

まつやま そと かんじょう きたよしだまち ひらたまち
松山外環状道路 北吉田町～平田町

第1回 説明資料

令和7年2月10日
国土交通省 四国地方整備局

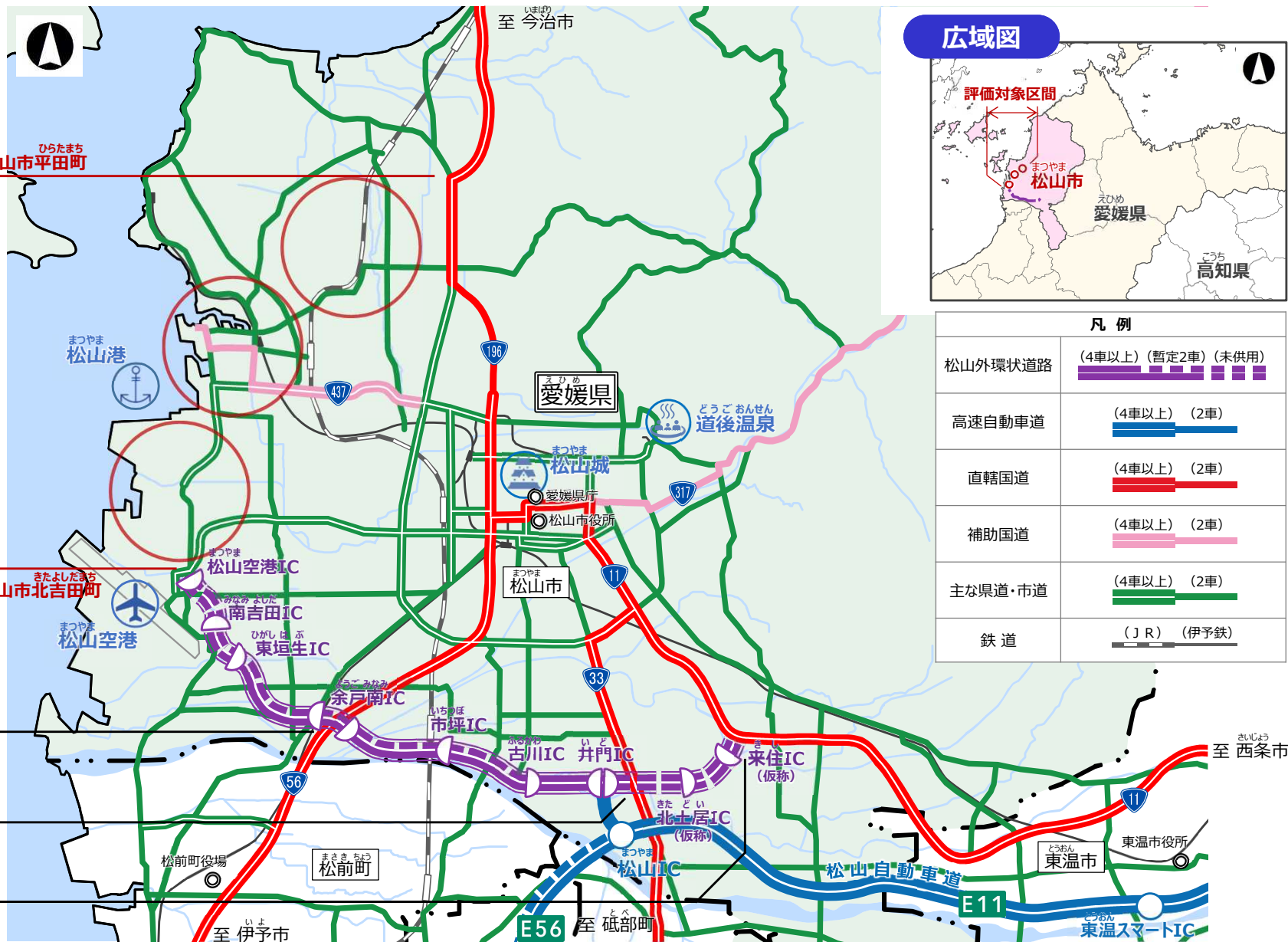
目 次

1. 評価対象区間について	…	3
2. 計画段階評価の進め方・スケジュール（案）	…	5
3. 地域の概況	…	7
4. 地域・道路の現状と課題	…	15
5. 課題の整理	…	24
6. 地域の将来像	…	27
7. 意見聴取方法（案）	…	31

1. 評価対象区間について

- 松山外環状道路は、放射状に広がる幹線道路や松山IC・松山空港・松山港等の交通拠点をつなぐ高規格道路である。
- 評価対象区間は、松山市北西部に位置する松山市北吉田町～平田町間である。

位置図



広域図



凡例	
松山外環状道路	(4車以上) (暫定2車) (未供用) [Purple dashed line with arrows]
高速自動車道	(4車以上) (2車) [Blue solid line]
直轄国道	(4車以上) (2車) [Red solid line]
補助国道	(4車以上) (2車) [Pink solid line]
主な県道・市道	(4車以上) (2車) [Green solid line]
鉄道	(J R) (伊予鉄) [Black line]

評価対象区間

松山外環状道路

空港線
(一部暫定開通済)
延長3.8km
(うち 2.4km 暫定開通)

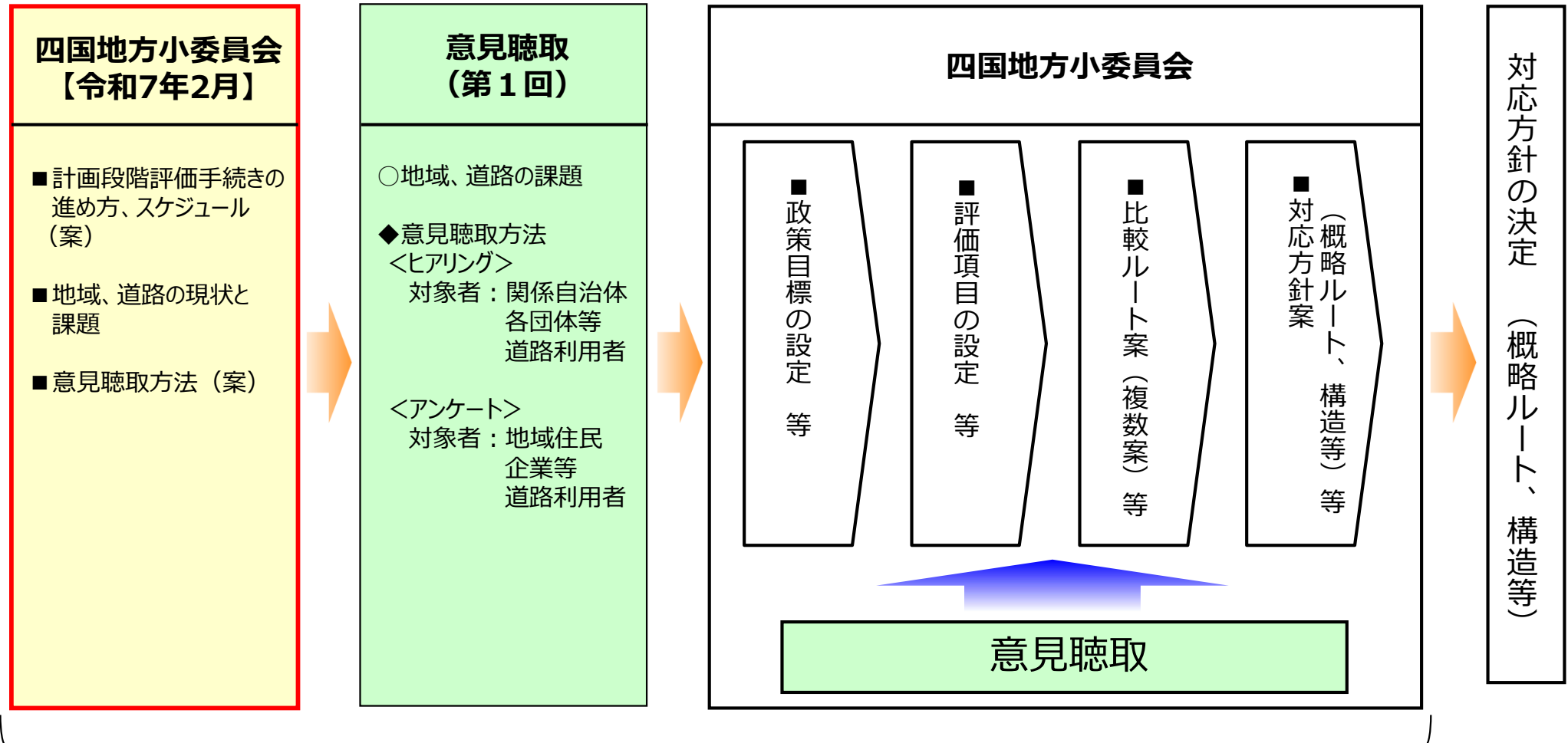
インター線
(全線暫定開通済)
延長4.8km

インター東線
(未開通)
延長2.0km

2. 計画段階評価の進め方・スケジュール（案）

2. 計画段階評価の進め方・スケジュール（案）

○地域住民や道路利用者の意見を聴きながら、道路計画〔概略ルート、構造等〕について検討を行う。



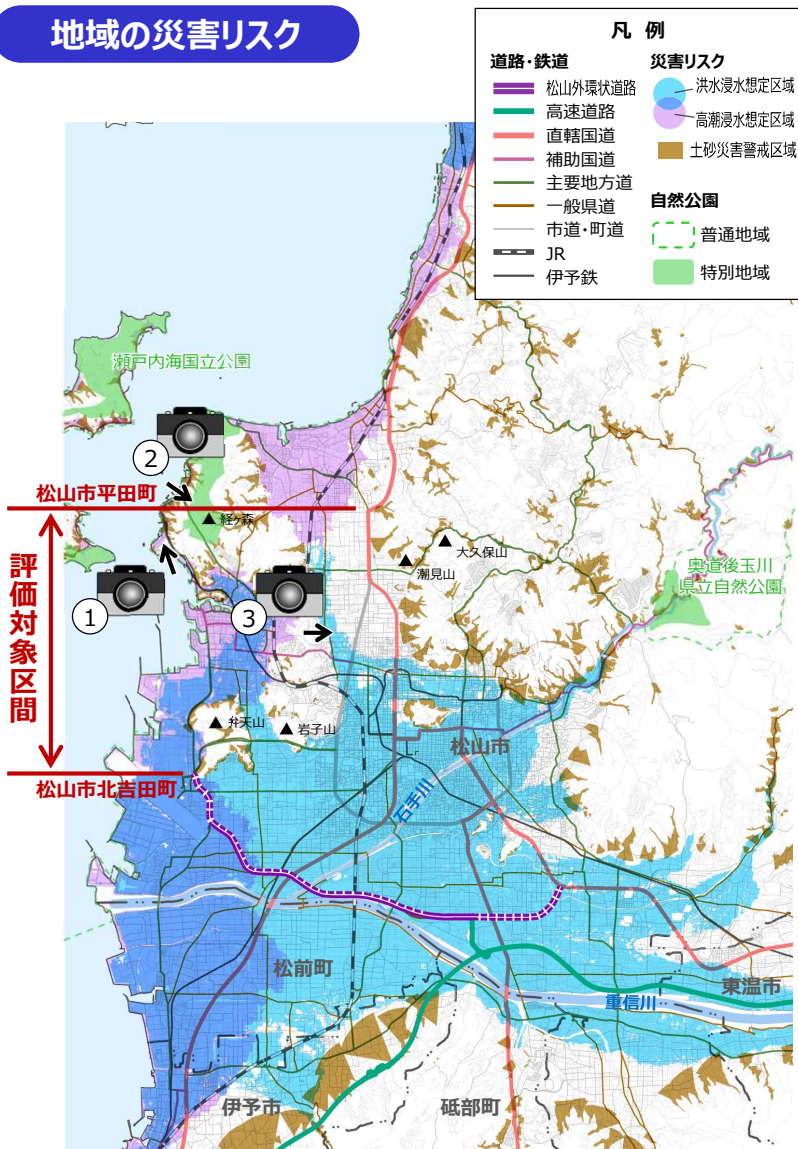
※各段階で随時自治体と調整

地方小委員会

3. 地域の概況

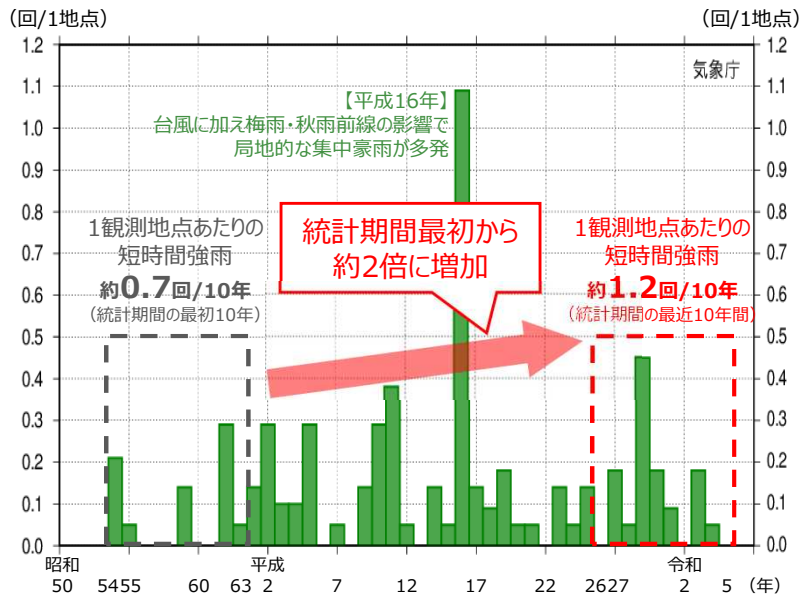
- 松山市では過去に大雨による浸水・土砂災害や台風による高潮が発生している。
- 愛媛県における短時間強雨の年間発生回数は増加傾向にあり、将来的に風水害の激甚化や頻発化が懸念される。
- 評価対象区間周辺は洪水・高潮による浸水想定区域や土砂災害警戒区域など、複数の災害リスクにさらされている。

地域の災害リスク



出典：洪水浸水想定区域・土砂災害警戒区域…国土数値情報
高潮浸水想定区域…まつやま高潮ハザードマップ

愛媛県の短時間強雨発生頻度



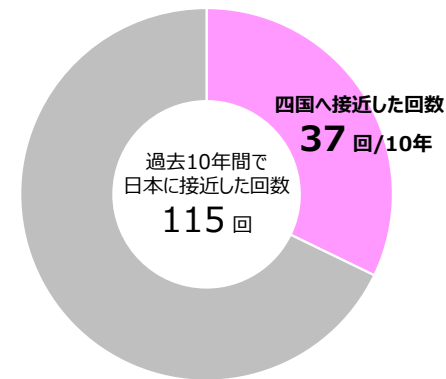
出典：気象庁 松山地方気象台 愛媛県のアメダスにおける短時間強雨の年間発生回数の長期的な変化

※短時間強雨とは…

1時間降水量50mm以上の極端な大雨のことを指す雨の強さのイメージとして、「非常に激しい雨」「滝のように降る」「水しぶきであたり一面が白っぽくなり、視界が悪くなる」等の表現が用いられる

地域の台風接近状況

※台風の接近とは…
台風が中心が、その地域に含まれるいずれかの気象官署等から300km以内に入ることを指す



出典：気象庁 台風の統計資料 (平成26年～令和5年)

過去の被災状況



① 平成3年に発生した高潮被害 (三津浜地区)

出典：中予地域災害情報データベース



② 平成30年に発生した土砂災害 (高浜地区)

出典：平成30年7月豪雨 愛媛大学災害調査団データ資料アーカイブス



③ 令和6年に発生した道路冠水 (久万ノ台地区)

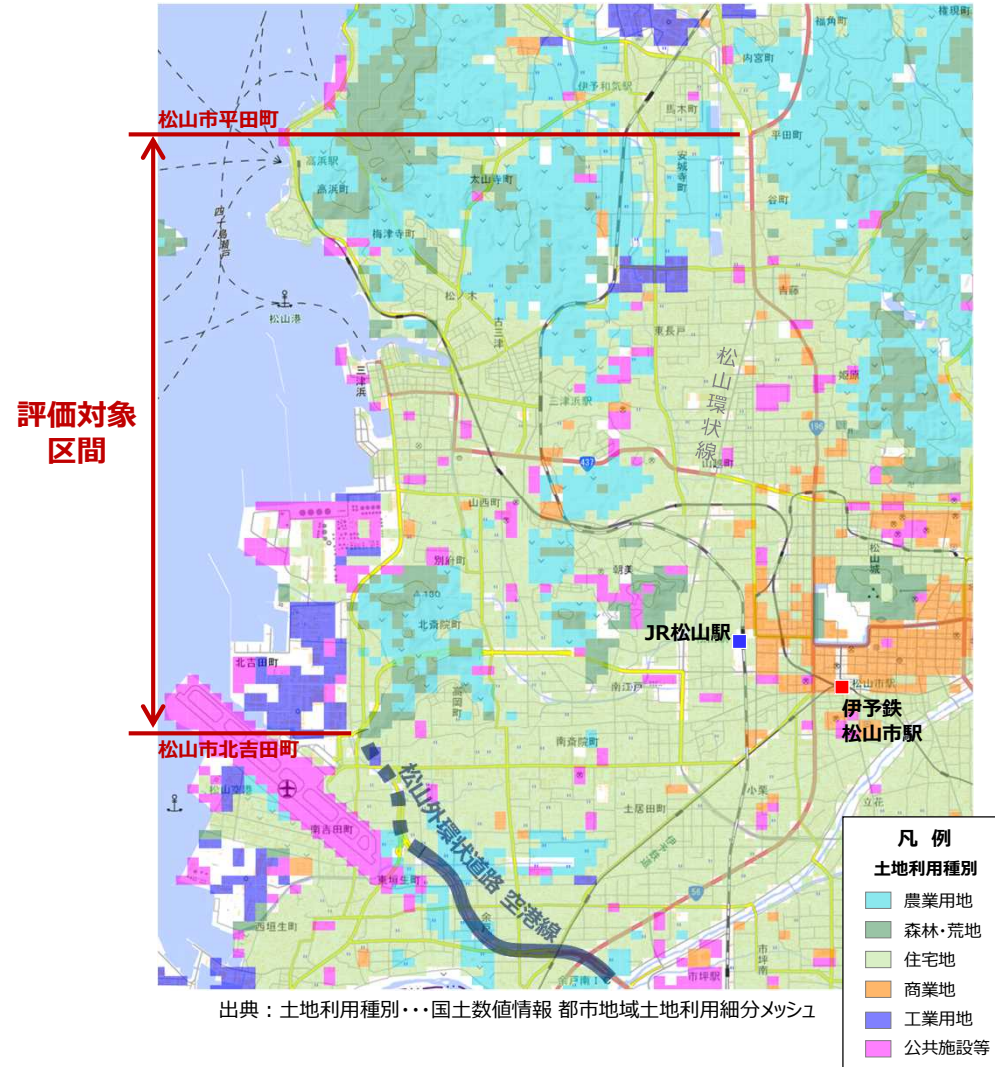
出典：愛媛新聞ホームページ

- 評価対象区間周辺は、松山市の都市計画区域に含まれており、南部は市街化区域、北部は市街化調整区域の割合が大きい。
- 評価対象区間周辺の土地利用種別は住宅地と農業用地が大部分を占めているほか、臨海部には工業用地も集中している。

地域の都市計画状況



地域の土地利用状況

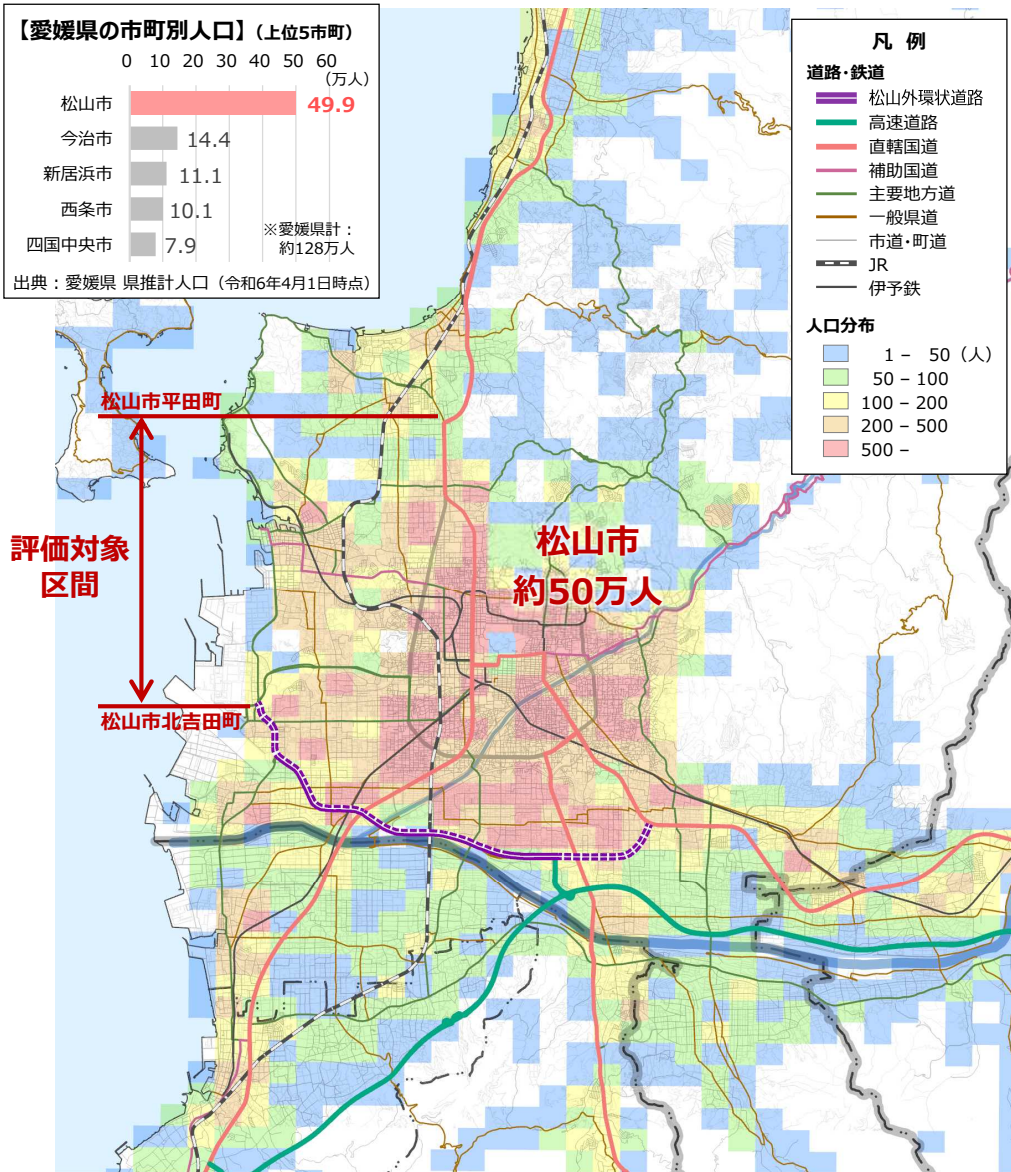


出典：土地利用種別・・・国土数値情報 都市地域土地利用細分メッシュ

出典：
都市計画区域・・・愛媛県都市計画情報マップ
市街化区域・市街化調整区域・・・国土数値情報 用途地域

- 松山市の人口は約50万人であり、分布は概ね市街化区域と一致しており、特に市中心部に集中している。
- 松山市の転入・転出人口の推移をみると、直近10年間は転入・転出がほぼ均衡している。

松山市周辺の人口分布



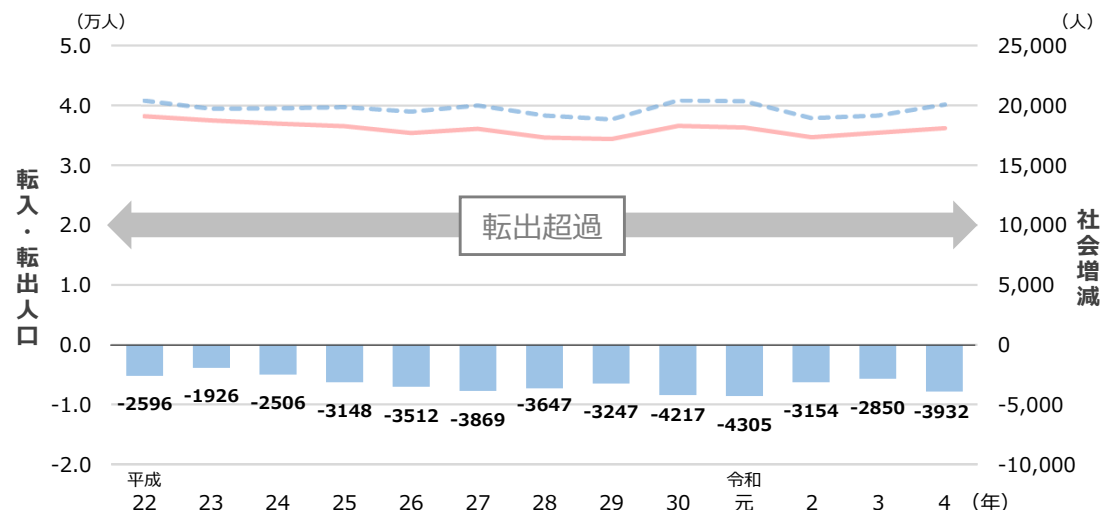
出典：人口分布・・・令和2年 国勢調査 地域メッシュ統計

松山市・愛媛県の転入・転出人口

【松山市の転入・転出人口】



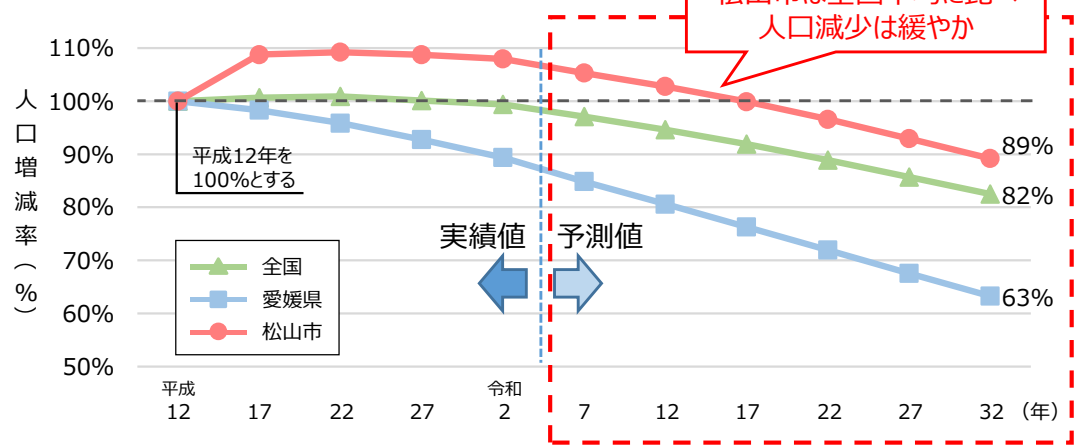
【愛媛県の転入・転出人口】



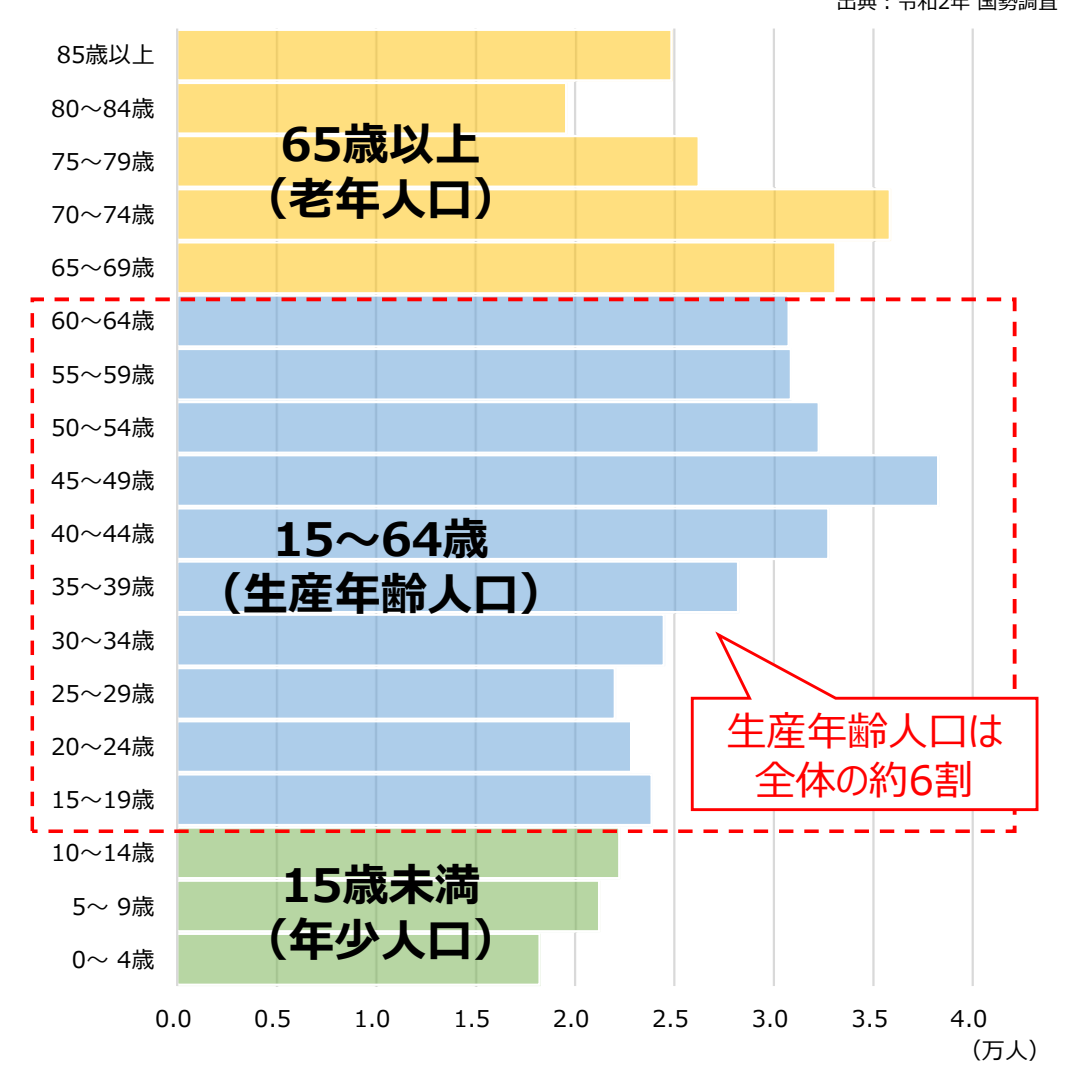
出典：総務省 住民基本台帳人口移動報告

- 松山市の人口は平成22年をピークに減少傾向に転じているものの、令和7年以降の将来推計人口については全国平均と比較すると減少率は緩やかとなっている。
- 松山市の高齢化率は令和7年以降に全国平均を追い抜き、高齢化が進むと予測されている。
- 松山市の年齢構成比をみると、令和2年時点で生産年齢人口が全体の約6割を占める。

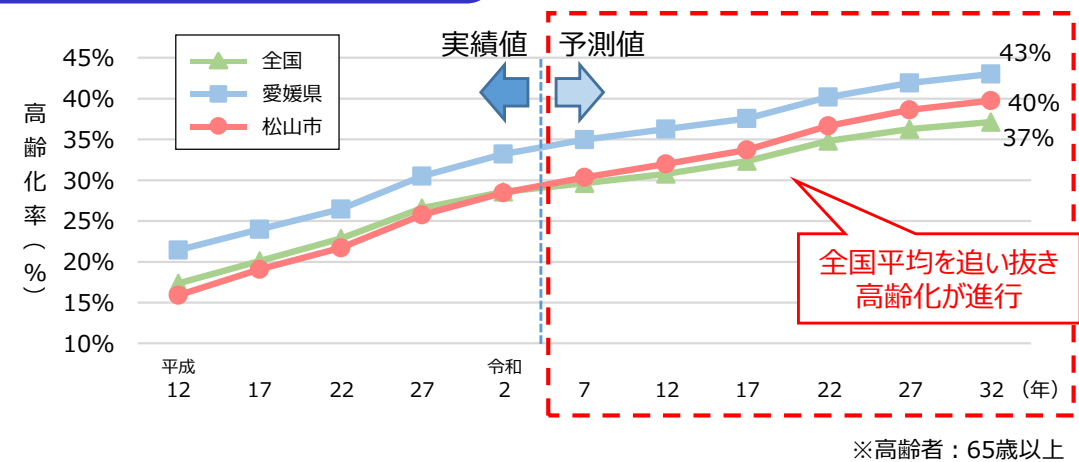
人口減少の推移と将来推計



松山市の人口ピラミッド



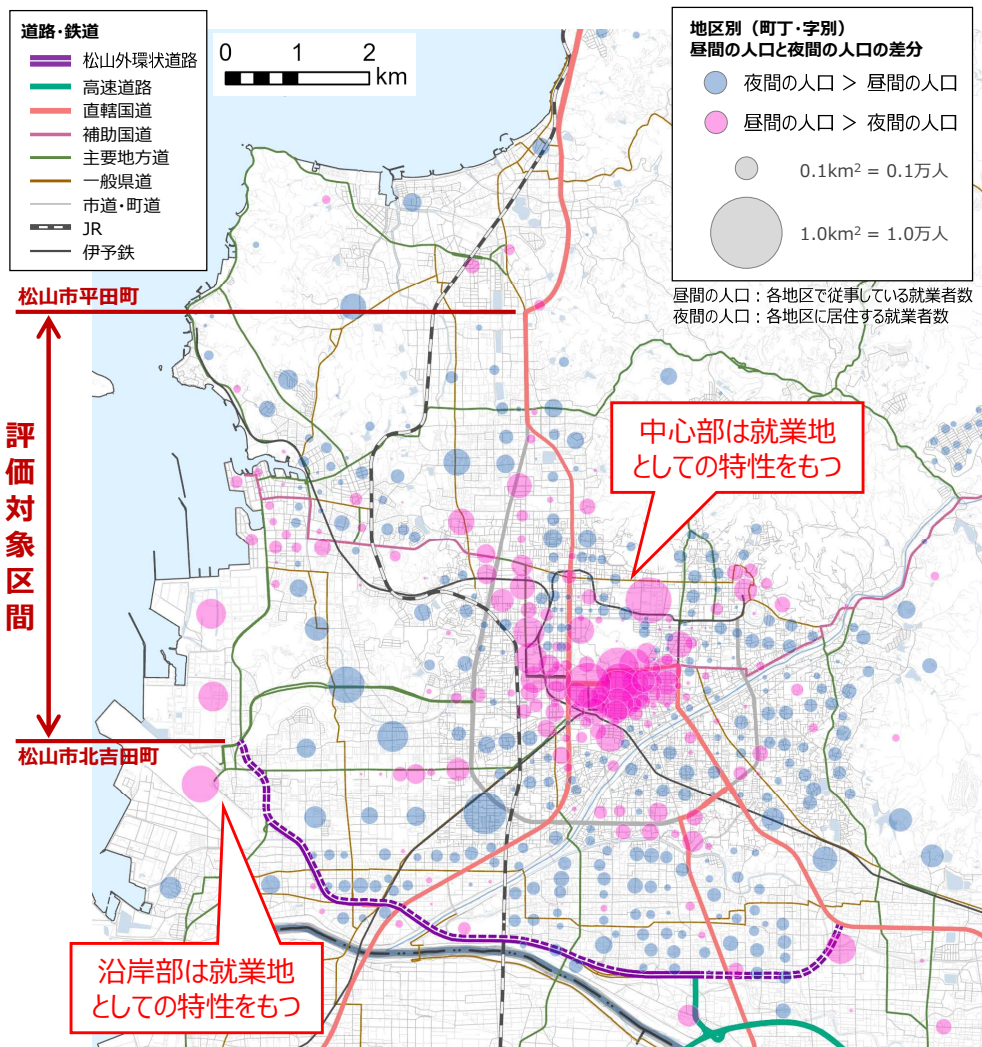
高齢化率の推移と将来推計



出典：国勢調査（平成12年～令和2年）
日本の地域別将来推計人口 令和5年推計（令和7年～令和32年）

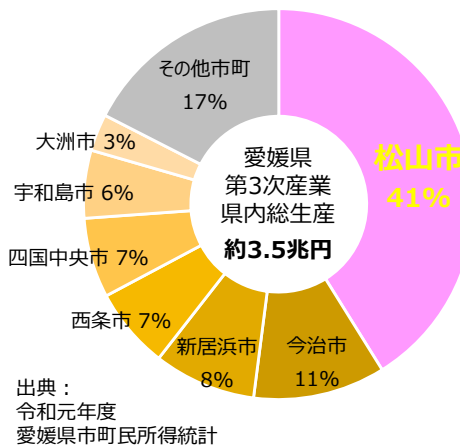
- 松山市の中心部および沿岸部では、夜間の人口より昼間の人口の方が多く傾向にあり、就業地としての特性をもつ。
- 松山市は第3次産業の生産額が県内1位であり、就業人口の約8割が3次産業に従事する、愛媛県の商業・サービス業の中心地。
- また、松山市周辺では臨海部を中心に第2次産業も盛んであり、近年では東温市や松前町などで産業拠点の新設が相次いでいる。

松山市の就業者の居住地・就業地分布状況

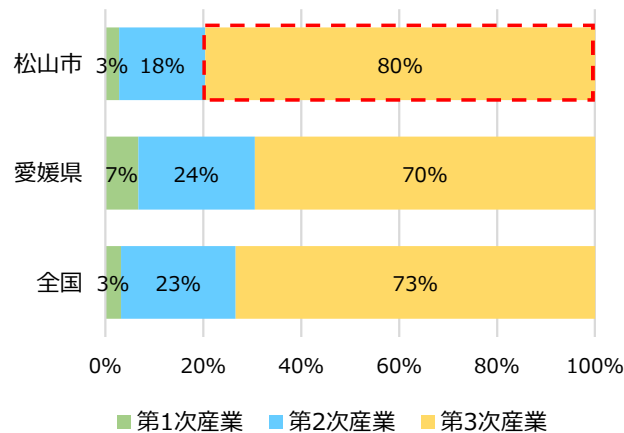


出典：令和2年 国勢調査 小地域集計、令和3年経済センサス-活動調査

愛媛県内の第3次産業生産額

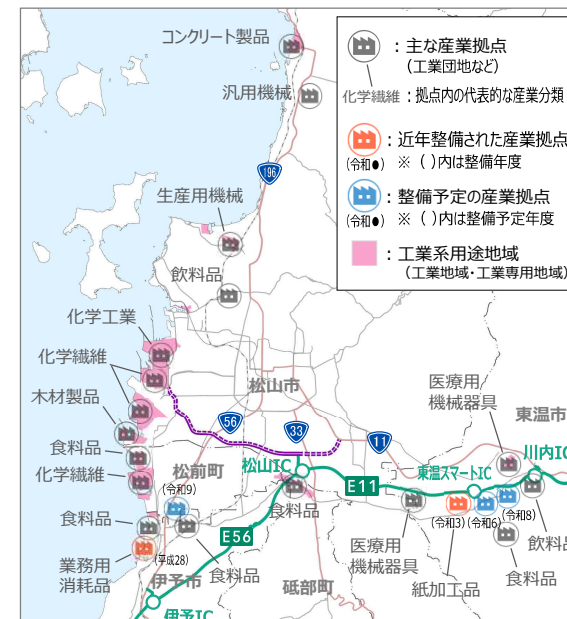


産業別の就業人口割合



出典：令和2年 国勢調査

松山市周辺の産業拠点

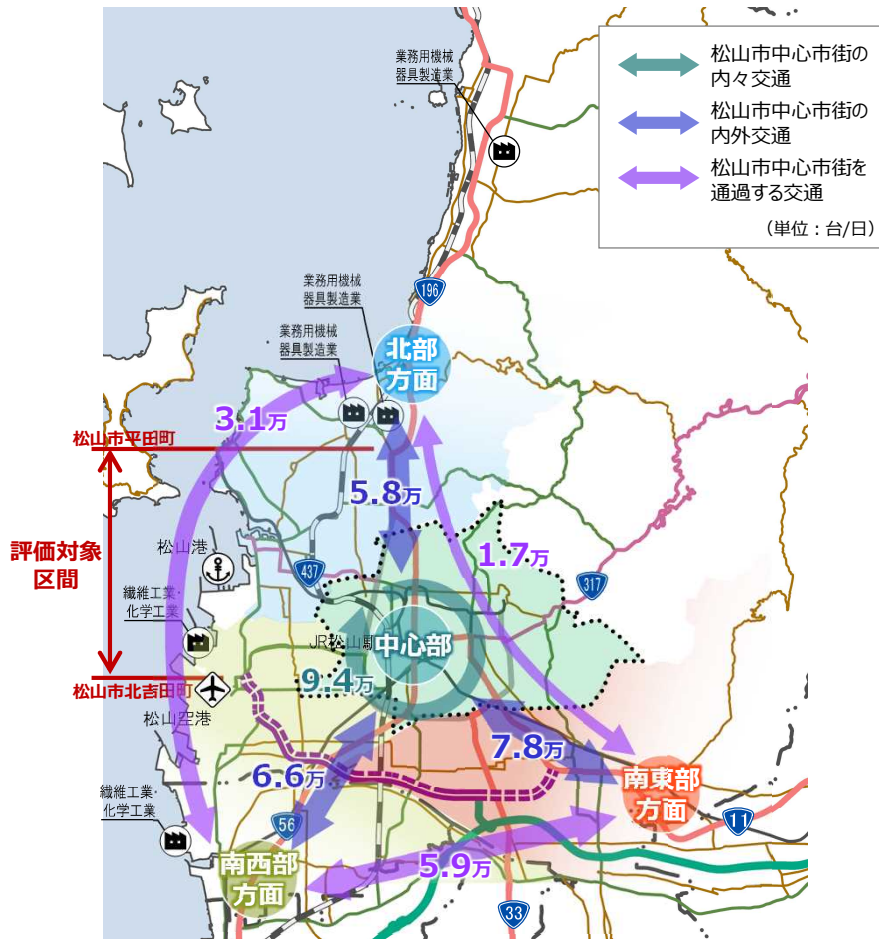


東温スマートIC周辺の産業拠点

出典：東温市HP

- 松山市周辺の交通流動は、中心部内で完結する内々交通が約10万台/日、中心部と郊外を行き来する内外交通が約20万台/日、郊外同士を行き来する通過交通が約10万台/日となっている。
- 南西方面と北部方面の間では約3.1万台/日の交通量があるが、松山市西部は中心部と比べて道路密度が低いこともあり、一部の道路に交通が集中し松山環状線や国道196号などが混雑している。

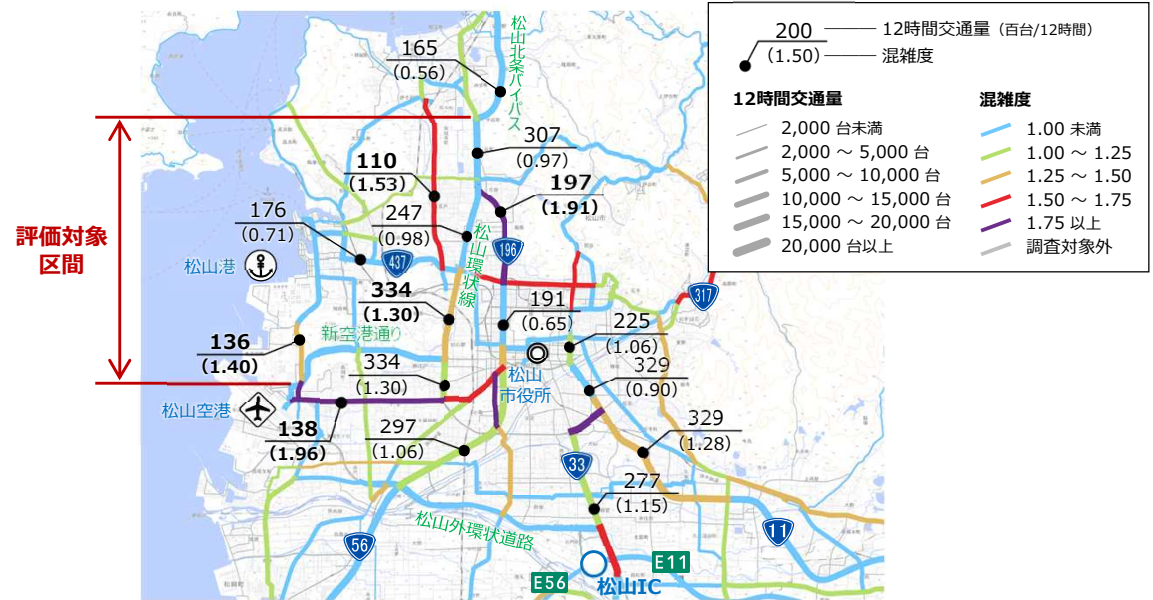
松山市周辺の交通流動



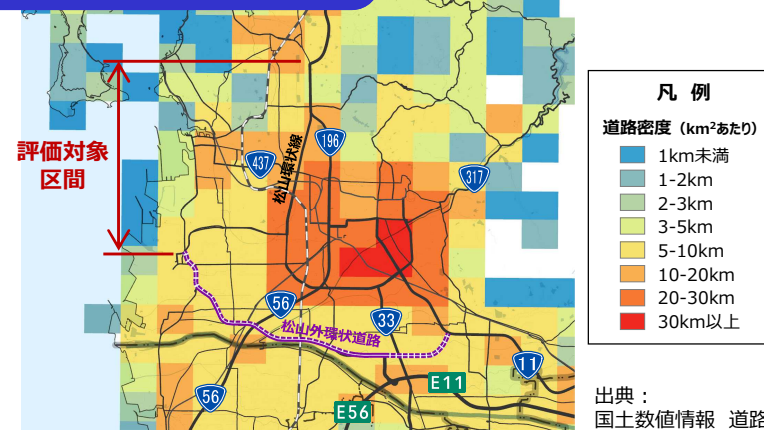
出典：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査ベース 現況OD

松山市中心部の交通量・混雑度

出典：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査
令和3年10月 トラカンデータ



松山市中心部の道路密度



出典：国土数値情報 道路密度・道路延長メッシュ (平成22年度)

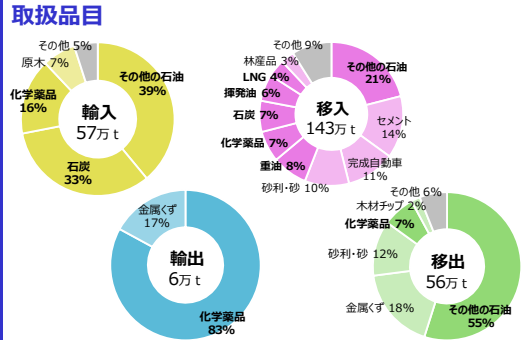
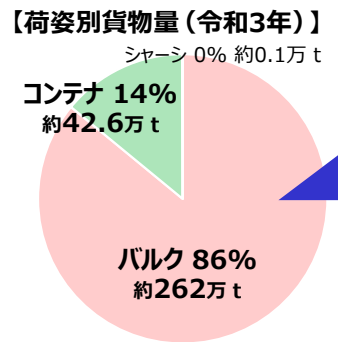
- 松山港は、取扱貨物の86%をエネルギー原料・化学薬品等のバルク貨物が占め、それらを取り扱う工場等が周辺に立地している。
- また、コンテナ貨物取扱量も三島川之江港に次ぐ四国第2位で、増加傾向で推移し、コンテナ貨物需要の増加に対応するため、国際物流ターミナル整備事業を行っている。コンテナ流動の9割以上はトレーラによる陸送であり、大型車交通の需要が大きい。
- 松山空港は、中四国で最も旅客数の多い空港で、東京や大阪などと松山を結び、旅客数はコロナ禍前までほぼ回復してきている。
- また、空港へのアクセス交通・空港からのイグレス交通はともに自動車交通が大半を担っている。

松山港・松山空港の定期貨物航路・立地企業



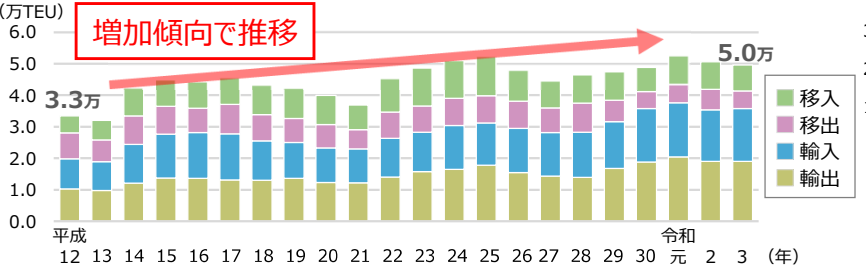
出典：松山港中・長期ビジョン検討委員会 第1回委員会資料 (令和5年2月) をもとに作成

松山港の取扱貨物



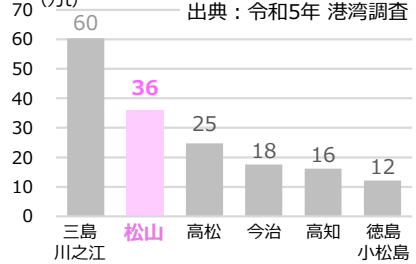
出典：松山港中・長期ビジョン検討委員会 第1回委員会資料

【コンテナ取扱個数の推移】



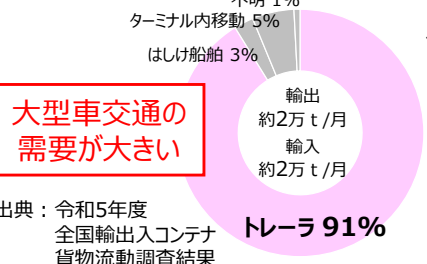
出典：松山港中・長期ビジョン検討委員会 第1回委員会資料

【四国の港湾のコンテナ輸出入量】



出典：令和5年 港湾調査

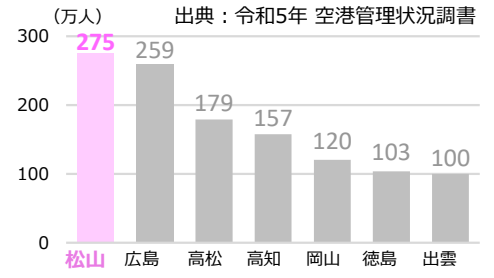
【コンテナ流動手段】



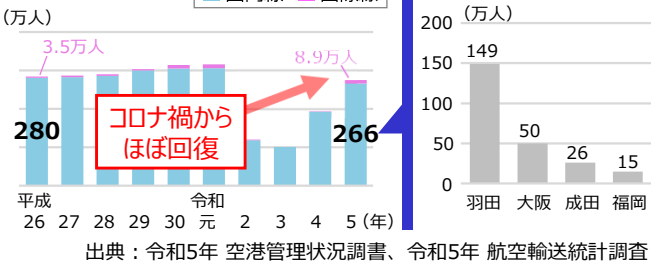
出典：令和5年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果

松山空港の旅客数

【中四国の空港の旅客数】

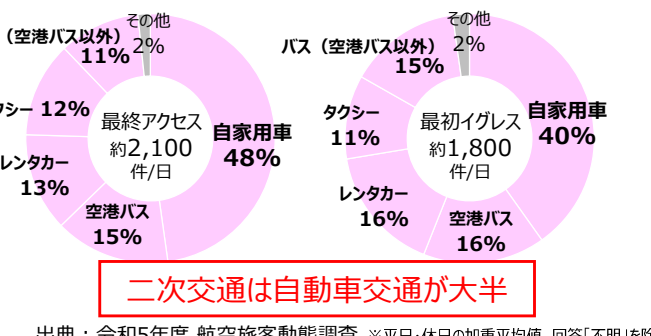


【旅客数の推移】



出典：令和5年 空港管理状況調査、令和5年 航空輸送統計調査

【松山空港の旅客が利用する二次交通】

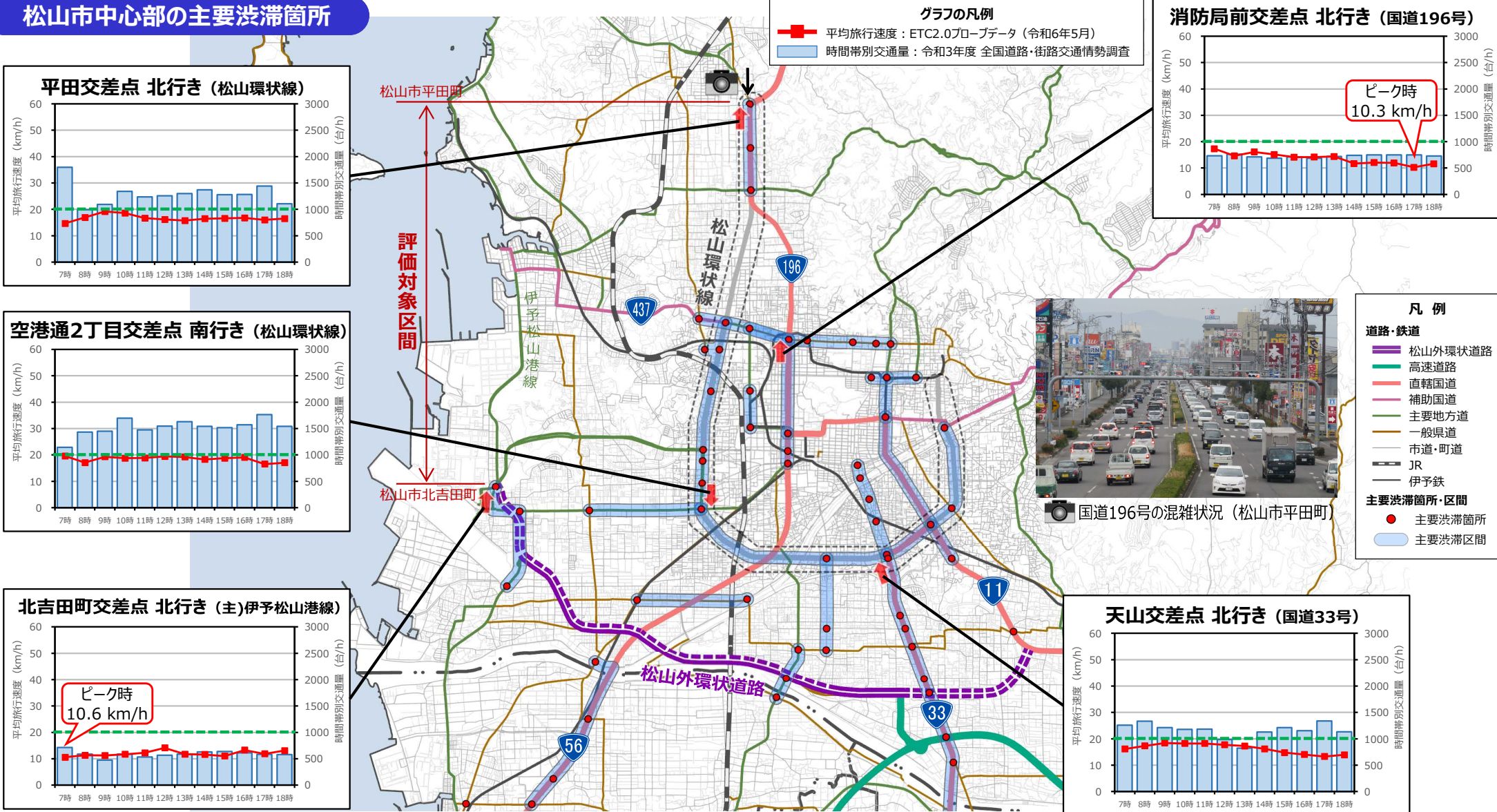


出典：令和5年度 航空旅客動態調査 ※平日・休日の加重平均値 回答「不明」を除く

4. 地域・道路の現状と課題

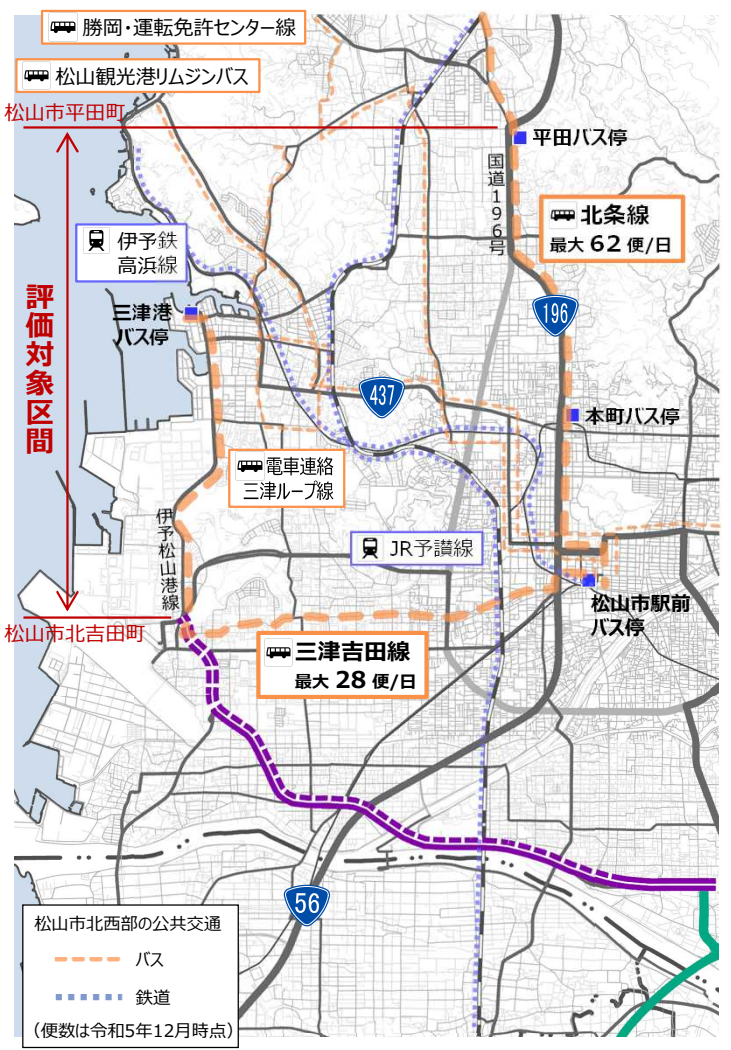
- 国道196号や松山環状線をはじめ、松山市中心部の主要道路の大半が主要渋滞箇所・区間に指定されている。
- 既存の環状道路を中心とした市内中心部では、面的に渋滞による損失が発生している。
- 主要渋滞区間ではほぼ終日を通して平均旅行速度が20km/hを下回っており、ピーク時には10km/h程度まで低下することもある。

松山市中心部の主要渋滞箇所

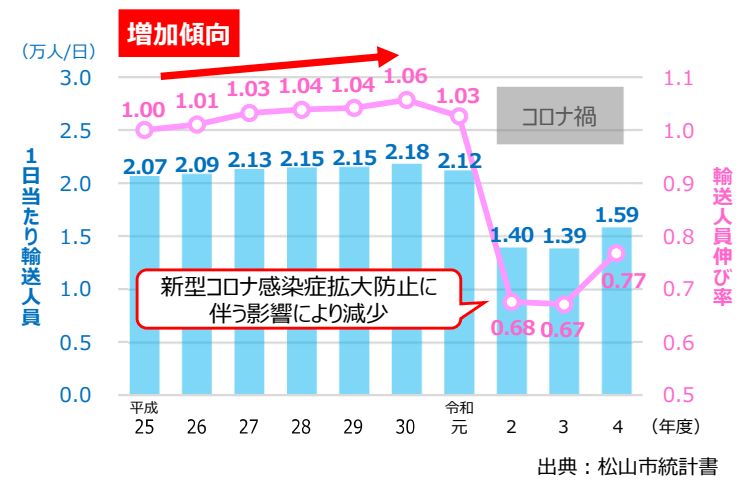


- 松山市のバス利用者数はコロナ禍前には増加傾向にあり、コロナ禍に発生した大幅な減少も回復傾向にある。
- 松山市北西部においては、鉄道とバスが公共交通を担っているが、駅から遠い国道196号沿線はバス利用者が多い。
- 国道196号や主要地方道伊予松山港線など、松山市の南北軸を走行するバスは渋滞により遅れが発生している。

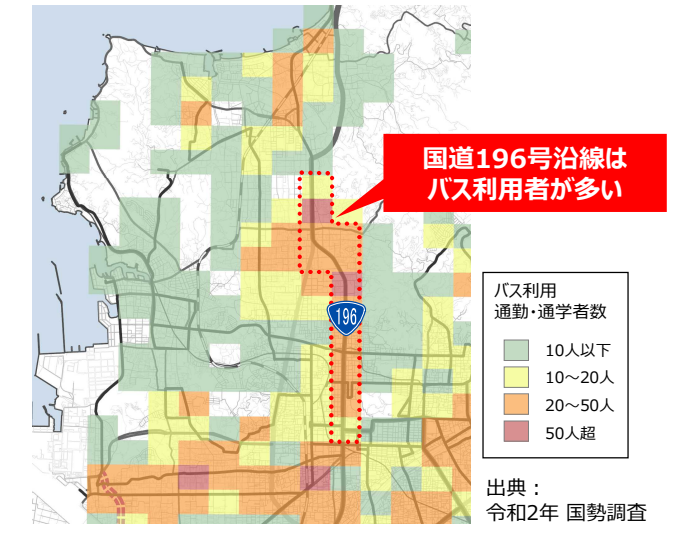
鉄道・バス路線網



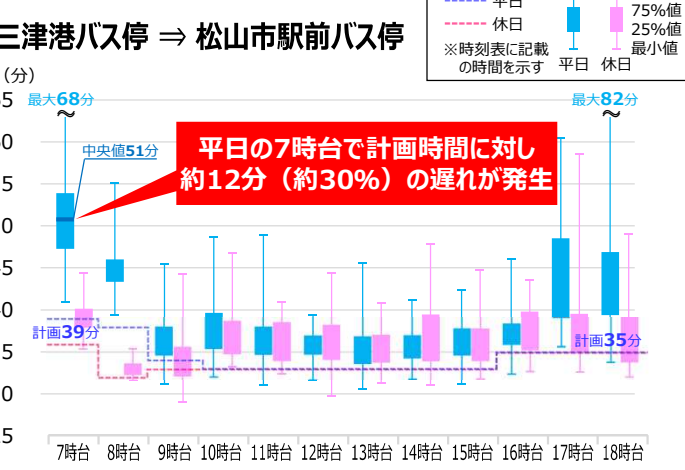
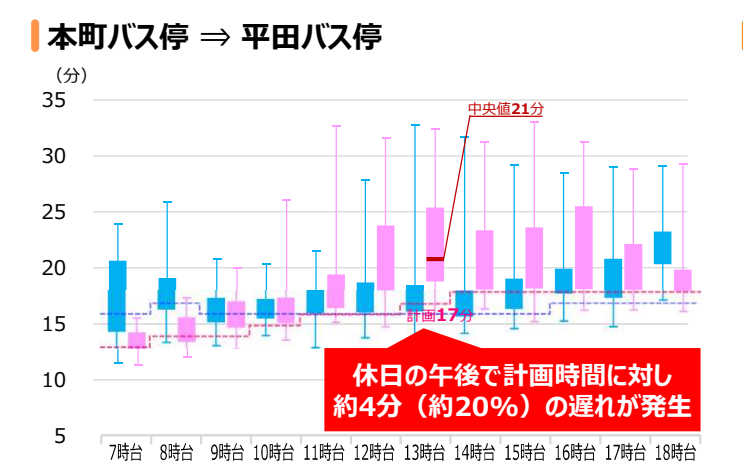
松山市のバス利用者数の推移



通勤・通学のバス利用者の分布



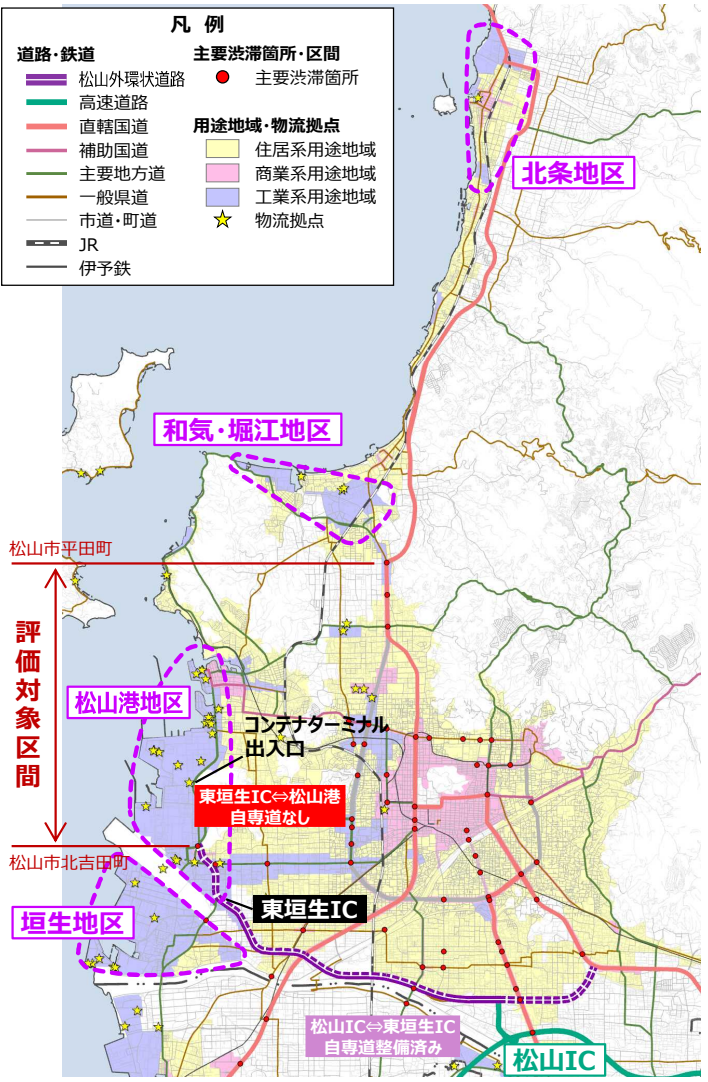
松山市北西部のバスの所要時間とばらつき



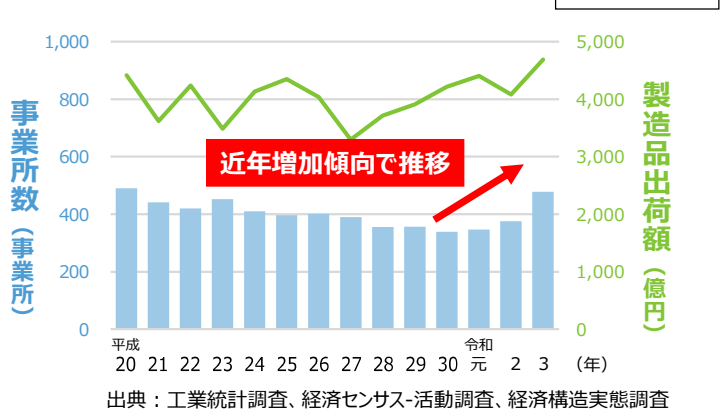
出典：伊予鉄バス提供 バスプローブデータ (令和4年9月~10月)

- 松山市の製造品出荷額・事業所数は、近年増加傾向で推移している。
- 港湾・空港・工場等の産業拠点や物流拠点は松山市臨海部周辺に集中しており、貨物車が多く走行する松山市臨海部と松山ICとの間は、一般道における所要時間のばらつきが大きく、物流面の生産性向上や産業競争力の強化において障壁となっている。

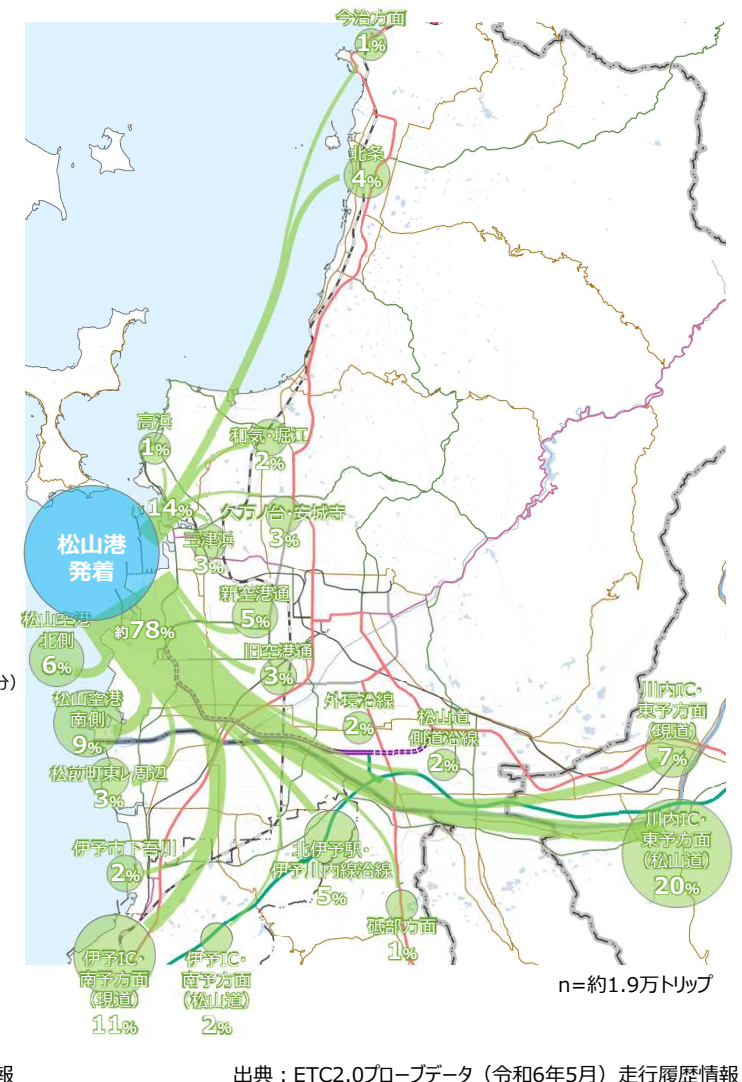
土地利用と物流拠点の配置状況



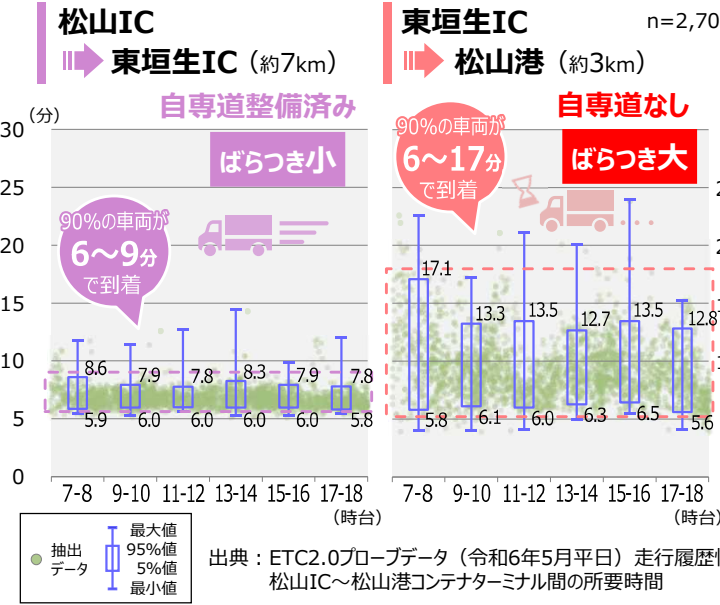
松山市の製造品出荷額の推移



松山港を発着する貨物車の起終点分布

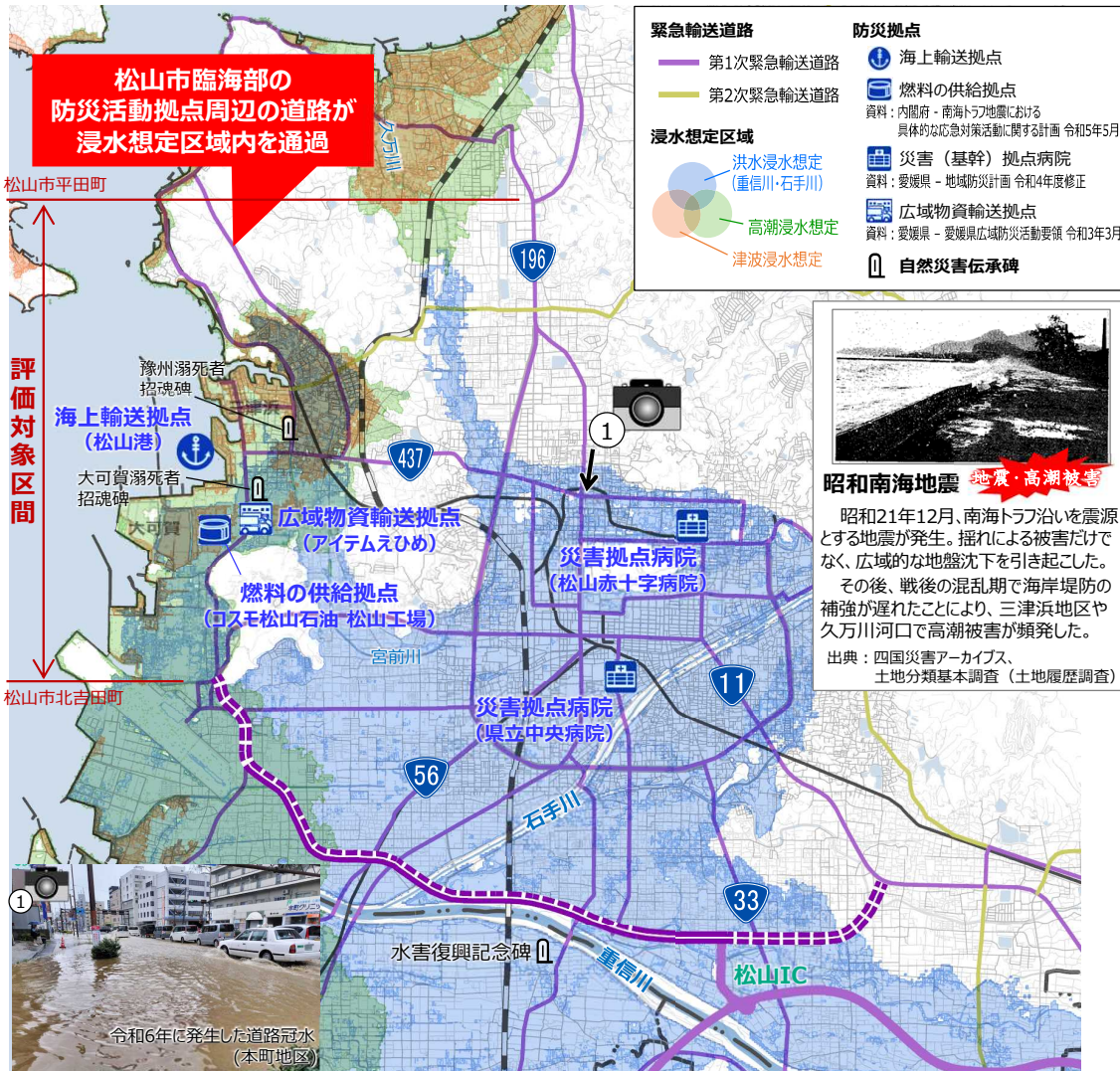


松山ICから松山港までの所要時間のばらつき



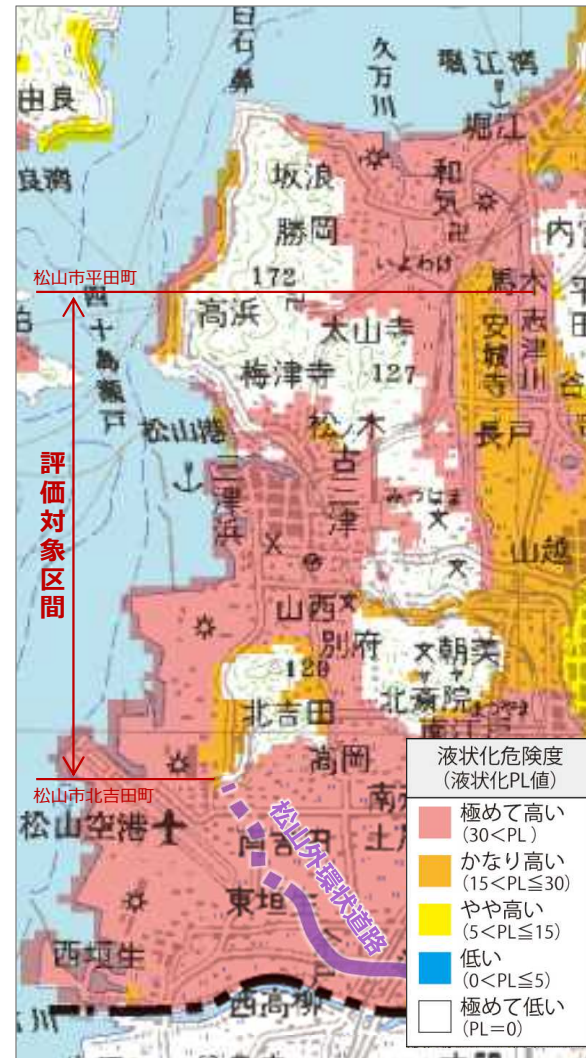
- 松山市臨海部は扇状地からなる低地が広がっており、古来より水害に悩まされてきた地域。
- 現在でも、大雨による洪水浸水や台風などによる高潮浸水、南海トラフ地震による津波浸水が想定される。
- 海上輸送拠点である松山港や広域物資輸送拠点の周辺道路において、浸水想定区域や液状化危険度が極めて高い区域が分布していることから、災害時のアクセスに支障が生じるリスクがある。

松山市内の防災拠点と洪水・高潮・津波浸水想定区域



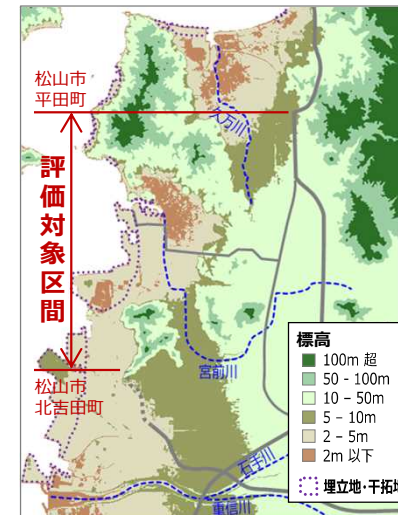
出典：洪水浸水想定・津波浸水想定・緊急輸送道路…国土数値情報 高潮浸水想定…まつやま高潮ハザードマップ 自然災害伝承碑…地理院地図

松山市臨海部の液状化危険度分布



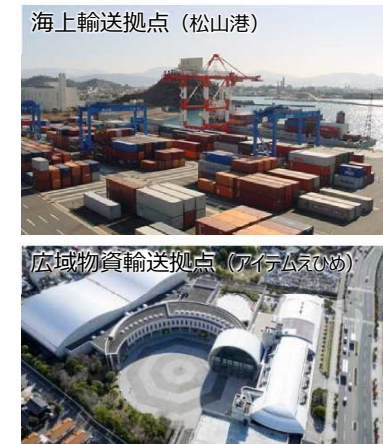
出典：まつやま総合防災マップ

松山市臨海部の地形



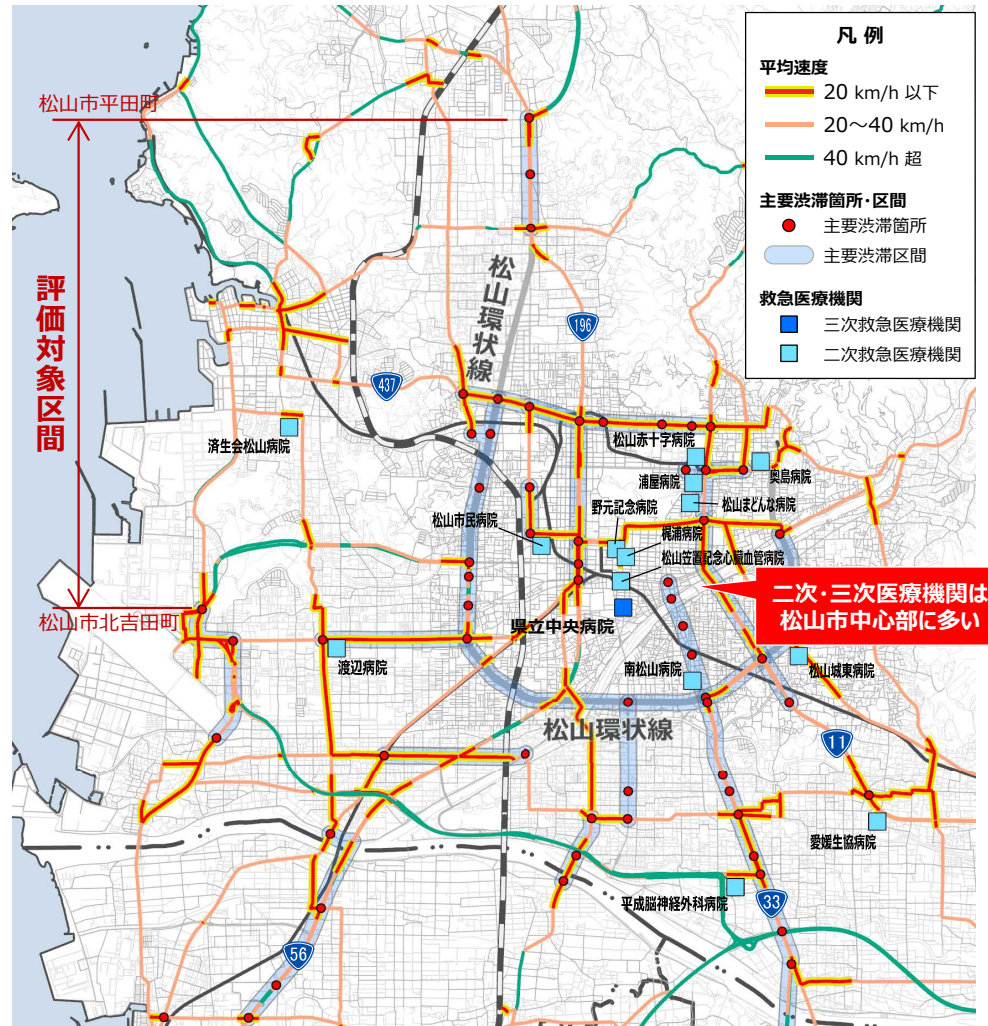
出典：地理院地図 色別標高図・治水地形分類図

松山市臨海部の防災活動拠点



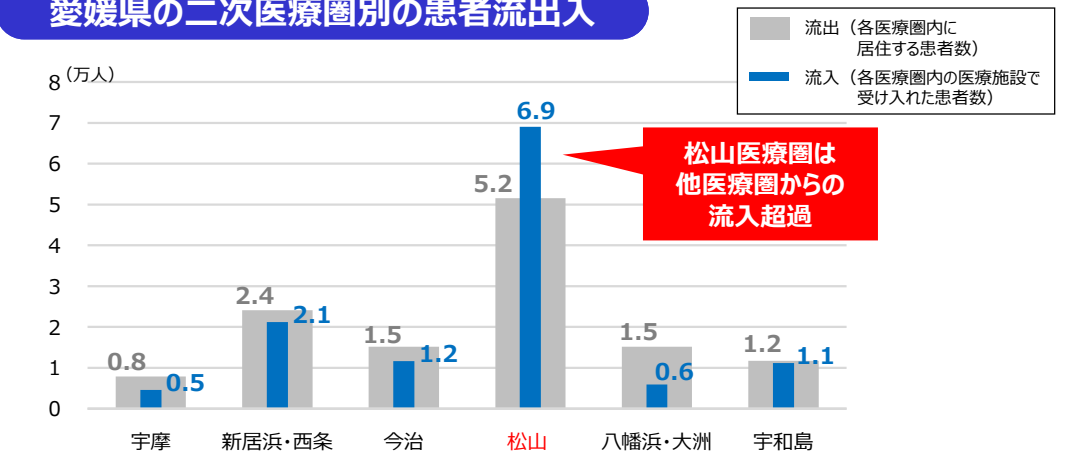
- 愛媛県内の二次医療圏のうち松山医療圏は他医療圏からの患者受け入れが多い。
- 松山市では高齢化が進むのにあわせて、急病による救急の出動件数が増加している。
- 松山市の二次・三次医療機関は主に中心部に位置するが、周辺道路はピーク時の旅行速度が20km/hを下回っており、救急搬送に支障をきたしている。

松山市周辺の二次・三次医療機関の立地と周辺道路の速度状況



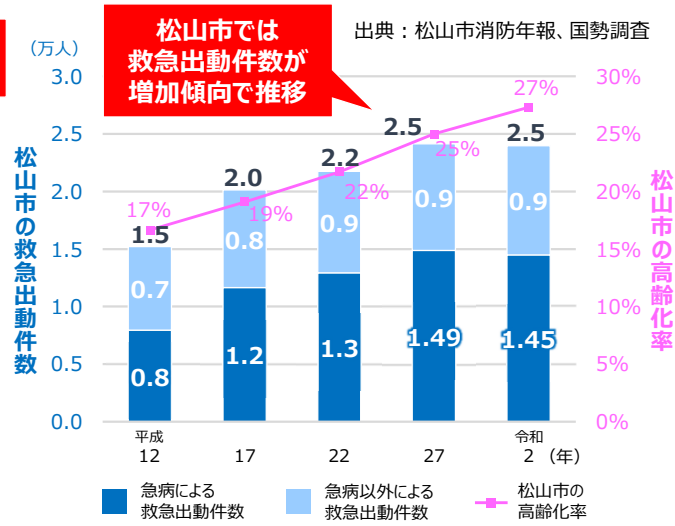
出典：旅行速度…ETC2.0プローブデータ（令和6年5月）混雑時平均旅行速度
 主要渋滞箇所・区間…愛媛県渋滞対策協議会 地域の主要渋滞箇所

愛媛県の二次医療圏別の患者流出入



出典：厚生労働省 DPC導入の影響評価に関する調査（令和4年度）

松山市の救急出動件数と高齢化率の推移



道路利用者の声

- ・緊急搬送時に国道33号や国道11号、松山環状線南部が渋滞しており困っている。
- ・三津方面へ行き来する際には国道437号を利用するが、松山環状線との交差点が非常に混雑している。

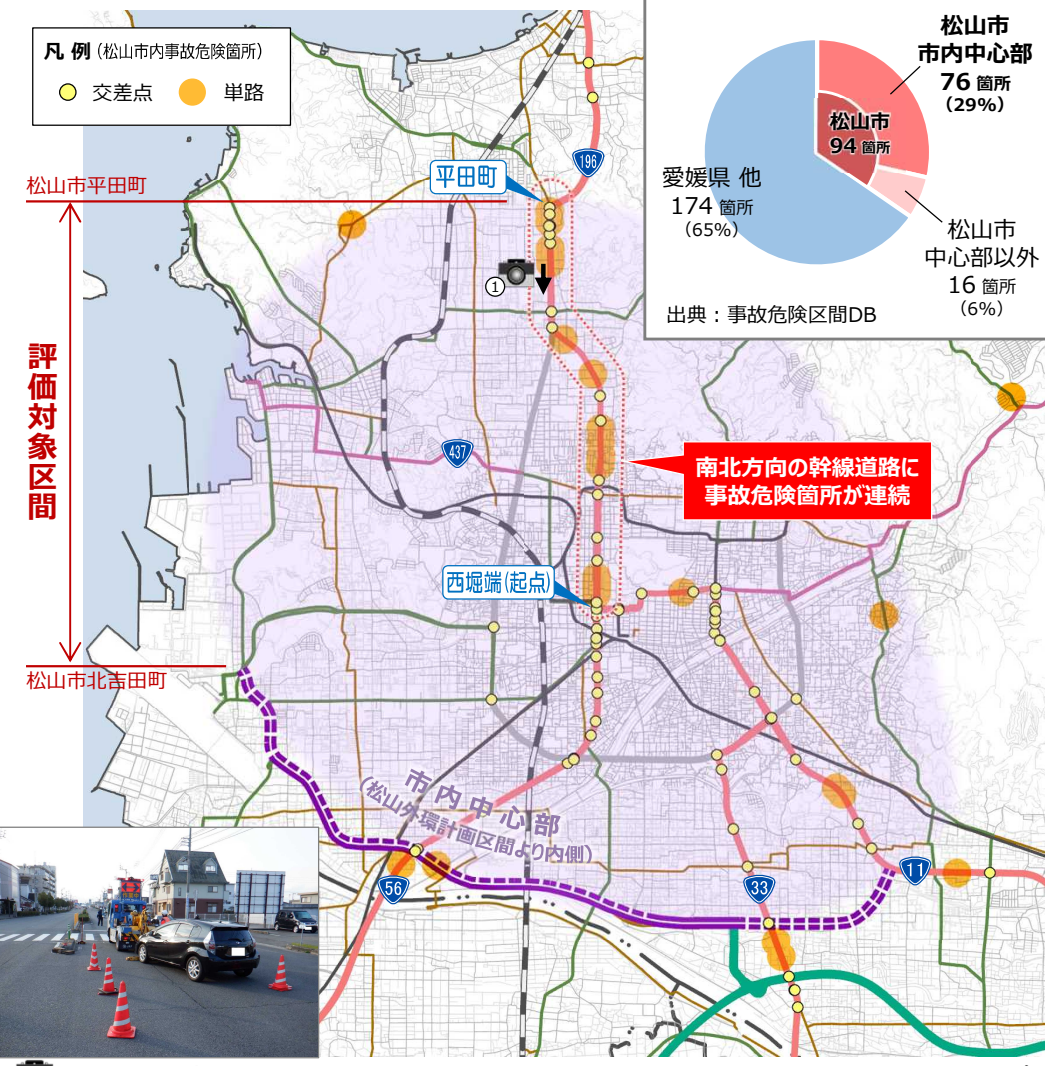
(令和6年7月 ヒアリング結果)



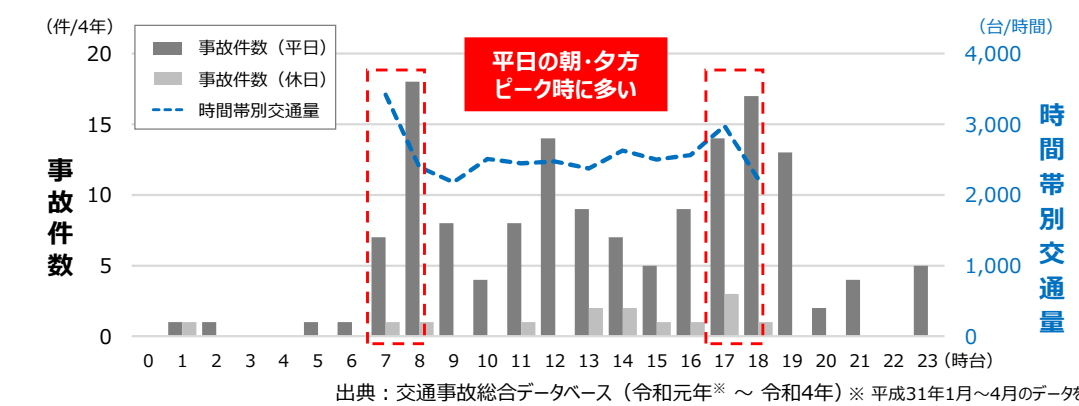
救急医療関係者

- 愛媛県内の事故危険箇所のうち約4割が松山市に位置しており、特に国道196号をはじめとする南北方向の幹線道路において事故危険箇所が連続している。
- 国道196号のうち西堀端交差点～平田町交差点間では、交通量のピークである平日の朝・夕方に事故が多発する傾向にある。
- 松山市および国道196号における死傷事故の内訳は追突事故が最も多い。

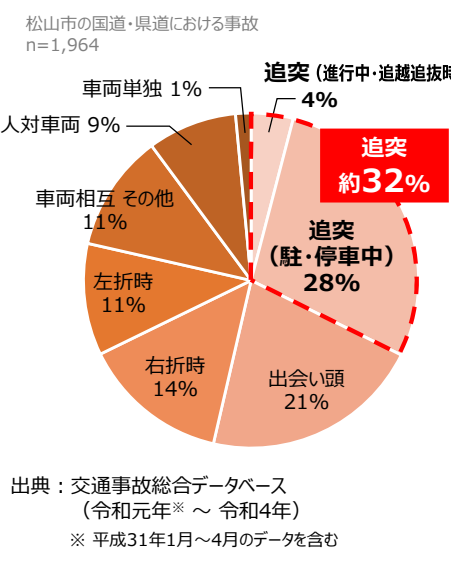
松山市内の事故危険箇所



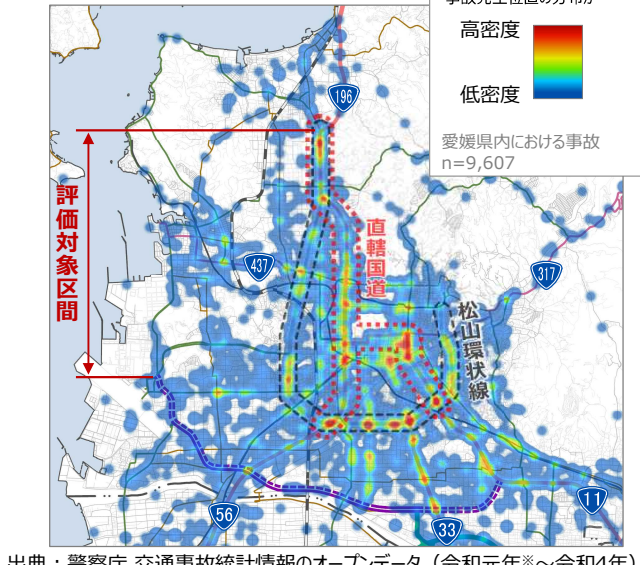
国道196号 (西堀端交差点～平田町交差点) の事故発生時間帯の分布



松山市内の事故類の内訳



事故発生位置の分布



5. 課題の整理

渋滞・混雑

▶松山市中心部における渋滞

- ・国道196号や松山環状線をはじめ、松山市中心部の主要道路の大半が主要渋滞箇所・区間に指定されている。
- ・既存の環状道路を中心とした市内中心部では、面的に渋滞による損失が発生している。

▶公共交通の定時性

- ・国道196号や主要地方道伊予松山港線など、松山市の南北軸を走行するバスは渋滞により遅れが発生している。



国道196号の混雑状況（松山市平田町）

物流・産業振興

▶松山市臨海部における交通混雑

- ・松山空港や松山港といった交通拠点と工場やエネルギー関連事業所が集積する松山市臨海部では、大型車の出入りが多く慢性的な速度低下が発生している。

▶産業拠点と高速IC間の定時性

- ・貨物車が多く走行する松山市臨海部と松山ICとの間は、朝・夕を中心に所要時間のばらつきが大きく、物流面での生産性向上や産業競争力の強化において障壁となっている。



臨海部道路の混雑状況（松山市北吉田町）

交流・人流

▶愛媛県内の観光振興

- ・松山空港から松山圏域・今治圏域への所要時間は、直線距離が他観光圏域と比べて遠くないにもかかわらず長い。
- ・松山観光港から各観光圏域への所要時間は松山空港からよりも約20分長く、観光の玄関口としてのアクセス性が相対的に低い。



松山市を中心とした交流・人流イメージ

災害・救急

▶災害時に安定的に機能する信頼性の高いネットワーク確保

- ・海上輸送拠点である松山港や広域物資輸送拠点の周辺道路において、浸水想定区域や液状化危険度が極めて高い区域が分布していることから、災害発生時には物資輸送に支障が生じるリスクがある。

▶救急搬送への支障

- ・松山市の二次・三次医療機関は主に中心部に位置するが、周辺道路はピーク時の旅行速度が20km/hを下回っており、救急搬送に支障をきたしている。



海上輸送拠点（松山港）



広域物資輸送拠点（アイテムえひめ）

交通安全

▶交通事故の多発

- ・愛媛県内の事故危険箇所のうち約4割が松山市に位置しており、特に国道196号をはじめとする南北方向の幹線道路において事故危険箇所が連続している。



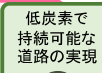
事故発生状況（国道196号）

視点	課題	要因
渋滞・混雑	<p>▶ 松山市中心部における渋滞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道196号や松山環状線をはじめ、松山市中心部の主要道路の大半が主要渋滞箇所・区間に指定されている。 ・既存の環状道路を中心とした市内中心部では、面的に渋滞による損失が発生している。 <p>▶ 公共交通の定時性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道196号や主要地方道伊予松山港線など、松山市の南北軸を走行するバスは渋滞により遅れが発生している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・松山市の人口の分布は概ね市街化区域と一致しており、特に市中心部に集中している。 ・松山市の中心部および沿岸部では、夜間の人口より昼間の人口の方が多く傾向にあり、就業地としての特性をもつ。
物流・産業振興	<p>▶ 松山市臨海部における交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松山空港や松山港といった交通拠点と、工場やエネルギー関連事業所が集積する松山市臨海部では、大型車の出入りが多く慢性的な速度低下が発生している。 <p>▶ 産業拠点と高速IC間の定時性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物車が多く走行する松山市臨海部と松山ICとの間は、朝・夕を中心に所要時間のばらつきが大きく、物流面での生産性向上や産業競争力の強化において障壁となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・松山市西部は中心部と比べて道路密度が低いこともあり、中心部に交通が集中し松山環状線や国道196号などが混雑している。 ・松山港はエネルギー原料や化学薬品等の貨物が入り出しており、それらを取り扱う工場等が周辺に立地している。 ・コンテナ貨物取扱量が増加傾向で推移する中、コンテナの陸送は全てトレーラーが担っており、大型車交通の需要が大きい。
交流・人流	<p>▶ 愛媛県内の観光振興</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松山空港から松山圏域・今治圏域への所要時間は、直線距離が他観光圏域と比べて遠くないにもかかわらず長い。 ・松山観光港から各観光圏域への所要時間は松山空港からよりも約20分長く、観光の玄関口としてのアクセス性が相対的に低い。 	
災害・救急	<p>▶ 災害時に安定的に機能する信頼性の高いネットワーク確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海上輸送拠点である松山港や広域物資輸送拠点の周辺道路において、浸水想定区域や液状化危険度が極めて高い区域が分布していることから、災害発生時には物資輸送に支障が生じるリスクがある。 <p>▶ 救急搬送への支障</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松山市の二次・三次医療機関は主に中心部に位置するが、周辺道路はピーク時の旅行速度が20km/hを下回っており、救急搬送に支障をきたしている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・愛媛県における短時間強雨の年間発生回数は増加傾向にあり、将来的に風水害の激甚化・頻発化が懸念される。 ・評価対象区間周辺は洪水・高潮による浸水想定区域や土砂災害警戒区域など、複数の災害リスクにさらされている。 ・松山医療圏は他医療圏からの患者受け入れが多く、松山市では急病による救急の出動件数が増加している。
交通安全	<p>▶ 交通事故の多発</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛媛県内の事故危険箇所のうち約4割が松山市に位置しており、特に国道196号をはじめとする南北方向の幹線道路において事故危険箇所が連続している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通量のピークである平日の朝・夕方に事故が多発する傾向にある。

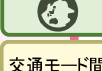
政策目標（素案）

渋滞・混雑の緩和
(公共交通の定時性確保)

低炭素で持続可能な道路の実現

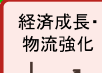


交通モード間の連携強化

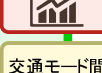


産業振興の支援

経済成長・物流強化

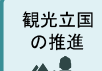


交通モード間の連携強化

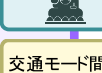


交流・人流の促進

観光立国の推進

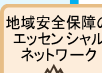


交通モード間の連携強化



平時・災害時を問わない安全・安心の確保

地域安全保障のエッセンシャルネットワーク



交通事故の削減



World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETwork

“2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム”をWISENET（ワイズネット）と位置づけ、その実現のための政策展開により、新時代の課題解決と価値創造に貢献します。

経済成長・物流強化

地域安全保障のエッセンシャルネットワーク

交通モード間の連携強化

観光立国の推進

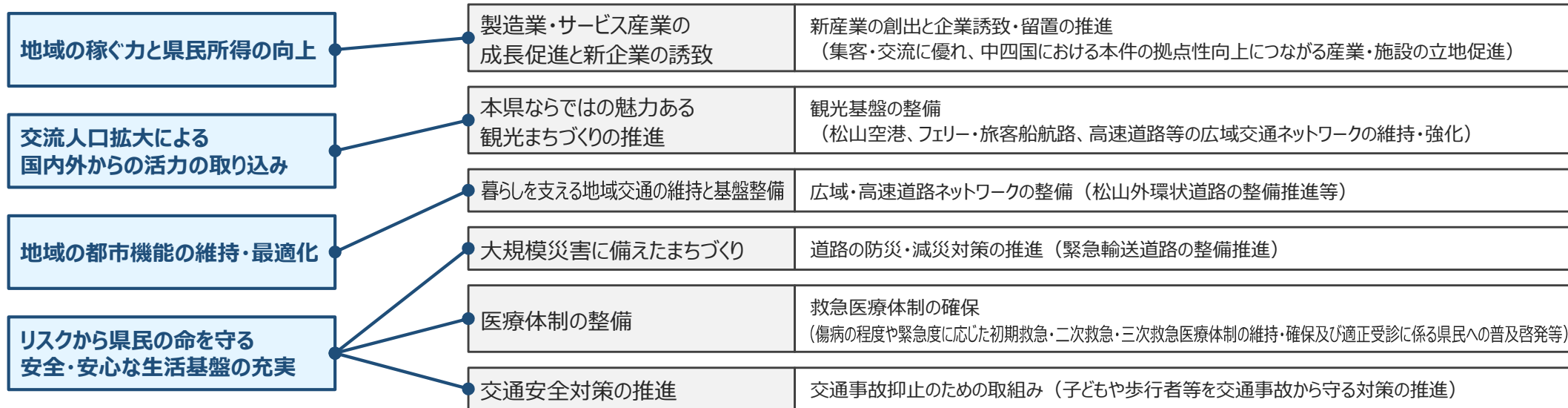
自動運転社会の実現

低炭素で持続可能な道路の実現

6. 地域の将来像

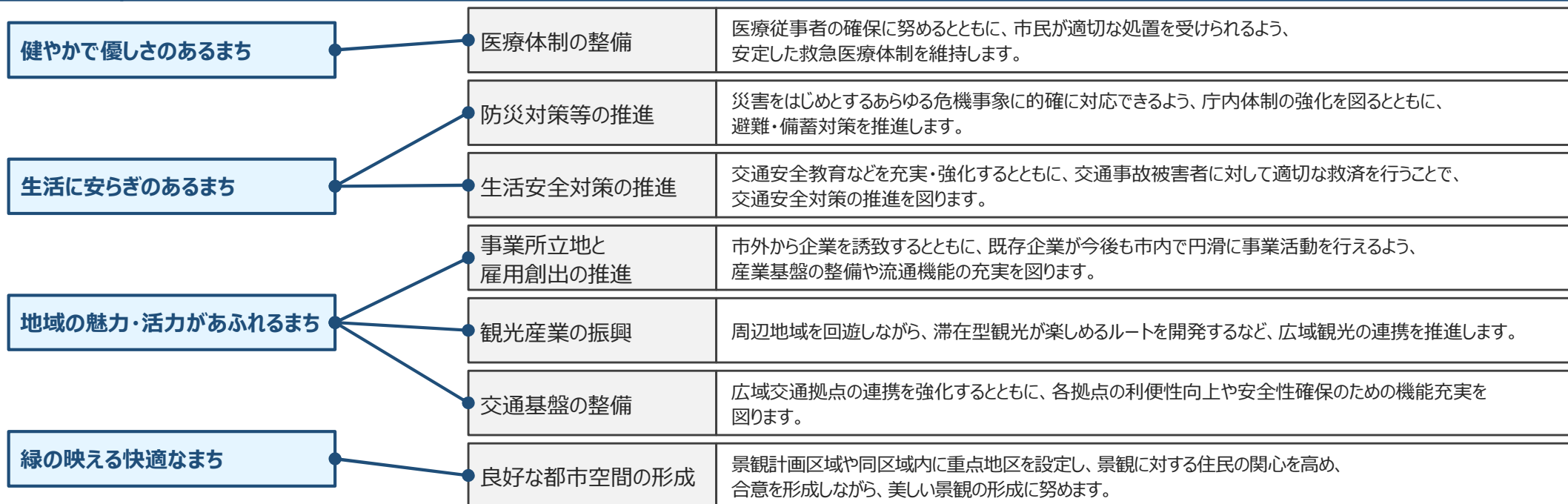
愛媛県

愛媛県総合計画 ～未来につなぐ えひめチャレンジプラン～ 《令和5年6月策定》より作成



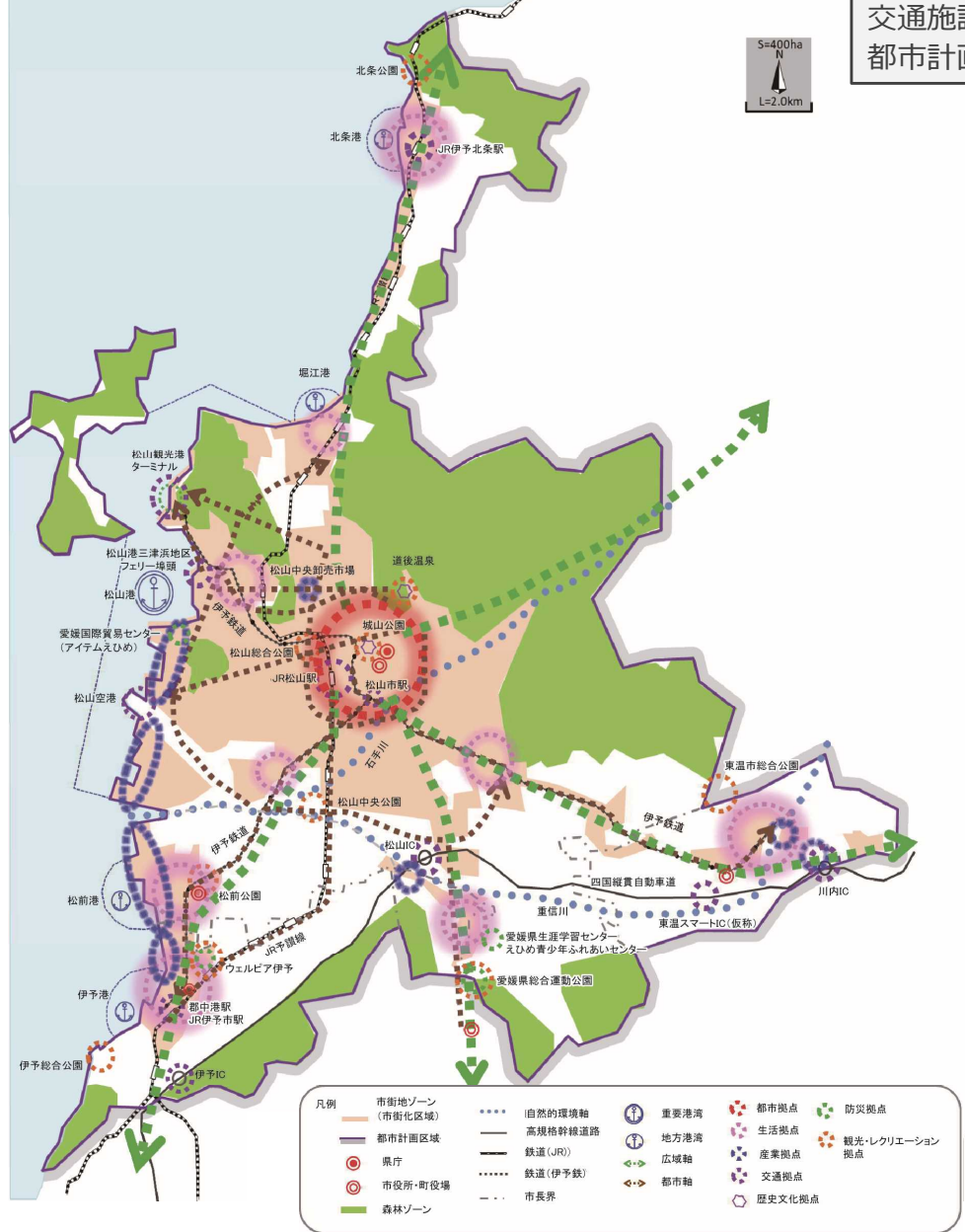
松山市

第6次松山市総合計画 (後期基本計画) 《令和5年3月変更》より作成



愛媛県 松山広域都市計画区域マスタープラン 《令和4年5月 変更》

松山広域都市計画区域 イメージ図



※上記はマスタープラン（基本計画）であり、具体的な位置等を表すものではありません

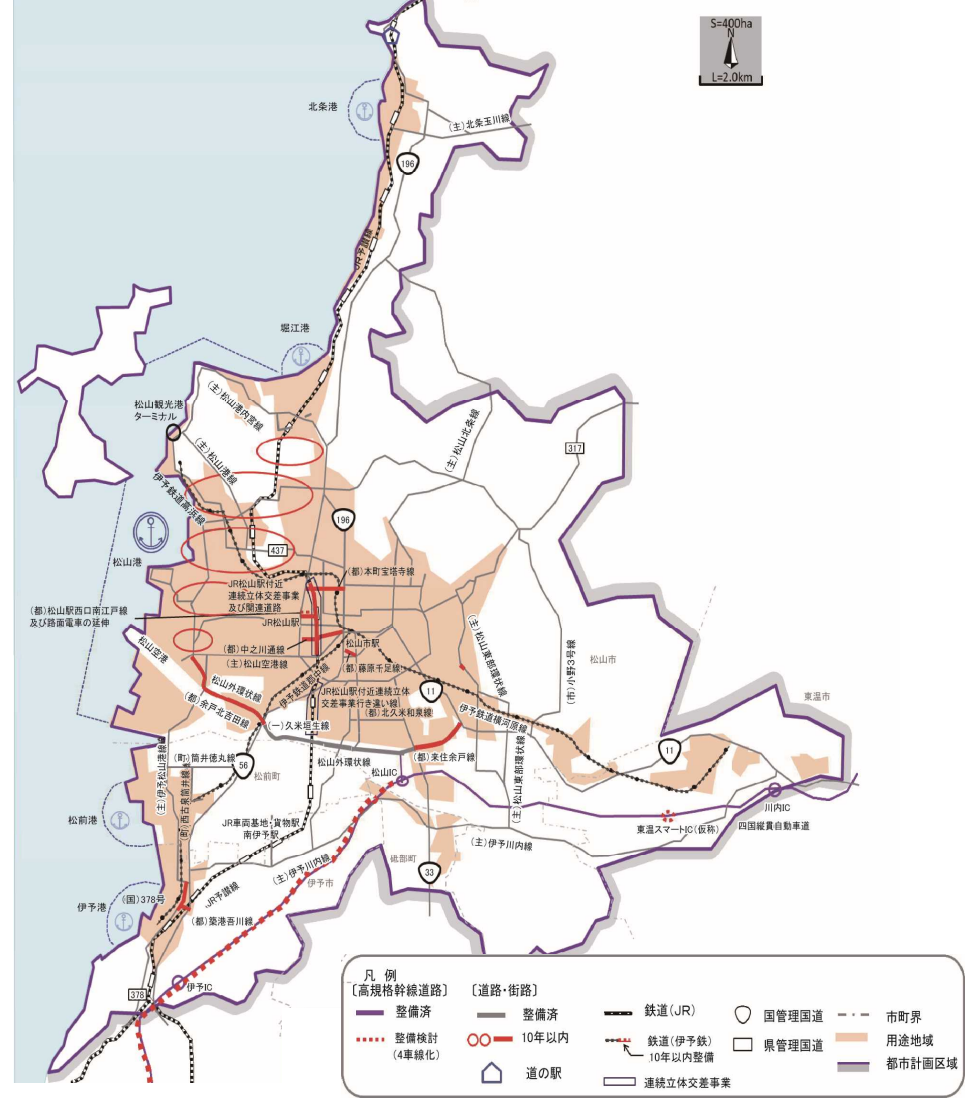
地域ごとの市街地像

松山港、松山空港及び松山インターチェンジの各交通拠点を結び、都心部への不要な通過交通を抑え、交通渋滞を緩和する**松山外環状道路**（中略）は、各種拠点をつなぐ広域軸を補完する都市軸として**整備・充実を図る。**

交通施設の都市計画の決定方針

地域の連携・交流・連結を支援するため、高規格道路である松山外環状道路の事業化区間の整備を推進するとともに、**「松山空港から国道196号」間の事業化を図る。**

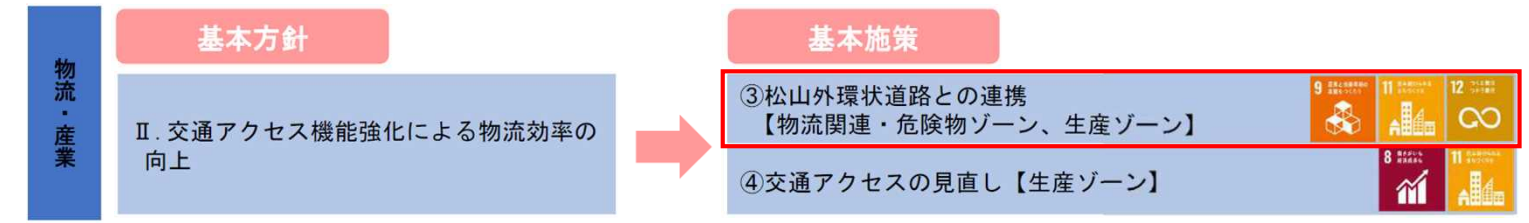
松山広域都市計画区域 交通施設整備位置図 (おおむね10年以内に整備又は着手することを予定)



※上記はマスタープラン（基本計画）であり、具体的な位置等を表すものではありません

愛媛県 松山港 中・長期ビジョン（素案） 《令和5年8月 第2回 松山港 中・長期ビジョン検討委員会》より作成

松山港の基本方針と基本施策（抜粋）



空間利用計画（ゾーニング）（素案）

物流・産業 II. 交通アクセス機能強化による物流効率の向上

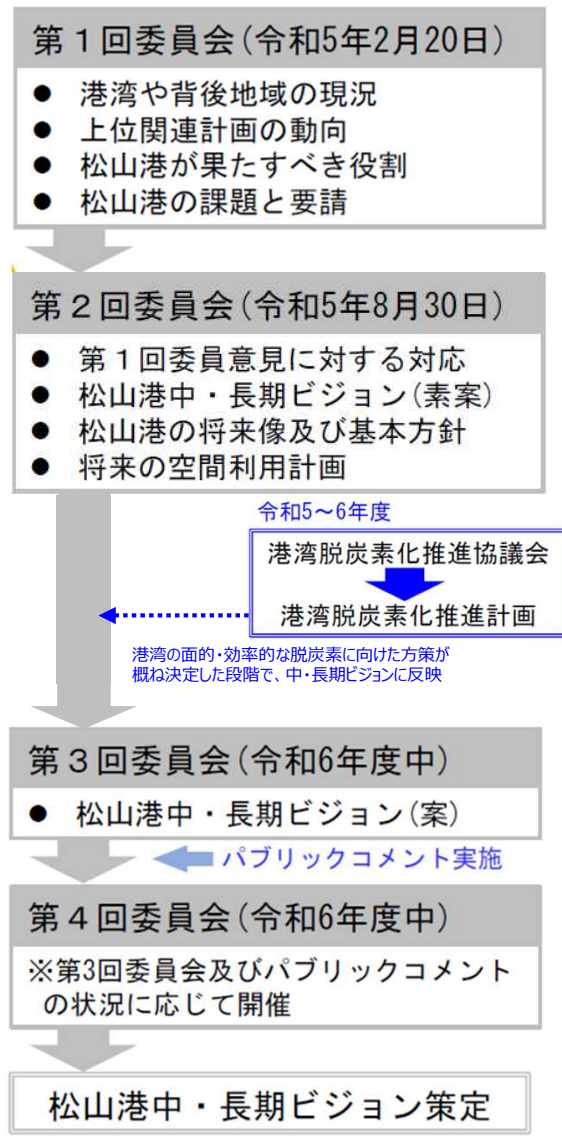
背景	・松山外環状道路の整備が進展しており、更なる延伸が期待されている
課題	・松山外環状道路が延伸された場合は松山港との接続を検討する必要がある
対応方針	・松山外環状道路との効率的な連携について関係機関と協力して検討を進める

【基本施策③】松山外環状道路との連携



※ 上図は【P3-5】3.4 空間利用計画（ゾーニング）および【P3-8】3.5 具体的な取り組み内容（1）物流・産業③で掲載された図をもとに作成

策定に向けたスケジュール



7. 意見聴取方法（案）

■ 意見聴取の方法と目的

把握する意見	アンケート	ヒアリング	備考
地域および道路の課題	松山市北西方面（北吉田町～平田町）において改善すべき地域および道路の課題について地域住民の概ねの考えを把握する。	アンケートでは把握できない防災、産業、観光、住みやすさなどの地域の課題を具体的に把握する。	第1回
道路の役割	松山市北西方面（北吉田町～平田町）において求められる道路の役割について地域住民の概ねの考えを把握する。	アンケートでは把握できない道路・交通などに求める具体的な役割を把握する。	
その他自由意見	その他、道路に関する課題や意見を幅広く聴取する。		
比較ルート帯案（複数案）に対する意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート帯選定にあたり地域住民が重要視する観点を把握する。 ・周辺道路との接続計画において地域住民が重要視する点を把握する。 	ルート帯や周辺道路との接続計画についてアンケートでは把握できない具体的な重要視する点を把握する。	今後
その他の自由意見	その他、各区間に関する意見を幅広く聴取し、計画策定に反映する。		
回答者の属性利用状況	回答結果の差異に対して各分野で整理し分析する。	—	共通

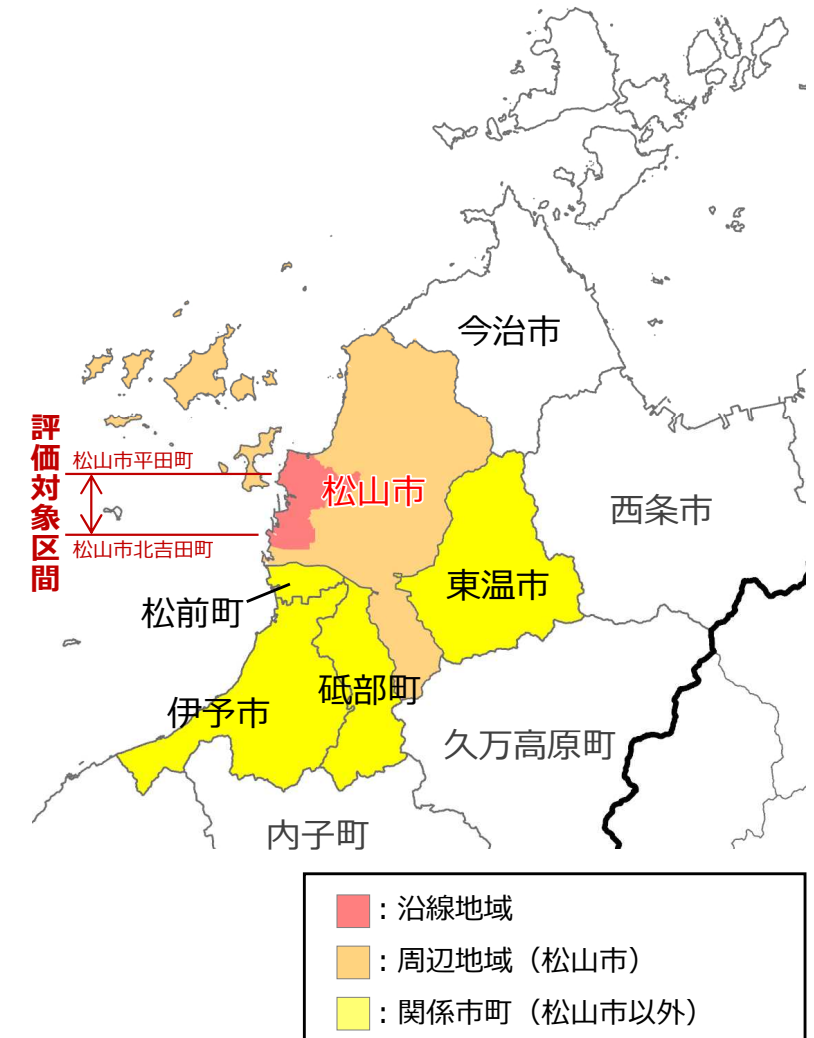
■意見聴取の基本方針

○松山外環状道路（北吉田町～平田町）における「改善すべき地域の課題」、「求められる道路の役割」に対して意見を伺う。

■意見聴取の対象者と方法

対象者・実施方法		
ヒアリング	【自治体及び団体代表者】県・関係市町・団体へインタビュー形式でのヒアリング	
	自治体 : 愛媛県、松山市、伊予市、東温市、松前町、砥部町	
	各団体等 : 警察、消防署、商工会議所、経済同友会、トラック協会、バス協会、タクシー協会、観光協会、港運協会、港湾・空港関連協議会、関係市町に地域代表として推薦いただいた地域の活動団体	
	【道路利用者】関係市町の道の駅、観光施設の利用者へインタビュー形式でのヒアリング	
ヒアリング	観光・集客施設 : 松山城、道後温泉、アイテムえひめ、エミフルMASAKI、大街道商店街、銀天街商店街	
	交通拠点 : JR松山駅、伊予鉄松山市駅、松山空港、松山観光港	
	【地域住民】関係市町の住民へ郵送配布	
アンケート	沿線地域：全戸配布（松山市の一部）	約48,000部
	周辺地域：無作為抽出配布（上記以外の松山市）	約16,000部
	【企業等】沿線地域の全事業者、沿線地域以外の物流関係事業者へ郵送配布	約5,000部
	【道路利用者】道の駅・観光施設、役場等へのポスター掲示（QRコード）、WEB（HP掲載）による実施	
その他	【地域住民】周辺地域住民を対象にオープンハウス形式の説明会を開催	

■意見聴取の範囲



質問内容・回答欄

問1 松山市内における道路交通・地域の課題には、どのようなものがありますか？

次のa～hについて「そう思う」～「そう思わない」の5段階で評価してください。

項目	そう思う	やや そう思う	どちらとも いえない	あまりそう 思わない	そう 思わない
a. 松山市中心部の道路が渋滞しており、日常生活や通勤・通学時の移動で支障となっている	5	4	3	2	1
b. バスが渋滞に巻き込まれており、定時性が確保されていない	5	4	3	2	1
c. 松山市臨海部の道路が慢性的に渋滞しており、円滑な物流を妨げている	5	4	3	2	1
d. 松山市臨海部の産業拠点と高速IC間の定時性が確保されておらず、産業の発展を妨げている	5	4	3	2	1
e. 松山空港や松山観光港までのアクセスが悪く、観光地や居住地との移動で支障となっている	5	4	3	2	1
f. 松山市臨海部は浸水や液状化のおそれがあり、災害時のアクセスに不安を感じる	5	4	3	2	1
g. 松山市中心部の道路の渋滞により、救急医療機関への搬送の遅れが発生することに不安を感じる	5	4	3	2	1
h. 国道196号などの幹線道路で交通事故が多く発生していることに不安を感じる	5	4	3	2	1

問2 松山市の北吉田町～平田町間に必要な道路はどのような道路だと思いますか？

次のa～eについて「そう思う」～「そう思わない」の5段階で評価してください。

項目	そう思う	やや そう思う	どちらとも いえない	あまりそう 思わない	そう 思わない
a. 渋滞・混雑を緩和し、松山市内の交通円滑化に寄与する道路	5	4	3	2	1
b. 産業振興を支援する道路	5	4	3	2	1
c. 交流・人流を促進し、愛媛県内の観光振興を支援する道路	5	4	3	2	1
d. 広域防災機能の確保や救急医療の速達性向上など、平時災害時を問わず安全・安心を確保する道路	5	4	3	2	1
e. 交通安全に寄与する道路	5	4	3	2	1

問3 その他、松山市内の道路について、あなた自身が日ごろから感じることなど、ご意見やご要望を自由にお書きください。