

# 令和元年度 第1回 愛媛県渋滞対策協議会

日 時：令和元年7月29日（月）9：30～

場 所：松山河川国道事務所2階 第1，2会議室

## 議 事 次 第

### 1. 議 事

- (1) これまでの経緯
- (2) 最新交通データによる渋滞状況検証
- (3) 主要渋滞箇所の見直し（案）
- (4) 具体的な対策の実施状況および今後の実施予定
- (5) 道路利用者会議からの要望に対する対応状況
- (6) 観光期（GW）における経路誘導対策の実施状況および効果
- (7) 観光期（秋期）における経路誘導対策の実施計画

### 2. 閉 会

#### 配布資料

- ・ 議事次第
- ・ 出席者名簿、配席図
- ・ (資料-1) 愛媛県渋滞対策協議会規約の改訂について
- ・ (資料-2) 愛媛県渋滞対策協議会資料
- ・ (参考資料-1) 地域の主要渋滞箇所の公表
- ・ (参考資料-2) これまでの経緯（H24年度～H30年度検討概要）

# 令和元年度 第1回愛媛県渋滞対策協議会 出席者名簿

日時: 令和元年7月29日(月)9:30~

場所: 松山河川国道事務所2階第1、2会議室

【議員】

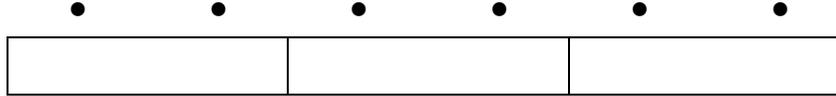
機 関 名	所 属	役職名	備考
愛媛大学	大学院理工学研究科 生産環境工学専攻	教授	
		准教授	
		助教	
	松山河川国道事務所	事務所長	
		事業対策官	
		計画課長	
		調査課長	
	大洲河川国道事務所	副所長(道路)	
		計画課長	
		道路管理課長	
国土交通省四国運輸局	愛媛運輸支局 総務・企画観光部門	首席運輸企画専門官	
愛媛県	土木部道路都市局	道路建設課 主幹	
		道路維持課長	
		都市計画課長	
		都市整備課 主幹	
愛媛県警察本部	交通部	交通規制課長	
		交通規制課 交通管制管理官	
松山市	都市整備部	部長	
		まちづくりデザイン推進官	
新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

【オブザーバー】

機 関 名	所 属	役職名	代理出席者
愛媛県道路利用者会議	(一社)愛媛県トラック協会	専務理事	
伊予鉄バス(株)	自動車部	部長	

# 令和元年度 第1回愛媛県渋滞対策協議会 配席図

随行者



愛媛県 道路利用者会議 (一社)愛媛県トラック協会 専務理事 ●  
 本州四国連絡 高速道路株 しまなみ今治管理センター 計画課長 ●  
 西日本高速道路株 四国支社 愛媛高速道路事務所 所長 ●  
 西日本高速道路株 四国支社 企画調整課 課長 ●  
 四国運輸局 愛媛運輸支局 総務・企画観光部門 首席運輸企画専門官 ●  
 四国地方整備局 大洲河川国道事務所 道路管理課長 ●  
 四国地方整備局 大洲河川国道事務所 計画課長 ●  
 四国地方整備局 大洲河川国道事務所 副所長(道路) ●

随行者

伊予鉄バス(株) 自動車部 部長 ●

新居浜市 建設部 副課長 ●

松山市 都市整備部 部長 ●

松山市 都市整備部 まちづくりデザイン推進官 ●

愛媛県警本部 交通部 交通規制課長 ●

愛媛県警本部 交通部 交通管制管理官 ●

愛媛大学 大学院理工学研究科 生産環境工学専攻 助教 ●

愛媛大学 大学院理工学研究科 生産環境工学専攻 准教授 ●

愛媛大学 大学院理工学研究科 生産環境工学専攻 教授 ●

四国地方整備局 松山河川国道事務所 事務所長 ●

報道関係者

愛媛県 土木部道路都市局 都市整備課長 ●  
 愛媛県 土木部道路都市局 都市計画課長 ●  
 愛媛県 土木部道路都市局 道路維持課長 ●  
 愛媛県 土木部道路都市局 道路建設課 主幹 ●  
 四国地方整備局 松山河川国道事務所 道路管理第二課長 ●  
 四国地方整備局 松山河川国道事務所 調査課長 ●  
 四国地方整備局 松山河川国道事務所 計画課長 ●  
 四国地方整備局 松山河川国道事務所 事業対策官 ●



随行者

事務局

出入口

出入口

## 愛媛県渋滞対策協議会規約の改訂について

## 規約の改定① 愛媛県渋滞対策協議会名簿の変更

- ・国土交通省四国地方整備局 松山河川国道事務所の役職名を調査課長に変更する。
- ・松山市都市整備部の役職名をまちづくりデザイン推進官に変更する。

(下表の赤字が変更箇所)

表 愛媛県渋滞対策協議会名簿

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

## 規約の改定② 愛媛県渋滞対策協議会部会名簿の変更

- ・国土交通省四国地方整備局 松山河川国道事務所の役職名を調査課長に変更する。  
(下表の赤字が変更箇所)

表 愛媛県渋滞対策協議会部会名簿

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

## 愛媛県渋滞対策協議会 規約 (案)

(名 称)

第1条 本会は、愛媛県渋滞対策協議会（以下「協議会」という）と称する。

(目 的)

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

(調整事項)

第3条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の事項について検討を行う。

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

(構 成)

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

(協 議 会)

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

(部 会)

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

(事務局)

第7条 事務局は、国土交通省四国地方整備局松山河川国道事務所計画課、愛媛県土木部道路建設課に置く。

(細則)

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

(附 則) この規約は、平成5年6月23日から施行する。

(附 則) この規約は、平成6年8月11日から施行する。

(附 則) この規約は、平成9年8月21日から施行する。

(附 則) この規約は、平成12年9月6日から施行する。

(附 則) この規約は、平成13年7月10日から施行する。

(附 則) この規約は、平成21年7月28日から施行する。

(附 則) この規約は、平成22年1月7日から施行する。

(附 則) この規約は、平成22年3月24日から施行する。

(附 則) この規約は、平成22年11月5日から施行する。

(附 則) この規約は、平成24年7月17日から施行する。

(附 則) この規約は、平成25年6月24日から施行する。

(附 則) この規約は、平成27年3月26日から施行する。

(附 則) この規約は、平成28年4月28日から施行する。

(附 則) この規約は、平成28年8月31日から施行する。

(附 則) この規約は、平成29年8月1日から施行する。

(附 則) この規約は、令和元年7月29日から施行する。

愛媛県渋滞対策協議会名簿 別表－1

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

愛媛県渋滞対策協議会部会名簿 別表－2

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

**令和元年度 第1回愛媛県渋滞対策協議会 資料**

令和元年7月29日

**愛媛県渋滞対策協議会**

- 目次 -

**(1) これまでの経緯**

**(2) 最新交通データによる渋滞状況検証(モニタリング)**

**(3) 主要渋滞箇所の見直し(案)**

- ・主要渋滞箇所の特定解除の確認 (H29年度、H30年度対策実施箇所の効果検証)

**(4) 具体的な対策の実施状況および今後の実施予定**

**(5) 道路利用者会議からの要望に対する対応状況**

**(6) 観光期(GW)における経路誘導対策の実施状況および効果**

- ・国道33号から、国道11号、国道56号への経路誘導

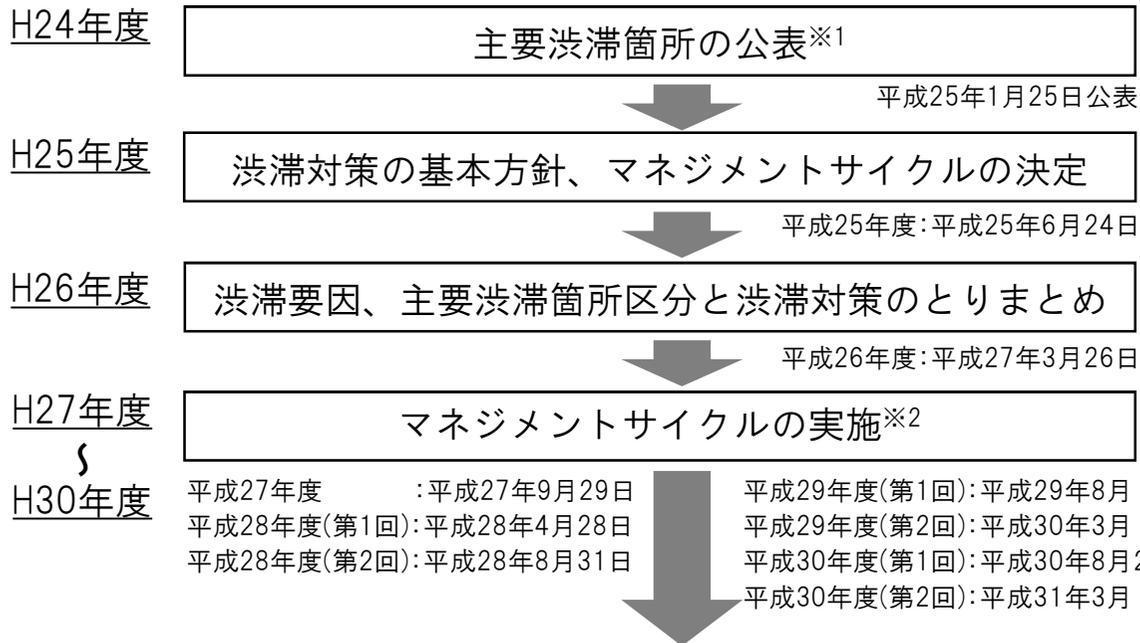
**(7) 観光期(秋期)における経路誘導対策の実施計画**

- ・国道56号から大洲道路へ

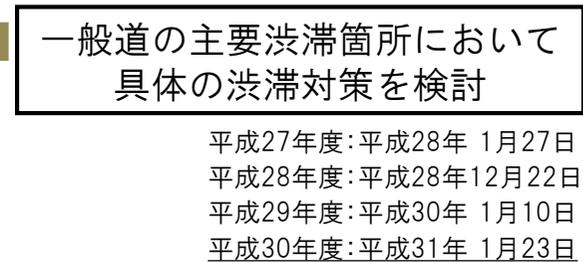
# 1. これまでの経緯

# 1. これまでの経緯 ～ 渋滞対策協議会の検討経緯 ～

## 【渋滞対策協議会】



## 【渋滞対策検討部会】



## 令和元年度 (第1回)

- 第1回議題（令和元年7月29日）
- 最新交通データによる渋滞状況検証（モニタリング）
  - 主要渋滞箇所の見直し（案）
  - 具体的な対策の実施状況および今後の実施予定
  - 道路利用者会議からの要望に対する対応状況
  - 観光期（GW）における経路誘導対策の実施状況および効果
  - 観光期（秋期）における経路誘導対策の実施計画

※1：一般道路(愛媛県内)124箇所  
高速道路(四国4県)13区間(うち愛媛県内5区間)

※2：一般道の主要渋滞箇所  
124箇所⇒117箇所に削減 H27：2箇所  
H28：3箇所  
H30：2箇所

# 1. これまでの経緯 ～ 主要渋滞箇所数（平成30年度時点）～

地域図	地域	主要渋滞箇所数(箇所)				解除
		事業促進	対策検討	経過観察		
	松山市周辺	65	37	21	7	0
	今治市	4	2	0	2	0
	宇和島市	6	2	4	0	2
	八幡浜市	2	2	0	0	0
	新居浜市	14	8	5	1	0
	西条市	16	6	7	3	2
	大洲市	3	0	3	0	1
	伊予市	0	0	0	0	2
	四国中央市	5	0	4	1	0
	西予市	1	1	0	0	0
	南宇和郡愛南町	1	0	1	0	0
	合計	117	58	45	14	7

昨年度末の協議会にて、大洲市の1箇所、宇和島市の1箇所が主要渋滞箇所からの解除となった

## 2. 最新交通データによる渋滞状況検証

## 2. 最新交通データによる渋滞状況検証 ～主要渋滞箇所のモニタリング～

### ＜国道33号天山交差点～松山IC入口交差点間の渋滞状況＞

○松山空港方面に向かう北行きは、松山外環状道路インター線・空港線側道部の開通により、天山交差点では交通量が減少し、速度が若干向上、松山IC入口交差点では砥部町方面から空港方面への左折車の増加に伴い、左折レーンを設置したことで速度が向上している。

○南行きは、椿神社入口交差点では交通量の減少に伴い速度が向上、松山IC入口交差点では松山IC方面への右折車の増加により、速度が若干低下している。

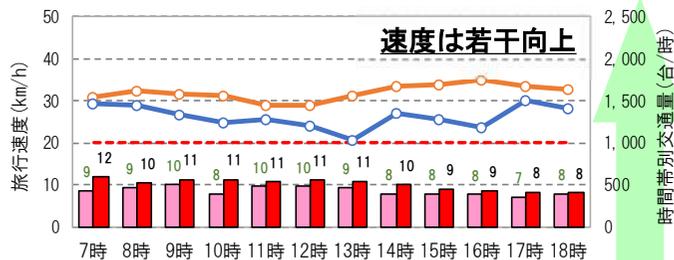
○国道33号から松山外環状道路への更なる交通転換及び速度改善を目指すため、空港線・インター東線の整備を推進していく。

### 国道33号 天山交差点～松山IC入口交差点間

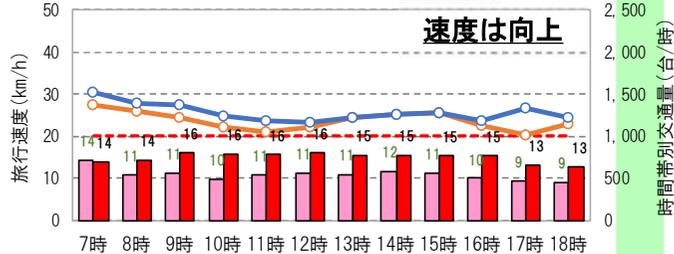
#### ＜平日の旅行速度＞

#### 北行き

##### ■ 天山交差点（南側流入部）

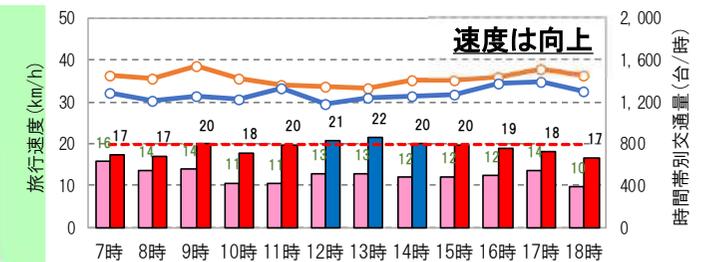


##### ■ 松山IC入口交差点（南側流入部）

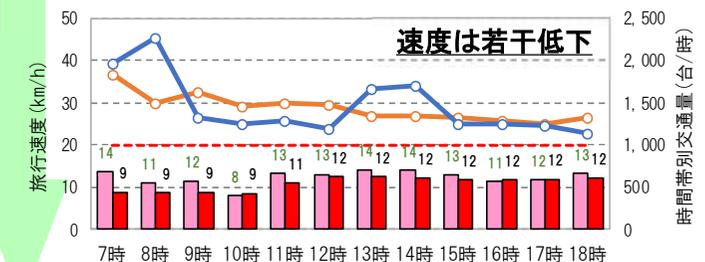


#### 南行き

##### ■ 椿神社入口交差点（北側流入部）



##### ■ 松山IC入口交差点（北側流入部）



※) 国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

【凡例】 民間プローブデータ(H24.3-H24.9) ETC2.0プローブデータ(H30.4-H31.3) 旅行速度(20km/h超) 旅行速度(20km/h以下) 交通量(H24.10) 交通量(H30.6) 主要渋滞箇所 主要渋滞区間 渋滞判定方向(選定時)

※) 椿神社入口交差点の交通量は、天山交差点南側の流出交通量

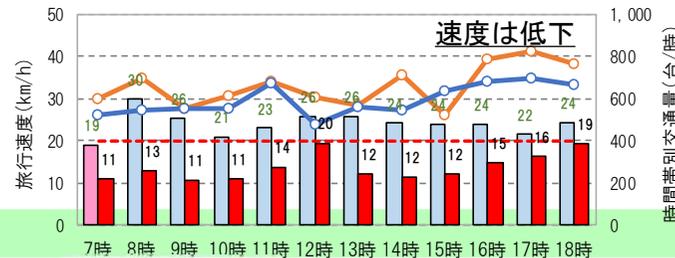
## 2. 最新交通データによる渋滞状況検証 ～主要渋滞箇所のモニタリング～

### < (主)松山空港線の南吉田～空港通2丁目交差点付近間の渋滞状況 >

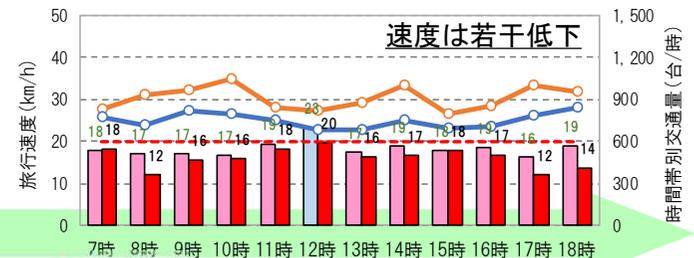
- (主)松山空港線の東行き・西行きともに、松山外環状道路インター線・空港線側道部の開通により、交通量が減少している。空港通2丁目交差点付近(東行き)や高岡交差点(西行き)では、交通量が減少したものの交通容量が未だ超過し速度が若干低下している。
- 南吉田交差点の東行きは、臨海工業地帯から松山IC方面に向かう右折大型車の増加により速度が低下し、北行きでは松山IC方面から臨海工業地帯に向かう左折大型車の増加により速度が低下している。
- 市街地内交通の更なる転換及び速度改善を目指すため、空港線・インター東線の整備を推進していく。

### (主)松山空港線 南吉田交差点～ 空港通2丁目交差点間 < 平日の旅行速度 >

■ 南吉田交差点 (西側流入部)



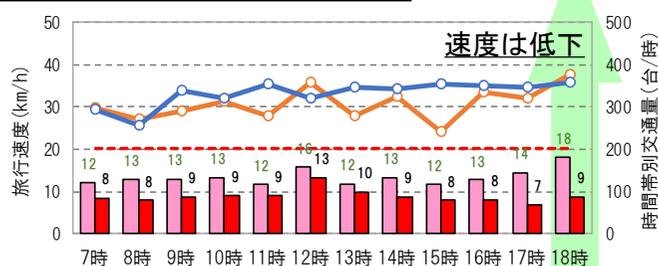
■ 空港通2丁目交差点付近 (西側流入部)



※) 国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

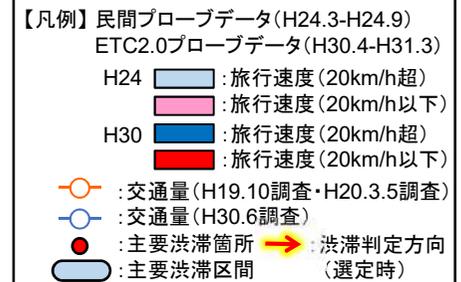
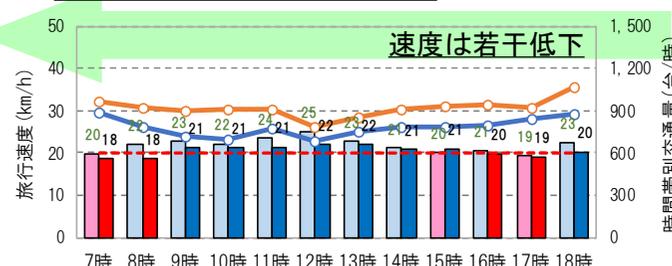
### 北行き

■ 南吉田交差点 (南側流入部)



### 西行き

■ 高岡交差点 (東側流入部)



※) 高岡交差点の交通量は、空港通2丁目交差点西側の流出交通量

## 2. 最新交通データによる渋滞状況検証 ～主要渋滞箇所のモニタリング～

＜国道56号のレディ東大洲店前～松ヶ花交差点間の渋滞状況＞

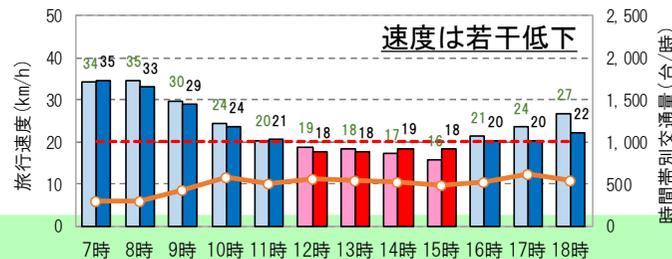
○主要渋滞箇所の選定時から、東行き・西行きともに速度低下が続いている。

○2019年10月から大洲道路への経路誘導を実施予定であり、効果検証を行う。

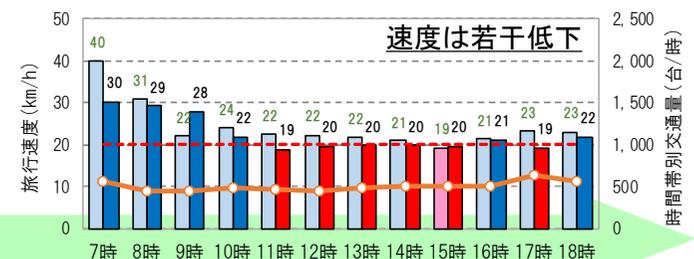
国道56号  
レディ東大洲店前交差点  
～松ヶ花交差点間

＜休日の旅行速度＞

■ シネマサンシャイン大洲前交差点（西側流入部）



■ 松ヶ花交差点（西側流入部）



東行き

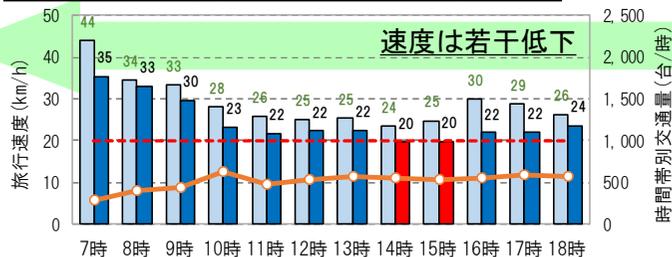


※レディ東大洲店前交差点（西行）、シネマサンシャイン大洲前交差点（東行・西行）の交通量は非観測（推定値）のため、交通量観測地点なし  
※交通量は平日の観測値

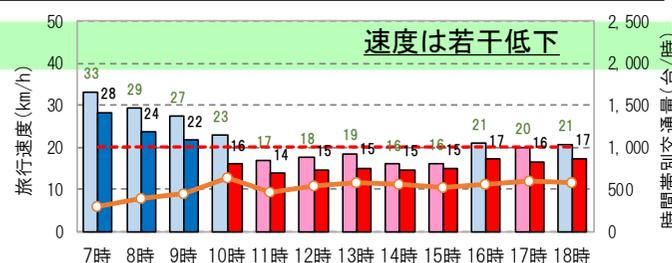
※国土地理院の数値地図（国土基本情報）を利用

西行き

■ レディ東大洲店前交差点（東側流入部）



■ シネマサンシャイン大洲前交差点（東側流入部）



- 【凡例】民間プローブデータ(H24.3-H24.9)  
ETC2.0プローブデータ(H30.4-H31.3)
- H24 : 旅行速度(20km/h超)
  - H24 : 旅行速度(20km/h以下)
  - H30 : 旅行速度(20km/h超)
  - H30 : 旅行速度(20km/h以下)
- : 交通量(H27調査)
  - ◇ : 交通量観測地点(H27調査)
  - : 主要渋滞箇所
  - : 渋滞判定方向 (選定時)
  - : 主要渋滞区間

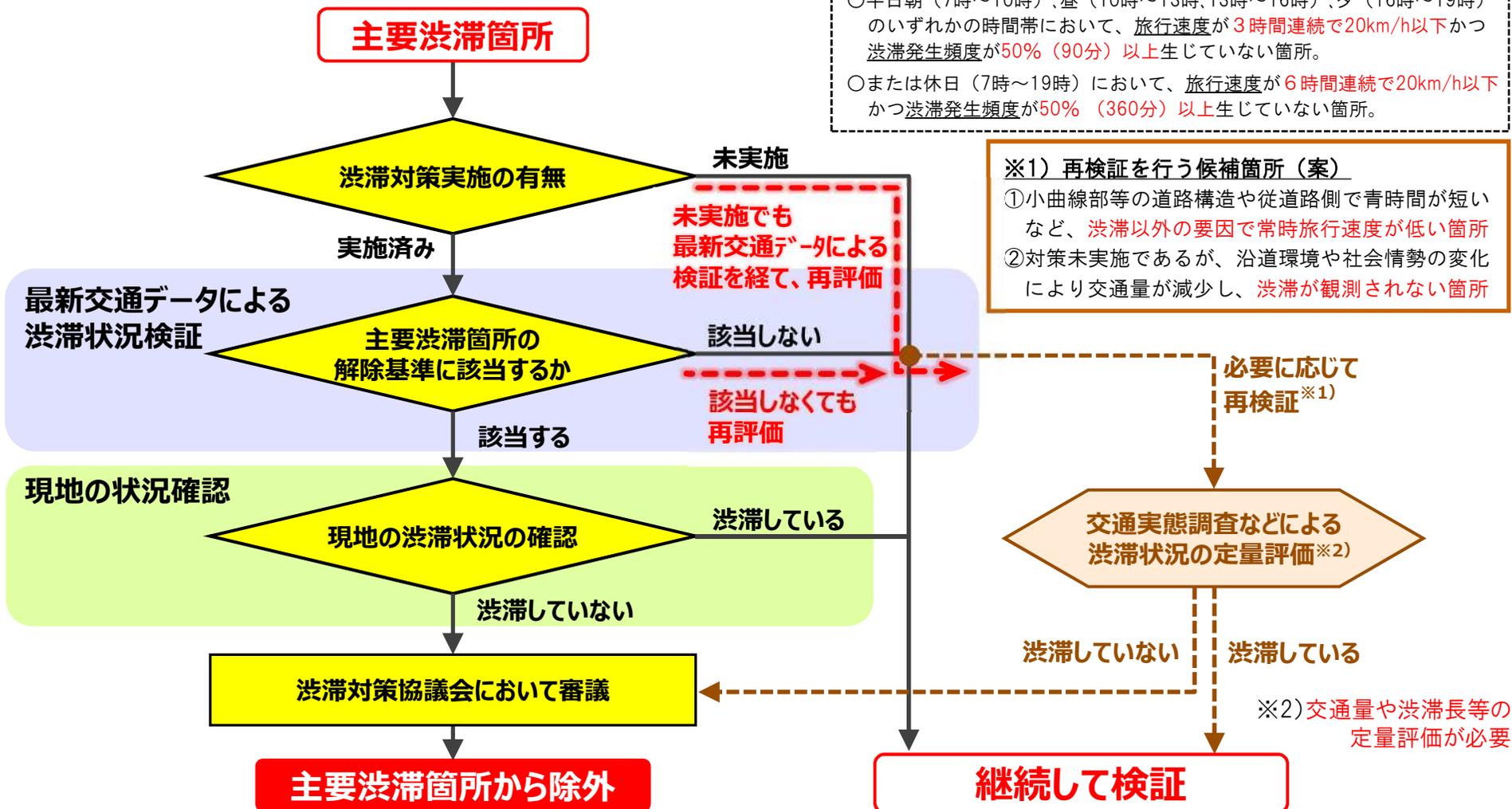
### 3. 主要渋滞箇所の見直し（案）

### 3. 主要渋滞箇所の見直し（案） ～ 主要渋滞箇所の特定解除フロー～

- 最新交通データによる渋滞状況の検証及び現地の状況確認の結果を受け、主要渋滞箇所からの除外箇所候補を選定し、渋滞対策協議会で審議を行い、主要渋滞箇所からの除外を行う。
- 今回、H29年度対策実施箇所の4箇所、H30年度対策実施箇所の6箇所に対して、渋滞状況の検証を実施した。

#### <主要渋滞箇所の解除基準>

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



※1) 再検証を行う候補箇所（案）

- ①小曲線部等の道路構造や従道路側で青時間が短いなど、渋滞以外の要因で常時旅行速度が低い箇所
- ②対策未実施であるが、沿道環境や社会情勢の変化により交通量が減少し、渋滞が観測されない箇所

※) 主要渋滞箇所の特定解除フローは、渋滞対策の実施有無に限らず、現地での渋滞が観測されない箇所について、主要渋滞箇所からの除外について審議を諮ることができるように、H30年度に見直した。

### 3. 主要渋滞箇所の見直し（案）

<今回評価を実施した対象交差点一覧>

H29年度実施：4箇所、H30年度実施：6箇所

路線名	対象交差点名	対策内容	対策実施時期
(市)千舟町古川線 (はなみずき通り)	①朝生田西交差点	・交差点改良 (左折レーンの設置) ・左折矢印信号の設置	平成29年12月3日
(一)松山松前伊予線	②余戸交番前交差点	・交差点改良 (右折ポケットの設置)	平成30年1月9日
(一)和気衣山線	③衣山交差点 ④久万ノ台交差点	・道路拡幅 ・交差点改良 (右折レーン・右折ポケットの設置)	平成30年1月31日
(一)八倉松前線	⑤松前町役場入口交差点	・交差点改良 (右折レーンの設置)	平成30年4月3日
国道56号	⑥御殿内橋東交差点	・信号現示調整 (青時間の配分)	平成30年4月26日
(一)砥部伊予松山線	⑦高岡交差点	・交差点改良 (右折レーンの設置)	平成30年6月29日
国道11号	⑧日産新居浜菽生店前交差点 ⑨菽生交差点 ⑩昭和シェル新居浜西前交差点	・新居浜BP4車線化	平成30年12月26日

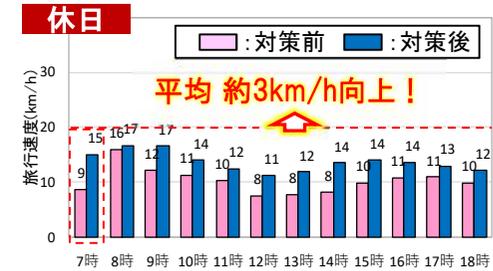
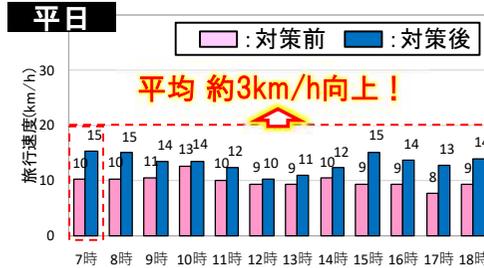
### 3. 主要渋滞箇所の見直し（案）

### ～朝生田西交差点～

- 朝生田西交差点は、国道33号の渋滞を避けた車両がはなみずき通りを経由して当交差点に集中することで、南側流入部の左折車滞留による走行阻害が課題であったため、H29.12.3に「左折レーン及び左折矢印信号」を設置した。
- 朝生田西交差点の南側流入部における旅行速度を対策の実施前後で比較した結果、平日・休日ともに「約3km/h」向上した。特に、朝のピーク時間帯である7時台においては、平日で「5km/h」、休日で「6km/h」向上している。
- 左折レーンの設置に合わせて、左折専用の矢印信号が設置されたことから、左折車の捌け台数が「939台/12h」増加したほか、渋滞長は、朝夕ともに「約4割」減少した。



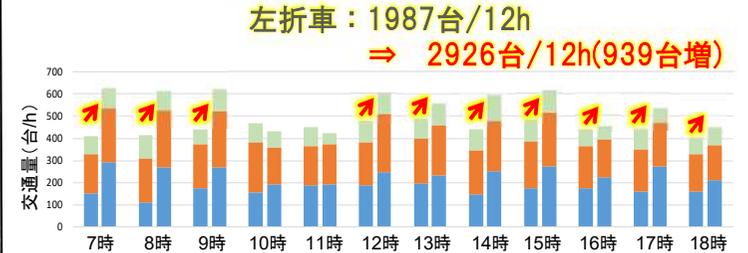
■ 南側流入部の旅行速度の変化



■ 南側流入部の渋滞長の変化(タビーク)



■ 南側流入部の交通量の変化



左側：対策前、右側：対策後  
交通量：左折(青)、直進(黄)、右折(緑)  
調査結果：左側が対策前(H29.6.20)、右側が対策後(H30.6.26)



朝生田西交差点  
交差点改良

写真①：南側流入部  
対策前

対策後

左折レーンの設置

左折レーン設置 + 左折矢印信号設置

### 3. 主要渋滞箇所の見直し（案） ～朝生田西交差点～

○渋滞対策の実施により、旅行速度の改善や渋滞長の減少など、一定の効果は得られているが、主要渋滞箇所の解除基準には該当しない。今後、松山外環状道路（空港線・インター東線）の開通により渋滞緩和が期待されるため、渋滞状況の検証を継続する。

■ 朝生田西交差点の位置図



※) 国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

- 【凡例】**
- 主要渋滞箇所
  - 主要渋滞区間
  - ← 渋滞判定方向(選定時)
  - H25.1～H31.3に整備が完了した事業

**＜主要渋滞箇所の解除基準＞**

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

○ または休日（7時～19時）において、旅行速度が6時間連続で20km/h以下かつ渋滞発生頻度が50%（360分）以上生じていない箇所。

**【凡例】**

旅行速度	20km/h以下	20km/h超	データなし
渋滞発生頻度	50%以上	50%未満	データなし

■ 主要渋滞箇所の解除基準への該当状況（北側流入部）

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年(選定時)	平日	旅行速度[km/h]	15.0	12.5	14.8	14.9	12.1	12.3	13.7	11.4	10.3	10.1	5.3	6.0
		渋滞発生頻度[%]	83%			100%			100%			100%		
	休日	旅行速度[km/h]	21.3	17.8	18.9	14.9	12.5	12.2	11.4	15.6	6.6	5.3	5.2	6.9
		渋滞発生頻度[%]	90%											
H30年(対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	13.7	10.8	8.9	9.2	8.4	9.2	9.4	8.9	8.5	6.9	5.5	6.2
		渋滞発生頻度[%]	92%			100%			100%			100%		
	休日	旅行速度[km/h]	20.6	16.3	13.7	11.8	10.7	9.7	9.1	9.2	7.8	7.7	8.3	9.7
		渋滞発生頻度[%]	96%											

■ 主要渋滞箇所の解除基準への該当状況（南側流入部）

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年(選定時)	平日	旅行速度[km/h]	20.3	12.4	18.4	19.6	18.6	16.7	15.5	16.3	15.2	16.8	11.4	12.3
		渋滞発生頻度[%]	83%			83%			92%			92%		
	休日	旅行速度[km/h]	22.1	24.1	17.3	16.8	15.2	13.9	12.9	12.3	10.8	8.2	12.2	10.2
		渋滞発生頻度[%]	83%											
H30年(対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	15.3	15.0	13.5	13.6	12.4	10.2	10.9	12.2	15.2	13.7	12.8	14.1
		渋滞発生頻度[%]	100%			100%			100%			100%		
	休日	旅行速度[km/h]	15.0	16.7	16.5	14.0	12.5	11.1	11.9	13.5	14.0	13.5	13.0	12.2
		渋滞発生頻度[%]	100%											

■ 主要渋滞箇所の解除基準への該当状況（西側流入部）

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年(選定時)	平日	旅行速度[km/h]	18.4	10.5	14.5	13.7	15.7	19.9	17.4	16.0	15.7	15.2	13.9	15.0
		渋滞発生頻度[%]	92%			75%			92%			100%		
	休日	旅行速度[km/h]	30.9	25.5	20.5	18.2	17.5	17.8	15.0	14.6	17.5	16.7	16.6	18.6
		渋滞発生頻度[%]	73%											
H30年(対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	14.0	8.9	15.5	16.8	19.1	20.9	18.2	17.5	17.9	17.7	12.7	11.6
		渋滞発生頻度[%]	92%			58%			92%			100%		
	休日	旅行速度[km/h]	27.3	22.7	22.7	20.0	20.2	20.2	15.8	16.5	15.4	13.9	13.4	16.1
		渋滞発生頻度[%]	58%											

■ 主要渋滞箇所の解除基準への該当状況（東側流入部）

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年(選定時)	平日	旅行速度[km/h]	19.6	15.1	12.6	12.6	12.6	12.6	10.5	11.9	11.5	11.8	14.0	14.3
		渋滞発生頻度[%]	75%			100%			100%			100%		
	休日	旅行速度[km/h]	20.0	16.0	13.2	13.1	11.0	10.8	11.2	11.6	13.0	12.9	13.9	15.1
		渋滞発生頻度[%]	96%											
H30年(対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	15.3	14.8	14.9	13.9	13.2	14.2	12.8	13.1	12.3	13.3	14.1	14.9
		渋滞発生頻度[%]	100%			100%			100%			100%		
	休日	旅行速度[km/h]	21.7	19.5	17.1	14.2	14.0	13.6	12.5	13.0	11.9	12.1	12.2	13.9
		渋滞発生頻度[%]	88%											

     解除基準に該当しない時間帯  
 選定時 (民プロ) H24.3～H24.9  
 対策実施後: (ETC) H30.4～H31.3

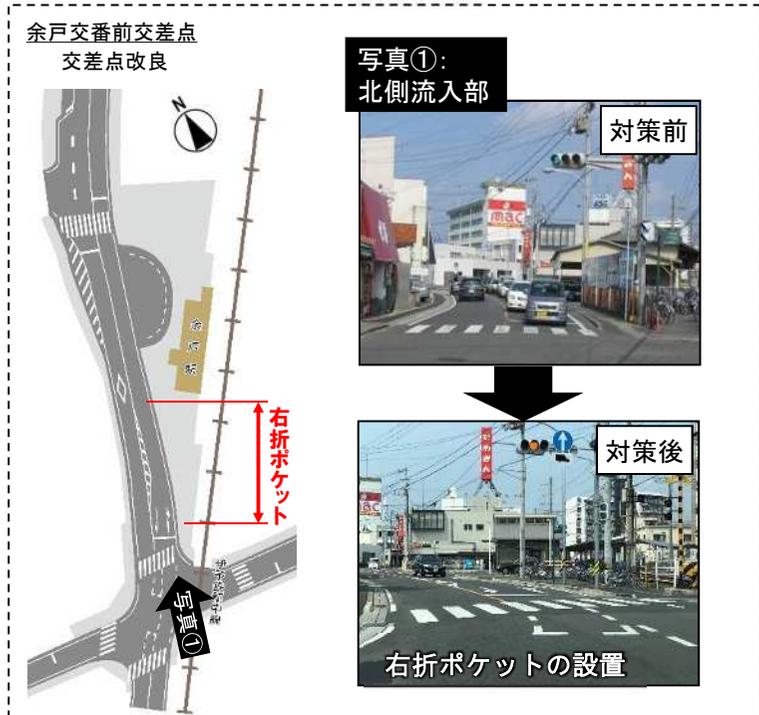
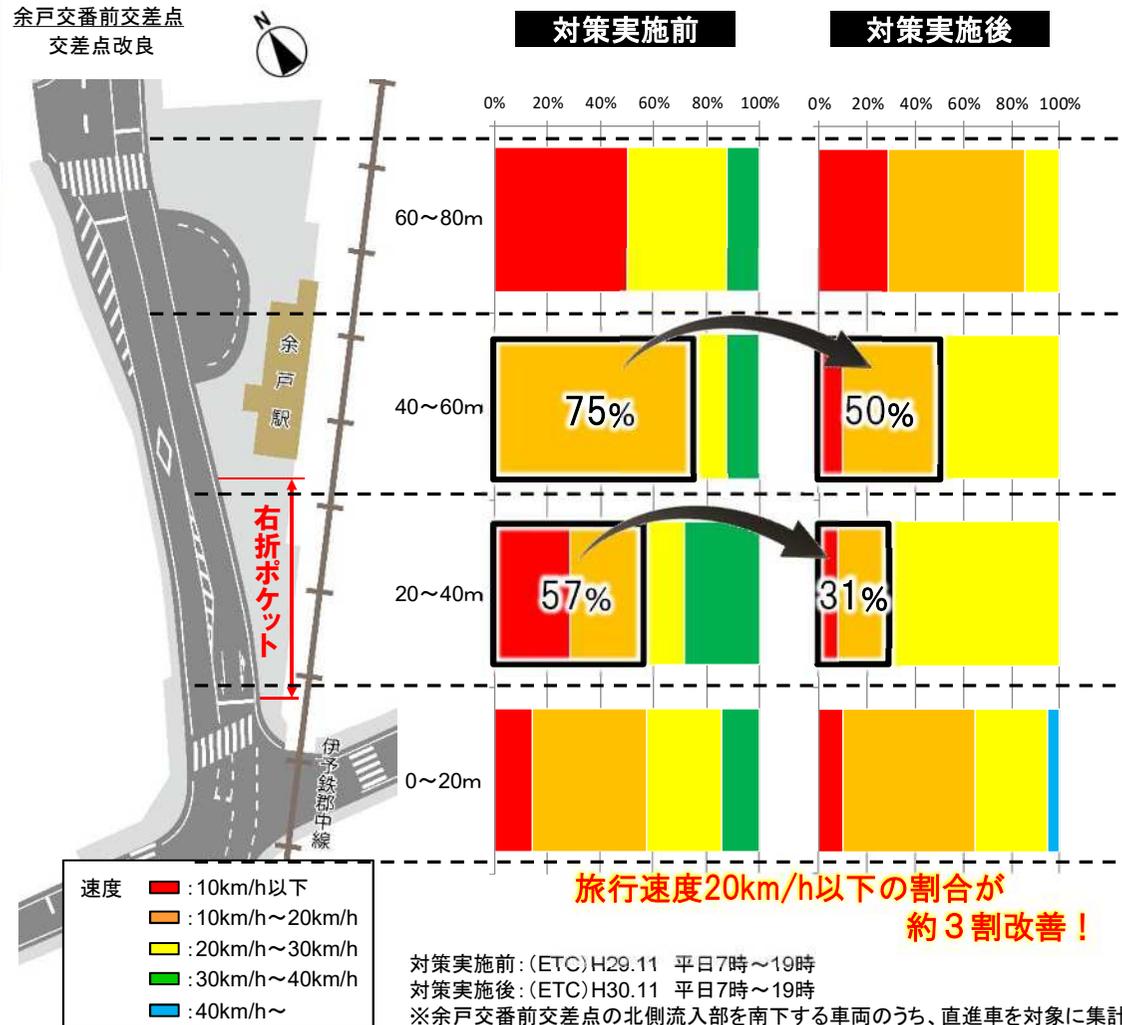
### 3. 主要渋滞箇所の見直し（案）

### ～ 余戸交番前交差点 ～

- 余戸交番前交差点は、踏切部が近接することによる交差点の容量低下に加え、右折レーンが無く、右折車滞留による走行阻害が課題であったため、H30.1.9に交差点の北側流入部に「右折ポケット」を設置した。
- 余戸交番前交差点の北側流入部における旅行速度を対策の実施前後で比較した結果、右折ポケット付近において、20km/h以下で走行する車両の占める割合が、約3割改善した。



■北側流入部交差点付近の直進車の距離別旅行速度の変化（対策前後）



### 3. 主要渋滞箇所の見直し（案） ～ 余戸交番前交差点 ～

○渋滞対策の実施により、交差点部を先頭にした右折車滞留による走行阻害の影響は改善し、一定の効果は得られているが、主要渋滞箇所の解除基準には該当しない。今後、松山外環状道路（空港線・インター東線）の開通により渋滞緩和が期待されるため、渋滞状況の検証を継続する。

#### ■ 余戸交番前交差点の位置図



※) 国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

#### ＜主要渋滞箇所の解除基準＞

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

○または休日（7時～19時）において、旅行速度が6時間連続で20km/h以下かつ渋滞発生頻度が50%（360分）以上生じていない箇所。

凡例	旅行速度	20km/h以下	20km/h超	データなし
	渋滞発生頻度	50%以上	50%未満	データなし

- 【凡例】
- 主要渋滞箇所
  - 主要渋滞区間
  - ← 渋滞判定方向（選定時）
  - H25.1～H31.3に整備が完了した事業

#### ■ 主要渋滞箇所の解除基準への該当状況（北側流入部）

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	19.3	22.1	25.7	19.2	23.5	25.8	24.8	24.1	21.5	20.4	18.3	16.7
	渋滞発生頻度[%]		33%		17%		17%		83%					
H30年 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	20.0	21.7	24.9	24.5	22.8	26.3	26.0	23.9	21.9	18.8	15.9	18.2
	渋滞発生頻度[%]		25%		0%		0%		92%					
	休日	旅行速度[km/h]	34.1	37.0	33.6	26.4	21.9	26.9	27.6	25.5	23.9	21.8	19.1	24.9
	渋滞発生頻度[%]		6%											
			13%											

#### ■ 主要渋滞箇所の解除基準への該当状況（南側流入部）

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	16.8	14.4	21.3	20.4	21.3	28.2	25.1	25.4	20.5	17.7	12.5	14.6
	渋滞発生頻度[%]		58%		33%		8%		100%					
H30年 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	15.7	15.8	20.1	22.5	24.9	25.0	23.5	23.2	21.1	18.7	12.6	13.6
	渋滞発生頻度[%]		58%		0%		0%		92%					
	休日	旅行速度[km/h]	32.2	24.2	23.0	21.8	22.2	24.0	24.1	26.0	21.2	16.8	14.0	20.0
	渋滞発生頻度[%]		29%											
			33%											

#### ■ 主要渋滞箇所の解除基準への該当状況（西側流入部）

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	15.3	11.9	14.2	15.9	18.0	18.3	16.3	17.7	14.5	14.8	9.7	11.6
	渋滞発生頻度[%]		75%		67%		100%		92%					
H30年 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	20.5	16.7	19.7	18.7	16.5	16.7	17.8	19.7	15.9	14.7	15.0	16.2
	渋滞発生頻度[%]		77%											
	休日	旅行速度[km/h]	12.2	14.2	14.4	15.4	16.8	15.9	14.2	14.6	16.5	15.1	9.6	11.8
	渋滞発生頻度[%]		100%		100%		100%		100%		100%			
			90%											

#### ■ 主要渋滞箇所の解除基準への該当状況（東側流入部）

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	5.8	7.7	9.4	6.5	6.8	9.4	8.3	7.9	5.5	5.6	5.5	6.5
	渋滞発生頻度[%]		92%		100%		100%		100%		100%			
H30年 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	16.2	9.8	14.9	7.1	8.9	9.4	8.4	11.0	9.1	7.0	6.8	7.9
	渋滞発生頻度[%]		92%											
	休日	旅行速度[km/h]	9.1	9.1	10.2	9.7	8.7	10.8	11.5	10.7	8.8	8.5	6.8	7.1
	渋滞発生頻度[%]		100%		100%		100%		100%		100%			
			96%											

解除基準に該当しない時間帯

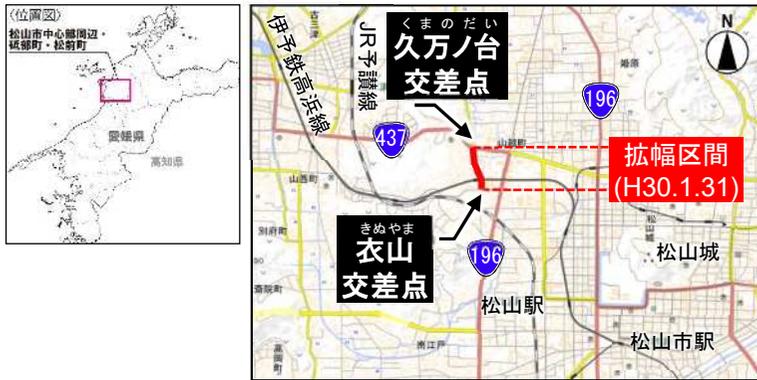
選定時：(民プロ)H24.3～H24.9  
対策実施後：(ETC)H30.4～H31.3

### 3. 主要渋滞箇所の見直し（案） ～（一）和気衣山線～

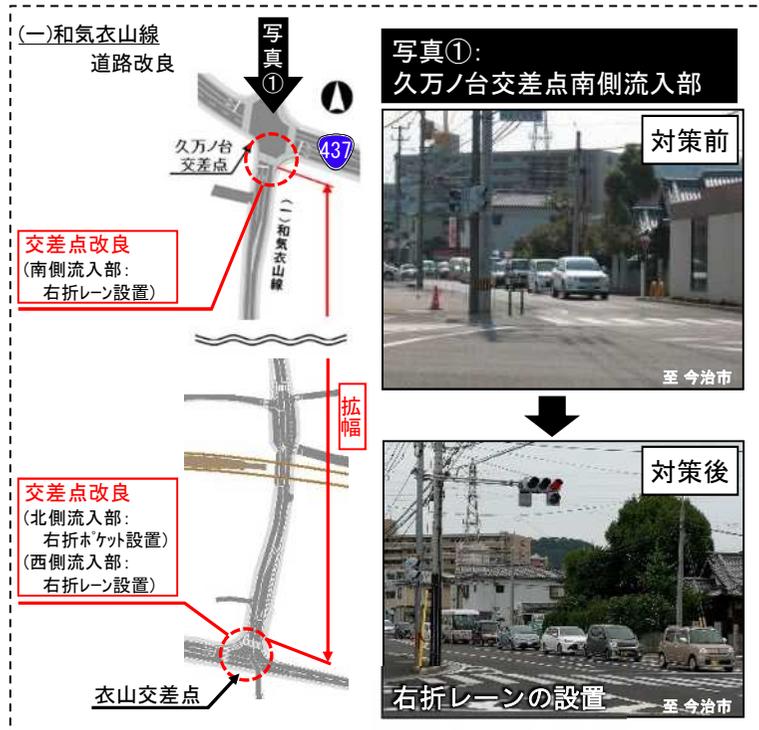
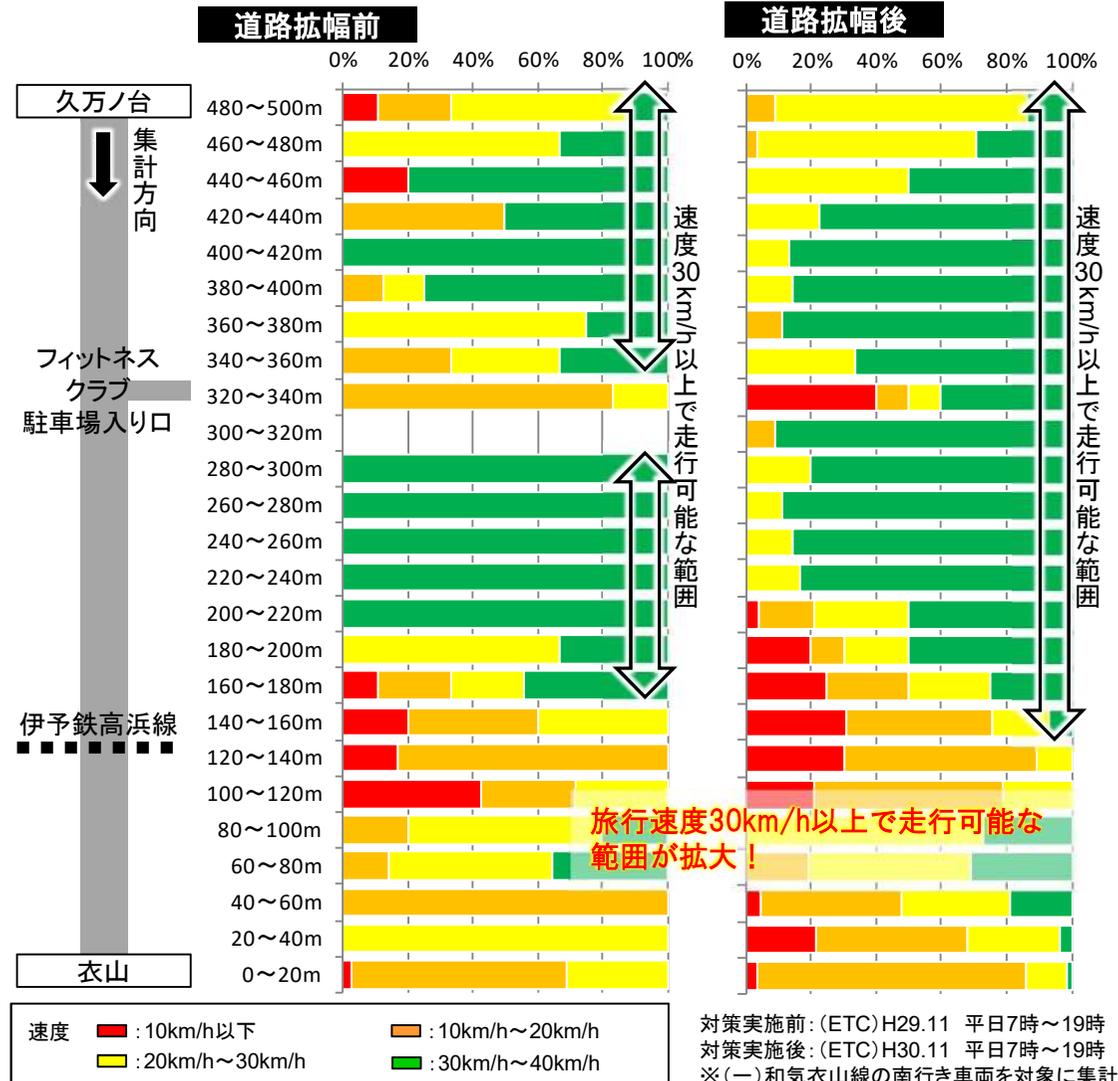
○（一）和気衣山線は、幅員が狭小で交差点部に右折レーンが無いことが課題であったため、道路拡幅及び交差点改良をH30.1.31に実施した。

（一）和気衣山線の道路拡幅、<sup>くまのだい</sup>久万ノ台交差点の南側流入部：右折レーン設置、<sup>きぬやま</sup>衣山交差点北側流入部：右折ポケット設置、西側流入部：右折レーン設置

○南行きの旅行速度を拡幅整備の前後期間で比較した結果、整備により30km/h以上で走行可能な範囲が拡大した。



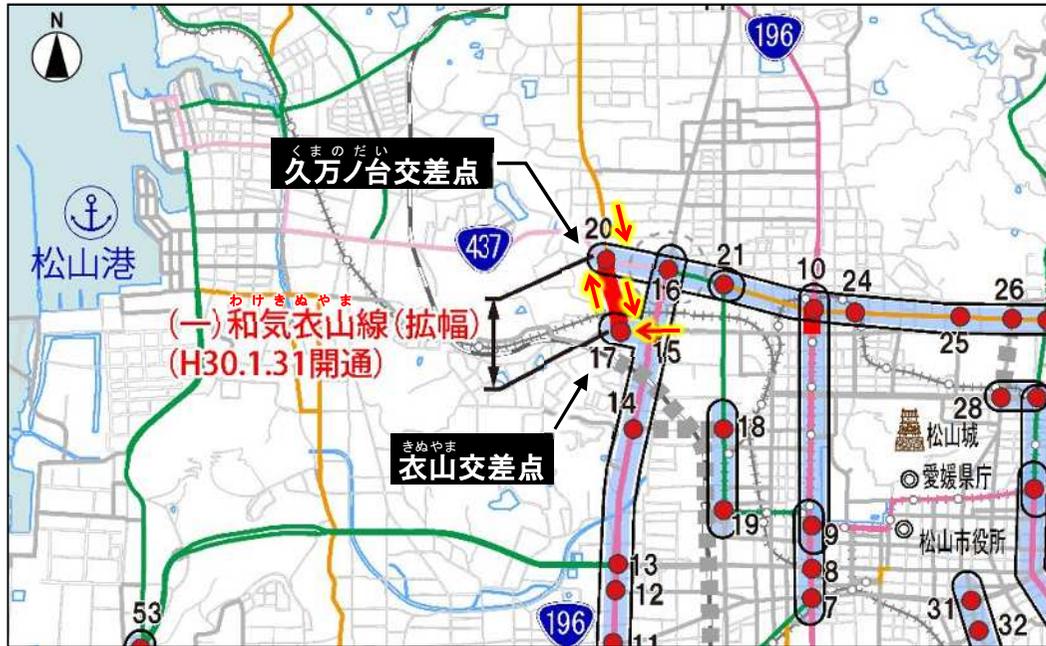
■（一）和気衣山線（南行き）の距離別旅行速度の変化（対策前後）



### 3. 主要渋滞箇所の見直し（案） ～（一）和気衣山線～

○渋滞対策の実施により、県道の旅行速度の改善が見られる区間もあり、一定の効果は得られているが、両交差点ともに主要渋滞箇所の解除基準に該当しないため、今後も渋滞状況の検証を継続する。

■久万ノ台交差点・衣山交差点の位置図



※) 国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

- 【凡例】
- 主要渋滞箇所
  - 主要渋滞区間
  - ← 渋滞判定方向 (選定時)
  - H25.1～H31.3に整備が完了した事業

＜主要渋滞箇所の解除基準＞

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

凡例	旅行速度	20km/h以下	20km/h超	データなし
	渋滞発生頻度	50%以上	50%未満	データなし

■20.久万ノ台交差点の解除基準への該当状況（北側流入部）

時期	平別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	13.2	11.9	13.4	13.9	14.4	17.0	18.7	15.7	18.4	16.2	11.9	16.9
		渋滞発生頻度[%]	100%			92%			75%				100%	
	休日	旅行速度[km/h]	19.6	19.4	18.5	16.3	16.7	13.3	15.2	15.2	17.0	17.9	16.8	17.9
		渋滞発生頻度[%]						83%						
H30年 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	10.9	8.9	10.4	10.8	9.6	11.6	12.7	13.1	11.4	11.0	8.6	9.0
		渋滞発生頻度[%]	100%			100%			100%			100%		
	休日	旅行速度[km/h]	19.8	16.4	11.5	11.3	9.6	9.4	9.7	10.5	11.3	10.8	10.4	12.7
		渋滞発生頻度[%]							94%					

■20.久万ノ台交差点の解除基準への該当状況（南側流入部）

時期	平別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	15.1	14.4	12.5	16.8	13.7	15.0	14.4	12.0	13.6	14.1	11.6	10.0
		渋滞発生頻度[%]	67%			83%			100%				100%	
	休日	旅行速度[km/h]	27.0	14.8	17.3	13.3	13.1	14.2	14.3	14.5	14.6	13.0	12.7	10.3
		渋滞発生頻度[%]						88%						
H30年 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	17.9	14.6	17.8	19.7	16.5	17.8	14.7	17.4	15.8	12.0	10.6	11.2
		渋滞発生頻度[%]	92%			83%			92%			100%		
	休日	旅行速度[km/h]	19.8	17.8	17.2	17.1	18.2	14.6	15.8	16.0	14.6	10.6	9.3	13.2
		渋滞発生頻度[%]							85%					

■17.衣山交差点の解除基準への該当状況（北側流入部）

時期	平別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	18.1	16.1	19.3	20.7	18.8	17.1	18.2	17.9	17.3	17.6	13.9	15.4
		渋滞発生頻度[%]	75%			67%			67%			83%		
	休日	旅行速度[km/h]	22.8	22.1	20.3	20.9	18.1	20.2	18.4	17.9	17.2	18.2	15.6	18.6
		渋滞発生頻度[%]						54%						
H30年 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	15.2	15.6	16.4	17.2	15.4	16.9	15.3	17.0	16.3	17.1	13.5	14.7
		渋滞発生頻度[%]	67%			100%			100%			100%		
	休日	旅行速度[km/h]	21.6	22.1	16.4	15.3	17.8	16.1	15.9	13.7	17.0	16.4	15.5	19.2
		渋滞発生頻度[%]							81%					

■17.衣山交差点の解除基準への該当状況（東側流入部）

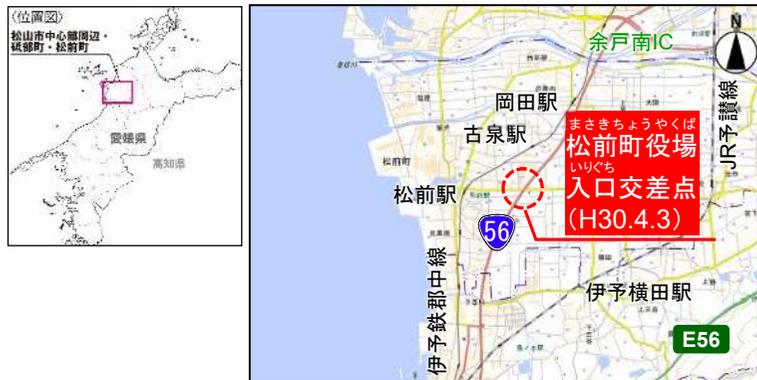
時期	平別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	16.7	19.4	18.2	20.2	20.0	21.0	18.3	18.1	16.3	17.8	16.9	16.2
		渋滞発生頻度[%]	67%			50%			100%			100%		
	休日	旅行速度[km/h]	24.3	22.7	21.3	19.5	20.7	15.8	19.8	19.7	17.6	17.4	17.4	20.7
		渋滞発生頻度[%]						50%						
H30年 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	14.3	14.2	10.9	9.8	10.3	8.9	9.0	8.6	9.3	10.4	10.5	7.4
		渋滞発生頻度[%]	100%			100%			100%			100%		
	休日	旅行速度[km/h]	11.2	14.8	12.9	11.3	9.8	9.7	9.5	10.5	8.5	8.8	8.5	9.2
		渋滞発生頻度[%]							100%					

解除基準に該当しない時間帯  
 選定時：(民プロ)H24.3～H24.9  
 対策実施後：(ETC)H30.4～H31.3

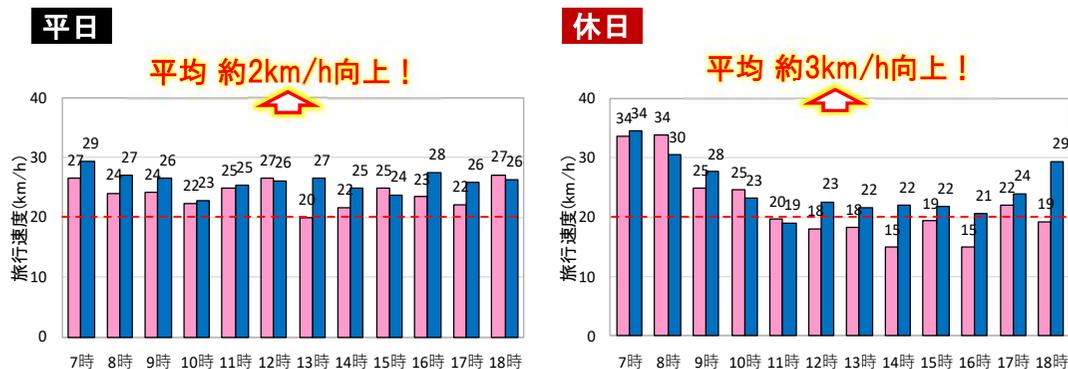
### 3. 主要渋滞箇所の見直し（案）

まさきちょうやくばいりぐち  
～松前町役場入口交差点～

- 松前町役場入口交差点は、東側流入部に右折レーンが無く、右折車滞留による走行阻害が課題であったため、H30.4.3に「右折レーン」を設置した。
- 松前町役場入口交差点の東側流入部における旅行速度を対策の実施前後で比較した結果、平日・休日ともに「平均約2～3km/h」向上した。

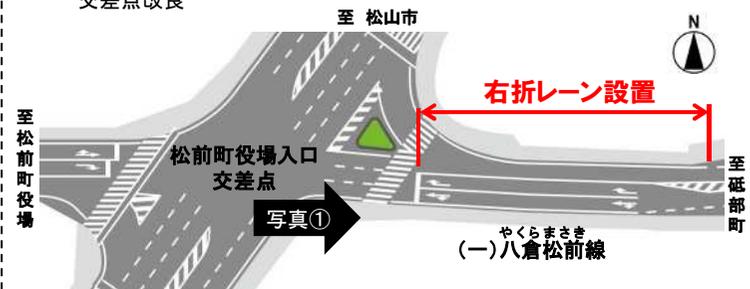


■ 交差点東側流入部の旅行速度の変化（対策前後）



対策実施前: (ETC) H29.4～H30.3  
対策実施後: (ETC) H30.5～H31.3

松前町役場入口交差点  
交差点改良



写真①: 東側流入部



### 3. 主要渋滞箇所の見直し（案）

まさきちょうやくばいりぐち  
～松前町役場入口交差点～

○渋滞対策の実施により、東側流入部の旅行速度が向上するなど、一定の効果は得られているが、他の流入方向において主要渋滞箇所の解除基準に該当しないため、今後も渋滞状況の検証を継続する。

#### ■ 松前町役場入口交差点の位置図



※)国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

#### <主要渋滞箇所の解除基準>

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

凡例	旅行速度	20km/h以下	20km/h超	データなし
	渋滞発生頻度	50%以上	50%未満	データなし

- 【凡例】
- 主要渋滞箇所
  - 主要渋滞区間
  - ← 渋滞判定方向（選定時）
  - H25.1～H31.3に整備が完了した事業

#### ■ 主要渋滞箇所の解除基準への該当状況（北側流入部）

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	28.6	29.6	26.6	27.7	25.2	26.5	25.4	27.5	27.7	26.4	25.0	28.3
		渋滞発生頻度[%]	0%											
	休日	旅行速度[km/h]	28.9	28.3	25.8	26.9	26.3	24.2	27.1	27.4	25.7	25.0	23.0	26.7
		渋滞発生頻度[%]	0%											
H30年 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	25.5	28.2	26.7	26.8	26.4	26.5	26.3	26.0	24.8	25.0	24.2	24.9
		渋滞発生頻度[%]	0%											
	休日	旅行速度[km/h]	30.8	30.1	27.7	26.1	25.4	24.1	23.9	23.9	22.3	23.0	22.6	24.2
		渋滞発生頻度[%]	0%											

#### ■ 主要渋滞箇所の解除基準への該当状況（南側流入部）

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	23.0	23.8	21.8	19.7	20.6	24.3	22.2	21.9	22.1	21.0	19.6	20.1
		渋滞発生頻度[%]	8%											
	休日	旅行速度[km/h]	24.1	24.6	20.6	18.2	18.4	17.9	17.1	17.7	18.0	18.6	18.5	19.2
		渋滞発生頻度[%]	71%											
H30年 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	21.9	23.7	22.6	22.2	22.5	22.1	22.2	22.4	23.7	23.0	20.0	22.0
		渋滞発生頻度[%]	0%											
	休日	旅行速度[km/h]	26.8	26.5	21.1	19.6	18.1	17.9	19.3	19.2	19.2	19.2	17.6	20.8
		渋滞発生頻度[%]	65%											

#### ■ 主要渋滞箇所の解除基準への該当状況（西側流入部）

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	20.5	22.8	22.2	21.5	21.3	19.7	22.4	18.5	20.4	18.6	23.0	
		渋滞発生頻度[%]	8%											
	休日	旅行速度[km/h]	21.5	19.7	20.7	18.8	21.8	16.8	20.1	19.9	21.0	19.0	15.6	14.8
		渋滞発生頻度[%]	50%											
H30年 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	22.7	21.4	20.3	18.4	19.9	19.5	18.6	18.7	18.6	19.9	18.0	16.6
		渋滞発生頻度[%]	33%											
	休日	旅行速度[km/h]	23.0	20.8	16.7	18.8	16.0	10.7	17.6	18.1	15.4	14.4	15.1	14.2
		渋滞発生頻度[%]	83%											

#### ■ 主要渋滞箇所の解除基準への該当状況（東側流入部）

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	28.1	30.4	30.0	17.1	22.6	26.3	22.5	25.4	20.4	26.2	20.4	24.8
		渋滞発生頻度[%]	8%											
	休日	旅行速度[km/h]	26.9	32.8	23.6	20.6	19.2	17.7	13.8	10.7	11.4	19.9	18.9	24.3
		渋滞発生頻度[%]	44%											
H30年 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	29.3	27.0	26.5	22.7	25.4	26.1	26.6	24.8	23.8	27.6	25.9	26.3
		渋滞発生頻度[%]	0%											
	休日	旅行速度[km/h]	34.5	30.4	27.6	23.2	19.1	22.6	21.6	22.0	21.8	20.6	23.9	29.4
		渋滞発生頻度[%]	8%											

解除基準に該当しない時間帯

選定時 : (民プロ)H24.3～H24.9  
対策実施後: (ETC)H30.5～H31.3

### 3. 主要渋滞箇所の見直し（案） ～御殿内橋東交差点～

- 御殿内橋東交差点は、南北方向の国道からの交通が多いなか、従道路側の混雑が課題であったため、交差点の信号現示の調整（南北方向の青時間4秒を東西方向に分配）を実施した。
- 渋滞対策の実施により、旅行速度の改善は若干見られるものの、主要渋滞箇所の解除基準に該当しないため、今後も渋滞状況の検証を継続する。



■御殿内橋東交差点の位置図



#### ■信号現示の変更内容

現示	1φ	↑ ↓			2φ	← →		
サイクル長	110秒							
車両現示 (変更前)	青	黄	赤	青	黄	赤		
	58	3	2	42	3	2		

変更前: H22.9.30

車両現示 (変更後)	54 (-4)	3	2	46 (+4)	3	2		
------------	---------	---	---	---------	---	---	--	--

変更後: H30.4.26

#### ■主要渋滞箇所の解除基準への該当状況（東側流入部）

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	30.1	17.0	8.2	6.7	8.2	7.6	9.6	7.8	9.2	12.4	11.3	13.9
		渋滞発生頻度[%]		42%			92%			92%			58%	
	休日	旅行速度[km/h]	8.7	15.4	10.5	9.0	11.9	10.5	5.1	7.5	7.7	12.5	10.7	10.4
		渋滞発生頻度[%]							58%					
H30年 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	21.9	9.3	14.2	8.7	7.5	14.0	5.1	5.1	5.2	7.6	5.4	6.5
		渋滞発生頻度[%]		17%			75%			92%			75%	
	休日	旅行速度[km/h]	11.5	5.1	9.8	10.9	3.4	12.8	15.5	5.0	4.2	7.6	4.9	11.7
		渋滞発生頻度[%]								73%				

解除基準に該当しない時間帯  
 選定時 : (民プロ)H24.3~H24.9  
 対策実施後: (ETC)H30.5~H31.3

※) 東側流入部以外は、選定時・最新データともに非渋滞判定

#### ＜主要渋滞箇所の解除基準＞

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

凡例	旅行速度	20km/h以下	20km/h超	データなし
	渋滞発生頻度	50%以上	50%未満	データなし

※)国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

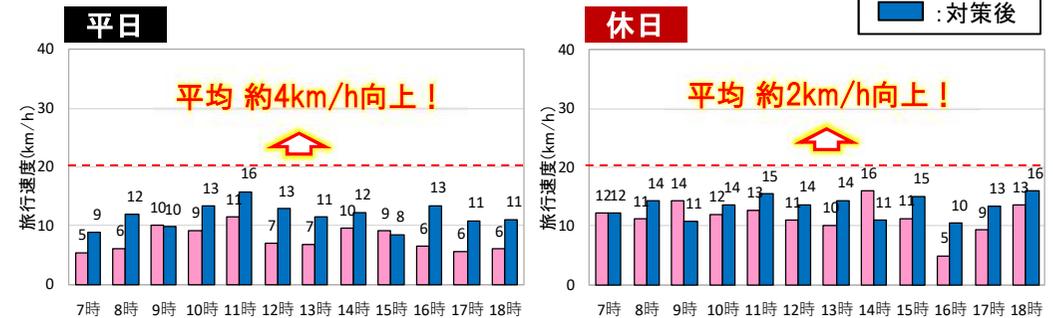
### 3. 主要渋滞箇所の見直し（案）

### ～高岡交差点～

- 高岡交差点は、南北方向からの右折交通が多いなか、右折レーンが無く、右折車滞留による走行阻害が課題であったため、H30.6.29に交差点の北側流入部に「右折レーン」を設置した。
- 高岡交差点の北側流入部における旅行速度を対策の実施前後で比較した結果、平日休日ともに「平均2～4km/h」向上した。
- 右折レーンの設置により右折車滞留による走行阻害がなくなり、30km/h以上で走行可能な範囲が拡大した。



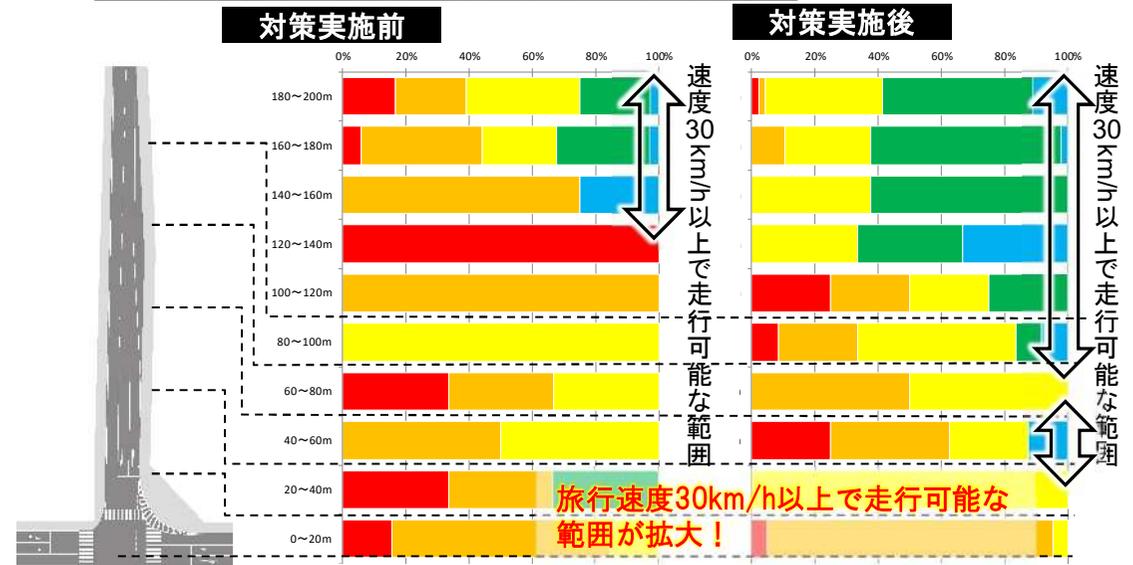
■ 交差点 北側流入部の旅行速度の変化（対策前後）



対策実施前: (ETC)H29.4～H30.3  
 対策実施後: (ETC)H30.7～H31.3

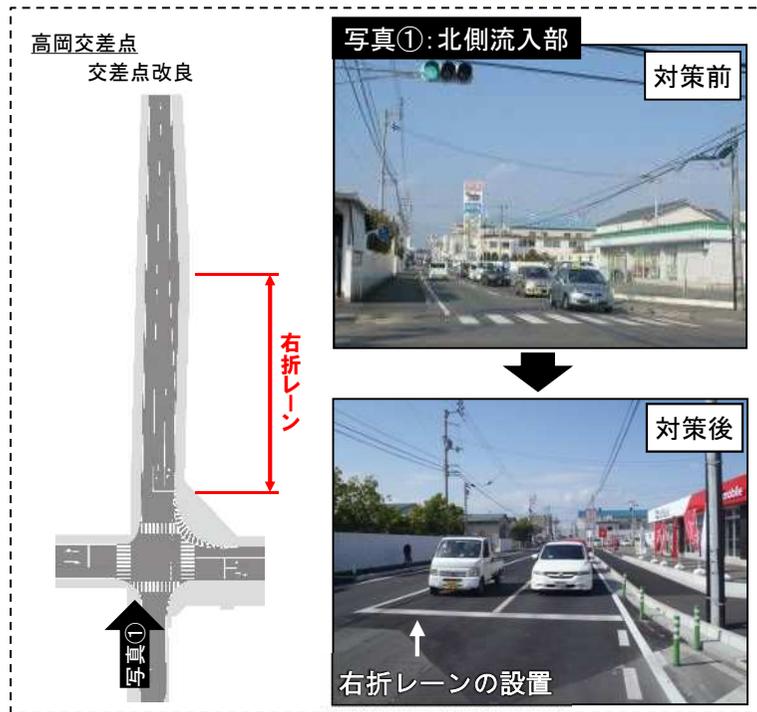
■ 北側流入部交差点付近の

直進車と左折車の距離別旅行速度の変化（対策前後）



速度  
 ■ : 10km/h以下  
 ■ : 10km/h～20km/h  
 ■ : 20km/h～30km/h  
 ■ : 30km/h～40km/h  
 ■ : 40km/h～

対策実施前: (ETC)H30.3 平日7時～19時  
 対策実施後: (ETC)H31.3 平日7時～19時  
 ※高岡交差点の北側流入部を南下する車両のうち、直進車と左折車を対象に集計



### 3. 主要渋滞箇所の見直し（案） ～高岡交差点～

○渋滞対策の実施により、交差点部を先頭にした右折車滞留による走行阻害の影響は改善し、一定の効果は得られているが、主要渋滞箇所の解除基準に該当しないため、今後も渋滞状況の検証を継続する。

#### ■高岡交差点の位置図



※) 国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

#### <主要渋滞箇所の解除基準>

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

凡例	旅行速度	20km/h以下	20km/h超	データなし
	渋滞発生頻度	50%以上	50%未満	データなし

- 【凡例】
- 主要渋滞箇所
  - 主要渋滞区間
  - ← 渋滞判定方向(選定時)
  - H25.1~H31.3に整備が完了した事業

#### ■主要渋滞箇所の解除基準への該当状況(北側流入部)

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年(選定時)	平日	旅行速度[km/h]	10.1	10.5	13.6	11.5	11.4	10.5	12.3	13.9	11.2	12.5	8.5	8.2
		渋滞発生頻度[%]	92%			100%			100%			100%		
	休日	旅行速度[km/h]	15.3	15.6	13.1	11.8	11.7	10.3	14.3	14.1	11.3	12.2	8.7	12.0
		渋滞発生頻度[%]						92%						
H30年(対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	8.9	12.0	9.7	13.3	15.7	12.8	11.4	12.3	8.5	13.4	10.8	11.1
		渋滞発生頻度[%]	100%			100%			100%			100%		
	休日	旅行速度[km/h]	12.2	14.2	10.8	13.5	15.4	13.7	14.3	11.0	15.0	10.5	13.4	16.0
		渋滞発生頻度[%]						98%						

#### ■主要渋滞箇所の解除基準への該当状況(南側流入部)

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年(選定時)	平日	旅行速度[km/h]	20.8	16.4	17.4	16.0	17.5	19.3	16.5	14.8	13.1	16.7	12.9	13.5
		渋滞発生頻度[%]	83%			67%			100%			92%		
	休日	旅行速度[km/h]	23.9	22.7	23.7	21.5	22.5	20.4	15.6	14.5	17.4	15.2	12.2	13.8
		渋滞発生頻度[%]						40%						
H30年(対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	22.1	11.5	13.8	15.2	15.4	17.1	15.4	14.3	13.7	13.1	14.8	14.7
		渋滞発生頻度[%]	83%			100%			100%			100%		
	休日	旅行速度[km/h]	19.3	22.4	14.5	15.3	16.2	15.6	15.2	15.9	15.7	14.4	13.9	15.8
		渋滞発生頻度[%]						83%						

#### ■主要渋滞箇所の解除基準への該当状況(西側流入部)

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年(選定時)	平日	旅行速度[km/h]	32.3	28.9	29.3	29.6	28.5	33.6	30.1	29.2	28.4	28.8	24.3	29.0
		渋滞発生頻度[%]	0%				0%			0%			0%	
	休日	旅行速度[km/h]	40.9	35.3	32.4	32.4	31.3	31.1	32.6	33.8	32.7	32.3	31.1	34.8
		渋滞発生頻度[%]						0%						
H30年(対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	30.0	25.3	25.9	26.8	26.4	29.8	24.8	26.3	27.1	26.8	22.8	22.2
		渋滞発生頻度[%]	0%				0%			0%			8%	
	休日	旅行速度[km/h]	31.6	28.2	30.0	25.7	28.3	27.0	30.0	28.5	28.3	29.4	27.7	26.7
		渋滞発生頻度[%]						0%						

#### ■主要渋滞箇所の解除基準への該当状況(東側流入部)

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年(選定時)	平日	旅行速度[km/h]	19.9	21.9	22.8	22.2	23.5	25.0	22.8	21.1	20.0	20.6	19.4	22.5
		渋滞発生頻度[%]	25%				0%			25%			25%	
	休日	旅行速度[km/h]	31.4	28.4	28.5	28.6	27.8	25.1	25.2	27.2	27.2	25.7	24.0	25.0
		渋滞発生頻度[%]						0%						
H30年(対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	18.5	18.6	21.4	20.8	21.2	21.3	22.0	20.6	20.5	19.3	18.7	20.2
		渋滞発生頻度[%]	50%				0%			17%			83%	
	休日	旅行速度[km/h]	24.5	27.5	26.6	26.0	23.5	21.9	22.4	23.1	23.1	23.0	21.2	23.3
		渋滞発生頻度[%]						4%						

解除基準に該当しない時間帯

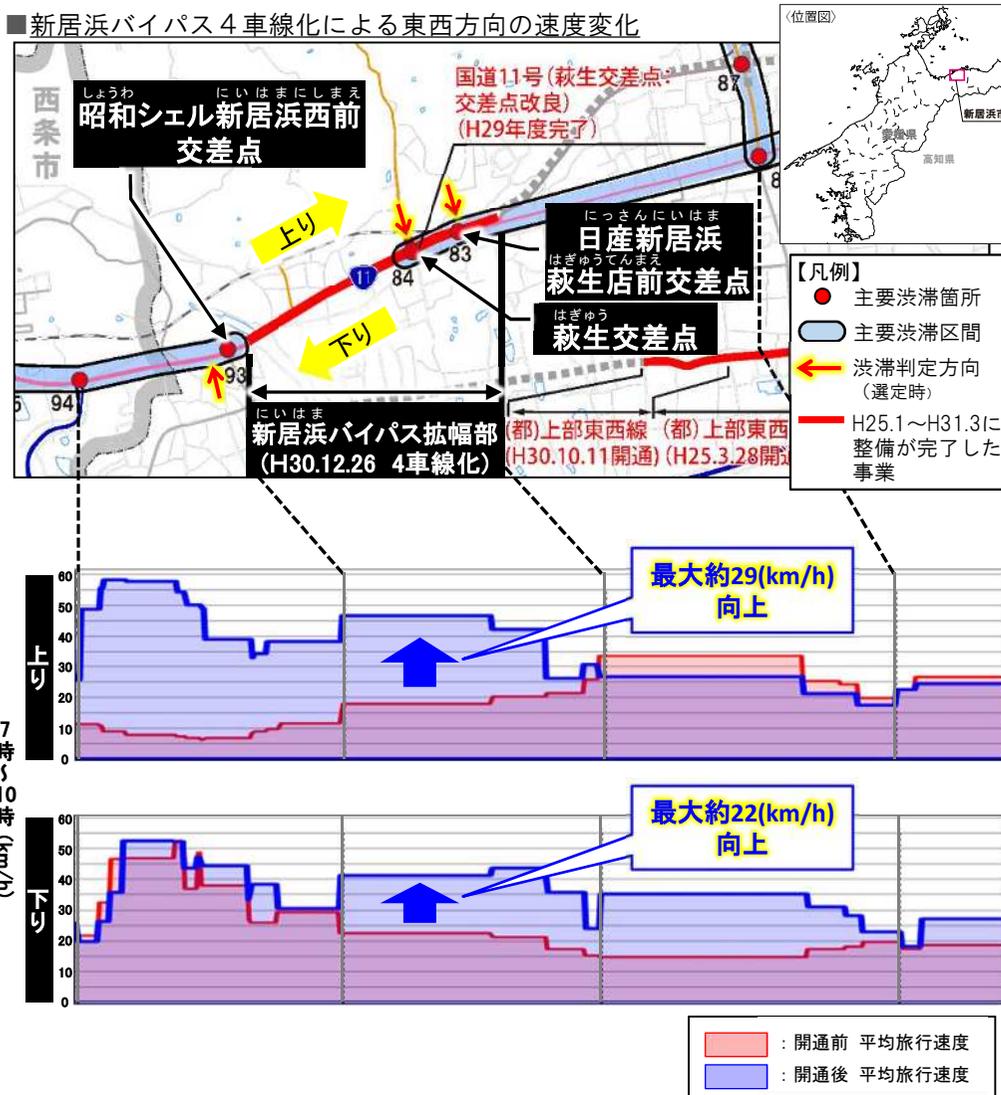
選定時 (民プロ)H24.3~H24.9  
対策実施後: (ETC)H30.7~H31.3

### 3. 主要渋滞箇所の見直し（案）

### ～新居浜バイパス～

- H30.12.26に新居浜バイパスの4車線化により、国道11号（東西方向）の旅行速度は大きく改善した。
- 主要渋滞箇所の解除基準に該当しない従道路側は、旅行速度の改善は見られないが、今後、現地調査を行い、渋滞の有無を確認する。

#### ■新居浜バイパス4車線化による東西方向の速度変化



#### ■93.昭和シェル新居浜西前交差点の解除基準への該当状況（南側流入部）

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	19.5	10.6	9.9	8.0	9.5	9.6	9.6	7.2	8.0	7.0	8.8	7.2
	渋滞発生頻度[%]	67%			92%			100%						92%
H30年 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	11.9	14.8	8.7	11.8	11.3	8.9	7.8	8.2	10.4	8.5	8.4	9.7
	渋滞発生頻度[%]	67%			92%			92%				100%		
H24年 (選定時)	休日	旅行速度[km/h]	8.3	13.4	7.3	10.4	10.4	10.8	9.4	8.3	8.2	6.6	7.5	13.8
	渋滞発生頻度[%]	81%												
H30年 (対策実施後)	休日	旅行速度[km/h]	21.4	13.9	12.1	12.3	10.2	12.1	9.4	11.5	9.7	9.4	11.5	10.2
	渋滞発生頻度[%]	88%												

#### ■84.萩生交差点の解除基準への該当状況（北側流入部）

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	14.0	30.4		11.8	24.8	12.1	11.2	11.6	11.9	9.1	4.5	7.4
	渋滞発生頻度[%]	8%			25%			83%						83%
H30年 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	15.1	11.7	8.9	9.3	13.2	10.3	14.2	11.2	7.4	9.4	10.5	8.4
	渋滞発生頻度[%]	71%												
H24年 (選定時)	休日	旅行速度[km/h]	13.3	10.2	9.3	10.9	12.9	13.3	14.0	12.0	11.8	11.2	9.2	12.2
	渋滞発生頻度[%]	92%			92%			100%				100%		
H30年 (対策実施後)	休日	旅行速度[km/h]	12.5	19.2	14.3	13.2	22.2	14.4	15.5	13.5	12.5	10.3	11.8	9.6
	渋滞発生頻度[%]	75%												

※) 上記の従道路側の流入部以外は、選定時・最新データともに非渋滞判定

解除基準に該当しない時間帯

選定時：(民プロ)H24.3～H24.9  
対策実施後：(ETC)H31.1～H31.3

#### <主要渋滞箇所の解除基準>

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

凡例	旅行速度	20km/h以下	20km/h超	データなし
	渋滞発生頻度	50%以上	50%未満	データなし

## 4. 具体的な対策の実施状況および今後の実施予定

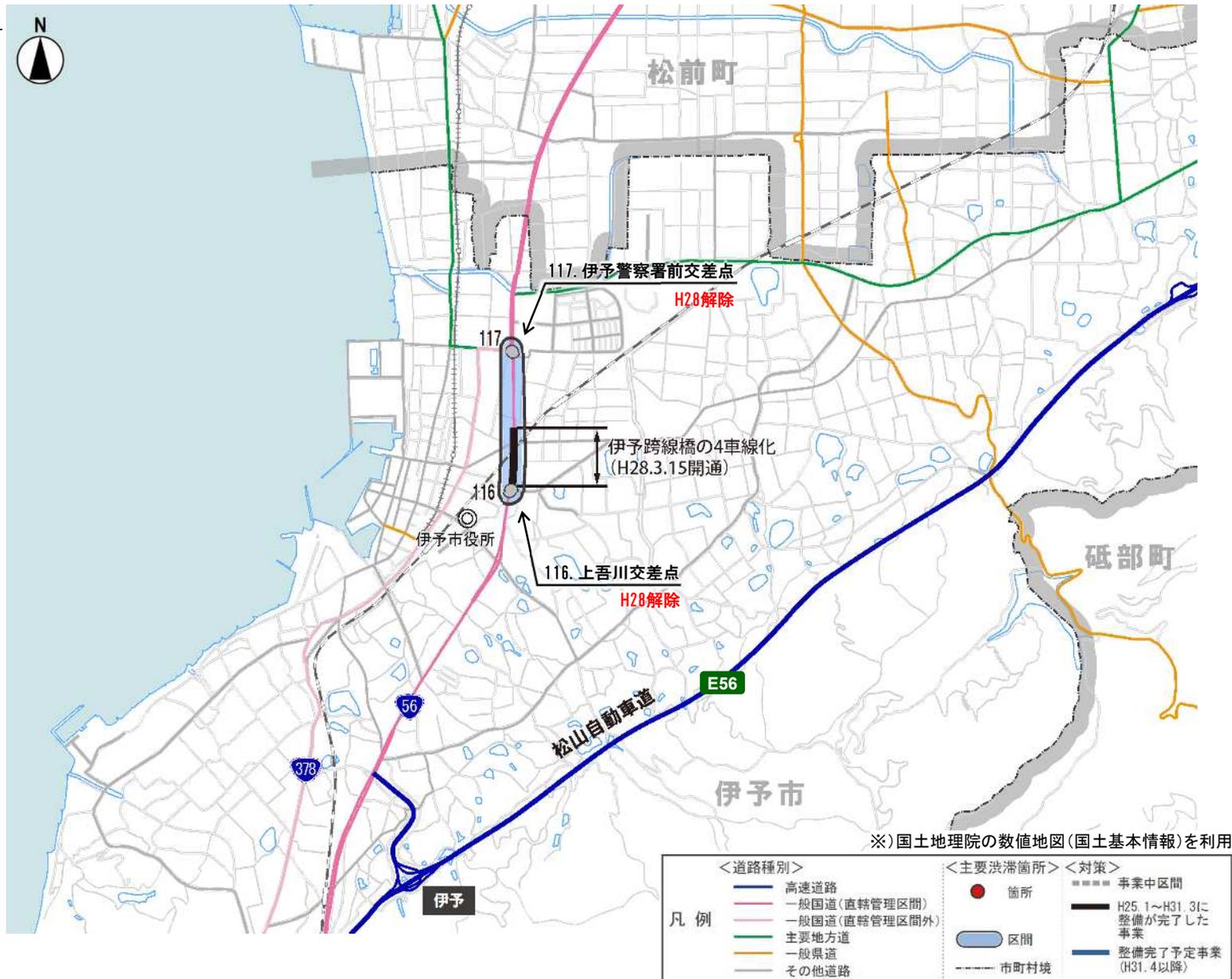


## 4. 具体的な対策の実施状況および今後の実施予定 ~伊予市~

○主要渋滞箇所の特定（H25.1）以降、伊予市では、国道56号の伊予跨線橋の4車線化（H28.3.15開通）が整備された。これにより、2箇所の主要渋滞箇所が平成28年度に解除された。

### ■具体的な対策位置図

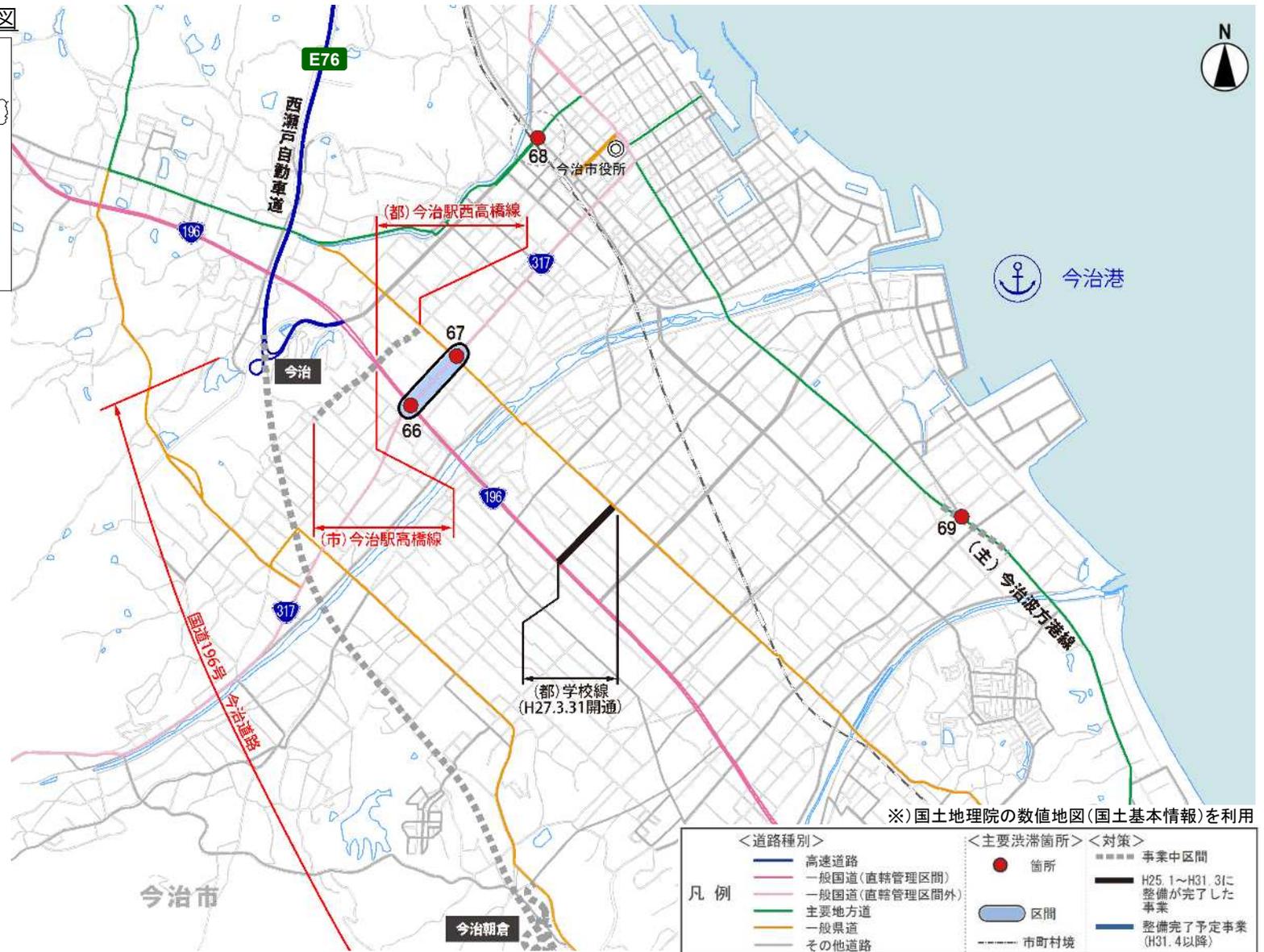
<位置図>



## 4. 具体的な対策の実施状況および今後の実施予定 ~今治市~

- 主要渋滞箇所の特定（H25.1）以降、今治市では、(都)学校線（H27.3.31開通）が整備された。
- また、市内中心部における交通集中が見られるため、今治道路等の整備を推進することで、主要渋滞箇所からの除外を目指していく。

### ■具体的な対策位置図



## 4. 具体的な対策の実施状況および今後の実施予定 ～西条市～

- 主要渋滞箇所の特定（H25.1）以降、西条市では、(市)船屋王至森寺線（H27.2.6開通）、国道11号 西条IC交差点（右折車線のカラー化：H28.8.4完了）、(主)壬生川新居浜野田線（信号現示の調整：H29.1.29完了）が整備された。
- (市)船屋王至森寺線の開通により、2箇所の主要渋滞箇所が平成27年度に解除された。
- 平成31年度は、(市)古川玉津橋線が整備完了したほか、令和元年度は、飯岡交差点及び西条市古川甲61前交差点で信号現示の調整が予定されており、主要渋滞箇所の交通渋滞の緩和が期待される。
- また、国道11号・(主)壬生川新居浜野田線（東西方向）における交通集中が見られるため、(都)喜多川朔日市線等の整備を推進することで、主要渋滞箇所からの除外を目指していく。

### ■具体的な対策位置図



### ■平成31年度対策済・令和元年度対策予定の道路整備

具体対策	整備年度
(市)古川玉津橋線 開通	H31済
国道11号(飯岡交差点:信号現示調整)	R1
(主)壬生川新居浜野田線 (西条市古川甲61前交差点:信号現示調整)	R1

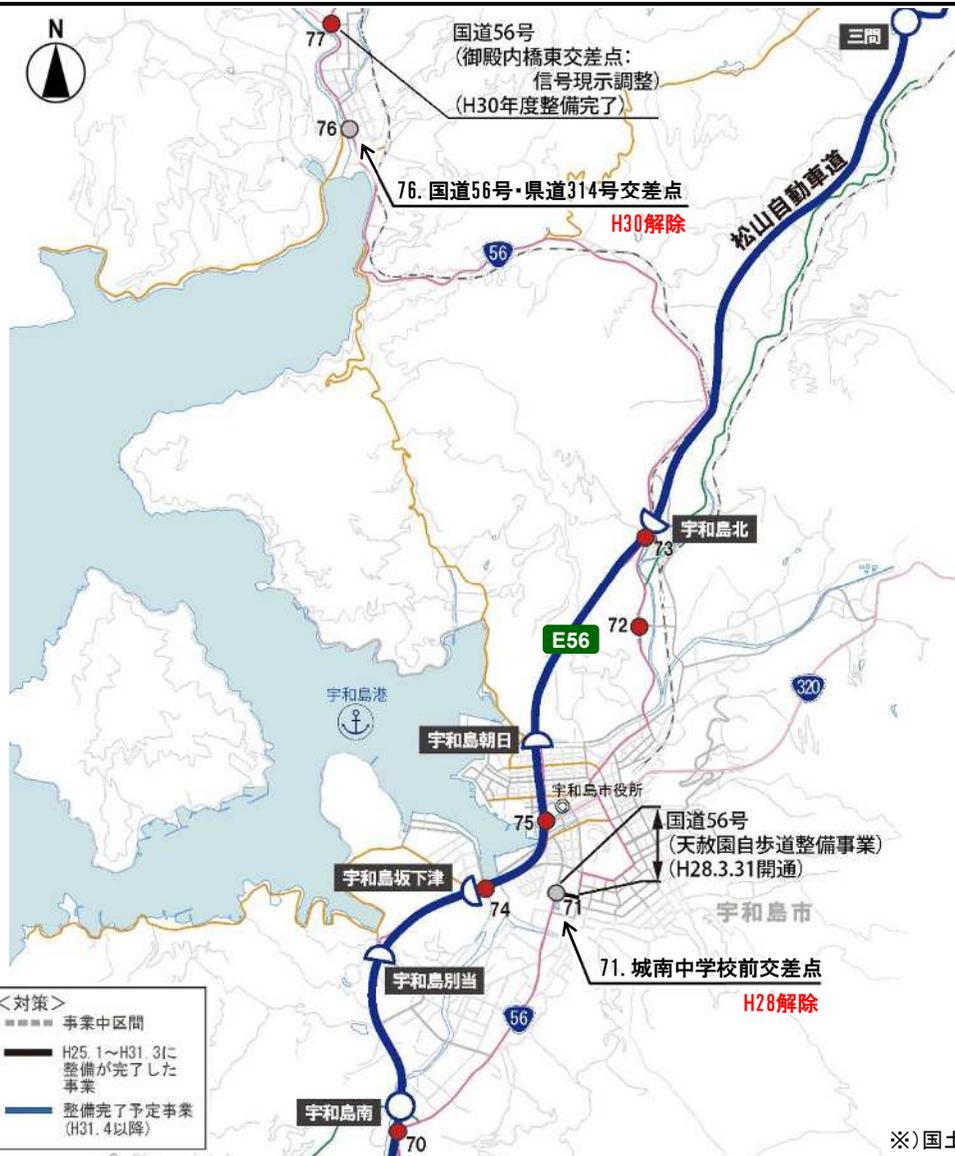
対象事業	主要渋滞箇所名
(市)古川玉津橋線	104 西条市古川甲61前交差点
	105 石川自動車板金塗装前交差点
	106 県道13号喜多川通り交差点
	107 樋之口交差点
	108 エネオス天宗西条東SS前交差点
	109 県道13号・県道140号交差点
信号現示調整 (右折矢設置)	110 西条パシフィックホテル前交差点
	111 市場交差点
信号現示調整 (歩行者先出し)	95 飯岡交差点
	104 西条市古川甲61前交差点



## 4. 具体的な対策の実施状況および今後の実施予定 ~宇和島市~

- 主要渋滞箇所の特定（H25.1）以降、宇和島市では国道56号の天赦園自歩道（てんしゃえん H28.3.31開通）、御殿内橋東交差点（ごてんうちばしひがし 信号現示調整 H30.4.26完了）が整備された。これにより、1箇所の主要渋滞箇所が平成28年度に解除された。
- 国道56号・県道314号交差点は、現地で渋滞状況の検証を行った結果、渋滞が観測されなかったため、昨年度、主要渋滞箇所からの解除を行った。

### ■具体的な対策位置図



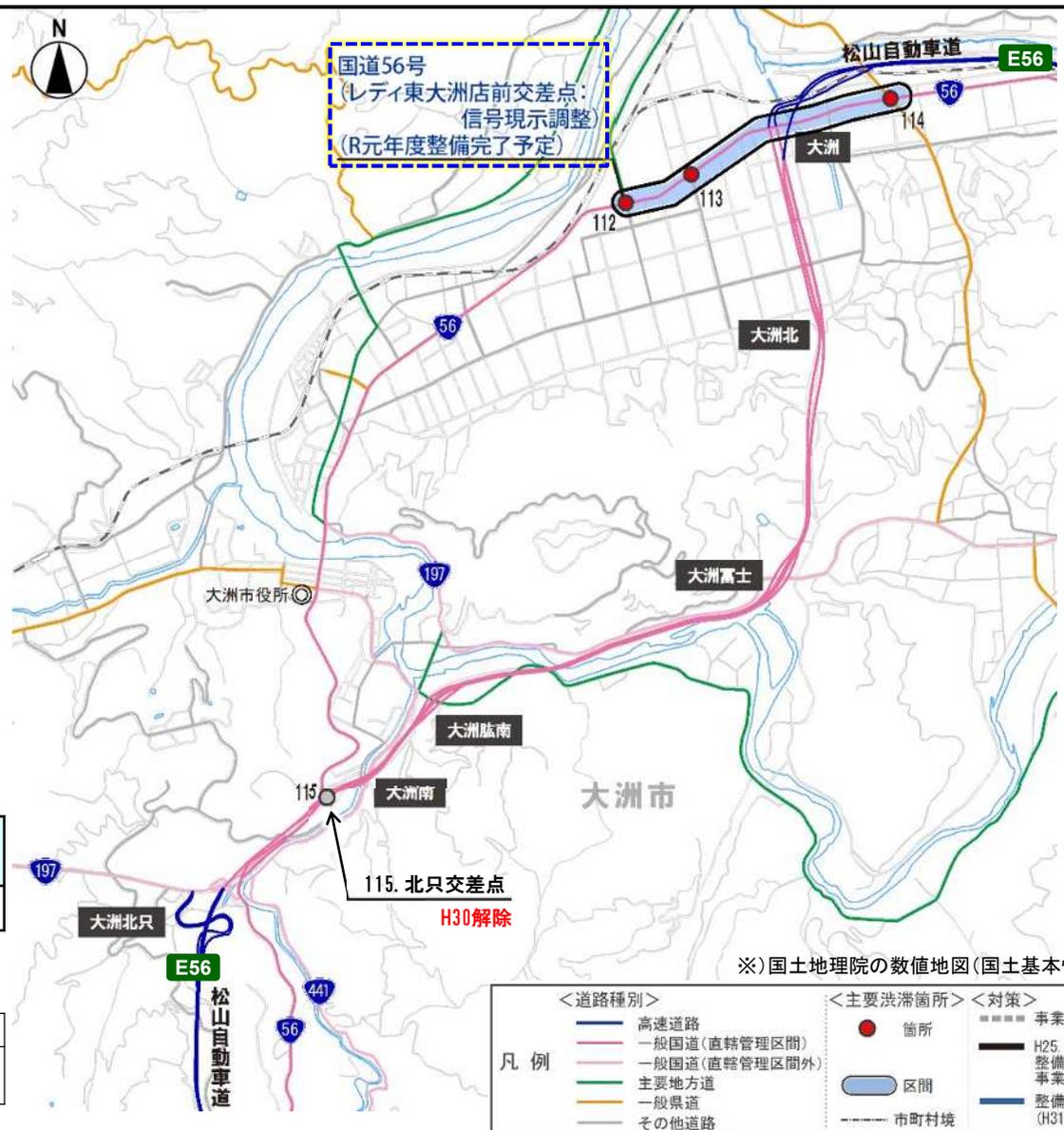
<道路種別>		<主要渋滞箇所>		<対策>	
高速道路	一般国道(直轄管理区間)	● 箇所	■ 事業中区間	■ H25.1~H31.3に整備が完了した事業	■ 整備完了予定事業(H31.4以降)
一般国道(直轄管理区間外)	主要地方道	■ 区間			
一般県道	その他道路	--- 市町村境			

※)国土地理院の数値地図 (国土基本情報)を利用

## 4. 具体的な対策の実施状況および今後の実施予定 ～大洲市～

- 大洲市では、主要渋滞箇所特定時以降に整備完了した事業が無い状況であるが、国道56号北只交差点は、現地で渋滞状況の検証を行った結果、渋滞が観測されなかったため、昨年度、主要渋滞箇所からの解除を行った。
- 令和元年度は、国道56号レディ東大洲店前交差点の信号現示の調整が予定されており、主要渋滞箇所の渋滞緩和が期待される。

### ■ 具体的な対策位置図



※) 国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

### ■ 令和元年度対策予定の道路整備

具体対策	整備年度
国道56号(レディ東大洲店前交差点: 信号現示調整)	R1

### 今年度事業により渋滞緩和が期待される箇所

対象事業	主要渋滞箇所名
信号現示調整(右折矢設置)	112 レディ東大洲店前交差点

凡例

<p>&lt;道路種別&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路</li> <li>一般国道(直轄管理区間)</li> <li>一般国道(直轄管理区間外)</li> <li>主要地方道</li> <li>一般県道</li> <li>その他道路</li> </ul>	<p>&lt;主要渋滞箇所&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 箇所</li> <li>区間</li> <li>市町村境</li> </ul>	<p>&lt;対策&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>--- 事業中区間</li> <li>— H25.1~H31.3に整備が完了した事業</li> <li>— 整備完了予定事業(H31.4以降)</li> </ul>
---	--	---

## 4. 具体的な対策の実施状況および今後の実施予定 ～四国中央市～

- 四国中央市では、主要渋滞箇所特定時以降に整備完了した事業が無い状況である。
- また、沿岸部を通過する交通が残存する状況が見られるため、川之江三島バイパス等の整備を推進することで、主要渋滞箇所からの除外を目指していく。

### ■具体的な対策位置図



## 4. 具体的な対策の実施状況および今後の実施予定 ～八幡浜市～

- 主要渋滞箇所の特定（H25.1）以降、八幡浜市では、国道378号（江戸岡交差点改良、H28.8）が整備された。
- また、市内を通過する交通が残存する状況が見られるため、大洲・八幡浜自動車道等の整備を推進することで、主要渋滞箇所からの除外を目指していく。

### ■具体的な対策位置図



※)国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

<道路種別>		<主要渋滞箇所>		<対策>	
—	高速道路	●	箇所	-----	事業中区間
—	一般国道(直轄管理区間)	○	区間	—	H25.1~H31.3に整備が完了した事業
—	一般国道(直轄管理区間外)	■	市町村境	—	整備完了予定事業(H31.4以降)
—	主要地方道				
—	一般県道				
—	その他道路				

## 5. 道路利用者会議からの要望に対する対応状況

# 5. 道路利用者会議からの要望に対する対応状況 ~渋滞解消要望箇所(主要渋滞箇所以外)の進捗状況~

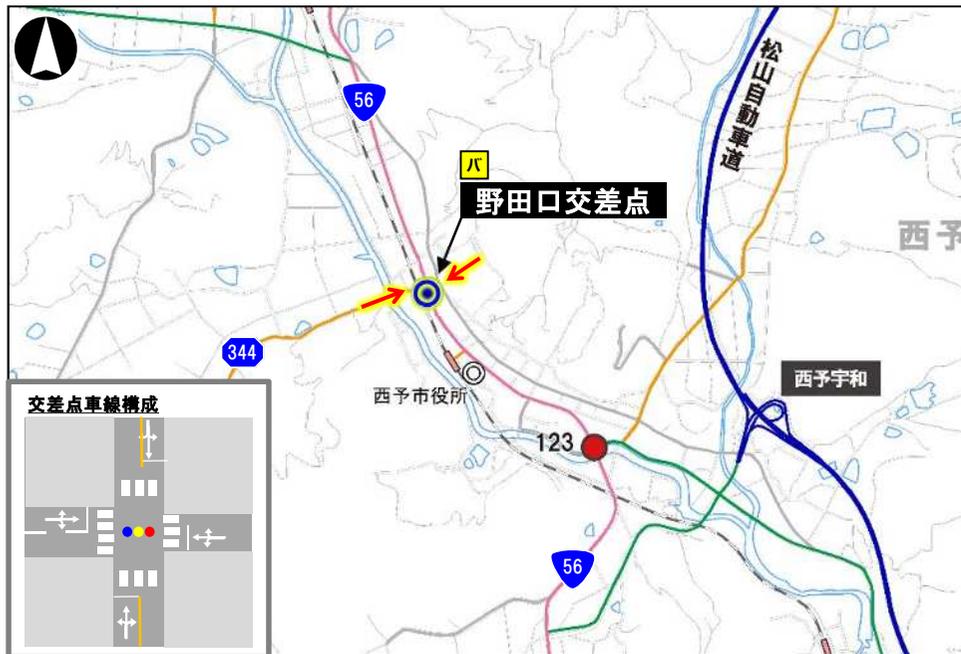
○平成29年6月に、「道路利用者からみた渋滞解消要望箇所」に関するアンケート調査を実施し、愛媛県内ではトラック・バス・タクシー事業者から、**全21箇所**の渋滞解消要望があった。その内、主要渋滞箇所を選定されていない**4箇所**は、主要渋滞箇所の解除基準に該当しないため、今後も渋滞状況の検証を継続する。

○4交差点の内、野田口交差点(西予市)では、平成30年に新規事業化し、今後対策を実施予定。

## ■ 渋滞解消要望箇所(主要渋滞箇所以外)

道路利用者要望箇所	交差点所在地
まつやまくうこういりぐち 松山空港入口交差点	松山市
であいおおはしきた 出合大橋北交差点	松山市
の だ ぐ ち 野田口交差点	西予市
とうよそうごうししよまえ 東予総合支所前交差点	西条市

・H30新規事業化  
・R1調査設計及び  
R2用地買収着手



この地図は、国土地理院の数値地図(国土基本情報)を使用したものである

**【凡例】** ← : 渋滞判定方向    ● : 主要渋滞箇所    ○ : 新たな要望箇所  
 <要望元>    🚛 : トラック協会    🚌 : バス協会    🚖 : タクシー協会

## ■ 主要渋滞箇所の解除基準への該当状況(野田口交差点)

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H29年	平日	旅行速度[km/h]	28.7	29.2	28.7	30.2	31.1	32.1	30.4	29.6	32.3	31.7	27.9	29.2
		渋滞発生頻度[%]	0%			0%			0%			0%		
	休日	旅行速度[km/h]	35.3	33.9	27.7	28.1	29.1	31.9	31.3	31.4	31.8	30.0	32.0	29.0
		渋滞発生頻度[%]	2%											

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H29年	平日	旅行速度[km/h]	23.2	19.7	21.2	18.7	19.9	22.5	22.0	20.9	22.9	23.9	20.5	24.4
		渋滞発生頻度[%]	42%			58%			25%			17%		
	休日	旅行速度[km/h]	27.8	26.9	25.9	23.0	22.1	21.0	26.5	25.6	26.0	26.8	21.6	27.9
		渋滞発生頻度[%]	4%											

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H29年	平日	旅行速度[km/h]	7.7	10.7	10.9	6.5	7.6	8.2	8.1	7.9	7.9	9.2	4.8	7.3
		渋滞発生頻度[%]	100%			100%			100%			100%		
	休日	旅行速度[km/h]	6.4	7.5	6.1	8.6	10.5	10.3	5.8	7.0	26.4	11.2	23.0	25.3
		渋滞発生頻度[%]	88%											

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H29年	平日	旅行速度[km/h]	5.8	38.1	6.9	4.3	5.9	11.3	11.3	3.9	7.0	10.5	11.6	6.2
		渋滞発生頻度[%]	33%			92%			92%			92%		
	休日	旅行速度[km/h]	5.1	10.5	12.6	13.6	9.1	13.1	10.3	8.0	6.6	9.7	12.5	
		渋滞発生頻度[%]	69%											

※) 東側流入部の8時台は、サンプル数が少ない

解除基準に該当しない時間帯    資料: プローブデータ(ETC2.0)  
 H29年度: H29.4~H30.3

### <主要渋滞箇所の解除基準>

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

凡 旅行速度    20km/h以下    20km/h超    データなし  
 例 渋滞発生頻度    50%以上    50%未満    データなし

## 5. 道路利用者会議からの要望に対する対応状況

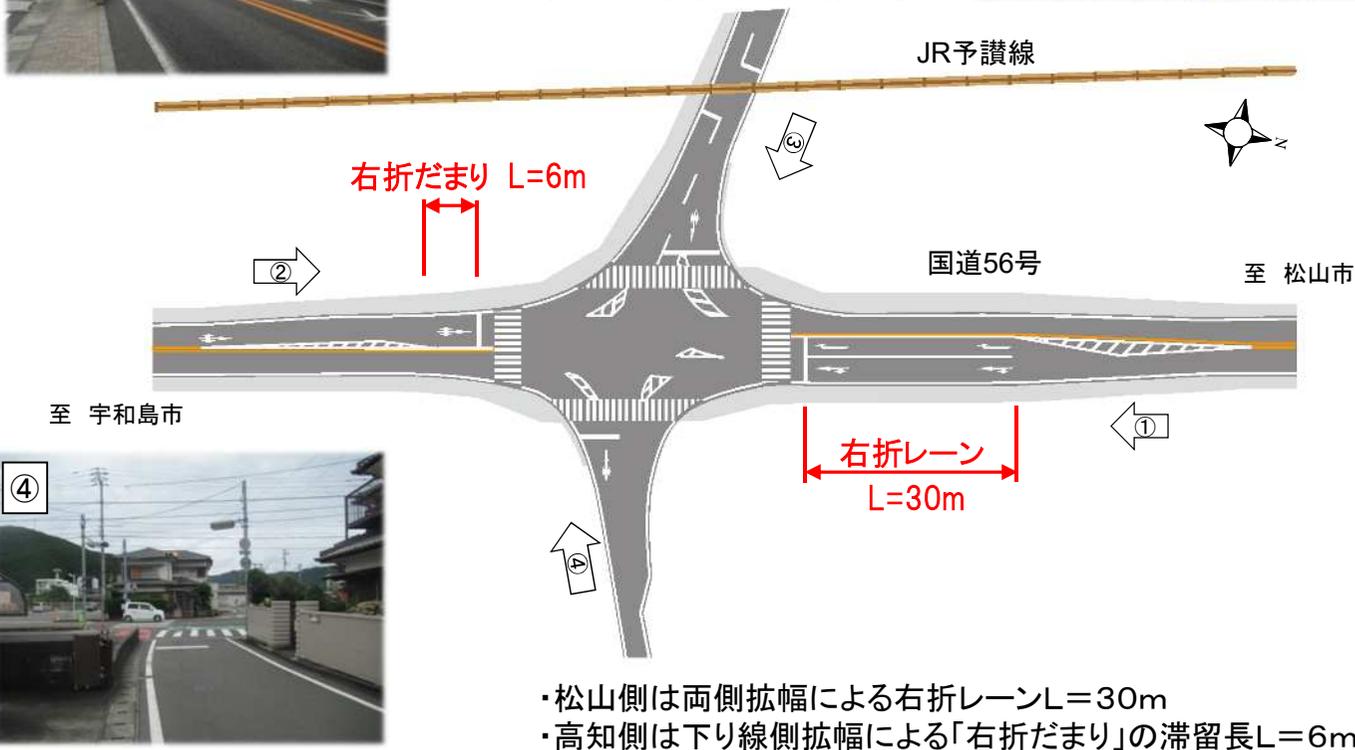
～渋滞解消要望箇所（主要渋滞箇所以外）の進捗状況～

- 一般国道56号 愛媛56号交通安全対策（野田口交差点改良事業） ※H30新規事業化 R1調査設計、R2用地買収着手
- 松山側は両側拡幅による右折レーン L=30m設置
- 宇和島側は下り線側拡幅による「右折だまり」の滞留長 L=6m設置



### 一般国道56号 愛媛56号交通安全対策

（野田口交差点改良事業）



## 6. 観光期（GW）における経路誘導対策の実施状況および効果



## 6. 観光期(GW)における経路誘導対策の実施状況および効果 ~国道33号から国道11号へ~

○道後温泉方面から高松方面に向かう場合、経路誘導を推奨した時間のうち、午前9時～12時は、国道33号から松山ICを経由する経路よりも、国道11号を利用した経路の方が早く到達することができている。

(最大は10時台の“7分差”)

○国道33号経由の場合、ピーク時(午前10時台)の所要時間は、非混雑時と比べて“11分ほどの遅れ”が発生した。

### GW期間の交通状況

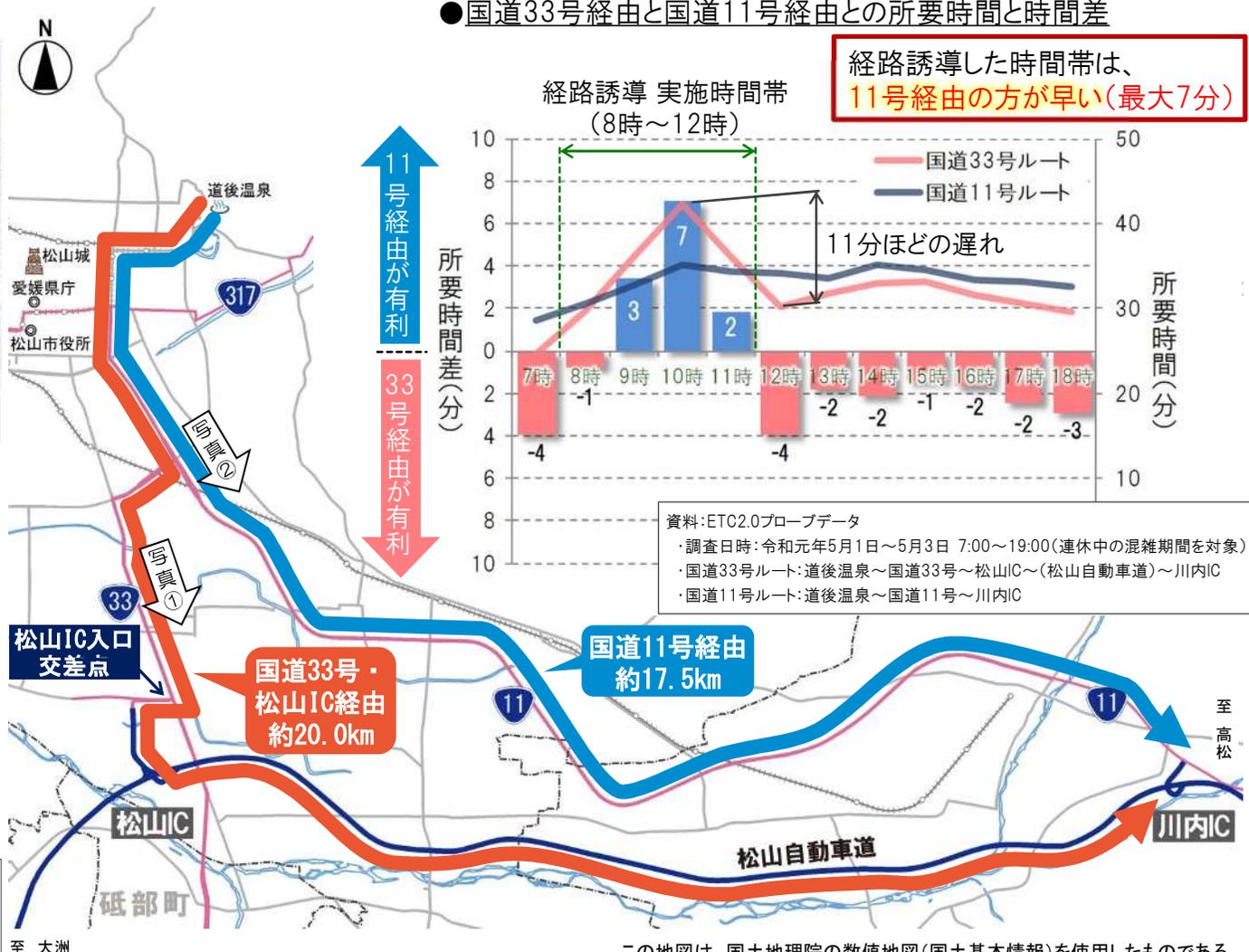
写真① 国道33号南行



写真② 国道11号東行



- 凡例
- 高速道路
  - 一般国道
  - 県道・主な市道



## 6. 観光期(GW)における経路誘導対策の実施状況および効果 ～国道33号から国道56号へ～

○県庁付近から松山IC方面に向かう場合、経路誘導を推奨した時間に関わらず、市道松山環状線から国道33号を経由する経路よりも、国道56号を利用した経路の方が早く到達することが出来ている。

(最大は10時台の“12分差”)

○国道56号経由は、余戸南交差点を先頭に多少の滞留は生じるが、日中を通してほぼ一定の時間で到達できた。

### GW期間の交通状況

写真① 国道33号南行



国道33号は渋滞が発生

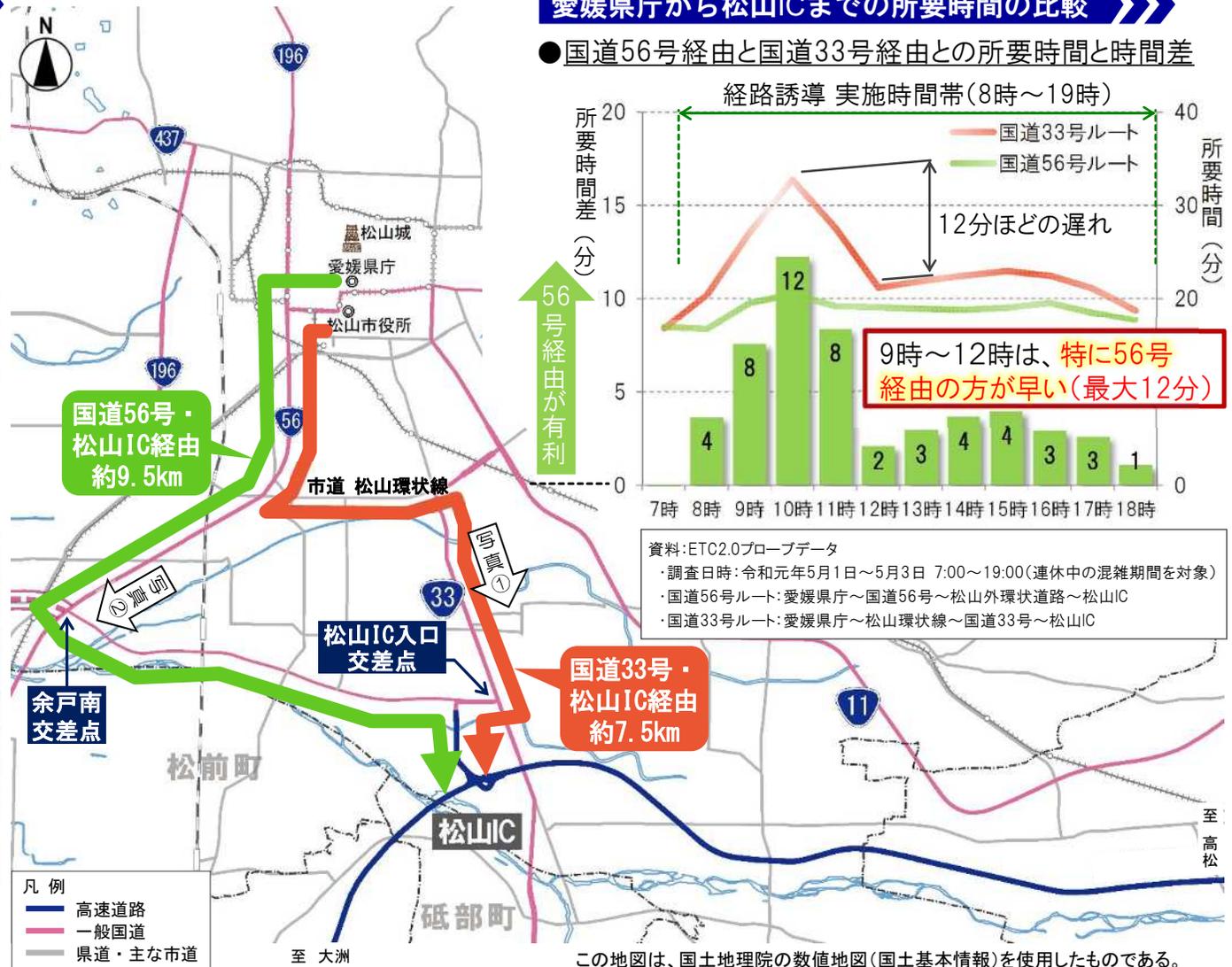
撮影日：R1.5.3 AM9時半

写真② 国道56号南行



国道56号では、余戸南交差点を先頭に多少の滞留が発生

撮影日：R1.5.3 AM9時半



## 6. 観光期(GW)における経路誘導対策の実施状況および効果 ~松山ICに向かう各路線の交通量割合~

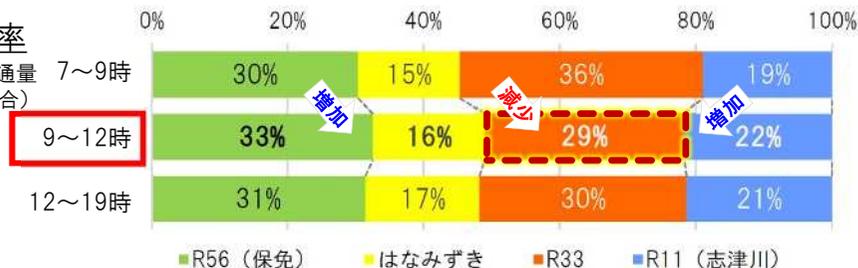
○国道33号に遅れ時間が生じる“9時~12時”は、国道33号の割合が減少し、**並行道路の割合が増加**。

### 国道33号と経路誘導路線の交通量変化(7~19時)

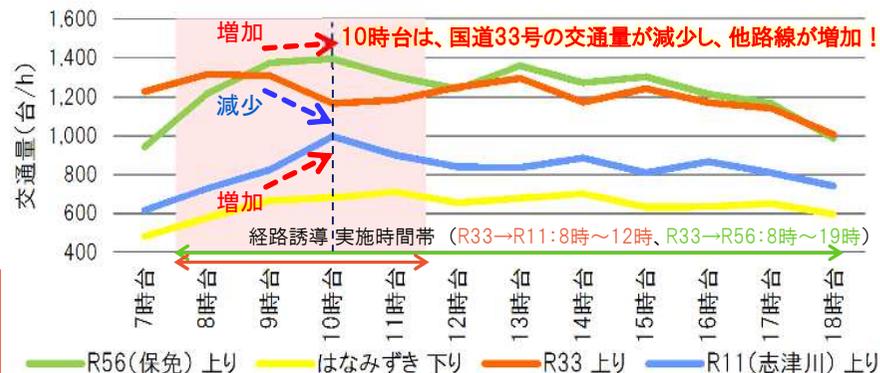


#### ●交通量分担率

(断面A~Dの合計交通量  
に対する各路線の割合)



#### ●時間帯別交通量

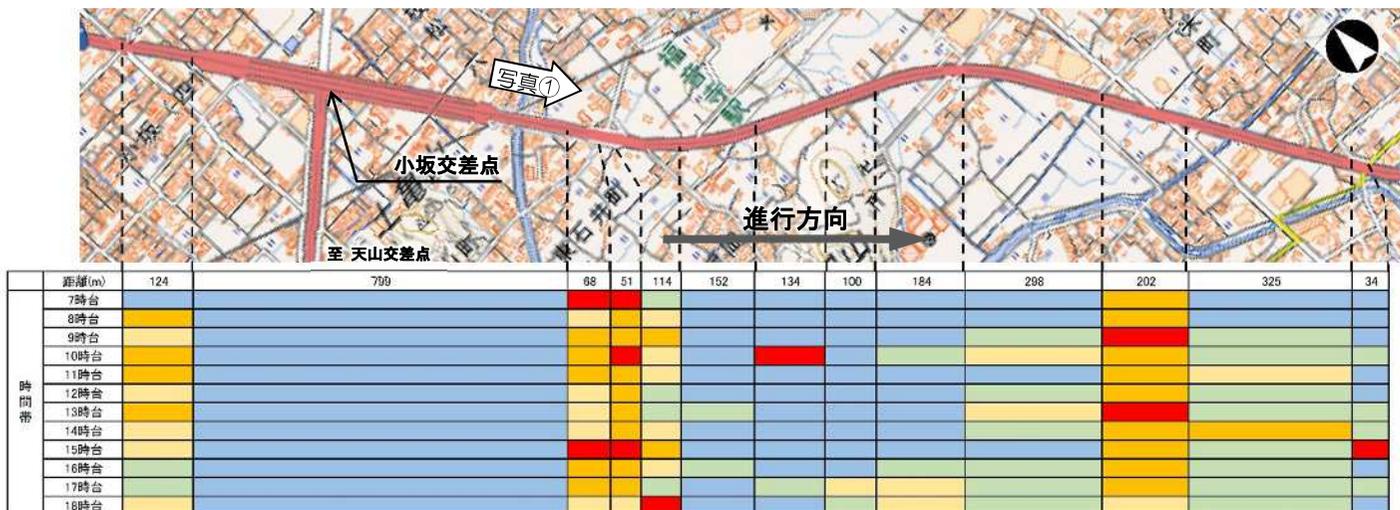


この地図は、国土地理院の数値地図(国土基本情報)を使用したものである。

## 6. 観光期 (GW) における経路誘導対策の実施状況および効果 ~観光期の混雑期間~

○連休中、最も混雑の激しかった“5月3日の9時~12時”は、国道33号の松山IC入口交差点から天山交差点まで混雑が続いている。一方、同一時間帯の国道11号は、旅行速度も速く、スムーズに走行できるため、**国道33号から国道11号への更なる交通転換が求められる。**

### 国道11号の時間帯別旅行速度



写真① 国道11号東行

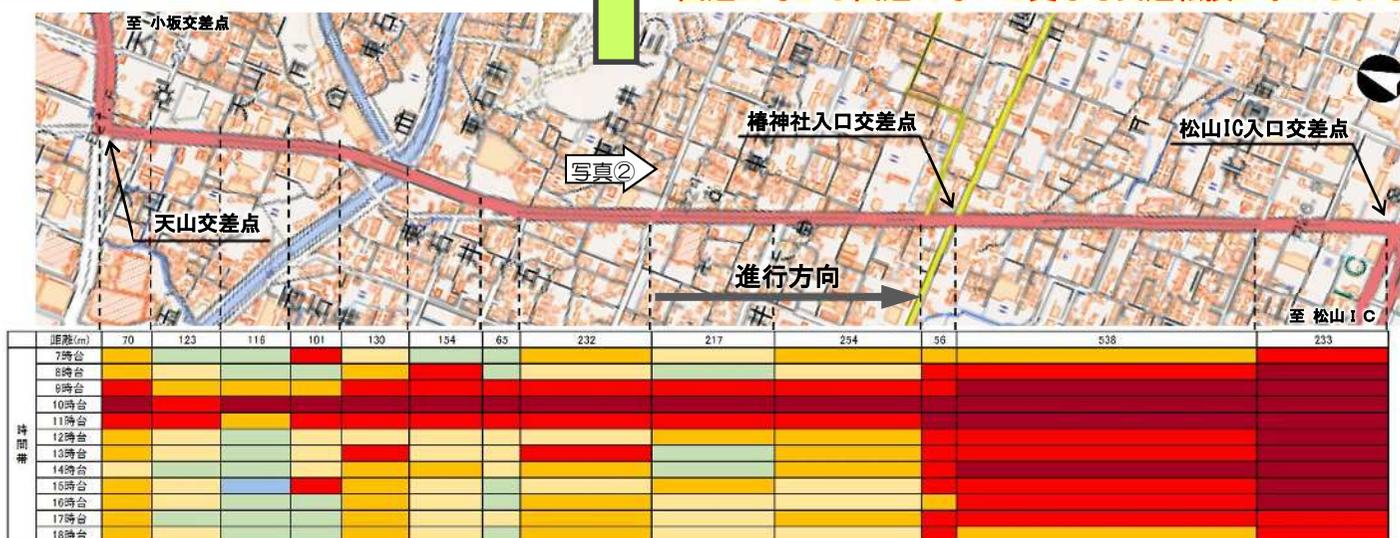


撮影日：R1.5.3 AM10時

国道11号ではスムーズに走行可能



### 国道33号の時間帯別旅行速度



↑ 国道33号から国道11号への更なる交通転換が求められる

写真② 国道33号南行

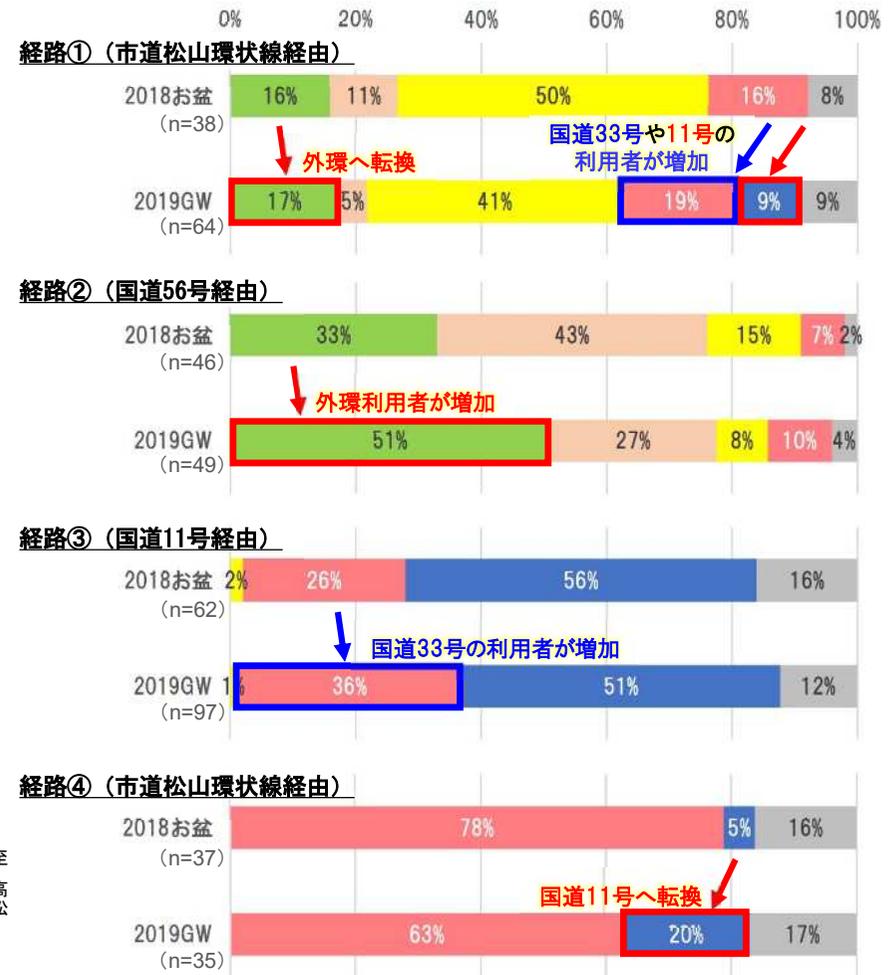


撮影日：R1.5.3 AM10時

資料：ETC2.0プローブデータ  
 ・調査日時：令和元年5月3日7:00~19:00  
 (連休中の混雑期間を対象)

## 6. 観光期（GW）における経路誘導対策の実施状況および効果 ～各経路の利用状況の変化～

- 昨年のお盆の結果では、経路④から国道33号を利用する割合が多かったため、路側看板のデザイン変更や増設などの案内誘導を強化した結果（経路④に、路側看板を2箇所増設）、国道11号の利用割合が増加し、“**一定の効果を確認**”。
- 国道56号経由の経路②は、松山外環状道路を利用して松山ICに向かう交通の割合が着実に増加している。
- 一方、経路①や経路③は、市道松山環状線を経由して、渋滞が確認されている**国道33号を利用する割合が増加した**。



資料:ETC2.0プローブデータ  
 ・調査日時:(H30お盆)平成30年8月11日～8月15日 9:00～12:00  
 (R1GW)令和元年5月1日～5月3日 8:00～12:00(連休中の混雑期間を対象)

## 6. 観光期 (GW) における経路誘導対策の実施状況および効果 ～現況分析～

- 来訪者へのヒアリングを行い、経路誘導方策の効果を確認した結果、「路側看板の案内誘導は理解しにくい」「帰路への出発前には、取組内容を認識していない」、「ナビに頼る運転を行っている方が大半」であった。
- 一方「取組内容を事前に把握できれば、経路変更を行う」といった意見も“約4割”あった。経路変更を行う直前での路側看板による情報提供は正確に伝わらない可能性があるため、**帰路の混雑状況を事前に把握させることが重要である。**

現行対策

- ①配布チラシ:1,600部(道後温泉、旅館、空港、GS、松山城など)、②ポスター:2箇所(石鎚山SA、入野PA)、③横断幕:6箇所(市道松山環状線)
- ④路上看板:11箇所(国道33号、国道11号、市道松山環状線)、⑤道路情報板:1箇所(国道11号)、⑥ホームページ:4機関(松山河川国道事務所等)

### 経路誘導方策に対する来訪者へのヒアリング調査結果

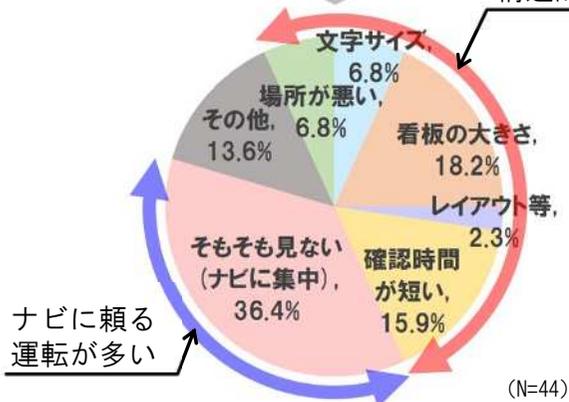
#### Q1 取組内容の判りやすさ

(主に路側看板等に対する意見)



判りにくい理由

路側看板の改良は、構造的に困難な意見



ナビに頼る運転が多い

- 初めて来訪される方にとっては、**路側看板による案内誘導では理解しにくい**といった意見が多い。

#### Q2 取組内容の認知度

(帰路の出発前:駐車場にて)



- 帰路の出発前には、取組内容を認識されない方が大半。**これらの方は、路側看板で誘導を図ることになる。
- 取組みを把握されている方は、**ここ数年、複数回来訪されている方。**

資料: 来訪者ヒアリング調査結果

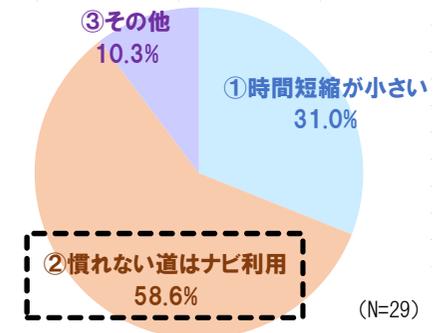
- ・調査日時: (R1GW) 令和元年5月6日 8:00~13:00(50票取得で終了)
- ・調査場所: 道後温泉有料駐車場に駐車した愛媛県外の観光客を対象
- ・調査項目: 誘導施策に対する認識度、情報取得方法など

#### Q3 経路変更の可能性

(取組内容を把握した上で)



経路変更しない理由



- 情報を事前に取得できれば、**経路変更を行うといった意見が約4割**あった。
- 一方、初めて来訪するからこそ、**ナビに頼った運転を行う**傾向も強い。

## 6. 観光期(GW)における経路誘導対策の実施状況および効果 ～お盆に向けた改善案～

- 来訪者に帰路の混雑状況を事前に把握させるためには、**到着時や滞在時から情報を与えることが重要**と考える。
- 来訪者に対して、出来るだけ情報を認識する機会を与えるために、お盆に向けては、以下の改善案の導入を検討する。なお、カーナビへの直接的な情報提供が最も効果的であるが、調整に時間を要するため、今後の検討課題とする。

提供手段	場所	部数等	お盆に向けた改善案
配布チラシ	道後温泉、旅館、空港、GS、松山城など	1,600部	・旅館での配布チラシを手渡しされる場合、出発前に配布いただいていたが、松山ICから道後温泉に向かう際の混雑も激しいことから、 <b>お帰りの際の案内として、到着時に配布いただく</b> ことで、経路選択の意識を高める。
ポスター	松山自動車道 いしづちさん いりの (石鎚山SA、入野PA)	2箇所	・ポスターは、高速道路上のSAやPAに加え、 <b>道後温泉街や市営駐車場、トイレなど、複数の集客場所に掲示</b> する。 ・現在掲載している“所要時間の短縮情報”に加え、“ <b>実際に混雑している状況写真</b> ”を添えて、経路選択の優位性を認識させる。
横断幕	市道松山環状線など	6箇所	・現行通りとする
路上看板	国道33号、国道11号、市道松山環状線	11箇所	・現行通りとする
道路情報板	国道11号	1箇所	・現行通りとする
ホームページ	松山河川国道事務所 松山市 愛媛県【いよ観ネット】 松山市観光コンベンション協会	4機関	・左記に加え、アクセス数が多いと想定される <b>道後温泉のホームページに掲載</b> してもらう。 ex. <a href="#">トップページの新着情報・トピックス</a> > 「ゴールデンウィーク期間中の駐車場利用」内に、「お帰りの際の交通情報」として記載。(但し、お盆のトピックは設けられていない様子)

男子トイレへの掲示



道後温泉駐車場のトイレ

閲覧数の多いHPでの情報提供



道後温泉HPでの情報提供

道後振鷺亭内へのポスターの掲示



道後振鷺亭(しんろうてい)は道後温泉事務所が管理する休憩施設

キャッチーな言葉やインパクトのあるポスターを提示



通常のポスターに加え、インパクトのあるポスターを用意

## 7. 観光期（秋期）における経路誘導対策の実施計画

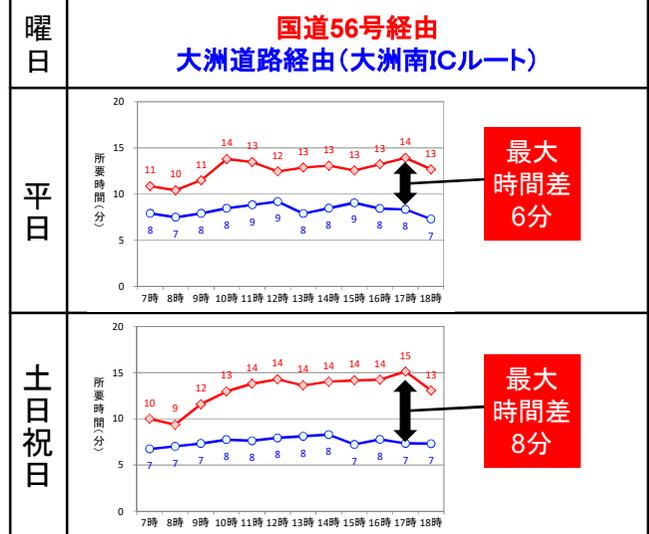
# 7. 観光期（秋期）における経路誘導対策の実施計画

～国道56号から大洲道路へ～

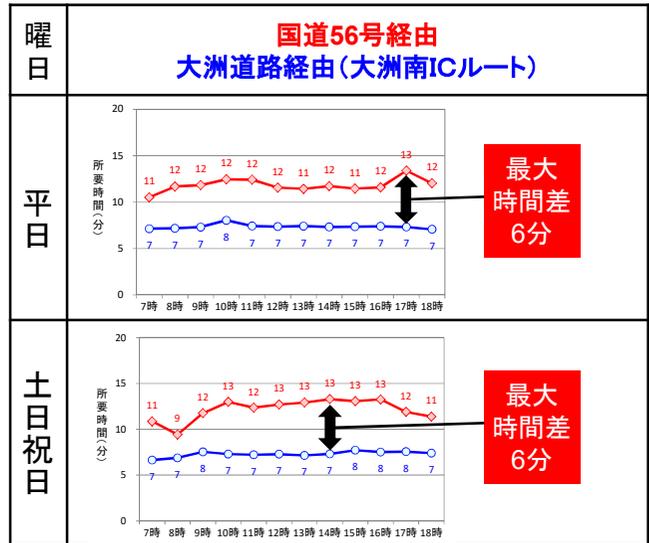
- 大洲城周辺地区に観光施設が集中している。
- 国道56号（現道）経由による観光施設への所要時間がかかるとの地元の声がある。
- 国道56号（現道）経由は、大洲道路経由に比べて日常的に所要時間がかかる傾向にある。  
（国道56号経由：約9～15分、大洲道路経由：約7～9分、所要時間差：最大約8分）



「大洲IC」⇒「大洲城周辺」の所要時間比較



「大洲城周辺」⇒「大洲IC」の所要時間比較



出典:ETC2.0プローブデータ (H29.4～H30.2)

# 7. 観光期（秋期）における経路誘導対策の実施計画

～国道56号から大洲道路へ～

- 松山方面から大洲城周辺地区への交通を対象に、国道56号経由から大洲道路経由への経路変更を誘導。
- 経路誘導にあたり、ドライバーへの周知方法として、立看板、ポスター・チラシ、SNSを用いた広報を実施。
- 2019年10月上旬～12月1日(日)に、対策を実施予定。

## ■ 経路誘導（案）

松山方面～大洲城周辺の交通を大洲道路経由へ誘導



## ■ 広報計画（案）

広報ツール	対象	内容
立看板	自動車利用者	立看板を用いて、大洲城周辺へ向かう自動車を大洲道路へ誘導
ポスター・チラシ	自動車利用者	観光施設や道の駅・SA等にポスターを設置し、自動車利用者に所要時間情報や経路案内を発信
	大洲市内への観光客	各観光施設や宿泊施設等にチラシを設置し、経路案内に関する情報を発信(主に帰路の経路誘導を案内)
HP	不特定多数	事務所HPで経路別の所要時間情報や経路案内を発信
	大洲市内への観光客	事務所HPのみでは広報効果が低いと想定されるため、大洲市HPや観光関連HPIにアクセスする観光客を事務所HPIに誘導
SNS	不特定多数	SNSで、経路案内に関する情報を発信

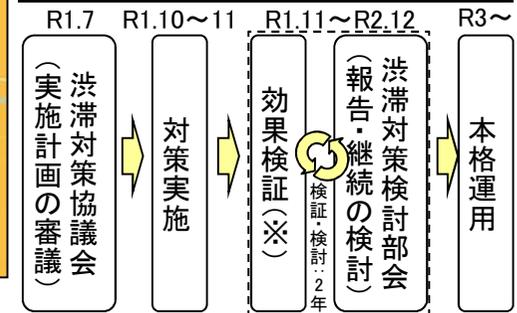
### チラシ



### 立看板



## ■ 今後のスケジュール（予定）



※効果検証項目として、国道56号・大洲道路の交通量変化、国道56号の旅行速度・所要時間改善効果及び観光客の満足度(アンケート)を想定