



資料－2

四国地域の道路事業に関する 課題と取り組みについて

平成22年11月29日
四国地方整備局



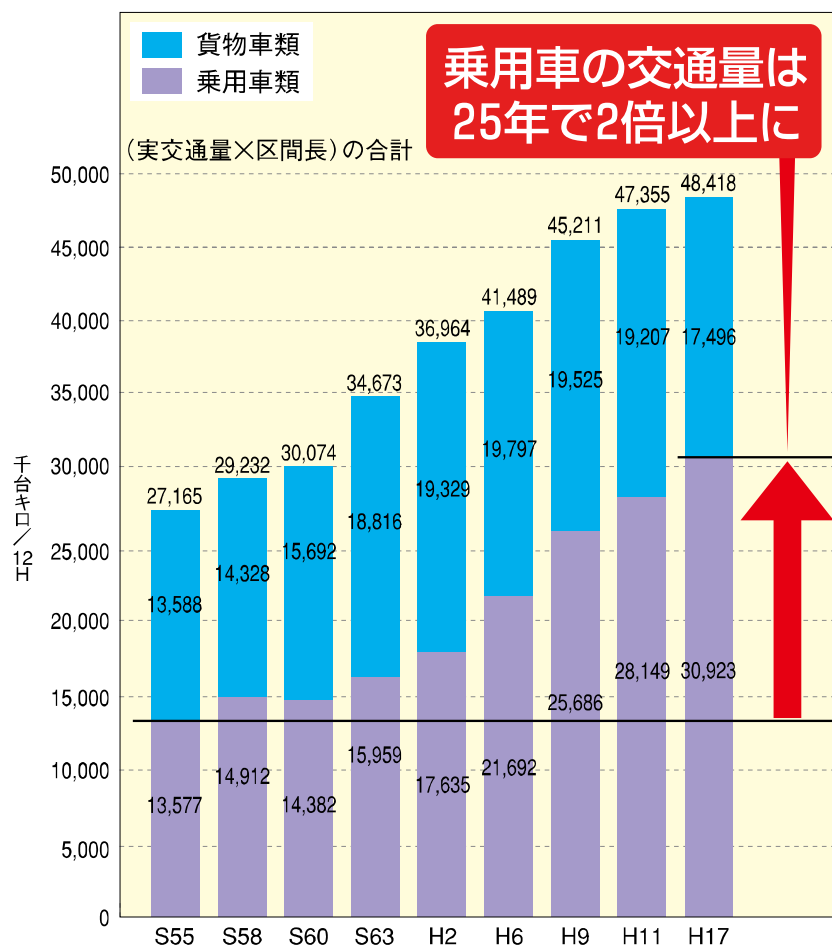
現 状

遅れている四国の道路整備の状況



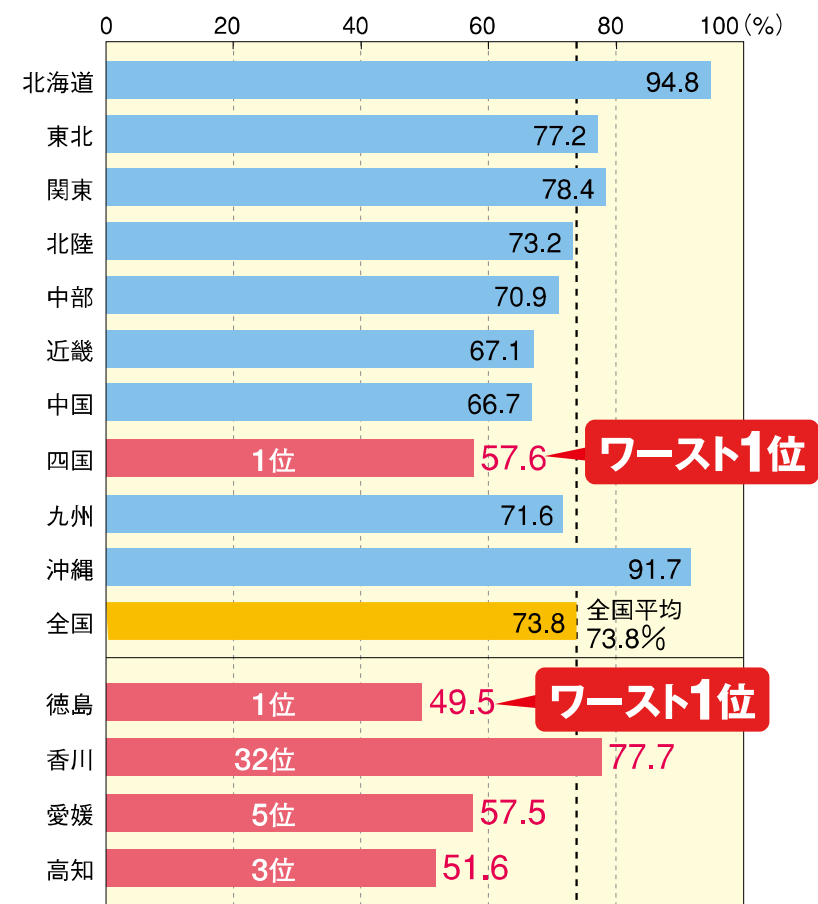
- 乗用車交通量は25年で2倍以上に増加
- 一方、道路の改良率は全国平均を大幅に下回り、全国ワースト1位

■走行台キロの推移（四国）



出典：四国地方整備局調べ

■道路改良率（県道以上）



※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（改良済延長：車道幅員が5.5m以上の道路延長）

出典：道路統計年報2007

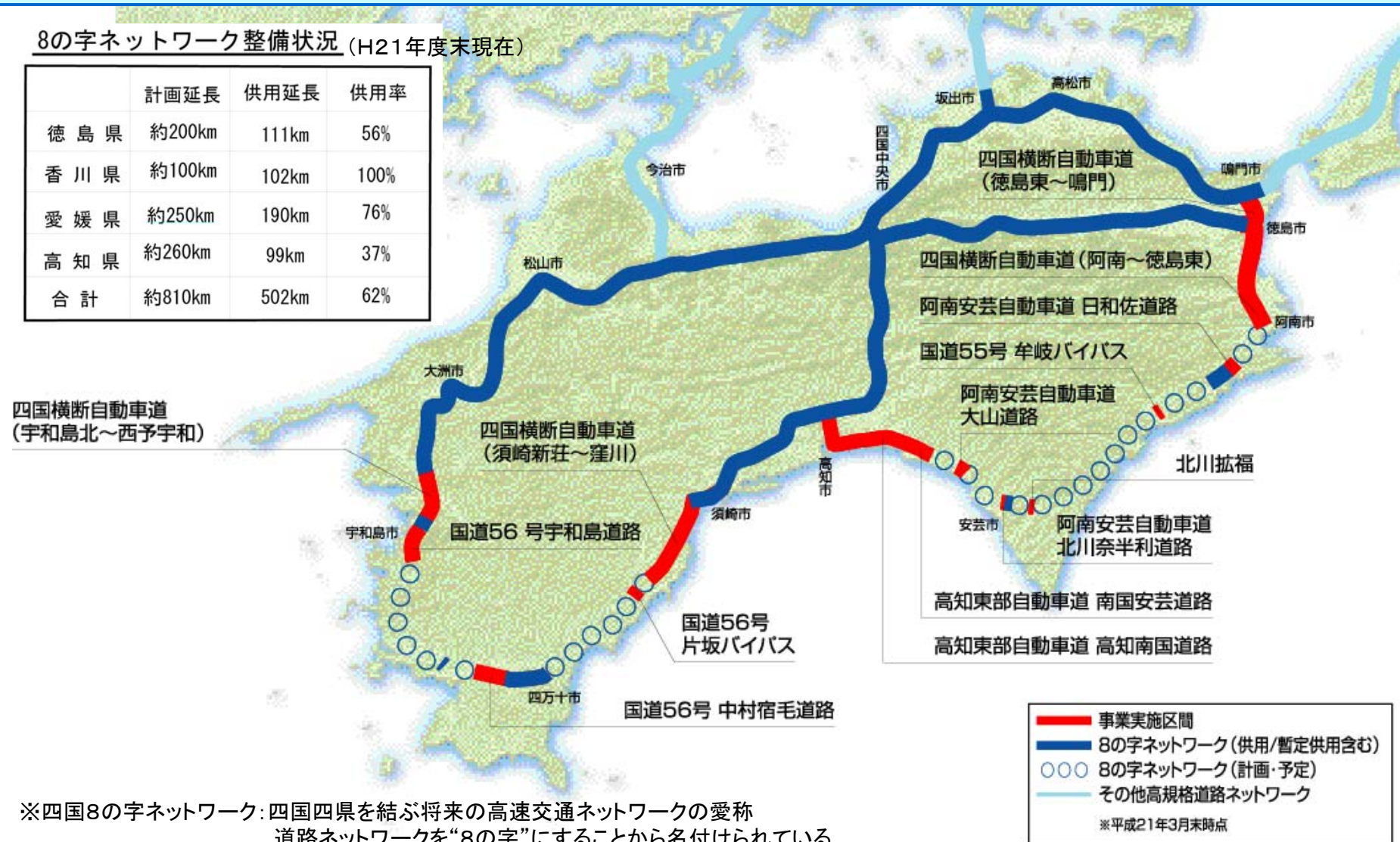
四国8の字ネットワークの整備状況



- 四国8の字ネットワークは、未だ約60%しか整備されていない状況
- 特に高知県は37%、著しく遅れている状況

8の字ネットワーク整備状況 (H21年度末現在)

	計画延長	供用延長	供用率
徳島県	約200km	111km	56%
香川県	約100km	102km	100%
愛媛県	約250km	190km	76%
高知県	約260km	99km	37%
合計	約810km	502km	62%



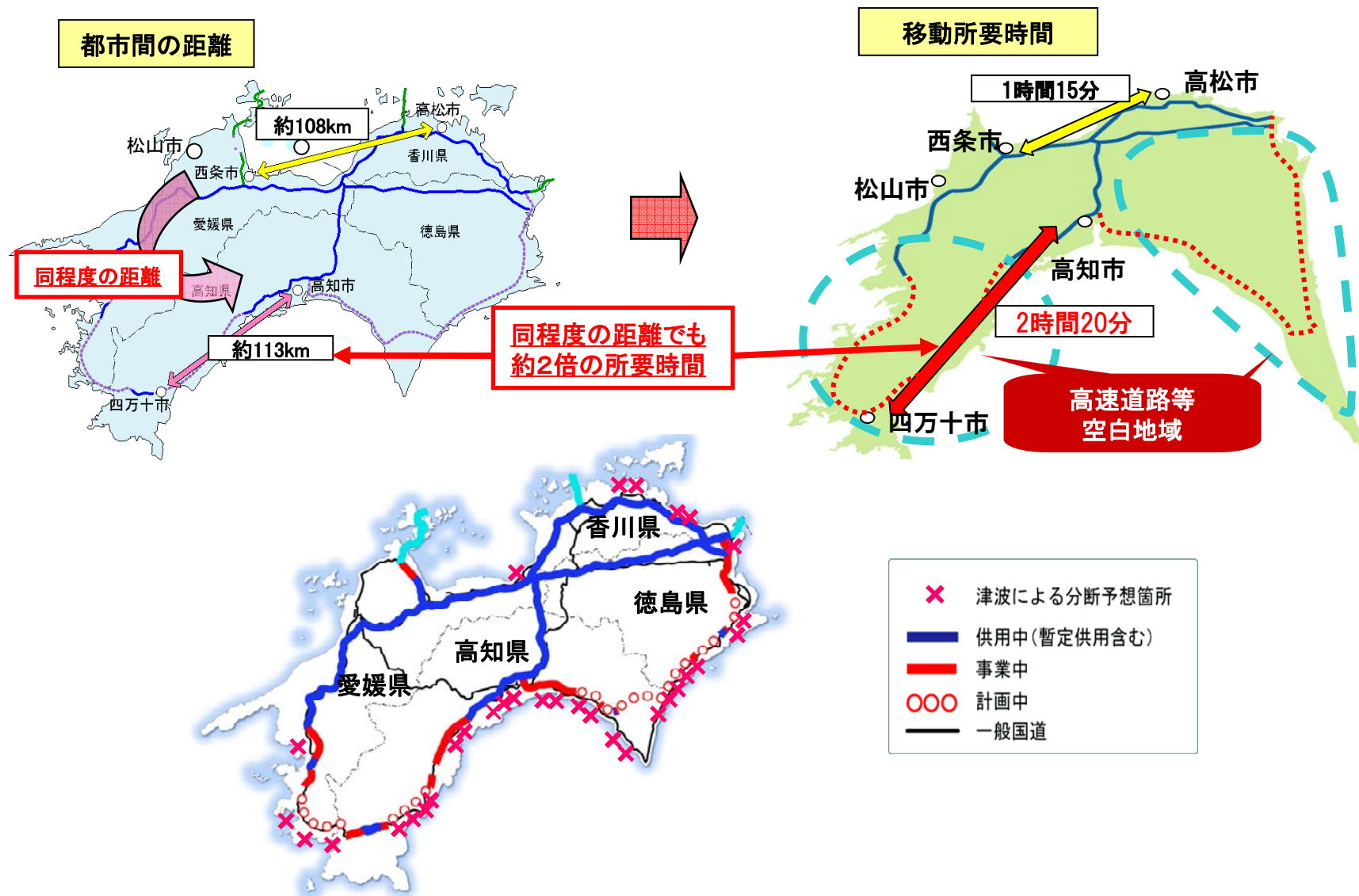


課 題

ミッシングリンク（高速道路等未整備区間）の解消



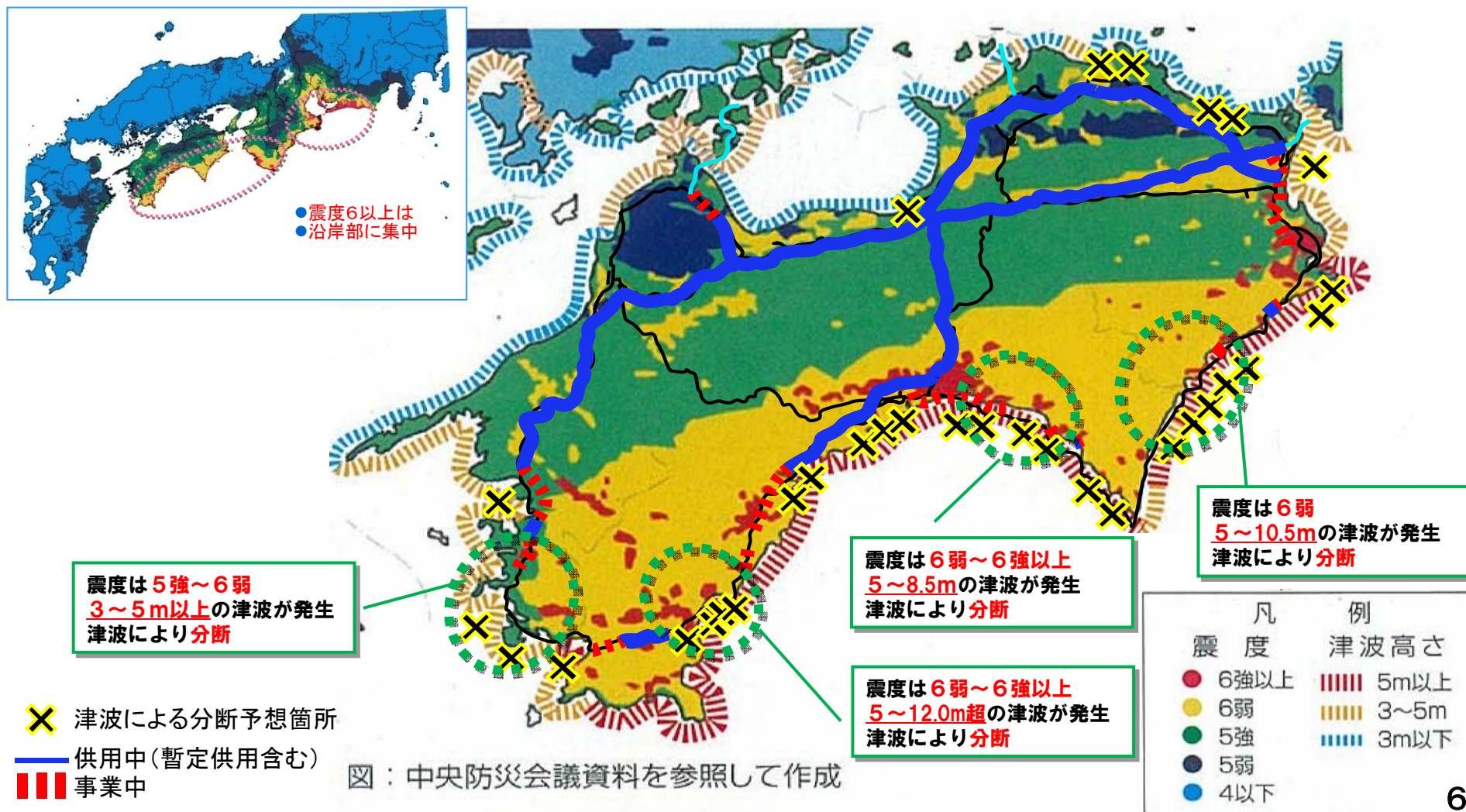
- 高規格道路網の整備の差によって、四国の主要都市間の時間距離差が拡大
- 地震による津波の予想浸水箇所は、ミッシングリンクに集中



東南海・南海地震への備え



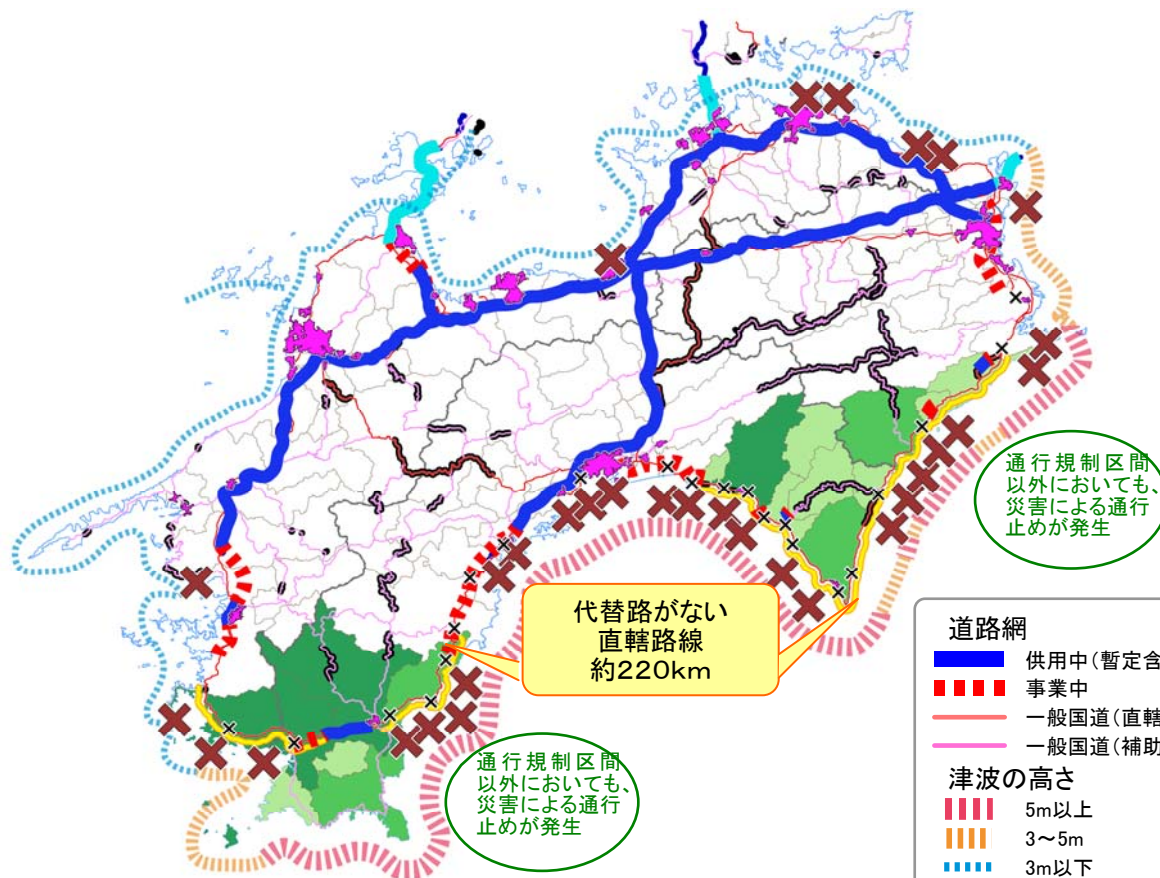
- 周期的に起こる東南海・南海地震、その発生確率は、30年以内に60～70%
- 四国の地震による死者数は約8,000人、全国(約22,000人)の約1/3を占める
- 津波浸水による分断予想箇所は、ミッシングリンクに集中



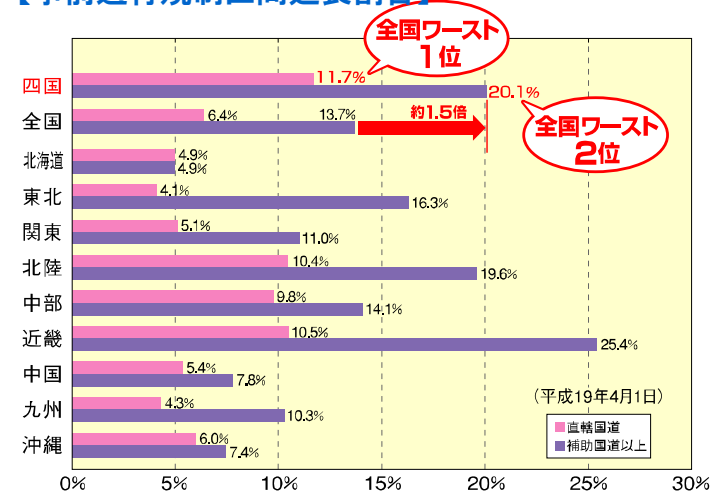
信頼性の高いネットワークの確保



- 事前通行規制区間が多く、全国ワースト1位(直轄国道)
- 事前通行規制区間以外でも、災害発生実績があり、特にミッシングリンクにおいて道路が分断される可能性が高い
- 代替路がない直轄区間は約220km。直轄国道が分断された場合、約20万人(四国全体の約5%)が孤立する可能性がある。



【事前通行規制区間延長割合】



道路網

- 供用中(暫定含む)
- 事業中
- 一般国道(直轄)
- 一般国道(補助)

津波の高さ

- 5m以上
- 3~5m
- 3m以下
- × 津波による分断予想箇所

直轄国道寸断(津波浸水等)による孤立地域

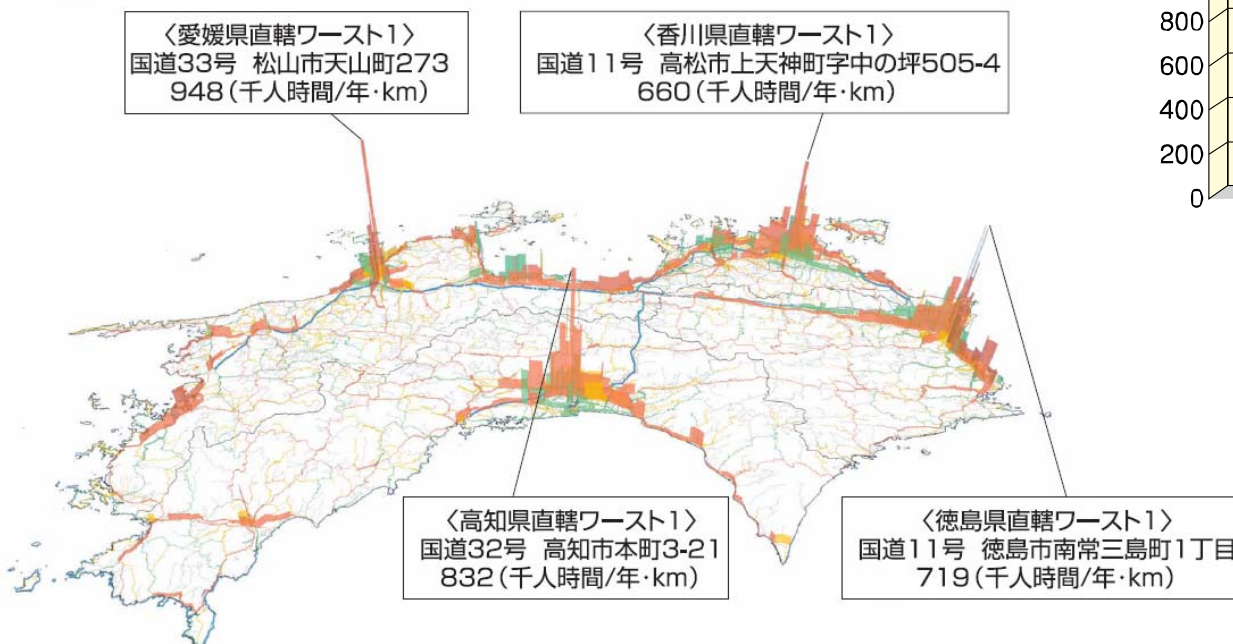
- 人口10,000人未満
- 人口10,000~20,000人
- 人口20,000以上
- × 災害発生箇所[H5~20] (道路崩壊、斜面崩壊、土砂崩れ等)
- == 通行規制区間
- 代替路のない直轄国道 (事業中区間を除く)
- DID(人口集中)

都市部の交通渋滞解消



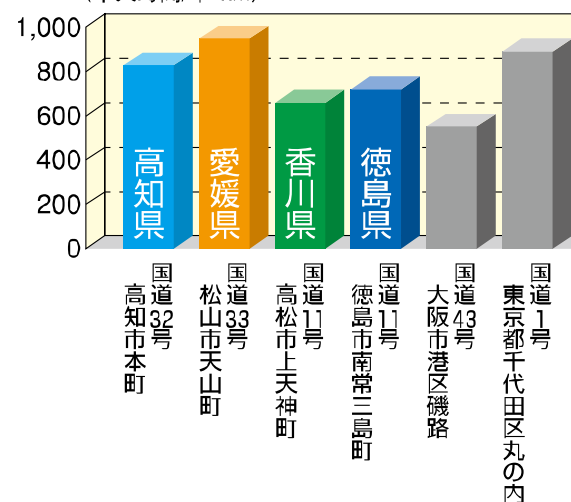
- 交通渋滞は、県庁所在地及びその周辺に集中
- 四国のワースト箇所の交通渋滞による損失時間は、東京都など大都市圏に匹敵

● 渋滞損失時間(千人時間/年・km) (平成18年度)



● 四国各県ワースト1の比較 (平成18年度)

(千人時間/年・km)



※渋滞損失時間: 渋滞の発生によって、乗車している者が失う時間
渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差



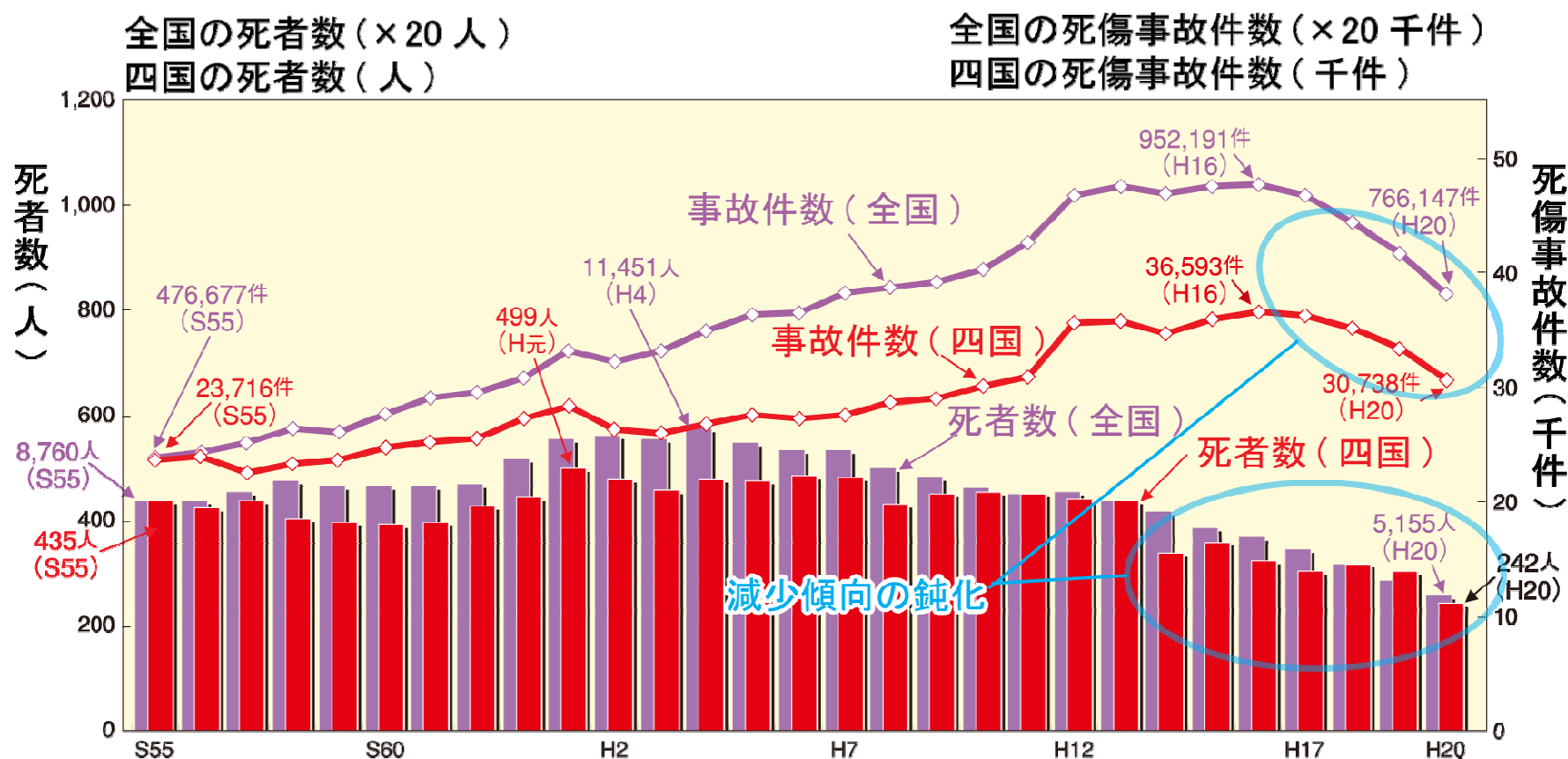
天山交差点の渋滞状況 国道33号(松山市)

交通安全対策の推進



- 死傷事故件数は、平成16年のピーク(37千件)後、改善傾向が続くものの、全国に比較して減少傾向がやや鈍化
- 死者数も、平成元年以降、減少傾向を示すが、減少傾向は鈍化

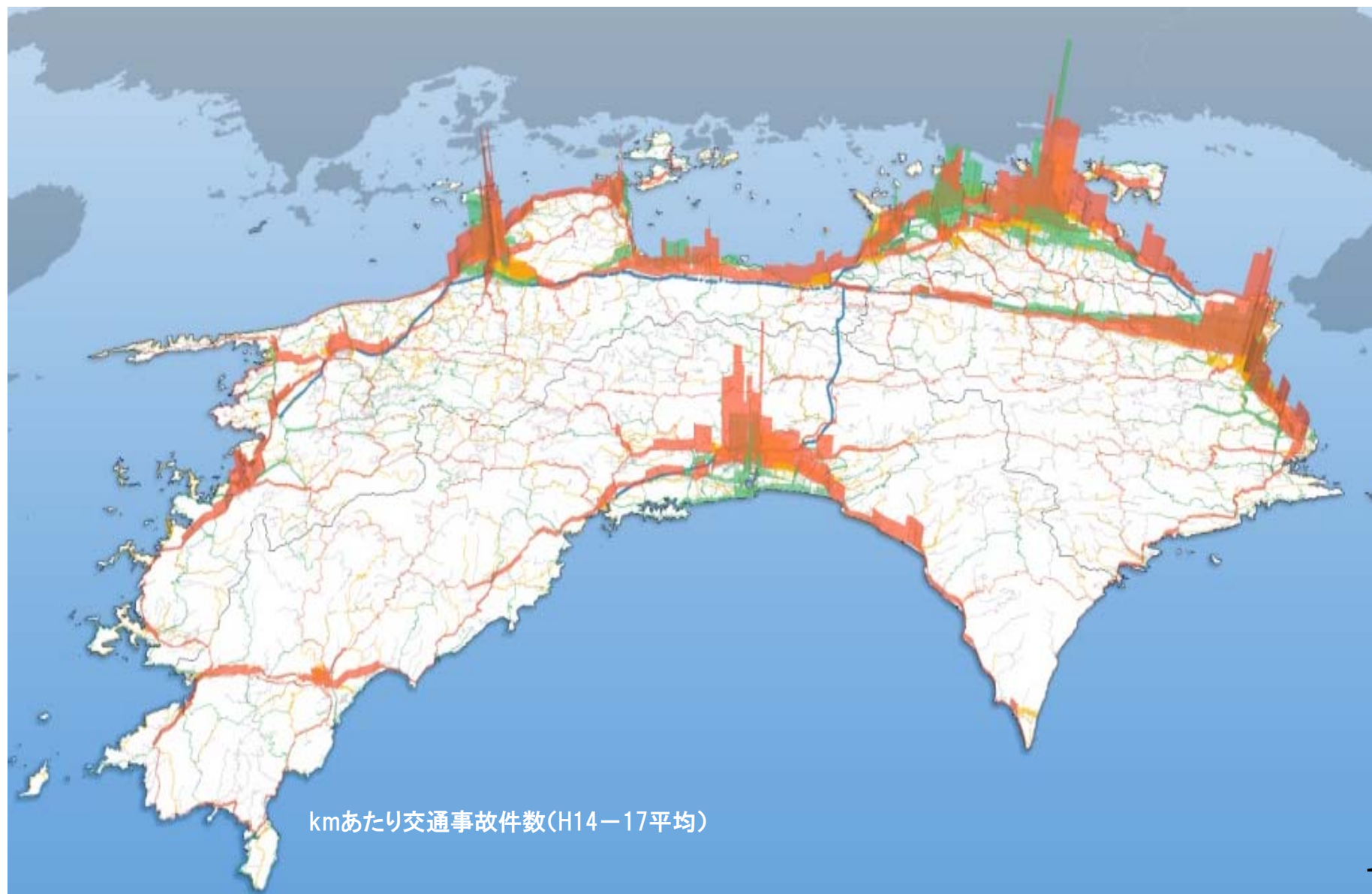
◆ 全国、四国の死傷事故件数及び死者数の推移



市街地の交通安全対策



- 交通が集中する県庁所在地を中心として交通事故が発生

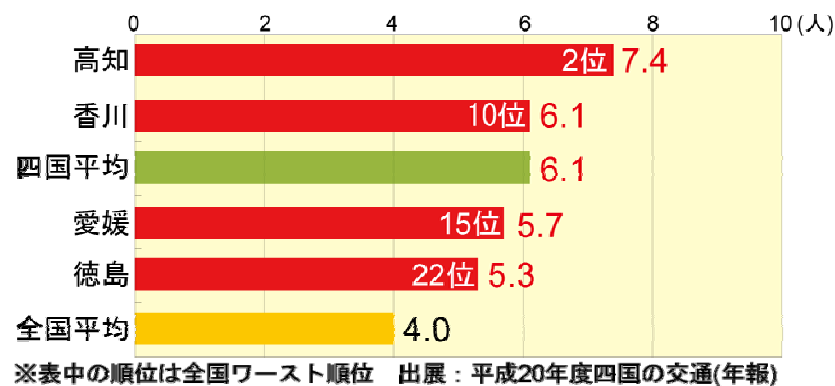


高齢者の死亡事故対策

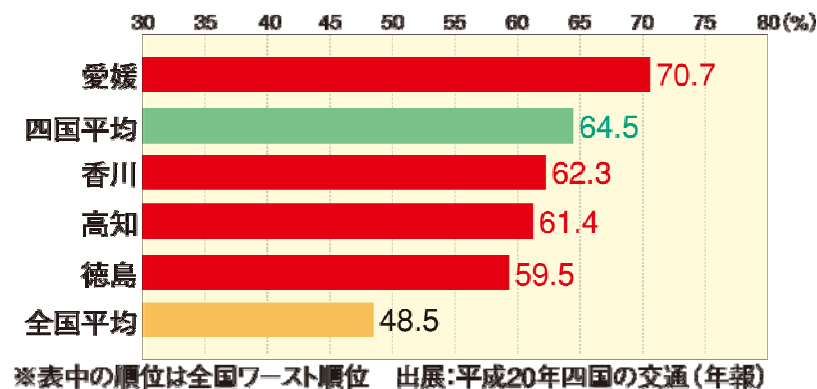


- 現状でも人口当たり死者数は全国ワースト高位
- 死者数に占める高齢者の割合は、全国の49%に対し四国は65%と16%も高い
- 四国全道における高齢者シェアの主因は後期高齢者(80才以上)の急増

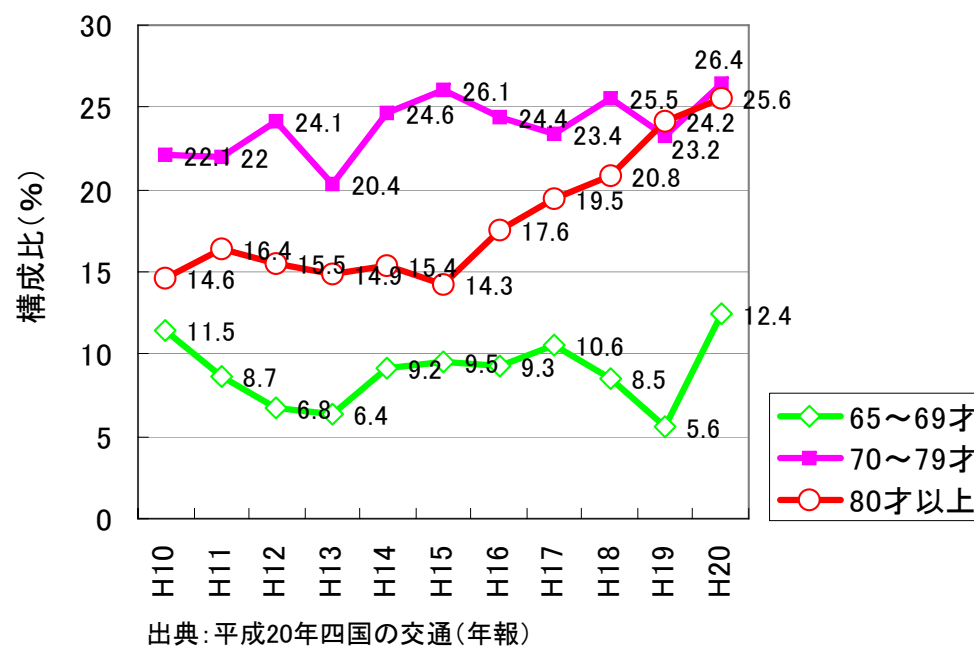
◆人口10万人当たり交通事故死者数(H20)



◆交通事故死者に占める高齢者の割合(H20)



◆四国の高齢者死者数構成比の推移(H20)

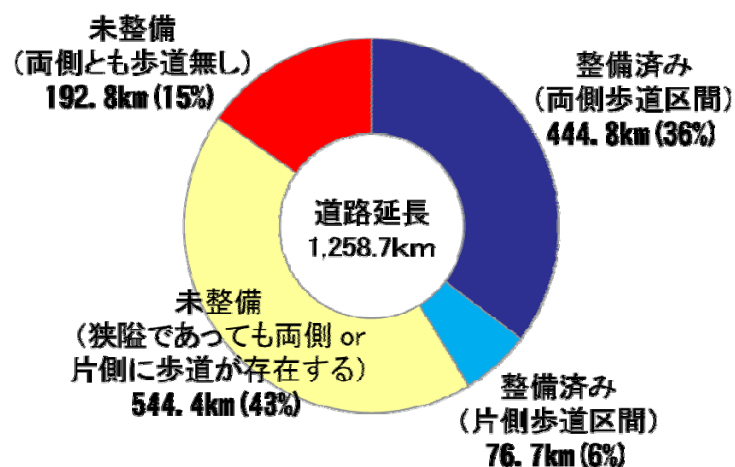


通学路の安全確保



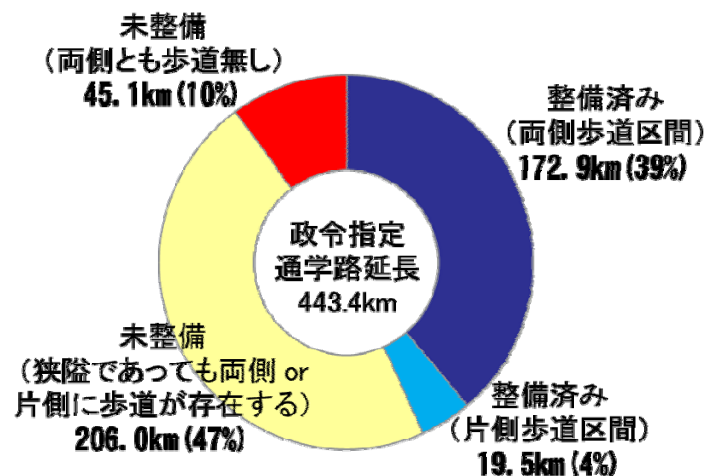
- 直轄国道の歩道未整備区間は約6割、740km
- 政令指定通学路は延長443kmで、内約6割は歩道未整備

◆歩道整備状況(四国・直轄国道)



通学路にもかかわらず歩道未整備区間が多数存在

◆政令指定通学路整備状況(四国・直轄国道)

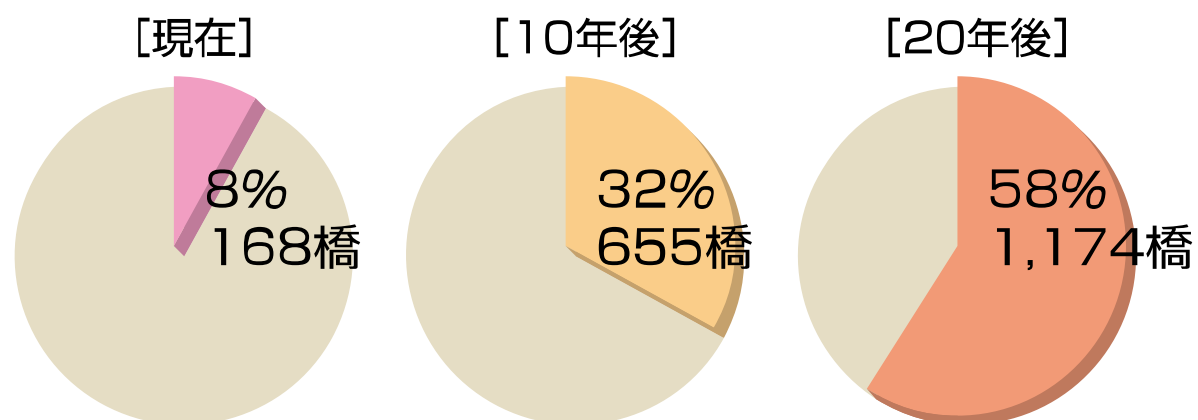


高齢化の進む構造物



- 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%
- このため、建設後50年以上が経過した橋梁は今後急速に増加

●建設後50年以上が経過した橋梁の増加予測



高齢化により損傷の著しい橋梁（高知県：相間川橋、1967年架設）



取り組み

高速ネットワークの整備



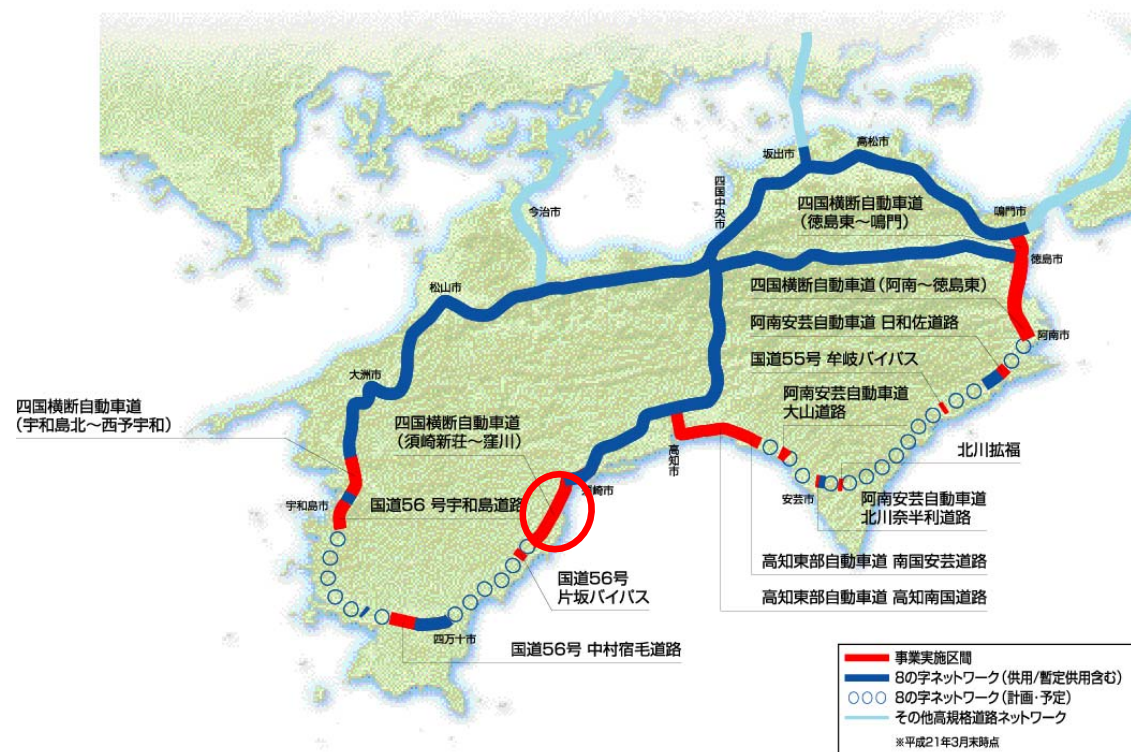
- 信頼性の高い道路ネットワークの確保や地域の孤立を防ぎ、迅速な救急・救援活動等に資するなど、高速道路空白地帯の「安心」と「活力」の両面を支える「四国8の字ネットワーク」の早期形成に向けて重点的な整備を推進

【代表事例】四国横断自動車道(須崎西～窪川)

○高知県西南地域の産業・経済・文化の発展や災害時の代替路等として重要な役割を担う、延長21.8kmの高速自動車国道
(H22年度 須崎西～中土佐 暫定供用予定)



四国横断自動車道(須崎西～窪川)
高知県中土佐町和田付近



渋滞対策



- 地域の実情を踏まえ、混雑の発生頻度などに応じ、効果の高いところについて優先的に対策を実施

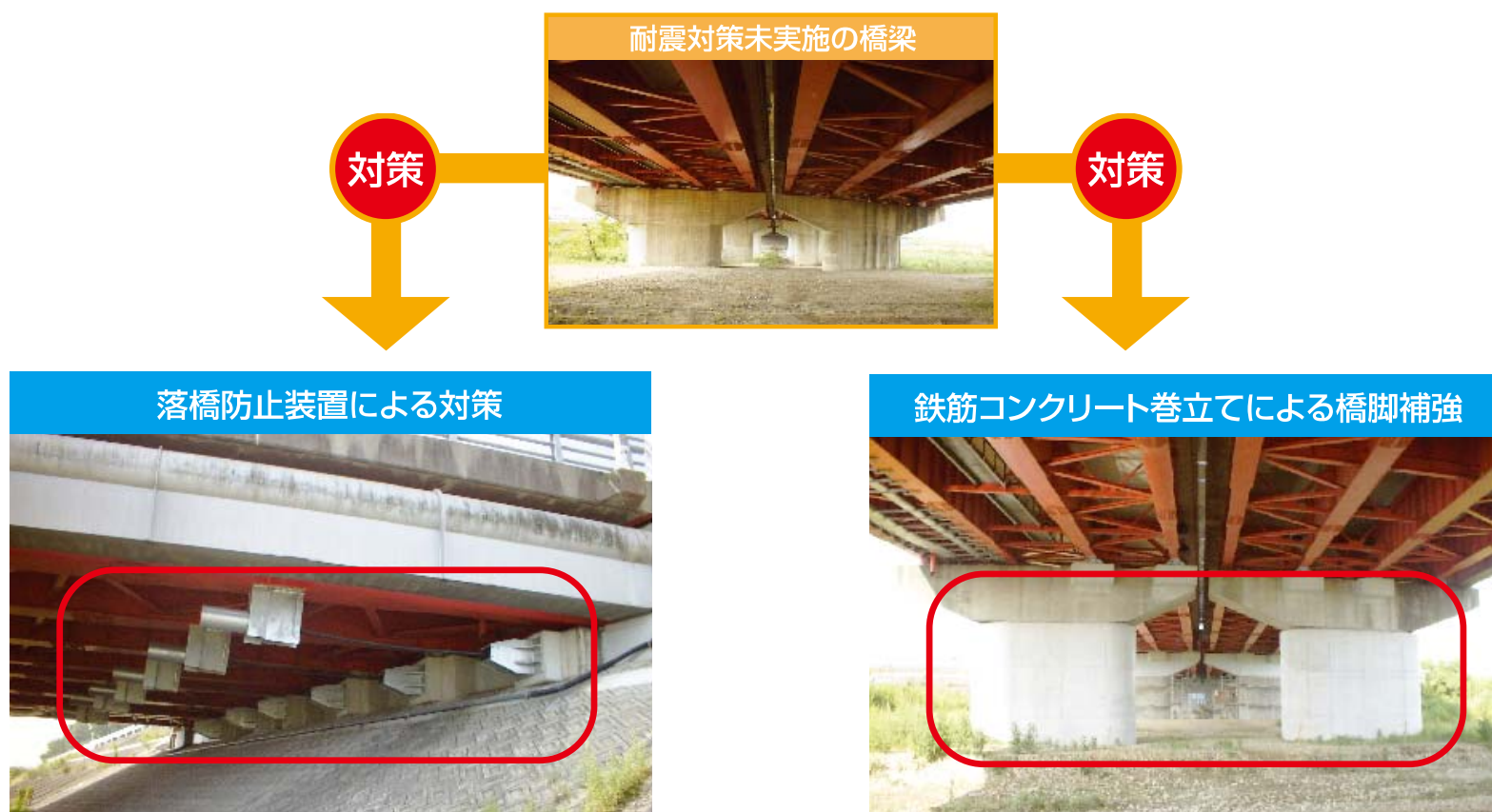
【代表事例】国道192号徳島南環状道路

- 徳島市国府町から徳島市八万町に至る延長9.5kmの自動車専用道路で、地域高規格道路・徳島環状道路の一部
- 都市部に集中する交通渋滞の解消に向けて環状道路の整備を推進



- 大規模な地震の発生時において、緊急輸送道路における橋梁の重大な損傷を防止し、1日以内の通行を確保することを目標に橋梁耐震対策を実施

【代表事例】国道11号丸亀大橋(香川県丸亀市)



防災対策



- 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な通行を確保するため、災害危険箇所の防災対策を計画的に実施

【代表事例】国道33号三坂道路

- 愛媛県久万高原町から松山市久谷町に至る延長7.6kmの自動車専用道路で、地域高規格道路・高知松山自動車道の一部
- 三坂道路の整備で、事前通行規制区間の解除、線形不良及び積雪・凍結による通行障害の解消を図る



三坂第一トンネル高知側坑口付近

● 防災要対策箇所



交通安全対策



- 幹線道路のうち、死傷事故率の高い区間など事故の多い区間について優先的に対策、また歩道のない道路のうち、多くの児童が利用するなど事故の危険性の高い通学路に対して、集中的に対策を実施

【代表事例】国道55号伊尾木(いおき)自転車歩行者道
(高知県安芸市)

○歩道が狭く、通行する歩行者や自転車が危険な箇所に歩道の整備を行い、安心して通勤・通学できる歩行空間を確保

