

ツク効果

トック効果とは産業や生活を支える道路や河川、港湾などにより得られる中長期的な効果です

防災・減災

心度を向上

元気度・豊かさ

地域活性化・経済活動支援

土砂災害対策の推進

ハード対策（砂防堰堤等の効果）

平成30年西日本豪雨被災箇所における緊急対策

砂防堰堤完成イメージ

土石流やがけ崩れにより激甚な被害を受けた南予地域や松山・今治地域において、令和5年までに緊急的に砂防堰堤や法枠工を整備します。

ソフト対策（土砂災害の危険性の周知）

基礎調査⇒令和元年度までに全箇所(15,190箇所)を完了・公表

警戒区域では
●特別警戒体制の整備
●特別警戒区域ではさらに
●自家の営農行為に対する助言

危険箇所パトロール

要配慮者利用施設における避難訓練

肱川緊急治水対策の推進により流域の安全・安心が向上

○西日本豪雨(平成30年7月)により広範囲で甚大な浸水被害が発生

Now

Future

○3段階の治水対策により西日本豪雨と同規模洪水での被害を解消 安全・安心が向上

①緊急的対応

河道掘削・樹木撤去を実施するとともに、鹿野川ダム改修により増大した治水容量を活用し、野村ダム・鹿野川ダムの操作規則を変更

平成30年西日本豪雨の被害を
低減

②概ね5年間での対策

肱川中下流部において築堤等の整備を実施するとともに、鹿野川ダム改修により増大した容量の有効活用を図る

平成30年西日本豪雨が
堤防から越水しない

③概ね10年間での対策

更なる河川整備等を推進するとともに、山鳥坂ダムの整備を実施

平成30年西日本豪雨と
同規模の洪水※を安全に流下

※複数降雨パターンで最大流量となる洪水

浸水被害を解消

鹿野川ダム改修

(R元年6月完成)

堤防整備(菅田地区)

山鳥坂ダム完成イメージ

(R8年度完成予定)

応急仮設住居

平成30年西日本豪雨を受けた地域に建設しました。
西予市104戸、

徳森公園

吉田西小路

リンク① ワーク南予延伸

大雨においても高速道路は心的な役割を果たした。

通行止 (25日で解除)

通行止 (4日で解除)

南海トラフ地震に備えた「命の道」

内海～宿毛 約29km 未事業化区間

断続!

（）による

ミッシングリンク② 今治小松自動車道

山陽自動車道

高屋IC 河内IC 本郷IC 三郷久井IC 尾道IC 西瀬戸自動車道

広島県

瀬戸内しまなみ海道

大三島IC 生口島IC 因島IC 因島南IC

今治IC 大島北IC 大島南IC 今治北IC 今治IC 今治朝霧IC (仮称) 今治瀬戸IC 今治南IC 今治小松路 10.3km H13事業化 13km 供用済 23.3km 2/4

松山市 西条市 松山自動車道

196 317 11

「3つの早期解消」

「四国8の字連携を促進」

ミッシングリンク
暫定2車線区間
ミッシングリンク③

中国～四国の広域交流・連携の促進

中四国のカウンターパートのグループ県

- 愛媛・広島
- 香川・岡山
- 徳島・鳥取
- 高知・山口・島根

設

被害
宅を
0戸、
戸)

施設の耐震化・老朽化対策

(一)美川松山線
八幡橋(久万高原町)
橋梁耐震(落橋防止)

農業大学校
体育館

南海トラフ地震に備え、**橋梁や建築物等の耐震化**を進めます。
施設の老朽化に対し、予防的に維持修繕を実施する等、社会資本の**計画的な維持管理**を行います。

地域経済を支える

○松山港コンテナ貨物量の推移

年	内港	外港	合計
H12	33,449	13,449	47,552
H29	47,552	13,449	61,001

1.4倍

ミッシングリンク③
大洲・八幡浜自動車道

暫定2車線区間の4車線化

**大洲道路6.3km
(暫定2車線区間1.6km)**

**松山自動車道42.0km
(暫定2車線区間38.1km)**

**付加車線設置
6.3km
H28事業化**

**付加車線設置
約4.4km
R元事業化**

伊予 IC ~ 内子五十崎IC間の状況

**死亡事故発生箇所
(過去10年間)**

**速度低下区間
(川内～松山に比べ25%低下)**

死亡事故率(件/億台キロ)

松山IC～大洲道路(H28)	0.41
全国高速暫定2車線(H25～28)	0.29
全国高速4車線以上(H25～28)	0.15

大洲北只

内子五十崎

八幡浜港

八幡浜東

平野

八幡浜

保内

伊方原子力発電所

大洲

松山

川内

**東温スマートIC(仮称)
H30事業化**

新規路線供用延長(km)

トラック航送台数增加傾向

各県庁～吹田IC間の運転距離及び移動時間

起点 (終点)	本州ルート		四国ルート	
	運転距離	移動時間	運転距離	移動時間
大分	約651km	約7.8時間	約426km	約8.2時間
宮崎	約849km	約10.7時間	約573km	約10.4時間
鹿児島	約873km	約10.0時間	約725km	約12.2時間

機能の強化(重)松山港

ガントリークレーン増設

トリーケーレンの増設や水深13mの整備により大型船等の利用が可能となり、さらなる物流コストの低減ながら地域の活性化に寄与します。

コンテナ貨物量は、コンテナターミナル前(H12)に比べ約1.4倍に増加

海で隔てられた町がついにひとつに！
4島を結ぶ夢の架け橋「上島架橋」-ゆめしま海道-

生活の利便性が飛躍的に向上！

完成予想図

岩城橋

弓削島

生名橋

H23.2開通

佐島

弓削大橋

H8.3開通

岩城島

生名島

14分短縮
※岩城支所～弓削支所で試算

17分短縮
※岩城支所～弓削高校で試算

44分短縮
役場 58
※岩城支所～弓削支所で試算

通勤 40分短縮
※弓削支所～岩城支所で試算

35 16 14 15 21 39 68 37 29分短縮
貿易
※岩城支所～弓削E-ICで試算

16分短縮
※弓削支所～弓削島総合病院で試算

上島町へのサイクリスト数

年	サイクリスト数
H25	4,148
H26	5,136
H27	7,766
H28	9,400
H29	10,310

2.5倍

生名橋開通後の観光客数(人)

年	観光客数(人)
H22	147117
H23	189866
H24	234080
H25	227374
H26	216629
H27	223446
H28	217710
H29	220355

1.5倍

岩城橋の架橋で、ついに4島が結ばれ、上島町の観光・産業経済の活性化や定住促進に寄与

自転車道を活用した観光振興と地域 とともに、四国一周1,000kmコース 、「サイクリングアイランド四国」 指します。

**しまなみ海道の
レンタサイクル貸出台数の推移
(2010~2017年度)**

年	台数(合計)
2010	48,178
2011	60,949
2012	74,872
2013	81,851
2014	116,303
2015	135,229
2016	141,205
2017	149,740

※自転車通行料金無料化
(2014.7.1)
・CNNで紹介
・国際サイクリング大会開催
・姉妹自転車道協定
・ブルーラインの整備
2010年 広島県側施工
2011年 愛媛県側施工

既存港湾施設の有効活用による クルーズ客船の寄港促進

**ダイヤモンド
・プリンセス**
**全長290m、総
トン数115,875
トン、乗客定員
2,706人**

プリンセス・クルーズ

インバウンド効果による地域経済の活性化に貢献！

- 泊地浚渫
- 係船柱改良
新設
- 案内看板
(多言語)
設置
- 舗装修繕

- 防舷材改良
- エプロン舗装改良