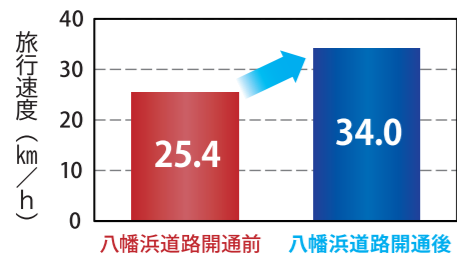


八幡浜道路の整備効果

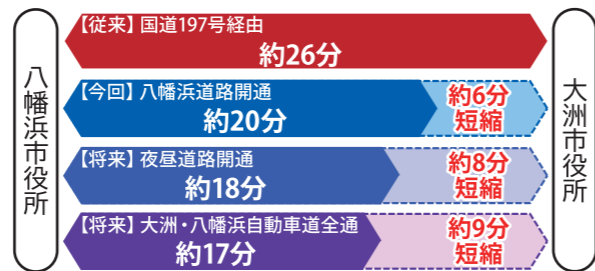
整備効果① 交通の円滑化による新たな人の流れや地域間交流の促進、物流の効率化

八幡浜道路の開通により、八幡浜市内の慢性的な交通渋滞の緩和や、八幡浜市～大洲市間の所要時間が短縮されるなど交通が円滑化し、新たな人の流れや地域間交流の促進、物流の効率化が期待されます。

【八幡浜道路並行現道の平均旅行速度の変化】



【所要時間の変化】



- ・八幡浜道路並行現道（大平交差点～八幡浜IC合流部）の平均旅行速度
- ・交通量推計を基にした試算
- ・平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度を基に算出
- ・八幡浜道路、夜昼道路、大洲西道路は60km/h、市町道部は30km/hで走行した場合の試算値

整備効果② 防災拠点となる八幡浜港との連結、現道とのダブルネットワークによる地域防災力の向上

災害に強い高規格道路である八幡浜道路は、耐震化したフェリー桟橋を有し防災拠点である八幡浜港と連結するとともに、現道（国道197号）とのダブルネットワークを形成します。近い将来の発生が危惧される南海トラフ地震や激甚化・頻発化する気象災害時の迅速な避難や確実な緊急輸送の確保などにより、地域防災力が向上します。

【八幡浜港の耐震化されたフェリー桟橋】



【国道197号とのダブルネットワーク】

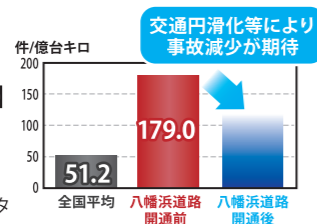


整備効果③ 交通事故の削減、救急医療体制の支援による地域の安全・安心の確保

八幡浜市内中心部を通過する自動車交通（特に伊方方面への通過交通）が八幡浜道路に転換し、渋滞・事故が多い江戸岡交差点の回避に伴い交通が円滑化し事故が抑止され、市内中心部の安全性が向上します。

また、八幡浜・大洲圏域では、地域の救急医療を担う二次救急医療が輪番制となっていることから、管外の医療機関への搬送を余儀なくされる日もあります。八幡浜道路の開通により搬送時間が短縮し、二次救急医療機関への30分圏域人口が増加するなど、地域の安心に不可欠な救急医療を支援します。

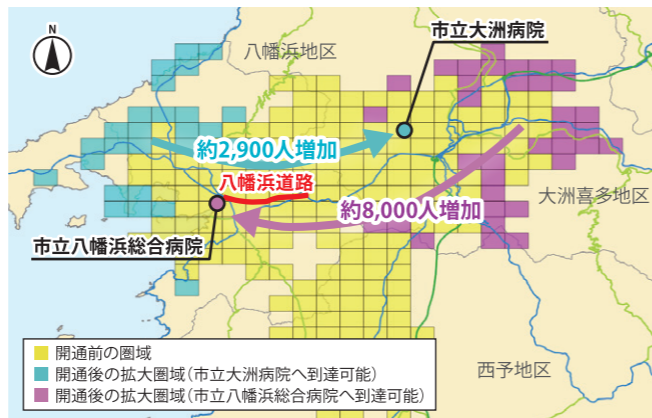
【交通事故の改善効果（江戸岡交差点）】



- ・全国平均：交通統計令和2年度版
- ・江戸岡交差点：H28-R1 ITARDAデータ

【二次救急医療機関30分圏域の変化】

30分以内に市立大洲病院、または市立八幡浜総合病院へ到着可能な圏域
※八幡浜道路開通前後の比較



- ・30分圏域：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度を基に算出
- ・名坂道路、八幡浜道路は60km/h、市町村道は30km/hを使用
- ・人口：令和2年国勢調査

令和5年3月25日(土) 八幡浜道路 開通



まじめみめ
スタンプロゴマーク

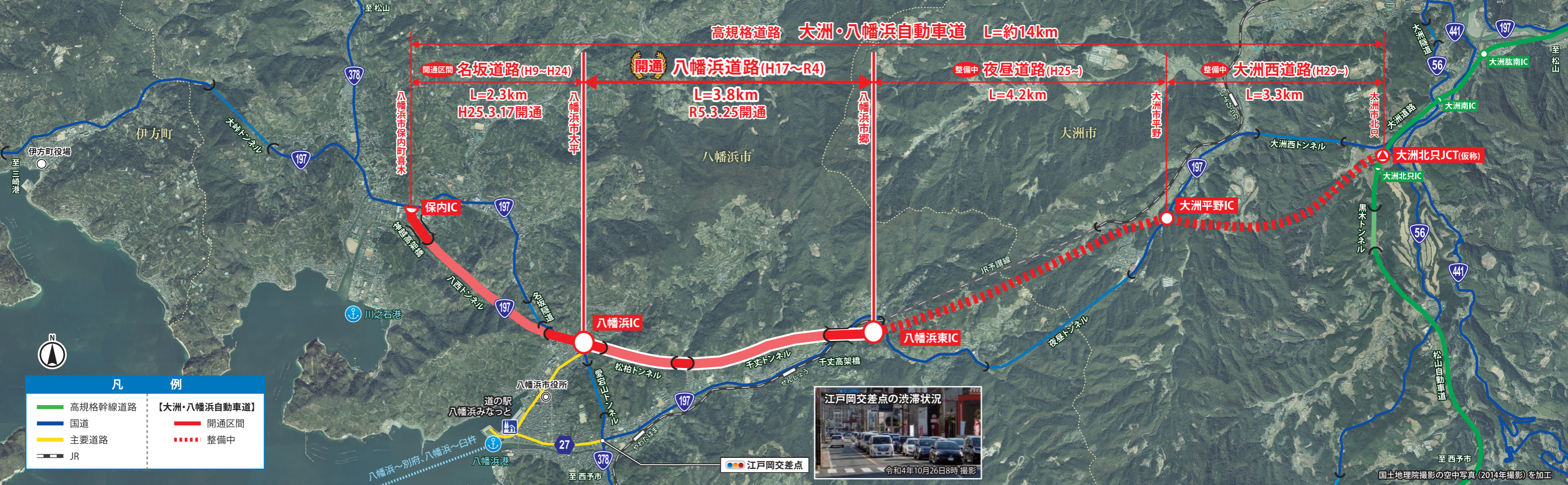


まじめみぎゃん
(まじめ課長)



八幡浜道路
愛媛県八幡浜市





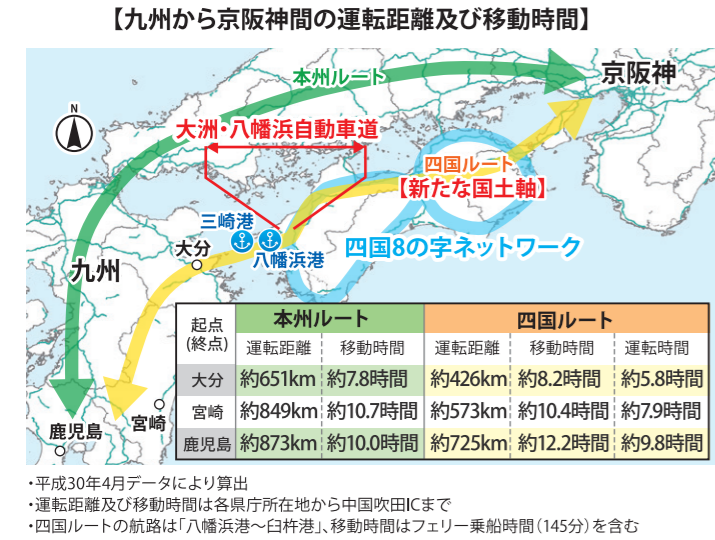
凡 例	
—	高規格幹線道路 【大洲・八幡浜自動車道】
—	国道
—	主要道路
—	JR
—	開通区間
- - -	整備中

大洲・八幡浜自動車道の概要

**新たな国土軸の一翼を担い、「命の道」
「地方創生の道」となる大洲・八幡浜自動車道**

大洲・八幡浜自動車道は、四国の西の玄関口として九州とのフェリー航路を持つ八西地域(愛媛県八幡浜市・伊方町)と、大洲市北只で四国8の字ネットワークを結ぶ自動車専用の高規格道路です。フェリー航路を介して本州～四国～九州を結ぶ「新たな国土軸」の一翼を担い、地域産業の活性化、観光振興などを支援する「地方創生の道」であるとともに、大規模災害発生時の広域避難や緊急輸送を支える「命の道」の役割を担うものです。

愛媛県では、平成9年度から4つの工区(「名坂道路(平成25年3月開通)」「八幡浜道路(令和5年3月開通)」「夜昼道路」「大洲西道路」)の整備を順次進めています。



八幡浜道路の概要

**暮らしを便利・安全に、
地域を元気にする八幡浜道路**

八幡浜道路は、八幡浜市郷から同市大平までの延長3.8kmの自動車専用の高規格道路として平成17年度に事業着手し、令和5年3月25日に開通しました。平成24年度に開通している名坂道路と共に、次の効果が期待されます。

- ①交通の円滑化による新たな人の流れや地域間交流の促進、物流の効率化
- ②防災拠点となる八幡浜港との連結、現道とのダブルネットワークによる地域防災力の向上
- ③交通事故の削減、救急医療体制の支援による地域の安全・安心の確保

計画概要	路線名	一般国道197号 <small>やわたはま 八幡浜道路</small>	
	区 間	起 点	愛媛県八幡浜市郷(八幡浜東IC)
		終 点	愛媛県八幡浜市大平(八幡浜IC)
延 長	3.8km		
道路構造	第3種第3級 完成2車線		
	幅員6.0(9.0)m 設計速度60km/h		

事業経緯	平成16年3月	地域高規格道路の調査区間指定
	平成17年3月	地域高規格道路の整備区間指定
	平成17年4月	補助事業採択(事業化)
	平成27年9月	千丈トンネル本体 完成
	令和元年10月	松柏トンネル本体 完成
	令和4年12月	千丈高架橋 完成
令和5年3月	八幡浜道路 開通(完成2車線)	

主要構造物



厳しい施工条件の克服

(1)千丈高架橋における国道とJR上空での橋桁架設作業

千丈高架橋は、国道197号とJR予讃線を跨ぎ、八幡浜東インターチェンジと八幡浜市街側をつなぐ八幡浜道路最長の橋梁です。国道とJRを跨ぐ区間の橋桁架設は、列車の運行がない深夜に、総重量1,600トンの鋼製の橋桁を3回に分けて組み立てては送り出し、その後巨大な橋桁を計画高さまで最大7m下ろすという作業を、幹線道路である国道を延べ14日間通行止めにしなが、約1年をかけて行いました。

(2)八幡浜東ICにおける地すべり対策

八幡浜東インターチェンジ部においては、平成30年7月豪雨(483mm/月)、令和2年7月豪雨(527mm/月)時に大規模な地すべりが発生しました。[雨量観測地点は八幡浜(気象庁)]

継続的な観測や解析を進め、学識経験者のアドバイスも頂きながら必要な対策工を実施することで、令和5年3月に八幡浜道路を開通することができました。

(3)松柏トンネルにおける膨張性の地質への対策

松柏トンネルの建設は、一部区間に全国でも珍しい膨張性を持つ地質があり、掘削完了箇所が内側に変位し、鋼製の支保工(掘削面が崩れないように設置するアーチ状の支え)が破損するなど、難工事となりました。構造を増強するなどの対策を講じながら工事を進め、掘削開始から約2年半後の平成30年11月に貫通し、令和元年10月に本体を完成させることができました。