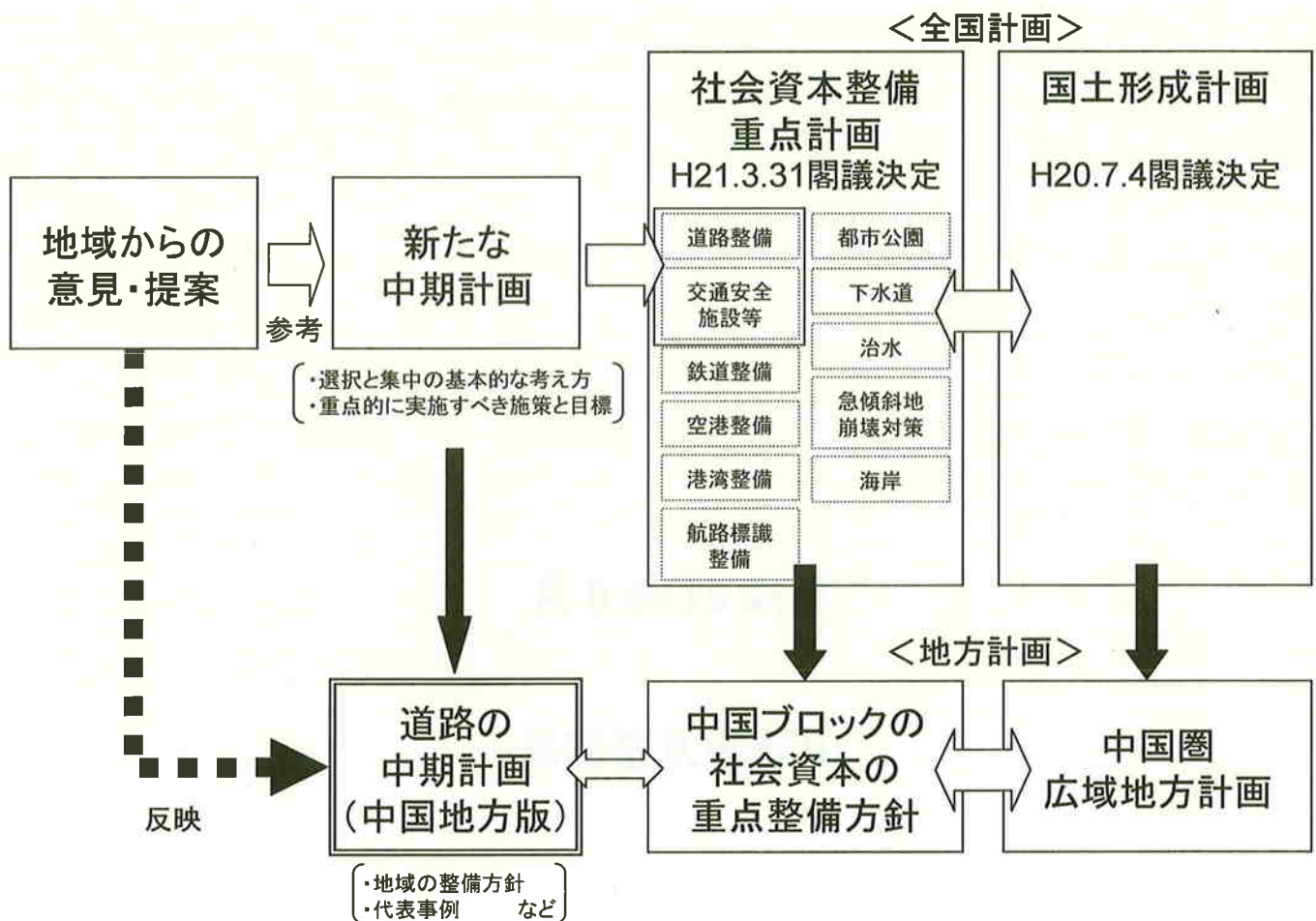


道路の中期計画(中国地方版)について

■道路の中期計画(中国地方版)は、「新たな中期計画」を踏まえ、地域における道路の位置づけや役割を重視し策定します。

■他の社会資本整備との連携を図り、社会資本全体の中での位置づけを明らかにするため、「中国ブロックの社会資本整備重点方針」と一体化します。



道路の中期計画(中国地方版)

(素案)

平成 21 年 6 月

中国地方整備局

目 次

| | |
|-------------------------------------|----|
| I はじめに | 1 |
| II 中国地方の現状と課題 | 2 |
| 1. 国際的な産業競争力の強化を踏まえた基盤整備が課題 | 2 |
| ① 未完成の高速交通ネットワーク | 2 |
| ② 広域的な物流ネットワークが確立できていない中国地方 | 2 |
| ③ 欧米諸国に比べ、拠点的な空港・港湾と高速 IC が連結されていない | 3 |
| 2. 自然災害等への防災・減災対策など、安全安心な暮らしの確保が課題 | 3 |
| ① 土砂災害などの自然災害に脆弱な中国地方 | 3 |
| ② 豪雨等の災害時に孤立する集落や災害に脆弱な密集市街地が存在 | 3 |
| ③ 都市部で多発する交通事故 | 4 |
| ④ 増加する歩行者・自転車関連の交通事故 | 4 |
| 3. 中山間地域の生活基盤の維持と豊かな生活環境の創出が課題 | 4 |
| ① 人口減少や高齢化が進行し、多くの小規模高齢化集落を抱える中国地方 | 4 |
| ② 中山間地域の生活基盤の崩壊が進行 | 5 |
| ③ 高齢者や障害者等への配慮が不足 | 5 |
| ④ いまだ改善されない幹線道路における夜間騒音 | 5 |
| 4. 地域間の交流・連携の強化が課題 | 6 |
| ① 地域間の移動に多大な時間を要する山陰地方及び中山間地域 | 6 |
| ② 日常生活中心拠点へのアクセス性の低い山陰地方及び中山間地域 | 6 |
| ③ 高いポテンシャルを活かしきれていない観光産業 | 7 |
| 5. 変化する社会情勢を踏まえた横断的な取り組み | 7 |
| ① 年々急増する更新すべき道路構造物 | 7 |
| ② 自動車交通が地球温暖化に与える影響は多大 | 8 |
| III 重点的に取り組む道路施策 | 9 |
| 1. 重点戦略と重点目標 | 9 |
| 2. 重点目標の達成に向け、講じるべき道路施策 | 10 |
| 重点戦略Ⅰ：競争力のある地域経済社会の再構築 | 10 |
| 重点戦略Ⅱ：安全で、誰もが安心して暮らせる地域づくり | 14 |
| 重点戦略Ⅲ：多彩な文化と自然を活かした豊かで快適な暮らし・社会の創造 | 18 |
| 重点戦略Ⅳ：交流・連携による一体的で活力のある地域づくり | 20 |
| 重点戦略Ⅴ：横断的な取組 | 23 |
| 3. 成果を表すアウトカム指標 | 25 |
| 4. 地方からの意見・提案 | 26 |
| 5. 代表的な事例と整備効果 | 27 |

I はじめに

今後の道路整備・管理の実施に際しては、人口減少社会の到来や道路ストックの更新投資の本格化などの社会的背景を踏まえ、計画的・効率的に進めることが必要である。このため、今後の道路整備・管理を計画的・効率的に進める上で基本となる方針を明確化する必要があり、平成 20 年度を初年度とする 5 年間を計画期間とする「道路の中期計画」として取りまとめる。

「道路の中期計画」では、道路特定財源制度の廃止に際し、道路のみ事業費を閣議決定している仕組みを改める。具体的には、事業費ありきの計画を改め、計画内容を「事業費」から「達成される成果」(アウトカム指標)へと転換するとともに、厳格な事業評価、政策課題及び投資の重点化など今後の選択と集中の基本的な方向性を示すものとする。また、他の社会資本整備との連携を図り、「中国ブロックの社会資本の重点整備方針」と整合を図ることとする。

計画期間中の道路整備・管理は、本計画に基づき実施し、その際には、徹底したコスト縮減を図るとともに、道路関係業務の執行に当たっては、無駄の徹底した排除に取り組む。

なお、今後の社会経済の動向や財政事情等を勘案しつつ、必要に応じ、計画を見直すこととする。

本計画は、上記を踏まえ、地域づくり・まちづくりとの連携や地域における道路の位置づけや役割を重視するなど、地域の実情を勘案した中国地方版の中期計画である。

II 中国地方の現状と課題

1. 国際的な産業競争力の強化を踏まえた基盤整備が課題

地域経済の持続的発展を目指したグローバルな経済戦略の必要性が高まっている。そのようななか中国地方では、急成長を続けるとともに今後の経済発展が期待される北東アジアとの連携や、ものづくり産業の強みを活かした産業競争力の強化を図るため、陸・海・空の物流・人流基盤の国際的・総合的な整備が求められている。

① 未完成の高速交通ネットワーク

山陰地方や山陰山陽間を連絡する道路整備の遅れから、中国地方全体での経済循環が構築されておらず、山陰山陽間で所得水準等の格差が拡大し、地域の衰退や崩壊が懸念されている。今後、経済的な自立や競争力の強化に向け、主要都市を有機的に連携し、循環型経済の実現を図ることが重要である。



▲中国地方における高規格幹線道路の整備状況(H19年末)

② 広域的な物流ネットワークが確立できていない中国地方

ブロックの競争力を支える高速交通ネットワークが未完であることに加え、山陰地方唯一の幹線道路である国道9号等では、いまだ国際コンテナ通行支障区間が存在するなど、広域的な物流ネットワークが確立されていない状況である。



▲国際コンテナ通行支障トンネル
(清水トンネル)

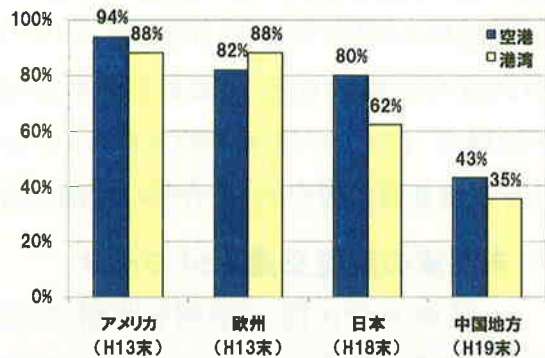


▲国際コンテナ通行支障区間

③ 欧米諸国に比べ、拠点的な空港・港湾と高速 IC が連結されていない

中国地方では、国際競争力の強化のために必要不可欠である拠点的な空港や港湾と高速交通ネットワークとの連結が不十分であり、中国地方の空港・港湾における高速 IC 連結率は、欧米諸国の半分程度となっている。

▼高速 IC から 10 分で到達できる空港・港湾の割合



資料: 国土交通省

※対象空港: 日本/第1種空港および国際定期便が就航している第2種空港 ⇒20空港

欧米/国際定期便が就航している空港

対象港湾: 日本/総貨物取扱量が年間1,000万t以上又は国際貨物取扱量が年間500万t以上の重要港湾及び特定重要港湾(国際コンテナ航路、国際フェリー航路及び内貿ユニット航路のいずれも設定されていないものを除く) ⇒47港湾

欧州/総貨物取扱量が年間1,000万t以上の港湾

米国/総貨物取扱量が年間1,000万t以上又は国際貨物取扱量が年間500万t以上の港湾

2. 自然災害等への防災・減災対策など、安全安心な暮らしの確保が課題

近年、異常気象による災害被害が頻発している。今後は、従来のようなハード整備に加え、地域住民と行政が連携した地域防災など、ソフト面での対策強化も重要である。また、交通事故はひとたび発生した場合、多大な被害が生じるおそれがあるとともに、社会的影響も大きいことから、事故発生を未然に防ぐことが重要である。

① 土砂災害などの自然災害に脆弱な中国地方

中国地方は土砂災害危険箇所が多く、自然災害に対して脆弱な道路ネットワークとなっている。特に、山陰地方は、国道が唯一の幹線道路であるため、災害時の通行規制により交通機能が麻痺し、日常生活や経済活動にも多大な支障を及ぼしている状況にある。



▲豪雨による道路被害 (山陰道 H18.7)

土砂災害危険箇所数 ワーストランキング

| | | |
|-----|-----|--------|
| 1 | 広島県 | 31,987 |
| 2 | 島根県 | 22,296 |
| 3 | 山口県 | 22,248 |
| 4 | 兵庫県 | 20,748 |
| 5 | 大分県 | 19,460 |
| ... | | |
| 20 | 岡山県 | 11,999 |
| ... | | |
| 36 | 鳥取県 | 6,168 |

資料: 都道府県別土砂災害危険箇所 (国土交通省)

〔地すべり危険箇所(H10)
土石流危険渓流等、
急傾斜地崩壊危険箇所等(H14)〕

② 豪雨等の災害時に孤立する集落や災害に脆弱な密集市街地が存在

中国地方の中山間地域では孤立危険地域に14万人(H19.3時点)も居住している。一方、都市部では、防災上課題のある市街地が、いまだ多く残されており、重点的に改善を進めるべき密集市街地は179haも存在する。

③ 都市部で多発する交通事故

交通事故による死者数は年々減少傾向にあるものの、都市部の死傷事故はいまだに高い確率で発生しており、引き続き重点的な対策が必要である。



▲中国地方における死傷事故の発生状況

④ 増加する歩行者・自転車関連の交通事故

近年特に、子供や高齢者などが巻き込まれる交通事故が多く、また、増加する自転車交通との交錯による事故も多発していることから、歩行者や自転車利用者からの観点での安全で安心な道路空間の確保が求められている。



▲歩道がなく危険な通学路

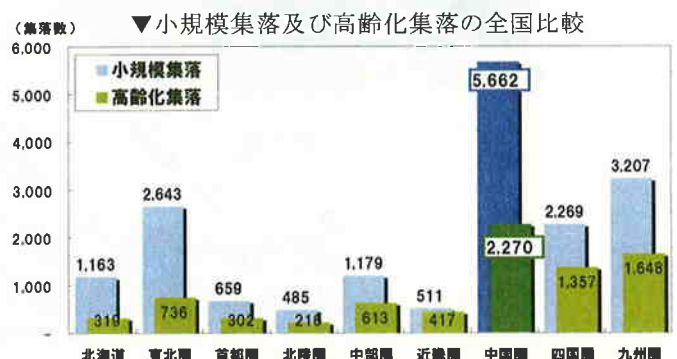
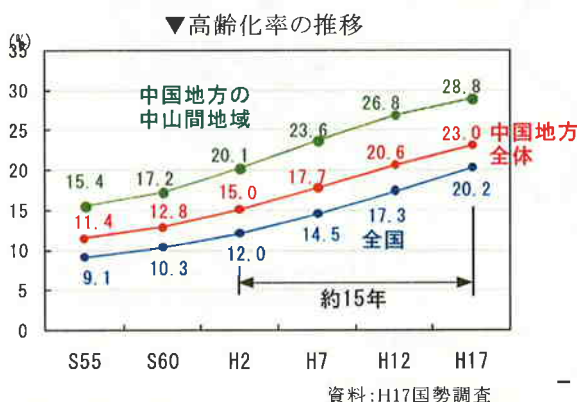
3. 中山間地域の生活基盤の維持と豊かな生活環境の創出が課題

中山間地域では、全国に先行して高齢化が進展しており、生活基盤の維持が求められている。自立的な生活圏域を確立するための交流基盤整備など、人口減少を考慮した社会資本整備を進めていく必要がある。

① 人口減少や高齢化が進行し、多くの小規模高齢化集落を抱える中国地方

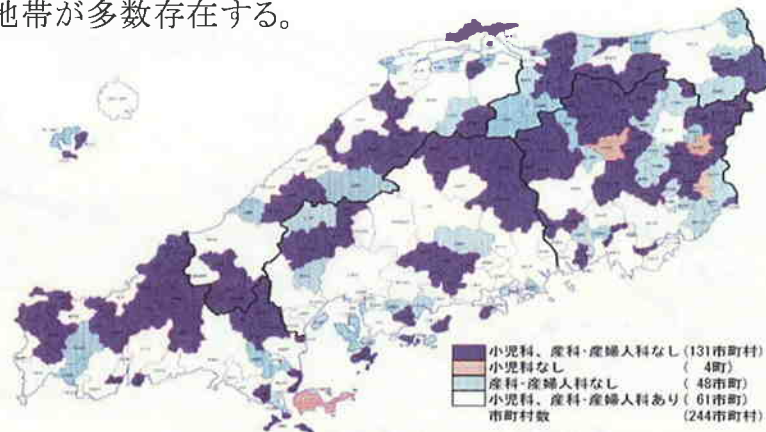
中国地方は、全国に先行して人口減少や高齢化が進展したため、小規模集落及び高齢化集落の数は全国でも突出しており、小規模高齢化集落^{※1}が多くなっている。特に、人口規模が小さく基幹産業に乏しい中山間地域では、生産年齢人口も減少しており、地域経済の活力の低下要因となっている。

※1 小規模高齢化集落: 世帯数が19世帯以下で高齢化率が50%以上の集落



② 中山間地域の生活基盤の崩壊が進行

中山間地域は、医師不足の深刻化をはじめとする生活基盤が危機的状況にある。特に、小児科、産科・婦人科の医師不足は深刻となっており、医師の居ない医療空白地域が多数存在する。

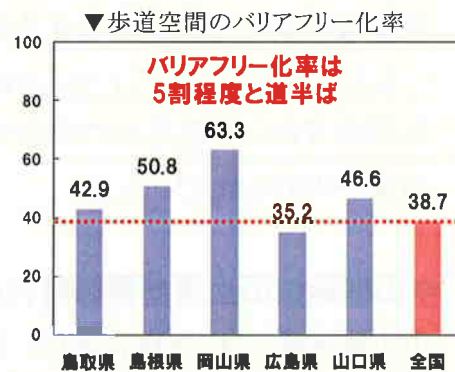


資料：H16年度医師・歯科医師・薬剤師調査

▲医師(小児科、産科・婦人科)の空白地域

③ 高齢者や障害者等への配慮が不足

中国地方のバリアフリー化率は全国に比べ進んでいるものの、依然として高齢者などへの配慮がなされていない歩行空間が多く存在する。全国に先行して高齢化の進む地域であることから、高齢者をはじめ、誰もが安心して利用できる道路整備を進める必要がある。



資料：歩行者空間のバリアフリー化状況(国土交通省) 平成17年度末

④ いまだ改善されない幹線道路における夜間騒音

中国地方の直轄国道のうち、約3割の区間が昼夜いずれかで要請限度を超過している。良好な沿道環境を保全するため、幹線道路等における道路環境対策が求められている。



▲一般国道2号 海田大正交差点



資料：H18環境センサス(夜間騒音レベル)

▲中国地方における夜間騒音レベル

4. 地域間の交流・連携の強化が課題

様々な都市が適度に分散する中国地方の地域特性を活かすため、各地域の交流・連携の軸となる基盤整備を推進し、広域観光等の活性化を図ることで、中国地方の一体的な地域づくりを推進していく必要がある。

① 地域間の移動に多大な時間を要する山陰地方及び中山間地域

中国地方における機関分担率は、9割超と全国に比べ自動車交通への依存度が高くなっている。特に、山陰地方では著しく、日常生活に必要な不可欠な存在である。それにもかかわらず、山陰地方における高速交通ネットワークの整備は著しく遅れており、移動に多大な時間を要する。(山陽側の約1.8倍)



▲主要都市の地理的位置と時間的位置(自動車利用の場合)

② 日常生活中心拠点へのアクセス性の低い山陰地方及び中山間地域

地方都市は周辺市町村にとって、通勤や通学、買物などの日常生活の拠点であり、重要な役割を担っている。しかし、中山間地域の多くはアクセス性が低く、生活関連サービスを十分に享受できていない状況にある。



▲二次生活圏中心都市への所要時間

③ 高いポテンシャルを活かしきれていない観光産業

中国地方は、3つの世界遺産をはじめとする歴史・文化資源や自然資源など、数多くの観光地を有している。しかしながら、観光地が中国全体に点在しているため、周遊観光が困難となっており、そのポテンシャルを活かしきれていない状況にある。



▲東京発の主なツアールート

- ※ JTB、ANA、近畿日本ツーリスト、ビッグホリデーの4社パンフレットより、平成18年10月以降に東京から中国地方を催行する添乗員同行の20ツアーを対象として集計
- ※ 帰路でブロック外の空港利用のツアーも含む
- ※ 中国地方をスタートとするツアーを集計
- ※ 線の太さは、ペア数の多さを表す

5. 変化する社会情勢を踏まえた横断的な取り組み

近年、めまぐるしく変化する社会状況を考慮し、道路ストックの老朽化の進行や地球温暖化への対応など、戦略間や施策間において横断的に取り組んでいく必要がある。

① 年々急増する更新すべき道路構造物

道路ストックの多くが高度成長期に建設されており、今後一斉に更新すべき時期を迎える。中国地方にも多くの道路ストックが存在するため、厳しい財政事情の下で、既存ストックの点検・維持・管理を着実に推進することが重要である。



▲国道191号中山橋(S41年建設)



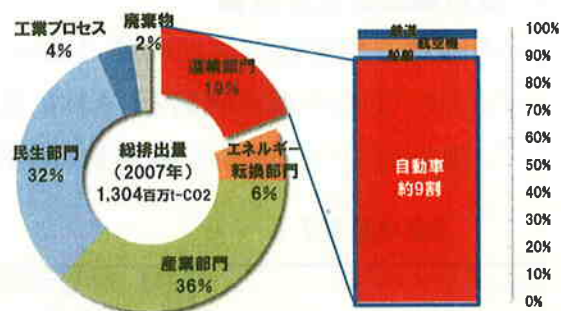
▲アスファルトラインにおける漏水腐食進行

- 建設後50年以上経過する橋梁
- ※ 全橋梁数 2,815橋(H18時点)

② 自動車交通が地球温暖化に与える影響は多大

運輸部門から排出される温室効果ガスは全体の約 2 割を占め、そのうちの約 9 割が自動車に起因しており、道路行政としても CO2 排出量削減への取組みは必要である。特に中国地方は自動車への依存度が高く、排出量削減は重要である。

▼CO2 部門別排出量と運輸部門における排出量内訳



資料：温室効果ガスインベントリオフィス

Ⅲ 重点的に取り組む道路施策

1. 重点戦略と重点目標

中国地方の課題解決に向け、H20～H24 年間の 5 箇年を計画期間とし、以下に示すとおり、5 つの重点戦略と、それに基づく 10 の重点目標を設定し、その達成に向けて、効果的かつ効率的な事業執行を推進する。

| 【重点戦略】 | 【重点目標】 |
|---|---|
| <p>I : 競争力のある地域経済 社会の再構築</p> | <p>1. 交通ネットワークの強化 ①企業立地促進などの産業競争力強化に向けた高速交通ネットワークの整備 ②空港・港湾等の物流拠点と高速交通ネットワークとのアクセス強化</p> <p>2. 都市内交通の円滑化 ①産業の競争力強化に向けた、“人”や“物”の移動の円滑化 ②都市の骨格形成及び機能の向上 ③都市内移動の快適性・利便性の向上</p> |
| <p>II : 安全で、誰もが安心して 暮らせる地域づくり</p> | <p>1. 災害の防止・軽減 ①信頼性の高い交通機能・空間機能の確保 ②冬期の安定した道路交通の確保 ③孤立地区の解消など生命線となる道路の整備 ④災害時におけるライフラインの確保</p> <p>2. 交通安全の向上 ①地域と連携した交通事故対策の推進 ②歩行者や自転車利用者のための安全・安心な道路空間の確保 ③高齢者等が安心して利用できる工夫 ④安心できる子育て環境の創出 ⑤踏切対策の実施</p> |
| <p>III : 多彩な文化と自然を 活かした豊かで快適な 暮らし・社会の創造</p> | <p>1. 良好な都市空間の形成 ①沿道環境の保全に向けた取り組み ②賑わい創出を支援するための道路空間の整備や利活用</p> <p>2. 中山間地域等の居住環境の向上や生活サービスの充実 ①日常的な移動の利便性・安全性の向上 ②高次医療施設へのアクセス向上 ③道の駅等を活用した生活拠点の確立</p> |
| <p>IV : 交流・連携による一体的 で活力のある地域づくり</p> | <p>1. 都市間の連携強化や都市と中山間地域等の共生 ①“人”や“物”のブロック内循環を支援するための道路ネットワーク整備 ②都市の基礎的な生活機能の連携や交流を支援する生活幹線道路ネットワークの整備</p> <p>2. 広域観光の促進 ①観光地の周遊性を高める道路ネットワーク整備 ②地域の最新情報や魅力などの積極的な情報発信</p> |
| <p>V : 横断的な取組</p> | <p>1. 社会資本整備の効率化や社会資本ストックの有効活用 ①高齢化する道路ストックの計画的かつ戦略的な維持管理 ②既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化 ③道路の維持管理分野の技術開発の推進</p> <p>2. 地球環境問題への対応 ①CO2 排出量削減に向けた交通円滑化の推進 ②公共交通機関の利便性向上等による自動車総量の抑制</p> |

2. 重点目標の達成に向け、講じるべき道路施策

重点戦略Ⅰ：競争力のある地域経済社会の再構築

北東アジアとの競争・連携による国際的な競争力の一層の強化や、中国地方内及び他圏域との連携による産業振興を図るため、高速交通ネットワークの整備・活用、都市内交通の円滑化を推進する。

重点目標1：交通ネットワークの強化

①企業立地促進などの産業競争力の強化に向けた 高速交通ネットワーク整備

広域的な産業経済活動や交流・連携の活発化を図り、企業立地を促進させると同時に、国際的な産業競争力の向上を図るなど、中国地方の競争力強化に向け、山陰道や横断道などの高規格幹線道路等の整備を推進するとともに、利便性向上に向けたアクセス道路の整備を行う。

②空港・港湾等の物流拠点と高速交通ネットワーク とのアクセス強化

中国地方の国際競争力の強化に向け、国際交流や物流の拠点である空港や港湾と高規格幹線道路や地域高規格道路等とのアクセス道路の整備を行う。



▲高規格幹線道路の整備状況(H19年末)



▲高規格幹線道路の整備
(中国横断自動車道 姫路鳥取線)

【主要事業】

- 【山陰自動車道(斐川～出雲)(島根県)H21年度完成】
- 【中国横断自動車道姫路鳥取線(佐用～大原)(岡山県)H21年度完成】
- 【中国横断自動車道姫路鳥取線(大原～西粟倉)(岡山県)】
- 【中国横断自動車道姫路鳥取線(智頭～河原)(鳥取県)H20年度完成】
- 【中国横断自動車道姫路鳥取線(河原～鳥取)(鳥取県)H21年度完成】
- 【中国横断自動車道尾道松江線(尾道～三刀屋木次)(広島県、島根県)】
- 【一般国道9号 鳥取西道路(鳥取県)】
- 【一般国道9号 鳥取西道路(Ⅱ期)(鳥取県)】
- 【一般国道9号 鳥取西道路(Ⅲ期)(鳥取県)】
- 【一般国道9号 東伯・中山道路(鳥取県)】
- 【一般国道9号 中山・名和道路(鳥取県)】
- 【一般国道9号 名和・淀江道路(鳥取県)】
- 【一般国道9号 松江道路(島根県)H21年度完成】
- 【一般国道9号 出雲・湖陵道路(島根県)】

【主要事業】

- 【一般国道 9 号 多伎・朝山道路(島根県)】
- 【一般国道 9 号 朝山・大田道路(島根県)】
- 【一般国道 9 号 静間・仁摩道路(島根県)】
- 【一般国道 9 号 仁摩・温泉津道路(島根県)】
- 【一般国道 9 号 浜田・三隅道路(島根県)】
- 【一般国道 9 号 益田道路(遠田～久城)(島根県)H21 年度完成】
- 【一般国道 9 号 益田道路(久城～高津)(島根県)】
- 【一般国道 373 号 志戸坂峠道路(鳥取県、岡山県)】
- 【東広島・呉自動車道(一般国道 375 号 東広島・呉道路(上三永～東広島 JCT))(広島県)H21 年度完成】
- 【東広島・呉自動車道(一般国道 375 号 東広島・呉道路(馬木～呉))(広島県)】
- 【鳥取豊岡宮津自動車道(一般国道 9 号 駟馳山バイパス)(鳥取県)】
- 【岩国大竹道路(一般国道 2 号 岩国・大竹道路)(広島県、山口県)】
- 【下関西道路(一般国道 191 号 下関北バイパス)(山口県)】
- 【一般国道 2 号 西条バイパス(現道拡幅部)(広島県)H21 年度完成】
- 【一般国道 2 号 戸田拡幅(山口県)】
- 【鳥取豊岡宮津自動車道(一般国道 178 号 東浜居組道路)(鳥取県)H20 年度完成】
- 【鳥取豊岡宮津自動車道(一般国道 178 号 岩美道路)(鳥取県)】
- 【境港出雲道路(一般県道 出雲インター線)(島根県)H21 年度完成】
- 【一般国道 429 号 倉敷・総社バイパス(岡山県)】
- 【一般国道 429 号 大原 IC 関連(岡山県)H21 年度完成】
- 【東広島高田道路(一般国道 375 号 東広島道路(東広島 JCT～溝口))(広島県)H21 年度完成】
- 【広島中央フライトロード(主要地方道 本郷大和線)(広島県)】
- 【山口宇部小野田連絡道路(一般県道 妻崎開作小野田線)(山口県)】
- 【山口宇部小野田連絡道路(主要地方道 山口宇部線)(山口県)】
- 【山口宇部小野田連絡道路(都市計画道路 宇部湾岸線)(山口県)】

重点目標2: 都市内交通の円滑化

①産業の競争力強化に向けた、“人”や“物”の移動の円滑化

円滑な都市や産業活動を支え、地域経済の活性化を図るため、バイパスや環状道路等の整備を行う。また、渋滞箇所においては、交差点改良等の短期対策を実施するとともに、既存ストックの有効活用や総量規制などソフト対策についても積極的に実施する。



▲渋滞対策

(一般国道2号 西広島バイパス 廿日市高架)

②都市の骨格形成及び機能の向上

中国地方の主要な都市圏においては、バイパスや環状道路の早期整備を進め、都市の骨格形成を図るとともに、中心市街地に大量に流入する通過交通を排除することにより、交通の円滑化を図り、都市機能の向上を支援する。

③都市内移動の快適性・利便性の向上

地域経済の活性化を図るため、駅前広場の整備や主要な駅周辺におけるアクセス道路の整備等を行い、都市内移動の快適性や利便性の向上を進める。

【主要事業】

- 【境港出雲道路(一般国道9号 出雲バイパス)(島根県)H20年度完成】
- 【岡山環状道路(一般国道180号 岡山西バイパス(西長瀬～北長瀬))(岡山県)H21年度完成】
 - 【岡山環状道路(一般国道180号 岡山西バイパス(北長瀬～楯津))(岡山県)】
 - 【岡山環状道路(一般国道180号 岡山環状南道路)(岡山県)】
 - 【空港津山道路(一般国道53号 岡山北バイパス)(岡山県)】
 - 【倉敷福山道路(一般国道2号 倉敷立体)(岡山県)】
 - 【福山本郷道路(一般国道2号 三原バイパス)(広島県)】
- 【東広島廿日市道路(一般国道2号 広島南道路(出島、光南))(広島県)H21年度完成】
 - 【東広島廿日市道路(一般国道2号 広島南道路(光南～商工センター))(広島県)】
 - 【広島西道路(一般国道2号 西広島バイパス(廿日市高架))(広島県)】
 - 【一般国道2号 岡山市内立体(岡山県)H20年度完成】
 - 【一般国道2号 周南立体(山口県)】
 - 【一般国道2号 小月バイパス(山口県)】
 - 【一般国道2号 下関拡幅(山の谷交差点立体)(山口県)H21年度完成】
 - 【一般国道9号 小郡改良(山口県)】
- 【一般国道29号 津ノ井バイパス(吉成立体、鳥取ICアクセス)(鳥取県)H21年度完成】
 - 【一般国道30号 児島・玉野拡幅(岡山県)】
 - 【一般国道54号 可部バイパス(広島県)】
 - 【一般国道180号 総社・一宮バイパス(岡山県)】
 - 【一般国道185号 休山改良(広島県)】
 - 【一般国道188号 柳井バイパス(山口県)H21年度完成】

【主要事業】

- 【鳥取環状道路(鳥取県)H20 年度完成】
- 【境港出雲道路(一般国道 485 号 松江第五大橋道路)(島根県)】
- 【岡山環状道路(市道 藤田浦安南町線)(岡山県)】
- 【一般県道 吉備津松島線(岡山県)】
- 【福山環状道路(一般県道 津之郷山守線 福山西環状線)(広島県)】
- 【広島高速道路(広島高速 2 号線(県道 府中仁保道路))(広島県)H21 年度完成】
- 【広島高速道路(広島高速 3 号線(市道 広島南道路(宇品～吉島)))(広島県)H21 年度完成】
- 【広島高速道路(広島高速 3 号線(市道 広島南道路(吉島～観音)))(広島県)】
- 【広島高速道路(広島高速 5 号線(県道 温品二葉の里線))(広島県)】
- 【都市計画道路 広島南道路(広島県)】
- 【都市計画道路 矢賀大州線(広島県)】

重点戦略Ⅱ：安全で、誰もが安心して暮らせる地域づくり

災害に対する予防的対応や甚大な被害が発生した地域を再び被災させないための対策などの防災・減災対策を推進する。また、交通安全対策の迅速な実施や歩行者空間の整備、自転車の利用環境の改善等により、交通事故を抑制し、国民が安心して暮らせる地域を目指す。

重点目標1：災害の防止・軽減

①信頼性の高い交通機能・空間機能の確保

防災や安全・安心などの観点から、災害等に強く、リダンダンシーを有する道路ネットワークを構築するため、山陰道や横断道などの高規格幹線道路等の整備を推進するとともに、事前通行規制区間の解消や道路斜面等の防災対策などの安全対策を実施する。



▲安全で安心な生活支える道路整備のイメージ

②冬期の安定した道路交通の確保

山陰・中山間地域を中心に多く存在する豪雪地帯に対応し、異常降雪時などにも機能し、住民の生命線となる道路ネットワークを確保するため、隘路や線形不良区間などを解消する道路整備を行う。

③孤立地区の解消など生命線となる道路の整備

中山間地域の孤立危険地域を解消するため、線形不良や幅員狭小区間の解消に向けた道路整備を行う。その際には、1.5車線整備などの地域の実情に応じた道路整備を実施する。



▲地域の実情に対応した1.5車線整備

④災害時におけるライフラインの確保

災害に強いまちづくりに向け、電線などの地中化を行い、災害時のライフラインを確保するとともに、都市計画道路などの広幅員道路の整備を行い、延焼遮断帯や救急車両の進入路、避難路を確保する。

【主要事業】

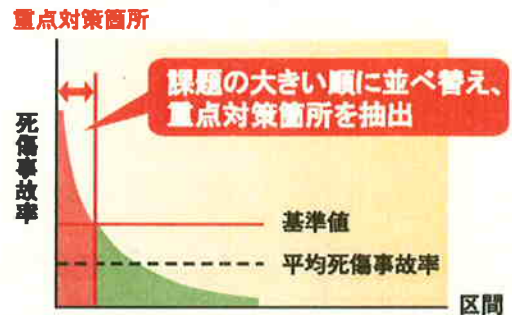
- 【一般国道 191 号 萩・三隅道路(山口県)】
- 【一般国道 491 号 長門・俵山道路(山口県)】
- 【福山本郷道路(一般国道 2 号 木原道路)(広島県)】
 - 【一般国道 9 号 直地防災(島根県)】
 - 【一般国道 53 号 大田防災(岡山県)】
- 【島根 54 号トンネル改良(三刀屋トンネル)(島根県)H21 年度完成】
 - 【栄橋(広島県、山口県)】
 - 【新寿橋(山口県)】
 - 【管内橋梁耐震補強(中国 5 県)】
- 【一般国道 53 号 田園町電線共同溝(鳥取県)】
- 【一般国道 9 号 西津田電線共同溝(島根県)】
- 【一般国道 180 号 岡山西電線共同溝(岡山県)】
 - 【一般国道 2 号 光南電線共同溝(広島県)】
- 【一般国道 190 号 宇部湾岸電線共同溝(山口県)】
 - 【一般国道 9 号 津和野地区防災(島根県)】
 - 【一般国道 53 号 御津草生地区防災(岡山県)】
 - 【一般国道 188 号 由宇地区防災(山口県)】
 - 【一般国道 482 号 下蚊屋バイパス(鳥取県)】
- 【一般国道 431 号 境水道大橋 橋梁補修(鳥取県)】
 - 【一般国道 261 号 桜江バイパス(島根県)】
 - 【一般国道 488 号 澄川工区災害防除(島根県)】
- 【主要地方道 松江島根線 菅田工区電線共同溝(島根県)H21 年度完成】
 - 【主要地方道 松江鹿島美保関線 佐陀本郷工区(島根県)】
 - 【主要地方道 松江島根線 西川津工区(島根県)】
 - 【一般県道 斐川出雲大社線 北神立橋耐震補強(島根県)】
 - 【一般国道 313 号 仲間地区防災(岡山県)】
 - 【一般県道 大篠津山停車場線 電線共同溝(岡山県)】
 - 【一般国道 487 号 早瀬大橋耐震補強(広島県)】
 - 【一般国道 191 号 法面対策事業(坪野～遊谷)(広島県)】
- 【主要地方道 府中上下線 法面対策事業(河佐町)(広島県)】
 - 【主要地方道 三原東城線 法面対策事業(八坂)(広島県)】
 - 【一般国道 434 号 徳山～錦バイパス(山口県)】
 - 【一般国道 437 号 大島大橋 橋梁補修(山口県)】

重点目標2:交通安全の向上

①地域と連携した交通事故対策の推進

道路交通環境をこれまで以上に安全なものにするため、道路の特性に応じた交通事故対策を推進する。事故対策については、過去のデータや道路利用者からの情報など、地域の実情を勘案し、対策箇所や事故要因を分析するとともに、官民の役割分担により、安価にかつ速効対策が出来るよう工夫し、交差点改良等をはじめとする効率的・効果的な対策を実施する。

▼優先度明示方式による分析イメージ



②歩行者や自転車利用者のための安全・安心な道路空間の確保

安全な歩行者空間を確保するため、歩道整備や自転車と歩行者との視覚的・物理的な分離などの整備を推進する。また、自転車ネットワークの構築など、自転車交通の利用環境を改善する。



▲自転車道の設置

③高齢者等が安心して利用できる工夫

歩行者空間のバリアフリー化など、高齢化社会に即した整備を行う。また、幹線道路におけるゆずり車線の設置などの高齢者が安心して車を利用できる環境整備に向けた支援を実施する。

④安心できる子育て環境の創出

安全で安心できる子育て環境を創出するため、通学路等における歩道整備のほか、路肩のカラー舗装化や防護柵の設置等を推進し、移動の中心が歩行となる子どもの安全性を確保する。

⑤踏切対策の実施

踏切事故防止のため、踏切内の歩道拡幅や駅構内を活用した自由通行空間の確保等の「速効対策」と連続立体交差事業等による踏切除去といった「抜本対策」とを駆使し、総合的な踏切対策を行う。



▲踏切内における歩道の設置

【主要事業】

- 【一般国道 9 号 南隈交差点改良(鳥取県)】
- 【一般国道 9 号 長瀬自転車歩行者道整備(鳥取県)】
- 【一般国道 9 号 西福原自転車道整備(鳥取県)】
- 【一般国道 9 号 袖師横断地下道整備(島根県)】
- 【一般国道 9 号 揖屋自転車歩行者道整備(島根県)】
- 【一般国道 9 号 出雲自転車道整備(島根県)】
- 【一般国道 9 号 大池尻交差点改良(島根県)】
- 【一般国道 2 号 早島中交差点改良(岡山県)】
- 【一般国道 53 号 打穴中歩道整備(岡山県)】
- 【一般国道 2 号 福山市内交差点改良(西桜町一丁目交差点)(広島県)】
- 【一般国道 54 号 青迫交差点改良(広島県)】
- 【一般国道 185 号 的場自転車歩行者道整備(広島県)】
- 【一般国道 2 号 茶屋交差点改良(山口県)】
- 【一般国道 9 号 竹崎自転車道整備(山口県)】
- 【一般国道 431 号 交差点改良(鳥取県)H21 年度完成】
- 【主要地方道 鳥取鹿野倉吉線 歩道設置(鳥取県)】
- 【一般県道 倉吉東伯線 歩道設置(鳥取県)】
- 【一般県道 日吉津伯耆大山停車場線 歩道設置(鳥取県)】
- 【一般国道 186 号 小国工区(島根県)】
- 【一般国道 431 号 西浜佐陀工区交通安全事業(島根県)】
- 【一般国道 313 号 落合橋交差点改良(岡山県)】
- 【一般国道 484 号 自転車歩行者道整備(岡山県)】
- 【一般国道 183 号 交通安全事業(山内町～上原町)(広島県)】
- 【一般国道 375 号 交通安全事業(乃美尾)(広島県)】
- 【一般県道 陶湯田線 交通安全事業(山口県)】
- 【主要地方道 小郡三隅線 交差点改良事業(踏切対策)(山口県)】

重点戦略Ⅲ：多彩な文化と自然を活かした豊かで快適な暮らし・社会の創造

日本海や瀬戸内海、中国山地などにおいて環境負荷低減への取り組みを進める。

また、中山間地域等を多く抱え、高齢化が進展している特徴を踏まえ、誰もが快適で安心して暮らせる都市と中山間地域等の基盤及び生活拠点の形成を図る。

さらに、多様な歴史、文化、豊かな自然、景観などを活かした地域づくりを推進する。

重点目標1：良好な都市空間の形成

①沿道環境の保全に向けた取り組み

良好な都市空間形成のため、低騒音舗装、遮音壁などの道路構造対策や交通円滑化対策の推進を行う。



▲バイパスにおける遮音壁の設置

②賑わい創出を支援するための道路空間の整備や利活用

良好な都市空間を形成するためには、地域の特色を活かした魅力ある都市形成が重要であり、都市の新たなシンボルとなる道路空間の整備などの歩いて楽しめる歩行者空間の創造、自転車の利用環境改善、多様な交通手段の連携など、道路整備や道路空間の利活用を行う。

【主要事業】

【一般国道2号 浅口郡里庄町浜中地区低騒音舗装(岡山県)H21年度完成】

【一般国道9号 出雲市大津地区低騒音舗装(島根県)H21年度完成】

【一般国道54号 広島市東区牛田新町低騒音舗装(広島県)H21年度完成】

【一般国道188号 岩国市通津低騒音舗装(山口県)H21年度完成】

【一般国道429号 低騒音舗装(岡山県)】

【都市計画道路 今魚店金谷線(山口県)】

重点目標2: 中山間地域等の居住環境の向上や生活サービスの充実

① 日常的な移動の利便性・安全性の向上

中山間地域等における居住環境や生活サービスの充実に向け、中山間地域の日常生活の拠点となっている圏域内の中心都市へ連絡する道路の整備を推進し、日常的な移動の利便性や安全性の向上を支援する。



▲交流ふれあいトンネルの整備
((主)北房川上線 野土路トンネル)

② 高次医療施設へのアクセス向上

中山間地域等における都市的地域との医療サービスの格差是正に向け、高次医療施設へのアクセス向上に資する道路の整備を推進する。

③ 道の駅等を活用した生活拠点の確立

中山間地域等における生活サービスを充実させるため、「道の駅」の整備や機能拡充を行い、周辺地域との交流促進や地域の魅力創出の場だけでなく、公共施設や交通拠点等の生活サービス機能を集約し、日常生活拠点として活用する。

また、機能を集約した拠点施設へ連絡する道路の整備を行い、中山間地域等における生活基盤の充実を図る。



▲様々な機能と交通結節点を集約した道の駅「クロスロードみつぎ」

【主要事業】

【江府三次道路(一般国道 183 号 鍵掛峠道路)(鳥取県、広島県)】

【江府三次道路(一般国道 181 号 江府道路)(鳥取県)】

【一般国道 482 号 茗荷谷～淵見バイパス(鳥取県)】

【一般国道 485 号 別府バイパス(島根県)】

【一般国道 485 号 郡バイパス(島根県)】

【主要地方道 安来木次線(中久野工区)(島根県)】

【一般県道 草野横田線(草野工区)(島根県)】

【主要地方道 津山智頭八東線(岡山県)】

【一般県道 豊浜蒲刈線(安芸灘 3 号橋:豊島大橋)(広島県)H20 年度完成】

重点戦略Ⅳ：交流・連携による一体的で活力のある地域づくり

分散した各都市が役割を発揮して相互に連携強化し、自立的な中国地方の形成を図るため、ブロック内外の人流・物流を支える高速交通基盤の整備を推進するとともに、都市と中山間地域等の地域間交流を支える基幹的な交通基盤の整備を推進し、一体的な発展を図る。

重点目標1：都市間の連携強化や都市と中山間地域等の共生

①“人”や“物”のブロック内循環を支援するための道路ネットワーク整備

山陰と山陽あるいは分散した都市間を結ぶ道路の整備や中枢・中核都市へのアクセス向上に資する道路の整備により、ブロック内外の連携強化を図り、活力ある地域社会を構築する。

さらに、西瀬戸内海や豊後水道に面する西瀬戸地域においては、海を介した多用なネットワークの形成により、四国圏、九州圏との交流・連携機能の強化を図る。



▲高規格幹線道路の整備
(中国横断自動車道 尾道松江線)

②都市の基礎的な生活機能の連携や交流を支援する生活幹線道路ネットワークの整備

地方都市間あるいは中山間地域から都市間の機能連携を強化するため、都市間の基礎的な生活機能の連携や交流を支援する生活幹線道路ネットワークとして、地域高規格道路やバイパス、現道拡幅等の整備を行い、隘路区間の解消を推進する。



▲都市間を連携する生活幹線道路ネットワーク
(一般国道179号 奥津上齋原バイパス)

【主要事業】

- 【空港津山道路(一般国道53号 津山南道路)(岡山県)】
- 【倉敷福山道路(一般国道2号 玉島・笠岡道路)(岡山県)】
- 【倉敷福山道路(一般国道2号 玉島・笠岡道路(Ⅱ期)(岡山県)】
- 【倉敷福山道路(一般国道2号 笠岡バイパス)(岡山県)】
- 【倉敷福山道路(一般国道2号 福山道路)(広島県)】
- 【倉敷福山道路(一般国道2号 松永道路)(広島県)】
- 【東広島廿日市道路(一般国道2号 安芸バイパス)(広島県)】
- 【東広島廿日市道路(一般国道2号 東広島バイパス)(広島県)】

【主要事業】

- 【境港出雲道路(一般国道 431 号 東林木バイパス)(島根県)】
 - 【美作岡山道路((主)佐伯長船線)(岡山県)】
 - 【美作岡山道路((主)岡山吉井線)(岡山県)】
- 【美作岡山道路(一般国道 374 号 湯郷勝央道路)(岡山県)】
 - 【北条湯原道路(一般国道 313 号 倉吉道路)(鳥取県)】
- 【北条湯原道路(一般国道 313 号 (倉吉～関金))(鳥取県)】
 - 【一般国道 180 号 南部バイパス(鳥取県)】
 - 【一般国道 181 号 岸本バイパス(鳥取県)】
 - 【一般国道 375 号 湯抱バイパス(島根県)】
 - 【一般国道 488 号 長沢バイパス(島根県)】
- 【主要地方道 仁摩邑南線(大原工区)(島根県)】
 - 【主要地方道 福山沼隈線 福山沼隈道路(広島県)】
 - 【一般国道 487 号 警固屋音戸バイパス(広島県)】
 - 【主要地方道 矢野安浦線 萩原～津江工区(広島県)】
- 【小郡萩道路(一般国道 490 号 美東大田道路)(山口県)】
- 【小郡萩道路(一般国道 490 号 大田絵堂道路)(山口県)】

重点目標2: 広域観光の促進

①観光地の周遊性を高める道路ネットワークの整備

中国地方に数多く点在する観光地の周遊性向上を図るため、山陰道や横断道などの高規格幹線道路等の整備を推進する。

また、観光地における歩行者空間の確保や交通システムの構築等への支援を行い、観光地内の快適性の向上を図る。



▲道路ネットワークの整備
(地域高規格道路 小郡萩道路)

②地域の最新情報や魅力などの積極的な情報発信

地域の玄関口として、「道の駅」等における交流機能を最大限に活用し、魅力ある地域づくりをするとともに、道路情報のみならず地域のリアルタイムな情報発信を行う。



▲道の駅での無線LAN接続サービス
(道の駅 舞ロード IC 千代田)

【主要事業】

【主要地方道 大社日御碕線 中山工区(島根県)】

【一般県道 柿木津和野停車場線 中座工区(島根県)】

重点戦略Ⅴ：横断的な取組

地域のニーズにきめ細かく対応し、住民や NPO、企業など、様々な主体との協働など、今後増大する社会資本ストックに対して、計画的かつ効率的な維持管理を実施する。

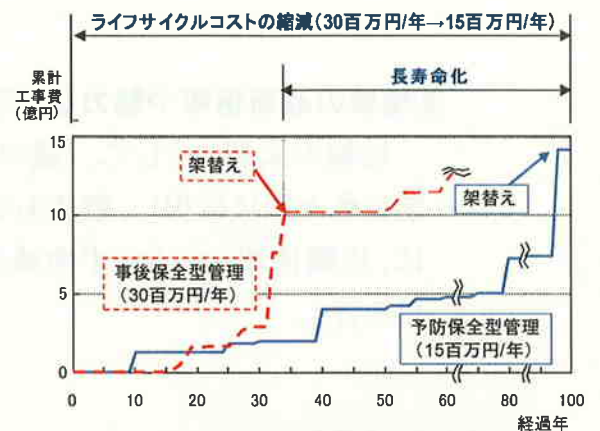
また、地球環境問題に対し、真剣に取り組み、「低炭素型・循環型社会」の形成を推進する。

重点目標1：社会資本整備の効率化や社会資本ストックの有効活用

①高齡化する道路ストックの計画的かつ戦略的な維持管理

これまで蓄積された道路ストックが順次、老朽化していく中で、道路ストック本来の役割を果たし続けるため、維持管理や更新を計画的かつ戦略的に行う。

また、これまでの事後保全から予防保全への移行により、施設の長寿命化やライフサイクルコストが最小となるような道路管理を実施する。



▲予防保全の効果の例

②既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

既存の高速道路ネットワークの有効活用を促進するため、ETC を活用した柔軟で効果的な料金割引施策の実施する。また、機能強化を図るため、スマートインターチェンジの整備を推進し、高速道路へのアクセス性を向上する。



▲スマートICの整備

③道路の維持管理分野の技術開発の推進

高度な知見や技術力を必要とする道路施設の劣化や損傷の診断など、道路の維持管理分野における技術開発のニーズを明確にし、産・学・官が連携して、計画的に技術開発を推進する。

【主要事業】

【道路橋の長寿命化修繕計画(中国地方)】

重点目標2:地球環境問題への対応

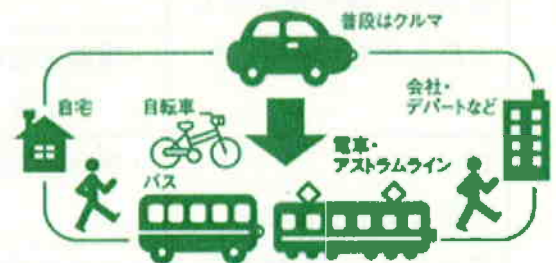
①CO2 排出量削減に向けた交通円滑化の推進

自動車交通からの CO2 排出量削減に向け、バイパスや環状道路の整備等の渋滞対策や交差点立体化などの交通円滑化を推進する。

また、高速道路等の利用を促進するため、弾力的な料金設定や利便性を高めるためのスマートICの整備などを行う。

②公共交通機関の利便性向上等による自動車総量の抑制

公共交通機関等の利便性向上を図り、自動車総量を抑制することが重要であるため、交通結節点整備などによる公共交通の利便性向上に加え、TDM 施策による公共交通機関等への転換を促す取り組みを実施する。



▲TDM 施策の例
(公共交通機関への転換)

【主要事業】

- 【交通円滑化対策(松江都市圏)(島根県松江市)】
- 【交通円滑化対策(岡山都市圏)(岡山県岡山市)】
- 【交通円滑化対策(広島都市圏)(広島県広島市)】
- 【交通円滑化対策(福山都市圏)(広島県福山市)】

3. 成果を表すアウトカム指標

| 【重点戦略】 | 【指標】 |
|---------------------------------------|---|
| I : 競争力のある 地域経済社会の再構築 | ・ 規格の高い道路を使う割合 【13% (H19 年度) →約 2 割増 (H24 年度)】 |
| | ・ 渋滞による損失時間 【約 269 万人・時間/年 (H19 年度) →約 1 割削減 (H24 年度)】 |
| II : 安全で、誰もが安心して暮らせる地域づくり | ・ 要防災対策箇所対策率 【13% (H19 年度) →54% (H24 年度)】 |
| | ・ 道路交通における死傷事故率 【約 87 件/億台キロ (H19 年度) →約 1 割削減 (H24 年度)】 |
| III : 多彩な文化と自然を活かした豊かで快適な暮らし・社会の創造 | ・ 特定道路におけるバリアフリー化率 【54% (H19 年度) →75% (H24 年度)】 |
| | ・ 日常生活圏中心への 30 分カバー率 【57% (H19 年度) →58% (H24 年度)】 |
| | ・ 第三次医療施設への 60 分カバー率 【74% (H19 年度) →76% (H24 年度)】 |
| IV : 交流・連携による一体的で活力ある地域づくり | ・ 規格の高い道路を使う割合 (再掲) 【13% (H19 年度) →約 2 割増 (H24 年度)】 |
| | ・ 第三次医療施設への 60 分カバー率 (再掲) 【74% (H19 年度) →76% (H24 年度)】 |
| | ・ 日常生活圏中心への 30 分カバー率 (再掲) 【57% (H19 年度) →58% (H24 年度)】 |
| V : 横断的な取組 | ・ 道路橋の長寿命化修繕計画策定率 【25% (H19 年度) →概ね 100% (H24 年度)】 |

4. 地方からの意見・提案

国土交通省道路局による新たな中期計画の策定に際し、中国地方では中国 5 県知事・108 市町村長より、「今後の道路行政に対する意見・提案」を頂いた。

○エリア別の意見・提案の傾向

いずれの県においても『生活幹線道路の整備』に関する要望が最も高くなっている。

県や地域ごとの特徴としては、鳥取県や島根県などの山陰地方では『高速道路の整備』を望む声が多く、岡山県や広島県、山口県では都市部が抱える代表的な課題である『渋滞対策』や『交通事故対策』を望む声が多くなっている。

【各県別の傾向】

| | 回答 自治体数 | 活力分野 | | | | 安全分野 | | 暮らし分野 | | | | | | | |
|-----|------------|------|----------------|---------|---------|------|--------|---------------------------|--------------------------|----------|-----------------|---------|------|-------|-----|
| | | 渋滞対策 | 都市や交通拠点を結ぶ道路整備 | 環状道路の整備 | 高速道路の整備 | 災害対策 | 交通事故対策 | 生活幹線道路の整備 (歩道の段差の解消など) | バリアフリー対策 (公共交通機関への支援) | 自転車利用の促進 | わかりやすい案内標識などの整備 | 電線類の地中化 | 環境対策 | 景観の改善 | |
| 鳥取県 | 20 | 20% | 60% | 0% | 90% | 45% | 60% | 95% | 50% | 30% | 5% | 5% | 0% | 10% | 10% |
| | | | 3位 | | 2位 | | 3位 | 1位 | | | | | | | |
| 島根県 | 20 | 20% | 55% | 5% | 70% | 20% | 60% | 85% | 30% | 5% | 0% | 0% | 10% | 0% | 5% |
| | | | | | 2位 | | 3位 | 1位 | | | | | | | |
| 岡山県 | 28 | 43% | 57% | 7% | 4% | 14% | 57% | 86% | 25% | 14% | 7% | 0% | 7% | 7% | 0% |
| | | | 2位 | | | | 2位 | 1位 | | | | | | | |
| 広島県 | 24 | 54% | 67% | 21% | 42% | 42% | 88% | 88% | 58% | 33% | 4% | 0% | 8% | 25% | 25% |
| | | | 3位 | | | | 1位 | 1位 | | | | | | | |
| 山口県 | 21 | 67% | 76% | 0% | 38% | 33% | 62% | 90% | 48% | 19% | 5% | 0% | 10% | 43% | 19% |
| | | 3位 | 2位 | | | | | 1位 | | | | | | | |

【山陰山陽別の傾向】

