

未来を見すえ、地域ニーズに合わせた道づくりを進めます。

道路整備を効率的に進めるには、現在の道路の問題点を把握し、効率よく問題点を解決する方法を考える必要があります。

1 信頼できる幹線道路ネットワークの確保

■津波による浸水箇所及び最大津波高



凡 例	
— 高規格幹線道路	○ 調査中区間
— 一般国道(直轄管理)	● 津波浸水箇所※
— 一般国道(県管理)	○ 交通の寸断が想定される箇所
— 事業中区間	

※津波浸水箇所
徳島県-2012年10月31日「徳島県津波浸水想定公表について」から部分抽出
香川県-2013年3月31日「香川県地震・津波被害想定(第一次公表)」から部分抽出
愛媛県-2013年6月10日「愛媛県地震被害想定調査結果第一次報告について」から部分抽出
高知県-2012年12月10日「高知県版第2弾」南海トラフの巨大地震による震度分布・津波浸水予測について」から部分抽出
最大津波高
2012年8月29日 内閣府「南海トラフの巨大地震による津波高・浸水域等(第二次報告)及び被害想定(第一次報告)」についてから部分抽出

四国西南地域では、慢性的な渋滞や道路の線形不良のため、都市間の走行速度が低く、第三次医療施設への60分アクセスが達成できていない地域も存在します。また、日常生活でも地域間交流等に支障をきたしています。

一方、南海トラフ巨大地震が今後30年以内に70~80%程度の確率で起こると予測されていますが、緊急物資の輸送や、緊急医療施設への輸送に欠かせない、安全性と信頼性の高い道路が十分に整備されていません。

課題として

安全性・信頼性の高い高規格道路等を8の字ネットワークとして整備する必要があります。

解決策として

8の字ネットワークを構成する高規格道路の国道56号津島道路及び宿毛内海道路の整備を推進します。

2 人に優しい歩行空間の確保

大洲河川国道事務所が管理する南予地域*1における直轄国道の死傷事故率*2は、18.4件／億台キロで、同地域の直轄国道を除く県道以上*3の死傷事故率9.5件／億台キロに対し、約1.9倍も高い値となっています。また、歩道等の整備も十分ではなく、急カーブや急勾配等、道路線形の良くない箇所が存在しています。

※1：宇和島市、八幡浜市、大洲市、西予市、内子町、伊方町、松野町、鬼北町、愛南町の4市5町

※2：ある1km区間を自動車1億台が走行した時に、その区間内で死傷事故が発生する割合（事故データはH29～R2平均値）

※3：ここでは、高規格幹線道路（NEXCO管理区間を除く）、国道、主要地方道、県道のうち、当事務所が管理する直轄国道を除く道路のことをいう。

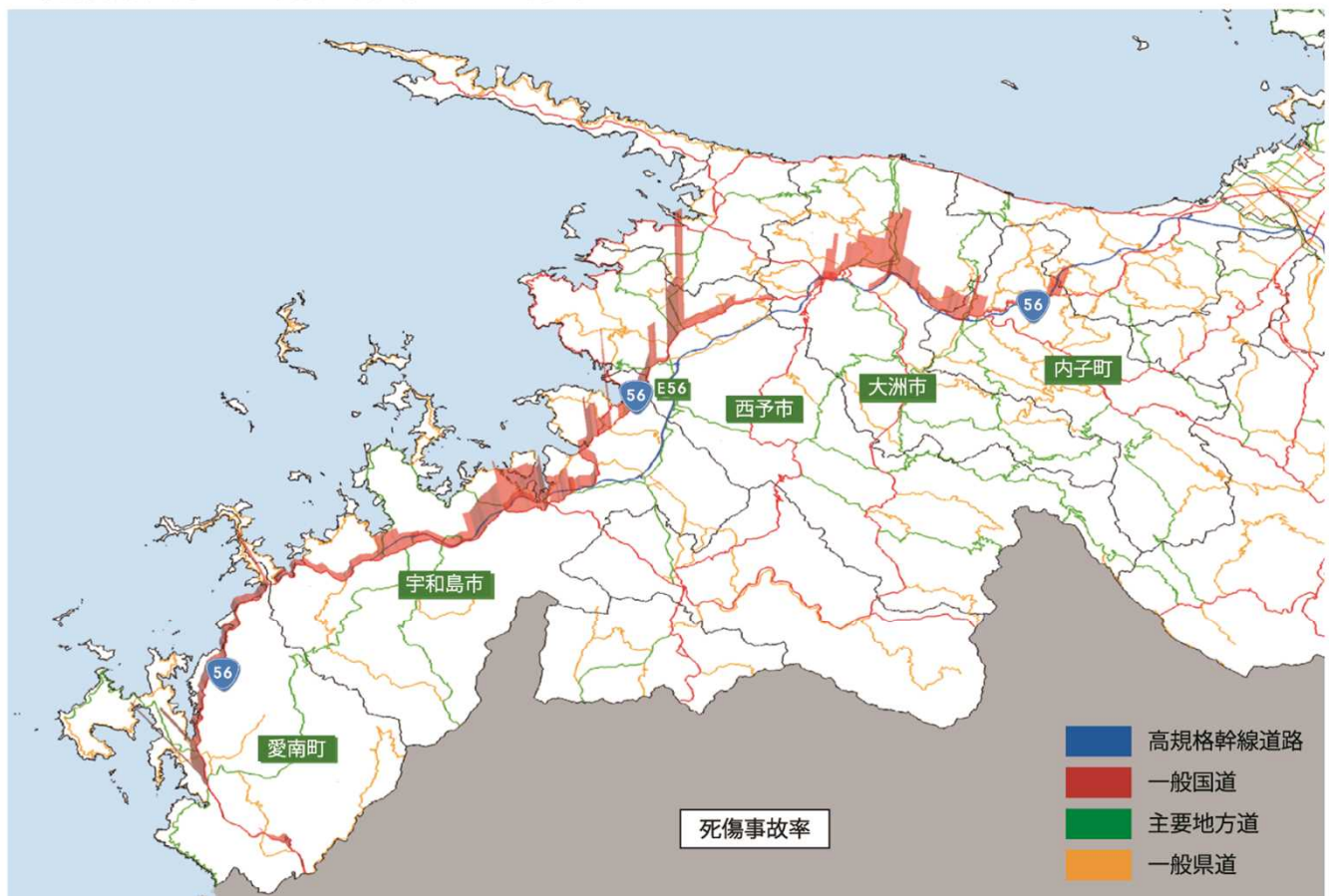
課題として

- ・ 死傷事故率を減少させ、安全・安心な地域社会にする必要があります。
- ・ 渋滞が発生している箇所では、事故が発生するリスクが高まるため、交通渋滞を緩和し、交通事故の減少を図る必要があります。
- ・ 歩道等の未整備区間解消など、交通弱者対策が必要です。

解決策として

- ・ 津島道路、嵐視距改良、大洲交差点改良等を推進し、渋滞の緩和、交通容量の拡大、線形改良等を図ります。
- ・ 交通弱者対策として、宇和島市寄松地区、和霊地区等の歩行者道の整備を推進します。

- 南予地域における高規格幹線道路、国道56号の死傷事故率
（死傷事故が発生する割合が高い程グラフが高い）



(H29～R2)