

地域高規格道路 境港出雲道路

松江北道路説明会

松江北道路計画検討事務局

- ① 松江北道路の概要とこれまでの経緯
- ② 選定した概略計画案（ルート帯）
と選定理由
- ③ 今後のスケジュール

① 松江北道路の概要と これまでの経緯

第1回 意見交換会 (平成 25 年 1 月)

松江市内の道路の課題や松江北道路の必要性について確認しました。

第2回 意見交換会 (平成 25 年 9 月)

A~Cの3つのルート帯案について説明を行い、皆様から意見をいただきました。

アンケート調査 (平成 25 年 10 月)

沿道にお住まいの方、道路利用者の方など、より多くの皆様からの意見を計画に反映させるためアンケート調査を行いました



松江市長からの要望を受け
西への延伸ルート帯について検討

松江北道路説明会 (平成 29 年 5 月)

A~Cの3つのルート帯案の中から、選定した概略計画案 (ルート帯) について説明を行います。

松江市内道路ネットワークの現状と課題

● 交通渋滞・交通事故



▲交通渋滞の様子 (松江市春日町)

● 災害・緊急時の備え



▲H18年7月豪雨による浸水被害 (JR松江駅前)

● その他

- ・山陰道への接続
- ・観光振興



▲松江JCT (山陰道・松江だんだん道路)

松江北道路とは

松江北道路は、境港出雲道路の一部として、また、松江だんだん道路とともに松江市の外環状道路の一部として、山陰道へのアクセス性向上に伴う物流の効率化、市内へ流入する交通の分散化に伴う渋滞の緩和等により、地域の発展に貢献することを目的とした道路です。

※「地域高規格道路境港出雲道路」は、出雲市から松江市美保関町までの延長約70kmの高規格な(概ね時速60km以上)道路として計画されています

外環状道路による課題解決



環状道路のはたらき

- ①交通分散機能 ②バイパス機能 ③非常時の迂回機能



検討範囲

- ・道路規格： 第3種2級
- ・設計速度： 60km/h
- ・車線数： 2車線
- ・交差点： 集約して本線の走行性を確保



検討における配慮事項について（いただいたご意見）

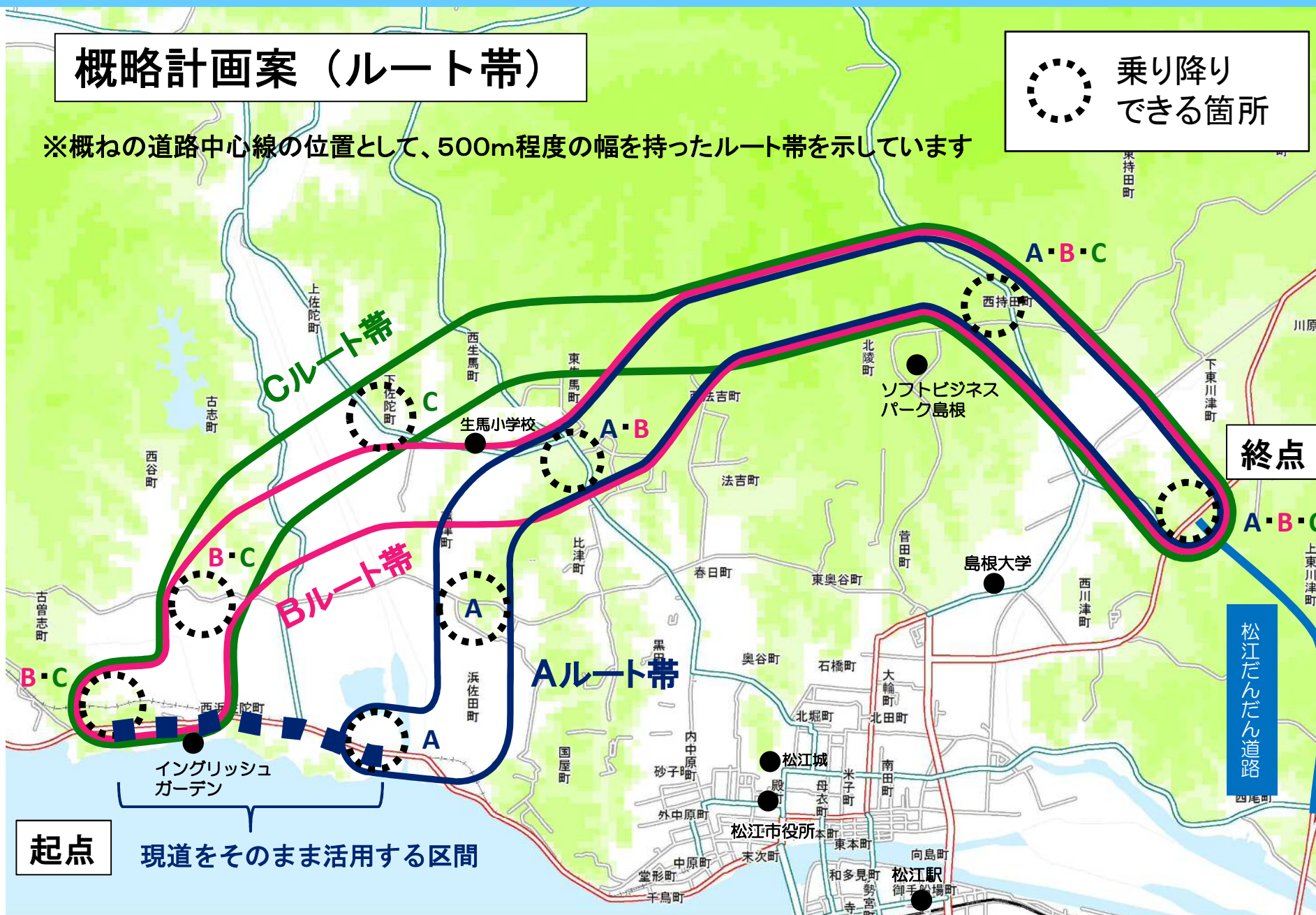
- 通学路の安全性を確保した計画としてほしい。
- 交差点の集約はあまりしないでほしい。
- 道路ができることによって、周辺の農地が開発されることのないようにしてほしい。
- 田園地帯の景観を壊さないようにしてほしい。
- 農地になるべくかからないようにしてほしい。
- 白鳥の飛来に影響がないような範囲で計画してほしい。

概略計画案 (ルート帯)

※概ねの道路中心線の位置として、500m程度の幅を持ったルート帯を示しています



乗り降り
できる箇所



松江北道路に関するアンケート調査へのご協力をお願いします

調査主体：松江北道路計画検討事務局 | 鳥取県土木部 高速道路推進課 道路企画調査グループ

松江北道路の概略計画の検討にあたっては、よりよい計画とするため、地域や道路利用者のみならず広く情報を提供した上、ご意見をお聞かせいただきながら検討を進めています。より多くの皆様からの意見を計画に反映させるため、アンケート調査を実施します。本調査の趣旨をご理解いただきまして、ご協力くださいますようお願いいたします。

松江北道路とは

松江北道路は、環状出雲道路の一部として、また、松江だんだん道路とともに松江市の外環状道路の一部として、山陰道へのアクセス向上に伴う物流の効率化、市内へ流入する交通の分散化に伴う渋滞の緩和等により、地域の発展に貢献することを目的とした道路です。

※「地域振興形道路(県道)建設費」は、出雲市から松江市東部国境までの延長約70kmの道路網を(環状出雲道路)として計画されています。

松江市内道路ネットワークの現状と課題

- 交通渋滞・交通事故
- 災害・緊急時の備え
- その他
 - ・山陰道への接続
 - ・観光振興

外環状道路による課題解決

環状道路のはたらき

- ①交通分散機能
- ②バリエーション
- ③非常時の迂回機能

これまでの経緯や計画の詳細については、松江北道路 HP をご覧ください。松江北道路

アンケート対象者

沿線および道路利用者の皆様

調査結果の取り扱い

- ・調査の結果は概略計画策定の重要な参考資料とします。
- ・多数決を目的としたものではありません。本調査の結果も含めた総合的な観点から判断します。
- ・集計結果は、意見交換会や瓦版、県ホームページで皆様にお知らせすることを予定しています。
- ・ご回答いただいた内容はすべて統計的に処理を行い、上記の目的以外に使用することはありません。

お問い合わせ先 松江北道路計画検討事務局

鳥取県土木部 高速道路推進課 道路企画調査グループ
TEL:0852-22-6259 FAX:0852-22-5190
E-mail: highways@pref.shimane.lg.jp http://www.pref.shimane.lg.jp/kosokudoro/

松江市 都市整備部 国県事業推進課 国県事業推進係
TEL:0852-55-5385 FAX:0852-55-5558
E-mail: kunken@city.matsue.lg.jp http://www1.city.matsue.shimane.jp/matidukuri/index.html

【調査対象】

沿線居住者および道路利用者

【調査内容】

- 松江北道路整備の必要性
- 松江北道路に期待すること
- 計画する上で配慮すべき事項
- 自由意見

郵便はがき

〒690-8790

6908790 1063

鳥取県松江市殿町1番地
鳥取県土木部 高速道路推進課
道路企画調査グループ 行

松江北道路 875

発行有効期間
平成26年
2月28日まで
必ずお読みください

①あなたが自身のことについてお聞きします。

●性別 男 女
●年齢 ()歳代
●住まい 川津 古江 持田 生馬 法吉 城北
その他 ()市 ()町

②交通課題を解決する手段として、松江北道路の整備は必要だと思いますか？

必要だと思う やや必要だと思う どちらとも言えない
あまり必要だと思わない 必要だと思わない
(理由:)

③松江北道路にどのようなことを期待しますか？
期待する内容をすべて選択してください。

市街地の交通渋滞の緩和 災害時の輸送網・避難路の確保
山陰道へのアクセス利便性向上 観光振興・地域活性化
その他 ()

松江北道路は
8割以上の方が「必要（必要・やや必要）」と回答

<松江北道路の必要性>

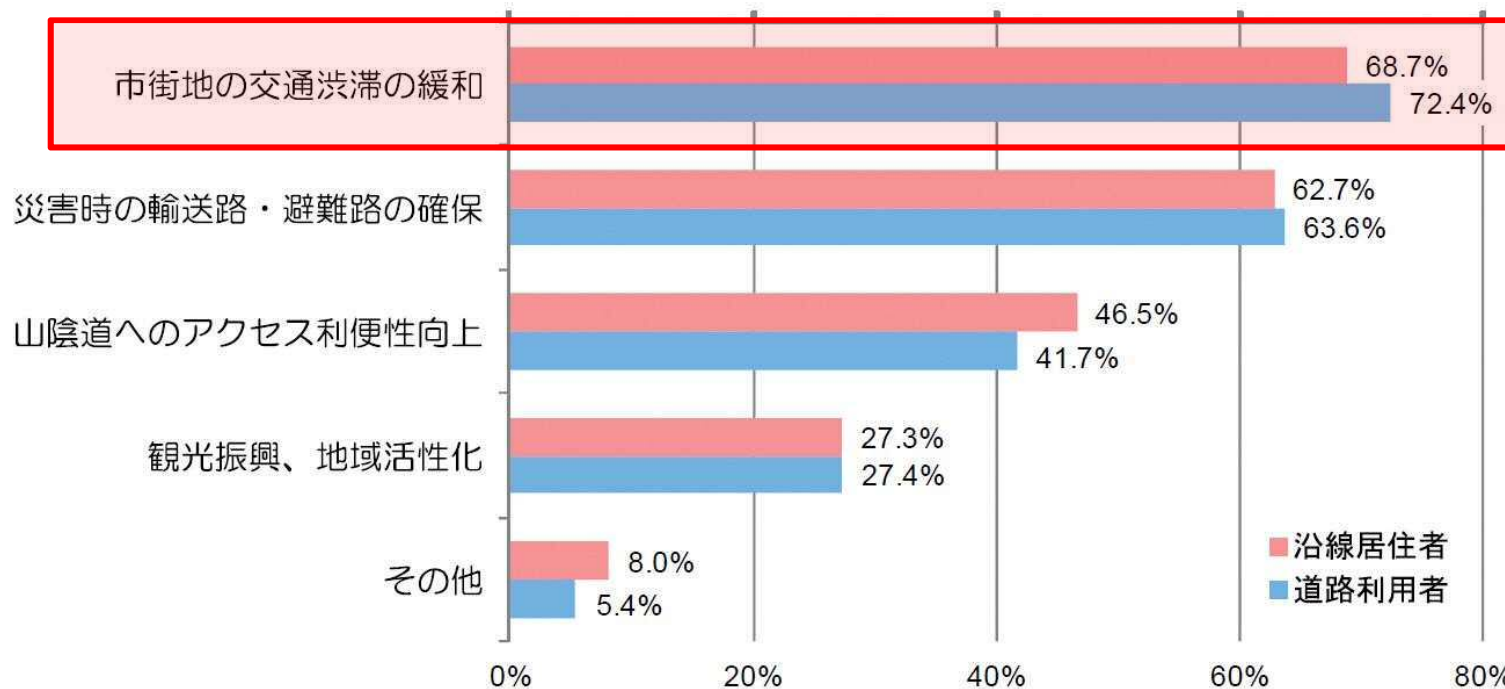
■必要だと思う ■やや必要だと思う ■どちらとも言えない ■あまり必要だと思わない ■必要だと思わない



回答者数：沿線居住者 978人 道路利用者 1,043人

松江北道路に期待することとして
「市街地の交通渋滞の緩和」に対する期待が非常に大きい

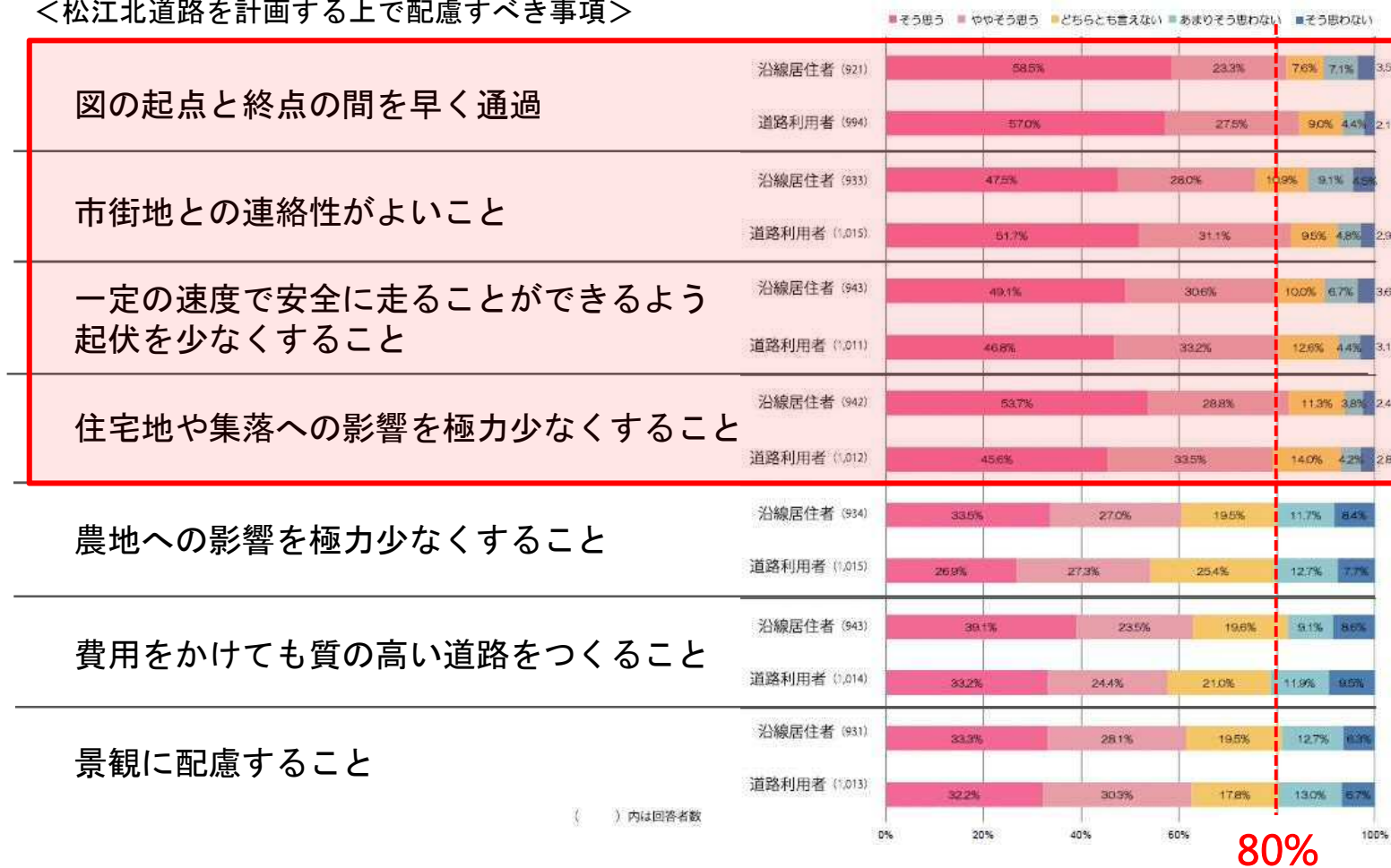
<松江北道路に期待すること>



回答者数：沿線居住者 982 人、道路利用者 1,053 人

計画する上で配慮すべきこととして、以下の4点が重視されている
「起終点を早く通過できること」「市街地との連絡性がよいこと」
「車の走りやすさ」「住宅地や集落への影響を極力少なくすること」

＜松江北道路を計画する上で配慮すべき事項＞



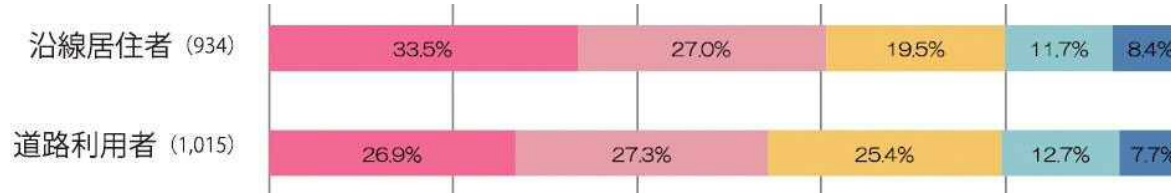
第2回意見交換会において
**「農地への影響が少ないこと」を重視すべきという
 農業者からの切実な意見が多く出された**



アンケート調査では約6割が「農地への影響を極力少なくすること」を重視

<松江北道路を計画する上で配慮すべき事項（アンケート調査より）>

農地への影響を
 極力少なくすること



評価の項目		Aルート帯案	Bルート帯案	Cルート帯案	整備しない場合
交通	①起点～終点の距離	約 11km <small>※西浜佐陀町の現道約 2 kmを含む</small>	約 10km	約 10km	約 11km
	②起終点間の時間短縮 (バイパス機能) <small>※下段は整備しない場合と比較した短縮割合</small>	約 9 分短縮 (-40%)	約 12 分短縮 (-50%)	約 12 分短縮 (-50%)	所要時間 約 22 分
	③起点～山陰道 (松江 JCT) の時間短縮 <small>※下段は整備しない場合と比較した短縮割合</small>	約 8 分短縮 (-30%)	約 11 分短縮 (-40%)	約 11 分短縮 (-40%)	所要時間 約 27 分
	④市街地との連絡性 (市街地に近い交差点の数)	良い (5 地点)	A案より劣る (3 地点)	A・B案より劣る (2 地点)	—
	⑤-1 松江市北西部から市街地へ流入する 交通量の抑制 (市街地の渋滞緩和)	約 80% に減少	約 80% に減少	約 80% に減少	交通量 約 2万台
	⑤-2 国道 431 号 (西浜佐陀町) の渋滞緩和	効果なし	効果あり	効果あり	—
	⑥車の走りやすさ	B・C案より 交差点がやや多い	交差点が少ない	交差点が少ない/ 勾配が急な山地部の区間が長い	交差点が 非常に多い
土地 利用	①住宅地・コミュニティへの影響	大きい	A案より小さい	A・B案より小さい	—
	②農地への影響	大きい	大きい	A・B案より小さい	—
事業性	①概算事業費	約 180～230 億円	約 200～250 億円	約 200～250 億円	—
	②工事延長	約 9 km	約 10 km	約 10 km	—
	③施工条件 (地質条件)	軟弱地盤の 施工延長が長い	A案より軟弱地盤の 施工延長が短い	A・B案より軟弱地盤の 施工延長が短い	—

アンケートで
重視されている項目

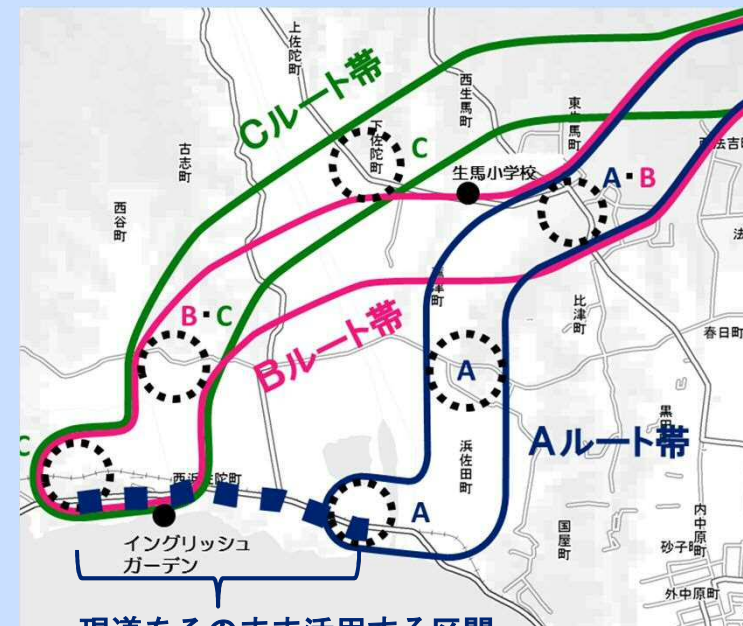
意見交換会で
重視されている項目

② 選定した概略計画案 (ルート帯) と選定理由

B・Cルート帯が優れている

評価の項目	Aルート帯案	Bルート帯案	Cルート帯案
② 起終点間の時間短縮（バイパス機能） ※下段は整備しない場合と比較した短縮割合	約9分短縮 （-40%）	約12分短縮 （-50%）	約12分短縮 （-50%）
③ 起点～山陰道（松江JCT）の時間短縮 ※下段は整備しない場合と比較した短縮割合	約8分短縮 （-30%）	約11分短縮 （-40%）	約11分短縮 （-40%）

Aルート帯の現道活用区間は、交通安全事業により、歩道や右左折レーンが整備され安全性は格段に高まったものの、渋滞は引き続き発生



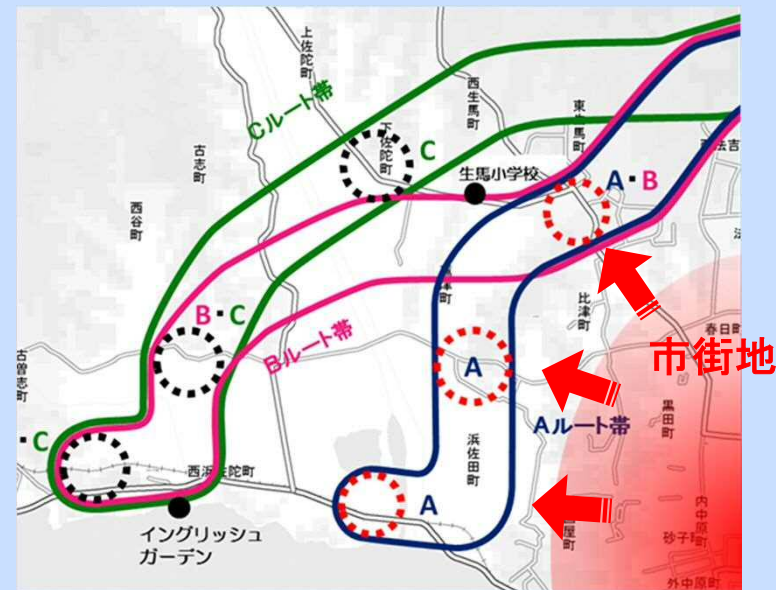
現道をそのまま活用する区間

Aルート帯が優れている

評価の項目	Aルート帯案	Bルート帯案	Cルート帯案
④市街地との連絡性 (市街地に近い交差点の数)	良い (5地点)	A案より劣る (3地点)	A・B案より劣る (2地点)

Aルート帯は、すべての乗り降りできる箇所が市街地に近いため、市街地との連絡性では最も優れる。

一方で、B・Cルート帯は乗り降りできる箇所が市街地から離れるため、市街地内からの利用しやすさではAルート帯に劣る。



B・Cルート帯が優れている

評価の項目	Aルート帯案	Bルート帯案	Cルート帯案
⑤-2 国道 431 号 (西浜佐陀町) の渋滞緩和	効果なし	効果あり	効果あり

Aルート帯は西浜佐陀町の国道431号現道区間を活用するため、松江北道路整備後も現道を通行する車の数に大きな変化はなく、渋滞緩和効果は少ない。

一方で、B・Cルート帯は西浜佐陀町の渋滞している区間を回避した寺津坂付近へ接続するため、現道を通行する車が減り、渋滞緩和効果はAルート帯に優る。

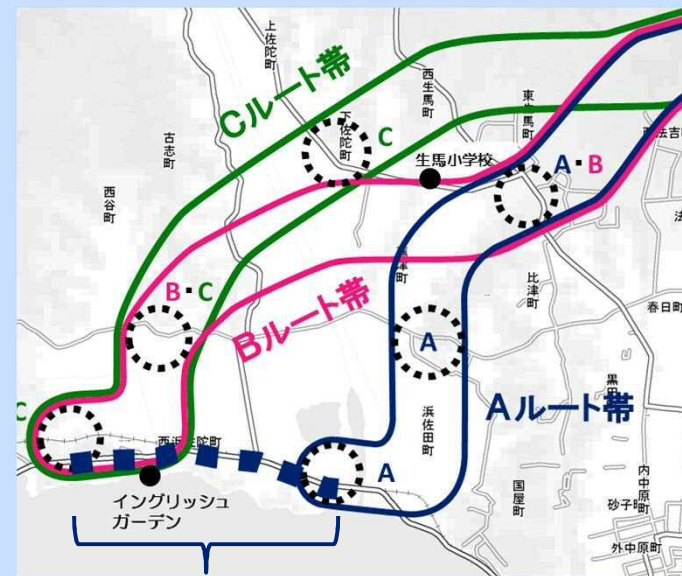


B・Cルート帯が優れている

評価の項目	Aルート帯案	Bルート帯案	Cルート帯案
⑥車の走りやすさ	B・C案より 交差点がやや多い	交差点が少ない	交差点が少ない / 勾配が急な山地部の区間が長い

Aルート帯は西浜佐陀町の国道431号現道区間において現在の交差点がそのまま残るため、走行速度が低下し、走りやすさの面ではB・Cルート帯に劣る。

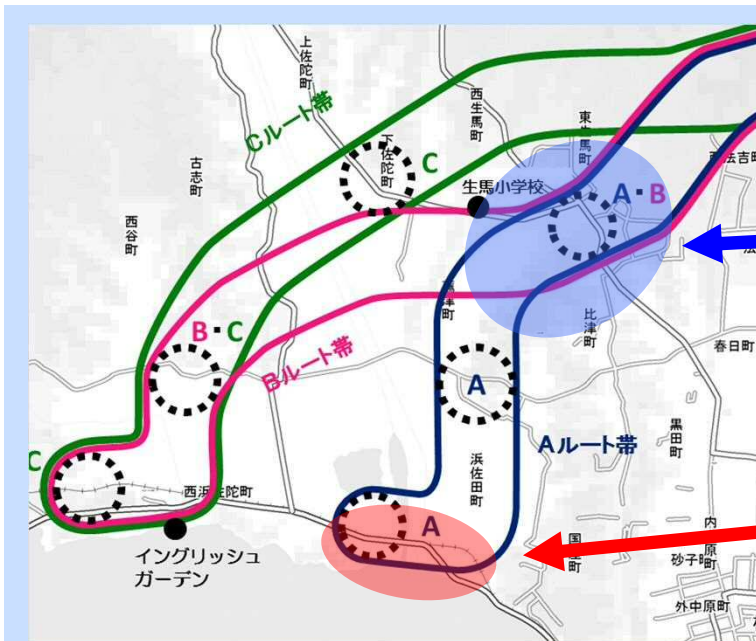
Cルート帯は山地部を通過する延長が長いいため、勾配が比較的急になる区間が増えるものの、車での走行には大きな影響はないと判断し、Bルート帯と同程度と評価。



現道をそのまま活用する区間

Cルート帯が優れている

評価の項目	Aルート帯案	Bルート帯案	Cルート帯案
①住宅地・コミュニティへの影響	大きい	A案より小さい	A・B案より小さい

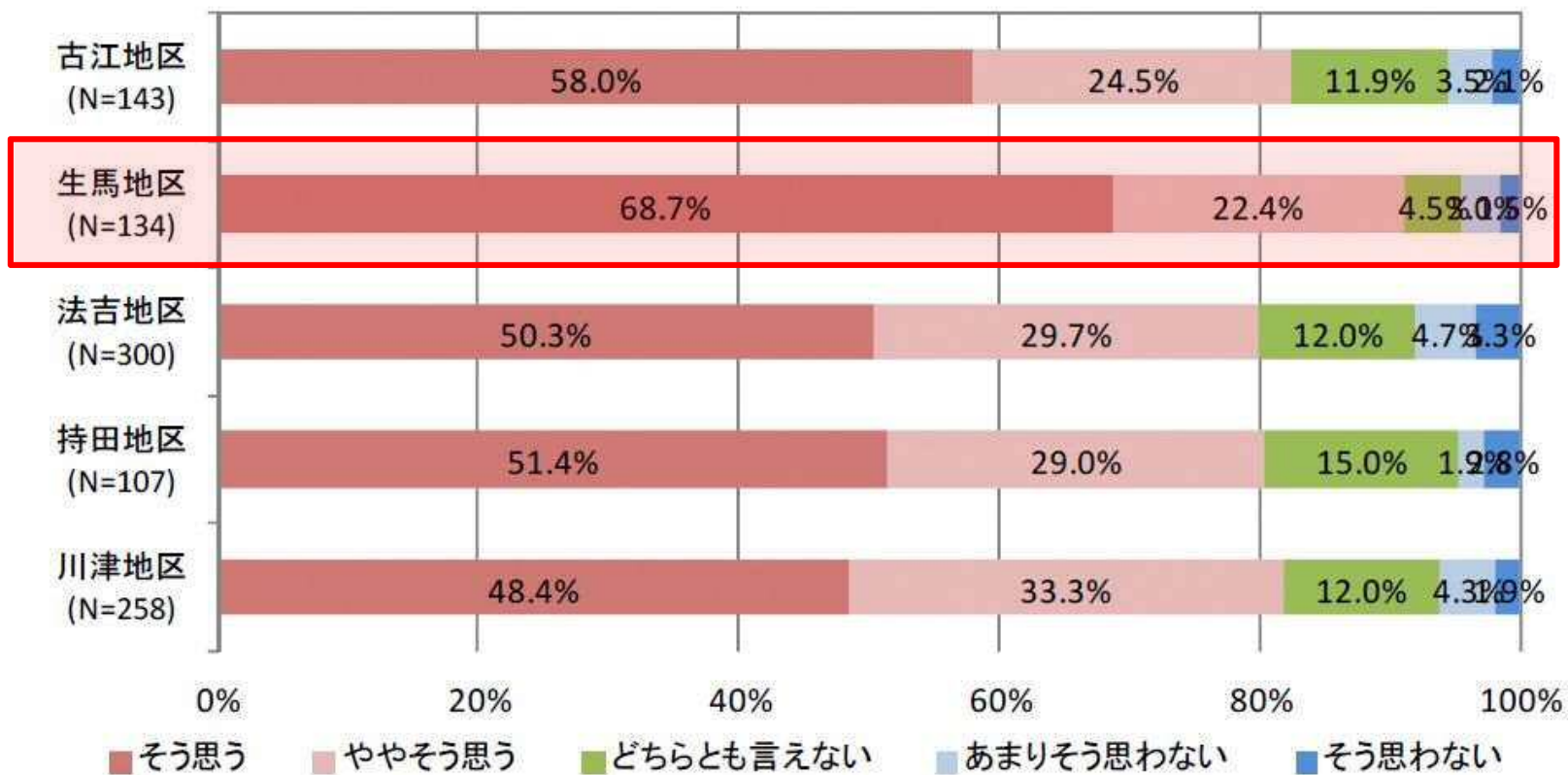


A・Bルート帯は、生馬地区で集落が形成されている谷を通過するため、地域の分断が生じる可能性が高い。

Aルート帯は、国道431号の接続部付近でも住宅密集地内を通過するため、住宅地への影響はさらに大きくなる。

「住宅地への影響を極力少なくすること」について
 生馬地区では特に重視されている（約9割が配慮すべきと回答）

＜松江北道路を計画する上で配慮すべき事項（地区別集計結果）＞

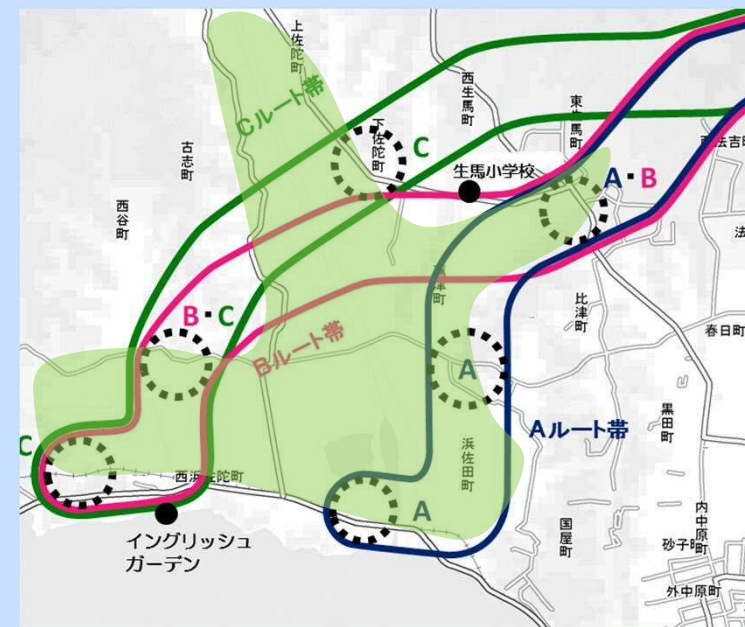


Cルート帯が優れている

評価の項目	Aルート帯案	Bルート帯案	Cルート帯案
②農地への影響	大きい	大きい	A・B案より小さい

A・Bルート帯は、農地通過延長が比較的長く、4.5km程度と想定。

一方、Cルート帯は山地部を通過する区間が長いため、農地通過延長は3.5km程度と想定しており、農地への影響はCルート帯が最も少ない。



概算事業費

Aルート帯が優れている

評価の項目	Aルート帯案	Bルート帯案	Cルート帯案
①概算事業費	約180～230億円	約200～250億円	約200～250億円

施工条件（地質条件）

Cルート帯が優れている

評価の項目	Aルート帯案	Bルート帯案	Cルート帯案
③施工条件（地質条件）	軟弱地盤の 施工延長が長い	A案より軟弱地盤の 施工延長が短い	A・B案より軟弱地盤の 施工延長が短い

C案が総合的に優れていると判断し、C案を採用ルート帯として選定

評価の項目		Aルート帯案	Bルート帯案	Cルート帯案
交通	①起点～終点の距離	約 11km <small>※西浜佐陀町の現道約2kmを含む</small>	約 10km	約 10km
	②起終点間の時間短縮（バイパス機能） <small>※下段は整備しない場合と比較した短縮割合</small>	約 9分短縮 (-40%)	約 12分短縮 (-50%)	約 12分短縮 (-50%)
	③起点～山陰道（松江JCT）の時間短縮 <small>※下段は整備しない場合と比較した短縮割合</small>	約 8分短縮 (-30%)	約 11分短縮 (-40%)	約 11分短縮 (-40%)
	④市街地との連絡性 (市街地に近い交差点の数)	良い (5地点)	A案より劣る (3地点)	A・B案より劣る (2地点)
	⑤-1 松江市北西部から市街地へ流入する 交通量の抑制（市街地の渋滞緩和）	約 80% に減少	約 80% に減少	約 80% に減少
	⑤-2 国道 431 号（西浜佐陀町）の渋滞緩和	効果なし	効果あり	効果あり
⑥車の走りやすさ	B・C案より 交差点がやや多い	交差点が少ない	交差点が少ない/ 勾配が急な山地部の区間が長い	
土地利用	①住宅地・コミュニティへの影響	大きい	A案より小さい	A・B案より小さい
	②農地への影響	大きい	大きい	A・B案より小さい
事業性	①概算事業費	約 180～230 億円	約 200～250 億円	約 200～250 億円
	②工事延長	約 9 km	約 10 km	約 10 km
	③施工条件（地質条件）	軟弱地盤の 施工延長が長い	A案より軟弱地盤の 施工延長が短い	A・B案より軟弱地盤の 施工延長が短い

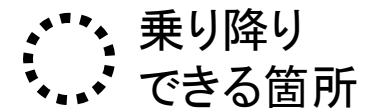
アンケートで
重視されている項目

意見交換会で
重視されている項目

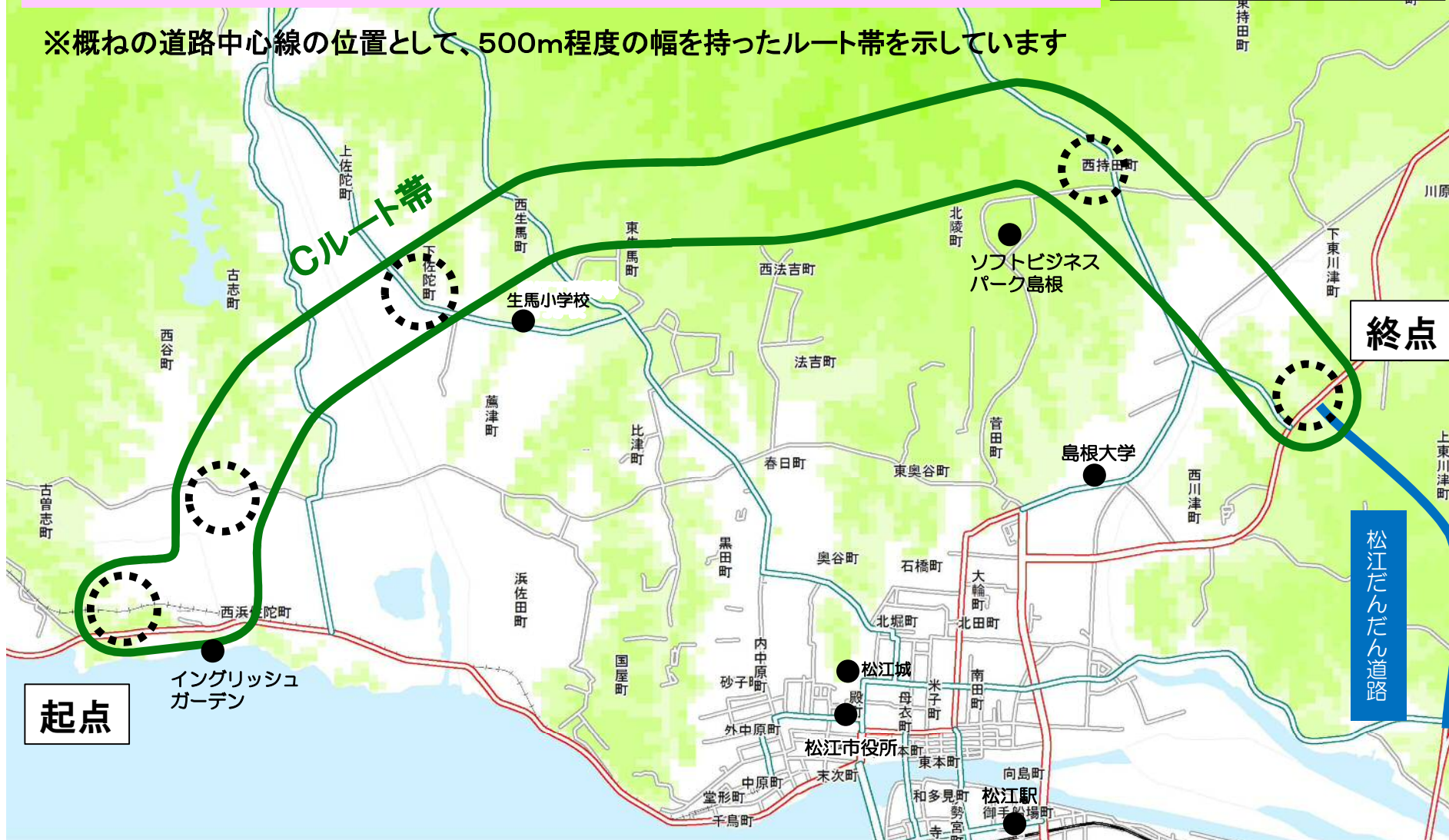
② 選定した概略計画案（ルート帯）と選定理由

25

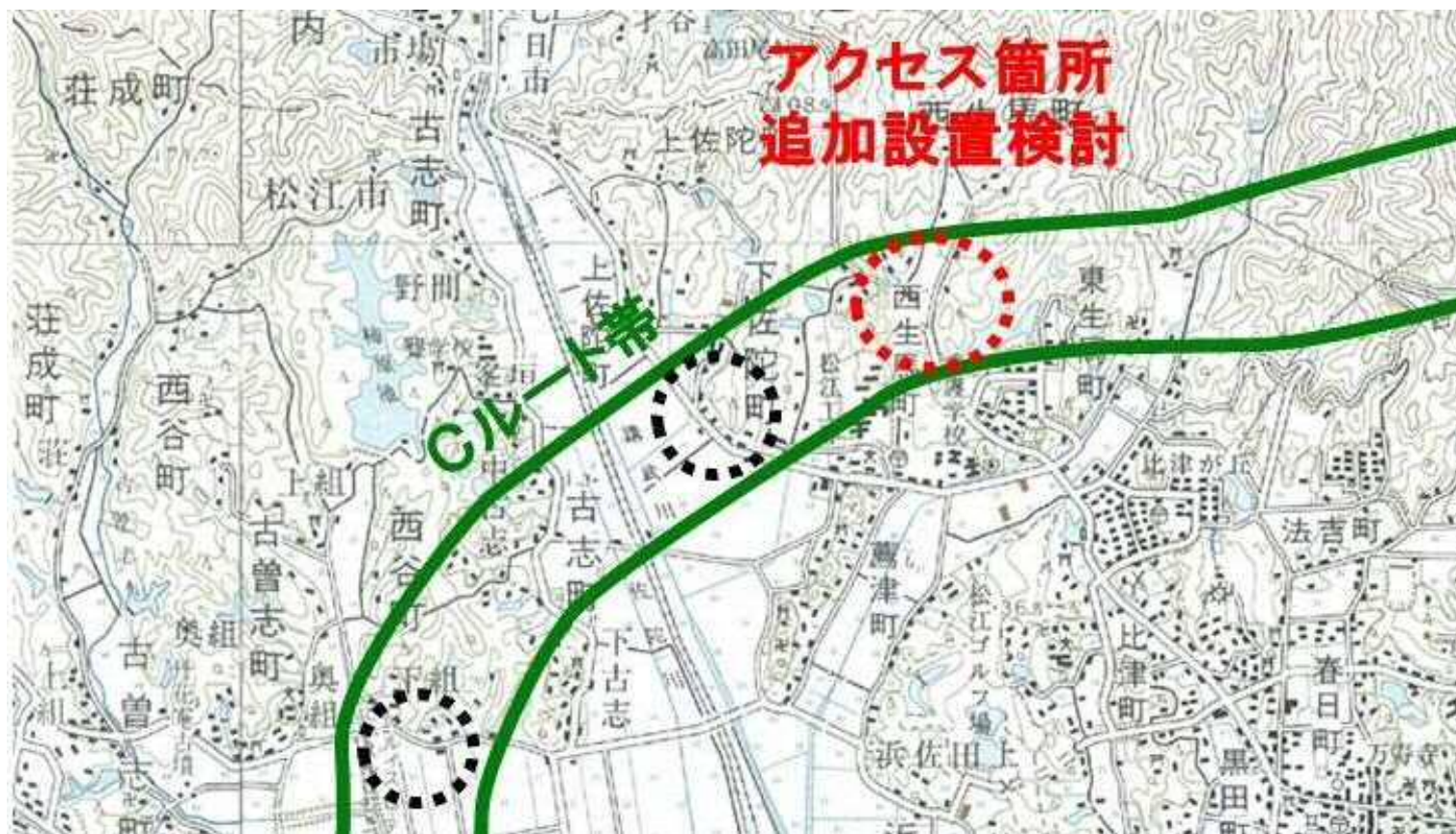
以上より、C案が総合的に優れていると判断し
C案を採用ルート帯として選定



※概ねの道路中心線の位置として、500m程度の幅を持ったルート帯を示しています



ただし、Cルート帯は「市街地との連絡性」の面で他案よりも劣るため、地元への影響を最小限に抑えた構造によるアクセス道路、アクセス箇所を追加設置の必要性について、今後、ルート設計の中で検討していきます。



③ 今後のスケジュール

松江北道路説明会（平成 29 年 5 月）

A～Cの3つのルート帯案の中から、選定した概略計画案（ルート帯）について説明を行います。



調査・設計着手

具体的なルートや道路構造、環境への影響等を評価するための調査を行います。
この際、道路計画に対する地元の意見を伺う場を地区単位で設置し、その中でいただいた意見を踏まえながら設計を進めていきます。



具体的なルートや道路構造の決定

各種調査に基づき道路の位置や構造を決定し、都市計画決定などの手続きを進めます。



新規事業化