

新居浜都市計画道路事業 3・4・4号 西町中村線バイパス区間（鉄道立体交差化）の開通に伴う整備効果について

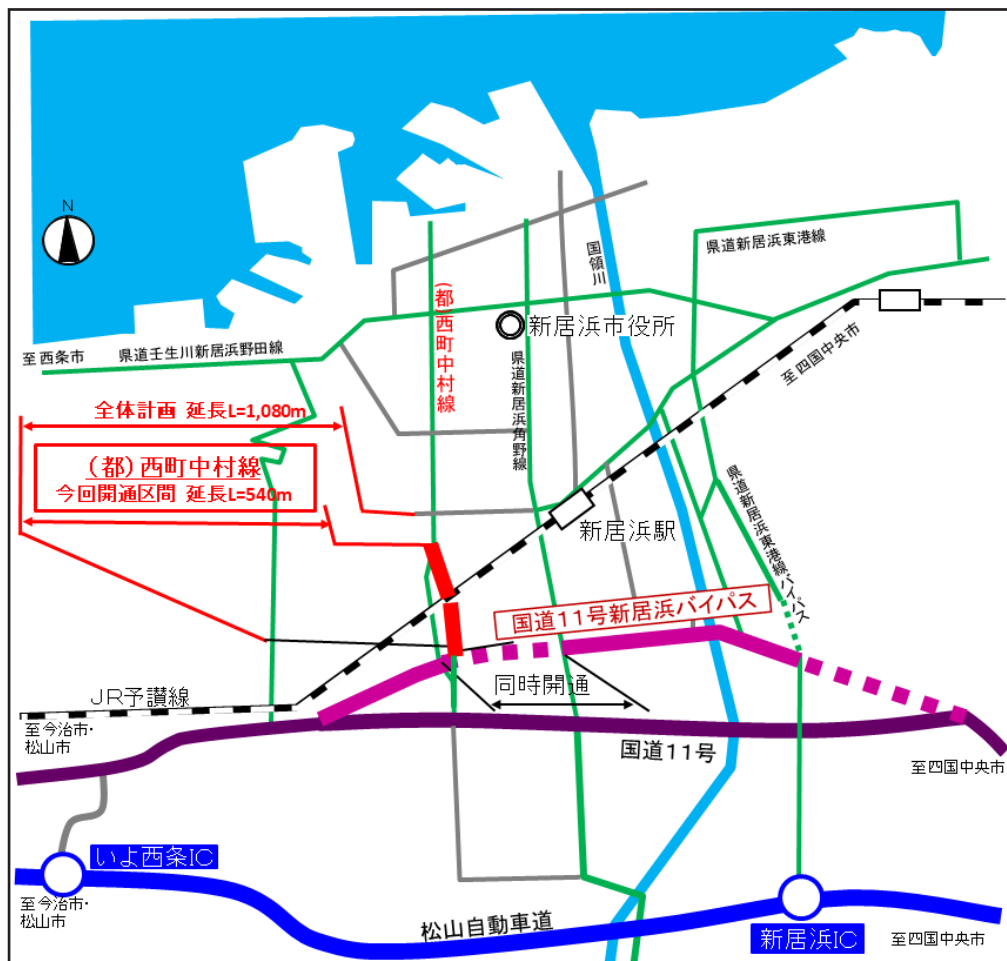
愛媛県 土木部 道路都市局 都市整備課

1. 事業概要

愛媛県新居浜市は、四国の瀬戸内海側のほぼ中央に位置する人口約11万人の都市であり、沿岸地域は工場群が带状に形成された四国屈指の臨海工業都市である。

都市計画道路西町中村線は、新居浜市南部を東西に走る松山自動車道および国道11号と、北部に位置する東予港・新居浜港・臨海工業地帯とを南北に連絡する補助幹線道路であり、市南部から港湾へのアクセス道路として物流を支える重要な路線である。

本事業は、市街地の渋滞緩和、臨海工業地域へのアクセス向上、災害時の避難路の確保、道路利用者の安全性向上等を目的とした、延長1.08kmの事業であり、JR予讃線との交差箇所については、立体交差化を図るものである。



2. バイパス区間の開通

従来の本路線は、JR 予讃線との交差部を中心に慢性的な渋滞が発生していたが、JR をアンダーパスするバイパス区間 0.54km が令和 6 年 4 月 27 日に開通し、踏切による渋滞が解消されるとともにアクセス性が向上した。また、本路線と交差する国道 11 号新居浜バイパスも同時に延伸開通されたため、本路線の交通ネットワークとしての役割がさらに大きくなっている。さらには、小学校の通学路区間が存在し、歩道がなく危険な状態であったが、道路幅員の拡幅や自転車歩行者道の整備により、道路利用者の安全性が確保され、防災上の安全性も向上している。

開通式当日の状況



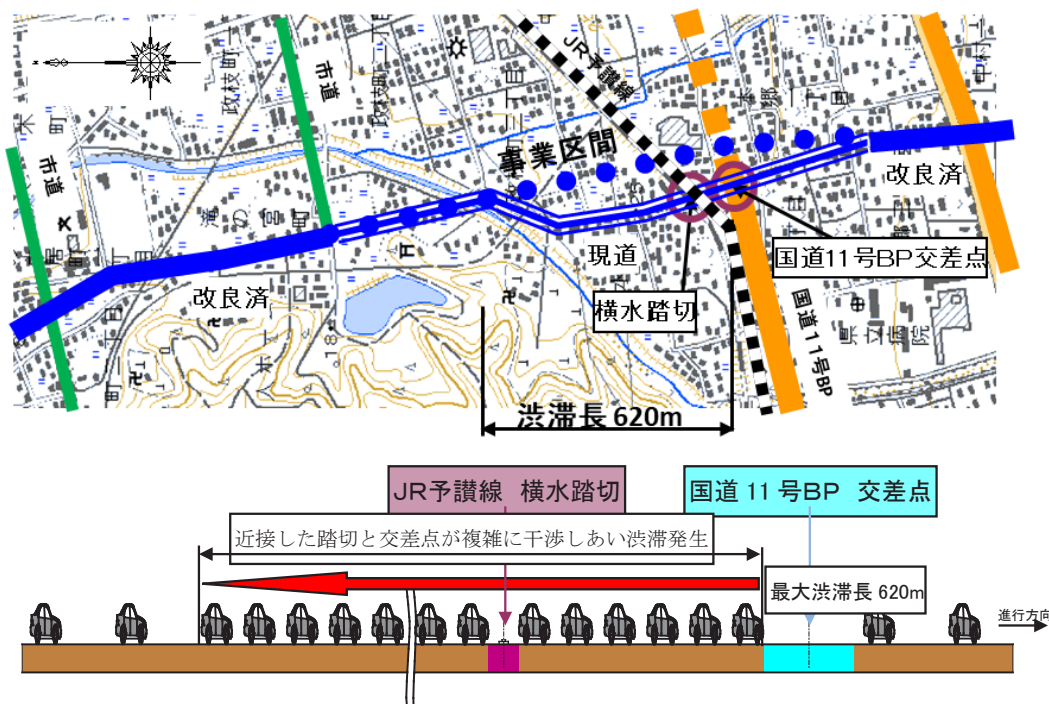
開通前のウォーキングイベント



3. JR 予讃線の立体交差化による渋滞解消

これまでの JR 予讃線運行による踏切遮断は、5 回 / 時間で平均遮断時間は約 60 秒 / 回であり、渋滞の大きな原因となっていた。また、本踏切と国道 11 号新居浜バイパス交差点が約 100m と近接しており、踏切と複雑に干渉しあうことで、慢性的で著しい渋滞が発生していた。(最大渋滞長 620m)

バイパス整備における JR 予讃線との立体交差化により、踏切の影響を受けることなく通行することが可能となり、渋滞の緩和が図られている。





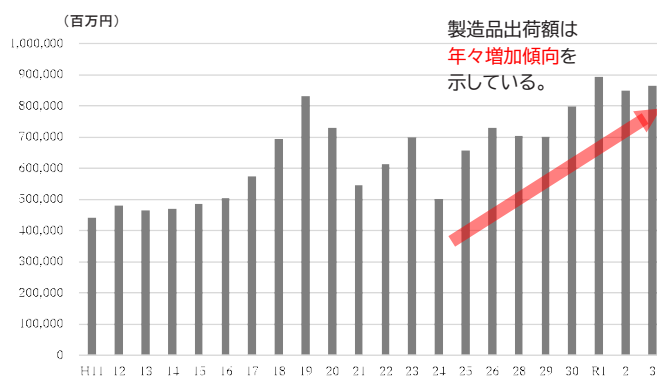
4. アクセス性向上による物流の効率化

新居浜市は、「工都」と呼ばれる程工業が盛んな都市で、県工業出荷額に占める同市の割合は県内トップであり、製造品出荷額は年々増加傾向を示している。また、臨海工業地帯には、重機械・非鉄金属・化学工業関連工場が集積し、工業製品等の輸送先は市外向けが約6割を占めており、このうち約7割が山地部の国道11号および松山自動車道を利用している。

一方、松山自動車道は、新居浜市の広域交流連携軸として重要な役割を担っているが、市街地からインターチェンジまでの道路整備が十分でないため、アクセス性の向上が課題であった。

また、現道は線形が悪く、長い直線区間から急カーブとなる箇所があり、センターラインをはみ出す車両も存在していた。さらには、この急カーブ箇所は市道が接続する交差点となっており、見通しが悪く、交通事故を誘発する原因であった。

本バイパス整備に伴い、臨海工業地域と松山自動車道とのアクセス道路が整備されたことから、製造物納品の定時性確保や物流コストの低減が図られ、工業を中心とした地域経済の活性化が期待できる。また、適正な道路幅員が確保され、危険箇所が解消されたことにより、多様な連携を支える質の高い交通が期待される。



【新居浜市における各年の製造品出荷額】



現道の交通事故誘発箇所

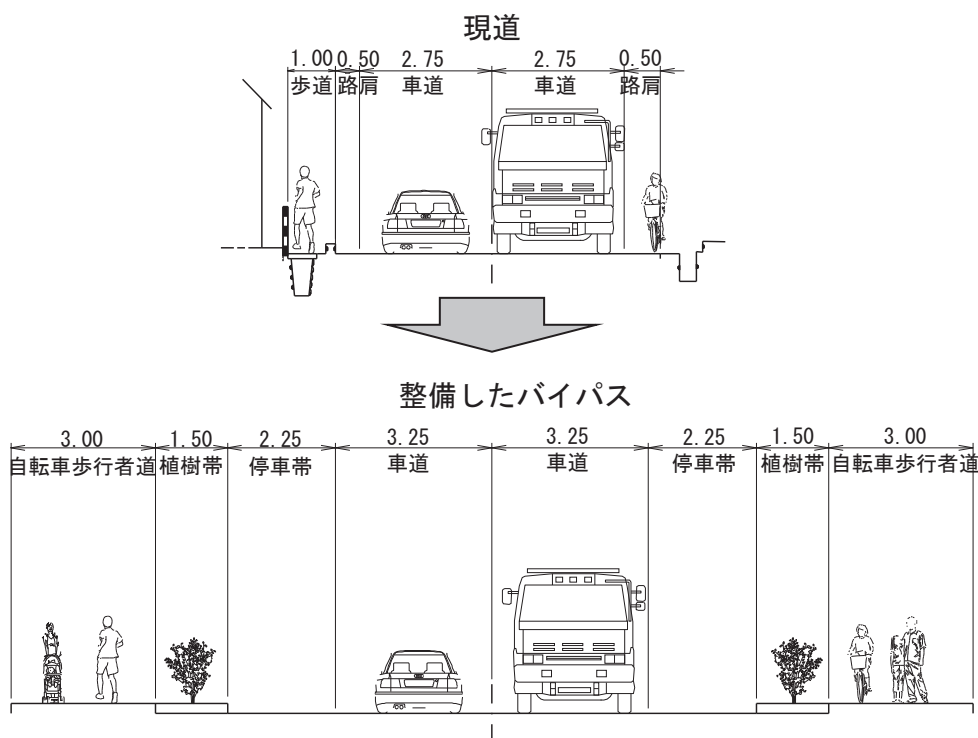
5. 自転車歩行者道の整備等による安全確保

本路線は、市街地を南北に縦断する幹線道路であることから、通勤・通学に利用する歩行者、自転車交通量が多く、小学校の通学路としても利用されている。

しかし、十分な歩道が整備されておらず、路肩も狭いため、特に大型車通行時には、歩行者や自転車利用者の安全な通行スペースが確保できていない状況であった。また、整備区間内では、歩行者や自転車が絡む事故がほぼ毎年発生しており、死亡事故も発生していた。

今回、車道と分離した自転車歩行者道の整備により、通学児童を含む歩行者および自転車利用者が通行する際の安全性が大幅に向上した。

また、従前は、沿道の建物等が死角となり視距が悪い環境であったが、車道の外側に設置された停車帯や自転車歩行者道がオープンスペースとなり、運転手や歩行者の視認性も大幅に向上し、交通事故の減少が期待できる。

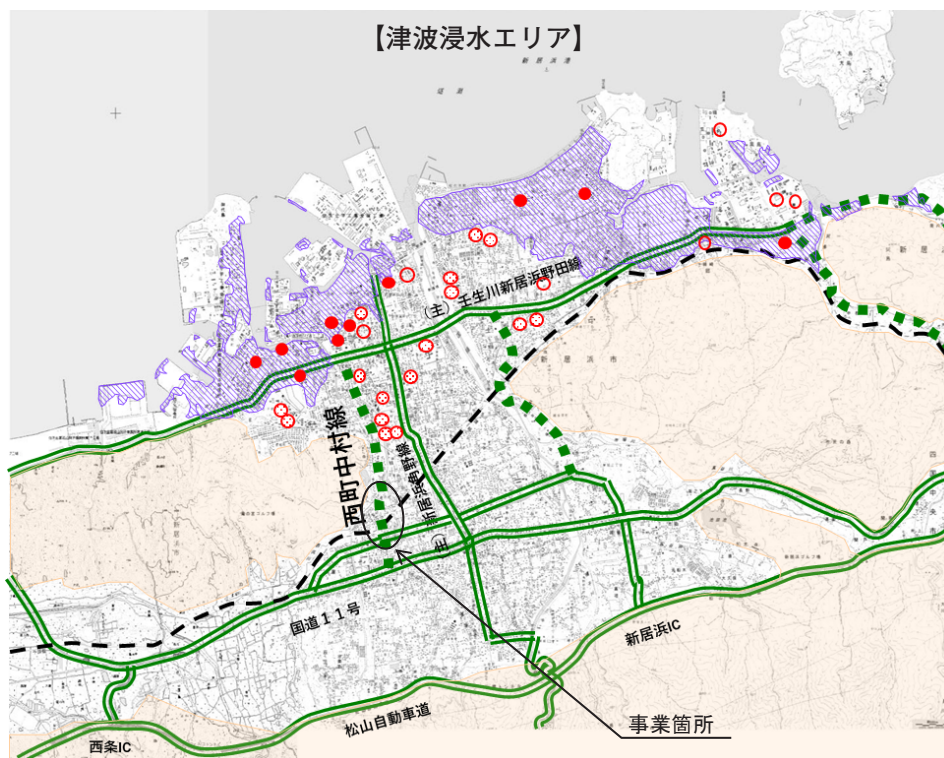


6. 道路幅員の拡幅による防災性向上

阪神・淡路大震災では、幅員の広い道路がライフラインの確保や延焼防止に大きな効果を発揮し、幅員12m以上の道路において延焼の被害は発生しなかった。

本路線は、第6次地震防災緊急事業五箇年計画で避難路として整備する路線であり、県の二次緊急輸送道路に指定されているが、幅員が約8m程度であったことから、避難路としては不十分な状況であった。また、市北部の工業・商業地域は、今後30年以内に70～80%の確率で発生すると予想されている南海トラフ地震による津波浸水範囲となっており、津波が発生した際の緊急物資は、市南部の松山自動車道および国道11号線を幹線とし、市北部へ輸送される。

本整備により道路幅員は20mに拡幅され、大規模地震が発生した際の沿道建物倒壊による通行止めが回避でき、沿道火災による延焼の防止効果も得られることから、防災上の安全性が向上する。さらに、津波浸水が想定される南海トラフ地震においては、浸水エリア内の指定避難所等への物資輸送が可能となる他、一次緊急輸送道路を補完する役割を発揮することができる。



【凡例】	
県指定緊急輸送道路	一次
	二次
JR	
津波浸水区域	
津波避難ビル（2階以上）	
指定緊急避難所（緊急避難場所を兼ねる）	

7. 救急病院へのアクセス向上

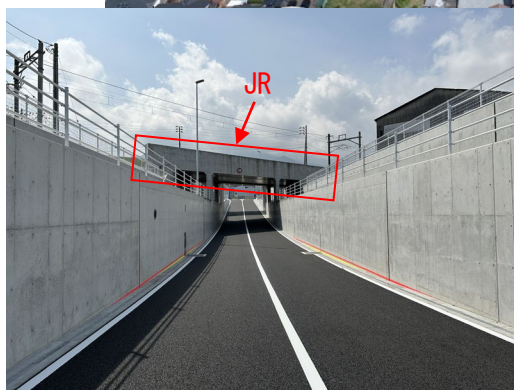
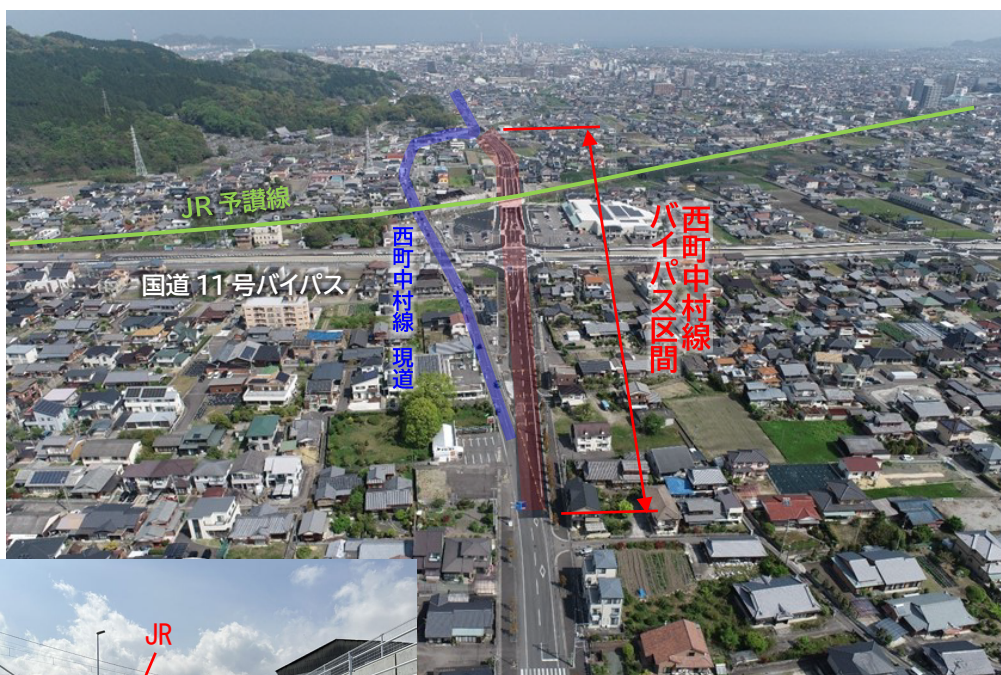
本事業箇所の近隣にある東予救急救命センター（県立新居浜病院）は、東予地域で唯一の三次救急医療施設である。近年、救急車出動状況は増加傾向にあるが、従前の本路線は、狭小幅員で渋滞が多く、踏切遮断の影響もあることから通行を回避されがちであった。

今回のバイパス整備に伴い、踏切遮断による停車時間がなくなり、一般車両が停車帯に待避可能となったことから、1分1秒を争う緊急車両の通行時間が短縮され、災害時を含め、地域住民の安心向上に大きく貢献している。

8. おわりに

都市計画道路西町中村線のバイパス区間が令和6年4月に部分開通し、残る現道拡幅区間（延長290m）についても順調に進捗している。残区間の完成により、新居浜市北部と南部を結ぶ一連区間約3.3kmの道路改良が完了することとなり、本事業の整備効果の発現が期待される。また、国道11号バイパスにおいても同時に部分開通し、本事業の交通ネットワークとしての役割がさらに大きくなっていることから、本事業の早期完成を図り、経済発展や安全・安心の確保に取り組んでまいりたい。

【整備済みバイパス区間】



【JRアンダーパス部】