

令和８年度 第１回 愛媛県渋滞対策協議会

日 時：令和 ８年 ７月 ２ ９ 日（水） １ ４：０ ０～

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) 愛媛県内の TDM 施策の実施方針
- (５) 観光シーズンの経路誘導対策の実施方針と交通状況
- (６) 道路利用者会議からの要望に対する対応状況
- (７) 災害時の交通マネジメント
- (８) 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8年度 第1回愛媛県渋滞対策協議会 出席者名簿

日時: 令和8年7月29日(水) 14:00～
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	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	
	松山河川国道事務所	事務所長	
		計画統括官	
		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	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	道路建設課長	代理出席
		道路維持課長	
		都市計画課長	
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	代理出席
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	代理出席
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	代理出席

【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	産業建設部 建設課	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	
四国中央市	都市整備部 建設課	課長	代理出席
西予市	建設部 建設課	課長	
東温市	産業建設部 建設課	課長	代理出席
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。
- (附 則) この規約は、令和 8 年7月29日から施行する。

愛媛県渋滞対策協議会名簿 別表－1

機 関 名	役職名
愛媛大学 大学院理工学研究科	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）
〃	〃 計画統括官
〃	〃 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）
〃	〃 計画統括官
〃	〃 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8年度 第1回愛媛県渋滞対策協議会 資料

令和8年 7月 29日

愛媛県渋滞対策協議会

- 目次 -

- 1. これまでの経緯**
- 2. 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. 愛媛県内のTDM施策の実施方針**
- 5. 観光シーズンの経路誘導対策の実施方針と交通状況**
- 6. 道路利用者会議からの要望に対する対応状況**
- 7. 災害時の交通マネジメント**
- 8. 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～R7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 R8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. 愛媛県内のTDM施策の実施方針
5. 観光シーズンの経路誘導対策の実施方針と交通状況
6. 道路利用者会議からの要望に対する対応状況
7. 災害時の交通マネジメント
8. 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

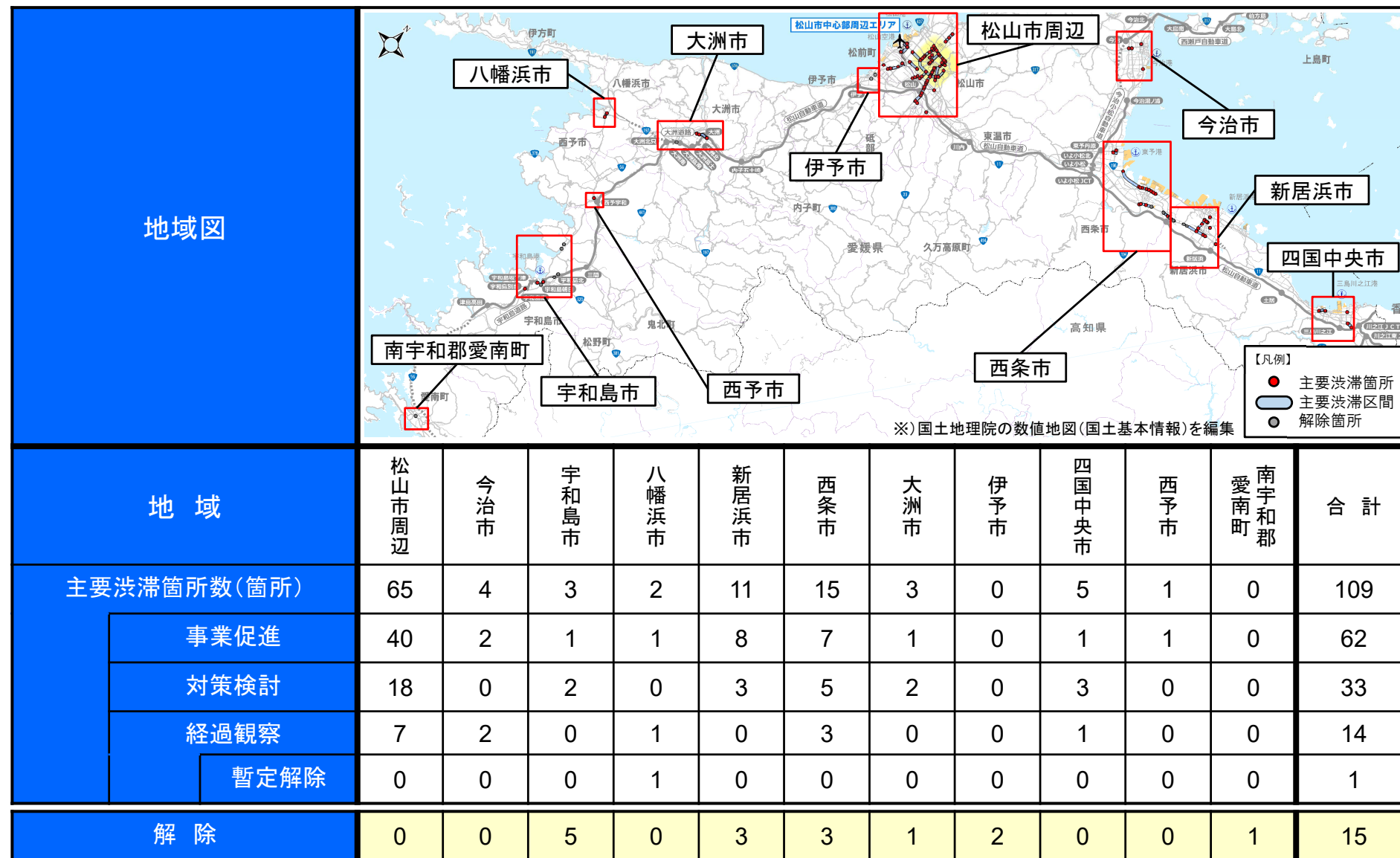
解除数	(一般道)	(高速道路)
H27年度	2箇所	
H28年度	3箇所	
H30年度	2箇所	
R1年度	4箇所	
R2年度	1箇所	7区間
R4年度	1箇所	
R5年度	1箇所	1区間
R6年度	1箇所	

(R8.3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8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）



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1～3年後、中期は概ね3～10年後を想定

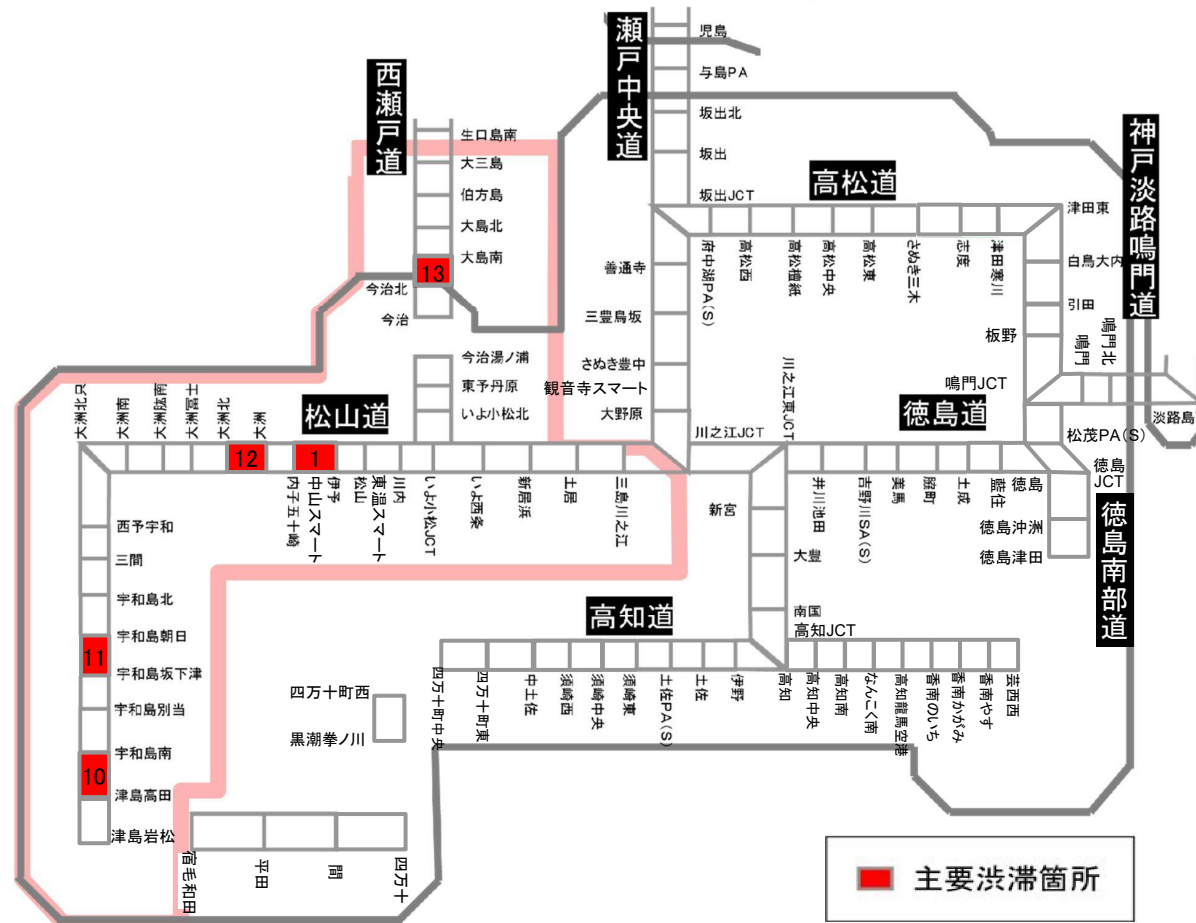
1. これまでの経緯

～主要渋滞箇所数（令和8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



■ 主要渋滞箇所

2. 交通データによる最新の渋滞状況

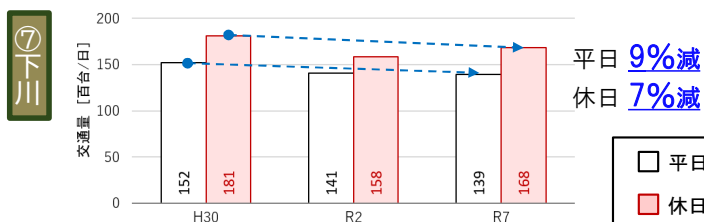
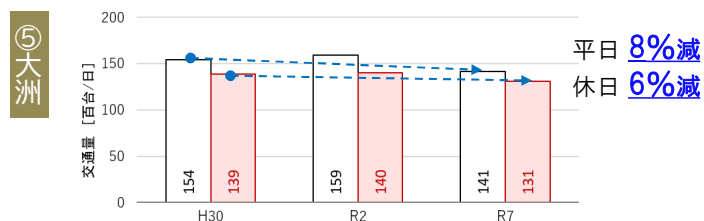
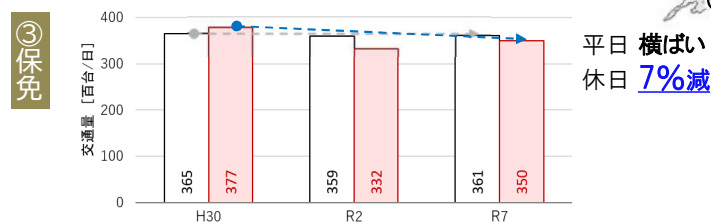
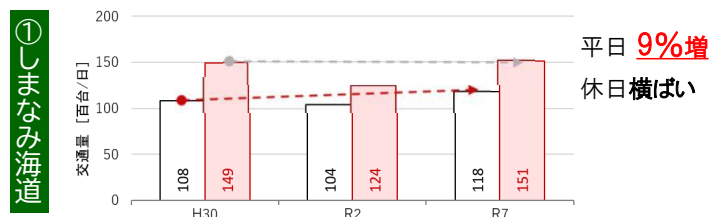
2. 交通データによる最新の渋滞状況

～愛媛県内における最新の交通状況～

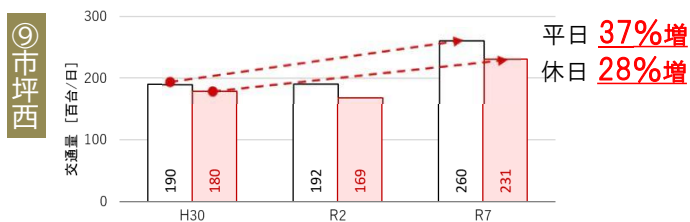
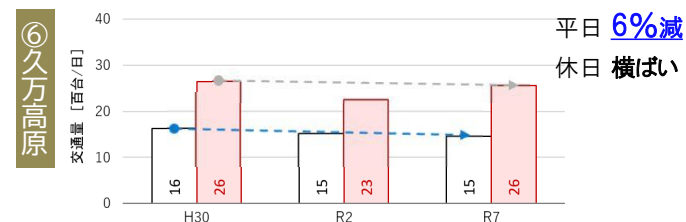
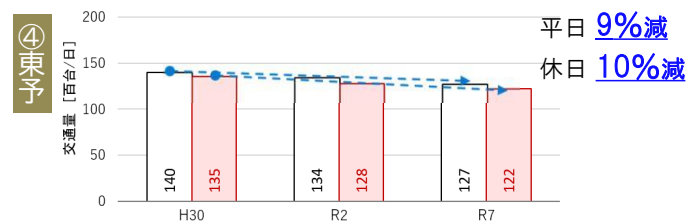
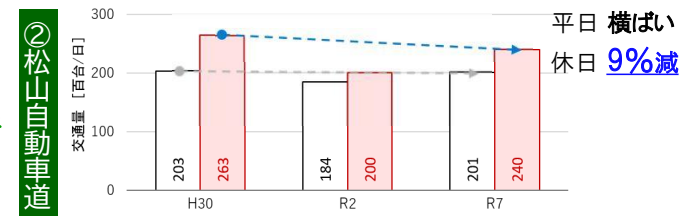
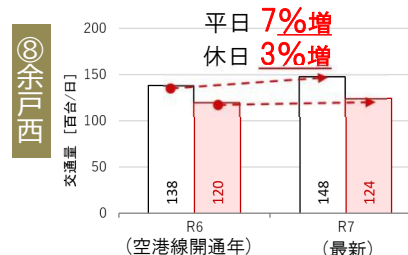
- 交通量は、コロナ前（H30）と比較すると、平日・休日とも**概ね9割程度まで回復**している状況。
- 久万高原（国道33号）は、観光道路としての特性が強いなか、休日交通はコロナ前と唯一同水準であり、観光客の増加が伺える。
- 市坪西（外環インター線）や余戸西（外環空港線）は、空港線の自専道部の開通※により市内交通が転換したことで、**平日・休日ともに増加**している。
- ※R6.2.24 余戸南IC～東垣生ICが開通

■ 主要地点における交通量の変化 <全車>

（増減率：----- は、コロナ前（H30）から最新（R7）の変化を示す）



□: 直轄トラカン観測位置 ※) 国土地理院地図を利用

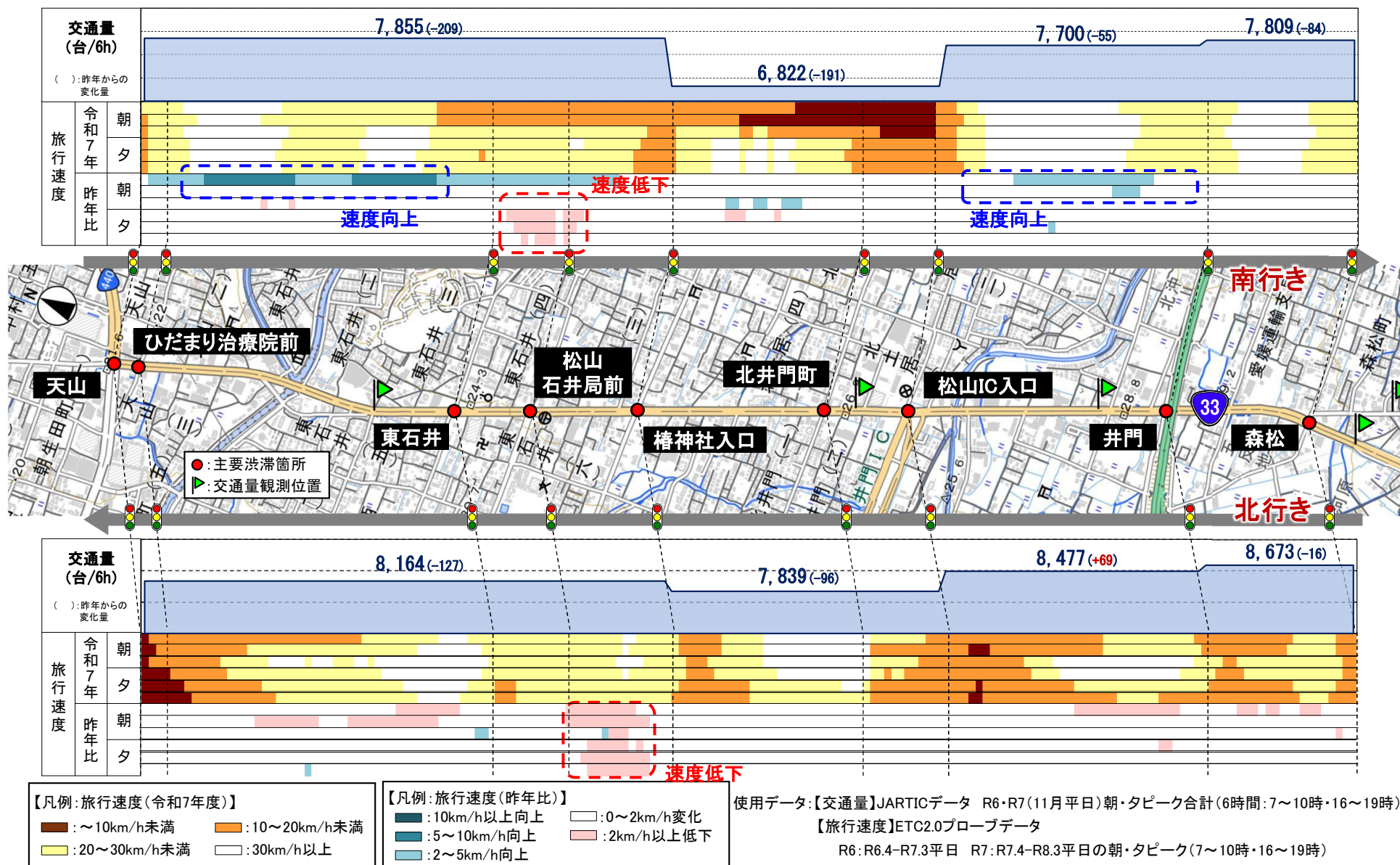


□ 平日交通量
■ 休日交通量

2. 交通データによる最新の渋滞状況

～主要渋滞区間のモニタリング（国道33号）～

- 国道33号は、南行きは松山IC入口交差点、北行きは天山交差点・松山IC入口交差点を起点として低速区間が延びている。
○昨年度から南北とも交通量に大きな変化はないが、南行きを主に一部交差点の通過後に旅行速度が向上している。一方、当区間においては、松山石井局前交差点の速度が南北流入部ともに低下しており、従道路からの右左折や沿道利用等が影響している可能性がある。



2. 交通データによる最新の渋滞状況

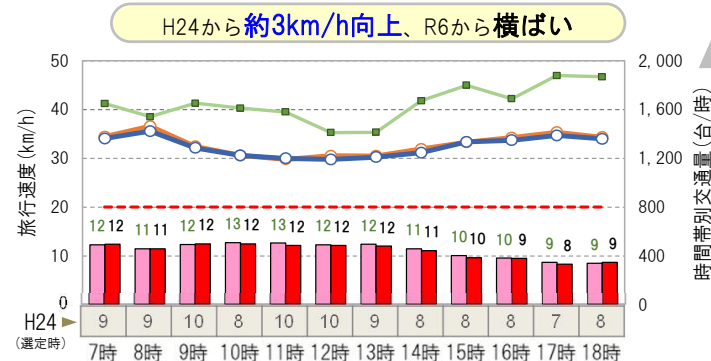
～主要渋滞箇所のモニタリング（国道33号）～

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

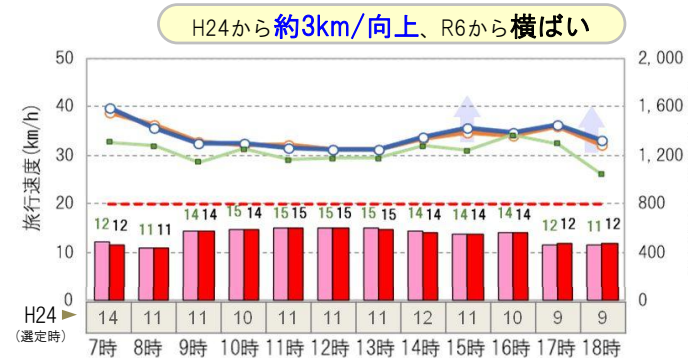
- 国道33号の北行きの旅行速度は、選定時より向上しており、松山外環状道路の整備により、国道33号の交通が転換したことが原因と想定。
- 松山IC入口交差点南行きの旅行速度は、選定時から微減。松山外環状道路の整備進捗に伴い、方向需要等の交通流動が変化したと想定。
- 令和6年度からの変化は、一部時間帯の交通量が微減している状況も見られるが、旅行速度に反映されない様子。最新の交通状況も北行き・南行きともに旅行速度は20km/hを下回る状況が続いているため、今後も松山外環状道路のハード整備やTDM等のソフト施策を推進していく。

<平日の旅行速度>

■①天山交差点（北行き：南側流入部）



■②松山IC入口交差点（北行き：南側流入部）



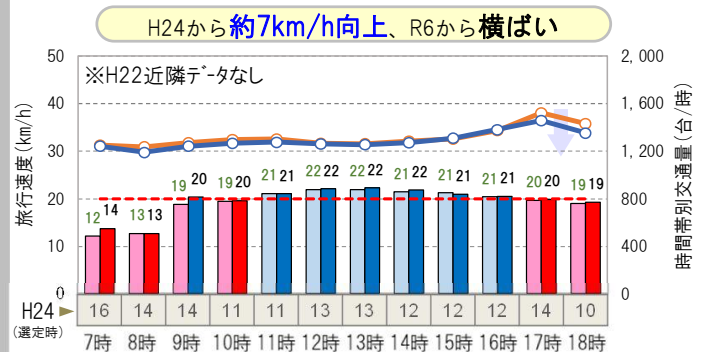
北行き

南行き

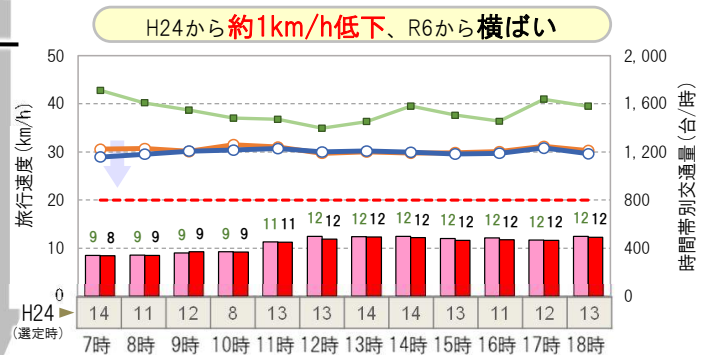


※国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

■③椿神社入口交差点（南行き：北側流入部）



■④松山IC入口交差点（南行き：北側流入部）



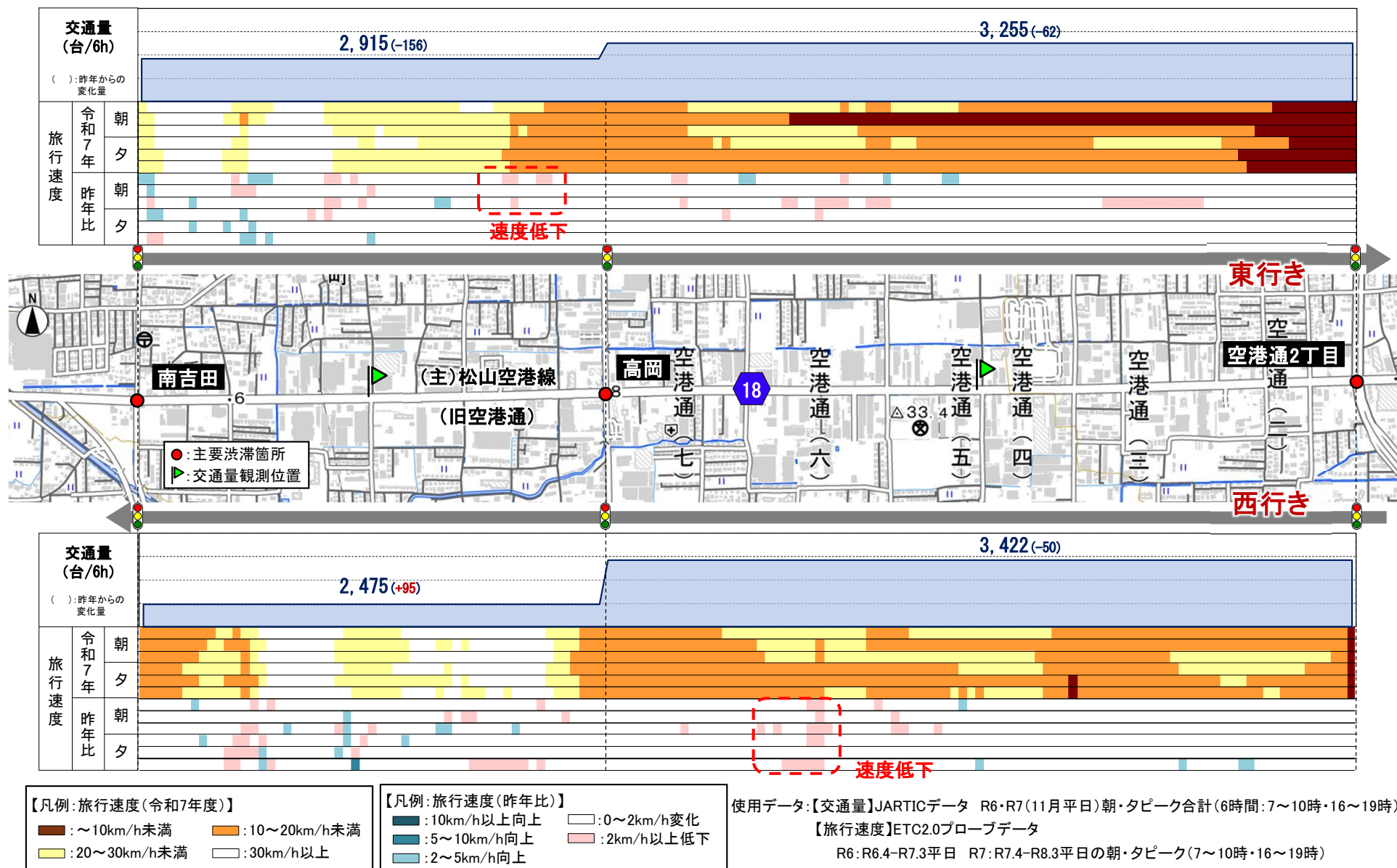
【凡例】<旅行速度> 棒グラフ 左:R6 右:R7		<交通量>	
R6	R7	H22	● : 主要渋滞箇所
青 : 20km/h超	青 : 20km/h超	R6	青 : 主要渋滞区間
赤 : 20km/h以下	赤 : 20km/h以下	R7	赤 : 渋滞判定方向(選定時)
			緑 : 検証方向

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(R6：R6.4～R7.3平日 R7：R7.4～R8.3平日)
<交通量> 選定時：道路交通センサス(H22平日)
直近2年：警察トラカン(R6：R6.11平日 R7：R7.11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

～主要渋滞区間のモニタリング（旧空港通）～

- 旧空港通は、東行きは空港通2丁目交差点、西行きは高岡交差点、南吉田交差点を起点として低速区間が延びている。
○昨年度から東西方向とも交通量に大きな変化はないが、高岡交差点の東西流入部の滞留末尾付近（20km/h未満の低速区間が連続する区間付近）で若干の速度低下が見られる。



2. 交通データによる最新の渋滞状況

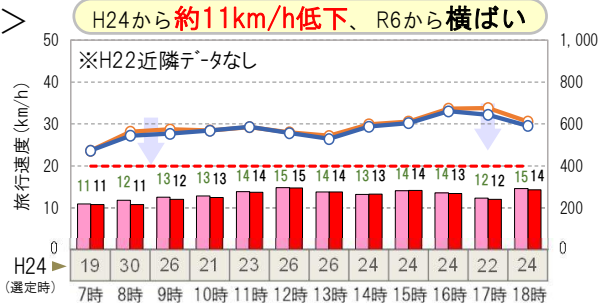
～主要渋滞箇所のモニタリング（旧空港通）～

（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

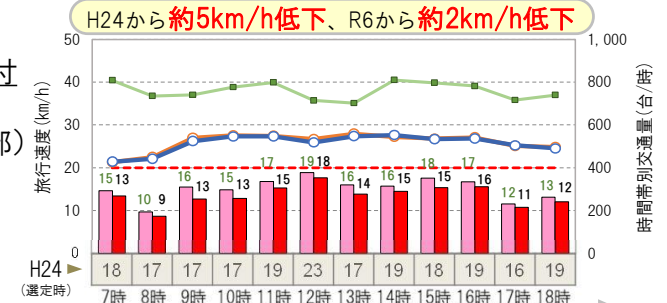
- 南吉田交差点の東行きは、外環空港線 東垣生ICまでの開通（R6.2.24）により交通流動が変化し、選定時より旅行速度が低下していると想定。
- 令和6年度からの変化は、一部時間帯の交通量が微減している状況も見られるが、令和7年3月に高岡交差点の南北の交通円滑化を目的として右折矢信号が設置されており、その影響で西行きの旅行速度がやや低下しているほか、空港通2丁目交差点の東行きの旅行速度も微減傾向。
- 旧空港通は沿道利用も多いため、信号交差点の従道路も含めた捌け残りの状況を確認しながら、交通状況のモニタリングを継続する。

<平日の旅行速度>

■①南吉田交差点 （東行き： 西側流入部）



■②空港通2丁目交差点付 近 （東行き：西側流入部）



東行き

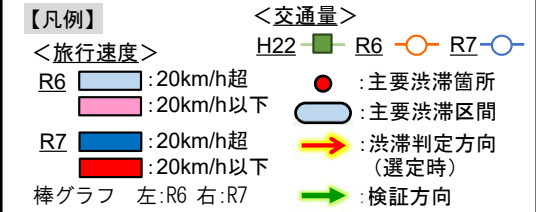
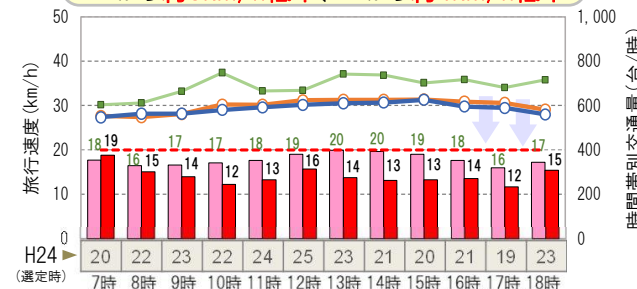


※：国土院の数値地図（国土基本情報）を利用

西行き

■③高岡交差点（西行き：東側流入部）

H24から約8km/h低下、R6から約4km/h低下

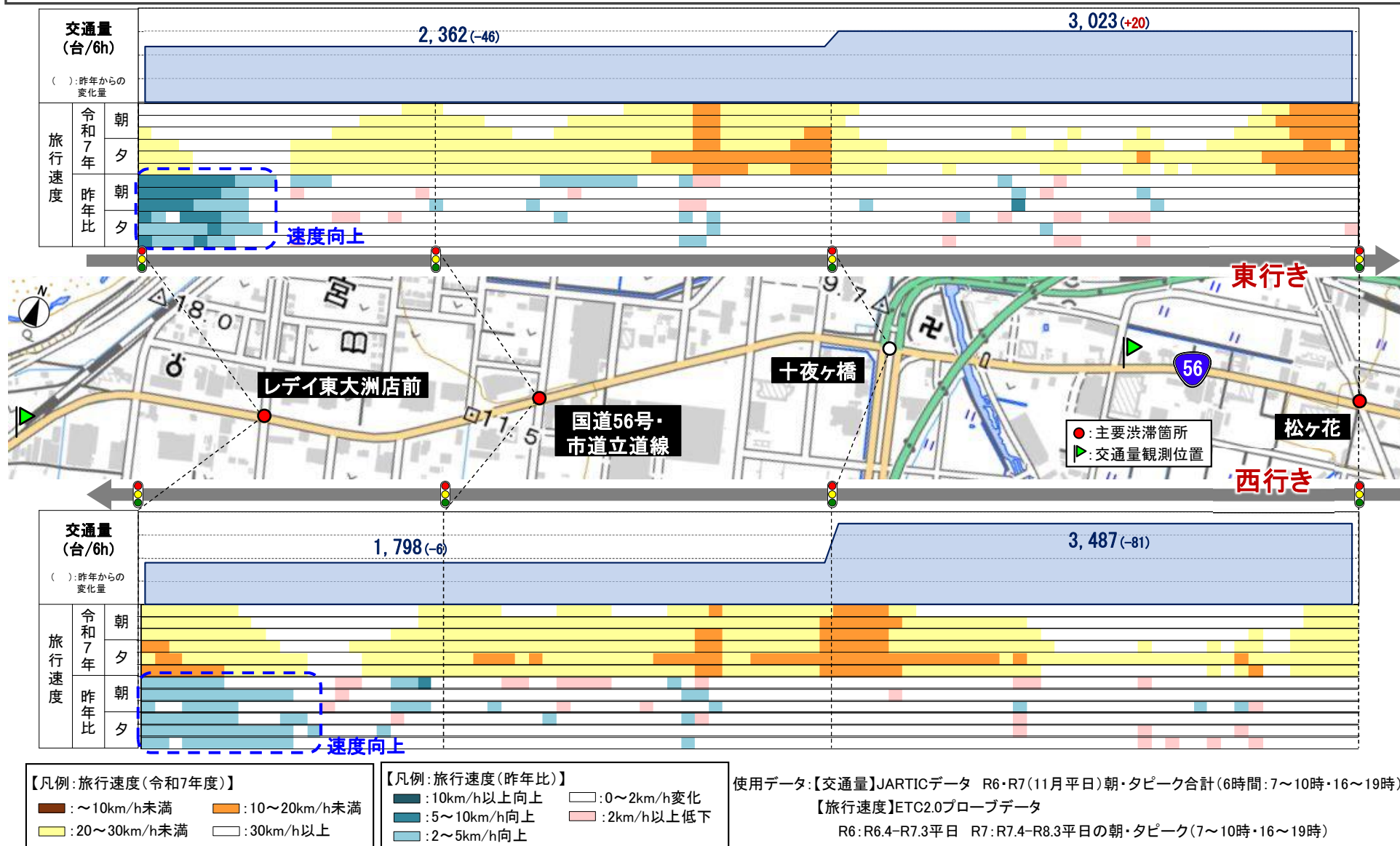


出典：
 <旅行速度> 選定時：民間プローブデータ（H24：H24.3～H24.9平日）
 直近2年：ETC2.0プローブデータ（R6：R6.4～R7.3平日 R7：R7.4～R8.3平日）
 <交通量> 選定時：道路交通センサス（H22平日）
 直近2年：警察トラカン（R6：R6.11平日 R7：R7.11平日）
 ※民間プローブとETC2.0プローブは搭載車両の傾向が異なるため、差が生じる場合もある

2. 交通データによる最新の渋滞状況

～主要渋滞区間のモニタリング（国道56号）～

- 国道56号は、松ヶ花交差点や十夜ヶ橋交差点（主要渋滞箇所には未指定）、西行きは国道56号・市道立道線交差点、レディ東大洲店前交差点を起点として低速区間が延びている。
- 昨年度から東西とも交通量に大きな変化はないが、レディ東大洲店前交差点において、西側に隣接する交差点との信号の連動を改善したことにより、国道56号・市道立道線交差点～レディ東大洲店前交差点間は東西方向とも旅行速度が向上している。



2. 交通データによる最新の渋滞状況

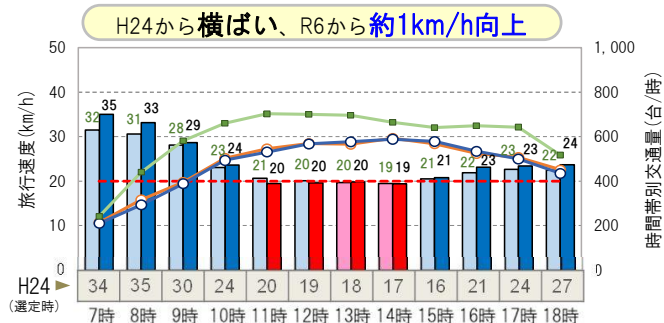
～主要渋滞箇所のモニタリング（国道56号）～

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

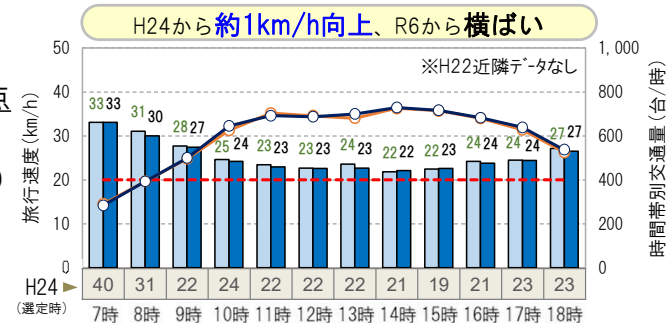
- 国道56号東行きの旅行速度は、選定時から大きな変化もなく、概ね20km/h以上を満足しており、主要渋滞箇所の解除基準を満たしている。
- 西行きの旅行速度は選定時から大きく低下していたが、令和7年8月にレディ東大洲店前交差点の信号調整（隣接交差点との連動を改善）したことで、旅行速度が向上し、20km/hを超える時間帯も増加した。今後も関係機関との連携を図りながら、交通状況のモニタリングを継続する。

<休日の旅行速度>

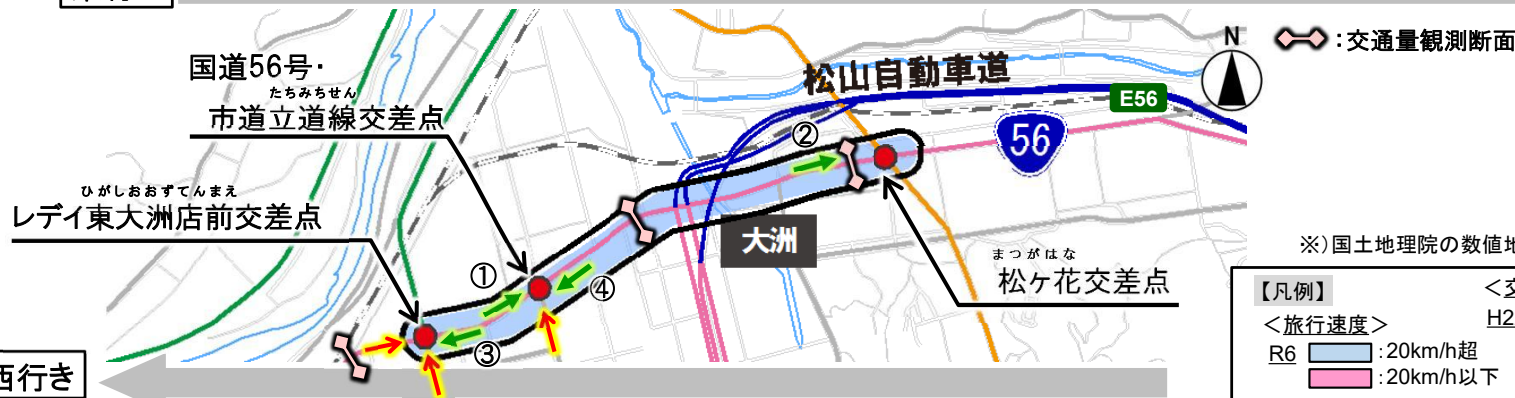
■①国道56号・市道立道線交差点（東行き：西側流入部）



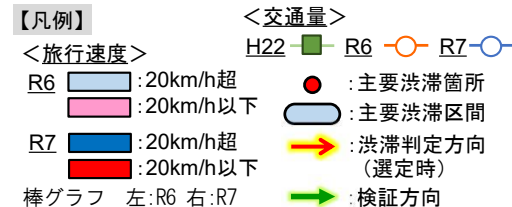
■②松ヶ花交差点（東行き：西側流入部）



東行き

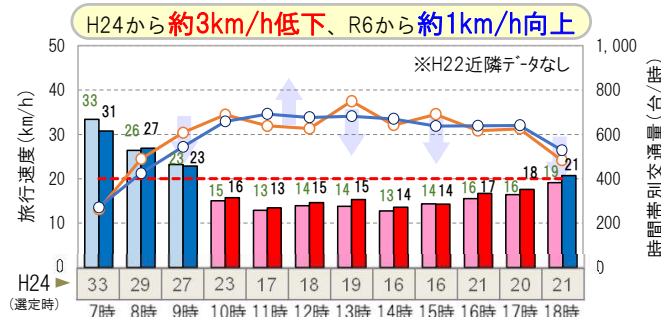
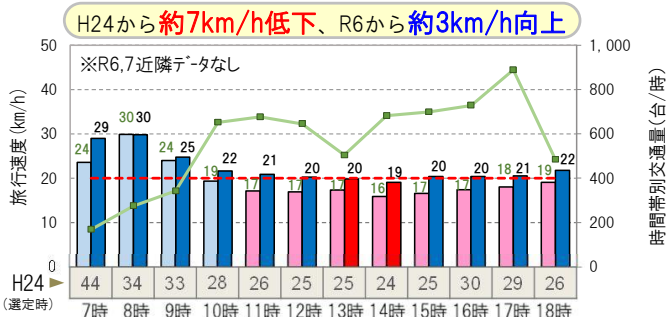


※) 国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用



■③レディ東大洲店前交差点（西行き：東側流入部）

■④国道56号・市道立道線交差点（西行き：東側流入部）



出典:

- <旅行速度> 選定時: 民間プローブデータ (H24: H24.3-H24.9休日)
 - 直近2年: ETC2.0プローブデータ (R6: R6.4-R7.3休日 R7: R7.4-R8.3休日)
 - <交通量> 選定時: 道路交通センサス(H22休日)
 - 直近2年: 警察トラカン (R6: R6.11休日 R7: R7.11休日)
- ※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

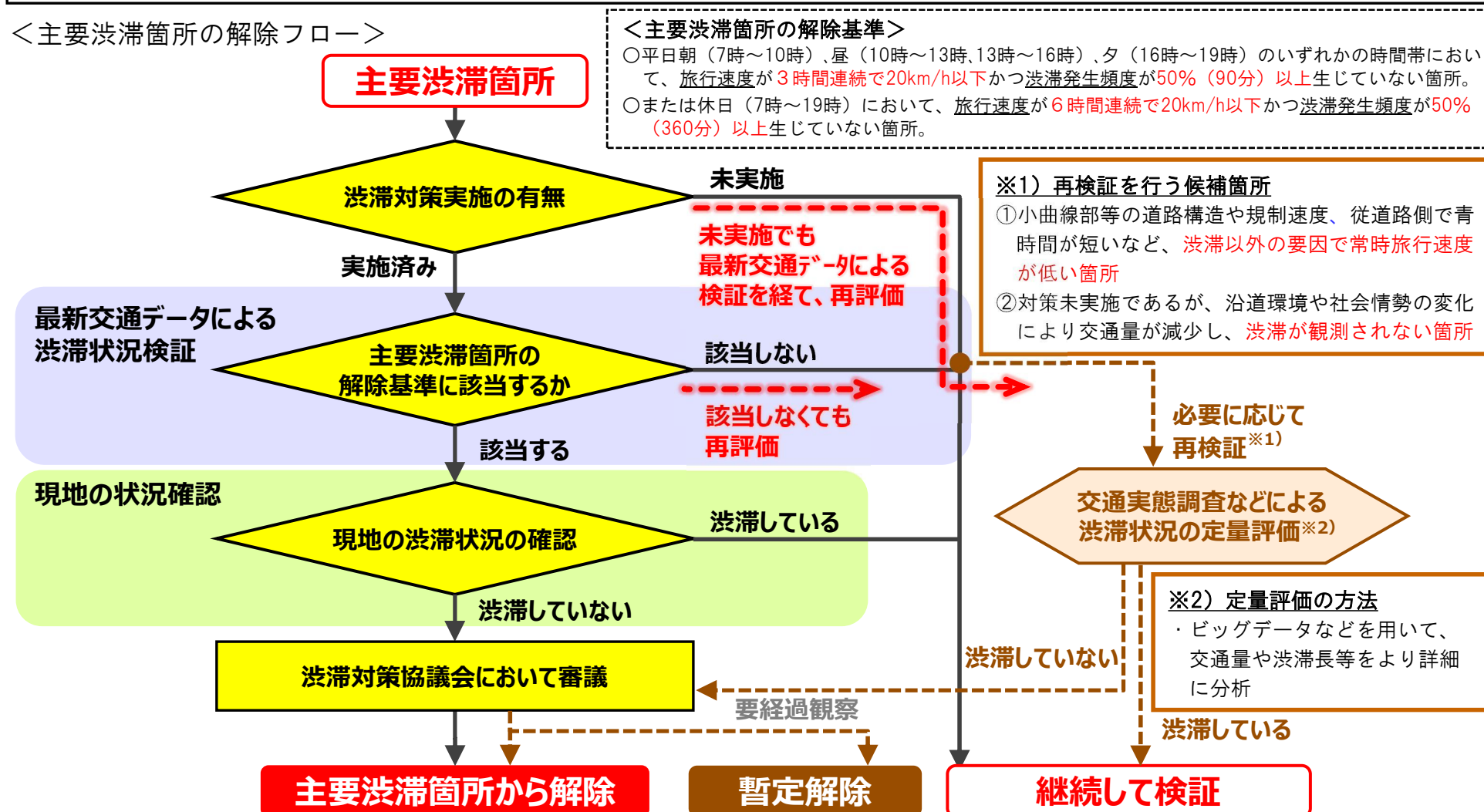
3. 主要渋滞箇所の評価

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2箇所**の効果検証を実施した。また、令和7年度 第2回協議会で「解除の可能性がある再検討箇所」とし、全方向で捌け残りがほぼ見られなかった4箇所のうち、**解除フローに基づき交通実態調査を実施した3箇所**について、**調査結果や今後の方針を整理**した。

< 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。

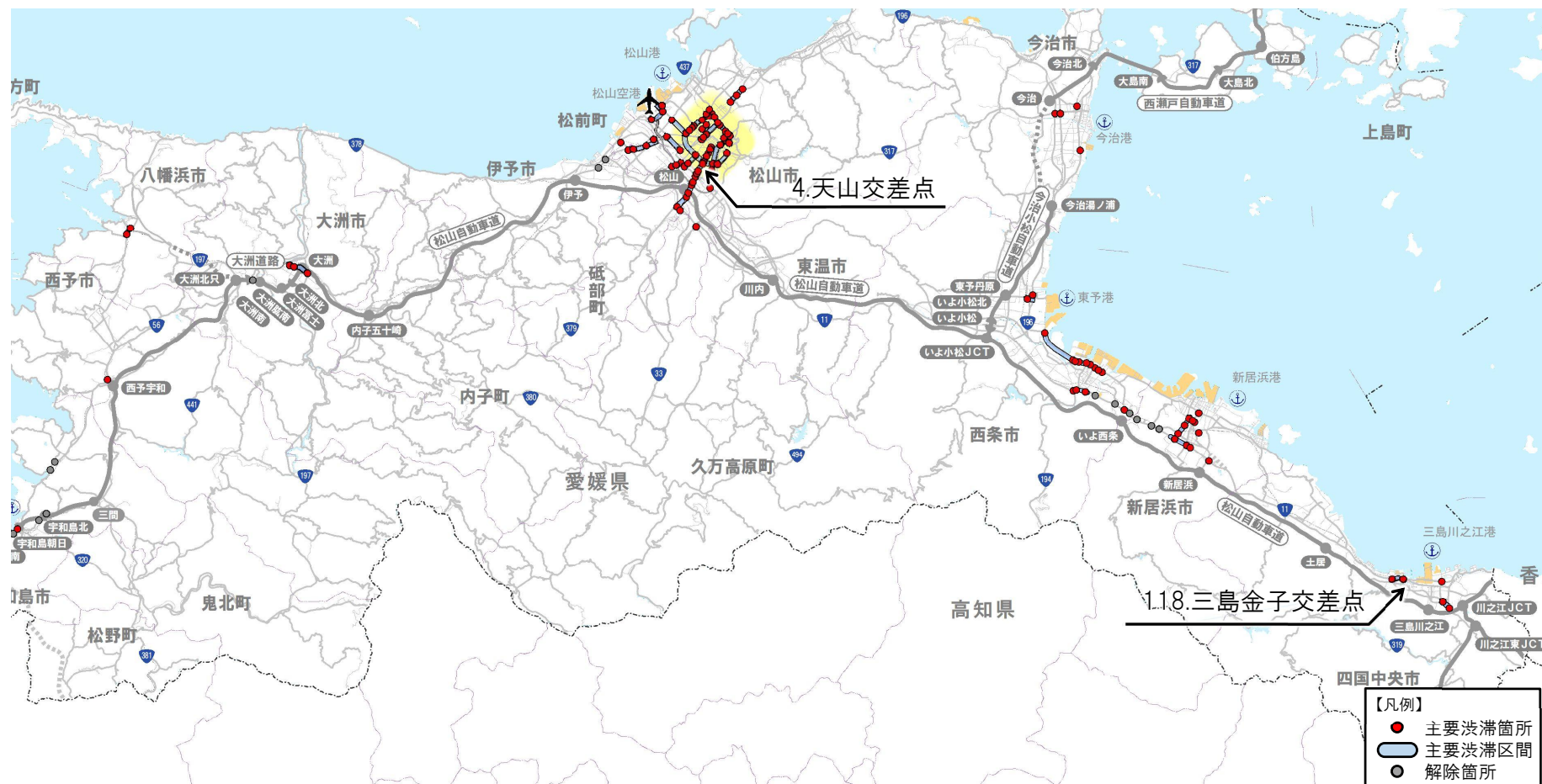
3. 主要渋滞箇所の評価

～ 今回の評価対象交差点 ～

< 今回評価を実施した対象交差点一覧 >

■ 対策実施箇所: 2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33号	あまやま 4.天山交差点	松山河川国道	・ 交差点改良（停止線前出し）	R7.12.3
市道 国道海岸線	みしまかねこ 118.三島金子交差点	四国中央市	・ 交差点改良（左折車線の新設）	R8.2.19



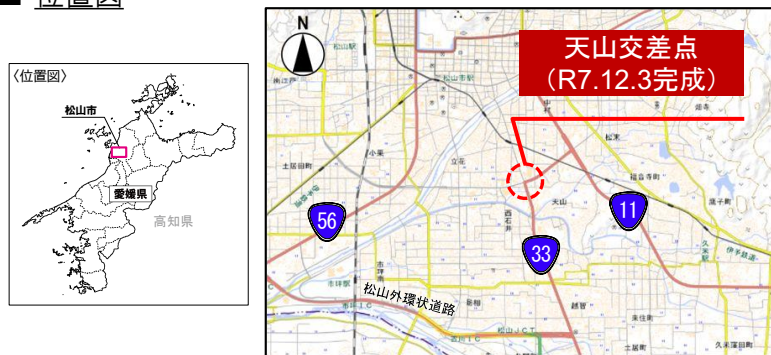
※) 国土地理院の数値地図(国土基本情報)を編集

3. 主要渋滞箇所の評価

～ 4.天山交差点（松山市天山）～

- 国道33号 天山交差点は、交通集中による交差点の捌け残りが生じていたため、令和7年12月3日に停止線の前出し（東側・南側流入部）を行った。
- 対策実施後は、**東側流入部において信号待ちが生じているなか、捌け台数が増加**しており、処理能力が向上した。一方、南側流入部は、捌け台数が減少している。これは対策による影響ではなく、松山外環状道路への交通転換の影響によるものと想定される。

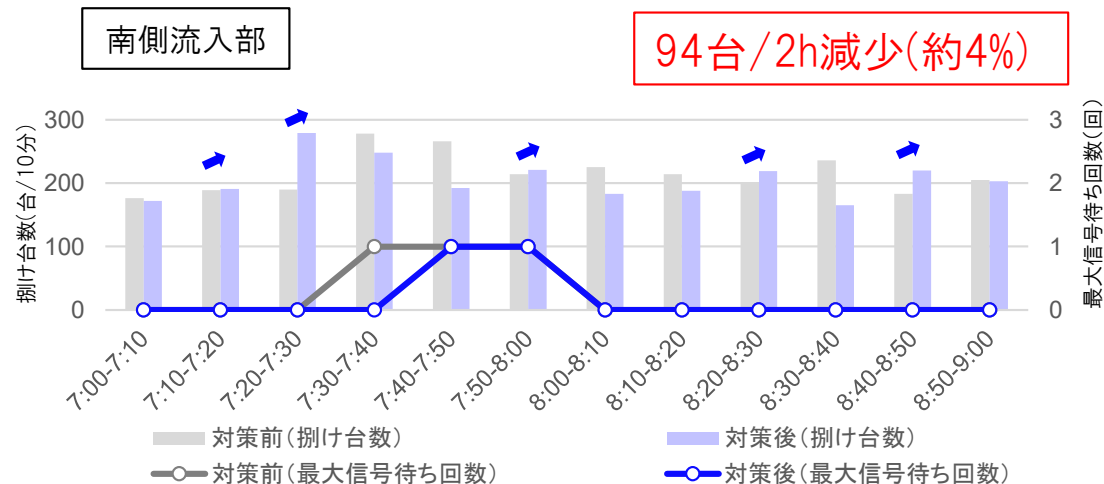
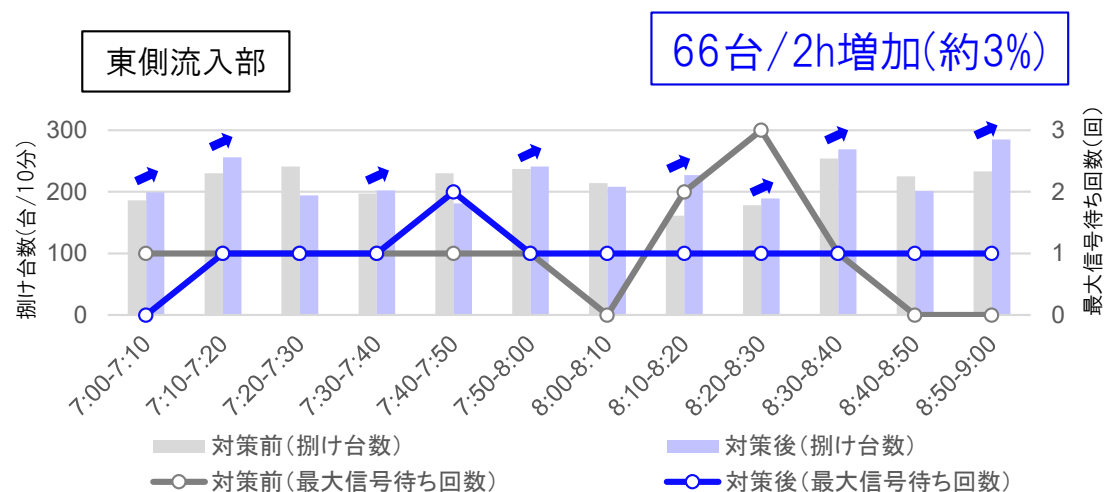
■ 位置図



■ 天山交差点整備内容

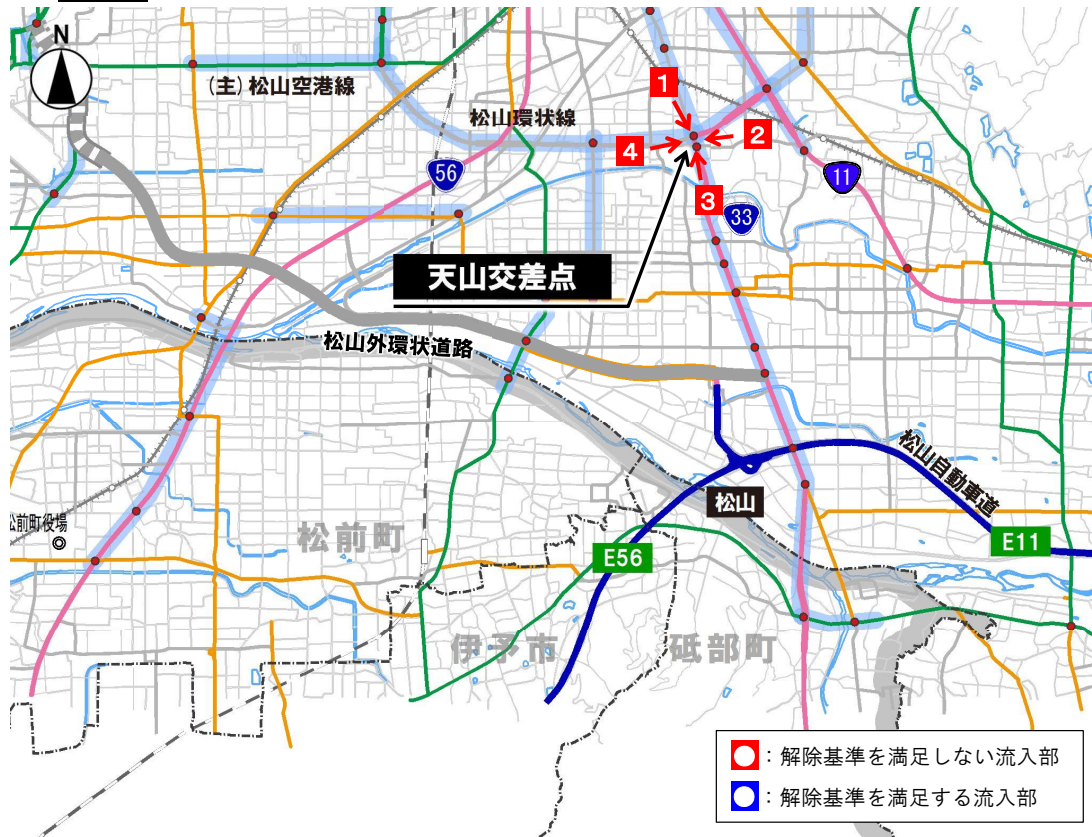


■ 東側・南側流入部の捌け台数の変化（朝ピーク時：7～9時）



出典：交通量調査結果(対策前)R7.2.19(水) 7～9時
(対策後)R8.1.27(火) 7～9時

○渋滞対策により、東側流入部の捌け台数が微増し、全方向において速度向上は見られるものの、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の事業進捗も踏まえて、現地の交通状況を確認する。



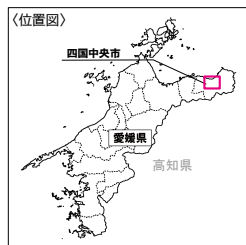
3. 主要渋滞箇所の評価

～118.三島金子交差点（四国中央市三島金子）～

○市道国道海岸線 三島金子交差点は、臨海部からの大型車の左折需要が多いなか、対策前は直左車線であったほか、交差点の巻込半径も小さく、交差点の処理能力が低下していた。このため、令和8年2月19日に左折専用車線を新設した。

○対策実施後は、タピーク時を主に旅行速度が5～10km/h程度向上し、南進左折交通の円滑化も図られている。

■位置図

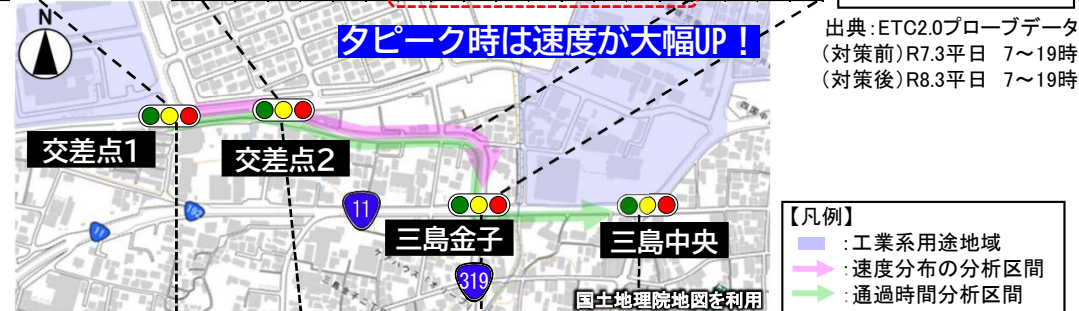
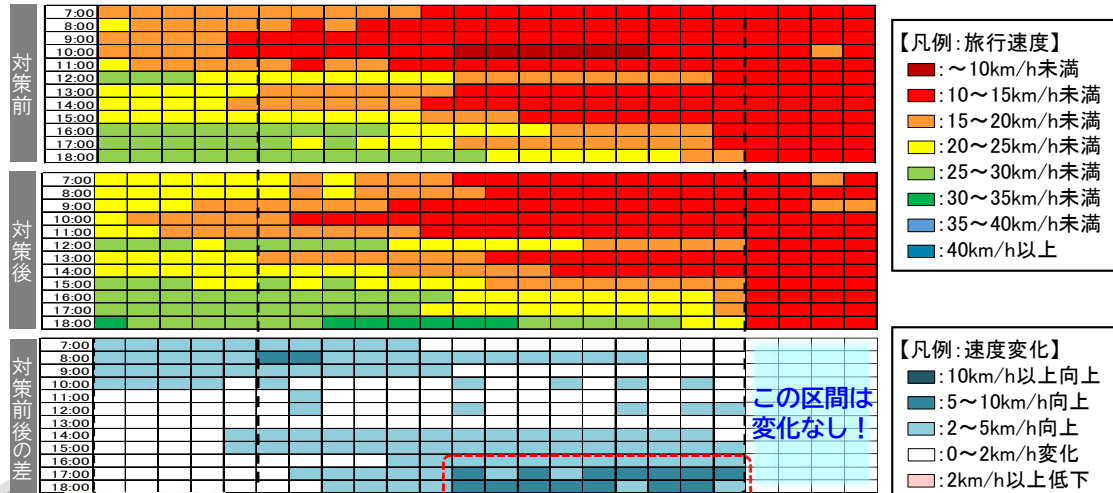


※) 国土地理院地図を利用

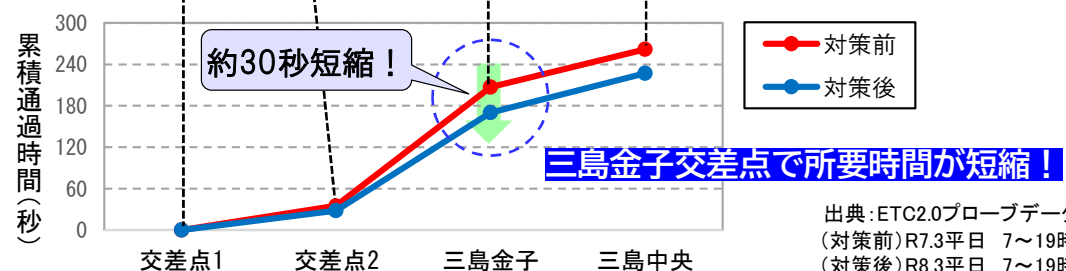
■三島金子交差点 整備内容



■北側流入部の速度変化（全車を対象）



■三島金子交差点の前後区間での通過時間差（南進左折交通を対象）



3. 主要渋滞箇所の評価

～118.三島金子交差点（四国中央市三島金子）～

○渋滞対策により、南進左折交通の円滑化が図られたほか、タピーク時の南進方向の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

□ : 対策流入部

【1 南進：北側流入部】 リンク長：80m 解除基準を満足しない

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]	4.1	5.7	6.1	3.0	4.7	4.3	5.5	4.0	5.0	5.3	4.3	4.2				
		渋滞発生頻度[%]	92%				100%				100%				100%			
	休日	旅行速度[km/h]	5.8	4.8	6.2	6.6	4.1	4.9	6.3	9.1	5.5	10.4	7.7	6.9				
		渋滞発生頻度[%]	90%															
時期	平休別	指標	時間帯															
R8.4.1～30 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	5.4	4.9	4.8	5.0	4.8	5.7	5.5	5.1	5.5	5.3	5.1	6.5				
		渋滞発生頻度[%]	100%				100%				100%				100%			
	休日	旅行速度[km/h]	5.8	6.0	5.4	5.6	5.1	5.8	5.4	5.2	6.2	6.5	6.1	5.3				
		渋滞発生頻度[%]	100%															

【2 西進：東側流入部】 リンク長：205m 解除基準を満足しない

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]	22.8	20.6	19.9	20.3	23.0	30.0	21.8	19.5	21.7	28.4	19.8	25.0				
		渋滞発生頻度[%]	25%				33%				42%				25%			
	休日	旅行速度[km/h]	29.2	25.9	32.6	28.5	25.6	29.7	32.2	26.1	32.1	40.6	28.2	28.5				
		渋滞発生頻度[%]	2%															
時期	平休別	指標	時間帯															
R8.4.1～30 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	15.2	11.9	12.4	11.6	14.6	20.0	15.1	13.4	17.2	22.6	18.1	20.9				
		渋滞発生頻度[%]	92%				75%				92%				42%			
	休日	旅行速度[km/h]	27.2	22.2	16.5	15.7	19.9	21.1	20.9	20.3	23.3	23.2	21.4	20.2				
		渋滞発生頻度[%]	29%															

【3 北進：南側流入部】 リンク長：288m 解除基準を満足しない

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]	11.9	12.2	11.5	15.8	11.6	14.2	10.8	13.8	11.5	9.7	11.9	13.4				
		渋滞発生頻度[%]	100%				100%				100%				100%			
	休日	旅行速度[km/h]	13.9	13.0	14.0	14.6	15.4	12.0	11.5	13.1	11.0	10.5	13.8	12.6				
		渋滞発生頻度[%]	90%															
時期	平休別	指標	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時				
R8.4.1～30 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	9.0	8.5	12.9	13.1	12.0	10.6	12.4	12.3	10.4	11.4	10.7	10.4				
		渋滞発生頻度[%]	100%				100%				100%				100%			
	休日	旅行速度[km/h]	13.9	12.6	13.3	12.8	10.5	11.3	10.9	11.0	12.3	13.2	13.8	11.6				
		渋滞発生頻度[%]	100%															

【4 東進：西側流入部】 リンク長：828m 解除基準を満足する

時期	平休別	指標	時間帯											
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	19.3	39.6	34.9	33.9	33.9	37.9	36.2	30.8	36.6	37.3	40.1	39.9
		渋滞発生頻度[%]	17%				0%				0%			
	休日	旅行速度[km/h]	39.7	40.2	39.8	43.9	40.6	38.0	38.4	40.3	36.0	46.7	43.4	42.4
		渋滞発生頻度[%]	0%											
時期	平休別	指標	時間帯											
R8.4.1～30 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	16.0	20.5	24.7	13.1	22.0	32.5	27.9	26.1	32.6	33.9	31.7	32.3
		渋滞発生頻度[%]	25%				25%				0%			
	休日	旅行速度[km/h]	39.7	35.6	28.9	26.4	33.1	34.1	36.0	35.5	34.3	35.0	35.7	34.0
		渋滞発生頻度[%]	0%											

選定時：(民プロ)H24.3～H24.9 対策実施後：(ETC2.0)R8.4.1～R8.4.30

3. 主要渋滞箇所の評価

○昨年度は、従道路側が渋滞判定となっており、その速度低下の要因が下記の①～④に該当すると考えられる箇所のうち、ETC2.0データにおいて捌け残りがほぼ見られない4箇所を解除候補箇所として抽出した。

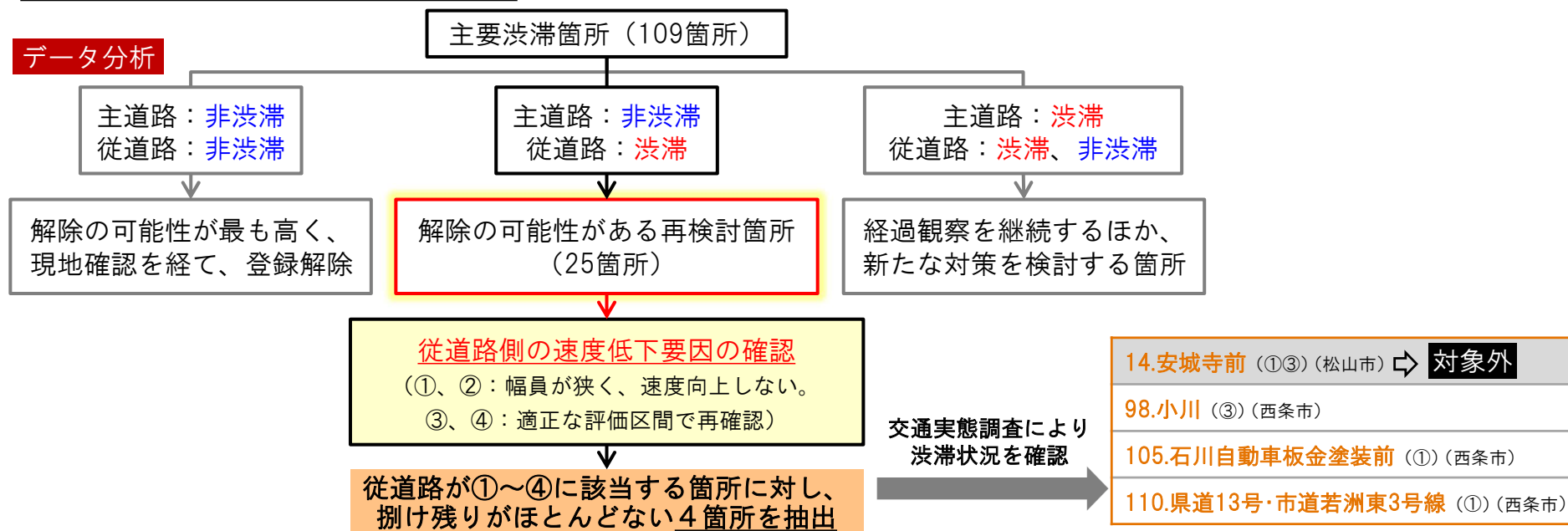
○今年度は上記箇所を対象として交通実態調査を実施し、渋滞状況を確認した。なお、安城寺前交差点（松山市）は解除候補箇所としていたが、現在整備中の（都）本町宝塔寺線の整備後に交通状況が変化する可能性があるため、今回の調査対象からは除いた。

■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
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（センターライン）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）



※（ ）内の番号は、該当する速度低下要因を示す。

3. 主要渋滞箇所の評価

おがわ さいじょう
～98.小川交差点（西条市大町）～

- 「98.小川交差点」は、南北方向（従道路）が解除基準を満たさず、最新データでは東進方向も僅かに解除基準を満足しない状況。
- 従道路側の低速度は評価区間の短さ等が原因と考えられるが、交通分析では捌け残りはほぼ見られない。
- 交通実態調査でも朝夕ピーク6時間中、捌け残りは南進1回のみだったため、主要渋滞箇所からの解除を提案。

■ 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：144m 解除基準を満足しない

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]	10.4	6.6	6.5	7.4	5.3	6.1	7.2	7.6	7.0	5.9	6.5	8.0				
		渋滞発生頻度[%]	100%					100%					100%					
	休日	旅行速度[km/h]	15.1	6.1	7.6	8.0	7.8	8.4	7.8	6.2	6.9	8.7	7.3	7.8				
		渋滞発生頻度[%]	98%															
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				
R8.4.1～30 (最新データ)	平日	旅行速度[km/h]	10.2	10.8	10.0	9.9	8.2	10.3	11.1	9.1	9.6	9.5	8.3	8.8				
		渋滞発生頻度[%]	100%					100%					100%					
	休日	旅行速度[km/h]	10.2	11.1	10.2	9.4	8.7	9.7	9.8	10.6	9.5	8.8	10.7	10.0				
		渋滞発生頻度[%]	100%															

【2】西進：東側流入部 リンク長：657m 解除基準を満足する

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]	37.8	35.7	34.2	34.9	34.7	33.9	33.3	36.3	35.0	32.5	26.0	28.8				
		渋滞発生頻度[%]	0															
	休日	旅行速度[km/h]	43.6	36.2	34.6	34.0	33.4	34.5	35.4	37.1	34.8	35.6	34.4	34.7				
		渋滞発生頻度[%]	0															
時期	平休別	指標	時間帯															
R8.4.1～30 (最新データ)	平日	旅行速度[km/h]	31.2	32.8	32.7	34.0	34.7	34.9	34.5	34.4	33.9	33.2	20.8	30.5				
		渋滞発生頻度[%]	0															
	休日	旅行速度[km/h]	36.4	35.2	26.1	25.2	27.2	32.6	32.2	33.5	34.2	33.6	33.6	35.6				
		渋滞発生頻度[%]	4															

【3】北進：南側流入部

※北進は幅員5.5m未満であり、選定時より評価対象外

【4】東進：西側流入部 リンク長：224m 解除基準を満足しない

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]	22.7	25.2	30.1	28.9	31.2	29.2	31.3	31.2	31.9	30.0	28.1	28.9				
		渋滞発生頻度[%]	33%															
	休日	旅行速度[km/h]	39.1	32.4	32.2	31.0	30.0	30.3	29.6	28.5	27.0	27.7	28.0	32.1				
		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				
R8.4.1～30 (最新データ)	平日	旅行速度[km/h]	19.0	18.5	19.7	20.1	20.0	20.1	19.8	19.1	19.2	20.0	21.2	24.1				
		渋滞発生頻度[%]	75%															
	休日	旅行速度[km/h]	26.1	23.8	20.8	19.0	19.7	19.8	19.5	19.3	18.7	19.4	20.1	24.6				
		渋滞発生頻度[%]	50%															

※「解除の可能性がある再検証箇所」として抽出した際は非渋滞だったが、最新データではわずかに渋滞に転じている状況

■ 位置図



■ 交通実態調査 (R8.6.9(火) 7～10時、16～19時)

交差点名	評価対象	最大滞留長	信号待ちした回数(方向)	渋滞長(出現時間)
98.小川	1 南進	100m (17:10)	1回	10m (17:10)
			サイクル長120秒：信号待ち頻度は1/180回	
	4 東進	130m (8:00)	0回	—
			サイクル長120秒：信号待ち頻度は0/180回	

選定時：(民プロ) H24.3～H24.9 最新：(ETC2.0) R8.4.1～R8.4.30

3. 主要渋滞箇所の評価

～105.石川自動車板金塗装前交差点（西条市樋之口）～

- 「105.石川自動車板金塗装前交差点」は、南北方向（従道路）において主要渋滞箇所の解除基準を満足していない状況。
- 従道路側の低速度は住宅地内の生活道路である点等が原因と考えられるが、交通分析では捌け残りはほぼ見られない。
- 交通実態調査でも朝夕ピーク6時間中、捌け残りは観測されなかったため、主要渋滞箇所からの解除を提案。

■ 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：126m **解除基準を満足しない**

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													
R8.4.1～30 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	29.9	9.1	10.4	8.2	11.3	10.9	14.1	10.5	11.8	9.5	10.5	14.6		
		渋滞発生頻度[%]		50%			58%			50%			92%			
	休日	旅行速度[km/h]	90.0	14.7		57.0	8.6	11.2	10.9	37.8	9.8	24.2	8.7			
		渋滞発生頻度[%]								29%						

【2】西進：東側流入部 リンク長：157m **解除基準を満足する**

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]	48.9	40.6	33.0	31.0	36.1	32.8	35.1	34.8	33.1	36.4	28.7	30.1				
		渋滞発生頻度[%]	0%					0%					0%					
	休日	旅行速度[km/h]	50.7	41.0	40.1	37.8	39.5	35.5	37.8	35.3	33.8	34.6	33.6	35.1				
		渋滞発生頻度[%]	0%															
時期	平休別	指標	時間帯															
R8.4.1～30 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	40.5	43.7	42.5	42.8	44.0	41.9	39.8	37.4	40.4	36.6	27.7	37.7				
		渋滞発生頻度[%]	0%					0%					0%					
	休日	旅行速度[km/h]	54.3	49.9	42.1	45.0	43.5	44.7	46.7	40.9	42.8	40.0	40.2	48.1				
		渋滞発生頻度[%]	0%															

【3】北進：南側流入部

※北進は幅員5.5m未満であり、選定時より評価対象外

【4】東進：西側流入部 リンク長：76m **解除基準を満足する**

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]	6.9	6.8	6.7	5.1	8.3	6.8	5.6	8.2	5.4	10.3	13.1	10.5				
		渋滞発生頻度[%]	100%				100%				100%							
	休日	旅行速度[km/h]	6.9	7.8	9.0	7.1	6.5	8.7	8.1	12.1	8.1	7.0	9.7	6.3				
		渋滞発生頻度[%]	100%															
時期	平休別	指標	時間帯															
R8.4.1～30 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	19.3	17.9	23.4	24.0	23.8	22.7	22.6	23.0	23.0	24.2	23.6	24.1				
		渋滞発生頻度[%]	42%				0%				0%							
	休日	旅行速度[km/h]	27.3	24.8	23.9	24.0	24.7	23.3	24.1	23.7	24.6	24.7	25.3	24.9				
		渋滞発生頻度[%]	0%															

選定時：(民プロ)H24.3～H24.9 最新：(ETC2.0) R8.4.1～R8.4.30

■ 位置図



※国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

■ 交通実態調査 (R8.6.9(火) 7～10時、16～19時)

交差点名	評価対象	最大 滞留長	信号待ちした 回数(方向)	渋滞長 (出現時間)
105.石川 自動車板金 塗装前	1 南進	60m (17:10)	0回	—
サイクル長144秒：信号待ち頻度は0/150回				

3. 主要渋滞箇所の評価

～110. 県道13号・市道若洲東3号線交差点（西条市朔日市）～

- 「110. 県道13号・市道若洲東3号線交差点」は、南北方向（従道路）において主要渋滞箇所の解除基準を満足していない状況。
- 従道路側の低速度は住宅地内の生活道路である点等が原因と考えられるが、交通分析では捌け残りはほぼ見られない。
- 交通実態調査でも朝夕ピーク6時間中、捌け残りは南進1回のみだったため、主要渋滞箇所からの解除を提案。

■ 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 【リク長：230m】 解除基準を満足しない

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]	12.9	15.8	16.1	17.5	16.1	15.4	17.6	13.1	14.8	16.2	8.2	13.6
		渋滞発生頻度[%]	67%											
	休日	旅行速度[km/h]	17.2	21.1	13.5	10.1	11.7	10.4	11.7	18.0	15.4	19.5	10.0	13.4
		渋滞発生頻度[%]	63%											
時期	平休別	指標	時間帯											
R8.4.1～30 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	13.1	15.4	18.5	17.2	18.0	14.5	17.0	15.3	16.2	15.9	9.7	15.8
		渋滞発生頻度[%]	100%											
	休日	旅行速度[km/h]	14.6	19.4	16.5	17.4	14.8	15.1	15.5	16.2	13.2	16.0	12.8	17.2
		渋滞発生頻度[%]	81%											

【2】西進：東側流入部 【リク長：59m】 解除基準を満足する

時期	平休別	指標	時間帯															
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時				
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	23.1	22.8	19.7	19.4	18.6	20.5	17.8	19.5	19.9	15.4	9.0	13.6				
		渋滞発生頻度[%]	25%				50%				67%				92%			
	休日	旅行速度[km/h]	24.5	20.5	17.3	21.4	17.3	20.3	20.0	19.2	17.5	14.9	10.3	15.8				
		渋滞発生頻度[%]	65%															
時期	平休別	指標	時間帯															
R8.4.1～30 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	35.6	40.3	40.6	38.0	37.3	33.9	38.3	37.9	35.2	38.1	23.7	35.7				
		渋滞発生頻度[%]	0%				0%				8%							
	休日	旅行速度[km/h]	41.5	44.6	42.9	37.0	27.7	24.0	31.9	34.5	35.1	36.2	26.2	35.4				
		渋滞発生頻度[%]	0%															

【3】北進：南側流入部

※北進は幅員5.5m未満であり、選定時より評価対象外

【4】東進：西側流入部 【リク長：263m】 解除基準を満足する

時期	平休別	指標	時間帯															
			7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時				
H24年 (選定時)	平日	旅行速度[km/h]	23.9	26.4	27.9	29.0	27.3	26.7	27.8	29.4	29.1	29.9	29.2					
		渋滞発生頻度[%]	0%															
	休日	旅行速度[km/h]	27.1	31.2	27.3	29.6	26.5	24.2	26.9	26.7	30.7	28.9	28.3	25.7				
		渋滞発生頻度[%]	0%															
時期	平休別	指標	時間帯															
R8.4.1～30 (対策実施後)	平日	旅行速度[km/h]	22.7	24.5	24.0	24.9	24.3	22.6	22.4	24.4	24.7	27.2	23.4	27.4				
		渋滞発生頻度[%]	0%															
	休日	旅行速度[km/h]	30.6	28.0	24.3	22.4	21.9	18.1	17.4	18.7	22.6	24.5	24.5	25.7				
		渋滞発生頻度[%]	25%															

選定時：(民プロ)H24.3～H24.9 最新：(ETC2.0) R8.4.1～R8.4.30

■ 位置図



■ 県道13号・市道若洲東3号線交差点の青時間比率

路線	壬生川新居浜野田線(東西)	伊予西条停車場線(南)
青時間比	84s(65%)	46s(35%)

※)国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

■ 交通実態調査 (R8.6.9(火) 7～10時、16～19時)

交差点名	評価対象	最大滞留長	信号待ちした回数(方向)	渋滞長(出現時間)
110.県道13号・市道若洲東3号線	1 南進	180m(17:20)	1回	50m(17:20)
サイクル長130秒: 信号待ち頻度は1/166回				

3. 主要渋滞箇所の評価

～ 信号現示の調整箇所 ～

○県内の主要渋滞箇所は、ハード対策に加えて、交通状況を確認しながら信号の調整を適宜実施し、引き続き調査を実施する予定。

< 信号調整を実施した主要渋滞箇所 >



4. 愛媛県内のTDM施策の実施方針

- 1)松山都市圏における通勤時間帯のTDM施策**
- 2)東大洲地区における休日のTDM施策**

4. 愛媛県内のTDM施策の実施方針

～【松山都市圏】令和7年度の取組概要～

- 令和7年度は、松山市中心部方面のTDM施策を継続し、国道33号については朝ピーク時に渋滞が生じる**砥部方面（南行き）も対象**とした。取組方法は、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、多様な選択肢での参加を促した。
- 令和7年度は、前年度と比べて参加企業数はわずかに減少したものの、**1日あたりの参加台数は増加**した。
- 主要路線を対象とした交通量は、実施した9日間のすべてで、**ピーク時間帯の交通量が減少**した（最大5.5%）。

■TDM施策の実施概要

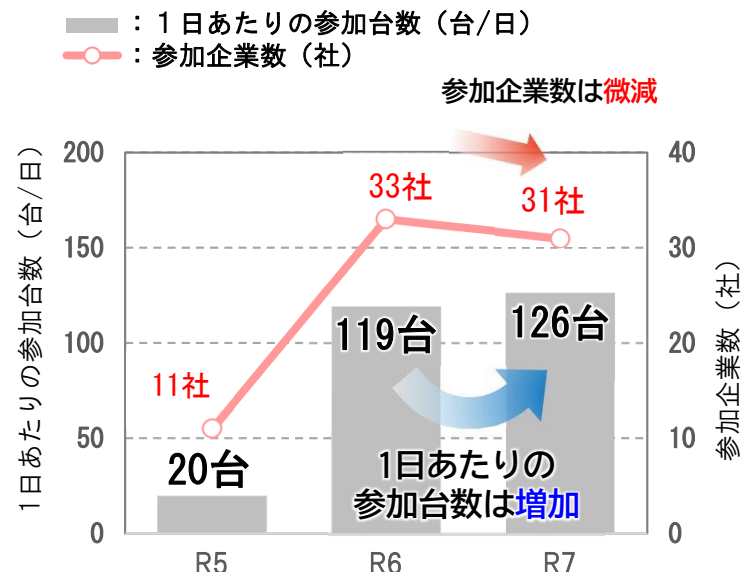
対象エリア **松山市中心部**

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（国道33号は、逆の砥部方面も含む。）**

実施期間 **2025年10月27日（月）～11月7日（金）（平日9日間）**

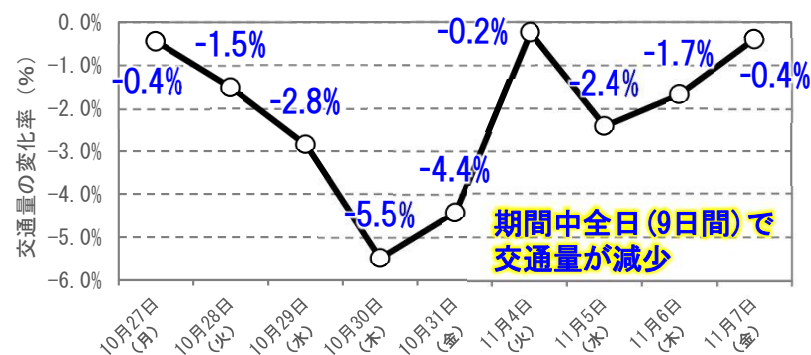


■参加した企業数等の変化（参加報告書で確認した件数）



■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 ※交通量観測位置



使用データ：（交通量変化率）警察トラカンデータ
※国道437号については、JARTICデータを使用

4. 愛媛県内のTDM施策の実施方針

～【松山都市圏】令和8年度の取組概要案～

- 令和8年度も、昨年同様に松山市中心部へ向かう主要路線を対象にTDM施策を実施し、参加企業に対する表彰も継続する。
- 令和4年度からの継続実施により、本取組の地域への浸透は徐々に進んでいるものの、昨年度の参加は微増に留まった。このため、今年度は企業単位での参加拡大に向け、関連イベントでの直接的な啓発活動を実施し、TDM参加が企業にもたらす効果を周知する。

■TDM施策の実施概要(案)

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(国道33号は、逆の砥部方面も含む。)

実施期間 2026年10月19日(月)～10月30日(金)(平日10日間)
(昨年より1週間早める予定)



■TDM施策の取組内容



■昨年度表彰企業の声

表彰制度は継続実施。参加企業の意見を踏まえ広報を改善!



時差出勤による働き方改革の推進、更に環境対策等に取り組む企業イメージの向上といった効果が期待できると思います。

いつもイライラしていた通勤時間が改善し、精神的なゆとりができました。「この時期は渋滞緩和に取り組む」という意識が浸透しています。



4. 愛媛県内のTDM施策の実施方針

～【松山都市圏】令和8年度の取組方針～

○TDM施策は、渋滞緩和に留まらず、CO2削減等の環境負荷軽減、個人の健康増進など、社会的な課題に対する効果が期待できるほか、企業においてもCSR活動※の一環として、企業イメージ向上にも繋がる可能性がある。

○将来的には本取組への参加が企業側のメリットに繋がる視点を持ちながら、令和8年度は、企業の参加拡大に向けた取組意義の周知機会を設け、各機関との連携を図り本取組の広報を充実化する。

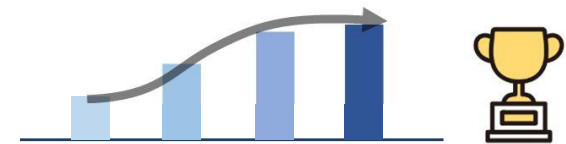
※企業が利益追求だけでなく、社会や環境への配慮をしながら長く成長していくための取り組み

■TDM施策の将来的な展望

現状

(令和4～7年)

- ✓ 令和4年からスタートして、取組は徐々に浸透
- ✓ 令和5年度から企業側のメリットとして表彰制度を導入
- ✓ 参加台数は徐々に増加しているが、やや伸び悩んでいる傾向



今年度の取組

(令和8年)

★参加拡大に向けた広報の充実化(周知機会の創出)

- ✓ 脱炭素や健康増進等のイベントでの情報周知
(セミナー等でのTDMの取組紹介による直接啓発)
- ✓ プレ案内、企業への直接依頼
- ✓ 多チャンネルでの情報発信 等

★TDM参加が企業にもたらすメリットをアピール

- ✓ 社員の働きやすさの向上、生産性向上への寄与 等

企業が得られるメリット



企業のブランド価値向上



取引先からの信頼向上



人材採用の強化

事例：セミナーでのTDMの紹介
(愛媛県 環境ゼロ・カーボン推進課主催のイベント)



(R8.7.8開催)

CO2削減に関心のある
企業に対し取組を紹介!

TDMとは?

企業と社会に貢献する交通マネジメント

TDM (交通需要マネジメント) の考え方

TDMは、交通渋滞や環境負荷 (CO₂排出等) を減らすことを目的として、交通行動を変える取組です。
具体的には右に示す5つの方法があります。

- 時間の変更 : ピーク時間帯を避けて通勤する
- 経路の変更 : 混雑区間を避けた通勤経路を選ぶ
- 交通手段の変更 : 自動車以外の交通手段を選ぶ
- 発着時間の調整 : 自動車の使用をしない勤務形態に変更する
- 自動車の効率的利用 : 自動車の相乗りや共同配送を利用する

企業におけるTDMの具体例

具体例	従業員個人に対する効果
時差・オフピーク出勤	: ストレス軽減、燃費向上
公共交通機関の利用	: 安全面の向上 (事故リスク軽減)、定時性の向上
テレワーク導入	: 移動削減による生産性向上
自転車・徒歩通勤	: 健康増進、移動費の削減
企業送迎バス・通勤バス	: 移動時間の有効利用

これらの取り組みは、働き方改革を推進し、企業のイメージ向上にもつながります

TDMの目的

具体的な取組を周知!

TDM参加が企業にもたらすメリットを紹介!

TDMは、企業のCSR活動※の一環として、多くのメリットをもたらす可能性があります!

👍 社員の働きやすさ向上:

通勤ストレスの軽減、交通事故リスクの回避。
燃費向上による家計への負担軽減。

👍 ブランドイメージ向上:

「社会・環境貢献企業」としての信頼感・評価が向上。

👍 採用活動の優位性:

多様な働き方を求める優秀な人材を確保。

👍 投資家からの評価向上:

ESG投資※2を促進し、新たな投資を誘引。

TDMがもたらす企業のイメージ向上

TDMへの参加が企業にもたらすメリット

※1 CSR活動・・・企業が利益追求だけでなく、社会や環境への配慮をしながら長く成長していくための取り組み。
※2 ESG投資・・・環境的な視点だけでなく、経済性、社会性、ガバナンスの面からのリスクを考慮して、株主や債権者、投資家などから資金を投じること

4. 愛媛県内のTDM施策の実施方針

～【松山都市圏】令和8年度のスケジュール～

- 今後、各行政機関で調整を図りながら、10月中旬（予定）からの実施に向けて、広報計画や協力企業への依頼を強化する。
○今回は、参加率を高める（参加台数を増やす）ために参加実績のある企業への先行依頼や周知範囲の拡大を図る。

■令和8年度の実施スケジュール(案)

検討内容		令和8年度										令和9年度	
		5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月		3月
事前準備	1)実施方針検討												
	2)事前説明(行政/企業/有識者)												
	3)協力会社の選定、周知												
	4)一般市民への周知												
	5)その他(インセンティブ 検討等)												
施策実施中	1)実施												
	2)効果分析(速報)												
	3)公表(速報)												
実施後	1)効果分析(事後)												
	2)その他(協力企業への表彰等)												

事前説明、各種調整

記者発表 実施

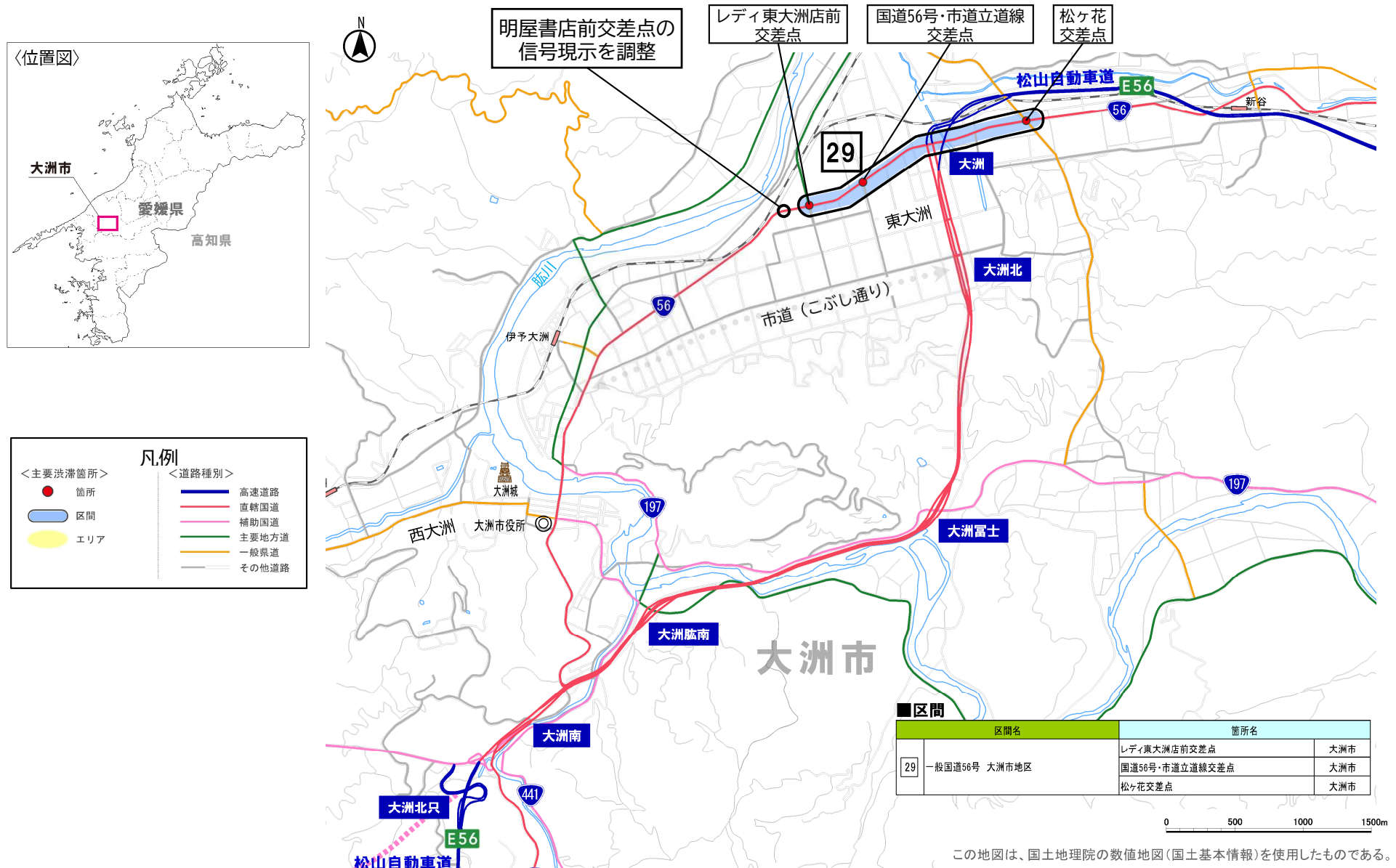
交通分析
(日々の結果)

交通分析/アンケート 結果公表

4. 愛媛県内のTDM施策の実施方針

～【東大洲地区】国道56号からこぶし通りへ～

- 東大洲地区ではレディ東大洲店前交差点から松ヶ花交差点にかけて渋滞が発生している。（主要渋滞箇所●の3箇所を含む区間）
○ボトルネックとなる国道56号・市道立道線交差点を含む国道56号に並行する道路として、市道（こぶし通り）が東西に伸びている。



4. 愛媛県内のTDM施策の実施方針

～【東大洲地区】国道56号からこぶし通りへ～

- 国道56号の渋滞対策として、混雑時に並行する市道（こぶし通り）への経路変更を誘導。
- 誘導するターゲットは、国道56号を通過する交通（過年度調査より交通量の1割程度を想定。残りは主に東大洲地区の店舗等へ出入）
- こぶし通りは、国道側より交通量が少ない、信号交差点が少ない、規制速度が高いことから、混雑時の所要時間の短縮が期待できる。

■ 経路誘導（案）



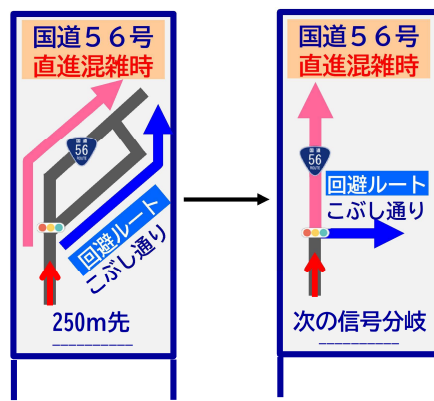
■ 広報計画（案）

広報ツール		内容
誘導	立看板	分岐交差点の手前に立看板を設置し、こぶし通りへ誘導
	情報板	道路情報板（新谷上り）を用いて、こぶし通りへ誘導
周知	ポスター・チラシ	公共施設や商業施設等にポスター、チラシを設置し、国道56号の混雑する時間帯や経路案内情報を発信
	広報紙	「広報おおず」で国道56号の混雑する時間帯や経路案内情報を発信
	ホームページ	事務所HPで経路別の所要時間や経路
	SNS	事務所HPのみでは広報効果が限定的であるため、大洲市や観光関連HPから事務所HPへ誘導



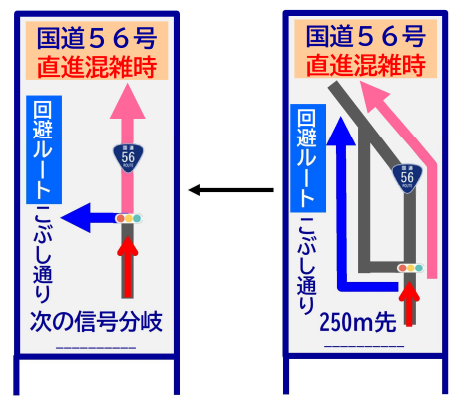
■ 立看板（下り方向）

①誘導ルート予告 ②分岐直前



■ 立看板（上り方向）

②分岐直前 ①誘導ルート予告



■ 道路情報板 表示パターン（案）



上り

5. 観光シーズンの経路誘導対策の実施方針と交通状況

5. 観光シーズンの経路誘導対策の実施方針と交通状況

～令和8年GWの取組内容～

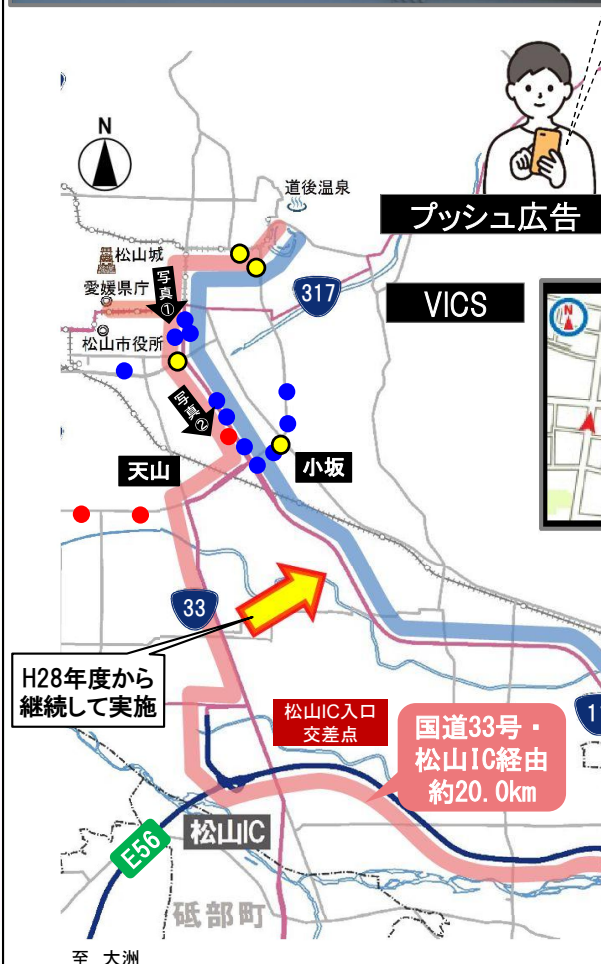
○平成28年度より継続実施してきた国道33号の松山IC方面（南進）の経路誘導対策は、徐々に観光客に浸透している状況。
○昨年のGWからの取組として、松山ICに向かう朝の交通渋滞を避けるために、**松山市内での午前中の滞在を促す案内**を行った。

■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



路上看板 ※写真①



- < 凡例 >
- : 横断幕 (R8/4/29~R8/5/6)
 - : 路上看板 (R8/4/29~R8/5/6)
 - : VICS情報提供位置
 - : 高速道路
 - : 一般国道
 - : 県道・主な市道

※国土地理院の数値地図(国土基本情報)を編集

5. 観光シーズンの経路誘導対策の実施方針と交通状況

～令和8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、天山交差点まで低速区間が続く様子は見られない。令和8年GWは令和7年GWと比較すると、朝の交通量が減少したことで低速区間が短くなったと思われる。一方、午後の時間帯は低速区間がやや伸びている状況。

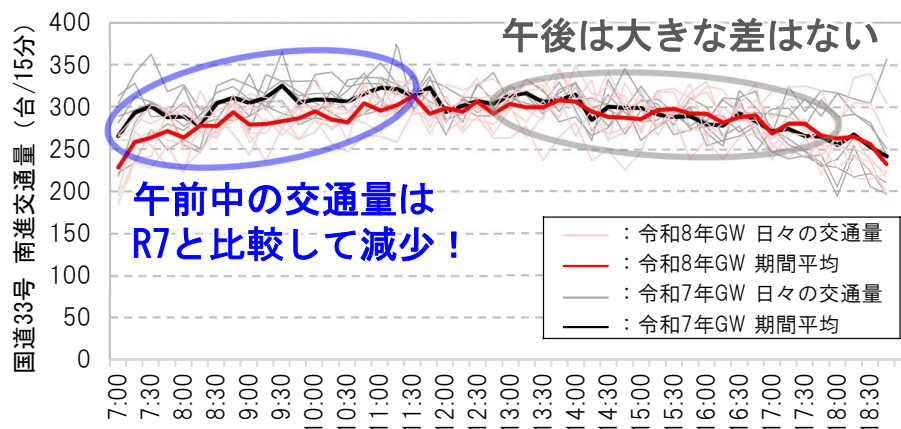
■ 国道33号(天山～松山IC入口)の南進方向の混雑状況

※国土地理院の数値地図（国土基本情報）を編集



※国土地理院の数値地図(国土基本情報)を編集

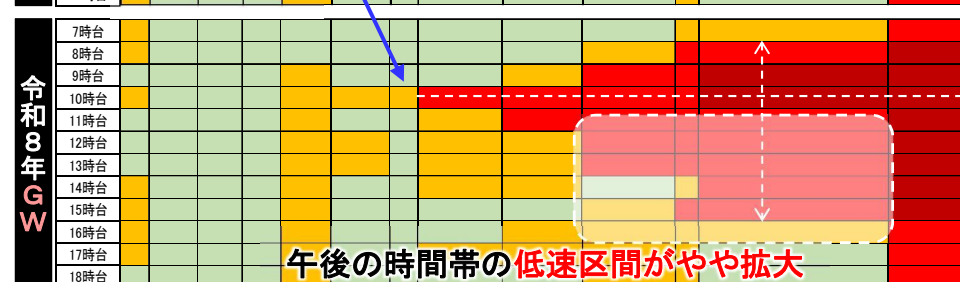
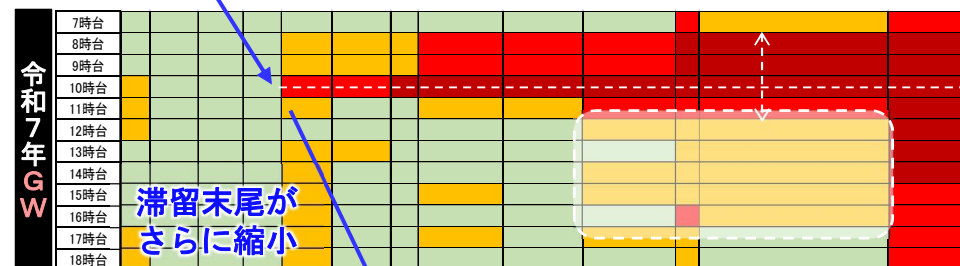
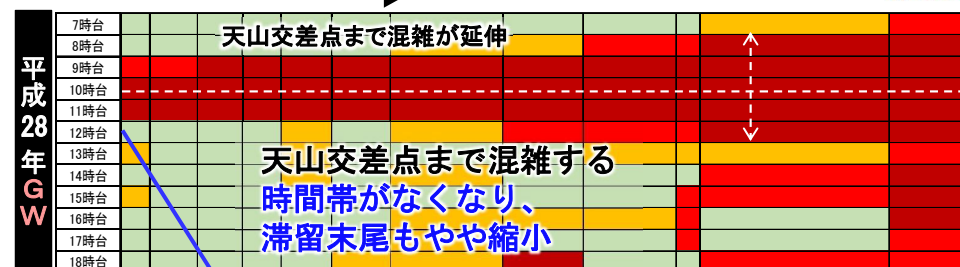
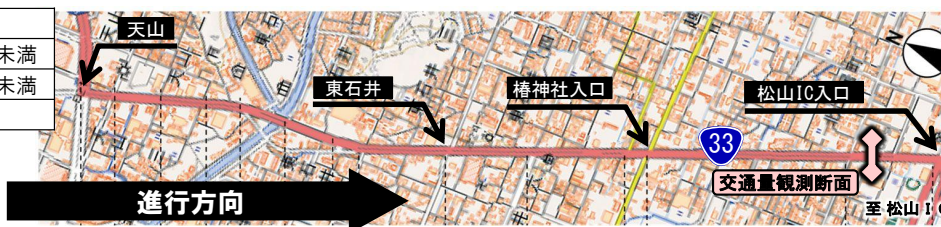
■ 国道33号の交通量比較 ※観測断面は右上の地図に示す



出典：【警察トラカンデータ】 R7GW: 令和7年4月29日～5月5日

R8GW: 令和8年4月29日～5月5日

※GW最終日の5月6日は通常時に近い交通状況だったため除外



出典：【ETC2.0プローブデータ】 ※分析対象日は連休中のピーク時を選定した

H28GW: 平成28年5月4日

R7GW: 令和7年5月3日

R8GW: 令和8年5月2日

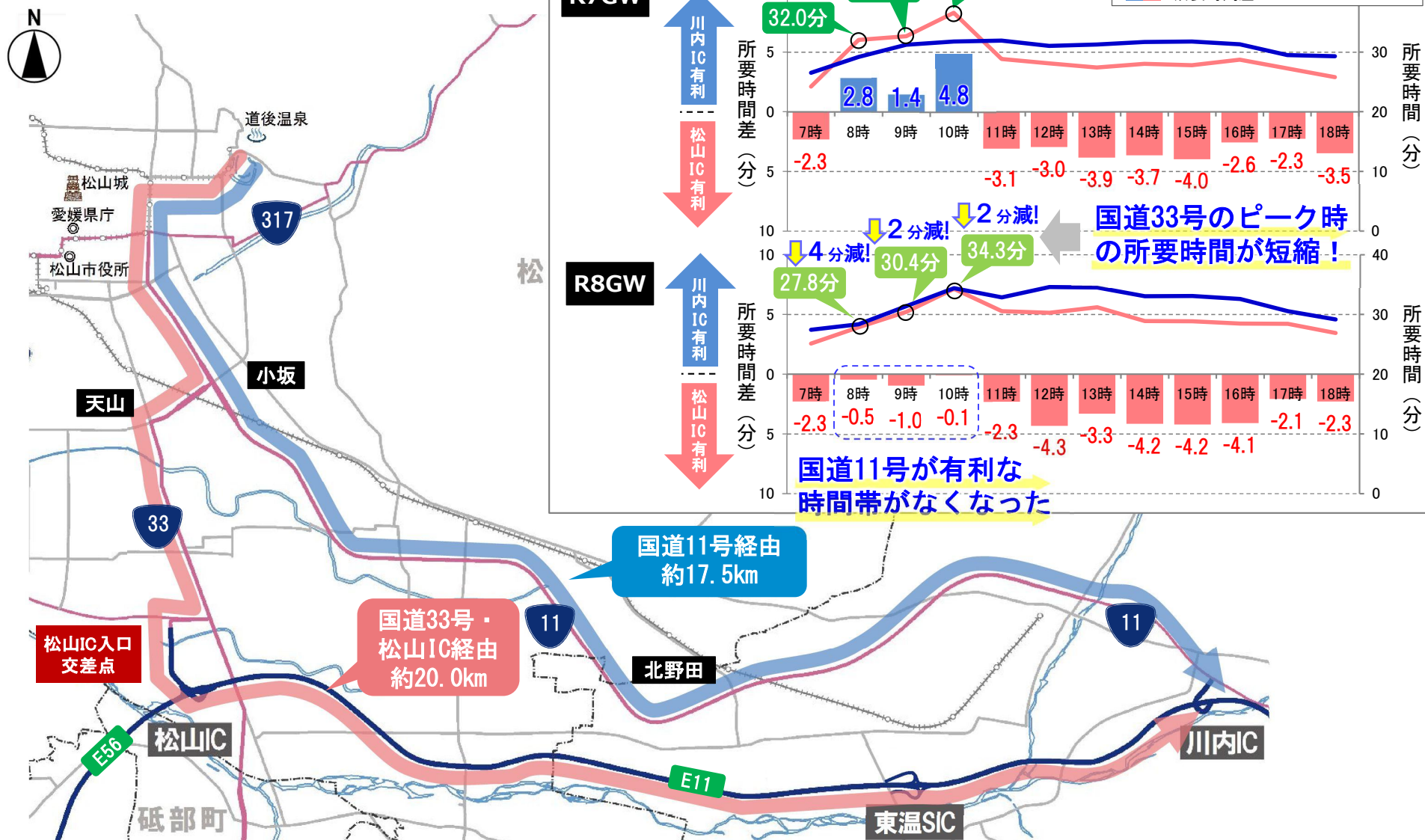
5. 観光シーズンの経路誘導対策の実施方針と交通状況

～利用経路の比較～

○これまで、午前中は、国道33号に交通が集中することで、高松方面に行く際は国道11号を利用した方が有利であった。

○令和8年度のGWは、国道33号の速度低下が緩和され、国道11号が有利になる時間帯はほとんど見られなかった。

■ 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

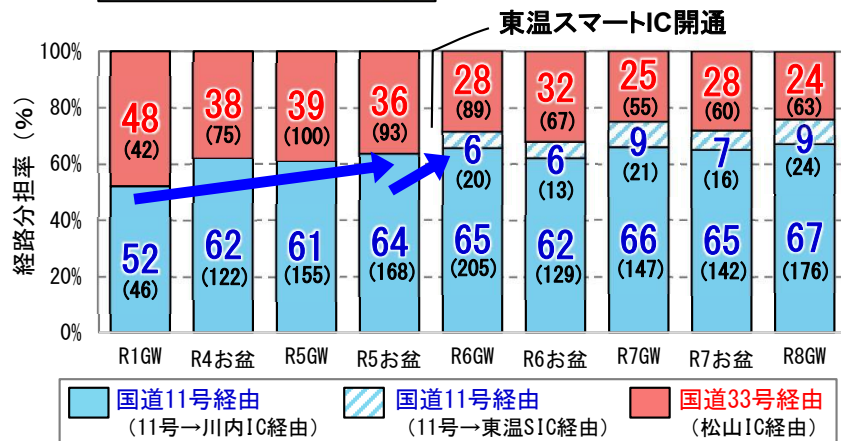
使用データ: ETC2.0プローブデータ R7GW: 令和7年5月3日 R8GW: 令和8年5月2日

5. 観光シーズンの経路誘導対策の実施方針と交通状況

～経路分担率の変化～

- 国道11号経由の分担率は年々増加傾向にあり、東温スマートICの利用も含め、国道33号からの交通分散が確実に進んでいる。
- 昨年のお盆より導入している個人のスマートフォンへのプッシュ広告でも、GW期間中に取組の詳細内容を観光客に周知しており、国道33号と国道11号の分担率の維持にも貢献していることが想定される。

■ 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
 R1 GW: 令和元年5月3日 R4 お盆: 令和4年8月12日 R5 GW: 令和5年5月3日
 R5 お盆: 令和5年8月13日 R6 GW: 令和6年5月3日 R6 お盆: 令和6年8月12日
 R7 GW: 令和7年5月3日 R7 お盆: 令和7年8月13日 R8 GW: 令和8年5月2日

■ プッシュ広告による情報周知方法

スマホ用特設ページ ※松山IC利用者の出発地が多い地域を含む市街地において、居住している人や、過去1年で訪れたことのある人を対象にバナーが表示され、タップすると特設ページへ遷移する。

午前中はGWに松山から高松方面へ向かうなら **国道11号がおすすめ!**

快適でお得! スイスに違いない! 午前8時～11時は最大5分早く到着 ※R7GW時

道後温泉方面から高松方面に向かう場合は、国道11号がおすすめです。昨年度のGWにおいては、経路誘導を推奨した午前8時～12時のうち、午前8時～11時は、国道33号から松山ICを経由する経路よりも、国道11号から川内ICを利用した経路の方が早く到着できました。(最大は10時台の“5分差”)

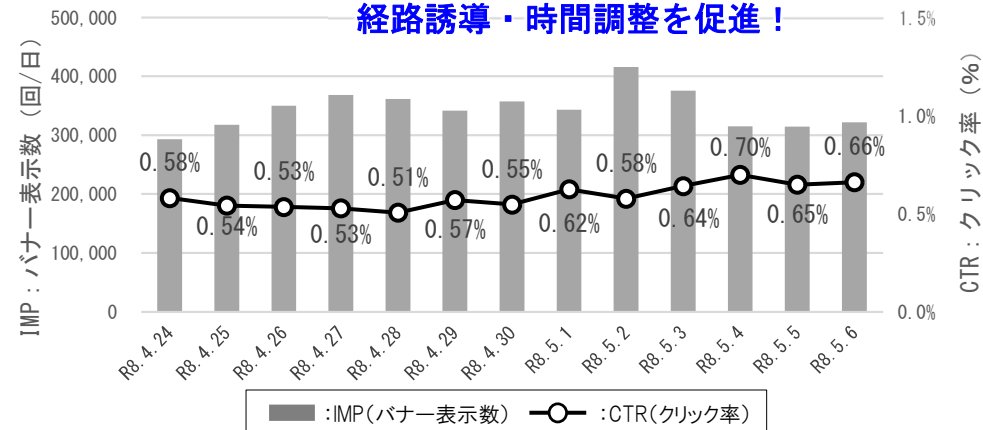
道後温泉 松山城 松山IC 国道33号・松山IC経由 松山自動車道 東温SIC 川内IC 混雑区間

「もっとゆっくりしていかん?」「ようけ思い出つこう!」
朝の渋滞を避けて松山を楽しもう!

松山城 大正時代館 二之丸史跡公園 道後温泉 伊佐野神社

愛媛県渋滞対策協議会

■ プッシュ広告の閲覧状況 滞在者のスマートフォンへ、1日40万回近い表示で経路誘導・時間調整を促進!



5. 観光シーズンの経路誘導対策の実施方針と交通状況

～今後の取組方針～

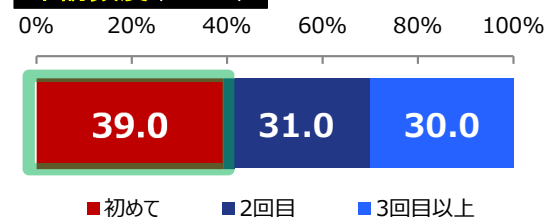
- 今年度のGWは、“国道11号への経路誘導”を継続的に実施し、国道33号より有利となる時間帯がなくなったが、お盆はGWとは交通特性が異なる可能性があるため、今年度のお盆はこれまでの広報媒体を継続する方針とする。
- お盆がGWと同様の傾向だった場合、今後は経過観察を想定するが、来訪者の4割程度は初来訪であることから、観光客の経路誘導に効果的だった道路上での案内（路上看板・横断幕）や市内滞在を促すポスター掲示は継続する予定。

■ お盆の経路誘導策の周知方法

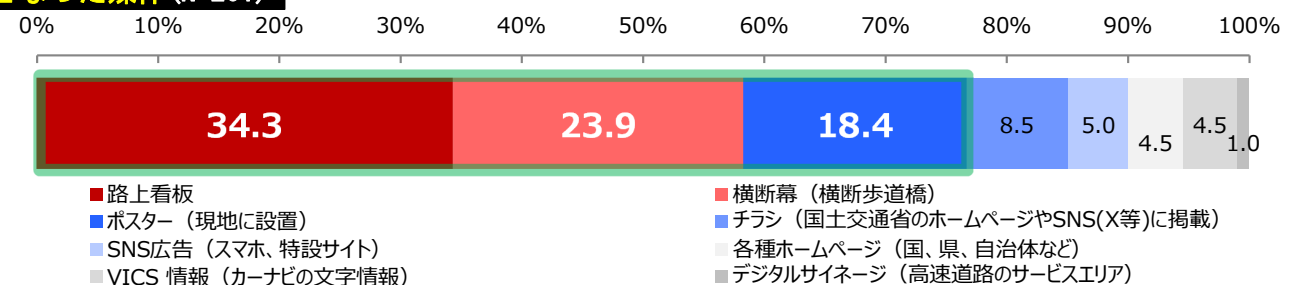
広報媒体	対応方針	イメージ	広報媒体	対応方針	
ホームページ・SNS	継続	◎ 国道33号の渋滞緩和にご協力ください 今年度は松山ICまでの国道33号が渋滞するため、松山市内でゆっくり観光がおすすめです！ ＜道後温泉～高松方面＞ ・午前中は国道11号経由が早い！ ・川内ICからのご利用で、道後温泉ICまでの高速利用が250円お得！ GW期間中の国道33号の渋滞緩和にご協力をお願いします！ （お盆は以下図「経過リンク」をご覧ください） ◎ 関連リンクはこちら 和山をもっと楽しんでGW期間中（午前中）の渋滞を避けよう！ いよ観ネットHP	カーナビ	継続	ビーコン文字情報 10:35 国道33号渋滞のおそれ。高松方面へは国道11号経由で川内ICへ
ポスター	継続	桜三里PAのインフォメーション 道後温泉観光臨時駐車場 石鎚ISA、入野PA、上分PAでも周知	ブッシュ広告	継続	松山IC利用者の主要出発地（道後温泉・大街道等）、空港、松山港等に滞在履歴があるユーザーにスマホを介して周知 タップ お盆は松山から高松方面へ向かうなら国道11号がおすすめ！ お盆は松山から高松方面へ向かうなら国道11号がおすすめ！ お盆は松山から高松方面へ向かうなら国道11号がおすすめ！ お盆は松山から高松方面へ向かうなら国道11号がおすすめ！
路上案内	継続	路上看板 横断幕 高松方面 8時～12時 国道ルート 川内IC 高松方面 8時～12時 国道ルート 川内IC 松山IC 渋滞ルート 国道11号			

■ 愛媛県外在住の観光客を対象としたアンケート調査結果

来訪頻度 (N=400)



行動変容のきっかけとなった媒体 (N=201)

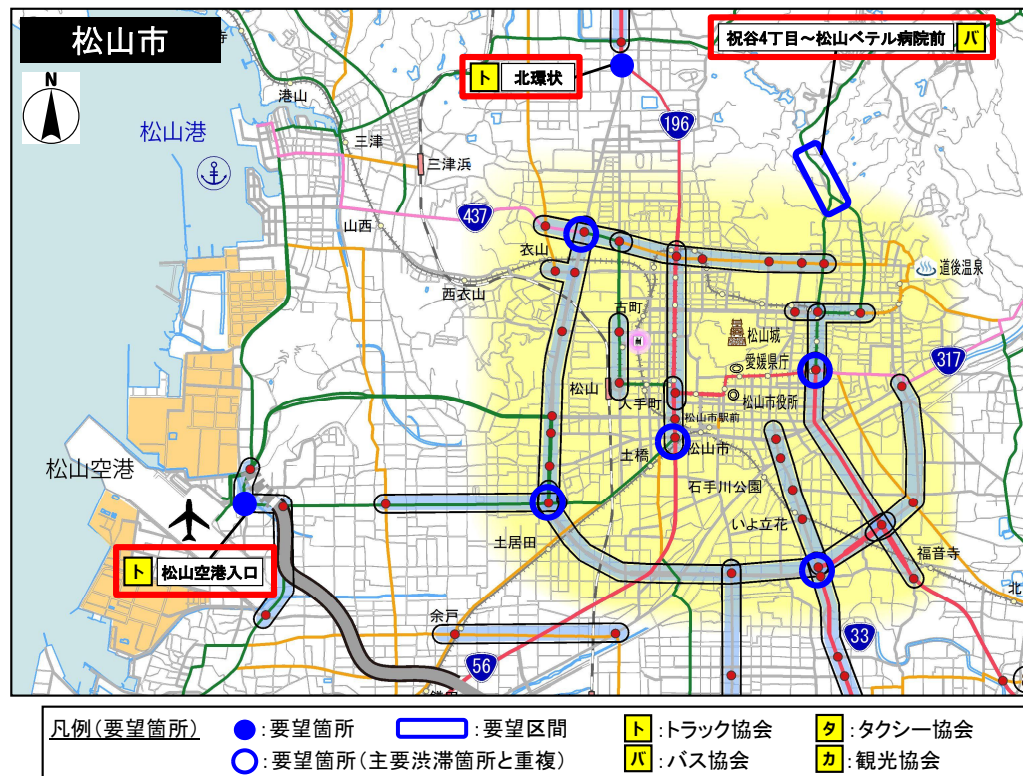


資料【R8.5:WEBアンケート調査】WEBアンケート(400票)、R8/4/29～5/10の12日間に、愛媛県松山市周辺を目的地として自家用車等で移動した愛媛県外在住の観光客。

6. 道路利用者会議からの要望に対する対応状況

6. 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を選定されていない交差点は、以下の8箇所。
○北環状交差点や松山空港入口交差点、野田口交差点等の5箇所は、渋滞緩和に向けて、渋滞対策を検討・実施している。



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完了【県】 ・空港周辺の主要動線における信号現示の調整【警察・国】
北環状交差点	・国道196号：停止線の前出し R8年度工事着手予定【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（事業中）【国】
今治IC入口交差点	・交差点のコンパクト化（事業中）【国】
小松町新屋敷交差点	・小松バイパスの一部区間の供用を踏まえ調査予定【国・県】



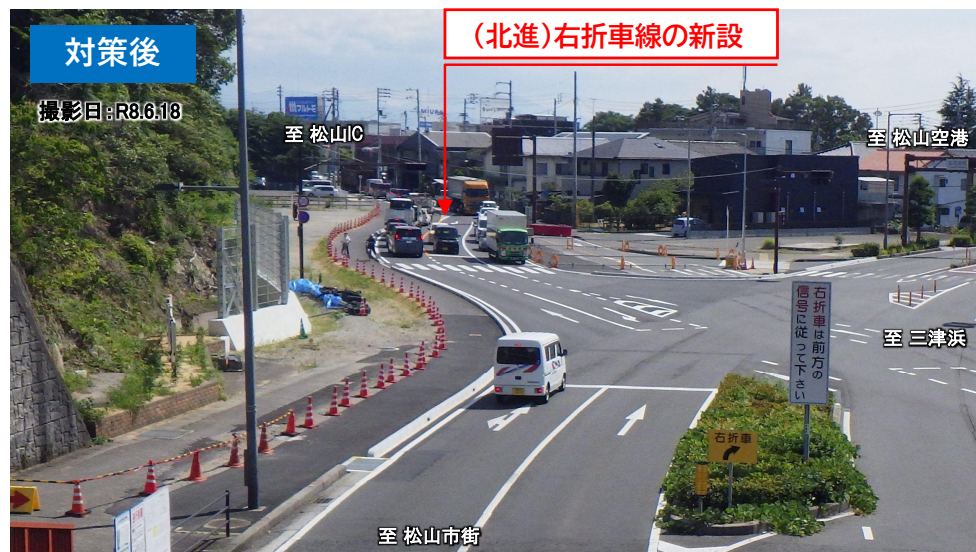
※地図は、国土地理院の数値地図(国土基本情報)を使用したものである。

6. 道路利用者会議からの要望に対する対応状況

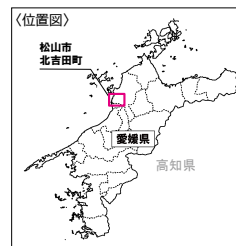
○松山空港周辺の北行き交通は、北吉田町交差点がボトルネックとなっているなか、右折車線が未設置の状況だったため、令和8年3月25日に右折車線を新設した。

○対策実施後は、右折車両による後続阻害の機会が減少し、北行き交通の流れが改善傾向にある。

■ 北吉田町交差点の対策前後の状況

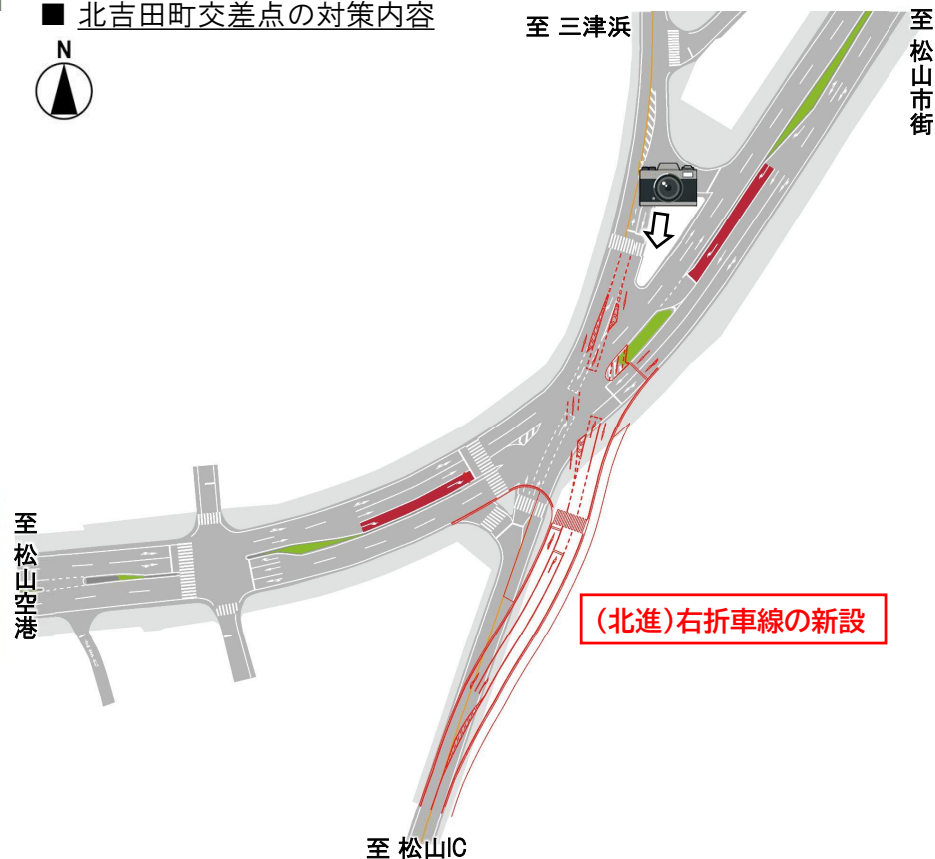


■ 位置図



※) 国土地理院地図を利用

■ 北吉田町交差点の対策内容



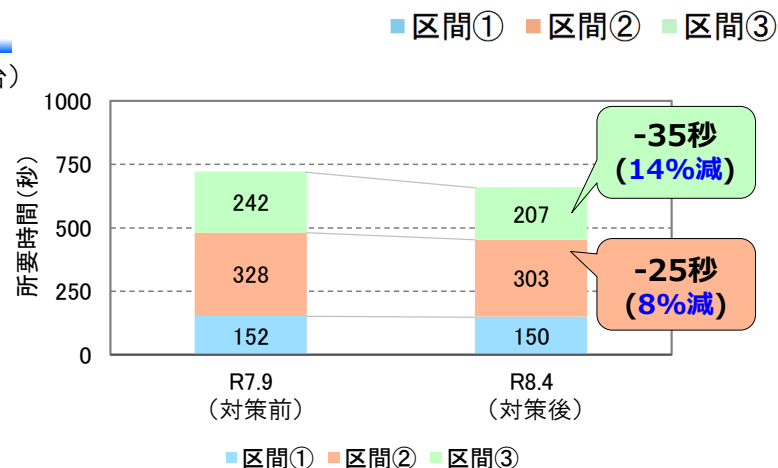
6. 道路利用者会議からの要望に対する対応状況

- 空港周辺の北行き交通について、北吉田町交差点の対策前後で区間②や区間③で通過時間が短縮している。
- 北吉田町交差点の処理能力が高まったことで、区間②（コンビニ前交差点付近～空港入口交差点）の所要時間も短縮しており、先詰まりが緩和したことで、空港入口交差点での東進左折や西進右折の処理も良化したことが想定される。

■北吉田町交差点の整備前後の北行きの通過時間の変化（ピーク時）

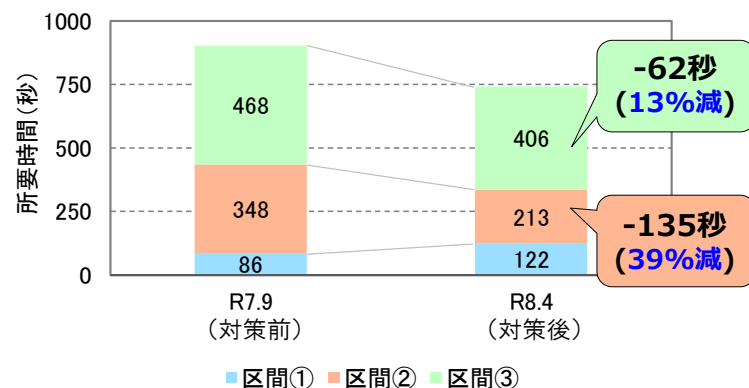
○松前方面から北行き

（8時台）

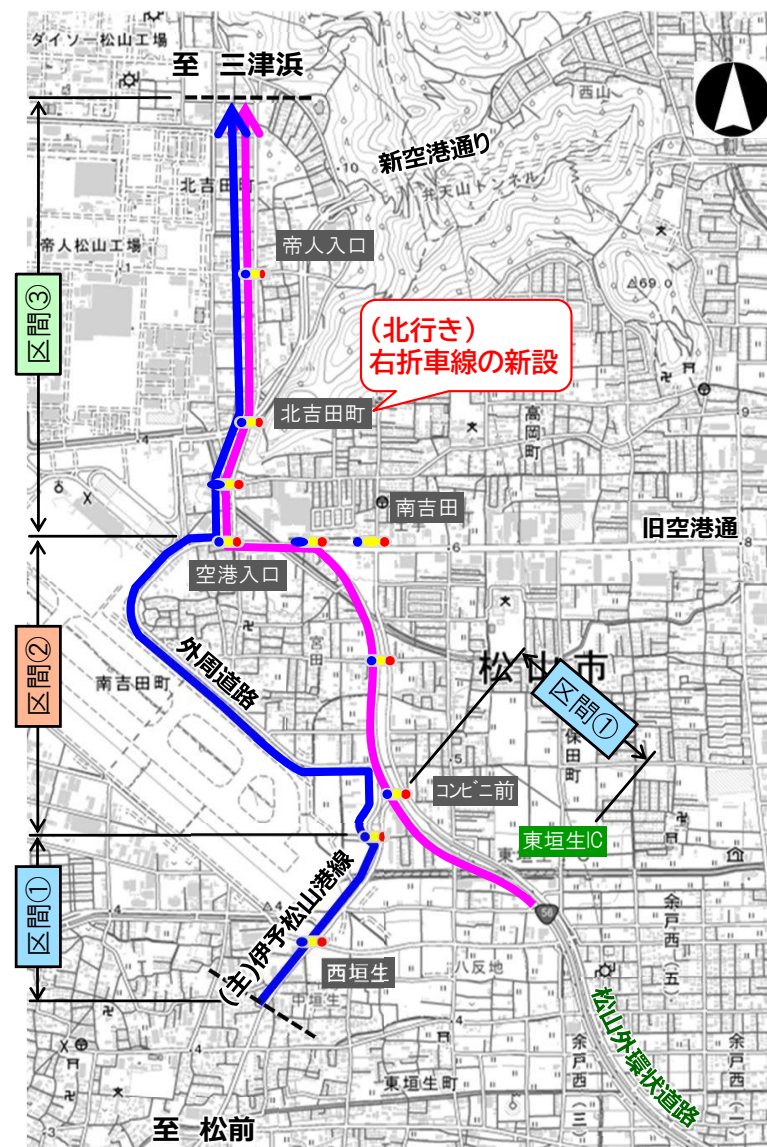


○外環方面から北行き

（7時台）



使用データ：ETC2.0プローブデータ（対策前）R7.9 平日（対策後）R8.4平日

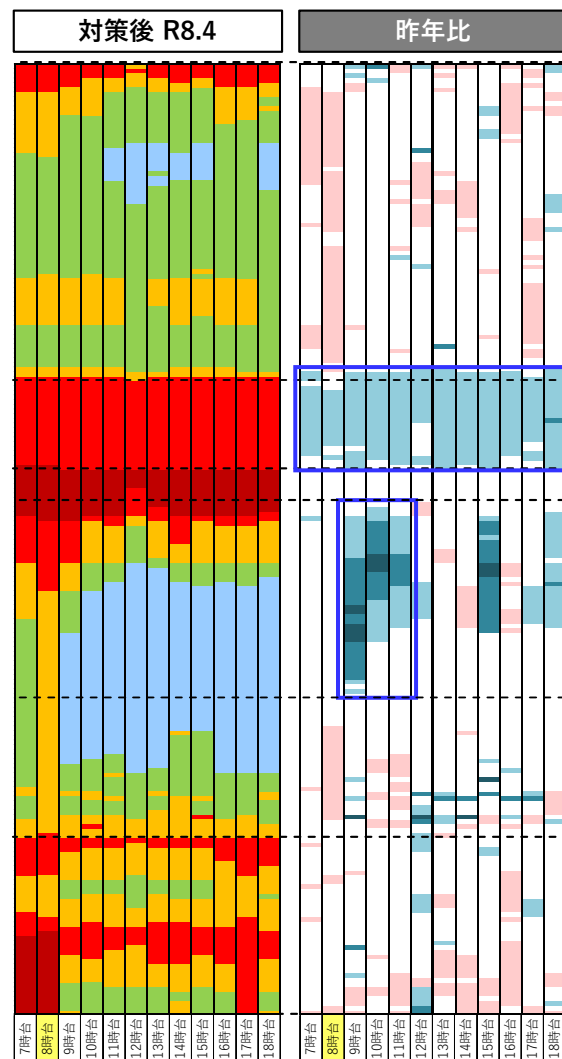


6. 道路利用者会議からの要望に対する対応状況

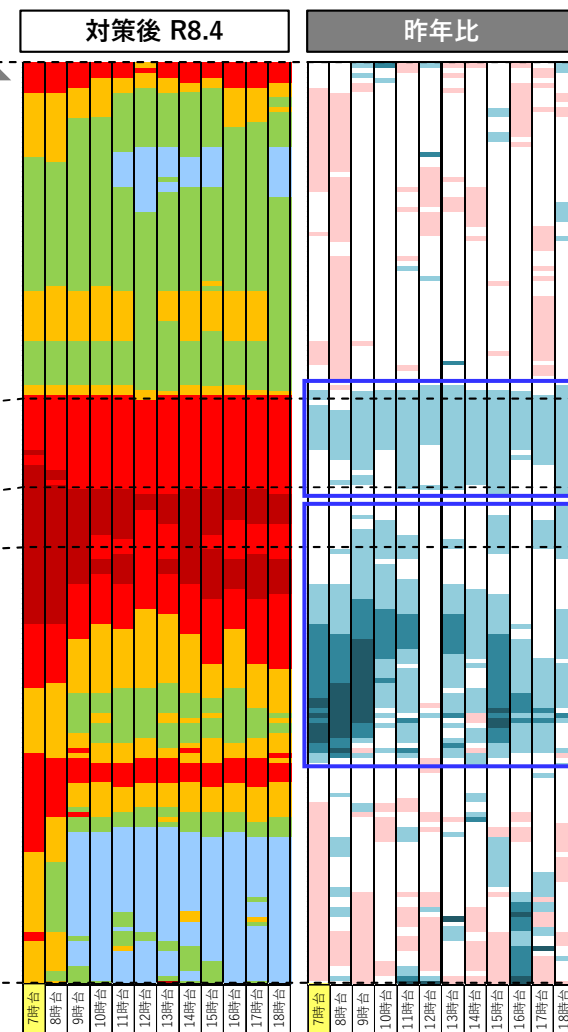
○空港周辺の北行き交通について、北吉田町交差点の交差点改良により、**空港入口交差点～北吉田町交差点間**や**外周道路、松山外環状道路の側道部の一部区間**において、ピーク時間帯の速度が向上した。

■北吉田町交差点の整備前後の北行きの速度分布状況

○松前方面から北行き（ピーク時間帯：8時台）



○外環方面から北行き（ピーク時間帯：7時台）



使用データ：ETC2.0プローブデータ
(対策前) R7.9 平日7時～19時 (対策後) R8.4 平日7時～19時

7. 災害時の交通マネジメント

7. 災害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には、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回渋滞協で規約を改定。
- 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

7. 災害時の交通マネジメント

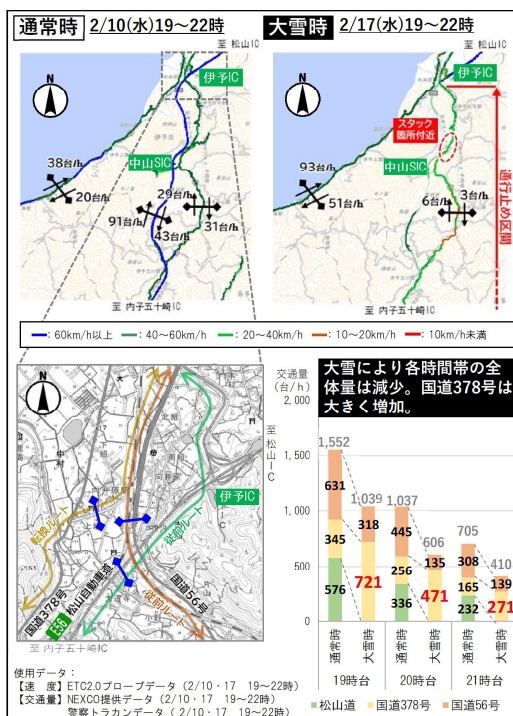
令和7年度 第1回協議会資料より再掲
～交通マネジメントに関する検討事項(案)～

- 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を分析した結果、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、災害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の検討資料

【災害時に備えた検討事項(案)】

フェーズ1 交通状況の把握

- 災害情報の整理・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

7. 災害時の交通マネジメント

～他県の交通マネジメントに関する検討状況～

○他県では、災害時の交通マネジメントについて、関係機関の役割や具体的な調整項目をあらかじめ整理し、検討体制を整えているケースが多い。実際の災害で検討会が機能した事例もあることから、愛媛県においても他事例を参考にしながら災害時の連絡体制と協議内容、具体的な交通マネジメント手順等の検討を進める。

○上記にあたり、まずは防災分野の専門家等に他地域での取組事例等の話題提供をいただきながら、取組方針を検討する予定。

【近畿地方整備局の事例（R4.8福井県大雨）】

交通状況マップを作成し、
道路交通状況を面的に把握

道路管理者間で情報を共有し、
広域的な道路交通状況を発信。→道路利用者へ情報提供



有識者、行政、高速道路会社、
交通事業者等で構成

災害後速やかに「福井県災害時交通
マネジメント検討会」を設置。
→包括的な交通マネジメントの実施へ

交通状況マップの作成・公表



【作成】
・交通状況（渋滞など）
・道路状況（通行止め・交通規制箇所など）
・休憩施設の情報（道の駅・仮設トイレ）
・迂回情報（代替路・鉄道・災害時BRTなど）
などを道路利用者へ提供

【公表】
・定時および渋滞発生時に福井河川国道事務所の公式Twitterにて発信

【発信状況（リツイートなどによる拡散）】



道路管理者間で連携した道路情報板による情報提供

○道路管理者間で連携し、高速道路・直轄国道・県管理道路に関する情報を一元的に表示。
○片側交互規制により交通渋滞の発生が予想されたため、国道8号の渋滞や北陸道、国道476号への迂回を促す情報を表示。
○例【北向き車道対象】足田の道路情報板では国道476号への迂回を促すため「R476渋滞なし」と表示
【南向き車道対象】畑の道路情報板（上り）では北陸道への「代替路無料措置」と表示し渋滞を抑制



【出典】災害時の交通マネジメント（近畿地方整備局）

【北海道渋滞対策協議会の事例】

検討会メンバーは、
有識者、道路管理者、交通事業者、その他関係機関（行政、事業者）

開催時期と主な協議内容

回数	開催時期	主な協議内容
第1回	被災状況・交通状況が整理できる時期 (発災後、2～4日程度)	被災状況・通行止め状況の共有 現況の交通状況の共有、必要な対策、迂回路などの協議、など
第2回以降	交通状況の変化による追加対策が必要と判断される時期 (必要に応じて適時開催)	実施した対策の共有、渋滞状況を鑑みた 更なる対策に関する協議、など

どのタイミングで何を検討するかを事前に設定

第1回：情報共有および交通マネジメントに向けた協議

・被災状況資料

⇒広域の地図上に、現地の写真や説明文を記載した資料を用いて、被災状況に関する情報を共有

【関係機関：主に道路管理者】
※必要に応じて情報提供依頼

・関係機関情報共有資料

⇒会議開催時点で整理されている、被災状況・交通状況等に関する記者発表資料等について、情報を共有

【関係機関：道路管理者、交通事業者等】
※必要に応じて情報提供依頼

・交通状況資料

⇒旅行速度や交通量に関する情報について整理を行い、被災による（主に迂回による）交通状況の変化について、情報を共有

【関係機関：道路管理者、交通管理者】
※必要に応じて情報提供依頼

第2回：追加対策に関する協議

・交通状況資料

⇒より詳細な交通状況の分析結果、実施した調査結果を整理（第1回会議開催時からの変化等）、情報を共有

【関係機関：道路管理者、交通事業者等】
※必要に応じて情報提供依頼

・関係機関情報共有資料

⇒記者発表資料や関係機関で整理した資料を用いて、情報を共有

【関係機関：道路管理者、交通事業者等】
※必要に応じて情報提供依頼

交通対策内容資料

⇒これまで実施した広報などの交通マネジメント対策を整理し、更なる交通対策について、協議

【関係機関：道路管理者、交通事業者等】
※必要に応じて情報提供依頼

【出典】令和7年度 北海道渋滞対策協議会（北海道開発局）

8. 対策の実施状況および今後の実施予定

8. 対策の実施状況および今後の実施予定

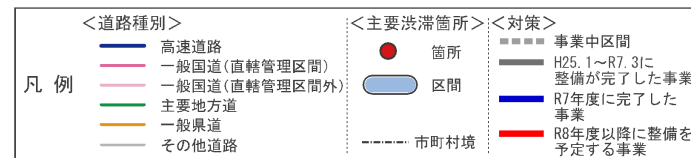
～松山市中心部周辺～

○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7年度は、国道33号天山交差点の交差点改良と、河原町交差点2、中川原橋北・南交差点の3箇所の信号現示調整を実施した。

○令和8年度は、松山市内の（一）松山川内線 枝松交差点、国道196号 北環状交差点の2箇所の交差点改良と砥部町の（主）伊予川内線 高尾田交差点の信号現示調整を実施予定。

■ 具体的な対策位置図

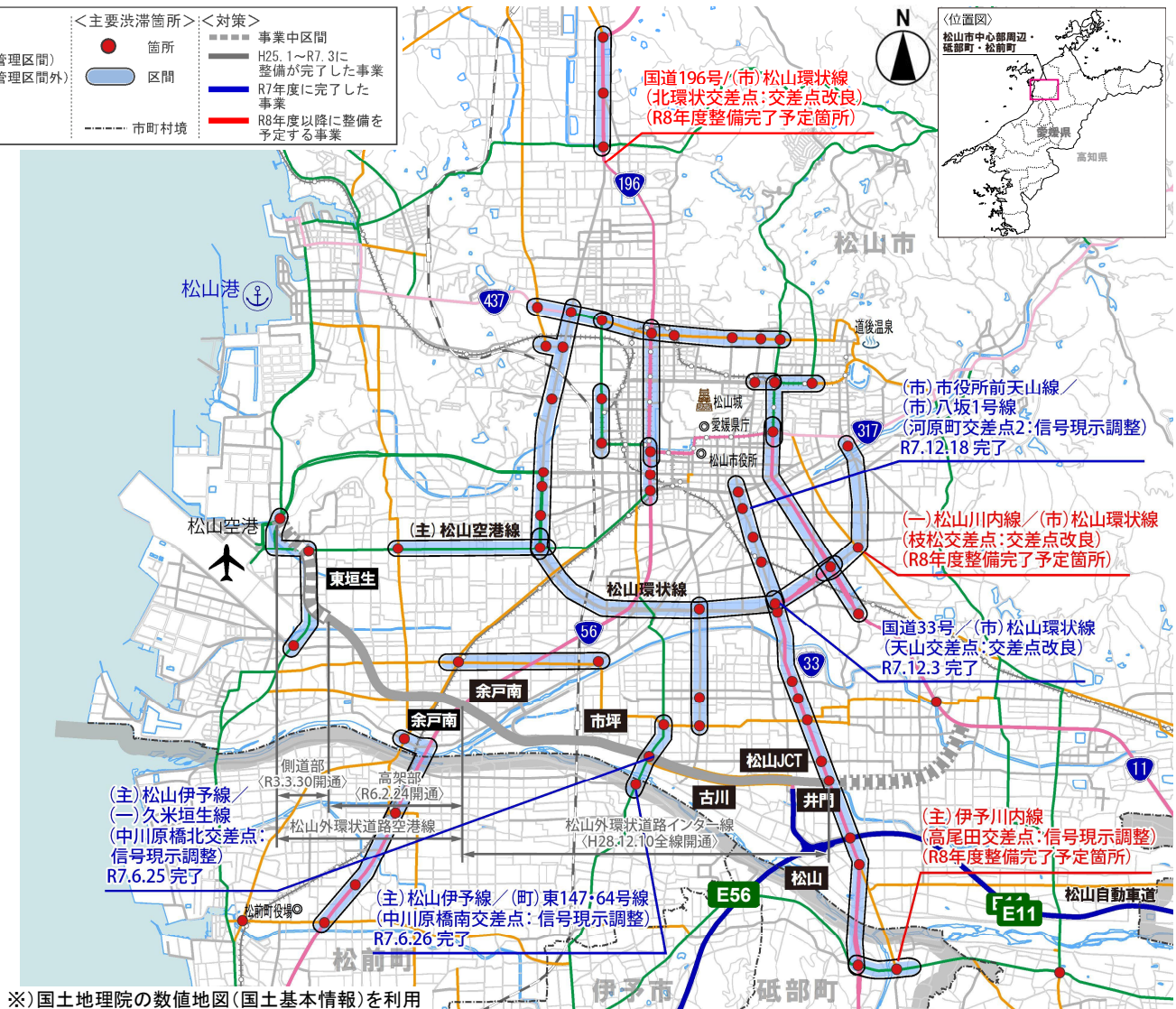


■ 令和7年度対策実施箇所（青字）

具体対策 ※渋滞緩和が期待される箇所	整備 年度	評価 状況
（主）松山伊予線／（一）久米垣生線 （中川原橋北交差点 信号現示調整） ※48.中川原橋北交差点	R7.6.25	今回 提示 →継続
（主）松山伊予線／（町）東147・64号線 （中川原橋南交差点 信号現示調整） ※49.中川原橋南交差点	R7.6.26	今回 提示 →継続
国道33号／（市）松山環状線 （天山交差点改良） ※4.天山交差点	R7.12.3	今回 提示 →継続
（市）市役所前天山線／（市）八坂1号線 （河原町交差点2 信号現示調整） ※32.河原町交差点2	R7.12.18	今回 提示 →継続

■ 令和8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
（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	R8 予定	今後
国道196号／（市）松山環状線 （北環状交差点改良） ※44.大川橋交差点	R8 予定	今後
（主）伊予川内線 （高尾田交差点 信号現示調整） ※62.高尾田交差点	R8 予定	今後



※) 国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

8. 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。

○令和8年度は、国道196号今治道路の今治湯ノ浦IC～今治朝倉IC間が^{いまばりゆのうら}暫定開通する予定。

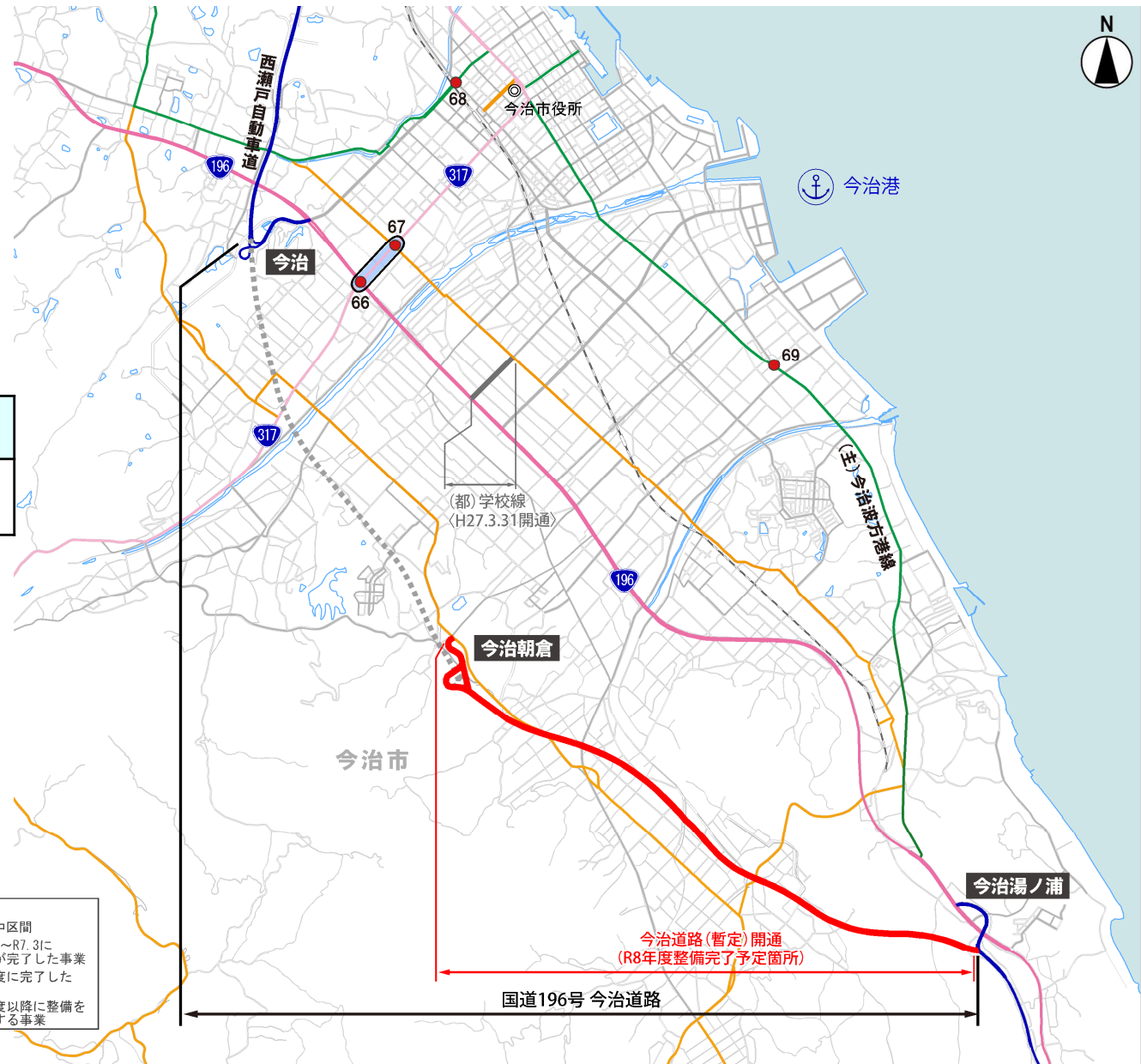
■ 具体的な対策位置図



■ 令和8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196号今治道路（暫定）開通 ※69.喜田村交差点	R8 予定	今後

<道路種別>		<主要渋滞箇所>	<対策>
凡 例	- 高速道路 - 一般国道（直轄管理区間） - 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	- 箇所 - 区間 - 市町村境	- 事業中区間 - H25.1～R7.3に整備が完了した事業 - R7年度に完了した事業 - R8年度以降に整備を予定する事業



※)国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

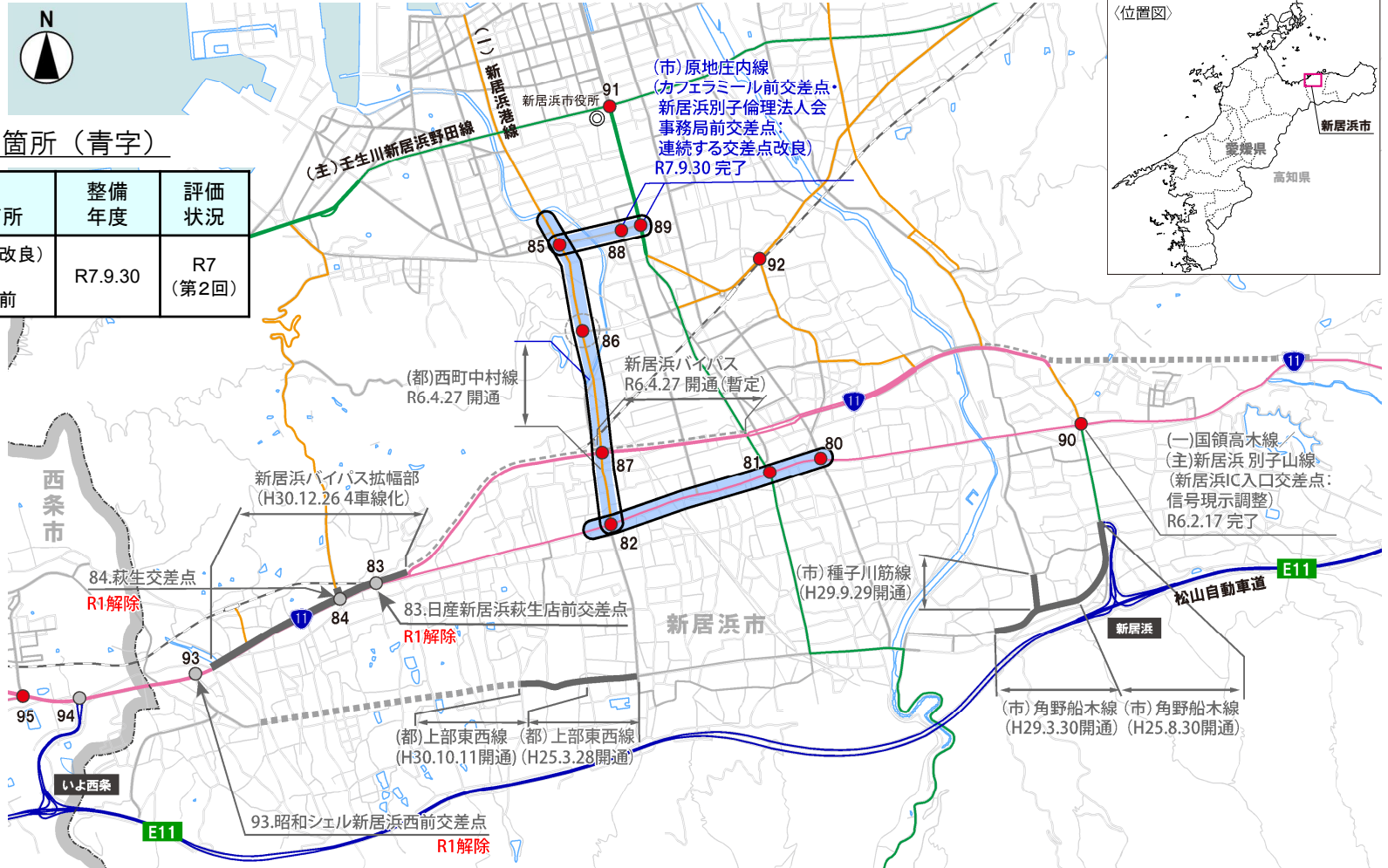
8. 対策の実施状況および今後の実施予定

～新居浜市～

○主要渋滞箇所の特定（H25.1）以降、国道11号新居浜バイパスの整備などが実施され、3箇所の主要渋滞箇所が令和元年度に解除された。

○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した。

■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

～大洲市～

■ 具体的な対策位置図



国道56号／(主)大洲長浜線／(市)東大洲11号線
(レイ東大洲店前交差点：
信号調整(隣接交差点との連動の改善))
R7.8.9完了

■令和7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
国道56号／(主)大洲長浜線／ (市)東大洲11号線 (レディ東大洲店前交差点 信号調整) ※112.レディ東大洲店前交差点	R7.8.9	今回 提示 →継続

※) 国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

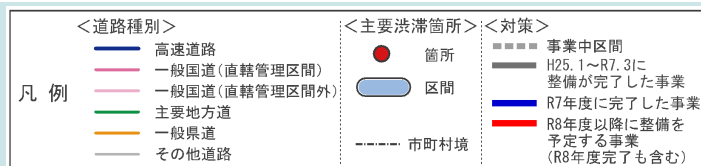
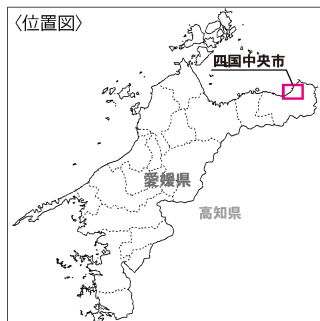
＜道路種別＞		＜主要渋滞箇所＞		＜対策＞	
凡 例	 高速道路	 箇所	 区間	 事業中区間	
	 一般国道(直轄管理区間)			 H25.1～R7.3に整備が完了した事業	
	 一般国道(直轄管理区間外)		 R7年度に完了した事業		
	 主要地方道		 R8年度以降に整備を予定する事業		
	 一般県道				
	 その他道路				
		 市町村境			

8. 対策の実施状況および今後の実施予定

～四国中央市～

- 主要渋滞箇所の特定（H25.1）以降、四国中央市では、国道11号 三島金子交差点改良（R4年度完了）が実施された。
- 令和7年度は、北側流入部の（市）国道海岸線 三島金子交差点改良（左折レーンの新設）を実施した。
- 令和8年度は、国道11号 中之庄町交差点の信号現示調整を実施した。

■具体的な対策位置図

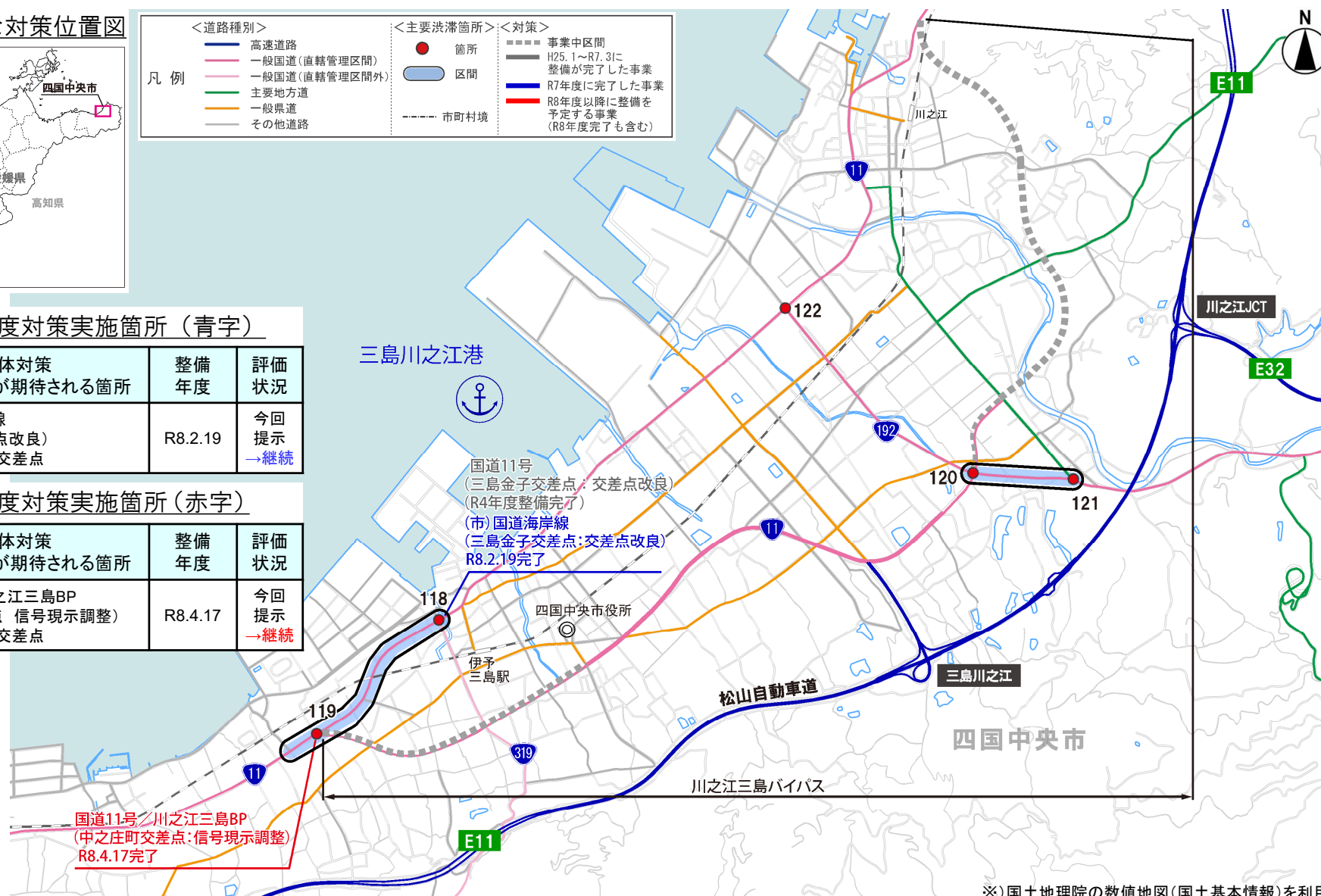


■令和7年度対策実施箇所（青字）

具体対策 ※渋滞緩和が期待される箇所	整備 年度	評価 状況
(市) 国道海岸線 (三島金子交差点改良) ※118.三島金子交差点	R8.2.19	今回 提示 →継続

■令和8年度対策実施箇所（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11号／川之江三島BP (中之庄町交差点 信号現示調整) ※119.中之庄町交差点	R8.4.17	今回 提示 →継続



※) 国土地理院の数値地図(国土基本情報)を利用

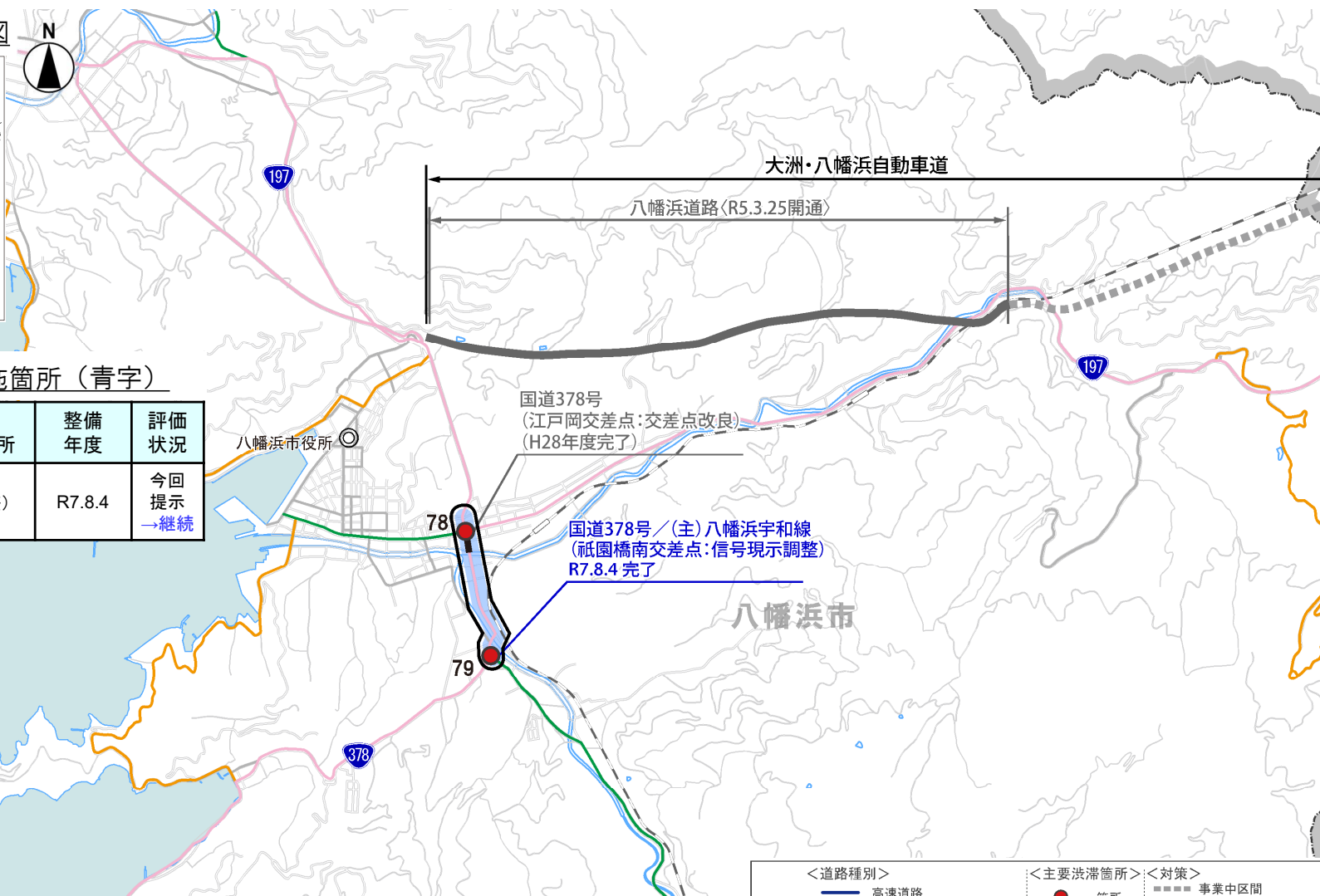
8. 対策の実施状況および今後の実施予定

～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年度完了）^{えどおか}が実施されたほか、八幡浜道路（R5.3.25開通）が整備された。

○令和7年度は、国道378号 祇園橋南交差点^{ぎおんばしみなみ}の信号現示調整を実施した。

■ 具体的な対策位置図



■ 令和7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
国道378号／(主)八幡浜宇和線 (祇園橋南交差点 信号現示調整) ※79.祇園橋南交差点	R7.8.4	今回 提示 →継続

※)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 - 一般国道(直轄管理区間) - 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	- 箇所 - 区間 - 市町村境	- 事業中区間 - H25.1～R7.3に整備が完了した事業 - R7年度に完了した事業 - R8年度以降に整備を予定する事業

8. 対策の実施状況および今後の実施予定

～令和8年度のスケジュール～

○主要渋滞箇所や道路利用者団体からの要望箇所に対する検討は、以下のスケジュールに基づき実施する予定。

検討項目		事業主体	令和7年度 以前	令和8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・交通実態調査等				特定解除等の提案・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												
観光シーズンの経路誘導（国道33号） ※GW、お盆に実施予定		国	結果報告	取組実施	効果検証/準備		実施報告	取組実施	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			
災害時の交通マネジメントの検討		国					方針確認		事例把握・対応検討				検討状況の報告			

令和8年2月19日開催

令和8年7月29日現在