

～ E11・E56 松山自動車道 全線開通20周年 ～

○E11・E56 松山自動車道(松山道)は、1985年 (昭和60年) に三島川之江IC～土居IC間が四国初の高速道路として開通し、2004年 (平成16年) に全線 (川之江JCT～大洲IC・大洲北只IC～西予宇和IC) 開通しました。

○松山道は2024年 (令和6年) に**全線開通から20周年**を迎えます。

■松山自動車道のおゆみ

松山自動車道 (川之江JCT～大洲IC)	延長：127.2km
松山自動車道 (大洲北只IC～西予宇和IC)	延長：15.7km

- 昭和60年 ● 1985年 三島川之江IC～土居IC 開通
- 昭和62年 ● 1987年 川之江JCT～三島川之江IC 開通 高松自動車道と接続
- 昭和63年 ● 1988年 瀬戸大橋開通
- 平成 3年 ● 1991年 土居IC～いよ西条IC 大洲富士IC～大洲南IC (国土交通省区間) 開通
- 平成 4年 ● 1992年 高知自動車道と接続
- 平成 5年 ● 1993年 大洲北只IC～大洲富士IC (国土交通省区間)
宇和島北IC～宇和島朝日IC (国土交通省区間) 開通
- 平成 6年 ● 1994年 いよ西条IC～川内IC 開通
- 平成 9年 ● 1997年 川内IC～伊予IC 開通
- 平成10年 ● 1998年 神戸淡路鳴門自動車道全線開通
宇和島坂下津IC～宇和島南IC (国土交通省区間) 開通
- 平成11年 ● 1999年 今治小松自動車道と接続
- 平成12年 ● 2000年 伊予IC～大洲IC 開通 エクスハイウェイが完成
- 平成14年 ● 2002年 大洲IC～大洲北只IC (国土交通省区間) 開通
- 平成15年 ● 2003年 いよ西条IC～いよ小松JCT/IC間
いよ小松JCT/IC～川内IC間 4車線化
- 平成16年 ● 2004年 川内IC～松山IC間が4車線化 大洲南IC～大洲北只IC (国土交通省区間) 開通
松山道全線開通※ (大洲北只IC～西予宇和IC間)
- 平成17年 ● 2005年 宇和島朝日IC～宇和島坂下津IC (国土交通省区間) 開通
- 平成18年 ● 2006年 大洲北只IC～大洲南IC 4車線化 しまなみ海道全線開通
- 平成22年 ● 2010年 宇和島南IC～津島高田IC (国土交通省区間) 開通
- 平成24年 ● 2012年 西予宇和IC～宇和島北IC (国土交通省区間) 開通
- 平成26年 ● 2014年 松山外環状道路と接続
- 平成27年 ● 2015年 津島高田IC～津島岩松IC (国土交通省区間) 開通
- 令和 6年 ▼ 2024年 **松山道全線開通20周年**



1991年 土居IC～いよ西条IC開通



2004年 大洲北只IC～西予宇和IC開通

写真提供：NEXCO西日本

松山と宇和島が
高速道路で直結

※NEXCO西日本の区間における全線開通
(川之江JCT～大洲IC・大洲北只IC～西予宇和IC)

■位置図

2022年



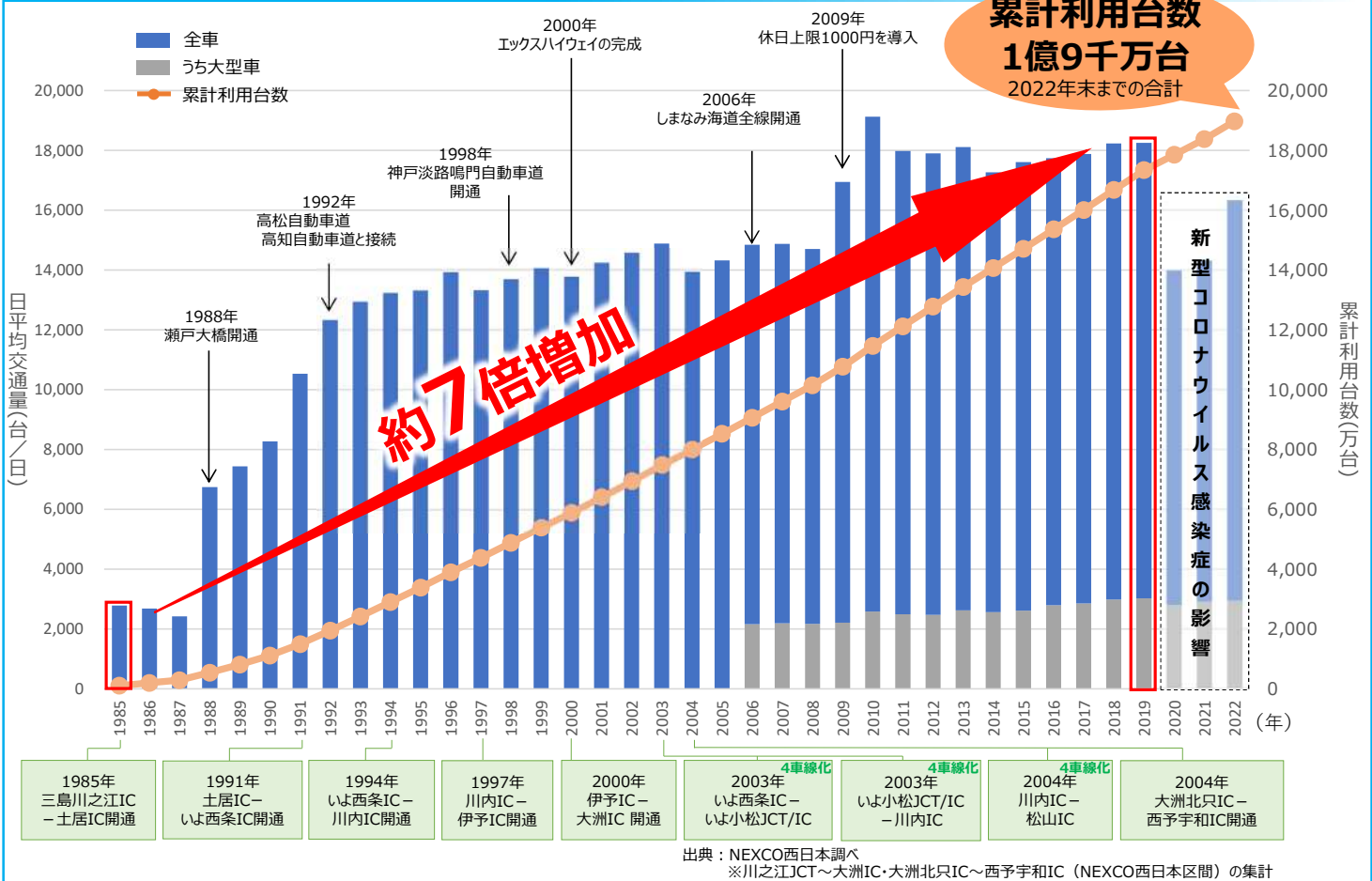
出典：国土数値情報



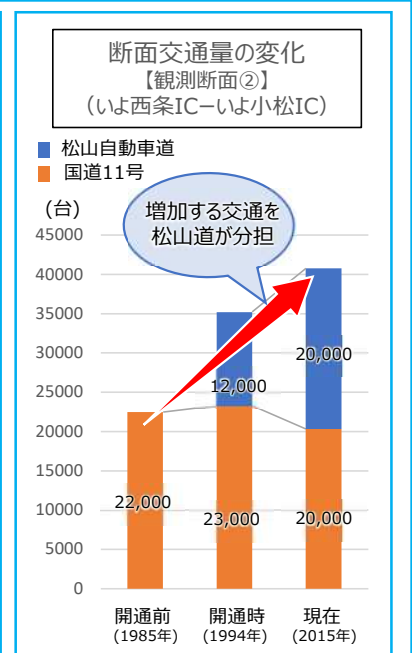
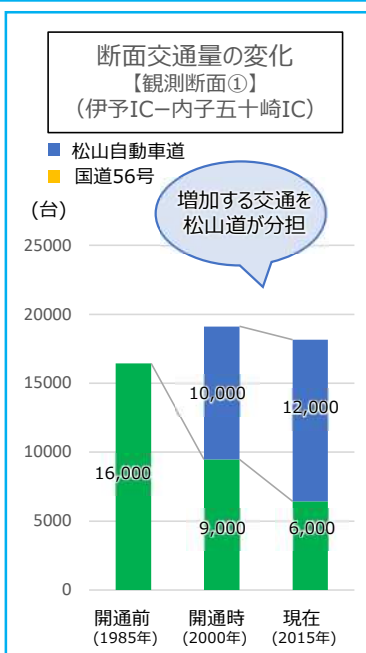
交通動向の変化 ～ 愛媛県の交通を支える松山道 ～

- 松山道の日平均交通量（台／日）は、ネットワークの整備とともに着実に増加し続け、**累計利用交通量は1億9000万台**に達しました。
- 並行する国道11号・国道56号とともに、**愛媛県の交通を支える重要な役割**を担っています。

■松山道の交通量の推移



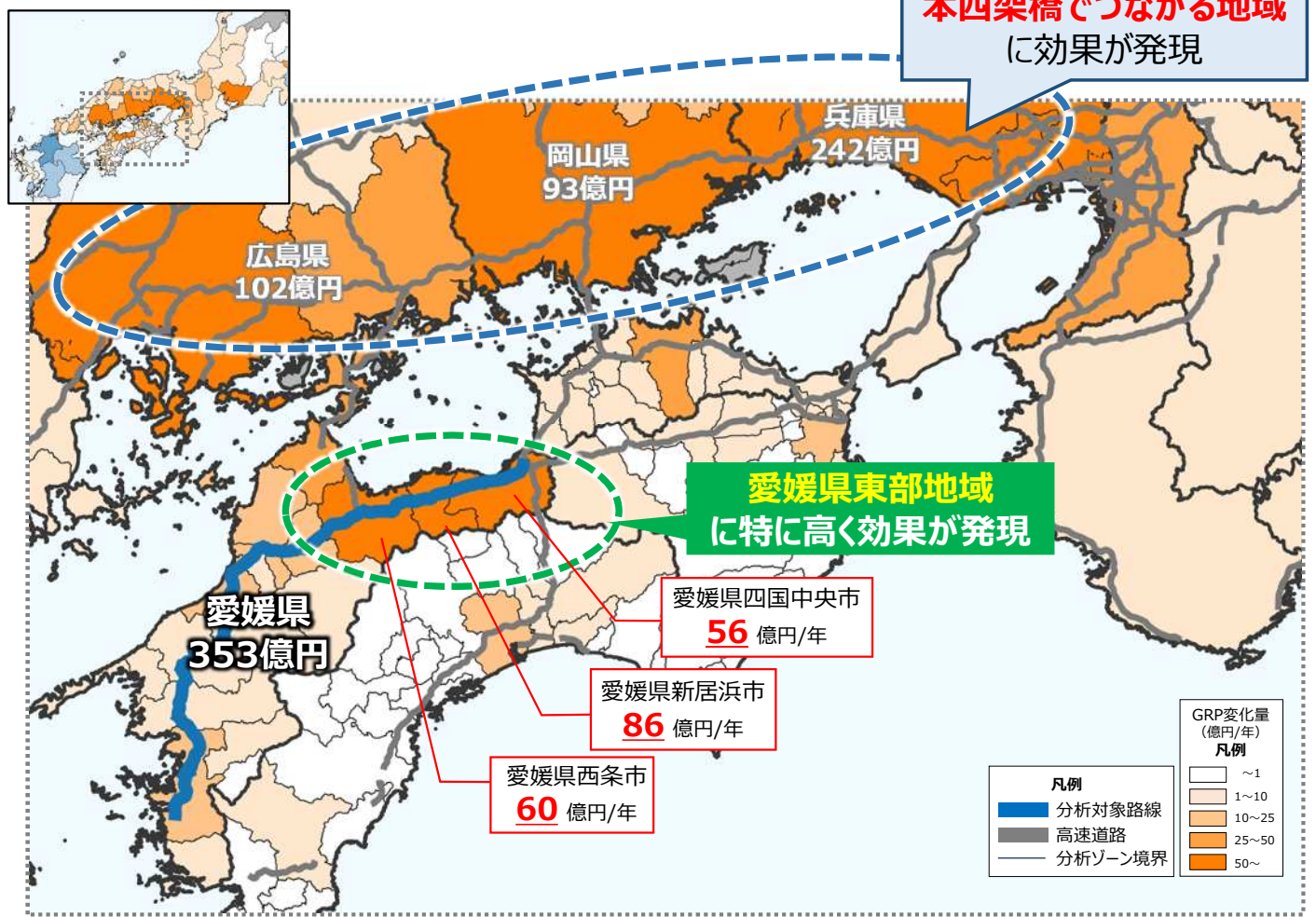
■並行路線との交通量の変化



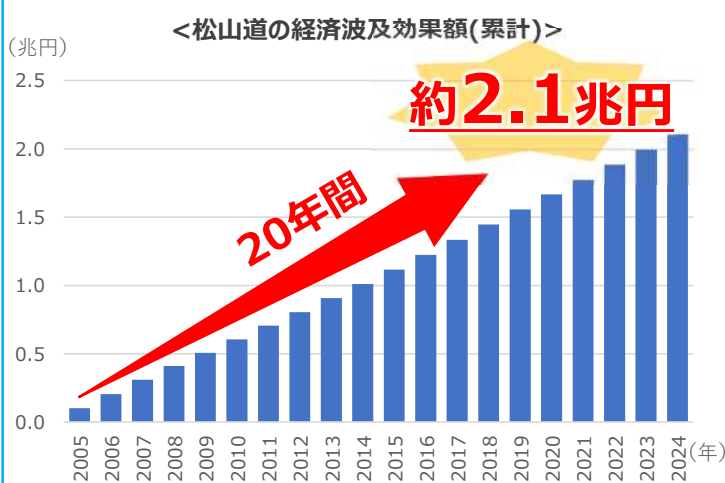
地域経済への貢献 ～ 松山道整備による経済波及効果 ～

- 松山道沿線地域のみならず、本州四国連絡橋で繋がる地域（中国・関西地方）への経済波及効果も高く、四国と本州間の経済を繋ぐ重要な役割を担っています。
- 松山道の整備による**経済波及効果**は、**20年間で約2.1兆円**になります。

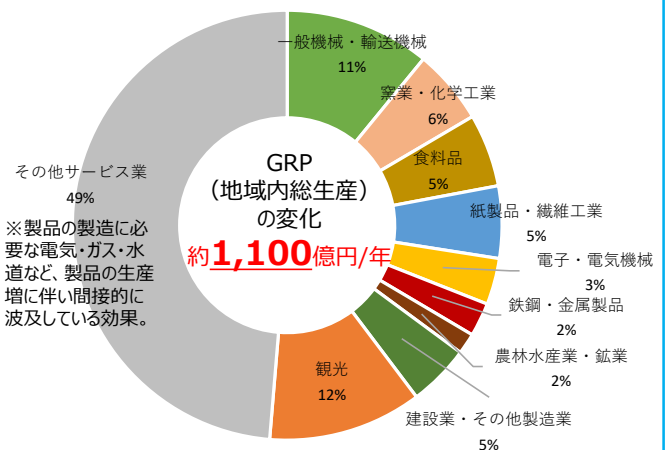
■ 松山道整備による経済波及効果が高い地域の分布



■ 松山道整備による経済波及効果



<松山道の整備による業種ごとの経済波及効果> (2019年の社会経済状況より算出)



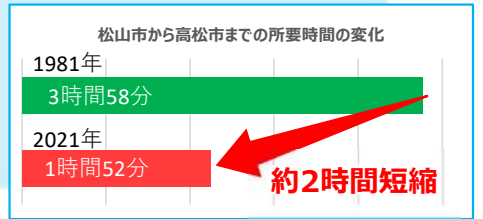
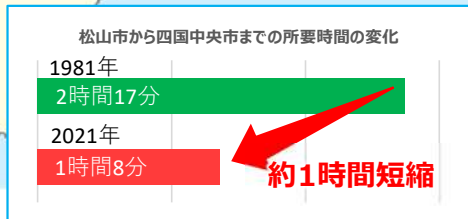
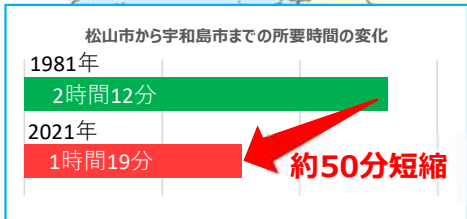
SCGE (空間的応用一般均衡) モデルのうち、神戸大学大学院小池淳司教授らが構築したRAEM-Lightモデルにより、2019年の社会経済状況を基準に松山自動車道*あり/なしの場合の社会経済状況を推計し、GRPの差を経済効果として計測。社会経済状況の推計の基礎となる所要時間はNITAS (総合交通分析システム) を基に計算している。経済波及効果算出における「松山自動車道あり/なしの場合」は、松山自動車道 川之江JCT～津島若松ICを対象としている。

所要時間・行動範囲の変化

～ 四国内外への自動車や人の動きが劇的に変化 ～

- 松山道の整備で、四国内の**自動車移動による所要時間が大幅に短縮**しました。
- 愛媛県からの自動車による**各県間の移動人数**も1985年と比べ**約2倍**に増加しました。
- 松山道を含め四国内の高速道路整備に伴い、**四国外への移動人数**も**約8倍**に増加しました。

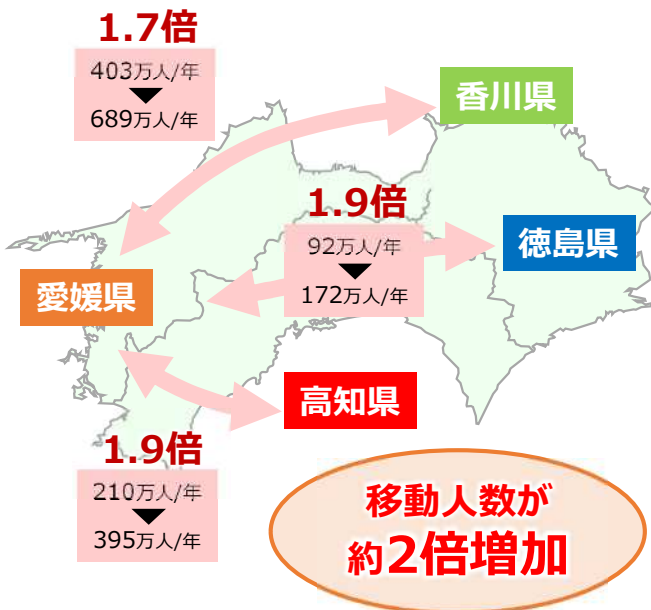
■ 愛媛県松山市から四国各地への所要時間の変化



※ 所要時間は、道路交通センサスの平均旅行速度により算出

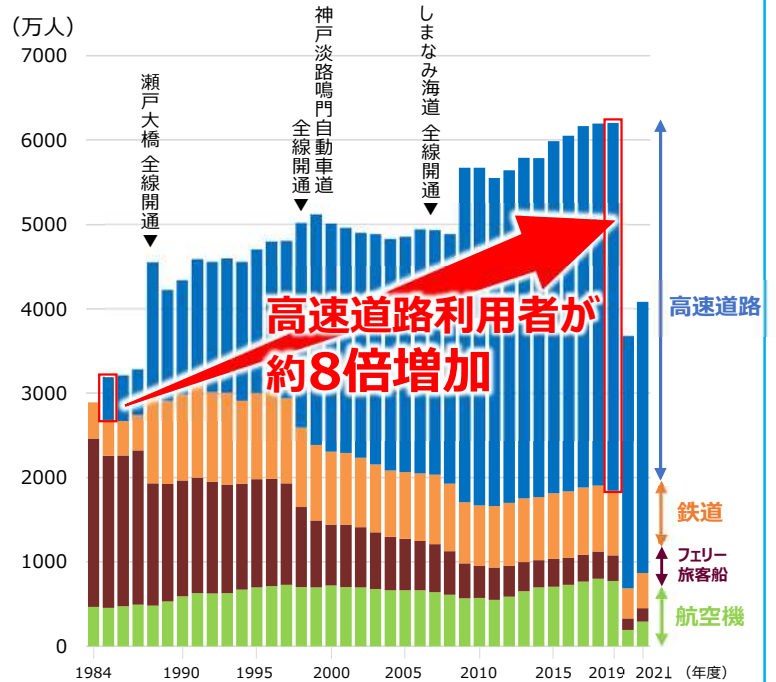
■ 人や自動車移動のうごきの変化

<自動車による愛媛県⇄各県間の移動人数>
(1985年 ▶ 2015年)



出展：「四国8の字ネットワークのあゆみ」参照

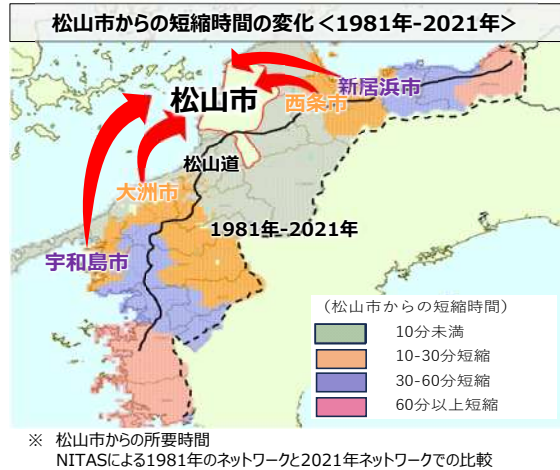
<四国外への交通機関別の移動人数>



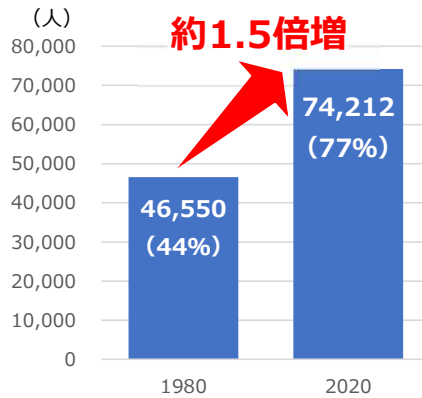
所要時間・行動範囲の変化 ～ 人々の生活を支える松山道 ～

- 県庁所在地である松山市への通勤時間が短縮し、人々の生活に欠かせない存在となっています。
- 松山道の整備により、愛媛-大阪間の高速バスの所要時間は**約1時間30分短縮**され、便数の増加とともに人々の行動範囲が広がりました。
- 松山道全線開通後、愛媛県より遠方への**高速バス利用者は年間97万人を超える**多くの方に利用されています。

■ 人々の生活で活躍する松山道



<愛媛県内他市区町村への通勤・通学者数(自家用車)>



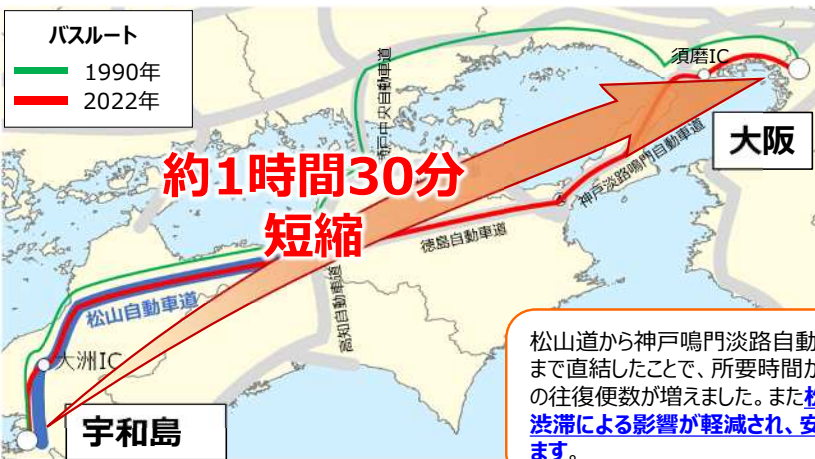
松山自動車道を利用して通勤しています。高速道路は国道11号に比べて交通事故の心配が少なく、安心して運転ができます。また、4車線化によって工事や事故による通行止めがないのでストレスを感じることなく快適な通勤が可能です。

愛媛県庁職員



出典：総務省「都道府県・市区町村のすがた(社会・人口統計体系)」 「国勢調査」

■ 高速バスによって広がる行動範囲



【宇和島-大阪間の所要時間】



松山道から神戸鳴門淡路自動車道までが接続し大阪まで直結したことで、所要時間が短縮され大阪-松山間の往復便数が増えました。また、松山道を利用することで、渋滞による影響が軽減され、安全性向上に繋がっています。

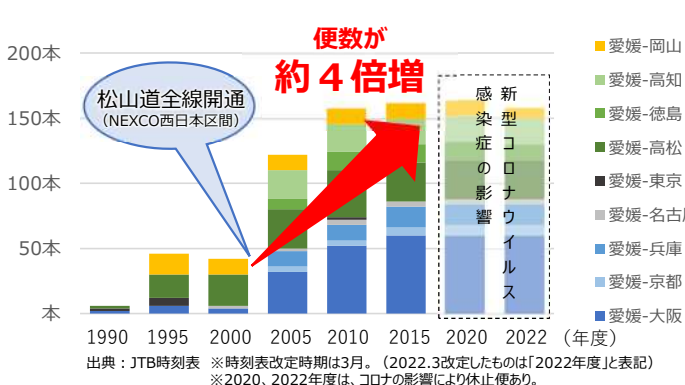
愛媛県内バス会社

写真提供：伊予鉄バス

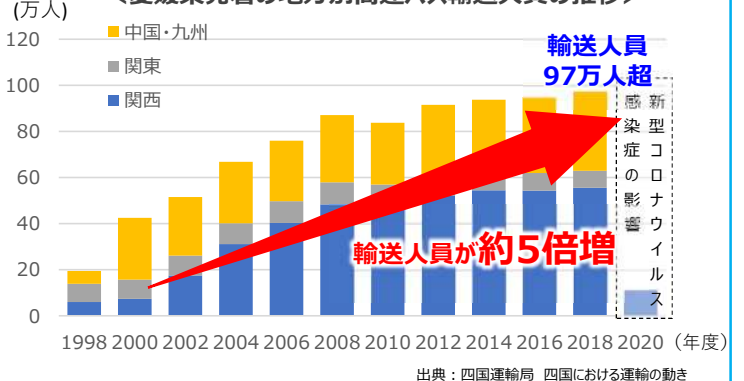


※1990年は夜間運行便、2022年は昼間運行便
※バスルートはJTB時刻表より推定

<愛媛県発着の高速バスの便数の推移>



<愛媛県発着の地方別高速バス輸送人員の推移>

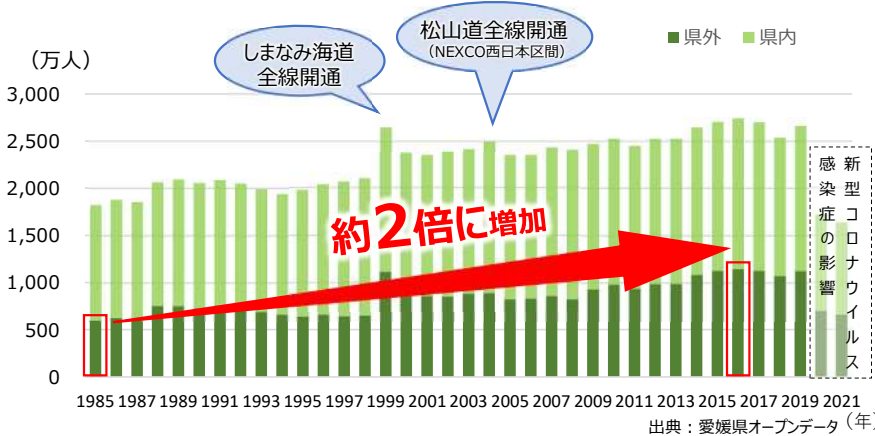


地域を支える観光業 ～ 松山道沿線の観光客動態 ～

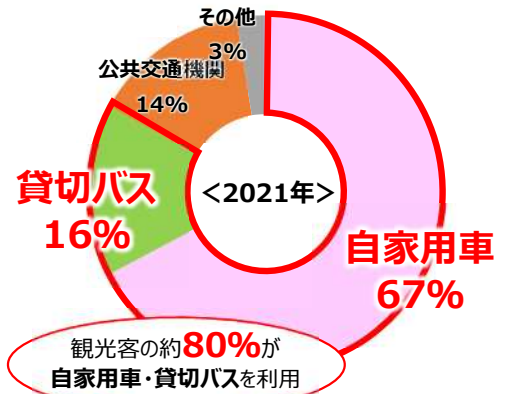
- 愛媛県を訪れる観光客は、松山道開通後から年々増加しています。**県外からの観光客は約2倍に増加し約8割の人が自家用車と貸し切りバスを利用**しています。
- 松山道開通後、松山市から宇和島市がつながり、一日に長距離の移動が可能になったことで、松山道沿線の観光地には多くの観光客が訪れています。

■愛媛県の観光動向

＜愛媛県を訪れる県内県外観光入込客数＞



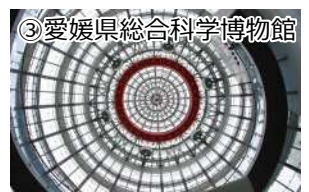
＜愛媛県 利用交通機関別観光入込客数割合＞



■松山道沿線の観光施設状況



●：観光入込客数



松山自動車道の開通により、**宇和島市へ遠方からの車やバスでのアクセスが便利**となりました。愛媛県への観光入込客数は年々増加し、宇和島市では250万人を超えるなど、松山道の果たす役割は大きいと感じています。

宇和島市 商工観光課



松山自動車道を利用することで、一日に長距離の移動が可能になりました。四国旅行の象徴ともいえる八十八ヶ所巡りでは、一般道を利用してめぐる15日の日程が今では、**高速道路を利用することで10日間に短縮**されました。日程が短縮されツアーに参加しやすくなり、**四国の文化の継承にも貢献**しています。

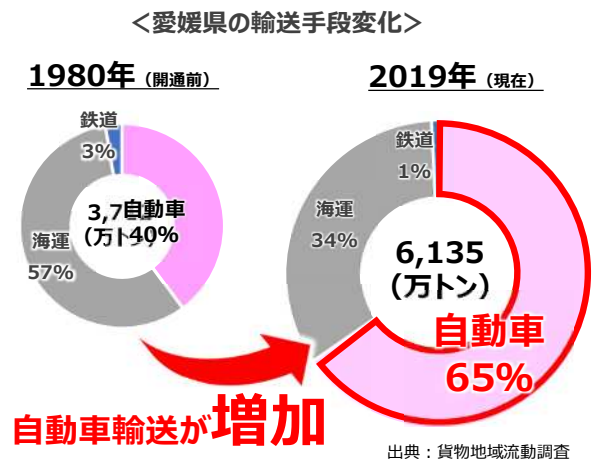
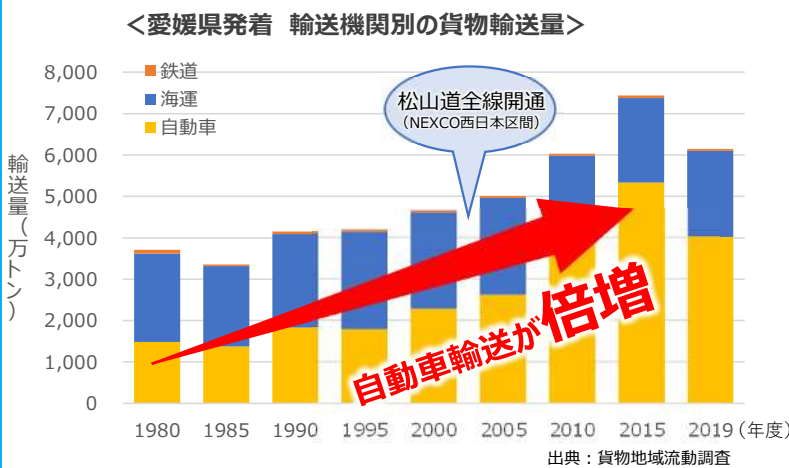
愛媛県内旅行会社



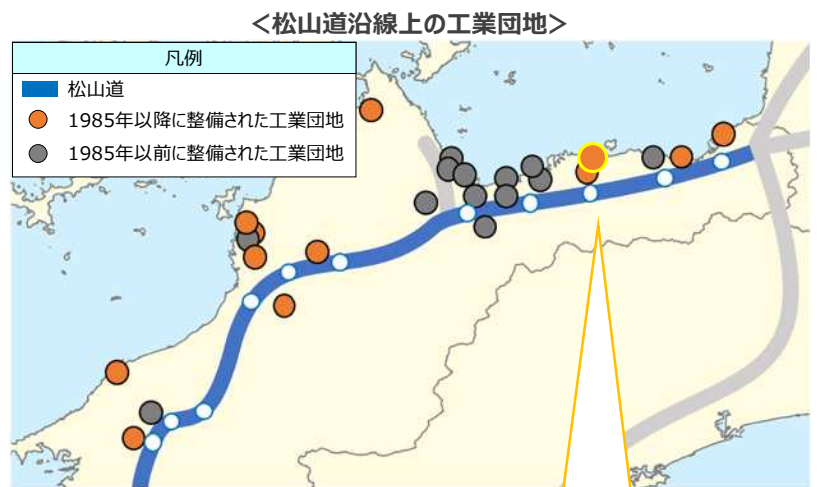
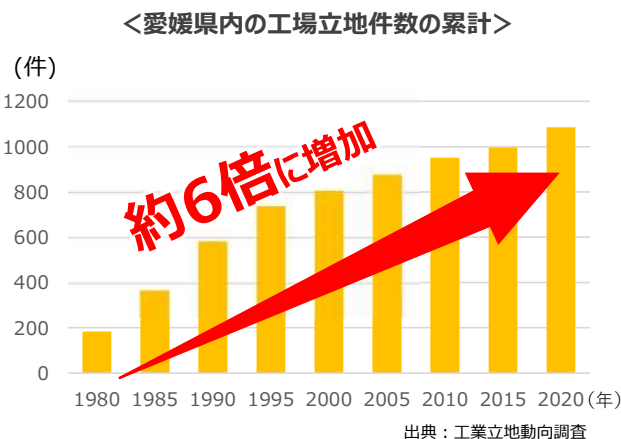
地域生産活動と流通利便性の向上 ～ 愛媛県の産業を支える松山道 ～

- 松山道開通以降、**愛媛県発着の貨物輸送**において**自動車での輸送が2倍に増加**し、大きなシェアとなっています。
- 松山道の開通に伴い、**愛媛県内で工場の立地が約6倍に増加**しており、**地域経済活動の活性化に寄与**しています。

■ 貨物輸送手段の変化



■ 松山道沿線への企業の立地状況



松山自動車道のICへの近さが立地を決めた理由の一つです。製造した商品は岡山県の物流センターまで輸送していますが、松山道へのアクセスが非常に良く助かっています。また、松山道があることで従業員の通勤エリアが広がり、雇用者の増加につながっています。

愛媛県内 和菓子製造企業

松山道の開通に伴い、市内事業所数が増加しており、地域の雇用も増加傾向にあります。それにより、製造品出荷額等が増加し地域経済の活性化に大きく寄与しています。

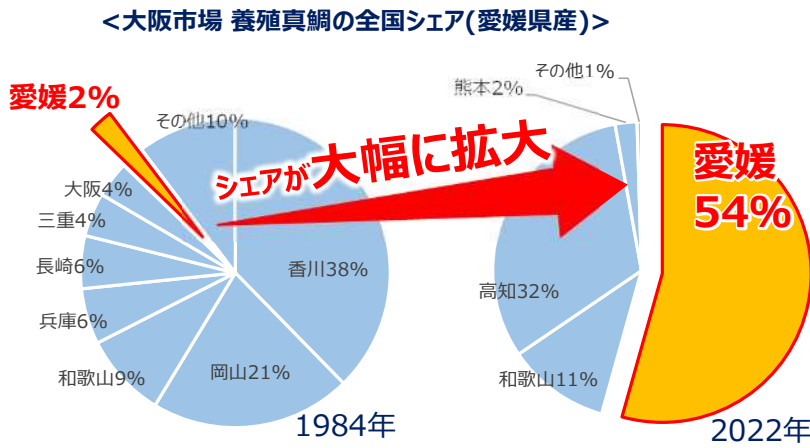
東温市 担当者コメント



地域生産活動と流通利便性の向上 ～ 新鮮な水産物を全国へ届ける ～

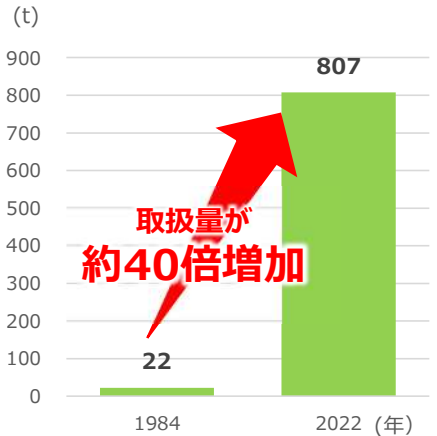
- 松山道の全線開通により大阪市場での養殖真鯛の取扱量は、40年間で約40倍に増加し、都道府県別でのシェアも大幅に拡大しました。
- 松山道が開通する前は、主に航路にて輸送していましたが、松山道の開通に伴い、高速道路を利用することで大幅に時間短縮され、鮮度保持と遠方への輸送が可能となっております。

■ 愛媛県産の養殖真鯛の推移とシェア



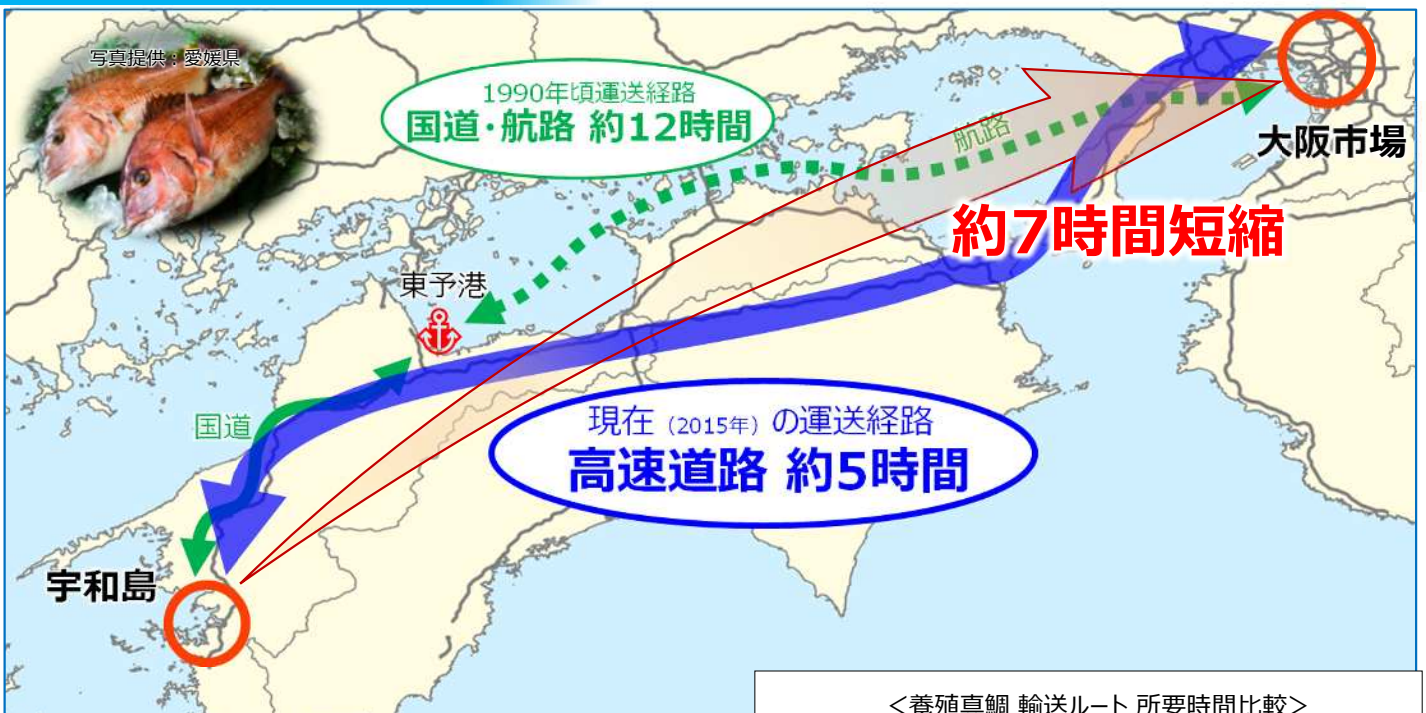
出典：大阪府中央卸売市場年報

<大阪市場 養殖真鯛の取扱量(愛媛県産)>



出典：大阪府中央卸売市場年報

■ 養殖真鯛 輸送ルートの変化 (愛媛県産)



<養殖真鯛 輸送ルート 所要時間比較>



※ 所要時間は、高速道路は規制速度、一般道は道路交通センサスの平均旅行速度により算出

松山道開通前はフェリーで輸送していましたが、**松山道開通後は、陸上輸送が主流となり、輸送時間が大幅に短縮**されました。

陸上輸送は途中の都市で荷卸することや帰路で別の水産物を愛媛に運ぶこともでき、**利便性が非常に高い**です。

愛媛県漁業協同組合担当者

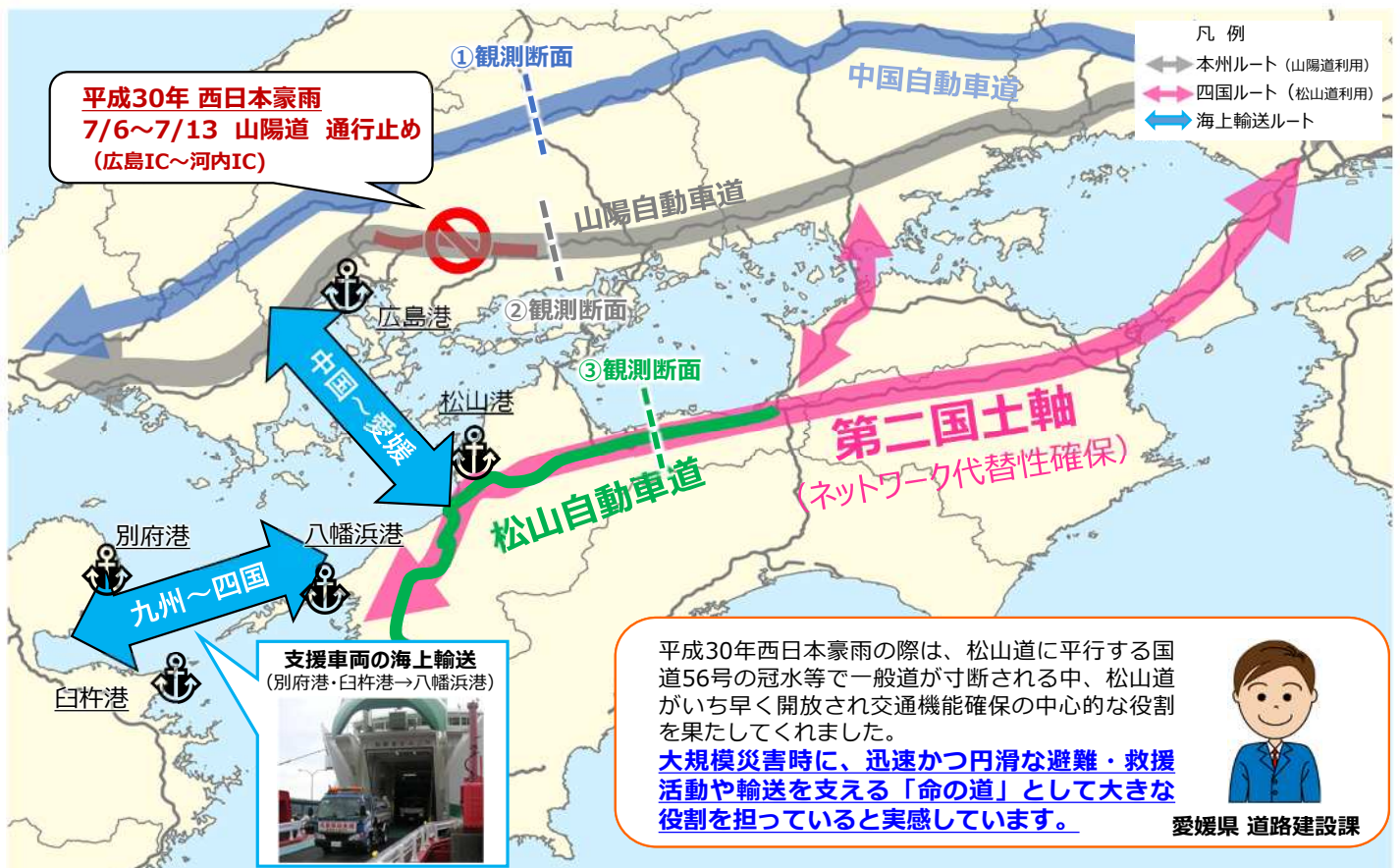


災害時における松山道の役割

～ 京阪神・九州間を結ぶ『国土軸』として国土強靱化を担う ～

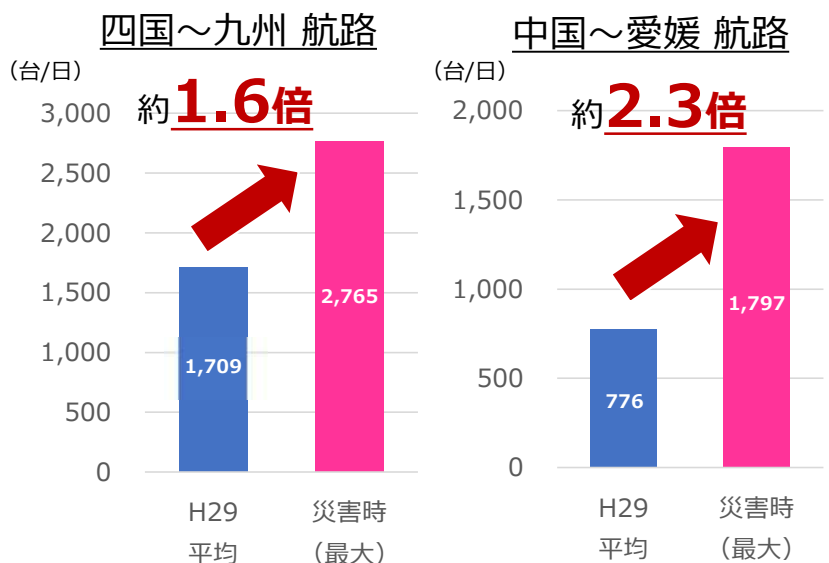
- 松山道は京阪神と九州間を結ぶ**第二国土軸の役割**を担っています。
- 平成30年豪雨の際に、**本州ルート（山陽道）に代替する最短支援ルート**として大きく貢献しました。

■ << 国土軸として 平成30年 西日本豪雨の災害発生時の復旧支援に大きく貢献 >>



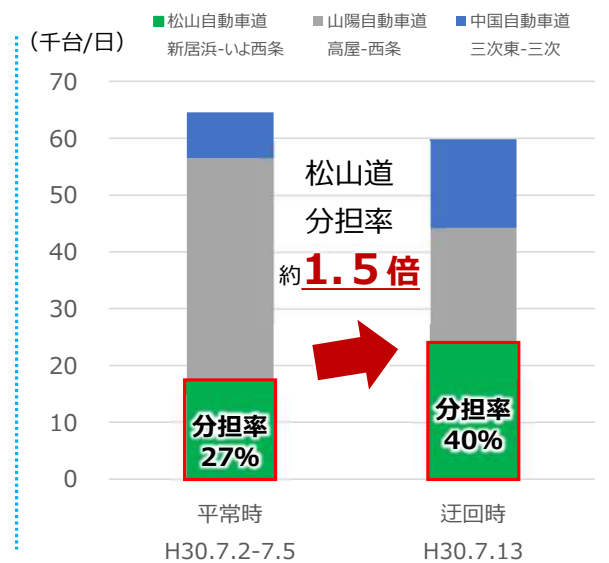
松山道を含めた高速道路ネットワークと海上輸送の連携により災害復旧支援に大きく貢献

<平成30年豪雨 被災後フェリーの車両輸送状況>



※出展：四国地方整備局 調べ（公表資料より）

<平成30年豪雨時 交通状況>



※出展：NEXCO西日本調べ

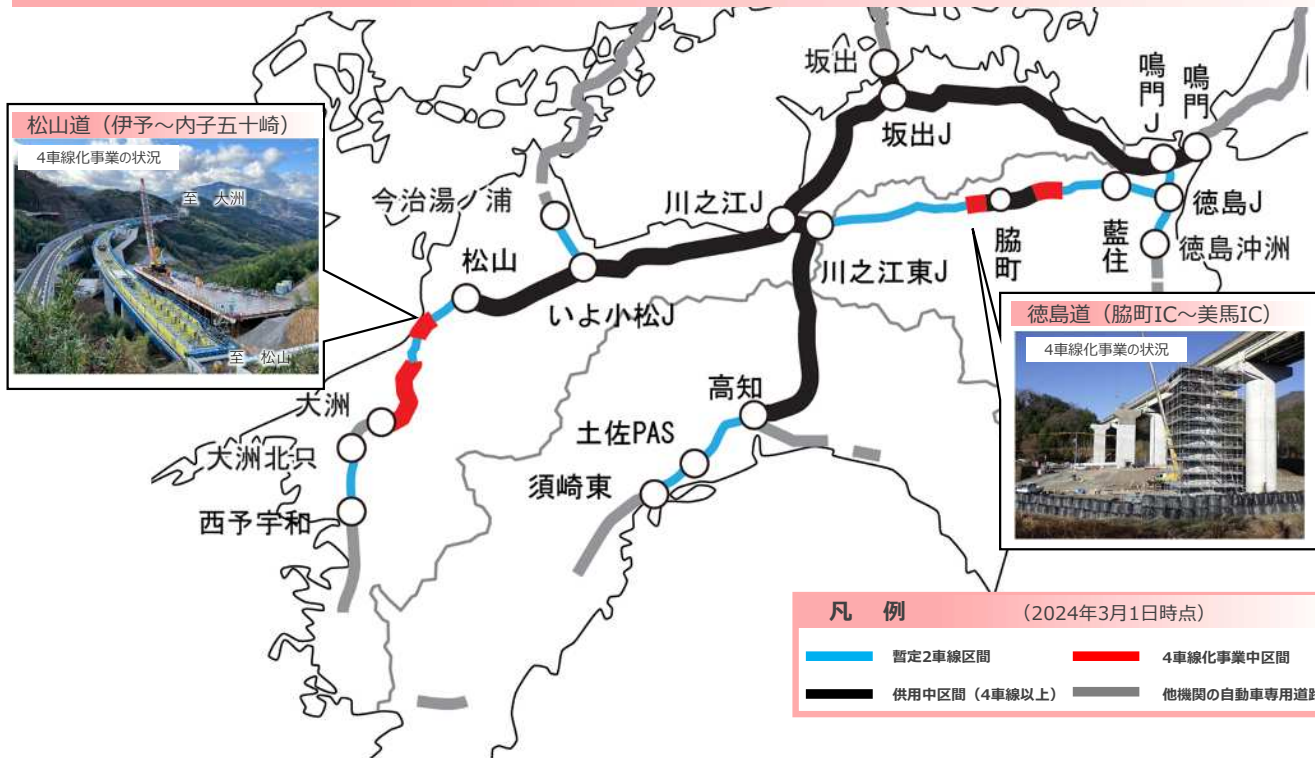
～ 高速道路ネットワークの進化・機能強化を推進 ～

暫定2車線区間の4車線化

- 現在、NEXCO西日本 四国支社が管理する高速道路の約 **4割**が**暫定2車線区間**※です。
- 4車線化により、**速度低下解消・安全性向上、災害時の早期交通確保**など信頼性が向上します。
- 松山道を含め高速道路ネットワークの更なる信頼性向上を目指し、**4車線化を推進**していきます。

■ 四国支社管内 暫定2車線区間の状況 (2024年3月1日時点)

※管理延長約483kmのうち、暫定2車線区間のインター間延長は**約4割**

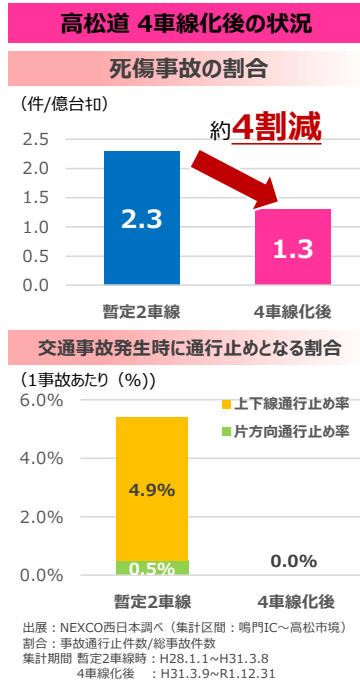


■ 4車線化の整備効果

< 速度低下の解消 >



< 安全性の向上 >



< 災害時の早期交通機能確保 >

