



愛媛の道路 7つの提案

地域からの提案

平成18年12月

愛媛県

愛媛県の現状と課題を達成するため、7つの施策は以下のとおり。

提言1

新設・改築

広域的な幹線道路ネットワークを整備する

施策
テーマ

四国8の字ネットワーク及び地域高規格道路の整備を促進し、また、これを補完する国・県道等の幹線道路については、整備箇所の重点化を図り、広域的な幹線道路ネットワークを構築する。

施策
テーマ

渋滞対策を推進し定時性・走行性・快適性を向上させる

環状道路などの道路整備を促進するとともに、市街地の交通分担を図るバイパスを整備し、渋滞対策を推進する。

施策
テーマ

1.5車線の整備など中山間地に即した道路整備を推進する

中山間地や島しょ部の地域にとって通勤・通学、医療・福祉など生活には不可欠な道路整備、また、高齢化の進行が著しい中山間地の生活を維持するための道路整備を1.5車線の整備などにより実施する。

施策
テーマ

歩道整備など交通安全対策を推進する

歩道設置による歩車分離を促進するとともに、安心歩行エリアでの事故対策を積極的に実施する。

施策
テーマ

魅力的な道路空間を整備する

まちづくりに合わせた道路整備については、沿道環境に応じた規制・誘導策・新たな価値創造が求められているため、道路空間と沿道空間との一体的利用を促進する道路や無電柱化などの事業を促進する。

提言2

維持・修繕・更新

施策
テーマ

緊急輸送道路の整備及び耐震補強を推進する

緊急輸送道路の整備や既存道路施設の耐震補強及び都市防災機能の向上が急務となっており、今後、災害時にも確実に通行できる道路の整備を推進する。

施策
テーマ

道路ストックの適切な管理を推進する

既存道路ストックについては、今後老朽化により維持管理費の増加が予想されるため、計画的な維持管理を行い施設の延命化を図る。

提言3

8の字
ネットワークの
有効活用

地方の道路整備財源の拡充と高速道路料金の更なる引き下げを要望する

愛媛の物流については、愛媛県と大消費地を結ぶ幹線道路の通行料金が大きなハンディキャップとなっている。道路特定財源を一般財源化し、道路事業以外の他の事業へ流用するのであれば、地方への配分割合を高めるとともに、本四道路を含めた高速道路等、料金を引き下げるための新たな財源として活用すること。

C o n t e n t s

えひめの7つの課題 …………… 1

1. 愛媛県の現状と課題 …………… 2

 四国8の字ネットワークの早期整備が必要 …… 2

 地震など災害に強い道路整備が必要 …… 6

 都市部の渋滞解消が必要 …… 8

 中山間地の生活を維持する道路が必要 …… 12

 老朽化した道路構造物の延命化が必要 …… 14

 交通事故を減少させる対策が必要 …… 16

 まちづくりに合わせた景観対策が必要 …… 18

2. 愛媛の提言 …………… 20

3. 事業を行うべき箇所 …………… 22

課題 四国8の字ネットワークの早期整備が必要

必要な施策： 広域的な幹線道路ネットワークを整備する

[えひめのキーワード] 8の字ネットワークの整備促進、残るミッシングリンクの早期解消、県内地域間格差解消、早期に整備を進める新たな整備手法・新直轄方式の導入

課題 地震など災害に強い道路整備が必要

必要な施策： 緊急輸送道路の整備及び耐震補強を推進する

[えひめのキーワード] 緊急輸送道路の確保、事前通行規制解消による孤立地域解消、救援ルートの橋梁耐震補強、都市防災機能の向上

課題 都市部の渋滞解消が必要

必要な施策： 渋滞対策を推進し定時性・走行性・快適性を向上させる

[えひめのキーワード] 環状道路及びバイパスの整備推進、放射道路整備、県道整備の早期発現対策、住民と協働により進める渋滞緩和策、空港・重要港湾へのアクセス強化

課題 中山間地の生活を維持する道路が必要

必要な施策： 1.5車線の整備など中山間地に即した道路整備を推進する

[えひめのキーワード] 人口減少、過疎化の進行する中で定住条件確保、市町村合併支援、地域の自立と均衡ある県土の構築、最適最小ネットワーク、1.5車線の整備

課題 老朽化した道路構造物の延命化が必要

必要な施策： 道路ストックの適切な管理を推進する

[えひめのキーワード] 道路構造物の老朽化、維持管理費用の増加、VSPとの連携、東南海・南海地震や塩害等の条件を踏まえた管理マネジメントシステムの構築

課題 交通事故を減少させる対策が必要

必要な施策： 歩道整備など交通安全対策の推進する

[えひめのキーワード] 増加する高齢者事故への対応、あんしん歩行エリア内事故削減

課題 都市内道路の景観対策が必要

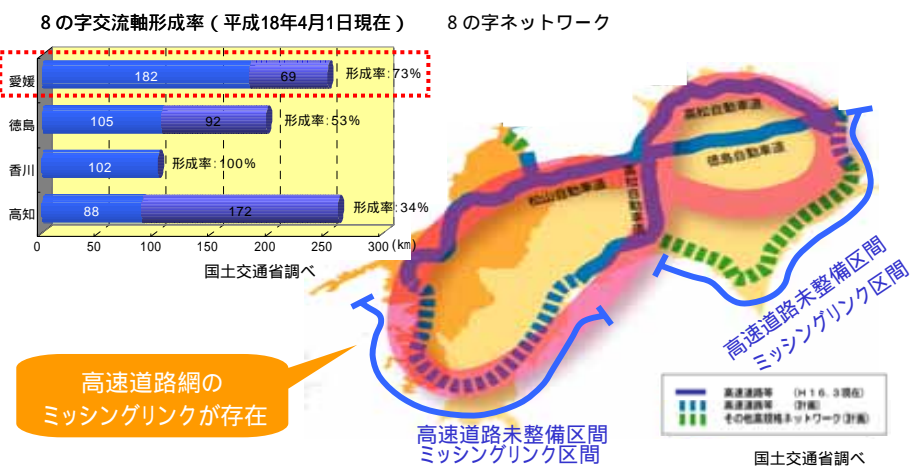
必要な施策： 魅力的な道路空間を整備する

[えひめのキーワード] 景観形成、住民参加の風景づくり、景観形成に向けた規制・誘導策、文化的資産としての新たな価値創造、観光需要掘り起こし

現状と課題

南予地域に依然として残る“ミッシングリンク”

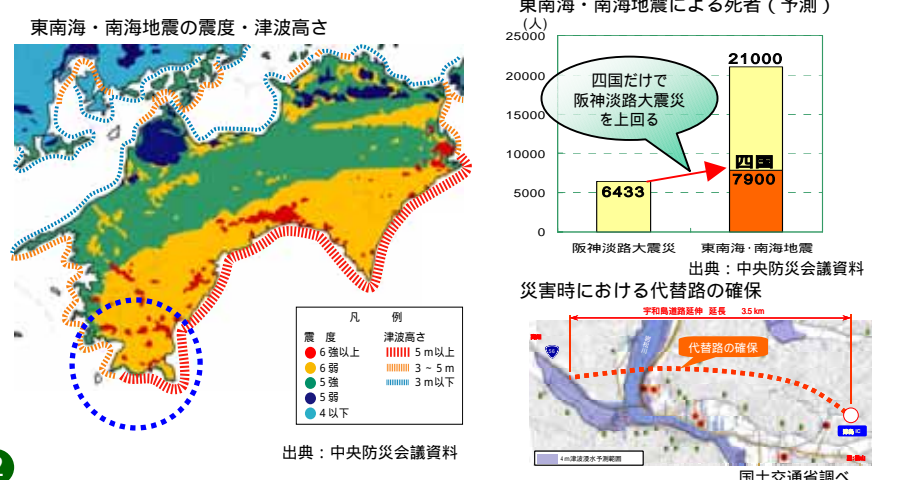
ミッシングリンクの存在により、8の字ネットワークの効果が発揮できず、高速道路利用率が低迷。



高速道路網のミッシングリンクが存在

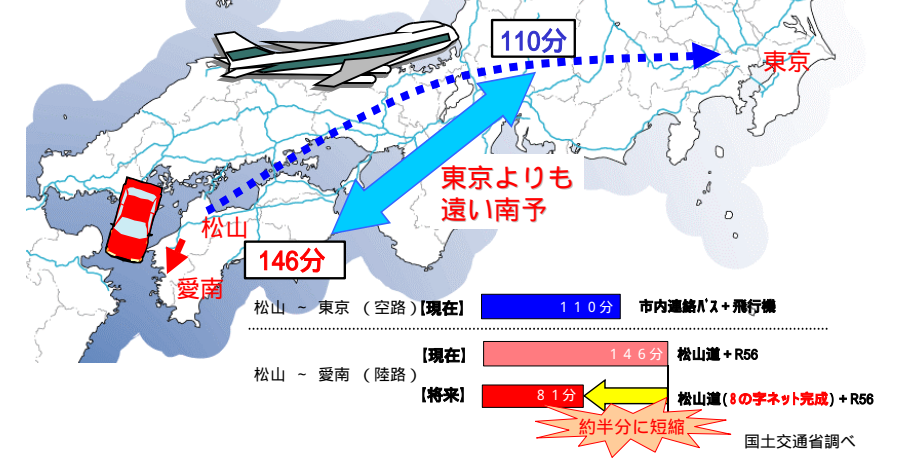
津波による予想浸水区域が、ミッシングリンクに集中

東南海・南海地震の今後30年以内の発生確率は50%程度。地震による津波の予想浸水箇所は、ミッシングリンク区間に集中。災害時における脆弱な南予地域の現状道路網では、地域の孤立が懸念。



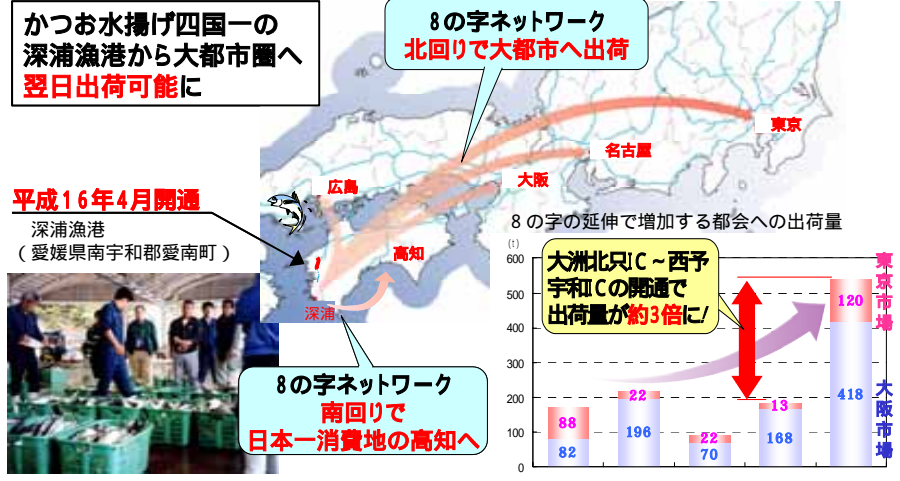
県内でありながら、東京よりも遠い南予地域

松山市から南予地域（愛南町）までのアクセス時間は、東京までの時間よりも遠い。8の字ネットワークの整備により、所要時間は約半分に短縮。



8の字の延伸で大都市への販路が拡大

愛南町の深浦漁港は、かつおの水揚げ四国一。8の字延伸で大都市への翌日出荷が可能となり出荷量も3倍に。さらなる南伸を期待。



施策
テーマ

四国8の字ネットワーク及び地域高規格道路の整備を促進し、また、これを補完する国・県道等の幹線道路については、整備箇所の重点化を図り、広域的な幹線道路ネットワークを構築する。

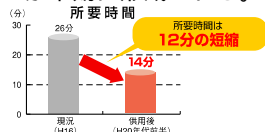
取組 新直轄方式区間 四国横断自動車道(宇和島北IC～西予宇和IC)

事業内容

現在供用している松山自動車道の西予宇和ICと宇和島道路の宇和島北ICをつなぐ、延長15.5kmの高速自動車国道。

事業効果

新直轄方式の導入により着実に整備を進め、宇和島道路との接続により高速道路ネットワークが早期に形成される。



国土交通省調べ

国土交通省調べ

目標

今後は、平成20年代前半の暫定供用を目指して整備を推進。

目標	延長 (km)	供用時期
	15.5 km	平成20年代前半

新直轄方式：国と地方で費用分担して整備する高速道路の新しい整備手法

< 宇和島市・西予市 >



新直轄方式で進む工事(大河内橋)



取組 (主) 宇和三間線

< 宇和島市 >

事業内容

四国横断自動車道三間IC(仮称)と(主)宇和三間線を接続する道路工事を推進。

事業効果

宇和島地方の物流の一躍を担う産業道路となる他、旧三間町や周辺市町の高速度道路へのアクセス道路となりネットワークが形成される。

目標	延長 (km)	供用時期
	0.6 km	平成20年代前半



工事中の宇和三間線



地域の声

宇和島市長

・かつて南予を支えた水産業を始めとする第1次産業。速く大量に鮮度の高い出荷を目指し、落ち込む南予を活性化するためにも一日も早い高速道路の整備を!

愛南町長

・宇和島以南は鉄道もなく、一本しかない幹線道路56号は命の道である。東南海・南海地震の津波など災害時の代替路として高速道路を早く整備してもらいたい。

今治市長

・四国8の字ネットワークは、四国内の移動の観点から重要である。西瀬戸自動車道の島内道路が完成して、残るミッシングリンクは今治道路(10km)であり、この整備をお願いしたい。

愛媛県農業協同組合中央会会長

・料金の問題があり、一般道路から高速道路へのシフトが十分ではない。料金を見直し、野菜を積んだトラックなどの国内物流が経済的で早く到達できるよう、改善して欲しい。

愛媛県立宇和島東高等学校校長

・高速道路(8の字ネットワーク)や広域幹線道路は、積極的に進めるべきである。私は愛媛県と高知県境の旧一本松町出身だが、鉄道もないため、道路整備は生活の基盤として重要である。

取組 一般国道56号 宇和島道路

< 宇和島市 >

事業内容

宇和島市街の交通混雑の緩和、交通安全の確保とともに高速交通網の形成を目指して整備を進めている延長17.5kmの一般国道の自動車専用道路。

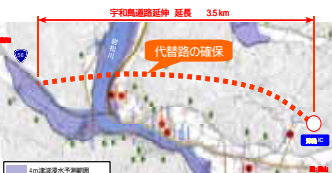
事業効果

宇和島道路に並行する現道の渋滞は著しい。宇和島道路が整備されることで市街地に集中していた交通量が減少し、交通混雑の緩和が期待できる。



祝森地区に進む整備工事

東南海・南海地震発生に伴い宇和島市津島町内では約4mの津波被害によって一般国道56号の浸水が予想され、浸水区域を回避する災害時の代替路としての機能確保が期待されている。



国土交通省調べ

目標

今後は、平成20年代前半の全線暫定供用を目指して整備を推進。

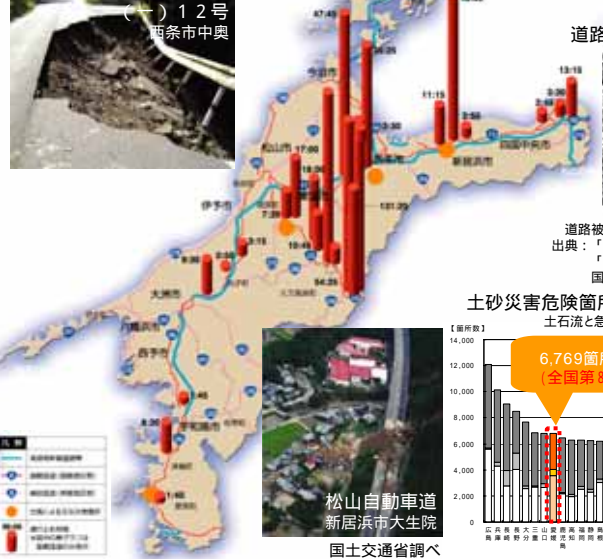
目標	延長 (km)	供用時期
	7.8 km	平成21年
	3.5 km	平成20年代前半

現状と課題

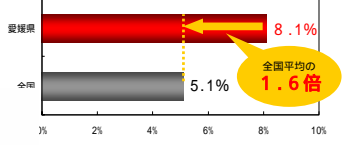
災害に伴う通行規制時間が増大

異常気象に伴い近年土砂災害が頻発化。平成16年の台風21号では(一)12号の斜面崩壊で黒瀬ダム付近の集落が孤立。また、土砂崩れにより松山自動車道、一般国道11号などの大動脈が寸断した。

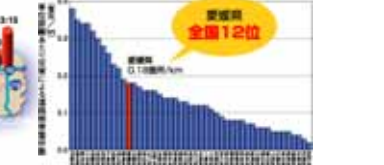
平成16年の台風被害による通行規制状況



事前通行規制区間率の比較(直轄国道)

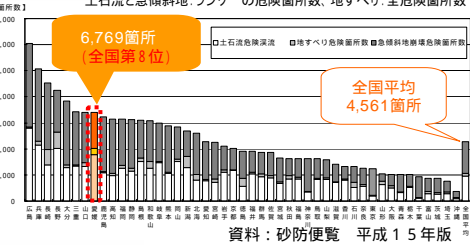


道路被害箇所数の全国比較(一般県道以上)



道路被害箇所数は、昭和61年～平成12年の15年間の平均値
 出典: 『統計からみた愛媛県の地位』愛媛県統計協会および
 『平成11年道路交通センサス一般交通量調査CD-ROM』
 国土交通省道路局編より作成

土砂災害危険箇所数



東南海・南海地震では道路構造物にも甚大な被害

東南海・南海地震の今後30年以内の発生確率は50%程度。南予地域は、地震・津波による甚大な被害が発生すると予想される。道路構造物は落橋や損傷によって、救援活動や復旧活動が遅れ、経済活動に大きなダメージが及ぶと予想される。都市部では阪神・淡路大震災の際には、幅員の広い街路がライフラインの確保とともに延焼防止に大きな効果を発揮した。

四国4県の平成8年度～平成17年度の地震回数



資料: 気象庁震度データベースHP

施策テーマ 緊急輸送道路の整備や既存道路施設の耐震補強及び都市防災機能の向上が急務となっており、今後、災害時にも確実に通行できる道路の整備を推進する。

取組 一般国道379号 岩谷バイパス <砥部町>

事業内容
 幅員が狭く、落石・崩壊の危険箇所が存在する一般国道379号の伊予郡砥部町岩谷～伊予郡砥部町万年のバイパス整備。



事業効果
 幅員狭小箇所が解消し、大型車同士のすれ違いもスムーズに。

目標	延長(km)	供用時期
	5.8 Km	平成23年



取組 耐震補強

事業内容
 「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」に基づき、迂回路のない道路の橋梁の耐震化を実施。

事業効果
 対象となる橋梁数は四国で最多。対策後は迅速な救援活動や救急物資輸送を行う救援ルートが確保が可能。

目標
 平成18年度に直轄国道18橋、県管理道路9橋を実施し、平成19年度までに対象の橋梁全ての対策を完了。



目標	橋梁数	対策完了時期
	27箇所	平成19年

取組 都市防災機能の向上

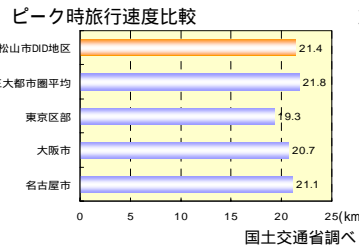
事業内容 災害に強いまちづくりを推進するため、(都)船屋阿島線・平形橋(新居浜市)、(都)塩谷小山線(四国中央市)などの街路を整備。

地域の声
 久万高原町長
 ・中山間地の町であり、頼りの幹線道路も整備率が低く、また事前通行規制がかかる。三坂道路を始め、一般国道33号は、災害に弱い道路であり、防災対策を充実し、安心して通行できる道路に整備して欲しい。

現状と課題

特に松山市都市圏に渋滞が集中している

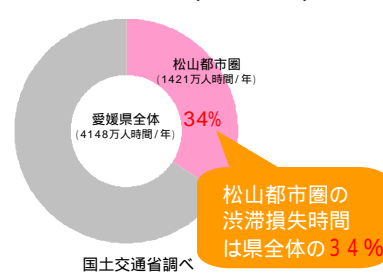
松山市DID地区のピーク時旅行速度は、三大都市圏平均並み。



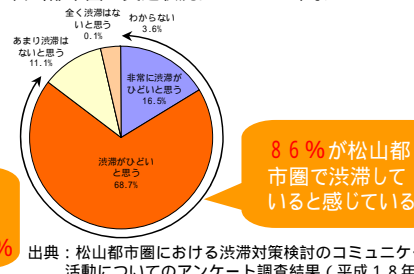
愛媛県の渋滞損失時間の約3割が松山都市圏で発生。

アンケート結果でも、住民の86%が松山都市圏は渋滞していると実感。

地域別渋滞損失時間 (平成17年)



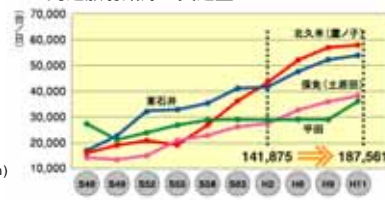
松山都市圏の交通状況についての印象



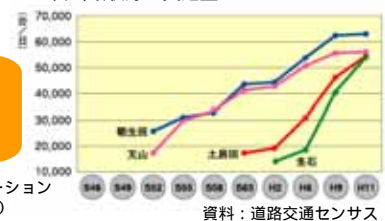
86%が松山都市圏で渋滞していると感じている

出典：松山都市圏における渋滞対策検討のコミュニケーション活動についてのアンケート調査結果 (平成18年)

流入交通量は約10年間で約1.3倍増。周辺放射路線の交通量



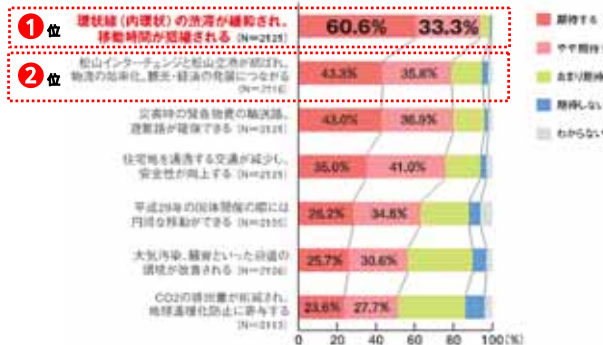
資料：道路交通センサス
松山環状線の交通量は1日5万台を超え、飽和状態に。松山環状線の交通量



資料：道路交通センサス

松山外環状道路整備に大きな期待

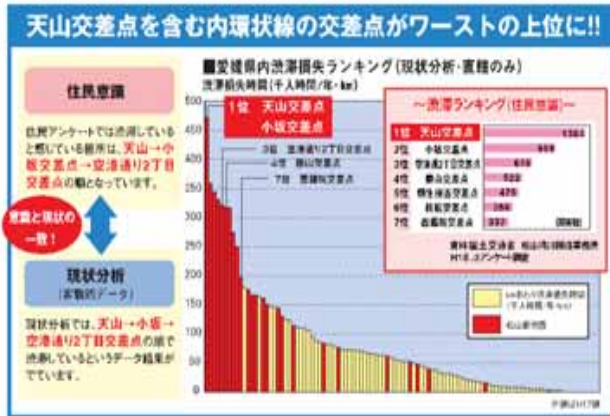
松山外環状道路に対するアンケート結果では、1位が環状線の渋滞が緩和と移動時間の短縮等、渋滞緩和策、2位が松山ICと松山空港の接続による物流効率化、観光・経済の発展であり、県民から大きな期待をされている。



出典：松山都市圏における渋滞対策検討のコミュニケーション活動についてのアンケート調査結果 (平成18年)

渋滞の現状分析と住民の意識が一致

渋滞している交差点は、渋滞の現状分析では天山、小坂、空港通り2丁目の順となっており、住民アンケートで渋滞していると感じている箇所と一致。(現状分析と住民の意識が一致)



国土交通省調べ

松山ICと空港のアクセスの円滑化が重要

松山空港は、四国における空港利用者数NO.1。しかしながら、空港周辺の殆どの道路で混雑度が1.75と高い。

松山空港と松山IC間の所要時間は約30分を要す。国内の拠点的な空港は殆どが10分以内。さらに高速道路へのアクセス道路整備に事業未着手なのは、全国的にも松山空港のみ。



出典：四国4県の空港利用者数 (平成16年)



国土交通省調べ



国土交通省調べ



施策テーマ 環状道路などの道路整備を促進するとともに、地方部の市街地における交通分担を図るバイパスを整備し、県内都市部の渋滞対策を推進する。

取組 松山外環状道路(松山外環状道路インター線、(一)久米垣生線、(都)来住余戸線、(市)松山外環状線)

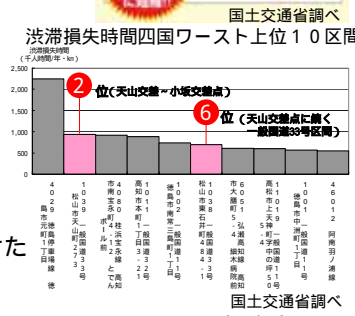
事業内容 <松山市> 松山ICから松山空港への所要時間

松山環状線のさらに外側に計画されている環状道路で、松山IC、松山空港、松山港、FAZ等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス性向上、市内へ流入する交通の分散を目的とした地域高規格道路。



事業効果 松山外環状道路の整備による中心部への交通が分散され、渋滞損失四国ワースト2位の天山交差点～小坂交差点の環状線区間(937千人時間/年km)、ワースト6位の天山交差点に続く一般国道33号区間(698千人時間/年km)等の渋滞が緩和される。

松山ICから松山空港や松山港へのアクセスがスムーズになり、松山IC～空港間の所要時間は約30分 約10分に短縮。



目標 今後は、平成29年度開催の愛媛国体開催に向けたインター線の供用を目指して整備を推進。

取組 JR松山駅付近連続立体交差事業 <松山市>

事業内容 JR予讃線の松山駅付近の約2.4km(松山市美沢2丁目～竹原2丁目)において鉄道を高架することにより、踏切渋滞、事故を解消するなど都市交通の円滑化を図るとともに、鉄道により分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る。



事業効果 JR松山駅周辺は、南北に走るJR予讃線により市街地が東西に分断されていることから踏切遮断による交通渋滞が日常化している。鉄道を高架化することにより、8箇所の踏切がなくなり踏切渋滞が解消される。

JR松山駅は、松山空港や松山観光港と市内中心部とを結び重要な交通結節点であり、駅前広場との一体的整備により広域交通拠点として、利便性の向上が図られる。

目標 平成29年度の愛媛国体開催までの完成を目指す。

目標	延長 (km)	供用時期
	2.4 Km	平成29年

取組 一般国道320号 宇和島拡幅 <宇和島市>

事業内容 宇和島市曙町から栄町港地区の激しい混雑を解消・緩和するため、2車線から4車線へ整備。



事業効果 道路ネットワークの機能が向上し、地域の活性化に大きく寄与する道路として期待。

目標 今後は、平成19年度供用を目指して整備を推進。

目標	延長 (km)	供用時期
	0.6 km	平成19年



地域の声

松山市長

・現在、松山IC～松山空港は30分以上かかっており、非常に遠い。松山外環状道路は松山ICと空港を直結する非常に重要な道路であり、時間短縮、渋滞緩和など非常に大きな効果があり、完成させなければならない事業である。

四国中央市長

・大都市の放射状の幹線は整備が進んだかも知れないが、地方ではそれさえも満足に進んでいない。道路の整備は国家的な見地から必要とされているものであり、国家安全上の問題である。

愛媛県トラック協会会長

・松山外環状道路の早期整備により、市内流入車両を減らすべき。

宇和島漁業協同組合まき網・すくい青年部 代表

・渋滞対策(交差点の改良や立体化)は、積極的に行って欲しい。特に、宇和島道路と一般国道56号の合流部は渋滞が著しい。信号制御を再考するなどしてはどうか? 渋滞対策としての幹線道路の整備も必要である。松山であれば外環状道路は必要と思う。

愛媛県立宇和島東高等学校校長

・渋滞対策としての交差点立体化は大いに進めるべきである。外環状道路は早期に進めて欲しい。坊っちゃんスタジアムで野球や競輪があると渋滞する。

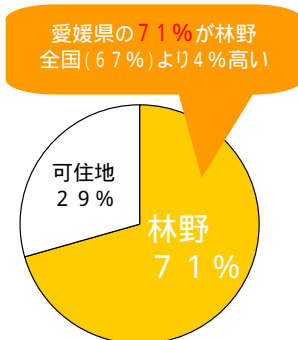
現状と課題

愛媛県下85%が過疎地域

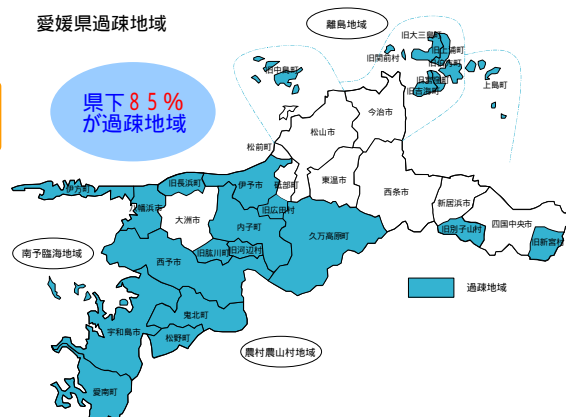
愛媛県の71%は林野で占められており、松山市など一部の都市を除き中山間地に暮らす住民が多く、県下85%の市町村が過疎とみなされている現状にある。

愛媛県の林野率

愛媛県過疎地域



出典：愛媛の道路2005



愛媛県調べ

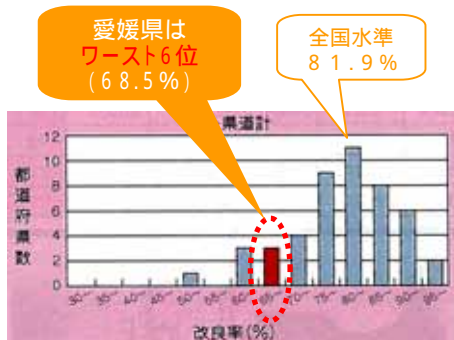
愛媛県の道路改良率は全国ワースト6位

愛媛県の道路改良率は68.5%と全国水準(81.9%)を大きく下回り、全国ワースト6位。昭和56年当時の全国水準並み。

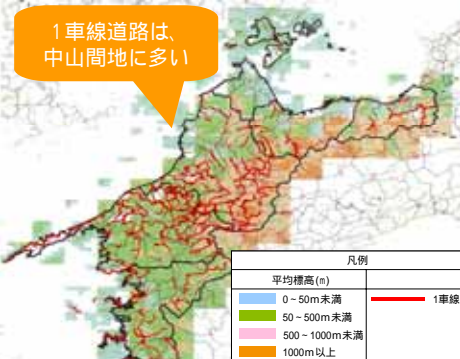
東予、中予、南予の3地域に分けてみると、東予地域が75%を超えているのに対し、南予地域では60%程度と県内でも道路水準に格差がある。

都道府県の道路改良率

平均標高における1車線道路の状況



出典：愛媛の道路2006



資料：平成11年道路交通センサス

中山間地や島しょ部の地域にとって通勤・通学、医療・福祉など生活には不可欠な道路整備、また、高齢化の進行が著しい中山間地の森林を維持するための道路整備を1.5車線の整備などにより実施する。

取組 中山間地域での1.5車線の整備

事業内容

比較的交通量の少ない地域において、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、1車線で整備する区間、待避所設置など局部的改良を実施していく区間を組み合わせ、地域の実情にあった道路整備を地域住民の合意を図りながら、理解を得て進める。

事業効果

交通安全の確保(平面線形、縦断線形、最低限の幅員確保など)、離合困難解消率92.7%(一)網代鳥越線の場合)。
一定の走行速度サービスの確保(見通しの確保、待避所等による大型車とのすれ違い確保)。
迅速な整備(大幅なコスト縮減)と整備効果の早期発現。

目標

比較的交通量が少なく、未整備区間が多く残されている中山間地域等においては、積極的に1.5車線の整備を進める。

地域の声

西予市長

・田の浜地区は津波では山に逃げるしかなく、台風時落石で通行止めになることもあり、道路が1本しかないところはもう1本お願いしたい。また、山間部の県道・市道もせめて1.5車線の整備により整備すべき。

上島町長

・国道がない離島の町であり、現在上島架橋に取り組んで頂いているところであるが、合併効果をあげるため、その先の岩城橋の整備も早期にお願いしたい。

愛媛県漁業協同組合連合会代表理事会長

・宇和島の三浦半島などは近年ずいぶん道路が良くなったことで定着している人も多いはず。地域に住民を残すことは漁業や農業にとって重要である。病院まで迅速に行けるような道路の整備をして欲しい。

愛媛県の1.5車線の整備のイメージ図



出典：愛媛県道ビジョン

(一)網代鳥越線(愛媛県南宇和郡愛南町 油袋~家串)



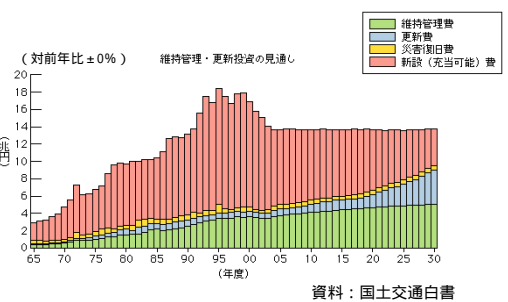
目標	延長(km)	供用時期
	6.0 km	平成19年

現状と課題

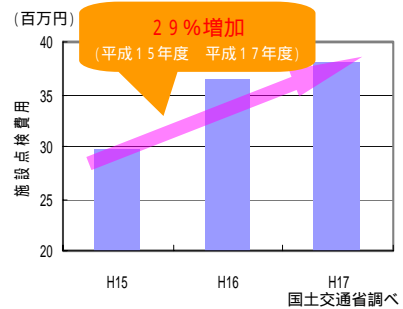
維持管理費が増大

投資余力の減少、新規投資の制約が強まり、社会資本ストックの維持更新費が大きな財政負担となっている。
点検、補修費用が年々増加。

維持管理費の増大（国土交通省所管の社会資本）



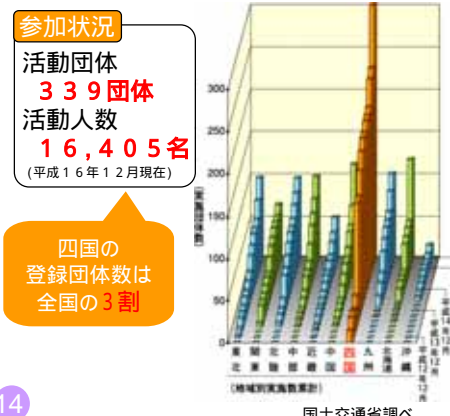
施設の点検費用（松山河川国道事務所管内）



ボランティア活動を含めた維持管理手法の検討が必要

維持管理コスト縮減のため管理レベルを極力下げると、雑草が生え放題となり、沿道景観悪化、苦情件数増、街路樹の生育環境が悪化する傾向が見られる。
四国は全国的にも道路ボランティア活動がさかん。（VSP登録団体数は全国の3割）その活動範囲は美化・清掃活動が大半である。
またボランティア活動で、維持管理を全て実施することは困難であるため、ある一定の維持管理レベルを確保するためには、ボランティア活動を含めたさらなる手法の検討が必要である。

地方別のVSP登録団体数



雑草により景観が悪化した道路



施策テーマ 既存道路ストックについては、今後老朽化により維持管理費の増加が予想されるため、計画的な維持管理による施設の延命化を図る。

取組 地域と協働の効率的な維持管理手法 <新居浜市>

事業内容

「市の玄関口である新居浜バイパスを自分たちの誇りある道路にしたい。」という思いを持った地元の方々が積極的な提案を行い、VSPと連携して維持管理コスト削減策を検討する。

事業効果

地域との合意の下、日常の維持管理コスト削減に向けたVSPの新たな協働の仕組み（日常管理組織、施設管理協定、他地域へ展開可能な望ましい維持管理水準）を構築することが期待できる。道路や地域が綺麗になるだけでなく、道路利用者へのモラル・意識の向上や沿道のにぎわいが形成される。

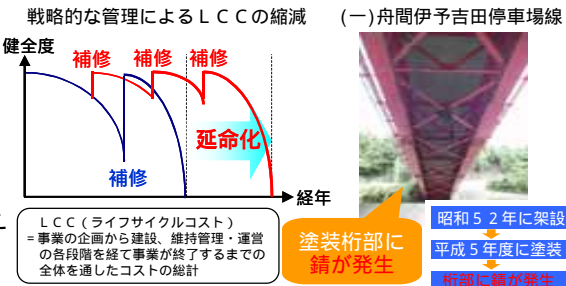
目標

今後、維持管理費を3割削減。

取組 戦略的な管理による延命化

事業内容

点検診断結果による損傷の進行状況に基づく補修の時期や優先度の評価データに応じて点検・補修を実施。



事業効果

長年のトータルコストを抑える戦略的な保全管理により、維持管理コスト縮減。

目標

今後、維持管理費を3割削減。

目標	整備箇所数	対策完了時期
	-	-

地域の声

東温市助役

・市道において、約300橋があり、そのうち昭和30年代に架設された橋もかなりあり、これらの既存ストックの維持更新にも莫大な維持更新費がかかる。このような観点から財源問題には、重大な危機感を持っている。

新居浜市長

・市道全部を全管理職員で休日にボランティアで危険箇所点検を実施したが、点検後の維持補修の目途がたっていないのが実情であり、維持費の重要性を強調したい。

現状と課題

都市景観の悪化

松山市の市役所前通りはビル、看板が多く松山城の眺望が活かされていない。建築物の外壁の色彩は落ち着いたトーンのものが多いが、部分的に外壁や突き出し看板等の色彩が多く、彩度が高いものが多い。松山市周辺は平坦な地形であるため自転車が多い。しかしながら、放置自転車や立て看板などが置かれている箇所が多く、歩行上・景観上の障害となっている。

松山城の眺望障害



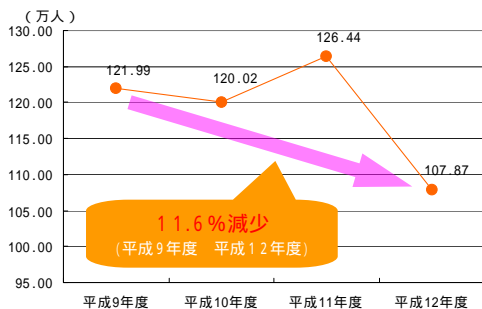
自転車の放置による通行障害（3番町通り）



観光客減少・中心市街地の衰退

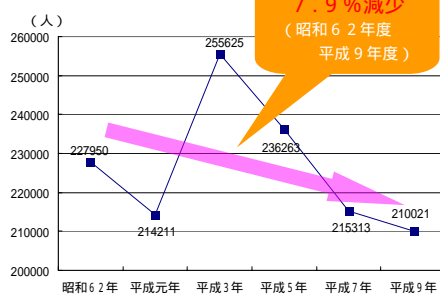
昨今の経済状況等により、松山城閣観覧者数は平成9年から12年で20.2%、松山城へ向かうロープウェイ・リフト乗客は11.6%減少した。中心市街地の衰退や、観光客の減少などの問題を解決するため、商業等の活性化、市街地の整備と合わせた交通規制も含めた総合的なまちづくり計画の策定が喫緊の課題。

ロープウェイ・リフト乗客数の減少



資料：四国における運輸の動き

中心商店街通行量の減少



資料：松山市「中央商店街における通行量及び消費者意識調査報告書」



都市内の道路については、沿道環境に応じた規制・誘導策・新たな価値創造が求められているため、道路空間と沿道空間との一体的利用を促進する道路や無電柱化などの事業を促進する。

取組

(都)川東村松線

<四国中央市>

事業内容

「魅力ある植栽空間をもった道路整備」(愛媛スペック試行)として、地元代表者による検討委員会を開催し、街路が持つ美しい景観や歩行者が安らぐ緑豊かな空間の創造を目的に整備中。

事業効果

合併した旧川之江市と旧伊予三島市の境界に位置し、平成16年4月に誕生した四国中央市のシンボルロードとなる。

目標

平成18年度に一般国道11号から(一)金生三島線の間0.4kmを部分供用予定。(一般国道11号から臨港道路の間は平成21年度供用予定)。

目標	延長 (km)	供用時期
	0.9 km	平成21年

現況 (四国中央市)



取組

一般国道320号 宇和島駅前(北側)電線共同溝

<宇和島市>

事業内容

JR宇和島駅から一般国道56号へと通じる宇和島市内の中心市街地にあり、「無電柱化推進計画」(平成16年~平成20年)に基づき、安全かつ円滑な交通の確保及び災害に強いまちづくりを目指し、電線類の地中化を実施。

事業効果

大地震時における電柱の倒壊を防止するとともに都市景観が向上。

目標	延長 (km)	供用時期
	0.3 km	平成20年

地域の声

松山子規会理事

・道路と建築物の調和は、都市計画の中での道路の位置付けを熟考することが重要である。昔の風景が損なわれているケースが多い。道路管理者と文化部局が、昔の道や風景を偲ぶことができる資料整理をするのも良いのではないかと。

愛媛県立宇和島東高等学校校長

・街路樹の並木、無電柱化は大いに必要であり、無電柱化は防災の観点でも必要である。

愛媛県の現状と課題を達成するため、7つの施策に基づき、中期的(概ね10年間)に実施すべき事業に必要な道路予算は以下のとおり。

提言1 道路の新設・改築に必要な事業費は10年間で6,650億円必要です。

新設・改築

施策名	事業量 (事業延長など)	事業費
施策テーマ 広域的な幹線道路ネットワークを整備する	高規格幹線道路・ 地域高規格道路整備延長 153.3km	2,670億円
施策テーマ 渋滞対策を推進し定時性・走行性・快適性を向上させる	改築延長 50.3km	2,900億円
施策テーマ 1.5車線の整備など中山間地に即した道路整備を推進する	改築延長 11.2km	70億円
施策テーマ 歩道整備など交通安全対策の推進	歩道整備延長 39.8km	650億円
施策テーマ 魅力的な道路空間を整備する	無電柱化箇所 19箇所	360億円
10年間 合計		6,650億円

・この事業費は最大限のコスト縮減結果を反映したものである。今後とも一層のコスト縮減に努める。

提言2 供用中の道路の維持・修繕・更新に必要な事業費は10年間で1,810億円必要です。

維持・修繕・更新

施策名	事業量 (事業延長など)	事業費
施策テーマ 緊急輸送道路の整備及び耐震補強を推進する	道路整備延長 69.8km 橋梁耐震補強 } 県内一円 防災対策箇所 }	1,240億円
施策テーマ 道路ストックの適切な管理を推進する	舗装修繕 県内一円	570億円
	橋梁補修 } 県内一円 トンネル補修 }	
10年間 合計		1,810億円

・アセットマネジメントによる適切な時期に必要な維持・修繕・更新を実施し、トータルコストの縮減に努める。
 ・通常の維持作業については、可能な限りコスト縮減をしつつ実施する。

このため、引続き道路の財源確保が必要です。

