

# 第2章 道路の今 NOW

## 2. まだまだ必要な道路整備 — 背景となる社会の情勢(1)

### 移動時間でひずむ県土—高速道路の南への延伸は急務

宇和島市から松山市までの所要時間は1時間50分程度かかり、松山市から同程度の距離である伊予三島市からの所要時間に対して約1.4倍となっています。これは高速道路の有無による差であると言えます。

地域がその独自性を発揮し、地域間の競争により切磋琢磨し自立発展していくためには、社会基盤の不備による格差はあってはなりません。地域間競争の激しい現代社会においては、地域には、その競争の土俵に上がれるだけの社会基盤が必要不可欠であり、広域高速ネットワークは、最も重要な社会基盤のひとつと考えられます。

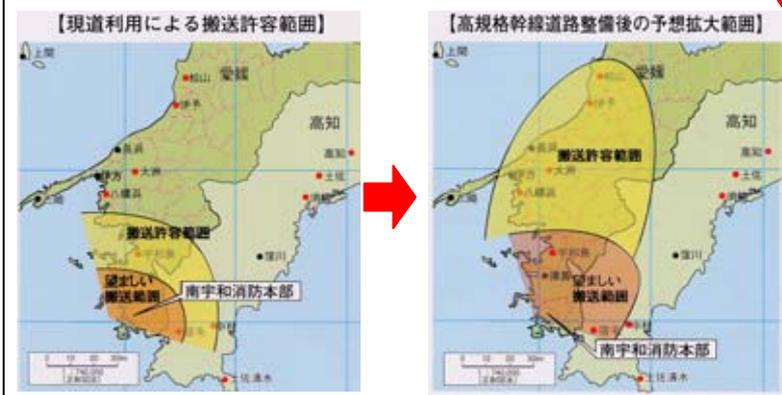
「高速道路の南予延伸」さらに「四国8の字ルートの形成」は、愛媛全体の、そして、四国全体の経済発展のための最重要課題であると言えます。

● 県内の道路利用による所要時間の差(イメージ図)



資料:「道路時刻表 '02~'03」  
道路時刻表研究会監修より作成

### ◆効果例1 救急搬送エリアの拡大



### ◆効果例2 災害時等の代替道路(リダンダンシー)の確保



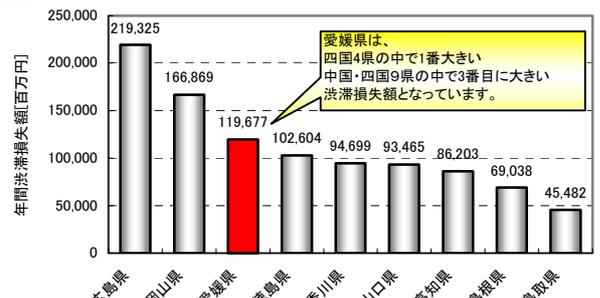
高速道路に期待される効果

### 限られた区間に集中して発生する渋滞

右のグラフは、中・四国地方に含まれる9県の平成11年度の交通量調査結果から推計した、1年を通して発生している渋滞損失額を示したものです。この損失額は、渋滞により失われている時間を貨幣換算したものです。これによると、わが愛媛県は、四国4県では1番大きく、中・四国9県では広島県、岡山県に次いで3番目に大きな渋滞損失が発生していることがわかります。

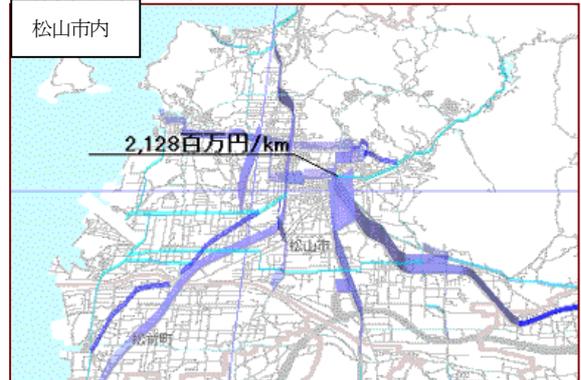
また、右下の図は愛媛県内における渋滞損失額を路線上に示した3Dマップです。愛媛県では、都市部、特に松山市内において集中的に渋滞が発生していることがわかります。渋滞による時間損失は、社会全体に対して多大な経済的損失を与えるため、早期の解消が不可欠です。

● 中・四国地方における年間の渋滞損失額



資料:「国土交通省 道路 IR サイト」  
(<http://www.mlit.go.jp/road/ir/index.html>) より作成

### ● 愛媛県松山市の渋滞3Dマップ



### ● 渋滞している市街地の国道、県道



出典:国土交通省 道路 IR サイト (<http://www.mlit.go.jp/road/ir/index.html>) より作成

## 災害に弱い愛媛の道路

愛媛県は、中央構造線など大きな3本の断層が県内を縦断しているため、崩れやすい地質の地域を多く有しています。災害時に避難、救助活動を実施するうえで必要不可欠な路線においても、落石・斜面崩壊等の危険な箇所が数多く残っています。

愛媛県では、年間平均で道路延長5.5kmに1箇所の割合で道路被害が発生しているということが、統計に表れています。これは、全国で12番目に道路被害が多いということになります。また、愛媛県内における土砂災害危険箇所数を地域で分類してみると、東予、中予がそれぞれ2割程度であるのに対し、南予は5割を超えており、危険箇所が多いことがわかります。

こうした現状から、台風や豪雨などの自然災害による道路の崩壊や通行止めを未然に防止するために、落石・斜面崩壊等の危険な箇所に対して対策工事を行い、安全で安心して走行できる道路を確保することが必要です。また、万が一通行止めになった場合でも、日常生活への影響を最小限に押さえるためにも、迂回できる道路の整備をあわせて進めていく必要があります。

### ●山間部で頻発する土砂災害



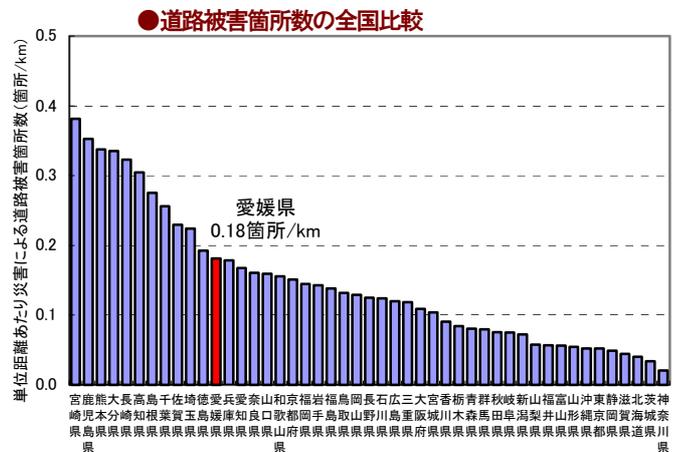
## まだまだある離合困難箇所

愛媛県内の国道・県道の改良率は66.4%(平成14年4月1日現在)であり、言い換えると、県内の主要な道路の約1/3の区間は、車のすれ違いさえも困難であり、快適性はもとより安全な走行も困難な道路であるということになります。

それでは、どのような地域の改良率が低いのでしょうか。右のグラフは、愛媛県下にある70<sup>\*</sup>の市町村ごとの面積あたりの山地割合と道路改良率との関係を表したものです。これによると、多少のバラツキはあるものの、概ねの傾向としては、山地割合が増加するにしたがって改良率の値が低くなっており、離合の困難な箇所が多くなっていることがよくわかります。

このような離合のできない道路は数多く残っており、全ての路線を整備するには、費用も時間も多く必要となります。山地部においては、交通量等にもよりますが、当面の課題として、少なくとも、待避所の設置やすれ違いのできる部分的な改良整備が必要であると言えます。

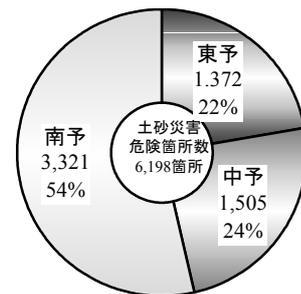
※ 平成14年4月1日の道路改良率であるため、市町村数は70となる。



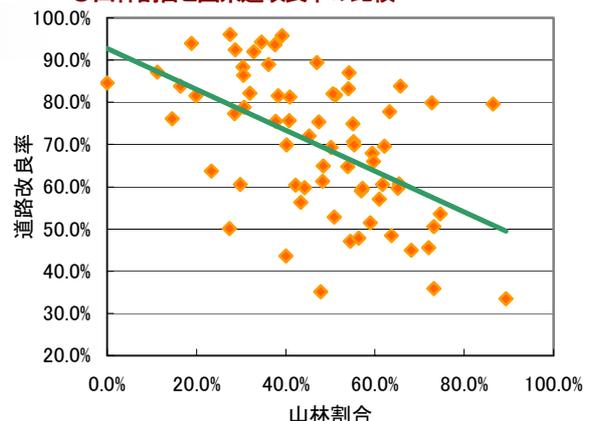
注：道路被害箇所数は過去15年（S61～H12）の平均

資料：「統計からみた愛媛県の地位」愛媛県統計協会および「平成11年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

### ●愛媛県内の土砂災害危険箇所の地域別比較(H13)



### ●山林割合と国道県道改良率の比較



資料：山林割合は「愛媛県統計年鑑」愛媛県統計協会より

### ●離合に苦慮している路線バス



# 第2章 道路の今 NOW

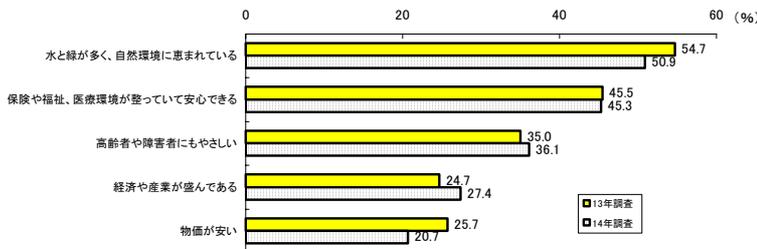
## 2. まだまだ必要な道路整備 — 背景となる社会の情勢(2)

### 高齢化時代のニーズへの対応

愛媛県における高齢者の比率は 21.4%であり全国を4ポイント上回る高齢化県となっています。そして、将来も同様に全国より高い高齢化率と予測され、約30年後には3人に1人が65歳以上になっていると予測されています。また、県民アンケートでは、将来なしてほしい愛媛のイメージとして、「医療・福祉の充実」や「高齢者に優しい」など高齢化社会を意識させる項目が上位となっています。

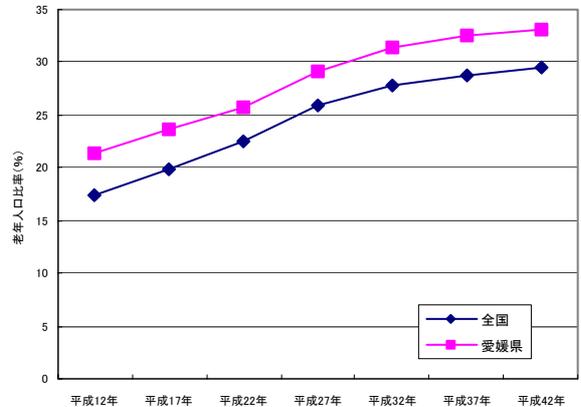
高齢化時代の到来により、通院、福祉施設への移動、買い物、文化施設への移動などに、高齢者が車を利用する機会が増えることが予想されることから、高齢者が安心して利用できるよう、地域内の道路整備を進める必要があります。

#### ●将来なしてほしい愛媛のイメージ(上位5項目)



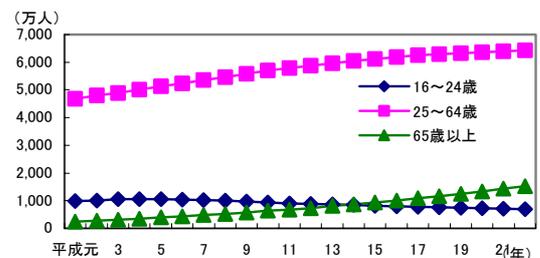
資料：「県民生活に関する世論調査」愛媛県より作成

#### ●全国より高い愛媛の高齢化率



資料：「都道府県の将来推計人口（平成14年3月推計）」  
国立社会保障・人口問題研究所より作成

#### ●年齢別免許保有人数(全国)



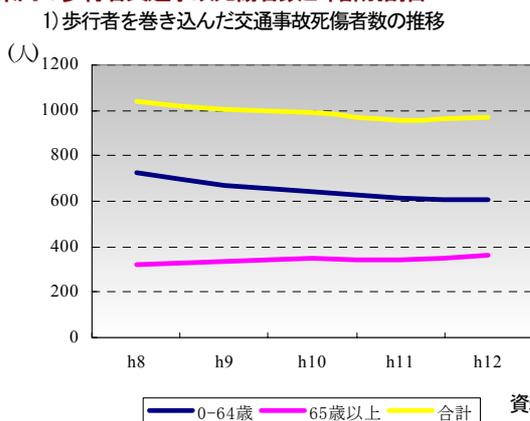
資料：「交通安全白書（平成13年版）」内閣府編より作成

### 増加する歩行中の高齢者事故

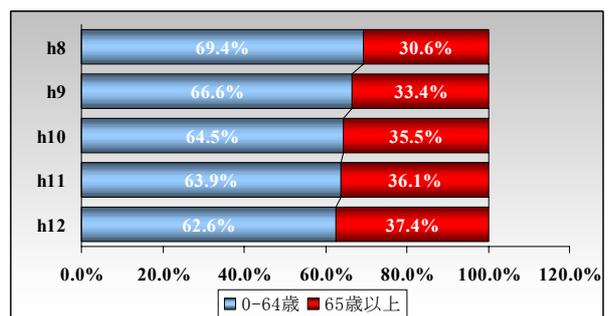
愛媛県における歩行者の交通事故死傷者数は、ここ数年、減少傾向にあります。しかし、年齢別に見てみると総数が減少しているのにもかかわらず、65歳以上の高齢者の死傷者数は年々増加していることが分かります。今後、高齢化社会を迎えて、お年寄りの社会進出が活発になると、今まで以上に外出する機会は増えていき、交通事故の増加が懸念されます。

お年寄りに限らず歩行者の事故を未然に防ぐため、歩道の整備はもちろんのこと歩行空間のバリアフリー化を実施し、誰もが安心して移動できる空間を作り出す必要があります。

#### ●愛媛県内の歩行者交通事故死傷者数と年齢別割合



#### 2)歩行者交通事故死傷者数における高齢者割合の推移



資料：(財)交通事故総合分析センターホームページ (<http://www.itarda.or.jp/>) より作成

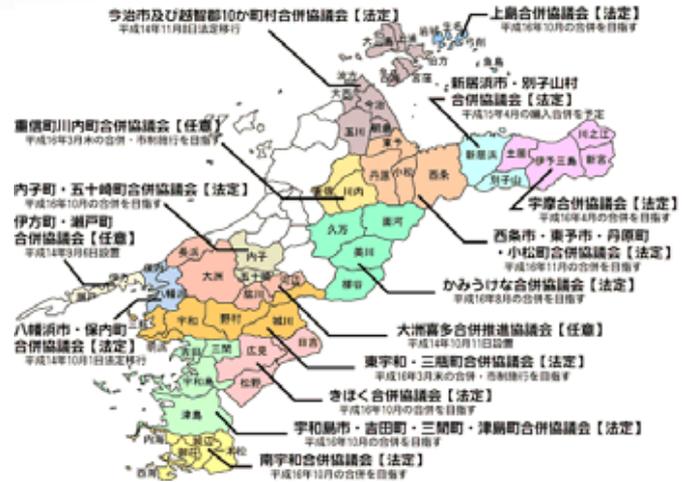
進む行政の広域化

市町村合併は、地方分権に対応した市町村の行財政基盤の拡充を図り、広域化する生活圏に対応したまちづくりを進めるうえで避けて通れない課題であり、県内の状況を見ても、市町村の大多数が合併協議会に参加し、合併へ具体的に取り組んでいます。

合併が予定されている市町村間のうち、比較的、取組みの早かった市町村では、鉄道で移動が可能な市町村間は17%しかなく、大半は道路を利用することになります。合併した市町村内の行政サービス水準を維持・向上させ、地域内の交流・連携の促進を図り、合併後の地域間格差を発生させないためには、合併市町村内の円滑な移動が不可欠であり、その大半を道路に頼る愛媛県では、道路の整備状況が大きな影響を与えと考えられます。

合併することで新しく生まれる市町の発展のためにも、これを支援する道路の整備が不可欠と言えます。

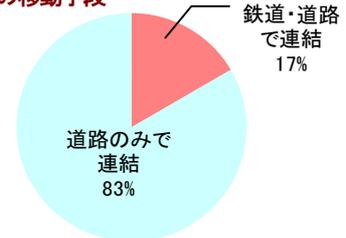
●市町村合併への取組み状況



[平成 15 年 1 月 1 日現在]

出典：愛媛県市町村合併ホームページより  
(<http://www.pref.ehime.jp/>)

●合併市町村間(上図)の移動手段



への搬送ルート（これらの道路を緊急輸送路と呼びます）を常に確保するなどハード面での対応も非常に重要となります。

現在、愛媛県では総延長約 1,900km<sup>\*1</sup>の緊急輸送路が選定されており、その改良率は約 80%<sup>\*1</sup>となっています。この数字を見ると一見高い整備水準を達成しているかのように見えますが、現実には必ずしもそうとは言えません。緊急輸送路の性質上、わずか一箇所の通行困難箇所（未整備区間）の存在が緊急時における避難や救援活動に遅れを生じさせ、結果的に私たちの生命や貴重な財産を危険にさらすことにつながるからです。

現在、愛媛県内の全市町村のうち、最寄りの生活圏中心都市間<sup>\*2</sup>を結ぶ緊急輸送路が 100%改良済の道路で構成されているという市町村は約 7 割ありますが、残りの約 3 割の市町村はいざという時でも未整備区間を含むルートを通らざるを得ない状況です。緊急時に孤立する市町村をなくし、安全、安心の生活を保障するためにも緊急輸送路全線の早急な整備が必要となっています。

\*1 ここでの緊急輸送路延長、改良率については、県管理道路のみを対象とした値

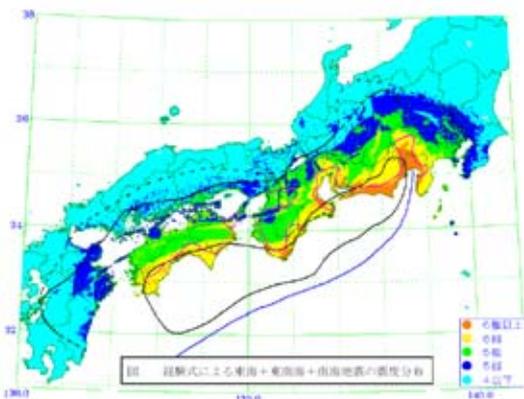
\*2 生活圏中心都市とは、伊予三島市、新居浜市、西条市、今治市、松山市、久万町、大洲市、八幡浜市、宇和島市の9市町を指す

南海地震への対応

政府の地震調査研究推進本部地震調査委員会によると、南海地震は四国沖で 30 年以内に 40%の確率で発生すると予測されており、本県のほぼ全域で震度 5 以上を記録すると言われています。その際、日本有数の地すべり地帯を有する四国では、地震による土砂災害や津波災害による甚大な被害が想定されます。

南海地震が発生した場合、二次的被害拡大の防止や被害地域の早期復旧を図るためには、自治体及び関連機関の迅速な初動管理と危機管理対応が重要となります。しかし、ソフト面のみの対応では十分な災害対策を行うことは出来ず、合わせて緊急物資等の輸送ルートや救急医療施設

●東南海地震発生時に想定される四国の被害



出典：内閣府 中央防災会議ホームページより(<http://www.cao.go.jp/>)