島根県
新広域道路交通ビジョン・計画

令和３年３月

島根県土木部

【 目 次 】

第１部 はじめに

1. ビジョン・計画策定の主旨・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
2. ビジョン・計画の位置付け・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
3. ビジョン・計画の期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2

第２部 新広域道路交通ビジョン

【第１章　地域の将来像】

1. 島根県の現況と課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4
2. 島根県が目指す姿 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
3. 交通インフラ整備・活用に関する計画等 ・・・・・・・・・・・・・・・13
4. 地域の将来像の整理 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・21

【第２章　物流・人流ネットワークの現況】

1. 道路ネットワークの現況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23
2. 海上ネットワークの現況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・32
3. 航空ネットワークの現況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・34
4. 鉄道ネットワークの現況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・35
5. 災害時の物流・人流ネットワークの現況 ・・・・・・・・・・・・・・・36
6. 物流の現況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・41
7. 人流の現況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・44
8. 交通拠点におけるモーダルコネクトの現況 ・・・・・・・・・・・・・・51
9. 物流・人流ネットワークの現況の整理 ・・・・・・・・・・・・・・・・59

【第３章　交通分野の技術革新・新たな取組】

1. ＩＣＴ・ＡＩ等の新技術による取り組みの変化　・・・・・・・・・・60

【第４章　広域的な交通の課題と取組】

1. 地域の将来像及び広域的な交通の課題と取組 ・・・・・・・・・・・・・64

【第５章　広域的な道路交通の基本方針】

1. 広域的な道路交通の基本方針 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・65
   基本方針Ⅰ　広域道路ネットワーク ・・・・・・・・・・・・・・・・・・66
   基本方針Ⅱ　交通・防災拠点 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・68
   基本方針Ⅲ　ＩＣＴ交通マネジメント ・・・・・・・・・・・・・・・・・70
2. 広域的な道路交通の基本方針の整理 ・・・・・・・・・・・・・・・・・71

【 目 次 】

第３部　新広域道路交通計画

【第１章　広域道路ネットワーク計画】

1. 広域道路ネットワークの現状と課題 ・・・・・・・・・・・・・・・73
2. 広域道路ネットワーク計画の基本方針と施策体系 ・・・・・・・・・73
3. 広域道路ネットワークの基本的な考え方 ・・・・・・・・・・・・・74
4. 拠点の設定 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・75
5. 広域道路ネットワーク計画 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・77
6. ＜参考＞重要物流道路及び重要物流道路の代替・補完路 ・・・・・78

【第２章　交通・防災拠点計画】

1. 交通・防災拠点の現状と課題 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・80
2. 交通・防災拠点計画の基本方針と施策体系 ・・・・・・・・・・・・80
3. 交通・防災拠点の施策 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・81

【第３章　ＩＣＴ 交通マネジメント計画】

1. ＩＣＴ交通マネジメント計画の基本方針と施策体系 ・・・・・・・・85
2. ＩＣＴ交通マネジメントの施策 ・・・・・・・・・・・・・・・・・86

第 1 部 はじめに

1. ビジョン・計画策定の主旨

平成 30 年 3 月 30 日に成立、同月 31 日に公布された「道路法等の一部を改正する法律」（平成 30 年法律第 6 号）により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路制度」が創設されました。

これを契機とし、地域の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を定めた「新広域道路交通ビジョン」（以下、「ビジョン」という。）及び「新広域道路交通計画」（以下、「計画」という。）を中長期的な観点から策定することとします。

2. ビジョン・計画の位置付け

本ビジョン・計画は、「島根創生計画」や、「島根の『つなぐ道プラン 2020』」、国（中国地方版）におけるビジョン及び計画と整合を図ったものとします。

3. ビジョン・計画の期間

本ビジョン・計画の期間は、概ね 20～30 年間の中長期的な期間としますが、道路交通を取り巻く情勢や社会・経済情勢の変化や国の動向、関連計画等に鑑み、定期的な見直しを行います。

第２部 新広域道路交通ビジョン

第１章　地域の将来像

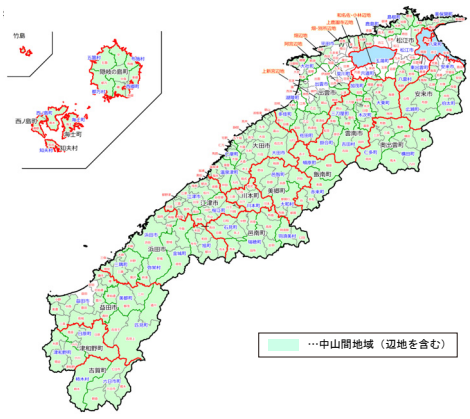
1.　島根県の現況と課題

（１）県土構造

- 本県は、東西に約 230km と細長く、隠岐諸島を有していることから、地理的にも歴史的にも異なる特性がそれぞれの地域に存在しています。
- 県土の約 87％は中山間地域となっており、高齢化や人口減少が進む中、地域を支える人材の不足や、日常生活に必要な機能・サービスの低下が深刻化しており、住民主体による持続可能な地域運営の仕組みづくりが求められています。

・県土の約８割を森林が占め、大小の河川・湖沼、沖合に広がる日本海など、豊かな自然に恵まれている一方で、脆弱な土質や気象条件等から、多くの自然災害が発生している。

【島根県の中山間地域（平成 31 年 3 月現在）】



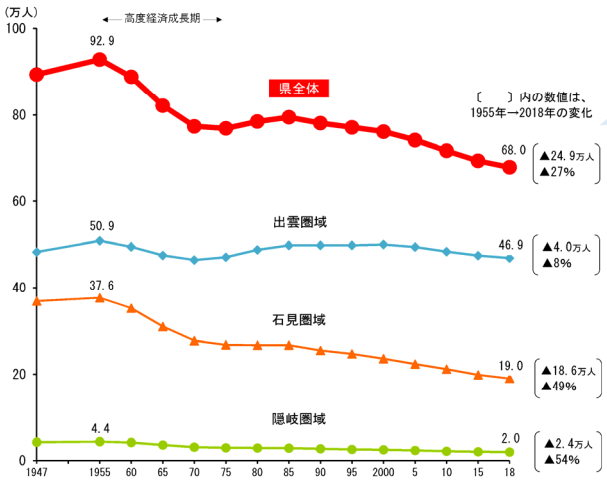
出典：R2.３島根創生計画
出典：島根県しまね暮らし推進課 HP

（２）人口の推移

- 全国の他の地域よりも早くから人口減少・少子高齢化という課題に直面してきた本県において、このまま人口が減り続けた場合、地域の活力低下や買い物などの日常生活に支障が生じ、さらなる人口流出に繋がりかねません。
- 暮らしを守り、次の世代に引き継ぐために、人口減少に歯止めをかける必要があります。

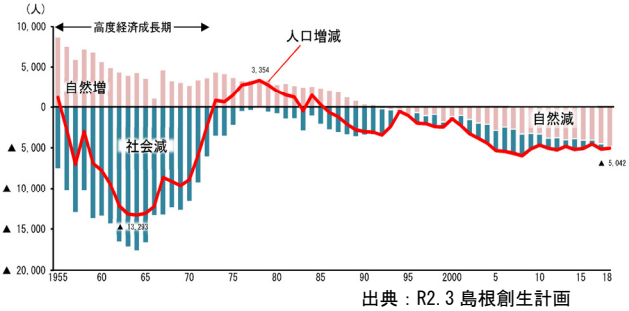
・本県の人口は、1955 年の 92 万９千人をピークとして、その後は、一時的に増加する時期はあったものの減少傾向が続いており、現在では、70 万人を下回って減少し続けている。（平成 30 年 10 月１日現在）
・都市部の景気動向に応じて転出者が転入者を上回る社会減に加え、近年では、死亡数が出生数を上回る自然減も人口減少の要因となっている。2010 年代に入って自然減約４千人・社会減約１千人が続いたが、2016 年以降は自然減が拡大し、社会減が縮小する新しい動きがみられる。

【島根県の人口の推移】



【地域による人口減少の違い】

・松江市、出雲市など比較的大きな都市がある出雲圏域における人口減少はわずかである。
・一方、インフラ整備が遅れ、産業基盤が弱い石見・隠岐圏域では、1955 年に対して、人口が半分程度に減少している。



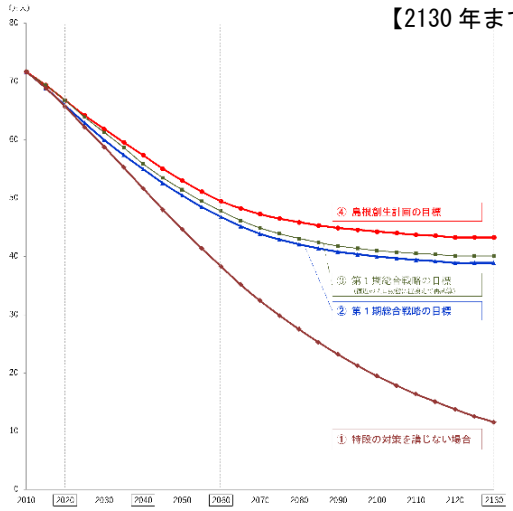
出典：R2.３島根創生計画

（３）総合戦略の人口数値目標

- 平成 27 年 10 月に公表した「島根県人口ビジョン」策定時の将来人口シミュレーションにより、将来的に人口が安定し、かつ、年少人口割合が増加し、生産年齢人口割合も 50%以上を維持できる合計特殊出生率 2.07 を 2040 年までに達成することを目指すものとしていました。
- 島根創生計画では、新たな人口減少対策をさらに加速させるため、「島根県人口ビジョン」の目標達成時期から、合計特殊出生率について 5 年、社会移動の均衡について 10 年前倒しするものとしています。

【島根創生計画の長期目標】
・合計特殊出生率（１人の女性が産む子どもの平均数）　2035 年までに 2.07
・人口の社会移動（県外からの転入者数－県外への転出者数）　2030 年までに均衡（± 0）

【2130 年までの人口シミュレーション】



（単位：万人）

	2020年	2040年	2060年	2130年
④ 島根創生計画の目標	66.8	57.4	49.5	43.3
③ 第１期総合戦略の目標（直近の人口動態に置換えて再試算）	66.8	55.9	47.8	40.1
② 第１期総合戦略の目標	65.9	55.0	46.8	38.9
① 特段の対策を講じない場合	65.7	51.7	38.3	11.6
島根創生計画での目標の前倒し効果 ④－③	0	1.5	1.7	3.2
島根創生計画と第１期総合戦略との差 ④－②	0.9	2.4	2.7	4.4
島根創生計画と特段の対策を講じない場合との差 ④－①	1.1	5.7	11.2	31.7

出典：R2.3 島根創生計画

（４）中山間地域の特徴

- 県内の中山間地域では、若年層を中心とした人口の流出、高齢化の進行により、地域運営の担い手不足が深刻化し、地域コミュニティの維持や、買い物など日常生活に必要な機能・サービスの確保が困難となる集落が増えています。
- このため、公民館エリアを基本単位として住民の合意形成を図り、買い物や交通など住民生活に必要な機能・サービスの確保に取り組む「小さな拠点づくり」が進んでおり、県と市町村が連携し、この動きをさらに進め、課題解決に向けた実践活動を充実させていく必要があります。

・島根県の面積の約 87%が中山間地域となっており、人口の約 45%が中山間地域で暮らしている。
・中山間地域の人口減少は、非中山間地域よりも進行が早く、高齢者比率の上昇、若年者比率の低下が進行。
・島根県の森林の約 93%、経営耕地面積の約 63%が中山間地域にある。

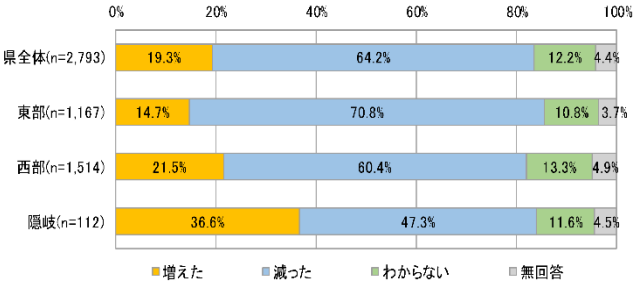
【中山間地域における状況】

■集落の人口・高齢化の状況

2,482 集落※の比較	H16	H22	H26	H30
集落の平均人口	87.6 人	79.8 人	75.3 人	70.3 人
集落の高齢化率	32.6%	35.1%	37.5%	42.2%

※比較可能な集落のみ抽出

■集落内の若い世代（40 歳代以下）の 5 年前と比較した増減（H30 集落基本情報調査）



出典：R2.3 島根創生計画
出典：H28.5 島根県中山間地域活性化計画
出典：H31.3「小さな拠点づくり」に向けた地域実態調査結果

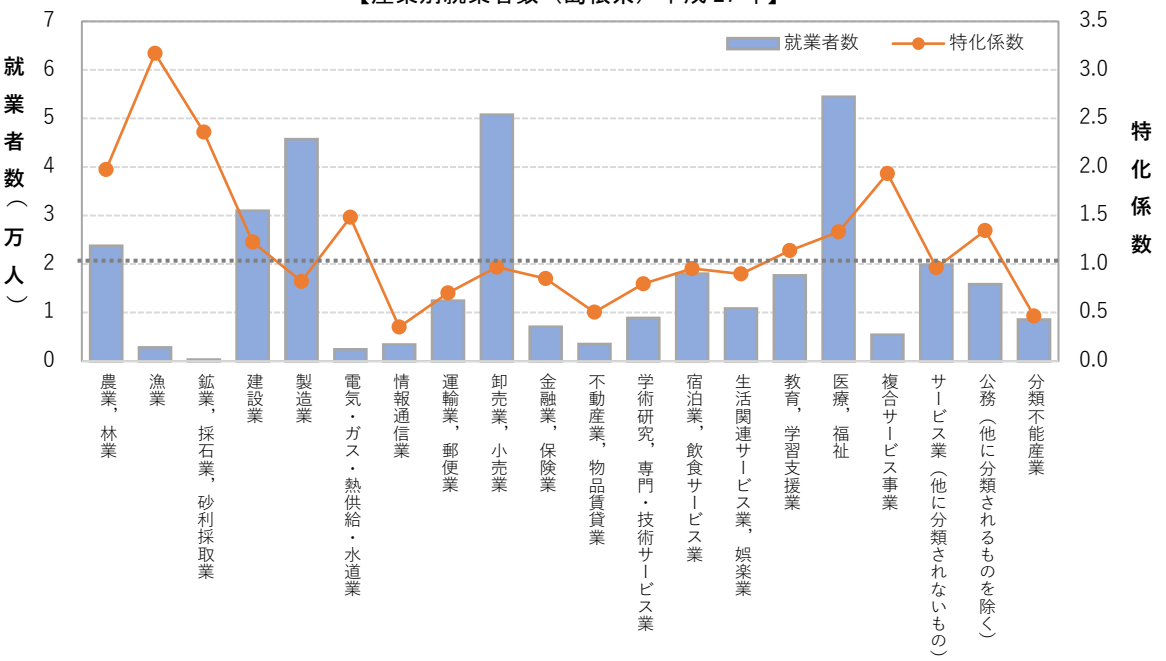
（５）経済・産業

①産業構造

- 本県の経済は、公的部門への依存度が高い構造となっており、地域経済の活性化のためには、拡大する国内外の市場に向けて戦略的な経営展開を図り、民間需要が中心となる産業構造へ転換していくことが必要となります。

・島根県の産業構造は、全国平均と比較して農林水産業、建設業、公務の占める割合が高く、製造業、卸売・小売業の割合は低いことから、公的部門への依存度が高い。

【産業別就業者数（島根県）平成 27 年】



※特化係数：島根県の当該産業の比率／全国の当該産業の比率
出典：H27 国勢調査（総務省統計局）

②ものづくり・ＩＴ産業

- 技術革新やグローバル化等の環境変化に対応可能な競争力強化や、県内企業間の連携促進などによる地域の特性を活かしたものづくり・ＩＴ産業の発展が必要となります。

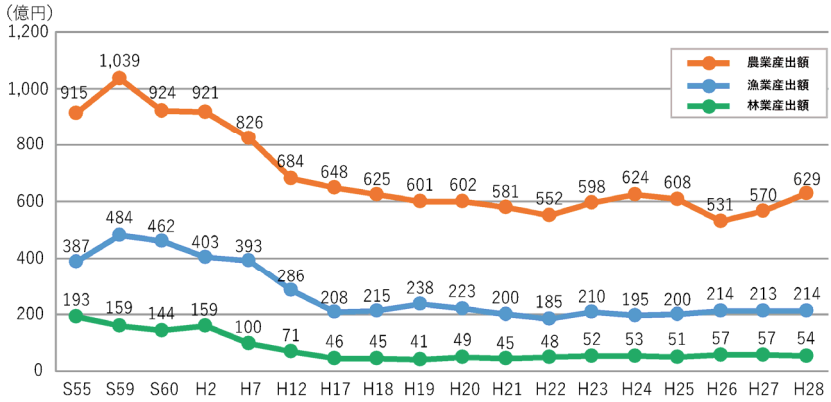
・島根のものづくり産業は、自動車や電気・電子部品などに関連した多様な業種が県内に幅広く立地するとともに、東部には特殊鋼や農業機械、鋳物などが、西部には窯業や水産加工、木材製品などが集積し、地域の主要産業となっていますが、人口減少に伴う国内市場の縮小や働き手の不足、グローバル競争の激化などの厳しい経営環境にあります。そうした環境の変化に対応できるよう、県内企業の付加価値向上・競争力強化、県内ものづくり産業の基盤強化が必要です。
・ソフト系ＩＴ産業は、地方にあっても発展が望める産業であり、県内では、プログラミング言語「Ｒｕｂｙ」をはじめとするオープンソースソフトウェアを活かしたシステム開発やビジネス拡大・創出の動きがあります。一方、全国的にＩＴ人材の獲得競争は激化しており、採用ニーズは更に高まっているほか、近年売上の伸びが鈍化しています。ＩＴ人材の育成・確保や、収益性の高い業態への転換が必要です。
・また、県内企業は、中小企業・小規模企業が大部分を占めており、景気変動や突発的な災害等に影響を受けやすい状況にあります。経営を継続していくため、経済環境の変化に対応する経営改善や事業の見直し、生産性向上、新分野進出などの取組による経営基盤の強化が必要です。

出典：R2.3 島根創生計画

③農林水産業

- 農業産出額は、1,039 億円を記録した昭和 59 年をピークに減少に転じ、近年はピーク時の 6 割前後で推移しており、農業生産の縮小傾向が顕著となっています。コメの消費減少や価格低迷が続く中で、農業全体の活力が低下し、新たな担い手も十分に確保できない状況が続いています。
- 農林水産業については、若者にとって魅力のある生業となるよう、生産基盤の整備を進め、収益性や安全性を向上させることが必要です。
- また、地産地消や県外への流通による消費の拡大を目指すため、生産地から消費地への物流の安定化・効率化を図る必要があります。

【農林水産業産出額の推移】

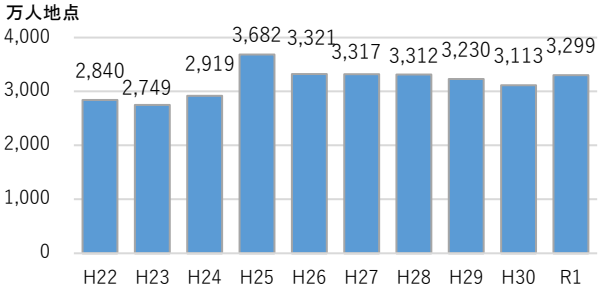


出典：R2. 3 島根創生計画
出典：島根県農林水産総務課 HP（農林水産統計資料）

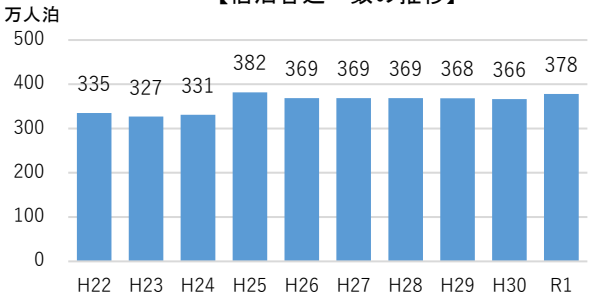
④観光

- 平成 25 年の出雲大社「平成の大遷宮」を契機に観光客が増加しましたが、その後は伸び悩んでいます。本県において観光は主要な産業のひとつとして今後も大きな成長が期待できます。
- 島根独自の豊かな自然と歴史・文化などを活かしたテーマ性のある観光商品の創出、訪れた観光客に楽しんでいただくための地域の魅力づくりをすすめ、国内外に発信していくことが必要です。
- また、島根を訪れる外国人観光客数は、近年増加しているものの、県内には海外からの直接的なゲートウェイがないことなどから、全国に比べると低い水準となっています。今後、訪日外国人はさらに増加が見込まれるため、多くの外国人観光客に島根に来ていただくための効果的な情報発信、誘客活動、受入環境の整備などの早急な対策が必要です。

【観光入込客延べ数の推移】



【宿泊客延べ数の推移】



出典：R2. 3 島根創生計画
出典：島根県市町村観光動態調査

（６）都市基盤（交通）

- 東京、大阪等の大都市圏から遠く離れている本県において、モノや人の流れを拡大し、産業活動の活性化につなげるため、航空路線・航路の維持・充実、更なる利便性の向上が必要となります。
- 山陰道は現在、県内区間の約７割が開通し、沿線地域では活発な企業進出や観光客数の増加など、地域経済への波及効果が現れています。一方で、開通区間と未開通区間が交互にあり、効果が限定的であるため、残る未開通区間を早期に整備し、その効果を県全域に広げていくことが必要です。
- また、県内は鉄道網が十分でなく、自動車が主要な移動手段であるため、道路は通勤、通学、通院、買い物など、人々の日常生活を支える重要なインフラである一方、県内の国・県道の２車線改良率は、全国約 80％に対し約 70％にとどまっています。特に、避難や救急活動および物資の輸送を確保するための緊急輸送道路をはじめ、県内外の都市間と連結する道路や、中山間地域を東西に縦貫する主要な道路などについては、重点的、計画的に整備を進める必要があります。
- 鉄道や路線バスなどの公共交通は、人口減少やマイカー普及等による利用者の減少に伴い、採算が合わなくなり、減便や路線を廃止せざるを得ないなど、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあります。こうした中、公共交通の採算性を確保することが容易でない地域などにおいては、地域の実情に応じて交通手段を見直し、日常生活を支える地域生活交通を確保する必要があります。

出典：R2.3 島根創生計画

（７）災害

- 本県は、気候地形、地質等その自然条件から災害を受けやすく、全国でも有数の災害発生県となっています。
- 「平成 18 年７月豪雨」の災害においては、183 箇所で全面通行止めが発生し、特に、国道９号の全面通行止めに伴う大幅な迂回は、日常生活や経済活動に多大な影響を及しました。
- また、「平成 25 年島根県西部豪雨災害」では、県西部を中心として豪雨に見舞われ、多くの土石流やがけ崩れなどの土砂災害により道路の決壊や河川護岸の崩落などが発生し、甚大な被害が発生しています。
- 今後発生が想定されている南海トラフ地震等の大規模広域災害に備え、道路防災対策、治山治水対策、土砂災害対策、海岸保全対策等により、県民の生命、身体及び財産への被害の発生の未然防止や被害の最小限化を図る必要があります。

・土砂災害危険個所数は、全国１位の広島県に次いで、島根県は 22,296 箇所と第２位となっている。
・昭和 39 年７月に発生した「山陰北陸豪雨」による集中豪雨では、死者 110 名、公共土木施設に約 80 億円の被害を受けた。この災害では、山崩れ、がけ崩れによる死者が犠牲者の９割以上を占めている。
・「平成 18 年７月豪雨」では、死者・行方不明者５名、公共土木施設に約 192 億円の被害が発生した。また、この豪雨災害により、国道９号（出雲多伎町内）の通行止めに伴って、大幅な迂回を強いられ、日常生活や経済活動に多大な影響を及ぼすものとなった。（国道９号の全面通行止め期間中の迂回及び渋滞による経済損失額は約６千万円になると推計される。）
・「平成 25 年島根県西部豪雨災害」では、県西部において、「昭和 58 年７月豪雨」を上回る猛烈な豪雨となり、県、市、町の公共土木施設で、約 1,900 箇所、173 億円余の甚大な被害が発生した。

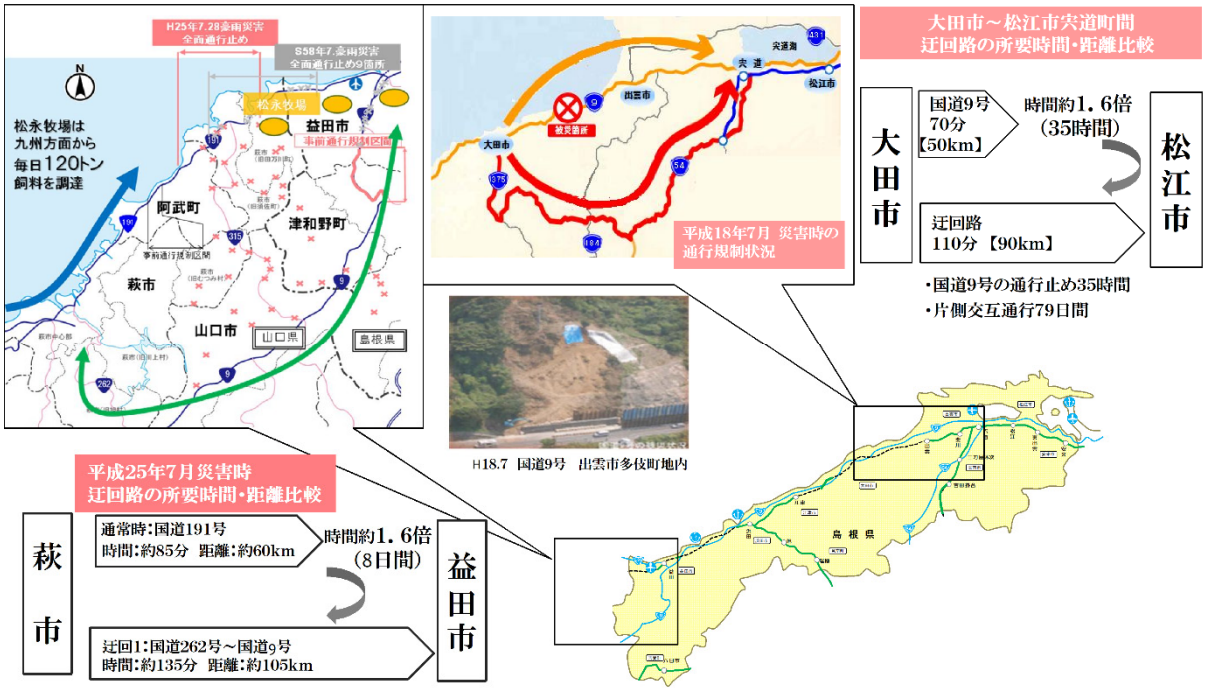
出典：島根県砂防課 HP/高速道路推進課 HP
出典：H26.3 島根県西部豪雨災害記録誌
出典：R2.3 島根創生計画

【島根県の主な土砂災害発生状況】

発生年		S58.7 豪雨	S63.7 豪雨	H18.7 豪雨	H19.8 豪雨	H22 通年	H23 通年	H24 通年	H25 通年	H26 通年	H27 通年	H28 通年	H29 通年	H30 通年	R１ 通年
箇　所　数		1,067	118	114	42	79	73	19	119	9	8	27	45	39	6
人的被害（名）	死　者	87	1	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	行方不明	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	負傷者	85	12	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合　計	172	16	5	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
住宅被害（戸）		1,448	124	46	21	6	8	5	37	0	0	17	15	6	2

出典：令和２年度土木建築行政の概要

【災害時の通行規制状況（平成 18 年・平成 25 年災害）】



国道 9 号、国道 191 号の通行止めは、大幅な迂回が必要となり地域経済に大きな影響を与える

出典：島根県山陰道会議

（８）財政

- 本県の財政は、計画にそって健全化が進んでいるものの、引き続き厳しい状況にあります。
- 今後とも、健全な財政運営ができるよう、取組みの推進が必要です。

・平成 19 年度に策定した「財政健全化基本方針」や、平成 29 年度に策定した「財政運営指針」に基づき、職員定員の削減や歳出の見直し、歳入の確保などの取組を行い、健全化が進んだ。
・しかし、歳出面では、人件費、公債費、社会保障経費等の義務的な経費に一般財源の大半が充てられており、さらに高齢化の進展等に伴い、社会保障経費は増加している。歳入面では、依然として県税などの自主財源に乏しく、地方交付税など国からの収入に依存しているため、財政基盤が脆弱である。
・歳出の増加と歳入の減少が見込まれる本県の財政状況は、財政の健全化が一定程度進んだものの、依然として厳しい状況にある。
・令和元年 11 月に期間を５年とする「中期財政運営方針」を策定し、スクラップ・アンド・ビルドの徹底、行政の効率化・最適化の推進、県有財産の売却などによる財源の確保、決算剰余金等を活用した財政基盤の強化を進め、島根創生を推進するための事業費の確保と健全な財政運営の両立に取り組んでいる。

出典：R1. 11 中期財政運営指針

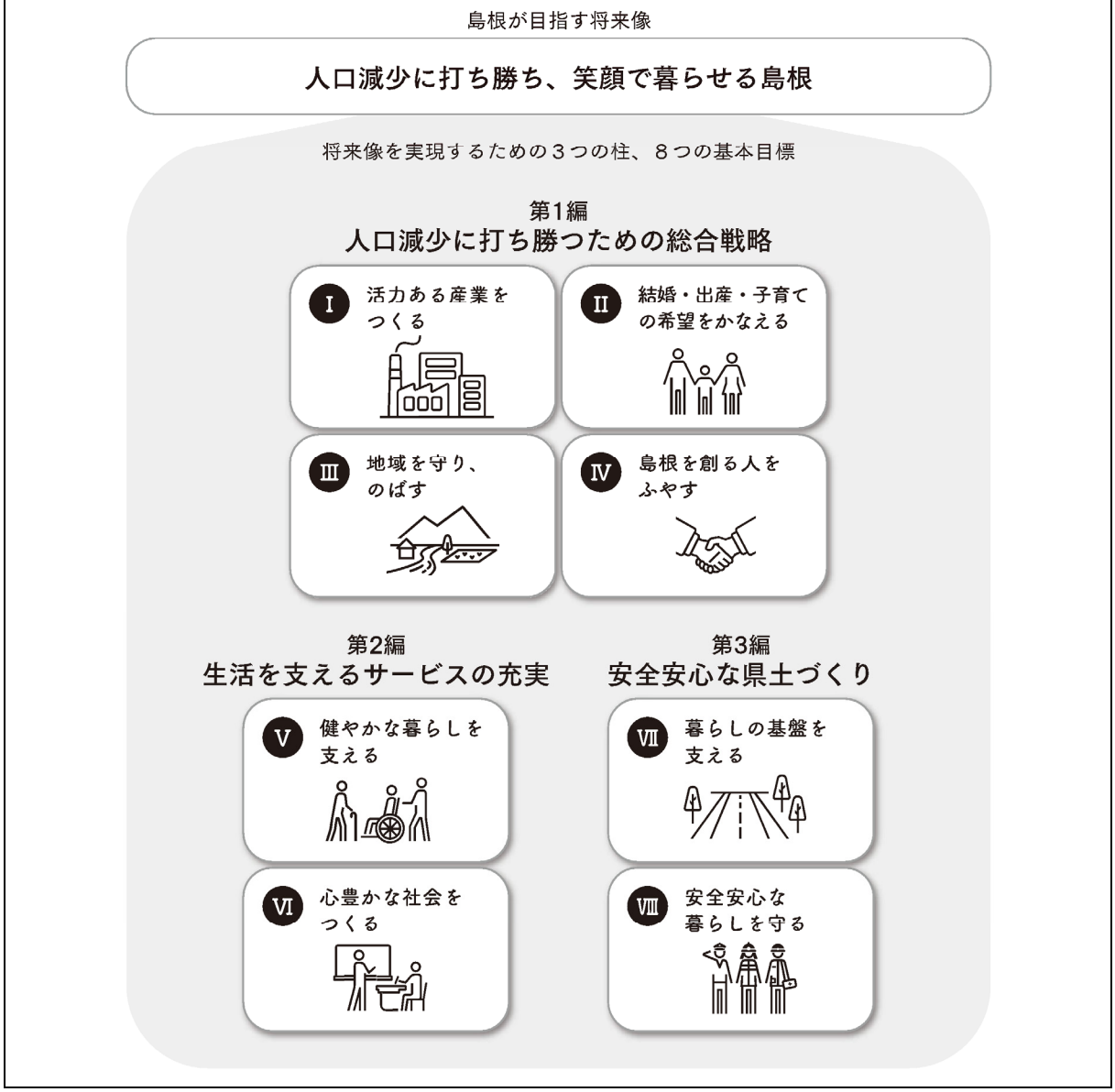
2.　島根県が目指す姿

（１）島根県が目指す将来像

- 本県の最上位行政計画となる島根創生計画において、「人口減少に打ち勝ち、笑顔で暮らせる島根」を目指すものとし、産業の活性化や働きやすく子育てしやすい環境づくりを進めるとともに、誰もが住み慣れた場所で住み続けられるよう、生活機能の維持、医療や教育サービス、道路や交通手段などの社会インフラを確保するものとしています。

【島根創生計画の性格・計画の構成】

○島根創生計画は、本県が目指すべき将来の姿を明らかにし、今後の施策運営の総合的・基本的な指針として、県の最上位の行政計画として位置付けられ、概ね１０年後を見据えながら、今後５か年（令和２年度～令和６年度）の目標や施策の基本方向を示したものである。
○「第１編 人口減少に打ち勝つための総合戦略」は、まち・ひと・しごと創生法第９条に基づく島根県の「まち・ひと・しごと総合戦略」として位置付けられる。



出典：R2.3 島根創生計画

（２）人口減少に打ち勝つための総合戦略【島根創生計画　第１編】

- 島根創生計画 第１編「人口減少に打ち勝つための総合戦略」では、以下の方針から取り組みを行うものとしています。

【島根創生計画　第１編 人口減少に打ち勝つための総合戦略】

Ⅰ　活力ある産業をつくる

第１次、第２次、第３次産業の振興を進めて活力を高め、所得を引き上げ、魅力ある職場を増やす

［取り組む政策・施策］
- １ 魅力ある農林水産業づくり
  - (1) 農業の振興
  - (2) 林業の振興
  - (3) 水産業の振興
- ２ 力強い地域産業づくり
  - (1) ものづくり・ＩＴ産業の振興
  - **(2) 観光の振興 ・・・交通分野**
  - (3) 地域資源を活かした産業の振興
  - (4) 成長を支える経営基盤づくり
  - (5) 産業の高度化の推進
- ３ 人材の確保・育成
  - (1) 多様な就業の支援
  - (2) 働きやすい職場づくりと人材育成

Ⅱ　結婚・出産・子育ての希望をかなえる

若い人達が安心して島根で暮らし続けて、
子どもを１人、２人、３人と産み育てたいと思うことができ、
その希望をかなえるための子育て支援の充実や、
働きやすい環境を整備する

［取り組む政策・施策］
- １ 結婚・出産・子育てへの支援
  - (1) 結婚への支援
  - (2) 妊娠・出産・子育てへの支援

Ⅲ　地域を守り、のばす

人口減少がいち早く進んできた中山間地域・離島と
人口が集積した都市部が、共存・連携して共に
発展する地域づくりを進めるとともに、
それを支える社会基盤を整備する

［取り組む政策・施策］
- １ 中山間地域・離島の暮らしの確保
  - **(1) 小さな拠点づくり ・・・交通分野**
  - (2) 持続可能な農山漁村の確立
- ２ 地域の強みを活かした圏域の発展
  - **(1) 牽引力のある都市部の発展 ・・・交通分野**
  - **(2) 世界に誇る地域資源の活用 ・・・交通分野**
- ３ 地域の経済的自立の促進
  - (1) 稼げるまちづくり
  - (2) 地域内経済の好循環の創出
- ４ 地域振興を支えるインフラの整備
  - **(1) 高速道路等の整備促進・・・交通分野**
  - **(2) 空港・港湾の機能拡充と利用促進・・・交通分野**
  - (3) 産業インフラの整備促進

Ⅳ　島根を創る人をふやす

自分たちの生まれ育った地域の価値について
子どもの頃から学ぶ活動やUターン・Ｉターン支援により、
島根に愛着と誇りを持ち、
将来の島根を支える人をふやす

［取り組む政策・施策］
- １ 島根を愛する人づくり
  - (1) 学校と地域の協働による人づくり
  - (2) 地域で活躍する人づくり
  - (3) 地域を担う人づくり
- ２ 新しい人の流れづくり
  - (1) しまねの「暮らし」や「魅力」の情報発信
  - (2) 若者の県内就職の促進
  - (3) Ｕターン・Ｉターンの促進
  - (4) 関係人口の拡大
- ３ 女性活躍の推進
  - (1) あらゆる分野での活躍推進
  - (2) 安心して家庭や仕事に取り組むことができる環境づくり

出典：R2.3 島根創生計画

（３）生活を支えるサービスの充実【島根創生計画　第２編】

- 島根創生計画 第２編「生活を支えるサービスの充実」では、以下の方針から取り組みを行うものとしています。

【島根創生計画　第２編 生活を支えるサービスの充実】

Ⅴ　健やかな暮らしを支える

保健・医療・介護を充実させるとともに、
支え合いにより県民一人ひとりが生きがいをもって
安心して暮らせる地域共生社会の実現を進める

［取り組む政策・施策］
- １ 保健・医療・介護の充実
  - (1) 健康づくりの推進
  - (2) 医療の確保
  - (3) 介護の充実
- ２ 地域共生社会の実現
  - (1) 地域福祉の推進
  - (2) 高齢者の活躍推進
  - (3) 障がい者の自立支援
  - (4) 子育て福祉の充実
  - (5) 生活援護の確保

Ⅵ　心豊かな社会をつくる

教育の充実や、スポーツ・文化芸術の振興などを
通じて、県民一人ひとりが生き生きと心豊かに
暮らせる社会をつくる

［取り組む政策・施策］
- １ 教育の充実
  - (1) 発達の段階に応じた教育の振興
  - (2) 学びに向かう力と人間性を高める教育の推進
  - (3) 学びを支える教育環境の整備
  - (4) 青少年の健全な育成の推進
  - (5) 高等教育の推進
  - (6) 社会教育の推進
- ２ スポーツ・文化芸術の振興
  - (1) スポーツの振興
  - (2) 文化芸術の振興
- ３ 人権の尊重と相互理解の促進
  - (1) 人権施策の推進
  - (2) 男女共同参画の推進
  - (3) 国際交流と多文化共生の推進
- ４ 自然、文化・歴史の保全と活用
  - (1) 豊かな自然環境の保全と活用
  - (2) 文化財の保存・継承と活用

出典：R2.3 島根創生計画

（４）安全安心な県土づくり【島根創生計画　第３編】

- 島根創生計画 第３編「安全安心な県土づくり」では、以下の方針から取り組みを行うものとしています。

【島根創生計画　第３編 安全安心な県土づくり】

Ⅶ　暮らしの基盤を支える

県民の日常生活を支える
地域生活交通などの生活基盤の確保や、
暮らしをとりまく豊かな環境の保全に取り組む

［取り組む政策・施策］
- １ 生活基盤の確保
  - **(1) 道路網の整備と維持管理・・・交通分野**
  - **(2) 地域生活交通の確保・・・交通分野**
  - (3) 上下水道の整備
  - (4) 情報インフラの整備・活用
  - (5) 竹島の領土権確立
- ２ 生活環境の保全
  - (1) 快適な居住環境づくり
  - (2) 環境の保全と活用

Ⅷ　安全安心な暮らしを守る

県民の安全安心な暮らしを守るために、
防災対策を推進するとともに、
食の安全をはじめとする安全な日常生活を確保する

［取り組む政策・施策］
- １ 防災対策の推進
  - **(1) 災害に強い県土づくり・・・交通分野**
  - (2) 危機管理体制の充実・強化
  - (3) 防災・減災対策の推進
  - (4) 原子力安全・防災対策の充実・強化
- ２ 安全な日常生活の確保
  - (1) 食の安全・生活衛生の確保
  - (2) 安全で安心な消費生活の確保
  - **(3) 交通安全対策の推進・・・交通分野**
  - (4) 治安対策の推進

出典：R2.3 島根創生計画

3. 交通インフラ整備・活用に関する計画等

（１）道路の整備方針

①道路整備計画

- 「島根県広域道路整備基本計画」及び「島根の『つなぐ道プラン 2020』」に基づき、整備効果を見極め、効率化・重点化を図った道路整備を進めています。

・平成 5 年「島根県長期計画」より【高速道路を主軸とする道路ネットワークの構築】を戦略プロジェクトに位置付け。以降、道路ネットワークの整備は、高速道路の整備を最重点課題としてきた。
・広域的な道路整備の方針は、平成 5 年（平成 10 年一部改訂）に「広域道路整備基本計画（中長期的な島根県の幹線道路ネットワークのマスタープラン）」を策定し、交流促進型と地域形成型による広域的な幹線道路の整備を掲げた。
・令和 2 年に「島根の『つなぐ道プラン 2020』」を策定し、『人口減少に打ち勝ち、笑顔で暮らせる島根』の実現に向けて今後 10 年間における道路施策の方向性を示している。

【島根県の道路整備の方針】

平成 5 年　島根県広域道路整備基本計画	令和 2 年　島根の『つなぐ道プラン 2020』
・県内及び県境を越えた地域相互の連携強化を図る上で基盤となる道路など、広域的な活動、交流を支える幹線道路として高規格幹線道路と一体的に機能する一般国道及び主要な県道等を「広域道路」と位置付け整備するものとした。	・道路予算の大幅な削減、人口減少・少子高齢化、道路施設の老朽化、頻発化・激甚化する自然災害、新技術の活用など、道路を取り巻く社会情勢の変化や新たな課題への対応を踏まえ、今後の道路事業の進め方を示した。
 上記は今後の道路整備のマスタープランであり、具体的な路線のルート、位置等は規定するものではありません。	 **『地域』をつなぎ、『ひと』をつなぎ、『いのち』をつなぎ、未来につなぐしまねの道づくり**
【道路整備の目標】 ○1 日行動圏の拡大 ○隣接県とのスムースな交通の確保 ○地域集積圏の支援 ○中山間地の東西の連絡強化 ○生活圏中心都市へ 1 時間以内到達の確保 ○高速道路 IC へ 30 分以内到達の確保 ○産業基盤の確保 ○快適で活力ある都市空間の形成 ○生活基盤の確保 ○新しいニーズへの対応 ○交通混雑の解消 ○災害に強い道づくり	**【５つのテーマ・９つの施策】** **テーマ１　県土の活力向上と経済発展につながる高速道づくり** 施策 1-1．高速道路ネットワークの早期整備 施策 1-2．安全・快適に走行できる高速道路の整備 **テーマ２　地域の魅力・活力を高める道づくり** 施策 2-1．高速道路と一体となり県土を支える骨格幹線道路ネットワークの整備 施策 2-2．住みよく、魅力あふれる地域づくりを支援する道路の整備 **テーマ３　災害に強く、安心な地域を支える道づくり** 施策 3-1．落石や斜面崩壊に対する道路防災対策の推進 施策 3-2．災害時に人・物資の輸送を安全に行うための道路防災対策の推進 **テーマ４　地域を支えるインフラを未来につなぐ道づくり** 施策 4-1．インフラ老朽化対策の推進 施策 4-2．道路の日常的な維持管理の充実と効率化 **テーマ５　歩行者・自転車等の安全性を高める道づくり** 施策 5-1．交通安全対策の推進

出典：H5. 12（H10. 6 一部改訂）　島根県広域道路整備基本計画
出典：R2. 9　島根の『つなぐ道プラン 2020』

②高速道路ネットワークの早期整備

- 山陰道の早期全線開通に向けて国に強く働きかけるとともに、積極的に国に協力し、円滑な整備促進を図るものとしています。

・国の骨格を形成する高速道路は、経済・社会の発展に不可欠な社会基盤であり、山陰道は、日本海国土軸の一部を形成する山陰地方の背骨ともいうべき幹線道路である。しかし、山陰道の供用率は半分程度にとどまっており、依然として多くのミッシングリンクが存在し、企業誘致や市場の拡大、観光の振興など、県境を超えた経済交流や連携を図るうえで大きなハンディキャップとなっている。
・また、近年、全国的に大規模災害が頻発しており、平成 30 年 7 月豪雨においても山陽道や中国道が被災し、大型トラックが山陰方面に迂回し、ミッシングリンク区間では一般道の大渋滞が発生した。全国的な物流網のリダンダンシーを確保し、国土強靭化を図るためにも、山陰道の早期全線開通が必要である。

出典：R2. 12. 10 山陰道の早期整備要望書（小浜～田万川間・大井～萩間 令和 3 年度 新規事業化）

【島根県の高速道路の種類】

区分	高速自動車国道		高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路	
内容	・高規格幹線道路網 14,000km のうち、国土を縦貫または横断する高速幹線自動車道として国土開発幹線自動車建設法及び高速自動車国道法で定められた約 11,520km の路線		・現道の渋滞対策や交通危険個所解消等のため、一般国道のバイパスとして整備される自動車専用道路であり、高速道路の連続性をできるだけ早く確保することを目的とする	
道路法区分	高速自動車国道		一般国道	
事業主体	西日本高速道路(株)	国土交通省（新直轄方式）	国土交通省	国土交通省と西日本高速道路(株)
県内路線	中国縦貫自動車道 中国横断自動車道広島浜田線 山陰自動車道（松江玉造～出雲） 中国横断自動車道尾道松江線（三刀屋木次～宍道 JCT）	中国横断自動車道尾道松江線（県境～三刀屋木次）	一般国道 9 号 松江道路 出雲湖陵道路 多伎朝山道路 朝山大田道路 大田静間道路 静間仁摩道路 仁摩温泉津道路 福光浅利道路 浜田道路 浜田三隅道路 三隅益田道路 益田道路	一般国道 9 号 安来道路 江津道路
利用料金	有料	無料	無料	有料（一般有料道路）

【中国 5 県の高速道路概略図】

出典：R2. 6. 1 島根県の高速道路

③地域高規格道路の路線指定・整備

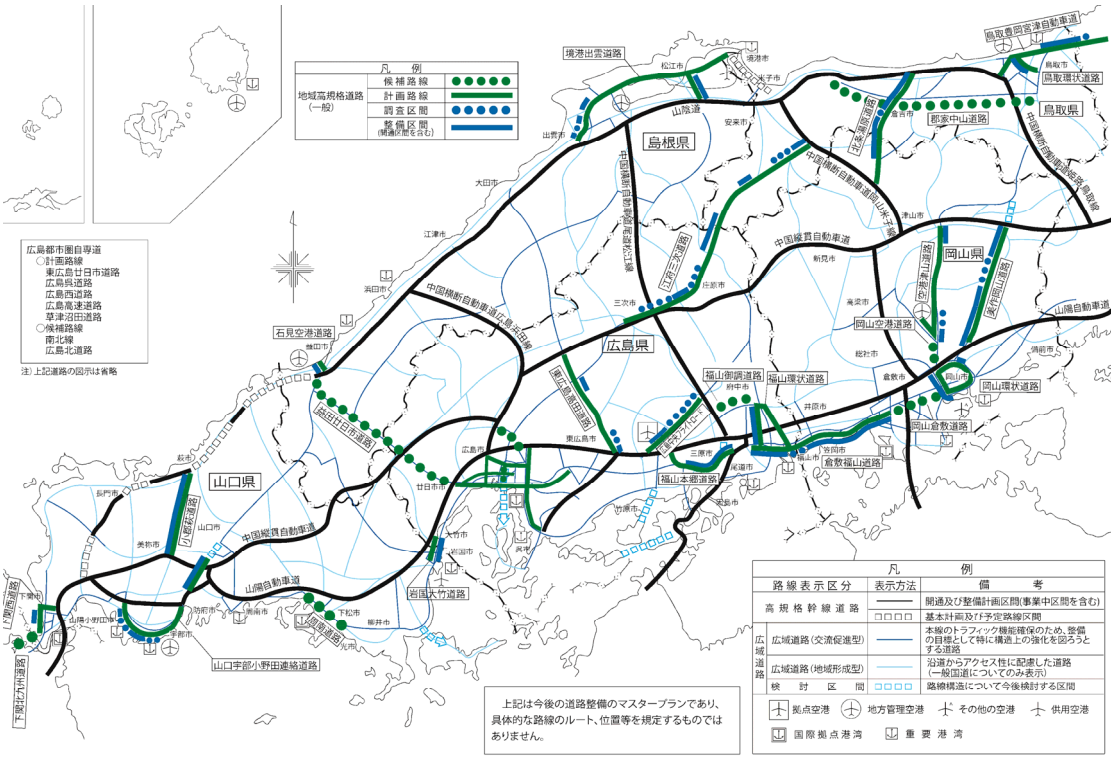
- 本県の地域高規格道路は、宍道湖・中海周辺における地域集積圏の形成、隣接県とのスムーズな交通の確保、高規格幹線道路や圏域内の主要都市と空港・港湾等の広域交通拠点への連結等を目的として、「境港出雲道路」等を中心に路線を定めています。

・「島根県広域道路整備基本計画（平成５年）」において定めた広域道路（交流促進型路線）について、平成 10 年に改訂を行い、一部を地域高規格道路として指定している。
・これにより高規格幹線道路を補完し、地域の自立的発展や地域間の連携を支える道路として、自動車専用道路もしくは同等の規格を有し概ね 60km/h 以上の道路として整備するものとしている。
・島根県の地域高規格道路は、「石見空港道路」及び「境港出雲道路」が計画路線（一部整備済み）となっており、「益田廿日市道路」が候補路線となっている。

【路線指定状況】

	路線名	起点	終点	延長
計画路線	石見空港道路	益田市飯田町	益田市高津町	L＝1.0km
	境港出雲道路	出雲市	松江市美保関町	L＝70.0km
候補路線	益田廿日市道路	益田市	広島県廿日市市	

【中国地方整備局 地域高規格道路 指定路線図（H31.4.1 現在）】

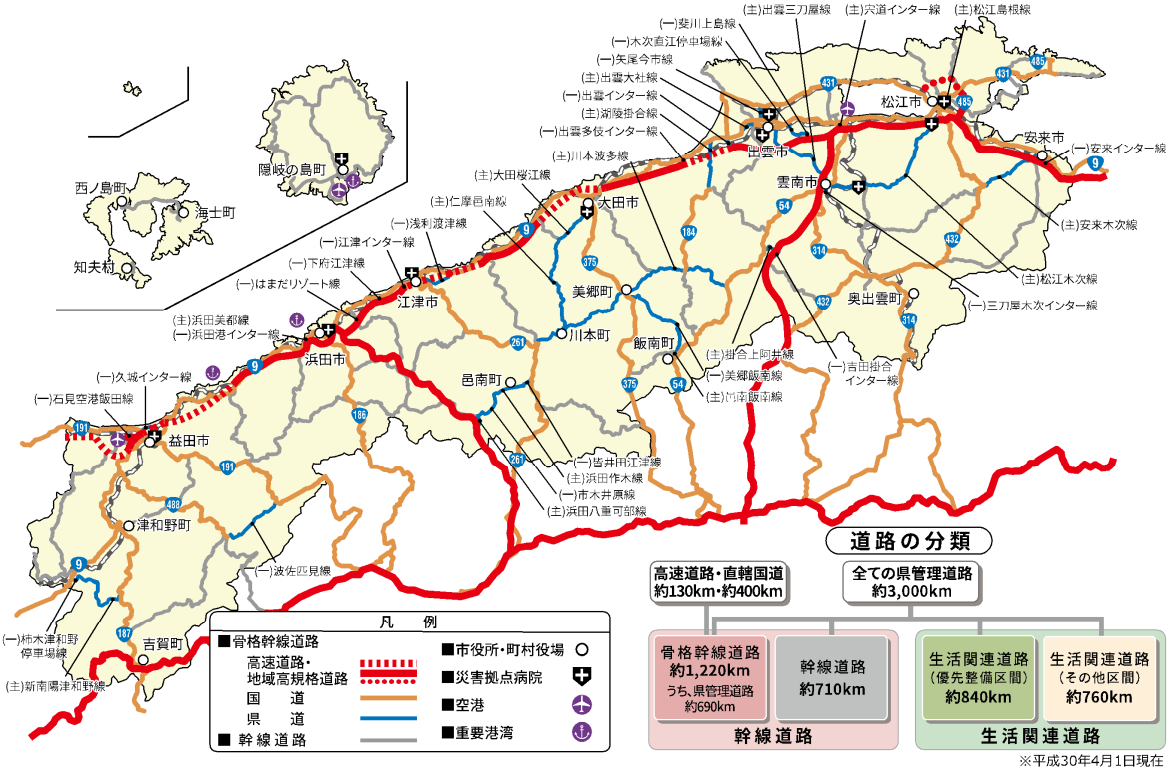


出典：島根県高速道路推進課 HP

④骨格幹線道路ネットワークの整備

- 高速道路整備によるストック効果を早期に全県に波及させるとともに、災害時や緊急時の輸送路として重要な役割を担う道路を『骨格幹線道路』に位置づけ、優先的に整備するものとしています。

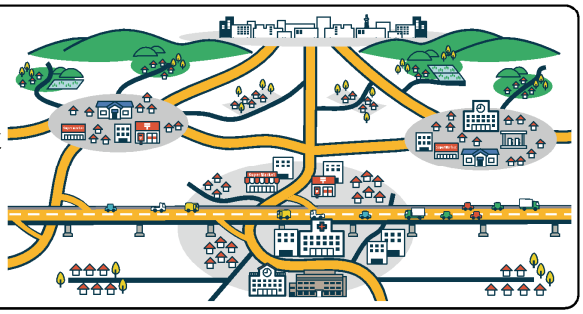
【高速道路と一体となり県土を支える骨格幹線道路ネットワークの整備】



※平成30年4月1日現在

骨格幹線道路の定義

① 全国の高速道路網と一体となってネットワークを形成する国県道
② 県内外の都市間を連絡し、県内の道路網の骨格機能を有する国道
③ ①,②が担っている路線の役割を代替・補完する主要な県道
④ 隣接する市町村の中心部を連絡する主要な県道
⑤ 市町村中心部とICを連絡する主要な県道



幹線道路の定義

① 東西に縦貫し地域の連携を強化する主要な県道
② 各地域と生活圏中心都市を連絡する主要な県道等
③ 広域的な観光ルートを形成する主要な県道

生活関連道路（優先整備区間）の定義

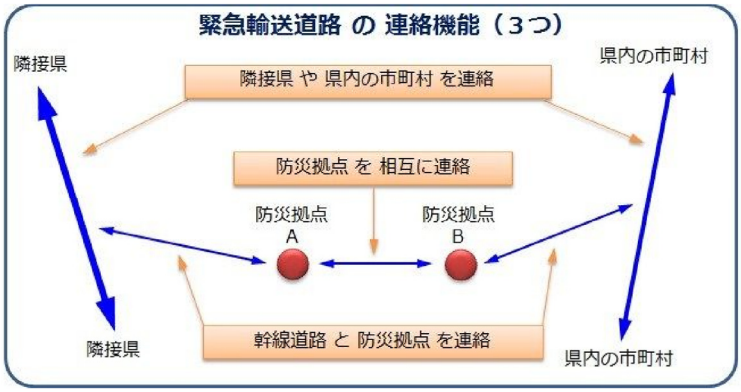
① 一定規模（概ね50戸以上）の集落から、幹線道路や市町村中心部を連絡する県道
② 幹線道路を補完しネットワークを形成する県道（交通量が比較的多い区間）

出典：R2. 9 島根の『つなぐ道プラン 2020』

⑤緊急輸送道路ネットワーク計画

- 幹線道路や防災拠点を効率良く結ぶ信頼性の高い道路網について、平時から緊急輸送道路の耐災性を高めるとともに、災害発生時には、救命・救助・医療・消防活動やその後の復旧活動・避難者支援など、被災地での活動や支援などに必要な人員や物資を輸送するための道路として、緊急輸送道路ネットワークに位置付けています。
- 隣接県と連絡する広域幹線道路（高速自動車国道、一般国道）や広域幹線道路と県内の防災拠点を連絡する道路、または防災拠点を相互に連絡する道路を緊急輸送道路として選定しています。

【緊急輸送道路の連絡機能】



【緊急輸送道路の道路区分及び選定延長】

区分	概要	路線延長
第１次緊急輸送道路	・島根県と隣接県との広域的な連携を確保する緊急輸送道路ネットワークの骨格となる道路 ・東西南北の広域的な連携を確保する高規格幹線道路、および主要な一般国道を設定 ・またこれらの路線と第１次防災拠点を連絡する路線を設定	1,154.9km
第２次緊急輸送道路	・県内市町村相互の連携の確保及び第１次緊急輸送道路を補完し、緊急輸送道路ネットワークを形成する道路 ・第１次緊急輸送道路と第２次防災拠点を連絡する路線を設定	767.3km
第３次緊急輸送道路	・第１次及び第２次緊急輸送道路と第３次防災拠点を連絡する路線を設定	110.0km

出典：R2.3 島根県緊急輸送道路ネットワーク計画

（２）港湾の整備方針

①島根県管理港湾全体の整備基本方針

- 重要港湾のうち、「浜田港」・「西郷港」の２港湾及び特定地域振興重要港湾の「河下港」は、環日本海交流時代を拓く国際物流拠点（浜田港）、隠岐の物流・人流拠点（西郷港）、県東部地域における物流拠点（河下港）として、施設の整備を進めるものとしています。

【島根県港湾整備方針】

方針	対象港湾名
1）内外貿の『物流拠点港とその補完港』整備 【物流拠点港】（外貿、内貿） 【補完港】（内貿）	浜田港 三隅港、江津港、河下港、安来港、松江港（西郷港、境港）
2）国境離島住民の生活基盤である『離島の港』整備	西郷港、別府港、来居港、重栖港、知々井港、御波港
3）地域が安定して暮らせる『まちの港』の維持	七類港、田儀港、久手港、宅野港、温泉津港、益田港

出典：島根県港湾空港課 HP

②内外貿易の『物流拠点港とその補完港』整備

- 海上輸送は、一度に大量の貨物を長距離運ぶことが可能であり、他の輸送手段に比べて安価となり、県内や周辺地域の経済活動を支える重要な役割を担っています。
- 県管理の港湾において、国際物流を有し、国内物流の要となる浜田港を物流拠点港とし、港湾背後に企業を有する港を物流拠点港の補完港と位置付けています。これらの港湾において、効率的で安全性・信頼性が高い物流を可能とすることを主眼に施設を整備し、産業活動の発展を支援するものとしています。
- また、浜田港、河下港、西郷港では、災害時の物資輸送拠点として耐震強化岸壁を整備し、災害に強い港湾を構築するものとしています。

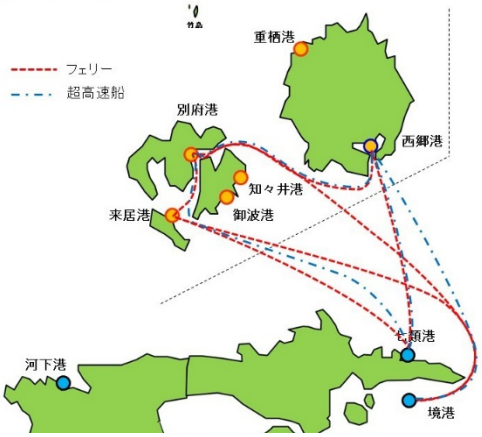
【物流拠点港とその補完港】

出典：島根県港湾空港課 HP

③国境離島住民の生活基盤である『離島の港』整備

- 隠岐諸島は有人国境離島として重要な役割を担っており、住民生活において離島航路の発着港やその他の港は、物流や人流を支える主要な社会基盤です。
- これらの港湾において、離島航路の就航率向上や効率的な物流など、安定的な輸送ネットワークを構築することを主眼に施設を整備し、島民の安全安心を確保するものとしています。

【離島の港】



出典：島根県港湾空港課 HP

④地域が安定して暮らせる『まちの港』の維持

- 地場産業を支える港である七類港、田儀港、温泉津港や沿岸漁業基地として日常生活を支える港である久手港、宅野港、益田港では、安全な出入港や係留が可能となるよう努めるものとしています。

出典：島根県港湾空港課 HP

⑤港湾計画

- 重要港湾の「浜田港」、「三隅港」、「西郷港」は、港湾法に基づく港湾計画を策定し、10～15 年後の港湾の能力、港湾施設の規模と配置、港湾の環境の整備と保全等の事項を定めています。

出典：島根県港湾空港課 HP

【重要港湾における港湾計画】

港湾	整備の方針	
浜田港	外・内貿物流機能の強化と港湾機能の再編	・船舶の大型化に対応した係留機能の強化、荷捌き・保管機能の充実など物流機能の強化を図る。また、国際・国内定期航路の就航に向けた取組みを推進する。
		・バイオマス発電関連貨物など新規取扱需要のある貨物の取扱拠点の形成を図る。
		・埠頭から高規格幹線道路（山陰自動車道）へのアクセス機能の向上を図る。
		・冬季波浪時等における港内静穏度の確保を図る。
	交流拠点機能の強化	・背後地域の観光資源を生かした地域振興を促進するため、外航クルーズ船等の大型客船の受入環境の整備を図る。
		・市民や観光客が港や海と触れ合う憩いの場の創出を図る。
	港内環境の改善	・港湾の景観や環境悪化に繋がる放置艇対策として小型船の適正な管理を図る。
	防災機能の強化	・大規模地震等の災害に備え、市民の安心・安全の確保、企業活動の継続に向けた、港湾 BCP の策定等取り組みを推進する。
西郷港	・隠岐島後における物流・人流の拠点として、船舶の大型化に対応した機能強化を図るとともに、フェリーふ頭の再開発を進める。	
	・漁船等の適切な収容を図る。	
	・大規模地震災害時における緊急避難及び緊急物資輸送等の対策を進める。	
三隅港	・島根県西部における物資流通の拠点として港湾機能の整備充実を図る。	
	・中国地方における電力需要の増大に対処するとともに、エネルギー源の多様化を図るための石炭火力発電所の立地に対応した港湾整備を図る。	
	・漁業振興に資するための漁船用施設の整備拡充を図る。	
	・船舶の操船の安全の確保、良好な港湾環境の整備及び保全に十分配慮する。	

出典：島根県港湾空港課 HP

（３）空港・航空路線の整備方針

- 各空港の利用促進協議会等と連携して利用促進や利便性向上に取り組み、国際便の誘致を含め航空路線の維持・充実を図るものとしています。
- また、利便性向上と安全性確保のため、空港周辺の状況に配慮しつつ、出雲空港及び隠岐空港のターミナル機能の強化を進めるものとしています。

・空港法第 14 条の規定に基づき、空港管理者が空港の利用者の利便向上を図るために「利用者利便向上協議会」を組織。管理、利用促進、観光及び商工が連携を図り、航空会社やターミナルビル会社及び空港関係事業者並びに関係市町村からの意見を取り入れることで、利用者目線での環境整備等を行い、さらなる利用者の利便性の向上を図り、地域の核となる空港を目指すことを目的としている。

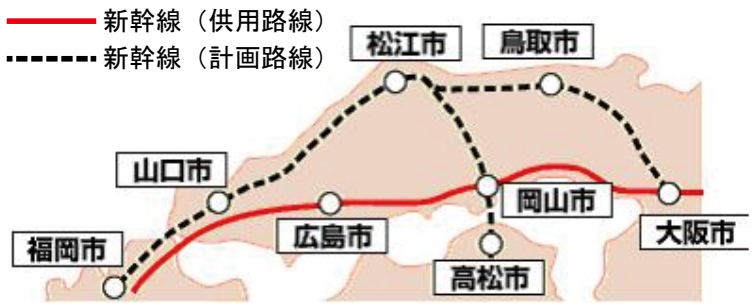
出典：R2.3 島根創生計画
出典：島根県港湾空港課 HP

（４）鉄道ネットワークの整備方針

①新幹線整備の促進

- 国において新幹線の次期整備路線決定に向けた動きがある中で、基本計画路線にとどまっている山陰新幹線及び中国横断新幹線（いわゆる伯備新幹線）について、整備計画路線への格上げへ向けた議論を進める時期にあります。
- 山陰新幹線・伯備新幹線の整備に向けて、並行在来線の地元移管への対応や建設費の地元負担の分担などの課題について関係者との調整を進めながら、関係県と連携して国に働きかけを行うものとしています。

【中国横断新幹線・山陽新幹線の路線図】



出典：R2.3 島根創生計画
出典：島根県交通対策課 HP 中国横断新幹線、山陰新幹線の整備促進

②JR 木次線、山口線の維持・活性化

- JR 木次線「トロッコ列車奥出雲おろち号」や JR 山口線「SL やまぐち号」によって、鉄道による観光・地域振興に取り組むとともに、鉄道路線の維持・活性化に取組んでいます。

出典：島根県交通対策課 HP

③一畑電車の維持・活性化

- 一畑電車を沿線の基幹路線と位置づけ、沿線のまちづくりや観光振興との一体性を確保しながら様々な関係主体と連携し、将来にわたり持続可能な公共交通網の形成を目指すための計画として一畑電車沿線地域公共交通網形成計画を策定しています。

出典：島根県交通対策課 HP

4.　地域の将来像の整理

（１）島根県の課題と目指す姿

○島根県の社会経済情勢にみる課題

・人口減少・少子高齢化社会の進行
・地方創生・人口減少対策のための政策の推進
・公的部門依存の高い産業構造、農林水産業の厳しい状況
・山陰道の早期全線開通
・中山間地域などでの生活機能等の確保　等

【課題の抽出】

県土構造
・大都市から離れた位置。
・東西約 230km と細長く、隠岐諸島を有し、地理的・歴史的に異なる特性が存在。
・県土の 87%が中山間地域。
・気候地形、地質等その自然条件から災害を受けやすい状態にあり、全国でも有数の災害発生県。

商工業・農林水産業
・企業の付加価値向上・競争力の強化。
・人材の育成と確保。
・関連企業の立地。
・中小企業の持続的発展に向けた経営基盤の強化。
・生産地から消費地への物流の安定化・効率化。

人口動態
・進行する人口減少・少子高齢化。
・特に傾向が顕著な中山間地域において、日常生活に必要な機能・サービスの低下が深刻化。

観光振興
・地域資源を活用した魅力ある観光地づくり。
・他県との広域的な連携。
・国内外に向けた効果的な情報発信。

経済
・拡大する国内外の市場に向けた戦略的な経営展開。
・民間需要が中心となる産業構造への転換。

基盤（交通）
・大都市圏からのアクセス性の向上。
・地域の実情に応じた生活交通の確保（バス・JR）。

○課題解決の方向性

島根が目指す将来像・政策・施策
（島根創生計画）

・本県が目指すべき将来の姿を明らかにし、今後の施策運営の総合的・基本的な指針として、県の最上位の行政計画として策定。
・概ね 10 年後を見据えながら、今後 5 か年（令和 2 年度～令和 6 年度）の目標や施策の基本的方向を示す。
・「第 1 編　人口減少に打ち勝つための総合戦略」は、まち・ひと・しごと創生法第 9 条に基づく島根県の「まち・ひと・しごと総合戦略」として位置付けられる。

島根が目指す将来像

人口減少に打ち勝ち、笑顔で暮らせる島根

将来像を実現するための３つの柱、８つの基本目標

第１編　人口減少に打ち勝つための総合戦略
Ⅰ 活力ある産業をつくる
Ⅱ 結婚・出産・子育ての希望をかなえる
Ⅲ 地域を守り、のばす
Ⅳ 島根を創る人をふやす

第２編　生活を支えるサービスの充実
Ⅴ 健やかな暮らしを支える
Ⅵ 心豊かな社会をつくる

第３編　安全安心な県土づくり
Ⅶ 暮らしの基盤を支える
Ⅷ 安全安心な暮らしを守る

○島根県の目指す姿・政策【島根創生計画】

島根県の目指す姿	人口減少に打ち勝ち、笑顔で暮らせる島根	【　人口減少に打ち勝ち　】 ○当面の間、人口減少は続くものの、産業の活性化により所得が向上し、魅力的な仕事が増えることで、島根に残る若者、戻る若者、移ってくる若者が増える。 ○働きやすく子育てしやすい環境により、若者たちが結婚しよう、子どもを育てようという希望を持ちやすくなり、またその希望をかなえることができる。 ○若者と子どもが増えることで、人口減少に歯止めがかかり、まちには活気があふれている。	【　笑顔で暮らせる島根　】 ○中山間地域・離島においても必要な産業や生活機能が維持されており、都市部とも補完し合いながら、誰もが住み慣れた場所で住み続けることができる。 ○医療や教育などのサービス、道路や交通手段などの社会インフラが確保されており、子どもから高齢者まで、安心して暮らせる環境がある。 ○誰もが自分らしい人生を送ることができ、島根に生まれてよかった、島根に住んでよかった、と思いながら、笑顔で暮らしている。

展開の方向性	第１編　人口減少に打ち勝つための総合戦略		第２編　生活を支えるサービスの充実	第３編　安全安心な県土づくり	
	○（1）県民の希望をかなえ、（2）県民の郷土愛と誇りを育む、（3）県民の人生を切れ目なく捉える。　※(1)～(3)は総合戦略の基本理念を示す		○健やかな暮らしを支えるとともに、心豊かな社会を目指す。	○暮らしの基盤を支えるとともに、安全安心な暮らしを守る社会を目指す。	
交通に関する政策	Ⅰ－2．力強い地域産業づくり	Ⅲ－1．中山間地域・離島の暮らしの確保 Ⅲ－2．地域の強みを活かした圏域の発展 Ⅲ－4．地域振興を支えるインフラの整備	交通分野に係る政策該当なし	Ⅶ－1．生活基盤の確保	Ⅷ－1．防災対策の推進 Ⅷ－2．交通安全対策の推進

（2）目指す姿の実現に向けた交通分野における取組の方向性

島根創生計画

島根県の目指す姿	人口減少に打ち勝ち、笑顔で暮らせる島根	３つの柱 ８つの目標	１．人口減少に打ち勝つための総合戦略 Ⅰ 活力ある産業をつくる Ⅱ 結婚・出産・子育ての希望をかなえる Ⅲ 地域を守り、のばす Ⅳ 島根を創る人をふやす	２．生活を支えるサービスの充実 Ⅴ 健やかな暮らしを支える Ⅵ 心豊かな社会をつくる	３．安全安心な県土づくり Ⅶ 暮らしの基盤を支える Ⅷ 安全安心な暮らしを守る

【交通分野の政策・施策の取り組みの方向】

道　路

Ⅲ-4：（1）高速道路等の整備促進

①高速道路等の整備促進
・山陰道の早期全線開通に向けた国への働きかけを行う。
・事業中区間における円滑な整備促進を図る。未着手区間は、国や関係機関等との調整を図り、一年でも早い事業化を目指す。
・供用中の高速道路は、「高速道路における安全・安心基本計画」に位置づけられた優先整備区間の４車線化など、安全性、信頼性向上のための効果的な対策を国に働きかける。
・高速道路の利便性を一層高めるため、インターチェンジへのアクセス道の整備を進める。

②高速道路の利活用促進
・高速道路を利用した人や物の流れを促進し、地域活性化に繋げるとともに、山陰道の開通効果をより大きなものとするために、今後開通が見込まれる区間も含め、高速道路を活用した産業振興・地域振興に取り組む。

Ⅶ-1：（1）道路網の整備と維持管理

①幹線道路網の整備
・県内外の都市間を連結し県内の道路網の骨格となる国道、防災拠点・災害拠点病院の連絡や、中山間地域を東西に縦貫し山陰道・国道９号の代替機能を有する主要な県道について、重点的に整備を行う。

②生活道路の整備
・日常生活における安全性の確保や、住みやすい環境を支えるため、地域の実情や課題に応じ、効率的・計画的な道路整備を進める。

③道路網の維持管理
・老朽化の進む道路施設については、定期的な点検と早期の修繕により、維持管理費用の縮減と長寿命化を図る。
・また、効率的でより高度な維持管理体制の構築に努める。

空 港 ・ 港 湾

Ⅲ-4：（2）空港・港湾の機能拡充と利用促進

①航空路線の維持・充実と空港機能の拡充
・各空港の利用促進協議会等と連携して利用促進や利便性向上に取り組み、国際便の誘致を含め航空路線の維持･充実を図る。
・利便性向上と安全性確保のため、空港周辺の状況に配慮しつつ、出雲空港及び隠岐空港のターミナル機能の強化を進める。

②港湾機能の充実・強化
・港湾の防波堤、岸壁等の計画的な整備を進める。
・特に近年、取扱貨物が増えている浜田港については、流通機能の強化を進める。
・港湾の適切な維持管理、港湾の利用促進、隠岐航路の維持や利便性向上を図り、県内外の広域的な交流や物流を支える。

地 域 生 活

Ⅲ-1：（1）小さな拠点づくり

②生活機能・サービスの維持・確保に向けた実践活動への支援
・買い物、燃料、交通、医療、介護、金融、防災など、生活に欠かせない機能やサービスが維持・確保されるよう、地域の活動を支援する。

③「モデル地区」の構築による小さな拠点づくりの加速化
・人口規模の小さい複数の公民館エリアが連携して具体的に「小さな拠点づくり」に取り組む地域を、市町村と一緒になって重点的に支援する。

Ⅶ-1：（2）地域生活交通の確保

①路線バスやタクシーなどの維持・確保
・地域の実情に応じて、市町村や地域住民が最適な交通手段への転換を図ることができるよう、地域生活交通の確保に向けた取組を進める。

②鉄道の利用促進
・一畑電車については、沿線２市や事業者と連携して、安全確保と利用促進の取組を進め、宍道湖北岸の公共交通の確保を図る。ＪＲ線については、地元自治体をはじめ関係者と緊密に連携し、県内各線区の利用促進に向けた取組を進める。

③隠岐航路の維持・利便性向上
・隠岐航路における運賃の低廉化や、船舶の運航経費等に対する支援を行うほか、運航事業者による積極的なサービス向上の取組を促進する。

産 業 振 興

Ⅰ-2：（2）観光の振興

①地域資源を活用した魅力ある観光地域づくり
・国宝の出雲大社・松江城、世界遺産の石見銀山、隠岐ユネスコ世界ジオパーク、日本遺産や大山隠岐国立公園などの豊かな自然や歴史・文化などを活かした観光地域づくりを推進する。

④ターゲット国を中心とした外国人誘客の推進
・国際航空路線の誘致による、海外からの直接的なゲートウェイを開設する。
・海外プロモーション活動の強化や外国人の来県ルートに応じたゲートウェイ別の対策、多言語化対応など外国人の利便性向上を図る受入環境を整備する。

Ⅲ-2：（1）牽引力のある都市部の発展

① 交通拠点の活用
・出雲空港、石見空港、浜田港などの多方面での利用促進や利便性向上を進めることで、広域的な交流や物流を拡大させ、周辺地域の振興や産業の活性化へ繋げていく。

Ⅲ-2：（2）世界に誇る地域資源の活用

① 歴史的遺産の活用
・世界文化遺産石見銀山遺跡や隠岐ユネスコ世界ジオパークなど、世界的にも価値を認められた貴重な歴史的遺産を活用し、地域の活性化に繋げていく。

安全・安心

Ⅷ-1：（1）災害に強い県土づくり

①道路防災対策
・防災拠点や避難所を連絡する緊急輸送道路について重点的に対策を行う。豪雪時には各道路管理者・防災関係者・電線管理者等が連携し除雪対応を行う。また、作業を担う建設業者の負担軽減と人材育成や除雪機械の計画的な更新・増強により除雪体制を維持する。

Ⅷ-2：（3）交通安全対策の推進

①交通安全対策や交通安全教育の推進
・高齢者の交通事故防止をはじめとした交通安全対策、交通安全教育を推進する。
・また、県民の交通安全意識を高めるため、歩行者や自転車利用者を含め、全県での交通安全県民運動を関係機関・団体と協働して推進する。

第２章　物流・人流ネットワークの現況

1.　道路ネットワークの現況

（1）高速道路ネットワークの整備状況

- 県内の高速道路は、令和２年４月１日現在において供用率は約 78%であり、全国や中国地方の供用率約 88%に比べて大きく遅れています。
- 特に、山陰道については、供用率は約 67%と低くなっています。
- 高速道路のミッシングリンクが解消されておらず、物流の効率化や企業の進出促進に不可欠な全国の高速道路ネットワークとの未接続が課題となっています。
- また、東西の移動に長時間を要することから、広域的な交流・連携に支障をきたしているとともに、都市間の多様な連携に必要となるリダンダンシーの確保も課題となっています。

【島根県の高速道路の整備状況】

※1 トンネル工事・大規模橋梁工事・大規模法面対策工事等が順調に進捗した場合

山陰道（県内）の整備状況

凡例		
開通済区間		
事業中区間		
未事業化区間（調査区間）	計画段階評価完了	
	計画段階評価手続中	

出典：R2.6.1 島根県の高速道路

【島根県の高速道路の整備状況（R2.4.1 時点）】

（単位：km）

路　線　名	路線延長 (予定路線)	供用延長			事業中区間	
		高速 自動車 国道	並行する 自専道	供用率	高速 自動車 国道	並行する 自専道
中国縦貫 自動車道	22	22.3		100%		
中国横断 自動車道 尾道松江線	51	51.3		100%		
中国横断 自動車道 広島浜田線	36	36.4		100%		
山陰道	(194) 177	(34.0) 宍道～出雲 18.0	安来 18.7 松江 9.6 多伎朝山 9.0 朝山大田 6.3 仁摩温泉津 11.8 江津 14.5 浜田 5.9 浜田三隅 14.5 益田 4.3	(67%) 64%		出雲湖陵 4.4 湖陵多伎 4.5 大田静間 5.0 静間仁摩 7.9 福光浅利 6.5 三隅益田 15.2 益田 2.8 益田西 9.1
合　計	286	128.0	94.6	78%	0	55.4

※山陰道の（　）値は尾道松江線（宍道 JCT～松江玉造 IC 間 15.7km）及び広島浜田線（浜田 JCT～浜田 IC 間 1.3km）との重複延長を含めている
※路線延長は四捨五入で整数止め
※ランプは除く

【全国の整備状況との比較（R2.4.1 時点）】

		路線延長（km）	供用済延長（km）	供用率（%）
高速自動車 国道※	全国	11,520	10,103	88
	中国地方	1,560	1,367	88
	島根県	286	222	78

※高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路を含めている。
※全国の供用延長及び供用率は令和２年４月１日時点の数値

（２）高速道路における安全・安心基本計画による４車線化優先整備区間の選定

- 令和元年９月、国土交通省が、「高速道路における安全・安心基本計画」を策定し、全国の暫定２車線の高速道路（有料区間）のうち、「時間信頼性の確保」や「事故防止」、「ネットワークの代替性確保」の各観点で課題の大きさを評価し、122 区間約 880km を４車線化の優先整備区間に選定しました。このうち、島根県では、５区間約 68km が選定されています。

【県内の４車線化優先整備区間】

出典：島根県高速道路推進課 HP　高速道路５区間における４車線化優先整備

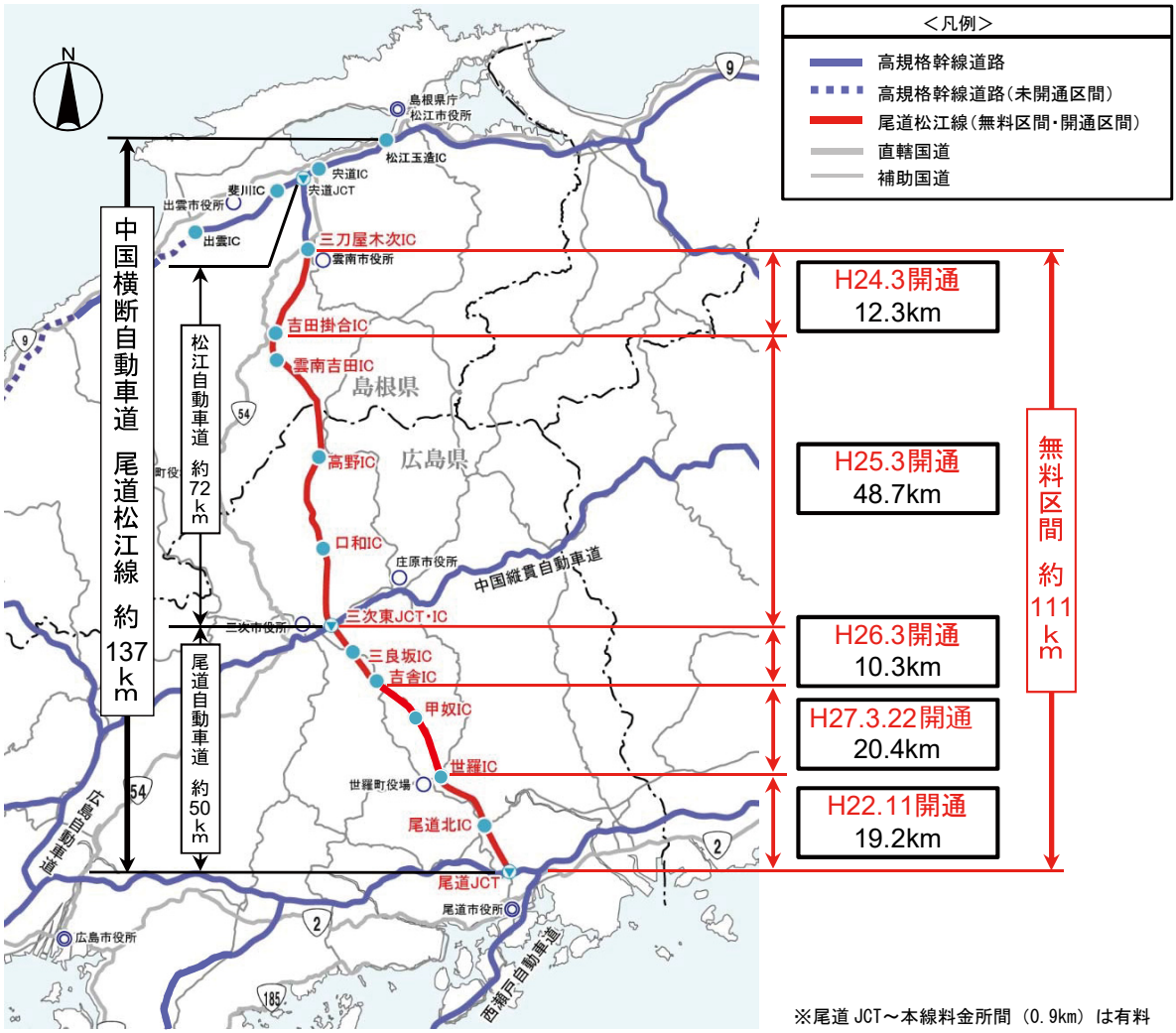
（３）高速道路の整備効果

①広域的な高速交通ネットワークの形成

- 中国横断自動車道尾道松江線の全線開通により、陰陽間の交流促進や経済圏・商業圏の拡大に大きく寄与しています。
- 一方、石見地域へ訪れる観光客は、近年、県東部の出雲地域と比較して減少率が大きく、尾道松江線以西における山陰道の高速交通ネットワークの形成が課題となっています。

・中国横断自動車道尾道松江線が平成 27 年 3 月 22 日に全線開通し、北は山陰自動車道、中部は中国自動車道、南は山陽自動道と直結し、その先は国道 2 号を経由して尾道と今治を結ぶ瀬戸内しまなみ海道（西瀬戸自動車道）に繋がる広域連携軸が形成された。
・尾道～松江の所要時間は、約 2 時間 30 分となり、従前と比べて所要時間が約 80 分短縮され、日帰りの旅行圏域になったことに加え、無料であることから沿線の多様な観光資源に気軽に訪れることが可能となり、陰陽の交流促進や経済圏・商業圏の拡大等に大きく寄与している。

【中国横断自動車道尾道松江線の全線開通】



※尾道 JCT～本線料金所間（0.9km）は有料

出典：中国横断自動車道「尾道松江線」の整備効果
（松江国道事務所、三次河川国道事務所）を基に加工

②国際コンテナ通行支障区間の解消

- 山陰道「仁摩・温泉津道路」が平成 27 年 3 月に全線開通したことにより、国道 9 号の仁摩～温泉津間における国際コンテナ通行支障区間※を回避することが可能となるなど、物流活動の支援に向けて前進しています。
- 一方で同区間は、国道 9 号の静間～仁摩区間に残存し、道路構造上の制約による通行の支障が物流生産性の向上を阻害していることから、「静間・仁摩道路」の早期整備が望まれます。

※国際コンテナ通行支障区間：国際物流基幹ネットワークのうち、現在供用している区間において、橋梁等の物理的な支障により、国際標準コンテナ車が通行できない区間

【仁摩・温泉津道路の開通による国際コンテナ通行支障区間の回避】

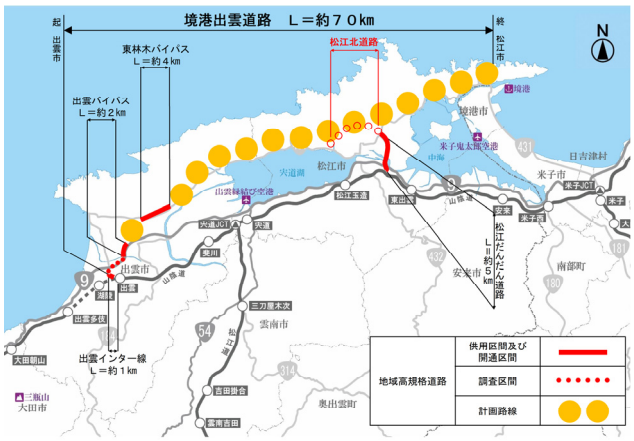
国際コンテナ等の通行に必要な建築限界が不足

出典：仁摩・温泉津道路の整備効果（中国地方整備局）

（４）地域高規格道路（境港出雲道路）の整備状況

- 「境港出雲道路」は、出雲市から松江市美保関町までの延長約 70km の高規格（おおむね時速 60 キロ以上）な道路として計画されており、現在は、松江第五大橋道路（松江だんだん道路）や東林木バイパス等が暫定 2 車線供用されています。
- また、境港出雲道路の一部である「松江北道路」について、山陰道へのアクセス向上に伴う物流の効率化、市内へ流入する交通の分散化に伴う渋滞の緩和等により、地域の発展に貢献することを目的として、2020 年代初頭の事業着手を目標に取り組んでいます。

【境港出雲道路の整備状況】



【整備状況】
H6.12 ：候補路線に指定
H10.6 ：計画路線に指定
H10.12：東林木バイパス区間を整備区間に指定
H10.12：松江第五大橋区間を調査区間に指定
H11.12：出雲西区間を調査区間に指定
H12.12：出雲バイパス区間を整備区間に指定
H15.9 ：松江第五大橋区間を整備区間に指定
H17.3 ：東林木バイパス区間副道部を部分供用（L＝1.2km）
H18.3 ：出雲インター線区間を整備区間に指定
H19.12：出雲バイパス区間を暫定供用
H21.11：出雲インター線区間を暫定供用
H24.3 ：松江第五大橋道路区間（松江 JCT～西尾 IC）を暫定供用（L＝2.6km）
H25.3 ：松江第五大橋道路区間（西尾 IC～川津 IC）を暫定供用（L＝2.6km）
H26.3 ：東林木バイパス区間 暫定供用（L＝3.0km）

【境港出雲道路 松江北道路の概要】

出典：R2.10 松江北道路情報誌

（５）道路の整備状況

①道路の整備状況

- 島根県の道路の 2 車線改良率は、国・県道においては 69.1%であり、全国平均（77.2%）より 8.1%低く、中でも一般県道については、47.4%と全国平均（63.4%）より大幅に低い整備状況にあります。（平成 30 年 4 月 1 日現在）
- 道路は通勤、通学、通院、買い物など、人々の日常生活を支える重要なインフラであり、今後も整備を着実に進める必要があります。特に、避難や救急活動および物資の輸送を確保するための緊急輸送道路をはじめ、高速道路網と一体となってネットワークを形成する道路や、県内外の都市間と連結する道路などについては、重点的、計画的に整備を進める必要があります。

【道路の整備状況（2 車線改良率）】

	県内整備状況（平成 31 年 4 月 1 日現在）				改良率比較（平成 30 年 4 月 1 日現在）		
	路線数	延長（km）	改良率（%）	舗装率（%）	島根県（%）	中国 5 県（%）	全国（%）
高速自動車国道	4	130.2	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
国・県道計	249	3,478.1	69.6	72.1	69.1	71.7	77.2
一般国道	13	974.4	93.8	94.6	93.6	95.1	92.8
指定区間	3	410.1	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
指定区間外	11	564.3	89.3	90.7	89.1	92.4	87.5
県道	236	2,503.7	60.1	63.4	59.6	63.2	70.6
主要地方道	51	1,125.8	74.8	75.3	74.6	77.6	79.4
一般県道	185	1,377.9	48.1	53.7	47.4	52.1	63.4
市町村道	35,227	14,688.7	55.3	10.4	55.2	54.5	59.3
総　合計	35,480	18,297.0	58.3	22.8	58.1	58.1	62.3
県管理　計	247	3,068.0	65.5	68.4	65.1	68.7	73.9

※改良率は、車道幅員 5.5m以上、市町村道の改良率は、5.5m未満を含む。※舗装率は、簡易舗装を除く。※自転車道を含まない。

出典：島根県道路建設課 HP（R2.9.28 島根県の道路の現況）

②緊急輸送道路の整備状況

- 緊急輸送道路の 2 車線改良率は、第 1 次路線 98.4%、第 2 次路線 88.1%、第 3 次路線 99.6%となっており、概ね整備が進捗しているものの、第 2 次路線の整備は他の路線と比べてやや遅れています。（令和 2 年 4 月 1 日現在）
- 緊急輸送道路上にある耐震対策が必要な橋梁の耐震化を進めており、令和元年度末時点の耐震化率は約 67%となっています。災害発生時における救助、救急、消防活動および救援物資の輸送を円滑かつ確実に行えるよう、引き続き、重点的に取り組みを進める必要があります。

【緊急輸送道路整備状況（2 車線改良率）】

機能区分	道路種別	延長（km）	改良率
第 1 次	一般国道	783.3	97.2%
	主要地方道	136.7	96.7%
	一般県道	78.9	98.4%
	計	998.9	98.4%
第 2 次	一般国道	134.0	90.1%
	主要地方道	404.1	86.2%
	一般県道	127.0	92.3%
	計	665.1	88.1%
第 3 次	一般国道	3.6	100.0%
	主要地方道	37.3	99.5%
	一般県道	4.8	100.0%
	計	45.7	99.6%
合 計	一般国道	920.9	97.4%
	主要地方道	578.1	89.5%
	一般県道	210.7	94.7%
	計	1,709.7	94.4%

出典：令和 2 年度道路整備方針図更新業務（4 緊急輸送道路の改良率の算出）
※市町村道、臨港道路、農道等を除く

③道路施設の維持管理

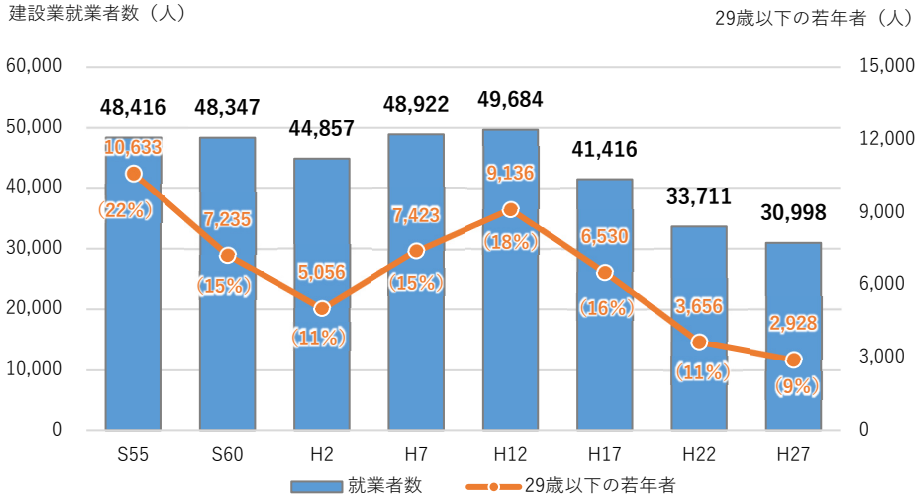
- 島根県が管理する公共土木施設において、今後 20 年間で、建設後 50 年以上を経過する割合が橋梁で約 63%、トンネルで約 38%となる等、老朽化が進行します。これらの道路施設が、今後一斉に更新時期を迎えた場合、大きな財政負担が生じることとなります。
- このような背景から、道路交通の安全性・信頼性を確保するため、これまでの、傷んでから修繕する事後保全的な対応から計画的かつ予防的な対応に転換し、橋梁の長寿命化及び計画的な修繕・架替えを実施することで、予算の平準化・コスト縮減を図ることが不可欠となっています。
- また、平成 27 年国勢調査による 15 歳以上の建設業就業者数は、30,998 人となっており、ピーク時の平成 12 年調査から約 38%減少しました。中でも 29 歳以下の若年者は、この間に約 68%も減少しています。特に、中山間地域等の就業者数の減少は著しく、公共施設の適切な維持管理、災害・大雪等の危急時の迅速な対応が困難となることが危惧されており、道路施設の維持管理の重要性が高まる中において、中長期的な人手不足への対応も求められています。

【建設後 50 年以上経過する公共施設の割合】

分野名	施設数等	建設後 50 年以上経過する割合		
		平成 31 年 3 月	10 年後	20 年後
道路橋	2,744　基	26%	43%	63%
トンネル	195　本	9%	18%	38%

出典：出典：R2. 9 島根の『つなぐ道プラン 2020』

【建設業就業者数の推移】



出典：国勢調査（産業大分類、5 歳階級、15 歳以上就業者数）
※（　）は建設業就業者数における 29 歳以下の若年者の割合

④道路斜面の防災対策（落石対策）

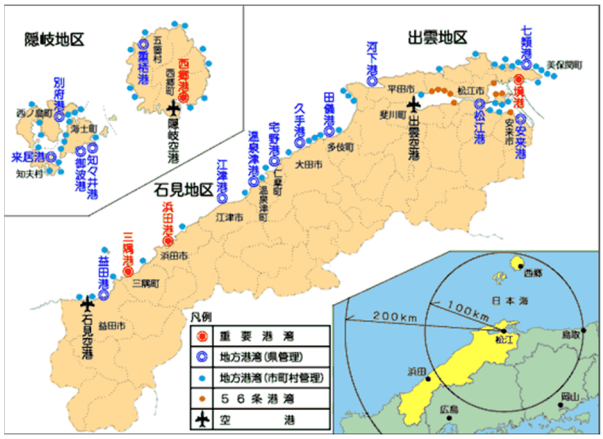
- 道路の法面や盛土における災害リスクに対し、豪雨等による土砂災害の発生を防止するため、道路法面・盛土の土砂災害防止対策を推進する必要があります。
- 本県では、県管理道路の斜面や法面においては、レーザープロファイラ調査等の高度化された点検手法により、落石に対する安定度の調査を行い、要対策箇所を選定しました。
- それらの対策については、安全度を段階的に上げていく「段階施工」を実施しています。まずは、第１段階として、落石発生頻度の高い 30ｃｍ未満の石を対象とした対策を優先して実施し、一定程度の安全性を確保することにより、県管理道路全体の安全度の早期底上げを図っていく考えです。その後に、第２段階として、発生頻度がまれな石の対策へと段階的に進めていきます。

2. 海上ネットワークの現況

（１）島根県の港湾

- 本県の港湾数は、鳥取県と共同管理する境港を含め、90 港の港湾を有しており、港湾数としては全国 3 位となっています。
- うち、県が管理する港湾は、港湾法に基づく「重要港湾」が 3 港（浜田港、三隅港、西郷港）、「地方港湾」が 15 港あり、本県では、3 つの整備基本方針のもと、各々の港の特性に応じた施設整備を進めています。

【島根県の港湾】



重要港湾（4）	浜田港、三隅港、西郷港、境港（島根県・鳥取県両県管理）
地方港湾（県管理）（15）	七類港、松江港、安来港、河下港、田儀港、久手港、宅野港、温泉津港、江津港、益田港、重栖港、御波港、知々井港、別府港、来居港
地方港湾（市町村管理）（62）	省略
56 条港湾（9）	論田港、寺津港、二子港、手角港、寺津港、長江港、秋鹿港、岡本港、湯町港

出典：島根県港湾空港課 HP

（２）国際物流拠点の港湾

- 日本海側拠点港に選定された浜田港及び境港について、海外貿易航路や国内物流等の拠点港としての機能実現のため、ハード、ソフト面での対応の強化が課題となっています。
- また、外国人観光客誘客、交流人口の拡大に向けて、境港管理組合や鳥取県、市町村等と連携した船会社や旅行会社への誘致活動や、外国船対応コーディネーターの配置など、クルーズ振興の強化が必要です。

【浜田港及び境港】

	浜　田　港	境　港
国際物流	● 釜山（韓国）への定期コンテナ航路 ● ウラジオストク（ロシア）へのＲＯＲＯ船	● 釜山・東海（韓国）、上海（中国）、ウラジオストク（ロシア）への定期コンテナ航路
国際海上コンテナ取扱数（R1）	● 約 5.3 千 TEU（中国地方シェア 0.9%） ● 平成 27 年から約 1.4 倍に増加	● 約 35.1 千 TEU（中国地方シェア 5.7%） ● 近年横ばい
人　流	● クルーズ船・イベント船（自衛艦など）は、近年、年間 1 隻～6 隻程度寄港。 ● 平成 30 年 5 月にイタリアのクルーズ客船「コスタ・ネオロマンチカ」（乗客定員 1,800 名）が外国船籍クルーズ客船として初入港。	● 平成 21 年に境港－東海港－ウラジオストク港を結ぶ「環日本海定期貨客船航路」が就航。 ● 平成 29 年 11 月には境港出港便で 3 万人を超えるなど、クルーズ振興による国際交流が活発化。

（国際海上コンテナ取扱個数）出典：港湾統計
（人流：浜田港）出典：浜田港湾振興センターHP　クルーズ客船等
（人流：境港）出典：鳥取県 HP　県政一般・報道提供資料

（３）離島航路

- 本土と隠岐諸島を結ぶ隠岐航路は、フェリー3 隻、超高速船 1 隻の体制で運航されており、島民にとって欠かせない生活手段であると同時に、人・物の交流を通じた離島経済の活性化を図るために重要な交通手段です。
- 島の生活や産業活動を支える重要な基盤であるものの、輸送需要の減少などにより採算性の確保や路線の維持が厳しい状況にあり、離島航路の維持や利便性の向上が課題となっています。
- 西郷港、来居港など隠岐航路に係る人や物の流れの拠点になる港については、機能向上のための岸壁の整備、利便性向上のための旅客施設の整備などを行うものとしています。

（４）臨港交通・港背後交通の整備

- 浜田港では、臨港交通・港背後交通の整備が進んでおり、浜田三隅道路の浜田港 IC～西村 IC が平成 27 年 3 月に、西村 IC～石見三隅 IC が平成 28 年度に開通したほか、浜田港と高速道路を直結する臨港道路福井 4 号線が平成 29 年度に開通する等、国際コンテナ、原木、石炭等の取扱貨物における安全かつ効率的な輸送に寄与しています。

【浜田港臨港道路 福井 4 号線の開通】

3. 航空ネットワークの現況

- 本県には出雲空港、石見空港、隠岐空港の 3 空港があり、出雲空港では、これまでの主要路線であった東京、大阪、福岡、隠岐に加え、札幌（H26.8）、名古屋（H27.3）、静岡（H30.3）、仙台（H30.4）、神戸（R 1.10）が新たに開設し、計 9 路線となっています。石見空港は東京、大阪を、隠岐空港は出雲、大阪をそれぞれ定期便で結んでいます。
- 東京、大阪、福岡、名古屋等の大都市圏とを短時間で結ぶ航空路線は、地域産業の振興や人・物の交流拡大に重要な役割を果たしています。
- 県や空港周辺地域では、3 空港の航空路線の維持・充実や利便性の向上に向けた取組みを連携して推進しており、航空事業者の国際競争が進む中で、地方航空路線を取り巻く状況は厳しいものの、出雲空港の新規路線の増大、石見空港の東京線の 2 便化実現など、県内の航空路線は徐々に改善が図られています。
- 今後も、航空路線の維持・充実のため、地域と一体となった利用促進の取組みの継続やダイヤ改善などの利便性向上を図る必要があります。
- 県内の 3 空港には、国際定期路線がなく、鳥取県の美保飛行場（米子空港）が山陰地方唯一の国際定期路線を有しています。美保飛行場では、ソウル便、香港便が運航しており、島根・鳥取両県への訪日外国人の増加や経済波及効果の拡大につながっています。山陰両県では、外国人観光客誘致などの取組みを連携して推進しています。

【空港別便数】

空港名	路線名	開設年月	便数	備考
出雲空港	出雲－東京	昭和 54 年　8 月	5 往復　10 便/日	
	出雲－大阪	昭和 41 年　7 月	5 往復　10 便/日	
	出雲－福岡	昭和 59 年 12 月	2 往復　4 便/日	
	出雲－隠岐	昭和 41 年　7 月	1 往復　2 便/日	
	出雲－札幌	平成 26 年　8 月	1 往復　2 便/隔日	季節便
	出雲－名古屋	平成 27 年　3 月	2 往復　4 便/日	H28.7.1～　2 往復 4 便/日
	出雲－静岡	平成 30 年　3 月	1 往復　2 便/日	H30.3.25 より就航
	出雲－仙台	平成 30 年　4 月	1 往復　2 便/日	H30.4.20 より就航
	出雲－神戸	令和元年　10 月	1 往復　2 便/日	R 1.10.27 より就航
石見空港	石見－東京	平成 5 年　7 月	2 往復　4 便/日	H26.3.30～　2 往復 4 便/日
	石見－大阪	平成 5 年　7 月	1 往復　2 便/日	H23 より季節便
隠岐空港	隠岐－出雲	昭和 41 年　7 月	1 往復　2 便/日	
	隠岐－大阪	昭和 50 年　4 月	1 往復　2 便/日	

出典：令和 2 年度土木建築行政の概要

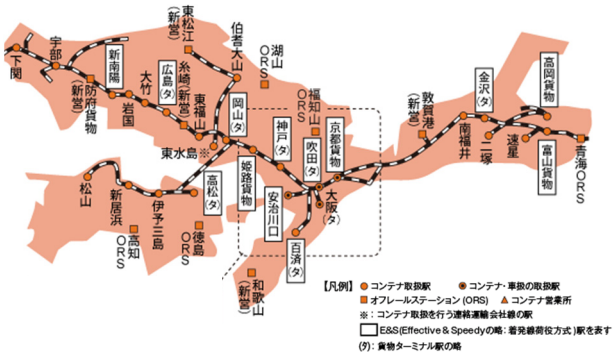
4. 鉄道ネットワークの現況

（１）鉄道ネットワーク

- 東西に細長い本県を走るＪＲ山陰本線は、平成 13 年に高速化が図られて以降、利便性は飛躍的に向上し、現在は松江市と益田市間を約 2 時間で結び、県西部において山陰自動車道の未供用区間が多い現時点では、東西を結ぶ唯一の公共交通機関となっています。
- 一方で、地域の公共交通は、人口減少、自家用車の普及などにより、利用者は減少傾向にあり、ＪＲ三江線の運行廃止など、地域によっては、民間事業者による採算ベースの下では輸送サービスの提供が困難になってきています。中山間地域を中心とした日常生活を支える地域生活交通の確保が課題となっています。
- また、鉄道による物流は、東松江駅をオフレールステーション（ORS）※として、貨物列車代替のトラック輸送となっており、県内鉄道における物流経路は空白状態と、物流経路の代替性確保の観点から課題があります。

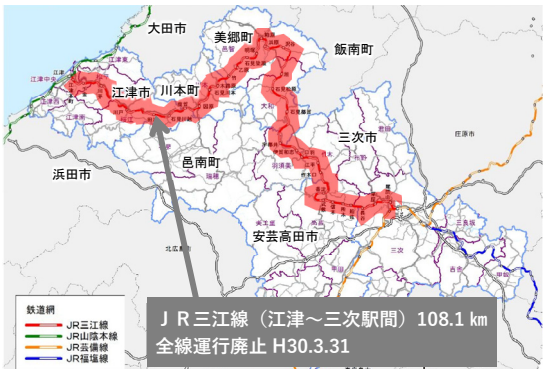
※オフレールステーション（ORS）：輸送経路としての線路を伴わないコンテナ取扱基地であり、貨物列車の発着はない。

【JR 貨物ネットワーク】



出典：JR 日本貨物鉄道株式会社 HP

【全線運行廃止となった JR 三江線】



出典：H29. 9 三江線沿線地域公共交通網形成計画

（２）観光列車

- JR 木次線「トロッコ列車奥出雲おろち号」や JR 山口線「SL やまぐち号」によって、鉄道による観光・地域振興に取り組むとともに、鉄道路線の維持・活性化に取組んでいます。
- また、ＪＲ西日本では、平成 29 年 6 月から「TWILIGHT EXPRESS 瑞風」を運行開始しており、県内での立ち寄り観光先や沿線地域だけでなく、全県に渡る観光振興、地域振興への効果が期待されます。

出典：島根県交通対策課 HP
出典：H29. 9 島根県未来投資促進基本計画

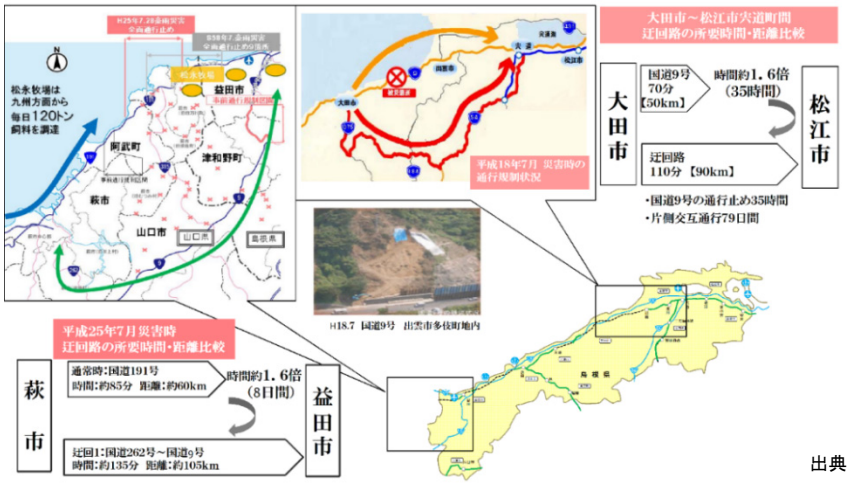
5.　災害時の物流・人流ネットワークの現況

（１）災害時におけるネットワークの脆弱性

①既往災害による課題

- 「平成 18 年 7 月豪雨」、「平成 25 年 7 月豪雨」では、幹線道路の国道 9 号や国道 191 号が通行止めとなり、大幅な迂回を強いられ、日常生活や経済活動に多大な影響を及しました。
- 幹線道路ネットワークの代替路に乏しい本県は、災害時の脆弱性が課題となっています。

【災害時の通行規制状況（平成 18 年・平成 25 年災害）】

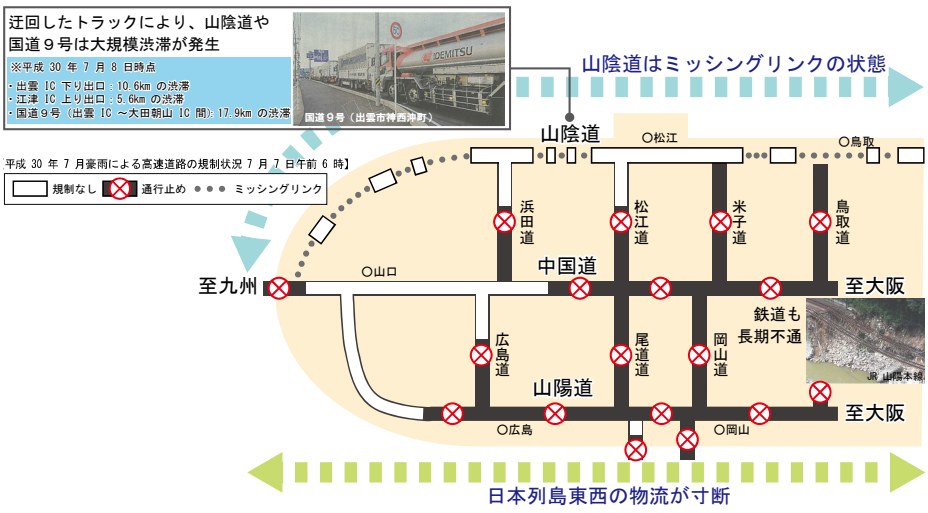


出典：島根県山陰道会議

②平成 30 年 7 月豪雨災害の影響

- 「平成 30 年 7 月豪雨災害」では、中国自動車道や山陽自動車道の複数区間が通行止めになったことから、物流輸送のトラックが迂回として山陰道や国道 9 号に流れ込み、大規模渋滞が発生しました。また、ＪＲ貨物では、山陽線一部区間が不通となり、名古屋貨物ターミナルと福岡貨物ターミナルを結ぶ鉄路として、山陰線・山口線を活用した迂回運転が実施されるなど、国土の物流経路の確保や代替機能の重要性が浮き彫りとなりました。
- 今後発生が危惧されている大災害の発生に備えるため、国土のリダンダンシーの確保が重要です。

【平成 30 年 7 月豪雨による高速道路の規制状況】



出典：「高速道路のミッシングリンクを解消し日本の再生を実現する 10 県知事会議」資料を加工

③島根県国土強靭化計画による脆弱性評価（施策分野別：物流・交通）

- 交通・物流に関する分野においては、「交通施設の安全化・輸送路の整備」、「交通規制体制の整備」、「輸送体制の整備」、「調達体制の整備」の観点から課題が抽出され、ハード面の課題は、緊急輸送道路など重要な役割を担う道路の着実な整備等、道路寸断への対応が挙げられています。
- また、ソフト面については、「緊急・救援輸送等に関する協定」等に基づく応急対策の確実な実施や必要な物資等の備蓄及び調達、情報収集や提供等の体制の強化が挙げられています。

【交通・物流分野の脆弱性評価】

課題項目			内　容
交通施設の安全化、輸送路の整備等	交通施設の安全化、防災空間の確保	緊急輸送道路の整備	・災害時の避難路や緊急輸送道路として、農道、集落道、林道、漁港関連道の整備が必要である。 ・緊急輸送道路等における橋梁の耐震対策など、施設の耐震化等の対策を着実に進める必要がある。 ・災害時の避難路等確保のため、緊急輸送道路など重要な役割を担う道路の着実な整備、防災対策、維持管理、老朽化対策等を行う必要がある。 ・寸断が生じた際の対応の強化に取り組む必要がある。
		無電柱化	・大規模自然災害時の電柱の倒壊による電力の供給停止や通信障害を防ぐため、無電柱化の推進が必要である。
		港湾施設	・港湾施設について維持管理計画を策定し、防災点検、補強工事等を行う。
		空港施設	・災害時の輸送の重要性に鑑み、空港施設の適切な維持管理と老朽化対策を行う必要がある。
交通規制体制の整備等	交通規制の実施責任者、交通規則の実施体制の整備		・道路の損壊決壊等発生時には、二次災害を招くおそれがあるほか、避難誘導等に重大な影響を及ぼすことから、適切な規制を行う必要がある。
	緊急通行車両等の事前届出・確認		・交通施設が被災した場合、交通の混乱の回避のため交通規制を実施するが、交通規制時に緊急通行車両等が円滑に災害対応できるよう事前届出を推進することが必要である。
輸送体制の整備	輸送体制の整備に係る関係機関相互の連携の強化		・災害時における緊急・救援輸送や物流専門家等の派遣の円滑化を図るため、平時より関係団体と連携を密にし、「緊急・救援輸送等に関する協定」等に基づく応急対策を確実に実施する必要がある。
	輸送手段及び輸送施設・集積拠点等の指定		・漁船による救援物資等の輸送手段を確保する必要がある。 ・災害時の輸送手段を迅速かつ的確に確保する必要があることから、物資備蓄・収集拠点の周知を図る必要がある。
	道路寸断への対応		・迂回路として活用できる農道、集落道、林道、漁港関連道について、幅員、通行可能荷重等の情報を道路管理者間で共有する必要がある。 ・災害時の輸送路等確保のため、緊急輸送道路など重要な役割を担う道路の着実な整備、防災対策、維持管理、老朽化対策等を行う必要がある。 ・また、寸断が生じた際の対応の強化に取り組む必要がある。
	緊急輸送のための港湾啓開体制等の整備		・港湾施設について維持管理計画を策定し、防災点検、補強工事等を行うとともに、関係機関・団体と啓開体制強化の取組みを進める必要がある。 ・県内の港湾が機能停止した場合、物流停止により企業活動等の低下を招くことから、大規模災害が発生しても港湾機能の低下を最小限に抑え早期の復旧を図る必要がある。
調達体制の整備	食料及び防災用資機材の備蓄並びに調達体制の整備		・災害により食料、飲料水、燃料等生活必需品、応急給水資機材、通信機器及び防災用資機材等が不足する可能性があることから、必要な物資等の備蓄及び調達、情報収集や提供等の体制を強化することが必要である。 ・流通機能の低下などにより被災者の食料調達が困難となるため、速やかな食料供給体制の確立と機能発揮には、平時における供給体制の維持管理が必要である。 ・食料等、燃料等生活必需品、災害救助用物資及び医薬品等の輸送手段を確保する必要がある。

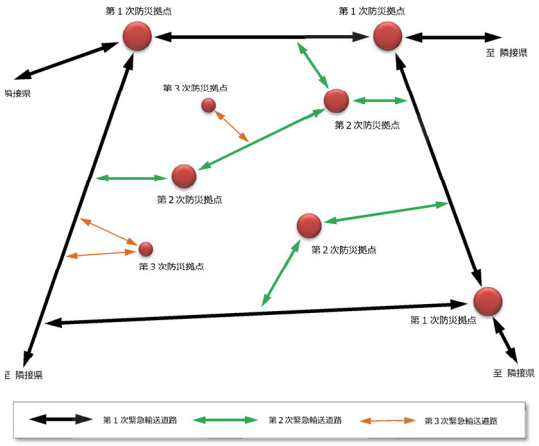
出典：H28.3 島根県国土強靭化計画

（２）災害時における道路・交通のネットワークの連携

①緊急輸送道路ネットワークの整備

- 本県における物流輸送や旅客輸送は、自動車類による輸送の分担率が非常に高く、県内の緊急輸送は道路を利用した輸送が主体となります。災害時に緊急輸送を効率よく円滑に実施するためには、防災拠点が緊急輸送道路で結ばれていることが重要となります。
- また、陸上、海上・河川及び空の交通手段を用いた総合的なネットワークを構築するためにも拠点間の連結性を高める緊急輸送道路の整備が重要となります。

【緊急輸送道路ネットワーク模式図】



出典：R2.3 島根県緊急輸送道路ネットワーク計画

②海上ネットワーク・航空ネットワークの整備

１．海上輸送基地の整備

- 大規模な災害により被害が発生したときに救援物資や災害復旧の建設機械、又は資材の受入れ、管理、仕分け、搬出及び積み替え等を行う海上輸送基地として「浜田港」、「河下港」及び「西郷港」など防災拠点の港湾において岸壁を整備するものとしています。
- また、避難・救助活動及び物資輸送に対応するため、「浜田港」及び「河下港」では、防災緑地の整備を、「西郷港」では岸壁前出しによるふ頭用地の拡大整備を行っています。

出典：R2.3 島根県地域防災計画

２．空港の整備

- ３空港とも当該地区における高速交通の拠点として重要な位置を占めており、災害時においても空港の機能を失うことなく、救助物資や復旧資材・人員の受入れ基地的役割を果たす必要があります。そのため、現有施設の安全性点検を実施し、安全の確保と災害予防措置に努めるものとしています。

【防災上の課題】

出雲空港	・無処理の軟弱地盤上に設けた 1,500ｍと、軟弱地盤処理をした宍道湖湖底土の上に埋め立てて設けた 500ｍにより、2,000ｍ滑走路が造られている。また、斐伊川が 0ｍ地帯にあるため、豪雨時には空港施設が浸水する危険があると指摘されている。
石見空港	・牧草地を主とした丘陵地を切り盛りした地盤上に設置されており、一部には高さ 40ｍにも及ぶ高盛土がある。通常の安全性は具備しているものの、豪雨時には盛土法面崩壊の懸念がある。
隠岐空港	・なだらかな傾斜地の上に盛土を施工し空港が設置されているが、石見空港と同様に、通常の安全性は具備しているものの豪雨時には盛土法面崩壊の懸念がある。

出典：R2.3 島根県地域防災計画

③輸送拠点等の確保

- 重要な防災上の拠点や各種輸送拠点、緊急輸送時における救援物資等の備蓄・集積拠点として、下記の拠点を本県の輸送拠点等に定めています。

【島根県の輸送拠点等】

拠点の種類	内　　容
県庁、市町村役場その他防災関係機関の所在地	・県庁［第１次］、地方機関［第２次］ ・市町村役場［第１次］～［第２次］、市町村支所［第２次］ ・防災関係機関の所在地［第２次］～［第３次］
空港	・地方管理空港／共用空港（出雲空港、石見空港、美保飛行場、隠岐空港）［第１次］
ヘリポート 場外離着陸場	・離島ヘリポート（海士町、知夫村、西ノ島町）［第２次］ ・県立中央病院ヘリポート［第２次］ ・場外離着陸場［第３次］
港湾、漁港	・重要な港湾（境港、浜田港、河下港、西郷港、三隅港、別府港、七類港）［第１次］ ・重要な港湾及び漁港（久手港、江津港、益田港、諏訪港、来居港、浦郷漁港、浜田漁港、恵曇漁港、和江漁港）［第２次］
鉄道駅前広場	・中心都市駅前広場、その他駅広場（ＪＲ松江駅、出雲市駅、大田市駅、浜田駅、益田駅、東松江駅、西出雲駅、松江しんじ湖温泉駅）［第３次］
広域防災拠点 （備蓄基地）	・消防学校及び広域防災拠点備蓄倉庫（松江市乃木福富）、浜田防災備蓄倉庫（浜田市野原町）［第１次］
市町村物資集積予定地	・市町村物資集積予定地［第２次］
道路空間を利用した防災拠点	・インターチェンジ等［第２次］ ・道の駅［第２次］
災害医療拠点	・基幹災害拠点病院（県立中央病院）［第１次］ ・地域災害拠点病院（松江赤十字病院、雲南市立病院、島根大学医学部附属病院、大田市立病院、島根県済生会江津総合病院、浜田医療センター、益田赤十字病院、隠岐広域連合立隠岐病院、松江市立病院）［第２次］ ・救急告示病院［第２次］ ・島根県赤十字血液センター［第２次］
災害応急対策・復旧拠点	・県立都市公園（浜山公園、石見海浜公園、万葉公園）［第２次］

※［第１次］～［第３次］
「島根県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成９年３月策定、令和元年度改定）」により定められている第１次～第３次防災拠点

出典：R2.3 島根県地域防災計画を基に作成

④輸送拠点としての道の駅の活用

- 道の駅は、新潟県中越地震や東日本大震災等の災害時に防災機能を発揮し、以来、道の駅の基本的な３つの機能（休憩機能・情報発信機能・地域の連携機能）に加えて第４の機能として、防災機能の向上が期待されています。
- 県内の道の駅 28 駅のうち、市町村地域防災計画に位置付けがある道の駅は 21 施設となっています。一方、市町村地域防災計画に位置付けがあり、かつ、防災機能を有している（建物の耐震化、無停電化、通信や水の確保等）道の駅は限られています。
- 今後、港湾や空港等の交通拠点の防災機能強化に併せ、道の駅の防災機能を強化するとともに、災害発生時における連携や協力体制の構築や防災訓練の実施等、ハード・ソフトの両面から広域的な輸送拠点化の推進を図る必要があります。

【道の駅の防災設備・機能の強化】

＜東日本大震災において副次的な防災機能を発揮した事例＞

・「道の駅」が、自衛隊の活動拠点や住民の避難場所、水、食料、トイレを提供する貴重な防災拠点として機能
・防災拠点化のために自家発電設備を備える駅では、停電時にも24時間開所する等により機能

＜自衛隊の復旧支援活動の拠点として機能する道の駅「津山」＞

東日本大震災における「道の駅」利用の具体例

道の駅名	所在地	路線名	対応の例
三本木	宮城県大崎市	4号	自家発電により24時間開館し、おにぎり、菓子等を提供。情報館にて避難者を受け入れ。
津山	宮城県登米市	45号	自衛隊やレスキュー隊の前進基地、支援隊員への炊き出しの実施。南三陸町のホテル客が避難。
ふくしま東和	福島県二本松市	349号	おにぎり等食料、トイレ、給水サービスを提供。避難住民1500人を受け入れ。
喜多の郷	福島県喜多方市	112号	給水サービス、食事販売、日帰り温泉施設を被災住民に無料開放。
南相馬	福島県南相馬市	6号	避難所として開放、災害応援の拠点として機能。
ひらた	福島県平田村	49号	避難住民に無料で電源、水を提供。村内の病院や避難所に食材を供給。

＜国の取組方針＞

【国土強靱化年次計画 2019】
・自治体との役割分担を図りつつ「道の駅」の防災設備を整備

【南海トラフ巨大地震対策 中国ブロック地域対策計画(第１版)】
・中国地方整備局は、防災体制を強化するため道の駅等の防災機能強化を推進

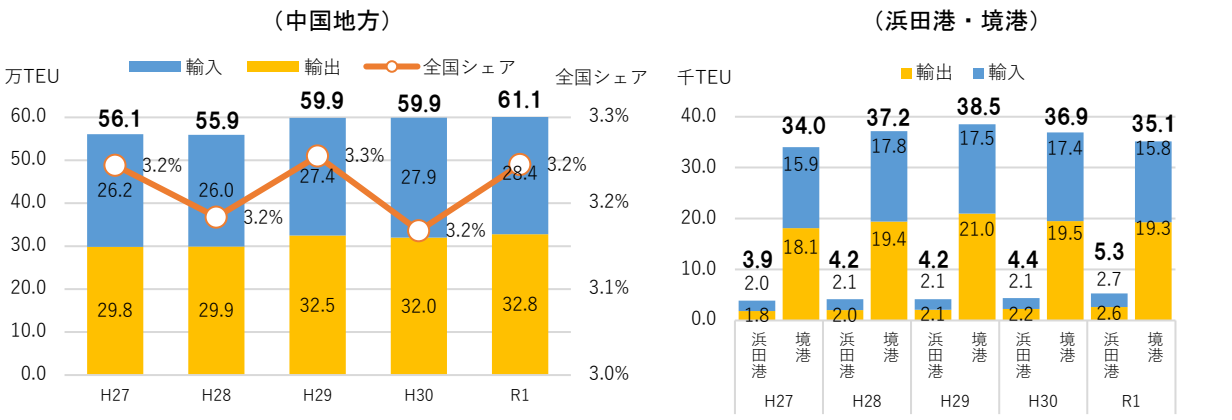
出典：国土交通省

6. 物流の現況

（１）国際海上コンテナ取扱個数の推移

- 令和元年の中国地方の港湾における国際海上コンテナ取扱個数は約 61 万 TEU、全国シェアは 3.2%となっています。
- 本県の外国貿易拠点である「浜田港」及び「境港」（鳥取県）における令和元年の国際海上コンテナ取扱個数は、浜田港で約 5.3 千 TEU、境港で約 35.1 千 TEU となっています。また、中国地方シェアは浜田港が 0.9%、境港は 5.7%となっています。
- 浜田港は平成 27 年から比べて、国際海上コンテナ取扱個数は約 1.4 倍に増加しており、中国地方へのシェアも約 1.3 倍に拡大しています。

【国際海上コンテナ取扱個数】

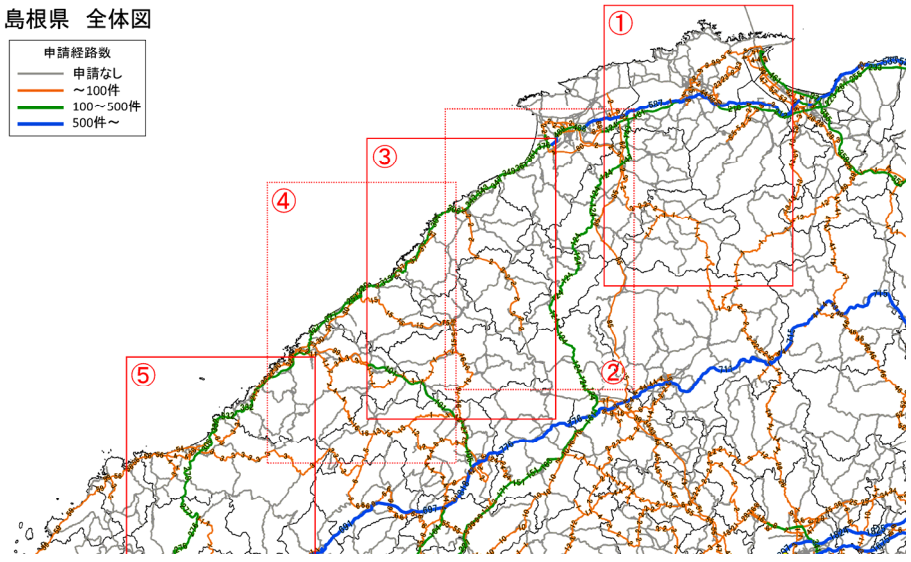


出典：港湾統計

（２）国際海上コンテナ車（40ft 背高コンテナ）申請件数

- 平成 29 年度島根県の 40ft 背高コンテナ申請件数をみると、山陰道や松江自動車道の高速道路ネットワークよりも、国道 9 号や国道 54 号の利用が多くなっています。

【平成 29 年度国際海上コンテナ車（40ft 背高コンテナ）申請件数】



出典：国土交通省中国地方整備局

（３）海上出入貨物取扱量

- 県管理港湾の海上出入貨物取扱量は、輸移入が約 83%を占め、うち約 73%は外貿となっています。
- 石炭火力発電所が立地する「三隅港」では、県管理港湾における輸移入の約 69%を占めています。

【海上出入貨物取扱量（平成 31 年 1 月～令和元年 12 月）】

（単位：t）

	合　計			輸　移　出			輸　移　入		
	計	外貿	内貿	計	外貿	内貿	計	外貿	内貿
浜　田	495,707	253,863	241,844	65,233	30,487	34,746	430,474	223,376	207,098
西　郷	210,187		210,187	145,241		145,241	64,946		64,946
三　隅	3,017,089	2,779,015	238,074	251,207	60,745	190,462	2,765,882	2,718,270	47,612
松　江	258,923		258,923	8,663		8,663	250,260		250,260
安　来	134,509		134,509	48,434		48,434	86,075		86,075
七　類	1,542		1,542	169		169	1,373		1,373
河　下	201,729		201,729	68,093		68,093	133,636		133,636
田　儀									
久　手	1,622		1,622	742		742	880		880
宅　野									
温泉津	125,950		125,950	104,180		104,180	21,770		21,770
江　津	287,428		287,428	103,880		103,880	183,548		183,548
益　田	2,309		2,309	2,021		2,021	288		288
重　栖	183		183				183		183
別　府	83,734		83,734	11,310		11,310	72,424		72,424
来　居	2,590		2,590	403		403	2,187		2,187
御　波	120		120				120		120
知々井	145		145				145		145
計	4,823,767	3,032,878	1,790,889	809,576	91,232	718,344	4,014,191	2,941,646	1,072,545

出典：令和 2 年度土木建築行政の概要

（４）航空路における貨物取扱量

- 近年、航空路における物流（貨物取扱量）実績がある空港は、出雲空港のみとなっており、また、貨物取扱量は減少傾向となっています。
- また、貨物取扱量は、自動車、船舶、鉄道に比べて極端に低くなっています。

【貨物取扱量の推移】

（単位：t）

	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H30 年度	令和元年度
出雲空港	1,264	1,218	1,047	993	1,017	1,041	917
石見空港	0	0	0	0	35	0	0
隠岐空港	0	1	0	0	0	0	0

出典：国土交通省 HP 空港一覧

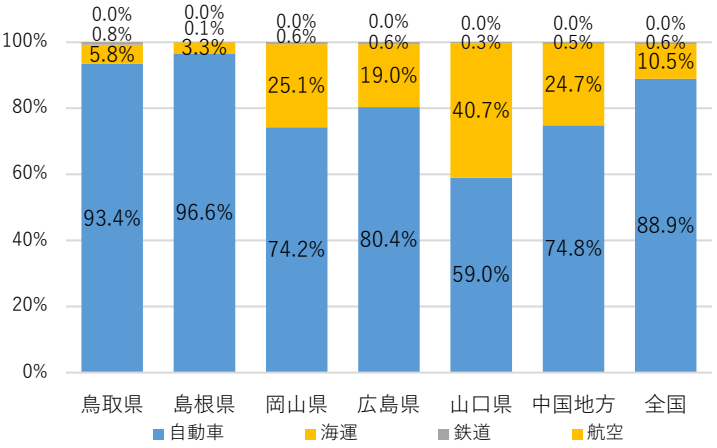
（５）鉄道における物流

- 現在、JR 日本貨物鉄道において、東松江駅をオフレールステーション（ORS）として、貨物列車代替のトラック輸送により、伯耆大山駅間を結んでおり、着発が 1 日それぞれ 2 本、1 本設定されています。

（６）貨物輸送量の輸送機関別構成比

- 平成 30 年度の島根県における輸送機関別構成比は、「自動車」が全機関の 96.6％を占めており、全国平均よりも高くなっています。
- また、鳥取県においても「自動車」が約 9 割を占めており、山陰地方では、「自動車」の国内物流輸送に占める割合が非常に高くなっています。

【貨物輸送量の機関別構成比】



※調査対象貨物の範囲

鉄　道	・車扱貨物（混載を含む。）及びコンテナ貨物で日本貨物鉄道株式会社が輸送したものを対象とし、その他の鉄道事業者の輸送分を含まない。
海　運	・港湾調査規則による港湾の海上移入貨物を対象とするが、仕出港が海上である貨物、フェリー（自動車航送船）により輸送された自動車及びその積荷を含まない。
自動車	・営業用及び自家用の貨物自動車（霊きゅう車及び自家用軽自動車を除く。）で輸送された全貨物（フェリーで輸送された自動車の積荷を含む。）を対象とした。

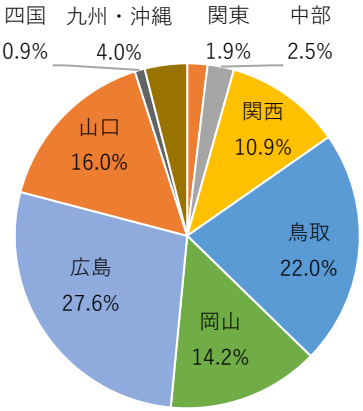
※機関別貨物輸送量は「移出」・「移入」のほか、「域内量」を含む。

出典：H30 年度貨物地域流動調査

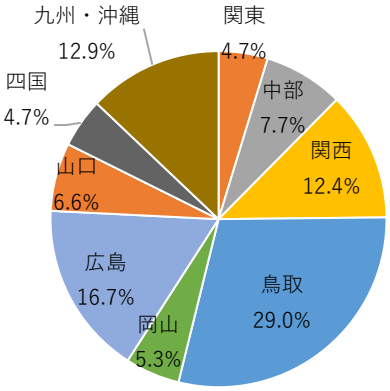
（７）自動車輸送による全国との結びつき

- 自動車輸送による移入・移出先は、隣県の鳥取県及び広島県の結びつきが高くなっています。
- 自動車輸送による県内間輸送量（域内量）は、総輸送量の約 8 割を占めています。

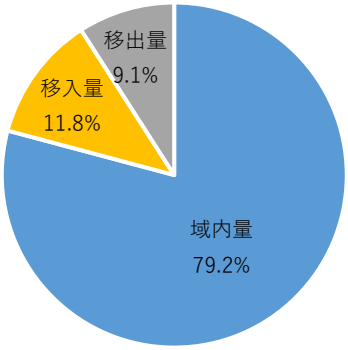
【県外からの移入割合（島根県着）】



【県外への移出割合（島根県発）】



【島根県の輸送割合】



出典：H30 年度貨物地域流動調査

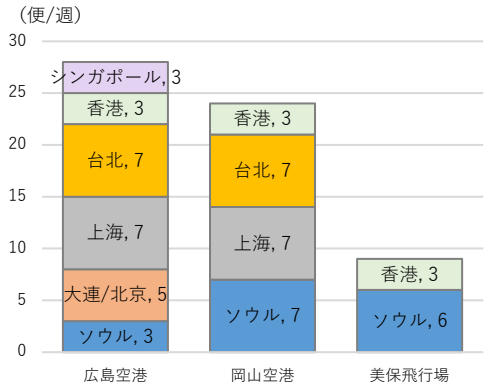
7. 人流の現況

（１）国際旅客の状況

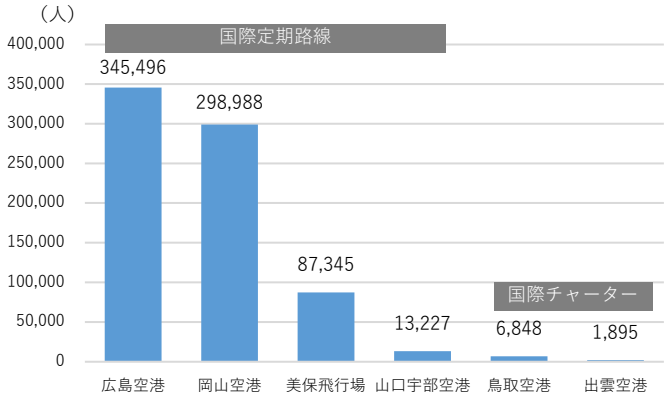
①中国地方における国際線就航都市・就航便数

- 令和元年 10 月 1 日時点において、中国地方の国際線就航都市数は 6 都市となっています。就航便数は 61 便／週となっています。
- 令和元年の国際線利用者数は、広島空港で約 34.5 万人、岡山空港で約 29.9 万人、美保飛行場で約 8.7 万人となっています。
- 島根県は国際定期路線が就航しておらず、国際チャーター便により、国際旅客輸送を行っており、近年では、国際チャーター便の運航実績がある空港は、出雲空港のみとなっています。

【中国地方における国際線就航都市・就航便数】



【令和元年国際線利用者数】



左図）出典：国土交通省中国運輸局 平成 30 年度版 中国地方の空港概要
右図）出典：令和元年（平成 31 年）空港管理状況調書

【島根県の国際チャーター便の乗降客数の推移】

（単位：人）

	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R１年度
出雲空港	2,329	903	360	1,101	1,385	1,324	1,862
石見空港	276	627	0	0	0	0	0
隠岐空港	0	0	0	0	0	0	0

出典：令和元年（平成 31 年）空港管理状況調書

②国際クルーズ客船

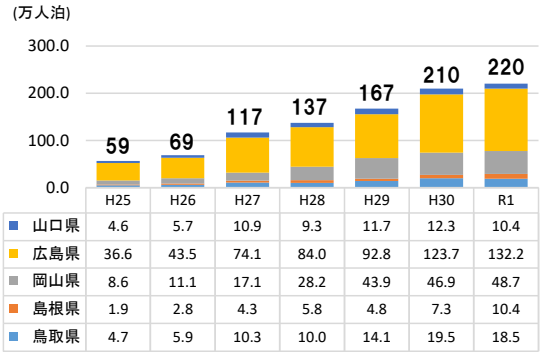
- 境港では、平成 21 年に、境港－東海港－ウラジオストク港を結ぶ「環日本海定期貨客船航路」が就航し、平成 29 年 11 月には境港出港便で 3 万人を超えるなど、クルーズ振興による国際交流が活発化しています。また、平成 29 年（速報値）の外国船社が運航するクルーズ船の寄港回数において、境港は 56 回となり、中国地方では 1 位、全国順位でも 10 位となっています。
- 浜田港では、平成 30 年 5 月にイタリアのクルーズ客船「コスタ・ネオロマンチカ」（乗客定員 1,800 名）が寄港し、浜田港においては初めての外国船籍クルーズ客船の入港となりました。
- 今後、中国、東南アジアなど近隣諸国の経済発展を見据え、増加が見込まれる国際クルーズ客船等について、大型客船寄港への対応やポートセールス、地元市民の歓迎体制の充実など、寄港地としての特色ある魅力づくりを進めていく必要があります。

出典：鳥取県 HP 県政一般・報道提供資料
出典：国土交通省港湾局産業港湾課 HP
出典：浜田港振興会 HP /H28. 11 浜田港長期構想

③外国人延べ宿泊者数の動向

- 令和元年の外国人延べ宿泊者数は、中国地方において約 220 万人泊となり、近年では、全国の伸び率と比較しても急速に増加しています。
- 島根県の外国人延べ宿泊客数は、増加しているものの、海外での認知度がまだ低く、また、県内に海外からの直接的なゲートウェイがないことや、高速道路ネットワークが繋がっていないこと等から、全国と比べて低いインバウンド需要となっています。
- 国際チャーター便の誘致を進めるとともに、隣県の国際定期路線を持つ地域との連携強化や、今後も増加が見込まれる訪日外国人旅行者への対応として、港湾・空港・鉄道駅等の交通拠点における、旅客の円滑な受入れのための環境の整備等を進める必要があります。

【外国人延べ宿泊者数の動向】



（単位：万人泊）

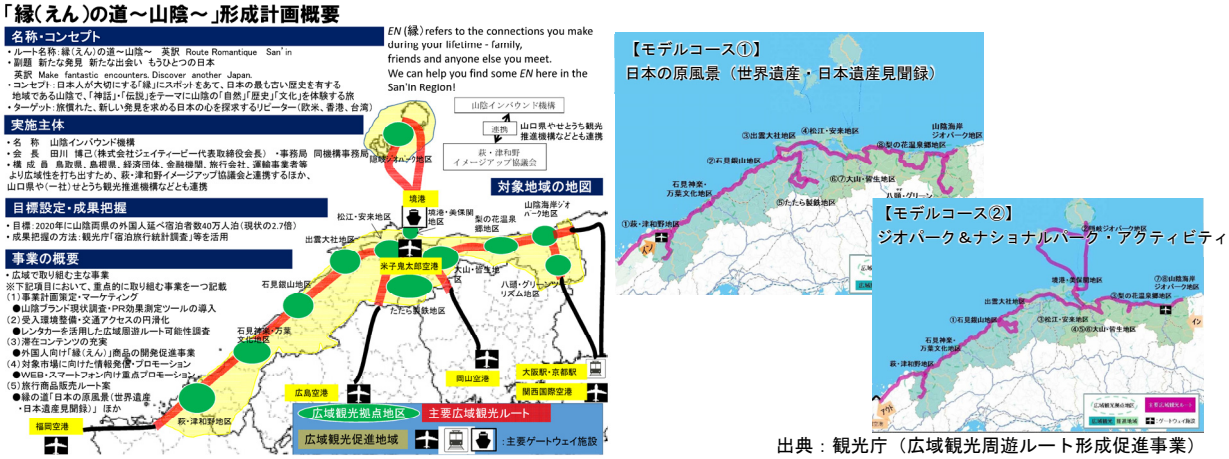
	H25 年	R1 年	全国順位	H25-R1 伸び率
全　国	3,349.6	11565.6	－	＋245%
中国地方	56.4	220.2	－	＋291%
鳥 取 県	4.7	18.5	41 位	＋294%
島 根 県	1.9	10.4	45 位	＋448%
岡 山 県	8.6	48.7	25 位	＋466%
広 島 県	36.6	132.2	15 位	＋261%
山 口 県	4.6	10.4	44 位	＋126%

出典：宿泊旅行統計調査

④広域観光周遊ルートの形成

- 観光庁が認定し、訪日外国人旅行者の周遊促進の取組を支援する「広域観光周遊ルート形成促進事業」において、山陰両県からなる広域観光周遊ルート形成計画「縁の道～山陰～」が平成 28 年 6 月に認定を受け、具体的な２つのモデルコースを中心に、地域の観光資源を活かした滞在コンテンツの充実、ターゲット市場へのプロモーション等、訪日外国人旅行者の地方誘客に努めています。
- 広域観光周遊ルート等、インバウンド振興に向けた取組に寄与するため、都市間や主要観光地を結ぶ道路網整備によるアクセス機能の向上や、訪日外国人旅行者にも分かりやすい道路案内標識の多言語整備、観光地までの移動円滑化に資する受け入れ環境の整備を進める必要があります。

【広域観光周遊ルート「縁の道～山陰～」】

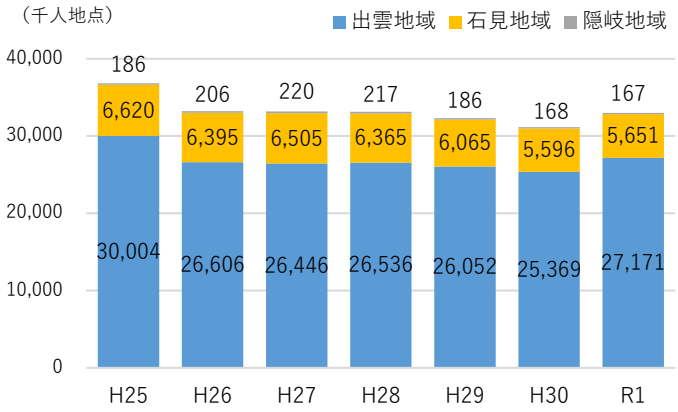


出典：観光庁（広域観光周遊ルート形成促進事業）

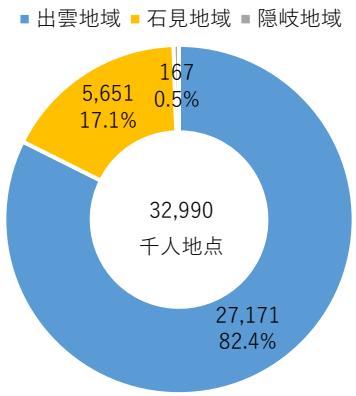
（２）国内旅客の状況

- 平成 25 年度から実施している「ご縁の国しまね」キャンペーンなどにより、島根の「神々」や「ご縁」といったイメージは徐々に定着しつつありますが、全国での「島根県」の認知度はまだ低い状況です。
- また、本県の観光入込客延べ数の約 8 割を出雲地域が占めており、県東部に対し西部・隠岐を訪れる観光入込客の割合は低くなっています。
- 観光客の属性は、日帰り観光客は、島根県（県内客）が 39.5%、次いで広島県 20.2%となっており、宿泊観光客は、近畿地方の割合が最も高く 22.1%、次いで関東 20.6%となっています。
- また、県外観光客における利用交通機関は、自家用車の割合が最も高く約 7 割を占めています。

【観光入込客延べ数の地域別推移】



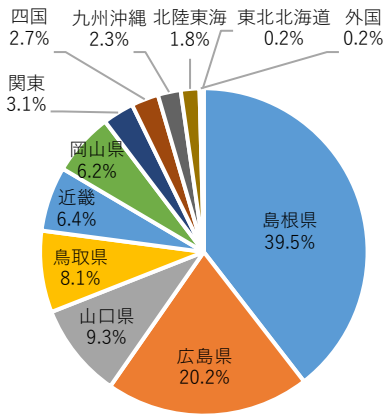
【令和元年 観光入込客延べ数の割合】



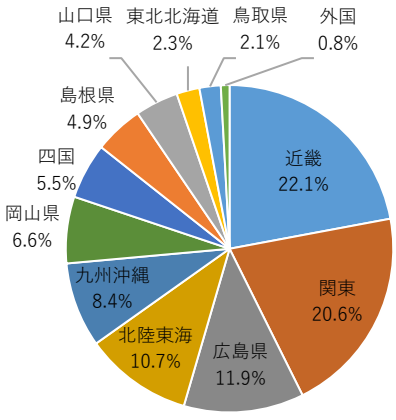
出典：令和元年島根県観光動態調査

【令和元年 日帰り・宿泊別入込客割合】

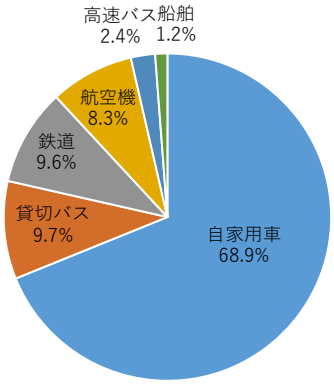
（日帰り観光客）



（宿泊観光客）



【令和元年 県外利用交通機関割合】



※日帰り観光客：
・旅行日程が日帰り、又は宿泊であっても県内には宿泊しない観光客

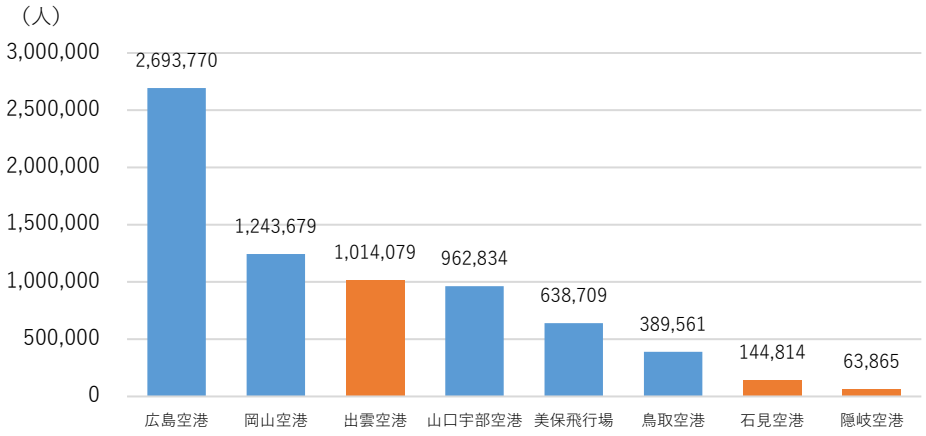
出典：令和元年島根県観光動態調査結果（観光地点アンケート調査）

（３）空港の利用状況

①中国地方の空港の国内線乗降客数

- 令和元年度の出雲空港の国内線乗降客数は約 101 万人となっており、山陰地方の中で最も乗降客数が多い空港となっています。

【令和元年度 中国地方の空港の国内線乗降客数】



出典：令和元年（平成 31 年）空港管理状況調書

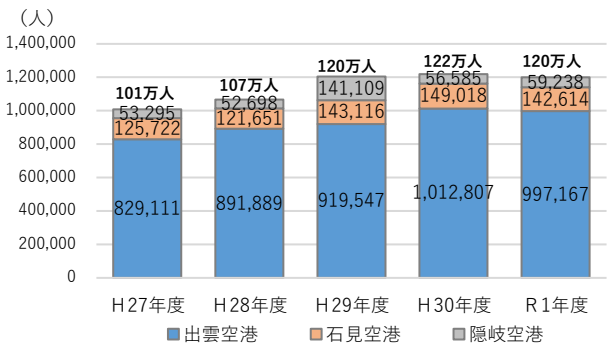
②県内３空港の国内線乗降客数

- 本県の 3 空港は、近年の利用改善によって、利用者数は増加しており、平成 27 年度に 100 万人を超え、令和元年度では約 120 万人と利用者数を伸ばしています。

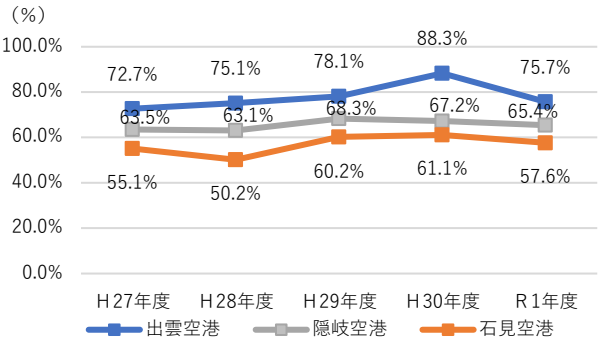
【県内３空港の利用状況】

空港	利用状況の概要
出雲空港	・出雲空港は、平成 26 年以降、新規路線の就航や利用率の高まりによって、利用者数は大きく増加している。平成 30 年度から静岡線や仙台線等が開設され、令和元年度は約 101 万人の利用者数となっており、今後とも利用者数は更に増えることが期待される。
石見空港	・平成 25 年 11 月国土交通省羽田発着政策コンテストにより、東京便 1 枠が追加され、平成 26 年 3 月 30 日から 2 年間の予定で東京線 2 便化が実現した。（平成 27 年 12 月には政策枠コンテスト評価検証に係る懇談会においてその取り組みが認められさらに 2 年間の継続となっている。） ・増便に伴い、平成 27 年度の東京便乗降客数は、平成 10 年度以来 17 年ぶりに 12 万人を超え、平成 30 年度は約 15 万人、令和元年度は約 14.5 万人の利用者数となっている。
隠岐空港	・平成 18 年 7 月に滑走路 2,000ｍを有する小型ジェット機対応空港として供用開始した。滑走路延長により、大阪線に小型ジェット機が就航するとともに、就航率が向上し、欠航便数の減少、利用者数の増加に寄与している。

【年度別利用人数の推移】



【年度別利用率の推移】



出典：令和 2 年度土木建築行政の概要

（４）クルーズ客船

- 浜田港へのクルーズ船・イベント船（自衛艦など）は、近年、年間１隻～6 隻程度寄港しており、平成 29 年には日本最大のクルーズ船「飛鳥Ⅱ」（乗客定員 872 名）が 2 回入港しています。
- 平成 30 年 5 月には、イタリアのクルーズ客船「コスタ・ネオロマンチカ」（乗客定員 1,800 名）が寄港し、浜田港においては初めての外国船籍クルーズ客船の入港となりました。

【浜田港のクルーズ客船等の寄港実績】

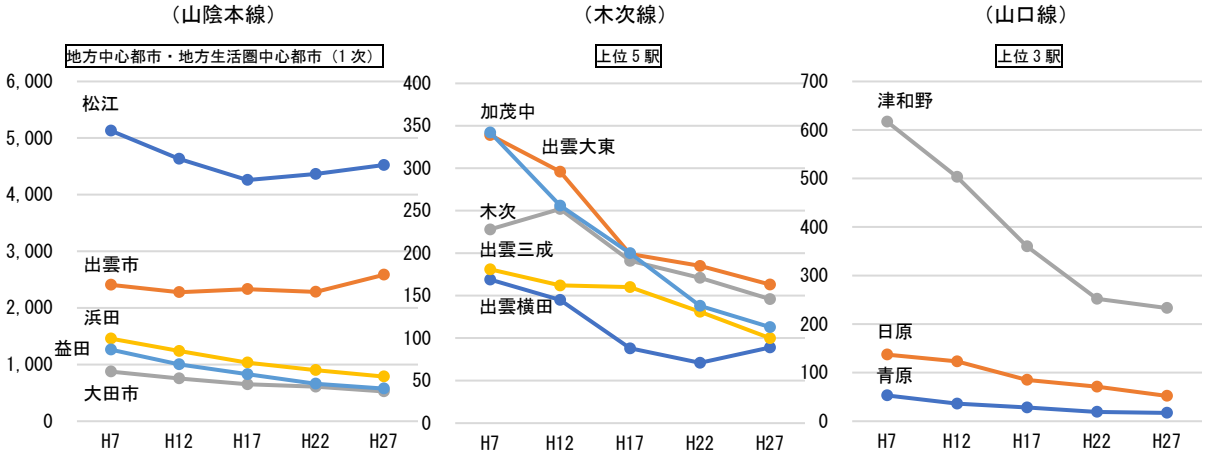
寄港年月	船舶名	総トン数	乗客定員
H22.6	潜水艦救難艦ちはや	5,450	—
H22.8	護衛艦まつゆき	3,050	—
H22.8	飛鳥Ⅱ	50,142	872
H23.6	ふじ丸	23,235	603
H23.6	護衛艦あたご	7,700	—
H23.10	飛鳥Ⅱ	50,142	872
H23.10	ぱしふぃっくびいなす	26,518	620
H23.10	ぱしふぃっくびいなす	26,518	620
H24.7	護衛艦すずなみ	4,650	—
H25.5	ふじ丸	23,235	603
H25.7	にっぽん丸	22,472	524
H25.9	砕氷艦しらせ	12,650	—
H26.6	護衛艦まつゆき	3,050	—
H26.9	にっぽん丸	22,472	524
H26.9	飛鳥Ⅱ	50,142	872
H27.5	ぱしふぃっくびいなす	26,594	620
H27.9	にっぽん丸	22,472	524
H27.10	にっぽん丸	22,472	524
H28.5	にっぽん丸	22,472	524
H28.7	練習艦やまゆき	3,100	—
H29.2	護衛艦まつゆき	3,050	—
H29.6	飛鳥Ⅱ	50,142	872
H29.8	飛鳥Ⅱ	50,142	872
H29.9	ぱしふぃっくびいなす	26,594	620
H30.5	コスタ・ネオロマンチカ	57,170	1,800
H30.6	NADEZHDA 号	2,297	—
H30.6	試験艦あすか	4,250	—
H30.7	コスタ・ネオロマンチカ	57,170	1,800
H30.10	コスタ・ネオロマンチカ	57,170	1,800
R1.7	コスタ・ネオロマンチカ	57,170	1,800
R1.8	コスタ・ネオロマンチカ	57,170	1,800
R1.10	コスタ・ネオロマンチカ	57,170	1,800

出典：浜田港振興会 HP/島根県浜田港湾振興センターHP

（５）鉄道の利用状況

- 平成 13 年に高速化が図られて以降、利便性は飛躍的に向上し、県東部と西部の人的・経済的結びつきが強くなっており、県内の一体感が高まっています。
- また、ＪＲ西日本では、平成２９年６月から「TWILIGHT EXPRESS 瑞風」を運行し、県内での立ち寄り観光先や沿線地域だけでなく、全県に渡る観光振興、地域振興への効果が期待されています。
- 一方、駅別１日平均乗車人員数では、県西部や中山間地域を中心に、利用者は減少傾向にあります。

【駅別１日平均乗車人員数の推移（年度別）】



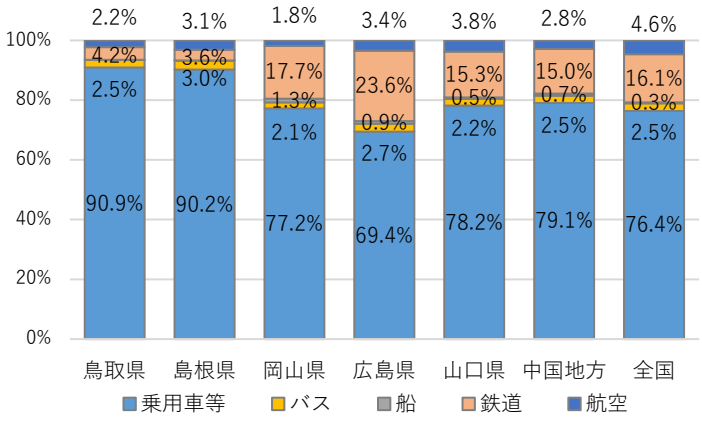
出典：島根県統計書
出典：H29.9 島根県未来投資促進基本計画

（６）国内旅客流動の状況

①旅客輸送機関別構成比

- 平成 27 年度の島根県における旅客輸送機関別構成比は、「乗用車等」が全機関の 90.2%を占めており、中国地方や全国よりも高くなっています。
- また、鳥取県でも「乗用車等」が約 9 割を占めており、山陰地方においては、「乗用車等」の国内旅客輸送に占める割合が非常に高くなっています。

【都道府県間流動（出発地から目的地）旅客輸送機関別構成比】



【全国幹線旅客準流動調査】
・通勤・通学とその帰宅を除く旅客流動を対象としており、主な旅行目的は、出張等の仕事、観光、帰省による旅客流動を示す

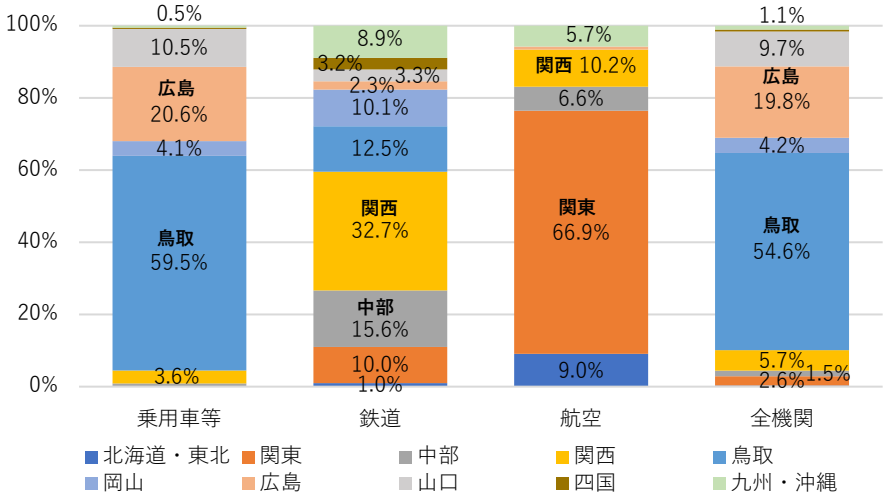
【幹線交通機関】
・乗用車等：自家用乗用車、タクシー等
・バス：都市間バス、高速バス
・船：フェリーを含む航路
・鉄道：新幹線、JR 特急列車及び一部等距離民鉄線
・航空：国内定期航空路線

出典：全国幹線旅客純流動調査（第 6 回 2015 年度・年間）

②旅客輸送機関別による全国との結びつき

- 全機関の地域割合から、鳥取県が約半数を占め、次いで広島県が 19.8%と隣接県からの来訪が多くなっています。
- 乗用車等は、上記同様に、鳥取県が最も高く、次いで広島県となっています。
- 鉄道は、関西地方の割合が最も高く 32.7%となり、次いで中部地方が 15.6%となっています。
- 航空は、関東地方が約 7 割を占め、次いで関西地方が 10.2%となっています。

【旅客輸送機関別　島根県に訪れる地域の割合】

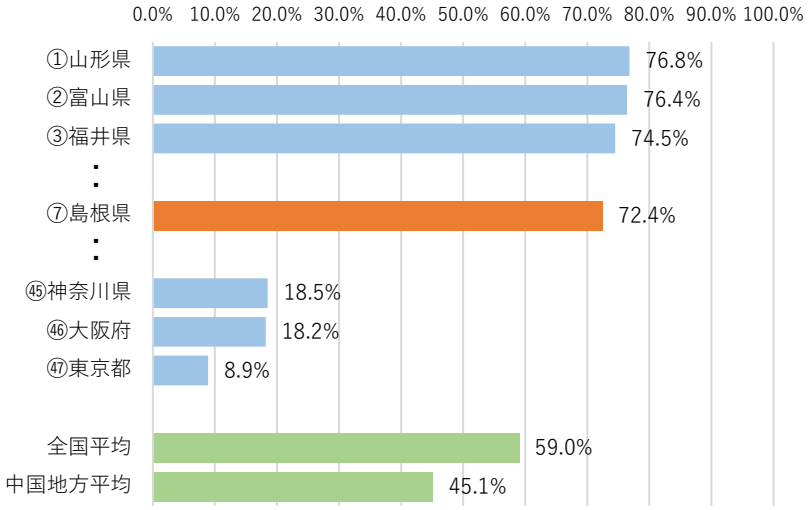


出典：全国幹線旅客準流動調査（第 6 回 2015 年度・年間）

（７）通勤・通学の自家用車の利用状況

- 島根県の自家用車による通勤・通学割合は、72.4%となっており、全国平均の 59.0%、中国地方平均の 45.1%を大きく上回っており、日常生活の移動においても自家用車分担率は非常に大きくなっています。

【自家用車による通勤・通学割合】



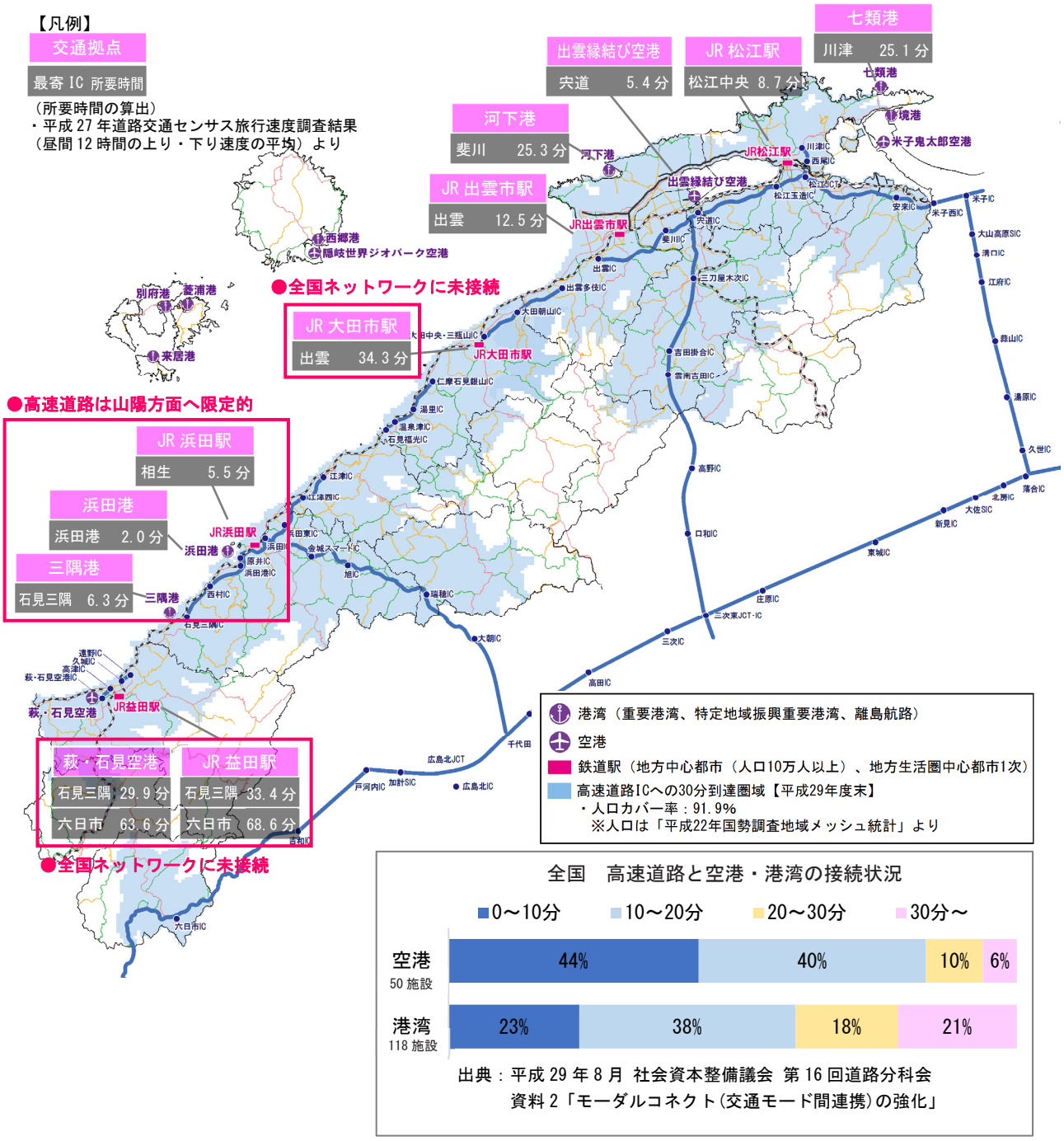
出典：H22 年国勢調査

8.　交通拠点におけるモーダルコネクトの現況

（１）高速道路と交通拠点の接続状況

- 県西部の地域は、高速道路のミッシングリンクにより、全国ネットワークの高速道路に未接続又は山陽方面への限定的なアクセスとなり、高速道路と多様な交通モードの連携に課題があります。

【全国の高速道路ネットワークと交通拠点の接続状況】



（交通拠点の所要時間の算出）出典：H27 道路交通センサス（旅行速度調査編）

（２）駅前広場の状況

- 駅前広場は、鉄道と道路交通の利便を向上し、駅前交通の混雑を解消して円滑な交通を確保するため設けられており、本県の主要な鉄道駅においては、バスターミナルの整備や、県外への高速バスや空港・フェリーへの連絡バス、タクシーへの乗り継ぎなど、地域の主要な交通結節点として総合的な交通ターミナルの機能を有しています。
- また、居住・交流人口の拡大と複合的都市機能の向上を図り、新しい魅力ある中心市街地を形成するため、駅前広場と周辺地区の一体的な整備により、土地の高度利用や都市機能の更新が図られています。

【鉄道駅における総合交通ターミナル機能の状況】

主要な鉄道駅	私鉄	路線バス	高速バス	定期観光周遊バス	空港連絡バス	フェリー連絡バス	タクシー	駅レンタカー	パーク&ライド
JR 松江駅	－	○	8 都市	○	出雲・米子	七類・境	○	○	－
JR 出雲市駅	○	○	8 都市	○	出雲	－	○	○	36 台
JR 大田市駅	－	○	1 都市	－	－	－	○	－	－
JR 浜田駅	－	○	2 都市	－	萩・石見	－	○	－	45 台
JR 益田駅	－	○	1 都市	－	萩・石見	－	○	－	72 台

出典：JR 西日本

【駅前広場の整備状況】

<table>
<tr><th>目的</th><th>整備　概要・状況</th></tr>
<tr><td>人々が集まり、賑わいある都市空間を創出</td><td>JR 松江駅前広場（松江市）

JR　益田駅前広場（益田市）

・市街地再開発事業により、道路・駅前広場等の公共施設整備と商業施設整備を一体的に実施し、駅前広場や周辺地区の高度利用化を図る。</td></tr>
<tr><td>駅南北市街地の一体性の向上

公共施設の隣接配置により利便性を向上</td><td>JR 出雲市駅前広場（出雲市）

・立体交差事業、土地区画整理事業等により、南北の駅前広場を整備し、交通結節点機能を向上。
・地域交流センター、国の合同庁舎、郵便局などの公共施設を隣接配置。
JR 浜田駅前広場（浜田市）

・都市再生整備事業により、駅舎・交通広場などの都市基盤を整備し、駅南北市街地の一体化と交通利便性を向上。
・浜田駅舎と駅に隣接する医療施設を結ぶ自由通路を整備。</td></tr>
</table>

（３）バス交通の状況

①バスを中心とした公共交通体系の整備・維持の取組（松江市）

- 市街地における過度な自動車利用の抑制による交通渋滞の緩和や公共交通の活性化を図り、日常生活の利便性や経済活動の向上を図るため、バスを中心とした公共交通体系の整備やその維持・向上に取り組んでいます。

【松江市における取組の変遷】

年	取　組	概　要	
平成７年	・観光ループバスレイクラインの運行開始		公共交通体系の整備・交通基盤の整備
平成８年	松江市総合交通体系検討委員会設置、提言	・モータリゼーションの進展によるスムーズな市街地交通が困難な状況、バス利用者の減少、バス事業の経営困難の改善	
平成９年	松江市総合交通体系整備指針等	・交通渋滞の緩和、公共交通活性化、既存交通ネットワークの改善を柱に松江市総合交通体系整備指針を策定	
	南北循環線の運行	・市営バスの南北循環線と一畑バスの南北直通路線の開通 ・循環線の運行に伴い、重複路線を減便調整	
	福祉バスの運行	・文化施設や総合病院とＪＲ松江駅を結ぶ福祉シャトルバスを運行	
	パーク＆バスライドシステムの導入	・市街地の駐車場不足の解消と交通混雑の緩和、公共交通の利用促進を図るため、市営城山西駐車場、くにびき駐車場を整備 ・南北循環線、レイクラインを使用したパーク＆バスライドを導入	
	プリペイドカードシステムの導入	・島根県内共通のバスカードを開発 ・降車時間の短縮化、運行のスムーズ化	
	ノンステップバスの導入	・人にやさしいバスを目指し、ノンステップバスを導入	
平成12年	バスロケーションシステムの運行	・バスロケーションシステムを市営・一畑バスで共同整備、運行を開始 ・バス停留所においてバス接近表示し、案内サービスなど乗客サービスと管理の効率化を図る	
	松江駅前広場の整備	・松江駅前再整備事業によるバスターミナル整備及びバス路線再編	
平成15年	公共車両優先システムの導入	・ＪＲ松江駅～県庁前（約1.6km）等で公共車両優先システムＰＴＰＳを導入	
	・今後の松江市の交通体系のあり方についての提言（松江市交通体系検討委員会）		持続可能な公共交通網の形成
平成19年	松江市公共交通体系整備計画（第１次）	・市営バス・一畑バスの役割分担による路線再編により、運行の合理化と競合区間の縮小を図る	
平成20年	松江市公共交通利用促進市民会議の設置	・計画の進捗管理やバス交通の利用促進を図るためのマネジメント組織として利用促進市民会議を設置	
平成23年	松江市地域公共交通総合連携計画（第２次）	・交通事業者・行政・市民（企業）の協働により運行の効率化、サービスの向上、利用促進等の取り組み	
平成29年	松江市地域公共交通網形成計画（第３次）	・持続可能な公共交通網を形成していくために三者（交通事業者、行政、市民（企業））それぞれが取り組むべき施策とりまとめる	

ＪＲ松江駅前ターミナルの整備

バスロケーションシステム

松江市公共交通体系整備計画の進捗

指標	計画の取組の進捗			
	H16	H21	H28	H33目標
実車走行キロ（万km/年）	370	353	366	348
年間乗車人数（万人/年）	550	394	448	448
バスサービス全般の満足度（%）	54	60	69	80

出典：松江市営バスの70年誌
出典：松江市公共交通体系整備計画

②高速道路における高速バス停留所の設置状況

- 高速バスは、鉄道駅のほか、高速道路上又はインターチェンジ付近に高速バスの停留所を設置し、バスの運行効率化や利便性の向上を図っています。

【高速道路における高速バス停留所】

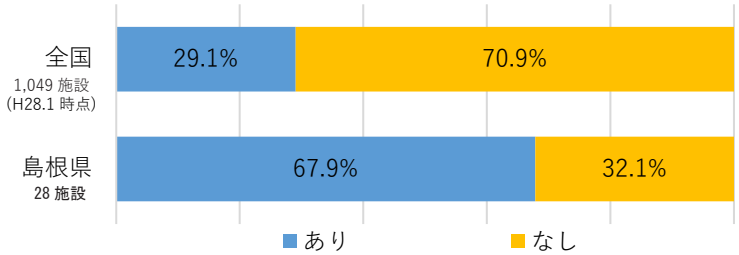
高速道路	高速バス乗り場	備　考
山陰自動車道	宍道湖 SA	
	宍道停留所	
	斐川インター停留所	
松江自動車道	加茂停留所	平成 29 年 7 月（仮称）加茂 BS スマート IC の事業化が決定
	木次高速停留所	
	下熊谷バスセンター停留所	
	たたらば壱番地	道の駅
浜田自動車道	金城 PA	金城スマート IC
	旭インター停留所	
	重富停留所	
	瑞穂インター停留所	

出典：一畑バス株式会社、広島電鉄株式会社、中国ジェイアールバス株式会社

③道の駅におけるバス停の設置状況・交流に向けた取組

- 道の駅におけるバス停設置状況は、全国で約 3 割（平成 28 年 1 月時点）であるのに対し、島根県では、中山間地域における道の駅を中心に全 28 施設のうち、約 7 割でバス停が設置されており、全国と比較して、道の駅についても乗継拠点としての活用がみられます。
- 中山間地域における道の駅については、地域生活交通の維持・確保に向けて、交通体系との連携強化やバス利用環境の向上等、交通拠点としての機能強化が必要となります。
- また、国道 54 号沿線地域（広島県・島根県内 2 市・1 町）の道の駅では、過疎地域であることに加え、松江自動車道の開通に伴う交通量の減少などの地域の衰退を克服するため、連携・交流を図り、巡回バスの導入など、「小さな拠点」としての機能強化を目指しています。

【道の駅におけるバス停設置状況】



（全国）出典：H29 モーダルコネクトの強化　バスを中心とした道路施策
（島根県）出典：各市町村バス路線情報

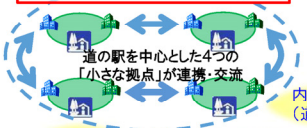
【国道 54 号沿線の道の駅の取組】

国道54号沿線「道の駅」　国道54号沿線地域（広島県・島根県内　2市1町）

○中国やまなみ街道に並行する国道54号沿線地域は、人口減少・高齢化等が進行している過疎地域であることに加え、中国やまなみ街道の開通に伴う交通量の減少により道の駅や店舗等の売り上げが減少、地域の衰退が懸念
○同様の課題を抱える国道54号沿線4つの「道の駅」が中心となり、体験型観光イベントなど連携した取り組みを実施し、人々の交流を促進し、観光客のみならず『地域の人が集まる道の駅』への再生を目指す。
○さらに、地域外からの所得獲得や移住・雇用創出のため、4駅が連携し道路・防災・観光・定住などの情報発信を行い、地域内外住民との対流拠点として機能させ、地域の暮らしを持続的に支える環境を構築する。

交通量減により地域の衰退が懸念

地域維持のため、道の駅が公共的サービスを協働して実施



「道の駅」の設備更新、巡回バス導入等により、多彩な世代が集う「小さな拠点」として機能強化

地域内外住民との交流促進

地域福祉	産業振興	交流・連携	防災
高齢者等の買い物支援	地域産品の生産・販売拠点	広域的な情報発信	冬期における情報共有

連携イベントの実施（サイクリング等）

ご縁結びしめ縄ライド

内外にむけた広域的な情報発信（道路・防災・観光・定住等）

人口減少に歯止め
国道54号沿線地域の
生活基盤を持続的に維持

駅名	都道府県	設置者	路線	新設/既設	設置年度	種別
ゆめランド布野	広島県	三次市	国道54号	既設	平成8年	一体型
赤来高原	島根県	飯南町	国道54号	既設	平成8年	一体型
頓原	島根県	飯南町	国道54号	既設	平成5年	一体型
掛合の里	島根県	雲南市	国道54号	既設	平成5年	一体型

ゆめランド布野

頓原

赤来高原

掛合の里

＜提案の先駆性・ポイント＞

■県境を跨いだ2市1町の4つの「道の駅」が、それぞれの施設・設備の更新、巡回バスの導入、農産品加工施設の整備により、地域の「小さな拠点」として機能を強化。
■4つの「道の駅」が連携することで、自転車など体験型観光イベントなどの実施により、新たな交流をつくりだし人々を呼び込みむことで、移住・就労等の情報発信力が高められる。
■これらの取り組みにより、人口減少に歯止めをかけ、沿線地域の活性化に寄与する。

＜実施内容＞

○地域の高齢化等に対応した住民サービスの提供強化
○地域産品の生産・販売拠点としての機能強化
○地域間の交流・連携を促進
○道路情報等の連携発信
○利用者ニーズに応じた道の駅基礎機能の改善

出典：国土交通省　H27 年度 重点「道の駅」の選定

（４）モーダルコネクトの強化に向けた取組・方向性

- いずれの市町村においても、地域の公共交通は、人口減少や自家用車等の普及により、その利用者は減少傾向にあり、公共交通を取り巻く環境も厳しさを増しています。
- 日常生活や経済活動を支え、地域の活性化、生活交通の維持・確保に向け、多様な交通モードを利用・選択しやすい環境の維持及び機能の強化が必要となります。
- 各市町村では、モーダルコネクトの推進として、ダイヤの調整や接続路線の確保、停留所の待合環境の改善などの乗り継ぎの利便性の向上を基本に、公共交通の充実化に取り組むものとしています。
- また、松江市や出雲市では、交通系ＩＣカードシステムやスマートフォンを利用した新たなバスロケーションシステムの導入検討など、シームレスな公共交通の実現に向けた取り組みを進めるものとしています。

【公共交通に関する計画における取組・方向性】

市・計画	方向性	内　容
松江市 松江市地域公共交通網形成計画 H29.3	他の交通機関との連携	**【ＪＲ・一畑電車との連携、空路・航路との連携】** ・ＪＲ、一畑電車と接続するバス路線を引き続き確保する。 ・空港・隠岐航路と接続する連絡バスを引き続き確保するとともに、境港→七類港への公共交通によるアクセスの向上を図る。
	ターミナル機能の充実	**【ＪＲ松江駅ターミナルの機能の充実】** ・ターミナルの再整備（ＪＲ松江駅は、最も重要な交通結節点として、また松江市の玄関口としての役割があり、利用者の安全性やバス停車スペースの確保、駅南口との役割分担等も含め、総合的に検討する。） **【乗継ターミナルの整備・充実】** ・郊外型乗継ターミナルの整備（今後の路線・路線網のあり方と併せて、効率化、利用促進、利便性の向上に繋がるよう検討する。） ・パーク＆ライド駐車場の整備・拡充（鉄道駅を中心に、通勤に利用できるパーク＆ライド駐車場の整備・拡充を図る。観光移動に利用できるパーク＆ライド（バスライド）駐車場の運用方法を再検討し、改善を図る。） **【自転車との連携】** ・バス交通を補完する移動手段として自転車の活用を検討する。 ・ターミナルには駐輪場を整備するとともに、市街地における利用しやすいレンタサイクルシステムについて、ニーズを確認しながら検討を行う。
	定時性の確保	**【バス専用・優先レーンの新設】** ・交通全体がスムーズな流れとなるような視点からバス専用・優先レーンの新設について引き続き検討する。 **【バス優先信号の増設】** ・ＰＴＰＳの導入は、設置効果や影響を検討し、バス停の位置の変更も含めて検討する。 **【バスベイの整備】** ・バスベイの整備は、対応できるところから整備を進めるとともに、既存バスベイについても設置基準に適合するよう、適宜改善する。
	運賃支払いシステム（ICカード）の導入	**【ＩＣカードの導入】** ・バスカードシステムに代わる非接触型ＩＣカードシステムの導入に向け、より具体的な検討を行い、導入を図る。 ・ＩＣカードシステムの導入に併せ、乗継割引制度の拡充を検討・実施する。
	交通案内・情報提供の充実	**【インターネット・携帯電話等による運行情報提供の充実】** ・バス事業者のホームページによる情報提供の改善・充実を図る。（事業者間のわかりやすい相互リンク、情報提供方法・操作方法の共通化等） ・スマートフォンを利用した、バスのリアルタイム運行情報提供サービスを導入する。

【公共交通に関する計画における取組・方向性】

市・計画	方向性	内　容
出雲市 一畑電車沿線地域公共交通網形成計画 H28.4	利便性が高く安全で快適な公共交通ネットワークの構築	**【地域の基幹交通である一畑電車の利便性を高める】** ・川跡駅における北松江線と大社線の接続について、平日における朝夕の時間帯を含む全ての列車の乗り継ぎ時間を５分以内とするよう、ダイヤを改善する。 ・平日朝夕の時間帯について、通勤・通学のまとまった需要に対応することができるよう、車両性能が高く快適な新型車両による運行を基本とする。 **【公共交通機関相互間の乗り継ぎの負担を軽減する】** ・交通結節点において、一畑電車とバス及びＪＲとの接続を確保する。 ・主要交通結節点において、乗り継ぎに関する案内表示や、路線図及び時刻表等の整備、更新を行う。 ・山陰エリアの公共交通機関の運行時刻や運賃等をインターネットで検索できる「バスネット」を活用し、複数の公共交通機関を乗り継ぐ際の経路や所要時間等を検索できるシステムの導入に向けた検討を行う。
	関係者相互間や観光振興・まちづくりとの連携による沿線のにぎわい創出	**【交通事業者相互間の連携を強化する】** ・公共交通の利用実態やニーズ、ダイヤ改正に関する情報等について、交通事業者相互間において共有化を図る。 ・共有した情報をもとに、複数の交通事業者で利用できる企画乗車券の販売や割引制度の導入について検討する。 ・交通系ＩＣカードの導入に向け、ＩＣカードの機能や利用範囲等について、関係者相互間の調整を図る。 **【国内・海外観光客の利便性と周遊性を高める】** ・公共交通機関の車内において、無料で、かつ海外観光客にも利用しやすい公衆無線 LAN 環境を整備する。 ・交通結節点や鉄道及びバスの車内において、案内表示や音声案内の多言語化を行う。
	公共交通を利用した外出を促進する	**【地域の拠点となる駅及び駅周辺の機能強化】** ・主要交通結節点において、荷物の配送や商品の受け取り等、駅利用者の利便性を高めるサービスの拡充を図る。 ・主要交通結節点において、駅の売店の品ぞろえや、観光案内体制の強化を図る。 ・主要交通結節点におけるレンタサイクルの利用促進や、列車内への自転車持ち込み制度の周知等により、自転車を活用した駅周辺の周遊性の向上を図る。 ・駅を中心とした、地域の特性を活かしたまちづくりを推進する。
大田市 大田市地域公共交通網形成計画 H27.5	利便性が高く効率的なバス路線の構築	**【重複区間におけるダイヤや運行形態の見直し】** ・多くの路線が重複する区間について、運行時刻の調整等を行う。 ・地域のニーズや特性に応じて導入されている輸送サービス（スクールバスや予約乗合タクシー）と路線バスとが重複する地域について、運行形態の見直しを含めた役割分担を行う。 **【ＪＲとの乗り継ぎ改善】** ・ＪＲとの連絡体制を強化し、ＪＲのダイヤ改正等に合わせて路線バスのダイヤを改正する。
	中心市街地や地域拠点への公共交通による来訪促進	**【中心市街地におけるバスサービスの改善】** ・中心市街地を走る路線相互間のダイヤや、中心市街地を循環するバス路線のダイヤ及び経路等を見直すことにより、中心市街地を訪れる人の移動利便性の向上を図る。 ・商業施設が運行するシャトルバスと路線バスを組み合わせた利用促進策について検討する。 **【交通結節点の機能強化及び整備】** ・乗降客数の多いバス停において、上屋やベンチ、駐輪場やシニアカー置き場等の整備を進める。 ・発着する便数や乗降客数が多く、移動の目的地や乗り継ぎ拠点となっているバス停（大田市駅、大田バスセンター、大田市立病院前、大森代官所跡等）において、路線図と組み合わせた方面別の時刻表や案内サイン等を整備し、利用者にわかりやすい情報提供に努める。

【公共交通に関する計画における取組・方向性】

市・計画	方向性	内　容
	他の輸送サービスや生活支援サービスとの連携	**【沿線施設等と連携した公共交通の利活用】** ・公共交通（一般乗合旅客運送）を活用した旅客の運送に付随した少量貨物の運送を実施する。 ・公共交通を活用した地域産品の集出荷についての可能性の調査を行う。 ・移動販売や訪問医療といった生活支援サービスや、福祉移送サービス等との役割分担や連携の可能性について検討する。
浜田市 浜田市地域公共交通再編計画 H28.1	わかりやすい公共交通ネットワークの構築	**【市街地バス路線の見直し】** ・循環系路線（浜田市内循環線、長沢・瀬戸ヶ島線、大学線）を除く全路線を国道９号ルート（浜田駅前-浜田市役所前-合同庁舎前-浜田原町）に統一する方向で調整する。 ・大学線は、循環系統の一部を見直し、浜田駅と大学の直通運行を基本に再編する。 ・浜田市内循環線は、大学線の循環系統の削減に合わせ、大学線との乗り継ぎを考慮したダイヤ改正を行う。 ・長沢・瀬戸ヶ島線は、長沢町内の商業施設への買物に利用できるよう長沢地内の運行ルートを変更する。
	交通弱者にやさしい移動手段の確保	**【地域との連携による移動手段の確保】** ・高齢化が進行する市街地の住宅団地や中山間地域の小規模分散集落に対応した新たな輸送サービスモデルを検討するとともに、地域と連携した実証運行等を行う。（グループタクシー制度、コミュニティワゴン等の検討）
	利用しやすい交通環境の整備	**【利用環境の改善】** ・主要バス停の待合環境を立地条件に合わせて改善するとともに、浜田駅のバス乗降場所の配置見直しも含めた環境整備を検討する。（乗り継ぎ、待合に適した既存商業施設等へのバス停及び待合所の整備の検討） ・既存商業施設等を活用した乗り継ぎ、待合所の整備を検討する。（ゆめタウン付近へのバス停設置に向けて関係機関との調整等に取り組む） **【利用促進】** ・公共交通の維持存続に向けて、周辺自治体や関係団体との連携強化に取り組む。
	まちづくりを支える公共交通機能の充実	**【公共交通を利活用したサービスの展開】** ・乗合旅客運送事業を利活用した貨客輸送やタクシーを活用した生活支援サービス等のニーズや採算性、先進事例等について調査を行い、実現の可能性を探る。・路線バスや市乗合タクシー等の公共交通と地元商店とが連携した各種割引制度等の構築に向け、関係団体との調整を図る。
益田市 益田市地域公共交通基本計画 H28.3	周辺部の公共交通の運行と再編	**【路線バス（廃止代替路線）の運行継続と見直し】** ・路線バス（廃止代替路線）は利用者が極端に少ない便について便数の見直しや、他の運行形態も視野にいれた検討を行う。 **【生活バス、過疎バスの運行継続と見直し】** ・過疎バスは、路線バスへの接続がよりスムーズになるよう、必要に応じて乗り継ぎダイヤの調整を行う。 **【乗り合いタクシーの運行継続と見直し】** ・利用者への聞き取りなどで再度検証を行い、必要に応じて見直しを行う。 ・１便当たりの利用者が特に少ない路線については、現行の定時定路線の運行から予約型の区域運行も視野に入れた見直しを行う。
	バス利用環境の向上	**【乗継による負担の解消】** ・路線毎に益田駅での乗り継ぎによる待ち時間の検証を行い、路線バス同士の接続がスムーズになるようなダイヤの調整を図る。 ・乗り継ぎ割引制度の検討を行う。 ・ＪＲと路線バスの乗り継ぎダイヤの検証を行い、必要に応じて改善を図る。 ・停留所の待合い環境について確認を行い、整備内容を検討するとともに、自治会組織等の協力も得ながら、待合環境の向上を図る。
	住民主体の公共交通検討体制の構築	**【住民主体の公共交通検討体制の構築】** ・住民が地域の公共交通を自主的に考えていく枠組として、路線の沿線地区単位、又は地区振興センター単位で「運行対策協議会（仮称）」を立ち上げ、ともに考えていく体制を構築・乗り継ぎ割引制度の検討を行う。

出典：各市における公共交通関連計画

９．物流・人流ネットワークの現況の整理

○物流・人流ネットワーク整備の現況

道路ネットワークの整備状況

高速道路	・県内の高速道路の供用率は 78%であり、全国や中国地方の供用率 88%に比べて大きく遅れている。 ・特に山陰道については、供用率は約 67%と低くなっている。
道路全体	・県内の道路の 2 車線改良率は、国・県道においては 69.1%であり、全国平均（77.2%）より 8.1%低く、中でも一般県道については、47.4%と全国平均（63.4%）より大幅に低い整備状況にある。
緊急輸送道路	・緊急輸送道路の 2 車線改良率は、第 2 次路線が 88.1%となっており、他の路線と比べてやや遅れている。緊急輸送道路上にある耐震対策が必要な橋梁の耐震化率は、令和元年度末時点で約 67%となっている。

海上ネットワークの整備状況

港湾	・「重要港湾」が 3 港（浜田港、三隅港、西郷港）、「地方港湾」が 15 港あり、島根県では、3 つの整備基本方針のもと、各々の港の特性に応じた施設整備を進めている。		
国際物流拠点		浜田港	境　港
	国際物流	・釜山（韓国）への定期コンテナ航路 ・ウラジオストク（ロシア）へのＲＯＲＯ船	・釜山・東海（韓国）、上海（中国）、ウラジオストク（ロシア）への定期コンテナ航路
	国際海上コンテナ取扱数（R1）	・約 5.3 千 TEU（中国地方シェア 0.9%） ・平成 27 年から約 1.4 倍に増加	・約 35.1 千 TEU（中国地方シェア 5.7%） ・近年横ばい
	クルーズ振興	・クルーズ船・イベント船は、近年、年間 1 隻～6 隻程度寄港。 ・平成 30 年 5 月にイタリアのクルーズ客船「コスタ・ネオロマンチカ」（乗客定員 1,800 名）が外国船籍クルーズ客船として初入港。	・平成 21 年に、境港－東海港－ウラジオストク港を結ぶ「環日本海定期貨客船航路」が就航。 ・平成 29 年 11 月には境港出港便で 3 万人を超えるなど、クルーズ振興による国際交流が活発化。
離島航路	・本土と隠岐諸島を結ぶ隠岐航路は、フェリー3 隻、超高速船 1 隻の体制で運航している。 ・島民にとって欠かせない生活手段であると同時に、人・物の交流を通じた離島経済の活性化を図るために重要な交通手段となっている。 ・離島航路は、島の生活や産業活動を支える重要な基盤であるが、輸送需要の減少などにより採算性の確保や路線の維持が厳しい状況にあり、離島航路の維持や利便性の向上が課題となっている。		

航空ネットワークの整備状況

空港	・出雲空港、石見空港、隠岐空港の 3 空港があり、東京、大阪、福岡、名古屋等の大都市圏とを短時間で結ぶ航空路線は、地域産業の振興や人・物の交流拡大に重要な役割を果たしている。
路線維持・利便性向上	・3 空港の航空路線の維持・充実や利便性の向上に向けた取組みを連携して推進しており、航空事業者の国際競争が進む中で、地方航空路線を取り巻く状況は厳しいものの、出雲空港の新規路線の増大、石見空港の東京線の 2 便化実現など、県内の航空路線は徐々に改善が図られている。
国際定期路線	・県内の 3 空港では、国際定期路線がなく、美保飛行場におけるソウル便、香港便の国際定期路線が山陰両県への訪日外国人の増加や経済波及効果の拡大につながっている。 ・山陰両県では、外国人観光客誘致などの取組みを連携して推進している。

鉄道ネットワークの整備状況

鉄道物流	・鉄道による物流は、東松江駅をオフレールステーション（ORS）として、貨物列車代替のトラック輸送となっており、県内鉄道における物流経路は空白状態となっている。
地域生活交通	・東西を結ぶ唯一の公共交通機関であるＪＲ山陰本線は、高速化により松江～益田を約 2 時間で結んでいる。一方、地域の公共交通は、人口減少、自家用車の普及などにより、利用者は減少傾向にあり、ＪＲ三江線の運行廃止など、地域によっては、輸送サービスの提供が困難となっている。

○物流・人流の課題

平常時の課題

物流の効率化・企業の進出促進

・高速道路のミッシングリンクにより、物流の効率化や企業の進出促進に不可欠な全国の高速道路ネットワークに未接続。
・国道 9 号では国際コンテナ通行支障区間が残存する脆弱なネットワーク。

広域的な交流・連携機能の強化

・都市間の多様な連携に必要となるリダンダンシーが確保されていない。
・東西の移動に長時間を要することから、広域的な交流・連携に支障をきたしている。

国内外からの観光客の誘客

・東部に対し低い西部・隠岐の観光入込客。
・海外からの直接的なゲートウェイの未整備、認知度の低さから全国と比べると低いインバウンド需要。
・広域観光周遊ルートを軸としたネットワークの強化。
・訪日外国人旅行者にも分かりやすい道路案内標識の多言語整備が必要。

インバウンドの受け入れ環境の整備

・今後も増加が見込まれる訪日外国人旅行者への対応として、港湾・空港・鉄道駅等の交通拠点における、旅客の円滑な受入れのための環境の整備等を進めることが必要。

地域生活交通の確保

・地域の公共交通は、人口減少や自家用車の普及により利用者が減少、公共交通サービスは低下傾向。
・中山間地域における地域生活交通の維持・確保に向けた、道の駅の交通拠点機能の強化が必要。

モーダルコネクトの強化

・高速道路のミッシングリンクにより、交通拠点と全国の高速道路ネットワークとの接続に課題。
・道路交通と鉄道の円滑な交通の確保及び利便性の向上。
・日常生活や経済活動を支え、地域の活性化、生活交通の維持・確保に向け、多様な交通モードを利用・選択しやすい環境の維持、機能強化が必要。

災害時の課題

災害時における道路寸断への対応、緊急輸送路確保

・既往災害では、道路寸断により日常生活や経済活動に多大な影響。
・平成 30 年 7 月豪雨災害では、国土の東西軸の高速道路や貨物鉄道が寸断、国土の物流経路の確保や代替機能の重要性が浮き彫り。
・今後発生が危惧されている大災害発生に備えるリダンダンシーの確保が求められる。

防災拠点の機能強化

・港湾・空港等の主要な防災拠点における、災害時の物資輸送や避難等の機能強化が必要。
・広域的な輸送拠点として、道の駅の防災機能の強化が必要。
・物資の輸送拠点となる民間施設の環境整備が必要。

【高速道路の整備状況（中国５県概略図）】

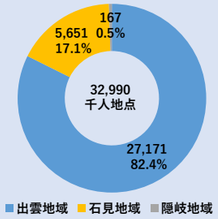
【国際コンテナ通行支障区間】

一般国道９号　静間・仁摩道路間
建築限界が不足するトンネル（宅野トンネル）

出典：R2. 6. 1 島根県の高速道路

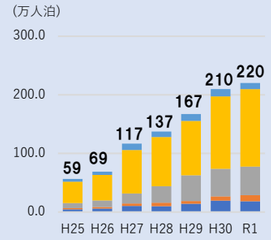
出典：国土交通省松江国道事務所

【令和元年 観光入込客延べ数の割合】



出典：令和元年島根県観光動態調査

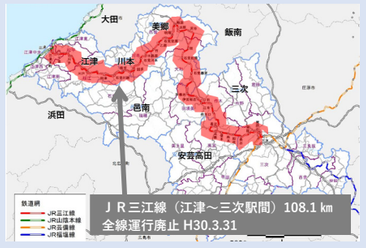
【外国人延べ宿泊者数の動向】



H25-R1 伸び率	
全　国	+245%
中国地方	+291%
鳥 取 県	+294%
島 根 県	+448%
岡 山 県	+466%
広 島 県	+261%
山 口 県	+126%

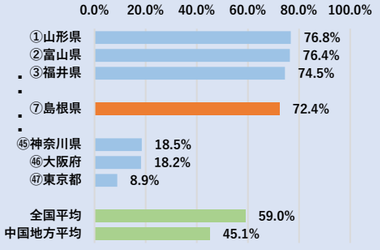
出典：宿泊旅行統計調査

【全線運行廃止となった JR 三江線】



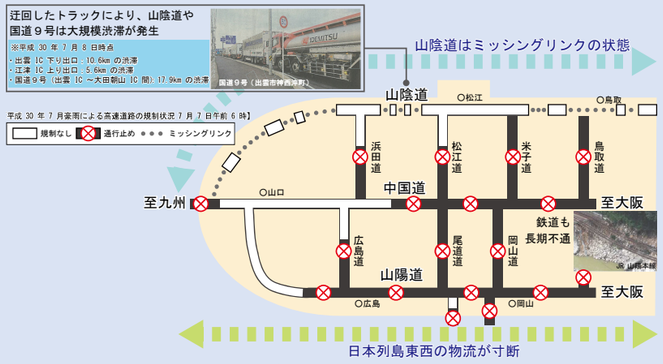
出典：H29. 9　三江線沿線地域公共交通網形成計画

【自家用車による通勤・通学割合】



出典：H22 年国勢調査

【平成 30 年 7 月豪雨による高速道路の規制状況】



出典：「高速道路のミッシングリンクを解消し日本の再生を実現する 10 県知事会議」資料を加工

第３章　交通分野の技術革新・新たな取組

1.　ICT・AI 等の新技術の進展による取組の変化

（1）インフラの維持管理の高度化

- インフラの老朽化が進む中、維持管理においては、ICT・AI 等の新たな技術を活用するとともに維持管理情報を蓄積・分析することで効率的な維持管理に繋げる取組が進められています。

【事例】１．首都高速道路における舗装路面点検の高度化、効率化の取組

- 常時録画、高精細画像、映像共有（クラウド）を活用して課題を解決するインフラパトロールを開発

主な効果

- ✓ 位置などのメモをとる必要がなく、点検技術者が損傷発見に集中　⇒ **精度向上**
- ✓ 見逃しや再走行が不要となり、撮り直しを削減　⇒ **効率化**
- ✓ 緊急事象などの映像を共有でき、事前に現場を確認　⇒ **補修の効率化**
- ✓ 損傷自動検知により、車上目視では発見が困難だった損傷を検知　⇒ **安全性向上**

【首都高速道路㈱の取組】

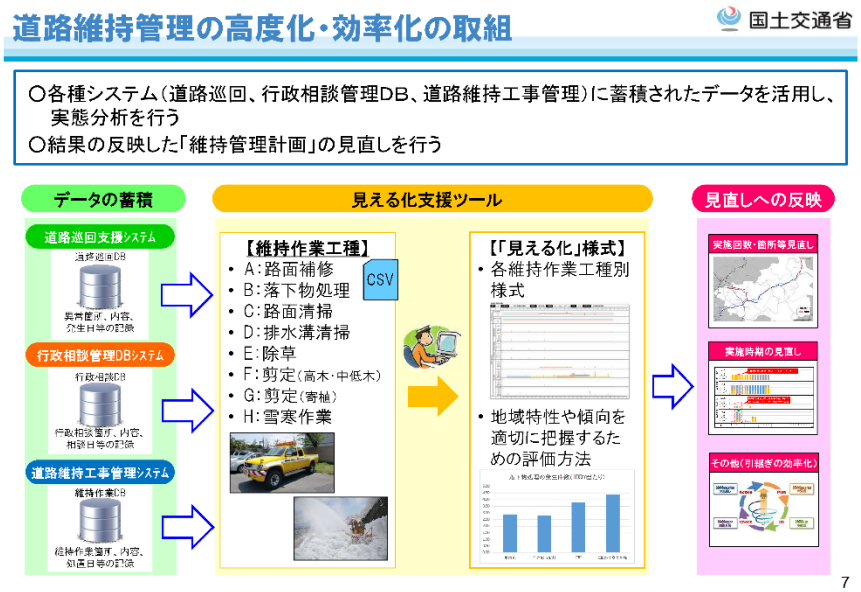
【事例】２．道路管理者（中部地整）における維持管理の課題と高度化、効率化の取組

● 道路巡回業務の高度化・効率化を図るための「道路巡回支援システム」を開発・導入

主な効果

- ✓ 巡回日誌の作成にあたり、事象登録が選択式であることから、現場で容易に作業が可能で、日誌の作業効率も向上
- ✓ GPS 機能により、位置情報がリアルタイムで自動入力できることから、ヒューマンエラーもなく、事象登録の際にスムーズに位置を確定することか可能
- ✓ 巡回位置が常時把握できるため、事故発生や道路施設の異常発生などの緊急時に、速やかに現場に駆けつけることが可能

【中部地方整備局の取組】

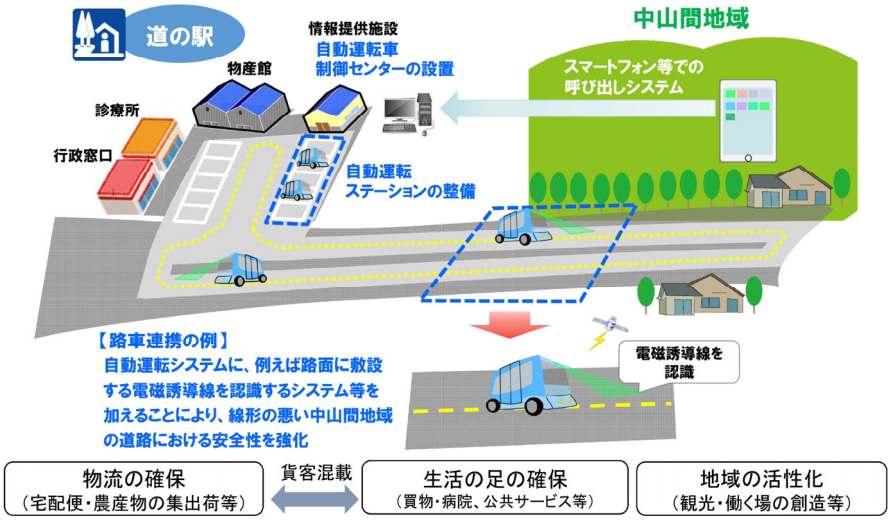


出典：R1.12 令和元年度第２回国道の維持管理等に関する検討会

（２）自動運転の実現に向けた取組

- 自動運転サービスの実現に向けて、トラックの隊列走行、道路の維持管理、中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス、ラストマイル自動運転等、多様な分野における実証実験を進めています。
- 本県では、道の駅赤来高原（島根県飯南町）において、平成 29 年 11 月 11 日～17 日及び令和 2 年 9 月 1 日～10 月 10 日にかけて実証実験が実施されました。

【道の駅等を拠点とした自動運転サービス実証実験】



【背景】
① 買い物や通院など高齢者を始めとする住民の生活の足の確保
② 宅配便や農産物の集荷など物流の確保
③ 観光への活用や新たな働く場の創出など、地域生活を維持し、地方創生を果たしていくための路車連携の移動システムを構築することを目指す

「道の駅等を拠点とした自動運転サービス」長期実験の実施状況

出典：国土交通省

【道の駅赤来高原での実証実験の概要】

【実験車両】

○アイサンテクノロジー(株)

【実験スケジュール】

○11／11(土)
・11:00～：実験開始式
・PM　:レベル4走行（乗客無し）

○11／12(日)～11／17(金)
・10:00～17:00：11便～15便

※ 1回あたり40分程度で走行
※ 乗車モニター約140名

「道路・交通」の検証

民家が連担する市街地路上駐停車区間の走行

狭隘・急こう配・線形不良・植栽繁茂への対応
（通行止めした専用区間を走行・レベル４（高度運転自動化））

「地域への効果」の検証

集落から道の駅へ農産物の出荷

宅配便の集配（仮想実験）

「社会受容性」（自動運転技術への信頼性、乗り心地等）の検証

道の駅での乗降

病院付近ののりばでの乗降

自動走行実験（赤来高原）における実験状況および今後の課題などについて

道幅が狭く、そもそも1台しか走行できない（レベル４）道路勾配や繁茂植栽については特に問題はなかったが、道路内まで深く茂っていた場合は障害物として認識したと思われる。

（オーバーライド事例）
一時停止からの、国道への右折侵入

（原因）
国道の流れ（速度）が速い

（オーバーライド事例）
対向車が来た場合
（原因）
道幅が狭い

利用実験車両

（オーバーライド事例）
住宅路において、停車車両や歩行者などによる危険回避

（原因）
道幅狭い＋カーブが連続
見通しが悪い

（その他）
このような喚起は良い取組みと感じました。

雨天時も特に問題なく走行できていますが、霧や雪は認識に課題が出ます。

追い越しや渋滞（後続車混雑）等は特に問題はありませんでした。

出典：国土交通省

第４章　広域的な交通の課題と取組　１．地域の将来像及び広域的な交通の課題と取組

島根創生計画

島根が目指すべき将来像	人口減少に打ち勝ち、笑顔で暮らせる島根	３つの柱 ８つの目標	１．人口減少に打ち勝つための総合戦略	２．生活を支えるサービスの充実	３．安全安心な県土づくり
			Ⅰ 活力ある産業をつくる Ⅱ 結婚・出産・子育ての希望をかなえる Ⅲ 地域を守り、のばす Ⅳ 島根を創る人をふやす	Ⅴ 健やかな暮らしを支える Ⅵ 心豊かな社会をつくる	Ⅶ 暮らしの基盤を支える Ⅷ 安全安心な暮らしを守る

交通分野 取組方向

Ⅰ－2．力強い地域産業づくり
Ⅲ－1．中山間地域・離島の暮らしの確保
Ⅲ－2．地域の強みを活かした圏域の発展
Ⅲ－4．地域振興を支えるインフラの整備
Ⅶ－1．生活基盤の確保
Ⅷ－1．防災対策の推進
Ⅷ－2．交通安全対策の推進

産業振興　若者の定着・地域経済の発展による雇用拡大・広域連携による外国人観光客の誘客
中山間地域　生活交通の確保・持続可能な日常生活、サービス機能の確保
防災・国土強靭化　緊急輸送道路について重点的に対策

○島根県の社会経済情勢に関する課題

県土構造
・大都市から離れた位置。
・東西約 230km と細長く、隠岐諸島を有し、地理的・歴史的に異なる特性が存在。
・県土の 87％が中山間地域。
・気候地形、地質等その自然条件から災害を受けやすい状態にあり、全国でも有数の災害発生県。

人口動態
・進行する人口減少・少子高齢化。
・特に傾向が顕著な中山間地域において、日常生活に必要な機能・サービスの維持が困難な地域の発生。

経済
・拡大する国内外の市場に向けた戦略的な経営展開。
・民間需要が中心となる産業構造への転換。

商工業・農林水産業
・企業の付加価値向上競争力の強化。
・人材育成と確保。
・関連企業の立地。
・中小企業の持続的発展に向けた経営基盤の強化。
・生産地から消費地への物流の安定化・効率化。

観光振興
・地域資源を活用した魅力ある観光地づくり。
・他県との広域的な連携。
・国内外に向けた効果的な情報発信。

基盤（交通）
・大都市圏からのアクセス性の向上。
・地域の実情に応じた生活交通の確保（バス・ＪＲ）。

○物流・人流における広域的な交通に関する課題や取組

物流・人流

平常時の課題

広域道路ネットワーク

物流の効率化・企業の進出促進
・高速道路のミッシングリンクにより、物流の効率化や企業の進出促進に不可欠な全国の高速道路ネットワークに未接続。
・国道 9 号では国際コンテナ通行支障区間が残存し、道路構造上の制約による通行の支障が物流生産性の向上を阻害。

広域的な交流・連携機能強化
・都市間の多様な連携に必要となるリダンダンシーが確保されていない。
・東西の移動に長時間を要することから広域的な交流・連携に支障。

国内外からの観光客の誘客
・東部に対し低い西部・隠岐の観光入込客。
・海外からの直接的なゲートウェイの未整備、認知度の低さから全国と比べると低いインバウンド需要。
・広域観光周遊ルートを軸としたネットワークの強化。
・訪日外国人旅行者にも分かりやすい道路案内標識の多言語整備。

交通・防災拠点

モーダルコネクトの強化
・高速道路のミッシングリンクにより、交通拠点と全国の高速道路ネットワークとの接続に課題。
・道路交通と鉄道の円滑な交通の確保及び利便性の向上。
・日常生活や経済活動を支え、地域の活性化、生活交通の維持・確保に向け、多様な交通モードを利用・選択しやすい環境の維持、機能強化。

地域生活交通の確保
・地域の公共交通は、人口減少や自家用車の普及により利用者が減少、公共交通サービスは低下傾向。
・中山間地域における地域生活交通の維持・確保に向けた、道の駅の交通拠点機能の強化。

インバウンドの受け入れ環境の整備
・訪日外国人旅行者の誘客を加速させるため、港湾・空港・鉄道駅等の交通拠点における、旅客の円滑な受入れのための環境整備。

災害時の課題

災害時の道路寸断への対応、緊急輸送路確保
・既往災害では、道路寸断により日常生活や経済活動に多大な影響。
・平成 30 年 7 月豪雨災害では、国土の東西軸の高速道路や貨物鉄道が寸断、国土の物流経路の確保や代替機能の重要性が浮き彫り。
・今後発生が危惧されている大災害発生に備えるリダンダンシーの確保。

防災拠点の機能強化
・港湾・空港等の主要な防災拠点における、災害時の物資輸送や避難等の機能強化。
・広域的な輸送拠点として、道の駅の防災機能を強化。
・物資の輸送拠点となる民間施設の環境整備。

ＩＣＴ交通

新たな取組

インフラの維持管理の高度化、自動運転の実現に向けた取組
・インフラの老朽化が進む中、維持管理においては、ICT・AI 等の新たな技術を活用するとともに維持管理情報を蓄積・分析することで効率的な維持管理に繋げる取組が進められている。
・中山間地域における移動困難者への対応や物流サービスの確保に向け、「中山間地域における道の駅を拠点とした自動運転サービスの実証実験」を「道の駅赤来高原」にて実施。

第５章　広域的な道路交通の基本方針

1.　広域的な道路交通の基本方針

広域的な道路交通に関する今後の方向性について、平常時・災害時及び物流・人流の観点から、ネットワーク・拠点・マネジメントの３つの基本方針に沿って進めていくものとします。

なお、方向性については、「新たな広域道路ネットワークに関する検討会中間とりまとめ」で示された国の基本戦略も踏まえ設定するものとします。

■国の基本戦略　出典：R2.6.8 国土交通省 新たな広域道路ネットワークに関する検討会中間とりまとめ

1）中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成
2）我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上
3）空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化
4）災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靭化
5）国土の更なる有効活用や適正な管理

島根県の広域的な交通の課題

①物流の効率化・企業の進出促進
・高速道路のミッシングリンクや国道９号の国際コンテナ通行支障区間の残存など脆弱なネットワーク

②広域的な交流・連携機能の強化
・都市間の多様な連携に必要となるリダンダンシーが確保されていない
・東西の移動に長時間を要し、広域的な交流・連携に支障

③国内外からの観光客の誘客
・広域観光周遊ルートを軸としたネットワークの強化
・訪日外国人旅行者にも分かりやすい道路案内標識の多言語整備

④災害時の道路寸断への対応、緊急輸送路の確保
・既往災害では、道路寸断が日常生活や経済活動に多大な影響が発生
・今後発生が危惧されている大災害の発生に備えるリダンダンシーの確保

⑤モーダルコネクトの強化
・日常生活や経済活動を支え、地域の活性化、生活交通の維持・確保に向け、多様な交通モードを利用・選択しやすい環境の維持、機能強化

⑥地域生活交通の確保
・中山間地域における地域生活交通の維持・確保に向けた、道の駅の交通拠点としての機能強化

⑦インバウンドの受け入れ環境の整備
・港湾・空港・鉄道駅等の交通拠点の受け入れ環境の整備

⑧防災拠点の機能強化
・港湾・空港等の主要な防災拠点の機能強化
・道の駅の防災機能の強化、物資輸送拠点となる民間施設の環境整備

⑨ICT 技術の活用促進
・多様な分野において積極的に ICT 技術を活用

基本方針
（広域的な道路交通に関する今後の方向性）

Ⅰ．広域道路ネットワーク

１．産業振興・交流促進を図る道路ネットワークの形成
方針１　高速道路を主軸とした広域道路ネットワークの形成
方針２　物流生産性の向上を図るネットワークの形成
方針３　多様な連携による広域観光･インバウンドの促進

２．迅速な災害対応ができる道路ネットワークの形成
方針４　災害時の物流･人流を支える道路ネットワークの形成
方針５　災害に強い道路の構築

Ⅱ．交通・防災拠点

１．交通拠点との連絡強化
方針１　交通モード間の接続強化（モーダルコネクトの強化）
方針２　「小さな拠点」を支える交通ネットワークの強化

２．防災拠点の機能強化
方針３　広域的な輸送拠点における防災機能の強化

Ⅲ．ICT 交通マネジメント

１．ＩＣＴ技術の活用促進
方針１　ICT 技術を活用した維持管理の高度化
方針２　産学官連携による ICT 推進体制の強化

基本方針Ⅰ　広域道路ネットワーク

１．産業振興・交流促進を図る道路ネットワークの形成

方針１　高速道路を主軸とした広域道路ネットワークの形成

本県の高速道路はミッシングリンクにより、全国の高速道路ネットワークに未接続であるとともに、都市間の多様な連携に必要となるリダンダンシーが確保されていない等、物流の効率化や企業の進出、広域的な交流や連携を図る上で大きな支障となっています。

産業振興や広域的な交流･連携機能強化をはじめ、山陽方面や島根県東部との時間距離の短縮により、国内・訪日外国人旅行者の周遊エリア及び滞在時間の拡大をもたらす等、様々なストック効果を発揮するため、整備が遅れている県西部の高速道路のネットワーク強化を推進し、高速道路を主軸とした広域道路ネットワークの形成を目指します。

また、高速道路や空港、主要港湾等の物流・人流拠点の相互利便性を向上し、連絡強化を図るため、高速道路 IC へのアクセス道路や地域高規格道路などの骨格幹線道路の整備を進めます。

【方向性】　１．高速道路を含む広域道路ネットワークの早期完成
２．骨格幹線道路の重点的な整備

方針２　物流生産性の向上を図るネットワークの形成

本県における物流は、トラックをはじめとする自動車による分担率が９割を超え、自動車交通に依存しています。一方で、高速道路のミッシングリンクや、国道 9 号における国際コンテナ通行支障区間の残存等、脆弱な物流ネットワークとなっており、安定的な輸送を確保する上で課題となっています。

必要に応じて道路構造の高度化を進め、物流生産性の向上を図るネットワークの形成を目指します。

【方向性】　３．大型車両に対応する道路構造の高度化

方針３　多様な連携による広域観光・インバウンドの促進

近年、本県における訪日外国人旅行者は増加傾向となっています。

山陰両県からなる「縁の道～山陰～」が広域観光周遊ルート形成計画として認定を受け、具体的なモデルコースを中心に、地域の観光資源を活かした滞在コンテンツの充実、ターゲット市場へのプロモーション等、訪日外国人旅行者のさらなる誘客を目指しています。

広域観光周遊ルート等、インバウンド振興に向けた取組に寄与するため、都市間や主要観光地を結ぶ道路網整備によるアクセス機能の向上や、訪日外国人旅行者にも分かりやすい道路案内標識の多言語整備を進めます。

【方向性】　４．都市間や主要観光地を結ぶ道路整備によるアクセス機能の向上
５．インバウンドを意識した分かりやすい道路案内設備の整備

２．迅速な災害対応ができる道路ネットワークの形成

方針４　災害時の物流・人流を支える道路ネットワークの形成

本県は気候地形、地質等その自然条件から災害を受けやすく、全国でも有数の災害発生県となっており、既往災害では、道路寸断による孤立地域の発生など、日常生活や経済活動に多大な影響を及ぼしています。

一方、平成 30 年 7 月豪雨災害では、中国自動車道や山陽自動車道の複数区間が通行止めとなったことから、物流輸送トラックが山陰道や国道 9 号に流れ込み、大規模渋滞が発生するなど、日本列島東西の物流に多大な影響を及ぼす事態となり、国土の物流経路の確保や代替機能の重要性が浮き彫りとなりました。

近年、多発・激甚化する気象災害や、今後発生が危惧される大規模災害の発生に備えるため、大規模災害時の避難・救援活動や社会経済活動の支援ルート、広域的な迂回ルートとして機能する「命の道」となる高速道路ネットワークについて、ミッシングリンクの早期解消を図ります。

また、災害時における道路の多重性・代替性の観点から、リダンダンシーの確保を進め、道路の信頼性の向上を図り、災害時の物流・人流を支える道路ネットワークの形成を目指します。

【方向性】　１．高速道路を含む広域道路ネットワークの早期完成（再掲）
６．災害時の代替路及び補完路の整備

方針５　災害に強い道路の構築

緊急輸送道路について、災害直後の救命・救助・医療・消防活動やその後の復旧活動・避難者支援など、被災地での活動や支援などに必要な人員や物資を輸送するため、災害時においてもネットワークとして機能させることが重要となります。

こうしたことから、橋梁耐震化などの防災対策を重点的に行い、道路の寸断による孤立地域の発生を防ぐとともに、緊急物資の輸送と救援活動を支援する災害に強い道路の構築を進めます。

【方向性】　７．緊急輸送道路の耐災性の向上

基本方針Ⅱ　交通・防災拠点

１．交通拠点との連絡強化

方針１　交通モード間の接続強化（モーダルコネクトの強化）

大都市から離れている本県にとって、空港や港湾、鉄道駅等は、都市圏と地方、県内都市間を結び、産業振興、企業誘致、観光振興などの物流・人流の拡大を図る上で極めて重要な交通拠点となります。

日常生活や経済活動を支え、地域の活性化、生活交通の維持・確保に向けて、これらの交通拠点においては、多様な交通モードを利用・選択しやすい環境の維持、機能強化を図る必要があります。

一方、県西部における高速道路のミッシングリンクにより、空港・港湾・鉄道駅等の交通拠点は、全国ネットワークに未接続となっている等、交通モード間の接続は限定的となっています。

物流・人流の拡大を促進させるため、ミッシングリンクの解消を図るとともに、高速道路と多様な交通モード間の接続強化（モーダルコネクトの強化）を推進し、広域的な高速交通網の形成により、地域の交流拡大を目指します。

また、今後も増加が見込まれる訪日外国人旅行者への対応として、鉄道駅をはじめとする各交通拠点において、観光地までの移動円滑化に資する受け入れ環境の整備について推進し、ストレスフリーで快適な旅行環境の実現を目指します。

【方向性】　１．高速道路へのアクセス強化
２．インバウンドの受け入れ環境の整備

方針２　「小さな拠点」を支える交通ネットワークの強化

人口減少や少子高齢化が著しく進展する中山間地域の集落では、買い物など日常生活に必要な機能・サービスの確保や日常生活を支える生活交通の維持・確保が課題となっており、「小さな拠点」の形成を推進し、地域の人々の暮らしの安心を守るとともに、持続可能な地域づくりの展開を図ることが重要となります。

中山間地域における道の駅は、買い物などの日常生活に必要な機能や移動手段となるバス等の地域生活交通の交通結節機能の役割を担っていることから、今後、「小さな拠点」の形成に向けて、道の駅の有効活用を図る必要があります。

そのため、道の駅について、地域の生活交通の維持・確保に向けた交通拠点としての機能強化を図るとともに、「小さな拠点」を支える交通ネットワークの強化を目指します。

【方向性】　３．道の駅等の地域拠点の強化

２．防災拠点の機能強化

方針３　広域的な輸送拠点における防災機能の強化

災害に強い県土づくりを実現するため、災害時における円滑な救助・救急・消防活動、救援物資の輸送を確保する災害に強い道路ネットワークの構築と併せて、港湾・空港等の県内の主要な交通・物流拠点においては、災害時の物資輸送や避難等の防災拠点としての機能強化を図る必要があります。

そのため、重要港湾及び空港においては、岸壁等の整備や防災点検、補強工事等を適切に行い、災害時における輸送基地としての機能確保を図ります。

また、新潟県中越地震や東日本大震災等の大規模災害時において、道の駅が副次的な防災機能を発揮したことなどから、道の駅の新たな機能として、防災機能の向上が期待されています。

一方、本県の道の駅においては、地域防災計画における位置付けや、無停電化などの防災設備整備が整っている道の駅は、限られており、防災機能の強化を図る必要があります。

今後、道の駅について、防災機能を強化するとともに、災害発生時における連携や協力体制の構築や防災訓練の実施等、ハード・ソフトの両面から広域的な輸送拠点化を推進します。

【方向性】　４．港湾・空港施設の安全化、道の駅における防災機能の強化

基本方針Ⅲ　ICT 交通マネジメント

１．ＩＣＴ技術の活用促進

方針１ ICT 技術を活用した維持管理の高度化

急速に進展している道路施設の老朽化と中長期的な人手不足に対応するため、道路施設の老朽化対策や冬期の除雪作業など、従来行ってきた道路の維持管理の取組に関して、作業の効率化・省力化を図る ICT 活用による道路管理の高度化を目指します。

【方向性】　１．ICT 活用による道路管理の高度化

方針２ 産学官連携による ICT 推進体制の強化

進展する ICT 技術の積極的な活用に向けて、産学官連携による ICT 推進体制の強化を図ります。

【方向性】　２．産学官連携による ICT 推進体制の構築

2.　広域的な道路交通の基本方針の整理

広域的な道路交通に関する今後の方向性について、平常時・災害時及び物流・人流の観点から、ネットワーク・拠点・マネジメントの３つの基本方針に沿って進めていくものとします。

なお、方向性については、「新たな広域道路ネットワークに関する検討会中間とりまとめ」で示された国の基本戦略も踏まえ設定するものとします。

● **国の基本戦略** 出典：R2.6.8 国土交通省 新たな広域道路ネットワークに関する検討会中間とりまとめ
1）中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成
2）我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上
3）空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化
4）災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靭化
5）国土の更なる有効活用や適正な管理

島根県の広域的な交通の課題

広域道路ネットワーク

①物流の効率化・企業の進出促進
・高速道路のミッシングリンクや国道９号の国際コンテナ通行支障区間の残存など脆弱なネットワーク

②広域的な交流・連携機能の強化
・都市間の多様な連携に必要となるリダンダンシーが確保されていない
・東西の移動に長時間を要し、広域的な交流・連携に支障

③国内外からの観光客の誘客
・広域観光周遊ルートを軸としたネットワークの強化
・訪日外国人旅行者にも分かりやすい道路案内標識の多言語整備

④災害時の道路寸断への対応、緊急輸送路の確保
・既往災害では、道路寸断が日常生活や経済活動に多大な影響が発生
・今後発生が危惧されている大災害の発生に備えるリダンダンシーの確保

交通・防災拠点

⑤モーダルコネクトの強化
・日常生活や経済活動を支え、地域の活性化、生活交通の維持・確保に向け、多様な交通モードを利用・選択しやすい環境の維持、機能強化

⑥地域生活交通の確保
・中山間地域における地域生活交通の維持・確保に向けた、道の駅の交通拠点としての機能強化

⑦インバウンドの受け入れ環境の整備
・港湾・空港・鉄道駅等の交通拠点の受け入れ環境の整備

⑧防災拠点の機能強化
・港湾・空港等の主要な防災拠点の機能強化
・道の駅の防災機能の強化、物資輸送拠点となる民間施設の環境整備

ＩＣＴ交通マネジメント

⑨ICT 技術の活用促進
・多様な分野において積極的に ICT 技術を活用

基本方針（広域的な道路交通に関する今後の方向性）

【全体の方針】	【個別の方針】	【取組の方向性】
Ⅰ．広域道路ネットワーク	1．産業振興・交流促進を図る道路ネットワークの形成	1 高速道路を主軸とした広域道路ネットワークの形成 → 1．高速道路を含む広域道路ネットワークの早期完成 1 高速道路を主軸とした広域道路ネットワークの形成 → 2．骨格幹線道路の重点的な整備
		2 物流生産性の向上を図るネットワークの形成 → 3．大型車両に対応する道路構造の高度化
		3 多様な連携による広域観光・インバウンドの促進 → 4．都市間や主要観光地を結ぶ道路整備によるアクセス機能の向上
		3 多様な連携による広域観光・インバウンドの促進 → 5．インバウンドを意識した分かりやすい道路案内設備の整備
	2．迅速な災害対応ができる道路ネットワークの形成	4 災害時の物流・人流を支える道路ネットワークの形成 → 1．高速道路を含む広域道路ネットワークの早期完成（再掲）
		4 災害時の物流・人流を支える道路ネットワークの形成 → 6．災害時の代替路及び補完路の整備
		5 災害に強い道路の構築 → 7．緊急輸送道路の耐災性の向上
Ⅱ．交通・防災拠点	1．交通拠点との連絡強化	1 交通モード間の接続強化（モーダルコネクトの強化） → 1．高速道路へのアクセス強化
		1 交通モード間の接続強化（モーダルコネクトの強化） → 2．インバウンドの受け入れ環境の整備
		2 「小さな拠点」を支える交通ネットワークの強化 → 3．道の駅等の地域拠点の強化
	2．防災拠点の機能強化	3 広域的な輸送拠点における防災機能の強化 → 4．港湾・空港施設の安全化、道の駅における防災機能の強化
Ⅲ．ＩＣＴ交通マネジメント	1．ＩＣＴ技術の活用促進	1 ICT 技術を活用した維持管理の高度化 → 1．ICT 活用による道路管理の高度化
		2 産学官連携によるＩＣＴ推進体制の強化 → 2．産学官連携によるＩＣＴ推進体制の構築

第３部 新広域道路交通計画

第１章　広域道路ネットワーク計画

１．広域道路ネットワークの現状と課題

広域道路ネットワークにおける現状と課題を以下に整理します。

物流・人流

平常時の課題

物流の効率化・企業の進出促進

・高速道路のミッシングリンクにより、物流の効率化や企業の進出促進に不可欠な全国の高速道路ネットワークに未接続。
・国道９号では国際コンテナ通行支障区間が残存し、道路構造上の制約による通行の支障が物流生産性の向上を阻害。

広域的な交流・連携機能強化

・都市間の多様な連携に必要となるリダンダンシーが確保されていない。
・東西の移動に長時間を要することから広域的な交流・連携に支障。

国内外からの観光客の誘客

・東部に対し低い西部・隠岐の観光入込客。
・海外からの直接的なゲートウェイの未整備、認知度の低さから全国と比べると低いインバウンド需要。
・広域観光周遊ルートを軸としたネットワークの強化。
・訪日外国人旅行者にも分かりやすい道路案内標識の多言語整備。

災害時の課題

災害時の道路寸断への対応、緊急輸送路確保

・既往災害では、道路寸断により日常生活や経済活動に多大な影響。
・平成 30 年７月豪雨災害では、国土の東西軸の高速道路や貨物鉄道が寸断、国土の物流経路の確保や代替機能の重要性が浮き彫り。
・今後発生が危惧されている大災害発生に備えるリダンダンシーの確保。

２．広域道路ネットワーク計画の基本方針と施策体系

広域道路ネットワークにおける課題解決に向けて、以下の基本方針により各施策の展開を図ります。

基本方針		施策体系
１．産業振興・交流促進を図る道路ネットワークの形成	方針１．高速道路を主軸とした広域道路ネットワークの形成	１．高速道路を含む広域道路ネットワークの早期完成
		２．骨格幹線道路の重点的な整備
	方針２．物流生産性の向上を図るネットワークの形成	３．大型車両に対応する道路構造の高度化
	方針３．多様な連携による広域観光・インバウンドの促進	４．都市間や主要観光地を結ぶ道路整備によるアクセス機能の向上
		５．インバウンドを意識した分かりやすい道路案内設備の整備
２．迅速な災害対応ができる道路ネットワークの形成	方針４．災害時の物流・人流を支える道路ネットワークの形成	１．高速道路を含む広域道路ネットワークの早期完成（再掲）
		６．災害時の代替路及び補完路の整備
	方針５．災害に強い道路の構築	７．緊急輸送道路の耐災性の向上

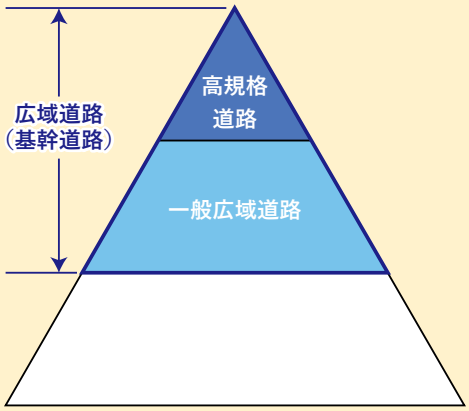
３．広域道路ネットワークの基本的な考え方

広域道路ネットワークは、主要都市間、及び主要都市と地域の中心都市間を往来する広域的な都市間交通や、主要な物流拠点（空港、港湾、鉄道駅等）について、平常時・災害時を問わない安定的な物流・人流を確保・活性化するため、高規格幹線道路や地域高規格道路、一般国道（指定区間）をベースとして、それ以外の道路も含めた総合交通体系の基盤となるネットワーク（計画路線を含む）のうち、ビジョンにおいて定める広域道路ネットワークの基本方針に合致するネットワークとします。

また、物流に資するネットワーク及び災害時の多重性・代替性の確保に資するネットワークについては、「道路法等の一部を改正する法律」（平成 30 年法律第 6 号）に基づく「重要物流道路制度」に則り、重要物流道路及び代替・補完路として国の指定を受け設定するものとします。

【広域道路ネットワークにおける階層と要件】

高規格道路



○人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはそれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成し、地域の実情や将来像（概ね 20～30 年後）に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路で、求められるサービス速度が概ね 60km/h 以上の道路。

［要件］原則として以下のいずれかに該当する道路
①ブロック都市圏間を連絡する道路
②ブロック都市圏内の拠点連絡や中心都市を環状に連絡する道路
③上記道路と重要な空港・港湾を連絡する道路

当該道路により拠点間を連絡する時間短縮率が相当程度あること又は防災・減災、国土強靭化の観点からリダンダンシーの有効性があることを確認する。

一般広域道路

○広域道路（基幹道路）のうち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね 40ｋｍ/ｈ以上の道路。現道の特に課題の大きい区間において、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保等を図る道路。

［要件］原則として以下のいずれかに該当する道路（高規格道路を除く）
①広域交通の拠点となる都市を効率的かつ効果的に連絡する道路
②高規格道路や上記道路広域道路と重要な空港・港湾等を連絡する道路

県境を越える交通や大型車交通（大型車混入率、大型車交通量等）の状況及び人口や面積に対する道路網値が地域ごとに著しく大きな偏りがないことを確認する。

構想路線

○高規格道路としての役割が期待されるものの、起終点が決まっていない等、個別路線の調査に着手している段階にない道路については、構想路線として位置づけ、整備に向けた検討を行う。

４．拠点の設定

（１）拠点設定の考え方

国の基本戦略（広域道路ネットワークの強化の方向性）に沿って、広域道路ネットワークの効率的な強化を図るうえで考慮すべき拠点について設定を行います。

【広域交通の拠点となる都市】

施設名		施設の概要	法令等による位置付け
広域交通の拠点となる都市	中枢 中核都市	①産業活動の発展のための環境、②広域的な事業活動、住民生活等の基盤、③国際的な投資の受入環境、④都市の集積性・自立性等の機能・性格が備わっている都市。 東京圏（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県）以外に存する次に掲げる市に該当するもののうち、昼夜人口比率が概ね 1.0 未満の都市を除いたもの。 １）地方自治法（昭和 22 年法律第 67 号）第 252 条の 19 第１項の指定都市 ２）地方自治法第 252 条の 22 第１項の中核市 ３）地方自治法の一部を改正する法律（平成 26 年法律第 42 号）附則第２条の施行時特例市 ４）県庁所在市 ５）連携中枢都市圏構想推進要綱（総務省自治行政局長通知）の連携中枢都市	１）地方自治法（昭和 22 年法律第 67 号）第 252 条の 19 第１項の指定都市 ２）地方自治法第 252 条の 22 第１項の中核市 ３）地方自治法の一部を改正する法律（平成 26 年法律第 42 号）附則第２条の施行時特例市 ４）県庁所在市 ５）連携中枢都市圏構想推進要綱（総務省自治行政局長通知）の連携中枢都市
	地方生活圏 中心都市	大都市地域及び沖縄県を除く全国において、都市と周辺の農山漁村が一体になるよう設定した生活圏域（地方生活圏、二次生活圏）の中心となる都市	昭和 43 年に建設省が「地域開発の主要課題」において提唱し、昭和 44 年度以降に圏域を設定
	定住自立圏における 中心市	生活に必要な都市機能について一定の集積があり、近隣市町村の住民もその機能を活用しているような、都市機能がスピルオーバーしている都市。 【要件】 ①人口：５万人程度以上（少なくとも４万人超） ②昼夜間人口比率：１以上（合併市の場合は、人口最大の旧市の値が１以上も対象とする。） ③地 域：・三大都市圏の都府県（※）の区域外の市 ・三大都市圏の都府県（※）の区域内では、通勤通学者のうち、特別区又は指定都市に通勤通学する者の割合が、１割未満の市 ※埼玉、千葉、東京、神奈川、岐阜、愛知、三重、京都、大阪、兵庫、奈良	定住自立圏構想推進要綱に基づき形成された定住自立圏の中心都市
	２次生活圏 中心都市	役場、診療所、集会所、小中学校等基礎的な公共公益的施設を中心部に持ち、それらのサービスが及ぶ地域の中心都市。圏域範囲は半径 4～6km 程度。	－

【重要な空港・港湾等】

施設名		施設の概要	法令等による位置付け
重要な空港・港湾	拠点空港	拠点空港：国際・国内の航空輸送網の拠点となる空港	拠点空港：空港法第４条に基づき、国土交通大臣または空港会社が設置・管理する空港
	その他のジェット化空港	ジェット化空港：定期旅客便を有する空港のうち、ジェット機の運用が可能な空港	その他の空港：空港法第２条に基づく、公共の用に供する飛行場
	国際戦略港湾 国際拠点港湾	国際・国内の海上輸送網の拠点となる港湾	港湾法第２条第２項に定めのある、国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾
	重要港湾		
	コンテナ取扱駅	鉄道コンテナ輸送とトラック輸送との間の載せ替え拠点のうち、トップリフター駅 ※山陰側はコンテナ取扱駅がないため、ORS を指定	鉄道事業法に基づく事業許可を取得した JR 貨物株式会社が運営する貨物駅
	代表駅	新幹線駅もしくは乗降客数が最多の駅（出典：平成２９年都市計画現況調査）	―

（２）拠点の整理

選定した拠点について以下に整理します。

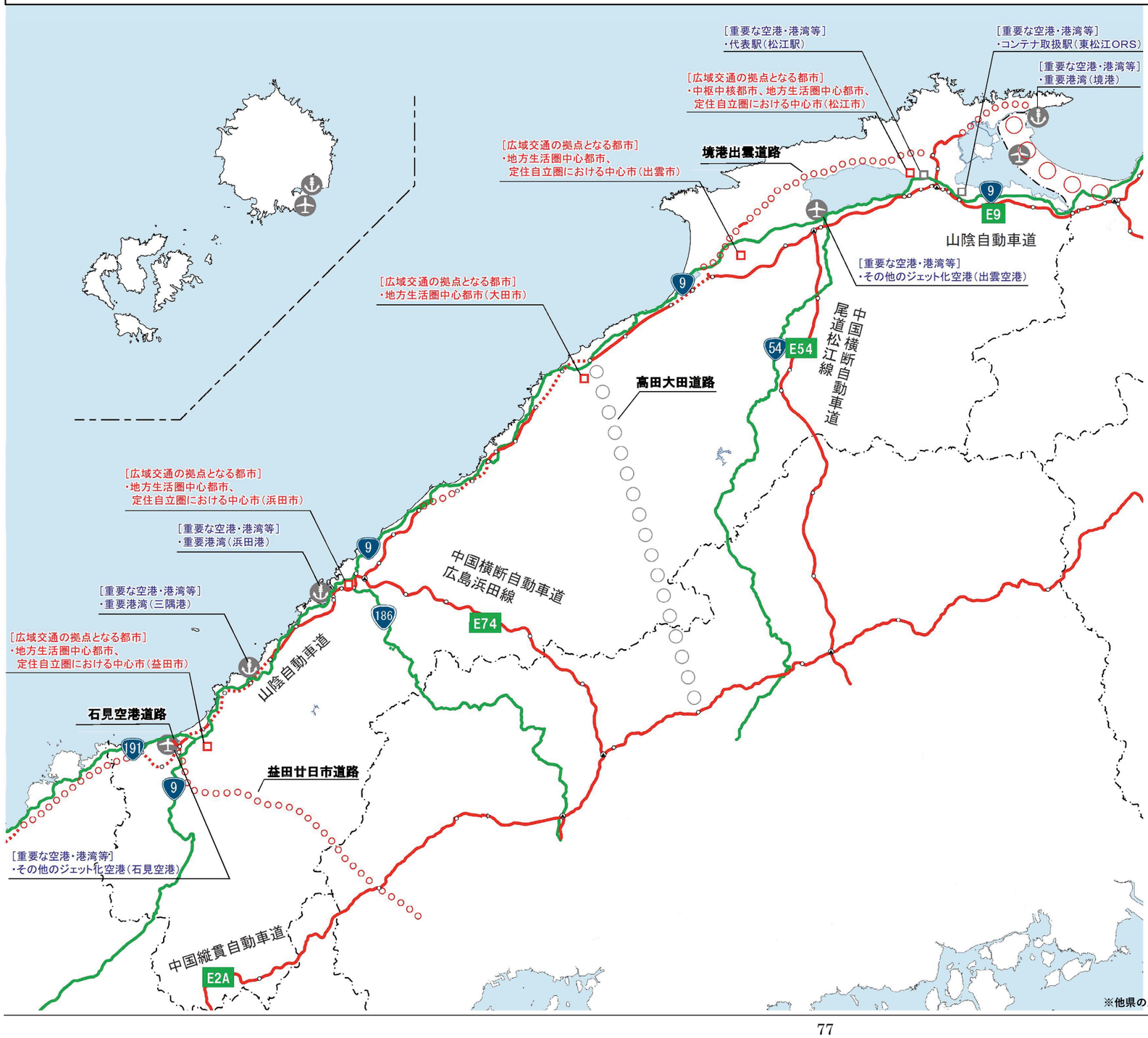
【選定拠点の整理】

施設名		拠点
広域交通の拠点となる都市	中枢中核都市	松江市
	地方生活圏中心都市	松江市、出雲市、大田市、浜田市、益田市
	定住自立圏における中心市	松江市、浜田市、出雲市、益田市
	２次生活圏中心都市	―
重要な空港・港湾等	拠点空港	―
	その他のジェット化空港	出雲空港、石見空港
	国際戦略港湾、国際拠点港湾	―
	重要港湾	三隅港、浜田港、境港
	コンテナ取扱駅	東松江ＯＲＳ
	代表駅	松江駅

５．広域道路ネットワーク計画

既存の高規格幹線道路網に加え、以上の検討を踏まえ、設定した広域道路ネットワークを以下に示します。

新たな広域道路ネットワーク図【島根県】



【広域ネットワーク路線】

路線名	分　類	起　点	終　点
石見空港道路	高規格道路	益田市	益田市
境港出雲道路	高規格道路	出雲市	松江市
益田廿日市道路	高規格道路	益田市	廿日市市
国道９号	一般広域道路		
国道５４号	一般広域道路		
国道１９１号	一般広域道路		
国道１８６号	一般広域道路		
高田大田道路	構想路線	大田市	安芸高田市

【 凡　例 】

高規格道路	供用中	――
	事業中	■■■■
	調査中	○○○○○○○○
一般広域道路	供用中	――
	事業中	■■■■
	調査中	○○○○○○○○
構想路線		○○○○○○○○

拠点			
広域交通の拠点となる都市			
□		中枢中核都市	松江市
		地方生活圏中心都市	松江市、出雲市、大田市、浜田市、益田市
		定住自立圏における中心市	松江市、浜田市、出雲市、益田市
		2次生活圏中心都市	―
重要な空港・港湾等			
✈		拠点空港	―
		その他のジェット化空港	出雲空港、石見空港
⚓		国際戦略港湾、国際拠点港湾	―
		重要港湾	三隅港、浜田港、境港
□		コンテナ取扱駅	東松江ORS
		代表駅	松江駅

※他県の広域道路の一部についても示しておりますが、　未確定のため、今後変更される可能性があります。

６．<参考>重要物流道路及び重要物流道路の代替・補完路

（１）重要物流道路とは

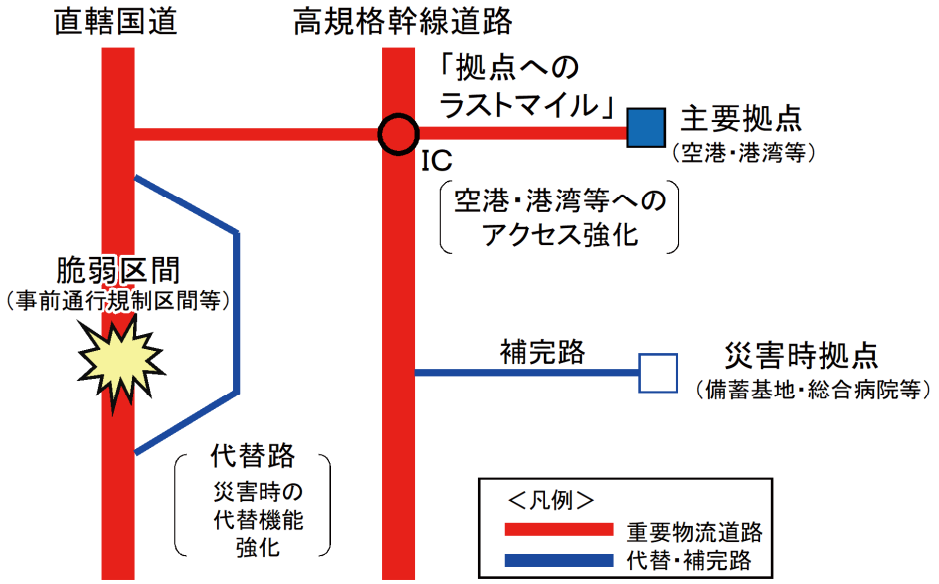
平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、機能強化や重点支援を行うものです。

あわせて、重要物流道路の脆弱区間の代替路や災害時拠点（備蓄基地・総合病院等）への補完路は、「代替・補完路」として指定されます。

（２）重要物流道路及び重要物流道路の代替・補完路ネットワーク設定

上記を踏まえて、高規格幹線道路及び直轄国道などの基幹道路を軸として、各拠点を接続する道路ネットワークを設定することとしました。ネットワークのイメージを以下に示します。

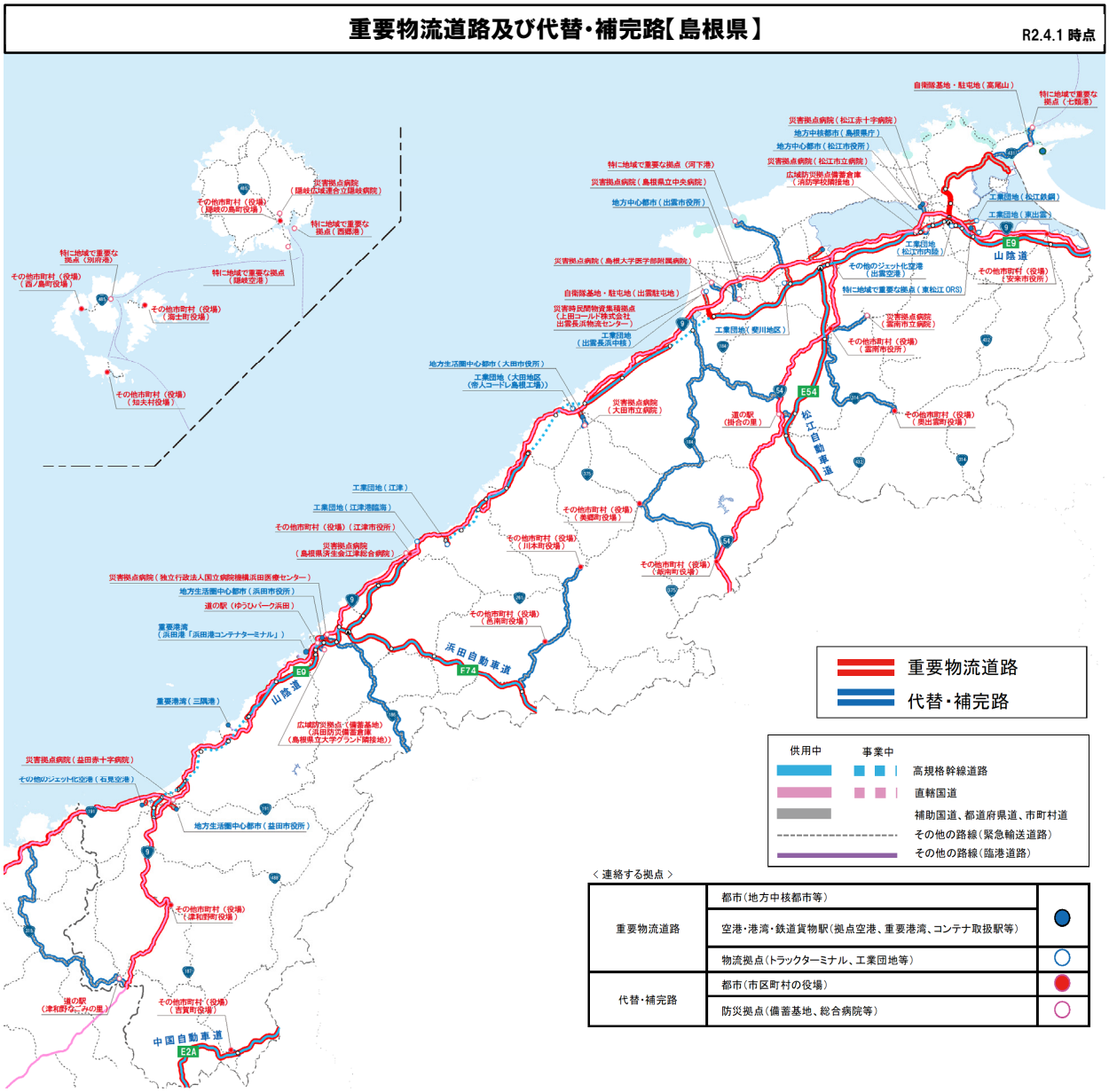
【ネットワークのイメージ】



出典：国土交通省 H31.4.1 記者発表資料 重要物流道路の供用中区間の指定について

（３）重要物流道路及び代替・補完路

設定した重要物流道路及び代替補完路を以下に示します。



第２章　交通・防災拠点計画

１．交通・防災拠点の現状と課題

交通・防災拠点における現状と課題を以下に整理します。

物流・人流

平常時の課題

モーダルコネクトの強化

・高速道路のミッシングリンクにより、交通拠点と全国の高速道路ネットワークとの接続に課題。
・日常生活や経済活動を支え、地域の活性化、生活交通の維持・確保に向け、多様な交通モードを利用・選択しやすい環境の維持、機能強化。

地域生活交通の確保

・地域の公共交通は、人口減少や自家用車の普及により利用者が減少、公共交通サービスは低下傾向。
・中山間地域における地域生活交通の維持・確保に向けた、道の駅の交通拠点機能の強化。

インバウンドの受け入れ環境の整備

・訪日外国人旅行者の誘客を加速させるため、港湾・空港・鉄道駅等の交通拠点における、旅客の円滑な受入れのための環境整備。

災害時の課題

防災拠点の機能強化

・港湾・空港等の主要な防災拠点における、災害時の物資輸送や避難等の機能強化。
・広域的な輸送拠点として、道の駅の防災機能を強化。
・物資の輸送拠点となる民間施設の環境整備。

２．交通・防災拠点計画の基本方針と施策体系

交通・防災拠点における課題解決に向けて、以下の基本方針により各施策の展開を図ります。

基本方針		施策体系
１．交通拠点との連絡強化	方針１．交通モード間の接続強化（モーダルコネクトの強化）	１．高速道路へのアクセス強化
		２．インバウンドの受け入れ環境の整備
	方針２．「小さな拠点」を支える交通ネットワークの強化	３．道の駅等の地域拠点の強化
２．防災拠点の機能強化	方針 3．広域的な輸送拠点における防災機能の強化	４．港湾・空港施設の安全化、道の駅における防災機能の強化

３．交通・防災拠点の施策

１．交通拠点との連絡強化　方針１　交通モード間の接続強化（モーダルコネクトの強化）

施策１　高速道路へのアクセス強化

高速道路網の整備

整備が遅れている県西部における高速道路及び高速道路へのアクセス道路の整備を進め、広域的な物流・人流を支える高速交通網の形成から、高速道路と多様な交通モード間の接続強化を図ります。

事例［観光振興：萩・津和野～島根県西部～松江・出雲間の広域観光の推進］

・高速道路を整備することで、東西に長い各地域が結ばれるとともに、都市圏との高速交通網が形成
・交流人口の拡大や地域振興など多方面にわたり大きな効果が期待される

出典：島根県山陰道会議

施策２　インバウンドの受け入れ環境の整備

多言語化・Wi-Fi 等の整備

訪日外国人旅行者の誘客を加速させるため、港湾・空港・鉄道駅等の交通拠点において、案内標識・放送の多言語化、Wi-Fi 整備等の旅客の円滑な受入れのための環境整備について推進します。

事例［インバウンドの受入れ環境の整備（多言語化・Wi-Fi 等）］

インバウンドの受入れ環境の整備

・訪日外国人旅行者がストレスなく、快適な観光・円滑な移動・滞在のための環境整備

（多言語案内標識）

（多言語翻訳用タブレット端末）

（駅名標のナンバリング・４ヶ国語表記）

（無料公衆無線ＬＡＮ）

（国際観光案内所）

（デジタルサイネージ）

出典：国土交通省

１．交通拠点との連絡強化　方針２　「小さな拠点」を支える交通ネットワークの強化

施策３　道の駅等の地域拠点の連携強化

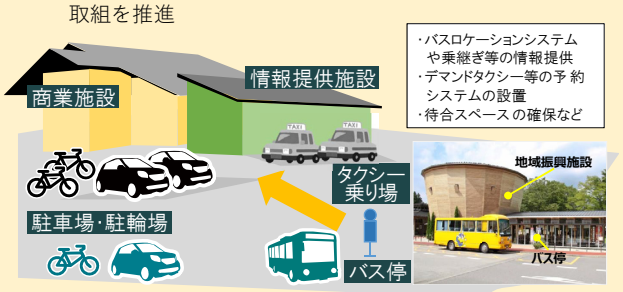
道の駅の交通結節点機能の強化

小さな拠点づくりと連携を図りながら、道の駅について、コミュニティバスやデマンドバスといった地域の実情に即した交通体系との連携の強化を図るとともに、乗用車中心の施設配置からバス優先利用の空間へ再編する等、バス交通の利用空間としての整備を推進します。

事例［道の駅の交通結節点機能の強化］

道の駅の有効活用によるモーダルコネクトの強化

・各道の駅の特徴にあわせた、高速バス、路線バス、デマンドバスの乗継ぎの導入や、道の駅が公共空間であることを踏まえたバス利用優先の空間再編等の取組を推進



（・カーシェアリング、シェアサイクル、低速モビリティの導入、タクシー乗り場の設置）

道の駅「北川はゆま」（宮崎県 延岡市）

道の駅を拠点とした集荷・宅配サービスやコミュニティバスネットワークによる「ふるさと集落生活圏」の形成

出典：国土交通省

２．防災拠点の機能強化　方針３　広域的な輸送拠点における防災機能の強化

施策４　港湾・空港施設の安全化、道の駅における防災機能の強化

①港湾・空港施設の安全化

災害時の緊急物資等の輸送基地としての機能を維持するため、港湾施設について岸壁等の整備に加え、状況に応じて防災点検及び補強工事等を行います。

また、空港においては、災害時の交通網維持のため、空港維持管理・更新計画などに基づき、空港施設の耐震･老朽化点検や補修などの実施や、必要な資機材の更新を適切に行います。

事例［港湾施設の安全化］

浜田港福井地区 耐震岸壁整備

出典：中国地方整備局境港湾・空港整備事務所

河下港 耐震岸壁整備

出典：島根県

②道の駅における防災機能の強化

「道の駅」は、これまで避難住民の受け入れや被災地支援の前線基地となるなど、防災拠点としての機能を発揮してきました。「防災道の駅」制度は、災害時に広域的な復旧・復興活動拠点となる「道の駅」を選定し、ハード・ソフト両面から対策を強化した「防災道の駅」として国が認定するものです。

認定された「防災道の駅」は地域住民や道路利用者、外国人観光客も含め、他の防災施設と連携しながら安全・安心な場を提供することとなります。また、各「道の駅」でも、地域の防災計画に基づいて、ＢＣＰの策定、防災訓練など災害時の機能確保に向けた準備を着実に実施します。

県内の広域的な輸送拠点として活用が見込まれる「道の駅」において、「防災道の駅」の認定制度を活用するなど防災機能の強化を図ります。箇所の選定においては重要物流道路や代替・補完路との接続性を考慮して、関係機関との調整を図ります。

事例［島根県の広域的な輸送拠点］

拠点の種類	内　容
空港	・地方管理空港／共用空港（出雲空港、石見空港、美保飛行場、隠岐空港）
港湾	・重要な港湾（境港、浜田港、河下港、西郷港、三隅港、別府港、七類港）
広域防災拠点（備蓄基地）	・消防学校及び広域防災拠点備蓄倉庫（松江市乃木福富）、浜田防災備蓄倉庫（浜田市野原町）
道路空間を利用した防災拠点	・広域的な輸送拠点となる道の駅（候補）

事例［道の駅における防災機能の強化］

広域的な輸送拠点となる道の駅（候補）

道の駅名称	所在地	道の駅名称	所在地
掛合の里	雲南市	湯の川	出雲市
頓原	飯石郡飯南町	シルクウェイにちはら	津和野町
ゆうひパーク浜田	浜田市	サンピコごうつ	江津市
ゆうひパーク三隅	浜田市	たたらば壱番地	雲南市
赤来高原	飯石郡飯南町	ごいせ仁摩	大田市

第３章　ICT 交通マネジメント計画

１．ICT 交通マネジメント計画の基本方針と施策体系

ICT 交通マネジメントの活用・普及に向けて、以下の基本方針により各施策の展開を図ります。

基　本　方　針		施　策　体　系
１． ＩＣＴ技術の 活用促進	方針１．ICT 技術を活用した維持管理の高度化	１．ICT 活用による道路管理の高度化
	方針 2．産学官連携による ICT 推進体制の強化	2．産学官連携による ICT 推進態勢の構築

２．ICT 交通マネジメントの施策

１．ＩＣＴ技術の活用促進　方針１　ICT 技術を活用した維持管理の高度化

施策 1　ＩＣＴ活用による道路管理の高度化

ＩＣＴを活用した維持管理の推進

急速に進展している道路施設の老朽化と中長期的な人手不足に対応するため、点検・各種センサーなどの ICT 技術の導入により、維持管理情報を備蓄・分析、データ活用を徹底することで効率的な維持管理に繋げる取り組みを推進し、維持管理における生産性向上を図ります。

事例［ＩＣＴを活用した維持管理］

異常通報アプリ　パトレポしまね

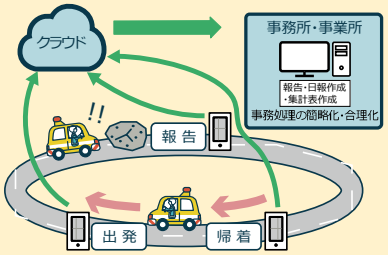
・道路上の落石や舗装の陥没、護岸の決壊など道と川の異常を発見した際の通報手段として、スマートフォンを用いた通報アプリケーション「パトレポしまね」を運用している。

定期点検の効率化の例

・落石源にセンサーを取り付け、さらに定点カメラを設置し、石の挙動データを収集→回収する手法を検討しています。実現すれば、点検の省力化や定量的な診断等の効果が期待される。

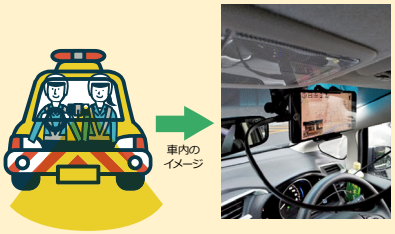
維持管理の効率化の例

・道路パトロールの記録や日報作成を自動化するスマートフォンアプリなどにより、現場やパトロール後の作業負担を軽減し、効率的な巡回が可能になるよう検討している。



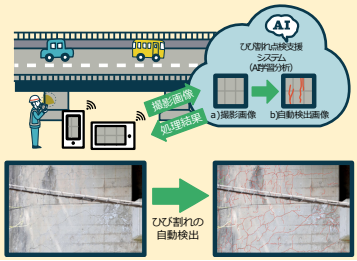
維持管理の高度化の例

・車両に搭載したモバイル端末から得られる、映像や位置・挙動などのデータを、落下物の自動認識や路面状況の把握などに活用できないか検証している。実現すれば、パトロールや維持管理の効率化・簡便化が期待される。



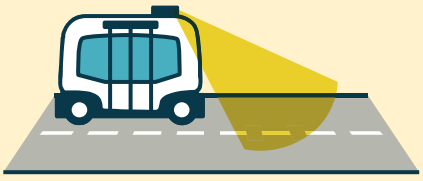
橋梁点検の効率化の例

・橋梁点検におけるコンクリートのひび割れ検知システムの導入を検討している。AI によるひび割れ抽出が実現すれば、写真やスケッチから手作業で作図・数量算出を行っていた従来の方法と比較して、作業時間の大幅な短縮が期待される。



自動運転と道路空間の連携の例

・自動運転システムに、例えば路面に敷設する電磁誘導線を認識するシステムなどを加えることにより、線形の悪い中山間地域の道路における安全性の強化が期待される。



出典：R2.9 島根の『つなぐ道プラン 2020』

１．ＩＣＴ技術の活用促進　方針２　産学官連携による ICT 推進体制の構築

施策 2　産学官連携による ICT 推進体制の構築

産学官連携によるＩＣＴ推進体制の構築

自治体、大学、交通事業者やＩＣＴ事業者などの企業、ＮＰＯ等の多様な団体が連携・協力による ICT 交通の推進体制を構築するとともに、横断的な検討や研究、社会実験などの取組を推進し、ICT 技術の実用化や普及・活用に向けた促進を図ります。

島根県

新広域道路交通ビジョン・計画

令和 3 年 3 月

島根県土木部
〒690-0887　島根県松江市殿町 8 番地
発行：　Tel：（0852）22－5191（道路建設課）
Fax：（0852）22－5190
https://www.pref.shimane.lg.jp/dorokensetsu/