

# 高速道路の早期整備について

【内閣官房・財務省・国土交通省】

## 提案・要望の内容

- 1 法定予定路線11,520kmは、国土政策として国の責任で全線整備すること
- 2 山陰道の未事業化区間について、早期に事業着手し、2020年を目途に山陰道全線のネットワークを完成すること
  - ・湖陵～多伎間 L= 5 km (都市計画決定済み区間)
  - ・大田～静間間 L= 5 km (都市計画決定済み区間)
  - ・三隅～益田間 L= 15 km (都市計画決定手続き中区間)
  - ・温泉津～江津間 L= 13 km
  - ・益田～山口県境間 L= 10 km
- 3 事業中の中国横断自動車道尾道松江線及び山陰道について、一層の事業促進、早期供用を図るため、追加の経済対策においても重点的に予算配分を行うとともに、各区間の完成目標を明らかにすること
  - ・尾道松江線 広島県三次JCT～三刀屋木次IC間 L= 61 km
  - ・山陰自動車道 斐川IC～出雲IC(仮称)間 L= 14 km(H21供用予定)
  - ・山陰道 出雲～湖陵間 L= 4 km 多伎～朝山間 L= 9 km
  - 朝山～大田間 L= 6 km 静間～仁摩間 L= 8 km
  - 仁摩～温泉津間 L= 12 km 浜田～三隅間 L= 15 km
  - 益田道路 L= 4 km(H21供用予定)
- 4 高速道路の休日特別割引について、高速道路ネットワークが繋がっていない本県の実情に配慮して、未整備区間の現道を介する下記の利用について、割引制度の乗り継ぎ特例を拡大すること
  - ・尾道松江線三刀屋木次インターから国道54号を經由し、中国縦貫自動車道三次インターを利用した場合
  - ・江津道路江津インターから国道9号を經由し、山陰道斐川インターを利用した場合

H22年度 重点要望箇所図

平成22年4月1日現在



## 【現状と課題】

- 本県が目指す「活力ある島根」づくりには高速道路は不可欠
  - ・東西に230kmと細長い県土。移動時間の大きさは県内交流を阻害
  - ・公共交通機関が未発達で旅客輸送のほとんどを車に依存
  - ・供用率の低さ（50％）に加え、ネットワーク化されていない
  - ・世界遺産「石見銀山」をはじめ島根の豊かな観光資源が活用できない
  - ・高度・専門的医療機関への所要時間の短縮が課題
  - ・地域産業の競争力強化の為には、物流の円滑化が必要
  - ・平成18年7月豪雨災害に伴う国道9号（出雲市多伎町）の全面通行止めにより、大きな社会的、経済的損失発生。災害や事故発生時の代替路となる山陰道の整備が急務
  - ・追加の経済対策、そしてそれに関連する新たな交付金や起債措置は、財政難に苦しみながらも、繋がっていない高速道路の整備を重要施策として位置づけ、整備促進を要望してきた本県にとっては極めて有効な制度
  - ・長年にわたり高速道路整備の順番を待っている地方にこそ優先的に配分されるべき
- 休日特別割引（上限1000円）について、高速道路のつながっていない島根県内への主要都市までは1000円以上が必要  
（松江⇄広島1450円、浜田⇄鳥取花回廊1200円）

## 【本県の取組状況・方針】

- 県財政の厳しい中においても、高速道路関連事業を優先施策として順位付け
- 事業の前提となる都市計画決定作業に対する体制強化と、地元市町村等一体となった取り組み
- 用地取得事務の受託
- 高速道路の必要性及び利用促進を県内外の方に広く理解して頂くことを目的とした官民一体となった各種広報の実施

## 【提案要望の効果】

- 「活力ある島根」の基盤となる高速道路網の整備により、広域交流が促進され産業の活性化や観光の促進、また、移動時間短縮による地域医療環境の向上が図られる
- 事故・災害時に東西を結ぶ国道9号の代替道路等としての機能が期待される
- 東西に長い県内拠点地域間のつながりが強化される
- 有事の際、武力攻撃事態への対応及び国民保護活動を的確かつ迅速に実施できる
- 高速道路の利用促進により、利便性の向上が図れ、観光客の増加効果等が期待できる



▲移動時間の大幅な短縮効果



▲事故・災害時の代替道路として機能