

中国横断自動車道尾道松江線(松江自動車道)における地域活性化関連施設

国土交通省中国地方整備局 松江国道事務所 管理第一課

1. はじめに

中国横断自動車道尾道松江線（以下「尾道松江線」）は、広島県尾道市（尾道JCT）を起点とし島根県松江市（松江玉造IC）に至る延長約137kmの高速自動車国道です。本道路は、山陽自動車道、中国縦貫自動車道、山陰自動車道及び西瀬戸自動車道と接続することで、中国・四国地方の広域的な交通ネットワークを形成するものであり、瀬戸内海側地域と日本海側地域を結ぶ幹線道路として、山陰の中核である中海・宍道湖圏域と中国地方の中心地である広島都市圏域を高速で結ぶことにより、大きな経済効果や交流人口の飛躍的増加が期待されています。

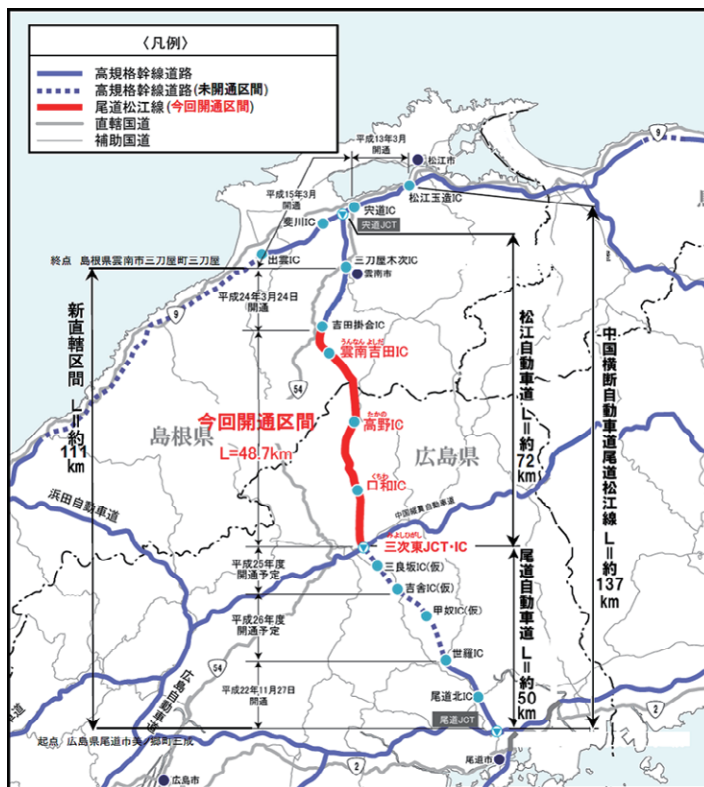


図1 尾道松江線事業

尾道JCTから三刀屋木次IC間は、平成15年12月から国と地方の負担による新直轄方式に移行した区間であり、この内、広島県境から三刀屋木次IC間の延長約25kmについて松江国道事務所が事業を担当しています。

当事務所の担当区間中、吉田掛合ICから三刀屋木次IC間の延長12.3kmについては、平成24年3月24日に供用開始したところであり、今春には、広島県内で三次河川国道事務所が担当している区間と合わせ、三次東JCT・IC（中国縦貫自動車道との連結部）から吉田掛合IC間が開通します。（図1）

これにより、山陰の中核である中海・宍道湖圏域と中国地方の中心地である広島都市圏域の所要時間が大幅に短縮され、相互の地域間交流の活発化、人流・物流・産業交流の活発化、地域経済の向上が期待されます。

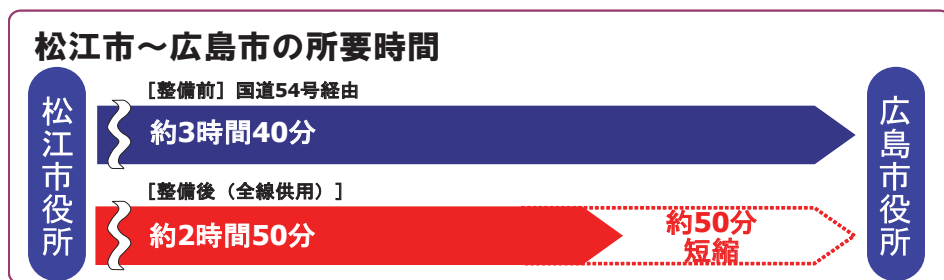


図2 尾道松江線による所要時間の短縮効果

2. 地域活性化インターチェンジと利便施設の連結許可

(1) 地域活性化インターチェンジ

当事務所の担当区間は、全区間が雪寒地域となっており、また、中国山地を越えることから、ほぼ全区間に渡って縦断勾配があります。

ちなみに、起点側（広島県境）の標高が約570m、終点側（三刀屋木次IC）の標高が約70mですから、区間延長約25 kmで500mも高低差があることとなります。

よって、冬期におけるチェーン脱着のためにチェーンベースを1箇所設置しており、このチェーンベースは、本線から分離したパーキング状のもので、本線（上下線）とランプで接続されています。



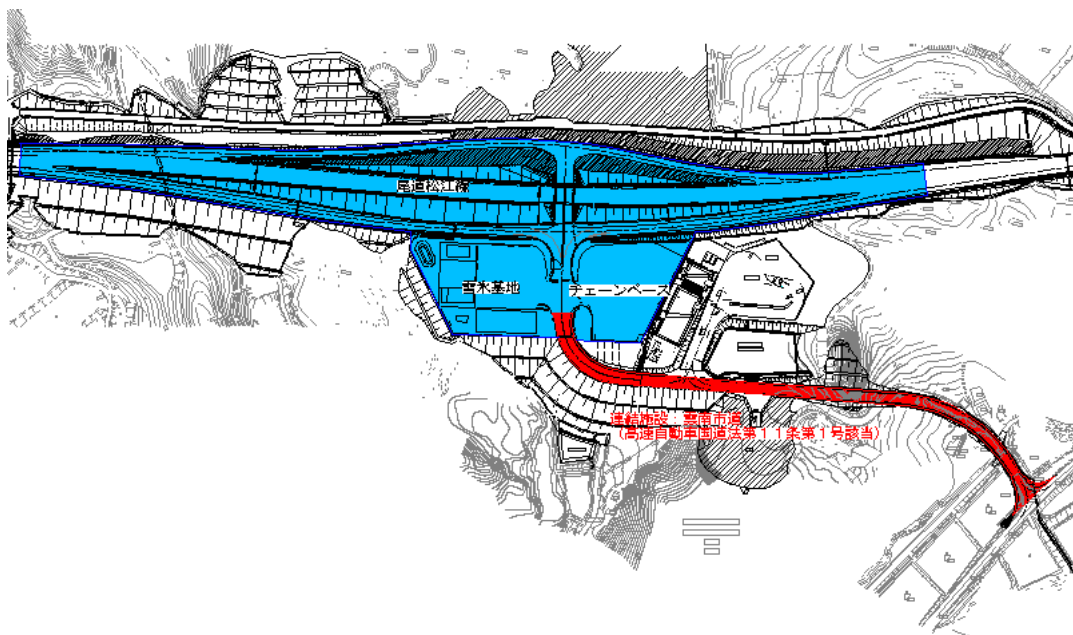
本線上の積雪状況 H25.1.29

このチェーンベースに、地元雲南市の発意による地域活性化ICを連結することが計画されました。

地域活性化ICは、高速自動車国道への効率的なアクセスを確保することにより、地域経済の浮揚、雇用創出の促進等を図り、地方公共団体が主体となってインターチェンジの整備を実施し、もって地域の活性化に寄与することを目的として設けられた制度です。

この追加ICを整備することにより、「地域の将来像実現への貢献」、「地域産業の活性化を支援」、「利用者の利便性向上」、「緊急搬送時間の短縮」等、様々なメリットがあり、雲南市より高速自動車国道法第11条の2に基づく連結許可申請がなされ、平成24年4月20日付けで中国地方整備局長から許可されました。

この追加ICは、平成24年12月に「雲南吉田（うんなんよしだ）インターチェンジ」と名称決定され、本線と同時に供用開始となります。



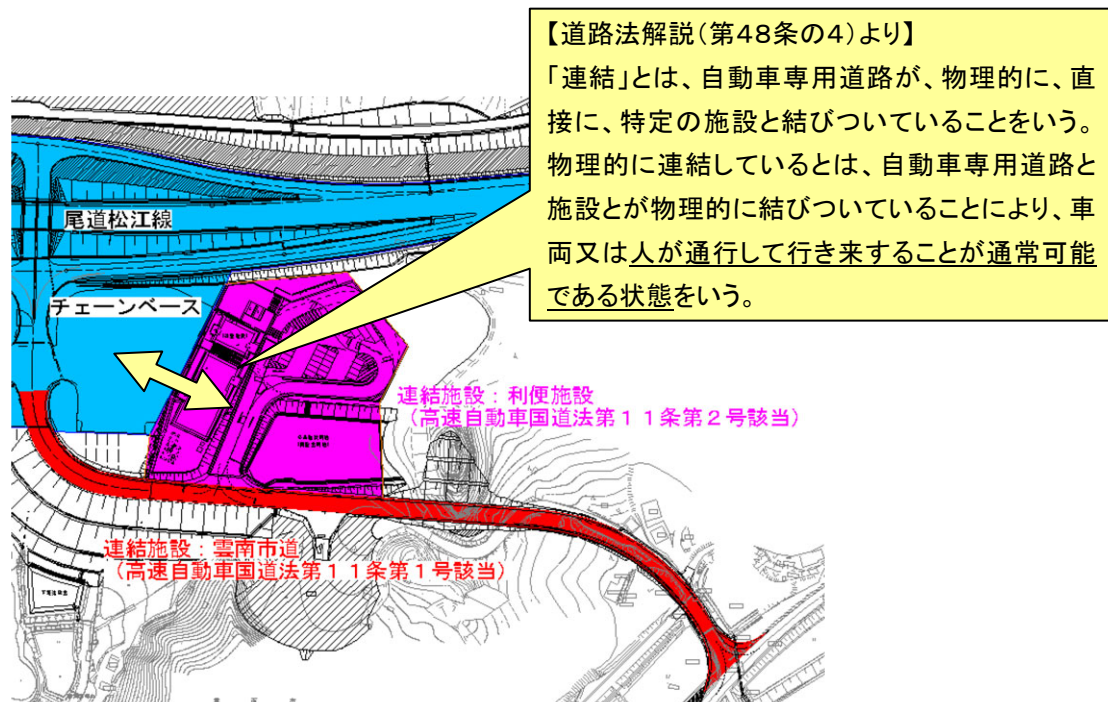
(2) 利便施設の連結許可

前述のチェーンベース（高速道路区域）と市道に挟まれた土地に、雲南市は地域振興施設の整備も計画しました。

その施設内容は、レストラン及び売店等からなる地域振興施設、休憩所及び情報発信コーナー、駐車場及びトイレという、道の駅としての登録要件を具備するものとして計画されました。

この利便施設への自動車の出入りは、前述の追加ICから高速道路を一旦降りる必要がありますが、チェーンベース（高速道路区域）に立ち寄ったドライバーの利用も期待できることから、これらの間で人の行き来が可能となるよう整備することを雲南市は計画しました。

高速自動車国道法では、道路や高速自動車国道の通行者の利便に供するための休憩所等の施設を高速自動車国道に直接結びつけることを「連結」といい、これは法による許可を受ける必要があることから、高速自動車国道法第11条の2に基づく連結許可申請がなされ、平成24年10月23日付けで中国地方整備局長から許可されました。



本件申請は当事務所としては初事例でしたので、以下、事務処理上の主要部分について紹介します。

① 審査基準

中国地方整備局においては「高速道路利便施設等の連結実施要領」（以下「連結実施要領」という。）を定めており、これにより所定の審査をしました。

② 技術的審査

連結実施要領では、技術的審査項目として、ランプを設置する場合等の構造基準が主に規定されていますが、本件においては、チェーンベースに隣接して設置するもので、人のみの行き来であることから、連結実施要領に定める技術的審査項目はありません。

③ 事業者及び事業計画に関する審査

事業者、施設内容としての欠格事由に該当するか否かの審査項目がありますが、申請者は雲南市であり、欠格事由には該当しないと判断しました。

また、事業計画についての評価として、地域との調和、利用者の利便性について評価しました。これらの評価項目は、道の駅の登録審査内容と、ほぼ同じものです。

④ 連結料

占用料については、許可受者が市であれば免除されますが、連結料については免除規定がありません。

るので、許可受者が市であっても徴収することとなります。

連結料の算定は、高速自動車国道法施行令第8条の規定（表参照）によりますが、本件における具体的な手法は次のとおりです。

- 「連結がないとした場合の利便施設等の敷地の1㎡あたりの純地代」は、不動産鑑定評価による価格に期待利回り2%を乗じた価格としました。
- 「連結した後の利便施設等の敷地の1㎡あたりの純地代」は、上記の価格に対し、連結した場合の土地価格の変動率を乗じた価格としました。

上記2点については、連結許可申請書受理後に当事務所が不動産鑑定士に依頼したものであり、当事務所の費用負担で行いましたが、表のDに該当する費用として許可受者から連結料として徴収しました。

$$\begin{aligned} \text{【算定式】 1年間当たりの連結料} \\ = A \times (B + C \times 1/2) + D \end{aligned}$$

- A (連結した後の利便施設等の敷地の1㎡あたりの純地代 - 連結がないとした場合の利便施設等の敷地の1㎡あたりの純地代) × 1/2
- B 利便施設等の敷地面積（高速道路と連結する駐車場敷地を除く）
- C 高速道路と連結する駐車場の敷地面積
- D 連結したことにより増加する管理費費用

■ 道の駅としての登録

当該利便施設について、雲南市は道の駅の登録申請を行い、島根県内で28箇所目の道の駅として登録されました。

その名称は、「たたら壱番地」であり、たたら製鉄で繁栄した地域にふさわしい名ということで決定されたものです。

本線の供用開始とあわせてオープンするものであり、雲南市や島根県の観光情報が発信され地域振興に役立つと期待されているところです。



3. おわりに

尾道松江線の開通により大きな効果が期待される一方、現道である国道 54 号の交通量は大幅に減少することが予想されることから、沿線地域の衰退が危惧されています。

松江国道事務所では新たに開通する高速道路をいかに利用していただくかという視点だけではなく、現道沿線地域の元気をどう高めていくかを重要な課題として捉える必要があると認識しています。

このような背景のもと、尾道松江線を活用した地域活性化策を検討するため、国、島根県、沿線自治体及び NEXCO で構成する「尾道松江線沿線地域活性化検討会議」が設立されるとともに、尾道松江線の開通によって交流が活発になる広島県、島根県が県境を跨ぎ広域的に連携することで、より大きな効果発現を図ることを目的として、国、県、沿線自治体で構成する「尾道松江線・国道 54 号沿線連絡会議」が設立され、広域的な連携策に関する検討を行っています。

松江国道事務所では、地域の高い期待に応えるべく、引き続き地元自治体等と連携しながら、道路利用のあり方を検討していきたいと考えています。