

中海・宍道湖・大山圏域8の字ルート研究会 中間報告

「あたかも一つのまち 住みたくなる中海・宍道湖・大山圏域」の実現をめざして

～高規格道路ネットワークをいかした圏域づくり～



令和5年2月10日

中海・宍道湖・大山圏域8の字ルート研究会

目次

これまでの経過	1
1. 高規格道路ネットワークをいかした圏域づくりの研究について	2
2. 圏域の現状について	
(1) 構造と人口	3
(2) 産業	6
(3) 防災・安全・安心	12
3. 圏域の交通ネットワーク整備の状況について	14
4. 圏域8の字ルート整備後の影響について	
(1) 4つの視点の整理について	16
(2) 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ついて	17
(3) 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、間接的な影響について	18
(4) 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ついて	20
(5) 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	20
5. 圏域の目標としていく社会像について	
(1) 目標とする社会像	22
(2) 具体的なイメージ	23
6. 今後の広域連携による取組について	
(1) 目標とする社会像へのチャレンジの整理について	26
(1) 縮まる時間へのチャレンジ	27
(2) 深まる交流へのチャレンジ	28
(3) 広がる未来へのチャレンジ	29
7. 高規格道路ネットワークをいかした圏域づくりについて	31
今後に向けて	32
【参考】 アンケート調査回答内容一覧	35～50

これまでの経過

近年、中海・宍道湖・大山圏域（以下「圏域」という）における、高速で走る自動車のための専用道路（以下、「高規格道路」という）ネットワーク整備を取り巻く環境として、国主導で「中海・宍道湖圏域道路整備勉強会」が設置され、整備方針、機能軸の方向性などが議論され、また、経済界では「8の字ネットワーク整備による効果分析検討会」が開催され費用対効果が検討されるなど、整備促進に向けた機運が非常に高まっています。

令和元年度に国土交通省が策定した「高速道路における安全・安心基本計画」での優先整備区間として選定された路線うち、山陰自動車道安来道路では米子西 IC から安来 IC まで、中国横断自動車道岡山米子線では蒜山 IC から米子 IC までの間で4車線化の整備が着実に進展しています。さらに令和3年度に境港出雲道路の一部である、松江北道路が都市計画決定・事業着手されるなど、圏域を取り巻く高規格道路ネットワークの姿は、大きく変わってきています。

これからの圏域の発展のためには、高規格道路ネットワークを将来にわたって最大限に活用し、地域の活力の向上につなげていくことが非常に重要です。さらに、2040年の圏域人口は53万人と推計されていますが、人口減少の時代であっても、この地域が持続可能な発展を図っていこうとしたときに地域間の移動・流通が自由自在に行える高規格道路ネットワークは、次の世代に残すべき必要な社会基盤だと考えます。「中海・宍道湖・大山圏域8の字ルート研究会（以下、「研究会」という）」は、有識者や関係行政機関を構成メンバーとして、中海と宍道湖を介して8の字につながる、高規格道路ネットワーク（以下、「圏域8の字ルート」という）をどのように圏域づくりに活用すべきかについて研究することを目的として圏域市長会が設置しました。検討にあたっては、計9回にわたり部会、研究会を開催し、産業、観光、市民生活といった各分野の地域の現状や課題を抽出し、圏域8の字ルート整備がもたらす影響等について幅広く意見交換を行いました。本報告書は、圏域振興ビジョンに掲げる圏域の将来像「水と緑がつながる 人がつながる 神話の国から未来につなげる ～あたかも一つのまち 住みたくなる中海・宍道湖・大山圏域～」の実現に向け、高規格道路ネットワークをいかした今後のまちづくりの方向性等について、研究会で検討した結果を取りまとめたものです。

1. 高規格道路ネットワークをいかした圏域づくりの研究について

研究会では、圏域 8 の字ルートができることを前提に、研究テーマを「高規格道路ネットワークをいかした圏域づくり」とし、圏域の構造、人口、産業等の姿を整理するとともに、圏域の現状、課題及び圏域 8 の字ルート整備後の影響等について圏域市長会構成市にアンケート調査を行いました。整理した圏域の姿やアンケート調査の結果を踏まえ企画・産業・観光部会を開催し議論を行い、その内容を研究会に報告し、研究会において更に議論を深め、研究結果を取りまとめました。

【研究方法】

○影響の分析

- ・圏域 8 の字ルート整備によって生じる様々な影響について、以下の 4 つの視点により整理

○目標の設定

- ・整理した影響に基づき、圏域 8 の字ルート整備後の目標とする社会像について検討

○取組の検討

- ・目標とする社会像を実現するために、圏域全体で取組むことにより生じる有効性について議論

4 つの視点

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ついて

- ①企業誘致 ②雇用 ③物流（港湾・空港、鉄道との連携等）
④観光客滞在時間（旅行消費等） ⑤医療体制

2. B/C に現れない整備効果、交流人口の増加や災害時の安定輸送などの間接的な影響について

- ①圏域内での交流 ②圏域外との交流 ③災害時対応
④中心市街地の交通混在解消 ⑤自然環境への影響 ⑥住民生活の変化

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ついて

- ①圏域 8 の字ルート整備後の圏域の新たな位置づけ

4. SDG s、D X 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ついて

- ①圏域 8 の字ルート整備効果を更に高める画期的な技術の影響

2. 圏域の現状について

(1) 構造と人口

圏域は、主に国道 9 号沿いで市街地が発達してきましたが、その後、都市機能の集積と拡大に伴う交通需要の増大に対応するため、山陰道等の整備が進められました。結果として、多くの地方都市と同様に、各市においては、車社会の急速な進展に伴い、中心市街地から郊外へ徐々に市街化が進み、住居地域や就業場所の広域化や、通勤圏の拡大に繋がることとなりました。一方で、中心市街地においては、居住人口の減少や高齢化、空き店舗の増加によって賑わいが失われています。

まちの構造としては、山陰道や国道 9 号が通る、中海・宍道湖南岸に人口、産業が集積する形となっていることから、限られた往来箇所交通が集中し、慢性的な交通渋滞が引き起こされています。こうした圏域の都市機能が十分に発揮されていない状況を踏まえ、圏域振興ビジョンにおいては、基本目標に「未来を創造する圏域 8 の字ルート等の整備促進」を掲げ、圏域の一体的な発展を支えるために交通ネットワークを充実していくことが重要としています。この観点から一極集中型の都市ではなく、圏域各地域の個性や魅力を行政、経済界等、様々な連携により伸ばしつつ、市街地と地域の生活拠点を有機的に結ぶ多極型な圏域づくりを進めていくことが求められています。

また、全国的に人口減少や少子高齢化が進む中、圏域においても少子高齢化や人口減少が進んでおり、圏域の人口減少率や高齢化率の上昇は全国平均を上回るものとなっています。特に、20 代を中心とした若年層の圏域外流出が多く、社会増加率も減少となる中、若者の雇用を生み出す産業の育成等が急務となっています。

○圏域の人口

区分	令和 3 年 10 月 1 日 現在 (人)	令和 2 年 10 月 1 日 現在 (人)	増減数 (人)	増減率 (%)
	推計人口 (A)	国勢調査 (B)	(C) = (A) - (B)	(C) / (B) × 100
松江市	202,280	203,616	△1,336	△0.66
出雲市	172,871	172,775	96	0.06
安来市	36,420	37,062	△642	△1.73
米子市	146,753	147,317	△564	△0.38
境港市	32,401	32,740	△339	△1.04
大山圏域	48,947	49,665	△718	△1.45
圏域合計	639,672	643,175	△3,503	△0.54
全国平均				△0.51
島根県				△0.93
鳥取県				△0.86

出典 鳥取県人口推計年報 島根県市町村別推計人口・人口動態

○圏域の年齢階級別純移動数（0歳から29歳まで）

（単位：人）

区分	2000年→2005年	2005年→2010年	2010年→2015年
0～4歳→5～9歳	322	448	449
5～9歳→10～14歳	276	263	317
10～14歳→15～19歳	△2,398	△2,006	△649
15～19歳→20～24歳	△6,318	△7,622	△4,863
20～24歳→25～29歳	2373	145	2040

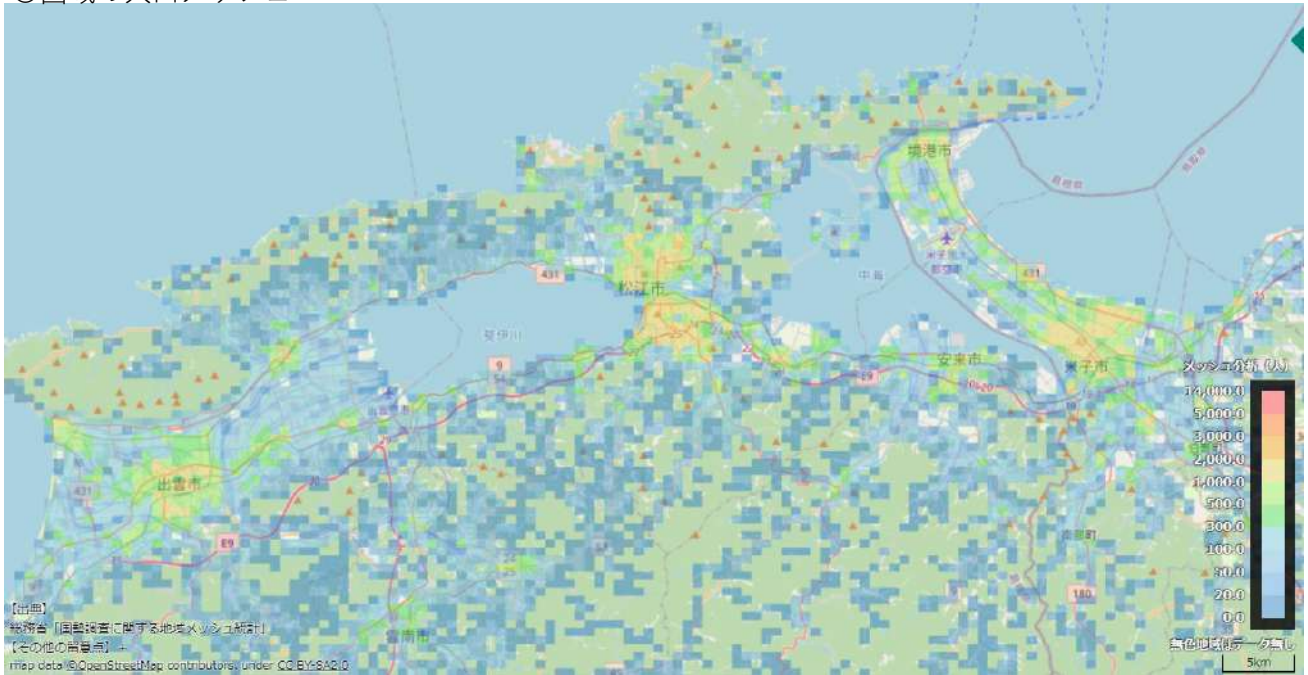
資料 RESAS-地域経済分析システム 人口マップより作成

○圏域の主要渋滞箇所（R2.11時点）

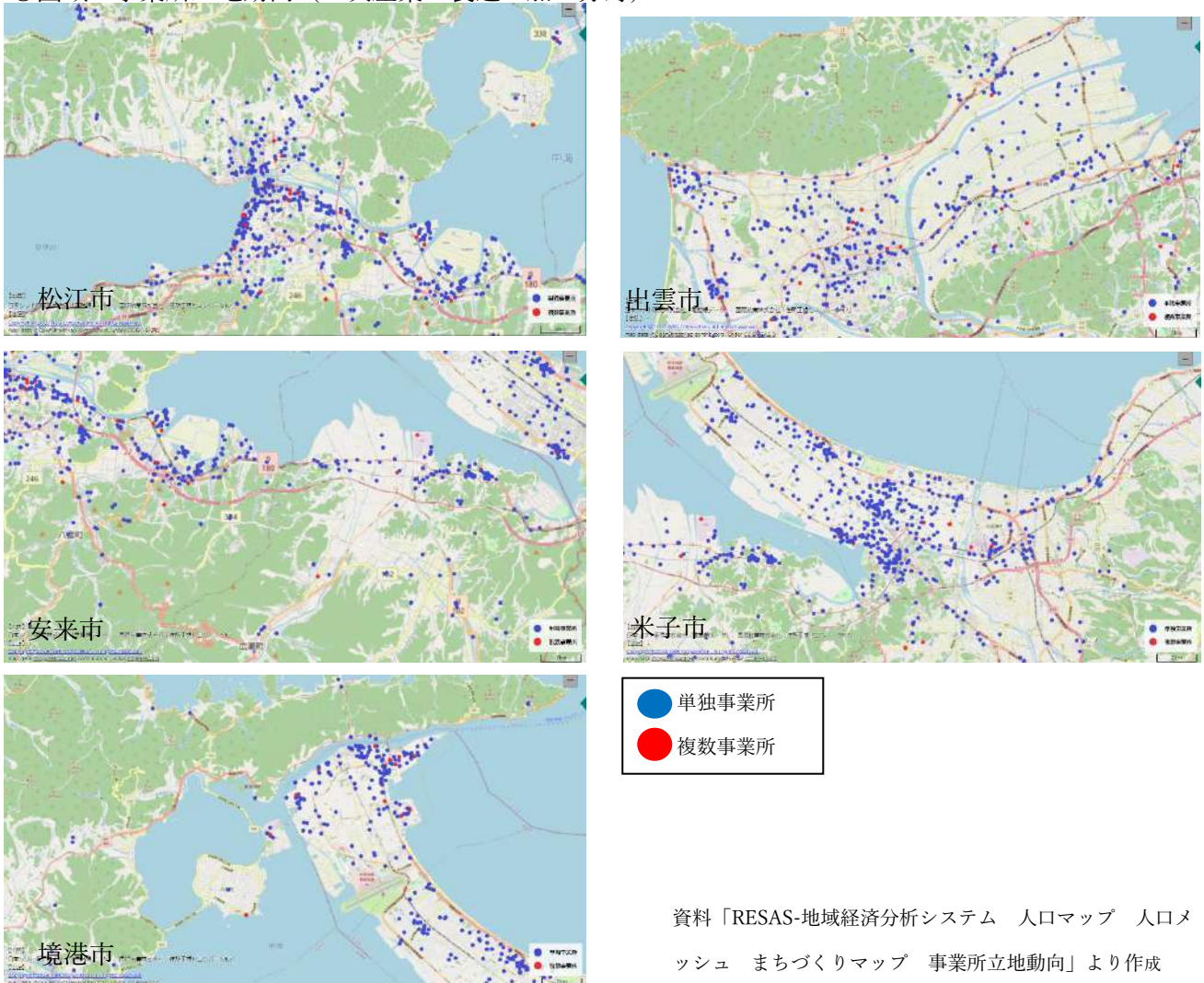


出典 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

○圏域の人口メッシュ



○圏域の事業所立地動向（二次産業 製造・加工分野）



資料「RESAS-地域経済分析システム 人口マップ 人口メッシュ まちづくりマップ 事業所立地動向」より作成

(2) 産業

圏域の産業は、卸売業、小売業、宿泊業、飲食サービス業の事業所が多数あるほか、一定のIT産業が集積しています。また製造業は食料品、金属製品関連を中心に集積し、事業所の割合は比較的少ないものの、付加価値額の割合は高くなっています。現在の圏域の経済規模は鳥取・島根県の約5割を占めており、山陰地方有数の規模となっていますが、圏域外からの（移出・輸出に伴う）収入額から圏域外への（移入・輸入に伴う）支出額の差し引きはマイナスとなっています。また、圏域には多数の工業団地が立地しており、国道9号、山陰道沿線の工業団地は既に分譲済みとなっている一方、宍道湖北側の国道431号沿線の工業団地は、高規格道路へのアクセス性が低いことなどから大半が現在も分譲中となっており、中海・宍道湖の南北で分譲に差が生じています。

また、境港（さかいこう）は鳥取・島根県に跨る重要港湾であり、近年、高度衛生管理型市場の整備が進んでいるほか、昭和南地区の新規岸壁整備が計画され、拠点性が年々向上しております。周辺への企業進出も増加するなど、外貿コンテナ取扱量は10年で約2倍となっており、今後は農林水産品を含め海外輸出の促進が期待されていますが、最寄りICまでの距離が他の港湾と比較すると長く、アクセス性に課題が生じています。

圏域における観光入込客数は近年横ばいの傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度より大幅な減少となっています。圏域には多くの集客効果を持つ国宝松江城、出雲大社があるほか、水木しげるロード、大山等様々な観光資源が点在しています。観光客の多くは自動車で移動しており、観光地間の移動は多くの時間を要します。このため特に圏域の観光による経済効果を牽引している出雲松江エリア周辺の多くの観光客が、圏域を十分に周遊できていないといった課題があります。一方インバウンドも堅調に増加していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により激減しました。アフターコロナを見据え、クルーズ船のおもてなし等、広域連携の取組を進めることが重要視されています。

○圏域の生産額 (単位：億円)

区分	一次産業	二次産業	三次産業	合計
圏域合計	912	13,842	25,202	39,956
島根県	799	16,006	27,218	44,023
鳥取県	918	9,524	19,410	29,852
山陰地方合計	1,717	25,530	46,628	73,875

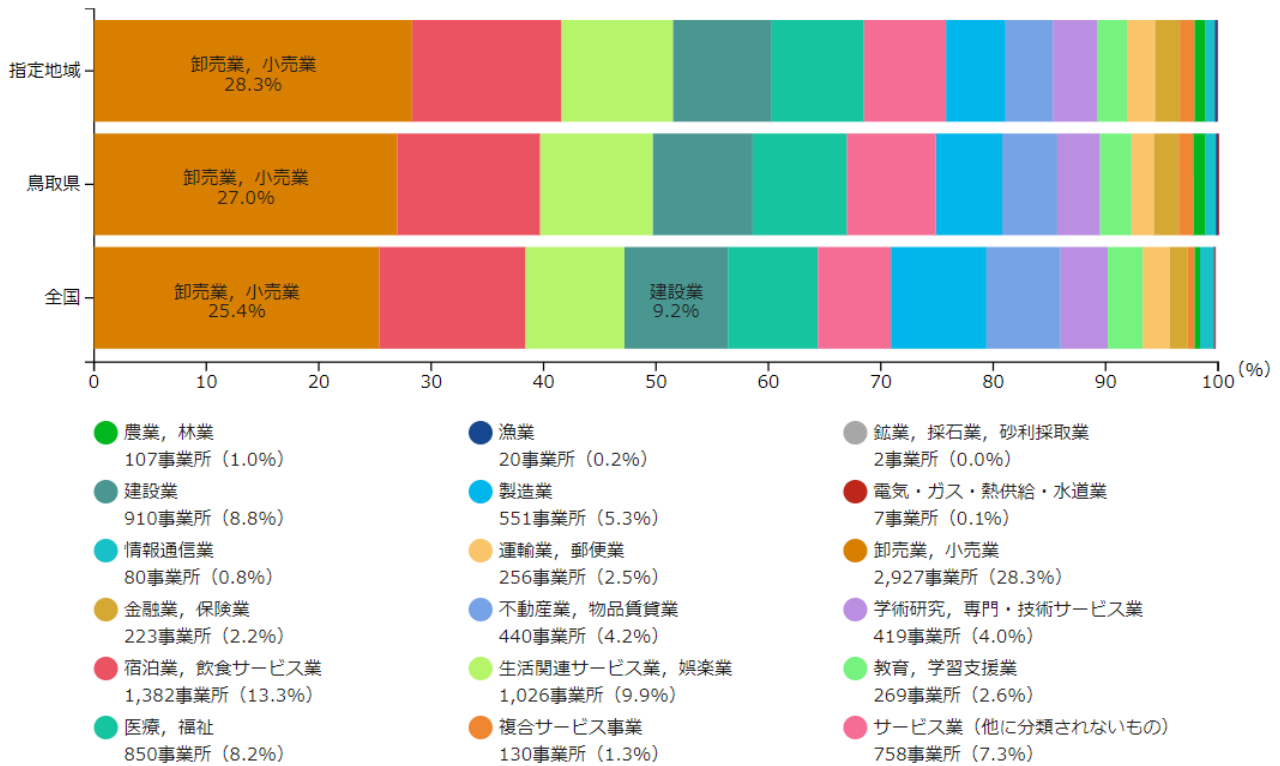
資料 「RESAS-地域経済分析システム 地域経済循環マップ 生産分析 (2015年)」より作成

○移輸出入収支額 (単位：億円)

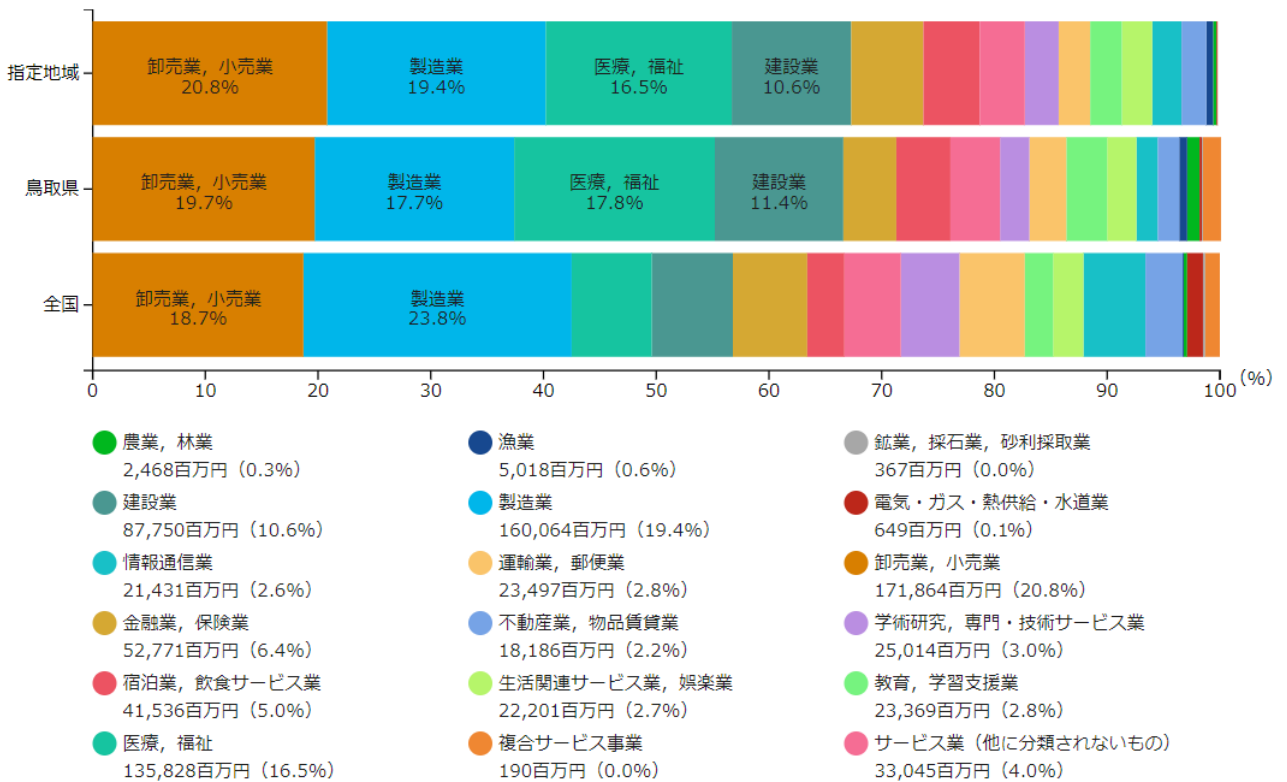
区分	一次産業	二次産業	三次産業	合計
圏域合計	93	△2,818	206	△2,519
島根県	298	△593	△3,916	△4,211
鳥取県	244	△2,085	△2,551	△4,392
山陰地方合計	542	△2,678	△6,467	△8,603

資料 「RESAS-地域経済分析システム 地域経済循環マップ 生産分析 (2015年)」より作成

○圏域内産業の事業所数及び割合



○圏域内産業の付加価値額の割合



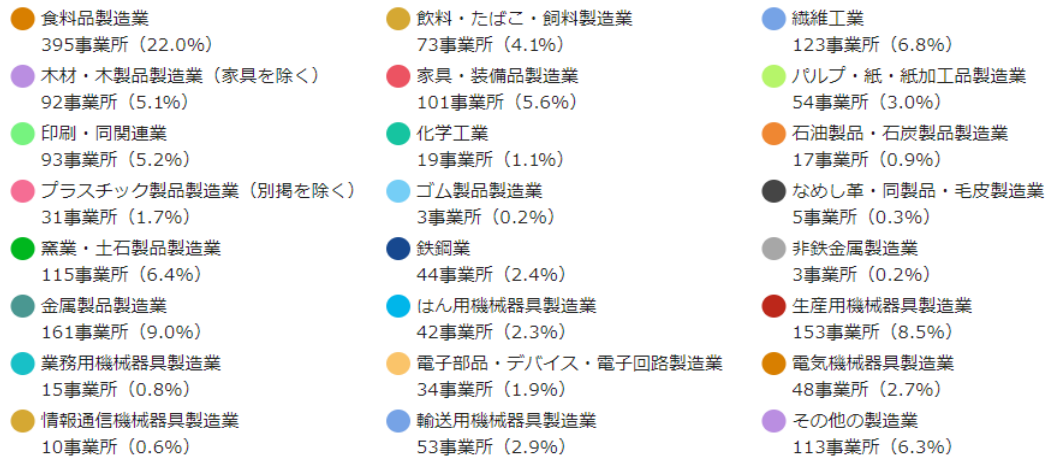
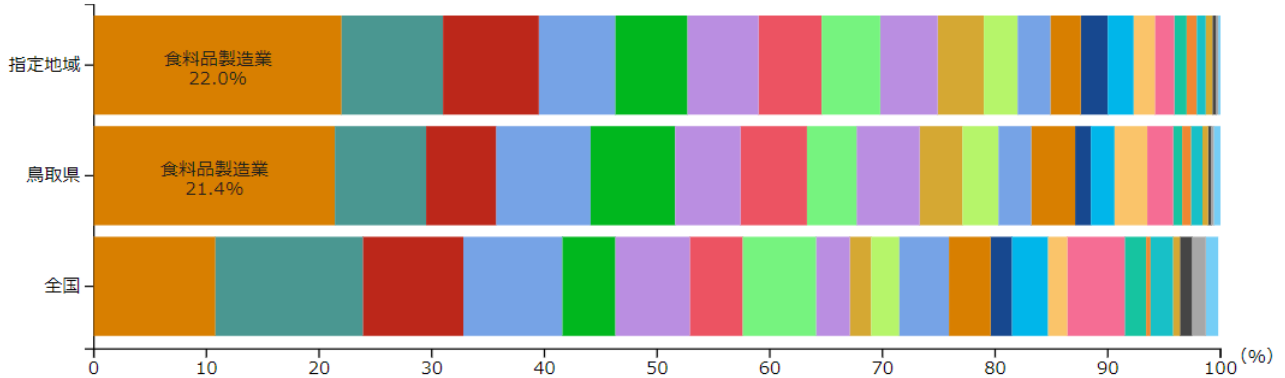
資料 RESAS-地域経済分析システム 産業構造マップ より作成

注記 付加価値額 = 売上高 - 費用総額 + 給与総額 + 租税公課 (費用総額 = 売上原価 + 販売費及び一般管理費)

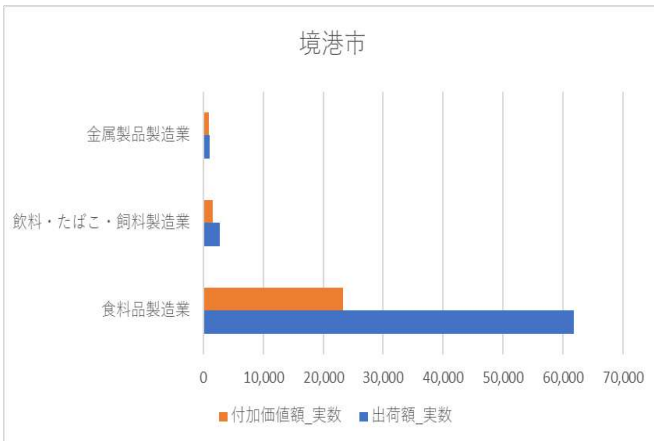
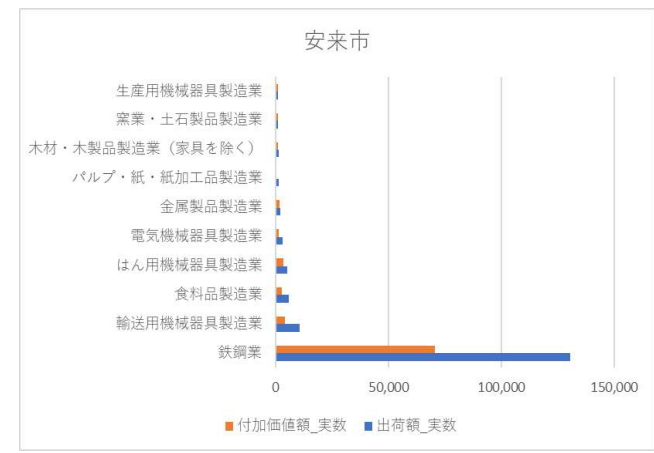
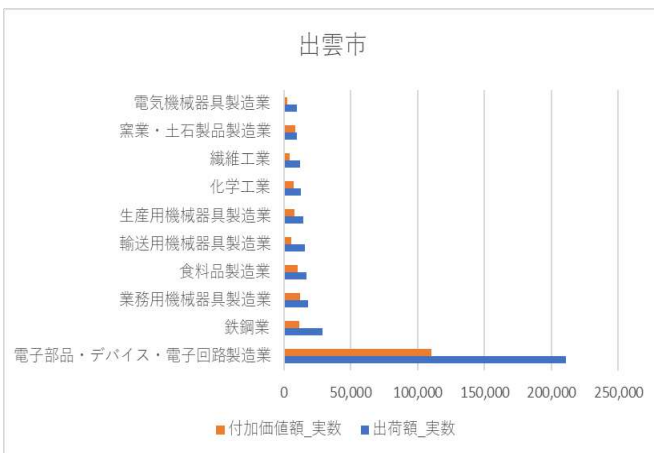
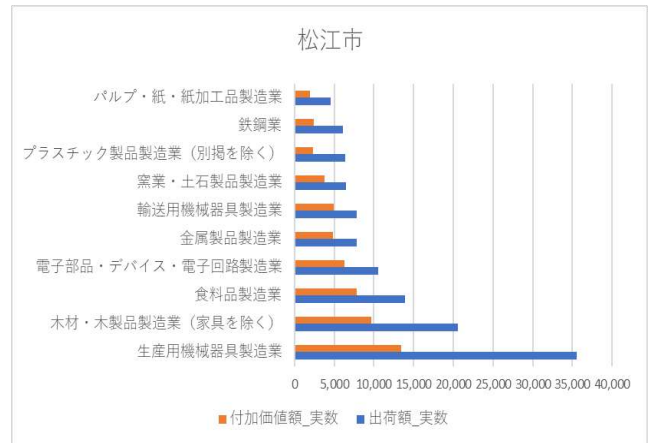
○圏域の工業団地



○圏域内製造業の事業所数

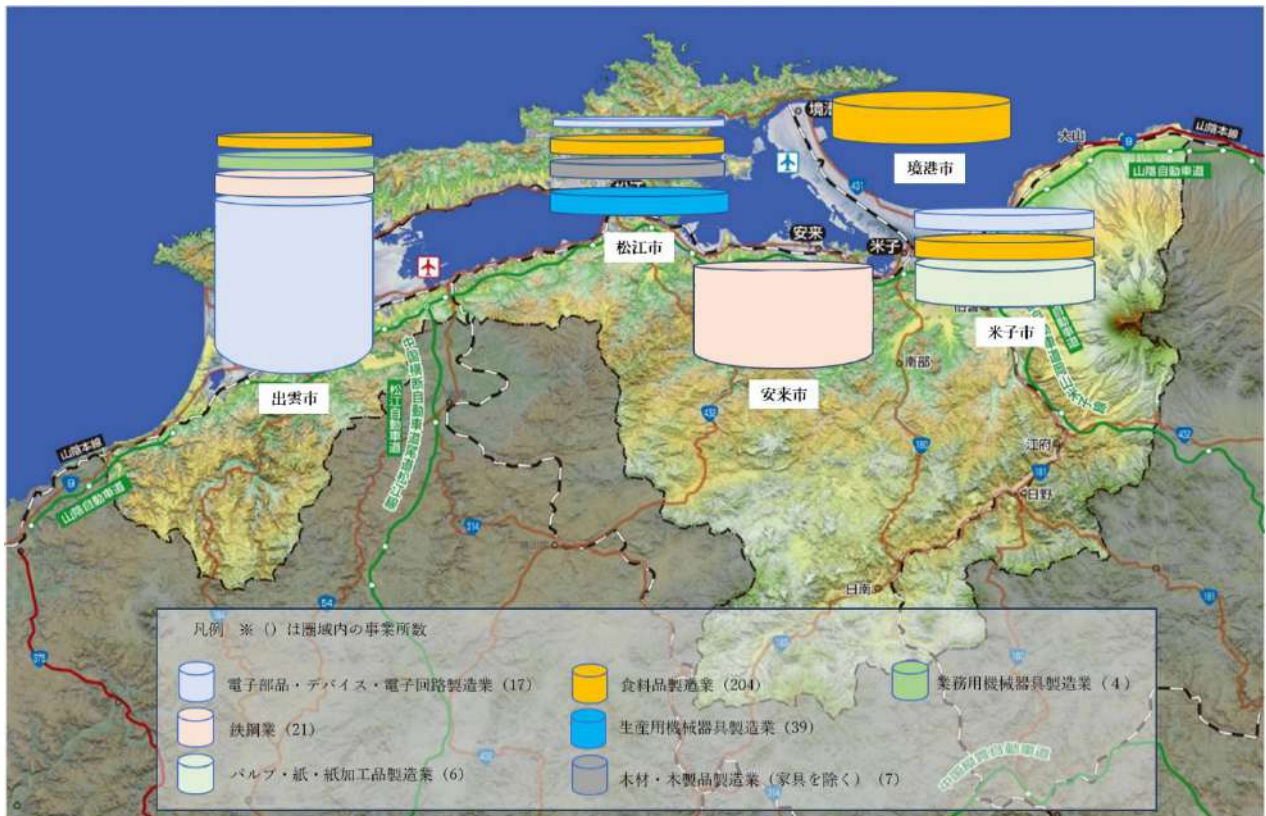


○各市の主な製造業（中分類）の付加価値額と出荷額（単位：百万円）



【資料】 RESAS-地域経済分析システム 産業構造マップ より作成

○圏域の主な製造業の出荷額のイメージ



資料「RESAS-地域経済分析システム 地域経済循環マップ 生産分析 (2015年)」より作成

【参考 情報サービス業インターネット附随サービス業 の売上高及び企業数】

区分	米子市	松江市	出雲市	境港市	安来市
売上高(百万円)	6,767	19,424	2,987	X	X
企業数	24	46	16	1	2

○圏域の観光入込客数

(単位：千人)

平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	令和 3 年
28,302	27,404	26,845	28,574	17,078	16,543

出典：鳥根県観光動態調査・鳥取県観光客入込動態調査

○圏域の外国人宿泊客数

(単位：人)

平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	令和 3 年
93,543	117,397	146,465	146,732	16,650	8,010 人

出典：鳥根県観光動態調査・鳥取県観光客入込動態調査

○県外客の利用交通機関に占める自家用車の割合

鳥根県			鳥取県		
令和元年	令和 2 年	令和 3 年	令和元年	令和 2 年	令和 3 年
68.9%	77.3%	84.2%	66.9%	68.5%	72.0%

出典：鳥根県観光動態調査・鳥取県観光客入込動態調査

○主な観光地・施設の入込客数



○インバウンド宿泊客数

区分	松江市	安来市	出雲市	鳥取県西部
韓国	13,413	208	1,139	34,155
中国	6,277	178	2,235	5,753
香港	12,533	91	2,016	14,674
台湾	18,836	26	2,163	5,753
アメリカ	4,607	82	485	1,070
カナダ	531	14	170	171
イギリス	1,424	22	220	145
ドイツ	785	25	148	364
フランス	4,829	23	325	259
ロシア	147	0	14	324
シンガポール	981	2	280	262
タイ	705	31	130	389
マレーシア	159	0	87	183
インド	1,856	0	67	280
オーストラリア	1,875	19	121	118
インドネシア	304	0	47	70
ベトナム	108	4	161	70
フィリピン	64	0	159	32

資料 令和元年度島根県観光動態調査 鳥取県観光入込動態調査により作成

(3) 防災・安心・安全

圏域は比較的自然災害の少ない地域ですが、過去には島根県側では昭和 48 年及び平成 9 年、平成 18 年の水害、鳥取県側では平成 12 年の鳥取県西部地震、平成 29 年の大雪により山陰道の長時間通行止めなど、甚大な被害を受けました。近年は線状降水帯のゲリラ豪雨による土砂崩れ、道路通行止めが生じており、対応が必要な状況です。一方島根半島には島根原発が立地しており、島根県、鳥取県において、島根県広域避難計画、鳥取県広域住民避難計画が策定され避難経路も設定されていますが、円滑な移動を確保するためのインフラ整備が必要とされています。

また第 3 次救急医療機関である鳥取大学医学部附属病院、松江赤十字病院、島根県立中央病院、島根大学医学部附属病院では、圏域のみならず鳥取県中部や島根県中部からの救急搬送の受け入れ先となっており、医療拠点として重要な働きを担っています。しかしながら、昼夜間問わず比較的多くの自動車が一般道を使用しているため、市街地の慢性的な渋滞が発生し救急搬送の定時性の確保が課題となっています。

○洪水想定区域及び島根原子力発電所からの距離（イメージ）



出典：ハザードマップポータルサイト (<http://disaportal.gsi.go.jp/>) を加工して作成

○緊急業務の平均所要時間

本部名称	出場件数 (件)	搬送人員 (人)	【入電－現着】 平均所要時間 (分)	【入電－病院収容】 平均所要時間 (分)
鳥取県西部広域行政管理組合消防	10,544	9,123	9.4	37.5
松江市消防本部	8,184	7,608	8.2	29.9
出雲市消防本部	6,059	5,666	8.4	33.0
安来市消防本部	1,722	1,598	9.4	45.2
圏域合計・平均	26,509	23,995	8.85	36.4
富山県	39,778	37,733	7.7	32.2
石川県	40,630	37,410	7.9	34.8
福井県	26,253	24,822	7.7	34.0

資料 消防庁令和 2 年中の救急業務における消防本部別実施状況 より作成

○圏域の交通量イメージ



箇所	路線名	昼間12h交通量 (小型車 上下計) (台)	昼間12h交通量 (大型車 上下計) (台)	昼間12h交通量 (全車上 下計) (台)	24h交通量 (小型車上下 計) (台)	24h交通量 (大型車上下 計) (台)	24h交通量 (全車上下 計) (台)	昼間12h 大型車混 入率 (%)
安来駅周辺※	一般国道9号	15,300	2,511	17,811	20,398	3,825	24,223	14.1
玉湯～穴道	一般国道9号	16,421	3,331	19,752	22,215	4,523	26,738	16.9
加茂町～錦海町2丁目※	一般国道9号	15,754	1,464	17,218	20,739	1,816	22,555	8.5
直江駅前※	一般国道9号	14,160	2,248	16,408	18,518	3,141	21,659	13.7
安来IC～東出雲IC	一般国道9号(安来道路)	7,738	1,143	8,881	9,213	1,739	10,952	12.9
松江JCT	一般国道9号(松江道路・本線)	36,893	4,313	41,206	45,306	6,037	51,343	10.5
玉造IC～穴道IC	山陰自動車道	9,192	1,330	10,522	10,836	1,893	12,729	12.6
斐川IC～出雲IC	山陰自動車道	2,837	498	3,335	3,257	709	3,966	14.9
米子JCT～二本木※	一般国道431号	11,823	1,529	13,352	15,016	2,075	17,091	11.5
皆生～西福原※	一般国道431号	26,641	1,577	28,218	34,182	2,784	36,966	5.6
森山～宇部尾※	一般国道431号	1,989	238	2,227	2,415	324	2,739	10.7
本庄道の駅前	一般国道431号	6,974	500	7,474	8,634	595	9,229	6.7
松江市役所～警察学校	一般国道431号	13,389	559	13,948	16,439	662	17,101	4
寺津～長江(穴道湖北岸)	一般国道431号	10,462	486	10,948	13,043	624	13,667	4.4
平田文化会館～美談駅※	一般国道431号	11,929	635	12,564	14,826	1,130	15,956	5.1
大根島～大海崎橋※	美保関八束松江線	6,959	1,161	8,120	8,682	1,468	10,150	14.3
江島～美保関※	美保関八束松江線	4,328	301	4,629	5,172	475	5,647	6.5
西尾IC～津田IC	一般国道485号	18,276	1,007	19,283	22,027	1,151	23,178	5.2

【参考】混雑時旅行平均速度(単位: km/h)

箇所	混雑時旅行速度(上り)	混雑時旅行速度(下り)	昼間非混雑時旅行速度(上り)	昼間非混雑時旅行速度(下り)
一般国道9号	32.1	30.7	37.3	39.1
山陰自動車道	78.8	79.4	76.7	76.1
一般国道431号	39.9	40.4	40.6	42.3
美保関八束松江線	49.1	50.8	52.6	52.2
一般国道485号	41.3	50.3	43.8	51.6

資料 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果(可視化ツール)より作成

3. 圏域の交通ネットワーク整備の状況について

本圏域では、鉄道や路線バス・コミュニティバスなどの公共交通機関や、国道・高速道路などの道路網の整備が進んでおり、山陰両県の主要都市を東西に延びる山陰道等で結ばれています。国内の他都市とは、中国横断自動車道岡山米子線が、大阪府吹田市と山口県下関市を結ぶ中国縦貫自動車道と接続し、本圏域と他地域を結んでいます。さらに、松江市と広島県尾道市を結ぶ中国横断自動車道尾道松江線の開通によって、山陰～山陽～四国を結ぶ高速道路網が整備されています。

道路以外にも、米子鬼太郎空港及び出雲縁結び空港発着の空路や鉄道でも結ばれていることから、産業経済の発展や観光振興、生活利便性の向上など、様々な効果を発揮しています。また、海外とは、境港からの国際定期コンテナ航路や、米子鬼太郎空港からの国際航空路線など、東アジア地域につながる空路・海路の交通ネットワークがあります。

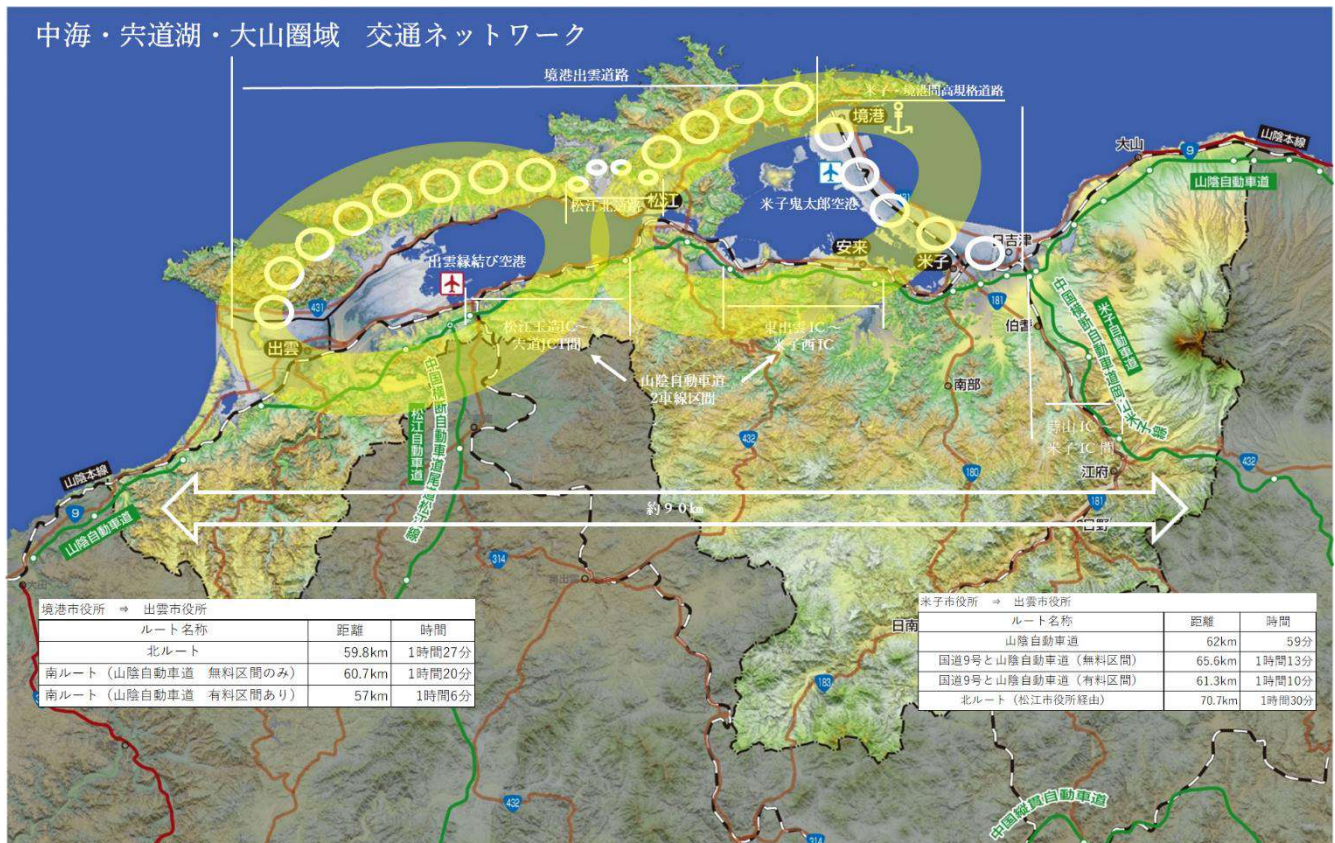
一方で本圏域は、日本海側有数の人口集積地であるとともに産業の集積地であり、これからの地方創生をリードする高い可能性を有していながら、あらゆる産業を支えるために必要な高規格道路ネットワークについては、未だにミッシングリンクが解消されておらず道路交通に課題をかかえている状況にあります。圏域の特色ある発展を支え、災害時における応急対応や支援物資の輸送等に重要な役割を担う高規格道路ネットワークの早期整備を図るためには、圏域に依然として多数存在するミッシングリンクの早期解消を図ることが必要です。中でも、重要港湾「境港」及び「米子鬼太郎空港」へのネットワークの整備を促進し、物流効率化による産業活性化や生産性向上を図るとともに、津波や原子力災害時における信頼性の高い避難経路の確保、米子境港間の慢性的な交通渋滞の解消に資する「米子・境港間を結ぶ高速幹線道路」、圏域の連携を更に強固なものにし、観光や物流をはじめ様々な産業や人々の暮らしを大きく改善する出雲市と境港市を繋ぐ「境港出雲道路」の未整備区間、松江市の外環状道路の一部として位置付けられ、事業化された「松江北道路」の早期完成が望まれています。

また、中国横断自動車道岡山米子線は全線開通から20年が経過したにもかかわらず蒜山 IC～米子 IC 間の約6割の区間がまだ暫定2車線であるため、地域経済や住民生活に多大な影響を与えており、高速道路本来の定時性や安全性を確保する必要性が強く求められています。山陰道については、令和元年度に公表された開通見通しによれば、令和7年度には県内の供用率が86%になると見込まれ、早期全線開通への期待が高まっています。一方で、供用済みの高速道路については、8割以上が暫定2車線という現状であり、高速道路が本来有すべき定時性や安全性の確保とともに、大規模災害時においても人流・物流が確保されるよう、災害に強い高速道路網の形成を図る必要があります。

圏域全体としての高規格道路ネットワーク整備の必要性は、行政、経済界ともに共通認識が醸成されているものの、道路整備促進に向けた要望活動等の取組は路線ごとに行われているのが現状です。

○圏域内の道路整備に係る期成同盟会等

名称	会長等	取組等
出雲・美保関間幹線道路 整備促進期成同盟会	【会 長】 出雲市長 【事務局】 出雲市	① 島根県要望（土木部長） ② 島根県知事要望
境港出雲道路（松江北道路） 建設促進期成同盟会	【会 長】 松江市長 【事務局】 松江市	① 島根県要望 ② 国要望
島根県東部高速道路 利用促進協議会	【会 長】 松江市長 【事務局】 松江市	① 国要望
中国横断自動車道岡山米子線（蒜 山 IC～境港 IC 間）整備促進期成 同盟会	【会 長】 米子市長 【事務局】 米子市	① 総決起大会 東京 ② 国要望



【参考】民間等の道路整備にかかる活動

米子・境港間の 高速道路 地元懇談会	【座 長】 鳥取大学工学部 桑野教授 【事務局】 鳥取県 米子市・境港市・日吉津村	R3 に懇談会を 2 回開催。懇談会 は終了。
中海・宍道湖圏域 道路整備 勉強会	【メンバー】 中国地整・島根県・鳥取県 松江市・出雲市・安来市・米子市・境港市・ 日吉津村 ネクスコ西日本 【事務局】 松江国道事務所・倉吉河川国道事 務所 島根県 鳥取県	R2.11 に立ち上げ、8 の字ネット ワークの機能軸の方向性、今後の 進め方を確認。
8 の字ネットワ ーク 整備による 効果分析検討会	【委員長】 筑波大学 石田名誉教授 【主 催】 中国経済連合会 松江商工会議所 米子商工会議所	① 第 1 回検討会（R4.5.23） ② 第 2 回検討会（R4.8.4） ③ 第 3 回検討会（R4.10.31）

このほかにも、島根県商工会議所連合会、中海・宍道湖・大山圏域議長会等においても、道路整備に係る要望活動を実施しています。

4. 圏域8の字ルート整備後の影響について

圏域8の字ルートが整備されることにより、経済活動、住民生活等、様々な場面において大きな変化が生じると想定されます。それらの影響について「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」、「B/Cに現れない整備効果、交流人口の増加や災害時の安定輸送などの間接的な影響」、「国土としての位置づけを含めた、圏域の新たなデザイン」、「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」の4つの視点により、産業、観光、企画部会及び研究会で議論を行い、以下のように整理しました。

(1) 4つの視点の整理について

区分	1. 移動時間の短縮による直接的効果	2. B/Cには現れない間接的影響
圏域外から人や物を誘引する効果	<p>企業誘致 ⇒圏域への企業立地における優位性の向上</p> <p>雇用 ⇒求職者や移住者が希望に沿った業種・職場に就けるチャンス拡大</p> <p>物流 ⇒圏域内物流の安定性向上と圏域の魅力向上による地域の活性化</p> <p>観光 ⇒圏域周遊の促進による観光消費の拡大</p>	<p>圏域外との交流 ⇒交流人口の拡大持続可能な地域活動の確立</p> <p>中心市街地の交通混雑解消 ⇒中心市街地における都市機能の増進及び経済活力の向上</p>
圏域内の生活の質を向上する効果	<p>医療 ⇒安全と安心をより高いステージで提供</p>	<p>圏域内での交流 ⇒交流拡大による地域活動の活性化、市民サービスの効率化</p> <p>災害時の対応 ⇒助け合いによる災害に強い圏域の実現</p> <p>生活環境（自然への影響） ⇒環境負荷の軽減と多様なライフステージへの対応</p> <p>住民生活の変化 ⇒生きがいの充実</p>

区分	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
直接的、間接的な影響による変化	圏域 8 の字ルート整備後の圏域の新たな位置づけ ⇒ 圏域のポテンシャルが十分に発揮される、西日本有数の持続可能な拠点

区分	4. カーボンニュートラル、デジタル技術の活用
新たな技術の導入等による相乗効果	圏域 8 の字ルート整備効果を更に高める画期的な技術の影響 ⇒ 高規格道路ネットワークを活用した地方創生の推進 ⇒ 新たな生活圏、経済圏が誕生

圏域 8 の字ルートの整備は、単に圏域内の移動時間が短縮され圏域外から人や物を誘引し、経済活動、観光誘客が活性化するのみならず、圏域内の文化、スポーツ、教育といった多くの分野で交流が促進され、住民生活が充実するほか、圏域外とのつながりが強化され、交流人口の拡大、新たな生活・経済圏の創出の可能性が高まります。

(2) 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

①企業誘致 ⇒ 圏域への企業立地における優位性の向上
<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通アクセスの向上による、物流面やコスト面の効率化 ・ 港湾、空港、鉄道、高規格道路などの交通インフラの複合的な活用 ・ 取引先への部材等供給の迅速化、企業間交流が活発化 ・ 企業進出による、高規格道路の利用促進

②雇用 ⇒ 求職者や移住者が希望に沿った業種・職場に就けるチャンス拡大
<ul style="list-style-type: none"> ・ 通勤時間の短縮、就職の選択肢の拡大 ・ 山陽や大都市圏への労働人口の流出抑制 ・ 必要な人材を確保しやすくなり、新たな企業進出の増加 ・ 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 ・ 移住者の移住先・勤務先の選択肢が増加

③物流 ⇒ 圏域内物流の安定性向上と圏域の魅力向上による地域の活性化
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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発生 ・ 製品の輸送による損傷減少、販路拡大、収益の増加 ・ 空路や海路など輸送方法の多角化、新たな物流ルート確立 ・ 空港で取り扱う貨物の増加による、空港の利活用促進 ・ 港湾からの大型コンテナ輸送による、物流の効率化や海外への販路拡大 ・ 生活道路からの車両減少にともなう、歩行者の安全性が向上

④観光 ⇒ 圏域周遊の促進による観光消費の拡大

- ・観光地間の移動時間の短縮
- ・食事、土産、宿泊といった観光消費拡大
- ・圏域内での滞在時間延長等、来訪者の満足度の向上による、連泊、再来訪
- ・圏域外の観光エリアとの連携強化による、圏域を中心とした誘客エリアの形成
- ・複数の地域で連携した大きな事業の実施
- ・自動車、特にレンタカーを使用する観光客の利便性向上、空港の利用促進

⑤医療 ⇒ 安全と安心をより高いステージで提供

- ・渋滞緩和、救急搬送時の搬送時間の短縮、定時性の確保、安静輸送の確保による、安定した救急搬送体制の確立。
- ・天候により左右されるドクターヘリを補完し、安定した広域救急搬送を行うことが可能
- ・高齢化の進展による高度な医療が受けられる病院への救急搬送件数の増加に対応可能
- ・走行時のストレス軽減、傷病者等への負担軽減により、救急搬送活動を円滑に実施

(3) 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

①圏域内での交流 ⇒ 交流拡大による地域活動の活性化、市民サービスの効率化

- ・圏域内の住民同士の行動範囲や地域間交流が拡大することにより、交流時間が増加し、より深い関係性を構築
- ・団体同士の情報共有や活動が盛んになり、地域活動が活性化
- ・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、文化、スポーツ、社会教育活動を継続していくことが可能
- ・図書館や体育館などの予約システムの統一化を図るところにより、施設の共同利用が促進
- ・行政区域を超えた子育て施設の利用促進

②圏域外との交流 ⇒ 交流人口の拡大による持続可能な地域活動の確立

- ・圏域外からの来訪者と地域住民との交流時間が増加、圏域への興味・関心がより深まる
- ・交流人口から関係人口、定住人口への発展に期待
- ・圏域外の人が、地域づくりの担い手として活躍
- ・交流が増え、「人」に会うための旅行が増え、リピーターが増加
- ・全国規模のスポーツ大会等で、宿泊施設、競技会場、練習会場の選定において、選択肢が増加
※令和12年(2030)に島根県で、令和15年(2033)に鳥取県で国民スポーツ大会が開催

③災害時の対応 ⇒ 助け合いによる災害に強い圏域の実現

- ・被災地への支援ルートの多重化と到着時間の短縮
- ・行政区域を超えた、支援体制の強化
- ・避難を行う際の道路ネットワークが拡大され、スピーディな避難が可能

- ・大規模災害時の物資輸送等の円滑化による、避難生活の負担軽減
- ・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、より安全で円滑な広域避難が可能となり、より有利な避難経路の設定が可能

④ 中心市街地の交通混雑解消 ⇒ 中心市街地における都市機能の増進及び経済活力の向上

- ・交通量の分散により交通渋滞が解消され、中心市街地の利便性が向上
- ・公共交通機関のダイヤ通りの運行が可能となり、公共交通の利便性が向上
- ・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、生活環境が向上
- ・交通渋滞の解消により、観光客の満足度が向上
- ・企業・集客施設等の新規立地に伴う生産増加や雇用・所得の増加、住居・観光等での魅力向上、市民の暮らしの満足度向上

⑤ 生活環境（自然への影響） ⇒ 環境負荷の軽減と多様なライフステージへの対応

- ・一定速度で走行するため、自動車からの二酸化炭素等の排出量が減少
- ・走行性の高い高規格道路の利用増加により、大型車両が周囲に与える騒音、振動が軽減
- ・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に期待
- ・圏域外から圏域へ訪問しやすくなり、生活の場として実感し移住定住を検討する機会が増加
- ・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、UターンやIターンが増加

⑥ 住民生活の変化 ⇒ 生きがいの充実

- ・行動範囲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が増加
- ・子育て世代においては、家族と過ごす時間が増加し、良好な子育て環境を形成
- ・渋滞の解消、通勤時間の短縮による精神的な負担の軽減
- ・通学時間の短縮により、教育の選択肢の拡大
- ・ワークライフバランスの推進による、子育て、介護、地域活動等への積極的な参加
- ・余暇活動が充実した生活スタイルの確立
- ・ウォーキング等による健康寿命増進
- ・グリーンスローモビリティの普及による歩行者の安全性の確保
- ・女性の社会進出の促進

(4) 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ついて

①圏域 8 の字ルート整備後の圏域の新たな位置づけ

⇒**圏域のポテンシャルが十分に発揮される、西日本有数の持続可能な拠点**

- ・交通に起因した多くの課題が解決され、圏域が一体となった都市機能が拡充
- ・移動時間の短縮による圏域の活性化により、日本海側の拠点地域としての重要性が向上
- ・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
- ・圏域内外との交流拡大及び広範囲での経済活動の機会を創出
- ・圏域総生産の引き上げによる、圏域住民の満足度の向上
- ・首都圏と海外のハブとしての機能向上
- ・産業、観光、生活等の様々な場面で、圏域の優位性の向上
- ・海外進出しやすく、新たな企業進出が見込まれる圏域
- ・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拠点
- ・国内外に向けた西日本の経済・物流の拠点

(5) 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

①圏域 8 の字ルート整備効果を更に高める画期的な技術の影響

⇒**高規格道路ネットワークを活用した地方創生の推進**

⇒**新たな生活圏、経済圏が誕生**

- ・再生エネルギーを活用した脱炭素を推進する企業の誘致、電気自動車や自動車の自動運転による二酸化炭素の排出量の削減を高規格道路ネットワークの整備と組み合わせることにより、より効果的、効率的にエネルギー分野における産業構造や社会基盤の変革を促し、脱炭素社会への転換を促進
- ・自動車の自動走行は、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、交通事故の削減、高齢者や過疎地域等での移動手段の確保、バス及びトラックドライバー等の慢性的な人手不足の解消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影響を与え、圏域の地方創生実現に大きく寄与するものと期待
- ・移動時間の短縮や走行継続距離の延伸に加え、デジタルを活用したワーケーション、二地域居住といった新たな生活様式が普及することにより、圏域以外との関係性が強まる
- ・高規格道路等での自動車の自動走行が実現すると、地域間の移動の利便性が向上し、新たな地域との文化・芸術・スポーツ等の交流をもたらすほか、ビジネスチャンスが拡大し新たな商圏の形成を図ることができる
- ・SDGs、DX、GXの視点により、高規格道路ネットワークの活用を検討することにより、産業・観光振興、環境保全、住民サービス等様々な分野における課題解決に向けた可能性が拡大

○自動走行の区分

レベル	概要	運転操作の主体
レベル0 運転自動化なし	自動運転する技術が何もない状態。	ドライバー
レベル1 運転支援車	システムがアクセル・ブレーキ操作またはハンドル操作のどちらかを部分的に行う。	ドライバー
レベル2 運転支援車	システムがアクセル・ブレーキ操作またはハンドル操作の両方を部分的に行う。	ドライバー
レベル3 条件付自動運転車 (限定領域)	決められた条件下で、全ての運転操作を自動化。ただし運転自動化システム作動中も、システムからの要請でドライバーはいつでも運転に戻れなければならない。	システム (システム非作動の場合はドライバー)
レベル4 自動運転車 (限定領域)	決められた条件下で、全ての運転操作を自動化。	システム
レベル5 完全自動運転車	条件なく、全ての運転操作を自動化。	システム

出典：2020年12月公表国土交通省資料

○自動運転が開発されている目的・メリット

自動運転の主な目的・メリットは以下のとおりです。

1.交通事故の削減 自動運転の安全性の向上による、人的ミスや前方の情報不足等に起因する交通事故の削減
2.渋滞の解消・緩和 交通流の円滑化を実現するための最適な走行を実現することによる、渋滞の解消や大幅な緩和
3.環境負荷の軽減 不要な加減速の低減、空気抵抗の低減、渋滞の抑制等による、燃費の向上やCO ₂ の削減効果
4.高齢者等の移動支援 運転負荷を大幅に軽減することで、高齢者や体の不自由な方の移動を支援し、移動機会を創出
5.運転の快適性の向上 運転負荷を大幅に軽減することにより、長距離の移動でも疲労が少なく移動
6.運転手不足へ対応 乗務員が不要となる又は乗務員にこれまでと同様の運転技術が求められなくなるなどにより、トラック、バス等の運転手不足の課題に対応
7.カーシェアの利便性向上 カーシェアに自動運転技術を組み合わせることで、駐車場への回送を自動化でき、駐車場が近辺に存在する必要性がなくなるなど利便性が向上

5. 圏域の目標としていく社会像について

本研究会や各部会の議論及び中国経済連合会の効果分析検討会の検討状況を踏まえるとともに、ポストコロナの新しい生活様式や世界的な目標である SDGs、カーボンニュートラルなどの価値基準を見据え、また今後の技術革新を想定し、これからの圏域 8 の字ルート整備を通じて、目標としていく社会像及びその具体的なイメージを次のように整理します。

(1) 目標とする社会像

縮まる時間

- 時間距離の短縮で「ひと」と「もの」が自由に行き交う活力あふれる圏域
- 暮らしの安全性、安心感が向上する、命をつなぐ圏域

深まる交流

- 多様な人と出会い、つながり、様々な交流が体感できる圏域
- 多彩なライフスタイルを創出する、生きがいが充実する圏域

広がる未来

- 都市機能アップによる拠点性の向上と新たな連携の創出ができる圏域
- グリーン社会の実現に貢献する持続可能な圏域

○社会像のイメージ



(2) 具体的なイメージ

縮まる時間

- 人々が豊かな生活を実感できる
事業活動の時間短縮が図られ、様々な生産活動が活性化し、GRP（域内総生産）が高まる。
- 希望の就職、転職ができる
企業立地の進展や、事業活動の拡大により就職先の選択肢が増え、人々の希望に沿った暮らしが実現する
- ワークライフバランスが充実する
通勤時間の短縮や事業活動の円滑化により働く人々の生活に余裕が生まれ、余暇活動や自己啓発の時間が増える
- 地産地消、食料自給が進む
圏域内の流通が促進され、地元産物の利用、消費が促進される
- 観光地をじっくり巡れる
移動時間が短縮され観光客は多くの観光地を周遊することができ旅行の満足度があがる
- 多くの観光客を目にするようになる
観光客の移動の時間短縮により滞在時間が延長され旅行消費が増加する
- 災害に強いまちになる
渋滞緩和や高速移動が可能となり、安定した救急輸送、災害時の避難ルートや救援活動が確保され、人々の安全・安心につながる



深まる交流

○様々な自然や文化を体験できる

圏域内外の人にとって、豊かな自然環境（海・山・湖など）や多様な文化伝統を身近に感じる機会が増え、ふるさと愛を醸成し、また U・I ターンを検討するきっかけを作ることができる

○様々な地域で交流が生まれる

人々の日常の活動範囲が拡大することにより文化、芸術、スポーツ、教育等様々な交流が生まれる

○観光客にとって「第二のふるさと」になる

観光客の滞在時間が延長されることにより圏域住民と様々な交流が生まれ、繰り返し圏域を訪れる観光客が増える

○圏域の色々な施設が自由に使える

行政区域を越えた様々な施設の共同利用の可能性が高まる

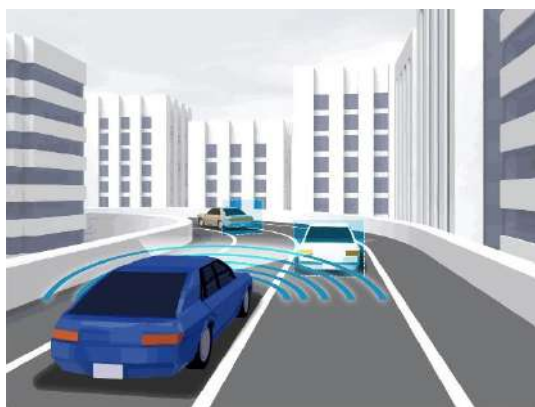
○大規模なスポーツ大会やイベントが身近になる

複数施設を利用した全国規模のスポーツ大会や大型イベントの誘致が可能となり全国各地との交流が促進する



広がる未来

- 関係人口が拡大する
様々な地域からの来圏者と地域住民との活発な交流が生まれ、新たな地域づくりの担い手をつくることのできる
- 新たなビジネスが始まる
これまでにない圏域外の事業パートナーとの連携が生まれ、新規事業の創出や設備投資、新たな企業進出の可能性が膨らむ
- 空港・港湾・駅に新たな賑わいが生まれる
港湾・空港・鉄道など既存インフラの新たな活用が促進され、様々な圏域外との交流や取引が拡大する
- 柔軟な働き方が可能となる
ワーケーション、二拠点居住等の柔軟な働き方の受け入れ拠点となり、多様なライフスタイルを実現する
- グリーン社会が実現する
移動や物流の時間短縮により二酸化炭素排出量が抑制され、環境に配慮された社会構築が進んでいく
- 東アジアのゲートウェイ機能が充実する
世界につながる日本海側の拠点として、国内の災害にも強い物流ネットワークの一翼を担うことのできる



地方において、人口減少による地域経済の縮小、地域経済の縮小による人口減少の加速といった負の連鎖に陥るリスクを回避するには、観光による地域産業の振興や企業の地方移転を推進し、雇用の場を確保するなど、地方への新しい人の流れをつくる必要があります。そのためには、歴史や自然など豊かな観光資源等、圏域の多様な地域資源を有効に活用した産業振興、交流人口の拡大や安心して暮らせる地域づくりなどを推し進めるインフラの整備が不可欠であり、圏域 8 の字ルートは圏域の地方創生を力強く進める前提となる地域間ネットワークの基盤です。

6. 今後の広域連携による取組について

これまでの検討を踏まえ、今後の圏域の目標としていく社会像を「縮まる時間 深まる交流 広がる未来」とし、その具体的なイメージを取りまとめました。この社会像の実現に向かうために、圏域全体で取組むメリットを十分にいかしたチャレンジについて、圏域振興ビジョンの基本方向や基本目標を踏まえつつ、高規格道路の整備前に可能な取組、高規格道路の整備後に効果が表れる取組みの2つ視点により、以下の取りまとめを行いました。

圏域のポテンシャルを十分に発揮するための広域連携による取組を推進すると同時に、圏域8の字ルートの整備を推し進め実現することにより、整備効果を更に高め、人口減少、地域経済の停滞等、現在圏域が直面する様々な課題の解決につながっていくものと考えます。

(1) 目標とする社会像へのチャレンジの整理について

区分	高規格道路整備前に可能なチャレンジ	高規格道路整備後に効果的なチャレンジ
縮まる時間へのチャレンジ	<ul style="list-style-type: none"> ○救急搬送、災害対応の連携強化による安全・安心の拡充 	<ul style="list-style-type: none"> ○企業誘致の活性化と多様な仕事の創出 ○周遊観光プランの造成と受入れ環境の充実
深まる交流へのチャレンジ	<ul style="list-style-type: none"> ○圏域住民を巻き込んだ、整備推進に向けた機運醸成 ○圏域内の情報共有による一体感の創出 ○圏域へのふるさと愛の醸成による次世代の人材育成 	<ul style="list-style-type: none"> ○情報インフラの共有化による行政サービスの効率化
広がる未来へのチャレンジ	<ul style="list-style-type: none"> ○地域資源の磨き上げによる圏域ポテンシャルの向上 ○地域交通の点検による新たな生活スタイルの検討 	<ul style="list-style-type: none"> ○若者の地元定着を促進する学びの場の創出 ○新たな生活様式に対応した移住定住の推進 ○港湾・空港を活用した国内外における交流促進



3つのチャレンジは、圏域振興ビジョンに掲げる将来像

水と緑がつながる 人がつながる 神話の国から未来につなげる
 ～あたかも一つのまち 住みたくなる中海・宍道湖・大山圏域～

の実現につながります

(1) 縮まる時間へのチャレンジ

○企業誘致の活性化と多様な仕事の創出

圏域 8 の字ルート整備後には、流通経路が充実することにより企業誘致が進むと考えられます。併せて通勤環境も改善されるため、これまで通勤時間が原因で狭くなっていた職業の選択の幅の広がりも期待できます。圏域内への人口の流入促進や圏域外への人口流出を防ぐためにも圏域が連携し、圏域 8 の字ルートのインターチェンジ付近に工業団地を整備するなど、雇用確保のため企業誘致戦略を検討することが必要と考えます。さらに、企業誘致を促進するため、圏域企業とのマッチングにより相乗効果が生まれる利点を整理するとともに、異業種との連携により発展的に産業を生み出せる仕組み作りの検討も必要です。また、今後も続く人口減少を抑制するには一定の出生者数が必要となり、若年層を中心に圏域からの女性の流出に歯止めをかけることが重要であり、女性が働きやすい業種の企業誘致戦略も必要です。



○周遊観光プランの造成と受入れ環境の充実

8 の字といった分かりやすいルートを活用し、圏域内を周遊する「圏域 8 の字ルート周遊観光」プランを作成します。この中でもバリエーションを増やし、例えば、中国地方管内の高速料金フリープランと宿泊をセットとするプラン、空路（出雲・米子）と陸路（レンタカー）と宿泊をセットとするプラン、またインバウンド観光対策として、個人旅行客向けの圏域内観光プラン（レンタカー、タクシー観光）を立案し、日帰り、1泊2泊など選択の幅を広げ、圏域内外へのPRすることにより、観光客の周遊促進を図ります。同時に多言語対応及びキャッシュレス、免税店の拡大を図りインバウンドを含めた観光客の受入れ体制を強化する必要があります。



○救急搬送、災害対応の連携強化による安全・安心の拡充

中海・宍道湖・大山圏域消防相互応援協定書・実施細目に基づき、消防本部間の合同連携訓練、研修会等の開催を実施することにより、火災、救急及び救助活動を伴う災害において、その災害規模を問わず応援協力体制を確立し、効率的な救急搬送、災害対応につながるものと期待できます。



(2) 深まる交流へのチャレンジ

○圏域住民を巻き込んだ、整備推進に向けた機運醸成

高規格道路の整備促進や早期事業化を図るためには、圏域住民を巻き込んだ機運醸成が不可欠です。各市が行うマラソン、サイクリング、ウォーキング等の道路を使用するイベントで圏域 8 の字ルートの整備効果等にかかる啓発活動を行うことにより、効果的に整備促進に向けた機運醸成を図ることができます。これに合わせて、官民が一体となった要望活動を継続的に実施していくことも必要です。



○圏域内の情報共有による一体感の創出

圏域 8 の字ルート整備後には、圏域のさらなる一体感の醸成が期待できることから、圏域 5 市の有益な情報を広く提供できる体制が必要です。スマートフォンやタブレットだけでなく、各市にはケーブルテレビが整備されているため、各テレビ局が共同で圏域の情報番組を制作して放送するなど、子どもや高齢者でも情報を得やすい環境を整える必要があります。



○圏域へのふるさと愛の醸成による次世代の人材育成

将来、圏域で活躍する人材を育成するために、小中高一体となった圏域のふるさと教育や若者の圏域への理解と愛着が必要となります。圏域 8 の字ルートが整備されることにより、これまで市内で行っていた学校間の交流が圏域に拡大され、他市の学校との交流に圏域市長会が参画することや、圏域内の大学、高専、専門学校等に通う学生が実施する地域との関わりを持つ活動を支援することにより、圏域へのふるさと愛を醸成し、次代を担う人材育成を行うことができます。



○情報インフラの共有化による行政サービスの効率化

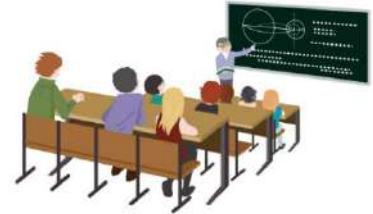
産業振興、観光振興、緊急医療体制、災害対応等、様々な場面で圏域内の連携がさらに進むと、行政の区域を越えたサービスを提供する体制整備が必要となります。様々な行政サービスを提供するためには行政間の情報共有をスムーズに行わなければならないと、圏域共通の情報インフラ整備について検討する必要があります。



(3) 広がる未来へのチャレンジ

○若者の地元定着を促進する学びの場の創出

地方へ進出する企業は、人材不足で困っている企業も多くあり、首都圏で確保できない人材を地方で確保する考えを持つ企業もあります。そのために、労働人口を確保する必要がありますが、若者（高校卒業生）の多くは大学進学を希望し、その大半が県外へ進学する実態です。地元志向をもつ学生も地元に進学先が少ないため、やむなく県外へ進学する学生も少なくありません。若者を地元に残すためにも、大学、専門学校などの誘致を図り、若者が地元で定着できる体制を築いていく必要があります。



○新たな生活様式に対応した移住定住の推進

圏域 8 の字ルートの整備後には、経済活動がより活発になって働く場が増え、また圏域内の利便性向上による生活の質の充実から圏域外からの移住者の増加が期待されます。さらに、圏域内の周遊性の向上により、働く場と生活する場が必ずしも同一自治体内でなくなる場合が増えてくることが予測され、移住定住の取組を広域連携により推進することで、より移住者のニーズに合った相談対応、移住の提案ができるようになります。まずは、各市の移住者の傾向と課題等を分析し、広域的に取組む場合の役割分担等を整理していくことが必要と考えます。



○港湾・空港を活用した国内外における交流促進

圏域 8 の字ルートの整備後は、圏域内での移動時間が短縮されることとなり、住民の移動が促進されることや、豊かな観光資源を抱える本圏域にとっては、観光資源の有効活用や観光入込客数の増加などが期待できます。この圏域には出雲、米子の 2 つの空港、境港の港湾が存在しており、空港・港湾へのアクセスの利便性が圏域 8 の字ルートにより向上し、「都市圏、海外との移動ルートの拡充」を図ることにより、圏域全体の地域経済がさらに活性化するものと考えられます。特に観光面においては、羽田便の出雲イン、米子アウト等のルート、クルーズ客船の増加等により、到着から復路の移動時間が短縮され、圏域内で多くの観光地を巡り、滞在時間を長期化させることが可能となるため、広域連携による旅行商品の支援やモデルコースの充実などの取組について検討していくべきと考えます。



○地域資源の磨き上げによる圏域ポテンシャルの向上

圏域内は、漁村、農村、城下町、在郷町等、様々な形態のまちが存在しており、バリエーションに富んだ体験をすることが可能です。圏域 8 の字ルート整備により移動時間が短縮すると、観光客は多くの地域資源に触れることができます。各市がこの共通認識のもと、地域の観光客の受け入れ態勢の強化を図り、コンテンツを磨き上げることにより体験を重視するインバウンドのニーズを満たし、滞在時間の延長による観光消費拡大を図ることにつながります。



○地域交通の点検による新たな生活スタイルの検討

圏域 8 の字ルート整備を見据え、鉄道やバス、タクシーなど、多様な交通手段がつながる集約型の公共交通ターミナルの設置の検討や、地域に適合した MaaS、グリーンスローモビリティ、自動運転等、新たなモビリティの導入を検討することにより、圏域 8 の字ルートの整備効果をさらに高めることにつながります。



大都市と地方がバランスのとれた発展をし、真に豊かな日本を築くためには、地方に人や物を分散させ、豊かな自然や地方の特色ある地域資源をいかすことが必要です。社会資本の整備は、日本全体の発展に資するものであり、中でも高規格道路ネットワークは産業、観光、環境、教育、福祉、医療、行政サービスなど様々な分野において、地方の発展の可能性を大きく高めるものです。

一方、高規格道路の整備は、計画されている道路の延長や、用地買収、重要度、財政状況などによって変わりますが、多くの場合が十数年以上の年月を要します。この間、単に整備促進を要望するだけでなく、整備後の姿を地域住民と共有し、まちづくりを進めていくことで、高規格道路整備に伴う、時間短縮により生じる物流の効率化等の直接的な効果、交流人口の拡大等の間接的な効果を十分にまちづくりに活用していくことができます。特に高規格道路は、単一の市町村に設置されるのではなく、複数の市町村に連なり整備され、その整備効果をさらに高めていこうとしたときは、広域連携による取組がより有効であり、本圏域には長い年月をかけて培った土台があると考えます。

今回、目標とすべき社会増の実現に向けた様々な分野での広域連携によるチャレンジを提案しています。これらは、一朝一夕で成しえるものではなく、複数年の期間が必要になる場合もあります。圏域 8 の字ルートの整備を念頭に置きつつ、様々な取組について計画性をもって進めていくことが重要となります。

7. 高規格道路ネットワークをいかした圏域づくり

研究会でテーマとした、「高規格道路ネットワークをいかした圏域づくり」に係る、圏域8の字ルート整備後の影響分析、目標、取組、方向性等について、以下のイメージ図に概要を取りまとめました。



高規格道路ネットワークをいかした圏域づくり ～目標としていく社会像の具体的なイメージと実現に向けた3つのチャレンジ～

縮まる時間へのチャレンジ

- 企業誘致の活性化と多様な仕事の創出
- 周遊観光プランの造成と受入れ環境の充実
- 救急搬送、災害対応の連携強化による安全・安心の拡充

深まる交流へのチャレンジ

- 圏域住民を巻き込んだ、整備推進に向けた機運醸成
- 圏域内の情報共有による一体感の創出
- 圏域へのふるさと愛の醸成による次世代の人材育成
- 情報インフラの共有化による行政サービスの効率化

広がる未来へのチャレンジ

- 若者の地元定着を促進する学びの場の創出
- 新たな生活様式に対応した移住定住の推進
- 港湾・空港を活用した国内外における交流促進
- 地域資源の磨き上げによる圏域ポテンシャルの向上
- 地域交通の点検による新たな生活スタイルの検討

目標としていく社会像の具体的なイメージ

- 人々が豊かな生活を実感できる
- ワークライフバランスが充実する
- 観光地をじっくり巡れる
- 災害に強いまちになる
- 様々な地域で交流が生まれる
- 圏域の色々な施設が自由に使える
- 交流人口が拡大する
- 空港・港湾・駅に新たな賑わいが生まれる
- グリーン社会が実現する
- 希望の就職、転職ができる
- 地産地消、食料自給が進む
- 多くの観光客を目にするようになる
- 様々な自然や文化を体験できる
- 観光客にとって「第二のふるさと」になる
- 大きなスポーツ大会やイベントが身近になる
- 新たなビジネスが始まる
- 柔軟な働き方が可能となる
- 東アジアのゲートウェイ機能が充実する

高規格道路のネットワークは、
地方の発展の可能性を大きく向上

高規格道路は、複数の市町村に連
なり整備され、その整備効果をさ
らに高めていこうとしたときは、
広域連携による取組がより有効で
あり、圏域はその土台がある

高規格道路の整備は多くの場合
が十数年以上の年月が必要

整備後の社会像を圏域住民と共
有し、まちづくりを進めていく
ことで、高規格道路整備による
様々な効果を十分にまちづくりに
活用ができる

これまで紡いだ絆をもとに、新たなつながりを創出し

水と緑がつながる 人がつながる 神話の国から未来につなげる
～あたかも一つのまち 住みたくなる中海・宍道湖・大山圏域～

の実現をめざします

今後に向けて

かつて水運が人や物の主な移動手段であった時代には、日本海側の島根県や新潟県などは日本の中でも有数の都市でした。明治政府が発足後、東京を中心とする太平洋ベルト地帯に、様々なインフラ・産業が集中し、陸運が人流・物流の中心に変化した歴史があり、東京一極集中の是正がなかなか進まない原因は、権限が集中していることに加え、インフラも集中しているからだと考えます。

例えば、権限について言えば、文化庁が京都に移って、便利になるのかということ、東京であれば圏域からは飛行機により 1 時間程度で行くことができるため逆に不便になることとなります。圏域の地方創生を成し遂げるためには、東京に権限が集中していることよりも、インフラが東京周辺に余りにも集中していることが課題だと考えます。企業からすると、世界相手に取引、貿易をするとすると、東京に拠点を置くことが圧倒的に有利であり、また日本国内に様々な営業所や支店を張り巡らそうとすると、東京に本社を置いた方が便利になるといった、国の形を成しています。

一方で、同じ先進国のアメリカやドイツは、完全に連邦国家で、首都は首都としてありますが、そこに集中することなく、どこの地域であっても、一定の公平な状況・条件の中で色々なビジネスが展開できる、国づくりをしています。すなわち、国内において地方創生を成し遂げようとする、陸、海、空のインフラ整備が必要不可欠です。

この圏域を見渡すと本当にインフラが脆弱です。例えば、境港は非常に立派な港ですが、陸路へのアクセスが弱いことから、物流業者が十分に進出しきれていないといった大きな課題があり、圏域全体を見渡すと、このような事案はたくさんあるのではないかと思います。圏域 8 の字ルート整備は、道路整備を契機とした次世代のまちづくり構想を描いていくことです。特に高規格道路は複数の自治体を連なり整備されるものであり、その効果をまちづくりに最大限にいかしていくためには、地域を越えた連携が不可欠です。本圏域は長い年月をかけて、行政、経済界、高等教育機関、地域住民等、様々な主体が連携を深め、そのつながりを強固なものとしており、まさに高規格道路ネットワークをいかす土台ができているものと考えます。このような圏域であるからこそ、本研究会は少なくともこの圏域の中を、自由に行き来できるようなまちづくりを行い、激しい地域間競争の時代を勝ち抜いていき、我々の子供や孫の世代においても豊かに暮らせる社会を創りたいという思いから、圏域 8 の字ルートをいかしたしまちづくりの検討を進めて参りました。圏域が一体となった持続可能なまちづくりを推進するためには、地域の住民や企業等の関係者の意見を丁寧に聴き、地域の実情を十分把握しながら、関係機関が連携し検討をすることが重要であり、圏域 8 の字ルートをいかしたまちづくりについても引き続き検討をおこないながら、圏域の皆様と共に進めていきたいと考えます。さらに本研究会で取りまとめた結果について、圏域市長会の取組のみならず、今後の圏域構成市のまちづくりにも活用され、圏域の目標とすべき社会像「縮まる時間 深まる交流 広がる未来」に向けた様々なチャレンジを繰り返し、「あたかも一つのまち 住みたくなる中海・宍道湖・大山圏域」の実現をめざすとともに、圏域が周辺地域ともつながり連携を深めながら、共に発展することを期待します。

【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
<p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p>



整備後の状況
<p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p>

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
<p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p>



整備後の状況
<p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p>

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、宿泊施設が限られており、選手・役員の宿泊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、宿泊施設の利用の選択肢が増す。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の選択肢が増すことが想定される。
- 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

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

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>