

## 4.2 基本方向・実施施策

# 《I》 命を守る道づくり

大規模災害による被害を最小限にとどめるための災害対策活動を実施する上で大きな役割を果たす道づくり



大洲・八幡浜自動車道 八幡浜IC完成イメージ

### 実施施策①

#### 高速道路ネットワークの早期形成と活用

○ミッシングリンクの解消に向けた整備

(四国8の字ネットワークの南予延伸、今治小松自動車道、大洲・八幡浜自動車道)

#### 1. 四国8の字ネットワークの南予延伸

南海トラフ地震等の被害想定において、津波等による深刻な被害が想定されている宇和島以南は、鉄道も無く、海岸沿いの唯一の幹線道路である国道56号が津波浸水により寸断されるため、災害に強い道路ネットワークの形成が急務となっています。

このため、「津島道路（津島岩松IC～内海IC（仮称））」の整備促進と、未着手区間(内海～宿毛)の早期事業化を目指します。

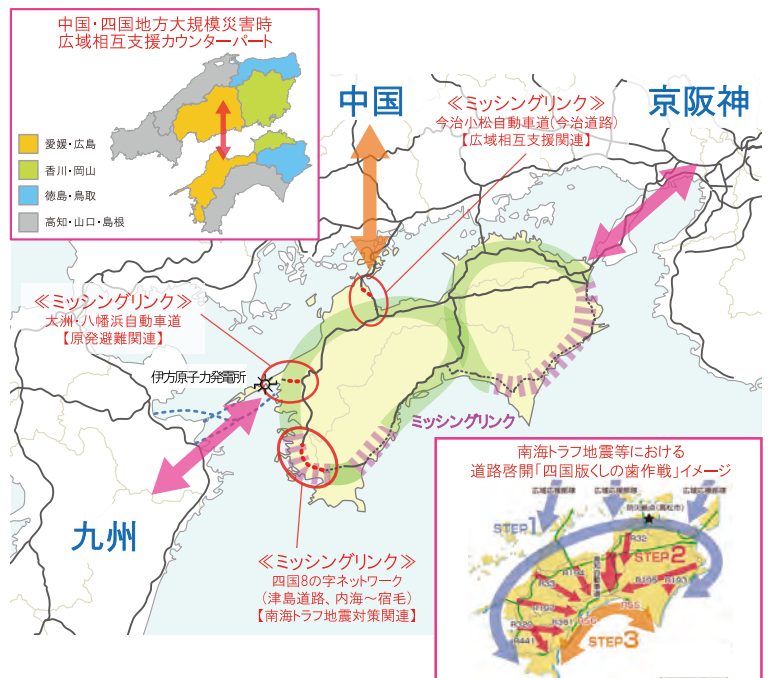
#### 2. 今治小松自動車道

平成27年3月の尾道松江線「中国やまなみ街道」全線開通により、山陰～山陽～四国の縦軸ラインが形成されており、新たな広域交流の促進や大規模災害時における円滑な広域相互支援など、真の架橋効果を発現させるために、「瀬戸内しまなみ海道」と「四国8の字ネットワーク」を結ぶ「今治道路」の整備を促進します。

#### 3. 大洲・八幡浜自動車道

平成27年3月の東九州自動車道「大分～宮崎」間の全線開通等により、九州・四国間のフェリー航路を活用した「九州～四国～京阪神」の広域ネットワークの一部である大洲・八幡浜自動車道の重要性がますます高まっています。また、伊方原子力発電所における万一の事故発生時に、広域避難・救援ルートとしても重要な役割を担っています。このことから、地域の交流促進や産業振興等を図り、多重性・耐災性に優れた道路ネットワークを確保するため「八幡浜道路」、「夜昼道路」の整備促進と、「大洲西道路（仮称）」の早期事業化を目指します。

※ミッシングリンクとは、未開通区間のこと。



宇和島道路（津島高田IC～津島岩松IC）  
平成27年3月21日 全線開通

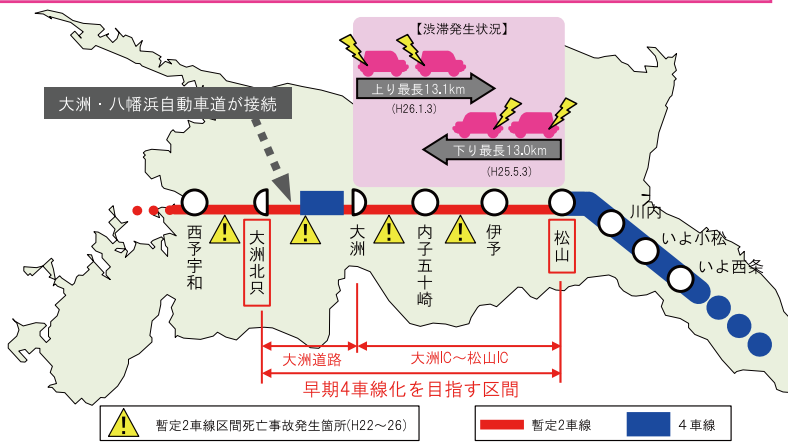
○暫定2車線区間における4車線化の推進

高速道路における安全性や走行性等の向上及び交通量ピーク時の渋滞解消、さらには大規模災害時対応等の観点から、暫定2車線区間の早期4車線化を目指します。(四国縦貫自動車道「松山IC～大洲IC」、一般国道56号「大洲道路」など)

【重大事故の発生】



【繁忙期等の渋滞の発生】



○地域高規格道路の整備 (松山外環状道路、大洲・八幡浜自動車道等)

松山都市圏における慢性的な渋滞緩和や松山IC、松山空港、松山港などの主要な広域交通拠点や物流拠点を結ぶなど圏域内の幹線道路網を形成するために、地域高規格道路として松山外環状道路の整備を推進します。(P20参照)

その他、大洲・八幡浜自動車道の整備も推進していきます。(P13再掲)



松山外環状道路 インター線 (市坪IC～余戸南IC) 平成27年3月21日 開通

○インターチェンジへのアクセス道路や追加インターチェンジの整備

高速道路の利便性向上のみならず、物流の効率化、観光振興等の地域産業の活性化や救急医療機関への搬送時間の短縮など整備効果が高いインターチェンジへのアクセス道路の整備を推進するほか、スマートIC(通行可能な車両をETC搭載車両に限定しているインターチェンジ)の追加整備を支援します。

【インターチェンジへのアクセス道路】

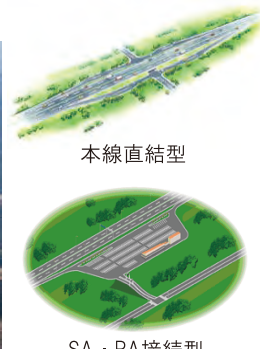
松山自動車道の新居浜IC、松山IC、中山スマートIC(仮称)や今治道路の今治朝倉IC(仮称)等へのアクセス道路の整備を進めています。

【追加インターチェンジ】

伊予IC～内子五十崎IC間において、中山スマートIC(仮称)の整備が進められています。



【中山スマートIC(仮称)イメージ】



【スマートICイメージ】

地域高規格道路等の整備効果

【大洲・八幡浜自動車道】

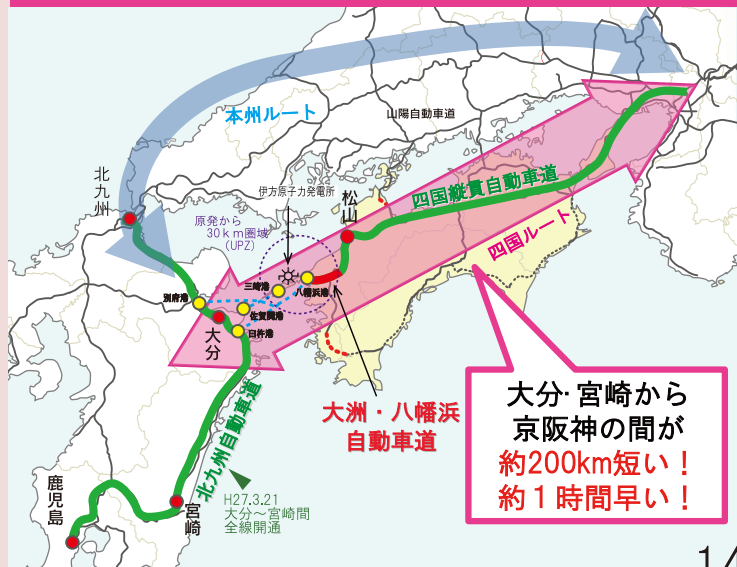
大洲・八幡浜自動車道は、東九州自動車道(北九州～宮崎)の全線開通が予定されるなか、早期の全線開通が期待されており、九州から四国を経由し京阪神に至る「新たな国土軸」を形成するために必要不可欠な道路となっています。

四国8の字ネットワークへ接続することで、地元住民の生活・福祉の向上や、地域産業の活性化だけでなく、災害時の緊急輸送や原子力防災上の広域避難など、「命の道」の確保に大きく寄与するものです。

起点 (終点)	移動時間(運転距離)	
	本州ルート	四国ルート
大分	約8.3時間(約660km)	約7.5時間(約450km)
宮崎	約10.8時間(約850km)	約9.8時間(約630km)
鹿児島	約11.0時間(約880km)	約11.7時間(約780km)

※1)「移動時間・距離」は各県庁所在地から吹田ICまでを計算している  
 ※2)「移動時間」はフェリー乗船時間を含む  
 ※3)「運転距離」はフェリー乗船区間を含まない

新たな国土軸の形成を目指して！  
九州～四国～京阪神より速く・より快適に！



実施施策②

災害に備える道路の整備

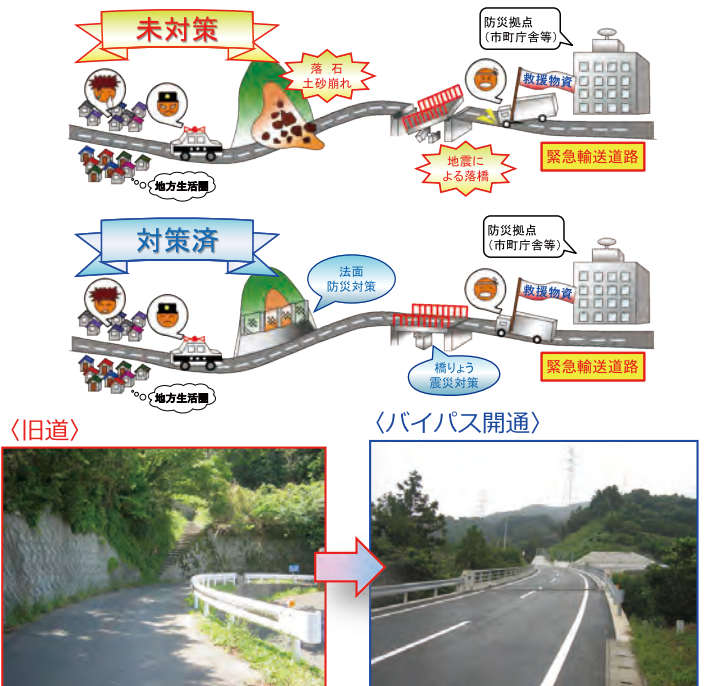
- 原発避難道路の整備（大洲・八幡浜自動車道、UPZ内道路）
- 緊急輸送道路の整備
- 津波浸水想定区域からの避難・救援道路の整備
- 孤立解消に資する道路の整備

大規模地震等の災害発生時には、発災後、迅速かつ円滑に救助活動や物資輸送等の応急対策活動を実施する必要があります。

本県には、四国で唯一の伊方原子力発電所が立地していることから、万一の事故に備え、より安全で迅速な避難・救援ルートを確認するため、大洲・八幡浜自動車道及び原発から概ね30km圏域（UPZ）内の道路整備を進めます。

また、県内各地や他県の防災拠点等を連絡する主要な道路を緊急輸送道路に指定し、緊急車両や救援物資の運搬車両等が非常時にも確実に通行できるように整備を推進します。

さらに、東日本大震災や近年のゲリラ豪雨等による被災状況を踏まえ、津波浸水想定区域内からの避難・救援道路や孤立集落の発生の恐れのある迂回路の無い道路の整備を推進します。



【一般県道 鳥井喜木津線（緊急輸送道路・原発避難ルート）】

○橋梁の耐震化、トンネル保全、法面等防災

南海トラフ地震等の大規模災害に備え、災害に強い道路網を確保するため、橋梁、トンネル、法面等の防災対策を推進します。

1. 橋梁の耐震化

東日本大震災の教訓として、耐震補強工事を実施していた橋梁は、落橋等の致命的な被害を免れ、速やかな救助活動や救援物資の輸送等が可能であったことから、橋梁耐震対策の重要性と必要性が再認識されています。

橋梁の耐震対策としては、コンクリート等の巻立による橋脚補強や、緩衝チェーンによる落橋防止装置の設置等を実施します。

2. トンネル保全

災害時の避難において、トンネルは橋梁と同じく重要な施設であることから、トンネル内のコンクリートの落下等により通行不能とならないよう、トンネル背面の空洞化対策、覆工コンクリートの補修対策を実施します。

3. 法面等防災

本県では、落石や崩壊の危険性がある道路法面が多くあります。法面の崩壊を防ぐための補強工事や落石を受け止めるための防護柵を設置する工事等を実施し、異常気象時事前通行規制区間などにある危険箇所の解消を図っていきます。



橋脚補強  
(コンクリート巻立)



落橋防止装置  
(緩衝チェーン)



剥落防止工  
(炭素繊維シート貼付け)



漏水対策工



落石防止工  
(落石防護網)



落石防止工  
(ワイヤーロープ掛け工)

### 実施施策③

## いつまでも安心して使える道路の保全と管理

### ○道路施設におけるメンテナンスサイクルの構築

高度経済成長期に建設された橋梁、トンネル等、道路施設の急速な老朽化の進行に対し、修繕・更新経費の増大や、通行制限等による社会的損失の増加が懸念され、適切な維持管理が求められています。

平成26年6月、老朽化対策の本格実施に向け、地方公共団体の三つの課題(予算不足・人不足・技術不足)に対して、課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な老朽化対策の推進を図るため、国、県、市町等から構成される「愛媛県道路メンテナンス会議」を設置するとともに、「点検」、「診断」、「措置」、「記録」の道路におけるメンテナンスサイクルを構築します。

#### 【点検・診断】

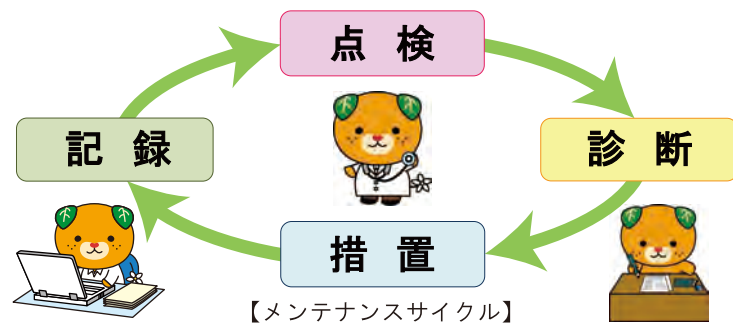
国が定める統一的な基準により、5年に1度の頻度で、近接目視による点検及び施設の健全性診断を実施します。

#### 【措置】

点検結果を基に、修繕計画を策定し、計画的に修繕工事を実施します。

#### 【記録】

点検・診断結果等を蓄積するためのシステムを構築し、今後の維持管理に生かします。



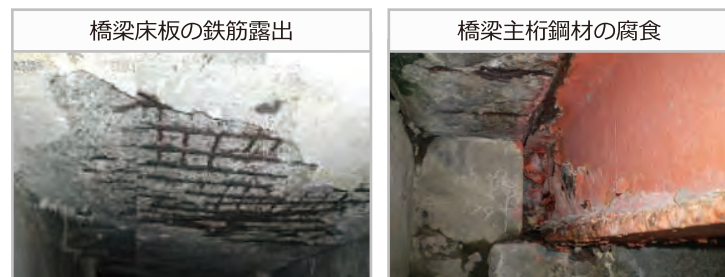
【点検・診断状況】

出典：国土交通省等資料

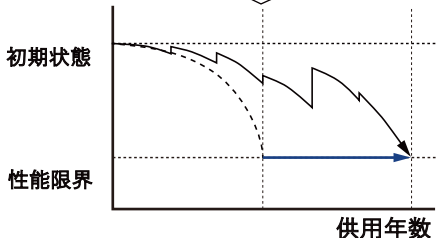
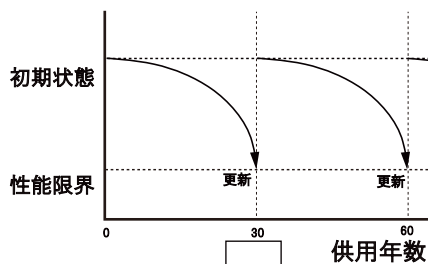
### ○適切な維持管理、修繕・更新等の計画的な実施

定期的な道路パトロール等により、道路施設の異常などを早期に発見し、舗装補修、草刈、崩土除去など迅速かつ適切な維持管理に努めていきます。

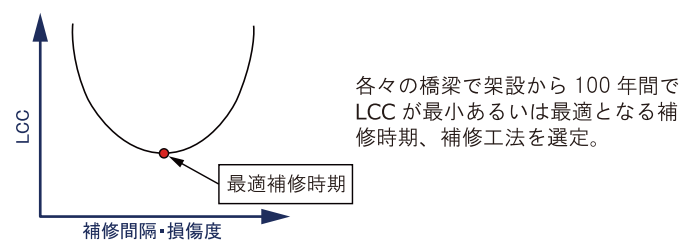
また、橋梁、トンネル等、道路施設の点検・診断結果を基に策定する修繕計画により、従来に対処療法的な管理から、適切な時期に修繕を行う「予防保全型修繕」に移行し、ライフサイクルコストの縮減やコストの平準化を図り、計画的な修繕・更新等を行っていきます。



#### ① 予防保全型修繕により、既存の橋梁を延命化(長寿命化)



#### ② ライフサイクルコスト (LCC)の最小・最適化



#### ③ コストの平準化

