

愛媛 道ビジョン 2016

愛^え顔^{がお}

あふれる愛媛県の
未来のための道づくり

サイクリストの聖地



平成28年2月 改訂
愛媛県土木部道路都市局



愛媛 道ビジョン 2016

目次

1 はじめに

- 1. 1 愛媛 道ビジョン 改訂の背景
- 1. 2 愛媛県のすがた

2 これまでの道路整備の取組みと成果

- 2. 1 直近約10年の主な道路整備等の歩み
- 2. 2 道路整備の取組みと成果
 - ①道路改良率の向上と道路予算の縮減
 - ②本州四国連絡道路の開通
 - ③高規格幹線道路等の整備促進
- 2. 3 これまでの愛媛 道ビジョン
 - ①「重点化」について
 - ②「効率化」について
- 2. 4 道路整備のストック効果

3 社会情勢の変化と新たな課題

- 3. 1 大規模災害発生の恐れ
- 3. 2 道路施設の老朽化
- 3. 3 超高齢化・人口減少
- 3. 4 第六次愛媛県長期計画「愛媛の未来づくりプラン」
- 3. 5 その他の長期計画
- 3. 6 県民ニーズの多様化

4 新たな 愛媛 道ビジョン

- 4. 1 新たな 愛媛 道ビジョン 全体構成
- 4. 2 基本方向・実施施策
 - 《Ⅰ》命を守る道づくり
 - 《Ⅱ》暮らしを支える道づくり
 - 《Ⅲ》未来を拓く道づくり
- 4. 3 推進姿勢
 - 1. 重点化
 - 2. 効率化
 - 3. 連携・協働

5 道づくりの指標



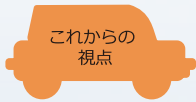
えがお
愛顔あふれる



愛媛県の未来のための

道づくり

愛媛道ビジョン 全体構成



1 はじめに



1.1 愛媛道ビジョン改訂の背景

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～愛媛の元気創造のために～」を策定し、道路整備を推進してきました。

しかし、「愛媛道ビジョン」の策定から約10年が経過し、東日本大震災を教訓とした大規模災害への備えや、施設の老朽化対策など、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。

このような状況に対応するため、学識経験者や行政関係者、観光・運輸関係者など、様々な分野の有識者で構成する「愛媛県道路懇談会」での議論や、パブリックコメントによる県民の皆さんのご意見等を踏まえ、今後、概ね10年間の道づくりの方向性を示した「愛媛道ビジョン 2016」を策定しました。

この「愛媛道ビジョン 2016」の推進により、本県の長期ビジョンの基本理念「愛のくに 愛顔（えがお）あふれる愛媛県」の実現に向け、関係機関とも協力しながら、引き続き、本県の道づくりを進めていきます。

1.2 愛媛県のすがた

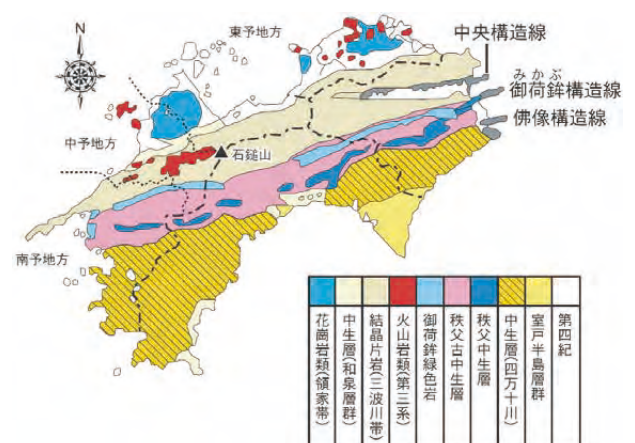
本県の県土は、東西約160kmと細長い地形で構成されており、総面積は5,679km²で全国25位の広さを有し、県土の約70%が林野となっています。全土が石鎚山（標高1,982m）をはじめ四国カルスト等の険しい山岳地形となっています。また、瀬戸内海や宇和海には大小200余りの島々が点在し、有数の離島県となっています。

本県の人口は139万人(H27.4.1愛媛県推計人口)、11市9町の20市町から構成されており、主に、東予は工業、中予はサービス業、南予は農林漁業が盛んな土地柄となっています。

本県の地質は、県土の長軸方向をほぼ平行に縦走る中央構造線・御荷鉾構造線・佛像構造線により4地区に区分され、5つの地質帯で構成されています。これらは、いずれも風化剥離性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変成岩帯は、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。



【愛媛県の位置】



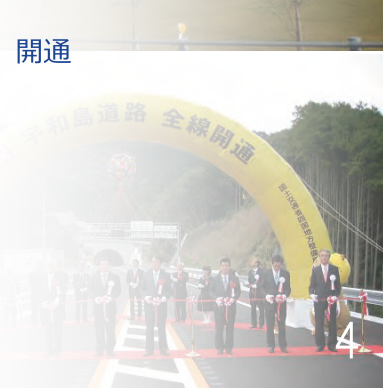
【愛媛県の地質状況】



2 これまでの道路整備の取組みと成果

2.1 直近約10年の主な道路整備等の歩み

平成15年12月	愛媛 道ビジョン 策定
平成16年4月	四国横断自動車道（西予宇和IC～大洲北只IC） 開通
平成16年12月	主要地方道 松山港線 高浜トンネル 開通
平成17年3月	主要地方道 壬生川新居浜野田線 新兵衛大橋 開通 主要地方道 宇和明浜線 伊賀上バイパス 開通
平成17年10月	道路関係4公団民営化
平成18年4月	一般国道317号 大島道路 開通 ～瀬戸内しまなみ海道 全線開通～
平成19年2月	一般国道196号 松山北条バイパス 開通
平成19年8月	一般国道441号 鳥鹿野拡幅 完成 一般国道440号 柳谷拡幅 完成
平成20年3月	一般国道319号 法皇バイパス 開通
平成21年4月	道路特定財源の一般財源化
平成22年2月	一般国道379号 内子東バイパス 開通
平成22年4月	主要地方道 新居浜別子山線 青龍橋工区 開通
平成22年11月	一般国道440号 地芳道路 開通
平成23年2月	一般県道 岩城弓削線 生名橋 開通
平成24年3月	一般国道33号 三坂道路 開通 四国横断自動車道（宇和島北IC～西予宇和IC） 開通
平成24年9月	一般国道381号 松野東バイパス 開通
平成25年3月	地域高規格道路 大洲・八幡浜自動車道 名坂道路（一般国道197号） 開通 一般国道380号 寺村バイパス 開通
平成25年11月	主要地方道 長浜保内線 大和橋 開通
平成25年12月	主要地方道 大西波止浜港線（星浦～大井浜） 開通
平成26年3月	一般国道33号 松山外環状道路インター線（井門IC～古川IC） 開通
平成26年4月	新たな高速道路料金の設定（本四高速が全国道路網に編入）
平成27年3月	一般国道33号 松山外環状道路インター線（市坪IC～余戸南IC） 開通 一般国道56号 宇和島道路 全線開通 一般県道 新居浜東港線（郷～観音原工区） 開通
平成28年2月	愛媛 道ビジョン 2016 改訂



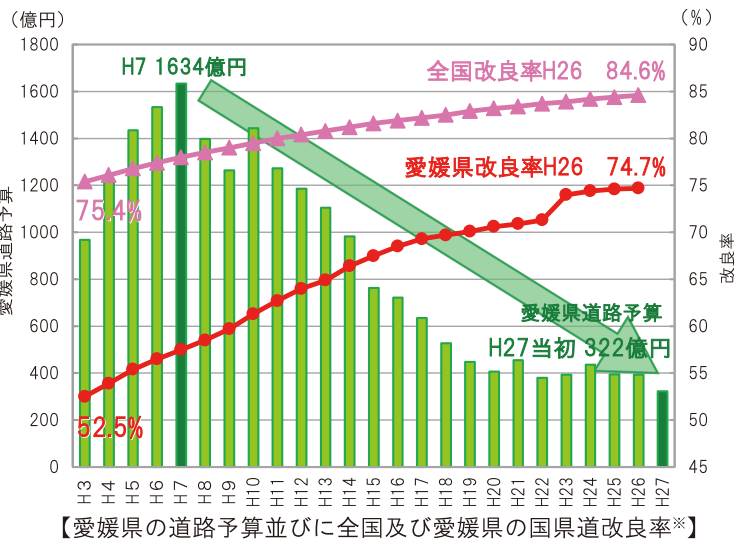
2.2 道路整備の取組みと成果

① 道路改良率の向上と道路予算の縮減

本県の道路関係予算は、昨今の厳しい財政状況によって、年々減少傾向を示しており、現在では、ピークであった平成7年度の5分の1程度となっています。

このように限られた予算の中、重点的かつ効率的な整備に努め、着実な道路改良率の向上へと繋げています。

※平成3年：国県道改良率52.5%（全国46位）
→平成26年：74.7%（全国41位）に上昇



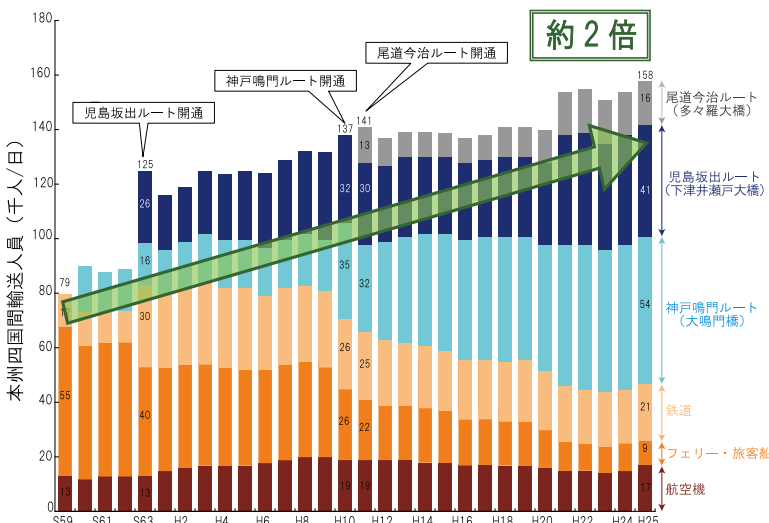
② 本州四国連絡道路の開通

本州四国連絡道路は、本州と四国を3本のルートで結ぶもので、昭和63年に児島坂出ルート、平成10年に神戸鳴門ルート、平成11年には尾道今治ルートが開通しました。

このうち、尾道今治ルート（西瀬戸自動車道）は、全長59.4kmの自動車専用道路で「瀬戸内しまなみ海道」の愛称で親しまれ、日常生活はもちろん、産業や観光など、多様な目的で利用され、瀬戸内地域の交通動脈の役割を担っています。

本州四国連絡道路の開通により、本州四国間輸送人員は約2倍と飛躍的に増大しており、その整備効果は明らかです。

また、瀬戸内しまなみ海道は、本四3ルートの中で唯一、自転車歩行車道が併設されており、美しい風景を眺めながらサイクリングやウォーキングを楽しむことができることから、サイクリングを中心とした観光振興や地域活性化に大きく寄与しています。



③ 高規格幹線道路等の整備促進

本県の高規格幹線道路等の整備は、昭和60年3月の三島川之江IC～土居IC間の開通を皮切りに、本州四国連絡道路の整備とともに、四国内の高速道路も順次整備が進められ、平成12年3月には四国4県の県都が結ばれ、その後、南予地域への延伸により、「四国8の字ネットワーク」の形成に向けた整備が進められています。

これからは、整備された高速道路を上手く活用し、「災害への備え」、「物流への支援」、「地域間交流による地域の活性化」へと発展させる必要があり、現在では、3つのミッシングリンク（四国8の字ネットワークの南予延伸、今治小松自動車道、大洲・八幡浜自動車道）解消に向け、整備促進を図っています。



【3つの重要路線（平成15年度版）】

2.3 これまでの愛媛道ビジョン

平成15年度に策定した「愛媛道ビジョン」による本県の取組みは、「**重点化**」と「**効率化**」をキーワードに、道路整備を進めてきました。

① 「重点化」について

県が管理する256路線のうち、重要路線180路線に絞りこみ、重点整備に取り組んできました。重要路線には、生活・社会状況の地域格差を解消する「**①県都60圏域内30アクセスプラン関連道路**」、阪神・淡路大震災を契機とした地震等の大規模災害時の応急活動を円滑に行う「**②緊急輸送路**」、合併后市町内の一体化を支援する「**③市町村合併支援道路**」の3つを選定しました。

この重要路線の道路改良率は、平成15年度の79%から、平成25年度には90%となっており、**11ポイントアップ**しています。一方、県管理道路全体では、63%から71%の8ポイントアップとなっており、重点化による一定の成果が得られていることがわかります。

【各道路の路線数及び改良率】

道路種別	路線数	改良率	
		H15	H25
重要路線	180	79%	90%
①アクセスプラン関連道路	165	82%	90%
②緊急輸送路	63	83%	91%
③合併支援道路	124	85%	93%
県管理道路	256	63%	71%

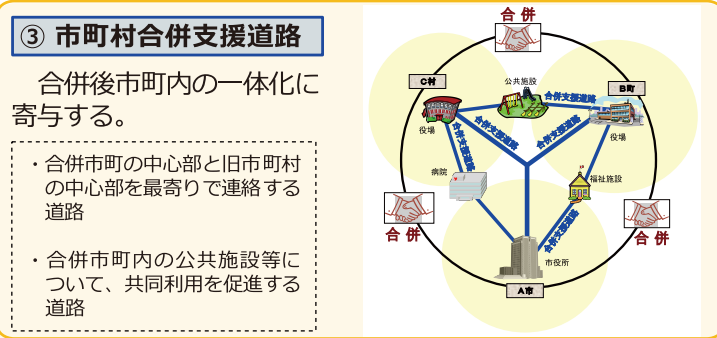
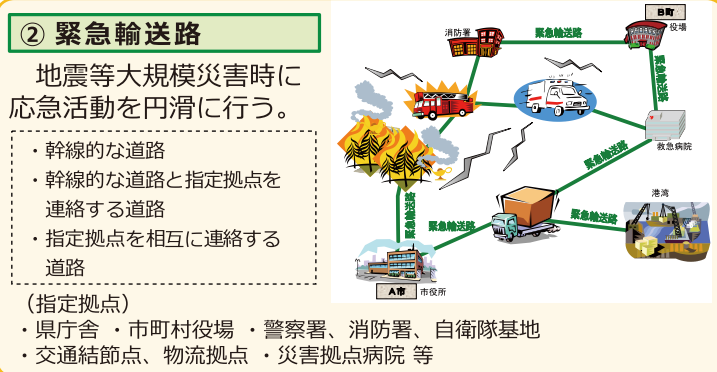
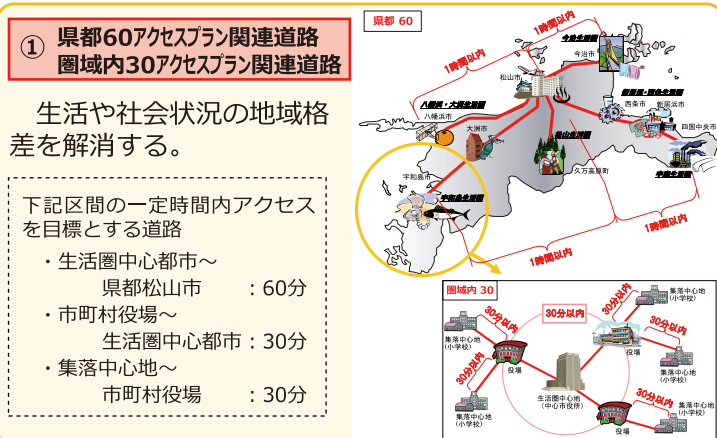
② 「効率化」について

「効率化」については、2車線整備にこだわらず、交通量や沿道状況、地形などから判断して、「2車線で整備する区間」、「1車線で整備する区間」、「局部的に整備する区間」を設定し、これらを組み合わせる「**1.5車線的整備**」に取り組んできました。

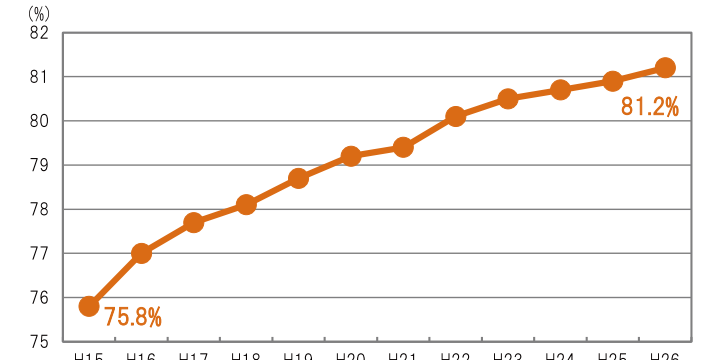
この「1.5車線的整備」の導入により、中山間地域の道路において随所に見られる、大型車等との離合（すれ違い）が困難な箇所を早期に解消する取組みを進めており、離合（すれ違い）困難解消率は、平成15年度の75.8%から、26年度には81.2%となっています。

※離合(すれ違い)困難解消率：

$$= \frac{\text{離合(すれ違い)可能な道路延長(300m以内に総幅員7.0m以上の区間がある道路)}}{\text{山間部道路延長(交通不能区間を除く)}}$$



【1.5車線の整備イメージ図】



【離合(すれ違い)困難解消率】

2.4 道路整備のストック効果

ストック効果 その①

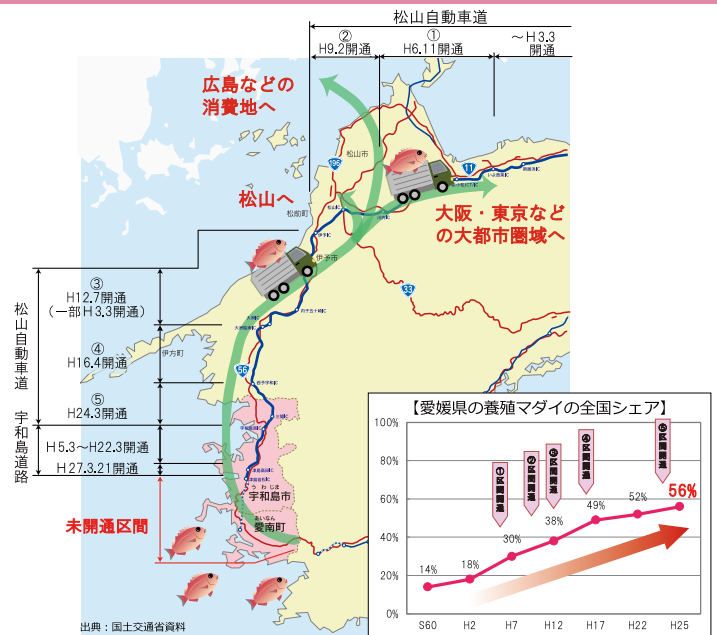
産業振興

8の字ネットワークが日本一の養殖マダイの販路拡大に寄与

四国縦貫・横断自動車道 国道56号 大洲道路・宇和島道路



【国道56号 宇和島道路 津島高田IC～津島岩松IC】
(平成27年3月21日開通)



- 高速道路の整備につれて、東京や大阪などの大消費地により早く、より多くの養殖マダイが運べるようになり、シェアが拡大 **【全国シェア第1位 (約6割) !!】**
- 残る区間の整備により、地域の名物がブランド化し、地場産業のさらなる発展が見込まれる

ストック効果 その②

地域活性化

バイパス開通と道の駅オープンの相乗効果で入込客数が増加

国道33号 三坂道路



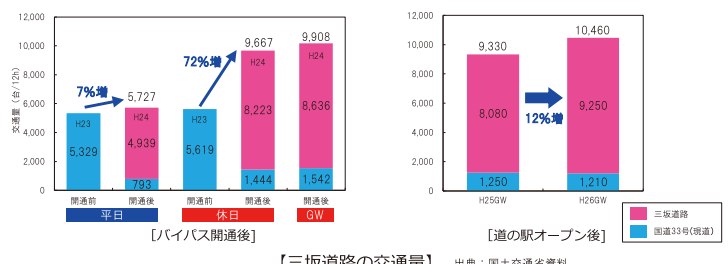
【国道33号 三坂道路】 (平成24年3月17日開通)



【道の駅「天空の郷さんさん」】



(平成26年4月22日オープン)



- 物産販売や観光アクセスの拠点として整備された道の駅「天空の郷さんさん」との相乗効果により、**町外からの入込客数が増加し、地域が活性化**
- バイパス開通により、走行時間が約6分短縮 (14分→8分) されるほか、異常気象時の事前通行規制や冬期の降雪・凍結の影響が減少するなど、アクセス性が向上し、交通量が増加
- 道の駅では従来の「休憩」「情報発信」「地域振興」等の機能に加え、自家発電装置、備蓄倉庫や給水タンク等を整備し、地域の「防災拠点」としての機能も併せ持つ施設として活用

ストック効果 その③

安全・安心

バイパスの開通により渋滞解消・アクセス性向上

国道197号 名坂道路

(大洲・八幡浜自動車道 八幡浜IC~保内IC)



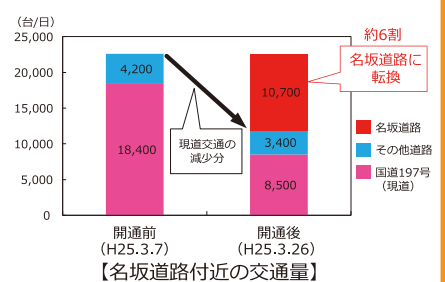
【国道197号 名坂道路】
(平成25年3月17日開通)



【名坂道路開通前の現道の状況】



狭隘なトンネル入口において大型車の通過待ちに伴う渋滞が発生



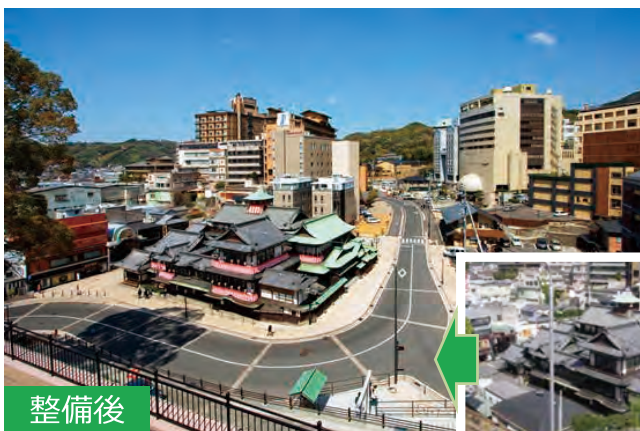
- 異常気象時の**事前通行規制区間**を通ることなく移動が可能になり、**地域の安全・安心を確保**
- 名坂道路の開通により所要時間が5分短縮 (7分→2分) され、**アクセス性が向上**
- バイパス整備により約6割が交通転換し、**現道区間の狭隘トンネルに起因する渋滞が解消**

ストック効果 その④

観光振興

愛媛の顔・道後温泉周辺の官民協働による整備で観光客が増加

一般県道 六軒家石手線



整備後

整備前

【道後地区整備事業】道後温泉本館周辺
(平成16年度～23年度)

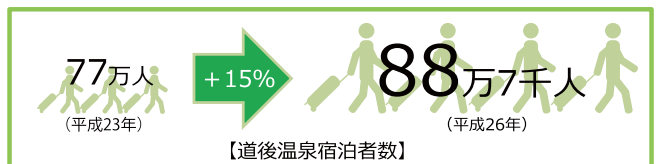
【道後温泉本館前 整備状況】



車両の通行により、温泉の顔である本館前で安心して記念撮影もできない状況



車両を排除して歩道を整備し賑わいある空間を創出



ココロ潤う。おんな一人旅に人気の温泉地ランキング
(平成26、27年 楽天トラベル調べ)

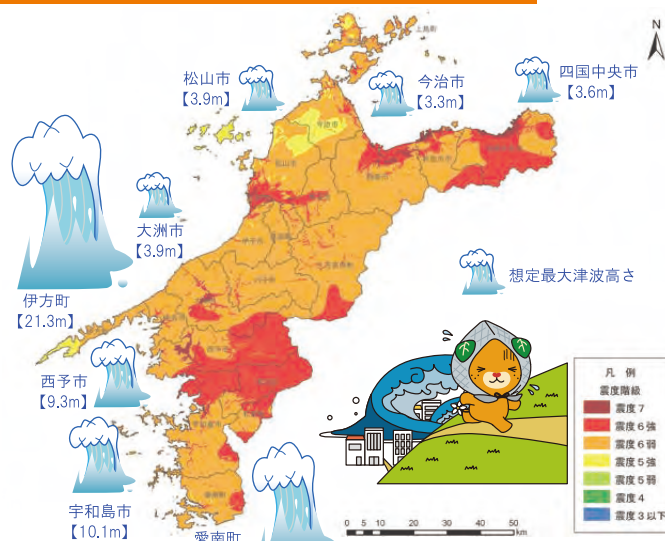
2年連続 **第1位**

- 道後温泉本館前を通過していた車道を裏側へ迂回させることで、**本館前に賑わいある空間を創出**
- 歩道整備や電線類の地中化等により、日本最古の温泉地の情緒あふれ歴史漂う景観を形成
- 道後温泉本館や周辺ホテル・旅館の一室をアーティストが手掛けた「道後オンセアート 2014」がグッドデザイン賞を受賞するなど、官民一体となって観光地を盛り上げ、活況を呈する

3 社会情勢の変化と新たな課題

3.1 大規模災害発生の恐れ

- 東日本大震災では多くの施設が地震・津波により被災し、住民の生活や経済活動等に甚大な被害が発生しました。南海トラフ地震は今後30年以内に70%程度の確率で発生すると予想されており、地震対策に加え、津波浸水や原発避難への備えが急務となっています。
- 年平均気温は上昇を続けており、1時間降水量50ミリ以上のいわゆる「ゲリラ豪雨」の発生回数は増加傾向にあります。県内全域が特殊土地帯に指定されているなど脆弱な地質であり、風水害を受けるリスクは他の地域に比べて高くなっています。

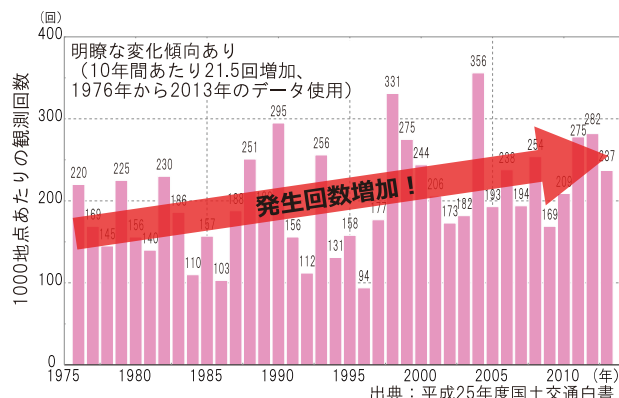


宮城県(主)丸森柴田線



(一)血ヶ嶺公園滑川線
平成25年3月

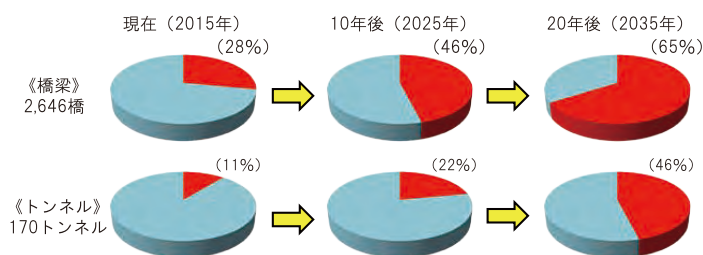
【南海トラフ巨大地震震度予想分布及び想定最大津波高】



【[アメダス] 1時間降水量50ミリ以上の年間観測回数】

3.2 道路施設の老朽化

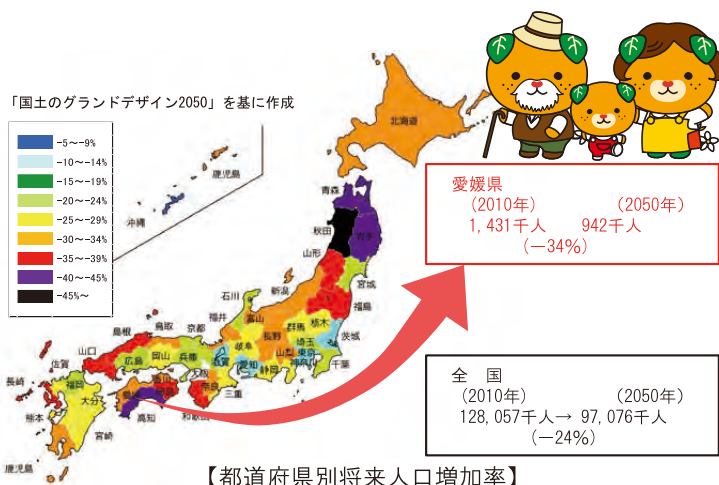
- 県管理の道路施設のうち、老朽化の目安となる建設後50年を経過する施設の割合は、平成27年6月時点で、橋梁28%、トンネル11%ですが、10年後には、橋梁46%、トンネル22%となり、20年後には、橋梁が65%、トンネルが46%を占めるなど、近い将来、適正な維持管理を行わなければ老朽化による突発的な事故等が発生し、膨大な更新経費や長時間の通行制限による社会的損失が生じることが懸念されます。



【建設後50年を経過する施設数の推移】

3.3 超高齢化・人口減少

- 本県人口は、現在約140万人ですが、人口減少が進み、2050年には約94万人程度になると推計され、100万人を切ることが予想されています。
- 2050年には6割の地域で人口が現在の半分以下に、うち1/3(約2割)の地域は人が住まなくなると推計されています。



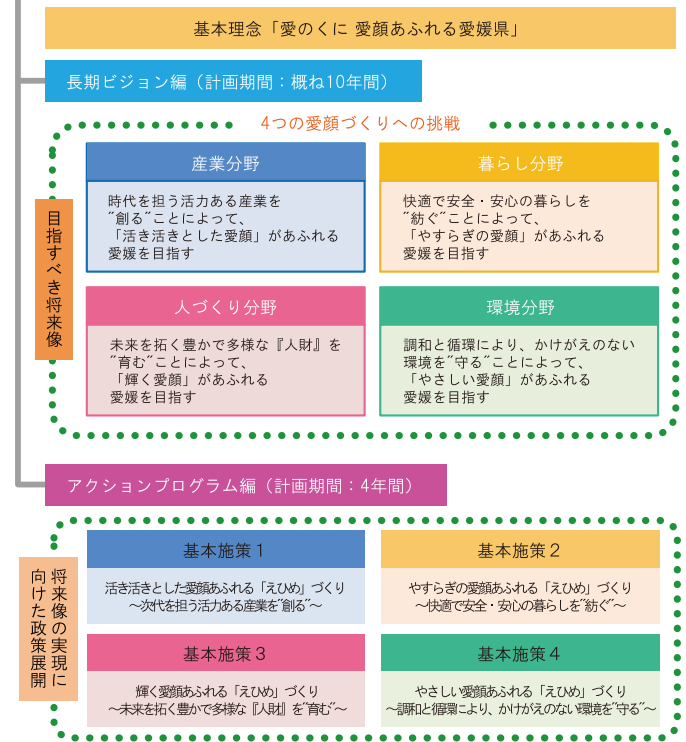
3.4 第六次愛媛県長期計画「愛媛の未来づくりプラン」

愛媛県の県政運営の基本方向を示す第六次愛媛県長期計画「愛媛の未来づくりプラン」は、平成23年に作成され、概ね10年後の目指すべき将来像とその基本的な考え方などを示した長期ビジョン編と、その実現に向けて、当面4年間（第2期：平成27～30年度）で必要な施策の方向性を示したアクションプログラム編から構成されています。

この県長期計画では、「愛のくに **愛顔あふれる愛媛県**」を基本理念に掲げ、県民の皆さんが幸せを感じながら暮らすことができる未来の愛媛づくりのための各種施策を策定しています。

愛媛道ビジョンでは、県長期計画に掲げる基本理念を目指し、同計画では網羅できていない多種多様な道づくりの基本方針を策定します。

第六次愛媛県長期計画
愛媛の未来づくりプラン



【第六次愛媛県長期計画「愛媛の未来づくりプラン」構成図】

3.5 その他の長期計画

国においても、国や地域の将来像を描く長期計画を様々な視点から定めています。

愛媛道ビジョンでは、それらの長期計画が目指す基本方向や整備方針等の趣旨に沿った形で愛媛県の道路整備を進めていきます。

【国の各種長期計画】

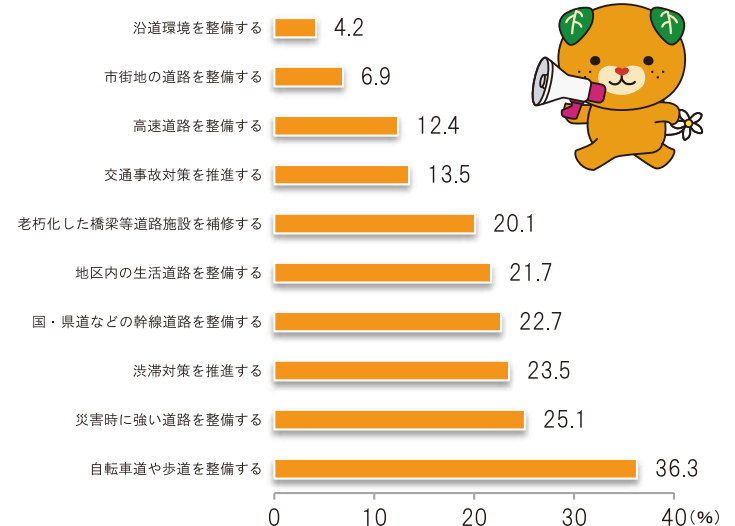
- 国土のグランドデザイン2050 『コンパクト+ネットワーク』
- 国土強靱化基本計画 『人命の保護』『社会機能の維持』『被害の最小化』『迅速な復旧復興』
- まち・ひと・しごと創生「長期ビジョン」「総合戦略」 『人口減少と地域経済縮小の克服』『まち・ひと・しごとの創生と好循環の確立』
- 国土形成計画（全国計画・広域地方計画）

3.6 県民ニーズの多様化

10年前に比べると、改良率は上がり、道路整備は進んできたものの、まだまだ十分に整備されているとは言い難い状況です。

2年に1度実施される「県民世論調査」の平成26年11月の結果によると、道路交通対策として、県が特に力を入れたらよいと思うこととして、1位に「自転車道や歩道を整備する」ことが選ばれています。2位以降には、ほぼ同じ割合で「災害時に強い道路を整備する」「渋滞対策を推進する」「幹線道路を整備する」「生活道路を整備する」「老朽化した橋梁等を補修する」といった項目が選ばれており、地域、年齢層や利用形態に応じて意識が分散していることから、県民の皆さんの道路整備に対するニーズが多様化していることがうかがえます。

量的拡大「開発」基調から「成熟社会型の計画」へ
国主導から二層の計画体系（分権型の計画づくり）へ



【愛媛県政に関する世論調査（平成26年11月）】

Q. 道路交通対策として、県はどのようなことに特に力を入れたらよいと思いますか。

4 新たな 愛媛 道ビジョン

4.1 新たな 愛媛 道ビジョン 全体構成

依然として厳しい財政状況の中、大規模災害への備えや老朽化対策等の社会情勢の変化による新たな課題に対して、これまでの道路整備の成果を踏まえ、これからは、整備重視から利用重視への転換、つまり、道路管理者の「つくる」中心の視点から、利用者目線に立って必要な道路を「つくる」とともに今ある道路を「まもる」、「つかう」といった視点に転換する必要があります。

そこで、基本方向としては、

- 大規模災害による被害を最小限にとどめるための、災害対策活動を実施する上で大きな役割を果たす「《Ⅰ》命を守る道づくり」
- 日常生活における買い物や通勤・通学、通院等の安全・安心で快適な暮らしを支える上で欠かせない「《Ⅱ》暮らしを支える道づくり」
- 農林水産品や工業製品の輸送、観光周遊等の地域における多様な産業の維持や活性化を支援する上で必要となる「《Ⅲ》未来を拓く道づくり」

の3本柱を立てます。

また、これらの基本方向に向かって実施する施策として、

- ①ミッシングリンクの解消など「高速道路ネットワークの早期形成と活用」
- ②緊急輸送道路や津波浸水想定区域などからの避難・救済道路など「災害に備える道路の整備」
- ③道路施設のメンテナンスなどに関する「いつまでも安心して使える道路の保全と管理」 NEW
- ④市街地における街路の整備など「いつも利用する生活基盤道路の整備」
- ⑤渋滞解消などに資する「都市環状道路等の整備」
- ⑥地域経済や観光振興などを支援する「産業の活性化や地域づくりを支援する道路の整備」 NEW
- ⑦愛媛マルゴト自転車道の整備など「多様な利用形態に応じた道路の活用」 NEW

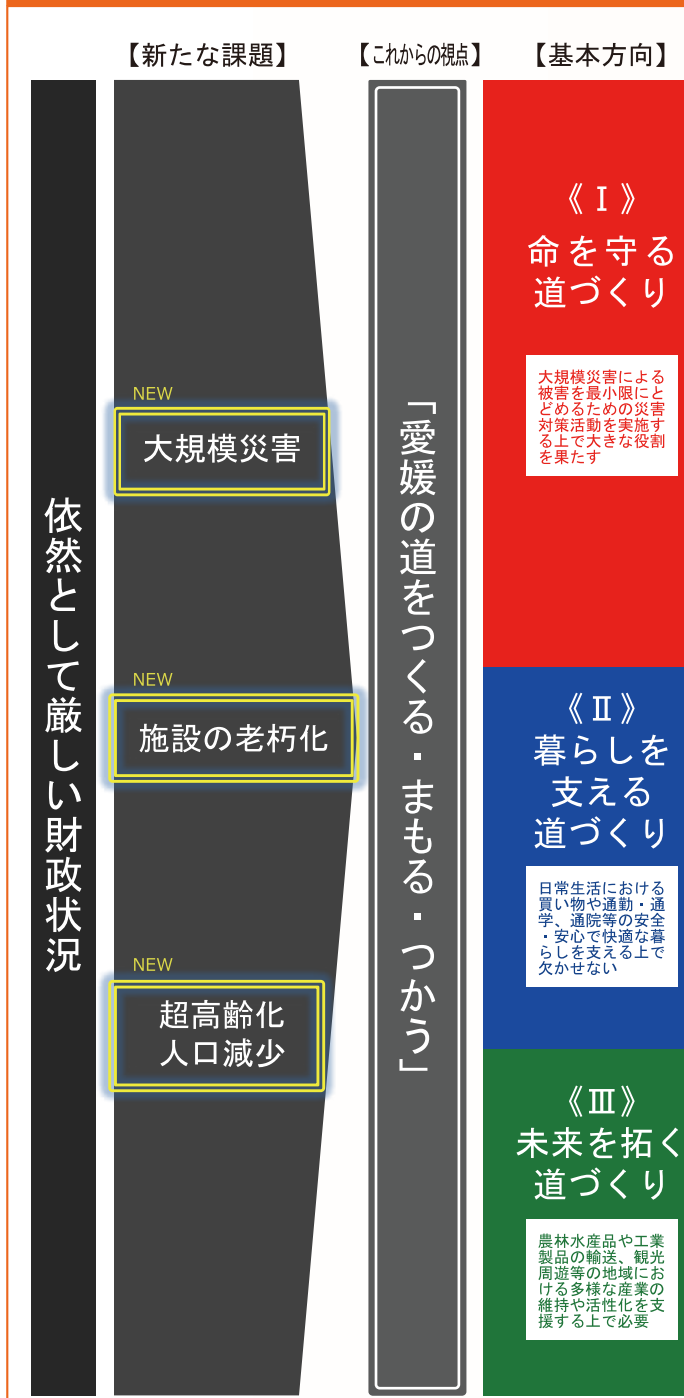
の7項目を設定します。このうち、③、⑥、⑦については、今回新たに追加した施策です。

実施施策を進めるうえでの推進姿勢としては、これまでどおり「重点化」、「効率化」を継続することとし、新たに「連携・協働」を打ち出し、3項目を設定します。

1. 重点化

重点化については、社会情勢の変化等を踏まえ、従来の重要路線の見直しを行います。対象とする道路については、基本方向に応じた形で次のように改めます。

新たな 愛媛 道ビジョン 全体構成



《Ⅰ》 命を守る
「防災・減災関連道路」

《Ⅱ》 暮らしを支える
「生活圈域ネットワーク道路」

《Ⅲ》 未来を拓く
「産業活性化・地域づくり支援関連道路」

2. 効率化

効率化については、引き続き「1.5車線の整備」により、早期の整備効果発現を目指すとともに、既に整備された道路の再構築により道路空間を上手く使い、安全性や利便性を向上させる取組みを進めます。

3. 連携・協働

連携・協働については、今回の見直しに際し、新たに打ち出した推進姿勢です。

県民のニーズや価値観が多様化する近年においては、地域課題の解決に向けた取組みとして、地域住民の方々、ボランティアやNPOなどの地域団体と行政との連携・協力が徐々に広がりつつあり、沿線住民の方々等の協力を得て、道路の美化活動を行う「えひめ愛ロード運動」などを既に実施しています。

今後、新たな愛媛道ビジョンを基に進める取組みにおいては、これら多様な団体との連携・協働を促進するとともに、人口問題に対応する地域産業の振興や地域の活性化策など、これからの地域づくりを支援するための道路整備を行えるよう、各地域において、関係者と一緒になって計画を検討する取組みについても進めていくこととしています。

【実施施策】

① 高速道路ネットワークの早期形成と活用

- ミッシングリンクの解消に向けた整備
(四国8の字ネットワークの南予延伸、今治小松自動車道、大洲・八幡浜自動車道)
- 暫定2車線区間における4車線化の推進
- 地域高規格道路の整備 (松山外環状道路、大洲・八幡浜自動車道 等)
- インターチェンジへのアクセス道路や追加インターチェンジの整備

② 災害に備える道路の整備

- 原発避難道路の整備 (大洲・八幡浜自動車道、UPZ内道路)
- 緊急輸送道路の整備
- 津波浸水想定区域からの避難・救援道路の整備
- 孤立解消に資する道路の整備
- 橋梁の耐震化、トンネル保全、法面等防災

③ いつまでも安心して使える道路の保全と管理 NEW

- 道路施設におけるメンテナンスサイクルの構築
- 適切な維持管理、修繕・更新等の計画的な実施

④ いつも利用する生活基盤道路の整備

- 生活拠点を結ぶ地域道路ネットワークの整備
- 魅力ある集約型街づくりと連携した街路の整備
- 離島架橋による行政の効率化、利便性の向上
- だれもが安心して通行できる交通安全対策
- 安全で快適な自転車利用環境の整備

⑤ 都市環状道路等の整備

- 市街地における渋滞を解消する環状道路、立体交差、バイパスの整備
(松山外環状道路、JR松山駅付近連続立体交差 等)
- 空港・港湾等の交通拠点アクセス道路の整備

⑥ 産業の活性化や地域づくりを支援する道路の整備 NEW

- 地域経済を支える産業の活性化を支援
- 交流人口の拡大を図る観光振興を支援
- 地域資源を活用した個性ある地域づくりを支援

⑦ 多様な利用形態に応じた道路の活用 NEW

- 愛媛マルゴト自転車道の整備
- 多様な交通手段の連携による地域振興
- ICTの活用による道路管理の高度化

【推進姿勢】

- 重点化
- 効率化
- 連携・協働 NEW

【目指すべき将来像】

第六次
愛媛県長期計画

《基本理念》
愛のくに
愛顔(えがお)
あふれる
愛媛県

長期ビジョン
(目指すべき将来像)

生き活きとした愛顔
やすらぎの愛顔

次代を担う活力ある産業の創出
快適で安全・安心の暮らし

4.2 基本方向・実施施策

《I》 命を守る道づくり

大規模災害による被害を最小限にとどめるための災害対策活動を実施する上で大きな役割を果たす道づくり



大洲・八幡浜自動車道 八幡浜IC完成イメージ

実施施策①

高速道路ネットワークの早期形成と活用

○ミッシングリンクの解消に向けた整備

(四国8の字ネットワークの南予延伸、今治小松自動車道、大洲・八幡浜自動車道)

1. 四国8の字ネットワークの南予延伸

南海トラフ地震等の被害想定において、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るため、災害に強い道路ネットワークの形成が急務となっています。

このため、「津島道路（津島岩松IC～内海IC（仮称））」の整備促進と、未着手区間(内海～宿毛)の早期事業化を目指します。

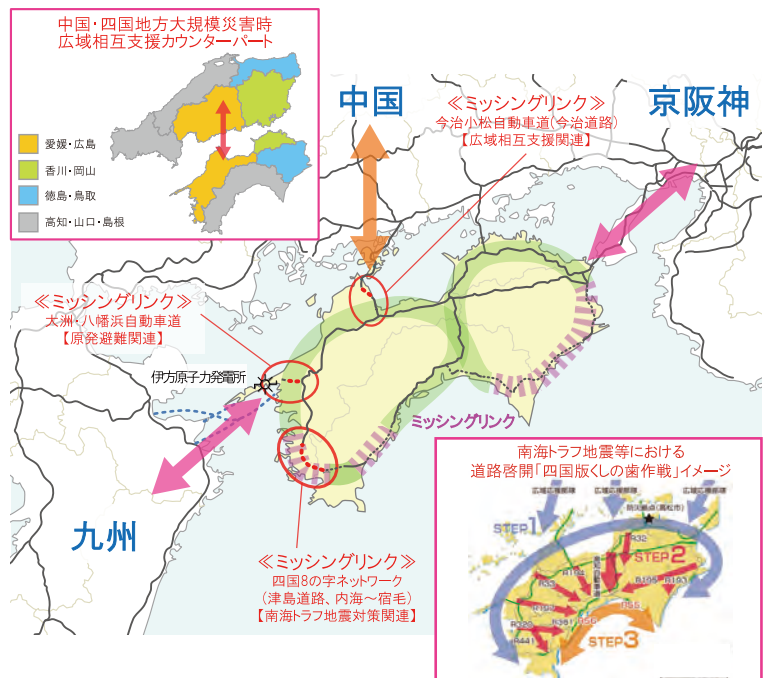
2. 今治小松自動車道

平成27年3月の尾道松江線「中国やまなみ街道」全線開通により、山陰～山陽～四国の縦軸ラインが形成されており、新たな広域交流の促進や大規模災害時における円滑な広域相互支援など、真の架橋効果を発現させるために、「瀬戸内しまなみ海道」と「四国8の字ネットワーク」を結ぶ「今治道路」の整備を促進します。

3. 大洲・八幡浜自動車道

平成27年3月の東九州自動車道「大分～宮崎」間の全線開通等により、九州・四国間のフェリー航路を活用した「九州～四国～京阪神」の広域ネットワークの一部である大洲・八幡浜自動車道の重要性がますます高まっています。また、伊方原子力発電所における万一の事故発生時に、広域避難・救援ルートとしても重要な役割を担っています。このことから、地域の交流促進や産業振興等を図り、多重性・耐災性に優れた道路ネットワークを確保するため「八幡浜道路」、「夜昼道路」の整備促進と、「大洲西道路（仮称）」の早期事業化を目指します。

※ミッシングリンクとは、未開通区間のこと。



宇和島道路（津島高田IC～津島岩松IC）
平成27年3月21日 全線開通

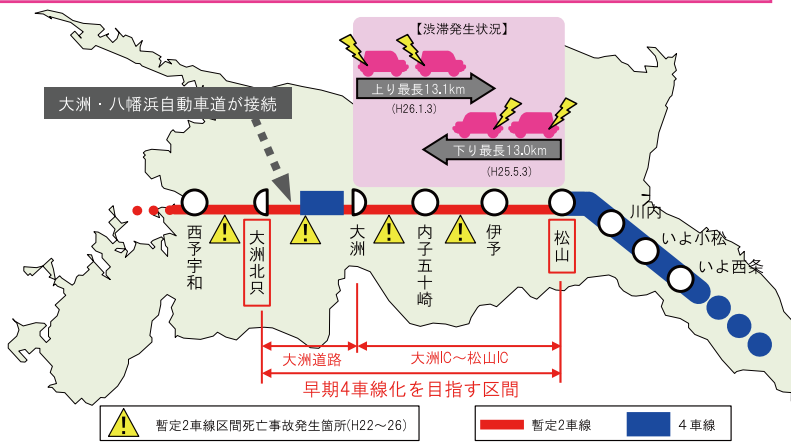
○暫定2車線区間における4車線化の推進

高速道路における安全性や走行性等の向上及び交通量ピーク時の渋滞解消、さらには大規模災害時対応等の観点から、暫定2車線区間の早期4車線化を目指します。(四国縦貫自動車道「松山IC～大洲IC」、一般国道56号「大洲道路」など)

【重大事故の発生】



【繁忙期等の渋滞の発生】



○地域高規格道路の整備 (松山外環状道路、大洲・八幡浜自動車道等)

松山都市圏における慢性的な渋滞緩和や松山IC、松山空港、松山港などの主要な広域交通拠点や物流拠点を結ぶなど圏域内の幹線道路網を形成するために、地域高規格道路として松山外環状道路の整備を推進します。(P20参照)

その他、大洲・八幡浜自動車道の整備も推進していきます。(P13再掲)



松山外環状道路 インター線 (市坪IC～余戸南IC) 平成27年3月21日 開通

○インターチェンジへのアクセス道路や追加インターチェンジの整備

高速道路の利便性向上のみならず、物流の効率化、観光振興等の地域産業の活性化や救急医療機関への搬送時間の短縮など整備効果が高いインターチェンジへのアクセス道路の整備を推進するほか、スマートIC(通行可能な車両をETC搭載車両に限定しているインターチェンジ)の追加整備を支援します。

【インターチェンジへのアクセス道路】

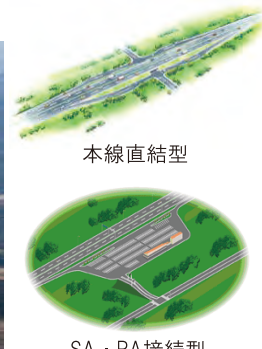
松山自動車道の新居浜IC、松山IC、中山スマートIC(仮称)や今治道路の今治朝倉IC(仮称)等へのアクセス道路の整備を進めています。

【追加インターチェンジ】

伊予IC～内子五十崎IC間において、中山スマートIC(仮称)の整備が進められています。



【中山スマートIC(仮称)イメージ】



SA・PA接続型 【スマートICイメージ】

地域高規格道路等の整備効果

【大洲・八幡浜自動車道】

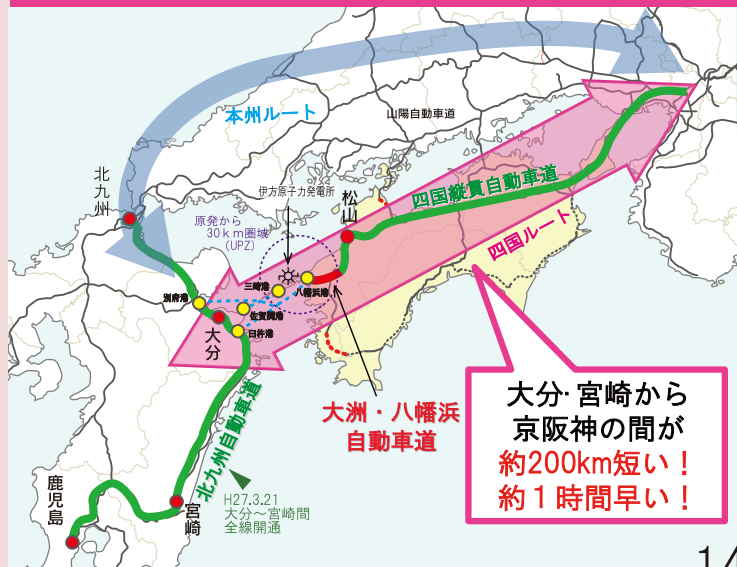
大洲・八幡浜自動車道は、東九州自動車道(北九州～宮崎)の全線開通が予定されるなか、早期の全線開通が期待されており、九州から四国を経由し京阪神に至る「新たな国土軸」を形成するために必要不可欠な道路となっています。

四国8の字ネットワークへ接続することで、地元住民の生活・福祉の向上や、地域産業の活性化だけでなく、災害時の緊急輸送や原子力防災上の広域避難など、「命の道」の確保に大きく寄与するものです。

起点(終点)	移動時間(運転距離)	
	本州ルート	四国ルート
大分	約8.3時間(約660km)	約7.5時間(約450km)
宮崎	約10.8時間(約850km)	約9.8時間(約630km)
鹿児島	約11.0時間(約880km)	約11.7時間(約780km)

※1)「移動時間・距離」は各県庁所在地から吹田ICまでを計算している
 ※2)「移動時間」はフェリー乗船時間を含む
 ※3)「運転距離」はフェリー乗船区間を含まない

新たな国土軸の形成を目指して！
九州～四国～京阪神より速く・より快適に！



大分・宮崎から京阪神の間が約200km短い！
約1時間早い！

実施施策②

災害に備える道路の整備

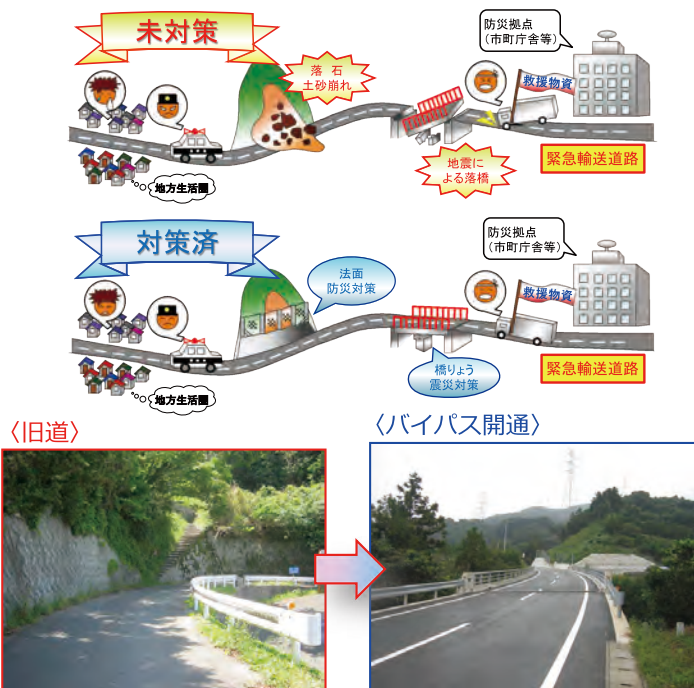
- 原発避難道路の整備（大洲・八幡浜自動車道、UPZ内道路）
- 緊急輸送道路の整備
- 津波浸水想定区域からの避難・救援道路の整備
- 孤立解消に資する道路の整備

大規模地震等の災害発生時には、発災後、迅速かつ円滑に救助活動や物資輸送等の応急対策活動を実施する必要があります。

本県には、四国で唯一の伊方原子力発電所が立地していることから、万一の事故に備え、より安全で迅速な避難・救援ルートを確認するため、大洲・八幡浜自動車道及び原発から概ね30km圏域（UPZ）内の道路整備を進めます。

また、県内各地や他県の防災拠点等を連絡する主要な道路を緊急輸送道路に指定し、緊急車両や救援物資の運搬車両等が非常時にも確実に通行できるように整備を推進します。

さらに、東日本大震災や近年のゲリラ豪雨等による被災状況を踏まえ、津波浸水想定区域内からの避難・救援道路や孤立集落の発生の恐れのある迂回路の無い道路の整備を推進します。



【一般県道 鳥井喜木津線（緊急輸送道路・原発避難ルート）】

○橋梁の耐震化、トンネル保全、法面等防災

南海トラフ地震等の大規模災害に備え、災害に強い道路網を確保するため、橋梁、トンネル、法面等の防災対策を推進します。

1. 橋梁の耐震化

東日本大震災の教訓として、耐震補強工事を実施していた橋梁は、落橋等の致命的な被害を免れ、速やかな救助活動や救援物資の輸送等が可能であったことから、橋梁耐震対策の重要性と必要性が再認識されています。

橋梁の耐震対策としては、コンクリート等の巻立による橋脚補強や、緩衝チェーンによる落橋防止装置の設置等を実施します。

2. トンネル保全

災害時の避難において、トンネルは橋梁と同じく重要な施設であることから、トンネル内のコンクリートの落下等により通行不能とならないよう、トンネル背面の空洞化対策、覆工コンクリートの補修対策を実施します。

3. 法面等防災

本県では、落石や崩壊の危険性がある道路法面が多くあります。法面の崩壊を防ぐための補強工事や落石を受け止めるための防護柵を設置する工事等を実施し、異常気象時事前通行規制区間などにある危険箇所の解消を図っていきます。



橋脚補強
(コンクリート巻立)



落橋防止装置
(緩衝チェーン)



剥落防止工
(炭素繊維シート貼付け)



漏水対策工



落石防止工
(落石防護網)



落石防止工
(ワイヤーロープ掛け工)

実施施策③

いつまでも安心して使える道路の保全と管理

○道路施設におけるメンテナンスサイクルの構築

高度経済成長期に建設された橋梁、トンネル等、道路施設の急速な老朽化の進行に対し、修繕・更新経費の増大や、通行制限等による社会的損失の増加が懸念され、適切な維持管理が求められています。

平成26年6月、老朽化対策の本格実施に向け、地方公共団体の三つの課題(予算不足・人不足・技術不足)に対して、課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な老朽化対策の推進を図るため、国、県、市町等から構成される「愛媛県道路メンテナンス会議」を設置するとともに、「点検」、「診断」、「措置」、「記録」の道路におけるメンテナンスサイクルを構築します。

【点検・診断】

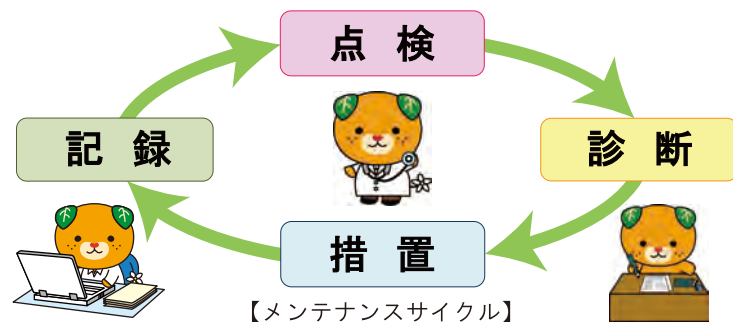
国が定める統一的な基準により、5年に1度の頻度で、近接目視による点検及び施設の健全性診断を実施します。

【措置】

点検結果を基に、修繕計画を策定し、計画的に修繕工事を実施します。

【記録】

点検・診断結果等を蓄積するためのシステムを構築し、今後の維持管理に生かします。



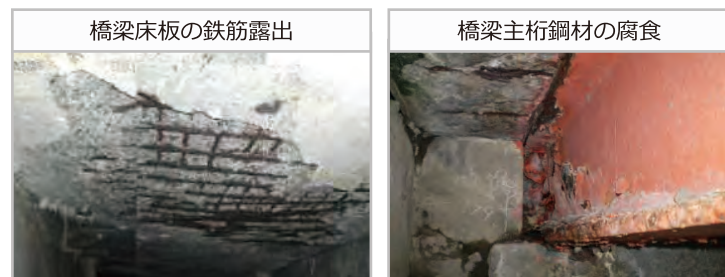
【点検・診断状況】

出典：国土交通省等資料

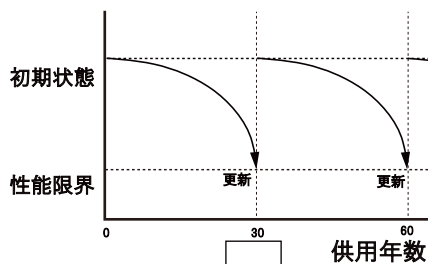
○適切な維持管理、修繕・更新等の計画的な実施

定期的な道路パトロール等により、道路施設の異常などを早期に発見し、舗装補修、草刈、崩土除去など迅速かつ適切な維持管理に努めていきます。

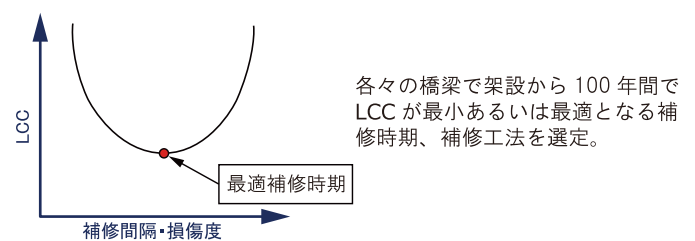
また、橋梁、トンネル等、道路施設の点検・診断結果を基に策定する修繕計画により、従来の対処療法的な管理から、適切な時期に修繕を行う「予防保全型修繕」に移行し、ライフサイクルコストの縮減やコストの平準化を図り、計画的な修繕・更新等を行っていきます。



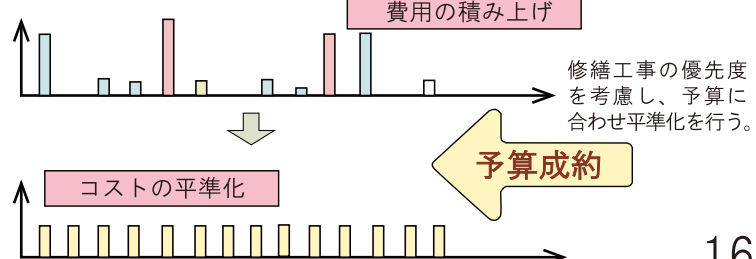
① 予防保全型修繕により、既存の橋梁を延命化(長寿命化)



② ライフサイクルコスト (LCC)の最小・最適化



③ コストの平準化



4.2 基本方向・実施施策

《Ⅱ》暮らしを支える道づくり

日常生活における買い物や通勤・通学、通院等の安全・安心で快適な暮らしを支える上で欠かせない道づくり



一般県道 岩城弓削線 生名橋

実施施策④

いつも利用する生活基盤道路の整備

- 生活拠点を結ぶ地域道路ネットワークの整備
 - ・買い物、通勤・通学等で日常利用される道路
 - ・医療施設、福祉施設等へのアクセス道路

地域住民の買い物、通勤・通学等の日常生活において、円滑な通行を確保することにより、快適性、利便性及び安全性の向上等、様々な効果をもたらされることから、地域道路ネットワークの整備を推進します。

特に、中山間地域から中心地域へのアクセスや公共施設等の相互利用など地域間交流・連携の促進のため、また、路線バス等の公共交通の維持を図るため、以下に示す離合（すれ違い）困難箇所の解消を図りながら、中山間地域における必要な道路整備を推進します。

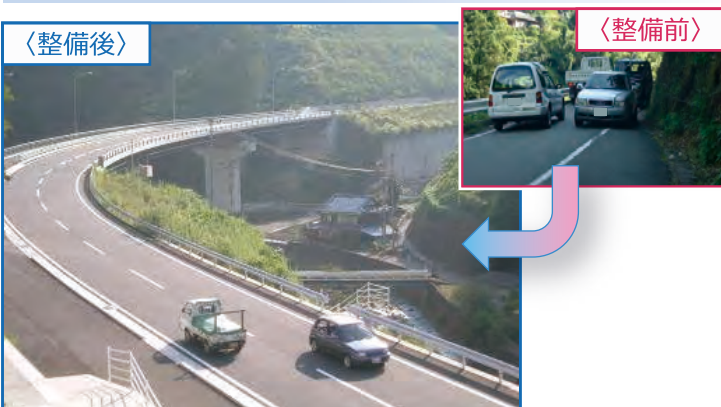
【離合（すれ違い）困難箇所の解消】

幅員の狭い箇所、見通しの悪い箇所を解消することにより、車両の円滑で快適な走行性が確保されるとともに、交通事故の発生を防止します。

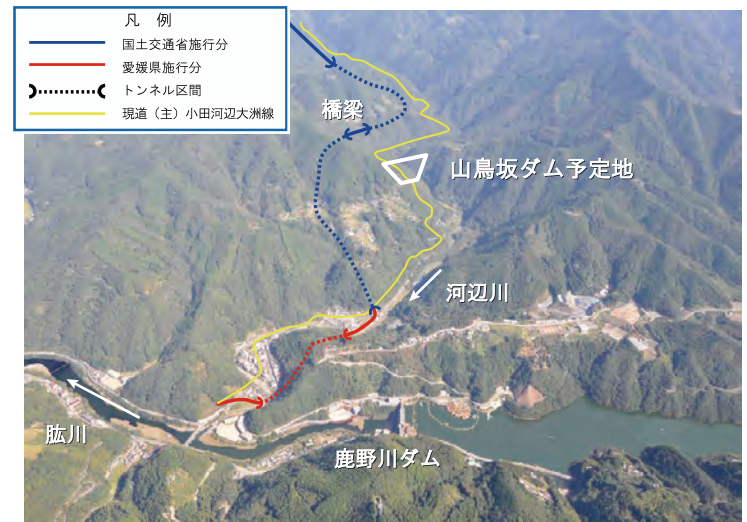
また、走行時間短縮により地域医療及び救急医療体制の強化にも寄与します。



(国) 378号 俵津バイパス
(俵津玉津トンネル 平成26年7月12日開通)



(国) 379号 岩谷バイパス
(新千里口橋付近 平成20年3月開通)



(主) 小田河辺大洲線 山鳥坂ダム付替道路

○魅力ある集約型街づくりと連携した街路の整備

【いい街はいい街路（みち）から】

街路のもつ多様な機能として、

- ・都市交通施設機能
 - ・都市防災機能
 - ・都市環境保全機能
 - ・都市施設のための空間機能
 - ・街区構成と市街地誘導機能
- があります。

また、

- ・円滑な車両通行による人・物の流通促進
- ・歩道整備による歩行者等の安全確保
- ・交通結節機能の向上や公共交通の支援

という道路本来の効果に加えて、

- ・沿道利用の促進（住宅・店舗等）
- ・環境、景観の保全（街路樹・空間確保）
- ・停車帯や二輪車通行にも活用できる広い路肩

など、様々な効果があることから街路整備を推進していきます。



○離島架橋による行政の効率化、利便性の向上

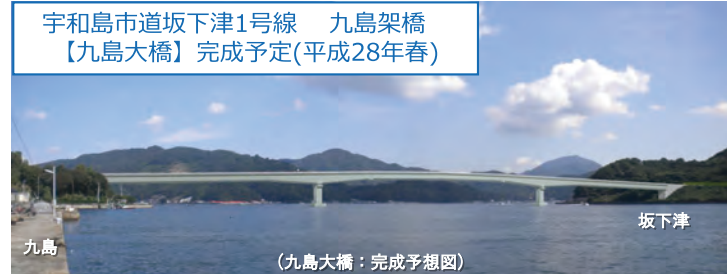
離島架橋は、単に輸送時間の短縮にとどまらず、24時間、自由で信頼性の高い交通手段の確保が可能となり、特に医療や消防面で緊急時の迅速な対応、生活の利便性向上、産業振興への寄与、地域間交流の促進により地域のハンディキャップを是正する等、様々な効果をもたらします。

【九島架橋】《宇和島市》

九島島民の日常生活の利便性の向上、救急医療体制等の問題解消を図り、地域間格差を解消します。

【上島架橋】《上島町》

上島町の4つの島（弓削島、佐島、生名島、岩城島）を3つの橋（弓削大橋、生名橋、岩城橋）で結び、地域の一体化や定住促進、産業の活性化を支援し、合併後の新しい町づくりに重要な役割を担います。



離島架橋による効果【上島架橋事業】

平成16年度に離島町村同士が合併し誕生した「上島町」4島の一体化や産業（造船・観光）、経済の活性化促進、町民の交流促進や利便性向上を支援するなど、『新しい町づくり』に不可欠な事業です。

島民の悲願！4島を結ぶ「夢の架け橋（ゆめしま海道）」上島架橋

海上航路 陸路

現在ルート 将来ルート

岩城橋 生名橋 弓削大橋

岩城総合支所 生名総合支所 弓削総合支所(本庁)

55分短縮

岩城総合支所から弓削総合支所(本庁)までの所要時間比較

現在ルート	車 11分	船 21分	車 2分	船 26分	車 11分	計71分
将来ルート	車 16分					

フェリーからの転換交通量以上に誘発交通量が発生

【生名橋の交通量(台/日)】

開通後	1,051
予測交通量	520

約2倍

Now 海で隔てられた町

Future ひとつの町に！

上島架橋(岩城橋工区)L=2.0km

岩城島 岩城橋 生名島 生名橋 弓削島 弓削大橋 佐島

愛媛県 広島県

因島

※「弓削大橋」平成8年3月開通
※「生名橋」平成23年2月開通

○だれもが安心して通行できる交通安全対策

市街地の歩道等を整備することにより、ひと優先の道づくりを推進し、お年寄りや子ども、障害者等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、無電柱化、歩行空間のバリアフリー化など、交通安全対策を推進します。



【歩道整備事業の効果】



【無電柱化事業の効果】



- 右折レーンがないため慢性的に渋滞
- 歩道が未整備であり危険な状況
- 右折レーン設置による渋滞緩和
- 歩道を両側に設置し、安全確保

【交差点改良の効果】



- 電線により景観を損ねる
- 歩道の排水施設が機能せず水たまりが生じる
- 視覚障害者誘導ブロックが未整備
- 電線等の地下への埋設
- 排水施設が改善され水たまりが消える
- 視覚障害者誘導ブロックを設置

【バリアフリー化事業の効果】

○安全で快適な自転車利用環境の整備

自転車は、日常生活における身近な移動手段として、多くの人々に利用されており、都市内交通において重要な移動手段となっています。一方、交通事故全体における自転車関連事故の割合は増加しています。

このため、

- ・ 車道通行を基本とした自転車走行空間の整備
- ・ 整備にあたり、自転車専用通行帯に加え、車道混在型の整備手法も導入
- ・ 車道混在型の整備にあたっては、路面標示（ピクトグラム）の設置により、自転車の通行位置を明示し、また、自動車に対し、自転車の通行を注意喚起します。

また、歩行者、自転車、自動車等が、お互いの立場を思いやり、安全・快適に道路を共有する「シェア・ザ・ロード」を徹底することにより、自転車が連続して安全で快適に通行できる走行空間を整備します。

このほか、愛媛県独自の自転車施策として

- ・ 路肩の拡幅
- ・ 思いやりピクトの設置
- ・ サイクリングモニター制度の導入
- ・ トンネルの安全対策
- ・ 防草対策
- ・ 自転車走行のためのパトロールを展開します。

基本的な整備形態	【整備イメージ】
自転車専用通行帯	
自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）	

【自転車走行空間の整備形態】

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン



【自転車専用通行帯整備事例】



【車道混在型整備事例】

実施施策⑤

都市環状道路等の整備

- 市街地における渋滞を解消する環状道路、立体交差、バイパスの整備
(松山外環状道路、JR松山駅付近連続立体交差 等)
- 空港・港湾等の交通拠点アクセス道路の整備

1. 市街地における渋滞を解消する環状道路、立体交差、バイパスの整備

環状道路等は、市街地中心部へ流入する交通を分散させるだけでなく、渋滞の緩和や移動時間の短縮が図られるため、都市機能の再生を推進することができます。

現在、松山環状線の外側において、市街地中心部を迂回するバイパス機能だけでなく、松山ICから物流・交流の拠点である松山空港や松山港などへのスムーズなアクセス機能も併せ持つ松山外環状道路を、国、県、松山市が連携して整備しています。今後も、事業中區間（国道33号～松山空港間）の整備促進と、未着手區間（「国道11号～国道33号」及び「松山空港～国道196号」）の早期事業化を目指します。

また、JR松山駅周辺において、踏切除却による交通渋滞、踏切事故の解消、東西市街地の分断解消や、面的整備による地域住民の生活環境の向上を図り、県都松山市の陸の玄関にふさわしい、賑わいと活力あるまちづくりを実現するため、JR松山駅付近立体交差事業を推進しています。

2. 空港、港湾等の交通拠点アクセス道路の整備

インターチェンジや港湾等の交通拠点と工業団地や大規模商業施設などを結ぶ道路を整備し、流通コストを削減することで、産業施設の集積及び振興を図ることが出来ます。

現在、新居浜市が整備中の内陸工業団地と新居浜東港や新居浜ICを連絡する路線や今治道路の今治朝倉IC（仮称）に連絡する路線、中山スマートIC（仮称）と双海地区を結ぶ路線の整備を推進しています。

【松山外環状道路】

- 市内の渋滞を解消し良好な街づくりを推進
- 松山IC・空港・港湾・地域の主要施設へのアクセスが向上



【一般県道 新居浜東港線】

- 新居浜港・東港及び工業地帯と新居浜ICとのアクセス性向上

〈整備後〉



〈整備前〉



【国道11号 新居浜バイパス】

- 新居浜市内の渋滞緩和及び交通安全の確保、新居浜ICとのアクセス性向上



立体交差事業による効果

【JR松山駅付近連続立体交差事業】

完成目標（平成30年代前半）



県都松山の陸の玄関口整備による『愛媛のお・も・て・な・し』

土地区画整理事業との一体的整備により、「面整備による陸の玄関にふさわしい、おもてなしの場の創出」「8つの踏切除却による交通渋滞・踏切事故の解消」「鉄道高架化による市街地分断の解消」「駅西地区の活性化及び利便性の向上」などが期待されます。



踏切遮断による交通渋滞



渋滞・事故、市街地分断の解消

4.2 基本方向・実施施策

《Ⅲ》 未来を拓く道づくり

農林水産品や工業製品の輸送、観光周遊等の地域における多様な産業の維持や活性化を支援する上で必要な道づくり



主要地方道 長浜中村線 長浜大橋

実施施策⑥

産業の活性化や地域づくりを支援する道路の整備

- 地域経済を支える産業の活性化を支援
 - ・県産品の生産地と集積・出荷拠点や幹線道路を結ぶ道路
- 交流人口の拡大を図る観光振興を支援
- 地域資源を活用した個性ある地域づくりを支援
 - ・地域づくりの核となる拠点周辺の道路

1. 地域経済を支える産業の活性化の支援

県産品のブランド化を推進し、県産農林水産物及びその加工品の販売拡大を図るためには、品質の向上や運搬コストを縮減することが急務となっています。

そのため、運搬時の品質劣化防止や運搬距離の短縮等を図るため、アクセスルートを整備を推進します。

2. 観光振興の支援

人材育成、誘客機能、観光資源の魅力の向上による「お接待の心でもてなす愛顔（えがお）の愛媛」を実現し、交流人口の拡大を図るための道路整備を推進します。

3. 個性ある地域づくりの支援

別子銅山等の産業遺産、村上水軍等の歴史遺産および石鎚山系や西予ジオパーク等の自然環境等の地域固有の特性を活用した、地域振興や地域づくりを進めるため、地域内の道路やアクセス道路の整備を推進します。



実施施策⑦

多様な利用形態に応じた道路の活用

○愛媛マルゴト自転車道の整備

【愛媛マルゴト自転車道】

～「サイクリングパラダイス愛媛」の実現に向けて～
 愛媛県では、サイクリングは“健康”と“生きがい”と“友情”を与えてくれるという『自転車新文化』を提唱し、瀬戸内しまなみ海道を「サイクリストの聖地」に、そして、県全体を「サイクリングパラダイス」にすることを目指しています。

愛媛県下の20市町で、中上級者向けに11コース、ファミリー向けに15コースのサイクリングコースを設定し、サイクリストを目的地に誘導するためのブルーラインの整備や、自転車等の安全な走行空間を確保するため、トンネルの安全対策や狭い路肩の拡幅などのコース整備、外国人にも分かりやすいコース案内板や勾配標識の設置を行います。

また、ソフト施策として、「愛媛マルゴト自転車道サービスサイト」の多言語化やFree Wi-Fiスポットの拡充などによるサイクリストへの情報提供の強化や、コンビニ等でパンク修理等ができる人材育成のほか、サイクルオアシスや、サイクルトレインの拡充、サイクルバス等の導入促進など、利便性の向上を図ります。



【愛媛マルゴト自転車道サービスサイト】



えひめ Free Wi-Fi ロゴマーク

コンビニサイクルオアシス ロゴマーク

○多様な交通手段の連携による地域振興

徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担を図り、都市・地域の魅力ある将来像と安全で円滑な交通を実現するため、関係者が一丸となって必要な施策を総合的・一体的に行い、愛顔あふれる地域づくりを目指します。

なお、県・松山市・鉄道事業者等で構成する「松山空港アクセス向上検討会」において、路面電車延伸の可能性について検討が進められています。



出典：国土交通省資料

○ICTの活用による道路管理の高度化

ICT (Information & Communication Technology : 情報通信技術) を活用して、正確な道路状況を迅速かつ効率的に収集・分析・対応・情報提供等することにより、道路利用者の利便性の向上が図られるよう、道路管理の高度化を推進します。

【えひめの道ライブカメラの活用】

本県では、ホームページで、気温や路面温度のほか、ライブカメラによる路面状況を視覚的に確認できる「えひめの道ライブカメラ」を公開しています。



出典：国土交通省資料

4.3 推進姿勢

1. 重点化

- 県管理道路におけるこれまで取り組みでは、『最適最少ネットワークの形成』を目指し、「重要路線」を選定して重点的に整備することで、その改良率を79%から90%に引き上げました。
- 新たな愛媛道ビジョンにおいては、社会情勢の変化を踏まえ、実施施策の推進のため、県管理道路における重要路線の見直しを行い、新たな重要路線として、“防災・減災関連道路”、“生活圏域ネットワーク道路”、“産業活性化・地域づくり支援関連道路”を選定し、これらの整備を重点的に進めます。

新たな重要路線①

防災・減災関連道路・・・“命を守る”

- 多重性確保を目指した緊急輸送道路の更なる整備
- 原発避難、津波避難や孤立解消に資する道路の整備

地震・津波・原発事故の複合・同時災害となった「東日本大震災」において、道路は地域住民の避難や緊急支援物資の輸送、応急対策活動に大きな役割を果たし、寸断された幹線道路に対しては迂回路が活用されるなど、道路における多重性確保の重要性が改めて認識されました。

このような中、県民の安全・安心を早急に確保するため、防災・減災関連道路の整備を推進します。

1. 緊急輸送道路

主要な都市や他県及び防災拠点等を有機的に連絡し、避難、救助をはじめ物資の輸送や諸施設の復旧など応急対策活動を実施するうえで極めて重要な道路網であることから、南海トラフ地震に備え、緊急輸送道路の整備を推進します。

2. 津波避難・救援道路

東日本大震災の津波被害では、避難車両による交通渋滞が発生し、車ごと津波に飲み込まれ多くの犠牲者が発生したことを踏まえ、津波浸水想定区域内からの迅速かつ円滑な避難に支障となる区間及び被災後の救援や復旧・復興支援に資する道路整備を推進します。

3. 原発避難道路

本県には、四国で唯一の伊方原子力発電所が立地していることから、福島第一原子力発電所の事故等を踏まえ、より安全で迅速な避難ルートを確認するため、伊方原発から30 km圏域（UPZ）内の県管理道路の整備を推進します。

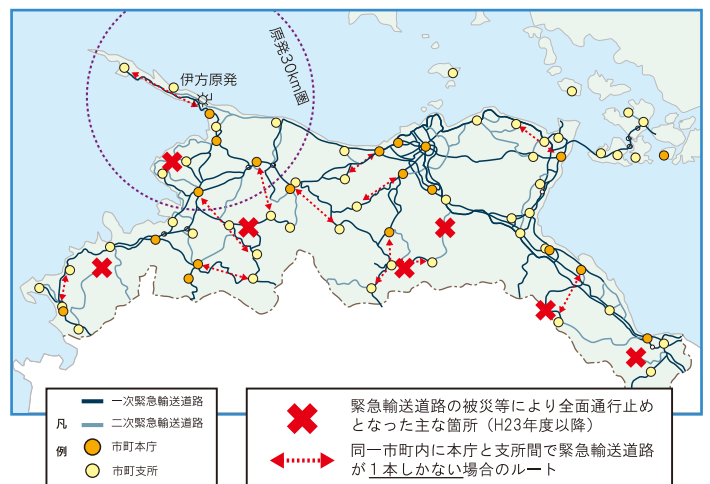
4. 孤立解消に資する道路

集中豪雨等により斜面崩壊や路側決壊等が発生し、道路が寸断された場合には、住民の避難の大きな障害となるだけでなく、集落の孤立も想定されることから、孤立集落の発生のおそれのある迂回路のない路線の道路整備を推進します。

【緊急輸送道路】

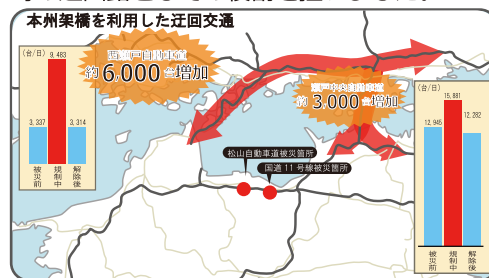
緊急輸送道路も被災により全面通行止めとなるケースがある。また、同一市町内に本庁と支所間で緊急輸送道路が1本しかないケースが多い。

→緊急輸送道路の更なる整備と多重性確保が必要



■道路の多重性が災害リスクを分散！

平成16年9月29日に四国地方を襲った台風21号による集中豪雨で四国瀬戸内側の東西交通網が完全に寸断されました。被災直後のしまなみ海道と瀬戸大橋の交通量を見ると、しまなみ海道では約6000台増加し、平常時の3倍の交通量となりました。また、瀬戸大橋でも約3000台増加し、本州四国連絡道路が災害時の迂回路としての役割を担いました。



新たな重要路線②

生活圏域ネットワーク道路・・・“暮らしを支える”

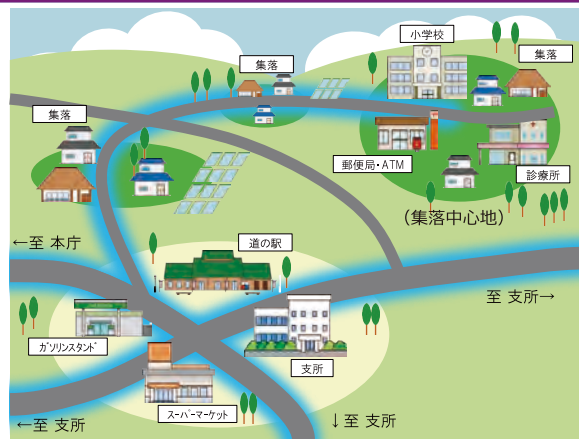
○合併后市町の本庁・支所間や本庁・支所から集落中心地を結ぶ道路等の整備

急激な人口減少の下、行政や医療・福祉、商業等各種サービスを効率的に提供するためには、集約化（コンパクト化）することが不可欠となっています。

しかし、コンパクト化だけでは、圏域・マーケットが縮小し、都市機能によるサービスが成立するために必要な人口規模を確保できなくなるおそれがあるため、ネットワーク化によって、都市機能に応じた人口規模の確保が不可欠となります。

そこで、コンパクト+ネットワークにより、コンパクトな拠点をネットワークで結ぶ地域構造、すなわち「小さな拠点」を構築して、地域のコミュニティ再生、地域のにぎわい再生を促し、住民同士の助け合い・連携、生活利便性の向上、市街地の活性化等を図る必要が生じてきます。

これらを支援するため、合併后市町の本庁・支所（旧役場）間や本庁・支所からコンパクトな拠点（小学校等の集落中心地）とを結ぶ道路等の整備を推進します。



【生活圏域ネットワーク道路： のイメージ】

人口減少下でも生活サービスを効率的に提供するために拠点機能をコンパクト化し、生活や生産活動の基盤となる周辺集落とネットワークでつないだ小さな拠点を形成する。

地域のコミュニティ再生、地域のにぎわい再生により次のような効果が見込まれる。

- ・住民同士の助け合い・連携
- ・生活利便性の向上、市街地の活性化

新たな重要路線③

産業活性化・地域づくり支援関連道路・・・“未来を拓く”

○地域経済を支える産業の活性化を支援する道路の整備
○地域資源を活用した個性ある地域づくりを支援する道路の整備

1. 地域経済を支える産業の活性化の支援

全国第1位の生産量を誇る柑橘類やマダイ・ブリ・真珠等の第一次産業、四国第1位の工業出荷額を有する東予工業地域などを中心とした第二次産業、道後温泉・しまなみ海道等の観光関連の第三次産業等、各地域の中心となって地域経済の根幹をなす産業の活性化を図るため、各地域の課題に対応した道路の整備を推進します。

【事例】

- ・マダイ・ブリ等の出荷ルートへの整備による水産業振興
- ・「愛媛マルゴト自転車道」サイクリングコースを活用した観光振興

2. 個性ある地域づくりの支援

別子銅山等の産業遺産、村上水軍等の歴史遺産および石鎚山系や西予ジオパーク等の自然環境等の地域固有の特性を活用することによる、地域振興や地域づくりを進めるため、地域内の道路やアクセス道路の整備を推進します。

【事例】

- ・グリーンツーリズムを通じた地域づくり

地域資源を生かした観光振興に必要な道路

四国西予ジオパーク「周遊観光ルート」の軸となる道路の整備



マダイ・ブリの新鮮な出荷に必要な道路

(海面養殖生産額：全国第1位)

- 市場への運搬時間が短縮！
- 水揚げ時間が遅くなり、より新鮮な活魚を市場へ！



商業施設・工場立地に不可欠な道路

- 道路整備により高速インターチェンジや港へのアクセス性が向上！



重点化については、県管理道路における「改築系事業」を対象としており、防災対策や老朽化対策などの「維持系事業」は、危険度や損傷状況等に応じて、計画的に全ての箇所を実施する必要があることから、重点化の対象からは除外します。

4.3 推進姿勢

2. 効率化

- これまでの取組みでは、『効果発現のスピードアップ』を目指し、“1.5車線の整備手法”を導入し、離合（すれ違い）困難解消率を75.8%から81.2%に引き上げました。
- 新たな愛媛道ビジョンにおいても、引き続きこの整備手法を積極的に活用するほか、既存ストックなどの活用により整備の効率化を図ります。

1.5車線の整備手法の積極的な活用 (県道の構造の技術的基準等を定める条例の活用)

地方分権改革に伴い、地域の实情に応じた道路計画が策定できるよう「愛媛県県道の構造の技術的基準等を定める条例」(平成25年4月1日施行)を制定し、その中で明確化した8つの県独自基準を活用して効率的・効果的な道路整備を推進します。

特に、「1.5車線の整備」については、これまでの取組みにより定着していることから、引き続き積極的に活用し、早期の整備効果の発現を図ります。

【1.5車線の整備とは】

1車線と2車線の間道の道幅で整備を行うことを意味するのではなく、従来の2車線整備にこだわらず、交通量や沿道状況、地形などから判断して、2車線で整備する区間、1車線で整備する区間、局所的な整備で対応する区間を設定し、それらを組み合わせることで当面の課題への対処を従来よりも早く安価に行うという整備手法です。

従来の2車線整備に比べて、より安く、より早く整備が進められるため、整備による効果を短期間で得られることから、問題を抱える箇所をより多く整備することが可能になります。

【1.5車線の整備イメージ図】



「愛媛県県道の構造の技術的基準等を定める条例」 8つの独自基準

- ① 1.5車線の整備
- ② 車線数の緩和
- ③ 植樹帯の設置要件の緩和
- ④ 歩道幅員の縮小
- ⑤ 広幅路肩の設置
- ⑥ 交差点部の車道幅員の縮小
- ⑦ 歩道部の透水性舗装
- ⑧ 標識の寸法・文字の大きさの縮小

スマートICや道の駅の活用による地域拠点の形成

1. スマートIC

高速道路は、沿線地域のヒト・モノ等の流れを飛躍的に高め、地域の発展と安全・安心な生活を提供していますが、日本では、出入りできるインターチェンジの間隔が欧米と比べ約2倍長く、手軽に、また、便利に利用できる状況ではありません。

そこで、既存の高速道路に、スマートIC（ETC車両限定の簡易なIC）の追加整備を支援し、利便性を向上させ、地域経済の活性化等を促進します。



スマ-IC整備箇所全景



スマ-ICを通過する救急車

2. 道の駅

道の駅は、道路利用者の休憩施設として整備されてきましたが、近年の自然災害の増加により、災害等の情報提供や避難場所、加えて地域活性化としての機能も求められています。

そこで、避難場所として使えるだけでなく、防災拠点や利用者に観光地紹介等を行う情報発信基地、直売所など、全国モデル道の駅「からり」や「しまなみ海道周辺」の重点道の駅等を見本に、地方創生の拠点として活用します。



避難場所として利用される道の駅



道の駅内にある防災センター

既存ストックの活用

既に整備された施設を活用したり、再構築するなどして、効率的に道路空間の機能を高めます。

【愛媛マルゴト自転車道の取組み】

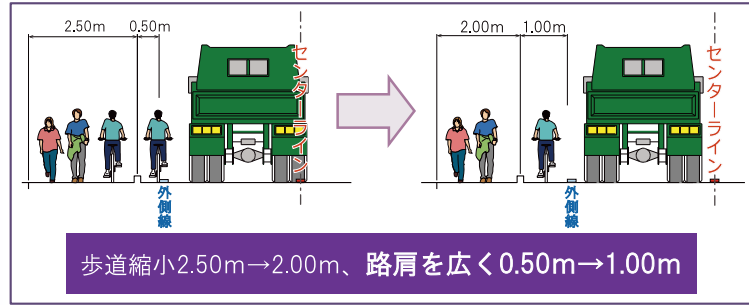
既に整備された道路に、ブルーライン、注意喚起標識、案内表示、休憩所等を新たに設置することにより、自転車が安全で快適に利用できるサイクリングコースを整備します。



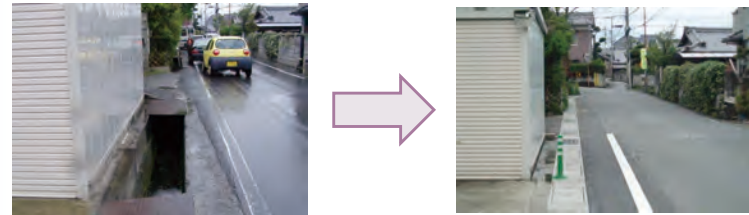
また、歩行者の少ない箇所等において、歩道の幅員を縮小し、路肩を拡幅することにより、限られた道路幅員を有効活用するなど、利用者の安全な走行空間を確保します。

【水路の暗渠化や、路肩のカラー化による歩行者・自転車通行空間の確保】

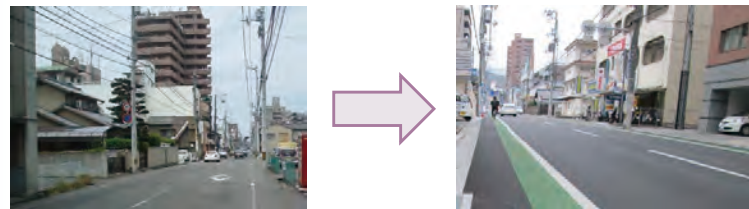
道路幅員が狭く、歩行者・自転車の通行が危険な状態になっている箇所において、水路や既設の道路側溝を暗渠化したり、歩道がない区間において、路肩のカラー化を行うことにより、歩行者・自転車の通行空間や安全を確保します。



【歩道幅員の縮小による路肩の拡幅(愛媛マルゴト自転車道)】



【水路の暗渠化による歩行者・自転車通行空間の確保】



【路肩のカラー化による歩行者の通行安全の確保】

『道の駅』の新たな展開 ～地方創生拠点の形成～

国土交通省では、「道の駅」が活力を呼び、雇用を創出するなど、経済の好循環を地方に行き渡らせる成長戦略の強力なツールとして、また、地方創生を進めるための「小さな拠点」として位置付け、関係機関と連携して特に優れた取組みを選定・重点支援しています。

<p>全国モデル「道の駅」 国土交通大臣選定 6箇所</p>	<p>地域活性化の拠点として、特に優れた機能を継続的に発揮していると認められるもの</p> <p>全国的なモデルとして成果を広く周知するとともに、さらなる機能発揮を重点支援</p>
<p>重点「道の駅」 国土交通大臣選定 73箇所</p>	<p>地域活性化の拠点となる優れた企画があり、今後の重点支援で効果的な取組が期待できるもの</p> <p>取組を広く周知するとともに、取組の実現に向けて、関係機関が連携し、重点支援</p>
<p>重点「道の駅」候補 地方整備局長等選定 49箇所</p>	<p>地域活性化の拠点となる企画の具体化に向け、地域での意欲的な取組が期待できるもの</p> <p>関係機関が連携し、企画検討等を支援</p>

「平成28年2月現在」

全国モデル・重点「道の駅」選定箇所

小国 (熊本県小国町) | うきは (福岡県うきは市) | 蜜街道西ノ市 (山口県下関市) | クロスロードみつき (広島県尾道市) | かわうその里すさき (高知県須崎市) | たいじ (和歌山県太地町) | すさみ (和歌山県すさみ町) | 内子フレッシュパークからり (愛媛県内子町)

<しまなみ海道周辺「道の駅」>
 今治湯ノ浦温泉 | 伯方S-Cパーク | 今治市多々羅しまなみ公園 | しまなみの駅御島 | ようみいきいき館

全国モデル「道の駅」

内子フレッシュパークからり

- 地元農家の女性達が中心となり、販売額は約7億円、町の農産生産額の15%を占め、新たに58名の雇用を創出。
- 販売管理システムやトレーサビリティを導入し、16年間で利用者は6倍、販売額は8倍に増加。

重点「道の駅」

しまなみ海道周辺「道の駅」

- 周辺の道の駅が連携し、「瀬戸内しまなみ海道」のサイクリングコースや急流観潮船、海鮮バーベキューなど独自の観光資源の魅力を一体的に情報発信することで、サイクリストをはじめとした国内外の観光客を地域の周遊観光へと呼び込む環境を構築。
- 道の駅に外国人観光案内所や免税店を設置することで、外国人観光客の受け入れ体制を構築。

サイクリストの聖地として国内外のサイクリストを誘致

サイクリング道開通
「サイクリングしまなみ」の発祥
H26.10.29開催

5つの「道の駅」が連携して地域の魅力を情報発信

急流観潮船 | 海鮮バーベキュー | 漁船のまち

出典：国土交通省資料

4.3 推進姿勢

3. 連携・協働

各地域における実情やニーズを的確に把握して、施策への反映に努め、市町、地域住民や企業等の多様な主体と連携・協働して道づくりを進めます。

市町等との連携

1. 愛媛県・市町連携推進プラン

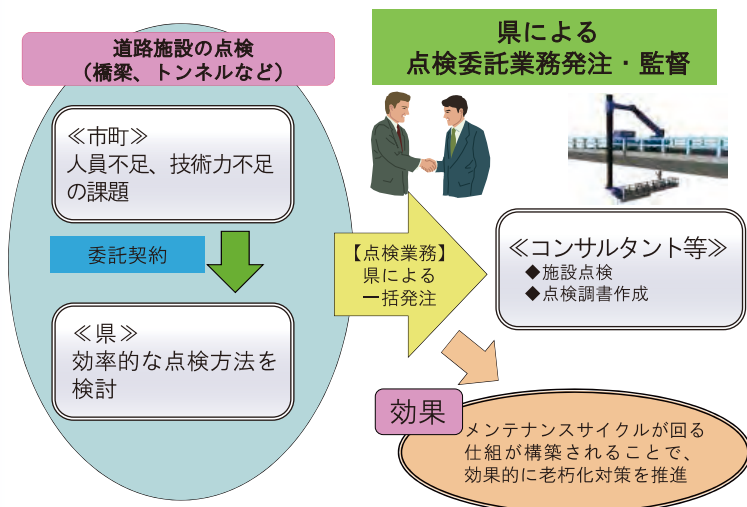
本県では、広域行政を担う県と、住民に身近な20市町が「県・市町連携推進本部」を設置して、「愛媛県・市町連携推進プラン」を策定し、二重行政の解消など、共通課題に引き続き連携して取り組みます。

○橋梁やトンネル等の点検の県による一括発注

橋梁やトンネル等の定期点検は、高度な技術力とマンパワーを必要とすることから、市町における人員・技術力不足の課題に対し、県と市町が一体となって解決するため、「橋梁やトンネル等点検の県による一括発注」を希望する市町と連携して実施しています。

○愛媛マルゴト自転車道の推進

県下全域にサイクリストを誘客し、地域活性化につなげていくため、愛媛マルゴト自転車道サイクリングコース(26コース)を設定し、県と市町が連携してブルーライン、コース案内板等の整備を行い、安全で快適な自転車走行空間の確保を図っています。



【「橋梁やトンネル等の点検の県による一括発注」イメージ】

「愛媛マルゴト自転車道」安全・利用促進協議会

県下全域でサイクリングを楽しめる環境を整えるため各地方局・支局別に、道路管理者の他、関係市町の企画・商工観光部門や道の駅の関係者等、様々な機関で構成する協議会を設置し、愛媛マルゴト自転車道の快適性、利便性、安全性の向上を図る施策を実施するほか、利用促進策についての検討も進めています。

2. 道路に関するワンストップサービス

県民の皆さんから寄せられる道路に関する問合せ、意見等に対して1回の連絡で受付が済むよう、各道路関係機関の間で密接な連携を取り、引き続きサービスの向上に努めます。

○道に関する相談、質問、問合せ、苦情・意見等は

「道の相談室」089-941-2332

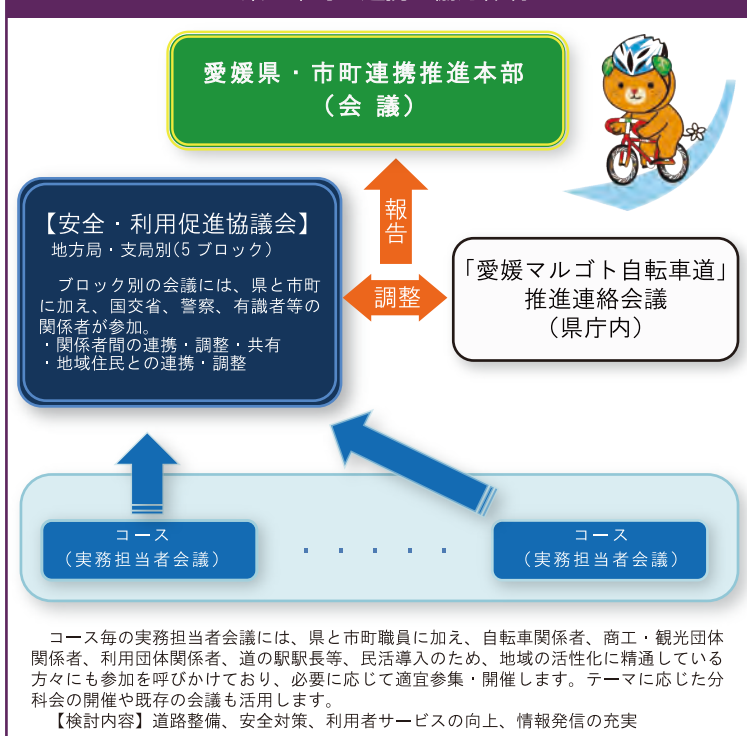
○幹線道路の異常等を発見した場合は

「道路緊急ダイヤル」#9910

3. 道路啓開計画

本県では「道路啓開計画」を策定し、大規模災害時等に、建設業協会、国、市町、自衛隊、消防、警察等と連携して、速やかに応急復旧を行うこととしています。また、四国地域の広域的な観点から、国、四国4県、警察、建設業協会等と連携し、四国版の「広域道路啓開計画(案)」の策定も進めており、本県の計画をより実効性のあるものに見直していきます。

「愛媛マルゴト自転車道」 県・市町 連携・協力体制



※道路啓開とは、緊急車両等の通行のため、1車線でもとにかく通れるように早急に最低限の瓦礫処理を行い、簡易な段差修正により救援ルートを開けること。

日常的な道路の維持管理

- ・ 県と市町が連携して区域内的の幹線道路を一体的に管理し、効率的・効果的な維持管理を行い経費の削減に努めるほか、道路ネットワークの機能強化を図るため、道路パトロールの受委託、降雪時の交換除雪等を「愛媛県・市町連携推進プラン」の連携施策に位置付け、今後とも取組みを進めます。
- ・ 住民参加による道路美化活動を支援する制度を活用するなど、限られた予算の中でも効率的な維持管理を目指します。

【県民との協働による道路管理「えひめ愛ロード運動」】

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、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」を推進しています。具体的な事業として、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灯の整備等を行う「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」を実施しています。



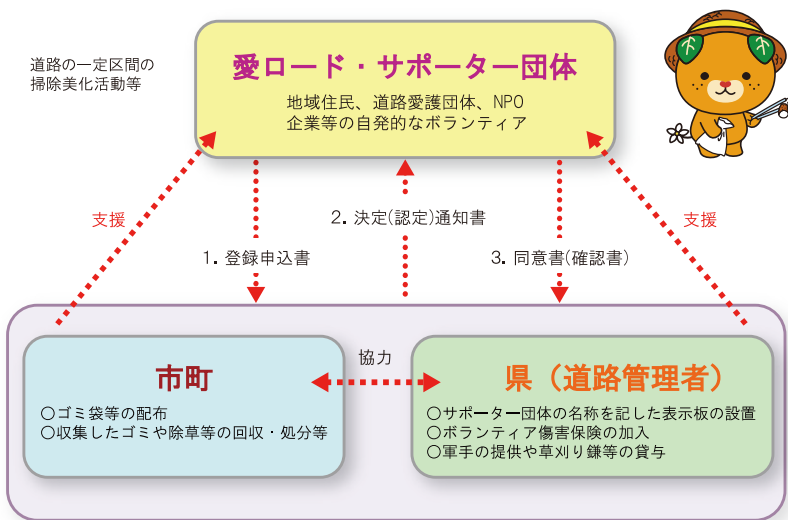
【「道路パトロールの受委託、降雪時の交換除雪」イメージ】



サポーター事業



スポンサー事業（植栽管理）



【えひめ愛ロード運動「サポーター事業」イメージ】

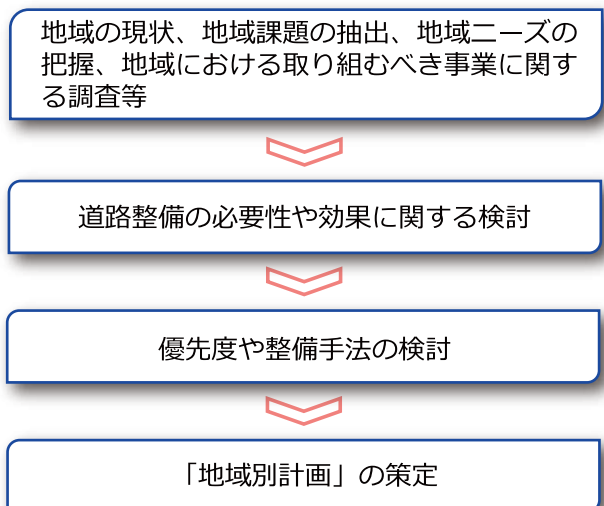
【「えひめ愛ロード運動」実施状況】

地域の特性に応じた整備計画（地域別計画）の検討

- ・ 産業の活性化や地域づくりに関する施策については、人口減少問題に対応する『地方創生』の動きと整合を図りながら、検討を進める必要があります。
- ・ 各地域における『地方創生』に向けた計画や防災対策等、今後の“地域のあり方”を検討する際に課題となっている道路に係る問題解消等、道路整備による地域支援を効率的に進めるため、地域の産業、文化、景観等の特性や状況に応じた整備区間の峻別を行うなど、地域の関係者と連携して、効果的な投資を目指した弾力的な整備計画（地域別計画）の検討を行います。



【地域別計画の策定手順のイメージ】



5 道づくりの指標



～わかりやすい項目で成果を評価し、道路に対する満足度向上へ～

これまでの道路整備では、整備目標を改良延長などの量で設定してきました。そのため、なぜ道路整備をしているのか、道路整備がどれだけの効果を生みだしてきたかが明確でなく、県民の皆さんには十分にその効果を伝えることができていませんでした。

これらの反省を踏まえて、平成15年度に作成した「愛媛 道ビジョン」において、量だけでなく、道路整備の結果から得られる成果による目標を検討しました。この成果による目標を設定することで、道路整備により目指すものが明確になり、量だけでははかれない効果を評価でき、ニーズに合わせた成果を設定することでより効果的な整備を行えるなどのメリットがあります。

「愛媛 道ビジョン 2016」では、従前の愛媛道ビジョンの考え方を継続するとともに、新たに発生した課題や社会的情勢なども考慮して、指標を見直すこととしました。

何より、成果を重視した道路整備を行うことで、今まで以上に高い道路整備効果を生み出すことができ、県民の皆さんの道路に対する満足度の向上につながると考えています。

●愛媛 道ビジョン 2016における道づくりの指標（案）

基本方向	指標となる項目	内 容
命を守る 道づくり	高速道路の整備率	高速道路（高規格幹線道路、地域高規格道路）が計画されている区間延長のうち、供用開始されている区間延長の割合
	緊急輸送道路整備率	緊急輸送道路の全延長のうち、道路改良がされている区間延長の割合
	緊急輸送道路の防災対策の整備率	緊急輸送道路において、防災対策（橋梁耐震対策、トンネル保全対策、法面防災対策）が必要な箇所のうち、対策が完了している箇所の割合
	橋梁の老朽化による全面通行止めの発生件数	橋梁の老朽化の進行に伴う全面通行止めによる社会的損失の発生件数
暮らしを支える 道づくり	拠点形成を支援する道路の改良率	旧役場と小学校等の中心集落を結ぶ道路延長のうち、道路改良がされている区間延長の割合
	大型車等すれ違い困難解消率	中山間地の道路のうち2車線化や待避所の整備（1.5車線的整備含む）により大型車を含めた全ての車が容易にすれ違いが可能な延長の割合により評価
	主要渋滞箇所解消率	平成25年に愛媛県渋滞対策協議会が公表した県下主要渋滞箇所のうち、解消した箇所の割合により評価
	市街地における歩道等の整備率	市街地の道路のうち広い歩道が整備されている延長の割合により評価
未来を拓く 道づくり	愛媛マルゴト自転車道の自転車交通量（休日）	愛媛マルゴト自転車道中上級者向け各コースの自転車交通量（休日）の伸び率により評価

A series of 24 horizontal dashed lines spanning the width of the page, providing a template for writing a memo.

愛媛 道ビジョン 2016

全体構成



愛媛県イメージアップキャラクター みきやん



愛媛県 土木部 道路都市局
道路建設課 道路維持課 都市整備課