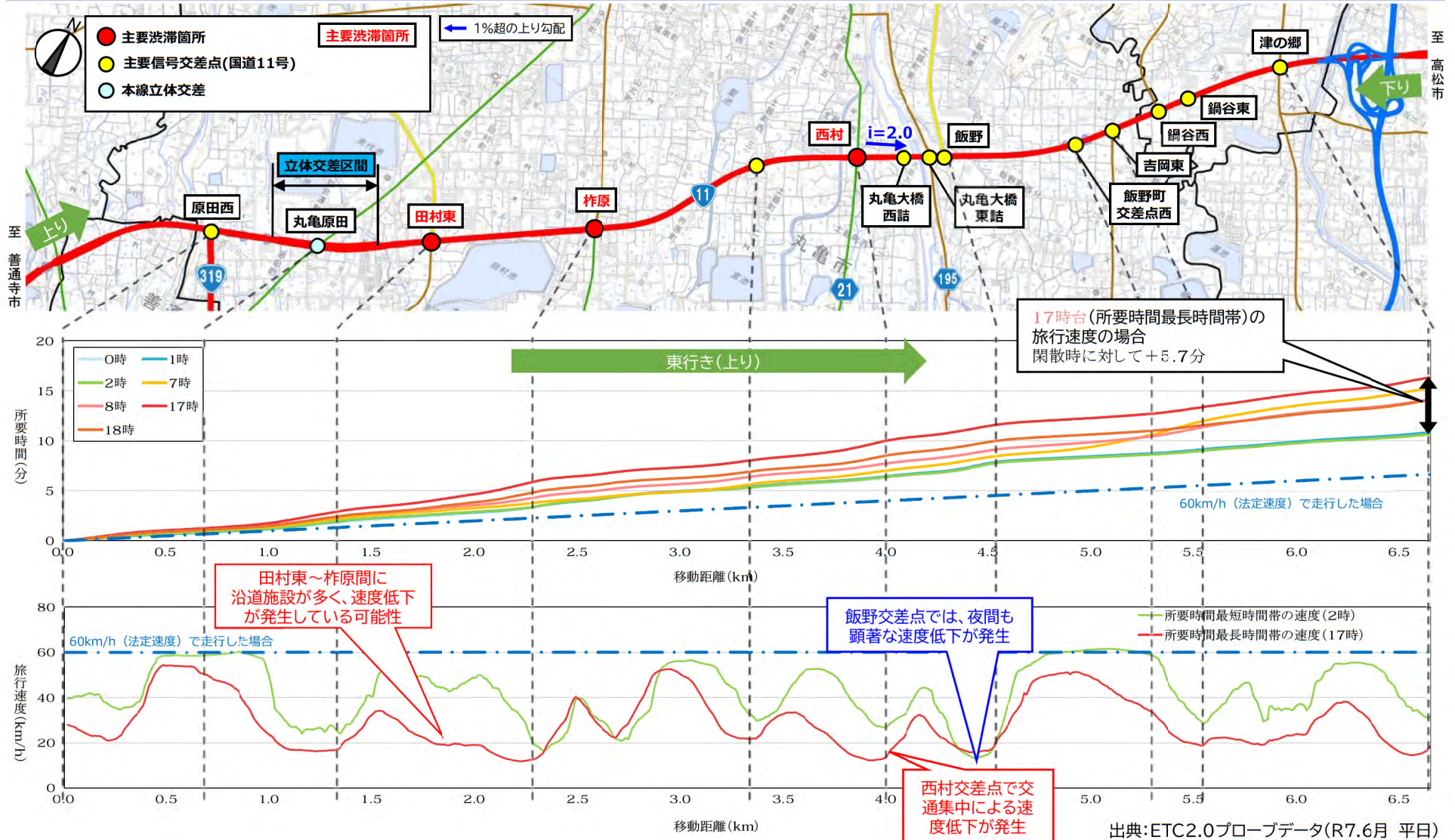
出典:ETC2.0プローブデータ(R7.6月 平日 0~23時台)



先行して試行する区間の累積所要時間・ピーク時と閑散期の旅行速度差 ※上り方向

- 夜間 (0時~2時)旅行速度は、原田西~津の郷間平均では概ね40km/h 程度である。この時間帯でも、飯野交差点では速度低下が発生。
- 昼間では、17時台の平均旅行速度が最も低い。西村交差点、柞原交差点の速度低下が大きく、交通集中の影響が大きい。

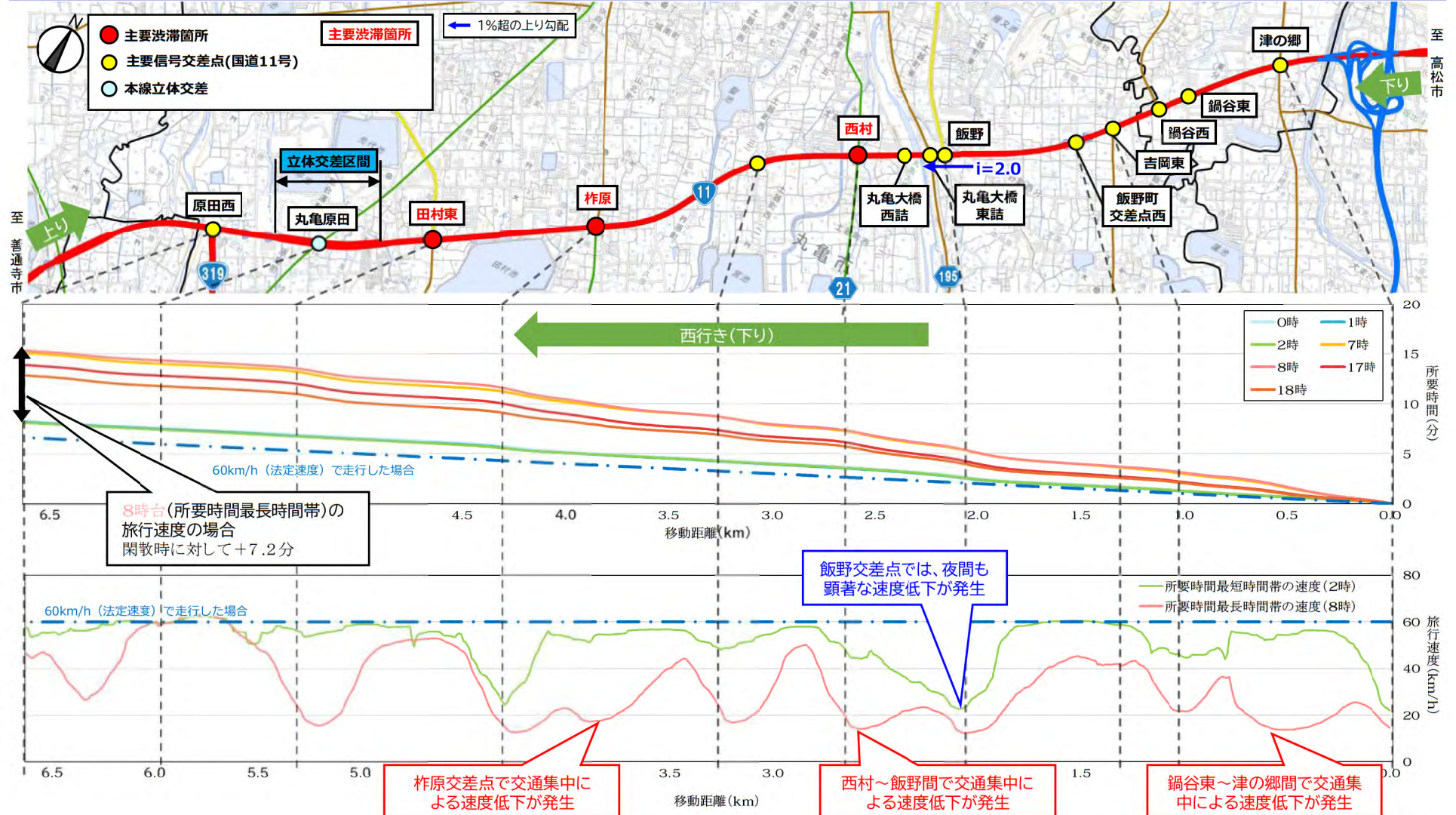
■ 対策区間周辺の所要時間・旅行速度 (上り)



先行して試行する区間の累積所要時間・ピーク時と閑散期の旅行速度差 ※下り方向)

- 夜間 (0時~2時)旅行速度は、津の郷~原田西間平均では概ね50km/h 程度である。この時間帯でも、飯野交差点では速度低下が発生。
- 昼間では、7時、8時台の速度低下が顕著。鍋谷東~津の郷交差点間、西村~飯野交差点、柞原交差点の速度低下が大きく、交通集中の影響が大きい。

■ 対策区間周辺の所要時間・旅行速度 (下り)



先行して試行する区間の混雑による影響

丸亀地区サービスレベル向上検討部会

- 津の郷交差点～原田西交差点間では、定時性指標としての遅れ時間が上り方向で約5.7分、下り方向で約7.2分生じている。
- 閑散時旅行速度と12h平均旅行速度の差が上り方向で8.5km/h、下り方向で約17.9km/h生じている。
- 渋滞損失時間が上り方向で約37.9万人・h/年、下り方向で約55.6万人・h/年生じている。

■ 定時性・閑散時旅行速度と12h平均旅行速度の差・渋滞損失時間



▼ 検討区間の定時性、閑散時旅行速度と12h平均旅行速度の差、渋滞損失時間

指標	指標詳細	値(上り)	値(下り)
定時性 (時間信頼性)	閑散時旅行速度 ^{※1} に対する混雑時旅行速度 ^{※2} の遅れ時間	5.7分	7.2分
閑散時旅行速度と 12h平均旅行速度の差	閑散時旅行速度に対する12h平均旅行速度の差 (閑散時旅行速度－12h平均旅行速度)	8.5km/h (37.5－29.0)	17.9km/h (49.1－31.2)
渋滞損失時間 ^{※3}	(12h平均旅行時間－基準旅行時間 ^{※4})×交通量× 乗車人員×365日	37.87 万人・h/年	55.62 万人・h/年

※1 閑散時旅行速度は、閑散時(0時台～2時台)に検討区間を通過する所要時間が最短であった時間の旅行速度

※2 混雑時旅行速度は、混雑時(7時台～8時台、17時台～18時台)に検討区間を通過する所要時間が最長であった時間の旅行速度

※3 渋滞損失時間は、平日12時間あたりの値:乗車人員はH27OD調査結果より(小型車1.27人/台、大型車2.02人/台)

出典:(各所要時間・速度)ETC2.0プローブデータ R7.6 平日、(交通量)令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査 平日上下別12時間交通量

(参考)渋滞損失時間の算出方法 <https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/ir-data.html>

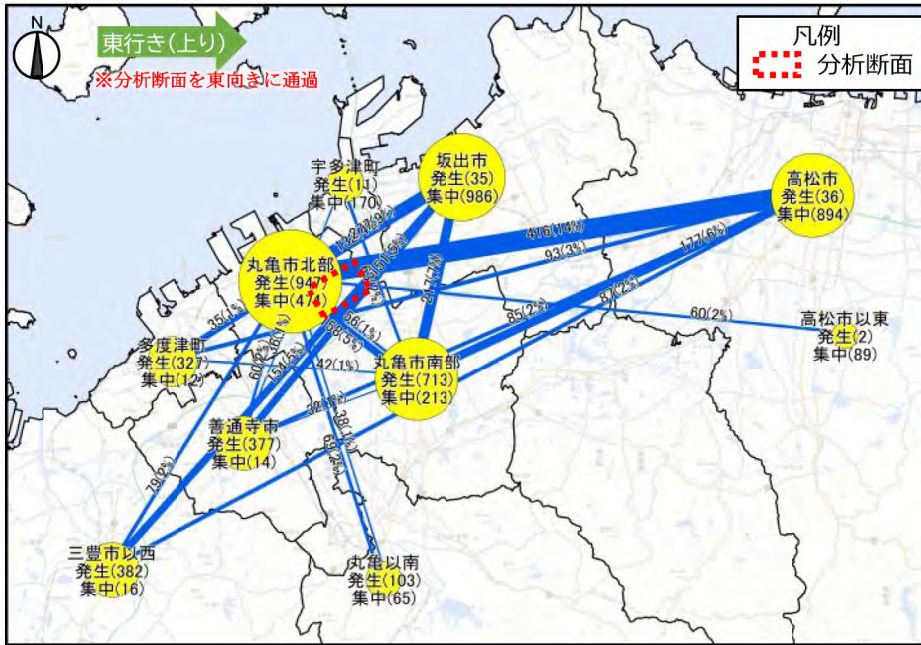
※4 基準旅行時間は、旅行時間の上位10%タイル値(主要指標現状値算出マニュアル(案)平成15年12月22日版)

先行して試行する区間における道路の利用実態 ※国道11号東行き朝ピーク時

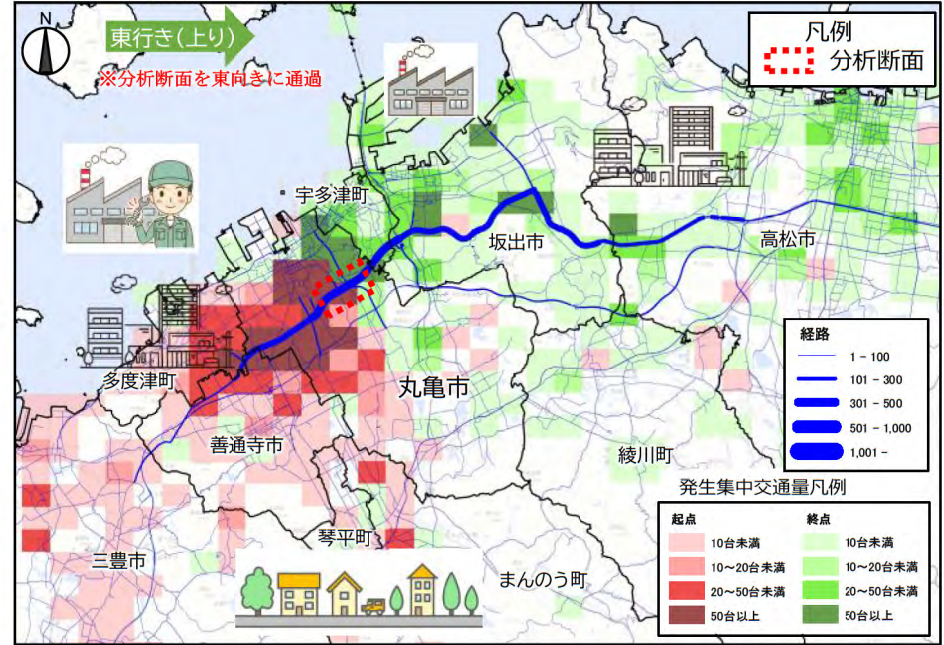
- 東行き：丸亀市を通過する交通・丸亀市外を発着する交通は約90%。丸亀市内のみを発着する交通は約10%。
- 丸亀市北部・南部ともに高松市、坂出市の市街地・工業地帯等への長距離の通勤交通が多く存在していると推察。

■ 飯野～西村交差点 国道11号利用交通の起終点：東行き 朝ピーク時（平日 7:00～9:00） ※検討対象区間の中でも交通量が多い飯野～西村区間における利用実態を示す

▼飯野交差点～西村交差点 交通流動図



▼飯野交差点～西村交差点 OD起終点および流動図



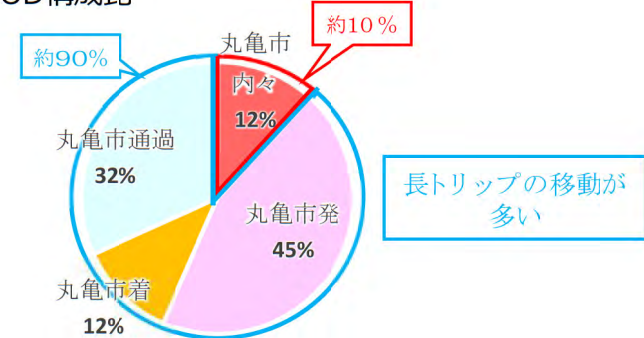
▼OD内訳

O(発生エリア)	D(集中エリア)										計
	三豊市以西	普通寺市	多度津町	丸亀以南	丸亀市南部	丸亀市北部	宇多津町	坂出市	高松市	高松市以東	
三豊市以西	0.3%	0.0%	0.1%	0.1%	0.4%	2.7%	1.0%	5.3%	3.0%	0.2%	13.0%
普通寺市	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	1.1%	2.1%	1.3%	5.2%	2.9%	0.1%	12.8%
多度津町	0.0%	0.0%	0.2%	0.1%	1.4%	1.2%	0.2%	4.5%	3.2%	0.3%	11.2%
丸亀以南	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.1%	2.4%	0.0%	0.4%	0.2%	0.0%	3.5%
丸亀市南部	0.1%	0.1%	0.0%	0.4%	2.2%	5.4%	2.2%	7.4%	6.1%	0.4%	24.3%
丸亀市北部	0.1%	0.1%	0.0%	1.3%	1.9%	2.2%	0.8%	9.4%	14.2%	2.1%	32.3%
宇多津町	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.1%	0.0%	0.0%	0.4%
坂出市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	1.1%	0.1%	0.0%	1.2%
高松市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.2%	0.9%	0.0%	1.2%
高松市以東	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%
計	0.8%	0.5%	0.4%	2.2%	7.3%	16.2%	5.8%	33.6%	30.5%	3.0%	100.0%

※集計対象：飯野～西村交差点間通過ETC2.0車両 東行き：西村～飯野間を東行きに走行する車両

※ OD交通量：飯野～西村交差点間通過ETC2.0車両 (R7.6月 平日 7:00～9:00) ODは車両別のトリップ起点・終点を集計(トリップは、短区間で分割されることがあるため、終点から次の起点時間が30分以内の場合は結合)。

▼OD構成比

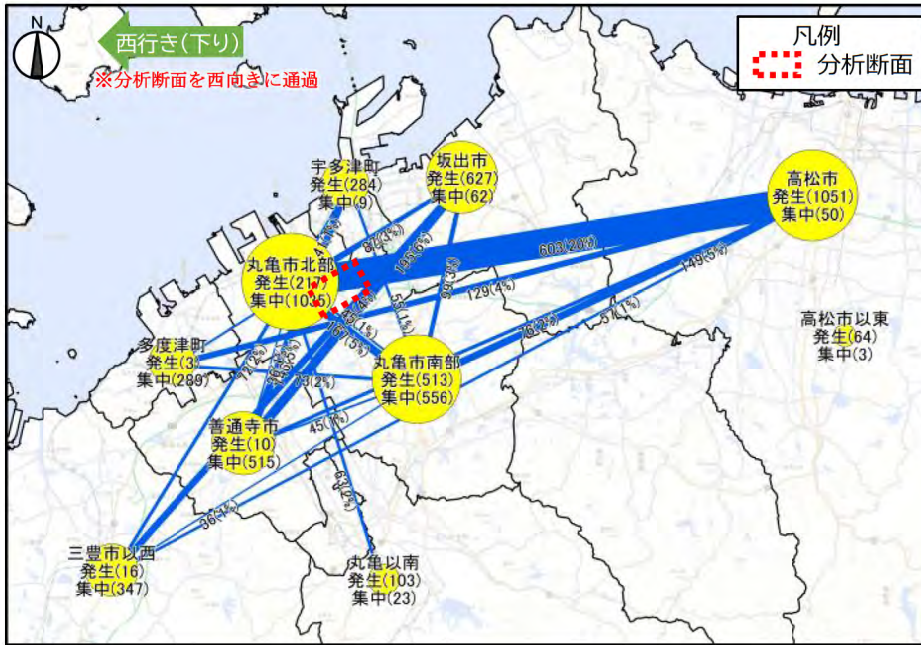


先行して試行する区間における道路の利用実態 ※国道11号西行き朝ピーク

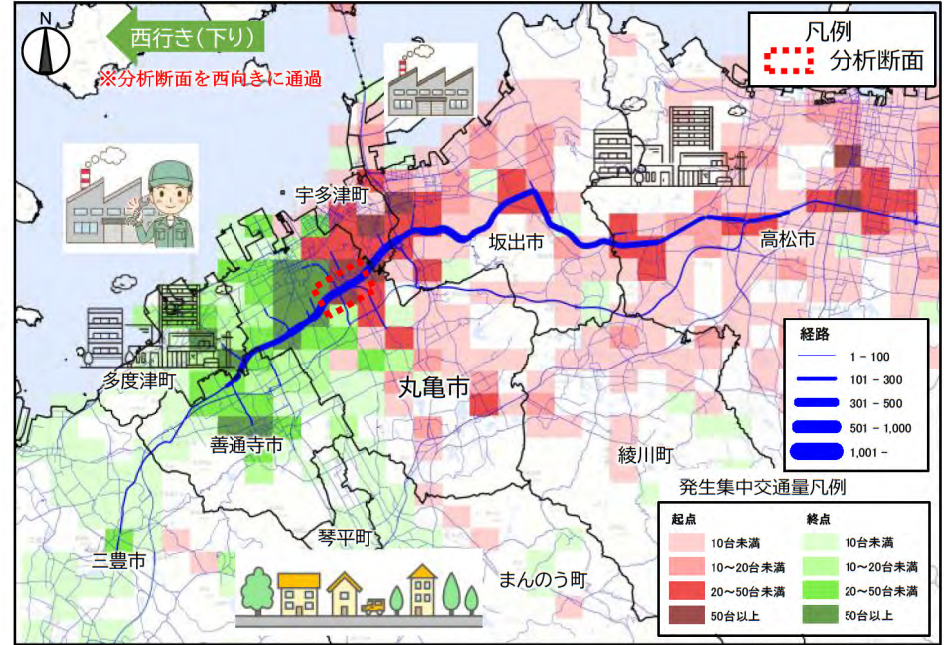
- 西行き：丸亀市を通過する交通・丸亀市外を発着する交通は約85%。丸亀市内のみを発着する交通は約15%。
- 坂出市から善通寺市、高松市から丸亀市北部等の市街地・工業地帯等への長距離の通勤交通が多く存在していると推察。

■ 飯野～西村交差点 国道11号利用交通の起終点：西行き 朝ピーク時（平日 7:00～9:00） ※検討対象区間の中でも交通量が多い飯野～西村区間における利用実態を示す

▼飯野交差点～西村交差点 交通流動図



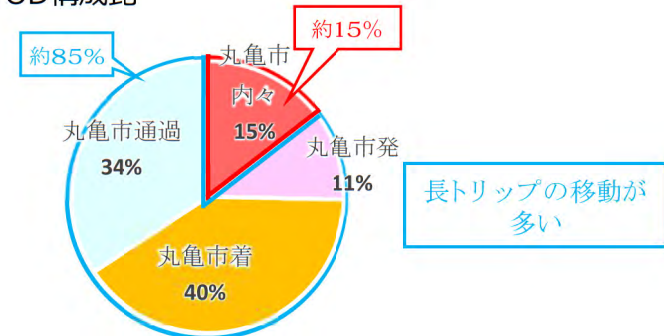
▼飯野交差点～西村交差点 OD起終点および流動図



▼OD内訳

O(発生エリア)	D(集中エリア)										計
	三豊市以西	普通寺市	多度津町	丸亀以南	丸亀市南部	丸亀市北部	宇多津町	坂出市	高松市	高松市以東	
三豊市以西	0.2%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%
普通寺市	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%
多度津町	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
丸亀以南	0.1%	0.1%	0.5%	0.0%	0.7%	2.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.6%
丸亀市南部	1.2%	1.6%	2.5%	0.2%	5.6%	5.8%	0.0%	0.3%	0.4%	0.1%	17.8%
丸亀市北部	2.5%	1.3%	0.1%	0.3%	1.6%	1.6%	0.0%	0.1%	0.2%	0.0%	7.5%
宇多津町	0.7%	5.1%	0.4%	0.1%	1.9%	1.4%	0.2%	0.1%	0.0%	0.0%	9.8%
坂出市	4.9%	6.8%	1.7%	0.2%	3.5%	3.0%	0.1%	1.4%	0.2%	0.0%	21.7%
高松市	2.0%	2.6%	4.5%	0.0%	5.2%	20.8%	0.1%	0.3%	0.8%	0.0%	36.3%
高松市以東	0.4%	0.1%	0.2%	0.1%	0.6%	0.8%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	2.2%
計	12.0%	17.8%	10.0%	0.8%	19.2%	35.8%	0.3%	2.2%	1.8%	0.1%	100.0%

▼OD構成比



※集計対象：飯野～西村交差点間通過ETC2.0車両 西行き：西村～飯野間を西行きに走行する車両

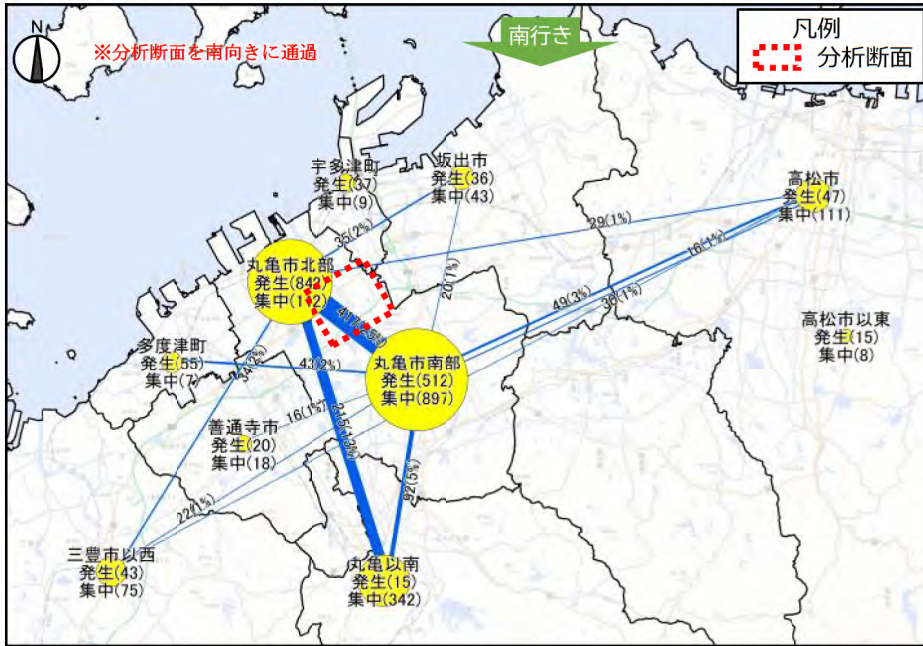
※ OD交通量：飯野～西村交差点間通過ETC2.0車両 (R7.6月 平日 7:00～9:00) ODは車両別のトリップ起・終点を集計(トリップは、短区間で分割されることがあるため、終点から次の起点時間が30分以内の場合は結合)。

先行して試行する区間における道路の利用実態※従道路南行き朝ピーク時

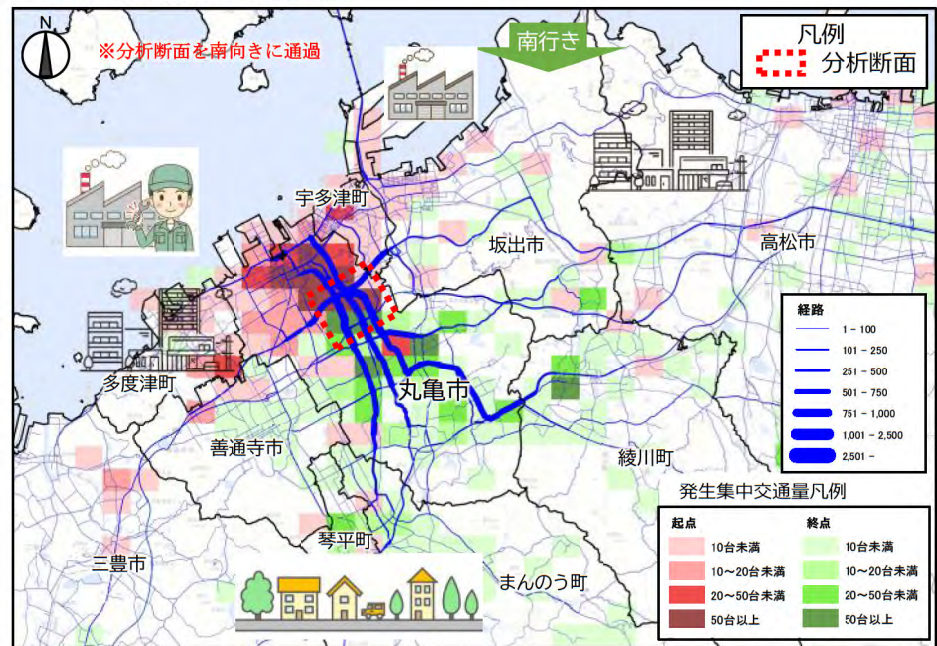
- 南行き：丸亀市内のみを発着する交通は約50%。丸亀市を通過する交通・丸亀市外を発着する交通は約50%。
- 丸亀市内から丸亀市南部の市街地・商業施設等への短距離の通勤交通が多く存在していると推察。

■飯野～西村交差点 従道路利用交通の起終点：南行き 朝ピーク時（平日 7:00～9:00） ※検討対象区間の中でも交通量が多い飯野～西村区間における利用実態を示す

▼飯野交差点～西村交差点 交通流動図



▼飯野交差点～西村交差点 OD起終点および流動図



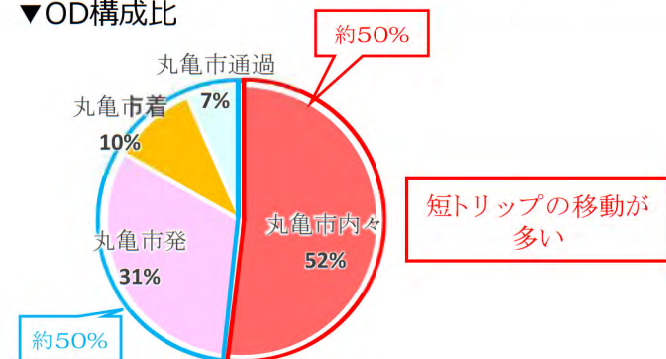
▼OD内訳

O(発生エリア)	D(集中エリア)										計
	三豊市以西	普通寺市	多度津町	丸亀以南	丸亀市南部	丸亀市北部	宇多津町	坂出市	高松市	高松市以東	
三豊市以西	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	1.4%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%	0.0%	2.7%
普通寺市	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.3%
多度津町	0.0%	0.0%	0.1%	0.4%	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.1%	3.4%
丸亀以南	0.1%	0.0%	0.0%	0.4%	0.3%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%
丸亀市南部	1.0%	0.6%	0.0%	5.7%	19.9%	0.4%	0.4%	0.2%	3.1%	0.2%	31.5%
丸亀市北部	2.1%	0.4%	0.1%	13.3%	25.7%	5.9%	0.2%	2.2%	1.8%	0.1%	51.8%
宇多津町	0.5%	0.0%	0.0%	0.8%	0.7%	0.2%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	2.3%
坂出市	0.3%	0.0%	0.0%	0.2%	1.3%	0.0%	0.0%	0.1%	0.3%	0.1%	2.2%
高松市	0.4%	0.0%	0.0%	0.1%	1.9%	0.1%	0.0%	0.1%	0.4%	0.0%	2.9%
高松市以東	0.3%	0.0%	0.0%	0.1%	0.4%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%
計	4.6%	1.2%	0.4%	21.0%	55.2%	6.9%	0.6%	2.7%	6.8%	0.5%	100.0%

※集計対象：飯野～西村交差点間通過ETC2.0車両 南行き：西村～飯野間を南行きに走行する車両

※ OD交通量：飯野～西村交差点間通過ETC2.0車両（R7.6月 平日 7:00～9:00） ODは車両別のトリップ起点・終点を集計(トリップは、短区間で分割されることがあるため、終点から次の起点時間が30分以内の場合は結合)。

▼OD構成比



先行して試行する区間における道路の利用実態※従道路北行き朝ピーク時

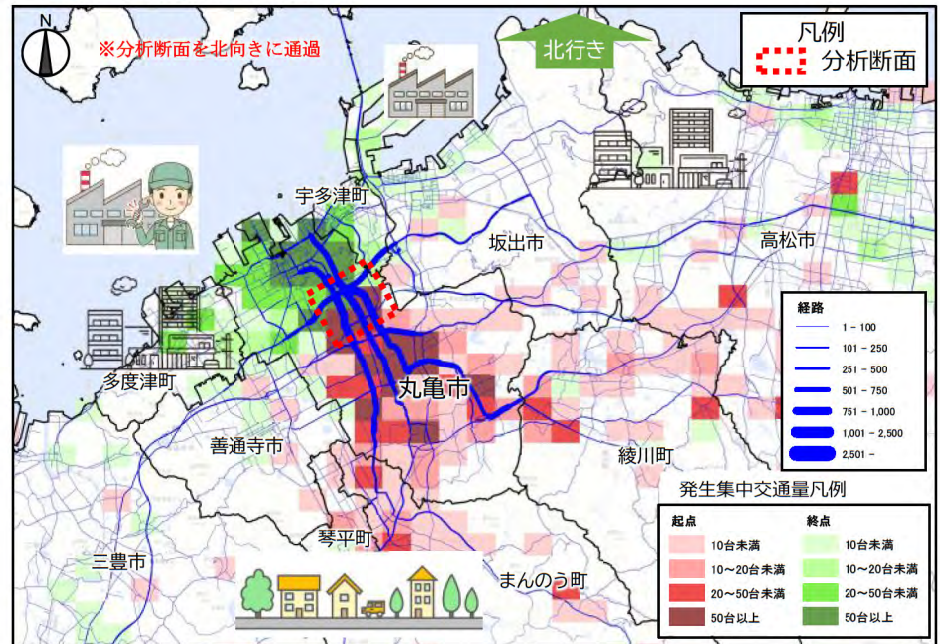
- 北行き：丸亀市内のみを発着する交通は約60%。丸亀市を通過する交通・丸亀市外を発着する交通は約40%。
- 丸亀市南部から丸亀市北部の市街地・商業施設等への短距離の通勤交通が多く存在していると推察。

■飯野～西村交差点 従道路利用交通の起終点：北行き 朝ピーク時（平日 7:00～9:00） ※検討対象区間の中でも交通量が多い飯野～西村区間における利用実態を示す

▼飯野交差点～西村交差点 交通流動図



▼飯野交差点～西村交差点 OD起終点および流動図



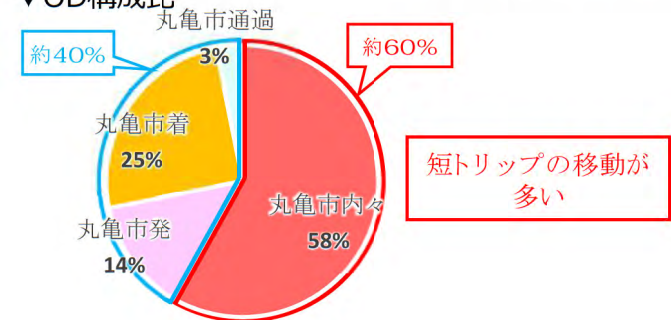
▼OD内訳

O (発生エリア)	D (集中エリア)										計
	三豊市以西	普通寺市	多度津町	丸亀以南	丸亀市南部	丸亀市北部	宇多津町	坂出市	高松市	高松市以东	
三豊市以西	0.2%	0.0%	0.1%	0.0%	0.6%	0.6%	0.2%	0.2%	0.0%	0.0%	1.8%
普通寺市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.4%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%
多度津町	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
丸亀以南	0.1%	0.0%	0.1%	0.5%	3.7%	14.1%	0.4%	0.1%	0.2%	0.0%	19.2%
丸亀市南部	0.6%	0.8%	2.9%	0.8%	12.2%	43.2%	1.6%	2.1%	4.4%	0.3%	69.0%
丸亀市北部	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.8%	1.8%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	2.9%
宇多津町	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
坂出市	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.5%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.9%
高松市	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	1.5%	3.2%	0.1%	0.2%	0.1%	0.0%	5.2%
高松市以东	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%
計	1.1%	0.8%	3.1%	1.3%	19.1%	63.9%	2.5%	2.7%	5.0%	0.5%	100.0%

※集計対象：飯野～西村交差点間通過ETC2.0車両 北行き：西村～飯野間を北行きに走行する車両

※OD交通量：飯野～西村交差点間通過ETC2.0車両（R7.6月 平日 7:00～9:00） ODは車両別のトリップ起点・終点を集計(トリップは、短区間で分割されることがあるため、終点から次の起点時間が30分以内の場合は結合)。

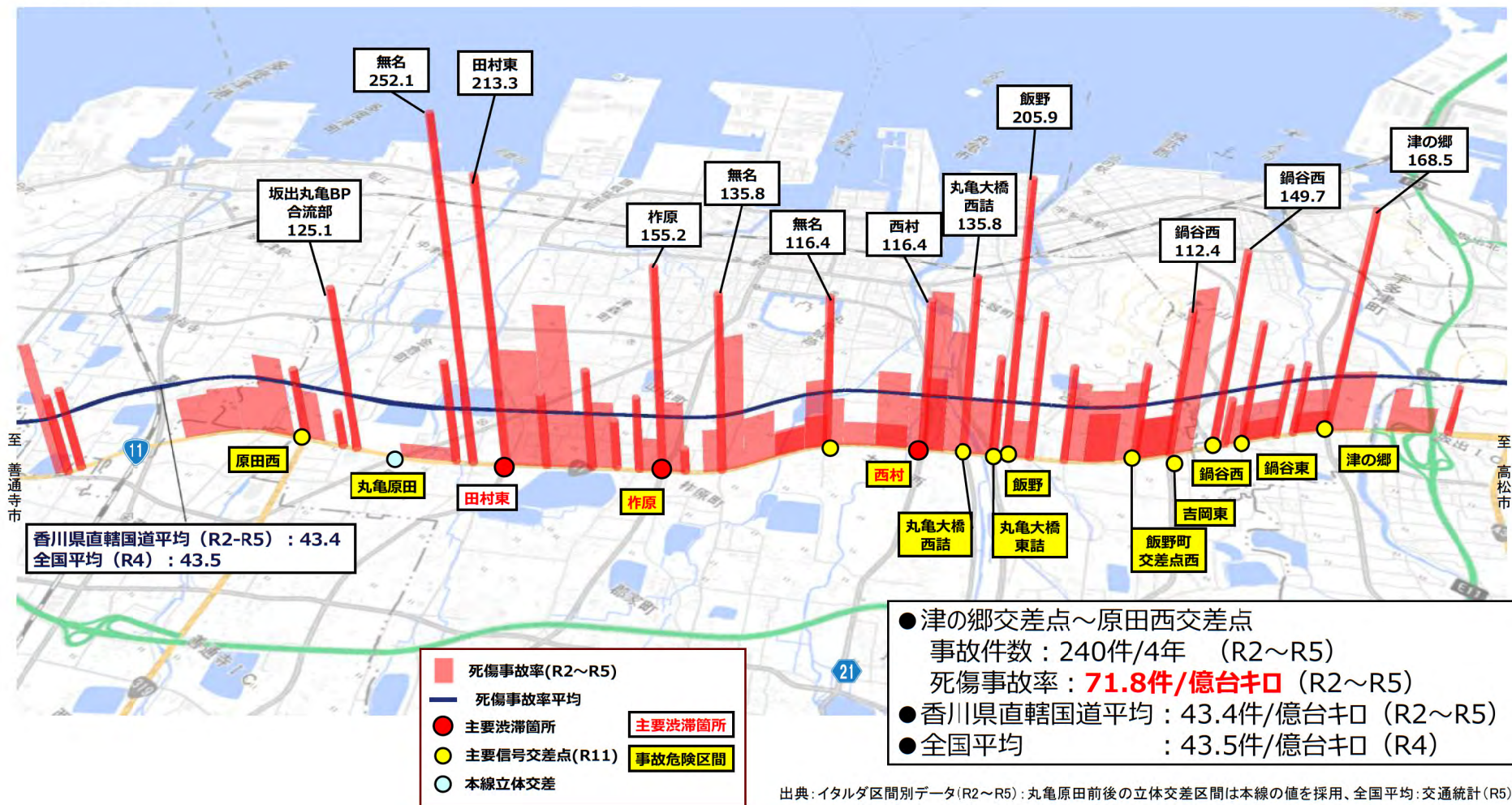
▼OD構成比



【参考】死傷事故率

- 検討対象区間の事故件数はR2～R5の4年間の合計が240件、死傷事故率は71.8件/億台キロ。
- 死傷事故率は、R2～R5の香川県直轄国道平均43.4/億台キロやR4全国平均死傷事故率43.5件/億台キロ)を大きく上回っている。

▼死傷事故率



- 先行して試行する区間の現状について、ETC2.0データ等により把握した。
- 道路利用者特性としては、東西方向では長距離の移動交通での需要が高く、南北方向は短距離の移動交通の需要が高いことを確認した。
- ただし、サービスレベルの目標設定は、**利用者目線で、より具体的な利用実態等を踏まえたうえで設定する必要がある。**
- **具体的な利用実態（道路利用者特性）や利用者が実感している課題把握のため調査の実施を提案。**

■これまでの現状把握結果の概要

交通量	東西方向:国道11号・さぬき浜街道・高松自動車道に交通が集中し、交通量が多い 南北方向:複数の道路に交通量が分散
速度	土器川渡河部周辺・柞原交差点付近・丸亀市役所付近で速度低下
利用特性	東西方向:国道11号は都市間連携軸に位置づけられており、近隣市町を結ぶ通勤や商業などの長距離移動が約8割～9割を占める 南北方向:丸亀市内の市街地・商業施設等への通勤通学など、短距離移動が約半数を占める



■具体的な利用実態の把握を行うための提案

- ✓ 検討区間のサービスレベルの目標設定は、利用者目線で、より具体的な利用実態等を踏まえる必要
- ✓ 具体的な利用実態(道路利用者特性)や利用者が実感している課題把握のため調査の実施を提案(R8以降実施予定)