

東温スマートインターチェンジ 開通による整備効果

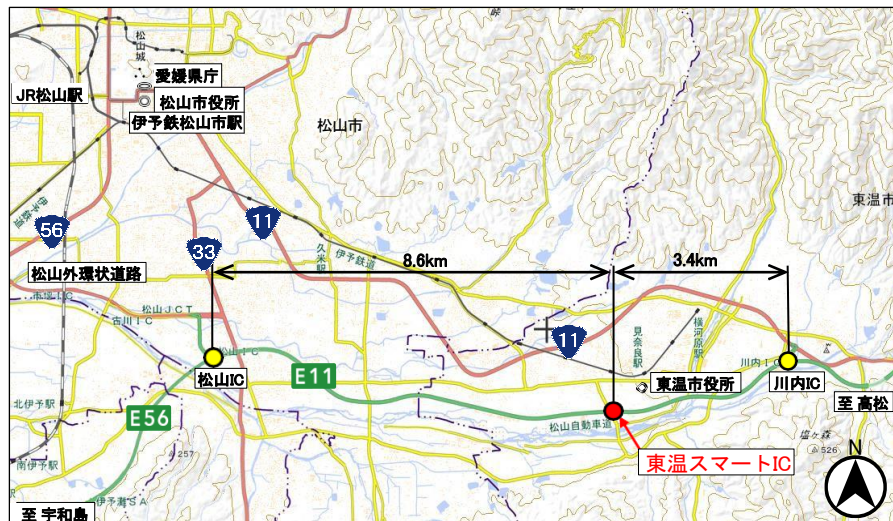
令和7年10月

東温市

1. 東温スマートICの概要
2. 東温スマートICの交通状況
3. 東温スマートIC周辺道路の交通状況
4. 【産業】地域経済活動の発展を支援
5. 【救急医療】救急救命活動の支援
6. 【防災】災害発生時の救援活動を支援
7. 【観光】観光地アクセスの向上
8. 地域の利便性向上
9. 今後の予定

1. 東温スマートICの概要

【位置図】



※国土地理院ウェブサイト「地理院地図（電子国土Web）」の地図画像を加工して作成

【概要】

開通年月日	令和 6 年 3 月 23 日(土)
設置箇所	愛媛県 東温市 田窪 (E 11 松山自動車道 川内IC～松山IC 間) ※スマートICへのアクセス道路:市道高速側道1号線 及び市道高速側道2号線
利用時間	24時間利用可能
出入方向	全方向利用可能
対象車種	ETC車載器を搭載した全車種

【現地写真】



〔松山自動車道上り 出入口〕



撮影日：R7.2.19（水）

〔松山自動車道下り 出入口〕



撮影日：R7.2.27（木）

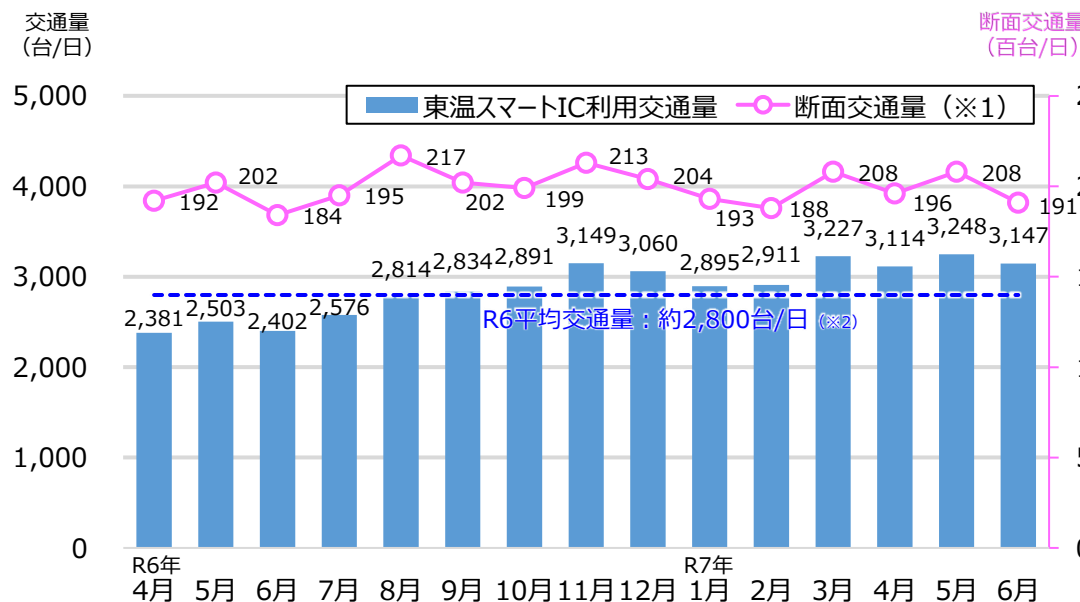
撮影日：R7.6.6（金）

2. 東温スマートICの交通状況

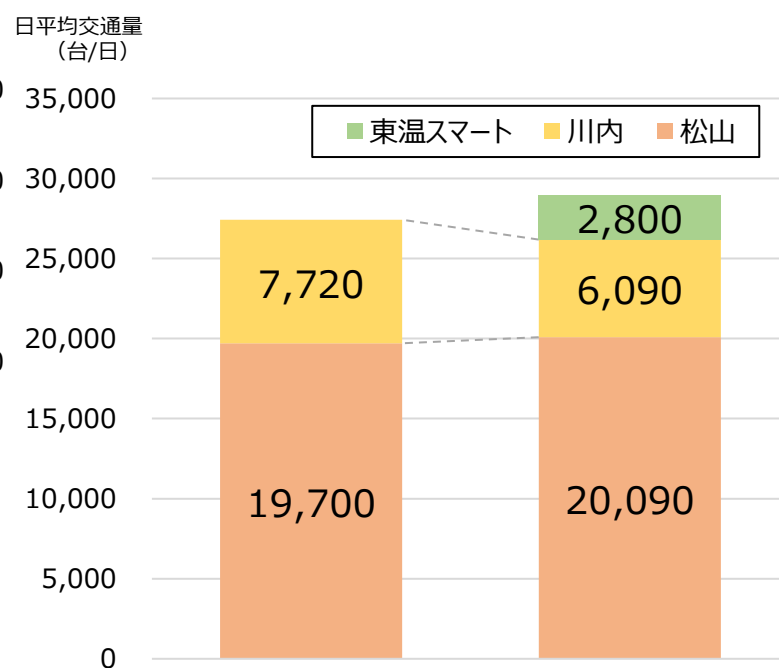
1) 東温スマートICの交通量

- 東温スマートICの令和6年度の平均交通量は約2,800台/日(R6.4～R7.3)。
- 4月～6月における交通量は1年間で約1.3倍に増加(R6:約2,430台/日 → R7:約3,170台/日)。
- 隣接する川内IC、松山ICを含めた交通量は、開通後に約1,600台/日増加。

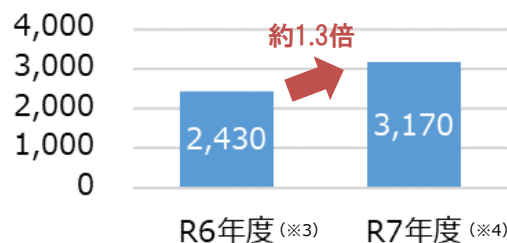
【東温スマートIC交通量等】



【東温スマートIC及び隣接ICの交通量】



【東温スマートIC交通量(4～6月)】



- ※1：川内IC～東温スマートICにおける断面交通量
- ※2：R6.4.1～R7.3.31における東温スマートICの日平均交通量
- ※3：R6.4.1～R6.6.30における東温スマートICの日平均交通量
- ※4：R7.4.1～R7.6.30における東温スマートICの日平均交通量

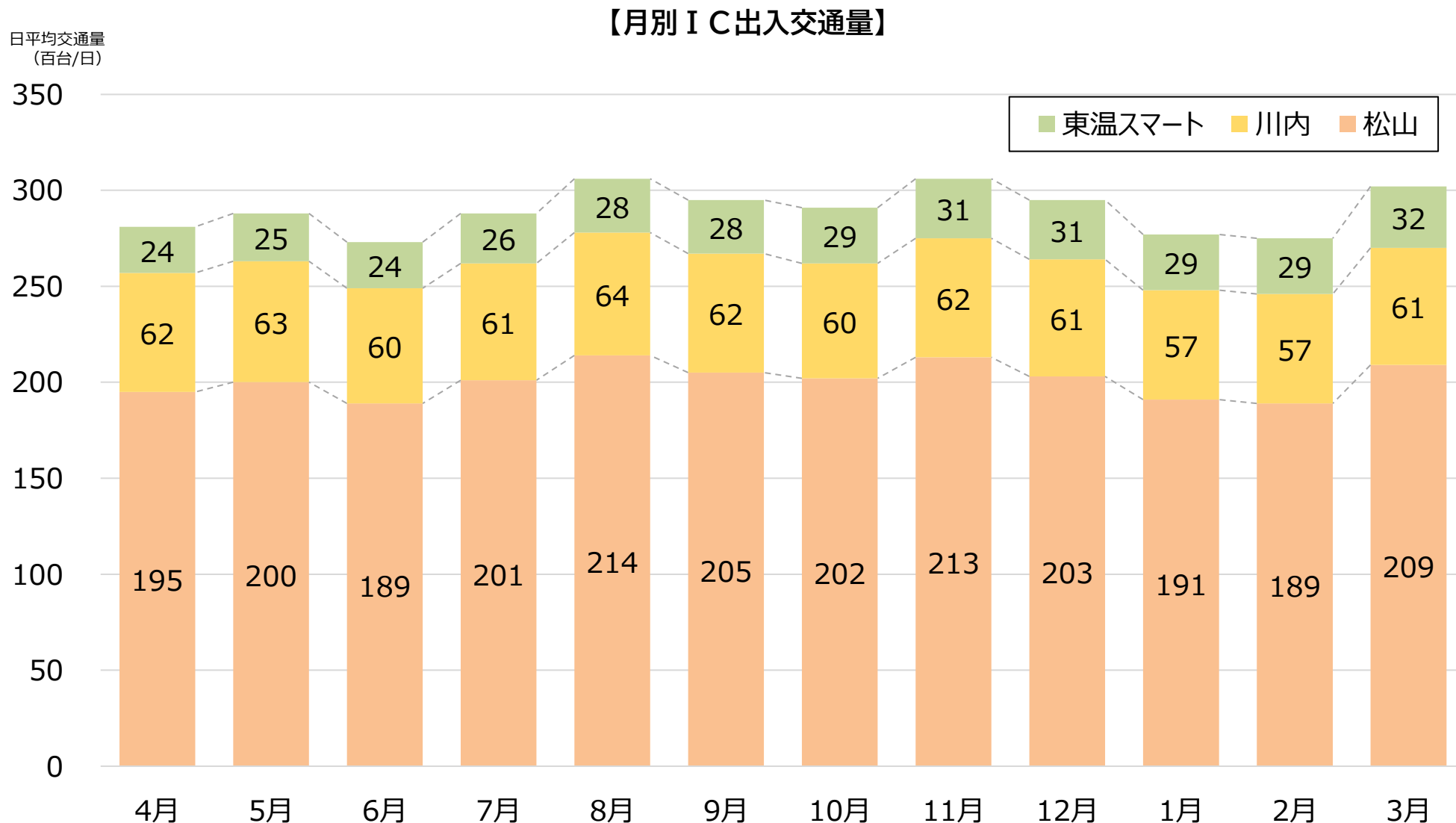
	R5年度	R6年度	増減
東温スマートIC	-	2,800	2,800
川内IC	7,720	6,090	▲1,630
松山IC	19,700	20,090	390
合計	27,420	28,980	1,560

※集計期間： R5年度 | R5.4.1～R6.3.22 (R6.3.23～R6.3.31は除く)
R6年度 | R6.4.1～R7.3.31

2. 東温スマートICの交通状況

【参考】令和6年度の月別ICの出入交通量

➤ 8月、11月、3月の平均交通量が高い傾向。



2. 東温スマートICの交通状況

2) 車種別、平日・休日別の交通量

- 東温スマートICの車種別交通量は、普通車等の割合が平日で約8割、休日で約9割。
- 東温スマートICの休日交通量は平日の約1.1倍。

【車種別、平休日別、出入別 I C 出入交通量】

車種	平日 休日	出入	交通量 (台/日)
全車	平日	入口	1,300
		出口	1,500
		合計	2,700
	休日	入口	1,300
		出口	1,600
		合計	2,900
普通車等	平日	入口	1,000
		出口	1,200
		合計	2,300
	休日	入口	1,200
		出口	1,500
		合計	2,700
大型車等	平日	入口	200
		出口	200
		合計	500
	休日	入口	100
		出口	100
		合計	200

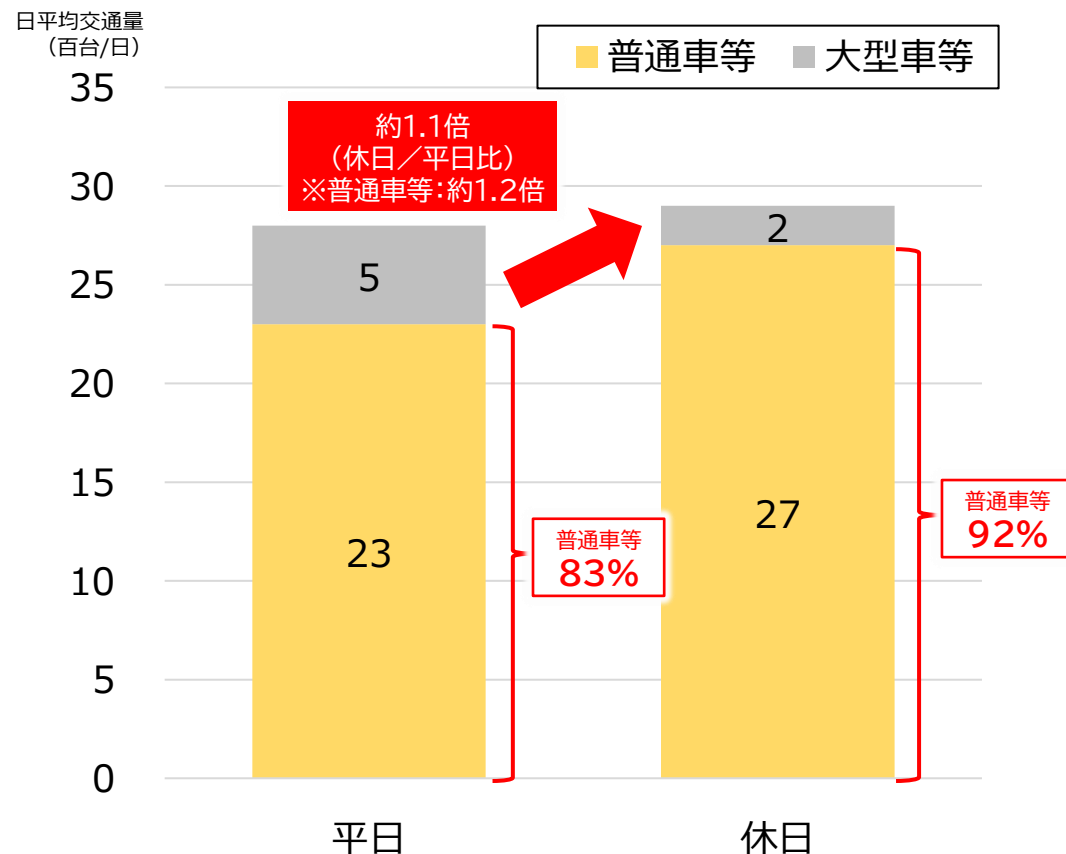
※普通車等、大型車等の詳細な車種区分は以下の通り

-普通車等：軽自動車等、普通車、中型車

-大型車等：大型車、特大車

※交通量は百台単位に四捨五入しているため、合計値が一致しない場合あり

【平日・休日別 I C 出入交通量（全車）】

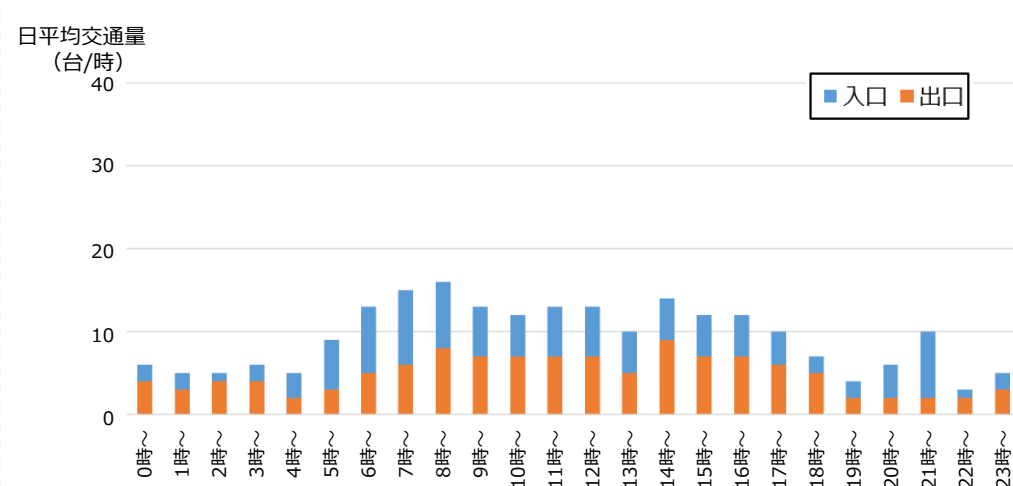
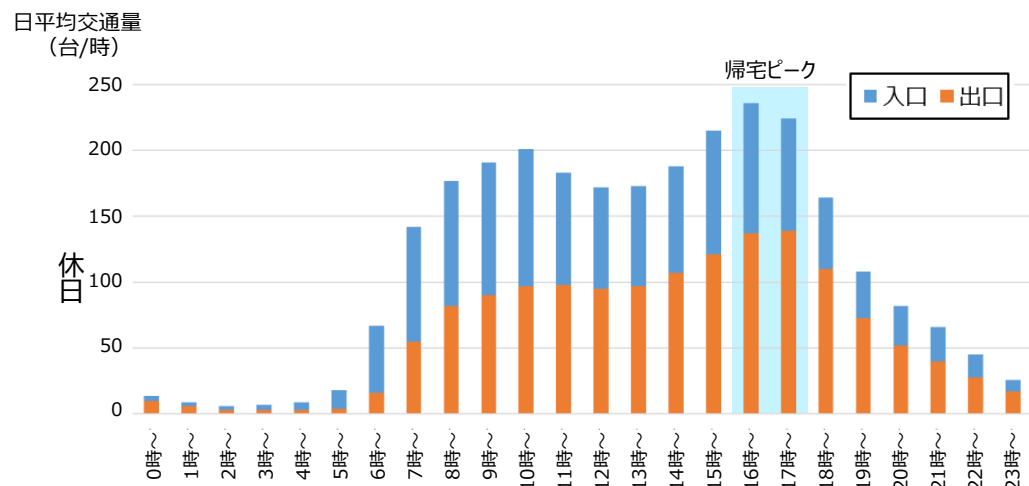
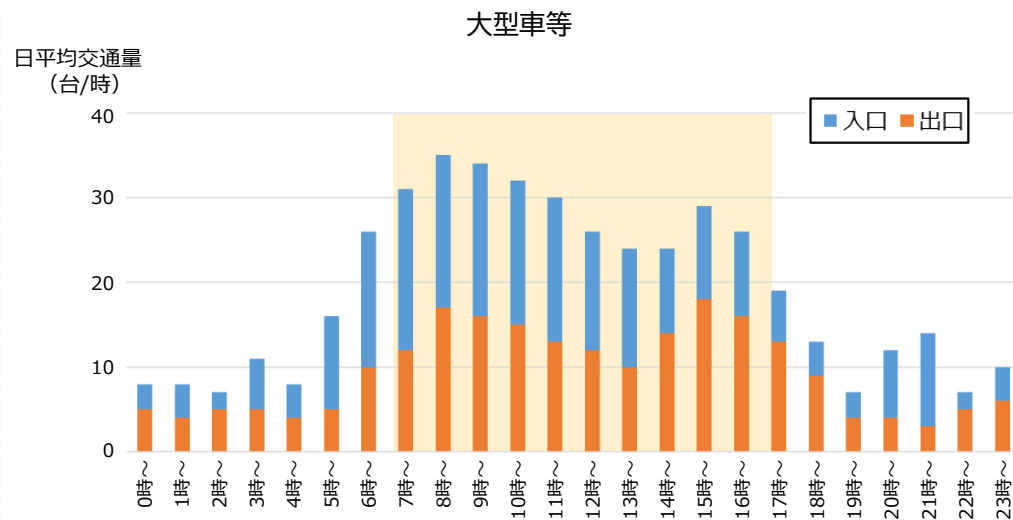
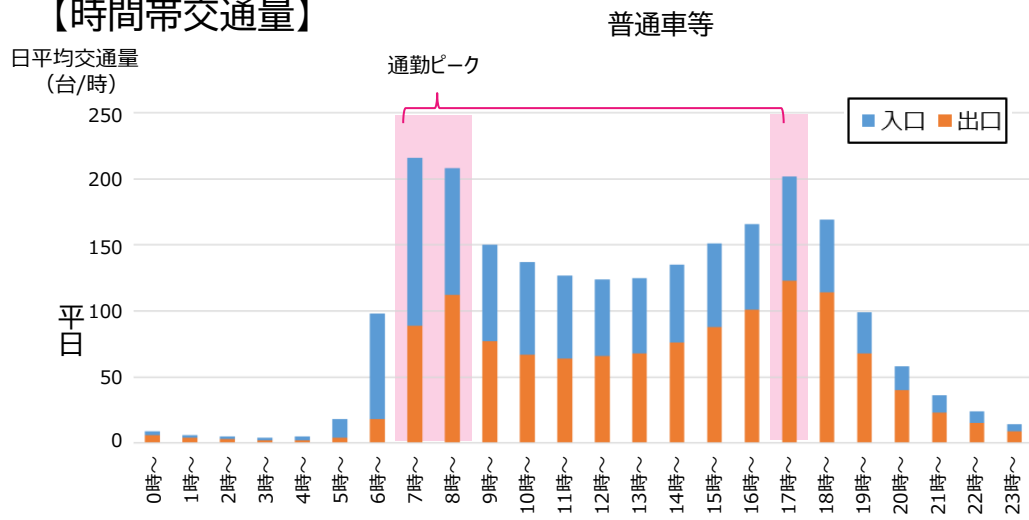


2. 東温スマートICの交通状況

3) 時間帯別の交通量

- 普通車等は、平日において朝夕の時間帯を中心にピークとなっており、通勤目的の利用が集中していると想定。休日は夕方時間帯にピークを迎え、出口の利用が顕著となっており、帰路での利用が集中していると想定。
- 大型車等は平日の日中での利用が多い傾向。

【時間帯交通量】



3. 東温スマートIC周辺道路の交通状況

1) 国道11号の利用状況[平日・休日]

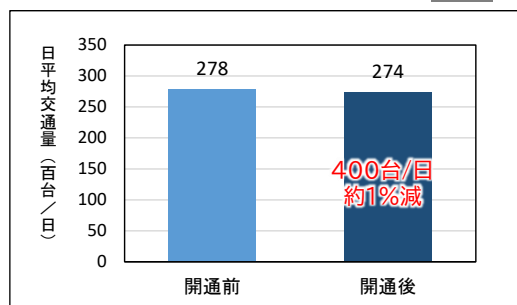
➤ 国道11号の交通量は、東温スマートIC開通前の令和5年に比べて平日で約1～7%、休日で約2～7%減少。



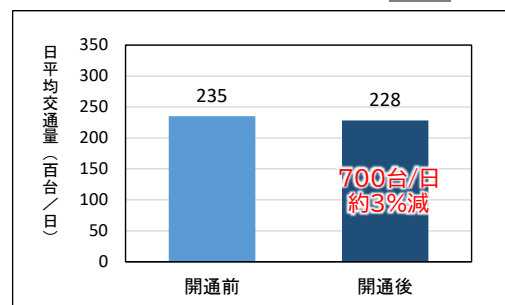
※国土地理院ウェブサイト「地理院地図（電子国土Web）」の地図画像を加工して作成



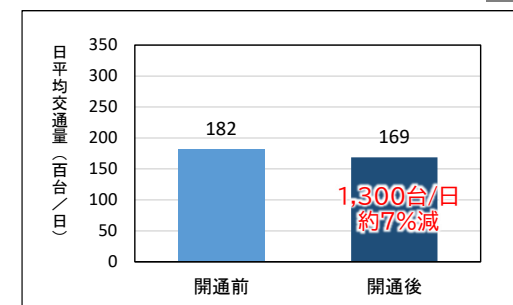
国道11号 久米窪田～北野田[①] 平日



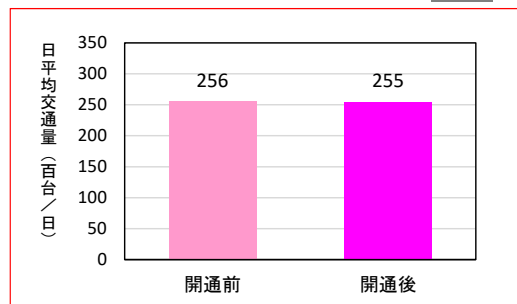
国道11号 田窪～志津川[②] 平日



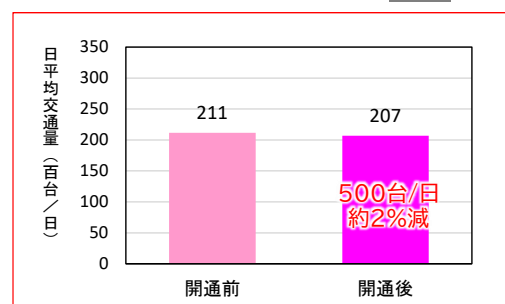
国道11号 斎院ノ木～川内IC入口[③] 平日



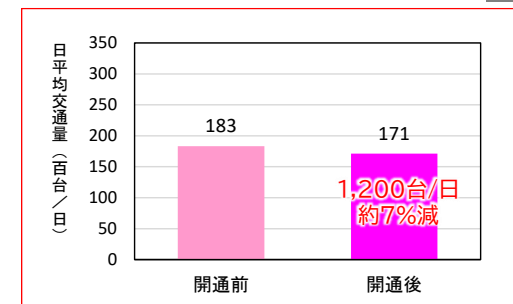
国道11号 久米窪田～北野田[①] 休日



国道11号 田窪～志津川[②] 休日



国道11号 斎院ノ木～川内IC入口[③] 休日



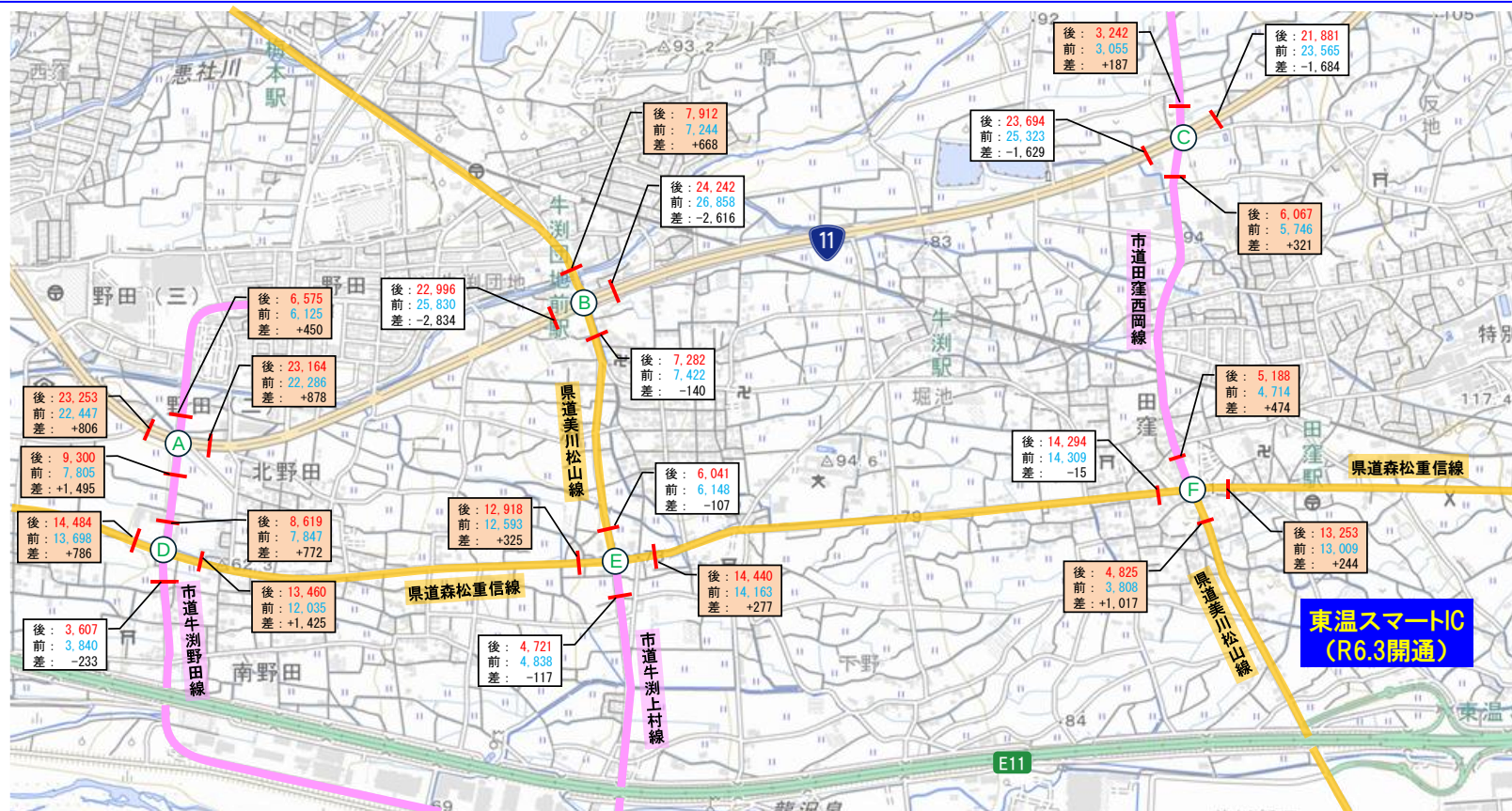
開通前：令和5年度※、開通後：令和6年度 ※令和6年3月23日～31日は除く

資料：国土交通省松山河川国道事務所（直轄トラカンデータ）、JARTICオープンデータ（<https://www.jartic.or.jp/service/opendata/>）

3. 東温スマートIC周辺道路の交通状況

2) 東温スマートIC周辺の一般道路における交通量調査結果[平日24時間交通量]

- 東温スマートICが接続する県道美川松山線の交通量は約4,800台/日。
- 国道11号では、東温スマートICの開通後に1,000台/日以上交通量が減少。



番号	交差点名	枝数	路線名	交差点所在地
A	北野田交差点	6	国道11号・市道牛淵野田線	東温市野田2丁目
B	牛淵交差点	6	国道11号・県道美川松山線	東温市牛淵
C	田窪交差点	6	国道11号・市道田窪西岡線	東温市田窪
D	(無名)	4	県道森松重信線・市道牛淵野田線	東温市北野田
E	(無名)	4	県道森松重信線・市道牛淵上村線・県道美川松山線	東温市牛淵
F	(無名)	4	県道森松重信線・市道田窪西岡線・県道美川松山線	東温市田窪

凡 例

○ : 調査対象交差点

| : 調査断面

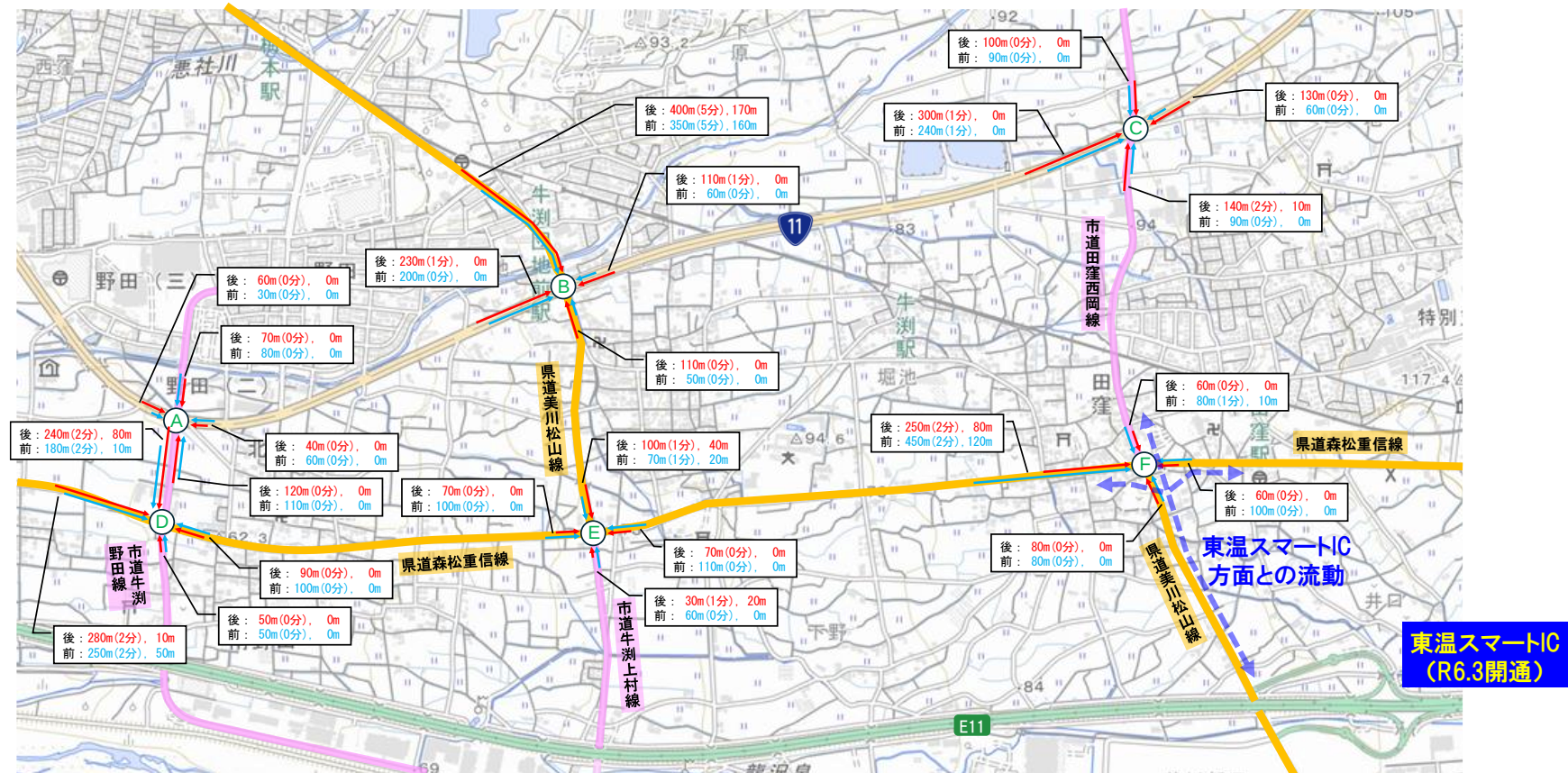
※断面交通量の記載内容は下記のとおり
100台/24h以上増加の断面は着色表記

後: 開通後交通量 (台/24h) ※R6. 9. 25
前: 開通前交通量 (台/24h) ※H28. 11. 8
差: 開通後と開通前の差

3. 東温スマートIC周辺道路の交通状況

3) 東温スマートIC周辺の一般道路における交通量調査結果[平日朝ピーク3時間渋滞長]

➤ 東温スマートIC周辺の一般道路における平日朝ピーク時間帯の渋滞状況は、東温スマートIC開通前のH28年度と比べて変化は起きているものの、東温スマートICの最寄交差点(F交差点)では悪化なし。



番号	交差点名	枝数	路線名	交差点所在地
A	北野田交差点	6	国道11号・市道牛淵野田線	東温市野田2丁目
B	牛淵交差点	6	国道11号・県道美川松山線	東温市牛淵
C	田窪交差点	6	国道11号・市道田窪西岡線	東温市田窪
D	(無名)	4	県道森松重信線・市道牛淵野田線	東温市北野田
E	(無名)	4	県道森松重信線・市道牛淵上村線・県道美川松山線	東温市牛淵
F	(無名)	4	県道森松重信線・市道田窪西岡線・県道美川松山線	東温市田窪

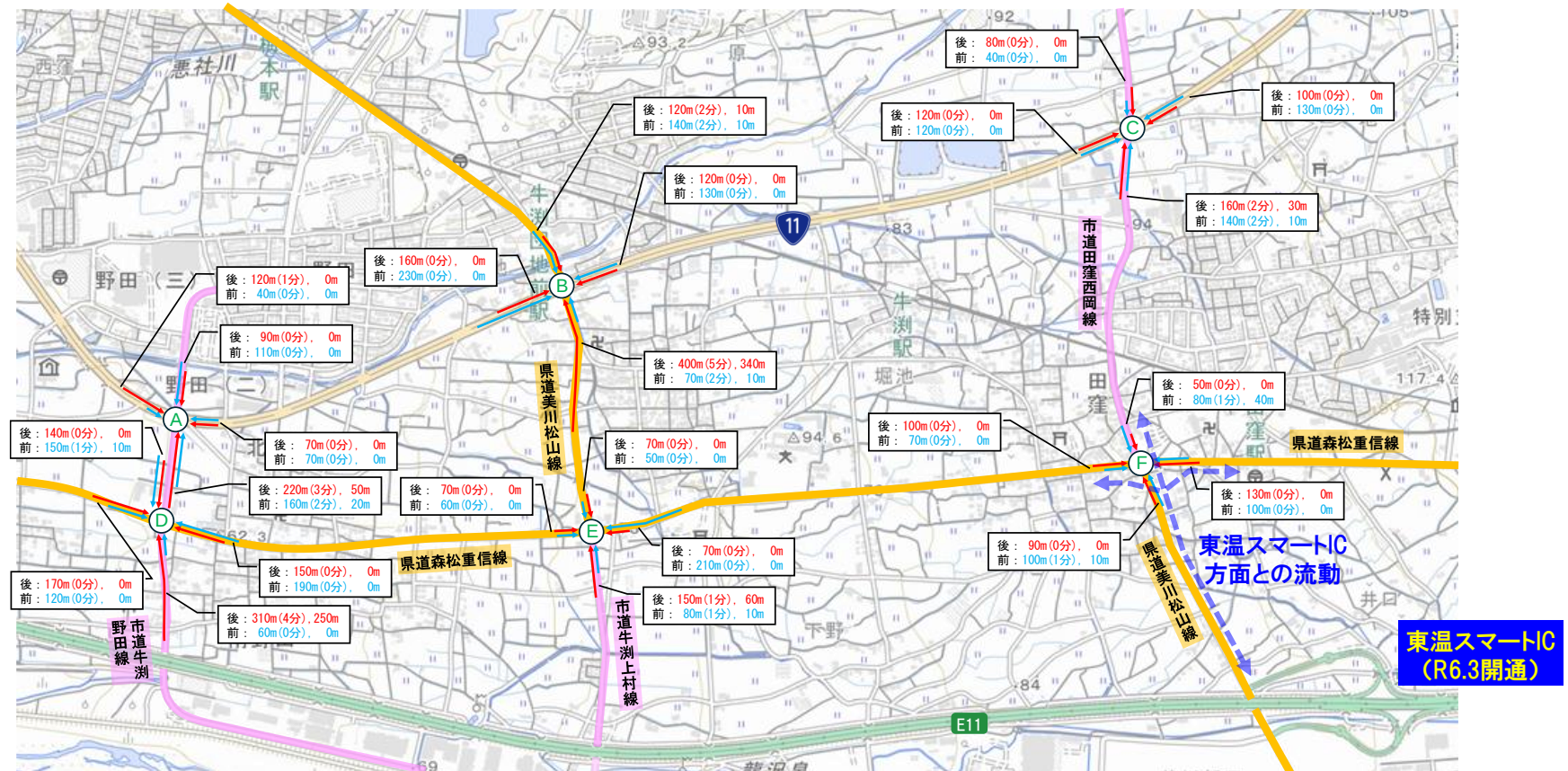
凡 例	
(A)	調査対象交差点
→	調査方向及び最大滞留長
※滞留長等の記載内容は下記のとおり	
後: 開通後の最大滞留長 (通過時間), 渋滞長	※R6. 9. 25
前: 開通前の最大滞留長 (通過時間), 渋滞長	※H28. 11. 8

滞り長: 信号が赤から青に変わった瞬間の最後尾車両から停止線までの距離 (信号待ち車列長)
 渋滞長: 信号が青から赤に変わった瞬間の、滞り長観測時最後尾車両から停止線までの距離 (捌け残り長)

3. 東温スマートIC周辺道路の交通状況

4)東温スマートIC周辺の一般道路における交通量調査結果[平日タピーク3時間渋滞長]

➤ 東温スマートIC周辺の一般道路における平日タピーク時間帯の渋滞状況は、東温スマートIC開通前のH28年度と比べて、東温スマートICの最寄交差点(F交差点)では滞留長自体は増加しているが渋滞は未発生。



番号	交差点名	枝数	路線名	交差点所在地
A	北野田交差点	6	国道11号・市道牛洸野田線	東温市野田2丁目
B	牛洸交差点	6	国道11号・県道美川松山線	東温市牛洸
C	田窪交差点	6	国道11号・市道田窪西岡線	東温市田窪
D	(無名)	4	県道森松重信線・市道牛洸野田線	東温市北野田
E	(無名)	4	県道森松重信線・市道牛洸上村線・県道美川松山線	東温市牛洸
F	(無名)	4	県道森松重信線・市道田窪西岡線・県道美川松山線	東温市田窪

凡 例

 : 調査対象交差点
 : 調査方向及び最大滞留長

※滞留長等の記載内容は下記のとおり

後：開通後の最大滞留長（通過時間），渋滞長 前：開通前の最大滞留長（通過時間），渋滞長	※R6. 9. 25 ※H28. 11. 8
--	---------------------------



滞留長：信号が赤から青に変わった瞬間の最後尾車両から
停止線までの距離（信号待ち車列長）

渋滞長：信号が青から赤に変わった瞬間の、滞留長観測時
最後尾車両から停止線までの距離（捌け残り長）

※国土地理院ウェブサイト「地理院地図（電子国土Web）」の地図画像を加工して作成

※タピーク：16時-19時

4.【産業】地域経済活動の発展を支援

1) 周辺の企業活動の効率化

- 東温市には、重信工業団地や田窪工業団地などの複数の工業団地や物流関連施設が立地。
- 東温スマートICの開通により松山自動車道へのアクセスが向上したことで、走行距離の短縮や燃料費の削減、労働時間の減少など、周辺企業の活動の効率化を支援。

【東温市の工業団地の立地状況】



【関係者の声】



製造業A
(重信工業団地)

営業活動において、4台の車両が月あたり6～8回程度高速道路を利用しています。
以前は川内ICを経由していましたが、今は東温スマートICを経由しています。



卸売業
(東温エコの森工業団地)

卸先への輸送は業者に委託しており、高速利用料金は当社が実費を精算しています。**川内ICから東温スマートICに変更したことで高速料金が削減されました。**



サービス業
(スマートIC近傍)

南予エリアの集配は往復で20～30分短縮しており、**従業員の労働時間(残業時間)が削減されました。集配時間が短縮したことで、事業所では従来翌日に回す業務が当日に間に合うようになりました。**ヒアリング調査結果 (R7.2)

【工業団地から高速道路までの所要時間】

【重信工業団地】



【田窪工業団地】



【東温エコの森工業団地】



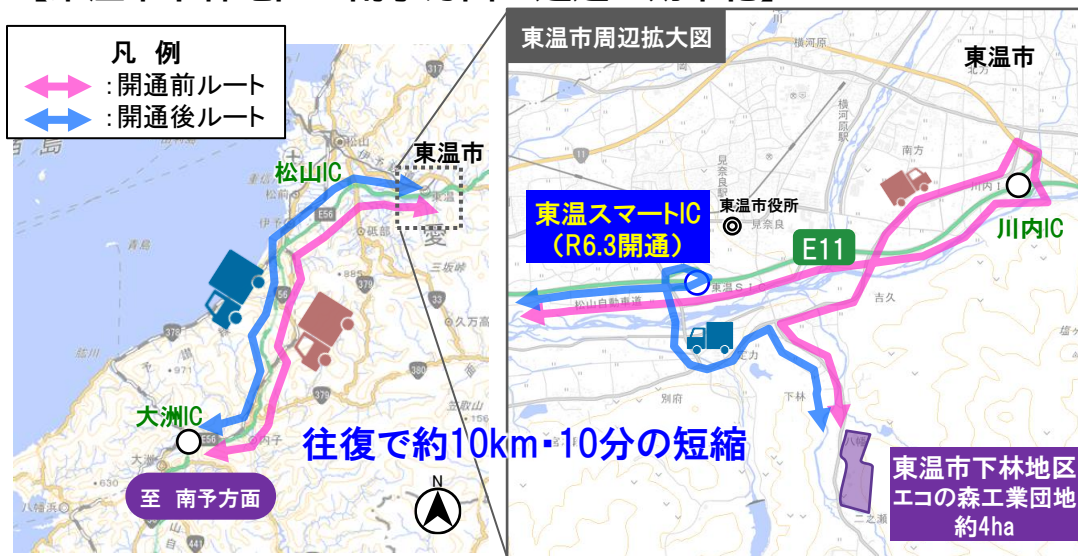
※ 所要時間：ETC2.0プローブデータ[国土交通省提供データ]より、工業団地からIC入口までを算出
開通前 | R3.9～11平日、開通後 | R6.9～11平日の昼間12時間平均値
※ 一部の市道区間は「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査」より、愛媛県の地方道平均の28.6km/hを使用

4.【産業】地域経済活動の発展を支援

1) 周辺の企業活動の効率化(運送業)

- 東温市内の道路貨物運送業は、事業所数、従業者数ともに増加傾向。
- 東温スマートICの開通により、労働時間削減、燃料等の経費削減といった効果が発現。

【東温市下林地区～南予方面の運送の効率化】



※国土地理院ウェブサイト「地理院地図（電子国土Web）」の地図画像を加工して作成

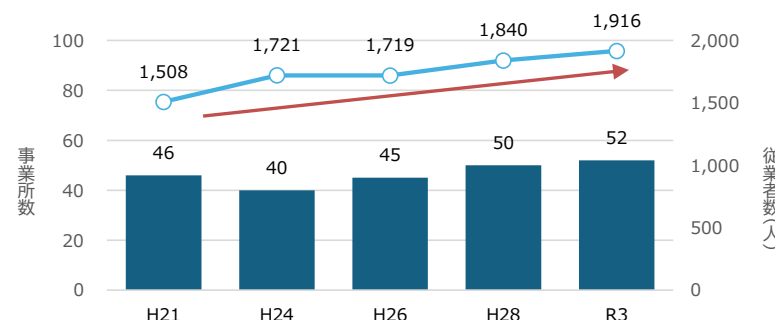
【東温市下林地区～大洲IC（南予方面）の往復所要時間】



※ 所要時間：ETC2.0プローブデータ [国土交通省提供データ] より東温市下林地区～大洲ICの往復を算出
 開通前 | R3.9～11平日、開通後 | R6.9～11平日の昼間12時間平均値
 ※ 一部の市道区間は「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査」より、愛媛県の地方道平均の28.6km/hを使用

【東温市の運送業の事業所数、従業者数の推移】

H21年と比べて事業所数は1.1倍、従業者数は1.3倍に増加



※産業中分類「道路貨物運送業」を対象に整理
 資料：経済センサス

【関係者の声】



運送業A

川内IC経由から東温スマートIC経由になったことで、**1区間分のコスト削減**につながっています(中型で280円/台の削減)。**走行距離も短縮**しており、**燃料費等の削減**につながっています。



運送業B

岡山・関西方面からの便が川内IC経由から東温スマートIC経由に切り替えています。岡山便は松山支店で荷物を下ろして引き返すので、**ドライバーは往復で20～30分の短縮、労働時間の削減**となります。



運送業C

南予方面への利用ICを川内ICから東温スマートIC経由にしたことで、時間短縮となっています。**トラック2台で合計往復20km相当の経費削減(燃料費で年間19万円程度※)**につながっています。

ヒアリング調査結果 (R7.2)

※令和6年度の大型車燃料消費量、軽油単価を用いた東温市による試算値

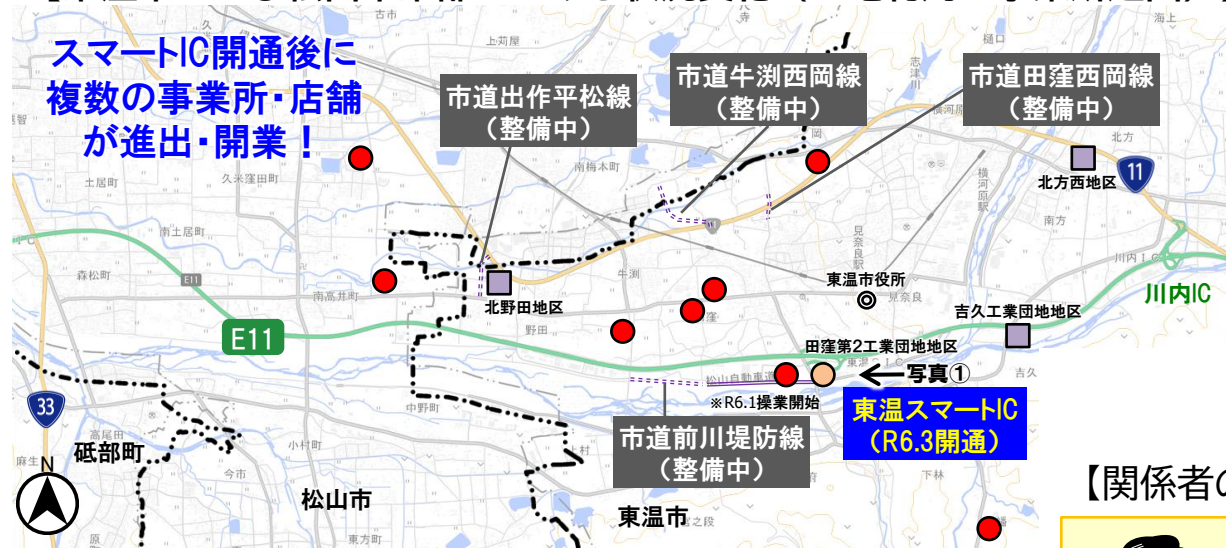
4.【産業】地域経済活動の発展を支援

2)スマートIC周辺への企業・事業所の進出

- 東温スマートICの開通や工業団地の造成に伴い、愛媛県内外から東温市および松山市東部エリアへの事業所・店舗の進出が相次ぐ。東温市では令和6年度は2箇所で地区計画が決定、東温スマートICへのアクセス道路となる市道整備を進めており、更なる発展が期待。

【東温市および松山市東部における状況変化（土地利用・事業所進出）】

【スマートIC開通後の東温市内の状況】



工業団地	田窪第2工業団地	令和6年度造成完了	約3.2ha、分譲済
地区計画	北方西地区	令和6年度地区計画決定	約1.6ha
	北野田地区	令和6年度地区計画決定	約11.0ha
道路整備	市道田窪西岡線	整備中	東温スマートIC～国道11号のアクセス向上
	市道牛渕西岡線	整備中	陸上自衛隊松山駐屯地～国道11号のアクセス向上
	市道出作平松線	整備中	北野田地区内の道路安全・安心確保
	市道前川堤防線	整備中	東温スマートIC～重信工業団地のアクセス向上

※地区計画：それぞれの地区にふさわしい良好な環境の街区を形成するため定めた計画

【関係者の声】



製造業B
(進出済)

令和6年1月に田窪工業団地にて操業を開始しています。工場の移転とあわせて**東温スマートICが最寄になったこと**で走行距離や走行時間、高速料金の減少など**総合的な経費削減が実現**できていると思います。



製造業C
(集約・移転予定)

松山市内に立地する複数の事業所を**田窪第2工業団地へ集約・移転**することを予定しています。本社(重信工業団地)と近くなることで物流コスト削減やレスポンス向上を見込んでいます。



製造業D
(一部移転済)

東温市内へ段階的に生産拠点を移転しているところです。現在の仮事業所は令和5年12月に立地が決定しましたが、**東温スマートICの開通予定が決め手の一つ**になった可能性はあります。

ヒアリング調査結果 (R7.2)

※国土地理院ウェブサイト「地理院地図（電子国土Web）」の地図画像を加工して作成

東温スマートIC周辺の状況（写真①）



凡 例

- 立地・進出(店舗含む)
- 造成完了
- 地区計画決定
- 整備中道路(市道)
- 整備済道路(市道)

※立地・進出状況はR7.6末現在で把握できたものを図示

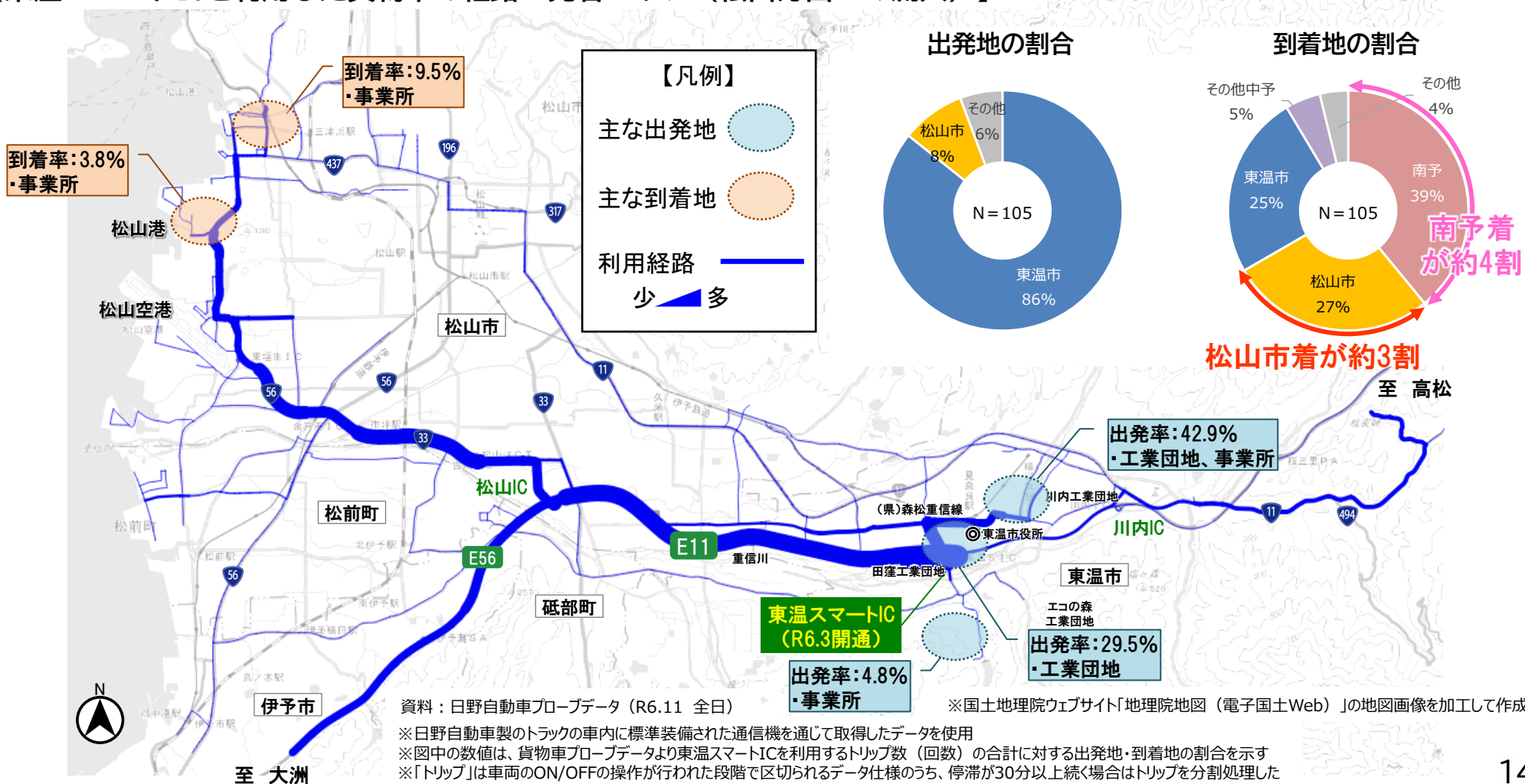
撮影日：R7.6.6（金）

4.【産業】地域経済活動の発展を支援

3) 貨物車の東温スマートIC利用状況[松山方面への流入]

- 東温スマートICから松山方面へ流入する貨物車は、川内工業団地周辺や田窪工業団地周辺の事業所を出発する流動が多い傾向にあり、県道森松重信線が主な利用経路。
- 到着地は南予方面が約4割と最も多く、次いで松山市(主に臨海部)が約3割。

【東温スマートICを利用した貨物車の経路・発着エリア（松山方面への流入）】

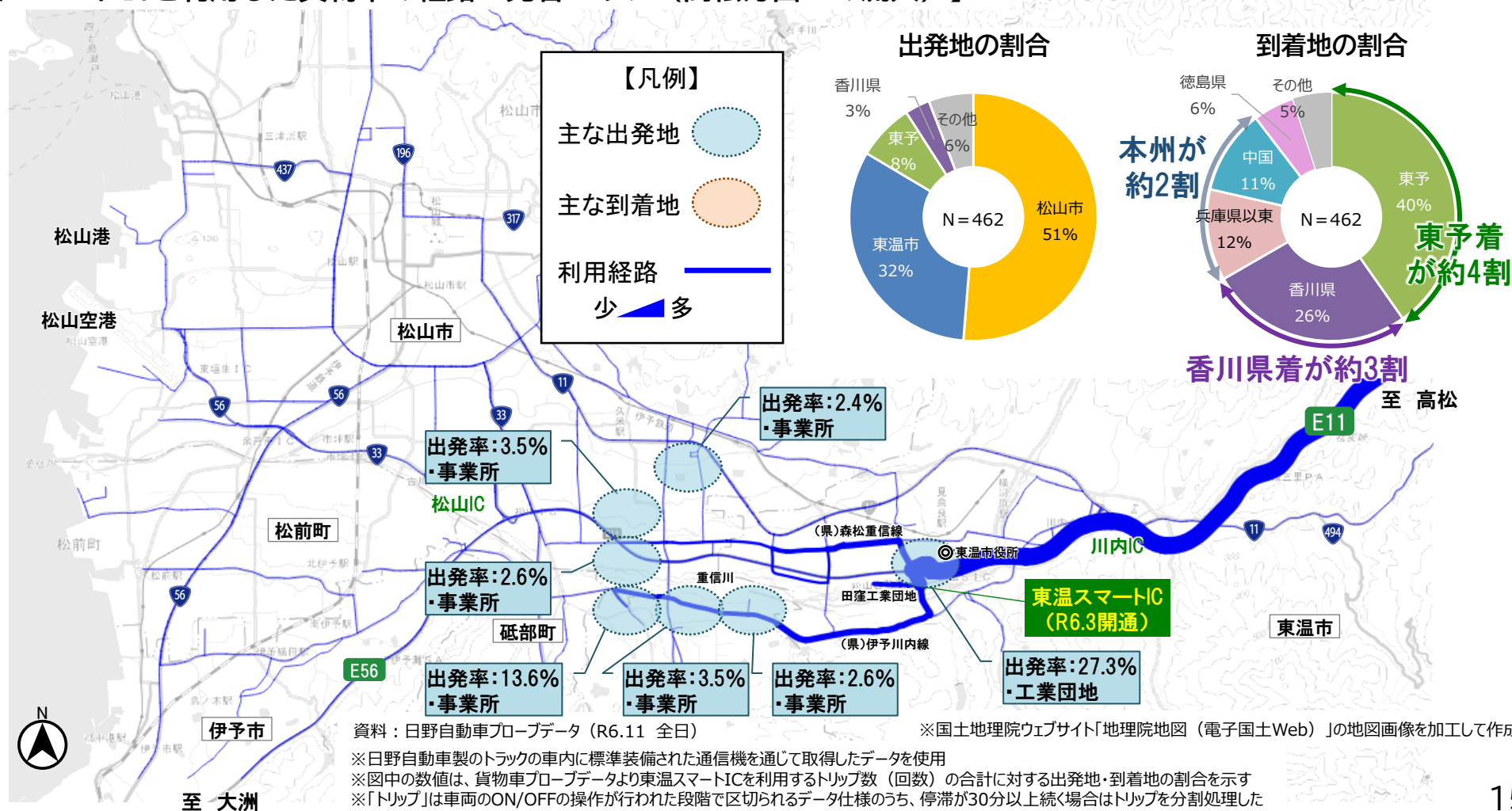


4.【産業】地域経済活動の発展を支援

3) 貨物車の東温スマートIC利用状況[高松方面への流入]

- 東温スマートICから高松方面へ流入する貨物車は、田窪工業団地周辺や県道伊予川内線、県道森松重信線、国道11号沿線の事業所を出発する流動が多い傾向にあり、同路線が主な利用経路。
- 到着地は東予が約4割と最も多く、次いで香川県が約3割となっており、本州方面が約2割。

【東温スマートICを利用した貨物車の経路・発着エリア（高松方面への流入）】



- 東温スマートICを松山方面から流出する貨物車は、川内工業団地周辺や田窪工業団地、東温エコの森工業団地周辺の事業所に到着する流動が多い傾向にあり、県道森松重信線や県道伊予川内線が主な利用経路。
- 出発地は松山市(主に臨海部)、南予がそれぞれ約3割。

【凡例】

- 主な出発地 (Blue dashed circle)
- 主な到着地 (Orange dashed circle)
- 利用経路 (Blue line)
- 少 (Thin line) / 多 (Thick line)

出発地の割合 (Origin Distribution)

出発地	割合
松山市	31%
南予	30%
東温市	17%
その他中予	9%
高知県	5%
その他	8%

到着地の割合 (Destination Distribution)

到着地	割合
東温市	79%
松山市	13%
東予	5%
その他	3%

主要な出発地・到着地の割合

出発地	割合	到着地	割合
松山市	31%	東温市	79%
南予	30%	松山市	13%
東温市	17%	東予	5%
その他中予	9%	その他	3%
高知県	5%		
その他	8%		

主要な到着地の割合

到着地	割合
東温市	79%
松山市	13%
東予	5%
その他	3%

主要な出発地の割合

出発地	割合
松山市	31%
南予	30%
東温市	17%
その他中予	9%
高知県	5%
その他	8%

主要な出発地・到着地の割合

出発地	割合	到着地	割合
松山市	31%	東温市	79%
南予	30%	松山市	13%
東温市	17%	東予	5%
その他中予	9%	その他	3%
高知県	5%		
その他	8%		

主要な到着地の割合

到着地	割合
東温市	79%
松山市	13%
東予	5%
その他	3%

主要な出発地の割合

出発地	割合
松山市	31%
南予	30%
東温市	17%
その他中予	9%
高知県	5%
その他	8%

主要な出発地・到着地の割合

出発地	割合	到着地	割合
松山市	31%	東温市	79%
南予	30%	松山市	13%
東温市	17%	東予	5%
その他中予	9%	その他	3%
高知県	5%		
その他	8%		

主要な到着地の割合

到着地	割合
東温市	79%
松山市	13%
東予	5%
その他	3%

主要な出発地の割合

出発地	割合
松山市	31%
南予	30%
東温市	17%
その他中予	9%
高知県	5%
その他	8%

主要な出発地・到着地の割合

出発地	割合	到着地	割合
松山市	31%	東温市	79%
南予	30%	松山市	13%
東温市	17%	東予	5%
その他中予	9%	その他	3%
高知県	5%		
その他	8%		

主要な到着地の割合

到着地	割合
東温市	79%
松山市	13%
東予	5%
その他	3%

主要な出発地の割合

出発地	割合
松山市	31%
南予	30%
東温市	17%
その他中予	9%
高知県	5%
その他	8%

主要な出発地・到着地の割合

出発地	割合	到着地	割合
松山市	31%	東温市	79%
南予	30%	松山市	13%
東温市	17%	東予	5%
その他中予	9%	その他	3%
高知県	5%		
その他	8%		

主要な到着地の割合

到着地	割合
東温市	79%
松山市	13%
東予	5%
その他	3%

主要な出発地の割合

出発地	割合
松山市	31%
南予	30%
東温市	17%
その他中予	9%
高知県	5%
その他	8%

主要な出発地・到着地の割合

出発地	割合	到着地	割合
松山市	31%	東温市	79%
南予	30%	松山市	13%
東温市	17%	東予	5%
その他中予	9%	その他	3%
高知県	5%		
その他	8%		

主要な到着地の割合

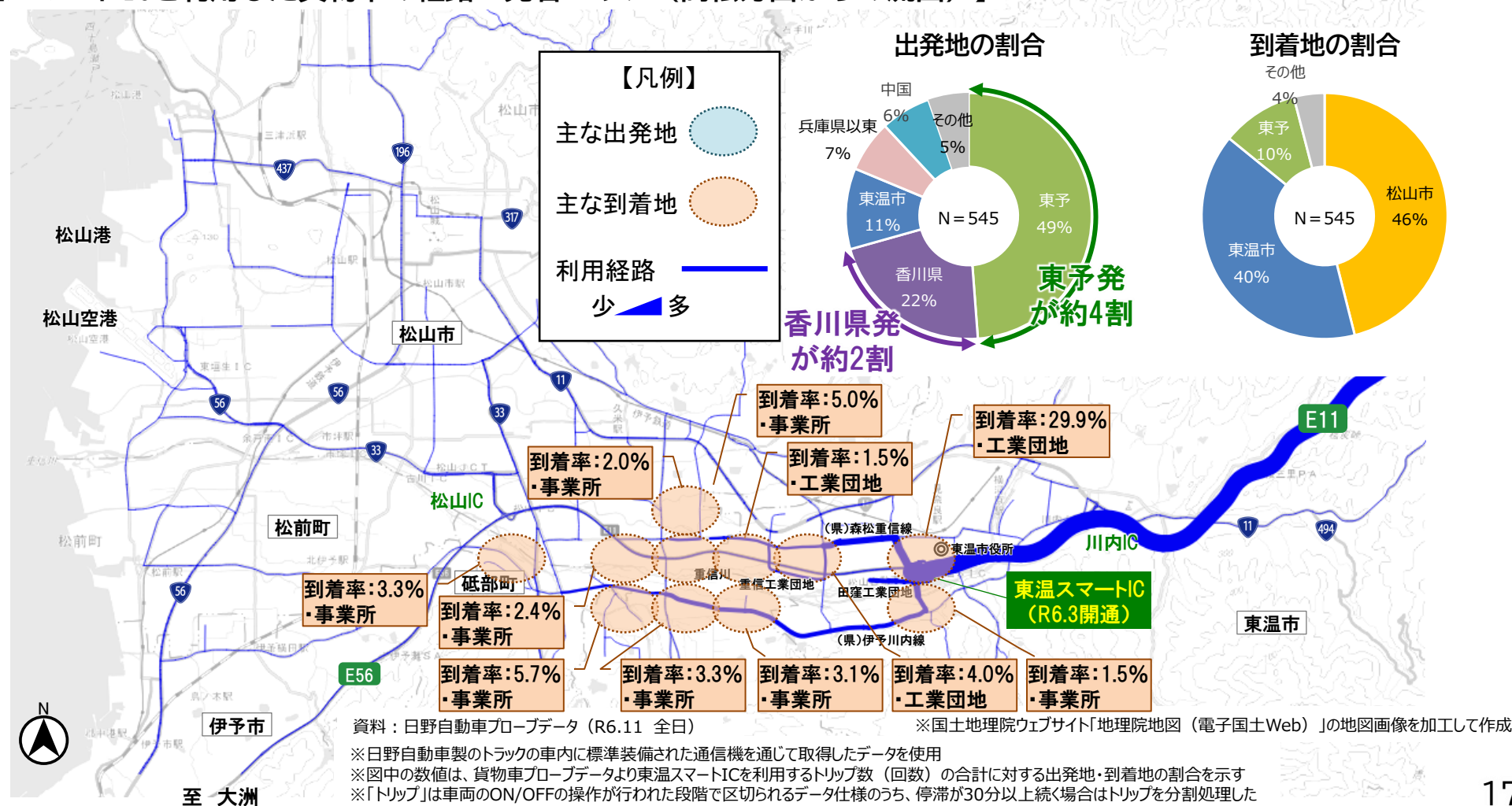
到着地	割合
東温市	79%</

4.【産業】地域経済活動の発展を支援

3) 貨物車の東温スマートIC利用状況[高松方面からの流出]

- 東温スマートICを高松方面から流出する貨物車は、田窪工業団地周辺や県道伊予川内線、県道森松重信沿線の事業所に到着する流動が多い傾向にあり、同路線が主な利用経路。
- 出発地は東予が約5割と最も多く、次いで香川県が約2割。

【東温スマートICを利用した貨物車の経路・発着エリア（高松方面からの流出）】



5.【救急医療】救急救命活動の支援

- 東温市の医療機関では二次医療圏に関わらず傷病者の受け入れを行っている。伊予および南予方面の救急隊からの救急搬送は近年増加傾向にあり、令和6年には年間400件以上の実績。
- 東温スマートICを経由することで、各医療機関までの走行距離や所要時間は短縮しており、現場の救急隊からは患者への負担軽減に繋がっているとの声。

【伊予IC（南予方面）から東温市内医療機関への搬送経路】

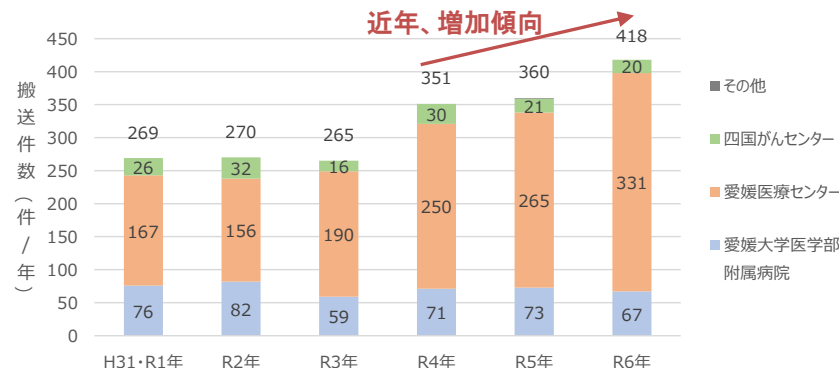


【伊予ICから愛媛医療センターへの所要時間】



※ 所要時間：ETC2.0プローブデータ〔国土交通省提供データ〕より算出
 開通前 | R3.9～11平日、開通後 | R6.9～11平日
 の昼間12時間平均値
 ※ 一部の市道区間は「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査」より、愛媛県の地方道平均の28.6km/hを使用

【南予方面からの東温市内の医療機関への搬送件数の推移】



資料：伊予消防等事務組合消防本部、大洲地区広域消防事務組合消防本部、八幡浜地区施設事務組合消防本部、西予市消防本部の提供資料（搬送実績）より作成

【愛媛県 二次医療圏域】



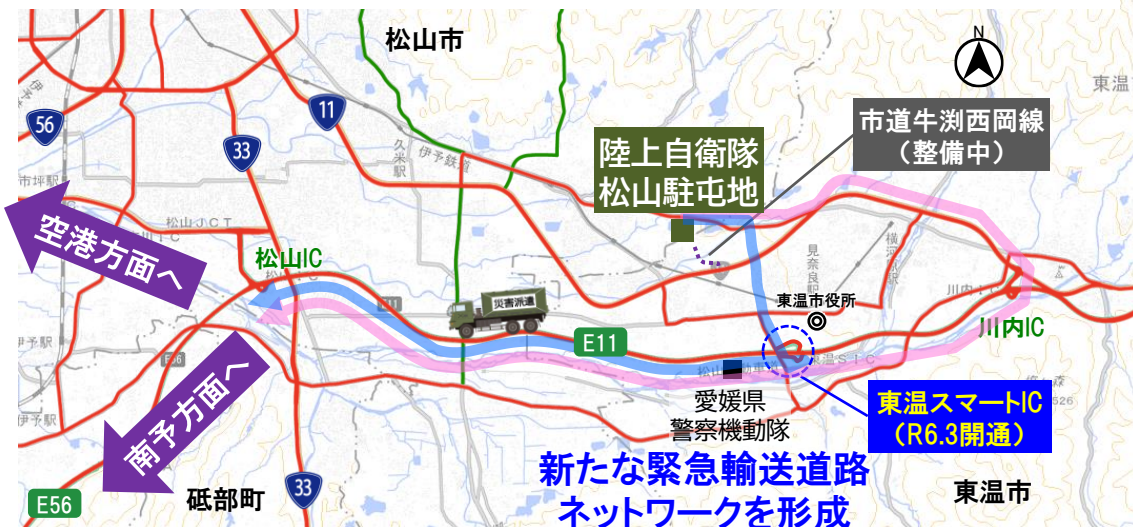
【関係者の声】

- 伊予消防等事務組合消防本部**
 東温市は同じ松山医療圏であることもあり、近年は年間300件以上の搬送があります。東温スマートICを利用することで、**搬送先病院によっては時間短縮**ができています。
- 大洲地区広域消防事務組合消防本部**
 四国がんセンター及び愛媛医療センターへは東温スマートICを主に利用しており、**搬送時間も5分以上は短縮**しています。
- 西予市消防本部**
 東温スマートICを利用することで、**医療機関へ最短経路となり、患者への負担軽減**につながっています。 ヒアリング調査結果（R7.2）

6.【防災】災害発生時の救援活動を支援

- 東温スマートICは令和6年3月の開通に伴い一次緊急輸送道路指定されたことで、周辺地域では新たな緊急輸送道路ネットワークが形成。
- これに伴い、陸上自衛隊や警察機動隊においては緊急時の部隊の派遣時間短縮に貢献しており、市道牛渚西岡線の開通で陸上自衛隊からの出動のさらなる短縮が期待。

【東温スマートIC周辺の緊急輸送道路ネットワークおよび拠点】



凡 例	
— : 一次緊急輸送道路	→ : 開通前ルート
— : 二次緊急輸送道路	→ : 開通後ルート
... : 整備中道路	

一次緊急輸送道路とは

- ・ 主要な都市間及び他県と連絡する広域的な幹線道路（高速自動車国道、国道等）
- ・ 諸活動の拠点と上記の道路を結ぶ道路及び拠点を相互に連絡する道路

二次緊急輸送道路とは

- ・ 一次緊急輸送道路を補完する道路

資料：愛媛県緊急輸送道路連絡図（<https://www.pref.ehime.jp/uploaded/attachment/106420.pdf>）

※国土地理院ウェブサイト「地理院地図（電子国土Web）」の地図画像を加工して作成

【関係者の声】

【陸上自衛隊松山駐屯地から南予方面（松山IC）への所要時間】



開通後に派遣事案は発生していませんが、東温スマートICが最寄りICになり、高速道路へのアクセスは開通前の川内IC利用に比べて短縮しました。災害によるIC不通時の予備経路が確保され、部隊運用の融通性が向上されることが予想されます。



機動隊が東温市に移転した平成29年7月から、松山自動車道の上り・下り合わせて年間に往復300回以上の利用があります。IC開通後は、基本的に東温スマートICを利用しており、部隊員の派遣時間を短縮することができました。

ヒアリング調査結果（R7.2）

※ 所要時間：ETC2.0プローブデータ【国土交通省提供データ】より算出

開通前 | R3.9～11平日、開通後 | R6.9～11平日の昼間12時間平均値

※ 一部の市道区間は「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査」より、愛媛県の地方道平均の28.6km/hを使用

7.【観光】観光地アクセスの向上(地域の観光振興を支援)

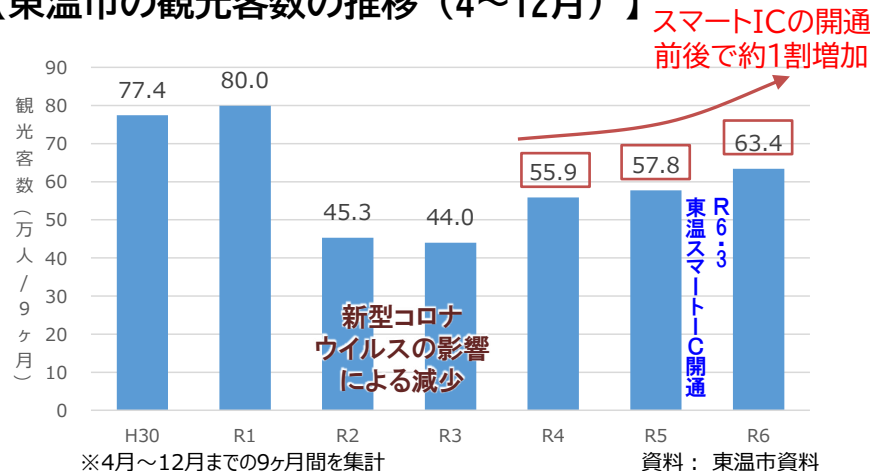
- 東温スマートICの開通、さらに松山外環状道路の開通による相乗効果により、南予方面だけでなく松山空港方面からの東温市内へのアクセスが向上しており、東温市内の観光施設に様々な波及効果が発生。
- 東温市の観光客数は、新型コロナウイルスの影響から回復傾向にあり、スマートICの開通前後で約1割増加。

【東温スマートICと周辺の観光施設の立地状況】



※国土地理院ウェブサイト「地理院地図（電子国土Web）」の地図画像を加工して作成
※図中の観光施設は、愛媛県観光ガイドえひめぐりMAP（2024.10）より抜粋

【東温市の観光客数の推移（4～12月）】



【関係者の声】



入浴宿泊施設

施設として南予からの利用が増加している印象です。宿泊者を対象に東温スマートICのアクセス性を有効活用して当施設を拠点とした各種ツアーを予定しています。



銘菓製造販売

東温スマートICが開通したことで、バスツアーの立ち寄りが容易になり、南予方面（大洲・内子）～道後温泉のコースに当施設への立ち寄りを加えてもらいました。



ゴルフ場

高速道路からの所要時間が約5分となり、お客様にアピールしやすくなりました。松山空港からのアクセスが非常によくなったので、インバウンド客の増加に寄与しています。

ヒアリング調査結果（R7.2）

【松山空港から東温市の複合レジャー施設への所要時間】



※ 所要時間：ETC2.0プローブデータ [国土交通省提供データ] より松山空港入口交差点からレスパシティまでを算出
開通前 | R3.9～11、開通後 | R6.9～11の平日昼間12時間平均値

※ R6.2の松山外環状道路（余戸南IC～東垣生IC、2.4km）の開通を含む

※ 一部の市道区間は「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査」より、愛媛県の地方道平均の28.6km/hを使用

7.【観光】観光地アクセスの向上(アクセスルートの分担)

- 愛媛県で有数の観光地である道後温泉(松山市、77.2万人/年[R5年度])への松山自動車道の高松方面からのアクセスは、東温スマートICの開通前は松山ICおよび川内IC経由が大半。
- 東温スマートICの開通により道後温泉へのアクセスの選択肢が増加し、東温スマートIC経由は約2割。

【松山自動車道から道後温泉へのアクセス分担状況】

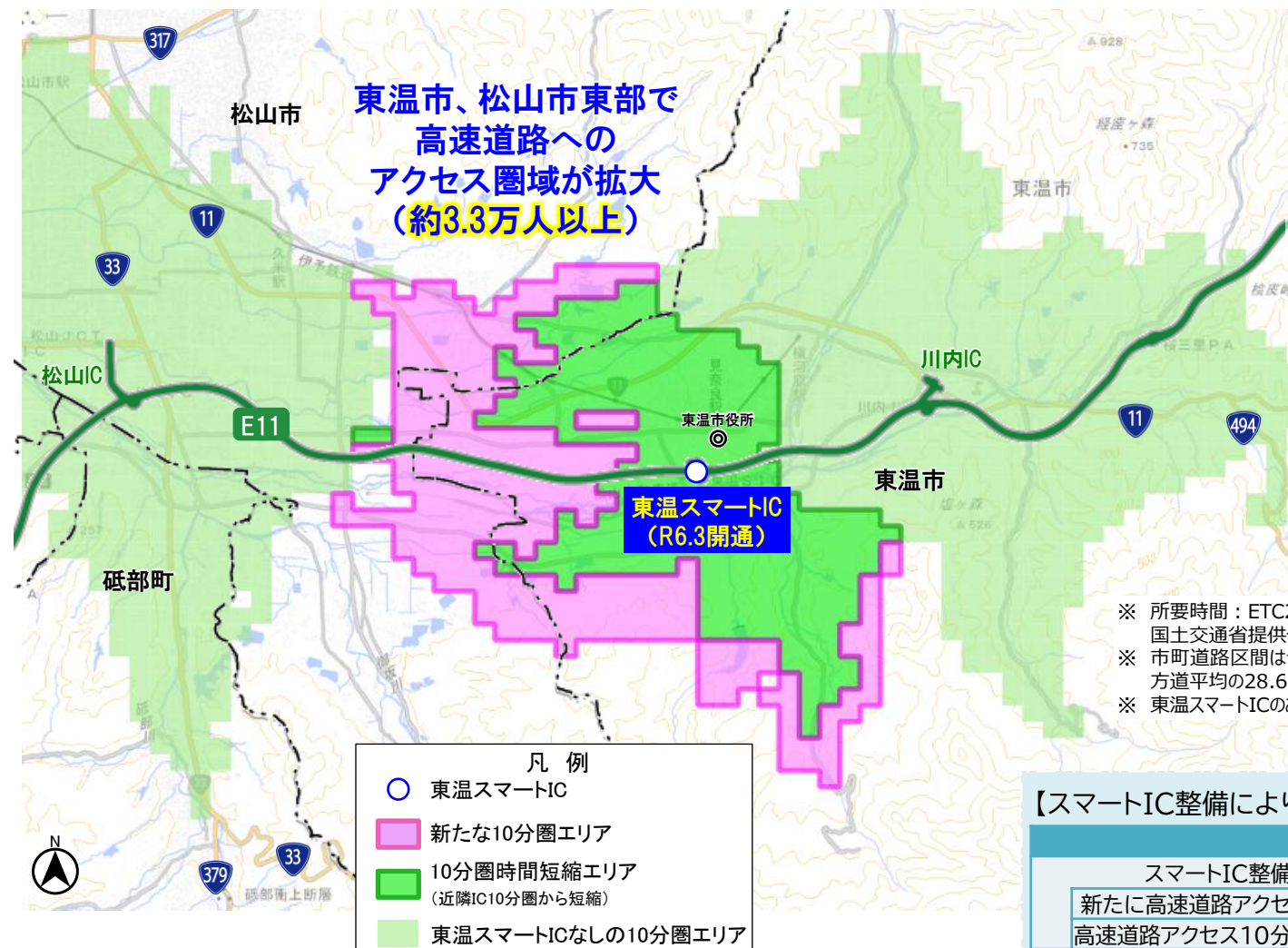


8. 地域の利便性向上(高速道路へのアクセス時間の短縮)

➤ 東温スマートICの開通により、東温市や松山市東部において高速道路へのアクセス時間が短縮し、効果が発現するエリアの圏域人口は約3.3万人(令和2年国勢調査人口ベース)。

【東温スマートIC開通による高速道路アクセス10分圏域の変化】

【地域の声】



東温市民

すぐに高速道路を利用できるため、気軽に遠出できるようになりました。



東温市民

東温スマートICから徒歩圏内に自宅があるので劇的に高速道路を利用する頻度が増えました。



東温市民

川内ICより近くなったので気軽に高速を利用するようになりました。

WEBアンケート調査結果 (R6.10-11)

- ※ 所要時間：ETC2.0プローブデータ (R6.9～11平日昼間12時間平均値) [国土交通省提供データ]
- ※ 市町道路区間は令和3年度全国道路・街路交通情勢調査より、愛媛県の地方道平均の28.6km/hを使用
- ※ 東温スマートICのあり、なしで時間圏域図を作成

【スマートIC整備により高速道路アクセスが向上する圏域人口】

エリア	圏域人口
スマートIC整備による効果発現エリア	32,600人
新たに高速道路アクセス10分圏となったエリア	14,300人
高速道路アクセス10分圏内から時間短縮したエリア	18,300人

- ※ 250mメッシュデータより (令和2年国勢調査人口)
- ※ スマートIC整備による10分圏内のうち、既往ICへの所要時間が短いエリアは除く

1) アンケート調査概要

➤ 沿線地域の住民を中心にスマートICの認知度や利用状況等を把握するため、アンケート調査を実施。

調査期間	令和6年10月 ～ 令和6年11月
調査対象	東温市内の住民を対象に、Webアンケートにより調査を実施 ただし、市外居住者が回答した場合は調査対象に含める
調査方法	WebアンケートはMicrosoft Formsを使用 東温市の公式LINE、HPおよび「広報とうおん」への掲載を通じて、アンケート調査の実施を広報
主な調査内容	スマートICの認知度・利用有無 スマートICの利用状況(目的、頻度、行き先、行動の変化、効果等)
回答者数	614名

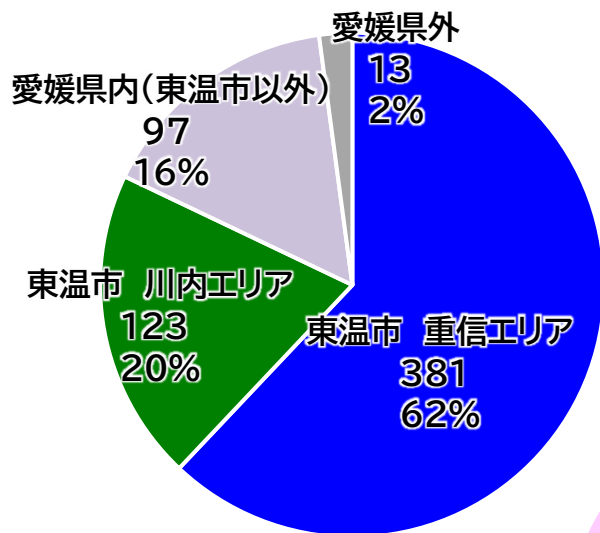
8. 地域の利便性向上 [WEBアンケート調査結果]

2) 回答者属性・認知度

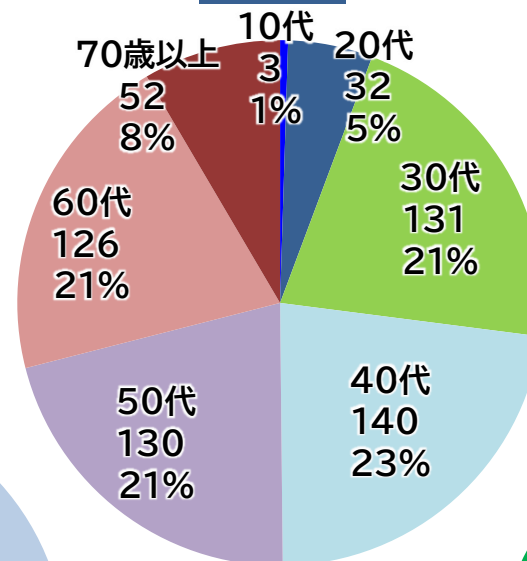
- 回答者の約6割が主たる利用圏域と想定される「東温市重信エリア」。
- 回答者の性別は女性が54%、男性が44%。
- 年齢層は20歳代以下、70歳以上が少ないが、その他の年齢層は概ね均等に分布。
- 東温スマートIC開通について、回答者のほぼ全員が認知しており、認知率は99%。

N=614

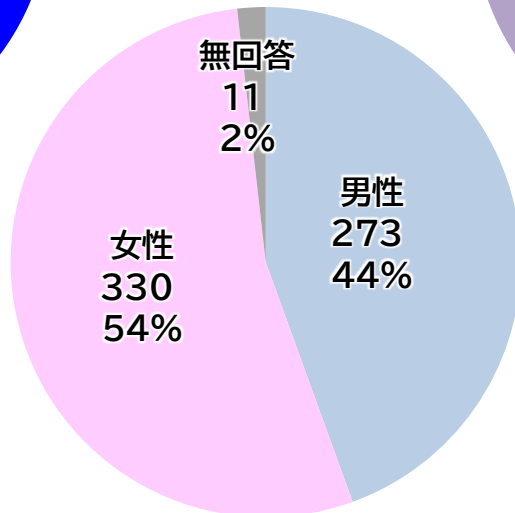
居住地



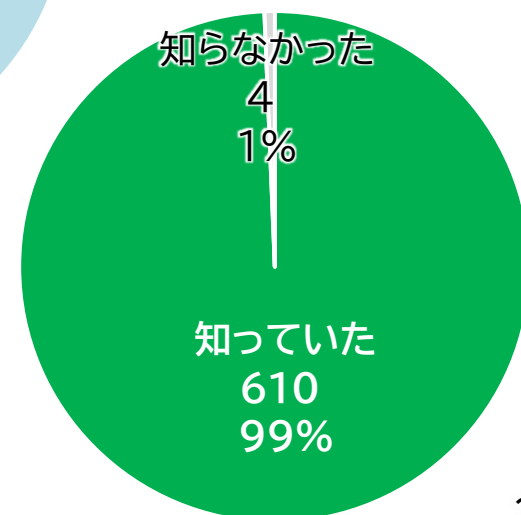
年齢



性別



認知度

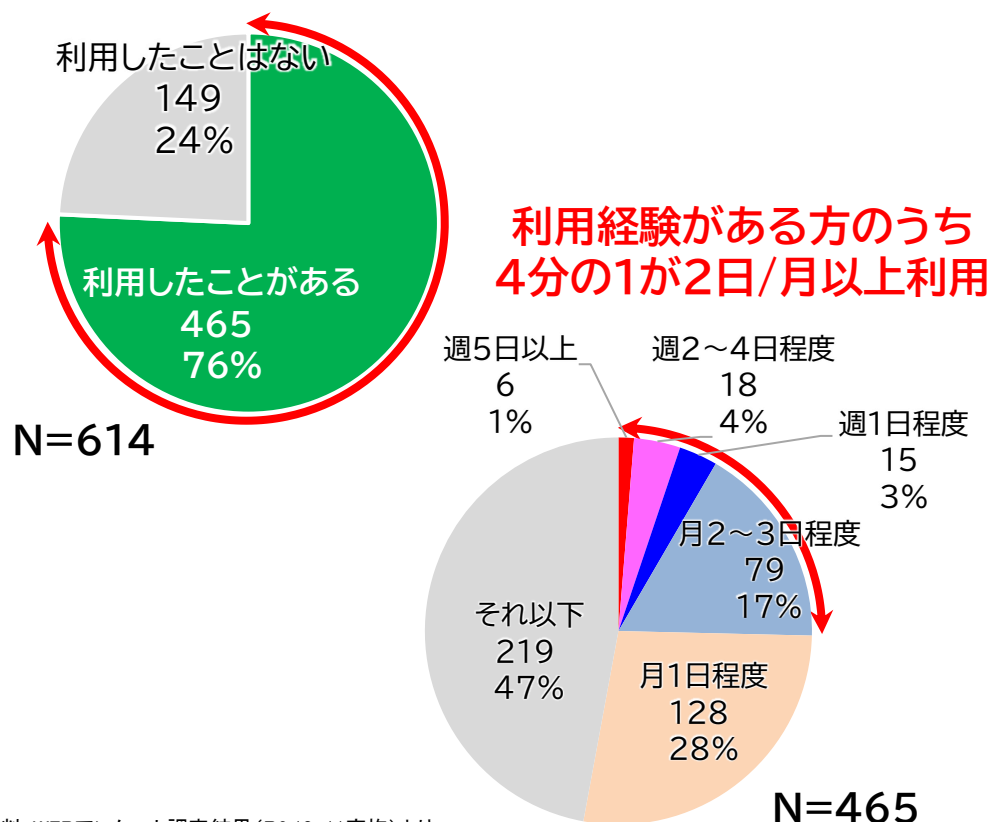


3) 利用実態

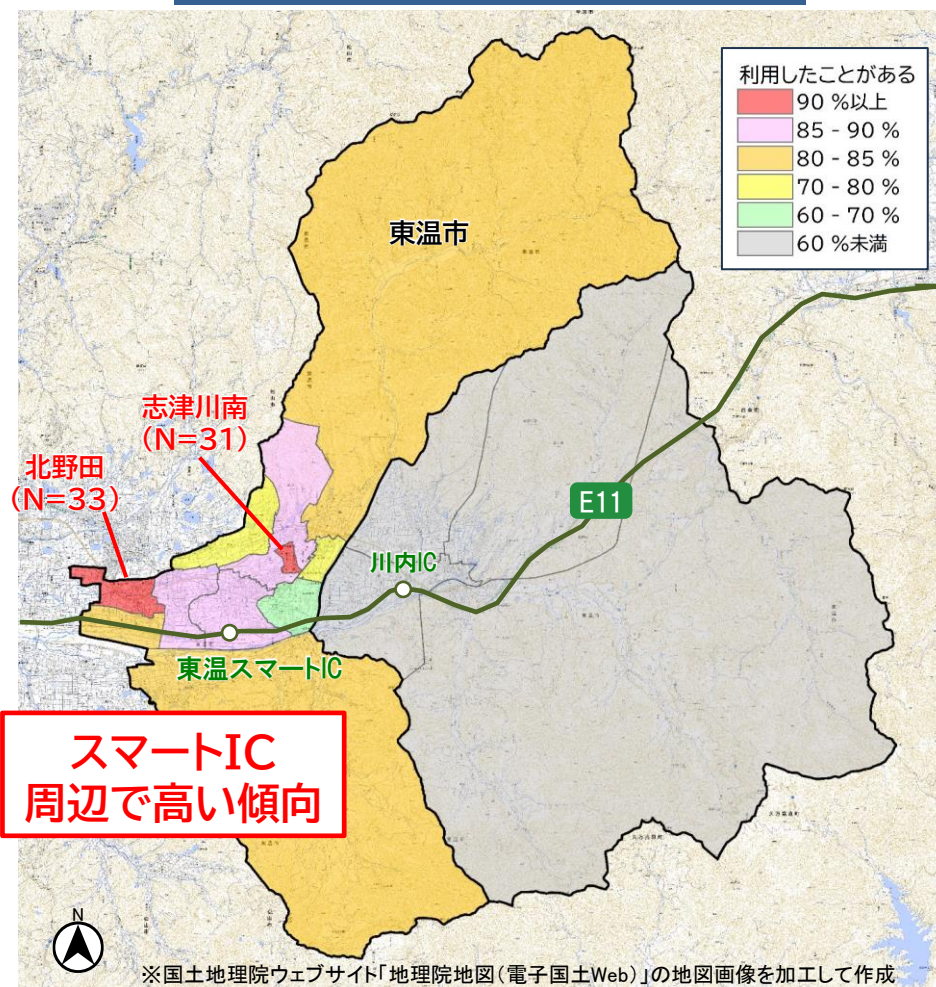
- 東温スマートICについて、回答者の約8割が利用しており、利用経験のある方のうち4人に1人が月2日以上利用。
- 東温スマートICに近い重信地区の各エリアでは、回答者の8割以上がスマートICの利用実績あり。

東温スマートIC利用の有無・頻度

約8割が東温スマートICの利用あり



東温市の地区別利用状況



4) 利用目的・行き先

- 利用目的は観光・レジャー目的が約8割と最も多い。買物等の日常利用は1～2割。
- 行き先は、愛媛県内(南予地域)が約5割と最も高く、愛媛県内(中予地域・東予地域)が3割以上。

利用目的

観光・レジャー目的が約8割

0% 50% 100%

観光・レジャー 76%

帰宅 20%

買物 14%

業務 14%

通勤 9%

通院 2%

通学 0%

その他 9%

N=465

主な行き先

愛媛県南予地域が約5割

0% 20% 40% 60%

愛媛県内(南予) 50%

愛媛県内(中予) 37%

愛媛県内(東予) 32%

香川県 27%

高知県 13%

徳島県 10%

四国外 25%

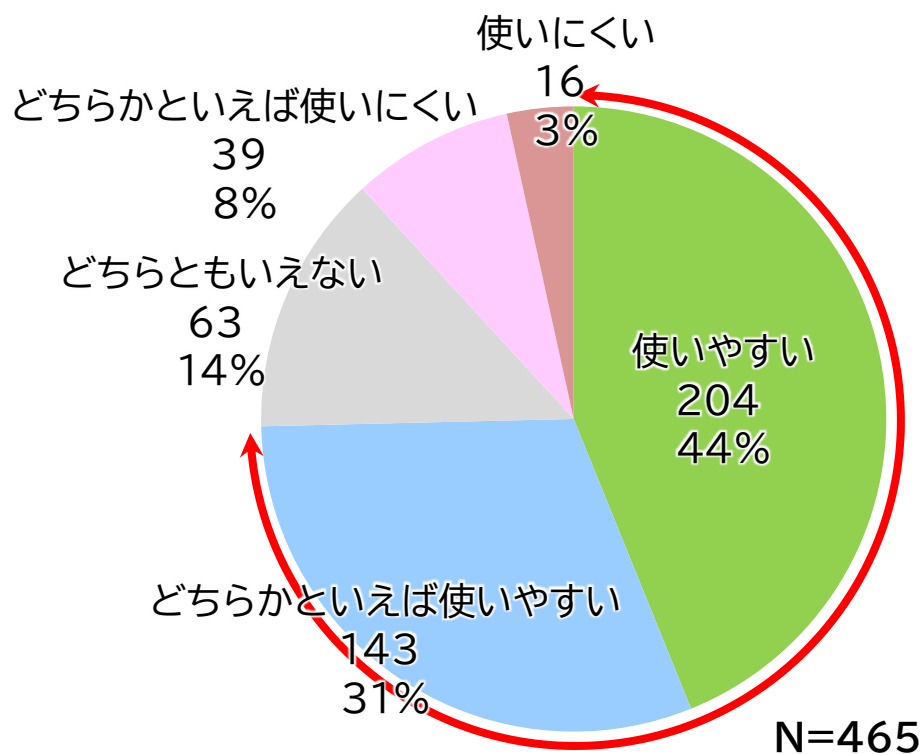
N=465

5) スマートICの使いやすさ

- 利用者の7割以上が使いやすいと回答。
- 使いにくいと回答した方の理由として、一時停止やゲートに関することが約8割と高い。

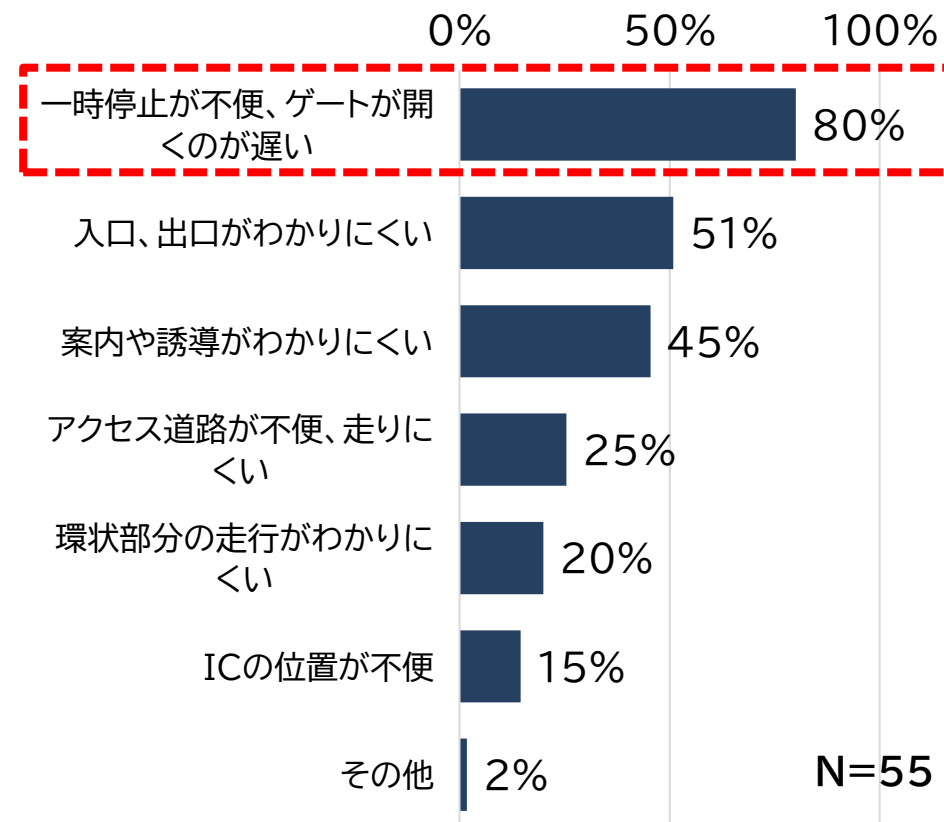
使いやすさ

使いやすいと感じる方が7割以上



使いにくいと感じる理由

ゲートに関することが約8割

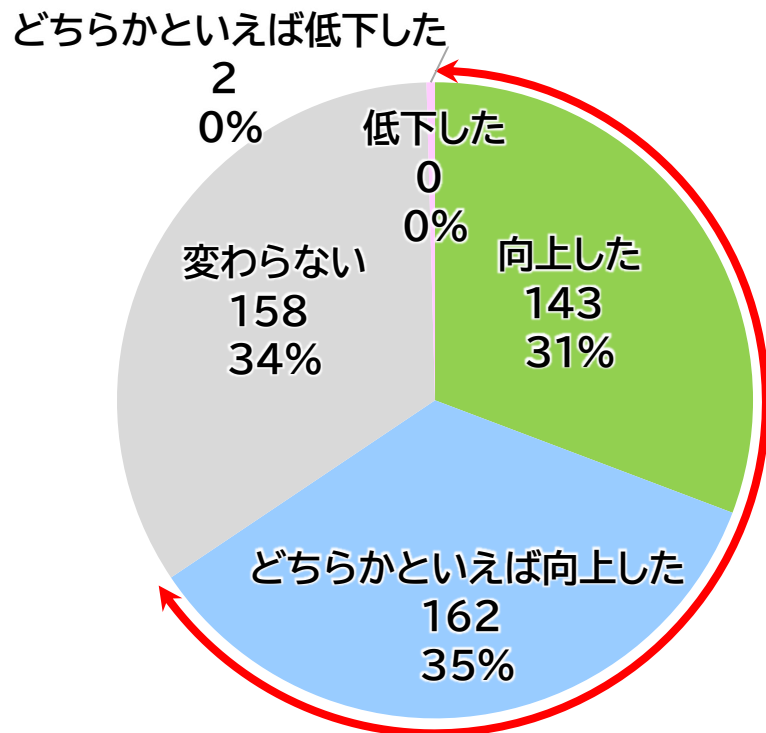


6) 日常生活における利便性の向上

- 利用者の約7割が東温スマートICの開通により、日常生活における移動利便性が向上したと回答。
- 日常生活における変化を実感する具体的な場面・エピソードを全回答者の3割以上が回答。

日常生活の移動利便性の変化

利便性が向上したと感じる方が約7割



N=465

日常生活における変化を実感する場面

【時間短縮】

- ✓ 空港までの送迎に40分から50分かかっていたのが、スマートICを利用することで20分から25分に短縮できた。
- ✓ 特に南予に向かう時、ありがたみを感じる。空港も近くなった。短距離でも乗るようになった。

【利便性向上】

- ✓ すぐに高速道路に乗れるようになり、気軽に遠出ができるようになった。
- ✓ 通勤退勤ラッシュ時の移動が大変楽になりました。市内の渋滞を避け、外環状を経由出来るので重宝している。

【利用増加】

- ✓ 以前ならちょっとした遠出くらいなら高速道路を使わなかったが、スマートICから自宅がすぐなので使用する頻度が増えた。

【心理的負担の軽減】

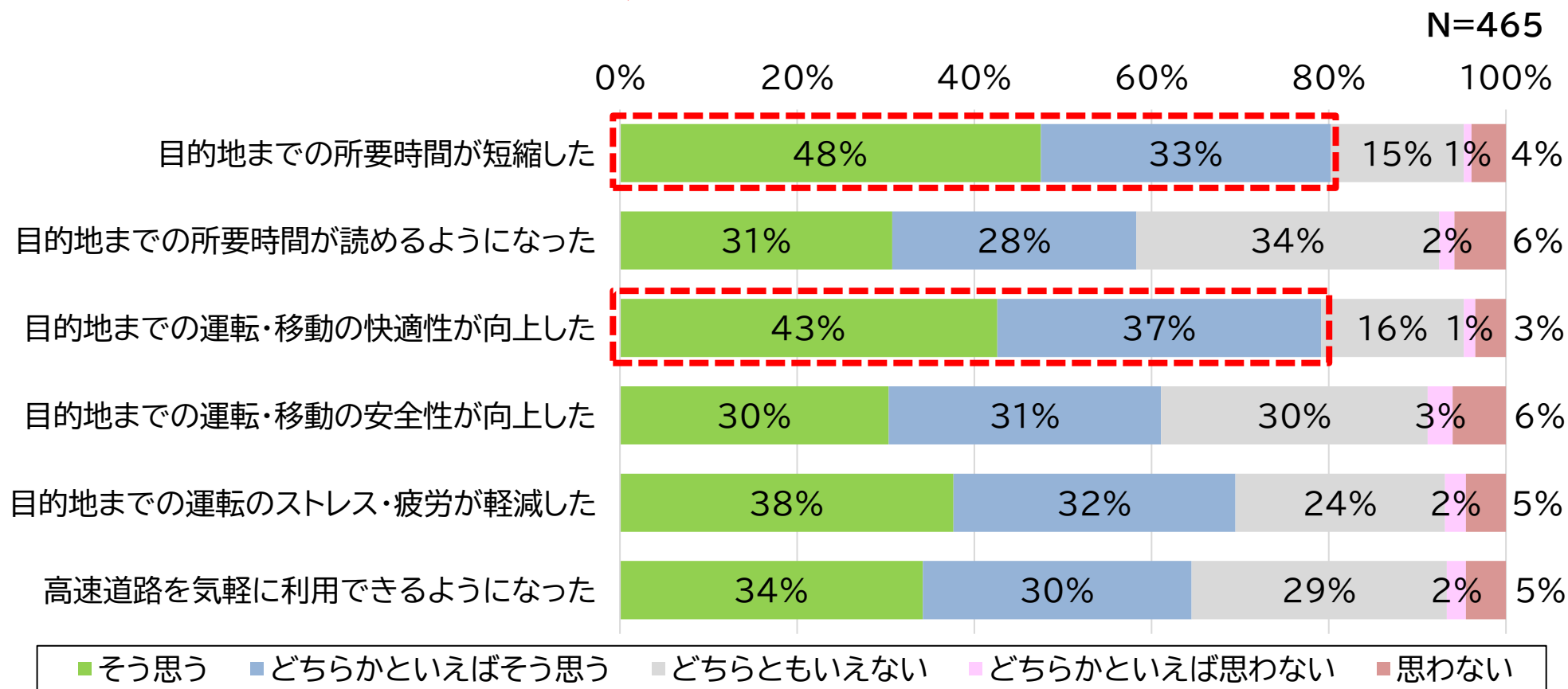
- ✓ 疲れて帰宅する際に一般道を走行する距離が短縮したので楽で安心感が増した。
- ✓ 下道が混雑している時にもストレス無く移動できる。

6) 日常生活における利便性の向上

➤ 時間短縮や快適性の向上を8割以上が実感。

日常生活の移動利便性の変化(効果別)

目的地までの時間短縮や快適性の向上を8割以上が実感

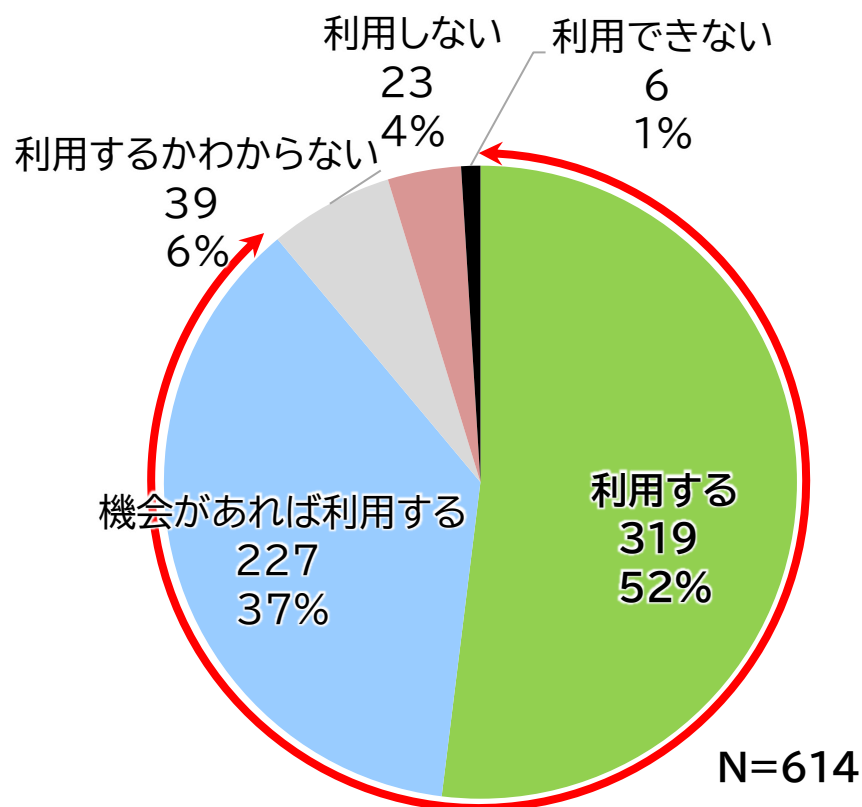


7) 今後の利用意向・より使いやすくするためのご意見

- 引き続き利用意向がある方が約9割であり、今後のさらなる利用拡大が期待。
- より使いやすくするための意見を全回答者の4割以上が回答しており、スマートIC周辺への施設の整備、誘導看板や案内表示の充実に対する意見が多い。

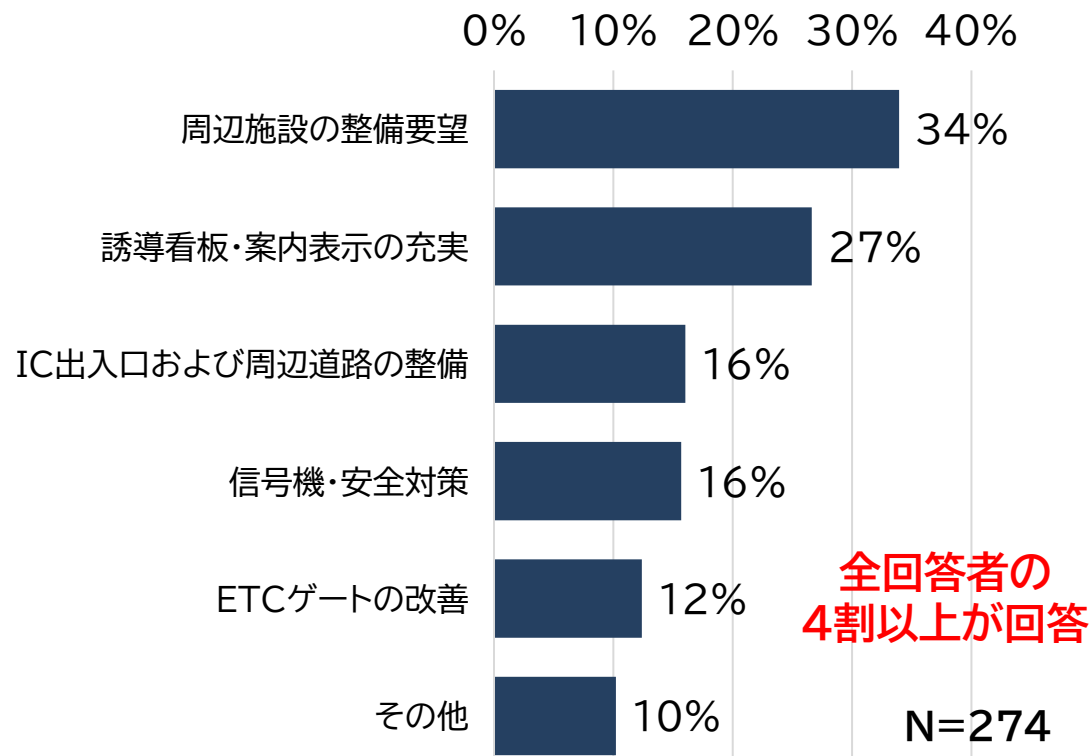
今後の利用意向

今後も利用意向のある方が約9割



より使いやすくする方法

周辺施設の整備や案内の充実への意見が多い

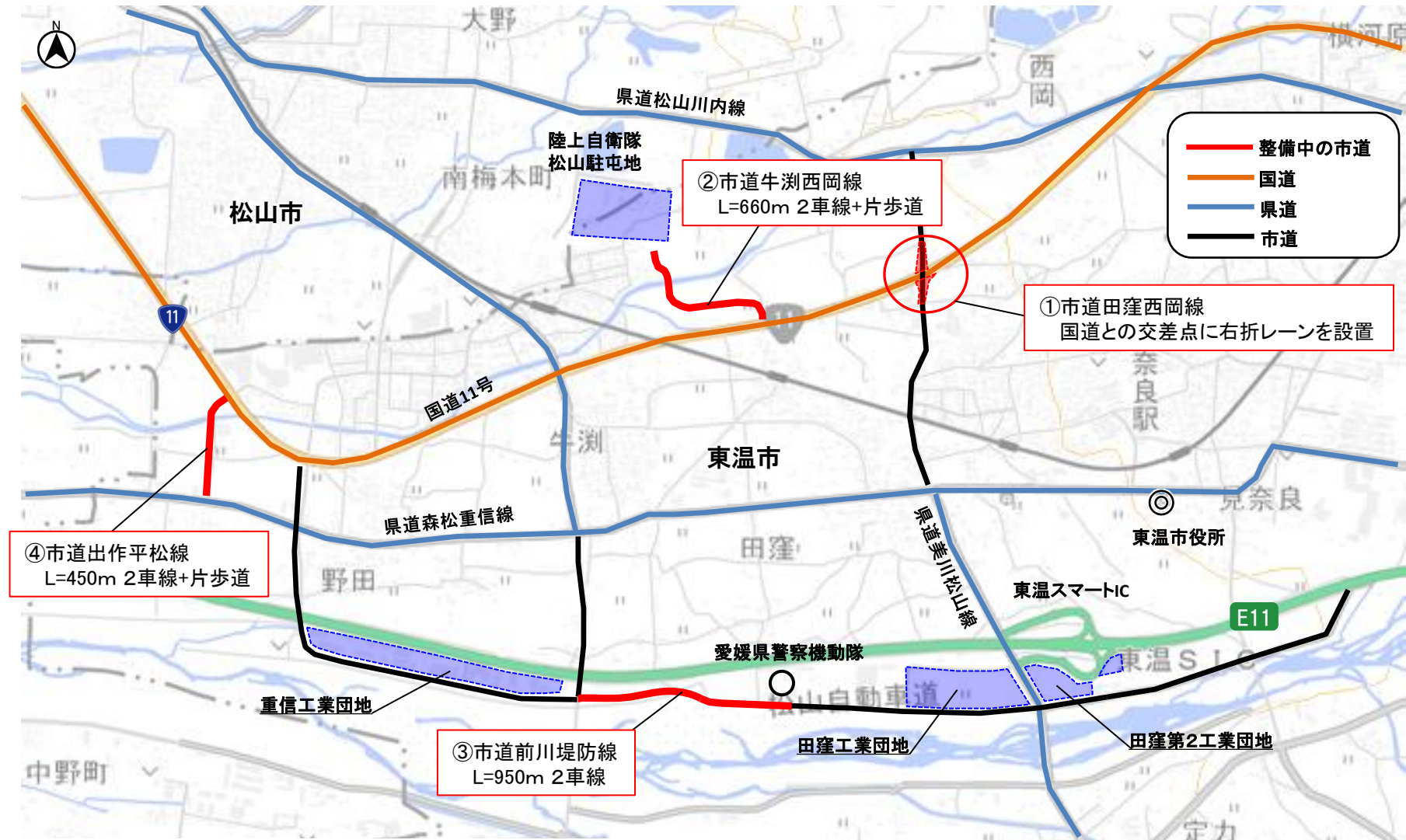


※使いやすくする方法や地域を便利にするのに役立つ方法に関する自由意見をカテゴリー別に集計

9. 今後の予定

東温スマートICへのアクセス道路を整備

➤ 東温スマートICの整備に合わせ、アクセス道路となる市道整備を4箇所を実施中。



※国土地理院ウェブサイト「地理院地図（電子国土Web）」の地図画像を加工して作成