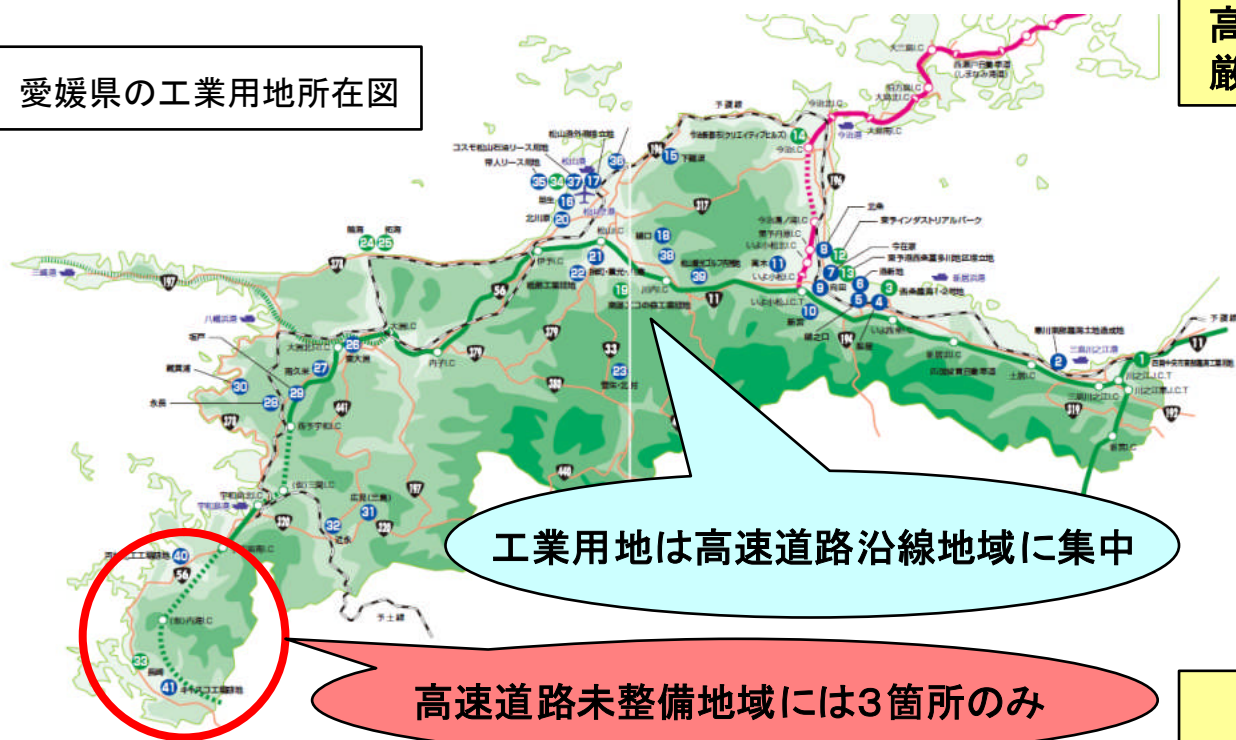
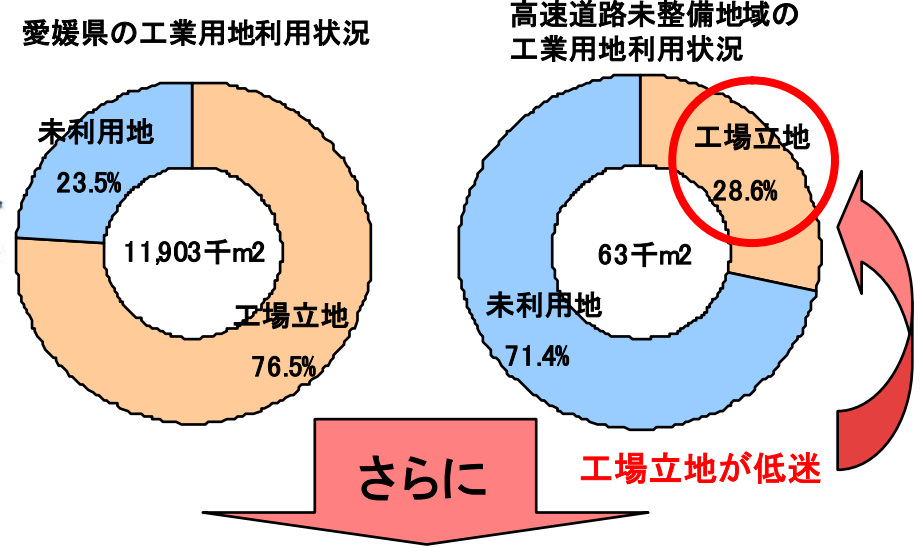


企業立地の推進

愛媛県の工業用地所在図



高速道路未整備地域の工業用地は工場立地が少なく
厳しい状況

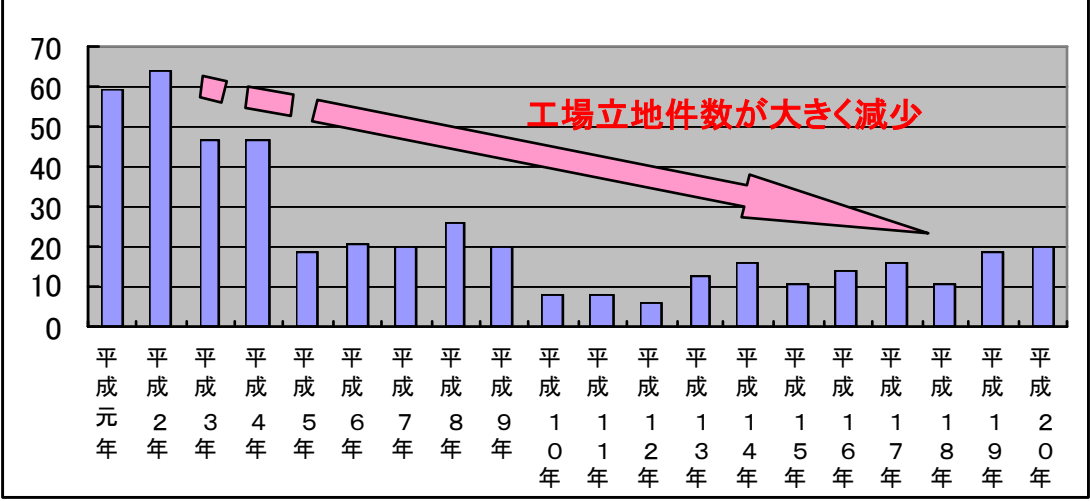


さらに
南予地域に立地していた工場が撤退、閉鎖

- H16. 7 撤退 A社 (宇和島市) 解雇 54名
- H17. 3 撤退 B社 (愛南町) 解雇 270名
- H20. 12 工場閉鎖 C社 (宇和島市) 解雇 54名
- H21. 3 工場閉鎖 D社 (愛南町) 解雇 26名

・地域の雇用の確保及び産業振興の観点からも、高速道路の早期整備は不可欠
・地域住民の切実な願いの実現を！

愛媛県の工場立地件数



広域観光の実現



愛媛県南予地域には
豊かな観光資源が
いっぱい！

高い観光ポテンシャルを有する南予地域

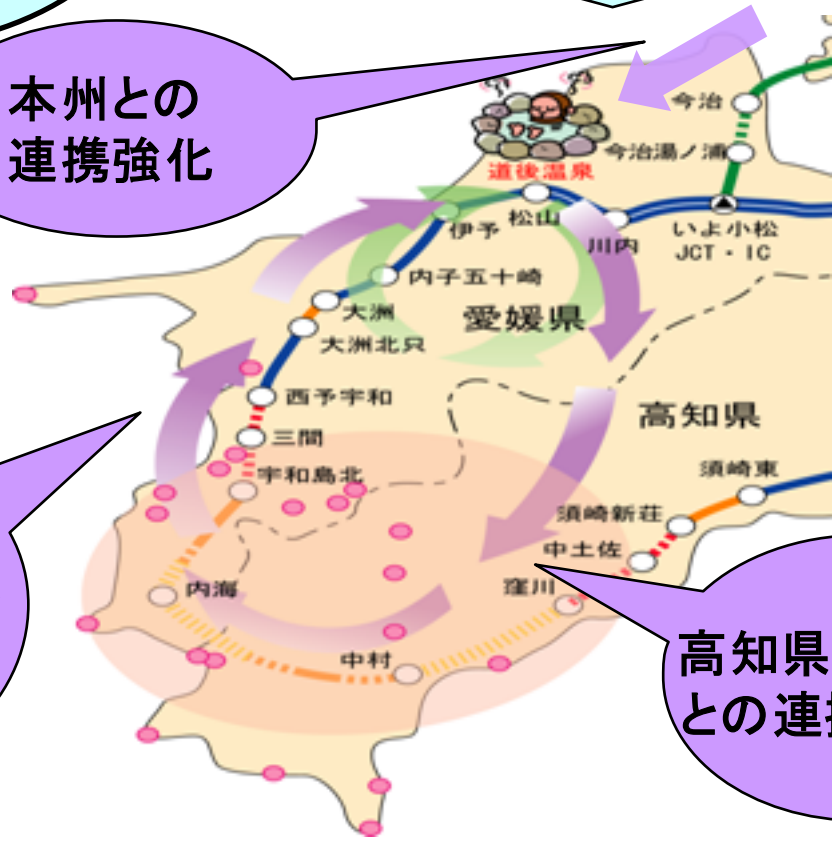


あまりにも遠い時間距離
南予地域の観光客数は、
東予・中予の約1/2、1/3

8の字ネットワークが整備されれば

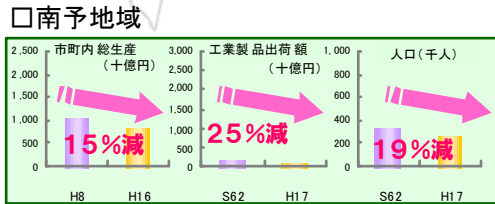
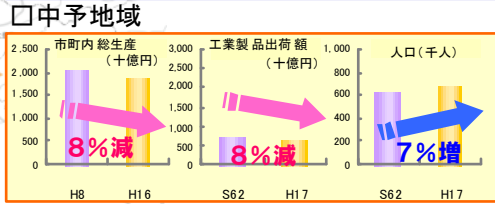
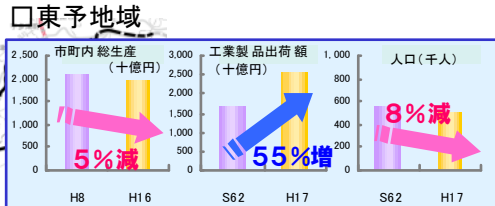
本州との
連携強化

松山からの
周遊観光エリア
拡大



高知県西南地域
との連携強化

地域の産業活性化



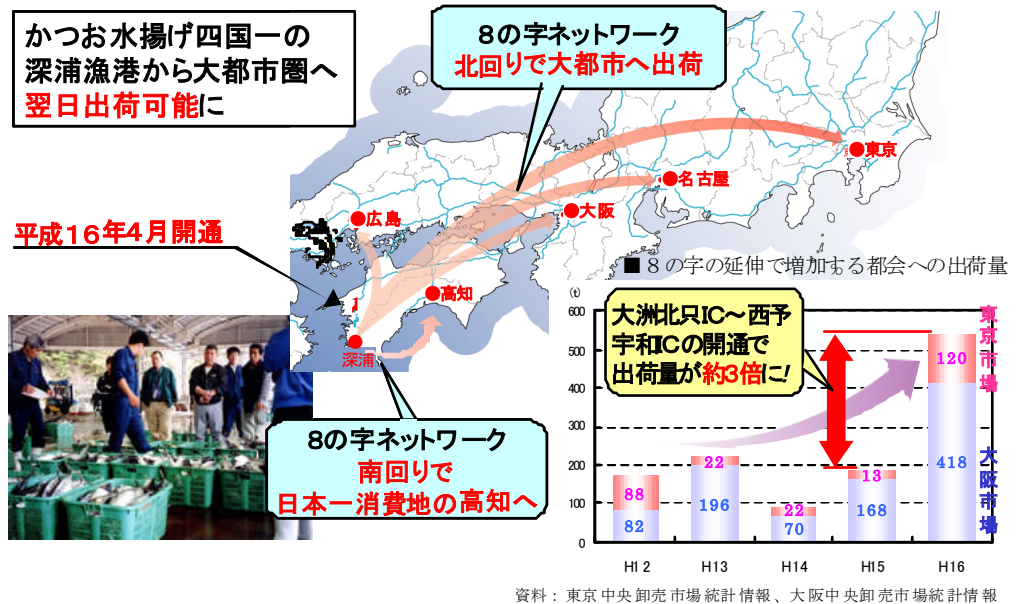
出典：工業統計、国勢調査、愛媛県市町民所得統計

高速道路が整備されていない愛媛県南予地域は、市町内総生産、工業製品出荷額、人口の全てにおいて大きく減少。

でも

愛南町の深浦漁港はカツオの水揚げ四国一であるほか、南予地域は、みかん、マダイなど都会へ向けて新鮮な食料品等を送り出している大事な地域。

高速道路が整備されれば



【愛媛県の主要な特産品の全国値】

(調査年次: 平成19年)

品目	単位	生産量		占有率 (%)	全国順位 (位)
		全国	愛媛県		
農作物 (出典：農林水産省 果樹生産出荷統計)					
みかん	t	1,066,000	168,300	15.8	2
いよかん (H18調査)	t	85,700	71,200	83.1	1
水産物 (養殖) (出典：農林水産省 海面漁業生産統計調査)					
ぶり類	t	159,749	26,974	16.9	2
まだい	t	66,663	35,268	52.9	1
ひらめ	t	4,592	792	17.2	2
真珠	Kg	27,225	9,489	34.9	1

平成16年の西予宇和ICまでの開通に併せ、東京への翌日出荷対応のため、愛南町市場ではセリの時間を繰り上げて対応。

高速道路が整備されれば、約45分の時間短縮となり、ゆとりある操業時間の確保や輸送道中におけるドライバーの負担軽減、更には、地方にとっては魚価の高い市場選択、大都市圏にとっては安定した食糧供給が可能となる。

命の格差解消

高速道路未整備地域(愛南町)から、最短の三次救急医療施設(市立宇和島病院)へは、片道約45km、約1時間。

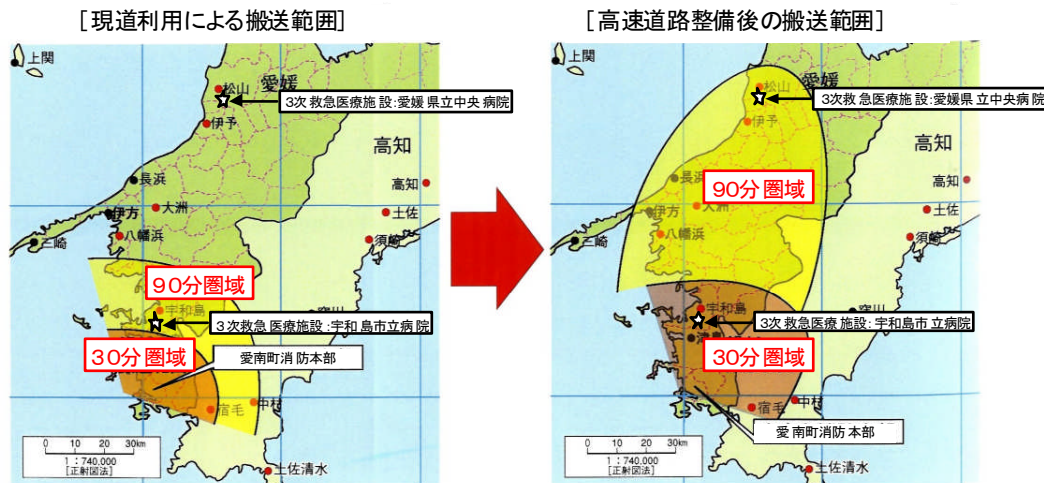
管外搬送には、不便を強いられている。

【愛南町からの救急搬送人数】

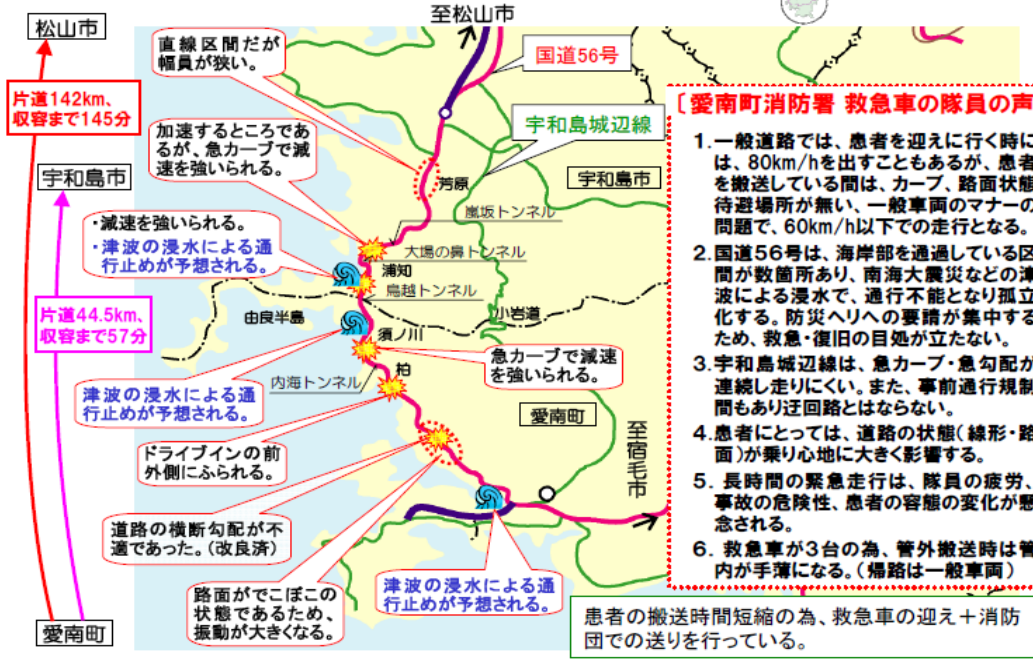
	搬送人数 (人)	管内搬送 (人)	管外搬送 (人)	管外搬送率 (%)
18年(1~12月)	1,023	949	74	7.2
19年(1~12月)	1,000	935	65	6.5
20年(1~12月)	995	882	113	11.4

管外搬送先は、県立中央病院(松山市)、市立宇和島病院(宇和島市)、幡多けんみん病院(高知県宿毛市)など

高速道路が整備されれば



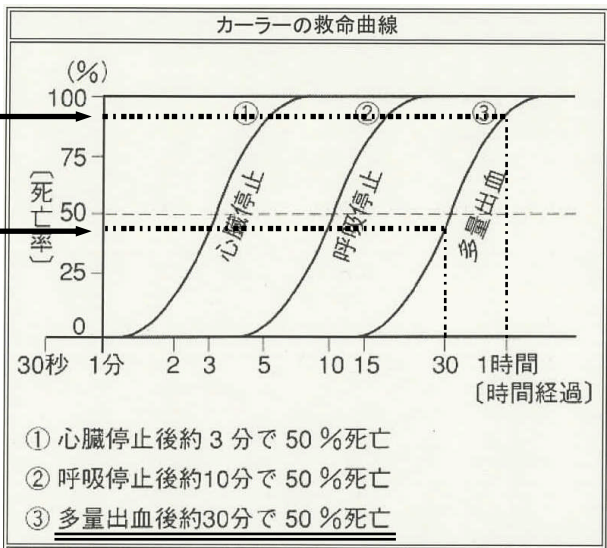
愛南町 救急隊員の不安・不満



【愛南町消防署 救急車の隊員の声】

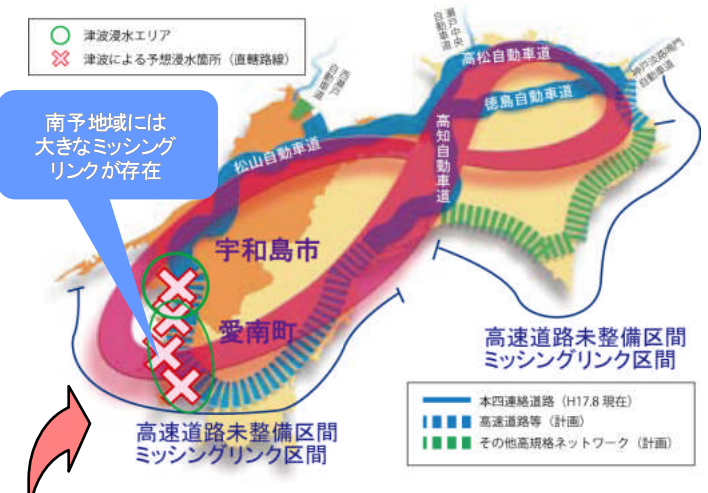
1. 一般道路では、患者を迎えに行く時には、80km/hを出すこともあるが、患者を搬送している間は、カーブ、路面状態待避場所が無い、一般車両のマナーの問題で、60km/h以下の走行となる。
 2. 国道56号は、海岸部を通過している区間が数箇所あり、南海大震災などの津波による浸水で、通行不能となり孤立化する。防災ヘリへの要請が集中するため、救急・復旧の目処が立たない。
 3. 宇和島城辺線は、急カーブ・急勾配が連続し走りにくい、また、事前通行規制間もあり迂回路とはならない。
 4. 患者にとっては、道路の状態(線形・路面)が乗り心地に大きく影響する。
 5. 長時間の緊急走行は、隊員の疲労、事故の危険性、患者の容態の変化が懸念される。
 6. 救急車が3台の為、管外搬送時は管内が手薄になる。(補路は一般車両)
- 患者の搬送時間短縮の為、救急車の迎え+消防団での送りを行っている。

死亡率90%以上
死亡率50%以下
救命率が大きく上昇



高速道路が整備されれば、現在約1時間を要している宇和島病院までの搬送時間は30分以下に短縮。

多量出血の場合には、死亡率が大幅に低下し、助かる命が確実に増加。

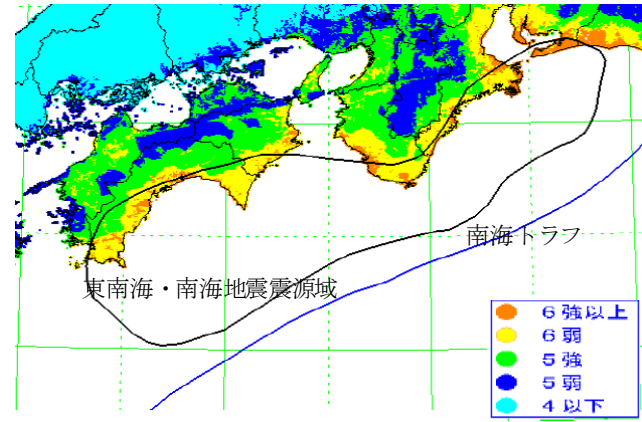


<波浪の影響を受ける沿岸部>
(愛南町須の川 国道56号)



地震調査委員会(文部科学省)や中央防災会議(内閣府)では、東南海・南海地震を、今後30年間に50%以上の確率で発生すると予測。

東南海・南海地震の震度分布



地震発生

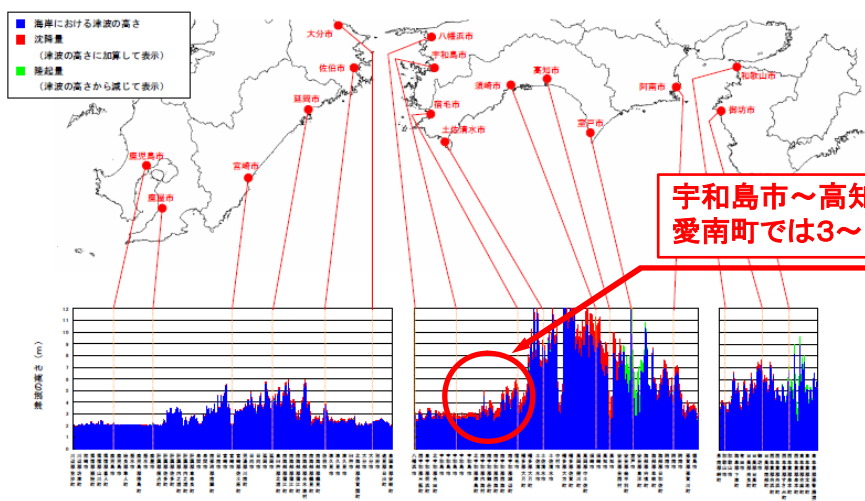
津波による浸水箇所(現道:国道56号)はミッシングリンク区間に集中

南予地域の宇和島市以南は、鉄道も無く、唯一の幹線道路である国道56号のみに依存しているため、国道56号が被災した場合には、長期に渡り地域が分断、孤立。

高知県側も同様の被害と想定されるため、ミッシングリンク区間の被害、損失は重大。

大都市圏への農水産物の出荷が不能となり、全国的な農水産物市場へ影響拡大の恐れ。

海岸における津波の高さの最大値分布(1)



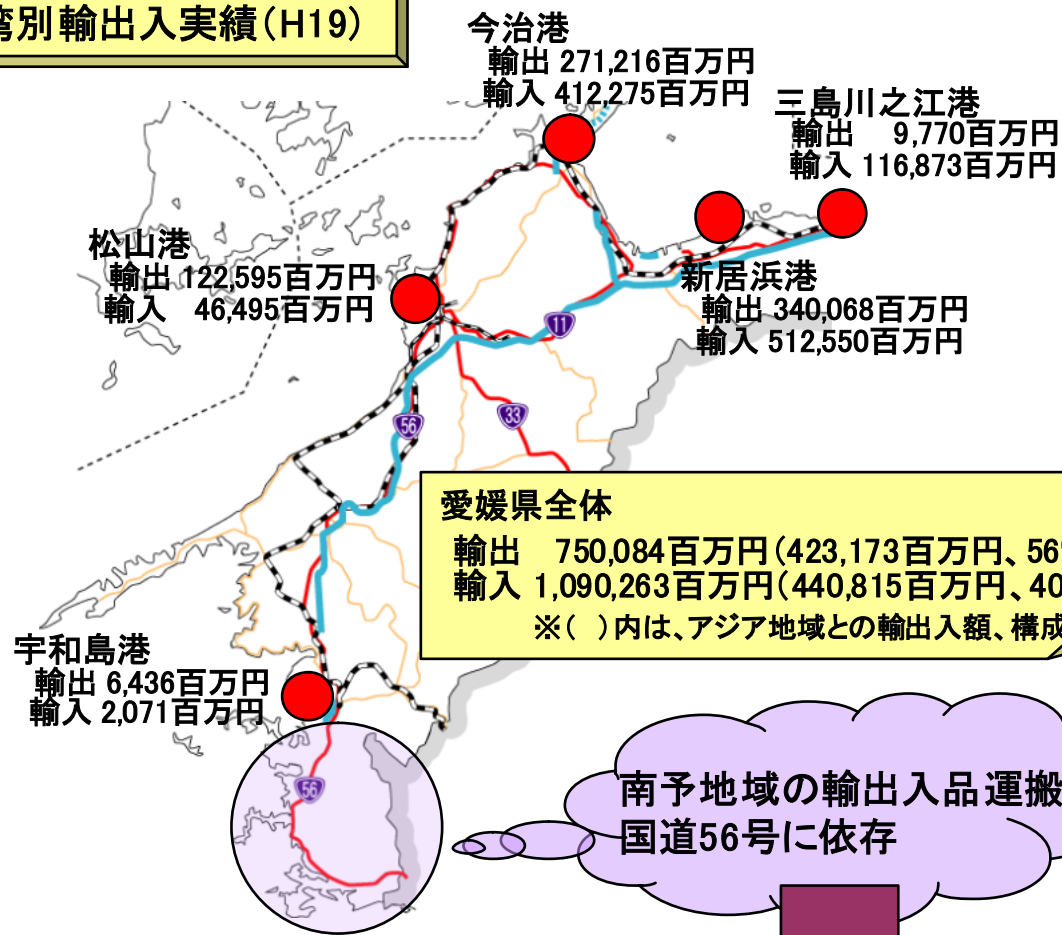
宇和島市～高知県境にかけて、津波高さ2m以上
 愛南町では3～5m(ミッシングリンク区間)

～ 対策 ～
 リダンダンシーの確保につながるミッシングリンクの早期解消(8の字ネットワーク整備)が必要

図 11 東南海・南海地震津波による海岸の津波の高さの分布図(太平洋側1、満潮時)

資料：中央防災会議

港湾別輸出入実績(H19)



松山空港の国際線利用状況

- 松山～ソウル(H7.4就航)週3便(日、火、金)
- 松山～上海(H16.7就航)週2便(月、金)

【松山空港乗降客数の推移】

	乗降客数 (人)	ソウル便 (人)	上海便 (人)
平成17年度	2,692,894	32,624	15,469
平成18年度	2,750,092	36,016	19,699
平成19年度	2,662,611	32,362	17,300
平成20年度	2,536,739	30,723	9,953

安定した輸送経路の確保が必要

安定した輸送経路の確保が必要

平成17年度～20年度の平均搭乗率はソウル便が約64%、上海便が約54%

アジア地域からの観光客増加策が必要

高速道路が整備されれば

- ・宇和島港への運搬が容易になりアジア地域との取引量の増加
- ・アジア地域における連携強化

- ・愛媛県又は四国全域を周遊する観光コースの設定が可能
- ・アジア地域からの観光客増加

渋滞解消・地球温暖化対策

四国西南地域のミッシング
リンク解消は
年間約3,470tのCO2
削減効果

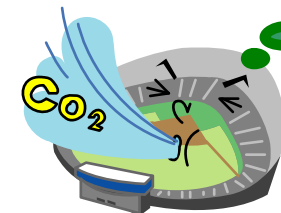
これは

1年間で東京ドーム約65個分
の面積の森林が吸収する
二酸化炭素の量に相当

※スギやヒノキの樹齢10～20年の育成林の場合
森林1haあたり年間約11.3t-CO2吸収

※東京ドームの面積：約4.7ha

渋滞の解消は環境
にもやさしい♪

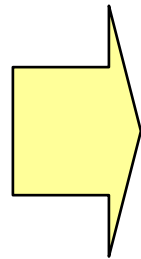


8の字ネットワークは、地球温暖化対策に貢献

～宇和島道路の高架部供用により、通過時間が短縮、CO2排出量が減少～

- 平成17年7月、宇和島道路の宇和島北IC～宇和島南IC間6.2kmが開通
- 宇和島市の市街地を迂回し、スムーズな通過が可能に！

■宇和島道路側道部の渋滞



四国西南地域のミッシングリンクが解消すれば

◎宇和島市(宇和島南IC)～高知県宿毛市(宿毛IC予定地)間での効果

走行時間 約75分 ⇒ 約50分 (約25分の短縮)

＜日交通量約6,000台/24hの半数が高速道路へ転換し、
走行時間短縮分のCO2が削減されると仮定＞

CO2削減量(年間) 約20,590t ⇒ 約17,120t (約3,470tの削減)

※削減効果は、森林面積約307haに相当。(東京ドーム約65個分)