# 愛媛の道路 2022

愛媛県 土木部 道路都市局

愛顔あふれる 愛媛県の未来のための 道づくり

## 岩城橋完成
### ゆめしま海道全線開通

岩城橋（2022.3.20 開通）

愛媛県上島町
岩城島
生名島
岩城橋
ゆめしま海道
生名橋
弓削島
佐島
弓削大橋

住民による渡り初め

開通式典

## 1 愛媛の概要

### 1　地形と自然

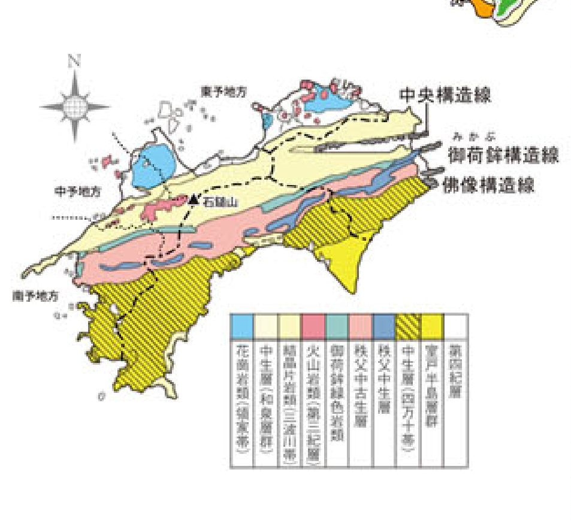
県土は、四国の脊梁山脈に沿って東西約160kmと細長い地形で構成されており、総面積は5,676km²であり、全国26位の広さを有し、県土の約70%が林野となっています。形状は東予地方が長さ約60km、幅15km、中予と南予が短径約80km、長径120km、幅約40kmの台形を組み合わせた形状で、全土が石鎚山（標高1,982m）をはじめ四国カルスト等の険しい山岳地形となっています。

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。

### 2　人口・文化

本県の人口は1,317千人であり、その分布は、東予：454千人（34%）、中予：634千人（48%）、南予：230千人（17%）となっています。（R4.1.1愛媛県推計人口）

令和4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。


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）
宮戸半島層群
第四紀層

### 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

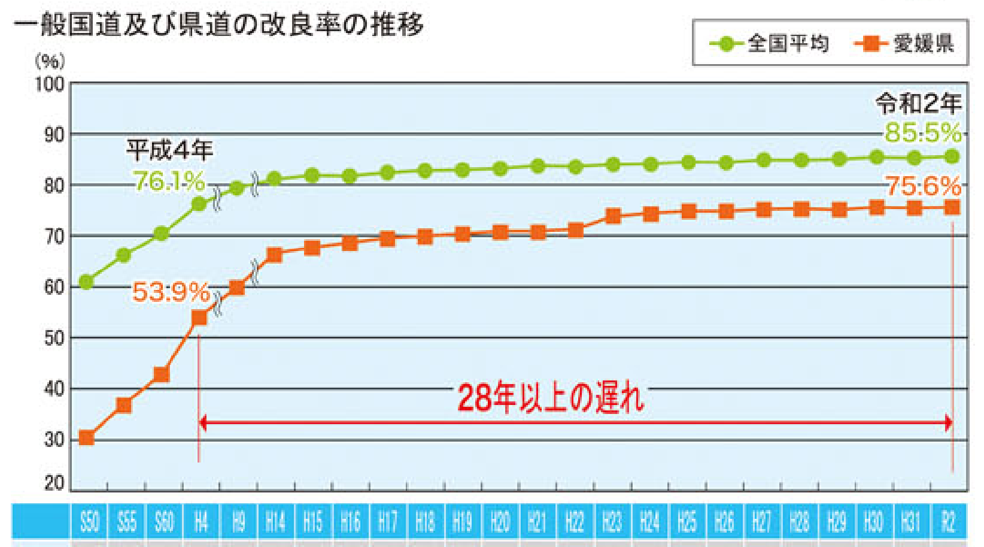
本県の高速自動車国道は、令和４年４月1日現在で四国縦貫自動車道133.7km、四国横断自動車道52.5kmが供用されています。

### 2　一般国道・県道

令和3年4月1日現在の本県における一般国道は18路線、1,078.2km、また、県道は242路線、2,883.2kmで、両者を合わせた改良率は75.7%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。（令和2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3年4月1日現在で29,730路線、14,294.8km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51.7%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 | R2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 | 85.5 |
| 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 | 75.6 |
| 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 | 41 |

## Topics① 松山外環状道路が順次開通しています！

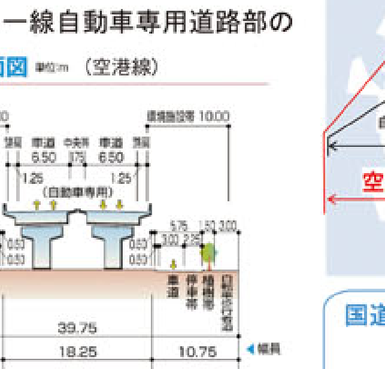
### 松山外環状道路の整備

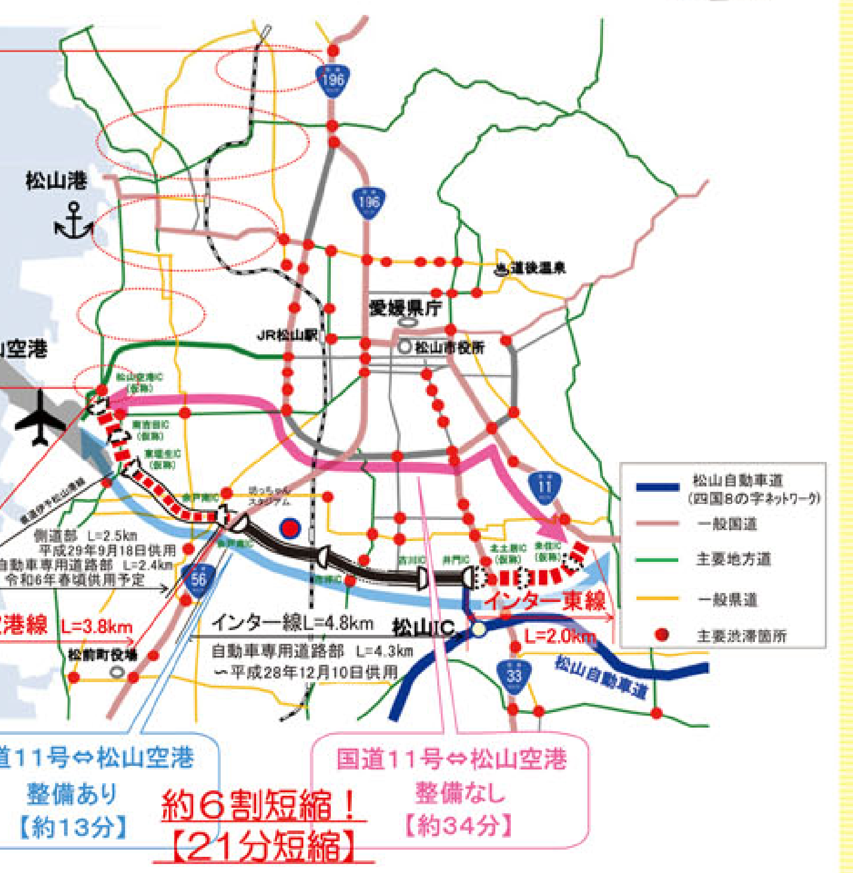
松山外環状道路とは、現在の松山環状線の外側につくる環状道路のことで、松山IC、松山空港、松山港といった広域交通拠点等を繋ぐなど、都市機能を向上させる地域高規格道路です。

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
環境施設帯 10.00
6.50
6.50
(自動車専用)
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
事業主体
県または市
国土交通省
県または市
(一部国土交通省)
(一部国土交通省)

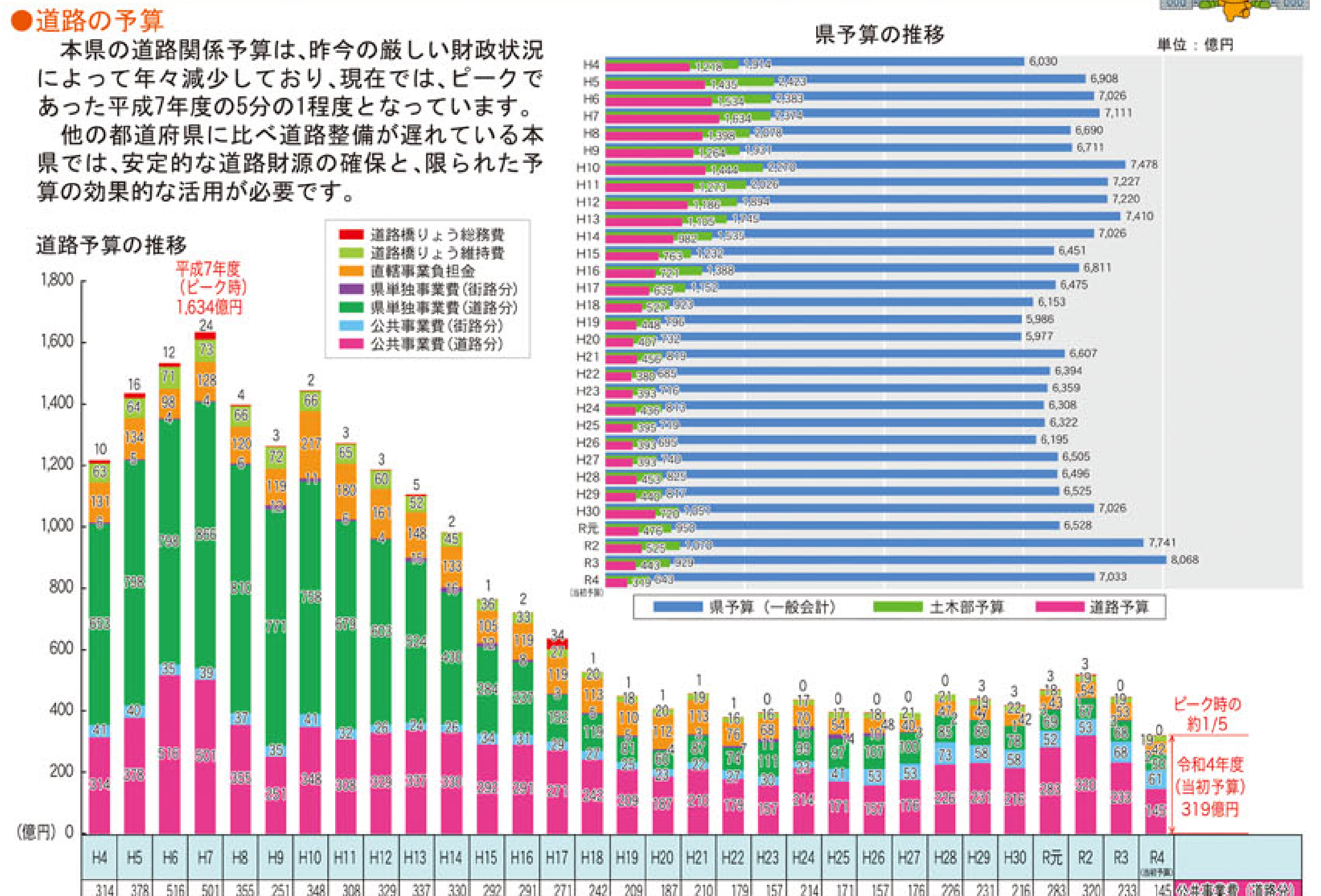

未着手区間 L=約8km 早期事業化
松山港
松山空港
道後温泉
愛媛県庁
JR松山駅
松山市役所
196
11
56
33
側道部 L=2.5km
平成29年9月18日供用
自動車専用道路部 L=2.4km
令和6年春頃供用予定
空港線 L=3.8km
インター線L=4.8km
自動車専用道路部 L=4.3km
〜平成28年12月10日供用
松山IC
インター東線
L=2.0km
松前町役場
松山自動車道
松山自動車道（四国8の字ネットワーク）
一般国道
主要地方道
一般県道
主要渋滞箇所
国道11号⇔松山空港
整備あり
【約13分】
約6割短縮！
【21分短縮】
国道11号⇔松山空港
整備なし
【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

| | 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 | R4（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 | 233 | 145 |
| 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 | 68 | 61 |
| 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 | 68 | 50 |
| 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 | 2 |
| 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 | 53 | 42 |
| 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 | 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 | 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 | 443 | 319 |

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。

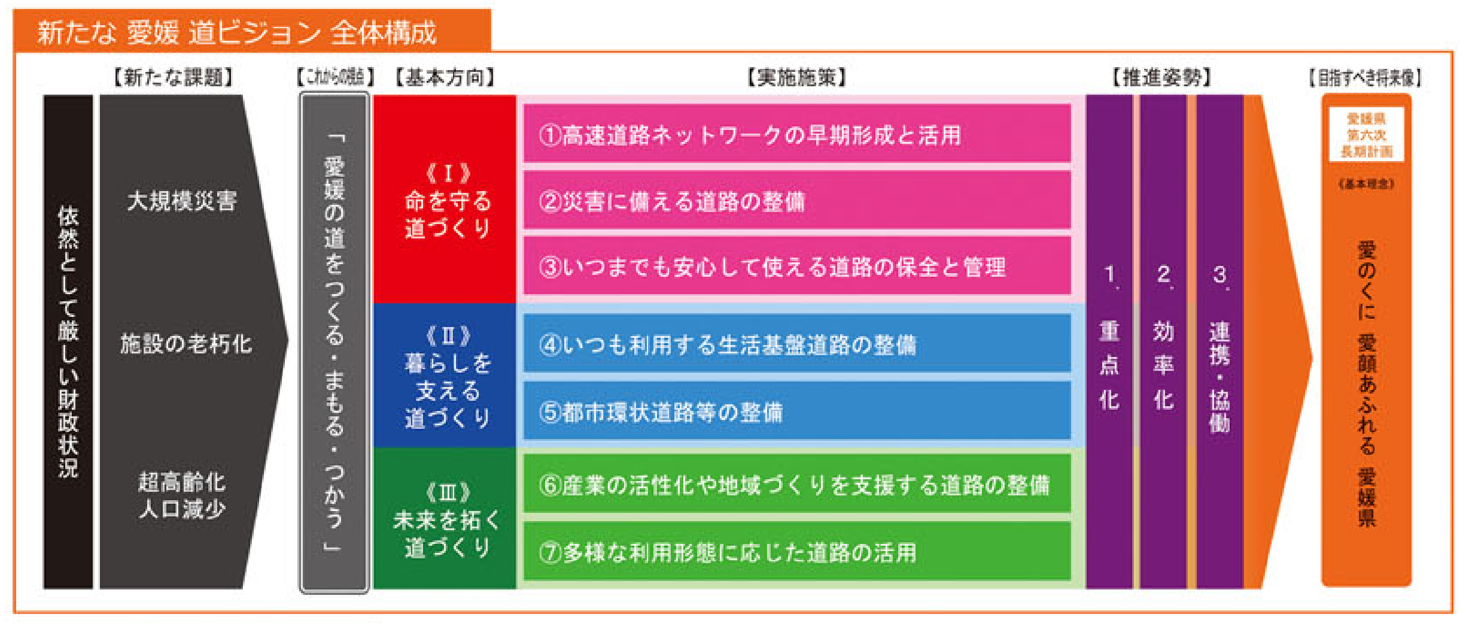
≪Ⅰ≫命を守る道づくり
≪Ⅱ≫暮らしを支える道づくり
≪Ⅲ≫未来を拓く道づくり

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】
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

【これからの視点】
「愛媛の道をつくる・まもる・つかう」

【基本方向】
《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

【実施施策】
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
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
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

【推進姿勢】
1．重点化
2．効率化
3．連携・協働

【目指すべき将来像】
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

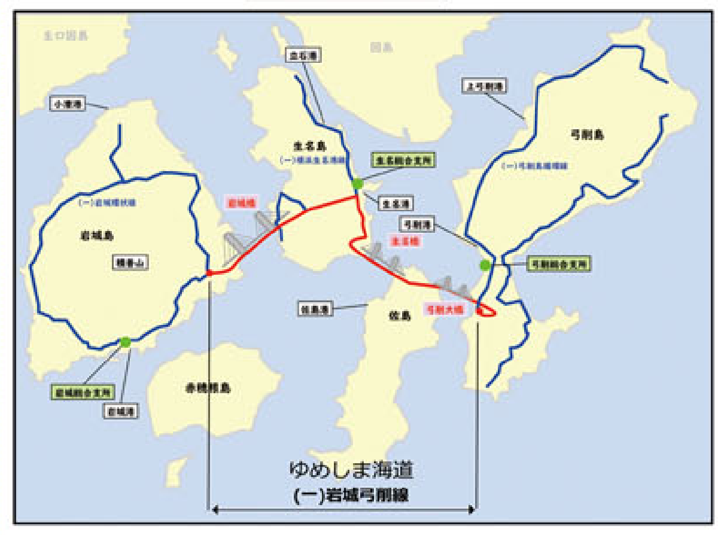
県ホームページ「愛媛 道ビジョン」 https://www.pref.ehime.jp/h40400/5744/michi_vision2016/index.html

## Topics② ゆめしま海道が全線開通しました！

「ゆめしま海道」とは、越智郡上島町岩城を起点に同町弓削に至る県道岩城弓削線の愛称（上島町の公募により決定）です。岩城島、生名島、佐島、弓削島の４つの島を結ぶ路線で、これまでに「弓削大橋（弓削島-佐島：H8.3月完成）」「生名橋（生名島-佐島：H23.2月完成）」が供用し、平成25年度から残る岩城島と生名島を結ぶ最後の橋「岩城橋」を含む工区の整備を進めてきました。

約５年間の工事期間を経て、令和４年３月20日に岩城橋が完成・供用開始したことで、町民の悲願であったゆめしま海道の全線開通が実現しました。弓削大橋、生名橋とあわせ、３橋がそろうことで４島間が陸路で繋がり、移動時間の短縮による生活の利便性向上や救急・消防活動の迅速化など、架橋事業本来の効果が発揮されます。更に、ゆめしま３橋を地域を繋ぐ新しいシンボルとして活用した観光振興、島外からの交流人口増加等の効果にも期待しています。

ゆめしま海道


生口島
因島
岩城島
積善山
生名島
佐島
弓削島
赤穂根島
岩城橋
生名橋
弓削大橋
生名総合支所
弓削総合支所
岩城総合支所
ゆめしま海道
(一)岩城弓削線

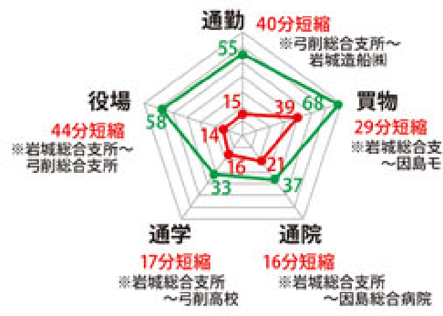
ゆめしま海道のストック効果

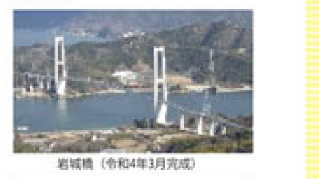
町内外への移動の利便性が飛躍的に向上！
○通勤・通学・通院などの移動時間短縮　○救急救命活動の迅速化

地域防災や福祉の連携に貢献！
○島内の交流、支援体制の強化　○移住・定住の促進

「ゆめしま海道」を活用した地域活性化！
○４島周遊サイクリングコース
○新たなランドマークとしての観光資源

移動時間の短縮効果（試算）




岩城橋（令和4年3月完成）

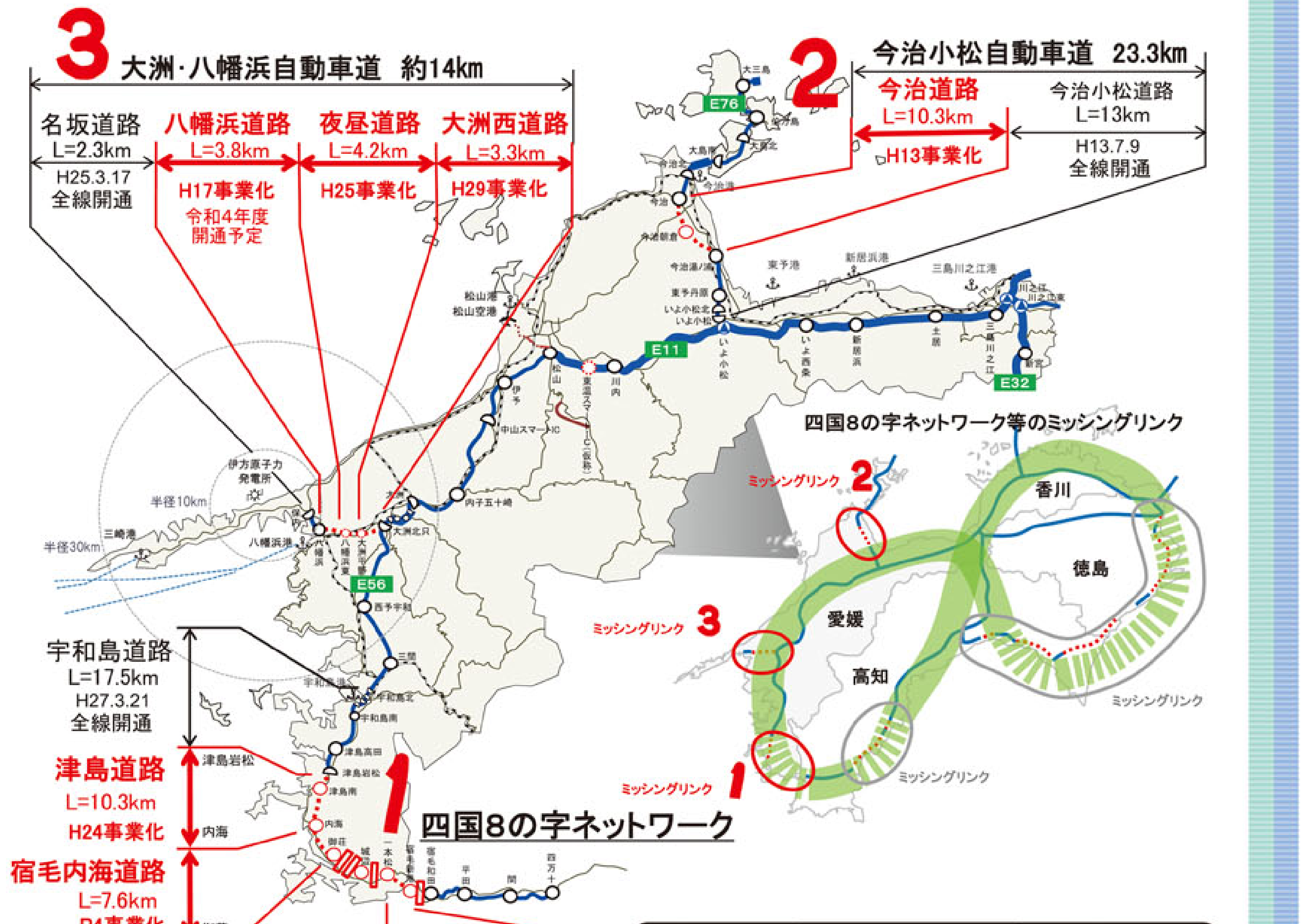
生名橋（平成23年2月完成）

弓削大橋（平成8年3月完成）

## 高規格道路　〜ミッシングリンクの解消〜

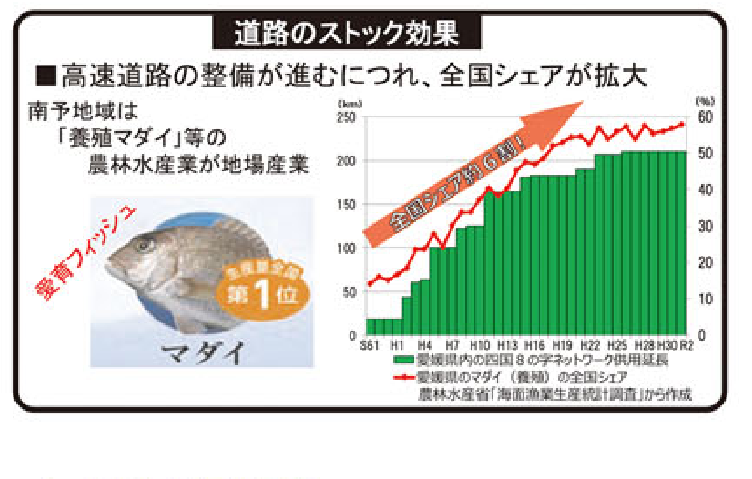
●「3つのミッシングリンク」の早期解消に向けて

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、高規格道路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 令和4年度開通予定
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
E76
E11
E32
E56
伊方原子力発電所
半径10km
半径30km
三崎港
八幡浜港
松山港
松山空港
東予港
新居浜港
三島川之江港
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 2
ミッシングリンク 3
ミッシングリンク 1
ミッシングリンク
香川
徳島
愛媛
高知
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
宿毛内海道路 L=7.6km R4事業化
1 四国8の字ネットワーク
宿毛内海道路 L=4.7km R4事業化
未着手区間 L=約10km
津島岩松
内海
御荘
一本松
宿毛新港

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



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、**四国８の字ネットワークにおけるミッシングリンクの解消**に向け、**津島道路**や**宿毛内海道路**（**御荘〜内海、一本松〜宿毛新港**）の整備促進や、未着手区間である**「御荘〜一本松」間**の早期事業化に取り組んでいます。

### 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。

### 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機能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。

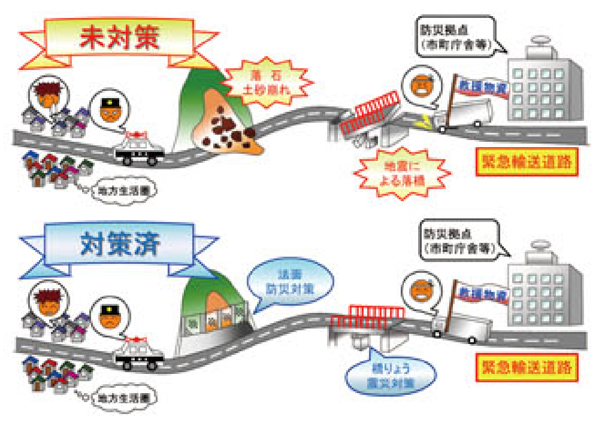
## 南海トラフ地震等の災害に備える道路の整備

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】

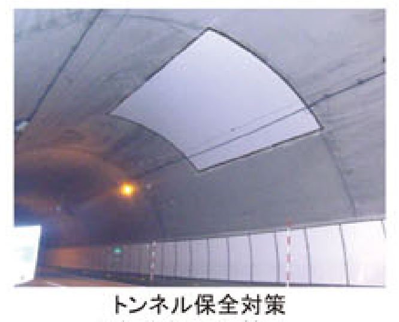
一次緊急輸送道路
- ・主要な都市間及び他県と連絡する広域的な幹線道路（高速道路、国道等）
- ・防災拠点と上記道路を結ぶ道路、及び防災拠点を相互に結ぶ道路

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）


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）

●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。

●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 | 682 | 598 | 88% |
| 橋梁耐震対策 | 271 | 268 | 99% |
| トンネル保全対策 | 62 | 62 | 100% |
| 計 | 1015 | 928 | 91% |

（令和3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。

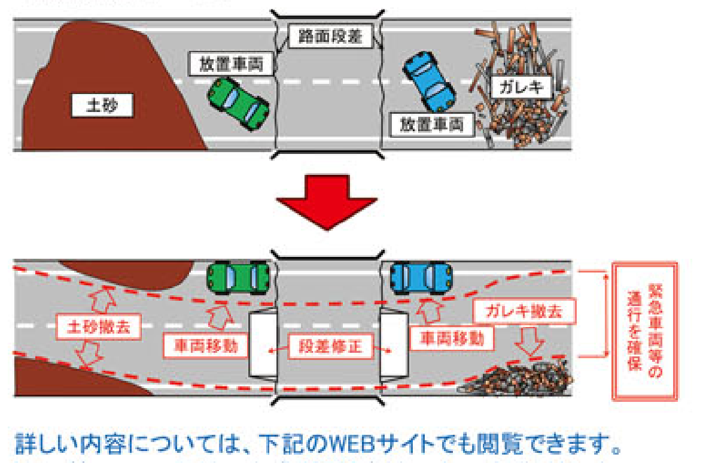
※道路啓開とは、緊急車両のみでも通行できるよう（迂回路も含め）に、１車線でもガレキを処理し簡易な段差修正等により、救援ルートを開けることです。

《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
ガレキ
放置車両
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4年3月現在）】

| | |
|---|---|
| ・サポーター事業 | 278団体（9,001人） |
| ・スポンサー事業 | 延べ24企業等 |
| ・コミュニティ事業 | 65団体 |

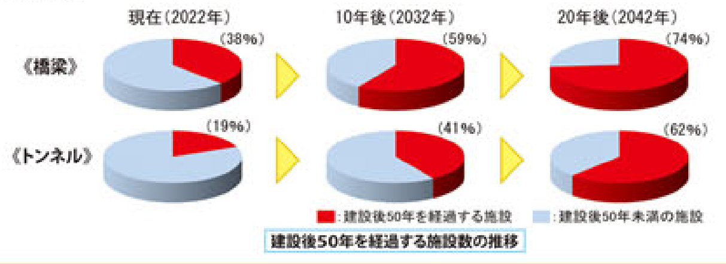
←詳しくはこちら！

【サポーター事業】
（主）宇和島下波津島線

### 2　道路施設の老朽化対策

【現状と課題】

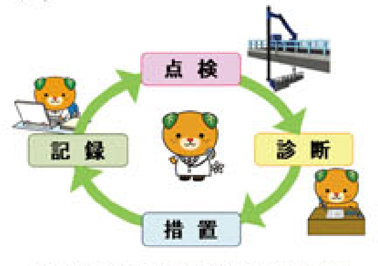
県管理道路の道路施設のうち、老朽化の目安となる建設後50年を経過する施設の割合は、令和4年3月時点で、橋梁38%、トンネル19%であり、10年後には橋梁59%、トンネル41%となり、20年後には、橋梁74%、トンネル62%を占めるなど、**近い将来、適正な維持管理を行わなければ老朽化による突発的な事故等が発生し、膨大な架替え経費や長時間の通行制限による社会的損失が生じることが懸念**されます。



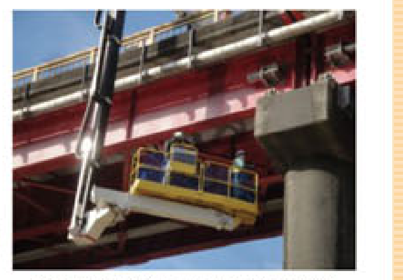
建設後50年を経過する施設数の推移

【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1,055.0kmで、歩道整備率は30.2%となっています。全国の歩道整備率は平均43.8%となっており、愛媛県は全国44位と非常に遅れています。（令和2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。

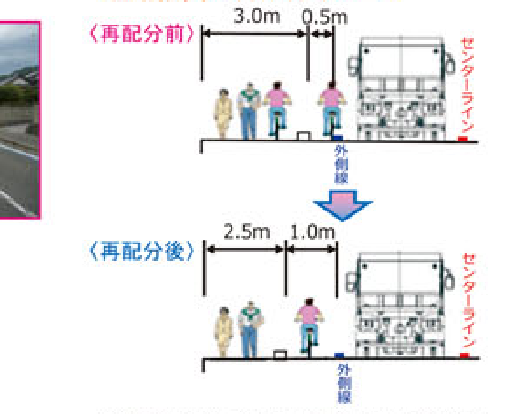
◇通学路での整備事例
(一)上分三島線　四国中央市下柏町

・歩道の整備

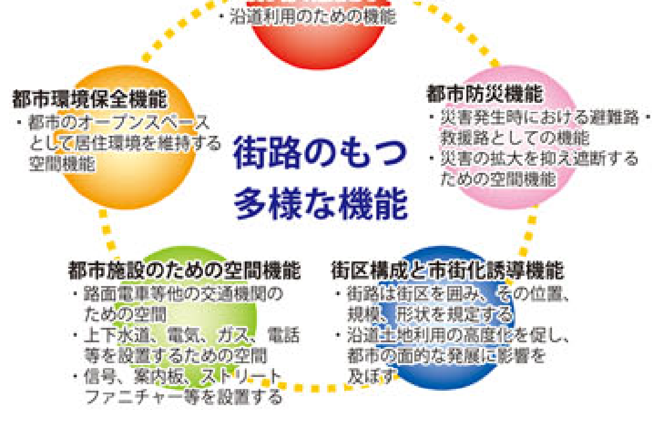
◇自転車走行空間の整備事例
(国)317号：今治市宮窪町

・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
〈再配分後〉
2.5m
1.0m
センターライン
外側線
歩道3.0m以上→2.5m　路肩0.5m→1.0m以上

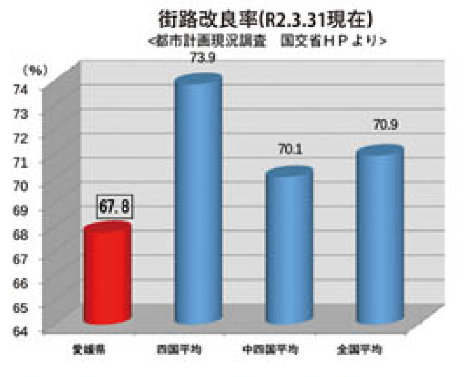
## 愛顔（えがお）あふれる街のみちづくり　〜街路の整備〜


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
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
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
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

● 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(R2.3.31現在)
<都市計画現況調査　国交省ＨＰより>



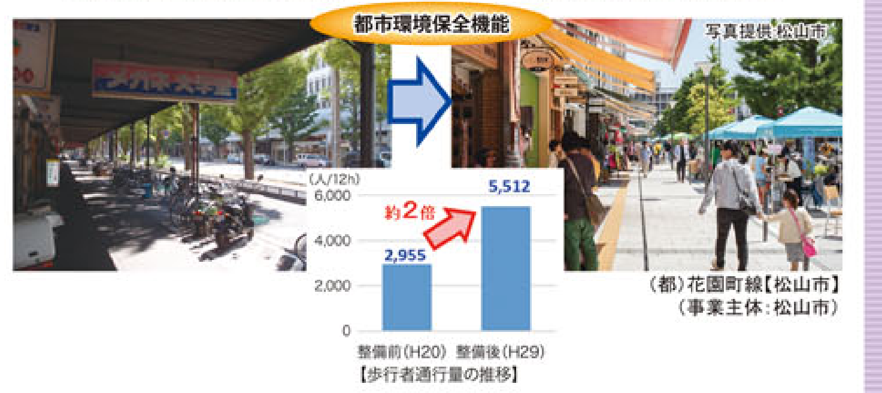
●街路整備の効果

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】



【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1,226km）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。

●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4年4月1日から2年間の無料化継続が決定しています。

【「サイクリストの聖地」記念碑（今治市）】

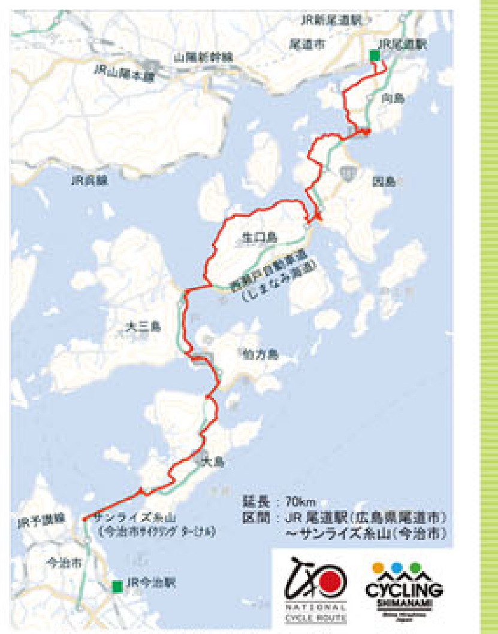
【四国一周路面案内ピクト整備セレモニー】

【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
尾道市
JR尾道駅
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
JR予讃線
サンライズ糸山（今治市サイクリングターミナル）
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】