

# 愛媛県 新広域道路交通ビジョン



令和3年4月  
愛媛県



## 第1章 愛媛県の将来像

1. 愛媛県の現状
  - (1) 人口の現状 . . . . . 1
  - (2) 産業活動の現状 . . . . . 4
  - (3) 交通の現状 . . . . . 6
  - (4) 物流の現状 . . . . . 7
  - (5) 観光の現状 . . . . . 8
  - (6) 災害の現状 . . . . . 10
2. 愛媛県の将来像
  - (1) 四国地方の将来像 . . . . . 14
  - (2) 愛媛県が目指す将来像 . . . . . 16

## 第2章 愛媛県の交通課題と既存の取組

1. 愛媛県の交通課題
  - (1) 大都市と変わらない渋滞区間の存在 . . . . . 17
  - (2) 死傷事故件数・死者数は減少傾向であるが、  
未だ全国より高い事故率 . . . . . 18
  - (3) 重要性の高まる公共交通との交通結節機能 . . . . . 19
  - (4) ミッシングリンクと津波浸水想定箇所 . . . . . 20
  - (5) 四国唯一の原子力発電所 . . . . . 21
  - (6) 頻発する災害により交通遮断が多発 . . . . . 22
  - (7) 老朽化する道路インフラ . . . . . 23
2. 愛媛県における取組
  - (1) 道づくりの方向性 . . . . . 24
  - (2) 緊急時への備え . . . . . 25

## 第3章 愛媛県の広域的な道路交通の基本方針

1. 愛媛 道ビジョン2016と広域的な道路交通の基本方針 . . . . . 26
2. 《基本方向Ⅰ》命を守る道づくり . . . . . 27
3. 《基本方向Ⅱ》暮らしを支える道づくり . . . . . 32
4. 《基本方向Ⅲ》未来を拓く道づくり . . . . . 37

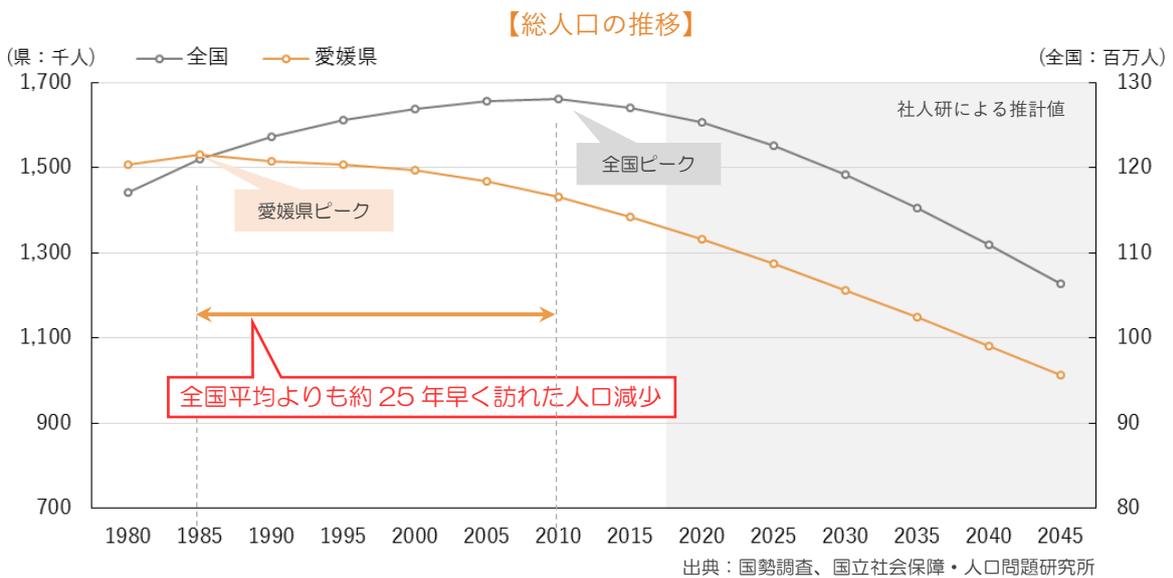
# 第1章 愛媛県の将来像

## 1 愛媛県の現状

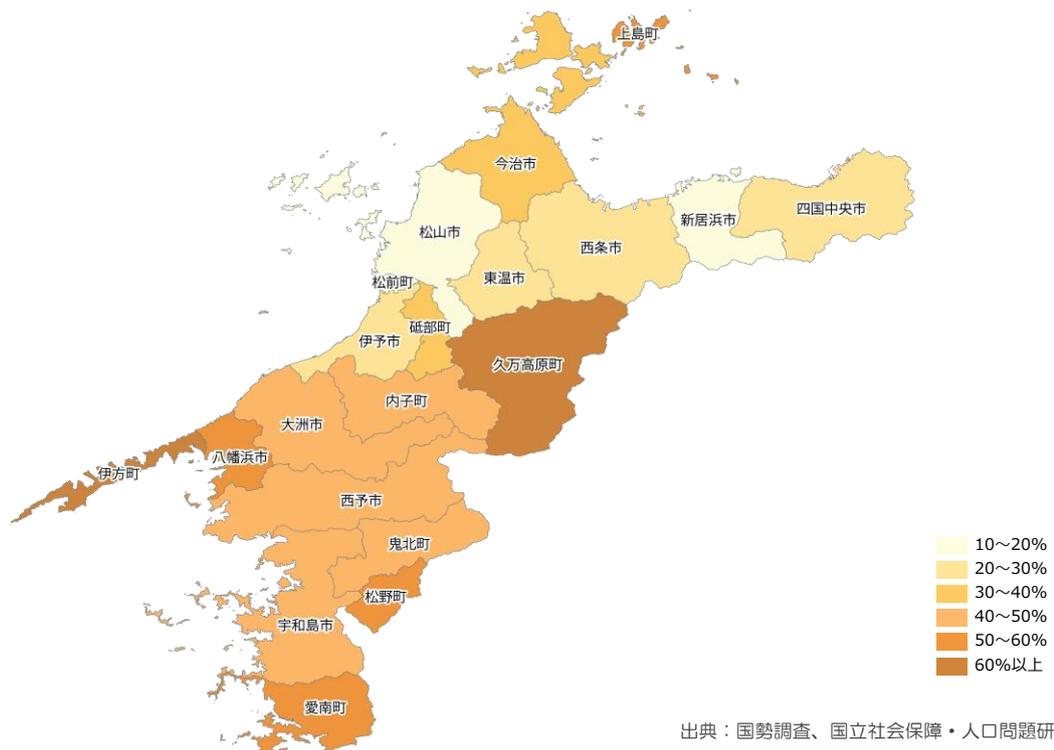
### (1) 人口の現状

#### 全国平均よりも早い人口減少・高齢化

愛媛県の人口は、全国よりも約 25 年早く人口減少に転じ、現在予測されている 2045 年までの間で増加に転じる見込みはないと予測されています。また、将来愛媛県の全ての市町で人口は減少すると予測されており、2045 年には 2015 年と比べ 60%以上人口が減少すると予測されている市町も存在します。

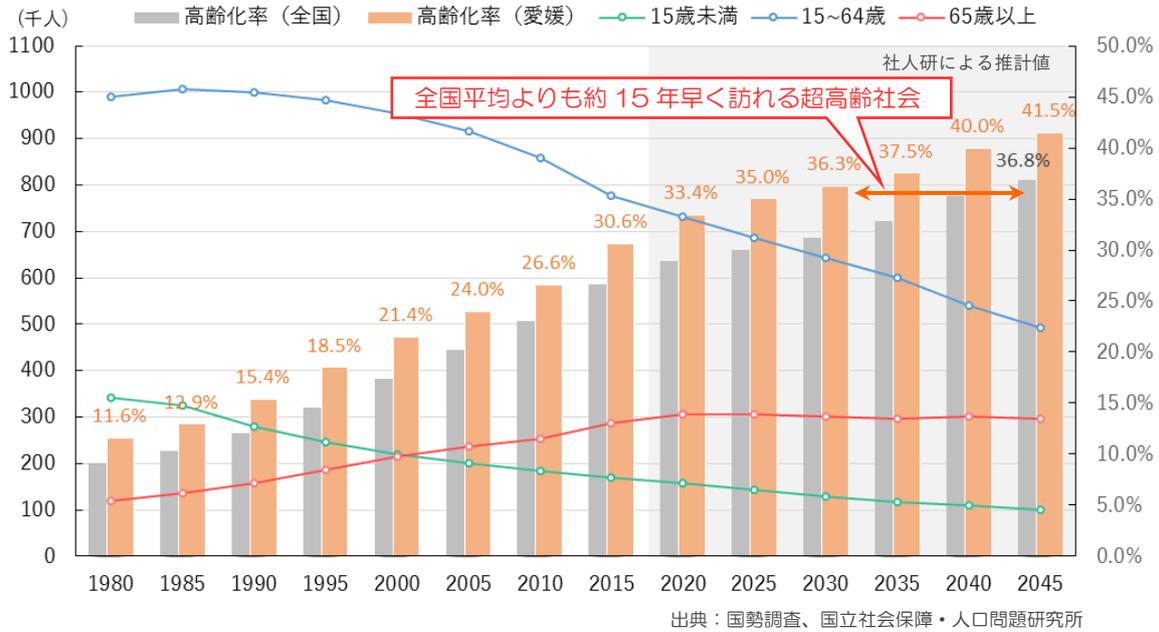


#### 【2015 年に対する 2045 年の人口減少率】

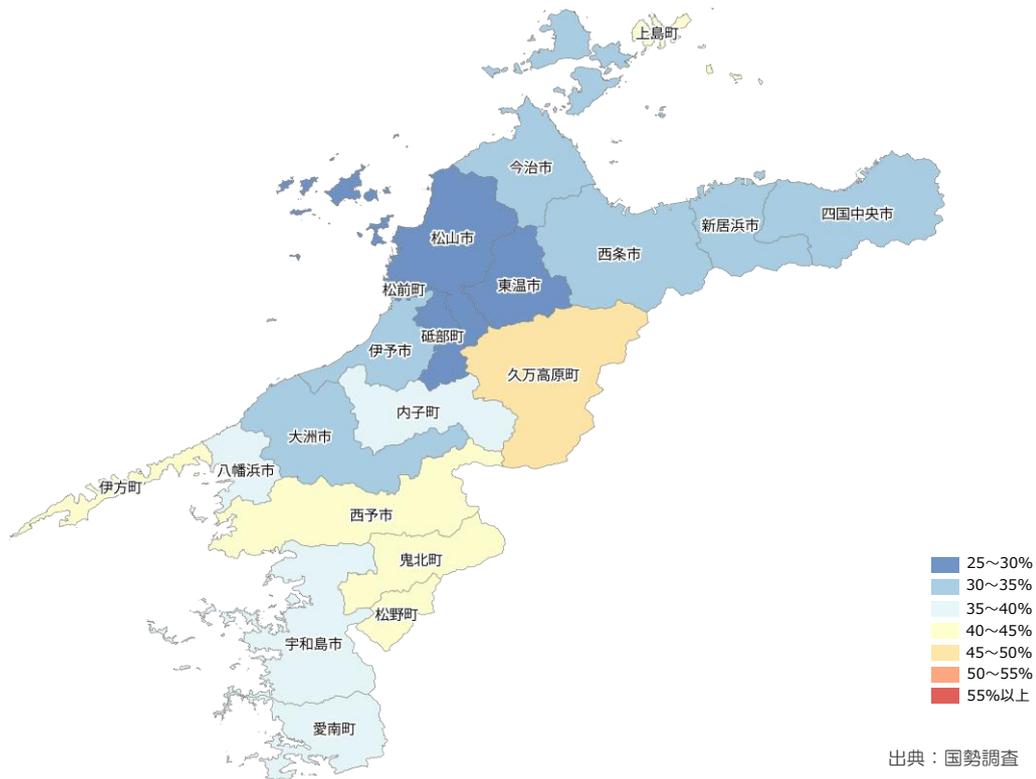


愛媛県の高齢化率は、全国平均よりも高い水準を維持したまま年々増加し、2040年には40%を超えることが予測されています。この高齢化のスピードは全国平均よりも約15年早く、全国に先んじて超高齢社会が訪れることとなります。また、2045年には高齢化率が50%を超える地域が多数見られ、その多くが愛媛県南部に位置しています。

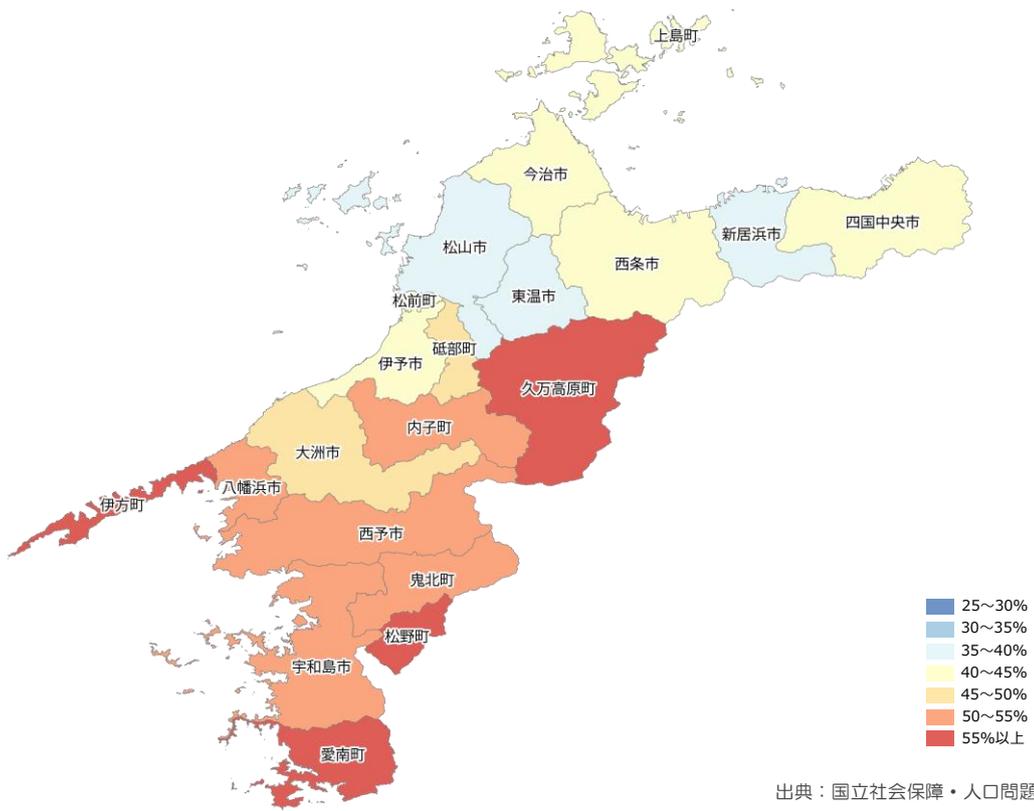
## 【高齢化率の推移】



## 【2015年 高齢化率】



【2045年 高齢化率】



(2) 産業活動の現状

人口減少ながら所得は全国平均と同程度、出荷額は全国平均以上の伸び

愛媛県の人口は、年々減少が進み 30 年で約 1 割減少していますが、1 人あたりの県民所得は約 1.3 倍で全国平均と同程度で、製造品出荷額等は約 1.3 倍と全国平均以上の伸びとなっています。

【人口、1 人あたり県民所得、製造品出荷額等の変化】

	人口 (千人)		1人あたり県民所得 (万円)		製造品出荷額等 (百億円)	
	1985年	2015年	1985年	2019年	1985年	2017年
松山市	466	515	244	310	55	39
今治市	198	158	228	305	54	101
宇和島市	110	77	225	277	5	3
八幡浜市	54	35	219	280	5	4
新居浜市	133	120	224	306	49	80
西条市	116	108	212	282	48	83
大洲市	57	44	197	268	10	3
伊予市	42	37	212	267	8	7
四国中央市	97	87	218	293	49	68
西予市	55	39	186	260	3	2
東温市	31	35	224	302	18	8
愛媛県	1,530	1,385	225	296	315	418
四国全体	4,227	3,846	227	295	691	912
全国	121,049	127,095	261	343	26,532	31,904

出典：人口-国勢調査、

1人あたり県民所得-1985年：「統計でみる都道府県・市区町村のすがた」

2019年：総務省「市町村税課税状況等の調」（課税対象所得／納税義務者数で算出）

製造品出荷額等-経済産業省「工業統計調査」

愛媛が誇る日本一・世界一の企業・農林水産物

愛媛県には全国や世界に誇る優れた企業や農林水産物があります。例えば、今治タオルに代表されるタオルの出荷量は日本一であるほか、養殖マダイといった第一次産業も、京阪神地域を中心とした市場へのシェアを拡大しています。

【愛媛県の日本一・世界一企業・事務所】

●シェア世界一 ●シェア日本一

**愛媛 (世界一:2/日本一:32)**

- 東レ(株)愛媛工場(高性能炭素繊維)
- 住友化学(株)愛媛工場(高純度アルミナ、高純度アルミニウム)
- シェア日本一企業:32企業

出典: ウェルカム四国 HP  
 「【データから見る四国】四国の日本一・世界一企業 (2012.7)」  
 四国圏広域地方計画 (H28.3)

【愛媛県の全国シェア1位の品目】

愛媛の日本一!!

【工業製品】主な日本一  
(平成26年工業統計調査)

- タオル
- 祝儀用品  
(水引・金封等)
- 障子紙、書道用紙

【農林水産品】主な日本一  
(平成25～29年、出典:農林水産省統計)

- かんきつ **42年連続日本一!!**
- キウイフルーツ **31年連続日本一!!**
- 裸麦(みそや焼酎などの原料) **31年連続日本一!!**
- 真珠 **12年連続日本一!!**
- 養殖真鯛 **27年連続日本一!!**

出典: 愛媛県 HP

【愛媛県産養殖マダイの全国シェア】



出典: 農林水産省「海面漁業生産統計」



【愛媛ものづくり企業「スゴ技」データベース】

愛媛県には、日本屈指の高い技術力や優れた製品を持つ「ものづくり企業」が数多く集積しており、本県の誇る「ものづくり企業」の優れた技術や製品を内外に広くPRすることにより、販路の拡大につなげていくことを目的に「愛媛ものづくり企業「スゴ技」データベース」を整備しています。

**愛媛ものづくり企業「スゴ技」データベース**

**えひめ スゴ技 183選**  
Ehime's Amazing Techniques

**http://www.sugowaza-ehime.com/**

- 1 愛媛県内の「スゴ技」一挙掲載**  
 愛媛の誇る「ものづくり企業」の優れた技術や製品を公募により、県が選定した183企業241技術を「愛媛ものづくり企業「スゴ技」データベース」として掲載。異業種間のビジネスマッチングにさっと役立てて頂けます。
- 2 愛媛県の産業特性や地域別産業集積も紹介**  
 愛媛県の産業構造や産業集積を紹介。各々地域に根差し、地域特性の資源を巧みに活用した愛媛県の産業特性も紹介。ビジネスチャンスを広げるツールの一助としてご活用ください。
- 3 企業情報も簡単に検索可能**  
 フリーワード検索や企業名(50音)検索だけでなく、技術別検索、業種別検索、市町別検索など、検索も便利で簡単。「日本一」情報もわかりやすく表示しています。

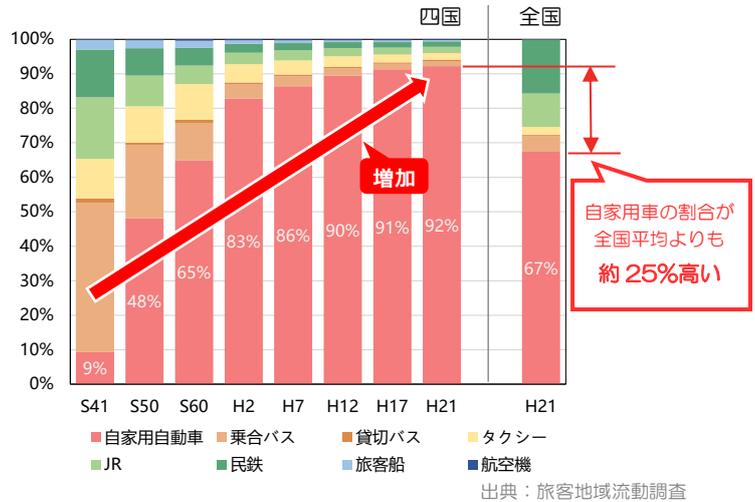
(ホームページトップページイメージ画像)

### (3) 交通の現状

#### 自家用車依存の高さ

四国地方は、昭和41年の自家用車の利用は、全体の1割程度でしたが、その後、道路整備やマイカー普及に伴い、平成21年時点においては、9割を超え、自家用車の利用が大部分を占めるようになっていきました。この値は全国値と比較しても非常に高く、四国地方においては、移動手段として自家用車への依存が高く、重要な手段となっています。

【四国の旅客流動の交通機関割合】



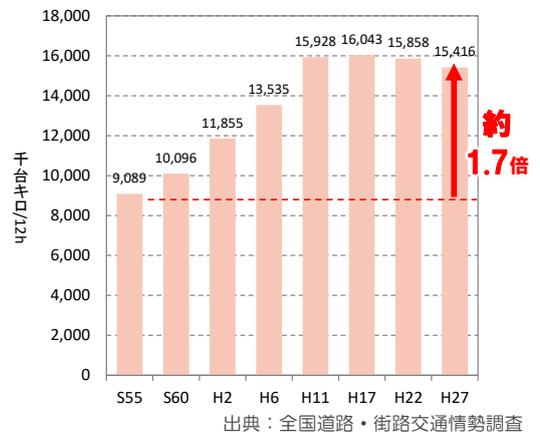
#### 四国8の字ネットワーク・本四架橋の整備に伴う移動人数の増加

自動車交通は「四国8の字ネットワーク」の整備により、35年間で約1.7倍に増加しています。また、神戸淡路鳴門自動車道、瀬戸大橋、しまなみ海道が開通し、本州とのアクセス性が向上したことにより、本州・四国間の移動時間が約6~7割短くなり、移動する人が約2倍に増えています。

【自動車での移動時間の変化（愛媛県内）】



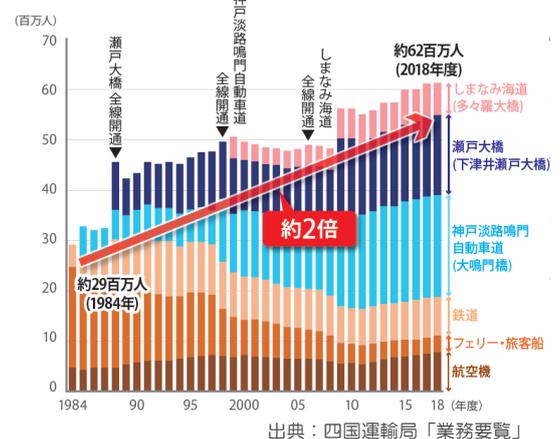
【自動車走行台キロの変化（愛媛県内）】



【自動車での移動時間の変化（本州と四国間）】



【交通機関別の移動人数】

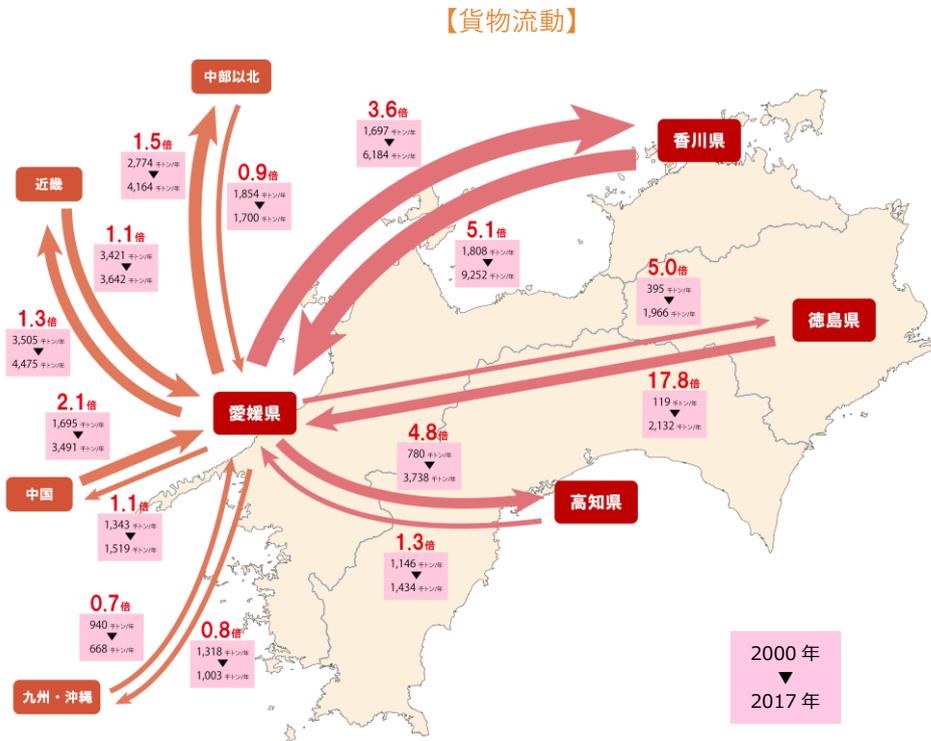


注：瀬戸大橋開通（1988年4月）以前の鉄道の移動人数は、宇高連絡船の利用客。開通後は、JR瀬戸大橋線の利用客。

## (4) 物流の現状

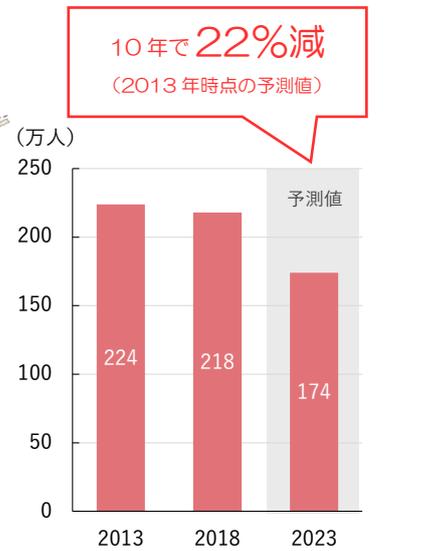
### 増加する物流貨物

製造品出荷額の増加に伴い、愛媛県における物流量は増加しており、17年間で最大約18倍となっています。一方で、今後はドライバーが10年で約22%減少することが予測されており、物流の効率化が求められています。



出典：貨物・旅客地域流動調査（2000年、2017年）  
※自動車貨物を対象として集計

### 【輸送・機械運転従事者の就業者数（将来予測）全国値】

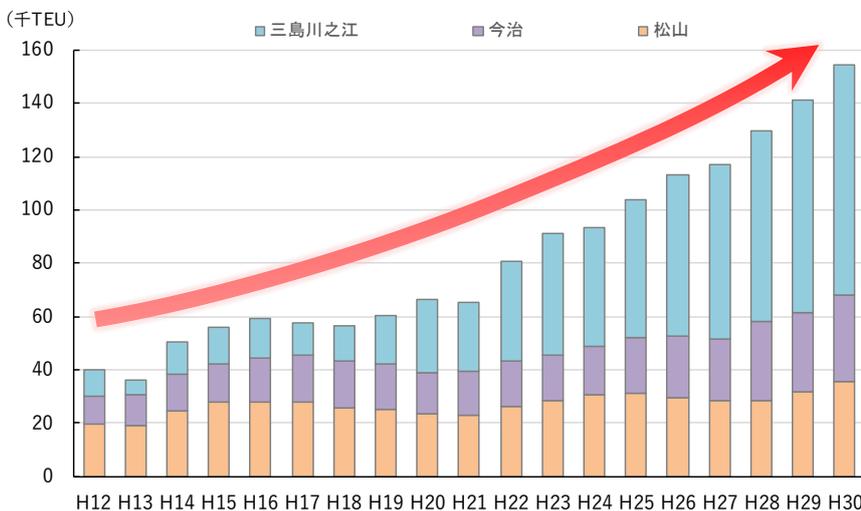


出典：自動車運転者の労働力不足の背景と見通し  
(国土交通政策研究所報第56号 2015年春季 p95)

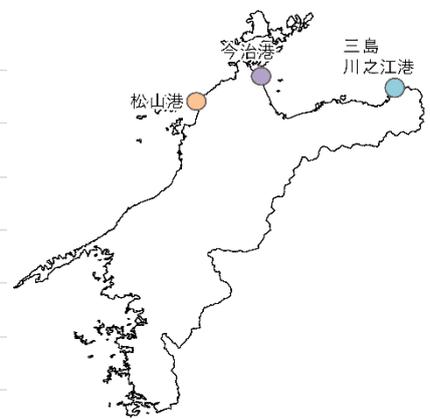
### グローバル化する物流

愛媛県の外貿コンテナ取扱量は年々増加し、近年は150千TEUを超える取り扱いとなっており、経済社会がグローバル化するなかで、国際物流の重要性は益々高まると予測されます。

### 【愛媛県の外貿コンテナ取扱量（輸出入計）】



出典：四国地方整備局港湾空港部資料



## (5) 観光の現状

### 豊富な観光資源

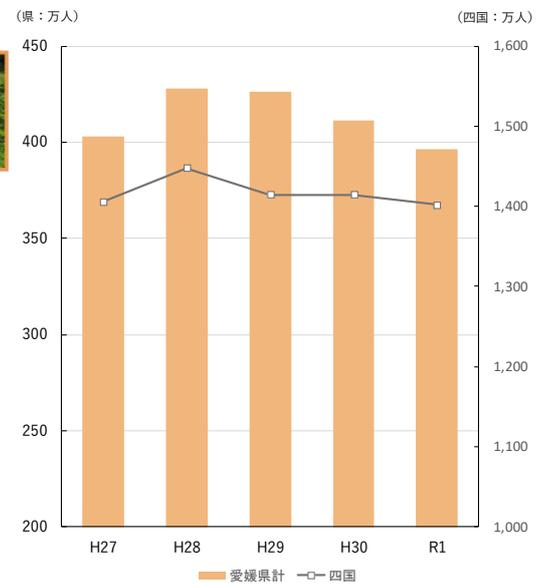
愛媛県は、「道後温泉」、「松山城」といった歴史的な観光資源が豊富であるほか、「じゃこ天」、「宇和島鯛めし」等の全国的にも知られた食品・食材が数多くあります。また、弘法大師縁の地を巡る四国遍路など文化遺産のほか、近年はしまなみ海道が「サイクリストの聖地」として世界的にも有名となり、また、令和元年11月にナショナルサイクルルートにも指定されたことから、これらを訪れる観光客やサイクリストが年々増加しています。

【愛媛県の主要な観光施設】



※代表的な観光施設を表示  
出典：愛媛県 「令和元年観光客数とその消費額」

【愛媛県の主要観光地の入込客数の推移】

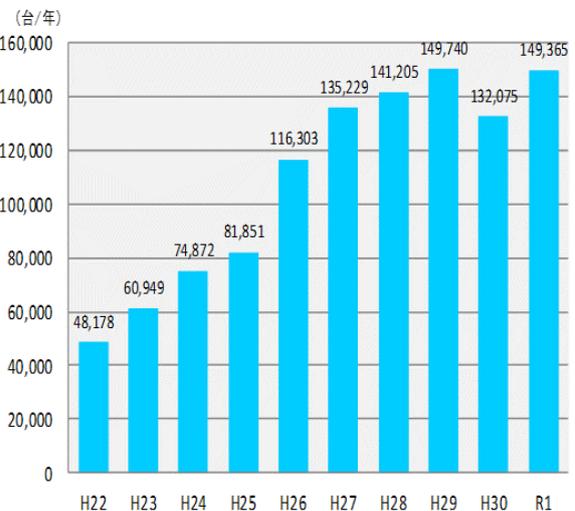


出典：四国運輸局



しまなみ海道サイクリングロード  
SHIMANAMI KAIDO cycling road

【しまなみ海道レンタサイクル貸出実績】

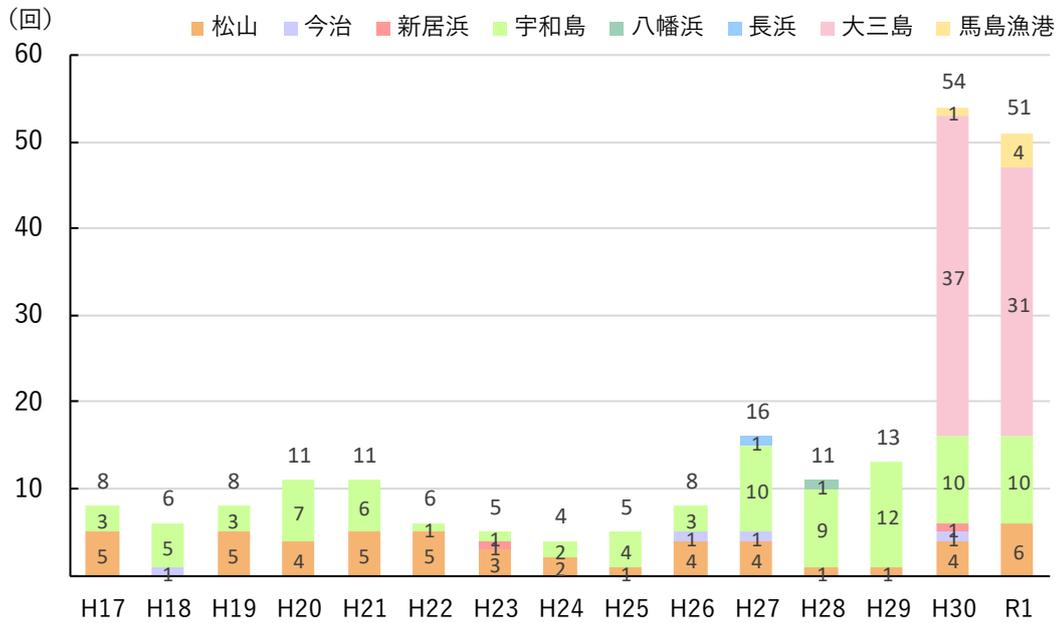


出典：しまなみ海道沿線のレンタサイクルターミナル13箇所

## 増える外国人観光客

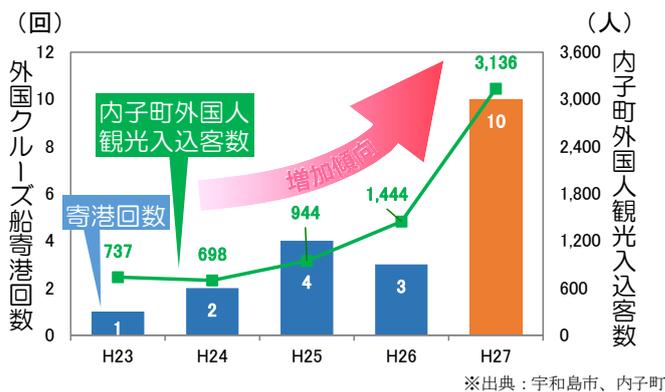
日本を訪れる外国人観光客数は増加しており、愛媛県においても、クルーズ船の寄港回数は増加傾向にあり、愛媛県を訪れる外国人観光客も増加しています。

【クルーズ船寄港実績の推移】



出典：四国地方整備局港湾空港部資料

【クルーズ船の宇和島港への寄港回数及び内子町外国人観光入込客数の推移】



※出典：宇和島市、内子町

●内子町を散策する外国人観光客

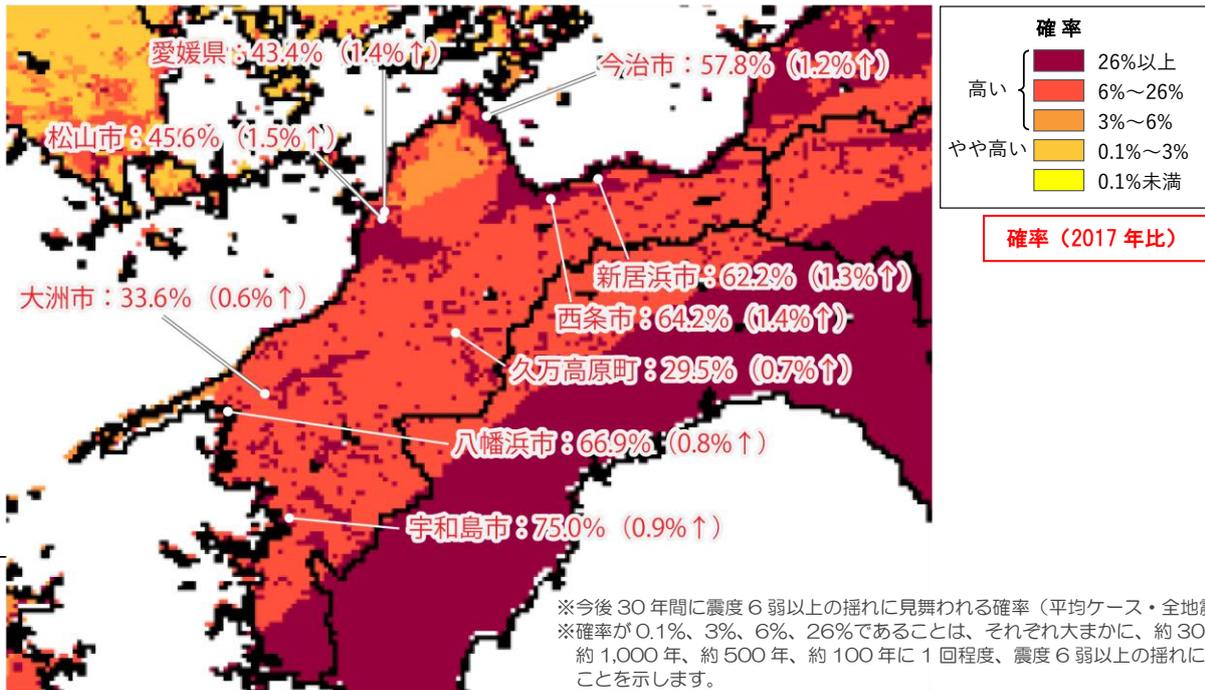


(6) 災害の現状

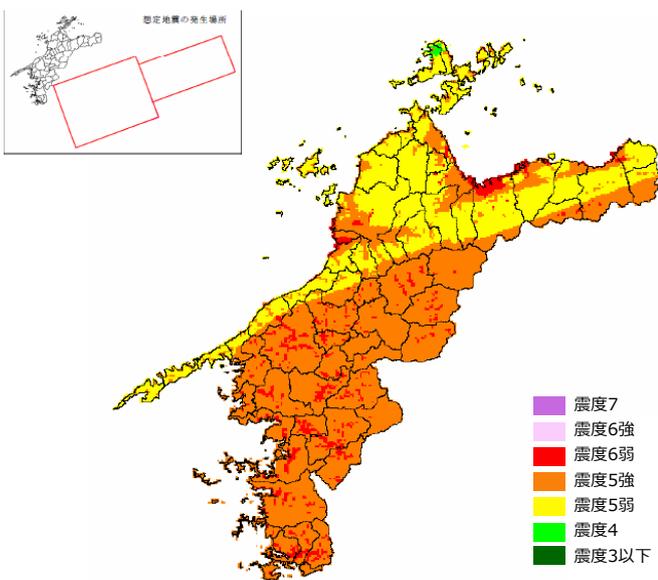
今後30年間に高い確率で襲来する巨大地震

今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率は、四国全域で非常に高く、特に太平洋側では26%以上(100年に1回程度以上)の地域が広範囲に広がっております。愛媛県内においては、宇和島市が75%となっているほか、瀬戸内海側の西条市や新居浜市においても60%以上となっており非常に高い確率で大きな地震に襲われることが予測されています。

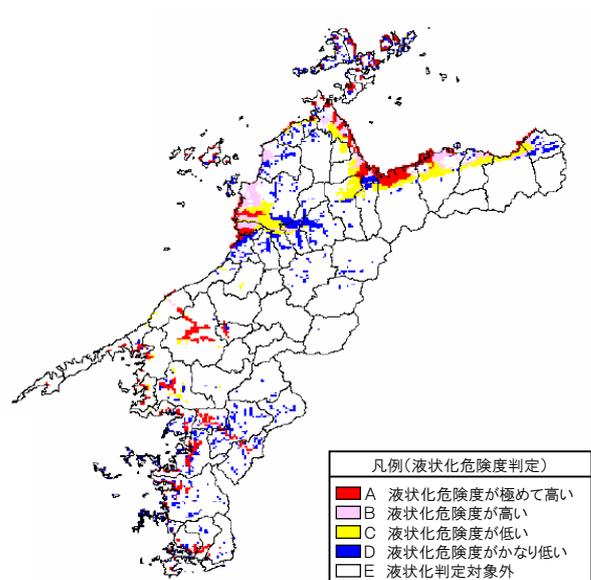
【地震動予測2018年：確率分布】



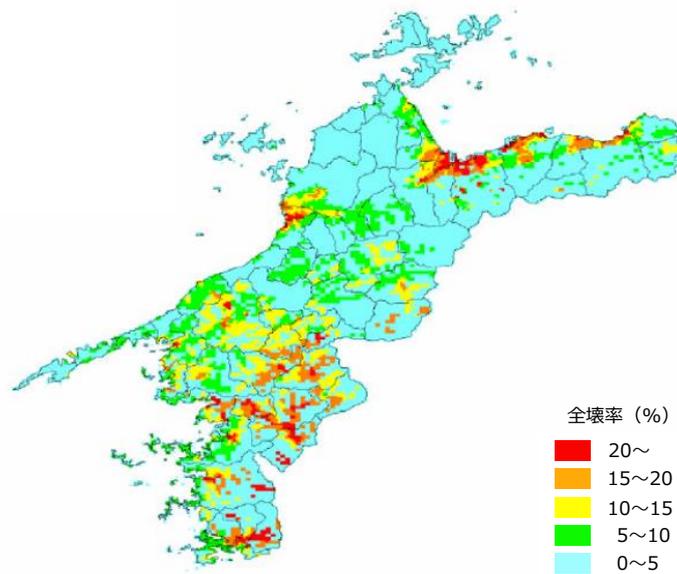
【安政南海地震による震度分布図】



【安政南海地震による液状化危険度分布図】



【安政南海地震における揺れ・液状化による全壊率分布図】



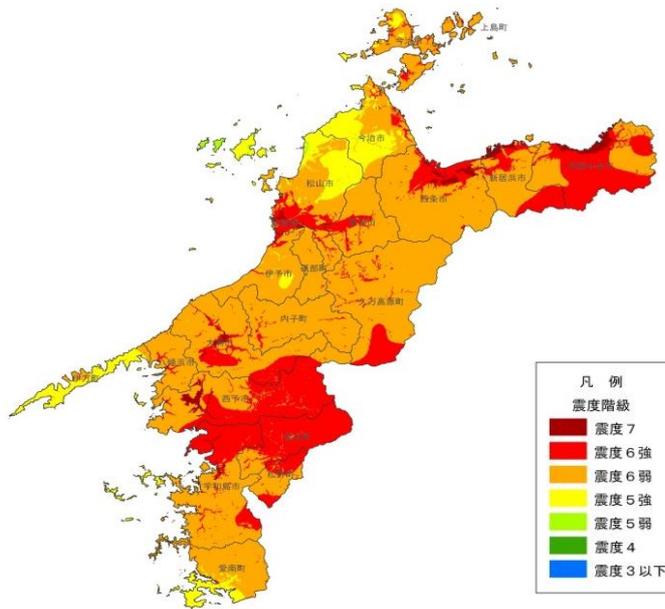
出典：愛媛県地震被害想定調査報告書（H13）  
※安政南海地震（1854）（相田,1981）を想定

【安政南海地震による被害】



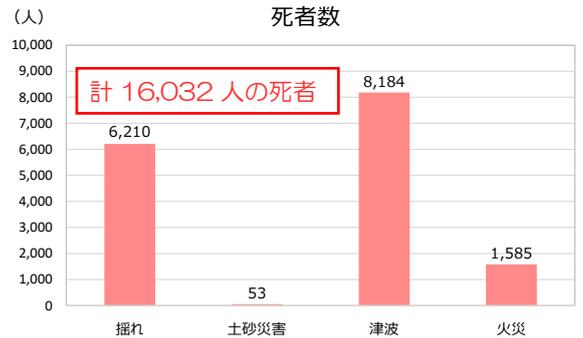
出典：愛媛県地震被害想定調査報告書（H13）  
※安政南海地震（1854）（相田,1981）の深夜2時を想定

【南海トラフ巨大地震（陸側ケース）による震度分布図】



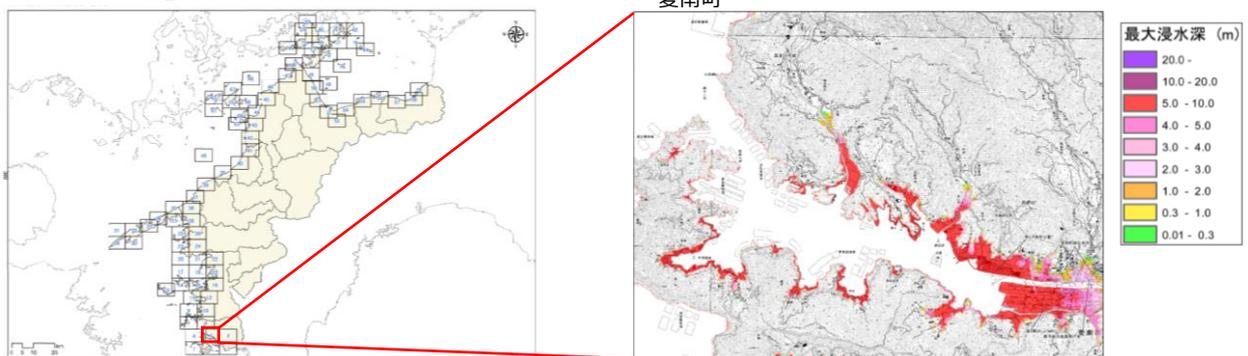
出典：愛媛県地震被害想定調査報告書（H25）

【南海トラフ巨大地震（陸側ケース）による人的被害】



出典：愛媛県地震被害想定調査報告書（H25）  
※建物の耐震化率 71.4%、家具等の転倒・落下防止対策実施率 26.2%を想定

【津波浸水想定図】

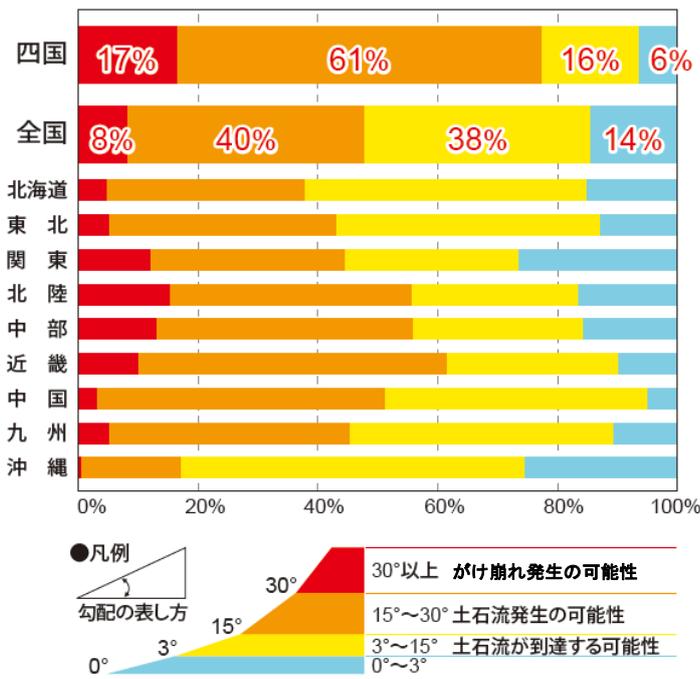


出典：津波防災地域づくりに関する法律に基づく津波浸水想定（H25 公表資料）

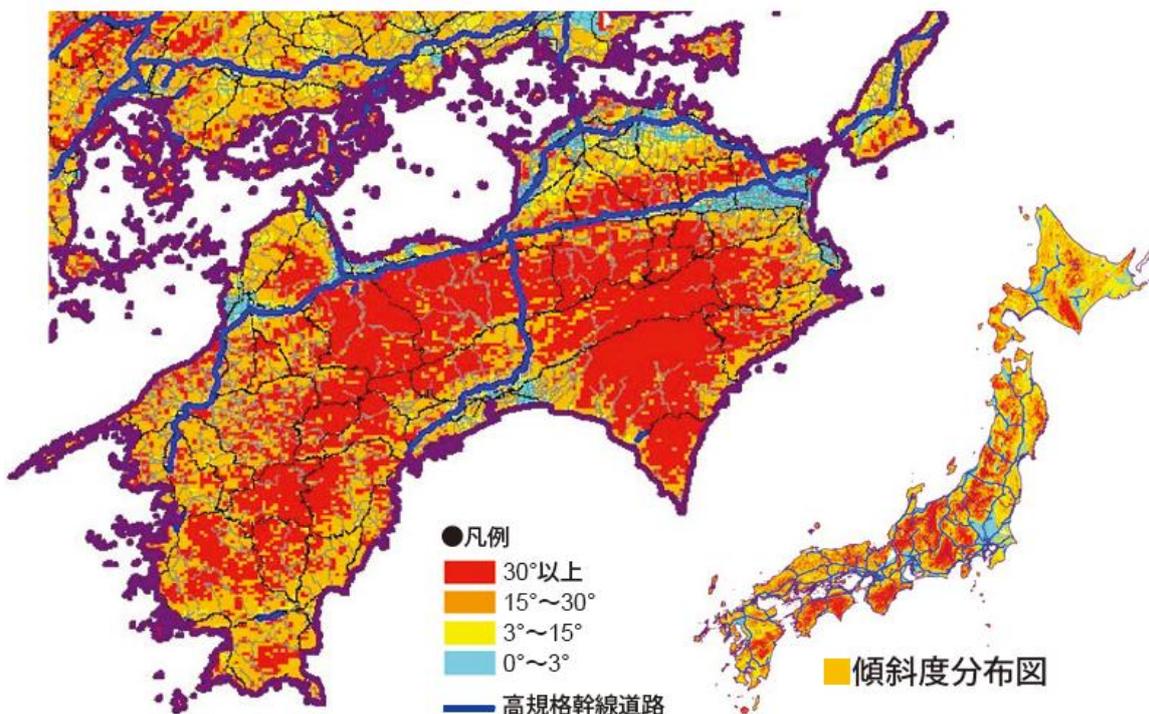
土石流・崖崩れの危険性が高い四国

四国地方は、中央部を東西に四国山地が連なり急峻な地形が続きます。また、中央構造線が横断しこれに沿って脆弱な地形が分布することから、土石流・がけ崩れが発生する可能性のある地域が約8割、土石流が到達する可能性がある地域を含めると9割以上が該当し、極めて土砂災害の危険性が高い地域です。

【ブロック別傾斜地割合】



【傾斜分布図（四国拡大）】

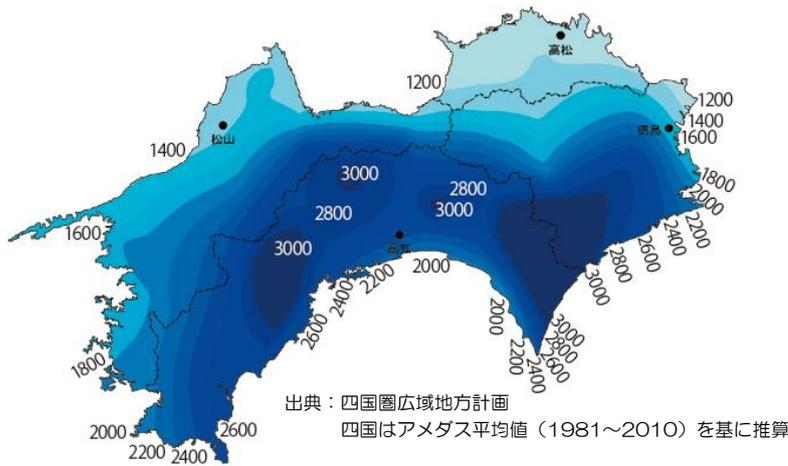


出典：「昭和57年度国土数値情報作成調査」による「地形傾斜度別面積」  
傾斜度分布図：四国地方整備局作成

### 局地化・集中化する豪雨

四国地方の瀬戸内側は全国でも有数の少雨地帯であり渇水被害が頻発しています。一方で南部は年間降水量が3,000mmを超える地域も存在します。全国的にも最近10年間(2011~2020年)の平均年間発生回数(約334回)は、統計期間の最初の10年間(1976~1985年)の平均年間発生回数(約226回)と比べて約1.5倍に増加し、雨の降り方が局地化・集中化しています。また、台風常襲地帯でもあることから、今後、水害、土砂災害、高潮災害等の頻発・激甚化が懸念されます。平成30年7月豪雨では、県内の複数の地点において最大24時間降水量などで、観測史上1位を更新する記録的な大雨となり、県内各地で多大な被害をもたらしました。

【降雨分布図(四国拡大)】



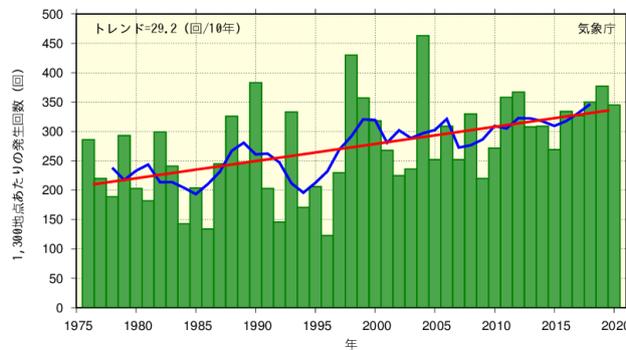
■国道56号 H30.7豪雨災害 (宇和島市吉田町)



■国道56号 H30.7豪雨災害 (宇和島市吉田町)



【全国の1時間降水量50mm以上の年間発生回数の経年変化(1976~2020年)】



### 冬期の雪害

愛媛県の山間部においては、冬季になると積雪・凍結による通行障害が発生しています。

【平成28年1月24日~25日の大雪での国道378号における交通規制】



- 平成28年1月24日(日) 正午頃 車両の立ち往生が発生。(一時100台以上 <トラックのスリップにより車線を塞ぐ>)
- 平成28年1月24日(日) 20時00分 全面通行止を開始(L=9.0km)
- 平成28年1月24日(日) 22時00分 災害対策基本法による区間指定

■立ち往生して動けない車両



■車両簡易移動器具を用いた車両移動



## 2 愛媛県の将来像

### (1) 四国地方の将来像

#### 今後10年間の圏域づくりにむけて

- 美しい自然風景、独自の歴史・文化、芸術、確かな力ある産業、個性ある第一次産業や食等、多種多様な地域資源が各地に存在し、現在に受け継がれている。
- 四国遍路に代表される「癒やし」や「お接待」、「おもてなし」の文化は、現代社会に暮らす人々にとっての心の拠りどころとして、精神的な満足感をもたらしている。
- 瀬戸内国際芸術祭や瀬戸内しまなみ海道・国際サイクリング大会（サイクリングしまなみ）等の取組を通じ、多島美を誇る瀬戸内海の島々の自然、文化、芸術、食を活かした連携交流が活発に行われているほか、サテライトオフィス、全県的な遠隔医療ネットワークの整備などICTを活用した先進的な取組も行われている。
- 産業については、高機能素材の一大集積地として大手先端素材メーカーの製造拠点のみならず、優れた技術を有するグローバルニッチトップ企業が集積しており、国内外の市場を切り拓いていくポテンシャルを有している。
- 四国圏が持つ独自の地域資源や取組の状況を踏まえ、圏域に暮らす全ての人々が四国に住み続けたいと思い、また、圏域の外に暮らす人々が行ってみたい、住んでみたいと思える四国圏を創出することが求められている。
- 地域の個性を磨き、多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携して生じる地域間のヒト・モノ・カネ・情報の双方向の活発な流れである「対流」を湧き起こし、地域の活力の向上とイノベーションの創出を促すことが必要である。

『全国計画が目指す国土の基本構想としての「対流促進型国土」の実現に向け、四国圏においても地域構造としての「コンパクト+ネットワーク」の形成を進める。』

#### 基本方針

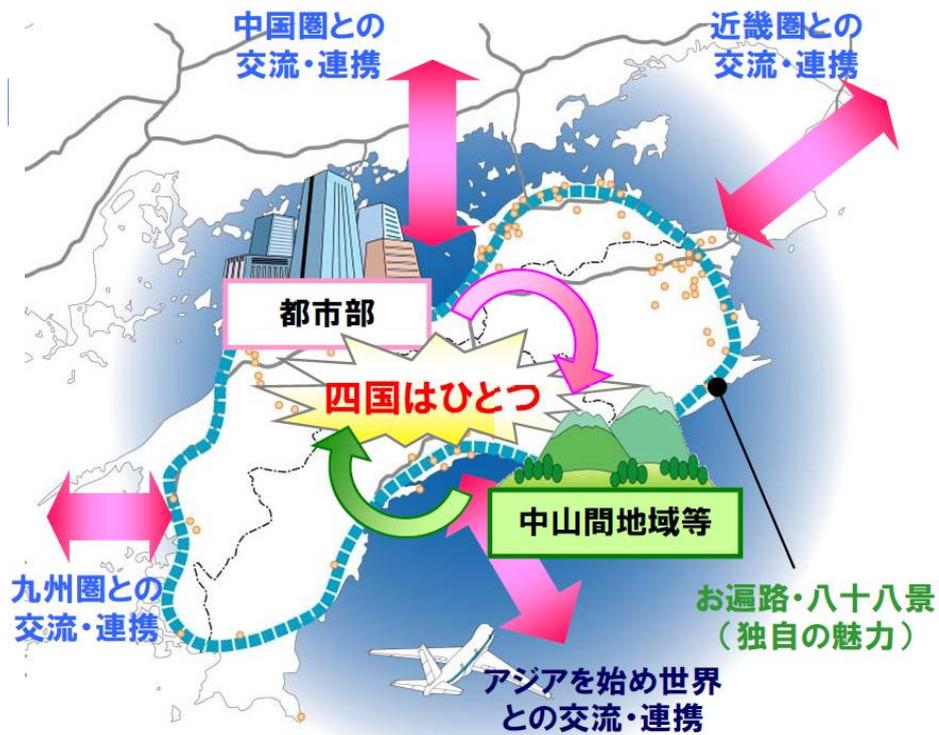
太平洋と瀬戸内海に抱かれた地域の強みを活かし、

～圏域を超えた対流で世界へ発信～  
「癒やし」と「輝き」で未来へ

を今後10年間新たな四国圏における国土形成の基本方針とする

## 四国圏の発展に向けた目標

- ① 南海トラフ地震への対応力の強化等、安全で安心して暮らせる四国
- ② 若者が増え、女性・高齢者が生き生きと活躍する四国
- ③ 地域に根ざした産業が集積し、競争力を発揮する四国
- ④ 中山間地域・半島部・島嶼部等や都市間が補完しあい活力あふれる四国
- ⑤ 歴史・文化・風土を活かした個性ある地域づくりを進め、人を引きつける四国



出典：四国圏広域地方計画 国土交通省資料

## (2) 愛媛県が目指す将来像

### 基本理念

愛のくに<sup>えがお</sup>愛顔あふれる愛媛県

### 目指すべき将来像

産業、暮らし、人づくり、環境の4つの分野で次の<sup>えがお</sup>愛顔づくりに挑戦します。

#### 1. 次代を担う活力ある産業を“創る”

多彩な産業を結び付けるイノベーションを促進し、次代を担う活力ある産業を創ることによって、県民一人ひとりに「**生き生きとした<sup>えがお</sup>愛顔**」があふれている。そんな愛媛を目指したいと考えています。

#### 2. 快適で安全・安心の暮らしを“紡ぐ”

多様な主体の協力・連携を図り、福祉や医療などのセーフティネットや社会基盤が充実した安全・安心の暮らしを紡ぐことによって、県民一人ひとりに「**やすらぎの<sup>えがお</sup>愛顔**」があふれている。そんな愛媛を目指したいと考えています。

#### 3. 未来を拓く豊かで多様な『人財』を“育む”

子育て・子育てに最適なフィールドの形成や自己実現の機会充実に努め、未来を拓く『人財』を育むことによって、県民一人ひとりに「**輝く<sup>えがお</sup>愛顔**」があふれている。そんな愛媛を目指したいと考えています。

#### 4. 調和と循環により、かけがえのない環境を“守る”

調和と循環に向けた活動を通してかけがえのない環境を守ることによって、県民一人ひとりに「**やさしい<sup>えがお</sup>愛顔**」があふれている。そんな愛媛を目指したいと考えています。

# 第2章 愛媛県の交通課題と既存の取組

## 1 愛媛県の交通課題

### (1) 大都市と変わらない渋滞区間の存在

愛媛県内には、113箇所の主要渋滞箇所が存在し、特に松山市に集中しています。

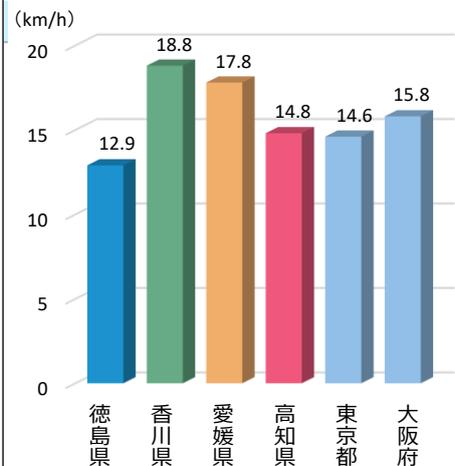
人口集中地区の混雑時平均旅行速度は、東京都や大阪府と変わらない速度となっています。



#### 【拡大図】



【人口集中地区（商業地）における直轄国道の混雑時平均旅行速度】



※出典：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

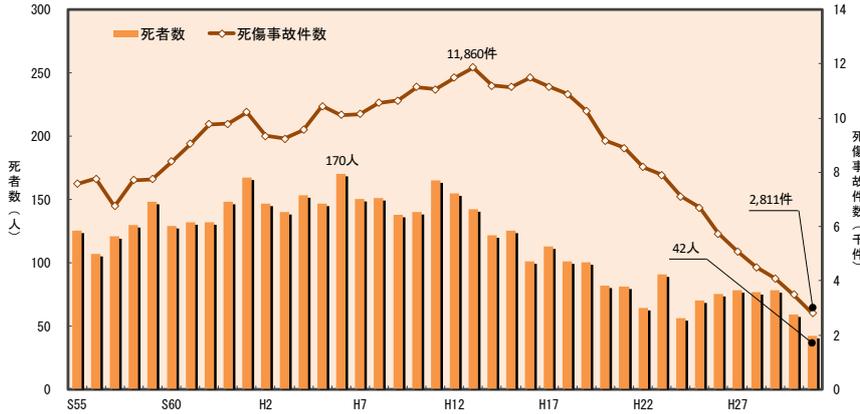
#### 【主要渋滞箇所の選定基準】

平日朝(7時～10時)、昼(10時～13時、13時～16時)、夕(16時～19時)のいずれかの時間帯において旅行速度が20km/h以下かつ渋滞発生頻度が50%(90分)以上、または休日(7時～19時)において旅行速度が20km/h以下かつ渋滞発生頻度が50%(360分)以上生じている箇所

(2) 死傷事故件数・死者数は減少傾向であるが、未だ全国より高い事故率

愛媛県内の死傷事故件数は、ピーク時には年間 11,860 件発生していましたが、令和元年には、約 4 分の 1 の 2,811 件となっており、死者数も年間最大 170 人から 42 人まで減少しています。しかしながら、人口あたりの交通事故死者数でみると、全国平均を上回っている状況であり、愛媛県には、事故危険区間が 65 箇所存在します。交通事故による死者数を一層減少させるためには、これらの箇所における対策が急務となっています。

【愛媛県の死傷事故件数及び死者数の推移】



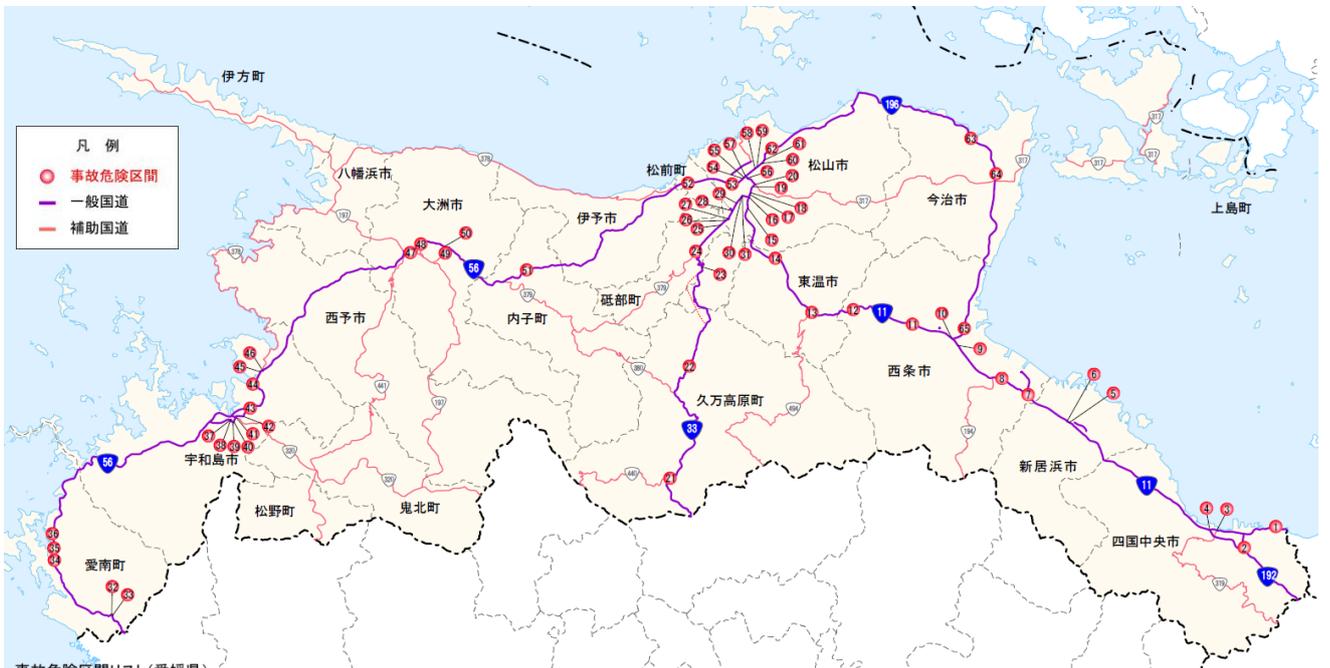
出典：愛媛県警察交通事故統計

【人口 10 万人あたり交通事故死者数 (R1)】



出典：警察庁交通事故統計

【愛媛県の事故危険区間】



事故危険区間リスト (愛媛県)

No.	路線名	対象区間	No.	路線名	対象区間	No.	路線名	対象区間	No.	路線名	対象区間
1	国道11号	四国中央市川之江町長須	21	国道33号	上浮穴郡久万高原町柳井川(湯出大橋西詰)	41	国道56号	宇和島市恵美津町1丁目	61	国道196号	松山市堀原3丁目
2	国道11号	四国中央市上分町(上分交差点)	22	国道33号	上浮穴郡久万高原町西明神(西明神地区)	42	国道56号	宇和島市和豊町4丁目(和豊歩道(和豊交差点))	62	国道196号	松山市吉町
3	国道11号	四国中央市三島金子1丁目(三島金子交差点)	23	国道33号	伊予郡越前町岩谷口	43	国道56号	宇和島市高幸寺申生田(宇和島IC入口交差点)	63	国道196号	香治市大西町
4	国道11号	四国中央市中之庄町(中之庄町交差点)	24	国道33号	伊予郡越前町千足(坂部徳義光センター前交差点)	44	国道56号	宇和島市吉田町知永	64	国道196号	宇治山田(宇治山田IC入口交差点)
5	国道11号	新居浜市吉光池町1丁目(東城交差点)	25	国道33号	伊予郡越前町松崎(松崎交差点)	45	国道56号	宇和島市吉田町西小路	65	国道196号	西条市小松町新屋敷(西条小松新屋敷交差点)
6	国道11号	新居浜市幸栄池町1丁目	26	国道33号	松山市森松町	46	国道56号	宇和島市吉田町大字北小路(御前内橋東交差点)			
7	国道11号	西条市福原(福原交差点)	27	国道33号	松山市森松町(森松交差点)	47	国道56号	大洲市北只(北只交差点)			
8	国道11号	西条市大町	28	国道33号	松山市北土屋町(松山IC入口交差点)	48	国道56号	大洲市内子町			
9	国道11号	西条市小松町新屋敷(小松駅南交差点)	29	国道33号	松山市東石井町(東石井交差点)	49	国道56号	大洲市東大洲(大洲道路高架下)			
10	国道11号	西条市小松町新屋敷(小松駅北交差点)	30	国道33号	松山市天山町(石井交差点前)	50	国道56号	大洲市東大洲(シネマサンシャイン大洲前)			
11	国道11号	西条市小松町明徳	31	国道33号	松山市天山町(天山交差点)	51	国道56号	喜多郡内子町城廻			
12	国道11号	西条市丹原町舞臺	32	国道33号	南宇和郡愛南町増田	52	国道56号	伊予郡松前町舞井(松前町倉庫入口交差点)			
13	国道11号	東温市内河之内1丁目(河之内)	33	国道56号	南宇和郡愛南町増田(出合橋西詰)	53	国道56号	松山和泉堂2丁目(和泉交差点)			
14	国道11号	東温市舞臺町志津川(志津川交差点)	34	国道56号	愛南町舞臺町中城字長崎(南シク舞臺公園前)(CA停)	54	国道56号	松山和泉堂(北藤原交差点)			
15	国道11号	松山市北久米町(北久米町交差点)	35	国道56号	愛南町舞臺町長洲字日ノ平(長洲橋北詰)	55	国道56号	松山千舟町7丁目(済美高校前交差点)			
16	国道11号	松山市小坂5丁目(小坂交差点)	36	国道56号	南宇和郡愛南町舞臺町(南藤原交差点)	56	国道56号	松山市堀之内(南堀端交差点)			
17	国道11号	松山市小坂4丁目(小坂高築台合流部)	37	国道56号	宇和島市天鼓公園1丁目(丸之内3丁目交差点)	57	国道196号	松山市大手町1丁目(西堀端交差点)			
18	国道11号	松山市小坂4丁目(小坂4丁目交差点)	38	国道56号	宇和島市丸之内3丁目	58	国道196号	松山市本町6丁目(本町6丁目消防署前交差点)			
19	国道11号	松山市徳山町1丁目(徳山通)	39	国道56号	宇和島市丸之内1丁目(愛媛新聞ビル前)	59	国道196号	松山市本町7丁目(山越交差点)			
20	国道11号	松山市一番町1丁目(徳山交差点)	40	国道56号	宇和島市丸之内1丁目(宇和島郵便局前)	60	国道196号	松山市山越3丁目(生活協同組合コアエスビレ支所前)			

出典：事故ゼロプラン (四国地方整備局)

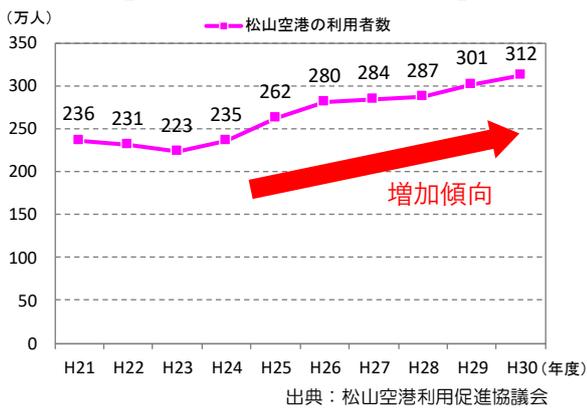
### (3) 重要性の高まる公共交通との交通結節機能

県外等との広域な移動に用いられる公共交通について、松山空港利用者と高速バスの輸送人員は増加傾向にあります。また、JR 主要駅の乗降人員は概ね横ばいで推移、県内各港からの航路利用者は阪神・中国方面は大きく減少していますが、九州方面は概ね横ばいで推移しています。

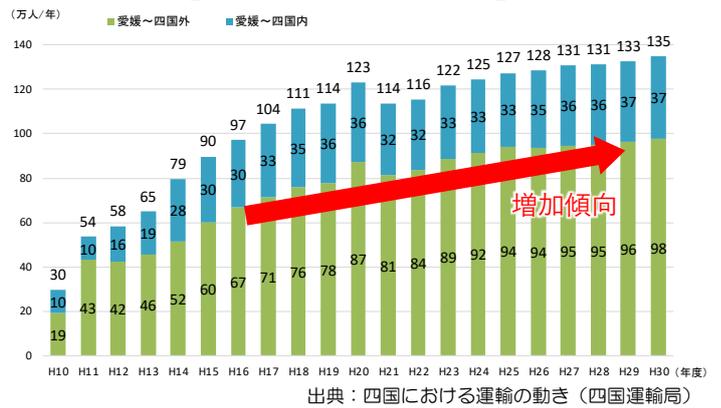
また、九州との航路を持つ八幡浜港・三崎港を利用するトラック台数が増加傾向にあります。

このように、広域な公共交通への需要は増加しており、公共交通との交通結節機能の重要性が高まっています。

【松山空港の利用者数の推移】



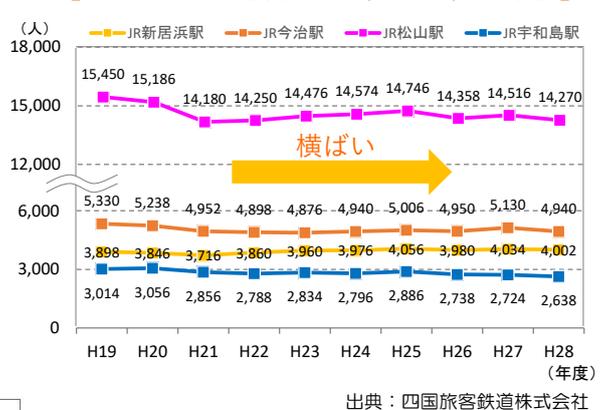
【高速バス利用者数の推移】



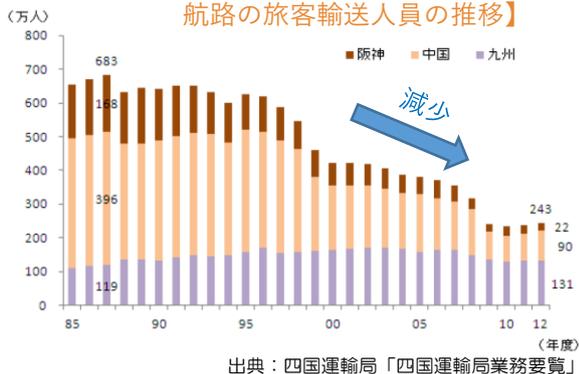
【1日あたり駅別乗降客数（H28）】



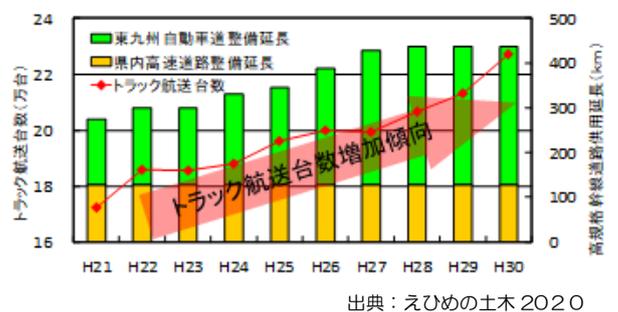
【主要 JR 駅の乗降人員（人／日）の推移】



【愛媛～本州・九州の各港を結ぶ航路の旅客輸送人員の推移】



【八幡浜港・三崎港におけるトラック貨物輸送量と高規格幹線道路の供用延長】

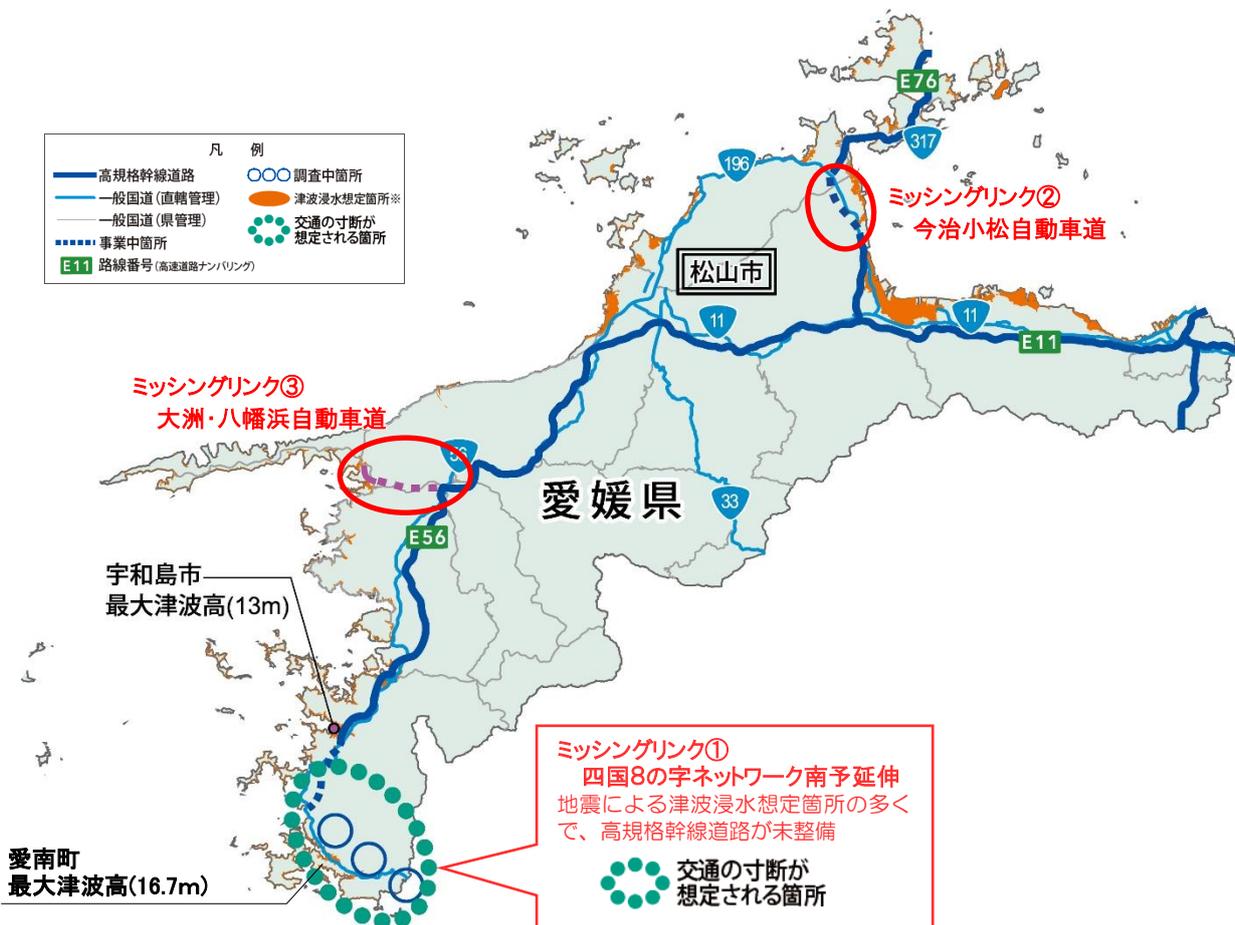


## (4) ミッシングリンクと津波浸水想定箇所

愛媛県の南側は四国8の字ネットワークを構成する高速道路網の未整備区間『ミッシングリンク』が存在します。このミッシングリンクは、近い将来高確率で発生する南海トラフ地震において、現在想定されている津波浸水想定箇所がミッシングリンクと重なり、災害時の迂回路・代替路の問題が指摘されています。

「災害への備え」として、津波浸水想定箇所からの避難・救援道路の整備を進めるとともに、整備された高速道路を活用し「物流の効率化」、「地域間交流の拡大による地域の活性化」へと発展させるため、特に、3つのミッシングリンク（四国8の字ネットワーク南予延伸、今治小松自動車道、大洲・八幡浜自動車道）の整備促進を図る必要があります。

【津波浸水想定箇所及び最大津波高】



津波浸水想定箇所：2013年6月10日「愛媛県地震被害想定調査結果第一次報告について」から部分抽出

最大津波高：2012年8月29日 内閣府「南海トラフの巨大地震による津波高・浸水域等（第二次報告）及び被害想定（第一次報告）について」から部分抽出

## (5) 四国唯一の原子力発電所

伊方町には、四国に唯一の原子力発電所である四国電力株式会社伊方発電所が立地しています。平成23年3月に発生した東日本大震災での福島第一原子力発電所の事故を踏まえ、万が一の原子力災害に備え、円滑に避難ができるよう備えが必要です。

そのため、避難計画の策定や防災訓練の実施・検証、それに応じた避難計画の修正などのソフト対策と、避難路を構成する道路（緊急輸送道路、原発避難路）の整備を進め、避難対策の充実強化を図っていく必要があります。

【広域避難に資する道路  
(伊方発電所から30km圏内の緊急輸送道路)】



出典：愛媛県広域避難計画（H31.3）

【避難路として利用される町道の整備事例  
(伊方町 1級町道 湊浦伊方越線)】

●概要

1級町道 湊浦伊方越線  
(伊方町湊浦～伊方越工区) 延長(1.9km)

町道湊浦伊方越線(旧道)の法面風化による被災

湊浦神社 L=912m

城の台神社 L=297m

伊方港

役場、病院等

毎年土砂崩れが発生(18年6月～7月に3件)、住民の日常生活に大きな不安材料であった。

●整備後

◆隘路のため難合困難と風化法面による被災が懸念

◆バイパス整備による安全・安心確保

整備前(幅員 W=約4.0m)

整備後(車道幅員 W=3.0m + 2車線歩道幅員 W=2.5m)

出典：国土交通省 HP (整備効果事例集)

## (6) 頻発する災害により交通遮断が多発

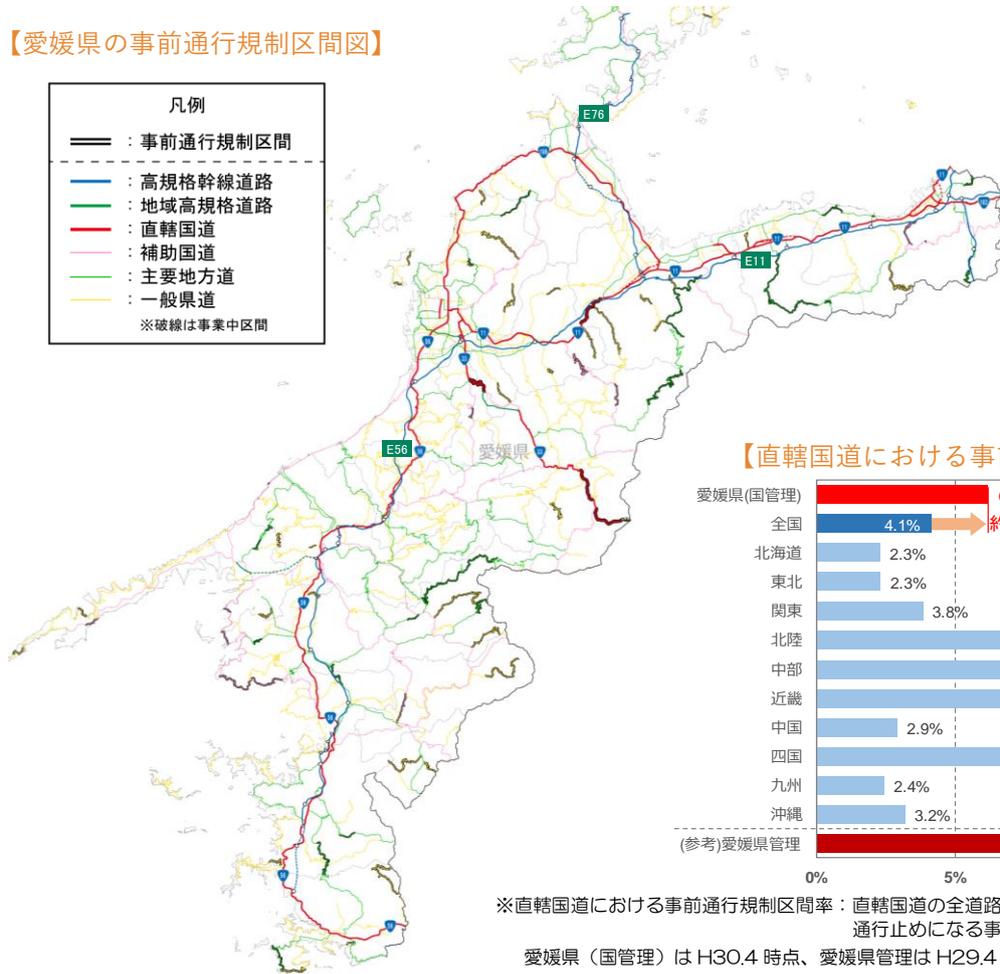
豪雨等の異常気象時に通行止めになる事前通行規制区間の割合を直轄国道で比較すると、愛媛県は全国の約 1.5 倍と高く、愛媛県管理道路では約 12%が事前通行規制区間となっています。

愛媛県内では、近年、豪雨による災害が発生しており、平成 30 年 7 月豪雨では、宇和島市の国道 56 号で法面崩壊などが多発し、10 日間の通行止めとなるなど、南予地方を中心に県管理道路と市町管理道路においても多くの通行止めが発生しました。

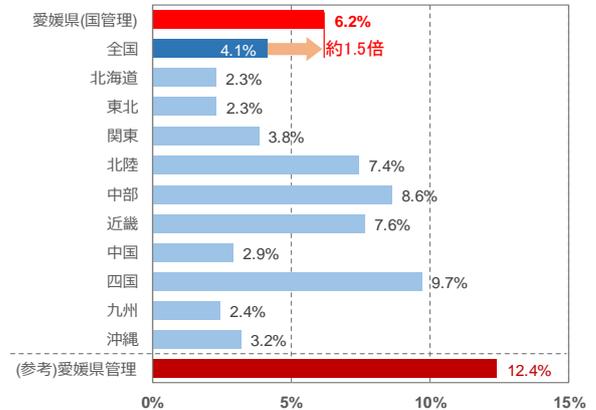
また、東温市滑川地区へ向かう唯一の道路である県道皿ヶ嶺公園滑川線では、令和 2 年 7 月に土砂崩壊に伴う通行止めにより 40 世帯 54 名が一時孤立する事態が発生しました。

災害による交通遮断の発生とそれによる孤立集落発生の解消が求められています。

【愛媛県の事前通行規制区間図】



【直轄国道における事前通行規制区間率】



【愛媛県での過去の豪雨災害】



【国道 56 号宇和島市被災状況  
(平成 30 年 7 月豪雨)】



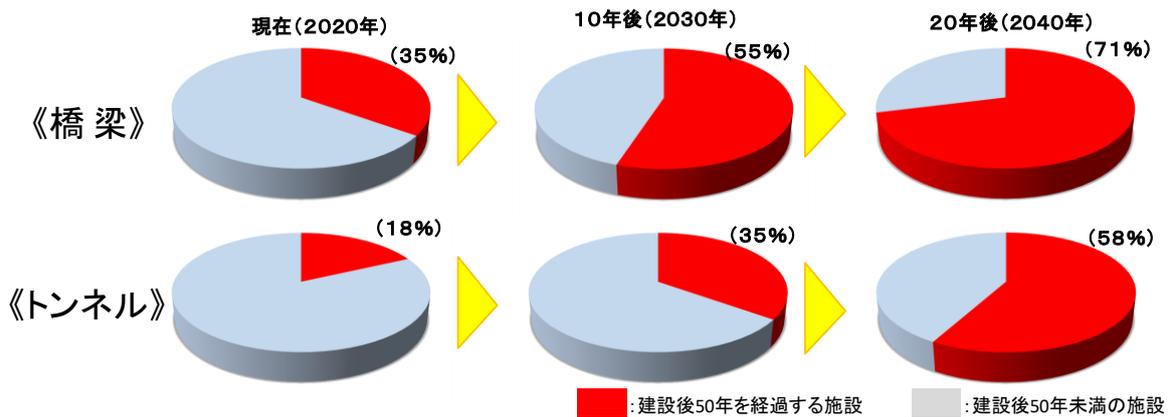
【県道皿ヶ嶺公園滑川線被災状況  
(令和 2 年 7 月)】

## (7) 老朽化する道路インフラ

高度成長期に集中的に整備された多くの橋梁やトンネルなどの道路インフラの老朽化に伴い、これらの補修や更新を行う必要が急激に高まってくるが見込まれています。国、地方とも厳しい財政状況にある中で、道路インフラの補修や更新を確実に実施していくことが重要な課題となっています。

【愛媛県管理施設の老朽化の進行】

20年後には、県が管理する施設の半分以上が、建設後50年以上経過



建設後50年を経過する施設数の推移

【老朽化により損傷の著しい橋梁】

(新柳橋)



(三本柳橋)



## 2 愛媛県における取組

### (1) 道づくりの方向性

愛媛県では、平成 15 年 12 月に、県の道づくりの方向性を示す「愛媛 道ビジョン～愛媛の元気創造のために～」を策定し、道路整備を推進してきましたが、策定から 10 年以上が経過し、東日本大震災を教訓とした大規模災害への備えや、施設の老朽化対策など、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した。

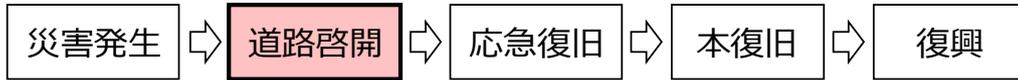
このような状況に対応するため、学識経験者や様々な分野の有識者で構成する「愛媛県道路懇談会」での議論や、パブリックコメントを経て、平成 28 年 2 月に、今後の道づくりの方向性を示した「愛媛 道ビジョン 2016」を策定し、事業を推進しています。



出典：愛媛道ビジョン 2016（平成 28 年 2 月改訂）より

## (2) 緊急時への備え

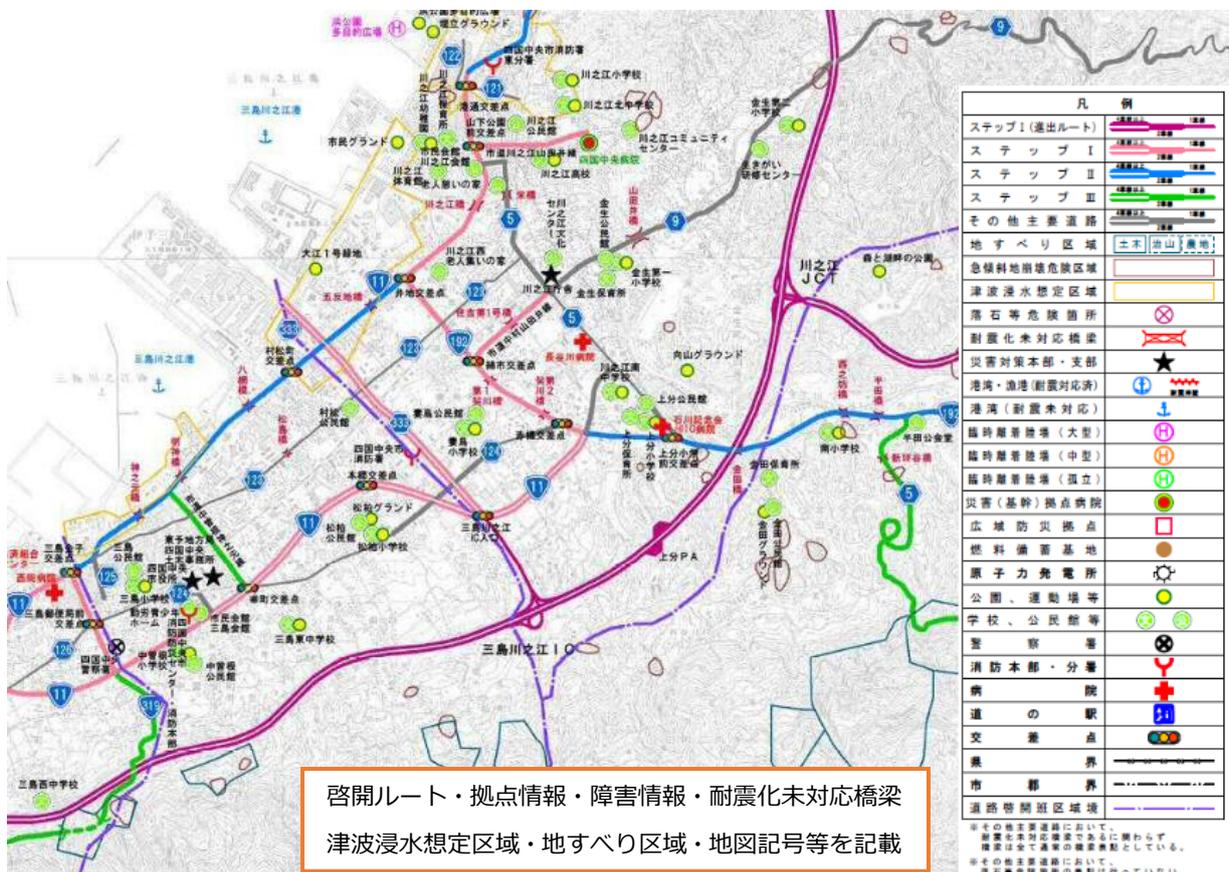
将来、南海トラフ地震等の発生により、強い揺れや沿岸部の津波など、愛媛県では大きな被害が想定されています。このため、迅速な救援・救助活動を支え、復旧体制を構築するため、緊急輸送道路を主体とする道路ネットワークを早期に確保し、被災状況に即応して道路啓開ができるよう、道路啓開計画が策定されています。



【道路啓開計画 道路啓開ルート】

啓開ルート	啓開時間	代表的な拠点
ステップ 1	発災後24時間以内	①四国広域道路啓開計画に定められた進出ルート ②以下の防災施設へのアクセスルート ・愛媛県地域防災計画に定められた進出活動拠点、離着陸場および松山空港 ・県庁、各土木事務所、国土交通省事務所、市役所、町役場 ・災害拠点病院 ・警察署、消防本署 ・防災拠点港湾、漁港 ・伊方原子力発電所
ステップ 2	発災後 72 時間以内	①以下の防災施設へのアクセスルート ・物資拠点（石油備蓄基地、公園、道の駅） ・市町総合支所 ・消防支署 ②ステップ 1 以外の直轄国道等
ステップ 3	設定なし	ステップ 1、2 以外の緊急輸送道路区間

【道路啓開計画としてサポートマップを作成】



出典：愛媛県道路啓開計画（概要版）

# 第3章 愛媛県の広域的な道路交通の基本方針

## 1 愛媛 道ビジョン 2016 と広域的な道路交通の基本方針

長期的な幹線道路計画網を定めた愛媛県広域道路整備基本計画は、平成6年1月に策定、平成10年6月に改訂されましたが、その後の社会情勢の変化、進展した技術、新たな課題等を踏まえた見直し求められています。

国土交通省内に設置された社会資本整備審議会道路分科会の物流小委員会においては、広域的な道路交通の方向性として、“**広域道路ネットワーク**”、“**交通・防災拠点**”、“**ICT交通マネジメント**”の観点での基本方針整理が必要であると議論されています。

【広域的な道路交通の検討で求める基本方針】

■ 地域における広域的な道路交通に関する今後の方向性について、**平常時・災害時及び物流・人流の観点**から、**ネットワーク・拠点・マネジメントの3つの基本方針**を整理

<p><b>(1) 広域道路ネットワーク</b></p> <p>高規格幹線道路を補完する広域道路ネットワークを中心に、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>地域や拠点間連絡</b>の方向性 (必要な計画路線、路線再編含む)</li> <li>・ <b>災害時のネットワークの代替機能強化</b>の方向性 等</li> </ul>	<p><b>(2) 交通・防災拠点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>地域の主要な交通拠点</b>に関する、<b>道路と各交通機関の連携強化</b>の方向性</li> <li>・ <b>災害時の物資輸送や避難等の主要な防災拠点の機能強化</b>等の方向性 等</li> </ul>	<p><b>(3) ICT交通マネジメント</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>ICT等を活用した道路の情報収集や活用</b>の方向性</li> <li>・ <b>他の交通とのデータ連携</b>などサービス向上の方向性</li> <li>・ <b>主要都市部等</b>における<b>面的なマネジメント</b>の方向性 等</li> </ul>
--	---	---

出典：社会資本整備審議会道路分科会物流小委員会資料抜粋（H30.5.28開催）

「愛媛 道ビジョン 2016」では、今後の道づくりの方向性として、3つの基本方向と7つの実施施策を設定していますが、この実施施策には広域的な道路交通の検討で求められる基本方針に該当するものが複数設定されています。広域的な道路交通の基本方針との対応が確認できるように、上記3つの視点と「愛媛 道ビジョン 2016」実施施策との対応を下表で整理するとともに、次ページから、「愛媛 道ビジョン 2016」での実施施策から抜粋等した内容を掲載します。

【「愛媛 道ビジョン 2016」の実実施策と広域的な道路交通の検討視点の関係】

基本方向	実施施策	広域的な道路交通の検討視点		
		広域道路ネットワーク	交通・防災拠点	ICT交通マネジメント
《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		●	●

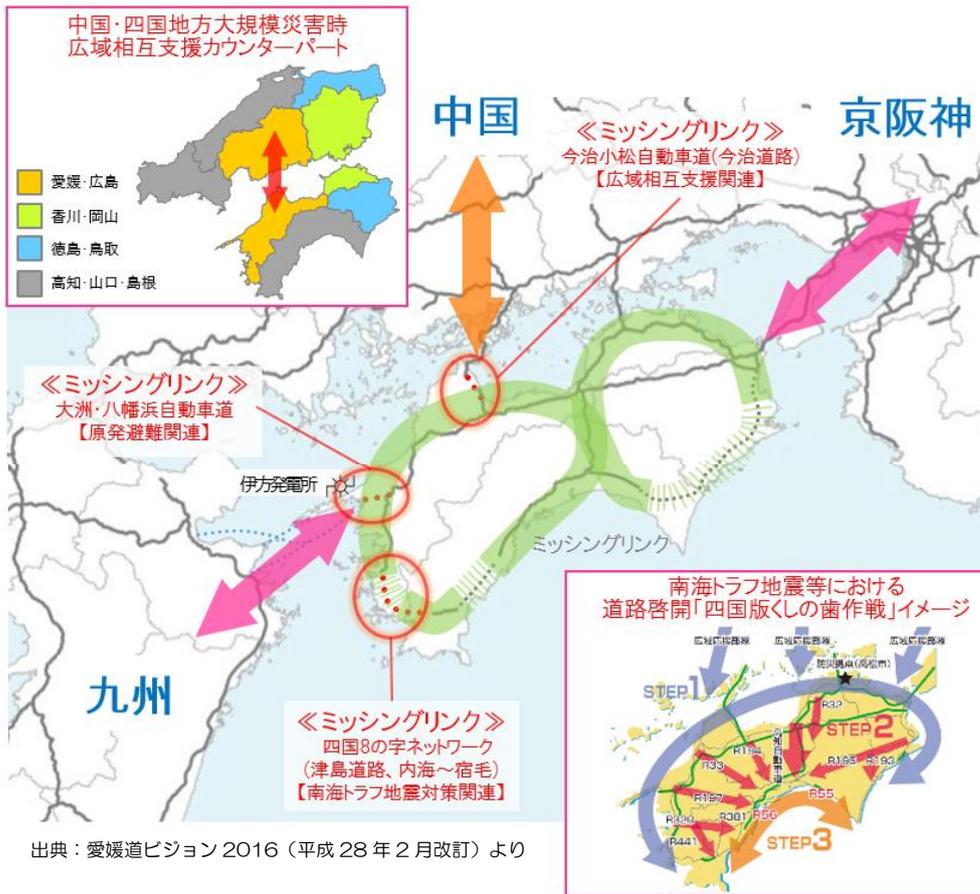
●：相互に関係しているもの

## 2 《基本方向 I》 命を守る道づくり

大規模災害による被害を最小限にとどめるための、災害対策活動を実施する上で大きな役割を果たす「《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

【愛媛県内のミッシングリンク】



#### ① ミッシングリンクの解消に向けた整備

(四国8の字ネットワークの南予延伸、今治小松自動車道、大洲・八幡浜自動車道)

##### ■ 四国8の字ネットワークの南予延伸

南海トラフ地震等の被害想定において、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、鉄道もなく、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おそれがあるため、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。

このため、津島道路（津島岩松IC～内海IC（仮称））の整備促進と、未着手区間（内海～宿毛）の早期事業化を目指します。

■今治小松自動車道

平成 27 年 3 月の尾道松江線「中国やまなみ街道」全線開通により、山陰～山陽～四国の縦軸ラインが形成されており、新たな広域交流の促進や大規模災害時における円滑な広域相互支援など、真の架橋効果を発現させるために、「瀬戸内しまなみ海道」と「四国 8 の字ネットワーク」を結ぶ「今治道路」の整備を促進します。

■大洲・八幡浜自動車道

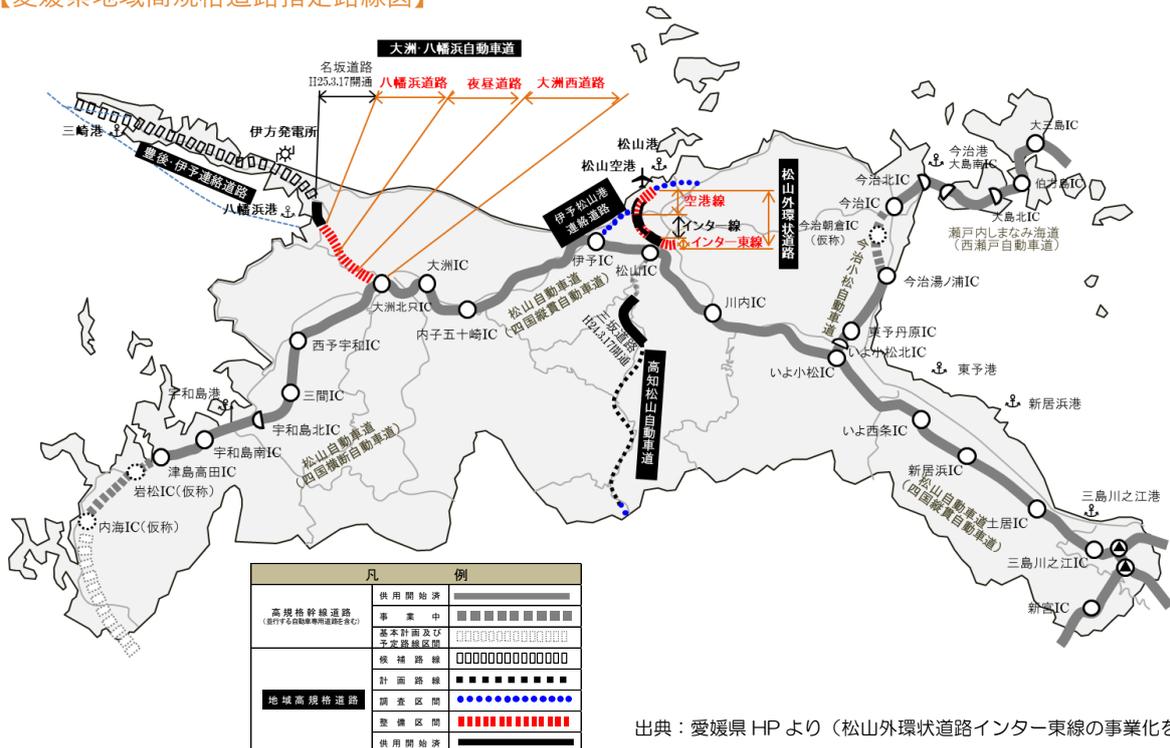
平成 28 年 4 月の東九州自動車道「北九州市～宮崎市」間の全線開通等により、九州・四国間のフェリー航路を活用した「九州～四国～京阪神」の広域ネットワークの一部である大洲・八幡浜自動車道の重要性がますます高まっています。また、伊方発電所における万一の事故発生時に、広域避難・救援ルートとしても重要な役割を担っています。このことから、地域の交流促進や産業振興等を図り、多重性・耐災性に優れた道路ネットワークを確保するため「八幡浜道路」、「夜昼道路」、「大洲西道路」の整備を推進します。

②地域高規格道路の整備（松山外環状道路、大洲・八幡浜自動車道 等）

松山都市圏における慢性的な渋滞緩和や松山 IC、松山空港、松山港などの主要な広域交通拠点や物流拠点を結ぶなど圏域内の幹線道路網を形成するために、地域高規格道路として松山外環状道路の整備を推進します。

その他、大洲・八幡浜自動車道の整備も推進していきます。（再掲）

【愛媛県地域高規格道路指定路線図】



③インターチェンジへのアクセス道路や追加インターチェンジの整備

高速道路の利便向上のみならず、物流の効率化、観光振興等の地域産業の活性化や救急医療機関への搬送時間の短縮など整備効果が高いインターチェンジへのアクセス道路の整備を推進するほか、スマートIC（通行可能な車両をETC搭載車両に限定しているインターチェンジ）の追加整備を支援します。

【インターチェンジへのアクセス道路】

松山自動車道の新居浜IC、松山IC、中山スマートICや今治道路の今治朝倉IC（仮称）等へのアクセス道路の整備を進めています。

【追加インターチェンジ】

松山自動車道の伊予IC～内子五十崎IC間において中山スマートICが令和2年3月に開通し、川内IC～松山IC間において東温スマートIC（仮称）の整備が進められています。

中山スマートIC (R2.3.21 開通)



【スマートICイメージ】



本線直結型

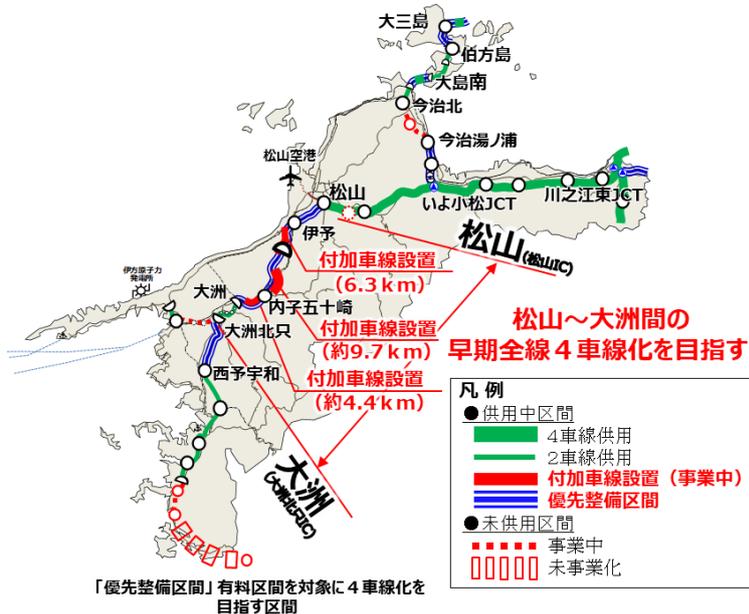


SA・PA接続型

④暫定2車線区間の4車線化

高速道路における安全性や走行性等の向上及び交通量ピーク時の渋滞解消、さらには大規模災害時対応等の観点からの、暫定2車線区間の早期4車線化を目指します。

【4車線化に向けた検討優先区間イメージ】



【繁忙期等の渋滞の発生】

## (2) 災害に備える道路の整備

大規模土砂災害等の災害発生時には、発災後、迅速かつ円滑に救助活動や物資輸送等の応急対策活動を実施する必要があります。

### ①原発避難道路の整備（大洲・八幡浜自動車道、UPZ 内道路）

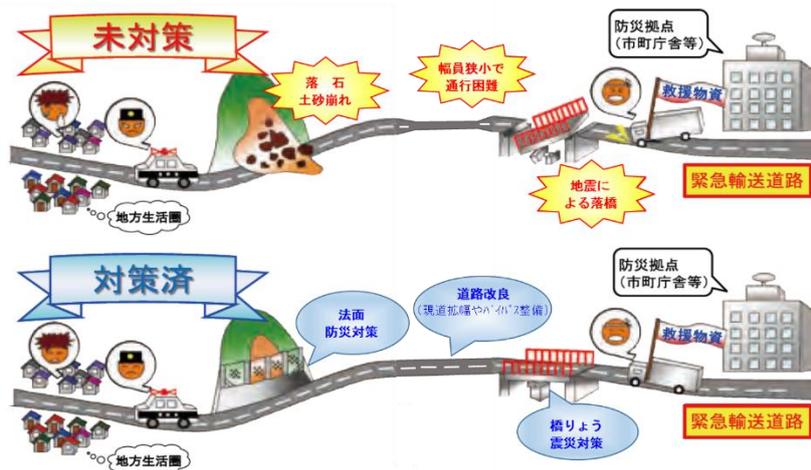
本県には、四国で唯一の原子力発電所である伊方発電所が立地していることから、万一の事故に備え、より安全で迅速な避難・救援ルートを確認するため、大洲・八幡浜自動車道及び原発から概ね30km圏（UPZ）内の道路整備を推進します。

※UPZ：原子力発電所で事故が発生し緊急事態となった場合に、予防的な防護措置を含め、段階的に屋内退避、避難、一時移転を行う、原子力発電所から概ね5～30km圏

### ②緊急輸送道路の整備

県内各地の防災拠点や他県等を連絡する主要な道路を緊急輸送道路に指定し、緊急車両や救援物資の運搬車両等が非常時にも確実に通行できるよう整備を推進します。

#### 【緊急輸送道路の整備イメージ】



### ③津波浸水想定区域からの避難・救援道路の整備、孤立解消に資する道路の整備

東日本大震災や近年のゲリラ豪雨等による被災状況を踏まえ、津波浸水想定区域内からの避難・救援道路や孤立集落の発生のおそれのある迂回路のない地域の道路整備を推進します。

### ④橋梁の耐震化、トンネル保全、法面等防災

南海トラフ地震等の大規模災害に備え、災害に強い道路網を確保するため、橋梁、トンネル、法面等の防災対策を推進します。



橋脚補強  
(コンクリート巻立)



剥落防止工  
(炭素繊維シート貼付け)

出典：愛媛道ビジョン 2016（平成 28 年 2 月改訂）

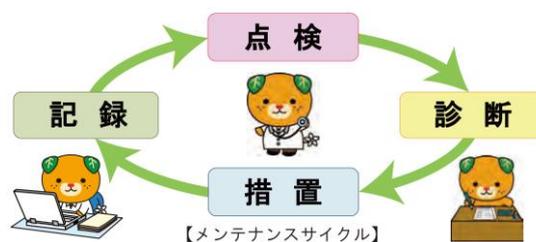
### (3) いつまでも安心して使える道路の保全と管理

高度経済成長期に建設された橋梁、トンネル等、道路施設の急速な老朽化の進行に対し、修繕・更新経費の増大や、通行制限等による社会的損失の増加が懸念され、適切な維持管理が求められています。

#### ①道路施設におけるメンテナンスサイクルの構築

平成26年6月、老朽化対策の本格実施に向け、地方公共団体の三つの課題（予算不足・人不足・技術不足）に対して、課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な老朽化対策の推進を図るため、国、県、市町等から構成される「愛媛県道路メンテナンス会議」を設置するとともに、「点検」、「診断」、「措置」、「記録」の道路におけるメンテナンスサイクルを構築します。

#### 【メンテナンスサイクル】



#### ②適切な維持管理、修繕、更新等の計画的な実施

定期的な道路パトロール等により、道路施設の異常などを早期に発見し、舗装補修、草刈、崩土除去など迅速かつ適切な維持管理に努めていきます。

また、橋梁、トンネル等、道路施設の点検・診断結果を基に策定する個別施設計画により、従来の対症的な「事後保全型管理」から、適切な時期に修繕を行う「予防保全型管理」に移行し、ライフサイクルコストの縮減やコストの平準化を図り、計画的な修繕・更新等を行っていきます。

#### 【道路施設の異常例】



【橋梁床板の鉄筋露出】



【橋梁主桁鋼材の腐食】

出典：愛媛道ビジョン2016（平成28年2月改訂）

### 3 《基本方向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「《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

##### ①生活拠点を結ぶ地域道路ネットワークの整備

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、様々な効果が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強化にも寄与します。



(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)

出典：愛媛道ビジョン2016（平成28年2月改訂）

##### ②魅力ある集約型街づくりと連携した街路の整備

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、さまざまな効果があることから街路整備を推進していきます。

##### 【街路の整備例】



③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。

【離島架橋の整備イメージ】



出典：愛媛道ビジョン2016（平成28年2月改訂）

④だれもが安心して通行できる交通安全対策

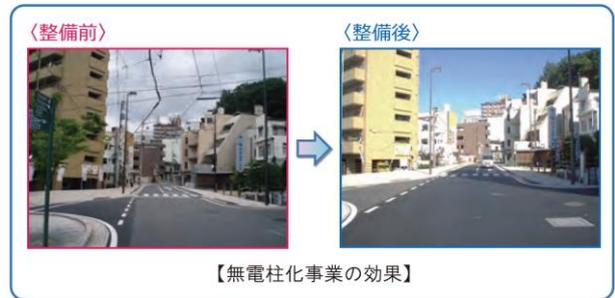
市街地の歩道等を整備することにより、ひと優先の道づくりを推進し、お年寄りや子ども、障がい者等が安心して安全に通行できる道路空間を創出します。

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。

【交通安全対策実施例】



【歩道整備事業の効果】



【無電柱化事業の効果】

出典：愛媛道ビジョン2016（平成28年2月改訂）

⑤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。

車道通行を基本とし、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」を徹底するとともに、市町の自転車ネットワーク計画に基づき、歩行者と自転車の分離により安全で連続した自転車の走行空間を整備します。

【自転車利用環境の創出】

平成 24 年 11 月に、国土交通省道路局と警察庁交通局が「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を作成し、自転車通行空間として重要な路線を対象とした面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、交通状況に応じた自転車通行空間設計の考え方等について提示されました。

愛媛県内では、松山市や新居浜市等で、自転車ネットワーク計画が策定され、自転車利用環境の創出に向けた取組が進められています。

■ 整備形態別のイメージ図



■ 新居浜市における自転車ネットワーク計画



出典：新居浜市自転車ネットワーク整備基本計画（H28.12）

愛媛道ビジョン 2016（平成 28 年 2 月改訂）にはありませんが、近年の取り組みとして追加した項目です。

## (5) 都市環状道路等の整備

### 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

(松山外環状道路、JR 松山駅付近連続立体交差事業 等)

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、事業中区間の整備促進と、「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 松山駅付近連続立体交差事業を推進しています。

【松山外環状道路】



【JR 松山駅付近連続立体交差事業】

**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 (令和6年度)

**JR松山駅付近連続立体交差事業**

東西の往来がスムーズに

西口駅前広場  
JR松山駅  
東口駅前広場

松山駅周辺土地区画整理事業

県都松山の陸の玄関口整備による『愛顔のお・も・て・な・し』

土地区画整理事業との一体的整備により、「面的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。

踏切除断による交通渋滞

渋滞・事故、市街地分断の解消

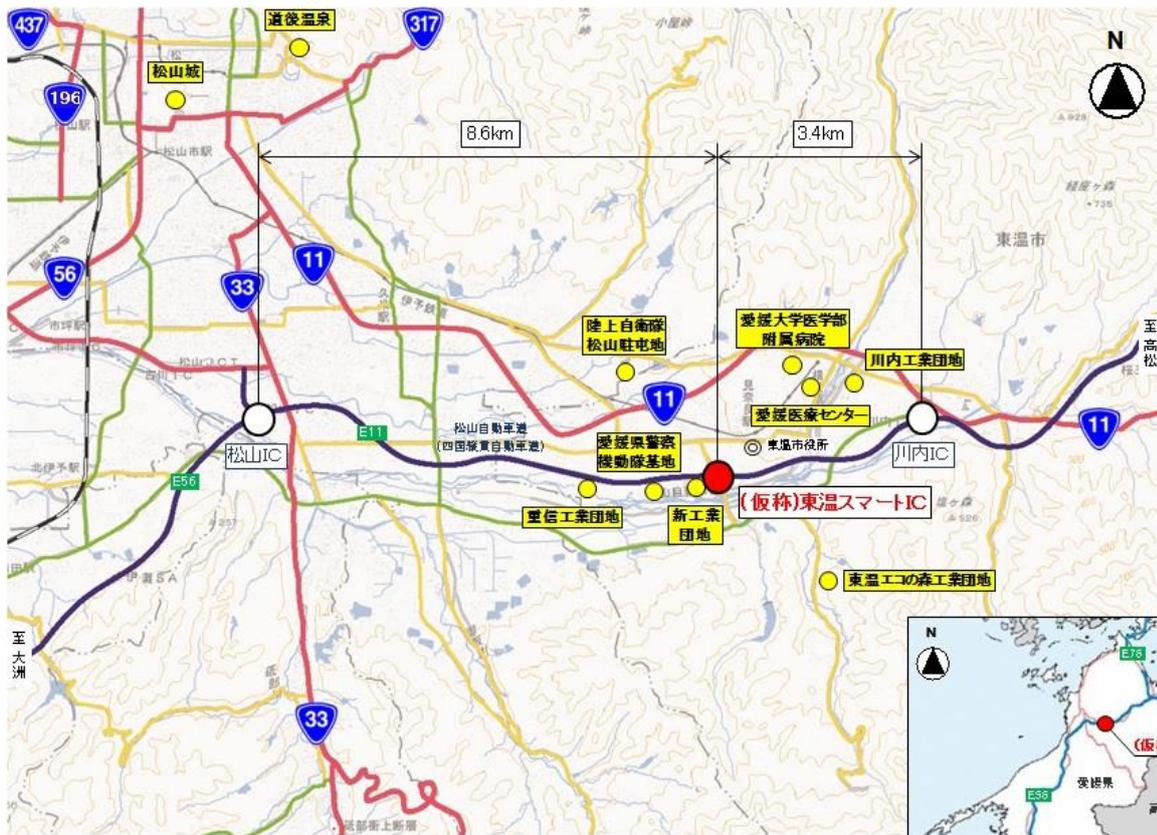
出典：愛媛道ビジョン 2016 (平成 28 年 2 月改訂)

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 を連絡する新居浜東港線や今治道路の今治朝倉 IC（仮称）に連絡する今治丹原線、中山スマート IC と双海地区を結ぶ広田双海線、（仮称）東温スマート IC に連絡する東温市道高速側道 1 号線及び 2 号線の整備を推進しています。

【（仮称）東温スマート IC と周辺施設】



出典：東温市HP

## 4 《基本方向Ⅲ》未来を拓く道づくり

農林水産品や工業製品の輸送、観光周遊等の地域における多様な産業の維持や活性化を支援する上で必要となる「《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

#### ①地域経済を支える産業の活性化を支援

県産品のブランド化を推進し、県産品農林水産物及びその加工品の販売拡大を図るためには、品質の向上や運搬コストを縮減することが急務となっています。

そのため、運搬時の品質劣化防止や運搬距離の短縮等を図るため、アクセスルートを整備を推進します。

#### ②交流人口の拡大を図る観光振興を支援

人材育成、誘客機能、観光資源の魅力の向上による「お接待の心でもてなす愛顔（えがお）の愛媛」を実現し、クルーズ船寄港等による海外からの誘客も含め、交流人口の拡大を図るための道路整備を推進します。

#### ③地域資源を活用した個性ある地域づくりを支援

別子銅山等の産業遺産、村上水軍等の歴史遺産および石鎚山系や西予ジオパーク等の自然環境等の地域固有の特性を活用した、地域振興や地域づくりを進めるため、地域内の道路やアクセス道路の整備を推進します。

#### 【個性ある地域】



出典：愛媛道ビジョン2016  
(平成28年2月改訂)

#### 【四国4県での取組（四国八十八景）】

四国らしさの感じられる素晴らしい景観を、「四国八十八景」として選定、東京オリンピック・パラリンピックに向けてプロモートを実施し、四国来訪者の増加と地域活性化の実現を図ることを目的とした取組を進めています。



絶景の聖地 徳島 香川 愛媛 高知

## 四国八十八景

■ 選定例



八十八の特等席をご用意しました。

四国八十八景実行委員会

45【風景名】耕して天に至る 遊子水荷浦段畑



【眺める場所】  
遊子水荷浦段畑（段畑内通路）

【雑評】  
宇和島に面した急峻な斜面全体に石垣を積み段々畑が築かれ、段々畑の中心部は、まさに「耕して天に至る」と言われる。この地で暮らしてきた人々の長い営みと労苦を実感させる圧倒的な景色となっている。

段々畑の畔には、地元の食材を使ってもてなしてくれる茶屋がある。段々畑の中心部には、遊子水荷浦の湧き出し、先人が苦労して掘いた石垣を間近に見ることが出来る。「段々畑」の魅力を伝える保存の取組みも行われている。

愛媛道ビジョン2016（平成28年2月改訂）にはありませんが、近年の取組として追加した項目です。

37

## (7) 多様な利用形態に応じた道路の活用

### ① 愛媛マルゴト自転車道の整備

#### ■ サイクルツーリズムの推進

愛媛県では、サイクリングは「健康」と「生きがい」と「友情」を与えてくれるという『自転車新文化』を提唱し、瀬戸内しまなみ海道を「サイクリストの聖地」に、そして、県全体を「サイクリングパラダイス」に、更に四国全体を「サイクリングアイランド四国」としてルートの連携を図り、ハード・ソフト両面から、世界に誇るサイクリング環境の創出を目指しています。

ハード施策として、愛媛マルゴト自転車道を県下 20 市町に中上級者向け 11 コース、ファミリー向け 17 コースのサイクリングコースを設定し、ブルーラインの整備、トンネルの安全対策や狭い路肩の拡幅などのコース整備、外国人にも分かりやすいコース案内板や勾配標識の設置を行います。

また、ソフト施策として、「愛媛マルゴト自転車道サービスサイト」の多言語化や Free Wi-Fi スポットの拡充などによる情報提供の強化やサイクルオアシス、サイクルトレインの拡充、サイクルバス等の導入促進など、利便性の向上に取り組んでいます。

更に、「サイクリングアイランド四国」の実現に向けた取組としては、サイクリストを目的地へ誘導するための統一デザインによる路面案内を整備するなど、四国一周 1,000 km ルートの整備を行っています。

【愛媛マルゴト自転車道】



【四国一周マップ】



出典：愛媛県自転車新文化推進協会

②多様な交通手段の連携による地域振興

徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担を図り、都市・地域の魅力ある将来像と安全で円滑な交通を実現するため、関係者が一丸となって必要な施策を総合的・一体的に行い、愛顔あふれる地域づくりを目指します。

【交通手段の連携イメージ】



出典：愛媛道ビジョン2016（平成28年2月改訂）等

③道の駅の活用による地域拠点の形成

道の駅は、道路利用者の休憩施設として整備されてきましたが、近年の自然災害の増加により、災害等の情報提供や避難場所、加えて地域活性化としての機能も求められています。

そこで、避難場所だけでなく、防災拠点としての利用や利用者に観光地紹介等を行う情報発信基地、直売所など、地方創生の拠点として活用します。



道の駅にある防災センター



避難場所として利用される道の駅

④ICTの活用による道路管理の高度化

ICT（Information & Communication Technology：情報通信技術）を活用して、正確な道路状況を迅速かつ効率的に収集・分析・対応・情報提供等することにより、道路利用者の利便性の向上が図られるよう、道路管理の高度化を推進します。

【えひめの道ライブカメラの活用】

本県では、ホームページで、気温や路面温度のほか、ライブカメラによる路面状況を視覚的に確認できる「えひめの道ライブカメラ」を公開しています。



えひめの道ライブカメラ

### ⑤ビッグデータ等を活用した交通安全対策や渋滞対策

E T C 2. 0の装着車の走行履歴（走行ルート、速度、急ブレーキ等）から蓄積されたビッグデータを活用して、交通安全対策を検討していきます。

また、観光地等においても、ICTとAIを活用し、これまでの施策（パーク&ライド、信号制御、交通規制等）等と連携した渋滞対策についても検討していきます。

### ⑥自動運転技術の活用

全国各地で道の駅等を拠点とする自動運転サービス実証実験が実施されており、また、貨客混載など地域独自に取り組むサービスと連携したビジネスモデルの構築のための長期間実験も実施されていることから、これらの結果を踏まえ、今後の自動運転技術の実用化に向けた取組を検討していきます。