

第27回 高知県渋滞対策協議会

日 時：令和3年6月29日（火）10：30～
場 所：WEB会議

議事次第

1. 開会
2. 議長挨拶（土佐国道事務所長）
3. 議事
 - (1) これまでの経緯
 - (2) ピンポイント渋滞対策の効果検証
 - (3) 道路利用者団体との連携強化
 - (4) 最新交通データによる渋滞状況検証
 - (5) 高知南国道路（高知IC～高知南IC）開通後の交通状況
 - (6) TDM施策の検討方針
 - (7) 令和3年度のスケジュール
4. 閉会

配布資料

1. 議事次第
2. 出席者名簿
3. 配席図
4. 高知県渋滞対策協議会規約
5. 第27回高知県渋滞対策協議会説明資料

第27回 高知県渋滞対策協議会 出席者名簿

協議会	職名	備 考
議長	国土交通省四国地方整備局土佐国道事務所 所長	
委員	高知工科大学 システム工学群 准教授	
委員	高知大学 次世代地域創造センター 准教授	
委員	国土交通省四国地方整備局道路部 道路計画課長	欠席
委員	国土交通省四国地方整備局中村河川国道事務所 副所長	
委員	国土交通省四国運輸局高知運輸支局 首席運輸企画専門官	代理：首席運輸企画専門官付
委員	高知県土木部都市計画課 都市計画課長	代理：チーフ（市街地整備担当）
委員	高知県土木部道路課 道路課長	代理：チーフ（県道担当）
委員	高知県中山間振興・交通部交通運輸政策課 交通運輸政策課長	代理：主幹
委員	高知県警察本部交通規制課 交通規制課長	
委員	高知県警察本部交通指導課 交通指導課長	欠席
委員	高知市都市建設部道路整備課 道路整備課長	
委員	高知市都市建設部都市計画課 都市計画課長	
委員	高知市市民協働部くらし・交通安全課 くらし・交通安全課長	欠席
委員	安芸市建設課 建設課長	代理：建設課参事兼自動車道推進室長
委員	須崎市建設課 建設課長	
委員	四万十市まちづくり課 まちづくり課長	
委員	いの町土木課 土木課長	随行：課長補佐
委員	西日本高速道路（株）四国支社企画調整課 企画調整課長	
委員	西日本高速道路（株）四国支社高知高速道路事務所 所長	
オブザーバー	高知県道路利用者会議 会長	欠席
オブザーバー	とさでん交通(株)電車事業部 電車企画課長	

第27回高知県渋滞対策協議会 配席図 (WEB会議)

【高知工科大学】

所 属	役 職
高知工科大学	准教授

【高知大学】

所 属	役 職
高知大学	准教授

【土佐国道事務所 1階会議室】

所 属	役 職
土佐国道事務所	所長
	副所長
高知県 警察本部	計画課 交通規制課
高知市 都市建設部	道路整備課 都市計画課
いの町	建設課
安芸市	建設課 自動車道推進室長 (代理)

【中村河川国道事務所】

所 属	役 職
中村河川国道事務所	副所長

【高知運輸支局】

所 属	役 職
高知運輸支局	首席運輸企画専門官付 (代理)

【高知県】

所 属	役 職
高知県 土木部	都市計画課 道路課
高知県 中山間振興・交通部	交通運輸政策課

【須崎市】

所 属	役 職
須崎市	建設課 課長

【四万十市】

所 属	役 職
四万十市	まちづくり課 課長

【西日本高速道路(株)】

所 属	役 職
西日本高速道路(株) 四国支社	企画調整課 高知高速道路事務所
	課長 所長

【とさでん交通(株)】

所 属	役 職
とさでん交通(株) 電車事業部	電車企画課 課長

【(株)建設技術研究所】

所 属	役 職
(株)建設技術研究所 大阪本社	道路・交通部 管理技術者 担当技術者

高知県渋滞対策協議会規約

(名称)

第1条 本会は、高知県渋滞対策協議会（以下「協議会」という）と称する。

(目的)

第2条 協議会は、高知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、施設整備計画と新たに輸送効率の向上や、交通需要の時間的平準化等の交通需要マネジメント施策及び、公共交通機関の再編成等のマルチモーダル施策を併せて行い、公表するとともに渋滞対策を推進する。また、災害発生時において被災状況を踏まえた交通マネジメントを行う。

(整理事項)

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) 渋滞対策の策定及び公表
- (4) 策定した渋滞対策のフォローアップ
- (5) その他

(構成)

第4条 協議会は、学識者、国土交通省四国地方整備局中村河川国道事務所、土佐国道事務所、国土交通省四国運輸局高知運輸支局、高知県警察、高知県、安芸市、高知市、須崎市、四万十市、いの町、西日本高速道路(株)及び議長が必要と認める機関の職により構成するものとし、別表に定める者をもってする。

(協議会)

第5条 協議会には議長を置き、議長は国土交通省四国地方整備局土佐国道事務所長とする。

- 2 議長は、協議会を統括し、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、別表のとおりとする。ただし、必要に応じ議長が指名するものを委員として参加させることができる。

(部会・ワーキング)

第6条 渋滞対策に関する特定の課題を検討するための部会・ワーキングを設置することができる。

(事務局)

第7条 事務局は、国土交通省四国地方整備局土佐国道事務所計画課、高知県土木部都市計画課、道路課に置く。

(オブザーバー)

第8条 協議会に、オブザーバーを置くものとする。オブザーバーは、高知県道路利用者会議及びとさでん交通(株)の職により構成するもののほか、議長が指名するものをオブザーバーとして参加させることができる。

(細則)

第9条 この規約に定めるもののほか、協議会に必要な事項は、協議会に諮って定めるものとする。

高知県渋滞対策協議会 委員名簿

(付則) この規約は、平成5年6月30日から施行する。
 この規約は、平成6年8月12日から施行する。
 この規約は、平成9年8月26日から施行する。
 この規約は、平成15年9月22日から施行する。
 この規約は、平成17年10月31日から施行する。
 この規約は、平成21年7月28日から施行する。
 この規約は、平成24年7月13日から施行する。
 この規約は、平成27年3月25日から施行する。
 この規約は、平成27年9月29日から施行する。
 この規約は、平成27年12月9日から施行する。
 この規約は、平成29年8月3日から施行する。
 この規約は、平成30年3月8日から施行する。
 この規約は、平成30年9月11日から施行する。
 この規約は、平成31年3月19日から施行する。
 この規約は、令和元年8月26日から施行する。
 この規約は、令和2年3月3日から施行する。
 この規約は、令和2年8月31日から施行する。

協議会	職名	
議長	国土交通省四国地方整備局土佐国道事務所	所長
委員	高知工科大学 システム工学群	准教授
委員	高知大学 次世代地域創造センター	准教授
委員	国土交通省四国地方整備局道路部	道路計画課長
委員	国土交通省四国地方整備局中村河川国道事務所	副所長
委員	国土交通省四国運輸局高知運輸支局	首席運輸企画専門官
委員	高知県土木部都市計画課	都市計画課長
委員	高知県土木部道路課	道路課長
委員	高知県中山間振興・交通部交通運輸政策課	交通運輸政策課長
委員	高知県警察本部交通規制課	交通規制課長
委員	高知県警察本部交通指導課	交通指導課長
委員	高知市都市建設部道路整備課	道路整備課長
委員	高知市都市建設部都市計画課	都市計画課長
委員	高知市市民協働部くらし・交通安全課	くらし・交通安全課長
委員	安芸市建設課	建設課長
委員	須崎市建設課	建設課長
委員	四万十市まちづくり課	まちづくり課長
委員	いの町土木課	土木課長
委員	西日本高速道路（株）四国支社企画調整課	企画調整課長
委員	西日本高速道路（株）四国支社高知高速道路事務所	所長
オブザーバー	高知県道路利用者会議	会長
オブザーバー	とさでん交通(株)電車事業部 電車企画課	課長

第27回高知県渋滞対策協議会 説明資料

令和3年6月29日（火）

高知県渋滞対策協議会

これまでの経緯

これまでの経緯

高知県渋滞対策協議会

平成24年度

主要渋滞箇所の公表※

※平成25年1月25日

一般道路(高知県内)62箇所

高速道路(四国4県)13箇所(うち高知県内1箇所)

平成25年度

マネジメントサイクルの実施

平成25年06月28日	第15回協議会	令和元年08月26日	第23回協議会
平成27年03月25日	第16回協議会	令和02年03月03日	第24回協議会
平成27年09月29日	第17回協議会	令和02年08月31日	第25回協議会
平成28年07月13日	第18回協議会	令和03年03月16日	第26回協議会
平成29年08月03日	第19回協議会		
平成30年03月08日	第20回協議会		
平成30年09月11日	第21回協議会		
平成31年03月19日	第22回協議会		

令和2年度

マネジメントサイクルの実施

- ピンポイント渋滞対策の効果検証
- 道路利用者団体との連携強化
- 最新交通データによる渋滞状況検証
- 高知南国道路(高知IC～高知南IC)開通後の交通状況
- OTDM施策の検討方針
- 令和3年度のスケジュール

令和3年6月29日

第27回協議会

本日の議題

令和3年度

マネジメントサイクルによる継続的な取組の実施

次年度以降

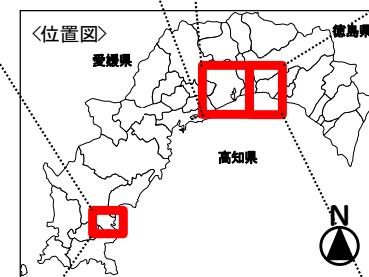
これまでの経緯～主要渋滞箇所数（令和3年6月時点）～

高知県渋滞対策協議会

○令和3年6月時点で59箇所が主要渋滞箇所に指定。



地域	主要渋滞箇所数(箇所)			これまでの除外箇所
	対策事業実施中及び完了箇所	対策事業未定箇所	除外検討	
高知市	45	21	24	
安芸市	1	1		
南国市	4	4		
土佐市	2	1	1	
四万十市	2		2	
香南市	0			1
香美市	1	1		
いの町	4	4		2
合計	59	32	27	0
				3



ピンポイント渋滞対策の効果検証

1. 国道56号石立交差点の対策効果検証

ピンポイント渋滞対策の取組状況

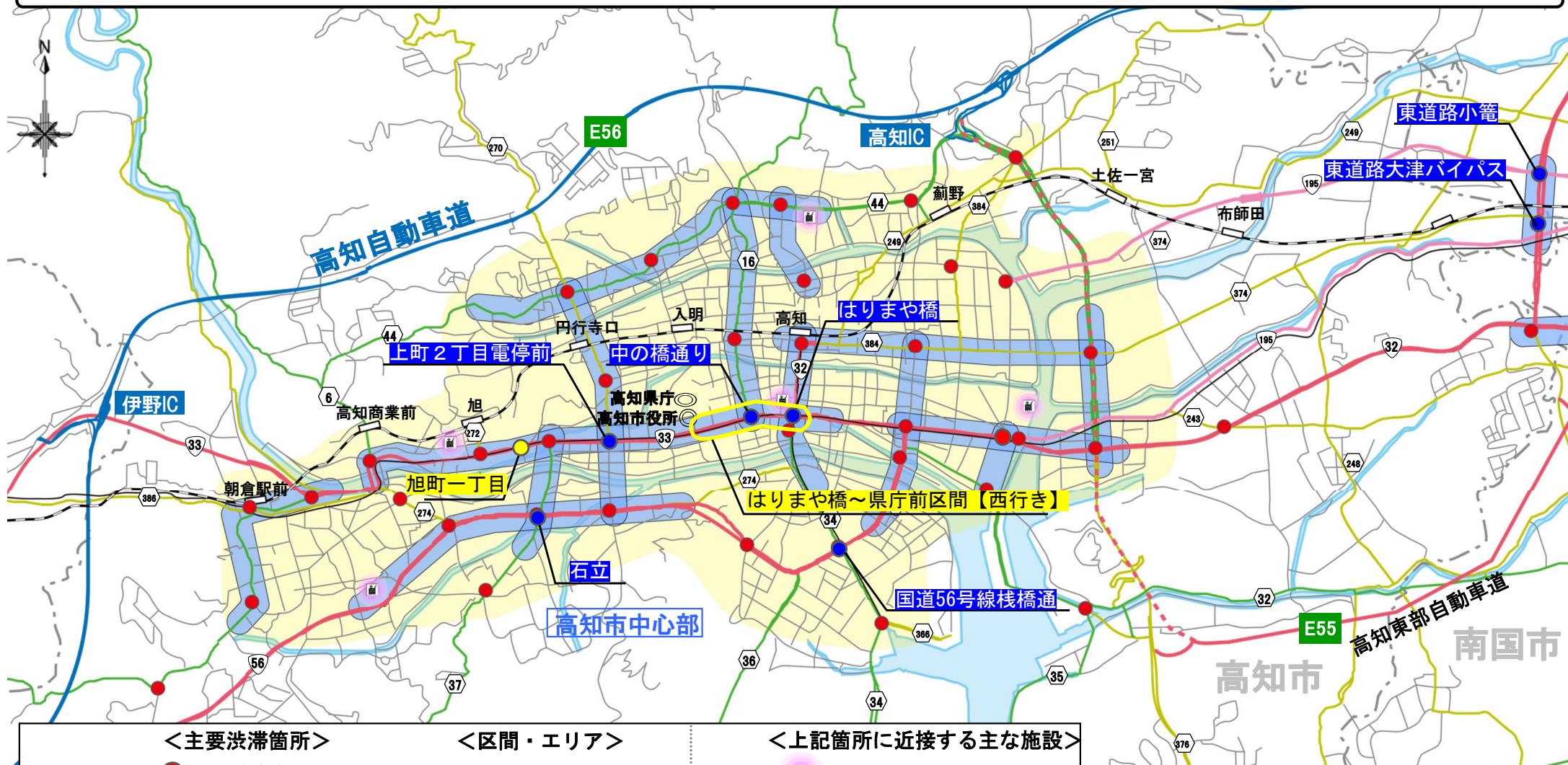
高知県渋滞対策協議会

■取組状況

○対策実施箇所: 7箇所(東道路小篠、東道路大津バイパス、はりまや橋、中の橋通り、上町2丁目電停前、国道56号線桟橋通、石立)

○対策候補箇所: 2箇所(はりまや橋~県庁前区間【西行き】※、旭町一丁目)

※区間のうち、大橋通り~県庁前間を先行して検討



＜主要渋滞箇所＞

- 主要渋滞箇所
- 対策実施箇所
- 対策中箇所
- ○ 対策候補箇所

＜区間・エリア＞

- 主要渋滞区間
- ○ 主要渋滞エリア

＜上記箇所に近接する主な施設＞

- ○ 主な大規模商業施設
- JR駅
- とさでん
- 市町境界

凡 例

出典：国土地理院・数値地図情報を基に作成

石立交差点の対策効果について～渋滞状況

高知県渋滞対策協議会

対策前の交通状況

- 石立交差点は主要渋滞箇所の1つであり、平成29年度に実施した道路利用者会議各団体アンケートでは、トラック協会、ハイヤー・タクシー協会、バス協会から渋滞対策要望箇所に挙げられている。
- 対策前の交通状況は、第1車線の左折割合が約3割と多いことに加えて、左折先の横断歩道の影響により左折車が滞留し、後続直進車の進行を阻害する状況が見られる。

《位置図》



《広域図》



出典：国土地理院・数値地図情報を基に作成

●：該当の主要渋滞箇所

○：それ以外の主要渋滞箇所

高速道路

直轄国道

主要地方道

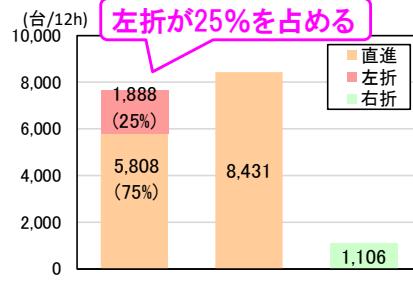
一般県道

補助国道

その他道路

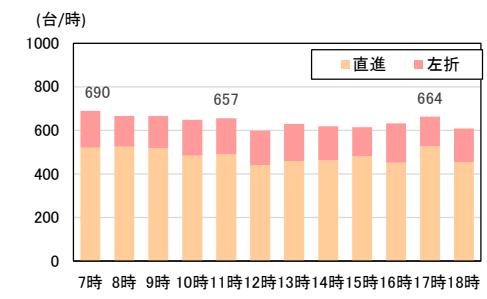
■石立交差点の交通状況 (R2.9.15 対策前調査結果)

▼東行きの車線別12時間交通量

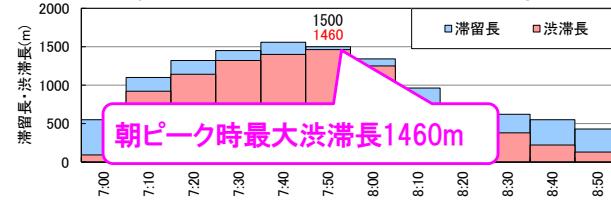


左折が25%を占める

▼東行きの第1車線の時間帯交通量

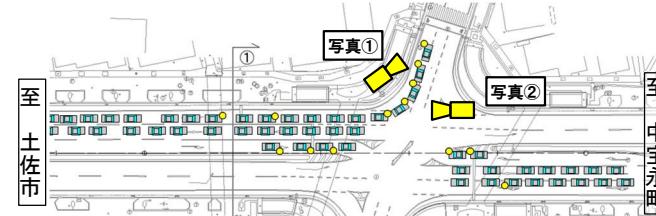


▼東行きの渋滞長・滞留長（朝ピーク）



朝ピーク時最大渋滞長1460m

▼左折車による直進車阻害の状況



撮影日時：R2.9.15 8時台

横断者による左折車阻害は、本線の直進車まで影響を及ぼすことがあるが、回数は少ない

▼左折車による直進車阻害回数

時間帯	回数
朝ピーク(7~9時)	1
夕ピーク(17~19時)	3

石立交差点の対策効果について～対策メニュー～

高知県渋滞対策協議会

対策メニュー

渋滞要因

左折車の減速により第一走行車線の直進車の走行が阻害

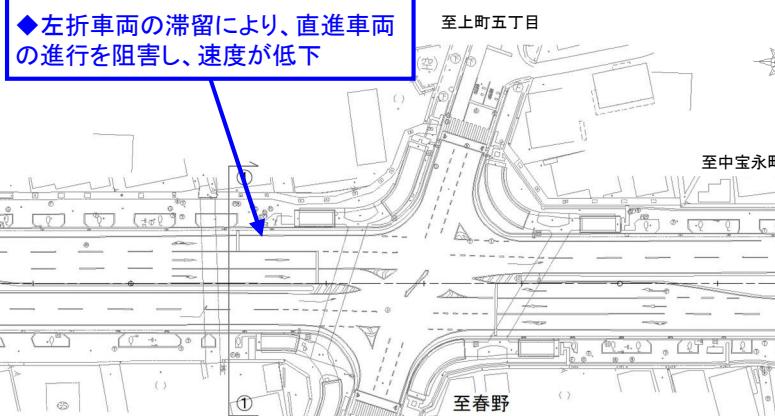
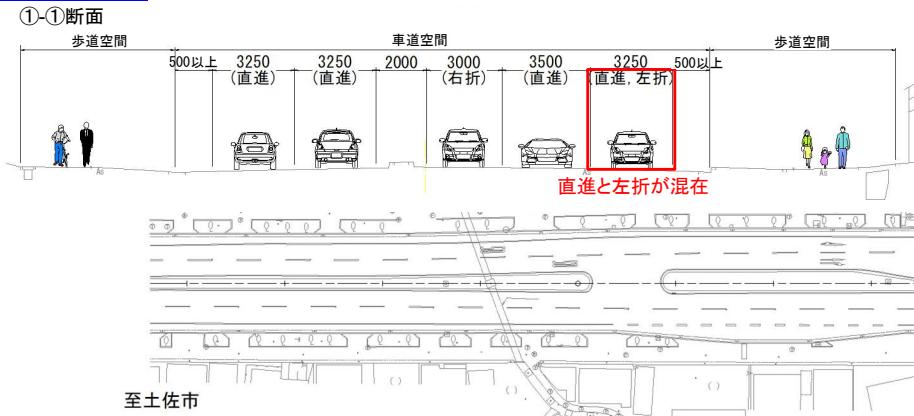
対策の着目点

左折車の交通影響の解消(東行き)

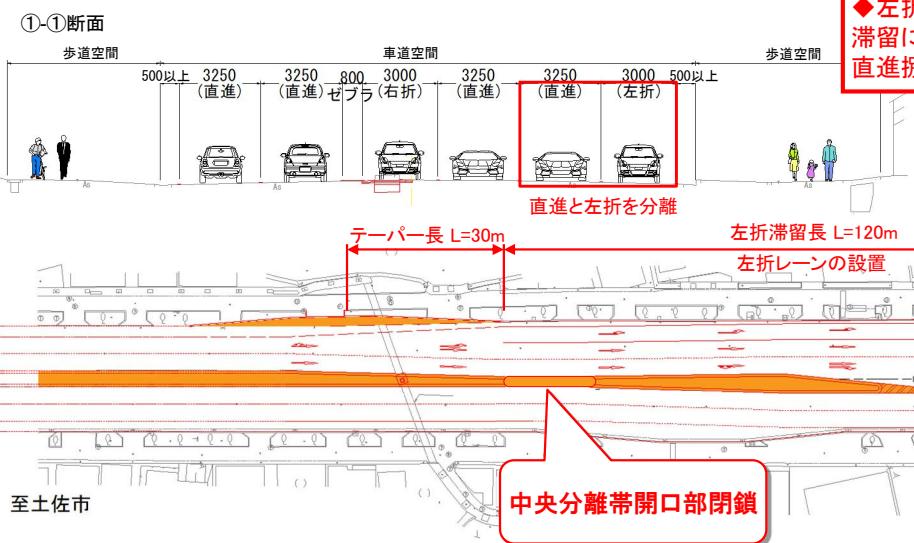
対策メニュー

左折レーンの設置

対策前



対策後



令和3年2月25日に
工事が完了

今回は、対策1ヶ月後の
効果検証結果を報告

効果検証計画

効果検証項目		対策後 (1ヶ月後)	対策後 (3ヶ月後)
円滑性	渋滞長・滞留長	●	●
	通過所要時間	●	●
	旅行速度	●	●
経済性	渋滞損失時間の削減	—	●
	車線別方向別交通量	—	●
交通状況	左折レーンのはみ出し	●	●

石立交差点の対策効果について～効果検証結果（1/2）

高知県渋滞対策協議会

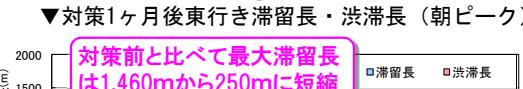
効果検証結果

- 対策前と比べ、東行きの最大渋滞長は、朝ピーク時で1,460mから250mに短縮し、最大通過時間は、17分から3.3分に短縮。
- また、第1車線の左折車と直進車の混在が解消され、交差点における左折車処理能力が向上。

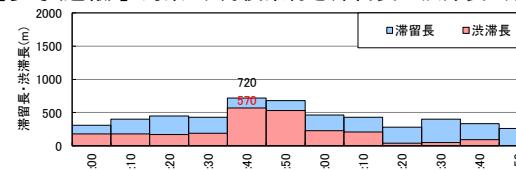
■対策前後の交通状況



■対策前後渋滞長の変化

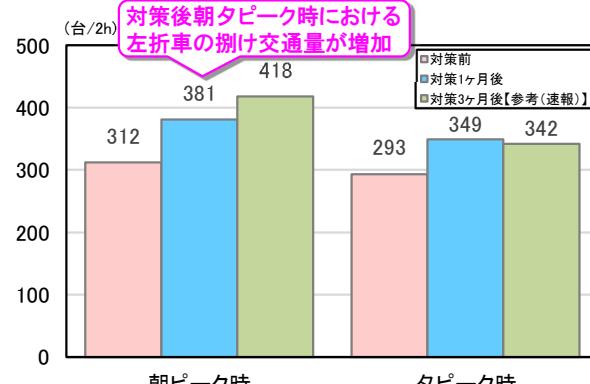


【参考（速報）】対策3ヶ月後東行き滞留長・渋滞長（朝ピーク）

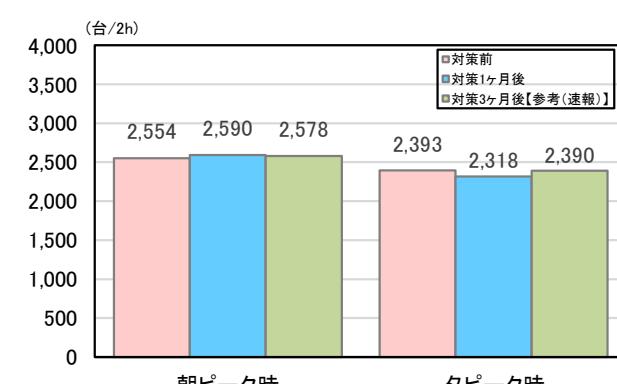


■対策前後交通量の変化

▼東行き左折車（朝夕ピーク時）



▼東行き直進車（朝夕ピーク時）



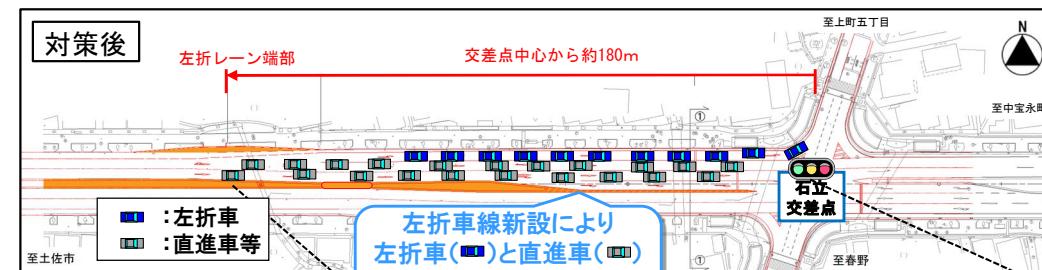
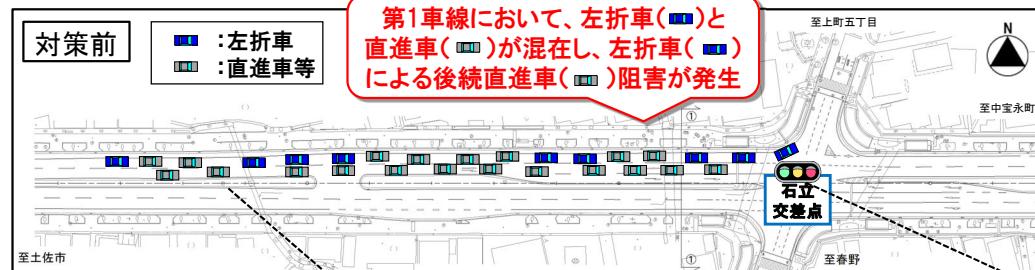
出典：実態調査結果 対策前：R2.9.15 対策後：R3.3.18 対策3ヶ月後：R3.5.25 ※朝ピーク：7:00～9:00、夕ピーク：17:00～19:00

石立交差点の対策効果について～効果検証結果（2/2）

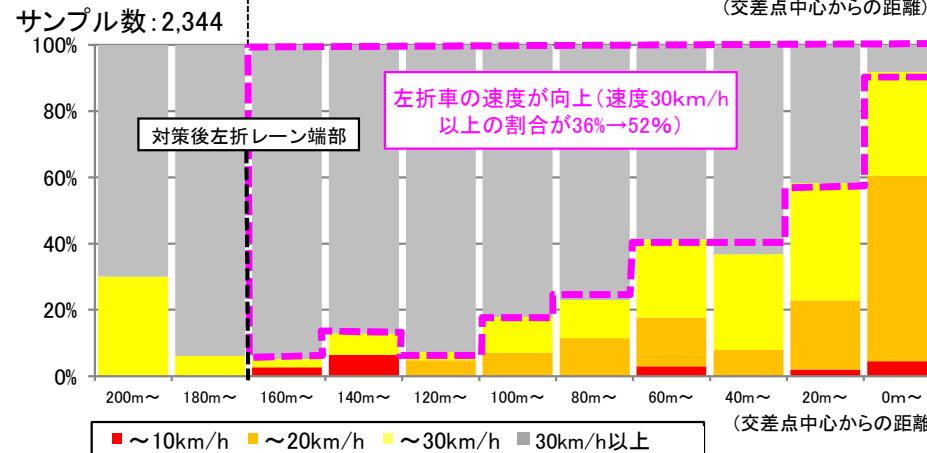
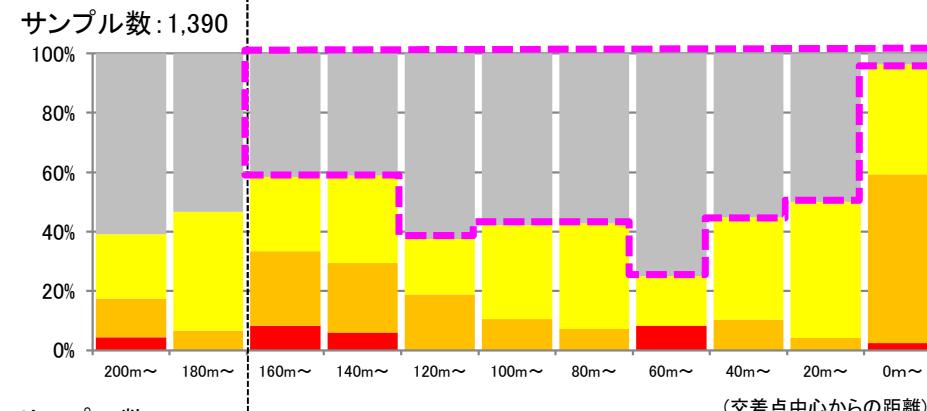
高知県渋滞対策協議会

効果検証結果

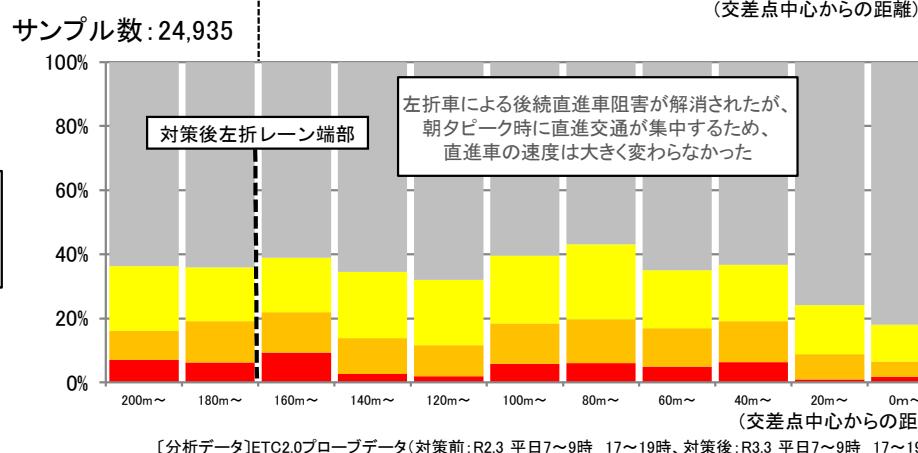
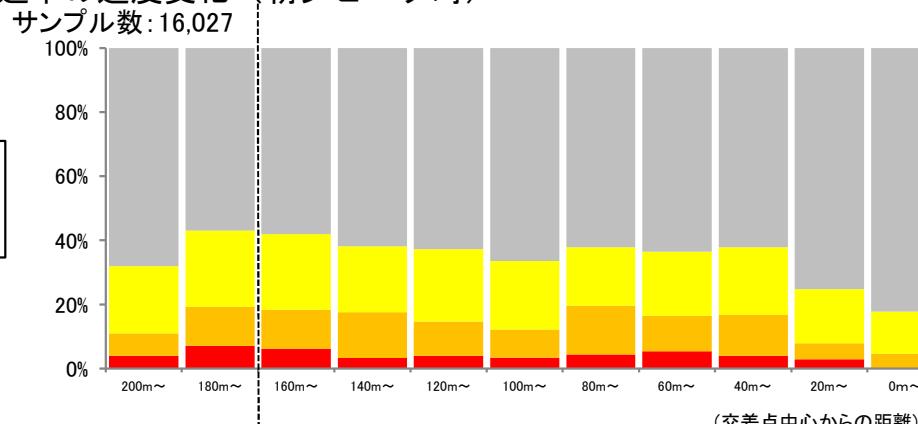
○左折車線新設により左折車と直進車の混在が解消され、左折がスムーズになった（速度30km/h以上の割合が36%→52%）。



■左折車の速度変化（朝夕ピーク時）



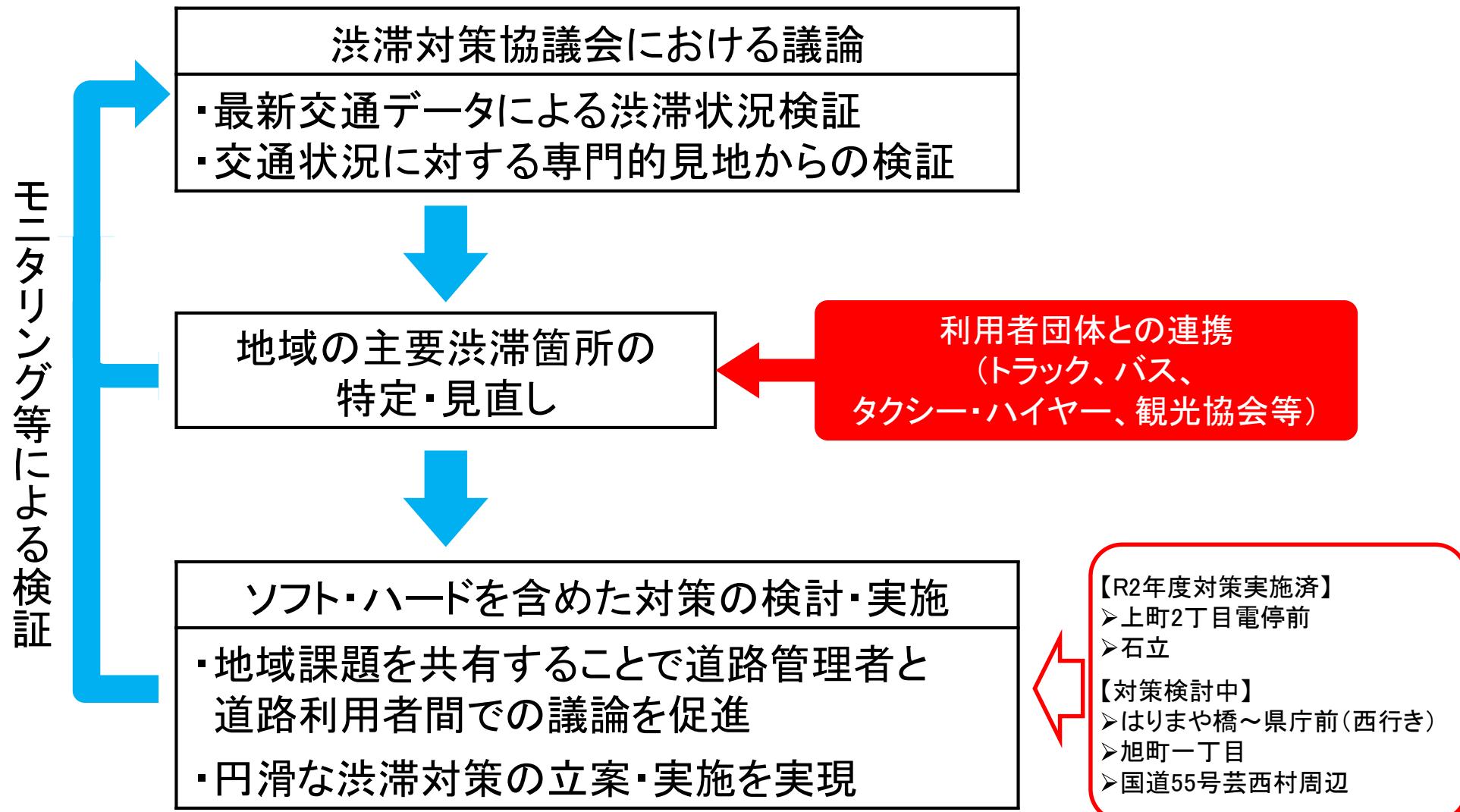
■直進車の速度変化（朝夕ピーク時）



道路利用者団体との連携強化

1. 国道55号芸西村周辺の渋滞対策について

- 渋滞対策協議会とトラック、バス、タクシー・ハイヤー、観光協会等利用者団体との連携を強化し、利用者目線で対策箇所を特定。
- 即効性のある渋滞対策を検討・実施。

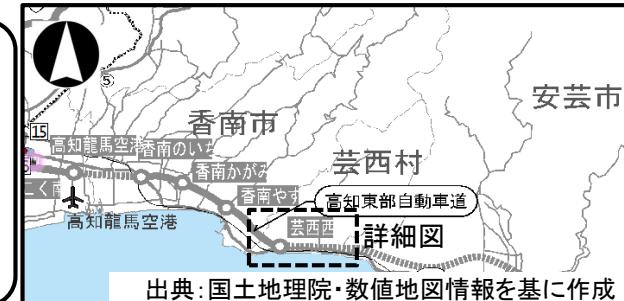


芸西村周辺における渋滞対策の検討

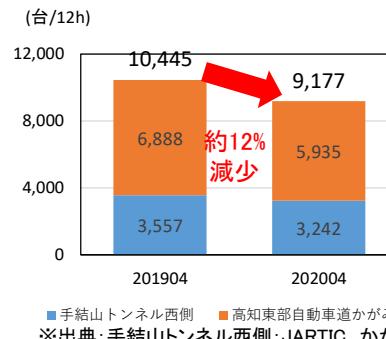
高知県渋滞対策協議会

■芸西村周辺の交通状況

- H26.3香南のいちIC～香南かがみICの開通後、国道55号の交通が高知東部自動車道に転換。
 - 国道55号芸西村周辺では、朝ピーク時に東行き方向約4.0kmの区間で、1時間以上(7:00～8:15)連続して継続的に速度低下が発生している。
 - 緊急事態宣言中(2020年4月)は、外出自粛等により交通量が約1割減少し、速度が上昇した。このことから、交通量の減少が渋滞緩和につながることが判明した。
 - 現在、交通量の増加とともに緊急事態宣言前の交通状況に戻りつつあることから、南国安芸道路の延伸までに短期的な渋滞緩和施策を検討する必要がある。



▼緊急事態宣言に伴う交通量の減少(平日12h)
(国道55号+高知東部自動車道、東行き)



時 間	高知東部自動車道			国道55号			合計		
	10km/h以下	10km/h~20km/h以下	20km/h~25km/h以下	10km/h以下	10km/h~20km/h以下	20km/h~25km/h以下	10km/h以下	10km/h~20km/h以下	20km/h~25km/h以下
リンク長	629	314	351	127	740	979	1143	3915	
6:15-6:30	71.0	59.2	22.1	30.2	44.8	42.2	45.9	55.4	
6:30-6:45	64.7	45.1	17.1	27.6	37.9	22.2	42.9	53.2	
6:45-7:00	40.4	22.7	12.9	23.2	24.7	21.6	39.8	50.8	
7:00-7:15	18.4	13.8	10.4	17.6	19.0	19.0	38.9	47.6	
7:15-7:30	18.4	13.6	10.4	16.2	17.6	16.0	27.9	39.4	
7:30-7:45	23.9	16.0	11.1	17.4	15.4	11.3	17.9	35.8	
7:45-8:00	42.1	32.2	16.1	22.6	18.1	9.2	14.5	33.2	
8:00-8:15	67.0	49.2	20.3	25.5	27.8	16.0	18.1	30.7	
8:15-8:30	70.1	57.7	20.3	28.1	41.9	16.0	31.9	37.7	
8:30-8:45	69.1	54.9	21.3	27.7	39.6	16.0	36.9	46.9	
8:45-9:00	70.4	58.0	22.4	28.6	41.7	16.0	37.1	49.7	

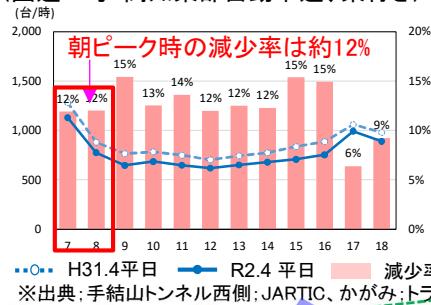
使用データ: ETC2.0データ (H31.4～R2.3) (平日)

↓緊急事態宣言前↓

7:00～8:15の時間帯に、20km/h以下の速度低下が発生

7:00～8:15の時間帯に、20km/h
以下の速度低下が発生

▼緊急事態宣言に伴う交通量の減少(時間帯別
(国道55号+高知東部自動車道、東行き)



リンク長	629	314	交通量減少により、渋滞が緩和		979	1143	3915		
時 間	6:15-6:30	70.9	61.3	20.3	27.0	44.3	42.0	54.0	
	6:30-6:45	68.7	54.7	20.1	27.1	43.2	39.8	44.4	54.0
	6:45-7:00	63.7	38.9	16.8	25.4	37.7	45.9	44.9	53.1
	7:00-7:15	28.7	18.1	12.8	21.3	30.9	37.8	41.3	49.3
	7:15-7:30	28.6	18.1	11.6	25.2	33.7	24.7	29.2	40.3
	7:30-7:45	32.7	21.9	12.6	25.4	30.2	22.2	21.3	36.7
	7:45-8:00	63.3	52.0	19.8	27.2	34.2	17.4	16.5	34.5
	8:00-8:15	73.4	62.4	23.2	25.0	41.9	34.2	26.8	35.9
	8:15-8:30	70.1	61.1	20.5	25.3	44.1	49.2	42.4	47.8
	8:30-8:45	68.7	60.4	23.3	25.4	41.1	37.8	29.2	50.3
	8:45-9:00	70.7	61.0	24.1	28.0	44.6	42.3	43.2	50.7

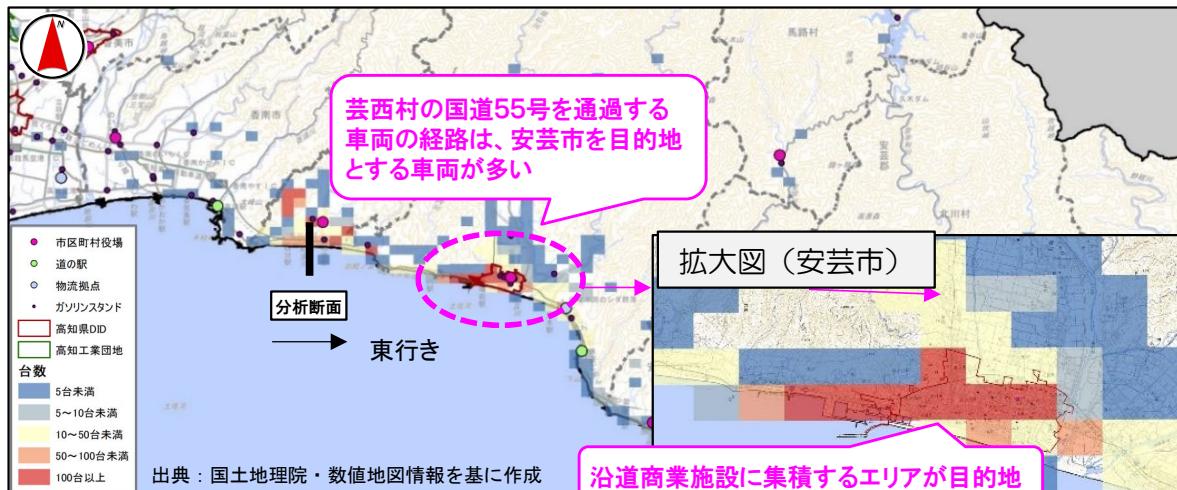
4 交通量減少により、渋滞が緩和



■対策案の検討

- 当該区間を通過する交通は、安芸市の中心部を目的地としているが、特定の大きな企業でなく沿道施設に分散している。
- 当該区間（芸西村の国道55号）を通過する車両の多くは、高知東部自動車道および国道55号を利用している。
- 上記の交通状況を踏まえた対策として、横断幕および事業所への呼びかけによる時差出勤の促進、芸西村内の信号周期の見直しを検討。

芸西村の国道55号を通過する交通の目的地（朝ピーク）



芸西村の国道55号を通過する交通の経路（朝ピーク）



検討方針

R2

交通状況の整理、対策案の検討
事業所へのヒアリング調査

R3
以降

時差出勤による時間分散施策
(横断幕)

時差出勤による時間分散施策
(芸西村・安芸市の事業所へ呼びかけ)

芸西村内の信号周期の見直しを検討

効果の検証

■今後の検討方針

- 当該区間を通行する車両に対して、横断幕による時間分散施策を提案。
- 関係機関の協力を得て、芸西村及び安芸市に立地する企業への時差出勤等を呼びかけ。
- 信号現示改良が一定の効果を発現することが確認できたことから、芸西村内の信号周期の見直しを検討。

対策① 横断幕



7~8時に混雑していることを強調したデザイン

至
高
知
市

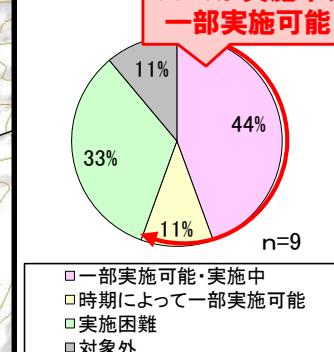


対策② 芸西村及び安芸市企業への呼びかけ

○事業所へのヒアリング調査結果

国道55号周辺の規模の大きい企業(9社)へ、時差出勤実施可否についてヒアリング調査を実施。調査の結果、一部実施中・実施可能が4社、時期によっては一部実施可能が1社となった。

55%が実施中、一部実施可能



～周辺企業の声～

芸西村からの車通勤者のうちフレックススタイルを利用できる方は20名おり、業務状況によっては、時差出勤が可能。

出典:ヒアリング調査

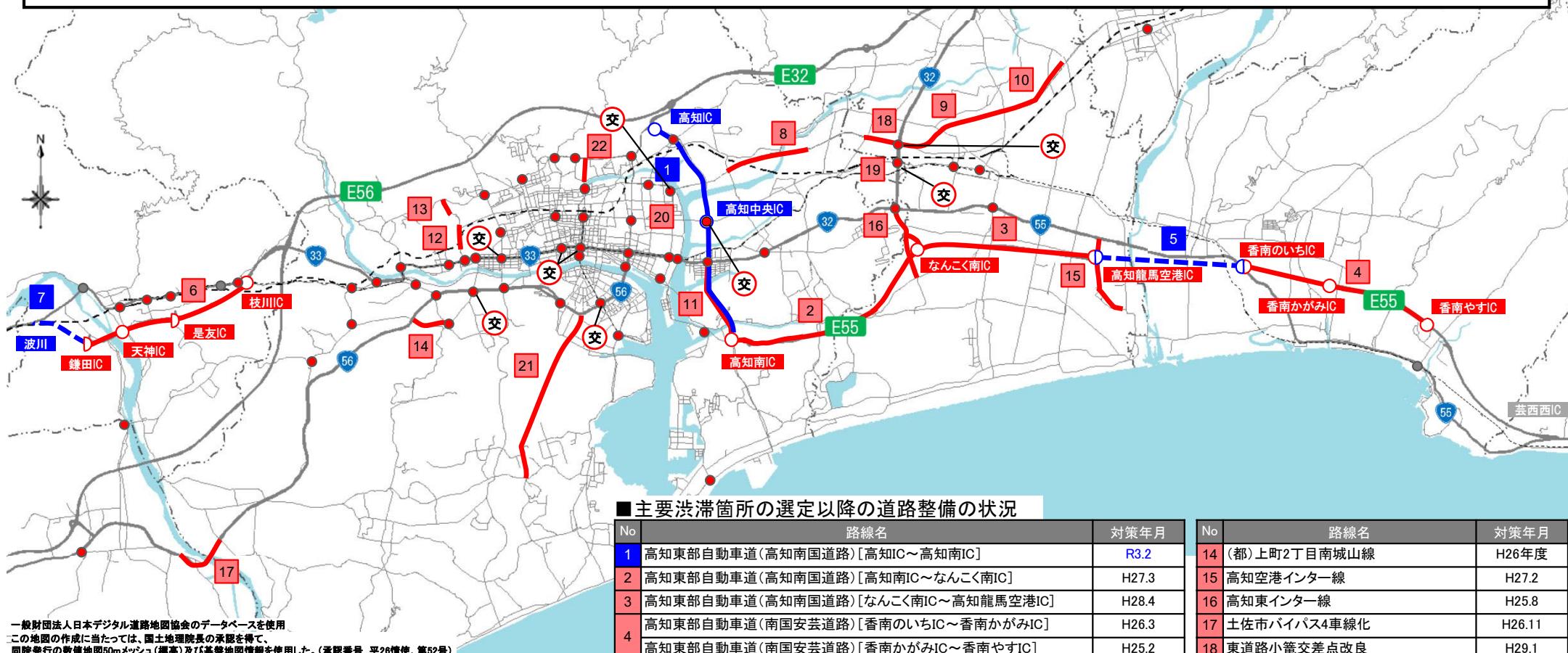


最新交通データによる渋滞状況検証

主要渋滞箇所選定以降の道路整備状況

高知県渋滞対策協議会

- 主要渋滞箇所選定から令和2年度までに20事業が完了しており、道路のネットワーク化が着実に進展
- 令和3年2月に高知南国道路（高知IC～高知南IC）が開通、令和3年秋頃に高知西バイパスが全線開通する予定



凡例

- : 令和3年度以降に整備予定の道路
- : 令和2年度に整備された道路
- : 選定時（平成25年1月25日）から令和元年度までに整備された道路
- : 主要渋滞箇所
- : 除外箇所
- : 令和2年度までに実施された交差点対策箇所

■主要渋滞箇所の選定以降の道路整備の状況

No	路線名	対策年月
1	高知東部自動車道（高知南国道路）[高知IC～高知南IC]	R3.2
2	高知東部自動車道（高知南国道路）[高知南IC～なんくに南IC]	H27.3
3	高知東部自動車道（高知南国道路）[なんくに南IC～高知龍馬空港IC]	H28.4
4	高知東部自動車道（南国安芸道路）[香南のいちIC～香南かがみIC]	H26.3
5	高知東部自動車道（南国安芸道路）[高知龍馬空港IC～香南のいちIC]	R7春頃予定
6	高知西バイパス（枝川IC～天神IC）	H28.3
7	高知西バイパス（天神IC～鎌田IC）	H24.12
8	高知西バイパス（鎌田IC～波川）	R3秋頃予定
9	あけぼの街道（高知バイパス4車線化）	H28.11
10	あけぼの街道（南国バイパス4車線化）	H29.2
11	（県）高知南インター線	H26年度
12	（都）旭町福井線	R1.2
13	（都）旭町福井線	H26年度

No	路線名	対策年月
14	（都）上町2丁目南城山線	H26年度
15	高知空港インター線	H27.2
16	高知東インター線	H25.8
17	土佐市バイパス4車線化	H26.11
18	東道路小笠交差点改良	H29.1
19	東道路大津バイパス交差点改良	H28.12
20	信号現示改良（曙大橋西）	H25年度
21	高知桂浜道路（無料化）	H26.3
22	高知駅秦南町線	H31.4

高知市中心部の渋滞状況

高知県渋滞対策協議会

- 高知市中心部の代表的な路線を対象に選定時と令和2年度（最新交通データ）の旅行速度を比較検証。
- なお、緊急事態宣言の発出による交通量の減少が見られた期間の影響を分析したうえで検証を実施。
- 高知市全体の傾向として、選定時と比べ旅行速度に大きな変化は見られない。



凡例(グラフ)

- 選定時(H24.3～H24.4)民間プローブデータの平日平均旅行速度
 - : 20km/h超
 - : 20km/h以下
- R2年度(R2.4～R3.3)ETC2.0データの平日平均旅行速度
 - : 20km/h超
 - : 20km/h以下
- 青字:選定時より旅行速度が5km/h以上向上
■赤字:選定時より旅行速度が5km/h以上低下
■黒字:選定時より旅行速度の変化が5km/h未満
■■:H27交通量調査 ■■:H22交通量調査

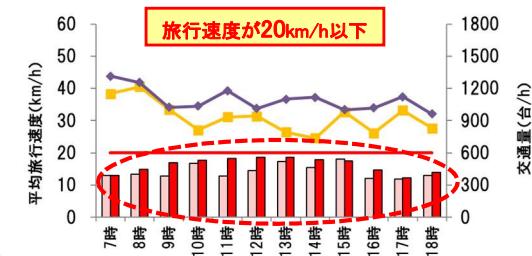
※緊急事態宣言明け: R2.6～R3.3

道路状況に変化があった地点

国道32号 はりまや橋(東行、西流入部)

14km/h(選定時)→14km/h(R1)→16km/h(R2)

15km/h(緊急事態宣言明け※)

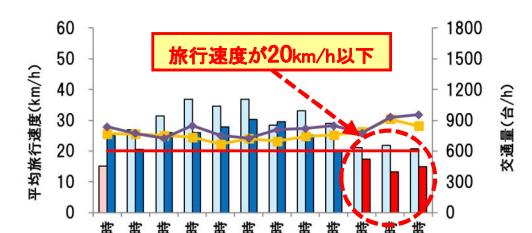


- 令和元年6月に車線運用変更が完了
- 車線利用の偏りが解消
- 殆どの時間帯で選定時より速度が向上
- 依然として終日速度が20km/h以下

国道33号 旭町一丁目(西行、東流入部)

26km/h(選定時)→21km/h(R1)→21km/h(R2)

21km/h(緊急事態宣言明け※)

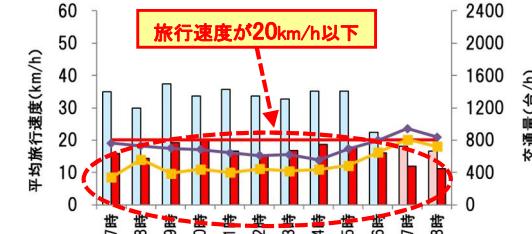


- 平成30年2月に旭町福井線が開通
- 開通に伴い西行き右折交通量が増加
- 殆どの時間帯で選定時より速度が低下
- 令和元～2年度に渋滞要因を分析し、対策を検討
- 令和3年度中に右折感応制御を導入（西行き右折時間を延長）

国道56号 河ノ瀬(西行、東流入部)

28km/h(選定時)→16km/h(R1)→16km/h(R2)

16km/h(緊急事態宣言明け※)



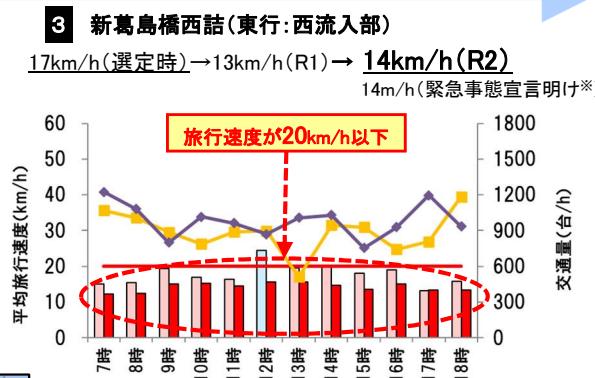
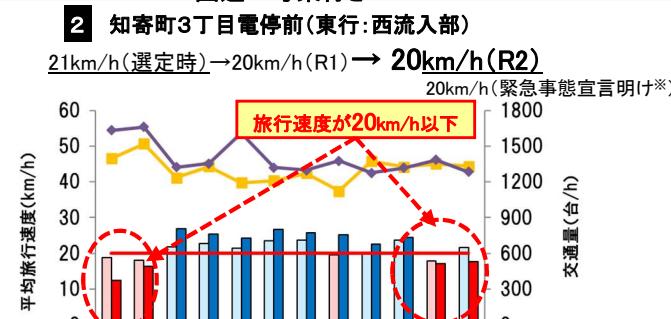
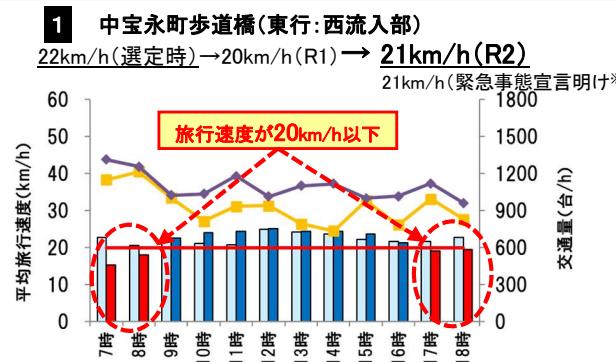
- 平成30年2月に事故対策を実施し車線数が減少
- 事故対策効果により事故件数が減少
- 全ての時間帯で選定時より速度が低下
- 令和元年度に現地調査を実施し、渋滞(捌け残り)の悪化は見られないことからモニタリングを継続

高知市中心部の渋滞状況（中宝永町歩道橋～新葛島橋西詰）

高知県渋滞対策協議会

- 東行きでは、選定時と比べ、旅行速度に大きな変化は見られないが、中宝永町歩道橋と知寄町3丁目電停前で朝夕ピーク時に、新葛島橋西詰では終日旅行速度が20km/h以下となっている。
- 西行きでは、選定時と比べ、旅行速度に大きな変化は見られないが、中宝永町歩道橋で終日、知寄町3丁目電停前と新葛島橋西詰では、朝夕ピーク時に旅行速度が20km/h以下となっている。

▼国道32号(中宝永町歩道橋～新葛島橋西詰)における渋滞状況の検証結果



凡例(位置図)

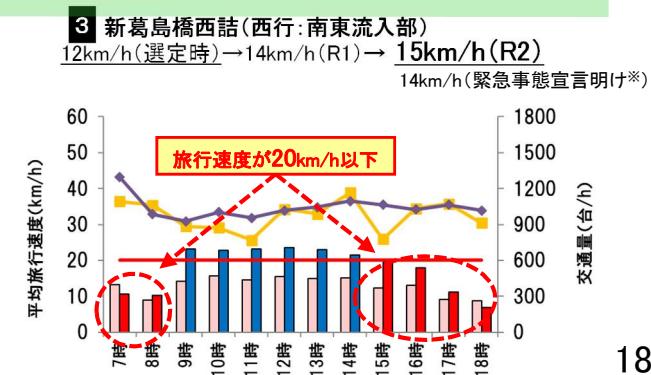
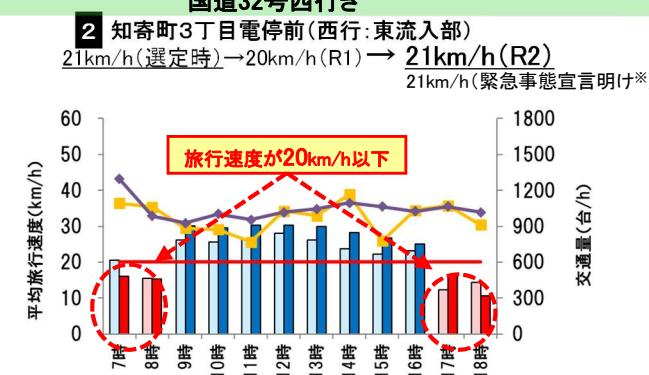
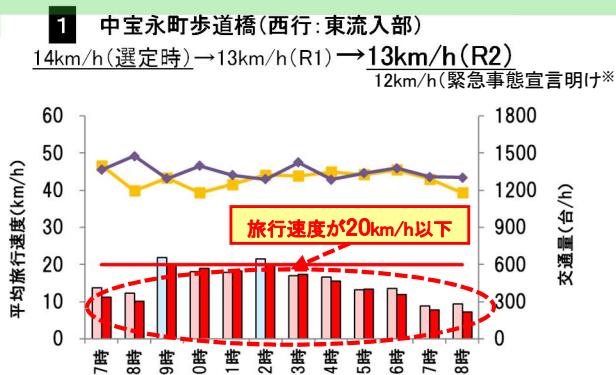
- : 主要渋滞箇所(着目箇所)
- : 主要渋滞箇所
- : 主要渋滞区間
- : 主要渋滞箇所に近接する主な施設
- : 令和2年度に整備された道路
- : 選定時(平成25年1月25日)から令和元年度までに整備された道路



凡例(グラフ)

- 選定時(H24.3～H24.4)民間プローブデータの平日平均旅行速度
 \square : 20km/h超
 \blacksquare : 20km/h以下
- R2年度(R2.4～R3.3)ETC2.0データの平日平均旅行速度
 \square : 20km/h超
 \blacksquare : 20km/h以下
- 青字: 選定時より旅行速度が5km/h以上向上
- 赤字: 選定時より旅行速度が5km/h以上低下
- 黒字: 選定時より旅行速度の変化が5km/h未満
- △: H27交通量調査
 \blacksquare : H22交通量調査

※緊急事態宣言明け: R2.6～R3.3



高知市中心部の渋滞状況（鏡川橋北詰～はりまや橋）

高知県渋滞対策協議会

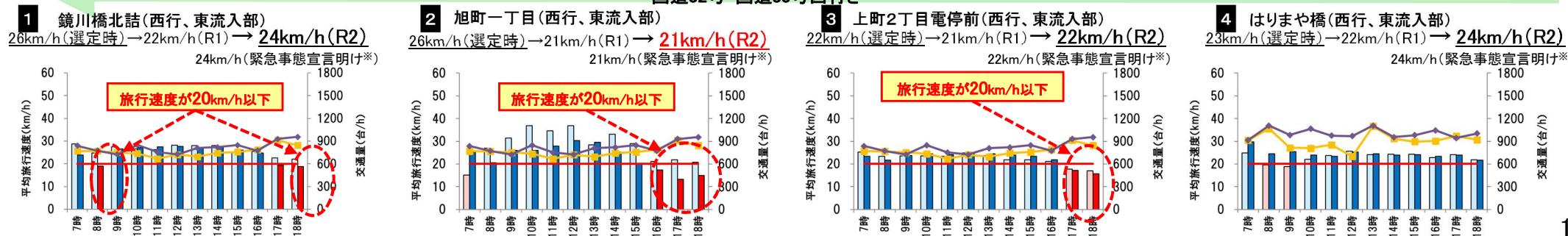
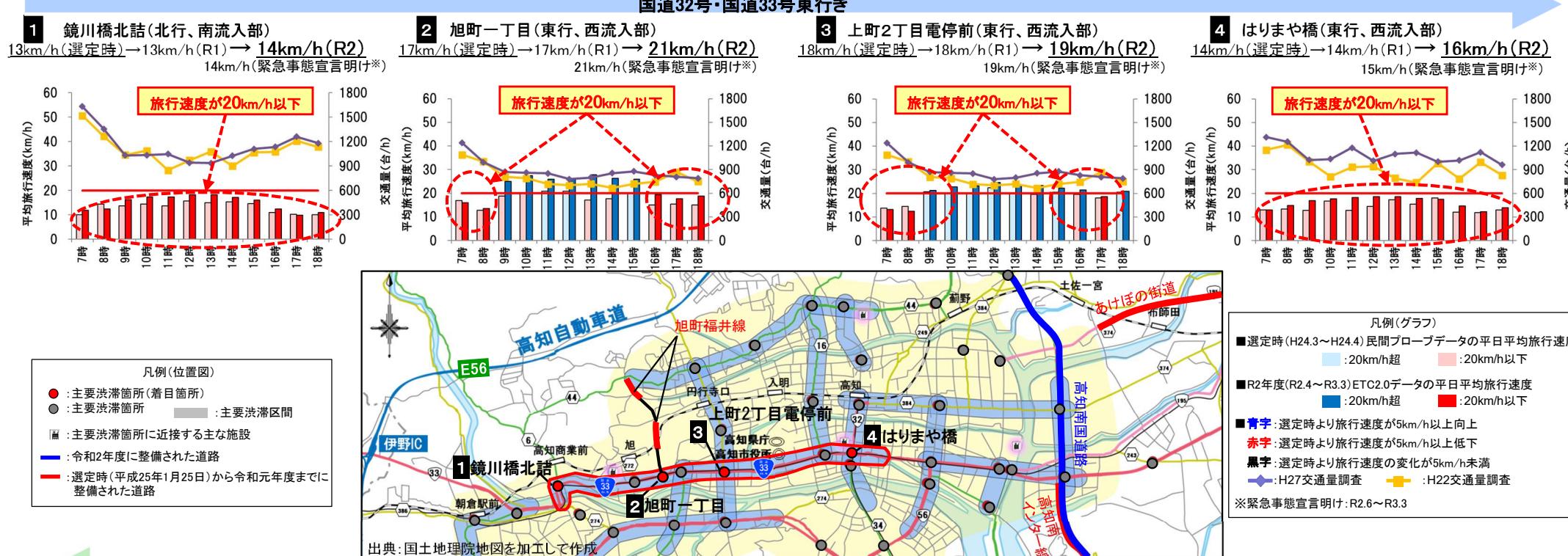
■東行きでは、選定時と比べ、旅行速度に大きな変化は見られないが、鏡川橋北詰、はりまや橋（※1）で終日、旭町一丁目（※2）、上町2丁目電停前で朝夕ピーク時に旅行速度が20km/h以下となっている。

※1：令和元年6月7日に車線運用変更が完了

※2：平成30年2月に（都）旭町福井線が開通

■西行きでは、旭町一丁目を除き選定時と比べ、旅行速度に大きな変化は見られないが、鏡川橋北詰で朝夕ピーク時、旭町一丁目と上町2丁目電停前でタピーク時に旅行速度が20km/h以下となっている。旭町一丁目では、選定時と比較して旅行速度が5km/h低下している。

▼国道33号（鏡川橋北詰）～国道32号（はりまや橋）における渋滞状況の検証結果

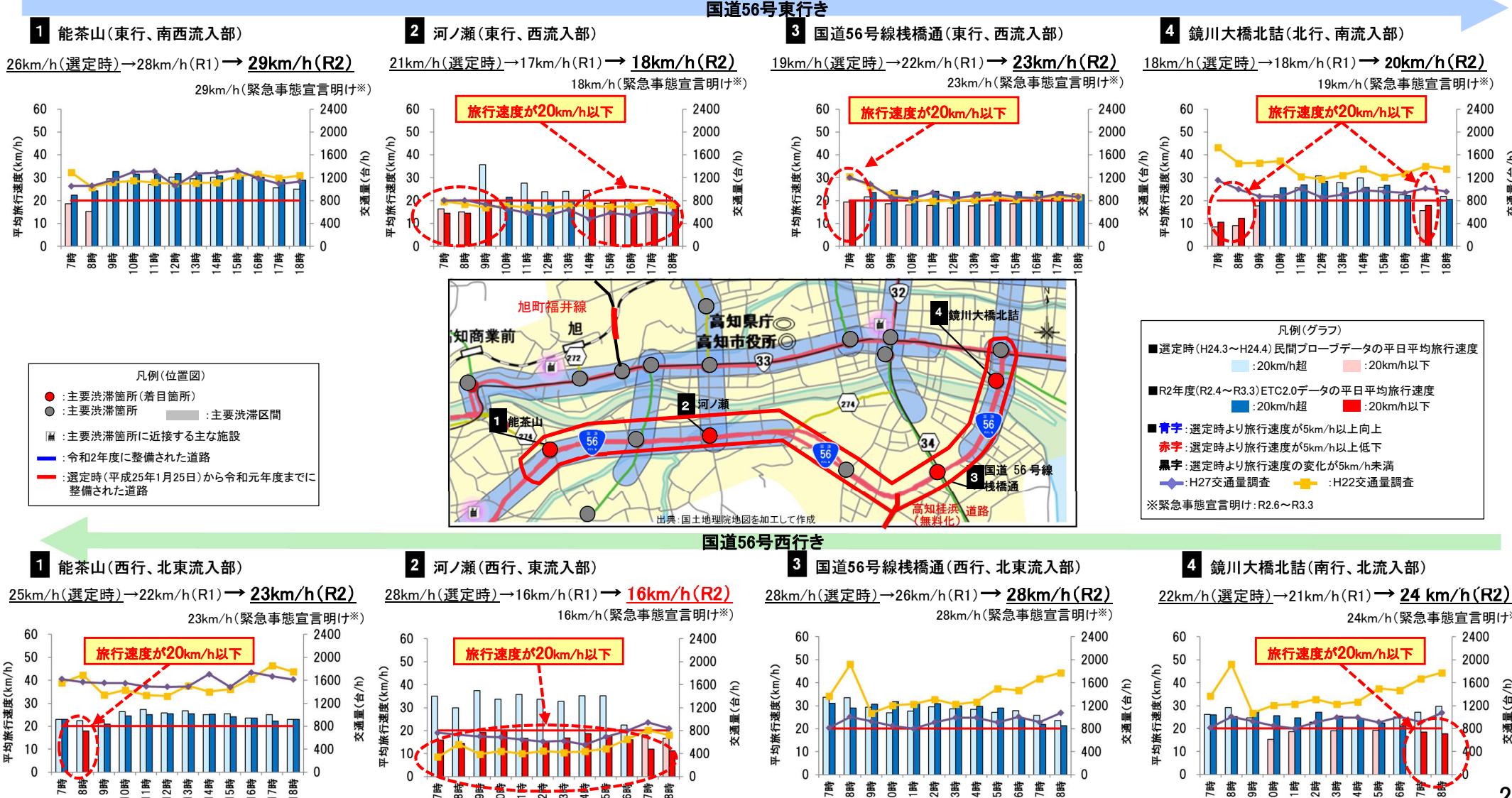


高知市中心部の渋滞状況（能茶山～鏡川大橋北詰）

高知県渋滞対策協議会

- 東行きでは、選定時と比べ、旅行速度に大きな変化は見られないが、国道56号線桟橋通で朝ピーク時、河ノ瀬（※1）で終日、鏡川大橋北詰で朝夕ピーク時に旅行速度が20km/h以下となっている。※1：平成30年2月に事故対策（車線運用・信号現示改良）を実施
- 西行きでは、河ノ瀬を除き、選定時と比べ、旅行速度に大きな変化は見られないが、能茶山で朝ピーク時、河ノ瀬で概ね終日、鏡川橋北詰で夕ピーク時に旅行速度が20km/h以下となっている。河ノ瀬では、選定時と比較して旅行速度が12km/h低下している。

▼国道56号（能茶山～鏡川大橋北詰）における渋滞状況の検証結果



高知市中心部の渋滞状況（はりまや橋～国道56号線桟橋通）

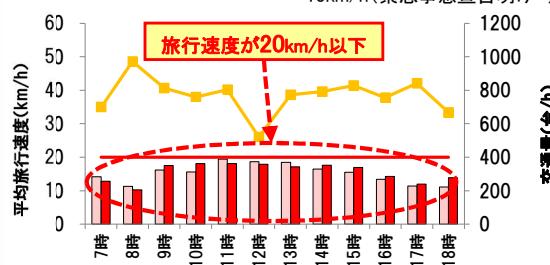
高知県渋滞対策協議会

- 北行きでは、選定時と比べ、旅行速度に大きな変化は見られないが、はりまや橋、桂浜はりまや線旧朝倉町通りで終日、国道56号線桟橋通でタピーク時に旅行速度が20km/h以下となっている。
- 南行きでは、選定時と比べ、旅行速度に大きな変化は見られないが、はりまや橋や国道56号線桟橋通で終日、桂浜はりまや線旧朝倉町通りでタピークに旅行速度が20km/h以下となっている。

▼桂浜はりまや線（はりまや橋～国道56号線桟橋通）における渋滞状況の検証結果

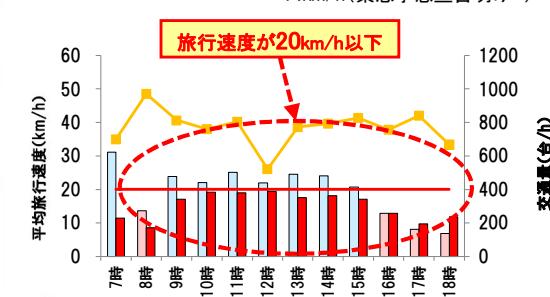
1 はりまや橋（北行、南流入部）

14km/h(選定時) → 14km/h(R1) → 15km/h(R2)
15km/h(緊急事態宣言明け※)



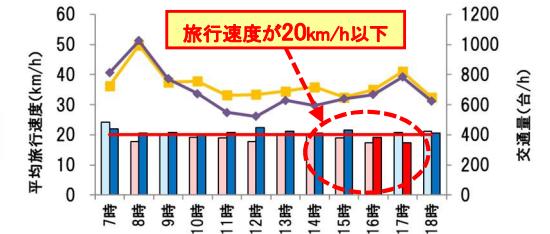
2 桂浜はりまや線旧朝倉町通り（北行、南流入部）

16km/h(選定時) → 13km/h(R1) → 14km/h(R2)
14km/h(緊急事態宣言明け※)



3 国道56号線桟橋通（北行、南東流入部）

20km/h(選定時) → 20km/h(R1) → 20km/h(R2)
21km/h(緊急事態宣言明け※)



凡例(位置図)

- : 主要渋滞箇所(着目箇所)
- : 主要渋滞箇所
- : 主要渋滞区間
- : 主要渋滞箇所に近接する主な施設
- : 令和2年度に整備された道路
- : 選定時(平成25年1月25日)から令和元年度までに整備された道路

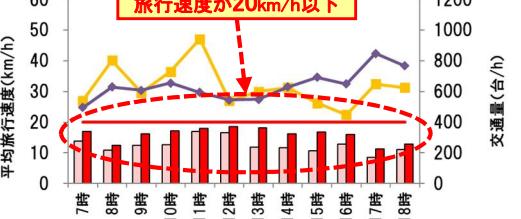
凡例(グラフ)

- 選定時(H24.3～H24.4) 民間プローブデータの平日平均旅行速度
 - : 20km/h超
 - : 20km/h以下
- R2年度(R2.4～R3.3) ETC2.0データの平日平均旅行速度
 - : 20km/h超
 - : 20km/h以下
- 青字: 選定時より旅行速度が5km/h以上向上
- 赤字: 選定時より旅行速度が5km/h以下低下
- 黒字: 選定時より旅行速度の変化が5km/h未満
- : H27交通量調査
- : H22交通量調査

※緊急事態宣言明け: R2.6～R3.3

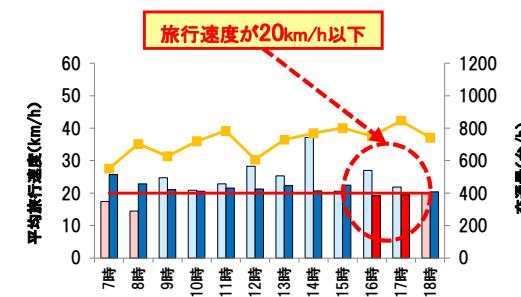
1 はりまや橋（南行、北流入部）

12km/h(選定時) → 14km/h(R1) → 15km/h(R2)
15km/h(緊急事態宣言明け※)



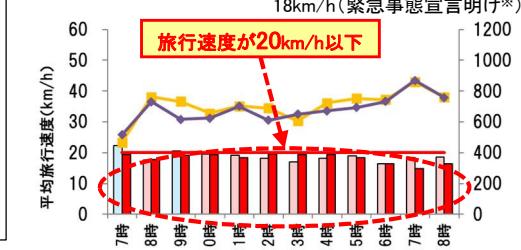
2 桂浜はりまや線旧朝倉町通り（南行、北流入部）

22km/h(選定時) → 19km/h(R1) → 21km/h(R2)
21km/h(緊急事態宣言明け※)



3 国道56号線桟橋通（南行、北西流入部）

19km/h(選定時) → 17km/h(R1) → 18km/h(R2)
18km/h(緊急事態宣言明け※)



桂浜はりまや線 北行き

桂浜はりまや線 南行き

高知南国道路（高知IC～高知南IC） 開通後の交通状況

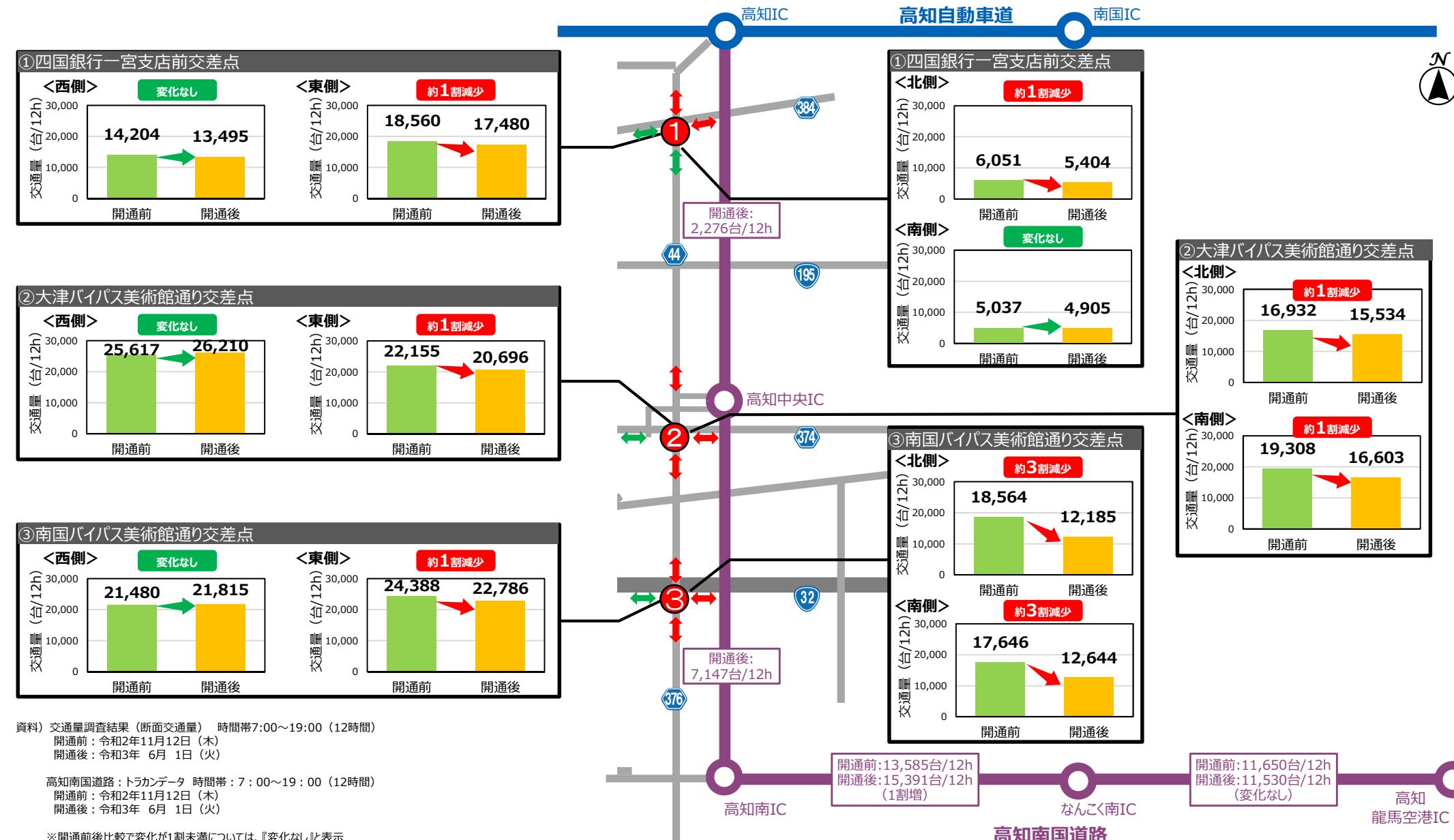
高知南国道路（高知IC～高知南IC）開通後の交通状況（1/2）

高知県渋滞対策協議会

○開通前・後比較 斷面交通量（平日） 開通区間の並行路線

○高知南国道路と並行する南北方向の県道44号、県道376号では、交通量が1～3割減少。

○高知南国道路と並行する東西方向の国道32号、県道374号、県道384号のうち、県道44号より東側では、交通量が1割減少。



資料) 交通量調査結果(断面交通量) 時間帯7:00~19:00(12時間)

開通前：令和2年11月12日（木）

開通後：令和3年 6月 1日（火）

高知南国道路：トラカンデータ 時間帯：7:00～19:00（12時間）

開通前：令和2年11月12日（木）

開通後：令和3年 6月 1日 (火)

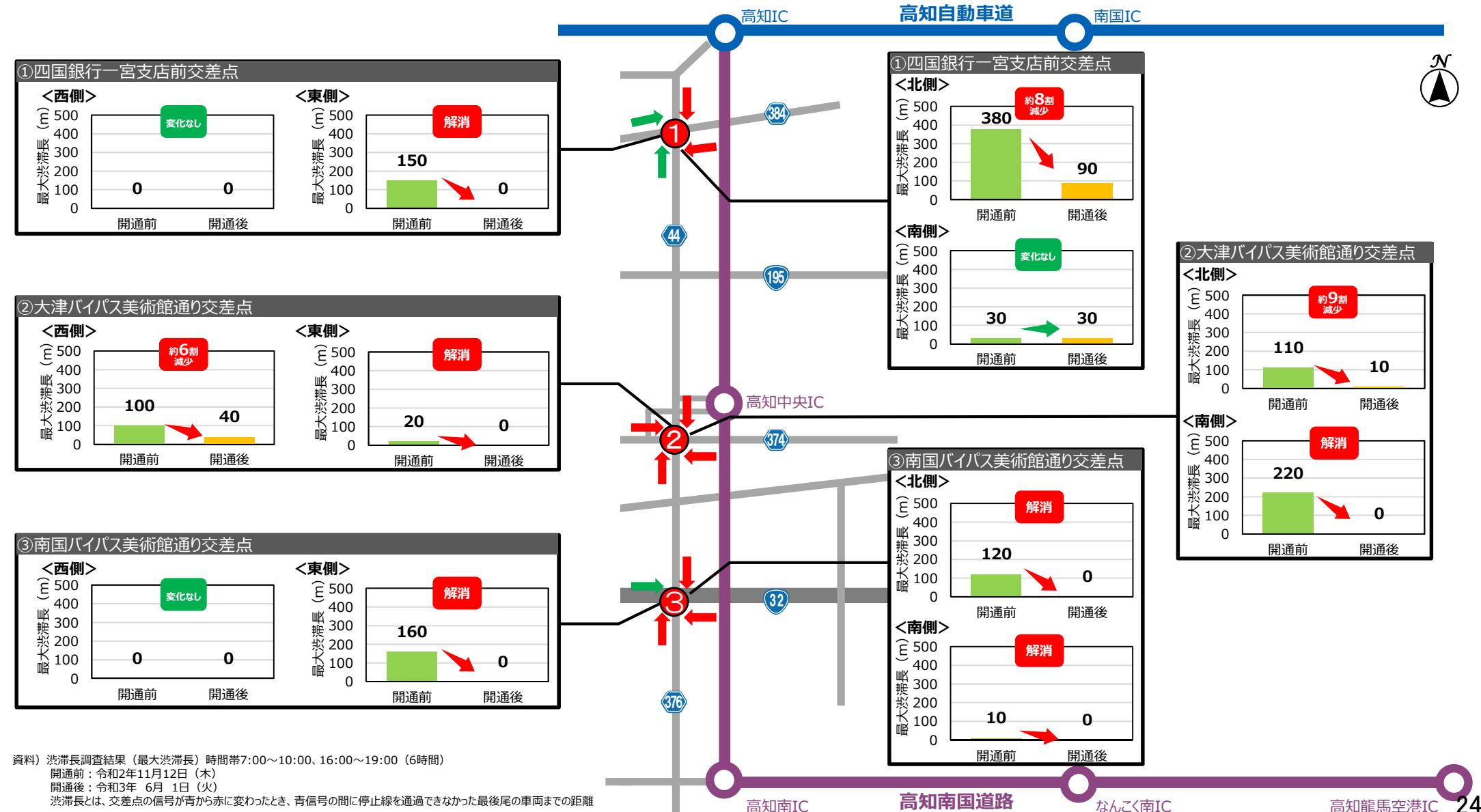
※開通前後比較で変化が1割未満については、『変化なし』と表示

高知南国道路（高知IC～高知南IC）開通後の交通状況（2/2）

高知県渋滞対策協議会

○開通前・後比較 最大渋滞長（平日） 開通区間の並行路線

- 高知南国道路と並行する県道44号、県道376号の南北方向では、渋滞長は減少。
- 高知南国道路と並行する東西方向の国道32号、県道374号、県道384号のうち、県道44号より東側では、渋滞長が解消。
- 今後、補足調査等を行い、引き続き効果を検証していきます。



TDM施策の検討方針

■新型コロナウイルス感染症の緊急事態宣言による交通変動分析検討結果

- 昨年度に実施したコロナ禍における交通分析の結果から交通量減少率と速度向上率の関係に着目するとともに高知南国道路の開通を踏まえ、高知県内の東西の交通流において広域的な経路転換が期待できることから、TDM施策候補箇所として「東道路大津バイパス」、「東道路南国バイパス」の2箇所を抽出。（第26回高知県渋滞対策協議会で承認）



■令和3年度の検討方針

- 示すべき指標の検討
- 多くの道路利用者に活用していただくための効果的な広報等の検討
- パーク & ライドの本格運用にあわせて、公共交通の利用を促進

令和3年度のスケジュール

検討項目		令和3年											令和4年		
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	以降	
主要渋滞箇所の見直し	新たな主要渋滞箇所の選定				協議会			部会			部会		協議会		
	主要渋滞箇所解除フローの見直し														
TDM施策	東道路南国バイパス														
	東道路大津バイパス														
ピンポイント渋滞対策	石立				効果検証 (対策後1か月)	効果検証 (対策後3か月)								報告	
	はりまや橋～県庁前（西行き）														
	旭町一丁目														
	新たな対策候補箇所の選定							候補箇所の選定							
芸西村周辺の渋滞対策	横断幕による時間分散施策				デザインの選定										
	近隣事業所への時差出勤呼びかけ				調査結果とりまとめ 有効な施策の検討			関係機関協議							
	信号周期の見直し							現地調査計画			現地調査、見直し案の検討			見直し実施の判断	

6/29現在