



平成28年9月15日(木)

四国地方整備局松山河川国道事務所

松山外環状道路インター線が
12月10日(土曜日)に全線開通します。
えひめ国体に向け、松山IC・国道33号と国道56号が
自動車専用道路でつながります。

松山河川国道事務所・愛媛県・松山市が協同で整備を進めている松山外環状道路インター線のうち、古川ICふるかわ～市坪ICいちつぼ間(延長1.8km)の自動車専用道路部が開通し、インター線が全線開通します。

1. 開通日 平成28年12月10日(土曜日)
 2. 開通区間 自：古川ICふるかわ(愛媛県松山市井門町)
至：市坪ICいちつぼ(愛媛県松山市市坪南3丁目)
 3. 開通延長 1.8km(全体延長4.8km、開通済み区間3.0km)
- ※開通式典・開通時間等については、後日お知らせします。

～松山外環状道路インター線の効果～

効果1: 国道56号から松山IC間の所要時間が約8割短縮され、松山市西部、松前町方面から高速道路への利便性が向上します。

効果2: 並行する幹線道路や生活道路の交通が自動車専用道路に転換することで、市内の交通事故削減が期待されます。

効果3: 年々利用者が増加している松山空港へのアクセスを向上し、平成29年に開催のえひめ国体に貢献します。

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】の取り組みに関連します。

お問い合わせ先 (〇主な問い合わせ先)

国土交通省 四国地方整備局 松山河川国道事務所 電話 089-972-0034 (代表)

〇副所長 庄野 達也 (内線205)

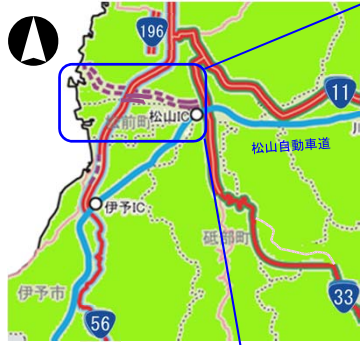
工務第二課長 新池 保徳 (内線411)

松山外環状道路の概要

●全体概要

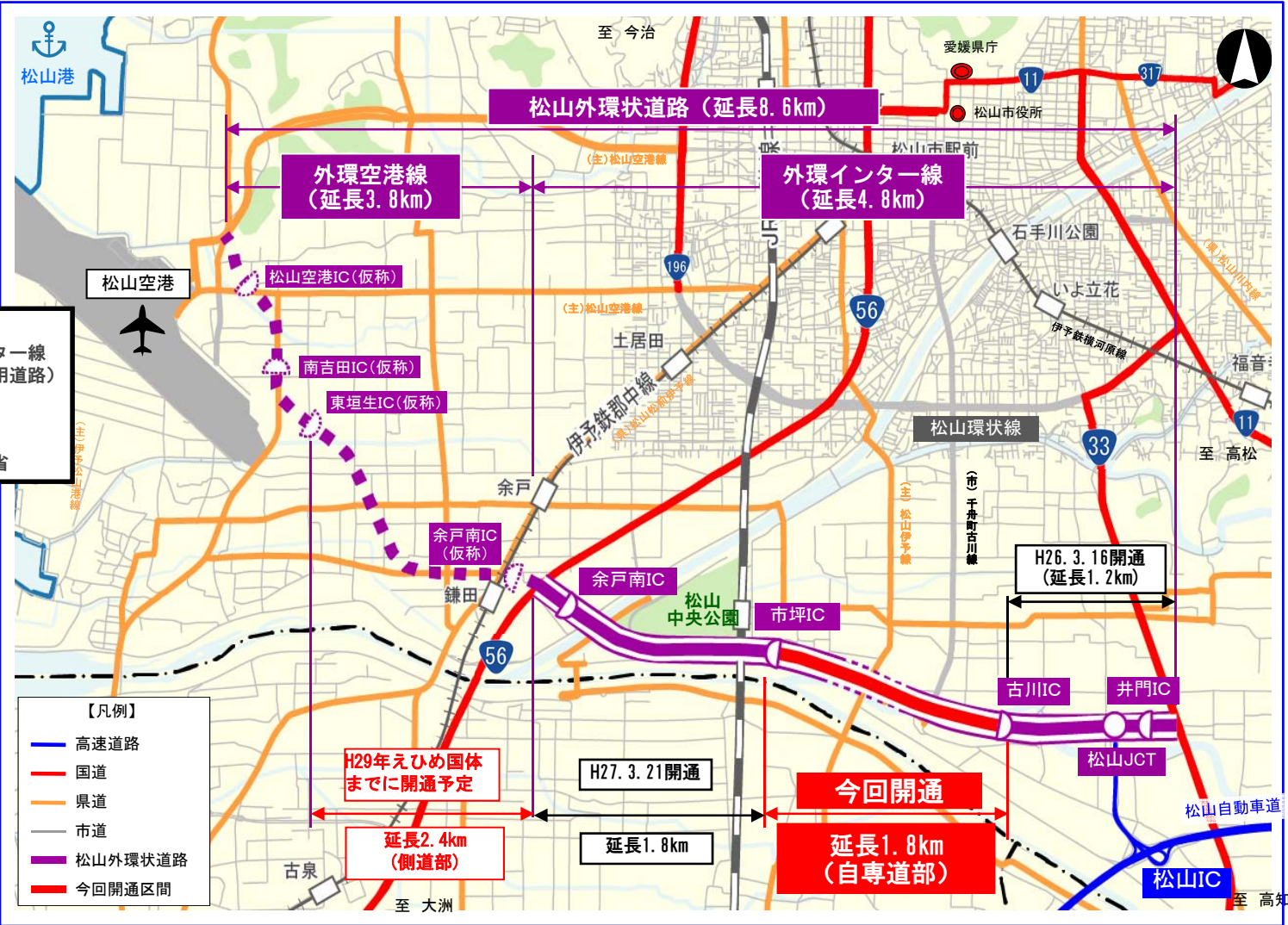
- ・松山外環状道路（以下、外環）は、松山IC・松山空港・松山港等の地域の交通拠点間のアクセス性向上、市内中心部へ流入する交通の分散を目的とした地域高規格道路です。

「外環インター線」の開通予定平面図



【今回区間の概要】

- ・一般国道33号 松山外環状道路インター線
- ・開通区間 古川IC～市坪IC（自動車専用道路）
- ・延長 1.8 km
- ・開通日 平成28年12月10日（土）
- ・車線数 自動車専用道路は暫定2車線
- ・事業主体 自動車専用道路：国土交通省



整備効果① 松山市西部、松前町方面から松山ICへの利便性向上

- 今回の開通により、主要幹線道路である国道56号から松山IC及び国道33号までを繋ぐ新たなルートが形成され、**国道56号から松山IC間の所要時間が約8割短縮**されるなど、**松山市西部、松前町方面から高速道路への利便性が向上**します。
- また、交通の分散により、「**主要渋滞箇所**」である天山交差点等の**更なる渋滞軽減が期待**されます。

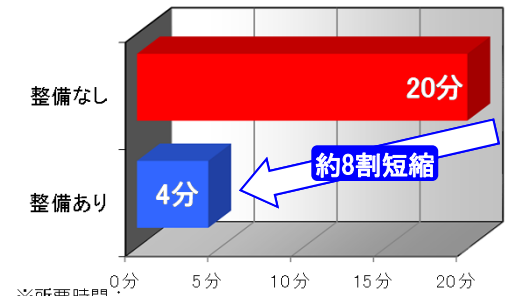
新しいルートの形成



● 主要渋滞箇所(影響範囲のみ表示)
資料) 愛媛県渋滞対策協議会資料

【凡例】
 高速道路 国道 県道 市道
 松山外環状道路 今回開通区間

所要時間の短縮 (国道56号～松山IC)

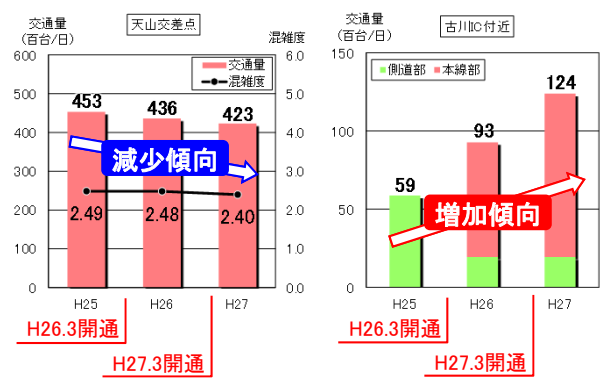


「整備なし」：平成26年10月21日の調査結果による実測値(7:00～19:00間での最大所要時間)(ルートは幹線道路を利用した一般的なルート)

「整備あり」：自動車専用道路区間を[時速60km]と仮定して算出、それ以外の区間はH22道路交通センサス混雑時旅行速度を基に算出

周辺道路の交通分散の変化

<国道33号> <松山外環状インター線>



資料：交通量調査結果 (H25.11、H26.10、H27.10)
 ※混雑度はH22道路交通センサスの交通容量を用いて算出

整備効果② 松山市内の交通事故削減

- 井門ICから古川ICの開通に伴い、国道33号では**交通事故が約1割減少**し、特に**追突事故は約3割減少**しています。また、県道久米垣生線においても**交通事故が約3割減少**しています。
- 今回の開通により、並行する**主要幹線道路（国道56号、松山環状線、国道33号）**や**県道久米垣生線**などの生活道路を利用していた車両が**外環の自動車専用道路に転換**することで、**市内の交通事故削減が期待**されます。

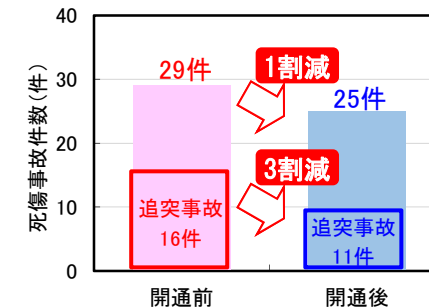
自動車専用道路の利用による事故多発箇所の回避



● H21～H24年平均で死傷事故率が100件/億台キロ以上の箇所(国道を対象)
 ※死傷事故率とは1億台の車が1km走行した場合に起こる死傷事故件数

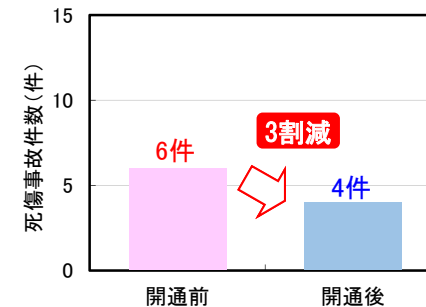
【凡例】
 高速道路 国道 県道 市道
 松山外環状道路 今回開通区間

井門IC～古川ICの開通による国道33号の交通事故件数の変化



資料：イタルダデータ
 ・集計対象区間：国道33号（天山交差点～松山IC入口交差点）
 ・集計対象期間
 開通前：平成25年3月16日～平成25年9月15日
 開通後：平成26年3月16日～平成26年9月15日

井門IC～古川ICの開通による県道久米垣生線の交通事故件数の変化

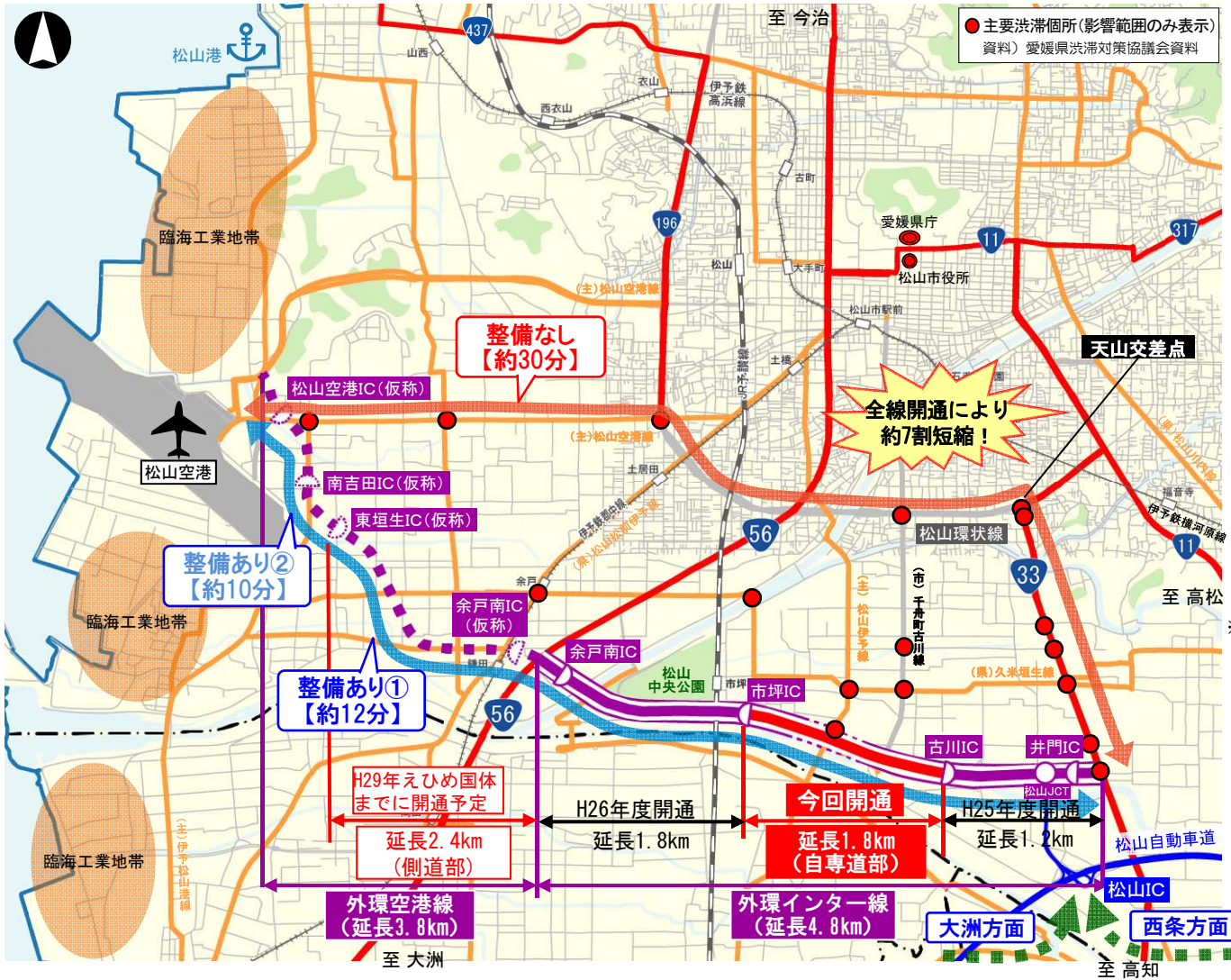


資料：イタルダデータ
 ・集計対象区間：県道久米垣生線（国道33号～国道56号間）
 ・集計対象期間
 開通前：平成25年3月16日～平成25年9月15日
 開通後：平成26年3月16日～平成26年9月15日

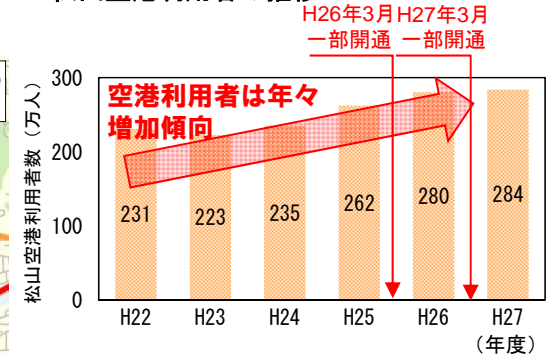
整備効果③ 松山空港へのアクセス向上

●平成29年には松山外環状道路空港線と結ばれ、年々利用者が増加している松山空港へのアクセスが大幅に向上し、平成29年開催のえひめ国体に貢献します。

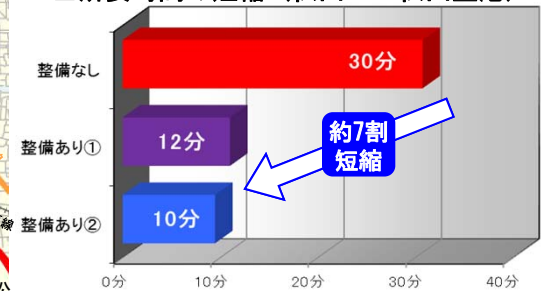
松山空港へのアクセス性向上



■松山空港利用者の推移



■所要時間の短縮 (松山IC～松山空港)



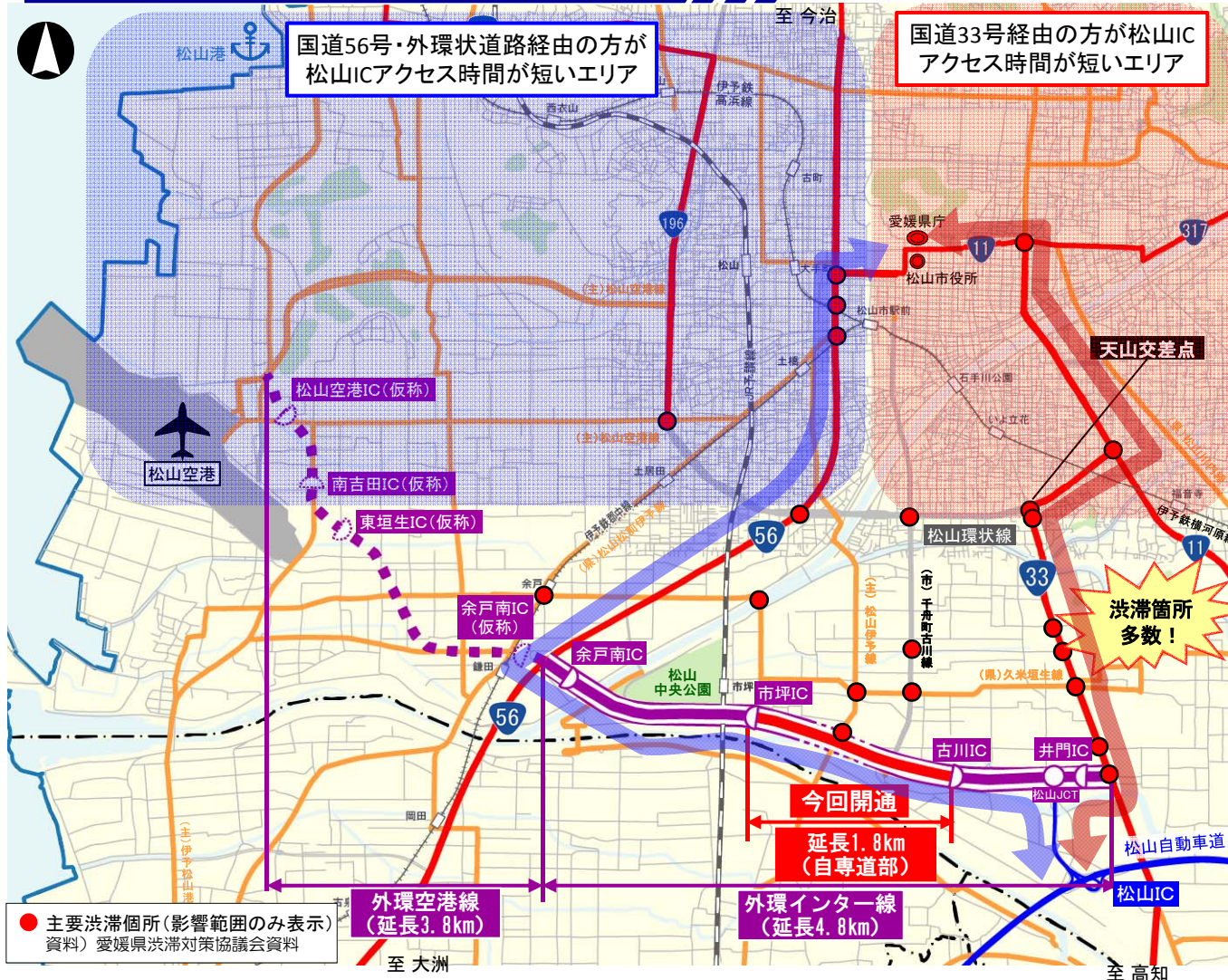
※所要時間：
 「整備なし」：H22道路交通センサスの混雑時平均旅行速度（ルートは幹線道路を利用した一般的なルート）
 「整備あり①」：インター線自専道部、空港線側道部（国道56号～空港）開通時（H29えひめ国体）。自動車専用道路区間を[時速60km]、側道部区間を[時速40km]で算出、それ以外の区間はH22道路交通センサス混雑時旅行速度を基に算出。
 「整備あり②」：外環全線開通時。自動車専用道路区間を[時速60km]で算出、それ以外の区間はH22道路交通センサス混雑時旅行速度を基に算出。

【凡例】
 高速道路 国道 県道 市道
 松山外環状道路 今回開通区間

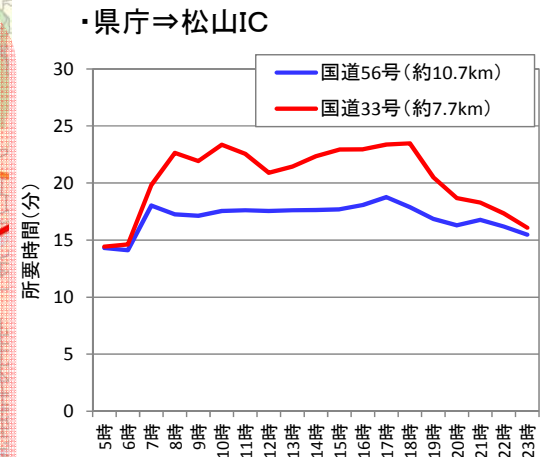
参考① 松山市中心部から松山ICへの定時性向上や市内流入交通の削減

- 松山中心部からは主要渋滞箇所が連なる国道11号・国道33号を經由し、松山ICへアクセスしているため、特にゴールデンウィークなどでは定時性が低い。
- 今回の開通により、松山市中心部から松山ICへは、国道56号の経路が新たに構築され、交通の分散による利便性向上、市内流入交通の削減が期待されます。

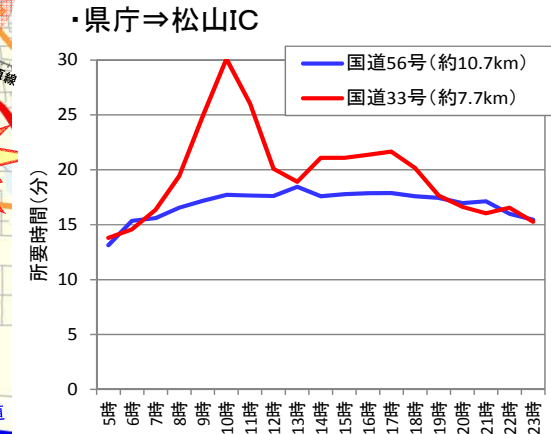
新しいルート形成



■所要時間の比較(H27.4~H27.8平日)



■所要時間の比較(H28GW)

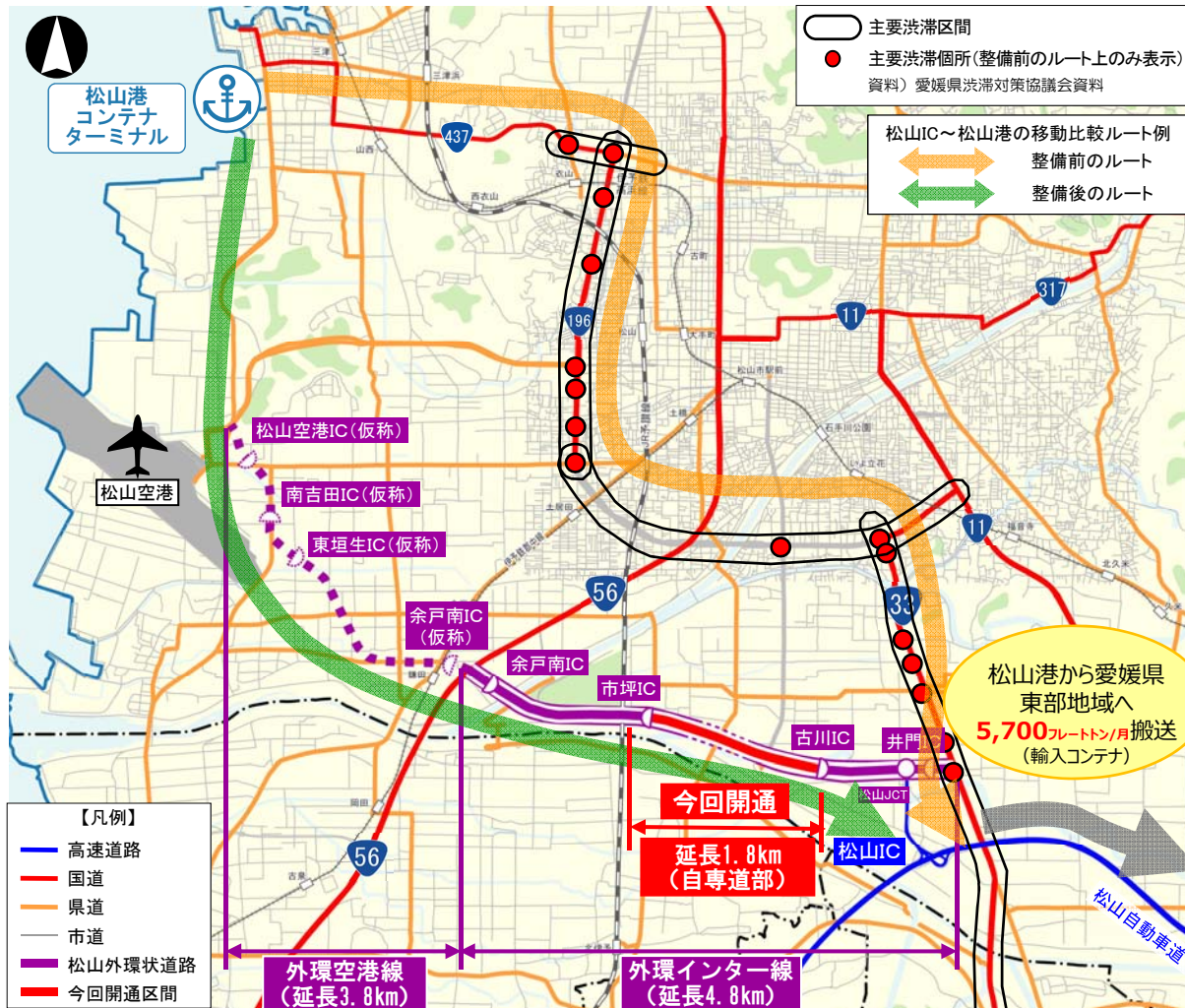


資料: 民間プローブデータ(H28GW(4/29~5/8の土日祝)、H27.4~H27.8平日)
松山外環状道路は外環インター線が全通している条件で算出(V=60km/h)

参考② 外環全線開通により期待される効果 –物流ネットワークの強化–

- 松山港は、四国最大のコンテナ貨物取扱港湾であり、愛媛県東部地域へパルプや金属機械工業品等が搬送されています。
- 松山港と松山ICへのアクセス道路である松山外環状道路の整備により、**輸送時間が短縮され、海上コンテナ物流の効率化**が図られます。

港湾からのアクセス道路の整備



■松山港への物流効率化



(パルプ・金属機械工業品等)
愛媛県東部地域へ

開通後の輸送時間換算で**年間約490台分の海上コンテナ物流 (34,080分÷70分(※1)) が効率化**

松山港から愛媛県東部地域行きの輸入コンテナ量を台数換算(※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で算出。

※2: 40フレートトンのコンテナ1個を大型車1台で運搬する際の車両台数: 5,700
フレートトン/40フレートトン=142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立方フィート) = 1フレートトン

■地元の声 (平成28年5月)

- ・物流の拠点である高速ICや空港、港湾などがつながる松山外環状道路が整備されれば、移動時間が短縮され、早く確実な集配が可能になります。
- ・さらに、国道などの渋滞緩和にも効果が見込まれますので、輸送効率が上がリ、大きな経済効果が期待できます。



＜トラック運送関係者＞