



### 愛媛の概要

- 地形と自然**  
本県は、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5,676km<sup>2</sup>あり、全国9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、中予と南予が短径約80km、長径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地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、有効の離島県となっています。
- 人口・文化**  
本県の人口は1,301千人であり、その分布は、東予:447千人(34%)、中予:629千人(48%)、南予:224千人(17%)となっています。(RS.2.1愛媛県推計人口)  
令和5年4月1日現在では、11市9町の20市町で構成されており、主に、東予は工業、中予はサービス業、南予は農林漁業が盛んな土地柄となっています。
- 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・御節構造線・徳島構造線により4地区に区分され、5つの地質帯で構成されています。(高家帯、和泉層群、三波川帯、孫次帯、四方一帯)これらは、いずれも風化劇速性の高い地質であり、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

●道路の予算  
本県の道路関係予算は、許今の厳しい財政状況によって年々減少しており、現在では、ピークであった平成7年度5分の1程度となっています。他の都道府県に比べ道路整備が遅れている本県では、安定的な道路財源の確保と、限られた予算の効果的な活用が必要です。

●道路予算の推移  
道路予算の推移 (億円)

年度	県予算(一般計)	土木部予算	道路予算
H5	376	51	325
H6	351	39	312
H7	319	41	278
H8	261	32	229
H9	219	25	194
H10	179	19	160
H11	141	14	127
H12	103	10	93
H13	65	7	58
H14	27	3	24
H15	11	1	10
H16	5	0.5	4.5
H17	2	0.2	1.8
H18	1	0.1	0.9
H19	0.5	0.05	0.45
H20	0.2	0.02	0.18
H21	0.1	0.01	0.09
H22	0.05	0.005	0.045
H23	0.02	0.002	0.018
H24	0.01	0.001	0.009
H25	0.005	0.0005	0.0045
H26	0.002	0.0002	0.0018
H27	0.001	0.0001	0.0009
H28	0.0005	0.00005	0.00045
H29	0.0002	0.00002	0.00018
H30	0.0001	0.00001	0.00009
H31	0.00005	0.000005	0.000045
H32	0.00002	0.000002	0.000018
H33	0.00001	0.000001	0.000009
H34	0.000005	0.0000005	0.0000045
H35	0.000002	0.0000002	0.0000018
H36	0.000001	0.0000001	0.0000009

●道路の予算  
本県の道路関係予算は、許今の厳しい財政状況によって年々減少しており、現在では、ピークであった平成7年度5分の1程度となっています。他の都道府県に比べ道路整備が遅れている本県では、安定的な道路財源の確保と、限られた予算の効果的な活用が必要です。

### 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に重点的に進めています。

●緊急輸送道路とは、地震等災害発生後に、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、緊急車両や救援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

【緊急輸送道路の防災対策状況】

- 法面防災対策  
地震により損傷の恐れがある構りょうの耐震対策(落石防止装置の設置等)を行います。
- 構りょう耐震対策  
老朽化したトンネルにおいて、覆工コンクリートの剥落防止や漏水対策等を行います。
- トンネル保全対策  
老朽化したトンネルにおいて、覆工コンクリートの剥落防止や漏水対策等を行います。
- 緊急輸送道路の整備状況一覧

工種	要対策箇所数	対策済箇所数	進捗率
法面防災対策	658	755	89%
構りょう耐震対策	271	268	99%
トンネル保全対策	62	62	100%
合計	1191	1085	91%

●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、被災県民対策本部要綱に基づき、土木部及び地方分庁土木対策課が、被災状況に即応して、復旧・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、道路啓開することを目的としています。

【道路啓開イメージ】

【道路啓開訓練状況(H29.11月)】

車高移動(ゴージャック使用) / 段差すりつけ(土のり使用)

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/h4090/ehimedourokeikai.html

### 高規格道路 ~ミッシングリンクの解消~

●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、国土強靭化や地域経済の活性化、広域交流・連携の促進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る恐れがあるため、災害に強い道路ネットワークの構築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解消に向け、津島道路や宿内内海道路(御荘〜内海、一本松〜宿内新港)の整備促進や、未着手区画である(御荘〜一本松)間の早期事業化に取り組んでいます。

2. 今治小松自動車道  
中国横断自動車道「中国やまなみ街道(尾道〜松江)」の全線開通により、今治から瀬戸内しまなみ海道(西瀬戸自動車道)を利用し、日本海まで短時間で往復できるようになりました。しかしながら、「四国8の字ネットワーク」との連結区画である今治小松自動車道(今治道路)ができておらず、ネットワークを活かすことができないため、本県と人やモノの動きの多様性・定時性・確実性の向上を目指し、整備促進に努めています。

3. 大洲・八幡浜自動車道  
フェ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一翼を担うとともに、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「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。

### 2 道路の状況

●道路の状況

- 高速自動車国道**  
本県の高速自動車国道は、令和5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。
- 一般国道・県道**  
令和4年4月1日現在の県内における一般国道は18路線、1,076.9km。また、県道は242路線、2,882.9kmで、両者を合わせた改良率は75.9%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進んでいるのが現状です。(令和2年4月1日現在における本県の国・県道改良率は、全国41位)  
また、市道については、令和4年4月1日現在で、831路線、14,201.0km。また、県道と合わせた改良率は78.3%に当りますが、改良率は51.8%と低い状況にあります。

一般国道及び県道の改良率の推移

●改良率の推移  
令和2年 85.5%  
令和4年 76.1%  
令和5年 75.6%

約30年の遅れ

### 4 愛媛県の道路の整備方針

●道路の整備方針

- 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。
- 新たな「愛媛道ビジョン(平成28年2月策定)」**  
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、施設の老朽化など、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。

このような状況に対応するため、様々な分野の有識者で構成する「愛媛県道路懇話会」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を踏まえ、平成28年2月に、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。この新たな「愛媛道ビジョン2016」では、基本方向として、次の3本柱を立てて道路整備に取り組みます。

①「命を守る道づくり」  
②「暮らしを支える道づくり」  
③「未来を拓く道づくり」

【実施施策】  
1. 重点化  
2. 効率化  
3. 連携・協働

【目標・期待効果】  
愛媛の未来を拓く道づくり

●新たな「愛媛道ビジョン」全体構成

【基本方向】  
① 高速道路ネットワークの早期形成と活用  
② 災害に備える道路の整備  
③ いつまでも安心して使える道路の保安と管理

【実施施策】  
④ 使いも利用する生活基盤道路の整備  
⑤ 都市環境道路等の整備  
⑥ 産業の活性化や地域づくりを支援する道路の整備  
⑦ 多様な利用形態に応じた道路の活用

【目標・期待効果】  
愛媛の未来を拓く道づくり

### Topics 1 大洲・八幡浜自動車道「八幡浜道路」が開通しました!

大洲・八幡浜自動車道の概要  
四国の西の玄関口である八幡浜地域と、四国8の字ネットワークを結ぶ自動車専用高規格幹線道路です。

八幡浜道路の整備効果  
●交通の円滑化 ⇒ 「新たな人の流れ・地域間交流の促進」  
●物流の効率化  
●八幡浜港(防災拠点と連結) ⇒ 「環道のデジタルネットワーク」⇒ 地域防災力の向上  
●交通事故の削減 + 救急医療体制の支援 ⇒ 地域の安全・安心の確保

【八幡浜道路並行現道の平均旅行速度の変化】  
25.4 → 34.0 (約26%向上)

【所要時間の短縮】  
約26分(現道) → 約19分(新道) → 約17分(新道)

【二次救急医療圏30分圏拡大図】  
30分圏に市立大八幡浜病院、または市立八幡浜総合病院へ到着可能な圏域が拡大。

### Topics 2 松山外環状道路が開通しています!

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くる環状道路のことです。松山10C、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地域高規格道路です。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目的の地への移動が可能となるため、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)をインター線として整備しており、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月のインター線自動車専用道路部の全線開通と29年9月の空港線側道路の一部開通により、松山空港と松山10C間の所要時間が約4割短縮し、速達性が改善しているほか、並行路線の交通事故が減少する等、事業効果が顕現しています。

【約13分】 約6割短縮! (2.1分短縮) 整備なし (約3.4分)

### 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加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雪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5年3月現在)】  
●サポーター事業 284団体 (9,038人)  
●スポンサー事業 24企業等  
●コミュニティ事業 65団体

2 道路施設の老朽化対策  
県管理道路の道路施設の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4年3月時点で、橋梁38%、トンネル19%であり、10年後には橋梁59%、トンネル41%となり、20年後には、橋梁74%、トンネル62%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、膨大な架け替え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】  
●点検  
●記録  
●診断  
●措置

【メンテナンスサイクルの構築】  
国が定める統一した基準により、5年1回の頻度で、近接目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などを推進しております。

### 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4年4月1日現在の県管理道路における歩道等の設置延長は1,057.7kmで、歩道設置率は30.3%となっています。令和2年4月1日現在における全国の歩道設置率は平均43.8%となっており、愛媛県は全国44位と非常に遅れています。

●重点的に進める交通安全対策  
通学路において、歩道の設置、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〜大島三島の区画では、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幅しています。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。

【自転車走行空間の整備】  
道路幅員の再配分イメージ  
(再配分後) 3.0m 0.5m  
(再配分後) 2.5m 1.0m

歩道3.0m以上 → 2.5m 路肩0.5m以上 → 1.0m以上

### 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つの多様な機能があり、街路整備は「物流促進」「安全安心」「景観環境」などの効果向上に寄与します。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(R3.3.11現在の値)

市町村	街路改良率
愛媛県	68.1
高松市	74.3
宇治市	71.3
高松市	71.3

【街路環境保全機能】  
●都市環境保全機能  
●都市防災機能  
●都市防災機能  
●都市環境保全機能

### 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「自転車新文化」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、県民を誰もが自転車で親しまし、楽しみながら「愛媛マルゴト自転車道」(全28コース、総延長1,226km)を設定し、国・県・市町が連携してサイクリングコースを案内するブルーラインやピクトグラムを整備するとともに、自転車を利用したパトロールを実施するなど、サイクリスト自らの安全な走行空間の確保に努めています。

●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ルートの路面案内ピ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高めるほか、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いただけるよう、自転車通行料金の無料化を継続しています。  
※現在、令和4年4月1日から2年間の無料化継続が決定しています。

【自転車通行料金 無料化記念式典】  
【しまなみ海道サイクリングロード】