

第四章 道路事業

第一節 道路

宇和島市では、幹線道路を補完する道路の整備、地域活性化に資するプロジェクトの機能を發揮するため、必要なアクセス道路の整備、生活基盤を支える道路の整備、災害に強い道路の整備などの基本方針を定めた道路設備計画を策定し、それぞれのテーマに沿った整備を推進していく。

一 国道五六号

(一) 経緯

昭和二八年(一九五三)五月一八日 二級国道松山高知線
昭和三七年(一九六二)五月一日 一級国道五六号線
昭和四〇年(一九六五)三月一九日 一般国道五六号
一般国道五六号は、高知市を起点に、中村市・宿毛市、宇和島市、大洲市を経由して松山市に至る延長一八六・三kmの主要幹線道路であり、南予地域を南北に縦貫するこの路線は、松山方面と南予、高知西南地域を結ぶ四国西南部の動脈で、県民の生活基盤として重要な役割を果たしている。

(二) 改築の経緯

大洲工事事務所に於ける直轄施工されたのは、昭和二五年(一九五〇)が始まりで、昭和三八年(一九六三)宇和島市祝森、北宇和郡吉田町、津島町、大洲市若宮で施工を開始し、

法花津峠 昭和四一年～四四年(一九六六～一九六九)
内海トンネル 昭和四三年～四五年(一九六八～一九七〇)
鳥坂峠 昭和四三年～四五年(一九六八～一九七〇)
などの難所を解消し、昭和四六年に一次改築を完了した。
松尾バイパス

昭和四七年度(一九七二)から二次改築工事にかかり、昭和四八年、松尾バイパスに着手した。

概要

北宇和郡津島町と宇和島との間の松尾峠は、松尾トンネル昭和二七年(一九五二)施工 L=四六四m W=五・四mがあったが、幅員が狭小で加えて約六〇カ所の曲線を含む急勾配の連続する道路であったので、このため松尾トンネル(一、七二〇m)を含む四、〇〇〇mのバイパスを計画実施した。

このバイパスの完成により、区間延長も六・〇kmが四・〇kmとなり所要時間も二分から四分に短縮された。

松尾バイパス改良工事諸元

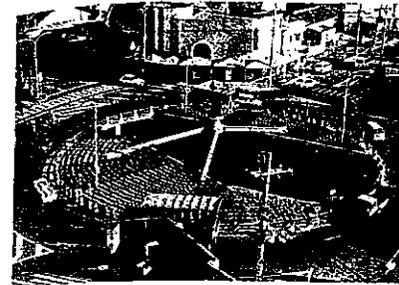
路線名	一般国道56号「松尾バイパス」
規格	道路構造令 第三種 第二級 設計速度60km/h
区間	自：愛媛県津島町高田 至：愛媛県宇和島市祝森
延長	4,000m
幅員	11.0m トンネル部=9.0m
主要構造物	松尾トンネル L=1,710m

巾 員 一・五 m
 完成年次 昭和五十一年（一九七六）
 七、高串歩道橋
 諸元

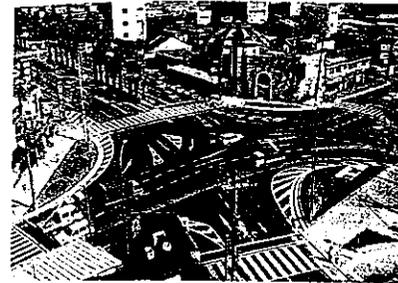
歩道橋種別 歩行者専用
 昇降形式 階段式
 上部工形式 桁橋工桁
 橋 長 一三・八 m
 巾 員 一・五 m

3 恵美須交差点改良
 完成年次 昭和五十一年（一九七六）

当交差点は、宇和島市の中心部に位置し、日交通量二四、六八〇台の交通量である。国道、県道、市道の六枝が交差し、無信号の



改良前

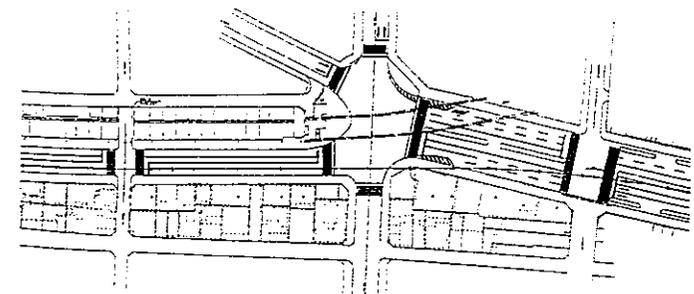


改良後

恵美須交差点改良

路線名	一般国道56号	所在地	宇和島市恵美須町			
構造規格	第3種第3級					
改良内容	6枝無信号ロータリーを5枝交差点に改良					
主要構造物	二連ボックスカルバートL=29.24m	基礎工	PC抗D500X13m58本	照明	水銀灯8灯	
仮設工法	綱矢板 アースオーガ併用圧入工法					
工事期間	自：昭和58年9月25日 至：昭和59年3月25日					

交差点 平面図



ロータリー型交差点であることから朝夕のラッシュ時はもちろんのこと、平常時においても慢性的な交通混雑をおこしている箇所であった。このため昭和五八年度（一九八三）交差点改良を実施されたものである。改良の概要は、交差点中央部にあったロータリーを撤去し、信号処理による五枝交差的に改良、複雑な交通の流れを明確化し、車両・歩行者の安全が図られた。

4 番城地下横断歩道

一般国道宇和島市寄松区において、増加する交通量に対処するため、地下横断歩道を設けるものであり、当地点は、日交通量一五、八二〇台（昭和六三年一九八八）と自動車交通量が多いのに加え歩行者数（七八五／一二五）・自転車数（二八八台／一二五）とも多く、安全確保のため、横断構造物の設置が望まれていた。

番城地下横断歩道

路線名	一般国道56号		所在地	宇和島市寄松番城	
延長	L=21.8m				
幅員・高さ	本体	W3.0×H2.5	階段	W3.0×H2.5	
型式	C型		入口数	2か所	
附属施設	照明・排水				
工事期間	自：平成2年8月 至：平成3年2月				

二 一般国道三三〇号

一般国道三三〇号は、高知県宿毛市を起点とし、国道五六号を重用しながら城辺町、津島町を経由し、宇和島市で分岐し、広見町を経て日吉村で一九七号に結ぶ延長一五・八kmの広域的な幹線道路であり、産業の活性化、観光開発、文化交流等を図るうえで重要な役割を果たしている。

須賀川ダム建設に伴う三三〇号線付替事業が昭和四八年（一九七三）二月三〇日から、昭和五〇年三月二五日の工期をもって、延長一、五八〇m、工事費六九九、九二八千円で完成し新折付橋架設工事全長二〇m 巾員八・七五m 工事費一七〇、〇〇〇千円工期昭和四九年一月八日から、昭和五〇年七月三二日完成した。これにより七曲と言われた旧道の難所も解消された。

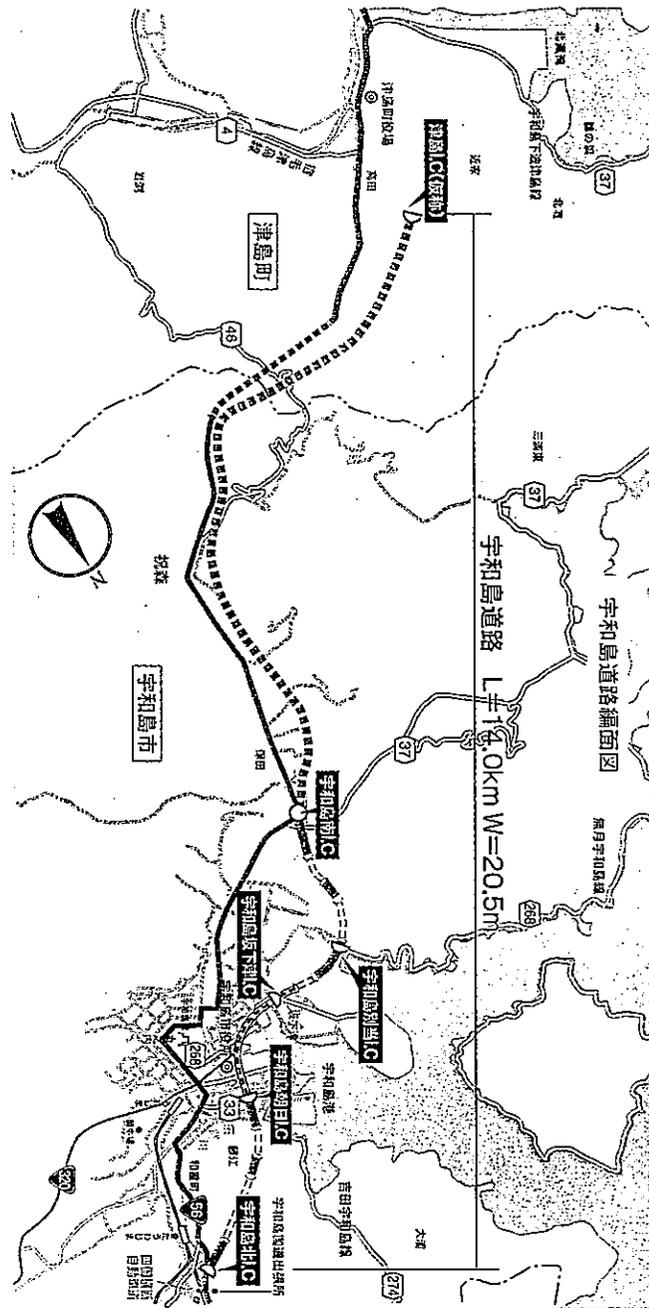
(一) 柿原バイパス

しかしながら、人家が連担し、幅員の狭い宇和島市柿原地区は、自動車交通量の増加や車両の大型化により、朝夕のラッシュ時には、混雑をきたし交通の支障となってきた。

このため、県ではJ R宇和島駅と柿原地区を三本のトンネルで結ぶ、延長二・八kmを交通混雑の緩和を図るため、昭和五九年（一九八四）度に事業に着手した。

工事は、昭和六一年（一九八六）度に着手し、昭和六三年一月、柿原トンネル延長四四五mを着工、また丸穂トンネル延長一、〇六五mについては平成二年三月に着工、平成七年三月に完成した。

これに伴い、柿原から丸穂地区までの間、延長二・〇kmについて



○年三月に宇和島南I・Cから宇和島坂下津I・Cまでの二・七kmを暫定供用し、市街部の側道(一般道路)についても、平成七年二月に弁天地区から宇和島朝日I・Cまでの○・四km、平成一〇年八月に明倫地区から弁天地区までの○・三km、平成一三年三月に坂下津地区から明倫地区までの○・六kmを暫定供用された。平成九年

より、さらに広範囲にわたつてのスムーズで快適な交通の確保、生活環境の改善等に対処するため、事業区間を津島町高田まで延ばし全延長一四・〇kmとしている。
今後、残りの区間についても早期の開通を目指して、順次、整備を進めていく計画である。

(二) 宇和島道路とのアクセス

一方、新内港から栄町港の間は、国道五六号宇和島道路の整備に併せ、片側二車線で整備するもので、平成三年(一九九一)度に着手し、平成一〇年三月には新内港から市役所横の間、延長二四〇mを供用開始した。
また、市役所横より旧ロータリーの間延長四七五mについても、用地買収等の事業を順次進めながら一部工事も進めているところである。

三 宇和島道路 (高規格道路)

概要

近年の交通需要の拡大に伴う交通量の増加は著しいものがあり、宇和島市街部では国道五六号線の交通量が一日三万台を超え、道路混雑や交通渋滞が日常化するなど、周辺市町村も含めた地域全体の生活や産業にまで、深刻な影響を及ぼしてきた。この原因として、単に交通量の増加以外に、宇和島市から南には鉄道がなく、バスが唯一の公共交通機関であるうえ、中心市街部を除くほとんど代替えとなる道路がないことによる、国道五六号への交通の集中が挙げられる。
宇和島道路は、道路利用者をはじめ関係機関などから、こうした状態の解消につながるバイパス整備が切望されたことを受け、昭和四八年(一九七三)度から調査を開始し、昭和五九年度に宇和島市街部の六・二kmについて、高規格道路(自動車専用道路)として事業に着手した。昭和六二年度から工事に着手し整備を進めた結果、本線(自動車専用道路)については、平成五年(一九九三)三月に宇和島朝日I・Cから宇和島北I・Cまでの二・二km、また平成一

道路の経緯

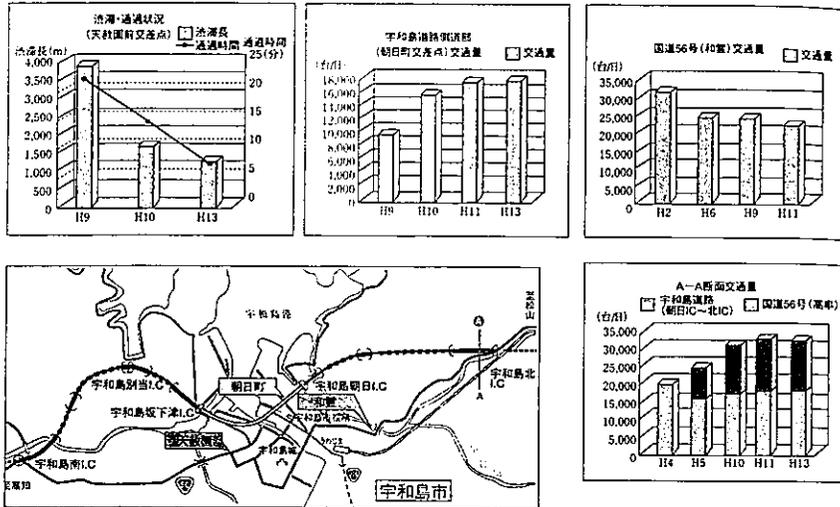
- 調査開始
 - 都市計画決定 (宇和島市保田～宇和島市高串)
 - 事業化 (宇和島市保田～宇和島市高串 L=6.2km)
 - 用地着手
 - 工事着手
 - 一部区間開通 (2車線暫定) (L=2.2km)
 - 一部区間開通 (L=0.4km)
 - 事業区間延伸 (津島町高田～宇和島市保田 L=7.8km)
 - 一部区間開通 (2車線暫定) (L=2.7km)
 - 一部区間開通 (L=0.3km)
 - 都市計画決定 (津島町高田～宇和島市保田)
 - 一部区間開通 (L=0.6km)
- 昭和48年度
昭和59年4月24日
昭和59年度
昭和60年度
昭和62年度
平成5年3月
平成7年2月
平成9年度
平成10年3月
平成10年8月
平成11年6月11日
平成13年3月

道路の諸元

計 画 区 間	北宇和郡津島町高田～宇和島市高串
計 画 延 長	14.0km
本 線	第1種第3級
	4車線
	80km/h
	一般部20.5m 高架部19.5m

宇和島道路は、**自動車専用道路**です。
自動二輪(125c.c.以下)、原付、**軽車両、自転車、歩行者**は通行できません

宇和島道路の交通量



整備前の市内混雑状況 (天教園付近)



高架化の進む宇和島道路



(交通量資料)

主要地点の交通量

主要地点の交通量の推移 (56号)

(単位:台)

観測箇所名	S37年	S40年	S43年	S46年	S49年	S52年	S55年	S58年	S60年	S63年	H2年
宇和島市明倫	1,800	4,400	7,600	12,500	16,800	20,500	22,400	24,400	24,500	26,000	27,000
宇和島市和霊	3,800	6,800	4,400	8,900	—	20,700	21,600	24,700	24,500	28,000	30,800
宇和島市高串	—	—	—	—	10,300	11,400	13,500	14,700	14,900	17,600	18,200

主要地点の交通量の伸び率 (対前年比) (56号)

(単位:倍)

観測箇所名	S37年	S40年	S43年	S46年	S49年	S52年	S55年	S58年	S60年	S63年	H2年
宇和島市明倫	—	2.444	1.727	1.645	1.344	1.220	1.093	1.089	1.004	1.061	1.038
宇和島市和霊	—	1.789	0.647	2.203	—	—	1.043	1.144	0.992	1.143	1.100
宇和島市高串	—	—	—	—	—	1.107	1.184	1.089	1.014	1.181	1.034

宇和島道路保田・高串間の主要構造物

橋 梁	名 称	延 長	橋 種	備 考		
橋 梁	宍坂跨道橋	15.3 m	PCアブリコン床版桁	H 7 完成		
	米村川橋	68.0 m	PCアブリコンT桁+2径間連続アスコンT桁	H 7 完成		
	内平大橋	26.5 m	PC中空床版桁	H 7 完成		
	別当跨道橋	51.0 m	鋼単純非合成日桁	H 6 完成		
	坂下津高架橋	124 m	2径間・3径間連続PC中空床版桁	H 8 完成		
	坂島高架橋	179 m	5径間連続非合成版桁	工事中		
	明倫高架橋	412 m	4径間・4径間・5径間連続PC中空床版桁+鋼単純合成箱桁+6径間連続PC中空床版桁	工事中		
	新内陸高架橋	288 m	鋼ラーメン剛性非合成箱桁	工事中		
	弁次高架橋	124 m	3径間連続PC中空床版桁+鋼単純合成箱桁+3径間連続PC中空床版桁+鋼単純合成箱桁+5径間連続PC中空床版桁+鋼単純合成箱桁+4径間連続PC中空床版桁+鋼単純合成箱桁			
			朝日高架橋	412 m	工事中	
			須賀山橋 (上り)	79.6 m	4径間連続PCホロースラフ桁	H 4 完成
			須賀山橋 (下り)	80.5 m	4径間連続PCホロースラフ桁	H 4 完成
			(剛道橋)			
			新坂島橋	130.0 m	単純・3径間連続・単純アブリビーム桁	H 12 完成
			原野川橋 (上り)	40.5 m	鋼単純非合成箱桁	H 10 完成
			原野川橋 (下り)	42.9 m	鋼単純非合成箱桁	H 9 完成
			新畑坂川橋	24.2 m	PCアブリコン床版桁	H 9 完成
(ランゾ部)						
坂下津高架橋 (ON)	53 m	2径間連続PC中空床版	工事中			
坂下津高架橋 (OFF)	60 m	2径間連続PC中空床版	工事中			
朝日高架橋 (ON)	71.3 m	中空床版プレート桁+ボスコンT桁	H 4 完成			
朝日高架橋 (OFF)	65.5 m	中空床版プレート桁+ボスコンT桁	H 4 完成			
名 称	延 長	工 法				
宮下第1トンネル	333.0 m	NAT.M.I.法	備考			
宮下第2トンネル	487.0 m	NAT.M.I.法	H 6 完成			
坂下津トンネル	270.0 m	NAT.M.I.法	H 7 完成			
住吉トンネル	373.0 m	NAT.M.I.法	H 8 完成			
藤江トンネル	885.0 m	NAT.M.I.法	H 4 完成			
			H 5 完成			
トンネル						