

第1章 今まで道路の整備が目指したもの

1. 全国平均並みを目指して — 最後進県からの脱出

昭和の時代、愛媛の道路整備は、最も遅れていた

昭和49年4月、愛媛県の国県道の道路改良率は29.8%で、全国最下位でした。

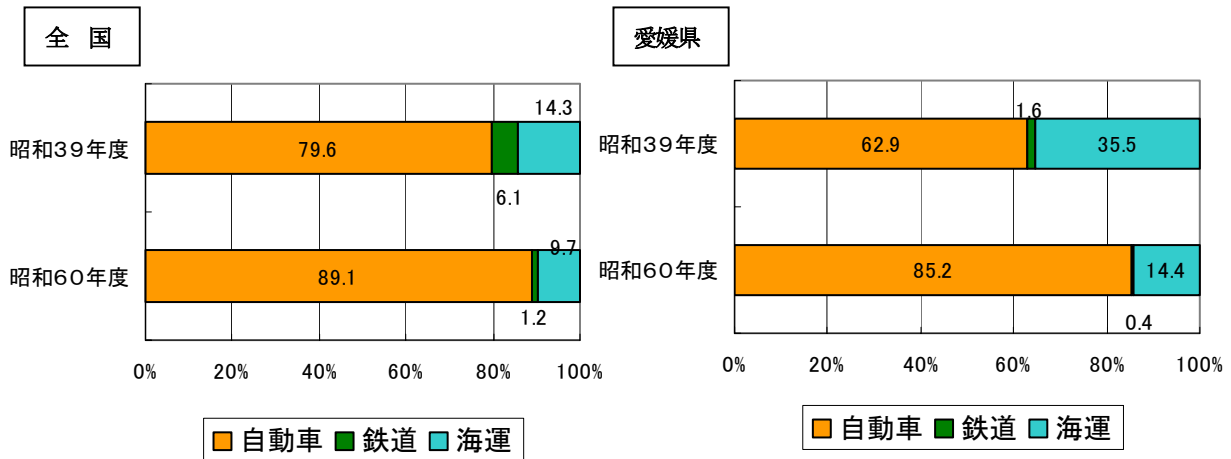
愛媛県の道路整備が遅れた原因としては、全国17位の道路延長に加え、石鎚山(1,982m)をはじめとする四国山地等の険しい山々があり、県土の70.6%(全国平均65.9%)は山地で占められ、地質は、中央構造線などの大きな断層の影響により、その大部分が崩れやすい性質を帯びているといった厳しい自然条件が考えられます。

このような道路整備にもかかわらず、自動車の保有台数は、年々急激な増加を続け、やがて、「交通戦争」時代の到来とともに、道路の整備は喫緊の課題となりました。

自動車社会への転換

昭和30年代の貨物輸送量のシェアをみると、全国では、自動車のシェアが約8割となっており、既に道路の時代になっていたと言えます。一方、愛媛県では、海運のシェアが35.5%と高い状況にあり、全国に比べて、海運への依存が高かったことがわかります。これは、厳しい自然条件とともに、愛媛県の道路整備の遅れにつながった要因のひとつであると考えられます。しかし、その後、昭和60年代になると、全国の状況と同様に、自動車での運搬のシェアは85%を越え、道路整備への需要が高まる要因のひとつになったと考えられます。

●貨物輸送量に占める輸送手段のシェアの変化



資料：「統計から見た愛媛県の地位」愛媛県統計協会より作成

●昭和45年頃の道路の維持補修状況



●昭和末期の国道194号



●愛媛県の国県道における過去の改良率及び整備率

	道路改良率 (幅員5.5m未満含む)	
昭和49年	29.8%	47位
昭和55年	36.8%	47位
昭和61年	44.7%	46位
平成3年	52.5%	46位
平成12年	64.0%	43位

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

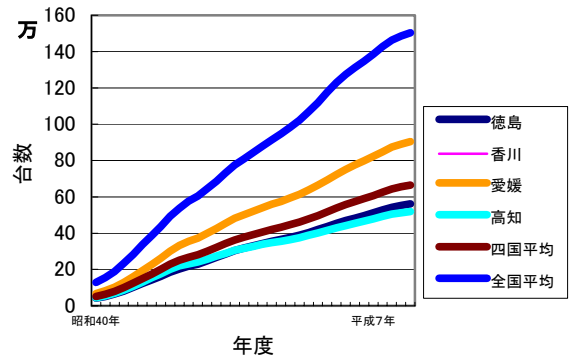
キーワード

道路改良率(%)

政令(道路構造令)の規格に適合するよう改築されている道路の延長割合のことです。一般に道路の整備水準を評価する指標として利用されています。

「幅員5.5m未満を含む」とは1車線での規格改良も含むことを指します。

●自動車保有台数の推移(二輪車は除く)



資料：平成11年度版「自動車数の推移」四国運輸局編より作成

道路整備への重点投資～最後進県からの脱出

愛媛県では、県民の道路整備に対する期待に応えるため、また、道路整備の遅れを取り戻し、少しでも全国平均並みの道路へと近づけるため、特に昭和から平成にかけて、道路関係事業の拡充を図ってきました。また、整備にあたっては、厳しい自然条件や地質条件による事業費の増大を抑えられるよう、公共事業全体での具体的施策による工事コストの縮減等にも努めてきました。

その結果、昭和61年に全国最下位を脱出し、平成12年には、全国43位まで順位も上がっていきました。

●昭和から平成にかけての道路改良率の順位(国県道・幅員5.5m未満を含む)

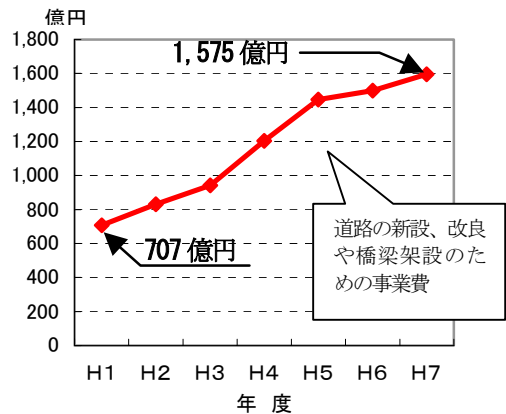


資料：「道路統計年報」国土交通省道路局(2000年までは建設省道路局)監修より作成

重点投資の背景にあった県民の期待

愛媛県では、県民の意識や要望などを把握し、今後の行政推進の参考とすることを目的に、「県民生活に関する世論調査」というアンケートを実施しています。この調査の結果を見てみると、産業における「特に力をいれて欲しい施策」の項目で、平成元年から平成10年まで、雇用対策、中小企業対策等といった項目を押さえ、道路整備が1位となっており、道路整備への重点投資の背景には、「遅れている道路整備をなんとかして欲しい」という県民の強い期待がありました。

●平成初期の愛媛県道路事業費の推移

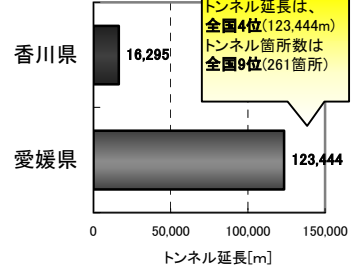
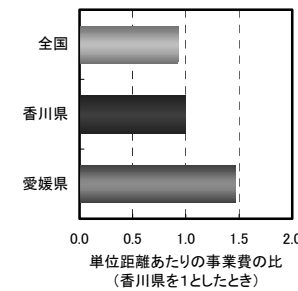


地理、地形という愛媛の道路の宿命

東西に長く山がちな県土、全国第5位の海岸線延長(1,633km)、もろく崩れやすい地質など、愛媛県には厳しい地形・地質条件があり、それに伴って、同じ距離の道路を整備するためにかかる費用は、他県に比べて大きくなっています。右に示したグラフは、過去11年間の愛媛県と香川県の道路改良事業費と道路改良事業量の実績値に基づいて算出した両県間における道路改良事業費を比べたものです。これによると、愛媛県で1kmの道路改良を行うのに必要な道路事業費は、比較的平野部の多い香川県の約1.5倍必要であるということを示しています。

●愛媛県と香川県の単位距離あたりの道路改良事業費の比較

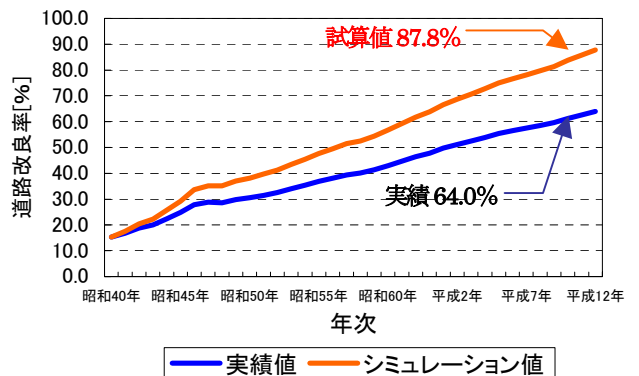
●愛媛県と香川県のトンネル延長の比較



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

もし、香川県と同程度のコスト(道路1kmを整備するために必要な費用)で愛媛県の道路が整備できると仮定した場合、昭和40年から平成12年までの整備で、改良率は87.8%(現在は64.0%)となります。単純な試算ですが、これは、平成12年現在の順位では、全国11位に相当します。

●事業コストの違いによる事業進捗の違い



この様に、様々な厳しい条件の下での道路整備は、愛媛の道路の宿命であるとも言えるのではないのでしょうか。