

松山自動車道(川之江JCT～大洲IC)は、四国中央市から新居浜市、西条市、東温市を結んで西進し、桜三里・道後平野を抜け、県都松山市を通過して、伊予市より南進し、大洲市に至る約127kmの高速自動車国道で、沿線地域の経済や暮らしを支える重要な役割を担っています。

このうち、愛媛県中部から南部に位置する伊予IC～内子五十崎IC間(24km)のうち6.3kmについて4車線化が完成します。4車線の交通運用開始に伴い、渋滞緩和や災害時のリダンダンシー機能の強化が図れる等、安全性・信頼性等の向上が期待されます。

## 〔完成区間〕

- 路線名 : 四国縦貫自動車道
- 道路名 : E56 松山自動車道
- 区間および延長 : 伊予IC ～ 内子五十崎IC (24.0km) のうち6.3km  
(愛媛県伊予市双海町上灘ふたみちようかみなだ～愛媛県伊予市三秋みあき)

## ◆今回完成区間の位置図



# ■4車線化による渋滞の緩和

別紙

- 対面通行による暫定2車線区間は、4車線区間に比べて、渋滞の発生や速度低下が懸念されます。
- 特に繁忙期時等において、松山自動車道 伊予IC～内子五十崎ICの明神山トンネル付近では渋滞が発生しております。みょうじんさん
- 4車線化により、渋滞や速度低下の緩和が期待されます。

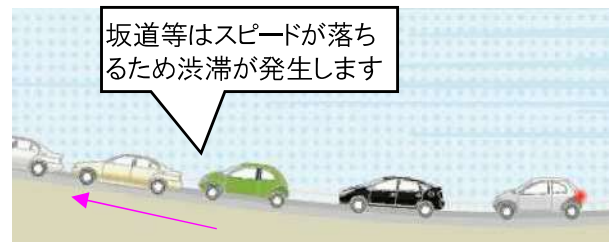
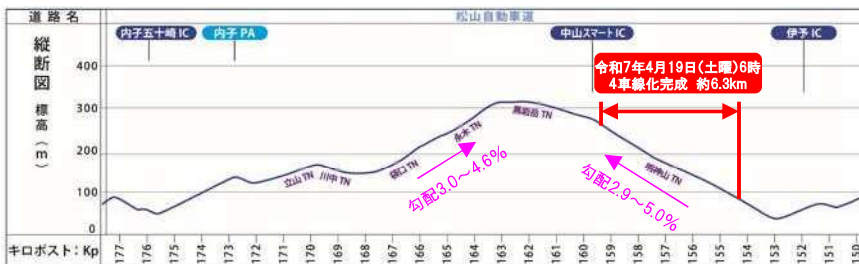


明神山トンネル付近の渋滞状況



松山自動車道 伊予IC～内子五十崎IC間では交通集中による渋滞が年間15回程度発生(H25～H27の3ヶ年平均値)  
出典「平成28年度愛媛県渋滞対策協議会資料より」

## <松山自動車道 伊予～内子五十崎 明神山トンネル付近の縦断勾配>



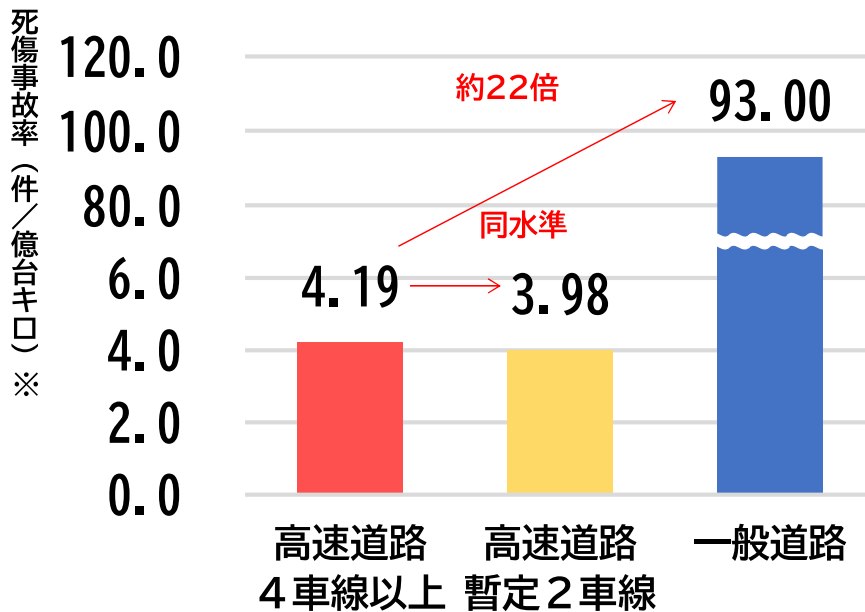
## <4車線化に伴う渋滞緩和事例>

区間:高松自動車道(鳴門IC～高松市境)



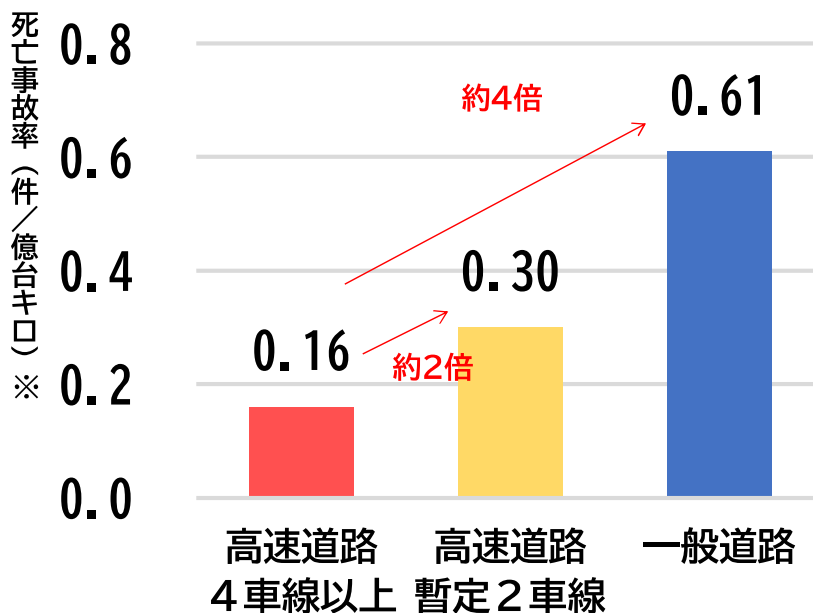
- 対面通行による暫定2車線区間は、4車線区間に比べて、交通事故が発生した場合、死亡事故となる割合が高くなっています。
- 4車線化により、中央分離帯を設置し上下線が分離されることで、対向車線への飛び出しを防止し、安全性が向上することが期待されます。

## <死傷事故率>



※高速道路:高速自動車国道(有料)(H25)  
 一般道路:H25

## <死亡事故率>



資料:道路分科会第13回事業評価部会(H28.3.10)



- 異常降雨によるのり面崩壊等の災害時において、対面通行となる暫定2車線区間では、復旧工事がすべて終わらなければ通行する車線を確保することが困難なことから、通行止めが長時間必要になります。
- 4車線以上の区間では、被災した側の車線の復旧工事を行いながら、同時に反対側の車線を対面通行運用するなど、車線を有効に活用することで、災害時の迅速な交通確保などが可能となります。

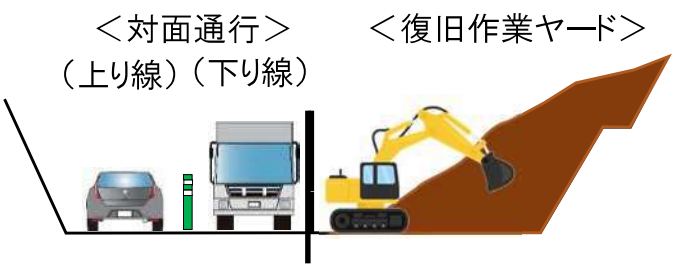
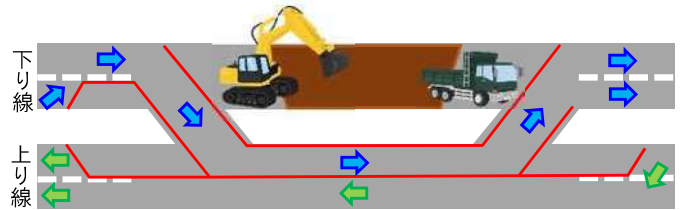
## 《暫定2車線区間の災害復旧》

暫定2車線区間は、復旧作業が終わらないと交通確保が困難



## 《4車線区間の災害復旧》

4車線のうち、2車線を復旧作業の施工ヤードとして利用し、早期に交通を確保



## 《4車線区間の災害復旧事例》

区間： E32 高知自動車道 新宮IC～大豊IC(上り線)

概要： 平成30年7月豪雨にて高速道路区域外からの土砂崩落により橋梁上部工が流出

