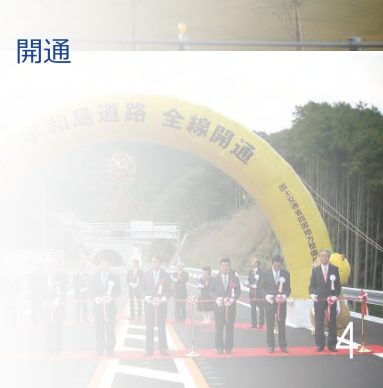
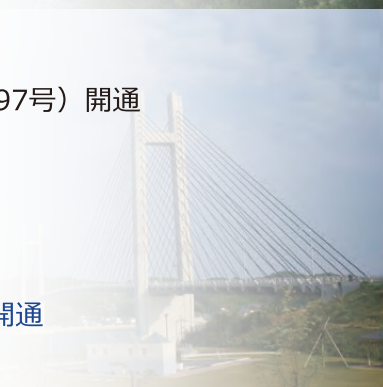




2 これまでの道路整備の取組みと成果

2.1 直近約10年の主な道路整備等の歩み

平成15年12月	愛媛 道ビジョン 策定
平成16年4月	四国横断自動車道（西予宇和IC～大洲北只IC） 開通
平成16年12月	主要地方道 松山港線 高浜トンネル 開通
平成17年3月	主要地方道 壬生川新居浜野田線 新兵衛大橋 開通 主要地方道 宇和明浜線 伊賀上バイパス 開通
平成17年10月	道路関係4公団民営化
平成18年4月	一般国道317号 大島道路 開通 ～瀬戸内しまなみ海道 全線開通～
平成19年2月	一般国道196号 松山北条バイパス 開通
平成19年8月	一般国道441号 鳥鹿野拡幅 完成 一般国道440号 柳谷拡幅 完成
平成20年3月	一般国道319号 法皇バイパス 開通
平成21年4月	道路特定財源の一般財源化
平成22年2月	一般国道379号 内子東バイパス 開通
平成22年4月	主要地方道 新居浜別子山線 青龍橋工区 開通
平成22年11月	一般国道440号 地芳道路 開通
平成23年2月	一般県道 岩城弓削線 生名橋 開通
平成24年3月	一般国道33号 三坂道路 開通 四国横断自動車道（宇和島北IC～西予宇和IC） 開通
平成24年9月	一般国道381号 松野東バイパス 開通
平成25年3月	地域高規格道路 大洲・八幡浜自動車道 名坂道路（一般国道197号） 開通 一般国道380号 寺村バイパス 開通
平成25年11月	主要地方道 長浜保内線 大和橋 開通
平成25年12月	主要地方道 大西波止浜港線（星浦～大井浜） 開通
平成26年3月	一般国道33号 松山外環状道路インター線（井門IC～古川IC） 開通
平成26年4月	新たな高速道路料金の設定（本四高速が全国道路網に編入）
平成27年3月	一般国道33号 松山外環状道路インター線（市坪IC～余戸南IC） 開通 一般国道56号 宇和島道路 全線開通 一般県道 新居浜東港線（郷～観音原工区） 開通
平成28年2月	愛媛 道ビジョン 2016 改訂



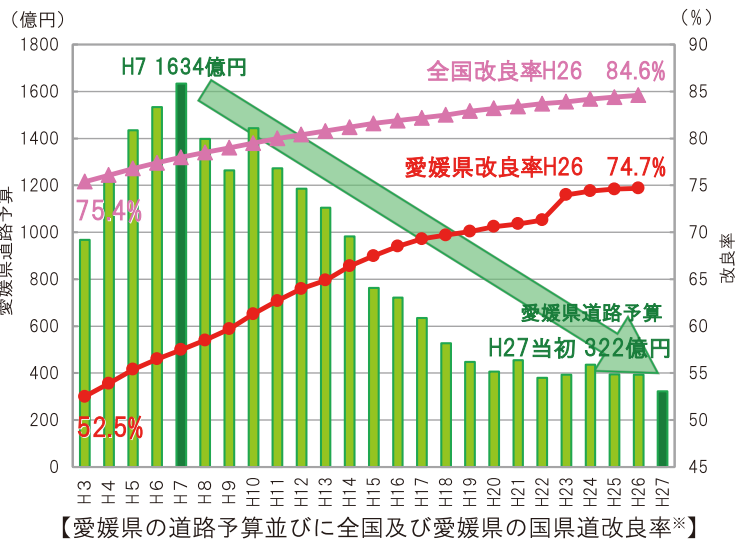
2.2 道路整備の取組みと成果

① 道路改良率の向上と道路予算の縮減

本県の道路関係予算は、昨今の厳しい財政状況によって、年々減少傾向を示しており、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。

このように限られた予算の中、重点的かつ効率的な整備に努め、着実な道路改良率の向上へと繋げています。

※平成3年：国県道改良率52.5%（全国46位）
→平成26年：74.7%（全国41位）に上昇



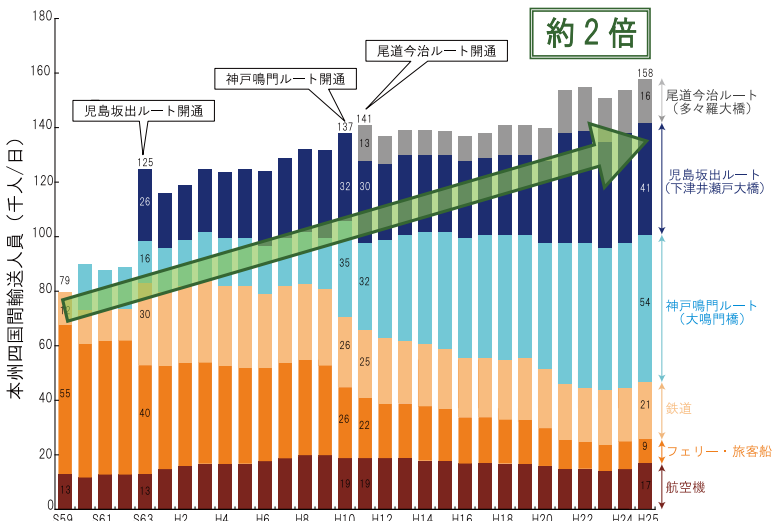
② 本州四国連絡道路の開通

本州四国連絡道路は、本州と四国を3本のルートで結ぶもので、昭和63年に児島坂出ルート、平成10年に神戸鳴門ルート、平成11年には尾道今治ルートが開通しました。

このうち、尾道今治ルート（西瀬戸自動車道）は、全長59.4kmの自動車専用道路で「瀬戸内しまなみ海道」の愛称で親しまれ、日常生活はもちろん、産業や観光など、多様な目的で利用され、瀬戸内地域の交通動脈の役割を担っています。

本州四国連絡道路の開通により、本州四国間輸送人員は約2倍と飛躍的に増大しており、その整備効果は明らかです。

また、瀬戸内しまなみ海道は、本四3ルートの中で唯一、自転車歩行車道が併設されており、美しい風景を眺めながらサイクリングやウォーキングを楽しむことができることから、サイクリングを中心とした観光振興や地域活性化に大きく寄与しています。



【交通機関別の本州四国間輸送人員(推計値)の推移】

出典：四国運輸局「業務要覧」
 (注1) 瀬戸大橋開通（1988年4月）以前の鉄道の輸送人員は、宇高連絡船の利用客開通後は、JR瀬戸大橋線の輸送人員
 (注2) 瀬戸大橋、大鳴門橋、多々羅大橋はそれぞれ県境に架かる橋

③ 高規格幹線道路等の整備促進

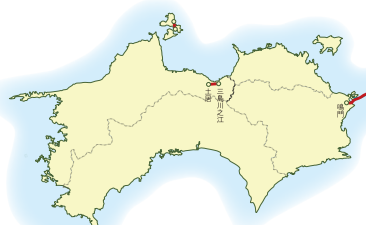
本県の高規格幹線道路等の整備は、昭和60年3月の三島川之江IC～土居IC間の開通を皮切りに、本州四国連絡道路の整備とともに、四国内の高速道路も順次整備が進められ、平成12年3月には四国4県の県都が結ばれ、その後、南予地域への延伸により、「四国8の字ネットワーク」の形成に向けた整備が進められています。

これからは、整備された高速道路を上手く活用し、「災害への備え」、「物流への支援」、「地域間交流による地域の活性化」へと発展させる必要があり、現在では、3つのミッシングリンク（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）解消に向け、整備促進を図っています。



現在（平成27年度）

四国8の字ネットワークの形成
ミッシングリンクの解消を目指す



昭和60年3月

四国で初めて高速道路が開通する(三島川之江IC～土居IC)



平成12年3月

X(エックス)ハイウェイで4県都が結ばれる

【3つの重要路線（平成15年度版）】

2.3 これまでの愛媛道ビジョン

平成15年度に策定した「愛媛道ビジョン」による本県の取組みは、「**重点化**」と「**効率化**」をキーワードに、道路整備を進めてきました。

① 「重点化」について

県が管理する256路線のうち、重要路線180路線に絞りこみ、重点整備に取り組んできました。重要路線には、生活・社会状況の地域格差を解消する「**①県都60圏域内30アクセスプラン関連道路**」、阪神・淡路大震災を契機とした地震等の大規模災害時の応急活動を円滑に行う「**②緊急輸送路**」、合併后市町内の一体化を支援する「**③市町村合併支援道路**」の3つを選定しました。

この重要路線の道路改良率は、平成15年度の79%から、平成25年度には90%となっており、**11ポイントアップ**しています。一方、県管理道路全体では、63%から71%の8ポイントアップとなっており、重点化による一定の成果が得られていることがわかります。

【各道路の路線数及び改良率】

道路種別	路線数	改良率	
		H15	H25
重要路線	180	79%	90%
①アクセスプラン関連道路	165	82%	90%
②緊急輸送路	63	83%	91%
③合併支援道路	124	85%	93%
県管理道路	256	63%	71%

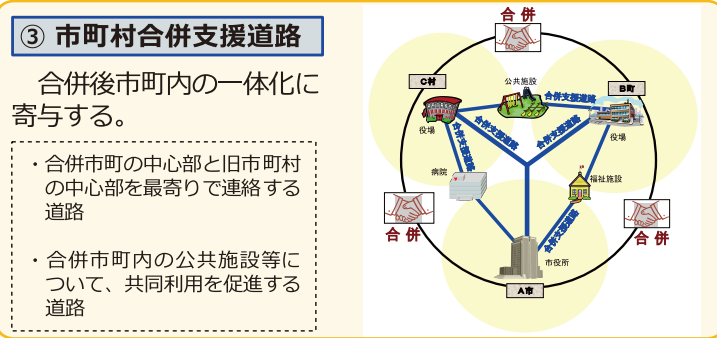
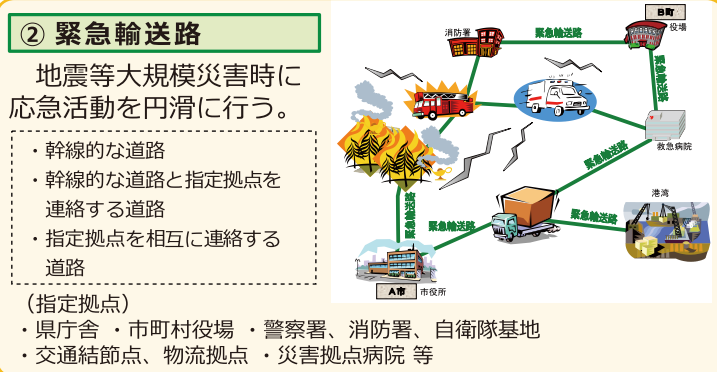
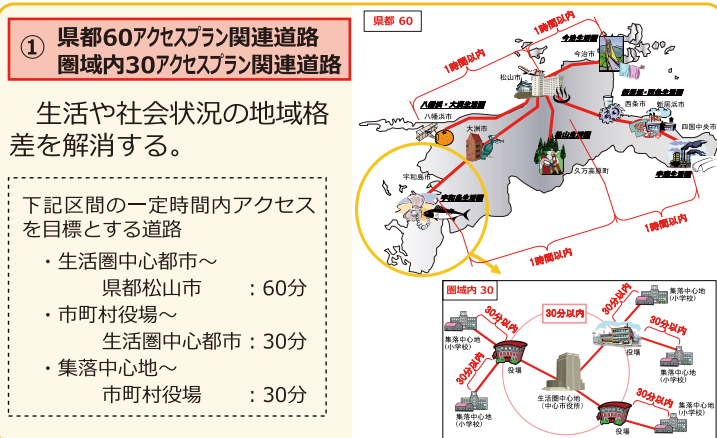
② 「効率化」について

「効率化」については、2車線整備にこだわらず、交通量や沿道状況、地形などから判断して、「2車線で整備する区間」、「1車線で整備する区間」、「局部的に整備する区間」を設定し、これらを組み合わせる「**1.5車線的整備**」に取り組んできました。

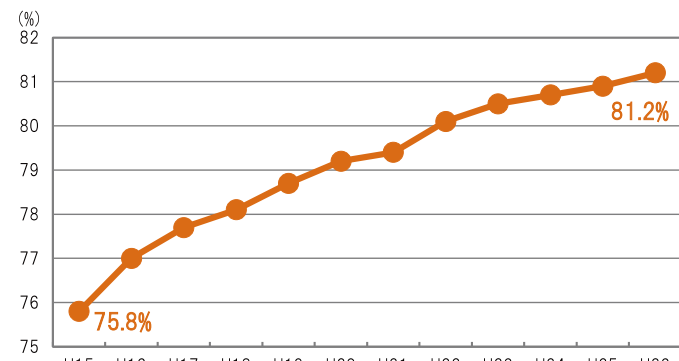
この「1.5車線的整備」の導入により、中山間地域の道路において随所に見られる、大型車等との離合（すれ違い）が困難な箇所を早期に解消する取組みを進めており、離合（すれ違い）困難解消率は、平成15年度の75.8%から、26年度には81.2%となっています。

※離合(すれ違い)困難解消率：

$$= \frac{\text{離合(すれ違い)可能な道路延長(300m以内に総幅員7.0m以上の区間がある道路)}}{\text{山間部道路延長(交通不能区間を除く)}}$$



【1.5車線の整備イメージ図】



【離合(すれ違い)困難解消率】