

第 19 回

「四国8の字ネットワーク」整備の推進

四国に高速道路ができて間もなく40年



荒瀬 美和

ARASE Yoshikazu

一般社団法人プレストレスト・
コンクリート建設業協会
副会長兼専務理事
(元)国土交通省四国地方整備局長

はじめに

昭和60年(1985年)3月に四国で初めての高速道路(松山自動車道 三島川之江インターチェンジ(IC)～土居IC)が開通して約40年。四国4県都を結ぶ「エクスハイウェイ」から、現在は「四国8の字ネットワーク(以下、四国8の字NW)」の概成を目指して事業を推進中です。

昭和63年(1988年)4月の瀬戸中央自動車道開通、平成10年(1998年)4月の神戸淡路鳴門自動車道の全線開通(明石海峡大橋開通)、平成18年(2006年)4月の瀬戸内しまなみ海道(西瀬戸自動車道)の全線開通と、本州四国連絡高速道路3ルートが完成したことにより、四国地方は本州から見て、従前のいわゆる大きな「島」から大きな「半島」へと変わったと筆者は感じています。

現在はこの大きな「半島」内の高規格道路ネットワークのミッシングリンク解消に向け、整備を展開しており、本稿では、特に「四国8の字NW」の整備に焦点をあてて、四国の道路ネットワークの変遷についてご紹介します。

1. 四国ブロックの特徴

(1) 厳しい自然環境

四国地方は、今後30年以内に南海トラフでマグニチュード8～9クラスの地震が発生する確率は70～80%程度と予測されています。南海トラフ巨大地震では、震度7から6弱までの揺れ、また地震発生に伴う大津波等による太平洋沿岸域の広域的な浸水と交通ネットワークの寸断が発生する危険性がひっ迫しています。

さらに、急峻な地形や脆弱な地質構造、台風常襲地域など風水害が発生しやすい地域特性や近年増加している集中豪雨により、大規模な土砂災害や河川の氾濫が発生する恐れがあります。一方、瀬戸内海側など全国有数の少雨地帯が存在し、慢性的な渇水の発生も懸念されています。

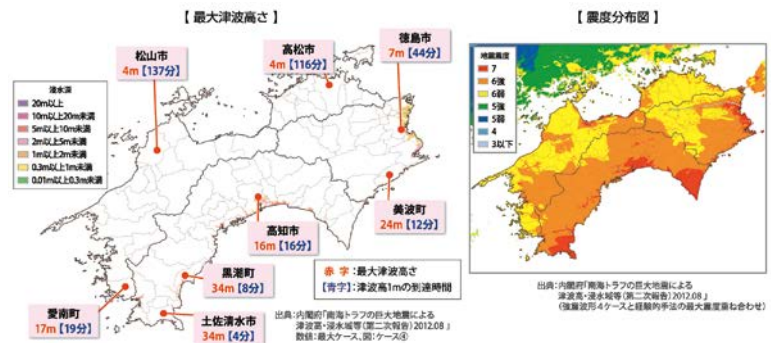


図-1 南海トラフ巨大地震

一方、気候は温暖で、瀬戸内海と太平洋に面し、西日本最高峰である石鎚山に代表される急峻な四国山地や日本屈指の清流である四万十川等が存在するなど、変化に富む豊かな自然環境を有しています。

(2) 地域の置かれている状況

全国と比べて早期に発現している人口減少と高齢化、出生数の減少と若年層の人口流出など、深刻化する人口減少、少子高齢化への対応が必要です。

四国地方は、全国に比べ農業や水産業などの第一次産業のウエイトが高く、また第二次産業は、関西圏等の大消費地への輸送コストがかさみやすいものの、基礎素材型産業の製造品出荷額等の占める割合が約5割と全国に比べ高いほか、炭素繊維等の世界シェアを有する先端素材産業や紙製造業、LED等に代表される優れた技術を有する



図-2 全国より早く進行する人口減少

ニッチトップ企業、造船業などの地場産業等、国内外で高いシェアを占める産業が存在しています。

(3) 歴史的文化遺産と観光資源

四国地方は、四国八十八箇所霊場巡り等の信仰文化、「阿波おどり」、「よさこい祭り」等の祭り、数多くの歴史伝統を物語る文化遺産に恵まれています。一方、外の文化や人々を受け入れる寛容性に富み、地域には「お接待の心」が根付いています。また、瀬戸内海の島々を舞台とした現代アートの祭典「瀬戸内国際芸術祭」やナショナルサイクルルートに指定された「しまなみ海道サイクリングロード」など国内外から観光客が訪れる魅力ある観光資源を有しています。

2. 「四国8の字NW」の概要

「四国8の字NW」とは、四国4県の県庁所在地を連結する高速交通ネットワークの愛称で、目指す道路ネットワークの形が「8の字」であることから名付けられました。

整備目的としては、地方の中心都市を効率的に連結、救急医療施設へのアクセス性及び走行性を向上する「速達性」、南海トラフ巨大地震発生時の緊急輸送道路の確保、豪雨・洪水時においても寸断することのない安心・安全な道路ネットワークを確立する「安全性」が挙げられ、四国にとっての「命の道」とも位置付けられています。

なお、「四国8の字NW」は、以下に示す経緯を経て計画され、四国縦貫自動車道、四国横断自動車道、高知東部自動車道、阿南安芸自動車道で構成されています。

3. 「四国8の字NW」の整備の変遷

四国の高速道路ネットワークは、昭和41年(1966年)制定の国土開発幹線自動車道建設法に定められた全国7,600kmの予定路線において、四国4県の県都を結ぶ「エクスハイウェイ」が位置付けられ、建設が進められました。

- ・ 昭和60年(1985年)3月に、四国初の高速道路が三島川之江IC～土居IC間で開通
- ・ 平成12年(2000年)3月には、四国4県都を結ぶエクスハイウェイが完成

また、前述の本州四国連絡高速道路3ルートでの完成により本州と陸続きとなりました。

その後、第四次全国総合開発計画において、全

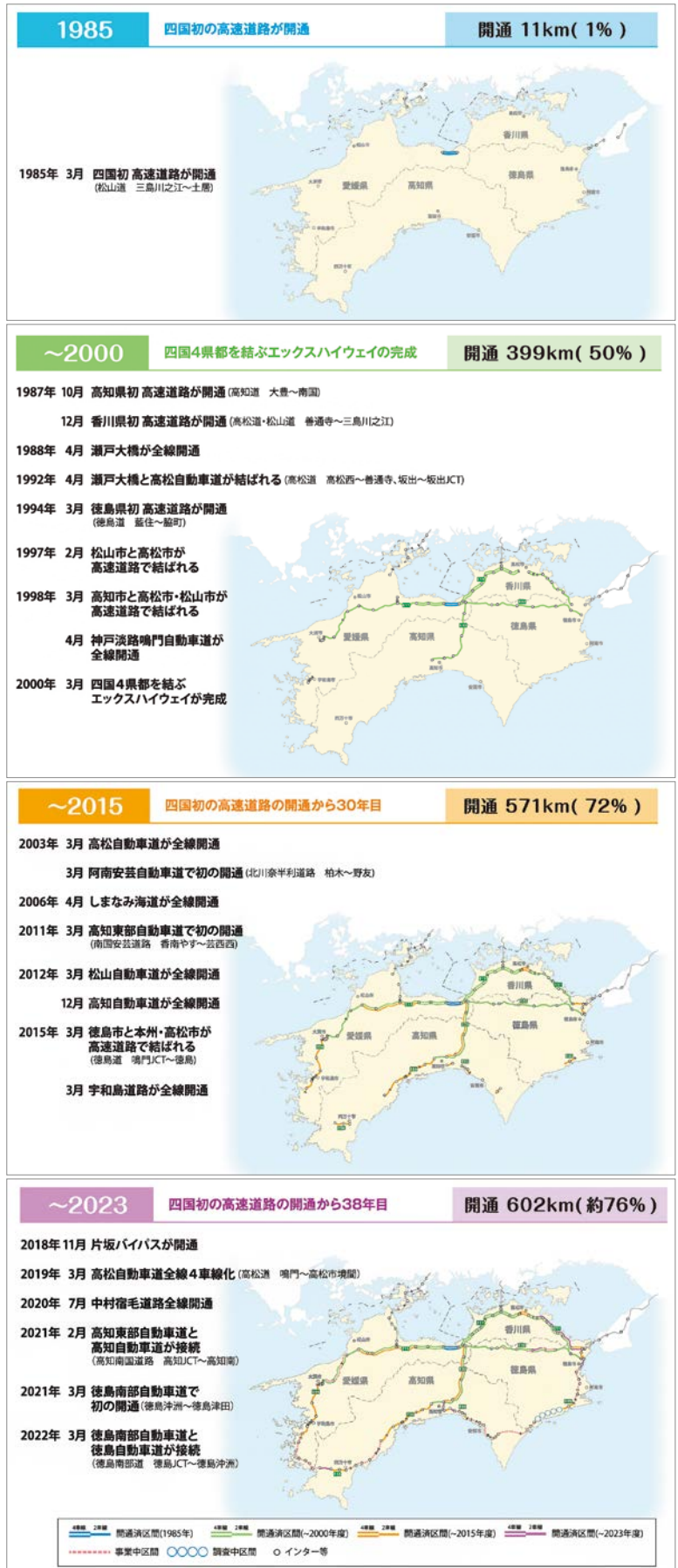


図-3 「四国8の字ネットワーク」の整備の変遷「エクスハイウェイ」から「8の字NW」へ

国 14,000 km の高規格幹線道路が位置付けられ、四国においても四国縦貫自動車道及び四国横断自動車道が延伸されるとともに、新たに高知東部自動車道がB路線として高規格幹線道路に組み入れられました。

さらに、平成 6 年 (1994 年) に阿南安芸自動車道が地域高規格道路に指定されたことにより、「四国 8 の字 NW」全線の約 800 km が計画として位置付けられました。

なお、南海トラフ巨大地震への備えとして、効率的かつ迅速な道路計画を実施するため、平成 28 年 (2016 年) 3 月に「四国広域道路啓開計画」(四国おうぎ(扇) 作戦) を国や県などの関係機関からなる「四国道路啓開等協議会」にて策定し、その後は訓練などを連携して実施しています。

初期段階では、主に日本道路公団 (現 NEXCO 西日本) により整備が進められてきましたが、四国地方整備局においても高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路及び新直轄方式により「四国 8 の字 NW」の整備を鋭意推進しています。



図-4 「四国おうぎ(扇) 作戦」ルート図

四国初の高速道路の開通から 30 年目の平成 27 年 (2015 年) には、国道 56 号宇和島道路の全線開通 (津島岩松 IC ~ 津島高田 IC 間の開通) により、全体の約 72% に当たる 571 km が開通しました。

さらに現在、39 年目に当たる令和 6 年 (2024 年) 時点では、

- ・令和 3 年 (2021 年) 2 月の高知南国道路の全線開通 (高知 IC・ジャンクション(JCT) ~ 高知南 IC 間の開通: 直轄施工)
 - ・令和 3 年 (2021 年) 3 月の徳島南部自動車道 (徳島おきのす沖洲 IC ~ 徳島津田 IC 間: 直轄施工) の開通
 - ・令和 4 年 (2022 年) 3 月の徳島南部自動車道 (徳島 JCT ~ 徳島沖洲 IC 間: NEXCO 西日本施工) の開通により、全体の約 76% に当たる 602 km が開通しています。
- 今後は、
- ・令和 7 年 (2025 年) 春頃に国道 55 号南国安芸道路 (高知龍馬空港 IC ~ 香南のいち IC 間: 直轄施工) 延長 3.5 km
 - ・令和 7 年 (2025 年) 春頃に国道 493 号北川道路 (和田トンネル区間: 高知県施工) 延長 2.7 km
 - ・令和 7 年度 (2025 年度) に徳島南部自動車道 (立江くしち櫛瀨 IC (仮称) ~ 阿南 IC (仮称) 間: 直轄施工) 延長 3.2 km が開通予定となっています。

令和 6 年度 (2024 年度) には

- ・国道 56 号 宿毛内海道路 (一本松 ~ 御荘)
 - ・国道 56 号 宿毛内海道路 (宿毛和田 ~ 宿毛新港)
 - ・国道 55 号 奈半利安芸道路 (奈半利 ~ 安田)
- の 3 区間が新規事業化され、既に事業化済みの区間も合わせ全体の約 21% に当たる 170 km で鋭意事業中であり、直轄・高知県が着実に道路整備を進めています。

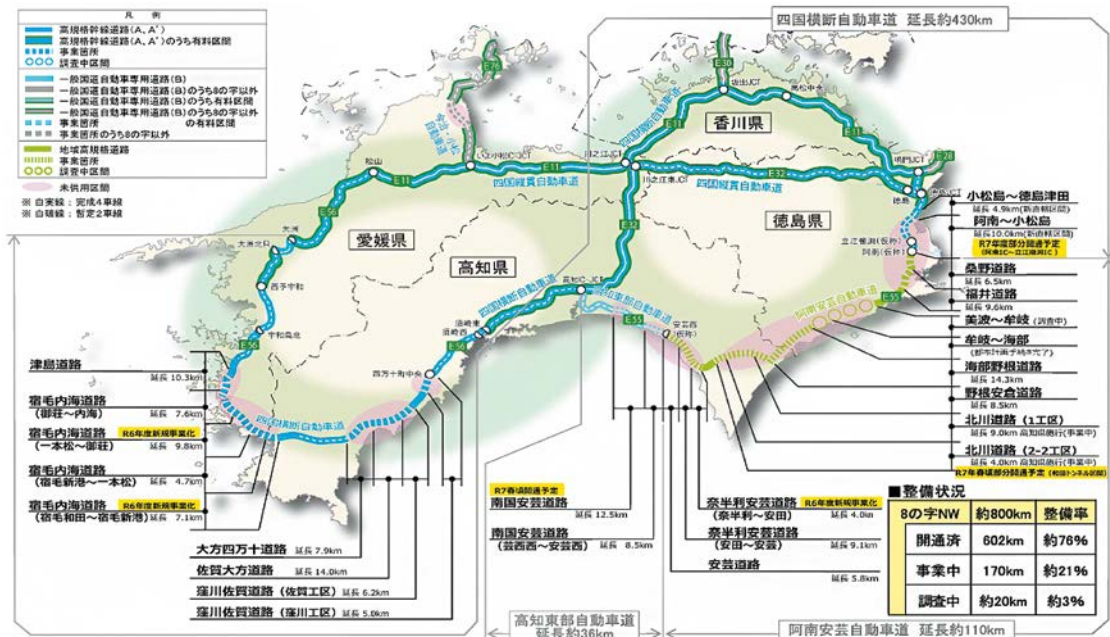


図-5 四国 8 の字ネットワークの整備状況 (令和 6 年 (2024 年) 4 月時点)

また、NEXCO 西日本では、

- ・ E32 徳島自動車道(土成IC～吉野川スマートIC間)の3区間
脇町IC～美馬IC間のうち約4.8km
土成IC～脇町IC間のうち約7.7km
美馬IC～吉野川スマートIC間のうち約4.8km
- ・ E56 松山自動車道(伊予IC～大洲IC間)の4区間
伊予IC～内子五十崎IC間のうち約6.3km
内子五十崎IC～大洲IC間のうち約4.4km
伊予IC～内子五十崎IC間のうち約9.7km
伊予IC～内子五十崎IC間のうち約5.3km

において、2車線を4車線へ拡幅する事業を実施中です。

4. ネットワークの効果

「四国8の字NW」の開通区間は、すでに社会経済活動、地域活性化に大きく貢献しており、本章ではその効果の一部をご紹介します。

高知県内西南部の国道56号は、変化の多い海岸線や山岳地帯を通過しているため、急カーブや急こう配が連続する交通難所が多く、「角谷坂」「焼坂」「久礼坂」「片坂」と呼ばれる四大交通難所が存在していました。これらの難所を四国横断自動車道(須崎西IC～四万十町中央IC間)及び国道56号片坂バイパス(四万十町西IC～黒潮拳ノ川IC間)の開通により回避することができるようになりました。9割以上の交通が信頼性の高い高規格道路を走行しており、急減速・横揺れの発生が約5割減少し、安全性・快適性が向上しました。

令和4年(2022年)7月には台風の影響で国道56号沿いののり面が崩落し、約130時間にわたり全面通行止めが発生しましたが、大雨時の約8時間を除き、完成していた四国横断自動車道が代替路として機能しました。今後、事業中区間の開通により南海トラフ巨大地震の際の大洋波による浸水区間を回避することが可能となり、信頼性の高い緊急輸送道路が確保されます。

高知県東部地域では、これまでの高知南国道路の全線開通、南国安芸道路の一部区間の開通により、沿線の産業団地と陸・海・空の玄関口(高知自動車道高知IC・高知新港・高知龍馬空港)へのアクセス性が向上し、企業立地が促進されています。今後の更なる開通により、高知県東部地域への交通拠点からのアクセス性が向上することで、更なる企業立地が促進され、地域経済活性化につながることを期待されています。

愛媛県、特に愛媛県宇和島市や南宇和郡愛南町などの南予地域ではマダイの養殖が盛んで、四国8の字NW等を利用して東京・大阪などの大都市圏域にも出荷しています。

高速道路の整備につれて、東京などの大消費地に、より早く、より多く、養殖マダイが運べるようになり、シェアが拡大しています。現在では愛媛県産の養殖マダイが全国シェア約6割を占めるようになりました。今後も更なる道路の南進により、地場産業が活性化することが期待されます。



図-6 ダブルネットワーク(国道56号の通行止め)



図-7 沿線の企業立地が加速

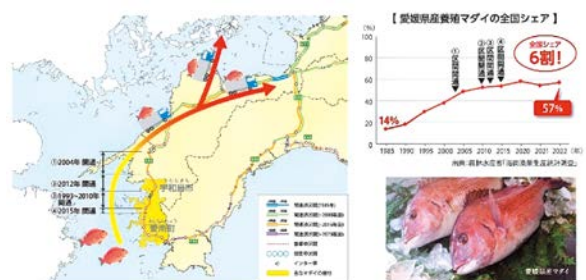


図-8 養殖マダイのシェア拡大

おわりに

四国地域の活性化、安全・安心、国土強靱化のために、未事業化区間の早期事業化と、事業中区間の1日も早い全線開通を期待しています。

なお、本稿の作成に当たっては、四国地方整備局道路部道路計画課山本課長をはじめとする関係者の皆様に資料の提供や確認をいただきましたこと、深く感謝申し上げます。