

知恵と工夫と島根県

国土交通省 中国地方整備局 松江国道事務所

本田 幸一



昨年の7月に函館から松江に赴任しました。「北の交差点」読者の皆さんに島根の道路整備の状況などについて簡単に紹介させていただきます。

島根県は、中国地方の北側にあり、東は鳥取県に、西は山口県に、南は中国山地を挟んで広島県に接しています。面積は、6.7千平方kmですが、総面積の78%が林野で覆われ、耕地面積は6%に過ぎません。人口は、平成15年国勢調査で75万人（全国46位）ですが、65歳以上の老年人口が26%を超え全国一の高齢県です。県土は、東西230km、南北60kmで横長の形状となっています。島根県は、東部の出雲、西部の石見、また日本海に浮かぶ隠岐の三国から成っており、江戸時代には出雲を松平氏が、石見は銀山領（天領）と浜田藩・津和野藩に、隠岐は松江藩預かりの天領でした。明治になり廃藩置県で明治9年に現在の鳥取県を編入した大島根県が誕生しましたが、5年後の明治14年に鳥取県が再置され、現在

の島根県が誕生しました。

このように、現在の島根県は弱小県ですが江戸時代までは日本の中で重要な地域でした。まず、西の銀山領（いわゆる石見銀山）は最盛期において人口20万人を擁し、日本が世界の銀産出量の三分の一を産出した時には国内最大の銀山でした。大田市大森地区の当時の鉾山地区と物資搬出入港で栄えた温泉津町と仁摩町を併せた地域では、世界遺産の登録に向けた作業が進められています。また、東部では奥出雲の鑛製鉄が有名です。奥出雲で産出される良質の真砂鉄と山林の木材を原料とする木炭、さらに触媒効果のある粘土を使い古代から鑛製鉄が盛んな地域でした。石見も奥出雲も今では人口も少なく全国的に有名な観光地もありませんが、現地で昔の話を地元の言葉で聞くと往時の賑わいを感じられる箇所が多い地域です。

県庁は県東部の松江市で、人口は15万人で松江藩の城下町として栄え、宍道湖に沈む夕日美しい町として知られています。城下町松江は、堀尾吉晴が1611年に松江城を完成させたときに基本的な町並みが形成されました。いまでも、幹線道路を一本外れると昔からの雰囲気も多く残した町並みとなっています。

私の勤務する松江国道事務所は、京都と山口を結ぶ国道9号のうち、島根県安来市から瀬摩郡温泉津町までの区間と、国道54号線の島根県側を含む延長197kmを管理しています。職員は事務28名と技術48名の計76名で改築と管理を含めた平成16年度の事業規模は194億円となっています。現在実施中の事業



出雲大社

は、国道9号バイパスの松江道路と出雲バイパスが平成19年の完成を目指して最盛期です。また、山陰道関連で国道バイパスとして整備する仁摩温泉津道路が今年度から本格的に事業化され、来年からの工事着手に向け設計や地元協議に職員は忙しい毎日です。さらに、山陰道の出雲仁摩間37kmについても平成17年度中の都市計画決定を目指しアセスメントや地元説明に入っています。

国道9号は、島根県を東西に結ぶ唯一の幹線道路で古代の律令時代から今日に至るまで現在と同じようなルートを通っています。このため、県内の都市部は東から安来市、松江市、出雲市、大田市、江津市、浜田市、益田市が総て9号沿いに位置しており、古代から現在まで生活から産業まで総ての機能を一本の幹線道路に依存している状況になっています。また、9号は九州と関西を結ぶ物流の幹線で、夜間には大型トラックの交通量が多い路線です。平成7年に発生した阪神淡路大震災では、山陽側の高速道路が通行不能に陥ったために復旧用の資材等が山陰側の9号を利用して神戸に搬入されたために、地元の9号沿線の人たちが出入りできないほどの交通量が集中したそうです。

このため、国道9号は、松江や出雲市内では交通渋滞による損失や死傷交通事故が多く、また峠部では線形不良による交通事故の多発、さらに背高コン

テナが通行できない狭隘トンネルなどの問題を抱えており、9号と並行する高規格道路の整備が大きな課題となっています。

島根県の高規格幹線道路の整備状況は、一般国道の自動車専用道路を含めても47%で全国平均の69%に対して20%程度下回っています。県庁所在地の松江市が高速道路網に接続したのは、国道9号の松江道路と中国横断自動車道岡山米子線を連絡する一般有料道路の安来道路が平成13年3月に開通したときでわずか3年前でした。

平成16年段階で島根県内全体の高規格幹線道路の路線延長282kmのうち、供用済延長が133km、事業中区間が75km、基本計画と予定路線区間が74kmです。供用済および事業中の区間の各々48kmと32kmは一般国道の自動車専用道路として整備されており、日本道路公団（JH）により施工される延長は、供用済85kmと事業中43kmを併せても123kmと全体の半分に満たない状況にあります。現在JHにより事業が行われている区間は山陰自動車道の宍道出雲間18kmと中国横断自動車道尾道松江線の2路線が有ります。このうち、尾道松江線は、昨年度新直轄事業として整備される区間となりましたが、島根県内25kmについては進捗率が2%程度と低く一日も早い本格的工事着手を地域から求められています。

また、島根県内を高速道路を利用して県境の安来



島根県の幹線道路網

から^{しんじ}宍道間の45kmを東西に移動する場合にも、まず安来道路（19km 一般有料・JH管理）、松江道路（10km 国道9号線バイパス）、中国横断自動車道路松江尾道線（16km JH）を利用することになり、料金を2回払わないと通行できず利用者に不便を強いる事となっています。

次に、鳥根県の地域の状況について紹介します。北海道では行政区域の面積が広く合併の効果が現れにくいいためか、全国で市町村合併が最も遅れていると聞いています。鳥根県は全国的にも市町村合併が進んでおり、現在の59市町村が21市町に再編される予定です。松江国道事務所が管理する国道沿線を例にとっても現在の18市町村が、平成17年度からは8市町になります。合併の一方で役場の数が激減することで中山間地では若者の就職の場が無くなりなり人口減少に一層拍車がかかることが危惧されています。

現在、国を挙げて三位一体の改革で補助金等の見直しを行っているところです。鳥根県は、元々財政基盤が弱く、平成16年度の地財ショックによる地方交付税の大幅な落ち込みにより、現状のまま推移すると平成18年度にも財政再建団体に転落することが危惧されています。県の予算規模は6000億円程度に対して土木費が21%を占めています。また、県債残高は平成15年度末で一兆円を突破しました。このため、県は中期財政改革基本方針を策定し毎年400億円を超える歳出の圧縮を行い、この中で公共事業を200億円程度削減する予定です。さらに、県総合計画の中で進めている施策を、必要性・妥当性・緊急性などの観点から再評価し施策の優先度に応じて13グループに分類し予算配分を見直すこととしました。これにあわせ15分野の公共事業についてもA/B/Cの3グループに分類し、各20/30/40%の事業費を今後3年程度で削減することとしました。優先度の最も高い第1グループには、新産業創出、新事業の創出支援、雇用・就業の促進、危機管理体制の充実・強化、医療機能・施設の整備とこれらの施策を進めるための基盤として高速道路網の整備が選択されました。高速道路整備については、鳥根県の持続的発展の原動力となる産業の活性化のために、物

流を円滑にし観光客などの人の動きを活発にすることが重要であること、さらに救急患者の医療機関への迅速な搬送や危機管理のため必要と判断をしたそうです。

財政基盤の弱い鳥根県で道路事業を行う場合には、各事業の地元負担率まで考えて投資効果の高い事業を行うことが求められます。例えば、直轄国道のバイパス整備の場合、国と地方の負担割合は原則として2対1となっています。（北海道の場合には、法律で嵩上げされ国の負担が8割となっています。）本州では、各県の財政状況により国の負担率が引き上げられており、鳥根県の場合25%の嵩上げがあるため、実質の国の負担率は北海道よりも高くなっています。維持費にはこの嵩上げが適用されないために県から見ると維持関係の負担は大きく感じやすいです。鳥根県における直轄事業の実施に当たっては、鳥根県の土木部長と県内の直轄事務所長が事業の進め方について直接打ち合わせる場があり県の負担も含めて地域にとって望まれる事業の実施について工夫をしています。鳥根県を取り巻く状況は厳しいですが様々な知恵と工夫で乗り切ろうとしています。

最後に、鳥根県は、人情味も厚く、おもてなしの心でお客を迎える地です。また、多くの歴史や文化の蓄積もありますので、北海道の皆さんも是非一度足を運んでみては如何でしょうか。

本文を最後まで読んで頂き、だんだん（ありがとうございました）。



夕陽の宍道湖