

松山外環状道路の利活用 に関する取組方針

平成29年3月

愛媛県高規格道路等利活用検討会

「松山外環状道路」の利活用に関する取組方針

高速道路等の高規格道路の整備は、企業の進出や販路拡大等による産業振興、更には、観光圏域の拡大による観光振興といった、地域の活性化に大きな役割を果たすことが期待される。

このため、県内における高規格道路等の整備によって、どのような効果が発揮されるのかを把握するとともに、その効果の増進を図るための高規格道路等の利活用方策を併せて検討し、道路利用者等に整備の必要性や重要性を広く周知するとともに、整備促進の社会的気運を高めることを目的として、「愛媛県高規格道路等利活用検討会」を組織した。

特に、県都松山市において事業中である松山外環状道路（以下、「松山外環」という。）に関しては、県内で最も重要な高規格道路等の一つであり、整備が進むことにより松山都市圏域において様々なストック効果が期待されていることから、「松山外環状道路地方部会」を設置し、当路線の具体的な利活用方策等について検討してきた。

松山外環は、「インター線」が平成28年12月に全線開通したほか、インター線に続く国道56号から松山空港間の「空港線」についても、今年9月30日開会の「えひめ国体」までに国道56号から県道伊予松山港線までの側道部を先行して供用する予定であり、空港から国体会場間等の円滑な交通の確保や松山市中心部の渋滞緩和等の効果が見込まれている。

さらには、未着手区間のうち都市計画決定済みの国道11号から国道33号間を含む約2.5kmのインター東線（仮称）など、交通・物流拠点である松山空港、松山港や松山IC、松山都市圏内の幹線道路等を繋ぐ高規格道路として整備を進めることで、移動時間の短縮や定時性の確保、生産性の向上などが図られ、より多くのストック効果が期待されているところである。

今回、松山外環の整備効果や具体的な利活用について検討を重ねた結果、以下の7項目を取組み方針として定める。

1. 松山外環の整備を契機とした企業誘致の推進

県内企業を対象に行ったアンケート調査において、松山外環を有効利用するために行政や経済界が取組むべきものとして意見が多かった「企業誘致や土地利用の促進」に対する施策として、市街化調整区域への工業系を中心とした開発が可能となる都市計画法の「地区計画」など、沿線の土地利用を促進する制度の活用を推進する。

都市部の整備は、道路の事業主体とまちづくりを担う市町の都市計画担当部局との連携が不可欠であり、国や県から周辺市町の担当部局へ、また、行政から民間経済団体等へ、これらの制度を広く周知し、企業進出の検討が積極的になされるよう後押しする。

あわせて、松山外環周辺の市町が保有する企業立地や誘致をガイドするホームページにおいて、松山外環の整備状況や効果を紹介するページへのリンク設定を行うよう関係市町へ要請し、企業進出の手助けとなる情報提供を積極的に行う。

2. インターネットや広報紙等のツールを活用した情報発信

松山外環の整備状況や利便性向上などの整備効果を広く周知するため、インターネットや広報紙等の各種ツールを活用した積極的な情報発信を行う。県内外を問わず多くの人々に松山外環に対して興味を持ってもらい、経済活動や社会生活など様々な面において、松山外環の利活用の促進を図る。

3. 松山空港から1時間圏域の拡大を活かした観光振興

松山外環が整備されることにより松山空港からの1時間アクセス圏域が拡大し、自動車専用道路の利点である定時性も飛躍的に向上するため、新たな観光ルートの造成や滞在時間の増加、人の流れ・物流の効率化など観光・運輸・運送業界へ好影響をもたらすことが期待される。

3千年の歴史を誇り古くから名湯として親しまれる道後温泉のほか、しまなみ海道や四国八十八ヶ所霊場の岩屋寺をはじめとする松山以外の観光地も国内外から注目されてきており、バス会社等に新たなバス路線の設定や、旅行会社等に新たな旅行商品の開発について検討を要請するなど、行政のみならず地元経済界とも連携を図りながら、松山外環の利用促進に向けて戦略的に取り組むことが効果的である。

4. 大規模災害時における救援・救護・復興への体制強化の支援

松山都市圏では、南海トラフ地震などの大規模災害発生時において、迅速な他の地域との広域的相互支援のため、玄関口となる「松山港」及び「松山空港」と、「陸上自衛隊松山駐屯地」や「愛媛大学医学部附属病院」、さらには「県総合運動公園」などの防災拠点の間で、確実かつ円滑な移動・輸送が確保されることが必要不可欠であり、これらを繋ぐ松山外環は重要な役割を果たすことが期待される。

この機能をより実効性の高いものとするため、県や市町の「地域防災計画」等各種計画へ緊急輸送道路として位置付けるなど、災害時における松山外環の果たす役割や機能を明確にするとともに、関係機関である警察や消防、自衛隊等とも積極的に連携し、非常時にもその機能を最大限に発揮できるよう体制強化を支援する。

5. 港湾施設の利用拡大に向けた取組み

近年、松山港におけるコンテナ貨物の取扱量は増加傾向にあり、松山外環の利活用促進へ大きく寄与する松山港の港湾施設の更なる利用拡大は、松山都市圏のみならず県内全域の産業・工業振興に欠かせない。

今後も国際物流ターミナル等の港湾施設の整備が進み、取扱貨物量の増加が期待されることから、松山外環の整備状況や整備効果について、松山港を利用する運送会社等に対して情報提供を行い、利活用の促進を図る。

6. 道路管理者が行う利活用への取組み

道路管理者が把握している交通量等をもとに、松山外環を利用する優位性を分析し、周辺一帯が適切な交通配分となるよう誘導することにより、道路利用者の安全かつ快適な利活用を促進する。

例えば、適切なルートへ誘導するための道路標識や横断幕等を設置し、松山外環の利活用の促進や国道 33 号を含む市内中心部の渋滞緩和につなげる。また、道路利用者にもその効果を実感してもらうことで、未着手区間等の更なる整備への期待が高まるなど、次のステップに向けた布石にもなり得る。道路整備の状況に応じ、適宜、松山外環の利活用が進むような施策を検討・実行し、道路管理者としての使命を果たす。

7. 松山外環状道路（全線）及び周辺道路の整備促進

松山外環の整備効果を最大限発揮させるためには、未着手区間を含む全線開通が必要不可欠であるとともに、より一層利活用を促進させるためには、アクセス道路を含む周辺道路の整備も併せて推進し、相乗効果を高めていくことが重要である。

これらの整備に必要な予算確保のため、関係省庁や国会議員等へ積極的な要望活動を行うほか、今後、必要となる都市計画決定等の諸手続きや整備が円滑に進むよう、国、県、松山市、経済界のさらなる連携強化を図る。

特に、未着手区間のうち国道11号と松山インターチェンジを結ぶインター東線（仮称）については、住民説明会等を開催するなど道路構造の変更に伴う都市計画の変更手続きを進めているところであり、次期新規工区としての条件が整いつつあることから、全委員が一丸となって1日も早い事業化に向け取り組む。

平成29年 3 月

愛媛県高規格道路等利活用検討会

1. 松山外環の整備を契機とした企業誘致の推進

◆ 効果【ねらい】

- ・都市計画と連携した沿線沿いの土地利用の促進
- ・自治体のHPにある企業立地ガイドと連携した企業進出への支援

◆ 実施内容と実施主体（国・県・市）

- ・国や県から市町へ、また、行政（自治体）から民間経済団体等へ、いろいろな会議等を通じて、本手法を広く周知し、企業進出への積極的な検討を後押しする。
- ・外環周辺の市町のホームページ（例えば企業立地をガイドする箇所）において、外環の整備状況や効果を紹介するページへのリンクを設定し、企業進出の手助けとなるよう積極的な情報提供を行う。

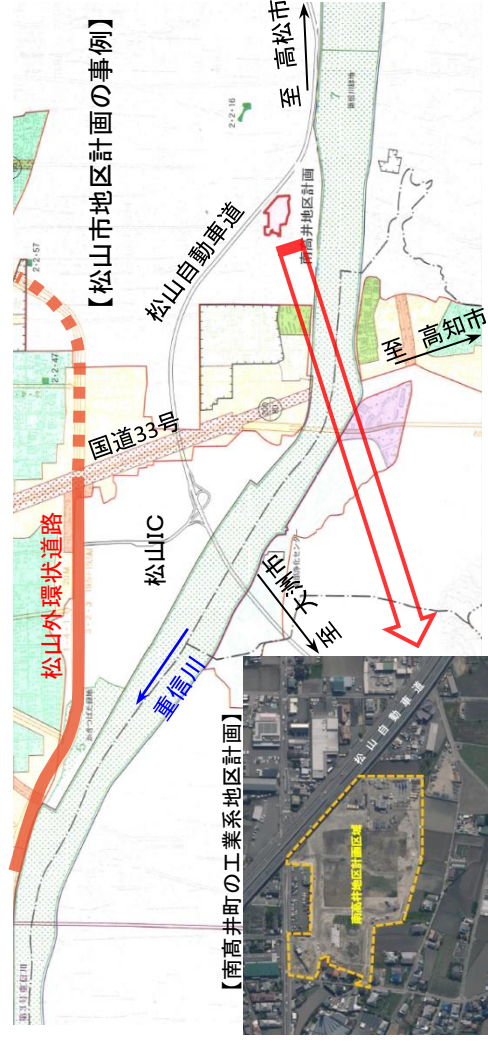
● 都市計画手法を活用した土地利用の促進

- ・市街化調整区域は、市街化を抑制すべき区域となっているが、市町が「地区計画」を決定すれば、開発が可能となる。

5

沿線沿いに、工業系を中心とした土地利用が可能

松山外環状道路の利活用が進む



● 県のホームページにある企業立地ガイドに、松山外環の整備状況を紹介し企業誘致を支援【実施工・運用中】



2. インターネットや広報紙等のツールを活用した情報発信



◆ 効果【ねらい】

積極的な広報活動(利便性を広く周知)
⇒ 供用後の活用の幅を拡大

◆ 実施内容と実施主体 (国・県・市)

県内発信にとどまらず、県外に向けて発信することで、
観光面や企業活動の面で活発な利活用を促進する。

いろいろな情報発信の手法

① マスコミ(新聞等)を活用した広報活動

整備効果のプレスリリースの継続

○【愛媛新聞 平成28年10月21日掲載】

渋滞緩和効果に期待

松山外環状道路
出入り口を追加

《Press Release》

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

松山外環状道路の開通員通しについて
～平成29年11月5日開通した松山外環状道路の開通員通しについて～

平成29年11月5日開通した松山外環状道路の開通員通しについて、松山外環状道路の開通員通し(国道16号から松山空港までの区間)を開通する予定です。これにより、松山空港から松山空港までの片側交通を確保します。

※開通の経路は、開通員通しを決定した経路のままであり、今後の工事状況や工事の条件等により、変更することがありますのでご注意ください。

～開通により期待される効果～

効果1：高松道(松山IC)～松山空港間の移動時間が約7分短縮することで、空港から入るひめ隊員までのスムーズな移動をサポートします。

効果2：松山空港から今治市、西条市、新居浜市への1時間以内のアクセス圏が拡大し、観光等の地域経済に寄与します。

② インフラツーリズム等の工事現場等見学を通じた広報活動

【広報活動例】

技術者などを目指す学生を対象として、松山外環状道路インター線と空港線の工事現場を見学を実施(H28.4.19)



③ Facebookを活用した広報活動

工事の進捗状況や整備効果について、県内外の不特定多数に対し情報発信するツールとして利用

【記載例：大洲・八幡浜自動車道】

facebook

大洲・八幡浜自動車道
@omori_highway

ホーム
ページ情報
いいね!
動画
投稿
ページ共有

大洲・八幡浜自動車道(大洲)のアップデート
大洲・八幡浜自動車道(大洲)のアップデート
大洲・八幡浜自動車道(大洲)のアップデート
大洲・八幡浜自動車道(大洲)のアップデート

④ 地域情報紙への掲載

4. 大規模災害時における救援・救護・復興への体制強化の支援



◆ 効果【ねらい】

防災拠点までの移動時間の短縮や、緊急支援物資の背後圏への確実かつ円滑な搬送を支援

◆ 実施内容と実施主体（国・県・市）

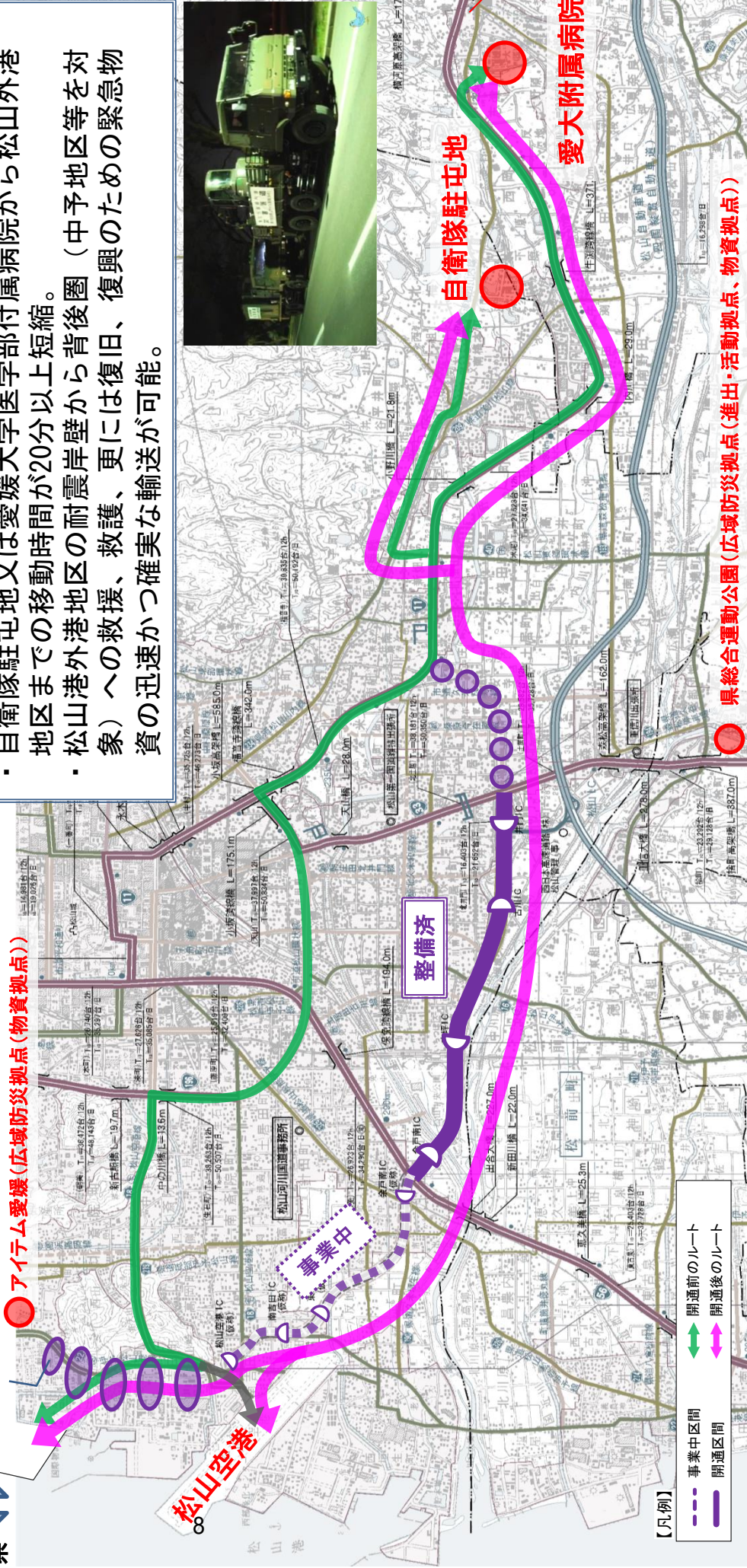
地域防災計画等の各種計画に緊急輸送道路として位置付けることと、災害時における松山外環状道路の果たす役割を明確にし、関係機関（消防・自衛隊等）にも周知を図り、非常時にその機能を最大限に発揮出来る体制を支援する。

- ・ 自衛隊駐屯地又は愛媛大学医学部付属病院から松山外港地区までの移動時間が20分以上短縮。
- ・ 松山港外港地区の耐震岸壁から背後圏（中予地区等を対象）への救援、救護、更には復旧、復興のための緊急物資の迅速かつ確実な輸送が可能。



松山港耐震岸壁

● アイテム愛媛（広域防災拠点（物資拠点））



【凡例】

- 事業中
- 開通前のルート
- 開通後のルート

● 県総合運動公園（広域防災拠点（進出・活動拠点、物資拠点））

◆ 効果【ねらい】

松山外環状道路の活用増大に直結する松山港の利用促進

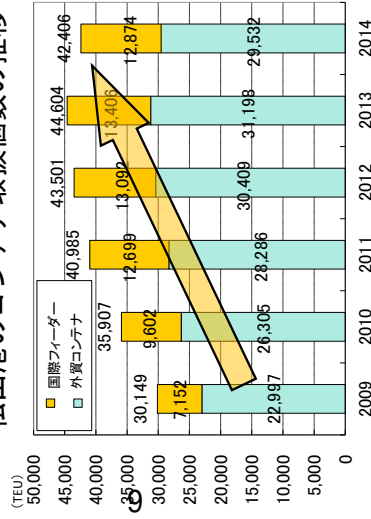
◆ 実施内容と実施主体

〔 国・県・市・商工会議所・観光物産協会
トラック協会・松山港運協会・FAZ 等 〕

国際物流ターミナルの整備に合わせ、ガントリークレーンを整備(愛媛県)し、近年増加傾向にあるコンテナ貨物の更なる拡大が可能となることから、外港地区の事業所のみならず、県内外の運送会社等への情報提供を行う。

松山港のコンテナ取扱量の推移

松山港のコンテナ取扱個数の推移



出典：外貨コンテナは港湾統計(年報)、国際フィーダーは四国地方整備局調べ

岸壁(-13m)の整備に合わせ、愛媛県にてガントリークレーンを整備することにより、国際フィーダーコンテナ貨物の更なる取り込みを図る



過密状態のコンテナバース

松山港外港地区(11ha)の売却状況



松山港からの物流効率化

【開通前】約35分

約20分(6割)短縮

【開通後】約15分



愛媛県東部地域
金鷹機械工業品等

開通後の輸送時間換算で年間約490台分のコンテナ物流が効率化(34,080分÷70分/台)(※1)

松山港から愛媛県東部地域行きは、輸入コンテナを台数換算(※2)すると約142(台/月)であり、年間34,080分(142台/月×12ヶ月×20分)の輸送時間が短縮

※1：輸送時間については、輸入コンテナ量が最も多い新居浜市の工業地帯までの所要時間(70分)で算出。

※2：40フレートのコンテナ1個を大型車1台で運搬する際の車両台数：5,700フレート/40フレートトン=142.5台フレートトン。重量または容積で計算された数量で、いずれかの大きい方で計算。重量1,000kg、容積1.113m³(40立方メートル)=1フレートトン



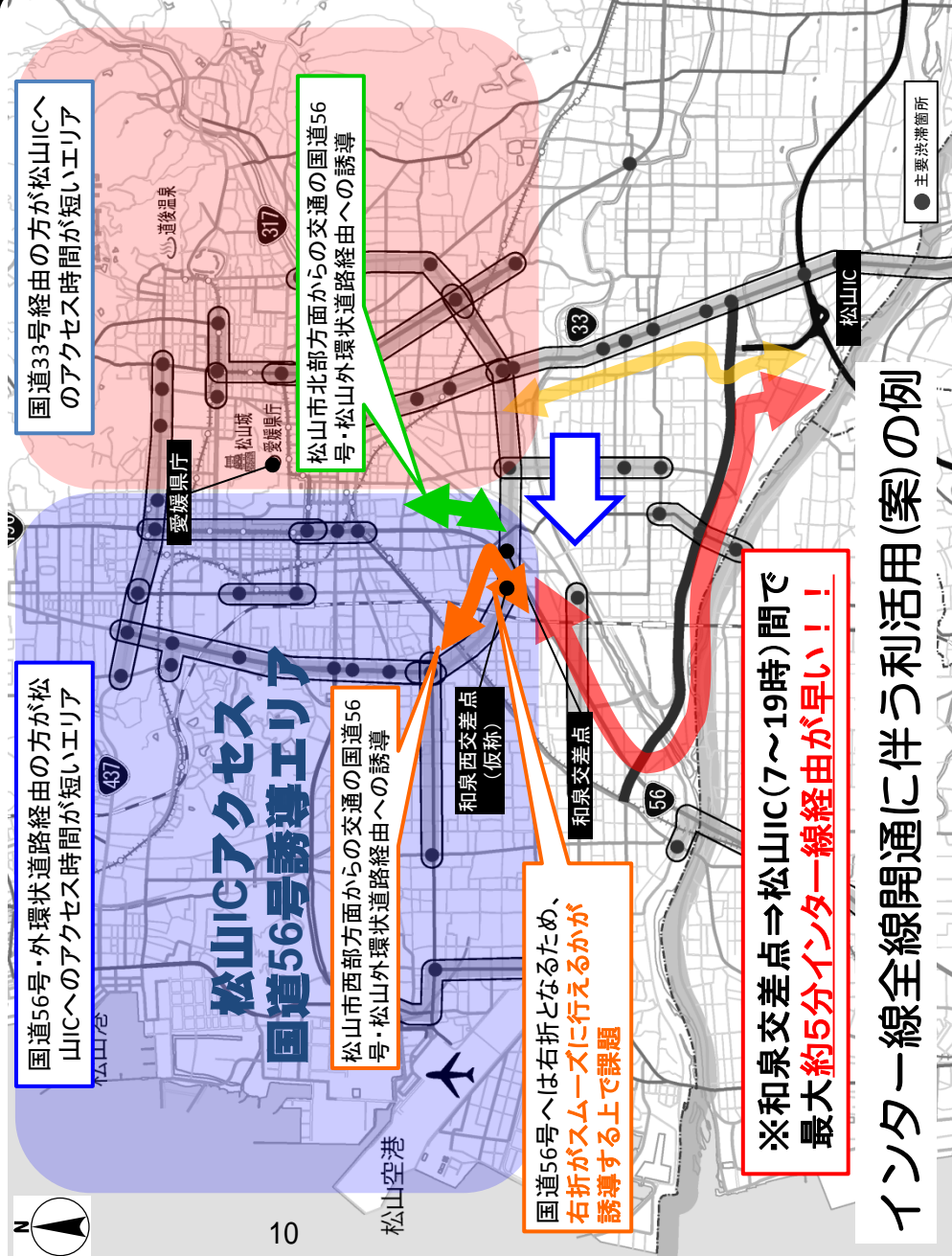
6. 道路管理者が行う利活用への取り組み

◆ 効果【ねらい】

道路管理者として、松山外環状道路利用の具体的な優位性の分析を行い、適切な交通配分となるよう誘導を図り、道路利用者の快適かつ、安全な利活用を推進

◆ 実施内容と実施主体（国・県・市、主に道路管理者）

道路案内標識や横断幕の設置を行うほか、時間短縮が図れる地域や時刻等に関する情報をマスコミ発表するなど、積極的な交通誘導を図り、利用促進に向けた取り組みを行う。



取り組み事例（インタ-線全通時）

① 道路案内標識の変更（和泉交差点）

② 歩道橋への横断幕の設置（和泉西交差点（仮称））

※和泉交差点⇒松山IC(7～19時)間で最大約5分インタ-線経由が早い!!

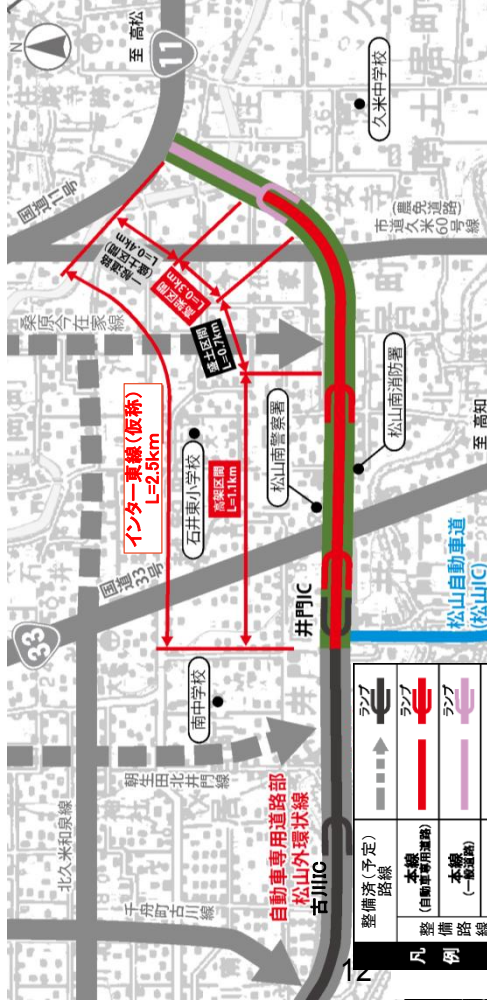
インタ-線全線開通に伴う利活用(案)の例



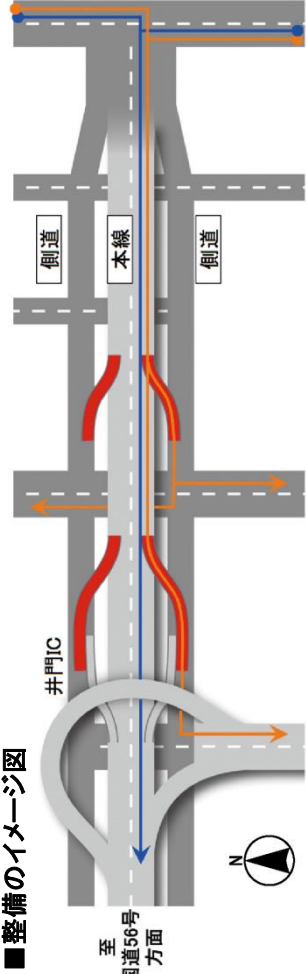
●インター東線(仮称)の計画概要

未着手区間となっている国道11号から松山IC付近までのインター東線(仮称)を1日も早く事業化し完成させることにより、松山外環の整備効果をより増大させることにつながる。

■全体概要図



■整備のイメージ図



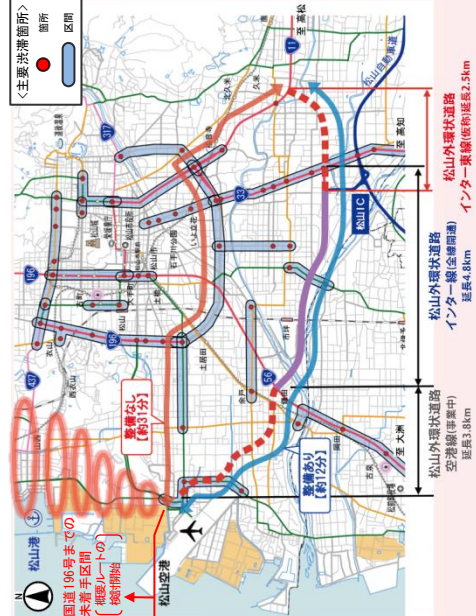
松山IC 国道33号 国道11号 市道久米60号線

【利用形態】

- 国道11号と国道33号や松山ICとのアクセスが可能となります。路)を利用して、スムーズな移動が可能となります。

●インター東線(仮称)による整備効果

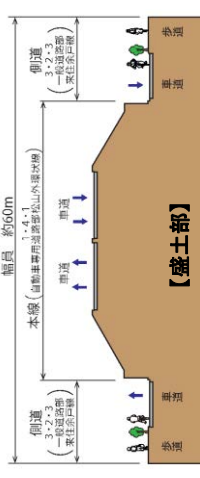
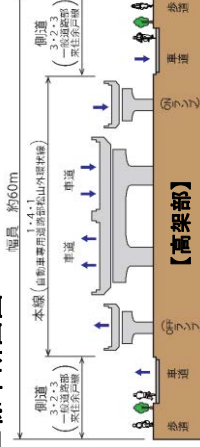
①松山東部地域と松山空港や臨海地域とのアクセス向上及び松山環状線や国道33号等の市内の渋滞が緩和



②計画路線周辺の安全性の向上



■標準断面図



【高架部】

【盛土部】

愛媛県高規格道路等利活用検討会

〔会長〕

国立大学法人 愛媛大学大学院理工学研究科 教授 吉井 稔雄

〔委員〕

松山大学経済学部	教授	鈴木	茂
愛媛県商工会議所連合会	会頭	佐伯	要
一般社団法人 愛媛県観光物産協会	会長	佐伯	要
一般社団法人 愛媛県トラック協会	会長	一宮	貢三
一般社団法人 愛媛県バス協会	会長	清水	一郎
愛媛県土木協会	会長職務代理者	菅	良二
愛媛県土木部	部長	頼木	清隆

〔オブザーバー〕

国土交通省松山河川国道事務所	所長	横尾	和博
国土交通省大洲河川国道事務所	所長	上林	正幸
国土交通省松山港湾・空港整備事務所	所長	平野	智
西日本高速道路株式会社愛媛高速道路事務所	所長	山岡	賢弘

松山外環状道路地方部会

〔地方委員〕

松山港運協会	会長	松本	恒昭
愛媛エフ・エー・セツ株式会社	代表取締役社長	一宮	捷宏
松山市都市整備部	部長	青木	禎郎
松山市産業経済部	部長	平野	陽一郎

(敬称略)