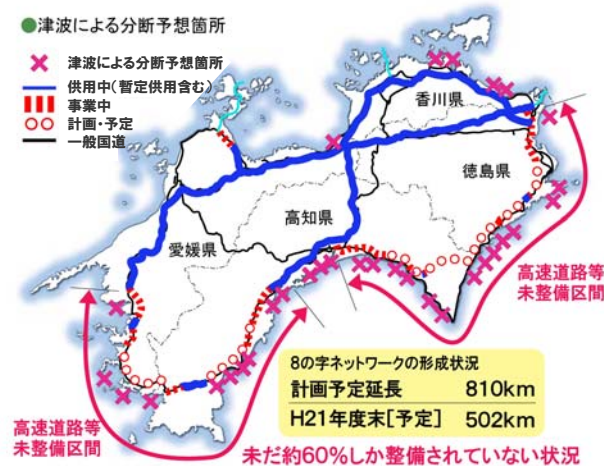


2. 現状と課題

(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

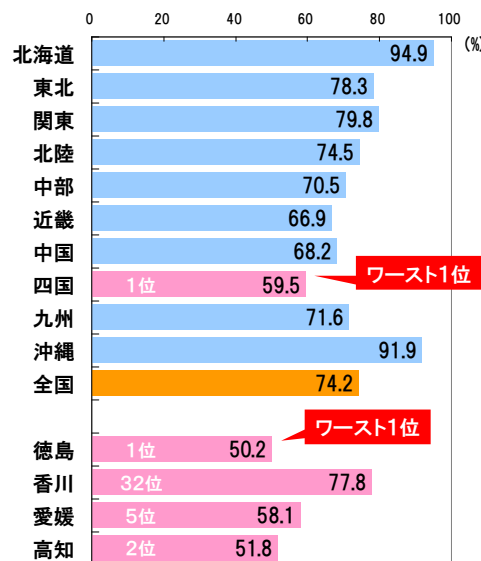
四国8の字ネットワーク等に存在するミッシングリンク(高速道路等未整備区間)により、四国の主要都市間の時間距離格差が生じている。また、本未整備区間においては、地震による津波の予想浸水箇所が集中している。これらのことは、産業活動上の障害となっており、とともに、災害時の避難・緊急輸送に大きな支障をきたすことが懸念されており、広域的な道路ネットワークの確保が必要となっている。



図一 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。

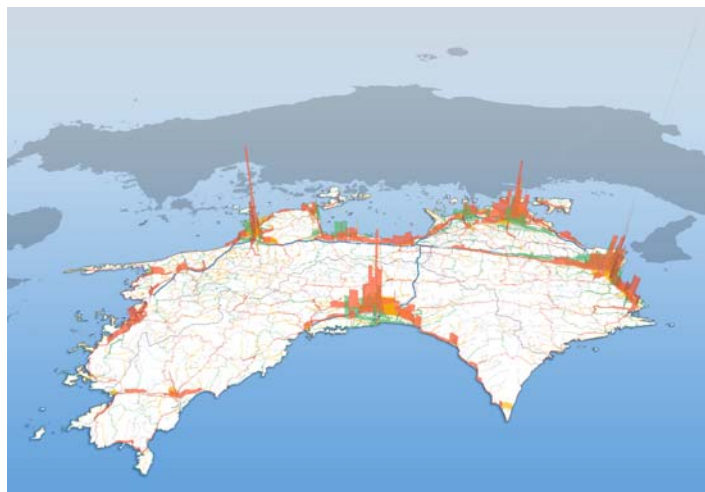


※ 棒中の白抜き数値は全国ワースト順位
 ※ 道路改良率=改良済延長/実延長(改良済み延長:車道幅員が5.5m以上の道路延長)
 出展:道路統計年報2008

図二 道路改良率(県道以上)

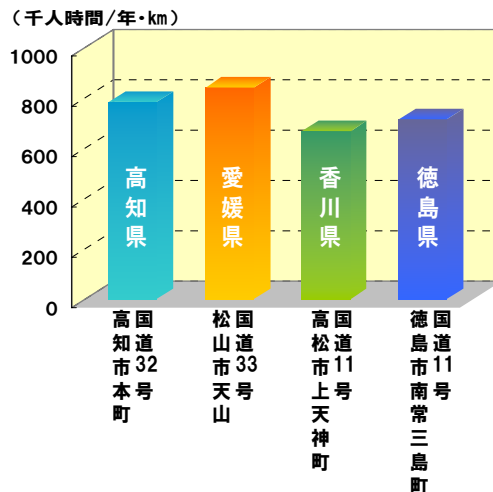
3) 都市部の交通渋滞解消

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)



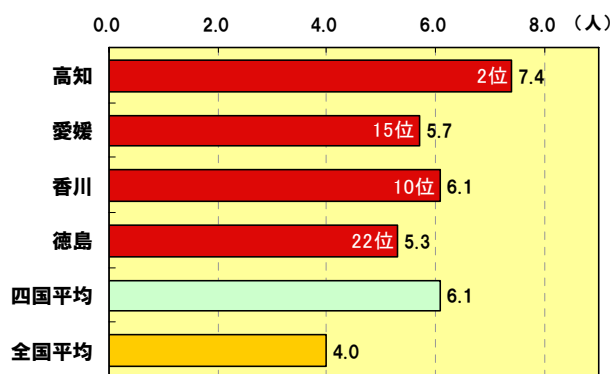
平成19年度渋滞損失時間(確定値より)

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

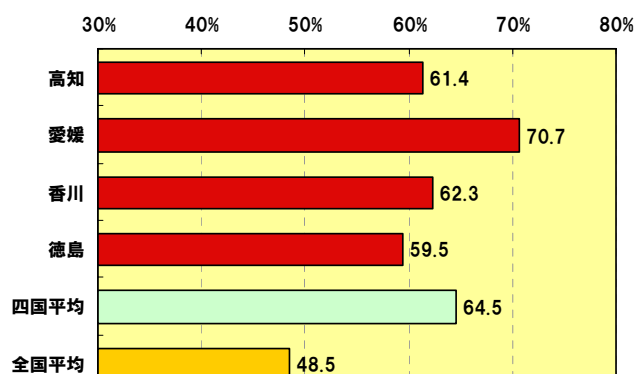
1) 交通事故の削減

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、事故発生率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。

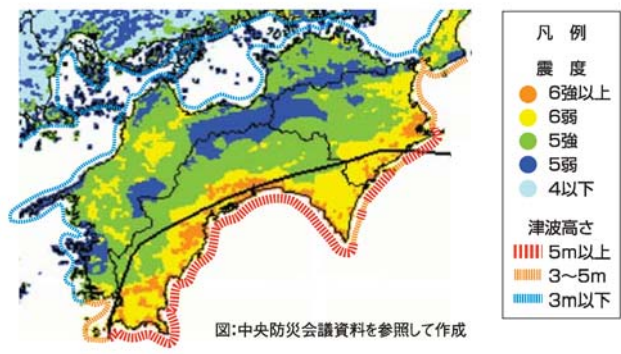
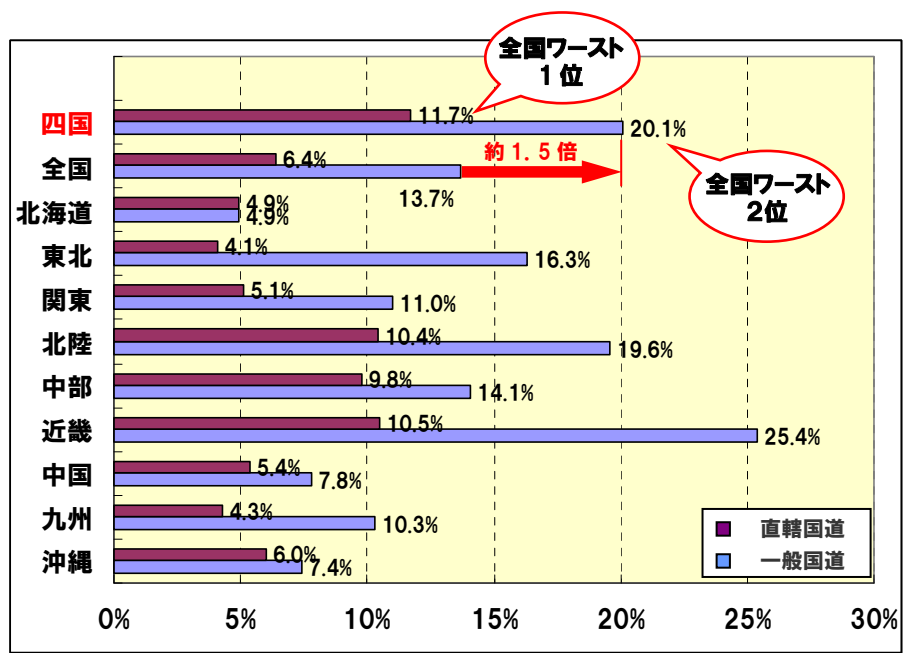


図-7 南海地震の津波・震度予測



※ 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。

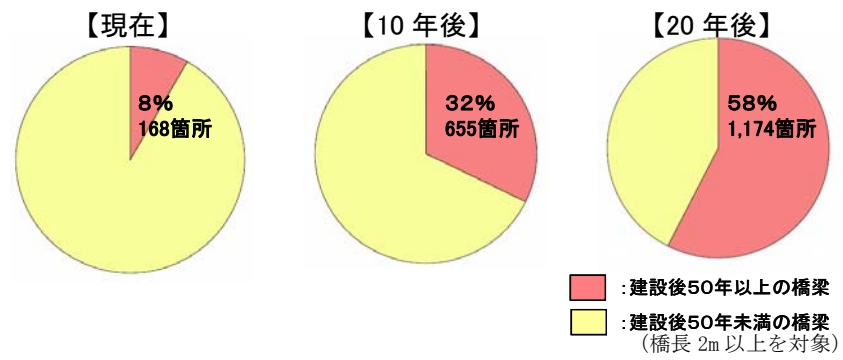


図-9 建設後 50 年以上が経過した橋梁の増加予測

(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。