



第41回

「松山外環状道路」の整備について

松山都市圏の社会経済活動を支えるインフラ整備



荒瀬 美和

ARASE Yoshikazu

福岡北九州高速道路公社理事長
(元) 国土交通省四国地方整備局
松山河川国道事務所長
(元) 国土交通省四国地方整備局長

はじめに

愛媛県の中ほどに位置する中予地方の中核をなす松山都市圏(松山市、東温市、松前町、砥部町など)は、四国最大の人口規模を擁する都市圏です。しかし、都市圏内の主要な交通・物流の拠点である「松山自動車道(松山インターチェンジ(IC))」「松山空港」「松山港(外港・高浜港)」,そして主要産業集積地(臨海工業地帯など)が、都市の南部から西部、北西部にかけて分散して位置しています。

これらを相互に結ぶ既存の幹線道路(国道11号、国道33号、国道56号、(市)松山環状線など)は、いずれも市内中心部(松山城周辺や中心商業地)へ向かう放射状の交通と、拠点間を移動する通過交通が混在し、慢性的な交通渋滞を引き起こしていました。そのため、以下の深刻な問題を生じさせていました。

- ・ **物流の定時性低下**：空港・港湾・高速道路間の移動時間が不確実となり、地域産業の国際競争力を阻害。
- ・ **生活環境の悪化と事故リスク**：幹線道路の混雑を避けた車両が、歩道未整備の生活道路や通学路へ流入。
- ・ **都市機能の麻痺懸念**：南海トラフ巨大地震などの広域災害時、救急救命や緊急物資輸送のルートが東・南・西の拠点で寸断されるリスク。

これらを抜本的に解決するため、既存の(市)松山環状線のさらに外側に、松山IC・松山空港・松山港等の交通拠点や放射状の幹線道路をつなぎ、地域の交通拠点間のアクセス向上、市内中心部へ流入する交通の分散を目的とした高規格道路(計画当初は地域高規格道路)として計画されたのが「松山外環状道路」です。本事業は、国土交通省四国地方整備局、愛媛県、松山市が協同で整備を進めています。

筆者は、平成25年4月からの2年間、松山河川国道事務所長としてこの整備事業に携わることができ、関係者

の皆様のおかげで2回の開通式典を開催することができました。また、平成30年9月からは企画部長として、さらには令和4年6月からは四国地方整備局長として、本事業に関わることができ、思い出深い事業です。これらの経験を踏まえて、本事業を紹介します。



写真-1 松山環状線(西部)空港通り2丁目交差点付近



写真-2 国道33号椿神社入口交差点付近

なお、前述したとおり、国・県・市がそれぞれの担当区間を分担して事業を推進したことで、現時点で、松山自動車道松山ICから松山空港までの区間では、自動車専用道路部・一般道路部ともに開通し、県内各地から松山空港・松山港までのアクセス性・定時性が大幅に向上(主に自専道路部の効果)するとともに、周辺の幹線道路・生活道路の混雑が緩和し、交通事故も減少(主に一般道路部の効果)しています。

1. 松山外環状道路の位置付けと基本構造

松山外環状道路は、「地域高規格道路」として、平成6年に候補路線、同年に計画路線として指定を受けました。読

者の皆様ご承知のとおり、「地域高規格道路」とは、概ね 60 km/h ～ 80 km/h での安定した高速走行を可能とする自動車専用道路またはこれに準ずる規格の高い道路のことです。

松山外環状道路は、遠距離交通をスムーズに流す中央の「自動車専用道路（本線・高架部）」と、沿道地域や周辺道路に接続する「一般道路（側道部）」を併設する「複合断面構造」を採用しています。

前述したとおり、関係道路管理者が協同して整備を進めていますが、国土交通省が自動車専用道路部、および一般道路部のうち主要幹線道路へのアクセス区間の整備を、また、愛媛県と松山市が一般道路部の整備を担当しています（詳しくは各事業区間の事業区分図を参照）。

規格：2種1級（一部2級）（自動車専用道路部）

4種1級（一部2級）（一般道路部）

設計速度：本線 80 km/h（一部 60 km/h）

側道 60 km/h（一部 40 km/h）

車線数：本線 完成 4 車線（一部暫定 2 車線）

側道 2 車線

2. 事業中区間の概要・経緯

松山外環状道路は、接続する幹線道路や地域特性に応じて、以下の3事業区間で整備が進められています。

2.1 インター線（約4.8km、国道33号～国道56号）

松山自動車道の松山ICと国道33号、国道56号といった中予・南予方面からの放射幹線を相互に直結する区間で、最も早く事業着手され、先行して全線開通（自動車専用部および一般道路部）を迎えた、本道路のコアとなる区間です。

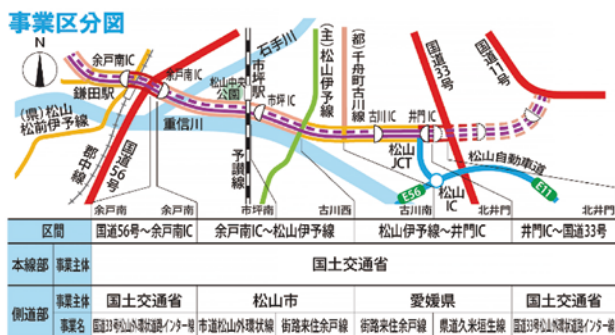


図-1 インター線 事業区分図

○事業経緯

平成3年3月 都市計画決定

平成15年9月 都市計画変更

平成15年度 (県) 久米垣生線・(市) 松山環状線・
(街) 来住余戸線 事業化

平成16年度 松山外環状道路インター線 事業化

平成17年度 用地買収着手

平成20年度 工事着手

平成26年3月 井門IC～古川IC L=1.2km 供用

平成27年3月 市坪IC～余戸南IC L=1.8km 供用

平成28年12月 古川IC～市坪IC L=1.8km 供用

平成15年9月の都市計画変更では、一般道路部（幹線街路）の車線数を4車線から2車線に変更するとともに、自動車専用道路の高架下に計画されていた幹線街路を高架下の外に配置換えし、自動車専用道路の高架構造を低くして経済性を向上させ、さらに一部区間では高架橋構造を盛土構造に変更しコストの縮減を図りました。

これにより、自動車専用道路部と一般道路部（幹線街路部）との機能分担を明確にすることになりました。これに合わせて幹線街路の名称も地域に密着したものとして「松山外環状線」から「来住余戸線」に変更されました（後述するインター東線の区間も同様に変更）。

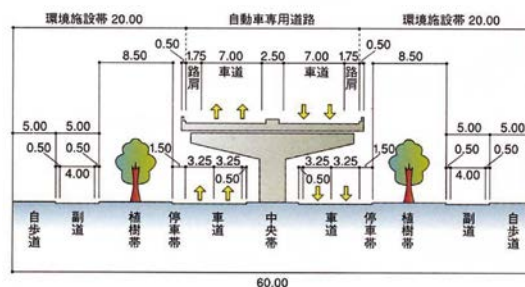


図-2 平成3年 都市計画（単位：m）

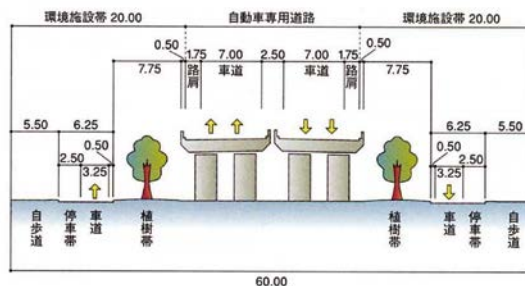


図-3 平成15年 都市計画（単位：m）

筆者は前述したとおり、平成25年4月から平成27年3月の2年間、松山河川国道事務所長として事業に携わっていました。その間、平成26年3月に松山外環状道路自動車専用道路部としては初めての供用となる井門IC～古川ICの開通式を、翌27年3月に市坪IC～余戸南ICの開通式を開催する機会を与えていただきました。その際には、来賓の方々に加えて、地元の小学生や「みきゃん」をはじめ周辺市町の多くの「ゆるキャラ」にも参加してもらいテープカットを行ったことや、通り初め（パレード）では、松山外環状道路沿線の松山中央公園内に坊っちゃんスタジアムなどがあるため、スポーツ観戦を応援する道路の効果を広報する思いから、四国

アイランドリーグplusの愛媛マンダリンパイレーツとJリーグの愛媛FCから大型バスをお借りして来賓の方々に乗車していただき通行していただいたことなどが、思い出されます。



写真-3 地元小学生・ゆるキャラも参加したテープカット



写真-4 大型バスによる通り初めとゆるキャラたち

2.2 空港線(約3.8 km, 国道56号～(主)松山空港線)

インター線と連結し、松山自動車道松山ICからの交通をノンストップで松山空港および臨海工業地帯へと導く人流・物流にとって重要な区間です。

事業区分図

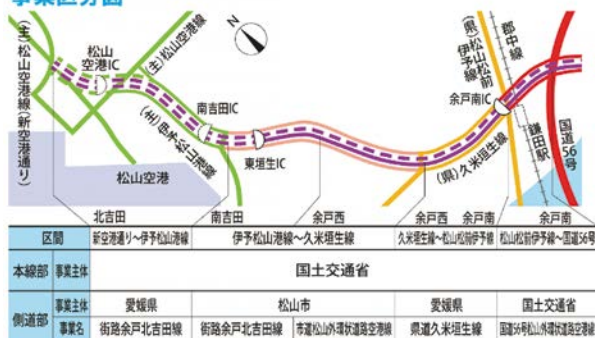


図-4 空港線 事業区分図

○事業経緯

平成 20 年 3 月 都市計画決定(国道56号～(主)松山空港線)
 平成 21 年 3 月 松山外環状道路空港線 事業化
 平成 23 年度 用地買収着手
 平成 25 年度 工事着手
 平成 29 年 9 月 側道部(国道56号～(主)伊予松山港線)
 L=2.4 km 開通
 令和 3 年 3 月 側道部((主)伊予松山港線～(主)松山
 空港線) L=0.8 km (一部暫定) 開通
 令和 6 年 2 月 本線部(余戸南IC～東垣生IC) L=2.4 km 開通
 平成 20 年の都市計画決定では、インター線・インター東線

の両区間の「延伸」との位置付けで、松山ICと空港などの臨海部の主要施設とのアクセス向上や、市内へ流入する交通を分散する目的で計画されました。特に伊予鉄道郡中線との交差部(踏切)については、自動車専用道路部は言うまでもなく一般道路部についても、立体交差化することで東西交通をスムーズに移動できる計画となっています。

なお、本区間の計画変更では、当時のコスト縮減の流れを受け、接続するインター線・インター東線とは1ランク低い規格(自専部:2種1級→2級・設計速度80 km/h→60 km/h, 一般道路部:4種1級→2級・設計速度60 km/h→40 km/h)となっています。個人的な意見とはなりますが、当時の流れでやむを得なかったと思うものの、コスト縮減の名のもとにやり過ぎてしまった道路計画見直しの一つではないかと考えています。

なお、筆者が松山に着任した平成25年時点では、用地買収に着手し始めた頃でしたが、就任期間中には松山空港までの供用に必要な用地買収が概ね完了できたことは、用地担当をはじめとする事務所職員のご努力に頭が下がる思いでした。

また、平成29年9月に予定されていた空港線一般道路部の開通式典が、台風18号の接近と悪天のため中止となってしまったと聞いています。式典の準備を進めていただいていた関係者の皆様の残念な思いは察するに忍びありません。なお、当該区間の開通は、予定どおり当日に行われています。

現在は、南吉田地区の橋梁・改良工事を推進中です。

2.3 インター東線(約2.0 km, 国道33号～国道11号)

松山ICから、松山都市圏東部(東温市)、東予方面、さらには香川・徳島県へ通ずる国道11号へとつなぎ、東側のネットワークを完成させるための延伸区間です。

事業区分図

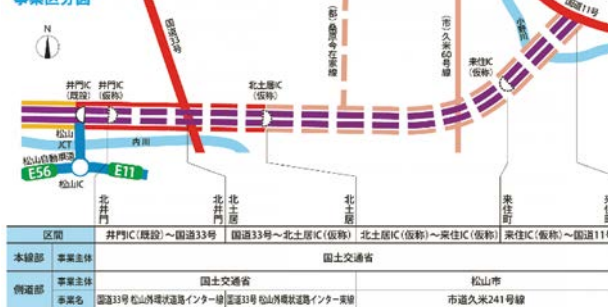


図-5 インター東線 事業区分図

○事業経緯

平成 3 年 3 月 都市計画決定
 平成 15 年 9 月 都市計画変更
 平成 29 年 10 月 都市計画変更
 平成 30 年 4 月 松山外環状道路インター東線事業化

令和3年度 用地買収着手

平成3年の都市計画決定、平成15年の都市計画変更はインター線と合わせて行われました（前述のとおり）。

平成29年10月の都市計画変更では、自動車専用道路部と一般道路部をつなぐランプを2カ所追加するとともに、国道11号接続部を自動車専用道路から一般道路（幹線街路）に変更しました。これにより、従前の計画ではアクセスできなかった、国道11号から自動車専用道路経由で国道33号や松山ICへのアクセスが可能となり、利便性が向上しました。

現在は、設計調査・用地買収を推進しています。



図-6 インター東線 平成15年都市計画変更

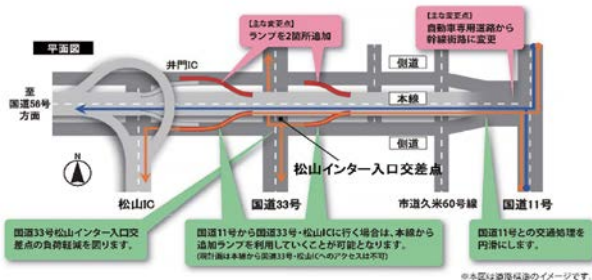


図-7 インター東線 平成29年都市計画変更

3. 調査中区間（計画段階評価）の概要

3.1 松山市北吉田町～平田町（松山空港IC～国道196号）

事業中の松山外環状道路の北側に接続する「松山市北吉田町～平田町」（以下、本稿においては「臨海線」という）において、平成6年度より検討に着手し、現在は概略ルート・構造の検討（計画段階評価を進めるための調査）を進めています。



図-8 評価対象区間（松山外環状道路 北吉田町～平田町）

臨海線は、概成しているインター線・空港線と接続することにより、工場や事業所が集積する松山市臨海部や松山港・松山観光港と松山空港・松山ICを接続すること、さらには松山都市圏南北方向の交通を分散することが期待されています。

令和7年2月には、社会資本整備審議会 道路分科会 四国地方小委員会が開催され、本区間に関する第1回目として、計画段階評価の進め方・スケジュール、地域・道路の現状と課題、意見徴収方法などについて、意見を伺いました。さらに課題の整理を行った上で、「渋滞・混雑の緩和」「産業振興の支援」「交流・人流の促進」「平時・災害時を問わない安全・安心の確保」「交通事故の削減」といった多様な政策目標（素案）が明確化しました。その結果、委員からの意見を検討の上、意見聴取を進めることが了承されました。

今後は、意見徴収を経て、計画段階評価がさらに進められることになります。

4. 将来ネットワークの完成

インター東線により国道11号と、臨海線を介して国道196号と結ばれると、松山都市圏の放射状道路である国道11号・33号・56号・196号と主要交通拠点である松山IC・松山空港・松山港、さらには松山臨海地域が相互に接続されることになり、東予（今治方面）、中予（松山中心・東温）、南予（大洲・宇和島方面）を結ぶ高速交通網が松山都市圏の外縁で完全にリンクし、愛媛県全体さらには四国4県の経済・観光・防災の基盤が強固なものへと進化することになります。

おわりに

前述したとおり、松山外環状道路は、順次計画を延伸しつつ、さらには計画を順次見直すことで、使い勝手のよい将来ネットワークの形成に向けて、整備が進められています。各時点において、松山外環状道路の計画・事業推進に関わってこられた先輩・同輩・後輩諸氏に敬意を表するとともに、今後もさらなる事業推進が図られることを期待しています。

なお、本稿の作成に当たっては、四国地方整備局道路部の多田道路調査官をはじめとする関係者の皆様に資料の提供や確認をいただき、深く感謝申し上げます。

参考文献

- 1) 松山外環状道路 事業リーフレット
- 2) 松山広域都市計画道路の変更案
- 3) 松山外環状道路[インター東線（仮称）]道路構造の変更について