

# 第2章 道路の今 NOW

## 1. 全国ベースとの距離は少しずつ縮まってきているが

### 愛媛県の道路整備水準

県外から愛媛県にいられた方や、県外によく旅行や出張をされる方の中には、愛媛県の道路は他県の道路と比べて、町中で急に数メートルだけ道が狭くなること多いとか、山中のカーブが急であったりすると感じることもあるかもしれません。このことはデータにも表れており、平成13年の愛媛県の道路改良率は64.9%と、全国水準(80.8%)を大きく下回っています。道路整備の拡充により、全国の2倍近くのスピードで向上してきた愛媛県の道路改良率ですが、現在でもまだ昭和54年当時の全国水準とほぼ等しい状況であり、県外の方が愛媛県の道路は走りにくいと感じるのはもっともだと言えます。

それでは、どのような道路で改良率が低くなっているのでしょうか。国道では約86%が改良されているのに対し、県道が59%、市町村道になると46%と低くなっています。国道は県をまたいで整備された幹線道路、県道は市町村間や主要拠点をつなぎ国道を補助する補助幹線道路、市町村道は各市町村内を移動するのに利用する生活道路としての役割を持っており、国道の改良率が最も高く、次いで県道、最も低いのが市町村道であるということは、普段の生活に密着した道路になるほど改良率が低く、道路整備が進んでいないということになります。

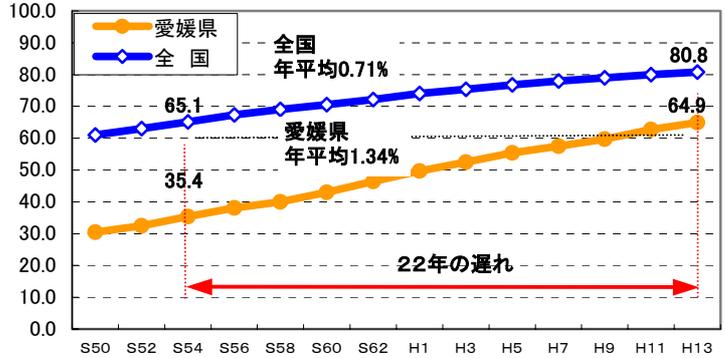
また、人口が集中した地域(DID地区)の国道、県道における歩道の設置状況は、全国や四国の平均よりも低く、十分な歩行空間を確保できているとは言えません。

愛媛の道路は、着実に整備が進んでいるものの、生活に身近な道路を中心に整備が遅れている状況となっています。

#### ●国・県道にまだある未整備箇所

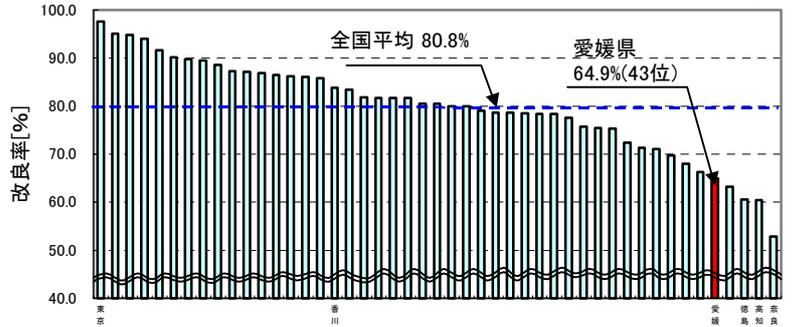


#### ●全国および愛媛県の国県道における道路改良率の推移



資料：「道路統計年報」国土交通省道路局(2000年までは建設省道路局)監修より作成

#### ●各都道府県の国・県道の道路改良率の比較



資料：「道路統計年報2002」国土交通省道路局監修より作成

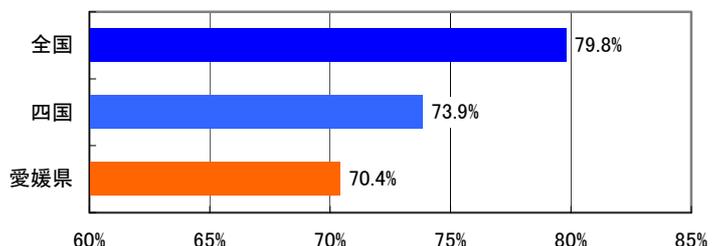
#### ●道路種別ごとの道路整備現況

(平成14年4月1日現在)

道路種別	路線数	実延長(km)	改良済		舗装済		
			延長(km)	率(%)	延長(km)	率(%)	
高速自動車国道	2	154.5	154.5	100.0	154.5	100.0	
一般国道	指定区間	6	447.2	447.2	100.0	447.2	100.0
	指定区間外	13	619.0	471.2	76.1	616.0	99.5
	計	18	1,066.3	918.4	86.1	1,063.2	99.7
県道	主要地方道	54	1,118.1	806.4	72.1	1,089.6	97.5
	一般県道	189	1,801.3	920.3	51.1	1,653.9	91.8
	計	243	2,919.5	1,726.7	59.1	2,743.6	94.0
国・県道計	261	3,985.7	2,645.1	66.4	3,806.8	95.5	
市町村道	26320	13,389.6	6,119.3	45.7	11,012.2	82.2	

※改良率は5.5m以上を含む。※舗装率は簡易舗装も含む。  
 ※国道317号(本四公団管理分25.2km)及び国道196号(日本道路公団管理分4.0km)は一般国道(指定区間)に含む。  
 ※自転車道線(今治大三島自転車道、松山川内自転車道線の2路線28.3km)は含まない。  
 ※路線数は(一)藤縄長浜線(認定済未供用)を含む。  
 ※本表は少数第2位以下を四捨五入しているため内訳と計が一致しないものがある。  
 ※一般国道の路線数は、国道317号が「指定区間」と「指定区間外」に分かれているため、内訳と計が一致しない。

#### ●人口集中地区(DID地区)における歩道設置率



資料：「平成11年度道路交通センサス一般交通量調査CD-ROM」

国土交通省道路局編より作成

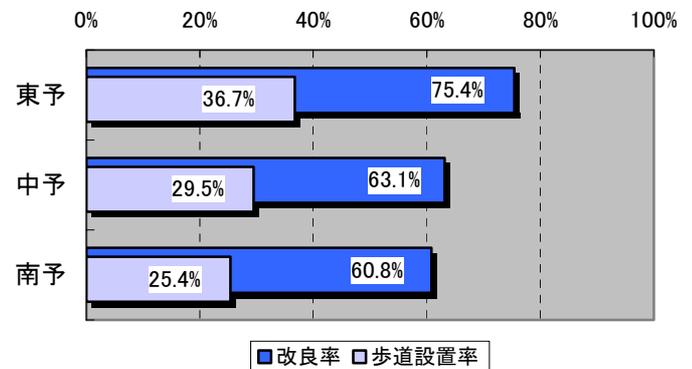
## 地域によって異なる道路の状況

愛媛県を東予、中予、南予の3地域に分けて、各地域ごとに国県道の整備率を見てみると、改良率、歩道設置率ともに東予が最も高く、次いで中予、最も低いのが南予となっており、愛媛県の中では南予地域での道路整備の遅れがはっきりとわかります（右グラフ参照）。この原因としては、南予が東予、中予と比べて山地が多く、海岸延長が長いなど、自然・地理的な条件が厳しいことが考えられます。また、東予や中予では、高速道路の整備を行った際に、開通時に必要となる関連道路の整備を合わせて行ったことも整備率に差が生じた一つの要因となっています。こうした整備の遅れによって、主に山間部では見通しの悪い急カーブやすれ違いが困難な箇所を含む危険な道路を、日常的に利用せざるを得ない状況となっています。

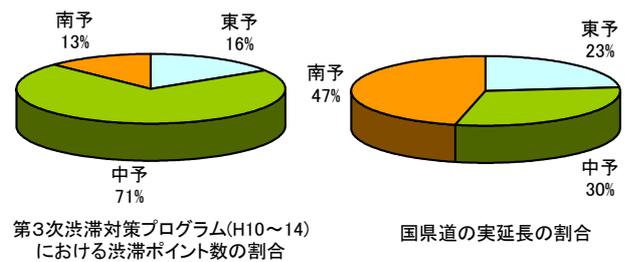
一方、都市部では、交通量が道路の容量を超えることで発生する渋滞をはじめ、地方部の道路とは異なった問題が発生しています。愛媛県内で渋滞対策が必要とされる「渋滞ポイント数」では、県都松山のある中予が約7割を占め、非常に大きな時間損失が発生しています。

このように、県内でも道路の整備水準や道路が抱える問題は地域間で異なっており、各地域のニーズに応じてバランスよく道路整備を進める必要があると言えます。

### ●地域別の国県道の現況



### ●地域別渋滞ポイント数の状況



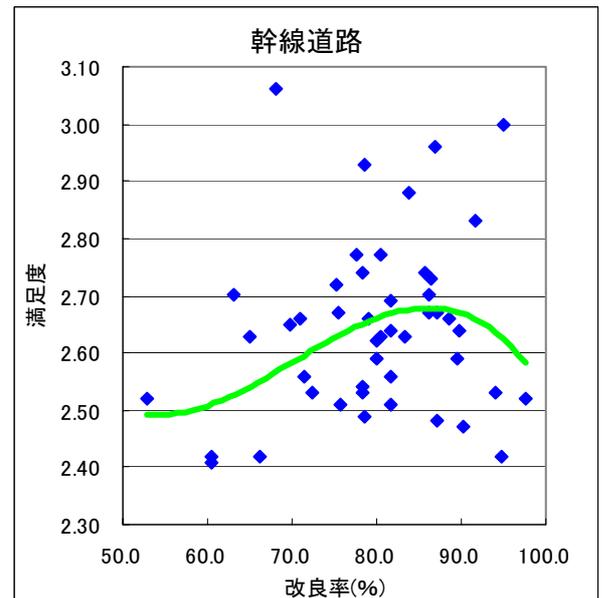
## 道路整備の目指す向こうには県民の満足度

ところで、道路改良率といった「整備の度合い」の向上に努めるということと、「利用者のニーズ」は、本当に合致しているのでしょうか。

右のグラフは、平成14年に国土交通省が実施した「道路に対する利用者満足度調査」（通称「CS調査」）の結果から、道路全般に対する全国各都道府県の満足度（最高5点）を取り出し、該当する都道府県の国県道の改良率との関係を表したものです。満足度と改良率の関係は、都道府県ごとにバラツキがありますが、傾向としては、改良率が著しく低いときは、改良率の上昇が満足度の上昇に与える影響は強く、その後、改良率の上昇に伴ってその傾きも次第に緩やかになり、概ね改良が施された段階になると、逆に満足度が下がってくる傾向にあることが読み取れます（緑色の近似曲線）。

この傾向を参考にすれば、国県道改良率 64.9%の愛媛県は、今後、道路整備を進めることによって、県民の満足度が大きく上昇する可能性が高いと考えられます。

### ●都道府県の国県道における道路改良率と満足度の相関



資料：「道路統計年報2002」国土交通省道路局及び「道路に対する利用者満足度調査結果」国土交通省 道路 IR サイト  
 (<http://www.mlit.go.jp/road/ir/index.html>) より作成