

令和8年度 第1回 香川県渋滞対策協議会

日 時：令和8年7月30日（木）10:00～
【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. 規約の改正
4. 議 事
 - （1）これまでの経緯
 - （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）WISENET2050 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
5. 意見交換
6. 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. （資料－3） 参考資料

令和8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	
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	代理：主幹
土木部 道路課長	代理：副主幹
// 都市計画課長	代理：副主幹
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 道路管理課長	
// 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
改正	令和	8年	7月30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	
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 道路管理課長	
〃 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	

令和8年度 第1回香川県渋滞対策協議会



香川県渋滞対策協議会 説明資料

令和8年7月30日

香川県渋滞対策協議会



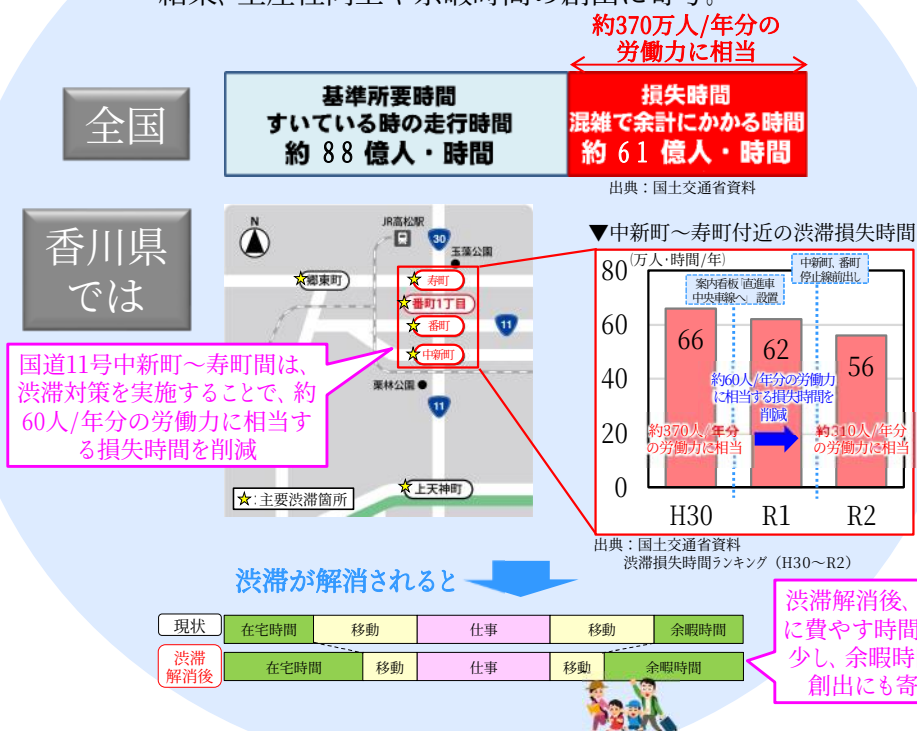
1. これまでの経緯

- 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

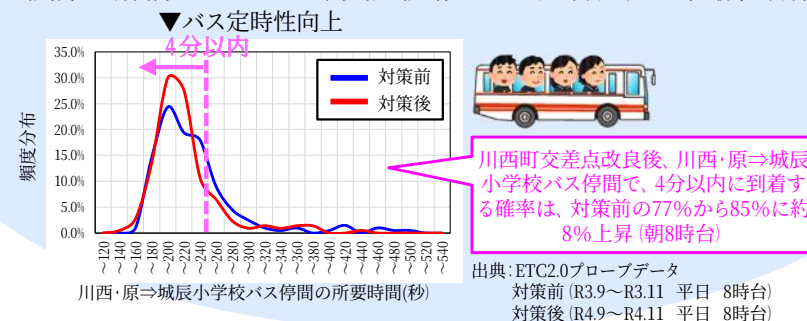
移動時間の短縮

- 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

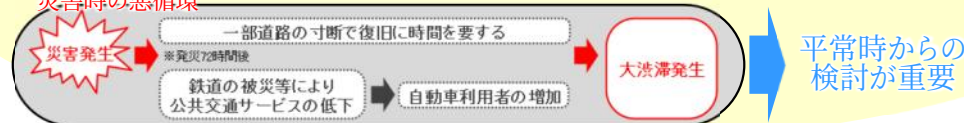
もしも、TDM中3週間の交通状況(交通量・所要時間)が、そのまま2年間続いた場合、約4,710kg-CO₂減少が期待



災害時における交通マネジメントの取組

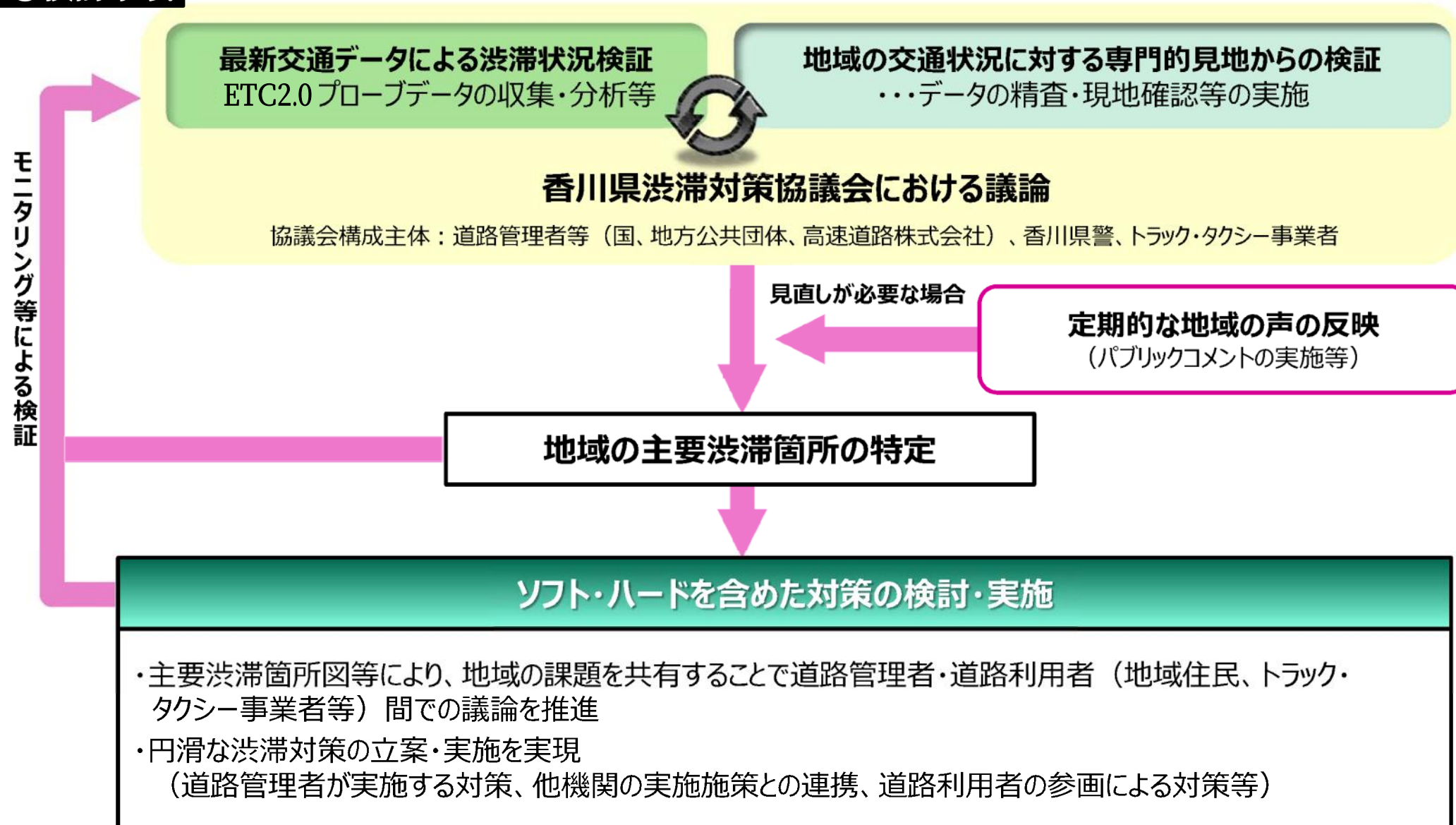
- 近年の激甚化・頻発化する災害に対し、円滑な交通を早期に確保するため、平常時から交通マネジメント体制の構築等を検討(令和元年度～)。

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検証

- 対策完了箇所の効果検証 [H28年度第1回～R7年度第2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～R7年度第2回]
- 道路利用者団体との連携強化 [H29年度第2回～R7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～R7年度第2回]

高速道路での通勤パス社会実験の実施について

[R5年度第2回～R7年度第1回]

道路の脱炭素化の推進

[R7年度第2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 2回

令和8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
- 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

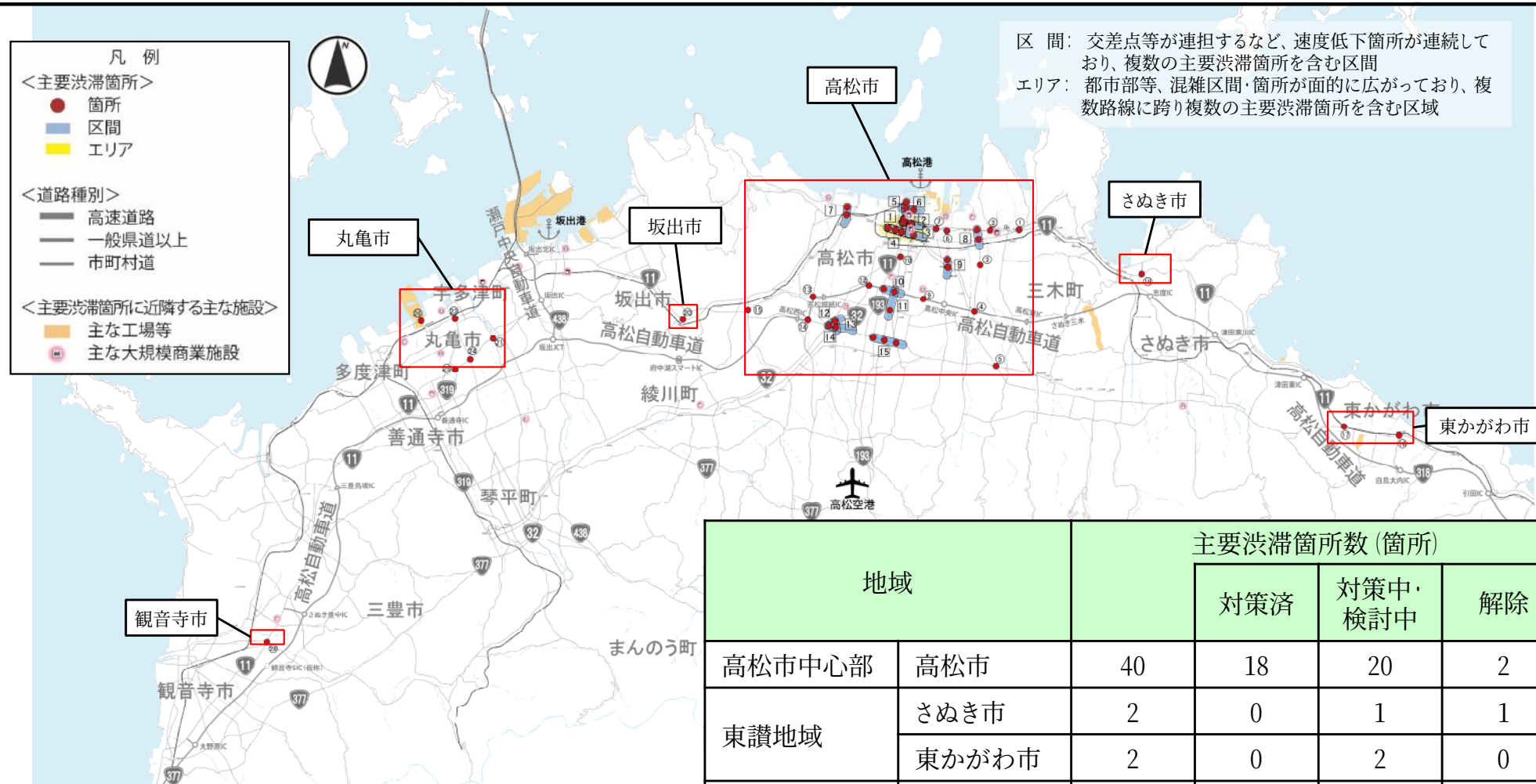
- WISENET2050の取り組み
- 災害時における交通マネジメント
- 高速道路での通勤パス社会実験の状況について

第1回
令和8年7月30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）



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

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

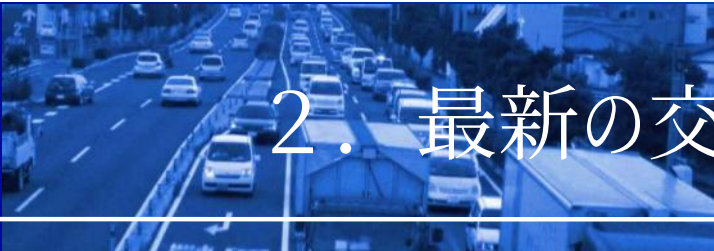
■ 今回の渋滞対策協議会では、以下に示した箇所について議論する。

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)	くばら 国道11号 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）および対策後1年（R7.4～R8.3）の旅行速度の変化を検証
		にしがい 国道32号 西永井交差点	令和6年度 第2回協議会時	令和7年11月	対策後の交通量調査結果（R8.6.10）および対策直後（R7.12～R8.4）の旅行速度の変化を検証
新たな渋滞対策箇所		たむらひがし 国道11号 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	かたもと 国道11号 瀧元交差点		平成28年度 第1回協議会時	検討中
		ことでんまつしまふみきり 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
		しおやうちはま (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
		あまのとうげにし 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）
		しんかごいけ (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）
		かめおかしょうがっこうにし (主) 高松善通寺線 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		にぶ 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）
		さんぽんまつえきまえ 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）
		もとたい 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

- 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

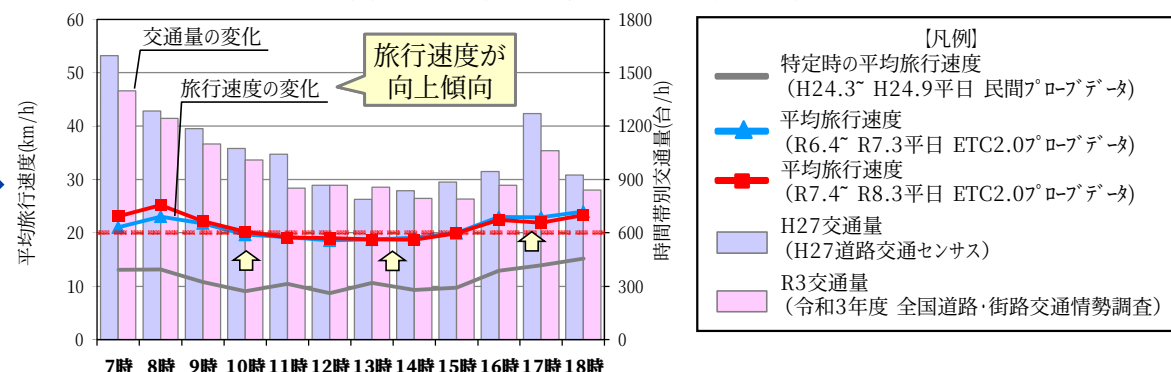
地域	路線名	箇所名			
高松中心部	【南北軸】国道11号(番町)から国道32号(西永井)間	番町(北行き・南行き)	上天神町	西永井	—
	【東西軸】国道11号(番町)から(高松町)間	番町(東行き・西行き)	瓦町1丁目	片田	高松町
	【東西軸】国道11号(檀紙)から(東山崎町)間	檀紙	上天神町	三条町	東山崎町
東讃地域	【東西軸】国道11号(JR志度駅前)から(JR三本松駅前)間	天野峠西	丹生	JR三本松駅前	—
中讃地域	【東西軸】国道11号(田村東)から(西村)間及び(主)高松善通寺線(新宮)	田村東	西村	新宮 ((主)高松善通寺線)	—
西讃地域	【南北軸】国道11号(本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

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

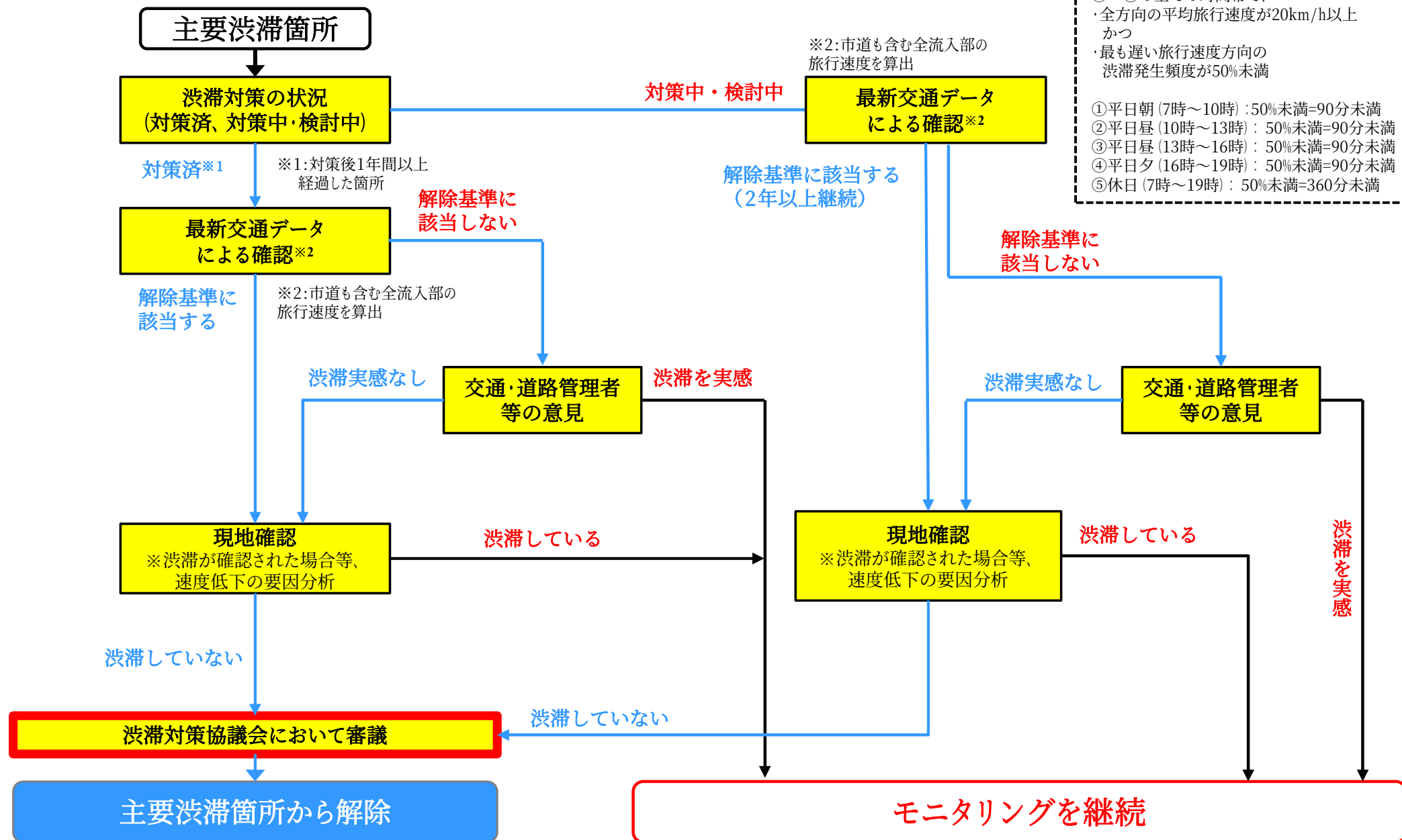


3. 主要渋滞箇所の見直し



- R6第2回渋滞協議会にて、解除フローの見直しを実施。
- 今年度も見直しを実施した解除フローに従って、解除判断を行った結果、解除基準に該当する箇所無し。

主要渋滞箇所解除フロー

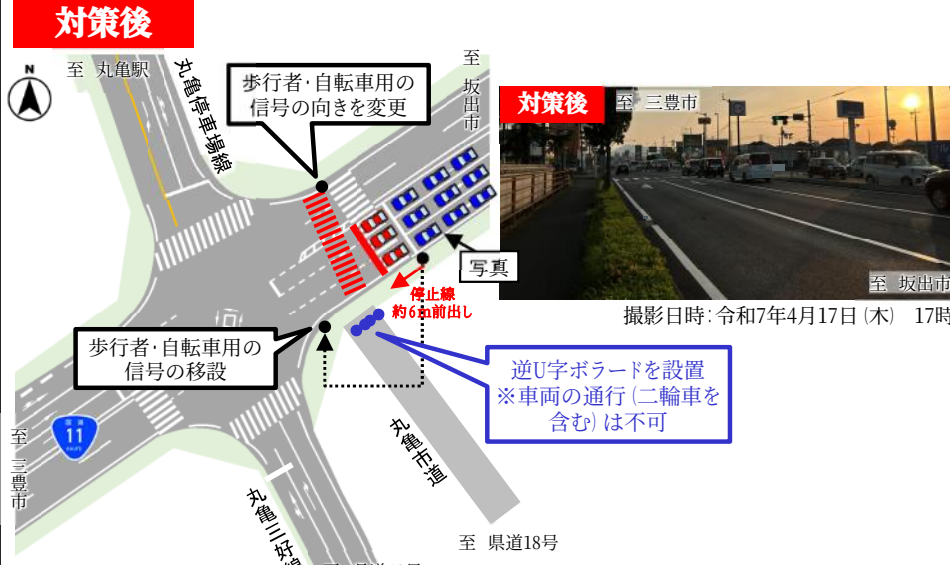


4. 対策完了箇所の効果検証



効果検証（交差点渋滞対策：国道11号 柞原交差点）

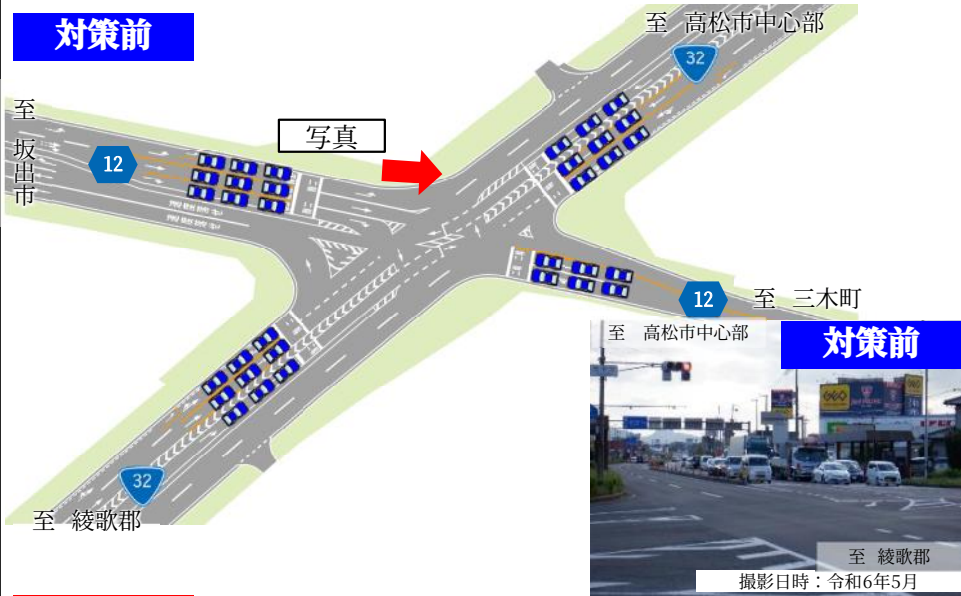
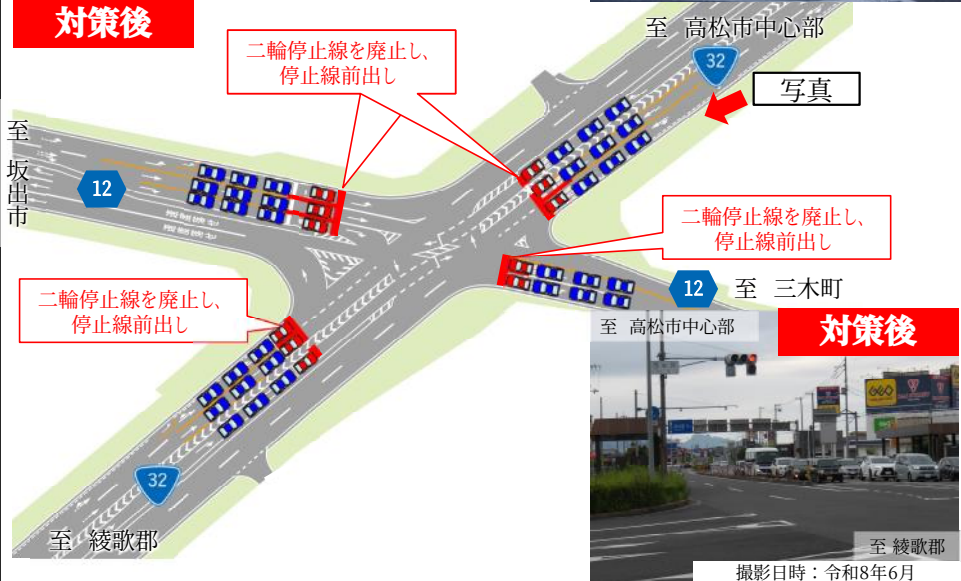
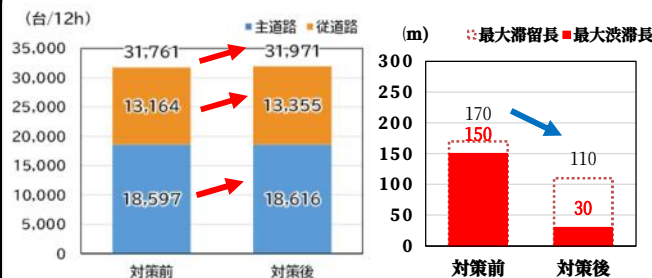
- 国道11号柞原交差点においては、令和7年2月に西行き停止線前出し（6m前出し）を実施。
- 旅行速度は対策前と比べて改善は見られなかったが、国道11号西行きの交通容量が増加し、朝夕ピーク時に交差点を通過した交通量が増加。
- 旅行速度の改善が見られなかったため、解除基準に該当しない。今後もモニタリングを継続。

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 対策後  撮影日時：令和7年4月17日（木） 17時 ※道路利用者団体 要望箇所	令和7年2月	➤ 西行きの旅行速度は、対策前と比べ、改善していない。 [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（県道）</td><td>11.2km/h</td><td>11.2km/h</td></tr><tr><td>北行（県道）</td><td>23.4km/h</td><td>23.6km/h</td></tr><tr><td>西行き（国道11号）</td><td>18.0km/h</td><td>16.9km/h</td></tr><tr><td>東行き（国道11号）</td><td>19.4km/h</td><td>17.6km/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（R7.4～R8.3平日 7時～19時） ➤ 朝夕ピーク時ににおいて、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)  捌け交通量が微増 (台/2h)  捌け交通量が増加 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（県道）	11.2km/h	11.2km/h	北行（県道）	23.4km/h	23.6km/h	西行き（国道11号）	18.0km/h	16.9km/h	東行き（国道11号）	19.4km/h	17.6km/h
方向	対策立案時	対策後																
南行（県道）	11.2km/h	11.2km/h																
北行（県道）	23.4km/h	23.6km/h																
西行き（国道11号）	18.0km/h	16.9km/h																
東行き（国道11号）	19.4km/h	17.6km/h																

効果検証（交差点渋滞対策：国道32号 西永井交差点）

香川県渋滞対策協議会

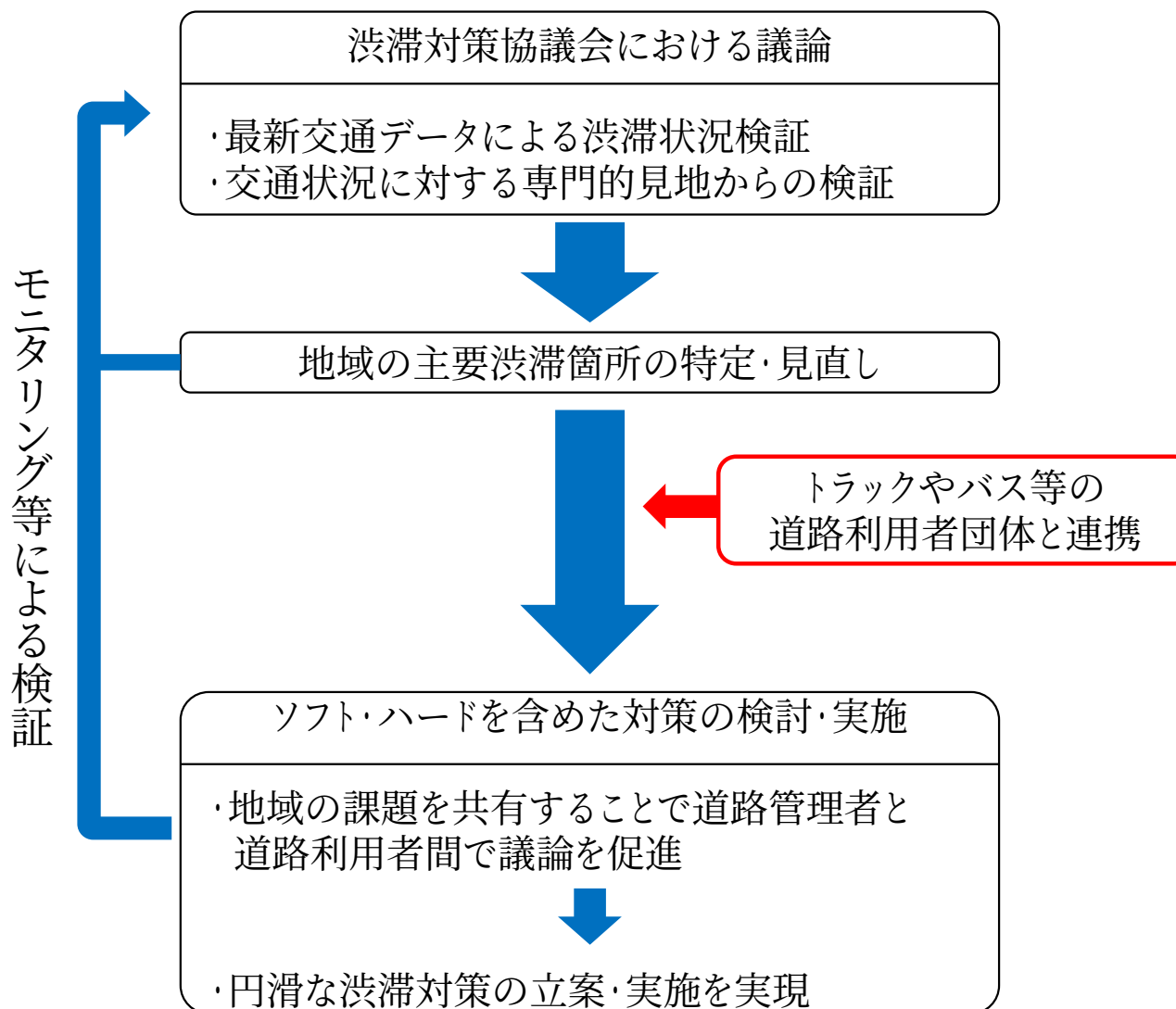
- 国道32号西永井交差点においては、令和7年11月に全方向停止線前出し（二輪停止線の廃止）を実施。
- 全方向停止線前出しにより、交差点全体の通過交通量が増加し、最大渋滞長も緩和。
- ただし、旅行速度の改善が見られなかったため、解除基準に該当しない。今後もモニタリングを継続。

箇所名	対策	完了時期	効果検証結果																																				
国道32号 西永井 交差点 ※道路利用者団体 要望箇所	➤ 全方向停止線前出し（二輪停止線の廃止）（R7.11完了） 対策前  対策後  二輪停止線を廃止し、 停止線前出し 二輪停止線を廃止し、 停止線前出し 二輪停止線を廃止し、 停止線前出し 二輪停止線を廃止し、 停止線前出し 撮影日時：令和6年5月 撮影日時：令和8年6月	令和7年 11月	➤ 全方向の旅行速度ともに、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 (国道32号)</td><td>17.9km/h</td><td>18.0km/h</td></tr><tr><td>北行 (国道32号)</td><td>20.9km/h</td><td>21.0km/h</td></tr><tr><td>西行き(県道)</td><td>14.8km/h</td><td>14.6km/h</td></tr><tr><td>東行き(県道)</td><td>15.6km/h</td><td>15.8km/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（R7.12～R8.4平日 7時～19時） ➤ 全方向停止線前出しにより、交差点全体の通過交通量が増加し、最大渋滞長も緩和 [昼間12時間（7時～19時）の交差点全体の交通量] [最大渋滞長（南行き）の変化]  （台/12h） <table><tr><th>項目</th><th>対策前</th><th>対策後</th></tr><tr><td>主道路</td><td>18,597</td><td>18,616</td></tr><tr><td>従道路</td><td>13,164</td><td>13,355</td></tr><tr><td>合計</td><td>31,761</td><td>31,971</td></tr></table> （m） <table><tr><th>項目</th><th>対策前</th><th>対策後</th></tr><tr><td>最大滞留長</td><td>170</td><td>110</td></tr><tr><td>最大渋滞長</td><td>150</td><td>30</td></tr></table> 出典：交通量等調査結果 対策前（R7.7.15）、対策後（R8.6.10） 捌け交通量が増加 ➤ モニタリングを継続	方向	対策立案時	対策後	南行 (国道32号)	17.9km/h	18.0km/h	北行 (国道32号)	20.9km/h	21.0km/h	西行き(県道)	14.8km/h	14.6km/h	東行き(県道)	15.6km/h	15.8km/h	項目	対策前	対策後	主道路	18,597	18,616	従道路	13,164	13,355	合計	31,761	31,971	項目	対策前	対策後	最大滞留長	170	110	最大渋滞長	150	30
方向	対策立案時	対策後																																					
南行 (国道32号)	17.9km/h	18.0km/h																																					
北行 (国道32号)	20.9km/h	21.0km/h																																					
西行き(県道)	14.8km/h	14.6km/h																																					
東行き(県道)	15.6km/h	15.8km/h																																					
項目	対策前	対策後																																					
主道路	18,597	18,616																																					
従道路	13,164	13,355																																					
合計	31,761	31,971																																					
項目	対策前	対策後																																					
最大滞留長	170	110																																					
最大渋滞長	150	30																																					



5. 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。



交差点渋滞対策箇所（令和7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

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）

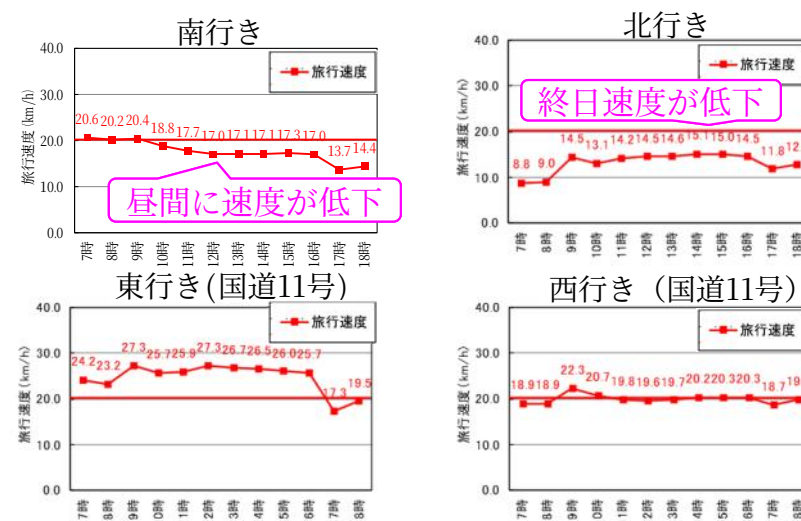
- 国道11号田村東交差点は、丸亀市内に位置し、国道11号と丸亀市道、原田琴平線が交差する道路であり、北側に商業施設が多く立地。
- 東西方向では、休日の昼間に速度低下が発生。
- 南北方向では、平日・休日ともに昼間を中心に速度低下が発生。

■ 交差点形状・渋滞発生状況（平日）



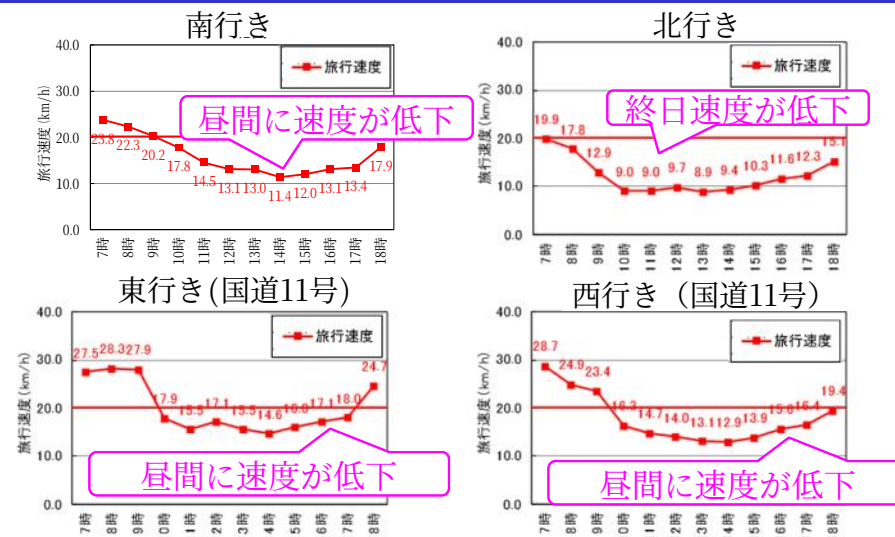
出典：国土地理院地図を基に作成
※交通量調査結果（流入交通量7～19時）、渋滞長・滞留長調査結果（7、8時台、17、18時台）：令和7年5月27日（火）

■ 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

交差点渋滞対策箇所（令和7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

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）



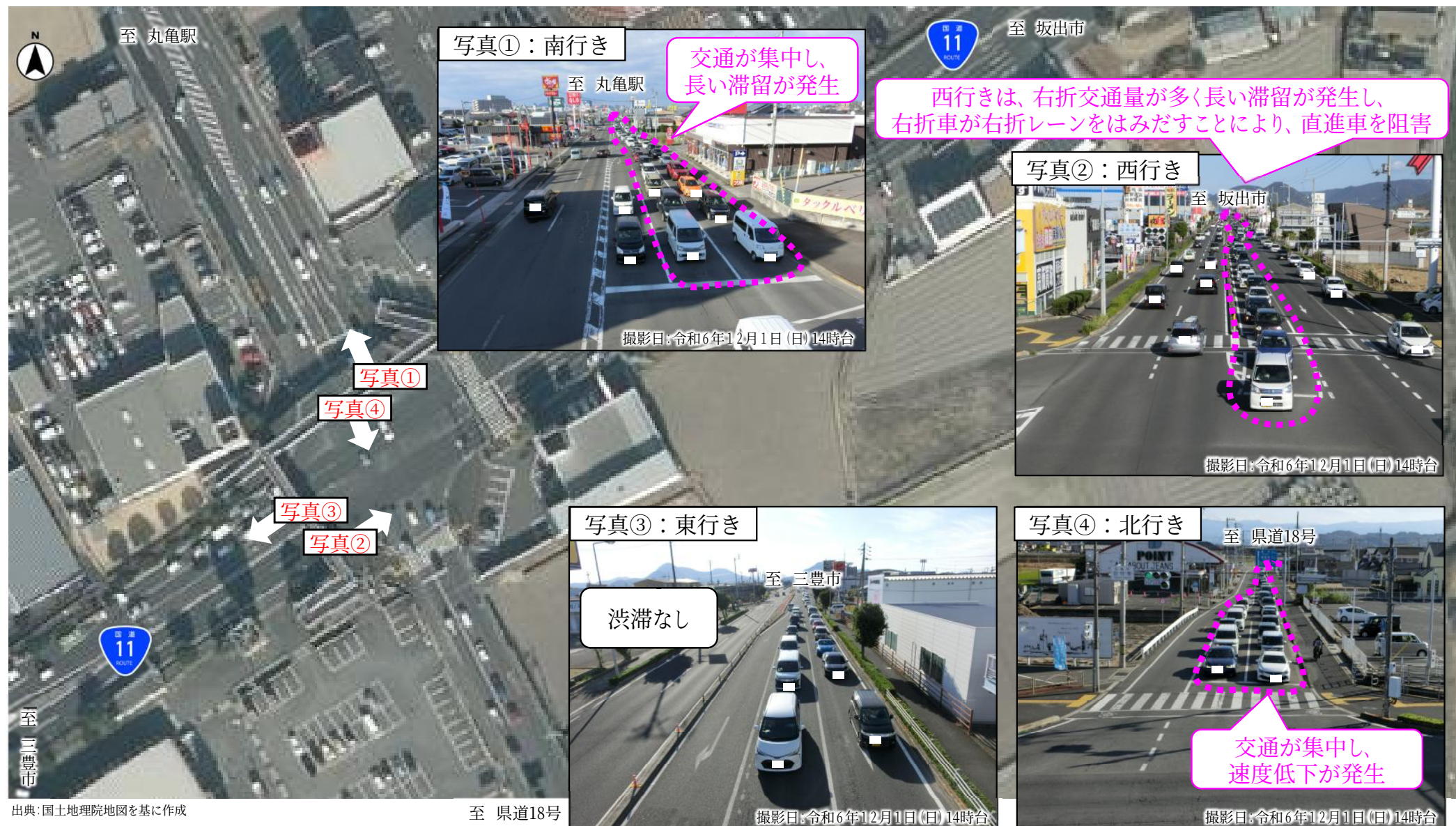
交差点渋滞対策箇所（令和7年度第2回渋滞対策協議会資料より再掲）

香川県渋滞対策協議会

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 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

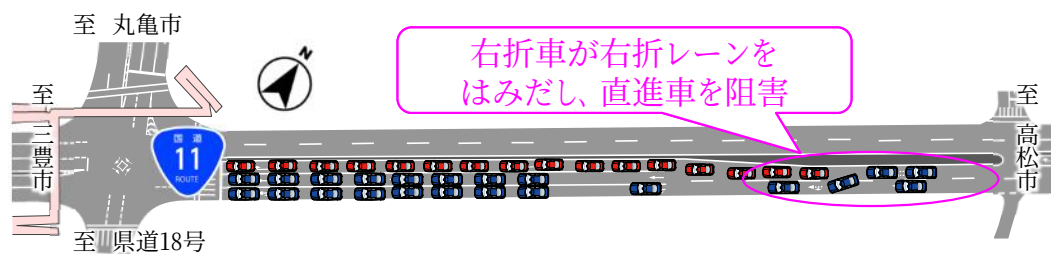
	現状	現地踏査等より考えられる要因	課題	対策案	期待する効果
平日	西行きの滞留車列の延長	右折車が直進車の滞留により右折レーンが利用不可	右折レーンの不足	右折レーンの延伸	【平日】 右折車が右折レーンを利用しやすくなり、直進滞留長が短縮。
休日	西行きの速度低下	右折車による直進車の阻害	右折レーンの不足	右折レーンの延伸	【休日】 右折車による直進阻害を減らし、直進交通を円滑化。

対策イメージ 対策前

【平日】



【休日】

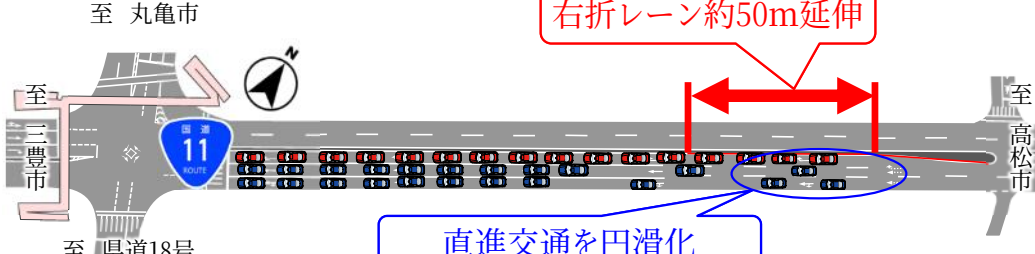


対策イメージ 対策後

【平日】



【休日】



【凡例】

: 直進・左折車両
 : 右折車両

【凡例】

: 直進・左折車両
 : 右折車両



6. 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プローブ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。

■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

→次ページ以降に概要

▼第1回検討部会の開催状況



■ 令和8年度以降

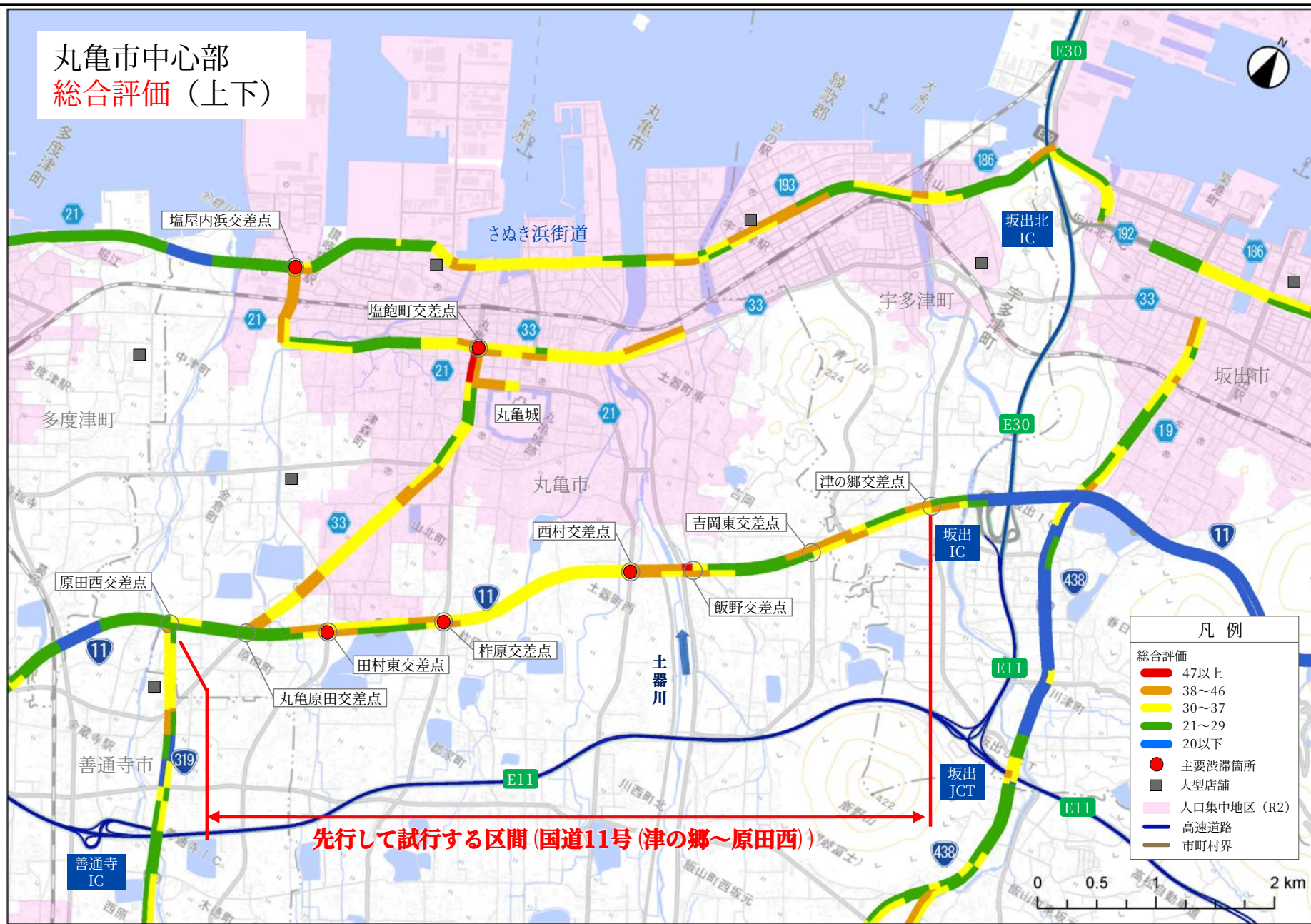
次回以降検討部会

- 現状把握(課題と渋滞要因)
- サービスレベルの目標設定
- 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（令和7年度第2回渋滞対策協議会資料より再掲）



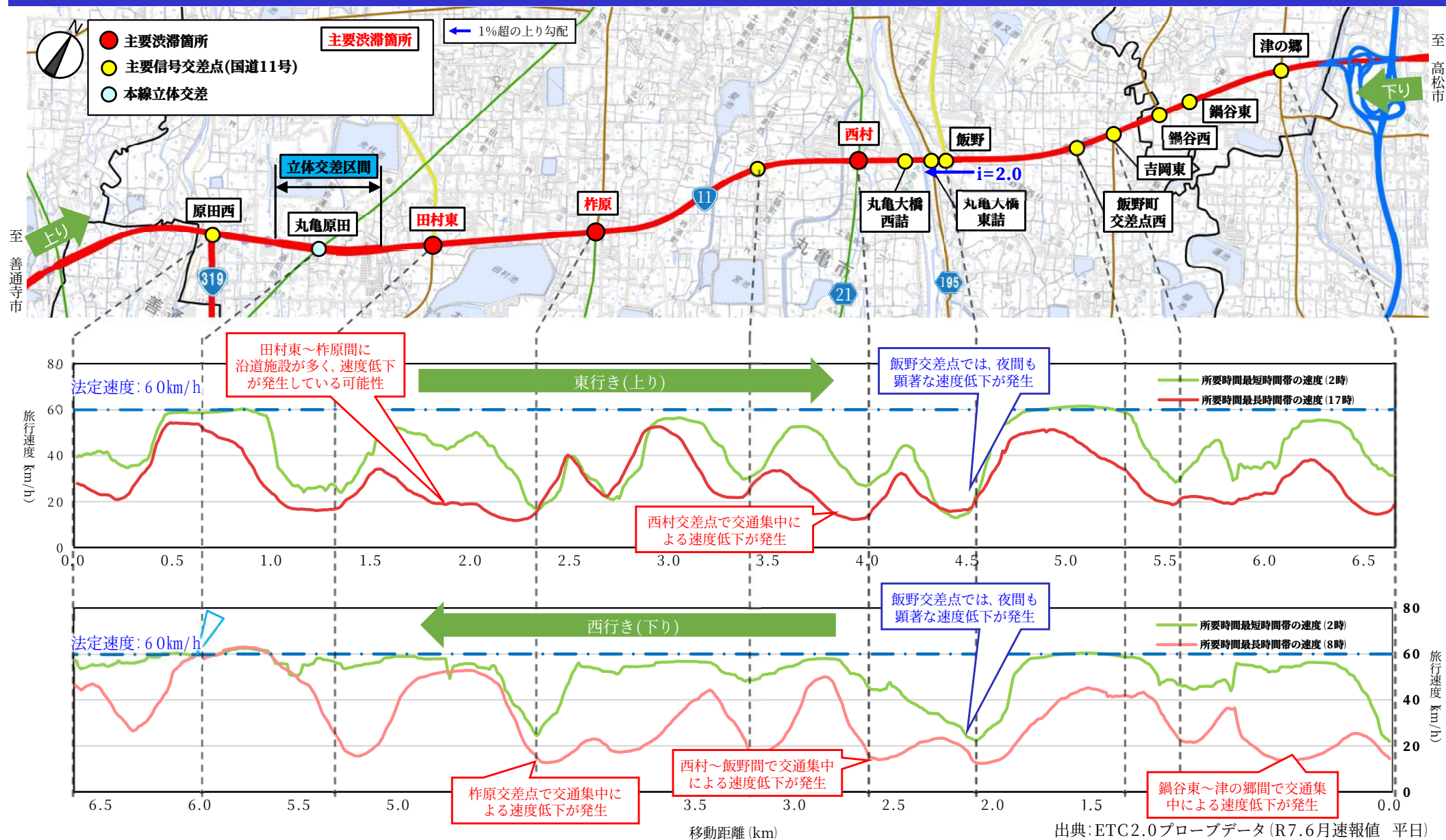
- 丸亀市中心部では、丸亀市役所付近や国道11号土器川渡河部周辺において**評価点が高いことを確認**。
- その中でも、主要渋滞箇所が連続して存在し、課題が顕著な国道11号（津の郷～原田西）を、先行して試行する区間として設定。



「丸亀地区サービスレベル向上検討部会」の開催状況（令和7年度第2回渋滞対策協議会資料より再掲）

- 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



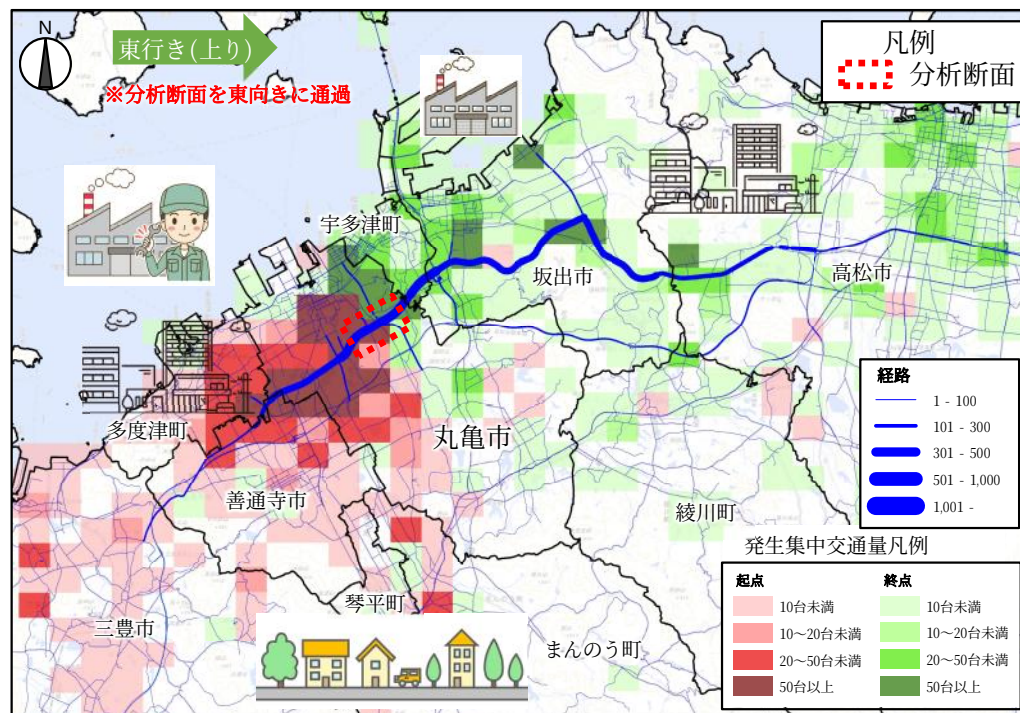
「丸亀地区サービスレベル向上検討部会」の開催状況（令和7年度第2回渋滞対策協議会資料より再掲）

- 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。

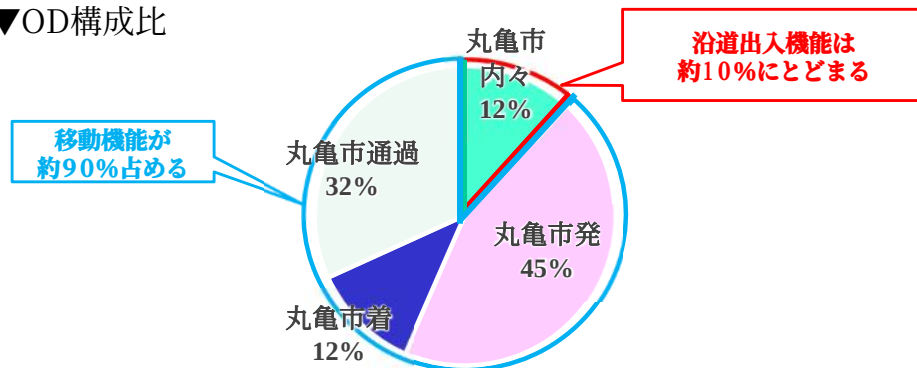
■ 国道11号（津の郷交差点～原田西交差点）の道路の使われ方

※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

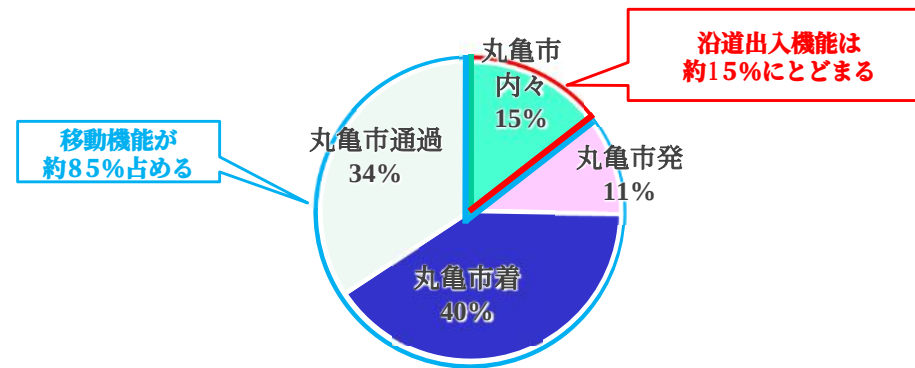
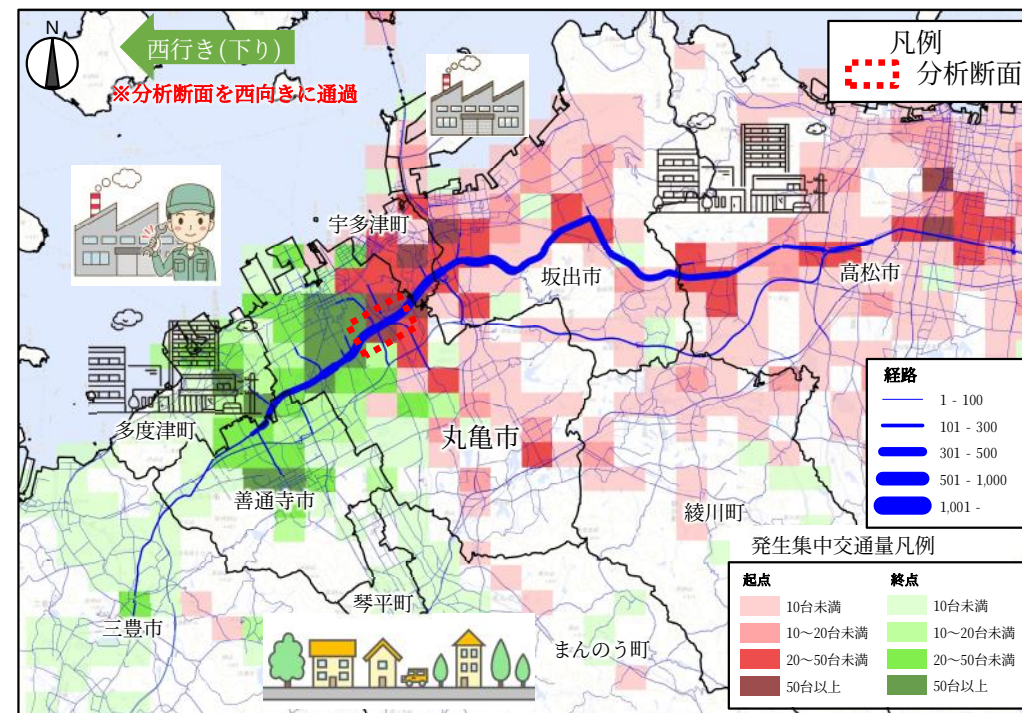
▼飯野交差点～西村交差点 OD起終点および流動図（東行き）



▼OD構成比



▼飯野交差点～西村交差点 OD起終点および流動図（西行き）



※集計対象：飯野～西村交差点間通過ETC2.0車両

※ OD交通量：飯野～西村交差点間通過ETC2.0車両（R7.6月速報値 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）。

「丸亀地区サービスレベル向上検討部会」の開催状況

- 先行して試行する区間として、国道11号(津の郷～原田西)を設定し、現状についてETC2.0プローブ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。
- 今後、現況把握結果をもとに課題箇所の抽出・要因分析・対策案検討を実施予定である。

■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

- ✓ 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**



■今後検討予定の事項

- ✓ 現状把握(課題と渋滞要因)
- ✓ サービスレベルの目標設定
- ✓ 対策の方向性



7. 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。
- R8年度は、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、「事前周知の実施」、「情報の収集・共有・提供の方法」、「迂回路や代替交通手段」の3項目について、より実効性の高い対応となるよう、検討の熟度向上を図っている。

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

令和9年度
以降

7. 災害時における交通マネジメント 「迂回路や代替交通手段」の検討について

29

香川県渋滞対策協議会

- 他地域では、災害時において、バス等の代替交通手段の活用による渋滞緩和や定時性確保の取組がなされている。例えば、災害状況や道路の復旧状況に応じた災害時BRTや災害時緊急バスの運行、鉄道の活用による、代替交通手段の確保が実施されている。
- 香川県内では、災害時における迂回路および代替交通手段の活用に向けて検討を実施中。

■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	代替交通手段
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	広島呉道路 JR呉線	・災害時BRTの実施 ※H30.7.17～9.26 ・鉄道の活用（山陽新幹線）
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	北陸道 国道8号 補助国道 (365、476号) JR北陸本線 (敦賀～武生)	・災害時緊急バス（敦賀～武生） ※国道8号通行止め中（8.8） ※北陸道道路啓開後ルート変更（8.9、10）

■道路寸断時に代替交通手段を導入した他事例

■令和4年8月1日から6日の前線による大雨（福井）



災害時緊急バスの運行

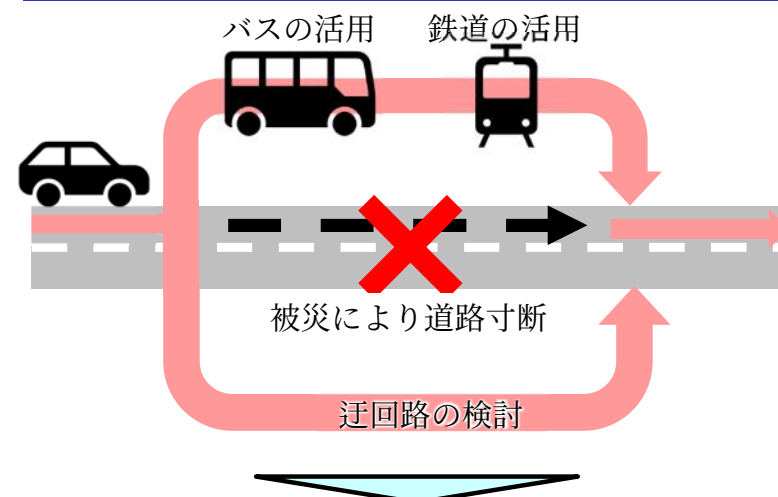
出典：福井県災害時交通マネジメント検討会
第3回検討会資料

■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）

■災害時における迂回路および代替交通の活用イメージ



香川県の災害時における
迂回路および代替交通手段の
活用に向けて検討を実施中

7. 災害時における交通マネジメント 事前周知の実施

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
約189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!

災害が起きたら?

災害後に起こる交通事象

香川県渋滞対策協議会

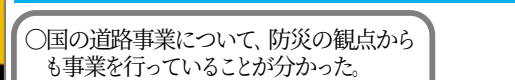
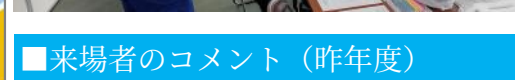
あなたのうちの災害リスクを確認しよう

かがわ防災フェスタ2025

子どもに伝わりやすいパネルを作成

各エリアのハザードマップ詳細図を
別途作成し、自宅のハザードを
調べやすく工夫

■出展したブースの様子（昨年度）



■来場者のコメント（昨年度）

- 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。



■今年度追加のパネル案



令和8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8年7月30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

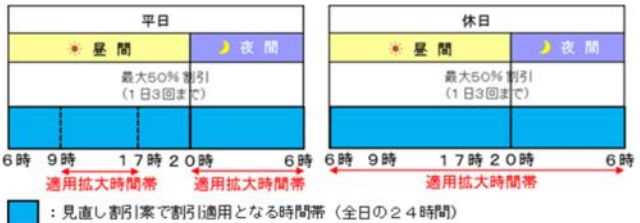
割引	現行の料金割引の主な課題	見直しの方向性
平日朝夕割引	勤務形態の多様化に未対応／ 通勤時間帯の一部高速道路の混雑	割引適用時間帯の柔軟化／ 通勤者の利用促進等の目的検討
深夜割引	割引適用待ち車両の滞留／ 運転者労働環境の悪化	割引適用時間帯の拡大／ 適用時間帯の走行分を対象
休日割引	繁忙期等の渋滞激化／ より効果的に観光需要を喚起する必要	繁忙期等に割引を適用しない／ 観光周遊等を対象とした割引の拡充
大口・多頻度割引	一層の物流等支援の必要性／ 公平性の確保	現下の経済状況を踏まえた拡充と、原因 者負担の公平性の観点からの縮小の両 面について、引き続き検討
マイレージ割引	利用者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

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
- **令和8年度からは一部要件を変更して試行を継続中**

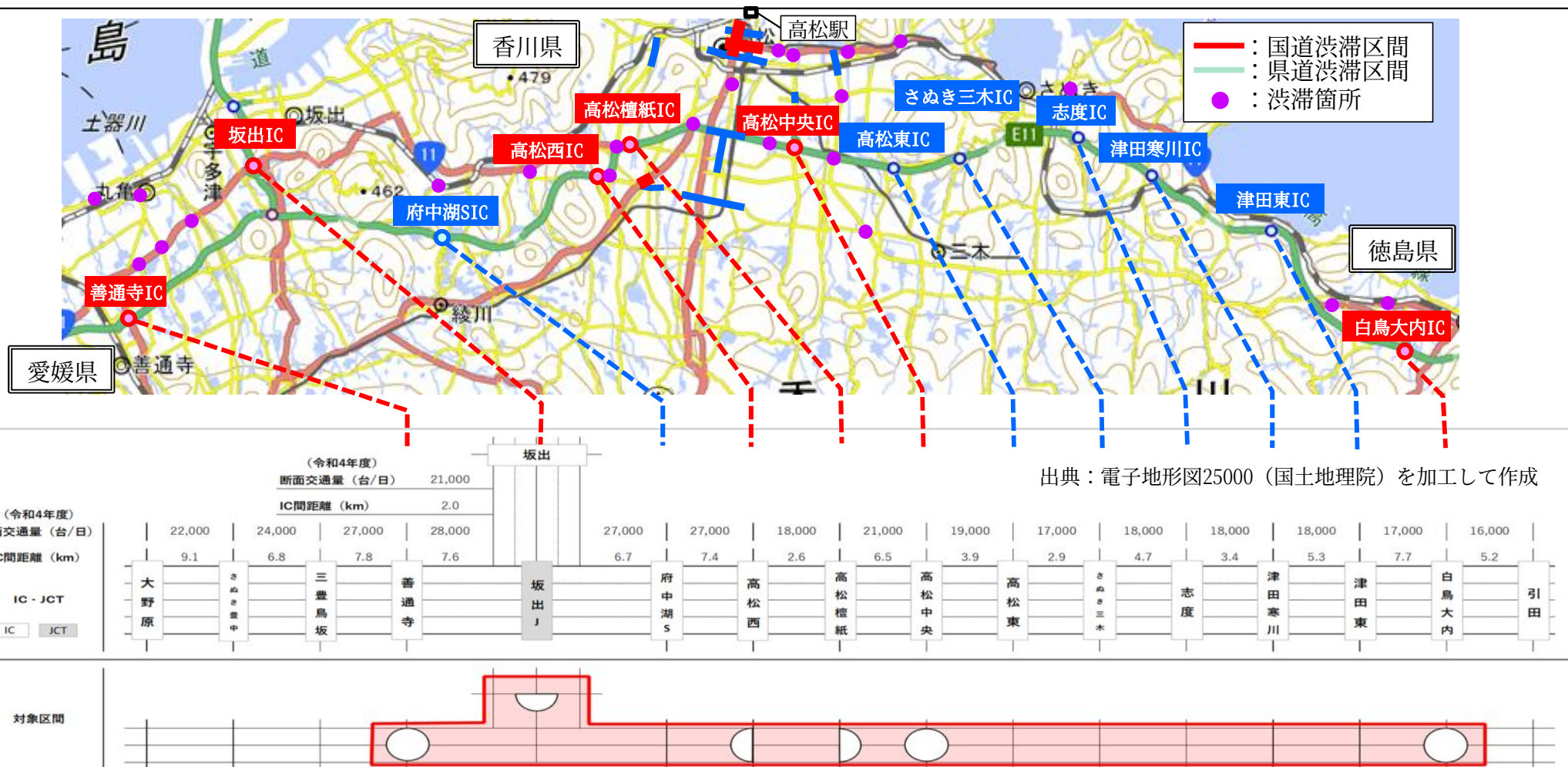
<中間答申での課題と見直しの方向性を踏まえた新たな割引案>

項目	現行の平日朝夕割引	通勤パス（2024年度～）	通勤パス（2026年度～）
割引適用日時	平日 6～9時・17～20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  ■：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回目分以降の利用は50%割引 - 通勤パスの対象走行は休日/深夜割引の適用対象外 - 通勤パスの申込期間中は、指定区間の内外にかかわらず、NEXCO区間における平日朝夕割引の適用対象外	（2026年度からの変更点） 30回分のパスを15回分の料金で事前購入 - パス残額内は15回分の料金で30回分まで利用可能（最大50%割引） - パス残額外となる31回目分以降の利用は50%割引
割引適用方式	ETCマイレージサービス後日還元	- 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。



○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 (R7年度) >

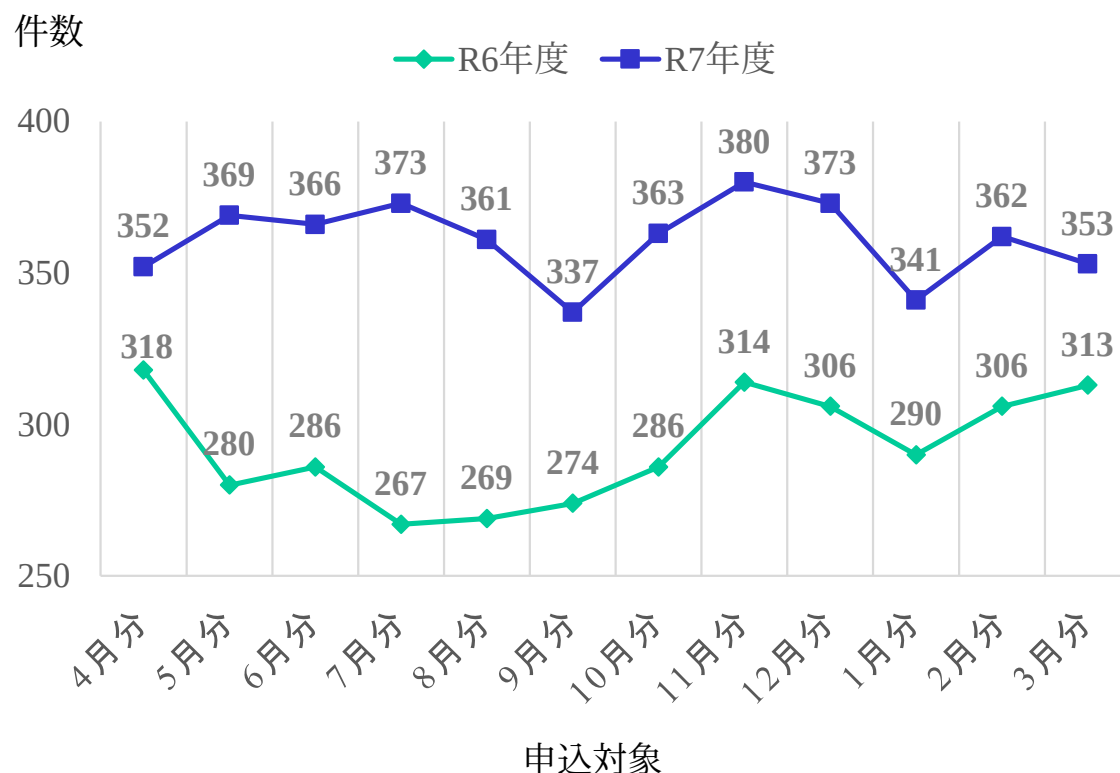
- R7年度の通勤パス申込件数は4,330件（約360件/月）（R6年度：3,509件（約290件/月））
- R8.3申込者の約7割がR8.2以前から継続的な申込を行っている。

< 申込件数の状況 >

R7年度 集計

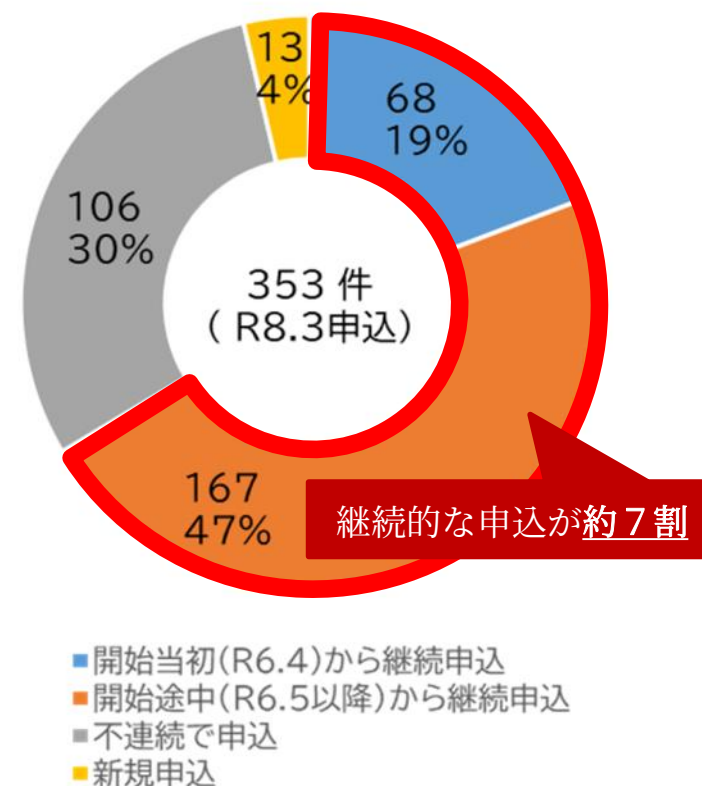
【 申込件数の推移 】

➢ R7年度はR6年度と比較して、申込件数は各月平均70件程度増加



【参考】継続購入の状況 (R8.3申込分)

- 約 2 割が開始当初(R6.4)から継続申込
- 約 5 割が開始途中(R6.5以降) から申込し、その後も継続して申込
- 約 3 割が連続した継続ではないが複数月で申込み



3. 通勤パス試行実施の状況 < 申込件数の状況② (R7年度) >

- 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。

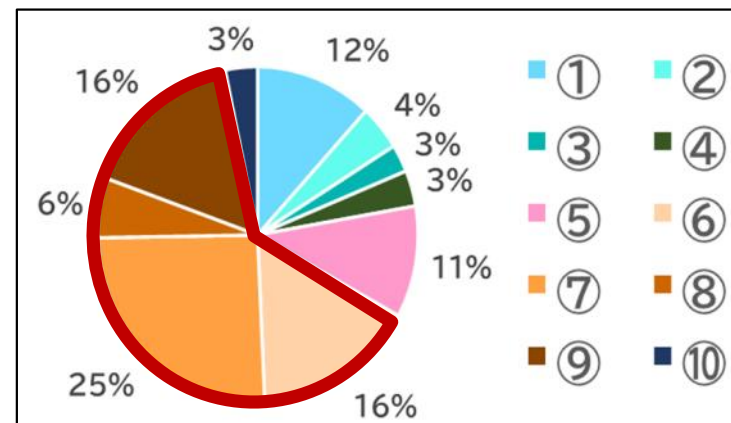
< 申込区間別の状況 >

【 区間別 申込件数 】

R7年度集計

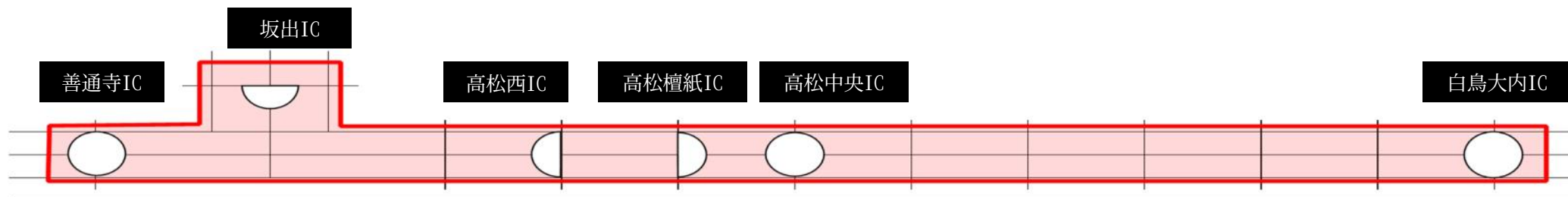
申込区間		2025年									2026年			総計
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	
①	白鳥大内IC～高松中央IC	40	44	42	46	45	40	41	44	44	41	43	41	511
②	白鳥大内IC～高松檀紙IC	12	14	14	17	16	15	19	17	18	16	15	15	188
③	白鳥大内IC～坂出IC	10	6	6	8	7	9	11	11	11	12	13	11	115
④	白鳥大内IC～善通寺IC	15	13	14	15	13	15	9	10	10	11	12	12	149
⑤	高松中央IC～高松檀紙IC	42	43	43	38	38	32	36	41	38	34	40	40	465
⑥	高松中央IC～坂出IC	57	63	60	60	57	56	60	62	61	52	59	59	706
⑦	高松中央IC～善通寺IC	91	96	96	92	96	89	95	97	93	85	89	83	1,102
⑧	高松西IC～坂出IC	18	21	24	21	20	18	23	23	23	19	20	18	248
⑨	高松西IC～善通寺IC	56	59	53	63	59	52	59	65	61	58	60	61	706
⑩	坂出IC～善通寺IC	11	10	14	13	10	11	10	10	14	13	11	13	140
総計		352	369	366	373	361	337	363	380	373	341	362	353	4,330

【 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



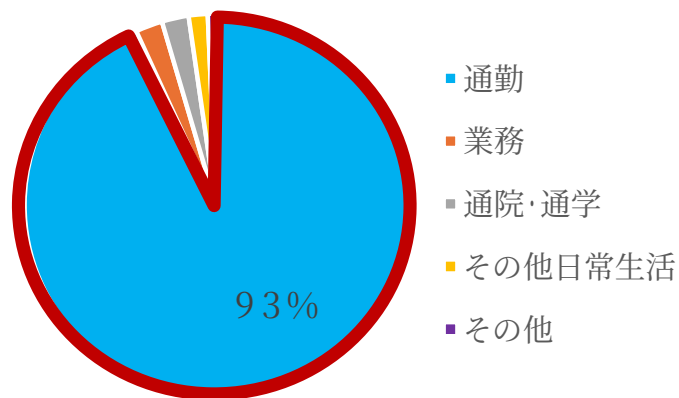
3. 通勤パス試行実施の状況 < 申込時アンケートの結果（R7年度） >

- 申込時点における利用目的は9割以上が「通勤」。また約7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割が通勤パスにより高速道路を週3日以上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4,330件のアンケート結果を集計（R7年度集計）

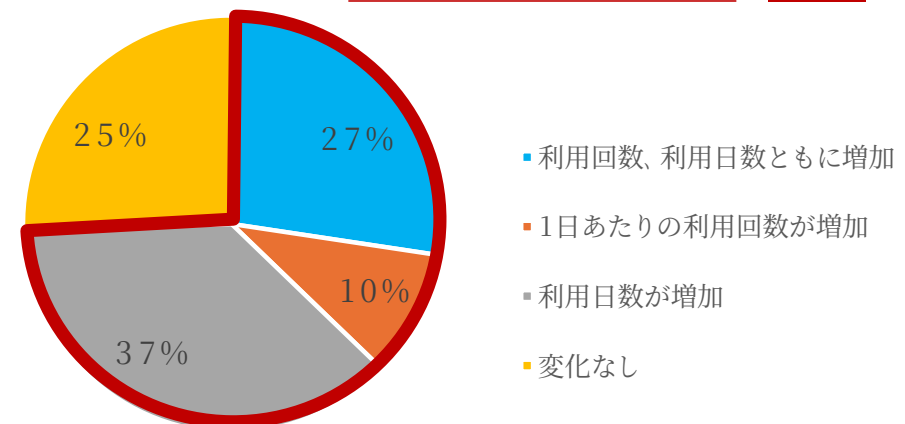
【 通勤パスの利用目的 】

➤ 「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 】

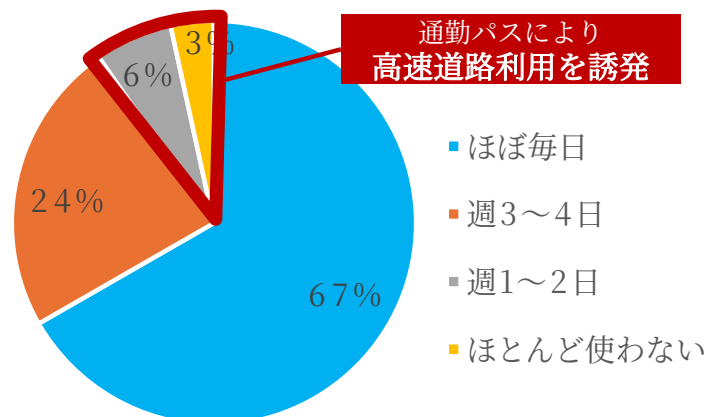
➤ 通勤パス申込により「高速道路の利用が増加」が約7割



【 普段の高速道路 利用頻度 】

➤ 「ほぼ毎日」が約7割

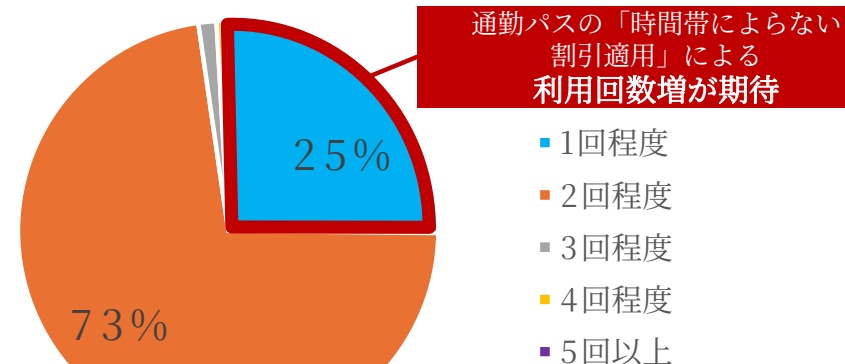
➤ 「週1～2回」&「ほとんど使わない」が約1割



【 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）



※1日あたりの利用回数

3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者の利用状況① (R8.3)>

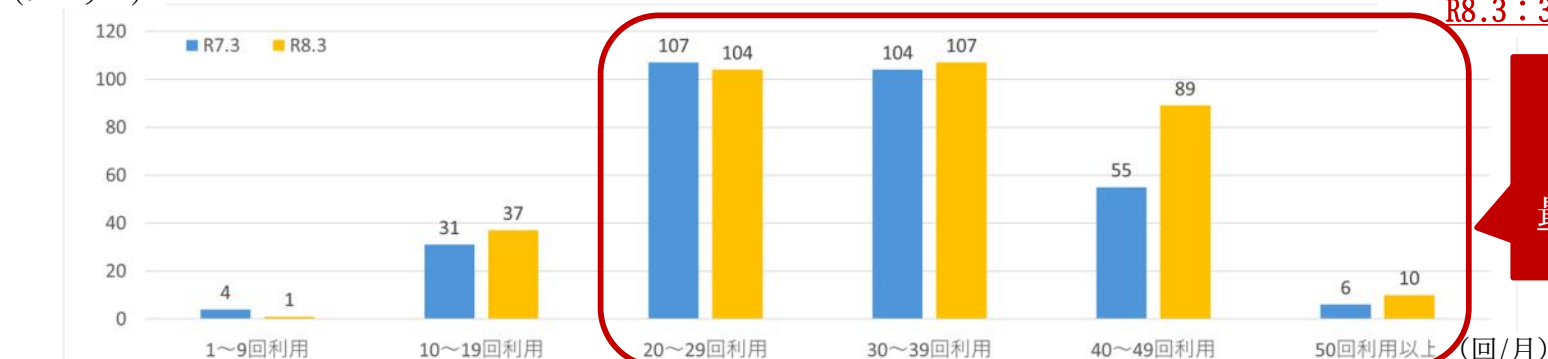
- 利用者あたり、平均32(回/月)利用しており、約9割が20回以上の利用
- R8.3およびR7.3の利用ユーザーにおける平均利用回数の大きな変化はなかった
- 通勤パス申込後、高速道路の利用が全体的に増加。朝夕は2.4倍以上と顕著に増加。

< 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） 】

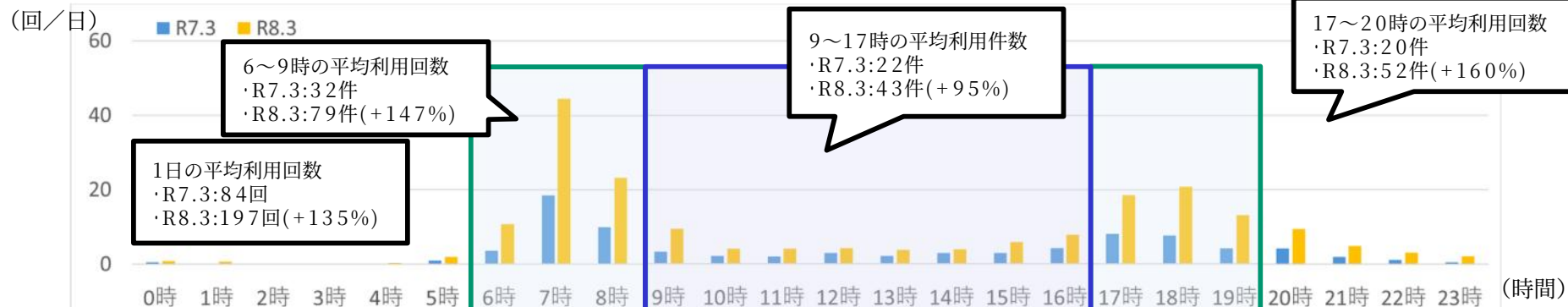
➢ 1利用者あたり平均利用回数 R7.3：31回/月 R8.3：32回/月

(ユーザー)



【 時間帯別の利用状況（走行記録より集計） 】

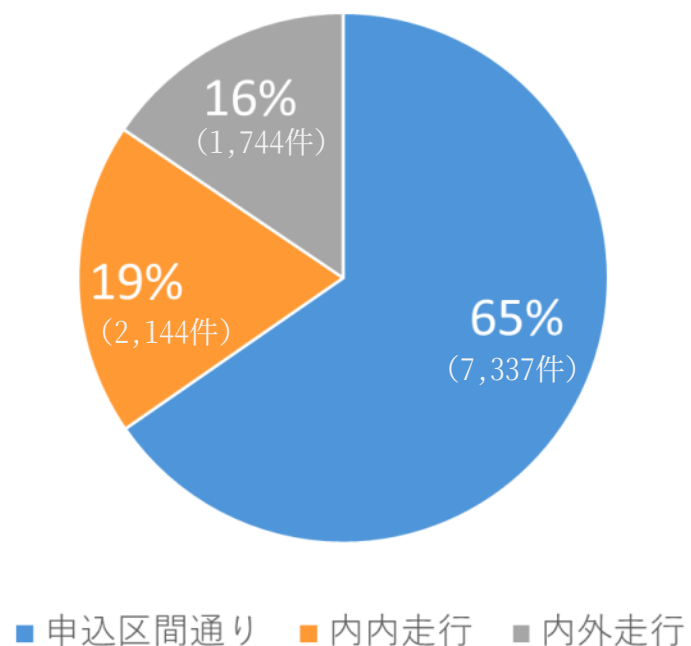
➢ R7.3に通勤パス利用がなく、R8.3に通勤パスを利用したユーザーのそれぞれの月の利用回数を比較したところ、全体的に利用回数が増加。特に朝方は+147%、夕方は+160%と顕著な増加がみられた。



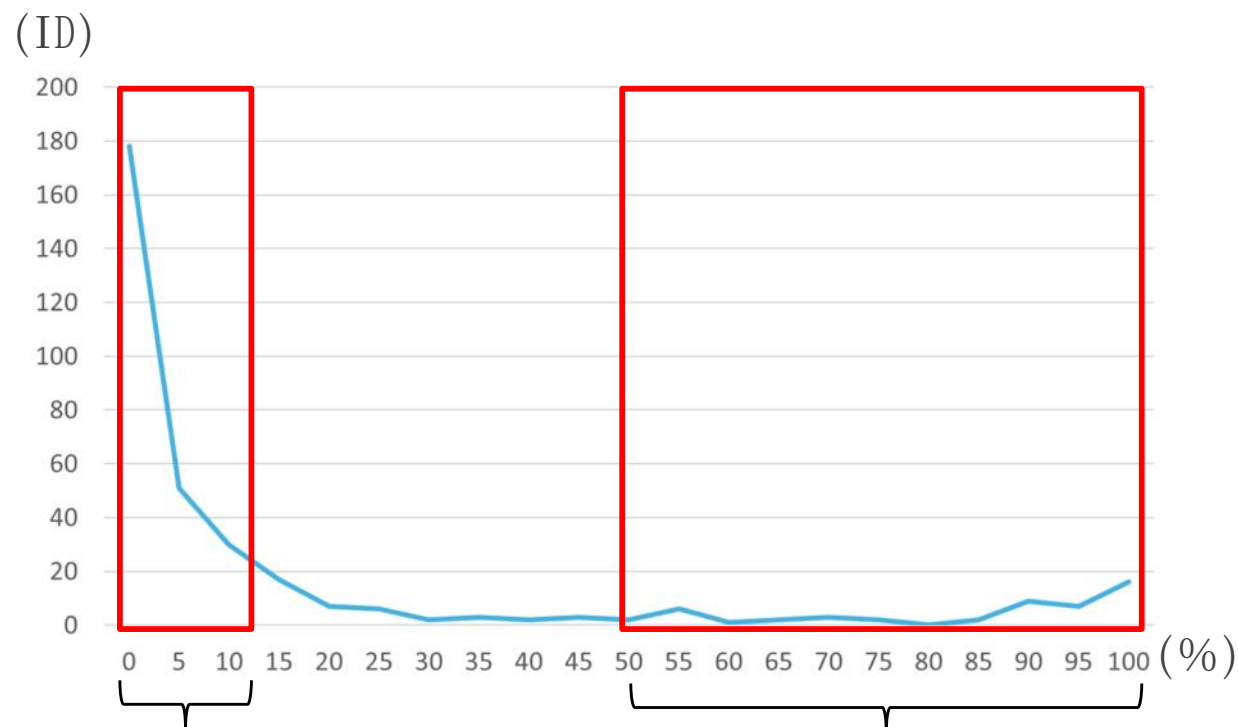
3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者の利用状況② (R8.3)>

- 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、84%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16%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14%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74%

内外走行が5割を超える利用者は全体の14%

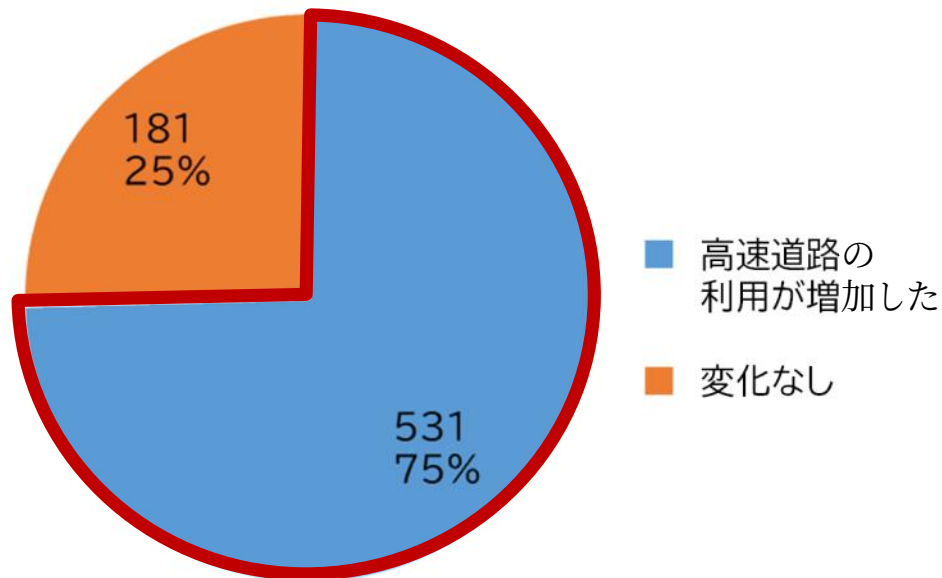
3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者アンケートの結果①（R7年度）>

- 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9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

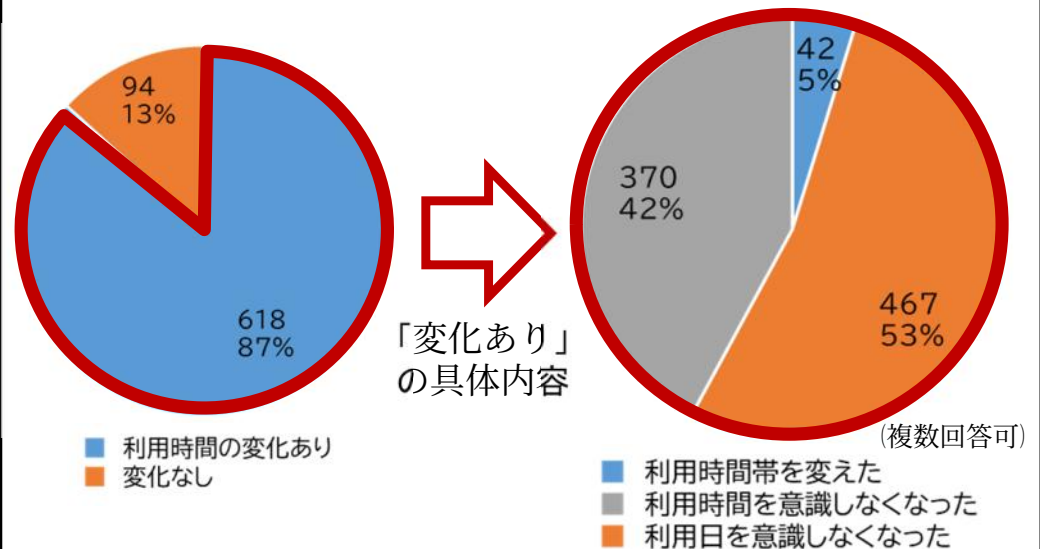
- ・ 毎日の高松坂出間の通勤に利用しております。時間短縮と通勤混雑のストレスから解放される点で非常に助かっております。今後も引き続き継続をお願いしたいと思います。

※R7年度利用者アンケートを集計（712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9割の利用者が「行動変容があった」と回答



○フリーコメント抜粋

- ・ 勤務時間が変則ですので、時間帯に関係無く割引がきくのはとても嬉しいです。一般道は大変渋滞しますので、高速道路を今後も利用していきたいです
- ・ 時間帯や時期に関係なく割引があるので嬉しいです。また、出勤前に母の介護をしてから高松から丸亀まで出勤するので、通勤パスのおかげで時間にゆとりが出来ました。

※R7年度利用者アンケートを集計（712件）

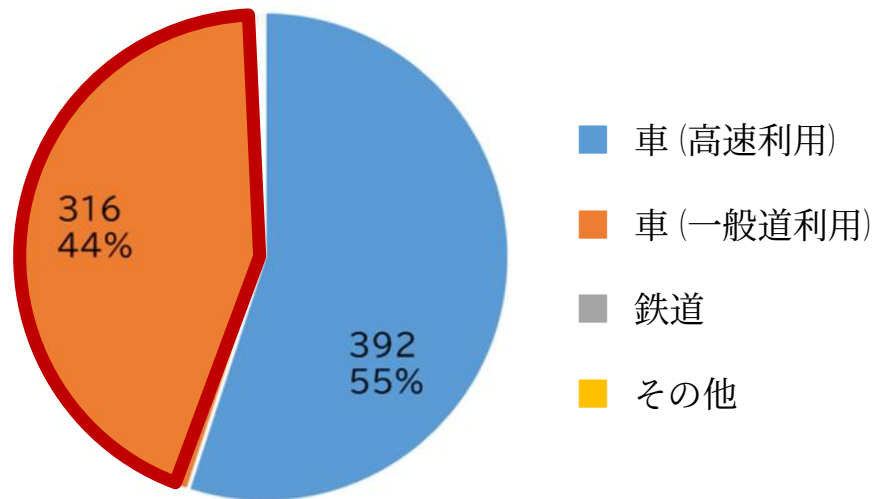
3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者アンケートの結果②（R7年度）>

- 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】

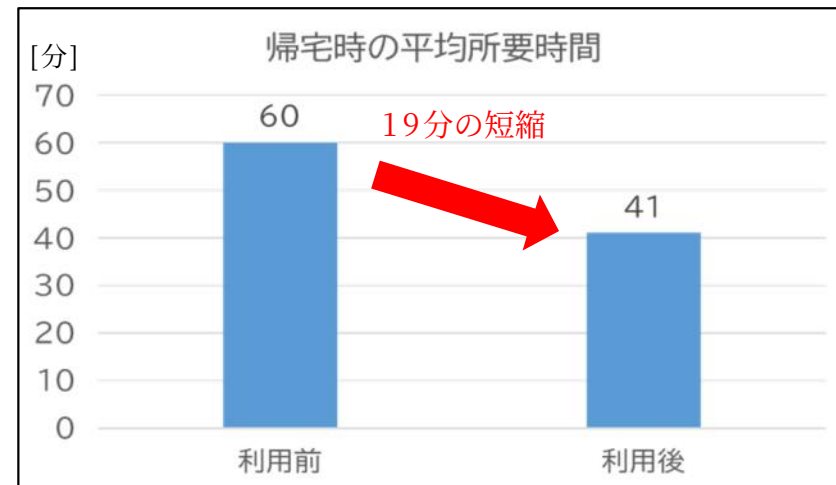
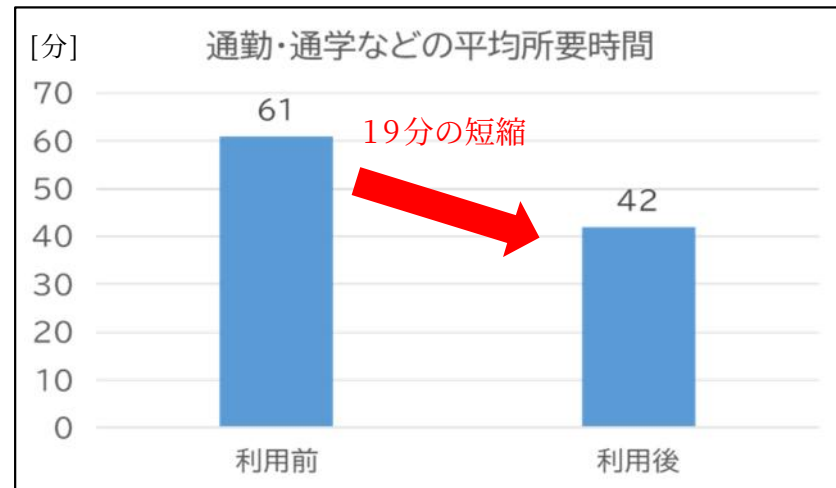
➤ 約4割の利用者が「一般道利用だった」と回答



- ・ 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

※R7年度利用者アンケートを集計（712件）

通勤パス利用による所要時間短縮



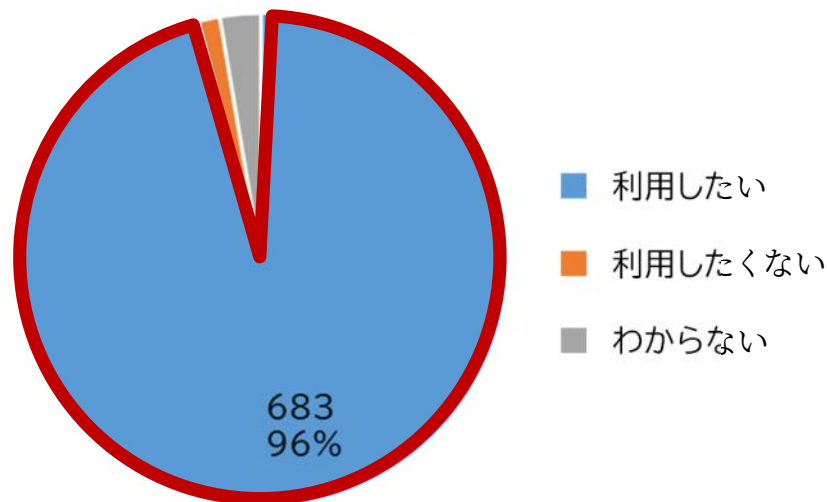
※R7年度利用者アンケートを集計（712件）

3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者アンケートの結果③（R7年度）>

- 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】

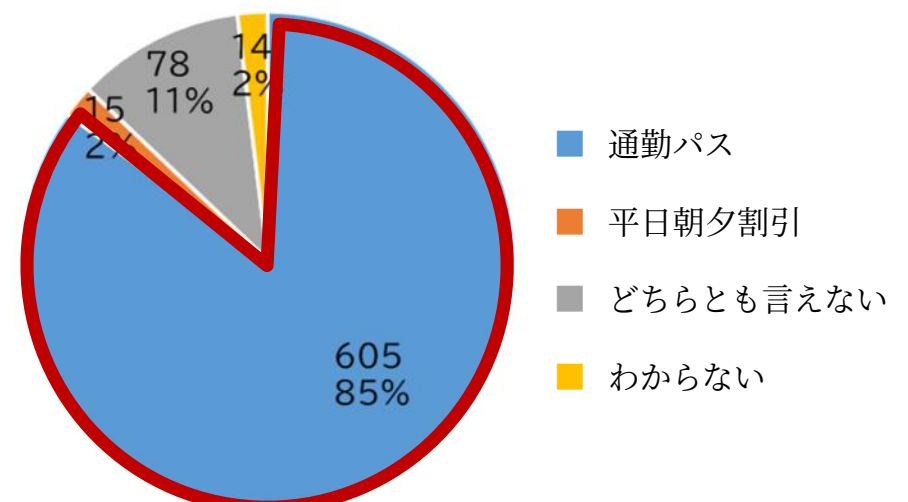
➤ 約9割の利用者が「今後も通勤パスを利用したい」と回答



※R7年度利用者アンケートを集計（712件）

【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



※R7年度利用者アンケートを集計（712件）

（参考）

○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
- ・割引対象区間を拡大してほしい

○フリーコメント抜粋

- ・朝夕の通勤割引においては、時間的な制約があり負担に思うこともよくありましたが、通勤パスは時間に関係なく割引があるのが非常に良かった。
- ・通勤パスにより、余裕をもって車移動することができるようになりました。一般道路よりも、高速道路は快適で安全に移動できる手段であることが、あらためてわかりました。可能であるならば、継続的な制度として移行していただければと思います。

3. 通勤パス試行実施の状況 < 申込件数の状況① (R8.4/R8.5) >

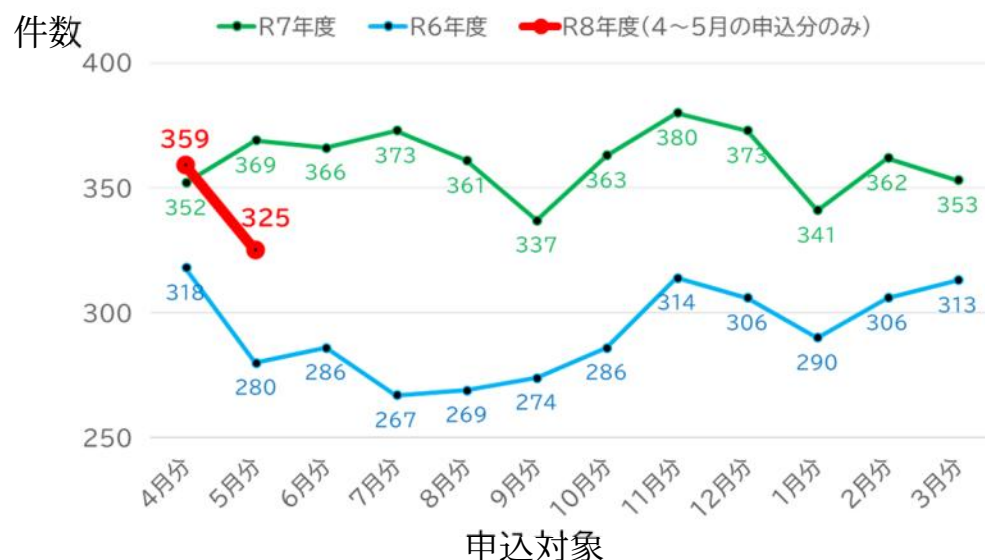
- R8.4、R8.5の通勤パス申込件数はそれぞれ359件、325件。
- R8.4申込者の約 7 割が前年度末(R8.3)から継続利用で申し込みを行っている。

< 申込件数の状況 >

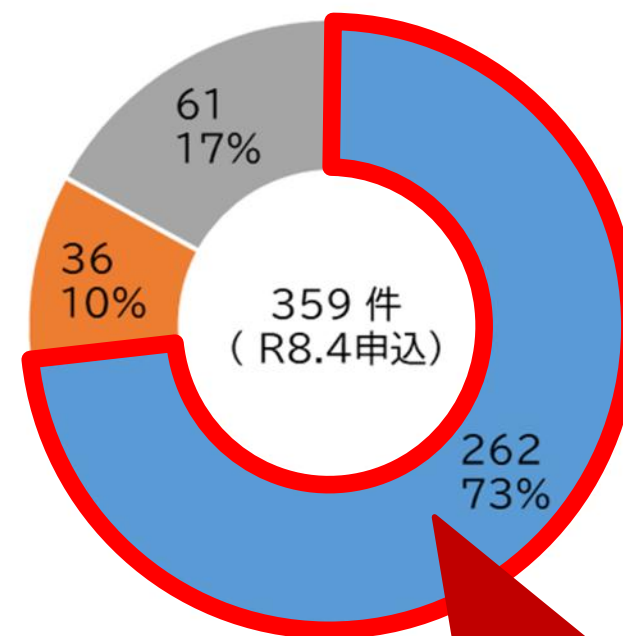
R8年度(4~5月) 集計

【 申込件数の推移 】

- R8年度はR7年度と比較して、申込件数は4,5月平均20件程度減少
(販売価格変更の影響の可能性) ※アンケート参照



【参考】継続購入の状況 (R8.4申込分)



前年度末(R8.3)から継続利用が約 7 割

利用者アンケート (フリーコメント) 抜粋

- ・ 月により、出勤日が異なるため、通勤パスを買うと損する月もある。
より少ない回数でお得に利用できるパスがいい。
- ・ 今年度から30回分の支払いになったが、せめて20回分の支払いに戻して欲しい。
- ・ 値上がりしたので悲しいです。

- 前年度末(R8.3)から継続申込
- 過去(R8.2以前)申込あり
- 新規申込

3. 通勤パス試行実施の状況 < 申込件数の状況② (R8.4/R8.5) >

- 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7割を占める。

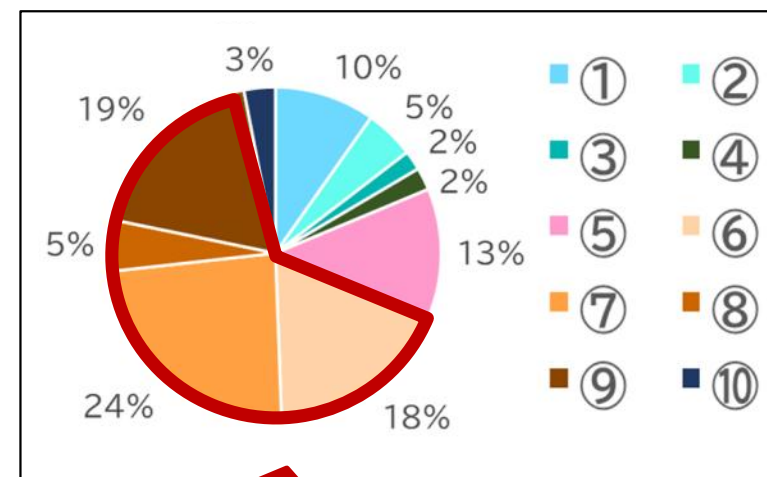
< 申込区間別の状況 >

【 区間別 申込件数 】

R8年度(4～5月)集計

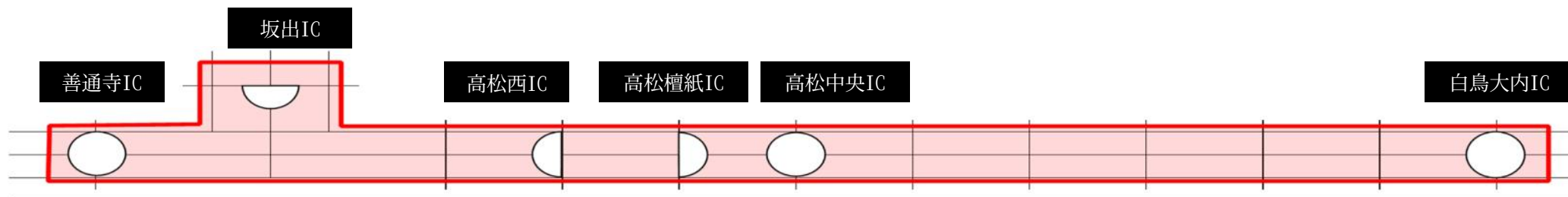
申込区間		2026年	
		4	5
①	白鳥大内IC～高松中央IC	37	30
②	白鳥大内IC～高松檀紙IC	18	15
③	白鳥大内IC～坂出IC	6	7
④	白鳥大内IC～善通寺IC	8	7
⑤	高松中央IC～高松檀紙IC	44	42
⑥	高松中央IC～坂出IC	61	63
⑦	高松中央IC～善通寺IC	90	73
⑧	高松西IC～坂出IC	18	16
⑨	高松西IC～善通寺IC	66	62
⑩	坂出IC～善通寺IC	11	10
総計		359	325

【 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7割**

(参考) 通勤パス対象区間及びIC 位置図



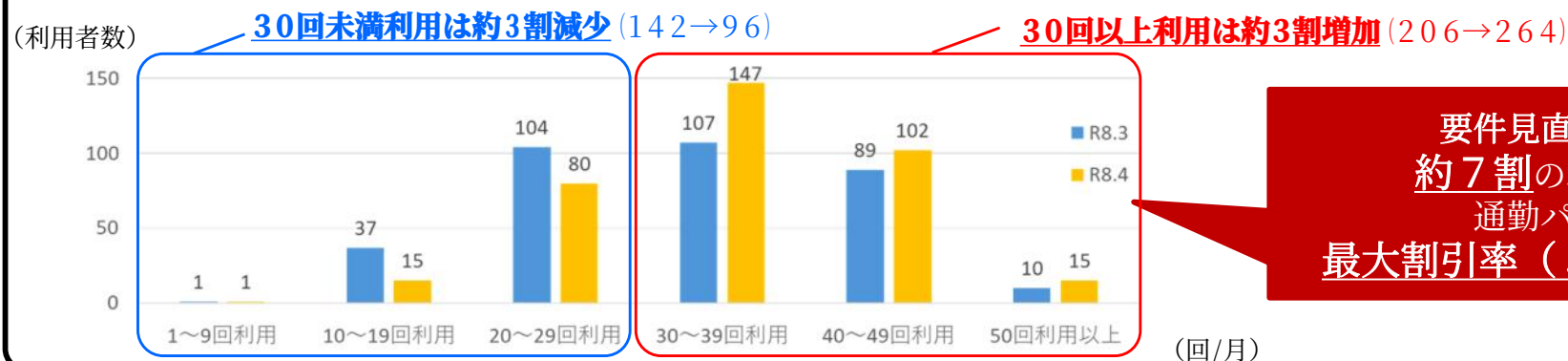
3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者の利用状況① (R8.4)>

- 利用者あたり、平均35回/月 利用しており、約7割が30回以上の利用
- R8.4とR8.3と比較すると、30回未満の利用が約3割減少し、30回以上の利用が約2割増加した
- R8.4とR8.3と比較すると、高速道路利用が約1割増加した
- 日中の時間帯と比較して朝夕（特に夕方）時間帯で増加率が高い傾向

< 通勤パス利用者の利用状況 >

【 1ヶ月あたりの利用状況（申込区間内） 】

➢ 要件見直し前後（R8.3/R8.4）で1利用者あたり7%程度増加、平均35回/月 利用



【 時間帯別の利用状況（走行記録より集計） 】

➢ 要件見直し前後（R8.3/R8.4）で約1割増加。日中の時間帯よりも朝夕（特に夕方）の時間帯で増加率が高い傾向



3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者の利用状況② (R8.4)>

- R8.3からR8.4にかけて通勤パスを継続利用した利用者と継続利用しなかった利用者（非継続利用者）について、R8.3の平均利用回数はそれぞれ33回/月、29回/月であった
- 非継続利用者の高速道路利用回数はR8.3からR8.4にかけて大幅に減少した一方で、朝夕時間帯の高速道路利用は依然として多い傾向

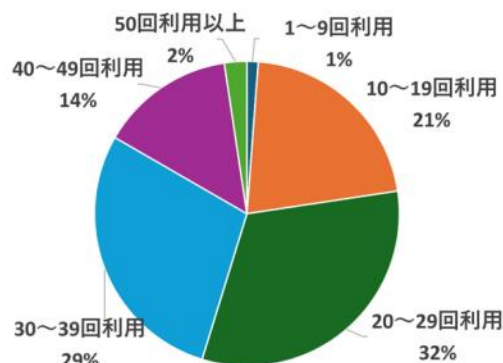
< 通勤パス利用者の利用状況 >

【 要件変更後継続/非継続利用者のR8.3利用状況 】

- 要件変更後非継続の利用者は、継続利用者と比較して、R8.3の月あたり利用回数が少ない傾向を確認

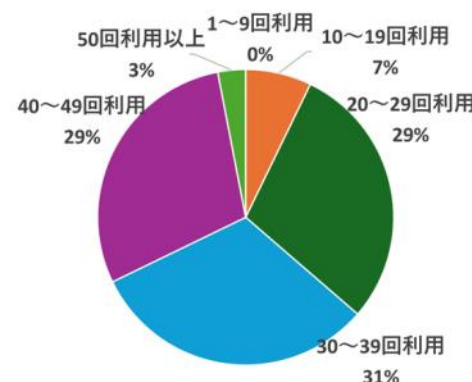
<R8.4非継続>

平均29回/月



<R8.4継続>

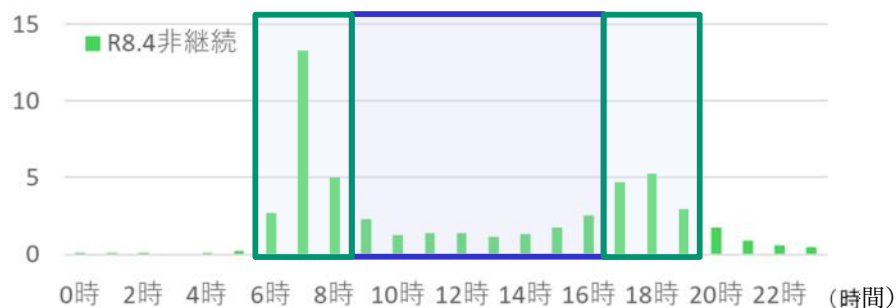
平均33回/月



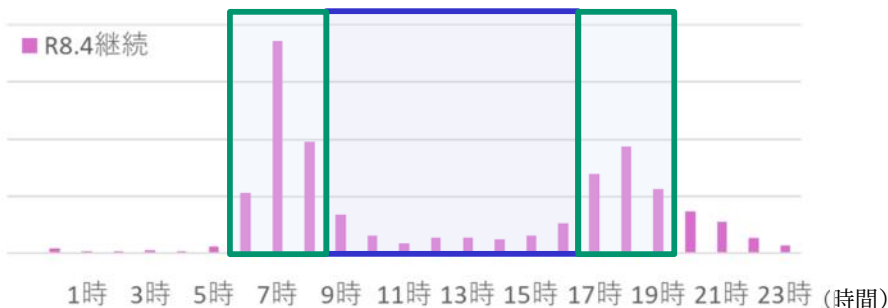
【 非継続利用者のR8.3→R8.4利用動向変化 】

- 要件変更後非継続の利用者について、高速道路利用回数はR8.3で2,495回、R8.4で1,536回と、大幅に減少
- R8.4の時間帯別利用動向を見ると、非継続利用者についても朝夕時間帯の高速道路利用が多い傾向であった

(回/日)



(回/日)



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7年												令和8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	(継続) 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	(継続)																
潜在顧客	報道,CM																	
										</								

4. まとめ

＜R7年度について＞

- R7年度の通勤パス申込件数は4,330件（約360件/月）であり、R6年度からやや増加。
R8.3申込者の約7割がR8.2以前から継続的な申込を行っている。
- R8.3では、利用者あたり平均32(回/月)利用しており、約9割が20回以上の利用。
- 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。

＜R8年度（要件変更後）について＞

- R8.4、R8.5の通勤パス申込件数はそれぞれ359件、325件であり、R8.4申込者の約7割がR8.3から継続申込。
- R8.4では、利用者あたり平均35(回/月)利用しており、約7割が30回以上の利用。
- 要件変更後非継続の利用者は、継続利用者と比較してR8.3の通勤パス利用回数が少ない。
- 要件変更後非継続の利用者の高速道路利用回数はR8.3からR8.4にかけて減少。

- R7年度については、R6年度から要件の変更がなかったため、利用動向に大きな変化は見られなかった。
（申込件数や平均利用回数の増は周知広報の効果によるものと推測。）
- R8.4とR8.3の比較において、申込件数に大きな変化はないものの、利用者あたりの平均利用回数は6%ほど増加しており、要件変更（販売価格引き上げ）が影響した可能性も考えられる。
- 通勤パス利用の少ない利用者が要件変更後に通勤パス利用をやめた、通勤パスをやめた利用者がその後高速道路を利用しなくなった等の可能性が窺えるが、引き続き確認が必要。

⇒特に販売価格引き上げ後の動向については、通年データを用いた分析が必要であることから、R8年度は現行要件での社会実験を継続し、利用動向を注視していく。

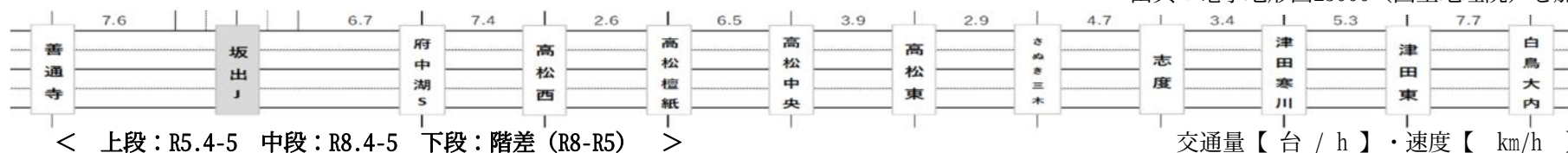
3. 【参考】通勤パス試行実施の状況 <朝夕時間帯の交通状況①>

- 通勤パス導入前後の交通状況を比較すると、高松道及び並行する国道11号、国道32号共に交通量や渋滞状況の大きな変化は見られなかった。

< 高速道路・国道の交通状況 >



出典：電子地形図25000（国土地理院）を加工して作成



		交通量【台 / h】・速度【 km/h 】										
高松道	交通量	1,749	1,830	1,832	1,183	1,566	1,276	999	1,109	1,042	986	※ 517
	速度	96.9	97.1	95.8	92.6	88.4	93.5	94.0	92.2	92.9	95.7	※ 99.1
	渋滞	0.2	0.2	※ ▲ 2.6	▲ 0.2	0.3	▲ 0.5	0.0	▲ 0.2	▲ 0.0	0.3	※ ▲ 2.0
国道	交通量	2,029	2,968	1,536		2,472		1,142				
	速度	2,023	2,919	1,471		2,923		1,096				
	渋滞	▲ 6	▲ 49	▲ 65		451		▲ 46				

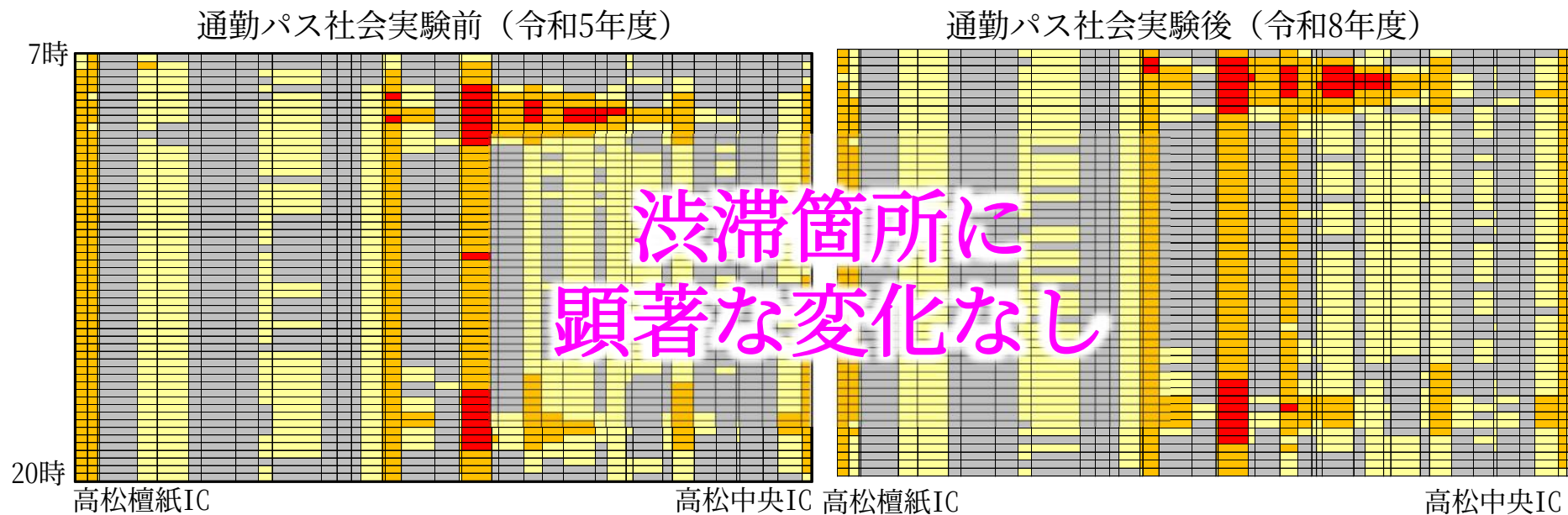
※計測エラー箇所

※ 交通量・速度は、朝時間帯（平日6時～9時）の月平均値。交通量計測設備（トラカン）による計測値。

3. 【参考】通勤パス試行実施の状況 <朝夕時間帯の交通状況③>

- 高松中央IC～高松檀紙IC周辺の主要渋滞区間の渋滞状況は顕著な変化もなく、通勤パス試行により一般道の渋滞を助長している傾向は見られない。

< 高松中央IC～高松檀紙IC周辺の渋滞状況 >



出典：ETC2.0プローブデータ 平日走行（通勤パス実施前：R5.4 通勤パス実施後：R8.4）
西向き走行



参考資料

令和8年7月30日

香川県渋滞対策協議会

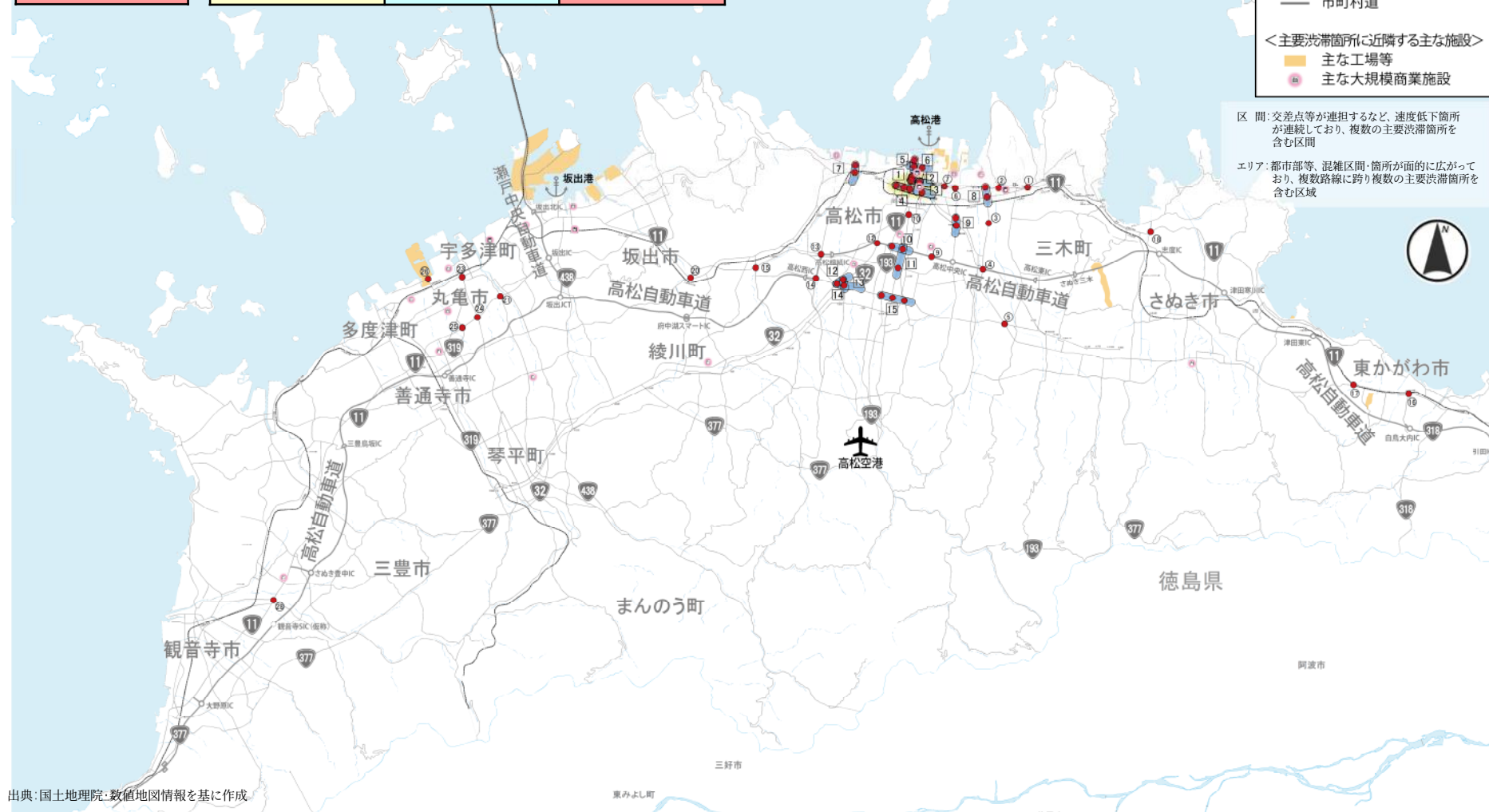


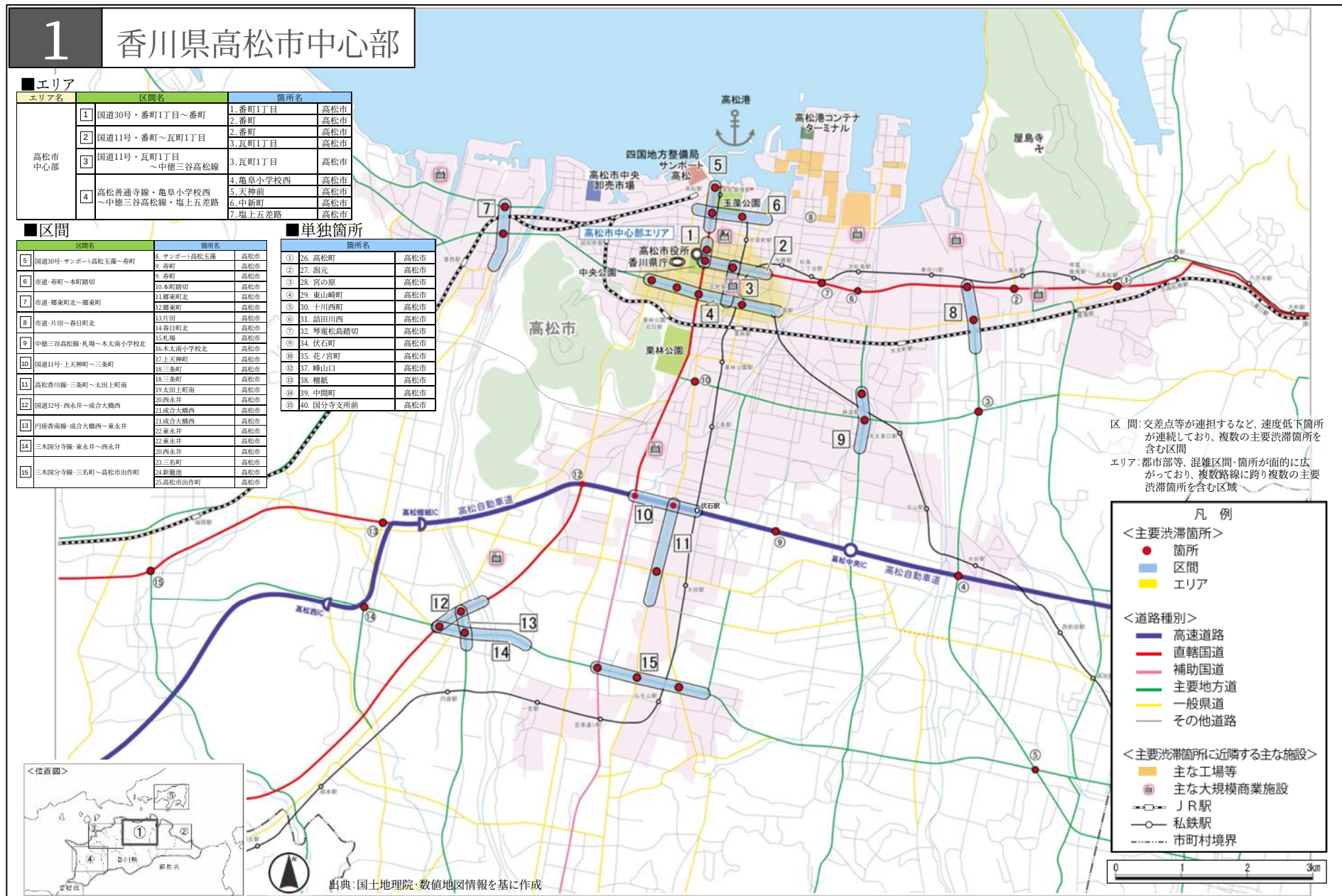
主要渋滞箇所

香川県

地域の主要渋滞箇所(一般道)

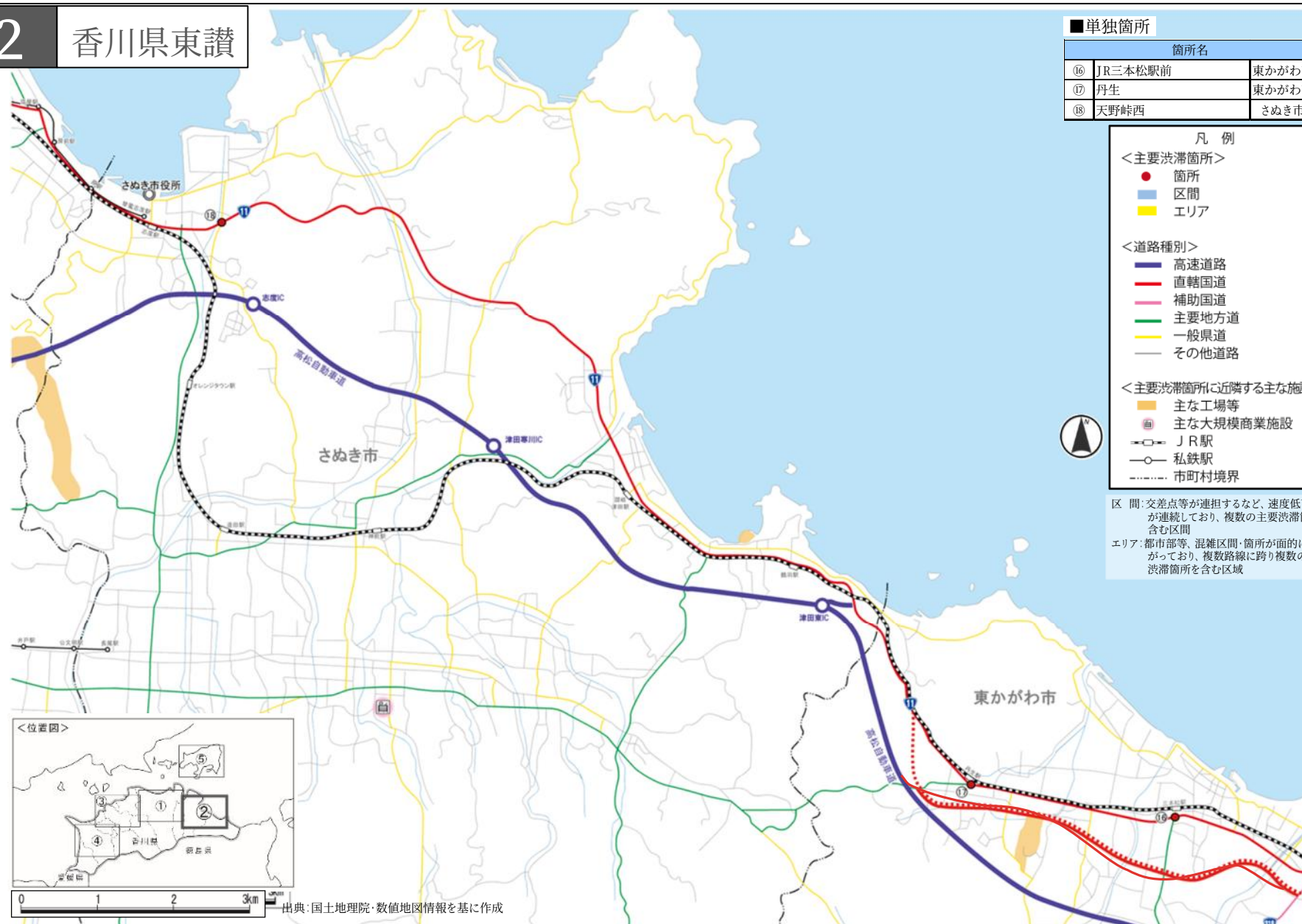
主要渋滞箇所数	集約されるエリア数	集約される区間数	単独箇所数
48箇所	1エリア	11区間	23箇所
	※4区間、7箇所が含まれる	※18箇所が含まれる	





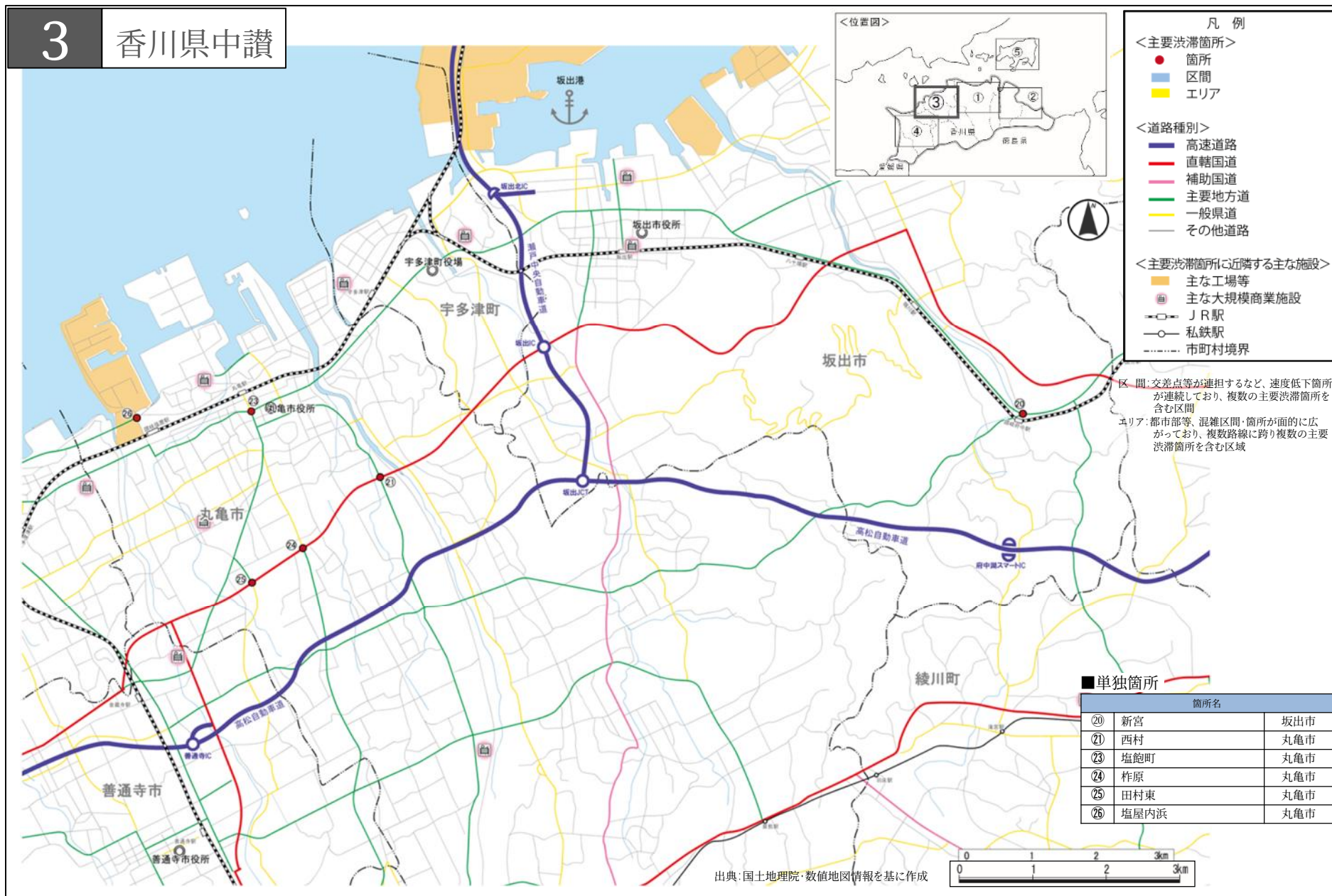
2

香川県東讃



3

香川県中讃

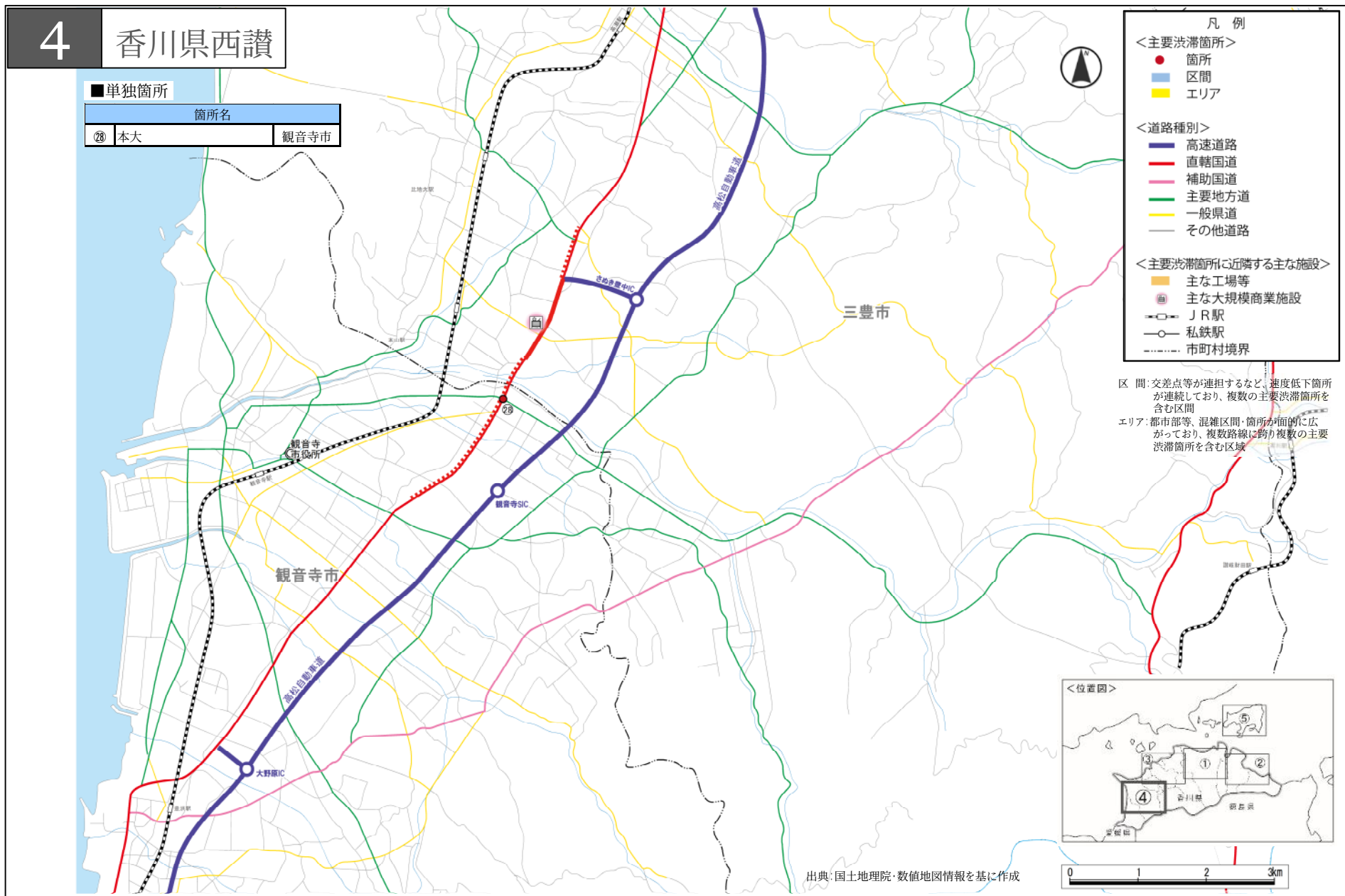


4

香川県西讃

■単独箇所

箇所名	
28 本大	観音寺市

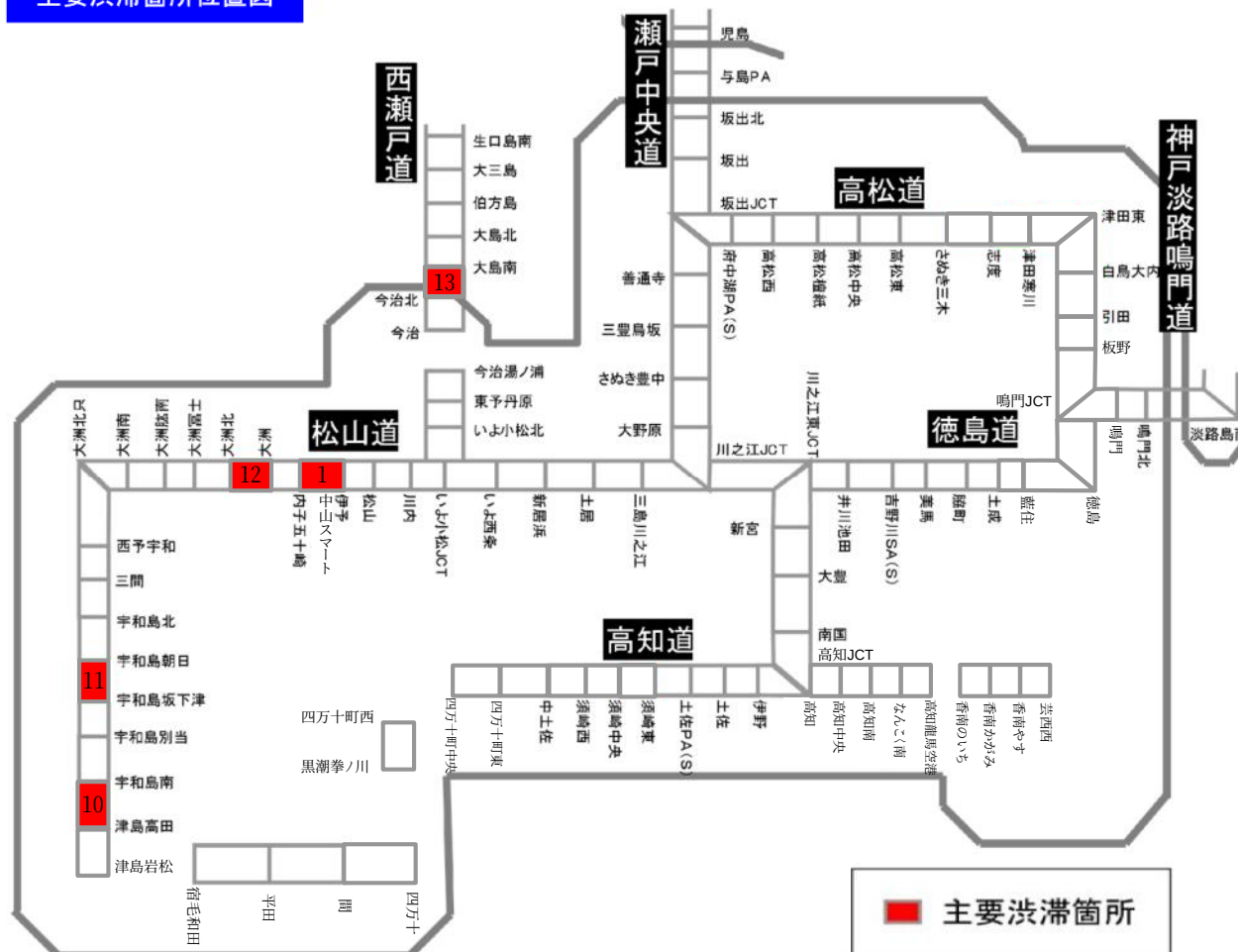


四国管内高速道路の主要渋滞箇所

主要渋滞箇所リスト

路線名	区間名
1	四国縦貫自動車道
10	宇和島道路
11	宇和島道路
12	大洲道路
13	西瀬戸自動車道

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。

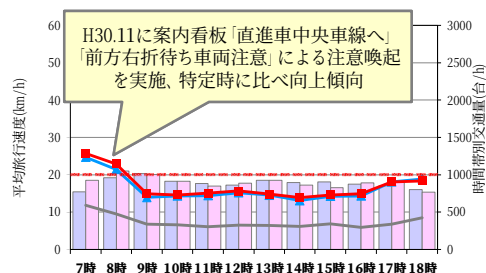


最新交通データによる渋滞状況の確認

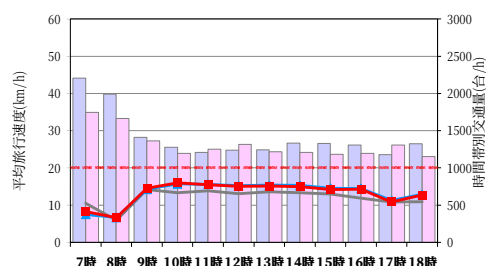
- 高松市中心部（南北軸）の国道11号番町、国道193号上天神町、国道32号西永井において、旅行速度の経年変化を検証した。
- 平成30年度に案内看板による注意喚起を実施した国道30号・国道11号番町は、R6・R7ともに特定時（H24）から速度が向上傾向である。
- 令和7年度に停止線前出しを実施した国道32号西永井の北行き、南行きは、特定時（H24）からタピークの速度が向上傾向である。

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

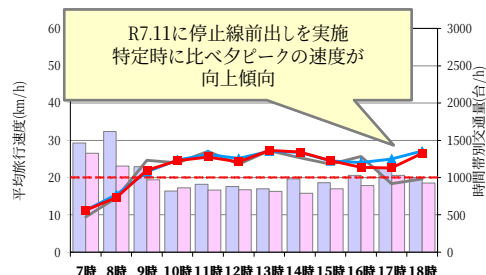
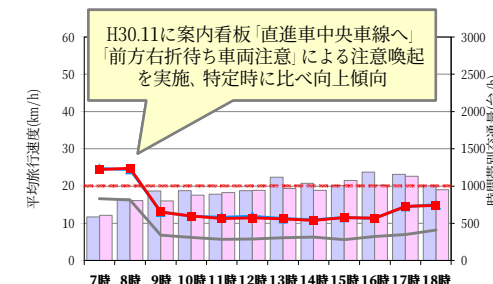


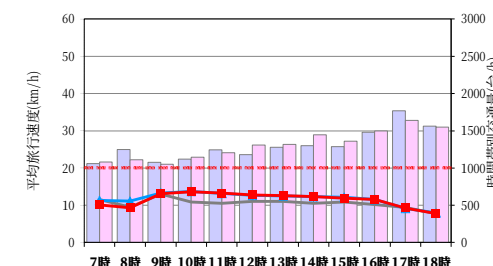
図1



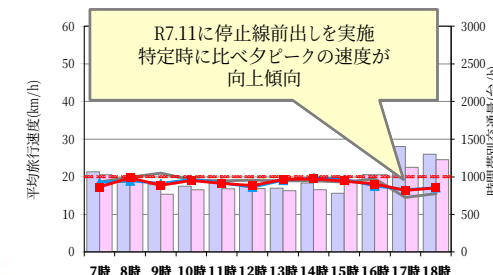
1 番町・国道30号南行き



2 上天神町・国道11号南行き



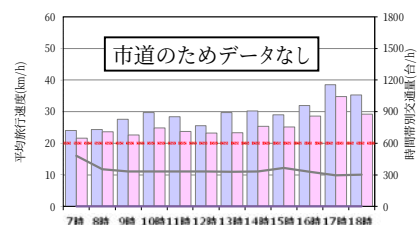
3 西永井・国道32号南行き



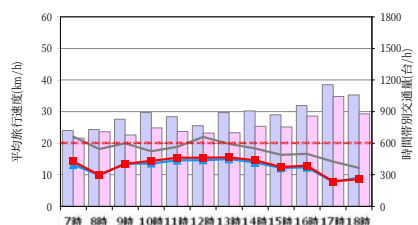
- 高松市中心部北側（東西軸）の国道11号番町、瓦町1丁目、片田、高松町において、旅行速度の経年変化を検証した。
- 平成30年度に左折車線延伸を実施した国道11号高松町の西行きは、特定時（H24）に比べて速度が向上傾向である。
- 令和4年度に停止線前出し、右折レーン延伸（西行き）を実施した国道11号片田の東行きは、特定時（H24）に比べて速度が向上傾向である。

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

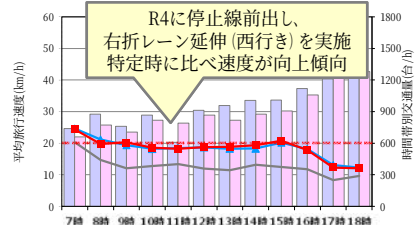
1 番町・(市)五番町西宝線東行き



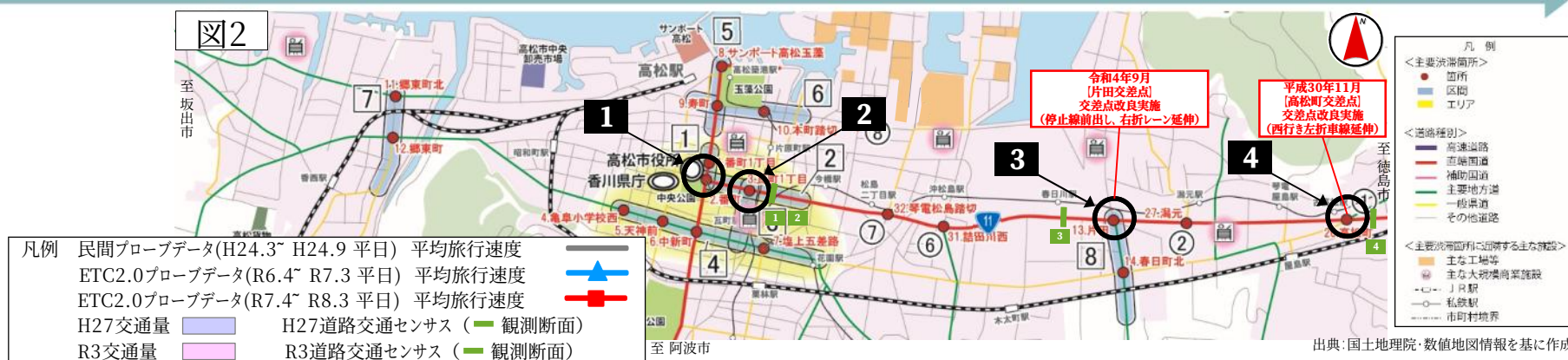
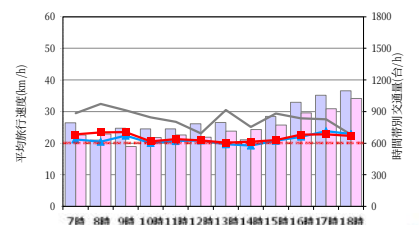
2 瓦町1丁目・国道11号東行き



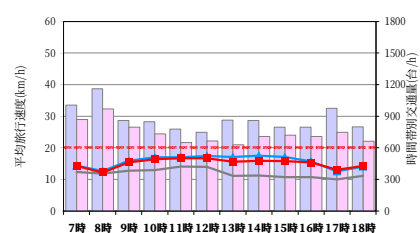
3 片田・国道11号東行き



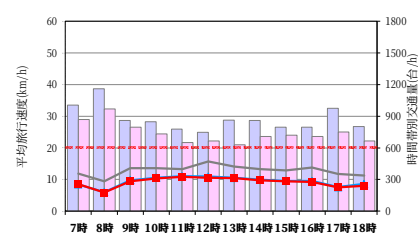
4 高松町・国道11号東行き



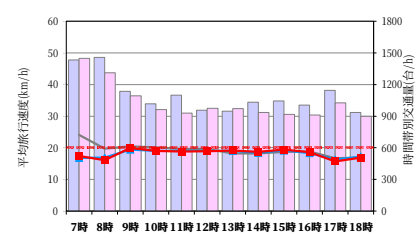
1 番町・国道11号西行き



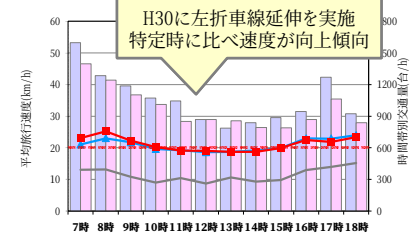
2 瓦町1丁目・国道11号西行き



3 片田・国道11号西行き



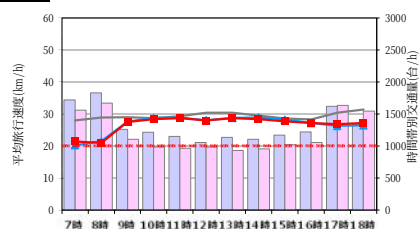
4 高松町・国道11号西行き



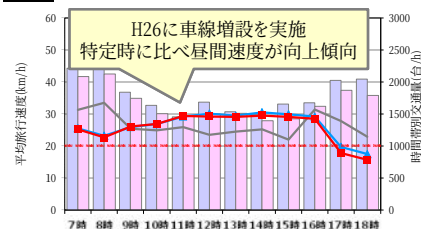
- 高松市中心部南側（東西軸）の国道11号檀紙、上天神町、三条町、東山崎町において、旅行速度の経年変化を検証した。
- 平成26年度に車線を増設した国道11号 上天神町東行きは、R6・R7ともに特定時（H24）から昼間の速度向上が確認された。
- 令和3年度に停止線前出しを実施した 国道11号三条町東行き、西行きは、特定時（H24）から速度向上が確認された。

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

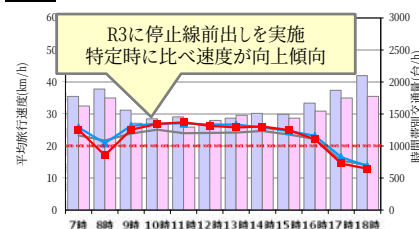
1 檀紙・国道11号東行き



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

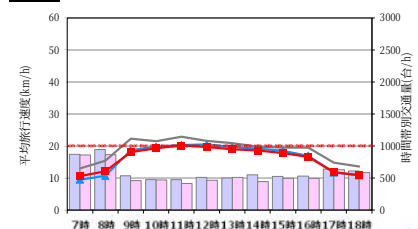
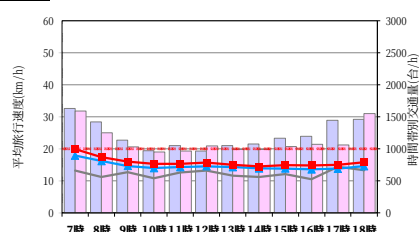


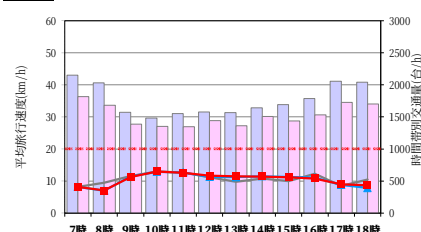
図3



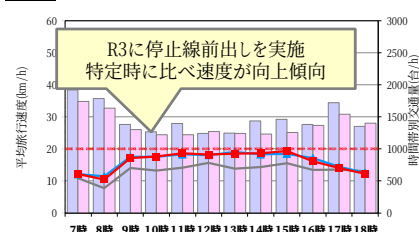
1 檀紙・国道11号西行き



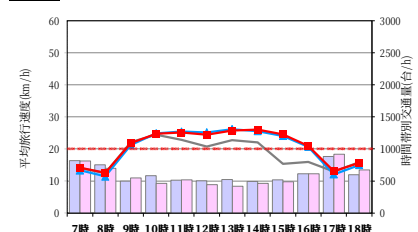
2 上天神町・国道11号西行き



3 三条町・国道11号西行き



4 東山崎町・国道11号西行き

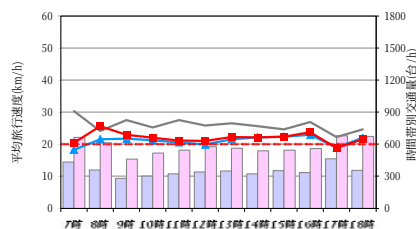


<参考>最新交通データによる渋滞状況の確認

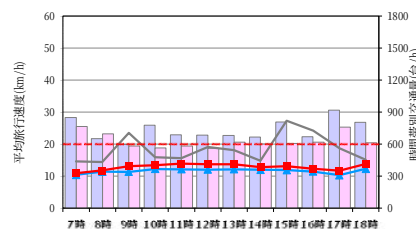
- 香川県東讃（東西軸）の国道11号天野峠西、丹生、JR三本松駅前において、旅行速度の経年変化を検証した。
- 大内白鳥バイパス（東かがわ市松崎～土居間）は、R3.12.18に開通。
- 大内白鳥バイパスに並行する国道11号丹生の西行き、JR三本松駅前の東行き、西行きは、特定時（H24）に比べて速度が向上傾向である。

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

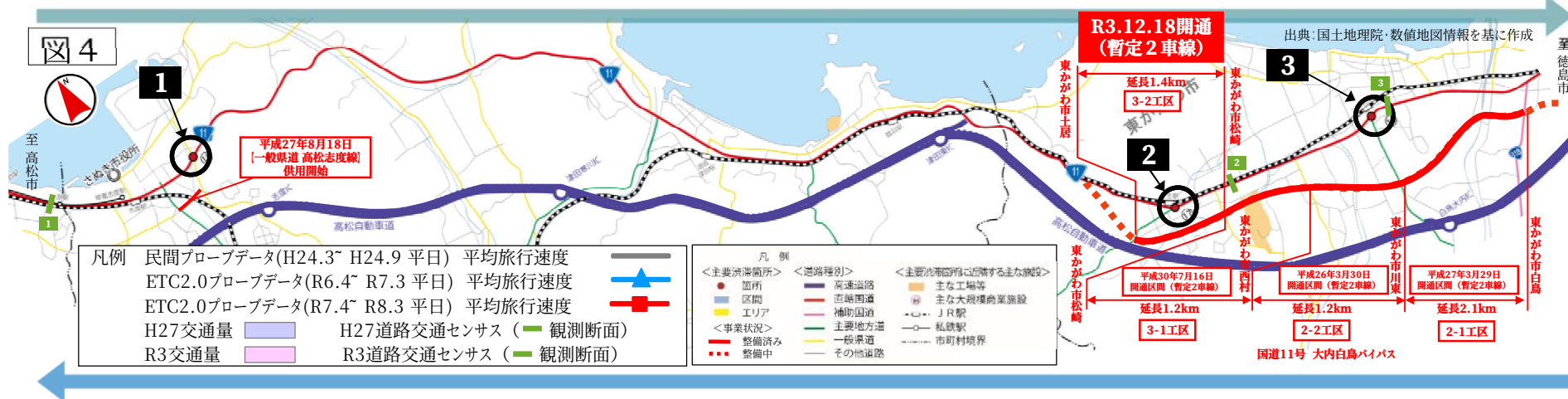
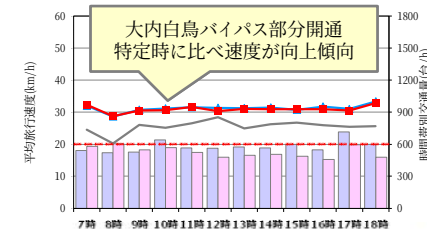
1 天野峠西・国道11号東行き



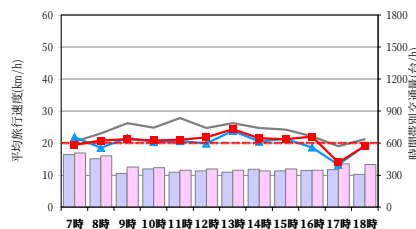
2 丹生・国道11号東行き



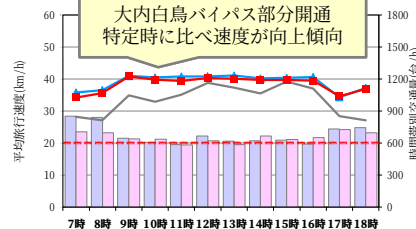
3 JR三本松駅前・国道11号東行き



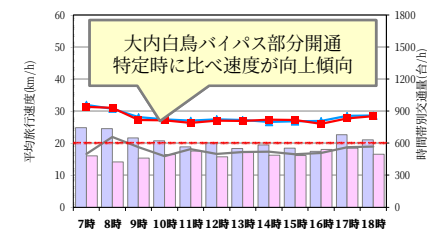
1 天野峠西・国道11号西行き



2 丹生・国道11号西行き



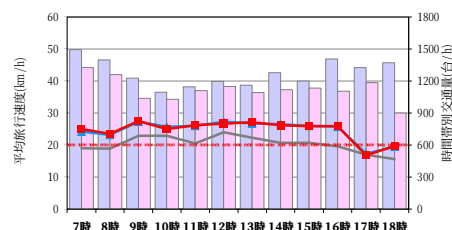
3 JR三本松駅前・国道11号西行き



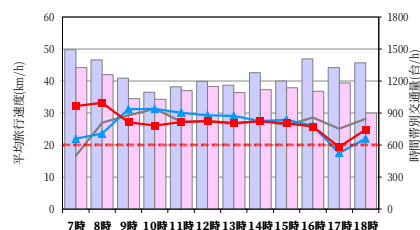
- 香川県中讃（東西軸）の国道11号田村東、西村、（主）高松善通寺線新宮において、旅行速度の経年変化を検証した。
- 平成25年度に右折車線延伸を実施した国道11号田村東の西行きは、R6・R7ともに特定時（H24）からの速度向上が確認された。
- 令和5年度に右折車線延伸を実施した国道11号西村の西行きは、R6・R7において特定時（H24）から7時台の速度向上が確認された。

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

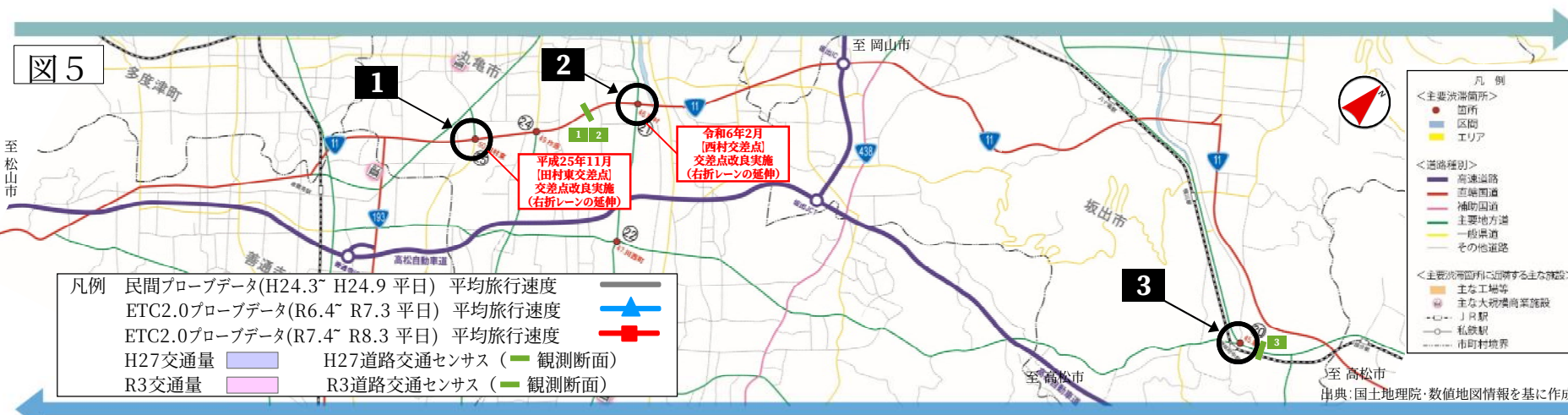
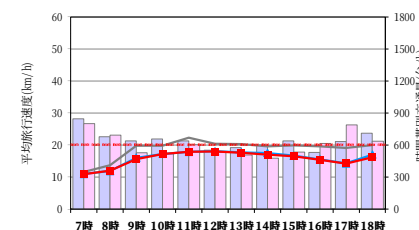
1 田村東・国道11号東行き



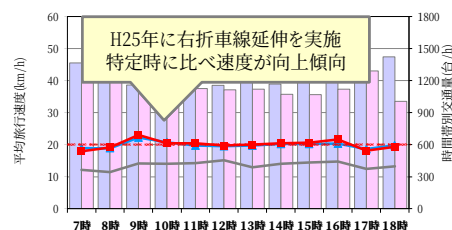
2 西村・国道11号東行き



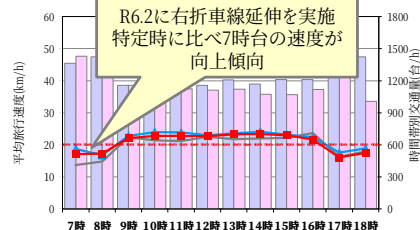
3 新宮・(主)高松善通寺線東行き



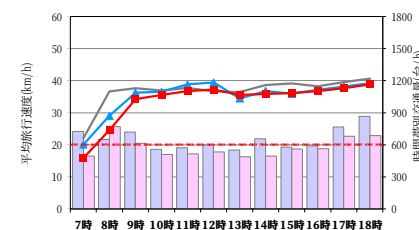
1 田村東・国道11号西行き



2 西村・国道11号西行き

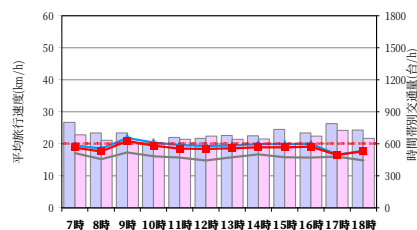


3 新宮・(主)高松善通寺線西行き



- ### 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

路段 (Road Section)	平均旅行速度 (km/h) (Average Travel Speed)	时断别交通量 (veh/h) (Traffic Volume)
7	22	650
8	21	650
9	23	680
10	22	650
11	21	600
12	20	580
13	20	580
14	21	600
15	21	600
16	21	600
17	18	550
18	18	580



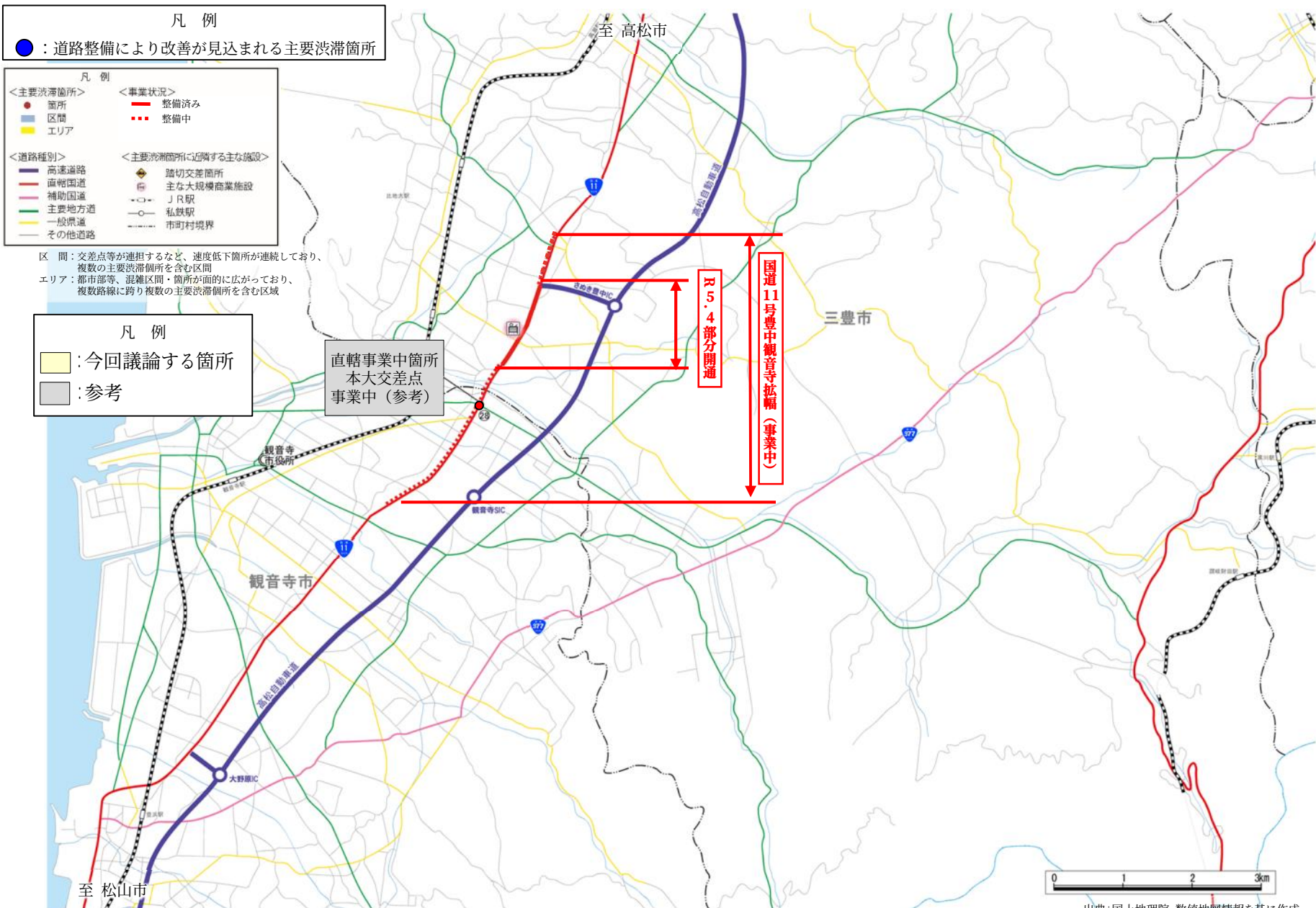


その他参考資料

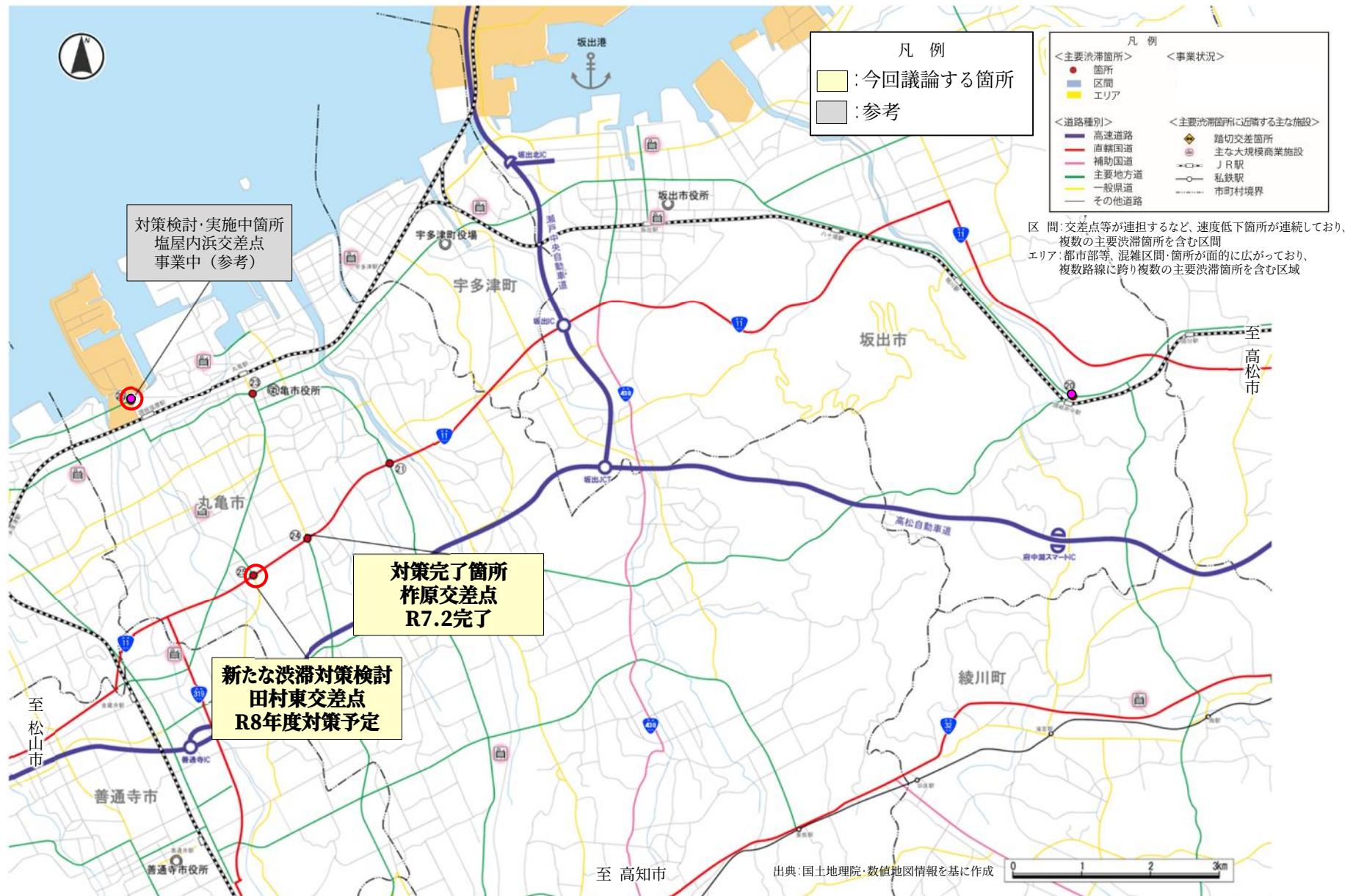
出典:国土地理院・数値地図情報を基に作成



【西讃地域】



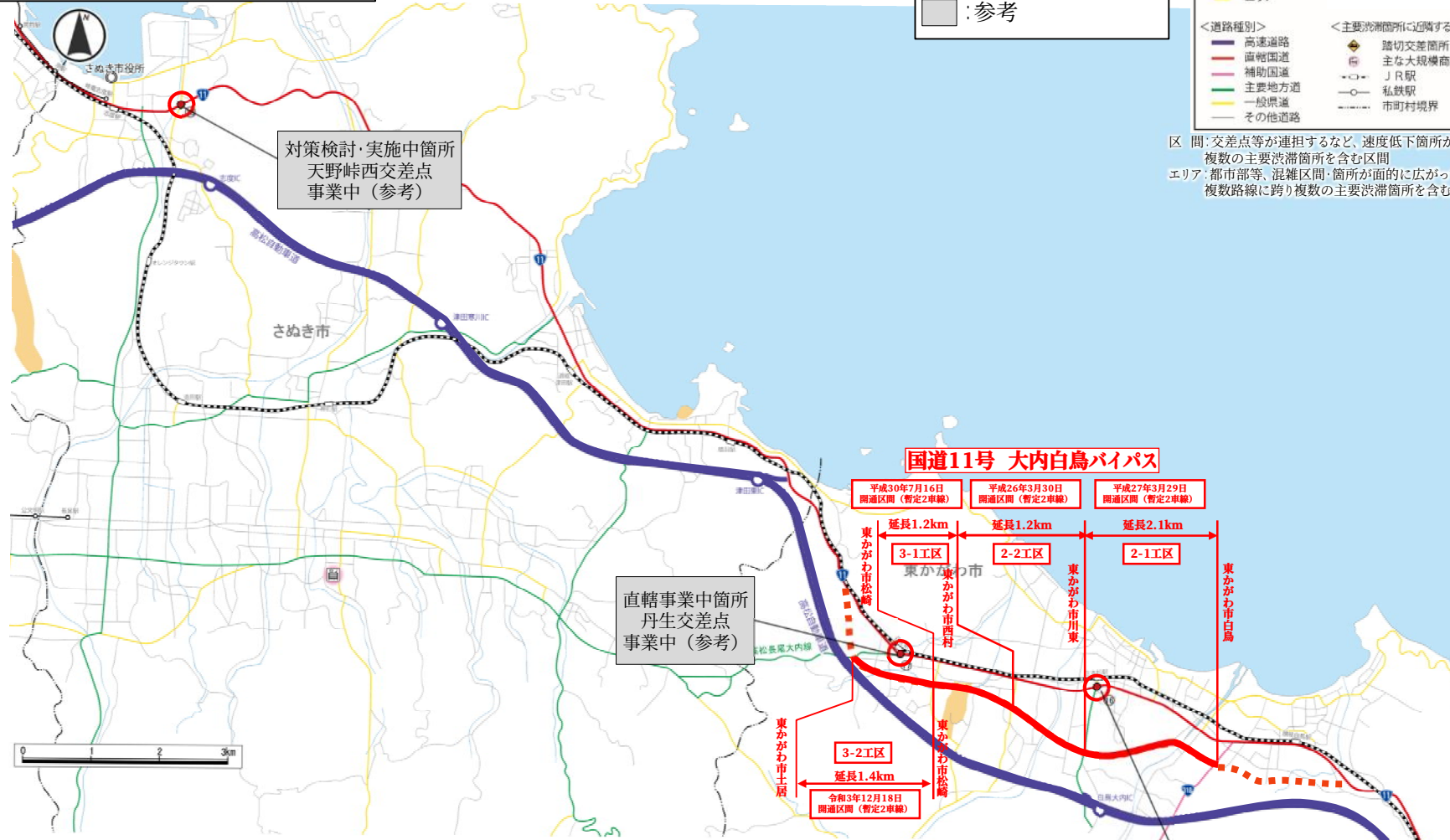
【中讃地域】



【東讃地域】

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>

● 箇所

■ 区間

■ エリア

<事業状況>

— 整備済み

--- 整備中

<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>

● 踏切交差点

● 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



WISENET2050の取り組み

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 資料



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

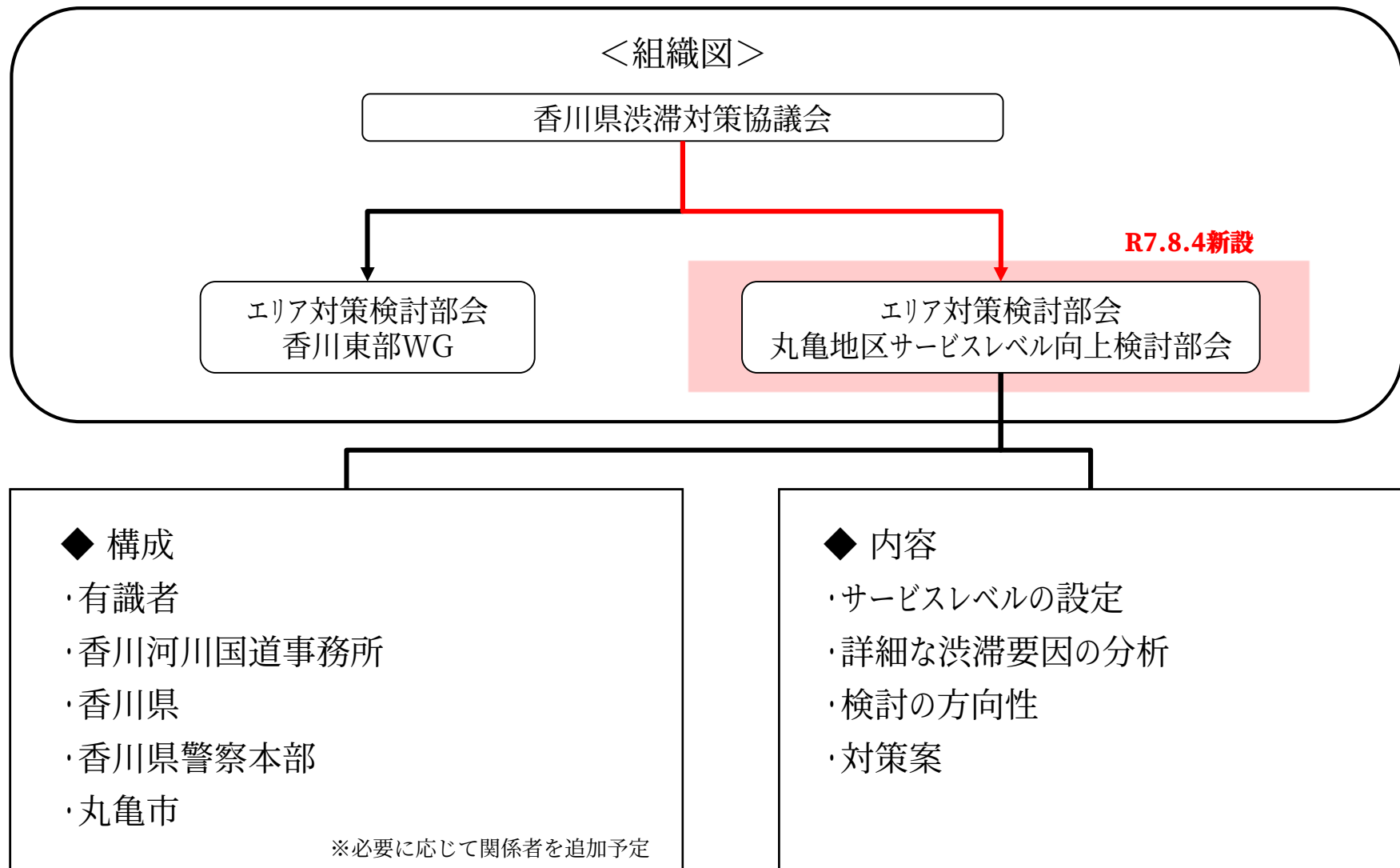


1. 検討会開催の経緯（第1回渋滞対策協議会にて設置）

<参考> 丸亀地区サービスレベル向上検討部会の設置 (令和7年度第2回渋滞対策協議会資料より再掲)

- 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

<組織図>



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（令和7年度第2回渋滞対策協議会資料より再掲）

丸亀地区サービスレベル向上検討部会

- 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

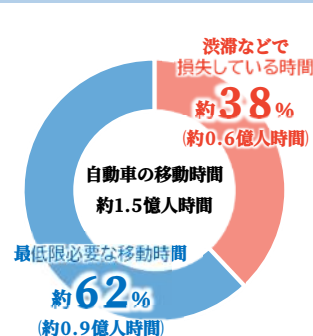
渋滞による時間ロス

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%



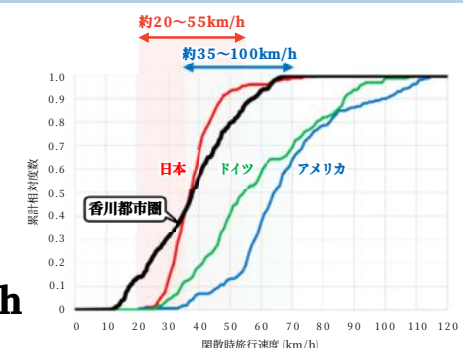
旅行速度（閑散時）の比較

香川都市圏

約20～55km/h

欧米諸国

約35～100km/h



<参考> 課題箇所の抽出方法（総合評価（案））（令和7年度第2回渋滞対策協議会資料より再掲）

- 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。

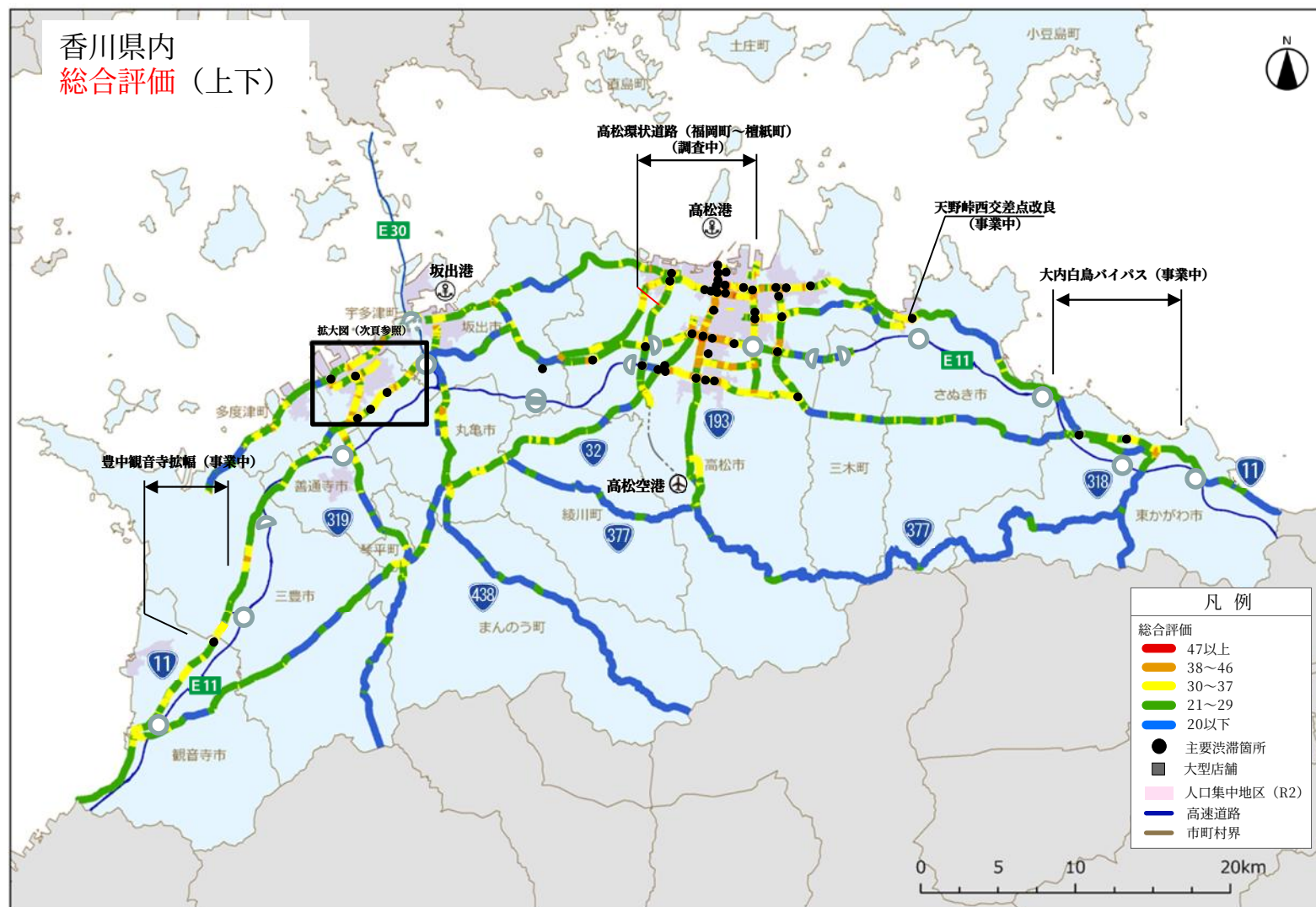
No.	指標	使用データ	評価基準（5点：悪 ↔ 1点：良）				
			5点	4点	3点	2点	1点
1	平日昼間12時間旅行速度	ETC2.0プローブ情報 (2025.3.1～2025.3.31)	20km/h以下	20～30km/h	30～40km/h	40～60km/h	60km/h以上
2	平日ピーク時旅行速度		20km/h以下	20～30km/h	30～40km/h	40～60km/h	60km/h以上
3	平日閑散時旅行速度		20km/h以下	20～30km/h	30～40km/h	40～60km/h	60km/h以上
4	休日昼間12時間旅行速度		20km/h以下	20～30km/h	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

＜参考＞課題箇所の抽出（総合評価（案））

(令和7年度第2回渋滞対策協議会資料より再掲)

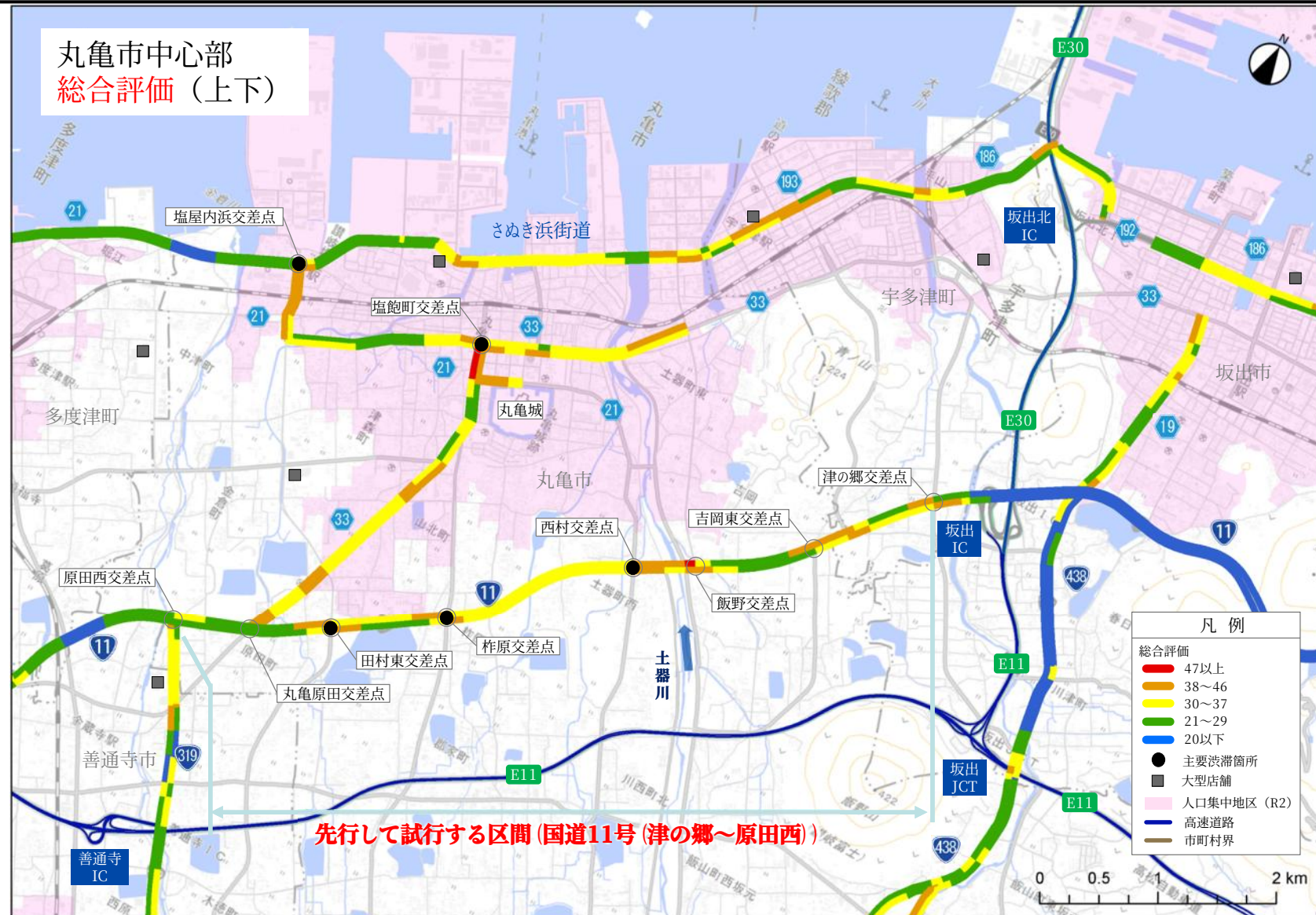
- 香川県内の事業中・調査中以外の区間で、課題箇所が局所的に存在する。
- 事業中・調査中区間がなく、また、総合評価が高く、特に課題が顕著な丸亀地区に着目。

※議論を踏まえて、適宜ブラッシュアップをしていく。



＜参考＞サービスレベル向上検討区間の設定（令和7年度第2回渋滞対策協議会資料より再掲）

- 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**評価点が高いことを確認**。
- 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。





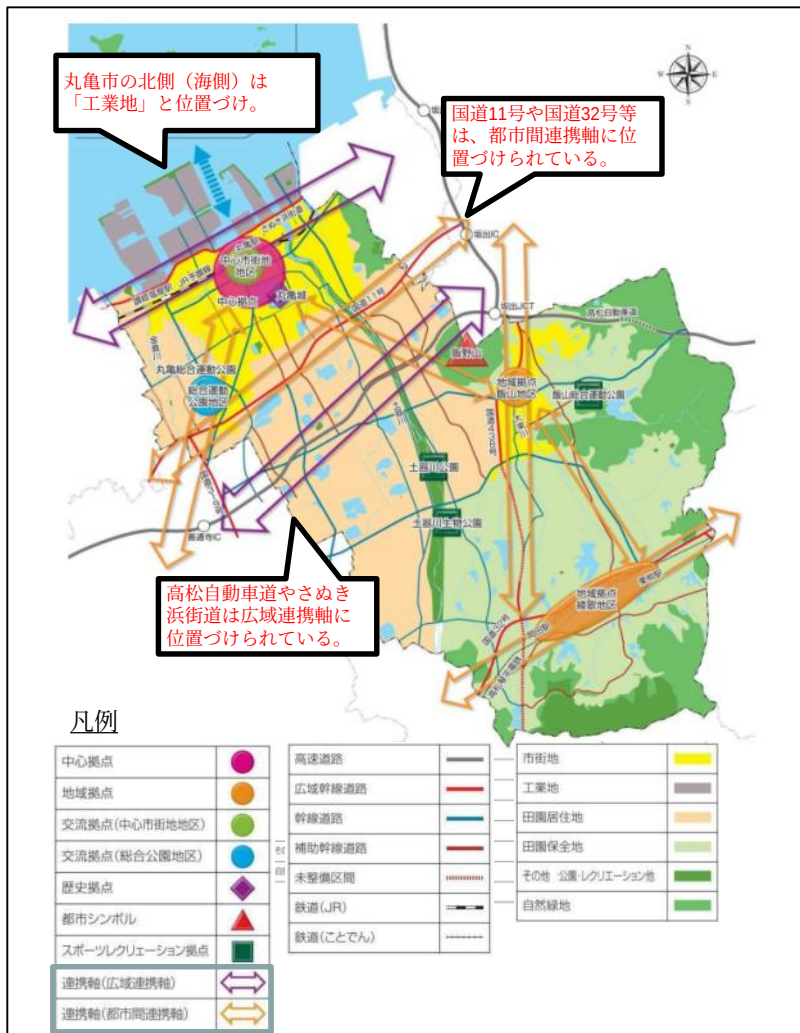
3. 現状把握

＜参考＞地域計画（令和7年度第2回渋滞対策協議会資料より再掲）

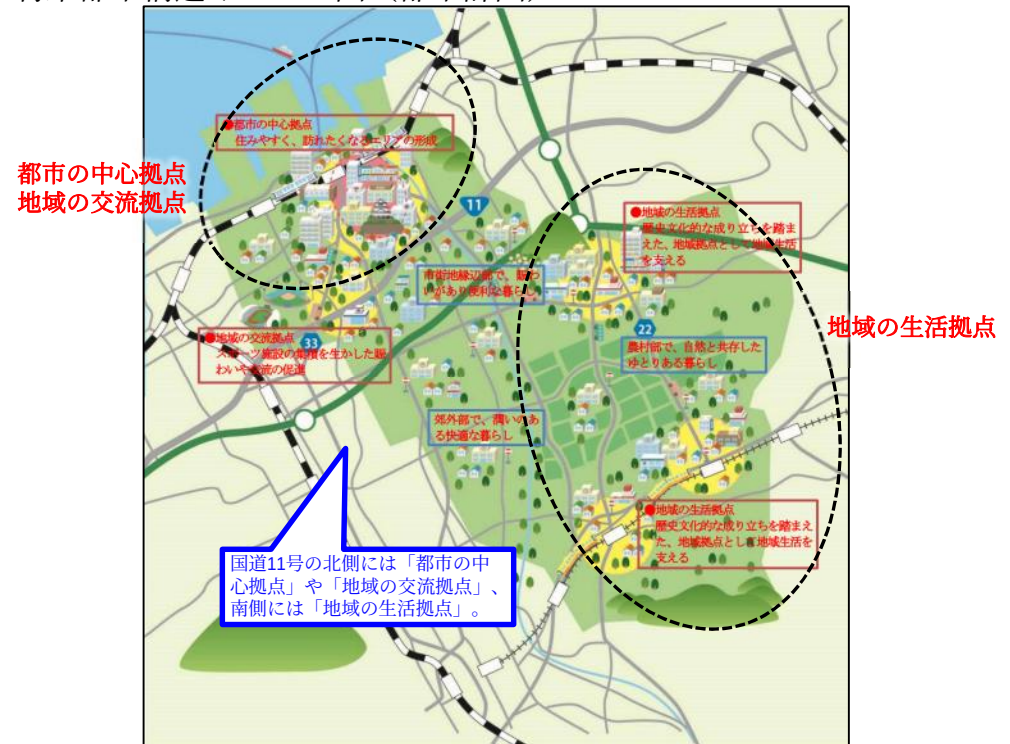
丸亀地区サービスレベル向上検討部会

- 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）」として位置付けられている。

■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。

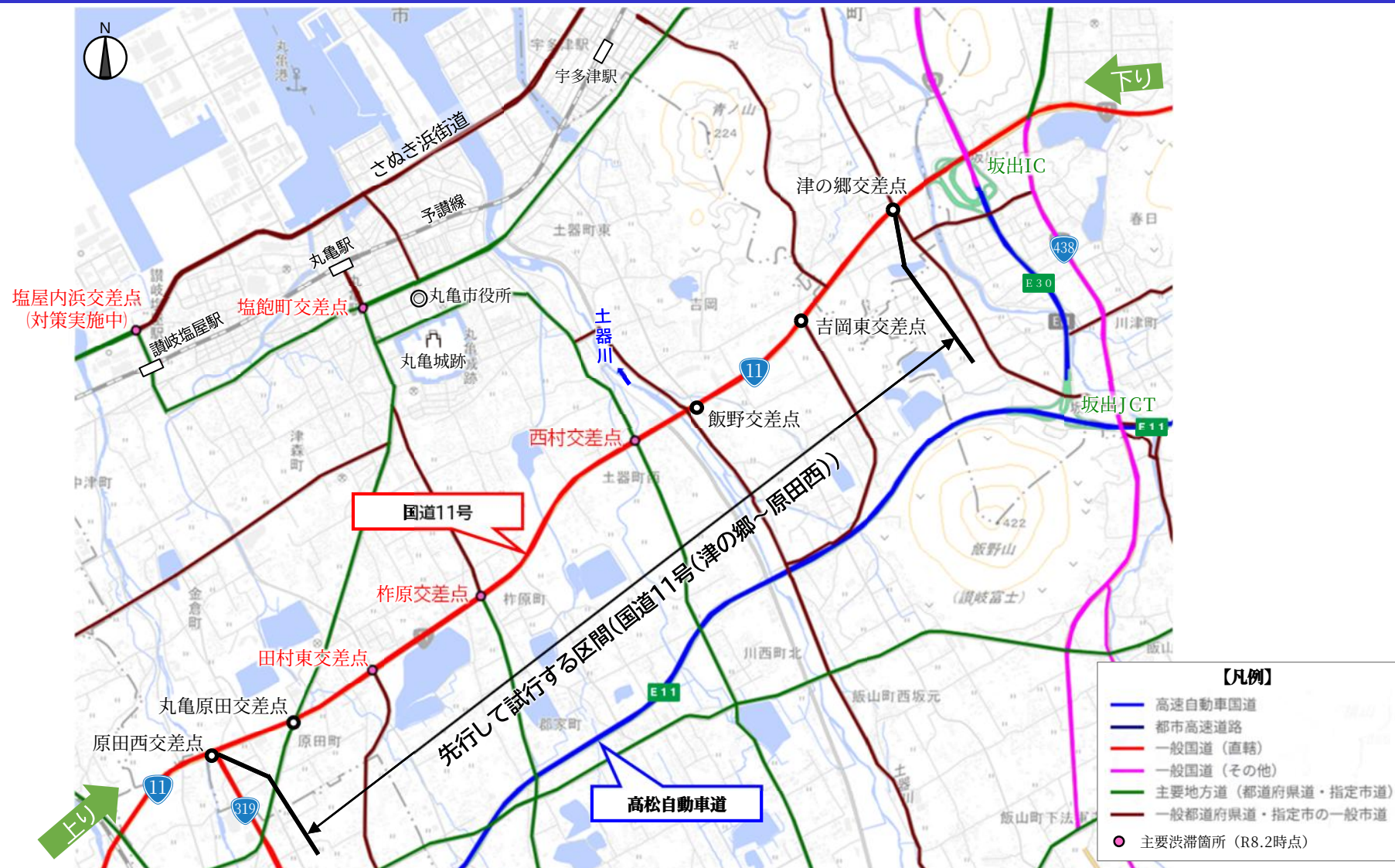
広域連携軸…県内外を結び、広域的なヒトやモノの流通を支えるとともに、物流効率を高めます。

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

<参考> 先行して試行する区間周辺の道路状況 (令和7年度第2回渋滞対策協議会資料より再掲)

■ 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



<参考> 先行して試行する区間周辺の道路状況 (令和7年度第2回渋滞対策協議会資料より再掲)

■ 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。

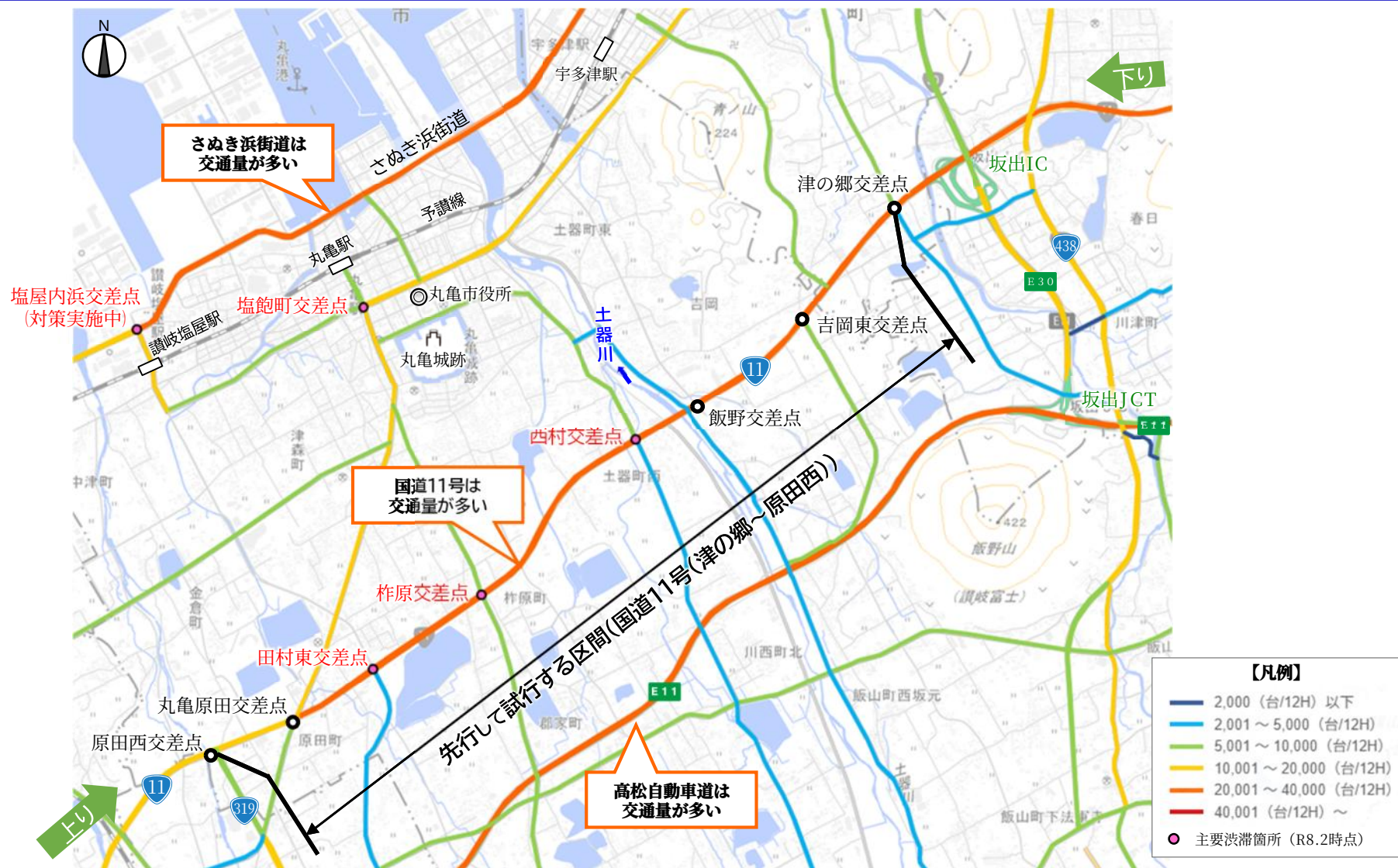
■ 津の郷交差点～原田西交差点 周辺道路の車線数



＜参考＞先行して試行する区間周辺の交通状況（令和7年度第2回渋滞対策協議会資料より再掲）

■ 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



＜参考＞先行して試行する区間周辺の交通状況（令和7年度第2回渋滞対策協議会資料より再掲）

■ 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



<参考>先行して試行する区間の交通量 (令和7年度第2回渋滞対策協議会資料より再掲)

■ 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

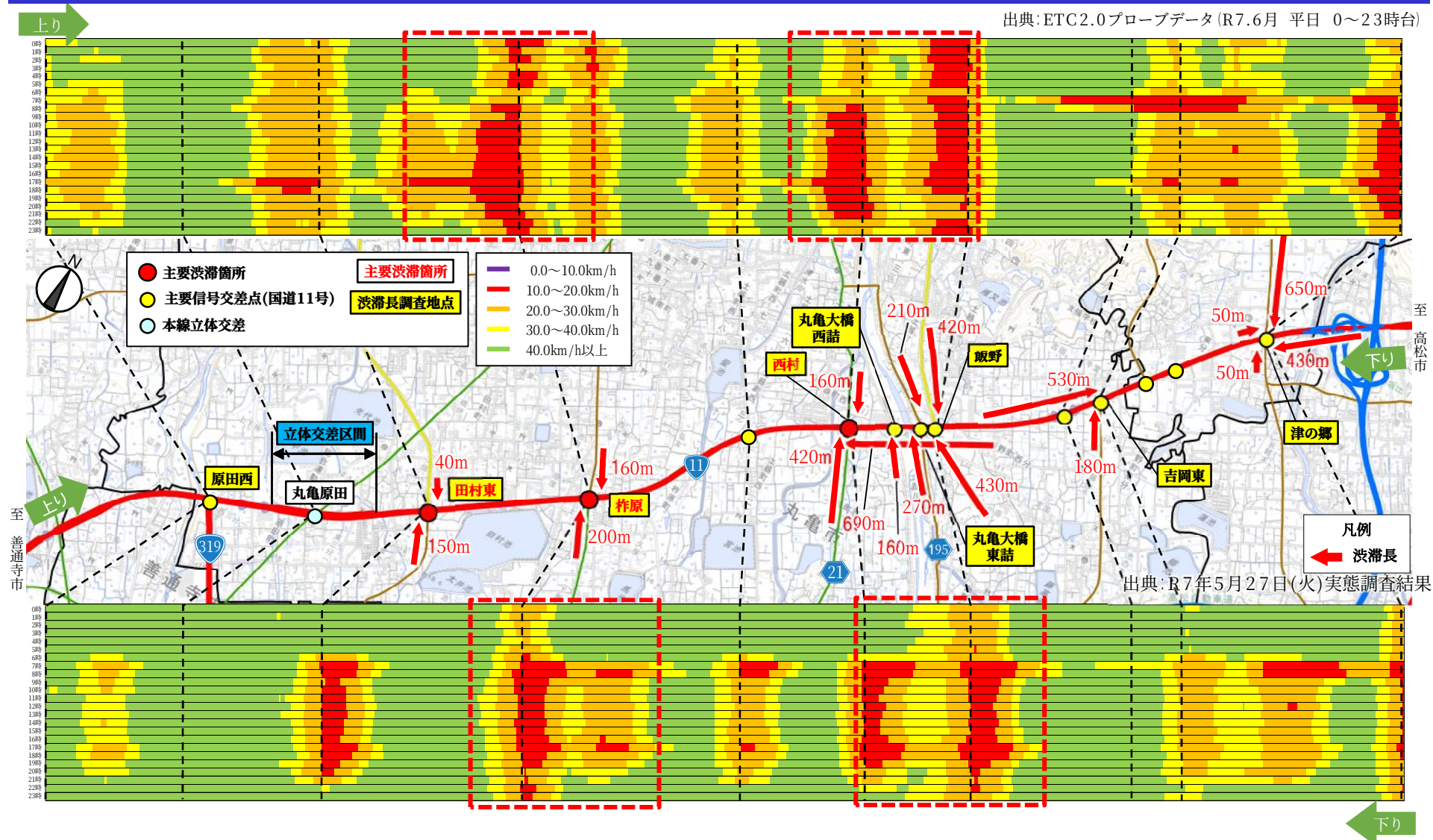


＜参考＞先行して試行する区間の旅行速度と渋滞状況（令和7年度第2回渋滞対策協議会資料より再掲）

- 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

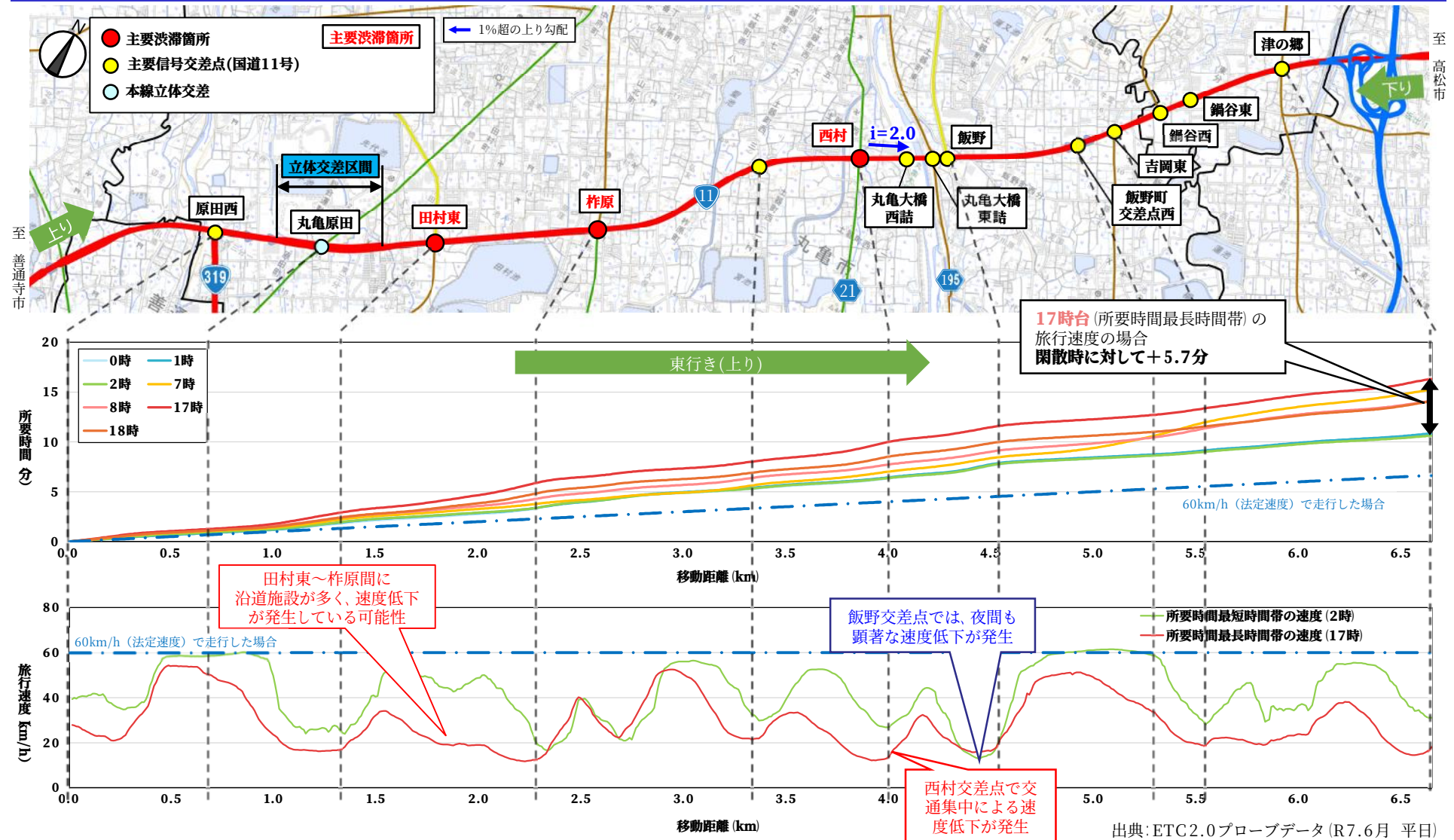
出典：ETC 2.0プローブデータ（R7.6月 平日 0～23時台）



<参考>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。

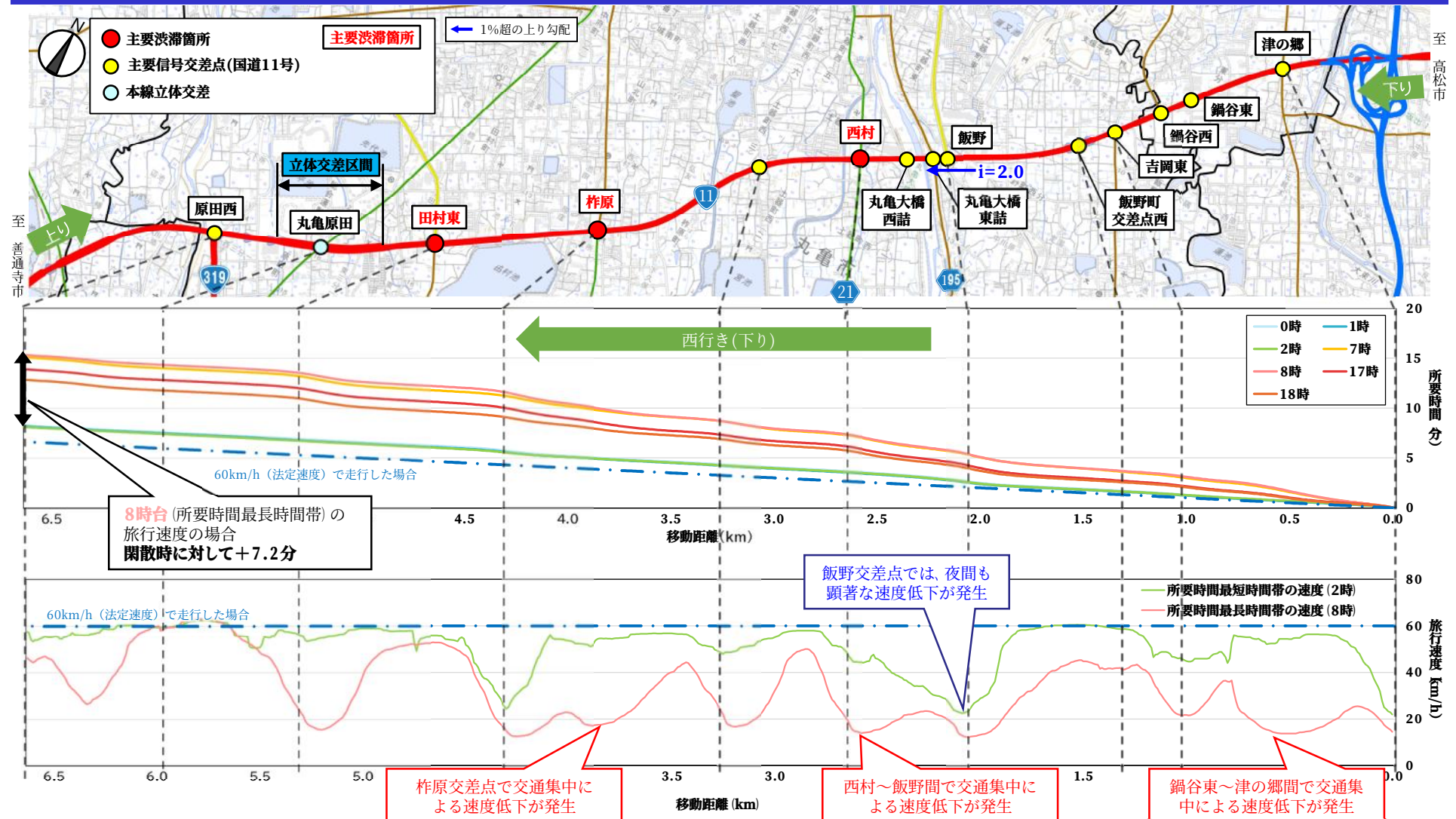
■ 対策区間周辺の所要時間・旅行速度 (上り)



<参考>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、杵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)



<参考> 先行して試行する区間の混雑による影響 (令和7年度第2回渋滞対策協議会資料より再掲)

- 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>

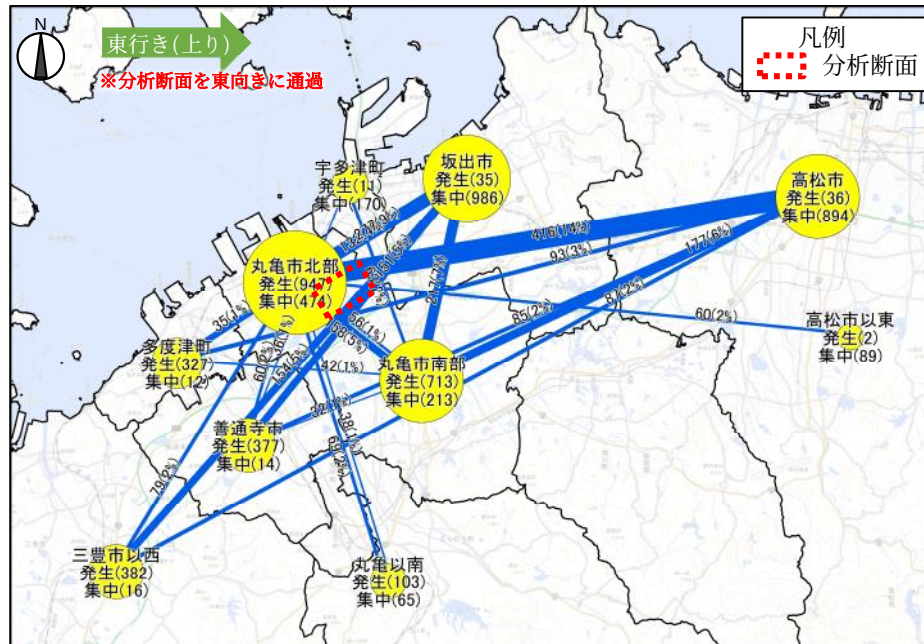
※4 基準旅行時間は、旅行時間の上位10%タイル値(主要指標現状値算出マニュアル(案) 平成15年12月22日版)

<参考>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

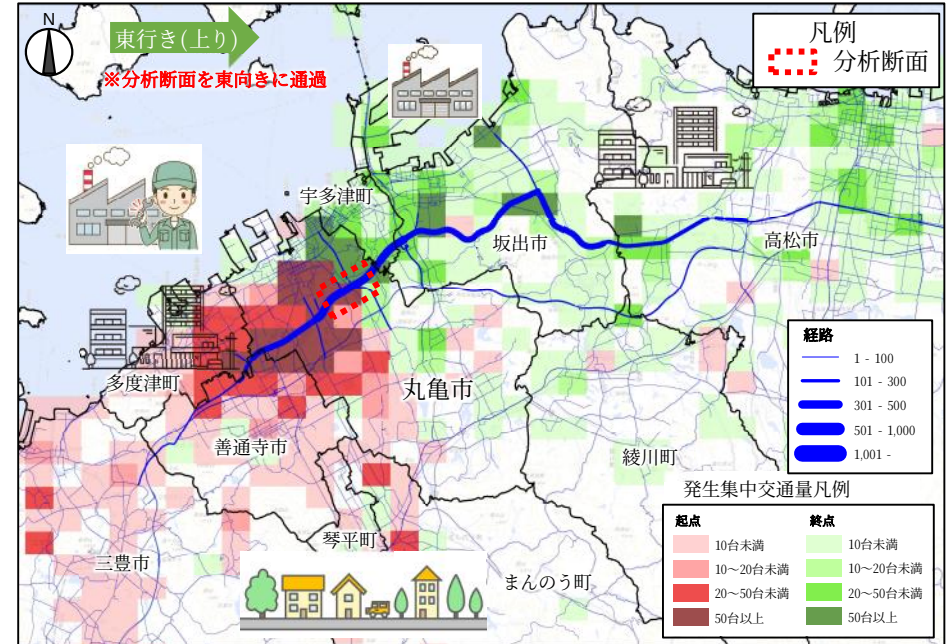
- 東行き：丸亀市を通過する交通・丸亀市外を発着する交通は約90%。丸亀市内のみを発着する交通は約10%。
- 丸亀市北部・南部ともに高松市、坂出市の市街地・工業地帯等への長距離の通勤交通が多く存在していると推察。

■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



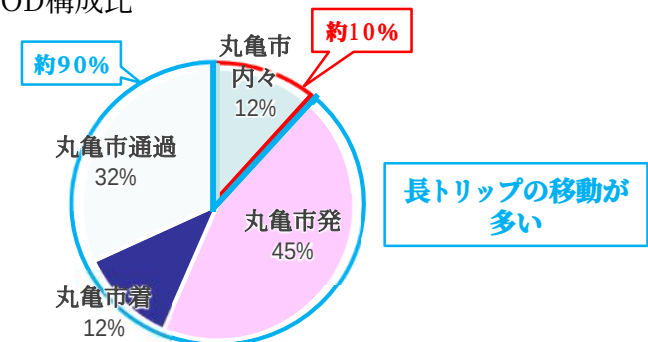
▼OD内訳

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	0.6%	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

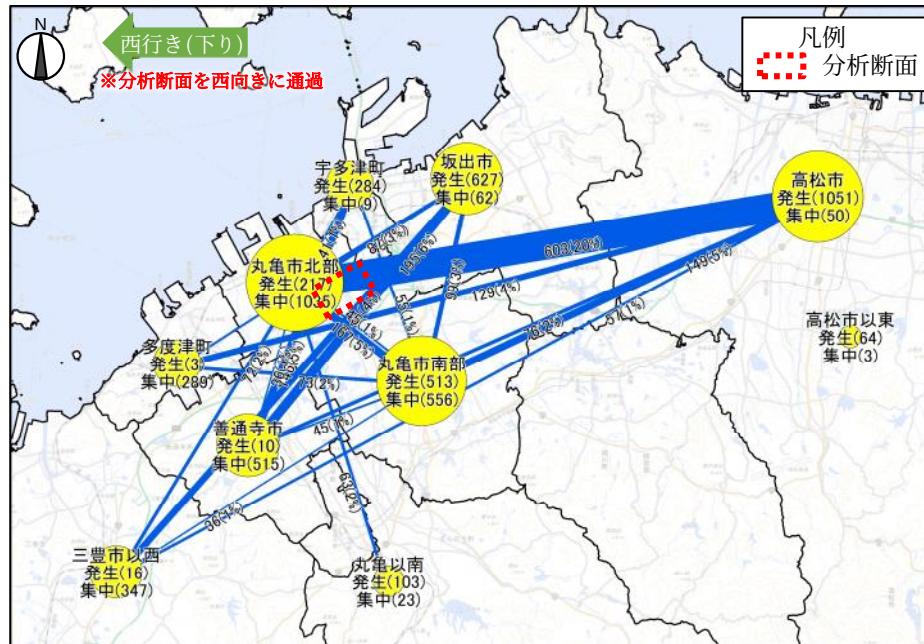


<参考>先行して試行する区間における道路の利用実態 ※国道11号西行き朝ピーク

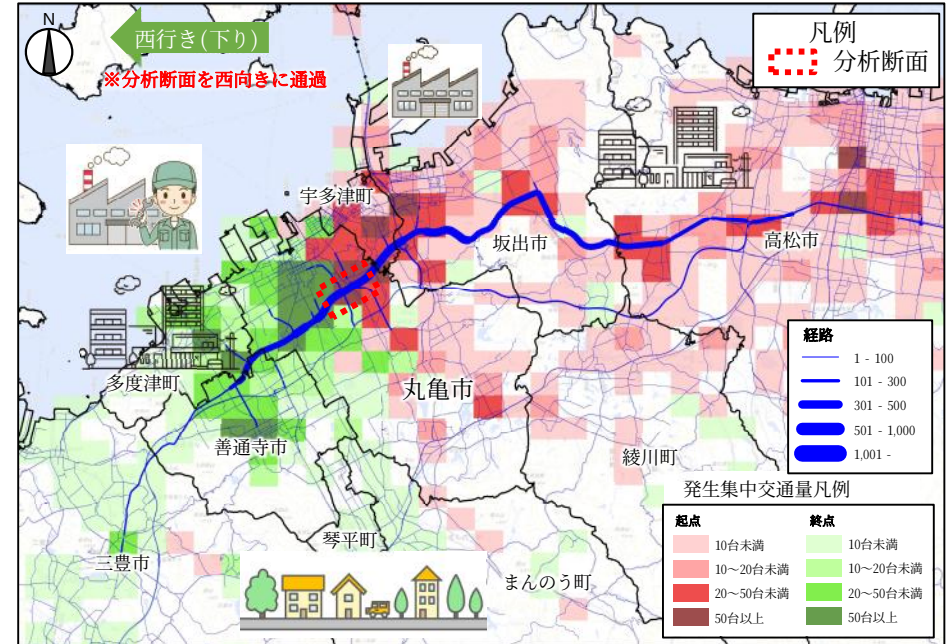
- 西行き：丸亀市を通過する交通・丸亀市外を発着する交通は約85%。丸亀市内のみを発着する交通は約15%。
- 坂出市から善通寺市、高松市から丸亀市北部等の市街地・工業地帯等への長距離の通勤交通が多く存在していると推察。

■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



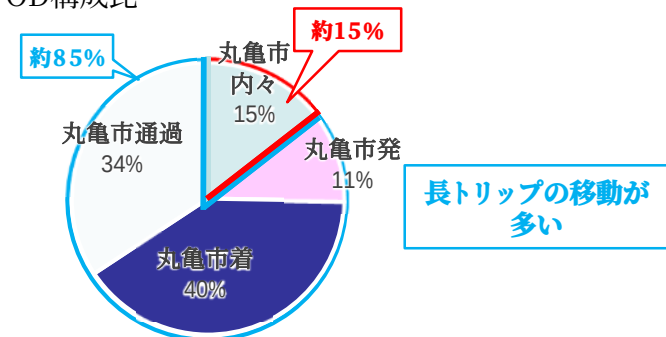
▼OD内訳

		D(集中エリア)										計
		三豊市以西	善通寺市	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	
O(発生エリア)	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%
	善通寺市	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%

※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>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

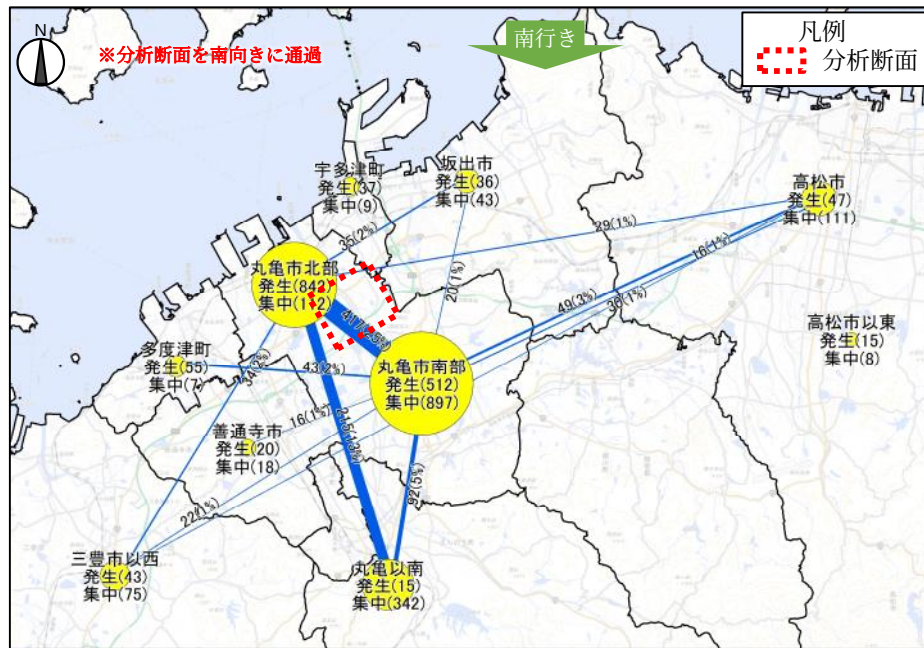
■南行き：丸亀市内のみを発着する交通は約50%。丸亀市を通過する交通・丸亀市外を発着する交通は約50%。

■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。

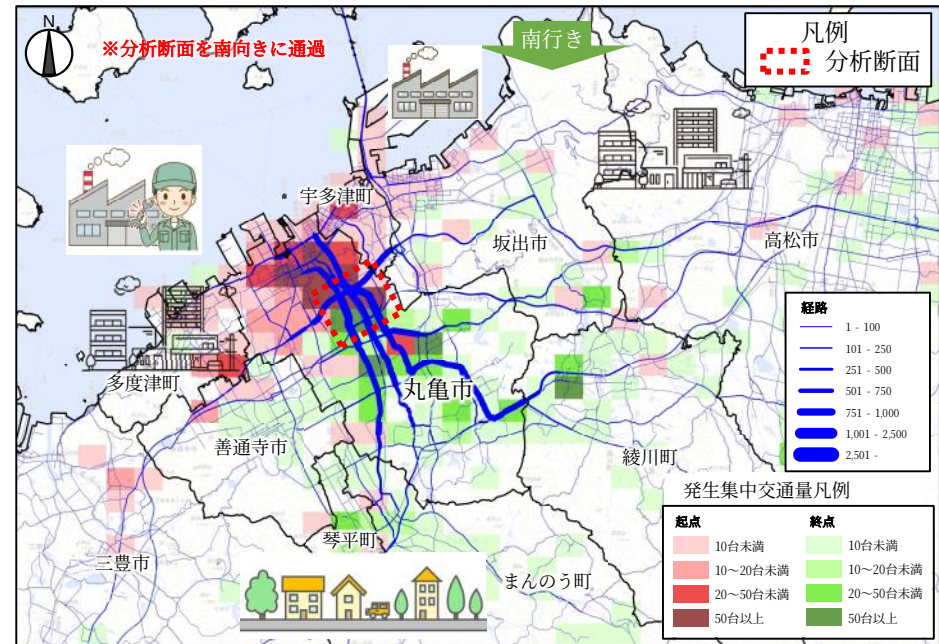
■飯野～西村交差点 従道路利用交通の起終点：南行き 朝ピーク時（平日 7:00～9:00）

※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



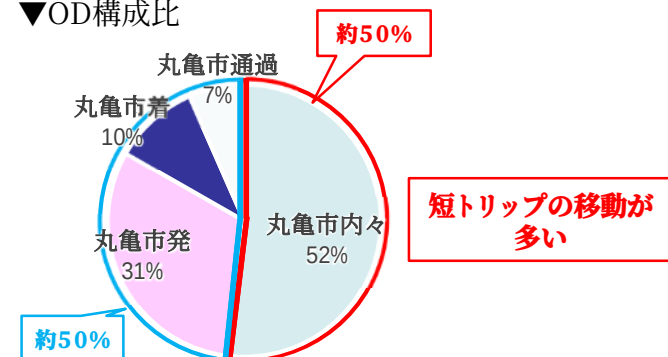
▼OD内訳

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



<参考>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

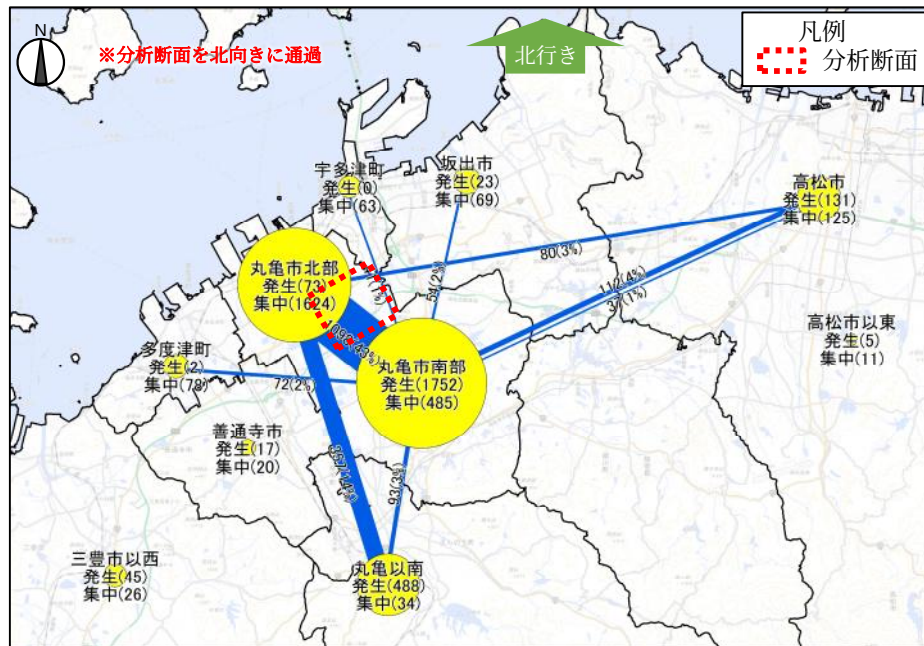
■北行き：丸亀市内のみを発着する交通は約60%。丸亀市を通過する交通・丸亀市外を発着する交通は約40%。

■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。

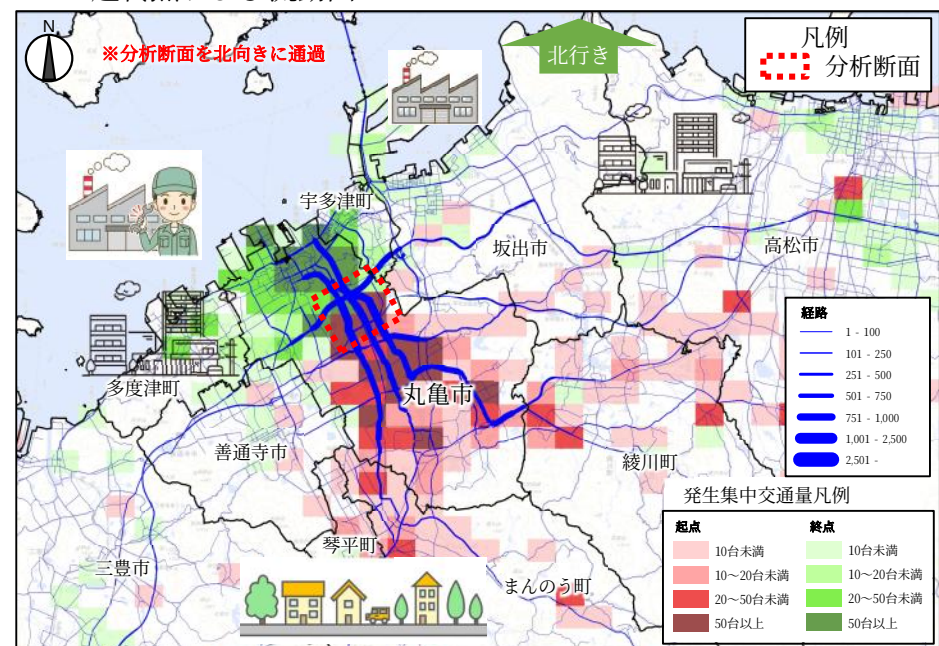
■飯野～西村交差点 従道路利用交通の起終点：北行き 朝ピーク時（平日 7:00～9:00）

※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



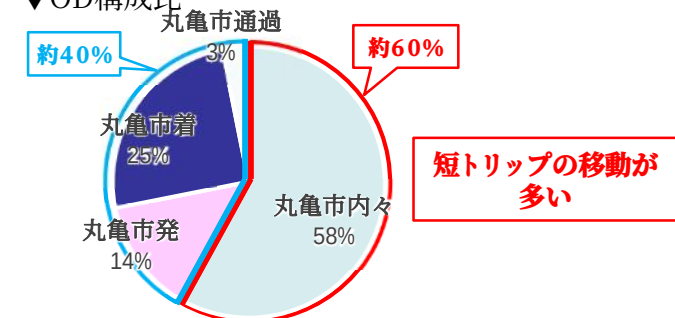
▼OD内訳

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	高松市以東	
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%
高松市以東	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

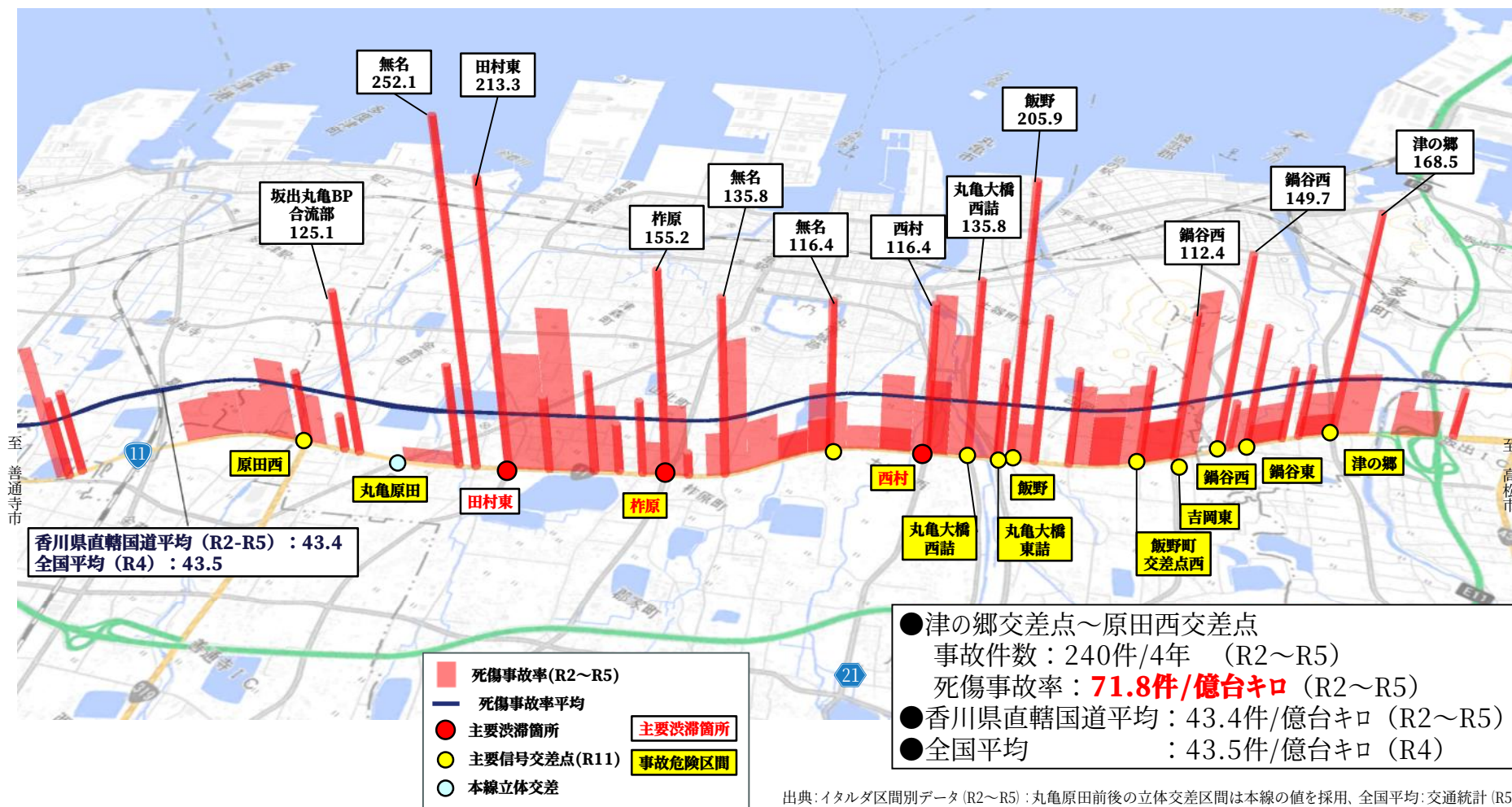


<参考> [参考] 死傷事故率 (令和7年度第2回渋滞対策協議会資料より再掲)

丸亀地区サービスレベル向上検討部会

- 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



＜参考＞利用実態調査等の提案（令和7年度第2回渋滞対策協議会資料より再掲）

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）