

# 令和3年度 第1回 愛媛県渋滞対策協議会

日 時：令和3年7月15日（木）10：00～  
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）道路利用者会議からの要望に対する対応状況
- （5）観光期における経路誘導対策の実施計画
- （6）コロナ禍における交通分析を踏まえたTDM施策の検討報告
- （7）具体的な対策の実施状況および今後の実施予定

### 2. 閉 会

#### 配布資料

- ・議事次第
- ・出席者名簿、配席図
- ・（資料－1）愛媛県渋滞対策協議会規約の改定について
- ・（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～令和2年度検討概要）

## 令和3年度 第1回愛媛県渋滞対策協議会 出席者名簿

日時: 令和3年7月15日(木) 10:00~  
場所: 松山河川国道事務所2階第1、2会議室

### 【議員】

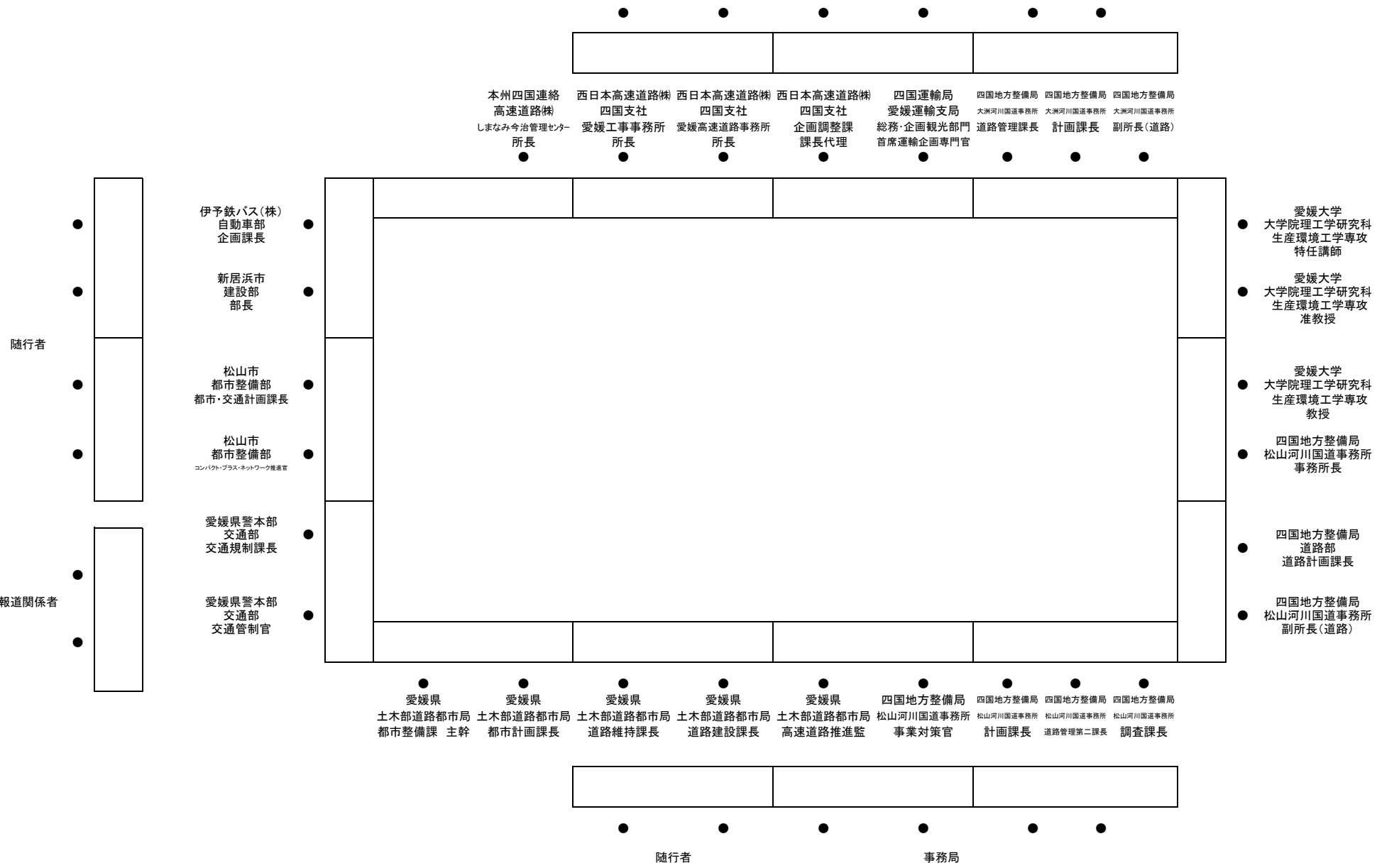
機関名	所属	役職名	備考
愛媛大学	大学院理工学研究科 生産環境工学専攻	教授	
		准教授	
		特任講師	
国土交通省 四国地方整備局	松山河川国道事務所	道路部	道路計画課長
			事務所長
			副所長(道路)
			事業対策官
			計画課長
			調査課長
			道路管理第二課長
	大洲河川国道事務所		副所長(道路)
			計画課長
			道路管理課長
国土交通省四国運輸局	愛媛運輸支局 総務・企画観光部門	首席運輸企画専門官	
愛媛県	土木部道路都市局	高速道路推進監	
		道路建設課長	
		道路維持課長	
		都市計画課長	
		都市整備課 主幹	
愛媛県警察本部	交通部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

### 【オブザーバー】

機関名	所属	役職名	
伊予鉄バス(株)	自動車部	企画課長	

## 令和3年度 第1回愛媛県渋滞対策協議会 配席団

隨行者



出入口

出入口

# 愛媛県渋滞対策協議会 規約（案）

## （名称）

第1条 本会は、愛媛県渋滞対策協議会（以下「協議会」という）と称する。

## （目的）

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

## （調整事項）

第3条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の事項について検討を行う。

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

## （構成）

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

## （協議会）

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

## （部会）

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

## （事務局）

第7条 事務局は、国土交通省四国地方整備局松山河川国道事務所計画課、愛媛県

土木部道路建設課に置く。

(細 則)

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

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

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
〃	特任講師
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
〃	四国支社 愛媛工事事務所 事務所長
本州四国連絡高速道路（株）	しまなみ今治管理センター 所長
愛媛県土木部道路都市局	高速道路推進監
〃	道路建設課長
〃	道路維持課長
〃	都市計画課長
〃	都市整備課長
愛媛県警察本部	交通規制課長
〃	交通管制官
松山市都市整備部	部長
〃	コンパクト・プラス・ネットワーク推進官
新居浜市建設部	部長

愛媛県渋滞対策協議会部会名簿 別表－2

機関名	役職名
愛媛大学 大学院理工学研究科	教授
〃	准教授
〃	特任講師
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
〃	交通管制官
松山市都市整備部	道路河川管理課長
〃	都市・交通計画課長

# 令和3年度 第1回愛媛県渋滞対策協議会 資料

令和 3年 7月15日

---

愛媛県渋滞対策協議会

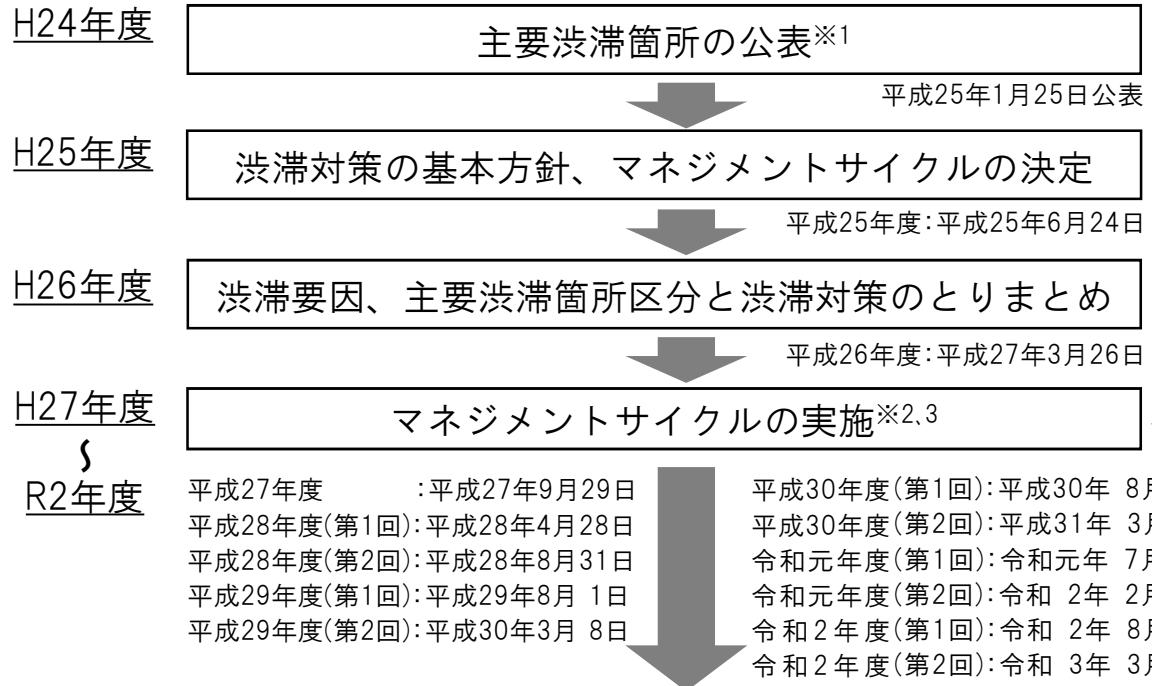
## - 目次 -

- (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**
- (3) 主要渋滞箇所の見直し(案)**
- (4) 道路利用者会議からの要望に対する対応状況**
- (5) 観光期における経路誘導対策の実施計画**
- (6) コロナ禍における交通分析を踏まえたTDM施策の検討報告**
- (7) 具体的な対策の実施状況および今後の実施予定**

## 1. これまでの経緯

# 1. これまでの経緯 ~渋滞対策協議会の検討経緯~

## 【渋滞対策協議会】



## 【渋滞対策検討部会】

一般道の主要渋滞箇所において  
具体的な渋滞対策を検討

平成27年度:平成28年1月27日  
平成28年度:平成28年12月22日  
平成29年度:平成30年1月10日  
平成30年度:平成31年1月23日

令和3年度  
(第1回)

### 第1回議題(令和3年7月)

- これまでの経緯
- 最新交通データによる渋滞状況検証
- 主要渋滞箇所の見直し(案)
- 道路利用者会議からの要望に対する対応状況
- 観光期における経路誘導対策の実施計画
- コロナ禍における交通分析を踏まえたTDM施策の検討報告
- 具体的な対策の実施状況および今後の実施予定

※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)

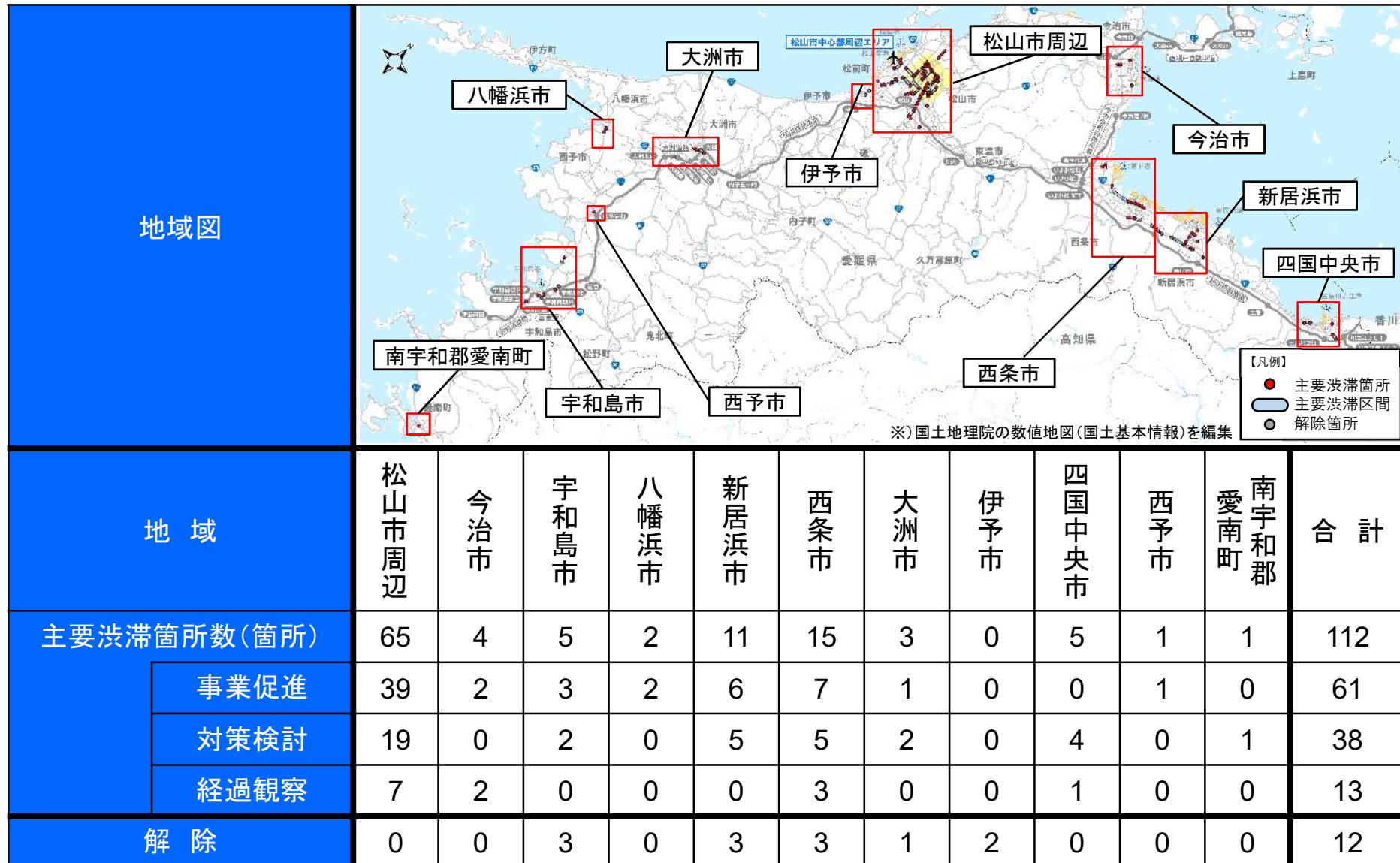
※2: 一般道の主要渋滞箇所

124箇所⇒112箇所に削減  
H27年度:2箇所  
H28年度:3箇所  
H30年度:2箇所  
R1年度:4箇所  
R2年度:1箇所

※3: 高速道路の主要渋滞箇所

13区間⇒6区間に削減  
R2年度:7区間

# 1. これまでの経緯 ~ 主要渋滞箇所数(令和3年3月末時点) ~



令和2年度第2回協議会にて、宇和島市の1箇所が主要渋滞箇所からの解除となった

事業促進箇所:渋滞の起点(ボトルネック)となる箇所の中で、短・中期\*に渋滞緩和に寄与する事業がある箇所とし、事業促進することで、早期の渋滞解消を目指す箇所。

対策検討箇所:ボトルネックとなる箇所の中で、短・中期\*に渋滞緩和に寄与する事業がない箇所。

経過観察箇所:ボトルネックではない箇所であり、渋滞状況を経過観察する箇所。

\*短期は概ね5年後、中期は概ね10年後を想定

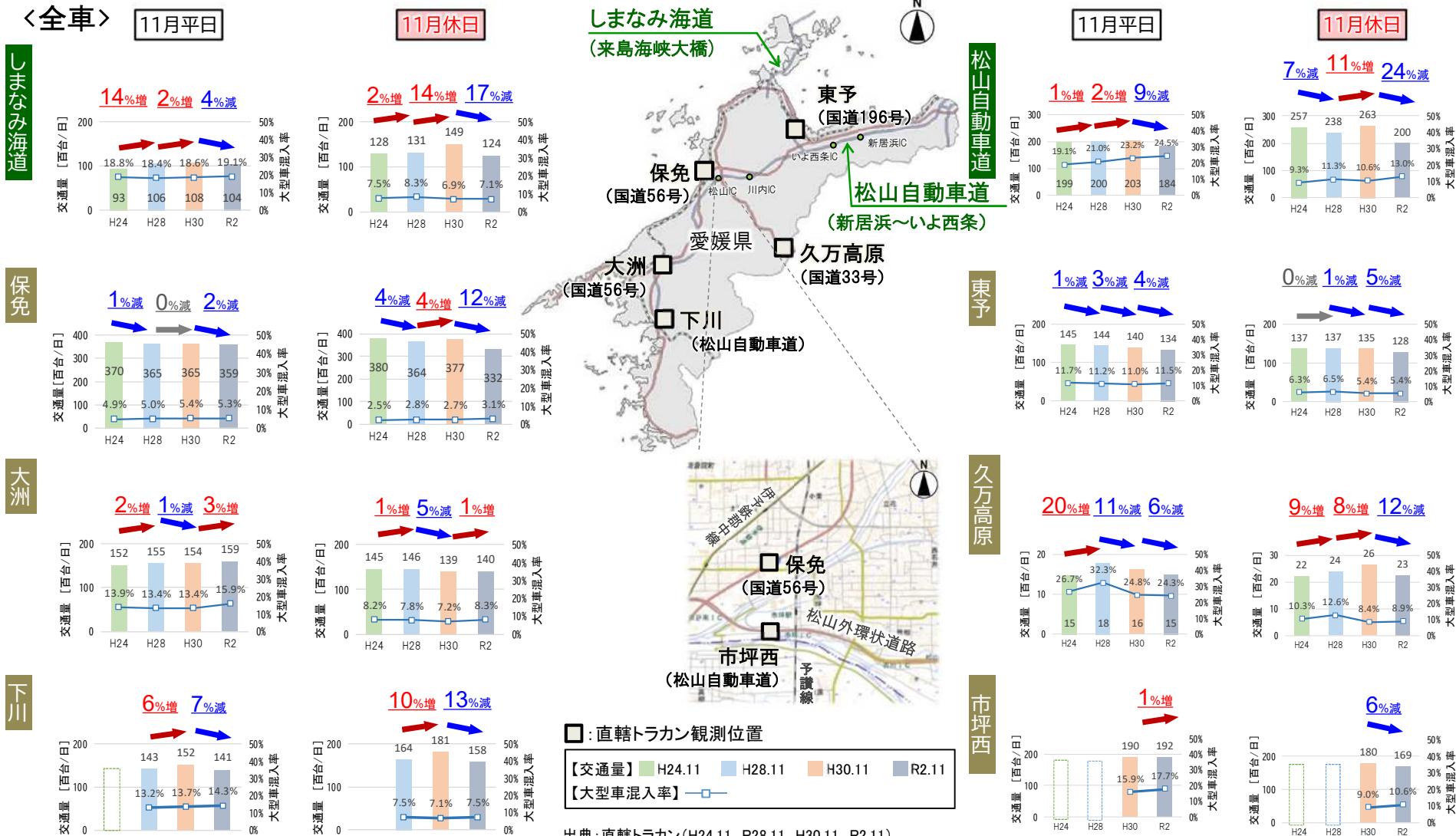
## 2. 最新交通データによる渋滞状況検証

## 2. 最新交通データによる渋滞状況検証～愛媛県内における交通状況の経年変化～

○県内主要地点における交通量の変化を示す。平日・休日ともに、H24選定期からH30にかけて増減を繰り返す状況であったが、令和2年は新型コロナウィルスの感染拡大により大半の箇所で減少した。但し、大洲や市坪西は平日が増加傾向にある。

○松山自動車道や松山外環状道路（市坪西）では、大型車混入率がやや増加した。小型車と比べ、減少率が小さいことが分かる。

### ■ 代表地点における交通量の変化（増減率：→は、前対象年からの変化を示す）

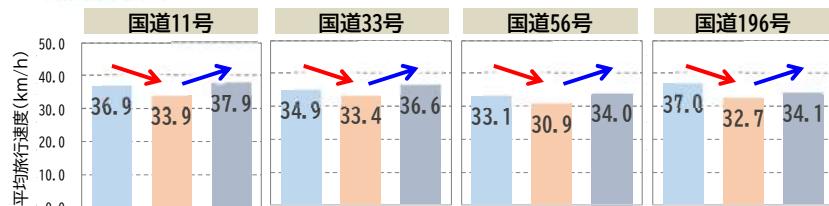


## 2. 最新交通データによる渋滞状況検証～愛媛県内における交通状況の経年変化～

- 県内国道の旅行速度の変化を示す。令和2年度は、全路線で旅行速度が向上しており、交通量の減少に応じたものと想定される。なお、令和2年度の旅行速度は、中予地域が最も速度が向上しており、東予・南予地域は変化が小さい傾向が見られる。
- 松山市保免の国道56号の交通量は、緊急事態宣言期間中は20%以上の減少、宣言解除後の12月頃は約5%減まで回復したが、令和3年4月にまん延防止等重点措置が発出されたことにより、再び減少し始めている。（R3.5は、約17%減）

### ■ 直轄国道の平均旅行速度の変化（地域別）

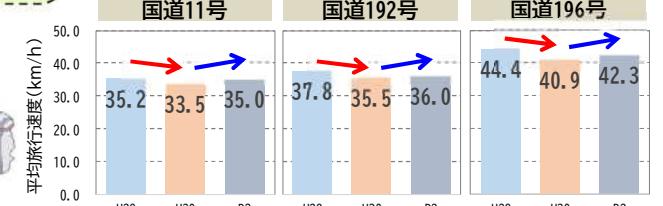
#### 中 予



R2の旅行速度は、H30に比べて

1.4～4.0km/h向上！

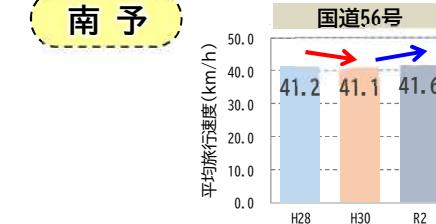
#### 東 予



R2の旅行速度は、H30に比べて

0.5～1.5km/h向上！

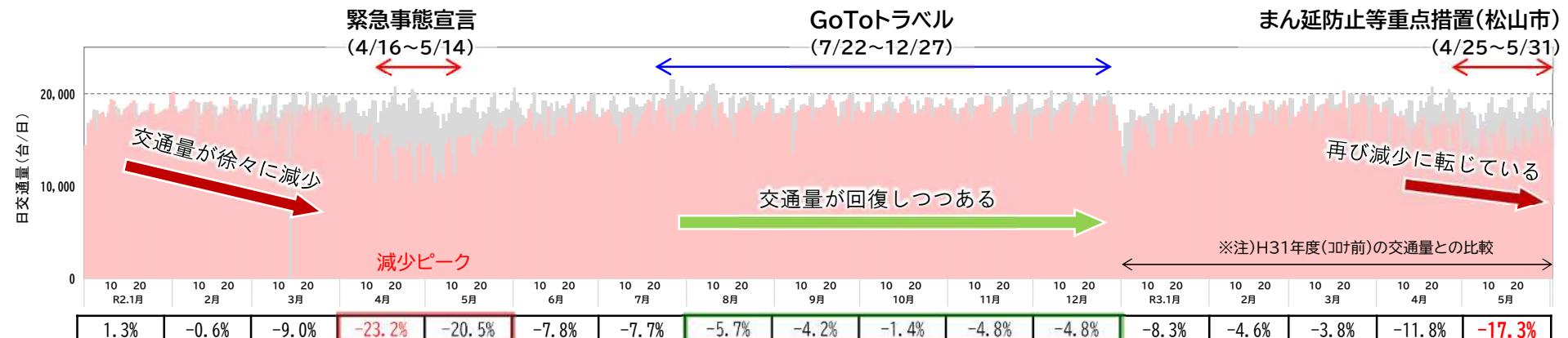
#### 南 予



R2の旅行速度は、H30に比べて  
0.5km/h向上！

### ■ 交通量(上り)の前年同月比（国道56号保免）

※下段の増減率は、H31年度(コロナ前)の同月の交通量との比較



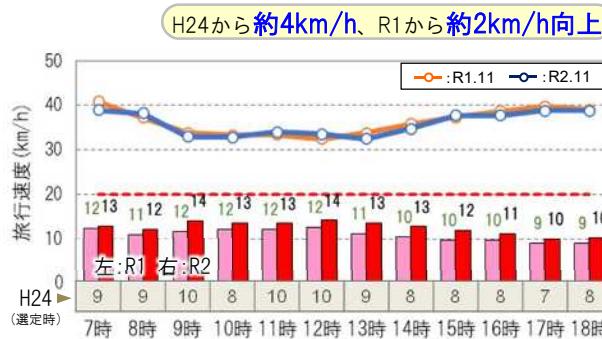
## 2. 最新交通データによる渋滞状況検証～主要渋滞箇所のモニタリング～

### 国道33号 天山交差点～松山IC入口交差点間 旅行速度の経年変化 (H24選定期→R1年度→R2年度)

- 国道33号の旅行速度は、H24選定期と比べ、近年は向上している。松山外環状道路の開通で、交通量が転換したためと思われる。一方、松山IC入口交差点の南行きは、H24時から速度が横ばい傾向。外環方面に向かう右折車が増加した影響と想定される。
- 令和2年度の旅行速度を昨年度と比較すると、コロナ禍の影響により交通量が微減傾向にあることで、旅行速度は向上している。
- 国道33号から松山外環状道路への更なる交通転換や旅行速度の改善に向けて、空港線やインター東線の整備を推進していく。

#### ＜平日の旅行速度＞

##### ■天山交差点 (南側流入部)

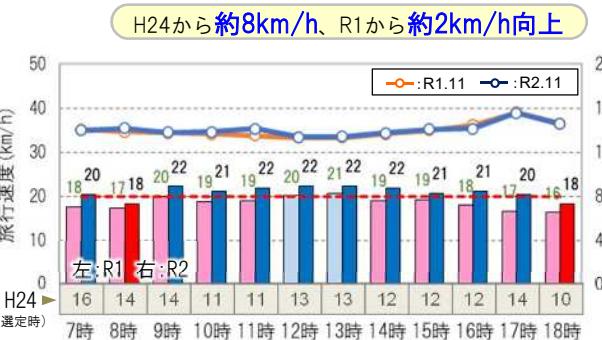


##### 北行き

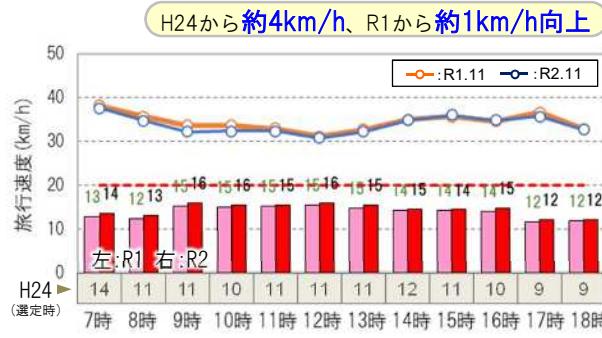


##### 南行き

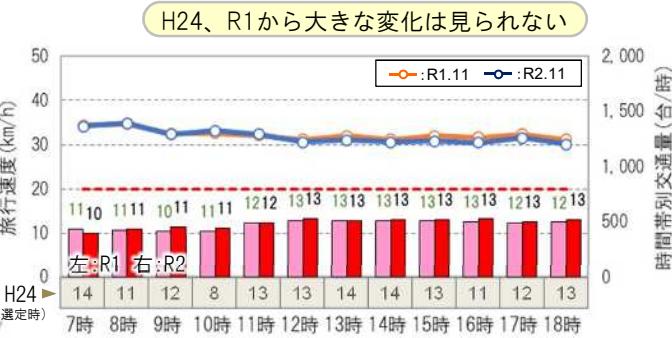
##### ■椿神社入口交差点 (北側流入部)



##### ■松山IC入口交差点 (南側流入部)



##### ■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】<旅行速度>

R1	20km/h超	R2	20km/h超
	20km/h以下		20km/h以下

##### <交通量>

R1	●	主要渋滞箇所
R2	○	主要渋滞区間
	→	渋滞判定方向(選定期)

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

ETC2.0プローブデータ (R1:H31.4-R2.3 R2:R2.4-R3.3平日)

<交通量>警察トラカン (R1:R1.11 R2:R2.11平日)

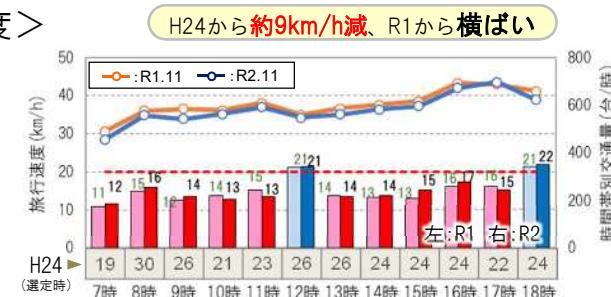
## 2. 最新交通データによる渋滞状況検証～主要渋滞箇所のモニタリング～

(主) 松山空港線 南吉田交差点～空港通2丁目交差点付近間 旅行速度の経年変化 (H24選定期→R1年度→R2年度)

- (主)松山空港線は、松山外環状道路の整備進捗に伴い、南吉田交差点付近に交通が集中している点などから、H24選定期と比べ、旅行速度が大きく低下していたが、コロナ禍の令和2年度も微減している。沿道への出入車両が大型車も含めて多い点、それによる後続車の減速機会が多い交通環境などから、交通量が微減しても旅行速度は改善しづらい傾向があると想定される。
- 松山市街地内における更なる交通転換や旅行速度の改善に向けて、空港線の整備等の対策を検討していく。

<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  
(西側流入部)



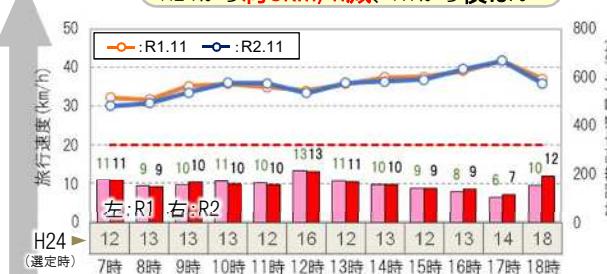
東行き



北行き

■ 南吉田交差点 (南側流入部)

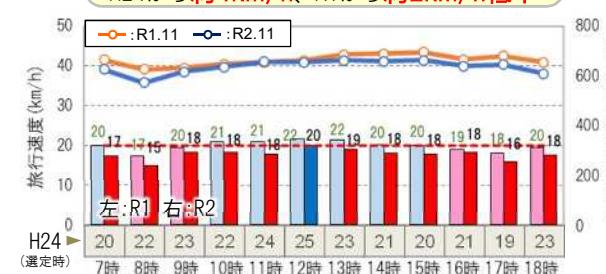
H24から約3km/h減、R1から横ばい



西行き

■ 高岡交差点 (東側流入部)

H24から約4km/h、R1から約2km/h低下



【凡例】

<旅行速度>

R1 (■): 20km/h超  
(△): 20km/h以下

R2 (■): 20km/h超  
(△): 20km/h以下

<交通量>

R1 (○): 主要渋滞箇所  
(△): 主要渋滞区間

R2 (○): 混雑判定方向  
(△): 混雑判定方向 (選定期)

出典:

<旅行速度> 民間プローブデータ (H24:H24.3-H24.9平日)  
ETC2.0プローブデータ  
(R1:H31.4-R2.3 R2:R2.4-R3.3平日)  
<交通量> 警察トラカン (R1:R1.11 R2:R2.11平日)

## 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 松ヶ花交差点～国道56号・市道立道線交差点間 旅行速度の経年変化 (H24選定期→R1年度→R2年度)

- 国道56号東行きの旅行速度は、H24選定期と比べて、約1km/h程度の増減と変化は小さい。令和2年度は、コロナ禍の影響により交通量は若干減少している様子が見られるが、旅行速度は小さく増減している。
- 西行きは、令和元年と令和2年の国道56号の交通量を比べると、松山自動車道への交通転換やコロナ禍により減少傾向だが、旅行速度は、H24選定期から減少傾向にある。レディ東大洲店前交差点の信号現示調整により、国道56号の青時間が短縮されたためと思われる。

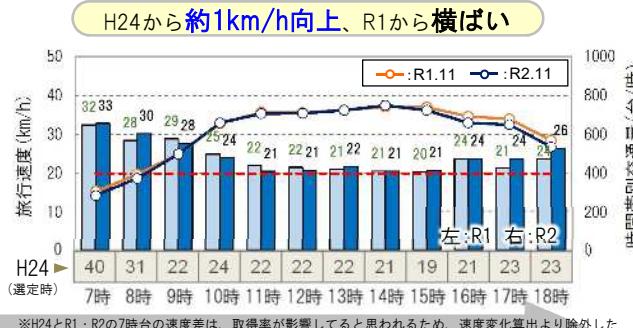
#### ＜休日の旅行速度＞

##### ■ 国道56号・市道立道線交差点 (西側流入部)

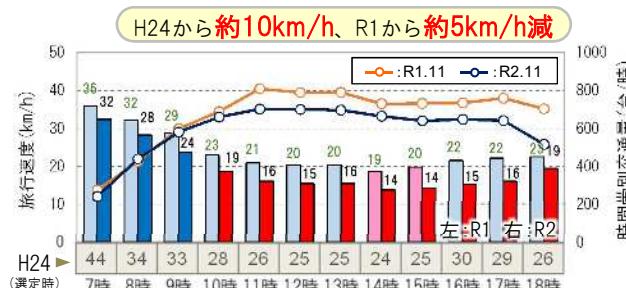


東行き

##### ■ 松ヶ花交差点 (西側流入部)



##### ■ レディ東大洲店前交差点 (東側流入部)



##### ■ 国道56号・市道立道線交差点 (東側流入部)



※)国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

##### 【凡例】

<交通量>	
R1	○
R2	○
●	主要渋滞箇所
■	主要渋滞区間
→	渋滞判定方向 (選定期)

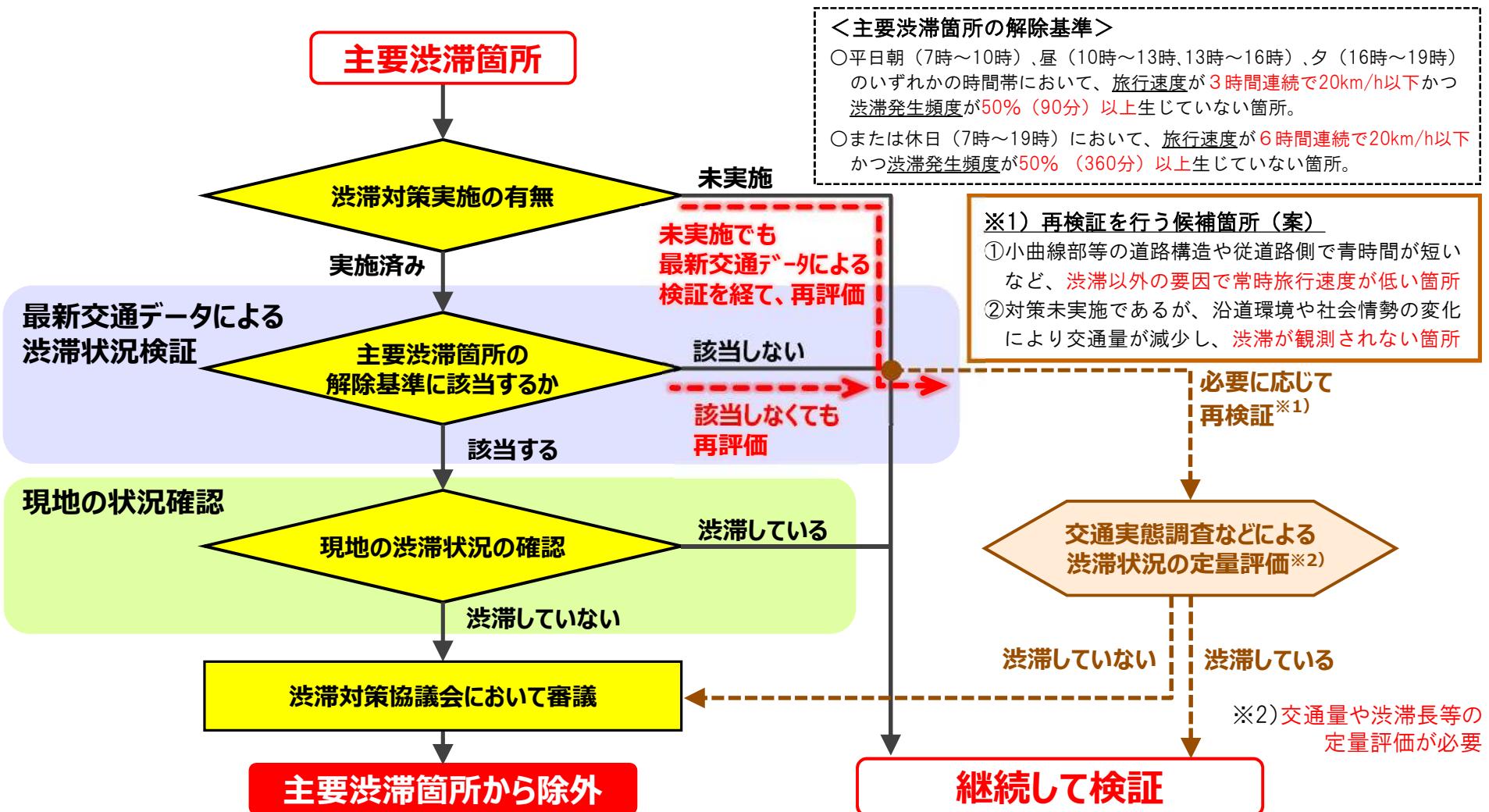
##### 出典:

- <旅行速度> 民間プローブデータ (H24: H24.3-H24.9休日)
- ETC2.0プローブデータ
- (R1: H31.4-R2.3 R2: R2.4-R3.3休日)
- <交通量> 警察トラカン (R1: R1.11 R2: R2.11休日)

### 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、令和2年度の対策実施箇所 6箇所に対して、対策実施後の渋滞状況の検証を実施した。なお、昨今の交通状況はコロナ禍による影響が含まれていると思われるため、整備効果の検証は、供用日を境に前後ひと月程度を対象に比較した。



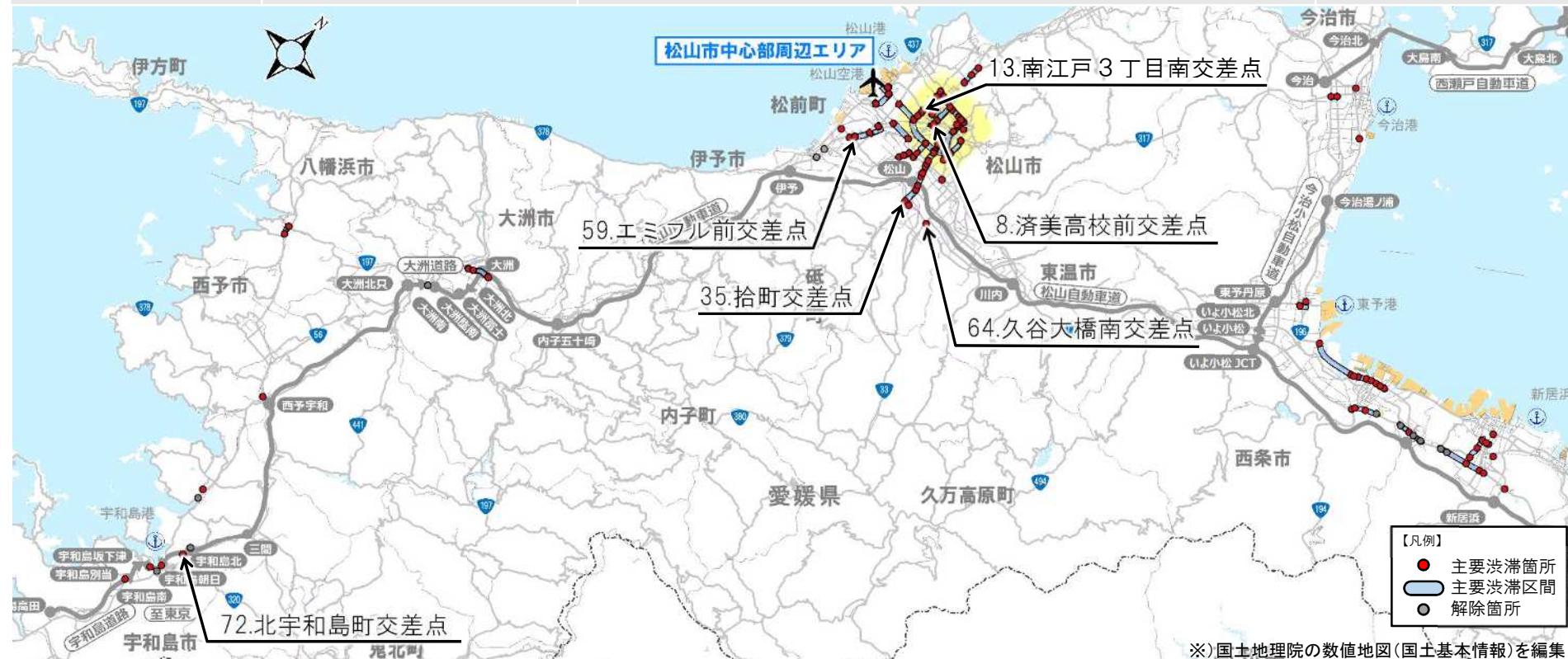
※1) 主要渋滞箇所の特定解除フローは、渋滞対策の実施有無に限らず、現地での渋滞が観測されない箇所について、主要渋滞箇所からの除外について審議を諮ることができるよう、H30年度に見直した。

### 3. 主要渋滞箇所の見直し（案）～令和2年度の対象交差点～

＜今回評価を実施した対象交差点一覧＞

#### ■ 令和2年度 対策実施箇所:6箇所

路線名	対象交差点名	対策内容	供用日（対策完了）
(主)松山空港線	13.南江戸3丁目南交差点	・交差点改良（6車線化、左折専用車線の設置）	令和3年2月12日
国道56号	8.済美高校前交差点	・交差点改良（右折車線の設置）、信号現示変更（左折矢撤去）	令和3年2月19日
国道33号	35.拾町交差点	・交差点改良（車線運用変更） ・信号現示変更（右折矢撤去、左折矢設置）	令和3年2月27日
(主)松山東部環状線	64.久谷大橋南交差点	・交差点改良（右折車線の延伸）	令和3年3月30日
国道56号	59.エミフル前交差点	・並行路線の整備（町道 西古泉筒井線）	令和3年3月13日
国道56号	72.北宇和島町交差点	・交差点改良（右折車線の設置）、時差式信号に変更	令和3年3月26日



### 3. 主要渋滞箇所の見直し（案）～13.南江戸3丁目南交差点（松山市南江戸）～

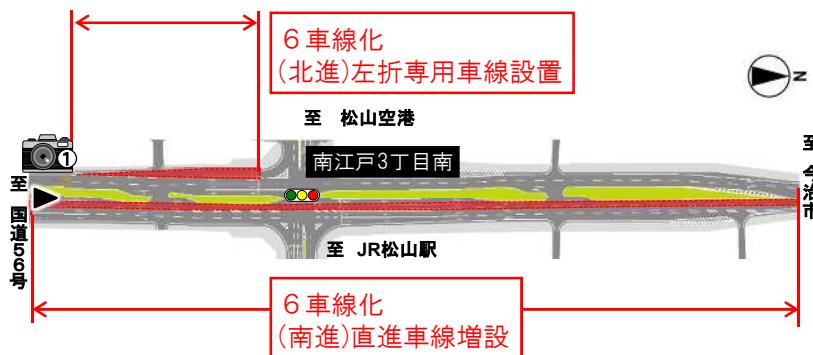
- （主）松山空港線 南江戸3丁目南交差点は、ピーク時に南北方向の交通が交通容量を超過し、渋滞が発生していた。幅広な中央分離帯を活用し、部分的に6車線化した（北行きは左折専用車線を設置、南行きは直進車線の増設）。
- 朝ピークにおいて、北行き左折車の捌け台数が約13%増加したほか、南北方向の渋滞が解消（捌け残りゼロ）した。また、朝夕ピーク時に、同交差点を起点として発生していた南北方向の低速区間が、ピーク時以外の時間帯と同水準まで改善した。

#### ■位置図

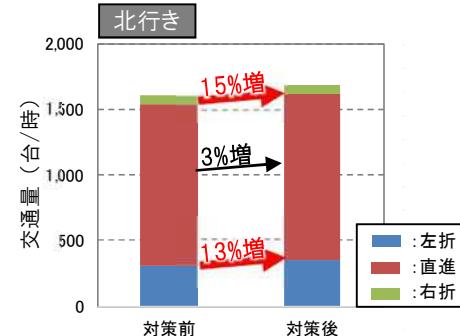


※)国土地理院地図を利用

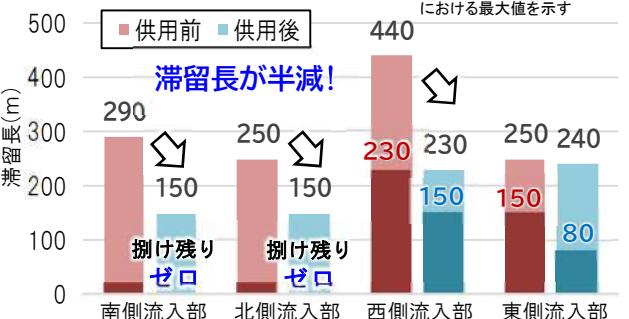
#### ■南江戸3丁目南交差点 整備内容



#### ■ピーク時(7時台)の捌け台数の変化



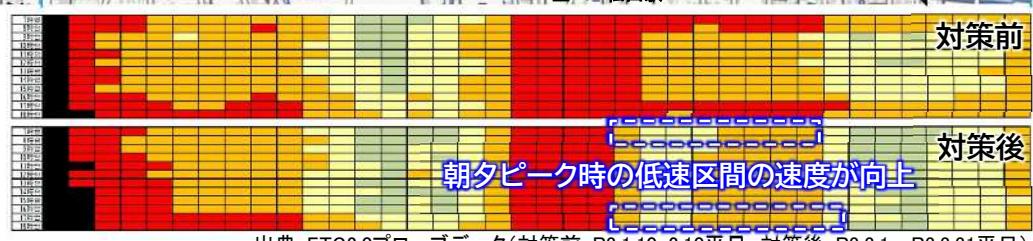
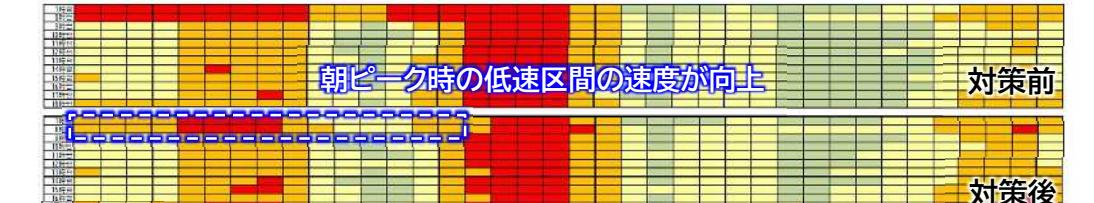
#### ■各方向の滞留長の変化



※滞留長・渋滞長は調査時間帯における最大値を示す

出典: 交通量調査 7～19時(対策前:H30.9.19調査 対策後:R3.3.3調査)

■対策前後の旅行速度の変化



出典: ETC2.0プローブデータ(対策前: R3.1.10～2.10平日 対策後: R3.3.1～R3.3.31平日)

### 3. 主要渋滞箇所の見直し(案) ~ 13.南江戸3丁目南交差点(松山市南江戸) ~

○渋滞対策の実施により、交差点部の捌け台数の増加や滞留長の減少など、一定の整備効果は得られているが、実態調査結果から東西方向に渋滞が残存しているほか、主要渋滞箇所の解除基準に該当していないため、今後も渋滞状況の検証を継続する。

#### ■位置図



【凡例】  
 ● 主要渋滞箇所  
 ○ 主要渋滞区間  
 ← 渋滞判定方向  
 (選定期)

#### <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。

【旅行速度】  
 □ : 20km/h超  
 □ : 20km/h以下

【渋滞発生頻度】  
 □ : 50%未満  
 □ : 50%以上

#### ■主要渋滞箇所の解除基準への該当状況

##### 【北側流入部】

対策後に速度は向上したが、渋滞判定は継続

時期	平休別	指標	時間帯												
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	
H24年 (選定期)	平日	旅行速度[km/h]	9.3	9.9	8.9	9.2	9.8	9.9	8.9	9.2	9.7	8.9	10.1	9.5	
		渋滞発生頻度[%]	100%			100%				100%			100%		
	休日	旅行速度[km/h]	8.9	9.2	8.9	8.7	9.3	9.9	8.9	8.9	10.4	9.1	8.5	8.9	9.1
		渋滞発生頻度[%]								100%					
対策実施後 (R3.4.1-24)	平日	旅行速度[km/h]	14.8	15.6	15.4	15.1	14.8	14.8	14.7	15.3	15.3	15.3	14.7	15.2	
		渋滞発生頻度[%]	100%			100%			100%			100%			
	休日	旅行速度[km/h]	16.0	18.1	15.5	15.1	14.7	14.5	15.0	14.2	15.3	14.6	16.1	14.8	
		渋滞発生頻度[%]								98%					

##### 【南側流入部】

対策後に速度は向上したが、渋滞判定は継続

時期	平休別	指標	時間帯												
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	
H24年 (選定期)	平日	旅行速度[km/h]	12.1	10.6	7.0	8.0	7.0	8.0	8.7	8.7	9.7	8.8	8.3	8.6	
		渋滞発生頻度[%]	92%			100%				100%			100%		
	休日	旅行速度[km/h]	8.2	7.9	8.9	8.1	7.7	9.2	8.7	8.8	8.5	9.3	9.4	8.3	
		渋滞発生頻度[%]							100%						
対策実施後 (R3.4.1-24)	平日	旅行速度[km/h]	16.7	14.8	15.8	15.6	14.8	15.0	15.0	15.0	15.9	14.6	14.9	16.2	16.1
		渋滞発生頻度[%]	100%			100%			100%			100%			
	休日	旅行速度[km/h]	15.2	15.1	16.9	16.3	14.5	15.2	14.6	14.3	15.9	16.6	16.5	15.9	
		渋滞発生頻度[%]							98%						

##### 【西側流入部】

渋滞判定は継続

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年 (選定期)	平日	旅行速度[km/h]	3.6	3.5	4.6	4.6	4.3	5.3	4.7	5.2	4.2	3.8	3.5	4.4
		渋滞発生頻度[%]	100%			100%			100%			100%		
	休日	旅行速度[km/h]	5.2	6.5	5.2	5.7	5.1	4.0	5.1	5.6	5.5	4.6	4.4	4.4
		渋滞発生頻度[%]						100%						
対策実施後 (R3.4.1-24)	平日	旅行速度[km/h]	6.2	5.0	6.6	6.5	6.6	7.5	7.2	7.9	7.4	6.3	4.3	6.5
		渋滞発生頻度[%]	100%			100%			100%			100%		
	休日	旅行速度[km/h]	11.8	9.1	7.8	8.3	6.5	6.5	6.8	7.4	8.5	9.2	8.8	9.6
		渋滞発生頻度[%]						100%						

選定期 : (民プロ) H24.3～H24.9

対策実施後 : (ETC) R3.4.1～R3.4.24

### 3. 主要渋滞箇所の見直し（案）

### ～8.済美高校前交差点（松山市千舟町）～

- 国道56号 済美高校前交差点は、北行き第3車線が右折車線に切り替わるため、第3車線が有効に活用されず渋滞が発生していた。南行き第3車線（右折車線）の交通容量に余裕があったため、必要滞留長を確保し、残りを北行きの右折車線として計画、併せて信号現示の変更（左折矢撤去）を実施した。
- 右折車線の新設により第3車線が有効に活用され、捌け台数が増加したことで、平日朝ピーク時に生じていた低速区間が大幅に短縮した。一方、南行きの交通状況は対策実施前から大きな変化は見られず、対策実施に伴う影響は少ないと想定される。

#### ■位置図

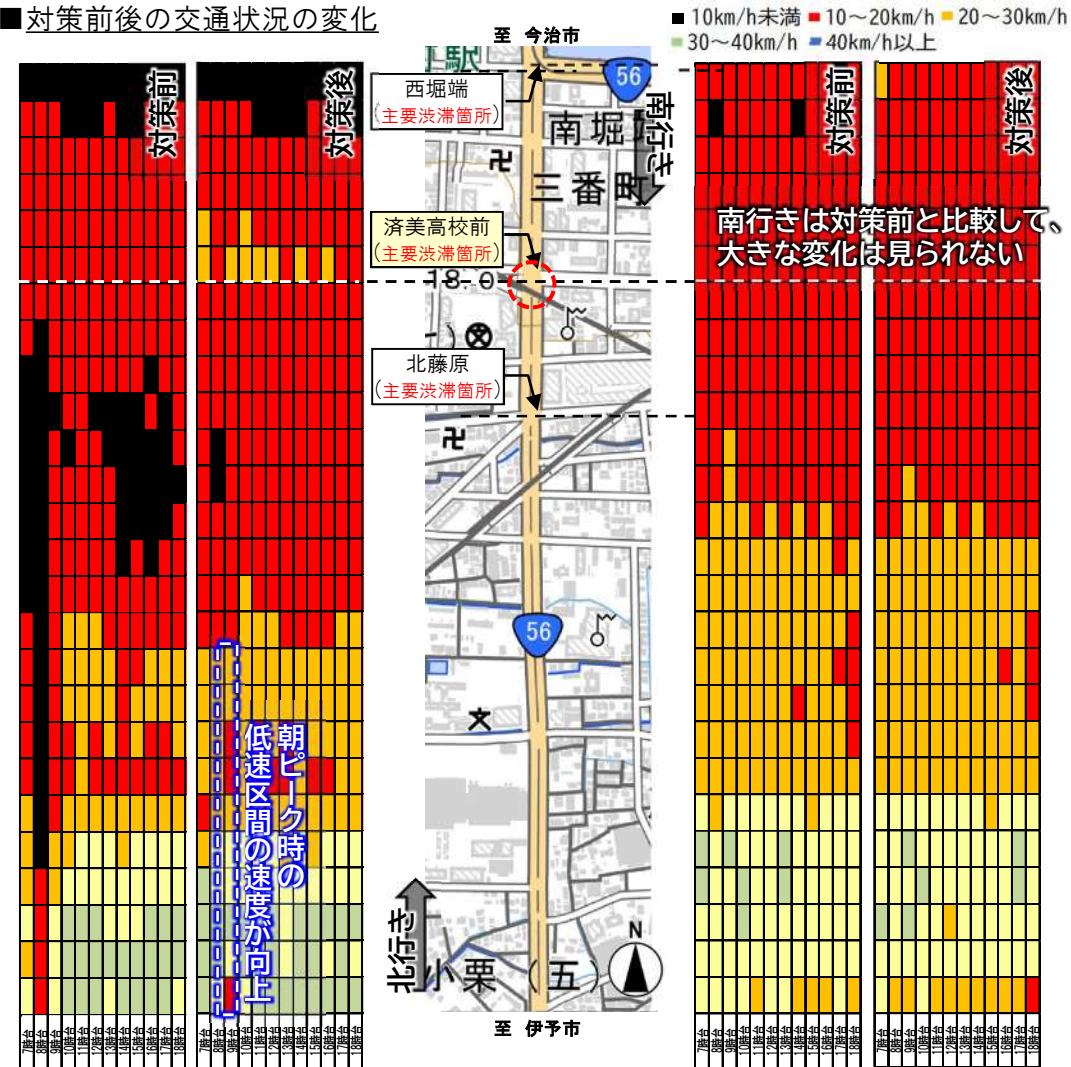


至 今治市



※)国土地理院地図を利用

#### ■対策前後の交通状況の変化



出典:ETC2.0プローブデータ(対策前:R3.1.15~2.15平日 対策後:R3.3.1~R3.3.31平日)

#### ■済美高校前交差点 整備内容



#### 対策前



#### 対策後



### 3. 主要渋滞箇所の見直し(案)

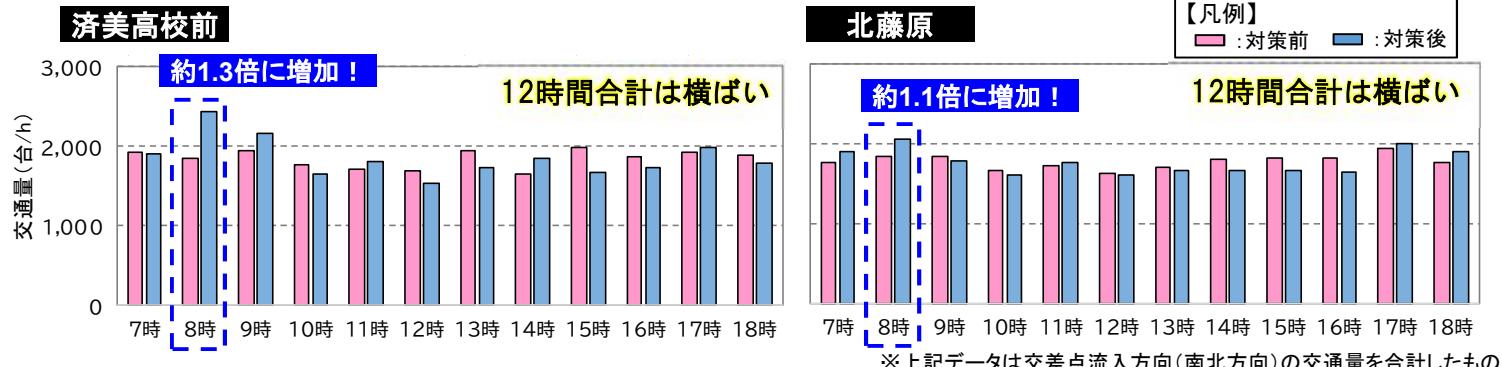
### ～8.済美高校前交差点(松山市千舟町)～

- 主要渋滞箇所である済美高校前、北藤原の両交差点の南北交通は、コロナ禍の影響もあり各時間帯で減少傾向だが、交通が集中する朝ピーク時(8時台)の通過交通量は、済美高校前交差点は約1.3倍、北藤原交差点は約1.1倍に増加した。
- 8時台の第3車線の通過交通量(北行き)は、対策前と比較して約2倍に増加し、交通が流れやすくなっている。それにより、北藤原交差点に向かう区間①(北藤原交差点～無名交差点間の北行き)の遅れ時間が、対策前と比較して約4分短縮した。

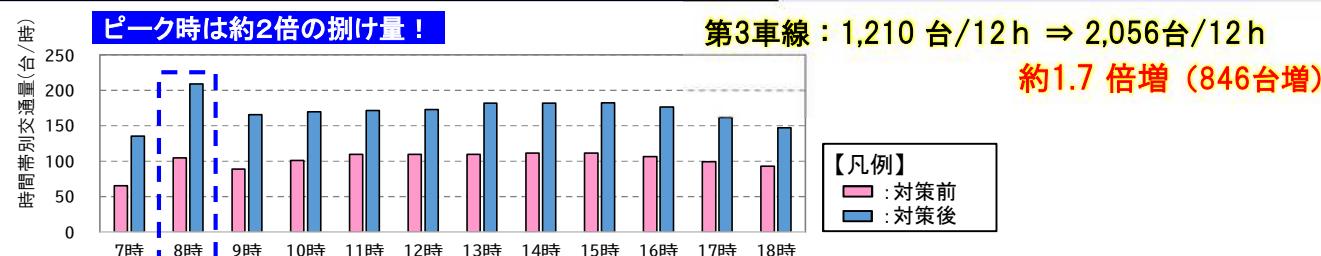
#### ■対策前後の交通状況の変化



#### 【交差点の処理能力の変化(済美高校前・北藤原交差点の南北交通)】



#### 【北行き第3車線の捌け台数の変化(済美高校前交差点付近)】

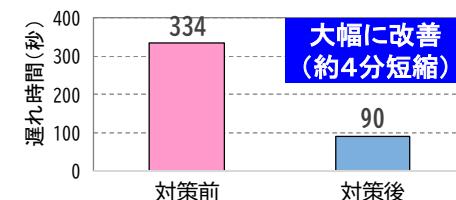


出典:警察トラカン 7~19時(対策前:R3.1.15~2.15平日 対策後:R3.3.1~R3.3.31平日)

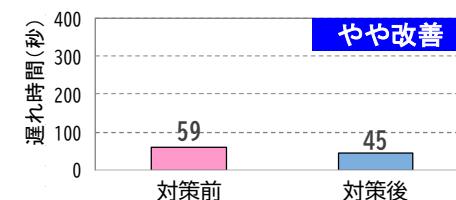
#### 【区間別の朝ピーク時(8時台)の「遅れ時間」の変化】

$$【遅れ時間】 = 【渋滞時の旅行時間※1】 - 【非渋滞時の旅行時間※2】$$

#### 区間①



#### 区間②



【凡例】  
■:対策前  
■:対策後

※1:8時台の通過車両の平均所要時間

※2:7~19時の通過車両のなかで、通過時間が短い上位10%の車両の平均所要時間

出典:ETC2.0プローブデータ  
対策前:R3.1.15~2.15平日  
対策後:R3.3.1~3.31平日

### 3. 主要渋滞箇所の見直し(案)

### ～8.済美高校前交差点(松山市千舟町)～

○渋滞対策の実施により、第3車線の捌け台数の増加や低速区間の短縮など、一定の整備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ていないため、今後も渋滞状況の検証を継続する。

#### ■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への該当状況

##### 【北側流入部】

渋滞判定は継続

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年 (選定期)	平日	旅行速度[km/h]	6.3	6.7	2.2	6.4	6.7	7.6	4.9	7.9	6.0	8.1	8.0	5.7
	休日	旅行速度[km/h]	10.4	9.5	10.0	8.1	7.9	7.4	6.4	6.1	7.5	6.7	6.3	8.0
時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
対策実施後 (R3.4.1-24)	平日	旅行速度[km/h]	14.6	12.1	17.3	16.4	16.6	17.3	17.2	17.8	17.3	15.2	11.7	11.0
	休日	旅行速度[km/h]	25.3	21.0	18.8	17.4	15.3	18.0	15.8	20.6	17.9	17.7	16.8	14.3
		渋滞発生頻度[%]	時間帯											
		渋滞発生頻度[%]	100%	100%	100%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	92%	100%

##### 【南側流入部】

対策後に速度は向上したが、渋滞判定は継続

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年 (選定期)	平日	旅行速度[km/h]	10.1	8.1	4.7	9.1	9.8	8.4	6.9	6.4	7.1	8.3	8.1	8.5
	休日	旅行速度[km/h]	17.3	7.6	10.4	10.6	10.1	8.0	8.4	5.7	7.5	8.5	9.2	7.9
時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
対策実施後 (R3.4.1-24)	平日	旅行速度[km/h]	15.3	13.7	19.5	18.7	19.0	18.8	17.4	17.8	17.7	17.3	15.4	17.1
	休日	旅行速度[km/h]	23.7	19.2	23.3	16.7	18.0	19.2	16.5	17.8	19.4	19.9	17.4	20.7
		渋滞発生頻度[%]	時間帯											
		渋滞発生頻度[%]	92%	75%	83%	83%	83%	83%	83%	83%	83%	83%	83%	100%

解除基準に該当しない時間帯

選定期 : (民プロ) H24.3～H24.9

対策実施後 : (ETC) R3.4.1～R3.4.24

【凡例】
● 主要渋滞箇所
■ 主要渋滞区間
← 渋滞判定方向 (選定期)

#### ＜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。

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

### 3. 主要渋滞箇所の見直し(案) ~35.拾町交差点(砥部町拾町)~

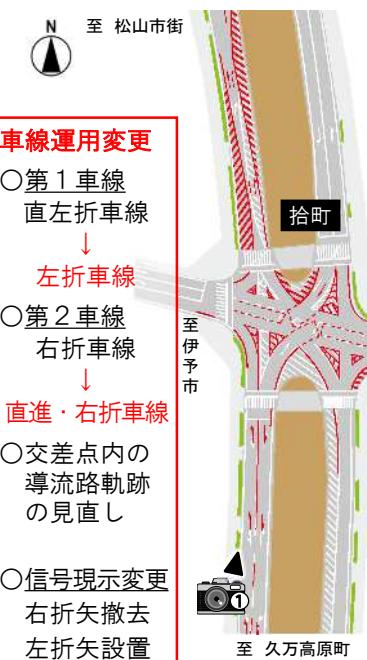
- 国道33号 拾町交差点は、北行きの左折交通が多く渋滞が発生していたため、車線運用の変更(直左+右折→左折+右直)や、交差点内の導流路軌跡の見直し、信号現示の見直し(右折矢撤去、左折矢設置)を実施した。
- 朝ピーク時の北行き左折車の捌け台数が約2割増加したほか、南側流入部の渋滞が解消(捌け残りゼロ)した。また、北行きの交差点流入部において、左折車の低速度割合が若干減少した。

#### ■位置図

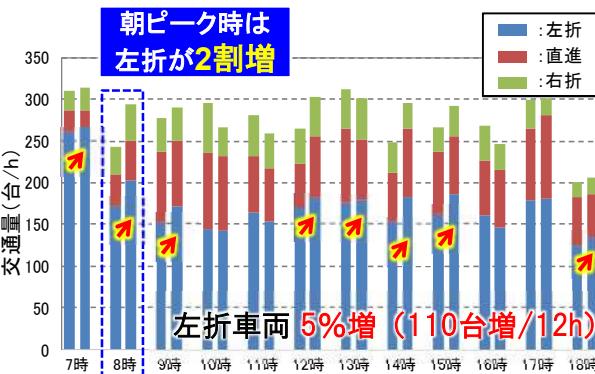


※国土地理院地図を利用

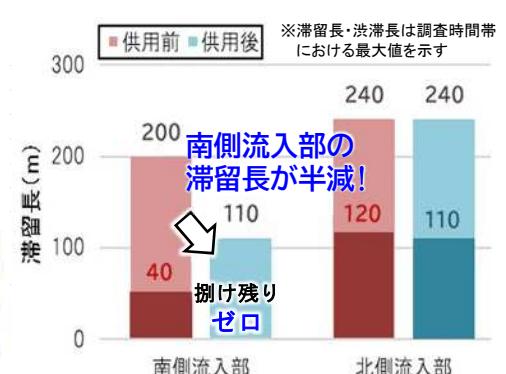
#### ■拾町交差点 整備内容



#### ■直進・左折・右折別の捌け台数の変化



#### ■流入部別の滞留長・渋滞長の変化

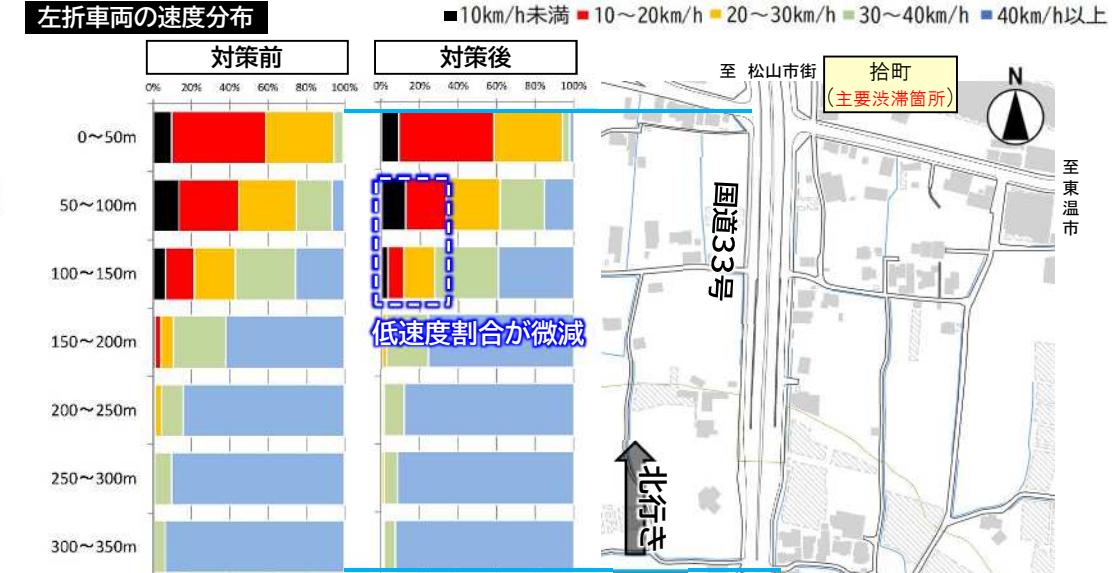


出典: 交通量調査

7~19時(対策前:H30.9.19調査 対策後:R3.3.3調査)

#### ■対策前後の速度分布割合(北行き)

##### 左折車両の速度分布



出典:ETC2.0プローブデータ(対策前:R3.1.20~2.20平日 対策後:R3.3.1~R3.3.31平日)

### 3. 主要渋滞箇所の見直し（案）～35.拾町交差点（砥部町拾町）～

○渋滞対策の実施により、交差点部の捌け台数の増加や滞留長の減少など、一定の整備効果は得られているが、実態調査結果から南進方向に渋滞が残存しているほか、主要渋滞箇所の解除基準に該当していないため、今後も渋滞状況の検証を継続する。

## ■ 位置図



※)国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

- 【凡例】
  - 主要渋滞箇所
  - 主要渋滞区間
  - ← 渋滞判定方向  
(選定期)

### ＜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。

【旅行速度】  : 20km/h超  
  : 20km/h以

【渋滞発生頻度】  : 50%未満  
 : 50%以上

## ■主要渋滞箇所の解除基準への該当状況

### 【北側流入部】

## 渋滞判定は継続

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年 (選定時)	平日	旅行速度(km/h)	7.4	17.8	41.6	25.2	25.6	30.5	23.5	22.7	22.5	18.0	16.7	20.3
		洪津発生頻度[%]		25%		25%		25%				58%		
	休日	旅行速度(km/h)	34.7	33.6	30.2	26.9	37.0	20.7	27.0	18.9	17.0	15.5	18.5	26.4
		洪津発生頻度[%]							19%					
時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
対策実施後 (R3.4.1-24)	平日	旅行速度(km/h)	6.0	9.5	16.0	15.2	15.0	18.3	15.2	15.0	14.9	11.6	9.6	11.4
		洪津発生頻度[%]		100%		92%		100%				100%		
	休日	旅行速度(km/h)	16.5	14.7	18.0	16.2	14.3	17.8	18.5	17.4	15.4	13.7	13.7	16.2
		洪津発生頻度[%]							88%					

### 【南側流入部】

対策後に速度は向上したが、渋滞判定は継続

### 【西側流入部】

## 渋滞判定は継続

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	8.3	6.3	9.6	9.2	7.7	9.2	7.1	8.5	7.5	8.6	7.0	6.6
		渋滞発生頻度[%]	100%					100%			100%		100%	
	休日	旅行速度[km/h]	6.9	11.1	7.4	6.1	7.2	7.4	7.6	8.6	7.5	8.7	8.8	9.1
		渋滞発生頻度[%]							98%					
時期	平休別	指標	時間帯											
対策実施後 (R3.4.1-24)	平日	旅行速度[km/h]	11.2	13.4	16.3	13.7	13.6	16.3	16.5	15.9	15.0	17.4	14.5	15.5
		渋滞発生頻度[%]	100%					100%			100%		100%	
	休日	旅行速度[km/h]	19.1	20.6	18.3	17.3	14.1	15.5	16.9	15.5	16.7	18.0	17.0	20.2
		渋滞発生頻度[%]							91%					

### 【東側流入部】

## 渋滞判定は継続

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時		
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	9.6	15.5	17.5	16.8	17.6	17.2	16.0	15.8	14.4	15.8	15.0	15.8
		渋滞発生頻度[%]	92%			92%			100%			100%		
	休日	旅行速度[km/h]	20.6	18.0	19.9	17.8	18.0	15.9	16.8	17.2	16.8	16.6	18.0	19.1
		渋滞発生頻度[%]							83%					
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	
対策実施後 (R3.4.1-24)	平日	旅行速度[km/h]	15.5	16.7	18.5	18.1	19.3	18.6	18.9	19.9	18.0	19.5	15.4	17.0
		渋滞発生頻度[%]	100%			92%			67%			83%		
	休日	旅行速度[km/h]	22.8	21.7	19.3	18.6	18.6	19.2	21.4	22.0	21.3	20.6	21.0	24.7
		渋滞発生頻度[%]							31%					

### 解除基準に該当しない時間帯

選定期 : (民プロ) H24.3~H24.9  
対策実施後 : (ETC) R3.4.1~R3.4.24

### 3. 主要渋滞箇所の見直し（案）～64.久谷大橋南交差点（松山市小村町）～

- （主）松山東部環状線 久谷大橋南交差点は、南行きの右折レーンをはみ出して滞留し、後続直進車の走行阻害が発生していたため、右折レーンの延伸を実施した。
- 右折レーンの延伸により右折の処理能力が向上し、渡河部を越えて連続していた低速区間が渡河部の手前付近まで短縮したほか、渡河部区間における右折車の低速度割合が減少している。

#### ■位置図



#### ■対策前後の旅行速度の変化



対策前

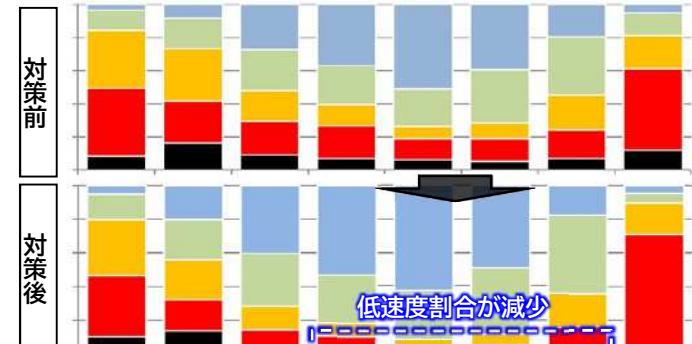
対策後

朝夕ピーク時の低速区間の速度が向上

#### ■久谷大橋南交差点 整備内容



#### 右折車両の速度分布



低速度割合が減少

出典：ETC2.0プローブデータ

対策前：R3.2.1～2.28平日  
対策後：R3.4.1～4.30平日

### 3. 主要渋滞箇所の見直し(案) ~ 64.久谷大橋南交差点(松山市小村町) ~

○渋滞対策の実施により、交差点部を先頭とした低速区間長の減少など、一定の整備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ていないため、今後も渋滞状況の検証を継続する。

#### ■位置図



※)国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

【凡例】  
 ● 主要渋滞箇所  
 ● 主要渋滞区間  
 ← 渋滞判定方向  
 (選定期)

#### <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。

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

#### ■主要渋滞箇所の解除基準への該当状況

##### 【北側流入部】

対策後に速度は向上したが、渋滞判定は継続

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年 (選定期)	平日	旅行速度[km/h]	8.0	8.1	8.1	10.1	11.3	12.7	11.4	11.0	9.9	9.9	7.4	10.9
	休日	旅行速度[km/h]	17.8	12.2	10.4	9.8	10.0	10.6	11.0	12.5	11.8	11.1	12.0	14.4
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
対策実施後 (R3.4.1-24)	平日	旅行速度[km/h]	8.0	7.8	11.2	11.5	11.2	12.0	11.2	11.2	14.0	10.9	10.3	12.9
	休日	旅行速度[km/h]	17.0	14.4	11.9	13.9	14.7	12.1	12.9	15.9	17.7	10.9	17.6	12.5
			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
			渋滞発生頻度[%]	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

##### 【南側流入部】

渋滞判定は継続

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年 (選定期)	平日	旅行速度[km/h]	16.8	17.5	22.4	23.0	22.3	20.8	19.0	20.8	17.9	15.1	19.7	
	休日	旅行速度[km/h]	24.9	20.6	21.6	21.3	20.3	21.9	21.6	19.5	17.4	17.0	17.4	15.9
時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
対策実施後 (R3.4.1-24)	平日	旅行速度[km/h]	11.3	10.7	16.5	16.5	18.3	19.1	19.4	14.9	16.8	17.0	10.7	15.1
	休日	旅行速度[km/h]	24.9	27.5	19.1	20.2	18.4	21.3	20.2	19.4	22.1	15.2	13.9	23.1
			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
			渋滞発生頻度[%]	42%	33%	50%	67%							

##### 【西側流入部】

渋滞判定は継続

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年 (選定期)	平日	旅行速度[km/h]	20.9	17.3	21.9	23.9	24.9	29.0	31.7	27.7	24.6	24.5	26.7	31.0
	休日	旅行速度[km/h]	31.1	30.7	35.8	34.2	29.3	29.5	32.4	32.6	28.3	25.6	30.6	33.7
時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
対策実施後 (R3.4.1-24)	平日	旅行速度[km/h]	15.0	15.2	23.5	26.9	28.0	31.6	30.3	29.6	27.5	28.5	25.9	30.9
	休日	旅行速度[km/h]	32.8	32.4	31.8	30.4	31.8	29.7	31.7	31.9	30.6	32.5	31.5	34.8
			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
			渋滞発生頻度[%]	58%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	

##### 【東側流入部】

解除基準を満足

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 (選定期)	平日	旅行速度[km/h]	26.6	33.6	31.6	35.8	33.7	37.1	35.9	32.6	32.3	29.0	23.1	32.4
	休日	旅行速度[km/h]	38.7	37.5	37.4	36.5	39.9	38.1	39.8	38.4	36.7	38.9	34.5	40.5
時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
対策実施後 (R3.4.1-24)	平日	旅行速度[km/h]	27.7	21.0	33.1	34.5	35.7	38.9	36.3	36.9	33.5	32.5	16.3	34.0
	休日	旅行速度[km/h]	41.7	39.3	38.2	38.9	41.3	41.2	39.6	41.6	38.3	41.4	37.8	42.1
			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
			渋滞発生頻度[%]	17%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	

解除基準に該当しない時間帯

選定期 (民プロ) H24.3~H24.9  
対策実施後 (ETC) R3.4.1~R3.4.24

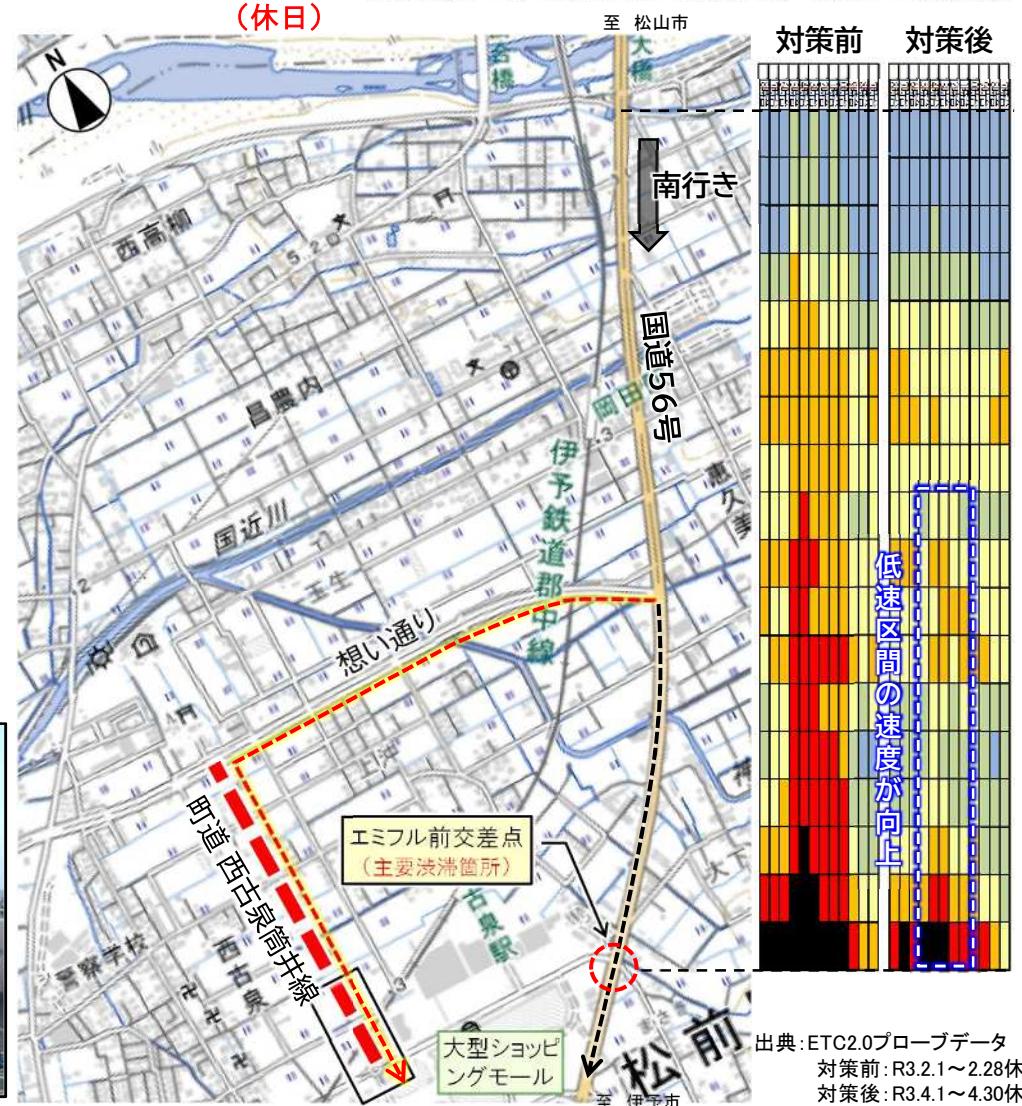
### 3. 主要渋滞箇所の見直し（案）～59.エミフル前交差点（松前町東古泉）～

- 国道沿線に立地する大型商業施設の集客により、国道56号エミフル前交差点では、商業施設に流入するための右折車滞留で渋滞が発生しているなか、町道 西古泉筒井線は、商業施設へのアクセス道路としての機能も有する路線として新設された。
- 西古泉筒井線の供用により、エミフル前交差点を起点とした低速区間が短縮しており、交通の一部が町道に転換したと想定される。今秋、整備後の交通量調査を実施する予定であるため、国道56号（南行き）の右折車滞留の状況などを確認する。

#### ■位置図



#### ■対策前後の旅行速度の変化（休日）



#### ■エミフル前交差点 整備内容



### 3. 主要渋滞箇所の見直し（案）～59.エミフル前交差点（松前町東古泉）～

○渋滞対策の実施により、交差点部を先頭とした低速区間長の減少が見られ、主要渋滞箇所の解除基準を満足する結果となった。現在、コロナ禍の影響が含まれる可能性もあることから、今秋の交通量調査で交通状況を確認し、解除に向けた検証を実施する。

## ■ 位置図



※)国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

## ■主要渋滞箇所の解除基準への該当状況

### 【北側流入部】

対策後に速度は向上し、解除基準を満足

### 【南側流入部】

### 解除基準を満足

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]	46.1	41.3	30.2	32.7	23.2	19.3	26.6	21.9	19.2	22.5	24.5	28.3
		渋滞発生頻度[%]	0%				25%			25%			0%	
	休日	旅行速度[km/h]	45.1	36.0	30.6	35.1	19.7	15.2	17.5	17.2	14.6	13.7	13.4	15.9
		渋滞発生頻度[%]					58%							
時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
対策実施後 (R3.4.1-24)	平日	旅行速度[km/h]	46.6	47.8	46.3	43.8	42.5	45.2	43.6	42.1	40.5	41.1	43.3	45.1
		渋滞発生頻度[%]	0%				0%			0%			0%	
	休日	旅行速度[km/h]	44.1	46.1	45.1	43.2	40.0	36.8	35.0	33.8	34.6	35.5	38.2	39.9
		渋滞発生頻度[%]					0%							

※東西流入部の市道はDRMリンクがない(幅員5.5m以下)ため、評価対象外

解除基準に該当しない時間帯

選定期：(民プロ)H24.3～H24.9  
対策実施後：(ETC) R3.4.1～R3.4.24

- 【凡例】
  - 主要渋滞箇所
  - 主要渋滞区間
  - ← 渋滞判定方向 (選定期)

### ＜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。

【旅行速度】  : 20km/h超  : 20km/h以

【渋滞発生頻度】  : 50%未満  
 : 50%以上

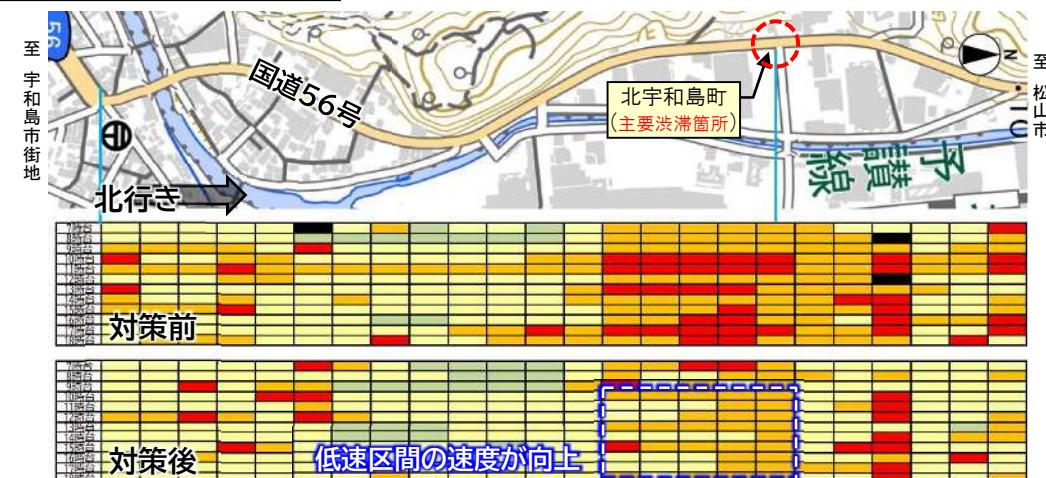
### 3. 主要渋滞箇所の見直し（案）～72.北宇和島町交差点（宇和島市北宇和島町）～

- 国道56号 北宇和島交差点は、右折帯の無い交差点で、北行きの右折車が滞留することで後続直進車への走行阻害が発生していたため、新たに右折車線を設置、時差式信号への変更を実施した。
- 右折車線の設置により右折の処理能力が向上し、午前中（10～12時）やタピーケ時（17時台）などで発生していた低速区間が解消したほか、交差点に向かう直進車両の低速度割合が減少した。

#### ■位置図



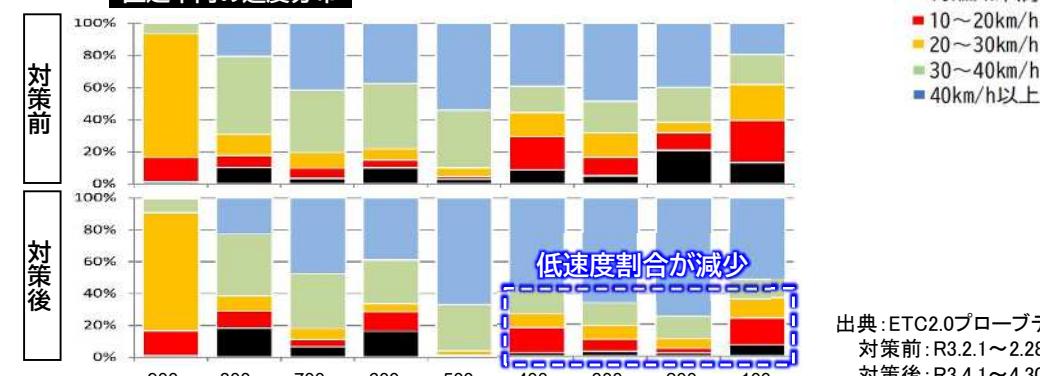
#### ■対策前後の旅行速度の変化



#### ■北宇和島町交差点 整備内容



#### 直進車両の速度分布



出典:ETC2.0プローブデータ  
対策前: R3.2.1～2.28平日  
対策後: R3.4.1～4.30平日

### 3. 主要渋滞箇所の見直し（案）～72.北宇和島町交差点（宇和島市北宇和島町）～

○渋滞対策の実施により、交差点部を先頭とした低速区間長の減少など、一定の整備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ていないため、今後も渋滞状況の検証を継続する。

#### ■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 (選定期)	平日	旅行速度[km/h]	35.6	37.0	30.7	32.8	34.4	34.8	32.4	31.4	33.3	33.7	32.4	38.0
		渋滞発生頻度[%]	0%			0%			0%			0%		
	休日	旅行速度[km/h]	40.8	39.9	34.9	32.0	34.8	34.9	32.3	34.6	32.3	32.7	33.4	33.1
		渋滞発生頻度[%]										0%		
時期	平休別	指標	時間帯											
		旅行速度[km/h]	22.2	20.6	24.0	17.7	19.0	24.4	24.1	20.7	28.3	26.9	24.5	27.4
	対策実施後 (R3.4.1-24)	渋滞発生頻度[%]	42%			50%			17%			0%		
		旅行速度[km/h]	15.6	18.8	18.6	23.0	28.8	28.1	22.0	18.0	29.1	30.2	27.6	23.0
		渋滞発生頻度[%]										23%		

一部解除基準を満足しない箇所が存在

##### 【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 (選定期)	平日	旅行速度[km/h]	38.1	35.2	36.2	30.9	34.6	33.1	33.1	31.7	33.4	32.1	30.9	33.5
		渋滞発生頻度[%]	0%			0%			0%			0%		
	休日	旅行速度[km/h]	37.1	38.4	36.4	23.9	30.4	33.7	33.2	32.1	29.5	28.9	32.4	35.5
		渋滞発生頻度[%]										0%		
時期	平休別	指標	時間帯											
		旅行速度[km/h]	28.4	36.0	26.0	30.8	30.2	27.8	31.2	30.7	33.3	28.4	30.4	29.2
	対策実施後 (R3.4.1-24)	渋滞発生頻度[%]	17%			0%			0%			0%		17%
		旅行速度[km/h]	22.8	30.5	30.2	27.6	25.9	28.5	21.7	27.9	21.5	27.7	25.9	30.9
		渋滞発生頻度[%]										13%		

解除基準を満足

解除基準に該当しない時間帯

選定期 : (民プロ) H24.3～H24.9  
対策実施後 : (ETC) R3.4.1～R3.4.24



#### ＜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。

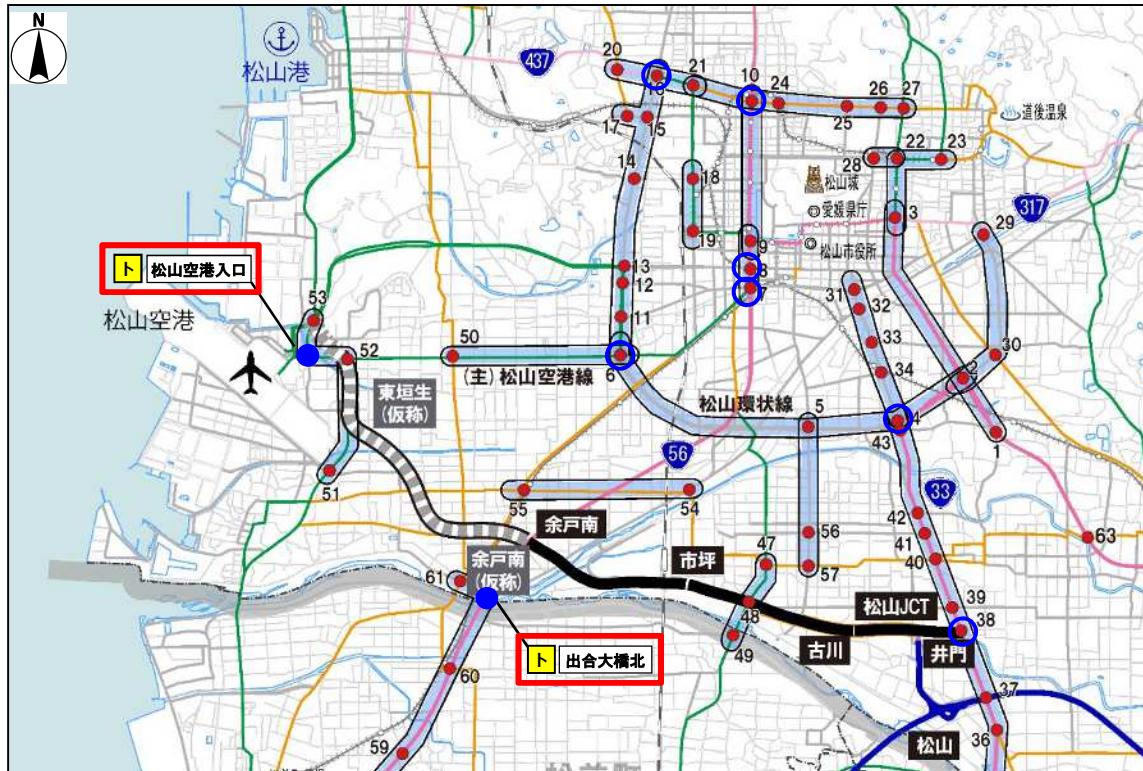
【旅行速度】	□ : 20km/h超	【渋滞発生頻度】	□ : 50%未満
【凡例】	□ : 20km/h以下	□ : 50%以上	

## 4. 道路利用者会議からの要望に対する対応状況

## 4. 道路利用者会議からの要望に対する対応状況

○道路利用者からの渋滞解消要望箇所のうち、主要渋滞箇所に選定されていない4箇所の交差点における対応状況を示す。

＜松山市＞



＜西予市＞



＜西条市＞

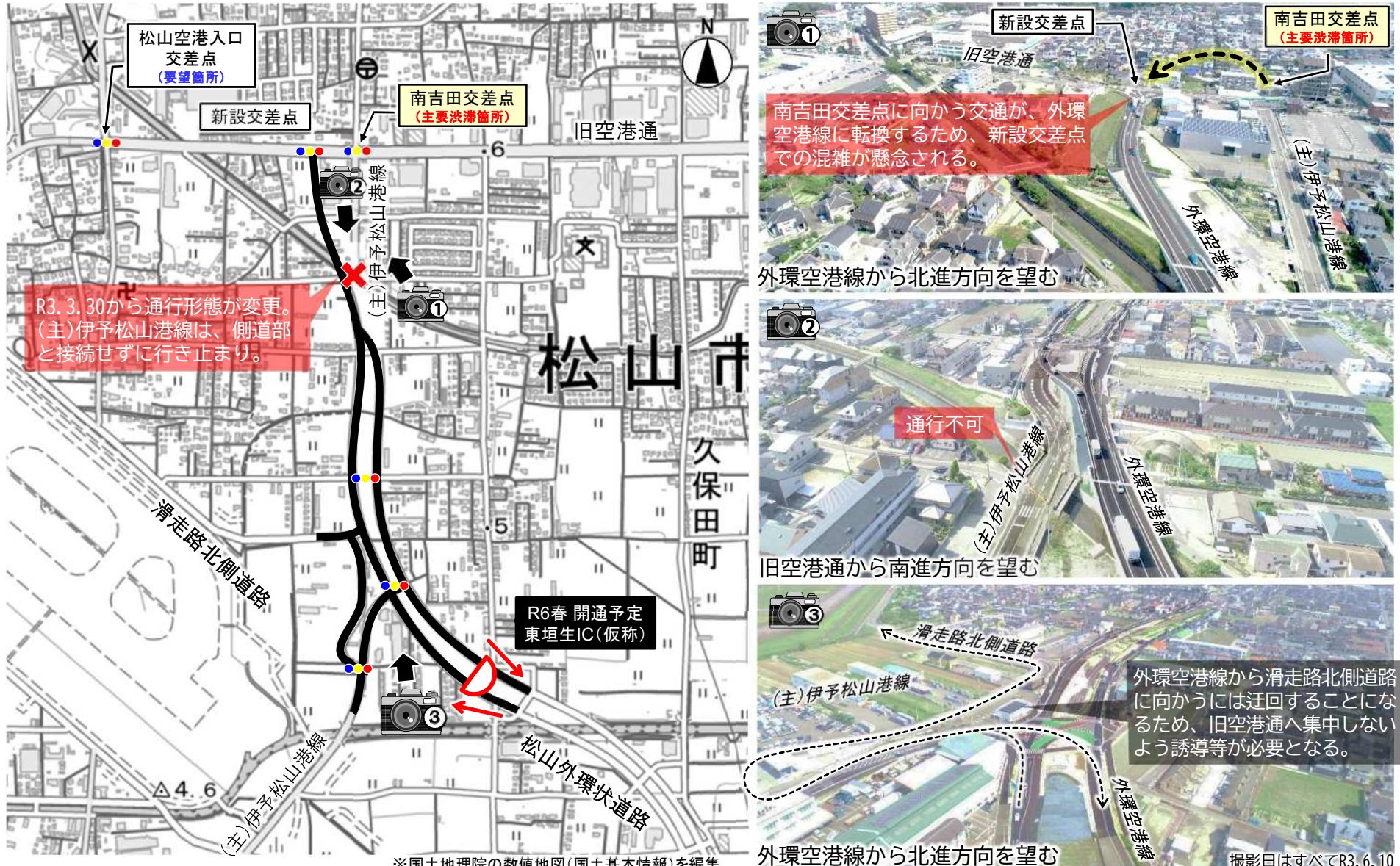


交差点名	対応状況
松山空港入口交差点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松山外環状道路 空港線整備（中長期対策）【国・県】</li> <li>・52.南吉田交差点 空港線側道部の接続と交差点改良【県】</li> <li>・53.北吉田交差点 北行き右折車線の設置【県】</li> </ul>
出合大橋北交差点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・信号サイクルの調整を検討【国・警察】</li> </ul>
野田口交差点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道56号：南行き右折レーン設置、北行き右折たまり設置【国】調査設計中・用地調査・用地買収</li> </ul>
東予総合支所前交差点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・継続的に渋滞状況を確認中【県】</li> </ul>

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。

## 4. 道路利用者会議からの要望に対する対応状況

- 令和3年3月30日に松山外環状道路空港線側道部が旧空港通に接続した。それにより主道路が、(主)伊予松山港線から空港線側道部に切り替わったため、南吉田交差点に隣接する新設交差点での混雑が懸念される。(主要渋滞箇所の移動も今後の検討課題)
- 空港線のうち、東垣生IC(仮称)までの高架部区間の開通を控えるなか、空港周辺への交通状況については引き続き観察していく。



## 5. 観光期における経路誘導対策の実施計画

- 1) 国道33号から国道11号・国道56号への経路誘導
- 2) 国道56号から大洲北ICへの経路誘導

## 5. 観光期における経路誘導対策の実施計画 ~国道33号 これまでの実施状況~

- 観光期（GW、お盆）の国道33号の渋滞対策の取組みとして、平成28年から国道11号への経路誘導を促す対策（各種情報提供）を継続的に実施。平成29年GWからは、松山外環状道路インター線全線開通（H28.12）に伴い、国道56号経由での経路誘導も導入。
- 令和3年のGWは、コロナ禍による影響を踏まえ、予定していた経路誘導対策を中止した。お盆はGWに検討した経路誘導対策を実施する予定。

### 経路誘導の情報提供方法 >>



## 5. 観光期における経路誘導対策の実施計画 ~国道33号 観光期の取組み~

- 令和元年度に実施した道後地区を訪れた観光客へのヒアリング結果から、カーナビを用いた情報提供が最も効果的であったため、カーナビから文字情報が配信されるVICSを活用して、交通情報の提供を行う取組みを実施する。
- また、早朝からの交通分散により、ピーク時の渋滞を和らげる可能性が見られるため、経路誘導対策の時間帯の拡大も実施する。

### 経路誘導の方法と周知方法 >>

	ホームページ (HP)	チラシ/ポスター	路側看板、横断幕、情報掲示板	カーナビ
対策案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松山河川国道事務所</li> <li>・愛媛県、松山市</li> <li>・観光協会</li> <li>・道後温泉 など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・配布チラシ：約3,000部 (道後温泉、旅館、空港、GS、松山城等)</li> <li>・ポスター：7箇所 (道後温泉駐車場、トイレ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・横断幕：6箇所 (市道松山環状線など)</li> <li>・路上看板：11箇所 (国道33号、国道11号、市道松山環状線)</li> <li>・道路情報板：1箇所 (国道11号)</li> </ul>	—

主な意見	道後温泉への来訪者からの主な意見 (令和元年のGWや盆の来訪者ヒアリング、来訪者を対象としたWEBアンケートの調査結果による)			
	・公共のホームページを閲覧する機会は少ない	・掲載するサイトによっては、目に触れる機会も増える	・経路変更により、有利となる観光施設が明示されていると判りやすい	・人の多い場所での掲示が必要
			<ul style="list-style-type: none"> <li>・走行中、瞬時に内容を把握することは困難。停車中など確認時間が必要</li> <li>・走行前に趣旨を理解できていれば、補助的な道案内になり得る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・カーナビを設定して移動する来訪者は約8割</li> <li>・土地勘の無い地域であるため、カーナビを設定して移動する</li> </ul>

R3お盆の経路誘導に向けた改善点	ホームページ	チラシ/ポスター	路側看板、横断幕、情報掲示板	カーナビ
	■対応方針	■対応方針	■対応方針	■対応方針
(イメージ)	<p>■対応方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・閲覧数の多いサイトに掲載 (HPのリンクやバナーを貼付)</li> </ul> <p>(イメージ)</p> <p>・主要な集客施設（道後温泉、松山城等）の駐車場情報の近くに「お帰りの際の交通情報のお知らせ」として、リンクなどを貼り付ける</p>	<p>■対応方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・集客の高い場所に掲示（駐車場や休憩施設など）</li> </ul> <p>(イメージ)</p>	<p>■対応方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・単路部の配置を避け、交差点付近や出発地付近（駐車場等）に配置</li> </ul> <p>&lt;看板による案内&gt;</p>	<p>■対応方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・カーナビからの情報提供として、既存のVICSを活用した文字情報の提供を実施</li> </ul> <p>&lt;カーナビ画面のイメージ&gt;</p> <p>&lt;文字情報の提示案&gt;</p> <p>国道33号渋滞多し。高松方面へは国道11号経由で川内ICへ</p>
	<主な掲載サイト>	<主な設置場所>	<主な設置場所>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国、県、自治体のホームページ</li> <li>・観光協会、道後温泉、松山城</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道後温泉周辺の駐車場</li> <li>・トイレや休憩施設の付近など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道33号、国道11号、市道松山環状線の交差点部付近</li> </ul>	

## 5. 観光期における経路誘導対策の実施計画

## ～国道33号 観光期の取組み～

### 観光期の経路誘導対策の情報周知

»

#### VICSを用いたカーナビへの情報提供



道後温泉駐車場を出発後、川内ICに向かう分岐交差点となる“小坂交差点”に至るまでに、国道11号や松山環状線を走行する車両に情報提供する予定

VICSの実施効果の検証に向けて、道路利用者を対象としたWEBアンケートなどを実施予定！

#### 渋滞状況を広く周知するための情報提供方法（検討案）

お帰りの際の交通状況を、出来るだけ乗車前に把握できるように、ポスター等に加え、ピーク時の渋滞状況画像などを提示し、行動変化を促す。

＜デジタルサイネージでの提示＞  
～石鎚山サービスエリアより～



経路誘導のポスターなどに加え、混雑画像などを交えて、興味を促す



出来るだけ早い時間に交通転換するよう、混雑情報を提供！

#### キャッチーな言葉やインパクトのあるポスターを掲示



早い時間帯から国道11号を利用すると、渋滞も無く移動できることを明記！

所要時間に加え、費用面においても優位であることを明記！



#### 新たな経路誘導の検討案

» ※お盆以降の観光期での実施に向け検討中

スマホアプリを活用して、リアルタイムの交通情報を提供する。道路利用者に向けて、情報が自動的に配信される方法を用意する。



※ナビタイムを用いたイメージ

## 5. 観光期における経路誘導対策の実施計画 ~国道56号から大洲北ICへの経路誘導~

○昨年までの検証で、広報による国道56号から大洲北ICへの経路誘導効果が確認されたため、本取組を本格運用する。

○国道56号利用者の一部は寄り道目的であること、観光事業者からは寄り道観光も促進したいという意見がある。

○今後の実施方針は以下のとおり

- ・令和2年度 第2回愛媛県渋滞対策協議会では、通年で実施する予定であったが、観光事業者の意向を考慮し、観光期に限定した経路誘導に変更。
- ・来訪者の約9割が出発前に経路を決定しており、出発前の情報提供として、継続的に実施可能なHP、ポスター・チラシ、デジタルサイネージ、VICS等での広報を実施。

### ■ 経路誘導

松山方面～大洲城周辺への交通を大洲北IC経由へ誘導



○ 主要観光施設(大洲城、大洲まちの駅あさもや、臥龍山荘)

### ■ R3以降継続実施予定の広報

※写真は昨年度の状況

ポスター・チラシ

伊予灘SA

【デジタルサイネージ】 【トイレ】



道の駅  
(なかやまクラフトの里)



HP

大洲市までのアクセス



大洲市観光協会HP



VICS

国道56号経由の方への情報提供

大洲城周辺へは  
大洲北IC経由で大洲南ICへ

上段:7文字 下段:14文字

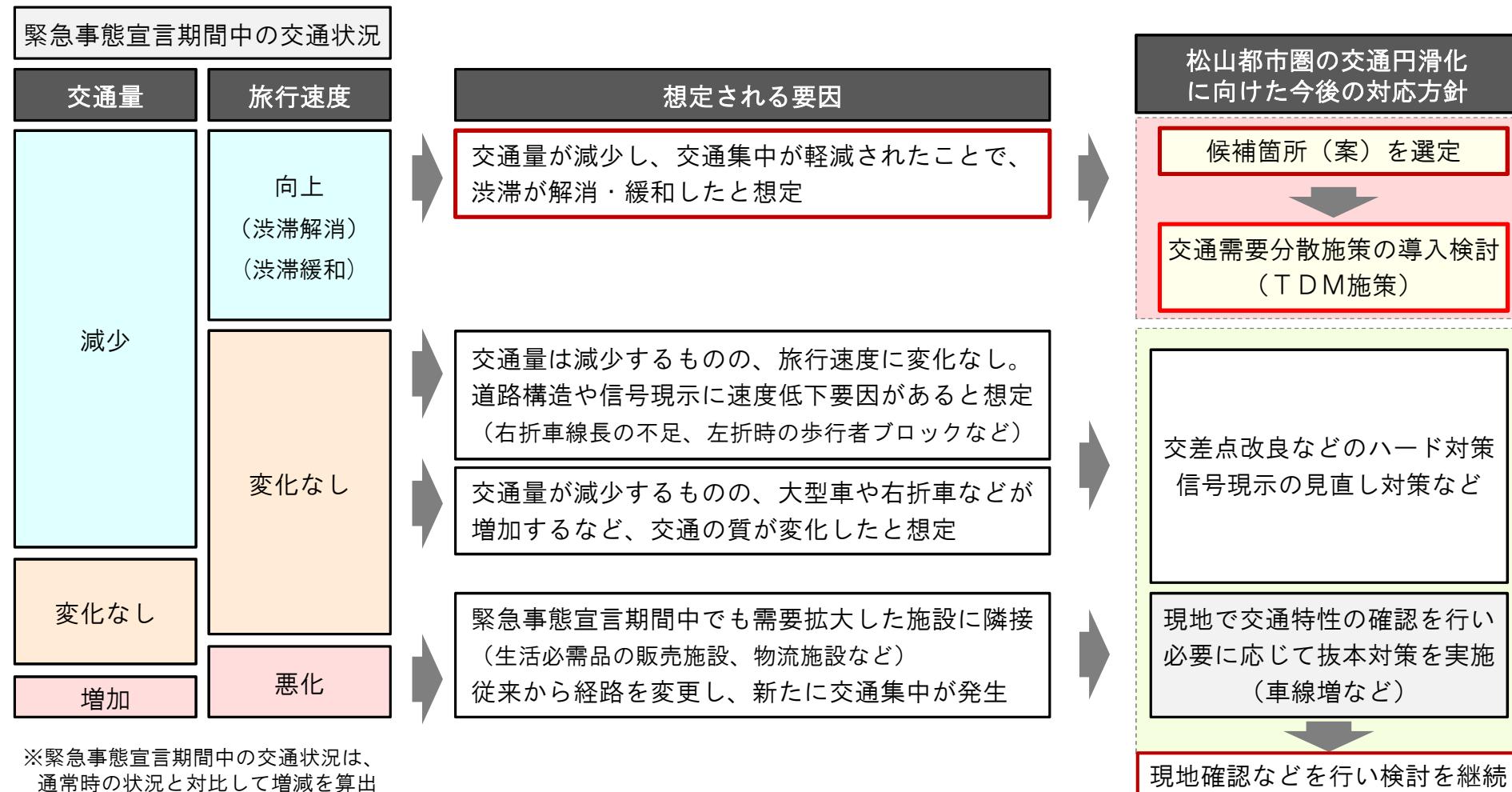
## 6. コロナ禍における交通分析を踏まえたTDM施策の検討状況

## 6. コロナ禍における交通分析を踏まえたTDM施策の検討状況

- 緊急事態宣言期間中の交通状況において、交通量が減少し、渋滞が改善した箇所は、交通需要分散施策（TDM施策など）により、渋滞が緩和する可能性がある。昨年度の渋滞協では、松山市内の国道33号ひだまり治療院前交差点と椿神社入口交差点に対して検討を着手することが了承されたため、今年度は、当該区間のボトルネックと考えられる交差点を含めて検討を実施する。
- TDM施策の導入に向けた具体的な検討内容は、松山都市圏を中心に交通状況の分析を行い、移動に有利な時間帯や経路などを把握するほか、TDM施策の導入に関して、道路利用者や民間企業などへの意向調査を交えながら具体策を立案する。

### ■ TDM施策の導入検討箇所選定の考え方

※令和2年度 第2回渋滞対策協議会資料を基に、多少変更



## 6. コロナ禍における交通分析を踏まえたTDM施策の検討状況

- 交通需要マネジメント (TDM)とは、都市または地域レベルの道路交通混雑を緩和するために、道路利用者の時間の変更、経路の変更、移動手段の変更などにより、交通需要量 (交通行動)を調整する手法である。
- 松山都市圏内でのTDM施策の導入にあたり、国交省、愛媛県、地元自治体、道路利用者などの協力を得ながら進めていく予定。

### ■ TDMの5つの手法について

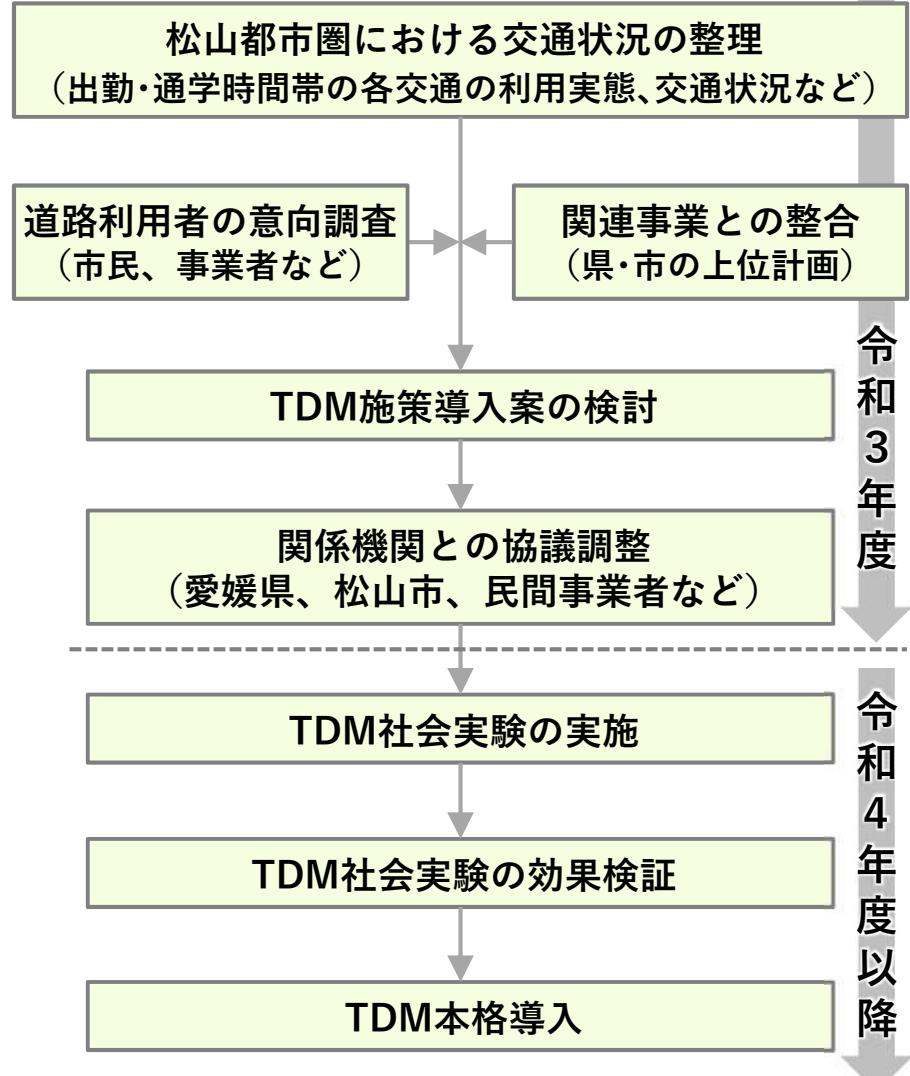
時間の変更	時差出勤やフレックスタイムなどにより、ピーク時間帯に集中する自動車交通量の <u>平準化</u> を図る
経路の変更	道路交通情報の提供などにより、混雑地域に対する自動車交通量の <u>分散</u> を図る
交通手段の変更	駐車場整備やパーク & バスライド、バスレーンの設置など公共交通機関を使い易くすることで、自動車交通量を <u>抑制</u>
発生源の調整	交通負荷の少ない土地利用や勤務形態などにより、自動車交通量を <u>抑制</u>
自動車の効率的利用	マイカーやシャトルバスによる相乗りや、共同集配などにより、自動車交通量を <u>抑制</u>

松山都市圏内の交通特性に適合する手法を選択

TDM施策は、官民が連携し、  
道路利用者の協力のもとで  
成立する！



### ■ TDM施策の導入に向けた進め方(案)

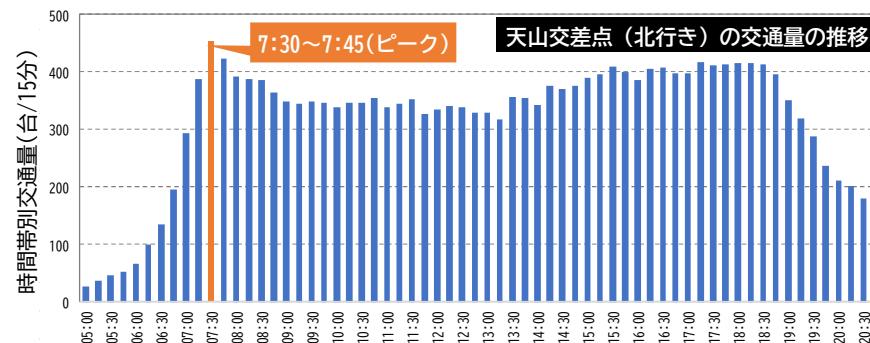


## 6. コロナ禍における交通分析を踏まえたTDM施策の検討状況

○松山都市圏の特性として、朝の通勤時間帯に交通が集中し、幹線道路での渋滞が慢性化している点や、通勤時に多様な交通機関が活用されている点、通勤に掛かる時間が短い実態などに着目し、松山市内でのTDM施策の導入に向けた適応性を交通分析や意向調査により確認しながら、有効な施策案を検討する。

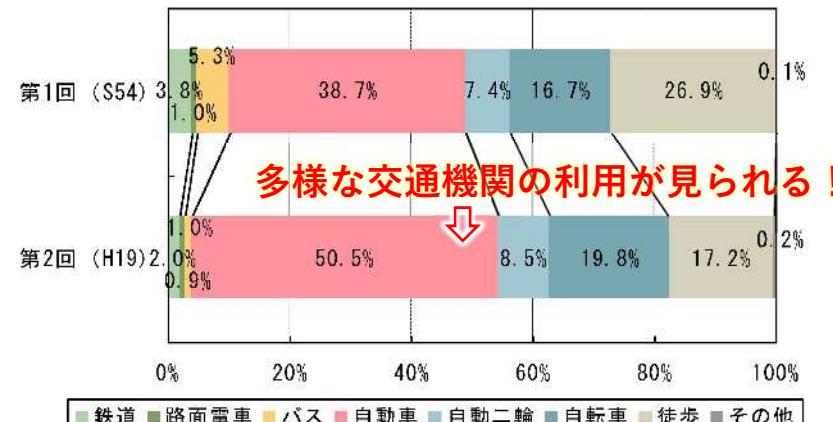
### ■松山都市圏の主な交通特性

#### ・朝の出勤時間帯に交通が集中！



#### ・交通手段は、自動車が5割、自転車2割！

自動車利用に限らず、公共交通や自転車への転換を促す。

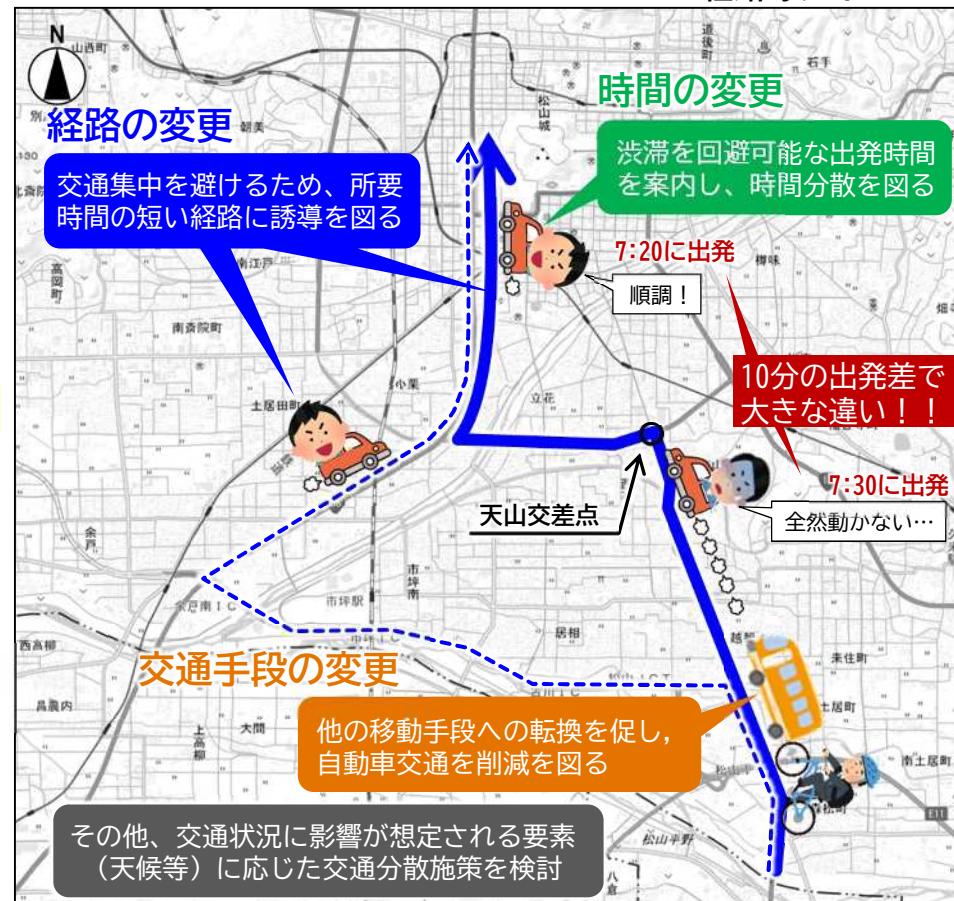


#### ・通勤時間が短い（17.8分、全国7位 ※四国1位）

通勤に掛かるトリップが短いと想定。自動車から他の移動手段への転換を促す。

### ■TDM施策の具体例（案）

※経路等はイメージ



出典：(交通量)警察トラカンR2.11平日5:00～21:00

(移動分担)松山市地域公共交通総合連携計画

(通勤時間)平成30年住宅・土地統計調査、愛媛県平均

## 6. コロナ禍における交通分析を踏まえたTDM施策の検討状況

○松山市内でのTDM施策の導入に向けたスケジュールや、今年度の実施内容（案）を以下に示す。

### ■令和3年度の実施内容（案）

#### ○松山都市圏における交通状況の整理

- ・松山市内の幹線道路に対して、朝夕の通勤・通学時間帯における交通状況を詳細に分析  
(時間帯別の通過交通量、出発時間に応じた所要時間、バスの定時性の状況など)

#### ○道路利用者への意向調査

- ・通勤、通学時の出発時間帯や、利用している交通機関（自家用車、バス、自転車など）
- ・TDM施策の導入意向（出発時間の変更、利用経路の変更、交通機関の変更など）

#### ○当該地域に適したTDM施策の検討と、関係各機関との調整

### ■令和4年度以降の実施内容

#### ○TDM施策導入に向けた社会実験の実施

#### ○社会実験の効果検証（社会実験期間中の調査結果より）

#### ○本格導入に向けた各種調整など

#### ○令和6年春を予定する松山外環状道路空港線（余戸南IC～東垣生IC）の開通を踏まえたTDM施策の見直し検討

## 7. 具体的な対策の実施状況および今後の実施予定

## 7. 具体的な対策の実施状況および今後の実施予定～松山市中心部周辺・砥部町・松前町～

- 主要渋滞箇所の特定（H25.1）以降、松山市中心部周辺等では、松山外環状道路インター線や空港線側道部のほか、主要渋滞箇所に対する交差点改良などが実施された。令和2年度は、5箇所の対策が完了した。
  - 令和3年度は、国道196号 平田町交差点改良（松山河川国道）、（一）八倉松前線 浜交差点改良（松前町）を実施予定。

## ■具体的な対策位置図

凡 例	＜道路種別＞	＜主要渋滞箇所＞	＜対策＞
	高速道路	箇所	事業中区間
	一般国道(直轄管理区間)	区間	H25.1.1～R3.3に 整備が完了した事業
	一般国道(直轄管理区間外)		R3年度に完了予定の 事業
	主要地方道		R4年度以降に整備を 予定する事業
	一般県道		
	その他道路		

## ■ 令和2年度対策完了箇所（赤枠）

具体対策 ※渋滞緩和が期待される箇所	整備 年度
国道56号 (済美高校前交差点:交差点改良+信号現示調整) ※7. 北藤原交差点、8. 済美高校前交差点、 9. 西堀端交差点	R2
国道196号(新空港通り交差点改良) ※12. 生石町交差点、13. 南江戸三丁目南交差点	R2
国道33号(拾町交差点:車線運用変更 +信号現示調整) ※35. 拾町交差点	R2
(主)松山東部環状線(久谷大橋南交差点改良) ※64. 久谷大橋南交差点	R2
(町)西古泉筒井線(道路新設) ※59. エミフル前交差点	R2

### ■ 令和3年度対策予定箇所（青字）

具体対策 ※渋滞緩和が期待される箇所	整備 年度
国道196号(平田町交差点改良) ※46. 平田町交差点	R3 予定
(一)八倉松前線 (浜交差点:交差点改良) ※65. 浜交差点	R3 予定

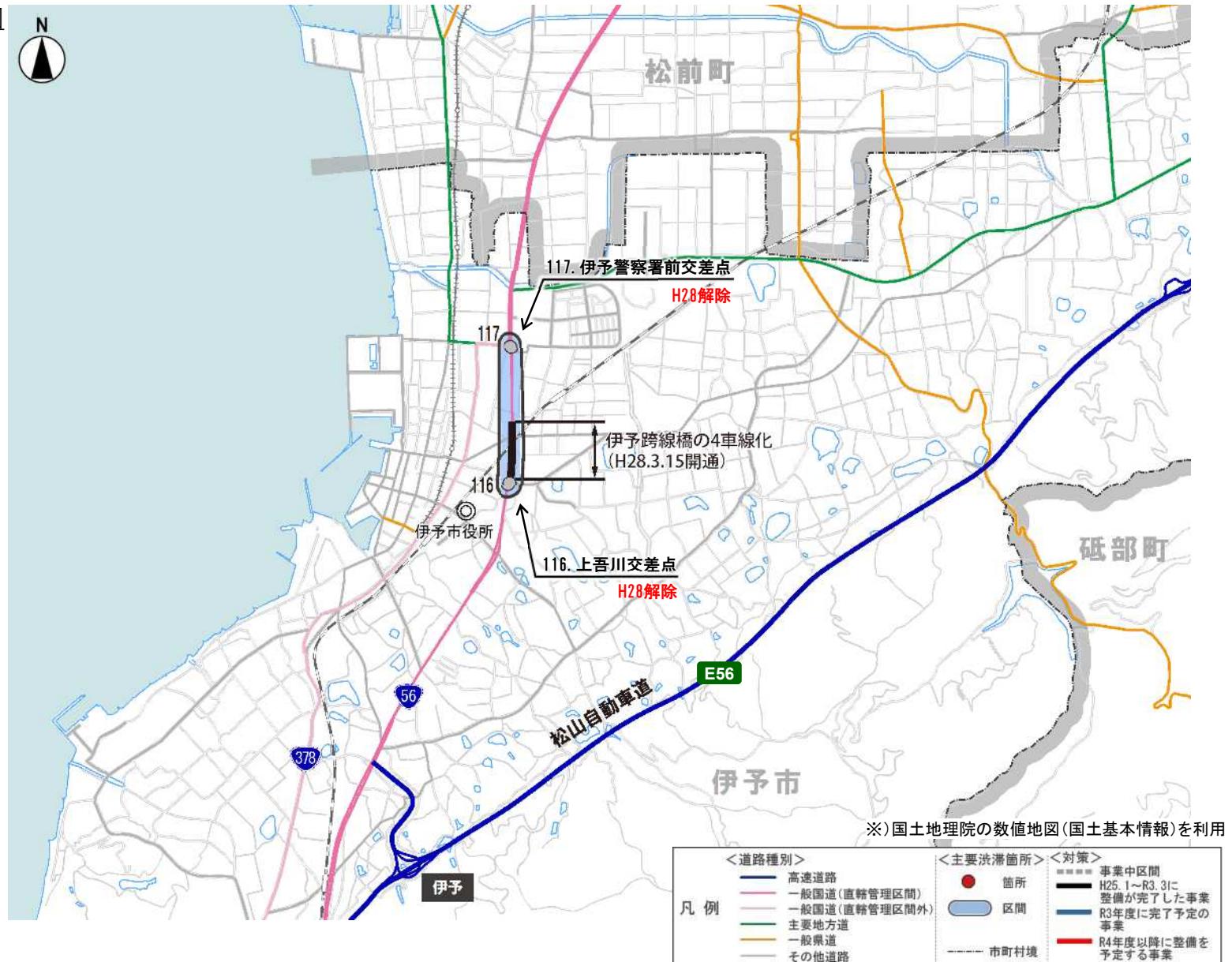


※) 国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

## 7. 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。（伊予市の主要渋滞箇所は0箇所）

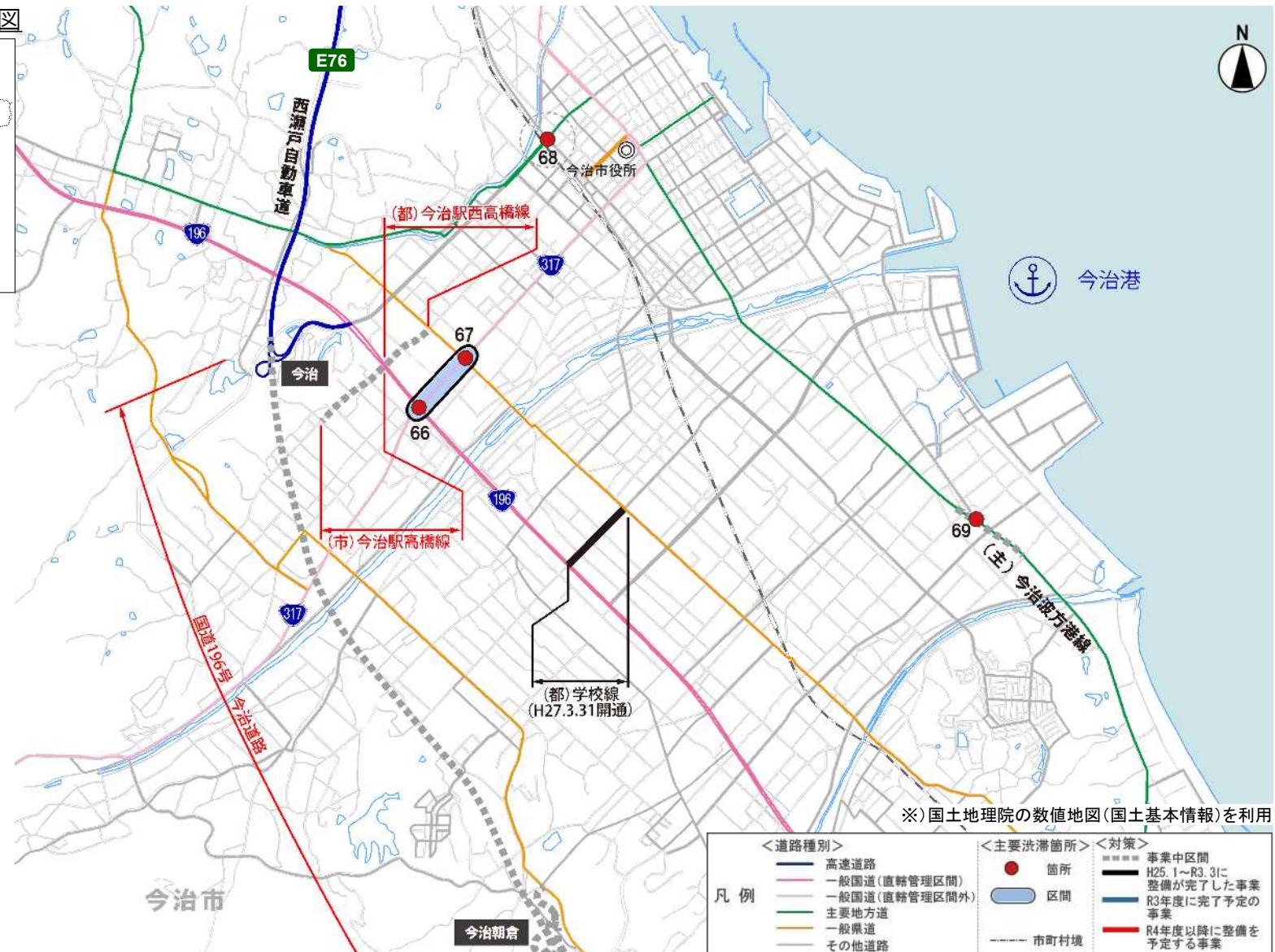
### ■具体的な対策位置図



## 7. 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。
- 現在においても市内中心部での交通集中が見られるため、国道196号今治道路など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



## 7. 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）などが整備された。
- （市）船屋王至森寺線の開通により、平成27年度に2箇所の主要渋滞箇所が解除された。また、西条IC交差点のカラー化により、令和元年度に1箇所の主要渋滞箇所が解除された。
- 令和2年度は、信号現示調整が1箇所、令和3年度は（都）喜多川朔日市線（西条市）と樋之口交差点の信号現示調整を実施予定。

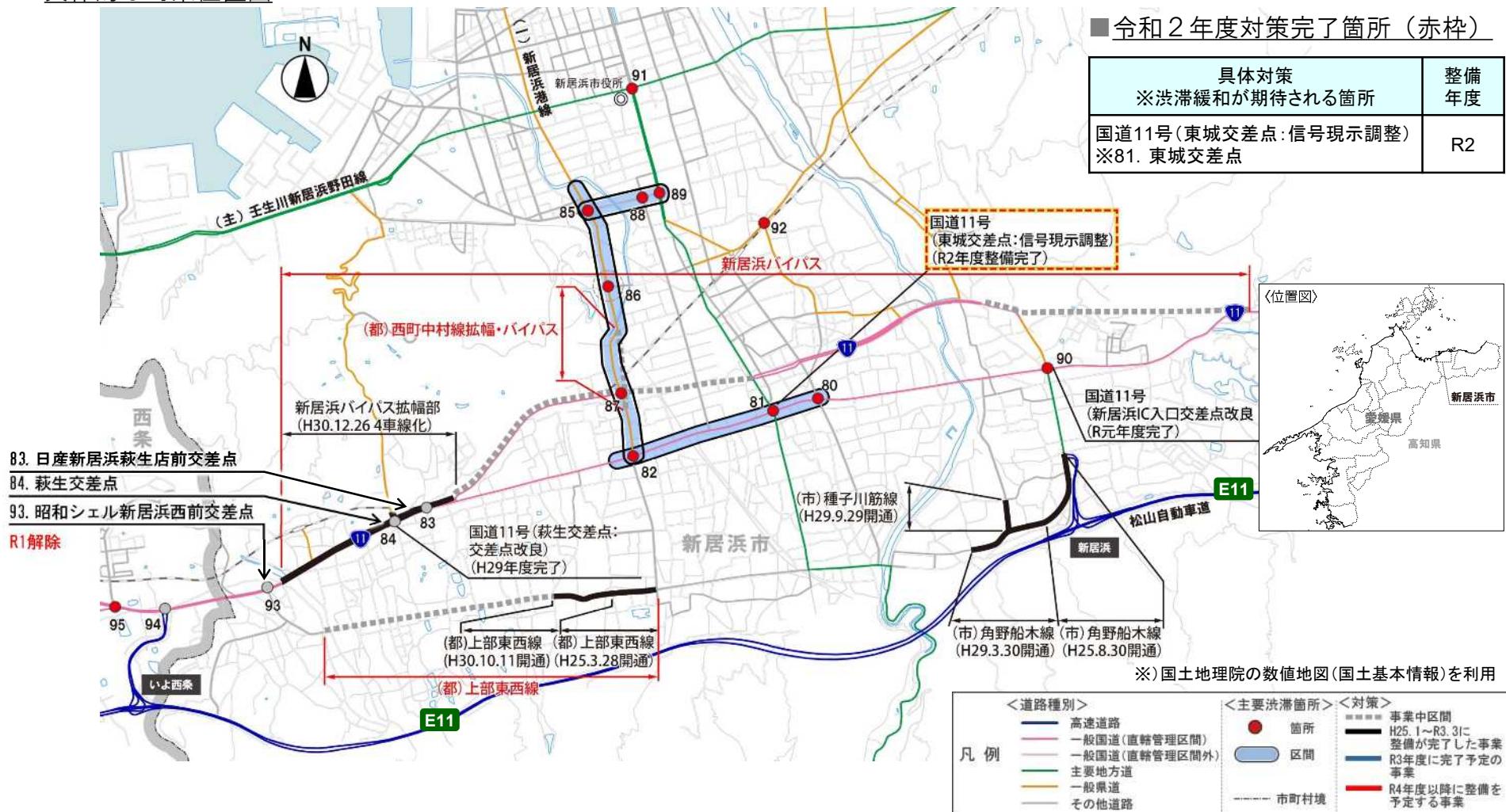
### ■具体的な対策位置図



## 7. 具体的な対策の実施状況および今後の実施予定 ~新居浜市~

- 主要渋滞箇所の特定（H25.1）以降、新居浜市では、（都）上部東西線（H25.3.28、H30.10.11部分開通）や、（市）角野船木線（H29.3.30全線開通）、国道11号萩生交差点改良（H29.9.25完了）、（市）種子川筋線（H29.9.29開通）、国道11号新居浜バイパス（H30.12.26 4車線化）などが整備された。
  - 国道11号新居浜バイパスの整備により、3箇所の主要渋滞箇所が令和元年度に解除された。
  - 令和2年度は、国道11号 東城交差点の信号現示調整が実施された。

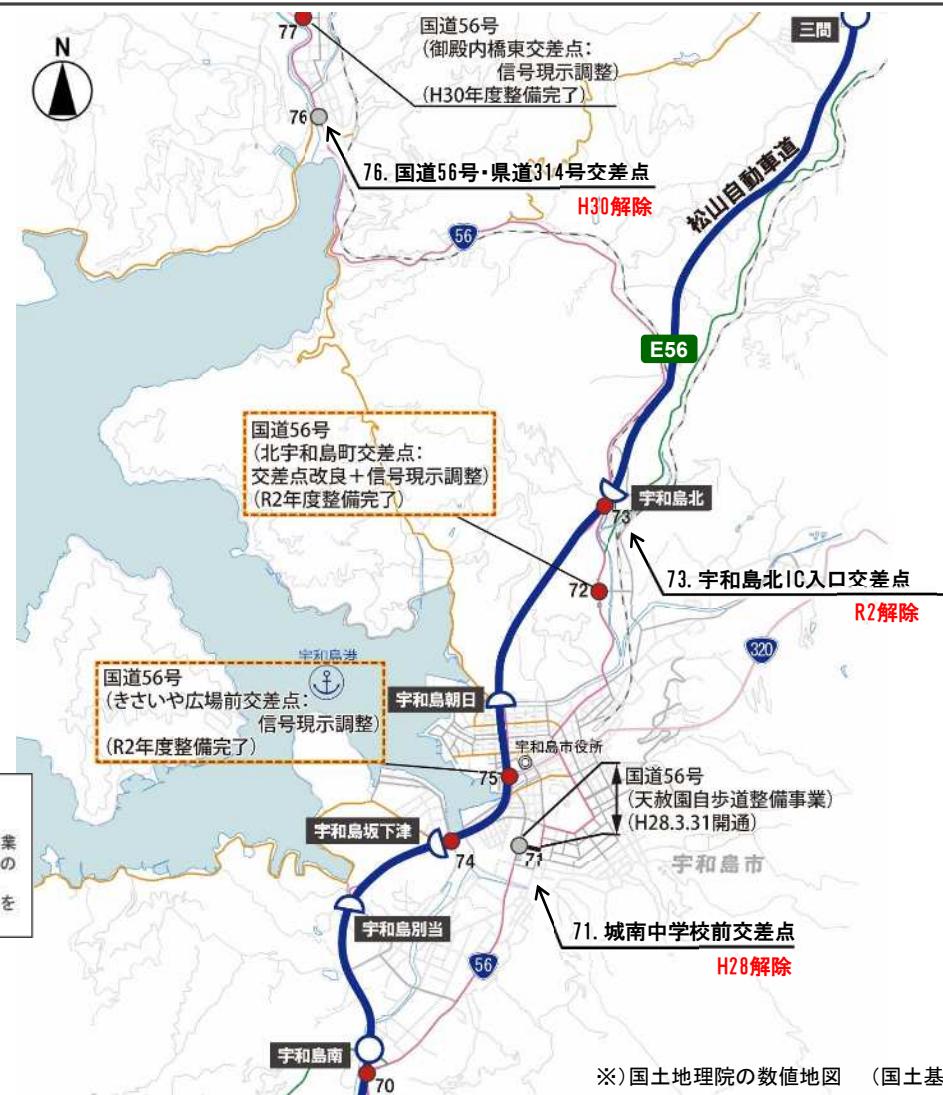
## ■具体的な対策位置図



## 7. 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 (H28.3.31開通)、御殿内橋東交差点 (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号交差点や宇和島北IC入口交差点は、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つたため、平成30年度ならびに令和2年度に解除された。
- 令和2年度は、国道56号 北宇和島町交差点改良および信号現示調整、きさいや広場前交差点の信号現示調整が実施された。

### ■具体的な対策位置図



### ■令和2年度対策完了箇所 (赤枠)

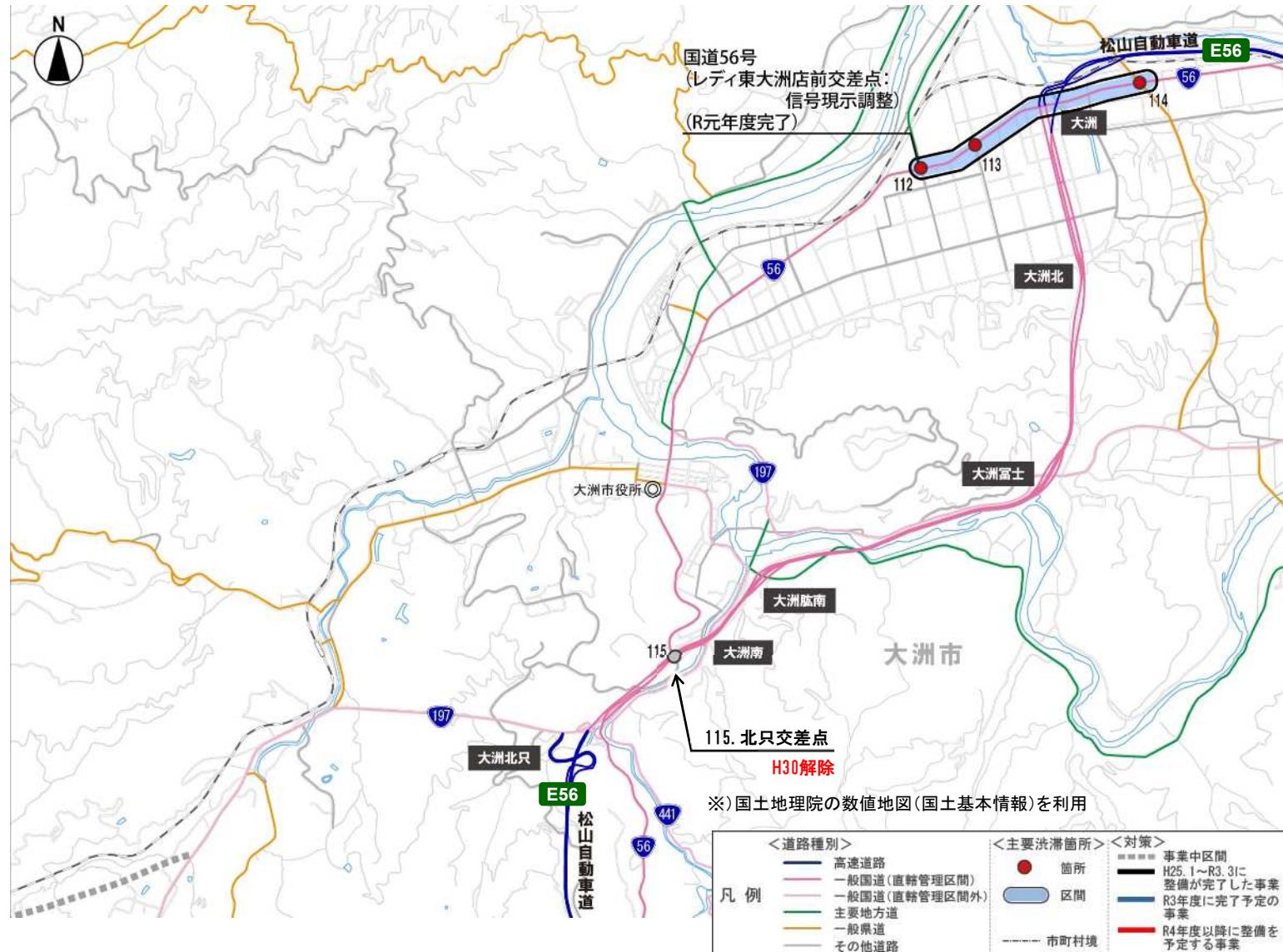
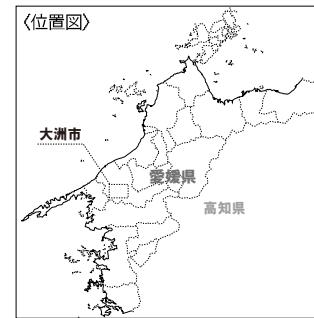
具体対策 ※渋滞緩和が期待される箇所	整備 年度
国道56号(北宇和島町交差点: 交差点改良+信号現示調整) ※72. 北宇和島町交差点	R2
国道56号(きさいや広場前交差点: 信号現示調整) ※75. きさいや広場前交差点	R2

凡 例	<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	区間	事業中区間	H25.1～R3.3に整備が完了した事業
	一般国道(直轄管理区間外)					
	主要地方道					
	一般県道					
	その他道路					
			市町村境			

## 7. 具体的な対策の実施状況および今後の実施予定 ~大洲市~

- 主要渋滞箇所の特定（H25.1）以降、大洲市では国道56号レディ東大洲店前交差点（信号現示調整）が整備された。
- 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つたため、平成30年度に解除された。

### ■具体的な対策位置図



## 7. 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



## 7. 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>	
凡 例	高速道路	箇所	事業中区間	事業	H25.1～R3.3に
	一般国道(直轄管理区間)	区間	整備が完了した事業	R3年度に完了予定の事業	R4年度以降に整備を予定する事業
	一般国道(直轄管理区間外)	市町村境			
	主要地方道				
	一般県道				
	その他道路				

## 7. 具体的な対策の実施状況および今後の実施予定 ~西予市、愛南町~

- 西予市では、国道56号下瀬橋交差点の信号現示調整を実施予定。
- 南宇和郡愛南町では、主要渋滞箇所特定時以降に整備完了した箇所がない状況である。

### 【西予市】



#### ■具体的な対策位置図



#### ■令和3年度対策箇所 (青字)

対策箇所	整備年度
国道56号 (下瀬橋交差点:信号現示調整) ※123.下瀬橋交差点	R3済

### 【南宇和郡愛南町】



#### ■具体的な対策位置図

