



愛媛の道路 2024

●3つのミッシングリンクの早期解消に向けて

本県における高速道路ネットワークの3つのミッシングリンク(「四国8の字ネットワーク」、「今治小松自動車道」、「大洲・八幡浜自動車道」)を早期に解消し、国土強靱化や地域経済の活性化、広域交流・連携の基盤となる道路ネットワークを形成するため、高規格道路の整備促進に努めています。



1 四国8の字ネットワーク

平成30年7月の西日本豪雨災害の際に、高速道路は被災地の救援や緊急物資の輸送など、「命の道」として重要な役割を果たしました。
また、南海トラフ地震発生時に、津波等による深刻な被害が想定されている宇和島以南は、鉄道も無く、海岸沿いの唯一の幹線道路である国道56号が津波浸水により寸断され、陸の孤島となる恐れがあるため、災害に強いネットワークの形成が急務となっています。

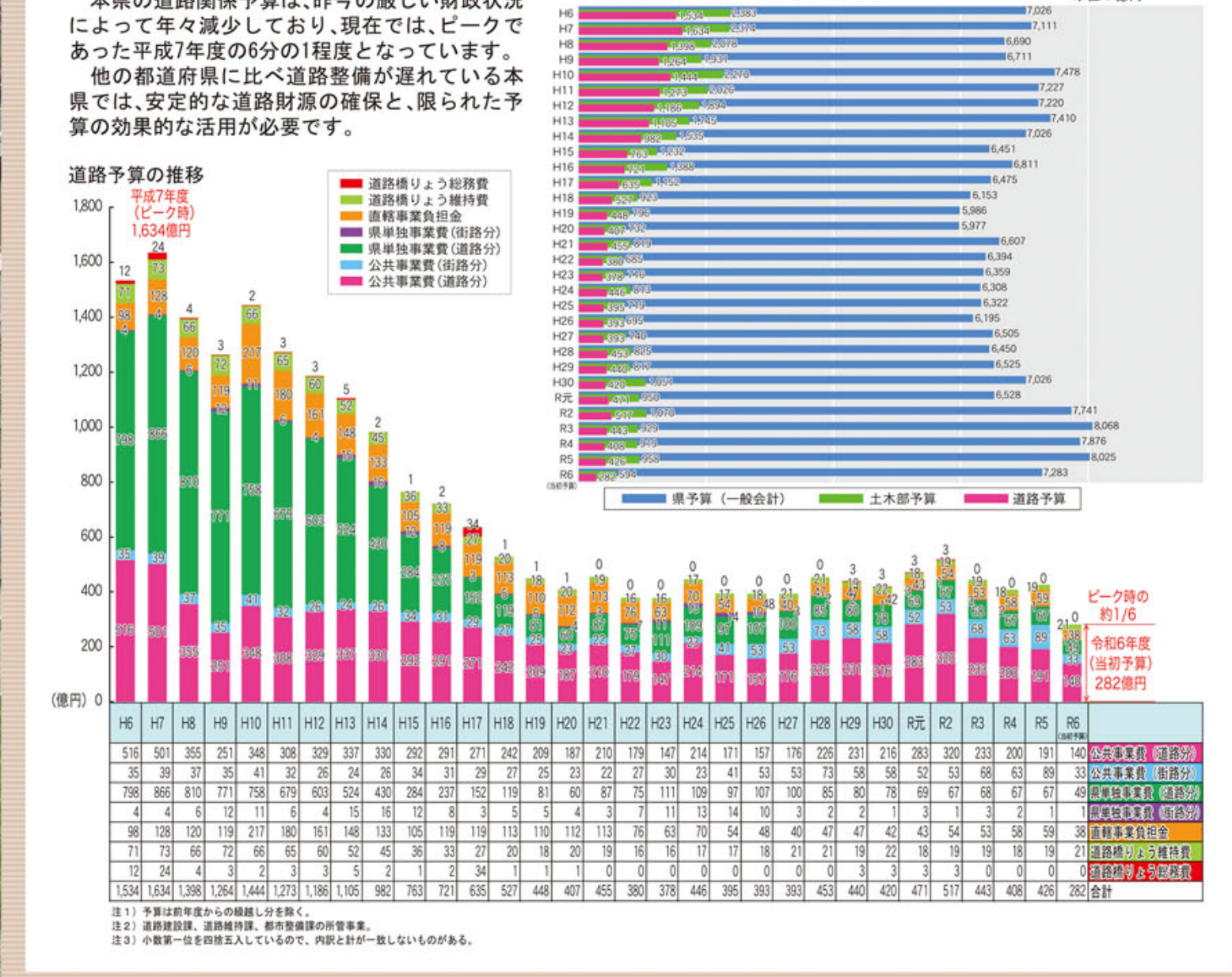
そのため、四国8の字ネットワークにおけるミッシングリンクの早期解消に向け、津島道路や宿毛内海道路の整備促進に取り組んでいます。

3 大洲・八幡浜自動車道
フューリー航路を介して四国経由で本州と九州を結ぶ「新たな国土軸」の要を担うとともに、地域産業の活性化、観光振興などを支援する「地方創生の道」、大規模災害発生時の「命の道」となる大洲・八幡浜自動車道の日も早い全線開通に取り組んでいます。

愛媛の概要

- 地形と自然**
県土は、四国の脊梁山脈に沿って東西約160kmと細長い地形で構成されており、総面積は5,676km²であり、全国26位の広さを有し、県土の約70%が林野となっています。形状は東予地方が長さ約60km、幅15km、中予と南予が幅約80km、長さ120km、幅約40kmの台形を組み合わせた形状で、全土が石鎚山(標高1,982m)をはじめ四国カリスト等の険しい山岳地形となっています。
また、瀬戸内海や太平洋には大小200余りの島々が点在し、有数の離島県となっています。
- 人口・文化**
本県の人口は1,286千人であり、その分布は、東予:442千人(34%)、中予:625千人(49%)、南予:219千人(17%)となっています。(R6.2.1愛媛県推計人口)
令和6年4月1日現在は、11市9町の20市町で構成されており、主に、東予は工業、中予はサービ工業、南予は農林漁業が盛んな土地帯となっています。(令和4年4月1日現在における本県の国・県道改良率は、全国44位)
- 地質**
本県の地質は、県土の長軸方向をほぼ平行に縦走する中央構造線・御許鉾構造線・佛備構造線により4地区に区分され、5つの地質帯で構成されています。(熊倉帯、和泉階層、三波川帯、秩父帯、四万十帯)これらは、いずれも風化剛性度の高い脆弱な地質であり、特に本県の大部分を占める三波川帯は、変成、圧砕の影響を受けて複雑な地質構造となり、地滑りや崩壊の多発地帯となっています。このため台風や豪雨等による災害を受けやすくなっています。

3 道路の予算



南海トラフ地震等の災害に備える道路の整備

南海トラフ地震等の大規模災害に備え、災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、各地域の中心都市や防災上重要な施設(防災拠点)を相互に連絡する道路(緊急輸送道路)を優先して、様々な防災対策を総合的・重点的に進めています。

●緊急輸送道路
緊急輸送道路とは、地震等発生後に、救助活動の円滑な実施や物資輸送の確保を行う上で重要な道路です。主要な都市間及び他県、防災拠点を連絡する緊急輸送道路を利用し、緊急車両や救急物資の運搬車等が応急対策活動を行います。

【愛媛県の緊急輸送道路は一次と二次に区分されます】
一次緊急輸送道路
- 主要な都市間及び他県と連絡する広域的幹線道路(高速道路、国道等)
- 防災拠点と上記道路を結ぶ道路、及び防災拠点を相互に結ぶ道路
二次緊急輸送道路
- 一次緊急輸送道路を補完する道路



●愛媛県道路啓開計画
『愛媛県道路啓開計画』は、南海トラフ地震等の広域災害が発生した場合に、愛媛県災害対策本部機関に基づき、土木対策部及び地方本部土木対策部が、被災状況に即応して、救済・救助活動を支える緊急輸送体制を早期に確保するため、『愛媛県道路啓開サポートマップ』を活用し、道路啓開することとされています。

【道路啓開イメージ】

詳しい内容については、下記のWEBサイトでも閲覧できます。
<http://www.pref.ehime.jp/h40900/ehimedourokeikai.html>

2 道路の状況

●道路の状況

1 高速自動車国道
本県の高速自動車国道は、令和6年4月1日現在で四国縦貫自動車道133.7km、四国横断自動車道52.5kmが利用されています。

2 一般国道・県道
令和5年4月1日現在の県土における一般国道は18路線、1,081.2km、また、県道は242路線、2,883.3kmで、両者を合わせた改良率は76.0%と、平成4年頃の全国平均値とほぼ等しい状況となっており、生活に身近な道路を中心に整備が遅れているのが現状です。(令和4年4月1日現在における本県の国・県道改良率は、全国44位)
また、市町道については、令和5年4月1日現在で21,954路線、14,306.1kmに及び、県内一般道路延長の78.3%に当たりますが、改良率は52.0%と低い状況にあります。

4 愛媛県の道路の整備方針

●道路の整備方針

1. 道路整備計画の体系
本県の道路整備は、『愛媛の未来づくりプラン(第六次愛媛県長期計画)』をはじめとする各種長期計画に基づき進めています。高規格幹線道路等の広域・高速ネットワーク整備による広域的な交流・連携を推進するとともに、生活道路網の整備促進により、県民の皆さんの安心で快適な暮らしを支えます。

2. 新たな愛媛道ビジョン(平成28年2月策定)～愛顔あふれる愛媛の未来のための道づくり～
愛媛県では、平成15年12月に、本県の道づくりの方向性を示す『愛媛道ビジョン』を策定し、道路整備を推進してきました。しかし、策定から10年以上が経過し、東日本大震災を教訓とする大規模災害への備えや、施設の老化化など、その後の社会情勢等の変化を受けた新たな課題が生じています。



道路の適正な管理の推進

1 県民との協働による道路環境づくり
地域住民の共有財産である道路の安全で快適な環境を守るために、県民との協働による新しい道路環境づくり『えひめ愛ロード運動』を推進しており、多くの県民の方々に参画していただいています。

【愛ロード運動の事業】
- ボランティアによる清掃美化活動を行う『サポーター事業』
- 企業等からの寄付により道路の除草や照明の整備を行う『スポンサー事業』
- 地元自治会等に委託して道路の除草を行う『コミュニティ事業』

【愛ロード運動参加状況(令和6年3月現在)】
- サポーター事業 292団体(9,090人)
- スポンサー事業 862企業等
- コミュニティ事業 46団体

2 道路施設の老朽化対策
【現状と課題】
県管理道路の道路施設のうち、老朽化の目安となる建設後50年を経過する施設の割合は、令和5年3月時点で、橋梁39%、トンネル19%であり、10年後には橋梁59%、トンネル44%となり、20年後には、橋梁74%、トンネル63%を占めるなど、近い将来、適正な維持管理を行わなければ老朽化による突発的な事故等が発生し、重大な架橋経費や長時間の通行制限による社会的損失が生じることが懸念されます。

【対策】
国が定める統一的な基準により、5年に1回の頻度で、近接目標による点検を行うとともに、点検結果を踏まえて、メンテナンスサイクルの構築を進め『点検』『診断』『措置』『記録』による施設の戦略的な維持管理として、事後保全的な管理から予防保全的な管理への転換を進めてまいります。

ひとにやさしく、みんなが安全に移動できるみちづくり

市街地の歩道及び自転車歩行者道を重点整備することにより、ひとにやさしい道づくりを推進し、お年寄りや子どもが安心して安全に通行できる道路空間を創出します。
また、交差点改良による渋滞対策や、無電柱化、自転車の走行空間整備も推進しています。

●歩道等の整備状況
令和5年4月1日現在の県管理道路における歩道等の整備延長は1,059.3kmで、歩道整備率は30.3%となっています。令和4年4月1日現在における全国の歩道整備率は44.1%となっており、愛媛県は全国44位と非常に遅れています。

●重点的に進めている交通安全対策
通学路において、交通の設置、路肩のカラー化、防護柵の設置などにより、通学児童生徒の安全対策を推進しています。また、災害に強い道づくりの観点から、緊急輸送道路等の電柱電線を重点的に推進しています。

●自転車の走行空間整備
しまなみ海道サイクリングロードの大島～大島島の間では、サイクリストに安全な走行空間を提供するため、道路幅員の再配分により路肩の幅を拡充しています。
また、市町の自転車ネットワーク計画に基づき、自転車専用通行帯や路面標示等により、歩行者、自転車、自動車と適切に分離された安全な道路空間を整備することとしています。

●自転車走行空間確保の整備事例
【国】317号・今治市吉海町
【自治体の整備事例】松山市古川
・歩道の整備
・歩道の再配分による道路幅員の再配分
・歩道の再配分による道路幅員の再配分

Topics 1 松山外環状道路が順次開通しています!

松山外環状道路の整備
松山外環状道路とは、現在の松山環状線の外側になる環状道路のことで、松山1IC、松山空港、松山港といった広域交通拠点等を繋ぐなど、都市機能を向上させる高規格道路です。
松山外環状道路の整備により、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能になるため、市街地に用事のない通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞の解消・緩和が期待されます。
これまで、国道33号から国道56号間(4.8km)をインター線として、国道56号から主要地方道・松山空港線間(3.8km)を空港線として、国道33号から国道11号間(2.0km)をインター東線として整備しています。国土交通省、愛媛県、松山市が共同で整備しています。
平成28年12月のインター線(全線)、令和6年2月の空港線「余戸南IC～東里生IC」間の開通等により、松山空港と松山1IC間の所要時間が大幅に短縮(約15分短縮)されたほか、並行路線の交通事故が減少するなど、事業効果が現れています。

Topics 2 東温スマートICが開通しました!

スマートIC(インターチェンジ)
スマートICとは、高速道路の有効活用や地域活性化を目的に、高速道路の本線やサービスエリア等から乗り降りができるよう設置されるETC専用のインターチェンジであり、従来より低コストで整備、管理運営を行うことができます。

東温スマートIC(令和6年3月23日開通)
東温スマートICは、愛媛県の東温市、松山1ICと川内1ICの間に位置するスマートICで、令和6年3月23日に開通しました。高速道路本線に直結しており、2時間、上り・下りの両方向に乗り降りが可能です。

整備効果①(救急医療体制・防災力の強化)
東温スマートICの周辺には、第三次救急医療機関である愛媛大学医学部附属病院をはじめ、陸上自衛隊松山駐屯地や愛媛県警察機動隊基地等の重要な施設が集積しており、医療機関への搬送時間が短縮されるほか、大規模災害時の迅速かつ円滑な救急活動が可能となるなど、救急医療体制や防災力の強化に貢献しています。

整備効果②(地域経済の活性化)
東温市には、多くの製造工場が立地しており、全国に向けて製品出荷しています。また、坊々かん劇場などの観光施設や複合型商業施設も立地しており、高速道路へのアクセスが向上することで、輸送コストが削減されるほか、周辺の観光施設等への誘客も見込めます。
また、近隣の工業団地への企業立地や、それに伴う雇用の創出なども期待されており、本年1月には、スマートICに隣接する日産工業団地において、日本を代表する包装資材メーカーの新工場が操業を開始したほか、市が造成中の日産第二工業団地への進出企業も内定するなど、すでに効果が現れ始めています。

愛顔(えがお)あふれる街のみちづくり ~街路の整備~

●街路整備の効果
街路には主に5つの多様な機能が、街路整備は「物流促進」、「安全安心」、「景観環境」などの効果とともに寄与します。
まさに、「いい街」は「いい街路(みち)」から作られます。

街路のもつ多様な機能

●街路の整備水準
本県の街路改良率は全国平均を下回っています。
街路改良率(R4.3.31現在)
街路改良率(全国平均) 72.2%
愛媛県 65.4%

自転車を活用した地域活性化

●サイクリングパラダイス愛媛の実現
愛媛県では、サイクリングは「健康」と「生きがい」と「友情」をはぐくむという「自転車新生活」の基本理念のもと、瀬戸内しまなみ海道(サイクリストの聖地)を中心に、県土を縦横に自転車で楽しみ、楽しみながら愛媛県を周遊する「愛媛県サイクリング」を推進しています。

●サイクリングアイランド四国の実現
四国4県及び四国で構成する「サイクリングアイランド四国推進協議会」で、四国一周1,000kmルートの路面案内ビクトの統一デザインを決定し、整備しました。
また、四国一周完走者へは完走証や記念メダルを交付するなど、四国一周サイクリングの認知度を上げるほか、完走者がしまなみ海道を訪問する仕組みづくりにも取り組んでいます。

●しまなみ海道自転車通行料金の無料化(H26.7.19～)
「サイクリストの聖地」しまなみ海道での安全で快適なサイクリングを気軽に楽しんでもらうため、自転車通行料金の無料化を継続しています。
※現在、令和6年4月1日から2年間の無料化が決定しています。