

中国横断自動車道

**尾道松江線の全線開通に向けた
その活用策や周辺地域の基盤整備・振興等
に関する調査**

報告書

中国経済連合会

平成24年5月

はじめに

中国横断自動車道・尾道松江線は、広島県尾道市を起点とし島根県松江市に至る約137kmの高規格幹線道路です。このうち、尾道～三刀屋木次間は、新直轄方式（国と地方自治体の負担により整備を行う方式）により整備されており、通行料が無料となります。2012年3月末現在、島根県の松江玉造～吉田掛合間、広島県の尾道～世羅間が開通しており、2014年度中の全線開通に向け、整備が進んでいます。

尾道松江線の全線開通により、瀬戸内海側と日本海側を結ぶ新たな南北軸の高速ネットワーク基盤が強化され、交通の大幅な時間短縮による産業活動の活発化や地域間の交流と連携の活発化のみならず、大規模な自然災害等を想定した緊急輸送路のネットワーク化などリダンダンシーの確保においても、重要な機能を担うことが期待されているところです。

しかしながら、周辺道路（国道）の交通量の減少による道の駅や観光施設などへの影響も懸念されており、道路整備の効果を地域全体で享受するための工夫と協力が重要と考えられます。

そこで、本調査では、尾道松江線の全線開通の意義や影響を整理（Ⅰ章：尾道松江線の概要）し、周辺地域の人口構造、産業動向、地域資源等を踏まえた課題を抽出しました（Ⅱ章：尾道松江線周辺地域の現況と課題）。

次に、尾道松江線の全線開通が地域に与えるインパクトを定量的・定性的に想定するため、複雑な社会構造をモデル化する経済モデル“RAEM-Light”（ラーム・ライト）を用いた経済効果分析を行うとともに、沿線自治体・経済団体にご協力いただき、ヒアリング調査により、地域の現況、尾道松江線開通に関する認識・見通し等を把握しました（Ⅲ章：尾道松江線全線開通が地域に与えるインパクト）。あわせて、先行事例として、既に無料区間として開通している山陰自動車道「東伯・中山道路」と中国横断自動車道・姫路鳥取線における取り組みを取り上げています（Ⅳ章：先行事例にみる高速道路沿線の環境変化への対応）。

最後に、前章までの分析をもとに SWOT 分析を行い、尾道松江線沿線にある地域資源や、その可能性等をふまえ、振興方策のテーマを検討（V 章：尾道松江線の全線開通により想定される効果・影響）し、テーマごとの取組ポイントや方策例を、周辺地域間の連携促進の観点から、既に取り組まれている事例などとともに示しています（VI 章：尾道松江線の全線開通に対応した地域振興）。

本報告書が、尾道松江線開通に向けた周辺地域の基盤整備や地域振興策検討の一助となれば幸いです。

最後になりましたが、本報告書の作成にあたり、中国電力株式会社エネルギー総合研究所、社団法人中国地方総合研究センター、株式会社山陰経済経営研究所、復建調査設計株式会社のご協力をいただきました。各機関に深く感謝の意を表しますとともに、ヒアリング調査にご協力いただきました関係者の皆様に厚くお礼申し上げます。

なお、本報告書および参考資料編は、下記の URL よりダウンロードが可能です。

中国経済連合会 HP (<http://chugokukeiren.jp/>)

中国横断自動車道 尾道松江線の全線開通に向けた その活用策や周辺地域の基盤整備・振興等に関する調査（概要）

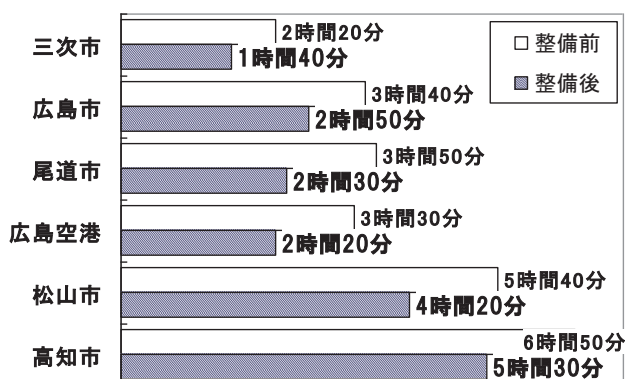
調査目的

中国横断自動車道・尾道松江線の整備が進んでおり、観光などの人流や企業活動の活性化による地域経済の向上への期待がある一方、周辺道路（国道）の通過交通量の減少による影響も懸念されている。本調査では、尾道松江線の周辺地域の特性や課題を踏まえながら、尾道松江線の全線開通に向けた周辺地域の基盤整備や振興策について検討する。

I. 尾道松江線の概要

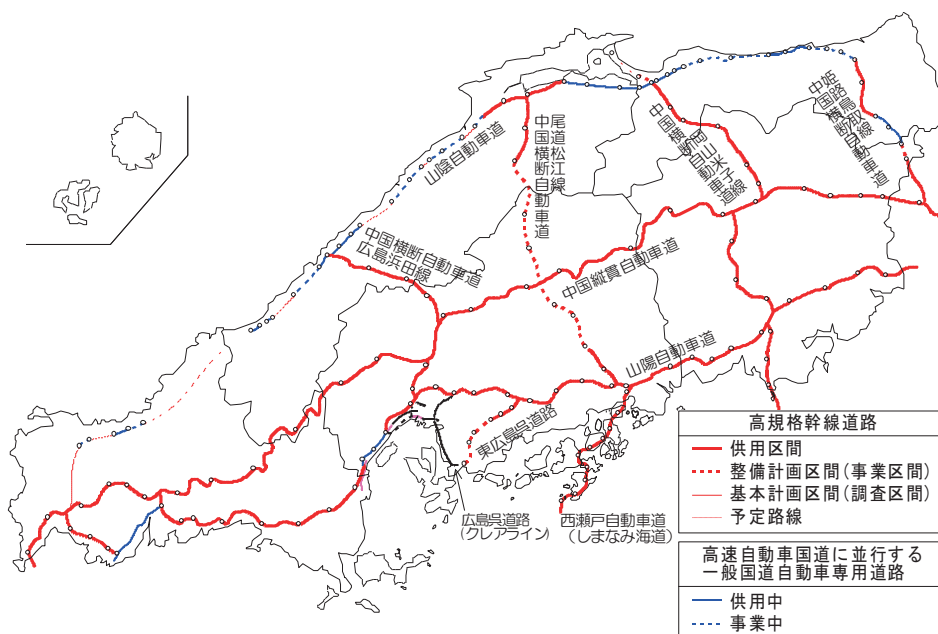
- 尾道松江線は、1987年に国土開発幹線自動車道として追加され、旧日本道路公団による整備が進められ（総延長 137 km）、2001年3月に宍道 IC～松江玉造 IC 間が供用開始となった。
- 2004年1月から、新直轄方式により国土交通省が整備を行う。2012年度中に、三次 JCT・IC～三刀屋木次 IC 間、2014年度中に、尾道 JCT～三次 JCT・IC 間が開通予定で、全線開通となる。
- 尾道松江線の整備により、中国・四国地方の広域的な交通ネットワークを形成し、沿線地域の産業・経済・文化の基盤強化に寄与する。
- 高速道路が縦横に結ばれることで、広域的な物流や人流に関わる新たな結節点が形成される（尾道・福山、三次・庄原に高速道路等の交差する十字路、松江・雲南には、山陰自動車道とのT字路）。
- 尾道松江線は中国地方において、新たな南北軸を形成し、大規模な自然災害等を想定した緊急輸送路のネットワーク化など、リダンダンシーの確保（迂回・代替ルート）の確保において重要な機能を担う。

図表 1 全線開通による移動時間の短縮（松江市発着）



（資料）国土交通省 中国地方整備局

図表 2 中国地域的高速道路網概念図



Ⅱ. 尾道松江線周辺地域の現況と課題

- 人口、産業構造…中山間地域のエリアでは、島根・広島両県全体よりも人口減少や高齢化が著しく、地域活力の減退が進展している。
- 都市機能や住民生活…日本海側（宍道湖・中海周辺）、瀬戸内海の沿岸部及び広島・島根の県境部に一定のサービス産業、産業支援機能が集積している。
- 観光資源…歴史や景観を背景とした著名な観光地へ観光入込がある一方で、中山間地域等にも多様な資源（素材・風土）が数多く賦存する。
- 沿線地域間の交流…国道による往来があり、都市間や隣接する地域間のつながりがあるものの、県境を含む面的な交流・連携は少ない。

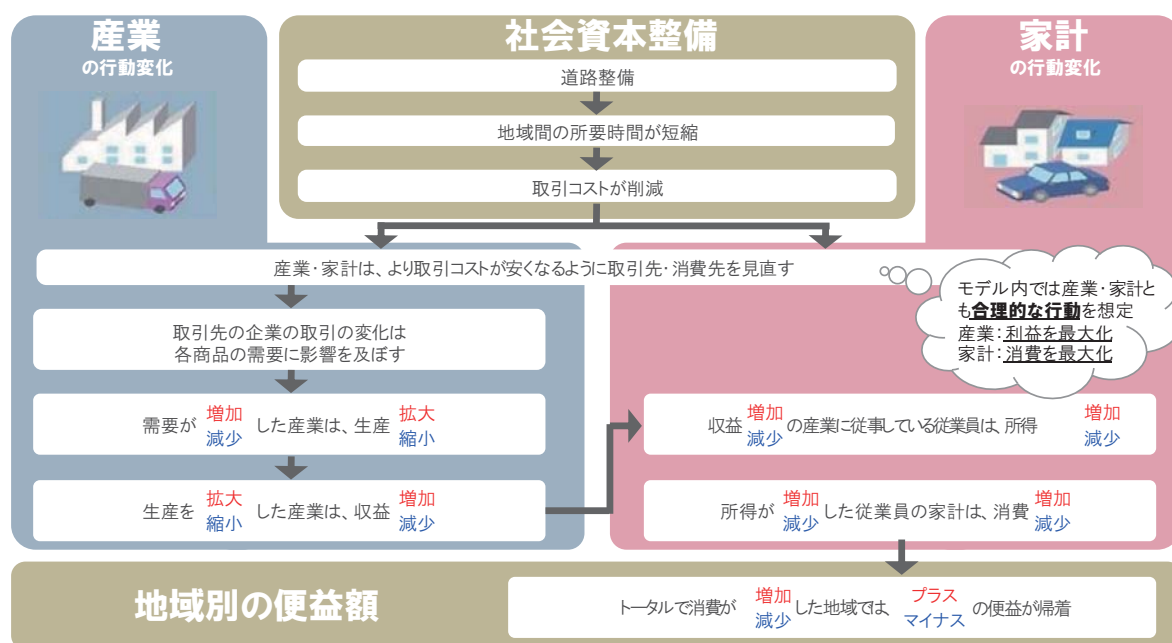
Ⅲ. 尾道松江線全線開通が地域に与えるインパクト

1. 尾道松江線全線開通による経済効果分析

- 社会経済の物流構造や産業構造を既存の統計資料をもとにモデル化した RAEM-Light（ラームライト）を用いて尾道松江線の経済効果を計測する。

- ・道路整備がもたらす物流コストの低下が、地域の企業者や消費者に波及することで、地域にどの程度の経済効果が生じるのかを計測する仕組み。
- ・算出される主なアウトプットは、「産業の取引変化」、「産業の生産変化」、「家計の所得水準の変化」、「地域別の便益額」などであり、全て貨幣単位で出力することが可能。

図表3 RAEM-Light の効果計測ロジック



<分析の視点と分析対象路線>

- 本分析では、「産業の取引変化」と「産業の生産変化」に着目して整理を行う。
- 2005年時点の道路ネットワークを基本として、この基本ネットワークに尾道松江線が全線開通した場合の効果を計測している。

＜域内総生産の変化＞

○尾道松江線整備により、沿線地域全体で年間約 40 億円の域内総生産の増加が見込まれる。

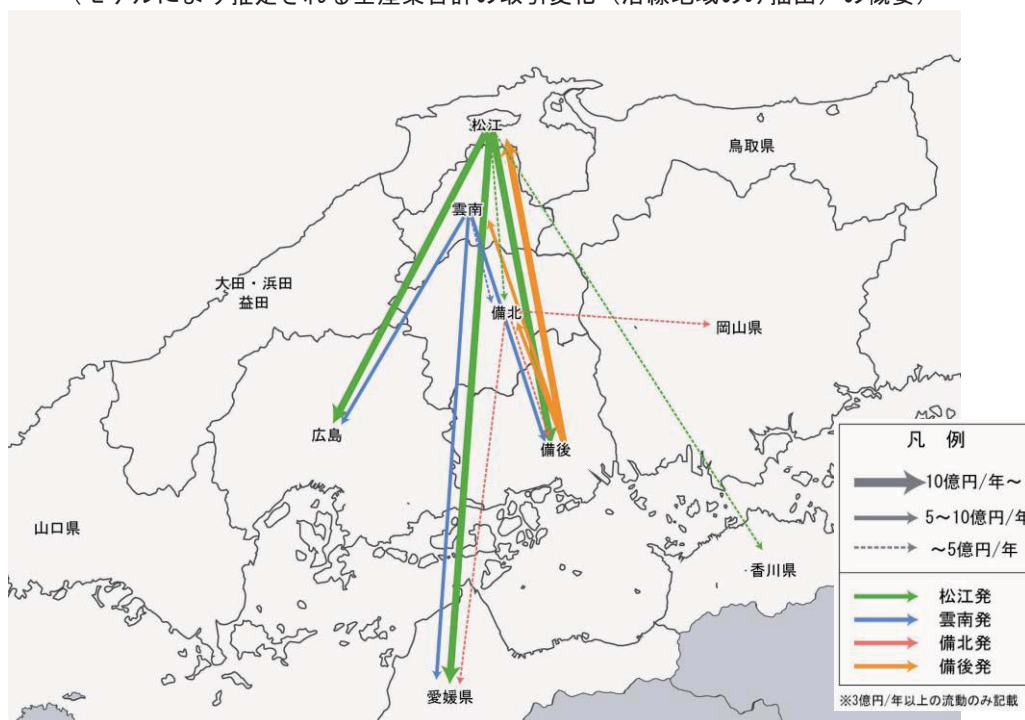
＜取引の変化＞

- 全体的な傾向として、広島県側と比較して島根県側の沿線地域からの出荷拡大量が大きい。
- （各エリアからの出荷先変化）松江・雲南エリアから、広島・愛媛などの大規模消費地へ、備後エリアからは松江・雲南・備北エリアなどの尾道松江線沿線地域へ、備北エリアは愛媛県や岡山県などの広島県外へ出荷拡大の可能性がある。

＜産業別取引額の変化＞

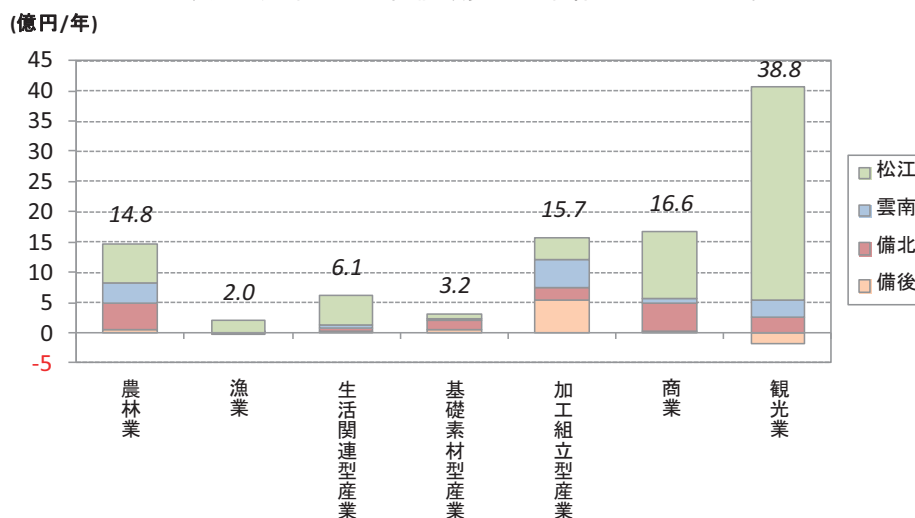
- 最も成長が見込まれる産業は観光業。次いで商業、加工組立型産業、農林業などで成長が期待される。

図表 4 取引変化（全産業合計）
（モデルにより推定される全産業合計の取引変化（沿線地域のみ抽出）の概要）



※松江・雲南・備北・備後の4つのエリアからの出荷変化に着目し、出荷額変化が3億円/年の流動のみ図示している

図表 5 産業別付加価値額変化の沿線4エリア別内訳



※その他産業（鉱業・採石業・砂利取得業、建設業、その他サービス業）のマイナス分はグラフ内に表示していない。
ただし、域内総生産算出時には含めているため、グラフ内の産業別付加価値額の合計が域内総生産と一致しない。

<試算結果にみる尾道松江線のもたらす可能性（沿線エリア別）>

○試算結果から、尾道松江線開通により各エリアで以下のような可能性を整理できる。

	試算結果概要	結果に基づく尾道松江線の利活用案
松江	○瀬戸内海地域の大規模消費地（広島・福山・松山など）へのアクセス性が向上し、これら地域との取引が効率化される。 ○観光業で大きな成長が期待され、特に四国・山陽側地域からの入込拡大の可能性はある。 ○その他、農林業や加工組立型産業、商業などでも成長も期待される。	○瀬戸内海地域との取引拡大・観光入込客拡大に向けた積極的なPR・営業活動の推進が効果的である。 ○成長が見込まれる観光業については、アクセス時間の短縮により日帰り観光客の増加を誘発させ、結果的に観光消費額の抑制に繋がる可能性もあることから、観光客誘致と併せて、宿泊施設等を拠点とする周遊型・滞在型観光を定着させることでより大きな効果発現が期待される。
雲南	○瀬戸内海地域の大規模消費地（広島・福山・松山など）へのアクセス性が向上し、これら地域との取引が効率化される。 ○産業集積の強い一般機械器具製造業等の加工組立型産業で成長が見込まれる。 ○その他、農林業や観光業などでも成長が期待される。	○瀬戸内海地域との取引拡大・観光入込客拡大に向けた積極的なPR・営業活動の推進が効果的である。 ○製造業については、組立後製品の都市圏・海外への効率的な出荷を支援するほか、関連下請け企業からの原材料の調達等も効率的になり、生産コストが低減することも期待される。
備北	○特に三次市において道路整備による恩恵が大きく、愛媛県・岡山県・大阪府などの広島県外との取引が効率化される（岡山以东については、中国自動車道・岡山自動車道などから尾道松江線に転換が図られることで無料区間利用による物流コスト削減が見込まれる）。 ○商業、農林業などで成長が大きいほか、観光業、加工組立型産業など様々な産業で広く成長が期待される。	○岡山以西・四国等との取引拡大・観光入込客拡大に向けた積極的なPR・営業活動の推進が効果的である。 ○成長額自体は他地域と比較して若干小さいものの、現況の同エリアの産業規模に対する成長率は高く、ドラスティックな成長が見込まれる産業が多いため、道路を利活用した都市圏への出荷を積極的に行うことで相乗的な効果の発現が期待される（例えば、農林業）。
備後	○松江・雲南エリアへのアクセス性が向上し、これら地域との取引が効率化される。 ○沿線で産業集積の強い加工組立型産業での成長が顕著である。	○松江・雲南エリアとの取引拡大・観光入込客拡大に向けた積極的なPR・営業活動の推進が効果的である。 ○山陰側都市と比較して若干効果が小さい市町村も存在するが、これは現況の生産規模や取引状況をもとに経済効果を予測しているためであり、今後、尾道松江線整備により新たに創出される経済活動（例えば企業進出など）によって、算出結果以上の効果発現の可能性もある。 ○今後の各地区の動向を注視して、この試算結果に留まらない新たな企業間取引や沿線間の交流を促進する取組が必要である。

2. 沿線自治体等のヒアリング調査結果

○尾道松江線沿線の主な自治体及び経済団体（計 11 箇所）へヒアリング調査し、地域の現況、道路開通に関する認識・見通し、影響・効果への対応状況等を把握した。

＜尾道松江線と沿線・周辺地域等との関係性＞

- 尾道松江線開通に関して、沿線や周辺地域において「地域資源の共通性や連携への期待」がみられる。中でも尾道松江線の起点・終点の関係にある松江と尾道では都市間連携へ取り組むとともに、周辺地域を含む広域的な交流を視野に入れている。県境地域などの沿線相互では、銀山街道（銀の道）に係る交流があるものの、全般的に相互の連携が乏しい状況にある。
- 開通により、中国地方中央部において西日本につながる広域的な交通ネットワークが強化されることから、中国地方以外の関西、四国、九州等への人的・物的な交流拡大の可能性が見込まれる。
- また、周辺の空港、港湾を活用した海外からの広域観光や国際物流への期待が各地域で共通して指摘できる。

図表 6 地域資源の共通性や連携への期待

（注：【表の見かた】縦方向にみる。表頭地域と表側地域の関わりを示したもの）

	A 松江	B 雲南・飯南	C 三次・庄原	D 世羅・尾道
松江地区 a		○山陽側からの山陰・島根県への玄関口の役割（情報拠点の必要性） ○古事記 1300 年等の大型プロジェクトとの連携	○山陰－山陽間の広域的な観光ネットワークの形成への期待	○尾道松江線の起点・終点として連携 ○山陰の中心圏域（宍道湖・中海圏域）との交流・つながりの形成
雲南地区 b	○着地型・滞在型の観光による連携（県レベルの観光振興等）		○銀の道（銀山街道）による交流・連携 ○災害時の連携協定を締結（三次市と飯南町）	○銀の道（銀山街道）による交流・連携
備北地区 c	○共通の観光資源での連携（美術館、公園等）	○県境での交流、施設利用（買い物、医療機関等） ○銀の道（銀山街道）による交流・連携		○銀の道（銀山街道）による交流・連携 ○共通の観光資源での連携（美術館、ワイナリー等）
備後地区 d	○尾道松江線の起点・終点としての連携 ○松江から尾道（しまなみ街道）、四国への新たなルート	○銀の道（銀山街道）による交流・連携 ○道の駅等の活用による情報発信・誘客	○瀬戸内エリアからの日帰り観光地 ○銀の道（銀山街道）による交流・連携	
広島市	○ビジネス・観光双方での往来 ○都市間バスの時間短縮による交流促進	○近隣の主要なマーケット（観光や農業交流等を目的とした来訪） ○道の駅等の活用による情報発信・誘客	○広島県内の主要な誘客ターゲット ○道の駅等の活用による情報発信・誘客	○山陽道による結節点、ネットワークの活用 ○広島県内の主要な誘客ターゲット

- 一方で、山間部を中心に、自地域が尾道松江線開通により通過地となることなど、「開通への不安や懸念」がみられる。
- 並行道路（一般国道等）の交通量減少、都市間バスがルート変更（あるいはノンストップ化）により、これまで利用されていた沿線地域の商業・サービス業などが衰退することにも不安視されている。
- 尾道松江線自体の存在や沿線周辺地域の情報発信など、認知向上に係る取組が少なく、地域相互で不安や懸念が先行する傾向もみられる。
- また、近隣の大都市である広島市については、利便性が高まることで、労働力や購買力流出が拡大するスロー現象等の発現が懸念されている。

図表 7 開通への不安や懸念

（注：【表の見かた】縦方向にみる。表頭地域と表側地域の関わりを示したもの）

	A 松江	B 雲南・飯南	C 三次・庄原	D 世羅・尾道
松江地区 a		△山陽側から松江・出雲方面への観光客等の直行（通過） △並行道路の交通量減少と沿線の衰退 △都市間バス（高速バス）のルート変更	△山陽側から松江・出雲方面への観光客等の直行（通過） △並行道路の交通量減少と沿線の衰退 △都市間バス（高速バス）のルート変更	△地域の特性・特徴に関する情報不足 △三次以北の先行開通による広島－松江間の連携
雲南地区 b	△尾道松江線の認知不足、待望感の弱さ		△尾道松江線沿線で新たに整備される道の駅等の競合	△山陽側から山陰方面への観光客等の直行（通過）
備北地区 c	△尾道松江線の認知不足、待望感の弱さ	△尾道松江線沿線で新たに整備される道の駅等の競合		△山陽側から山陰方面への観光客等の直行（通過） △尾道松江線沿線で新たに整備される道の駅等の競合
備後地区 d	△地域の特性・特徴に関する情報不足	△労働力、購買力流出の拡大 △地場食品業に対する安価な商品等の流入	△山陰方面へ直行するため通過地となる	
広島市	△所要時間の短縮による日帰り増加への対応	△労働力、購買力流出の拡大 △地場食品業に対する安価な商品等の流入	△労働力、購買力流出の拡大 △高速バスのルート変更（ノンストップ化）	△労働力、購買力流出の拡大

IV. 先行事例にみる高速道路沿線の環境変化への対応

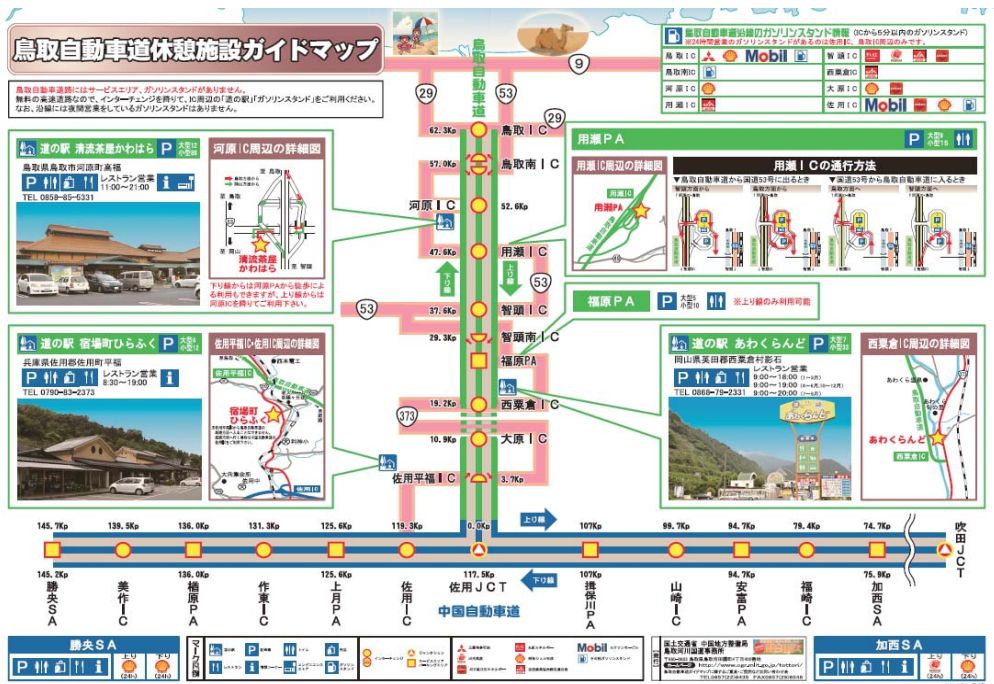
1. 山陰自動車道「東伯・中山道路」と鳥取県琴浦町

- 国道9号のバイパスとして国が整備を進めてきた山陰自動車道「東伯・中山道路」が2011年2月27日に開通した（開通区間は、鳥取県内の大栄東伯ICから赤碕中山ICまでの延長12.0km）。
- 琴浦町では、本線の琴浦パーキングエリア（PA）に併設して、町内の特産品・物産品の購入・飲食やトイレ休憩等ができる「物産館ことうら」を2011年10月に開設した。同館では、地元素材の食を提供するとともに、町の玄関口として地域情報発信の場として機能を担う。
- 一方で、本線に並行する国道9号の区間では、交通量の減少に伴う商業・サービス業等への影響が懸念されている。沿線の経営者・商店主はNPO法人を組織し、地元素材を活かした食事やスイーツ、名所・観光地等を「琴浦グルメストリート」として一体的な活性化に取り組む。



2. 姫路鳥取線「鳥取自動車道」と「道の駅かわはら」

- 中国横断自動車道 姫路鳥取線は、姫路市を起点に鳥取市に至る延長約86km。このうち、佐用JCT～西粟倉IC間及び智頭IC～鳥取IC間（合計約43km）の「鳥取自動車道」は、新直轄方式により無料の高速道路として整備されている。
- 沿線の道の駅や観光資源等の活用方策を検討する中で「鳥取自動車道 休憩施設ガイドマップ」の作成等、道路利用者の利便性の向上および沿線の地域活性化への取り組みが行われている。
- 鳥取市内の河原IC付近には、「道の駅 清流茶屋かわはら」があり、従来から因幡街道や城下町・宿場町の景観整備やイベントの実施、ガイドの育成などが行われている。



V. 尾道松江線開通の効果・影響と地域の対応

○尾道松江線整備・開通に関わる沿線地域の現状・特性について、SWOT分析を用いて整理した。それをもとに尾道松江線沿線の地域資源、可能性等をふまえた「振興方策のテーマ」を検討した。

図表 8 尾道松江線開通に関する沿線地域のSWOT分析

	内 部 環 境		
強 み	1) 中国地方中央部の要衝の形成 ○三次、尾道に形成される十字路、松江に形成されるT字路の高速道路の結節点 2) アクセス時間短縮による観光人口の増加 ◎島根県東部ー山陽(広島)・四国間のアクセス時間短縮による観光入込増の可能性 3) 農林業等で都市圏への出荷拡大 ◎農林業、加工組立型産業で沿線相互及び周辺の都市圏への出荷拡大の可能性 4) 多様な歴史・文化、地域の風土 ○都会地にも評価される自然・風土がもたらす豊富な食(加工品など) ○奥深さのある歴史・文化資源(銀山街道等) 5) IC周辺に新たな情報・交流拠点の形成 ○市町別にIC付近に新たに整備される飲食・情報発信拠点(道の駅)の施設	1) 地域活力の低下 ○人口減少・高齢化の進展 ○地場産業の活力低下、雇用の維持・確保や若年者層の流出抑制 ○農業の担い手確保と技術継承 2) 並行道路の交通量減少と産業の衰退 ○並行道路(国道54号等)の交通量減少とこれによる沿線の商業・サービス業の衰退 3) 沿線市町の情報共有の不足 ○沿線市町での交流・連携の取組の少なさ(相互の地域特性に関する情報不足、理解不足) 4) 沿線市町間の温度差 ○地域ごとに尾道松江線整備・開通に対する意識の違い、利活用への温度差	弱 み
機 会	1) 無料の高速道路 ○新直轄方式による無料の高速道路 2) 取引・交流圏の拡張 ○しまなみ海道との接続による四国との新たなルートの形成 ○広島空港、関西圏・九州圏からのアクセス改善 ◎時間短縮による愛媛県・岡山県・大阪府などの沿線地域外との取引拡大 3) 観光・交流の推進 ○県レベルの観光振興事業・祭事等との連携・連動 ○都市部からの滞在型・体験型の農業や里山文化等への関心の高まり ○訪日観光客の誘致と広域観光の展開 4) 企業・工場の移転・進出 ○リスク分散等を企図した西日本への工場立地 5) 新たに創出される経済活動 ◎現在の生産・取引状況に加え、道路整備により新たに創出される経済活動の可能性	1) 通過交通へのシフト ○山間地域が通過地となることへの不安 ○都市間バス(高速バス)のルート変更やノンストップ化 2) ストローク現象等の発現 ○他地域とのアクセス改善による雇用や消費の流出加速 ○アクセス時間の短縮による日帰り利用の増加(観光消費等の低迷) 3) 利活用の機運の停滞 ○道路の存在、無料道路であることに対する認知度の低さ ○道路開通や利用への待望感の弱さ	脅 威
	外 部 環 境		

注) ○印の項目は、主にヒアリング調査結果による

◎印の項目は、RAEM-lightを用いた経済効果分析による

Ⅵ. 尾道松江線を活用した地域振興 ～テーマ別の方策（取組イメージ）～

振興方策のテーマ

- 【１】沿線振興の体制整備と相互の情報共有の促進
- 【２】尾道松江線及び沿線の風土・素材の情報発信と交流人口の拡大
- 【３】都市部と山間地域の連携促進による地域活性化や定住促進
- 【４】既存のインフラとの連携による産業支援機能の活用と拡充
- 【５】新たな視点で並行道路エリア（国道 54 号、184 号 等）の活用

【１】沿線振興の体制整備と相互の情報共有の促進

- * 1) 尾道松江線の一体的な振興・プロモーションを手掛ける
- * 2) 沿線地域内外で尾道松江線に係る情報共有と情報発信を行う

①沿線市町による利用促進の連携体制づくり

道路開通の周知と利用促進に向けて沿線圏域が連携し、持続的かつ広域的な活動を展開する。

【方策例】官民連携による認知度向上と利用促進の展開

②利活用の機運醸成に資する情報共有や情報発信

道路開通による沿線地域間のつながり、一体感及び尾道松江線の利活用の機運を醸成する。

【方策例】尾道松江線沿線地域の情報共有や情報発信機能

【２】尾道松江線及び沿線の風土・素材の情報発信と交流人口の拡大

- * 1) 認知度と利便性を高める
- * 2) 尾道松江線を利用して沿線の魅力・奥深さを体験する
- * 3) 素材を活かして、目的地・目標物となるコト・モノを共同して創り出す

①道の駅・P A・S A間の情報共有・共通テーマでの情報発信

尾道松江線は、通行無料の高速道路で利用者にメリットがあるが、高速道路内S A・P Aが整備されないため、給油等で煩わしさが生じる可能性もある。沿線市町等に整備予定の道の駅等で沿線地域での相乗効果を高めるために、共通テーマでの情報発信を図る。

【方策例】沿線の休憩施設（道の駅・ガソリンスタンドなど）のガイドマップ作成

②交流人口の拡大

A. 尾道松江線沿線でのモニターツアー

広島県・島根県の県境を挟んだ中山間地域での広域的な観光・移動ルートが見えづらく、アクセスに時間を要するイメージが先行している。道路利用を想定した沿線地域・周辺地域でのモニターツアーの実施などにより、観光ルート形成を図る。

【方策例】銀の道モニターツアー（尾道・福山と石見銀山間のルート検討）

B. 中山間地域を会場としたグルメイベント

中山間地域等から豊富な食材や特徴的な料理・特産品等を持ち寄り、地域の魅力を伝える機会を設けることで、これまで通過地とされていた沿線市町の認知度を高めていく。

【方策例】里山グルメフェスティバルの開催

【3】都市部と山間地域の連携促進による地域活性化や定住促進

- * 1) アクセスし易さを活かして、都市と山間地域の生活者のつながりをつくる
- * 2) 山間地域の魅力を発信し、協働して課題解決に取り組む
- * 3) 山間地域への来訪機会を増やし、定住を促す

①都市部と山間地域の連携・交流

A. 企業による研修活動利用

尾道松江線は中国山地を南北に縦断し、沿線周辺には森林や河川等の豊かな自然環境がある。森林は多面的・公益的な機能を持ち、人の五感を通じて快適に感じさせてくれる働きを持つ。森林をレクリエーション活動や教育の場として活用していく取組を検討する。

【方策例】企業の研修事業を活用した森林保全活動

B. 沿線地域でのスポーツ合宿

沿線市町には、自然を活かした各種競技・スポーツの関連施設が整備されている。これに加え、スポーツ合宿の拠点としての可能性を高め、地域の魅力を活かす取組を検討する。

【方策例】四季を通じたスポーツ合宿・研修の誘致促進

②中山間地域での定住及び起業支援

尾道松江線を利用することで生活圏や交流圏の拡大が見込まれ、都市部と山間地域を行き来する機会が増えると考えられる。そこで、中山間地域を生活の場、起業の場として活かそうとする人々に適切な情報と来訪機会提供の取組を検討する。

【方策例】都市部から山間地域への起業家の誘致・募集

【4】既存のインフラとの連携による産業支援機能の活用と拡充

- * 1) 他の交通・物流インフラとの連動・連携を図る
- * 2) 企業、来訪者に有用な沿線情報を提供する
- * 3) 尾道松江線というネットワークを土台に企業間交流・マッチングを図る

①尾道松江線と並行道路の連携による移動手段（2次交通）の構築

尾道松江線を利用することにより都市間バス等の利便性向上、周辺道路の路線バスの運行形態にも変更・追加が予想される。そこで、官民で連携して新たなバス路線（高速バス）開設を推進するとともに、沿線地域での移動手段（周遊ルート、周遊バスチケット企画等）を検討する。

【方策例】新規の都市間バスを活用した観光ルートづくり

②IC・JCT周辺への企業・工場誘致の促進・支援

尾道松江線の沿線地域や中山間地域などにおいて、中国道・山陽道・山陰道等の高速道路を利用した都市間のアクセスが向上することを活かし、企業・工場誘致を促進する。

【方策例】高速道路網と周辺インフラ機能の総合的な情報発信

③沿線市町・周辺地域における産業振興のための企業間マッチング

尾道松江線開通を契機として、山陰－山陽での企業間のネットワーク形成を図るため、ものづくり産業などの交流・連携機会を創出する。また、沿線に立地する企業や事業所相互のPR、企業間交流を図り、関連する産業・業種等の企業誘致の促進につなげる。

【方策例】「出雲・瀬戸内ビジネスフェア(仮称)」の開催

④物流インフラ相互の連携強化、バックアップ機能の拡充

尾道松江線等を活用し、山陽(広島都市圏、備後圏域)と山陰(宍道湖・中海圏域)エリアの空港・港湾などを相互に利活用するための地域間・施設間の情報共有を図り、災害時・緊急時のリダンダンシーの確保に留意していく。また、豪雨、豪雪等の気象条件の悪化による並行道路の途絶に対するリダンダンシーの確保と、尾道松江線沿線の道の駅等の拠点施設の活用による災害時対応などの機能強化等を図る。

【方策例】山陰－山陽間の空港・港湾・道路沿線施設等の連携強化

【5】新たな視点で並行道路エリア（国道54号、184号等）の活用

＊1）沿線で連携した取組により、並行道路への興味・関心を集める

＊2）高速道路と並行道路の一体感や連動性を高め、双方に親しみを持たせる

①新旧の街道をつなげる“食”のネットワークづくり

尾道松江線及び周辺の道の駅における沿線各地の特産品を利用した食事メニュー等の提供、使用する食材や加工品の現地販売など、地産地消と産直市の連携を図る。国道54号、国道184号等と尾道松江線沿線の施設間で相互に連携し、回遊・周遊をうながす取組を展開する。

【方策例】尾道松江線 宝さがしスタンプラリー

②既存の道の駅を活用した地域コミュニティの拠点形成

国道54号、国道184号等に開設されている道の駅について、施設の立地や機能を活かし、地元住民に認知され利用される拠点を目指した機能強化を図る。

【方策例】道の駅の地域コミュニティ・防災拠点化

③並行道路周辺をコース・会場とするスポーツイベント

尾道松江線開通により、交通量減少が見込まれている国道54号、国道184号等を活用し、沿線地域でのスポーツイベントを企画・開催する。尾道松江線の認知向上と沿線での交流人口の増加をうながすとともに、沿線地域での住民の市町を越えた連携の意識を醸成する。

【方策例】尾道松江線の周辺道路を利用したスポーツイベント（サイクリング等）

目 次

調査の目的.....	1
I . 尾道松江線の概要	2
1 . 国直轄方式による高速道路整備.....	2
(1) 尾道松江線の整備構想と社会経済環境の変化	2
(2) 国直轄方式による幹線道路整備.....	2
2 . 尾道松江線の整備概要と開通見通し.....	3
(1) 尾道松江線の整備概要.....	3
(2) 尾道松江線の開通見通し.....	3
3 . 尾道松江線の全線開通の意義・影響.....	4
(1) 東西・南北軸の高速ネットワークの基盤強化	4
(2) 新たな国土軸の形成及びリダンダンシーの確保	5
(3) 地域産業の活性化.....	6
(4) 既存道路・施設の利用度の低下.....	7
II . 尾道松江線周辺地域の現況と課題.....	8
1 . 尾道松江線周辺地域の現況.....	8
(1) 人口構造、産業構造の現況.....	8
(2) 観光・交流関連の地域資源の現況.....	10
2 . 尾道松江線と沿線地域の現況からみた課題.....	11
III . 尾道松江線全線開通が地域に与えるインパクト	12
1 . 尾道松江線全線開通による経済効果分析.....	12
(1) RAEM-Light を用いた経済効果分析の概要	12
(2) 経済効果の試算結果.....	13
(3) 試算結果にみる尾道松江線のもたらす可能性	18
2 . 沿線自治体等のヒアリング調査結果.....	20
(1) 実施概要.....	20
(2) ヒアリング結果の要旨.....	20
(3) 尾道松江線と沿線・周辺地域等との関係性	29
(4) 他団体による沿線調査結果.....	32

IV. 先行事例にみる高速道路沿線の環境変化への対応	34
1. 山陰自動車道「東伯・中山道路」	34
2. 中国横断自動車道 姫路鳥取線「鳥取自動車道」	36
(1) 新直轄方式による整備と利活用.....	36
(2) 道の駅 清流茶屋かわはら.....	37
V. 尾道松江線開通の効果・影響と地域の対応	38
1. これまでのまとめ（小括）	38
2. 尾道松江線の影響・効果と開通への対応.....	38
(1) 沿線地域のSWOT分析.....	38
(2) 沿線地域における振興方策のテーマ.....	40
VI. 尾道松江線を活用した地域振興	41
1. 振興方策の全体像.....	41
2. テーマ別の方策（取組イメージ）	42
(1) 沿線振興の体制整備と相互の情報共有の促進	42
(2) 尾道松江線及び沿線の風土・素材の情報発信と交流人口の拡大	44
(3) 都市部と山間地域の連携促進による地域活性化や定住促進	46
(4) 既存のインフラとの連携による産業支援機能の活用と拡充	47
(5) 新たな視点で並行道路エリア（国道 54 号、184 号 等）の活用.....	50

調査の目的

平成 26 年度中の全線開通に向けて中国横断自動車道・尾道松江線の整備が進んでいる。これが開通すれば、尾道～松江間が 1 時間 20 分短縮され、観光などの人流や企業活動による物流の活性化による地域経済の向上が期待される。

一方で、周辺道路となる国道 54 号などの通過交通量の減少が見込まれ、道の駅や観光施設への影響も懸念されている。

そこで、本調査では、尾道松江線の周辺地域の特性や課題を踏まえながら、尾道松江線の全線開通に向けた周辺地域の基盤整備や振興策について検討する。

調査対象地域

本調査の対象地域は、中国横断自動車道・尾道松江線の沿線地域を中心に、島根県と広島県の 4 エリアとする。



I. 尾道松江線の概要

ここでは、中国横断自動車道・尾道松江線の整備の目的及び事業概要を整理するとともに、既存文献、先行事例等をもとに、全線開通の中国地域における意義を再考していく。

1. 国直轄方式による高速道路整備

(1) 尾道松江線の整備構想と社会経済環境の変化

尾道松江線は、1987年に、国土開発幹線自動車道として追加され、1998年12月に全区間が施行命令区間となった。この路線は、旧日本道路公団による整備が進められ、2001年3月には、宍道IC～松江玉造IC間が供用されているが、2004年1月から、新直轄方式により国土交通省が整備を行っている。

この間、国・地方の財政悪化、少子高齢化、経済のグローバル化等、時間の経過とともに、高速道路整備と地域を取り巻く環境は大きく変化してきている。特に、尾道松江線沿線の中山間地域では、地域活力の減退が懸念されており、その対応が急務となっている。

(2) 国直轄方式による幹線道路整備

①無料の高速道路

本線で実施されている新直轄方式は、従来、高速道路株式会社が全て有料道路として建設を予定していた整備計画区間において、国と地方自治体の負担により整備を行う新たな直轄事業である。

この方式の整備では、高速道路建設の財源を税金としているため、通行料が無料の道路となる。この点は、利用者にとってのメリットであり、尾道松江線の特徴といえる。一方で、NEXCO西日本（西日本高速道路株）により実施・提供されているサービスエリア（SA）やパーキングエリア（PA）整備が行われなため、IC周辺等に利用者のための休憩施設（道の駅）等の整備が必要となる。

②中国地方屈指の大型プロジェクト

全国的にみても、延長約137kmの高規格幹線道路を新直轄方式で整備する事例はなく、中国地方における道路整備においても、重要な事業である。その中でも、「尾道松江線」は事業規模、延長等をふまえると、これまでの整備において中国地方の重要な大型プロジェクトと位置付けられる。

一方で、地域社会を取り巻く環境が大きく変化し、改めて高速道路の利活用を描き直す時期が到来している。様々な変遷があった中で整備に向けた取組が進展し、実現しようと

していることから、道路整備・全線開通を好機（チャンス）と捉え、そのギャップを埋める努力を沿線地域で協力して取り組むことが必要となっている。

2. 尾道松江線の整備概要と開通見通し

（1）尾道松江線の整備概要

尾道松江線は、広島県尾道市を起点とし島根県松江市に至る延長約 137 kmの国土開発幹線自動車道である。

このうち、尾道 J C T～三刀屋木次 I C間は、2003 年 12 月の「第 1 回国土開発幹線自動車道建設会議」を経て、2004 年 1 月に新直轄方式に切り替わり直轄事業として整備が進められてきている。

図表 I. 1 尾道松江線の路線概要

I C 名	松江玉造	宍道	宍道JCT	三刀屋木次	吉田掛合	高野	口和	三次JCT・IC	吉舎	甲奴	世羅	尾道北	尾道JCT
区間延長	14.1	1.6	10.6	12.3	22.9	12.5	13.3	10.3	8.1	12.3	12.2	7.0	
県別延長	島根県 50.9km					広島県 86.3km							
道路別延長	山陰自動車道		松江自動車道 71.6km					尾道自動車道 49.9km					
総延長	総延長 137.2 km												

（資料）国土交通省 中国地方整備局

注：I C 名の色付きは供用中（2012年3月）

（2）尾道松江線の開通見通し

尾道松江線では、現在、世羅 IC～吉田掛合 IC 間の整備が進められている。このうち、2012 年度中に、三次 J C T・I C～吉田掛合 IC 間が開通予定で、島根県側の整備が終了するとともに、松江自動車道が中国縦貫自動車道と接続する。さらに、2014 年度中に、世羅 IC～三次 J C T・I C 間が開通予定となっており、これにより、尾道自動車道が中国縦貫自動車道及び山陽自動車道と接続するとともに、尾道松江線が全線開通となる。

図表Ⅰ. 2 尾道松江線の整備概要（新直轄区間、尾道～三刀屋木次間）

	尾道～三次	三次～三刀屋木次
起 終 点	起点：広島県尾道市美ノ郷町三成 終点：広島県三次市四拾貫町	起点：広島県三次市四拾貫町 終点：島根県雲南市三刀屋町三刀屋
計画延長	L = 49.9 km	L = 61.0 km
計画交通量	5,800～13,800 台/日	9,200～13,100 台/日
設計速度	80 km/h	
車 線 数	2 車線	

（資料）国土交通省 中国地方整備局

図表Ⅰ. 3 これまでの整備状況と開通予定

1987 年 9 月 1 日	予定路線として新規追加（高規格幹線道路網 14,000km）。 国土開発幹線自動車道建設法の一部改正。
2001 年 3 月 24 日	宍道 IC～松江玉造 IC 間供用
2003 年 3 月 16 日	宍道 IC～宍道 JCT 供用 三刀屋木次 IC～宍道 JCT 供用
2003 年 12 月 25 日	新直轄区間への移行
2004 年 1 月 30 日	新直轄区間として事業化（尾道～三刀屋木次）
2010 年 11 月 27 日	尾道 JCT～世羅 IC 間供用 ※御調 IC(仮称)を尾道北 IC、甲山 IC(仮称)を世羅 IC に名称決定
2012 年 3 月 24 日	吉田掛合 IC～三刀屋木次 IC 間供用
2012 年 4 月 20 日	三良坂 IC、吉田 IC の追加設置決定
2012 年度	三次 JCT・IC～吉田掛合 IC 間供用(暫定)予定
2013 年度	吉舎 IC～三次 JCT・IC 間供用(暫定)予定
2014 年度	世羅 IC～吉舎 IC 間供用(暫定)予定 【全線供用(暫定)】

（資料）国土交通省 中国地方整備局、広島県、島根県ホームページ

注：未供用の IC 名等は仮称

3. 尾道松江線的全線開通の意義・影響

（1）東西・南北軸の高速ネットワークの基盤強化

①東西・南北軸の高速ネットワークの基盤強化

尾道松江線は、松江自動車道の松江方面から、尾道自動車道の尾道方面から、それぞれ一部が供用中である。今後も、部分的・段階的な整備・供用開始となるが、順次、山陽自動車道・中国縦貫自動車道・山陰自動車道と接続し、加えて、西瀬戸自動車道（しまなみ海道）との円滑なアクセスが可能となる。

これにより、中国・四国地方の広域的な交通ネットワークを形成し、瀬戸内海側地域と日本海側地域を結ぶ幹線道路として、輸送時間の短縮、一般道の交通混雑の緩和を図り、沿線地域の産業・経済・文化の発展に寄与するものと考えられる。

②主な都市間の所要時間の変化

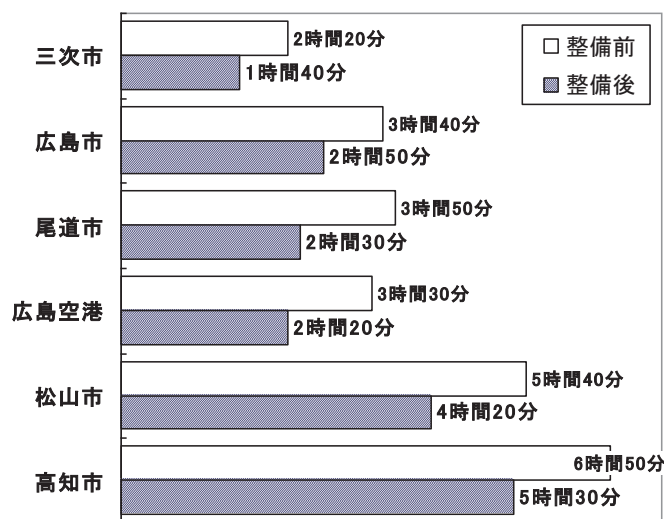
尾道松江線の開通により、主要都市間、主要都市と主な交通・物流インフラ（空港、港湾、駅）との所要時間の短縮が見込まれている。

松江市では、尾道松江線（松江自動車道：三次 J C T～宍道 J C T）の開通により、三次市や広島市とのアクセスが向上する。また、尾道松江線全線開通により、尾道市をはじめ、四国（松山市、高知市）への所要時間が短縮するほか、広島空港（三原市）へのアクセスが向上するものと見込まれる。

三次市についても、上記の松江市をはじめ尾道市、岡山市などの南北方向への所要時間が短縮するほか、瀬戸内エリアの各種の交通・物流インフラへのアクセス向上が見込まれている。

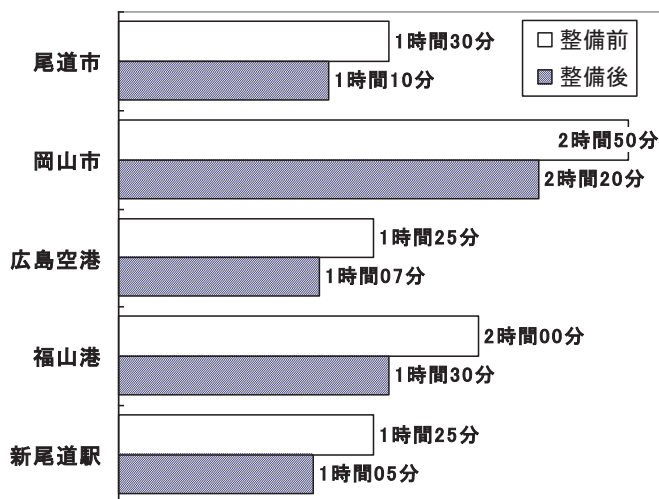
図表 I. 4 尾道松江線全線開通による移動時間の短縮

（島根県松江市 発着）



（資料）国土交通省 中国地方整備局

（広島県三次市 発着）



（資料）国土交通省 中国地方整備局

（２）新たな国土軸の形成及びリダンダンシーの確保

①新たな国土軸の形成

中国地方では、中国縦貫自動車道、山陽自動車道など、東西を結ぶ高速道路が整備されており、中国横断自動車道については、岡山米子線が 1997 年 3 月開通（米子自動車道の米子 IC～落合 JCT 間が 1992 年 12 月開通）、広島浜田線が 1991 年 12 月に全線開通、また姫路鳥取線の鳥取自動車道も一部を除いて 2010 年 3 月から供用されている（西栗倉 IC・大原 IC 間は未開通で 2012 年度開通予定）。

尾道松江線は、山陽と山陰を新たに結ぶ高速交通ネットワークを構成することから、産業経済の発展・広域観光の促進等、重要な役割を果たすことが期待されている。また、日

本海側で山陰自動車道と接続することから、このネットワークをより強固なものとするためにも、進展しつつある山陰自動車道の整備が急がれる。

地域を結ぶ道路整備が行われてきており、これに尾道松江線が加わることで、中国地方及び近畿や九州との東西・南北の高速交通体系の基盤が一層強化されることとなる。

②リダンダンシーの確保（迂回・代替ルートの確保）

新たな南北軸の形成についてみると、大規模な自然災害等を想定した緊急輸送路のネットワーク化など、尾道松江線はリダンダンシーの確保において重要な機能を担う。

尾道松江線により、災害・事故発生時等の緊急時における輸送機能が確保でき、中国縦貫道の機能強化及び災害時の代替路としての役割を担うことが期待される。また、広域的な災害等を想定した場合に、山陽側と山陰側の双方が互いの都市機能・インフラを活用して支援できる交通体系が必要であり、縦軸ルートとなる尾道松江線の整備は欠かせない。

（３）地域産業の活性化

①産業活動の活発化

高速道路開通に伴う都市間の時間短縮により、様々な産業分野で取引活動の活性化・活発化が見込まれる。道路整備による産業活動の変化の方向性として、所要時間の短縮が輸送コスト低減に寄与することで、これまで一定規模の取引はあるが、取引量が少なかった地域・都市間での経済活動が発現する可能性がある。

また、観光面でも、移動時間の短縮による立ち寄り機会の増加、交流圏の拡大による広域的な観光行動が見込まれ、沿線地域周辺の観光関連産業への効果が期待される。

②広域的な物流・人流拠点の形成

尾道松江線整備により、中国・四国地方の高速道路が縦横に結ばれることで、広域的な物流や人流に関わる新たな結節点が形成される。

具体的には、中国地方の瀬戸内と四国を結ぶエリア（尾道・福山）、中国地方の中心部にあたるエリア（三次・庄原）は、高速道路の交差する十字路に位置し、交通の要衝としての拠点となり得る。また、山陰自動車道との結節点（Ｔ字路）となるエリア（松江・雲南）も山陰の新たな拠点として重要性が高まると期待される。

近年、情報通信（ＩＣＴ）が急速に発展・普及し、人・モノ・カネ・情報の交流・取引が活発化する中で、道路ネットワークの整備により、より円滑でリアルな交流、緊密な相互連携が促進されると考えられることから、このような新たな拠点機能の高度化が期待される。

高速道路ネットワーク形成による効果が期待される一方で、既存道路からの利用シフトが発生する。

このような変化は、地域経済、特に中山間地域の人口減少・高齢化等の地域活力の減退に拍車をかける形になることが懸念される。都市間の人・モノの移動では、時間短縮効果が見込まれるが、経由地・中間地での「素通り」となる懸念・不安が大きい。

図表 I. 5 中国地域の高速道路網概念図



Ⅱ．尾道松江線周辺地域の現況と課題

1．尾道松江線周辺地域の現況

尾道松江線沿線を中心とする調査対象地域の現状、特徴についてを統計データ、各種文献などをもとに整理する。

(1) 人口構造、産業構造の現況

①人口構造

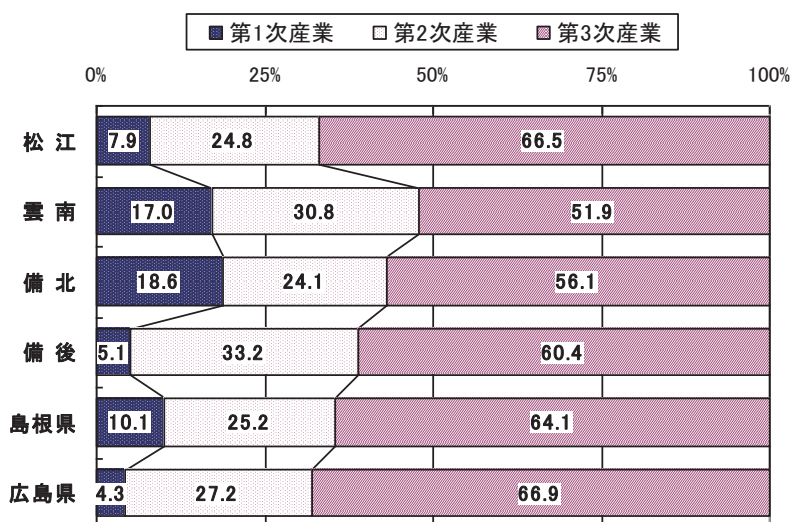
対象地域の人口をみると、宍道湖・中海周辺の主要都市、広島県第2位の人口規模を誇る福山市周辺の規模が大きく、他の2エリアとの違いが鮮明になっている。一方、島根県、広島県ともに県全体の人口減少が進展する中で、山間地域の2つのエリアは、両県よりも早いペースで減少し、高齢化率も高まっている。

図表Ⅱ． 1 対象地域の人口及び増減率の推移

		人 口 (人)			増減率 (%)		高齢化率 (%)	
		2000年	2005年	2010年	2000～05	05～10	2005年	2010年
沿 線 地 域	松 江	430,595	428,386	420,809	▲ 0.5	▲ 1.8	23.6	25.6
	雲 南	69,553	66,194	61,920	▲ 4.8	▲ 6.5	32.7	34.3
	備 北	107,313	102,463	96,868	▲ 4.5	▲ 5.5	32.6	34.0
	備 後	798,236	789,152	777,606	▲ 1.1	▲ 1.5	23.2	26.0
	合 計	1,405,697	1,386,195	1,357,203	▲ 1.4	▲ 2.1	—	—
参考	島根県	761,503	742,223	716,354	▲ 2.5	▲ 3.5	27.1	28.9
	広島県	2,878,915	2,876,642	2,860,769	▲ 0.1	▲ 0.6	20.9	23.7

(資料)総務省「国勢調査」

図表Ⅱ． 2 対象地域の産業構造 (2005 年の構成)



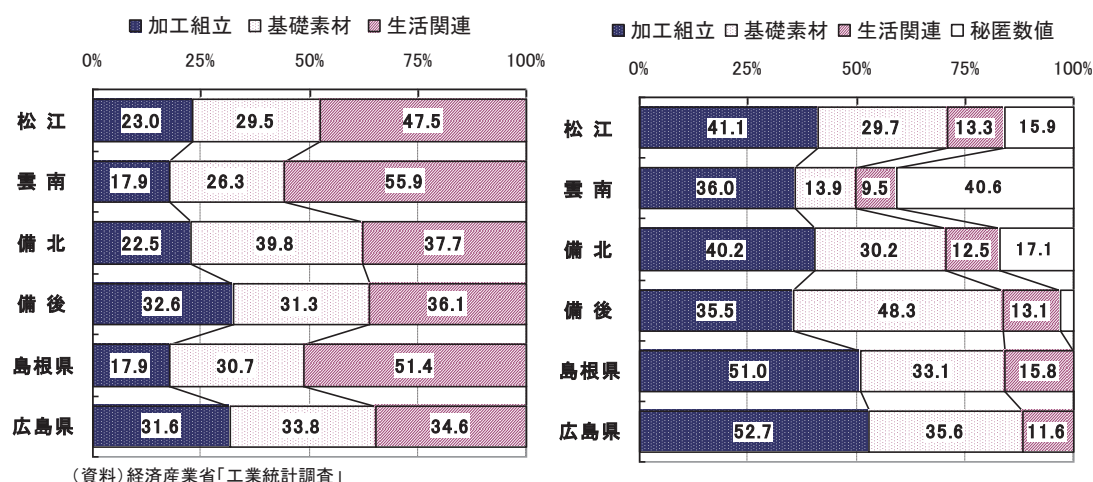
(資料)総務省「国勢調査」

②製造業の構成比、産業支援機能の立地・集積

対象地域の業種別構成比をみると、島根県側では事業所の構成比の低い「加工組立」が製造品出荷額を生み出している。広島県側の出荷額構成比をみると、「備後エリア」の「基礎素材」が約半数を占めるなどの特徴がみられる。

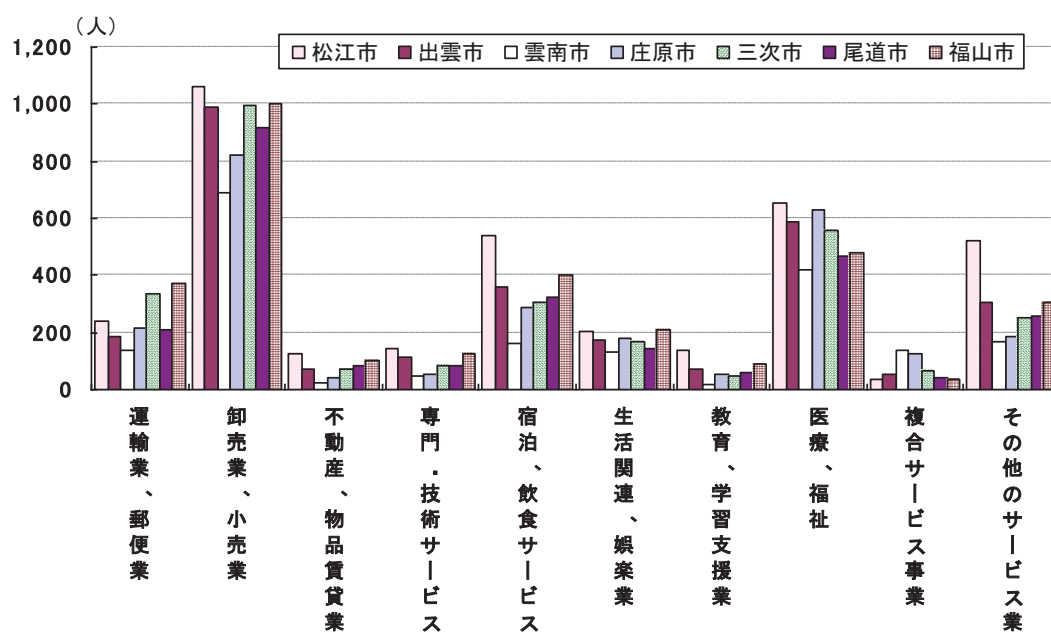
沿線地域の主な7都市について、サービス産業の集積水準（人口1万人当りの従業者数）をみると、「卸売業・小売業」、「医療・福祉」が概ね共通して高い値を示している。

図表Ⅱ. 3 対象地域における製造業の業種別構造比（2009年）
（事業所数） （製造品出荷額等）



(注) 加工組立・・・はん用機械、生産用機械、業務用機械、電子部品・デバイス、電気機械器具、情報通信機械器具、輸送用機械／基礎素材・・・木材・木製品、パルプ・紙・紙加工品、化学工業、石油製品、プラスチック製品、ゴム製品、窯業・土石製品、鉄鋼業、非鉄金属、金属製品／生活関連・・・食料品、飲料・飼料・たばこ、繊維工業、家具・装備品、印刷・同関連業、なめし革・同製品・毛皮、その他

図表Ⅱ. 4 主な都市のサービス産業の集積水準（2009年、民営事業所）



(資料) 総務省「平成21年 経済センサス-基礎調査」

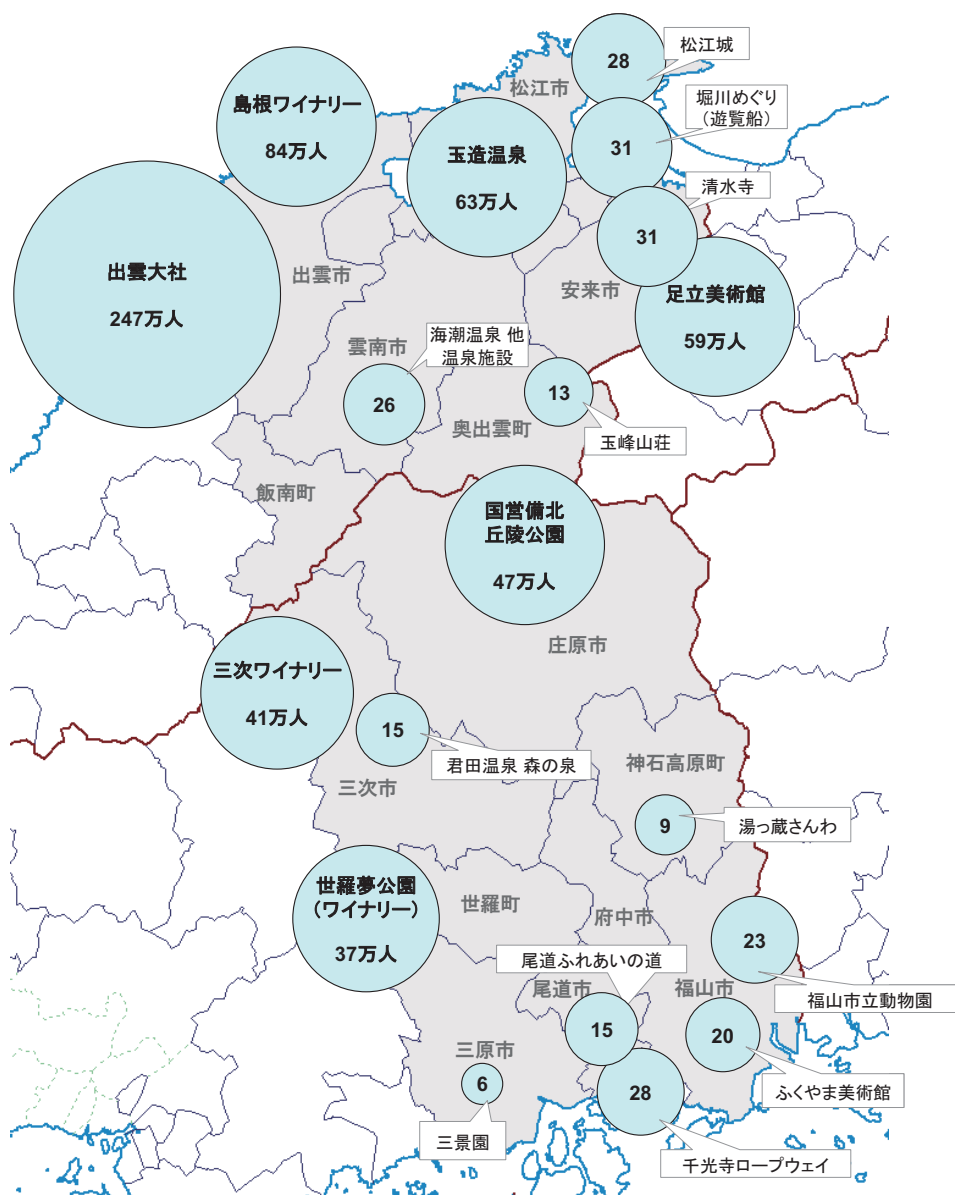
注: 人口1万人当りの従業者数、人口は住民基本台帳による

（２）観光・交流関連の地域資源の現況

尾道松江線沿線の主な観光施設とその観光入込客数をみると、歴史的な価値が評価される社寺、温泉地、景観や街並みなどを持つ著名な観光地への入込数が多い。また、中山間地域においても、自然を活かした観光施設が点在しており、観光農園、ワイナリーなど共通性もみられる。

総じてみると、中国山地の寒暖差の激しい自然環境、豊かな水が作り出す豊富な食、歴史的な奥深さなど、多様な観光資源が賦存する地域である。

図表Ⅱ．５ 沿線地域の主な観光入込客数（2010年）



注: 各市町の観光客数を把握している施設・観光地のうち上位3施設
 (資料) 広島県観光客数の動向、島根県観光動態調査より作成

2. 尾道松江線と沿線地域の現況からみた課題

尾道松江線の沿線地域の現状をみると、島根県側は、宍道湖・中海圏域の主要なエリアを占め、鳥取県境港から北東アジア（韓国・ロシア）へと通じている。広島県側をみると、備北エリアは中国地方のほぼ中心に位置し、世羅台地を通じて瀬戸内沿岸に向かうほか、しまなみ海道による四国地方（愛媛）との接続が可能で、新たな南北の国土軸が形成される。

しかし、人口の減少・高齢化が進展し、山間部や島しょ部で産業面での停滞感がみられ、雇用の確保と、地域活力の維持・増強が課題となっている。

沿線の主要な都市をみると、規模の差はあるものの地域ごとに特性のある製造業が興隆し、一定の都市機能とサービス産業の水準を備えている。

また、山間部のエリアで基幹的な産業となる農林業分野では、担い手確保などで多くの課題を抱えているが、中国山地の寒暖差の激しい風土、豊かな水が作りだす豊富な食、石見銀山等のもたらす歴史的な奥深さのある多様な観光資源が賦存している。

一方、沿線地域間では、歴史的なつながりを持つ地域や、買い物・通院、観光等で人の往来はみられるものの、地域振興などに係る連携・交流の取組は多くはみられない。沿線を横断する組織体は少なく、広域的・面的な交流は活発に行われていない状況にあり、統一的な連携事業・取組は十分に進展していない状況にある。

<沿線地域の現況からみた課題>

◇人口、産業構造

…特に、中山間地域における人口減少・流出、高齢化が著しく、地域活力の減退が進展している。

◇都市機能や住民生活

…日本海、瀬戸内海の沿岸部及び広島・島根の県境部に一定のサービス産業、産業支援機能が集積している。

◇観光資源

…自然・歴史を背景とした観光地が認知される一方で、中山間地域等にも多様な資源（素材・風土）が数多く賦存する。

◇地域間交流

…国道による往来があり、都市間や隣接する地域間のつながりがあるものの、県境を含む面的な交流・連携は少ない。

Ⅲ. 尾道松江線全線開通が地域に与えるインパクト

1. 尾道松江線全線開通による経済効果分析

ここでは、科学的な観点から複雑な社会構造をモデル化する経済モデル「RAEM-Light（ラーム・ライト）」を用いて、尾道松江線の全線開通によって産業活動レベルで発現する効果を分析する。

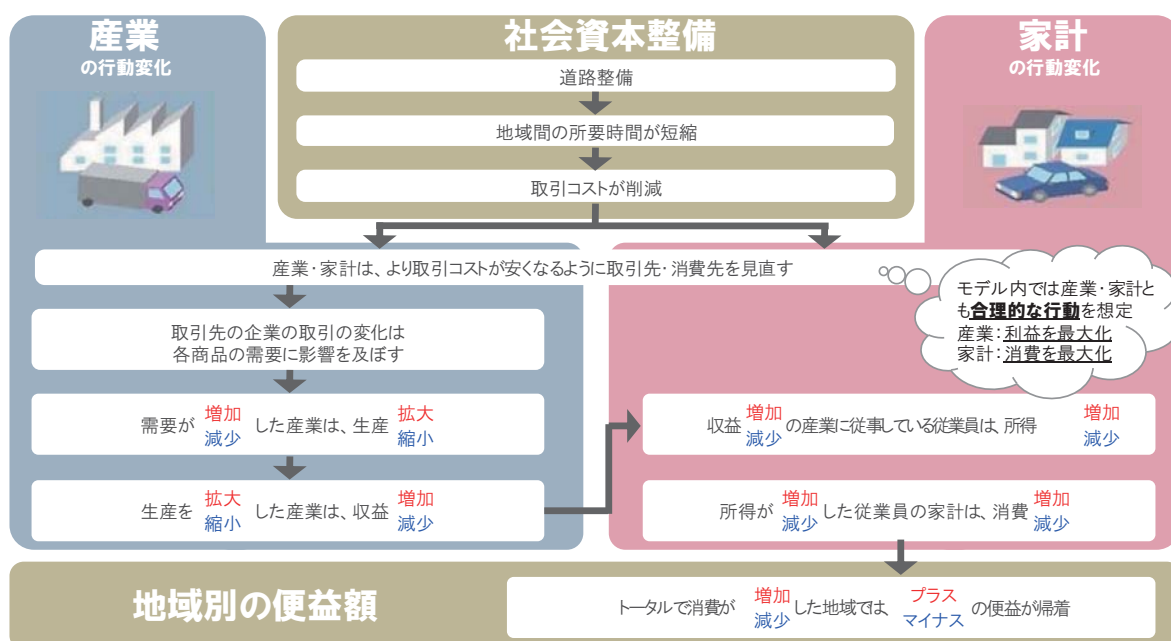
（１）RAEM-Light を用いた経済効果分析の概要

①RAEM-Light の概要

道路整備による時間短縮効果は、物流コストの低下を促し、生産活動の効率化や出荷範囲の拡大等により市場競争力の強化に繋がる。これら一連の変化は産業間の取引が非常に複雑に絡み合っていることから、実態調査による定量効果の把握が困難である。そこで本調査では、社会経済の物流構造や産業構造を既存の統計資料をもとにモデル化した RAEM-Light を用いることで尾道松江線の経済効果を計測する。

本モデルの構造は、下図で示すように道路整備がもたらす物流コストの低下が地域の企業や消費者に波及することで、地域にどの程度の経済効果が生じるのかを計測する仕組みになっている。算出される主なアウトプットは、「産業の取引変化」、「産業の生産変化」、「家計の所得水準の変化」、「地域別の便益額」などであり、全て貨幣単位で出力することが可能である。本分析では、このうち「産業の取引変化」と「産業の生産変化」に着目して整理を行う。

図表Ⅲ. 1 RAEM-Light の効果計測ロジック



②分析対象路線

ここでは、2005 年時点の道路ネットワークを基本として、この基本ネットワークに尾道松江線が供用（全線開通）した場合の効果を計測する。

図表Ⅲ. 2 分析対象路線



※対象とする道路ネットワークは、基本的に道路交通センサスの計測対象路線とする（2005 年時点）

（２）経済効果の試算結果

①域内総生産の変化

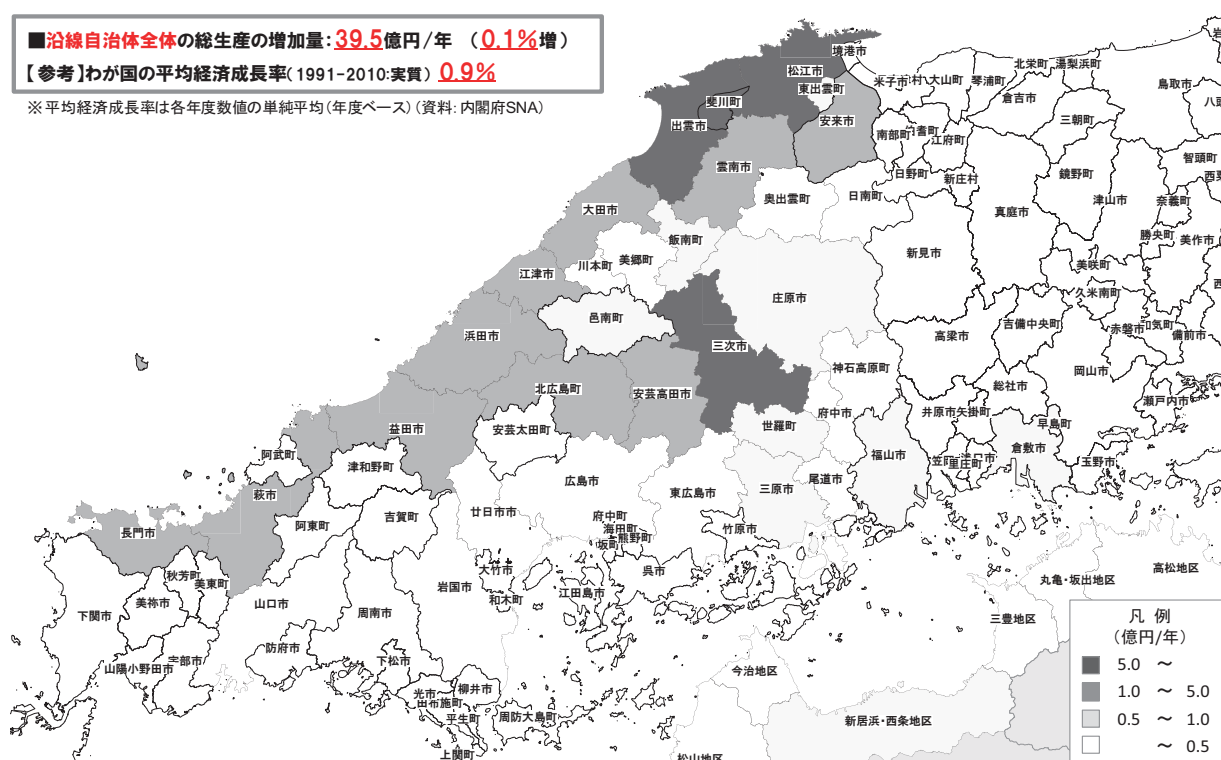
尾道松江線整備により、沿線地域^(※)全体で年間約 40 億円の域内総生産の増加が見込まれる。特に、松江市、出雲市などの島根東部地域をはじめ、鳥取西部地域～山口県にかけての日本海側の地域で成長が大きい。この要因は、尾道松江線開通により、山陽・四国地域等の大規模消費地との取引が効率化するためである。広島県側においても、三次市などの沿線自治体において成長が期待される。一方、福山市や尾道市などの備後地域は島根県側の都市と比較すると効果が若干小さい結果となっている。これは、尾道松江線開通によって時間短縮が発生する方向に市場規模が大きい都市が少ないことから、大きな取引変化が誘発されない可能性によるものである。

ただし、以下の結果は現況の経済状況の下での道路整備あり・なし比較による効果算出にとどまるため、今後、尾道松江線整備に伴い、例えば、東アジアのゲートウェイである境港などを活用した輸出拡大や、山陰地方・尾道松江線沿線の生産規模の拡大等が進行した場合は、備後・広島エリアなどで本分析の結果以上の成長が発現する可能性がある。

※本章において「沿線地域」として定義している自治体は以下の通りである。

【島根】松江市・出雲市・雲南市・安来市・斐川町・東出雲町・奥出雲町・飯南町
 【広島】三次市・庄原市・世羅町・尾道市・福山市・府中市・三原市・神石高原町

図表Ⅲ. 3 域内総生産（GRP）の変化額分布



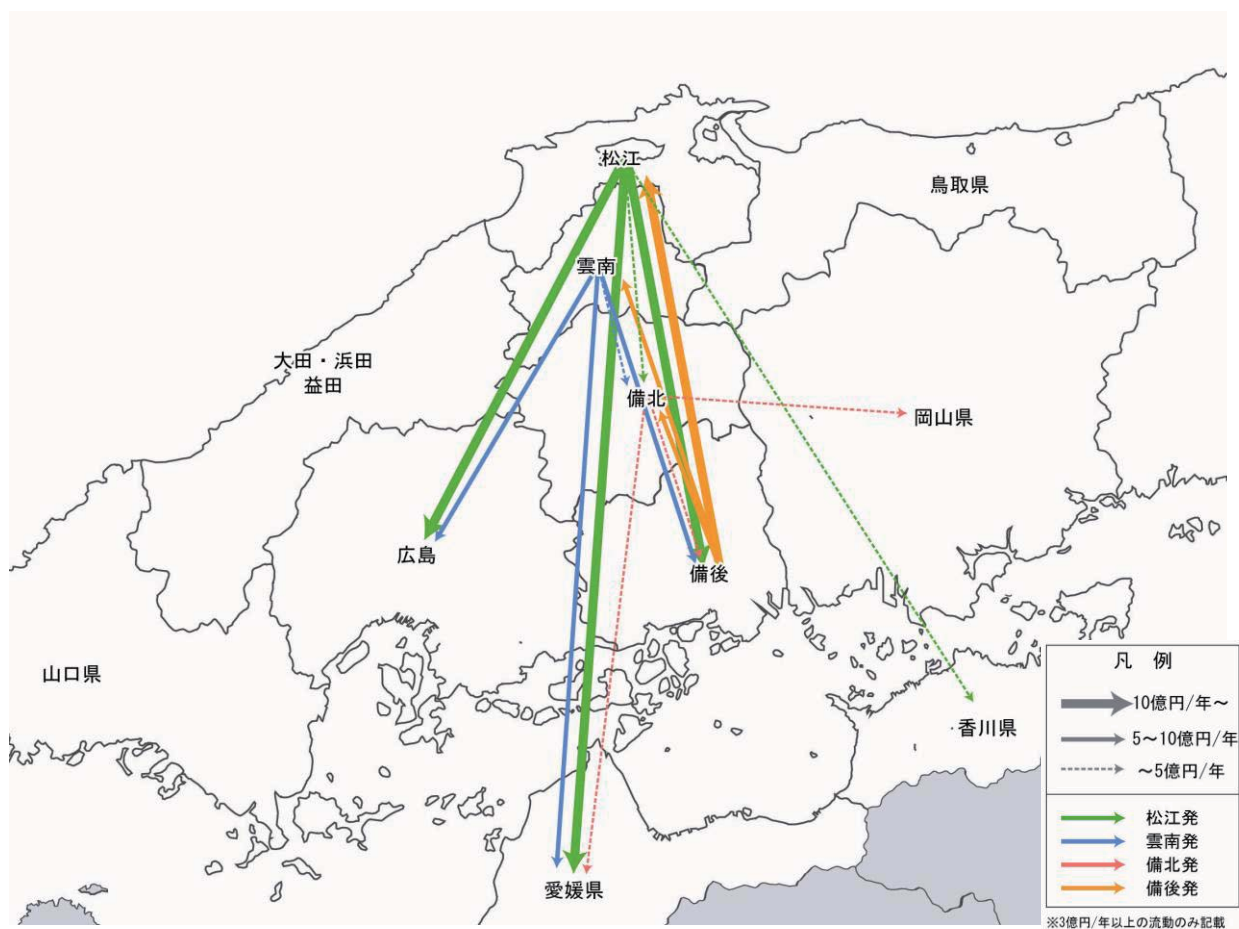
②取引の変化

①で示したような域内総生産の変化が発生する理由は、各地区の企業がより物流コストを低減するように取引（出荷）先を見直す行動をモデル内で想定しているためである。モデルにより推定される全産業合計の取引変化（沿線地域のみ抽出）の概要を下図に示す。

全体的な傾向として、広島県側と比較して島根県側の沿線地域からの出荷拡大量が大きいことが確認できる。このような変化が生じる要因は、例えば、今まで島根県内で取引していた企業が、尾道松江線開通によるアクセス時間の短縮により、地理的に離れた大規模消費地（例えば広島エリアなど）との所要時間が短縮することで、より効率的な出荷が可能になるという現象が発生するためである。

各エリアからの出荷先変化をみると、松江・雲南エリアからは、広島・愛媛などの瀬戸内海側の大規模消費地への出荷が大きく拡大する可能性がある。また、備後エリアは松江・雲南・備北エリアなどの尾道松江線沿線地域への出荷が、備北エリアは愛媛県や岡山県などの広島県外への出荷拡大の可能性がある。

図表Ⅲ. 4 取引変化（全産業合計）



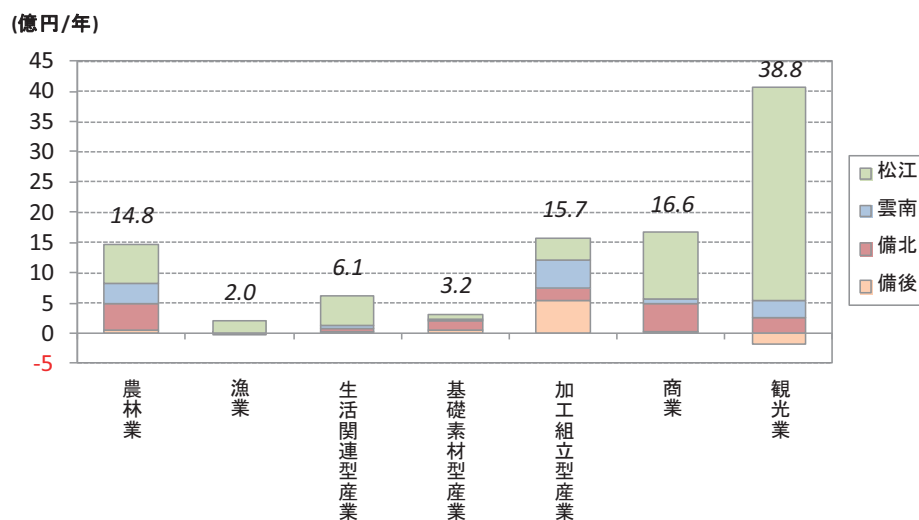
※松江・雲南・備北・備後の4つのエリアからの出荷変化に着目し、出荷額変化が3億円/年の流動のみ図示している

③産業別変化

A. 産業別取引額の変化

沿線地域で最も成長が見込まれる産業は観光業であり、次いで商業、加工組立型産業、農林業などで成長が期待される。また、観光業は松江エリアにおいて顕著な成長が見込まれているのに対して、加工組立型産業は備後地域で成長が期待される結果になっているように、各地区の現況の産業規模や地域間・産業間の取引構造に影響を受け、地域毎に成長が見込まれる産業は異なる。

図表Ⅲ. 5 産業別付加価値額変化の沿線4エリア別内訳



※その他産業（鉱業・採石業・砂利取得業、建設業、その他サービス業の合計）のマイナス分はグラフ内に表示していない。ただし、域内総生産算出時には含めているため、グラフ内の産業別付加価値額の合計が域内総生産と一致しない。

B. 産業別取引額の変化

沿線地域の産業別取引変化の概要を以下に示す。

(a) 農林業

松江・雲南エリアからの出荷拡大が顕著である。特に、瀬戸内海側の大規模消費地への出荷が大きく拡大する可能性がある。

(b) 漁業

松江エリアから広島・備後エリアや愛媛県への出荷拡大が見込まれている。

(c) 生活関連型産業

松江エリアからの出荷拡大が顕著であり、広島・備後エリアや愛媛県などの瀬戸内海側の大規模消費地への出荷が大きく拡大する可能性がある。備後エリアも成長が見込まれており、主に繊維工業などにおいて松江エリアへの出荷拡大が期待される。

(d) 基礎素材型産業

現況で産業集積の強い松江エリア及び備後エリアにおいて出荷拡大が顕著である。松江エリアでは広島・備後エリアへの出荷が、備後エリアは松江・備北・雲南エリアへの出荷拡大が見込まれている。

(e) 加工組立型産業

沿線地域全体で発達している産業であるため、広いエリアで出荷拡大が見込まれるが、特に産業集積の高い松江・備後エリアで大きな影響が期待される。一般機械器具製造業が発達している松江・雲南エリアでは広島・備後エリアへの出荷が、電子部品・デバイス・電子回路製造業などの集積がある備後エリアでは主に松江エリアへの出荷拡大による成長が見込まれている。備北地域においては、電子部品・デバイス・電子回路製造業や輸送用機械器具製造業が集積しており、これらの産業で備後エリア、岡山県、大阪府などへの出荷拡大の可能性はある。

(f) 商業（卸売・小売業）

松江・雲南エリアからの出荷拡大が他地域と比較して顕著であり、広島・備後エリア、愛媛県などの瀬戸内海側の大規模消費地への出荷拡大が期待される。

(g) 観光業

松江エリアの成長が他地域と比較して非常に大きく、広島・備後エリアや四国など、各方面からの入込が拡大する可能性がある。雲南エリアについても松江エリアと同様の方面からの入込拡大が期待される。広島県側については、備後エリアは松江エリアから、備北エリアは松江エリア及び愛媛県からの入込増が期待される。

(3) 試算結果にみる尾道松江線のもたらす可能性

①エリア別の尾道松江線のもたらす可能性

これまでの試算結果から、尾道松江線開通により各エリアにおいて以下のような可能性を整理できる。

図表Ⅲ. 6 尾道松江線のもたらす可能性

	試算結果概要	結果に基づく尾道松江線の利活用案
松 江	○瀬戸内海地域の大規模消費地（広島・福山・松山など）へのアクセス性が向上し、これら地域との取引が効率化される。 ○観光業で大きな成長が期待され、特に四国・山陽側地域からの入込拡大の可能性がある。 ○その他、農林業や加工組立型産業、商業などでも成長も期待される。	○瀬戸内海地域との取引拡大・観光入込客拡大に向けた積極的なPR・営業活動の推進が効果的である。 ○成長が見込まれる観光業については、アクセス時間の短縮により日帰り観光客の増加を誘発させ、結果的に観光消費額の抑制に繋がる可能性もあることから、観光客誘致と併せて、宿泊施設等を拠点とする周遊型・滞在型観光を定着させることでより大きな効果発現が期待される。
雲 南	○瀬戸内海地域の大規模消費地（広島・福山・松山など）へのアクセス性が向上し、これら地域との取引が効率化される。 ○産業集積の強い一般機械器具製造業等の加工組立型産業で成長が見込まれる。 ○その他、農林業や観光業などでも成長が期待される。	○瀬戸内海地域との取引拡大・観光入込客拡大に向けた積極的なPR・営業活動の推進が効果的である。 ○製造業については、組立後製品の都市圏・海外への効率的な出荷を支援するほか、関連下請け企業からの原材料の調達等も効率的になり、生産コストが低減することも期待される。
備 北	○特に三次市において道路整備による恩恵が大きく、愛媛県・岡山県・大阪府などの広島県外との取引が効率化される（岡山以东については、中国自動車道・岡山自動車道などから尾道松江線に転換が図られることで無料区間利用による物流コスト削減が見込まれる）。 ○商業、農林業などで成長が大きいほか、観光業、加工組立型産業など様々な産業で広く成長が期待される。	○岡山以西・四国等との取引拡大・観光入込客拡大に向けた積極的なPR・営業活動の推進が効果的である。 ○成長額自体は他地域と比較して若干小さいものの、現況の同エリアの産業規模に対する成長率は高く、ドラスティックな成長が見込まれる産業が多いため、道路を活用した都市圏への出荷を積極的に行うことで相乗的な効果の発現が期待される（例えば、農林業）。

備 後	○松江・雲南エリアへのアクセス性が向上し、これら地域との取引が効率化される。 ○沿線で産業集積の強い加工組立型産業での成長が顕著である。	○松江・雲南エリアとの取引拡大・観光入込客拡大に向けた積極的なPR・営業活動の推進が効果的である。 ○山陰側都市と比較して若干効果が小さい市町村も存在するが、これは現況の生産規模や取引状況をもとに経済効果を予測しているためであり、今後、尾道松江線整備により新たに創出される経済活動（例えば企業進出など）によって、算出結果以上の効果発現の可能性もある。 ○今後の各地区の動向を注視して、この試算結果に留まらない新たな企業間取引や沿線間の交流を促進する取組が必要である。
--------	--	--

②試算結果を活用する際の主な留意点

- 本分析では、尾道松江線開通が地域経済にどの程度の影響を及ぼすのかを具体的に把握することを目的に RAEM-Light を使用した。このような効果を開通前に把握しておくことで、ネットワークを活用した地域経済活性化策を戦略的に検討することが可能になる。
- ただし、モデルによる試算結果は様々な前提条件のもとでの推計値であることから、将来の厳密な予測を意図しているのではなく、地域にとってのポテンシャル（整備された道路を最大限利活用した際の成長量）の計測を目的としている。よって、本結果は今後の課題・展望を検討する上での基礎情報の提供にとどまる点に留意が必要である。
- 例えば、試算結果において成長が見込まれる地域・産業については、道路整備に併せた物流効率化や販路拡大、製造品の高付加価値化等により、産業機能強化・他地域との連携強化を積極的に図っていくことで、試算結果で示した効果の発現に近づけることが可能である。一方、大きな成長が見込まれていない地域・産業については、道路整備による沿線自治体の市場競争力強化と連携した地域振興のあり方検討等、新たな交流・取引のあり方を探っていくことで、試算結果以上の効果の発現の可能性もある。
- なお、本調査で使用したモデルは、道路整備に伴う混雑変化を考慮せずに効果を算出している。仮に混雑変化を考慮した場合、混雑解消による所要時間短縮効果により、現在交通混雑が深刻化している地域（例えば広島市、福山市などの都市部）では今回算出した結果よりも大きい経済効果が発現する可能性がある。
- また、モデル内には、中国地方において今後更に進行する可能性の高い少子高齢化や人口減少、それに伴う経済活動の弱体化などの要因は含まれていない。しかし、今後、尾道松江線の利活用促進によって、地域経済の活動におけるこれらのマイナス要因をできるだけ抑制するための地域振興策の検討という視点で本試算結果を活用することは有用であろう。

2. 沿線自治体等のヒアリング調査結果

実態調査として、対象地域の主な自治体及び経済団体へヒアリング調査を実施し、地域の現況、尾道松江線開通に関する認識・見通し、影響・効果への対応状況等を把握した。

(1) 実施概要

以下の要領でヒアリングを実施した。

調査時期	平成 23 年 9 月～10 月
対 象 先	尾道松江線及び国道 54 号、国道 184 号沿線の主な自治体と経済団体 松江市（政策企画課、観光文化課、国県事業推進課）、松江商工会議所 雲南市（政策推進課、地域振興課、商工観光課）、雲南市商工会 飯南町（企画財政課） 三次市（企画調整課）、三次商工会議所 庄原市（企画課） 世羅町（企画課） 尾道市（政策企画課）、尾道商工会議所
調査項目	○地域の現状認識や課題 ○尾道松江線沿線の地域間の取引、住民の生活圏 ○尾道松江線開通のメリット・期待 ○尾道松江線開通によるマイナス面や課題 ○地域の強みや活かすべき資源 ○尾道松江線開通に関連した振興方針及び課題解消への取組

(2) ヒアリング結果の要旨

ヒアリング結果を「松江」、「雲南・飯南」、「三次・庄原」、「世羅・尾道」の 4 つのエリア毎に要旨を整理した。

①松江エリア

広島・島根の県庁所在地間の移動時間の短縮によるビジネス・観光での交流促進が期待されている。松江市と尾道市の姉妹都市提携を契機に、幅広い交流を喚起し、三次・庄原エリア、尾道・世羅エリアなどの広域的な連携の必要性が指摘されている。

	主なコメント
認識・課題・現状	○市町村合併した旧東出雲町が尾道市と文化友好都市の提携を行ってきている。 尾道松江線整備を契機として、平成 23 年度内に、市同士の姉妹都市の提携※に向けた取組を進めている [松江・市]。 (注：※松江市と尾道市は平成 24 年 2 月 5 日、姉妹都市提携を締結)

住民の生活圏 地域の取引、	○市内出身(旧東出雲町)の大相撲力士が修行した場所として、尾道市に所縁がある。その関わりで物販イベント、少年サッカーの交流試合等を実施している[松江・市]。 ○これまで沿線地域の尾道、三次、庄原等の経済団体との交流は、特に行われていない。県が主体的に広島市で開催するイベント（島根ふるさとフェア）に協力・参加している[松江・商]。
開通のメリット・期待	○広島方面のアクセスが改善されることから、観光入込の増加が期待される。また、三次JCTまでの開通は、松江第五大橋(松江だんだん道路)開通と同時期であり、市街地と高速道が直結するインパクトも見込まれる[松江・市]。 ○全線開通により、しまなみ海道とのつながりが出来ることは、観光面でのメリットといえる。[松江・市]。 ○広域での周遊観光等を考えると、広島（宮島、原爆ドーム）を經由して松江に巡回してくる。市内宿泊業の一部では、集客圏を中京、北陸等に広げることを検討している。また、移動時間の短縮により、四国や九州など集客エリアの広がりが期待できる[松江・商]。
マイナスイメージ 課題	○尾道松江線が存在が認知されておらず、開通時期等も知られていない状況である。全般的に整備・開通への盛り上がりには欠ける面がある[松江・市]。 ○今のところ道路開通への期待感や待望感は、あまり強くない。三次まで開通することにより広島市とのアクセスが改善するという認識だろう[松江・商]。
地域の強み・資源	○観光面での効果に期待がある。また、起点・終点となる地域と相互の交流機会を増やし、産業面で民間企業のマッチング促進を支援していきたい[松江・市]。 ○民間レベルでの連携・交流の組織が生まれていくことが理想の一つではないか。沿線地域には、大学や芸術関係の組織もある[松江・市]。 ○現状、広島市からのビジネス、観光等は日帰りを中心である。開通により一層、移動時間が短縮される中で、当地での滞在時間を長くする工夫が重要となる。[松江・商]。
振興方針及び課題解消への取組	《全般》 ○中海圏域（松江・安来・米子・境港）でみると、境港DBSクルーズフェリーが就航している。航路の特性を活かしながら、尾道松江線により広島・関西方面との輸送ルートを繋げていきたい[松江・市]。 ○今後、対応について検討する他、視察や勉強会を開催し、地域を知る機会をつくる予定である（尾道松江線の特別委員会を設置）。広島空港などの利用を含めた尾道松江線の活用を考えていきたい[松江・商]。 ○観光での交流・連携が手掛け易いと感じているが、備後エリアの製造業との交流・連携も検討していきたい[松江・商]。 《観光振興》 ○島根県内で開催される大型プロジェクト（神々の国しまね「古事記1300年」や祭事（出雲大社の遷宮祭）等と、観光の取組を連携・強化していく。インバウンド観光では、国内を長距離の移動を行うと考えられるため、広島から松江・出雲などの観光も視野に入れていきたい[松江・市]。 ○松江や尾道のみを観光の目的地とするだけでなく、尾道松江線を活用する上では、面的な利用、周遊を検討することが必要だろう[松江・商]。

注：コメント文末の[]は、ヒアリング対象先を示す。以下同様。例：[松江・商]は、松江商工会議所

②雲南・飯南エリア

住民の生活圏の現況、尾道松江線 I C 開設の有無など、地域ごとにおかれた環境が異なり、道路開通に対する認識に違いがみられる。並行道路となる国道 54 号の交通量減少による影響を懸念する中で、観光誘客等をはじめとする地域振興への取組が動き始めている。

	主なコメント
認識・地域の現状	○雲南市内でも、松江市や出雲市に通勤可能な地域では尾道松江線開通に対する期待感、あるいは何らかに対応するという切迫感が薄い状況にある [雲南・商]。 ○飯南町では一定数の U ターン・定住が進んでいるが、若者・女性の働き場の選択肢が少なく、農業後継者の不足が懸念され、山林荒廃も課題である [飯南・町]。
住民の生活圏、地域間の取引	○県外からの観光客では広島市等からの入り込みが中心である。しかし、尾道、福山、愛媛等からの観光客入込は意識する数ではないだろう [雲南・市]。 ○主に広島市から花見、紅葉の時期を中心に観光客入込がある。県境の三次市等との交流事業はなく、地域的なつながり意識することも少ない [雲南・商]。 ○買い物場所は、町内の地区ごとで松江、出雲、三次など様々である。医療面で三次へ通院・入院するケースが多い [飯南・町]。
開通のメリット・期待	○関西圏、広島市等からの出雲・松江を目的とした移動や観光の経由地の一つに当地が加わることは期待できる。市内立地企業や工場にとって、物流面で効率が高まることはメリットとなる [雲南・市]。 ○新たな路線ができ選択肢が増えることは、住民・企業にとって良い面である。関西・広島への事業エリアが広がることを意識した営業を検討する事業者もある [雲南・商]。 ○観光面で四国や山陽側からの誘客の促進が期待される。現状でも、価格面から広島空港を利用するケースが多く、アクセスがさらに良好になる。銀山街道での歴史的なつながりがあり、備後圏域との交流が增強される [飯南・町]。
マイナス面や課題	○国道 54 号沿線の小売店、ガソリンスタンド、道の駅等は交通量減少の影響が見込まれる [雲南・市]。 ○観光面で山陽側から松江・出雲へのアクセスで時間短縮され、雲南市が通過されやすくなる。流通ルートの変化により価格競争が進展し、スーパー、コンビニ等で販売する地場中小の食品加工業（日配品）への影響が懸念される。[雲南・商]。 ○国道 54 号の交通量減少による物流面への影響、沿線の商業施設等の地域経済の衰退、松江・出雲との路線バス（高速バスのノンストップ化）等の公共の生活路線への影響、広島への雇用や人口流出の進展が危惧される [飯南・町]。
地域の強み・資源	○島根県が展開する「古事記編さん 1300 年」の観光・文化振興との連携、たたらへの歴史・文化を活かした魅力づくり等が方向性として考えられる [雲南・市]。 ○食に関する分野で製造業が比較的多く立地し、都会地にも評価されている。広島県方面を意識した取組に活路を開きたい（乳製品、焼き鯖、醤油等）[雲南・商]。 ○市民農園に整備した滞在型・体験型の施設（クラインガルテン）が好評で、利用者の約半数を広島県が占め京阪神もある。「雪」を強みと捉えている [飯南・町]。

振興方針及び課題解消への取組	《全般》 ○尾道松江線を通じて広島空港とのアクセスが改善されると、山陰の空港にない路線、国際便の利用の可能性はある〔雲南・市〕。 ○現状のまま、開通すれば通過地となるため、周辺道路の改良と整備促進に取り組み、地域をどうアピールするかが重要となる（出雲三刀屋線、出雲奥出雲線、吉田掛合 IC からのアクセス道路を改良等）〔雲南・商〕。 ○国道 54 号等で隣接する町単位では同様な地域環境にあり、考え方や取組を共有できると感じている。しかし、道の駅整備を検討・実施する地域もあり、国道 54 号や尾道松江線に対する意識や取組も異なる〔飯南・町〕。 《観光振興》 ○奥出雲への玄関口として市の魅力や資源である「出雲神話、たたら（鉄の道）」の情報をいかに来訪者に伝え、市内を周遊してもらうかが重要である。新たに整備予定の道の駅でも、情報提供の仕掛けを工夫していきたい〔雲南・市〕。 ○沿線地域などで連携して取り組める要素はある。それをどのように仕掛けていくかが重要である〔雲南・商〕。 ○森林セラピーを中心とした滞在型の観光振興、まちづくりに取り組み、健康志向の多彩な食材を活用していきたい。平成 24 年度に向けて広島市内へのアンテナショップ開設を検討中である〔飯南・町〕。
----------------	---

③三次・庄原エリア

市域内に新たな I C や J C T が整備され、中国縦貫道との結節点が形成されることを活かした地域活性化への取組を進めている。一方で、通過地となることへの懸念もあり、観光資源等の地域の魅力を高めるとともに、雇用創出へ波及する取組を進めている。

	主なコメント
地域の現状認識・課題	○若年者層の流出が多く、人口減少・少子高齢化に歯止めがかからず、製造業、商業等の落ち込みが続いている。観光入込数が増加しているものの、日帰り観光が中心となるため、観光消費額が他地域に比べ低迷している〔三次・市〕〔三次・商〕。 ○農業は県平均に比べ就業者構成の割合が高く、基幹産業であるが、中山間地域特有の問題として、就農人口減少と高齢化が進展している。また、若年者の地域外への流出が進行しており、地域の活力低下が課題となっている〔庄原・市〕。
地域間の取引、住民の生活圏	○日常の生活圏は、市内あるいは近隣地域で完結するが、買い物・レジャー等で広島市方面への流出がみられる〔三次・市〕。 ○当地域は、広島県沿岸部からの日帰りドライブの観光地として、時間的に最適な場所にあるという声を良く聞いている〔三次・商〕。 ○市域が広く、地域によって福山・広島方面、島根県方面等との結びつきがみられる〔庄原・市〕。

開通のメリット・期待	○尾道松江線を通して山陰地域へ向かう観光客等が当地へ目を向けやすくなる。山陰－山陽間での広域的な観光ネットワークの形成が期待できる〔三次・市〕。 ○中国地方の結節点・中心に位置し、アクセスが改善されることから、5 県自治体、民間企業及び団体等の会議や見本市、スポーツイベント等を誘致することが可能となる〔三次・商〕。 ○尾道松江線整備により、市内に複数の I C が増設されることから、これらを活用して観光客に周遊してもらうような取組を展開していきたい〔庄原・市〕。
マイナス面や課題	○通過地となること、また他地域とのアクセスが改善し、雇用等の流出傾向が強まることが懸念される〔三次・市〕。 ○尾道松江線に関してはマイナス面の影響が念頭にあり、明るい話題が少ない状況である。開通後、当地が通過地点となり、存在が認知されなくなることが懸念される。また地域外への流出が強まるという影響が大きい〔三次・商〕。 ○高速バス等が尾道松江線を経由し、市内の一般道を経由しないことが想定される。単なる通過地となる可能性もあり、メリットとデメリットが相まっている〔庄原・市〕。
地域の強み・資源	○雇用創出・定住促進が課題であるが、山陰－山陽間の要衝であり一定の都市機能が集積した地域である。歴史・文化の面で環境整備を継続し、山陰地域との連携を図るとともに、四国から誘客を進めていく〔三次・市〕。 ○ I C 付近に整備予定の道の駅を地域のコアとし、特産品を活用したソフト面での魅力向上に取組、農業面・観光面の振興につなげていく〔庄原・市〕。
振興方針及び課題解消への取組	《全般》 ○尾道松江線沿線の各地で道の駅整備等が検討する動きがある。相互で競合するのではなく、相乗効果を得られるような連携・取組をしていきたい。また交流人口の拡大に資するスポーツ合宿施設、中心市街地での観光客拠点施設等の整備に取り組む〔三次・市〕。 ○定住人口の減少は避けられないため、交流人口を増やすための取組が不可欠である〔三次・商〕。 ○山陰～広島間の観光バスに対して、整備予定の道の駅を含む I C 付近の施設利用を周知・PR していかなければならない〔庄原・市〕。 《観光振興》 ○雇用創出・定住促進が課題であるが、山陰－山陽間の要衝であり一定の都市機能が集積した地域である。歴史・文化の面で環境整備を継続し、山陰地域との連携を図るとともに、四国から誘客を進めていく〔三次・市〕。 ○観光資源の発掘と環境整備、その活用について時間をかけて実施していく必要がある。地域の歴史・文化の保存・整備は、観光面にもつながる〔三次・商〕。 ○宿泊機能や認知度向上等の課題が多いが、入り込み客と観光消費額の増加への取組が必要である。地域資源を生かした、滞在型・着地型の観光への取組を進めていく〔庄原・市〕。

④尾道・世羅エリア

広島空港や山陽自動車道等の交通基盤を背景に、近隣都市を主な生活圏とするため、これまで三次・庄原エリアや松江・雲南エリア等を意識することが少ない状況がみられる。尾道松江線により、愛媛県・島根県等との南北軸の結節点として位置付けられる中で、一層の観光振興を図るとともに、拠点性を活かした地域活性化への期待がうかがえる。

	主なコメント
地域の現状認識・課題	○高速道路の「休日 1000 円割引」実施時は、連休中に関西・四国方面から花農園への来場が非常に多かった。基幹産業である農業分野の振興に注力するとともに、観光協会の法人化や着地型観光への対応を推進していく〔世羅・町〕。 ○主力の造船業において新興国等との競争が激しく、農業、漁業では担い手不足による衰退がみられる等、産業面の課題を抱え地域経済は厳しい状況が続く中、観光面での認知が広がり観光客入込が増えている〔尾道・市〕。 ○平成 22 年 11 月、「中四国連携特別委員会」を設け、瀬戸内海での交流、さらに尾道松江線を活用した山陰方面との交流を強化していく体制をとっている〔尾道・商〕。
地域間の取引、住民の生活圏	○周辺都市部へ通勤者があるが、特段に強い結びつきはなく、域内で一定の雇用も確保されている。山陰地域との関わりでは、「銀山街道（銀の道）」を日本風景街道へ登録する動きがあり、講演会等を開催している〔世羅・町〕。 ○尾道松江線の沿線地域で銀山街道等の歴史的なつながりはあるが、沿線地域間での交流はこれまで活発に行われていない〔尾道・市〕。 ○島根県松江市と姉妹都市提携を行い、今後交流を促進する予定である〔尾道・市〕（注：平成 24 年 2 月 5 日、尾道市と松江市は姉妹都市提携を締結）。 ○島根県側や三次・庄原などとの交流、取引はこれまで行われていなかったが、今後は尾道松江線を通じた交流、関係構築が増えていく〔尾道・商〕。
開通のメリット・期待	○通行料金が無料であることをメリットにとらえ、道路を自由に乗り降りしながら沿線市町を訪ね観ていただきたい〔世羅・町〕。 ○新直轄方式による道路整備区間では、途中の乗り降りも通行料が無料となることはメリットとなる。また、尾道松江線整備の進展に合わせ、市内流通団地への企業進出が増加した〔尾道・市〕。 ○全線開通により、世羅台地、三次の観光資源などの沿線地域をアピールしていく上で、メニューが広がる〔尾道・商〕。
マイナス面や課題	○通過地となることが懸念される。観光施設等を周遊してもらうため、IC 周辺に地域案内、トイレ休憩等の情報提供の施設整備を検討している〔世羅・町〕。 ○沿線地域間の所要時間が短縮するため、途中の地域が通過される懸念がある。また、国道 184 号の通行量減少による商業施設等への影響が懸念される〔尾道・市〕。 ○松江自動車道が先に開通するため、広島－松江間での連携が先行し定着することで、当地の出遅れ感が生じる〔尾道・市〕。 ○無料通行でき、乗り降りは自由であるが、休憩するとしても高速道路を下りて立ち寄りたくなる魅力ある施設が求められるだろう〔尾道・商〕。

地域・資源の強み	○地域の特性を活かしたスポーツ合宿等の誘致を進めていきたい。農業と連携した観光振興を進めていくが、尾道松江線の瀬戸内側と連携した周遊型の観光コース形成等は今後の課題である〔世羅・町〕。 ○高速道路の結節点（十字路）に位置する。これにより山陰の観光圏とつながり、交流圏域が拡大することは地域の強みとなる〔尾道・市〕。 ○尾道市は、食品製造企業が多く、山陰地域の経済界との交流では様々な面での取り組みが期待される〔尾道・商〕。
振興方針及び課題解消への取組	《全般》 ○広島空港から一部開通している「広島中央フライトロード」のPRと尾道松江線との接続を推進したい〔世羅・町〕。 ○高速道路の結節点（十字路）として、新たなルートを活用した取組を展開していきたい〔尾道・市〕。 ○尾道松江線を活用した新たな都市間交通の整備（路線バス等）、広島空港を利用した2次交通の強化など、交通ネットワークの充実を検討したい〔尾道・市〕。 ○沿線地域の情報が不足しており、相互に特徴・特性が分からないため、交流機会を増やす取組が必要である。松江市の経済団体を通じてイベントに参加する等、産業・地域資源の情報共有や互いを知る取組を進める〔尾道・商〕。 《観光振興》 ○尾道松江線を活用した新たな都市間交通の整備（路線バス等）を働きかけるとともに、域内観光における交通手段の充実等に取り組む〔世羅・町〕。 ○沿線地域と連携した観光ルート整備や観光に関わるサービスの増進を検討していく〔尾道・市〕。 ○全通を見据えて、広島空港から山間部や瀬戸内海を周遊する観光ルートを売り込んでいくことができる。インバウンド観光を含めた取組を進めていきたい〔尾道・商〕。

⑤沿線市町の取組

尾道松江線整備に関連して、道路の利用促進に向けた計画策定、沿線地域での施設整備の検討等の取り組みがみられる。

中でも、道路および IC・JCT 開設に合わせて、各市町の IC ごとに「道の駅」、あるいはこれに相当する施設の整備・開設が検討・計画されている。ヒアリングにおいても指摘されているが、沿線各地に同様な機能の施設が整備されることから、施設整備・運営等における情報交換と共有を行い、沿線地域での相乗効果を高めることが求められる。

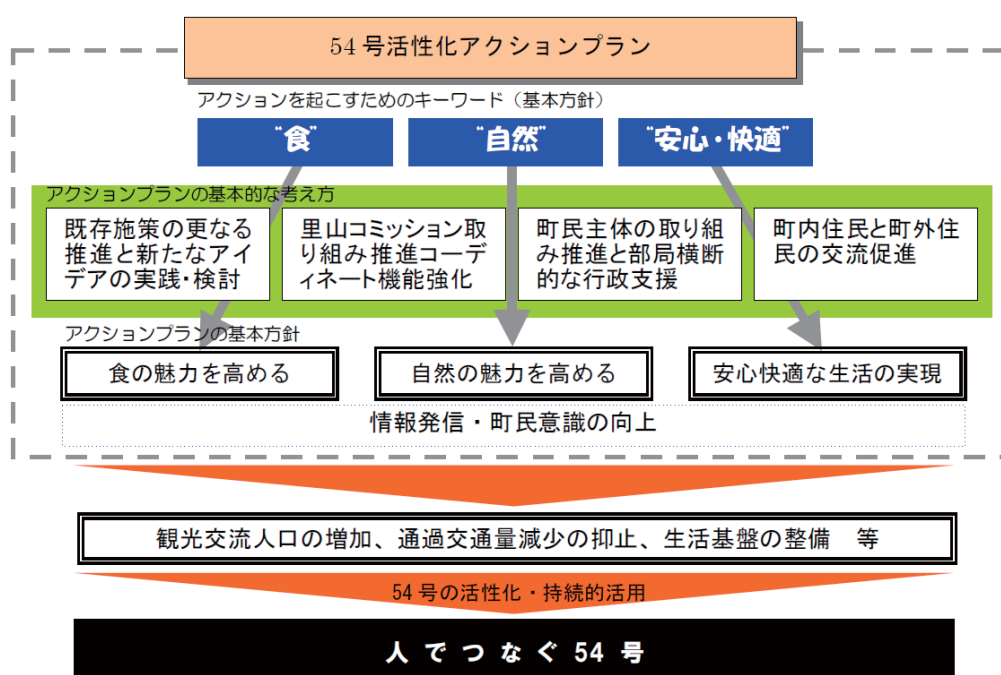
エリア名	主 な 取 組
松 江	○松江市と尾道市が姉妹都市提携に向けた協議を開始。 (※平成 24 年 2 月 5 日、締結)
雲 南	○尾道松江線 吉田 IC(仮称)付近に「道の駅」を開設予定〔雲南市〕。 ○「国道 54 号活性化アクションプラン」(平成 22 年 3 月)を策定し、並行道路の持続的な活用に向けた具体的な取組を実施〔飯南町〕。 ○平成 23 年度、国道 54 号沿線の道の駅(布野、赤来、頓原ほか)など 5 ヶ所で連携し、「食」をキーワードに、スタンプラリーを開催している。
備 北	○尾道松江線 高野 IC(仮称)に「道の駅」を開設予定〔庄原市〕。 ○尾道松江線 吉舎 IC(仮称)の整備にあわせ、地元住民が「まちの駅(道の駅)」開設を構想する会議を立ち上げた〔三次市〕。 ○尾道松江線開通を契機とした市の活性化計画「三次市地域戦略プラン」を策定(プランの一つで、三次 IC・JCT(仮称)の付近に「道の駅」を開設予定)〔三次市〕。 ○三次、庄原の行政、観光協会、広島経済同友会備北支部で組織する「備北観光ネットワーク協議会」が広域観光の推進に、イベント開催や情報発信を展開。
備 後	○尾道松江線 世羅 IC 付近に、休憩及び情報発信機能を持つ施設の設置・整備の検討を開始〔世羅町〕。
全 般	○平成 23 年 8 月、「中国横断自動車道尾道松江線建設促進期成同盟会」内部に「利用促進部会」が設置された。今年度、企画及び観光部門を中心に、尾道松江線自体の周知・PR を主眼に置いた取組が検討されているが、沿線市町毎の置かれた状況が異なり、部分的・段階的な開通(供用開始)となること等から、利用促進の取組への温度差も感じられる。 ○広島県の提唱する「瀬戸内 海の道構想」と連携した尾道松江線沿線での誘客が企図され、広域的な取組への期待感がある。 ○大田市、邑南町、美郷町、飯南町と広島県庄原市は、「瑞穂高野インターアクセス・新銀山街道整備促進期成同盟会」を設置し、浜田自動車道の瑞穂 IC と尾道松江線の高野 IC(仮称)を結ぶ路線、また石見銀山と国道 54 号を結ぶ路線、この 2 つのルート of 整備促進を推進している。このルートの難関は、飯南町と庄原市をつなぎ県境をまたぐ約 2 km の区間で、道路(トンネル)の新設・整備が必要となる。

(資料) 自治体ヒアリング結果及び新聞報道より作成

《並行道路における取組（島根県飯南町）》

尾道松江線開通により並行道路（国道 54 号）の交通量減少が見込まれており、飯南町では地域経済への影響が懸念されている。同町では、危機感を持って国道の持続的な活用方策を検討し、「人でつなぐ 54 号」をキャッチフレーズに、これを実践するための具体的な行動計画を策定、地域資源の生かした取組を実践している。

「飯南町 国道 54 号活性化アクションプラン」（平成 22 年 3 月）



国道 54 号及び地域活性化に係わる取組

取 組 名	概 要
楽楽 54 号スタンプラリー	国道 54 号活性化の一環で沿線の道の駅 5 ヶ所（三次市、飯南町、雲南市）で食のメニュー（商品）の食べ歩き
E（え）～級グルメ発掘調査	ご当地グルメ開発プロジェクトとして、飯南町の食材を使用した新しいアイデアのレシピの募集
電気自動車充電スタンド設置	国道 54 号沿線の道の駅（2 ヶ所）に電気自動車充電スタンドを設置し、周辺市町と連携した利用促進
森林セラピー基地「飯南町ふるさと森」	農業体験、植物観察、スノーシュー（西洋かんじき）での雪森ウォーク等、癒しと健康の旅行プランを企画・催行
滞在型市民農園の施設増設	県外からの利用者も多い「志都の里クライナガルテン」の滞在施設を増強し、都市と農村の交流を促進

（資料）飯南町ホームページ、「飯南町 国道 54 号活性化アクションプラン」

(3) 尾道松江線と沿線・周辺地域等との関係性

ヒアリング結果等をもとに、沿線・周辺地域における地域資源の共通性、開通への不安、観光等を中心とする広域的な利活用の見通し等、尾道松江線との関係性を整理した。

① 沿線地域及び周辺都市との関係

対象地域の各エリア同士及び、尾道松江線によって島根県東部との時間短縮が見込まれる広島市との関係や役割等についてヒアリング結果等をもとに整理した。

まず、「地域資源の共通性や連携への期待」をみると、山陰地域では、備北・備後地域よりも広島市との交流やつながりを意識しており、アクセス改善への期待がある。雲南、備北なども広島市は近隣の主要な消費地、ターゲットと捉えている。

一方で、雲南と備北や備後などの沿線相互では、銀山街道（銀の道）に係る交流があるものの、全般的に相互の連携が乏しい状況にある。

また、尾道松江線の起点・終点の関係にある松江と尾道では、都市間連携への期待とともに、周辺地域を含む広域的な交流を視野に入れている。

図表Ⅲ. 7 地域資源の共通性や連携への期待

	A 松江	B 雲南・飯南	C 三次・庄原	D 世羅・尾道
松江地区 a		○山陽側からの山陰・島根県への玄関口の役割（情報拠点の必要性） ○古事記 1300 年等の大型プロジェクトとの連携	○山陰－山陽間の広域的な観光ネットワークの形成への期待	○尾道松江線の起点・終点として連携 ○山陰の中心圏域（宍道湖・中海圏域）との交流・つながりの形成
雲南地区 b	○着地型・滞在型の観光による連携（県レベルの観光振興等）		○銀の道（銀山街道）による交流・連携 ○災害時の連携協定を締結（三次市と飯南町）	○銀の道（銀山街道）による交流・連携
備北地区 c	○共通の観光資源での連携（美術館、公園等）	○県境での交流、施設利用（買い物、医療機関等） ○銀の道（銀山街道）による交流・連携		○銀の道（銀山街道）による交流・連携 ○共通の観光資源での連携（美術館、ワイナリー等）
備後地区 d	○尾道松江線の起点・終点としての連携 ○松江から尾道（しまなみ海道）、四国への新たなルート	○銀の道（銀山街道）による交流・連携 ○道の駅等の活用による情報発信・誘客	○瀬戸内エリアからの日帰り観光地 ○銀の道（銀山街道）による交流・連携	
広島市	○ビジネス・観光双方での往来 ○都市間バスの時間短縮による交流促進	○近隣の主要なマーケット（観光や農業交流等を目的とした来訪） ○道の駅等の活用による情報発信・誘客	○広島県内の主要な誘客ターゲット ○道の駅等の活用による情報発信・誘客	○山陽道による結節点、ネットワークの活用 ○広島県内の主要な誘客ターゲット

注：【表の見かた】縦方向にみる。表頭地域からみた、表側地域との関係を示したもの。

一方で、山間部を中心に、自地域が尾道松江線開通により通過地となることなど、「開通への不安や懸念」がみられる。

並行道路（一般国道等）の交通量減少、都市間バスがルート変更（あるいはノンストップ化）により、これまで食事・休憩・買い物等に利用されていた沿線地域の商業・サービス業などが衰退することも不安視されている。

また、高速道路建設が進展する一方で、尾道松江線自体の存在や沿線地域の情報など、認知向上に係る取組が少なく、地域相互で不安や懸念が先行する傾向がみられる。そのため、沿線の各エリアで新たに整備予定の道の駅についても、施設間の競合が懸念される状況となっている。

なお、近隣の大都市である広島市については、アクセス時間の短縮等により利便性が高まることで、労働力や購買力流出が拡大するストロー現象等の発現が懸念されている。

図表Ⅲ． 8 開通への不安や懸念

	A 松江	B 雲南・飯南	C 三次・庄原	D 世羅・尾道
松江地区 a		△山陽側から松江・出雲方面への観光客等の直行（通過） △並行道路の交通量減少と沿線の衰退 △都市間バス（高速バス）のルート変更	△山陽側から松江・出雲方面への観光客等の直行（通過） △並行道路の交通量減少と沿線の衰退 △都市間バス（高速バス）のルート変更	△地域の特性・特徴に関する情報不足 △三次以北の先行開通による広島－松江間の連携
雲南地区 b	△尾道松江線の認知不足、待望感の弱さ		△尾道松江線沿線で新たに整備される道の駅等の競合	△山陽側から山陰方面への観光客等の直行（通過）
備北地区 c	△尾道松江線の認知不足、待望感の弱さ	△尾道松江線沿線で新たに整備される道の駅等の競合		△山陽側から山陰方面への観光客等の直行（通過） △尾道松江線沿線で新たに整備される道の駅等の競合
備後地区 d	△地域の特性・特徴に関する情報不足	△労働力、購買力流出の拡大 △地場食品業に対する安価な商品等の流入	△山陰方面へ直行するため通過地となる	
広島市	△所要時間の短縮による日帰り増加への対応	△労働力、購買力流出の拡大 △地場食品業に対する安価な商品等の流入	△労働力、購買力流出の拡大 △高速バスのルート変更（ノンストップ化）	△労働力、購買力流出の拡大

注：【表の見かた】縦方向にみる。表頭地域からみた、表側地域との関係を示したもの。

②中国地方以外との関係性

尾道松江線開通により、中国地方の中央部において西日本に広がる広域的な交通ネットワークが形成されることから、尾道松江線開通による中国地方以外の他地域との関係性の変化について整理すると、以下のような事柄が挙げられる。

また、海外についても各地域で共通して周辺の空港、港湾を活用した広域観光や国際物流への期待が指摘される。

図表Ⅲ. 9 沿線市町と中国地方以外の地域との交流

	A 松江	B 雲南・飯南	C 三次・庄原	D 世羅・尾道
四国（主に愛媛）	○しまなみ海道を通じた交流促進による観光客入込への期待	○しまなみ海道を経由した観光客入込の可能性（スキー利用等）	○広島県「瀬戸内海」の道構想」等との連携	○しまなみ海道のサイクリングロードの整備・活用での連携 ○広島県「瀬戸内海」の道構想」等との連携
関西	○関西以東（中部・北陸）発着の広島市を経由した広域観光の可能性	○中国道等を利用したアクセスの改善	○中国道との新たな結節点の形成への期待	○山陽側の結節点となり、観光客等の新たな入込の可能性
九州	○中国道、山陽道を経由したアクセスの改善（観光バス利用等）	○中国道、山陽道を経由したアクセスの改善（観光バス利用等）	○中国道との新たな結節点の形成への期待	○山陽道との新たな結節点の形成への期待
海外	○広島空港、出雲空港、米子空港を活用した広域観光の可能性 ○境港、尾道糸崎港を活用した東アジアへの国際物流の拡大	○広島空港、出雲空港、米子空港を活用した広域観光の可能性 ○境港、尾道糸崎港を活用した東アジアへの国際物流の拡大	○広島空港、出雲空港、米子空港を活用した広域観光の可能性 ○境港、尾道糸崎港を活用した東アジアへの国際物流の拡大	○広島空港、出雲空港、米子空港を活用した広域観光の可能性 ○境港、尾道糸崎港を活用した東アジアへの国際物流の拡大

注：【表の見かた】縦方向にみる。表頭地域からみた、表側地域との関係を示したもの。

(4) 他団体による沿線調査結果

広島経済同友会が実施した沿線および周辺地域立地企業へのアンケート調査結果では、尾道松江線整備の効果・影響、期待等について、以下のようなポイントが指摘されている。

①調査概要

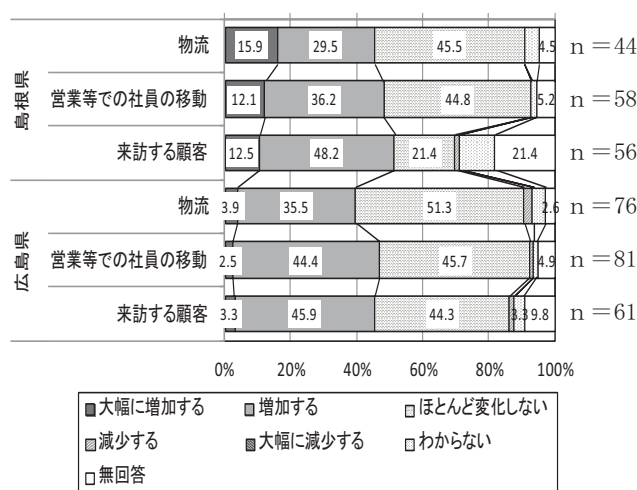
広島経済同友会では、尾道松江線等の全線開通を目前に控え、整備後の高速道路網の有効活用を図るため、沿線地域の企業等を対象に、高速道路の活用状況や整備後の利用可能性、高速道路の利活用による地域活性化の方向性等について把握するアンケート調査を実施している。

この調査は、平成24年1月に尾道松江線沿線周辺の1,185社を対象として実施され、328社（回収率27.7%）から回答を得ている。

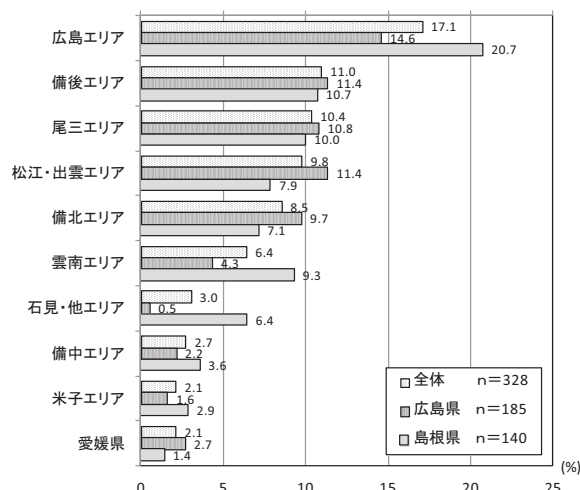
②調査結果のポイント

- ・地域内における企業の高速道路利用率は6～7割と高く、今後利用率を拡大するとした企業も半数程度あり、時間短縮効果による事業範囲の拡大への期待が大きくなっている。
- ・また、取引等が増加するエリアとしては、中国地域の高次都市機能や人口の集積する広島エリアを挙げる企業が多く、大都市圏への期待が高くなっている。

図表Ⅲ. 10 将来の高速道路利用の見込み



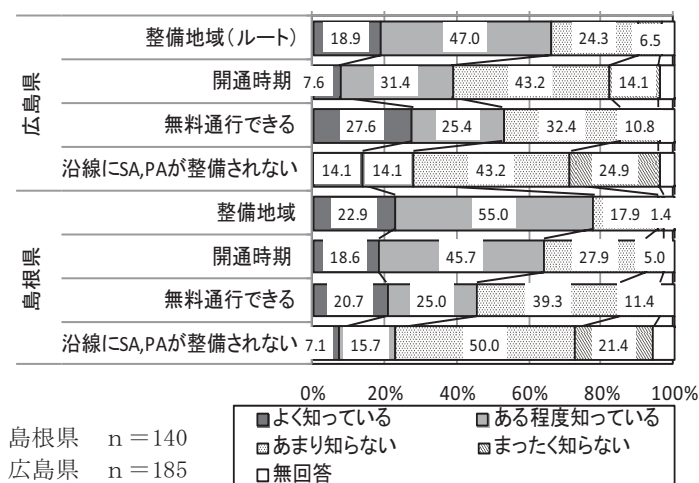
図表Ⅲ. 11 新たな高速道路整備により取引が増加するエリア



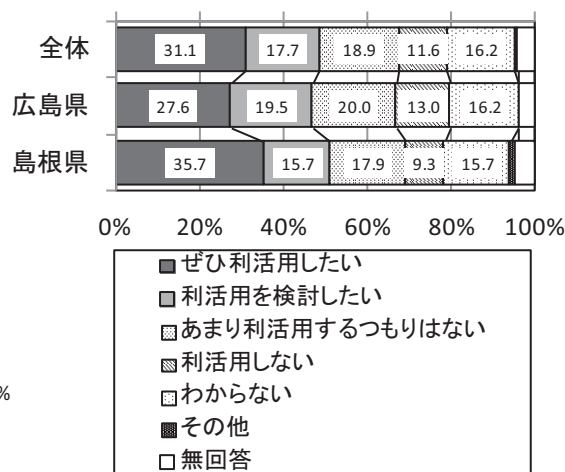
資料：広島経済同友会調査（以下同様）

- ・尾道松江線の認知度を見ると、整備地域（ルート）や無料通行できることは比較的知られているが、開通時期や沿線にSA、PAが整備されないことはあまり知られていない。
- ・利用意向では、約半数の企業が利用を検討しており、特に島根県ではぜひ利用したいとの回答が多くなっている。

図表Ⅲ. 12 尾道松江線の認知度

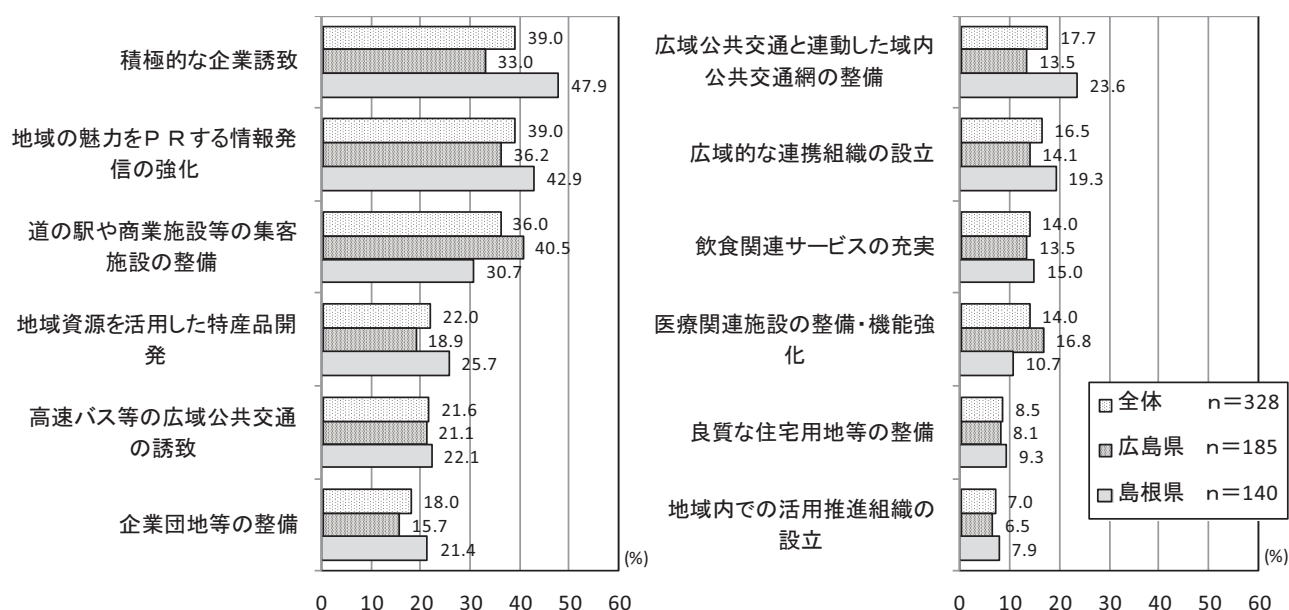


図表Ⅲ. 13 尾道松江線の利用意向



- ・高速道路の有効活用に向けて地域が取り組むべき方策としては、島根県では「積極的な企業誘致」への期待が最も高くなっている。一方、広島県では「道の駅や商業施設等の集客施設の整備」や「地域の魅力をPRする情報発信の強化」など集客・交流に関連した項目への期待が高くなっている。

図表Ⅲ. 14 尾道松江線を有効活用するために地域が取り組むべき方策



IV. 先行事例にみる高速道路沿線の環境変化への対応

ここでは、山陰地方の事例を中心に、高速道路と並行する国道の活性化、横断自動車道等の整備・開通により生じる地域の環境変化への対応についてみていく。

1. 山陰自動車道「東伯・中山道路」

1999年度から、国道9号のバイパスとして国が整備を進めてきた山陰自動車道「東伯・中山道路」が2011年2月27日に開通した。開通区間は、鳥取県内の大栄東伯インターチェンジ(IC)から赤碕中山 IC までの延長 12.0km である。これにより交通混雑の緩和、観光・医療・物流等を支援するとともに、山陰地方の高規格幹線道路網を形成する路線として、広域交流の促進や地域活性化への寄与が期待されている。

琴浦町では、本線の琴浦パーキングエリア(PA)に併設して、町内の特産品・物産品の購入・飲食やトイレ休憩等ができる「物産館ことうら」を2011年10月に開設した。同館では、地元素材の食を提供するとともに、町の玄関口として地域情報発信の場として機能を担う。

一方で、本線に並行する国道9号の区間では、交通量の減少に伴う沿線地域の商業・サービス業等への影響が懸念されている。これに対応するため、国道9号沿線の経営者・商店主などがNPO法人「琴浦グルメストリートプロジェクト」を組織し、地元の素材を活かした食事やスイーツ、名所・観光地などを「琴浦グルメストリート」として一体的に情報発信し、食をテーマにしたイベントを開催することで、並行する地域への集客、地域活性化に取り組んでいる。

図表IV. 1 「物産館ことうら」と「琴浦グルメストリート」



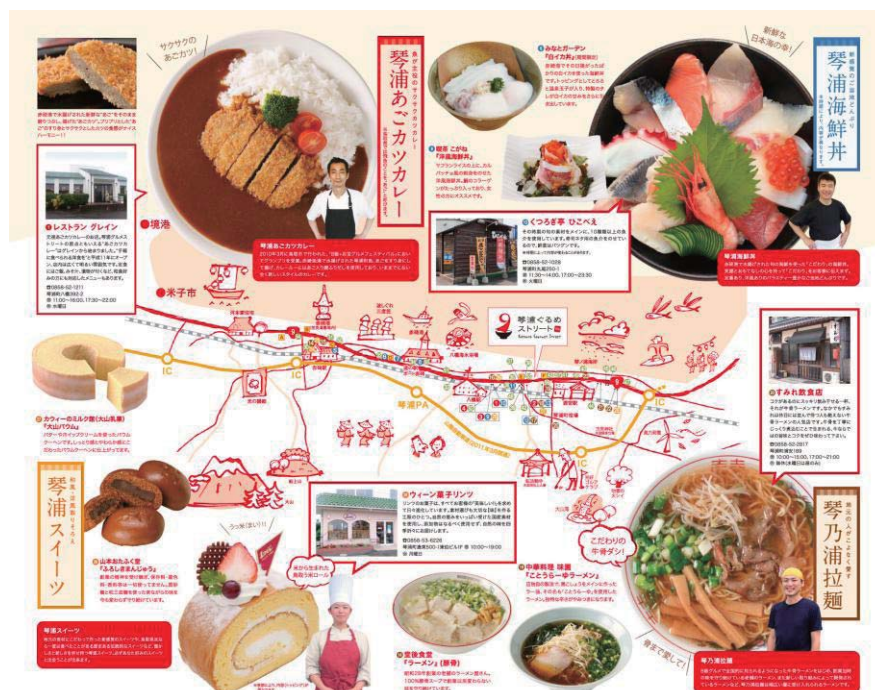
(資料) 物産館ことうらパンフレット (琴浦町)

図表Ⅳ. 2 「物産館ことうら」及び東伯・中山道路沿線の現況

【施設名】物産館ことうら	
【所在地】鳥取県東伯郡琴浦町別所 1030-1	
【開 業】2011 年 10 月 14 日	
【施設概要】 J A鳥取中央直営店のあぐりポート琴浦2号店（農畜産物、加工品）、赤碕町漁協の鮮魚直売センター（鮮魚、海産物）、琴浦うまいもんや（菓子、乳製品）、伯耆光水（延命水、焼きそば）、情報コーナー（観光案内板、デジタルサイン、パンフレット・展示物、休憩所）ほか	
【整備目的】 ○山陰道の開通により通行量の増加する琴浦パーキングエリアに併設し、町の観光情報の発信と広域交流、地域活性化の拠点として整備。	
【東伯・中山道路開通の影響・効果】 ○道路開通により、国道9号の渋滞が緩和され、沿線の店舗（琴浦グルメストリート等）への右折がしやすくなった。 ○国道9号沿線の道の駅ポート赤碕では、鮮魚・海産物を取り扱っているが、地元客の利用があるため、ポート赤碕の売上が落ちていない。しかし、立寄り客等の利用が中心となる食堂・コンビニ等は売上げ減となっている。	
【課題・今後の方針】 ○国道9号沿線の店舗で販売する商品との競合に配慮しながら、物産館内の店舗同士で協調し、双方の利用を伸ばす工夫が必要である。 ○物産館ことうらの施設・スペースを十分に活用したイベント、催事等を民間と協力して実施し、トイレ休憩だけにとどめない賑わいをつくっていききたい。 ○町内の若手経営者（飲食・物販）が取り組む「琴浦グルメストリートプロジェクト」が、食をテーマにしたイベントを企画し、メディア等を使いながら継続的にPRしておりアピール力が高い。町として出来る限りの連携を図りながら、町の観光振興、地域活性化を進めたい。	

（資料）琴浦町商工観光課 ヒアリングによる

図表Ⅳ. 3 琴浦グルメストリートマップ



(1) 新直轄方式による整備と利活用

2010 年度には、「地域活性化のための鳥取自動車道の利活用に関する検討委員会」（事務局：中国地方整備局 鳥取河川国道事務所内）などで、沿線の道の駅や観光資源等の活用方策が検討された。これを受けて、「鳥取自動車道 休憩施設ガイドマップ」（2011 年 11 月）を作成するなど、道路利用者の利便性の向上および沿線の地域活性化につなげていく取り組みが行われている。

IC名	鳥取	(鳥取南)	河原	用瀬	智頭	(智頭南)	西粟倉	大原	(佐用平福)	佐用JCT
区間延長	5.3	4.4	5.0	10.0	8.3	10.1	8.3	7.2	3.7	
総延長	総延長 62.3 km									
県別	鳥取県						岡山県		兵庫県	

注：I C名の色付きは供用中（2012年1月）

[illegible]

36

(2) 道の駅 清流茶屋かわはら

鳥取自動車道の沿線には、複数の道の駅が整備されている。このうち、鳥取市内の河原 IC 付近には、「道の駅 清流茶屋かわはら」が立地している。周辺地域では、従来から因幡街道や城下町・宿場町の景観整備やイベントの実施、ガイドの育成などが行われている。

2011 年 12 月には、沿線地域の施設関係者により、道の駅をサービスエリア(SA)の代替施設とし、道の駅を起点とした因幡街道周遊ルートを設定することで、沿線地域への回遊性の向上を図るための社会実験が実施されている。

図表Ⅳ. 6 「道の駅 清流茶屋かわはら」における利用促進への取組

【施設名】道の駅 清流茶屋かわはら	
【所在地】鳥取県鳥取市河原高福 837 (鳥取自動車道 河原 IC、国道 53 号)	
【開 業】2006 年 4 月 21 日	
【施設概要】 ○駐車場：102 台 (バス・トラック 12、小型車 86、身障者用 4) ○本館は、物産館 (鮎遊座)、レストラン (姫八菜、かわら亭)、情報コーナー・休憩室で構成。別棟として、農産物直売所、コンビニを併設。	
【特 徴】 ○「道の駅 神話の里白うさぎ」(鳥取市白兎)と連携して、恋愛のパワースポットとして「日本で最初の恋物語の地」の P R に取り組んでいる (道の駅を「縁結びステーション」として、施設内での願掛け巡りを展開)。 ○鳥取県東部で郷土工芸等を趣味とする名人を講師に招き、年間を通じて「ゆるゆる田舎塾」と題してカルチャー教室を開催し、地元住民の参加・利用を促している。	
【施設運営における現状と課題】 ○新直轄方式による建設であるため、高速道路に S A や P A は設置できない。現状、鳥取自動車道を一旦、降りて施設付近に駐車する。道の駅とフェンスで区切られた鳥取自動車道河原 I C のチェーンベース (チェーン脱着場) に 30 台の駐車スペースが整備されている。 ○鳥取自動車道の路肩などに、道の駅かわはらへの案内板を設置している。当初に比べ改善されたが、場所・入口が分かりづらく入りにくいため、工夫が必要である。 ○地元利用される施設であることが重要であり、同時に来訪者にとって町の情報がよく分かる場所となりたい。情報を提供し、道の駅を拠点に町内を周遊・観光してもらう。防災拠点としても位置付ける。 ○施設の飲食関連の見直しを行うとともに、地元食材を利用した土産物でオリジナル商品を開発したい。また、鳥取自動車道沿線の道の駅と連携してスタンプラリー等を計画していきたい。	

(資料) ㈱ドリームかわはら ヒアリングによる

V. 尾道松江線開通の効果・影響と地域の対応

ここでは、自治体等のヒアリング結果、先行事例の分析等をふまえ、尾道松江線の全線開通により想定される環境変化の整理及び、沿線地域における対応の方向性を検討する。

1. これまでのまとめ（小括）

尾道松江線は、山陰－山陽間での新たな高速ネットワークを形成し、都市間の時間短縮、空港・港湾・鉄道等の他の物流・交通インフラとのアクセスが改善することによる人・モノの交流・移動が活発化するものと考えられる。

統計資料や各種文献等をもとに尾道松江線沿線をみると、都市ごとに特徴のある産業や魅力的な観光資源を擁しているが、中山間地域などで人口減少・流出、高齢化が著しく、地域活力の減退が懸念されている。

また、沿線自治体等へのヒアリングによると、尾道松江線開通に対する期待と不安が交錯しており、マイナス面の影響を懸念する市町では、高速道路及び現道の活用を見据えた取組を始めている。しかしながら、段階的な整備・開通となること等から、沿線地域間の連携・情報共有が乏しく、利用促進への温度差も生じている。

一方で、RAEM-light を用いた定量的な経済効果分析によると、尾道松江線開通により沿線地域における取引変化の発現の可能性が確認された。

また、先行事例として取り上げた高速道路沿線の地域では、道の駅の整備と活用、地域の食を活かした沿線地域の振興、広域的な連携による取組などにより、高速道路利用による地域活性化が展開されている。

2. 尾道松江線の影響・効果と開通への対応

（1）沿線地域のSWOT分析

これまでみてきた尾道松江線整備・開通に関わる沿線地域の現状・特性・課題等について、SWOT分析を用いて以下の通り整理した。

SWOT分析は、目標達成のために意思決定が必要な企業や個人に対して、「強み」(Strength)、「弱み」(Weakness)、「機会」(Opportunity)、「脅威」(Threat)の4つの要因を軸に、事業の評価や目標達成のための戦略を練る手法である。

ここでは、これらの4つの要因をもとにクロス分析を行うことにより、尾道松江線沿線にある地域資源、その可能性等をふまえた「振興方策のテーマ（開通への対応の方向性）」を検討した。

図表 V. 1 尾道松江線開通に関する沿線地域の S W O T 分析

内 部 環 境		
強 み	1) 中国地方中央部の要衝の形成 ○三次、尾道に形成される十字路、松江に形成される T 字路の高速道路の結節点 2) アクセス時間短縮による観光人口の増加 ◎島根県東部ー山陽(広島)・四国間のアクセス時間短縮による観光入込増の可能性 3) 農林業等で都市圏への出荷拡大 ◎農林業、加工組立型産業で沿線相互及び周辺の都市圏への出荷拡大の可能性 4) 多様な歴史・文化、地域の風土 ○都会地にも評価される自然・風土がもたらす豊富な食(加工品など) ○奥深さのある歴史・文化資源(銀山街道でのつながり等) 5) IC 周辺に新たな情報・交流拠点の形成 ○市町別に IC 付近に新たに整備される飲食・情報発信拠点(道の駅)の施設	弱 み
機 会	1) 無料の高速道路 ○新直轄方式による無料の高速道路 2) 取引・交流圏の拡張 ○しまなみ海道との接続による四国との新たなルートの形成 ○広島空港、関西圏・九州圏からのアクセス改善 ◎時間短縮による愛媛県・岡山県・大阪府などの沿線地域外との取引拡大 3) 観光・交流の推進 ○県レベルの観光振興事業・祭事等との連携・連動(古事記編さん 1300 年、出雲大社遷宮祭、瀬戸内 海の道構想 等) ○都市部からの滞在型・体験型の農業や里山文化等への関心の高まり ○訪日観光客の誘致と広域観光の展開 4) 企業・工場の移転・進出 ○リスク分散等を企図した西日本への工場立地 5) 新たに創出される経済活動 ◎現在の生産・取引状況に加え、道路整備により新たに創出される経済活動の可能性	脅 威
外 部 環 境		

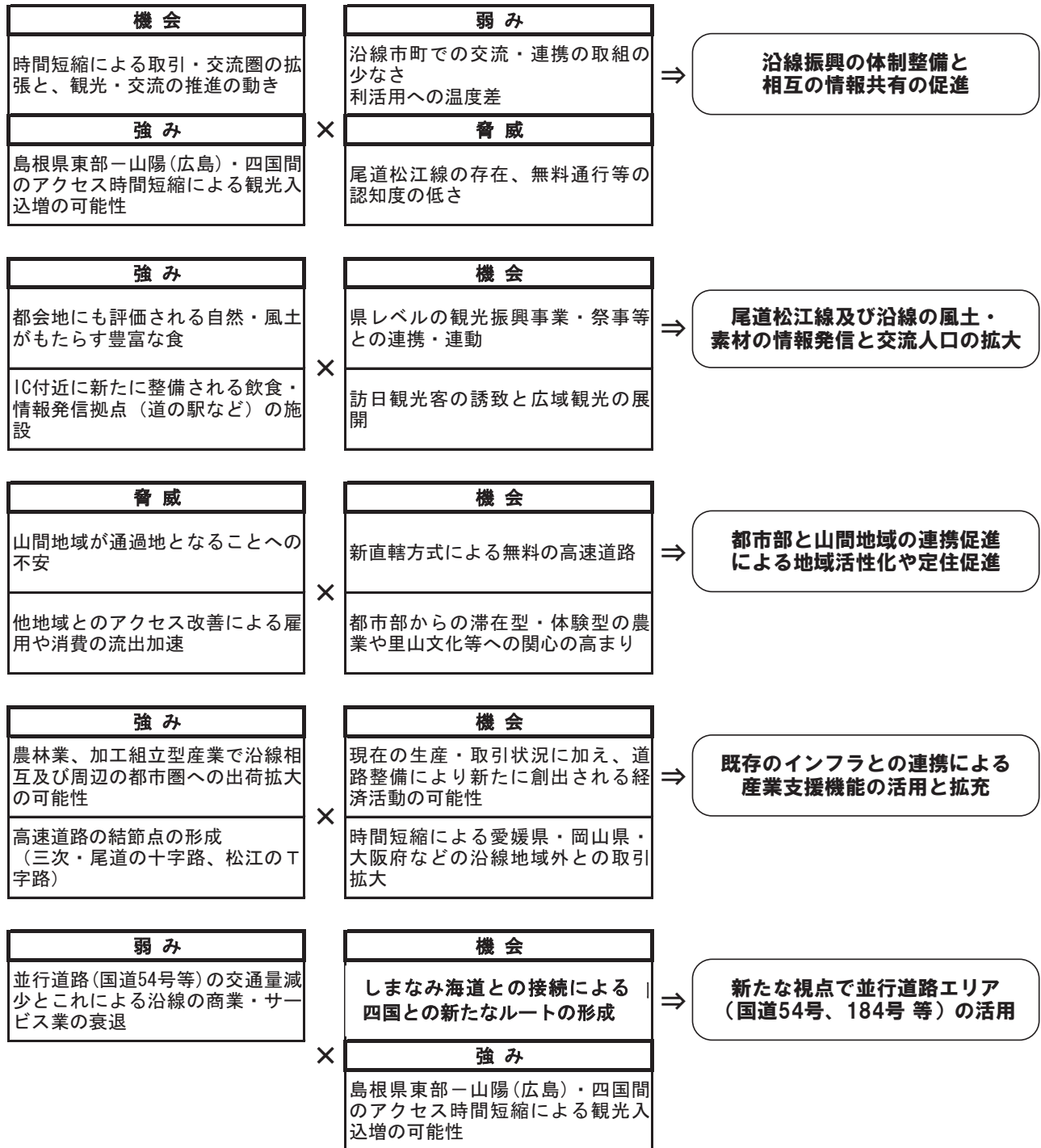
注) ○印の項目は、主にヒアリング調査結果による

◎印の項目は、RAEM-light を用いた経済効果分析による

(2) 沿線地域における振興方策のテーマ

尾道松江線沿線において、SWOT分析により地域の内部環境、外部環境を活かした対応の方向性を検討した結果、振興方策のテーマとして、以下の5つを挙げるができる。

図表Ⅴ. 2 尾道松江線の振興方策のテーマ



VI. 尾道松江線を活用した地域振興

1. 振興方策の全体像

前章の検討をふまえ、尾道松江線全線開通に対応した方策として、下記の5点を挙げる
ことができる。

尾道松江線沿線では、人口減少・高齢化、地域活力の減退等の課題を抱え、環境の変化
の著しい経済情勢の中で、各市町の企業・住民・行政が産業振興、地域活性化に取り組ん
でいる。道路開通を契機に、市町間および都市圏域間で連携し、強みを伸ばし、弱みを補
完し合うことで、尾道松江線の圏域を維持・発展させていくことが期待される。

また、中国地方における新たな南北間の道路ネットワークを通じたリダンダンシーを強
化する観点から、ハード面の整備のみならず、高速道路の利用につながる沿線地域同士の
日常的な交流や、綿密な情報交換等を促進することが求められる。

【1】沿線振興の体制整備と相互の情報共有の促進

【2】尾道松江線及び沿線の風土・素材の情報発信と交流人口の拡大

【3】都市部と山間地域の連携促進による地域活性化や定住促進

【4】既存のインフラとの連携による産業支援機能の活用と拡充

【5】新たな視点で並行道路エリア（国道54号、184号等）の活用

2. テーマ別の方策（取組イメージ）

ここでは、沿線地域の民間事業者や行政の取組事例や他地域の事例などを紹介しながら、前項で掲げた5つのテーマ別の方策（取組イメージ）を示す。

（1）沿線振興の体制整備と相互の情報共有の促進

《取組のポイント》

- * 1) 尾道松江線の一体的な振興・プロモーションを手掛ける。
- * 2) 沿線地域内外で尾道松江線に係る情報共有と情報発信を行う。

①沿線市町による利用促進の連携体制づくり

尾道松江線全線開通の周知と利用促進について、沿線圏域が連携し、持続的かつ広域的な活動を展開する。

方策例	官民連携による認知度向上と利用促進の展開
概要とイメージ	○尾道松江線開通を契機とした沿線地域の交流促進、認知向上、高速道路の利用促進による地域活性化を主眼とした取組を想定する。 ○沿線市町の主体的な取組を前提としながら、島根県・広島県の連携により、既存の施策と連動した取組を支援する仕組みづくりを目指す。 東海北陸自動車道の愛称 (東海北陸ネットワーク協議会にて公募) 東海北陸自動車道 愛称 
他地域の取組	* 東海北陸ネットワーク協議会／東海北陸自動車道沿線の商工会議所 * 三遠南信地域連携ビジョン推進会議／東三河・遠州・南信州の3地域

②利活用の機運醸成に資する情報共有や情報発信

尾道松江線開通による沿線地域間のつながり、一体感及び尾道松江線の利活用の機運を醸成する。

方策例	尾道松江線沿線地域の情報共有や情報発信機能
概要とイメージ	○主に観光利用等を想定して、ＩＴの交流サイトやサービスを活用した情報提供・情報共有を検討する（ＳＮＳ（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）、動画投稿サイト、ゲーム、位置情報サービス など） ○尾道松江線沿線のケーブルテレビ局の番組（コンテンツ）を相互に放送する取組を検討する（尾道市、三次市、雲南市、松江市の視聴者に尾道松江線の沿線市町のイベントや出来事等を紹介し、沿線地域への親しみ易さを持たせ、認知度を高める）。

(2) 尾道松江線及び沿線の風土・素材の情報発信と交流人口の拡大

《取組のポイント》

- * 1) 認知度と利便性を高める
- * 2) 尾道松江線を利用して沿線の魅力・奥深さを体験する
- * 3) 素材を活かして、目的地・目標物となるコト・モノを共同して創り出す

①道の駅・P A・S A間の情報共有・共通テーマでの情報発信

尾道松江線は、新直轄方式により建設される「無料の高速道路」であり、利用者にとってメリットとなる。一方で、沿線には、高速道路内S A・P Aのような施設が整備されないため、認知度が不足している場合、休憩や給油等で煩わしさが生じる可能性もある。

沿線市町等においては、各I C に道の駅などの整備・開設を検討・計画していることから、沿線地域での相乗効果を高めるために、情報交換や共通テーマでの情報発信を図る。

方策例	沿線の休憩施設（道の駅・ガソリンスタンドなど）のガイドマップ
概要とイメージ	○沿線の道の駅（新規、既存含む）、接続する高速道路内のS A・P Aで、尾道松江線I C周辺の地域情報（観光施設・食事、G Sなど）を共有し、相互に情報提供を行う。 ○尾道松江線に至る周辺地域の施設（並行道路の施設・観光地を含む）で、一体的な情報提供と情報発信を行う。高速道路、一般道からのアクセス方法、利用による時間短縮等の情報を分かり易く伝える。 ○周辺道路等での案内表示（看板）、カーナビゲーションとの連動等の道路利用における多様な情報提供の手段が想定される。 東海北陸自動車道開通記念イベントマップ 
他地域の取組	* 鳥取自動車道休憩施設マップ／国土交通省鳥取河川国道事務所 * 東海北陸自動車道全線開通記念イベントマップ／岐阜県・富山県

②交流人口の拡大

A. 尾道松江線沿線でのモニターツアー

尾道松江線沿線には、魅力的な観光地等を擁するものの、特に広島県・島根県の県境を挟んだ中山間地域での広域的な観光・移動ルートが見えづらく、アクセスに時間を要するイメージが先行している。そのため、道路利用を想定した沿線地域・周辺地域でのモニターツアーの実施などにより、観光ルート形成を図る。

方策例	銀の道モニターツアー（尾道・福山と石見銀山間のルート検討）
概要とイメージ	○尾道松江線等を利用して中山間地域を移動し、普段訪問機会の少ない名所・旧跡、地域の食を体験するツアーを企画・検討する（マイカー以外の交通手段が少ない雲南・備北エリア等を想定）。 ○尾道松江線自体の認知度を高めるとともに、沿線地域に広がる歴史資源（神話、銀山街道等）の活用、里山文化（民泊・農業体験）などの着地型観光、グリーンツーリズムの周知・PRを推進する。 ○都市部や海外からの来訪者ニーズに対応した観光振興を行うため、観光客の受入や応対（もてなし）等についての情報を把握する。
沿線事例	◇広島・島根の中山間地域のモニターツアー／広島県・JTB中国四国 ◇ヤマタノオロチ伝承地巡りモニター旅行事業／雲南市・吉田ふるさと村
他地域の取組	*舞鶴若狭自動車道を通じた「ひと肌を感じる出会いづくり」／若狭・中丹広域観光誘客協議会

B. 中山間地域を会場としたグルメイベント

沿線市町では、地域の食を活かした取組が進められている。そこで、各地域から豊富な食材や特徴的な料理・特産品等を持ち寄り、グルメイベントを企画・開催する。

特に、中山間地域から様々なメニューを出品し、地域の魅力を伝える機会を設けることで、これまで通過地とされていた沿線市町の認知度を高めていく。

方策例	里山グルメフェスティバルの開催
概要とイメージ	○果物やワイン、米（こめ）等の共通の食材・素材をテーマとして沿線周辺を一体的にPRし、観光客の来訪を促す。 ○複数の会場を準備し、同時開催することで無料の高速道路のメリットを訴求し、沿線の一体的な活性化につなげる。 ○中国地方の中心部に位置することで、高速道路を利用したアクセスの良さをPRする。 ○尾道松江線を利用して出品者・来訪者等が中山間地域に集う、という沿線の定番イベントを目指す。
沿線事例	◇「うんなんスイーツの杜」プロジェクト／雲南市・雲南市商工会 ◇米-1（バーワン）グランプリの開催／奥出雲町・やらい奥出雲 ◇ご当地グルメ開発プロジェクト「E（え）〜級グルメ発掘調査」／飯南町
他地域の取組	*ひるぜん焼そば好きとん会（岡山県真庭市）、津山ホルモンうどん研究会（岡山県津山市）の取組

(3) 都市部と山間地域の連携促進による地域活性化や定住促進

《取組のポイント》

- * 1) アクセスし易さを活かして、都市と山間地域の生活者のつながりをつくる
- * 2) 山間地域の魅力を発信し、協働して課題解決に取り組む
- * 3) 山間地域への来訪機会を増やし、定住をうながす

①都市部と山間地域の連携・交流

A. 企業による研修活動利用

尾道松江線は中国山地を南北に縦断し、沿線周辺には森林や河川等の豊かな自然環境がある。森林は、多面的・公益的な機能を持ち、音、香り、景観など、人の五感を通じて快適に感じさせてくれる働きを持つ。そのため、森林をレクリエーション活動や教育の場として活用していく取組を検討する。

方策例	企業の研修事業を活用した森林保全活動
概要とイメージ	○広島市などの都市部と中山間地域との往き来が容易になることから、大手企業の研修・レクリエーション活動の一環で、沿線市町の山間部等の保全活動を推進する。 ○環境保全活動への貢献、従業員の心身のリフレッシュの効用が期待される。
沿線事例	◇民間企業の森林保全活動／NTTドコモと飯南町

B. 沿線地域でのスポーツ合宿

沿線市町には、自然を活かした各種競技・スポーツの関連施設が整備されている。充実した環境に加え、高校駅伝で全国有数の強豪チームを輩出する地域がある等、スポーツ合宿の拠点としての可能性を高め、地域の魅力を活かす取組を検討する。

方策例	四季を通じたスポーツ合宿・研修の誘致促進
概要とイメージ	○沿線市町間で連携し、スポーツ関連施設を相互に活用して、様々な競技・種目等に対応した合宿・研修の誘致を促進する。 ○実業団・大学、プロスポーツチーム等の誘致促進により、合宿の「好適地」としてPRし、ファン層を含めた交流人口の拡大を図る。
沿線事例	◇スポーツ施設の充実・活用と合宿誘致への取組／三次市 ◇道後山高原クロカンパーク等での合宿（西城）／庄原市 ◇高校駅伝強豪の世羅高校の知名度を活かした駅伝合宿の誘致／世羅町
他地域の取組	*岡山湯郷ベル（なでしこリーグ所属）とサポーター／岡山県美作市

②中山間地域での定住及び起業支援

尾道松江線を利用した移動時間の短縮等により、生活圏や交流圏の拡大が見込まれ、都市部と山間地域を行き来する機会が増えると考えられる。そこで、中山間地域を生活の場、起業の場として活かそうとする人々に適切な情報と来訪機会提供の取組を検討する。

方策例	都市部から山間地域への起業家の誘致・募集
概要とイメージ	○地域資源・遊休施設等の利活用、農林業等の振興を手掛ける起業家を募集（ビジネスプラン）し、沿線市町での活動支援を検討する。 ○古民家等を活用したサテライトオフィス開設の実験事業（パイロット事業）などによる起業家、事業者への支援を行う。 ○中山間地域へのU I J ターン情報の提供、情報発信の方法の検討・調整を行う。 ○沿線地域と大学（研究機関）等との連携による地域活性化、課題解決への取組を進める。
沿線事例	◇島根県中山間地域研究センターの機能と取組／島根県飯南町 ◇みさとカレッジ起業コンテスト／島根県美郷町

（４）既存のインフラとの連携による産業支援機能の活用と拡充

《取組のポイント》

- * 1) 他の交通・物流インフラとの連動・連携を図る
- * 2) 企業、来訪者に有用な沿線情報を提供する
- * 3) 尾道松江線というネットワークを土台に企業間交流・マッチングを図る

①尾道松江線と並行道路の連携による移動手段（２次交通）の構築

尾道松江線を利用することにより市町間のアクセス時間が短縮し、都市間バス等の利便性向上が見込まれる。一方で、周辺を走行するバス路線の運行形態にも変更・追加が予想される。そこで、官民で連携して新たなバス路線（高速バス）開設を推進するとともに、沿線地域での移動手段（周遊ルート、周遊バスチケット企画等）を検討する。

方策例	新規の都市間バスを活用した観光ルートづくり
概要とイメージ	○三次・庄原を結節点として、松江や尾道・福山の各方面への路線バス（都市間バス）運行を誘致する。 ○尾道松江線を活用した沿線地域の交通手段を整備し、観光客や通勤者等の利便性向上を図り、交流人口増・定住促進を図る。 ○飛行機、新幹線との円滑な連動・連携による２次交通の体制整備を推進する。

	○これらの移動手段をふまえた周遊観光のルートの検討、観光バスの企画催行や誘致を推進する。
沿線事例	◇満月の夜の美術館行き高速路線バスプラン／奥田元宋・小由女美術館（三次市）
他地域の取組	*バス乗り放題チケット「SUNQ パス（サンキューパス）」／九州各県・下関

② I C ・ J C T 周辺への企業・工場誘致の促進・支援

尾道松江線の沿線地域や中山間地域などにおいて、中国道・山陽道・山陰道等の高速道路を利用した都市間のアクセスが向上することを活かし、企業・工場誘致を促進する。

方策例	高速道路網と周辺インフラ機能の総合的な情報発信
概要とイメージ	○中国横断道（米子～岡山線）、浜田自動車道、山陰自動車道等の高速道路ネットワークの活用による複数の物流ルート形成（リダンダンシーの確保等）を訴求する。 ○沿線周辺での立地環境が良く、将来的に空港・港湾へのアクセスが一層改善すること等の道路活用による可能性を情報発信する。 ○対象業種も製造業等に限らず、都市部・中山間地域等での投資コストの低さ、空港・港湾等とのアクセスの良さ、自然に囲まれた環境等の観点から、情報通信サービスや通信販売、デザイン等の幅広く多様な産業分野の誘致を展開する。
沿線事例	◇尾道流通団地の分譲が進展（2011年に完売）／尾道市 ◇中国地方のインフラ整備と最適な物流サービスのマッチングに向けた方策調査（平成23年3月）／（公財）ちゅうごく産業創造センター

③沿線市町・周辺地域における産業振興のための企業間マッチング

尾道松江線開通を契機に、山陰－山陽での企業間の新たな交流やネットワーク形成を図るため、沿線市町や周辺地域でのものづくり産業や各種業界などの交流・連携機会を創出する。尾道松江線沿線に立地する企業や事業所相互のPR、企業間交流を図り、関連する産業・業種の誘致促進につなげる。

方策例	「出雲・瀬戸内ビジネスフェア（仮称）」の開催
概要とイメージ	○尾道松江線開通を契機として、沿線地域の事業所・企業の相互交流を図るため、ビジネスフェア開催を検討する。 ○沿線地域の商工会議所・商工会の連携交流を促進し、沿線の一体的な活用を促す。 ○このような場を四国や関西地方に対してPRし、尾道松江線沿線の企業・産業という集積・つながりでの取引形成、ビジネス創出につなげていく。

	東海北陸自動車道関連の物産フェア  
沿線事例	◇姉妹都市提携に関連した商工会議所間の相互交流／尾道市・松江市 ◇島根ふるさとフェア／広島県・島根県
他地域の取組	＊東海北陸自動車道沿線地域でのビジネスフェア開催／高岡商工会議所他 ＊ビジネス交流交歓会 in 名古屋／富山県小矢部市・氷見市・高岡市

④物流インフラ相互の連携強化、バックアップ機能の拡充

尾道松江線等を活用し、山陽(広島都市圏、備後圏域)と山陰(宍道湖・中海圏域)エリアの空港・港湾などを相互に利活用するための地域間・施設間の情報共有を図り、災害時・緊急時のリダンダンシーの確保に留意していく。また、豪雨、豪雪等の気象条件の悪化による並行道路の途絶に対するリダンダンシーの確保と、尾道松江線沿線の道の駅等の拠点施設の活用による災害時対応などの機能強化等を図る。

方策例	山陰－山陽間の空港・港湾・道路沿線施設等の連携強化
概要とイメージ	○尾道松江線開通を契機として、沿線周辺の空港・港湾を活用するための物流・人流ルートを構築していく（山陰－山陽の既存航路のマッチングにより、観光や物流において新たなネットワークと移送ルートの形成）。 ○尾道松江線・国道 54 号・国道 184 号周辺の休憩施設（道の駅、周辺高速道路の S A、P Aを含む）間の情報交換を促進する（相互の日常的な情報共有を図り、緊急時に備える）。
沿線事例	◇中国地方のインフラ整備と最適な物流サービスのマッチングに向けた方策調査（平成 23 年 3 月）／(公財)ちゅうごく産業創造センター ◇東日本震災を踏まえた中国地方の緊急時における物流基盤のあり方 調査報告書（平成 23 年 12 月）／中国経済連合会、(公財)ちゅうごく産業創造センター

(5) 新たな視点で並行道路エリア（国道 54 号、184 号 等）の活用

《取組のポイント》

- * 1) 沿線で連携した取組により、並行道路への興味・関心を集める
- * 2) 高速道路と並行道路の一体感や連動性を高め、双方に親しみを持たせる

①新旧の街道をつなげる“食”のネットワークづくり

尾道松江線及び周辺の道の駅における沿線各地の食材を利用したランチ、定食等の提供、また、使用する食材(原材料)や加工品の現地販売など、地産地消と産直市の連携を図る。

並行道路沿線（国道 54 号、国道 184 号等）と尾道松江線沿線の施設間で相互に連携し、尾道松江線 IC 周辺地域への回遊・周遊をうながす取組を展開する。

方策例	尾道松江線 宝さがしスタンプラリー
概要とイメージ	○尾道松江線の各 IC で高速道路を下りて、周辺地域の観光、食事等をうながす取組を行う。 ○IC 付近の道の駅で提供する食事等と周辺地域とのすみわけを図り、より魅力的なメニューや限定品等を並行道路で提供・販売する。 ○その他、尾道松江線 IC の近隣施設と、並行道路（国道 54 号）の飲食・休憩施設で連携して、スタンプラリーを開催する。 富山県・岐阜県 道の駅スタンプラリー・ガイドブック 2009 
沿線事例	◇楽々(らくらく)54 号スタンプラリー／飯南町 ◇世羅高原の花観光・フルーツ観光農園・直売農園／世羅町
他地域の取組	* 国道 9 号沿線の琴浦グルメストリートプロジェクト／鳥取県琴浦町

②既存の道の駅を活用した地域コミュニティの拠点形成

並行道路沿線（国道 54 号、国道 184 号等）には、多数の道の駅が設置されている。これまでは、沿線の交通を中心とした運営が行われているが、施設の立地や機能を活かし、地元住民に認知され利用される拠点を目指した機能強化を図る。

方策例	道の駅の地域コミュニティ・防災拠点化
概要とイメージ	○国道 54 号や国道 184 号等の周辺住民にとって、身近で気軽に行って楽しめる場所として道の駅の認知度・利便性を高め、地元利用を促進する（伝統文化・工芸等の紹介・P R、施設内でのカルチャースクール、地域行事や集会等での利活用等）。 ○現状の設備・機能等を見直す中で、様々な災害時・緊急時の避難場所、情報集約・発信の拠点としての機能を高める。 ○道の駅設置者・運営者・周辺住民等の連携を図り、非常時の防災拠点としての利用を想定し、平時における周辺地域との運営体制づくりを推進する。
他地域の取組	*新潟県中越地震（2004 年 10 月）、東日本大震災（2011 年 3 月、岩手県・宮城県など）における道の駅の防災拠点機能の活用

③並行道路周辺をコース・会場とするスポーツイベント

尾道松江線開通により、交通量減少が見込まれている国道 54 号、国道 184 号等の並行道路を活用し、沿線地域でのスポーツイベントを企画・開催する。これにより、尾道松江線の認知向上と沿線での交流人口の増加をうながすとともに、沿線地域での住民の市町を越えた連携の意識を醸成する。

方策例	尾道松江線の周辺道路を利用したスポーツイベント
概要とイメージ	○並行道路（国道 54 号、184 号等）自体を大会のコースとして活用し、並行道路の周辺地域への関心を高め、再訪を促す。 ○イベント例として、自転車で島根県・広島県の県境と銀山街道周辺を走行する「銀の道/銀輪ツアー（仮称）」などを想定する。 飯南ヒルクライムの模様 
沿線事例	◇さくらおろち湖(尾原ダム)の自転車・ボート競技施設、パークゴルフ場、グラウンドゴルフ場の整備が進展／雲南市 ◇8 回目を迎える飯南ヒルクライム（自転車競技）の大会／飯南町 ◇高野町をはじめ、市内複数のグラウンドゴルフ場の活用／庄原市 ◇町内サイクリングロードの活用／世羅町 ◇しまなみ海道のサイクリングロード整備と活用／尾道市