

【参考】 アンケート調査及び回答内容一覧

(1) 移動に要する時間の短縮が、圏域の経済活動や人々の生活様式に及ぼす直接的な影響に係る検討

①企業誘致について

整備前の状況
<ul style="list-style-type: none">○企業のニーズは高規格道路沿線に集中。高規格道路から2～3キロ離れると、企業側の興味も急速に減退し、産業用地の分譲も困難な状況となっている。○高規格道路ネットワークが整備されていないため、圏域内の往来に時間がかかり、さらに圏域内の空港・港湾・漁港等が結ばれていない上、圏域内と圏域外を結ぶ高規格道路のICまで距離があり、整備が進んでいる地域との競争において不利となっている。○南部地域（山陰道沿い）の工業団地は、高規格道路へのアクセスにも優れ企業立地が進み、ほぼ分譲済の状況。○一方、北部地域（島根半島）の工業団地は、市街地へのアクセスは良いものの、山陰道の通る市街地南部に位置する工業団地と比較すると、高規格道路への接続が悪く、物流や通勤圏域に課題があり、分譲が進んでいない状況。○企業は物流（製品輸送）に対し、安全性（事故防止）、定時性（速達性）、走行性（輸送製品の損傷防止）を重視され、一般道の通行を避けるため、高規格道路へのアクセスが悪い北部地域の工業団地は敬遠されている。



整備後の状況
<ul style="list-style-type: none">○交通アクセスが向上することで、物流面やコスト面で効率化が図られる。特にソフト産業の誘致において、空港とのアクセス性向上や通勤範囲の拡大により人材を確保しやすくなるなど、圏域の立地性が高まる。○港、空港、鉄道、高規格道路などの交通インフラを複合的に活用でき、既に立地している企業にとっては取引先企業への部材等供給の迅速化が図れるほか、企業間交流が活発化するなど、メリットは大きい。ただし、特に製造業などは大消費地との距離や時間を重視する向きもあること、昨今の燃料費高騰などの影響でコストカットも重要視されていることから、企業誘致にどれほどの効果をもたらすかは不明。○圏域内のみならず、圏域外への移動時間も短縮され、空港・港湾・漁港等の機能を最大限いかすことができる。この利点を活用した企業誘致が圏域内で進み、雇用の創出や産業振興、地域経済の発展につながる。○企業の立地は、分譲価格、立地場所の利便性、人材確保のしやすさ、地元企業や教育機関との連携の可能性、行政の支援体制などの要因を、総合的に判断されるものと認識しているが、交通状況改善、物流の拡大により分譲地の魅力が向上すれば、新たな雇用の創出、産業の集積による市内産業の活性化（進出企業から地元企業への新規発注や共同事業など）の可能性はある。○企業が進出することにより、高規格道路の利用増が期待でき、高規格道路（有料区間）の収益増につながるほか、暫定2車線区間の高規格道路が、4車線化への整備促進が期待される。

③ 雇用について

整備前の状況
<ul style="list-style-type: none">○マイカー通勤が主流であり、交通渋滞が慢性的に発生し、通勤に時間を要する。○求職者や移住者が希望する業種・職場のすべてを市内だけで確保することは難しく、様々な業種の企業が立地する圏域全体での確保を図っていく必要がある。しかしながら、車社会の中で、圏域全体が通勤圏内とはなっておらず、必ずしも希望に沿った業種・職場に就けない状況にある。○有効求人倍率（2022年7月）は島根県が1.78、鳥取県が1.51と人手不足が続いているが、求職者の望む条件とはミスマッチし、人材確保が困難な状況にある。○近年では転職なき移住者が増えつつある。また「車の運転が不安」「車を所有することに負担感がある」と考えている移住相談者は多い状況。○魅力ある働き場が少なく、若者が県外への就職を選び人口減少するとともに、地元企業の人材確保が困難となっている。○自家用車通勤の比率が高いなか、圏域においては高規格道路ネットワークが確立していない。よって通勤に時間を要するため、就職先エリアが限定的となり、希望する企業への就職をあきらめるケースもある。○高規格道路ネットワークが確立していないため、周囲との交通アクセスが悪い印象を与え、圏域への若者の定住・移住が進んでいない。



整備後の状況
<ul style="list-style-type: none">○通勤時間が短縮することで、広域通勤が可能となることから、就職の選択肢が広がり、山陽や大都市圏への労働人口の流出を抑制することができる。また、企業にとって必要な人材を確保しやすくなり、新たな企業進出が見込まれる。○圏域内の移動時間短縮により、居住地≠勤務地が可能となり、移住者の移住先・勤務先の選択肢が増え、移住・定住の促進を図ることができる。○働く場の受け皿が大きく広がり、求職者や移住者が希望に沿った業種・職業に就けるチャンスが拡大する。○企業立地が進み、求職者が求める魅力的な雇用の場が創出される可能性がある。○車を所有しなくても移動に困らない仕組みづくり（「Uberなどの配車アプリ」と「デマンド交通」を組み合わせたようなもの）を併せて検討することが望まれる。○交通アクセスの向上により、利便性が良い印象を与え、定住・移住に繋がっていく。

③物流（港湾・空港、鉄道との連携等）について

整備前の状況

- 物流ルートを選択基準の一つとして、輸送に掛かる想定時間の確実性や、事故や災害時の代替え路線の充実など『物流の安定性』が重要視される。その様な中、安来市の物流は、陸路（米子道～中国縦貫道、山陰道～鳥取道路）を中心に、関西方面との繋がりが強い。
- 出雲縁結び空港は、山陰道・宍道 IC の近くに立地しており、アクセス性に優れている。そのため、松江、安来、米子には短時間で輸送が可能となっている。一方で、宍道湖北部から松江の橋北地区、境港へ向かうルートは山陰道とは対照的で、物流のために必要な大型のトラックの移動に優れた環境とは言えない。
- 米子空港や境港は IC からの距離が遠く、国道 431 号は地域住民や観光客、輸送トラックが混在し、渋滞も頻発していることから、時間を浪費している。また、空港・港湾からの圏域内との物流に時間を要することから、利便性において圏域外の空港や港湾と比較し不利な状況にある。
- 国道 431 号は、島根半島唯一の幹線道路であり、境港からの大型車両の通行が多い。沿線には住宅も連担し、歩道もなく幅員も狭い幹線道路を歩行する住民は、車両と接触の危険もあり不安を抱いている。
- 北部地域の島根半島は高規格道路がないため、出雲縁結び空港および米子鬼太郎空港へのアクセスは一般道しかない。一般道は定時性が確保できないため、時間に余裕をもって移動しなければならない。
- 一般道は、高規格道路と比較し走行性が低いため、車内で荷崩れが生じたり、振動などにより輸送製品が損傷する可能性がありと企業の損失が大きい。



整備後の状況

- 圏域 8 の字ルートの強みは、その路線が同時に災害に合いにくく、代替え機能が損なわれにくいことにある。また、高速で整備されることで、交通渋滞の緩和、輸送費の軽減、定時性の向上といった好循環が生まれる。このことは『圏域内の物流の安定性』に繋がり、圏域内の施設を利用した「空路」や「海路」という輸送方法の多角化が視野に入り、地域の魅力向上に繋がり、経済の活性化を図ることができる。
- 宍道湖北部から境港までのルートを高規格道路で結ぶことによって、輸送時間の短縮や安定供給、更には新たな物流ルートの確立が期待でき、これにより出雲縁結び空港で取り扱う貨物が増加し、空港の利活用の促進及び地域経済の活性化を図ることができる。
- 大型車両が高規格道路を通行することにより、生活道路の一部である幹線道路（国道 431 号）への通行が減少し、歩行者の安全性が高まる。
- 走行性の高い高規格道路を利用することで、輸送製品の損傷が最小限に抑えられるほか、販路拡大にも期待でき、収益の増加につながる。
- 境港と高規格道路が結ばれることになり、コンテナ輸送または大型コンテナ輸送も容易となり、物流の効率化や海外への販路拡大につながる。

④観光客滞在時間（旅行消費等）

整備前の状況

- 観光客が増加する大型連休には 2 車線区間の山陰道は渋滞が発生し、観光地周遊や滞在時間に影響を与えている。
- 圏域内には魅力的な観光資源が多数あるが、小規模なものが多く滞在時間が短い状況となっている。また、中海周遊約 72.6 km、宍道湖周遊約 50.6 km のコースとなり、全走となれば移動に時間を要するため複数の地域をめぐるものが困難な状況にある。
- 圏域内には歴史、芸術、文化、自然などの多くの観光資源が点在しているが、移動時間を要することが障害となり、隣接する自治体間での主要な観光地巡りにとどまり、周遊ルート（コース）が限定的な状況であり、域内全体の周遊・滞在につながっていない。
- 出雲縁結び空港は、山陰道・宍道 I C の近くに立地しており、アクセス性に優れている。そのため、松江市、安来市、米子市には短時間での移動が可能となっている。一方で、宍道湖北部から松江市の橋北地区、境港市へ向かうルートは山陰道とは対照的で、移動時間がかかるため、観光地での滞在時間の短縮や旅行消費の低減の要因となっている。
- 出雲市の展示系の文化施設は、特別展は有料であるが、入館自体は無料の施設である。無料であるため、出雲大社等の観光の空き時間等で入館していただく方が多くいる。
- 圏域内には魅力ある観光名所が多数あるが、複数の地域の観光施設を周遊するとなると時間がかかるため、複数の観光名所を周遊することは難しい状況。反対に複数の地域の周遊が難しいことから 1 つの地域の観光名所をより多く訪問してもらい、1 つの地域での観光消費拡大につながるというメリットもある。
- 境港に寄港する大型クルーズ船の乗客は、大半が大型バスにより周遊観光を楽しんでいる。しかし、寄港時間に制約され、一般道の移動では時間を要することから多くの観光地を巡ることができない。企画によっては車窓からのみの周遊もあり、せっかく訪れていただいたのに消費に繋がっていない状況。また、時間制約により主な観光地（例：出雲大社）のみとなる企画もあり、その他の観光地には訪れない。
- 近年、個人旅行（自家用車）が主流であり、主に高規格道路を利用し周遊観光する。時間が制約される中、高規格道路が整備されていない地域（例：美保関地区など）への観光は敬遠される。
- 近年、外国人観光客は個人旅行が主流であり、空港からレンタカーを利用し周遊観光する傾向にある。高規格道路とつながっていない空港からは遠方の観光地は敬遠される。また、高規格道路が整備されていない地域への観光も敬遠される。
- SNS による情報収集が主流となり、観光目的も多様化（聖地巡礼など）してきている。目的地も点在し移動に時間を要するため、周遊観光が限定的となる。
- 圏域の周遊ルートは、8 の字の周遊ルートになっておらず、ルートが東西で分断されている
- 山陽からの 20 代、30 代の観光客が少ない。



整備後の状況

- 移動時間の短縮、アクセス向上により、これまで目的地とされていなかった観光地の周遊がしやすくなり、観光客の増加・消費拡大が見込まれる。
- 安来市の観光客は松江市及び米子市での宿泊が多く、整備されるとその傾向がさらに進む可能性がある。
- 観光地と観光地間の移動時間が短くなると、圏域内の周遊促進が進み、食事、土産、宿泊といった観光消費拡大につながる。また、圏域外の観光エリアとの連携もより強化することができ、圏域を中心とした、新たな誘客エリアを形成することができる。
- 移動時間短縮により、広範囲の周遊促進、訪問箇所数の増が期待され、域内での滞在時間延長につながる。また、来訪者の満足度も向上し、連泊、再来訪につながる。
- 宍道湖北部から境港までのルートを高規格道路で結ぶことによって、移動時間が短縮され、沿線観光地の滞在時間の長期化、沿線観光地への訪問客数の増加、旅行消費の増加が期待される。
- コロナ禍により出雲縁結び空港利用客のレンタカー需要が伸びている状況にあるため、道路基盤の整備より空港の利活用の促進及び地域経済の活性化につなげることができる。
- 移動に要する時間が短縮することで、圏域の有名な観光地の周遊が可能となることが想定される。一方で、比較的小規模な施設については、これまで、移動ができなかったことで、入館していた客層が離れていく懸念がある。
- 点在する観光地間の移動時間が短くなることで、訪問先を増やすことが可能になり圏域内の周遊が促進されるほか、各観光地の滞在時間が延びることにより、観光消費の拡大に大きく寄与する。
- 整備された高規格道路沿線の観光地への集客増加が期待できるほか、移動時間が短くなると圏域内の周遊が容易になるため、圏域での観光消費拡大につながる。また、圏域で誘客エリアを形成することができれば、1つの地域単独ではできないような、複数の地域で連携した大きな事業を実施することができる。
- クルーズ船乗客や個人旅行者の観光は、滞在時間に制約がある中、移動時間の短縮により、複数の観光地へ訪れることが可能となり、滞在時間も増えることで消費にも期待できる。

⑤医療体制について

整備前の状況

- 重症度・緊急度が高い傷病者を救急車で搬送する場合、安全で早急な搬送が行える道路が必要である。現状、朝夕の通勤帰宅時等において、国道9号等の慢性的な交通渋滞により、安全性と利便性が著しく損なわれている。また、山陰道の利用について、安来 IC が市街地から離れた場所にあること、さらには、市の東側にあるため松江市への搬送時等には不便である。加えて、山陰道での事故発生時には、片側一車線でかつガードワイヤーが設置されているため、事故渋滞を回避して緊急車両が事故現場へ向かうことに支障が生じている。
- 特に重篤な救急患者を搬送する第3次救急医療機関があり、周辺市町村からの搬送も受け入れているが、自動車移動が主体の本圏域において市街地は慢性的な渋滞の課題があり、救急搬送の定時性が確保できない状況にある。
- 搬送中も処置を行う救急車は、揺れを極力抑える必要がある。一般道は路側が狭く、追い越し時にリスクがあり安全性が低い。
- 出雲市では直近3年間（2019-2021）で全救急件数の0.4%にあたる79件を管外搬送している。管内東部に位置する平田、斐川町からの搬送が多く、自動車専用道路等を利用して搬送している。長距離搬送は、傷病者はもとより活動する救急隊員にも心身に与える影響が少なくなく、双方への負担が生じている状況にある。
- 境港市の中核病院である済生会境港総合病院は、本市のみならず、米子市や松江市東部からの患者に24時間体制で対応する救急医療を担っている。救急搬送においては、救急自動車によって済生会境港総合病院へ搬送されているが、境港から米子に通じる国道431号では交通渋滞が頻発しており、時間を浪費している。ドクターヘリで救急搬送を行うこともあるが、天候によっては出動ができない場合もある。
- 今後高齢者人口の増加に伴い救急搬送件数の増加が見込まれる状況にある。



整備後の状況

- 安来市の令和2年中の救急搬送人員について、全体に占める65歳以上の高齢者の割合は73%であり、今後、高齢者増加による救急搬送人数の増加が予想される。国道9号、山陰道等の道路整備により、交通渋滞が緩和され、医療機関への安全で早急な搬送が行えるようになる。このことは、圏域内で生活する市民にとって、最も重要である安心と安全をより質の高いステージで提供する基礎となる。
- 今後高齢化が進むことにより、高度な医療が受けられる病院への救急搬送件数の更なる増加が予想されている。高規格道路の整備により、渋滞が緩和され、救急搬送時の輸送時間の短縮や、定時性の確保、また安静輸送が保たれることから、安定的な救急搬送が期待され、助けられる命が増える。
- 自動車専用道路等の整備による交通渋滞の緩和や路面整備によって走行時のストレス軽減が図られれば、傷病者等への負担軽減につながり、救急搬送活動を円滑に行うことが期待できる。
- 自動車専用道路が整備されることで救急搬送に要する時間が短縮し、安全かつ早急な救急搬送を行うことができる。また、天候によって出動が左右されるドクターヘリとは異なり、安定して救急搬送を行うことができる。
- 交通渋滞の緩和や医療機関へのアクセス性の向上により、救急搬送活動の効率化が期待できる。

(2) B/C (走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少) に現れない整備効果、間接的な影響に係る検討

①交流人口について

整備前の状況
<ul style="list-style-type: none">○新型コロナウイルス感染拡大を機に、若者の地方への関心が高まっているが、公共交通機関が都会のように充実していないため、地域への関心や興味を持っていても圏域を巡る手段や時間を確保できず交流の妨げになっている。○観光地としての認識や、有名アーティストの出身地など、一時的な興味で本圏域を調べ、訪れる人はいるが、アクセスの悪さにより継続的な関係性を維持できず、本圏域の深い魅力や情報に触れる機会が創出しにくい。○高規格道路や港湾・空港などの交通拠点へのアクセス性が低いことから、テレワークやワーケーションの誘致も困難であり、広域交流の機能が果たせていない。○地方への移住を促進するためには、地方ならではの田舎暮らしができる環境に加えて、利便性の高い地域が選ばれており、都会からのアクセスや周辺地域間のアクセス性の向上が求められる。○圏域内の周遊に時間がかかるため、圏域内の地域と観光客の交流する機会が少ない。



整備後の状況
<ul style="list-style-type: none">○圏域内の移動時間が短くなると、圏域外から来訪者との交流時間が増加するだけでなく、環状線としての役割も期待できるため、圏域内の住民同士の交流時間も増加し、より深い関係性を構築することができる。○圏域外から圏域へ来やすくなることで、地域の人との交流等を通じて本圏域への興味・関心がより深まり、交流人口から関係人口、定住人口への発展が期待される。○交通アクセスの利便性が向上し、行動範囲や地域間交流が拡大したことにより、本圏域を代表する観光地や地域イベントに注目が集まり、観光客の増加とともに交流人口の拡大につながる。○圏域8の字ルートの整備により、都会からのアクセスをはじめ、圏域内の移動時間が短くなると、リモートワーク等新たな働き方の機会が増加し、地域と圏域外から来訪者との交流時間が増加し、より深い関係性を構築することができ、地域づくりの担い手として活躍することが期待できる。○圏域内の移動時間が短くなると、観光客がより、圏域内を周遊することが容易になり、圏域内の地域と観光客の交流する機会が増える。交流が増え、より深い関係性を構築することで「人」に会うための旅行が増え、リピーターを増やすことが期待できる。

②災害時の対応について

整備前の状況

- 圏域内自治体間での災害時の相互支援ルートの確保と到着時間の短縮が課題である。
- 本市の地形上、特に弓ヶ浜半島の道路網が限られており、より安全な避難経路や安定輸送のための道路を確保することが重要な課題となっている。
- 近年頻発する自然災害等に対し、既に締結している「中海・宍道湖・大山圏域消防相互応援協定書・実施細目」の発動は幸いにもなく、それぞれの消防本部で対応している。しかし、災害発生を見据えた場合、一般車両の渋滞等も加わり、緊急自動車の緊急通行は非常に困難を来すことが予想される。
- 大雪による国道9号、国道431号の渋滞、大雨による土砂災害等による通行止め等、近年自然災害により甚大な被害を受けており、原子力災害時の避難ルート、物資の安定輸送を確保することが重要な課題となっている。
- 島根半島は、国道431号が唯一の幹線道路であり、災害により通行止めが発生した場合の迂回路がなく、地域経済への影響も大きく、周辺住民の避難経路の確保も困難となり、命の危険が生じる。



整備後の状況

- 支援ルートの多重化と到着時間の短縮が図られる。あわせて、原子力災害時の広域避難ルートの整備促進が図られる。
- 避難を行う際の道路ネットワークが拡大され、スピーディな避難を行うことができる。併せて、大規模災害時の物資の輸送等においても円滑化が図られ、避難生活での負担軽減につながる。
- 原子力災害時も想定すると、災害発生時に緊急自動車専用道路（通行レーン）などを予め定めておく必要があり、緊急自動車の機動力向上をめざす。
- 道路ネットワークの多重化を確保することで万が一の原子力災害時に、より安全で円滑な避難が可能となる。
- 一般道と並走する高規格道路により、ダブルネットワーク化が図られ、一般道が通行止めになった場合でも、迂回路として活用ができる。
- 原子力発電所を有する松江市は、有事の際に早期の避難を余儀なくされる中、高規格道路ネットワークにより早期の広域避難が可能となる。

③圏域内外の交流（施設の共同利用等）について

整備前の状況

- 文化スポーツ活動における指導者や後継者の確保、団体競技人口の減少が喫緊の課題となっている。
- 人口減少が進む中、文化、スポーツ等、様々な団体が継続した活動、指導者、後継者の確保等に課題を抱えており、圏域の活力の低下が危惧されている。
- 地区の課題は、地区内で解決する取組が目立っていた。
- 令和12年（2030）に島根県で国民スポーツ大会が開催される。本県では、宿泊施設に限られており、選手・役員の手配等の課題を抱えている。また、この時期が観光シーズンであり、これらの圏域来訪者との調整が難しいと考えている。
- 図書館や体育館などの市有施設は各市独自の予約システムが構築されている。



整備後の状況

- 圏域でのネットワークが確立できるほか、団体同士の情報共有や活動が盛んになり、課題解決につながることを期待できる。
- これまで行政単位を基本としていた活動エリアが拡大することにより、一定の課題が解消され、継続した文化、スポーツ活動を行うことができる。
- 地域の課題解決に向けた取組として、「しまっち」を活用した関係人口の取組（地区外からの担い手確保）が、活発になっている。
- 圏域内の移動時間が短縮することにより、大規模なスポーツ大会等を開催する際に、宿泊施設の利用が増える。また、競技会場や練習会場の選定にあたっては、移動時間が短縮されることで、県内・市内だけでなく県をまたいだ圏域内での協力体制や施設の利用が増えることが想定される。
- 移動時間の短縮に伴い、図書館や体育館などの予約システムの統一化が図られれば、施設の共同利用が促進される。

④中心市街地の交通混在解消について

整備前の状況

- 山陰自動車道（安来道路）開通（H13年3月）以前は、市内を横断する基幹道路は国道9号しかなく、通過交通も含め市内の中心市街地（安来駅～安来市役所）を通過していた。山陰道（通行量1万台/日）が開通したことは、市内を通過してしまう長距離移動車両を山陰道に誘導することにより、市内の渋滞は、朝夕の通勤時間帯を中心に緩和された。
- 商業施設などが集積していることから交通量自体が多いことに加え、物流のためのトラックのブレーキの繰り返しや、路面店への車の出入りで車間が詰まりやすくなり、市街地を中心に慢性的な交通渋滞が発生している。
- 朝晩の通勤・帰宅時間に市街地を中心に交通渋滞が発生している。
- 現在は、観光利用など都市間の移動と生活道としての利用が混在しているため、慢性的な交通渋滞が発生している。
- 宍道湖と中海に囲まれる松江市は、中心市街地内を經由して南北へ移動しているため、中心市街地の交通量は多く、交通渋滞が発生している。特にGWなどの大型連休時には国宝・松江城のある市街地を中心に交通が集中し、慢性的に交通渋滞が発生している。また、市街地内において大型車両の通過交通もあり、歩行者や自転車通行の危険性が高い。
- 一般道は交通量も多く、渋滞などによる停車や信号制御による停車時間もあり、アイドリングによる二酸化炭素の排出が多い。また、高規格道路と比較し一般道は走行性も悪いため、不要なアクセル操作により二酸化炭素の排出が多い。



整備後の状況

- 安来市への効果は少ないと考えるが、安来市と同様の効果は各所で見られることと推察する。
- 交通量の分散により交通渋滞が解消されることで、中心市街地の利便性向上が見込まれ、さらに発展することで企業・集客施設等の新規立地やそれに伴う生産増加や雇用・所得の増加、住居・観光等での魅了向上や市民の暮らしの満足度向上につながる。
- 市街地を通過する車両の減少により、交通渋滞が解消されれば、公共交通機関のダイヤ通りの運行が可能となり、公共交通の利便性向上を図ることができる。
- 圏域8の字ルートの整備により、都市間移動は高規格道路に振り替えられ、交通渋滞が解消され、生活環境の向上が見込まれる。
- 交通渋滞の解消により、観光客の満足度が向上する。
- 市街地内を通過する車両が、高規格道路を利用することにより、市街地内の交通量が減り、渋滞の緩和に期待できる。

⑤生活環境（自然への影響、働き方等）について

整備前の状況
<p>○交通渋滞が発生し走行速度が低下すると、自動車から排出される地球温暖化の原因となる二酸化炭素だけでなく、大気汚染の原因となる窒素酸化物・粒子状物質などによる環境負荷が増大すると考えられる。また、生活するには恵まれた環境ではあるが、都市圏ほど交通網が整っていないために通勤可能な範囲に希望する職場が確保しにくい。</p> <p>○働き方への影響について、リモートワークやワーケーション等の新たな働き方の浸透により、地方移住や二拠点生活への意識が高まっているものの、都会地からのアクセスの悪さにより生活の場としての選択の機会が損なわれ、結局ほどよく都会に近いエリアが多く移住者を獲得している。</p> <p>○通勤時など恒常的な交通渋滞の発生により、走行速度の低下や停止・発進を繰り返すこと、運転時間も長くなることから二酸化炭素の排出量が増加している。また、電気自動車の普及が進んでいない。</p> <p>○圏域の交通アクセスに問題があるため豊かな自然環境や居住環境を十分にいかすことができず、少子化対策や移住者の増加につなげることができていない。</p> <p>○一般道に大型車両が通行することにより、沿線に与える騒音や振動の影響が大きい。</p>



整備後の状況
<p>○一定速度で走行する自動車は二酸化炭素等の排出量が少なくなる傾向にあるため、高規格道路の整備により環境負荷の軽減につながる。また、行動圏の拡大や移動時間の短縮により職場の選択の幅が広がり、仕事以外に使う時間も生まれ多様なライフスタイルのニーズに応えることができる。渋滞の解消、通勤時間の短縮による精神的な負担の軽減にもつながる。</p> <p>○自然への影響について、交通渋滞の緩和だけでなく、圏域内の物流の循環を生むことによって、農産物の地産地消の取組が促進されるなど、フードマイレージの縮小による二酸化炭素排出量の削減効果が期待できる。</p> <p>○働き方への影響について、圏域外から圏域へ来やすくなることで、生活の場としてリアルに感じてもらえることができ、移住定住を検討するきっかけが生まれやすくなる。</p> <p>○高規格道路ネットワークの整備により、交通渋滞が緩和され、一定の速度での走行が可能となり二酸化炭素排出量の抑制に効果がある。道の駅、SAなどの整備にあわせて、急速充電設備を導入し充実させることで電気自動車普及につながる。</p> <p>○圏域の交通アクセスが改善され、圏域内にある多様で豊かな自然環境や居住環境を十分にいかすことができる。良好な自然環境や居住環境からUターンやIターンが増加すると見込まれ、少子化対策や移住者の増加が期待できる。</p> <p>○走行性の高い高規格道路を利用することにより、大型車両が周囲に与える騒音、振動が軽減される。</p>

3. 国土としての位置づけを含めた、圏域の新たなデザインに係る検討

①圏域8の字ルート整備後に生じる圏域の新たな役割

整備後の状況
<p>○高規格道路ネットワークの整備により、産業、観光、生活環境といった様々な面で、圏域のポテンシャルを十分に発揮することが可能となり、60万人の大都市に匹敵する持続可能な一つの地方都市として圏域が発展し、一つの成功例として世界に注目される先駆的なものとなることできる。</p> <p>○移動時間の短縮による圏域内の活性化を通じ、圏域の価値をさらに高めることで、日本海側の拠点地域としての位置づけが内外に認知される。</p> <p>○東アジアのゲートウェイとしての機能強化や東アジア都市との経済交流の促進が図られ、企業にとっても海外進出しやすい地域となり、新たな企業進出が見込まれる。</p> <p>○中海・宍道湖、大山など全国有数の自然環境や観光資源を生かした、リモートワークやワーケーション等の柔軟な働き方の受け皿となることで、新たなビジネスチャンスの創出が期待される。</p> <p>○本圏域は環日本海の玄関口として、境港、米子鬼太郎空港、出雲縁結び空港などの交流と物流の拠点性を備えている。また、産学官連携などを生かした先端技術の開発が進むとともに、山陰地方屈指の製造業拠点が形成されている。こうした優れた都市基盤・産業基盤に圏域8の字ルートといった社会基盤が加わることで、圏域内外（海外含む）との交流と広範囲での経済活動の機会を創出することにより、圏域内総生産を引き上げ、圏域住民の満足度が高まり、圏域人口60万人の維持をめざす。</p> <p>○圏域8の字ルート整備により、中海・宍道湖・大山圏域が西日本の日本海側の中心地域となり、特に港湾・空港などへの交通拠点へのアクセス性を高めることにより、本圏域の優位性がさらに高まると考える。</p> <p>○圏域内を高規格道路で結ぶことにより、陸路（高規格道路）、空路（出雲・米子空港）、海路（境港）とつながり、「ひと」「もの」の移動が容易になる。また、境港が海外航路の増便、航路拡充や、出雲・米子両空港が国際化されれば、海外への物流拠点としての大きな期待が持てる圏域に発展する。実現となれば、西日本の国内外に向けた経済拠点として発展することに期待。また、出雲・米子両空港は首都圏（羽田空港）と計11便で結ばれていることから、首都圏と海外のハブとしての位置づけも期待できる。</p> <p>○首都圏では、東日本大震災以降、大規模地震へのリスク分散を検討し、地方に拠点を考える企業が増加傾向にある。これを契機に企業誘致を図り、圏域の経済発展を図る。</p>

4. SDGs、DXの推進等の現状を踏まえた、カーボンニュートラル、デジタル技術の活用にかかる検討

- ①圏域8の字ルート整備効果を更に高めるために必要と考える、カーボンニュートラル、デジタル技術の活用方法等

SDGsの視点
<ul style="list-style-type: none"> ○道路整備と合わせて、電気自動車や充電施設の整備を行うことで、温室効果ガスの排出量を削減する効果が期待できる。 ○圏域8の字ルートの整備は、災害等の停電により一時的に電力の供給が困難となった地域においても、例えばV2Hにより、蓄電池としての利用可能な次世代自動車の普及、改良によって、電気自動車に蓄えられた電力を、公民館等の各避難所に設置された蓄電池へ短時間で配送することが可能となり、圏域におけるBCP機能の強化につながる。 ○今後、圏域内の脱炭素地域が連携し、再生可能エネルギーを補完・供給し合うことで、圏域全体の災害レジリエンスに寄与することができる。 ○都市部と比較し、風力発電や太陽光など豊富な再生可能エネルギー資源を利用することで脱炭素化に貢献でき、また再生可能エネルギーを求める企業の誘致や環境意識の高い若者世代の移住・定住促進を図ることができる。 ○宿泊施設や観光施設での電気自動車の充電器を設置することにより、電気自動車を使用した圏域周遊を促進することができる。 ○非接触給電システムの適正配置による電気自動車への転換、水素ステーションの適正配置による燃料電池車への転換、道路照明、トンネル照明のLED化と再エネ利用の活用。

DXの視点
<ul style="list-style-type: none"> ○停まらない料金支払いシステムの確立、スマートインターチェンジの設置により、交通渋滞の緩和、物流の効率化、地域の産業振興、迅速な救急対応が期待できる。 ○バスロケーションシステムの導入により、路線バス、空港バス、観光周遊バス等の利用者に対し、的確でタイムリーな運行情報の提供ができる。 ○車載カメラを活用して路面損傷状況の自動収集を行うことで、迅速な道路補修につなげることができる。 ○気象状況解析カメラの設置や除雪車自動運転の導入により、迅速で効率的な除雪作業を行うことができる。 ○圏域の道路事情がライブカメラ等を利用し、リアルタイムに見ることができる仕組みを構築し、事前に情報収集することにより、消防車、救急車の円滑な通行が可能になる。 ○AI等を用いた渋滞予測、渋滞回避システムや天気予報との迅速な連携による通行判断システム（速度制限、交通量制限、通行止めなど）などを導入し、交通情報をリアルタイムで公開することにより、より円滑な交通ネットワークを構築することができる。 ○防災情報を共通システムで開示し、避難誘導等でより良いルートの提示をすることができる。

- 移動時間の短縮に伴い、図書館や体育館など公共施設の予約システムの統一化が図られれば、公共施設の共同利用が促進される。
- 休憩施設、集客施設等の利用者行動データ取得による、効果的な観光施策を推進することが可能となる。

自動走行の視点

- 自動運転車は、自動運転レベルに応じて 0~5 に区分されます。現在、実用化されているのは自動運転レベル 3 となっており、完全自動運転に向けては、技術的・社会的・法律的な課題解決が必要。
- 自動運転の実現により、交通事故の削減、高齢者や過疎地域等での移手段の確保など様々な交通課題を解決するとともに、社会や産業構造に大きなインパクトを与えるものと期待。
- 2024年問題（※1）や2040年問題（※2）といった、物流部門での人材確保に深刻な影響が見込まれている。これらの解決策として、自動運転技術といったDXの活用が必要。
- 自動車専用道路を前提とした場合には、自動運転が実用化段階に至っており、デジタル技術によって課題の解決が期待されている。ほかにも個々に自動運転させ、先頭車両を自動追尾させるなど、デジタル技術による省力化の可能性は大きい。しかし、自動車専用道路といったインフラが未整備の場合、歩行者や自転車の存在、店舗駐車場への出入りや路上停車する車両など様々な要素があるなかでの自動化には、様々な課題がある。
- 物流は、産業発展に欠かせない要素であり、自動車専用道路が整備されている地域と、そうでない地域との差が生じる。
- 道路整備には時間短縮といった便益もあるが、圏域が将来も発展するうえで、圏域 8 の字ルートの整備をデジタル技術の活用による物流を支える人材確保といった課題を解決する基盤に位置づけることが重要。

※1 2024年問題…トラックドライバーにも労働時間の上限等の基準が適用され、現行の人員体制・仕組みでの長距離輸送が困難になる問題

※2 2040年問題…日本で高齢化が進む一方で、生産年齢人口が減少し、さまざまな分野で人手不足が顕在化する問題

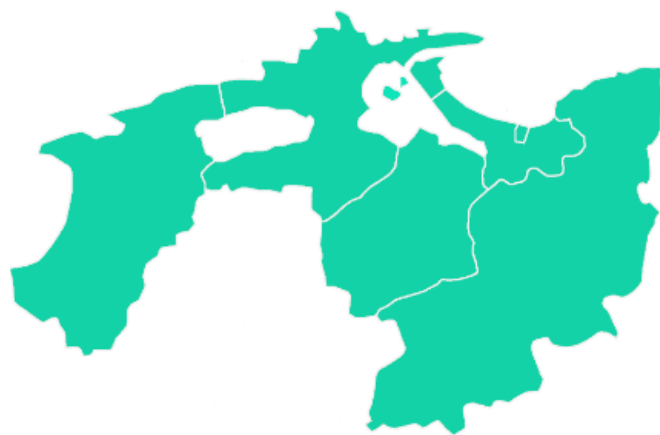
【参考】 ヤマト運輸の配送日数と指定時間の変更について

ヤマト運輸は 2022 年 10 月 1 日から、社会や地域の顧客ニーズ・要望に、安定した品質で対応するため一部区間で宅急便などの荷物の「配達日数」と「指定時間帯」を変更しました。

東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、群馬県、栃木県、山梨県、新潟県と、広島県（福山市を除く）、島根県（松江市・安来市・隠岐郡を除く）、山口県の岩国市、玖珂郡との区間は現状、発送した翌日の 14 時以降から時間指定が可能。10 月 1 日からは、発送の翌々日午前中から指定可能に変更。荷物の大きさや種類にかかわらず、すべての商品が対象で、県内全域で、関東地方との間の配送には中 1 日かかります。

ヤマト運輸によると、道路の老朽化で工事が増加し、渋滞しやすくなっていることや、台風などの悪天候によってすでに、発送の翌日に届けられないケースが増えていることなどから、見直しを決めています。





編集・発行

中海・宍道湖・大山圏域市長会

中海・宍道湖・大山圏域市長会ホームページ

<http://www.nakaumi.jp>