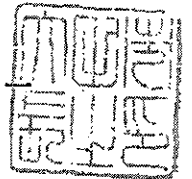


事第 456 号
平成 20 年 10 月 20 日

国土交通省道路局長 殿

大田市長 竹 腰 創



今後の道路行政についての意見・提案の提出について（報告）

平成 20 年 9 月 19 日付、国道企第 37 号で依頼のありました、今後の道路行政についての意見・提案の提出について、下記のとおり報告いたします。

記

- ① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案
- ② 地域の現状や課題及び目指すべき将来像
- ③ 道路施策の重要事項

① 道路行政全般についての改善すべき点、要望や提案など

島根県大田市

日本の人口は 50 年後の 2055 年には 8993 万人と、現在より約 30%減少すると言われており、また、島根県の人口は昭和 35 年から 50 年間で 16.5%減少、過疎地域である当大田市においては 38.3%減少している現状から、50 年後の人口減少は島根県においては、これまでの 2 倍のスピードで人口減少が進むと考えられる。これは、現在進行している中山間地の集落崩壊といった生易しいものではなく、これまでの市町村合併が追いつかないほどの、市町村崩壊が次々と発生するといっても過言ではない。

また、人口減少の主原因が少子化にともなう自然減であり、さらに 15 歳から 29 歳までの若年労働力は、今後 10 年間に 300 万人減少するといわれている現状から、日本の国力維持（生産力）のために、より一層大都市圏への労働力集約・集中化（生産拠点を含む）が進むことが予想される。

今後、地方の小都市や中山間地が生き残りをかけるためには、都会地への自然・水・酸素・エネルギー・食糧などの安定供給、特出した観光資源や地場産業の創造、多様化する国民のライフワークに対応した生活環境整備の再構築（ライフラインの維持管理方法の転換）などが考えられる。

道路事業においては、大都市圏と地方部との価値観（B/C）のすり合わせを行い、国民総意による個々の事情を尊重し合った道路づくり基準が必要となってくる。

（具体的施策）大都市圏からの視点

- ① 国土保全（水・酸素・エネルギー）
- ② 食糧供給（農産物・林産物の自給率アップ）
- ③ 文化・自然環境の保全・保護

（具体的施策）地方からの視点

- | | |
|-------------|----------|
| ① 医療体制の確保 | } 命を結ぶ道。 |
| ② 災害等安全性の確保 | |
| ③ 産業の構築 | |
| ④ 移動時間の短縮 | |

（それらを可能とするための手段として）

末端市町村から主要都市までを 1 時間以内に結ぶことの出来る、高速道路等の幹線道路を張り巡らせることが必要。

② - 1 地域の現状と抱える課題

島根県大田市

○現状

- 1、東西幹線道を国道9号一本に頼り、南北幹線道は国道375号及び（主）県道仁摩邑南線に頼っていることから、**災害や交通事故**が発生した場合、大型車両の通行可能な迂回路が無く、各方面で多大な影響が発生する。
- 2、鉄道など**公共交通機関**が脆弱であることから、物資輸送・人的輸送はトラック・バス・自家用車に頼っている。（一世帯当たりの自動車保有台数は東京0.8に対し島根県は2.0台）
- 3、当地区の**緊急医療体制**は1・2次医療までで、3次医療に関しては約1時間かけ隣の市まで緊急搬送を行っている。
（交通事故致死率 島根県1.65% 全国ワースト1）
- 4、瓦に代表される**工業製品の輸送**は、そのほとんどが国道9号に頼っているが、路面や線形が悪くまた交差点も多いことから、製品の安全な輸送に苦慮している。
- 5、平成19年度に世界遺産登録された「石見銀山遺跡」は、島根県下における**広域観光**の起爆剤として期待されているが、移動時間に多くの時間を要することから、特に西部・南部地区との連携においてその効果が発揮されていない状況にある。

○課題

現在進められている**山陰道整備**は、出雲多伎間・大田仁摩間・三隅益田間が事業認可されておらず、温泉津江津間に至ってははまだ予定路線である現状から、**全線にわたって事業化**され早期開通することが求められる。（地域活力の向上・危機管理の強化）

- ① 災害時の迂回路確保。
- ② 3次医療にともなう緊急輸送の時間短縮。
- ③ 交通・製品輸送時における安全確保
- ④ 観光に代表される交流人口の拡大。

南北幹線に関しては未改良部分が多く残り、中国縦貫自動車道「三次インター」「大朝インター」（関西・広島・九州）への接続が悪く、物資・交流人口の流出入が阻害されている。また、現在の状況では島根県の中央部に位置する特性が生かされていない。

- ① 国道375号や（主）県道仁摩邑南線を利用した島根県中央部としての**南北交通幹線整備**。

広島・美郷町・川本町・邑南町など南部に位置する地域との広域的な物流・観光振興を併せ持った一体的な整備。また、広域災害時における南北幹線道起点としての整備の必要性。

- ② 島根県下における東西・南北交通分岐点として、**山陰道の「大田インター」「仁摩インター」の活用**。（SAの設置）

② - 2 地域の目指す将来像

島根県大田市

『自然・歴史・ひとが輝く誰もが住みよい県央の中核都市』を市の将来像とする。

そして、世界遺産「石見銀山遺跡」や日本海海岸線・国立公園三瓶山に代表される「恵まれた自然・歴史文化と共生し、魅力あるまち・活力あるまち」を創造していきます。(地域活力の向上・危機管理の強化)

- ① 海・みどり・水・酸素・動植物や歴史・文化を守り育てます。
- ② 有形無形な豊富な資源を見直し、積極的なアヒールと活用を図ります。
- ③ 県中央部に位置する特性を活かすため、山陰道をはじめ国道9号・国道375号・県道・市道・広域農道など、幹線道路網の整備を推進し、**県央の中核都市として道路交通機能の強化**を図り、人・物の交流を支える道路ネットワークの形成に努めます。
また、広域災害時における東西南北幹線道の起点としての役割が果たされます。
- ④ 世界遺産『石見銀山遺跡』を中心とした観光においては、島根県下の**観光拠点と連携し相乗効果を発揮**するため、山陰道等を活用して移動時間を短縮し、広域観光の振興を図ります。(整備後 ⇒ 出雲大社⇔44分、浜田市アクアス⇔40分以内)
また、島根県のみならず広島県(宮島・原爆平和公園世界遺産めぐり)との連携も図ります。(1時間30分以内)
特に、山陰道「(仮)仁摩インター」は島根県内における**東西南北ルートの分岐点**として、重要な道路拠点と位置付けられます。

○山陰道におけるSA・PAの現在配置状況は、東が「宍道湖SA」西が「ゆうひパーク浜田」のみあり、直線距離にして110KmにわたってSA・PAが存在しないことから、利用者にとって非常に不便な状況が発生している。

○山陰自動車道内に、交通情報・災害情報・観光情報・地場産品の販売流通の拠点施設として、県中央部としての位置関係からサービスエリアの設置が必要。

③ 道路施策の重要事項（代表例、期待する効果や評価等）

島根県大田市

○重要事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
・地域活力の向上	（メインテーマ）未来を結ぶ道 1. 「高速ネットワーク山陰道整備」や「(仮)仁摩インター」を起点とした南北幹線道路網整備（R375号・R261号他幹線県道）と、(仮)仁摩インター線へのサービスエリアの設置。 （サブテーマ）命を結ぶ道 1. 山陰自動車道の早期全面開通 ・救命救急医療及び地震・豪雨等災害時における救援体制の確立と強化と、人的・物資輸送ルート（迂回路）の確保。	1. 「移動時間の短縮」による広域観光の実現と振興。（世界遺産ルート・出雲大社・しまね海洋館アクアスとの連動） 幹線道路網整備による周辺市町の、観光資源（国立公園三瓶山・江の川流域）の掘り起こしやPRを行うことで、地域全体での存在アピール（重厚さ）出来る。 2. インターチェンジ（新形式SA）を中心とした新たな市街地形成と発達の可能性。 また、SAを利用した、広域道路交通情報・災害情報・観光情報・地場製品の販売やインフォメーション。 3. 高速道路利用者の利便性向上。（既設SA間110KmにSAの計画が無い） （サブテーマ） 1. 大田市から3次医療機関（出雲市）への搬送時間短縮。（救急救命輸送）大田市から210回／年、25分の時間短縮。江津市から60回／年、35分の時間短縮。 2. 災害時における道路ネットワークの確保 選択範囲の拡大（東西軸だけに頼っている危機管理網を、南北軸を合わせ危機管理の分散化を図る）	農業・漁業（希少農作物・魚介類等付加価値物の生産）との連動。 ↓↓ 滞在型観光への推進。（既設宿泊地の活性化） 資料①－1・2・3 ・3次医療機関からのドクターカーのエリア拡大。 ・都市部における地震・豪雨等災害時における救援物資輸送や避難地・避難経路の確保。

○観光地へアクセスするための道路ネットワーク、情報提供などが不足

交通・アクセス

出雲以西の東西方向の公共交通の手段・便数が少ない

魅力

アクセス道路沿道に観光地が少なく、移動が長く感じる

情報発信

(石見銀山周辺) (仮称) 仁摩IC・SA
石見銀山周辺に道の駅等休憩施設・情報提供・発信施設が少ない

交通・アクセス

(仁摩南線大田)
線形不良で走りにくい区間がある

交通・アクセス

(仁摩南線川本)
狭隘で走りにくい区間がある



高速道路

高速道路未供用区間

一般道(アクセス道)

(縮尺 10km)

交通・アクセス (山陰道)

● 高速道路が未整備であり、東西に分布する観光地や空港相互間の移動時間が長い

交通・アクセス (大田桜江線大田)

● 狭隘で走りにくい区間がある

交通・アクセス (国道375号美郷)

● 1車線未改良の区間がある

交通・アクセス (美郷飯南線美郷)

● 狭隘で走りにくい区間がある

交通・アクセス (山間部全域)

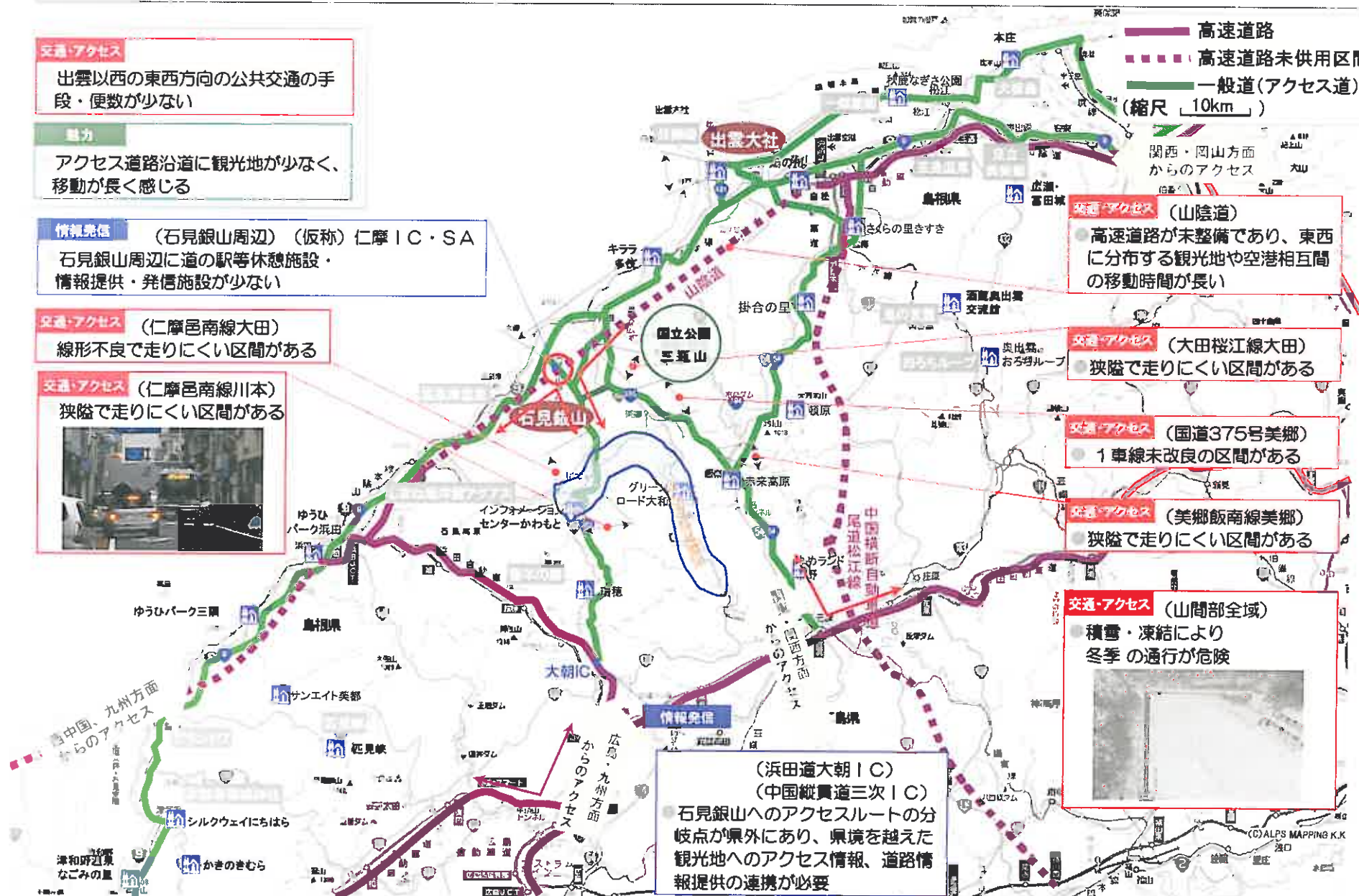
● 積雪・凍結により
冬季の通行が危険



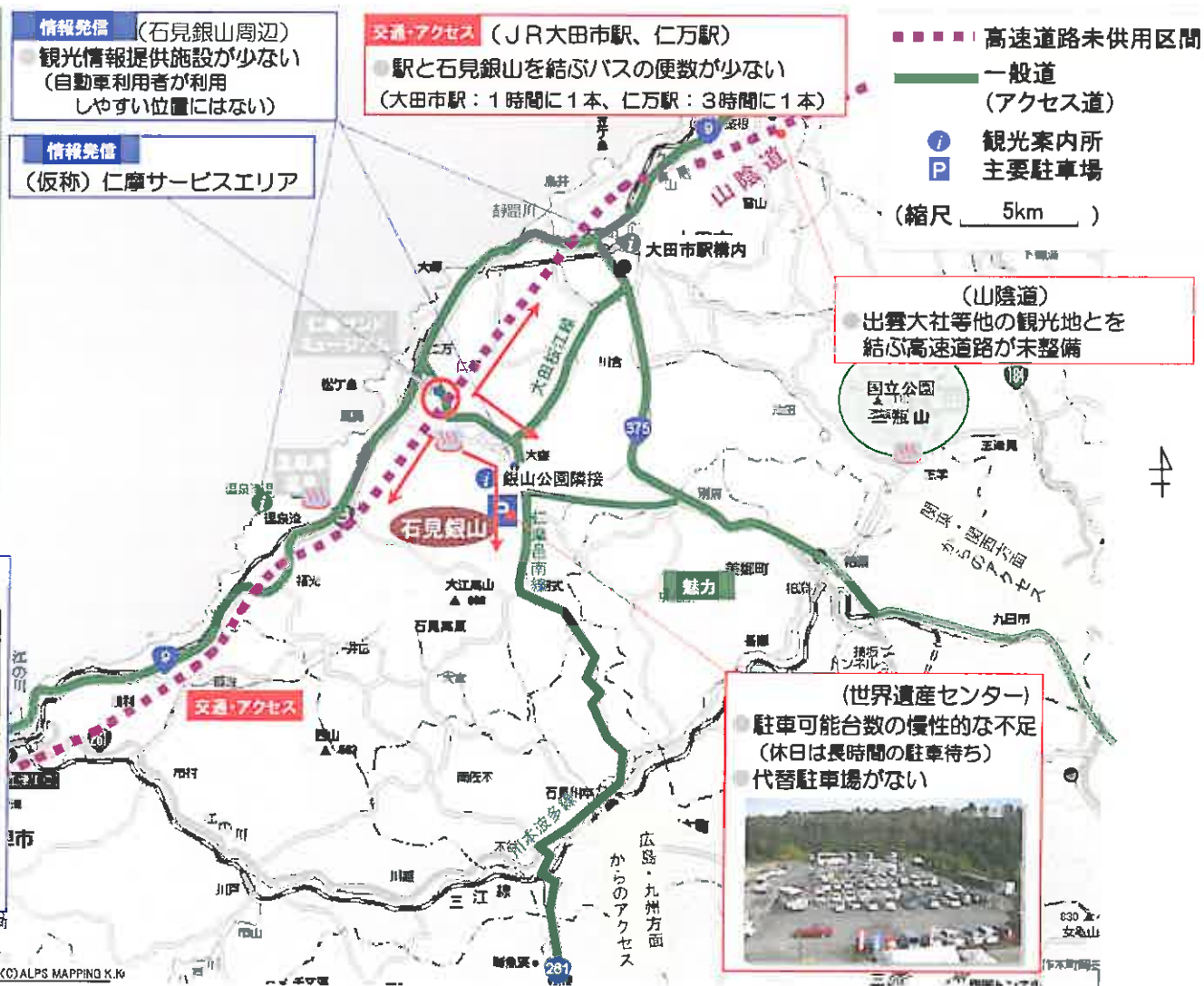
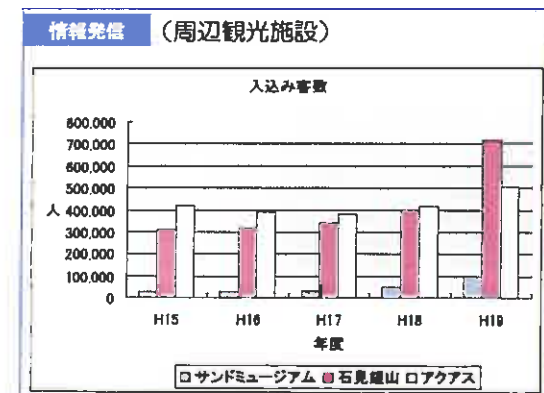
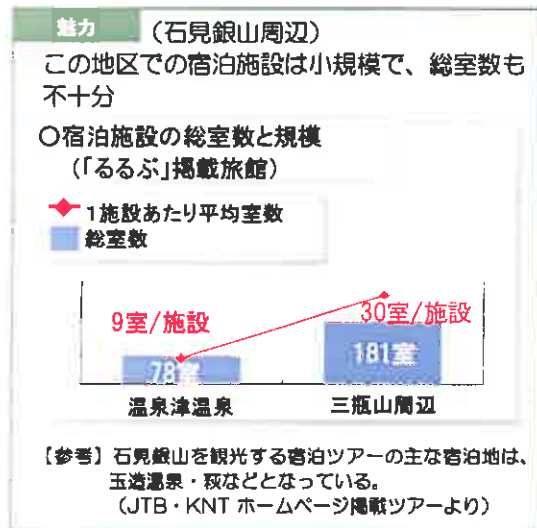
(浜田道大朝IC)

(中国縦貫道三次IC)

石見銀山へのアクセスルートの分岐点が県外にあり、県境を越えた観光地へのアクセス情報、道路情報提供の連携が必要



○世界遺産登録後急増した観光客に対し、もてなすための施設、情報提供が不足。



○道路整備と情報提供の実施により、観光地へのアクセスが容易になる。

◆情報提供・休憩施設の整備(SA) (仮称)仁摩IC・サービスエリア

◆駐車場情報・渋滞情報提供

●駐車場情報提供
事前に石見銀山の駐車場
情報を提供し、観光客を
適切に誘導する

◆地場産業振興
SAを利用した地場産品の販売・販
路拡大

◆アクセスの改善 ・安全確保

●走りやすさ情報・
冬季通行情報提供(全県)
危険箇所や積雪・凍結情報提供の拡充

●通行困難箇所の改良
狭隘区間の解消により大型車が通行
しやすくなり、より多くの人が
石見銀山に早く到達できるようになる。
大朝IC～石見銀山の所要時間(現在)

浜田道・ 江津道路経由	85分	
国道261号経由 (狭隘区間あり)	50分	35分 短縮

●山陰道の整備

東西方向の移動時間短縮により、
主要な観光地間を効率よく回れるようになる。
玉造温泉等の大規模宿泊施設から観光地への
移動時間が短縮する。

●出雲大社～石見銀山の所要時間

現在	71分	
山陰道 整備後	44分	27分 短縮

●石見銀山～しまね海洋館アクアスの所要時間

現在	65分	
山陰道 整備後	40分	25分 短縮

◆銀山街道をテーマに した広域連携

●石見銀山街道にまつわる
観光資源の情報発信
標識等による連続的な案内の実施

