

平成30年 2月21日
松山河川国道事務所

まつやまそとかんじょう
松山外環状道路(インター線全線、空港線側道部)
～開通後の整備効果～

平成28年12月10日に全線開通した『松山外環状道路インター線』の開通1年後及び、平成29年9月18日に開通した『松山外環状道路空港線側道部(国道56号～松山空港)』の開通3ヶ月後の整備効果をお知らせします。

効果① 交通状況の改善

- 松山空港周辺と松山IC間の所要時間が約11分(約4割)短縮。
- 交通の転換により、松山外環に並行する道路の旅行速度が約2～3km/h向上。
- アクセス性向上により、松山空港周辺と松山IC間を移動する車両の約8割が開通区間を利用。

効果② 並行路線の交通事故が減少

- 外環整備前と比較して、県道久米垣生線の交通事故が約4割減少するなど、並行路線の交通事故が減少(うち、人・自転車 対 車両の事故は約8割減少)

効果③ えひめ国体の円滑な輸送を支援

- 松山外環状道路が、無料シャトルバスの運行ルートとして国体期間中に延べ24,000人(825台)に利用され、えひめ国体の円滑な輸送を支援。

※本施策は、四国圏広域地方計画の広域プロジェクト【No.5 地域の自立的・持続的発展に向けた「資国」産業競争力強化プロジェクト】の取組みに関連します。

問い合わせ先：四国地方整備局 松山河川国道事務所 計画課
副所長(道路)：森本 英二 (内線：205)
◎ 計画課長：福田 尊元 (内線：261)
代表 089-972-0034
直通 089-972-0415
FAX 089-972-8117

◎：主な問い合わせ先

松山空港周辺～松山IC間の所要時間が短縮

○外環インター線及び外環空港線側道部の整備により松山空港と松山IC間のルートが形成され、整備前と比べ、**松山空港周辺と松山ICの所要時間が、約11分短縮し**、交通拠点間の**アクセシビリティが向上**。

○交通の転換等により外環に並行する道路の**旅行速度が約2～3km/h向上**。

位置図



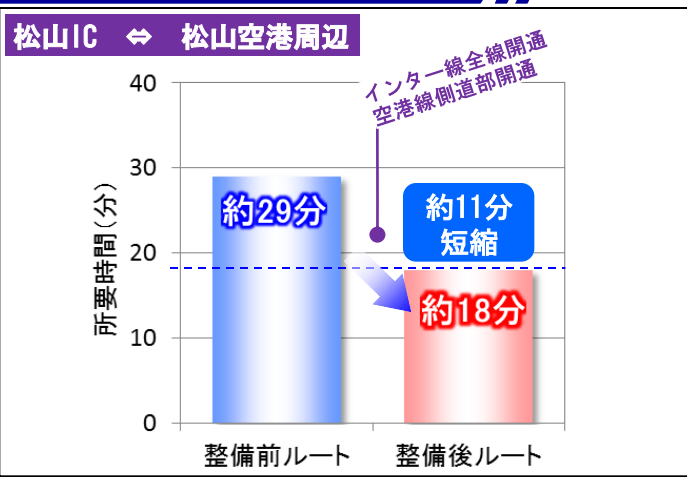
この地図は、国土交通省国土政策局「国土数値情報」をもとに編集・加工したものである。

【凡 例】

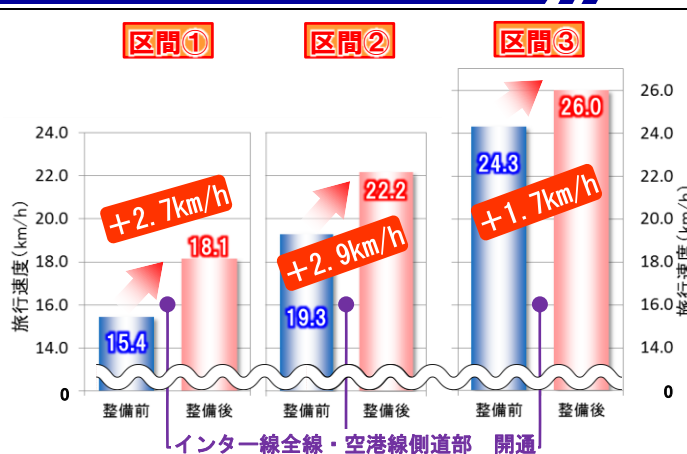
— 高速道路	— 市道
— 国道	— 開通区間
— 県道	— 未開通区間

〈データ出典〉
ETC2.0プローブデータ ※7時～19時の平日平均値で比較
整備前：インター線全線開通前（平成28年11月1日～平成28年11月30日）
整備後：インター線全線・空港線側道部開通後（平成29年11月20日～平成29年12月19日）

所要時間の変化



並行区間の平均旅行速度の変化



○松山空港周辺～松山IC間の所要時間の短縮により、松山空港周辺と松山IC間を移動する車両の約8割が外環空港線へ転換し、並行路線の新空港通り、旧空港通り、県道久米垣生線の利用割合が減少。

位置図

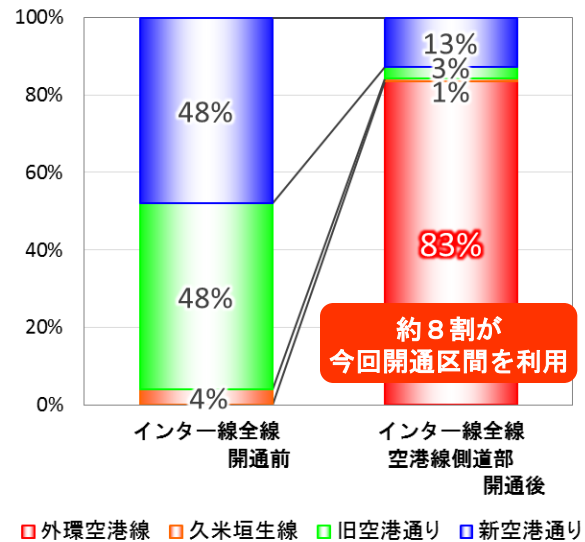


この地図は、国土交通省国土政策局「国土数値情報」をもとに編集・加工したものである。

■ 高速道路	■ 市道
■ 国道	■ 開通区間
■ 県道	⋮ 未開通区間

ETC2.0プローブデータ
平成29年11月20日～平成29年12月19日
※7時～19時の平日平均値で比較

松山空港～松山ICの経路分担の変化



○運送業者の声



開通前は市道松山環状線などを通っていましたが、インター線・空港線を利用する事による時間短縮によって、人件費の削減にも繋がっています。

〈データ出典 (経路分担)〉
ETC2.0プローブデータ
インター線全線開通前
→平成28年11月1日～平成28年11月30日
インター線全線・空港線側道部開通後
→平成29年11月20日～平成29年12月19日
※0～24時の平日計で比較
※松山空港周辺から松山IC間を移動する車両を対象に集計。
なお、国道56号以外の経路は主要道路を利用する車両を対象に集計。

並行路線の交通事故が減少

○外環整備前と比べ、県道久米垣生線の交通事故が約4割減少。

うち人・自転車対車両の事故は約8割減少。

その他の路線も、交通事故が約3～5割減少。

位置図

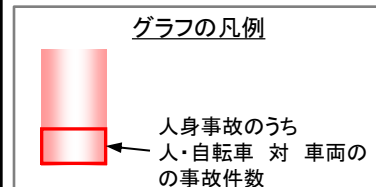
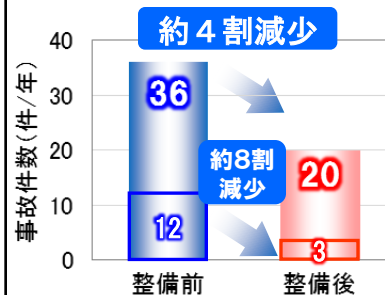


この地図は、国土交通省国土政策局「国土数値情報」をもとに編集・加工したものである。

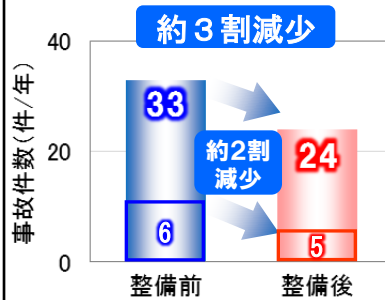
交通事故の変化



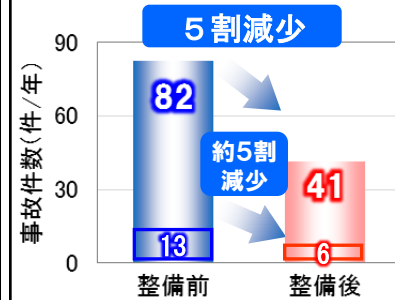
区間A (県道久米垣生線)



区間B (旧空港通り)



区間C (市道松山環状線)



〈データ出典〉
警察提供データ
整備前：外環未開通時点（平成25年3月16日～平成26年3月15日）
整備後：外環インター線全線開通後（平成28年12月10日～平成29年12月9日）
※外環空港線側道部開通（平成29年9月18日）
※集計対象 人身事故（自転車相互、自転車対歩行者、自転車の単独事故を除く）

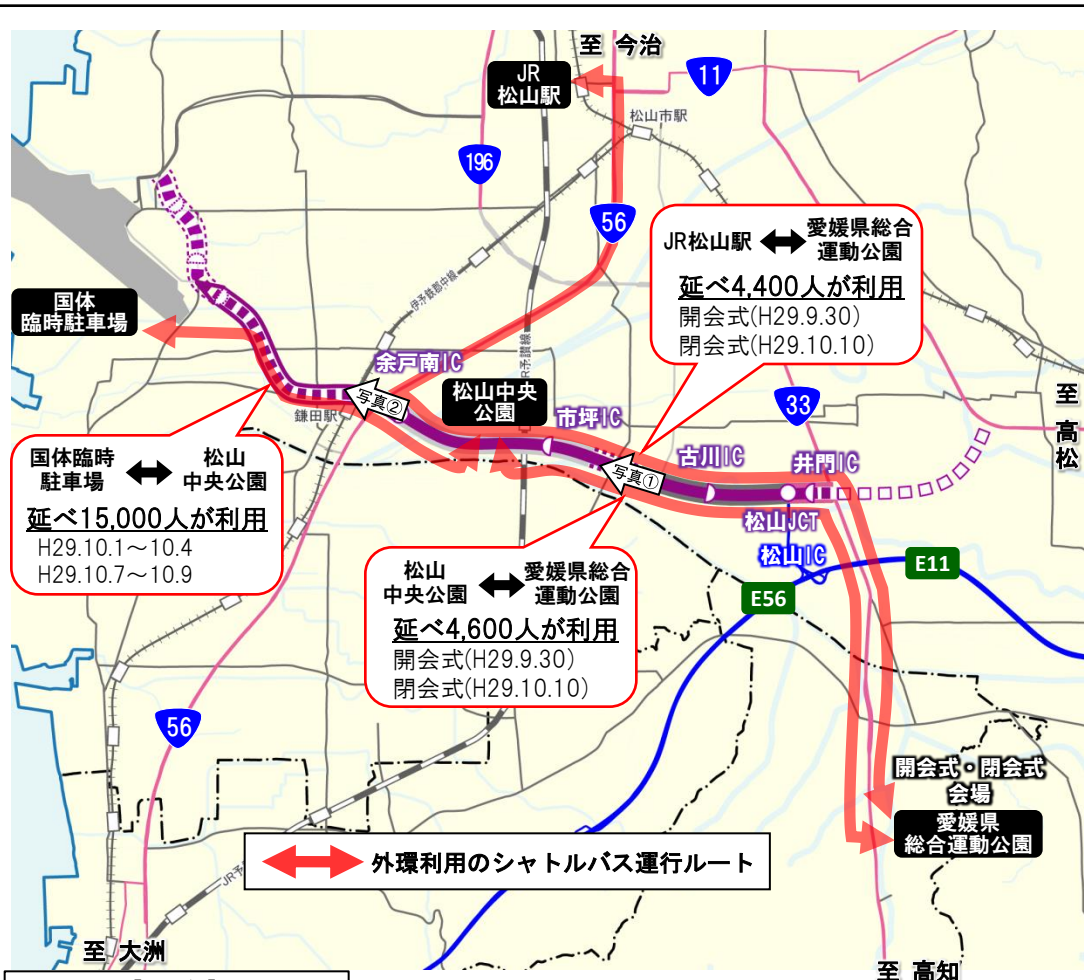
○小学校関係者の声



通学時の児童が、車と車の間を抜けて道路を横断しなければならないこともあり、心配でした。
整備後は車が少なくなり、より安全に横断できるようになり、安心しています。

○松山外環状道路が**無料シャトルバスの運行ルート**として、9日間で**延べ約24,000人**
(825台)に利用され、**えひめ国体観覧者の円滑な輸送を支援**。

位置図



この地図は、国土交通省国土政策局「国土数値情報」をもとに編集・加工したものである。

(データ出典) 愛媛県・松山市とりまとめ資料

松山外環を走行するシャトルバス



○国体関係者の声



松山外環状道路の開通により、**アクセス性が向上し、スムーズ**に輸送する事が出来たので、**大変助かりました**。

周辺道路の交通状況

- 外環空港線側道部の交通量は約13,500台/日。
- 外環インター線自動車専用道路部の交通量は約18,400台/日。
インター線全線開通により、約7,000台/日、空港線側道部開通によりさらに5,800台/日増加。
- 周辺道路では、外環空港線側道部の開通前と比較して、旧空港通りが約2,500台/日減少。
外環インター線全線開通前と比較して、市道松山環状線が約4,100台/日減少。

位置図



この地図は、国土交通省国土政策局「国土数値情報」をもとに編集・加工したものである。

【凡例】

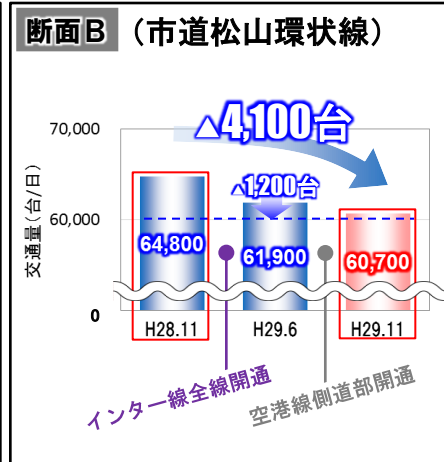
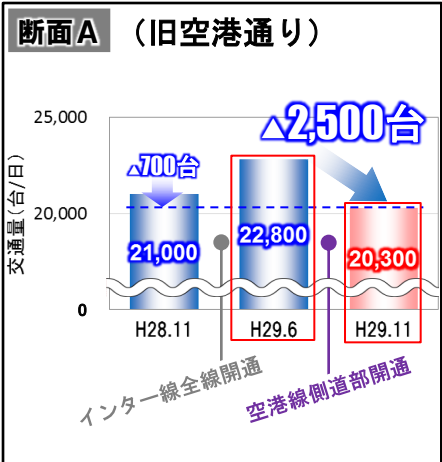
- 高速道路
- 国道
- 県道
- 市道
- 開通区間
- 未開通区間

〈データ出典〉

機械観測データ
 H28.11：平成28年11月1日～平成28年11月30日
 H29.6：平成29年6月10日～平成29年7月9日
 H29.11：平成29年11月18日～平成29年12月19日
 ※0時～24時の平日平均値で比較

交通量の変化

旧空港通り・松山環状線



松山外環状道路

