

成果主義の道路行政マネジメント

# 四国ブロックのH15達成度報告 / H16業績計画

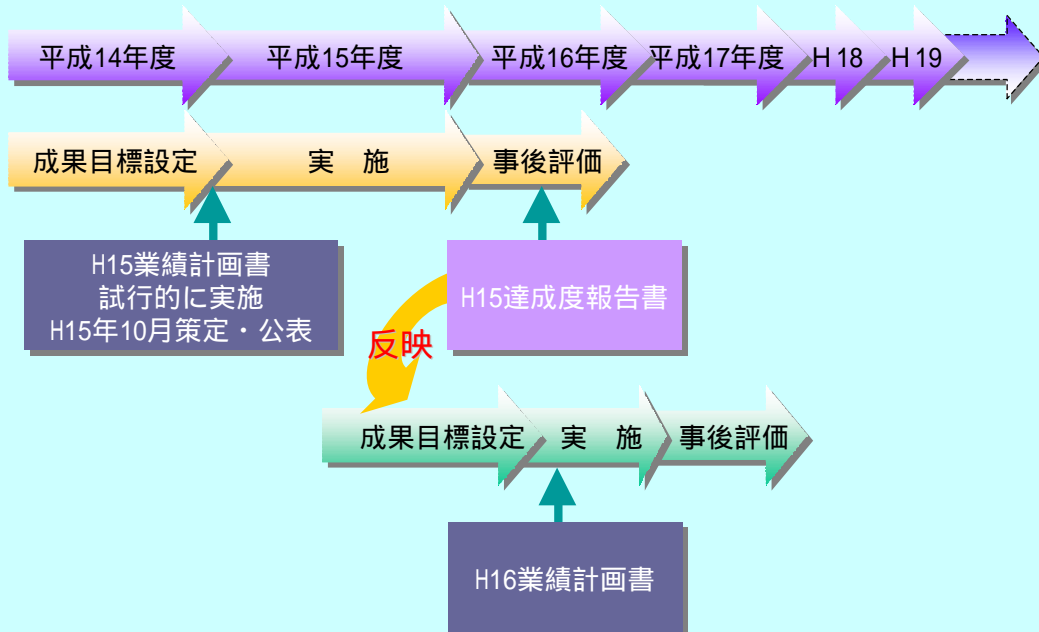
四国地方幹線道路協議会

# 四国ブロックの道路行政マネジメント方針

## 《 事業の進行管理 》

### 業績計画 / 達成度報告

- ・ 1年後の成果を明示し、評価結果を以後の行政運営に反映



## 《 業績計画 / 達成度報告の策定フロー 》

### 現況分析

- ・ 政策テーマ(指標)について、各県の現状を分析

### 平成15年度の成果

H15達成度報告

- ・ H15に実施した事業の成果について評価

### 平成16年度の取り組み

H16業績計画

- ・ H15の成果を踏まえ、H16の目標ならびに取り組みについて概説

### 平成19年度目標達成に向けた展望

- ・ H16以降、H19(中間目標年次)までの取り組みについて概説

### 長期的展望

- ・ H19以降の長期的な取り組みについて概説

# 業績計画 / 達成度報告を策定

## 四国道ビジョン推進プログラム (2003-2007)

施策の重点化 事業の峻別と集中的な投資

安心

生活に必要な道路ネットワークの確保  
信頼できる幹線ネットワークの確保  
安全な交通環境を確保するための事故対策の推進

安心と活力

安心を支え、四国の一体化により活力を引き出す「四国8の字ネットワーク」の推進

活力

広域交流と地域連携の幹線ネットワークの推進  
活力を支える競争基盤強化  
都市交通の円滑化

魅力

快適で美しい道路空間の形成

## 四国ブロックの業績計画 / 達成度報告

政策テーマ

指標

確実に通行できる道をつくる

通行規制区間率

交通事故を減らす

死傷事故率

新規追加指標

四国の交流軸をつくる

8の字交流軸形成率

渋滞を減らす

渋滞損失時間

景観を良くする

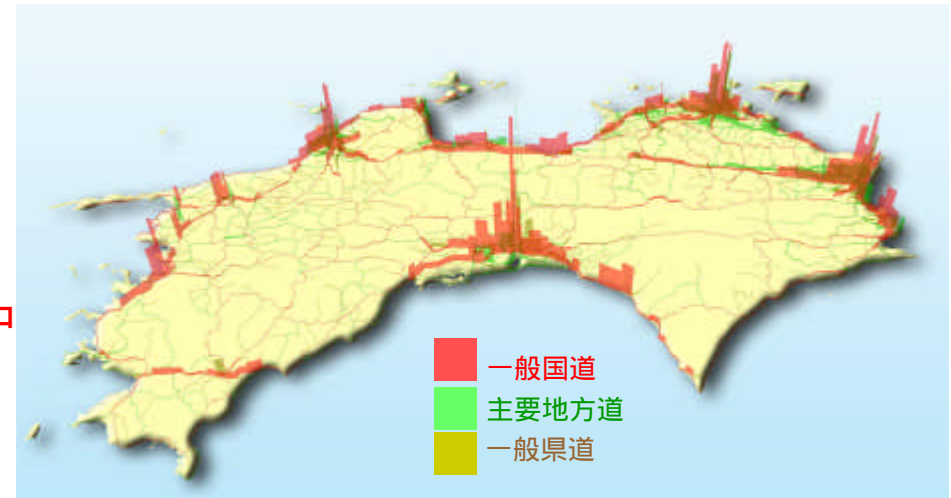
無電柱化率

1) 四国ブロックの現状

四国の渋滞損失時間（一般県道以上）は、  
 H14年度からH15年度の1年間で**若干増加**  
 平成14年度：137.7百万人時間/年  
 （約+1%）

平成15年度：138.9百万人時間/年  
 路線別に見ると、**直轄国道は各県とも増加**  
 地域別に見ると、各県の**4県都の都市圏に集中**

- ・徳島都市圏：徳島県全体の**77%**
- ・高松都市圏：香川県全体の**66%**
- ・松山都市圏：愛媛県全体の**32%**
- ・高知都市圏：高知県全体の**64%**



1 km当り渋滞損失時間(千人時間/年km : H15)

渋滞損失時間（百万人時間 / 年）

年度	全国値	四国ブロック		徳島県		香川県		愛媛県		高知県	
	県道以上	県道以上	直轄国道	県道以上	直轄国道	県道以上	直轄国道	県道以上	直轄国道	県道以上	直轄国道
H14	3807.96	137.73	65.86	34.48	15.35	30.82	12.59	42.81	22.55	29.62	15.37
H15	-	138.91	67.52	34.34	15.39	30.68	12.61	43.61	23.36	30.29	16.16
H15-H14	-	増加 (+1.18)	増加 (+1.66)	減少 (-0.14)	微増 (+0.04)	減少 (-0.14)	微増 (+0.02)	増加 (+0.80)	増加 (+0.81)	増加 (+0.67)	増加 (+0.79)

四国全体、直轄国道とも大幅増加

県全体は減少だが、直轄国道が微増

県全体、直轄国道とも増加

# 政策テーマ : 渋滞を減らす

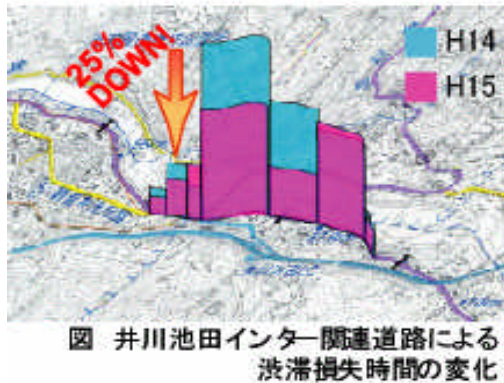
## 2) 昨年度の成果 [ 達成度報告 ]

既存交差点の改良(立体化や右折レーン整備)、現道拡幅、バイパス整備などが効果を発揮

**徳島県** 国道32号井川池田IC関連道路〔H15.3完成〕

道路拡幅、車線増設によって、渋滞は概ね解消！

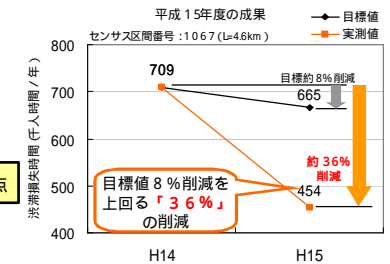
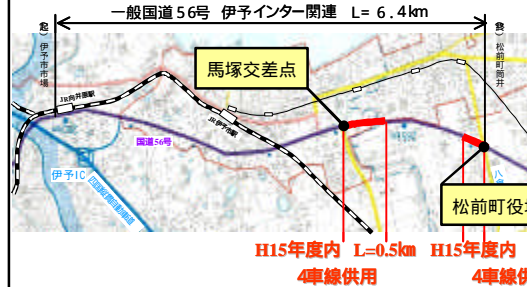
- 渋滞損失時間は、約25%減少



**愛媛県** 国道56号伊予インター関連〔H15.12完成〕

4車線化でボトルネックを解消！ 渋滞が緩和！

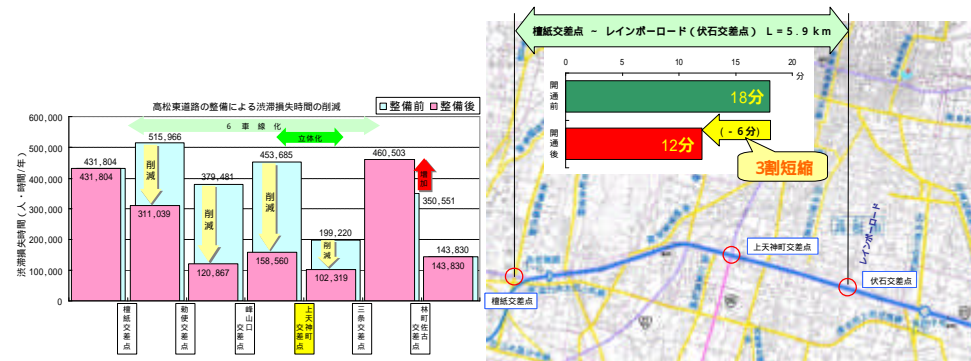
- 松前町役場前交差点では通過時間が最大7分短縮(8分 1分) 渋滞長も1,500m短縮。
- 馬塚交差点では通過時間が最大5分短縮 渋滞長も600m短縮。
- 渋滞損失時間は目標値8%を大きく上回り、36%減少。



**香川県** 国道11号高松東道路・上天神町交差点〔H16.3完成〕

交差点立体化と6車線化によって速度が40km/h up! 渋滞解消!

- 平均走行速度は、7 km/h 47km/hに向上
- 通過時間は、3割短縮(18分 12分)
- 整備区間の渋滞損失時間は、約40%減少



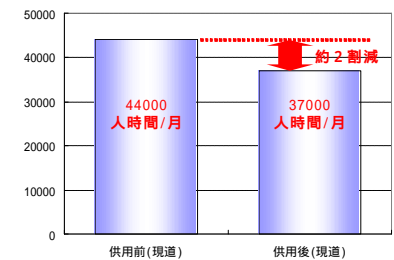
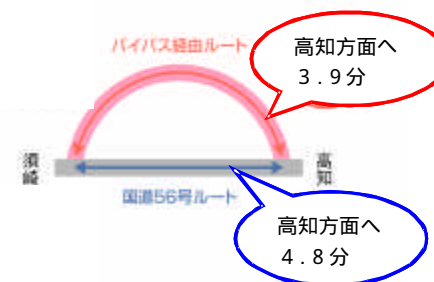
**高知県** 国道56号土佐市バイパス〔H16.2完成〕

市街地を迂回するバイパスによって渋滞を解消!

- 渋滞損失時間は、現道部約20%減少
- 現道部の渋滞長は、400m 60mに大幅緩和
- 所要時間は、2割短縮(約5分 約4分)



(土佐市バイパス)

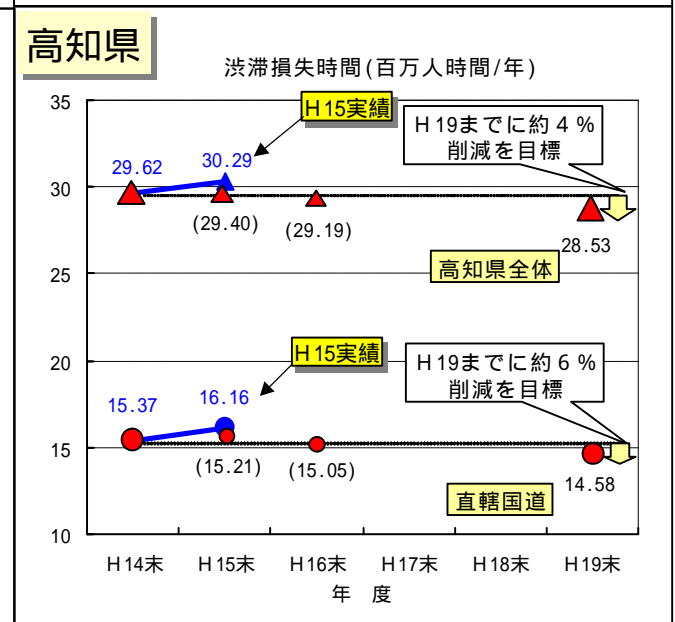
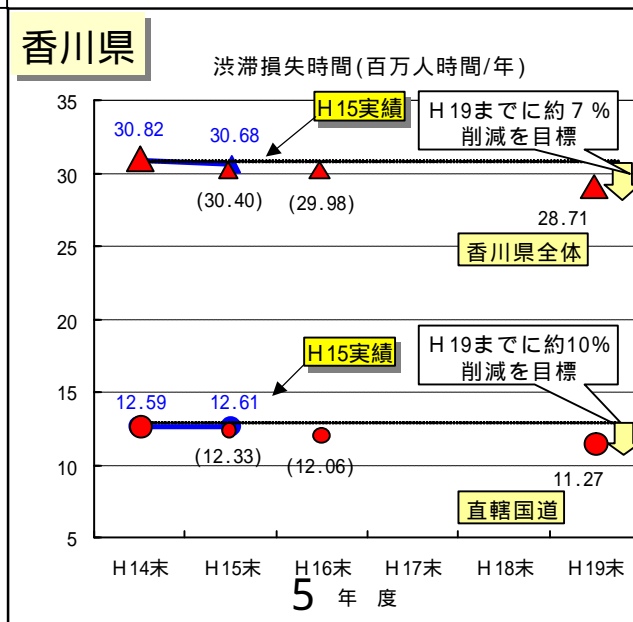
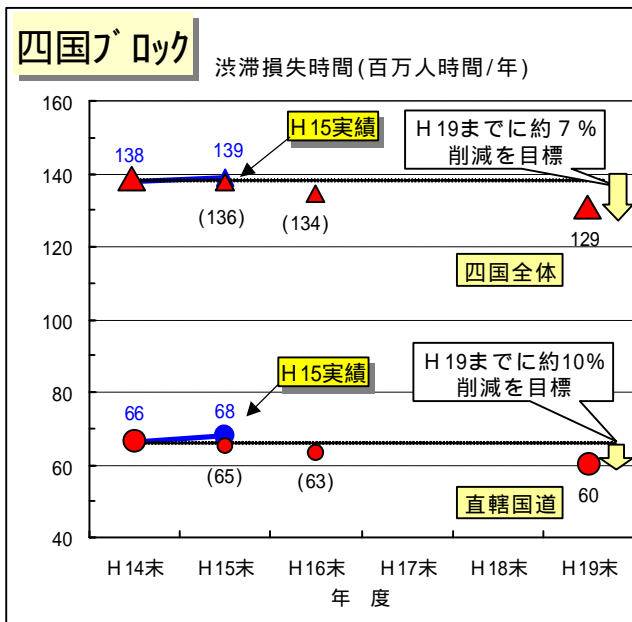
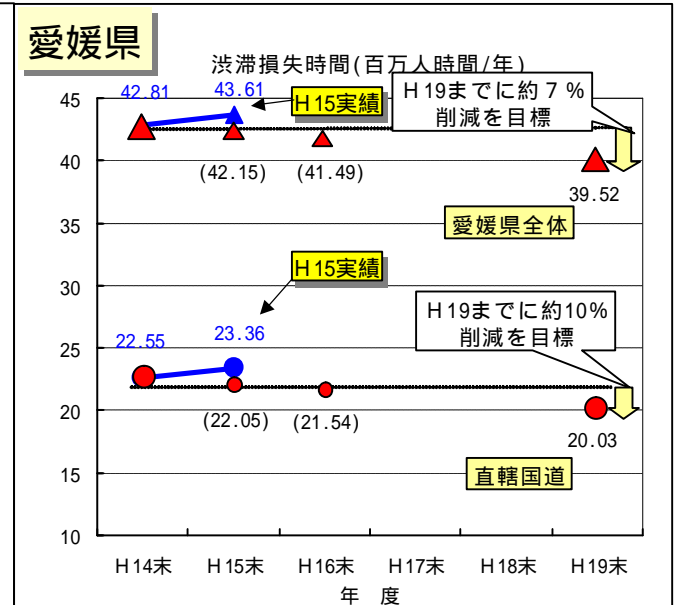
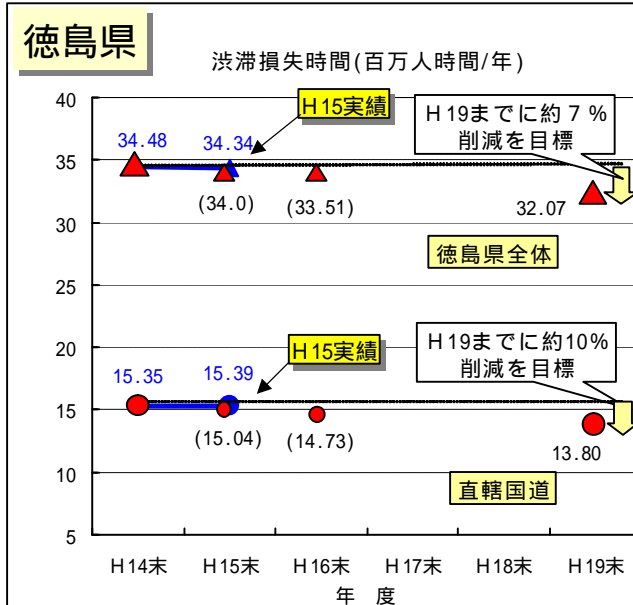


# 政策テーマ : 渋滞を減らす

## 3) 今後の取り組み [業績計画]

既存交差点の改良による  
 ボトルネック箇所の解消  
 交差点の立体化、現道拡幅、  
 バイパスや環状道路の整備  
 などによる交通容量拡大策  
 を推進

既存ストックの有効活用を  
 図るため、有料道路の料金  
 に係る社会実験を実施  
 鉄道高架化、連続立体交差  
 事業による踏切の渋滞解消





# 政策テーマ : 渋滞を減らす

## 3) 今後の取り組み [業績計画]

有料道路の料金に係る社会実験を実施。ボトルネック解消に向けた交差点の立体化やバイパス整備を推進。

**徳島県** 徳島自動車道の料金に係る社会実験 [H16.10実施予定]

弾力的な高速料金を導入し、一般道路の課題解消効果を検証！

- ・ 並行する国道192号の渋滞緩和。  
(徳島市佐古八番町の現況交通量52千台/日)
- ・ 徳島自動車道の利用促進。  
(現況交通量5千台/日)

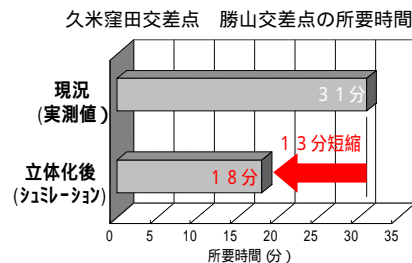
● 実験箇所



**愛媛県** 国道33号天山交差点  
国道11号小坂交差点の立体化 [H18年度完成予定]

都市圏の放射状道路のボトルネック交差点を立体化し解消！

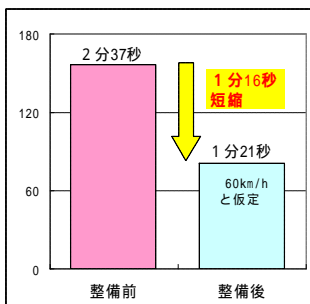
- ・ 幹線道路に立地する商業施設にアクセスしやすくなり、買物などの回遊性が向上。
- ・ シミュレーションでは、久米窪田交差点から勝山交差点の所要時間の**13分短縮**を期待。



**香川県** 国道11号坂出丸亀バイパス [H16年度完成予定]

交差点の立体化で局所的な渋滞を解消し、バイパス機能を向上！

- ・ 交差点の立体化で、国道の速度が向上。
- ・ 県道(旧国道)からバイパスに交通が転換し、県道の混雑が緩和。
- ・ 交差点の通過時間が**約半分に短縮**されることを期待。

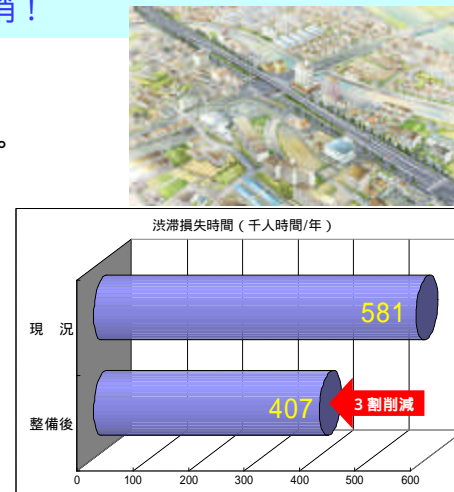


急速施工を採用し、  
・現場工事期間を短縮  
・交通規制期間も短縮

**高知県** 国道56号土佐道路河ノ瀬交差点の立体化 [H19年度完成予定]

交差点の立体化により渋滞を解消！

- ・ 交差点の立体化で直進交通が高架部に転換
- ・ 渋滞損失時間の**約3割削減**を期待。

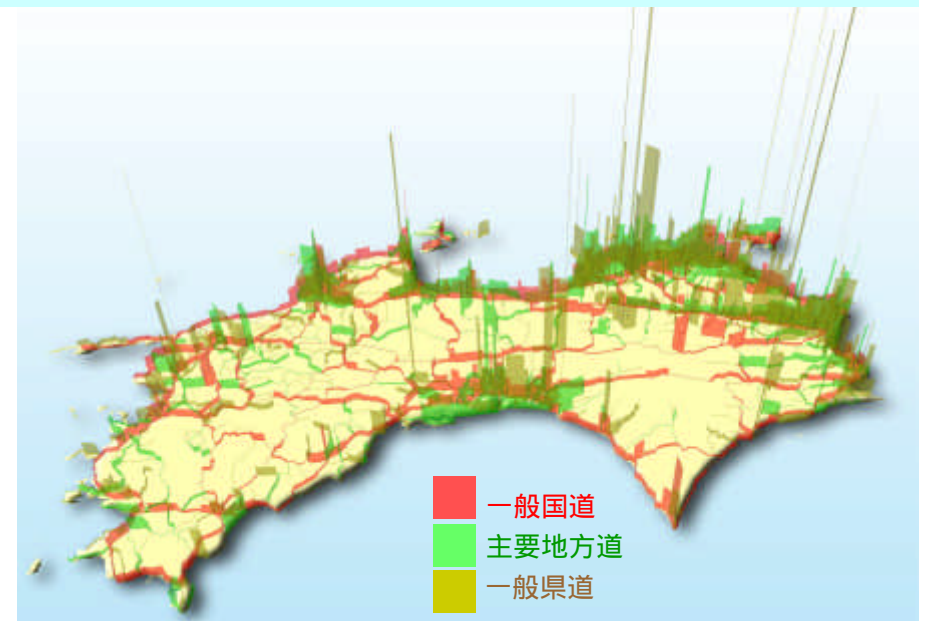


# 政策テーマ : 交通事故を減らす

## 1) 四国ブロックの現状

四国の死傷事故率(直轄国道)は、  
 H14年度からH15年度の1年間で**若干悪化**  
 平成14年度：108.4件/億台キロ  
 (約+0.2%)

平成15年度：108.6件/億台キロ  
 香川県の死傷事故率は**全国値を上回り**、前年と  
 比べて**大幅に悪化**  
 地域別に見ると、徳島、高松、松山、高知の  
 4県都都市圏などで多発  
 路線別に見ると、**直轄国道の事故率が高い**



死傷事故率 (件 / 億台キロ)

1 km当り死傷事故率(件/億台キロ : H15)

年度	全国値	四国ブロック		徳島県		香川県		愛媛県		高知県	
	県道以上	県道以上	直轄国道	県道以上	直轄国道	県道以上	直轄国道	県道以上	直轄国道	県道以上	直轄国道
H14	104.4	95.5	108.4	95.5	105.9	134.3	142.1	89.7	108.2	76.8	85.1
H15	105.6	-	108.6	92.9	100.0	156.0	167.4	89.0	101.2	77.9	83.1
H15-H14	増加 (+1.2)	-	微増 (+0.2)	減少 (-2.6)	減少 (-5.9)	増加 (+21.7)	増加 (+25.3)	微減 (-0.7)	減少 (-7.0)	増加 (+1.1)	減少 (-2.0)

直轄国道は微増  
(全国値より低い増加)

県全体、直轄国道  
とも減少

県全体、直轄国道  
とも大幅増加

県全体、直轄国道  
とも減少

県全体は増加、  
直轄国道は減少



# 政策テーマ : 交通事故を減らす

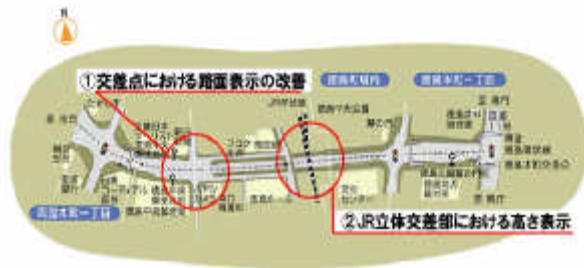
## 2) 昨年度の成果 [ 達成度報告 ]

「事故危険箇所」の改善、歩道整備などの事業実施箇所では死傷事故が減少

**徳島県** 国道192号徳島市元町～徳島市徳島本町 [ H16. 2 完成 ]

死傷事故率の高い区間への事故対策実施により事故件数が減少！

- 平成15年1年で37件発生した死傷事故が平成16年1月～6月の半年間では12件となっており、**約3割程度削減**。



**愛媛県** 国道56号嵐坂歩道トンネル [ H15.12完成 ]

自転車・歩行者専用トンネルの設置による安全性の向上！

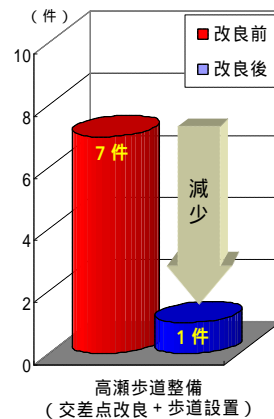
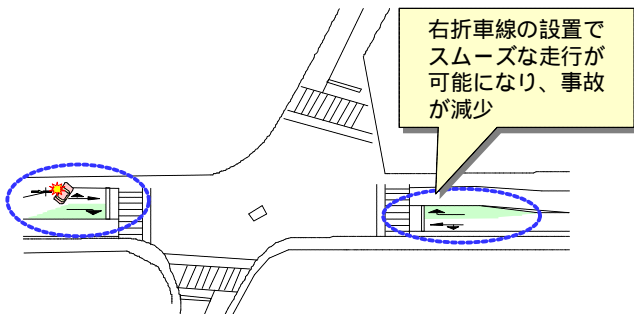
- 自転車・歩行者専用トンネルが整備され、津島中学校の生徒やお遍路さんが**安心して安全に通行可能**に
- 歩車分離が行われたことで、**自動車も快適に走行が可能**に



**香川県** 国道11号高瀬歩道整備 [ H16. 3 完成 ]

右折車線設置 + 歩道設置で、死傷事故が激減！

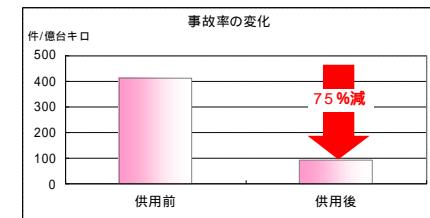
- 右折車の滞留スペース確保により、後続直進車の障害が減少し、追突事故が減少。
- 死傷事故件数が、**大幅に減少** ( 7件 → 1件 )  
整備前後とも2ヶ月間(4、5月)の事故件数



**高知県** 国道56号土佐市バイパス [ H16. 2 完成 ]

バイパス整備で現道の死傷事故率が75%減少！

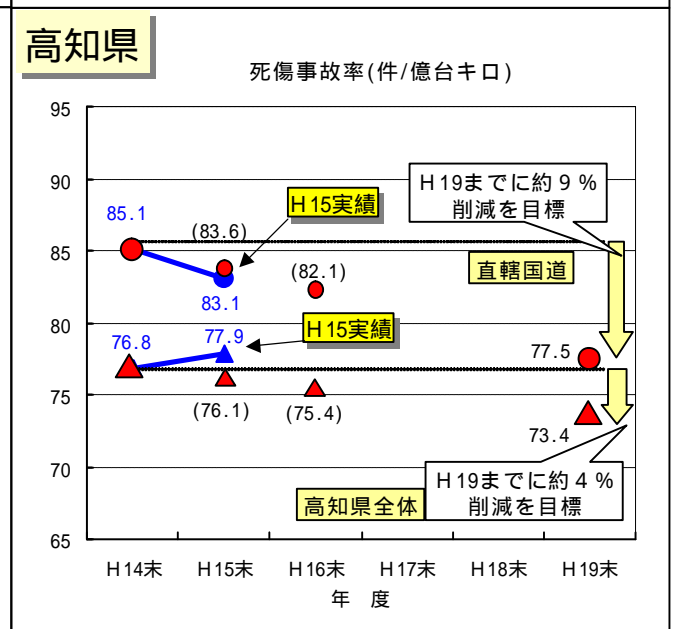
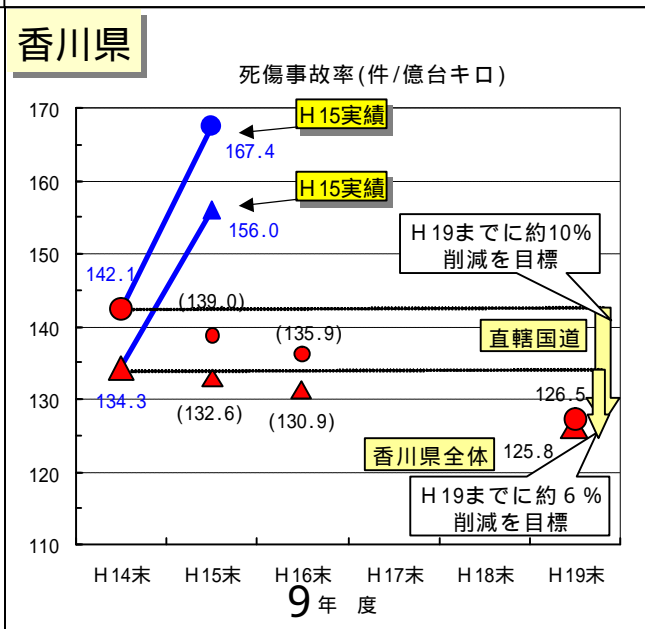
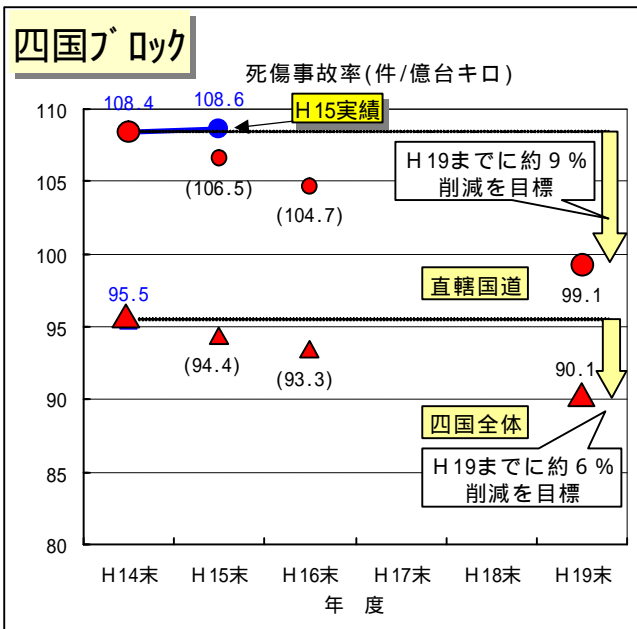
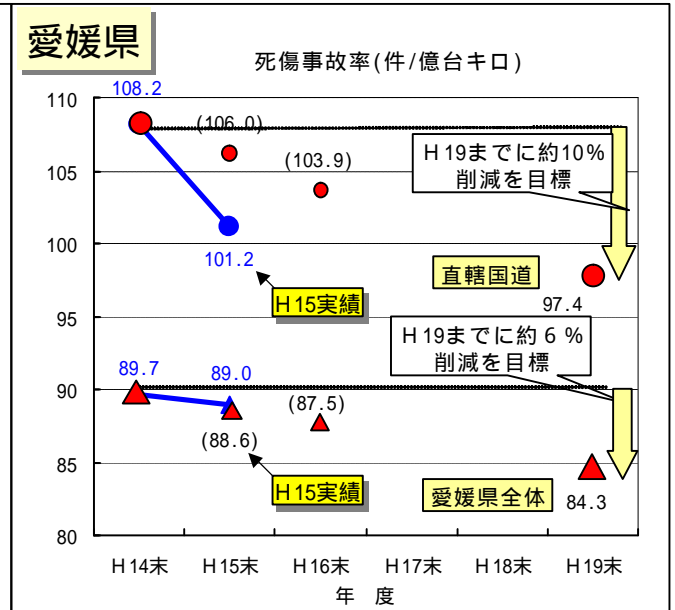
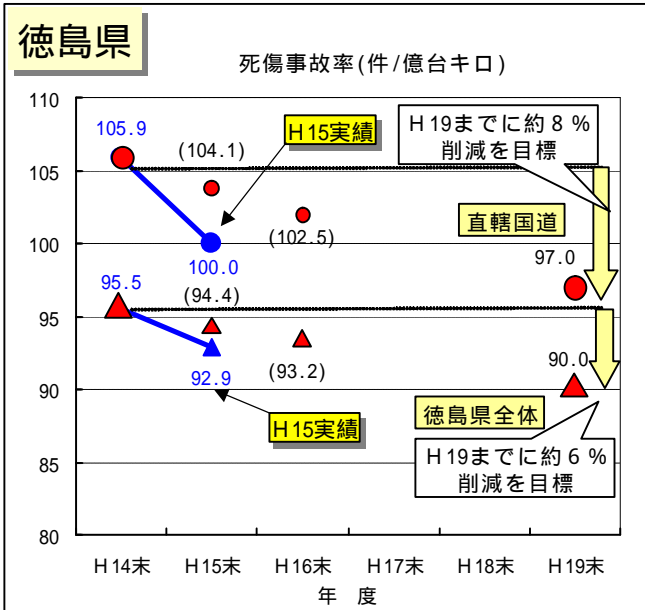
- 現道の交通量が減少し、**死傷事故率が75%減少**。



# 政策テーマ : 交通事故を減らす

## 3) 今後の取り組み [業績計画]

死傷事故率が高い「事故危険箇所」等の緊急性が高い箇所を重点に交差点の改良、歩車分離などの事故対策を推進  
 現道拡幅、バイパス整備などの交通容量拡大策による渋滞事故等の防止、バイパス等への歩道整備による安全性の向上  
 「あんしん歩行エリア」における集中的な事故対策の推進



# 政策テーマ : 交通事故を減らす

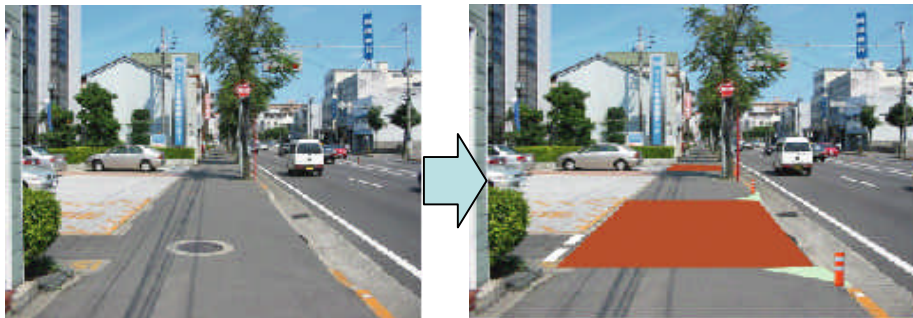
## 3) 今後の取り組み [業績計画]

死傷事故率が高い「事故危険箇所」などを重点に事故対策を推進。現拡、バイパス整備等による安全性向上「あんしん歩行エリア」における事故対策の推進。

**徳島県** 国道192号徳島市蔵本佐古地区〔H16年度部分供用〕  
(あんしん歩行エリア)

地元住民との協働により発案された交通安全対策の着実な実施！

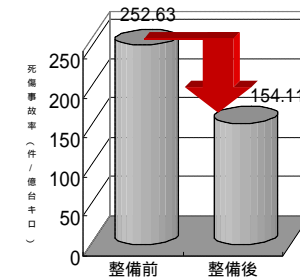
- 沿道からの飛び出しに対する注意喚起が促され、安全性が向上し、事故削減が期待される。
- 歩行者、自転車関係の事故の約**3割削減**を目標。



**愛媛県** 国道11号新居浜バイパス〔H16年度完成予定〕

全線開通によって、連続した安全な歩行者空間を創出

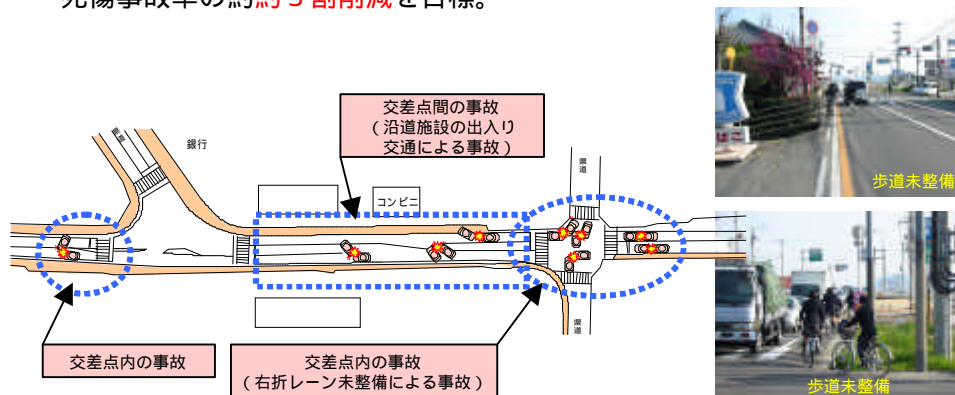
- バイパスの整備に伴って、連続した安全な歩道が設置。
- 全線開通により現道の交通量が減少することで、歩行者等の安全性が向上し、死傷事故の減少が期待される。
- 死傷事故件数の約**4割削減**を目標。



**香川県** 国道11号本大交差点〔H16年度完成予定〕

隣接する交差点の一体的な改良によって、交通事故を削減！

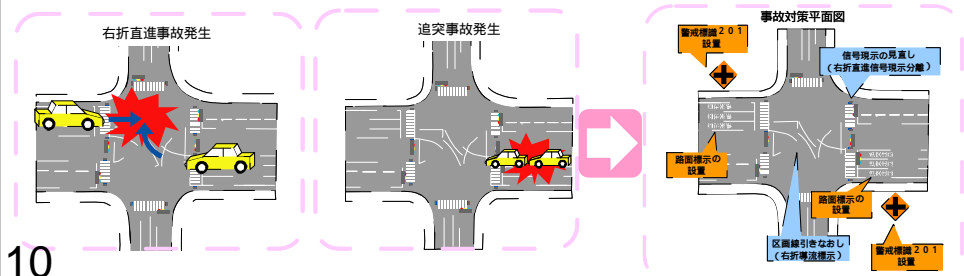
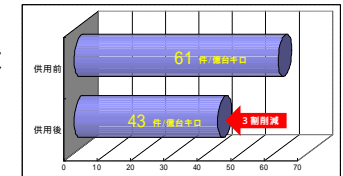
- 死傷事故件数及び死傷事故率の低下が期待される。
- 死傷事故率の約**3割削減**を目標。



**高知県** 国道32号福山通運前交差点 (事故危険箇所対策)〔H16年度完成予定〕

交差点における集中的な対策により死傷事故が減少！

- 右折車と直進車の衝突事故、追突事故の多い国道32号福山通運前交差点について、事故状況の分析を行い、有効な対策を計画、実施。
- 死傷事故率の**3割削減**を目標。





# 政策テーマ : 四国の交流軸をつくる

## 1) 四国ブロックの現状

四国の8の字交流軸形成率はH14年度からH15年度の1年間に**2ポイント増加**

- ・松山自動車道大洲北只～西予宇和が開通(H16.4)
- ・平成14年度：57%

平成15年度：59%

県別に見ると、香川県の100%に対し、**その他3県の遅れが目立つ**

- ・特に、徳島県(約5割)と高知県(約3割)が低率。

地域別に見ると、**東南地域・西南地域が8の字交流軸の空白地域(未整備)**



松山自動車道(大洲北只～西予宇和)

### 8の字交流軸形成率

年度	四国	徳島県	香川県	愛媛県	高知県
H14	57%	53%	100%	66%	34%
H15	59%	53%	100%	72%	34%
H15-H14	増加 + 2	横ばい 0	- -	増加 + 6	横ばい 0

(参考)

	(km)				
H14延長	459.5	105.1	101.5	164.7	88.2
H15延長	475.7	105.1	101.5	180.9	88.2
計画延長	810	197	101.5	251	260



四国8の字交流軸(H16.4現在)

# 政策テーマ : 四国の交流軸をつくる

## 2) 昨年度の成果 [ 達成度報告 ]

### 8の字交流軸の形成に向け、高規格幹線道路等の整備を推進

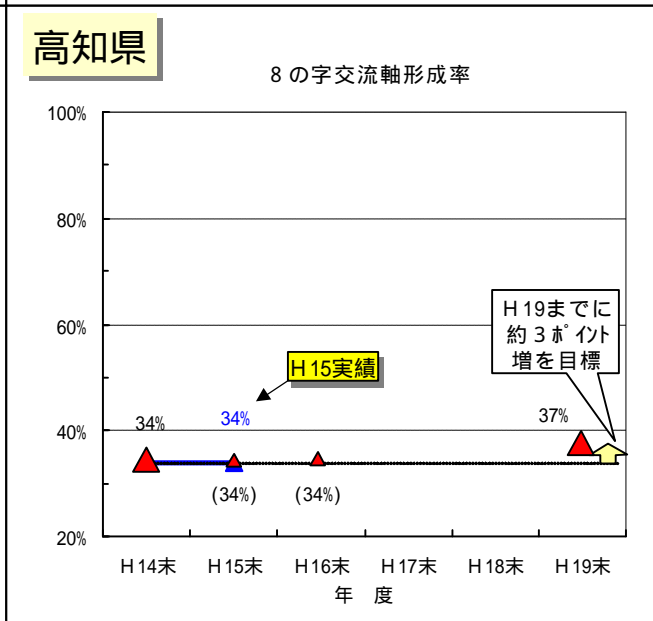
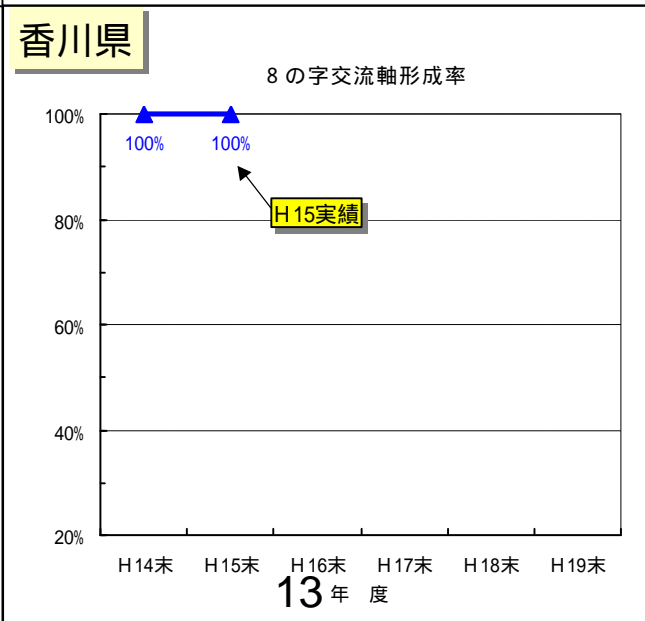
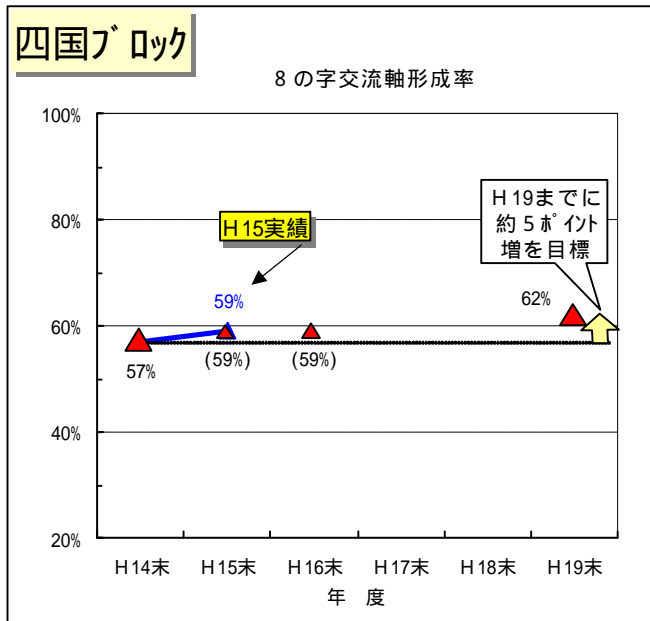
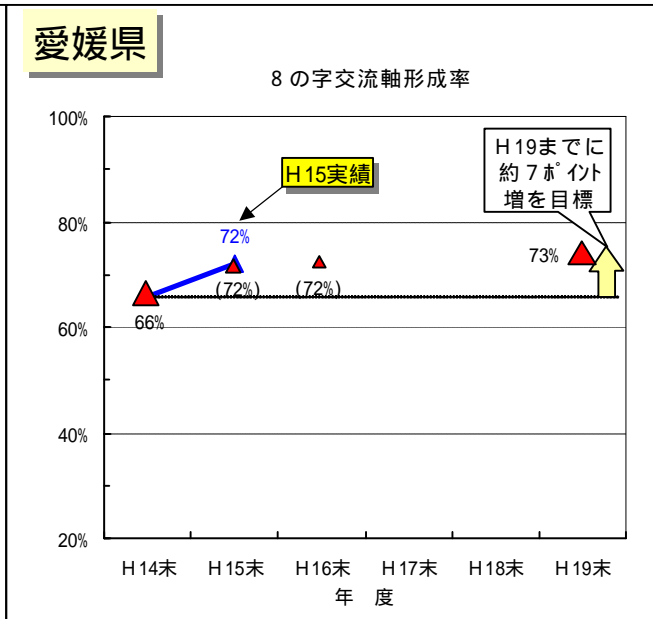
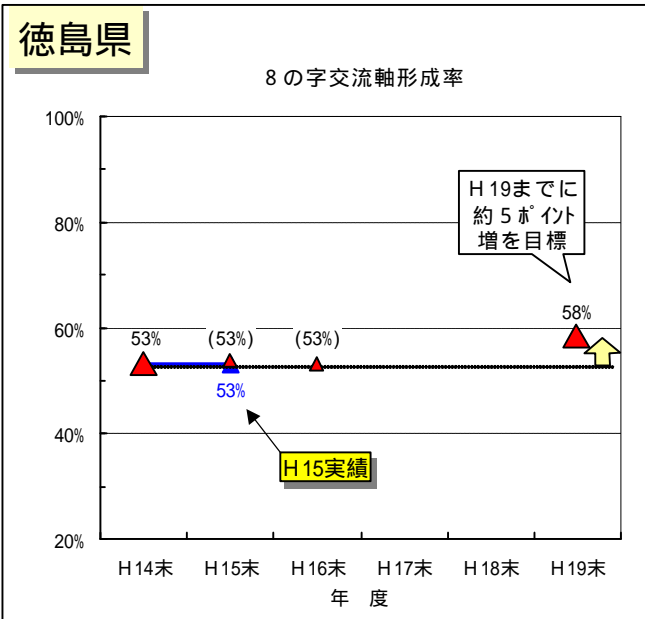
<p><b>徳島県</b> 国道56号日和佐道路 [ H15.12日和佐トンネル貫通 ]</p> <p><b>日和佐トンネルが貫通！</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日和佐道路（阿南市～日和佐町、9.3km）の全線供用に向け整備を推進し、<b>日和佐トンネル（2.0km）が貫通。</b></li> <li>・平成18年度供用予定区間の由岐町～日和佐町間については、用地買収はほぼ終了。</li> <li>・由岐ICへの接続路線として由岐港線（県事業）の事業を推進。</li> </ul>  	<p><b>愛媛県</b> 松山自動車道（大洲北只～西予宇和）大洲道路 [ H16.4完成 ]</p> <p><b>松山自動車道の延伸に併せ「えひめ町並博2004」を開催中！</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・延伸開通に併せた広域交流への取り組みとして「<b>えひめ町並博2004</b>」を開催中(H16.4 - H16.10)。</li> </ul>  
<p><b>香川県</b> 高松自動車道（高松中央IC～高松西IC） [ H16.3完成 ]</p> <p><b>高松自動車道の全線開通で利用交通量が平均30%増加！</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全線開通・ネットワーク化による利用促進効果で、開通済み区間の<b>交通量が平均30%増加。</b></li> </ul> <p>高松自動車道区間別交通量の変化(H14 H15)</p>  	<p><b>高知県</b> 国道493号北川奈半利道路 国道56号中村宿毛道路 [ 工事推進中 ]</p> <p><b>8の字交流軸を形成する道路整備を推進！</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道493号北川奈半利道路の整備を推進。</li> <li>・国道56号中村宿毛道路の整備を推進。</li> </ul>  



# 政策テーマ : 四国の交流軸をつくる

## 3) 今後の取り組み [業績計画]

8の字交流軸の概成へ向け、  
 高規格幹線道路、地域高規格  
 道路、一般国道自動車専用道  
 路等の整備を引き続き推進  
 新直轄方式による整備手法を  
 活用  
 高速道路の有効活用へ向けた  
 社会実験を実施



# 政策テーマ : 四国の交流軸をつくる

## 3) 今後の取り組み [業績計画]

8の字交流軸の概成へ向け、高規格幹線道路等の整備を引き続き推進。

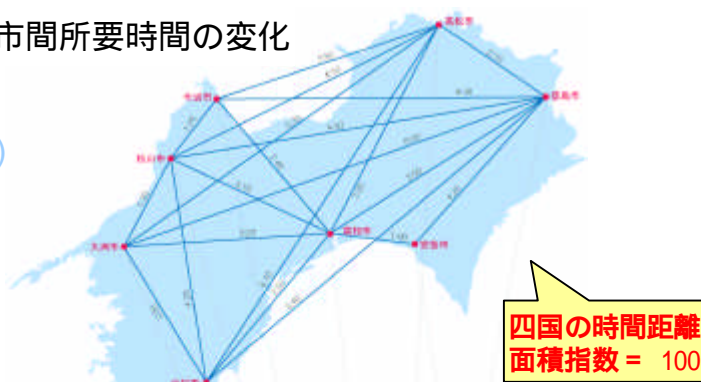
### 四国4県 8の字ネットワークの整備

8の字ネットワークの整備とともに四国の見かけ上面積が縮小！

- ・生活圏中心都市間の所要時間短縮で、四国の見かけ上の面積(時間距離面積)は、S57から現在(H14)までの20年間で**約60%に縮小**
- ・高規格道路完成時には**約22%に縮小**し、広域交流・連携を支援  
注) 時間距離面積 = (発地生活圏面積 × 中心都市間所要時間比(H14 / S57)<sup>2</sup>) / 中心都市数

生活圏中心都市間所要時間の变化

20年前  
(昭和57年)



現況  
(平成14年9月末)



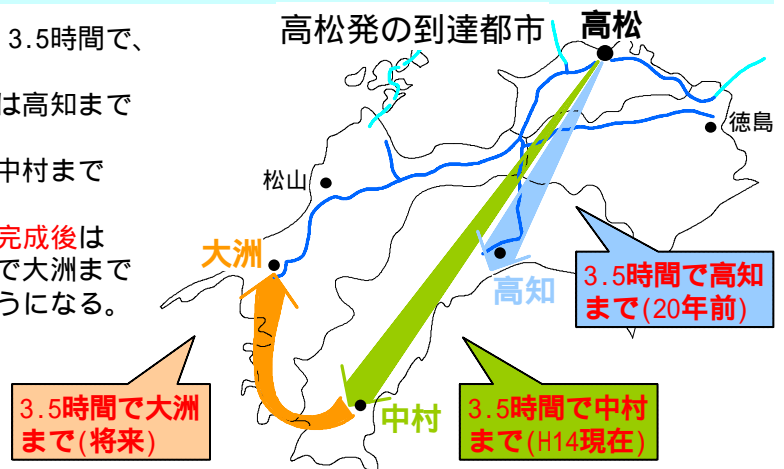
将来  
(高規格完成時)



### 期待される効果

広域交流圏が大きく拡大！

- ・高松から 3.5時間で、  
**20年前は高知まで**  
**現在は中村まで**  
**高規格完成後は南回りで大洲まで行けるようになる。**



### 高速の利便性向上

徳島自動車道・吉野川SA [H16実施]

スマートICの社会実験により、利便性向上を検証！

- ・徳島自動車道吉野川SAにおいて、ETC専用のICを設置する社会実験を実施
- ・高速道路の利便性が向上することにより利用促進が図られ、地域経済の活性化が期待される



# 政策テーマ：確実に通行できる道をつくる

## 1) 四国ブロックの現状

四国の事前通行規制区間率(直轄国道)は、  
H14年度からH15年度の1年間で  
**0.6ポイント低下**

・平成14年度；11.8%(142.5km)

平成15年度；11.2%(136.4km)

しかし、依然として全国値(H14、6.9%)を  
大きく上回り、**11区間(延べ136.4km)が規制対象**  
県別に見ると、急峻な四国山地を横断する  
**徳島県と高知県**の規制区間率が高い

過去5年間に、

徳島県では延べ約290時間、

高知県では延べ約940時間

の事前通行規制が発生し、

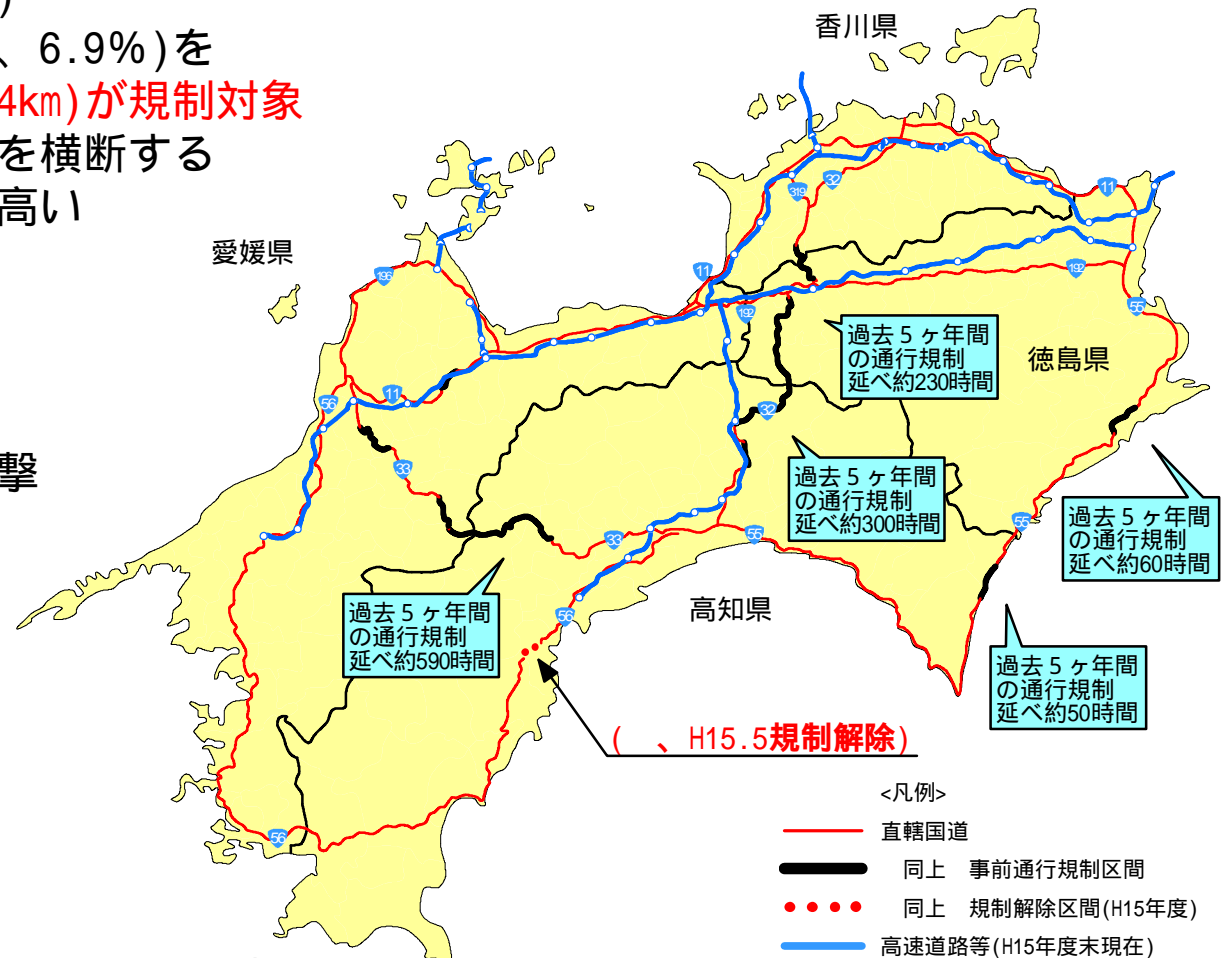
地域の日常生活や物流活動を直撃



国道32号の事前通行規制状況

通行規制区間率(直轄国道)

年度	全国値	四国	徳島県	香川県	愛媛県	高知県
H14	6.9%	11.8%	14.8%	2.8%	8.1%	17.7%
H15		11.2%	14.8%	2.8%	8.1%	16.0%
H15-H14		低下 - 0.6	横ばい 0	横ばい 0	横ばい 0	低下 - 1.7





# 政策テーマ：確実に通行できる道をつくる

## 2) 昨年度の成果 [ 達成度報告 ]

### 国道56号久礼坂地区(高知県中土佐町、6.1km)の規制を解除

**徳島県** 国道32号池田町西山地区ほか2ヶ所 [ H15完成 ]

#### のり面補強の防災対策で通行の安全性を向上!

- ・大雨によるのり面崩落を防止するため、のり面補強工事を実施し、緊急性が高い箇所における通行の安全性が向上。



**愛媛県** 国道33号美川村(現久万高原町) [ H15.2完成 ]

#### 災害復旧工事によりのり面崩壊の再発を防止!

- ・台風の集中豪雨によるのり面崩壊の復旧工事を実施。



**高知県** 国道56号久礼坂地区(中土佐町) [ H15.5完成 ]

#### 事前通行規制区間の解除で日常生活や物流の幹線ルートを常時確保!

- ・通勤、農産物輸送、観光など多目的に利用される幹線ルートが大雨に左右されることなく常時通行可能に。

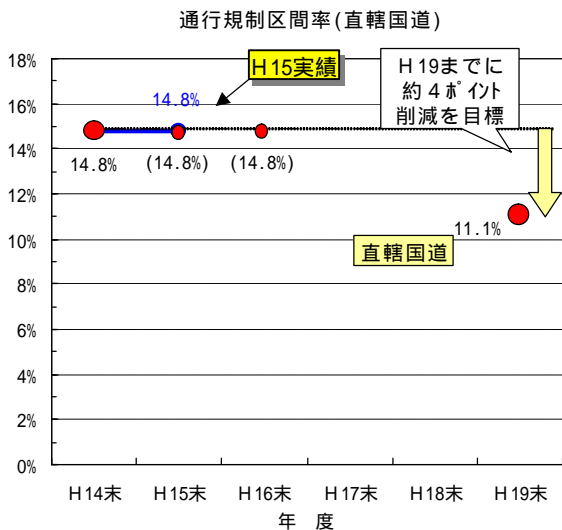


# 政策テーマ : 確実に通行できる道をつくる

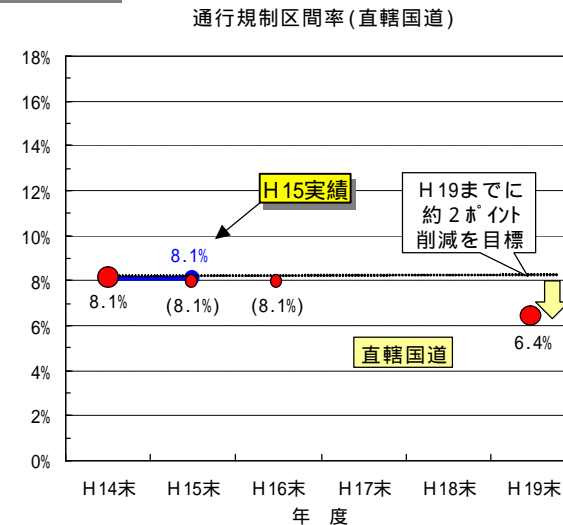
## 3) 今後の取り組み [業績計画]

大雨などによるのり面崩落を防止するため、防災上の緊急度が高い箇所において防災対策事業を実施  
 事前通行規制の解消に向けた防災対策事業、バイパスルートの整備などを引き続き推進  
 現場見学会などを通じた広報活動を推進

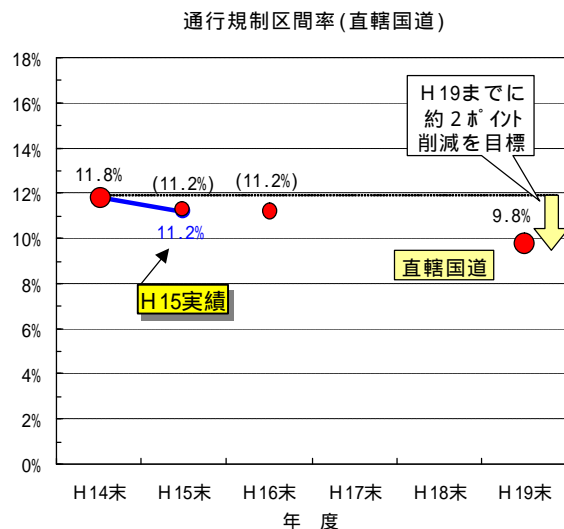
### 徳島県



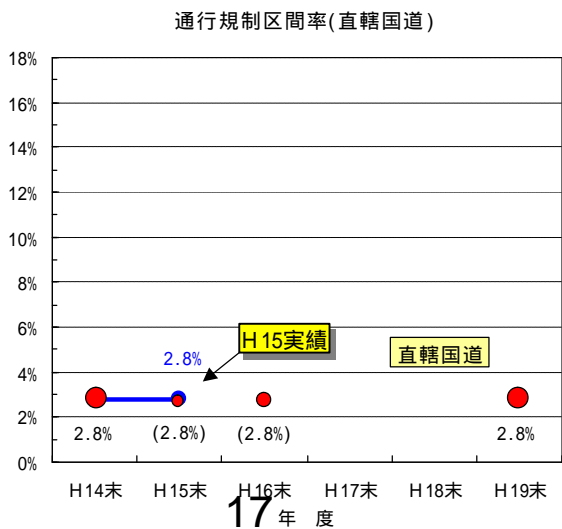
### 愛媛県



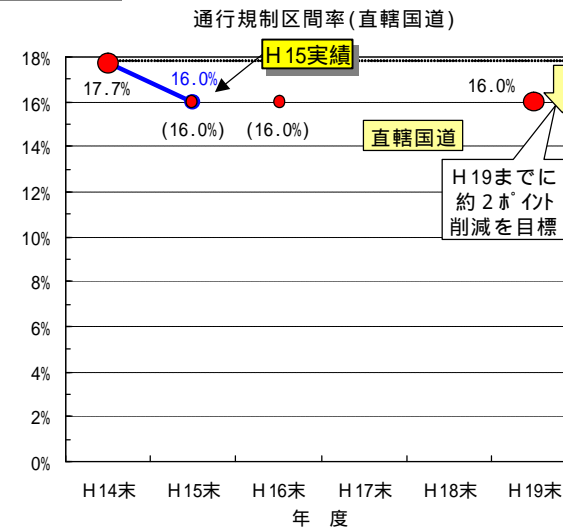
### 四国ブロック



### 香川県



### 高知県





# 政策テーマ : 確実に通行できる道をつくる

## 3) 今後の取り組み [業績計画]

### 事前通行規制の解消に向けた防災対策事業、バイパスルートの整備を引き続き推進

**徳島県** 国道55号日和佐道路(地域高規格道路)の整備  
〔H19年度完成予定〕

#### 事前通行規制の解消に向けたバイパスルートの整備推進!

- ・大雨に伴う通行止めの解消。
- ・災害救助や救急医療活動などの緊急ルートを常時確保。



国道55号通行止めの状況

**愛媛県** 国道33号三坂道路(地域高規格道路)の整備  
〔H19年度完成予定〕

#### H19までに三坂道路を供用し、通行規制区間率を6.4%まで改善!

- ・事前通行規制による孤立を解消し、高次医療サービスを提供。  
(松山市の第3次高度医療施設まで60以内で到達可能)

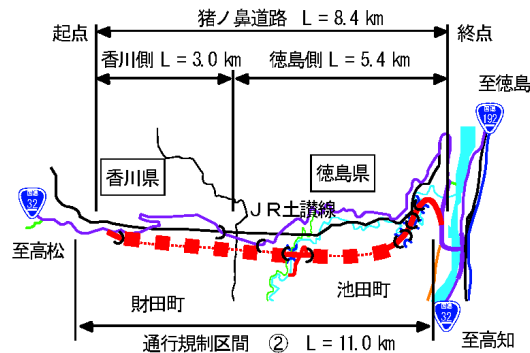


三坂第1トンネル(工事中)

**徳島県・香川県** 国道32号猪ノ鼻道路の整備  
〔H20年代半ば完成予定〕

#### バイパスルートの整備推進!

- ・国道32号猪ノ鼻道路の整備に着手。



猪ノ鼻道路計画地

**高知県** 国道33号越知道路(地域高規格道路)の整備  
〔H23年度頃完成予定〕

#### 事前通行規制区間の短縮に向けたバイパスルートの整備を推進!

- ・国道33号越知町の事前通行規制区間(5.7km)を短縮し、大雨による孤立を解消。



越知道路(工事中)