



愛媛の道路2012



愛媛県土木部 道路都市局

高規格幹線道路

- 四国8の字ネットワークの整備**
 - 四国縦貫・横断自動車道

県内の四国縦貫・横断自動車道は、昭和60年3月27日に四国で初めて三島川之江1C～土居1C間11kmが開通したのをスタートに、その後順次整備が進められ、これまでに徳島県境～大洲1C間133.4km、香川県境～高知県境間20.6km、宇和島1C～大洲北1C間32.0kmの合計186.0kmが供用されています。
 - 宇和島道路・大洲道路

国道6号宇和島道路(17.5km)、大洲道路(6.3km)は、高速自動車国道と同等の高規格な自動車専用道路として整備されています。宇和島道路は、平成17年7月9日までに、宇和島高車～保田間6.2kmが供用され、宇和島保田～津島町高田間7.0kmが平成22年3月27日に供用されています。

また、平成17年度から、宇和島津島町高田～若松間3.5kmの事業に着手し、平成26年度の供用を目標に工事が進められています。

大洲道路については、四国横断自動車道西予宇和1C～大洲北1Cの開通と同時に全通しており、平成17年度末に4車線化が完了しています。
 - 津島道路

若松～内海(愛南)間10.3kmの整備については、宇和島道路に接続する津島道路として平成24年度に新規事業化されました。
- 中四国連携ルートの整備**
 - 瀬戸内しまなみ海道

平成11年5月1日に開通した瀬戸内しまなみ海道は、中国地方と四国地方を結ぶ幹線ルートとしての機能はもとより沿道の鳥々の生活向上等の重要な役割を果たしています。また、自転車歩行者道も併設され、瀬戸内海の多島業をはじめ、豊かな自然や水軍などの歴史、文化を楽しむことができる観光・レクリエーションの架け橋、文化の架け橋としても大きな期待が寄せられています。

なお、既存道路を利用していた大島と生口島の島内道路区間は、平成11年度から国土交通省の直轄事業により整備が進められ、平成18年4月24日に大島道路、4月29日に生口島道路が供用したことから、瀬戸内しまなみ海道は、全区間が自動車専用道路でつながりました。
 - 今治小松自動車道

今治小松自動車道は、瀬戸内しまなみ海道と松山自動車道を結ぶ23.3kmの自動車専用道路で、国土交通省が整備を進めています。このうち、今治湯ノ浦1C～いよ小松1C間13kmは平成13年7月に全通し、残る今治1C～今治湯ノ浦1C間10.3kmについては、平成13年度に事業化され、これまで用地買収と埋蔵文化財調査が進められてきましたが、平成24年度から工事着手するなど、早期整備に向け今後の本格的な事業展開が期待されています。



愛媛の概要

- 地形と自然**

県土は、四国山地に沿って東西約160kmと細長い地形で構成されており、総面積は5,678km²であり、全国25位の広さを有し、県土の約70%が林野となっています。形状は致事地方が長さ約80km、幅15km、中予と南予が短径約80km、長径120km、幅約40kmの台形を組み合わせた形状で、全土が石鎚山(標高1,982m)をはじめ四国カルスト等の険しい山岳地形となっています。また、瀬戸内海や宇和島には大小200余りの島々が点在し、有数の離島県となっています。
- 歴史**

愛媛県は、江戸時代まで「伊予」と呼ばれ、伊豫・伊余・伊予・伊予などと書かれたこともあり、明治6年に県名の「愛媛」が誕生しました。この「愛媛」は、「古事記」の「伊予ノ国を愛比売と讀ム」から採られ、「愛比売」は伊予国にやどる女神であり、「愛媛」の県名は、かわいゆいゆ・つづくし女神といふことを意味しています。

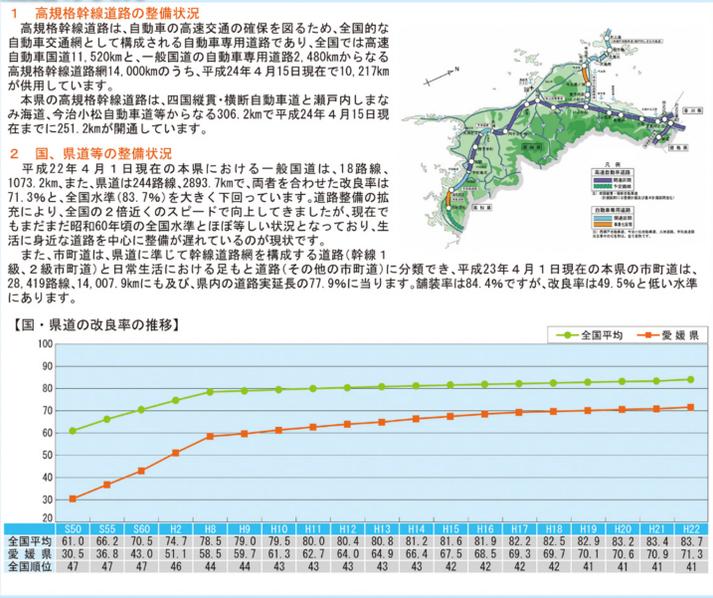
平成24年4月1日現在は、11市9町の20市町で構成されています。
- 人口**

本県の人口は1,431千人であり、その分布は、東予:498千人(35%)、中予:652千人(45%)、南予:281千人(20%)となっています。(H22.10.1国勢調査)
- 地質**

本県の地質は、県土の長軸方向をほぼ平行に縦走る中央構造線、御荷鈴構造線・佛飯構造線により4地区に区分され、5つの地質帯で構成されています。(和泉層群、領家帯、三波川変成岩帯、秩父古生帯、四万十中村帯)

これらは、いずれも風化剝離性の高い脆弱な地質であり、特に本県の大部分を占める三波川変成岩帯は、変成、圧砕の影響を受けて複雑な地質構造となり、地滑りや崩壊の多発地帯となっています。このため台風や豪雨等による災害を受けやすくなっています。

道路の状況



南海地震等の災害に備える道路の整備

(災害防除事業、橋りょう補修事業、道路防災緊急対策事業)

今後30年以内に60%～70%程度の確率で発生すると予測されている東南海・南海地震による災害をはじめ、災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、各地域の中心都市や防災上重要な施設(防災拠点)を相互に連絡する道路(緊急輸送道路)を優先して、法面防災対策や橋りょう耐震対策、トンネル保全対策などの防災・震災対策を総合的・重点的に進めます。

緊急輸送道路のイメージ図

主要な都市間及び他県、また、各防災拠点を連絡する緊急輸送道路は、地震時等災害発生後に、避難、救助をはじめ物資の輸送、踏施設の復旧など応急対策活動を実施するうえで重要な道路です。

消防車、救急車、パトカー、援助物資の運搬車、復旧作業車などが通行します。

愛媛県の緊急輸送道路は一次と二次に区分されます。

緊急輸送道路の種類	概要	主な路線
一次緊急輸送道路	主要な都市間及び他県と連絡する道路 防災拠点と上記の道路を結ぶ道路。又は、防災拠点と防災拠点を相互に結ぶ道路	高速道路、国道11号・33号・56号等 (主) 新居浜外野線 (主) 松山空港線 (一) 船越平城線(旧西海有料道路)等
二次緊急輸送道路	一次緊急輸送道路を補完する道路	国道440号 (主) 宿毛津島線 (主) 高知伊予三島線等

緊急輸送道路の整備状況

橋りょう耐震対策

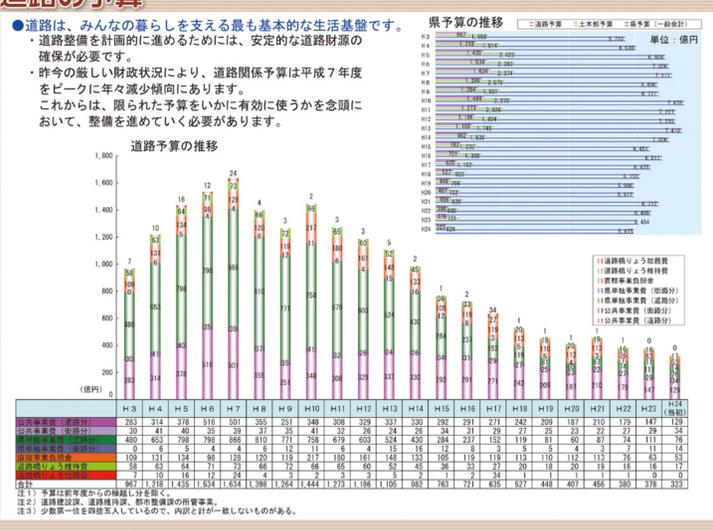
法面防災対策

トンネル保全対策

緊急輸送道路の整備状況一覧

工種	要対策箇所数	進捗率
法面防災対策	562	46.4%
橋りょう耐震対策	239	22.1%
トンネル保全対策	22	17.7%
計	823	70.2%

(平成23年度末時点)



愛媛県の道路整備方針

●効率化 全県一律な規模・規格からの脱却 一効果発現のスピードアップ

現在の財政状況において、従来どおりの整備の仕方では、早急な対策が必要とされている箇所がスロウダウンし、地域住民の生活が不便なままとなります。そこで、本県では従来の整備手法を見直し、「1.5車線の整備」、「道路の利用状況に応じた構造・規格の見直し」といった新しい整備手法に切り替えることで、早期発現と併せて事業コストの縮減を図り、道路整備の効率化を目指します。

愛媛県の「1.5車線の整備」

道路利用者からは、「せめて離合可能な道路が欲しい」などの声があり、早期の道路整備が求められています。そこで、従来の2車線整備にこだわらず、交通量や沿道状況、地形などを判断し、1車線で整備する区間、待避所設置など局部的改良を実施していく区間の組み合わせにより整備を行う。「1.5車線の整備」を探り入れました。「これにより、従来の2車線で連続して整備を推進する場合よりも得られる利便性は小さくなりますが、より早く、より安く、整備効果が得られ、道路利用者のニーズに応えることができます。

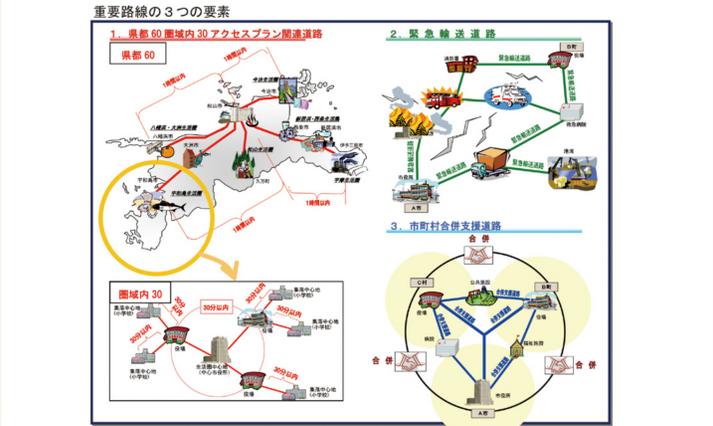
これらを組み合わせた**1.5車線の整備**

- 2車線整備**: 比較的交通量の多い集落内の道路で頻りにすれ違いがある区間を対象に整備します。
- 局部的整備**: 比較的交通量が少なく大車の混入率も少ない人家が点在しているような地域の道路を対象に整備します。
- 1車線整備**: 人家がほとんどなく、交通量が少ない区間を対象に整備します。

●重点化 全県一律な整備からの脱却・最速最小ネットワークによる優先整備

本県が管理する道路の4分の1以上は改良されおらず、その一方で昨今の財政事情の悪化により道路整備への投資額は年々減少しています。このような状況では、全ての道路が改良されるのは、何十年も先となってしまいます。転換期を迎えている現在においては、全ての道路を開通を待たずに整備することにより、より整備効果の高い道路をできるだけ早く整備することが求められていると考えています。

そこで、本県では、県が管理する道路の中から県民の皆さまが安心して快適に暮らしていくうえで最小限必要な道路網を「最速最小ネットワーク」=「重要路線(180路線)」として位置づけ、この「重要路線」の整備を国体開催予定の平成29年度までの中長期の目標としました。



●効率化 全県一律な規模・規格からの脱却 一効果発現のスピードアップ

現在の財政状況において、従来どおりの整備の仕方では、早急な対策が必要とされている箇所がスロウダウンし、地域住民の生活が不便なままとなります。そこで、本県では従来の整備手法を見直し、「1.5車線の整備」、「道路の利用状況に応じた構造・規格の見直し」といった新しい整備手法に切り替えることで、早期発現と併せて事業コストの縮減を図り、道路整備の効率化を目指します。

愛媛県の「1.5車線の整備」

道路利用者からは、「せめて離合可能な道路が欲しい」などの声があり、早期の道路整備が求められています。そこで、従来の2車線整備にこだわらず、交通量や沿道状況、地形などを判断し、1車線で整備する区間、待避所設置など局部的改良を実施していく区間の組み合わせにより整備を行う。「1.5車線の整備」を探り入れました。「これにより、従来の2車線で連続して整備を推進する場合よりも得られる利便性は小さくなりますが、より早く、より安く、整備効果が得られ、道路利用者のニーズに応えることができます。

これらを組み合わせた**1.5車線の整備**

- 2車線整備**: 比較的交通量の多い集落内の道路で頻りにすれ違いがある区間を対象に整備します。
- 局部的整備**: 比較的交通量が少なく大車の混入率も少ない人家が点在しているような地域の道路を対象に整備します。
- 1車線整備**: 人家がほとんどなく、交通量が少ない区間を対象に整備します。

●重点化 全県一律な整備からの脱却・最速最小ネットワークによる優先整備

本県が管理する道路の4分の1以上は改良されおらず、その一方で昨今の財政事情の悪化により道路整備への投資額は年々減少しています。このような状況では、全ての道路が改良されるのは、何十年も先となってしまいます。転換期を迎えている現在においては、全ての道路を開通を待たずに整備することにより、より整備効果の高い道路をできるだけ早く整備することが求められていると考えています。

そこで、本県では、県が管理する道路の中から県民の皆さまが安心して快適に暮らしていくうえで最小限必要な道路網を「最速最小ネットワーク」=「重要路線(180路線)」として位置づけ、この「重要路線」の整備を国体開催予定の平成29年度までの中長期の目標としました。

高規格幹線道路

- 四国8の字ネットワークの整備**
 - 四国縦貫・横断自動車道

県内の四国縦貫・横断自動車道は、昭和60年3月27日に四国で初めて三島川之江1C～土居1C間11kmが開通したのをスタートに、その後順次整備が進められ、これまでに徳島県境～大洲1C間133.4km、香川県境～高知県境間20.6km、宇和島1C～大洲北1C間32.0kmの合計186.0kmが供用されています。
 - 宇和島道路・大洲道路

国道6号宇和島道路(17.5km)、大洲道路(6.3km)は、高速自動車国道と同等の高規格な自動車専用道路として整備されています。宇和島道路は、平成17年7月9日までに、宇和島高車～保田間6.2kmが供用され、宇和島保田～津島町高田間7.0kmが平成22年3月27日に供用されています。

また、平成17年度から、宇和島津島町高田～若松間3.5kmの事業に着手し、平成26年度の供用を目標に工事が進められています。

大洲道路については、四国横断自動車道西予宇和1C～大洲北1Cの開通と同時に全通しており、平成17年度末に4車線化が完了しています。
 - 津島道路

若松～内海(愛南)間10.3kmの整備については、宇和島道路に接続する津島道路として平成24年度に新規事業化されました。
- 中四国連携ルートの整備**
 - 瀬戸内しまなみ海道

平成11年5月1日に開通した瀬戸内しまなみ海道は、中国地方と四国地方を結ぶ幹線ルートとしての機能はもとより沿道の鳥々の生活向上等の重要な役割を果たしています。また、自転車歩行者道も併設され、瀬戸内海の多島業をはじめ、豊かな自然や水軍などの歴史、文化を楽しむことができる観光・レクリエーションの架け橋、文化の架け橋としても大きな期待が寄せられています。

なお、既存道路を利用していた大島と生口島の島内道路区間は、平成11年度から国土交通省の直轄事業により整備が進められ、平成18年4月24日に大島道路、4月29日に生口島道路が供用したことから、瀬戸内しまなみ海道は、全区間が自動車専用道路でつながりました。
 - 今治小松自動車道

今治小松自動車道は、瀬戸内しまなみ海道と松山自動車道を結ぶ23.3kmの自動車専用道路で、国土交通省が整備を進めています。このうち、今治湯ノ浦1C～いよ小松1C間13kmは平成13年7月に全通し、残る今治1C～今治湯ノ浦1C間10.3kmについては、平成13年度に事業化され、これまで用地買収と埋蔵文化財調査が進められてきましたが、平成24年度から工事着手するなど、早期整備に向け今後の本格的な事業展開が期待されています。



南海地震等の災害に備える道路の整備

(災害防除事業、橋りょう補修事業、道路防災緊急対策事業)

今後30年以内に60%～70%程度の確率で発生すると予測されている東南海・南海地震による災害をはじめ、災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、各地域の中心都市や防災上重要な施設(防災拠点)を相互に連絡する道路(緊急輸送道路)を優先して、法面防災対策や橋りょう耐震対策、トンネル保全対策などの防災・震災対策を総合的・重点的に進めます。

緊急輸送道路のイメージ図

主要な都市間及び他県、また、各防災拠点を連絡する緊急輸送道路は、地震時等災害発生後に、避難、救助をはじめ物資の輸送、踏施設の復旧など応急対策活動を実施するうえで重要な道路です。

消防車、救急車、パトカー、援助物資の運搬車、復旧作業車などが通行します。

愛媛県の緊急