

中間評価

対象事業No.2：県都へのアクセスを改善する道路整備



事業の目的〔県都へのアクセスを改善〕

県内唯一の高次な都市機能を集積し、産業・観光・交通の中心である県都高知市と周辺地域とのアクセスを改善するため、幹線道やそれにつながる補助幹線、毛細血管となる市町村道の改良を行うとともに、既存道路の有効利用を図るための修繕等を行う。

高知県内は海岸部から山間部まで集落が点在している。しかし、鉄道やバスなど公共交通が発達しておらず、移動は主に自家用車となっている。企業への通勤・営業、商店への買い物などで、県都高知市への流入車輛が非常に多いため、市内では渋滞が発生している。この対策として道路を新設したり、パーク&ライドなどソフト面での対策にも取り組んでいる。周辺の山間部では改良率が低いため、1.5車線の整備による安全で走りやすい道路整備を進めている。

【整備前の課題(県民ニーズ)】

- 通勤圏域の拡大
- 商業施設での買い物時間の増加
- 1日観光スポットエリアの拡大
- 高度医療の受診機会の拡大

移動時間の短縮

「ゆとり時間」の創出

指標算定の考え方

道路を利用する人が得られる「ゆとり時間」
 $ゆとり時間 = (短縮時間 \times 交通量 \times 乗車人数) / 恩恵人口$
 短縮時間：整備による移動時間の短縮
 交通量：整備区間の自動車交通量(H11センサス)

県都高知市からのフェリ-航路は全て廃止され、道路の果たす役割は非常に大きい。



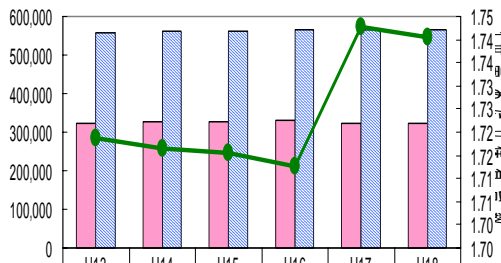
【効果その1】 通勤圏域の拡大

行政機関、産業施設が集中する高知市への通勤は、鉄道やバス路線が少ない当県では、自家用車による通勤者が多くを占めている。そのため、通勤圏域の拡大は道路整備と比例する。

中山間地域では、世帯数(県人口)に反比例してマイカーの保有台数は増加傾向。1世帯あたりの保有台数平均1.74台

世帯数と保有台数

■世帯数 ■保有台数 ●世帯あたり



渋滞緩和のため、県道高架下を利用したパークアンドライドや、医療センターとを結ぶバスライドの停留所が整備されている (高知市高須新町付近)

【事例2】 県道柳瀬越知線 (佐川町平野) 工区完了により佐川町役場までを時間短縮 23分 18分



【事例1】 県道南国伊野線 (今井-畑川) 中山間部では改良率が低く1.5車線の整備での改良を進める。

【効果その2】 高度医療の受診機会の拡大

60分カバー圏域¹の市町村の現状



	面積 (km ²)	総人口 (人)	うち65歳以上	65歳以上/総人口
60分圏域内	1,533	535,627	122,152	23%
60分圏域外	1,476	35,485	13,333	38%

鉄道など公共交通機関の無い中山間地域では、道路に頼るしかない状況。また、高齢者率が高い地域ほど、圏域カバーできていない。中山間地域の道路の多くは、行違い困難な幅員狭小な道路で緊急活動の支障となっている。道路整備は、救命救急や災害活動への効果が非常に大きい。高知医療センターでのヘリ搬送患者約130人/年間(意識障害や心不全などが多い)ヘリにより、カバー圏域外をサポート

【事例3】 県道高知北環状線(高知市高須)

医療センター開院前後で交通量が増大15,800台/日 18,300台/日

2車線 4車線により交通渋滞を緩和(高知IC~医療センター17分 14分に短縮)

¹重症外傷において、緊急手術のみが唯一の救命手段である場合、受傷60分以内に手術が開始されたか否かが、生命予後を左右する



【事例4】 町道寺村線(仁淀川町葛原)

工区完了により行違い困難箇所を解消。



道路整備によるカバー圏域のさらなる拡大を！

今後の課題など

- ・今後30年間の発生確率が50%と言われる南海地震等に備え、幹線道路とそれにつながる補助幹線、毛細血管となる市町村道の改良を進め、避難路ネットワークを地域、市町村と協働して構築する。
- ・H17末時の中間目標は達成したが、各課題のカバー区域の更なる拡大を目指し、自動車及び緊急車輛での円滑な移動が可能となるよう道路整備を推進。
- ・市内渋滞緩和対策のため、郊外高架下を利用したパーク&ライドを進め、公共交通(電車、バス)の活用促進を目指す。
- ・「ゆとり時間」の創出により、県都近郊に点在する観光施設や宿泊施設を利用した、観光客等の交流滞在時間の増加を目指す。

達成度の報告

H16当初現況値	0(時間/年)
H17末中間目標値	5(時間/年)
H17末中間実績値	5(時間/年)