

令和2年1月28日  
四国地方整備局  
松山河川国道事務所

## 国道11号 新居浜バイパス4車線化 ～開通1年後の整備効果～

平成30年12月26日に開通した『国道11号 新居浜バイパス(新居浜市萩生～大生院)』の開通1年後の整備効果をお知らせします。

### 効果① 交通渋滞の解消

○新居浜バイパス4車線化により、区間前後の交差点並びに区間内の主要渋滞箇所の渋滞が解消。

### 効果② 所要時間の短縮・バラツキの改善、交通円滑化

○新居浜バイパスの4車線化により、朝ピーク時の低速度走行が減少し、所要時間の短縮並びにバラツキが大幅に改善。

○国道11号沿線の物流輸送に対する定時性確保や通勤時間の短縮に寄与。

○新居浜太鼓祭り時の交通円滑化に寄与。

### 効果③ 安全・円滑な走行環境の創出

○4車線化区間の死傷事故の発生件数は開通前後で約4割減少。

○並行する生活道路を抜け道として利用する車両が減少。

○三次救急医療施設である県立新居浜病院への円滑かつ安全な搬送により、救急搬送への貢献や患者の負担を軽減。

※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】の取組みに該当します。

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)：岩佐 隆 (内線：205)

◎ 計画課長：上岡 大悟 (内線：261)

代表 089-972-0034

直通 089-972-0415

FAX 089-972-8117

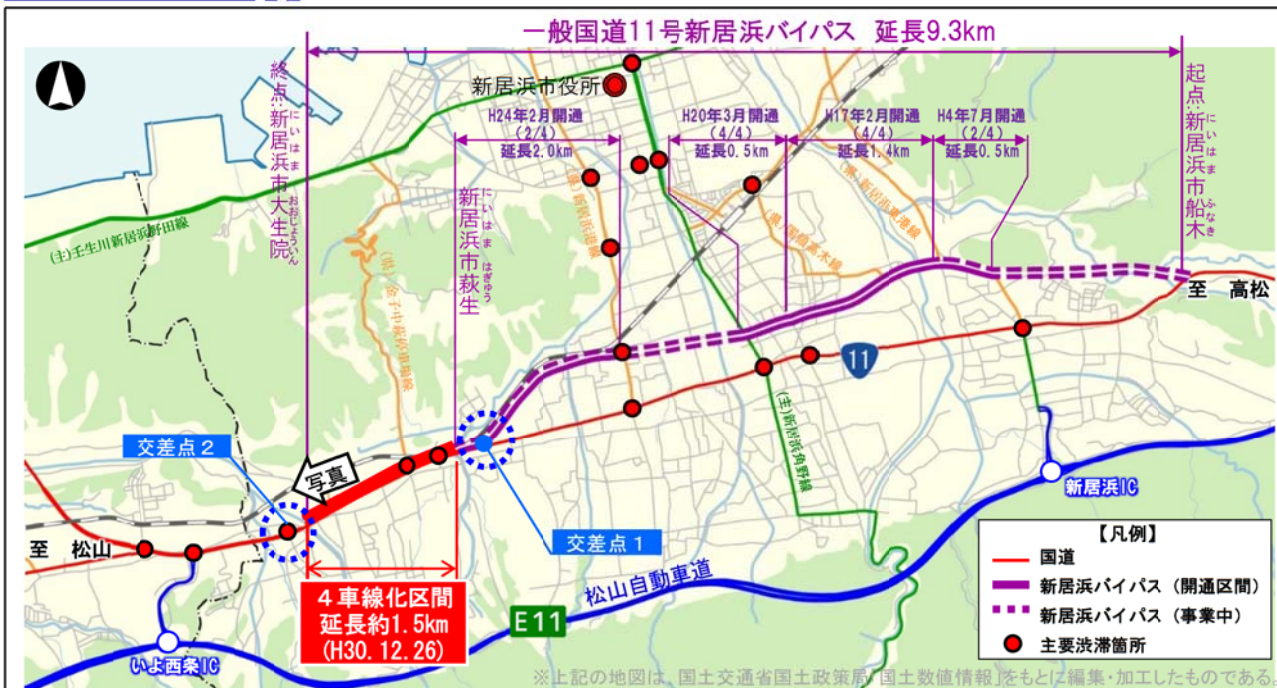
◎：主な問い合わせ先

# 整備効果①

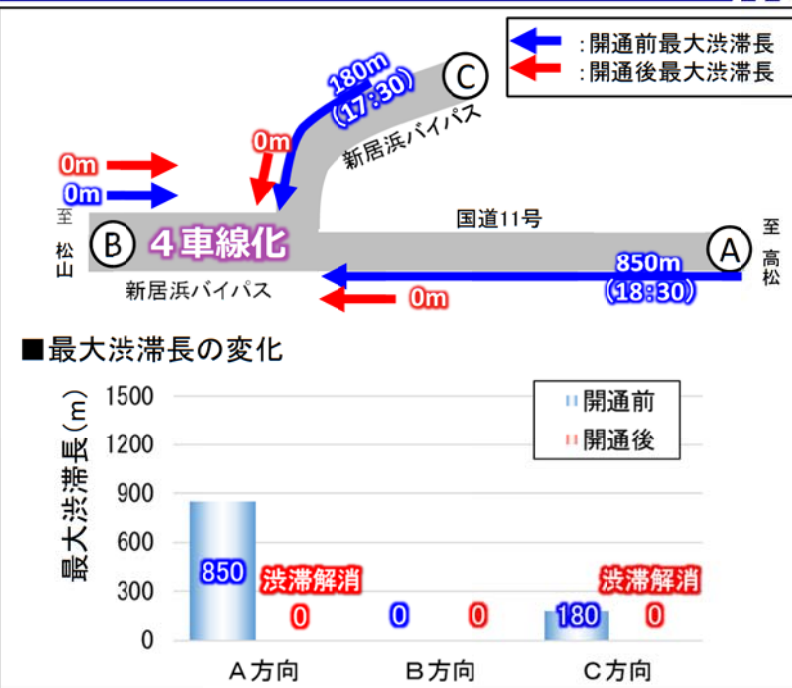
# 交通渋滞の解消

- 新居浜バイパス4車線化区間の開通により、区間前後の交差点並びに区間内の主要渋滞箇所の**渋滞が解消**。
- 交差点1の下り方向（至 松山）の**渋滞が解消**（最大渋滞長「850m」⇒「0m」）
- 交差点2の上り方向（至 高松）の**渋滞が解消**（最大渋滞長「1,240m」⇒「0m」）

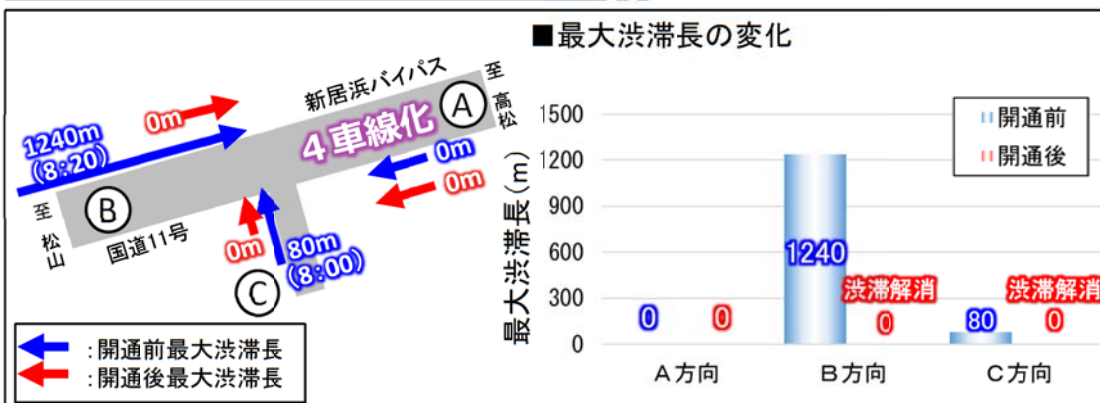
## 位置図



## 交差点1の渋滞長の変化



## 交差点2の渋滞長の変化



## ▼開通前の道路状況



## ▼開通後の道路状況

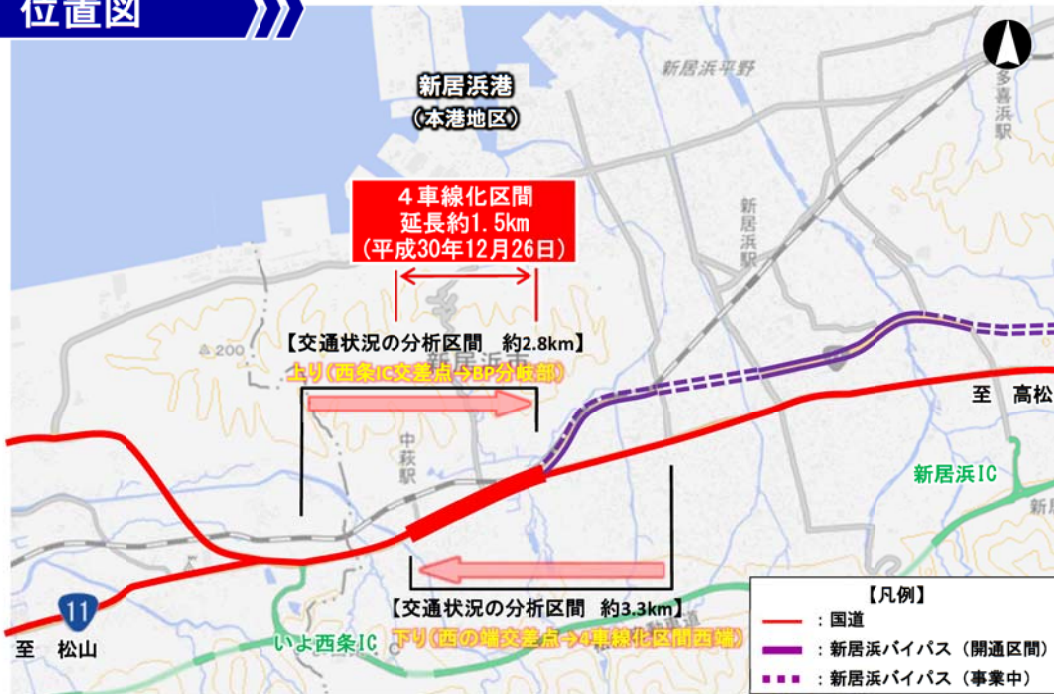


資料) 交差点渋滞長調査結果 開通前 H30.10.23(火)、開通1年後 R1.12.3(火)時間は7~10時(3h)、16~19時(3h)、10m単位で10分毎に計測。渋滞長観測は、交差点流入方向に滞留する最後尾車両が、1回の青信号で交差点を通過出来なかった際の捌け残り延長を渋滞長として計測。



- 新居浜バイパスの4車線化により、朝ピーク時の低速度走行が減少し、**所要時間の短縮並びにバラツキが大幅に改善**。物流輸送に対する**定時性の確保**や**通勤時間の短縮**に寄与。
- 沿線や臨海部の企業では、定時性の確保により時間的な余裕ができ「**業務環境が改善した**」の声も得られた。
- 約20万人が来場する新居浜太鼓祭り時の**交通円滑化に寄与**。

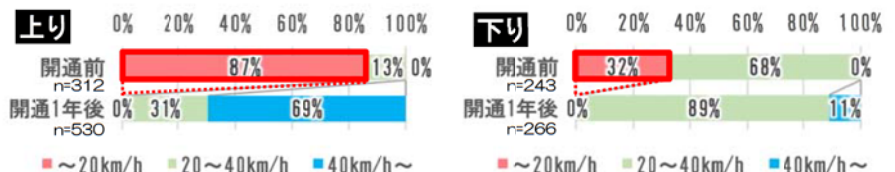
## 位置図



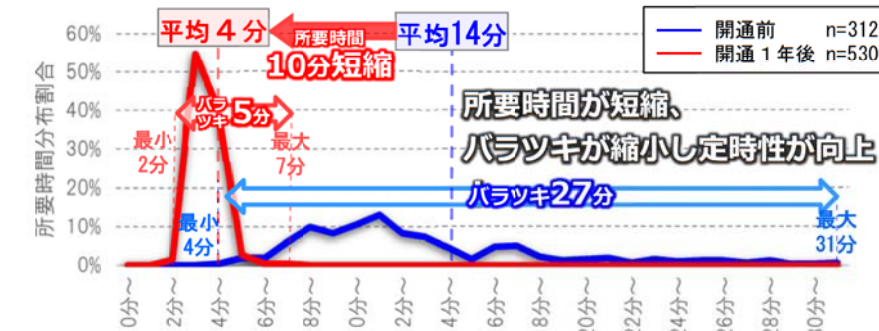
※上記の地図は、国土地理院の地理院地図を使用したものである

## 交通状況の変化(速度改善・定時性向上)

### <朝ピーク時の速度分布>



### <朝ピーク時の所要時間分布(上り2.8km区間)>



資料) ETC20(7~10時) 開通前:H30.11の平日 開通1年後:R1.11の平日  
分析区間:上り(西条IC交差点→BP分岐部)下り(西の端交差点→4車線化区間西端) [左図参照]

## 観光イベント等への効果

### 新居浜太鼓祭り(日本三大喧嘩祭り)

※新居浜太鼓祭りは毎年10/16~18に開催(大生院地区のみ10/15~17)



## 周辺企業の声

### <新居浜港周辺の運送会社からの声>

○自宅から職場までの通勤時間の短縮(約5分程度)が大きい。

### <国道11号沿線の運送会社からの声>

- 集荷した荷物の到着が早まったため、会社に待機させている載せ替え便の待機時間が短くなり、載せ替え便のロスタイムが少なくなりました。
- 会社に早く戻れるようになり、翌日の準備時間を十分取れるようになりました。業務環境の改善に繋がっていると感じています。



R1.11 運送会社へのヒアリング結果

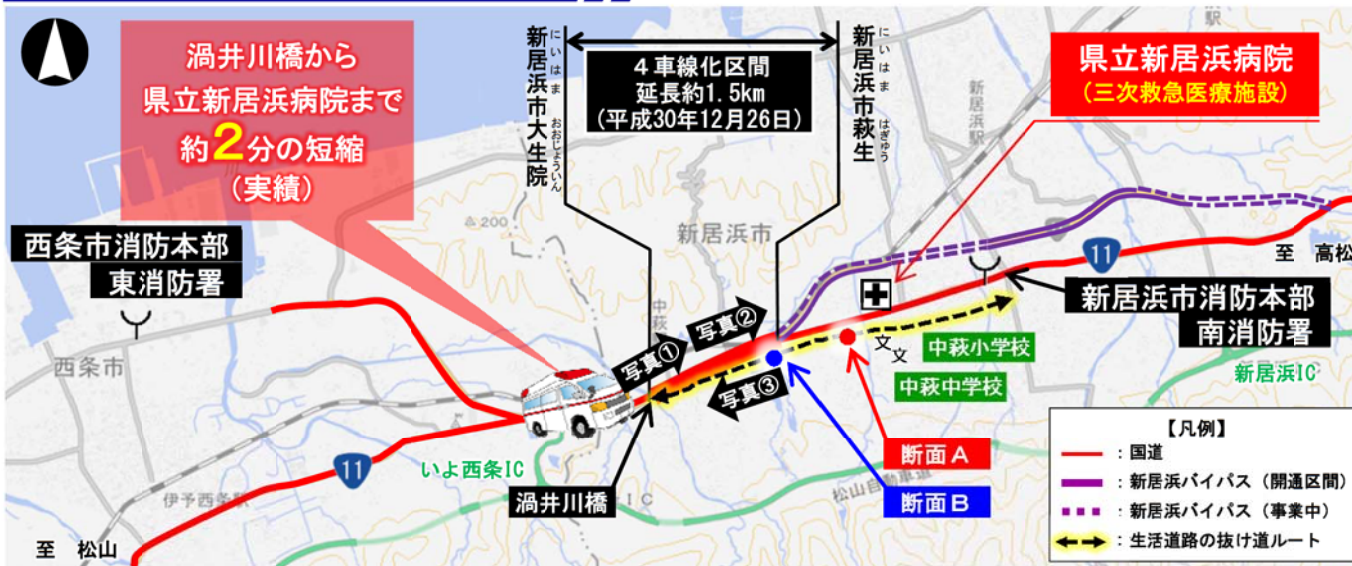


# 整備効果③

# 安全・円滑な走行環境の創出

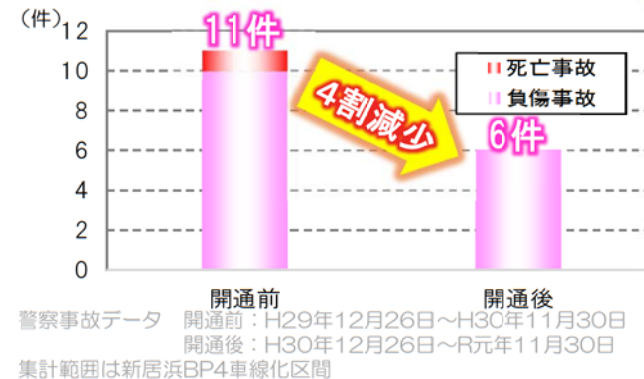
- 新居浜バイパスの4車線化により、当該区間の死傷事故件数が**約4割減少**。
- 並行する生活道路を抜け道として利用する車両が**減少**したことにより、**通学路の安全性が向上**。
- 三次救急医療施設である県立新居浜病院への円滑かつ安全な搬送により、**救急搬送への貢献や患者の負担を軽減**。

## 位置図（4車線化区間周辺）

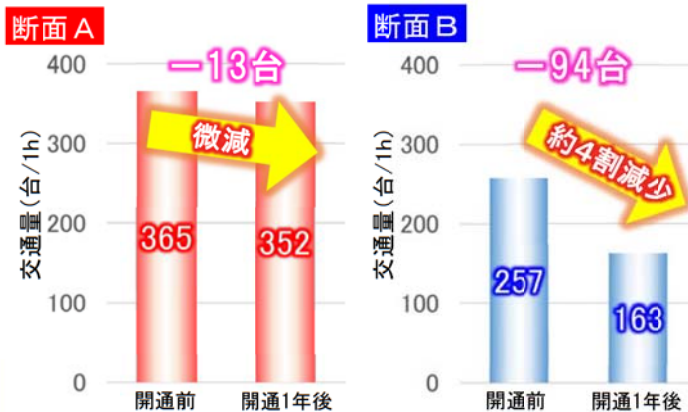


※上記の地図は、国土地理院の地理院地図を使用したものである

## 死傷事故件数(4車線化区間)の変化



## 生活道路の交通量の変化

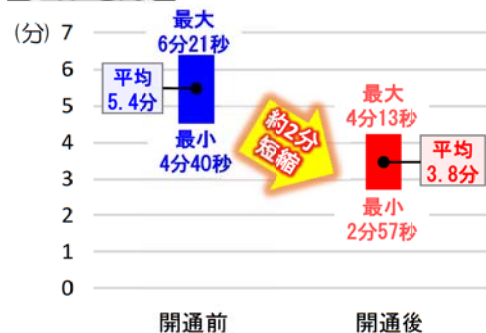


資料）交通量調査結果（朝7時～8時）  
開通前：H30.11.6(火) 開通1年後：R2.1.15(水)

## 救急搬送時の状況変化

### <救急搬送への影響>

#### 《搬送実績》



資料：西条市東消防署の搬送実績(朝タビーク時)  
開通前：H30年10月1日～12月25日  
開通後：H30年12月26日～H31年3月28日  
観測区間は国道11号(大生院(渦井川橋)→県立新居浜病院 約2.8km区間)

### <新居浜市消防本部の声>

○当街区間は救急搬送で利用する機会も多く、搬送時間の短縮による効果に加え、中央分離帯の設置により、走行安全性が高まりました。



### <西条市消防本部の声>

○歩道も広く左右の見通しが良いため、沿道からの急な飛び出しが無くなりました。

○少しの揺れでも、患者への負担は大きいので、搬送に優しい道路と思います。



### <中萩小学校 教頭先生の声>

○4車線開通後は、生活道路を抜け道で利用する車が減ったように感じます。

○それにより、児童の安全性も向上したと思います。



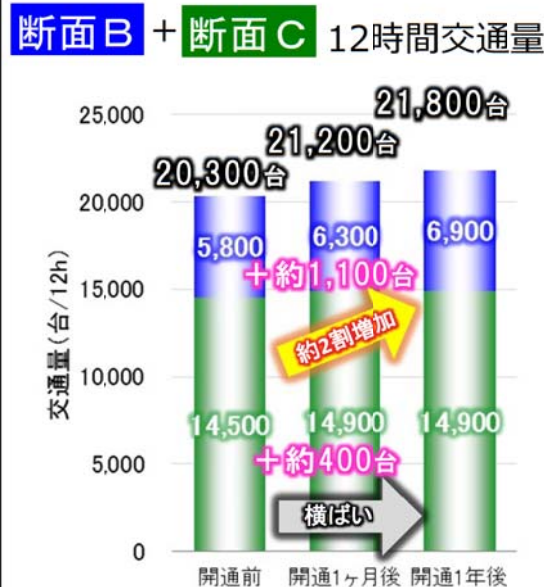


- 新居浜バイパス4車線化区間の交通量は、**約21,600台/12h**、開通前に比べて**約1割増加**。【断面A】
- これまでに部分開通していたバイパス区間の交通量は、約6,900台/12h、開通前に比べて**約2割増加**。【断面B】
- 国道11号（現道区間）の交通量は、約14,900台/12h、開通前後で横ばいの傾向。【断面C】

## 位置図



## 交通量の変化



### ▼開通前の道路状況



### ▼開通後の道路状況



### 【断面凡例】

- 断面A : 4車線化区間交通量
- 断面B : バイパス区間交通量
- 断面C : 現道区間交通量

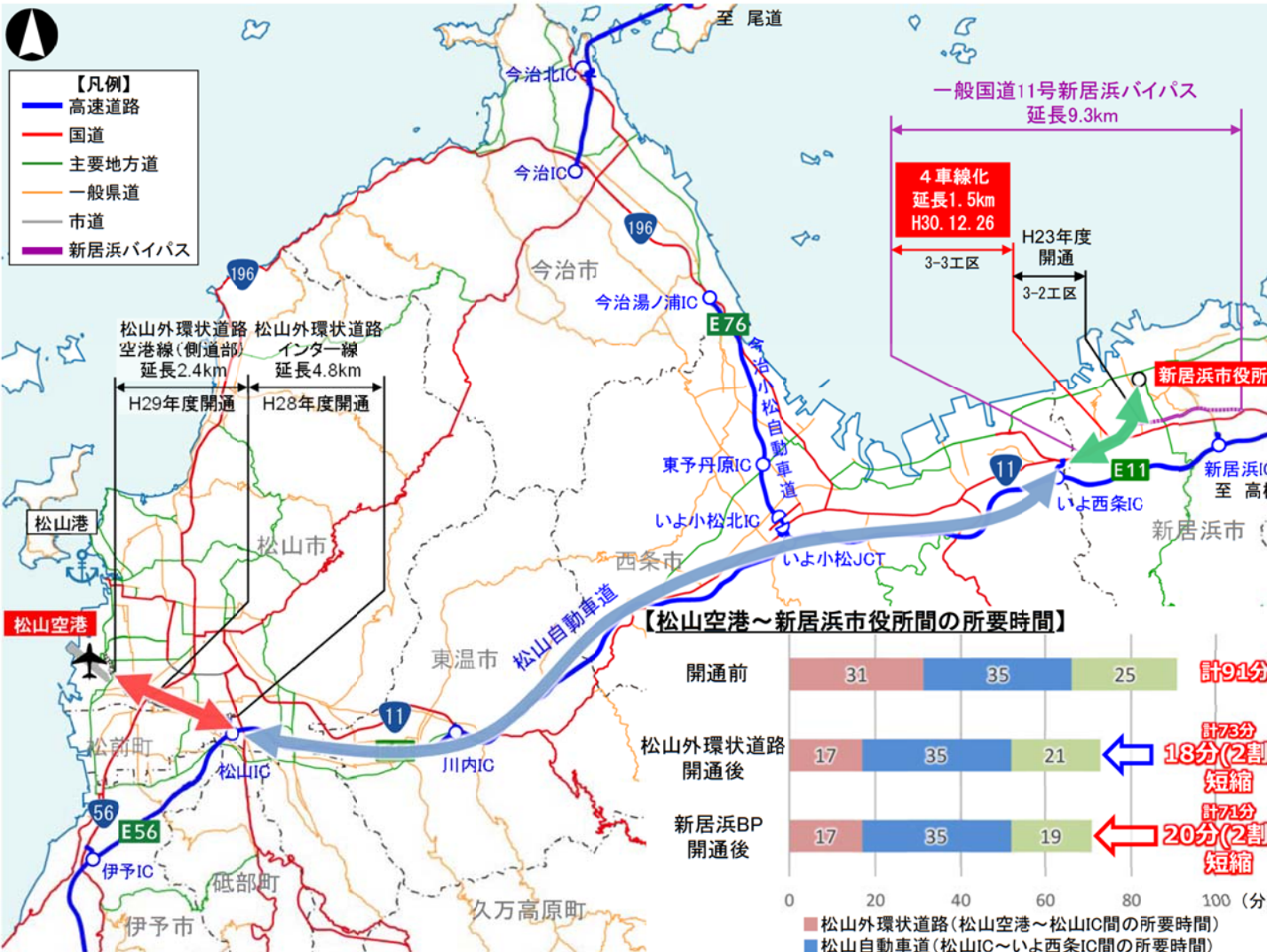
資料) 交差点交通量調査結果

開通前	H30.10.23(火) 7:00~19:00
開通1ヶ月後	H31.1.15(火) 7:00~19:00
開通1年後	R.1.12.3(火) 7:00~19:00

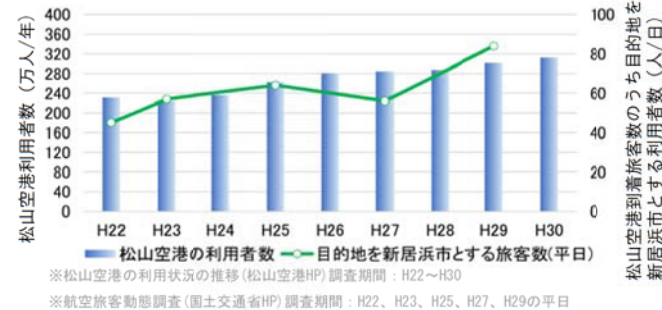


- 松山空港の利用者数は年々増加傾向であり、新居浜市を目的地とする空港利用者も増加傾向。
- 松山外環状道路の開通（H28.12、H29.9）や新居浜バイパスの部分開通（H24.2、H30.12）により、松山空港から新居浜市までの所要時間が約20分（約2割）短縮され、所要時間のバラツキ（定時性）も改善。

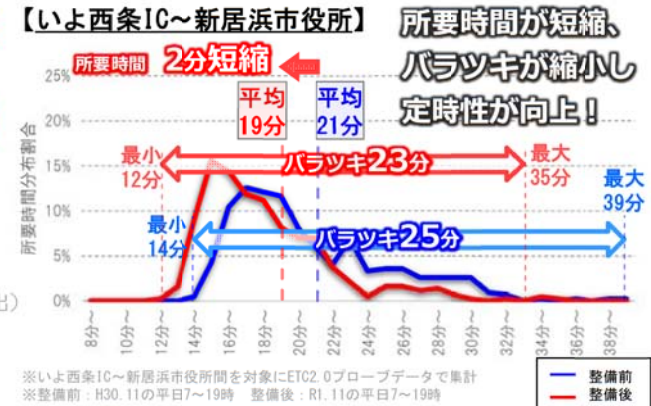
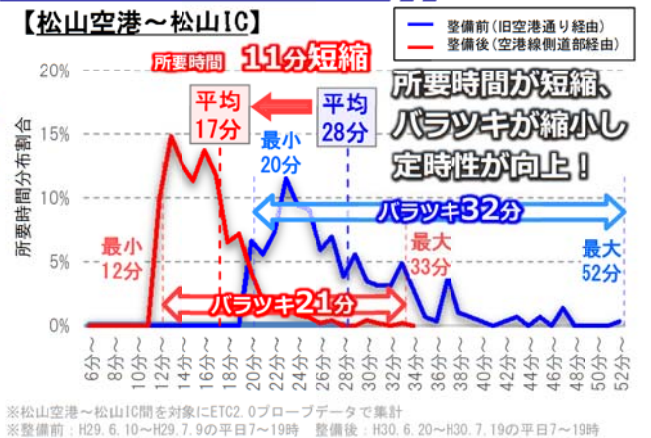
## 松山空港～新居浜市間のアクセス性の向上



## 松山空港の利用客数



## 所要時間のバラツキ



【松山空港～新居浜市役所間の所要時間の集計データ】 ※松山自動車道は規制速度

- ・開通前: (H22\_全国道路・街路交通情勢調査(センサス)の混雑時旅行速度、松山市内の一部市道のみ民間プロブデータH24.10の平日7～19時で算出)
- ・松山外環状道路開通後: 松山外環状道路空港線側道部開通後、新居浜BP4車線化開通前 (松山外環状道路はETC2.0プロブデータH30.6.20～7.19の平日7～19時、新居浜BPはETC2.0プロブデータH30.11の平日7～19時で算出)
- ・新居浜BP開通後: 新居浜BP4車線化開通後 (松山外環状道路は松山外環状道路開通後と同様、新居浜BPはETC2.0プロブデータR1.11の平日7～19時で算出)