

中海・宍道湖圏域の道路交通課題

令和3年3月26日

1. 第1回 中海・宍道湖圏域道路整備勉強会のおさらい

○中海・宍道湖圏域の特徴及び地域の課題を共有するとともに、中海・宍道湖圏域の強化及び圏域の道路ネットワーク将来像の早期実現の必要性などについて意見交換がなされた。

○第2回勉強会では、他都市圏との比較も交えながら、道路交通課題や機能軸強化の方向性について議論を行うこととなった。

中海・宍道湖圏域の特徴

- ・日本海側の経済圏域でも有数の人口集積
- ・島根県・鳥取県の総生産割合の5割以上を占める
- ・出雲大社等の日本有数の観光資源を有する
- ・2つの空港と重要港湾境港の交通拠点を有する
- ・多数の分譲中の工業団地が立地する
- ・三次救急医療機関が4箇所立地する

中海・宍道湖圏域の地域の課題

- ・地域の特性を活かした一体感ある圏域形成
- ・圏域が一体となった観光振興
- ・圏域内での産業連携
- ・救急搬送の速達性・確実性の確保
- ・災害等発生時の代替機能の確保

社会情勢の変化

- | | | |
|------------|-------|---------|
| 生産性向上 | 働き方改革 | 産業の国内回帰 |
| 観光立国インバウンド | コロナ禍 | 国土強靱化 |

中海・宍道湖圏域の将来像

住みたくなる圏域づくり
“圏域人口60万人の維持”

- ・国内外を視野に入れた力強い産業圏域
- ・未来をひらく交通ネットワーク形成
- ・恵まれた生活環境を生かした圏域

出雲
都市計画

松江圏
都市計画

米子境港
都市計画

中海・宍道湖圏域の道路ネットワーク将来像

地域資源をつなげ、圏域の発展を促す
高規格な道路ネットワークの早期形成

ゲートウェイ機能を発揮するための
高規格な道路ネットワークの早期形成

災害時にも圏域が機能するための
高規格な道路ネットワークの早期形成

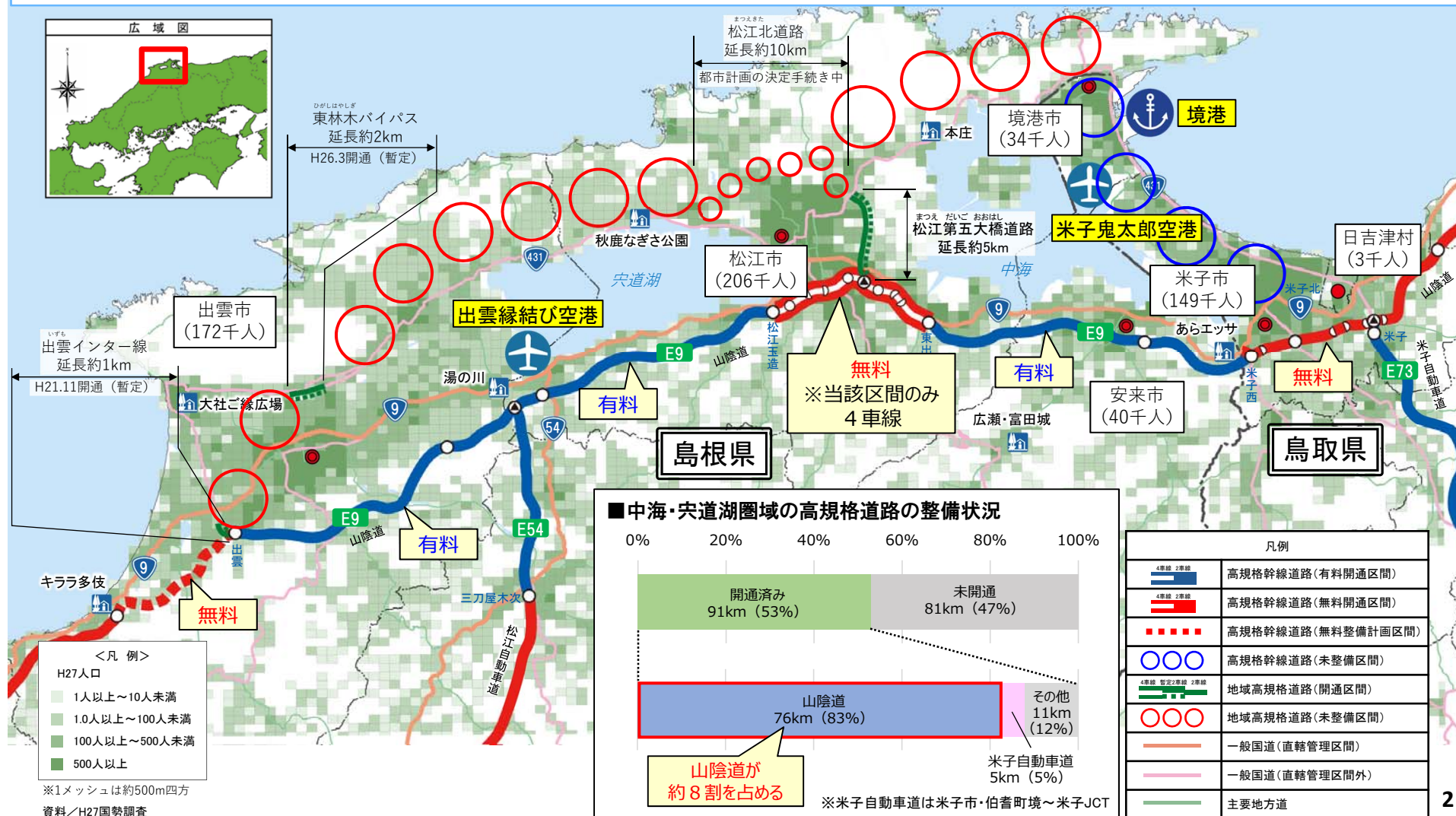
凡例	
	高規格幹線道路(有料開通区間)
	高規格幹線道路(無料開通区間)
	高規格幹線道路(無料整備計画区間)
	地域高規格道路(開通区間)
	一般国道(直轄管理区間)
	一般国道(直轄管理区間外)
	主要地方道

- ★ 主要観光地
- 工業団地(分譲中)
- 工業団地(分譲済)
- ⊕ 三次救急医療機関



2. 中海・宍道湖圏域の道路ネットワーク整備状況

- 山陰道、国道9号が位置する中海・宍道湖圏域南側だけでなく、北側においても人口が集積するエリアが広がっているが、高規格道路ネットワークの整備が進んでいない。
- 米子～出雲間の山陰道は開通済みであるが、2車線の区間が多く、有料・無料の区間が混在している。
- 中海・宍道湖圏域における高規格道路計画延長約172kmのうち、約91km(約5割)の区間が開通済みであるが、そのうち約8割が山陰道であり、他路線では未開通区間が多く残っている。



3. 日本海側他都市圏との比較①

○中海・宍道湖圏域の高規格道路の開通延長率は約53%となっており、また、4車線化整備率は約7%と低く日本海側の主要都市圏の中で最も劣る状況である。

○生産年齢人口あたりの付加価値額は日本海側の主要都市圏の中で最も低く、製造品出荷額も低い状況であり、経済活動を支える高規格道路ネットワークの整備が望まれている。

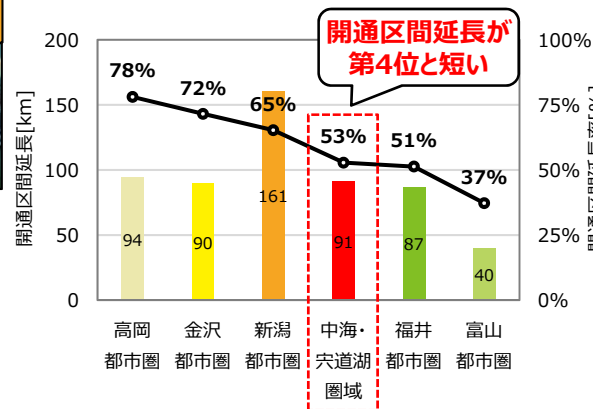
■各都市圏の位置と人口規模



資料／人口…H27国勢調査（総務省）

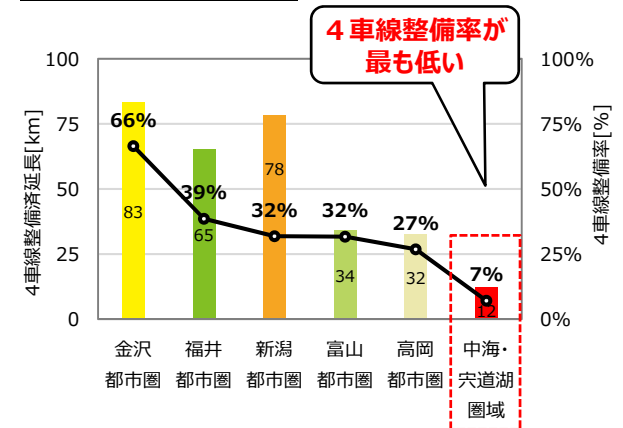
松江市街と宍道湖
出典：しまね観光ナビ

■高規格道路の開通状況



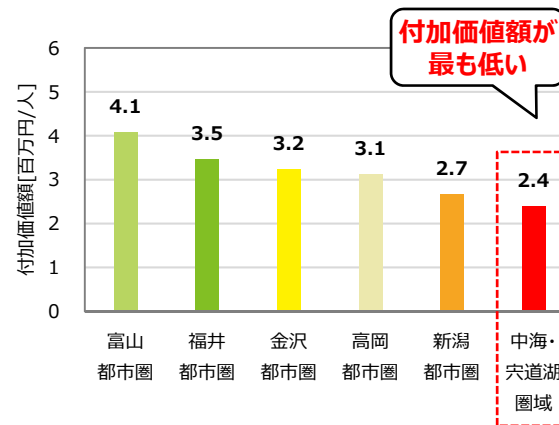
資料／H27全国道路・街路交通情勢調査

■4車線整備の状況



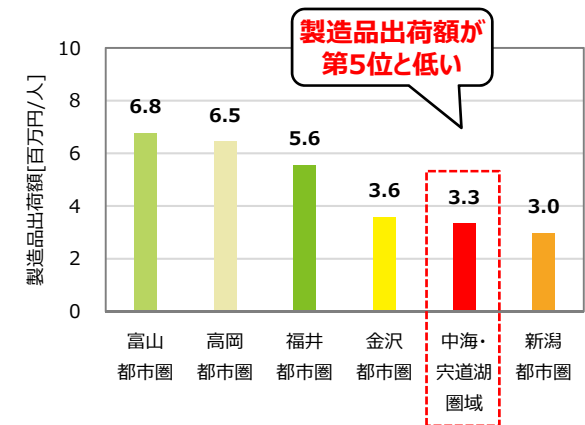
資料／H27全国道路・街路交通情勢調査

■付加価値額（生産年齢人口あたり）



資料／
＜付加価値額＞経済センサス（2016年）
＜生産年齢人口＞国勢調査（2015年）

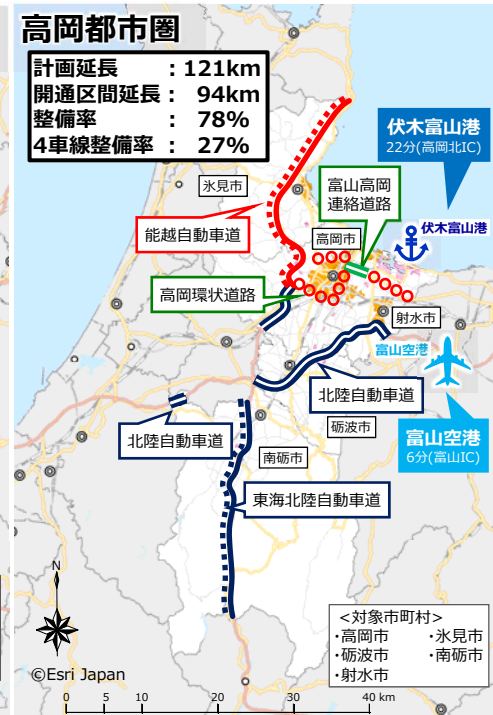
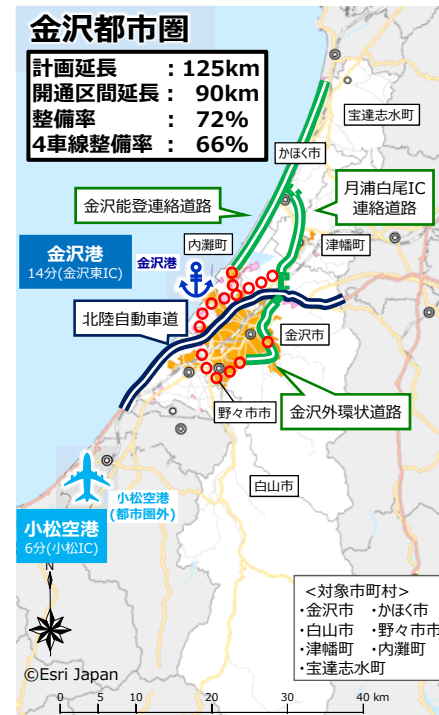
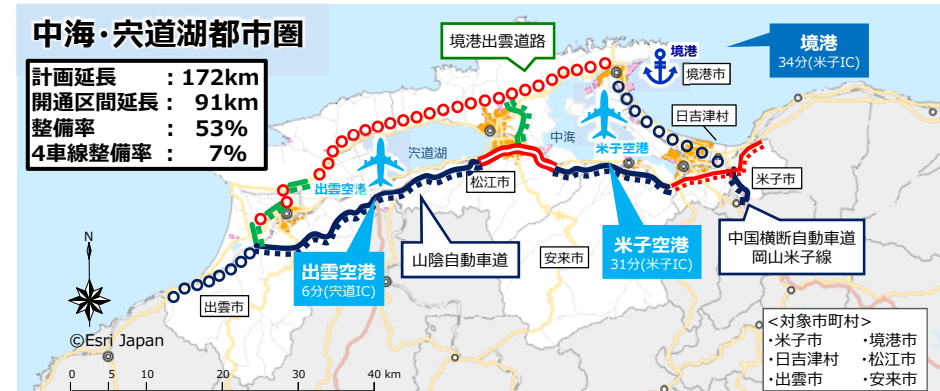
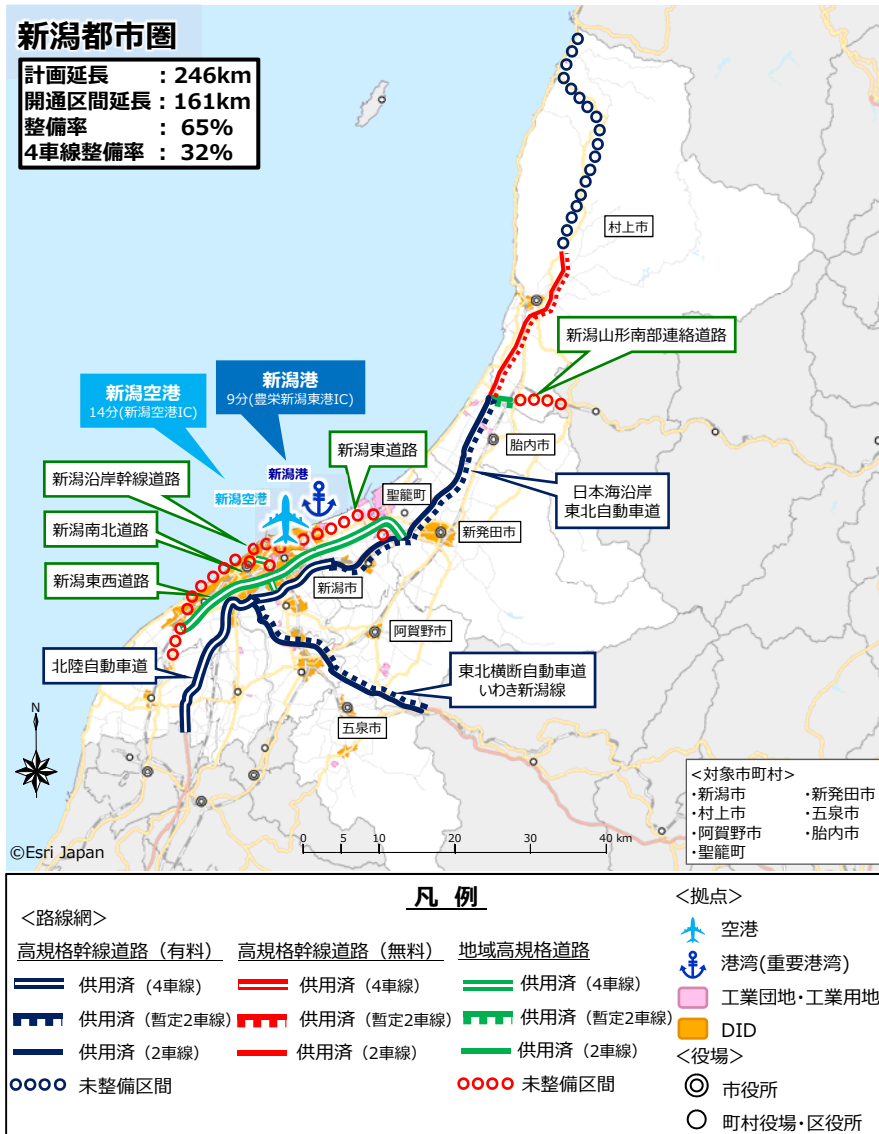
■製造品出荷額（生産年齢人口あたり）



資料／
＜製造品出荷額＞工業統計調査（2018年）
＜生産年齢人口＞国勢調査（2015年）

3. 日本海側他都市圏との比較②

- 各都市圏では、空港・港湾を高規格道路で連絡するようなネットワークが計画・整備されている。
- 中海・宍道湖圏域は高規格道路の開通延長率が約53%と低く、地域の拠点となる境港や米子空港から高速ICへのアクセスに時間がかかっている状況である。



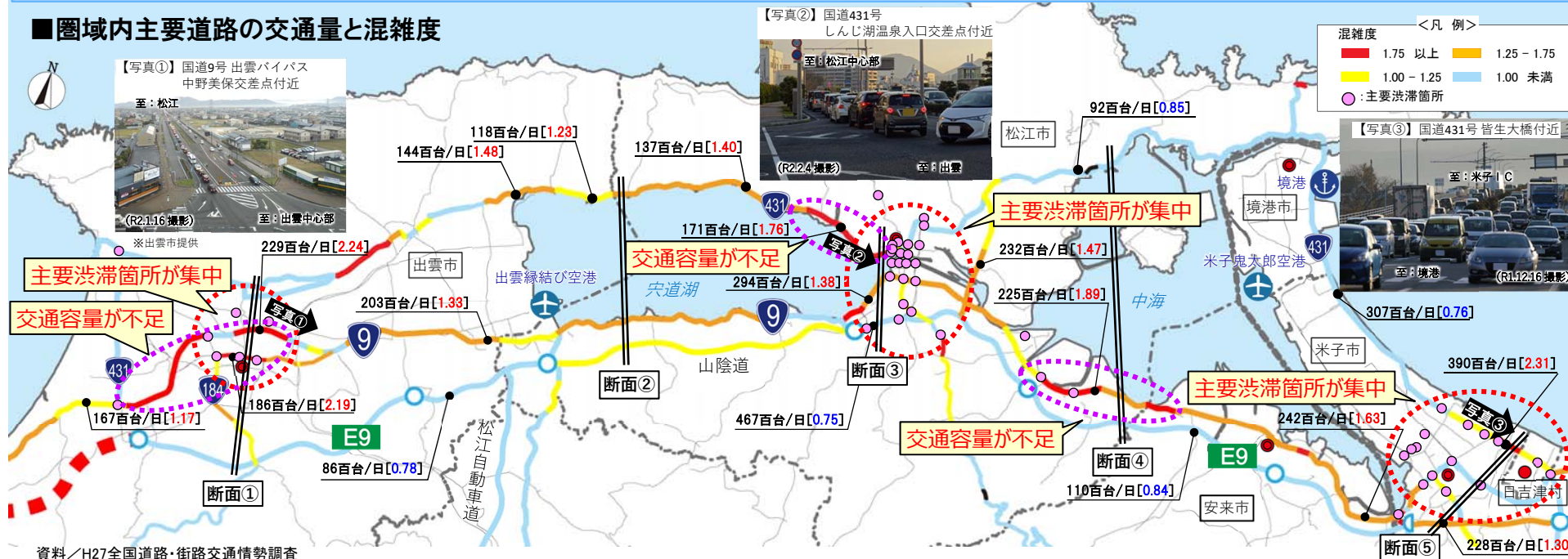
資料：H27全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度(上下平均)より算出

4. 交通混雑の状況

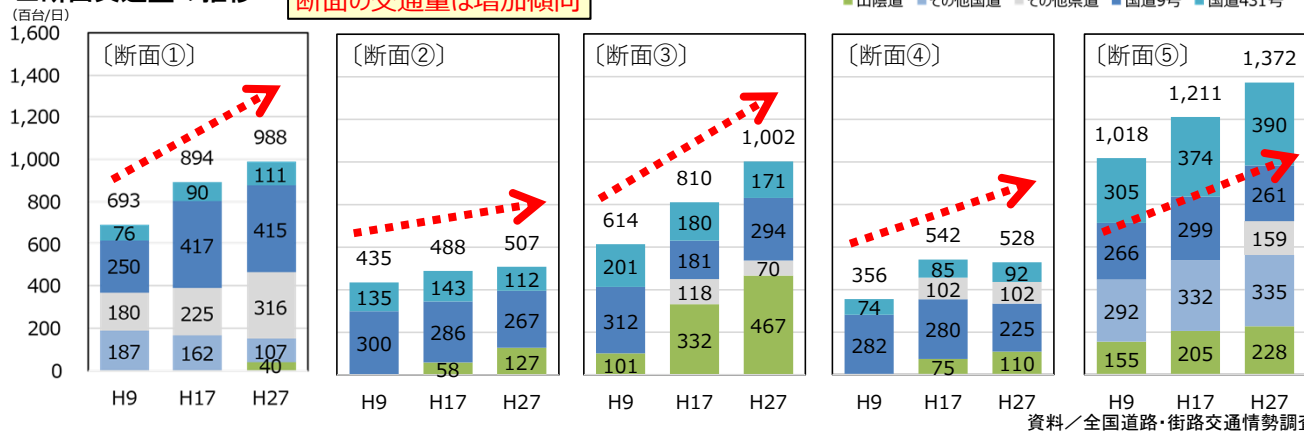
① 断面交通量と混雑度

- 中海・宍道湖圏域内の出雲、松江、米子中心部では、主要渋滞箇所が集中して存在している。
- 国道9号、国道431号等の圏域の中心都市間を結ぶ主要な断面においては、年々交通量が増加しており、交通容量が不足している状況である。

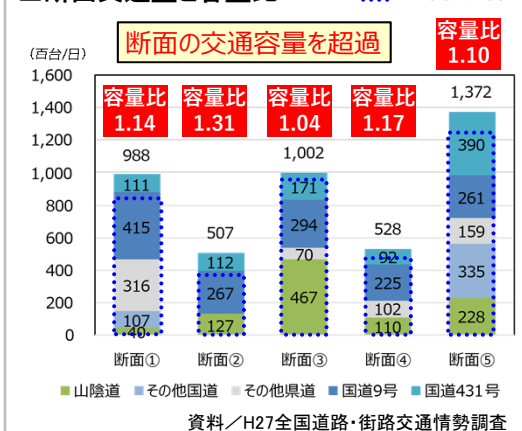
■ 圏域内主要道路の交通量と混雑度



■ 断面交通量の推移



■ 断面交通量と容量比



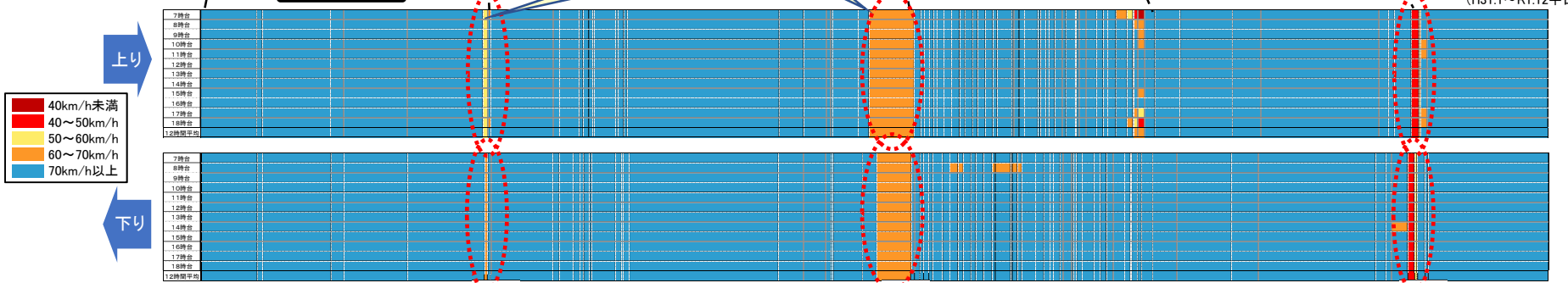
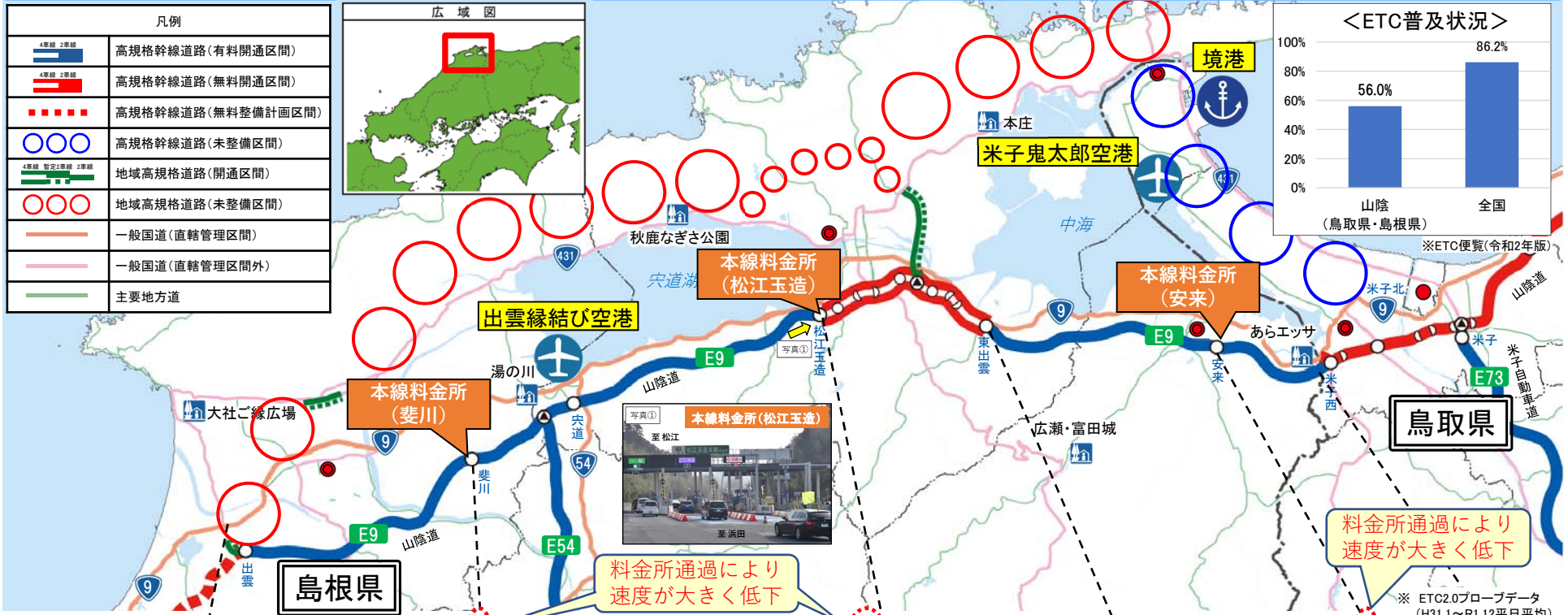
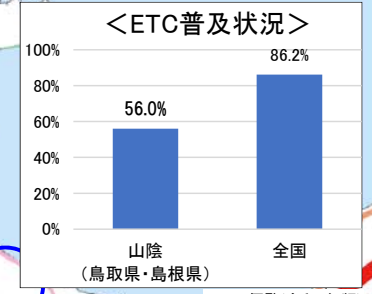
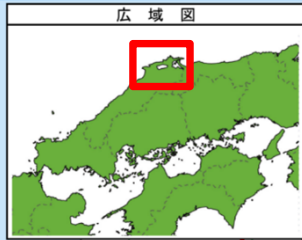
4. 交通混雑の状況

②有料・無料区間の混在

○山陰道は有料区間と無料区間が交互に混在しており、本線料金所等で速度低下が発生している。

○山陰はETC普及率が低いため本線料金所の影響が大きく、ETC利用時でも通過速度が20km/h以下と影響を受けている。

	高規格幹線道路(有料開通区間)
	高規格幹線道路(無料開通区間)
	高規格幹線道路(無料整備計画区間)
	高規格幹線道路(未整備区間)
	地域高規格道路(開通区間)
	地域高規格道路(未整備区間)
	一般国道(直轄管理区間)
	一般国道(直轄管理区間外)
	主要地方道

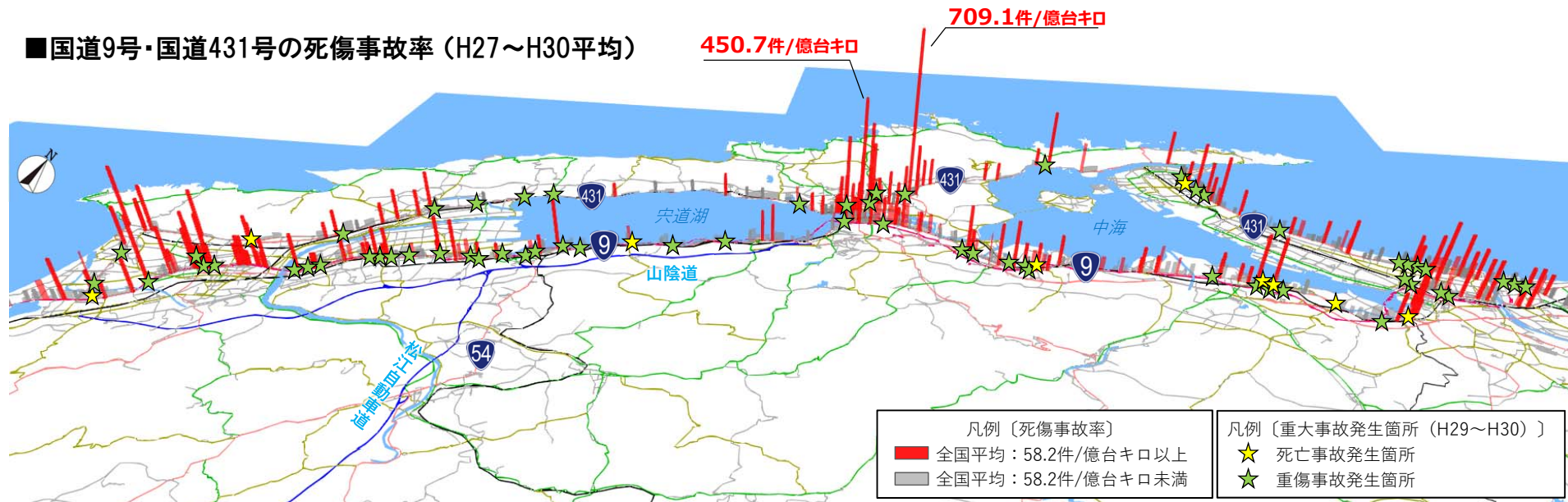


道路名	山陰自動車道(松江玉造～出雲)	松江道路	安来道路
有料・無料区分	有料	無料	有料
出雲 ←	13.6km	9.6km	12.5km
→ 米子西	6.2km	6.6km	

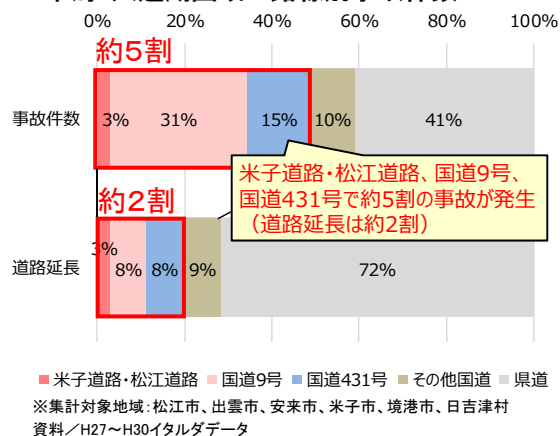
5. 交通事故の状況

- 中海・宍道湖圏内の国道9号や国道431号では、死傷事故率が全国平均値を大きく上回る箇所が多数存在している。
- 道路延長の約2割を占める米子道路・松江道路・国道9号・国道431号において事故全体の約5割が集中しており、また、追突事故が約7割を占めている。
- 国道9号、国道431号は重大事故の件数が増加傾向にあり、喫緊の対応が必要な状況である。

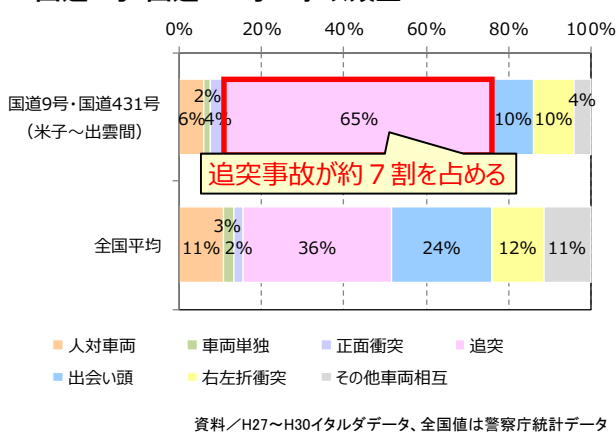
■国道9号・国道431号の死傷事故率（H27～H30平均）



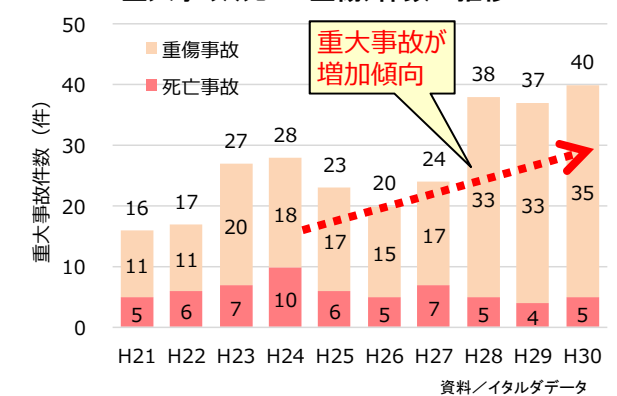
■中海・宍道湖圏内の路線別事故件数



■国道9号・国道431号の事故類型



■国道9号・国道431号の重大事故（死亡+重傷）件数の推移



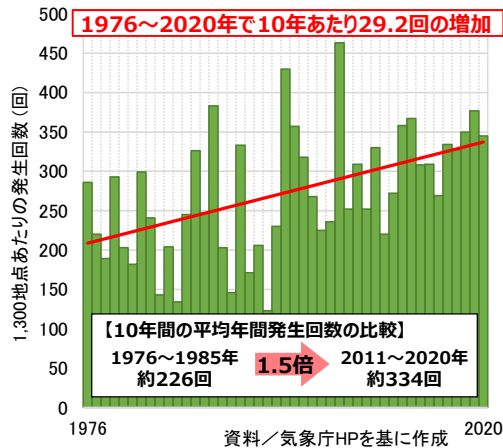
6. 災害

①全国的な動向

- 近年、台風や豪雨等による土砂災害や水害、大雪等の気象災害が全国的に激甚化・頻発化するとともに、南海トラフ地震等の大規模地震の発生も想定されており、日本海側からの被災地支援が検討されている。
- 今冬においても、大雪により関越道で約2,100台、北陸道で約1,600台の立ち往生が発生したことは記憶に新しいところであり、国家・社会の重要な機能を維持するため、防災・減災、国土強靱化の更なる取組が求められている。

■激甚化・頻発化する気象災害、想定される大規模地震

＜全国(アメダス)1時間降水量50mm以上の年間発生回数＞



＜大雪に伴う車両立ち往生の発生状況＞



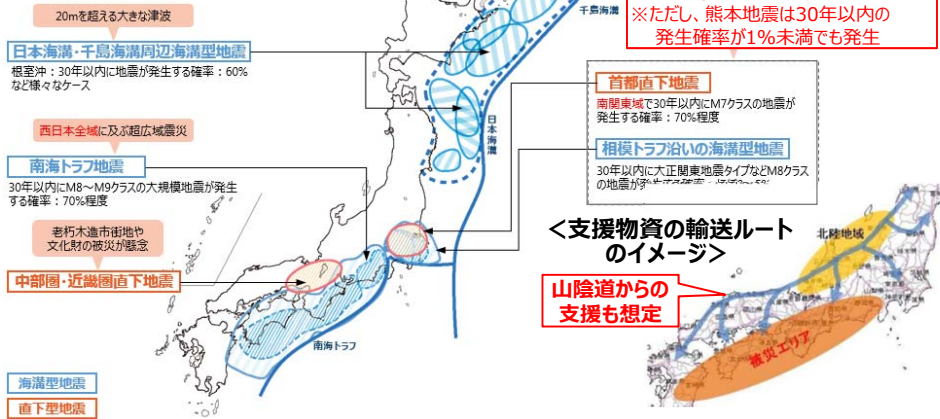
▲関越道の事例 (R2.12)



▲北陸道の事例 (R3.1)

資料／第5回冬期道路交通確保対策検討委員会

＜想定される大規模地震＞



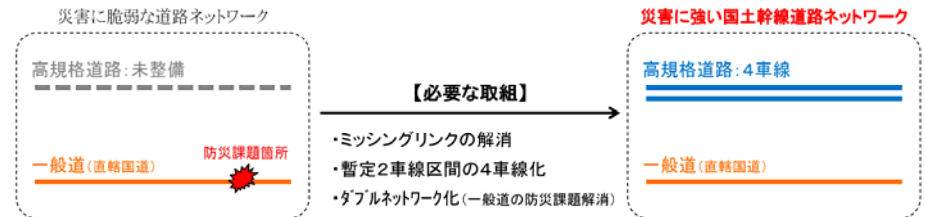
■激甚化・頻発化する災害への対応・取組(抜粋)

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策 (令和2年12月11日)

- ・R7年度までに追加的に必要となる事業規模等を定め、**重点的・集中的に対策を講ずる**
- ・発生後概ね1日以内に緊急車両の通行を確保し、概ね1週間以内に一般車両の通行を確保
- ・高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進

大雪時の道路交通確保対策 中間とりまとめ (改訂案) (令和3年2月)

- ・人命を最優先に、幹線道路上で大規模な車両滞留を徹底的に回避
- ・地域の実情に応じて、**高速道路の暫定2車線区間や主要国道の4車線化、付加車線等**を通じ、大雪の観点からも、**基幹的な道路ネットワークを強化**



▲強靱で信頼性の高いネットワークの構築イメージ

6. 災害

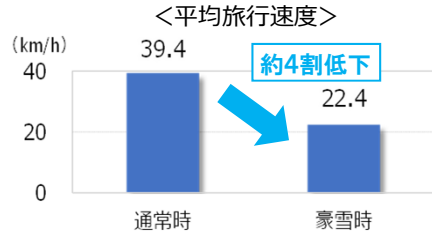
② 中海・宍道湖圏域(大雪)

- 平成22年12月～平成23年1月の大雪で、山陰道及び国道431号において、24時間超の長時間にわたる通行止めが発生。
- 平成30年2月には、大雪で山陰道及び松江自動車道が通行止めになった影響により、国道9号に加え国道431号に交通が転換。その結果、通常時に比べ国道9号では旅行速度が約6割低下し、所要時間は約2.4倍に増加、国道431号では旅行速度が約4割低下し、所要時間は約1.8倍に増加するなど、圏域の東西移動で大きな支障が生じた。
- 豪雪時には圏域北側が代替路となりうることから、中海・宍道湖圏域北側の東西方向の機能強化が必要である。

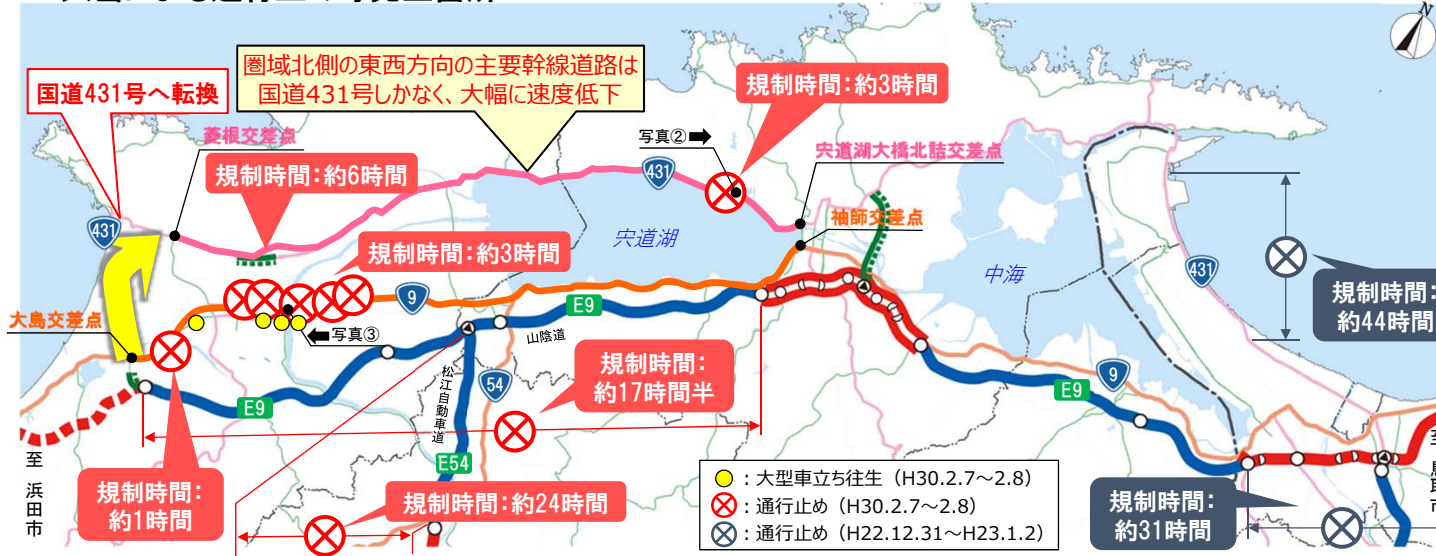
■旅行速度・所要時間の比較

[国道431号]

菱根交差点→宍道湖大橋北詰交差点



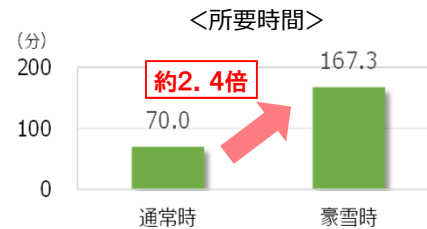
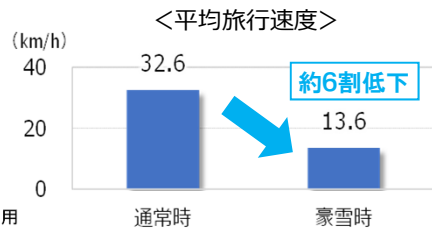
■大雪による通行止め等発生箇所



■旅行速度・所要時間の比較

[国道9号]

大島交差点→袖師交差点



資料/ETC2.0プローブデータ(6-8時台平均)

通常時:H30.2.14-2.28平日平均、豪雪時:H30.2.8

※データ欠損区間は、前後の旅行速度の平均値を採用

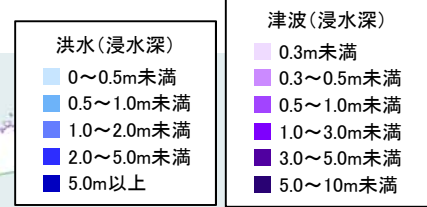
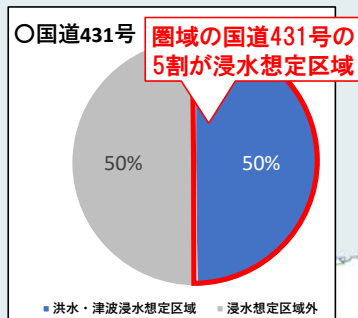
6. 災害

③ 中海・宍道湖圏域(洪水・津波浸水)

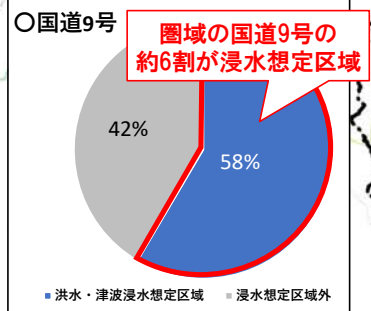
- 宍道湖等の流域や弓ヶ浜半島沿岸、境港周辺等において、洪水や津波による浸水が想定される地域が広く分布しており、昭和47年7月や平成18年7月の豪雨時には、斐伊川、神戸川、宍道湖沿岸等で大規模な浸水被害が発生。
- 中海・宍道湖圏域における国道9号、国道431号の道路延長のうち、5～6割が洪水・浸水想定区域となっており、災害時に脆弱な道路ネットワークとなっている。
- 昨今の激甚化する風水害等の状況を踏まえると、中海・宍道湖東側、北側にも、災害時の交通機能を確保する道路ネットワークの整備は喫緊の課題である。

■ 洪水・津波浸水想定区域

<洪水・津波浸水想定区域延長割合>
※大島交差点～二本木交差点の区間



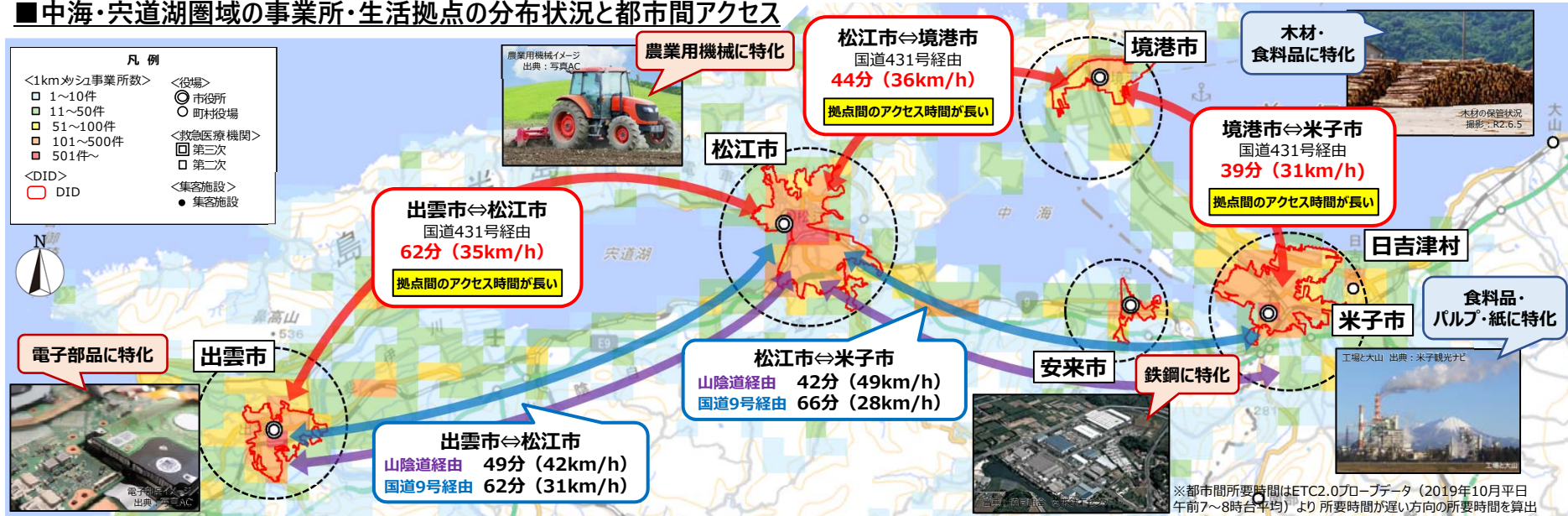
<洪水・津波浸水想定区域延長割合>
※大島交差点～二本木交差点の区間



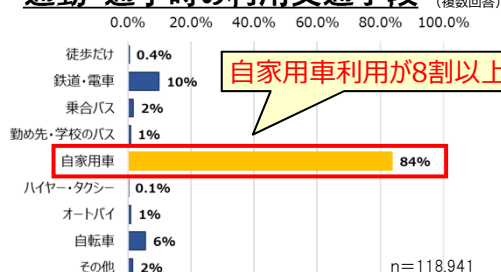
7. 住民生活

- 中海・宍道湖圏域は、境港市の木材・木製品、安来市の鉄鋼、出雲市の電子機器製造等、特徴的な産業を有している。
- 圏域内の通勤は自動車利用が多く、特に圏域北側の国道431号は移動に時間を要しており、朝ピークとオフピーク時で所要時間のばらつきが大きい。通勤時等には余裕を持った移動を余儀なくされている。
- 多様な雇用形態や家族と過ごす時間の重要性が再認識されており、通勤時間の短縮は、雇用の選択肢が広がるとともに価値観に合ったライフスタイルの実現に貢献するため、圏域北側の国道431号を利用する境港～米子間、松江～境港間、出雲～松江間等の拠点間を円滑に連結するネットワークの更なる強化が必要である。

■中海・宍道湖圏域の事業所・生活拠点の分布状況と都市間アクセス

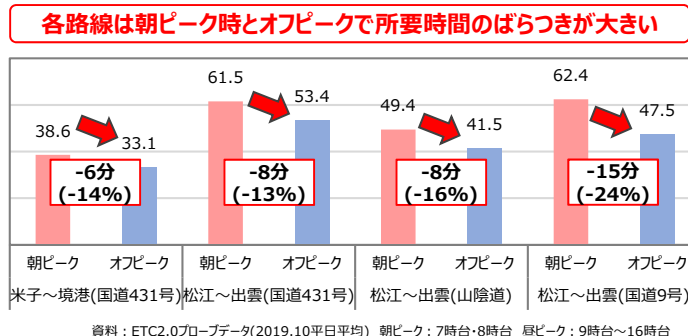


■中海・宍道湖圏域の通勤・通学時の利用交通手段



※中海・宍道湖圏域の各市町村に在住する他市町村への通勤・通学者および中海・宍道湖圏域の各市町村に従業・通学する他市町村の常住者の交通手段を集計資料:H22国勢調査 (H27国勢調査では通勤通学手段の調査は実施されていない)

■都市間の所要時間



地域の声 [出雲市・製造業 R2.9.16実施]

□松江北部や境港から出雲の工場まで10名程度が通勤している。通勤圏が広がることで採用の幅を広げることができる。



地域の声 [出雲市・機械メーカー R1.5.14実施]

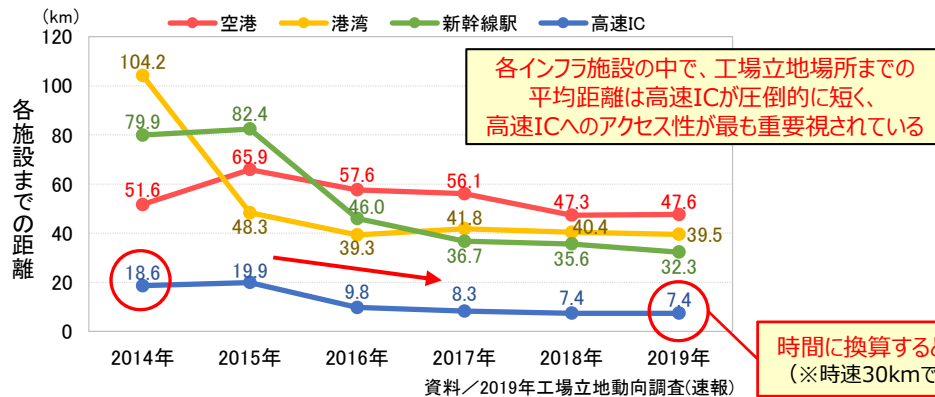
□従業員は、渋滞で遅れることのないように出社しているが、事故や大雪等の突発的な事象によって出社が遅れてしまう。



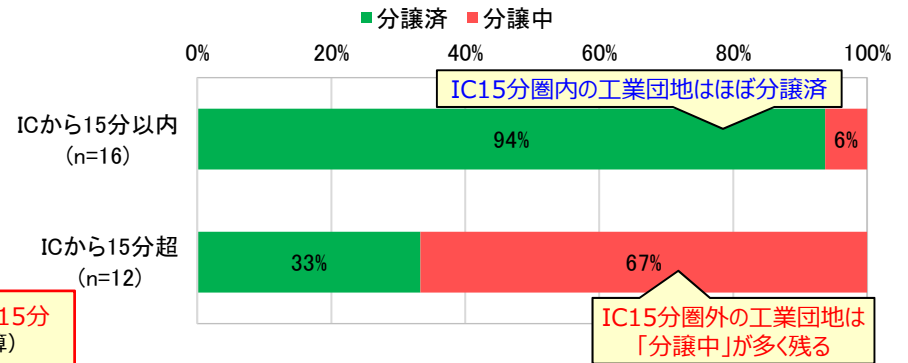
8. 産業立地

- 新規工場の立地においては、交通拠点とのアクセス性が重視される傾向にあり、その中でも高速ICへのアクセス性が最も重要視されている。
- 中海・宍道湖圏域には多数の工業団地が整備されているが、ICまで時間を要する北側は、分譲率が低い状況。圏域北側の道路ネットワーク強化による企業立地の促進が期待されており、また、輸送効率向上のためにも高規格な道路ネットワーク整備が必要である。

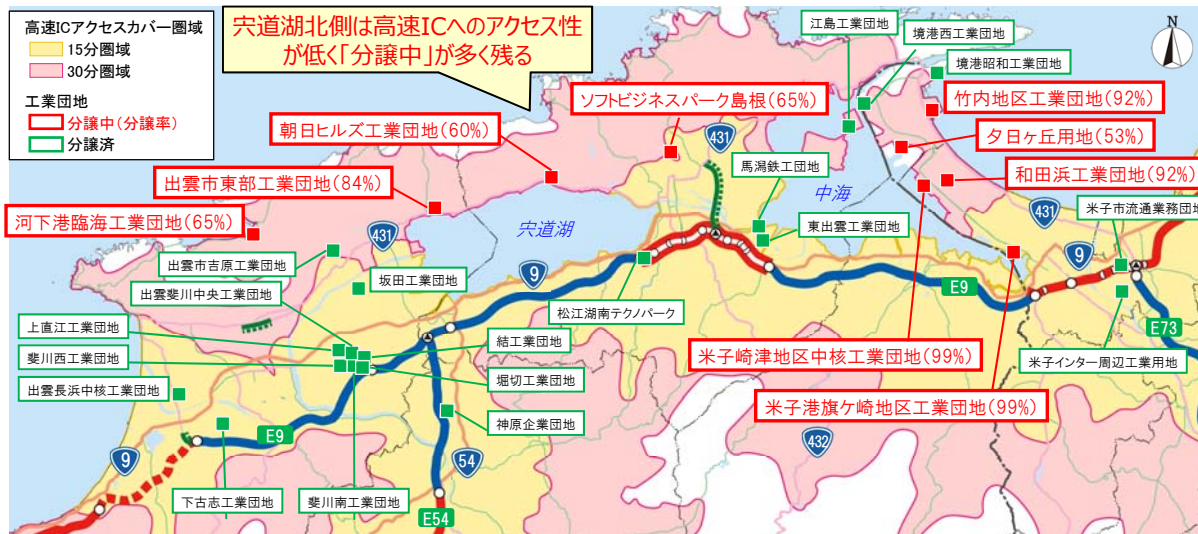
■各インフラ施設と工場立地場所の平均距離の推移 [全国]



■工業団地の分譲率と高速ICからのアクセス時間の関係 [中海・宍道湖圏域]



■高速ICのアクセス時間カバー圏域



資料/(所要時間) H27年度全国道路・街路交通情勢調査結果を用いて算出、(分譲率) 鳥取県提供データ(R3.3時点)、島根県提供データ(R2.10.1時点)

地域の声

[松江市の企業立地部署

産業支援部署等内部聞き取り R2.12.9実施]

□島根県北部の工業団地は高速道路へのアクセスが悪く敬遠される。一般道は走行性が悪く精密機械の輸送に影響する。

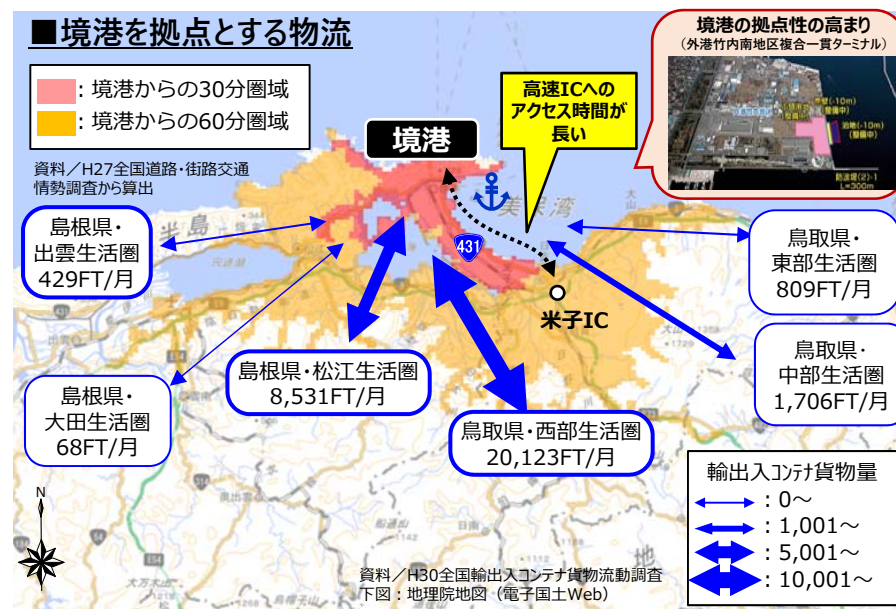
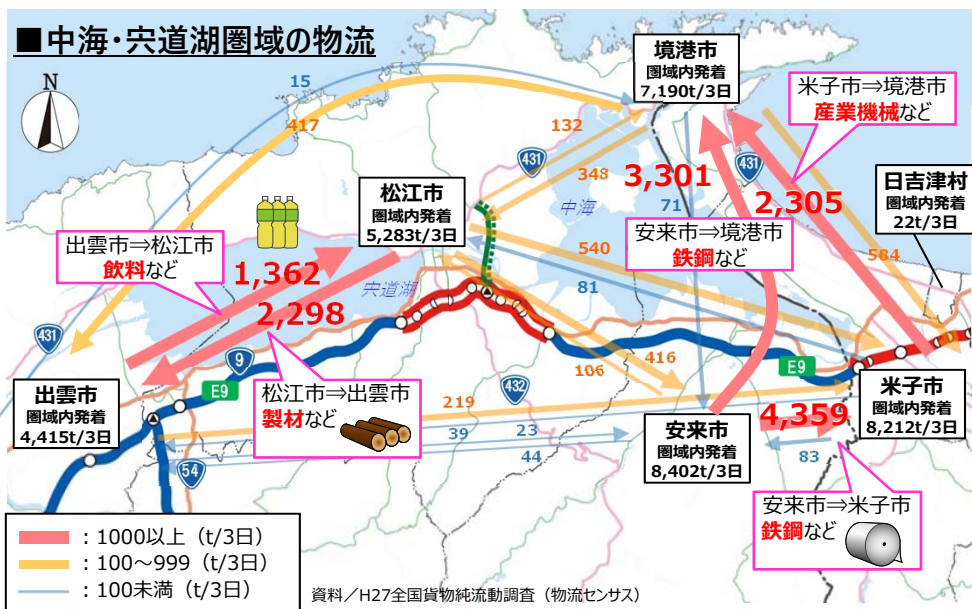
□高規格道路とのアクセスが向上すれば、積極的な誘致が図れ、企業立地や雇用創出、人口減少対策につながる。

□境港へのアクセスが向上することで、コンテナ利用による輸送の効率化が図られ、航路を利用する企業の誘致につながる。



9. 物流・港湾

- 中海・宍道湖圏域内での物流は活発であり、圏域内での物流量は全体の約6割を占めている。
- 特に、境港から鳥取県西部、島根県東部との物流が活発であるが、高速IC(米子IC)へのアクセス時間は、日本海側重点港湾で最も長い状況である。
- 中海・宍道湖圏域の東側・北側の道路ネットワークおよびゲートウェイ強化につながる境港へのネットワークの整備により、物流効率化による産業活性化や生産性向上を図ることが必要である。



地域の声

[出雲市・小売業 R2.8.31実施]

□LPガスを鳥取・島根の各地へ配送しており、北側の配送は主に国道431号線を利用している。道路整備によって配送回数を1~2回に増やすことが可能になれば、売上増につながる。

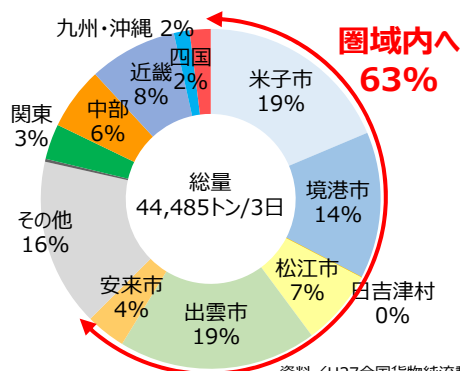


[出雲市・製造業 R2.9.1実施]

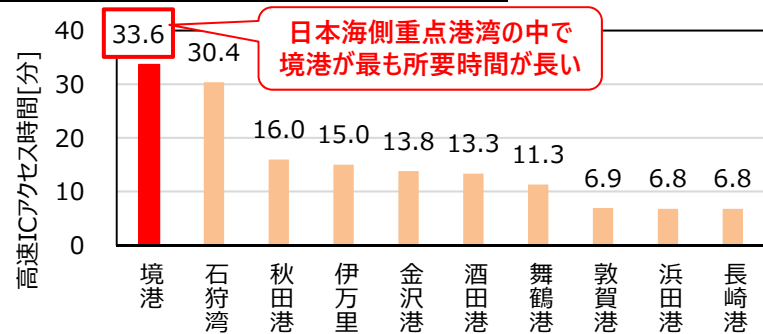
□原材料を境港の倉庫に保管し、工場へ輸送している。運送料が安くなることによる経費削減を期待している。



■圏域自治体(6市村)発の物流



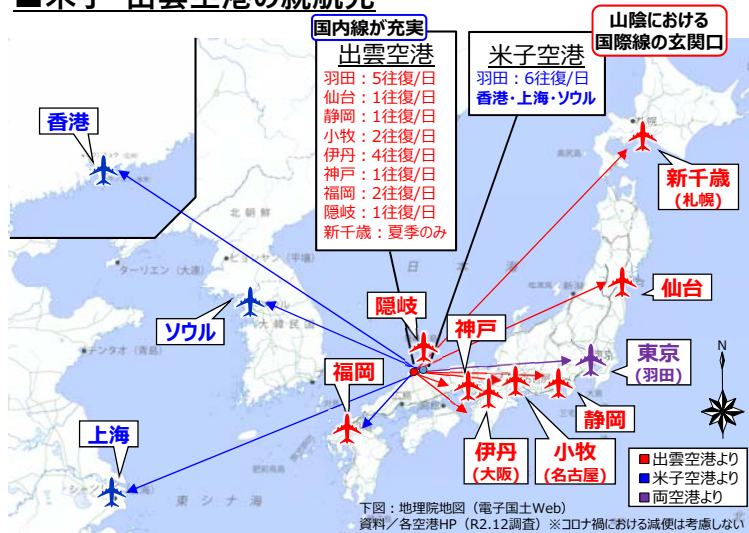
■日本海側重点港湾のICアクセス時間



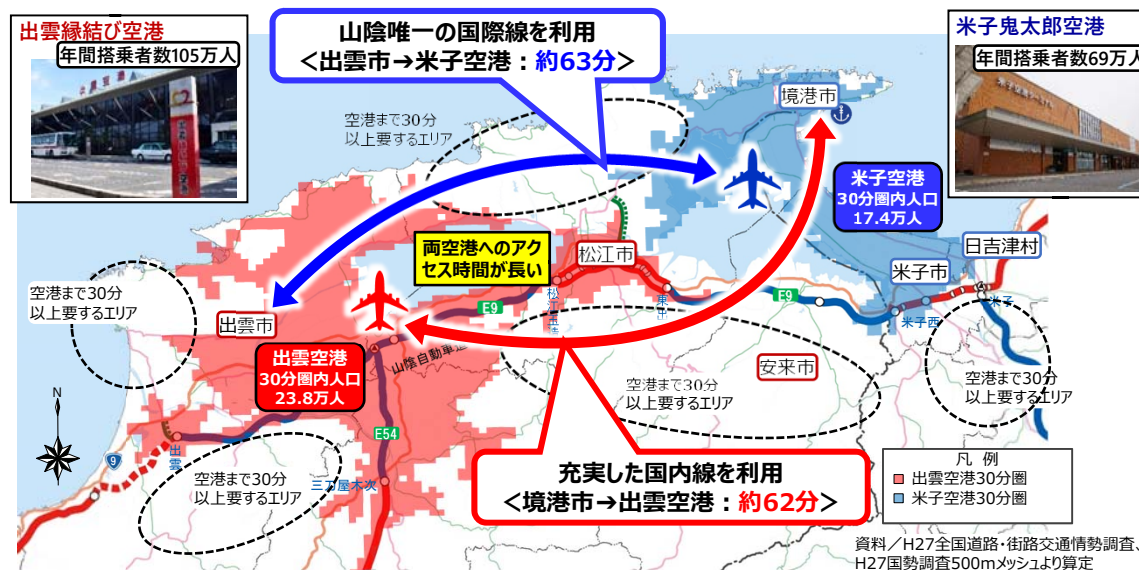
10. 空港

- 中海・宍道湖圏域には国際線が就航する米子空港と、国内線が充実する出雲空港が立地しており、搭乗者数は米子空港69万人、出雲空港105万人と、両空港を合計すると中国地方では広島空港に次ぐ規模となっている。
- 松江市・出雲市からの米子空港利用や、米子市・境港市からの出雲空港利用時に時間を要するエリアを抱えており、国内外を問わずビジネス等での往来を活発化し、国内の旅行需要及び海外観光客を獲得するためにも、米子空港・出雲空港のアクセス圏域拡大や中海・宍道湖圏域内の連携促進に資する道路ネットワークの整備が必要である。

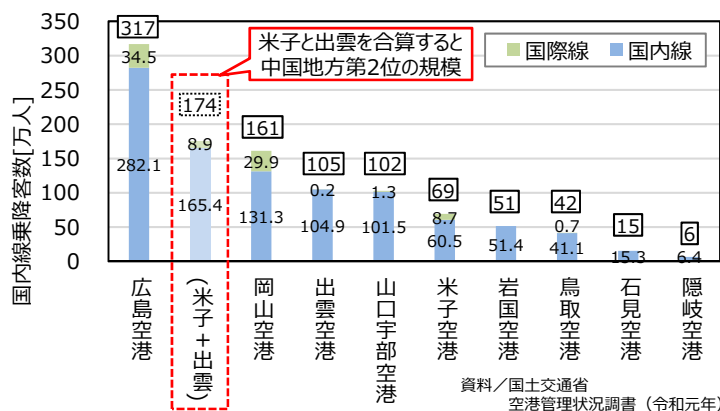
■米子・出雲空港の就航先



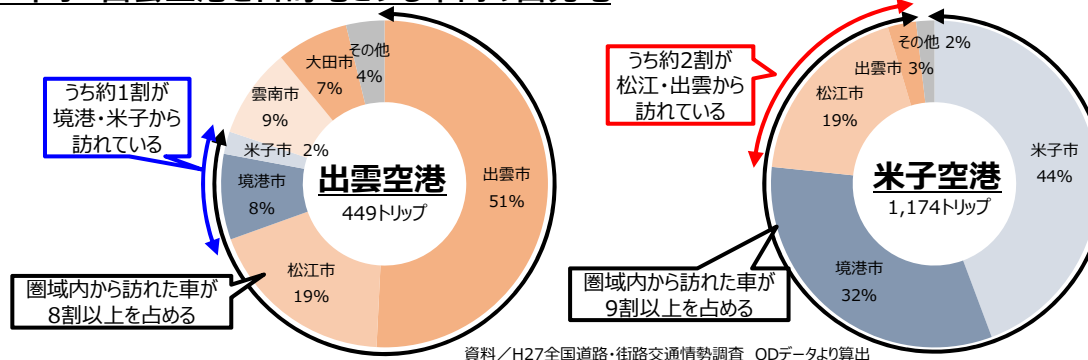
■米子・出雲空港の相互利用イメージと所要時間



■中国地方各空港の搭乗者数



■米子・出雲空港を目的地とする車両の出発地



11. 観光

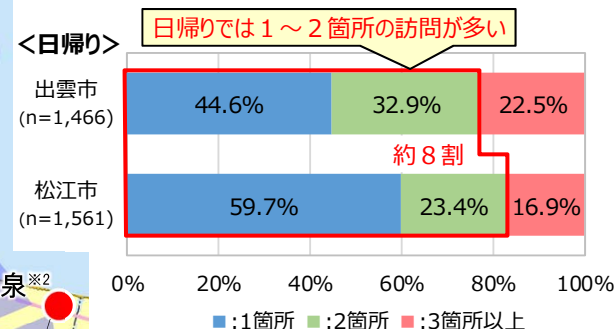
① 周遊観光

- 中海・宍道湖圏域には、年間30万人を超える観光客が訪れる魅力的な観光地が多くあるものの、日帰りで出雲市・松江市に訪れる観光客の約8割において訪問箇所数が2箇所以下にとどまっている。
- 圏域西側の出雲大社、圏域東側の皆生温泉の1時間圏域では、南側に比べて北側は訪問できるエリアが少なく、北側の周遊観光における移動に課題が生じている。中海・宍道湖圏域の観光地間を結ぶ道路ネットワークを強化することで、周遊観光が促進され、観光客の訪問箇所数の増加が期待される。

■主要観光地間の所要時間・距離と時間圏域



■出雲市・松江市来訪者の周遊動向 (訪問箇所数割合)



資料/令和元年度出雲市観光動態調査業務報告書
令和元年松江市観光動態調査結果を基に作成

観光客の声

広島からだ、どうしても1泊か2泊しないと、島根を回るのは大変。日帰りだと目的地を決めて、そこだけに出掛けないと無理がある。交通の便が良くなると時間に余裕が出来ると思う。今回は日帰りで出雲大社周辺が中心の観光だったが、温泉津温泉、玉造温泉はぜひ行ってみたい。ちょっと足をのばして、皆生温泉も良いですね。

資料/R1観光アンケート調査結果(松江国道事務所)

※観光客が概ね30万人以上の観光地をプロット

資料/所要時間・距離:H27全国道路・街路交通情勢調査結果の混雑時旅行速度より算出

写真:※1 しまね観光ナビ 島根県観光写真ギャラリーより ※2 各施設の許諾を得て掲載

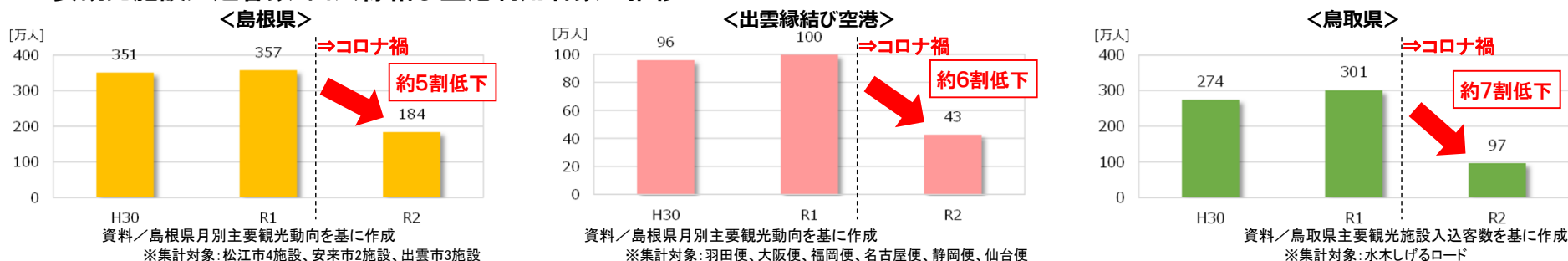
11. 観光

②新型コロナウイルス感染拡大による影響

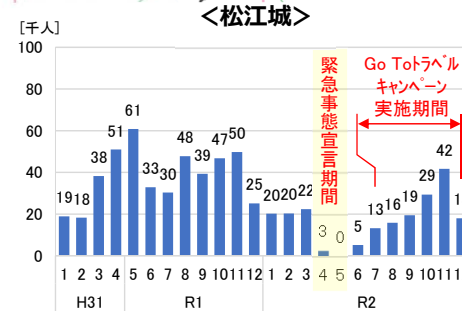
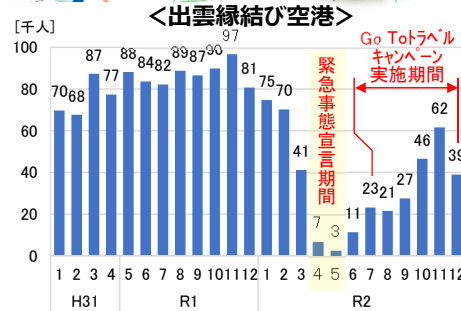
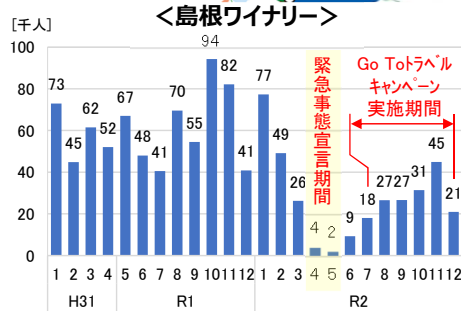
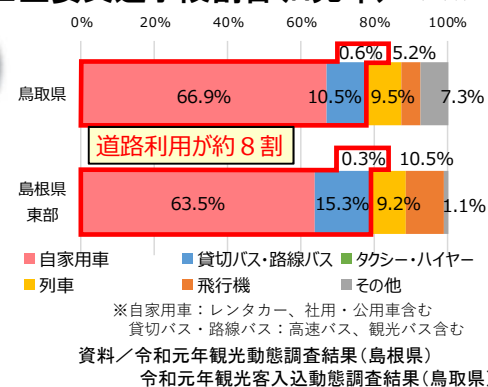
○新型コロナウイルスの世界的な感染拡大により、主要な観光施設の入込客数及び出雲縁結び空港利用者数はともに大きく落ち込んでいる。

○7月末から始まったGoToトラベルキャンペーンにより、観光客は一時的に増加に転じたものの、R1の水準には回復していない。コロナ禍により大きな打撃を受けた観光産業に対して、活性化を支援する対策が必要である。

■主要観光施設入込客数・出雲縁結び空港利用者数の推移



■主要交通手段割合(R元年) ※県外客



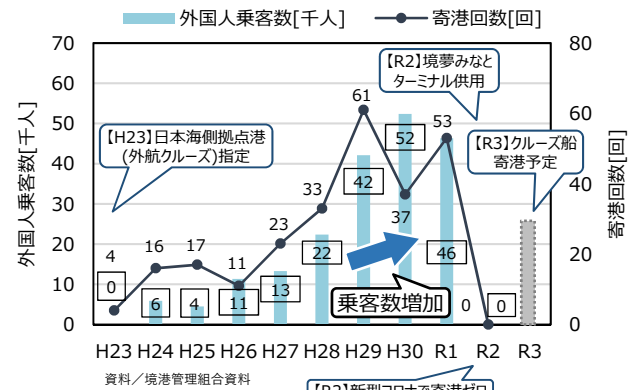
資料／島根県月別主要観光動向、鳥取県主要観光施設入込客数を基に作成

11. 観光

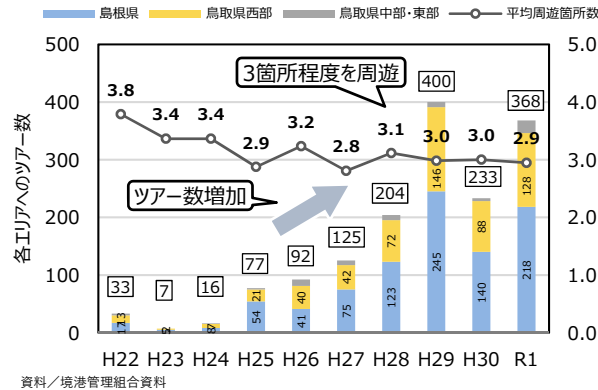
③インバウンド

○境港は日本海側拠点港湾に位置付けられており、寄港数や乗客数、クルーズ船利用者のオプションツアー件数は増加傾向にあるものの、行先は片道1時間以内の観光地が9割を占め、1時間以上要する観光地へ周遊する割合は低い。
 ○コロナ禍の影響で令和2年度のクルーズ船寄港はなかったが、令和3年度は寄港を予定されており、インバウンド観光の復活に寄与するためには境港から中海・宍道湖圏域に点在する各観光地まで円滑に周遊できるネットワークが期待されている。

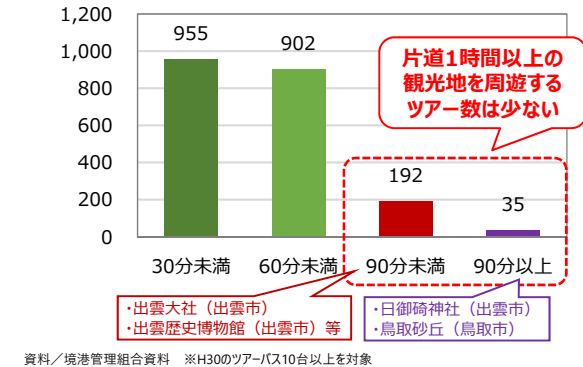
■境港へのクルーズ船寄港状況



■OPツアー件数・周遊箇所数



■境港からの所要時間帯別のOPツアー数



■オプションツアー訪問状況

地域の声

- [境港管理組合 R2.12.14実施]
- クルーズ船の滞在時間に制約があり、限られた主要な観光地しか巡れない状況
 - 移動時間の短縮により周遊地点数の増加や新規観光地への立ち寄りが期待
 - 各地の滞在時間を増やすこともでき、観光や買い物をゆったり楽しんでもらえる



12. 機能軸強化の方向性

○第1回勉強会（令和2年11月20日）では、現状と課題、将来像を踏まえた中海宍道湖圏域の強化と早期実現の必要性について議論。

○第2回勉強会では、都市圏との比較及び道路交通の課題を踏まえ、中海・宍道湖圏域の「機能軸強化の方向性」を検討。

■第1回勉強会（令和2年11月20日）

中海・宍道湖圏域の強化と 早期実現の必要性

中海・宍道湖圏域の
現状と課題

中海・宍道湖圏域の
将来像

+

■第2回勉強会（今回：令和3年3月26日）

日本海側都市圏域との比較

中海・宍道湖圏域の
道路交通課題

中海・宍道湖圏域における
『機能軸強化の方向性』

12. 機能軸強化の方向性

○中海・宍道湖圏域の現状・課題と道路による要因を踏まえると、「災害時の交通確保」、「産業振興」、「ゲートウェイ強化」、「周遊観光促進」などの機能軸強化が早急に必要な状況。

②中海・宍道湖圏域の高規格道路の開通延長率及び4車線化整備率は、日本海側他都市圏と比較して劣っている。

中海・宍道湖圏域の現状・課題		道路による要因	機能軸強化の方向性
防災	<p>①洪水・津波浸水想定区域が広く分布し、大規模な浸水被害が発生。</p> <p>①・②大雪等の災害時には、国道9号、国道431号等の幹線道路の負荷が増大し、移動に大きな支障が発生。</p> <p>⇒激甚化・頻発化する災害時においても機能する強靱な道路ネットワークの確保が課題。</p>	○災害に脆弱な道路ネットワーク。	災害時の交通確保
産業・物流	<p>①日本海側の経済圏域でも有数の人口規模であり、鳥取県・島根県の総生産の5割以上を占める。</p> <p>①7割以上が圏域内で通勤・通学を行っており、また物流においても圏域内での物流量は全体の約6割を占め、圏域内の結び付きが強い。</p> <p>①・②通勤・通学の約8割が自動車利用であるが、移動に時間を要しており、時間が読みづらい上、重大事故の件数が増加傾向。</p> <p>①・②圏域南側の高規格道路沿線の工業団地は分譲の余裕がなく、高速ICアクセス性の低い北側は分譲率が低迷。</p> <p>⇒通勤・物流の効率化、新規企業立地等の促進が課題。</p>	<p>○中海・宍道湖圏域内の幹線道路の交通量は年々増加傾向で、速達性・定時性が低い。</p> <p>○高速道路に有料・無料区間が混在。</p> <p>○高速ICへのアクセス性が低い。</p>	産業振興
港湾・空港	<p>①境港は、圏域内外の物流に加え外貿コンテナ取扱量も増加しており、北東アジアとのゲートウェイとして近年港湾機能の拡充を実施。</p> <p>②境港から高速ICへのアクセスは、日本海側重点港湾ワースト1位。</p> <p>②国際線が就航する米子鬼太郎空港と、国内線が充実する出雲縁結び空港が立地しており、広島空港に次ぐNo2のポテンシャル。</p> <p>⇒境港、米子鬼太郎空港、出雲縁結び空港の利用促進が課題。</p>	○境港、米子鬼太郎空港、出雲縁結び空港への速達性・定時性が低く、アクセス性が低い。	ゲートウェイ強化
観光	<p>①・②コロナ禍により、境港へのクルーズ船の寄港が取り止めになるとともに、主要な観光施設の入込客数も大幅に減少するなど、観光産業は危機的状況。</p> <p>②魅力的な観光地を有するものの、日帰りでの訪問箇所数は約8割が2箇所以下にとどまっている。</p> <p>⇒クルーズ船利用者・観光客の立ち寄り先及び滞在時間の拡大が課題。</p>	○観光地間の移動において、速達性・定時性が低い。	周遊観光促進

※①：第1回の勉強会での説明内容 ②：第2回の勉強会での説明内容