

平成30年10月 2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(空港線側道部)
～開通1年後の整備効果～

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1年後の整備効果をお知らせします。

効果① 所要時間の短縮・利用経路の転換

- 松山空港と松山IC間の所要時間が約11分(約4割)短縮。
- 松山外環状道路空港線側道部は、松山空港と松山IC間の所要時間のバラツキが少なく、定時性が向上。
- アクセス性向上により、松山空港と松山IC間を移動する車両の約9割が開通区間を利用。

効果② 交通渋滞の緩和

- 市道松山環状線などを利用していた車両が転換し、市内南部エリアにおける渋滞損失時間が約2割減少。
- 臨海部付近の企業等では、空港線側道部の開通により、所要時間の短縮や定時性が向上し、高架区間の延伸など、引き続きの整備で更なる向上に期待する声が多い。

効果③ 地域の安全安心に貢献

- 朝の通学時間帯における余土・さくら小学校周辺の県道久米垣生線の断面交通や通過交通、死傷事故件数が減り、学校周辺の交通環境が改善。

※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。

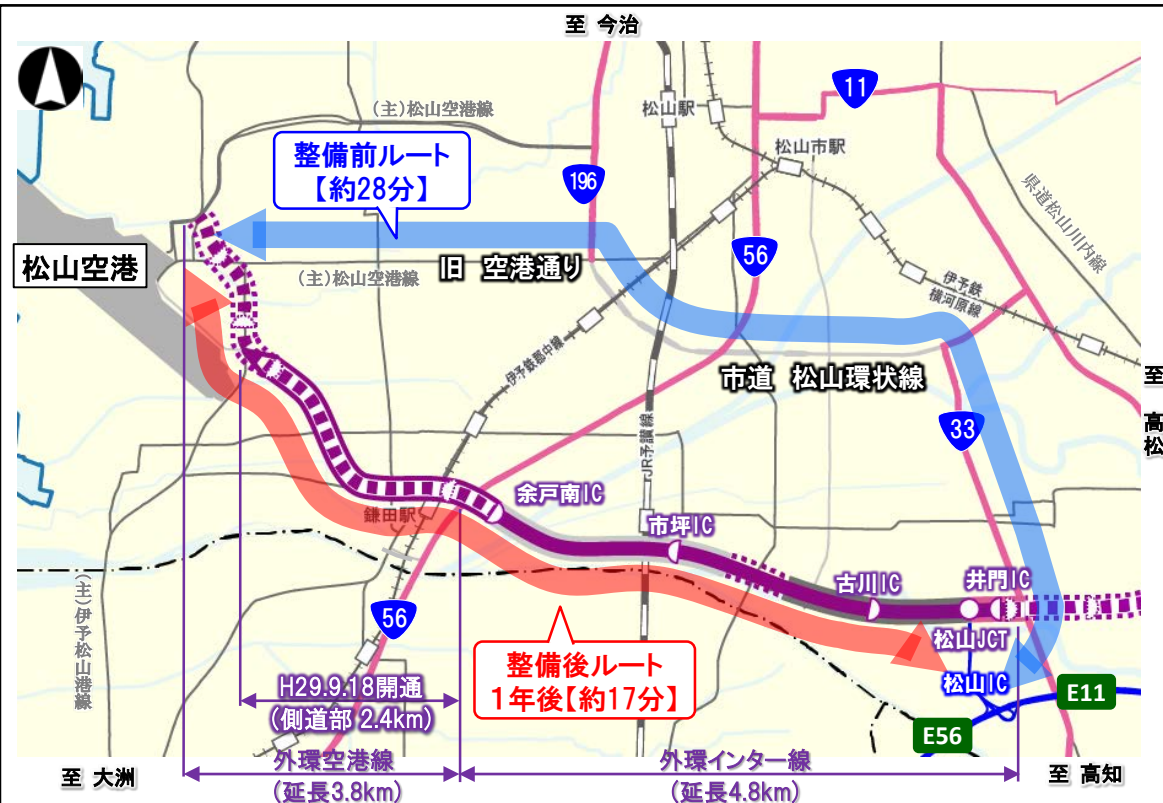
問い合わせ先：四国地方整備局 松山河川国道事務所 計画課
副所長(道路)：森本 英二 (内線：205)
◎ 計画課長：福田 尊元 (内線：261)
代表 089-972-0034
直通 089-972-0415
FAX 089-972-8117

◎：主な問い合わせ先

所要時間の短縮・利用経路の転換

- 松山外環空港線(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、空港線側道部の整備前と比較し、**所要時間が約11分(約4割)短縮**、主要交通拠点間の**アクセス性が向上**。
- 空港線側道部は、松山空港と松山IC間の所要時間のバラツキが少なく、**定時性が向上**。

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
- 国道
- 県道
- 市道
- 開通区間
- 未開通区間

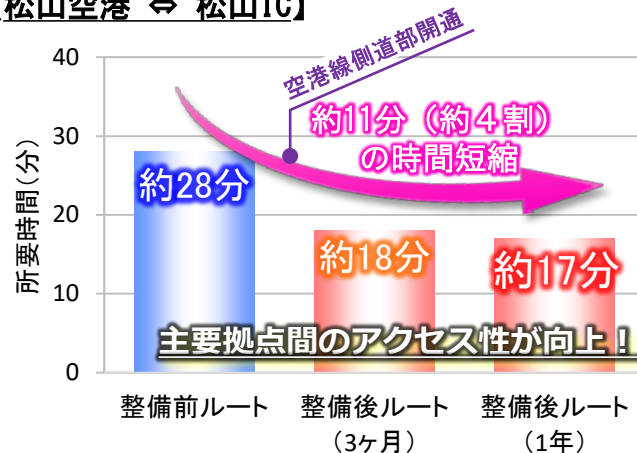
〈データ出典(所要時間、定時性)〉

ETC2.0プローブデータ 整備前(側道部) : 平成29年 6月10日～平成29年 7月 9日
 3ヶ月後 : 平成29年11月20日～平成29年12月19日
 1年後 : 平成30年 6月20日～平成30年 7月19日

※(土日祝日を除く)平日7～19時の平均値で比較
 ※定時性は、平日7～19時の1時間毎の平均旅行速度から算出

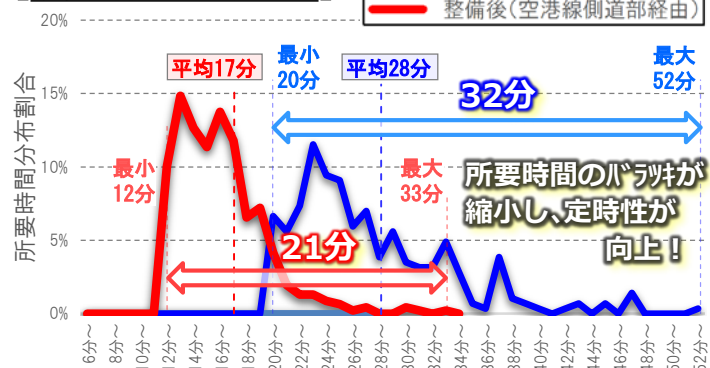
所要時間の変化

【松山空港 ⇄ 松山IC】



定時性の向上

【所要時間のバラツキ】



※松山空港～松山IC間の所要時間を対象
 ※整備前：H29.6.10～H29.7.9 整備後：H30.6.20～H30.7.19

所要時間の短縮・利用経路の転換

- 松山外環空港線(側道部)の開通後、空港とIC間を移動する車両の約9割が開通区間を利用。並行道路の新空港通り、旧空港通り、久米垣生線の利用割合が減少し、**空港線側道部に転換**。
- 空港線側道部に交通転換したことで、並行道路の**旅行速度が約2~7km/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。

〈データ出典(経路分担、平均旅行速度)〉

ETC2.0プローブデータ 整備前(側道部)：平成29年 6月10日～平成29年 7月 9日
 3ヶ月後：平成29年11月20日～平成29年12月19日
 1年後：平成30年 6月20日～平成30年 7月19日

※経路分担は(土日祝日を除く)平日0~24時で比較。

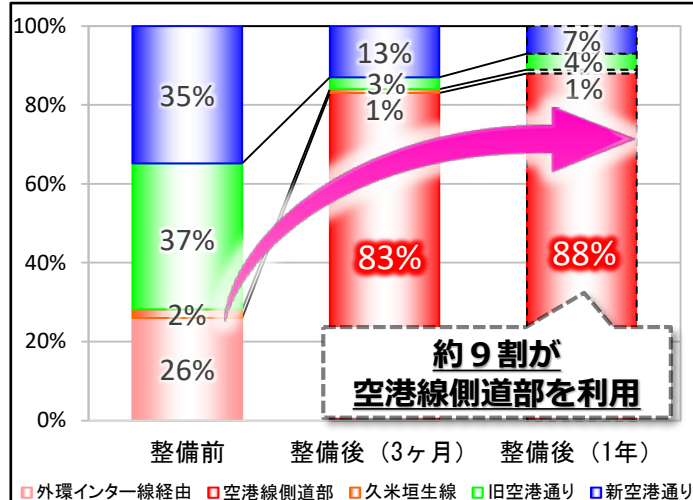
※旅行速度は(土日祝日を除く)平日7~19時の平均値で比較。

※松山空港から松山IC間を移動する車両を対象に集計。

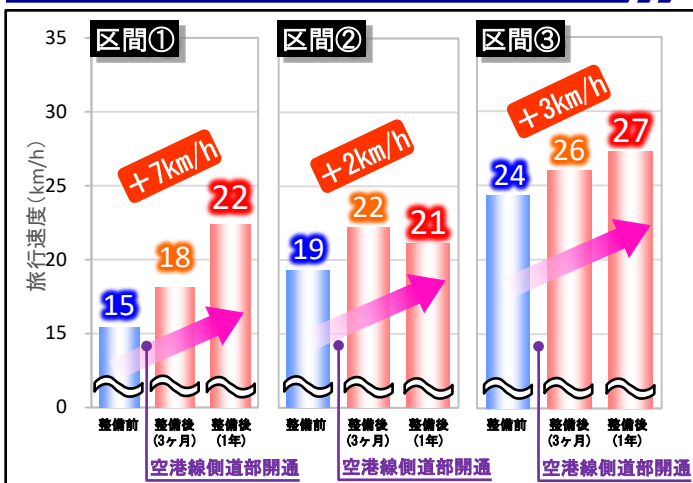
なお、国道56号以东の経路は主要道路を利用する車両を対象に集計。

- 【凡例】
- 高速道路
 - 国道
 - 県道
 - 市道
 - 開通区間
 - 未開通区間

空港～松山ICの経路分担の変化



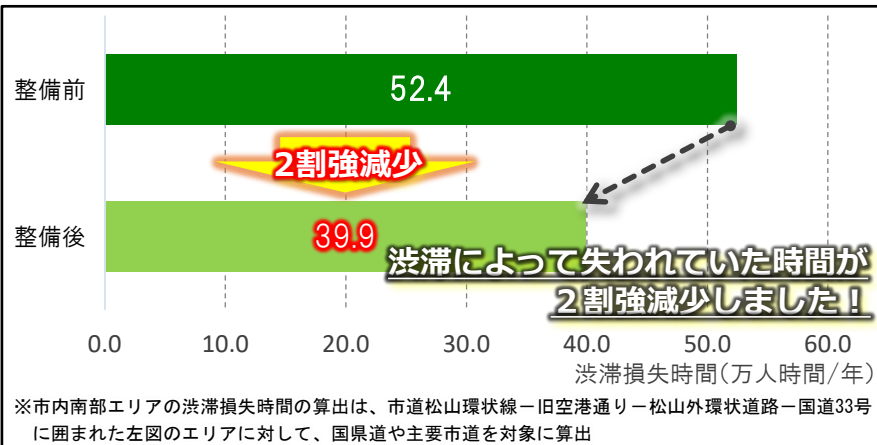
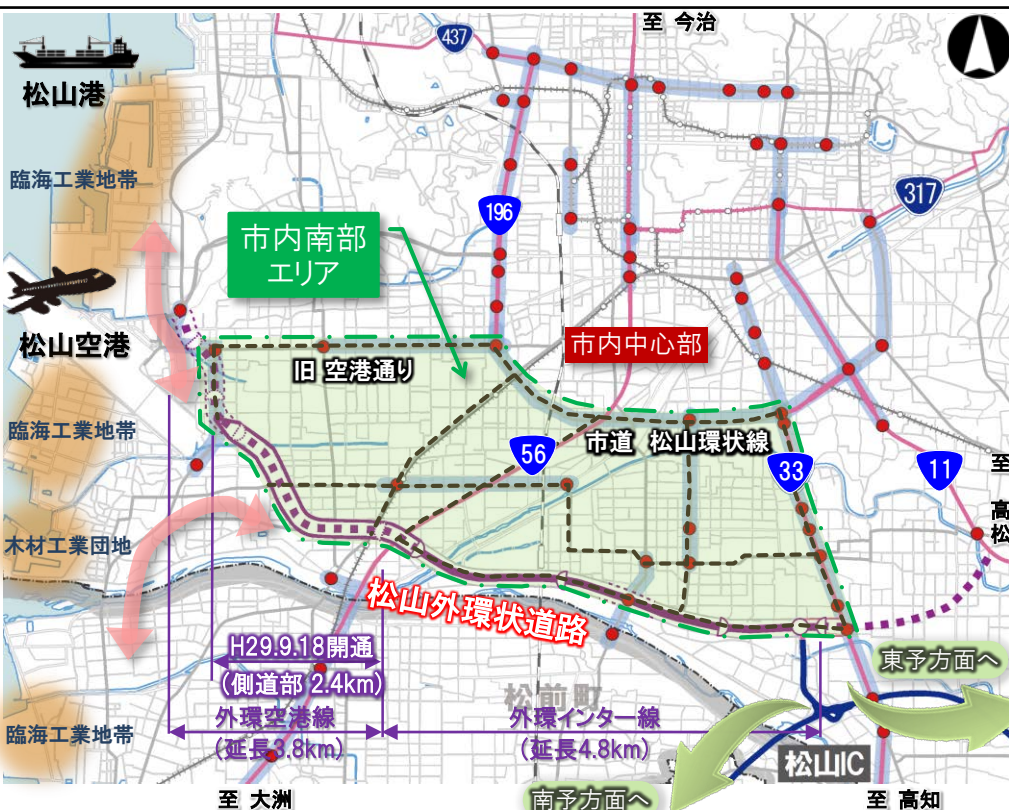
並行区間の平均旅行速度の変化



- 空港から松山IC間の経路として、市道松山環状線など市内中心部を通過していた交通が、松山外環状道路に転換し、交通が分散。市内南部エリアの**渋滞損失時間が約2割減少**。
- 臨海部付近の企業等においては、空港線側道部の開通により、松山ICまでの所要時間の短縮や、定時性が向上し、高架区間の延伸など、**引き続きの整備で更なる向上に期待する声が多い**。

松山市内の南部エリア

市内南部エリアの渋滞損失時間の変化



※市内南部エリアの渋滞損失時間の算出は、市道松山環状線－旧空港通り－松山外環状道路－国道33号に囲まれた左図のエリアに対して、国県道や主要市道を対象に算出

■渋滞損失時間の算出式

$$\text{渋滞損失時間(人時/年)} = \{ (\text{区間距離/実際の走行速度}) - (\text{区間距離/基準旅行速度}^*) \} \times \text{交通量(台/時)} \times \text{平均乗車人員(人/台)} \times 365(\text{日})$$
 ※「全国の道路における渋滞損失評価の実施要領(国土交通省)」

〈データ出典(渋滞損失時間)〉 ETC2.0プローブデータ、機械観測データ(交通量)
 整備前：平成29年6月10日～平成29年7月9日、整備後：平成30年6月20日～平成30年7月19日
 ※渋滞損失時間は、平日7～19時を対象に1時間毎に集計(7時～19時の旅行速度に欠損がないリンクのみを対象)

〈凡例〉
 ■ : 主要渋滞区間
 ● : 主要渋滞箇所
 - - - : 渋滞損失時間算出対象路線

＜松山空港周辺の立地企業の声＞

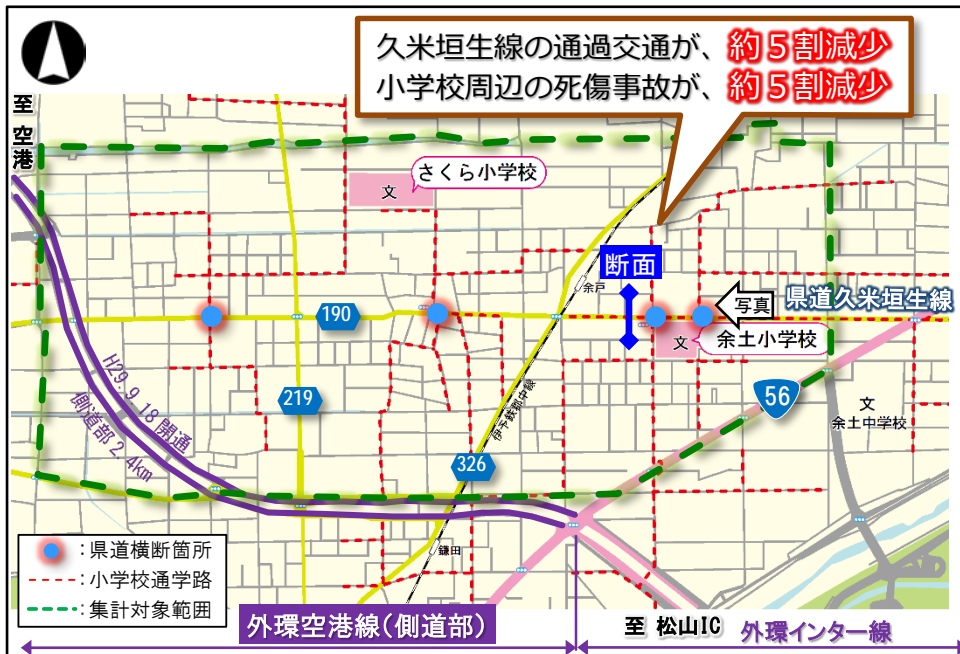
- 松山ICが近いことや今後の延伸を見据え、松山港付近に支店を開設しました。
- 側道部の供用により、松山ICの利用が従来と比べて、大変便利になりました。 H30.8 運送会社ヒアリング結果
- 今後、高架区間が延伸することで、松山ICに向かう搬送がさらに便利になるため、大変期待しています。 H30.8 企業ヒアリング結果

＜側道部近隣住民の声＞

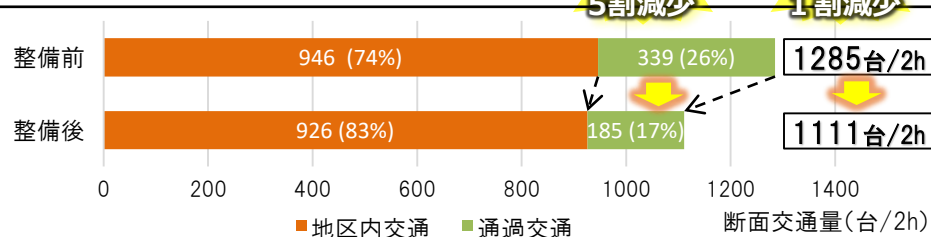
- 松山空港に向かうにあたり、渋滞する市内中心部を通る必要がなくなり、余裕を持って移動できるようになりました。(松山IC周辺住民)
- 空港周辺で働いていますが、通勤ルートの混雑が解消し、朝早く出社する必要がなくなり、家でゆっくりする時間が増えました。(松前町住民) H30.8 住民ヒアリング結果

○松山外環空港線（側道部）の开通により、朝の通学時間帯における余土・さくら小学校周辺の県道久米垣生線の断面交通や通過交通、死傷事故件数が減少し、**学校周辺の交通環境が改善**。

周辺位置図（県道久米垣生線）



県道久米垣生線の交通状況



※データ出典：機械観測データ(交通量)のうち、平日7時～9時の2時間交通量を対象
 ※整備前：平成29年6月10日～平成29年7月9日 整備後：平成30年6月20日～平成30年7月19日
 ※地区内交通、通過交通の台数は、県道久米垣生線を対象にETC2.0プローブデータの経路情報から割合を算出し、実交通量に乗じて算出。地区内交通は、余戸地区内(余戸東、余戸中、余戸西)に起終点(両方、どちらか)に存在するトリップ、通過交通は起終点ともに余戸地区外に存在するトリップを示す。

余土小・さくら小学校周辺の死傷事故件数



※データ出典：愛媛県警データ(余戸地区周辺で発生した死傷事故を集計：余戸東、余戸中、余戸西)
 ※整備前：H28.12.10～H29.9.17 整備後：H29.9.18～H30.7.19のうち、平日7時～9時に発生した死傷事故

写真（県道 久米垣生線）

県道久米垣生線は、幅員が狭い生活道路であるが、通過交通量が減り、通学路の安全性が向上



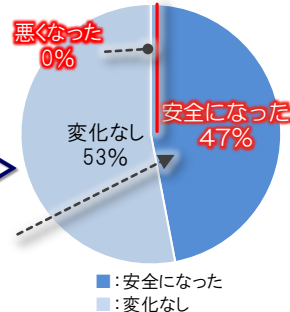
<小学校 先生の声>

○側道部の開通前は、踏切から小学校前まで渋滞していたため、車間を横断する必要がありました。側道部の開通後は渋滞が無くなり、見通しが良くなったことで児童が安全に渡れるようになり、安心して見守れるようになりました！

<小学生158人の声(余土小・さくら小)>

- 「約半数の児童」が、道路を安全に渡れるようになったと実感！
- 「約半数の児童」が、道路を横断する待ち時間が減ったと実感！

通学路全体の安全性に関するアンケート



H30.9小学校へのアンケート結果

周辺路線の交通状況

- 松山外環空港線(側道部)の交通量は、**約14,600台/日**。側道部開通後3ヶ月と比べて**約1割増加**。
- 外環インター線自動車専用道路部の交通量は、**約19,000台/日**。
空港線側道部の開通により約6,400台/日増加し、開通1年後においても一定の交通が利用。
- 周辺道路では、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**、市道松山環状線が**約800台/日減少**。

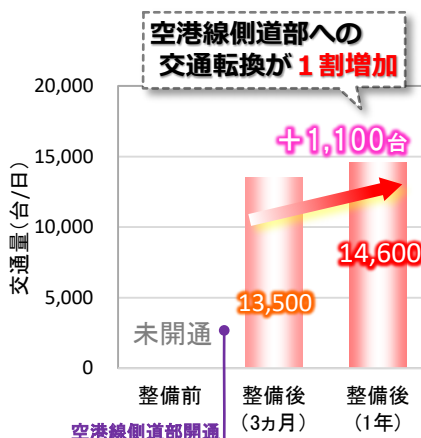
位置図



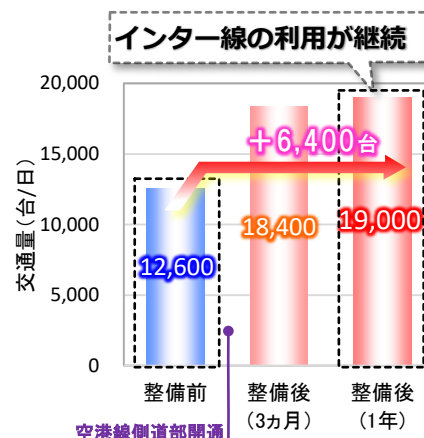
- 【凡例】
- 高速道路
 - 国道
 - 県道
 - 市道
 - 開通区間
 - 未開通区間

空港線側道部開通前後の交通量の変化

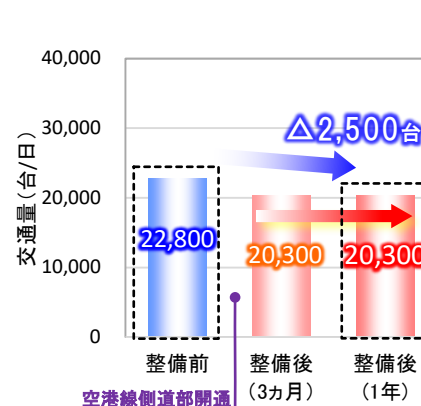
断面A (空港線側道部)



断面B (インター線自専部)



断面C (旧空港通り)



断面D (市道松山環状線)

