

## 改革推進会議「生活・社会基盤整備部会」事業説明資料

テーマ	道路網の整備と維持管理		主な事業・ポイント	しまねの道づくり																								
予算事業名	地域活力基盤創造交付金事業費、国庫道路改良事業費、新世紀道路ネットワーク整備事業費、県単道路整備事業費、県単緊急道路災害防除事業費、道路橋梁維持修繕費、道路標識整備費、道路橋梁照明維持費、除雪費外		事業開始年度	道路法 昭和27年 (旧道路法大正9年)																								
担当部局	土木部		担当課	道路建設課、道路維持課																								
会計区分	一般会計		総合発展計画施策体系	Ⅱ安心して暮らせるしまね 5生活基盤の維持・確保 1道路網の整備と維持管理																								
関係する根拠法令等	道路法		関係する計画、通知等	しまねの道づくり新たな道づくりビジョン(H15.1)																								
施策の背景	<p>【背景】</p> <p>・過疎化、少子化が進行する中、県民の日常の行動圏域は拡大しているが、通勤、通学、買い物、福祉、医療などの日常生活に欠かせない道路整備は未だ不十分である。(県内の交通は自動車に依存しているが、県内の国・県道の2車線改良率は63%で全国から20年遅れの水準) 日常活動を支える道路整備、わけても”命を支える道”である緊急車両が迅速に往来できる道路、災害時に住民が安全に避難できる道路の早期整備が望まれている。《資料1～5》</p>																											
施策の目的・目標・現在の状況	<p>【目的】</p> <p>・効率的、計画的に道路の整備や維持管理を行い、県民が通勤、買い物、医療、福祉等の日常生活や産業活動を円滑に行えるようにする。</p> <p>【方針】</p> <p>・県内各地とインターチェンジを連絡する道路や生活圏中心都市と連絡する道路など一般国道や幹線になる県道や一定規模の集落と幹線を結ぶ県道については、重点的、計画的に、また、地域の実情に合わせて効率的に進めていく。</p> <p>・緊急医療機関への連絡強化や緊急輸送道路ネットワークの確立を図るとともに、適正な維持管理を行う。</p> <p>【目標】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>(島根県総合発展計画)</th> <th>目標(平成23年)</th> <th>現時点(平成21年度末)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①生活圏中心都市への1時間アクセス圏域</td> <td>72.4%</td> <td>72.3%</td> </tr> <tr> <td>②道路改良率</td> <td>64%</td> <td>63%</td> </tr> <tr> <td>③良好な路面状態の確保率</td> <td>92%</td> <td>94%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※③は、安全な走行を確保できるMCI3.5以上の道路延長の割合 MCIは、舗装面のひび割れ、わだち掘れ等の状況を示す数値で、3.5を下回ると安全で快適な走行を阻害することになる。</p>				(島根県総合発展計画)	目標(平成23年)	現時点(平成21年度末)	①生活圏中心都市への1時間アクセス圏域	72.4%	72.3%	②道路改良率	64%	63%	③良好な路面状態の確保率	92%	94%												
(島根県総合発展計画)	目標(平成23年)	現時点(平成21年度末)																										
①生活圏中心都市への1時間アクセス圏域	72.4%	72.3%																										
②道路改良率	64%	63%																										
③良好な路面状態の確保率	92%	94%																										
予算状況 (単位:百万円)		H19	H20	H21	H22																							
	予算額 (補正後)	39,367	49,018	54,136	38,909																							
	執行額	39,116	48,630	53,975	—																							
事業内容	<p>①幹線道路の整備</p> <p>・国道と約2,500kmある県道のうち、およそ1/3にあたる790kmを幹線道路と位置づけ重点的に整備</p> <p>②生活関連道路の整備</p> <p>・県道のうち幹線道路を除いた区間(生活関連道路:1,720km)については、一定規模集落から幹線道路や市町村中心を連絡する区間など優先整備区間(約870km)とその他区間(約840km)に分類し、効率的に整備</p> <p>③安全性、信頼性の高い道路ネットワークの構築</p> <p>・緊急輸送道路ネットワーク確立のため、橋梁の耐震補強対策や通行危険箇所(約1,500箇所)の対策を推進</p> <p>・歩行者や自転車が安心して利用できる歩行空間整備を推進</p> <p>④適切な維持管理</p> <p>・道路施設の長寿命化に取り組むとともに、地域の協力を得ながら道路の維持管理を行う。《資料6～9》</p>																											
事業実施状況	<p>事業箇所数:補助事業もしくは交付金事業(補正込み、経済対策除き)</p> <p>【20年度】</p> <table border="1"> <tr> <td>国道改築工区</td> <td>14</td> <td>県道改築工区</td> <td>129</td> <td>災害防除箇所</td> <td>22</td> <td>耐震補強橋梁</td> <td>8</td> </tr> </table> <p>【21年度】</p> <table border="1"> <tr> <td>国道改築工区</td> <td>14</td> <td>県道改築工区</td> <td>120</td> <td>災害防除箇所</td> <td>35</td> <td>耐震補強橋梁</td> <td>13</td> </tr> </table> <p>【22年度】</p> <table border="1"> <tr> <td>国道改築工区</td> <td>12</td> <td>県道改築工区</td> <td>115</td> <td>災害防除箇所</td> <td>27</td> <td>耐震補強橋梁</td> <td>7</td> </tr> </table> <p>《資料10～14(代表事例)》</p>				国道改築工区	14	県道改築工区	129	災害防除箇所	22	耐震補強橋梁	8	国道改築工区	14	県道改築工区	120	災害防除箇所	35	耐震補強橋梁	13	国道改築工区	12	県道改築工区	115	災害防除箇所	27	耐震補強橋梁	7
国道改築工区	14	県道改築工区	129	災害防除箇所	22	耐震補強橋梁	8																					
国道改築工区	14	県道改築工区	120	災害防除箇所	35	耐震補強橋梁	13																					
国道改築工区	12	県道改築工区	115	災害防除箇所	27	耐震補強橋梁	7																					
今後の検討課題	<p>・道路は市民生活に欠かせない基礎インフラ(県内では自動車に移動手段を依存している)であり、全国的に見てその整備水準に大きな格差があるべきではなく、財政的に厳しい中においてもコスト縮減や創意工夫に取り組み、着実に整備を進めたいと考えている。そのために、これからの県内の道路整備あるは維持管理など道路行政全般について幅広くご意見を伺いたい。</p>																											

# 島根県の道路の現状1(統計)

《資料1》

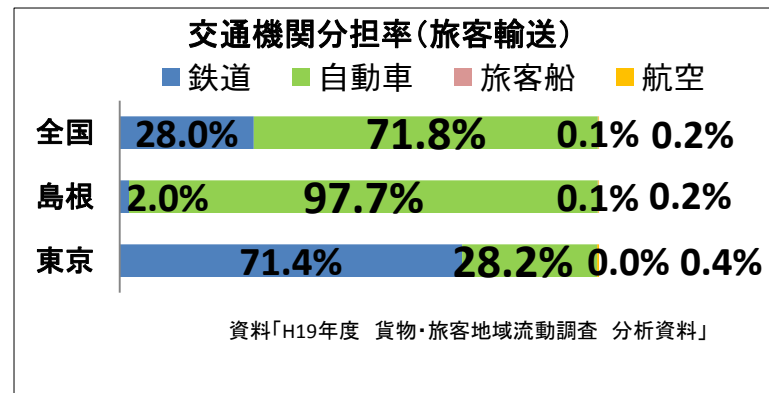
## ■道路整備現況

	県内整備状況 (H21.4.1現在)				改良率比較 (H20.4.1現在)		
	路線数	実延長 (km)	改良率 (%)	舗装率 (%)	県内改良率 (%)	中国5県改良率 (%)	全国改良率 (%)
高速自動車国道	4	89.6	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
国・県道計	247	3,455.7	63.8%	65.6%	63.0%	67.8%	74.6%
一般国道	13	937.6	90.6%	91.4%	90.3%	93.2%	91.3%
	指定区間	3	375.0	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	指定区間外	11	562.7	84.3%	85.7%	83.9%	89.5%
	県道	234	2,518.1	53.8%	56.0%	52.8%	58.7%
	主要地方道	51	1,150.6	68.6%	69.2%	67.4%	73.1%
一般県道	183	1,367.5	41.4%	45.0%	40.5%	47.4%	
市町村道	33,889	14,571.3	51.9%	8.2%	51.4%	51.4%	55.9%
総合計	34,140	18,116.6	54.4%	19.6%	53.9%	54.9%	59.0%
県管理計	245	3,080.8	59.4%	61.4%	58.5%	64.5%	71.0%

※改良率は車道幅5.5m以上の割合  
(但し、市町村道は5.5m未満を含む)

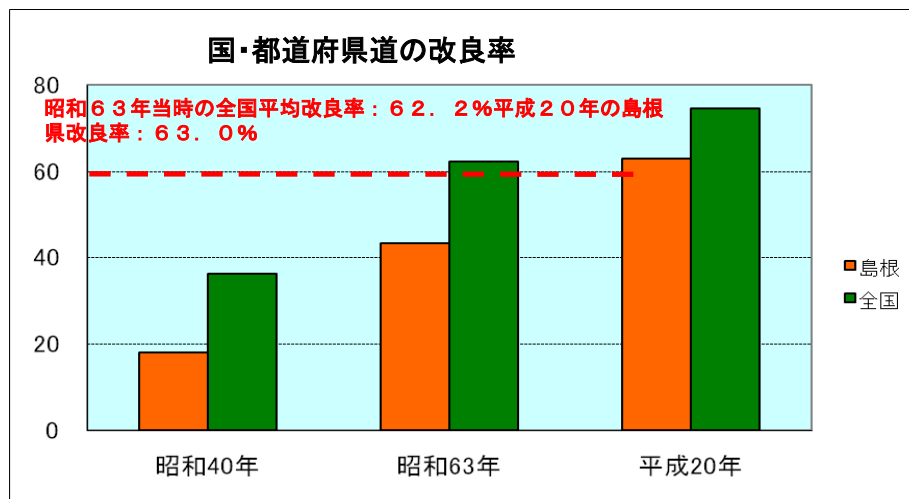
## ■自動車へ依存する県内交通

- 都市部と異なり、鉄軌道が発達していない。
- 日常生活や経済活動において道路が生命線である。



## ■遅れている道路整備

- 県内の国・県道の改良率は63.8%に留まっている。
- 国道・県道の改良率は全国平均から約20年遅れている。



# 島根県の道路の現状2(高速道路)

《資料2》

## ■高速道路の現況

- ・県内の高速道路の供用は55%にすぎない  
出雲以西の整備は大きく遅れている。

## 山陰道の現状

事業中や未事業区間が多い

出雲市

供用済み

《高速道路の状況 (H22.4.1現在)》



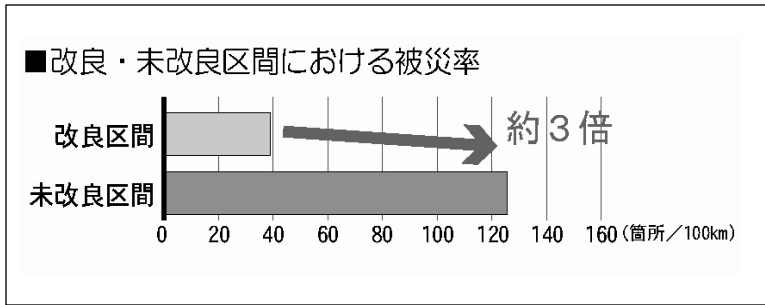
# 島根県の道路の現状3(特徴)

## ■未改良区間で災害被害が多発

- 島根県は、度々豪雨等自然災害に見舞われており道路未改良区間で、被害が多発している。

### 例：平成19年8月隠岐豪雨災害における被害状況

このときの豪雨でも、未改良区間で多くの災害が発生しており、被災率(箇所数/100km)は約3倍に達していた。  
未改良区間では、自然法面のままで斜面对策等がなされていないこと、排水対策が不十分なことなどが原因である。



### もしバイパス (H19.7開通) がなかったら... 県民生活を守る道路整備

平成19年7月に(一)中村都戸港線のバイパスが完成し、隠岐の島町中村～原田間が2車線で整備されました。これにより、島南部と島北東部の安全で円滑な交通が確保されました。

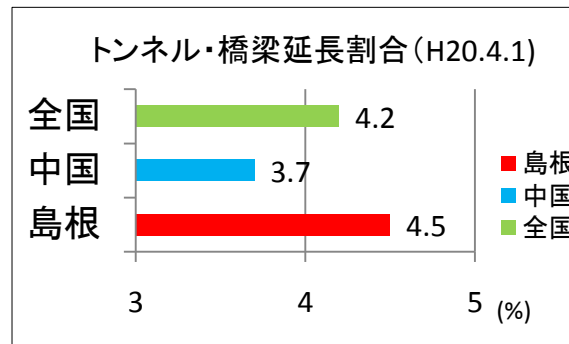
今回の災害では、旧道部分で4箇所被災し全面通行止めとなりましたが、国道485号とともに、病院・消防署・役場等の重要施設が集積する西郷地区と島北部を結ぶライフラインとして機能しました。

**道路整備によりライフラインを確保**

▲H19年7月に開通した中村津戸港線中村区と被災した旧道

## ■建設コストが高い

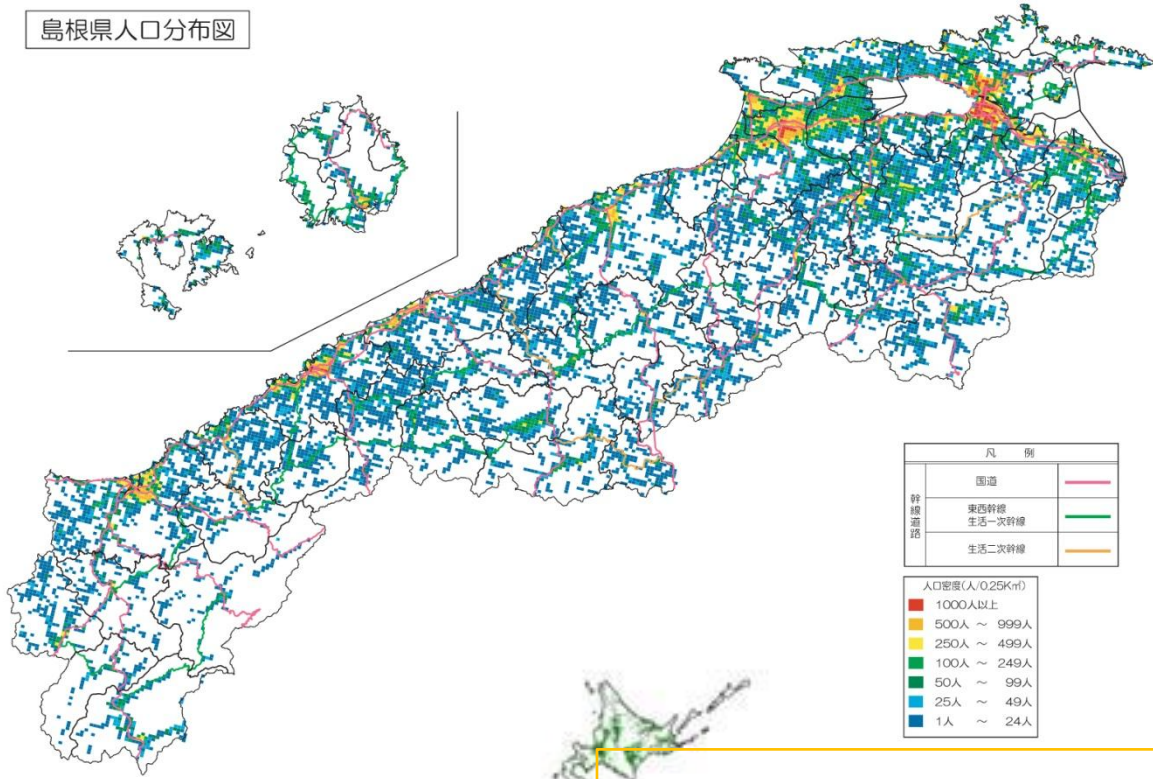
- 山地が多く、事業費の大きいトンネル・橋梁が必要となり、道路整備にコストがかかる。



# 島根県の道路の現状4 (地域からの要望)

## 地域課題に密接に関係し、改築要望がまだまだ多い

島根県人口分布図

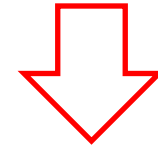


集落が山間地にも満遍なく点在

### 地域が抱える課題

- 路線バスの撤退
- 商店の消滅
- 小中学校の統廃合
- 専門医(産婦人科など) の減少

**道路は、日常生活に欠かせない**



**道路整備に関する多くの要望**

全国的に見ても中国地方は山間部に集落が多い



出典：立命館大学HP  
デジタル社会地図

市町村から県へ出された改築要望のうち、多くの箇所ですべてを実現することができない状態

# 島根県の道路の現状5 (要望例:小中学校の統廃合)

平成20年7月20日

山陰中央新報 7月20日 日曜日

## 18市町で統廃合検討

### 少子化背景に動き加速

山陰両県小中学校 18市町で統廃合検討

山陰両県の小中学校は、少子化が進む中、統廃合の動きが加速している。山陰中央新報が、18市町で統廃合を検討している小中学校の現状を調査した。人口減少が加速している中、小中学校の統廃合は、地域住民の生活道路としても重要な路線であり、地域住民の生活道路としても重要な路線であり、地域住民の生活道路としても重要な路線である。

読者ホットライン 0852-32-3333

韓国、EPA 協議も拒否

釜魅了

(記事抜粋)

島根県では、人口減が進む益田、浜田、江津、大田の県西部四市と隠岐の島町が、計127校の小中学校を83校とする計画案を検討中。

島根県では既に地区説明会を開いている市町もあり、隠岐の島町は22年度の実施を目指す。計画案が実行されれば、県内の小学校は現行の252校から221校に、中学校は104校から93校に減る見通しだ。

計画案の策定に至っていない市町でも西ノ島町、奥出雲町、津和野町が検討委員会を組織し、本年度内に方針をまとめる。また、雲南市は再編も視野に小中学校の適正規模を検討する委員会を設置するなど統廃合の動きは強まっている。

**平成22年度の状況**  
**小学校 - 8校廃校、1校新設 中学校 - 2校廃校**



## H21隠岐の島町の要望書

2. (主)西郷布施線 犬来～大久間の新規採択をお願いいたします。

東地域の観光ルートであり、地域住民の生活道路としても重要な路線であります。来年4月には大久小学校の統廃合によるスクールバス路線ともなります。犬来～大久間の一日も早い事業着手をお願いいたします。



大久小学校は10km離れた西郷小学校へ統合

通学距離が伸び、スクールバス等を運行するが道路整備が必要な箇所も多い

**【対応】**  
平成22年度から南側区間について改良事業着手