

道路の中期計画 四国版

平成 21 年 8 月

四国地方幹線道路協議会

目 次

1 . はじめに	1
2 . 現状と課題	2
(1) 地域の自立支援・四県連携強化	2
(2) 安全で安心できる暮らしの確保	3
(3) 道路環境の改善	5
3 . 今後の基本的な考え方	6
(1) 地域の実情に応じた道づくり	6
(2) 投資の重点化とコスト縮減	6
(3) 既存ストックの有効活用	6
4 . 施策の方向性	7
(1) 地域の自立支援と四県連携の強化	7
(2) 安全で安心できる暮らしの確保	11
(3) 美しく豊かな四国の創造	12
5 . 整備効果事例	16
6 . 今後の道路行政についての意見・提案	34
(1) 四国4県の意見の特徴	34

1. はじめに

全国的な人口減少社会の到来や道路ストックの更新投資の本格化などの社会的背景を踏まえて、今後の道路整備・管理を計画的・効率的に進める上で基本となる方針を明確にする必要があることから、平成20年度を初年度とし平成24年度までの5年間を計画期間とする「新たな中期計画」が、平成20年12月24日に策定・公表されたところである。

これを踏まえ、「新たな中期計画」の作成に際して地方公共団体から頂いた意見等を踏まえて、道路の中期計画四国版を策定し、四国における道路の整備方針や代表事例等を取りまとめるものである。

なお、この内容については、四国ブロックの社会資本の重点整備方針に反映されるものである。また、今後の社会経済の動向や財政事情等を勘案しつつ、必要に応じ計画を見直すこととする。

四国地方幹線道路協議会

2. 現状と課題

(1) 地域の自立支援・四県連携強化

1) ミッシングリンクの解消

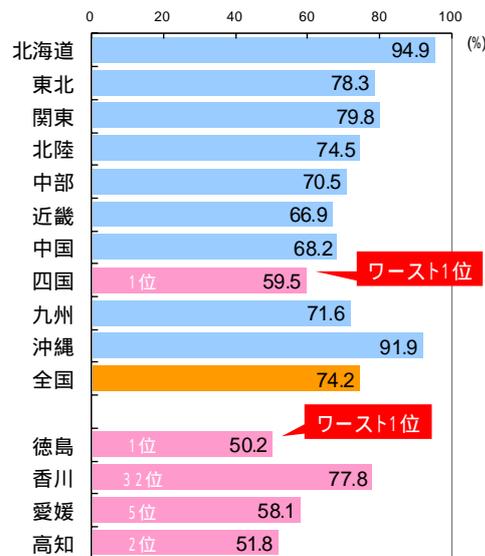
四国8の字ネットワーク等に存在するミッシングリンク(高速道路等未整備区間)により、四国の主要都市間の時間距離格差が生じている。また、本未整備区間においては、地震による津波の予想浸水箇所が集中している。これらのことは、産業活動上の障害となっており、とともに、災害時の避難・緊急輸送に大きな支障をきたすことが懸念されており、広域的な道路ネットワークの確保が必要となっている。



図 - 1 津波による分断予想箇所

2) 生活幹線道路のネットワークの確保

市役所(支所含む)や町村役場、医療施設等公共サービス施設へのアクセスなど日常的に利用する道路においても、隘路や線形不良箇所等が多数存在し、県道や市町村道の整備水準は全国的に低い水準となっていることから、安心して信頼できる生活道路の確保が求められている。



棒中の白抜き数値は全国ワースト順位
 道路改良率 = 改良済延長 / 実延長 (改良済み延長: 車道幅員が 5.5m 以上の道路延長)
 出展: 道路統計年報 2008

図 - 2 道路改良率(県道以上)

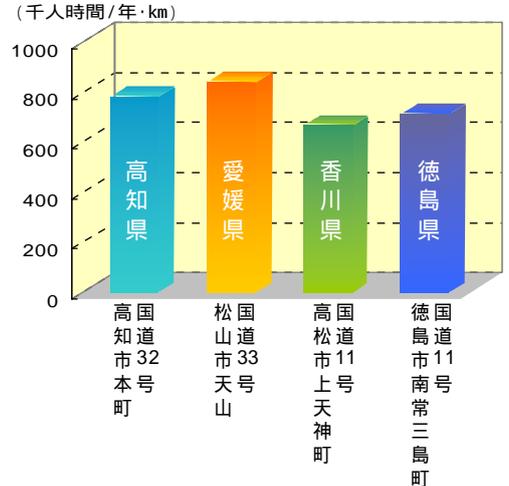
3) 都市部の交通渋滞解消

四国の交通渋滞は、県庁所在地及びその周辺に集中しており、四国のワースト箇所の交通渋滞による損失時間は、東京都など大都市圏に匹敵していることから、バイパス整備や交差点の立体化などの交通容量を拡大する交通渋滞対策が必要である。



出展：四国の道路（平成20年度版）

図 - 3 四国ブロックの渋滞状況(3Dマップ) (H18)



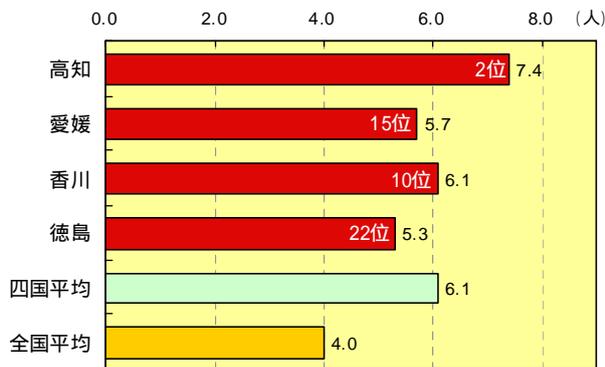
平成19年度渋滞損失時間(確定値より)

図 - 4 四国各県ワースト1の比較(H19)

(2) 安全で安心できる暮らしの確保

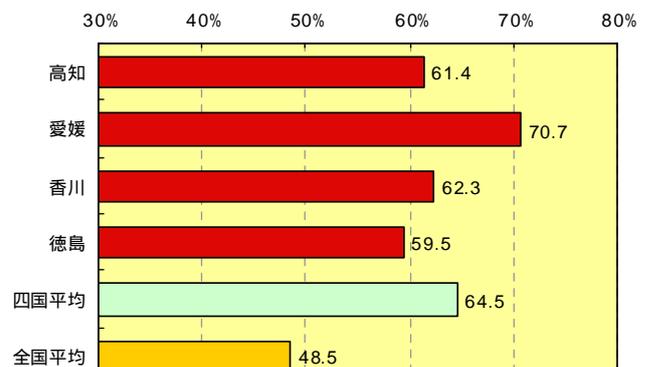
1) 交通事故の削減

人口当たりの交通事故死者数は全国ワースト高位であり、高齢者の割合も高い。また、交通量がそれほど多くない山間部においても死傷事故率が高い区間が存在しており、事故発生の高い地域において、道路交通の安全性を高めていくことが必要である。



表中の順位は全国ワースト順位
出展：平成20年四国の交通(年報)

図 - 5 H20 人口10万人当たり交通事故死亡者数



出展：平成20年四国の交通(年報)

図 - 6 H20 交通事故死者に占める高齢者の割合

2) 防災・減災対策

一般国道の事前通行規制区間率は全国平均の1.5倍、直轄国道の事前通行規制区間率は全国ワースト1位など通行規制区間を多く抱えており、異常気象時や災害時に孤立する可能性のある集落も多く存在する。

また、東南海・南海地震が発生した場合、四国各地の沿岸部で津波や浸水が発生し、緊急輸送道路としての機能が確保できない恐れがあるなど、信頼性の高い道路ネットワークの確保が求められている。

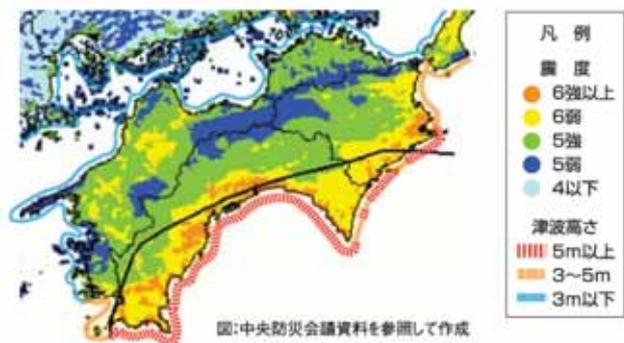
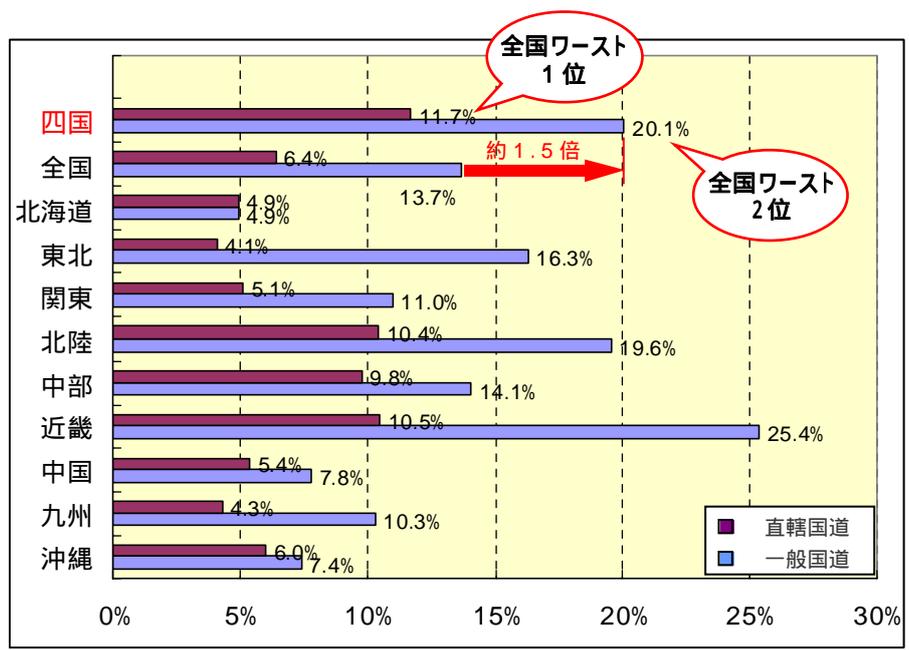


図 - 7 南海地震の津波・震度予測



事前通行規制区間率
一般国道の全道路延長に対する異常気象時に通行止めになる事前通行規制区間の延長割合

図 - 8 直轄国道及び一般国道における事前通行規制区間率

3) 計画的・効率的な維持管理

四国の直轄国道の橋梁約 2,000 橋のうち、高度経済成長期に建設された橋梁は約 44%を占め、建設後 50 年以上が経過した橋梁は今後急速に増加していくことが想定され、計画的・効率的な維持管理や更新が求められている。

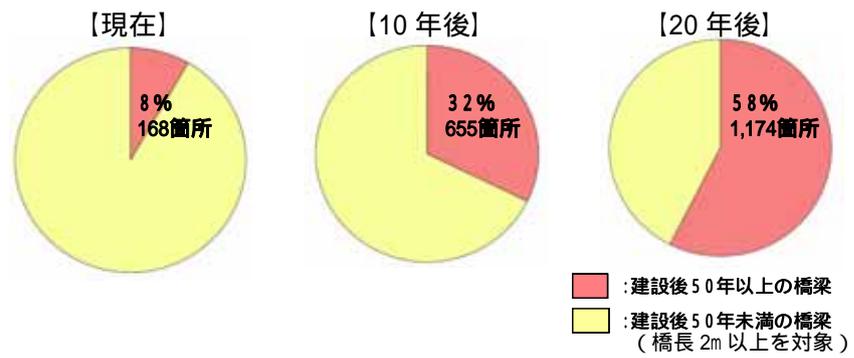


図 - 9 建設後 50 年以上が経過した橋梁の増加予測

(3) 道路環境の改善

道路のバリアフリー化や無電柱化の推進については全国的に遅れており、歩行者や自転車利用者が安全に通行できる快適な道路空間の確保が求められている。

また、道路交通渋滞により沿道環境に影響を及ぼしている地域については、ボトルネック対策等とあわせて自転車走行環境の改善や路上工事の縮減など総合的な対策が必要であり、あわせて、CO₂の排出削減を図っていくことが求められている。

3. 今後の基本的な考え方

(1) 地域の実情に応じた道づくり

地形や交通状況、道路状況、地域のニーズ等、地域の実情に応じた道づくりを推進するとともに、事業の評価に際しては、地域にもたらされる様々な効果についても適切に評価していく。

(2) 投資の重点化とコスト縮減

選択と集中の観点から成果の高い事業を峻別し、投資を重点化することにより、事業のスピードアップ、効率化を図る。

また、これまでのコスト縮減に対する取り組みを踏まえつつ、地域の特性やニーズから求められるサービスレベル、地形条件や交通状況等を踏まえ、総合的なコスト縮減を推進する。

(3) 既存ストックの有効活用

これまで蓄積してきた道路ストックの機能を維持するとともに、その利用価値を高め、道路利用者にとってより使いやすい道路とするため、既存ストックの点検や予防保全により長寿命化を図るとともに、その機能を最大限に有効活用する。

本四3架橋を含めた既存高速道路ネットワークの有効活用により四国内外の交流連携を促進する。

4. 施策の方向性

(1) 地域の自立支援と四県連携の強化

1) 四国四県の連携を強化し、四国の自立支援に資する四国8の字ネットワークの戦略的整備及び利用促進

- ・広域交流と地域連携を支援する広域的なネットワークを確保するため、ミッシングリンクとなっている区間（徳島県東南部、愛媛県南部、高知県東部・西部）において地域の実情や効果に応じた検討・整備を行い、四国を8の字で結ぶ『四国8の字ネットワーク』の早期形成を推進する。
- ・四国内外の広域的な交流・連携を支える本四3架橋を含めた既存高速道路の効果的な料金施策の実施や効率的な追加ICの整備など、既存高速道路ネットワークの有効活用を図るとともに、暫定2車線区間における4車線化など、四国8の字ネットワークの効果を、さらに発揮させる。
- ・西瀬戸内海や豊後水道に面する西瀬戸地域及び紀伊水道に面する近畿圏との隣接地域においては、それぞれ海を介した多様なネットワークの形成による中国圏、九州圏及び近畿圏との交流・連携機能の強化を図る。
- ・四国8の字ネットワーク沿線以外の中山間地域等については、地域高規格道路により高速道路ネットワークを補完していく。
- ・高速道路IC、港湾・空港の交通拠点間を連絡する地域高規格道路等の整備を推進し、効率的な輸送・移動のための利便性向上を図る。

四国8の字ネットワーク



図 - 10 四国8の字ネットワーク

【指標】

四国8の字ネットワークの形成率【 60% (H19) 65% (H24)】

【 代表事例 】

- ・四国横断自動車道（阿南～徳島東）により、主要都市間のアクセスを向上し、LED関連産業の誘致促進や集積促進を図る徳島県「LEDバレイ構想」を支援する。
- ・四国横断自動車道（宇和島北～西予宇和）（H23年度完成）や一般国道56号宇和島道路（H21年度一部完成）により、主要都市間のアクセスを向上し、愛南町の地域ブランド「愛南びやびやかつお」やマダイ・ハマチといった養殖水産物の販路拡大を図るとともに、食を通じて物産をアピールし、観光客と市民がふれあう交流拠点施設整備事業（宇和島市）を支援する。
また、水産養殖の研究や経営・流通などの社会科学分野の研究を通じて南予活性化に寄与することを目的に、平成20年開所した愛媛大学南予水産研究センター（愛南町）等の拠点開発プロジェクトを支援する。
- ・四国横断自動車道（須崎新荘～窪川）（H22年度一部完成）により、主要都市間のアクセスを向上し、高知県西南部における新鮮な農水産物（ショウガ、オクラ、カツオ）等のより効率的な輸送ルートを確保することにより、地域産業の活性化を支援する。
また、地元が取り組んでいる土佐久礼みなとオアシス、ふれあい公園の整備などへのアクセスが向上し、観光振興を支援する。
- ・高知東部自動車道（一般国道55号南国安芸道路）（H22年度一部完成）や高知東部自動車道（一般国道55号高知南国道路）により、主要都市間のアクセスを向上し、海洋深層水産業「アクアファームベルトゾーン」構想（室戸市）在阪球団のキャンプ地であることを活かした「観光拠点強化プロジェクト」（安芸市）ゆずの生産復活を目指した「ゆず振興プロジェクト」（北川村）国際的な大会を開催するゴルフ場やリゾートホテルの観光促進を図る「芸西村観光振興プロジェクト」（芸西村）、雇用の創出を図る「企業誘致・立地促進プロジェクト」（南国市）などの地域プロジェクトを支援する。
- ・一般国道56号中村宿毛道路（H21年度一般部一部完成）により、主要都市間のアクセスを向上し、高知西南中核工業団地や宿毛湾港工業流通団地などの企業立地の促進を核としている「四国西南圏にぎわう・ふれあうプロジェクト」を支援する。また、四万十川や足摺宇和海国立公園など県内有数の観光資源を有する幡多地域の観光振興を支援する。

【 その他事例 】

- 高規格幹線道路（四国横断自動車道（徳島東IC～徳島JCT（H31年度完成）徳島IC～徳島JCT～鳴門JCT（H26年度完成）鳴門～高松市境4車線化）
- 地域高規格道路（阿南安芸自動車道（一般国道55号日和佐道路）阿南安芸自動車道（一般国道55号大山道路、一般国道493号北川奈半利道路（H22年度完成））、大洲・八幡浜自動車道（一般国道197号名坂道路））
- インター関連事業（一般国道11号徳島インター関連、一般国道56号中土佐インター関連（H22年度完成）主要地方道宇和三間線三間インター関連、一般県道影野インター線）

2) 生活幹線道路のネットワークの形成

- ・少子高齢化や人口減少が進展する中、地域において安全で快適な移動を実現するため、通勤や通院などの日常の暮らしを支える生活圏の中心部への道路網や、救急医療施設へのアクセス向上のための道路網の整備を推進するとともに、現道拡幅及びバイパス整備等によ

る隘路の解消を推進する。



写真 - 1 現道拡幅イメージ

【指標】

集落と公共サービス拠点間を結ぶ一次ネットが改良済みの道路で連結されている割合
【 84% (H19) 89% (H24)】

【代表事例】

- ・一般国道 438 号森遠拡幅により、西日本第 2 位の高峰「剣山」をシンボルとした「剣山国定公園」へのアクセスが向上し、観光圏整備法による認定を受けた「にし阿波観光圏」地域の特性を活かした魅力あふれる観光圏整備を支援する。
- ・一般国道 379 号岩谷バイパスにより旧広田村と旧砥部町との地域間交流を強化するとともに、異常気象時の通行規制区間の解消や松山圏域へのアクセス向上により、救急医療体制の強化など地域の暮らしの安全・安心確保を支援する。また、砥部町の地場産業である砥部焼を活かした観光振興の取組など、地域の活性化活動を支援する。
- ・一般県道岩城弓削線上島架橋・生名橋工区の整備により、全国でも稀な離島同士が合併した上島町において、弓削島と生名島間の移動時間の短縮や定時制等を確保し、行政機能の集約化、通勤・通学の利便性の向上、救急医療や消防防災活動の円滑化、農漁業産物の安定した出荷体制の確立・拡大、観光振興など、合併後の町のあらゆる施策を支援する。
- ・一般国道 321 号以布利バイパスにより、地域間のアクセスを向上し、地域ブランドである「清水さば」や「ソウダカツオ」といった水産物の販路拡大を図るとともに、四万十市及び宿毛市を中心地とした幡多地域の定住自立圏構想を支援する。また、四万十川や足摺宇和海国立公園など県内有数の観光資源を有する幡多地域の観光振興を支援する。

【その他事例】

一般改築事業等（一般国道 193 号皆ノ瀬工区、一般国道 195 号折宇工区、一般国道 439 号菅生工区、一般国道 439 号大植バイパス、一般国道 441 号網代バイパス、主要地方道徳島上那賀線福川～藤川工区、主要地方道神山鮎喰線養瀬工区、一般県道川内大代線加賀須野工区、一般県道多度津丸亀線（丸亀工区、多度津工区）、市道木太鬼無線、都市計画道路高松海岸線、主要地方道新居浜別子山線（新居浜市下七番）、主要地方道野村柳谷線（西予市野村町）、主要地方道柏島二ツ石線柏島工区、一般県道奈比賀川北線（加増家工区、長山工区）

3) 都市交通の快適性・利便性の向上

円滑な都市活動を支え、地域経済の活性化を図るため、特に整備効果が高い箇所に対し、環状道路やバイパスの整備、連続立体交差による踏切対策等の渋滞対策等を重点的に実施する。また、路上工事の縮減、駐車対策、有料道路における効果的な料金施策の実施、公共交通機関や自転車等の利用促進などを図る。

【指標】

道路渋滞による損失時間【 151.3 百万人時間/年(H19) 144 百万人時間/年(H24)】

【代表事例】

- ・松山外環状道路(一般国道33号松山外環状道路インター線、一般国道56号松山外環状道路空港線)により、松山インターチェンジ・空港、港、地域の主要施設へのアクセス性向上と渋滞緩和により良好な街づくりを支援する。また空港、港周辺地域に貿易型企業を集積し、総合的な貿易基盤を整備することにより、国際化社会に対応した地域産業の振興と発展を支援する。

さらに、平成29年に開催される大規模イベント「愛媛国体」の移動アクセスを確保する。

- ・徳島環状道路(一般国道192号徳島南環状道路)、徳島環状道路(主要地方道徳島環状線新浜～八万工区、国府～藍住工区)、都市計画道路徳島東環状線により、徳島市中心部を通過する交通を分散し、交通渋滞の緩和を図り、徳島県「オンリーワン徳島行動計画」の重点施策であり、人や物の交流を活性化し、交流人口の増加を目指す「交流ひろがるとくしまづくり」の実現を支援する。
- ・一般国道195号高知バイパス、一般国道195号南国バイパスにより、主要都市間のアクセスを向上し、高知テクノパーク、南国オフィスパークといった高知県の産業振興計画を支援する。

【その他事例】

高規格幹線道路(今治小松自動車道(一般国道196号今治道路))

地域高規格道路(高知松山自動車道(一般国道33号高知西バイパス)、高松環状道路(主要地方道円座香南線(高松環状道路))

一般改築事業等(一般国道55号阿南道路、一般国道55号牟岐バイパス、一般国道11号川之江三島バイパス、一般国道438号飯山バイパス、一般国道438号岡田バイパス、主要地方道徳島環状線川内工区、主要地方道高松長尾大内線大内工区、主要地方道丸亀詫間豊浜線(多度津西工区、三野詫間工区)、一般県道太田上町志度線太田工区、都市計画道路福岡三谷線、一般県道久米垣生線(松山外環状道路インター線、松山外環状道路空港線)、一般県道高知南インター線五台山工区、都市計画道路来住余戸線(松山外環状道路インター線)、都市計画道路余戸北吉田線(松山外環状道路空港線)、都市計画道路川東村松線、都市計画道路はりまや町一宮線はりまや工区)

連続立体交差事業(JR高徳線・牟岐線徳島駅付近連続立体交差、JR予讃線松山駅付近連続立体交差、JR土讃線高知駅付近連続立体交差)

(2) 安全で安心できる暮らしの確保

1) 交通事故の削減

- ・道路交通環境を、より安全・安心なものとするため、道路の特性に応じた交通事故対策を進めることとして、事故危険箇所など事故発生割合の高い区間における交差点改良や視距改良など重点的な交通事故対策を実施する。
- ・生活道路における人優先の考え方の下、あんしん歩行エリアにおける面的な交通事故対策を推進するとともに、歩行空間のバリアフリー化や通学路における歩道整備を実施する。

【指標】

道路交通における死傷事故率【 108 件/億台キロ (H19)

100 件/億台キロ (H24) 約 1 割削減】

【代表事例】

一般改築事業等 (一般国道 11 号豊中観音寺拡幅、一般国道 11 号新居浜バイパス、一般国道 438 号南二軒屋拡幅、都市計画道路中新町詰田川線、一般県道桜井山路線 (上徳跨線橋))

交差点改良事業 (一般国道 11 号飯野交差点、一般国道 11 号出作町交差点、一般国道 11 号三島交差点、一般国道 377 号佐文交差点、一般国道 317 号今治市別宮町交差点、主要地方道羽ノ浦福井線上中町交差点、主要地方道南国インター線大桶交差点)

自転車歩行者道の整備 (一般国道 32 号州津地区、一般国道 55 号伊尾木地区、一般国道 56 号平田地区、一般国道 321 号弘見地区、主要地方道鳴門池田線 (郡地区、岩倉地区) 主要地方道松山伊予線松山市古川地区、一般県道金目穴喰浦線穴喰浦地区、一般県道桜井山路線今治市国分地区、一般県道松山川内線松山市平井町地区、一般県道森松重信線松山市森松町地区)

視距改良事業 (一般国道 56 号一本松地区)

歩き遍路の危険箇所緊急 3 箇年プログラム (徳島県・愛媛県・高知県)

2) 防災・減災対策

- ・近い将来に発生が予測される「東南海・南海地震」や常襲する台風や豪雨などによる災害時の代替道路として、「四国 8 の字ネットワーク」の形成を推進する。
- ・「東南海・南海地震」等の大規模な地震の発生時において、橋梁の落橋・倒壊や重大な損傷を防止し、円滑かつ迅速な応急活動を確保するため緊急輸送道路の耐震対策を推進する。
また、異常気象時や災害時等においても、公共施設や病院などを相互に結ぶ生活幹線道路の安全な通行を確保するため、道路法面等の防災対策、災害のおそれのある区間を回避する道路の整備を推進する。
- ・密集市街地において防災機能の向上を図る土地区画整理事業等を推進する。

【指標】

事前通行規制区間対策率【 0% (H19) 5% (H24)】

【指標】

隣接する県庁所在地間を結ぶルートにおいて耐震性が確保された橋梁割合
【 0% (H19) 概ね 100% (H24)】

【代表事例】

地域高規格道路（高知松山自動車道（一般国道 33 号三坂道路）、高知松山自動車道（一般国道 33 号越知道路））

一般改築事業等（一般国道 32 号猪ノ鼻道路、一般国道 32 号改築防災、一般国道 33 号橋防災、一般国道 377 号弘川拡幅、一般国道 494 号笠方東拡幅、一般国道 436 号橋バイパス、一般国道 440 号地芳道路、一般国道 378 号真網代拡幅、主要地方道西条久万線、一般国道 439 号大峠バイパス）

道路法面の防災対策等（一般国道 32 号山城地区、一般国道 32 号財田地区、一般国道 33 号三坂地区、一般国道 33 号野老山地区、一般国道 33 号川口地区、一般国道 195 号鷲敷～木頭工区、一般国道 439 号祖谷工区、一般国道 494 号久万高原町、主要地方道新居浜別子山線新居浜市、主要地方道安田東洋線朝日出工区）

橋梁耐震対策（一般国道 11 号鳴門高架橋、一般国道 11 号新川大橋、一般国道 11 号新詰田川橋、一般国道 11 号牛淵高架橋、一般国道 56 号仁淀川大橋、一般国道 56 号観音橋、一般国道 56 号新宿毛大橋、一般国道 197 号新大谷橋、一般国道 439 号後川橋、主要地方道壬生川新居浜野田線新中山川大橋）

3) 安全・安心で計画的な道路管理

高速道路から市町村道までの道路橋について定期点検に基づく「早期発見・早期補修の予防保全」を計画的に実施して長寿命化を実現し、安全・安心な通行を長期にわたり確保する。

また、地域性を踏まえた効率的な維持管理を行い、コストの縮減を推進する。

【指標】

道路橋の長寿命化修繕計画策定率【 29% (H19) 概ね 100% (H24)】

【代表事例】

道路橋の長寿命化修繕計画策定（徳島県、香川県、愛媛県、高知県）

(3) 美しく豊かな四国の創造

1) 生活環境の向上

少子高齢化が進展する中、安心して暮らせる地域社会を形成するため、駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路について、幅の広い歩道の整備や、既設歩道の段差解消等のバリアフリー対策を推進する。また、安全で快適な道路空間の形成等のため、電柱や電線類が

特に支障となる箇所が無電柱化を推進する。

さらに良好な市街地の形成及び魅力ある都市空間の形成に向け、中心市街地における土地
区画整理事業等の市街地整備を推進する。

また、住民参加の道路管理として「ボランティア・サポート・プログラム」を推進する。



写真 - 2 あんしん歩行エリアイメージ



・段差解消や横断勾配を緩くする

写真 - 3 歩行空間のバリアフリー化イメージ



写真 - 4 電線共同溝整備イメージ

●VSP参加状況(四国H19.3現在)

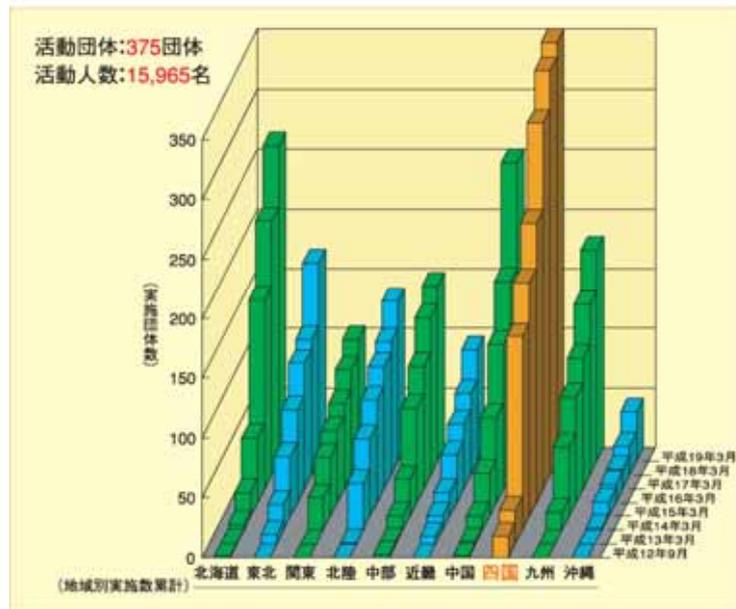


図 - 11 ボランティア・サポート・プログラム参加状況(四国 H19.3 現在)

【指標】

特定道路におけるバリアフリー化率【 31% (H19) 59% (H24)】

【指標・再掲】

集落と公共サービス拠点間を結ぶ一次ネットが改良済みの道路で連結されている割合
【 84% (H19) 89% (H24)】

【代表事例】

自転車歩行者道の整備(一般国道 192 号徳島駅周辺地区、一般国道 30 号高松地区、主要
地方道観音寺善通寺線善通寺市、一般県道佐古停車場線佐古駅周
辺地区、市道今治駅天保山線今治市)

電線共同溝事業(一般国道 11 号本町北地区、一般国道 11 号上天神地区、一般国道 33 号
旭地区、一般国道 56 号和泉地区、一般県道宮倉徳島線徳島市南二軒屋
地区、一般県道六軒家石手線松山地区、主要地方道桂浜はりまや線潮江
北部地区)

土地区画整理事業(JR 松山駅周辺土地区画整理事業)

2) 道路環境対策

幹線道路の沿道環境の早期改善を図るため、バイパス整備や交差点改良等のボトルネック
対策とともに、低騒音舗装を推進する。

【指標・再掲】

道路渋滞による損失時間【 151.3 百万人時間/年 (H19)
144 百万人時間/年 (H24)】

【 代表事例 】

沿道環境整備事業（国道 33 号旭町）

3) 地球温暖化対策

二酸化炭素排出量を削減するため、バイパスの整備や交差点改良などのボトルネックの対策に加えて、高速道路の多様で弾力的な料金施策、自転車利用環境の整備、路上工事の縮減等を推進する。

【指標 ・再掲】

道路渋滞による損失時間【 151.3 百万人時間/年（H19）

144 百万人時間/年（H24）】

【 代表事例 】

自転車通行環境整備（一般県道佐古停車場線佐古駅周辺地区）

路上工事の縮減（徳島県、香川県、愛媛県、高知県）

5 . 整備効果事例

施策の方向性：地域の自立支援と四県連携の強化

施策：四国四県の連携を強化し、四国の自立支援に資する四国8の字ネットワークの戦略的整備及び利用促進

事業名：四国8の字ネットワーク（主要都市間を連絡する規格の高い道路）

四国横断自動車道 高知東部自動車道（高知県） 阿南安芸自動車道（徳島県、高知県）
一般国道 56号中村宿毛道路（高知県）

四国四県を結ぶ広域ネットワークはもとより、本州四国連絡橋と相まって本州との結びつきを深め、物流基盤の強化、観光アクセス・医療アクセスの向上をはじめとした地域間連携・交流促進の基幹となる道路として期待。

近い将来に発生が予測される「東南海・南海地震」や常襲する台風や豪雨などによる災害時の代替道路となる「いのちを支える道」として期待。



図 - 12 県都から県境都市への所要時間の比較



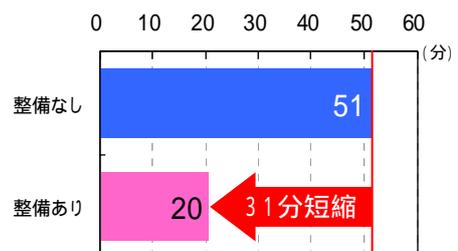
図 - 13 南海地震発生時の津波による現道の冠水予想区間



西予市消防本部の声

- ・H20年実績で搬送1,631件のうち、約20%が市立宇和島病院への搬送
- ・国道56号等現状では、夕方などに宇和町内、吉田町内が渋滞、横断道ができると時間短縮になる。
- ・高速道路は救急車内での処置が容易であり、開通すると宇和島への搬送時間も短縮でき、横断道の効果はある。

[西予市役所～宇和島病院]の所要時間



整備なし：H17（2005）道路交通センサス混雑時速度より算出
整備あり：H42（2030）将来交通量推計結果の速度より算出

図 - 14 医療施設へのアクセス性向上

LED バレイ構想の実現のためにも四国 8 の字ネットワークの推進は不可欠

LEDバレイ構想 ~21世紀の光源LED産業の集積をめざして~



徳島県は世界一の LED 生産地域

徳島県は、高輝度 LED の世界シェアにおいて約 30%を生産するなど、世界一の LED 生産地域となっている。

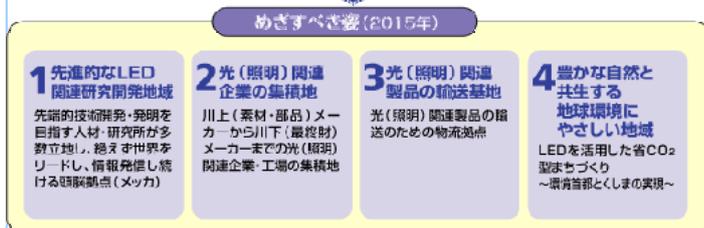
徳島県では、世界有数の LED メーカーが立地する優位性を活かし、光関連産業の集積を図ることを目的とした「LED バレイ構想」を平成 17 年 12 月に策定し、地域が一体となって構想の実現に取り組んでいる。

LED バレイ構想では、整備すべき機能としてインフラ整備機能が挙げられており、その整備内容として、“高規格幹線道路や地域高規格道路の早期建設促進を図る”と唱われている。

基本目標「21世紀の光源であるLED口を利用する光（照明）産業の集積」



消費地、空港、港湾、教育、研究機関及び企業間とのアクセス時間を短縮するため、**高規格幹線道路や地域高規格道路の早期建設促進**を図る



LED バレイ構想の実現のためにも当該区間は不可欠

図-15 LED バレイ構想体系図（出典：LED バレイ徳島 HP）

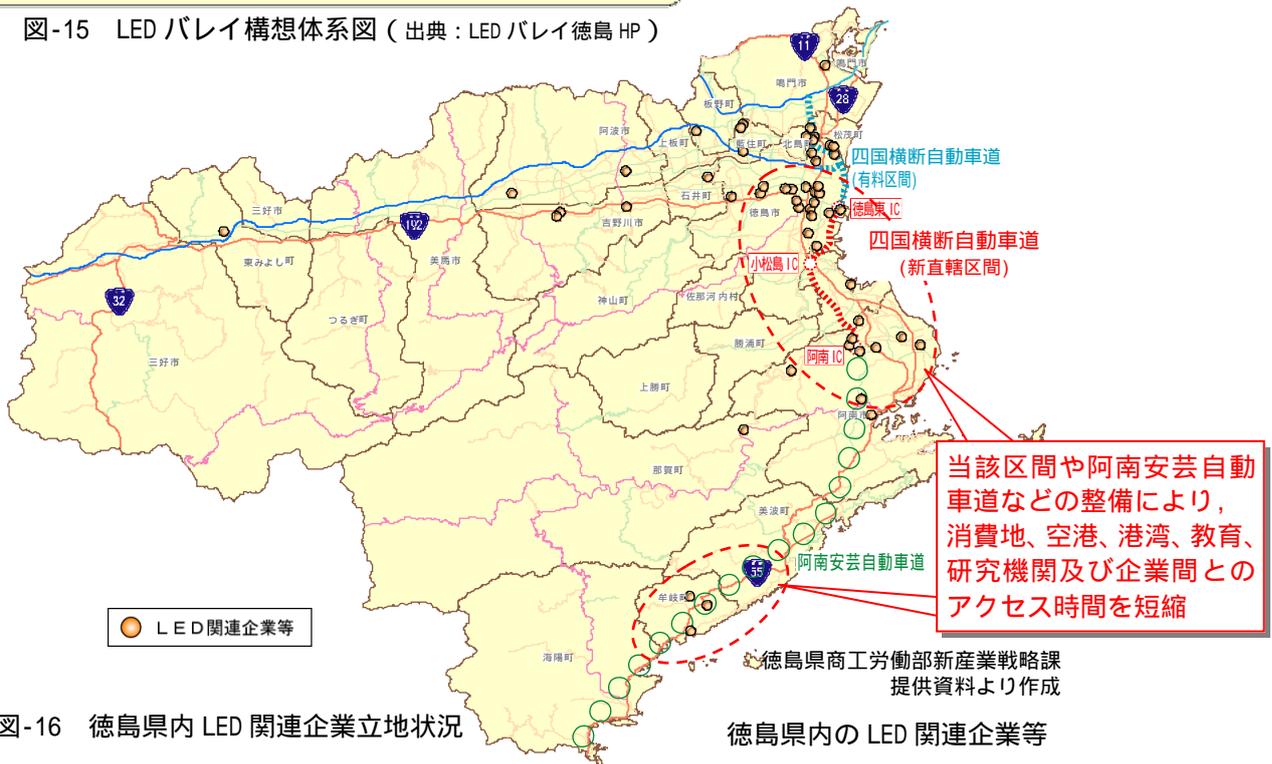


図-16 徳島県内 LED 関連企業立地状況

命の道を支える四国 8 の字ネットワーク ～医療圏域の拡大～

高知東部地域（南国市、香南市、香美市及び安芸市）から高知医療センターへの搬送件数は年間約 1,400 件あり、また、救急患者の管外への搬送率は安芸市を除き 50%以上と高い管外搬送率を有しており、増加傾向である。

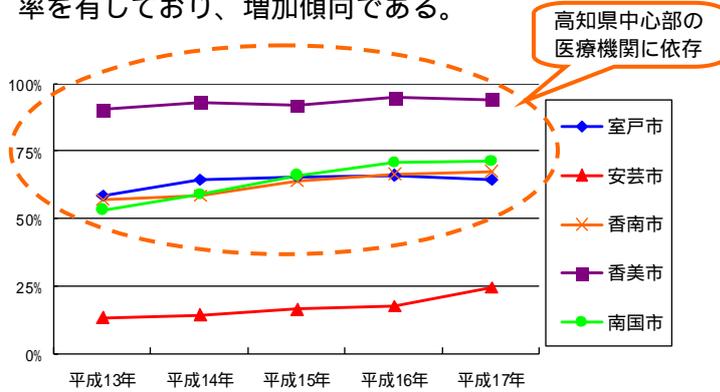


図 - 17 高知県東部地域の高い救急管外搬送率

消防署	医療センターへの搬送件数
南国市消防署	638
香美市消防署	177
香南市消防署	298
安芸市消防署	156
中芸広域連合消防署	55
室戸市消防署	63
合計	1,387

出典) 高知医療センター提供資料(H20 年度)

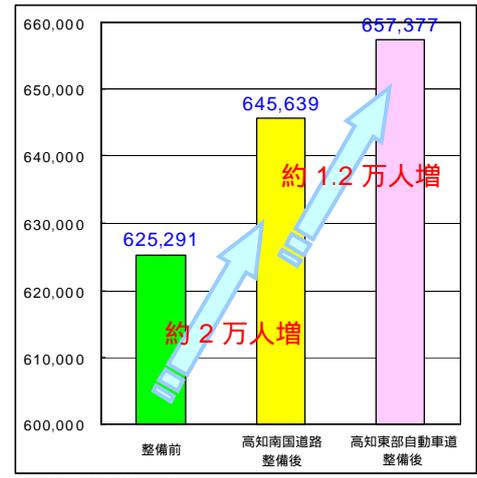
図 - 18 高知東部地域から高知医療センターへの管外搬送件数

高知南国道路の整備により、第三次医療施設へのアクセスが向上し、60分カバー圏域人口が約 2 万人増加することが予想される。また、高知東部自動車道全線の整備により、さらに約 1.2 万人のカバー人口の増加が予想される。



注)市町村役場から医療施設までの時間によりエリアを設定。
注)現道の所要時間は平成 19 年プローブデータと H17 センサスに基づき算定。

図 - 19 第三次医療 60 分カバー圏域の推移



注)三次医療施設とは
重症及び複数の診療科領域にわたるすべての重篤な救急患者を 24 時間体制で受け入れる体制と高度な診療機能を有する医療機関をいう

図-20 カバー人口の増加

命の道を支える四国 8 の字ネットワーク ～防災機能の強化～

国道 55 号は、高知県東部地域と県中心部を結ぶ唯一の第 1 次緊急輸送路であるが、集中豪雨による冠水等で交通が遮断されるなど、安全面で課題を抱えている。信頼性の高い高知東部自動車道の整備によりリダンダンシーが確保される。

地域の声

- ・高知県東部の場合は幹線が 1 本しかない状態で、台風時には通行規制を余儀なくされる。災害に強い改良を進めていくことが地域貢献につながる。(マスコミ関係者)
- ・台風、地震、雨などの場合、道路が 1 本しかないのは困る。特に東部については 55 号以外に道が無い。(高知商工会議所)
- ・南海地震に備えて、道路の安全対策を早く確実に行ってほしい(南国青年会議所)
- ・南海地震をはじめとする各種災害へ対応できる道路整備は優先度が高い(嶺北広域行政事務組合)
- ・地震時の避難経路等、防災面に配慮した道づくりも必要(学識経験者)

施策：生活幹線道路ネットワークの形成

事業名：主要地方道神山鮎喰線・養瀬工区（徳島県）

- ◇当該区間は、交通量が多くバス路線であるにもかかわらず、幅員狭小、線形粗悪であり常に車両が停滞する等の交通の隘路。
- ◇バイパスの整備により、交通隘路の解消を図るとともに、通行時間短縮による利便性の向上や通行の安全性を確保。
- ◇都市部へのアクセスを向上させることにより地域の経済・産業振興に大きく寄与。



写真 - 5 交通隘路の状況



計画平面図

図 - 21 主要地方道神山鮎喰線・養瀬工区

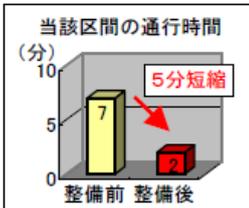


整備後イメージ

救急搬送時間の短縮

～名西消防組合神山鮎喰消防署の声～

- 救急の搬送は、主に神山鮎喰線を使用しており、バイパスの早期完成を待っている。
- バイパスの完成により搬送時間が短縮されるので、効果は非常に大きい。



整備前：H21県調査旅行速度より算出（大型バスとの対向で20分以上要する時もある）
整備後：設計速度より算出



図 - 22 整備効果（搬送時間の短縮）

地域経済の発展

～神山温泉の声～

- 利用者であるお年寄りや身障者の方々にとって、道路が広くなり、車で走りやすくなるので安全になる。
- 四国八十八箇所めぐりの大型バスが、対向できるようになり、観光客の増加に期待している。



事業名：一般県道岩城弓削線上島架橋・生名橋工区（愛媛県）

H20新たな中期計画「今後の道路行政に対する意見・提案」より（以下、中期計画意見と言う）

生名島から島外への交通手段はフェリーしかなく、移動時間が制限される上に高い移動コスト。また、夜間や悪天候時は完全に孤島化。

生名橋の整備に伴い、生名橋から島外への移動時間が短縮するとともに、天候に左右されない往来が可能。また、救急医療や消防防災の際、円滑な移動が可能となり住民の不安が解消。



地域住民は通勤通学、医療、消防防災、物資の流通等に大きな不安や負担を抱える

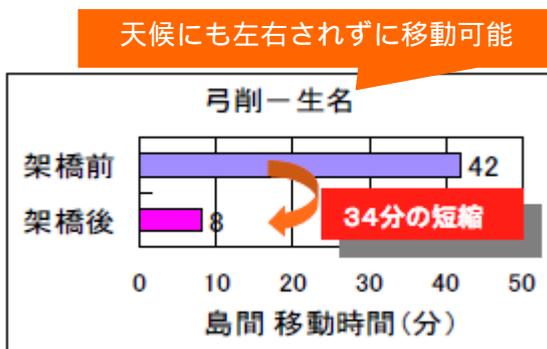


図 - 23 弓削 - 生名間移動時間の比較



図 - 24 弓削 - 生名間年間通勤コスト

弓削 - 生名間を通勤通学する合計 86 人の年間削減額

円滑な移動が可能となり、住民の不安が解消し、移動コストの負担も軽減

事業名：一般県道奈比賀川北線・長山工区（高知県）

本路線は、高知県東部の中核都市・安芸市の中心部と中山間集落を結ぶ幹線道路であり、地場産品の輸送や通勤通学はもとより、消防や防災・救急医療活動にも欠かせない地域の生活道路である。しかしながら、幅員は狭隘で線形も悪く、落石の危険性が高いため、地域住民の安全な通行が確保されておらず、早急な対応が求められている。このため、1.5車線の道路整備や中山間走行支援システムにより早期の事業効果を発現させる。

当該路線の整備により、安全で安心な交通の確保を図ると共に、幹線道路である国道55号、中核都市である安芸市中心部までのアクセスを改善し、住民の生活、地場産品の運搬支援等による産業の活性化に寄与する。



写真 - 6 基幹産業；ユズの生産加工

整備効果

車同士のすれ違い、見通しの改善を図ることで、安芸市中心部・国道55号へのアクセスを大幅に改善すると共に、地域住民の生活道として、安心・安全の通行の確保を図る。

< 整備前 >



< 整備後 >



待避所の設置

< 整備後 >



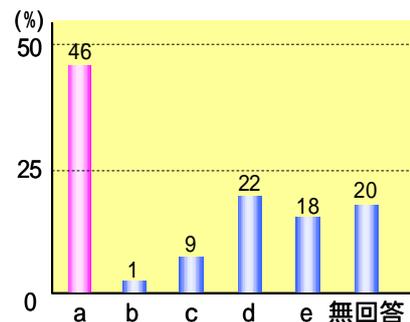
中山間走行支援システム待避所の設置

写真 - 7 整備前後の状況

利用者の声；H19 アンケート調査より（中間評価）

地域住民の約半数の方が、地場産品の搬送時間の短縮を実感！

- (a) 地場産品の発送時間が早くなった
- (b) 地場産品を活かした商品開発が増えた
- (c) 地場産品の販売地域が広くなり出荷量が増えた
- (d) 地域産業を活かした交流が増えた
- (e) その他



施策：都市交通の快適性・利便性の向上

事業名：徳島環状道路一般国道192号徳島南環状道路、都市計画道路徳島東環状線、
主要地方道徳島環状線（徳島県）

当該区間は、一般国道11号、一般国道55号、一般国道192号のバイパス機能を持つ外環状道路であり、徳島市中心部の交通渋滞解消に中心的な役割を果たす道路。
市街地を通過する交通や市街地に流入する交通を分散することにより、慢性的な交通渋滞を解消し、交通の円滑化に期待。
また、良好な都市環境の形成、経済活動の発展に大きく寄与。

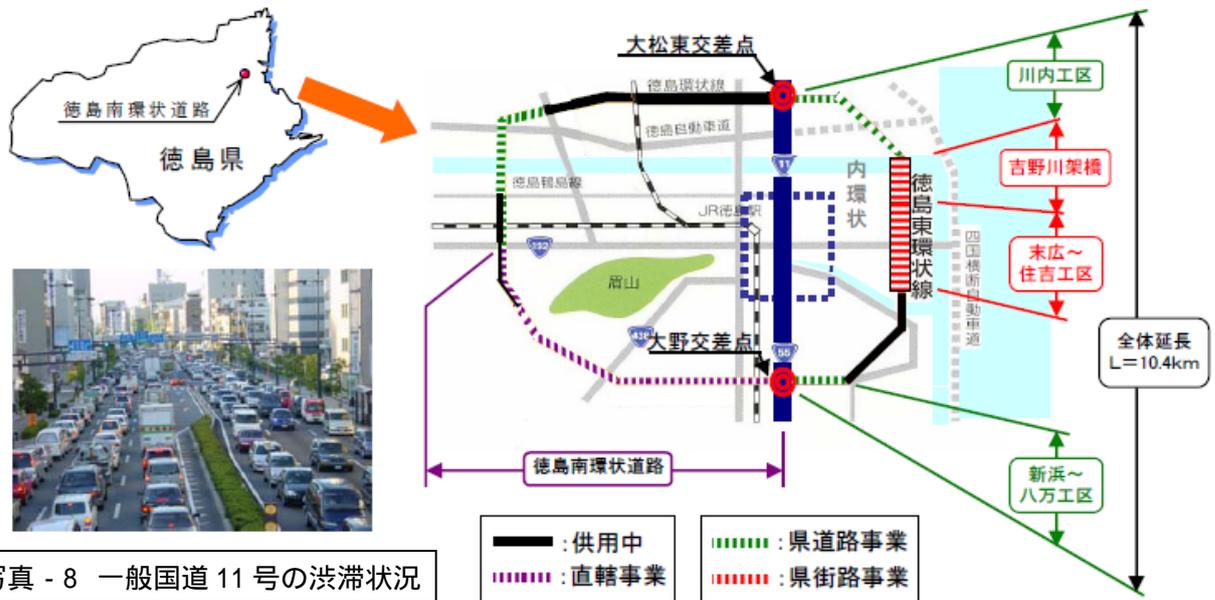


写真 - 8 一般国道11号の渋滞状況

図 - 26 徳島環状道路

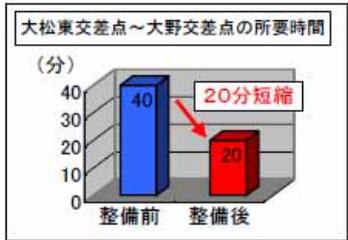


図 - 27 吉野川架橋 東環状大橋(仮称)完成イメージ



図 - 28 末広～住吉工区完成イメージ

- ～整備効果～
- 所要時間の短縮 20分短縮
 - 徳島市中心部の交通渋滞の解消
 - 交通の分散効果による現道の事故率の減少



整備前：H14県調査旅行速度より算出(国道11号)
整備後：旅行速度を40kmと想定して算出(東環状線)

図 - 29 渋滞解消による時間短縮効果

事業名：松山外環状道路（一般国道33号松山外環状道路インター線、
一般国道56号松山外環状道路空港線（地域高規格道路））（愛媛県） 中期計画意見より

松山都市圏における通過交通を転換するとともに、交通流を分散することにより、交通混雑の緩和と交通の安全確保を図るための道路。

松山自動車道松山ICと松山空港、松山港とのアクセスを強化するための道路。

中心市街地の通過交通の転換による渋滞損失時間の削減、主要渋滞ポイントの渋滞緩和が期待。

松山市内における円滑な交通と物流、交流の都市軸として、産業振興、災害輸送路に活用。

良好な街づくりのための骨格を形成。



図 - 30 位置図



写真 - 9 国道33号天山交差点付近の渋滞状況



図 - 31 松山外環状道路

愛媛県直轄ワースト1
国道33号 天山交差点
843(千人時間/年・km)

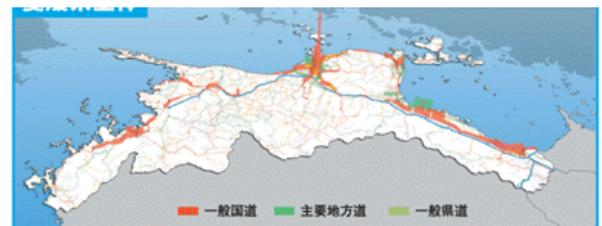
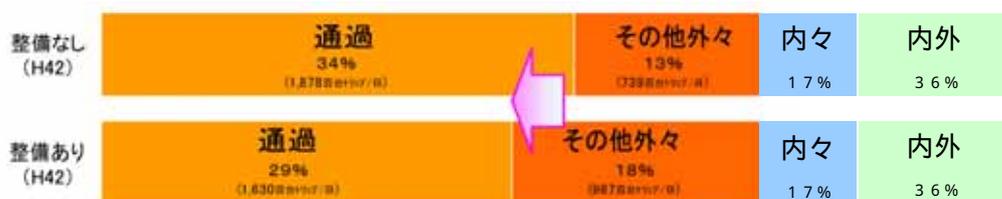


図 - 32 渋滞状況(3Dマップ)[平成18年度]



中心部を通過する自動車交通が約248
百台/日(34%→29%)減少

図 - 33 中心部通過交通の変化



図 - 34 松山外環状道路



図 - 35 松山 IC ~ 松山空港の所要時間変化

香川県西讃地区で唯一コンテナ貨物（製材等）を取り扱う詫間港コンテナターミナルと多度津港、丸亀港、坂出港の各臨海工業団地を最短で結ぶルート。

当該路線の整備により、国際標準コンテナ輸送車の通行が可能となり、物流の効率化に貢献。沿線各市町で積極的に行われている塩田跡地の開発、臨海埋立地等への企業誘致、港湾施設の拡充、中心商店街の活性化及び豊かな観光資源を活かした地域活性化政策を支援する道路として期待。



図 - 36 詫間港コンテナターミナルと各臨海工業団地



写真 - 10 国際コンテナ通行支障区間（線形不良）の状況

本路線は重要港湾三島川之江港と松山自動車道三島川之江インターチェンジを結ぶ幹線街路で、沿線には地域の基幹産業である製紙工場が多く立地。

幅員の狭い中心市街地における大型車の通過が交通渋滞や交通事故の大きな要因。

道路整備により交通結節点間のアクセス性の向上、時間短縮、中心市街地への大型車や通過交通の流入防止、安全性の向上に期待。



図 - 37 整備状況

重要港湾三島川之江港

近年コンテナ貨物取扱量が急激に伸び、平成 14 年度に「多目的国際ターミナル」の整備に着手しており、四国 8 の字ネットワークの中心点としての地理的優位性を生かした国際競争力の強化や物流機能の向上が期待される

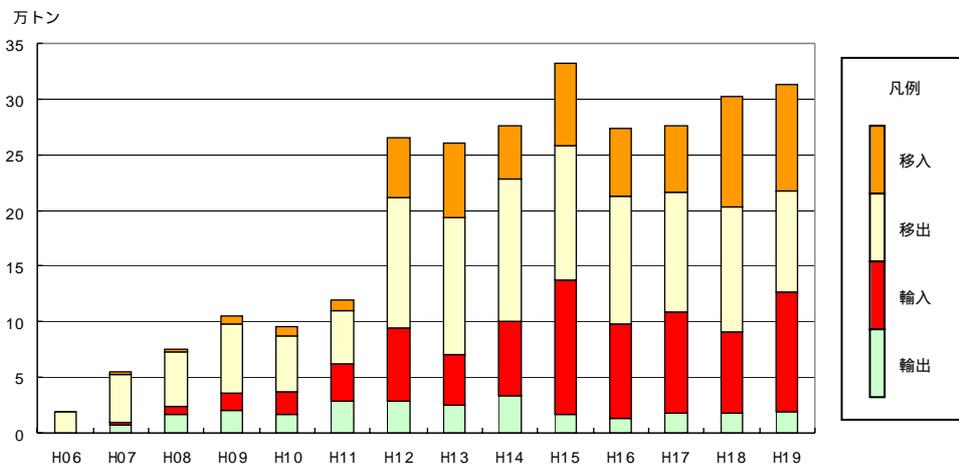


図 - 38 三島川之江港のコンテナ貨物の推移

施策の方向性：安全で安心できる暮らしの確保

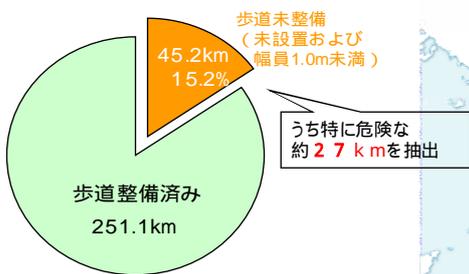
施策：交通安全の向上

施策名：歩き遍路の危険箇所緊急3箇年プログラム（徳島県、愛媛県、高知県）

四国遍路は四国霊場八十八箇所を巡る全長約 1,400 km のルートからなり、年間約 15 万人が参拝、そのうち歩き遍路は約 3 千人と言われているが、交通安全に関する対策は十分とは言えない状況。

これらの現状を踏まえ、管内の直轄国道のうち、多くの歩き遍路が利用すると考えられる区間を選定し、そのうちの危険箇所について歩道設置などを行う緊急3箇年対策プログラムを策定し、お遍路文化を支援。

【歩き遍路区間の歩道整備状況】



【危険箇所[27km]の対策別内訳 (県別内訳)】



H20 末の進捗率は約 34%

H21 末で 100% の予定

【各年度の整備延長】

H19 年度・・・2.4 km 整備

H20 年度・・・6.7 km 整備

H21 年度・・・18 km 整備予定

図 - 39 歩き遍路が多く利用する直轄国道の状況



写真 - 11 具体的な対策前後の様子

今治市役所前交差点においては、4 力年（H15～H18）で43件の事故が発生（うち2件が死亡事故）。

交差点がロータリーとなっており走行経路が複雑であることや、横断歩道の視認性が悪いことなどに起因する交通事故が多発。

事故率の高い箇所において、実状に即した対策を早期に実施していく必要あり。



図 - 40 今治市役所前交差点の現況



図 - 41 整備後イメージ

災害のおそれのある区間を回避する道路。

線形不良箇所が多く、雨や災害により通行止めが発生。

仁淀川町から越知町の病院への通院患者が多く、通行止めの発生は、命の危険に関わる可能性大。



図、写真は四国地方整備局資料より

図 - 42 防災対策箇所



豪雨・豪雪時においても、公共施設や病院などを相互に結ぶ生活幹線道路の安全・安心な通行を確保

事業名：一般国道 195 号鷲敷～木頭工区（徳島県）

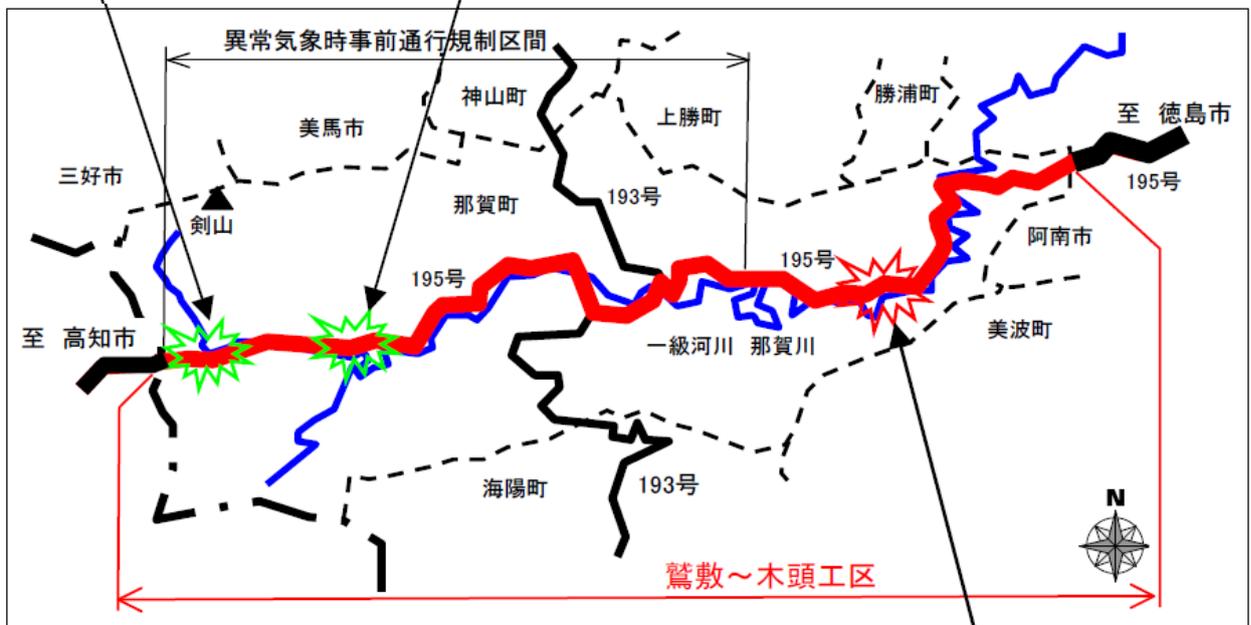
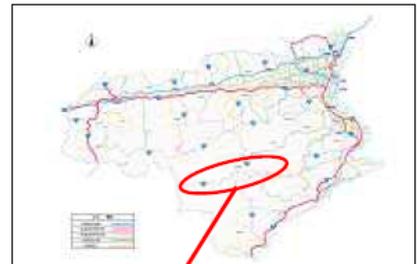
- ◇当該道路は、県南地域における東西の幹線道路であり、地域住民の生活を支え、災害発生時には緊急輸送道路としての役割を担う生命線道路。
- ◇しかし、道路防災総点検における要対策箇所が多数存在し、落石等の危険性が高い。
- ◇また、豪雨等異常気象時の事前通行規制区間。
- ◇法面对策工や落石防護工の整備により、生命線道路としての通行の安全性を確保。



平成19年5月 山腹崩壊



平成20年9月 落石発生



対策断面図

—死亡事故発生—

- 平成18年6月：落石による死亡事故が発生
- 平成19年7月：大規模な山腹崩壊が発生（86日間全面通行止め、町道が迂回路となる）



平成19年7月 山腹崩壊

整備効果

- 幹線道路として安全性が大幅に向上
- 災害発生時の緊急輸送道路として確保
- 落石による事故件数が減少

図 - 43 災害等発生状況

施策名：橋梁の耐震対策（徳島県、香川県、愛媛県、高知県）

近い将来に発生が予測される「東南海・南海地震」などの大規模地震への対応として、救急・救助活動の支援、物資の輸送、緊急輸送路の確保のため耐震対策を実施。

緊急輸送路となる幹線道路の橋梁の重大な損傷を防止し、災害時の早急な通行を確保することを目標に、落橋防止装置の設置や沓座拡幅等による橋脚補強を実施。

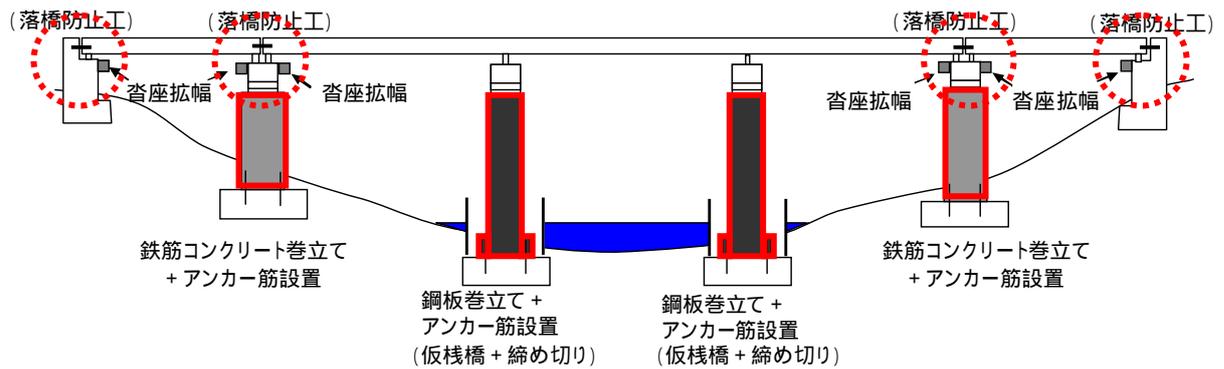
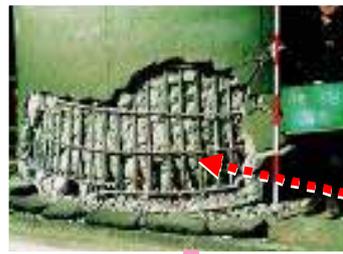


図 - 44 橋梁の耐震補強



兵庫県南部地震における橋脚の基部の損傷



【橋脚補強】



【落橋防止工】

写真 - 12 橋梁の耐震補強

施策の方向性：美しく豊かな四国の創造

施策：生活環境の向上

事業名：一般県道六軒家石手線松山地区電線共同溝（愛媛県）

中期計画意見より

一般県道六軒家石手線は、愛媛県を代表する観光地「道後温泉地区」と松山市中心部を結ぶ幹線道路であり、多くの観光客が訪れ交通量も多い。

歴史ある街並みの保全と優れた沿道景観の形成、安全で快適な歩行空間の確保、防災機能の強化等に期待。



写真 - 13 道後温泉地区無電柱化未整備区間の現況

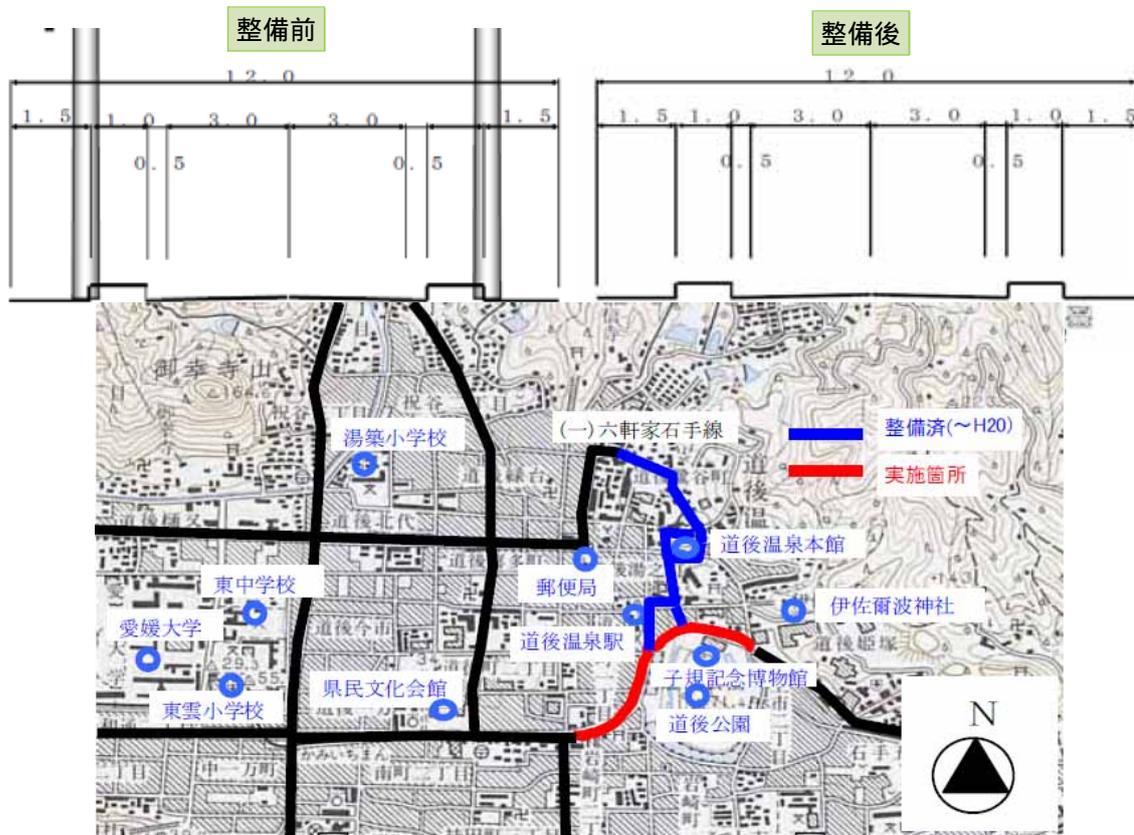


図 - 45 道後温泉地区無電柱化実施箇所

事業名：主要地方道桂浜はりまや線・潮江北部地区（高知県）

主要地方道桂浜はりまや線は、高知県を代表する観光地「桂浜」と高知市中心部を結ぶ幹線道路で、多くの観光客も訪れ交通量が多い。

小中高校やスポーツ施設、文教施設などが集積したあんしん歩行エリア地区であり、安全で快適な歩行空間と自転車走行空間を確保する。

第1次緊急輸送道路として、電柱の倒壊による通行遮断への対策として期待される。

安心で快適に暮らせる地域を目指して、住民主体の取り組みが活発に行われている。

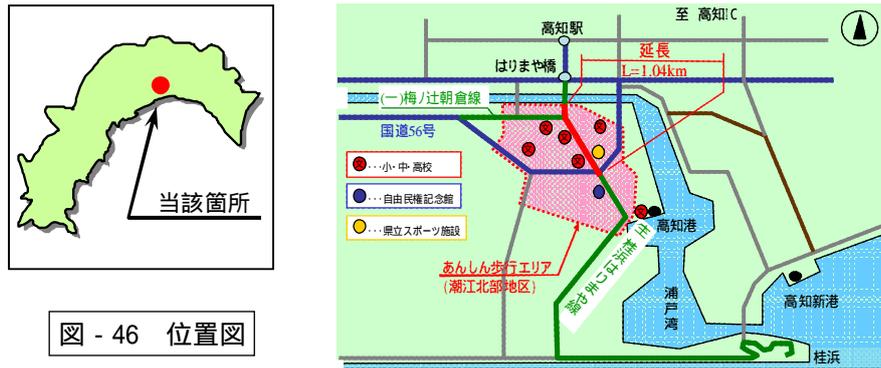


図 - 46 位置図

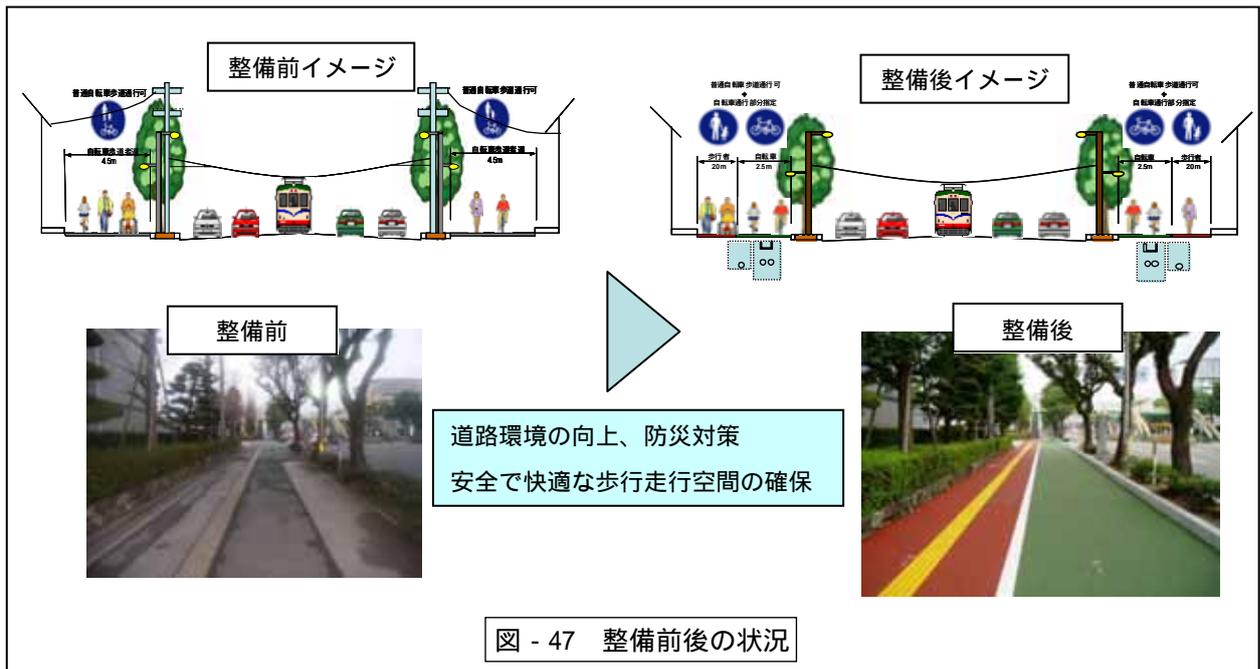


図 - 47 整備前後の状況

地域住民の取り組み



高校主催のボランティア清掃



避難経路シールの設置

6. 今後の道路行政についての意見・提案

平成20年10月の国土交通省道路局の新たな中期計画の策定に際して、四国地方では四国四県知事、全95市町村より「今後の道路行政についての意見・提案」を頂いた。

(1) 四国四県の意見の特徴

地域の現状と抱える課題と将来像及び道路施策として重点的に取り組むべき事項としては、四国全体では、「身近な道路に関すること」が最も多く、次いで「生活幹線道路の整備」「災害対策」が高くなっている。

各県の特徴を見てみると、4県とも「身近な道路に関すること」、次いで「生活幹線道路の整備」が多い意見となっている。

3番目の意見としては徳島県、愛媛県、高知県は「災害対策」を望む意見が多い。香川県は「事故対策」と「都市や交通拠点を結ぶ道路整備」が3番目に多い意見となっている。

4番目の意見として、徳島県は「高速道路の整備」、高知県は「都市や交通拠点を結ぶ道路整備」、愛媛県は「渋滞対策」、「高速道路の整備」を望む意見が多くなっている。

四国8の字ネットワークに関する意見は、南海・東南海地震が起こった場合の国道の代替路線となる四国8の字ネットワークの整備(災害対策)や都市と地方の格差を無くする四国8の字ネットワークの整備(都市や交通拠点を結ぶ道路整備)、宇和島市内渋滞解消のための四国横断自動車道西予宇和～宇和島北および宇和島道路(渋滞対策)など、速達性だけでなく、様々な課題解決のために四国8の字ネットワークの整備を望む意見が多い。

都道府県名	回答自治体数		(ア)	(イ)	(ウ)	(エ)	(オ)	(カ)	(キ)	(ク)	(ケ)	(コ)	(サ)	(シ)	(ス)	(セ)	(ソ)	(タ)	身近な道路に関すること	その他(冬期交通について)
			交通事故対策	道路管理の充実	渋滞対策	高速道路の整備	生活幹線道路の整備	公共交通機関への支援	環境対策	(カーナビ)情報の充実 ITS	環状道路の整備	バリアフリー対策(歩道の段差の解消など)	電柱類の地中化	災害対策	自転車利用の促進	景観の改善	都市や交通拠点を結ぶ道路整備	わかりやすい案内標識などの整備		
徳島県	25	意見の割合	40%	48%	24%	56%	84%	12%	20%	0%	8%	24%	4%	76%	0%	16%	52%	8%	96%	0%
		順位				4位	2位							3位				5位		1位
香川県	18	意見の割合	67%	56%	56%	22%	83%	39%	17%	0%	17%	44%	6%	39%	22%	11%	67%	11%	94%	0%
		順位	3位	5位	5位		2位											3位		1位
愛媛県	21	意見の割合	33%	33%	57%	57%	86%	19%	14%	0%	10%	10%	10%	76%	10%	14%	48%	0%	90%	0%
		順位			4位	4位	2位							3位						1位
高知県	35	意見の割合	40%	34%	20%	54%	100%	3%	23%	0%	0%	29%	3%	86%	0%	11%	60%	3%	100%	0%
		順位				5位	1位							3位				4位		1位
四国計	99	意見の割合	43%	41%	35%	49%	90%	15%	19%	0%	7%	26%	5%	73%	6%	13%	57%	5%	96%	0%
		順位	6位	7位	8位	5位	2位	11位	10位	17位	13位	9位	15位	3位	14位	12位	4位	15位	1位	

生活道路の他、歩道、バリアフリー、生活幹線道路などに対する要望含む

図 - 48 今後の道路行政についての意見・提案 県別集計