

第28回 高知県渋滞対策協議会

日 時：令和4年3月11日（金） 13：30～

場 所：WEB会議

議 事 次 第

1. 開 会
2. 議 事
 - (1) これまでの経緯
 - (2) ピンポイント渋滞対策
 - (3) 道路利用者団体との連携強化
 - (4) TDM施策の実施内容
 - (5) 高知南国道路（高知 IC～高知南 IC）開通後の交通状況
 - (6) 高知西バイパス開通後の交通状況
3. 閉 会

配布資料

1. 議事次第
2. 出席者名簿
3. 高知県渋滞対策協議会規約
4. 第28回高知県渋滞対策協議会説明資料

第28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	代理：副所長
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	随行：調査課長、建設専門官
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	代理：チーフ（市街地整備担当） 随行：主幹
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	代理：主事
委員	高知県警察本部交通規制課 交通規制課長	代理：交通管制第二課長補佐
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	欠席
委員	高知市市民協働部暮らし・交通安全課 暮らし・交通安全課長	欠席
委員	安芸市建設課 建設課長	代理：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	代理：係長
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	随行：交通計画課長 他1名
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	欠席

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あてる。

(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	西内 裕晶
委員	高知大学 次世代地域創造センター 准教授	岡村 健志
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28回高知県渋滞対策協議会 説明資料

令和4年3月11日（金）

高知県渋滞対策協議会

これまでの経緯

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
- TDM施策の検討方針 ○令和3年度のスケジュール

令和03年06月29日 第27回協議会

令和3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
- 道路利用者団体との連携強化
- TDM施策の実施内容
- 高知南国道路(高知IC~高知南IC)開通後の交通状況
- 高知西バイパス開通後の交通状況

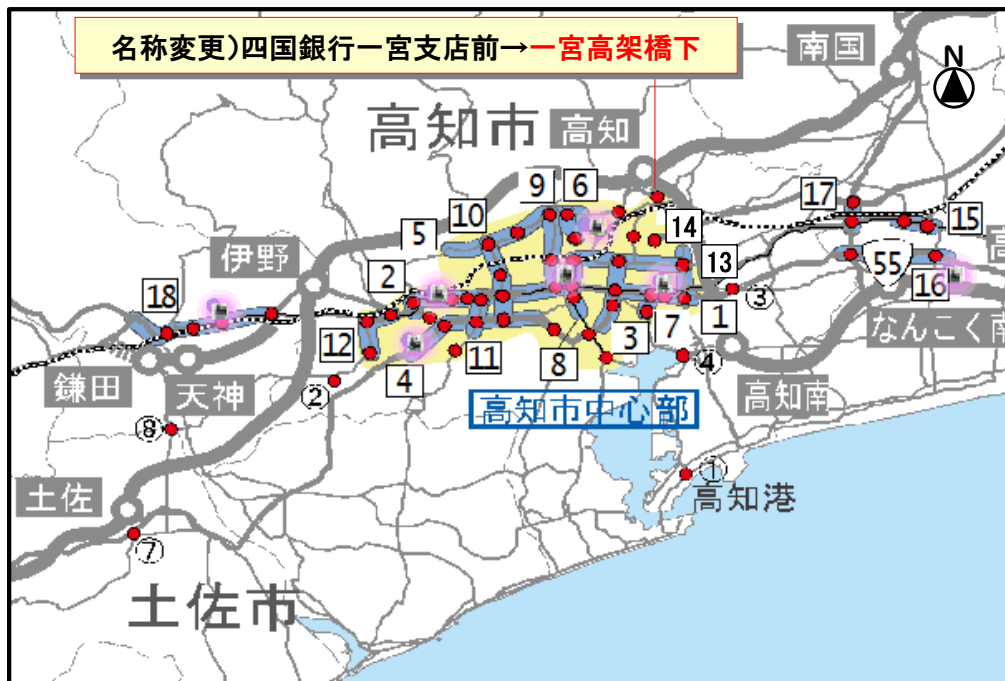
令和4年3月11日
第28回協議会
本日の議題

次年度以降

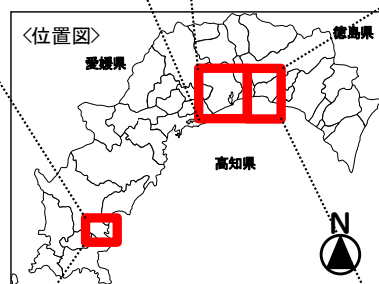
マネジメントサイクルによる継続的な取組の実施

これまでの経緯 ～主要渋滞箇所数（令和4年3月時点）～

- 令和4年3月時点で59箇所が主要渋滞箇所に指定。
- 「四国銀行一宮支店前」を「一宮高架橋下」、「安芸川大橋西詰」を「安芸川橋西詰」にそれぞれ名称を変更。



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	3



ピンポイント渋滞対策

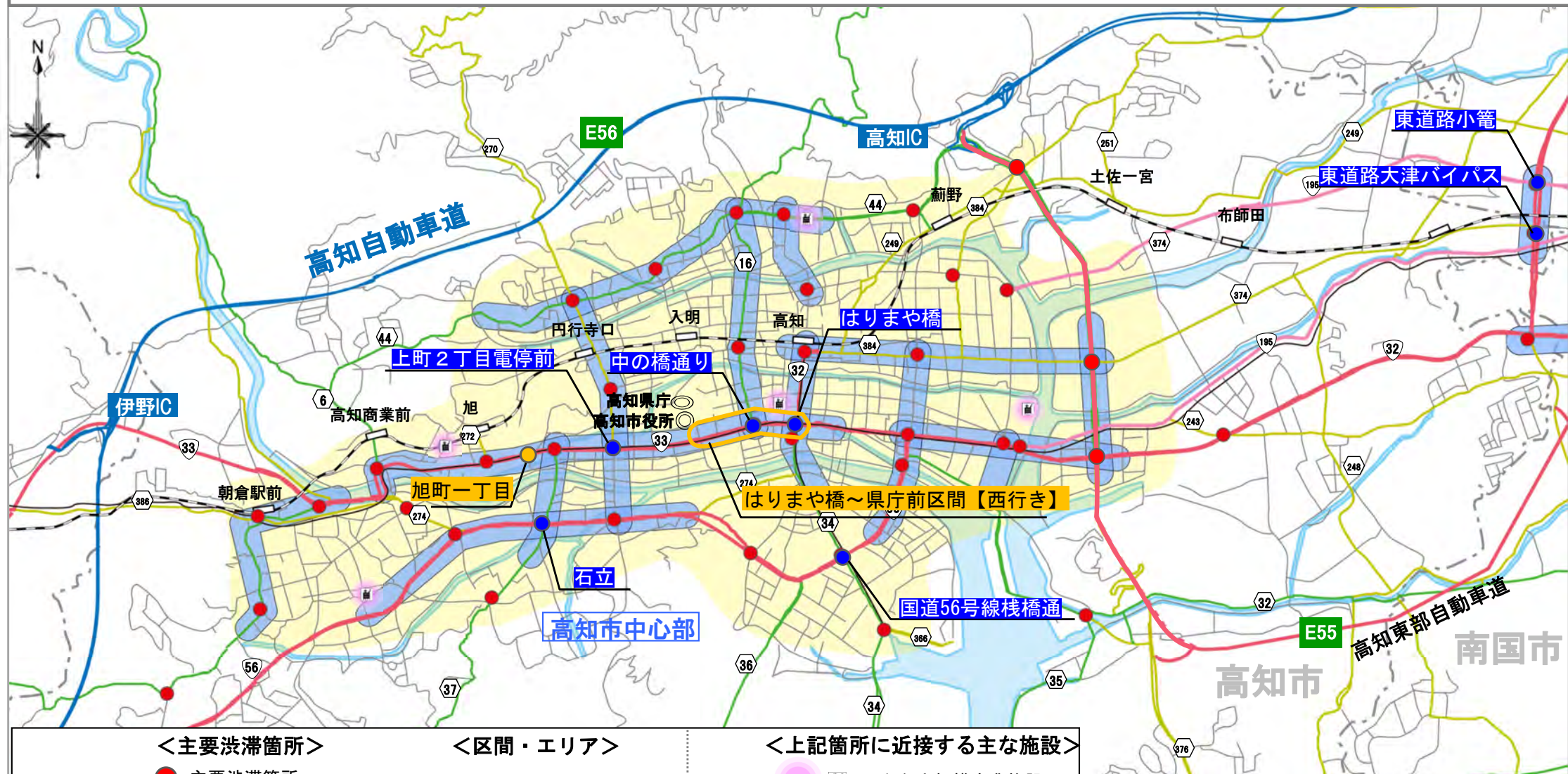
1. 国道56号石立交差点の対策効果検証
2. 国道32号はりまや橋～県庁前区間（西行き）の進捗状況
3. 旭町一丁目交差点の進捗状況

ピンポイント渋滞対策の取組状況

■対策実施箇所：7箇所（東道路小籠、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号線棧橋通、石立）

■対策中箇所：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～県庁前区間を先行して実施



凡例		<主要渋滞箇所>		<区間・エリア>		<上記箇所に近接する主な施設>	
●	主要渋滞箇所	●	主要渋滞箇所	■	主要渋滞区間	■	主な大規模商業施設
●	対策実施箇所	●	対策実施箇所	■	主要渋滞エリア	—	JR駅
●	対策中箇所	●	対策中箇所	■	主要渋滞エリア	—	とさでん
●	対策候補箇所	●	対策候補箇所	■	主要渋滞エリア	—	市町境界

出典：国土地理院・数値地図情報を基に作成

1. 国道56号石立交差点の対策効果検証

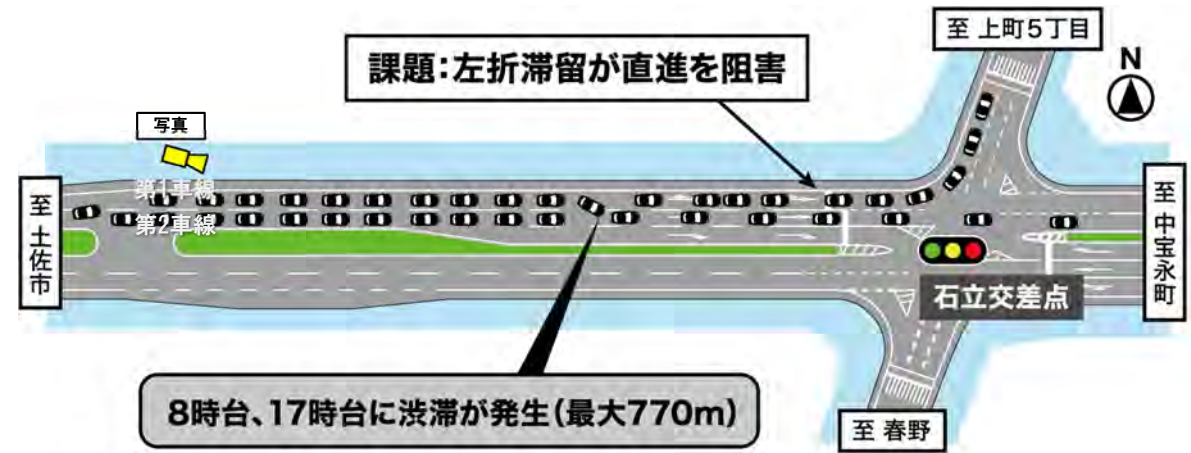
(1) 対策内容

- 当該交差点東行きは、第1車線の左折割合が約3割と多いことに加え、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た。
- 令和3年2月25日、東行きの渋滞緩和を目的として左折レーンを設置。

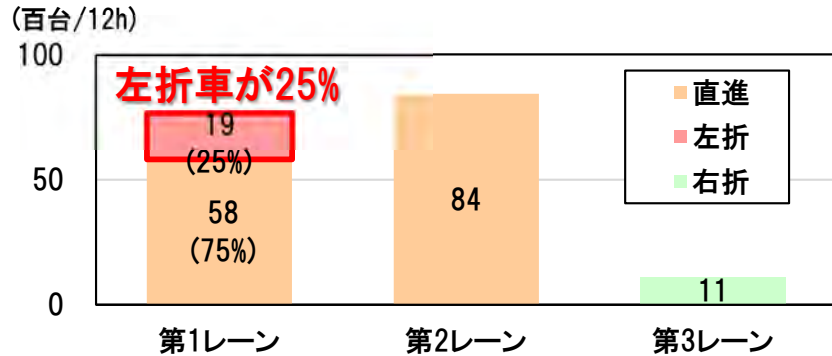
▼位置図



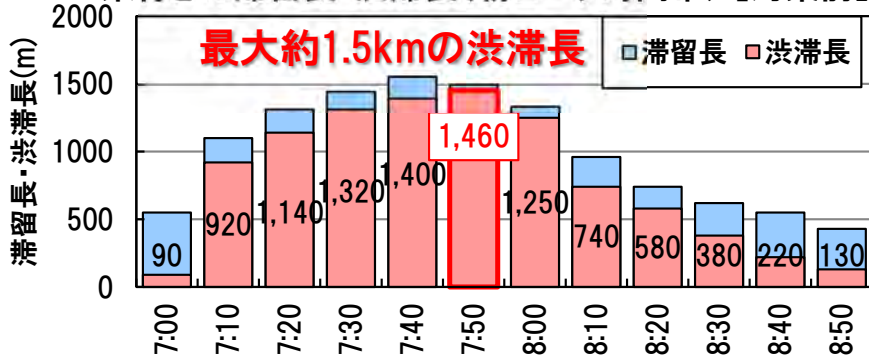
▼対策内容



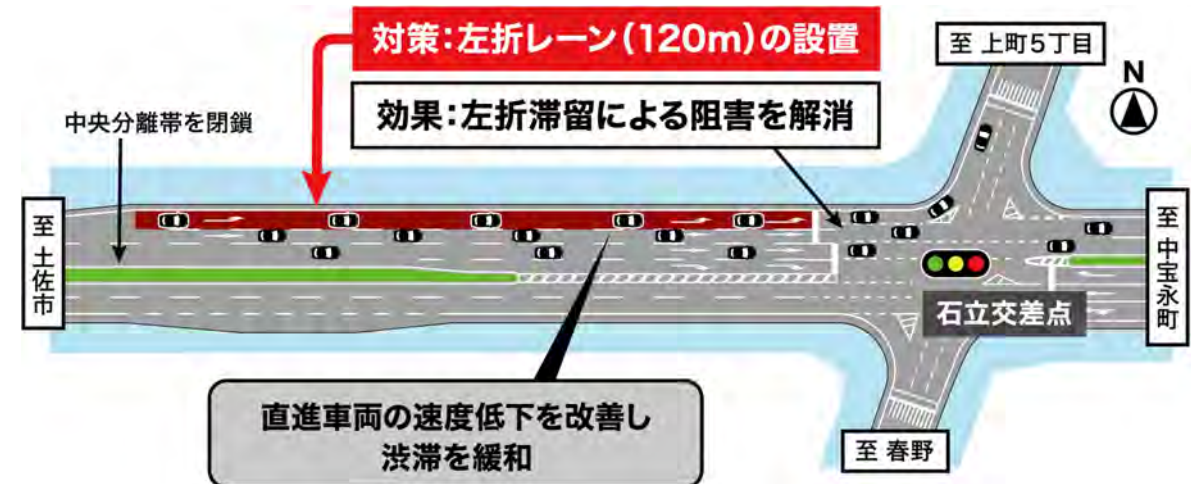
▼東行きの車線別12時間交通量【対策前】



▼東行きの滞留長・渋滞長(朝ピーク時間帯)【対策前】



※出典：交通実態調査結果 (R2. 9. 15)

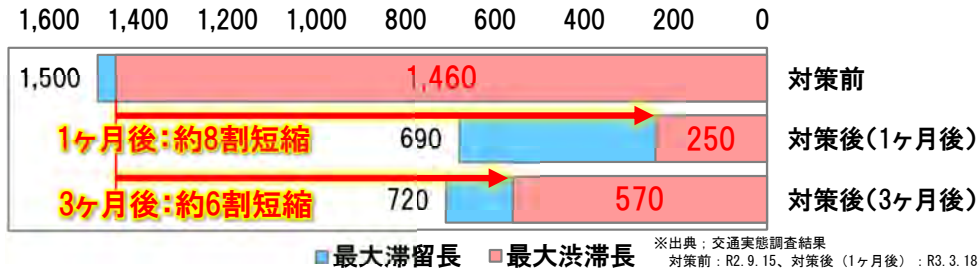


1. 国道56号石立交差点の対策効果検証

(2) 対策効果

- 左折車両の滞留による直進車両の速度低下が緩和し、渋滞長が大幅に短縮。
- 令和3年度道路利用者団体要望において、石立交差点を対象とする要望が減少し、一定の効果が発現したと考えられる。

▼東行きの最大滞留長・最大渋滞長(朝ピーク時間帯(7時~9時))
(m)

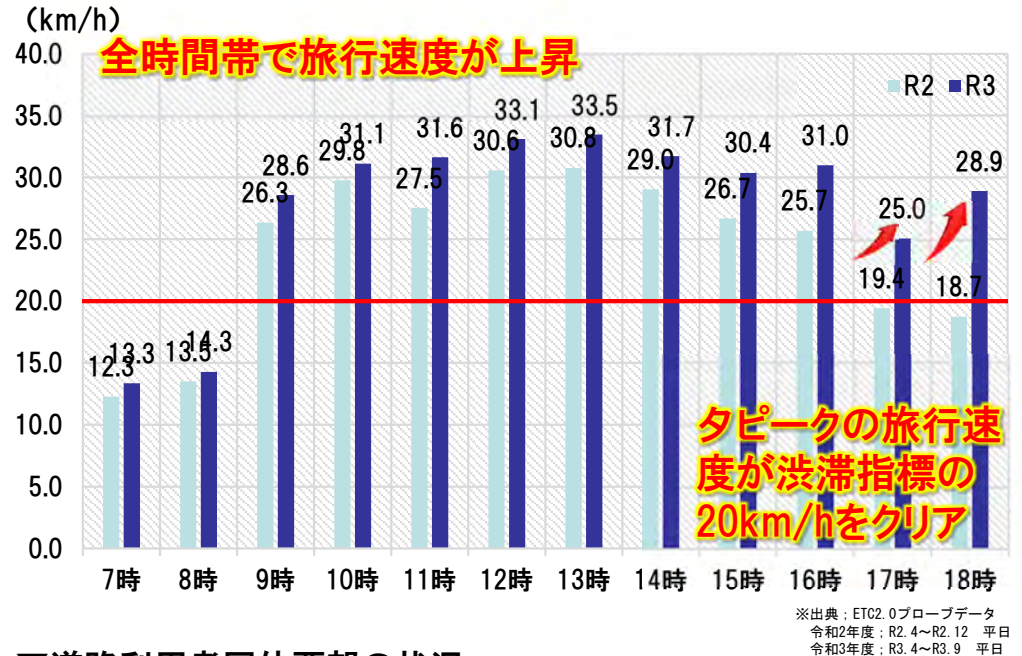


～対策前～

～対策後～



▼東行きの時間帯別旅行速度の変化(令和2年度、令和3年度暫定値)



▼道路利用者団体要望の状況

	令和2年	令和3年
トラック事業者	●	●
バス事業者	●	—
タクシー事業者	●	—

▶▶▶ 令和3年要望では、石立交差点の要望団体が減少

2. はりまや橋～県庁前交差点（西行き）の進捗状況

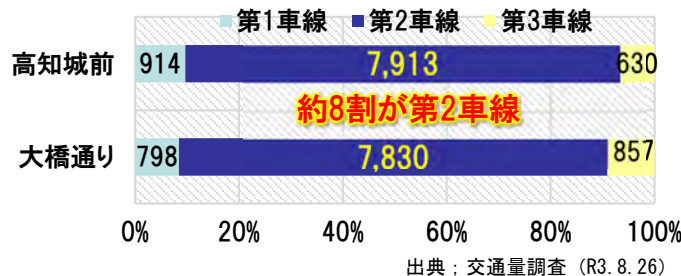
(1) 対策内容

- 直進交通が支配的な当該区間において、第2車線への交通の偏りを是正し渋滞緩和を図る計画。
- 令和4年2月23日、大橋通り交差点～県庁前交差点について、先行して施工を完了。
- 令和4年3月、5月頃に現地調査を行い、対策効果の検証を予定。

▼位置図



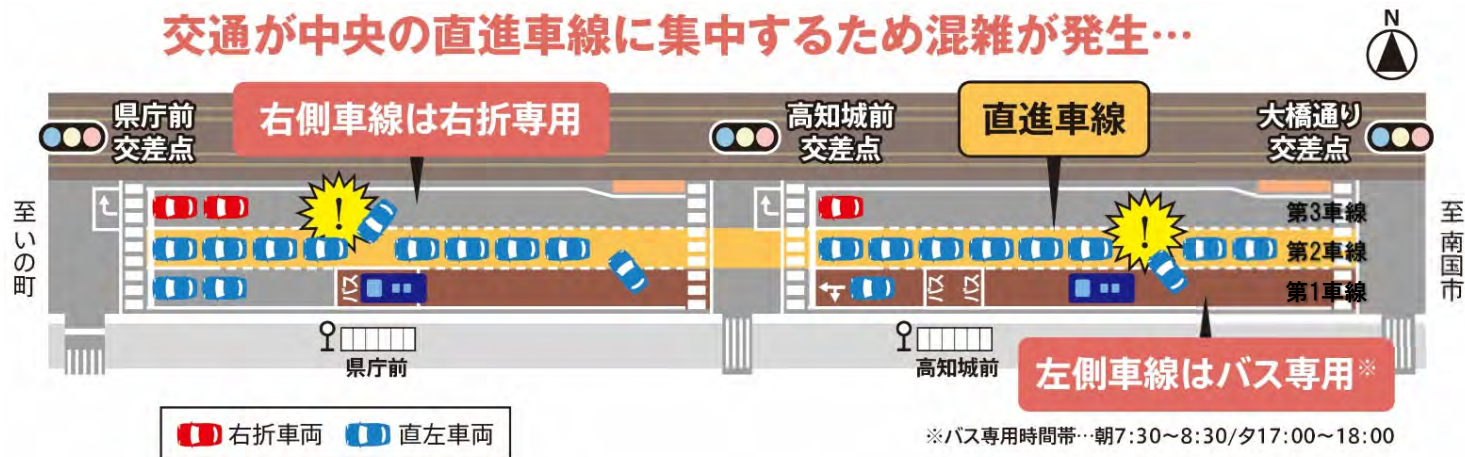
▼交通量の偏り



～走行状況(はりまや橋交差点より西を望む～)



交通が中央の直進車線に集中するため混雑が発生…



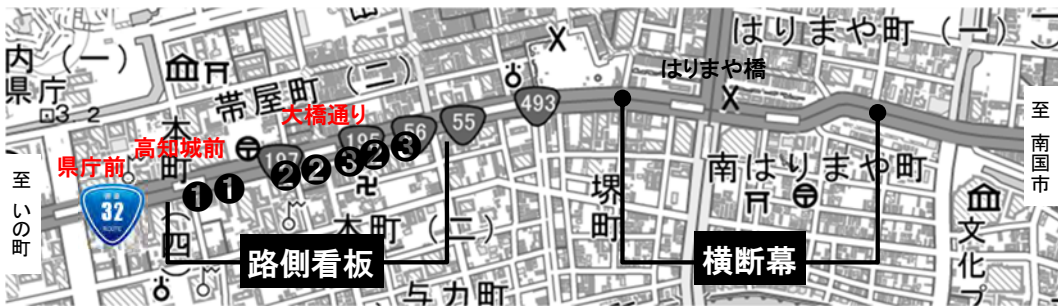
直進車線が2車線になり、交通がスムーズに!



2. はりまや橋～県庁前交差点（西行き）の進捗状況

(2) 広報・事前周知

- 車線運用の変更に伴う道路利用者の混乱を抑制するため、2月中旬から広報・事前周知を実施。
- 路側看板、横断幕、ラジオ等を活用するとともに、YouTube広告を活用して情報を拡散。



▼チラシ・ポスター

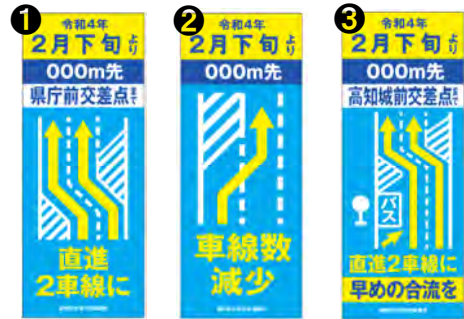
▼SNSによる広報 YouTube

YouTube広告により、高知市内にお住まいの方にプッシュ型配信!!
→13.4万人に表示、4.5万人が視聴



▼新聞広告

▼路側看板(7箇所)



▼横断幕(2箇所)



2. はりまや橋～県庁前交差点（西行き）の進捗状況

(3) 効果検証計画

- 車線運用が見直される大橋通り交差点～県庁前交差点間において、交通状況の検証を実施。
- 対策後において課題が発生した場合は、下記の項目に関わる調査データより改善策を検討予定。
- 対策前及び対策後における効果検証結果等について、記者発表を行い道路利用者に周知。

▼効果検証項目

検証項目(案)		対策前	対策直後 (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	●	●	●
	バスの定時性	●	●	●
経済性	渋滞損失時間の削減	●	—	●
交通状況	車線別方向別交通量	●	—	●
	車線利用率	●	●	●
	右折レーンはみ出し (高知城前交差点、県庁前交差点西行き)	—	●	●

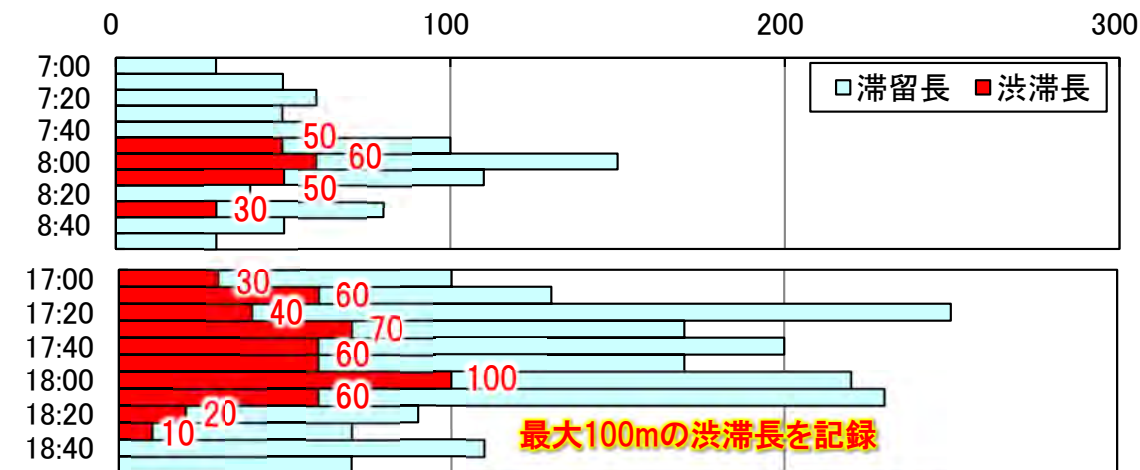
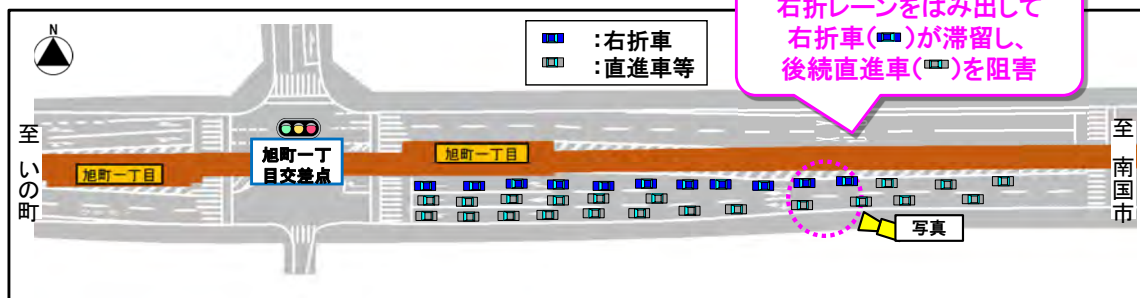
3. 旭町一丁目交差点の進捗状況

(1) 対策内容

- 旭町福井線の開通（H30.2）に伴う交通集中により、国道の西進右折の滞留が増加し右折レーン長が不足。
- 令和4年6月～7月、右折感知機を設置し右折交通量に応じた右折時間延長対策を実施。完了後、モニタリングを予定。



出典：国土地理院・数値地図情報を基に作成



渋滞長調査データ)R2.11.5調査結果

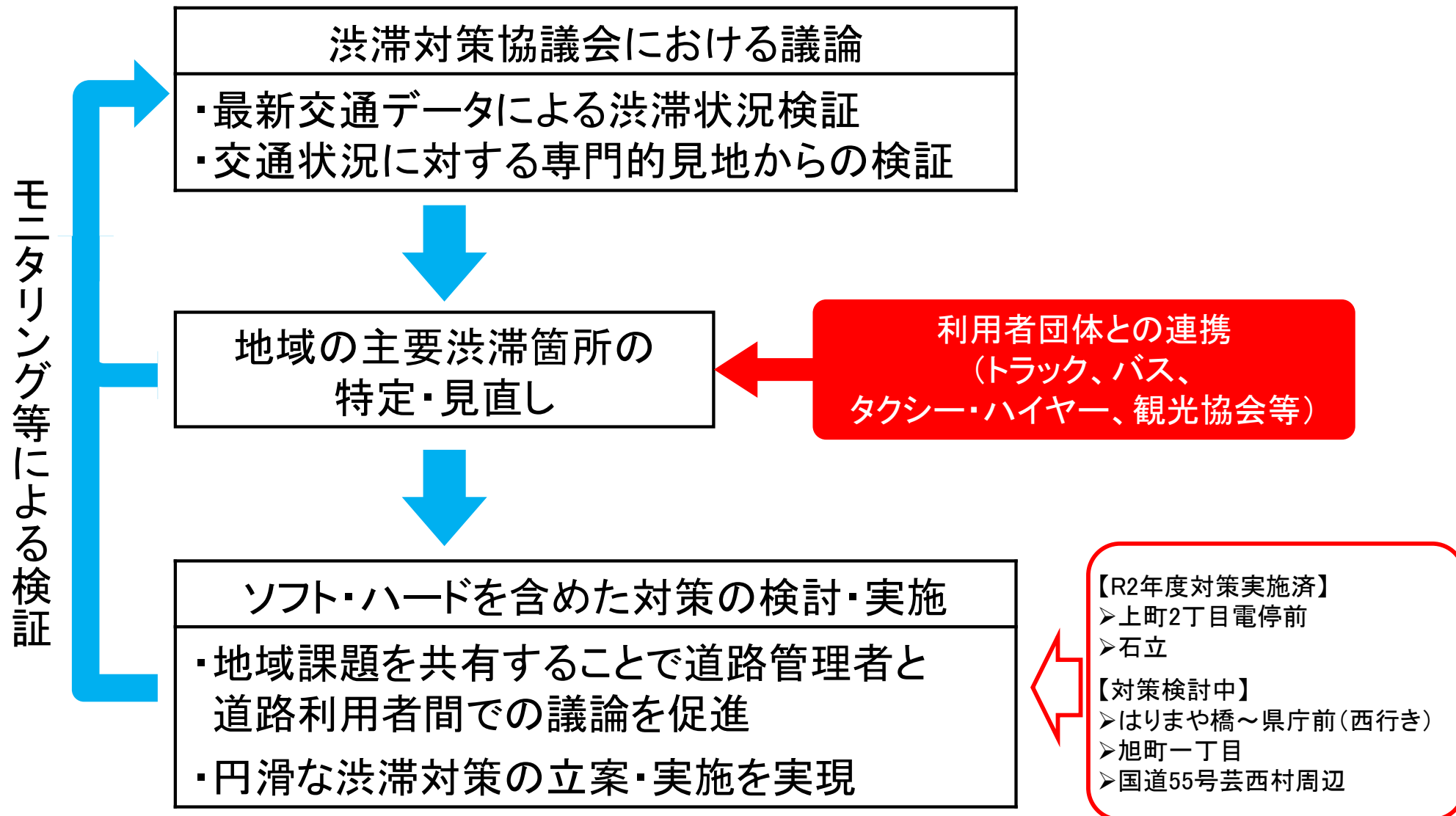


検証項目(案)		検証手法	対策後(3ヶ月後)
円滑性	渋滞長・滞留長	渋滞長調査	●
	通過所要時間	渋滞長調査	●
	旅行速度	ETC2.0	●
交通状況	方向別交通量	交通量調査	●
	信号現示	信号現示調査	●
	右折レーンをはみ出し	交通挙動調査	●

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
2. 伊野インター口交差点

- 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。



1. 芸西村周辺における渋滞対策

(1) 取り組み内容

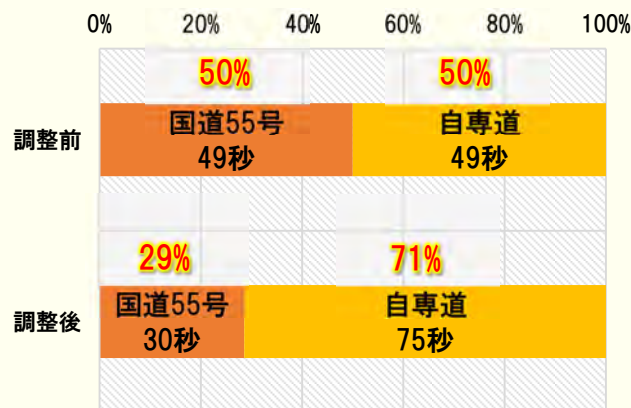
- 横断幕の設置、チラシ、Twitterでの時差通勤の呼びかけを令和3年11月18日に集中的に実施。
- 加えて、芸西西IC出口での滞留を緩和するため、信号現示の調整を実施。

▼取組内容

信号現示の調整

(R3.11.15 芸西西IC入口)

▼国道55号と自専道の青現示の割合



▼6:00~7:00の秒数であり、自専道秒数は最大の場合

横断幕の設置

(R3.11.4設置・琴浜歩道橋)



写真 R3.11.18 (7時台)

時差通勤等の集中的呼び掛け

(R3.11.18)



出典：国土地理院・数値地図情報を基に作成



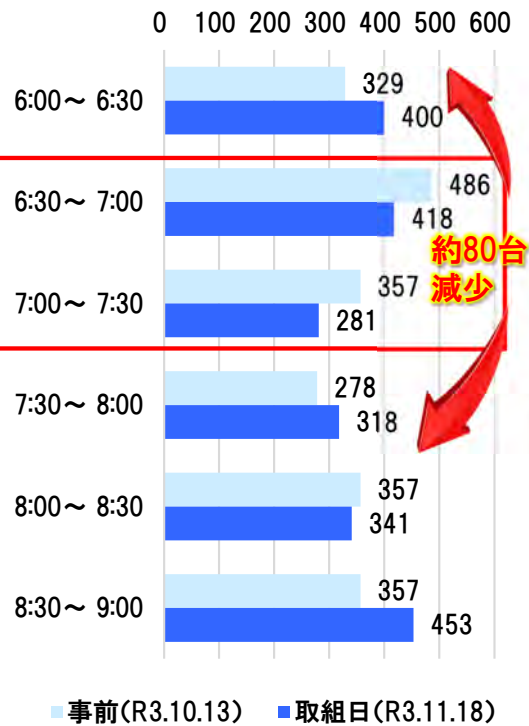
至 室戸市

1. 芸西村周辺における渋滞対策

(2) 取り組み結果

- 令和3年11月18日は、近隣の事業者、行政機関（国土交通省、高知県、自治体）などから参加者を募集し、21団体から計172人が参加。
- 安芸市方面に向かう時間帯別の流入交通量が最大で約80台減少し、一部の区間で旅行速度が向上。

▼交通量の変化(芸西西IC断面)



▼旅行速度の変化

※出典:ETC2.0プローブデータ(R3.10.13)

リンク長	629	314	351	127	740	979	1143	3915
6:15-6:30	68.8	32.5	11.4	26.6	41.0	40.1	45.4	54.8
6:30-6:45	11.5	10.6	9.0	28.1	30.5	38.2	40.2	53.1
6:45-7:00	10.6	10.0	9.1	13.6	35.4	23.7	28.9	43.6
7:00-7:15	11.8	8.3	7.4	13.4	14.3	12.1	13.6	41.3
7:15-7:30	5.3	4.2	4.6	6.8	7.5	7.1	10.8	39.7
7:30-7:45	3.0	4.3	3.7	5.4	6.8	5.1	9.6	40.6
7:45-8:00	5.4	6.7	5.4	16.5	14.9	9.1	11.2	39.2
8:00-8:15	3.7	5.9	4.5	7.2	6.3	11.1	13.8	32.2
8:15-8:30	73.0	15.9	7.8	13.2	14.4	12.1	14.1	37.5
8:30-8:45	70.1	59.8	18.8	21.4	23.4	14.1	32.2	35.3
8:45-9:00	79.0	63.6	20.1	26.2	43.8	31.1	39.7	47.4

※出典:ETC2.0プローブデータ(R3.11.18)

リンク長	629	314	351	127	740	979	1143	3915
6:15-6:30	55.4	48.7	21.4	19.1	24.6	25.5	37.7	49.9
6:30-6:45	16.2	16.8	12.5	12.4	13.5	14.1	39.9	43.1
6:45-7:00	20.8	13.2	7.9	17.1	12.9	12.1	13.9	41.6
7:00-7:15	6.7	6.8	5.9	7.3	8.4	9.1	11.2	40.8
7:15-7:30	5.4	5.4	4.2	10.2	9.1	6.1	11.3	38.9
7:30-7:45	5.7	5.7	4.9	7.1	7.0	7.1	10.3	35.8
7:45-8:00	21.4	8.6	6.9	10.3	10.0	5.1	11.0	34.0
8:00-8:15	70.9	61.3	23.0	8.8	7.6	8.1	13.4	31.8
8:15-8:30	69.0	60.0	29.3	28.9	26.9	11.1	18.1	34.7
8:30-8:45	55.3	35.5	15.2	22.6	30.2	42.3	37.3	39.7
8:45-9:00	32.2	19.1	12.1	23.4	34.4	36.3	46.3	49.9



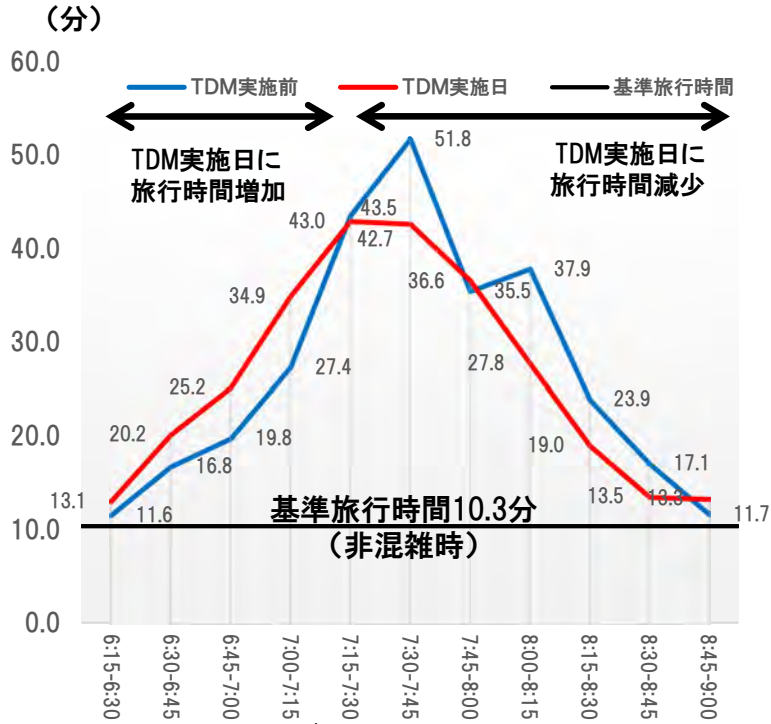
出典: 国土地理院・数値地図情報を基に作成

1. 芸西村周辺における渋滞対策

(2) 取り組み結果

- 評価区間の旅行時間は、TDM実施前で最大51.8分、TDM実施日で最大43.0分と基準旅行時間10.3分（非混雑時）を大幅に超過。
- 旅行時間をもとに算出した渋滞損失時間は、6:15～9:00の合計で951(時間・人)から890(時間・人)に61(時間・人)減少。

▼時間帯別平均旅行時間の変化(分)

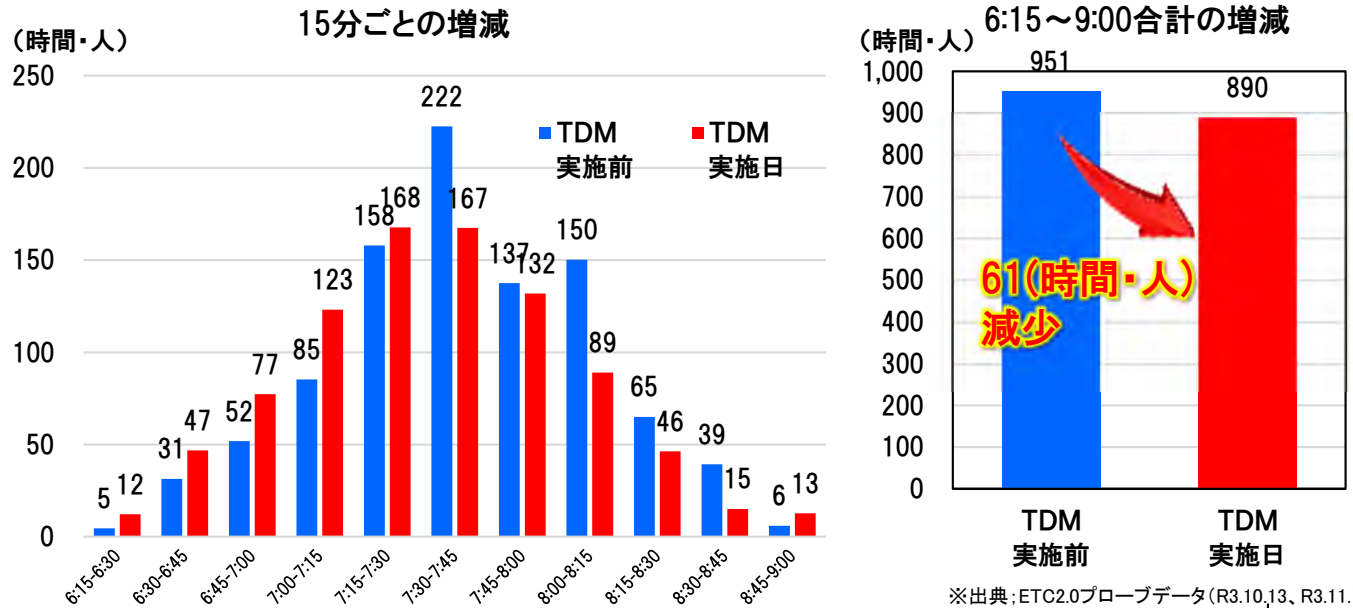


▼渋滞損失時間の変化(時間・人)

【算出式】(平均旅行時間-基準旅行時間)×交通量×乗車人数

※基準旅行時間:両日12時間の15分毎平均所要時間の10%マイル値

※乗車人数:全国道路・街路交通醸成調査OD調査(H27):大型2.02人/台、小型1.27人/台



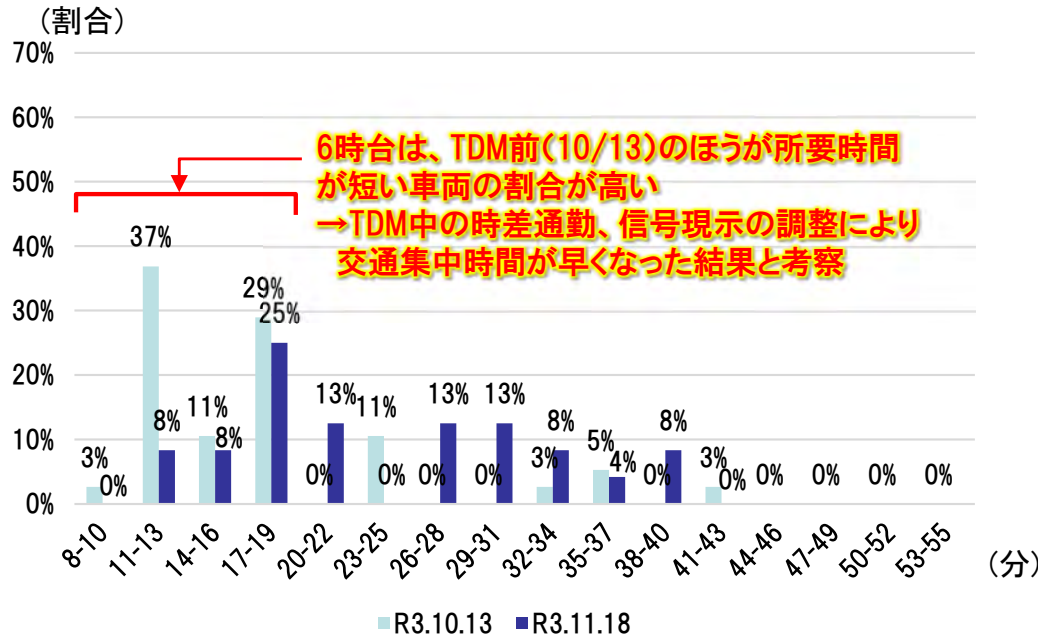
※出典:ETC2.0プローブデータ(R3.10.13、R3.11.18)



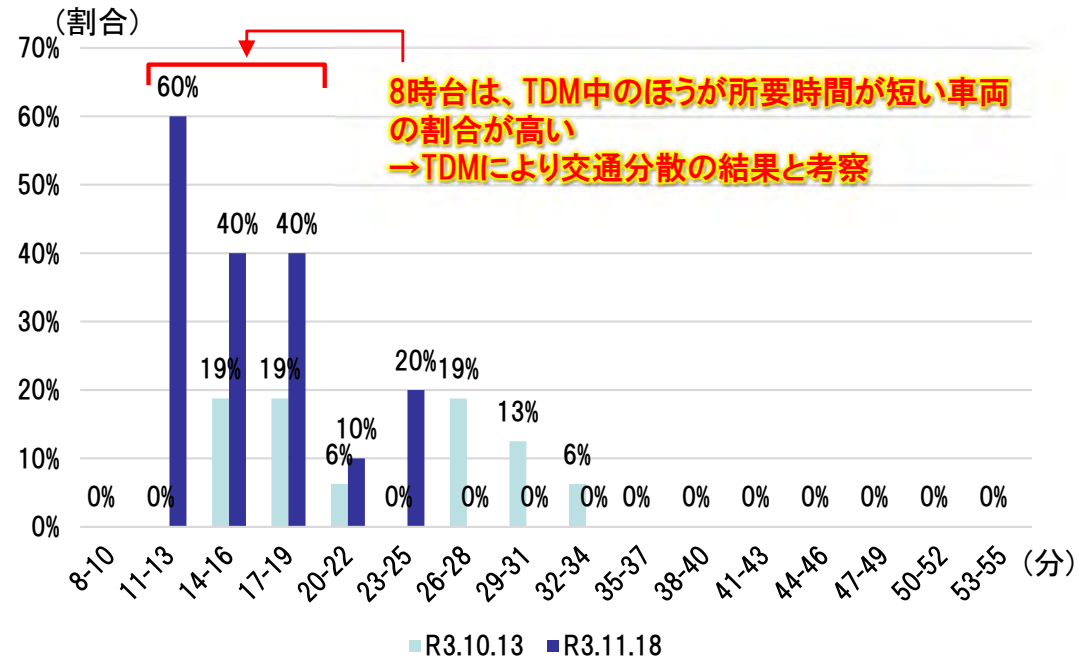
出典:国土地理院・数値地図情報を基に作成

1. 芸西村周辺における渋滞対策

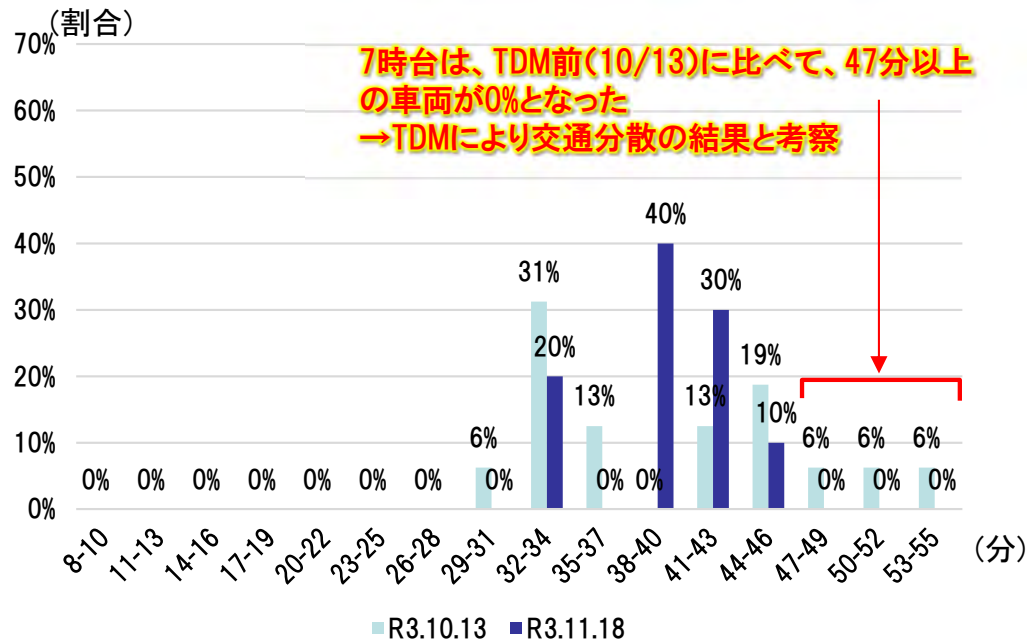
所要時間ヒストグラム（6時台）



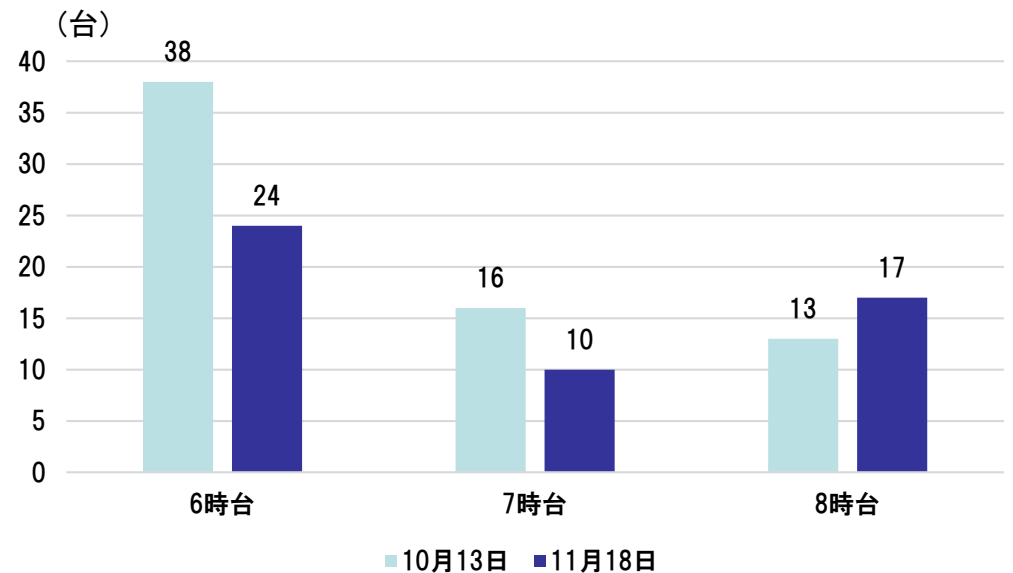
所要時間ヒストグラム（8時台）



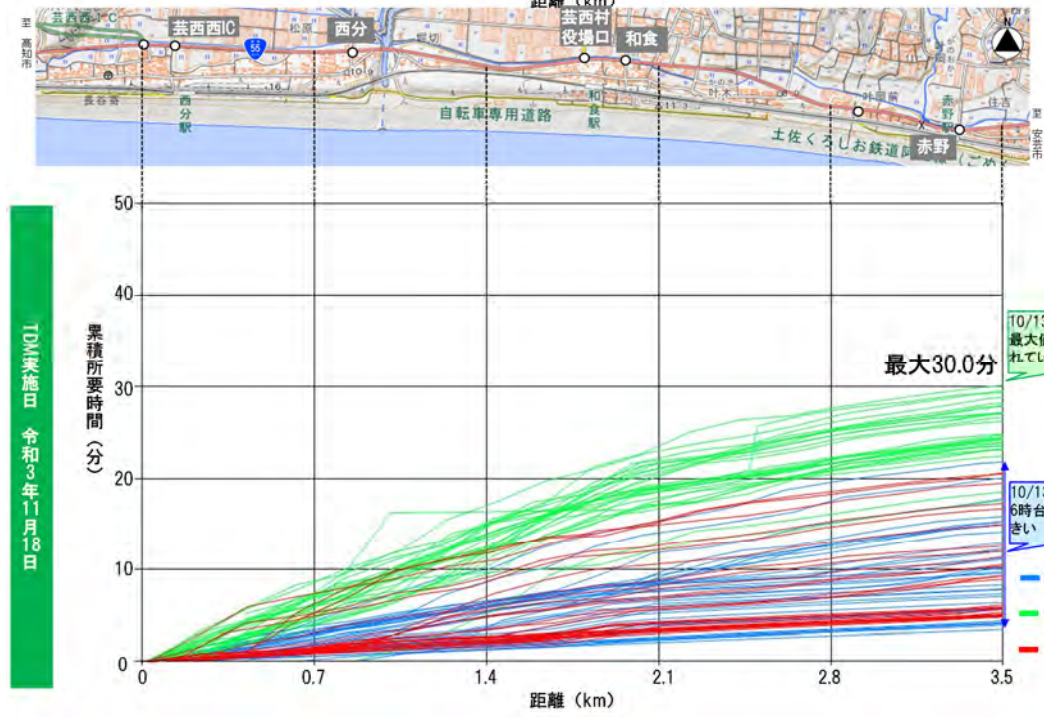
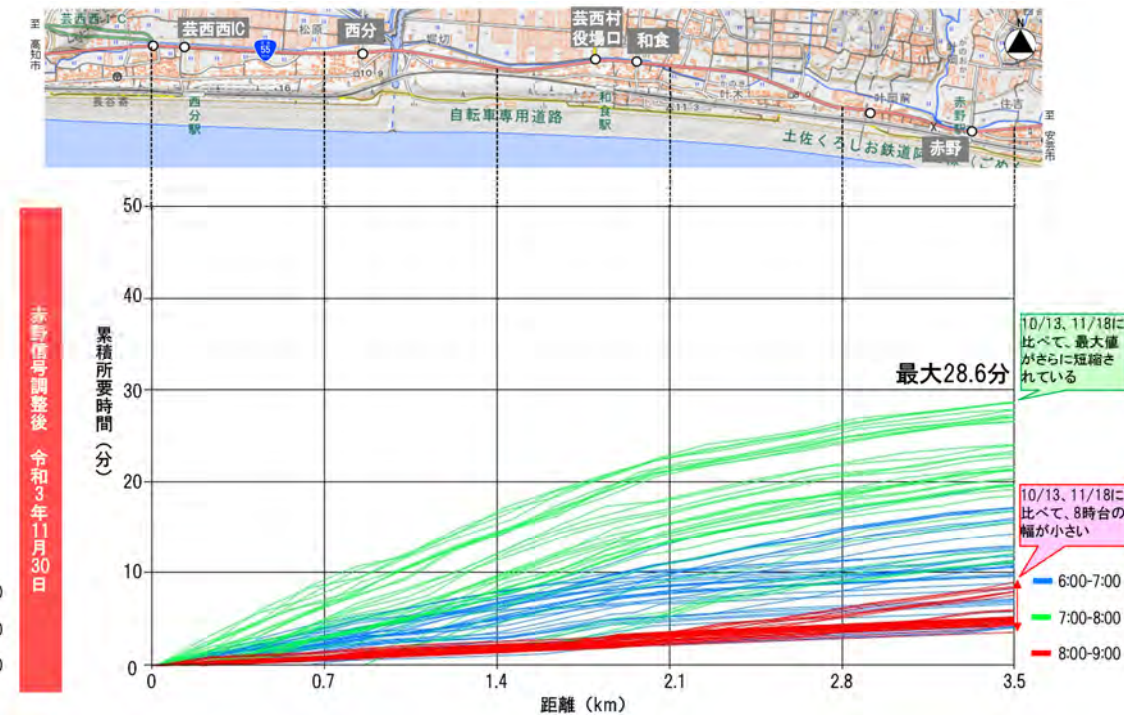
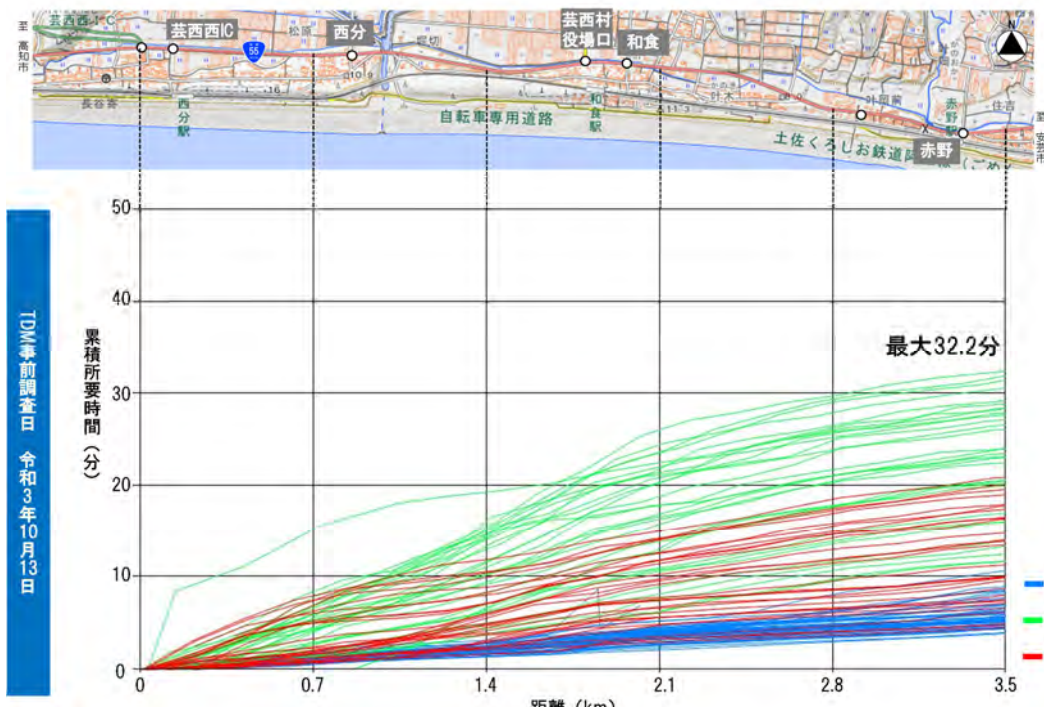
所要時間ヒストグラム（7時台）



(参考) 時間帯別サンプル数



1. 芸西村周辺における渋滞対策



●赤野交差点の感知式信号の精度向上
(交差道路側青現示に切り替える必要のない流出側車両や歩行者による感知を改善)



1. 芸西村周辺における渋滞対策

(2) 取り組み結果

- 芸西西IC入口の信号現示調整（東部自動車道の青時間を延長）により、東部自動車道と国道55号の交通が均等化。
- 事業所アンケートでは、主に時差通勤に取り組み、約4割が一定の効果を実感。
- 今後、本取り組みの結果を踏まえ、更なる信号現示の調整や交通需要マネジメント（時差通勤等）を検討。

▼ 芸西西IC付近の交通状況変化(6:15頃) ～実施前(令和3年10月13日)～

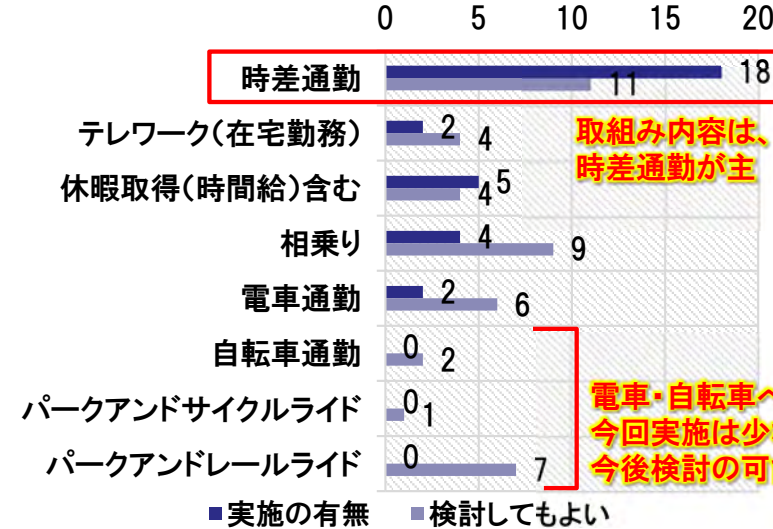


～取組日(令和3年11月18日)～

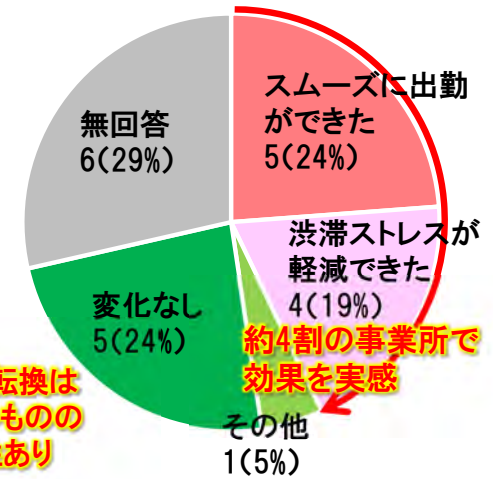


▼ 協力事業所(21事業所)のご意見

～今回の取り組み及び今後の検討可能性～



～効果や影響～



▼ 今後の検討方針

- 信号現示の更なる調整を試行する
- 時差通勤を引き続き呼び掛けるとともに、電車利用や自転車利用の方策を検討
- 抜け道交通対策をあわせて実施

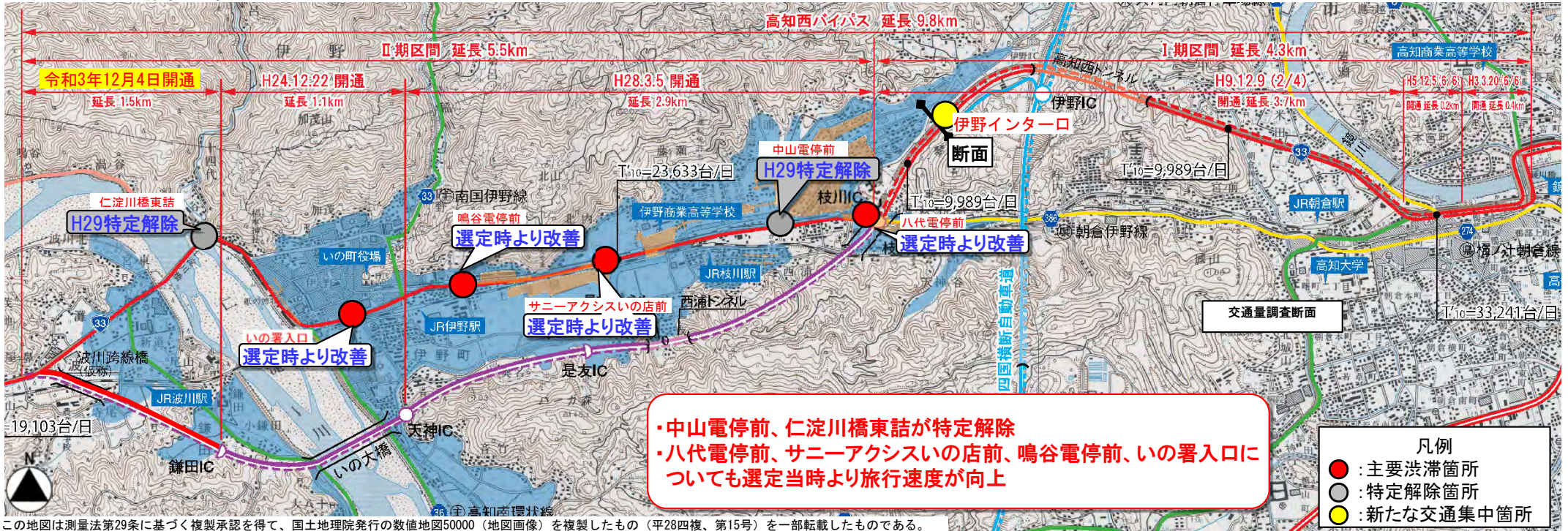


2. 伊野インター口交差点

(1) 経緯

- 令和3年12月高知西バイパスの鎌田IC～波川ICが開通し主要渋滞箇所が点在する、いの町中心部を避けて松山方面への通行が可能となった。
- 現道の旅行速度が改善傾向にある一方、合流区間である枝川IC以东は交通量が増加し、伊野ICへのアクセスが集中。

▼ 開通状況と旅行速度



・中山電停前、仁淀川橋東詰が特定解除
 ・八代電停前、サニーアクセスいの店前、鳴谷電停前、いの署入口についても選定当時より旅行速度が向上

- 凡例
- : 主要渋滞箇所
 - : 特定解除箇所
 - : 新たな交通集中箇所

断面 現道(国道33号)と高知西バイパス合流区間の交通量

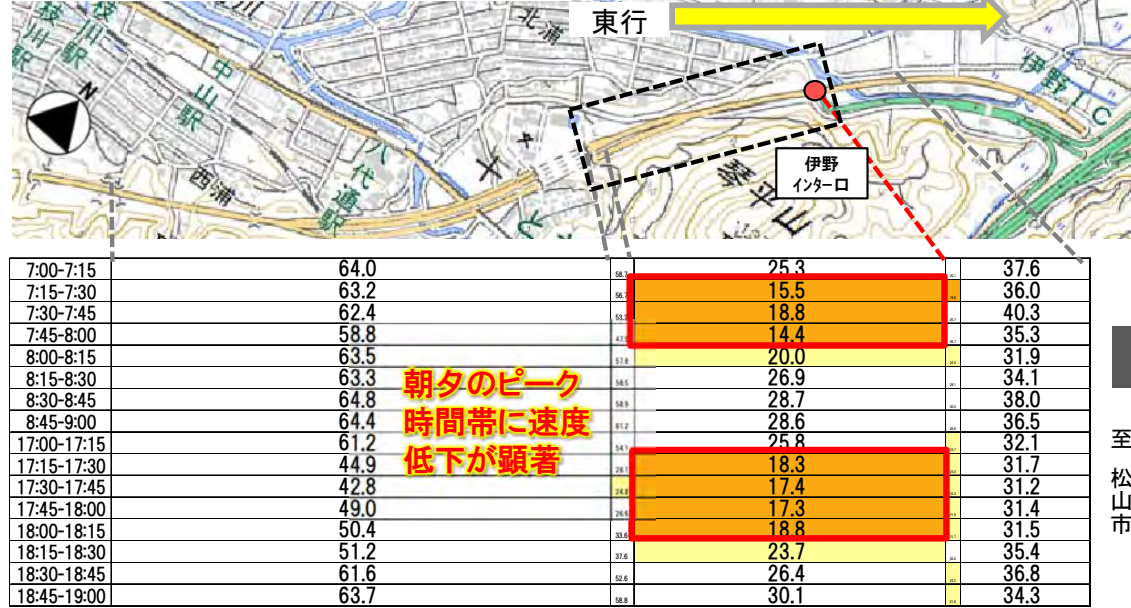


2. 伊野インター口交差点

(2) 対策内容

- 伊野インター口交差点の西側流入部では、伊野ICへアクセスする車両が右折レーンをはみ出して滞留し、後続直進車を阻害している時間帯がある。
- 高知西バイパス（鎌田IC～波川）開通により交通需要が増加しており、右折レーンの延伸を実施する。
- 町道の車線運用に関して、信号現示を含めた検討を実施する。

▼ピーク時間帯の平均旅行速度(15分毎)



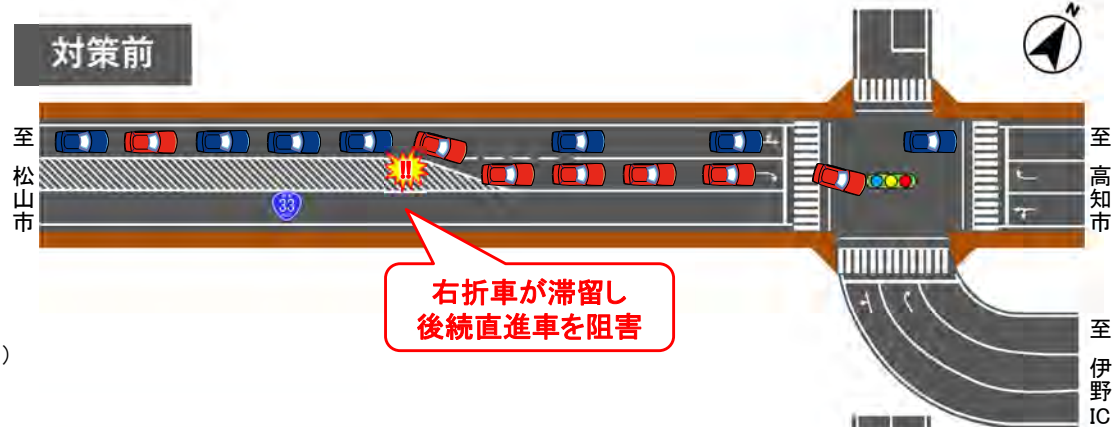
朝夕のピーク
時間帯に速度
低下が顕著

■ 10km/h未満 ■ 10km/h～20km/h以下 ■ 20km/h超～25km/h未満 □ 25km/h以上

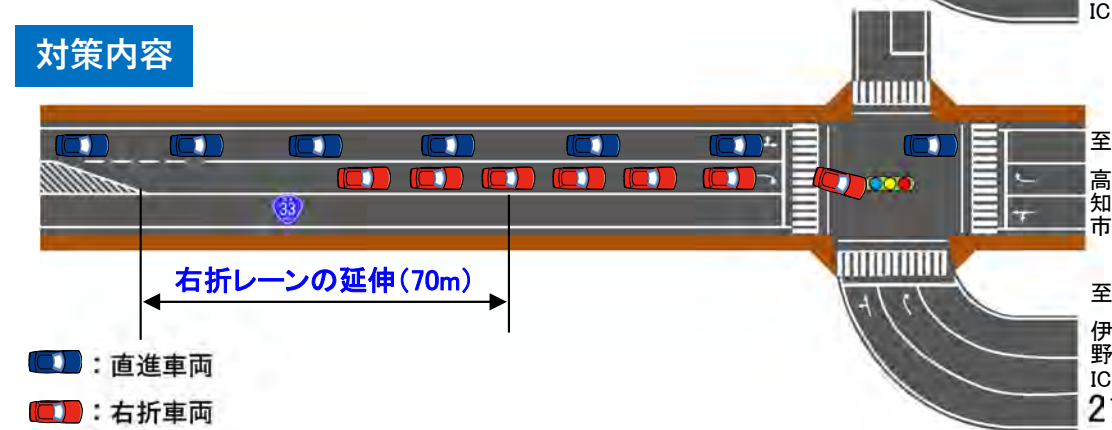
使用データ)ETC2.0プローブデータ速報値(R3.12.6～R4.1.31平日)



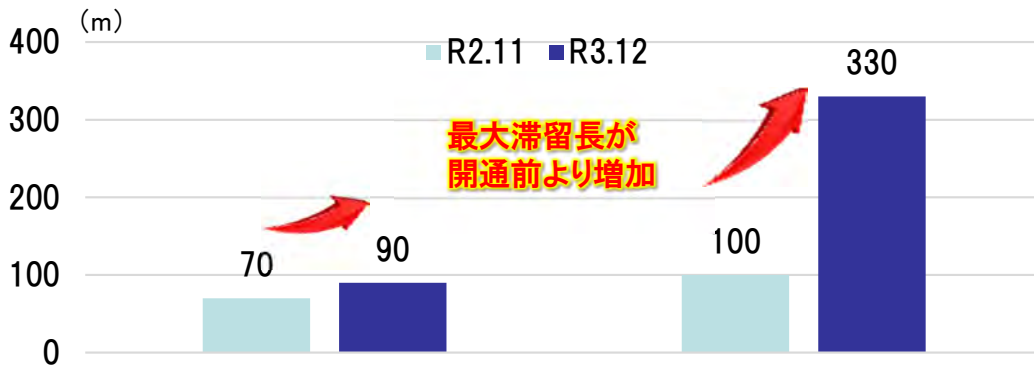
対策前



対策内容



▼ピーク時間帯の最大渋滞長



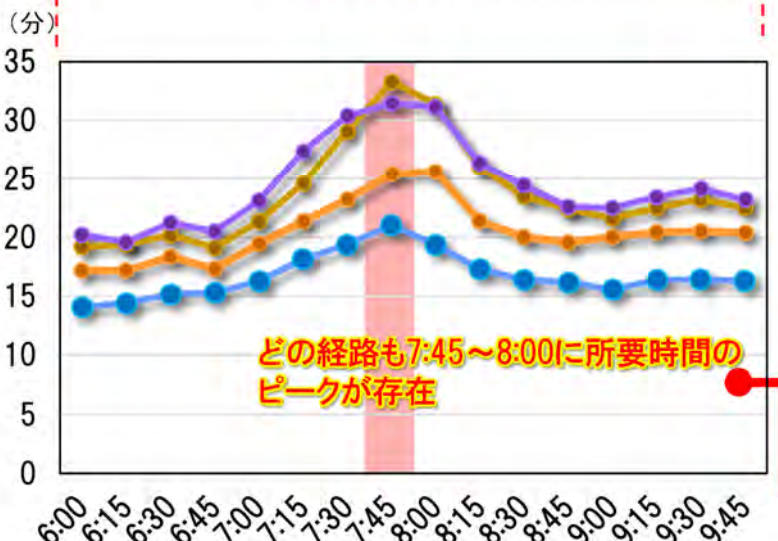
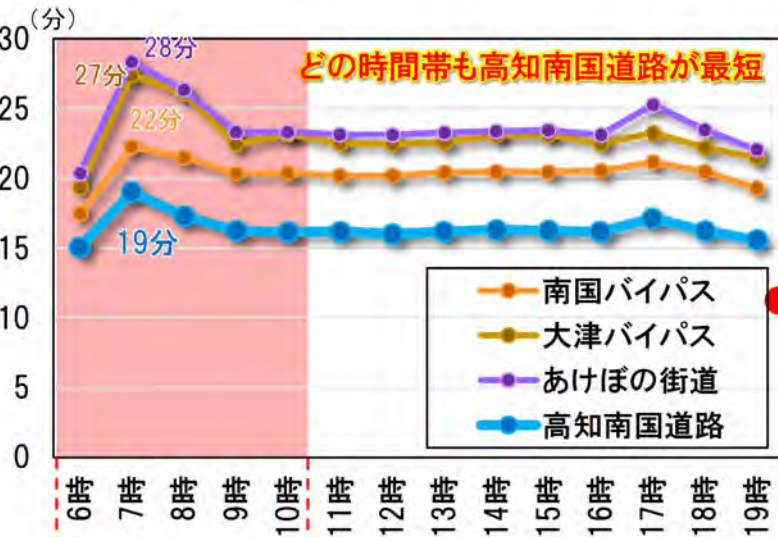
使用データ)渋滞長調査結果(R2.11、R3.12)

TDM施策の実施内容

(2) TDMの具体的な内容

■高知県東部地域から高知市街地への4つのアクセスルートにおいて、高知南国道路ルートがいずれの時間帯でも所要時間が短く交通事故も少ないことをアピールし、高知南国道路を推奨する広報を展開する。

▼各経路の所要時間【指標①】



※出典：ETC2.0プローブデータ (R3.5平日)

▼交通転換を促すチラシ案

急がば回れ!!

E55 高知南国道路が早い!!

高知龍馬空港付近から高知市街地へは4つのルートがありますが、国道55号や国道32号は交通渋滞が多く発生します。ぜひ、交通量ピーク時でもスムーズに通行できる「高知南国道路」をご利用下さい。

所要時間 19分 (上り距離15.8km)

所要時間 22分 (上り距離12.9km)

所要時間 27分 (上り距離14.1km)

所要時間 28分 (上り距離14.1km)

【事故件数】
軽微事故 重大事故
あけぼの街道 20 3 5分の1以下
大津バイパス 22 4 車大事故なし!!
南国バイパス 29 4
高知南国道路 29 4

公共交通に乗り換えて渋滞回避!!
パーク＆ライドとは車を駐車し、そこから公共交通を利用する方法です。市街地の渋滞回避におすすめです。

無料 P → P

公共交通に乗り換えて渋滞回避!!
P 宮土市開成寺前駅 → P 路線バス
P 高知中央IC → P 高遠バス
P 県立美術館通 → P とさでん乗換所

【出発 → 到着】の所要時間
ピーク時でも高知南国道路は早い!

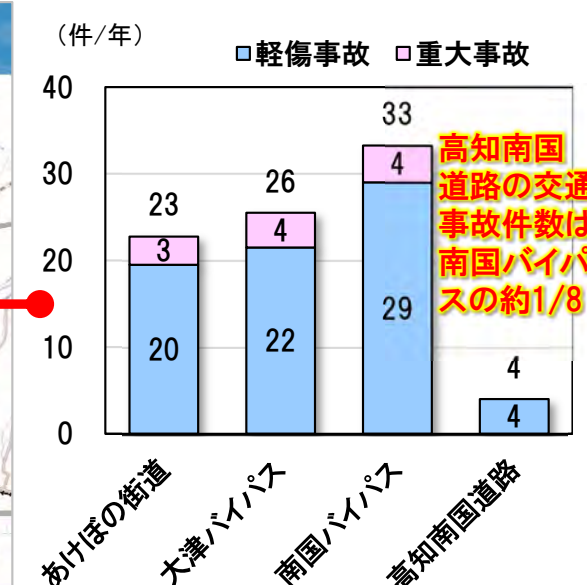
交通量ピーク

7:45~8:00に所要時間のピークが存在

「土曜の朝を元気に」時差通勤がおすすめ!
経路変更が難しい方には、交通量ピークを回避し、前後の時間帯に移動してみませんか?

お問い合わせ
国土交通省 高知支庁建設部
土佐国道事務所
〒780-0055 高知市江崎町2-2
TEL:088-884-0359(代)
http://ps/www.skr.milt.go.jp/tosakoku/

▼各経路の交通事故件数【指標②】



※出典：ITARDAデータ (H29~R2) 上下合計、高知南国道路は高知龍馬空港IC~高知南国IC間

▼パーク＆ライド実施状況

●パーク＆ライド利用台数 (R4.1月時点)

箇所	利用可能台数	利用台数	利用率
一宮	約190台	運用開始 時期未定	
高知中央IC	約200台 (繁忙期+50台)	37.3台/日 (R4.1月の日平均)	-
県立美術館通	174台	160台	92%

(3) 効果的な広報

- 公式Twitterでの発信、高知市内中心部の官公庁へ向けたチラシの配布、国道55号における道路情報板の活用を検討。
- チラシの配布先などへは今後詳細な調整を実施する。

▼目的地に着目したチラシの配布(案)



No.	事務所名
1	高知市役所
2	高知県庁
3	土佐国道事務所
4	高知県警察
5	高知税務署
6	高知労働基準監督署

▼経路上での情報提供(案)

道路情報板①(南国バイパス)



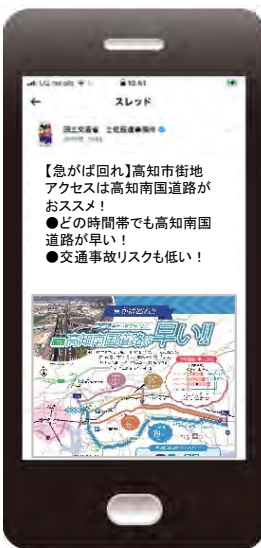
道路情報板②(東部自動車道)



▼スマートホンを意識した広報(案)

～公式Twitter～

～公式YouTube動画～



YouTube広告により、高知市内にお住まいの方にプッシュ型配信!!



(4) 効果検証

- 「交通量・利用経路」「旅行速度」「所要時間」「渋滞緩和の実感等」の4点について検証するため、事前・事後調査を実施。
- 「交通量・利用経路」「旅行速度」「所要時間」については、JARTICデータ、ETC2.0等により量的な交通の変化を検証するとともに、実施状況や感想、課題などを調査するため、ヒアリング・アンケート調査の実施も検討。

▼効果検証項目

検証項目(案)	具体的な調査手法	調査対象
交通量・利用経路の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・JARTICデータ ・または、交通量調査 ・ETC2.0 	4つの経路の代表地点 時間帯別
旅行速度の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・ETC2.0 	4つの経路毎 対象箇所2箇所の方向別
所要時間の短縮		4つの経路毎
渋滞緩和の実感等 (例: 広報の認知度、経路変更の有無、 P&Rの利用状況)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業所代表者 ヒアリング 	チラシ配布先
	<ul style="list-style-type: none"> ・WEBアンケート 	チラシ配布先 道路利用者

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) 高知南国道路を利用する交通の特性（北行き）

- 高知IC～高知中央ICを利用する車両は高知市内起点が約79%、終点は高知市以西エリアが約47%と多い。（主に市内→市外）
- 高知中央IC～高知南ICを利用する車両は高知市以東エリア起点が約67%と多く終点は高知市が84%を占める。（主に市外→市内）

高知IC

高知中央IC

高知南IC



※出典：ETC2.0データ（R3.4～R3.9）（平日 7:00～19:00）

※トンネル等で測位できない場合は、トリップが分割されるため、走行履歴の2点間時間差10分以内の場合、トリップを結合

高知南国道路（高知IC～高知南IC）開通後の交通状況

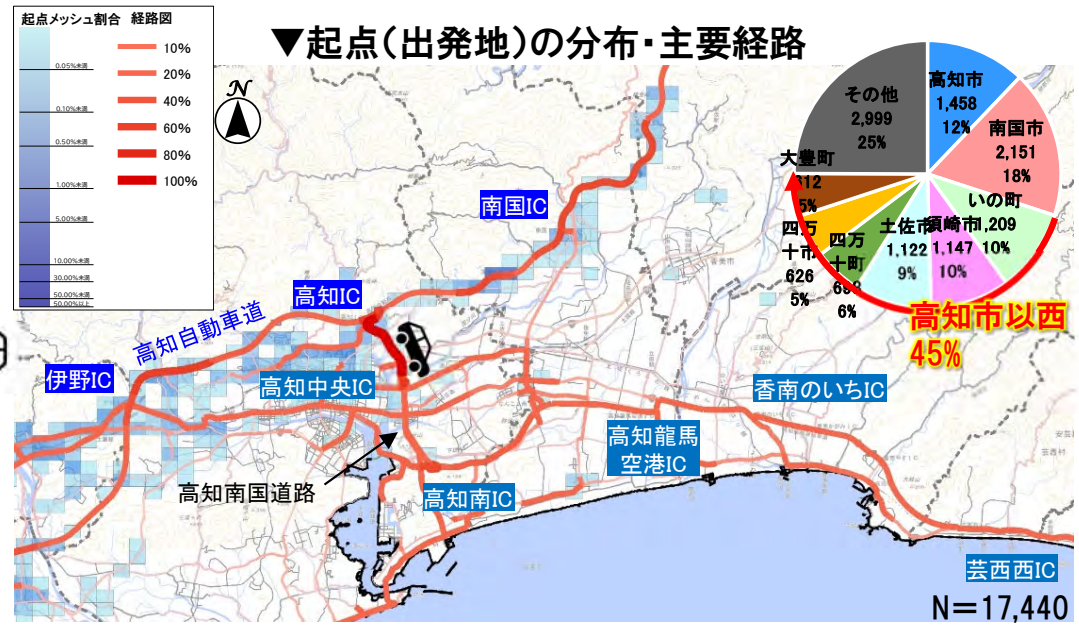
(1) 高知南国道路を利用する交通の特性（南行き）

- 高知IC～高知中央ICを利用する車両は高知市以西エリア起点が約45%と多く、終点は高知市78%を占める。（主に市外→市内）
- 高知中央IC～高知南ICを利用する車両は高知市内起点が約77%、終点は高知市以東エリアが約63%と多い。（主に市内→市外）

高知IC

高知中央IC

高知南IC



※出典：ETC2.0データ（R3.4～R3.9）（平日 7:00～19:00）

※トンネル等で測位できない場合は、トリップが分割されるため、走行履歴の2点間時間差10分以内の場合、トリップを結合

高知西バイパス開通後の交通状況

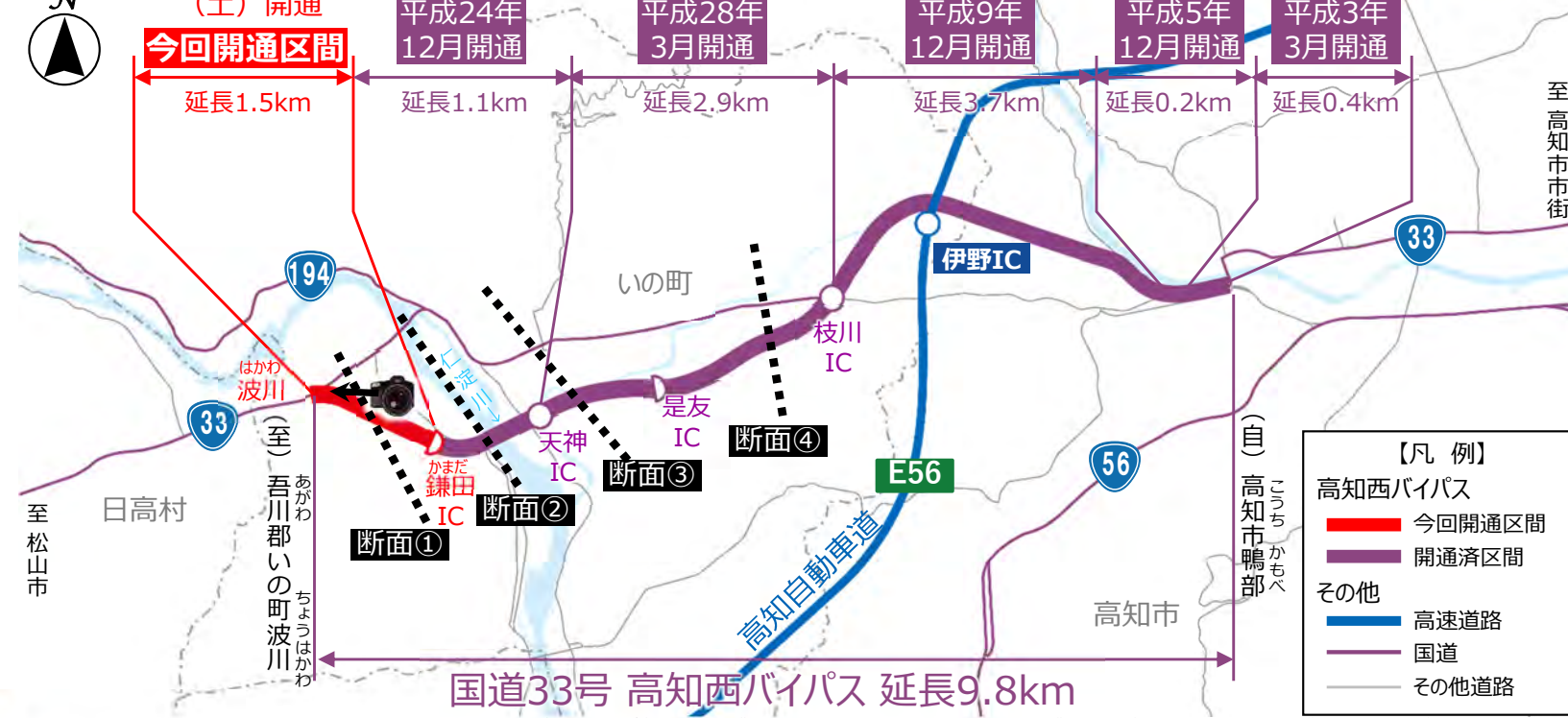
(1) 開通後の交通状況

■今回開通した高知西バイパス（鎌田IC～波川）と並行する国道33号の断面（合計）交通量は、約15,700台/12hで、高知西バイパスに5割（約8,100台/12h）が転換。また、開通済区間においても走行性の高い高知西バイパスの利用が促進。

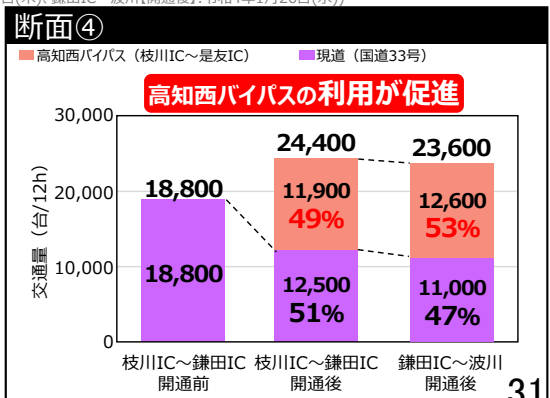
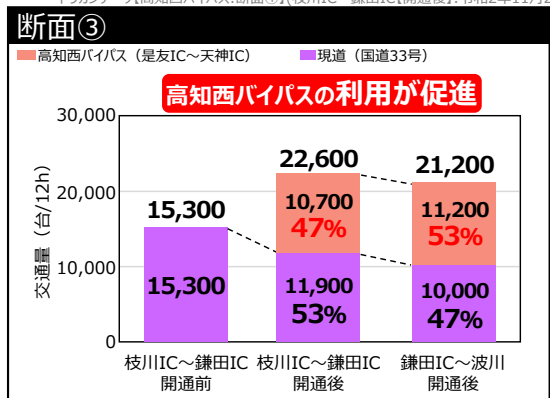
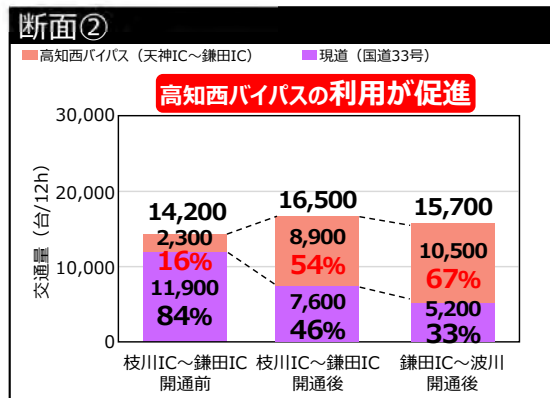
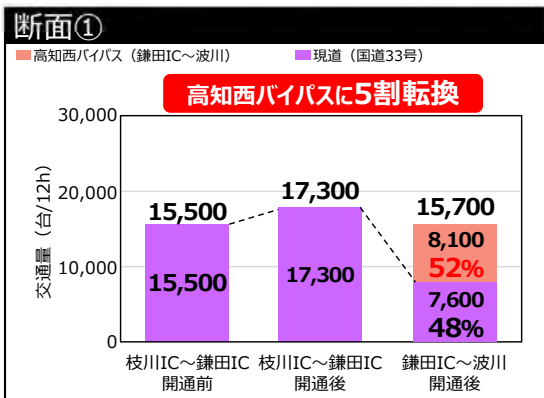
《位置図》



《平面図》



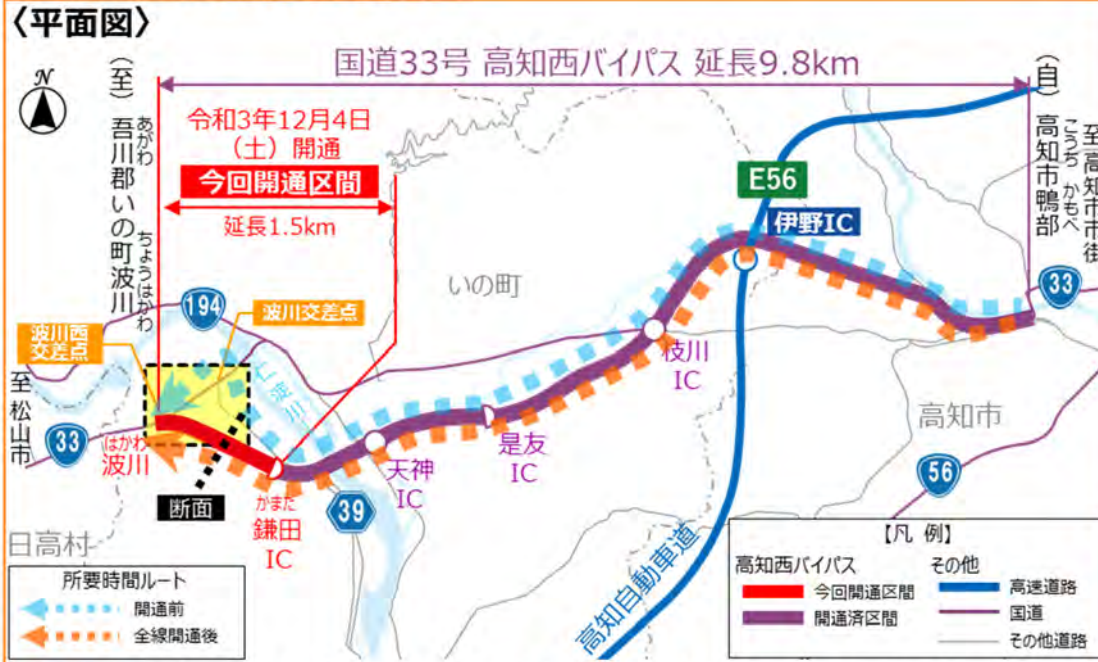
《交通量の変化》



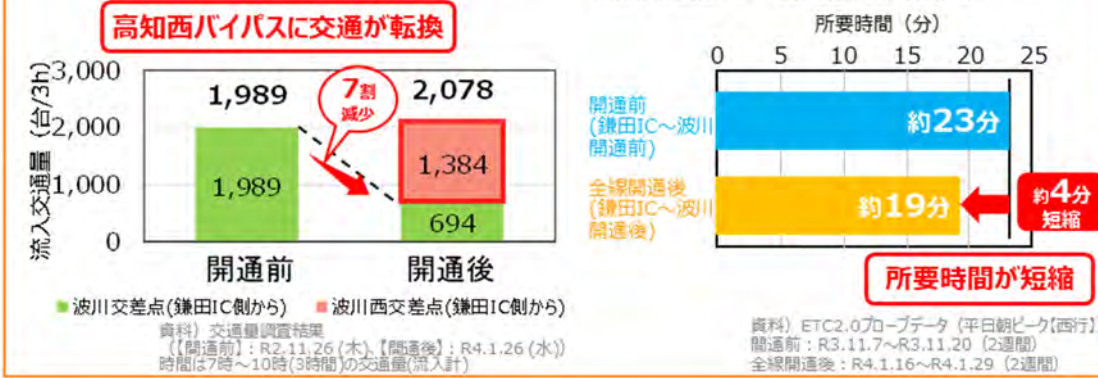
(1) 開通後の交通状況

■通勤時間帯において、高知西バイパスへの交通転換により県道39号の交通量が7割減少することで、波川交差点の渋滞長が9割減少（790m→60m）。一方、新たに整備された波川西交差点では交通が集中することで、最大1,780mの渋滞が発生。波川西交差点を先頭に渋滞が発生しているものの、鎌田IC～波川開通前における県道39号を通るルートに比べて、高知西バイパスを経由する新しいルートでは所要時間が約4分短縮（高知市鴨部→吾川郡いの町波川）。

■並行道路の混雑状況の変化



〈通勤時間帯における断面交通量の変化〉 〈通勤時間帯における所要時間の変化〉 (高知市鴨部 → 吾川郡いの町波川)



〈通勤時間帯における開通区間周辺の渋滞状況の変化〉

