



大洲・八幡浜自動車道 名坂道路(八幡浜市)



松山外環状道路(松山市)



一般国道381号 松野東バイパス(松野町)



都市計画道路 西町中村線(新居浜市)

# 愛媛の道路2013



主要地方道新居浜別子山線 災害防除(新居浜市)



愛媛県イメージアップ  
キャラクター「みきゃん」



一般国道317号 ブルーライン(今治市)



# 愛媛の概要

## 1 地形と自然

県土は、四国の脊梁山脈に添って東西約160kmと細長い地形で構成されており、総面積は5,679km<sup>2</sup>であり、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。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。

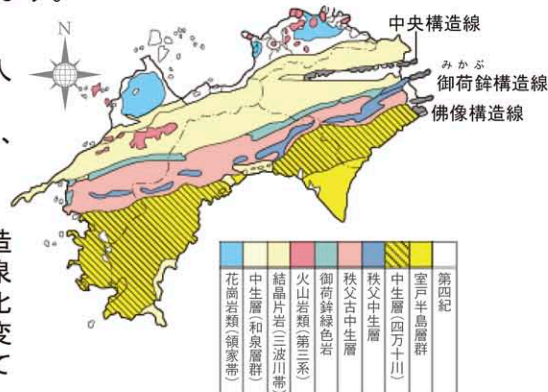
## 2 人口

本県の人口は1,431千人であり、その分布は、東予:498千人(35%)、中予:652千人(45%)、南予:281千人(20%)となっています。(H22. 10. 1国勢調査)

平成25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、中予はサービス業、南予は農林漁業が盛んな土地柄となっています。

## 3 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。(和泉層群、領家帯、三波川変成岩帯、秩父古生帯、四万十中村帯)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、圧碎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。



# 道路の状況

## 1 高速自動車国道

本県の高速自動車国道は、平成25年4月1日現在で四国縦貫自動車道133.4km、四国横断自動車道52.6kmが供用されています。

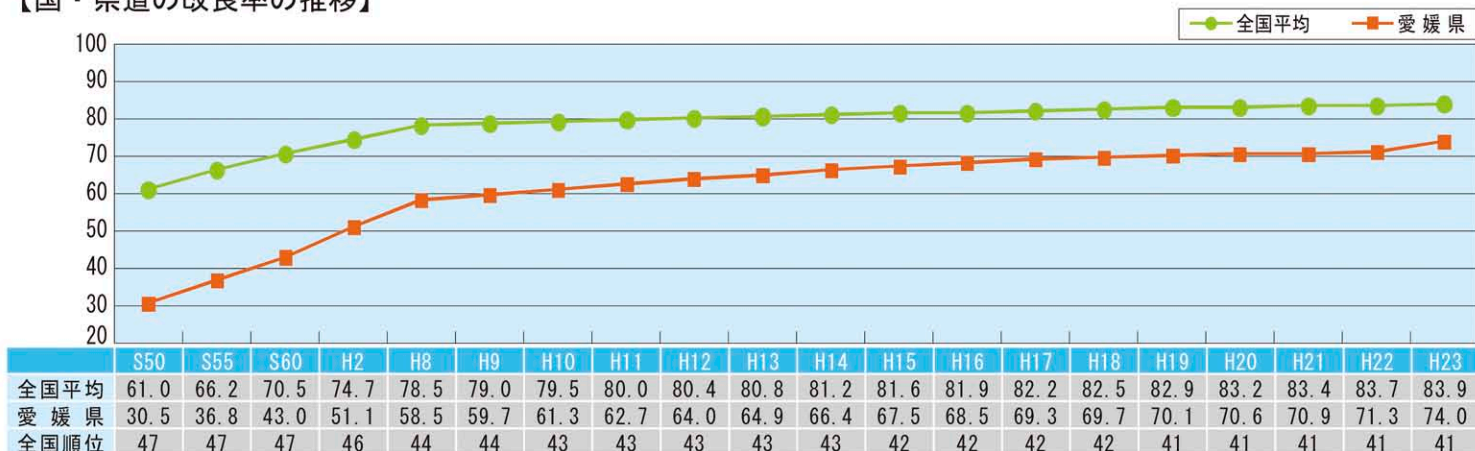
## 2 一般国道、県道、市町道

平成24年4月1日現在の本県における一般国道は18路線、1,081.2km、また、県道は244路線2,895.0kmで、両者を合わせた改良率は74.4%と、平成元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。

(平成23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、市町道については、平成24年4月1日現在で28,634路線、14,048.9kmにも及び、県内一般道路実延長の77.9%に当たりますが、改良率は49.7%と低い状況にあります。

### 【国・県道の改良率の推移】



# Topics 1

## 愛媛マルゴト自転車道

本県では、「愛媛マルゴト自転車道」構想を進めています。

これは、愛媛には世界に誇れる瀬戸内しまなみ海道以外にも、サイクリングに適した風光明媚で魅力的なスポットが数多くあるため、県全域を誰もが自転車に親しみ、楽しめるようにすることで、愛媛がサイクリストの聖地となることを目指すものです。

例えば、サイクリストをわかりやすく誘導するための路面に描いたブルーラインには、走行の目安となるよう距離や方向も表示しています。また、中・上級者向けの広域的な11コースを選定した「全県版サイクリングマップ(疾走マップ)」を作成しており、県内観光施設や自転車販売店等で配布しているほか、下記のWEBサイトでも閲覧できます。

[愛媛県 全県版サイクリングマップ(疾走マップ)]

[http://www.pref.ehime.jp/h30200/kannkoumachidukuri/cycling\\_map1.html](http://www.pref.ehime.jp/h30200/kannkoumachidukuri/cycling_map1.html)





# 道路の予算

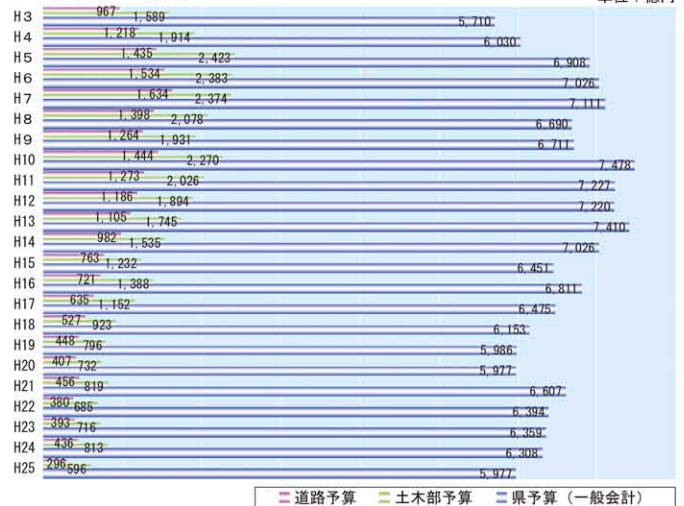
## ●道路の予算

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。

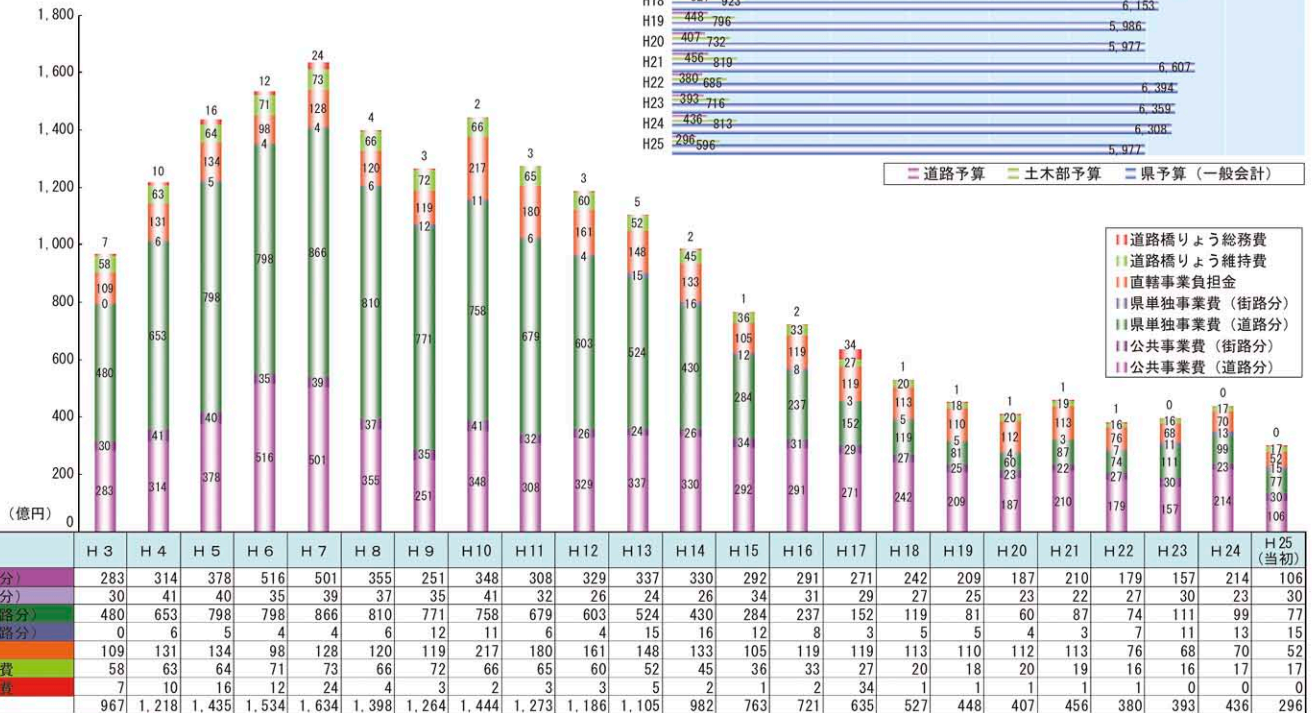
他の都道府県に比べ道路整備が遅れている本県では、安定的な道路財源の確保と、限られた予算の効果的な活用が必要です。

## 県予算の推移

単位：億円



## 道路予算の推移



注1) 予算は前年度からの繰越し分を除く。  
 注2) 道路建設課、道路維持課、都市整備課の所管事業。  
 注3) 少数第一位を四捨五入しているため、内訳と計が一致しないものがある。

# Topics 2

## 大洲・八幡浜自動車道

県では、八西地域の地域活性化や大規模災害時の命の道として、大洲・八幡浜自動車道の整備を進めており、平成9年度に事業着手した名坂道路(2.3km)が、平成25年3月17日に開通しました。

また、名坂道路に続き、八幡浜道路(3.8km)も平成17年度に事業着手し、平成30年度の供用を目標としています。

さらに、夜昼道路(4.2km)も平成25年度に事業着手しました。

残る大洲北只ICまでの間の大洲西道路(仮称)(約3km)は、新規事業化に向けて現在調査中です。



## 大洲・八幡浜自動車道





# 愛媛県の道路整備方針

## 1 愛媛県の道路整備計画の体系図

本県の道づくりは次の計画に基づき、高速道路や地域高規格道路等の整備促進を図り、効率的なネットワーク形成を目指します。



## 2 愛媛道ビジョン(平成15年12月1日策定) ～重点化&効率化～

道路を取り巻く厳しい社会情勢への対応、道路行政に対する県民のニーズに応えた、本県の道路整備の道しるべとなる「愛媛道ビジョン」を策定しました。

愛媛道ビジョンでは、「重点化」、「効率化」を道路整備の柱とし、「わかりやすい成果重視の指標」を策定することで、県民の満足度の向上を目指しています。

### ●重点化 全県一律な整備からの脱却・最適最小ネットワークによる優先整備

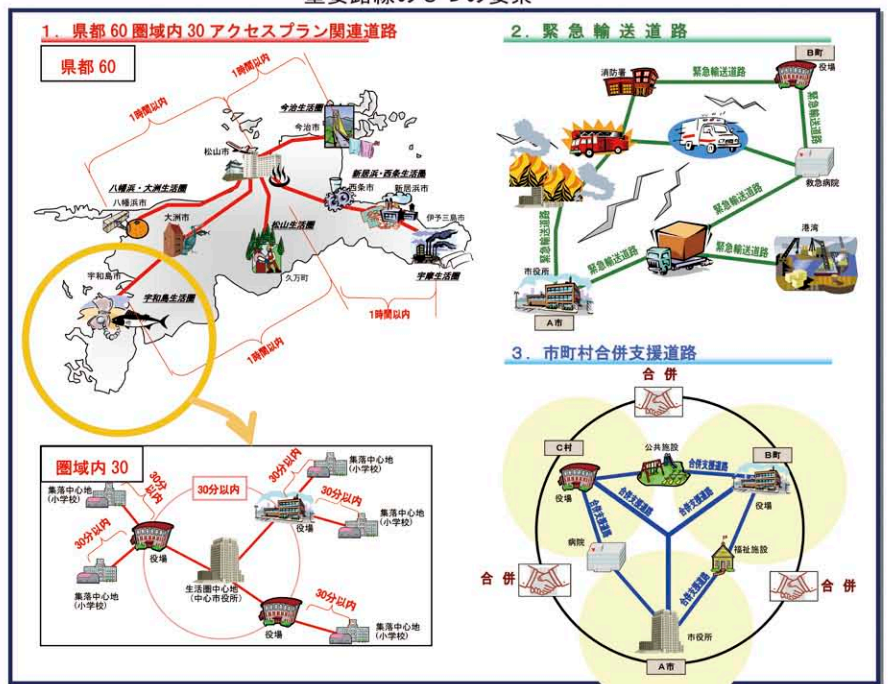
本県が管理する道路の4分の1以上は改良されておらず、その一方で昨今の財政事情の悪化により道路整備への投資額は年々減少しています。このような状況では、全ての道路が改良されるのは、何十年も先となってしまいます。

転換期を迎えた現在社会においては、全ての道路を時間をかけてまんべんなく整備することよりも、より整備効果の高い道路をできるだけ早く整備することが求められていると考えています。

そこで、本県では、県が管理する道路の中から県民の皆さまが安心して快適に暮らしていくうえで最小限必要な道路網を

「最適最小ネットワーク」＝「重要路線(180路線)」として位置づけ、この「重要路線」の整備を国体開催予定の平成29年度までの中長期の目標としました。

重要路線の3つの要素



### ●効率化 全県一律な規模・規格からの脱却 — 効果発現のスピードアップ

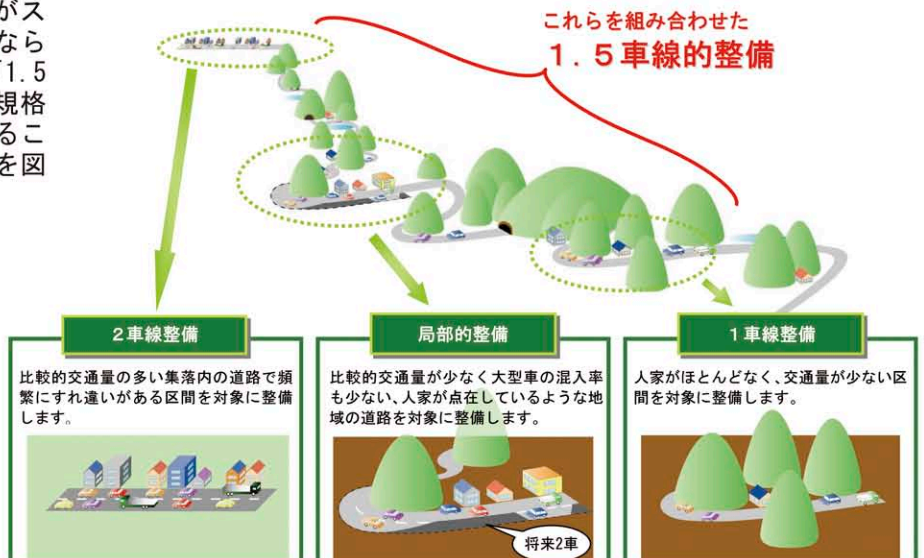
早急な対策が必要とされている箇所の整備がスローダウンし、地域住民の生活が不便なままとならないよう、本県では従来の整備手法を見直し、「1.5車線の整備」、「道路の利用状況に応じた構造・規格の見直し」といった新しい整備手法に切り替えることで、事業効果の早期発現や事業コストの縮減を図り、道路整備の効率化を目指します。

### 「1.5車線の整備」

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車線整備、1車線整備、局部的整備を組み合わせる1.5車線の整備を採り入れています。

これによって、より早く、より安く、整備効果が得られ、道路利用者のニーズに応えることができます。

これらを組み合わせた  
1.5車線の整備





# 高規格幹線道路等

## 1 四国8の字ネットワーク

四国8の字ネットワークは、四国縦貫・横断自動車道などで構成される高規格道路網です。四国4県を結び、さらに本四三架橋と一体となり、今後の四国の「安心」、「活力」、「魅力」の向上に大きく貢献するものです。

### ○四国縦貫・横断自動車道

高速自動車国道である四国縦貫・横断自動車道は、昭和60年3月27日に四国で初めて三島川之江ICから土居ICまでの間11kmが開通したのを皮切りに、西日本高速道路株式会社等によって整備が進められてきました。

そのうち四国縦貫自動車道は、徳島市から松山市を經由し大洲市へ至るルートで、県内では、徳島県境から大洲ICまでの間133.4kmが、また、四国横断自動車道は、阿南市から高松市、高知市を經由し大洲市へ至るルートで、県内では香川県境から高知県境までの間20.6kmと宇和島北ICから大洲北只ICまでの間32.0kmの合計186.0kmが供用されています。

### ○大洲道路

一般国道56号・大洲道路6.3kmは、高速自動車国道と同等の高規格な自動車専用道路として国土交通省により整備されました。平成16年度に全通し、翌17年度には4車線化が完了しています。

### ○宇和島道路、津島道路

互いに連続している一般国道56号・宇和島道路および津島道路は、高速自動車国道と同等の高規格な自動車専用道路として国土交通省により整備されています。

宇和島道路17.5kmは、平成24年度までに津島高田ICから宇和島北ICまでの14.0kmが供用されており、平成17年度に事業化された岩松IC(仮称)から津島高田ICまでの3.5kmが平成26年度の供用を目標に整備が進められています。

津島道路10.3kmは、内海IC(仮称)から岩松IC(仮称)まで平成24年度に事業化され、調査設計などが進められています。

## 2 中四国連携ルート

西瀬戸自動車道および今治小松自動車道は、中四国を連携し、経済・文化など多様な交流に資することが期待されています。

### ○西瀬戸自動車道(瀬戸内しまなみ海道)

西瀬戸自動車道(瀬戸内しまなみ海道)は、本州四国連絡橋公団(現・本州四国連絡高速道路(株))の整備により平成11年度に開通しました。さらには、国土交通省の整備によって平成18年度に大島道路、生口島道路といった島内道路が開通し、全区間が自動車専用道路でつながりました。

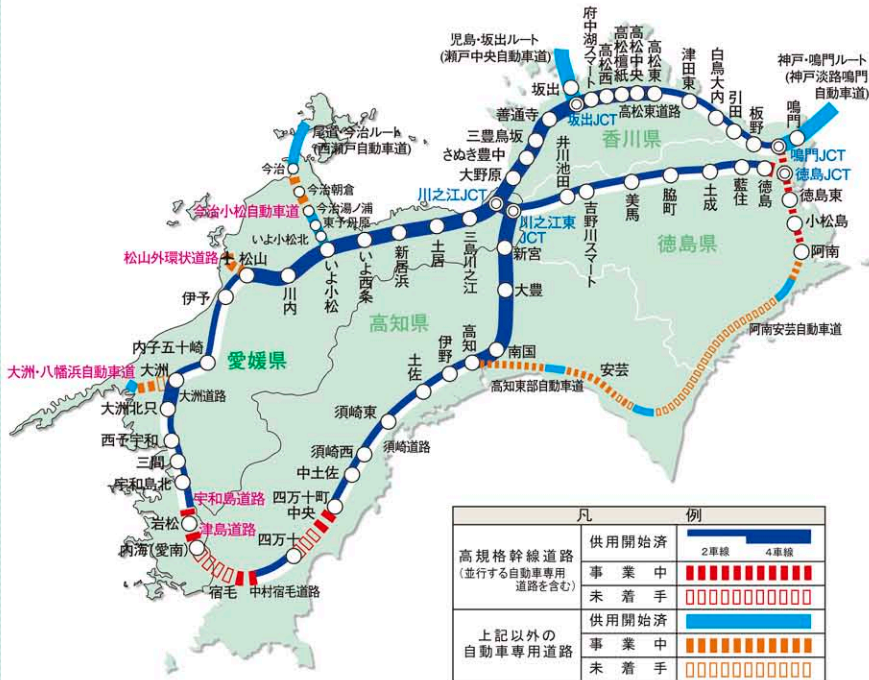
中国地方と四国地方を結ぶ幹線ルートとしての機能はもとより、沿道の島々における生活向上などにも重要な役割を果たしています。また、世界的にも珍しい海上の自転車歩行者道が併設されていることなどから、観光・レクリエーションおよび文化の架け橋としての魅力も持っています。

### ○今治小松自動車道

今治小松自動車道は、西瀬戸自動車道・今治ICと四国縦貫自動車道・いよ小松ICを結ぶ23.3kmの自動車専用道路で、国土交通省が整備を進めています。

このうち、今治小松道路(今治湯ノ浦IC~いよ小松IC)13kmは、平成13年度に全通し、残る今治道路(今治IC~今治湯ノ浦IC)10.3kmは、平成13年度に事業化されています。

四国8の字ネットワーク等概要図



## 地域高規格道路

地域高規格道路は、高規格幹線道路網と一体になって基幹交通体系を形成し、地域の連携・交流・連結を支援するために、2車線以上で概ね60km/h以上のサービス速度が提供できる、自動車専用道路またはそれと同等の機能を有する質の高い道路です。

### 本県における地域高規格道路の指定状況

道路名(道路名)	指定状況(指定日)	起点	終点	概略延長	備考
高知松山自動車道	計画路線(H16.12.16)	吾川郡いの町	松山市	100km	国道33号
<三坂道路>	整備区間(H17.8.23)	上浮穴郡久万高原町	松山市	8km	H8年度事業化 H23年度供用開始
<仁淀川町~久万高原町>	調査区間(H19.9.10)	吾川郡仁淀川町	上浮穴郡久万高原町	2km	
大洲・八幡浜自動車道	計画路線(H16.12.16)	大洲市	八幡浜市	(13km)	国道197号
<大洲市~八幡浜市>	調査区間(H16.3.30)	大洲市	八幡浜市	11km	
<夜昼道路>	整備区間(H25.5.16)	大洲市	八幡浜市	4km	H25年度事業化
<八幡浜道路>	整備区間(H17.3.25)	八幡浜市	八幡浜市	4km	H17年度事業化
<名坂道路>	整備区間(H18.8.30)	八幡浜市	八幡浜市	2km	H24年度供用開始
松山外環状道路	計画路線(H16.12.16)	松山市	松山市	(19km)	
<国道11号~56号間>	調査区間(H10.12.18)	松山市	松山市	7km	
<国道33号~56号間>	整備区間(H11.12.20)	松山市	松山市	5km	H15年度事業化
<国道56号~196号間>	調査区間(H11.12.17)	松山市	松山市	12km	
<国道56号~空港間>	整備区間(H21.3.13)	松山市	松山市	4km	H20年度事業化
伊予・松山港連絡道路	計画路線(H10.6.16)	松山市	伊予市	10km	
<松山市~伊予市>	調査区間(H12.12.20)	松山市	伊予市	10km	
豊後伊予連絡道路	候補路線(H16.12.16)	大分市	八幡浜市		豊予海峡ルート



# 南海トラフ地震等の災害に備える道路の整備

(災害防除事業、橋りょう補修事業、道路防災緊急対策事業)

今後30年以内に60%~70%程度の確率で発生すると予測されている南海トラフ地震による災害をはじめ、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、法面防災対策・橋りょう耐震対策・トンネル保全対策などの防災・震災対策を総合的・重点的に進めます。

## 緊急輸送道路のイメージ図



主要な都市間及び他県、また、各防災拠点を連絡する緊急輸送道路は、地震時等災害発生後において、避難、救助をはじめ物資の輸送、諸施設の復旧など応急対策活動を実施するうえで重要な道路です。

消防車、救急車、パトカー、援助物資の運搬車、復旧作業車などが通行します。

## 愛媛県の緊急輸送道路は一次と二次に区分されます。

緊急輸送道路の種類	概要	主な路線
一次緊急輸送道路	主要な都市間及び他県と連絡する道路	高速道路、一般国道11号・33号・56号 等
	防災拠点と上記の道路を結ぶ道路。又は、防災拠点と防災拠点を相互に結ぶ道路	主要地方道 新居浜角野線 主要地方道 松山空港線 主要地方道 八幡浜宇和線 等
二次緊急輸送道路	一次緊急輸送道路を補完する道路	一般国道 440号 主要地方道 宿毛津島線 主要地方道 高知伊予三島線 等

## 緊急輸送道路の整備状況

### 橋りょう耐震対策



落橋防止装置(緩衝チェーン)



橋脚補強(コンクリート巻立)

### ●法面防災対策

危険箇所(法面崩壊や落石等の発生する危険性が高い箇所)の対策を行い、豪雨に強い道路を整備しています。

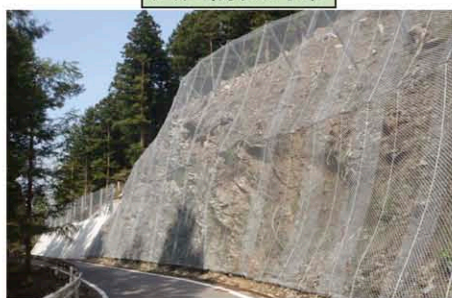
### ●橋りょう耐震対策

地震により破損する危険性の高い橋りょうの耐震対策(落橋防止装置の設置等)を行い、地震に強い道路を整備しています。

### ●トンネル保全対策

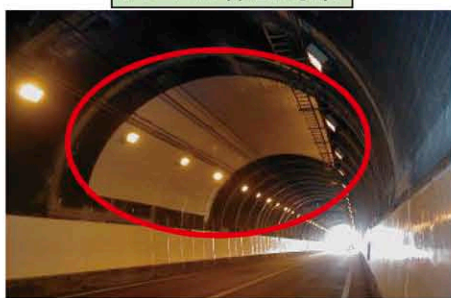
老朽化したトンネルの覆工コンクリート剥落防止や漏水対策等を行い、災害に強い道路を整備しています。

### 法面防災対策



ロックネット+擁壁工

### トンネル保全対策



剥落防止工(炭素繊維シート貼付け)

### ●緊急輸送道路の整備状況一覽

工種	要対策箇所数	対策済箇所数	進捗率
法面防災対策	562	479	85%
橋りょう耐震対策	239	233	97%
トンネル保全対策	22	20	91%
計	823	732	89%

(平成24年度末時点)



# 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、ひと優先の道づくりを推進し、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、歩行空間のバリアフリー化も推進しています。

## ●歩道等の整備状況

県管理道路では、歩道等の整備率が約29%で全国43位と非常に遅れており、自動車交通量1,000台/日以上かつ、歩行者と自転車の合計交通量100人台/日以上交通量が多い道路でも、歩道がある道路は半分以下(約48%)となっています。[平成23年4月時点]

## ●重点的に進めている交通安全対策

中心市街地の事故多発地域で、自転車歩行者道整備、交差点改良、無電柱化などの対策に集中投資しています。

また、既存の道路内において幅員を再配分することにより歩行者や自転車の通行空間を確保するなど、経済的で即効性のある対策を推進します。

### ◇観光地での整備事例 一般県道 六軒家石手線：道後地区

- ・自転車歩行者道の整備
- ・車道幅員の拡幅
- ・景観に配慮した石張舗装
- ・無電柱化



### ◇通学路での整備事例 一般国道317号：松山東高校前

- ・自転車歩行者道の整備
- ・カラー化による、歩行者と自転車の通行空間の分離
- ・植樹による、安全で快適な道路空間の創出



## 街路(都市内の道路)の整備

### 1 街路のもつ多様な機能

- 都市交通施設機能  
通行や沿道利用のため
- 都市環境保全機能  
都市のオープンスペースとして、居住環境を維持
- 都市防災機能  
災害発生時の避難路・救援路  
災害の拡大を抑え遮断する防災空間
- 都市施設の空間機能  
路面電車やライフライン(※)を収容  
※上下水道、電気、ガス、通信等  
通風・採光などの環境空間を提供
- 街区の構成と市街化の誘導機能  
街のカたちをつくり、都市の面的な発展を促進

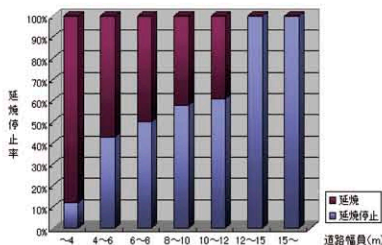
#### 【整備事例】

丸田辻交線：今治市常磐町～鯉池町



#### 災害の拡大を抑え遮断する防災空間

道路幅員別の延焼停止率(阪神・淡路大震災における神戸市長田区の事例)  
阪神・淡路大震災では、幅員の広い街路がライフラインの確保や延焼防止に大きな効果を発揮した

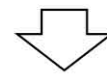


### 2 街路の整備水準

本県の街路整備は全国に約20年遅れています。  
本県の街路整備の水準は、平成23年3月末現在、全国40位の1.40km/km<sup>2</sup>。全国平均の1.82km/km<sup>2</sup>、四国平均の1.70km/km<sup>2</sup>に比べ、大きく立ち遅れています。

### 3 都市内では、今、何が問題となっているか？

- 本県の都市部(都市計画区域内)には、県民の約9割が居住
- 道路が混雑、交通渋滞が発生(CO<sub>2</sub>排出)
- 歩道がなくて危険
- 地震や火災時の被害が大きい(人口や資産が集積)
- 街がゴチャゴチャしていて、魅力がない



### 4 問題を解決し、都市の将来を発展させる街路整備

- 安全・安心な市街地形成と快適な交通を確保する街路整備
- 市内の渋滞解消
- 平成29年開催の愛媛国体会場へのアクセス改善
- 東南海・南海地震等に備え、都市部の緊急輸送道路・避難路と延焼遮断機能を確保

#### 【整備事例】

- 都市の骨格となる環状道路の整備【松山外環状道路】  
市内に用事のない車を迂回させ市内の渋滞を解消  
空港～松山IC：約30分→約10分  
平成29年愛媛国体のスポーツ拠点へのアクセスを改善  
空港～県総合公園：約40分→約20分
- 災害に備える道路の整備【塩谷小山線(四国中央市)】  
消防活動困難区域(※)12.3haを解消 '09年供用  
※人口集中地区内で、6m以上の道路から概ね140m以遠の区域



# 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、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。

愛ロード運動の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。

サポーター事業では、217団体（約7,200人）、スポンサー事業では、道路の除草延べ20企業等、照明灯の整備延べ27企業等、また、コミュニティ事業では、53団体が事業に取り組まれており、多くの県民の方々に運動へ参画して頂いています。

（平成25年3月末現在）



サポーター事業  
（一）新居浜港線



えひめ愛ロード  
運動中の「みきゃん」

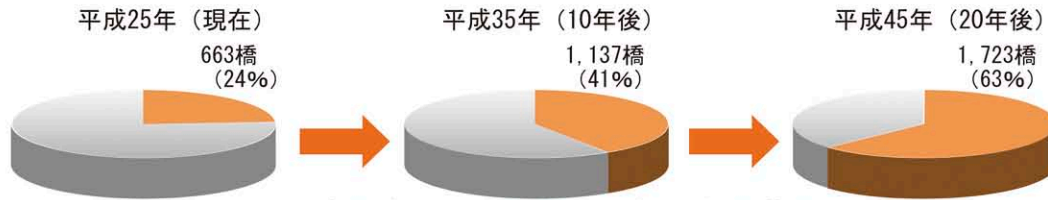


スポンサー事業（植栽管理）  
（主）壬生川新居浜野田線

## 2 橋梁の長寿命化への取り組み

### 【現状と課題】

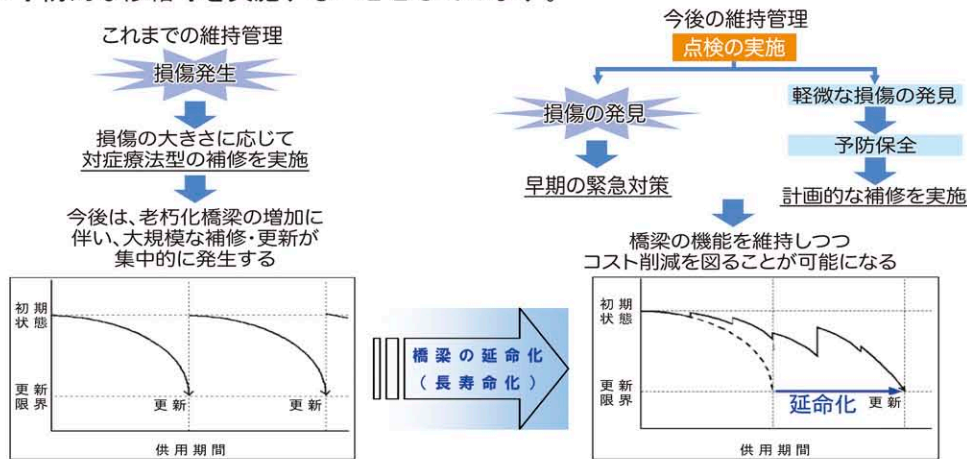
本県が管理する道路橋は、平成25年4月時点で2,753橋存在していますが、このうち、一般的に老朽化の目安となる建設後50年を経過する橋梁は663橋と全体の約24%で、このまま推移すれば10年後には41%、20年後には63%を占めるなど、近い将来、適正な維持管理を行わなければ老朽化による突発的な事故等が発生し、膨大な架替え経費や長時間の通行制限による社会的損失が生じることが懸念されます。



建設後50年を越える橋梁数の推移

### 【橋梁長寿命化修繕計画の策定】

従来の事後的な橋梁管理から、計画的かつ効率的な予防管理へ転換し、橋梁の長寿命化による修繕等にかかる経費のコスト縮減を図るとともに、地域の道路網の安全性・信頼性を確保するため、「愛媛県橋梁長寿命化修繕計画（平成24年度版）」を策定し、計画的かつ予防的な修繕等を実施することとしています。



### 【橋梁維持管理サイクル】

道路パトロールによる日常点検と定期点検（5年に1回）を継続するとともに、長寿命化修繕計画に基づき補修等を行い、安全・安心の確保に努めていきます。



道路パトロール



定期点検