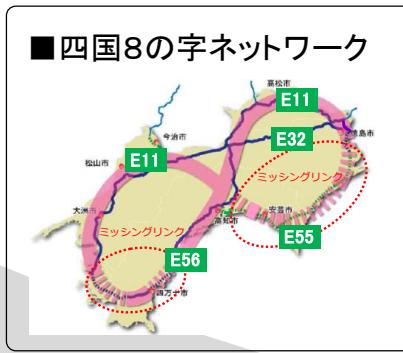
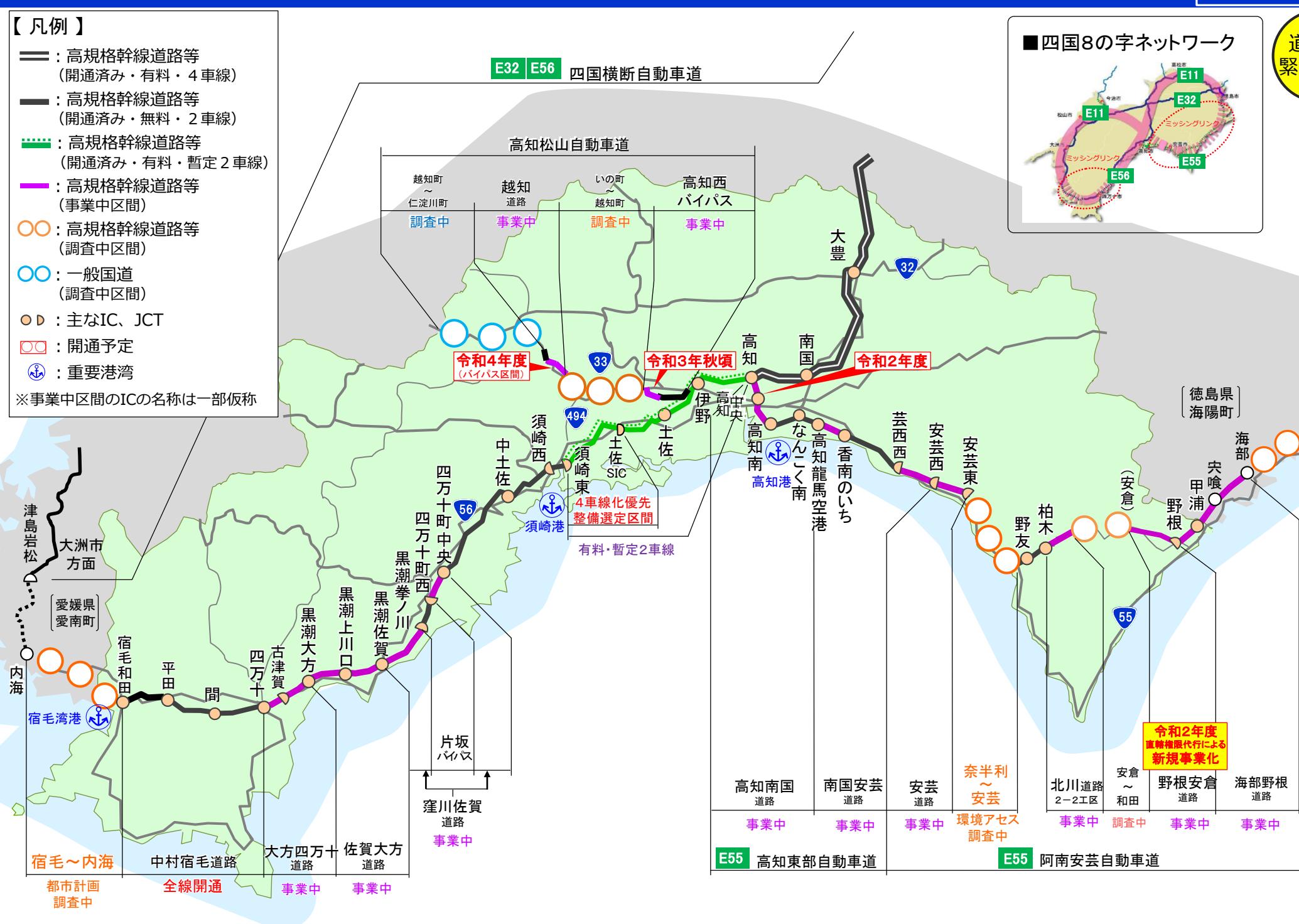


四国8の字ネットワーク及び高知松山自動車道の整備状況

- 【凡例】
- ==: 高規格幹線道路等 (開通済み・有料・4車線)
 - ==: 高規格幹線道路等 (開通済み・無料・2車線)
 - ==: 高規格幹線道路等 (開通済み・有料・暫定2車線)
 - ==: 高規格幹線道路等 (事業中期間)
 - : 高規格幹線道路等 (調査中期間)
 - : 一般国道 (調査中期間)
 - D: 主なIC、JCT
 - : 開通予定
 - ⚓: 重要港湾
- ※事業中区間のICの名称は一部仮称



道路の緊急対策 高知県の道路事業における3か年緊急対策の現状

成果 バイパスの整備や橋梁の耐震補強等が加速化
地域の経済活動を支え、災害時の避難・救助等に不可欠な道路ネットワークが一部完成

整備状況
・対象：高知県の道路事業（県と市町村の合計）
・期間：平成30年度～令和2年度（3年間）
※高知県調べ



課題 中山間地域には強靱化対策が必要な箇所がまだまだ存在
中山間地域の道路整備が遅れる本県ではトンネルを含む中山間地域のバイパス整備や老朽化対策と合わせた国土強靱化事業による道路ネットワークの整備が不可欠

■次期五カ年間の継続により見込まれる整備効果(事例)
・国道494号佐川吾桑バイパスの全線開通



- 【提言項目】
- 一、防災・減災、国土強靱化事業について、安定的な人流・物流の確保に向けたダブルネットワークの構築等も含めた対象事業の拡大と次期五カ年間の継続
 - 一、地域経済の復興と活性化を図り、国土強靱化対策の推進に不可欠な高規格道路の早期整備及び開通予定時期の早期公表
 - 一、有料の暫定二車線区間のうち優先的に四車線化を進める区間として選定された区間の着実な整備
 - 一、地方の道路整備を計画的に推進するための社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金の充実
 - 一、予防保全への転換に向けた老朽化対策の実施

対象事業拡大と次期五カ年間の継続
トンネルを含む中山間地域のバイパス整備等や老朽化対策が加速化

対象事業拡大によるバイパス整備



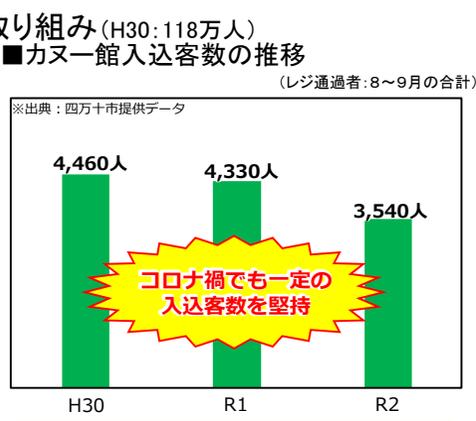
観光入込客数130万人超を目指した取り組み (H30: 118万人)



安全で安定した通行の確保



バイパス整備による 防災上危険箇所の回避



道路整備による**安全で安定した通行の確保**

地域の**観光振興の発展**に大きく寄与

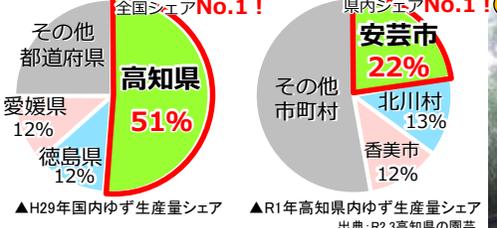
災害復旧から国土強靱化への移行



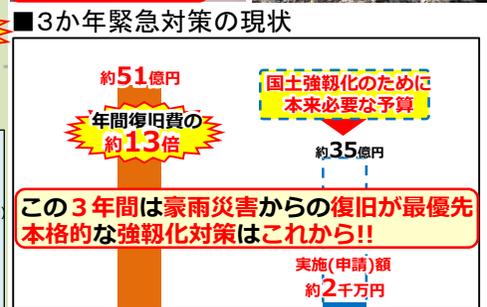
平成30年7月豪雨 被災状況

- 道路の被災: **133件** (県39件、市94件) 【被災総額 約51億円】
- 集落の孤立: **8カ所** (82世帯 137人) 【最大**2週間**、迂回解消**4ヵ月**】

ゆず生産状況



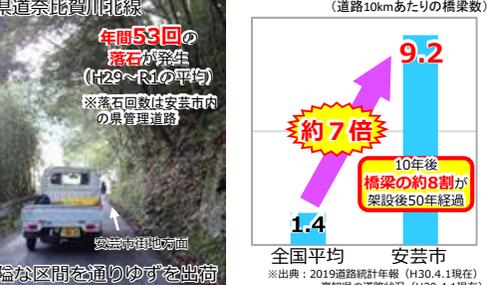
災害に備え、基幹産業を下支え



災害復旧費 (平成30年7月豪雨) 緊急対策事業費 (H30~R2)

※出典: 高知県道路課、防災砂防課 ※県と市の管理道路の合計
※年間復旧費は安芸市内の災害復旧費、5年間(H25~H29)の平均

産業を支える道路の課題



ゆずの出荷ルートには**狭隘な区間や老朽化した橋梁が連続して存在**

対象事業拡大と次期五カ年間の継続

防災・減災対策と老朽化対策による 道路ネットワークの強化

平成30年7月豪雨 高知自動車道の事例 4車線化の有用性を再認識

4車線化の有用性を再認識

- 開通済区間 (4車線)
- 開通済区間 (2車線)
- 高知道開通済区間 (2車線)
- 整備中区間
- 未事業化区間
- 主なIC、JCT
- 対面通行区間

早期の通行再開
⇒交通の途絶を回避

4車線化優先整備選定区間
土佐SIC～須崎東IC

6日後
早期の通行再開 (岡山・高松方面)
対面通行による通行再開状況 (大豊IC付近)

1年後
通行確保した上で4車線復旧 (高知方面)
4車線による通行再開状況 (立川橋IC付近)

地域の防災力向上に向けた取り組み 南海トラフ地震に備える

●公共施設の高台移転 災害への信頼性が高い高速道路により効果がさらに拡大

4車線化優先整備選定区間
土佐SIC～須崎東IC

4車線化優先整備選定区間
土佐SIC～須崎東IC

南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画 (中央防災会議幹事会)
県外から県内拠点 (広域物資輸送拠点4箇所、広域進出拠点13箇所) への支援物資の輸送や救援部隊の進出に四国8の字ネットワークを活用

建設中の中土佐庁舎 (R2.12完成予定)

町全体の防災力を高める【中土佐町】

- 2基の避難所等これまでの取り組みに加え庁舎や消防等の高台移転が今年度完了予定
- 修繕完了
- 消防移転先
- 避難所移転先

地域の資源を最大限活用した産業振興 経済活性化を後押し

高知自動車道

国道 (2車線改良済み)

国道 (未改良)

原木運搬経路

主な原木の産地

高知県の原木生産量

H25	R1	R5	R11 (目標)
49.5万m ³	67.1万m ³	79万m ³	85万m ³
H25→R1 約1.4倍		R2.8大豊木材共販所本格稼働	

高知最大の規模 木材集出荷拠点

大豊IC 県内最大規模 木材集出荷拠点

大豊町 大豊木材共販所

伐採から枝打ちなどの一連の作業を産地で先行効率化を図る

●県内最大規模の木材集出荷拠点の整備

木材チップ工場 [H27.4操業開始]

高知自動車道

高知おおとよ製材 [H25.8操業開始]

大豊木材共販所 木材集出荷拠点 [R2.8本格稼働]

【国内最大規模の選木機】
樹種や径級ごとに自動で50ポケット分に選別可能

【木材集出荷量の推移】

R1	R4 (目標)	R11 (目標)
4.2万m ³	6.5万m ³	約10万m ³
R1→R11 約2.4倍		

●木材産地から集出荷拠点までの主な運搬経路(国道439号)における課題

■未整備区間が多い

■防災上危険箇所が多数

1 非常に狭い区間を通り木材を運搬

整備状況

幅員 5.5m以上	幅員 5.5m以下
42%	58%

全延長19.7Km

約6割が狭路

2 崩壊の恐れのある岩

整備状況

対策不要	対策必要
28%	50%
対策済み	
22%	

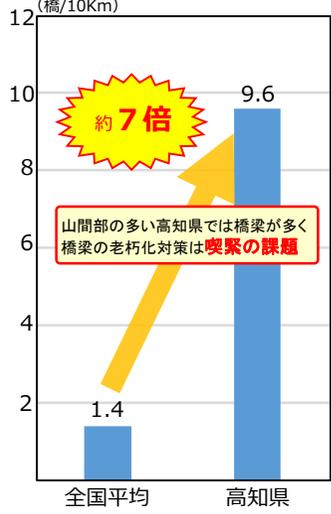
全延長19.7Km

延長の5割が防災上危険箇所

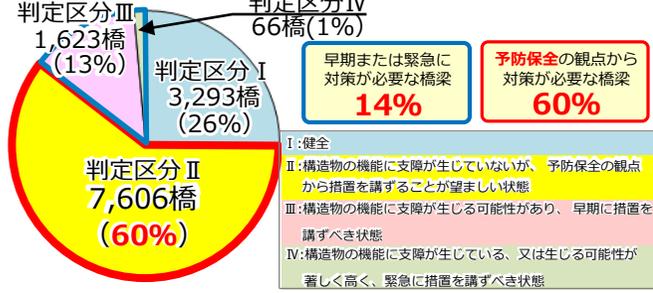
予防保全への転換に向けた老朽化対策の実施

高知県における橋梁の現状

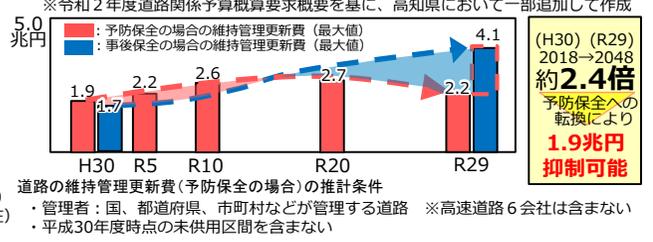
道路延長に対する橋梁数



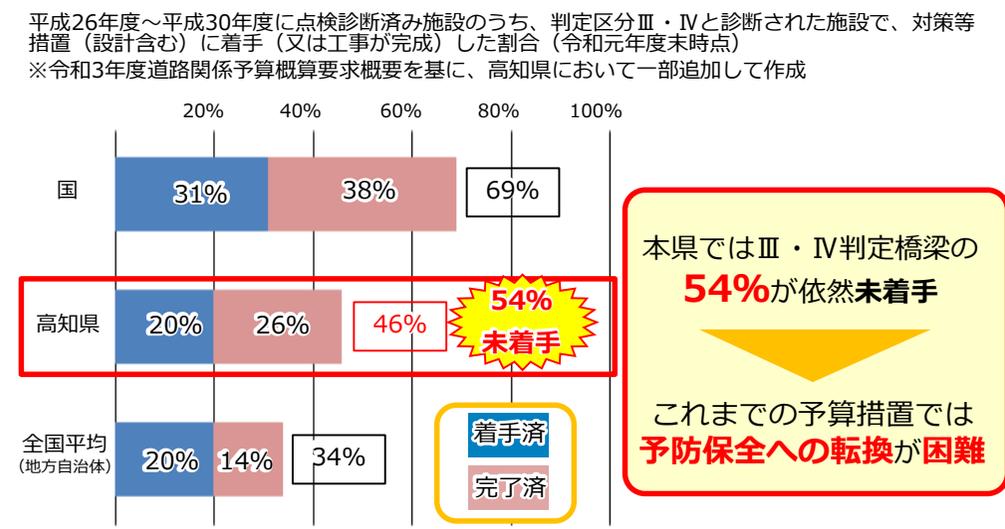
県・市町村管理橋梁の1巡目点検結果 (H26~H30)



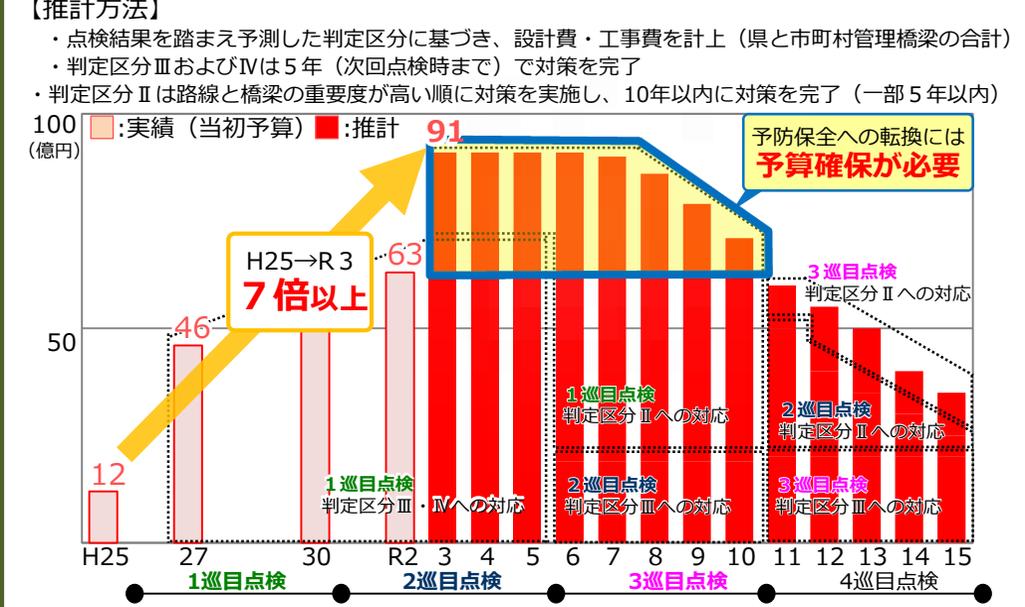
予防保全の場合と事後保全の場合の比較



判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁の対策等措置の実施状況



予防保全への転換に向けた必要予算の推計【高知県推計】



高知県及び市町村管理道路の予算の推計【高知県推計】

