

大洲・八幡浜自動車道の 利活用に関する取組方針

平成30年3月

愛媛県高規格道路等利活用検討会

「大洲・八幡浜自動車道」の利活用に関する取組方針

高速道路等の高規格道路の整備により、企業の進出や販路拡大等による産業振興、更には、観光エリアの拡大による観光振興といった、地域の活性化に大きな役割を果たすことが期待される。

このため、県内における高規格道路等の整備によって、どのような効果が発揮されるのかを把握するとともに、その効果の拡大を図るための高規格道路等の利活用方策を併せて検討し、道路利用者等に整備の必要性や重要性を広く周知するとともに、整備促進の社会的気運を高めることを目的として、「愛媛県高規格道路等利活用検討会」を組織した。

そこで、県内の高規格道路等の一つで、愛媛県が整備を進めている大洲・八幡浜自動車道に関し、様々な整備効果が期待されていることから、平成 29 年 3 月に「大洲・八幡浜自動車道地方部会」を設置して、本自動車道の具体的な効果や利活用に関する取組みを検討することとしたものである。

この大洲・八幡浜自動車道は、南海トラフ地震等の大規模災害時や万が一の原発事故時に広域避難・救援道路として重要な役割を担っており、県民の安全・安心の確保に不可欠な「命の道」である。

また、四国及び九州の高速道路の整備が進むにつれ、八幡浜・伊方～大分のフェリーを利用する車両が増加するなか、地域産業や観光振興など「地方創生の道」としても大きく期待され、九州～四国～京阪神を結ぶ「新たな国土軸」の一翼を担う道路にもなっている。

本自動車道は、全長約 14km で 4 工区に分かれており、最終工区となる「大洲西道路」の 3.3km が平成 29 年 4 月に新規事業化されたことにより、今後、全線開通に向けて整備が進められることとなる。現在、「名坂道路」2.3km が平成 25 年 3 月に供用を開始しているほか、「八幡浜道路」3.8km は平成 34 年度末までの供用を目指し、また、「夜昼道路」についても鋭意整備が行われているところである。

このように整備が着実に進むなか、大洲・八幡浜自動車道の整備効果や具体的な利活用方策について検討を重ねた結果、次の 6 項目を取組方針として定める。

1. 広域連携軸（新たな国土軸）を活用した産業振興への取組み
2. 広域アクセス機能を活かした観光振興への取組み
3. 大規模災害時における体制強化への取組み
4. 救急医療体制強化への取組み
5. フェリーと連携した利用拡大への取組み
6. 全線及び周辺道路を含めた関連インフラの整備

1. 広域連携軸（新たな国土軸）を活用した産業振興への取組み

大洲・八幡浜自動車道の整備による輸送の効率化によって、県内企業が新たな市場として九州を捉える可能性や、南予地域の土地や労働力を活かした企業誘致、地元雇用の創出などが期待されるほか、九州～四国～京阪神に至る広域連携軸（新たな国土軸）を介した取引拡大も期待される。

これらの整備効果を効率的・効果的に発揮させるためには、より具体的に輸送の効率化や企業立地のメリットを示す必要があることから、本検討会において「新たな国土軸」や「愛媛県南予地域」の優位性について検証を行った。これらの検証結果を九州地方の企業や物流業界を中心に広く周知し、「新たな国土軸」を利用した経済活動や企業進出の検討が積極的になされるよう後押しする。

2. 広域アクセス機能を活かした観光振興への取組み

大洲・八幡浜自動車道の整備によりアクセスが向上し、観光エリアが拡大することにより、大洲市・八幡浜市・伊方町の他、周辺地域の観光振興が期待される。また、九州における高規格道路等や、四国8の字ネットワークの整備が進む中、豊富な観光資源を有する愛媛県においては、広域観光ルートの構築によるインバウンドの増加も期待される。

このため、旅行・観光業界と積極的に連携し、交流人口の拡大や地域の魅力発信に努めるほか、高規格道路等の延伸により地域が空洞化することがないように、「みちの駅」の連携や地域の観光資源を活かした魅力あるまちづくりの推進など地域に人を呼び込む施策展開を検討し、本自動車道と観光振興を結び付け地域の活性化につなげていく。

3. 大規模災害時における体制強化への取組み

大洲・八幡浜自動車道の大きな整備効果の1つとして、大規模災害時に備えた「命の道」の確保が挙げられる。南海トラフ地震等の大規模災害発生時の緊急輸送道路として機能するほか、万が一の原発事故時の円滑な広域避難・救援のメインルートとして機能することが期待される。

また、本自動車道の整備により九四ルートの機能強化が図られることで、九州や四国で大規模災害が発生した場合などに、従来の被災地支援ルートである本四、本九ルートに対するリダンダンシー確保も期待される。

これらの機能をより実効性の高いものとするため、災害時における本自動車道の役割や機能を十分理解し、関係機関である警察や消防、自衛隊等とも積極的に連携して非常時にもその機能を最大限に発揮できるよう体制強化に努める。なお、大規模災害発災時には、フェリー会社及び高速道路会社に対し、ボランティア割引等の導入についても要請する。

4. 救急医療体制強化への取組み

八幡浜・大洲圏域では医師不足が深刻化しており、二次救急医療体制では輪番制を敷き対応している。大洲・八幡浜自動車道の整備によって30分圏域人口が増加するほか、三次救急医療体制の強化にもつながる。また、主要渋滞箇所である大洲市・北只交差点や八幡浜市・江戸岡交差点の渋滞解消により、域内における救急搬送・消防活動の速達性向上なども整備効果として期待

されている。

これらの整備効果を効率的に発揮させるためには、本自動車道の延伸に合わせて、ドクターヘリと連携した救急搬送体制の構築や医療・消防機関が計画的に救急医療体制を見直すことが重要であることから、随時、事業の進捗状況について周知に努めることとする。

また、救急搬送や消防活動の速達性向上をより確実なものにするため、本自動車道の延伸に伴って変化していく交通量を、適宜、調査・把握し、関係機関へ情報提供するとともに、必要に応じて経路誘導などの対策を検討していく。

5. フェリーと連携した利用拡大への取組み

大洲・八幡浜自動車道は、八幡浜港及び三崎港への連絡道として機能を有し、四国における西の新たなゲートウェイとして期待されている。一方、九州側においても東九州自動車道の全線開通や、中九州横断道路の延伸によって、別府港・臼杵港・佐賀関港が、九州の玄関口となることが期待されている。

このように機運が高まりつつあるなか、本自動車道のさまざまな整備効果を最大限発揮させるためには、九四間のフェリー航路と、九州・四国の高規格道路等が連携した利用拡大への取組みは必要不可欠である。

このため、バス会社、高速道路会社などの関係団体とフェリー会社が連携したセット料金の検討をはじめ、各種イベントとのタイアップやフェリーそのものを活用したイベントの開催などフェリーの利用促進や利便性向上などに取り組む。

6. 全線及び周辺道路を含めた関連インフラの整備

大洲・八幡浜自動車道のさまざまな整備効果をより一層発揮させるためには、四国8の字ネットワークとの接続、すなわち大洲北只JCT（仮称）～保内ICまでの全線開通が必要不可欠である。併せて、本自動車道のアクセス道を含めた周辺道路の整備促進はもとより、松山自動車道「松山IC～大洲IC」及び国道56号「大洲道路」の4車線化や八幡浜港のフェリー埠頭再整備のほか、さらに、広域的な視点では九州の中九州横断道路などの関連インフラについても整備の促進を図り、相乗効果を高めていくことが重要である。

これらの整備に必要な予算確保のため、関係省庁や国会議員等へ積極的な要望活動を行うほか、今後、整備が円滑に進むよう、国、県、関係自治体、地元経済界のほか、九州の関係自治体や団体ともさらなる連携強化を図り、全委員が一丸となって大洲・八幡浜自動車道の1日も早い全線開通に向け取り組む。

平成30年3月

愛媛県高規格道路等利活用検討会

愛媛県高規格道路等利活用検討会

[会長]

国立大学法人 愛媛大学大学院理工学研究科 教授 吉井 稔雄

[委員]

松山大学経済学部	名誉教授	鈴木	茂
愛媛県商工会議所連合会	会頭	佐伯	要
一般社団法人 愛媛県観光物産協会	会長	佐伯	要
一般社団法人 愛媛県トラック協会	会長	一宮	貢三
一般社団法人 愛媛県バス協会	会長	清水	一郎
愛媛県土木協会	会長	菅	良二
愛媛県土木部	部長	樋口	志朗

[オブザーバー]

国土交通省松山河川国道事務所	所長	鳥羽	保行
国土交通省大洲河川国道事務所	所長	兵頭	英人
国土交通省松山港湾・空港整備事務所	所長	平野	智
西日本高速道路株式会社愛媛高速道路事務所	所長	大木	俊之

大洲・八幡浜自動車道地方部会

[地方委員]

愛媛県旅客船協会	副会長	松岡	宏
八幡浜地区施設事務組合	消防長	山崎	利夫
八幡浜港みなとまちづくり協議会	会長	谷本	典量夫
大洲市街づくり会社			
(株)おおず街なか再生館	代表取締役専務	河野	達郎
大洲市建設部	部長	上田	信幸
大洲市産業経済部	部長	武田	康秀
八幡浜市産業建設部	部長	菊池	司郎
伊方町建設課	課長	寺谷	哲也
伊方町産業課	課長	兵頭	達也

(敬称略)

5

(巻末資料)

①広域連携軸(新たな国土軸)を活用した産業振興への取組み 1/2

大洲・八幡浜自動車道の延伸～全線開通により見込まれる整備効果

九州を視野にとらえた企業活動や企業誘致を支援

- 輸送の効率化により、県内企業が新たな市場として九州を捉え、今後、取引拡大が期待できます。
- 南予地域の低廉な土地や豊富な労働力を活かした企業誘致や地元雇用の創出を支援します。

九州・四国・京阪神を結ぶ「新たな国土軸」の形成



ダイハツ九州(株)の自動車部品製造工場が南予に立地!



○双葉産業(株)担当者の声
自動車関連業が集積する大分県では人手不足だが、南予地域では労働力の確保が容易です。

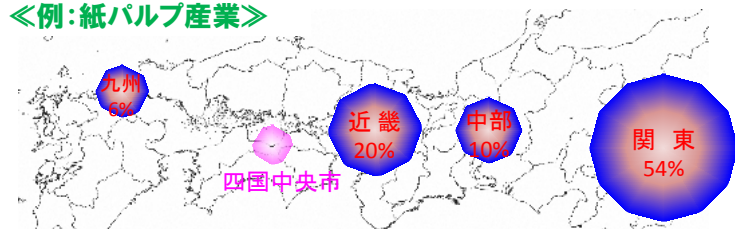


輸送効率化により、県内の産業を支援

○紙パルプ産業においては、リサイクルの推進も可能。

紙・パルプ産業は、500社以上の関連企業、研究機関が四国中央市に集積。輸送効率化による九州圏域との取引拡大に期待!!

＜例：紙パルプ産業＞



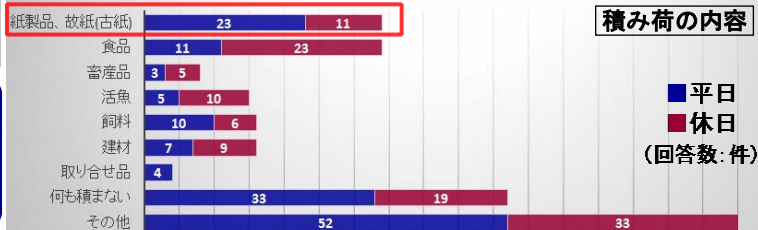
※円内比率は紙製品販売額の当該地域が占める割合

○愛媛県紙パルプ工業会担当者の声

輸送コスト、効率化は切実な問題。自動車道整備による九州～四国間の輸送効率化に期待している。



九州～四国間の積荷で古紙運搬は多く、特徴的



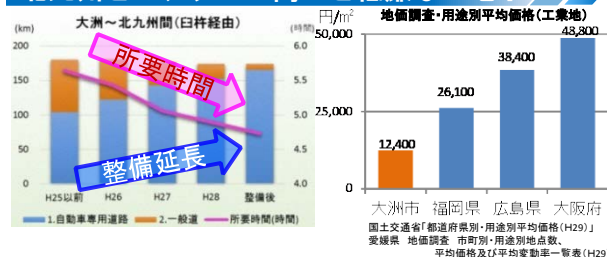
資料：愛媛～大分間フェリー利用車両アンケート調査 H28/愛媛県

【各県庁～吹田IC間の移動時間(運転距離)】

起点(終点)	本州ルート	四国ルート
大分	約7.8時間(約660km)	約7.5時間(約450km)
宮崎	約10.8時間(約870km)	約9.8時間(約630km)
鹿児島	約10.2時間(約870km)	約11.7時間(約780km)

注：「移動時間」はフェリー乗船時間を含むが、「運転距離」はフェリー乗船区間を含まない。

北九州とのアクセス向上と低廉な土地!



これらの事業効果を
早期発現・増進

利活用方策(案)

- 「新たな国土軸」の優位性の研究及びPR
- 九州地方をターゲットとした企業活動、企業誘致を支援
- 関係自治体・経済団体等への積極的な情報発信

～取組みの概要説明～

「新たな国土軸」の優位性の検証及びPR

◆効果(ねらい)

「新たな国土軸」の優位性の検証結果を用いてPRすることで、本自動車道のより一層の利用促進を促す。

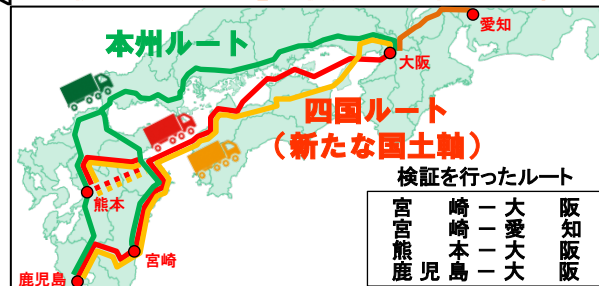
◆実施内容と実施主体

(県・関係自治体、トラック協会等)

トラック協会等の協力を得て検証を行った「新たな国土軸」の優位性を、九州地方の運送事業者や製品を出荷する企業にPRする。

【取組事例】

「新たな国土軸」の優位性の検証結果



- 宮崎発着の場合は、四国ルート(明石海峡大橋経由)がコスト・時間とも有利
- 鹿児島や熊本発着の場合、コスト・時間面で本州ルートの方が有利になるが、労働基準を満たさないため四国ルートとの組み合わせが必要
- 四国ルートは、うまくフェリーを利用することで労働基準を遵守した運用が可能
- フェリー航路を利用する四国ルートは、ワンマン運行可能なケースが多く、ドライバー不足に寄与
- 中九州自動車道が完成すれば、熊本～京阪神等の物流において四国ルートの優位性がさらに高まる

九州地方の運送事業者へのPR

「新たな国土軸」の優位性を九州地方の運送事業者へ企業訪問やアンケートを通じて積極的にPRしていく。

九州地方をターゲットとした企業活動、企業誘致を支援

◆効果(ねらい)

九州の企業をターゲットに営業活動や情報発信を行い企業誘致やビジネスチャンスに繋げる。

◆実施内容と実施主体

(県、関係自治体、商工会議所等)

九州の企業等を中心に、愛媛県に立地することのメリットや高い技術力を、広くイベントやHPでPRし、愛媛県への企業進出や異業種間の技術マッチングを後押しする。

【取組事例】

愛媛県への企業進出を後押し

愛媛県の南予地域に立地する企業に、南予地域の優位性を以下のとおり確認した。これらの利点を広く周知し企業の進出を促進させる。

愛媛県南予地域の優位性

- ①人材確保が容易
- ②都市圏に比べ人件費が安い
- ③九州～京阪神まで幅広い取引が可能
- ④企業に対する自治体の手厚い支援

九州地方をターゲットにした営業活動への支援

愛媛県では「愛媛ものづくり企業「スゴ技」データベース」のHPで愛媛のものづくり技術や企業を紹介するほか、コンベンションや商談会の出展企業の募集など、企業活動の支援も行っている。



関係自治体・経済団体等への積極的な情報発信

◆効果(ねらい)

企業進出や企業活動の手助けとなるストック効果や整備状況等の情報発信を積極的に行い、企業進出・活動を支援する。

◆実施内容と実施主体(県・関係自治体等)

- インターネットやパンフレットなどによる広報、関係自治体や経済団体が参加する各種会議などを利用し、整備状況等の周知を行う。
- 関係市町の企業立地等のホームページに大洲・八幡浜自動車道の整備状況や効果を紹介するページへのリンク設定を行う。

【取組事例】



△大洲・八幡浜自動車道フェイスブック (H28.6 県運用開始)

県作成のパンフレット▷



△関係自治体HPへのリンク設定

大洲・八幡浜自動車道の延伸～全線開通により見込まれる整備効果

■広域観光ルート創設でインバウンド増加

○九州～四国間の利便性向上などによって、新たな広域観光ルートによるインバウンドの利用増加が期待できます。

インバウンドが注目する新たな観光ルート
(愛媛県の豊富な体験型観光資源に着目)

【台湾で注目の観光ルート】

<ツアーの一例(4泊5日)>
台湾／雄獅旅遊(liontravel)のHPより



【豊富な体験型観光資源】



○別府市長の声

(平成28年6月18日建設促進決起大会)

・古くから別府港～八幡浜港はフェリーが就航しているが、今後ますます交流を深め地域の特性を活かした新たな広域観光を構築したい。



○県内旅行会社担当者の声

- ・アジアからの旅行客は、広域的に周遊観光を行っているようです。
- ・九州四国両地区の魅力的な観光ルートが設定できるようになることを期待しています。
- ・中国人富裕層は、「爆買」から「体験型滞在」を求めているようになっている。



■スポーツツーリズムの促進

- スポーツツーリズムの促進により、九州とのスポーツ交流人口の拡大が期待できます。
- 八幡浜市では、MTBの競技熱向上、国際大会の開催、ナショナルチームの誘致にも取り組んでいる。

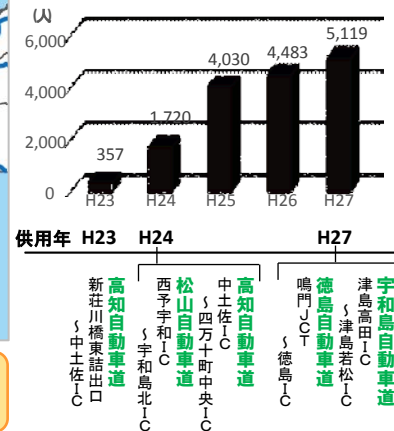
スポーツツーリズムの取り組み

大洲・八幡浜自動車道を介し、九州から合宿等のスポーツ関連イベントを誘致



温暖な気候を活かして南レク、宿毛市、黒潮町では、合宿等の誘致に積極的

黒潮町におけるスポーツ誘致実績と
高速道路の整備の状況



○高知県立土佐西南大規模公園担当者(黒潮町)の声

- ・移動の際における自動車専用道路による疲労軽減の効果は大きい。少しの時間短縮でも歓迎されます。
- ・九州からのアクセスにはフェリーの便数が多い八幡浜経由が多いようです。



これらの事業効果を
早期発現・増進

利活用方策(案)

- 愛媛・大分両県の観光交流における連携
- 「みちの駅」の連携や新たな観光コースの提案
- 地域の観光資源を活かした魅力あるまちづくり

～取組みの概要説明～

愛媛・大分両県の観光交流における連携

◆効果（ねらい）

アクセス機能の向上が図られる中、愛媛・大分両県が連携して交流人口の拡大や魅力のPRに取り組むことで、観光振興を促進

◆実施内容と実施主体

(県・関係自治体・商工会議所・観光物産協会等)
豊予海峡を挟んだ両県の交流促進を図るとともに、本協議会に積極的に関与し、連携して観光振興に取り組む。

【取組事例】

6 豊予ふれ愛協議会

(愛媛西伊予・大分中部地域間交流促進協議会)

愛媛西伊予地域(伊方・八幡浜・大洲・西予・内子)と大分中部地域(大分・臼杵・津久見・由布)は、交流人口の拡大や魅力ある地域づくりを推進するため、平成28年に設立。

サイクリング等を活用した観光振興に取り組んでいる。



【平成28年度の取組内容】

- ・イベントへの相互出店
 - ・両地域周遊サイクリングコース(案)の作成
 - ・両地域の魅力PRや物販
 - ・フェリー活用イベントの実施
- 取組方針⑤「フェリーとの連携」に再掲



△大分七夕まつりへの出店



△サイクリングコースの設定

「みちの駅」などの観光施設を活用した知名度の向上と観光客の呼び込み

◆効果（ねらい）

大洲・八幡浜自動車道の開通を契機に「道の駅」などの観光施設を活用して喜多・八西地域に観光客を呼び込む。

◆実施内容と実施主体

(県・関係自治体・商工会議所・観光物産協会等)
「道の駅」や「観光施設」の連携、「道の駅」整備に向けた検討、戦略的な広報活動

【取組事例】

「道の駅」の連携

「道の駅」をめぐるグルメ【四国「道の駅」スタンプラリー】2017-2018
コースの設定やスタンプラリー、共通商品の開発、相互出品など「道の駅」の相互連携により、喜多・八西地域に観光客を呼び込むとともに、中予と南予地域を巡る周遊観光を促す。



戦略的な広報活動

愛媛県南予の知名度を上げて観光客を呼び込むため、本自動車道の開通を大きな契機として戦略的に広報活動を展開していく。

- 開通を認知度上昇の大きなきっかけとする
- 開通によるインパクトを利用し、「繋がること」・「心理的な近さ」をPR
- 「道後温泉」等メジャーな観光地と南予の『独自性のある』コンテンツのセット化
- インバウンドへの取り組みとして、多言語表記や二次交通の充実、SNSの活用を検討

地域の観光資源を活かした魅力あるまちづくり

◆効果（ねらい）

高規格道路の延伸により地域が空洞化することがないように、地域の観光資源を活かした魅力あるまちづくりを推進し、観光客を呼び込み、地域の活性化に結びつける。

◆実施内容と実施主体

(県・関係自治体・商工会議所・観光物産協会等)
地域観光資源を活かしたイベントの開催や街づくりに取り組み、地域の活性化を図る。

【取組事例】

大洲市『肱南地区』の観光まちづくり

大洲市「肱南地区」には、国の重要文化財である臥龍山荘をはじめ赤煉瓦館など多くの観光施設が存在し、市では、これらの観光資源を活かしたイベントを開催するなど「観光まちづくり」に力を入れている。県も、観光ルート上の国県道整備等の面からこれらの取り組みを支援し、地域活性化をサポートする。

街並みイベント

【城下のMACHIBITO】



大洲の繁栄の歴史を持つ城下町大洲市肱南地区をまるごと舞台に「まちびと」たちが、町家の土間や軒先、通りを演出。
今年のテーマは、「100年前(大正6年)」。当日は、美しい町並みで音楽が流れ、新しい人やモノが出会う。



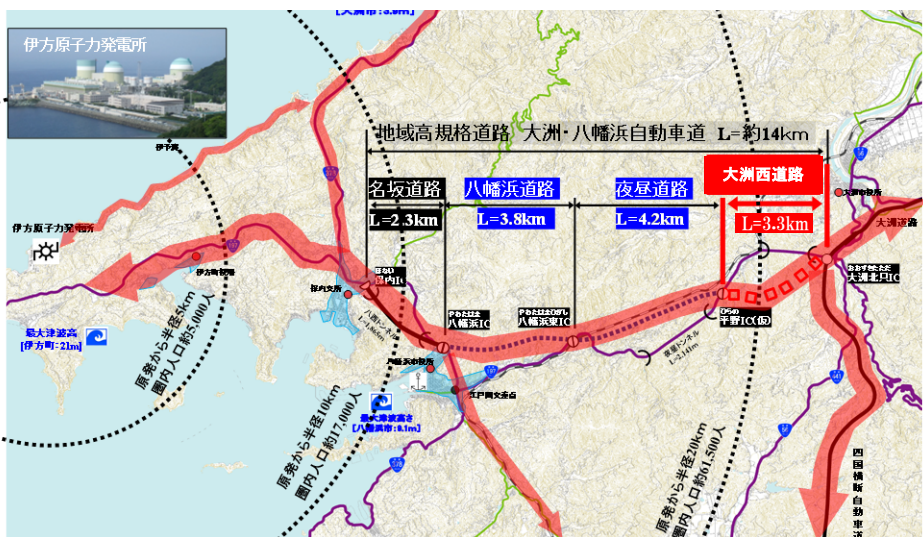
- 【実施・検討内容】
- 脇川橋の築替(国)
 - 市役所前交差点の改良(国、県)
 - 「臥龍の湯」の前の線形改良事業(県)
 - 歩道整備、無電柱化など(国、県、市)
- 【事業効果】
- 歩行性や景観の向上による観光客の増加

大洲・八幡浜自動車道の延伸～全線開通により見込まれる整備効果

■大規模災害に備えた「命の道」の確保

- 南海トラフ地震等の大規模災害発生時の緊急輸送道路として機能します。
- 万が一の原発事故時の円滑な広域避難・救援のメインルートとして機能します。

伊方原子力発電所の等距離圏域と道路の位置関係



○消防関係者の声

(平成28年6月18日決起大会)

- ・高規格道路が開通することにより、被災地において、早期に救命救急活動を開始することができれば、助けられる命が必ずあります。



■リダンダンシー確保で被災地支援等に大きく貢献

- 新たな支援ルートが構築され、リダンダンシーの確保や、迅速な被災地支援が確保できます。

新たな災害復旧支援ルートの構築

【九州被災の場合】～リダンダンシー(多重性)の確保～



【四国被災の場合】既存3ルート⇒4ルート⇒四国おうぎ作戦を強化～



大規模災害時の支援ルートや異常気象時の代替ルートとして機能

熊本地震(H28.4)



【消防車両等】
H28.4.16 14:35八幡浜港発



【支援物資】
H28.4.25 15:35八幡浜港発

山陽道大雪(H26.12)



これらの事業効果を
早期発現・増進

利活用方策(案)

- 災害時に大洲・八幡浜自動車道の機能を最大限発揮させるための防災体制強化
- 被災地支援ルートや代替えルートとして活用するための連携強化

～取り組みの概要説明～

災害時に大洲・八幡浜自動車道の機能を最大限発揮させるための防災体制強化

◆効果（ねらい）

災害時における大洲・八幡浜自動車道の役割や機能を明確にし、非常時における機能をより実効性の高いものにする。

◆実施内容と実施主体（国・県・関係自治体・高速道路会社等）

大洲・八幡浜自動車道の機能を、大規模災害時に最大限発揮出来るように防災訓練などを企画していくと共に、開通に合わせて速やかに広域避難計画における避難推奨ルートに反映するよう調整する。

【取組事例】

災害図上訓練(DIG)などの防災訓練を企画

DIG(ディグ)は、災害(Disaster)のD、想像力(Imagination)のI、ゲーム(Game)のGの頭文字を取って名付けられた、参加型の災害図上訓練である。

平成29年11月15日には、「平成29年度 高速道路災害図上訓練(DIG愛媛)」が開催され、プレーヤーとして県内の警察・消防・医療関係者・JAF・NEXCOが参加し、高速道路で事故が起きた時に各機関はどのような動きをとるのか議論するなど、対応能力の向上に努めている。



各種防災計画への位置付け

大洲・八幡浜自動車道は、「地域防災計画」で緊急輸送道路として位置付けられているが、未開通区間については、広域避難計画における避難推奨ルートに選定されていない。

今後、本道路の開通状況に合わせて、速やかに避難推奨ルートとして修正し、万が一の原発事故に対する避難路としての機能を十分発揮させる。

被災地支援ルートや代替えルートとして活用するための連携強化

◆効果（ねらい）

- ・大規模災害が発生した場合に、ボランティア活動を支援し、被災地の復旧・復興に貢献する。
- ・「災害に強く、信頼性の高い」道路ネットワークの一部として利用する。

◆実施内容と実施主体（旅客船協会・高速道路会社・バス会社等）

フェリー料金や高速料金のボランティア割引、代行輸送などの検討を関係機関へ要請する。

【取組事例】

被災地支援のための旅客運賃等の割引、高速道路通行料の無料措置

熊本大分地震、九州北部豪雨災害の被災地支援のため、被災者や被災地支援ボランティアの方々を対象として、旅客運賃などの割引(※1)が実施された。また被災地での復旧・復興にあたるための物資、人材等を輸送するための車両が「災害派遣等従事車両証明書」の交付を受け、これを提示することで高速道路等料金の無料措置(※2)を受けられた。

(※1) 宇和島運輸(株)及び九四オレンジフェリー(株)等により、熊本大分地震災害では2016年4月28日～同年6月30日まで、九州北部豪雨災害では2017年7月15日～8月31日まで実施された。

(※2) 西日本高速道路(株)を含む全国の高速道路(株)等

鉄道や一般道不通時の代替ルート

降雨災害や地震災害に対しては、一般道に比べ、地域高規格道路などの高速道路は、経験的に、災害に強く信頼性が高いことが分かっている。

このため、地域間の交通手段である鉄道や現国道が何らかの災害で不通となった場合においても、本道路が利用できる可能性は高く、代替ルートとして、代行輸送に大きく貢献できる。

鉄道不通によるバス代行輸送の事例 (平成29年7月九州北部豪雨)



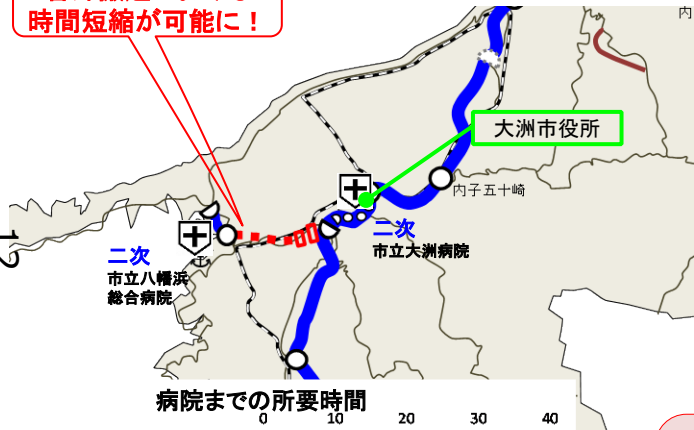
大洲・八幡浜自動車道の延伸～全線開通により見込まれる整備効果

■広域救急医療体制への支援

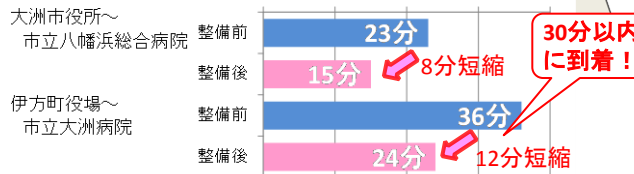
- 八幡浜・大洲圏における二次救急医療施設までの30分圏域人口が増加します。1分1秒を争う救急医療の支援が可能となります。
- 主要渋滞箇所の慢性的な渋滞が解消し、救急搬送ルートや消火活動ルートの速達性が確保されます。

管外搬送における搬送時間の短縮

管外搬送における
時間短縮が可能に！



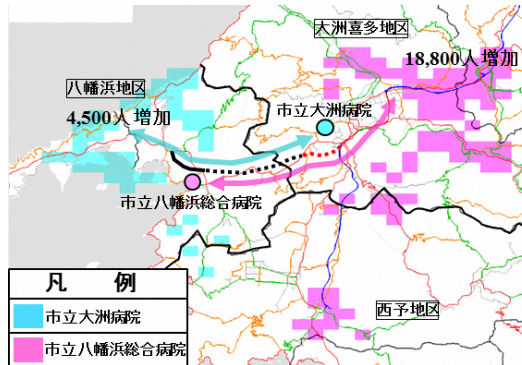
病院までの所要時間



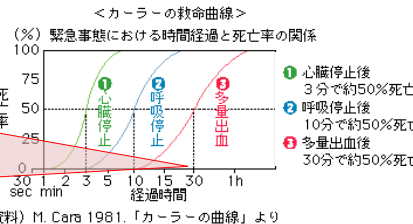
30分以内に到着！

多量出血時において、負傷後30分経過で救命の可能性が50%以下に！

二次救急医療機関への30分圏域人口が2.3万人増加



二次救急医療機関30分圏域拡大図
※現況(名坂道路開通)と全線整備時の比較



主要渋滞箇所の解消により、救急搬送や消火活動ルートの速達性が向上！

【主要渋滞箇所の渋滞状況】



交通状況の変化(江戸岡交差点)

	整備前	整備後
ピーク時の信号待ち回数(混雑度)	3回が常態化(1.60)	1回程度(0.99)
所要時間	現道部 12.7分	バイパス部 4.3分
12時間交通量	17,186	10,650

(注)整備後の交通状況により、信号顯示を検討

※ピーク時には3回の信号待ちをするなど、慢性的に渋滞！

これらの事業効果を
早期発現・増進

利活用方策(案)

- 救急医療・消防機関との連携強化
- 救急搬送・消火活動の速達性向上に向けた取り組み

～取組みの概要説明～

救急医療・消防機関との連携強化

◆効果（ねらい）

大洲・八幡浜自動車道の延伸に合わせて、計画的に救急医療体制を見直すとともに、平時の医療体制の充実を図る。

◆実施内容と実施主体（県・関係自治体）

本年2月に運航開始したドクターヘリと連携した救急搬送体制を構築を検討する。また、医療の充実を図るため、移動圏域の拡大により医師派遣が可能となる医療機関に対し協力要請等を行う。

【取組事例】

ドクターヘリと連携した救急搬送ルートを検討

本年2月に運航を開始したドクターヘリの活用も視野に、迅速かつ確実な搬送を行うための救急搬送ルートを検討する。

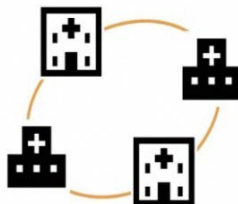


【愛媛県ドクターヘリ】
平成29年2月運航開始

医師不足解消に向けた関係医療機関との調整

大洲・八幡浜圏域では医師不足が喫緊の課題となっているが、本自動車道の整備によって速達性が向上すれば、愛媛大学附属病院などからの定期的な医師派遣についても検討・要請の可能性が膨らむことから、実現に向けて関係医療機関との調整を行う。

実現すれば、地域における医師の充実や多様化する医療ニーズへの対応や高度医療が期待できる。



救急搬送・消火活動の速達性向上に向けた取組み

◆効果（ねらい）

大洲・八幡浜自動車道供用後の一般道の交通状況の変化に適切に対応し、域内外における救急搬送や迅速な消火活動のための速達性向上を図る。

◆実施内容と実施主体（県・関係自治体）

交通量調査などを実施し、大洲・八幡浜自動車道の延伸に伴う交通の変化を適宜把握、情報提供を行う。また、その結果に基づき、必要に応じて経路誘導などの対策を検討していく。

【取組事例】

交通量調査等による交通状況の把握、ピンポイント対策

信頼できる救急搬送ルートを検討する材料として、交通量調査等を実施、消防機関などへ情報提供を行う。また、必要に応じて、経路誘導や右左折レーンの延伸、路肩の拡幅など、ピンポイントの対策を行う。

様々な救急搬送経路



【ピンポイント対策（案）】 経路誘導のイメージ

「八幡浜IC」付近の混雑を避けるため、回避可能な車両は距離の短い「八幡浜東IC」に誘導



大洲・八幡浜自動車道の延伸～全線開通により見込まれる整備効果

■大分～八幡浜・三崎間のフェリーを介した本道路の必要性・重要性の高まり

- 九州、四国の高速道路の延伸など道路整備に伴い、大分～八幡浜・三崎間のフェリー利用輸送量が年々増加しています。
- フェリー会社と関係自治体、陸上交通、各観光施設などが連携してフェリーの利活用に取り組むことで、さらに利用促進を図ることが出来ます。
- 大洲・八幡浜自動車道や中九州横断道路が整備されれば、さらに効果の拡大が期待されます。

高速道路の延伸に伴いフェリー利用輸送量が増加



大分～八幡浜・三崎航路	区 間	便 数	所要時間
	佐賀関～三崎港	16往復/日	70分
	別府港～八幡浜港	6往復/日	165分
	臼杵港～八幡浜港	14往復/日	145分

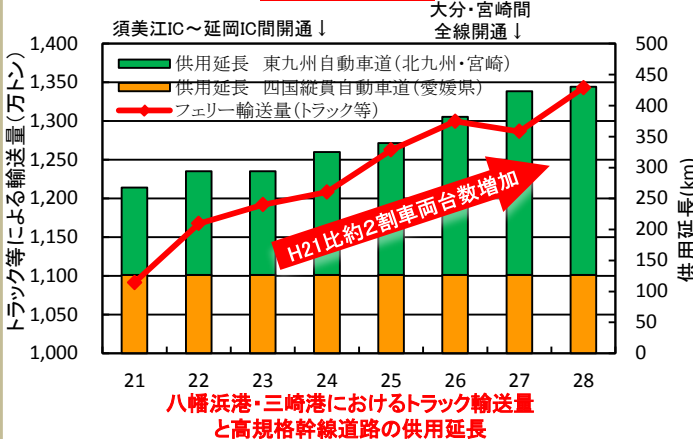
フェリー会社や関係自治体との連携

愛媛県地域公共交通活性化指針(平成27年改正)(要約)

「愛媛県地域公共交通活性化指針」は、地域公共交通の存続が危ぶまれる中、地域公共交通の活性化を図るための指針として策定された。

フェリー航路においては「本県と県外を結ぶフェリー航路等の維持・拡充」として、自治体、交通関係者が一体となり、高速道路と競合するフェリー航路等の国からの支援、航路利用の優位性・快適性の周知や陸上交通との連携、観光イベントとのタイアップ等によるフェリー航路などの利用促進策に取り組むこととしている。

九州・四国間は36往復/日と充実している！



○フェリー会社担当者の声

- ・大分は南も北も、熊本にも、ちょうど真ん中、九州のゲートウェイは大分です。
- ・道路事業者の協力が得られるなら「九州側、四国側の自動車道」と「フェリー」のセット割引なども検討したい。



○臼杵市長の声

(平成28年6月18日建設促進決起大会)

- ・九州、四国の高速道路が出来たあかつきには、フェリーを介して九州の東側と四国の西側の新しい交流や経済圏が出来てくる可能性がある。



これらの事業効果を
早期発現・増進

利活用方策(案)

- 自治体やフェリー会社等が連携したフェリー利用促進への取り組み
- フェリーと陸上交通の連携
- フェリーを活用したイベントの実施

～取組みの概要説明～

自治体やフェリー会社等が連携したフェリー利用促進への取組み

◆効果 (ねらい)

観光施設との連携や観光イベントとのタイアップなど、フェリーの利用促進に取組み、本自動車道の利用促進にも繋げる。

◆実施内容と実施主体

(県・関係自治体・旅客船協会・観光物産協会等)
愛媛県地域交通活性化指針の趣旨を踏まえ、自治体やフェリー会社が連携を図りながら、フェリーの利用促進に努める。

【取組事例】

自治体やフェリー会社等が連携した取組み



◁ 臼杵市観光情報協会が主催し、八幡浜発臼杵行きのフェリー乗船券提示で、先着1500名に臼杵市内の対象店70店舗で使える1,000円の商品券を進呈。また期間中は、国宝臼杵石仏の観覧料が無料。(期間:平成29年10月1日～11月30日)

フェリー乗船券と宿泊料金のセットプランや、観光施設入館料とのセットプラン等を販売。その他にもテーマパークの入園券とフェリー料金の往復割引がセットになった旅行プランを販売。▶



フェリーと陸上交通の連携

◆効果 (ねらい)

フェリーと高速道路会社、バス会社等が連携して利用促進・利便性向上に努めることで、利用者の拡大に繋げる。

◆実施内容と実施主体

(旅客船協会・バス協会・高速道路会社等)
利用促進を図るため、フェリー会社や高速道路会社、バス会社等によるセット料金の割引を検討する。

【取組事例】

フェリーと陸上交通のセット割引を検討



△九州・本州～四国間のフェリーまたはレンタカーの利用を限定として、四国内の高速道路が乗り放題となる旅行プランを販売。(実施期間:2017年6月1日～12月17日)九州でも同様の旅行プランを販売している。



フェリーを活用したイベントの実施

◆効果 (ねらい)

フェリーそのものを活用して、観光振興や地域振興に取り組むとともに、本自動車道の利用促進を図る。

◆実施内容と実施主体

(県・関係自治体・旅客船協会等)
豊予ふれ愛協議会(愛媛西伊予・大分中部地域間交流促進協議会)などが取り組んでいるフェリーを活用したイベント等に積極的に関与し、継続開催や拡充を支援していく。

【取組事例】

フェリーを活用したイベントの実施『婚活フェリー&バスツアー』



<過去の開催状況>
主催/豊予ふれ愛協議会(愛媛西伊予・大分中部地域間交流促進協議会)
平成28年度/3回実施
参加者/各約40名が参加

『スタンプラリー』



域外からの誘客を図るため、フェリー乗り場と観光スポットをめぐるスタンプラリーを実施

『フェリー船内見学会』

新造船就航時に合わせて、フェリーの見学会を開催



H28.6.15 九四オレンジフェリー(株)新造船「遊なぎ」
H29.12.17 宇和島運輸(株)新造船「あけぼの丸」

大洲・八幡浜自動車道に関連するインフラ整備の必要性

松山自動車道・大洲道路4車線化

(松山IC～大洲IC)

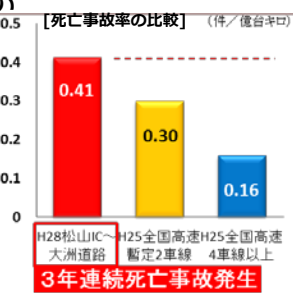
【現状・課題】

- ・2車線区間の全線で事故・速度低下が発生

【渋滞状況】



16. 全国に比べて高い死亡率



松山道の事故
 大学生が死亡
 伊予大洲IC
 上下線通行止め

軽四男性死亡
 車と正面衝突
 伊予市松山道トンネル
 H28.6.6発生
 黒岩岳トンネル内

八幡浜港フェリー埠頭再整備

【現状・課題】

- ・供用中フェリーバスは老朽化が進むほか、フェリーの大型化に対応していない。
- ・県地域防災計画では「防災拠点となる港湾」となっているが、耐震強化岸壁が未整備



中九州横断道路の整備

【事業概要】

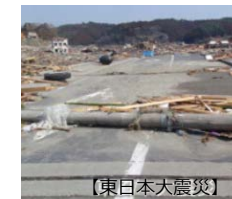
- ・大分市・熊本市間約120kmの自動車専用道路
- ・九州縦貫自動車道路・東九州自動車道と連結し、九州における循環型ネットワークを形成



緊急輸送道路の無電柱化

【現状・課題】

- ・道路に設置されている電柱は、地震等の災害が発生した場合に倒壊し、緊急車両等の通行や地域住民等の避難に支障をきたすおそれある。



【東日本大震災】
 ※国土交通省HPより



【2003年台風14号(宮古島)】

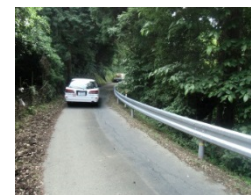
鳥井喜木津線の整備

【現状・課題】

- ・幅員狭小や線形不良、斜面崩壊の解消
- ・原発事故への備えとして避難・救援道路の複数ルート確保

【狭隘区間が連続】

【必要な防災工事】



これらの事業効果を
 早期発現・増進

利活用方策(案)

- 松山IC～大洲北只IC間の4車線化の推進
- 八幡浜港フェリー埠頭の整備推進
- 中九州横断道路の整備推進
- 緊急輸送道路の無電柱化の推進(八幡浜港と八幡浜ICのアクセス強化)
- 鳥井喜木津線の整備推進(原発避難路の多重性の確保)

～取組みの概要説明～

松山IC～大洲北只IC間の4車線化の推進

◆効果 (ねらい)

大洲・八幡浜自動車道の整備とともに松山IC～大洲北只IC間の4車線化を進め、「新たな国土軸」の形成と機能強化を図る。

◆事業主体

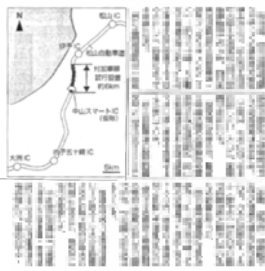
NEXCO・国

松山自動車道(伊予IC～内子五十崎IC)
約6キロの4車線化に着手

松山IC～大洲ICは1日当たり約1万500～1万3700台の交通量があり、2車線の区間では、川内IC～松山ICの4車線区間に比べ

速度が25%以上低下するなど渋滞が多く発生している。

4車線化によって、走行性確保や安全性の向上、輸送能力の増大が期待される。



松山道 伊予～内子6キロ4車線
NEXCOも工期6年目指す

松山自動車道・大洲道路4車線化

整備促進期成同盟会による活動

松山自動車道・大洲道路の早期4車線化を目指し、国土交通省等に対し、以下のような要望活動を行っている。

日時：平成29年11月8日

要望先：国土交通省 あきもと副大臣、高橋政務官 ほか



試行設置を決定して頂いた約6kmの整備と検証を早期にして頂き、残り区間も早く整備して頂きたい。(大洲市長)

八幡浜港フェリー埠頭の整備推進

◆効果 (ねらい)

八幡浜港において、フェリーの大型化に対応した岸壁や耐震岸壁、旅客施設を整備することより、利用拡大や賑わいの創出、防災機能を強化する。

◆事業主体

八幡浜市

八幡浜港フェリー埠頭再整備事業

既存施設の老朽化及び船舶大型化へ対応するため、また、耐震機能の強化を図るため、平成27年度から係留施設や交通施設、旅客施設の整備を行っている。



整備施設

- ・係留施設 (岸壁2バース)
- ・交通施設 (臨港道路、駐車場)
- ・旅客施設 (旅客ターミナル)
- ・完成目標年次 平成33年度

【完成イメージ】



中九州横断道路の整備推進

◆効果 (ねらい)

整備が進む九州地方の高速道路ネットワークと連携する。

◆事業主体

国(九州地方整備局)

中九州横断道路は、大分市と熊本市を結び約120kmの地域高規格道路である。この道路の整備によって、大分県、熊本県両県の交流促進、沿線地域の産業発展、地域活性化が期待されるだけではなく、九州縦貫自動車道及び東九州自動車道と連絡されることにより循環型ネットワークが形成され、さまざまな地域圏との交流が可能となる。

また京阪神～四国～九州(熊本)を貫く新たな国土軸が形成されることで、移動距離・移動時間の短縮が図られ、さらなる観光客の増加や、物流面での競争力強化が期待される。



～取組みの概要説明～

緊急輸送道路の無電柱化
(八幡浜港と八幡浜ICのアクセス強化)

◆効果 (ねらい)

八幡浜港と八幡浜ICを結ぶ道路は、大規模災害時に大洲・八幡浜自動車道と一体的に機能するため、無電柱化を図り防災機能を強化する。

◆事業主体 県、関係自治体

大洲・八幡浜自動車道周辺の
緊急輸送道路の無電柱化を検討

災害時の復旧活動や復興活動において、海上輸送における防災拠点港である八幡浜港と、今後、陸上輸送の要となりうる大洲・八幡浜自動車道の八幡浜港へ出入口となる八幡浜IC間の連絡道路についても、防災機能の強化は欠かせない。

そこで、この区間を結ぶ道路において、電柱等が倒壊することによる道路寸断を防止するため、無電柱化事業の推進を検討し、災害時の道路ネットワークの信頼性向上を図る。

無電柱化を検討

【緊急輸送道路の状況】



鳥井喜木津線の整備推進
(原発避難路の多重性の確保)

◆効果 (ねらい)

伊方原発から大洲・八幡浜自動車道へと繋がるアクセスルートのうち、大型車が通行困難など輸送能力が低い箇所解消を図り、防災面での整備効果をより一層高める。

◆事業主体 県

鳥井喜木津線
原発避難・救援道路整備事業

万が一の原発事故等が発生した場合に備え、リスク回避の観点から、複数の避難・救援ルートを確認しておく必要がある。そのため、大洲・八幡浜自動車道へと繋がるルートのうち、県道鳥井喜木津線において、大型車が通行困難な箇所の解消を図るためバイパス(トンネル含む)工事を進め、地域住民の安心・安全の確保に努めている。



【改良工事中区間】

【改良済区間】



避難ルートとして、道路は欠かすことができない。一日も早い改良を望んでいる。(地元区長)

