

3. 流域の社会状況

3.1. 土地利用

四国の面積は約18,800km²であり、全国の約5%の割合である。その四国の中で吉野川流域3,750km²の割合は約20%を占めている。これを県別に見ると、徳島県では徳島市を含む県北部の約55%、2,280km²、高知県では県北西部の15%、1,060km²、愛媛県では県東南部の7%、392km²が吉野川流域となっており、香川県では県南部の曾江谷川と日開谷川の上流域のごく一部の1%、18km²程度が吉野川流域内に含まれている。

流域の土地利用の状況としては、流域面積のうち、実に山林が83%の割合であり、水田や畑地等の農地が15%、宅地等の市街地が2%となっている。

表-3.1 四国4県の土地利用状況表

単位：km²

	宅地	田	畑	山林	その他
全国	15,746 10%	27,288 17%	25,011 15%	78,410 48%	15,855 10%
徳島	123.14 7%	227.22 13%	185.78 10%	1196.97 68%	37.75 2%
香川	166.43 14%	291.82 25%	135.73 12%	515.22 44%	54.51 5%
愛媛	212.56 7%	299.44 9%	475.04 15%	2194.57 67%	80.74 2%
高知	94.05 3%	262.74 8%	151.50 5%	2567.30 82%	71.77 2%
4県合計	596.18 6%	1081.23 12%	948.05 10%	6474.05 69%	244.77 3%

出典)総務省統計局編「日本の統計(平成14年)」

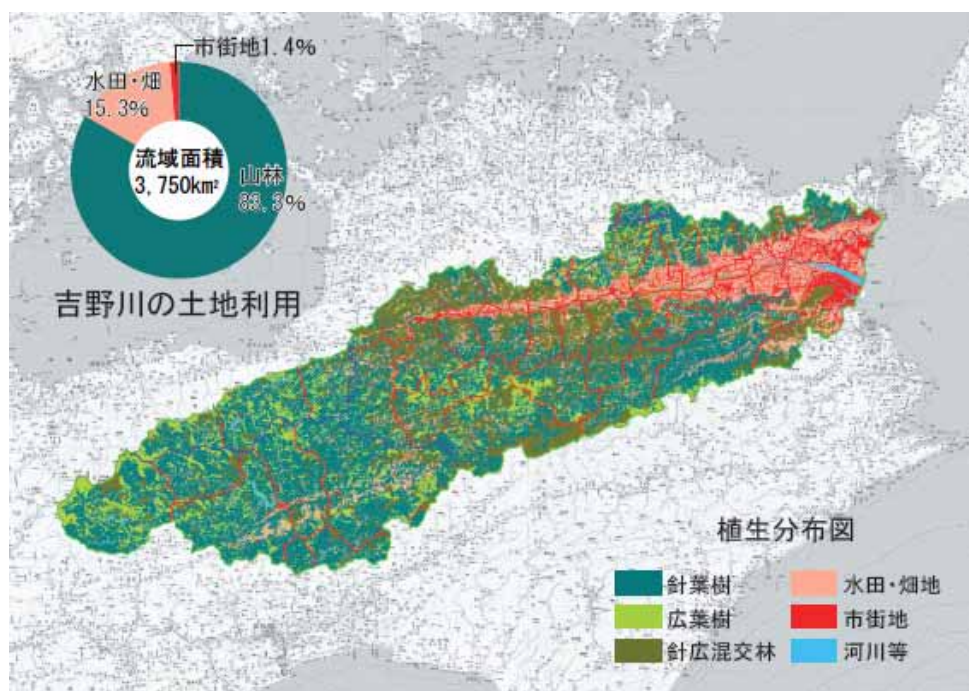
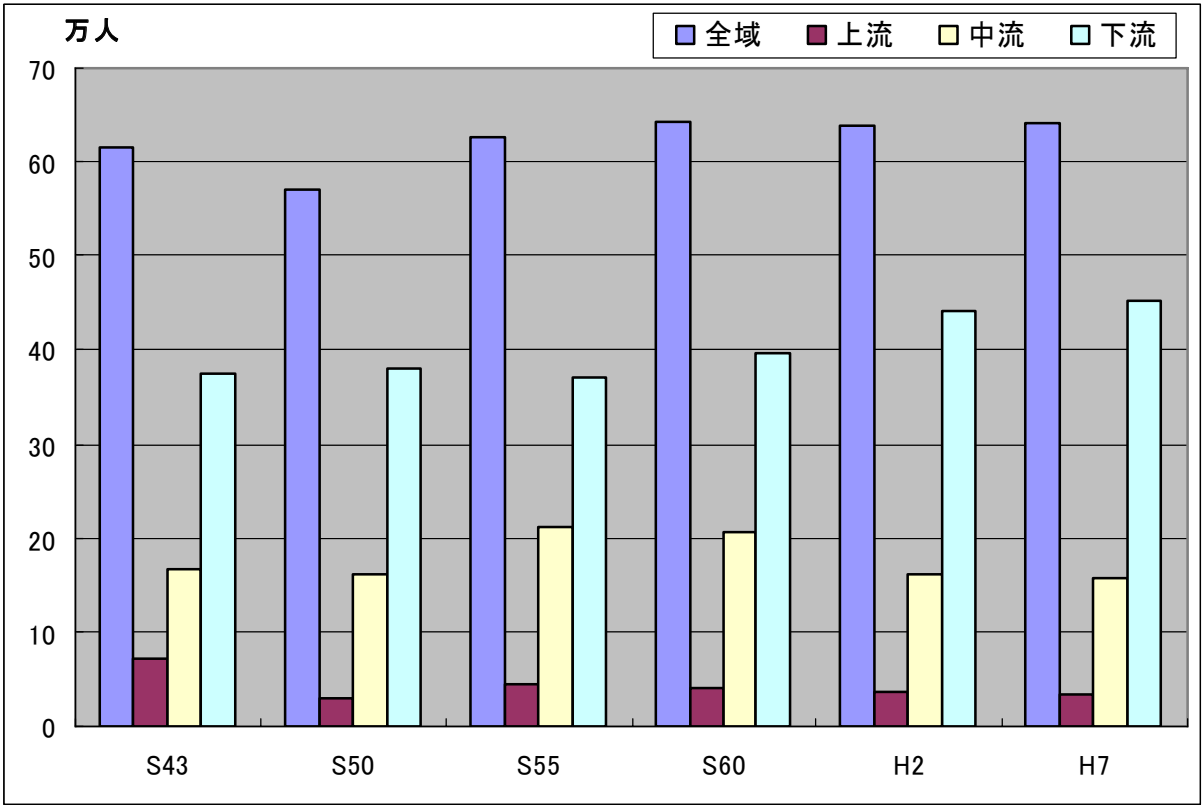


図-3.1 吉野川流域の土地利用状況

3.2. 人口

吉野川流域に含まれる市町村は、10市21町4村（平成17年4月現在）であり、平成7年における流域内人口は約64万人である。

流域全体では、人口は一時減少傾向にあったが、最近では横ばい状態にある。しかし、上流域の山間部は典型的な過疎地域で、人口が減少しているが、最近では若干歯止めの傾向が見られる。中流域においても人口は減少の一途をたどっている。一方、下流域では、徳島市とその周辺において、人口増加が著しく、その他の市町村においては横ばい状態である。



図－3.2 吉野川流域の人口の推移

表－3.2 流域内市町村

上流域	徳島県	(池田町) 西祖谷山村	山城町	東祖谷山村		
	愛媛県	四国中央市	新居浜市			
	高知県	南国市 大豊町	土佐山田町 土佐町	香北町 いの町	本山町 大川村	
中流域	徳島県	阿波市 つるぎ町 三加茂町	吉野川市 三野町	美馬市 三好町	(石井町) 池田町	井川町
	香川県	東かがわ市	さぬき市	三木町		
下流域	徳島県	徳島市 (吉野川市) 佐那河内村 板野町	鳴門市 石井町 松茂町 上板町	(阿波市) 神山町 北島町	藍住町	

※（ ）書きは、その流域に市町村の一部が含まれる。

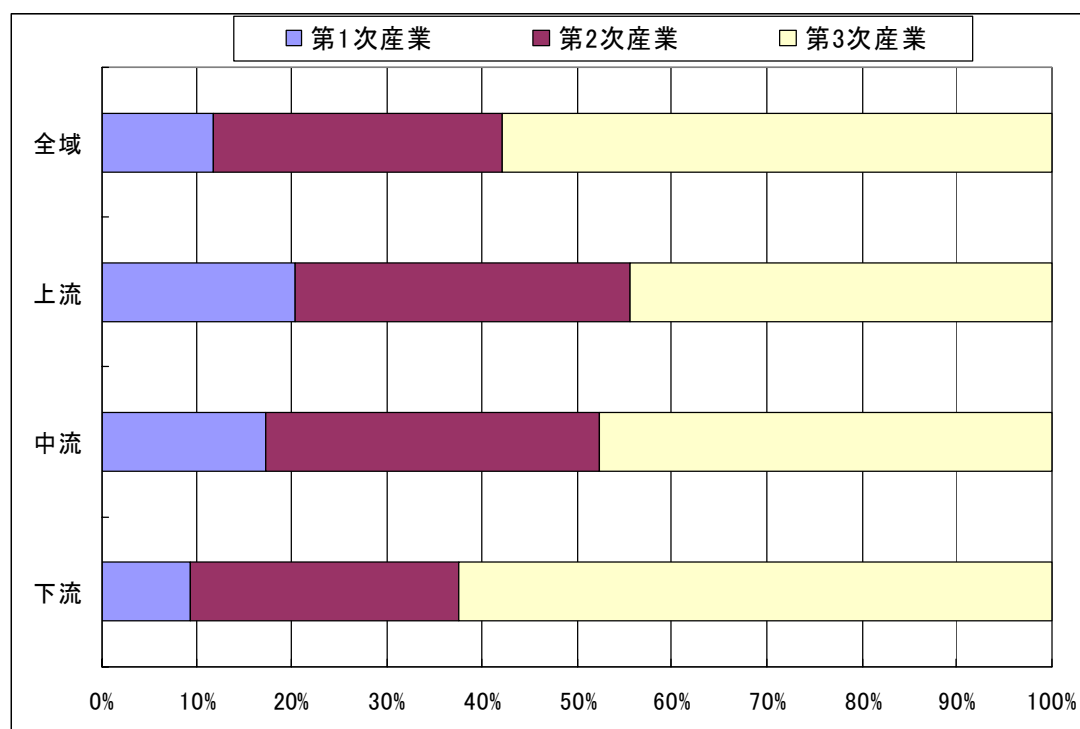
3.3. 産業、経済

流域の産業構造の推移を、産業別就業者数の構成比でみると、第1次産業は12%、第2次産業は30%、第3次産業は58%となっており、第3次産業の就業者が過半数を占めている。吉野川上流域では、農山村地域が主であることから、第一次産業の比率が高く、下流域では、徳島市を中心として、第三次産業の比率が高くなっている。

吉野川下流域は広大な徳島平野が広がっており、特産のレンコン、にんじん、だいこん、サツマイモ等の栽培が盛んであるため、野菜・果樹や畜産の伸びが大きく、冬季の温暖な気候を利用して阪神地域を消費地とする都市近郊型農業経営への移行が進みつつある。また、水産業においては、吉野川のスジアオノリの養殖や徳島県の養殖アユの生産量は全国有数である。

徳島県の製造業については、旧吉野川流域を中心とし、豊富な水資源を利用したパルプ・製紙・紙加工品、木材・木製品、非鉄金属、衣服、繊維製品、食品、薬品等の工業出荷額が大きい。

高知県、愛媛県内の吉野川流域はほとんどが山地であり、森林の生育に適した自然条件を生かして林業が盛んである。



図－3.3 産業別就業者の構成比

3. 4. 交通

吉野川流域の交通は、J R土讃線、J R徳島線が吉野川と並行して走り、また、J R高徳線が横断して走っている。

一方、道路は、徳島県徳島市と愛媛県松山市を結ぶ国道11号線、香川県高松市と高知県高知市を結ぶ国道32号線、愛媛県西条市と徳島県徳島市を結ぶ国道192号線等の幹線道路をはじめとして、縦横に走っている。

また、吉野川流域を通る四国横断自動車道（高松自動車道、高知自動車道）、四国縦貫自動車道（徳島自動車道、松山自動車道）は、四国4県を結ぶ高速道路ネットワーク「エクスハイウェイ」を形成する主要幹線となる高速道路であるとともに、明石海峡大橋をはじめとする本州四国連絡道路を通じて全国の高速道路と結ぶ非常に重要な路線である。

徳島小松島港は、新門司～徳島～東京、徳島～和歌山間をフェリーにより結んでいる。また、1995年に徳島コンテナターミナルがオープンし、コンテナ輸送量は年々増加しており、1997年から2002年までの5年間で、コンテナ取扱量が約30%増加している。コンテナ輸送量は、今後もさらに増える予想されている。

徳島空港は、現在、東京、名古屋、福岡路線が運行しており、将来の東京路線の旅客需要の伸びが期待されることから、現在、飛行場拡張整備事業を実施している。また、徳島空港周辺整備事業として、空港を核とした広域交流拠点の整備を行うとともに、海浜の創造を核とする豊かな海辺空間の創出や広域的な都市環境の改善を図っている。

旧吉野川の河口付近は地方港湾栗津港として今切川は地方港湾今切港として、河川区域と重複指定されており、周辺に徳島県の主要工業地帯が形成され、工業の拠点として重要な役割を果たしている。



図－3. 4 吉野川流域の交通網