

(2) 本四3架橋などの有効利用と四国内外の連携強化

四方を海に開かれた地勢を活かし、他地域やアジア諸国まで交流・連携する社会基盤を整備しその効果を最大限に発揮させるとともに、空洞化が進む都市部の活性化や中山間地域・離島との地域内連携を進め、四国四県の一体的な「活力に満ちた地域づくり」を進める必要がある。



本四3架橋などの有効利用と四国内外の連携強化

四国と他地域の交流・連携

四国内の県間移動より多い四国外との旅客移動
運行手段の多様化
航路利用による旅客輸送
空路利用の旅客数は東京を中心に増加
空路による海外渡航需要は増加中、ソウル便利用も5万人を超える

四国内の交流・連携

○高規格幹線道路の整備は2車線供用ベースで67%が完了
地域高規格道路網の整備
一般道路の整備率は全国平均を大きく下回る

都市部の空洞化

DID地区の人口密度は低下傾向
中心都市の外周部で人口増加
都市部の交通渋滞・モビリティの低下
交通事故の多発

中山間地域の問題点

地域の生活機能の維持・確保の必要性
居住地としての魅力が低下、過疎の進展

①四国と他地域の交流・連携

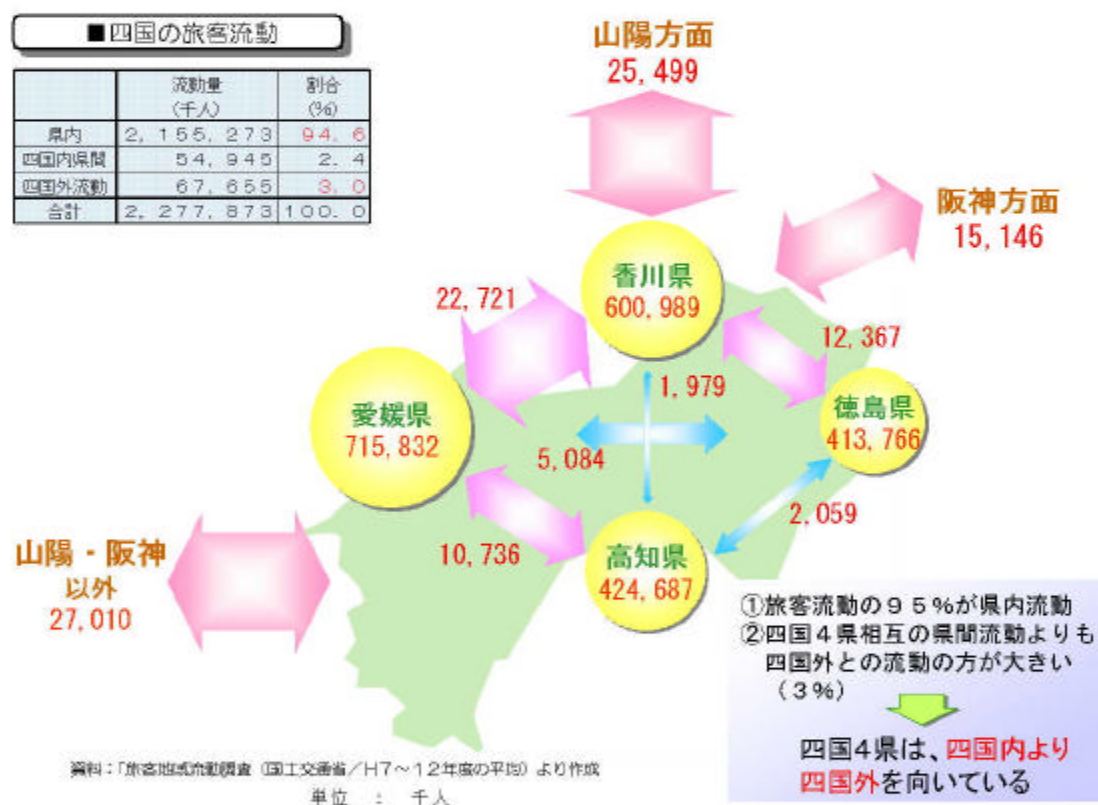
○四国内の県間移動より多い四国外との旅客移動

四国内、及び四国と他地域の旅客流動における特徴としては、

1. 旅客流動量の95%が県内流動量で占められる
2. 県外流動量は、四国内の県間流動よりも四国外との流動の方が大きい

といったことがあげられます。

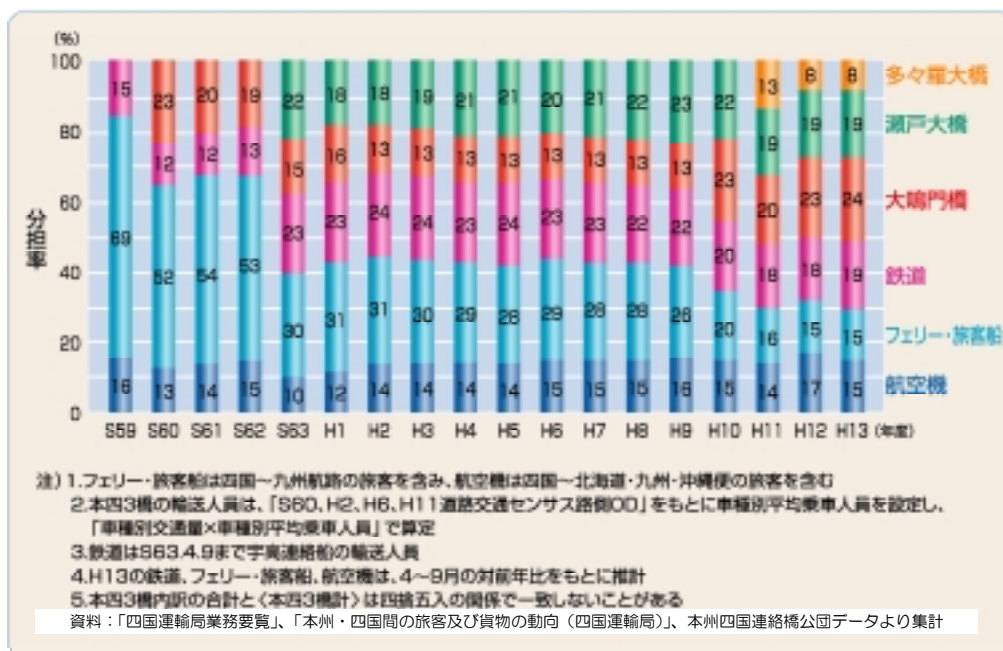
四国内の各県間の移動が四国外との移動より少ないという状況は、四国内における広域流動をさらに円滑化するため、高速性、信頼性、安全性、アクセス性といった機能が強化された広域交通基盤が必要であることを示しています。



○運行手段の多様化

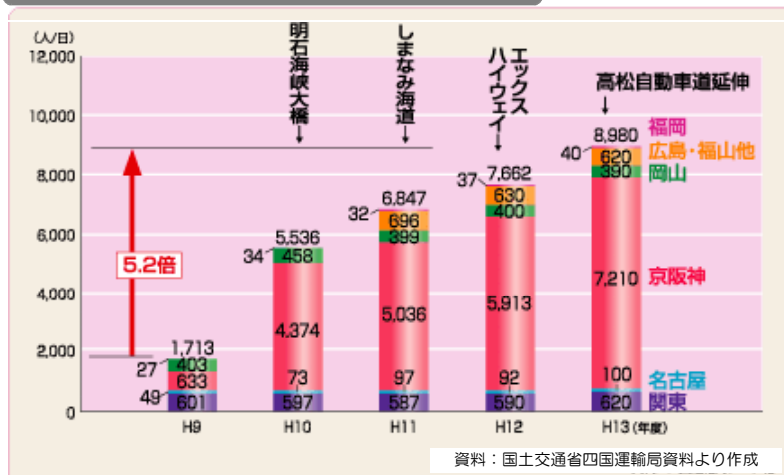
本四架橋の整備にともない、交通手段の多様化が進み、輸送手段の多様化が進んでいます。

■本四間の旅客交通手段分担率



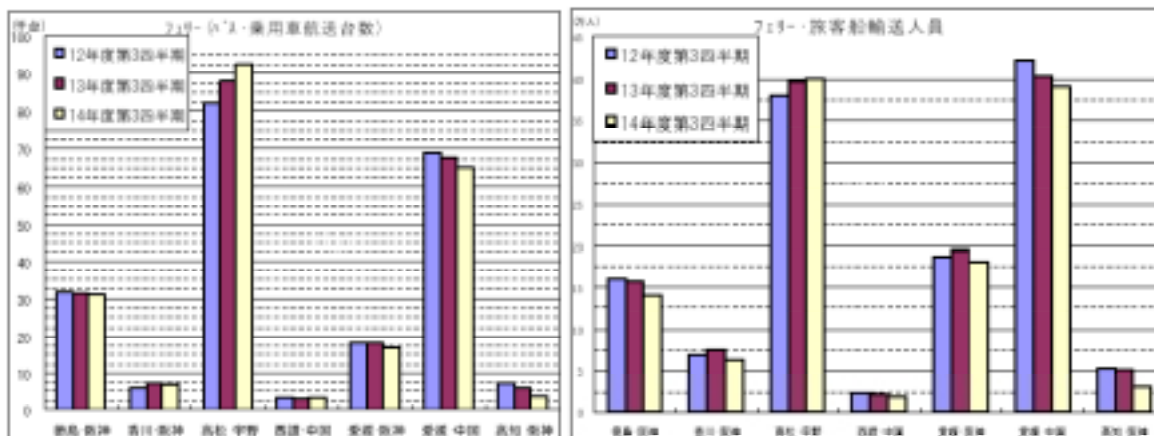
また、本四架橋にともない定期高速バス路線が開設・増便されたことで、高速バス利用者は5年間で5.2倍の伸びを示しています。

■本四間を連絡する高速バス利用者数の変化



○航路利用による旅客輸送

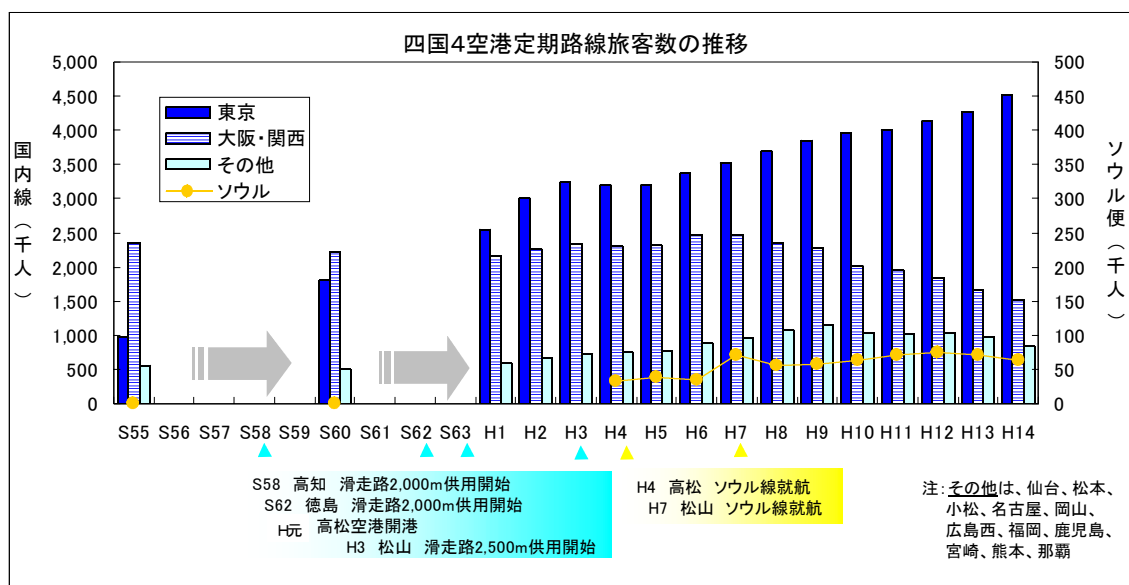
フェリーによるバス、乗用車の航送台数は、高松・宇野航路で増加しているものの、その他の航路では減少傾向にあります。



資料：国土交通省四国運輸局作成

○空路利用の旅客数は東京を中心に増加

四国4空港（高松、松山、高知、徳島空港）は、1980年代からの滑走路の延長、国内外の定期路線開設により、東京を中心に利用者数を増加させています（大阪・関西方面は本四架橋開通等の影響で減少傾向となっています）。



四国の空港と他地域の連絡

	高松空港	高知空港	徳島空港	松山空港
東京				
大阪・関西				
大阪・伊丹				
名古屋				
福岡				
宮崎				
鹿児島				
那覇				
札幌				
仙台				
ソウル				

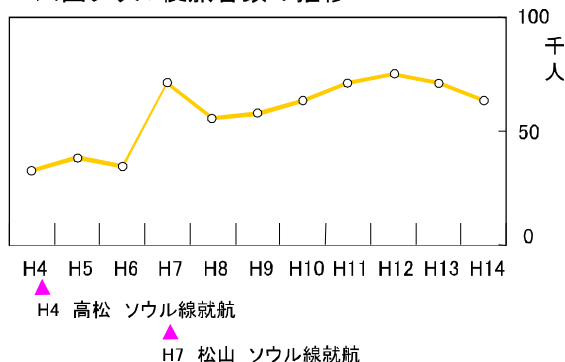
○空路による海外渡航需要は増加中、ソウル便利用も5万人を超える

空路の国際化に関しては、高松、松山両空港にソウル便が就航中であるとともに、臨時チャーター便等での国際線利用が行われています。平成7年の松山空港ソウル便就航を機に、それ以降ソウル便の利用者も5万人を超えるレベルを維持しています。

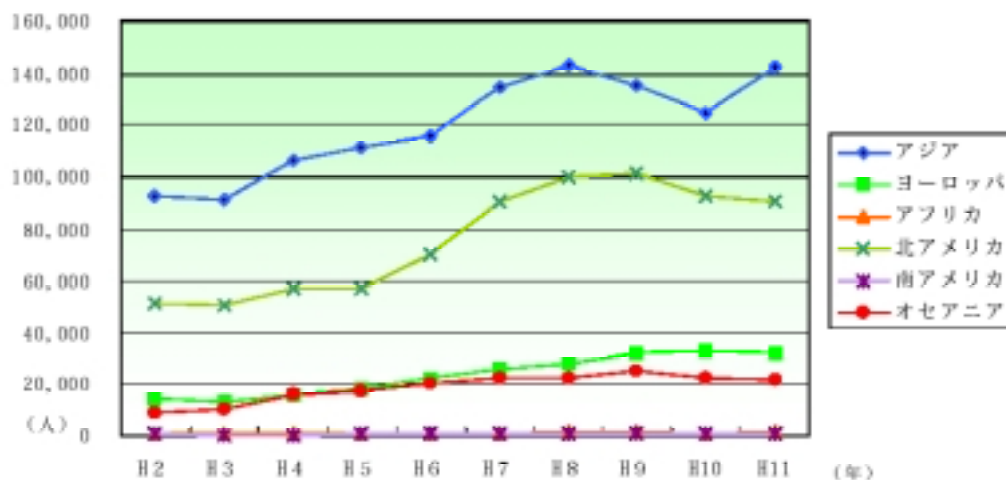
四国からの海外渡航者はアジア、北アメリカを中心に増加傾向にあります。人口あたりの出国者数は68.7人と全国平均の約半分と少なく、さらにその87%は四国外の空港からの出国となっています。

両空港ともに、今後国際旅客対応機能の強化、空港アクセス性の向上等による総合的な利便性の向上などが課題となっています。

四国ソウル便旅客数の推移



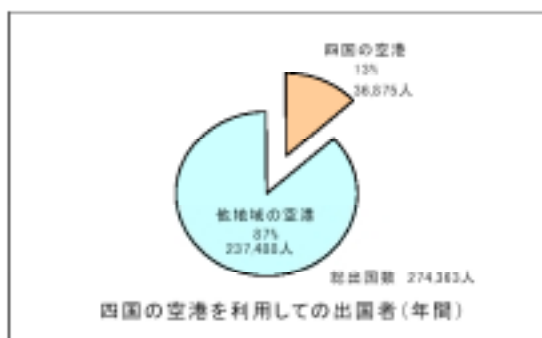
■四国からの海外渡航者数の推移



四国からの海外渡航者数の推移

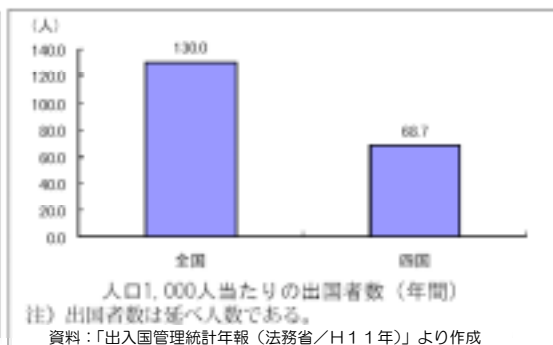
資料：「出入国管理統計年報（法務省／H3～H12年）」より作成

■四国の空港を利用するの出国者（年間）



資料：「出入国管理統計年報（法務省／H11年）」より作成

■人口1000人あたりの出国者数（年間）



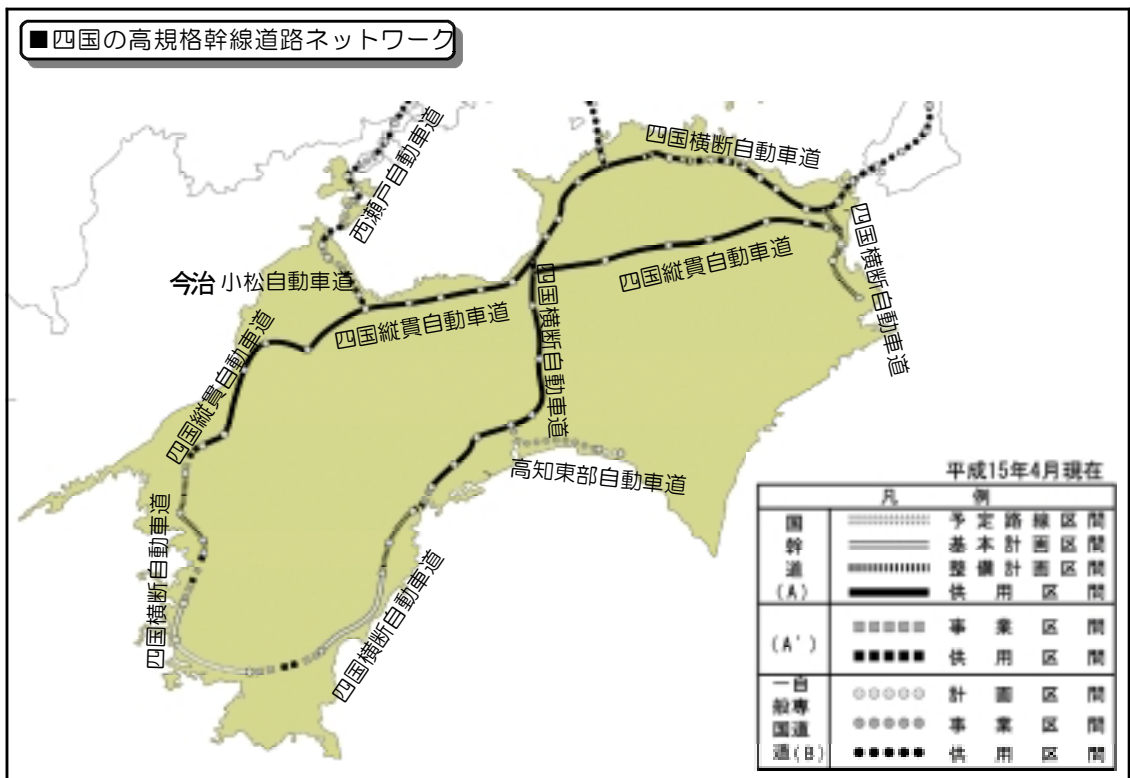
注）出国者数は延べ人数である。

資料：「出入国管理統計年報（法務省／H11年）」より作成

○高規格幹線道路の整備は2車供用ベースで約67%が完了

四国地域の高規格幹線道路は、計画延長783kmのうち約67%にあたる521kmが供用中です。(H15.4現在)

しかしながら、先に示したように四国発着の旅客流動の95%を県内流動が占める現状からすれば、4県間の交流・連携は未だ不十分な状況であり、四国の新たなパフォーマンスが発現できないでいることが伺え、ローカルスペックの導入などによる早期の完成が望まれます。



○地域高規格道路網の整備

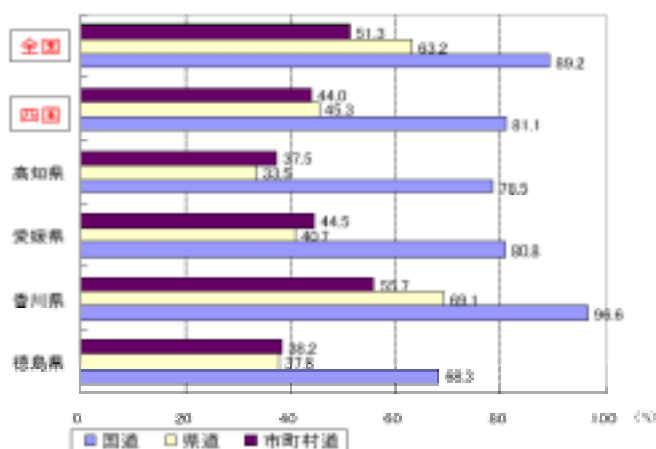
四国地域の地域高規格道路は、計画路線9路線（全国186路線）で約350km（全国約6,950km）、候補路線は4路線（全国110路線）です。高規格幹線道路と同様、ローカルスペースの導入や重点整備による早期の完成が、四国の地域内交流・連携に大きく役立つものと考えられます。



○一般道路の整備率は全国平均を大きく下回る

地域の生活を支える一般道路の整備水準（改良率）は、国道、県道、市町村道のいずれもが全国平均を下回り、生活上の利便性、安全性を損なうとともに、市町村間といった比較的近距离の地域間交流の阻害要素ともなっています。

■道路整備の水準（改良率）

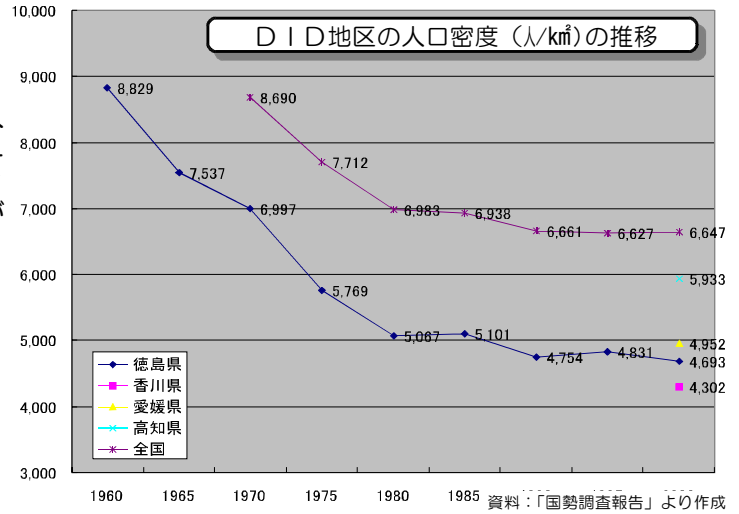


資料：「道路統計年報2001」より作成

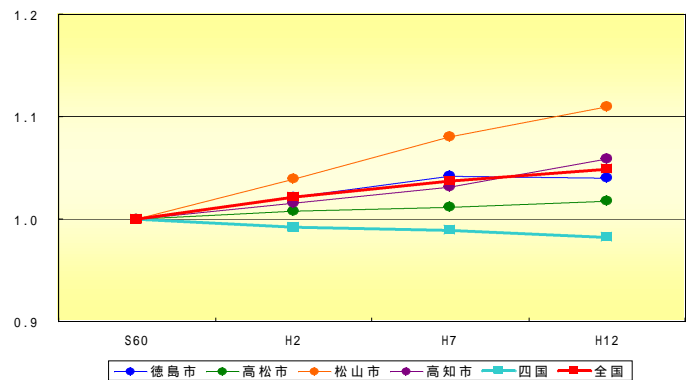
③都市部の空洞化

○DID地区の人口密度は低下傾向

四国の県庁所在都市の人口は、若干の増加傾向にありますが、人口集中地区の人口密度は低下しており、中心都市における空洞化が進んでいるものと考えられます。



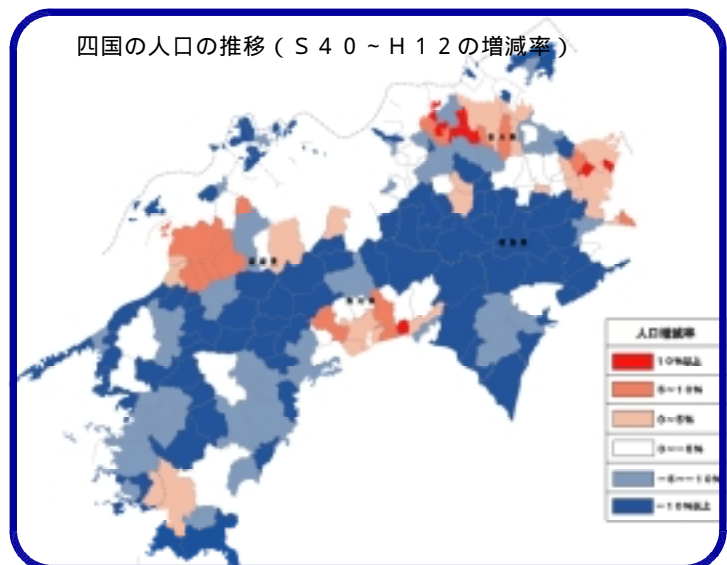
四国4都市における人口の伸び（対S60）



○中心都市の外周部で人口増加

四国の県庁所在都市の外周部に位置する市町村では、人口の増加が継続しています。

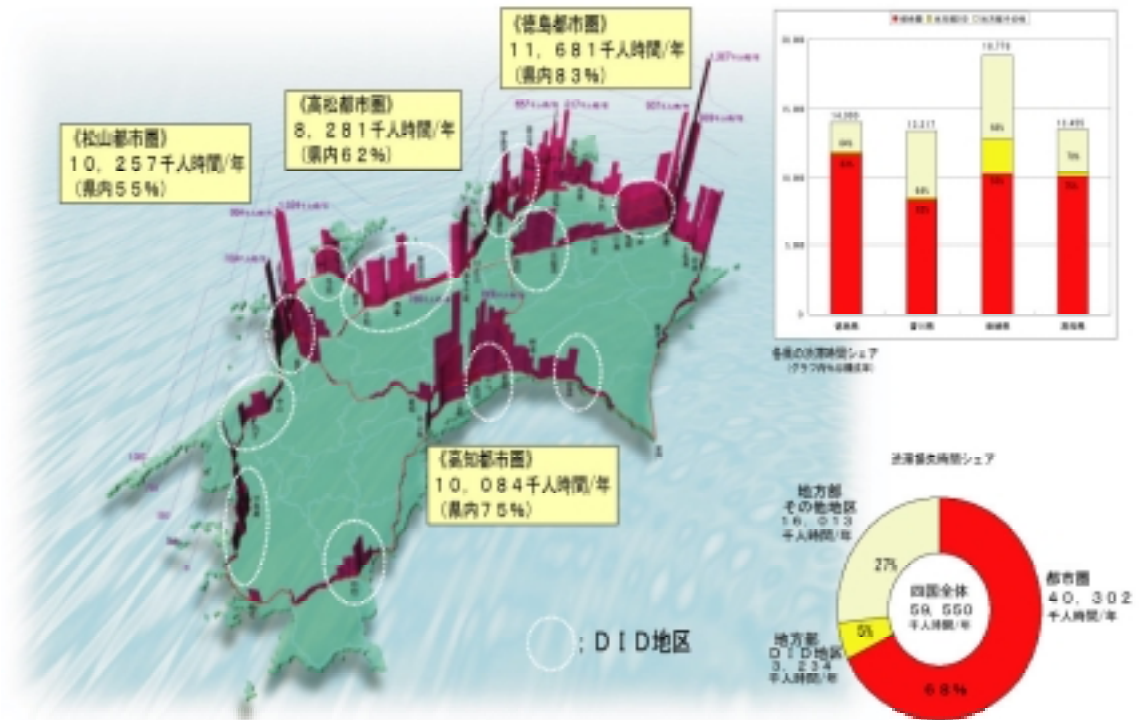
これは、中心市街地における地価の高騰や交通渋滞、騒音等による住環境の悪化を避けるために中心都市からの流出が生じたことに加え、さらに外周に位置する市町村の人口を吸収している結果と考えられます。



○都市部の交通渋滞・モビリティの低下

四国地域では、県庁所在都市及びその周辺における激しい交通渋滞によって、膨大な時間損失を生じています。交通渋滞はこのような直接損失に加え、都市部のモビリティ、ひいては都市活力の低下を引き起こす一因にもなっており、都市交通の円滑化はこうした中心都市における大きな課題となっています。

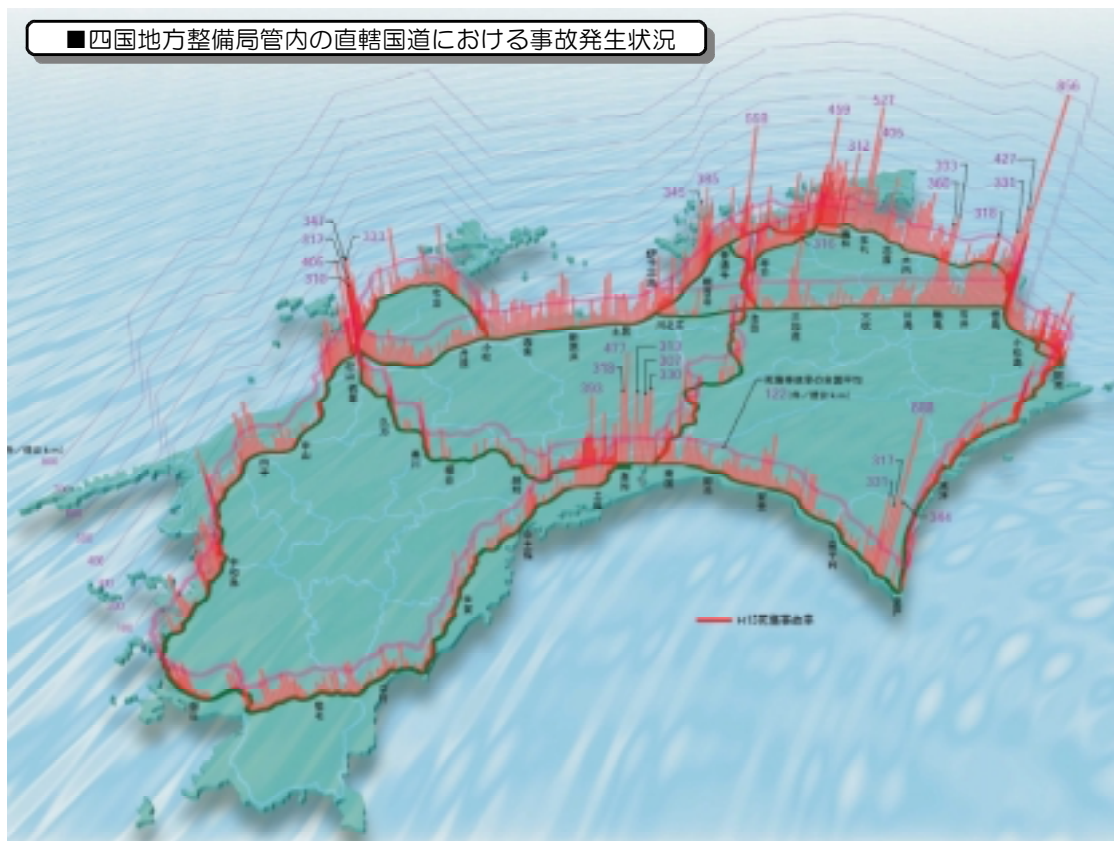
図 直轄国道の渋滞損失時間（千人・時／年）



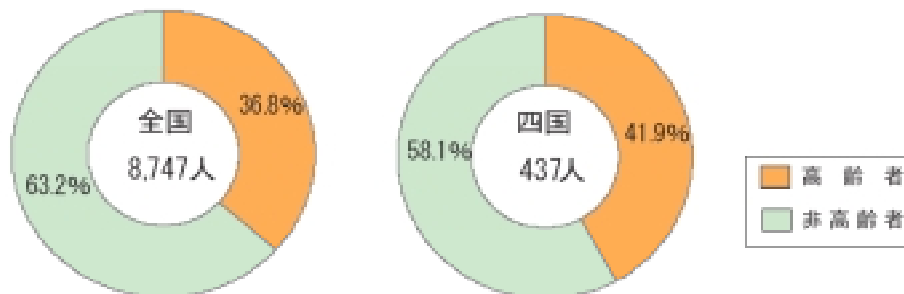
○交通事故の多発

四国における65歳以上の高齢者人口割合の推移が全国と比較して非常に高く、高齢者による交通事故死者数の占める割合も全国と比べて非常に高くなっています。

交通事故の発生もまた中心都市の周辺で高率であり、前項の交通渋滞ともあわせて、都市の交通環境悪化の一因となっています。



■全交通事故死者数に占める高齢者の割合（H13）



資料：「交通安全マップ（警察庁・国土交通省）」より作成

資料：「交通安全マップ（警察庁・国土交通省）」より作成

④中山間地域の問題点

○地域の生活機能の維持・確保の必要性

過疎の進展や自家用車の進展といった経済社会情勢の変化により、これらの地域の鉄道・バスは利用が減少し苦戦を強いられています。特に、バスも走らず自家用車以外の交通手段がない公共交通空白地帯における地域の足の確保や生活機能の維持・確保が問題となっています。

○居住地としての魅力が低下、過疎の進展

四国の中山間地域においては、先に示した（③都市の空洞化）人口増減の傾向同様、そのほとんどが過疎地域に指定されています。急峻な地勢、生活上の利便性が低いことや近年の基盤産業の不振など、今後も厳しい状況が予想されます。

