

道路事業の流れ

- ① 都市計画の決定
- ② 測量立ち入りの説明 道路の概要や手順などを説明するとともに、測量のための土地立ち入りを了解いただくための説明です。
- ③ 現地測量 設計に必要な地形を調査。そのために現地の測量を行います。
- ④ 道路設計 現地測量結果に基づいて、道路の設計を行います。
- ⑤ 設計協議 道路設計に基づいて、関係者の皆さまと設計内容について協議します。
- ⑥ 現地協議 現地に仮の幅杭を設置して、実際の道路の高さや用排水路、取り付け道などについて協議します。
- ⑦ 詳細設計 これまで行ってきた協議事項に基づき、詳細設計を行います。
- ⑧ 幅杭設置 関係者の皆さまの了解を得て、詳細設計に基づいて、土地の買収区域幅を示す幅杭の設置を行います。
- ⑨ 境界立会 道路予定地にかかっている土地について、隣接地との境界を一筆ごとに関係者の皆さまに決めていただきます。
- ⑩ 用地調査(土地・物件) 道路にかかる面積、家屋、立ち木などについて、測量や調査を行います。
- ⑪ 用地買収 用地買収交渉を行い、契約調印の上、登記事務と補償金の支払いを行います。
- ⑫ 工事着手 工事着工に先立ち、関係者の皆さまに工事内容を説明します。
- ⑬ 工事完成・開通

松山外環状道路 (インター線・空港線)

未来の暮らしを支える
道づくり街づくり



松山の幹線道路の現状は？



松山環状線(南部)の交通量は愛媛県最大

【松山環状線(南部)】

国道11号、33号等と交差する松山環状線(南部)は愛媛県内で最大の交通量があり、通勤通学のラッシュ時には渋滞が慢性化しています。

◀松山環状線(南部)朝生田町1丁目付近



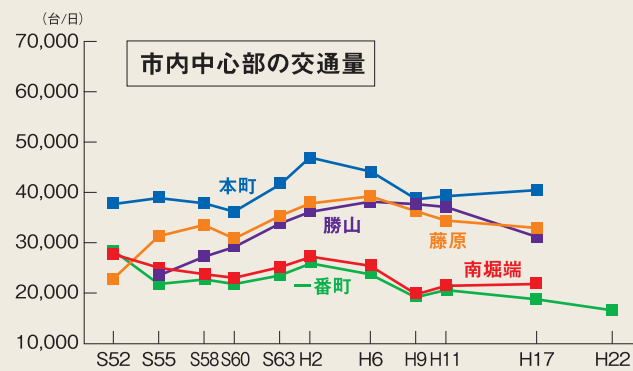
▲松山環状線(西部)空港通り2丁目交差点付近

空港方面への交通が集中

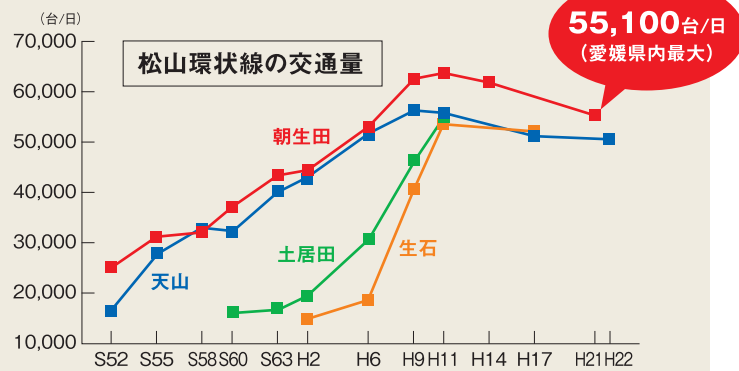
【空港通り2丁目交差点】

空港通り2丁目交差点は、松山空港方面への交通量が多く、朝夕のピーク時を中心に通勤目的などの交通等で集中しています。この交通集中によって、交差点を先頭とした著しい渋滞が発生しています。

交通量の推移



松山環状線の整備により、市内中心部の交通量は減少あるいは横ばいとなっていますが、松山環状線の交通量は急増しています。これは、市内部を通過する交通、郊外と市内中心部を行き来する交通が松山環状線を利用していることを示しています。また郊外のベッドタウン化等により郊外からの交通量も増加し松山環状線を含め市内部の道路機能は限界に達しています。



松山外環状道路インター線 (国道33号～国道56号)

- 国道33号/松山外環状道路インター線
- 県道/久米垣生線
- 市道/松山外環状線
- 街路/来住余戸線(県・市)

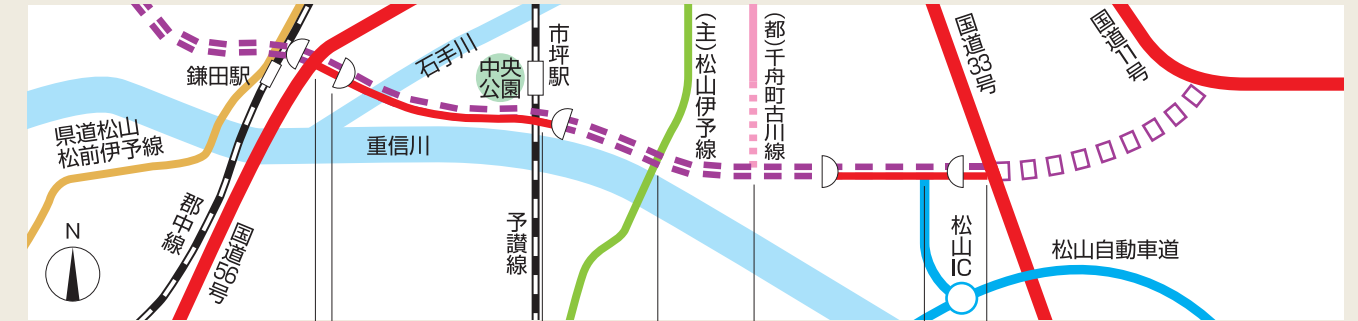
計画概要

路線名	国道33号/松山外環状道路インター線	
	松山外環状道路 インター線	市街 道/来住余戸線(県・市)
区間	自動車専用道路部	一般道路部
	自)愛媛県松山市北土居町(国道33号) 至)愛媛県松山市余戸南(国道56号)	
延長	4.8km	
構造規格	2種1級	4種1級
標準幅員	約60m(全幅)	
設計速度	80km/h	60km/h

事業経緯

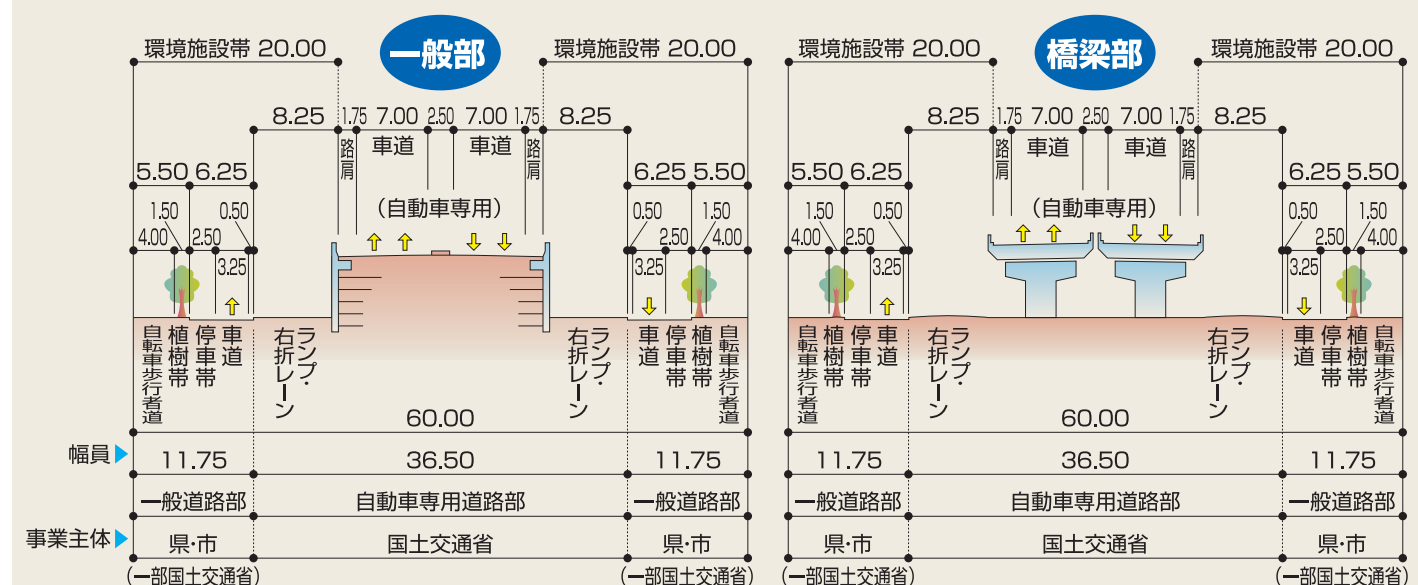
平成3年3月	都市計画決定
平成9年2月	北土居町～北井門町 L=0.5km 暫定供用
平成15年度	(県)久米垣生線、(市)松山外環状線、 (街)来住余戸線(県・市) 事業化
平成16年4月	松山外環状道路インター線事業化
平成17年度	用地買収着手
平成19年度	工事着手

事業区分図



区間	余戸南IC～国道56号	(主)松山伊予線～余戸南IC	松山IC～(主)松山伊予線	国道33号～松山IC
自動車専用道路部	事業主体 国土交通省 事業名 国道33号 松山外環状道路インター線			
一般道路部	事業主体 国土交通省	松山市	愛媛県	国土交通省
	事業名 国道33号松山外環状道路インター線	市道松山外環状線	街路来住余戸線	街路来住余戸線 県道久米垣生線 国道33号松山外環状道路インター線

標準断面図 単位:m



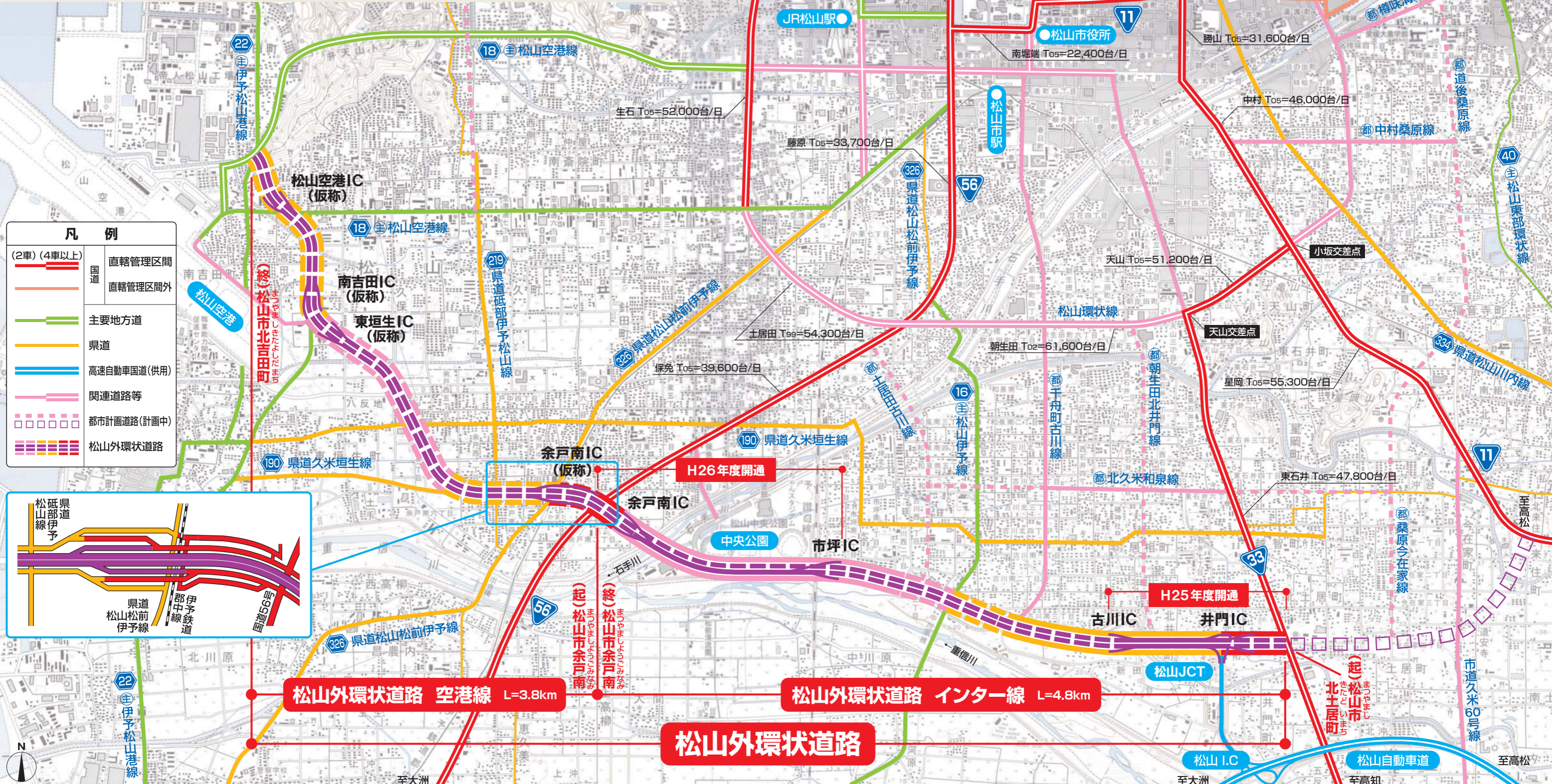
松山外環状道路とは

松山外環状道路とは、現在の松山環状線のさらに外側につくる環状道路のことで、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***です。

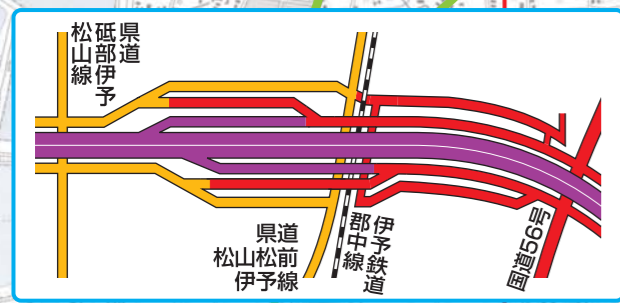
松山外環状道路が供用されると、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能になるため、市街地に用事のない通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞の解消・緩和が期待されます。松山外環状道路のうち、国道33号から国道56号間(4.8km)を松山外環状道路インター線として、国道56号から主要地方道松山空港線間(3.8km)を松山外環状線道路空港線として国土交通省、愛媛県、松山市が協同で整備するものです。

*地域高規格道路とは……

空港・港湾等の広域的交流拠点や地域開発拠点を連結すると共に、都市と周辺地域との連携強化による地域集積圏の拡大、地域集積圏間の交流促進を目的とした道路です。



凡例	
(2車) (4車以上)	直轄管理区間
国	直轄管理区間外
主要地方道	
県道	
高速自動車国道(供用)	
関連道路等	
都市計画道路(計画中)	
松山外環状道路	



松山外環状道路空港線

(国道56号～(主)松山空港線)

- 国道56号 / 松山外環状道路空港線
- 県道 / 久米垣生線
- 市道 / 松山外環状道路空港線
- 街路 / 余戸北吉田線(県・市)

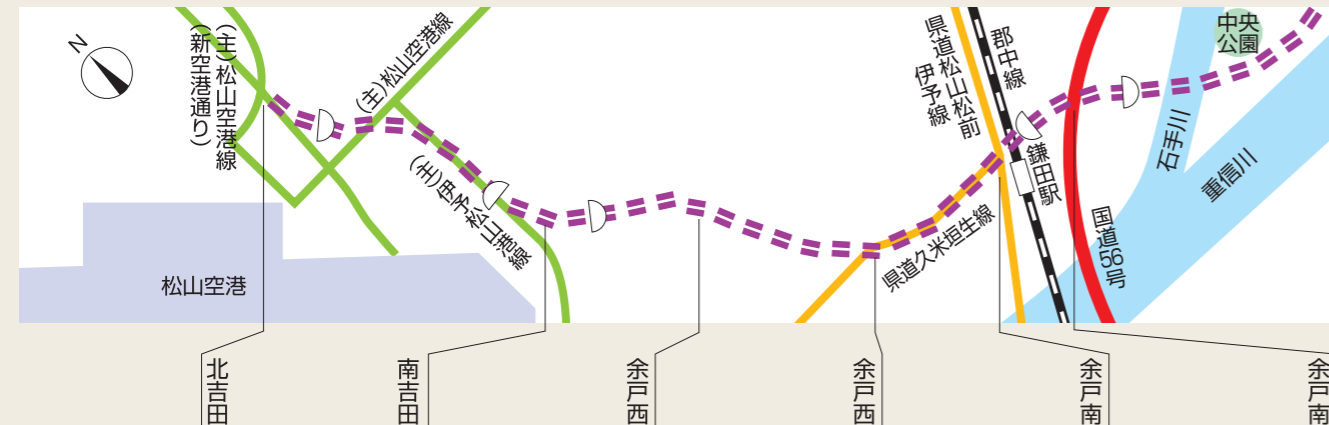
計画概要

路線名	国道56号 / 松山外環状道路空港線 松山外環状道路 県道 / 久米垣生線 空港線 市道 / 松山外環状道路空港線 街路 / 余戸北吉田線(県・市)	
区間	自動車専用道路部	一般道路部
	自)愛媛県松山市余戸南(国道56号) 至)愛媛県松山市北吉田町((主)松山空港線)	
延長	3.8km	
構造規格	2種2級	4種2級
標準幅員	約40m(全幅)	
設計速度	60km/h	40km/h

事業経緯

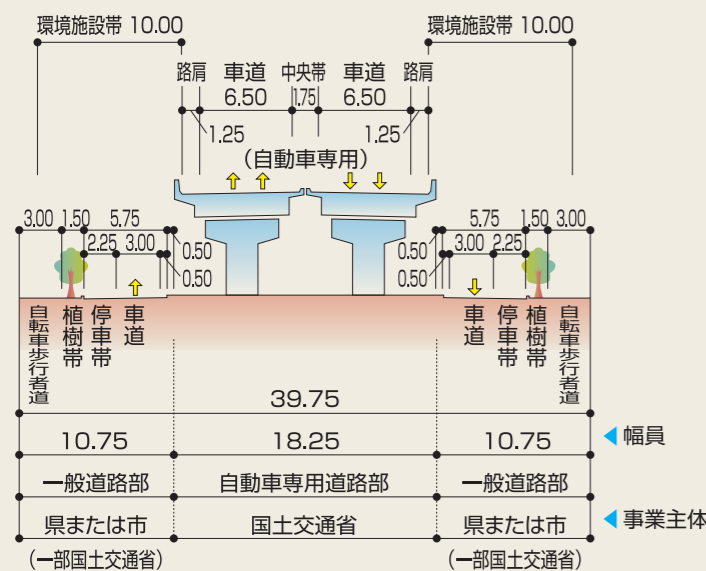
平成11年12月	地域高規格道路 調査区間指定 (国道56号～(主)松山空港線)
平成20年 3月	都市計画決定(国道56号～(主)松山空港線)
平成21年 3月	松山外環状道路空港線事業化

事業区分図



区間	新空港通り～伊予松山港線	伊予松山港線～久米垣生線	久米垣生線～松山松前伊予線	松山松前伊予線～国道56号
自動車専用道路部	事業主体 国土交通省 事業名 国道56号 松山外環状道路 空港線			
一般道路部	事業主体 愛媛県	事業主体 松山市		事業主体 愛媛県 国土交通省
	事業名 街路余戸北吉田線	街路余戸北吉田線	市道松山外環状道路空港線 県道久米垣生線	国道56号松山外環状道路空港線

標準断面図 単位:m



【構造規格】

道路は、道路の種類、計画交通量、地形の状況等から第1種から第4種までに区分されます。松山外環状道路は都市部に建設されることから、国が施工する自動車専用道路部は第2種、県・市が施工する一般道路部は第4種としています。

【環境施設帯】

松山外環状道路は、良好な住居環境を確保する必要がある地域を通過することから、環境施設帯を設けています。特にインター線については、夜間の交通量が多いと見込まれることから、環境施設帯の幅を20mとしています。

松山外環状道路の目的は？

- 港湾・空港・ICを結びます。
- 市内の交通量を分散させます。



松山外環状道路の整備効果は？

- 松山IC・空港・港・地域の主要施設へのアクセスがスムーズになります。

松山外環状道路が整備されると、松山自動車道の松山ICから、松山空港や松山港へのアクセスが、とてもスムーズになります。

- 松山ICから松山空港の所要時間 約30分 → 約10分
- 松山ICから松山港の所要時間 約35分 → 約15分



- 市内の渋滞を解消・緩和します。
- 良好な街づくりを支援します。

松山外環状道路が供用されると、市内部に流入する交通が分散され渋滞の緩和や移動時間の短縮が図られ、街の活性化に寄与します。また、他の都市計画道路と連絡することにより、松山環状線から外側の地域において、良好な街づくりが進められることとなります。

- 松山環状線朝生田付近の旅行速度 29.1km/h → 43.2km/h
- 国道33号東石井付近の旅行速度 15.3km/h → 27.5km/h

