松山自動車道「松山ＩＣ～大洲ＩＣ」4車線化（伊予市）

松山外環状道路 空港線（松山市）

大洲・八幡浜自動車道 八幡浜道路（八幡浜市）

愛媛の道路 2021

愛顔あふれる愛媛県の未来のための道づくり

愛媛県 土木部 道路都市局

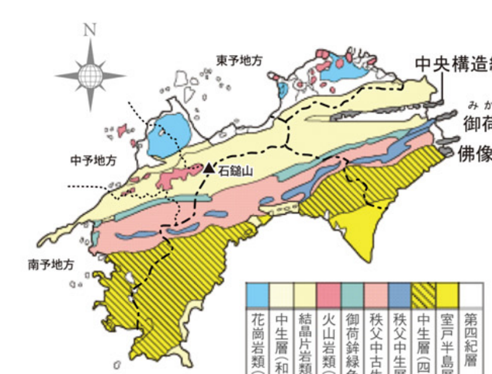
上島架橋 岩城橋（上島町）

1 愛媛の概要

1　地形と自然

県土は、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5,676km²であり、全国26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。


N
東予地方
中予地方
南予地方
石鎚山
中央構造線
御荷鉾構造線
佛像構造線
花崗岩類（領家帯）
中生層（和泉層群）
結晶片岩類（三波川帯）
火山岩類（第三紀層）
御荷鉾緑色岩類
秩父中古生層
秩父中生層
中生層（四万十帯）
室戸半島層群
第四紀層

2　人口・文化

本県の人口は1,322千人であり、その分布は、東予：457千人（35%）、中予：633千人（48%）、南予：232千人（18%）となっています。（R3.3.1愛媛県推計人口）

令和3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。（領家帯、和泉層群、三波川帯、秩父帯、四万十帯）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。

2 道路の状況

●道路の状況

1　高速自動車国道

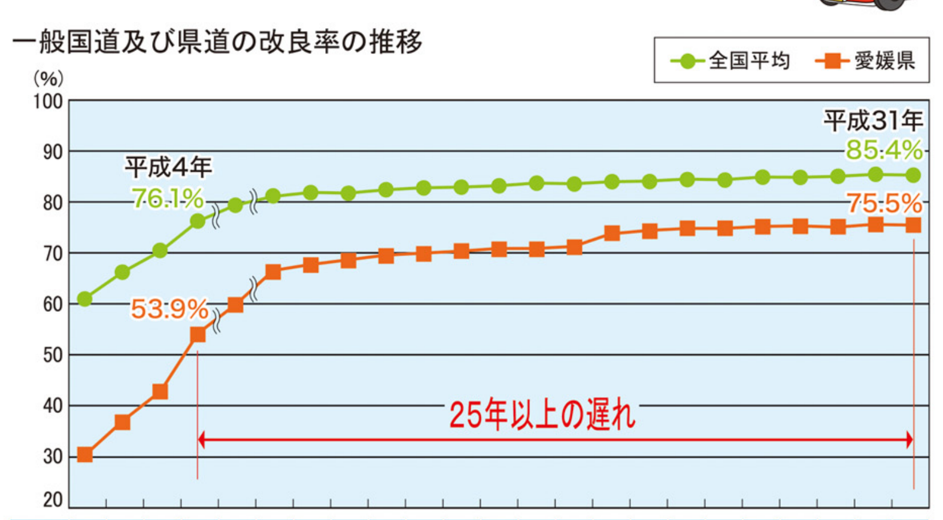
本県の高速自動車国道は、令和3年4月1日現在で四国縦貫自動車道133.7km、四国横断自動車道52.5kmが供用されています。

2　一般国道・県道

令和2年4月1日現在の本県における一般国道は18路線、1,082.2km、また、県道は242路線、2,884.1kmで、両者を合わせた改良率は75.6%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遅れているのが現状です。（平成31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、令和2年4月1日現在で29,644路線、14,292.4kmにも及び、県内一般道路実延長の78.3%に当たりますが、改良率は51.6%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



	S50	S55	S60	H4	H9	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31
全国平均	61.0	66.2	70.5	76.1	79.0	81.2	81.6	81.9	82.2	82.5	82.9	83.2	83.4	83.7	83.9	84.2	84.4	84.6	84.8	85.0	85.1	85.3	85.4
愛媛県	30.5	36.8	43.0	53.9	59.7	66.4	67.5	68.5	69.3	69.7	70.1	70.6	70.9	71.3	74.0	74.4	74.6	74.7	75.0	75.1	75.3	75.4	75.5
全国順位	47	47	47	46	44	43	42	42	42	42	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41

Topics❶ 松山外環状道路が順次開通しています！

松山外環状道路の整備

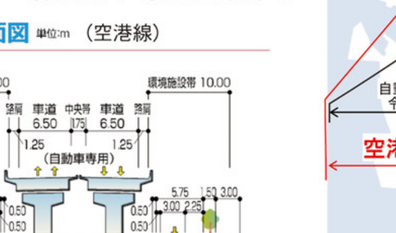
松山外環状道路とは、現在の松山環状線の外側につくる環状道路のことで、松山IC、松山空港、松山港といった広域交通拠点等を繋ぐなど、都市機能を向上させる地域高規格道路です。

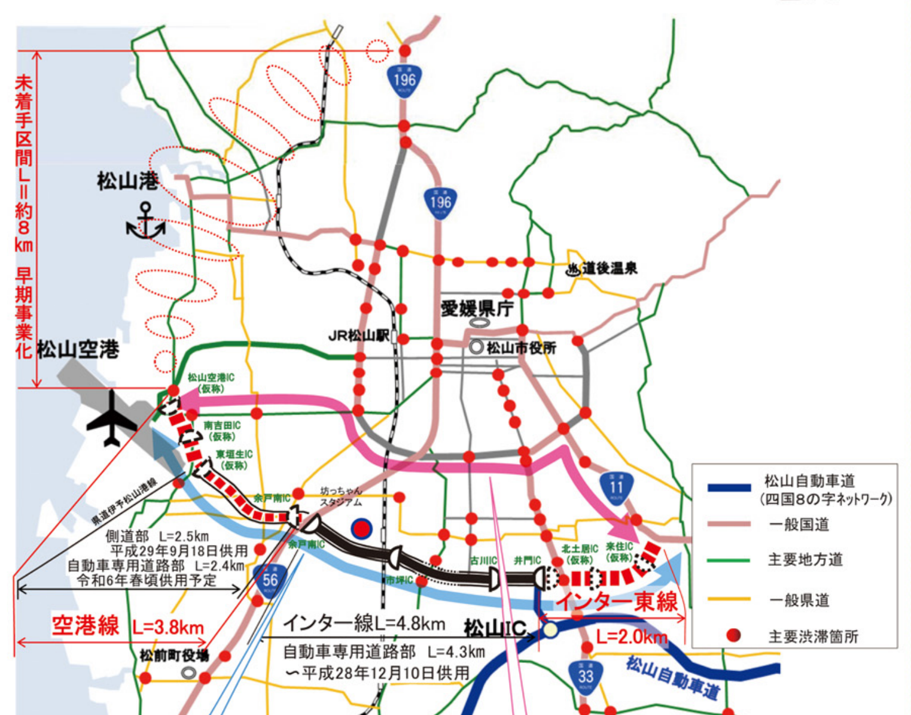
松山外環状道路の整備により、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能になるため、市街地に用事のない通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞の解消・緩和が期待されます。

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**インター東線**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月の空港線側道部の一部開通により、松山空港と松山ＩＣ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、事業効果が発現しています。

標準断面図 単位:m （空港線）


環境施設帯 10.00
路肩
車道 6.50
中央帯 1.75
車道 6.50
1.25
（自動車専用）
自転車歩行者道
植樹帯
停車帯
車道
39.75
10.75
18.25
10.75
幅員
一般道路部
自動車専用道路部
一般道路部
県または市（一部国土交通省）
国土交通省
事業主体


未着手区間L＝約8km 早期事業化
松山港
松山空港
道後温泉
愛媛県庁
JR松山駅
松山市役所
松山空港IC（仮称）
南吉田IC（仮称）
東垣生IC（仮称）
余戸南IC
坊っちゃんスタジアム
側道部 L=2.5km 平成29年9月18日供用
自動車専用道路部 L=2.4km 令和6年春頃供用予定
空港線 L=3.8km
インター線L=4.8km
自動車専用道路部 L=4.3km ～平成28年12月10日供用
松山IC
インター東線
L=2.0km
松前町役場
松山自動車道
松山自動車道（四国8の字ネットワーク）
一般国道
主要地方道
一般県道
主要渋滞箇所
国道11号⇔松山空港 整備あり【約13分】
約６割短縮！【21分短縮】
国道11号⇔松山空港 整備なし【約34分】

3 道路の予算

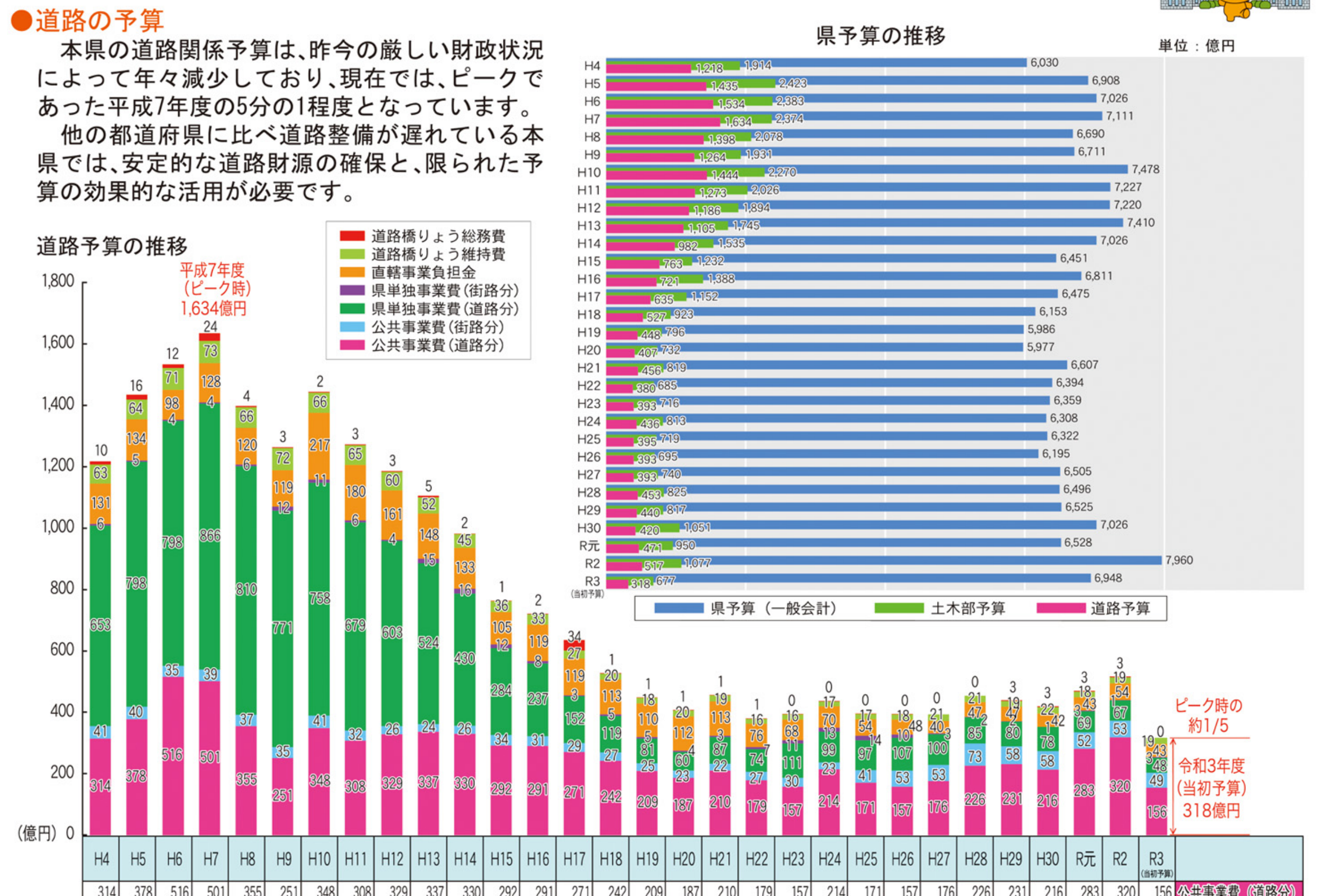
●道路の予算

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。

道路予算の推移

県予算の推移



	道路予算	土木部予算	県予算（一般会計）
H4	1,218	1,914	6,030
H5	1,435	2,423	6,908
H6	1,534	2,383	7,026
H7	1,634	2,374	7,111
H8	1,398	2,078	6,690
H9	1,264	1,931	6,711
H10	1,444	2,270	7,478
H11	1,273	2,026	7,227
H12	1,186	1,894	7,220
H13	1,105	1,745	7,410
H14	982	1,535	7,026
H15	763	1,232	6,451
H16	721	1,388	6,811
H17	635	1,152	6,475
H18	527	923	6,153
H19	448	796	5,986
H20	407	732	5,977
H21	456	819	6,607
H22	380	685	6,394
H23	393	716	6,359
H24	436	813	6,308
H25	395	719	6,322
H26	393	695	6,195
H27	393	740	6,505
H28	453	825	6,496
H29	440	817	6,525
H30	420	1,051	7,026
R元	471	950	6,528
R2	517	1,077	7,960
R3（当初予算）	318	677	6,948

	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3（当初予算）
公共事業費（道路分）	314	378	516	501	355	251	348	308	329	337	330	292	291	271	242	209	187	210	179	157	214	171	157	176	226	231	216	283	320	156
公共事業費（街路分）	41	40	35	39	37	35	41	32	26	24	26	34	31	29	27	25	23	22	27	30	23	41	53	53	73	58	58	52	53	49
県単独事業費（道路分）	653	798	798	866	810	771	758	679	603	524	430	284	237	152	119	81	60	87	74	111	99	97	107	100	85	80	78	69	67	48
県単独事業費（街路分）	6	5	4	4	6	12	11	6	4	15	16	12	8	3	5	5	4	3	7	11	13	14	10	3	2	2	1	3	1	3
直轄事業負担金	131	134	98	128	120	119	217	180	161	148	133	105	119	119	113	110	112	113	76	68	70	54	48	40	47	47	42	43	54	43
道路橋りょう維持費	63	64	71	73	66	72	66	65	60	52	45	36	33	27	20	18	20	19	16	16	17	17	18	21	21	19	22	18	19	19
道路橋りょう総務費	10	16	12	24	4	3	2	3	3	5	2	1	2	34	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	3	3	3	3	0
合計	1,218	1,435	1,534	1,634	1,398	1,264	1,444	1,273	1,186	1,105	982	763	721	635	527	448	407	456	380	393	436	395	393	393	453	440	420	471	517	318

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）小数第一位を四捨五入しているので、内訳と計が一致しないものがある。

4 愛媛県の道路の整備方針

●道路の整備方針

1．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。

2．新たな 愛媛 道ビジョン（平成28年2月策定）～愛顔あふれる愛媛県の未来のための道づくり～

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「愛媛県道路懇談会」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等を踏まえ、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」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。

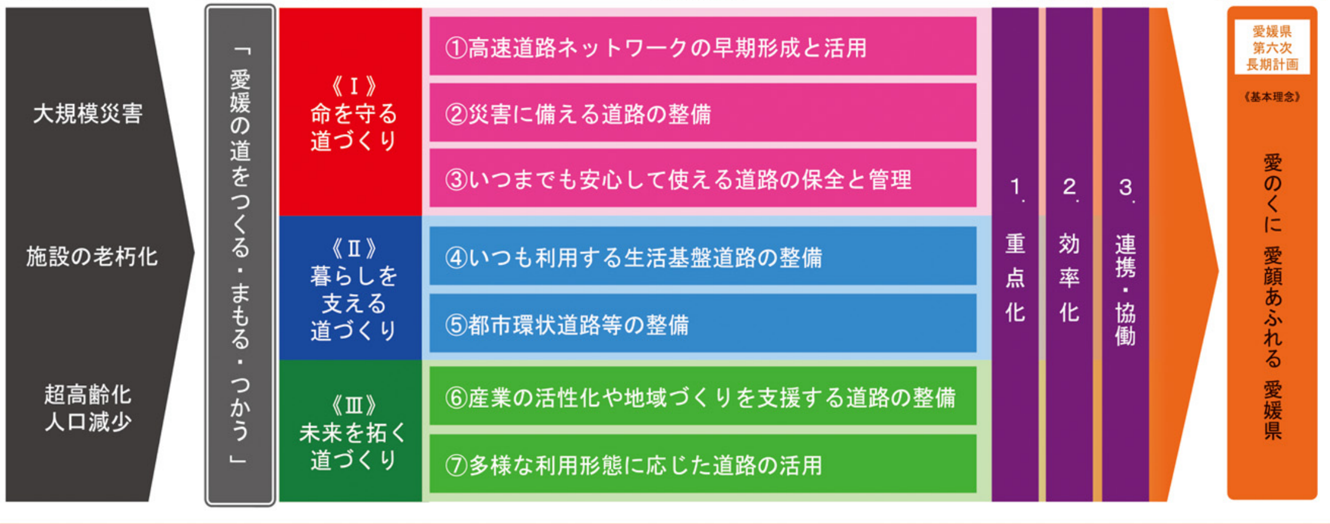
≪Ⅰ≫命を守る道づくり
≪Ⅱ≫暮らしを支える道づくり
≪Ⅲ≫未来を拓く道づくり

また、実施施策を進める上での推進姿勢として、

1．重点化
2．効率化
3．連携・協働

の3項目を設定して、愛顔あふれる愛媛県の未来のための道づくりに取り組みます。

新たな 愛媛 道ビジョン 全体構成


【新たな課題】
【これからの視点】
【基本方向】
【実施施策】
【推進姿勢】
【目指すべき将来像】
依然として厳しい財政状況
大規模災害
施設の老朽化
超高齢化 人口減少
「愛媛の道をつくる・まもる・つかう」
《Ⅰ》命を守る道づくり
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全と管理
《Ⅱ》暮らしを支える道づくり
④いつも利用する生活基盤道路の整備
⑤都市環状道路等の整備
《Ⅲ》未来を拓く道づくり
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
1．重点化
2．効率化
3．連携・協働
愛媛県第六次長期計画
《基本理念》
愛のくに 愛顔あふれる 愛媛県

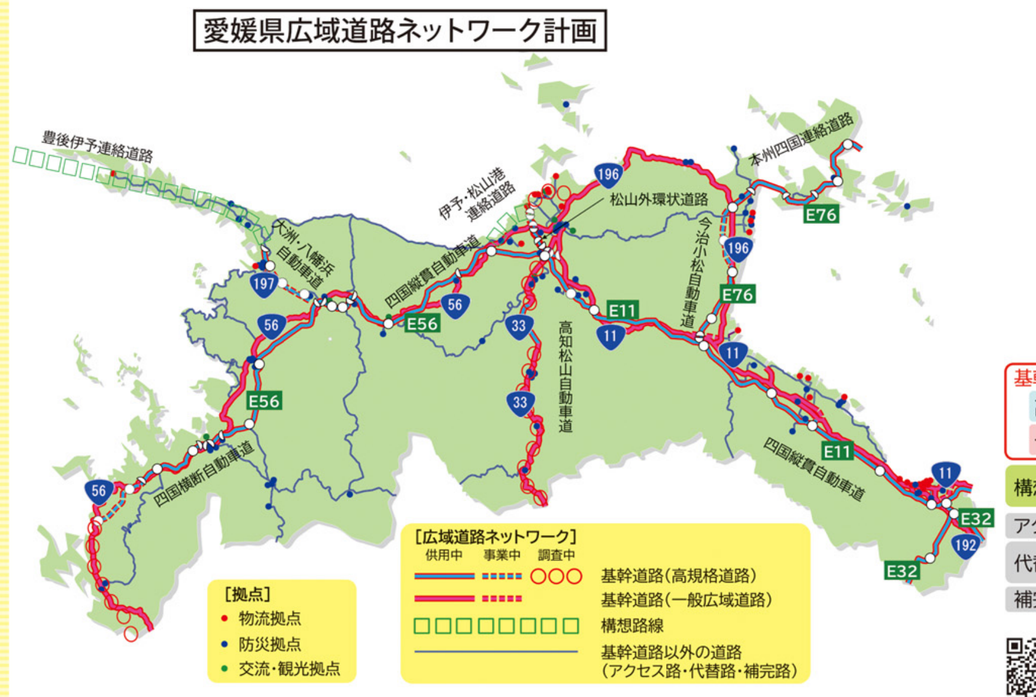
県ホームページ「愛媛 道ビジョン」 https://www.pref.ehime.jp/h40400/5744/michi_vision2016/index.html

Topics❷ 新広域道路交通計画を策定しました！

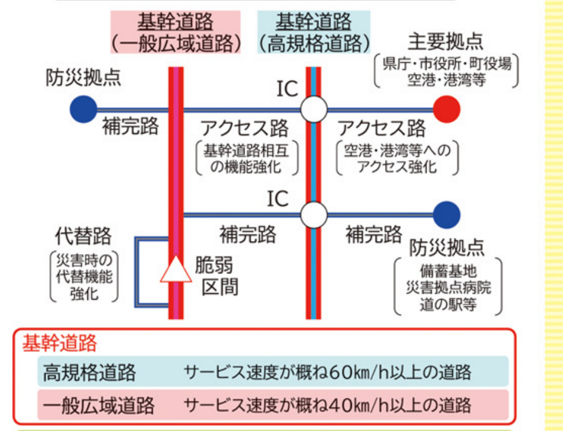
県では、平成６年１月に愛媛県広域道路整備基本計画を策定（平成10年改訂）し、高規格幹線道路等の整備を推進してきたところですが、その後の道路ネットワークの整備状況や、南海トラフ地震への備え、ＩＣＴを活用した新たな交通モードの開発など、社会情勢の変化や技術の進展等を踏まえ、令和３年４月、本県の広域的な道路交通ネットワーク計画となる「愛媛県新広域道路交通計画」を策定しました。

新広域道路交通計画では、「都市」、「物流」、「交流・観光」、「防災」の観点から設定した拠点を連絡する基幹道路を広域道路として位置付け、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するための道路整備や防災対策、交通安全対策、自動運転等の将来のモビリティへの備えなど、広域道路ネットワークの効率的な強化を図っていくこととしています。

愛媛県広域道路ネットワーク計画


豊後伊予連絡道路
伊予・松山港連絡道路
松山外環状道路
本州四国連絡道路
今治小松自動車道
大洲・八幡浜自動車道
四国縦貫自動車道
高知松山自動車道
四国横断自動車道
[拠点]
● 物流拠点
● 防災拠点
● 交流・観光拠点
[広域道路ネットワーク]
供用中 事業中 調査中
基幹道路（高規格道路）
基幹道路（一般広域道路）
構想路線
基幹道路以外の道路（アクセス路・代替路・補完路）

広域道路ネットワーク設定の考え方


基幹道路（一般広域道路）
基幹道路（高規格道路）
主要拠点（県庁・市役所・町役場 空港・港湾等）
防災拠点
IC
補完路
アクセス路（基幹道路相互の機能強化）
アクセス路（空港・港湾等へのアクセス強化）
代替路（災害時の代替機能強化）
脆弱区間
防災拠点（備蓄基地 災害拠点病院 道の駅等）

基幹道路

高規格道路	サービス速度が概ね60km/h以上の道路
一般広域道路	サービス速度が概ね40km/h以上の道路

構想路線	高規格道路としての役割が期待されるものの、個別路線の調査に着手している段階にない道路
アクセス路	基幹道路と主要拠点を連絡する道路
代替路	災害時の多重性を確保する道路や、基幹道路に事前通行規制区間など脆弱区間がある場合の迂回路
補完路	災害時に基幹道路と防災拠点を連絡する道路

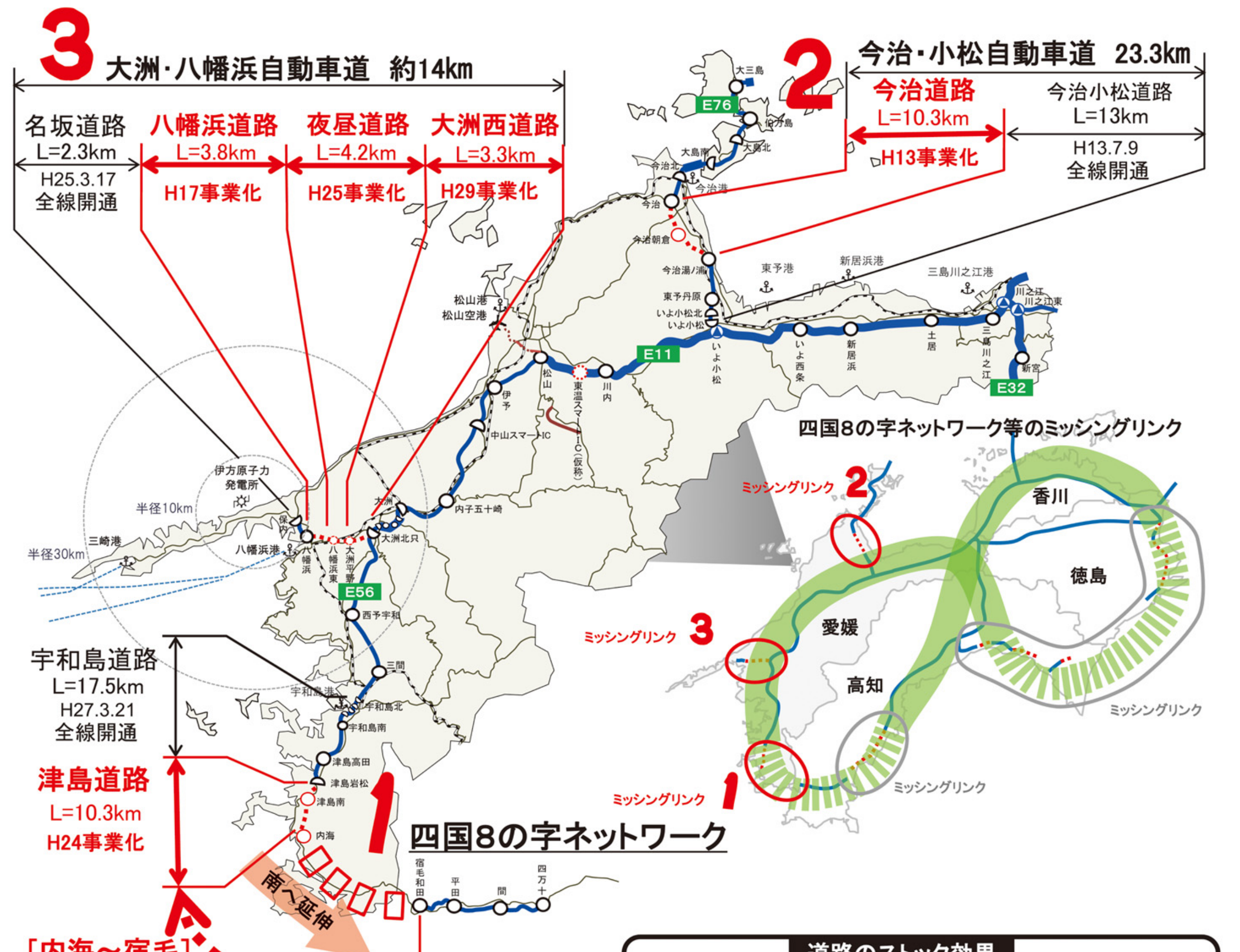
愛媛県新広域道路交通計画 🔍検索

ホームページにアクセス！

高規格幹線道路等 ～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

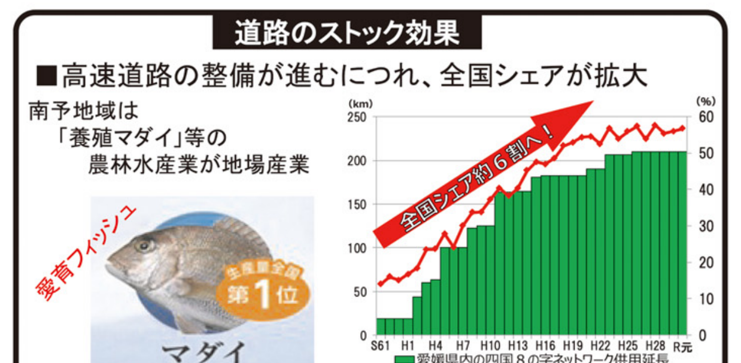
本県における高速道路ネットワークの「3つのミッシングリンク」（「**四国8の字ネットワーク**」、「**今治・小松自動車道**」、「**大洲・八幡浜自動車道**」の未整備区間）を早期に解消し、国土強靭化や地域経済の活性化、広域交流・連携の基盤となる道路ネットワークを形成するため、高規格幹線道路等の整備促進に努めています。


3 大洲・八幡浜自動車道 約14km
名坂道路 L=2.3km H25.3.17 全線開通
八幡浜道路 L=3.8km H17事業化
夜昼道路 L=4.2km H25事業化
大洲西道路 L=3.3km H29事業化
2 今治・小松自動車道 23.3km
今治道路 L=10.3km H13事業化
今治小松道路 L=13km H13.7.9 全線開通
宇和島道路 L=17.5km H27.3.21 全線開通
津島道路 L=10.3km H24事業化
1 四国8の字ネットワーク
南へ延伸
［内海～宿毛］
L=約29km
H30:計画段階評価完了
R1～R2:都市計画・環境アセスメントを進めるための調査
R3:都市計画決定の手続きに着手
四国8の字ネットワーク等のミッシングリンク
ミッシングリンク 1
ミッシングリンク 2
ミッシングリンク 3
香川
徳島
愛媛
高知

道路のストック効果

■高速道路の整備が進むにつれ、全国シェアが拡大

南予地域は「養殖マダイ」等の農林水産業が地場産業



農林水産省「海面漁業生産統計調査」から作成

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形成が急務となっています。

そのため、**津島道路**の整備を促進するとともに、**四国８の字ネットワークの未着手区間（内海～宿毛）**におけるミッシングリンクの解消に向け、早期事業化を目指しています。

3．大洲・八幡浜自動車道

フェリー航路を介して「九州～四国～京阪神」を最短で結ぶ新たな国土軸の形成・強化を図るとともに、四国で唯一の原子力発電所における不測の事態や複合災害等に備え、多重性・耐災性に優れた道路ネットワークを確保するため、**大洲・八幡浜自動車道**の全線整備に努めています。

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行け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」との連結区間である**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しきれていないため、本州と人やモノの動きの多重性・定時性・確実性の向上を目指し、整備促進に努めています。

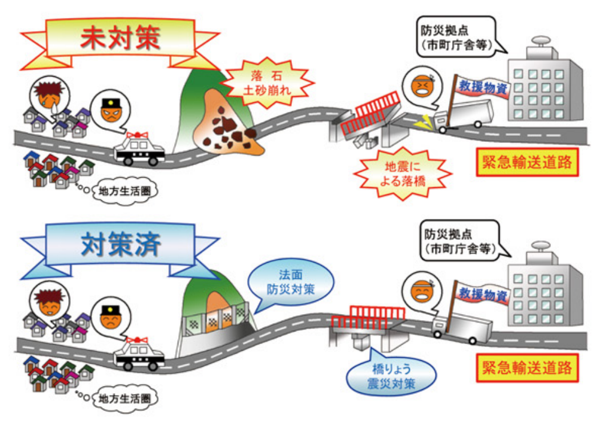
南海トラフ地震等の災害に備える道路の整備

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・重点的に進めています。

また、発災後、緊急輸送体制を早期に確保し、迅速な応急復旧を可能とするため、愛媛県では平成26年3月に『愛媛県道路啓開計画』を策定しました。

●緊急輸送道路

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。


未対策
落石 土砂崩れ
地震による落橋
防災拠点（市町庁舎等）
救援物資
緊急輸送道路
地方生活圏
対策済
法面防災対策
橋りょう震災対策

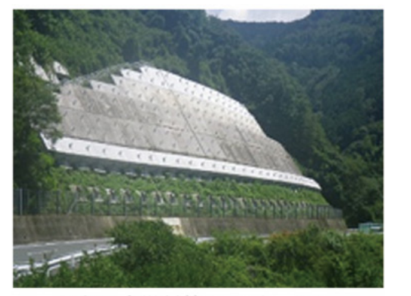
【愛媛県の緊急輸送道路は一次と二次に区分されます】

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的な幹線道路（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（落石防護工）


法面防災対策（アンカー工）

●法面防災対策

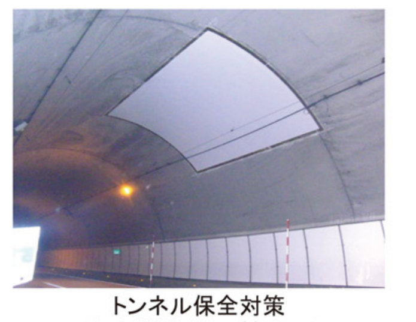
法面崩壊や落石等の発生する恐れのある箇所の対策を行っています。

●橋りょう耐震対策

地震により損傷の恐れがある橋りょうの耐震対策（落橋防止装置の設置等）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。


トンネル保全対策
（炭素繊維シート補強工）

橋梁耐震対策（橋脚巻立工）

●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	606	575	95%
橋梁耐震対策	271	268	99%
トンネル保全対策	62	62	100%
計	939	905	96%

（令和2年度末時点）

●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、愛媛県災害対策本部要綱に基づき、土木対策部及び地方本部土木対策班が、被災状況に即応して、救援・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。

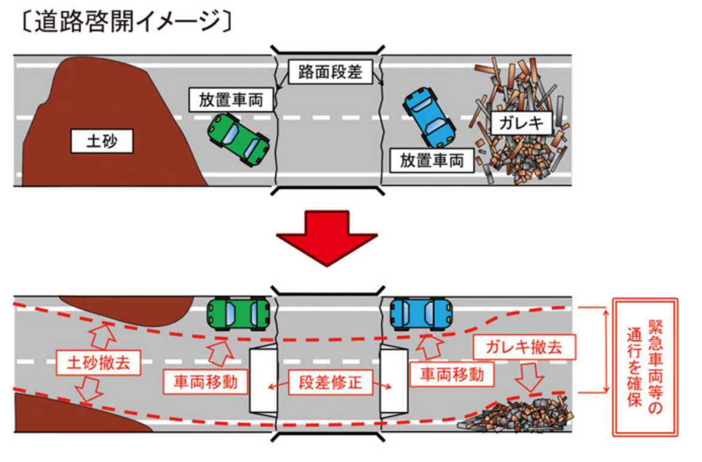
※道路啓開とは、緊急車両のみでも通行できるよう（迂回路も含め）に、１車線でもガレキを処理し簡易な段差修正等により、救援ルートを開けることです。

《道路啓開訓練状況（H29.11月）》

車両移動
（ゴージャッキ使用）

段差すりつけ
（土のう使用）

〔道路啓開イメージ〕


土砂
放置車両
路面段差
放置車両
ガレキ
土砂撤去
車両移動
段差修正
車両移動
ガレキ撤去
緊急車両等の通行を確保

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/h40900/ehimedourokeikai.html

←HPにアクセス!

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画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草や照明灯の整備を行う**「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」**

【愛ロード運動参画状況（令和3年3月現在）】

・サポーター事業	258団体（8,534人）
・スポンサー事業	延べ24企業等
・コミュニティ事業	59団体

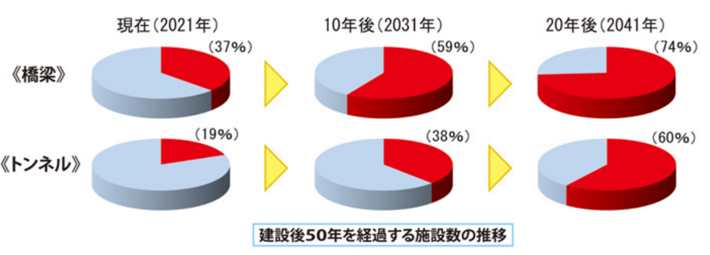
←詳しくはこちら！

【サポーター事業】
（国）197号

2　道路施設の老朽化対策

【現状と課題】

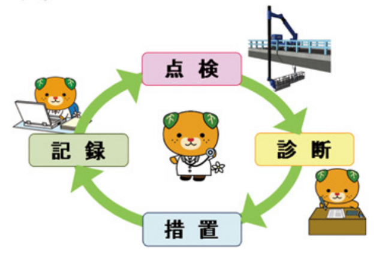
県管理道路の道路施設のうち、老朽化の目安となる建設後50年を経過する施設の割合は、令和3年4月時点で、橋梁37%、トンネル19%であり、10年後には橋梁59%、トンネル38%となり、20年後には、橋梁74%、トンネル60%を占めるなど、**近い将来、適正な維持管理を行わなければ老朽化による突発的な事故等が発生し、膨大な架替え経費や長時間の通行制限による社会的損失が生じることが懸念**されます。



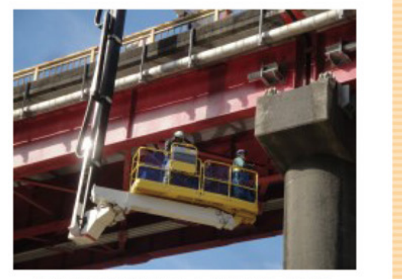
建設後50年を経過する施設数の推移

【対策】

国が定める統一的な基準により、**5年に1回の頻度で、近接目視による点検**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な維持管理として、**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。



【メンテナンスサイクルの構築】


【橋梁点検車による定期点検】

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

県管理道路における歩道等の整備延長は1,054.2kmで、歩道整備率は30.1%となっています。全国の歩道整備率は平均43.6%となっており、愛媛県は全国44位と非常に遅れています。（平成31年4月現在）

●重点的に進めている交通安全対策

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、災害に強い道路づくりの観点から、緊急輸送道路等の無電柱化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～大三島の区間では、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、自動車が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。

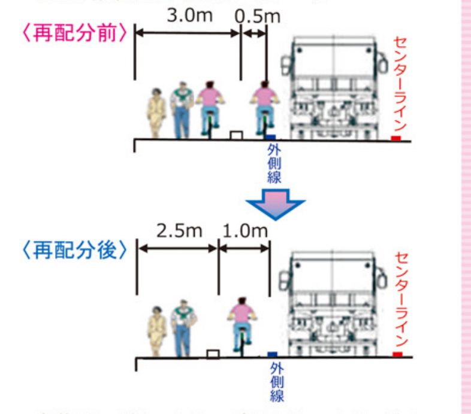
◇通学路での整備事例
（一）上分三島線　四国中央市下柏町

・歩道の整備

◇自転車走行空間の整備事例
（国）317号：今治市宮窪町

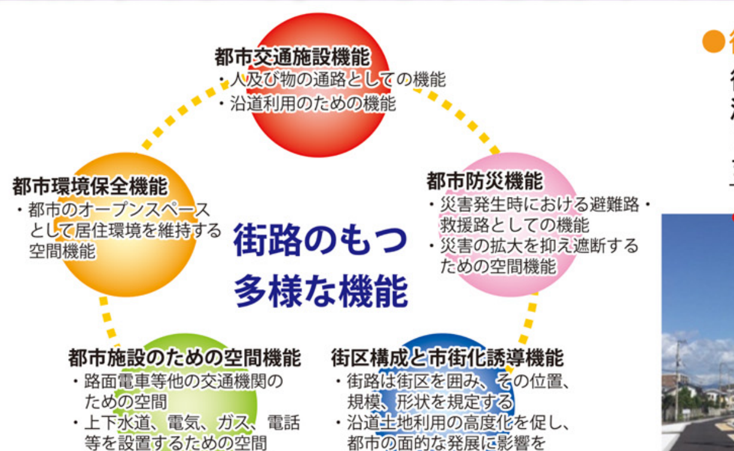
・道路幅員の再配分による路肩拡幅

【自転車走行空間の整備】
道路幅員の再配分イメージ


〈再配分前〉
3.0m
0.5m
センターライン
外側線
〈再配分後〉
2.5m
1.0m

歩道3.0m以上→2.5m　路肩0.5m→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～


街路のもつ多様な機能

都市交通施設機能
- 人及び物の通路としての機能
- 沿道利用のための機能

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する空間機能

都市防災機能
- 災害発生時における避難路・救援路としての機能
- 災害の拡大を抑え遮断するための空間機能

都市施設のための空間機能
- 路面電車等他の交通機関のための空間
- 上下水道、電気、ガス、電話等を設置するための空間
- 信号、案内板、ストリートファニチャー等を設置する

街区構成と市街化誘導機能
- 街路は街区を囲み、その位置、規模、形状を規定する
- 沿道土地利用の高度化を促し、都市の面的な発展に影響を及ぼす

●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。

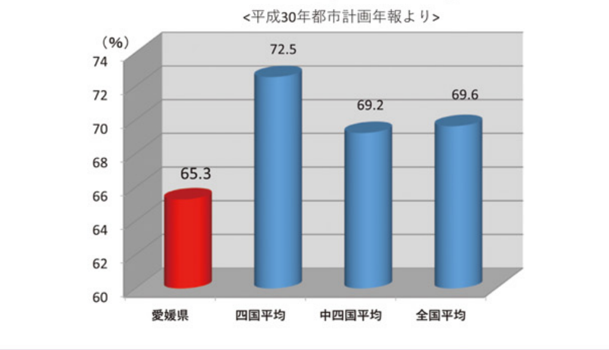
松山外環状道路空港線【松山市】

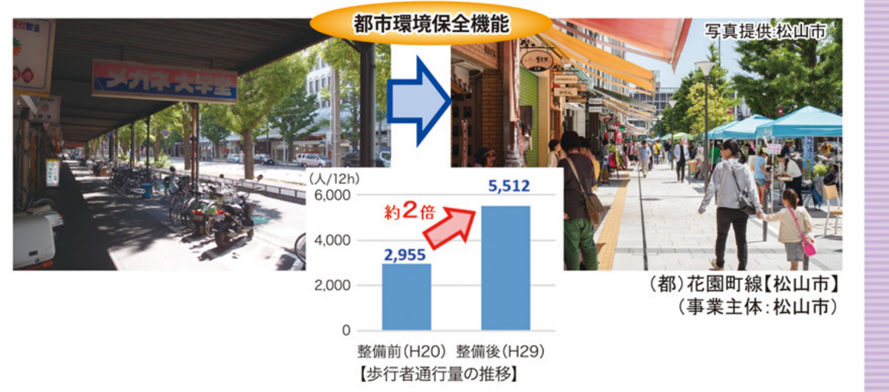
（都）西町中村線【新居浜市】

● 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(H30.3.31現在)
<平成30年都市計画年報より>





【歩行者通行量の推移】

（都）花園町線【松山市】
（事業主体：松山市）

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、県全域を誰もが自転車に親しみ、楽しめる「愛媛マルゴト自転車道」（全28コース、総延長1,216km）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、サイクリスト目線での安全な走行空間の確保に努めています。

【「サイクリストの聖地」記念碑（今治市）】

●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向上を図るほか、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。

【四国一周路面案内ピクト整備セレモニー】

●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。

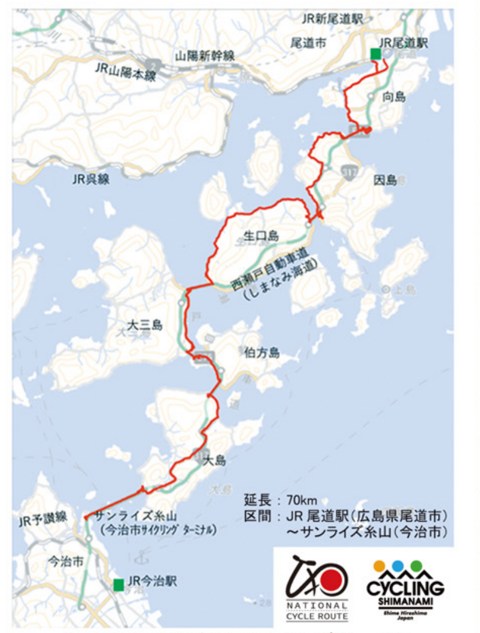
※現在、令和2年4月1日から2年間の無料化継続が決定しています。

祝 瀬戸内しまなみ海道 自転車道無料化開始
【自転車通行料金　無料化記念式典】

●ナショナルサイクルルート指定

しまなみ海道サイクリングロードは、令和元年11月に国土交通省よりナショナルサイクルルートに指定されました。

世界に誇るサイクリングルートとして、更なる自転車走行環境の整備を進めていきます。


JR新尾道駅
JR尾道駅
尾道市
山陽新幹線
JR山陽本線
向島
JR呉線
因島
生口島
西瀬戸自動車道（しまなみ海道）
大三島
伯方島
大島
サンライズ糸山（今治市サイクリングターミナル）
JR予讃線
今治市
JR今治駅
延長：70km
区間：JR尾道駅（広島県尾道市）～サンライズ糸山（今治市）
NATIONAL CYCLE ROUTE
CYCLING SHIMANAMI
【しまなみ海道サイクリングロード】