



20 道建 第 406 号
平成20年10月20日

国土交通省道路局長 様

愛媛県知事 加戸 守行



今後の道路行政についての意見・提案の提出について（回答）

平成20年9月19日付け国道企第37号で依頼のあったこのことについて、
別添のとおり回答いたします。

これからの道路行政、愛媛県からの要望・提案！

- 1 地方の真に必要な道路整備等が確実に実施できる安定的な財源を確保すること。
 - ・四国横断自動車道の宿毛～岩松間を含む四国8の字ネットワークなど、高規格幹線道路や地域高規格道路からなる高速道路網の整備
 - ・緊急輸送道路など大規模災害に対応できる道路の整備
 - ・中山間地域における通勤・通学、医療・福祉など生活維持等に必要な道路の整備
 - ・都市部における渋滞を緩和し、歩行者の安全・安心を守り、安らぎの空間となる道路の整備 等
- 2 国土の骨格を成し、また、全国的な高速交通ネットワークとなる高規格幹線道路等は国が責任をもって整備するとともに、道路利用者が利用しやすく、わかりやすい高速道路料金制度を確立すること。
- 3 道路整備の必要性を評価する事業評価について、真に必要としている地方の道路整備を適正に評価できる仕組みとすること。
 - ・道路事業が多様な効果を発揮することを踏まえ、現行の費用便益費（B／C）以外の評価手法を導入。
 - ・費用便益費の算出について、これまでの交通量を基本とした全国一律の便益計算から、地方の実情を踏まえたその他の便益を加算できる方法を導入。 等
- 4 地方の裁量で、より地域の現状に見合った道路整備が可能となるよう道路構造令等の基準を見直し、また、厳しい財政状況の中で、地方の道路整備等に配慮された使いやすい補助金制度等を維持、改善又は創設すること。
 - ・道路構造令の見直し
 - ・地方道路整備臨時交付金制度等、事業実施に係る地方の裁量を拡充する制度
 - ・地方の道路整備への無利子貸付制度
 - ・地方の財政状況を踏まえた国庫補助負担率等をかさ上げする制度
 - ・現在補助事業として認められていない、防護柵や道路照明灯等交通安全施設の更新、補修等に係る補助制度の創設
 - ・補助事業に係る予算要求その他の、事務手続き等の更なる簡素化・迅速化・効率化 等
- 5 直轄事業については、コスト縮減、事務事業の効率化を図るとともに、「道路特定財源等に関する基本方針」（5月13日閣議決定）を厳粛に守り、支出の無駄を徹底的に排除すること。

○現状

○課題

愛媛県が抱えている 道路の課題！

★南予地域に依然として残る”ミッシングリンク”

- ・県内でありながら時間距離にすると、東京よりも遠い南予。
- ・津波による予想浸水区域は、南予のミッシングリンクに集中。
- ・愛南町には、鉄道も高速道路もなく、国道56号が唯一の交通手段。

<課題1>

- 県都松山と南予をつなぐ高規格幹線道路を宿毛まで延伸するなど、四国8の字ネットワークの早期完成

★高規格幹線道路の通行料金が、本県の物流にとって大きなハンディキャップ

- ・本州四国連絡道路の通行料金は、他の高速道路に比べて割高。
- ・無料区間を介在する高速道路ネットワークの利用において、ターミナルチャージ等に関して不利益が生じている。

<課題2>

- 本州四国連絡道路を含めた高速道路の料金引下げが急務

★進む過疎化と中山間地域の遅れた道路整備

- ・県土の7割が林野で占められている本県は、松山などの都市部を除いて中山間地に暮らす住民が多く、さらに、85%の市町が過疎地域に指定されている。
- ・本県の道路改良率は70.1%と全国水準(82.9%)を大きく下回り、全国ワースト6位、昭和59年当時の全国水準並み。
- ・特に、東予、中予、南予の3地域に分けてみると、道路改良率は、第2次産業を中心とした東予地域75%を超えているのに対し、第1次産業が中心の南予地域は、65%程度と、県内でも整備水準に格差が生じている。

<課題3>

- 高齢化率の進行が著しい中山間地域や島しょ部の地域にとって、通勤・通学、医療・福祉など生活維持等に必要な道路の整備が必要

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

愛媛県

○現状

★今後、発生が予想される大規模災害

- ・近年、ゲリラ的な集中豪雨など異常気象に伴う土砂災害が増加。
- ・平成16年の台風21号では、県道の斜面崩壊等の災害により、集落が孤立。また、松山自動車道、一般国道11号など幹線道路の被災により、本県と香川、近畿等を結ぶ幹線交通が完全にマヒ。
- ・東南海・南海地震は、今後30年以内に50%以上の確率で発生するといわれている。
- ・南予地域は、地震・津波により甚大な被害が発生すると予想される。
- ・道路構造物の落橋や損傷により、道路機能が損なわれると、救急活動や復旧活動等が遅れ、さらに経済活動にも大きなダメージ。

★都市部における渋滞発生状況

- ・松山市DID地区のピーク時旅行速度は、3大都市圏の平均並み。
- ・県内の渋滞損失時間の約3割が松山都市圏で発生。
- ・住民の8割以上が、渋滞を実感。
- ・松山空港の利用者数は、四国の空港でNo.1でありながら、ほとんどの周辺道路は、混雑度が高い。
- ・空港と高速道路のインターチェンジとのアクセスは、国内の拠点的空港のほとんどは10分以内であるが、松山空港と松山インターチェンジは約30分かかり、全国ワースト2位。

○課題

<課題4>

- 地震など災害に強い道路整備が必要

<課題5>

- 松山圏域をはじめとした県内の都市部における渋滞緩和と空港や港湾等の交通拠点へのアクセス向上

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

愛媛県

○現状

★増大する維持管理費

- ・投資余力の減少、新規投資の制約が強まり、社会資本ストックの維持更新費が大きな財政負担となっている。

★多発する交通事故

- ・平成19年の死亡交通事故件数は、100件で四国ワースト1位。人口割合からすると全国ワースト10位。
- ・その内、高齢者が半数以上。
- ・高齢者の死亡事故の約66%が、歩行中又は自転車乗用中。
- ・平成20年上半期の交通事故による高齢者の死者全国ワースト2位

★悪化した都市景観

- ・都市部において、電柱や看板の乱立によって景観を阻害している箇所が多い。
- ・歩道には、放置自転車やたて看板が並び、歩行者の通行や景観上の阻害となっている。
- ・平成18年度末時点の市街地の幹線道路における無電柱化率は全国ワースト2位。

○課題

<課題6>

- 維持管理コストの縮減を図るとともに、老朽化した道路構造物の延命化が必要

<課題7>

- 交通事故を減少させ、高齢者や児童など交通弱者を守る対策が必要

<課題8>

- 都市内道路の景観対策が必要

地域間格差をなくし、新しい国土の中で自立した愛媛県！

★ 暮らしと産業を支える基盤整備が進み、たくましい産業が育つ愛媛

- 1 四国横断自動車道の宿毛～岩松間を含む四国8の字ネットワークや地域高規格道路の整備、また、これらを補完する幹線道路については整備箇所の重点化を図りながら整備を促進し、広域的な幹線道路ネットワークを構築する。
- 2 本州四国連絡道路を含めた高速道路料金の更なる引下げなど、道路利用者が利用しやすく分かりやすい高速道路料金制度に改善し、だれもが気軽に高速道路を利用でき、また、物流コストを下げることにより、地域経済が活性化し、さらに地域間格差のない社会構造を構築する。
- 3 1. 5車線の整備や地域の利用状況に応じた構造・規格の見直し等をはじめ、地域の実情に即した道路整備を行い、中山間地や半島部における日常生活の維持に必要な利便性を確保する。

★ 災害に強く、県民一人ひとりが安全・安心で快適に暮らせる愛媛

- 4 緊急輸送道路の整備や既存道路施設の耐震補強、都市防災機能の向上を図り、東南海・南海地震など大規模災害が発生しても確実に車両が走行できる経路を確保する。
- 5 環状道路などの道路整備を促進するとともに、市街地における交通分散を図るバイパス等を整備することによって、県内都市部の渋滞状況を緩和し、定時性・走行性・快適性を持った道路とする。
- 6 これまで整備してきた道路施設を計画的に補修するなどして延命化を図るとともに、草刈などの維持管理を地域住民、NPO、民間企業等多様な主体の発意を活かしつつ協働で行うなど、効率的な維持管理の仕組みを構築する。
- 7 歩道設置による歩車道分離を促進するとともに、街路灯の設置や交差点改良など事故対策を進め、子供からお年寄りまで安全で安心して通行できる道路空間を創出する。
- 8 道路空間と沿道空間との一体利用を促進する道路や、無電柱化などの事業を促進し、県民にとって魅力ある道路空間を創出する。

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

愛媛県

○重点事項	○代表事例 ＜事業概要＞	○期待する効果や評価等 ＜事業効果・評価＞	○その他 ＜目標年次等＞
●広域的な幹線道路ネットワーク	高速道路の南予延伸(四国8の字ネットワークの整備促進) ・四国横断自動車道(宇和島北～西予宇和)及び宇和島道路の整備促進 ・津島道路(仮称)の早期事業化 ・四国横断自動車道(高知県境～内海)の整備計画の早期明確化 都市計画道路川東村松線 三島川之江ICと重要港湾三島川之江港、国道11号及び同バイパスを最短ルートで直結する幹線街路。	・四国横断自動車道が西予宇和まで開通したことにより、四国一の水揚げを誇る愛南町深浦港のかつおを、取引単価の高い大都市圏の市場へ翌日出荷できるようになり、出荷量が増し、地域産業の活性化へ寄与している。高速道路の延伸により、地場産業のさらなる活性化が期待できる。 ・四国西南地域は、南海地震による大きな被害が予想されており、災害対策の緊急輸送に資する高速道路の早期整備が必要である。 ・高知県境から宇和島市まで高速道路を繋ぐことによって、3次救急医療施設がない愛南町等の救急医療に大きく貢献する。 ・地理的優位性を生かした国際競争力の強化や物流機能が向上する。 ・三島川之江IC、三島川之江港へのアクセス性が向上する。 ・貨物車が市街地を通行しなくなることによる、渋滞、交通事故が減少する。	【参考資料 1】 平成21年度 【参考資料 2】

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

愛媛県

○重点事項	○代表事例 ＜事業概要＞	○期待する効果や評価等 ＜事業効果・評価＞	○その他 ＜目標年次等＞
●道路利用者が利用しやすい高速道路	本州四国連絡道路の料金引き下げ 本州四国連絡道路の通行料金は、他の高速道路に比べ料金が割高であり、物流等の障壁となっている。 今年10月からは、「安心実現のための緊急総合対策」として、平日夜間割引、深夜割引が導入され、休日昼間割引の割引率拡大が実施されているが、他の高速道路についても同様の割引が行われていること等から、依然として大きな格差が存在している。	・本県の生産物を都市部に輸送する場合の物流コストの低減など物流の効率化による経済活性化をはじめ、観光の振興、地域間交流の活発化が図られる。 ・生活道路の性格を有するしまなみ海道においては、同一市内間の移動に多額に通行料を要する状況が緩和され、地域活性化に対する効果が大きい。	【参考資料 1】
●中山間地等の生活を維持する道路	一般県道岩城弓削線 生名橋 上島町生名島と上島町弓削佐島を連絡する延長1.2kmの道路。 一般県道網代鳥越線 当時の改良率は37.3%(H15.4)で、車両同士の離合はもちろんのこと、緊急車両の通行にも支障をきたす幅員狭小区間の連続する路線であった。そこで、16.3kmの全体延長のうち、緊急性の高い区間6.0km区間について、300mに1箇所程度の離合可能箇所を5工区設定し整備をおこなった。	・移動時間が短縮され、時間帯・天候に左右されない往来が可能となる。 ・島間の移動コストが削減される。 ・人々の活動範囲が広がる。 ・行政コストの削減が図れる。 ・魅力的な道路空間としての効果。 少ない道路予算を有効に使い、効率的な整備手法(1.5車線の整備)を用いることにより、中山間地道路の利便性の向上を図る。	平成20年代前半 【参考資料 3】 【参考資料 4】

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

愛媛県

○重点事項	○代表事例 ＜事業概要＞	○期待する効果や評価等 ＜事業効果・評価＞	○その他 ＜目標年次等＞
●地震など災害に強い道路整備	一般国道379号 岩谷バイパス 伊予郡砥部町岩谷から伊予郡砥部町万年までの延長 5.8kmのバイパス道路。 防災対策も含めて緊急輸送道路の整備や橋梁等の構造物の耐震化の促進	・異常気象時の事前通行規制が解消される。 ・防災点検危険箇所を通過する必要がなくなり、通行時の安全と快適性が確保される。 ・大型車の離合困難箇所が解消され、円滑で安全な交通が確保できる。 緊急輸送道路の整備や橋梁の耐震補強が進むことによって、今後30年で約50%の確率で発生するとされている南海地震等の大災害による被害を軽減する。	平成20年代半ば 【参考資料 5】 【参考資料 6】
●都市部の渋滞解消	松山外環状道路(インター線、空港線) 松山自動車道の松山ICと松山空港を連絡し、都市圏の骨格を形成する延長約 8.6kmの地域高規格道路。	・松山都市圏の渋滞損失時間を10%削減できる。(整備前 2,798 万人時間/年→整備後 2,555 万人時間/年) ・松山 IC と松山空港の所要時間は大幅に短縮される。(整備前30分→整備後10分) 【ICと空港間で30分以上要するのは全国で函館空港、松山空港のみ】	平成29年度 【参考資料 7】

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

愛媛県

○重点事項	○代表事例 ＜事業概要＞	○期待する効果や評価等 ＜事業効果・評価＞	○その他 ＜目標年次等＞
●老朽化した道路構造物延命化	・愛媛県が管理する道路橋は、2,673橋。 (H19.12月現在) ・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、現時点では、158橋で全体の約6%で、このまま推移すれば10年後には20%、20年後には39%を占めるなど、建設後50年を経過する老朽化橋梁は急増することとなり、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による架替え等が発生し、膨大な架替え経費や長期間の通行制限による社会的損失が発生するほか、歴史・文化的にも大きな損失を生じることが懸念される。	・従来の事後的な橋梁管理から、計画的かつ効率的な予防保全的な管理へ転換し、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」を策定中。 ・今後の橋梁の老朽化に備えて、計画的かつ予防的な修繕等の実施を徹底することにより、突発的な大規模修繕や架け替えを回避するとともに、橋梁長寿命化による修繕工事等のトータル経費についてコスト縮減を図る。	平成18年度から県管理橋梁全2,673橋梁について策定着手。 このうち、緊急輸送道路上の1,087橋について「愛媛県橋梁長寿命化修繕計画」を策定済。 【参考資料 8】
●地域住民、企業、NPO等との協働で維持管理	・道路は地域住民の共有財産との認識から、「えひめ愛ロード運動」等により、草刈などの維持管理を地域住民、NPO、民間企業等と協働で実施する。	・愛ロード・サポーター事業により、ボランティアで植栽管理等を実施する。 ・愛ロード・スポンサー事業により、企業等の協賛金を活用した植栽管理や照明灯の設置を行う。 ・愛ロード・コミュニティ事業により地元自治会等に対して、草刈等の業務を民間よりも安く委託する。 など、地域の実情に応じた、効率的・経済的な維持管理が可能となる。	【参考資料 9】

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

愛媛県

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
<事業概要>	<事業概要>	<事業効果・評価>	<目標年次等>
●交通事故を減少させる対策	一般国道317号 自転車歩行者道整備 狭い歩道しかない道路へ自転車歩行車道を設置し、通学生をはじめとする自転車や歩行者の安全確保を図る。 一般国道317号 交差点改良 交差点がロータリーとなっており走行経路が複雑であることや、横断歩道の視認性が悪いことなどに起因する交通事故が多発しているため、交差点改良を実施する。	・自転車や歩行者の安全を確保することができる。 ・交通事故の減少が期待できる。 ・円滑な自動車の通行が確保できる。 ・朝夕を中心に発生している渋滞の緩和が期待できる。 (平日混雑度 1.67(県管理国道ワースト1位)→0.65) ・交通事故の減少が期待できる。 (死傷事故率が県管理国道ワースト1位)	平成21年度 【参考資料 10】 事業期間 平成21～平成23 【参考資料 11】
●都市内道路の景観対策	一般県道六軒家石手線 無電柱化 電線や電柱が立ち並び観光地の景観を損ねているため、歩道の整備とあわせた周辺の景観整備を行う。	・道後温泉周辺の景観の形成や歩行者の安全が確保できる。 ・災害時に電柱の倒壊等により消防活動等に支障が生じるのを防ぐ。	平成21年度 【参考資料 12】

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

愛媛県

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
<事業概要>	<事業概要>	<事業効果・評価>	<目標年次等>
●コスト縮減にむけた県独自の取り組み	厳しい財政状況を踏まえて、平成15年12月に、限られた予算をいかに有効に使うかを念頭に、「事業のスピードアップ化」や「成果の重視」を目指した「愛媛道ビジョン」を策定し、事業の「重点化」と「効率化」に努めてきたほか、その後も色々な角度からコスト縮減に努めている。	次のような県独自の取り組みにより、道路整備に係るコストの縮減が図れる。 ・「1.5車線の整備手法」の導入 ・道路構造令において、適用範囲が定められた規格の最低値からの適用を検討し、道路の利用状況に応じた構造・規格を適用するなど、弾力的な運用による整備 ・生名橋(上島架橋)に道路構造令の「ただし書き」の特例規定を適用し、2車線整備から1.5車線整備への変更 ・八幡浜道路(地域高規格道路)の道路規格見直しによる幅員構成の縮小(4車→2車) ・現道幅員内での車道幅員縮小と幅広路肩等による歩行空間の確保 ・路面表示による交通事故対策(路面に注意喚起の表示)・道路構造令の特例規定条項を適用し、1.5mの歩道整備を導入 ・山間部道路の視距改良の手法として、沿道の立木伐採方式を導入 ・道路の最小回転半径として、車両走行性能(走行軌跡)を適用 ・えひめ愛ロード運動 ・舗装の維持管理水準の切り下げ(ひび割れ量、わだち掘れ率など) 等	

1 事業概要

高速道路の南予延伸(四国8の字ネットワークの整備促進)

- 四国横断自動車道(宇和島北～西予宇和)及び宇和島道路の整備促進
- 津島道路(仮称)の早期事業化
- 四国縦貫自動車道(高知県境～内海)の整備計画の早期明確化

2 整備効果(目標)

- 四国横断自動車道が西予宇和まで開通したことにより、四国一の水揚げを誇る愛南町深浦港のかつおを、取引単価の高い大都市圏の市場へ翌日出荷できるようになり、出荷量が増し、地域産業の活性化へ寄与している。高速道路の延伸により、地場産業のさらなる活性化が期待できる。
- 四国西南地域は、南海地震による大きな被害が予想されており、災害対策の緊急輸送に資する高速道路の早期整備が必要である。

8の字の延伸で大都市への販路が拡大

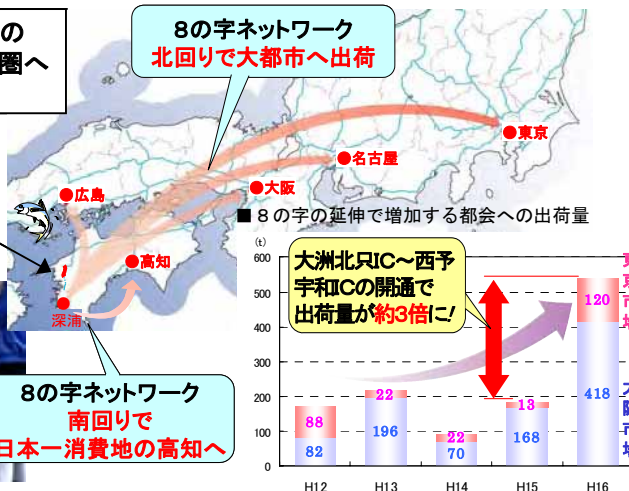
■愛南町の深浦漁港は、かつおの水揚げ四国一。8の字ネットワーク延伸で大都市への翌日出荷が可能となり出荷量も3倍に。さらなる南伸を期待。

かつお水揚げ四国一の深浦漁港から大都市圏へ翌日出荷可能に

8の字ネットワーク
北回りで大都市へ出荷

平成16年4月開通

■深浦漁港
(愛媛県南宇和郡愛南町)



1 事業概要

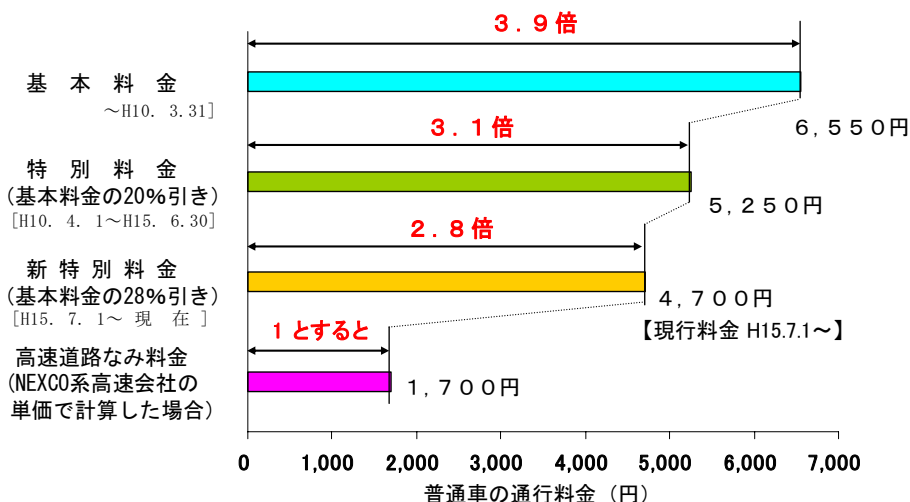
本州四国連絡道路の通行料金は、他の高速道路に比べ料金が割高であり、物流等の障壁となっている。

今年10月からは、「安心実現のための緊急総合対策」として、平日夜間割引、深夜割引が導入され、休日昼間割引の割引率拡大が実施されているが、他の高速道路についても同様の割引が行われていること等から、依然として大きな格差が存在している。

2 整備効果(目標)

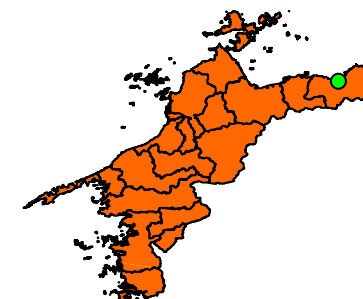
- 本県の生産物を都市部に輸送する場合の物流コストの低減など物流の効率化による経済活性化をはじめ、観光の振興、地域間交流の活性化が図られる。
- 生活道路の性格を有するしまなみ海道においては、同一市内間の移動に多額に通行料を要する状況が緩和され、地域活性化に対する効果が大きい。

しまなみ海道における通行料金比較(今治IC～西瀬戸尾道IC)



1 事業概要

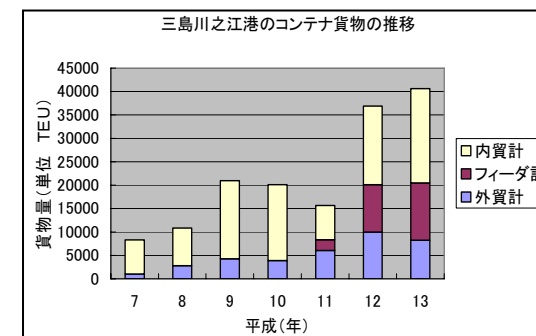
本路線は、愛媛県四国中央市の中央に位置し、重要港湾三島川之江港と三島川之江インターチェンジを結ぶ幹線街路である。路線沿線には、本市の基幹事業である製紙工場が多くあり、大型車の往来が昼夜を問わず多く、現来それらの交通は道路の狭い中心市街地を通過しているため、交通渋滞や事故の大きな要因となっている。そのため三島川之江港と三島川之江インターチェンジとのアクセスの向上と時間短縮、中心市街地への大型車や通過交通の流入防止、交通安全等を目的とし、本路線の整備を行っている。



2 整備効果(目標)

港湾、IC等の交通拠点へのアクセス道路を整備（効率的な輸送・移動のためのマルチモーダルの推進）

- 国際競争力の強化や物流機能の向上
- 三島川之江IC、重要港湾三島川之江港へのアクセス性の向上
- 中心市街地への大型車や通過交通の流入防止による渋滞・交通事故の減少



重要港湾三島川之江港では、近年コンテナ貨物取扱量が急激に伸び、平成14年度に多目的国際ターミナルの整備に着手しており、エクスハイウェイのクロスポイントとしての地理的優位性を生かした国際競争力の強化や物流機能の向上のため、川東村松線(L=2,150m)の早期整備が求められている。

1 事業概要

- 県道岩城弓削線生名橋工区は、上島町生名島と同町弓削佐島を連絡する延長1.2kmの離島架橋事業である。
- 生名橋(橋長515m)の完成により、生名島、弓削佐島及び弓削島が道路で連絡される。

2 整備効果(目標)

地域の現状

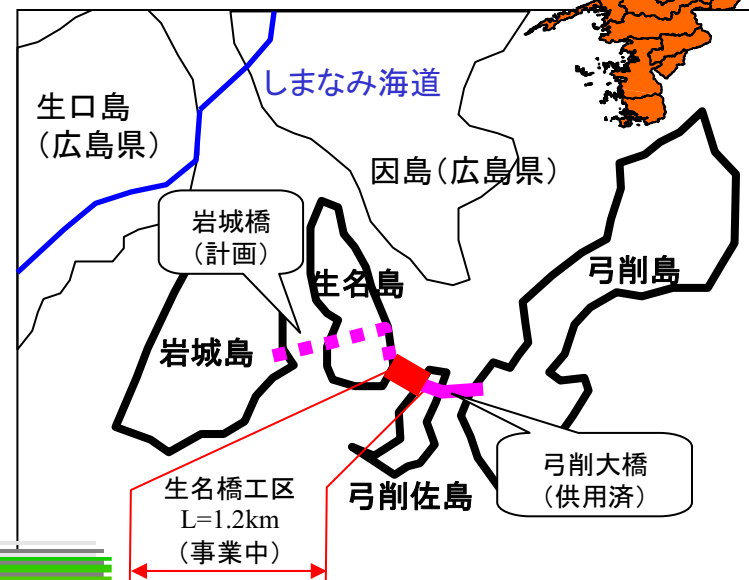
- ①生名島から島外への交通手段はフェリーしかない。
- ②移動時間が制限される上に、高い移動コスト。
- ③夜間や悪天候時は完全に孤島化。

地域住民は通勤通学、医療、消防防災、物資の流通等に大きな不安や負担を抱えています。

船による救急医療



通学する学生



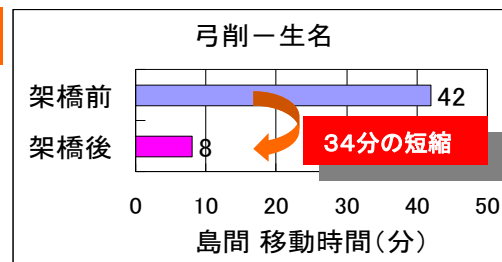
生名橋の整備で...

- 移動時間が短縮され、天候に左右されない往来が可能となります。
- 車両、二輪車での移動が可能となり通勤コストが大幅に削減されます。
- 救急医療・消防防災の際、円滑な移動が可能となり住民の不安が解消されます。

生名橋完成予想図

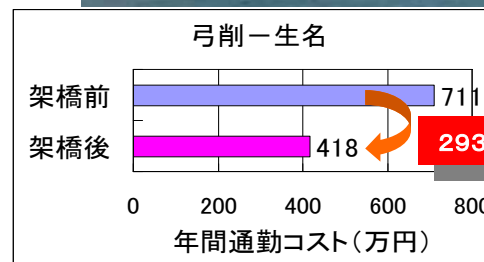


移動時間比較



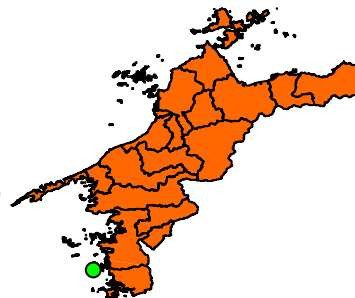
通勤コスト比較

弓削～生名間を通勤通学する合計86人の年間削減額



1 事業概要

網代鳥越線の当時の改良率は37.3%(H15.4)で、車両同士の離合はもちろんのこと、緊急車両の通行にも支障をきたす幅員狭小区間の連続する路線であった。そこで、16.3kmの全体延長のうち、緊急性の高い区間6.0km区間について、300mに1箇所程度の離合可能箇所を5工区設定し整備をおこなった。



2 整備効果(目標)

少ない道路予算を有効に使い、効率的な整備手法(1.5車線の整備)を用いることにより、中山間地道路の利便性の向上を図る。



整備前



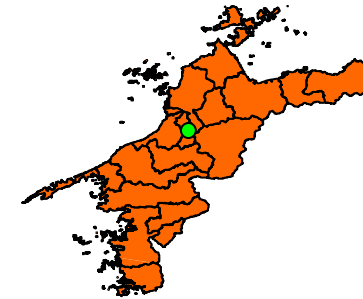
整備後



- わずか550mの整備で、**離合困難解消率が71.1%から93.2%まで向上した。**
(※300mに1箇所離合可能箇所がある割合)
- 未整備箇所3.6kmを整備する場合約24億円必要だが、**1.5車線整備だと、約3.5億円で整備が行えた。**
- 従来の2車線整備より、早期に事業効果が発現できた。
- 整備後のアンケート調査でも、従来の2車線整備より、1.5車線整備がいいとの意見が約90%あった。
- 住民アンケートによれば、整備できたことにより交通事故を回避できた事例等の報告もある。

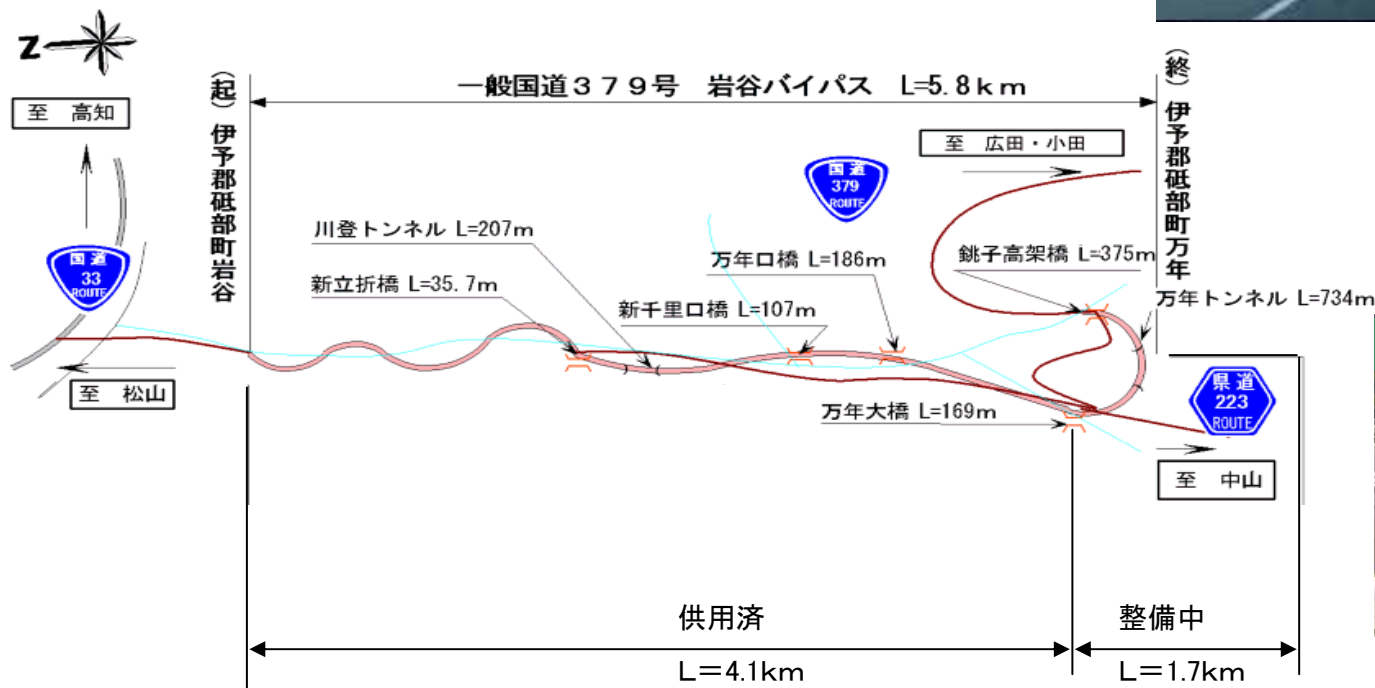
1 事業概要

岩谷バイパスは伊予郡砥部町岩谷から伊予郡砥部町万年までの延長5.8kmのバイパス道路で、整備により異常気象時の事前通行規制及び離合困難が解消される。



2 整備効果(目標)

- 異常気象による事前通行規制の解消が図れる。
- 幅員狭小箇所、防災点検危険箇所を通過する必要がなくなり、通行時の安全と快適性が確保される。
- 旧砥部町と旧広田村との地域間交流が促進されるとともに、四国カルスト県立自然公園へのアクセス性が向上する。



1 事業概要

■東南海・南海地震の今後30年以内の発生確率は50%程度。

■愛媛県の緊急輸送道路の耐震補強の進捗率は、平成20年度末で約70%、**県管理道路全体では約42%**。

■現状のままでは、落橋などによって、救援活動や復旧活動が遅れ、経済活動に大きなダメージが及ぶと予想される。

■未対策の238橋(緊急輸送道路63橋)について、早急に対策が必要。

2 整備効果(目標)

●平成20年代後半までに緊急輸送道路の耐震補強を完了させ、大規模地震時における緊急輸送道路の安全な通行を確保する。

【代表事例】 (一) 船越平城線(栄橋) 愛南町御荘平城



落橋防止対策



1 事業概要

- 松山外環状道路は、松山市中心部周辺を循環し、松山自動車道(松山IC)、松山空港、松山港等の交通拠点を連結する延長約20kmの路線であり、平成6年12月に地域高規格道路の計画路線に指定。
- 現在、松山外環状道路インター線(L=4.8km)を事業中
- 松山外環状道路空港線は、国道11号、国道33号、国道56号等の松山都市圏の放射状道路や松山環状線の交通混雑の緩和を図るとともに、現在事業中の松山外環状道路インター線と連結し、松山自動車道松山ICと松山空港・松山港等を連絡し、都市圏の骨格を形成するものである。

2 整備効果(目標)

【渋滞の緩和】

- 松山外環状道路空港線の整備により、中心市街地を通過する交通が34%→29%に削減。
- 松山都市圏の渋滞損失時間は約10%削減。(整備前2,798万人時間/年→整備後2,555万人時間/年)
- 主要渋滞ポイントの渋滞緩和。(3割～1割渋滞を緩和)

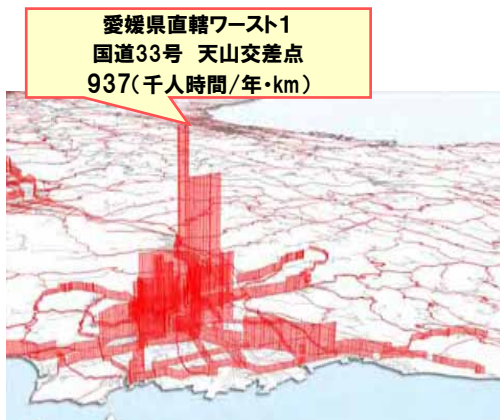


国道33号天山交差点の渋滞状況

【空港港湾アクセスの改善】

- 松山自動車道松山ICと松山空港の所要時間は大幅に短縮。
(松山IC～松山空港:現況30分→整備後10分)

- 渋滞損失時間(千人時間/年・km(平成17年度))



- 松山IC～松山空港の所要時間変化



●中心部通過交通の変化

整備なし (H42)	通過 34% (1,878百台/日)	その他外々 13% (739百台/日)
整備あり (H42)	通過 29% (1,630百台/日)	その他外々 18% (987百台/日)

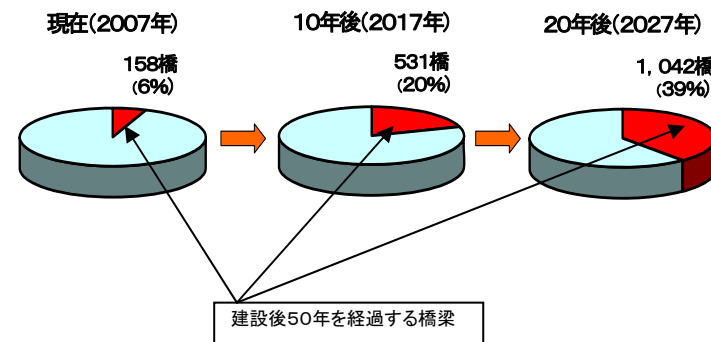
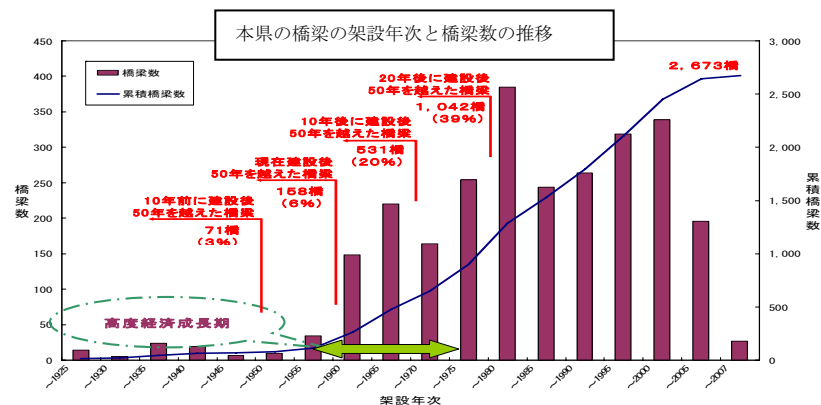
中心部を通過する自動車交通が約248百台/日(34%→29%)減少



1 事業概要

■愛媛県が管理する道路橋は、2,673橋。(H19.12月現在)

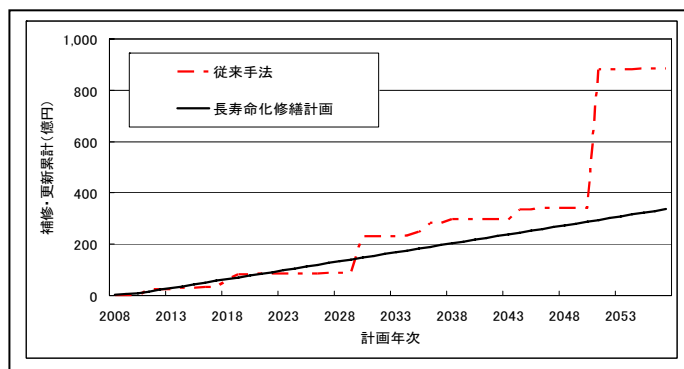
■このうち、一般的に老朽化の目安となる建設後50年を経過する橋梁は、現時点では、158橋で全体の約6%で、このまま推移すれば10年後には20%、20年後には39%を占めるなど、建設後50年を経過する老朽化橋梁は急増することとなり、近い将来、適正な維持管理を行わなければ老朽化による突発的な事故等による架替え等が発生し、膨大な架替え経費や長期間の通行制限による社会的損失が発生することが懸念。



2 整備効果(目標)

●従来の事後的な橋梁管理から、計画的かつ効率的な予防・保全的な管理へ転換し、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**」を策定中。

●今後の橋梁の老朽化に備えて、計画的かつ予防的な修繕等の実施を徹底することにより、突発的な大規模修繕や架け替えを回避するとともに、橋梁長寿命化による修繕工事等のトータル経費についてコスト縮減。



全橋梁(2,673橋)を、従来の対処量的手法により修繕又は架け替えした場合には、今後50年間で約1,350億円が必要。
長寿命化修繕計画により修繕又は架け替えした場合は、約500億円(約6割の縮減が可能)

1 事業概要

■道路は地域住民の共有財産との認識から、また危機的な財政状況の中、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、県民との協働を核として、地域が主体の新たな道路維持管理システムの構築を目指して、「えひめ愛ロード運動」を推進し、草刈などの道路の維持管理を地域住民、NPO、民間企業等と協働して実施する。

■この運動に賛同する住民、団体、企業等（パートナー）は「地域の道路は地域で守る」ことを基本理念に、県との協働事業を実施することにより、地域力の維持・強化に努める。

【えひめ愛ロード運動】のスキーム

①えひめ愛ロードサポーター事業

・パートナーのボランティアにより、道路の美化活動等を行う。

②えひめ愛ロードスポンサー事業

・パートナーの寄付等により道路の除草等や照明灯の整備を行う。

③えひめ愛ロードコミュニティ事業

・自治会等の地域コミュニティに委託し、道路の除草等を行う。

2 整備効果（目標）



【愛ロードサポーター事業(j)】

●地域の住民や団体等が、道路の植樹帯や歩道等において、抜根草除草、草花植栽管理、ごみ清掃を行う。

H20年 124団体(構成員5,466人)
233kmで活動中



【愛ロードスポンサー事業(道路照明灯)】

●社会貢献に理解のある企業等の協賛金を活用して道路照明灯の設置を行う。

●県が必要とする道路照明灯の新設、更新にあたり道路照明灯の材料費(約24万円/基)を企業等スポンサーが負担するかわりに、県は協力を受けた旨の表示板を設置(表示期間:10年間)する。
※H20年度は県内11箇所36基を対象に募集。



【愛ロードコミュニティ事業(j)】

●中山間地域を中心に、地元自治会等に道路の路肩や法面等の草刈を業務委託する(有償)

H20年 45団体 192kmで実施

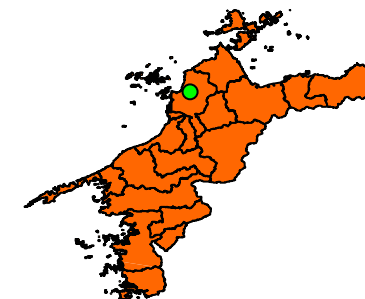
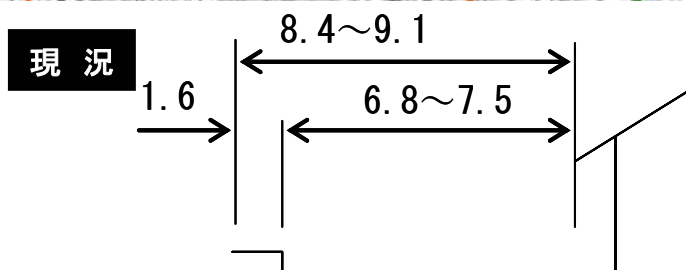
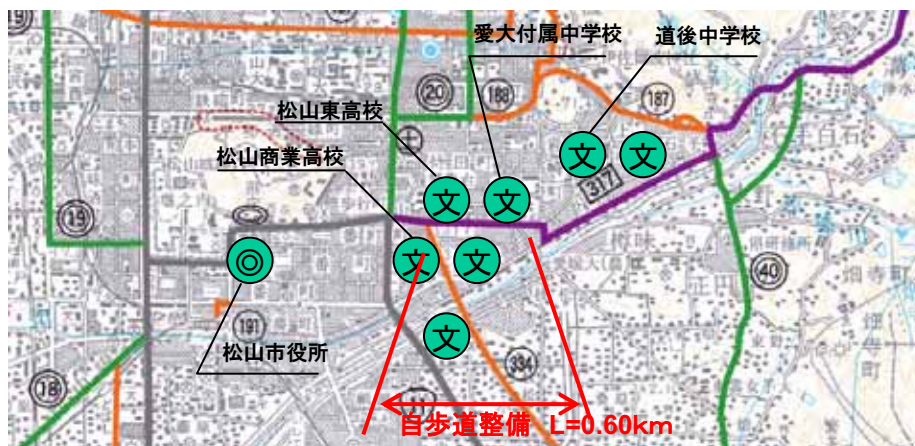
1 事業概要

当区間は、松山東高校や愛媛大学附属小中学校が立地し、通学路児童、生徒を始め歩行者、自転車の交通量が非常に多いため、自転車歩行者道を整備する。

2 整備効果(目標)

通学路における歩行者・自転車の安全確保

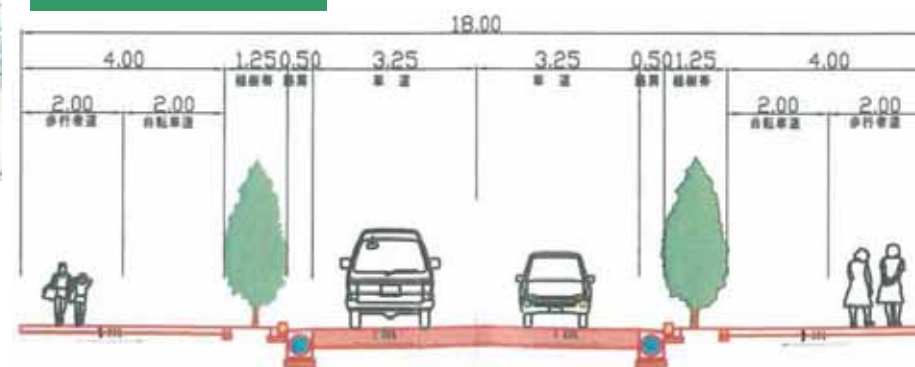
- (国)317号は、松山市から今治市を經由して広島県尾道市へ至る本県の幹線道路。
- 松山市の中心部に位置する当区間には、多くの学校が立地しており、歩行者・自転車の交通量が3,680人・台/日と非常に多いが、現在は狭い歩道しかないため、通学児童・生徒等が危険な状況にあるため、安全で安心して通行できる道路空間の整備が喫緊の課題。



現況



整備後(イメージ)



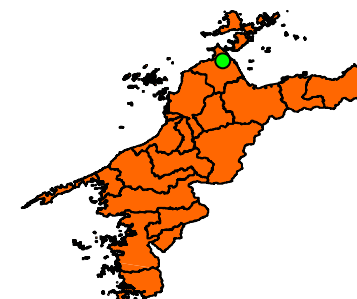
1 事業概要

交差点がロータリーとなっており走行経路が複雑であることや、横断歩道の視認性が悪いことなどに起因する交通事故が多発しているため、交差点改良を実施する。

2 整備効果(目標)

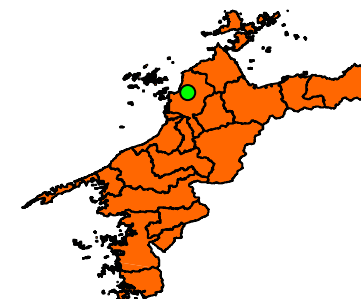
交通事故抑止対策の推進

- (国)317号は、松山市から今治市を經由して広島県尾道市へ至る本県の幹線道路。
- 今治市の中心市街地に位置する当交差点は、ロータリー形状となっており形状が複雑であることや、横断歩道の視認性が悪いことなどに起因して平成16年から18年の3ヵ年で43件の交通事故(うち死亡事故1件)が発生しており、事故抑止対策が喫緊の課題。
- 多発する交通事故を軽減。



1 事業概要

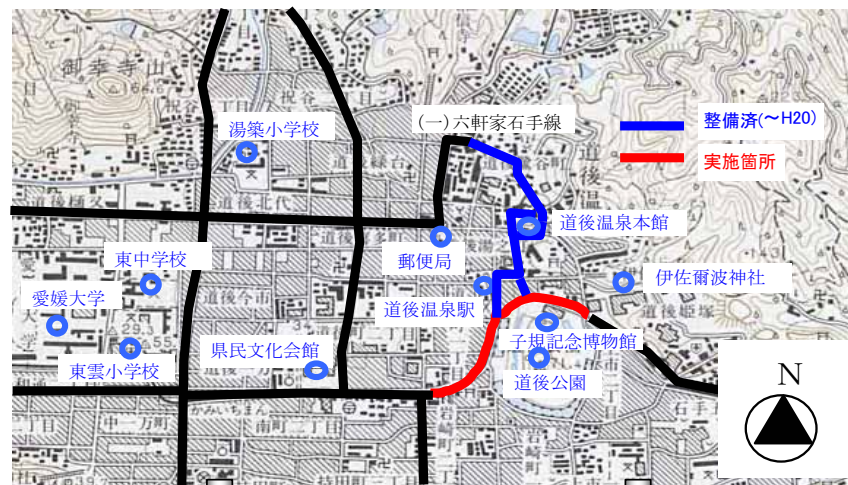
本県を代表する観光地である道後地区においては、電線類が地中化されておらず電柱が立ち並んでいるため、地震時において電柱が倒壊する恐れがあるほか、通行の安全性や良好な景観などの観点からも課題があることから、歩道整備とあわせて無電柱化を実施する。



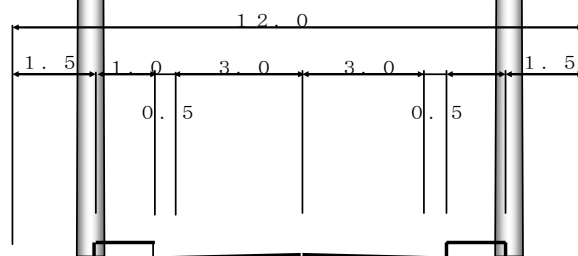
2 整備効果(目標)

都市災害の防除、通行の安全確保、良好な景観の確保

- 県道六軒家石手線は、本県を代表する観光地である道後温泉地区の幹線道路。
- 多くの観光客が訪れ交通量も多い地区であるが、電線類が地中化されていないため、都市災害の防除、通行の安全確保、良好な景観の確保が喫緊の課題。



現況



現況



整備後(イメージ)

