

## 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。

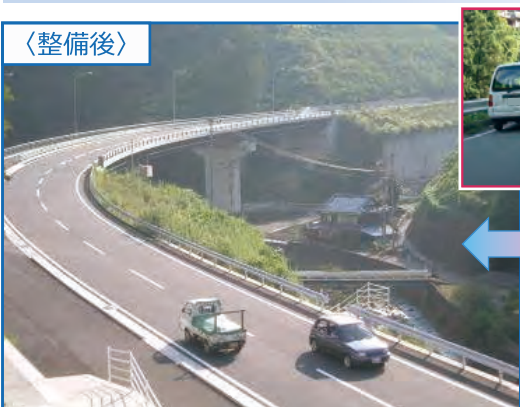


〈整備後〉



〈整備前〉

(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)



〈整備後〉



〈整備前〉

(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

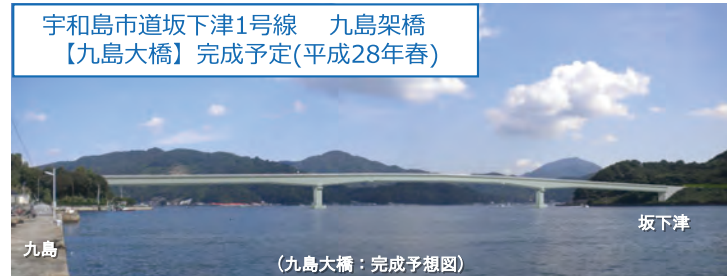
離島架橋は、単に輸送時間の短縮にとどまらず、24時間、自由で信頼性の高い交通手段の確保が可能となり、特に医療や消防面で緊急時の迅速な対応、生活の利便性向上、産業振興への寄与、地域間交流の促進により地域のハンディキャップを是正する等、様々な効果をもたらします。

【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 生名島 弓削島 佐島

愛媛県 広島県

因島 弓削大橋

※「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、事業中期間（国道33号～松山空港間）の整備促進と、未着手区間（「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