

令和7年度 第1回 愛媛県渋滞対策協議会

日 時：令和7年8月18日（月）13：30～

場 所：松山河川国道事務所2階 第1、2会議室
(WEB併用)

議 事 次 第

1. 議 事

- (1) これまでの経緯
- (2) 交通データによる最新の渋滞状況
- (3) 主要渋滞箇所の評価
- (4) 松山都市圏における通勤時間帯のTDM施策の実施方針
- (5) 観光期の経路誘導対策の実施方針と交通状況
- (6) 新たな道路ネットワークの開通による交通状況の変化
- (7) 道路利用者会議からの要望に対する対応状況
- (8) 発災時の交通マネジメント
- (9) 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
- ・(資料－1) 愛媛県渋滞対策協議会規約
- ・(資料－2) 愛媛県渋滞対策協議会資料

令和7年度 第1回愛媛県渋滞対策協議会 出席者名簿

日時: 令和7年8月18日(月)13:30～
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	准教授	
		准教授	
国土交通省 四国地方整備局	道路部	道路計画課長	代理出席
	松山河川国道事務所	事務所長	
		副所長(道路)	
		事業対策官	
		計画課長	
		調査課長	
		道路管理第一課長	
		道路管理第二課長	代理出席
	大洲河川国道事務所	事務所長	
		事業対策官	
		計画課長	
		道路管理課長	代理出席
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	道路建設課長	代理出席
		道路維持課長	代理出席
		都市整備課長	
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	部長	
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	企画調整課長	
	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	備考
愛媛大学		名誉教授	
愛媛県道路利用者会議	(一社)愛媛県トラック協会	会長	代理出席
伊予鉄バス(株)	自動車部	部長	代理出席
今治市	都市政策局 都市政策課	課長	
宇和島市	建設部建設課	課長	代理出席
八幡浜市	建設課	課長	
西条市	建設部 建設道路課	課長	代理出席
大洲市	建設部 建設課	課長	代理出席
伊予市	産業建設部 土木管理課	課長補佐	
四国中央市	建設部 建設課	課長	代理出席
西予市	建設部 建設課	課長	代理出席
東温市	産業建設部 建設課	課長補佐	
松前町	産業建設部 まちづくり課	課長	代理出席
砥部町	建設課	課長	代理出席
愛南町	建設課	課長	代理出席

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

土木部道路都市局道路建設課に置く。

(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。
- (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。
- (附 則) この規約は、令和 5 年8月 2日から施行する。
- (附 則) この規約は、令和 6 年2月28日から施行する。
- (附 則) この規約は、令和 6 年8月 5日から施行する。
- (附 則) この規約は、令和 7 年8月18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	准教授
〃	准教授
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
〃	〃 道路管理第一課長
〃	〃 道路管理第二課長
〃	大洲河川国道事務所 所長
〃	〃 副所長（道路）
〃	〃 事業対策官
〃	〃 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
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	准教授
〃	准教授
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
〃	〃 道路管理第一課長
〃	〃 道路管理第二課長
〃	大洲河川国道事務所 所長
〃	〃 副所長（道路）
〃	〃 事業対策官
〃	〃 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7年度 第1回愛媛県渋滞対策協議会 資料

令和7年8月18日

愛媛県渋滞対策協議会

- 目次 -

1. これまでの経緯
2. 交通データによる最新の渋滞状況
3. 主要渋滞箇所の評価
4. 松山都市圏における通勤時間帯のTDM施策の実施方針
5. 観光期の経路誘導対策の実施方針と交通状況
6. 新たな道路ネットワークの開通による交通状況の変化
7. 道路利用者会議からの要望に対する対応状況
8. 発災時の交通マネジメント
9. 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～

○H25.1に主要渋滞箇所を公表し、その後毎年、渋滞対策の基本方針や今後の取組に対する協議を実施。

○これまでに一般道の主要渋滞箇所数は、124箇所から109箇所に減少。

【検討経緯】

H24年度 愛媛県渋滞対策協議会

- ・主要渋滞箇所の抽出フロー、箇所素案の意見交換
- ・パブコメの実施、地域の主要渋滞箇所の特定

H25年1月25日 主要渋滞箇所の公表

H25年度 愛媛県渋滞対策協議会

- ・渋滞対策の基本方針、マネジメントサイクルの決定

H26年度 愛媛県渋滞対策協議会

- ・渋滞要因、主要渋滞箇所区分と渋滞対策のとりまとめ

【H27年度～R6年度】

愛媛県渋滞対策協議会

マネジメントサイクルの実施

検討結果を反映

愛媛県渋滞対策検討部会

具体の渋滞対策の検討

検討課題は部会で議論

今回 R7年度 愛媛県渋滞対策協議会

1. これまでの経緯
2. 交通データによる最新の渋滞状況
3. 主要渋滞箇所の評価
4. 松山都市圏における通勤時間帯のTDM施策の実施方針

5. 観光期の経路誘導対策の実施方針と交通状況
6. 新たな道路ネットワークの開通による交通状況の変化
7. 道路利用者会議からの要望に対する対応状況
8. 発災時の交通マネジメント
9. 対策の実施状況および今後の実施予定

【主要渋滞箇所数】

一般道 124箇所
高速道路 13区間※

※内、愛媛県内5区間

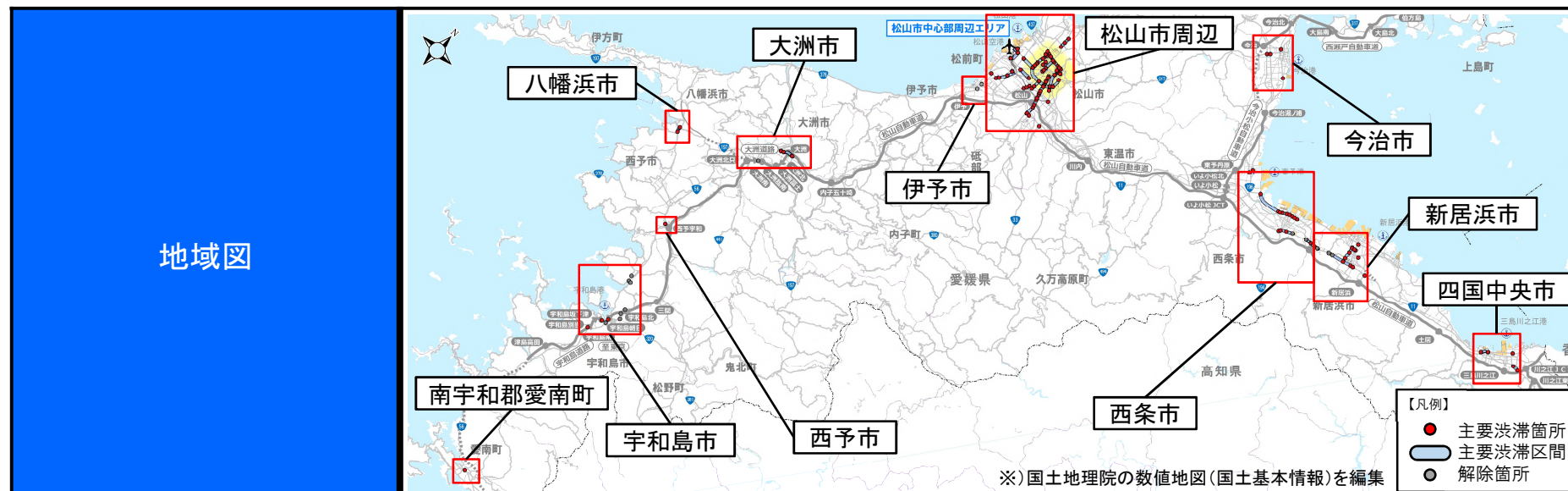
解除数	(一般道)	(高速道路)
H27年度	2箇所	
H28年度	3箇所	
H30年度	2箇所	
R1年度	4箇所	
R2年度	1箇所	7区間
R4年度	1箇所	
R5年度	1箇所	1区間
R6年度	1箇所	

(R7.3時点)
一般道 109箇所(-15)
※内、暫定解除1箇所
高速道路 5区間*(-8)
※内、愛媛県内5区間

1. これまでの経緯

～主要渋滞箇所数（令和7年3月末時点）～

■ 愛媛県内における一般道路の主要渋滞箇所(109箇所)



地 域	松山市周辺	今治市	宇和島市	八幡浜市	新居浜市	西条市	大洲市	伊予市	四国中央市	西予市	愛南町 南宇和郡	合 計
主要渋滞箇所数(箇所)	65	4	3	2	11	15	3	0	5	1	0	109
事業促進	40	2	1	1	8	7	1	0	1	1	0	62
対策検討	18	0	2	0	3	5	2	0	3	0	0	33
経過観察	7	2	0	1	0	3	0	0	1	0	0	14
暫定解除	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
解 除	0	0	5	0	3	3	1	2	0	0	1	15

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であり、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であり、検討を促進することで渋滞解消を目指す箇所。

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。

暫定解除箇所: 解除基準に該当しないものの、渋滞機会は少なく、新たな対策が必要ないと判断される箇所。

*短期は概ね5年後、中期は概ね10年後を想定

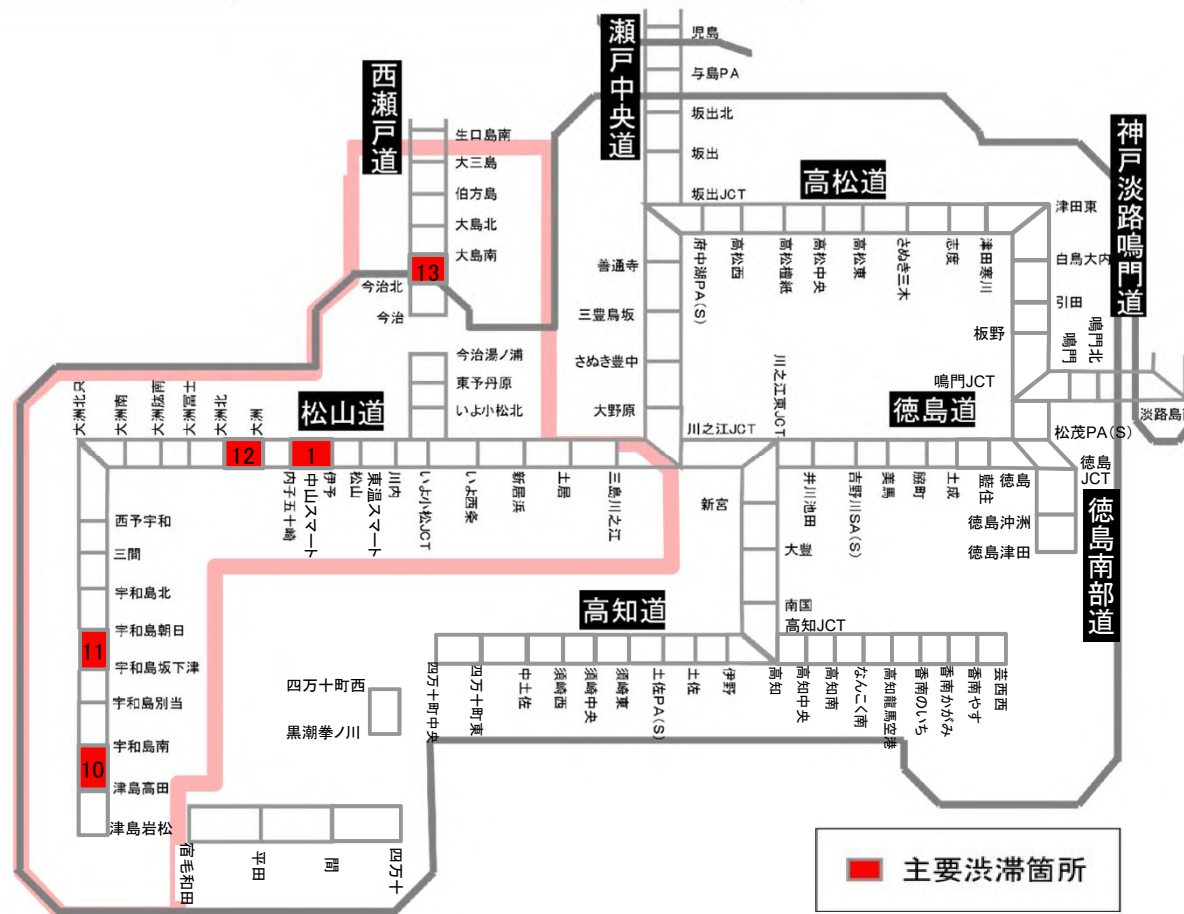
1. これまでの経緯

～主要渋滞箇所数（令和7年3月末時点）～

■愛媛県内における高速道路の主要渋滞箇所(5区間)

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

※徳島県・香川県・高知県の3県の主要渋滞箇所は解除済



2. 交通データによる最新の渋滞状況

2. 交通データによる最新の渋滞状況

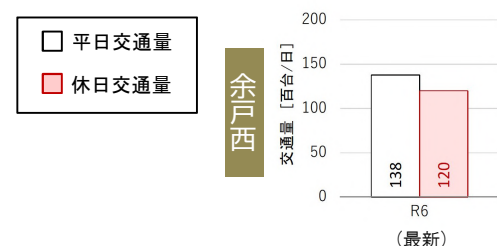
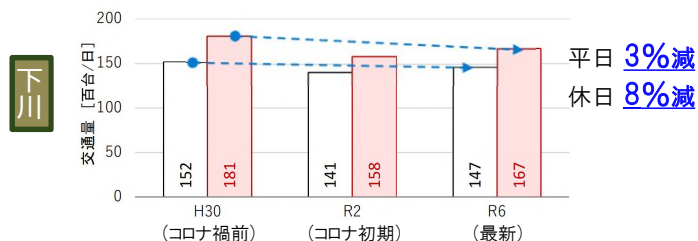
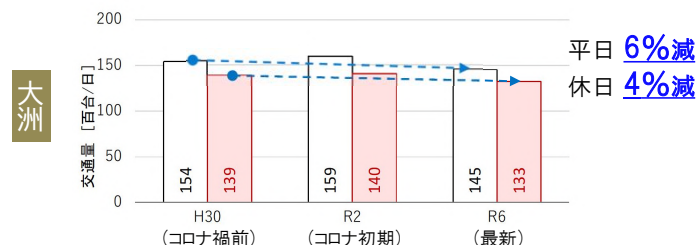
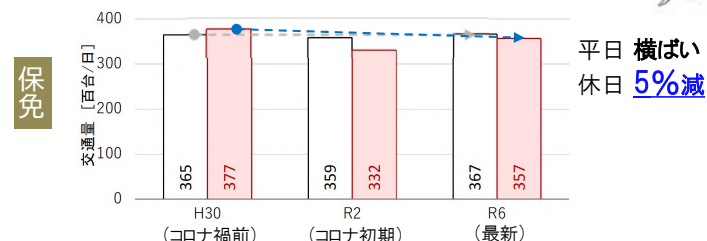
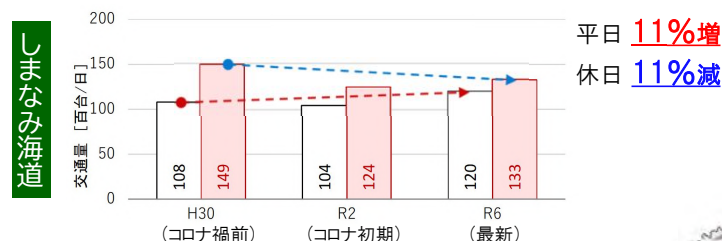
～愛媛県内における最新の交通状況～

- 交通量は、コロナ前（H30）と比較すると、概ね9割程度の水準で回復している状況。平日・休日では、休日の戻りがやや鈍い。
- 久万高原（国道33号）は、平日より休日の交通量が多く、コロナ前より平日・休日とも3割ほど減少している状況。
- 市坪西（松山外環状道路）は、空港線の自専道部の開通により市内交通の転換が加速し、コロナ前よりも4割程度増加している。

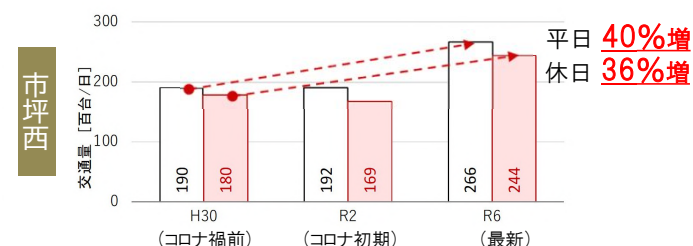
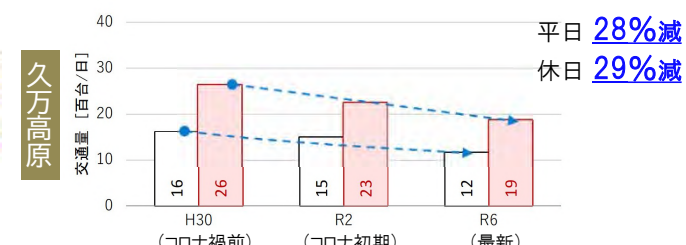
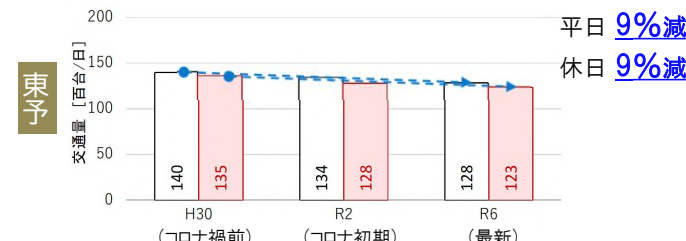
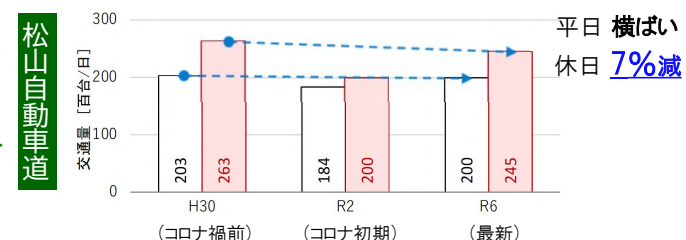
■ 主要地点における交通量の変化

（増減率：●---▶は、コロナ前（H30）から最新（R6）の変化を示す）

<全車>



出典: 直轄トラカン (H30.11, R2.11, R6.11)
NEXCO西日本 (H30.11, R2.11, R6.11)
本州四国連絡高速道路株式会社 (H30.11, R2.11, R6.11)



2. 交通データによる最新の渋滞状況

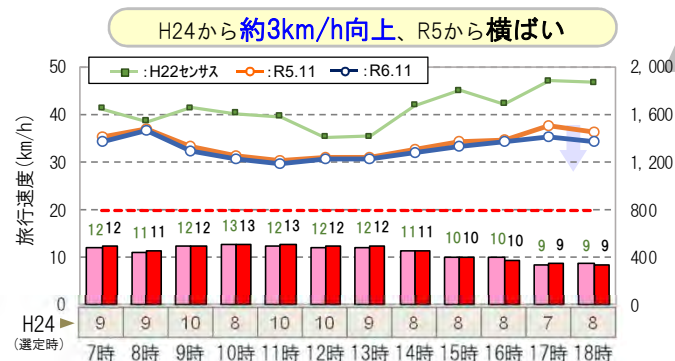
～主要な渋滞区間のモニタリング～

あまやま 国道33号 天山交差点～松山IC入口交差点間 選定時（H24年度）と直近2年の交通状況の変化

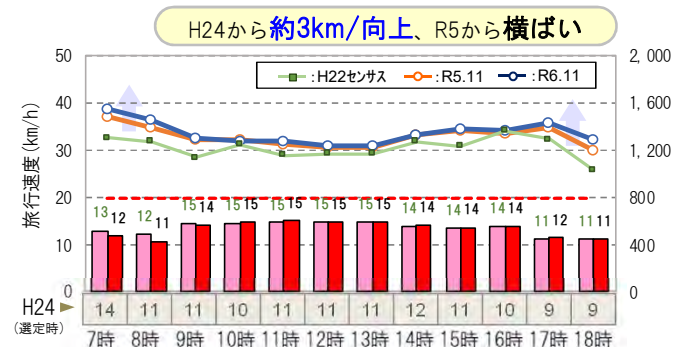
- 国道33号の北行きの旅行速度は、選定時より向上しており、松山外環状道路の整備により、国道33号の交通が転換したことが原因と推測。
- 松山IC入口交差点南行きの旅行速度は、選定時から微減。松山外環状道路の整備進捗に伴い、右折車が増加している点が影響していると推測。
- 令和5年度からの変化は、一部時間帯の交通量が微減している状況も見られるが、旅行速度に反映されない様子。最新の交通状況も市内方面（北行き）の旅行速度は20km/hを下回る状況が続いているため、今後も松山外環状道路のハード整備やTDM等のソフト施策を推進していく。

<平日の旅行速度>

■天山交差点（北行き：南側流入部）



■松山IC入口交差点（北行き：南側流入部）



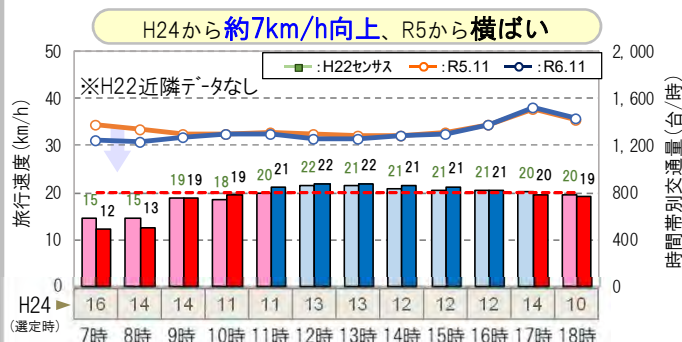
北行き



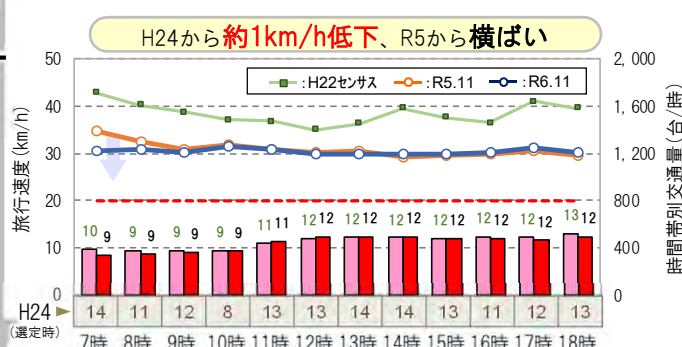
※) 国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

南行き

■椿神社入口交差点（南行き：北側流入部）



■松山IC入口交差点（南行き：北側流入部）



棒グラフ
左:R5 右:R6

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

直近2年: ETC2.0プローブデータ

(R5: R5.4~R6.3 R6: R6.4~R7.3平日 ※R6.7、R6.8、R7.1は特異値のため除外)

<交通量> 選定時: 道路交通センサ(H22)

直近2年: 警察トラコン(R5: R5.11 R6: R6.11平日)

※民間プローブとETC2.0プローブは搭載車両の傾向が異なるため、差が生じる場合もある

【凡例】<旅行速度>

R5

20km/h超

20km/h以下

R6

20km/h超

20km/h以下

<交通量>

H22

R5

R6

●: 主要渋滞箇所

■: 主要渋滞区間

→: 渋滞判定方向(選定時)

2. 交通データによる最新の渋滞状況

～主要な渋滞区間のモニタリング～

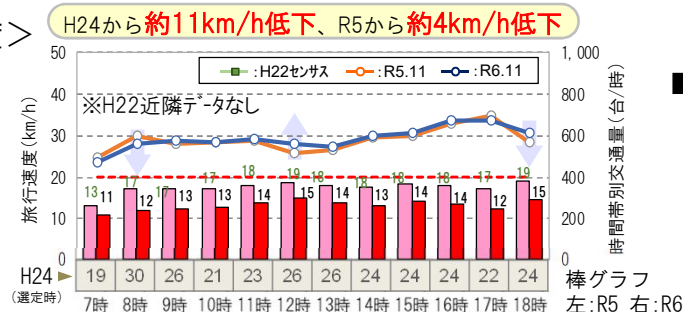
(主) 松山空港線 南吉田交差点～空港通2丁目交差点付近間 選定時（H24年度）と直近2年の交通状況の変化

○南吉田交差点の東行きは、松山外環状道路 空港線 東垣生ICまでの開通により交通流動が変化し、旅行速度も変化していると推察。

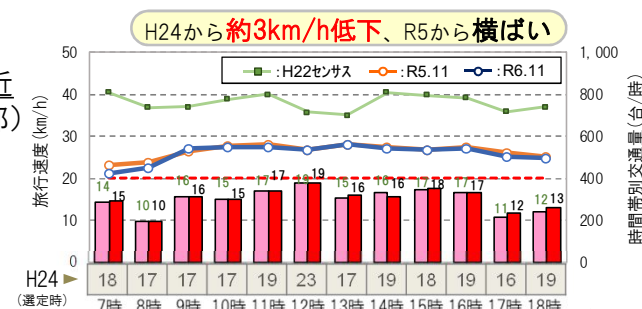
○令和5年度からの変化は、一部時間帯の交通量が微減している状況も見られるが、旅行速度に反映されない様子。(主)松山空港線は沿道利用なども多いため、旅行速度の低下要因や信号交差点の捌け残りの状況等も確認しながら、交通状況のモニタリングを継続する。

＜平日の旅行速度＞

■南吉田交差点
(東行き:
西側流入部)



■空港通2丁目交差点付近
(東行き:西側流入部)



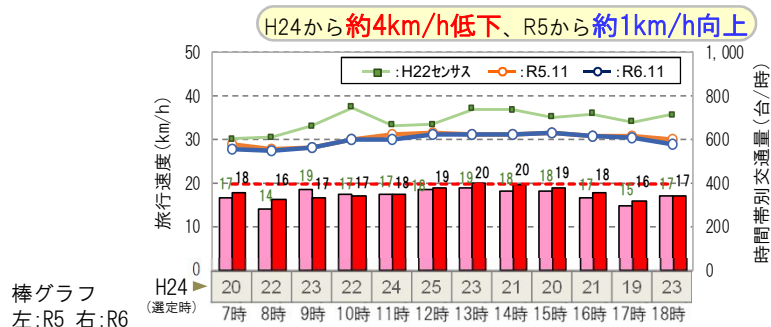
東行き



※)国土地理院の数値地図
(国土基本情報)を利用

西行き

■高岡交差点 (西行き:東側流入部)



【凡例】

＜旅行速度＞

R5 : 20km/h超
: 20km/h以下
R6 : 20km/h超
: 20km/h以下

＜交通量＞

H22 : R5 : R6 :
: 主要渋滞箇所
: 主要渋滞区間
: 渋滞判定方向
(選定時)

出典:

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

直近2年:ETC2.0プローブデータ

(R5:R5.4-R6.3 R6:R6.4-R7.3平日 ※R6.7、R6.8、R7.1は特異値のため除外)

＜交通量＞選定時:道路交通センサス(H22)

直近2年:警察トラカン(R5:R5.11 R6:R6.11平日)

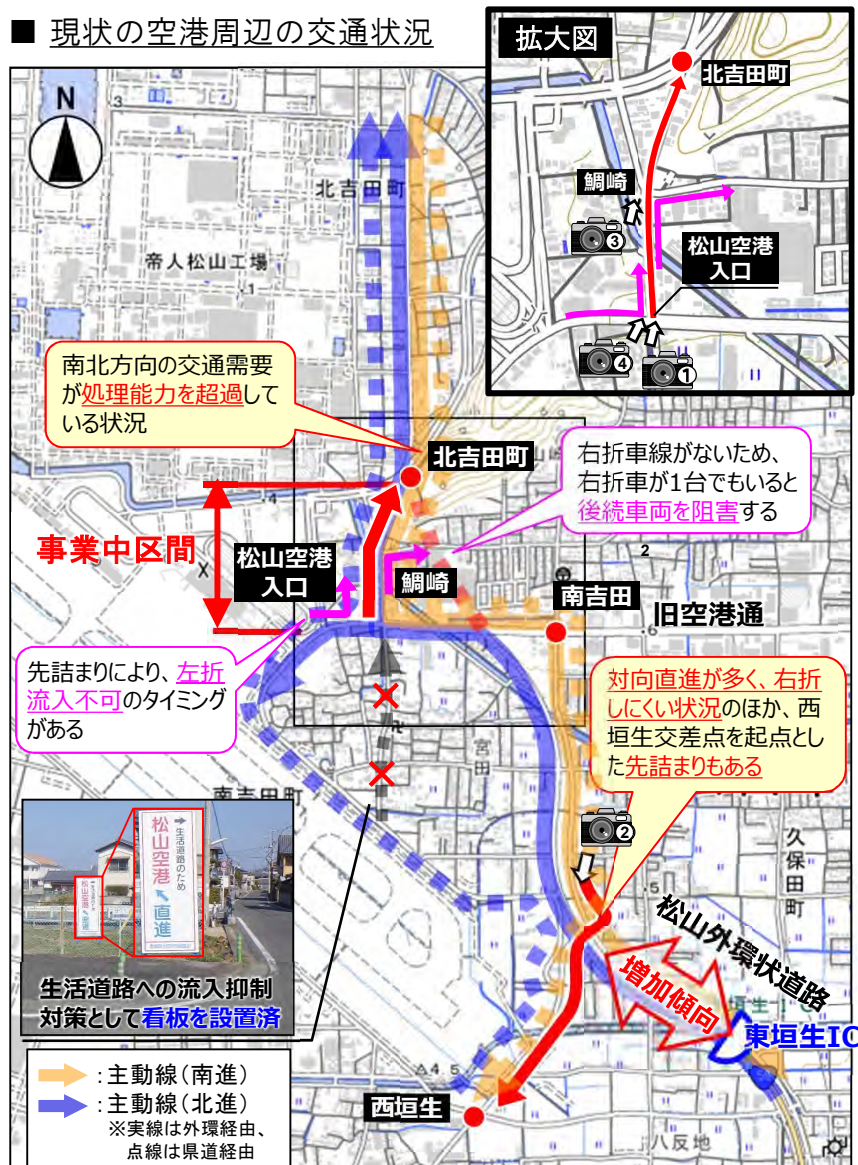
※民間プローブとETC2.0プローブは搭載車両の傾向が異なるため、差が生じる場合もある

2. 交通データによる最新の渋滞状況

～空港周辺における最新の交通状況～

- 松山外環状道路空港線は開通以降、徐々に交通量が増加しており、空港周辺エリアでは開通当初と比べて交通状況が変化。
- 北行きは北吉田町、南行きは西垣生で車両の滞留が見られるほか、主動線上での局所課題（鯛崎や松山空港入口）も存在。
- 松山外環状道路空港線の事業を推進するとともに、交通状況のモニタリングを継続する。

■ 現状の空港周辺の交通状況



■ 空港周辺の交通課題

写真①：先詰まり（西進右折）



写真③：右折待ちによる後続阻害



写真②：右折滞留による直進阻害



写真④：先詰まり（東進左折）



2. 交通データによる最新の渋滞状況

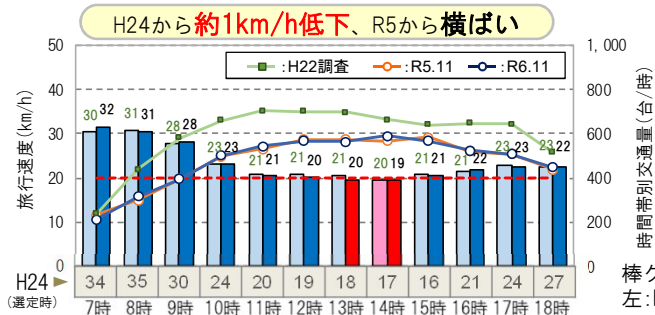
～主要な渋滞区間のモニタリング～

まつがはな ひがしおおずてんまえ
国道56号 松ヶ花交差点～国道56号・レディ東大洲店前交差点間 選定時（H24年度）と直近2年の交通状況の変化

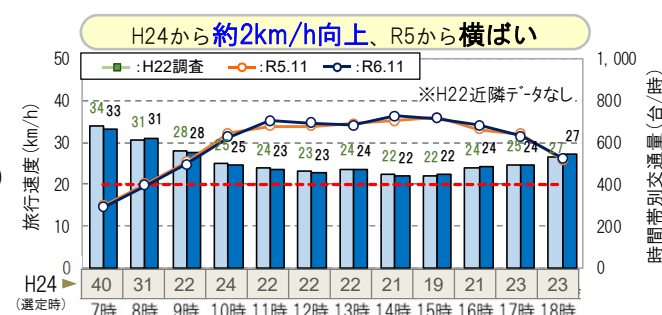
- 国道56号東行きの旅行速度は、選定時から大きな変化もなく、概ね20km/h以上を満足しており、主要渋滞箇所の解除基準を満たしている。
- 西行きの旅行速度は選定時から大きく低下しており、沿道の利用状況など交通流動が変化していると推察。令和5年度との比較は、国道56号・市道立道線交差点の西行きは、全時間帯の旅行速度が向上しており、特に朝の時間帯が大きく向上。今後も交通状況のモニタリングを継続する。

<休日の旅行速度>

■国道56号・
 市道立道線交差点
 （東行き：西側流入部）



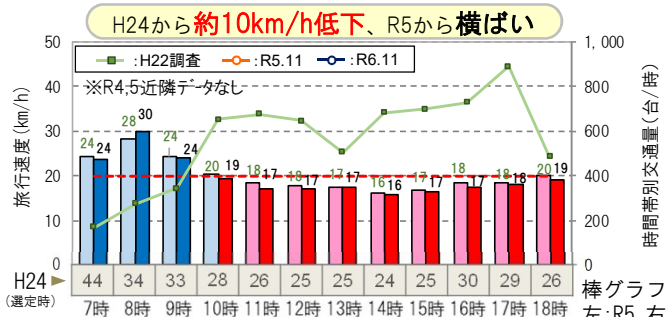
■松ヶ花交差点
 （東行き：
 西側流入部）



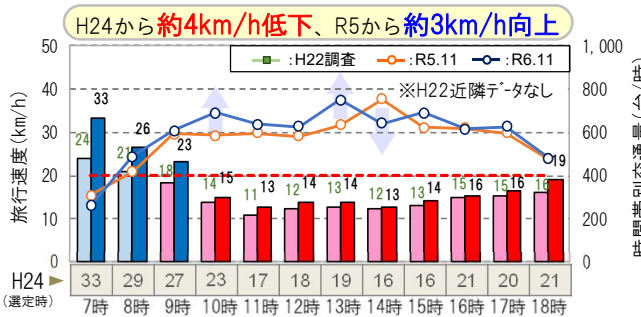
東行き



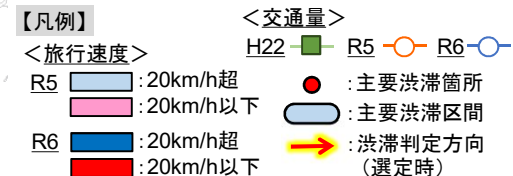
■レディ東大洲店前交差点（西行き：東側流入部）



■国道56号・市道立道線交差点（西行き：東側流入部）



※)国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用



出典:

- <旅行速度> 選定時: 民間プローブデータ (H24: H24.3-H24.9平日)
 直近2年: ETC2.0プローブデータ (R5: R5.4-R6.3 R6: R6.4-R7.3平日)
 ※R6.7、R6.8、R7.1は特異値のため除外)
- <交通量> 選定時: 道路交通センサス(H22)
 直近2年: 警察トラカン (R5: R5.11 R6: R6.11平日)

※民間プローブとETC2.0プローブは搭載車両の傾向が異なるため、差が生じる場合もある

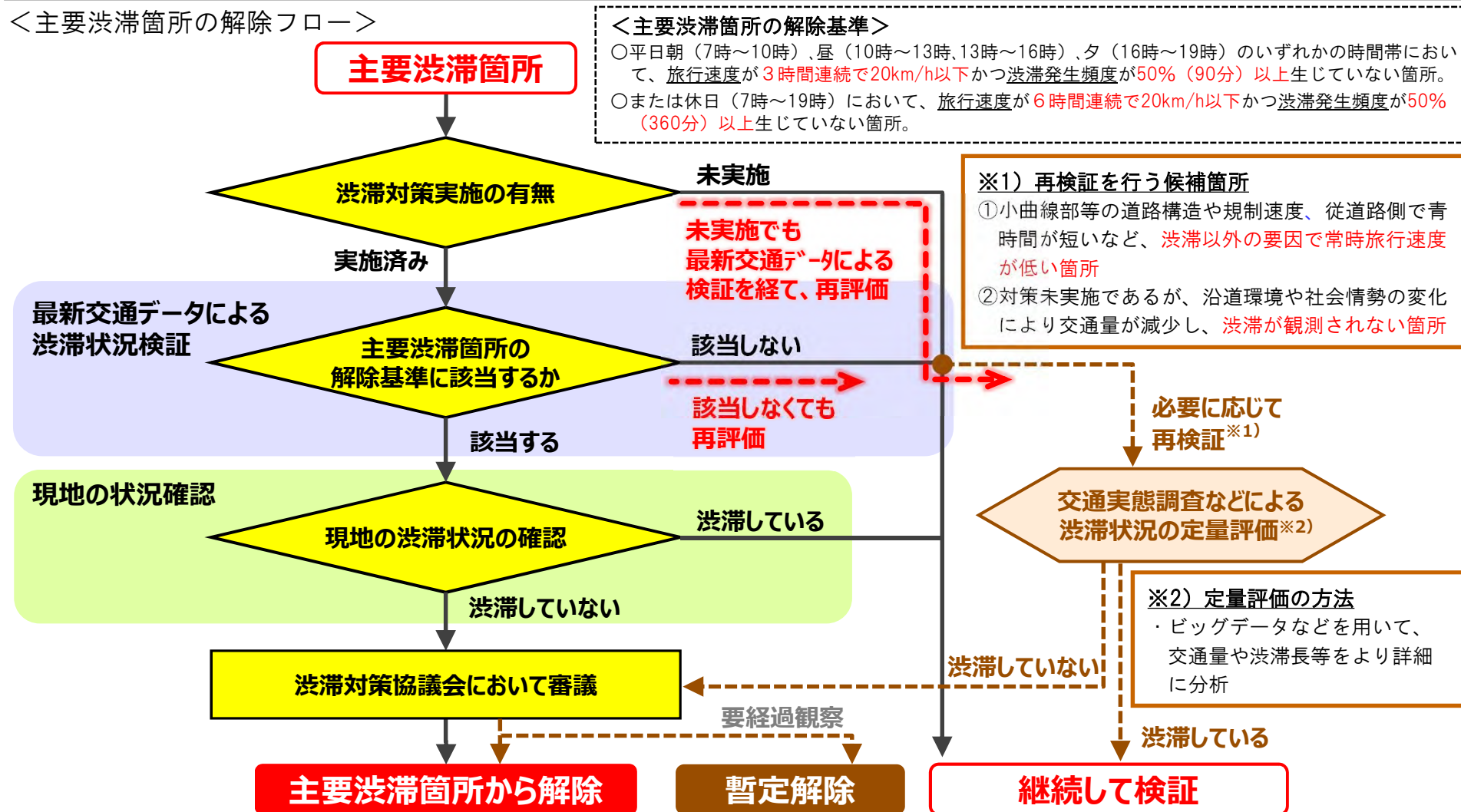
3. 主要渋滞箇所の評価

3. 主要渋滞箇所の評価

～ 主要渋滞箇所の解除フロー～

- 最新の交通データによる渋滞状況の検証及び現地状況を確認し、主要渋滞箇所からの解除候補箇所を選定し、渋滞対策協議会で審議を行い、主要渋滞箇所からの解除を行う。
- 今回は、対策を実施した4箇所の効果検証を実施した。また、令和6年度 第2回協議会で議論した道路の階層を考慮した生活道路等の渋滞評価の検討結果についてご意見を伺い、主要渋滞箇所の解除に向けた検討を進める予定。

＜主要渋滞箇所の解除フロー＞



※）本フローは、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解除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。
 ※）暫定解除箇所は、解除基準に該当しないものの、渋滞機会は少なく、新たな対策が不要と判断される箇所。数年後に詳細な交通分析を行い、渋滞が確認されなければ解除とする。

3. 主要渋滞箇所の評価

～ 今回の対象交差点 ～

＜今回評価を実施した対象交差点一覧＞

■ 対策実施箇所:4箇所

路線名	対象交差点名	事業主体	対策内容	供用日（対策完了）
国道11号	90.新居浜IC入口交差点	愛媛県警	・ 信号現示調整（右折矢印信号追加）	令和6年2月17日
(市)八坂1号線	32.河原町交差点 2	松山市	・ 交差点改良（右折車線の設置）	令和7年2月26日
(一)砥部伊予松山線	50.高岡交差点	愛媛県警	・ 信号現示調整（右折矢印信号追加）	令和7年3月14日
松山自動車道	伊予IC～内子五十崎ICのうち6.3km	NEXCO西日本	・ 車線拡幅（4車線化）	令和7年4月19日

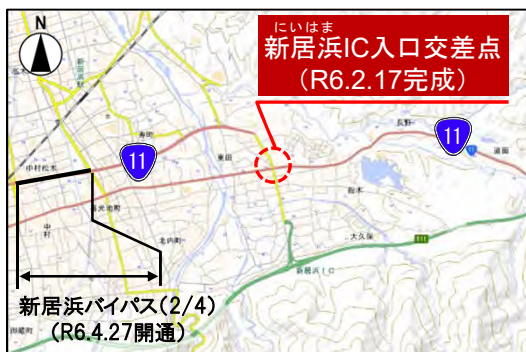
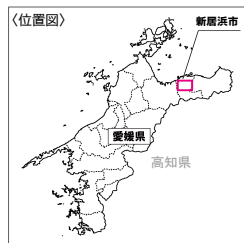


3. 主要渋滞箇所の評価

～ 90.新居浜IC入口交差点（新居浜市船木）～

- 国道11号 新居浜IC入口交差点は、南北流入部とも右折車線が設けられていたが、南北方向の交通も多く、右折車の捌け残りが生じていた。そのため、右折車両の処理能力を高めることを目的に、南北方向に右折矢印信号を追加した。
- 対策実施後は、南側流入部の右折車の捌け台数が、ほとんどの時間帯で増加しているほか、青時間を減らした直進左折（3Φ）も、捌け台数は微増した。一方、北側流入部はどの方向も減少しており、直進左折は青時間の減少によるものと考えられる。（新居浜バイパスの一部供用により、当該交差点の南進方向の交通が分散し、捌け台数が減少した可能性はある）

■ 位置図



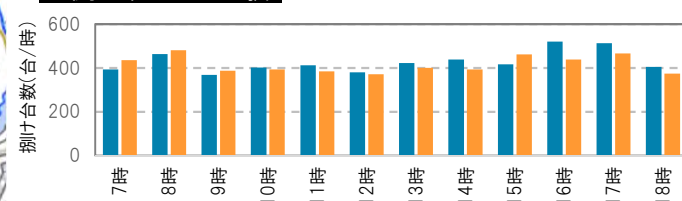
■ 北側・南側流入部 捌け台数の変化



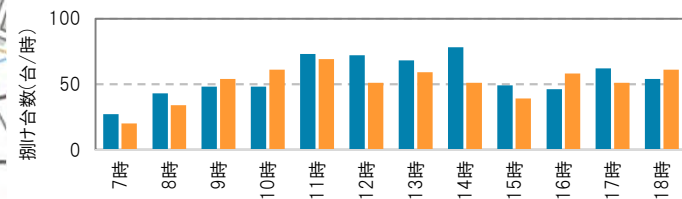
【凡例】

■ : 対策前 ■ : 対策後

北側：直進・左折

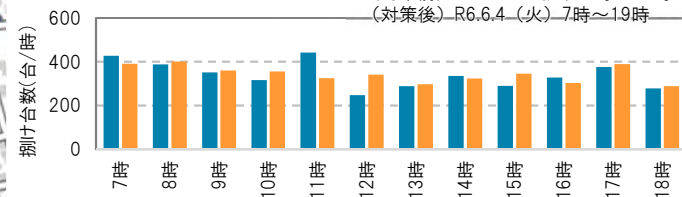


北側：右折 全体的に捌け台数は減少傾向



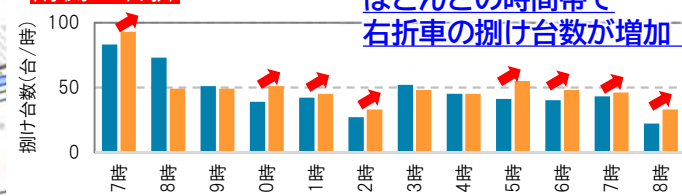
南側：直進・左折

【交通量】使用データ：交通量調査結果
（対策前）R4.11.15（火）7時～19時
（対策後）R6.6.4（火）7時～19時



南側：右折

ほとんどの時間帯で
右折車の捌け台数が増加！



■ 新居浜IC入口交差点整備内容

※) 国土地理院地図を利用

＜南側流入部＞



■ 新居浜IC入口交差点 信号現示

※信号現示の観測日
（対策前）H28.6.17 （対策後）R6.2.17

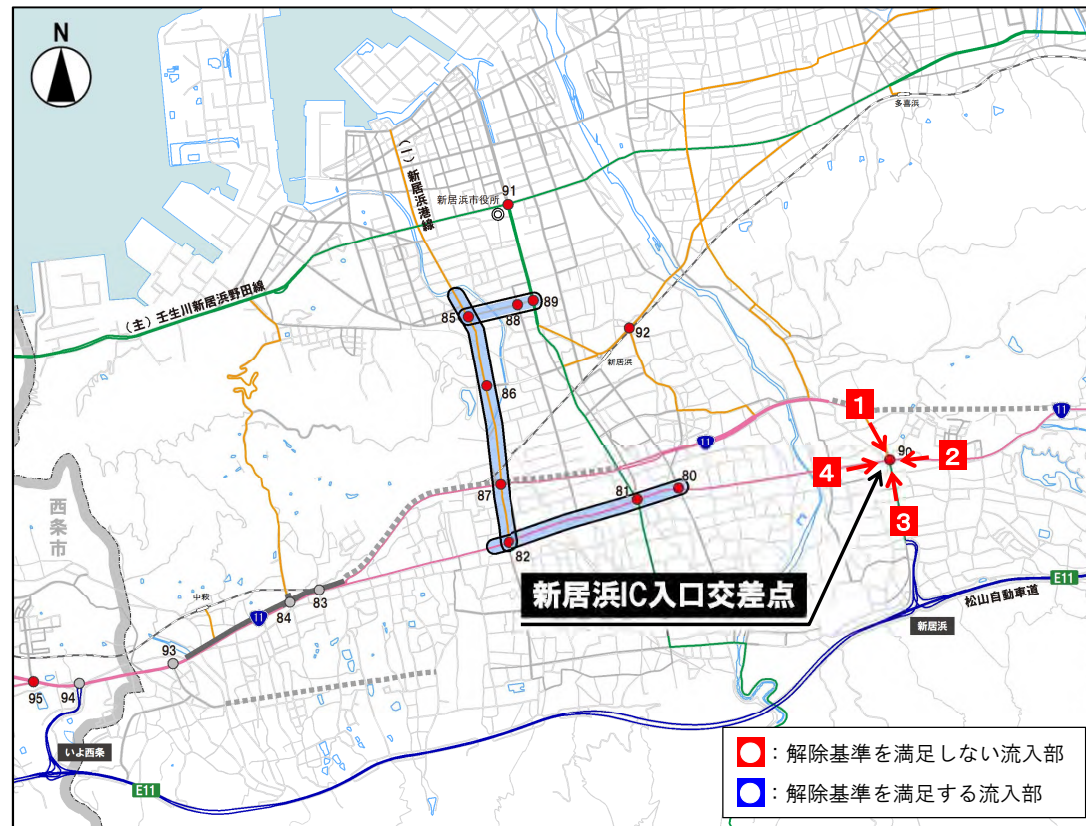
現示		1Φ			2Φ			3Φ			4Φ		
N 計測時刻 平日 午前8時													
	サイクル	青	黄	赤	青	黄	赤	青	黄	赤	青	黄	赤
対策前	160	76	3	0	12	3	2	59	3	2	-	-	-
対策後	160	78	3	0	13	3	2	48	3	0	5	3	2

3. 主要渋滞箇所の評価

～ 90.新居浜IC入口交差点（新居浜市船木）～

○渋滞対策により、南側流入部の捌け台数が微増し、一定の効果は得られたが、主要渋滞箇所の解除基準には満たなかった。今後は新居浜バイパスの事業進捗も踏まえて、現地の交通状況を確認する。

■ 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
- 整備済路線

<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超 □ : 50%未満
□ : 20km/h以下 □ : 50%以上

■ 主要渋滞箇所の解除基準への該当状況

【1】南進：北側流入部 リンク長：523m ➡ 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]	22.3	20.2	19.6	18.6	18.4	20.5	19.5	20.1	17.6	17.6	14.8	18.0				
		渋滞発生頻度[%]	25%					50%					83%					100%
	休日	旅行速度[km/h]	23.3	22.2	20.3	18.8	19.4	21.0	16.7	18.3	17.6	15.6	18.0	20.8				
		渋滞発生頻度[%]	60%															
時期	平休別	指標	時間帯															
R7.4.1～30 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	16.5	14.4	15.4	14.8	15.7	16.7	15.9	15.2	13.8	16.4	15.0	16.3				
		渋滞発生頻度[%]	92%					100%					100%					100%
	休日	旅行速度[km/h]	20.8	18.2	15.8	15.5	16.8	18.0	17.3	15.6	15.0	16.9	17.3	18.0				
		渋滞発生頻度[%]	88%															

【2】西進：東側流入部 リンク長：536m

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]	29.3	33.8	31.0	32.4	34.0	34.3	34.7	31.5	30.0	34.2	32.5	33.3				
		渋滞発生頻度[%]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	休日	旅行速度[km/h]	36.9	36.9	31.2	34.9	34.6	35.6	35.2	32.0	34.5	32.1	32.9	37.5				
		渋滞発生頻度[%]	0															
時期	平休別	指標	時間帯															
R7.4.1～30 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	16.5	17.7	20.2	20.7	21.1	23.0	22.9	21.4	22.6	19.5	15.5	18.6				
		渋滞発生頻度[%]	83	83			17			0			75					
	休日	旅行速度[km/h]	28.2	21.5	19.3	18.6	19.1	21.1	21.5	20.6	19.0	18.9	16.3	21.4				
		渋滞発生頻度[%]	50															

【3】北進：南側流入部 リンク長：265m ➡ 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]	12.1	11.4	12.0	12.9	13.6	12.1	13.8	13.3	13.8	13.4	13.5	13.1		
		渋滞発生頻度[%]	100				100							100		
	休日	旅行速度[km/h]	14.5	13.3	12.7	12.8	11.6	13.1	14.7	13.2	12.2	13.2	13.6	14.3		
		渋滞発生頻度[%]	100													
時期	平休別	指標	時間帯													
R7.4.1～30 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	10.6	10.0	11.6	11.8	12.8	12.8	12.3	13.0	12.5	12.7	11.1	12.9		
		渋滞発生頻度[%]	100				100			100				100		
	休日	旅行速度[km/h]	14.9	13.2	12.5	12.2	11.8	13.0	13.6	13.5	13.1	11.8	11.2	12.3		
		渋滞発生頻度[%]	100													

【4】東進：西側流入部 リンク長：500m

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]	27.2	27.6	28.5	23.9	27.0	28.2	27.1	25.3	25.7	23.5	22.0	25.6				
		渋滞発生頻度[%]	8%				0%				0%				8%			
	休日	旅行速度[km/h]	35.0	29.5	29.5	28.6	26.0	27.9	26.1	27.6	26.4	22.7	22.7	26.6				
		渋滞発生頻度[%]	0%															
時期	平休別	指標	時間帯															
R7.4.1～30 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	15.4	19.4	19.7	19.3	18.1	19.4	21.0	20.4	19.8	20.5	19.1	19.5				
		渋滞発生頻度[%]	83%				92%				25%				58%			
	休日	旅行速度[km/h]	27.7	23.3	19.5	18.0	19.6	19.7	19.6	18.5	16.8	15.3	17.3	20.4				
		渋滞発生頻度[%]	63%															

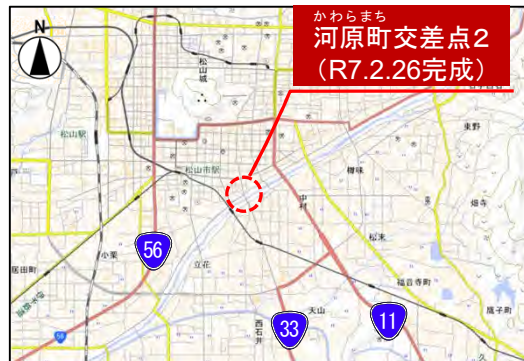
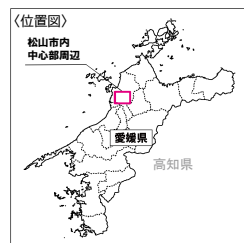
選定時：(民プロ)H24.3～H24.9 対策実施後：(ETC) R6.3.1～R6.3.31

3. 主要渋滞箇所の評価

～ 32.河原町交差点2（松山市柳井町）～

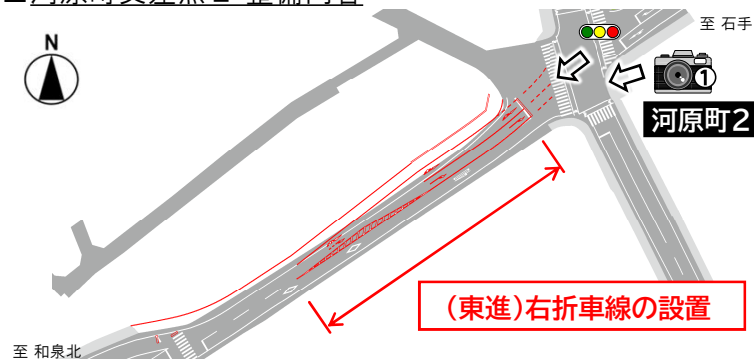
- （市）市役所前天山線 河原町交差点2は、西側流入部に右折車線が設置されておらず、右折車が滞留することで後続の直進車等が進めなくなることがあったため、新たに右折車線を設置した。
- 右折車線の設置により、後続車両を阻害する機会が減少したことで、**交差点の通過時間が大きく短縮したほか（約20%短縮）、西側流入部の旅行速度も2～3km/hの向上が見られた。**

■位置図



※) 国土地理院地図を利用

■河原町交差点2 整備内容



■河原町交差点2 信号の青時間比率

路線	(市)市役所前天山線	(市)八坂1号線
青時間比	83s(75%)	27s(25%)

H28.6.17計測
※18時台の秒数

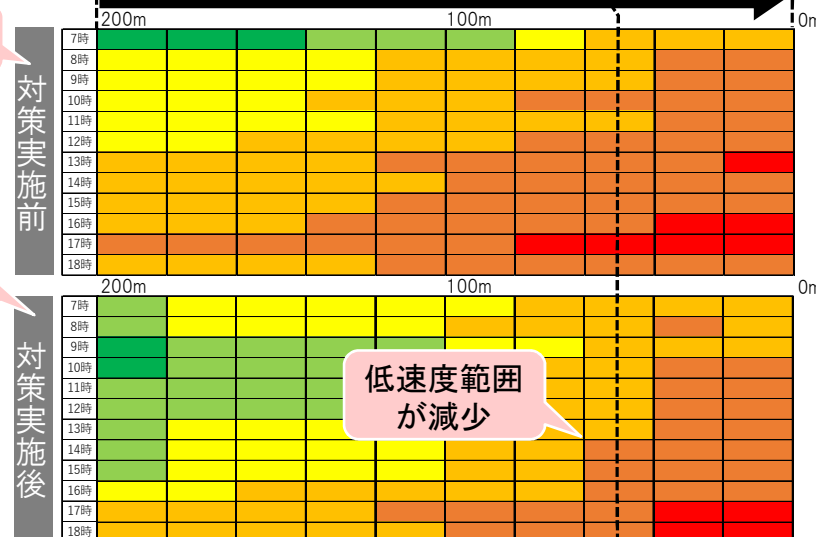
■西側流入部 速度分布状況



対策前の12h平均通過時間
121秒/200m

約20%減!

対策後の12h平均通過時間
93秒/200m



出典:【ETC2.0プローブデータ】

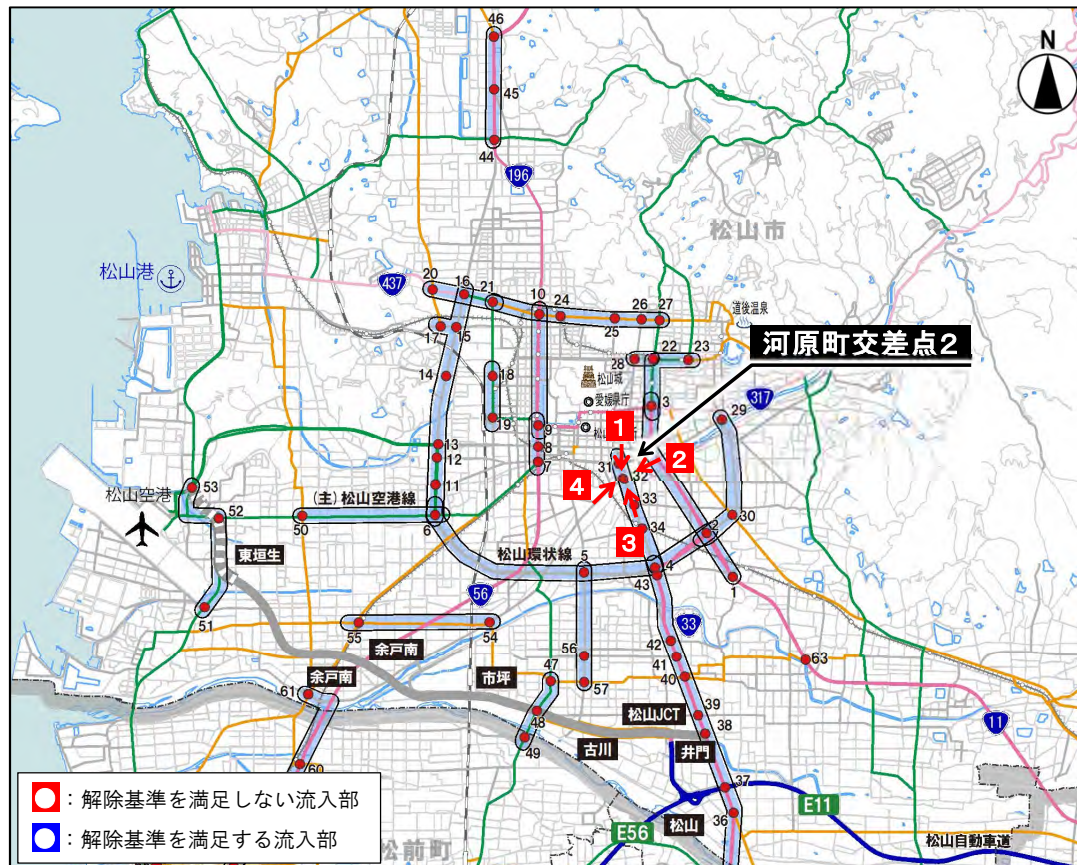
(対策前)令和6年4月平日 7～19時 (対策後)令和7年4月平日 7～19時

3. 主要渋滞箇所の評価

～ 32.河原町交差点2（松山市柳井町）～

○渋滞対策により、西側流入部の交差点通過時間が短縮されたほか、旅行速度も向上するなど一定の効果は得られたが、主要渋滞箇所の解除基準には満たなかった。今後も各流入部の交通状況のモニタリングを継続する。

■ 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
- 整備済路線

< 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超 □ : 50%未満
- : 20km/h以下 □ : 50%以上

■ 主要渋滞箇所の解除基準への該当状況

【1 南進：北側流入部】リンク長：199m

□ : 対策流入部

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]	15.6	16.2	16.2	13.4	14.4	15.7	15.2	14.4	14.6	14.2	13.8	13.5
		渋滞発生頻度[%]	92%											
	休日	旅行速度[km/h]	19.6	17.4	16.4	15.8	16.5	16.3	15.8	15.4	13.8	13.2	15.0	14.7
		渋滞発生頻度[%]	92%											
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
R7.4.1～30 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	18.5	16.4	15.8	17.0	16.9	16.3	16.9	16.4	16.1	16.3	13.6	13.8
		渋滞発生頻度[%]	92%											
	休日	旅行速度[km/h]	22.1	20.6	16.8	16.7	16.1	15.9	16.3	15.6	16.1	16.1	16.2	15.4
		渋滞発生頻度[%]	88%											

【2 西進：東側流入部】リンク長：249m

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]													
		渋滞発生頻度[%]													
	休日	旅行速度[km/h]													
		渋滞発生頻度[%]													
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	
R7.4.1～30 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	7.3	6.8	7.4	6.2	7.3	7.6	7.5	6.7	6.7	6.7	6.0	6.8	
		渋滞発生頻度[%]	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100		
	休日	旅行速度[km/h]	11.6	9.7	7.6	6.2	6.5	6.1	6.4	6.2	6.7	6.3	7.1	8.0	
		渋滞発生頻度[%]	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100		

【3 北進：南側流入部】リンク長：366m

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]	16.3	12.0	20.5	19.2	21.0	21.9	23.1	21.1	18.4	18.5	16.8	16.5
		渋滞発生頻度[%]	75%											
	休日	旅行速度[km/h]	27.2	25.9	24.2	23.1	20.3	21.7	20.1	22.7	21.1	19.2	17.8	16.3
		渋滞発生頻度[%]	33%											
時期	平休別	指標	時間帯											
R7.4.1～30 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	14.4	11.2	16.9	18.2	18.8	18.0	17.7	16.7	16.3	15.7	14.0	13.3
		渋滞発生頻度[%]	92%											
	休日	旅行速度[km/h]	23.9	20.7	19.5	18.8	18.7	17.5	17.6	16.8	17.6	17.7	16.2	16.6
		渋滞発生頻度[%]	77%											

【4 東進：西側流入部】リンク長：128m

➡ 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]	6.3	4.3	5.1	4.3	4.2	5.0	4.1	4.5	3.8	4.9	3.7	4.1				
		渋滞発生頻度[%]	100%															
	休日	旅行速度[km/h]	7.5	7.9	5.9	5.1	5.1	4.8	5.3	4.7	4.8	4.4	4.3	5.4				
		渋滞発生頻度[%]	100%															
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				
R7.4.1～30 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	8.4	8.1	8.9	8.5	8.6	9.0	8.0	7.6	7.9	7.1	6.3	6.6				
		渋滞発生頻度[%]	100%															
	休日	旅行速度[km/h]	11.9	9.9	8.3	8.8	8.6	7.7	7.3	7.7	7.1	5.6	6.0	7.6				
		渋滞発生頻度[%]	100%															

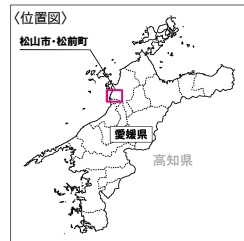
選定時：(民プロ)H24.3～H24.9 対策実施後：(ETC) R7.4.1～R7.4.31

3. 主要渋滞箇所の評価

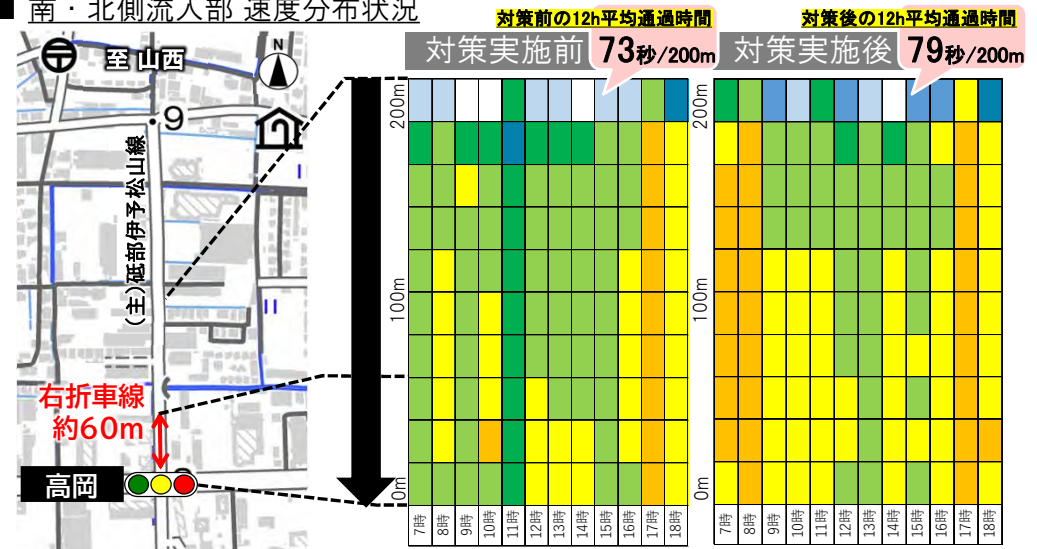
～ 50.高岡交差点（松山市高岡町）～

- （主）松山空港線 高岡交差点は、R5.3に南北方向に右折車線が設けられたが、南北方向の交通も多く、右折車の捌け残りが生じていた。そのため、右折車両の処理能力を高めることを目的に、南北方向に右折矢印信号を追加した。
- 対策実施後は、**南側流入部の交差点通過時間が短縮**したが、北側流入部でやや悪化した。北側は南進する直進車が多く、青時間の増加による先詰まりの可能性はある。なお、東西方向（松山空港線）の青時間を減らしているが、特に大きな問題は生じていない。

■ 位置図



■ 南・北側流入部 速度分布状況



■ 高岡交差点整備内容



■ 高岡交差点信号の青時間比率

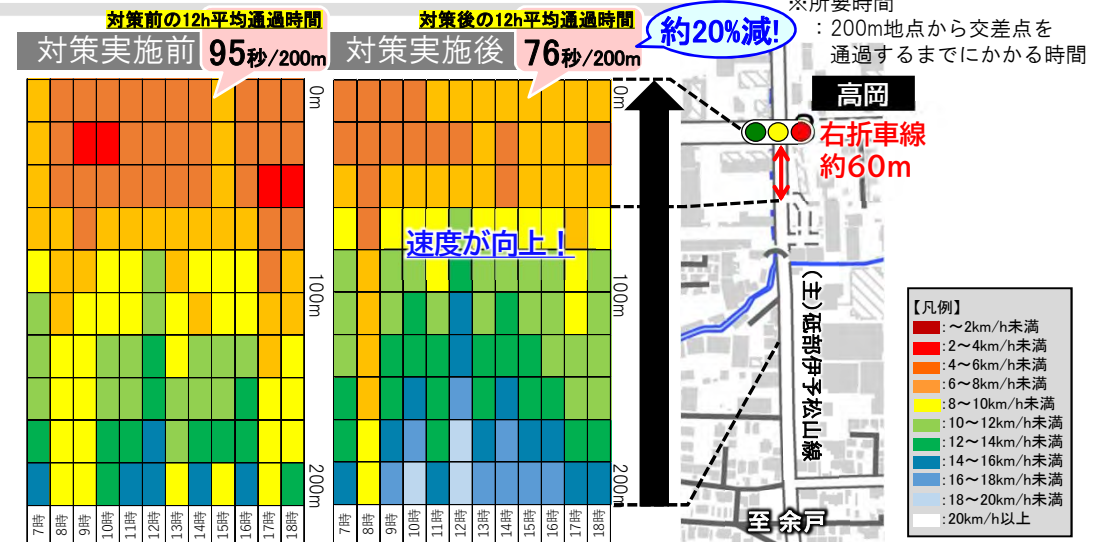
※7時台の秒数

路線	対策前 青時間比	対策後 青時間比
(主) 松山空港線	94s (76%)	75s (61%)
(一) 砥部伊予松山線	30s (24%)	47s (39%)

■ 高岡交差点 信号現示

※信号現示の観測日
(対策前) R4.12.3 (対策後) R7.3.14

現示	1Φ	2Φ	3Φ	4Φ
計測時刻 平日 午前7時				
	青 黄 赤	青 黄 赤	青 黄 赤	青 黄 赤
対策前	140 87 3 0	7 3 3	30 3 4	- - -
対策後	140 68 3 0	7 3 3	39 3 0	8 3 3



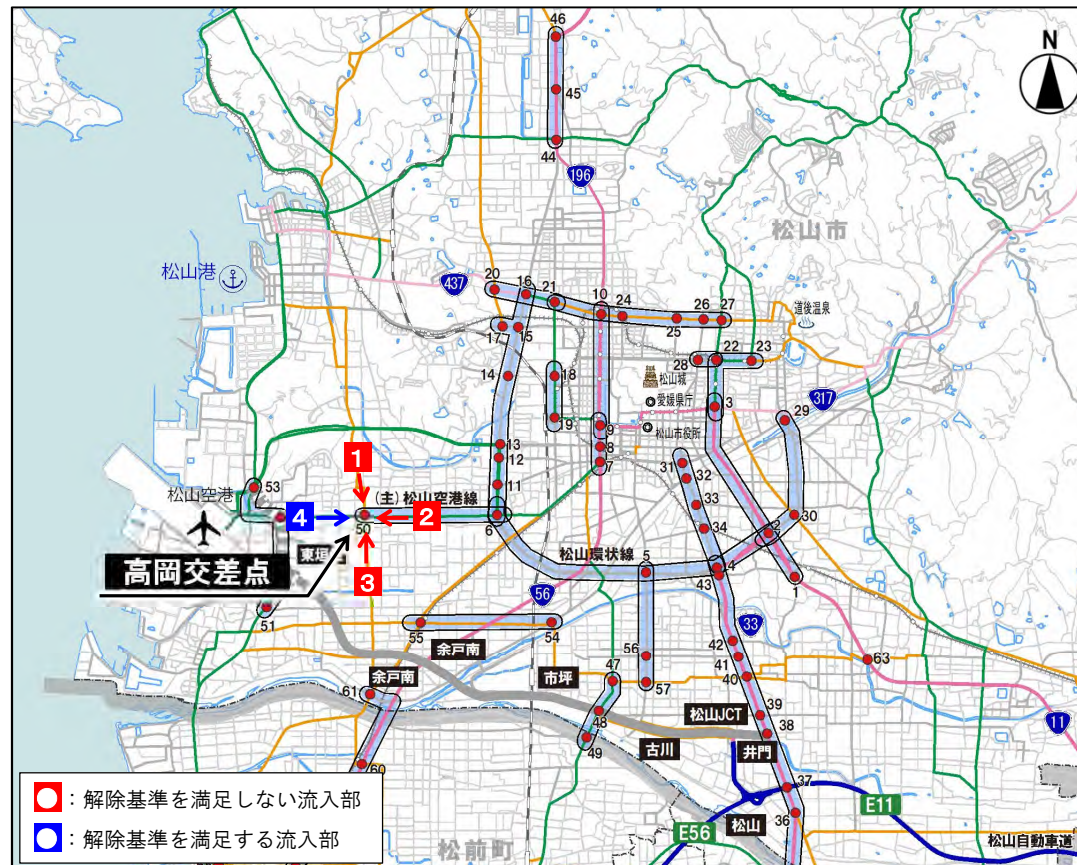
使用データ: ETC2.0プローブデータ (対策前) R7.2平日 7時〜19時 (対策後) R7.4平日 7時〜19時

3. 主要渋滞箇所の評価

～ 50.高岡交差点（松山市高岡町）～

○渋滞対策により、南側流入部の交差点通過時間が短縮されたほか、旅行速度が向上するなど一定の効果は得られたが、主要渋滞箇所の解除基準には満たなかった。今後は、松山外環状道路空港線の事業進捗も踏まえ、現地の交通状況を確認する。

■ 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
- 整備済路線

<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 □ : 50%未満
 □ : 20km/h以下 □ : 50%以上

■ 主要渋滞箇所の解除基準への該当状況

【1】南進：北側流入部 リンク長：395m → 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]	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%					
	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%													
時期	平休別	指標	時間帯													
R7.4.1～30 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	9.0	8.9	8.3	7.5	10.3	9.6	12.1	11.5	9.1	10.6	8.4	10.4		
		渋滞発生頻度[%]	100%					100%			100%					
	休日	旅行速度[km/h]	10.0	11.7	10.6	6.5	11.9	12.0	7.3	12.9	10.9	13.4	12.7	8.5		
		渋滞発生頻度[%]	94%													

【2】西進：東側流入部 リンク長：1,761m

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%											
	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%											
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
R7.4.1～30 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	19.3	15.4	13.3	11.3	12.2	15.8	14.1	13.1	13.6	13.7	10.7	15.0
		渋滞発生頻度[%]	92%											
	休日	旅行速度[km/h]	25.3	23.4	20.9	21.0	17.7	17.5	15.4	17.7	15.4	14.7	16.1	20.3
		渋滞発生頻度[%]	67%											

【3】北進：南側流入部 リンク長：1,417m → 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]	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%											
	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%											
時期	平休別	指標	時間帯											
R7.4.1～30 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	18.8	16.5	19.7	21.5	21.3	22.7	20.3	21.1	20.7	19.8	17.3	19.5
		渋滞発生頻度[%]	58%											
	休日	旅行速度[km/h]	25.9	24.8	21.2	20.4	19.6	21.5	21.9	21.5	20.9	20.0	21.5	21.7
		渋滞発生頻度[%]	27%											

【4】東進：西側流入部 リンク長：1,103m

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%													
	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%													
時期	平休別	指標	時間帯													
R7.4.1～30 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	24.4	22.1	25.2	25.0	25.0	28.4	26.7	25.1	25.8	23.2	23.2	25.2		
		渋滞発生頻度[%]	17%													
	休日	旅行速度[km/h]	35.1	33.8	27.8	25.3	28.5	30.7	27.1	28.9	27.8	28.0	27.9	27.7		
		渋滞発生頻度[%]	2%													

選定時：(民プロ)H24.3～H24.9 対策実施後：(ETC) R7.4.1～R7.4.30

3. 主要渋滞箇所の評価

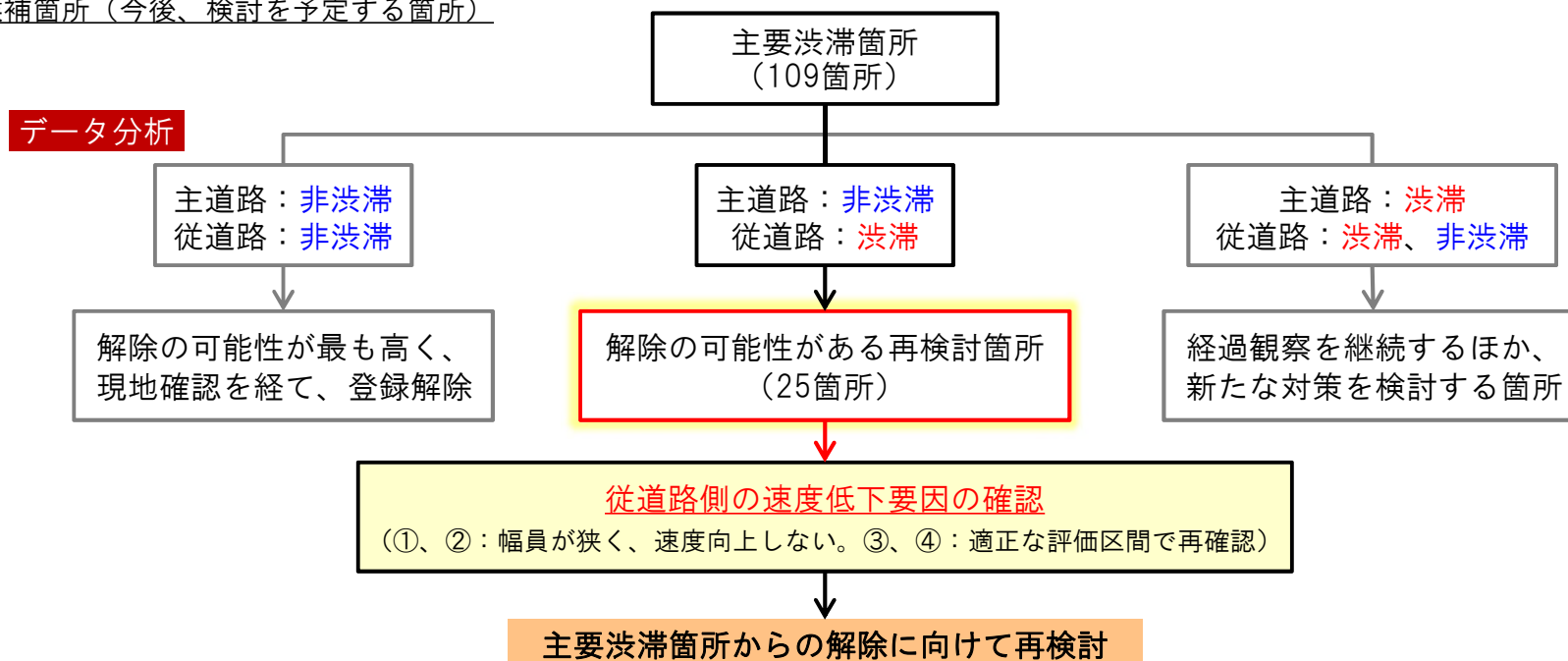
- 現行の主要渋滞箇所の解除基準は、旅行速度20km/h以上が目安の一つであるが、信号現示や沿道環境などによっては、**旅行速度20km/h未満であっても渋滞していない路線**もあり、特に従道路側で低速度が生じる原因は、**渋滞以外の要因も多い**。
- 今回、主道路側が「非渋滞判定」で、従道路が「渋滞判定」の主要渋滞箇所（25箇所）を対象に、従道路側の評価を見直すものとする。従道路側の速度低下要因を現地調査を交えて確認し、主要渋滞箇所からの解除の妥当性を確認する。

■速度低下要因と、主要渋滞箇所からの解除を判断する基準（案）

分類	速度低下要因（現地等での確認事項）	主要渋滞箇所からの解除などを判断する基準（案）
道路機能	①住宅地内の生活道路など	○規制速度が30km/hで指定されている ○中央線（センタライン）で上下分離されていない ○車両同士のすれ違いが困難（走行したまま すれ違えない）
	②幅員5.5m未満の細街路など	
評価区間	③評価区間長が短く、信号待ちなどの影響を受けている	○評価するDRM区間が短い（適正な長さで再評価）
	④踏切での遮断や一時停止の影響を受けている	○踏切の一時停止による速度低下を加味して再評価

※）令和8年9月1日から、改正道路交通法施行令の施行により、生活道路における自動車の法定速度が60km/hから30km/hに引き下げられる

■解除候補箇所（今後、検討を予定する箇所）



3. 主要渋滞箇所の評価

○生活道路などの渋滞評価に対して、下記の考え方に見直すことについて、ご意見をいただきたい。

- ① 従道路側において、生活道路など速度向上が見込めない道路構造の場合は、客観データによる検証を現地での交通実態の把握に置き換える。道路構造や沿道環境で速度向上の必要性が低いことを確認した場合は、主道路側のみで解除を評価する。
- ② 従道路側の評価区間長が短く、旅行速度が正確に確認できない場合は、評価区間長を見直し、客観データで再度検証する。

●従道路の道路機能の具体事例

①住宅地内の生活道路

41.松山石井局前(松山市) 西側流入部



②幅員5.5m未満の細街路

42.東石井(松山市) 東側流入部



●従道路の評価区間の具体事例

③評価区間が短い

92.県道133号・県道134号(新居浜市) 東側流入部



※解除の可能性がある再検討箇所(25箇所)には含まれない箇所

④踏切遮断や一時停止がある

17.衣山(松山市) 北側流入部



※解除の可能性がある再検討箇所(25箇所)には含まれない箇所

3. 主要渋滞箇所の評価

■令和5年度データ（R5.4～R6.3）に基づく解除候補箇所（25箇所）

※今後、最新データ（R6）で再確認する

No.	交差点名称	市町村	主道路(非渋滞)	従道路(渋滞)
12	生石町	松山市	(主)松山空港線	(市)新玉64号線
14	安城寺前	松山市	(市)松山環状線西部	(市)味酒9号線
20	久万ノ台	松山市	国道437号	(一)和気衣山線
36	森松	松山市	国道33号	(市)浮穴12号線・(一)森松重信線
41	松山石井局前	松山市	国道33号	(市)石井166号線・(市)石井28号線
42	東石井	松山市	国道33号	(市)石井29号線
44	大川橋	松山市	国道196号	(主)松山東部環状線
63	北久米町	松山市	国道11号	(一)久米垣生線
67	片山3丁目	今治市	国道317号	(一)桜井山路線
75	きさいや広場前	宇和島市	(市)曙町弁天町線・国道320号	新内港第4臨港道路・国道320号
80	長田	新居浜市	国道11号	(市)駅裏角野線
87	新居浜BP・県道136号	新居浜市	国道11号	(一)新居浜港線
89	新居浜別子倫理法人会事務局前	新居浜市	(主)新居浜角野線	(市)原地庄内線
98	小川	西条市	国道11号	(市)国道朔日市線・(市)武丈線
99	常心	西条市	国道11号	(一)西条港線・(市)大町24号線
100	加茂川橋	西条市	国道11号	(市)国道中西上喜多川線・国道194号
102	壬生川駅入口	西条市	(主)壬生川新居浜野田線	(主)壬生川丹原線
104	西条市古川甲61前	西条市	(主)壬生川新居浜野田線	(市)古川樋之口線・法定外道路
105	石川自動車板金塗装前	西条市	(主)壬生川新居浜野田線	(市)八丁2号線・(市)八丁3号線
107	樋之口	西条市	(主)壬生川新居浜野田線	(一)西条港線・(主)壬生川新居浜野田線
108	エネオス天宗西条東SS前	西条市	(主)壬生川新居浜野田線	(市)西条11号線・(市)西条神拝2号線
110	県道13号・市道若州東3号線	西条市	(主)壬生川新居浜野田線	(市)若洲東3号線・(市)西条神拝1号線
114	松ヶ花	大洲市	国道56号	(一)菅田五郎停車場線
121	上分小学校前	四国中央市	国道192号	(主)川之江大豊線
122	井地	四国中央市	国道11号	(市)港通井地線・国道192号

<非渋滞の定義>（渋滞は以下に該当しない場合）

○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。

3. 主要渋滞箇所の評価

～松山自動車道（伊予IC～内子五十崎ICのうち6.3km）

○2025年4月19日に松山道 伊予IC～内子五十崎ICの一部で4車線化が完成した。

< 4車線化完成状況 >

■ 位置図

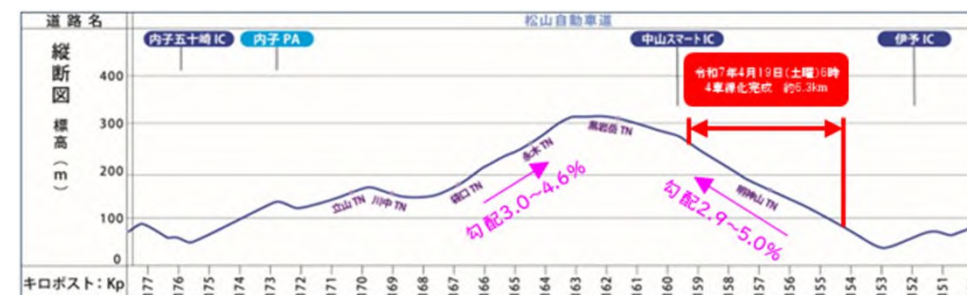
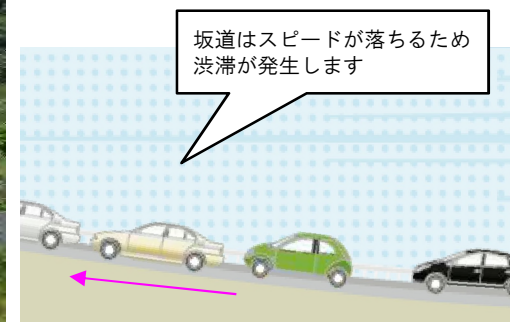


■ 4車線化 完成前後写真（写真①）



< 4車線化の期待される効果（渋滞の緩和） >

当該区間では渋滞が発生



3. 主要渋滞箇所の評価

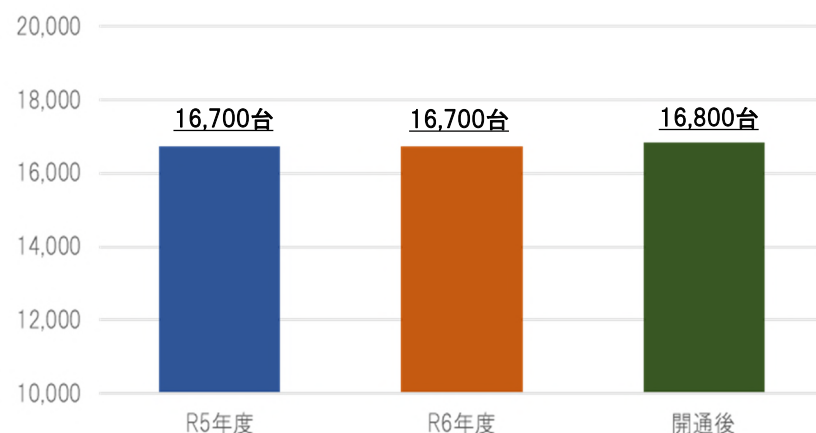
～松山自動車道（伊予IC～内子五十崎ICのうち6.3km）

- ゴールデンウィーク期間中の日平均交通量には大きな変化はない。
- 最大交通量は増加している一方で、今年度のゴールデンウィークは渋滞発生はなく、4車線化の効果が発揮されていると考えられる。
- 今後の渋滞状況を確認したうえで、主要渋滞箇所の見直しを検討していく。

ゴールデンウィーク期間中の交通状況

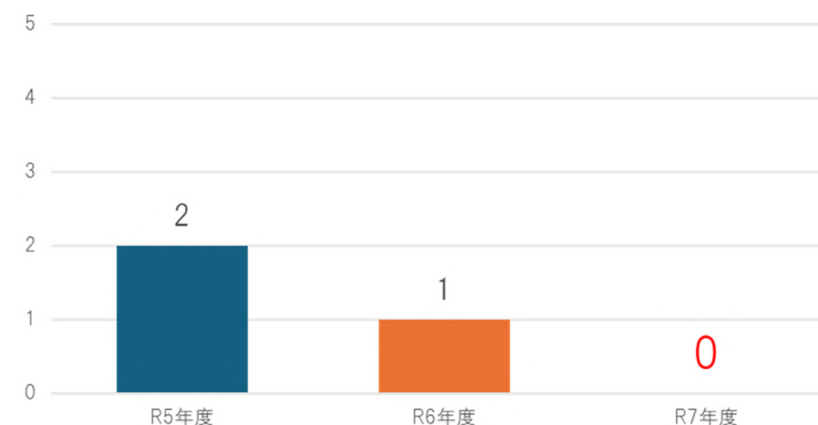
■日平均断面交通量（伊予～中山SIC）

日平均交通量(台/日)



■渋滞回数（渋滞先頭：伊予～中山SIC）

回数(回)



【集計期間】

令和5年4月27日(木)から令和5年5月7日(日)の11日間、令和6年4月26日(木)から令和6年5月6日(月)の12日間、令和7年4月25日(金)から令和7年5月6日(火)の12日間
※NEXCO西日本所有のトラカンデータ。渋滞回数・渋滞量は交通集中の要因に限る。渋滞は、速度40km以下で渋滞延長1km以上かつ15分以上継続の渋滞を渋滞起点のIC間で集計。

年	ゴールデンウィーク期間中の最大交通量(台/日)	日付	最大渋滞長(km)	渋滞継続時間(h)
R5	25,300	5/3	10.2	3.8
R6	23,700	5/3	9.7	4.6
R7	25,900	5/3	—	—

4. 松山都市圏における通勤時間帯のTDM施策の実施方針

4. 松山都市圏における通勤時間帯のTDM施策の実施方針

～令和6年度の実施内容～

- 令和6年度のTDM施策は、松山市内中心部に向かう主要路線を対象に拡大したほか、取組方法も出勤時間の変更以外に移動手段や経路の変更、テレワークなど、利用者の選択肢を増やして取組を案内することで、参加しやすい環境を用意した。
- 県や松山市の関連施策との相互連携を強化し、渋滞緩和以外にも環境面や健康面など多様な効果があることもPRした。

■TDM施策の実施概要

対象エリア

松山市中心部

対象者

日々の出勤等で松山市中心部を通過される方、目的地とされる方

実施期間

2024年11月5日(火)～15日(金) (平日9日間)



■TDM施策の取組方法の紹介 (特設ページのTOPページ)



■関係機関との連携強化策

(関連施策の広報媒体での相互配信)



お互いの広報で、それぞれの施策を紹介!

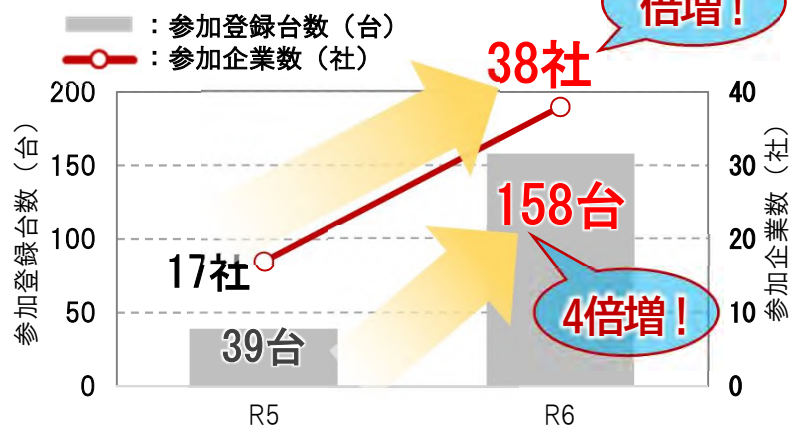
4. 松山都市圏における通勤時間帯のTDM施策の実施方針

～令和6年度の実施効果～

○令和6年度のTDM施策は、対象路線の拡大や利用者の交通行動の選択肢を増やしたことで、参加企業数が大幅に増加した。

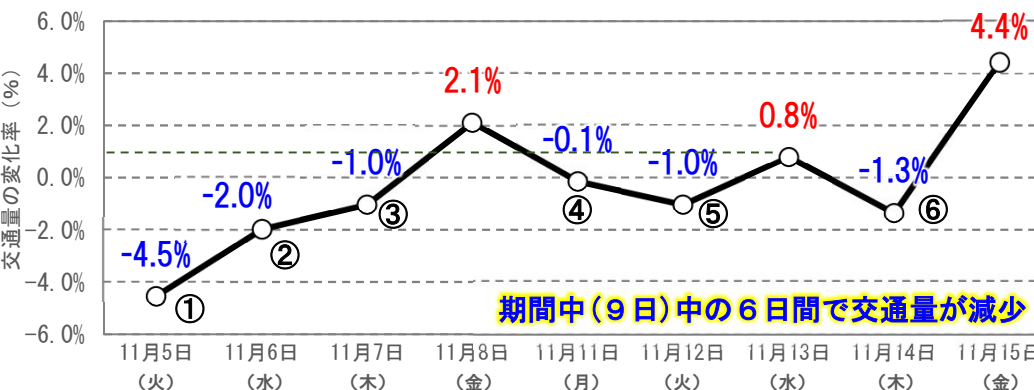
○実施した9日間のうち、6日間でピーク時間帯の交通量が減少し（最大4.5%）、面的効果（CO2削減）も確認された。

■参加表明した企業数等の変化

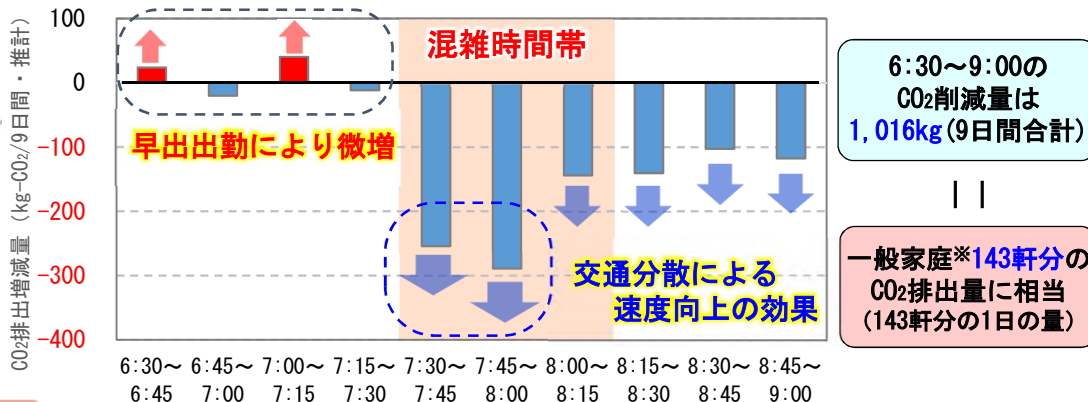


■主要路線(5路線)の交通状況の変化

●ピーク時間帯の市内向き交通量の変化率 ※代表断面（左下地図参照）



●CO2の排出増減量（6：30～9：00） ※主要5路線の合計（実施9日分・推計）



※家庭部門のCO2排出実態統計調査（家庭CO2統計）（環境省、R6.3）の公表値を採用
【世帯当たりの年間CO2排出量2.59(t-CO2)】 2.59/365*1000≒7.1(kg-CO2)/日

<CO2排出量の推計方法※1>

$$\text{CO}_2\text{排出量} = \sum (\text{区間交通量} \times \text{区間距離} \times \text{CO}_2\text{排出係数} \times 2)$$

※1：モビリティマネジメント施策評価のためのガイドライン（（社）土木学会 土木計画学研修委員会）

※2：（事務連絡）CO2、NOx、SPMの排出原単位の改定について（平成24年2月23日）

（CO2排出係数は、旅行速度から定まるものであり、旅行速度が低速の場合、数値が大きくなる）

使用データ：ETC2.0プローブデータ(実験前：R6.10平日、実験中：R6.11.5～15 6:30～9:00)

4. 松山都市圏における通勤時間帯のTDM施策の実施方針

～令和7年度の実施方針～

- TDMの実施中は、主要な路線で一定の効果は得られたが、**混雑時間帯の急激な速度低下**は、いずれの路線も残る状況。これらの路線は、信号密度や沿道状況、大型車や歩行者自転車など交通環境に違いもあるため、それぞれの誘導方法を考える必要がある。
- そこで今回は、令和6年度の実施内容を土台とし、新たに路線の交通容量を踏まえた**調整が必要な目標交通量の設定**や、**混雑原因や区間を踏まえた誘導方法**を検討する。また、参加者を増やすために、行政間（国、県、市）で、**更なる連携強化策**を検討する。

■主要路線(5路線)の交通状況の変化

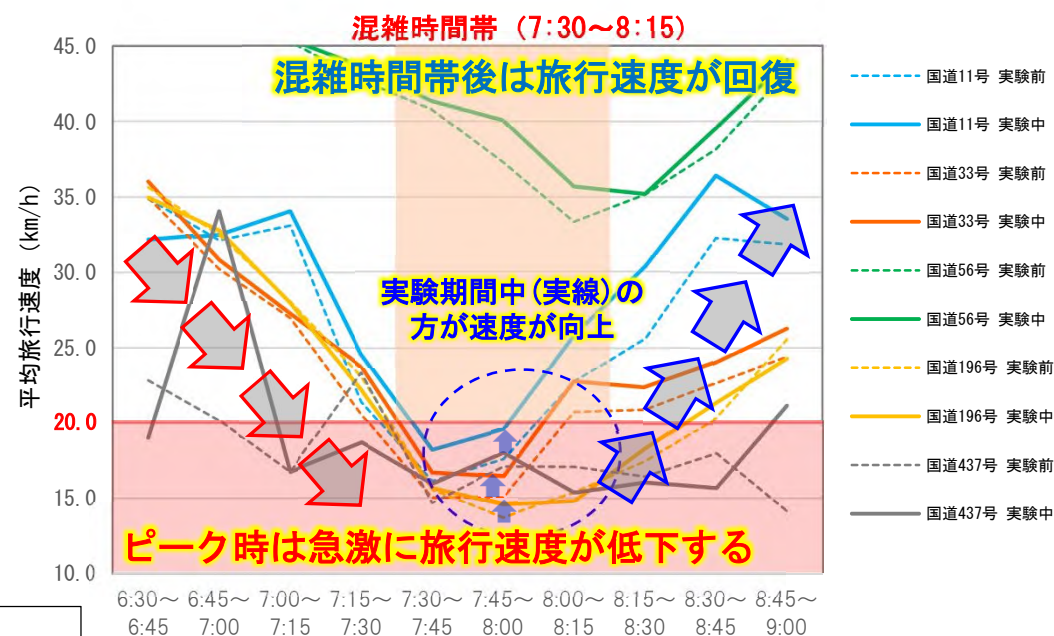


路線の交通容量の算出(目標値の設定)

- ✓ 交通集中による急激な速度低下を緩和させるために、各路線の**交通容量を算出**し、**コントロールする交通量の目標値**を設定
- ✓ どの区間の交通量を調節すべきか、**旅行速度が低下する区間(ボトルネック)**や、**混雑原因(ターゲット)**を把握

■市内向き旅行速度の変化(6:30～9:00)

※松山外環状道付近から松山環状線()付近まで(地図参照)



使用データ:ETC2.0プローブデータ(実験前:R6.10平日、実験中:R6.11.5～15 6:30～9:00)

行政間(国・県・市)で更なる連携強化策を検討

- ✓ 昨年度に実施した関連施策の**相互情報配信は継続**
- ✓ **道路利用者の参加意義(インセンティブ)**に繋がる取組を関係機関協議を通じて検討
- ✓ ターゲット等を踏まえ、**路線ごとの交通分散方法**を検討

4. 松山都市圏における通勤時間帯のTDM施策の実施方針

～令和7年度の実施方針～

○令和7年度も松山市内中心部に向かう主要路線を対象にTDM施策を実施する。なお、国道33号では市内方向だけではなく、郊外方向も朝の混雑が顕著な路線もあるため、今回のTDM施策での対象範囲に加えることが有効であるか検討を進めていく。

○TDMの実施時期は、昨年と同時期もしくは10月下旬の実施を予定しており、今後、関係機関と調整して定める。

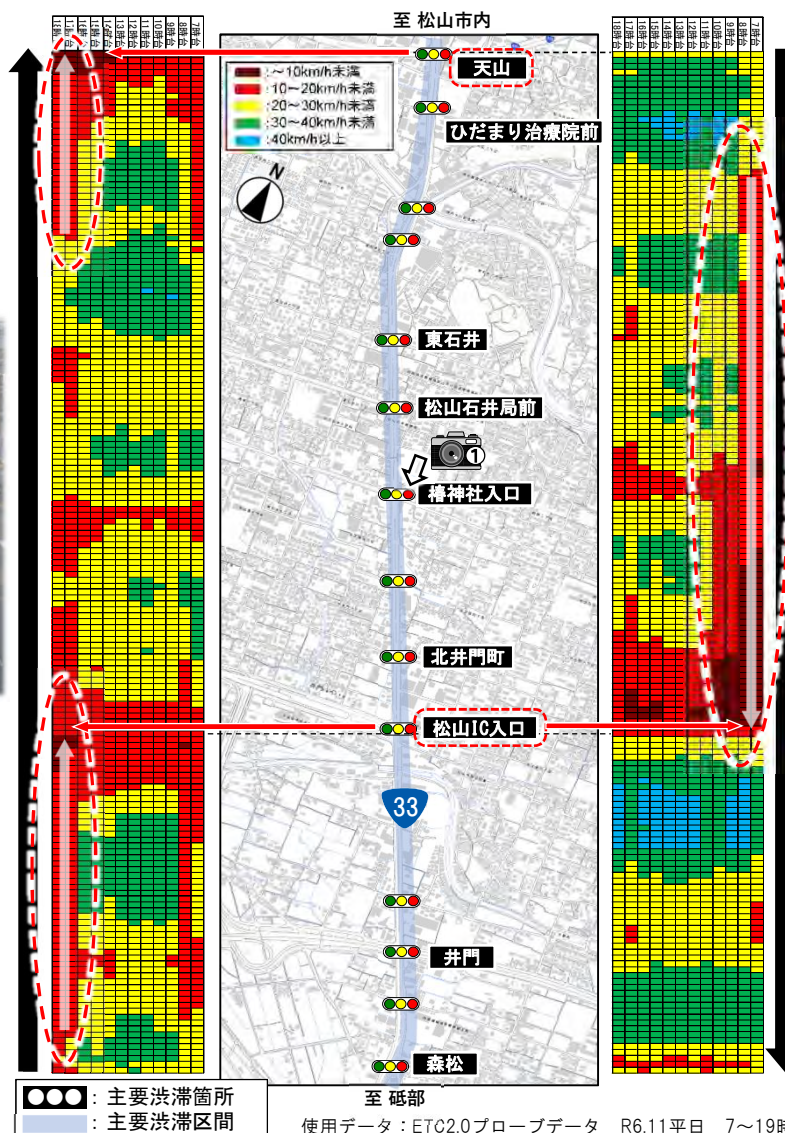
■ 令和7年度のTDM施策の実施方針案

項目	令和6年度	令和7年度
対象エリア	松山市中心部(市内方向)	松山市中心部(双方向※)
対象者	日々の出勤等で松山市中心部を通過される方、目的地とされる方	
実施期間	2024年11月5日(火)～ 15日(金)(平日9日間)	同時期もしくは10月下旬を想定 (関連施策の開催時期も留意)

※右図のように、市内方向と逆向きも朝の混雑が顕著な路線は、対象に入れるか検討中



■ 国道33号(天山交差点～森松交差点)の南北方向の速度状況



5. 観光期の経路誘導対策の実施方針と交通状況

5. 観光期の経路誘導対策の実施方針と交通状況

～令和7年GWの取組内容～

○平成28年度より継続実施してきた国道33号の松山IC方面（南進）の経路誘導対策は、徐々に観光客に浸透している状況。

○今年のGWからの取組として、松山ICに向かう朝の交通渋滞を避けるために、松山市内での午前中の滞在を促す案内を行った。

■情報提供方法

ポスターの設置(観光案内所・駐車場)



横断幕 ※写真②



路側看板 ※写真①



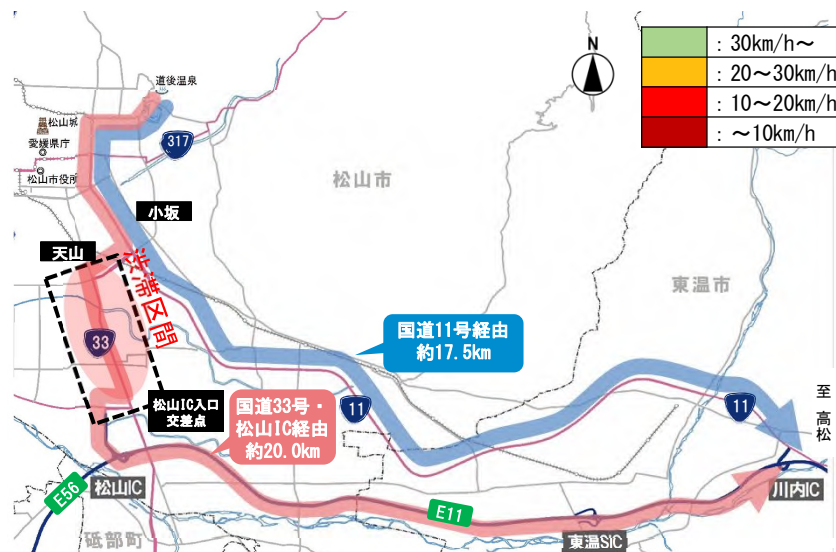
※国土院の数値地図(国土基本情報)を編集

5. 観光期の経路誘導対策の実施方針と交通状況

～ 令和7年GWの混雑状況～

- 例年、国道33号の南進方向（天山交差点～松山IC入口交差点）は、松山ICに向かう交通が午前中に集中して渋滞が発生している。
- 近年は、継続的な経路誘導対策により、低速区間が天山交差点まで連続する時間帯が減少している。令和6年GWと比較すると、南進交通の捌け台数は同水準ながら、ピーク時においても天山交差点まで滞留する状況が生じていない。

■ 国道33号(天山～松山IC入口)の南進方向の混雑状況



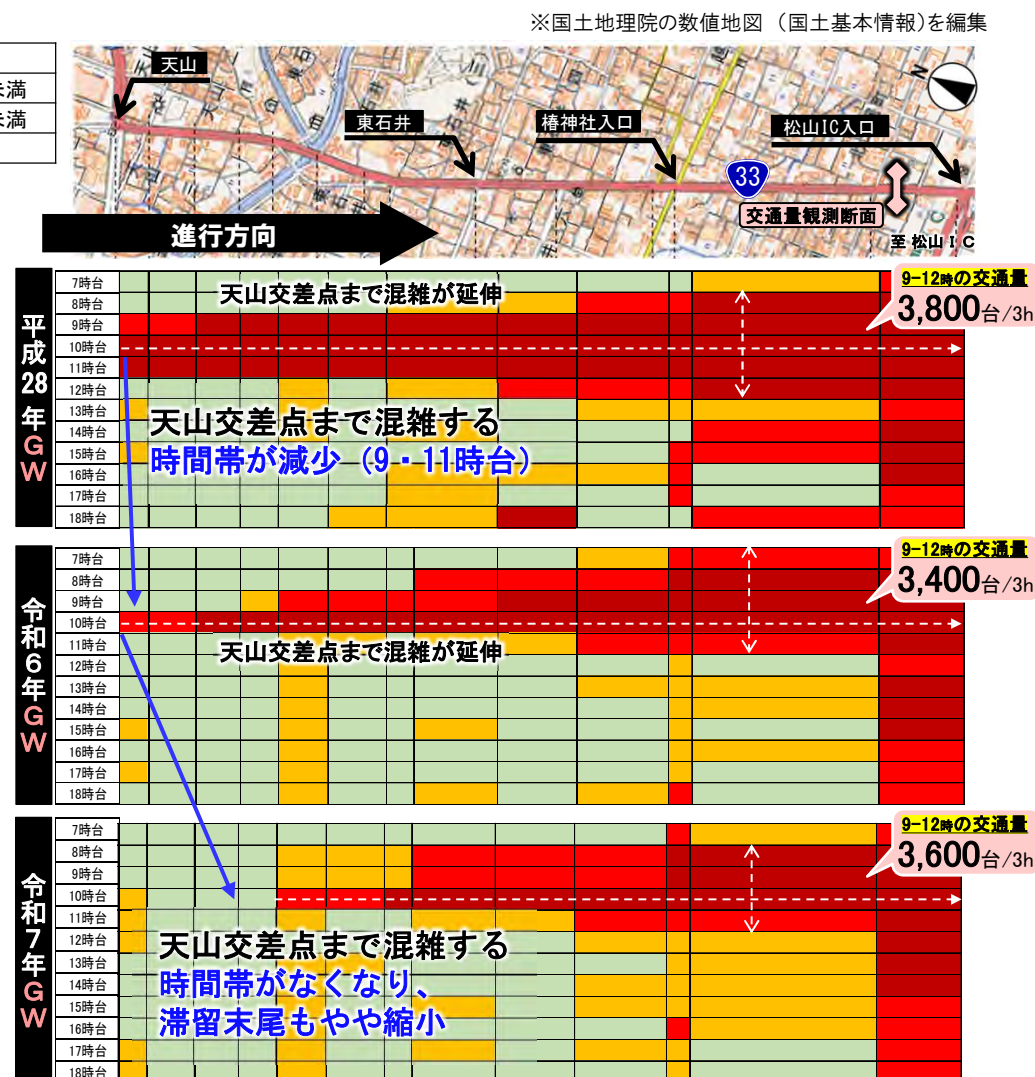
※国土地理院の数値地図（国土基本情報）を編集



撮影日：R6.5.3 午前10時台の様子



撮影日：R7.5.3 午前10時台の様子

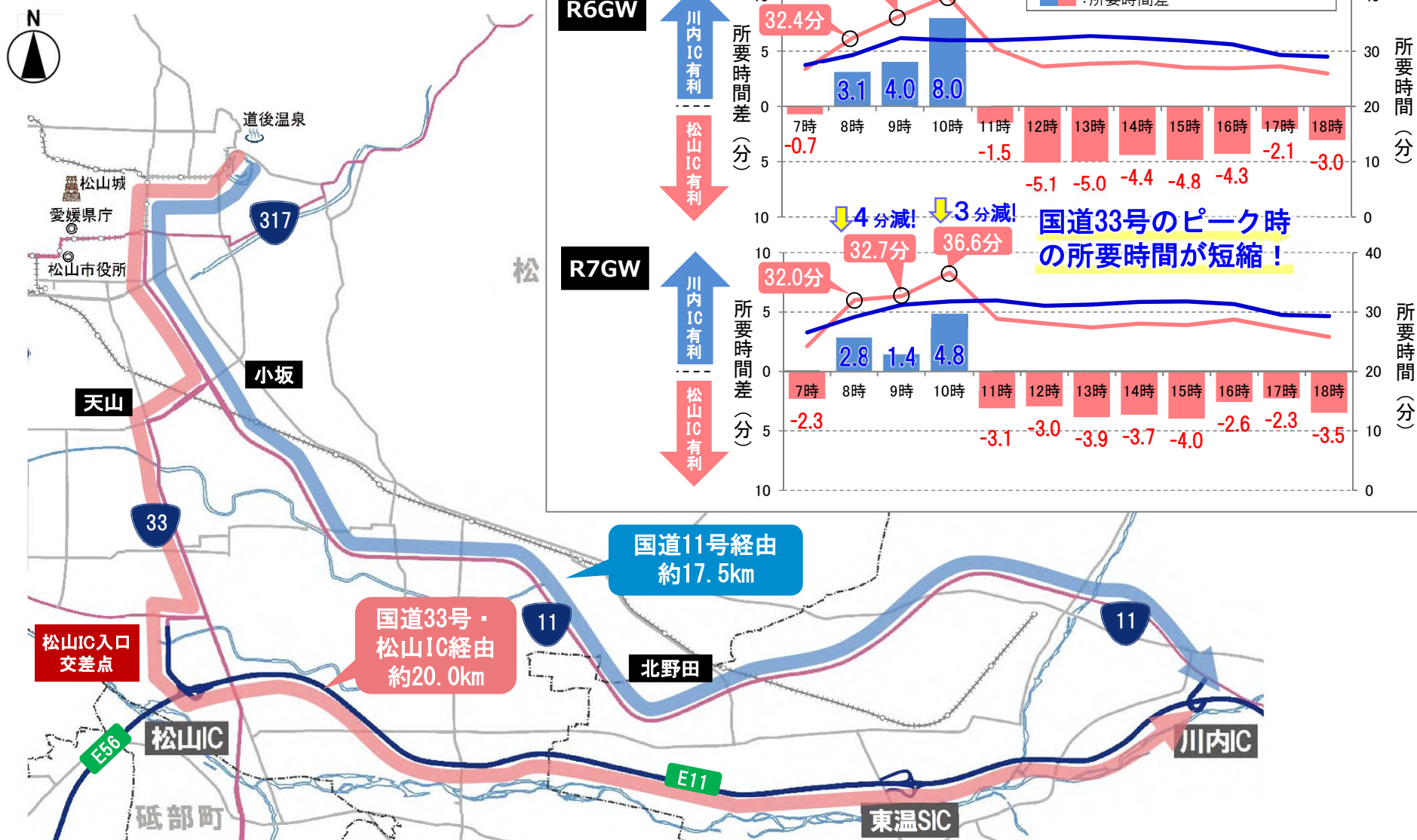


5. 観光期の経路誘導対策の実施方針と交通状況

～利用経路の分析～

- 国道33号の渋滞により、国道11号が所要時間的に有利になる時間帯は8～11時であり、例年と同様の傾向になっている。
- 一方、ピーク時の国道33号の所要時間自体も減少（3～4分）しており、国道33号の負荷が軽減してきている。

■ 高松方面のルート別の所要時間比較



※) 国土地理院の数値地図(国土基本情報)を編集

使用データ: ETC2.0プローブデータ R6GW: 令和6年5月3日 R7GW: 令和7年5月3日

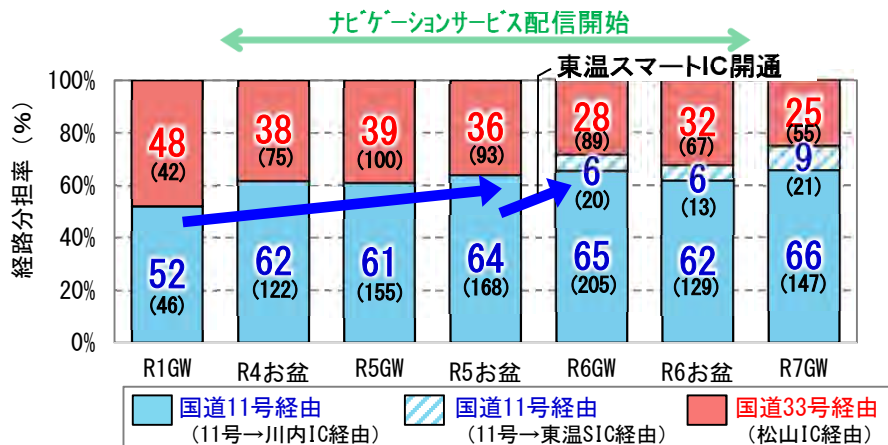
5. 観光期の経路誘導対策の実施方針と交通状況

～利用経路の分析～

○国道11号経由の分担率は、年々増加傾向にあり、国道33号からの交通分散が適切に図られている。令和7年度のGWにおいては、**東温スマートICの利用割合も増加**しており、国道33号の更なる混雑緩和に繋がったと考えられる。

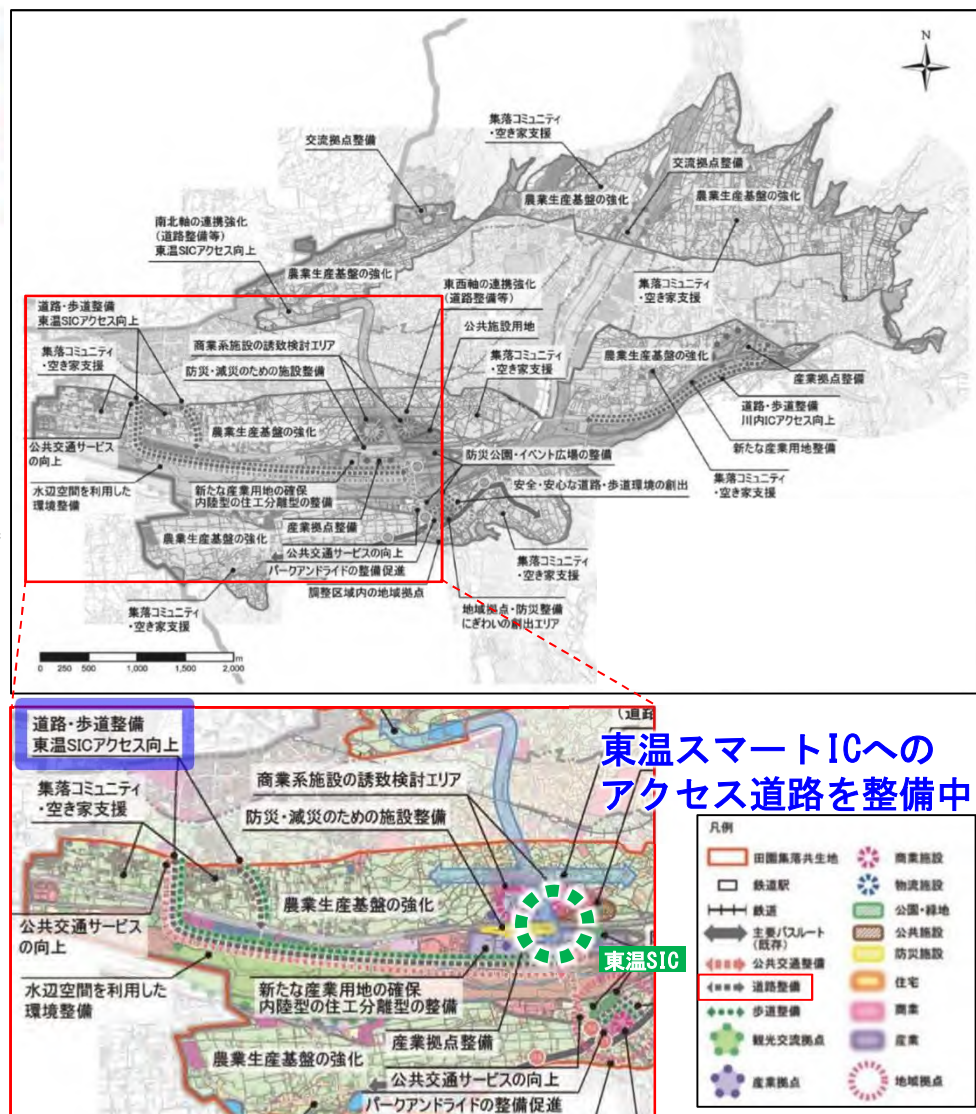
○東温スマートICへの誘導は、**現在東温市がスマートICのアクセス道路を整備**しており、供用後に本格的な誘導を検討する予定。

■ 国道33号経由と国道11号経由の利用割合(東行き)



使用データ:【ETC2.0プローブデータ(時間帯:7～19時)】 ※ () 内の数字はサンプル数
 R1GW: 令和元年5月3日 R4お盆: 令和4年8月12日 R5GW: 令和5年5月3日
 R5お盆: 令和5年8月13日 R6GW: 令和6年5月3日 R6お盆: 令和6年8月12日
 R7GW: 令和7年5月3日

■ 東温スマートICへの誘導に関する方向性



出典: 東温市都市計画マスタープランを基に一部を編集

5. 観光期の経路誘導対策の実施方針と交通状況

～お盆の新たな取組～

- 国道11号への交通転換は一定数見られるが、観光客の一部は国道33号を利用しており、渋滞も依然として発生している状況。
- 松山ICを利用する直前の出発地を分析した結果、普段の土日と比べ、GWは道後温泉や大街道周辺を出発する車が多いことを確認。
- 出発地の多い地域に対して、集中かつ効果的に広報を行うために、対象エリア内に滞在する方へのプッシュ広告を実施。

■ 国道33号経由で松山ICを午前中に利用する車両の出発エリア 【通常休日とGWの比較(R6)】



※数値は、メッシュ内を出発し松山ICを6:00～13:00に利用したETC2.0車両(台)。
愛媛県のETC2.0普及率は10%のため、**実際の利用台数は約10倍と推定**できる。

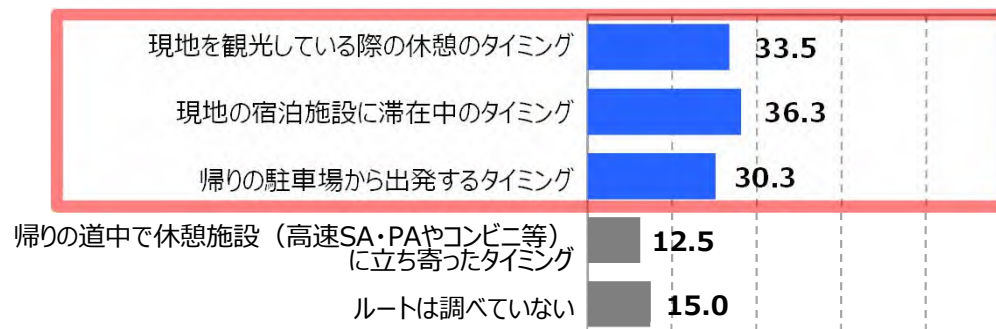
使用データ:ETC2.0プローブデータ

(観光期(GW)) : 令和6年5月3～5日 6:00～13:00)
(通常休日(土日祝)): 令和6年9月1日～30日の土日祝 6:00～13:00)

◆ 松山市内からの帰宅(移動)時のルート検索のタイミング(複数回答設問)

N=400

0% 20% 40% 60% 80% 100%



資料【R6.12:WEBアンケート調査】

・WEBアンケート(400票)、R6/8/10～18の9日間に、
愛媛県松山市周辺を目的地として自家用車等で
移動した愛媛県外在住の観光客

**観光施設や宿泊施設など
現地で確認する機会も多い**

■ プッシュ広告の配信内容

① 特定アプリの位置情報で対象地内の端末を抽出



② 対象地内の端末を対象に、 検索サイト上で、SNS広告を配信



5. 観光期の経路誘導対策の実施方針と交通状況

～令和7年お盆の取組内容～

○今年のお盆は、GWの取組みを継続するとともに、集中かつ効果的な広報を行うために、出発地の多い地域に向けてプッシュ広告のエリア配信を導入。

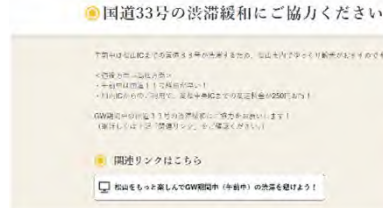
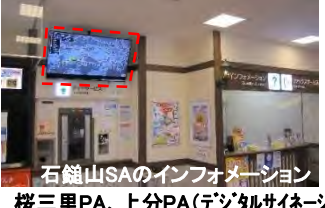
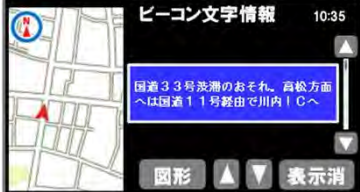
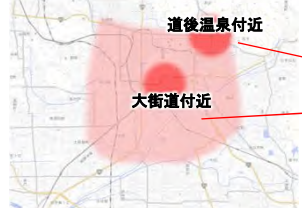
■お盆の経路誘導策の周知方法

＜R7GWの取組内容 実施期間：R7.4.26～5.6＞

ホーム ページ・ SNS	・四国地方整備局 ・松山河川国道事務所、松山市 (ホームページ・X(旧twitter)など) ・道後温泉 ・松山観光コンベンション協会 ・松山市公式観光ウェブサイト 「四国瀬戸内松山」 など
ポスター	・駐車場 ・観光案内所 ・高速PA・SA(石鎚山SA、入野PA) ※デジタルサイネージ
路上案内	・横断幕：3箇所(市道松山環状線など) ・路側看板：11箇所 (国道11号、市道松山環状線)
カーナビ	・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



＜令和7年お盆の取組内容 実施期間：R7.8.9～8.17＞

	対応方針	イメージ
ホーム ページ・ SNS	継続	  いよ親ネットHP
ポスター	継続	  石鎚山SAのインフォメーション 桜三里PA、上分PA(デジタルサイネージ)でも周知
路上案内	継続	 
カーナビ	継続	 ビーコン文字情報 10:35 国道33号渋滞のおそれ。高松方面へは国道11号経由で川内ICへ
プッシュ広告	新規	 

5. 観光期の経路誘導対策の実施方針と交通状況

R7GWの交通状況

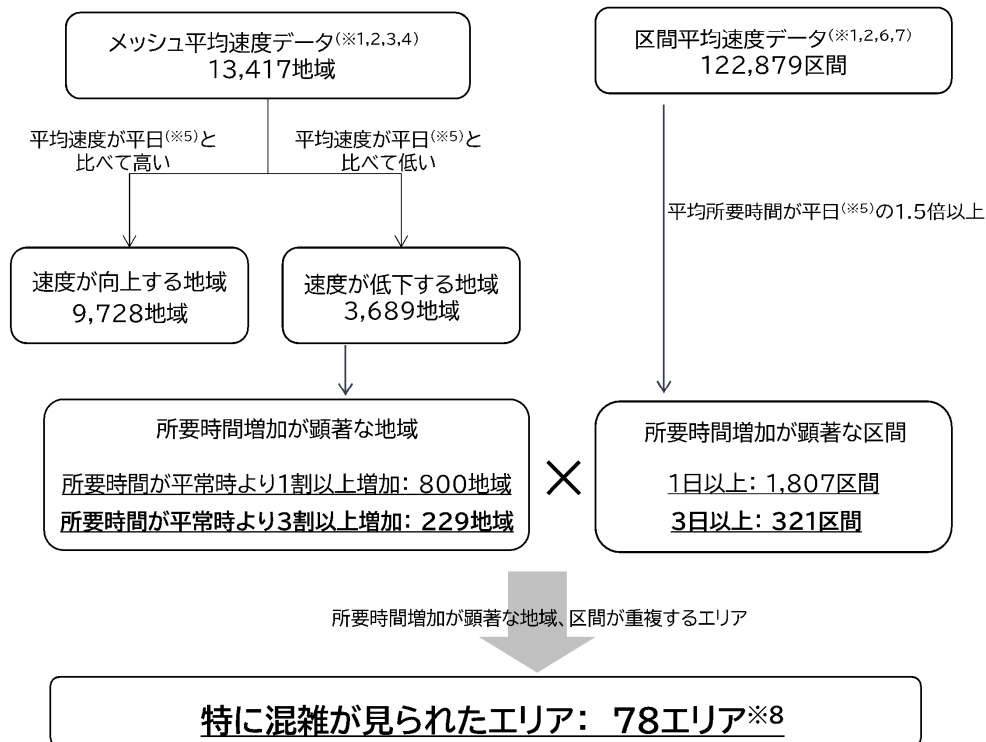


○令和7年度のGW期間中の一般道路の交通状況について、ETC2.0プローブデータを用いて分析し、**所要時間が平常時より1割以上増加した地域かつ所要時間が1日以上増加（平日より1.5倍以上）した区間**を公表（R7.5.16） ⇒ **愛媛県内は1箇所**

GW期間(4/26～5/6)中、特に混雑が見られたエリアの具体的な抽出方法

<地域分析(5km×5kmメッシュ)>

<区間分析(交通調査基本区間)>



※公表資料ははこちらから https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001937.html

令和7年ゴールデンウィーク“特に混雑が見られたエリア”

	都道府県・市町村	主な路線	R6GW※		都道府県・市町村	主な路線	R6GW※
1	北海道 北広島市	国道36号等	○	40	静岡県 島田市	国道1号	○
2	北海道 古平郡古平町	国道229号		41	静岡県 浜松市	県道323号等	○
3	北海道 森町	道道149号	○	42	静岡県 伊東市	国道135号	
4	青森県 上北郡七戸町	国道4号		43	愛知県 豊田市	県道77号等	○
5	宮城県 仙台市	国道48号		44	愛知県 幸田町	国道23号	
6	宮城県 松島町	国道45号等	○	45	愛知県 常滑市	県道252号	
7	山形県 最上郡戸沢村	国道47号		46	三重県 伊勢市	国道23号	
8	福島県 猪苗代町	県道322号		47	滋賀県 甲賀市	国道307号等	○
9	福島県 下郷町	国道121号	○	48	滋賀県 大津市	国道161号等	○
10	茨城県 ひたちなか市・大洗町	国道51号等	○	49	京都府 京都市	国道1号	
11	茨城県 常陸太田市	県道33号		50	京都府 宮津市	府道2号等	○
12	茨城県 取手市・我孫子市等	県道47号等	○	51	大阪府 泉佐野市	国道26号等	○
13	栃木県 那須町	県道17号等	○	52	兵庫県 豊岡市	県道3号	○
14	栃木県 益子町	県道230号等	○	53	兵庫県 淡路市	国道28号等	○
15	栃木県 足利市	県道128号等	○	54	兵庫県 丹波市	国道175号	
16	栃木県 日光市	県道119号等	○	55	奈良県 橿原市	国道165号等	
17	群馬県 草津町	国道292号	○	56	和歌山県 白浜町	県道31号	
18	群馬県 渋川市・高崎市	県道33号等	○	57	鳥取県 鳥取市	県道265号	○
19	埼玉県 秩父市・横瀬町	国道299号等	○	58	鳥取県 湯梨浜町	国道9号	○
20	千葉県 木更津市	国道409号等	○	59	島根県 出雲市	国道431号	
21	千葉県 鋸南町	国道127号等	○	60	岡山県 勝央町	国道179号	
22	千葉県 長生郡一宮町	県道30号等		61	岡山県 真庭市	国道482号	○
23	東京都 東大和市	都道43号		62	岡山県 和気町	国道374号	○
24	神奈川県 川崎市	国道409号		63	広島県 廿日市市	国道2号	○
25	神奈川県 藤沢市・鎌倉市	国道134号等	○	64	香川県 善通寺市他	国道319号等	
26	神奈川県 箱根町・小田原市等	国道1号等	○	65	愛媛県 今治市	国道317号	
27	神奈川県 相模原市	国道413号等	○	66	高知県 高知市	県道34号	○
28	神奈川県 三浦市	国道134号	○	67	高知県 四万十町	国道56号	○
29	新潟県 長岡市	国道402号		68	福岡県 福岡市	県道59号	
30	富山県 高岡市	国道415号		69	福岡県 糸島市	国道202号等	○
31	山梨県 富士河口湖町・富士宮市等	国道139号等	○	70	福岡県 東峰村	国道111号	○
32	山梨県 北杜市	国道141号等	○	71	佐賀県 伊万里市・有田町等	国道35号等	○
33	長野県 軽井沢町	国道18号等	○	72	熊本県 阿蘇市	県道298号等	○
34	長野県 安曇野市	県道57号	○	73	熊本県 上天草市	国道266号等	○
35	長野県 北安曇郡白馬村	県道310号		74	熊本県 小国町	国道212号	○
36	長野県 阿智村	県道89号		75	熊本県 水俣市	国道3号	
37	岐阜県 白川村	国道156号等	○	76	大分県 由布市	県道216号等	○
38	岐阜県 土岐市	県道382号		77	大分県 日田市	国道212号	○
39	静岡県 熱海市・伊豆の国市等	国道135号等	○	78	鹿児島県 垂水市	国道220号	

※令和6年「特に混雑が見られたエリア」の場合:○

※1:ETC2.0プローブデータを使用

※2:対象道路は、一般国道、主要地方道、一般都道府県道、指定市の市道の一部のうち、高規格幹線道路及び高速会社管理道路を除いた道路

※3:対象メッシュは、令和7年4月23・24日、令和7年GW各日の全ての日程で旅行速度が計測されているメッシュ（離島を除く）

※4:メッシュ内の全区間の昼間12時間平均旅行速度（「平均速度」）

※5:令和7年4月23・24日

※6:対象区間は、令和7年4月23・24日、令和7年GW各日の全ての日程で旅行速度が計測されている区間（欠測が多い区間を除く）

※7:各区間の昼間12時間平均旅行速度（「平均速度」）

※8:本分析は平休比が顕著となるエリアのみ抽出しています。そのため、例えば平日も旅行速度が低下している地域は抽出対象外となる場合があります。

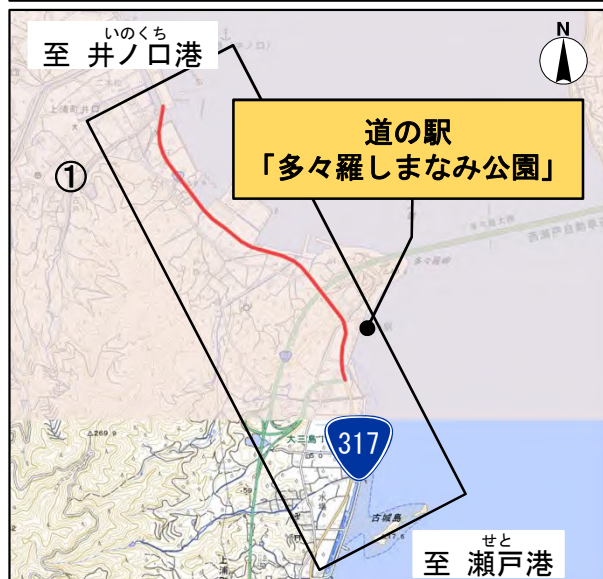
5. 観光期の経路誘導対策の実施方針と交通状況

R7GWの交通状況

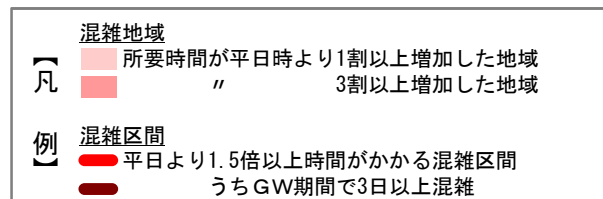


■65 えひめ いまばり
愛媛県 今治市 国道317号

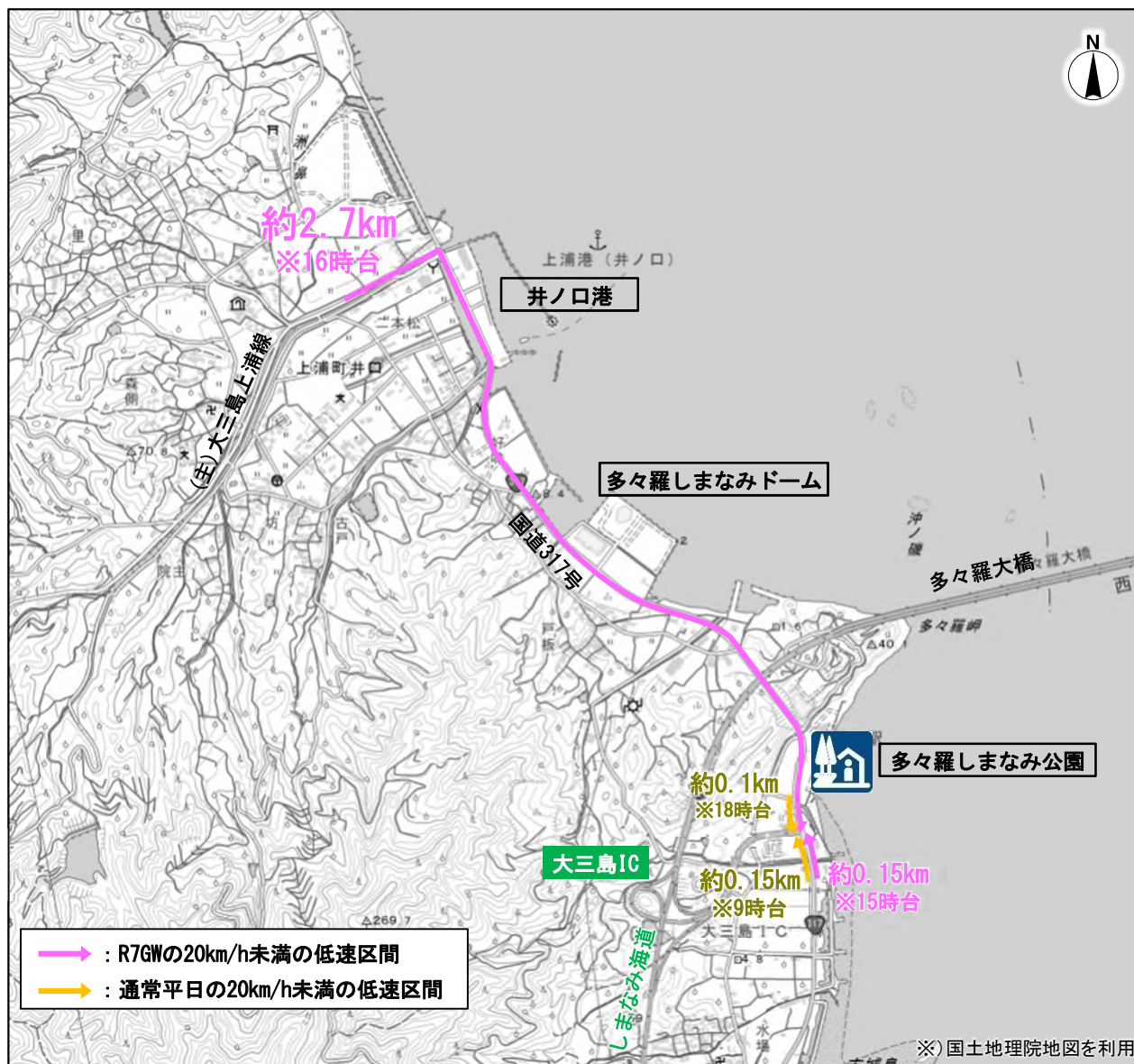
使用データ:
【ETC2.0プローブデータ(時間帯:8~19時)】
(通常平日)R7.4.23・24
(GW)R7.4.26~5.6



<出典>地図：国土交通省報道発表資料
(各地域の交通状況：見える化マップ)



①道の駅「多々羅しまなみ公園」入口付近

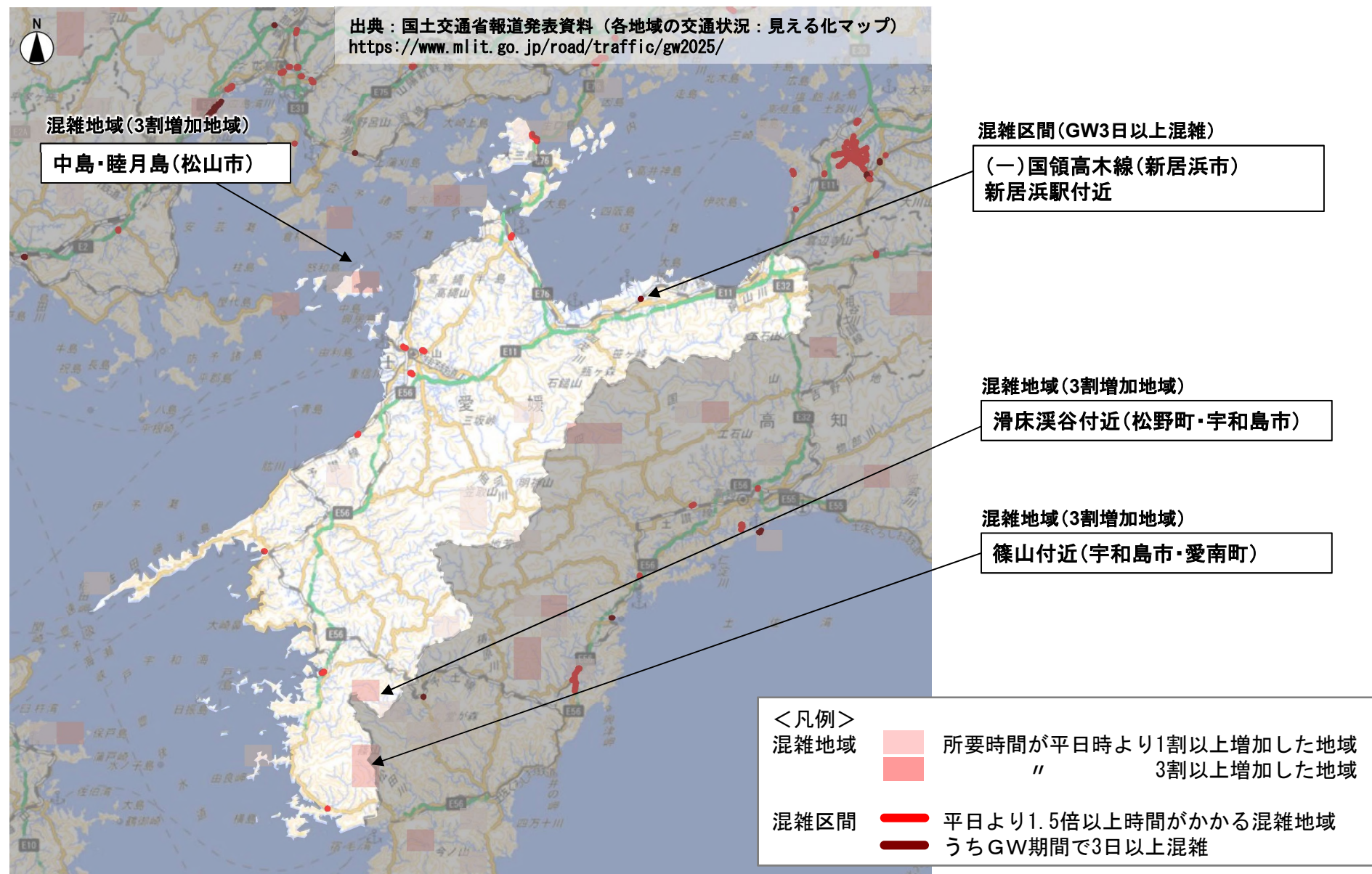


5. 観光期の経路誘導対策の実施方針と交通状況

R7GWの交通状況



○愛媛県内において所要時間が平常時より1割以上増加した地域および所要時間が平日より1.5倍以上増加した区間は下図のとおり（吹き出しは、所要時間が平常時より3割以上増加した地域または所要時間が3日以上（平日より1.5倍以上）増加した区間）。



5. 観光期の経路誘導対策の実施方針と交通状況

R7GWの交通状況



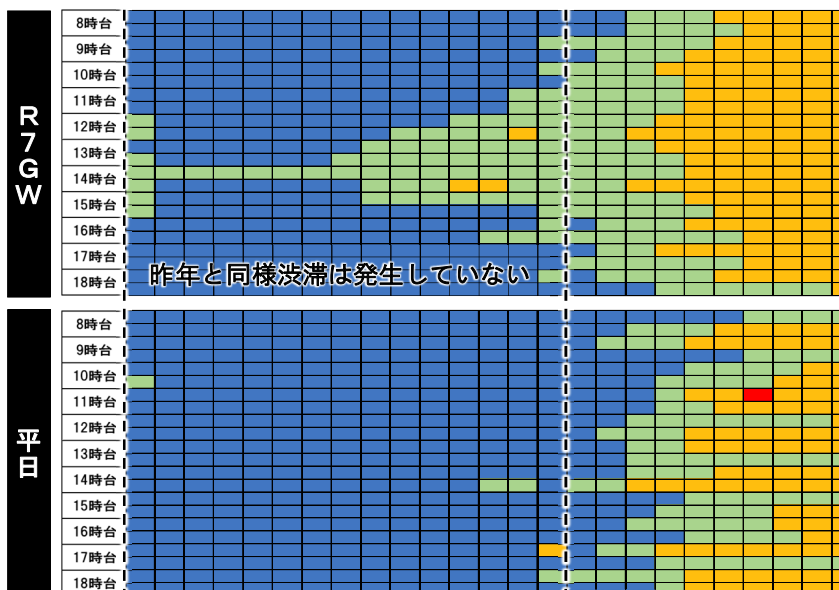
■65 えひめ いよ 愛媛県 伊予市 国道378号（令和6年“特に混雑が見られたエリア”の選定箇所）



- 混雑地域
- 【凡】 所要時間が平日より1割以上増加した地域
3割以上増加した地域
- 例 混雑区間
平日より1.5倍以上時間がかかる混雑区間
うちGW期間で3日以上混雑

①道の駅「ふたみ」入口付近

進行方向



写真①



撮影日時：R7.5.3 14時台

40km/h～
30～40km/h未満
20～30km/h未満
10～20km/h未満
～10km/h



※航空写真：国土地理院地図

使用データ：【ETC2.0プローブデータ（時間帯：8～19時）】
（GW）R7.4.26～5.6 （平日）R7.4.23、24

6. 新たな道路ネットワークの開通による交通状況の変化

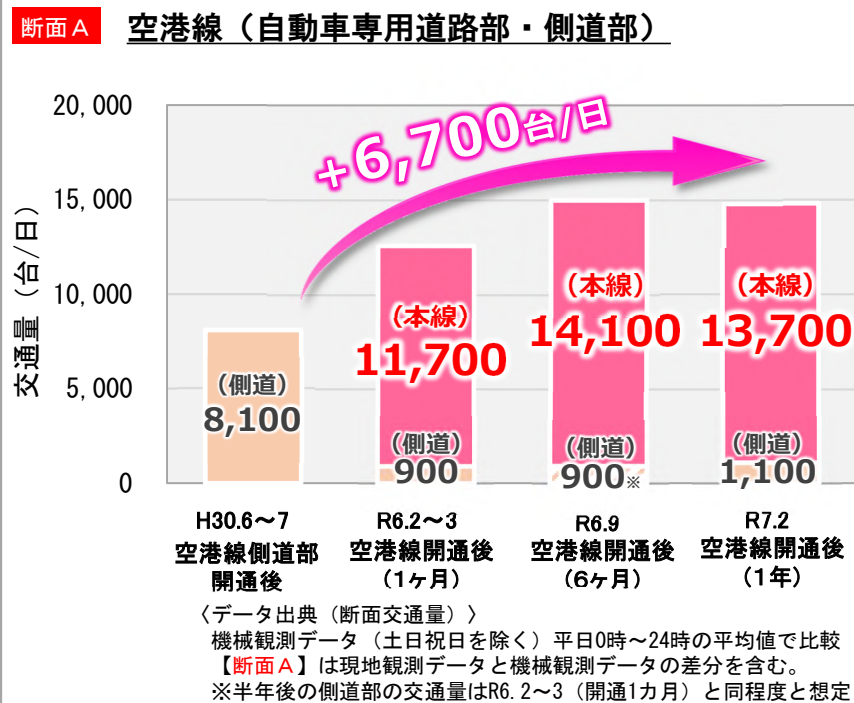
松山外環状道路空港線（R7.6.26記者発表資料）
新居浜バイパス（R7.8.18記者発表資料）

6. 新たな道路ネットワークの開通による交通状況の変化

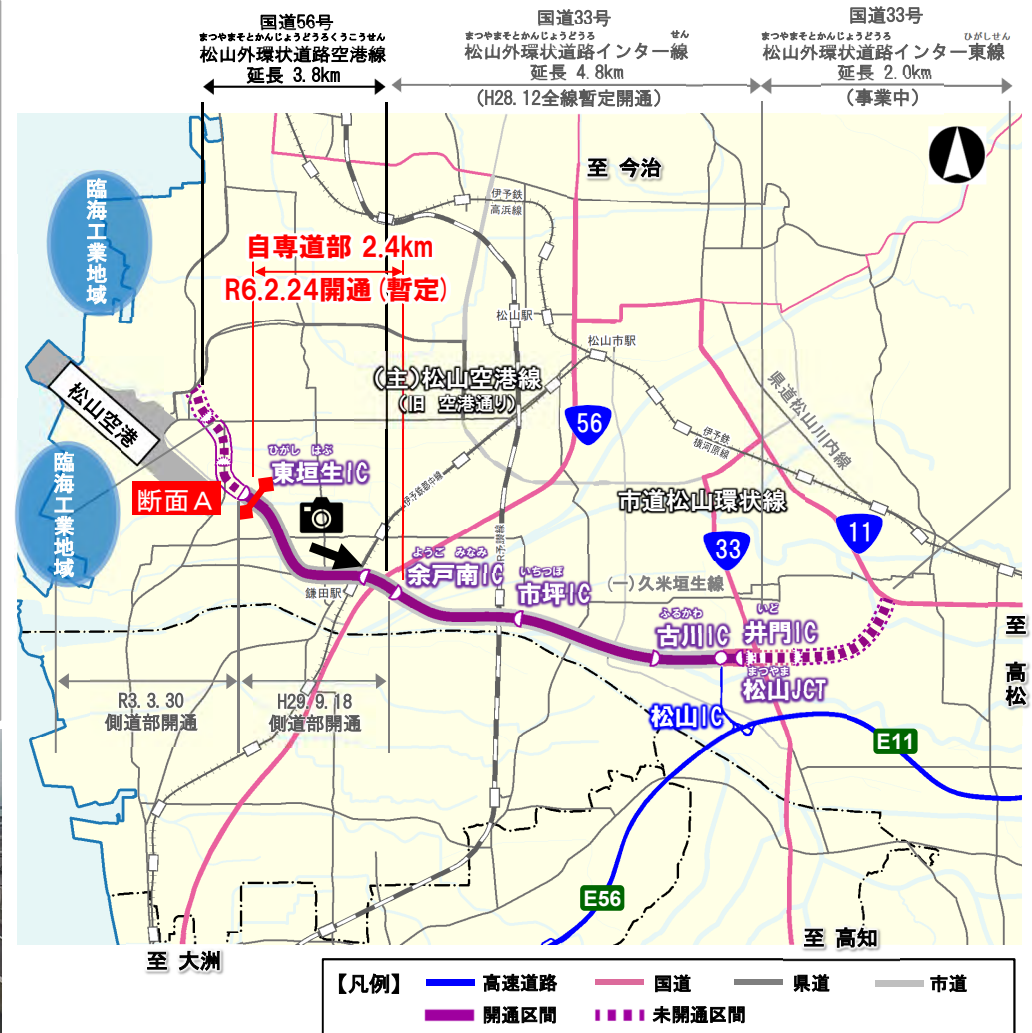
～松山外環状道路空港線～

- 松山外環状道路空港線（自動車専用道路部）の平日交通量は、約13,700台/日で開通6カ月後からは横ばい。
- 空港線側道部の交通量は開通後から大きな変動はない。

外環空港線（余戸南～東垣生）



位置図



この地図は、国土交通省国土政策局「国土数値情報」をもとに編集・加工したものである。

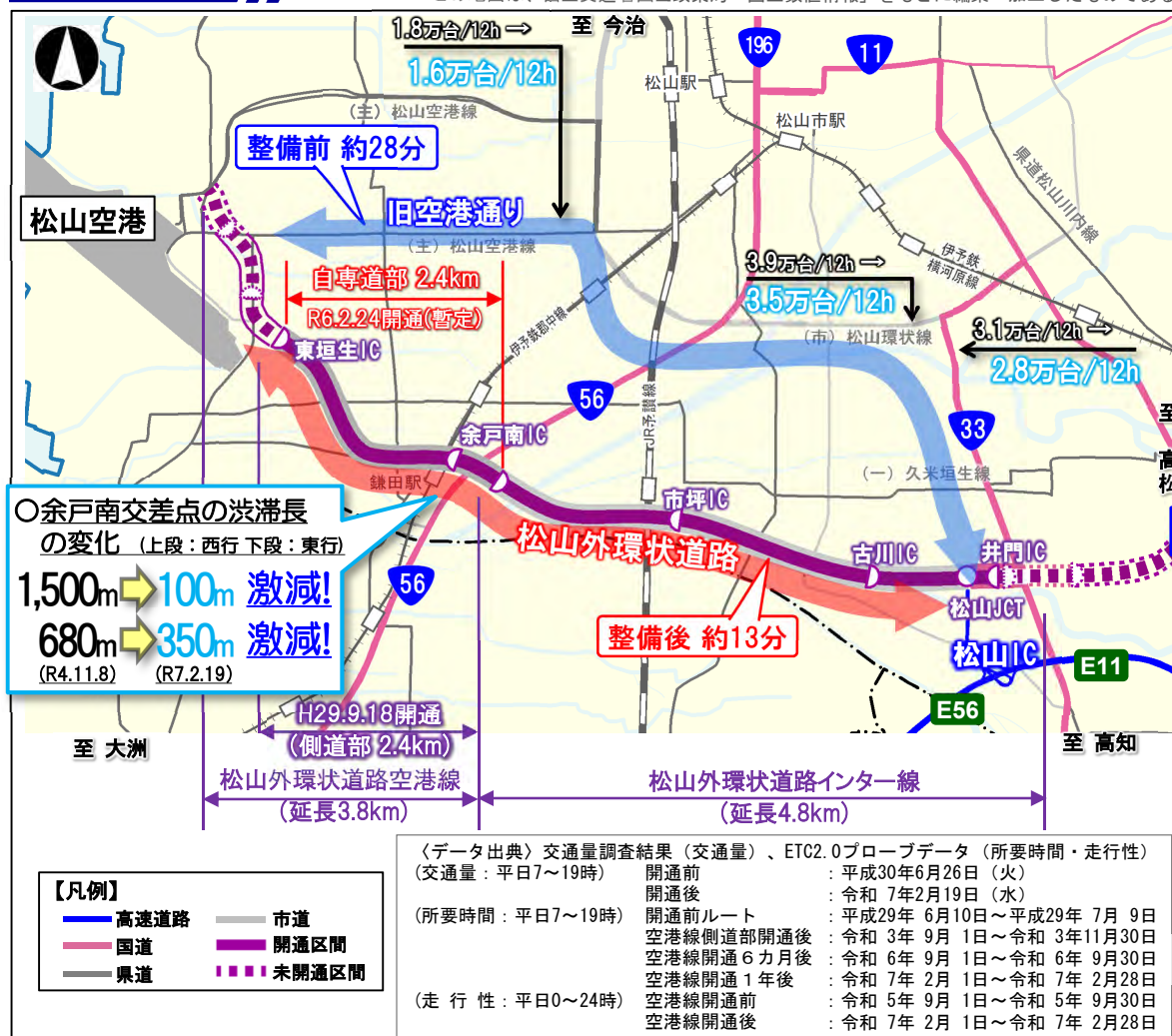
6. 新たな道路ネットワークの開通による交通状況の変化

～松山外環状道路空港線～

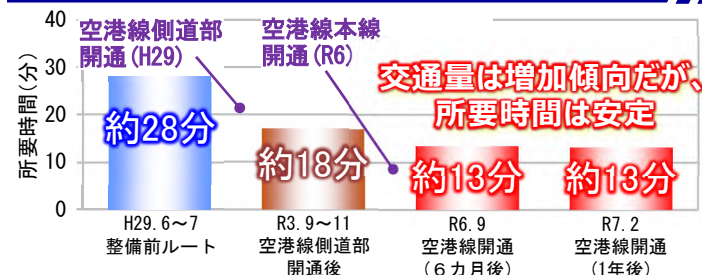
- 松山外環状道路インター線と空港線の開通により、空港線整備前と比較し所要時間が半減（約15分短縮）。
- 松山ICから松山空港間を走行する車両について、旅行速度40km/h以上の割合が60%まで向上（開通前の約4倍）。
- 空港線の開通以降、ルート検索の所要時間通りに松山空港に到着するなど、渋滞に遭遇する機会が減少したほか、移動時間の短縮により出発前の余裕時間が増加。

位置図

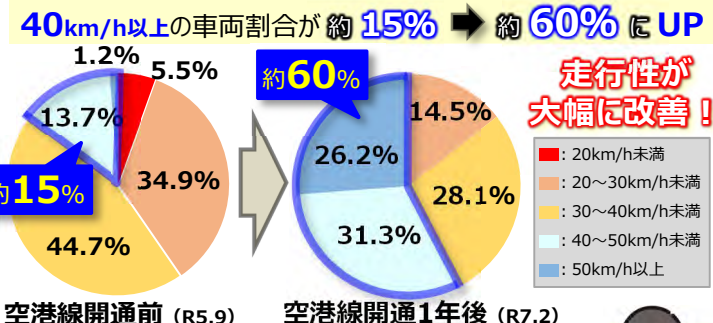
この地図は、国土交通省国土政策局「国土数値情報」をもとに編集・加工したものである。



松山空港～松山ICの所要時間（平均）の変化



松山空港～松山ICの走行性(旅行速度)の変化



<空港利用者の声①>

※R7.1ヒアリング調査

（松山市外から空港を利用された方の声）

○今まで松山空港に行く際は、スマートフォンの地図アプリのルート検索時間よりも多くの時間を要していましたが、時間通りに到着できるようになりました。

<空港利用者の声②>

（松山空港の売店従業員の声）

○朝の出発時間を10分ほど遅らせることができました。朝の10分は貴重で、家事などできることが増えました

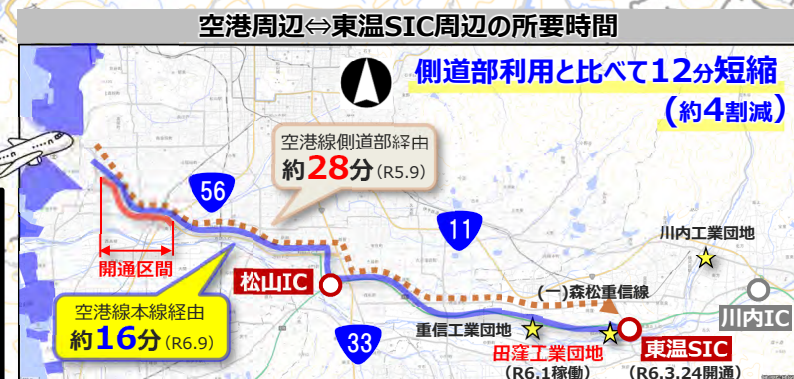
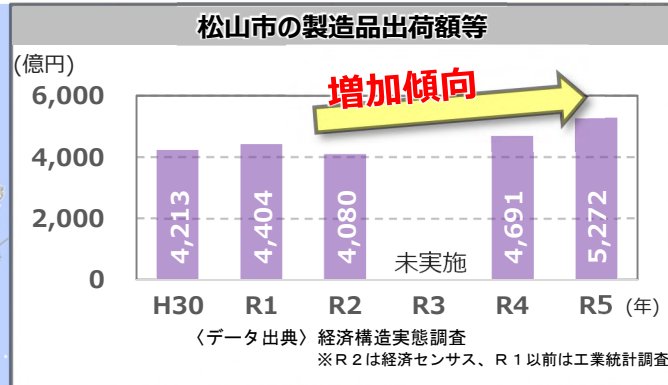
6. 新たな道路ネットワークの開通による交通状況の変化

～松山外環状道路空港線～

○松山市は県内第5位の製造品出荷額を誇るなか、空港線の開通は、物流ネットワークの強化に寄与しており、重要港湾である東予港への時間短縮や定時性の向上により、ドライバーの負担軽減にも貢献。

○空港線と同時期に開通した東温スマートICの効果と相まって、空港周辺と東温スマートIC周辺にかかる所要時間は約4割軽減。

愛媛県内の製造品出荷額等



従業員の声

(臨海工場地帯の企業の従業員の声)

○東予港への原材料等の搬送が何台もあり、その往来で開通区間を利用している。原材料の搬送は基本的に時間が決まっているなか、時間(遅延)の心配が少なくなった点は、ドライバーの負担軽減に繋がっていると思います。

※R7.3ヒアリング調査



(東温SIC周辺企業【田窪工業団地に立地】の従業員の声)

○松山空港周辺の企業への商品の搬送・営業等で活用しています。15～20分程度の時間短縮効果があり、1人あたりの配送量が若干増えていると思います。また、移動時間の短縮により勤務時間が短縮し、人件費削減にも貢献しているかもしれません。

6. 新たな道路ネットワークの開通による交通状況の変化

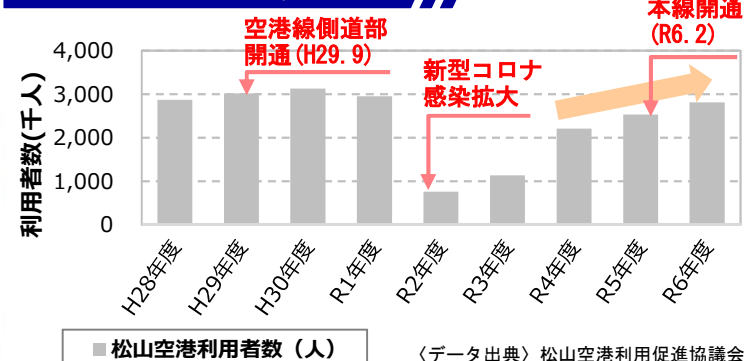
～松山外環状道路空港線～

- 松山空港の利用者数は増加傾向であるなか、空港線開通により主要観光地への所要時間が短縮。
- 空港線開通による移動時間の短縮で、立寄地の柔軟性が増し、南予地域の観光活性化にも貢献の可能性。

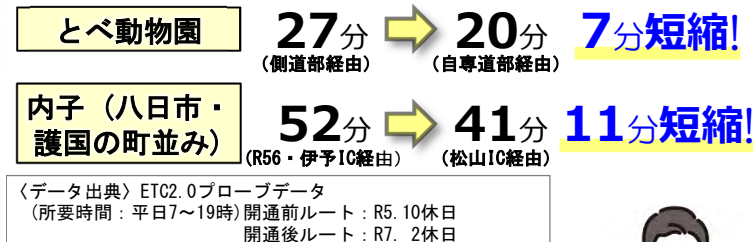
松山空港からの主要観光へのルート



松山空港の利用変化



松山空港と主要観光地への所要時間変化



＜ツアー会社の声＞

※R7. 3ヒアリング調査



(旅行会社のツアー担当者の声)

○クルーズ船の場合、出航時刻は何かあっても時間厳守となるため、渋滞が想定される場合は、その時間を見越しておく必要があります。

空港線開通以降、**渋滞につかまる機会が減少**したほか、**日帰り圏域について、愛南町や松野町、四国カルスト等の観光地までを視野に入れることができる**ようになりました。

○南予地方・東予地方のすべての高等学校の修学旅行について、令和6年春から**松山空港に向かう際は、松山IC～松山外環状道路経由のルート**を利用しています。

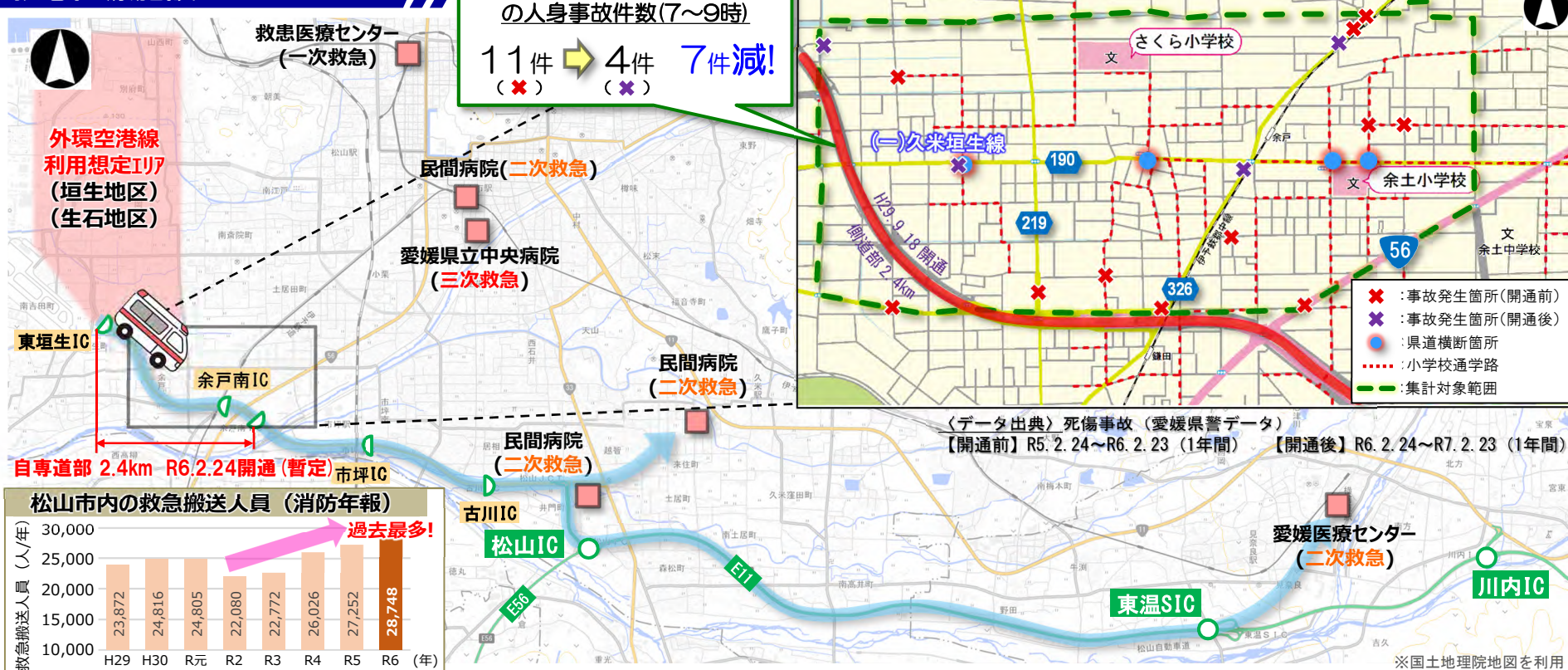
6. 新たな道路ネットワークの開通による交通状況の変化

～松山外環状道路空港線～

○松山市西部から東温方面に向かう際は、松山外環状道路→東温スマートIC経由のルートを利用することで、所要時間が減り、傷病者への搬送負担が軽減。

○並行道路である(一)久米垣生線周辺では、事故が減少しているほか、児童の通学時の安全性の向上を実感。

救急医療施設へのルート



地域の声

※R7.3ヒアリング調査

(中央消防署の職員の声)

○救急搬送は経年的に増加傾向で、令和6年度は過去最多でした。市内西部から東温市方面に向かう際は、外環経由で東温SICまで向かうことが可能となったので、路線選定の選択肢が広がったほか、傷病者の負担も軽減したと聞いています。



(近隣の小学校教諭の声)

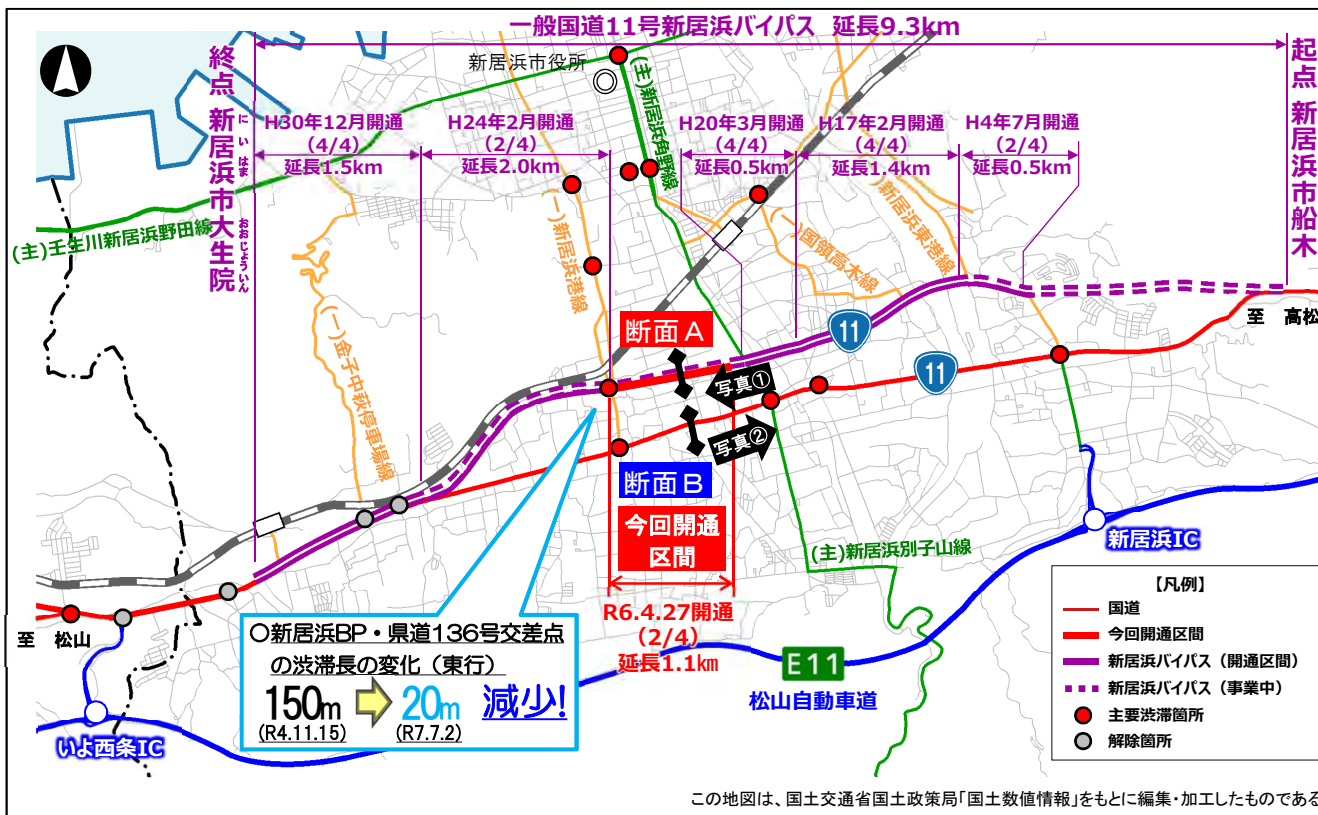
○側道部を横断する児童がいますが、側道部の交通が高架部に移ったため、通学の安全性は高まったと感じています。
○高架部の開通後は、児童が事故や危険な目にあったという情報は今のところ聞いておりません。

6. 新たな道路ネットワークに開通による交通状況の変化

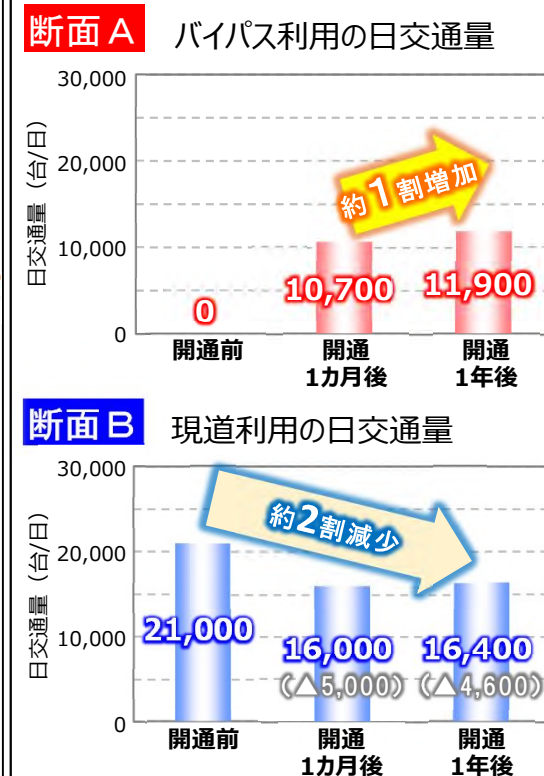
～新居浜バイパス～

- 新居浜バイパス（一部区間）の平日交通量は、約11,900台/日。開通1か月と比較すると約1割増加している。
- 国道11号（現道区間）の交通量は約16,400台/日であり、開通前と比べ交通量が約4,600台減少（約2割減少）。

<位置図>



<交通量の変化>



▼開通後の道路状況【写真①】



▼開通前後の道路状況【写真②】



【断面凡例】

断面A : バイパス区間交通量

断面B : 現道区間交通量

資料) 交通量調査結果

開通前 R4.11.15(火) 7:00～19:00

開通1ヵ月後 R6.6.4(火) 7:00～19:00

開通1年後 R7.7.2(水) 7:00～19:00

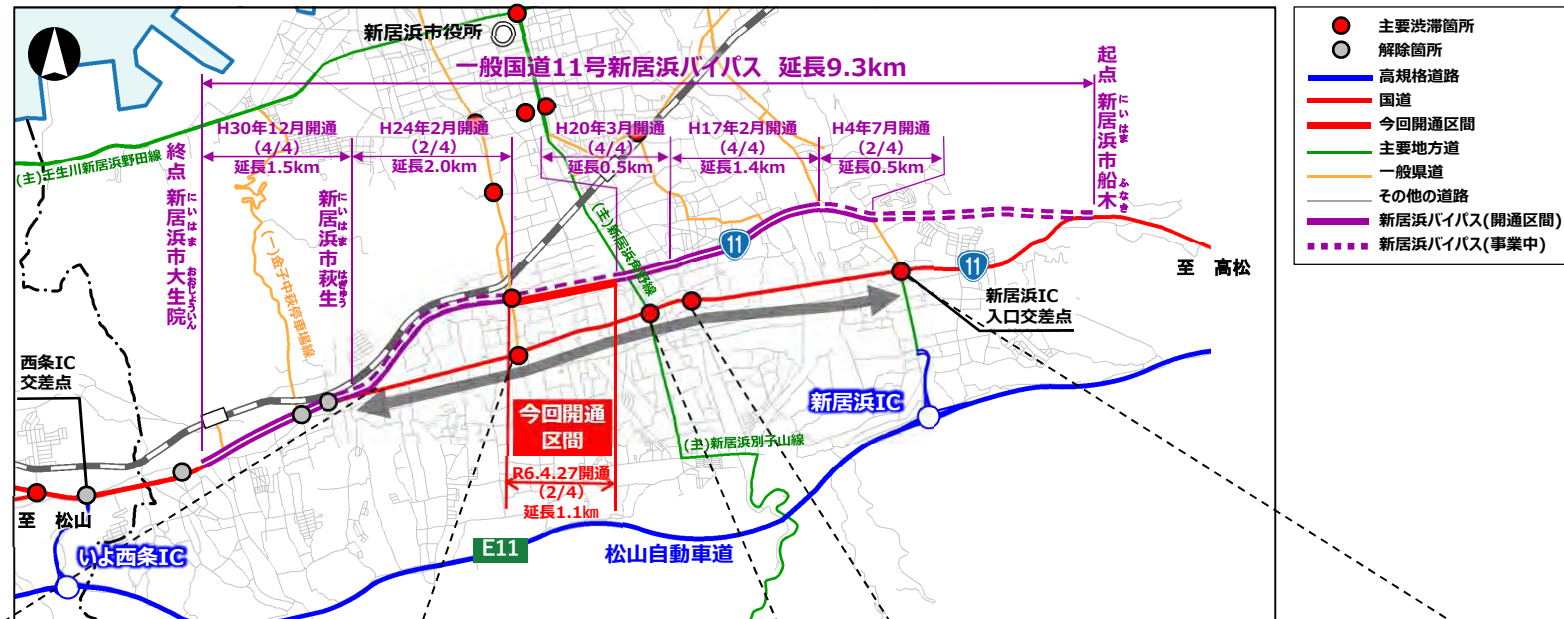
※令和3年度全国道路・街路交通情勢調査の昼夜率を用いて、日交通量を算出

6. 新たな道路ネットワークに開通による交通状況の変化

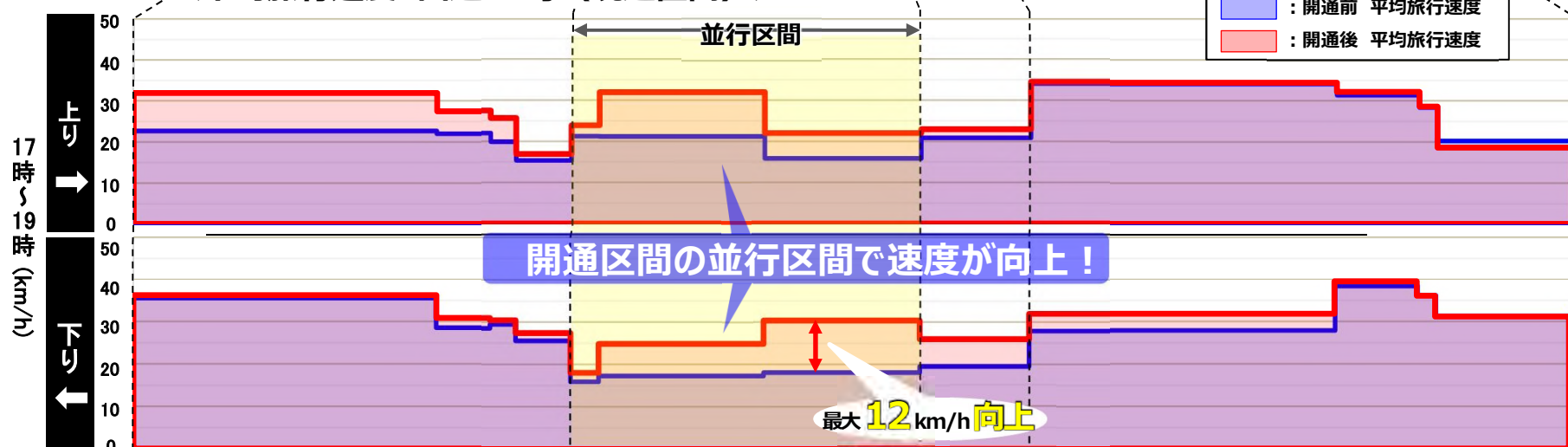
～新居浜バイパス～

○新居浜バイパス（一部区間）の開通後、国道11号（現道区間）における同じ時間帯で旅行速度は最大約12km/h向上。

<位置図>



<平均旅行速度 国道11号（現道区間）>



資料) ETC2.0データ (平日：17:00～19:00の平均値)

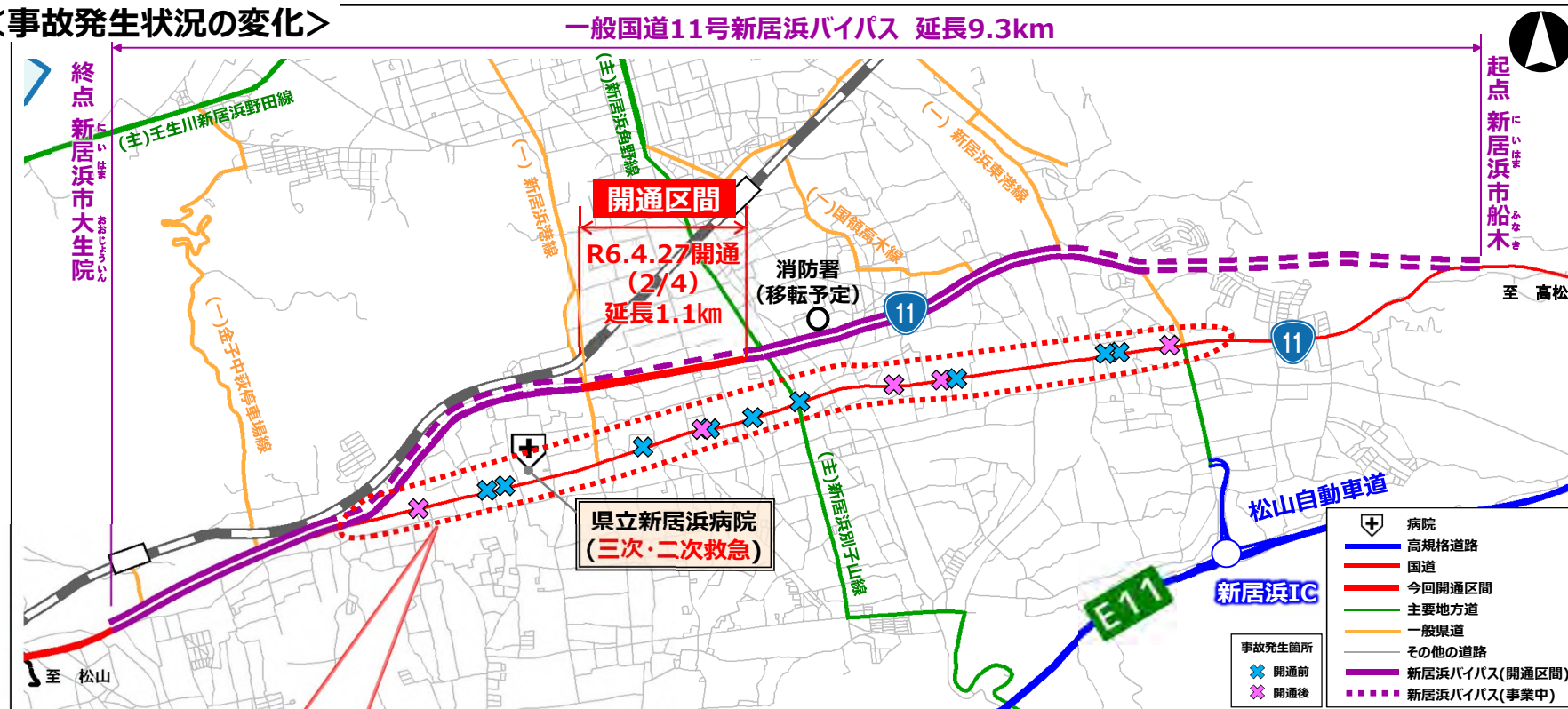
開通前：R5.4.27～R6.4.26 開通後：R6.4.27～R7.4.26 (R6.7、R6.8、R7.1は特異値のため除外)

6. 新たな道路ネットワークに開通による交通状況の変化

～新居浜バイパス～

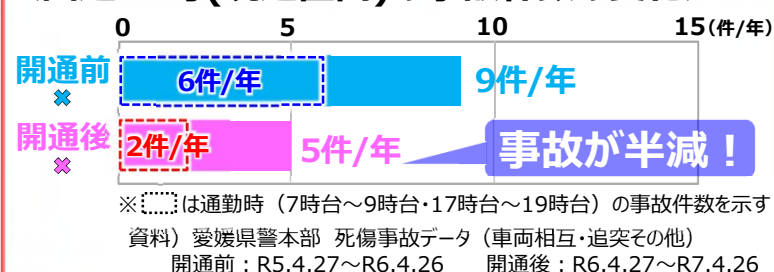
- 新居浜バイパスの開通に伴う国道11号(現道区間)の交通転換により、現道区間の死傷事故(追突)が減少(9件⇒5件)。
- 救急搬送では、交通量減少に伴う渋滞緩和により、搬送所要時間が減少したほか、傷病者の搬送時の負担が軽減。
- 新居浜バイパス沿いに消防署が移転予定であり、緊急車両等の円滑性が向上し、安全・安心に貢献するものと推察される。

<事故発生状況の変化>



この地図は、国土交通省国土政策局「国土数値情報」をもとに編集・加工したものである。

<国道11号(現道区間)の事故件数の変化>



<救急医療への影響>

<消防署職員の声>

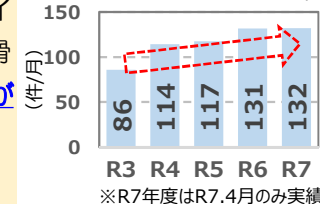
※R7.3ヒアリング調査



○搬送経路の選択肢が広がったほか、新居浜バイパスは道幅が広いので、一般車との離合も円滑に行うことができ、スムーズに移動することができるようになりました。走行性が高いため、傷病者の負担は軽減されていると感じます。

県立新居浜病院の搬送実績(月平均)

(令和3年度～令和7年度)



6. 新たな道路ネットワークに開通による交通状況の変化

～新居浜バイパス～

○国道11号(現道区間)を運行する路線バスについて、新居浜バイパス（一部区間）の開通後、遅れ時間が半減（約5分減）。

○新居浜市から松山空港への所要時間が、新居浜バイパス・松山外環状道路空港線の新規開通区間を通行することで、約9分短縮。

<位置図>

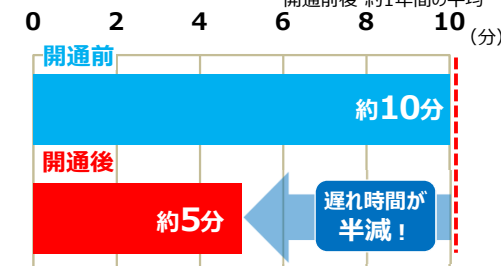


この地図は、国土交通省国土政策局「国土数値情報」をもとに編集・加工したものである。

<路線バス遅れ時間の減少>

▼国道11号上に運行ルート（青矢印）をもつ路線バスの平均遅れ時間

※西条済生会病院前～新居浜西バスターミナル
開通前後 約1年間の平均



資料）路線バス事業者へのヒアリング調査（R7.3）

<路線バス事業者の声>

※R7.3ヒアリング調査

○これまでのバイパス事業も含め、**今回の開通によってさらに運行の遅れが改善しました。**



<位置図(広域)>

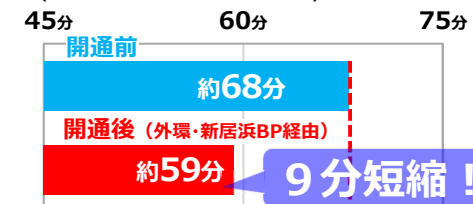


この地図は、国土交通省国土政策局「国土数値情報」をもとに編集・加工したものである。

<新居浜市から松山空港への所要時間短縮>

▼新居浜バイパス・松山外環状道路空港線の開通による効果

(新居浜市役所 → 松山空港)



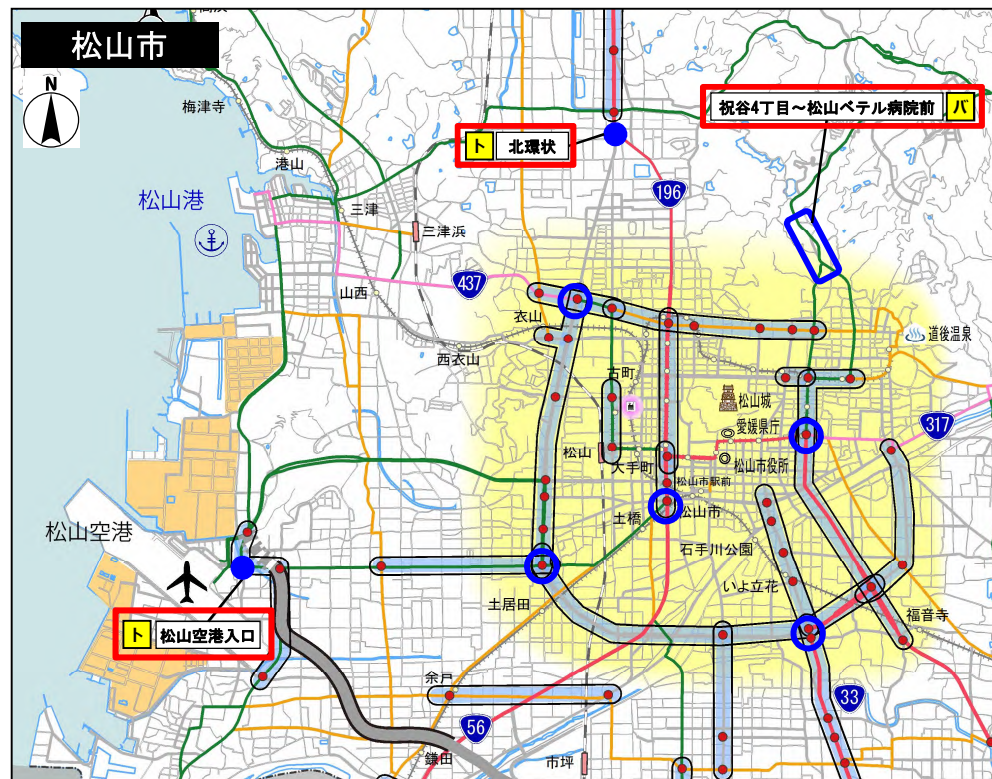
資料）ETC2.0データ（平日：7:00～19:00の平均値）
開通前：R5.2.24～R6.2.23
開通後：R6.4.27～R7.4.26
(R6.7、R6.8、R7.1は特異値のため除外)

7. 道路利用者会議からの要望に対する対応状況

7. 道路利用者会議からの要望に対する対応状況

○道路利用者からの最新の要望箇所のうち主要渋滞箇所に選定されていない交差点は、以下の7箇所。

○松山空港入口交差点や野田口交差点、今治IC入口交差点の3箇所は、渋滞緩和に向け、渋滞対策を検討・実施している。



※) 国土地理院の数値地図(国土基本情報)を編集

交差点名	対応状況
松山空港入口 交差点	・松山外環状道路 空港線整備（中長期対策）【国・県】 ・53.北吉田町交差点 北行き右折車線の設置【県】 ・空港周辺の主要動線における信号現示の調整【警察・国】
野田口交差点	・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】無電柱化工事着手予定
今治IC入口	・交差点のコンパクト化【国】



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。

8. 発災時の交通マネジメント

8. 発災時の交通マネジメント

～愛媛県地域防災計画での位置づけ～

- 近年の激甚化・頻発化する災害に対して、発災後速やかに円滑な交通を確保するため、平時から交通マネジメントの構築が必要。
- 愛媛県渋滞対策協議会においても、災害時の交通マネジメントの実施に向けて、令和元年度第2回渋滞協に規約を改定。
- また、愛媛県の地域防災計画も「交通マネジメント施策の包括的な検討・調整等を行うため、愛媛県渋滞対策協議会を開催」と示しているほか、平時から、あらかじめ連携に必要な情報等を共有しておくとともに、連携強化のための協議等を行う必要がある。

【愛媛県渋滞対策協議会 規約】

令和2年2月26日から施行

(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。

【愛媛県地域防災計画(抜粋)】

(6) 交通マネジメント

- ア 四国地方整備局松山河川国道事務所、大洲河川国道事務所は、被災状況を踏まえ、渋滞緩和や交通量抑制により、復旧活動、経済活動及び日常生活への交通混乱の影響を最小限に留めることを目的に、交通需要マネジメント及び交通システムマネジメントからなる交通マネジメント施策の包括的な検討・調整等を行うため、「愛媛県渋滞対策協議会（以下、「協議会」という。）」を開催する。
- イ 県は、市町の要請があったとき又は自ら必要と認めたときは、四国地方整備局松山河川国道事務所、大洲河川国道事務所に協議会の開催を要請することができる。
- ウ 協議会の構成員は、協議会において協議・調整を図った交通マネジメント施策を協力して実施する。
- エ 協議会の構成員は、平時から、あらかじめ連携に必要な情報等を共有しておくとともに、連携強化のための協議等を行うものとする。
 - ※交通需要マネジメント:自動車の効率的な利用や公共交通機関への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化などの交通需要の調整を行うことにより、道路交通の混雑を緩和していく取組
 - ※交通システムマネジメント:道路の交通混雑が想定される箇所において実効性を伴う通行抑制や通行制限を実施することにより、円滑な交通を維持する取組

【出典】愛媛県地域防災計画(風水害等対策編)令和7年1月修正 P118

※交通マネジメントに関する記載は、地域防災計画(地震災害対策編、津波災害対策編)も同様の記載

※渋滞対策協議会での規約の改定を受け、愛媛県の地域防災計画は、令和4年2月に改訂

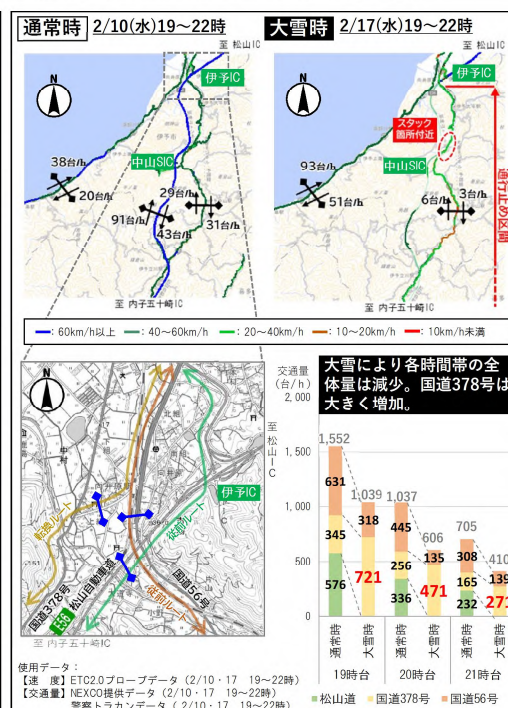
～交通マネジメントに関する検討事項(案)～

- 愛媛県内では、令和3年2月の大雪の際に松山自動車道や国道56号で通行止めが発生した。通行止めが行われた際の交通状況进行分析した結果、日常の交通流動と異なる広域迂回の様子が確認されたため、長期間通行止めが発生する場合は、適切な交通マネジメントが必要。
- こうした災害時の交通誘導を迅速かつ適切に行うために、交通データの提供や情報発信の連携を高めておくことが重要であるため、渋滞対策協議会を通じて、発災時に備えた検討事項(案)の調整を図る予定である。

【大雪時の交通状況】

令和3年2月17日(水)の大雪における交通状況(国道56号)

- 南予地方の大雪の影響により、松山自動車道（伊予IC～大洲IC間）及び国道56号（内子町～伊予市間）の通行止めを実施。
- 国道56号においては、トラック車両によるスタックが発生し、主要幹線道路にも交通渋滞が生じた。
- 松山自動車道及び国道56号が通行止めの際に、通行可能な（迂回機能を有する）路線の情報等を確認。



【出典】松山河川国道事務所内での検計資料

【発災時に備えた検討事項(案)】

フェーズ1 交通状況の把握

- 発災情報の整理・共有（迂回路情報含）
 - ・通れるマップによる情報共有
- 渋滞情報の整理・共有
 - ・トラカン、CCTV、パトロール結果など

フェーズ2 交通マネジメント対策の検討

- 迂回路の調整、交通誘導方法の検討
- 緊急交差点改良
 - ・ 右左折車線の設置・延伸など
- 公共交通との連携
 - ・ 災害時の緊急運行バスなど
- 情報提供の方法
 - ・ 道路情報版（常設、仮設）
 - ・ 各機関のホームページ、SNS など

フェーズ3 交通情報の提供

- 交通情報の提供（道路/交通管理者）
 - ・道路情報版の活用
 - ・各機関のホームページ、SNSの活用 など

9. 対策の実施状況および今後の実施予定

9. 対策の実施状況および今後の実施予定

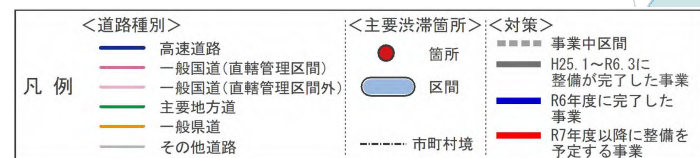
～松山市中心部周辺～

○主要渋滞箇所の特定（H25.1）以降、松山市周辺では、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6年度は、（一）八坂1号線^{かわらまち}河原町交差点2の交差点改良と（一）砥部伊予松山線^{たかおか}高岡交差点の信号現示調整を実施した。

○令和7年度は、松山市内の国道33号^{あまやま}天山交差点と（一）松山川内線^{えだまつ}枝松交差点、2箇所の交差点改良を実施予定。

■具体的な対策位置図

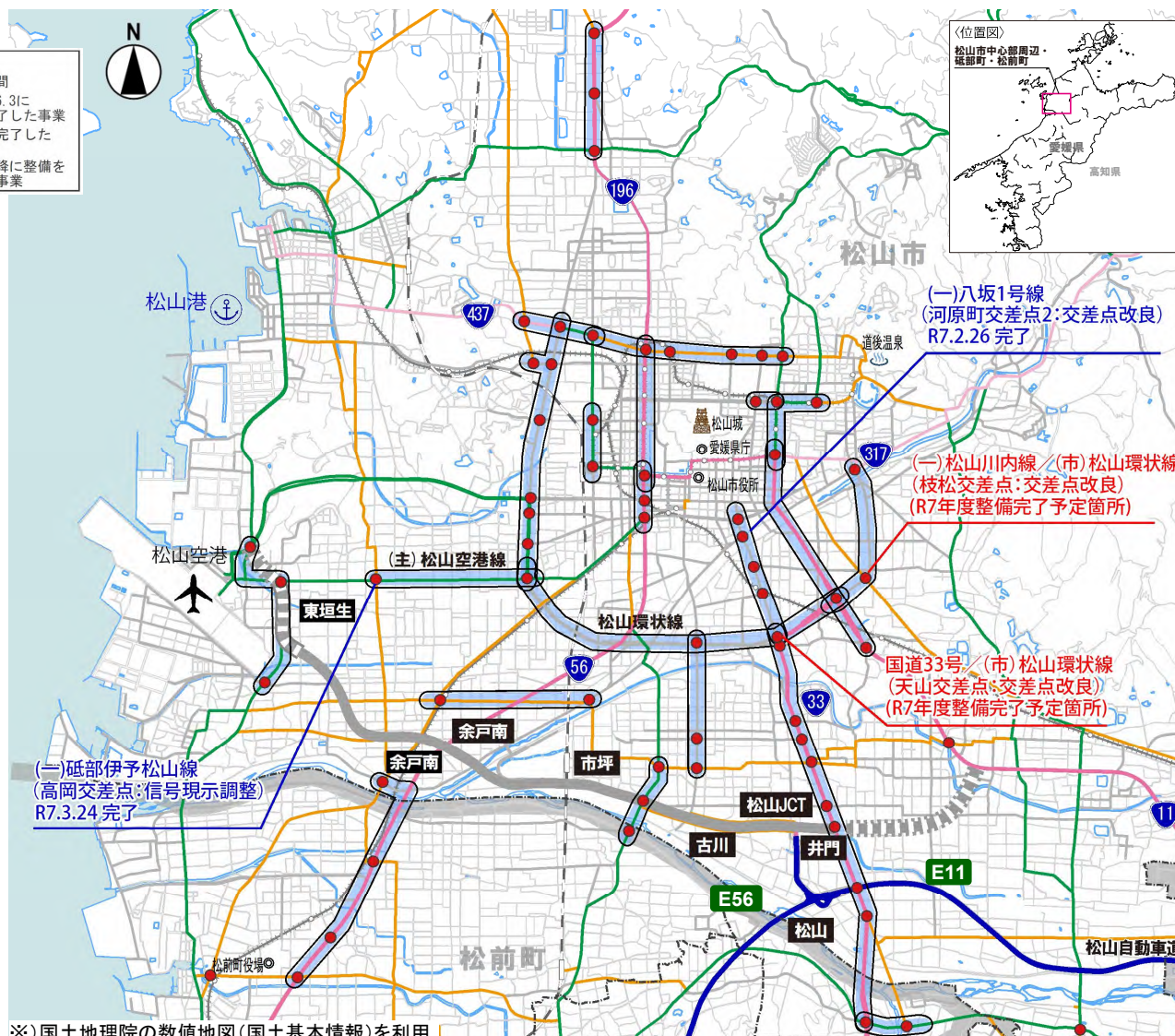


■令和6年度対策実施箇所（青字）

具体対策 ※渋滞緩和が期待される箇所	整備 年度	評価 状況
（一）八坂1号線（交差点改良） ※32.河原町交差点2	R7.2.26	今回 評価
（一）砥部伊予松山線（信号現示調整） ※50.高岡交差点	R7.3.24	今回 評価

■令和7年度対策実施予定箇所（赤字）

具体対策 ※渋滞緩和が期待される箇所	整備 年度	評価 状況
国道33号／（市）松山環状線 （天山交差点改良） ※4.天山交差点	R7 予定	未実施
（一）松山川内線／（市）松山環状線 （枝松交差点改良） ※30.枝松交差点	R7 予定	未実施



※）国土地理院の数値地図（国土基本情報）を利用

9. 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）などが実施された。
- 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6年度は、新居浜バイパスの一部区間（L=1.1km）ならびに（都）西町中村線（L=0.54km）が開通した。
- 令和7年度は、（市）原地庄内線 カフェラミール前と新居浜別子倫理法人会事務局前の連続する交差点改良を実施予定。

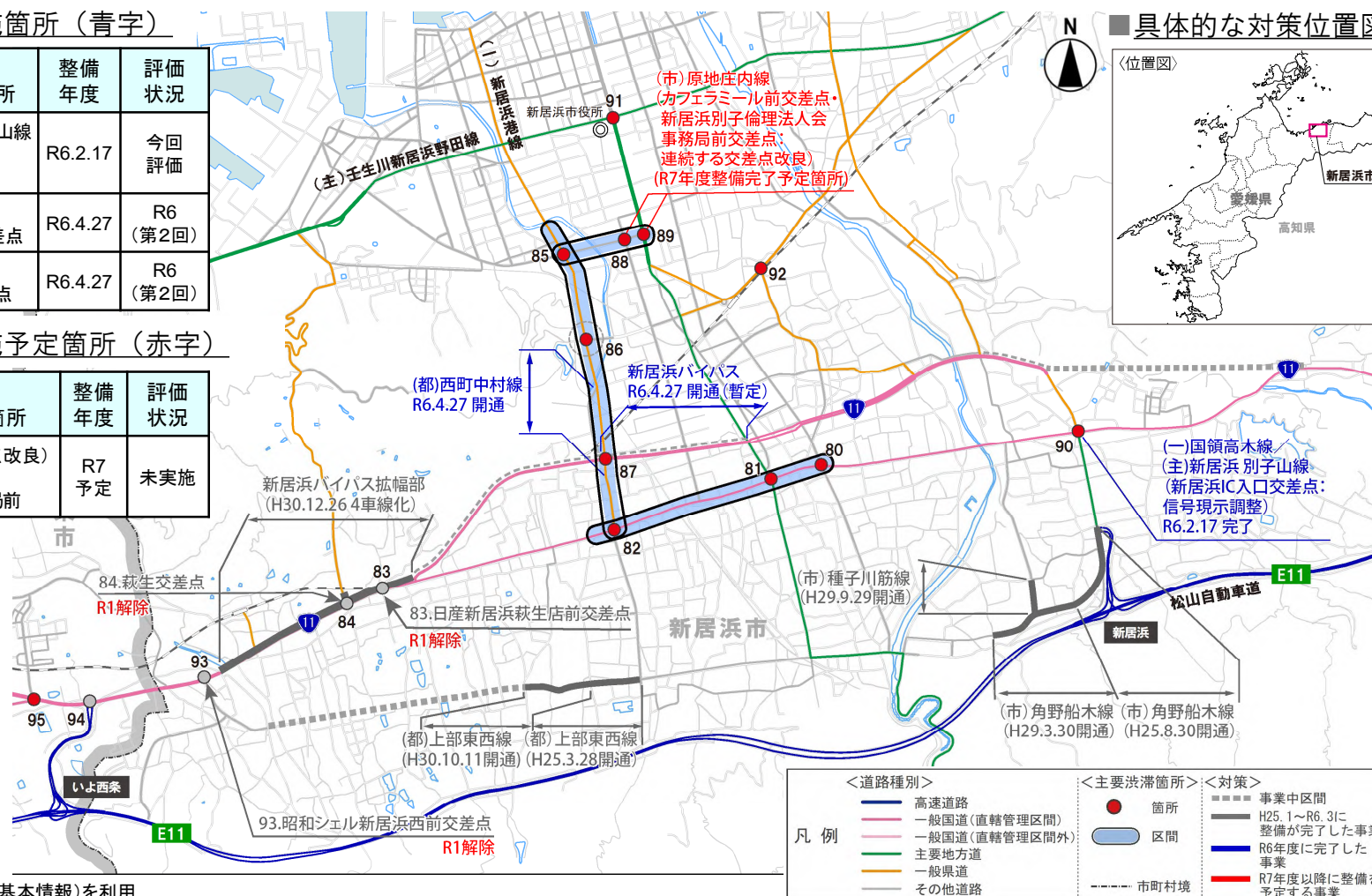
令和6年度対策実施箇所（青字）

具体対策 ※渋滞緩和が期待される箇所	整備 年度	評価 状況
（一）国領高木線／（主）新居浜別子山線 （信号現示調整） ※90.新居浜IC入口交差点	R6.2.17	今回 評価
新居浜バイパス（部分開通） ※81.東城交差点、82.西の端交差点	R6.4.27	R6 （第2回）
（都）西町中村線 ※87.新居浜BP・県道136号交差点	R6.4.27	R6 （第2回）

令和7年度対策実施予定箇所（赤字）

具体対策 ※渋滞緩和が期待される箇所	整備 年度	評価 状況
（市）原地庄内線（連続する交差点改良） ※88.カフェラミール前 89.新居浜別子倫理法人会事務局前	R7 予定	未実施

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

9. 対策の実施状況および今後の実施予定

令和7年度のスケジュール

- 県内の主要渋滞箇所に対する対応は、各道路管理者が特定解除に向けた対策を検討し、対策要否を協議会で報告・審議する。
- 新たな主要渋滞箇所の抽出検討については、平成24年度に主要渋滞箇所を特定して以降約10年が経過したことを踏まえ、今後最新の交通データを基に主要渋滞箇所の見直しを検討予定。

検討項目		事業主体	令和6年度以前	令和7年度												以降
			4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月		
			協議会					協議会						協議会		
主要渋滞箇所 特定解除の検討		国	特定解除		効果検証			中間報告	再検証・実態調査等				特定解除等の提案・審議			
新たな主要渋滞箇所の検討(予定)		国						新たな主要渋滞箇所の抽出検討※1)					選定基準の提案・審議			
道路利用者団体との連携強化	松山空港入口交差点	国	中間報告	適宜検討を実施												
	今治IC入口交差点	国		適宜検討を実施												
	野田口交差点	国		適宜検討を実施												
	その他 対策箇所	国		適宜検討を実施												
観光期の経路誘導(国道33号) ※GW、お盆に実施予定		国	結果報告	調査実施	効果検証/準備			実施報告	効果検証				結果報告			
通勤時のTDM施策(松山市内) ※10月末実施予定		国	結果報告		事前準備			進捗報告	TDM実施/効果検証				結果報告			

令和7年2月19日開催

令和7年8月18日現在

※1) 新たに主要渋滞箇所を選定するための基準等を議論

9. 対策の実施状況および今後の実施予定

迂回路の運用にあたり、特に三番町線と駅前竹原線の交差点処理を懸念
 ⇒ 付加車線の増設などの対策

