



地域開発と交通基盤の整備

——高度成長期の島根県——

川 島 孝

概要 高度成長期の島根県においては、国の長期経済計画や総合開発計画に依拠して、県経済の発展と地域開発のため積極的に事業を展開した。小論では、食糧増産対策としての干拓事業、工業開発拠点形成としての新産業都市建設事業、人口減少地域振興としての過疎対策事業、産業基盤である道路・鉄道の整備について検討する。これらの事業の中で最も成果を上げたのは道路整備であり、県勢発展の最大の基盤としての地位を築いた。また、60年代後半の長期にわたるいざなぎ景気を経過して、島根県は県下全域に及ぶ過疎地域の振興を図るとともに、高速自動車道・新幹線鉄道など全国高速交通ネットワークの誘致に取り組み得る時代を迎えた。

キーワード 高度成長, 干拓, 工業化, 過疎, 交通基盤

原稿受理日 2009年5月10日

Abstract In the high economic growth era, a number of public projects were undertaken to promote economic activities and regional development in Shimane prefecture. These projects were as follows: reclamation projects, construction of a new industrial zone, revitalizing depopulated regions, and improvement of roads and railway networks as industrial infrastructure. In these public projects, road network improvement was given higher priority by local governments and came to play the leading role in local public projects because road network was essential for economic activities and regional development. With the advent of the national expressway system, the local government eagerly tried to lure portions of this system to pass through their area.

Key words high economic growth, reclamation, industrialization, depopulation, transportation network

1 はじめに

1960年12月、政府は「国民所得倍増計画」を策定した。この計画は、実質 GNP の規模を10年以内に倍増させることを目標として掲げた⁽¹⁾。61年3月、島根県では初めての長期計画となる「島根県総合振興計画」を策定し、10年間で1人当たり県民所得を全国平均の85%に接近させることを目標として定めた⁽²⁾。この県振興計画の基本的な考え方は以下のように要約することができる。

島根県の後進性を打破し県民所得を向上させるために、既存の工業を発展させるとともに重化学工業を誘致し産業構造を高度化する。このために交通・通信、電力、用水、用地など産業基盤を先行して整備する。島根県のように先進工業地帯から距離のある地域では鉄道や道路など交通体系の整備が重要である。とりわけ経済関係の深い山陽、近畿、北九州と島根を結ぶ道路交通網の整備が県政の最優先課題である。

上記は、高度成長期前半の県振興計画の眼目であるが、その後、高度成長期後半になると、国の長期経済計画においては社会開発や福祉充実、環境保護などが重視され、国の全国総合開発計画では大規模開発や高速交通ネットワークの整備が強調された。島根県においても、こうした国の計画に依拠して73年3月に「島根県新長期計画」を策定した。この県新長期計画は、最大の問題点は経済の遅れと所得水準に低さにあり、“過疎的停滞からの脱却”には経済開発が急がれるべき課題であると述べており、経済開発と交通体系を中心とした産業基盤の整備を優先する路線を踏襲していた。61年の県振興計画と異なる点としては、工業と農業の両分野を軸とした経済開発を目指していること、県民所得の全国平均に対する割合については、所得格差の縮小しない現実を認めて数値目標を掲げていないことなどが挙げられる⁽³⁾。

小論では、高度成長期の島根県において経済発展と地域振興のために取り組まれたいくつかの事業を対象として検討する。第1は食糧増産対策として汽水湖を干拓・淡水化する国営中海干拓事業、第2は工場の地方分散と地域格差の是正を目的とした新産業都市建設の山陰地方における例であり、工業化による県経済の発展を目指した中海地区新産業都市建設事業、第3は農山村の人口急減地域における地域社会の維持と産業の振興を目的とし

(1) 『戦後日本経済の軌跡』45, 76-77ページ。

(2) 『島根県総合振興計画』11ページ。

(3) 『島根県新長期計画』1, 14, 17ページ。

た過疎対策事業，第4は県政の最重要課題として取り組まれた道路網整備と高速自動車道の誘致，国鉄鉄道網の整備と新幹線鉄道の誘致などである。

〈小論は1960年代から70年代前半の高度成長期を対象としており，以下に記述する中央省庁の名称及び島根県の市町村名，市町村数は当時のものである。〉

2 国営中海干拓事業

2.1 食糧増産と特別会計の創設

戦後，日本経済の直面した課題として食糧増産があった。このため灌漑排水，山地原野の開墾，海岸や湖沼の干拓などの食糧増産対策事業が全国的に展開され，規模の大きな事業は国営で実施された。このうち干拓については，1955年度当時，国営干拓事業が26地区で行われており，中国地方では岡山県4地区，山口県2地区であり，これら6地区の事業は戦後間もない47年までに採択されている⁽⁴⁾。その後，1957年度には「特定土地改良事業特別会計」が創設され，上記の国営事業の経理は一般会計と区別して行うことになった。干拓事業では，従来は事業費の全額を国が負担し，完成後に農民に売却していたが，特別会計では事業費の一部を農民（地元）に負担させることになり，負担分は工事完成まで借入金で賄うことになった。事業費財源としては，国費（一般会計より受入），借入金の他に他用途転売収入がある。この収入は干拓により造成された土地を農地以外の目的に利用するため転売する場合の収入であり，60年度当初予算では宅地，都市計画用地，工場用地，道路敷地として県や企業に売却が予定されていた⁽⁵⁾。ここで検討する中海干拓は国の特別会計の下で実施された代表的な国営干拓事業の1つである。

2.2 中海干拓事業

斐伊川は中国山地に源を發し日本海に注ぐ島根県東部の主要河川であり，下流において穴道湖，中海の2つの汽水湖となり，境水道から日本海に通じている。社会経済的にみると，斐伊川中流域には県第2の都市出雲市，下流域には県庁所在地の松江市が位置しており人口と産業経済の最大の集積地域である。また，斐伊川最下流の中海周辺には鳥取県米子市と境港市が位置しており同県西部の人口と産業経済の集積地域である。中海干拓はこの斐伊川下流において島根・鳥取両県にまたがって実施された事業である。

(4) 『国の予算（昭和30年度版）』260-261ページ。

(5) 『国の予算（昭和35年度版）』318-321，534-538ページ。

農林省は55年度より中海干拓を直轄調査地区として採択し、63年に中海干拓事務所を設置し、漁業補償を終えて、68年12月より工事に着手した⁽⁶⁾。この事業は、中海の干拓と穴道湖・中海の淡水化による食糧増産対策事業であり、中海干拓地は山陰地方におけるモデル農場として位置づけられた。事業内容は、島根・鳥取両県にまたがる中海の約3分の1に当たる2,800haの大規模干拓を行い、中海と穴道湖の残水域約1万5,000haを淡水化して、干拓地と沿岸既耕地約4,800haの農業用水を確保するものであった。干拓地は島根県3地区、鳥取県2地区であり、このうち島根県本庄地区が4分の3に当たる1,890haを占めている。工事期間としては70年度から72年度にかけて干拓地の堤防が完成し、73年後半には淡水化も始まり、75年頃から入植開始の予定であった⁽⁷⁾。しかし、70年4月に起工式が行われた時点では、76年に完成、78年から入植する見込みと遅くなっている⁽⁸⁾。

2.3 中海干拓事業をめぐる状況変化

高度成長が続く中で中海干拓事業を取り巻く社会経済状況は大きく変化した。第1は、農業政策の転換により70年産米より米の生産調整（減反）が実施されたことである。島根県では技術の改良・普及、恵まれた気象条件などにより66年、67年、68年と“史上最高の豊作”に沸いた後の農政の大転換であった。減反政策により干拓地の営農計画は根本的手直しを迫られ、71年8月に農林省の新しい営農基本方針が決定した。この方針では、稲作に代わって酪農、養蚕、花卉、野菜などを導入し、80年3月より入植を始める予定であった⁽⁹⁾。

第2は、工業開発の進展に伴い干拓計画の一部変更が具体化したことである。61年の「島根県総合振興計画」においても中海干拓地に関して将来の工業用地への転換を想定していたが⁽¹⁰⁾、島根県では70年6月に中海干拓計画を一部変更して、江島・森山地区において港湾施設、水中貯木場、工業用地などを造成する工業開発計画を立案した⁽¹¹⁾。この干拓計画変更に関しては、鳥取県との意見調整が難航し、合意に達したのは74年10月であった⁽¹²⁾。

第3は、公害・環境問題に対する関心の高まる中で、中海・穴道湖の水質悪化に伴い干

(6) 『県政のあゆみ（昭和34・35年版）』7-9、16-19ページ。

(7) 『島根新聞』1968年12月17日、19日。

(8) 『島根新聞』1970年4月22日。

(9) 『島根新聞』1970年1月11日、71年8月27日。

(10) 『島根県総合振興計画』157、402-403ページ。

(11) 『島根新聞』1970年6月25日。

(12) 『山陰中央新報』1974年10月5日、29日。鳥取県との意見調整が難航したのは中海における両県の県境が未確定であったためである。

拓・淡水化に対する疑問や批判が表面化してきたことである。こうした地元での批判とともに、72年3月には環境庁長官が中海干拓に疑問を呈する発言をしたとして、地元から賛否両論が出された^③。

このように中海干拓は工事が本格化するのと時を同じくして営農計画の見直し、工業開発による干拓計画の一部変更に迫られ、環境面からも批判が出されるなどその存在意義が問い直されることになった。高度成長期以後も工事が継続される中で、干拓・淡水化の是非について激しい議論が交わされた。最終的には88年に中海・穴道湖淡水化試行の延期が決定され、2002年12月に淡水化中止が決定した。また、これより前の2000年9月に最大の干拓地である本庄工区の干陸中止が決定された。

3 企業誘致と中海地区新産業都市建設事業

3.1 工業化と企業誘致

1961年の「島根県総合振興計画」では、産業構造高度化のためには既存企業の育成とともに、臨海工業地帯の造成や輸送条件の整備など工業立地条件を先行して整備し、県外資本の導入による工業誘致を図る必要があると力説している^④。県では62年に「島根県工場設置奨励条例」の制定、東京・大阪事務所への企業誘致専門員の配置、63年に県庁企業開発課の新設など誘致体制を強化した。

工場の地方分散化の全国的な傾向と行政の誘致策強化によって、70年代前半まで企業立地は増加した。62年—74年の立地企業数は140社、年平均10社余りであるが、最も多い年は69年27社、最も少ない年は74年2社であり景気の影響を強く受けていた。業種別にみると、機械47（電気23、その他機械24）、繊維・衣服42、鉄鋼・非鉄金属15、木材・家具9、石油化学3、食料品2、その他22である。この期間の前半には繊維・衣服、弱電気関係の「女子型企业」が主体であったが、後半には県の誘致方針を「男子型優良企業」に改めたこともあり、機械関係業種が中心となっている。立地地域をみると、県東部の中海地区新産業都市建設事業の適用地区から西部の石見地方に及び、また、日本海に沿った国道9号線沿いから中国山地の農山村地域に及んでいる^⑤。

③ 『島根新聞』1972年3月4日、6日。

④ 『島根県総合振興計画』5-7、652-656、670-676ページ。

⑤ 『戦後の島根県の歩み』15-16、41ページ、『県政のあゆみ（昭和40・41年度版）』225-226ページ、『県政のあゆみ（昭和46・47年度版）』531-532ページ、『県政のあゆみ（昭和48・49年度版）』257-258ページ、『県政のあゆみ（昭和50—53年度版）』289ページ。

企業進出先の決定には様々な要因が働くと思われるが、県の誘致方針をみると、新産業都市など大規模な工業開発拠点の形成と、減反対策や過疎対策の必要性もあり農山村地域への工場進出の双方を追求していた⁰⁶⁾。

3.2 中海地区新産業都市建設事業

「国民所得倍増計画」の策定後、大都市の過大化の是正、後進地域の開発を進め地域の均衡ある発展を図るため62年10月に「全国総合開発計画」が閣議決定された。これと前後して具体的な地域開発政策が進められ62年には「新産業都市建設促進法」が制定され、全国で15地区が新産業都市の指定を受けた。山陰地方では中海・宍道湖周辺地域の鳥根・鳥取両県にまたがる6市18町村（鳥根県4市9町村，鳥取県2市9町村）が66年11月に新産業都市の指定を受け、工業開発の拠点形成を目指した。全国の新産業都市の中で最後の指定であった⁰⁷⁾。新産業都市建設の目的は、道路・鉄道・港湾等の主要施設の整備を促進し、既存企業の拡大と新規企業の立地を誘導し、開発拠点に相応しい新しい産業都市を建設することであり、開発拠点としての成果を示す主要目標は工業出荷額と人口であった。

まず、産業都市としての基盤形成を図る主要施設の整備についてみると、67年3月に国の承認を受けた「中海地区新産業都市建設基本計画」では事業費（鳥根県分）は生産関連55%、生活関連45%となっている。生産関連では輸送施設29%（道路16%）、通信施設15%、生活関連では住宅・住宅用地19%などの割合が高い⁰⁸⁾。これに対して64年度—75年度の累計実績でみると、生産関連59%、生活関連41%であり、生産関連では輸送施設29%（道路22%）、通信施設16%、生活関連では住宅・住宅用地18%などが主なものである。基本計画と実績を比較すると、内陸工業用地、道路、教育（学級）、厚生（保育園、清掃施設）、公園緑地などが計画を大きく上回っており、鉄道・港湾・空港など道路以外の輸送施設、下水道、厚生（病院）などは計画を下回っている⁰⁹⁾。このうち工場用地は、基本計画では中海など臨海部127ha、内陸部48haを目標としていたが、75年度までに完成したのは臨海部31ha、内陸部104haであり、臨海部の造成は進んでいない。また、75年度までの累積

06) 『県政のあゆみ（昭和42・43年度版）』257-258ページ、『県政のあゆみ（昭和46・47年度版）』531-532ページ。

07) 『戦後日本経済の軌跡』54-55、81-84ページ。

08) 『県政のあゆみ（昭和42・43年度版）』16-20ページ。

09) 『県政のあゆみ（昭和50—53年度版）』16ページ。なお、中海地区の指定は1966年度であったが、他の13地区が64年度に指定を受けた関係上、中海地区についても基本計画の基準年次は64年度とされた（『県政のあゆみ（昭和40・41年度版）』24-25ページ）。

事業費でも内陸部が臨海部を上回っている^㉑。

次に、開発拠点としての成果である工業出荷額と人口（島根県分）についてみると、県工業出荷額に占める新産業都市地区の割合は60年58%、65年60%、70年62%と漸増しており、県人口に占める割合でも60年39%、65年41%、70年44%と漸増している。工業出荷額、人口とも徐々に拠点性は高まっている^㉒。しかし、基本計画の最終年に当たる75年度の実績をみると、県人口に占める割合はさらに高まり46%であるが、県工業出荷額に占める割合は55%に低下している。工業出荷額そのものは大きく増加しているが、開発拠点の形成という点では成果はみられない。また、新規立地企業についても小規模な工場32社、就業者5,100人とどまり、地域開発の起爆剤として期待される大企業の進出はみられなかった^㉓。新規立地企業が工業出荷額の大幅な増加に結びついていない点は、地区内の既存企業と新規立地企業の出荷額を比較しても明らかであり、74年度では既存企業は32社1,069億円に対して新規立地企業は32社301億円に過ぎない（いずれも敷地面積 9,000m² 以上の企業）^㉔。

2.3で述べたように島根県は70年6月に江島・森山地区の工業開発計画を立案した後、72年10月には大規模な自動車工場などを誘致する構想をまとめ、73年1月に県知事がトヨタ自動車本社を訪問して進出を要請しているように^㉕、新産業都市が工業開発拠点としての地位を確立するには大企業の誘致が欠かせないと認識していた。

このように、新産業都市建設事業（島根県分）は、工業出荷額の点では開発拠点としての成果を挙げることはできなかったが、人口面では新産業都市地域への集中度は高まっている。とくに、県人口が大きく減少し各市の人口も減少・停滞する中で県庁所在地である松江市の人口は増加し続けていた。新産業都市建設事業は、地方中心都市が生産・生活両面にわたって総体として基盤整備を進めことが人口吸引力を維持・強化するための下支えとなることを示している。

国の新産業都市建設事業は76年度以降も5年ごとに建設基本計画を更新して継続され第6次計画（1996年度—2000年度）をもって終了した。

㉑ 『県政のあゆみ（昭和44・45年度版）』21-22ページ、『県政のあゆみ（昭和50—53年度版）』16-17ページ、『新産業都市建設基本計画改訂関係参考資料（中海地区）』23ページ。

㉒ 『中海地区新産業都市の概況』2、13ページ。

㉓ 『県政のあゆみ（昭和48・49年度版）』10-11、257ページ。

㉔ 『新産業都市建設基本計画改訂関係参考資料（中海地区）』3-4ページ。

㉕ 『島根新聞』1972年10月18日、1973年2月13日。

4 人口減少と過疎対策事業

4.1 人口減少問題の顕在化

島根県の国勢調査人口は1955年の92万9千人をピークとして、その後は60年88万9千人、65年82万2千人、70年77万4千人、75年76万9千人と推移している。この期間の5年ごとの減少数と減少率は4万人・4.3%、6万7千人・7.6%、4万8千人・5.8%、5千人・0.6%であった。減少数、減少率とも60年から65年にかけて最も多く（高く）なっている。この時期に地方人口が急減したことを契機として国の過疎対策事業が立法化された。

県人口の減少はすでに61年の「島根県総合振興計画」でも取り上げられていた。しかし、この時期には人口減少と1人当たり所得の関係が注目されており、産業基盤が整備され県内に雇用機会が大きく拡大するまで転出による人口減少は避けられず、結果的に、県振興計画の目標とする所得水準が上昇し、所得格差の拡大が防止されることも止むを得ないとしている⁶⁵⁾。

その後、65年国勢調査により県人口が大幅に減少し、全国一の減少率であることが明らかとなって、人口減少が地域社会に及ぼす諸問題への取り組みを強化し、この問題に対して国の立法措置を求める動きが始まった。67年2月に策定された「県勢振興の基本構想」では課題の第1に人口減少問題を取り上げ、とくに奥山間部では挙家離村の増加、村落の共同的社会機能と生産面の共同的功能の喪失するいわゆる過疎現象をもたらしていると指摘している⁶⁶⁾。過疎問題については国レベルでの取り組みも開始され、自治省により人口減少地域を対象として公共施設の現状、地域社会の変化、市町村行政の現状などについて実態調査が実施された。この調査は島根県では67年1月より人口減少の激しい西部5町村を対象として行われたが、町村から出された要望事項は各種事業への起債や補助率引き上げであった⁶⁷⁾。

67年7月、県人口は22年ぶりに80万人の大台を割り込み、65年の国勢調査に続いて、人口が大幅に減少した現実を突き付けられた。県統計課によると人口減の最も大きな原因は中学・高校卒業生の県外就職と大学進学であり、62年3月から66年3月までの5年間についてみると毎年、県外就職者約1万人、大学進学者約3千人、計約1万3千人ずつ減って

⁶⁵⁾ 『島根県総合振興計画』11-12, 17ページ。

⁶⁶⁾ 『県勢振興の基本構想』6-7ページ。

⁶⁷⁾ 『島根新聞』1967年1月19日, 3月7日。

いる²⁸⁾。人口減少が深刻化し、過疎対策への取り組みが強化された60年代後半はいざなぎ景気の時期であり、中学・高校卒業者に対して県外企業からの求人が殺到し、他県からは知事や副知事が来県して働きかけるなど行政を巻き込んだ勧誘が行われた。こうした動きに対して県内企業は無防備状態であるとして、67年8月末には県知事が県内就職者の確保に向けて異例の談話を発表している²⁹⁾。

4.2 過疎対策事業と道路整備

70年4月に「過疎地域対策緊急措置法」（第1次過疎法）が10年間の時限立法として成立した。過度の人口流出に対応するための緊急措置であり、生活基盤と産業基盤の整備について総合的な対策を講ずるものであった。鳥根県では59市町村のうち36市町村が過疎法の適用を受けたが、70年国勢調査後、新たに3町が適用を受け39市町村、全市町村の3分の2に上り、その面積は県土の7割余を占めている。県内を東部、西部、隠岐に区分してみると、東部は4市25町村のうち12町村（41%）、西部は4市19町村のうち1市19町村（87%）、隠岐は全7町村であった。視点を変えて非過疎地域をみると、東部の17市町村は中海新産業都市（国道9号線沿い）12市町、新産業都市に隣接する地域で県東部と広島県を結ぶ国道54号線沿いの4町、松江市に隣接する1村である。また、西部の3市は過疎地域ではないが55年から70年にかけて人口は減少している。

さて、過疎地域の要件は人口と財政力指数であり、人口は60年国勢調査人口に比べて65年国勢調査人口が10%以上減少し、財政力指数は66年度から68年度までの平均が0.4未満である市町村を区域として各種の特別措置を講ずるものであった。適用市町村は振興計画を作成して事業を実施するが、地方債として過疎債の発行が認められ、これの元利償還金の70%は地方交付税の基準財政需要額に算入された³⁰⁾。同様の制度は62年度より辺地を有する市町村において実施される辺地の公共施設整備事業において導入されていたが（辺地債、算入率80%）、過疎対策は適用市町村の全域を対象としたより規模の大きな事業であった。60年代後半の過疎対策立法化の過程において最も要望の強かったのは過疎債であり、これを財源として公共施設、とりわけ道路整備が精力的に進められることになった。

過疎地域振興計画は県計画と市町村計画からなり、70年度—74年度の前期5か年計画の事業実績は県232億円、市町村397億円（過疎債86億円）である。事業内訳をみると、まず、

²⁸⁾ 『鳥根新聞』1967年7月25日。

²⁹⁾ 『鳥根新聞』1967年2月3日、9月1日、9月4日、70年10月24日。

³⁰⁾ 『県政のあゆみ（昭和44・45年度版）』88-89ページ。

県については ①基幹的な市町村道等の整備32億円, ②医療の確保1億円, ③県道等の整備157億円, ④農林水産業の振興41億円であった。①は市町村道, 農道, 林道, 漁港関連道の整備を県が代行するもので林道が半分強である。また, ③は県道130億円, 農道27億円である。道路整備が82%を占めており, 県の実施する過疎対策事業は道路整備のことであった⁸¹⁾。

次に市町村事業では ①交通・通信施設の整備165億円(過疎債55億円, 以下, 括弧内は過疎債), うち道路整備137億円(53億円), ②教育文化施設の整備83億円(17億円), ③生活環境施設等厚生施設の整備及び医療の確保54億円(5億円), ④農林水産業その他の産業振興84億円(3億円), ⑤集落の移転12億円(6億円)となっている。市町村の事業は, 生活と生産を支える基盤全体にわたって整備する点で県の事業とは異なっているが, 市町村道・農道・林道・漁港関連道などの道路整備費が35%を占め, 過疎債の61%はこれに充当されている⁸²⁾。過疎対策においては農道・林道・漁港関連道などの開設・改良事業が県の道路整備費, 市町村の道路整備費のそれぞれ26%と高い割合を占めており, 過疎対策の大きな柱である産業振興の基盤整備として力が入れられていた。

ところで, 過疎地の道路整備の目的としては, 農林漁業の振興, 企業誘致, 低い道路整備水準の是正などに加えて, 住民生活の安心(救急医療)の確保, 中心都市と過疎地を結ぶ広域ネットワークの形成などを挙げることができる。このうち住民生活の安心の確保については, 過疎対策の多くの課題のうち地元で最も望まれ, 緊急を要していたのは道路整備であり, 医師不足に悩む山村で, 医療機関を地元につくることができなくても, 道路がよくなれば緊急時に手遅れにならずに町の医者にかかることができる, という切実な声が強かった⁸³⁾。

次に, 広域ネットワークの形成として, 第1次過疎法による対策が開始された70年度より自治省のすすめている広域市町村圏事業がある。広域市町村圏事業は, 日常生活の需要(就業, 生活物資の調達, 教養, 娯楽その他)がほぼその中で充足されるような中心都市と周辺農山漁村地域を一体とする圏域を設定して, 広域ネットワーク(市町村道など)と広域事務処理システム(消防救急施設, 環境衛生施設など)を整備するものであり, 過疎問題の解決に資することも目的としている⁸⁴⁾。

81) 『県政のあゆみ(昭和50—53年度版)』48—53ページ。

82) 注81)と同じ。

83) 『島根新聞』1969年9月25日。なお, 69年9月25日に松江市において過疎問題などをテーマとして国政に関する公聴会(「一日内閣」)が開催された。

84) 『県政のあゆみ(昭和48・49年度版)』43—48ページ。

このように、70年代前半の過疎対策では、主要な市町村道の整備にも力を入れ始めた国の道路整備計画、減反対策としての農村工業化などの政策動向も踏まえて、過疎地域の産業振興と住民生活の確保・向上を目指して道路交通体系の整備に重点を置いた対策に着手された。

過疎対策事業については、その後も10年ごとに時限立法として特別措置法が制定されており、2009年度は第4次過疎法の最終年に当たる。

5 交通基盤の整備

5.1 鳥根県の位置—山陰と山陽

後進県鳥根の経済発展のためには、産業基盤への先行投資とくに交通施設の整備が最優先課題であった。1961年の「鳥根県総合振興計画」では、県外各地方との物資の移出・移入状況を検討した上で、県経済は京阪神、山陽、北九州に依存しておりこれらの地方と連絡する交通網を整備すること、とくに自動車輸送は山陽、近畿地方が主体であり道路整備もこれに沿って強化されるべきであるとしている⁶⁵⁾。

60年12月、「全国総合開発計画」の地方版である「中国地方開発促進法」が制定され、64年2月には「中国地方開発促進計画」が策定された。この計画では山陰・山陽地域の一体的開発と広域経済圏の育成を図ることとしているが⁶⁶⁾、中国地方を一体として発展させる方針は、鳥根県にとって山陽方面との交通網を整備する拠り所として重要であった。

その後、いざなぎ景気の進行する中で69年5月に策定された「新全国総合開発計画」（新全総）では、中国地方と四国地方を1つの圏域として設定しており、「中四国地方開発の基本構想」の「開発の基本的方向」において瀬戸内地域と山陰・太平洋側地域の関係を次のように記している。「山陰および太平洋側地域は、瀬戸内経済圏の広域化に対応した発展が期待されるほか、新たな工業開発拠点として、あるいは、増大する食料需要や観光需要を充足する地域として、多彩な発展を遂げよう。」ここでは山陰地方と瀬戸内地方が一体的発展の関係にあるとは把握されていない。むしろ、計画案にあった波及効果、波及的発展という表現が60年代の高度成長期を経過した後の両者の経済関係をよりよく表している。また、交通体系については「開発の基本的構想」において、「山陰地域においては、陰陽交流の円滑化を図るため、瀬戸内地域に通ずる横断幹線を建設する」と記されている。

⁶⁵⁾ 『鳥根県総合振興計画』259-264ページ。

⁶⁶⁾ 『県政のあゆみ（昭和40・41年度版）』15ページ。

高根県では計画案に対する要望（69年2月）で、「陰陽交流の円滑化を図るため」といった表現にとどめず、「陰陽の一体的発展を促進するため、陰陽を連絡する交通網を早期かつ先行的に整備する」旨の積極的な方針を盛り込むように望んでいたが叶わなかった⁸⁷⁾。

さて、新全総は新しい全国的な高速交通体系の形成を柱の1つとしており、中国地方の高速自動車道と新幹線鉄道の建設計画・建設構想が掲げられていた。5.2.4, 5.3.3で述べるように、山陰地方が全国に張り巡らされる高速交通ネットワークの一翼を担い、各地との時間距離を大幅に短縮するものであり、新全総以降、誘致に向けた取り組みが強力に展開された。

5.2 国道と県道の整備

5.2.1 国の道路整備計画と道路財源

国の道路整備に関しては、53年制定の「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」に基づき、揮発油税を特定財源として整備が行われることとなり、54年度から第1次道路整備5か年計画（事業費2,600億円、以下、括弧内は事業費）が始まった。58年度には「道路整備緊急措置法」の制定、道路整備特別会計の創設などにより第2次5か年計画（1兆円）が開始された。この後、61年から第3次（2兆1千億円）、64年から第4次（4兆1千億円）、67年から第5次（6兆6千億円）、70年から第6次（10兆3,500億円）、73年から第7次5か年計画（19兆5千億円）が実施され、地方においては国の5か年計画に基づいて道路整備が進められた。また、高度成長期には揮発油税に加えて道路整備財源となる新税が次々と導入された⁸⁸⁾。

第1次5か年計画の開始時に当たる54年3月末現在の全国の道路整備状況をみると、1級国道40路線、延長9,215kmのうち未改良区間の延長は57%を占めており、舗装道の割合は23%であった。2級国道については144路線、延長1万4,851kmのうち未改良区間の延長は76%、舗装道の割合は9%であった。また、都道府県道は延長11万9,416kmのうち未改良区間の延長は81%、舗装道の割合は4%であった⁸⁹⁾。こうした整備水準から始まり、累次の5か年計画に基づいて全国にわたって精力的に道路整備が進展していくこととなる。

揮発油税を財源とする道路整備の実施は、国の一般会計歳出予算の公共事業関係費の分

⁸⁷⁾ 『新全国総合開発計画』87-88ページ、『県政のあゆみ（昭和42・43年度版）』10-12ページ、『高根新聞』1969年1月11日。

⁸⁸⁾ 『道路をどうするか』28-32ページ。

⁸⁹⁾ 『国の予算（昭和30年度版）』217-218ページ、『国の予算（昭和35年度版）』555ページ。

野別割合に大きな変化をもたらし、道路予算の割合は55年度12%から65年度には43%に急増し、公共事業の支柱としての地位を確立した。同様に、戦後早い時期に鳥根県において実施された開発計画においても道路整備費の割合が大きく増加している。「大山・出雲特定地域総合開発計画」（54年閣議決定）では、総事業費（鳥根県分）49億円に占める道路の割合は4千万円、1%以下であったが、その後、総事業費は83億円に増加し道路の割合は31億円、38%に激増している。これは58年度より国道9号線の整備事業は建設省の直轄工事として行われたことによる⁴⁰⁾。

5.2.2 鳥根県における道路整備

「鳥根県総合振興計画」の策定された当時（59年3月末現在）の県内道路網は1級国道1路線、2級国道4路線、主要地方道19路線、一般県道（主要地方道以外の県道）188路線、それに市町村道からなっていた。このうち一般県道以上の道路整備状況をみると、自動車のすれ違いのできる車道幅員4.5m以上の区間25%、自動車交通不能区間9%、改良率14%、舗装率4%であり、全国平均と比較して低い水準であった。さて、最初に最も重点の置かれた1級国道9号線（京都一下関間）は日本海に沿って県下各市を結ぶとともに、鳥根県と京阪神や北九州を繋ぐ大動脈であり、県内の路線区間の実延長は258kmに及んだ。1級国道の整備は58年度を初年度とする第2次道路整備5か年計画より原則として建設省直轄工事で行われることになり、県内9号線の整備はこの年から直轄工事となり本格化した。国の工事実施計画によると、改築工事の内容は、車道幅員の拡幅は東部の鳥根県境一大田市間7.5m、西部の大田市一山口県境間6.5m、鉄軌道との平面交差の除去、全線の舗装、全橋梁の永久橋化、路線の変更などであった。このうち路線変更の中には交通の輻輳する市街地から路線を移すことも含まれており、これは国道バイパスの先駆けであった⁴¹⁾。9号線は66年度に1次改築が概成しており、これ以降は2次改築と交差点改良が進められ、市部においてはバイパス建設調査が進められたがいずれも地域住民の反対にあっていた⁴²⁾。

次に直轄工事の対象となった路線は、陰陽連絡道路の一つであり鳥根県東部と広島を結ぶ2級国道松江広島線（63年4月に1級国道54号線に昇格⁴³⁾）である。直轄工事は63年度

⁴⁰⁾ 『県政のあゆみ（昭和35年発行）』171-176ページ。

⁴¹⁾ 『鳥根県総合振興計画』266-268、288ページ。

⁴²⁾ 『県政のあゆみ（昭和48・49年度版）』168-169ページ。

⁴³⁾ 65年度より1・2級国道の区別を廃止し一般国道となった（『国の予算（昭和45年度版）』271ページ）。

より実施され70年度に1次改築の概成をみているが、この間に54号線の難所であった広島県境の赤名峠には64年9月に赤名トンネル、飯石郡頓原町の吹ヶ峠には64年10月に頓原有料道路（日本道路公団施工）が完成した。中国山地を横断する54号線の整備では陰陽連絡道路としても、沿線住民の生活道路としても、隧道建設と峠越えの路線改良により交通難を解消することが大きな課題であり、赤名峠では1.7km、吹ヶ峠では5.1kmそれぞれ路線が短縮された⁴⁴⁾。一方、県西部の国道の直轄工事化は少し遅れて始まり66年度より国道191号線（益田—下関線）、70年度より261号線（江津—広島線）が直轄工事として行われた。

このように道路整備事業は、主要国道は国の直轄工事として、それ以外の国道、県道、市町村道は補助事業や単独事業として実施されたが、整備の促進と地元負担の軽減を図るため主要地方道から国道、一般県道から主要地方道への変更など路線種の昇格が行われた。鳥根県では県道以上の道路は59年3月末の212路線、実延長3,114kmから75年3月末には231路線、実延長3,244kmに増加している。この間に路線種の昇格によって幹線道路である国道と主要地方道は路線数、実延長とも増えており、県道以上の道路に占める割合は、路線数で11%から16%、実延長で32%から38%へそれぞれ増加している⁴⁵⁾。

5.2.3 市町村道と農林道の整備

国の道路整備計画において市町村道の整備に力を入れるようになったのは60年代後半からであった。市町村道整備に取り組む理由として、国道・県道の整備効果が十分に発揮されないこと、地域開発の妨げとなること、社会経済活動の広域化が進展していることなどが挙げられている⁴⁶⁾。当時（65年3月末）の鳥根県の国道・県道の実延長は3,188km、市町村道は1万6,151kmであり、両者の整備水準を比較すると改良済区間は18%と5%、舗装道の割合は10%と1%、自動車交通不能区間は5%と54%であり、どちらも整備率は低い格差は歴然としていた。しかし、10年後（75年4月1日現在）の整備率をみると、市町村道は改良済区間12%、舗装道13%、自動車交通不能区間44%と改善されているものの、国道・県道の改良済区間47%、舗装道79%、自動車交通不能区間2%と比較すると、高度成長期の終わった時点においても市町村道の整備は緒に就いたばかりの水準にとどまっていた⁴⁷⁾。

⁴⁴⁾ 『中国地方建設局三十年のあゆみ』113ページ。

⁴⁵⁾ 『鳥根県総合振興計画』266ページ、『県政のあゆみ（昭和48・49年度版）』167ページ。

⁴⁶⁾ 『鳥根新聞』1967年11月2日。

⁴⁷⁾ 『鳥根県統計書（昭和40年度版）』266-267ページ、『鳥根県統計書（昭和50年度版）』280-281ページ。

次に農林道の整備についてみると、農道整備は早くから土地改良事業において実施されていたが65年度より新しい段階を迎えた。64年度を初年度とする第4次道路整備5か年計画の策定に伴い揮発油税等の増税を行うことになり、これに関連して農林漁業用揮発油税の減免に代わる方式として65年度予算において新しく農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業が開始された⁴⁸⁾。

農道整備の目的は生産の近代化、流通の合理化、農村環境の改善などであり、農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業や総合農政の一環としての広域営農団地農道整備事業（70年度より）に基づいて基幹農道が整備されることになった。さらに、過疎対策としての基幹農道の整備、農業振興地域での基幹農道の舗装事業などが実施されるようになった⁴⁹⁾。このうち広域営農団地農道は延長20—30kmに及ぶ大規模農道であり、沿線の農業振興を始めとして地域開発に大きな役割を果たすものとして期待された⁵⁰⁾。

一方、林道に関しては、森林資源の開発を始めとして林業生産に不可欠な基盤であり、島根県においても国の施策に即応して林道網の計画的な開設・改良が行われてきた。林道整備の目的としては、生産性の向上、未開発林の開発、国土保全、森林資源の培養、農山村地域の振興などを掲げており⁵¹⁾、66年度からは農林漁業用揮発油税財源身替林道整備事業（峰越連絡林道開設）が行われている⁵²⁾。

このように60年代後半から70年代前半にかけて、農山村地域において産業振興を図るための産業道路として幹線農林道を開設する施策が相次いで導入されたことにより、高度成長期の後半には過疎対策を含めて県下全域に道路ネットワークを隈なく張り巡らせるための市町村道や農林道整備の施策体系が拡充された。道路ネットワーク整備の必要性について73年の「島根県新長期計画」は、県の立地条件を抜本的に改善し全県土に新たな開発の可能性を拡大するためと説明している。1で述べたように、この県新長期計画は工業と農業の両分野を主軸とした経済開発を謳っているが、この政策は県土全体に開発の可能性を

48) 『国の予算（昭和40年度版）』271ページ。

49) 『県政のあゆみ（昭和40・41年度版）』121-122ページ、『県政のあゆみ（昭和44・45年度版）』165-167ページ、『県政のあゆみ（昭和46・47年度版）』244-246ページ、『国の予算（昭和50年度版）』367-368ページ。

50) 『島根新聞』1971年1月12日、9月20日、『山陰中央新報』1974年3月4日。大規模農道の1つである宍道湖北部農道沿線では、工事期間中に三菱系資本から別荘地、住友系資本からゴルフ場の開発申し入れがあるなど、県外資本による用地買収の動きがみられた（『山陰中央新報』1973年10月1日）。

51) 『県政のあゆみ（昭和34・35年版）』144ページ、『県政のあゆみ（昭和38・39年版）』179-180ページ、『県政のあゆみ（昭和44・45年度版）』252ページ、『県政のあゆみ（昭和46・47年度版）』312ページ。

52) 『国の予算（昭和45年度版）』329ページ。

拡大するための道路ネットワーク形成の必要性を裏付けるものでもあったといえる⁵³。

5.2.4 高速自動車道の建設と島根県

56年4月の日本道路公団発足と翌年4月の「国土開発縦貫自動車道建設法」の制定により高速自動車道建設に向けた準備が整い、65年7月の名神高速道路（西宮—小牧間）と69年5月の東名高速道路（東京—小牧間）の開通により高速自動車道時代の幕が開けた。これに続いて国土開発幹線自動車道のさらなる建設に着手され、中国縦貫自動車道（吹田—下関間）については66年7月に吹田—落合間、美祿—下関間の整備計画が決定し、それぞれ両端から一部着工し、83年3月に全線が開通している。

島根県にとって、山陰と山陽を一体として発展させ、各地との時間距離を大幅に短縮させるため、中国縦貫自動車道とこれの“肋骨”をなす中国横断（陰陽連絡）自動車道の建設は県勢を左右する課題であった。すでに61年の「島根県総合振興計画」において、経済流通の高速化を図るために中国縦貫自動車道の早期実現を促進すると述べて、この道路に直結する高速自動車連絡道は県の東部と西部に1本ずつ必要になるとしている⁵⁴。その後も67年の「県勢振興の基本構想」では、県政振興の根幹、県土開発の大動脈、陰陽拠点地域間の時間距離の短縮、広域経済圏の確立など最大限の理由を挙げて、中国縦貫自動車道と中国横断自動車道（浜田—広島間、境港—岡山間）の早期建設を促進するとしている⁵⁵。

さて、中国自動車道の建設が進められていた60年代後半から70年代前半にかけて高速自動車道の全国的な構想が拡大していった。69年の「新全国総合開発計画」（計画期間は65年—85年）には、建設計画として中国縦貫自動車道、中国横断自動車道、建設構想として山陰海岸自動車道、中国横断自動車道が盛り込まれている。さらに73年の「島根県新長期計画」では新全総を踏まえて、新しい国土開発の骨格となる高速自動車網の一環として中国縦貫自動車道、中国横断自動車道（浜田—広島間、境港—岡山間）の早期開通に加えて、陰陽を連絡する松江—広島、松江—尾道、益田—徳山ルート、日本海側を縦貫する山陰海岸自動車道（大阪—松江—下関間）の建設促進を目指すとしている⁵⁶。この県新長期計画は85年における「島根県の可能性の領域、すなわち、実現可能な望ましい島根の未来像」を明らかにしたものであるが、85年には京阪神や山陽と結ぶ新幹線鉄道や高速自動車道など主要な交通ネットワークはほとんど完成し、例えば、松江から大阪へは僅か1時間半程

⁵³ 『島根県新長期計画』17、24-25、30ページ。

⁵⁴ 『島根県総合振興計画』265、293-294ページ。

⁵⁵ 『県勢振興の基本構想』33-34ページ。

⁵⁶ 『島根県新長期計画』30-32ページ。

度で行けるようになり、全国は1日行動圏に入っている、と語られていた⁵⁷⁾。県新長期計画では、前述のように県土全体に開発の可能性を拡大するためには交通ネットワークの先行整備が不可欠としているが、中国縦貫道や中国横断道などの高速自動車道はこうした道路交通ネットワークの頂点に立つものであった。

ところで、鳥根県では中国縦貫自動車道が県内を通過することに力を注ぎ、一部区間が県西南部を通過することになり、浜田―広島間に中国横断自動車道が建設されることと合わせて、高速自動車道開通に伴う県西部の経済発展に大きな期待がかけられた⁵⁸⁾。この浜田自動車道は79年に着工され91年に全線が開通している。

このように鳥根県における道路整備は国の道路整備5か年計画に基づいて高度成長期をおして着実に進展した。道路整備は国道と県道が先行し、市町村道整備は60年代後半から本格化した。また、この時期からは農林漁業用揮発油税財源身替農林道整備や過疎対策など地域開発諸法に基づく道路整備施策が始まり、県内の道路ネットワーク整備に向けた体制が整った。一方、道路ネットワークの頂点をなす高速自動車道については60年代後半に中国縦貫自動車道の建設が始まり、鳥根県勢の将来を左右する課題として高速自動車道誘致に向けた取り組みが強化された。

5.3 国鉄列車網の整備と輸送力の増強

5.3.1 長距離優秀列車の県内導入―合理化以前

「鳥根県総合振興計画」の策定された当時（1959年）、県内の国鉄鉄道網として日本海に沿って東西に走る山陰本線、山陰本線から分岐し山陽へ伸びる木次線、山口線、三江線の3本の支線及び大社線があった。鉄道の整備に関しては、東は京阪神、西は北九州へ連絡する山陰本線、鳥根県米子市において山陰本線から分岐して山陽へ連絡する伯備線（米子―倉敷間）の2つの路線の輸送力増強が重要な課題であった。60年当時の鳥根県と県外各地を結ぶ旅客列車（準急行以上）としては、急行2本（大社―大阪―東京間、大社―岡山―大阪―京都間）、準急行4本（米子―広島間2、米子―博多間、出雲市―岡山間）の計6往復が運行されており、京阪神、山陽、北九州経済圏との直通列車が実現していた。しかし、このうち山陰本線で県西部を通るのは米子―博多間を結ぶ準急行1本だけであった⁵⁹⁾。

57) 『山陰中央新報』1973年7月5日（「考える県政」）。

58) 『鳥根新聞』1967年4月7日、11月4日、11月10日、1970年1月1日。

59) 『鳥根県総合振興計画』295-296、300-302ページ。なお、国鉄の新線計画として県西部において中国山地を通して山陽と連絡する3線の計画があり、1線では建設（延伸）工事が進められていた。また、国鉄以外に私鉄1社3路線があった。

60年代には旅客輸送力のさらなる増強のために、山陰本線と伯備線を走行する特急・急行など優秀列車の新設や延長、それに山陰本線（米子—出雲市間）と伯備線の複線化・電化の実現に取り組まれた。まず、列車の新設・延長についてみると、61年10月の国鉄ダイヤの改正は鳥根県にとって大きな意義があった。第1に、山陰本線に初めて特急（松江—大阪—京都間）が導入されたことであり、第2に、浜田—大阪間に急行が導入され、東京行き急行の始発駅が浜田に延長されるなど、県西部と東京、大阪間の直通列車が実現したことである。その後も64年には特急の松江—博多間の延長運転、鳥根と大阪、博多、広島を結ぶ急行・準急行の新設、山陰と北陸を結ぶ急行の新設、65年には米子—熊本間の急行、米子—博多間の夜間急行、浜田—新大阪間の特急などの新設、66年10月には山陰と中京地区を結ぶ直通列車として大社—名古屋間に急行が新設された⁶⁰⁾。このように60年代半ばまでは鳥根（山陰）と各地を結ぶ長距離旅客列車網が急速に拡充された時期であった。

次に、複線化による輸送力増強についてみると、山陰本線（米子—出雲市間）の複線化は66年12月より3区間において工事が始まった。一方、電化については76年2月に山陰本線（伯耆大山—出雲市間）の電化事業について運輸大臣の工事認可を得て着工に至った。山陰本線と伯備線を通じた電化（知井宮—倉敷間）が実現したのは82年であった⁶¹⁾。

5.3.2 鉄道合理化と山陽新幹線との接続

68年9月、国鉄の経営改善について審議を進めてきた国鉄諮問委員会は、赤字線83線、約2,600kmの廃止と自動車輸送への切り替え勧告を含む意見書をまとめ、国鉄総裁に提出した。鳥根県では大社線と三江線が対象となった⁶²⁾。その後、69年春から70年初めにかけて国鉄合理化、財政再建に向けての対策が打ち出されたが、この間、69年6月に米子鉄道管理局において記者会見した国鉄本社旅客局長は、山陽新幹線の岡山開通時点においては陰陽連絡線である伯備線のスピードアップが最重点になると述べる一方で、地方線のかなりの駅は無人化、業務委託など合理化の対象とならざるを得ないことを強く示唆した。同年7月、鳥根県では赤字ローカル線の廃止、小規模駅の無人化・廃止などの問題に本腰を入れて取り組むことになった⁶³⁾。

60) 『県政のあゆみ（昭和36・37年版）』207-208ページ、『県政のあゆみ（昭和38・39年版）』228-229ページ、『県政のあゆみ（昭和40・41年度版）』229ページ、『米子鉄道管理局史』218-224ページ。

61) 『県政のあゆみ（昭和40・41年度版）』229ページ、『県政のあゆみ（昭和50—53年度版）』297ページ。

62) 『鳥根新聞』1968年9月6日。

63) 『鳥根新聞』1969年6月18日、7月26日。

鳥根県内における合理化は木次線と山陰本線（出雲市駅以東）が対象となった。71年10月より木次線15駅については、すでに無人化されている3駅に加え、新たに無人化7駅、民間委託3駅となり、従来どおりの業務を行うのは2駅となった⁶⁴。また、山陰本線（出雲市駅以東）では72年2月より県内12駅のうち、現状のまま残るのは5駅、無人化1駅、業務委託1駅、簡易委託1駅、貨物取扱の合理化4駅となった⁶⁵。なお、赤字線の廃止に関しては、73年度になると列島改造施策を推進するため大幅に後退していたが⁶⁶、廃止対象となっていた三江線と大社線について、三江線は木次線とともに81年に当面存続が決定し、大社線は88年に廃止・バス路線への転換が決定、2000年3月末に廃止された。

さて、72年3月には山陽新幹線新大阪―岡山間の開業に合わせて山陰本線・伯備線のダイヤは大幅に再編成された。①新幹線との接続列車として、出雲市―岡山間、益田市―岡山間に特急を増発する、また、これまでの出雲市―新大阪間の特急を出雲市―岡山間とする、②山陰と関東を結ぶ急行（浜田―東京間）を全車寝台特急に格上げする、③その他に山陰と広島地区の連絡、山陰本線の急行などについてもダイヤの変更があった⁶⁷。こうして、60年代後半から70年代前半にかけての鳥根県では、在来線の合理化に揺れる一方で、山陽新幹線新大阪―岡山間の開業に伴い各地との時間距離が短縮されることに大きな期待が寄せられた。その後は、鳥根と岡山を結ぶ路線の輸送力増強に関しては、特急列車の増発と車両改良によるスピード化が課題となり、懸案であった電化事業については73年7月の国体誘致決定を契機として具体化に向けて動き出すことになった。

5.3.3 新幹線鉄道の建設と鳥根県

59年4月より東海道新幹線の建設が始まり64年10月には東京―新大阪間が開業した。これに続いて67年3月には山陽新幹線の第1期工事（新大阪―岡山間）に着手、72年3月に開業、75年3月には岡山―博多間が開通した。これより先、既述のように69年の「新全国総合開発計画」には、鉄道建設計画として山陽新幹線、建設構想として山陰新幹線と陰陽連絡新幹線が盛り込まれていた。その後、73年の「鳥根県新長期計画」では、全国主要都市との時間距離の大幅な短縮を図るため、全国的な新幹線網とくに日本海新幹線の一環となる山陰新幹線（大阪―松江―下関間）と陰陽連絡新幹線（松江―広島間、松江―岡山間）

64 『鳥根新聞』1971年9月21日。

65 『鳥根新聞』1972年2月9日。

66 『鳥根新聞』1973年2月5日。

67 『鳥根新聞』1972年1月23日。

の早期建設を促進するとしている⁶⁸⁾。

73年11月、運輸大臣の諮問機関である鉄道建設審議会において新幹線12路線を85年までに建設するための工事基本計画が認められ、この中に山陰新幹線（大阪市—鳥取市付近—松江市付近—下関市間）と中国横断新幹線（松江市—岡山市間）の2路線が含まれていた。懸念されたのは中国地方の新幹線の優先順位が低いことであった⁶⁹⁾。

ところが、73年秋から石油危機を契機として経済状況が大きく変動し、新幹線鉄道の建設工事が凍結されることになった。また、島根県では県新長期計画に掲げられた事業の計画作成作業を見合わせざるを得なくなり⁷⁰⁾、その後、78年1月に策定された「島根県新長期計画（改定計画）」をみると、主要プロジェクトである高速自動車道と新幹線鉄道の建設計画に掲げられているのは既定の中国縦貫自動車道と中国横断自動車道（浜田自動車道）のみであり⁷¹⁾、新幹線鉄道と高速自動車道の島根県への誘致にとって厳しい時期を迎えた。

こうした中で73年6月、島根県において82年国民体育大会の開催が正式決定したことは、交通体系の整備を促進させる契機となった。1つは懸案であった山陰本線（伯耆大山—知井宮間）の電化事業が本格化し、前述のように82年7月に実現したことである。他の1つは66年7月に開港した県営出雲空港の拡充整備が行われ、80年11月に出雲—東京間にジェット機の直行便が就航したことである。

このように、鉄道整備に関しては、島根と先進工業地帯を直通で結ぶ長距離旅客列車の県内導入や山陰本線の複線化・電化など輸送力増強を目指した取り組みが行われ、長距離列車の導入は60年代に大きく前進した。さらに全国的な高速鉄道ネットワーク整備との関係では、72年の山陽新幹線新大阪—岡山間の開通が大きな意義を持っており、在来線と新幹線との接続列車の増発・高速化により鉄道面でも時間距離の短縮と行動圏の拡大を実現した。

6 おわりに

高度成長期の島根県において経済発展と地域振興のために行われた事業を検討した。まず、中海干拓は戦後の食糧増産対策事業であり、中海新産業都市建設は地方における工業開発拠点の形成、全国的な地域格差の是正を目指した事業であった。県内においてこうし

68) 『島根県新長期計画』31ページ。

69) 『山陰中央新報』1973年11月3日、11月4日。

70) 『県政のあゆみ（昭和48・49年度版）』1ページ。

71) 『県政のあゆみ（昭和50—53年度版）』2—4ページ。

た大規模な事業が実施されることは県勢発展の好機と捉えられた。とくに新産業都市建設は都市基盤と交通基盤の整備を促進する上からも重要であった。

干拓事業は農政の転換により使命を終えようとしていたが、営農計画の見直しにより高度成長後も継続されることになった。新産業都市建設事業は大企業の誘致が実現しなかったこともあり工業開発拠点形成の点では成果はみられなかったが、生活・生産両面での都市基盤の整備を進めたことは、地方中心都市が人口吸引力を維持、強化しながら成長していくための契機となったといえる。

これに対して過疎対策は、人口減少による地方農山村の疲弊を救済するための事業であり、地域社会を維持・発展させるための生産・生活基盤の整備に取り組まれた。この時期は、減反対策として農村工業化を進め、国の道路整備では地方市町村道の整備に力を入れ始めた時期でもあり、過疎対策では道路整備に最も重点が置かれた。

一方、道路・鉄道など交通体系の整備は最大の産業基盤の形成として一貫して追求された事業であった。とくに、自動車保有台数の激増により豊富な財源に裏打ちされた道路整備事業は、累次の5か年計画（多くは3年で計画を更新）により島根県の道路整備水準を着実に向上させていった。なかでも、国道9号線、54号線など最重要路線は建設省の直轄工事により面目を一新し、県経済を支える産業道路としての役割を果たすことになった。

高速交通体系の整備に関しては60年代後半に中国縦貫自動車道と山陽新幹線の建設が始まり、島根県ではこれらの交通体系へのアクセスの確保、さらには高速自動車道や新幹線鉄道を県内に誘致する取り組みに力を注いだ。全国を結ぶ高速交通体系の一翼を担うことは県勢の将来を左右する課題となった。

引用・参考文献

- [1] 島根県総務部地方課（1988）『過疎地域の現況（資料集）』島根県。
- [2] 財政調査会編（1955）『国の予算（昭和30年度版）』同友書房、東京。
- [3] 財政調査会編（1960）『国の予算（昭和35年度版）』同友書房、東京。
- [4] 財政調査会編（1965）『国の予算（昭和40年度版）』同友書房、東京。
- [5] 財政調査会編（1970）『国の予算（昭和45年度版）』同友書房、東京。
- [6] 財政調査会編（1975）『国の予算（昭和50年度版）』同友書房、東京。
- [7] 島根県（1967）『県勢振興の基本構想』島根県。
- [8] 島根県広報文書課編（1958）『県政のあゆみ（昭和33年発行）』島根県。
- [9] 島根県広報文書課編（1960）『県政のあゆみ（昭和35年発行）』島根県。
- [10] 島根県総合振興室編（1961）『県政のあゆみ（昭和34・35年版）』島根県。
- [11] 島根県総合振興室編（1963）『県政のあゆみ（昭和36・37年版）』島根県。
- [12] 島根県総合振興室編（1966）『県政のあゆみ（昭和38・39年版）』島根県。

- [13] 島根県企画部県民課編 (1968)『県政のあゆみ (昭和40・41年度版)』島根県。
- [14] 島根県企画部県民課編 (1970)『県政のあゆみ (昭和42・43年度版)』島根県。
- [15] 島根県知事室編 (1972)『県政のあゆみ (昭和44・45年度版)』島根県。
- [16] 島根県知事室編 (1974)『県政のあゆみ (昭和46・47年度版)』島根県。
- [17] 島根県総務部秘書広報課編 (1976)『県政のあゆみ (昭和48・49年度版)』島根県。
- [18] 島根県総務部秘書課編 (1980)『県政のあゆみ (昭和50—53年度版)』島根県。
- [19] 山陰中央新報社『山陰中央新報 (縮刷版)』1973年4月—74年10月。
- [20] 島根県 (1973)『島根県新長期計画』島根県。
- [21] 島根県 (1978)『島根県新長期計画 (改定計画)』島根県。
- [22] 島根県 (1961)『島根県総合振興計画』島根県。
- [23] 島根県統計課長 (1966)『島根県統計書 (昭和40年度版)』島根県。
- [24] 島根県企画部統計課 (1976)『島根県統計書 (昭和50年度版)』島根県企画部統計課・島根県統計協会。
- [25] 島根新聞社『島根新聞 (縮刷版)』1966年10月—73年3月。
- [26] 経済企画庁調査局編 (1972)『資料・経済白書25年』日本経済新聞社, 東京。
- [27] 島根県 (1976)『新産業都市建設基本計画改訂関係参考資料 (中海地区)』島根県。
- [28] 経済企画庁編 (1969)『新全国総合開発計画』経済企画庁。
- [29] 経済企画庁編 (1997)『戦後日本経済の軌跡 経済企画庁50年史』大蔵省印刷局, 東京。
- [30] 島根県企画振興部企画調整課 (1992)『戦後の島根県の歩み』島根県。
- [31] 建設省中国地方建設局 (1982)『中国地方建設局三十年のあゆみ』中国建設弘済会。
- [32] 五十嵐敬喜・小川明雄 (2008)『道路をどうするか』岩波書店, 東京。
- [33] 中海地区新産業都市建設協議会 (1972)『中海地区新産業都市の概況』中海地区新産業都市建設協議会。
- [34] 米子鉄道管理局 (1963)『米子鉄道管理局史』米子鉄道管理局。