

第1章 今まで道路の整備が目指したもの

2. 高速道路の延伸 — 全国より20年遅れでスタート

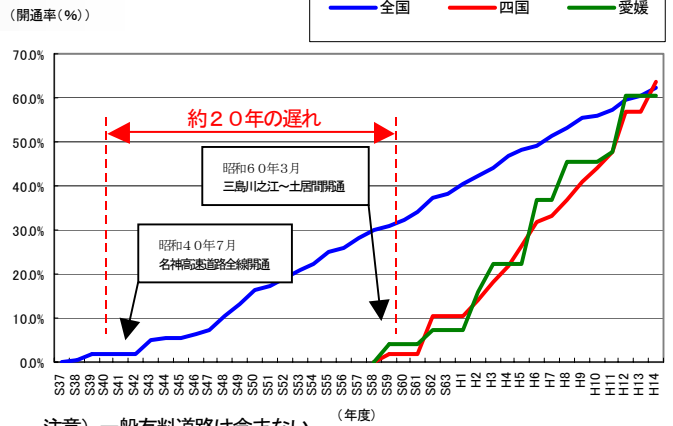
20年遅れでスタート 地方は待ち続けた

日本初の高速道路が開通したのは、東京オリンピックの前年の昭和38年、名神高速道路の栗東～尼崎71.1kmでした。そして、高度経済成長と歩調を合わせるように首都圏と近畿圏とを結ぶ高速道路の整備が進められ、日本万国博覧会の前年の昭和44年には、東名高速道路が全線開通し、東京～大阪間が高速道路で結ばれました。その後、高速道路は地方へと拡大してゆき、昭和46年には、北海道や九州でも一部区間が開通しました。

しかし、四国においては高速道路の開通が全国から大きく遅れ、昭和60年の四国縦貫道（松山道）三島川之江～土居間 11.0km の開通まで待たなければなりません。

名神高速道路が初めて開通してから、実に22年後のことでした。

●高速道路開通率の推移



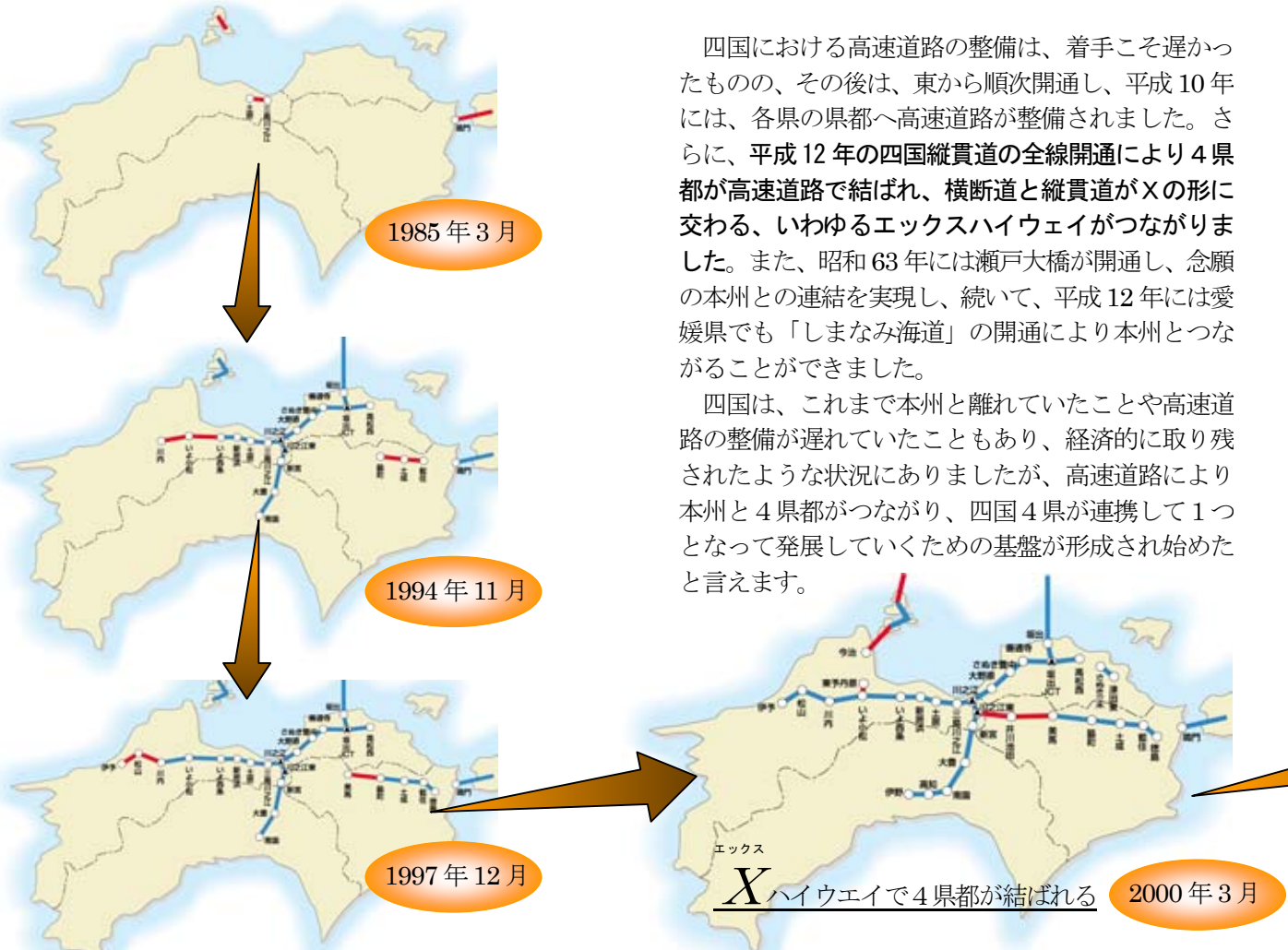
注意) 一般有料道路は含まない

区分	予定路線 (km)	開通区間		開通区間	
		平成14年度末 開通延長 (km)	開通率 (%)	平成15年度末予定 開通延長 (km)	開通率 (%)
全国	11,520	7,200.0	62.5%	7,343.0	63.7%
四国	縦貫道	222	222.2 (100.0%)	222.2	100.0%
	横断道	441	(214.1) (48.5%)	(229.8)	(52.1%)
	計	663	(436.3) (65.8%)	(452.0)	(68.2%)
愛媛	縦貫道	134	133.4 (100.0%)	133.4	100.0%
	横断道	121	20.6 (17.0%)	36.3	30.0%
	計	255	154.0 (60.4%)	169.7	66.5%

注1) 平成15年度末予定は、道路公団の平成15年度事業計画の概要による。
注2) 四国の上段()は、一般有料高松東道路(15.6km)を含む。

つながった本州・四県都 「四国は一つ」へ

●四国の高速道路の開通状況



四国における高速道路の整備は、着手こそ遅かったものの、その後は、東から順次開通し、平成10年には、各県の県都へ高速道路が整備されました。さらに、平成12年の四国縦貫道の全線開通により4県都が高速道路で結ばれ、横断道と縦貫道がXの形に交わる、いわゆるエクスハイウェイがつながりました。また、昭和63年には瀬戸大橋が開通し、念願の本州との連結を実現し、続いて、平成12年には愛媛県でも「しまなみ海道」の開通により本州とつながることができました。

四国は、これまで本州と離れていたことや高速道路の整備が遅れていたこともあり、経済的に取り残されたような状況にありましたが、高速道路により本州と4県都がつながり、四国4県が連携して1つとなって発展していくための基盤が形成され始めたと言えます。

エクス X ハイウェイで4県都が結ばれる 2000年3月

●利用される高速道路



●整備中の高速道路:宇和IC(仮称)付近



開通率という数字は全国並みに高まったが・・・

これまでの継続的な道路整備により、平成14年度末における四国の高速道路開通率は全国水準に並ぶところまでになりました。昭和の時代から道路整備の遅れを取り戻すために努力を続けてきた愛媛県にとっては、“まずは全国水準”という一つの段階までは来たと言えるでしょう。しかし、愛媛県内を見渡してみると、現在のところ大洲ICまでの供用にとどまっており、また、四国の道路ネットワークの視点から見ても、四国中心部から4県の各都市部へと伸びる放射状となっているため、ネットワークの連続性が確保されておらず、高速道路の高速性を活かした本来の機能を十分に発揮しているとは言えません。

「開通率」という数字の一面からは、全国水準に達したと言えますが、高速道路の有する機能や効果を最大限に発揮するためには、「南への延伸」、そして「エクスから8の字への整備」が不可欠であると言えます。

※左図の状況は、平成15.4.1現在

高速自動車道路	
開通区間	■
工事区間	■
計画区間	■
予定路線	■

自動車専用道路	
開通区間	■
工事区間	■
事業化区間	■

南へ延伸

ネットワークの形成が不可欠



四国8の字ハイウェイへ!

2002年9月

資料:「四国における高速道路の事業展開について」日本道路公団四国支社より作成