

「日本再構築 社会資本整備の新たな道筋」

講演録

平成24年2月14日

愛媛大学防災情報研究センター

開 会 挨拶

愛媛大学防災情報研究センター長 矢田部龍一

皆さん、ようこそいらっしゃいました。ありがとうございます。本当に雨が降って大変な中、よくきて頂きまして誠にありがとうございます。今、日本は非常に厳しい状況になっています。それでも、私共は、相変わらずぼんやりしているなど強く思います。

17年前に阪神大震災が発生しました。その時、多くの地震学者が、「この国は大変な地震の活動期に入ったんだ」ということを強く指摘していました。大変な時代ですよとしつこく言われたのですが、東日本大震災がいざ起こってみるとやっぱり逃げないで2万人近くの方が命を落としています。

それから、世界を見渡してみますと、ギリシャが問題を起こしている、あるいはイタリアが問題を起こしている、あと10年たったら、あるいは20年たったら、多分日本も同じような問題を起こすのかなあっていうことを思いながらも、やっぱり問題を先送り、先送りしていつています。で、気がついた時にはどうしようもなくなっている。東日本の大震災もまさにそうなんです、津波に巻き込まれて気がついた時には命がないということになります。あと10年たって本当に日本が生き残れるのかどうなのか。現時点で1千兆円の借金を抱えているわけですが、我々自身がちょっと本気にならないと、この借金返済は難しいだろうなという気が致します。

ところで、本日講師としてお招きしている方は、四国の土木行政を代表する四国地方整備局の川崎局長、それから愛媛県の井上土木部長、それから前の、前の近畿地方整備局長でしょうか。現在、愛媛大学の教授の木下先生。それから初代の四国地方整備局の局長をされて、現在、四国建設弘済会の福田理事長です。

これだけの方々を一堂に集めるのもひどいなという気はしていますが、これだけの人間を集めて何をしたいのか、今回のタイトル是非見てほしいと思います。妙な名前をつけてるな、大げさすぎないかなと思って、先ほど木下先生に「このタイトルの名付け親は木下先生ですか？」って聞いたら、やっぱりそうなんです。

日本の再構築、今我々は本当に日本に再構築に取り組まないと、1年1年1年と弱っていきます。間違いなく弱っていきます。経済が復興したら復興したらと、みんな口癖のように言いますが、今のままで日本の経済が復興することはありません。成長戦略がありません。今、日本が立ち上がるためには、やっぱり我々自身が腹をくくって、今まで100の力で働いていたとしたら150や200もの力を込めて、集中して、もっと一所懸命働くしかありません。日本はそうやって戦後の焼け野原から立ち上がりました。あ

るいは明治維新を立ち上がりました。そのことを、みなさんに認識して欲しいし、もっと腹をくくって欲しいなと思います。

江戸幕府も時代の流れを読めなかったので、明治維新が起こりました。あるいは戦前の日本も時代の流れ、世界の流れを読めなかったから太平洋戦争で見事にやられました。2012年、今の日本はそういう大きな岐路に立っているであろうと思います。そういう一つの前兆として、阪神大震災が起こり、あるいは東日本大震災というとんでもない自然災害が起きているとも考えられます。もっと大きな自然災害が間違いなくこの国を襲ってきます。

そういう意味で、この場に参加された一人一人が、今日、是非真剣に学んで、自らが時代を動かしていく、そういう意識を持って頂ければと存じます。まるで大阪の橋本市長のようなエネルギーを持って、第2、第3、第4、というような、橋本市長につぐ人がこの中から出て頂ければと思います。ということで、前座の挨拶はこのぐらいに致しまして、今日はそうそうたるメンバーに講演して頂けますから、みなさん長丁場ではございますが、しっかりと聞いて頂きたいと思います。そして、日本再構築について、一人一人が脳裏に刻んで帰って欲しいと思います。簡単ではございますが、開会の挨拶に代えさせていただきます。

目 次

第Ⅰ編 「日本再構築 社会資本整備の新たな道筋」	頁
開会挨拶	1
愛媛大学防災情報研究センター長 矢田部龍一	
社会資本整備の現状と今後の展開	3
-四国の地域づくり「自立する四国」の持続的発展に向けて-	
国土交通省四国地方整備局長 川崎正彦	
愛媛県の取り組み	39
愛媛県土木部長 井上 要	
公共事業調達の改革に向けて	57
-日本再構築 社会資本整備の新たな道筋-	
愛媛大学防災情報研究センター教授 木下誠也	
第Ⅱ編	

社会資本整備の現状と今後の展開 四国の地域づくり「自立する四国」の持続的発展に向けて

国土交通省四国地方整備局長 川崎正彦

ご紹介に預かりました、四国地方整備局長、川崎でございます。四国の地域づくり「自立する四国」の持続的発展に向けてと題して少しお話をさせていただきたいと思っております。お手元に白黒印刷の資料を配布していますので参考として見ていただければと思っております。

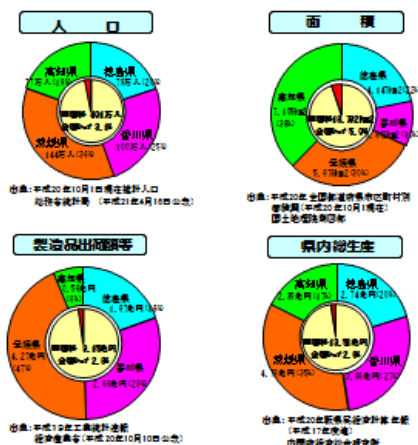
まず、四国の現状です。ここに人口、面積や出荷額などを示しています。人口は、401万人です。それから出荷額の合計は13兆5100万円です。この経済規模はニュージーランドやアイルランドと同等です。14兆円というのは、隣の九州がオランダと面積や出荷額が同じ程度ですから、四国は小さい小さいと言いつつも、単独でも結構な産業規模であるというイメージをお持ちいただければと思います。

次に人口構成ですが、全国の人口ピークが2010年となっていますが、四国では1985年ぐらいで、その後は減少しています。ということは、全国に比べ約20年も早く高齢化社会に突入しているということがございます。下の図は、65歳以上の老人の割合ですけれども、全国の比率に比べて、だいたい10年早いペースで進んでいます。ということは、先行する日本の縮図のイメージを持っていたらいいかもしれません。ですから人口減少社会ををらんで四国でうまくいけば、全国でもうまく展開できるのではないかという見方もございます。

四国の社会経済指標

国土交通省

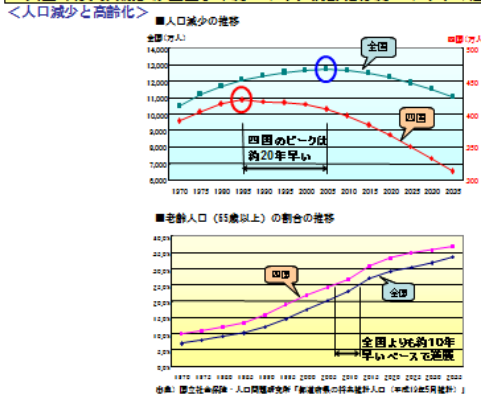
四国の面積は全国の5.0%、人口は3.1%、総生産は2.6%



人口減少率、高齢者比率の高い四国

国土交通省

・我が国は本格的な人口減少社会に突入し、高齢化も急速に進展している。
 ・四国では人口減少が全国より約20年、高齢化は約10年早く進行している。

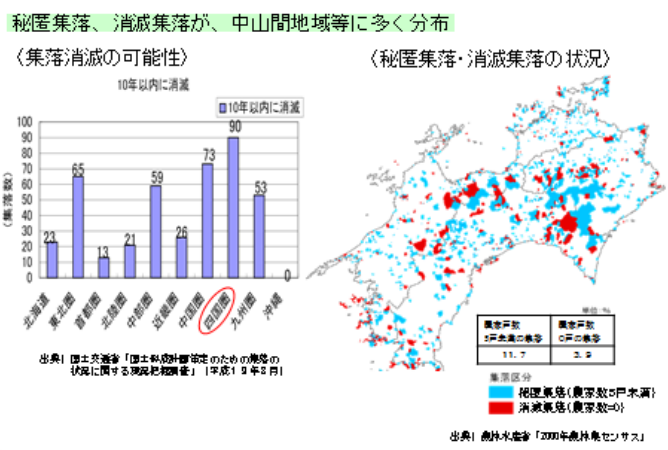


四国の都市の分布と人口ですが、四国最大の町は松山市で、51万人です。それに続く高松市が41万人、高知市が34万人、徳島市が26万人、今治市16万人、あと10万都市が3つです。100万人規模といった巨大都市が無く、概ね30万内外の県庁所在地がポンポンと分散して存在しているという現状で、ただそれは、瀬戸内側に大部分が集まり、太平洋側には殆どないというか、人・集積が少ない状態になっています。

こうした都市間に、高規格道路等が通っています。しかし、高規格道路も、後から申しますけれども、瀬戸内を中心に整備されてきたというのが現状でございます。いわゆる、多極分散型でしょうか。もうちょっと人口の多い50万都市ぐらいがポンポンと集まると非常に面白い世界が出るんですけども、ちょっとそこまでいききれてないのが現状です。

一方、秘匿集落、消滅集落の分布を見ますと、これらの集落が赤で示されていますが、四国のいろんなところに、消滅ないしは消滅しかかっている集落がいっぱいあります。見ていただいて、他の地方に比べてダントツに多いと言えます。また、集落が消滅することによって、山の手入れができない。四国は、地質が非常に悪い上に、急峻な地形を呈しています。そこに、人が住んでいません。そのため山が荒れてくるといった問題点が出てきます。

秘匿集落、消滅集落の増加



厳しい地方財政



・四国4県の財政指標をみると、財政力指数は低く、実質公債費比率が高くなっており、自治体財政は厳しい状況である。



これが、四国の地質を現したものです。中央構造線が、ここを通っています。この構

造線の北側と南側とで、地質が違います。また、仏像構造線がここを走っていますし、その他の構造線も横にいっぱい走っています。そのため、四国は地質が非常に脆弱です、簡単に言いますと、そんな悪い地質のところの険しい山があるということがございます。

気象はどうでしょうか、ここに年間降雨量を示しますが、四国山脈の南側に大量の雨が降っています。ところが瀬戸内側、香川、それからここ松山周辺にはなかなか雨が少ない。いわゆる真ん中に四国山脈が走っている関係から、全部南に雨が降ります。そのため、水資源、水の利用という面では、地域の隔たり、偏在が非常に高くなっています。

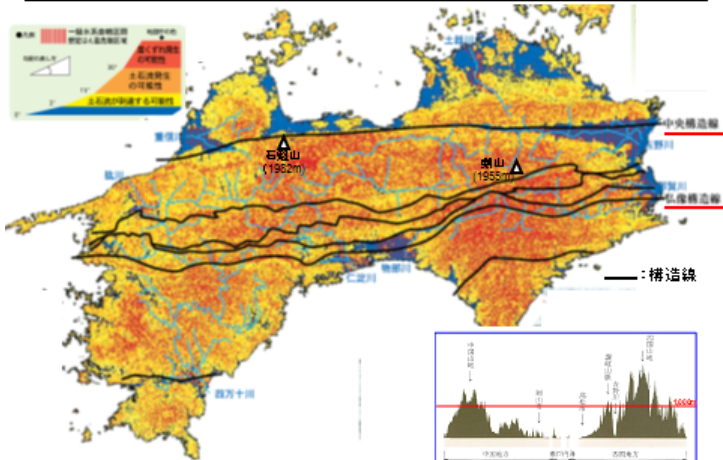
洪水という面から雨の降り方を見ても地域による差異とともに、1時間に75mm から 100mm, 100mm 以上といった異常豪雨が、最近増えてきています。つまり、ゲリラ豪雨と一緒に頻度が増えている。それから、治水上は温暖化の傾向の1つとして短時間にすごく集中した雨が降るというふうになっています。利水はどうかと言いますと、雨は降りそうにも思いますが、水がすぐに流れてしまうということで、四国の真ん中にある四国の水瓶の早明浦ダムが結構、渇水騒ぎを起こします。特に松山では、重信川の支川にある石手川ダムが、よく水がなくなっているような状態になっております。

このような状況ですから、四国は全国に比べて災害が多くて、その中でも高知県が非常に高くなっています。それから、渇水についても松山周辺と香川県で、20年間で8回以上の渇水が起きています。最近の死者を伴う自然災害は水害ではありません。死者

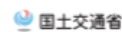
急峻な地形と脆弱な地質構造



・複数の構造線が存在し、地盤が脆弱



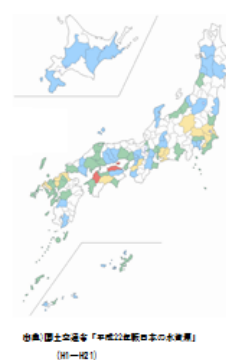
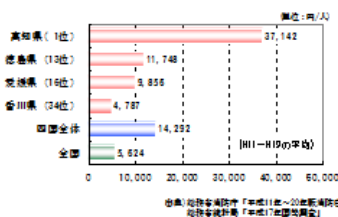
多発する水害と渇水



・台風や集中豪雨などによる洪水の懸念が大きい地域である。
・瀬戸内海側において渇水が頻発している。

〈最近20年での渇水の発生状況〉

〈1人あたり自然災害被害額〉



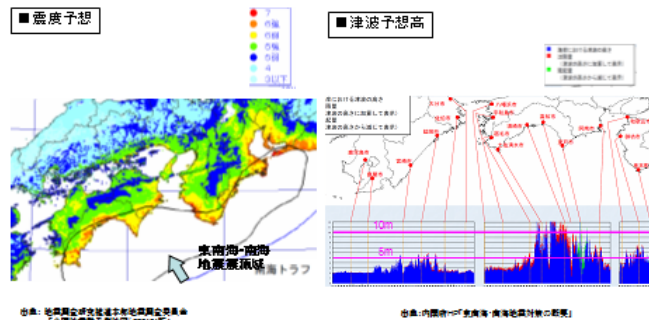
出典: 国土交通省「平成12年度日本の水資源」
(H1-12)

が多いのは、土砂災害です。四国では自然災害が多いんですが、こういった、新居浜の崩落とか浸かるのは当然として、土砂災害が非常に多くなっています。いたるところで、災害が増えている。というのが現状でございます。

今後の四国における最大の脅威は、難と言っても東南海・南海地震です。その想定エリアがここに示されています。ここら辺が南海、東南海、東海なんですが、中央防災会議において地震規模等の見直し作業が始まっています。そのまへの段階でも、20mの津波が予測されているのが高知沿岸、それから愛媛の愛南の一部、徳島南部にかけて想定されています。また、地震についても震度7クラスが四国南部に発生するという予想が出ています。

迫り来る東南海・南海地震の脅威

東南海・南海地震の発生確率は30年以内に80%以上、50年以内に80%以上高知県沿岸の津波高は5~10m以上に達する予想



この東南海・南海地震を彷彿とさせる災害が東北地方を襲いました。東日本大震災です。マグニチュード9.0というこれまでの最大の規模で発生し、マグニチュード7クラスの余震だけでも5回発生していますから、かなり大きい地震が連続で発生をしたということです。

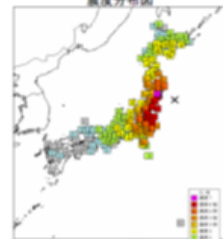
大津波の来襲で見ていただきたいのは最大波の発生時間と第一波の到達時間を見比べてみますとタイムラグがございます。ということは津波が来ても最大波7メートル以上あるんですが、第一波が最大波じゃない。一回津波が到来した後で海に帰ってはいけません。その後、最大波が襲来します。今回東北の中でも一日、解除されませんでした。確実に警報が解除されない限りは、中に入っていない、海に入っていない。色んなところで反射をし、土佐湾で反射をしたり、九州で反射したりするものが集まってきますから、あるところだけ津波の高さが高くなったりします。そういったのは地形、それから津波が曲がるというの

2011.3.11東北地方太平洋沖地震の発生

平成23年(2011年)東北地方太平洋沖地震

- 地震の概要(気象庁)
1. 発生日時 平成23年3月11日(金)14時46分頃
 2. 震源及び規模(推定)
モーメントマグニチュード **Mw9.0**、深さ約 24km
三陸沖(牡鹿半島の東南東130km付近(北緯39.1度、東経142.9度))
 3. 余震:**M7.0以上5回**、**M6.0以上73回**、**M5以上425回**

平成23年3月11日14時46分頃の三陸沖の地震 震度分布図 (2011年3月9日~4月21日16時00分、深さ0~90km、M≥5.0)



出典: 平成23年3月11日14時46分頃の三陸沖の地震について(Mw9.0地震発生時)



出典: 平成23年3月11日14時46分頃の三陸沖の地震について(震央図)(Mw9.0地震発生時)

と、反射するのと全部集まってきますから注意していただきたい。

東日本大震災は、1万5000人の死者を発生させました。その他、津波による色々な災害が起きています。東南海・南海地震ではこれ以上の被害が発生する恐れがございます。

こうした自然の脅威にさらされているもと、四国の直轄河川の堤防の未整備率はトップです。全国平均と比べて未整備率が10%も高く、25%程度の未整備率となっています。

次に緊急輸送道路となるべき国道並びに県道の整備水準を見てみましても、四国は全国最下位です。県道以上の未整備率は徳島、高知がそれぞれ全国ワースト1位と2位で、愛媛は5位です。このように川も道路も他の地域に比べて、まだまだ改良されていないと、大幅に全国平均を下回るというのが現状です。

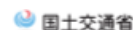
その道路を詳しく見ますと、これが今の現状です。例えば高松から西条までと高知から四万十、だいたい110キロくらいありますが、

東日本大震災の概要（2012.1.20現在の被害状況まとめ）



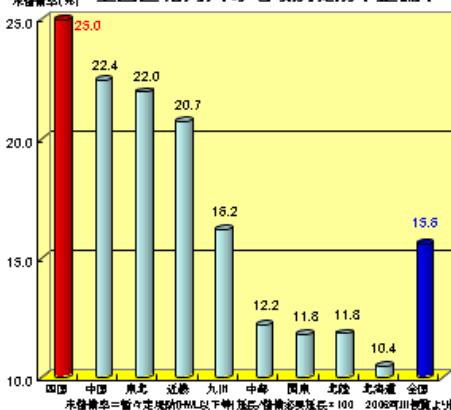
死者・行方不明者数	死者 15,845名 行方不明者 3,380名 (平成24年1月20日現在、警察庁調べ)
建築物被害(住家)	全壊 12万8471棟 半壊 24万2308棟 一部破損 66万2514棟 全焼・半焼 281棟 (平成24年1月20日現在、警察庁調べ)
避難者数	46万8,653人(平成23年3月14日(ピーク)時点)
直轄管理河川の被災	2,115箇所(国土交通省調べ)
堤防護岸の被災	岩手、宮城、福島3県(堤防護岸延長300km)において、全壊・半壊が約190km(国土交通省調べ)
港湾の被災	国際拠点港湾及び重要港湾 11港 地方港湾 18港 (国土交通省調べ)
下水道関係の被災	下水処理場の稼働停止 18箇所(岩手県、宮城県、福島県及び茨城県の沿岸部にある下水処理場) 管渠 135市町村等の下水管66,086kmのうち、957kmで被災 (国土交通省調べ)
道路の被災総数	高速道路 15路線 直轄国道 69区間 都道府県等管理国道 102区間 都道府県道等 539区間 (国土交通省調べ)
津波による浸水面積	青森県:24km ² 、岩手県58km ² 、宮城県:327km ² 、福島県:112km ² (国土地理院調べ)

遅れている河川整備



全国直轄河川における堤防の未整備率は、15.6%に対して、四国の未整備率は25.0%と全国一遅れている！

全国直轄河川の地域別堤防未整備率

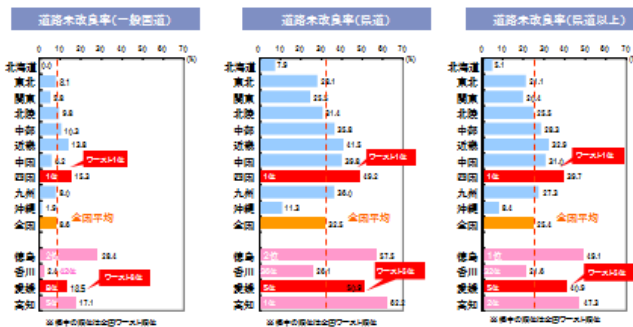


低い道路整備水準



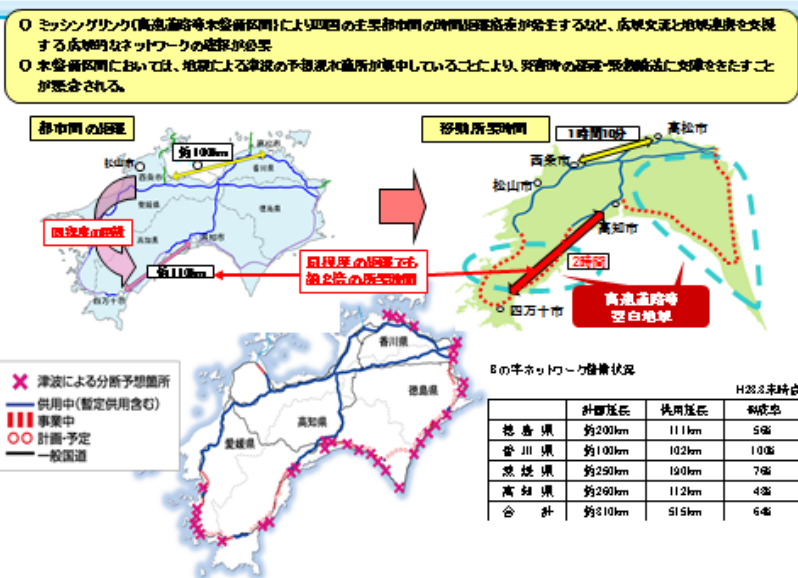
・四国の整備水準は全国最下位

●四国の道路未改良率は、一般国道、県道ともに全国平均を大幅に上回る



これを距離じゃなくて時間で見たらどうなるかっていうと、このように変形してしまいます。瀬戸内側についてはかなり整備が進んでいますが、高知を含めて非常に整備が悪い。高速道路ができてないために、移動にすごい時間がかかっています。それから、バツ印が付いているのが、東南海・南海地震が発生した時に国道の55号、56号で浸水してしまうところです。このバツのところは浸水という事は、そこで道路が寸断されることを意味しています。切れてしまい、孤立してしまいます。

四国の道路の現状と課題

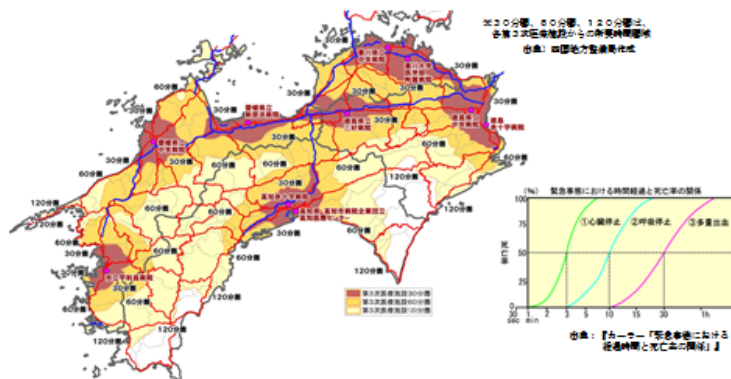


次に高速道路の8の字ネットワーク。この全体を結ぶと8の字になるようなネットワークですけど、平成23年度末で65%が整備されています。愛媛は76%ですから、四国の平均より少し高くなっています。香川100%、徳島が56%、高知が43%です。ネットワーク自体は結ばれて効果が高まるところがあります。しかし、まだまだ全部が結べていません。防災という意味でみますと8の字ネットワークは、高い標高を通りますので、津波により寸断を免れます。このような状況のもとで三次医療施設への到達は、濃い色が30分以内、ちょっと薄茶色が60分、そして薄い色の所が120分です。主要な三次医療施設に行くのに、これ位の時間がかかっています。右下に緊急時における時間と死亡率の関係を入れています。死亡率50%でみると、心肺停止で

不十分な緊急輸送網

- 四国地方の東南部及び西南部においては、3次医療施設への到達に2時間以上要する地域が存在。
- また、中山間地域においては、3次医療施設に1時間以上要している。

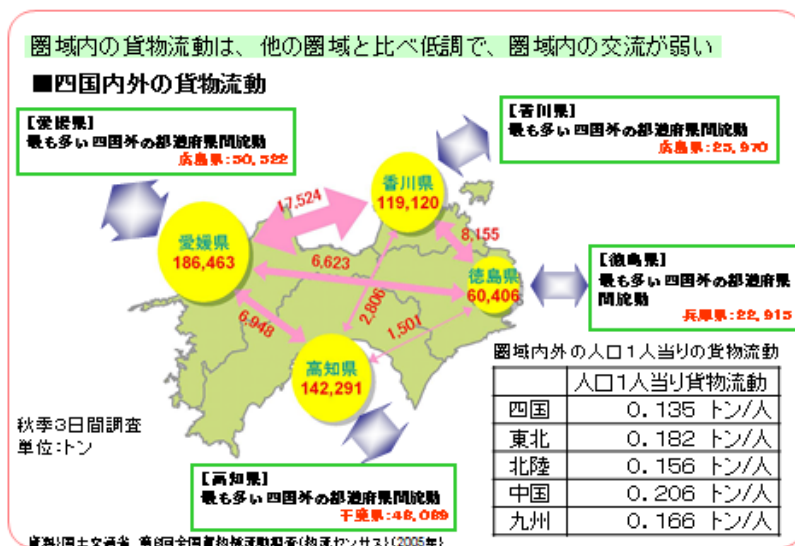
<四国の第3次医療施設への到達圏>



約3分、呼吸停止で10分、出血多量で30分です。要はいかに早く三次医療施設に等に運んで行けるためのアクセスがあるかということが問題です。

四国内の交通基盤が脆弱なこともあって、四国内の各都市間の物流量はあまり多くありません。これが発生量ですけれども、例えば愛媛18万6400トンのうち最も多いのが広島県で5万トンほどの物流が起きています。香川とは1万7千トン高知とは6千トンです。他の県をみても四国外との物流が多いようです。四国の中の物流に比べて四国外との物流が非常に大きくなっています。こうした状況からも四国の各都市間の物流効率化のための高速道路の整備がどうしても必要になってきています。

弱い四国内連携・交流



次に四国の魅力という視点で観光資源を見てみますと、四国に世界遺産はありません、また、国宝・重文は3.2%、史跡・名勝は3.3%です。こうしたもとで四国の認知度です

認知度が低い四国



平成百景認定地一覧 (順位は読売新聞読者投票による上位30位のみ)

が、読売新聞の平成百景の認定投票で、残念ながら四国の名勝地は上位30位までに入っていません。例えば、四国八十八箇所とか、金毘羅とか、直島、それから鳴門の渦潮、四万十川、道後温泉などが入っていません。全国の中であんまり認知度が高くないと言えます。

順位	名称	県名	順位	名称	県名
1	富士山	山梨・静岡	16	東京タワー	東京
2	昇仙峡	山梨	17	美瑛(びえい)の丘	北海道
3	知床	北海道	18	剣路屋原	北海道
4	十和田湖・奥入瀬(おいらせ)川	青森・秋田	19	白崎海岸	和歌山
5	台場(がっしょう)迹り	岐阜・富山	20	伊勢神宮	三重
6	京都の寺社	京都	21	阿蘇山	熊本
7	姫路城	兵庫	22	黒部ダム	富山
8	上高地	長野	23	覆々橋の帆引き船	茨城
9	函館の夜景	北海道	24	曾木の滝	鹿児島
10	尾瀬	群馬・福島・新潟	25	日光の社寺・杉並木	栃木
11	高千穂峡	宮崎	26	錦帯橋	山口
12	宮島	広島	27	東京ディズニーリゾート	千葉
13	甲府盆地の夜景	山梨	28	厳王	山形・宮城
14	秩父夜祭	埼玉	29	サンゴ礁	沖縄
15	縄文杉	鹿児島	30	原爆ドーム	広島

四国霊場八十八箇所(徳島・香川・愛媛・高知)、金刀比羅宮(香川)、直島(香川)、鳴門の渦潮(徳島)、四万十川(高知)、道後温泉(愛媛)

出典:読売新聞HP

これは日経リサーチ（株）が実施した「ぜひ行ってみたい、行ってもいいな」という意識調査結果ですが、愛媛、徳島、香川、高知がこんな順位です。全体的にやはり魅力が見えないのかな、関心が低いなといった状況といえます。宿泊数で見ても、日本人、外国人ともに宿泊者数は、全国で下位の方です。認知度が低くて、なかなかお客さんに来ていただけないと言うところでしょうか。外国人の訪問の率、全国平均で4.3%ですが、それを大きく下回って、15年には1%に下がってきています。ちょっと国際的には弱い。四国の各県とも1.0%以下のオーダーです。これらの数字を見とると少し暗くなってまいります。実はこんな現状に置かれている地域だという事を御理解ください。

関心度の低い四国

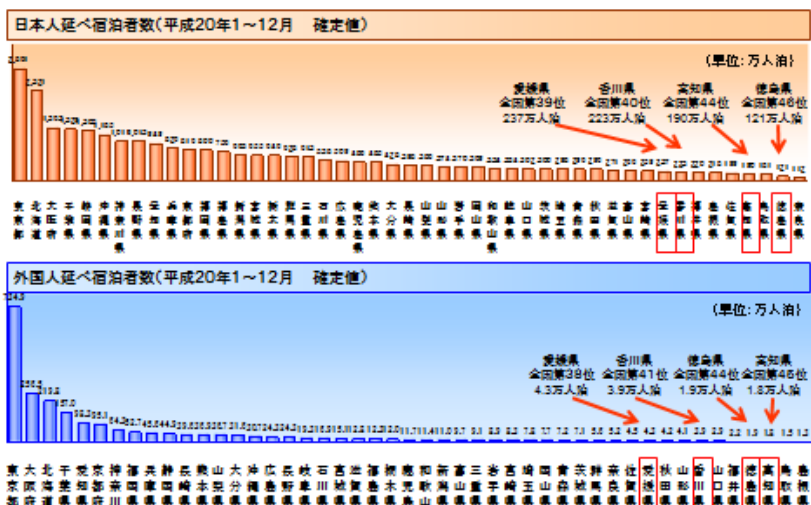


日経リサーチ株「地域ブランド戦略サーベイ」における訪問意向(日本人)
(「ぜひ行ってみたい」「行ってもいい」と回答した比率)

順位	都道府県	%	順位	都道府県	%	順位	都道府県	%	順位	都道府県	%
1	北海道	94.3	13	青森県	71.6	25	山梨県	62.6	37	鳥取県	57.5
2	沖縄県	91.3	14	石川県	71.3	26	香川県	62.4	38	福井県	57.4
3	京都府	89.9	15	宮城県	70.9	27	熊本県	62.0	39	岐阜県	56.5
4	鹿児島県	80.0	16	広島県	69.6	28	愛知県	61.5	40	滋賀県	55.1
5	東京都	76.6	17	静岡県	67.0	29	山口県	60.9	41	徳島県	54.3
6	長野県	76.5	18	富山県	65.7	30	岩手県	60.8	42	福島県	54.0
7	兵庫県	75.5	18	宮城県	65.7	30	三重県	60.8	43	佐賀県	49.6
8	大阪府	75.0	20	鳥取県	65.4	32	和歌山県	60.7	44	栃木県	47.2
9	神奈川県	74.8	21	新潟県	64.5	33	山形県	59.7	45	群馬県	45.9
10	奈良県	73.2	22	高知県	64.0	34	大分県	59.4	46	埼玉県	44.2
11	長崎県	72.6	23	千葉県	63.5	35	岡山県	59.3	47	茨城県	40.8
12	福岡県	72.2	24	秋田県	63.0	36	愛媛県	58.7			

出所：(株)日経リサーチ「2008 地域ブランド戦略サーベイ 地域総合評価編」[平成21年2月]
インターネット調査(20,422名)において各地域に対する訪問意向を5段階評価で質問し、「ぜひ行ってみたい」「行ってもいい」と回答した比率(各都道府県の名称を提示した場合の回答)。

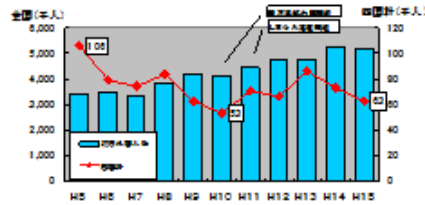
宿泊者数の少ない四国



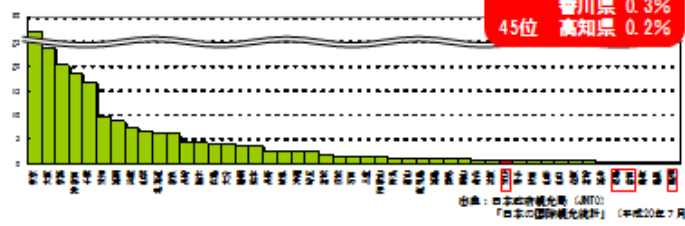
出所：国土交通省「海外観光客統計調査」平成20年1月~12月の1年間、訪問者数10人以上の外国人、訪日客数100名未満を調査
注：外国人延べ宿泊者数は「外国人延べ宿泊者数」を除いた数値

・四国4県の訪日外国人数に対する訪問率は、全国平均4.2%を大きく下回る。
 ・日本への訪日外国人数は増加しているが、四国圏の訪日外国人数は、H5年106千人からH15年63千人と（全国に対する四国圏の比率H5年3%→H15年1%）と減少傾向である。

<日本と四国圏への外国人来訪者数の推移>



<訪日外国人数に対する訪問率：H18年>



少し暗くなってまいりましたが、これからは、四国の強みと言う点で見たいと思います。やはり美しい四国，色んな景勝の地がございます。ただ，全国から見ると国立公園，国定公園の比率はそれぞれ6%と5%です。四国の面積は全国の4%ですから，面積的にはそれほど広くなく，ピンポイントにして色んなものがあるという状況です。

一方，豊かな独自の文化を育んでいるということでも有名です。四国には昔から遍路文化があり，お接待の精神が受け継がれてきています。また，その精神に基づいて地域の方々の勤労奉仕による普請が行われてきています。その精神に根ざして，地域のボランティアの動きがかなり大きくなっていきます。

独自の歴史・文化の存在

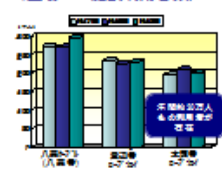
・独自の歴史・文化として、お遍路やお接待文化等が存在するとともに、その文化を受け継ぐボランティア活動も盛んである。

<四国伝統の普請やお接待の精神>

・古来より四国では、満濃池普請など、地域の人々が勤労奉仕により、地域の共有財産の普請活動を行ってきた。
 ・さらに、1200年を誇る文化遺産である遍路文化があり、その脈流にある“お接待”の精神も“普請”の精神と共通点を持っている。
 ・現在も、地域のボランティアの手で遍路道の修復が行われ、今も“普請”の精神が受け継がれている。



<豊場への施設利用者数>



■ボランティア・サポート・プログラム
地方ブロック別の実施団体数



例えばこれを見ていただくと，全国でボランティアサポートプログラム，ブロック別

のボランティアの実施団体数を記しています。四国が圧倒的に多いことが分かります。という事は、官とか民というより、ボランティアで動いている面が非常に多いということです。それは新しい公共と申しますか、官の代わりにNPOなり、地域の方々の動きと言うのが四国では結構多いと言えます。官に任せっきりでなく、会社、地域が一体となってその地域を動かしている。そんなところがございます。

お遍路にどれだけ人が来ているのか、ほとんど横ばいです。もう昔から今も変わっていない。そこを助けているのがボランティアとか地域の方々がお助けの気持ち、お世話係ですね、お接待。ということで動いているというのが昔からの状況でございます。

NPOの活動や企業のCS活動などが動かしているような状況がございます。

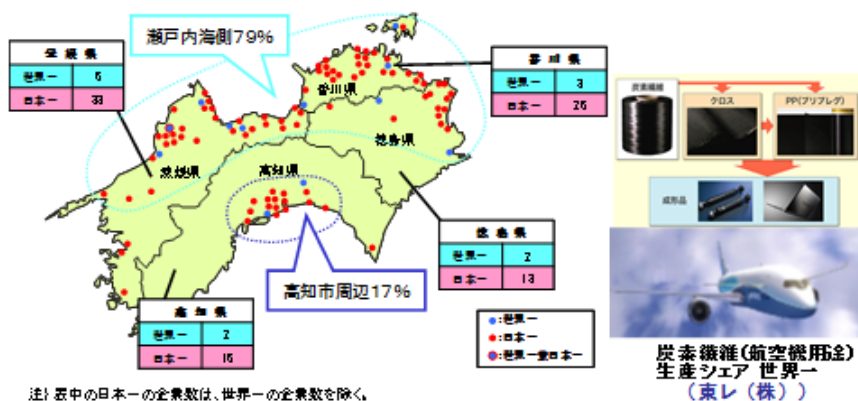
一方、四国は色んな食材がございます。これらを活用して食品産業クラスターの動きも出ています。クラスターと言うのはブドウの房の事です。房の一つ一つは圏域の中では競争関係にあり、喧嘩をしているかもしれませんが、全体として外に向かっては一つのものとして活動している。これをクラスターと呼びます。その食料品を中心にクラスターが形成されています。例えば海洋深層水。これもクラスターです。関係するいろいろな食物が入っています。

確かな力ある産業の存在



瀬戸内海側、高知市周辺を中心に、日本一、世界一のシェアを占める企業が存在

■四国における日本一、世界一企業の分布

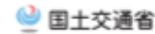


さらに四国には、日本一、世界一の企業が結構あります。上が世界一、下が日本一。赤が日本一の工場の生産の場所、青が世界一を示しています。これはLEDです。それから、これが東レの炭素繊維です。世界一のものがかなりあります。しかし地域の再投資に少し欠けています。こういうのがあったとしても、それが戻ってこないしその地域、地域の原材料を外から持ってきている。そういうような面がございます。

それから技術の連携が少ないような地域もあります。特に香川あたりでは中小企業の

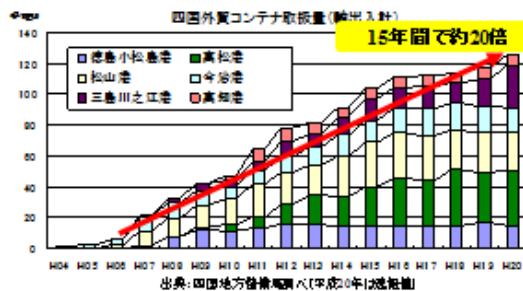
力が非常に強いんですが、それがもう少し連携して行って欲しい。瀬戸内に工業地帯がありますが、集積のメリットが生かされていません。特に組み立て加工のウェイトが全国に比べて少ないと言えます。また、四国は家電とか自動車なんかの分野がありません。これらは、すそ野が非常に広いんですが、四国にあまりないという弱点もあります。こうした元気のある企業の存在のもと外国向けのコンテナ輸送は結構伸びています。全体の貿易量はそれほど多くは伸びていませんが、コンテナ輸送がどんどん色んな港から伸びていっているのが現状です。

伸びる貨物量（外貿コンテナ貨物）



四国に立地する企業がアジア地域へ進出したこと等により、アジア地域と四国地域との間で外貿コンテナ貨物のやりとりが増加し、四国港湾で取り扱われる外貿コンテナ貨物量は1994年から2008年までの15年間で約20倍を超えている。
また、四国での取扱量では高松港が最も多く、四国の約3割を取り扱っている。

四国の外貿定期コンテナ航路(H21.2)



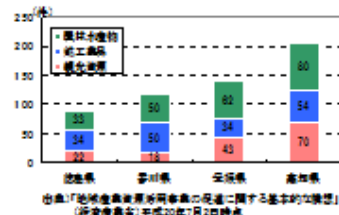
空気を量す松山のコンテナヤード

元気のある伝統産業



・農作物やその加工品による地域特産品や、伝統技術による伝統工芸品が豊富に存在し、四国圏の産業集積を担っている。

<伝統産業・地域を牽引する産業等>



出典: 四国経済産業局「四国経済」平成20年版「地域産業、伝統的工芸品産業」

企業だけではなく伝統工芸として、うちわやタオル、土佐和紙など、伝統工芸品は結構頑張っています。その地域の産業集積を担っているという面がございます。

また色んな特産品がございます。オリーブハマチも含めて醤油、上勝の葉っぱとか馬路村の柚子関係とか、色んなところで頑張っています。アート資源も豊富で、直島の地中美術館や大塚美術館など、各地に魅力的なものがあります。また、モネの庭やノグチイサムの庭園とか、結構頑張っているところもあります。こういったのが四国の現状でございます。

がんばる地域

国土交通省



アート資源もふんだんに

国土交通省



さて、たくさんの時間をさいて四国の現状を見てまいりましたが、このような環境の中で、四国の自立的発展に向けてどのように進めていったらいいのかということを考えていきたいと思えます。

これは、四国圏の将来ビジョン 四国圏広域地方計画でございます。安全・安心の確保を土台として快適な暮らしを実感できる四国を目指そうというのが一番目です。二番目に地域の産業の集積を上手く利用し競争力を発揮させようということです。それから三番目に多様な風土や文化がありますので、それを踏まえた地域づくり、街づくりを進めようという点です。四番目は、東アジア等に向けた広域的な交流を深めていくべきだろうという4点でまとめてあります。こうした内容を四国は一つとして圏域外と交流を深めながら進めていくというのが四国の広域地方計画の基本です。こうしたビジョン実現させるための、四国地方整備局の取り組みをハードを中心としてお話をすることを許していただければと思います。



地方整備局として、一番考えなければならないのは東南海・南海地震対策です。

それから、雨が非常に多いので集中豪雨への対応をどうするかということです。二点目は地域活動の中においては、高速道路。それから、空港、港湾の機能向上ですね。これによって産業の集積した産業をいかに動かし、国際競争とか地域競争力を高めるのにどうしているか。それから、色んな企業立地に魅力あるような資本整備をどうしていくか。それから三番目に、地域の魅力をどう高めるための施策。歴史とか文化とかを、いかに創造していくか。という事です。特に四国の場合に、中山間地とそれから農村、漁村

が分かれています。ここをどう考えているかという点。それから、街中の元気をどう取り戻していくかということ。これについて少しお話をさせていただきます。

「自立する四国」の持続的発展に向けて必要な取り組み

1. 【地域の安全・安心の確立】

① 東南海・南海地震、集中豪雨等の大規模災害に強い地域づくりを進める。

2. 【地域の活力の向上】

① 高速道路ネットワークの整備や、港湾・空港のゲートウェイ機能の強化により、国際競争力や地域間競争力を高める。

② 道路・港湾・空港等の整備、水資源の確保により、産業活動・企業立地に対する魅力的な環境整備を進める。

3. 【地域の魅力の創造】

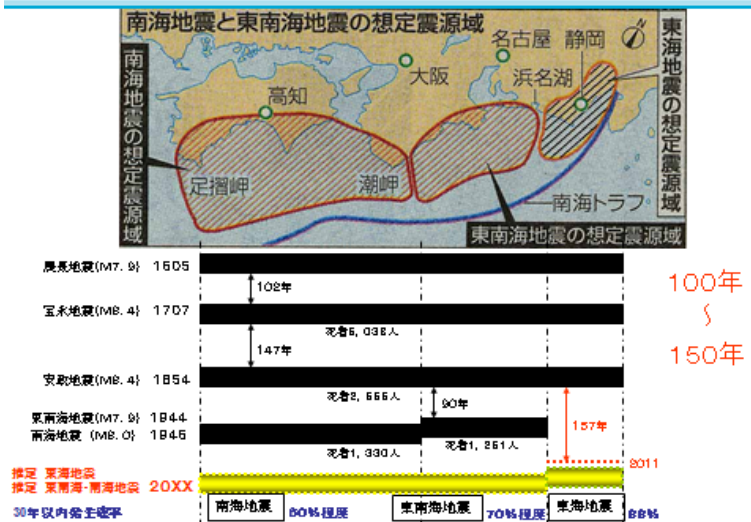
① 歴史・文化を活かした新たな魅力の創造、美しい自然を保全・活用する地域づくりを進める。

② 中山間地域の農山漁村において、快適で安全な生活基盤の整備を進める。

③ 市街地再開発等による中心市街地の再生を進める。

まず、地震対策関係ですが、中央防災計画の報告が12月に発表されましたが、東南海・南海地震の震源域はこういう範囲に広がることが想定されています。3月、4月には新しい見方に基づく地震の規模や津波の高さの想定等が出てくる予定です。今の段階においては3連動で考えられてきました。前回の東南海地震は1944年、南海地震は1946年とタイムラグが2年ほどございました。その時、東海地震は動いていません。その関係で東海地震が一番起こりやすいだろうという事から、今後30年で88%の発生確率になっています。それから南海地震が60%、東南海が70%で今後30年から60年か70年すれば、まず確実に起きると思っただければと思います。

繰り返される大規模地震



これが東日本、三陸地震と東南海・南海の発生時期を全部並べたもので、いろいろと並べると非常に近い時間で連動をしております。867年の貞観地震の後、8年後に東南海・南海地震が、1677年の三陸地震の後、30年後に東南海・南海地震が、1896年の明治三陸地震では42年前に東南海・南海地震が、1933年の昭和三陸地震では11年後

に東南海地震が、13年後に南海地震が発生しています。

東日本大震災と東南海・南海地震



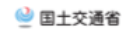
- 859〔青森11〕年青森の三陸沖地震M.3
- 867〔仁和3〕年仁和の南高瀬地震M.3
- 1096〔水戸11〕年水戸の南高瀬地震M.3
- 1099〔関和11〕年関和の南高瀬地震M.2
- 1351〔正平15〕年正平の南高瀬地震M.3
- 1498〔明保7〕年明保の南高瀬地震M.3
- 1505〔長谷9〕年長谷の南高瀬地震M.2
- 1552〔天保5〕年天保5の南高瀬地震M.2
- 1577〔延宝5〕年延宝5の南高瀬地震M.2
- 1703〔元禄15〕年元禄15の南高瀬地震M.2
- 1707〔宝永4〕年宝永4の南高瀬地震M.4
- 1751〔天明1〕年天明1の南高瀬地震M.2
- 1755〔天明3〕年天明3の南高瀬地震M.2
- 1771〔天明8〕年天明8の南高瀬地震M.4
- 1792〔寛政4〕年寛政4の南高瀬地震M.4
- 1828〔文政11〕年文政11の南高瀬地震M.9
- 1847〔弘化4〕年弘化4の南高瀬地震M.4
- 1854〔安政1〕年安政1の南高瀬地震M.3
- 1854〔安政1〕年安政1の南高瀬地震M.3
- 1854〔安政1〕年安政1の南高瀬地震M.3
- 1855〔安政2〕年安政2の南高瀬地震M.9
- 1891〔明治24〕年明治24の南高瀬地震M.9
- 1895〔明治29〕年明治29の南高瀬地震M.6
- 1895〔明治29〕年明治29の南高瀬地震M.6
- 1925〔大正14〕年大正14の南高瀬地震M.8
- 1927〔昭和2〕年昭和2の南高瀬地震M.3
- 1933〔昭和8〕年昭和8の南高瀬地震M.3
- 1943〔昭和18〕年昭和18の南高瀬地震M.3
- 1944〔昭和19〕年昭和19の南高瀬地震M.9
- 1945〔昭和20〕年昭和20の南高瀬地震M.1
- 1945〔昭和21〕年昭和21の南高瀬地震M.0
- 1945〔昭和23〕年昭和23の南高瀬地震M.1
- 1954〔昭和29〕年昭和29の南高瀬地震M.6
- 1975〔昭和50〕年昭和50の南高瀬地震M.0
- 1975〔昭和53〕年昭和53の南高瀬地震M.4
- 1983〔昭和58〕年昭和58の南高瀬地震M.7
- 1984〔昭和59〕年昭和59の南高瀬地震M.5
- 1993〔平成5〕年平成5の南高瀬地震M.5
- 1996〔平成7〕年平成7の南高瀬地震M.2

東南海・南海の地震の特徴は、広域な地震源を持つということです。特に、東北の地震に比べると、内陸部まで震源域に入っているのが特徴です。ということは、到達時間が、津波の到達時間が圧倒的に速い。10分ぐらいで来ます。東日本で25分程度かかっていますが、四国ですと逃げられるかどうか。

それからもう一つ、長周期の揺れって書いているのは、東北

の地震では周期が1秒以上の細かい地震がものすごく強かったんです。そうするとあまり周期が短かすぎて、建物が揺れません。1秒から2秒、広くなると普通の民家。4秒、5秒。まあ6秒、7秒になると非常に大きい高層ビルが揺れたりしますけれども、そういう意味で東北ではあまり建物はやられていません。代わりに津波でやられています。そんな状況がございまして、今回は長周期の揺れがたぶん出るだろうということです。となると高層ビルもかなりやられると考えられます。

東南海・南海地震の特性



東南海・南海地震の特性

- 1) 広域的な震源域

震源域(固着域)は、東海、東南海、南海それぞれの震源域に分かれるが、これらを同時に震源として発生する場合と、複数の地震がタイムラグ(時刻は2年間、安政は32時間後に発生)をもって発生する場合がある。
- 2) 発生は周期的

100~150年の周期で確実に発生する。
- 3) 長周期の揺れ

阪神淡路大震災と異なり、長周期の揺れが想定される。我が国の大都市は、このような長周期の揺れの経験がほとんどないため、高層建築物や長スパンの構造物への影響等に懸念がある。
- 4) 大津波の発生

所によっては10mを超えるような高さの津波が数分のオーダーで来襲する。津波は周期的に何度も来襲し、第一波が必ずしも一番高いわけではない。

これは国道の浸水箇所を想定したものです。愛媛県ですと宇和島周辺のところは56号で5メートルから6メートルの津波が発生すると道路の通行不能区間が発生します。ですから、これを防ぐためには高い標高の所に、高規格道路、高速道路を通すことによって孤立を防ぐ必要があります。道路が寸断された場合、助け舟どこにあるかというのと、補助国道です。いわゆる三桁国道を通って入ってくるのが、なんとか助かる道です。一番大きいのは、高知に行くのであれば高知自動車道です。愛媛南部だと先にお話した補助国道を使って迂回する色々なルートがありますが、問題はここ室戸周辺です。入っていく道がありません。くしの歯作戦と言っていますが、歯がありません。ですから、室戸周辺は津波が来た場合に一方通行しかできなくなっていますから、とにかくこの地域には高標高に高速道路を作らないと全部が孤立してしまうという問題がでてきます。



今後、東日本大震災の教訓からこれはやっておかないといけないということを考えてみますと、まず、信頼性の高い道路ネットワーク、8の字ルートの整備を中心として、それから瀬戸内から高知に入ってくるような、いわゆる補助国道の整備が必要です。それから、エリア内の構造物。色々な構造物がございますが、堤防とかは、津波が超えても倒れないようなできるだけ粘り強いような物を作る必要があります。それから、ハードとソフトをできるだけ重ねることです。東北の場合もハードがあったからソフトが活きたという面がありますから、ベースとなるハード整備はどうしても必要です。それがないとハードもソフトも生きてきません。

それから速く復旧をする。災害が起きたら仕方ない。大きい災害は。ただ、すぐ復旧

できるような、事前に普及の計画を作っておくことが大切です。それから、元々災害に強いような街づくりをどうしていくかという面で見えたらどうかということも大切です。この点はまた後から見ていただけたらと思います。

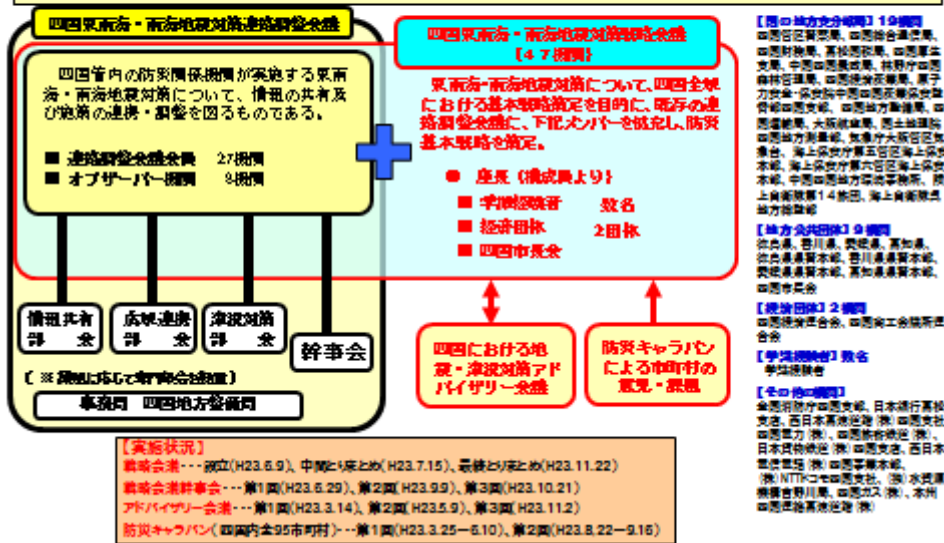
今後強化すべき事項と思われること（東日本大震災の教訓から）

1. 信頼性の高い道路ネットワークの確保
 - ① 四国8の字ネットワーク、② 高知道の信頼性向上、③ 瀬戸内側から太平洋側へのアクセスの信頼性の向上（R32、33、195、194、197、381、これらを補完するR193、439、440、441等）
2. 津波被災想定エリア内の構造物の信頼性向上
 - ① 重要施設の配置の見直し、② 河川・海岸堤防、橋梁、港湾・空港施設、通信施設、建築物等構造物のあり方の見直し（液状化対策、落橋防止、超過外力対策など）
3. 確実な避難を達成するためのソフト・ハード・ペゾミックスの総合対策の推進
 - ① 安全な避難場所・避難路の確保、② 事前情報（ハザードマップ・被害想定を表示等）、リアルタイム情報（大津波警報）等の提供、被災記録の伝承、③ 防災無線・サイレンなどの情報提供手段の整備、④ 最後の手段としての津波避難ビル・津波避難タワー
4. 緊急対応、復旧・復興を見据えたオペレーション計画とそれを支える施設整備
 - ① くしの歯に相当する道路開閉計画の事前準備、② 津波浸水排水計画等の事前準備、③ 防災拠点（庁舎、ヘリポート等）、災害対策用機械などの整備・充実
5. 災害につよい地域づくり まちづくり
 - ① 津波被災想定エリアから安全なエリアへの定住の誘導、② 老朽密集市街地・老朽公営住宅の解消、③ 確実に逃げられる、被害を最小化できる地域づくり まちづくり

四国としての基本戦略を関係機関が共有し四国の防災力強化を図る

四国地震防災基本戦略 ～来たるべき巨大地震に備えて～

○ 今回の東日本大震災を踏まえ、四国が一体となって取り組むべき施策や、各機関が重点的に取り組むべき施策等について、国・県等の行政機関、学識経験者、経済界等幅広い分野の方々のご意見を頂きながら取りまとめ、四国地方における東南海・南海地震に対する「四国地震防災基本戦略」として策定（平成23年12月2日）



このような考え方のもとで、四国における対策を総合的に検討するため、四国戦略防

災会議を設置しています。国の出先や地元の公共的な機関を併せて47の機関が入っています。その中には、海上自衛隊、陸上自衛隊、県、県警、経団連、商工会議所、消防、JR、ドコモ、水資源、高速道路など実に多くの関連機関が入って一つの計画を作っています。

戦略として作った方針は、皆が一緒になって非常に実効性の高い取り組みとするため、初めに色んな検討、役割分担をしておきます。それを事前に構築していこうと言う事で作っています。

「四国地震防災基本戦略～来たるべき巨大地震に備えて～」の特徴

四国地震防災基本戦略は、巨大な地震による広域の大災害に対し、四国地域の実情に即した予防対策や応急・復旧対策等について**重点的・戦略的に取り組むべき事項**を示すものである。

基本方針

人の命を最優先に考え、従来から取り組んできた施設整備等を着実に進めるとともに、その規模を超える外力が発生した場合でも住民生活や地域経済への影響を最小限に食い止めるために、**減災の考え方を重視し、ハード施策とソフト施策を総合的に取り組むこと**を基本とする。

◎四国の産官学が一体となって策定

国の機関や地方公共団体のみならず、学識経験者や地元経済界など**47機関が認識を共有**し、四国が一体となって取り組むべき事項を示した。

◎役割分担の明確化

実効性の高い取組とするため、共通の基本方針のもと地域の民間企業や住民等との連携も含め、各機関の**適切な役割分担**により対策を実施する。

◎巨大地震に備えた仕組みや体制などの早期構築

四国において想定される課題に対応するための仕組みや体制などを**事前に構築**する。

四国地震防災基本戦略 ～来たるべき巨大地震に備えて～

四国地震防災基本戦略とは・・

【東日本大震災の教訓】

- II 東日本大震災から学ぶもの
1. 災害の初動 - 軽減効果を発揮した社会資本
 - (1) 国による災害対策本部の設置による迅速な対応
 - (2) 国・自治体・事業者による「守りまわし」体制の構築
 - (3) 専門的な事・施設整備により、迅速な対応と被害の軽減
 - (4) 自治体間の連携体制の構築
 - (5) 専門的な事・施設整備により迅速な対応
 2. 命を守った迅速な避難行動
 - (1) 避難の準備による避難行動の迅速化
 - (2) 避難口確保の重要性
 - (3) 避難口確保の重要性
 3. 迅速かつ確かな応急対策及び復旧活動
 - (1) 迅速かつ確かな応急対策により、二次被害の防止、健康、社会生活の確保
 - (2) 被災地域の復旧活動の迅速な実施
 - (3) 交通・情報の確保による被災地の迅速な復旧
 - (4) 避難口確保の重要性、被災地域の迅速な復旧
 - (5) 被災地域の迅速な復旧活動
 - (6) 被災地域の迅速な復旧活動
 - (7) 被災地域の迅速な復旧活動
 - (8) 被災地域の迅速な復旧活動
 - (9) 被災地域の迅速な復旧活動
 4. 早期復興に向けた取組
 - (1) 被災地域の迅速な復旧活動
 - (2) 被災地域の迅速な復旧活動
 - (3) 被災地域の迅速な復旧活動

四国における重点的・戦略的取組



「四国地震防災基本戦略」(構成)

- III 基本戦略の取り組み
1. 被害軽減の見直し
 1. 1 被害軽減の見直し
 1. 2 ハザードマップ等の作成・更新
 2. 被害の最小化
 2. 1 発生機序の調査・検討、対策に対する迅速な対応
 - (1) 発生機序
 - (2) 発生機序
 2. 2 最大クラスの巨大地震・津波に対する迅速な対応
 - (1) 発生機序の調査・検討
 - (2) 発生機序の調査・検討
 - (3) 発生機序の調査・検討
 - (4) 発生機序の調査・検討
 2. 3 迅速かつ確かな避難行動
 - (1) 発生機序の調査・検討
 - (2) 発生機序の調査・検討
 - (3) 発生機序の調査・検討
 - (4) 発生機序の調査・検討
 3. 迅速な応急対策、早期復旧の実効体制の構築
 3. 1 応急対策体制の確立
 3. 2 応急対策、被災地域の復旧等を中心としたオペレーション体制の確立
 3. 3 防災・防犯、防災関係の迅速な対応、被災地域の復旧
 3. 4 被災地域の迅速な復旧活動
 3. 5 多量の災害発生時の発生を想定した応急体制の確立
 3. 6 巨大地震発生した際の対応
 3. 7 被災者の迅速な対応
 4. 地域全体の復興を円滑に進めるために
 4. 1 被災者の生活再建
 4. 2 復興に向けた地域づくり
 4. 3 被災地域の再生

平成23年12月2日に策定

1つの事例ですけど、太平洋岸が大きな被災を受けた場合、瀬戸内側が生き残ることを想定し、その方面から道路を通行できるようにして、土佐湾の方へ道を空けていって全部を助けるようなオペレーションがいろいろという事で検討をしています。

「命の道」となる緊急輸送路の確保とともに、迅速な応急対策のための啓開・復旧オペレーション計画を事前に策定

◎緊急輸送路（信頼性の高い交通ネットワーク）の確保

- “四国8の字ネットワーク”の整備促進
ミッシングリンク(高速道路未整備区間)の早期解消
- 高知自動車道の信頼性の向上
- 瀬戸内側から太平洋側へのアクセスの信頼性の向上
(R32、33、194、195、197、381、
これらを補完するR193、439、440、441等)
- 港河及び空港の信頼性の向上



◎啓開・復旧オペレーション計画の策定

- ヘリコプター等による津波・土砂災害発生時の被災状況の把握
信頼関係体制の整備や信頼共有体制の確立
- 道路啓開・復旧オペレーションイメージ
STEP1
比較的被害が少ない瀬戸内側の横断ラインを確保
STEP2
横断ラインから太平洋沿岸地域へ乗り込むための縦断ラインの確保
STEP3
縦断ラインから太平洋沿岸地域のR55～R56の沿岸ラインを確保
- 瀬・空からの緊急輸送ルートを早期に確保するため、施設の応急復旧体制を事前に確立

津波による分断予想箇所
一津波による分断予想箇所は、ミッシングリンクに集中



道路啓開・復旧オペレーションイメージ
～瀬戸内側から太平洋側へ～

確実な避難を達成するための総合対策を早期に実施

◎「減災」の考え方をもとに、各機関等が共通認識、適切な役割分担により確実な避難を達成するための総合対策（ハード整備・ソフト対策）を早期に実施する。

総合対策

ハード整備

避難行動につながる情報提供施設

- 海抜知一着 - GPS波時計

避難路・避難施設

- 避難路側の整備 - 津波避難タワーの整備
- 津波避難ビル指定の促進

防災情報伝送施設等の整備

- 防災行政無線等の整備 - ソーシャルメディア等の利用システムの活用 - 無線LANシステムや衛星インターネット等の整備

ソフト対策

防災意識改革と防災教育・訓練の実施

ハザードマップの充実

津波観測施設の充実と津波警報等のリアルタイム情報の提供

また、ハードとしてGPS 波浪計の設置とか、避難路の整備、津波避難タワーの新設

など、このようなハード整備と同時に防災教育を実施して早く逃げることを学ぶこと、ハザードマップの充実、それから防災情報を提供する施設の整備なども求められます。また街づくりはどうしていかっていうと、防災拠点とか色んなものを踏まえて堤防を一重、二重にしてとか色んなやり方がございますけれども、これらをイメージしたものを12月に発表しました。この戦略は203の実施項目を分割し、10のプロジェクトチームで具体的に進めていくようにしています。例えば四国地方整備局、四国厚生支局、四国財務局、四国経産局、等が役割分担してリーダーとなって色んな検討を行い、実際の戦略に基づく自主計画を作っていきます。現在は、戦略のもと具体の自主計画を作る段階です。

四国地震防災基本戦略の推進に向けて															
<p>○基本戦略で定めた各種施策を着実に推進するための実施体制</p> <ul style="list-style-type: none"> -効率的・効果的な取り組みを実現するために、特系列を基本に10のプロジェクトチームを設置(リーダー、サブリーダー等を設定) -被害を最小限にするために、特に重要となる初動対応、応急対応などの事前準備を重点的な取組として抽出 -基本戦略を実効性のあるものとするため、中央防災会議等に併せて基本戦略の見直しや取組状況等のフォローアップ等を実施 															
203の実施項目を10のプロジェクトチームで推進						※赤字文字:重点的な取組を含むプロジェクト									
チーム	プロジェクト名(プロジェクトリーダー)					チーム	プロジェクト名(プロジェクトリーダー)								
A	被害想定の見直し【四国地方整備局】					F	救援・救護、救出活動体制等の確立【四国厚生支局】								
B	被害の最小化(ハード系)【四国地方整備局】					G	被災者の支援【四国厚生支局】								
C	被害の最小化(ソフト系)(巨大災害を想定した訓練)【四国地方整備局】					H	生涯再建【四国財務局】								
D	広域防災拠点・広域防災体制等【四国地方整備局】					I	地域づくり【四国地方整備局】								
E	被害状況把握・復旧オペレーション計画等【四国地方整備局】					J	地域経済再生【四国経済産業局】								
<p>○各種施策を着実に推進するための取組イメージ</p> <ul style="list-style-type: none"> -平成23年度末を目標に、各プロジェクトの推進方針を検討・策定 -各プロジェクトチームにおいて、中間取組状況等を把握しつつ、平成24年度末に取組状況等と取りまとめ、公表 -中央防災会議における最終とりまとめを踏まえ、基本戦略を見直し(計画、戦略会議を存続) 															
基本戦略策定後の取組イメージ															
	平成23年度			平成24年度											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
各種施策の取組(フォローアップ)	各プロジェクトの推進方針検討・策定								中間取組状況等の把握						各プロジェクトの取組状況等と取りまとめ
基本戦略の見直し				中央防災会議による最終とりまとめ公表											

次に、地域の活力の向上についてです。

まず四国の8の字ネットワークですが、今ここまで出来ています、宇和島道路が3月11日にできます。それから窪川方面ですが来年までに窪川まで出来ます。それからこの赤いところが、着手し始めたところです。810キロの内515キロほどが出来ています。とにかく早く8の字ネットワークを完成させることが一番重要です。防災という面と物流と言う面と、両方の面から早めに完成しなければ行けません。

地域間を結ぶネットワークの整備も重要です。これは地芳峠を貫くトンネルですが、これは2年前の平成22年11月に開通した梶原町と久万高原町を結ぶトンネルです。これが開通したことによって、人の行き来や車の行き来がものすごく増えています。また観光客が増えて、宿泊客が2割増しになっています。

高規格幹線道路ネットワークの整備



広がる高規格幹線道路ネットワーク

宇和島北IC～三間IC～西予宇和IC間は、平成15年12月の国土開発幹線自動車道建設会議において決定された新直轄方式により整備された区間であり、松山自動車道と宇和島道路(一般国道33号自動車専用道路)とに接続することにより、縦横開闢地域の発展に一層重要な役割を果たすものと期待されています。(平成24年3月10日開通予定)



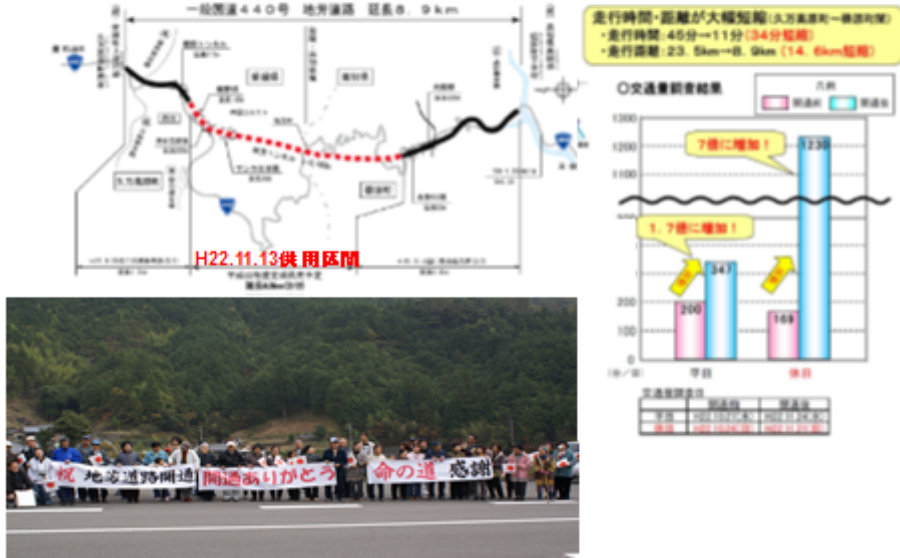
一方国道33号線の三坂道路が3月17日に開通します。この開通により、雪が降っても交通がスムーズになりますし、急カーブの走行を解消の整備も重要です。これは後から愛媛県土木部長も説明されますが生名橋です。生名橋は550メートルぐらいの橋梁ですけれども、弓削島のところをはしっている橋が開通する事によって、地域の活性化が

図られています。

地域間交流道路ネットワークの整備（国道440号 地芳道路）

【一般国道440号地芳道路の供用】

地芳道路は、黒境を越えた地域間交流及び地域運搬の支援、黒境を越えた医療、消防体制の確立等に重要な役割を担います。



地域間交流道路ネットワークの整備（国道33号 三坂道路）



三坂道路が整備されると、急カーブ区間の走行が回避される他、毎冬のチェーン等が必要となる回数も減少、防災機能の強化等により信頼性の高い道路となります。また、走行時間が短縮されることにより、地元観光施設への交流活性化、地域の救急医療活動の支援が期待されます。

走行時間の短縮 現在 14分 → 開通後 8分

チェーン等の装着回数が減少

●国道33号三坂峠区間のチェーン等の装着状況



急カーブ区間の回避

●三坂峠区間のカーブの状況

三坂道路開通後は危険な急カーブ区間を回避

緩やかなカーブ区間 30箇所

急カーブ区間 31箇所

三坂峠のヘアピンカーブ

道路の整備により急カーブ区間が解消され、カーブによる事故の発生が減少し、安全な走行が可能となります。 (K社、社アリンク)

ゴルフ場の声
 三坂峠区間が危険な場所となり、女性や高齢者が通行しにくくなるので、女性や高齢者の増加にも対応している。 (K社、社アリンク)

防災機能の強化

●防災対策必要箇所

開通後は三坂峠と走行可能な地域区間の防災対策必要箇所を回避

大雨時等に発生する車道陥没

3台以上、防災対策を施した区間の通行を制限

新居浜バイパスにつきましても2月の末に一部区間ですけど新たに開通します。四国で開通する3つの道路の内、実に3つとも全部愛媛です。

それから国際ターミナルの整備です。国際ターミナルの整備によりコンテナの取扱高

が高いレベルで増えています。

地域間交流道路ネットワークの整備（主要一般道岩城弓削線）生名橋工区

生名橋開通式（一）岩城弓削線 上島架橋・生名橋工区が平成23年2月6日（日）13時より、安城橋上島町において盛大に挙行され、一般供用開始が15時30分より行われました。

生名橋の開通により、上島町の地域間相互の交流が促進され、通勤通学の利便性の向上、医療福祉サービスの充実等に大きな役割を果たされるものと思われます。

事業概要

- ・延長L=1.9km、幅員W=4.0(7.5)m
- ・生名橋 橋長515m
(3径間連続鋼・コンクリート混合斜張橋)
- ・事業期間 平成16～22年度
(取り付け道路はH15年度から)
- ・事業費 約77億円



生名橋は、安城橋が実施している1.5車線の道路整備手法を導入したモデル的な事業であり、交通量に合わせた1車線歩道付きの橋梁として、建設コストを軽減している。

（開通前）48分：フェリー2便を乗継ぎ

（開通後）8分：生名橋を通過して陸路のみで

フェリーに乗り継ぎ住民



道路交通環境の改善（国道11号 新居浜バイパス）

新居浜バイパスは、国道11号の交通渋滞を緩和や自転車・歩行者の安全確保を図るとともに、松山自動車道新居浜インターと市街地をアクセスさせることで、新居浜市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的として整備しています。
(平成24年2月25日開通予定)



歩道(3.0m)の整備による
安全性の向上



現道の混雑の緩和

国際物流ターミナルの整備

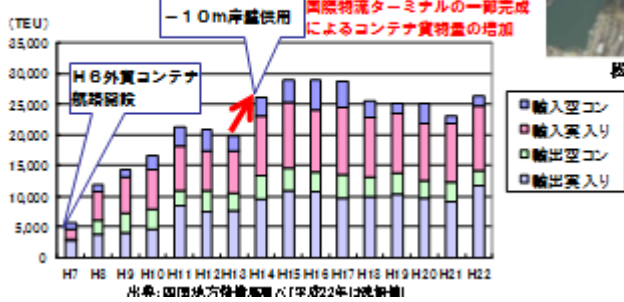


【松山港外港地区国際物流ターミナル】

取り扱い貨物量の増大、石炭などの利用船舶の大型化に対応するため、外港地区に国際物流ターミナルを整備中。



松山港外港地区岸壁(-13m) (整備中)



物流の効率化（徳島小松島港 複合一貫輸送ターミナルの整備）



これは小松島港の整備です。北九州と小松島と東京を結ぶフェリーで、大きい岸壁を新たに整備したら船も大きくなりました。卵と鶏状態でお互いどちらが先かということですが、港の整備を始めたところ、船も新造するということです。大きくて効率のいい

船を入りたいとのことです。それと同時に、耐震化をはかっています。

空港機能の強化（徳島飛行場「徳島阿波おどり空港」）



【徳島飛行場拡張整備事業（滑走路の2,500m化）(H22.4.8供用)】



空港機能強化によって
国際定期チャーター便
就航が実現



完成式典テープカット

一方、徳島飛行場が22年4月8日に2500m滑走路に延長して、国際定期チャーター便が就航しています。愛媛県松山市の国道33号線ですが、国体開催までに松山外環状道路インター線を開通させて、それ以降、松山空港まで伸ばそうということで、外環状道路の開通に向けて、今、一生懸命に動いている最中です。

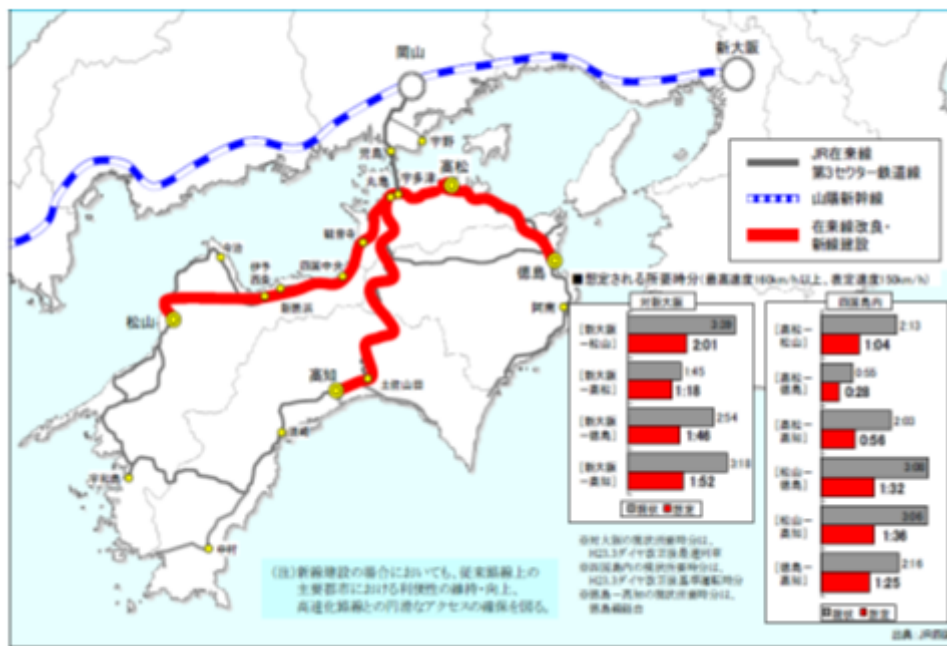
物流拠点との結節機能強化による物流効率化



港湾や高規格道路等、物流基盤整備による産業活性



公共交通機関（JR四国）の高速化構想



それから、市街地再開発への支援というものもあります。

これは高松市丸亀町の市街地再開発事業の例です。これは松山市の坂の上の雲の街づくり支援ということで、道後温泉含めて広域の中で街づくりを行っています。

また、これはJR松山駅周辺の連続立体交差事業に伴う再開発事業です。ここに示す