資料3

境港出雲道路有識者委員会

第1回　説明資料

令和8年11月17日

島根県

目次

1. これまでの経緯　P. 2 ～ 3

2. 境港出雲道路整備計画検討会における議論の状況　P. 4 ～ 51

3. 中海・宍道湖8の字ネットワークの構築に向けた進め方　P.52 ～ 53

4. 境港出雲道路（優先区間）の今後の検討の進め方（案）　P.54 ～ 56

1. これまでの経緯

1-1. これまでの経緯～近年の検討状況～

■ 令和2年より行政による勉強会や、令和4～5年には経済界による効果分析検討会が開催されている。
■ 令和7年からは境港出雲道路整備計画検討会を開催し、道路交通課題や地域への意識調査結果、地域の将来像を踏まえ、政策目標を設定するとともに、整備の必要性をとりまとめ、境港出雲道路の今後の進め方を決定した。

令和２年
中海・宍道湖圏域道路整備勉強会
（中海・宍道湖圏域の道路交通課題、機能軸強化の方向性　等
構成員：国・鳥取県・島根県・沿線自治体・NEXCO）

令和４～５年
中海・宍道湖８の字ネットワーク整備による効果分析検討会
（中海・宍道湖8の字ネットワークの役割・整備イメージ、
中海・宍道湖８の字ネットワークが生み出す効果と地域の取り組み　等
構成員：学識経験者、経済団体　等）

令和7年６月
第１回 境港出雲道路整備計画検討会
（境港出雲道路沿線地域の状況、意識調査の検討　等
構成員：国・島根県・沿線自治体）

令和８年２月
第２回 境港出雲道路整備計画検討会
（意識調査の結果、優先区間の検討　等
構成員：国・島根県・沿線自治体）

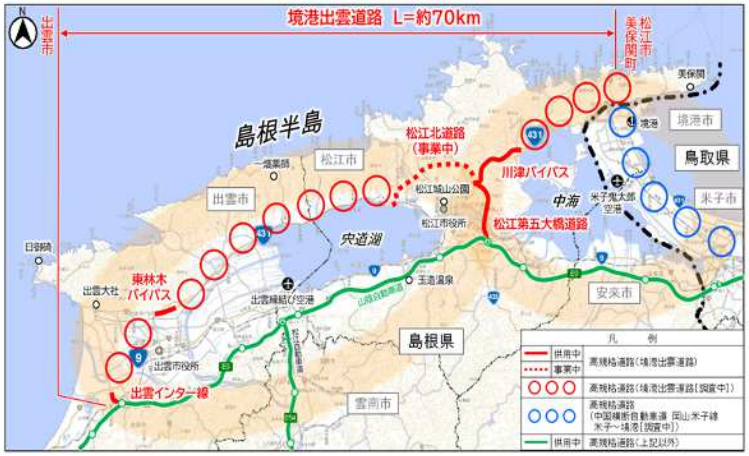
令和８年４月
境港出雲道路の今後の進め方を決定
（優先区間の決定、
優先区間において概略ルート・構造の検討を実施することを決定）

令和2年 中海・宍道湖圏域道路整備勉強会



令和7年6月
第1回 境港出雲道路整備計画検討会





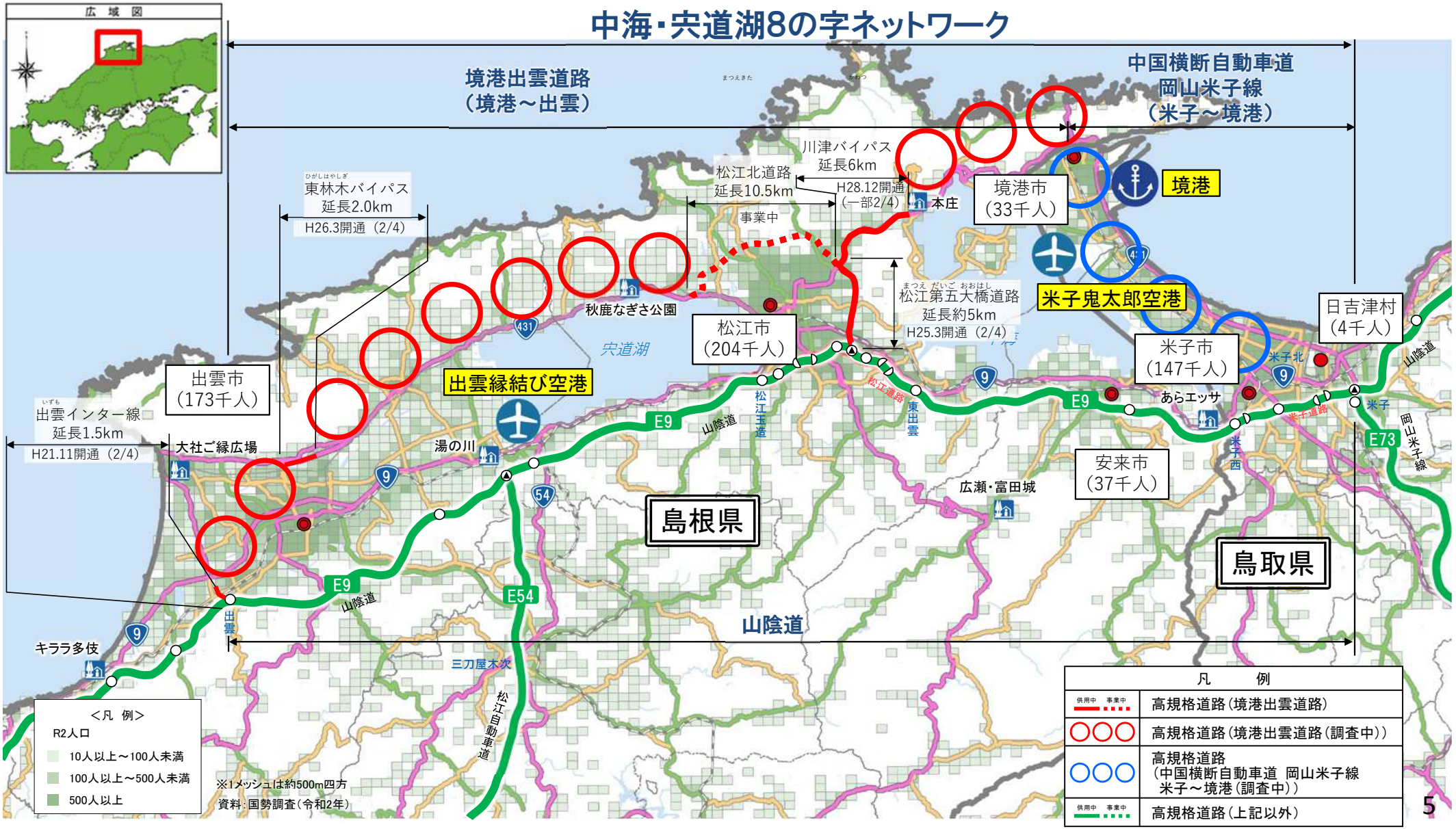
令和8年2月
第2回 境港出雲道路整備計画検討会



2.境港出雲道路整備計画検討会における議論の状況

2-1. 境港出雲道路沿線地域の概要

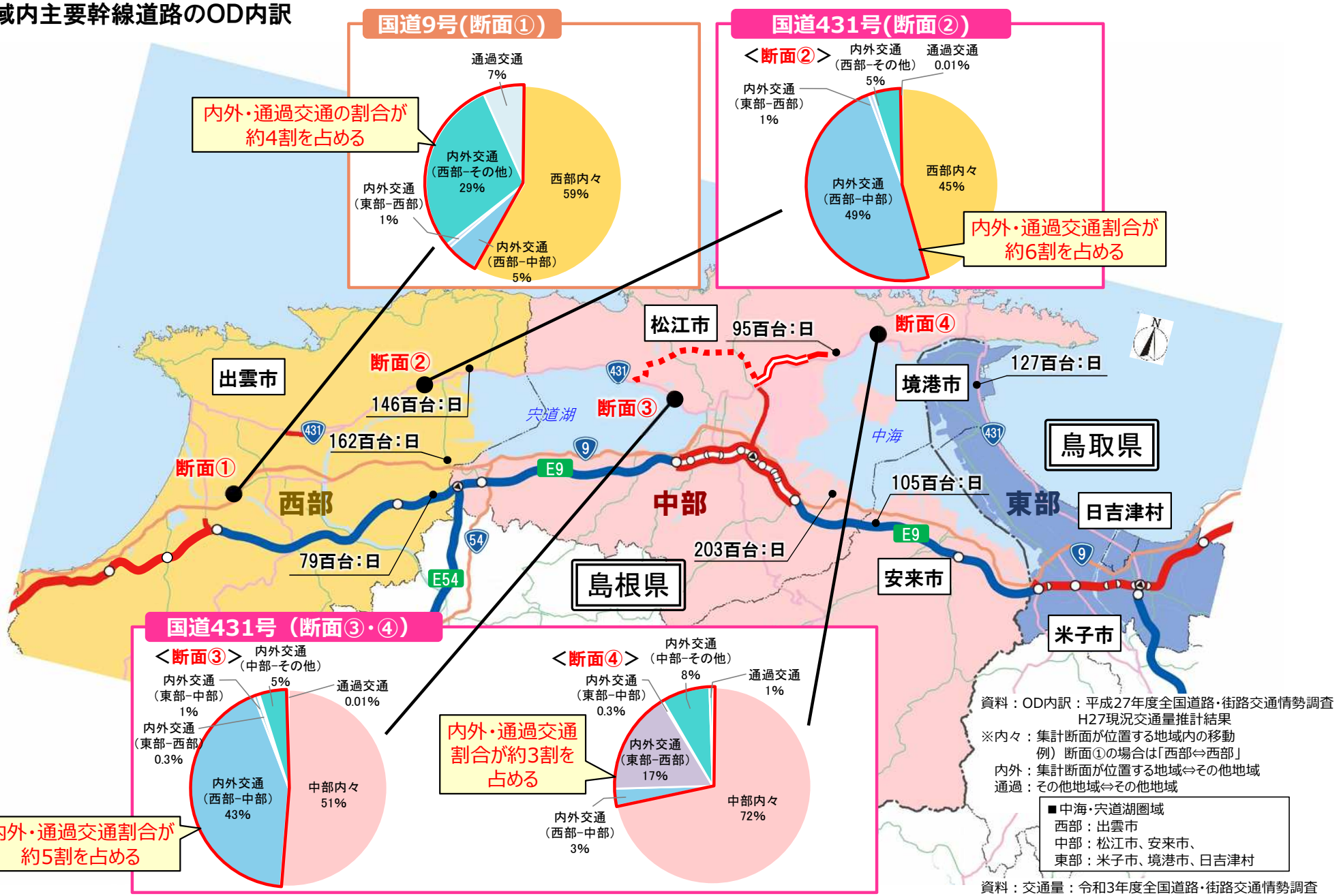
○ 山陰道、国道9号が位置する中海・宍道湖圏域南側だけでなく、北側においても人口が集積するエリアが広がっているが、高規格道路ネットワークの整備が進んでいない。
○ 松江市域においては、松江第五大橋道路、川津バイパスが供用中であり、松江北道路が事業中であるものの、未整備区間が多く残っている。
○ 出雲市域においては、出雲インター線、東林木バイパスが供用されているものの、未整備区間が多く残っている。



2-1. 境港出雲道路沿線地域の概要～地域のつながり～

○ 中海・宍道湖圏域における国道9号の交通流動は、内外・通過交通が約4割を占めている。
○ 国道431号の各断面においても、内外・通過交通が約3割以上を占めている。

■ 圏域内主要幹線道路のOD内訳



資料：OD内訳：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
H27現況交通量推計結果
※内々：集計断面が位置する地域内の移動
例）断面①の場合は「西部⇔西部」
内外：集計断面が位置する地域⇔その他地域
通過：その他地域⇔その他地域

■中海・宍道湖圏域
西部：出雲市
中部：松江市、安来市、
東部：米子市、境港市、日吉津村

資料：交通量：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

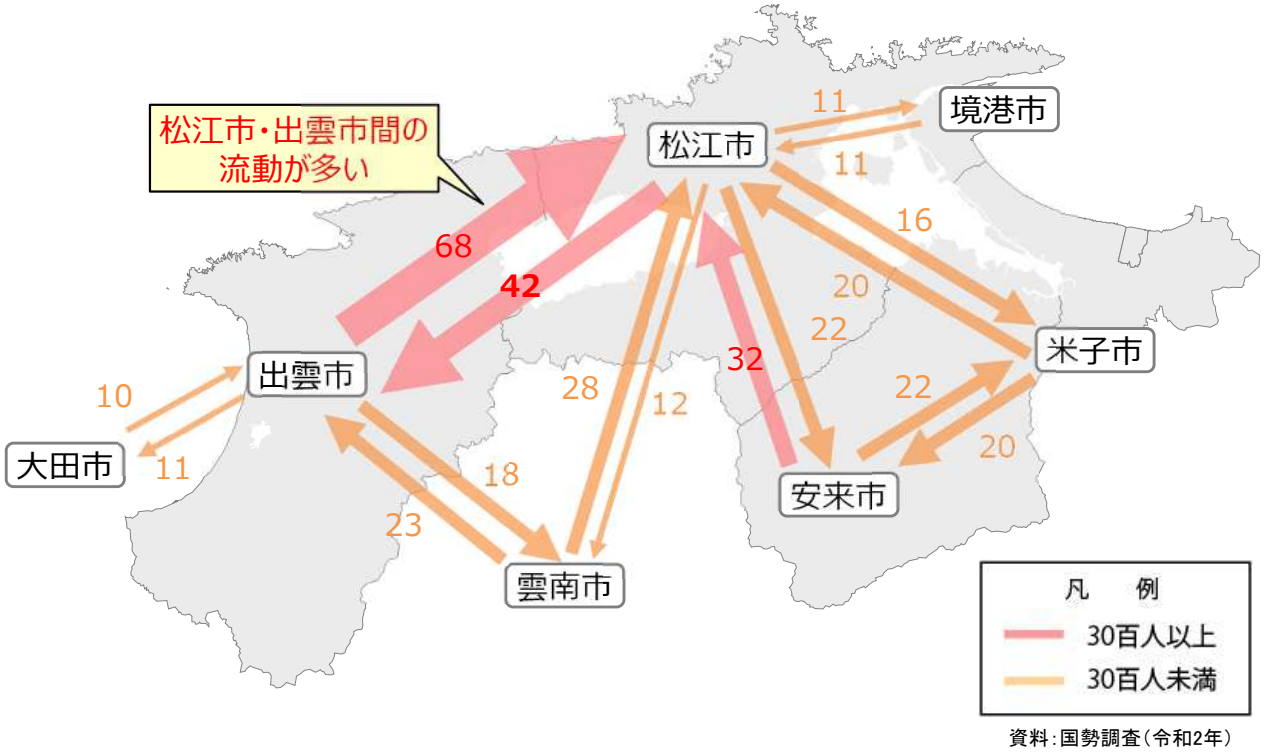
2-1. 境港出雲道路沿線地域の概要～通勤・通学流動～

○ 境港出雲道路沿線地域である松江市と出雲市の通勤・通学流動をみると、松江市は境港市及び米子市への流動がみられるものの、松江市・出雲市間の流動が最も多く、結びつきが非常に強い。

○ 圏域内の通勤・通学時における鉄道利用は1割未満と少なく、自家用車の利用は7割を超えており、移動手段として自動車に依存した地域となっている。

■ 境港出雲道路沿線地域の通勤・通学流動（百人）

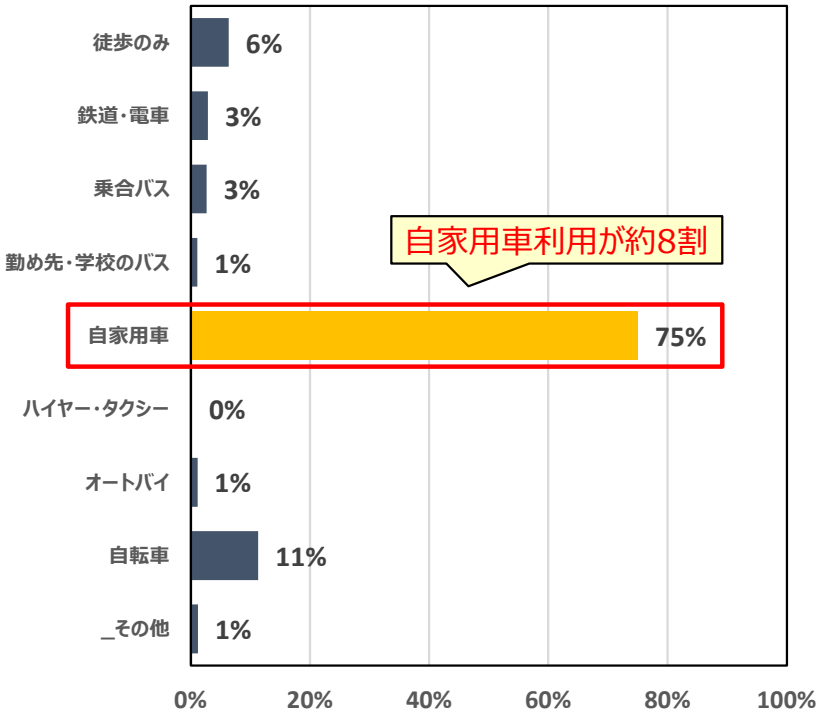
※通勤・通学者数5百人以上を記載



資料：国勢調査（令和2年）

■ 松江市・出雲市の通勤・通学時の利用交通手段

※複数回答含む



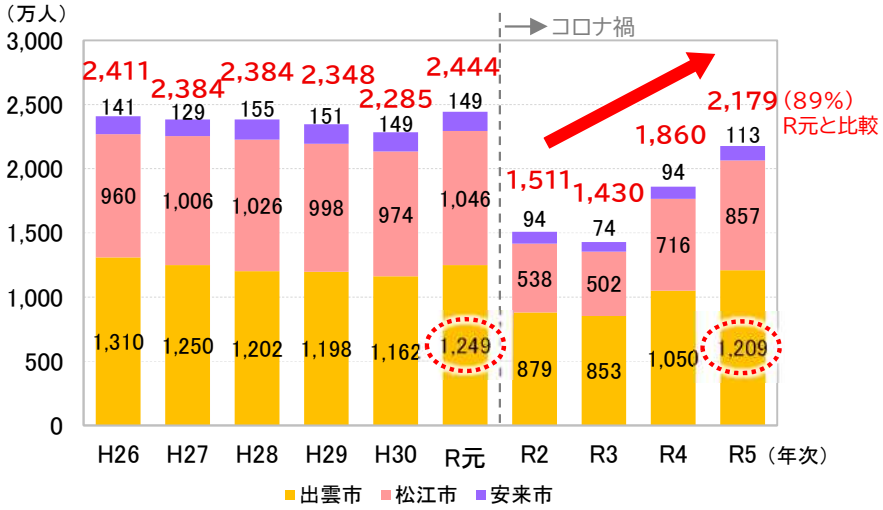
資料：国勢調査（令和2年）

2-1. 境港出雲道路沿線地域の概要～観光動向～

○ コロナ禍で減少した観光客数は、近年戻りつつあり、出雲市及び米子・皆生温泉周辺の観光客数は、コロナ禍前と同程度である。
○ 松江市及び出雲市を訪問した観光客の利用交通手段は、自家用車の利用が最も多く、日帰りでは8割超、宿泊では約5割となっている。

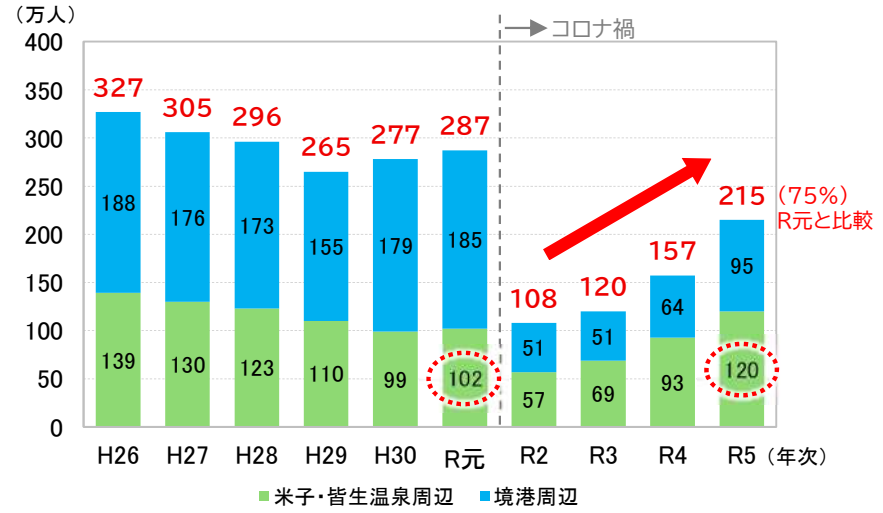
■ 観光客数の推移

【島根県（延べ人数）】



資料：島根県観光動態調査結果

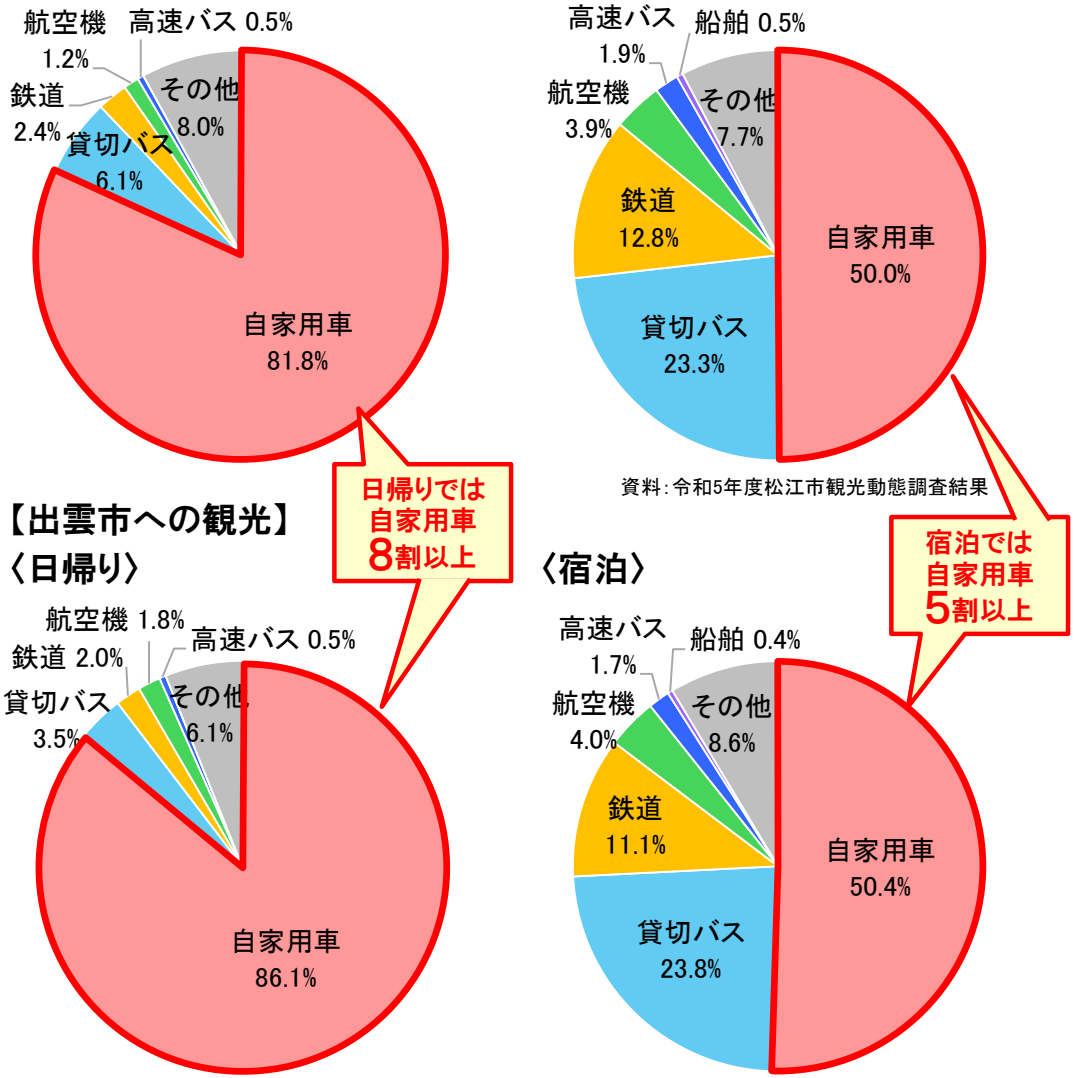
【鳥取県（実人数）】



資料：鳥取県観光客入込動態調査結果

■ 利用交通手段の内訳

【松江市への観光】



資料：令和5年度松江市観光動態調査結果

資料：令和5年度出雲市観光動態調査業務

2-1. 境港出雲道路沿線地域の概要～並行路線の特徴～

○ 出雲西部は国道9号、県道矢尾今市線が出雲市中心部を通過しており、交差点が多数存在している。
○ 出雲北部は国道431号が市街地を通過。南北から交差道路が接続しており交差点が多数存在している。
○ 宍道湖沿岸部は国道431号が宍道湖北岸と一畑電鉄の間に位置し、北側には広域農道が存在している。
○ 中海沿岸部は国道431号が中海北岸沿いを通過。境港へは大根島を経由する別ルートが存在している。



2-2. 地域の将来像～島根県の道づくりの方向性～

○ 島根県では、道づくりの目指すべき方向性として、5つのテーマを設定し、重点的・効率的・効果的な道路整備を目指している。

島根の『つなぐ道プラン2020』（R7.7）

策定趣旨

島根県では、道づくりの目指すべき方向性を明確にするため、平成15年1月に「しまねの新たな道づくりビジョン」を策定し、重点的・効率的・効果的な道路整備を進めてきたが、高速道路をはじめ県内の道路整備は未だ十分とは言えない状況であり、人口減少・少子高齢化、道路施設の老朽化、頻発化・激甚化する自然災害への対応など、道路を取り巻く社会情勢も大きく変化し、新たな課題への対応も必要となっており、島根の『つなぐ道プラン2020』（R7.7）を策定。

テーマ1　県土の活力向上と経済発展につながる高速道づくり

・中海・宍道湖圏域を８の字に結ぶルートの一部を形成する境港出雲道路について国や関係機関等との調整を進め、未着手区間の早期事業化を国に強く働きかける。



テーマ2　地域の魅力・活力を高める道づくり

・訪れやすく暮らしやすい島根の実現を目指す（広域ネットワークを形成する道路網の整備や、地域課題を解決する道づくりを進める）

松江道・尾道道開通による移動時間

松江市	【開通前】国道54号～国道184号経由 3時間50分	尾道市
	【開通後】松江道・尾道道経由 2時間30分	80分短縮!!

広域交流や観光振興を支援



出典：国土交通省

テーマ3　災害に強く、安心な地域を支える道づくり

・頻発化・激甚化する自然災害に備え、県民がいつまでも安心して暮らし続けられる地域を目指す（災害に強く、強靭な県土づくりに寄与する道づくりを進める）

豪雨等による道路災害の事例（国道261号）





国道261号（江津市）

・令和6年5月、国道261号が法面崩壊によって13日間にわたり全面通行止めとなった
・国道9号を経由する大幅な迂回を余儀なくされ、通常所要時間30分程度のところが45分程度となり、通勤・通学あるいは島根県済生会江津総合病院（災害拠点病院）への通院など、日常生活に大きな影響を与えた

テーマ4　地域を支えるインフラを未来につなぐ道づくり

・地域・ひと・いのちを支える社会インフラを良好な状態で将来に引き継ぐ必要がある（安全で快適な道路環境維持のため、道路施設の適正な維持管理に努める）

テーマ5　歩行者・自転車等の安全性を高める道づくり

・日常生活における事故から県民を守り、安全・安心な暮らしの確保を目指す（県民を交通事故から守るため、安全に通行できる道路空間づくりを進める）

危険な通学路の状況



（一）美濃地石見横田停車場線（益田市）

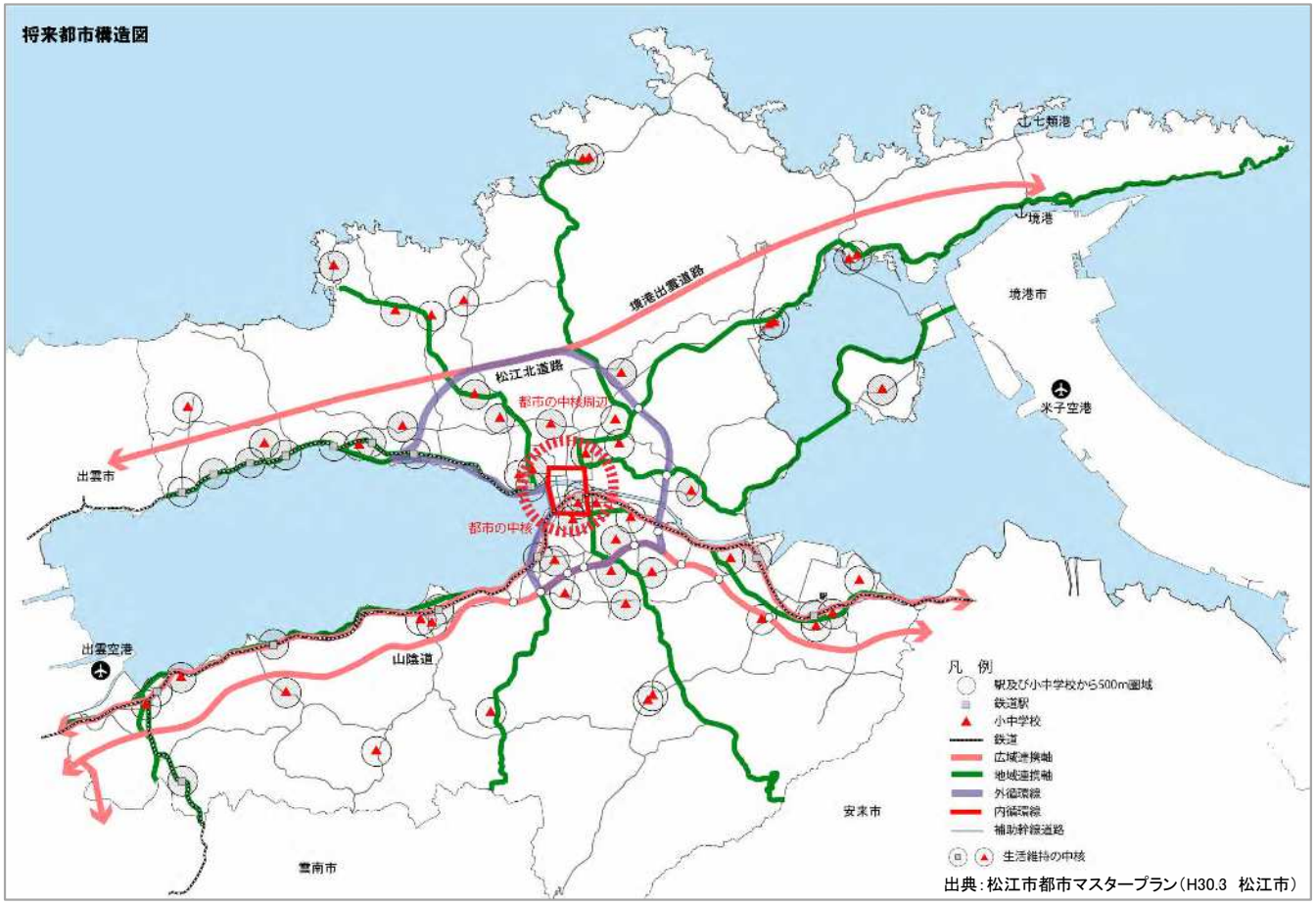


国道432号（安来市）

2-2. 地域の将来像～松江市の将来都市構造～

○ 松江市都市マスタープランでは、目指すべき将来像として「定住と交流による活力あるまちづくり」を掲げており、隣接する都市間や物流ネットワークを担う広域連携軸を強化し広域交流を促進させることで、定住促進や雇用創出を目指している。

■松江市　将来都市構造図



松江市都市マスタープラン（H30.3）

＜目指すべき都市像＞
定住と交流による活力あるまちづくり

【定住促進、雇用促進の中核】
・「都市の中核」と「中核周辺」、「生活維持の中核」を、相互に公共交通の幹線でつなぐことで定住の促進を図る。
・地方都市での暮らしを支えるうえで、必要となる雇用を生む場として、中心業務地や既存の工業団地、インターチェンジ周辺など働く場としての確保を図る地域とする。
・特徴的な地域資源を生かして、雇用創出に寄与している農林水産業や観光産業については、市内全域を対象として雇用創出を図る。

【交通ネットワーク軸の形成】
・隣接する都市間の移動軸であるとともに、物流のネットワークとなる山陰道や境港出雲道路、ＪＲ山陰本線を広域連携軸として位置づけ、都市圏域間の広域交流を促進する。
・市街地の周辺に位置する松江北道路（境港出雲道路）など外循環線により、渋滞の解消や災害への対応の円滑化を推進する。

【安全・安心のまちづくり】
・災害時に住民の避難、救助・消火活動や物資の輸送などの役割を果たせるように、緊急輸送道路に指定されている郊外へ通じる路線について、耐震化の推進や未整備個所の早期整備を図る。

松江市総合計画（R4.3）

＜目指すべき都市像＞
夢を実現できるまち　誇れるまち 松江

【将来像を実現するための５つの柱】

Ⅰ.しごとづくり
Ⅱ.ひとづくり
Ⅲ.つながりづくり
Ⅳ.どだいづくり
Ⅴ.なかまづくり

【しごとづくり】
・「国際文化観光都市・松江」の魅力を国内外へ発信し、山陽や関西中心に松江とつながる広域周遊ルートの確立を推進する。

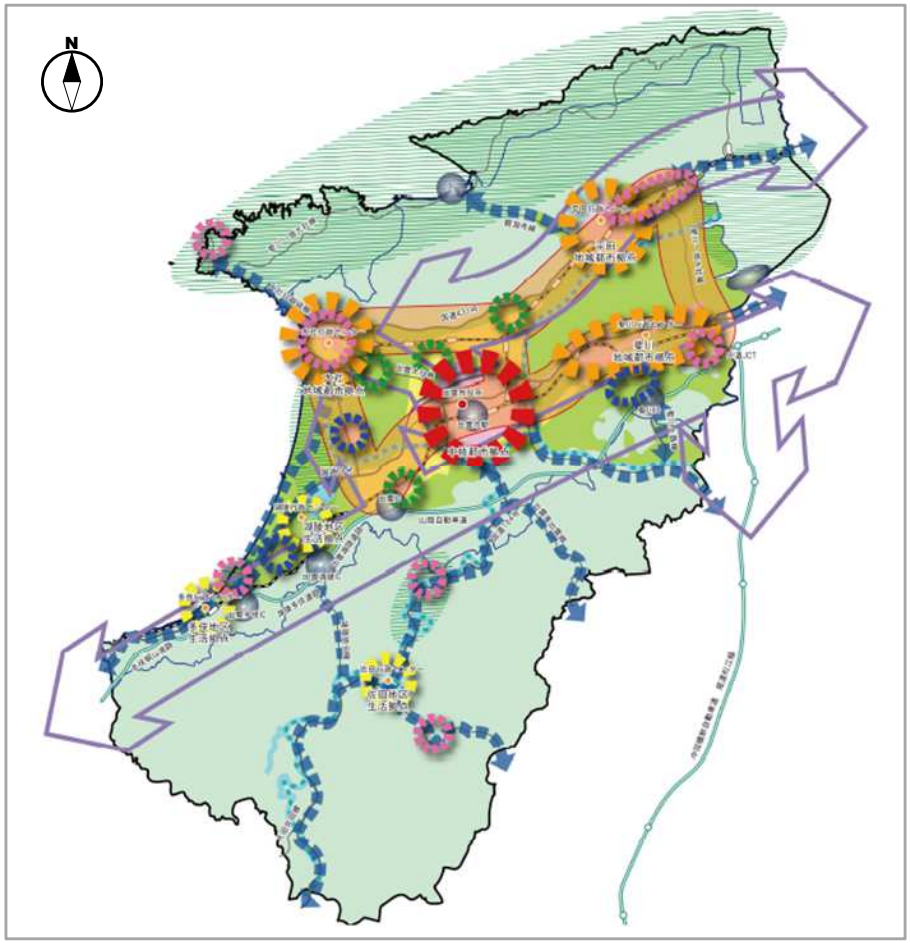
【つながりづくり・なかまづくり】
・中海・宍道湖・大山圏域の地域資源を歴史や共通するテーマでつなぎ、住民の交流やマイクロツーリズムを推進する。

【どだいづくり】
・地方分散の重要基盤である道路ネットワークとして広域幹線道路、高速道路等の整備促進を図る。

2-2. 地域の将来像～出雲市の将来都市構造～

○ 出雲市都市計画マスタープランでは、目指すべき将来像として「出雲の価値を高め持続可能な都市づくり」を掲げており、滞在型観光を促進する周遊ネットワークの形成や広域交通の利便性を生かした産業の集約、市民の安全快適な暮らしを支える道路の整備を促進することで、広域的な観光・交流の活性化や災害に強い市街地の形成を目指している。

■ 出雲市　将来都市構造図



出典：出雲市都市計画マスタープラン（R7.9　出雲市）

出雲市都市計画マスタープラン（R7.9　出雲市）

＜目指すべき都市像＞
「出雲」の価値を高め持続可能な都市づくり

【拠点の形成】
・都市活動や産業、生活や交流などの中心となる役割を担い、土地利用の核となる場所を「拠点」として位置づける。
・産業に関わる拠点として、出雲大社周辺を観光・文化・交流機能を核とした広域的な観光都市づくりの中核となる「観光交流拠点」に、出雲長浜中核工業団地や斐川地域の斐川西ほか工業団地を生産・流通機能の強化を進める「工業拠点」に位置づける。

【都市の骨格】
・広域的な連携、市街地間・地域間・拠点間の連携を図るとともに、都市の発展を支える道路や鉄道、本市の自然的骨格となる河川等を「都市の骨格」として位置づける。
・「広域連携軸」は、本市と周辺都市を連携し、広域交通連携機能、産業連携機能、広域観光連携機能、災害時における広域連携体制など、周辺都市との広域連携を担うことにより、本市の発展を支える軸とする。

【広域交通網の形成】
・広域交通の利便性の向上と産業振興を図るとともに、歴史的資源・観光資源等を活かした広域的な観光・交流の活性化を図る。
・境港出雲道路、山陰道、米子・境港間の高規格道路の整備を促進し、「他の都市圏とのネットワークの形成」、「高速I.C、出雲縁結び空港及び出雲河下港の交通結節点の強化」、「災害時の迂回路や救急医療等の交通網としての機能強化」を図る。

【居住環境整備】
・誰もが安心して暮らせるやさしいまちづくりに務める。

出雲市総合振興計画（R4.9　出雲市）

＜目指すべき都市像＞
「出雲力」で夢★未来へつなげ　誰もが笑顔になれるまち

【新規雇用の創出】
・企業誘致や地場企業の振興、創業支援に積極に取り組み、あらゆる産業への雇用機会の確保とともに、就業支援に取り組む。

【交流人口の増加】
・広域交通ネットワークの確保や街なみ環境を整備することで、交流の利便性を高める。

2-3. 境港出雲道路沿線地域の道路交通課題～①主要渋滞箇所・交通容量～

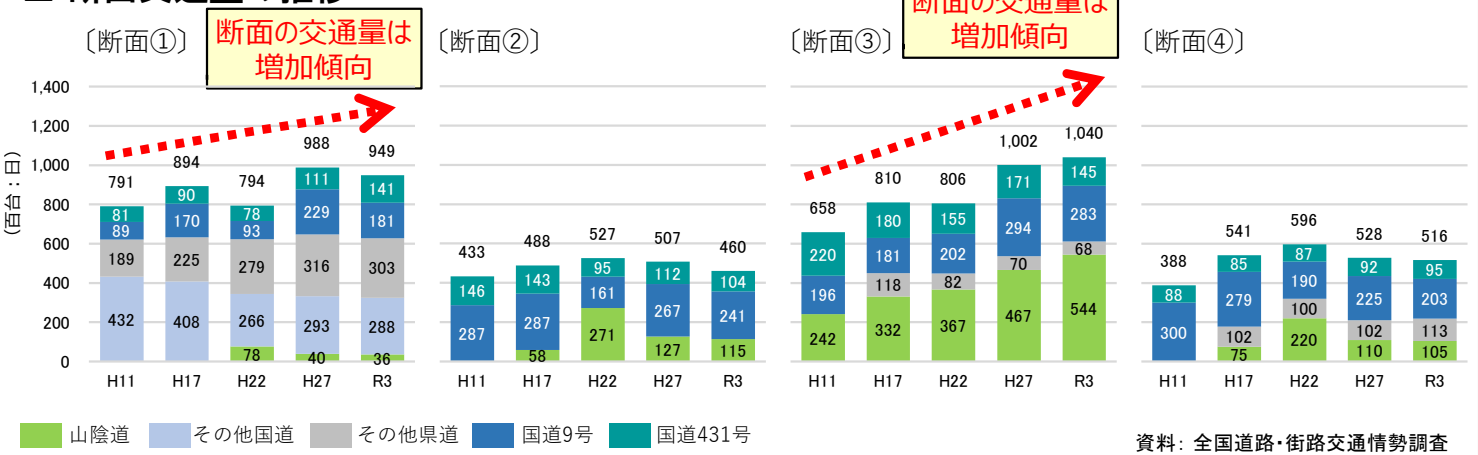
○ 松江市中心部及び出雲市中心部では、交通量は増加傾向で、主要渋滞箇所も集中して存在しており、円滑な交通に支障をきたしている。

■ 圏域内主要道路の交通量と主要渋滞箇所



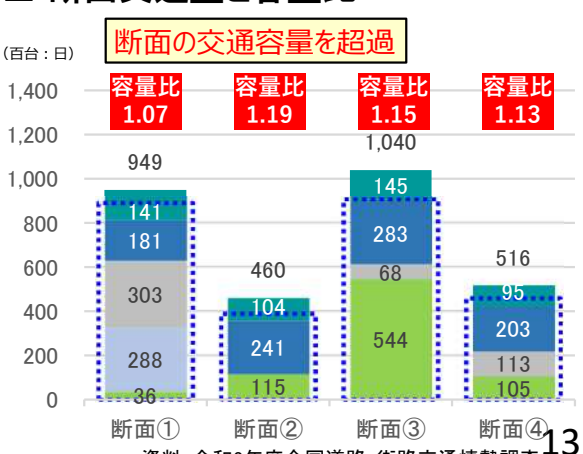
資料：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

■ 断面交通量の推移



資料：全国道路・街路交通情勢調査

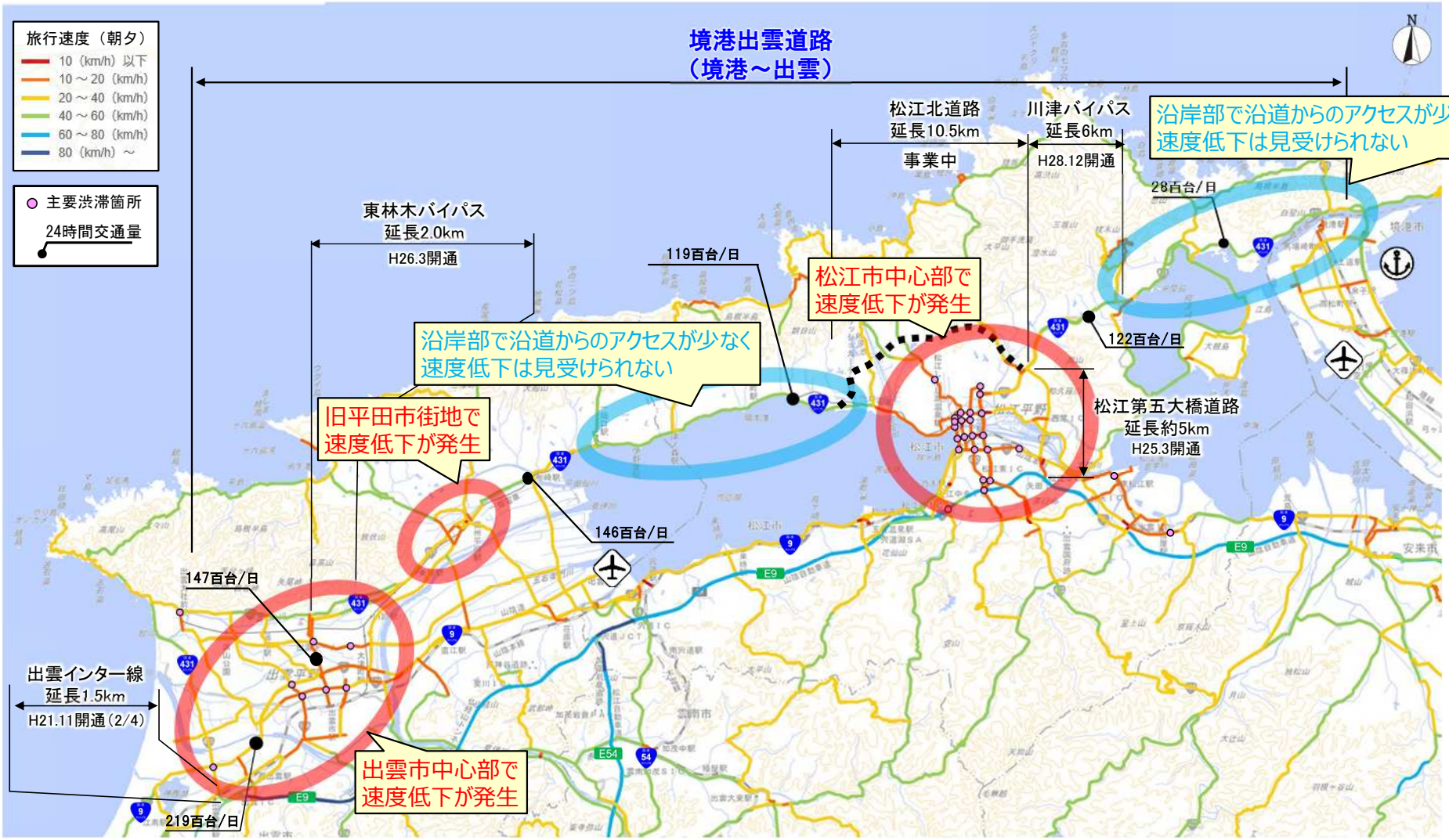
■ 断面交通量と容量比



資料：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

2-3. 境港出雲道路沿線地域の道路交通課題～①交通量・旅行速度～

○ 各都市中心部を結ぶ国道431号において、中海・宍道湖北岸は地形上沿道からのアクセスが少なく、速度低下は見受けられない。
○ 一方、松江市中心部、出雲市中心部や旧平田市の市街地で速度低下が発生している。



資料：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

2-3. 境港出雲道路沿線地域の道路交通課題～【参考】出雲市中心部の状況～

○ 令和7年3月2日に山陰道出雲IC～出雲多伎IC間が開通したものの、出雲市中心部では速度低下区間が多く存在している状況である。

■ 山陰道出雲IC～出雲多伎IC開通後（令和7年4月）における平日12時間平均速度

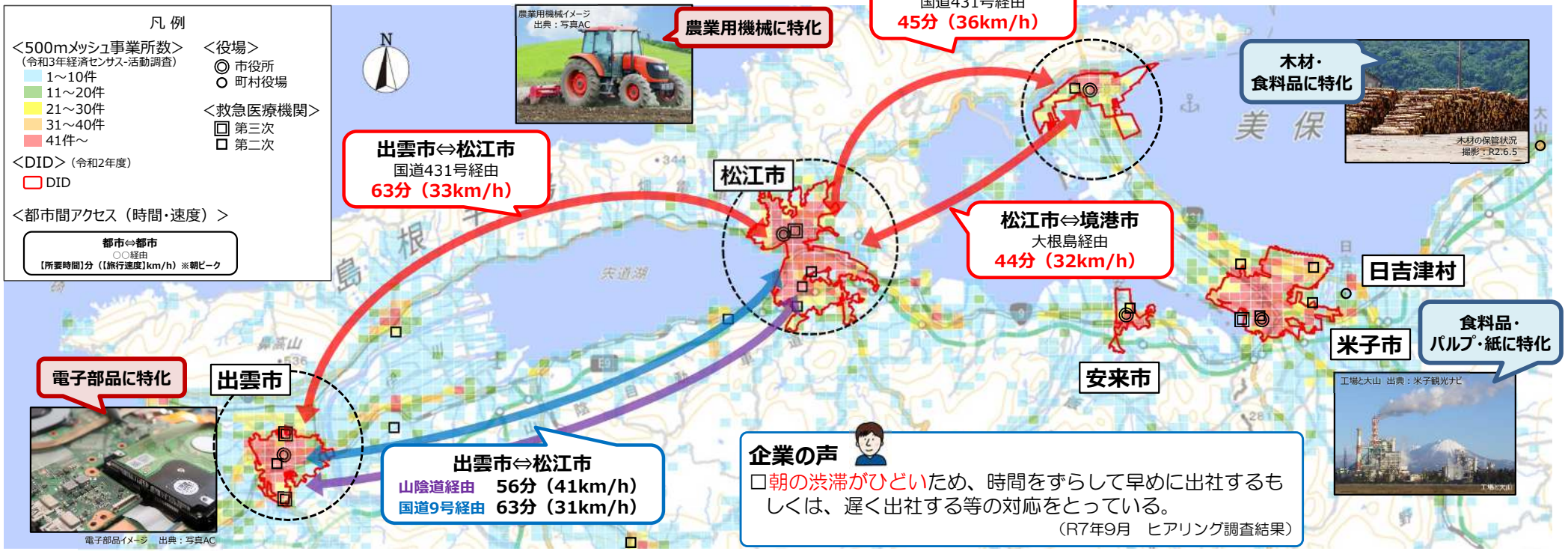


資料：ETC2.0プローブデータ　令和7年4月平日速報値

2-3. 境港出雲道路沿線地域の道路交通課題～②都市間アクセス～

○ 出雲松江間の所要時間は、国道431号経由でも国道9号経由でも変わらない。
○ 出雲松江間の国道431号及び国道9号経由において、朝ピーク時とオフピーク時の所要時間差が大きい。

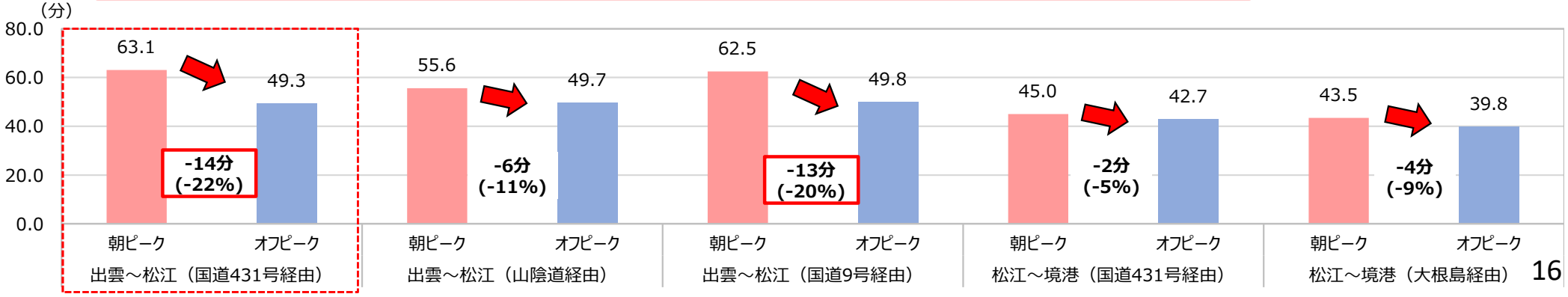
■ 出雲・境港間の事業所・生活拠点の分布状況と都市間アクセス



※都市間所要時間はETC2.0プローブデータ（2023年11月平日）より 所要時間が遅い方向の所要時間を算出
朝ピーク：7時台・8時台の平均値
オフピーク：9時台～16時台平均値

■ 都市間の所要時間

➢ 出雲～松江（国道４３１号及び国道９号経由）は、朝ピーク時とオフピーク時の所要時間の差が大きい。



2-3. 境港出雲道路沿線地域の道路交通課題～③交通事故～

○ 境港出雲道路並行路線では、松江市中心部及び出雲市中心部において重大事故が多く発生しており、死傷事故率の全国平均値を大きく上回る箇所が多く分布している。

■ 境港出雲道路並行路線※1の重大事故発生箇所



※1 境港出雲道路並行路線として、県道出雲インター線、国道9号、県道矢尾今市線、国道431号を集計
資料:【重大事故発生箇所】イタルダデータ(R1-R4)

交通事業者の声

□美保関支所以東において、見通しの悪い区間が多く、また当該区間は大型車両（貨物・燃料輸送等）が頻繁に往来することから危険箇所が多い。

（R7年9月　ヒアリング調査結果）

■ 境港出雲道路沿線地域の死傷事故率※2



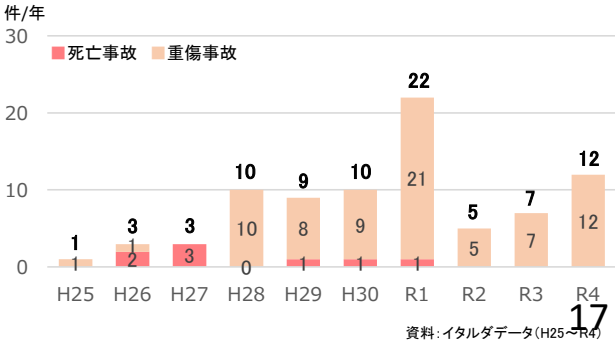
凡例〔死傷事故率〕
全国平均:43.5件/億台キロ以上
全国平均:43.5件/億台キロ未満
資料:イタルダデータ(R1-R4)

※2 国道・県道のうち、日交通量が3000台以上かつ死傷事故が発生している箇所を表示
資料:【重大事故発生箇所】イタルダデータ(R1-R4)

■境港出雲道路並行路線※1の事故類型

資料:イタルダデータ(R1～R4)　全国値は令和4年度版　交通統計(R1～R4)

■境港出雲道路並行路線※1の重大事故(死亡＋重傷)件数の推移



資料:イタルダデータ(H25～R4)

2-3. 境港出雲道路沿線地域の道路交通課題～④道路構造～

○ 国道431号の中海北側及び宍道湖西側にて平面線形不良箇所(R<150m)が多く分布している。
○ 縦断線形不良箇所(i>6.0%)は特定のエリアに集中していない。

■ 境港出雲道路並行路線※1の平面及び縦断線形不良箇所



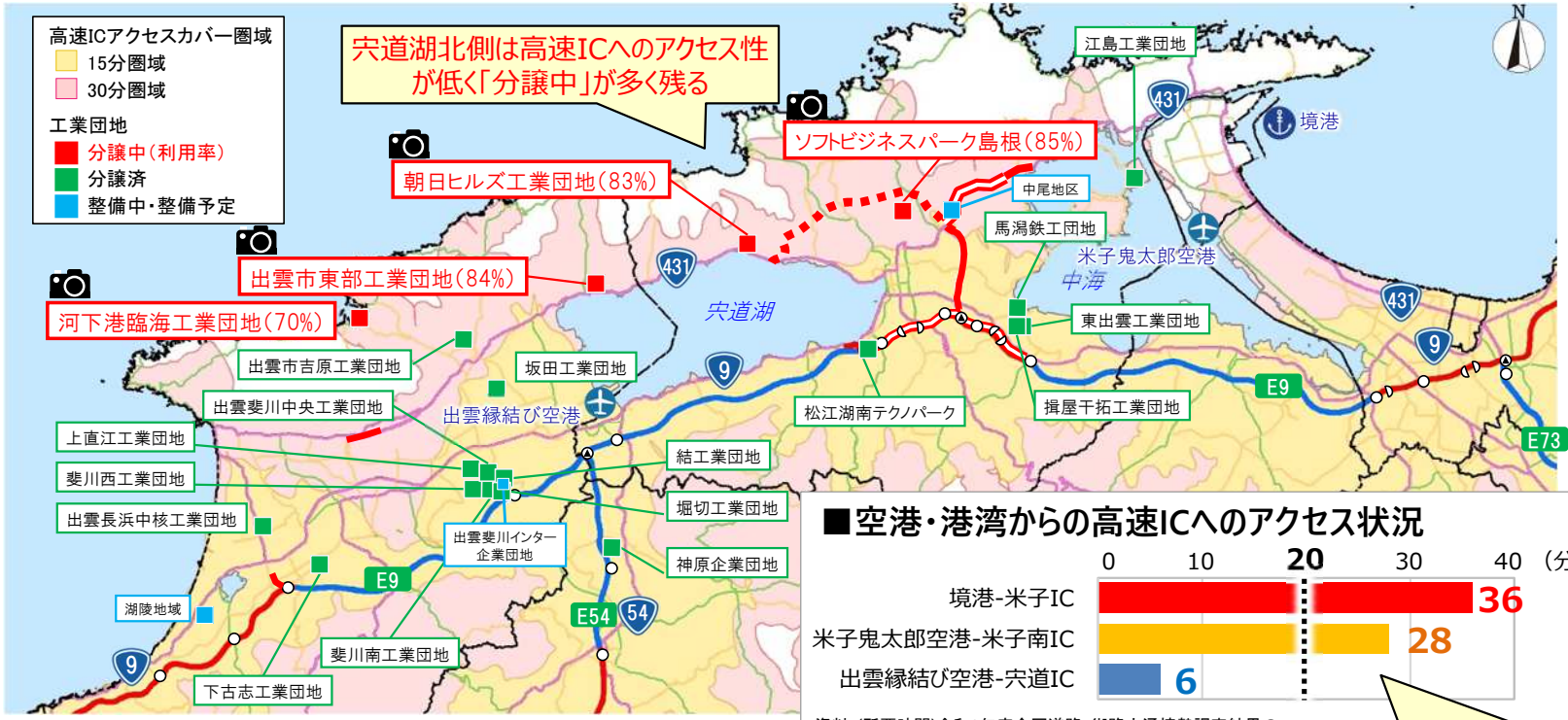
項目	区間① 東林木バイパス～県道出雲インター線	区間② 東林木バイパス～市道中島鹿園寺線	区間③ 市道中島鹿園寺線～県道講武古江線	区間④ 県道講武古江線～松江第五大橋道路	区間⑤ 松江第五大橋道路～境港市市境
平面線形不良箇所数	0箇所	13箇所	5箇所	9箇所	25箇所※2
縦断線形不良箇所数	0箇所	1箇所	1箇所	0箇所	2箇所

※1 境港出雲道路並行路線として、県道出雲インター線、国道9号、県道矢尾今市線、国道431号を集計
※2 国道431号における手角町付近の二重管理区間について、南側区間は集計対象外とする
資料：島根県HP(道路台帳閲覧システム)

2-3. 境港出雲道路沿線地域の道路交通課題～⑤産業・物流ネットワーク～

○ 中海・宍道湖圏域には多数の工業団地が立地しており、国道9号・山陰道沿線の工業団地は既に分譲済みとなっている。
○ 宍道湖北側の国道431号沿線の工業団地は、高規格道路や空港、港湾などの交通拠点へのアクセス性が低いことなどから大半が現在も分譲中となっており、中海・宍道湖の南北で分譲状況に差が生じている。

■ 高速ICのアクセス時間カバー圏域



資料：(所要時間) 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査結果を用いて算出
(分譲率)島根県提供データ [R6.9.時点]

■空港・港湾からの高速ICへのアクセス状況

資料：(所要時間)令和3年度全国道路・街路交通情勢調査結果の昼間12時間平均旅行速度より算出
(全国の空港・港湾)道路データブック2024

全国の空港・港湾の約8割が20分未満で到達しており、境港及び米子鬼太郎空港はアクセス性が低い



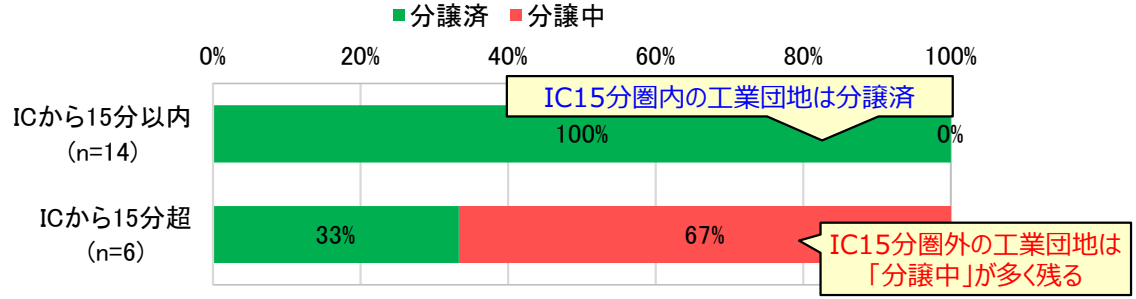






出典：島根県立地情報ポータルサイト・しまねスタイル

■ 工業団地の分譲の状況と高速ICからのアクセス時間の関係
[中海・宍道湖圏域(安来市・境港市・米子市を除く)]



企業の声

□出雲市内の工業団地から山陰道や出雲縁結び空港へのアクセスは、朝晩の渋滞が激しいため、時間帯によっては関西圏・関東圏への物資の輸送には適さない。

（R7年9月　ヒアリング調査結果）

港湾関係者の声

□境港を利用している企業の西側の端は現在出雲までとなっているが、所要時間が短くなれば顧客の拡大が期待できる。

（R7年9月　ヒアリング調査結果）

2-3. 境港出雲道路沿線地域の道路交通課題～⑥観光周遊～

○ 中海・宍道湖圏域内には、出雲大社や松江城等の有名な観光地の他に、年間30万人を集客する魅力的な観光地も多数存在しているが、1～2箇所の訪問が全体の約8割を占める等、観光地間のアクセスに時間を要しており、周遊観光に課題がある。
○ 出雲大社から松江城間のアクセスにおいては、国道431号経由の方が山陰道経由より距離は短いが所要時間は同程度である。

■ 主要観光地間の所要時間・距離



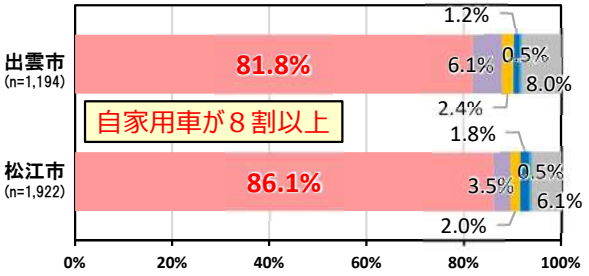
※観光客が概ね30万人以上の観光地をプロット
資料：所要時間・距離：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査結果の混雑時旅行速度より算出
写真：※1 しまね観光ナビ 島根県観光写真ギャラリーより ※2 各施設の許諾を得て掲載

旅行関係者の声

□美保関～境港～出雲大社のツアーでは、片道２時間弱程度を移動時間に要するため、観光地での滞在時間に余裕がないツアーとなっている。当該道路の整備により、移動時間が短縮することで、観光地での滞在時間の拡大、立ち寄り箇所の拡大等の効果が期待される。

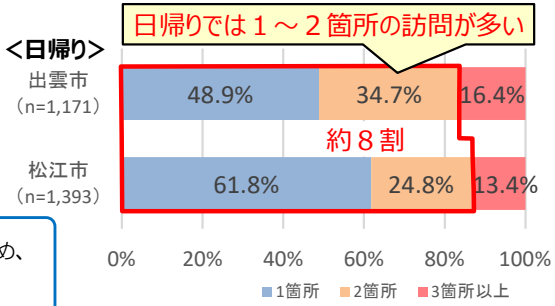
（R7年9月　ヒアリング調査結果）

■ 利用交通手段の内訳（日帰り）



資料：令和5年度出雲市観光動態調査業務、令和5年度松江市観光動態調査結果

■ 出雲市・松江市来訪者の周遊動向（訪問箇所数割合）

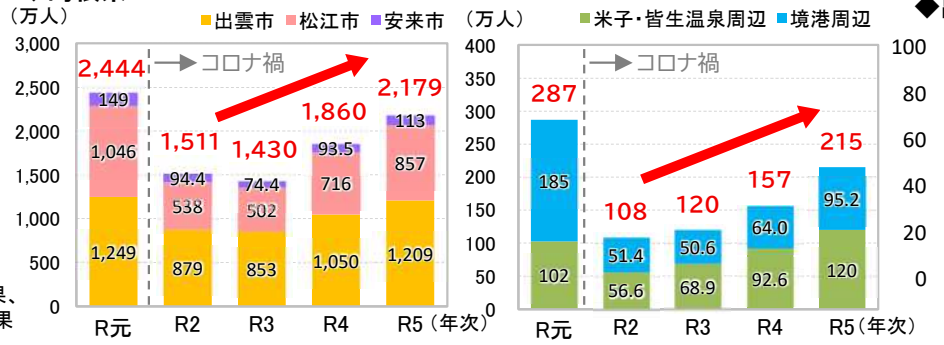


資料：令和4年度出雲市観光動態調査業務報告書、令和4年松江市観光動態調査結果を基に作成

◆出雲縁結び空港の最新動向

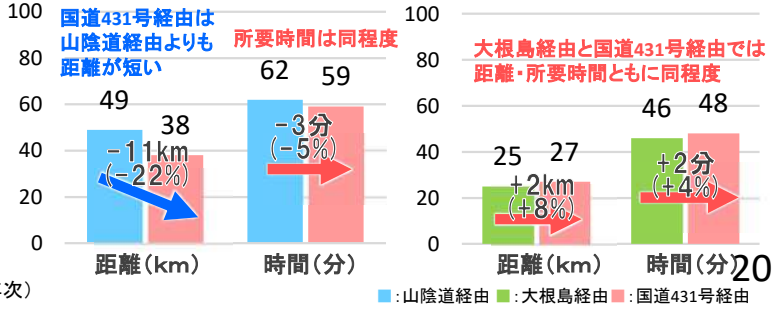
・2024年5月に12年ぶりにベトナムハノイチャーター便が運航され、搭乗率も9割を越えたことから、2025年3月にも運航。
・今後も国際定期便の就航に向け県の取組みが予定されており、出雲空港のゲートウェイ機能の更なる強化が期待されている。

■ 観光客数の推移



資料：島根県観光動態調査結果、鳥取県観光客入込動態調査結果

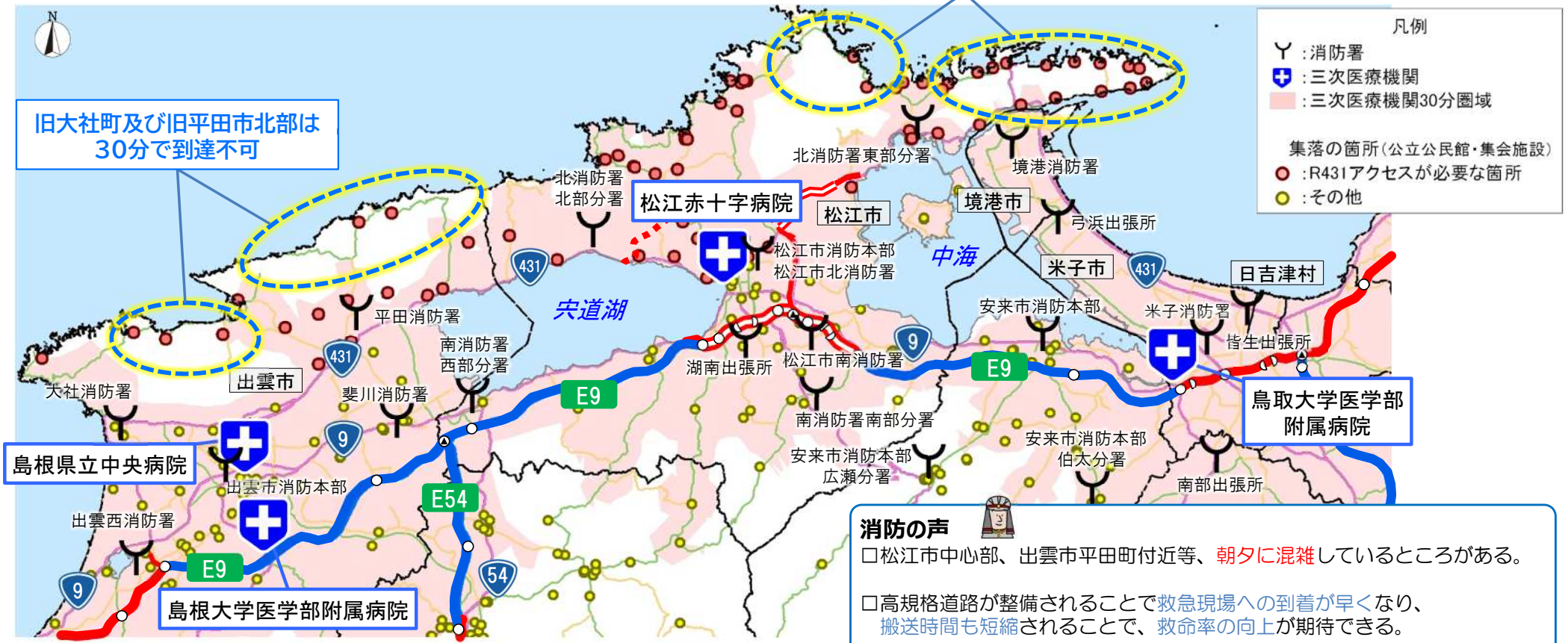
■ 拠点間の経路別の距離・所要時間の比較



2-3. 境港出雲道路沿線地域の道路交通課題～⑦救急搬送～

○ 中海・宍道湖圏域内には、鳥取・島根県の7割にあたる4つの三次医療機関が立地している。
○ 島根半島の国道431号沿線においては、三次医療機関に30分で到達できないエリアが多く存在している。

■ 三次医療機関のカバー圏



資料:(所要時間) 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査結果の昼間12時間平均旅行速度より算出

消防の声

□松江市中心部、出雲市平田町付近等、朝夕に混雑しているところがある。

□高規格道路が整備されることで救急現場への到着が早くなり、搬送時間も短縮されることで、救命率の向上が期待できる。

(R7年9月　ヒアリング調査結果)

島根大学医学部附属病院



島根県立中央病院



松江赤十字病院



鳥取大学医学部附属病院



2-3. 境港出雲道路沿線地域の道路交通課題～⑧島根半島の被災リスク～

○ 島根半島は土砂災害警戒区域が多く、土砂崩落によるネットワーク寸断のリスクが高い。
○ 出雲市における境港出雲道路並行路線は洪水浸水想定区域に指定されているほか、路面冠水による通行止めが過去4年間で6回発生している。

■ 島根半島の災害リスク



資料：土砂災害警戒区域・洪水浸水・津波浸水想定区域：国土数値情報

自治体の声

□被災現地に向かう道路の確保（被災地の確認や物資の運搬）、住民側から見たら避難所に向かう道路の確保が必要。

（R7年9月　ヒアリング調査結果）

消防の声

□高規格道路が整備されることで、大規模災害時に応援隊の到着が早まり、複数の部隊を効率的に動かせる。

（R7年9月　ヒアリング調査結果）

■ 境港出雲道路並行路線※における災害による通行止め一覧（R3～R6）

番号	路線	規制理由	規制期間			
			年	開始	終了	規制時間
①	国道431号	路面冠水	R3	7月7日6:40	7月7日17:30	10:50
②	国道431号	路面冠水	R3	8月9日9:30	8月10日8:30	23:00
③	国道431号	路面冠水	R4	7月19日11:00	7月19日11:40	00:40
④	国道431号	路面冠水	R6	7月9日13:30	7月10日6:45	17:15
⑤	県道矢尾今市線	路面冠水	R6	7月9日18:00	7月10日10:00	16:00
⑥	国道431号	路面冠水	R6	7月10日19:00	7月11日6:00	11:00

※境港出雲道路並行路線として、県道出雲インター線、国道9号、県道矢尾今市線、国道431号を集計

写真②　斐伊川水系湯谷川の溢水による国道431号の道路冠水



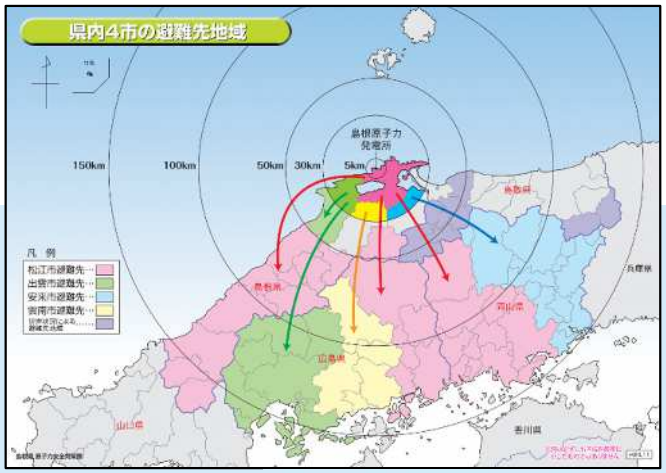
写真：島根県災害対策本部会議資料（島根県HP）

凡例

- 島根半島地域
- 【道路】道路種別
  - 高規格道路（有料）
  - 高規格道路（無料）
  - 一般国道
  - 主要地方道県道
  - 一般県道
- 【災害】
  - 道路の被災リスク
    - 土砂災害警戒区域
  - 洪水浸水の被災リスク
    - 河川の想定最大浸水区域
    - 津波浸水想定区域
  - 通行止め箇所
    - ⊗ 災害による通行止め発生箇所

2-3. 境港出雲道路沿線地域の道路交通課題～⑨原発避難路～

○ 松江市北部からの避難先は島根県西部、島根県南部及び岡山県、出雲市北部からの避難先は出雲市西部及び広島県が指定されている。
○ 松江市、出雲市からの避難時において、国道431号を利用した避難ルートが想定されている地区がある。



凡 例（拠点等）
- 県庁
- 市役所・村役場
- 原子力発電所
- 避難経路

凡例（避難経路として国道431号を利用するエリア）
- 松江市⇒岡山県
- 松江市⇒南方面
- 松江市・出雲市⇒西方面
- 出雲市⇒広島県

松江市⇒南方面
避難：約0．5万人

島根原子力発電所

松江市・出雲市⇒西方面
避難：約8．0万人

松江市⇒岡山県
避難：約2．4万人

出雲市⇒広島県
避難：約1．4万人

避難

松江市
境港市
中海
宍道湖
宍道湖北部広域農道
出雲市
日吉津村
米子市
安来市
伯耆町
雲南市
島根県
鳥取県

E9
E54
E73
431
9
485
47
338
23
275
161
24
54

資料：原子力災害に備えた島根県広域避難計画（令和4年3月）

2-3. 境港出雲道路沿線地域の道路交通課題～道路交通課題の総括～

視点	整理項目	道路交通課題
全般	①主要渋滞箇所・交通容量 交通量・旅行速度	■ 松江市中心部及び出雲市中心部では、交通量は増加傾向で、主要渋滞箇所も集中して存在しており、円滑な交通に支障をきたしている。 ■ 各都市中心部を結ぶ国道431号において、中海・宍道湖北岸は地形上沿道からのアクセスが少なく、速度低下は見受けられない。 ■ 一方、松江市中心部、出雲市中心部や旧平田市の市街地で速度低下が発生。
日常生活	②都市間アクセス	■ 出雲松江間の所要時間は、国道431号経由でも国道9号経由でも変わらない。 ■ 出雲松江間の国道431号及び国道9号経由において、朝ピーク時とオフピーク時の所要時間差が大きい。
安全・安心	③交通事故 ④道路構造	■ 境港出雲道路並行路線では、松江市中心部及び出雲市中心部において重大事故が多く発生しており、死傷事故率の全国平均値を大きく上回る箇所が多く分布している。 ■ 国道431号の中海北側及び宍道湖西側にて平面線形不良箇所（R<150m）が多く分布している。 ■ 縦断線形不良箇所（i>6.0%）は特定のエリアに集中していない。
産業	⑤産業・物流ネットワーク	■ 中海・宍道湖圏域には多数の工業団地が立地しており、国道9号・山陰道沿線の工業団地は既に分譲済みとなっている。 ■ 宍道湖北側の国道431号沿線の工業団地は、高規格道路や空港、港湾などの交通拠点へのアクセス性が低いことなどから大半が現在も分譲中となっており、中海・宍道湖の南北で分譲状況に差が生じている。
観光	⑥観光周遊	■ 中海・宍道湖圏域内には、出雲大社や松江城等の有名な観光地の他に、年間30万人を集客する魅力的な観光地も多数存在しているが、1～2箇所の訪問が全体の約8割を占める等、観光地間のアクセスに時間を要しており、周遊観光に課題がある。 ■ 出雲大社から松江城間のアクセスにおいては、国道431号経由の方が山陰道経由より距離は短いが所要時間は同程度である。
医療	⑦救急搬送	■ 中海・宍道湖圏域内には、鳥取・島根県の7割にあたる4つの三次医療機関が立地している。 ■ 島根半島の国道431号沿線においては、三次医療機関に30分で到達できないエリアが多く存在している。
防災	⑧島根半島の被災リスク ⑨原発避難路	■ 島根半島は土砂災害警戒区域が多く、土砂崩落によるネットワーク寸断のリスクが高い。 ■ 出雲市における境港出雲道路並行路線は洪水浸水想定区域に指定されているほか、路面冠水による通行止めが過去4年間で6回発生している。 ■ 松江市北部からの避難先は島根県西部、島根県南部及び岡山県、出雲市北部からの避難先は出雲市西部及び広島県が指定されている。 ■ 松江市、出雲市からの避難時において、国道431号を利用した避難ルートが想定されている地区がある。

松江市中心部及び出雲市中心部において、より多くの道路交通課題が存在。

2-4. 道路交通課題に関する意識調査～目的及び対象範囲～

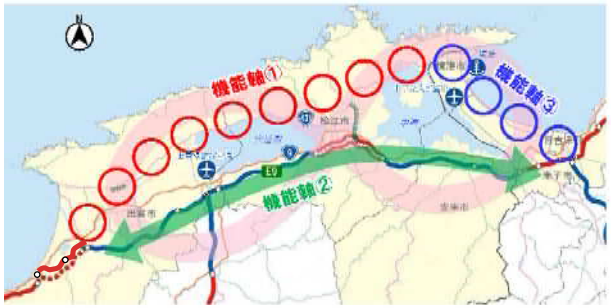
○ 意識調査は、道路交通課題の意識の把握、高規格道路である境港出雲道路の認知度向上を目的として実施した。
○ 対象範囲の設定に関しては、事業の特性、地域の特性、事業によってもたらされる影響の範囲、事業自体や事業の影響・効果に対する関心の度合い等を考慮し、境港出雲道路が通過する松江市及び出雲市を対象地域に設定した。

■意識調査の目的

①道路交通課題に関する意識の把握（住民・関係者等の意識する道路交通課題の内容と重要度を把握）
②高規格道路 境港出雲道路の認知度向上（事業の具体化に向け、当該事業に関する貴重な情報提供機会として活用）

■道路交通課題に関する意識調査の対象範囲の設定方針

配慮事項	概要
①事業の特性	・「中海・宍道湖圏域道路整備勉強会」において、今後の進め方として機能軸強化の方向性が提示されている。 ・『機能軸①・②については、東西方向における交通課題の解消を目的とし、道路ネットワークの機能強化に向け、関係自治体と連携し、整備方針の検討を実施』 ※機能軸③については、空港・港湾へのアクセス強化を目的とし、規格の高い道路の計画の具体化に向けた検討を、関係自治体と連携して実施
②地域の特性	・機能軸①である境港出雲道路は松江市及び出雲市を通過するため、事業の影響・整備効果等は大きいと考えられる。
③事業によってもたらされる影響の範囲	
④事業自体や影響・効果に対する関心の度合い	



資料：第2回中海・宍道湖圏域道路整備勉強会

▲機能軸強化の方向性

＜道路交通課題に関する意識調査の対象範囲＞
境港出雲道路が通過する松江市及び出雲市



資料：「構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン（平成25年7月／国土交通省道路局）」を参考に整理

2-4. 道路交通課題に関する意識調査～調査手法と調査対象者～

○ 意識調査は、アンケート調査、ヒアリング調査を実施した。
○ アンケート調査は、回答数の確保を目的とする地域住民を対象とした郵送調査と、主に来訪者を対象とした留め置き調査に加え、不特定多数の対象者に対応したWEB調査を実施した。
○ ヒアリング調査は、回答の背景等をより詳細に把握する目的で、企業や団体等の関係機関を対象に実施した。

■意識調査の種別と対象者

調査種別		調査目的	対象者		備考		対象者数及び企業・団体数
アンケート	WEB		地域住民等		市報及び島根県・市のHPで周知し、WEB調査を実施		－
	郵送	地域住民の意識把握	地域住民	松江市	全世帯約92,000世帯に対し抽出調査（約10%）		9,200
				出雲市	全世帯約70,000世帯に対し抽出調査（約10%）		7,000
				合計	－		16,200
	留置	沿線地域外からの来訪者の意識把握	来訪者（一部地域住民）		道の駅、観光地、官公庁等にてアンケート票を設置(27箇所)		2,800
	小計						19,000
ヒアリング	—	回答者が意識している課題、期待される効果の背景を確認する等、密度の濃い意見を把握	企業・団体	防災関係	防災に関する松江市、出雲市の担当課で、防災に関する課題を把握している組織	松江市防災危機管理課 出雲市防災安全課	2
				産業・物流関係	対象地域の産業や物流面での課題を把握している事業所等	島根県トラック協会 製造事業所、運送事業所等	18
				港湾・空港関係	対象地域内の空港・港湾であり、人流・物流に関する課題を把握している拠点	出雲縁結び空港 米子鬼太郎空港 境港	3
				観光関係	松江市、出雲市内の、観光地域づくりの推進、観光情報ネットワークの整備に関する事業等について支援協力し、観光に関する課題を把握している機関	松江観光協会 出雲観光協会 中海・宍道湖・大山圏域観光局等	6
				医療関係	松江市、出雲市内の、救急医療体制における搬送活動等を担い、医療に関する課題を把握している機関	松江市消防本部 出雲市消防本部	2
				安全・安心関係	松江市、出雲市内の、交通安全に関する業務を行い、安全・安心に関する課題を把握している機関	松江警察署 出雲警察署	2
				日常生活関係	松江市内及び出雲市内の、路線バスを運行し、日常生活の移動に関する課題を把握している機関	交通事業者	2
	小計						35

2-4. 道路交通課題に関する意識調査～調査結果①～

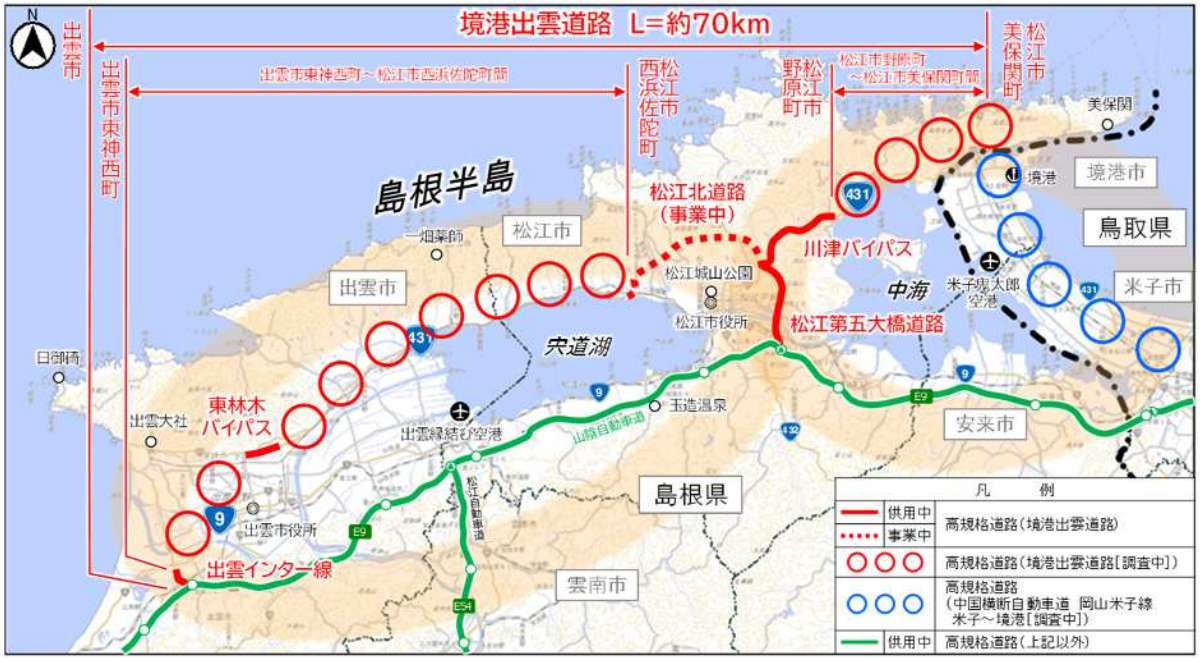
■実施概要

項目	調査期間	種別	対象者・団体等		回答数
アンケート	R7年8月5日～9月19日	WEB	地域住民	松江市	1,534件
				出雲市	1,332件
				小計	2,866件
			島根県内・県外・住所不明含む		249件
		郵送	地域住民	松江市	1,499件
				出雲市	1,250件
				その他（住所不明）	13件
				小計	2,762件
		留置	地域住民	松江市	79件
				出雲市	92件
				小計	171件
			来訪者等（島根県内・県外・住所不明含む）		63件
		合計			6,111件
ヒアリング	R7年8月27日～10月3日	ヒアリング	企業・団体	警察署、消防本部、観光協会、空港・港湾等	35団体・企業

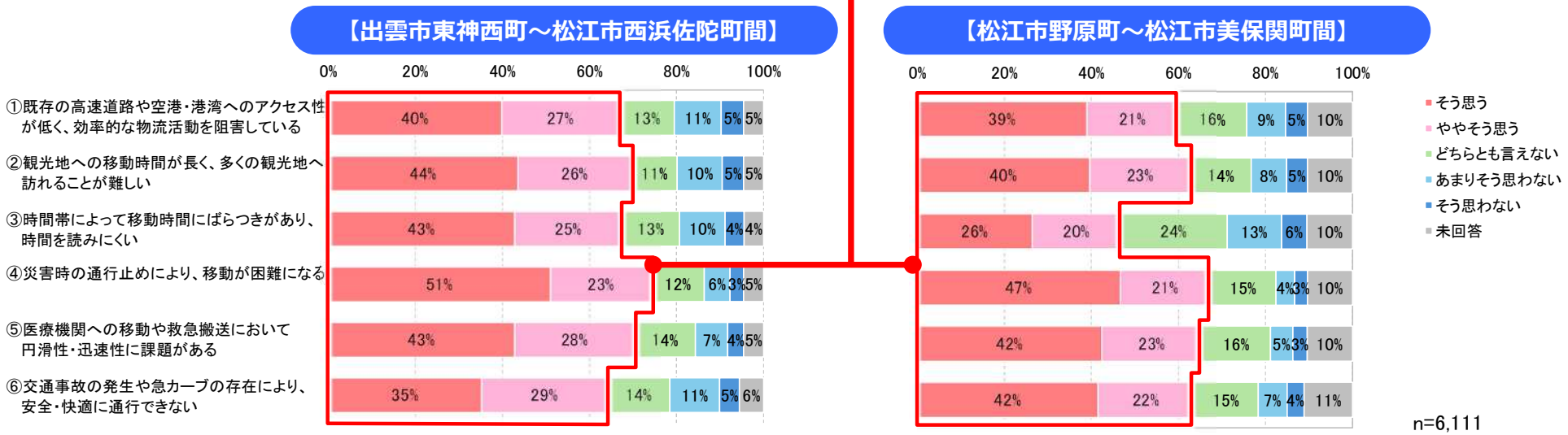
2-4. 道路交通課題に関する意識調査～調査結果②～

○ 「出雲市東神西町～松江市西浜佐陀町間」及び「松江市野原町～松江市美保関町間」の両区間において、概ね全ての道路交通課題について「そう思う」・「ややそう思う」と回答した人が全体の約6～7割を占める。
○ ただし、「松江市野原町～松江市美保関町間」における定時性の課題については、「そう思う」・「ややそう思う」と回答した人が全体の約5割となっている。

■質問①（境港～出雲間における道路交通課題に関する意識）



概ね全ての道路交通課題に対して、「そう思う」・「ややそう思う」と回答した人が全体の約6～7割を占める



n=6,111

2-4. 道路交通課題に関する意識調査～調査結果③～

○ 自由意見は、計2,014件の回答があり、「質問項目に関する意見」、「その他意見」、「道路への要望」に分類・整理を行い、質問項目に関する意見では「安全・安心」に関する意見が最も多かった。

■アンケート調査における自由意見

【自由意見回答数：2,014件】

項目		分類（件数）	回答者属性	自由意見
質問項目に対する意見		産業（38件）	松江市/30代	**交通の利便性が悪いことで地域経済の発展が遅れ**ているように感じる。
		観光（95件）	出雲市/50代	松江～出雲は**湖北の方に観光地が集中しているのに、国道431号のみがアクセス路となっている**現況は島根東部にとって観光需要の喚起への足かせとなっているものと思っています。
		日常生活（22件）	出雲市/70代	土日と平日の**交通量にばらつきあり、時間が読めない**。
		防災（247件）	出雲市/50代	島根原発の事故があった場合**避難が困難**になると思う。
			松江市/50代	出雲から松江に帰る際、一部が**冠水で通行できなかった**が、**迂回路がない為に9号線**まで出るしかなく、**移動に時間**がかかった。
		医療（18件）	出雲市/70代	道幅が狭く**緊急車両の移動時間に支障**があると思う。
		安全・安心（628件）	松江市/70代	宍道湖北岸の道路は**交通量の多さに対し、道路車線が少ない**うえに、**道路幅も狭く車以外の通行も危険**な所が多い。
			出雲市/50代	道幅が狭い割には**大型車の通行が多い**ので**運転していて怖さ**を感じる。
その他意見	他の課題に関する意見	渋滞（251件）	松江市/70代	**朝・夕通行勤時間帯に渋滞**があり非常に不便を感じている。
			松江市/30代	**道が狭く片側1車線しかない**ため、遅い車がいると**渋滞**が起きやすい。
		並行現道（周辺道路網）の課題（26件）	松江市/70代	住民と観光と別の見方で視点が別れるが、特にこの地域は両面で**道路行政が遅れている**。
		管理（160件）	出雲市/50代	**草刈り**が不十分で車道へはみ出している。
		マナー（15件）	松江市/60代	**運転マナーが悪い**。
		地域課題（48件）	松江市/60代	用事が無いのでほとんど通らない。**何か魅力があればいいと思う**。
	否定的意見	否定的意見（55件）	松江市/50代	**人口減少、高齢化がすすみ必要ない。**
	その他	事業に対する懸念、疑問（199件）	出雲市/30代	動線が変わることで、今の**幹線道路沿いの店舗の経営に打撃があることを懸念**しています。
		その他（40件）	出雲市/20代	**新幹線**を通して欲しい。
道路への要望		並行現道（周辺道路網）への要望（74件）	出雲市/60代	境港出雲道路が完成するまでの間、**既存道路（R431）の改良必要区間**があると思われ**整備が必要**と思う。
		境港出雲道路への要望（208件）	出雲市/50代	**片側2車線の道路整備**をしないと、事故等で通行止めが発生する可能性では、物流や観光の計画路線にはなりにくい。
		境港出雲道路への早期整備の必要性（102件）	松江市/60代	**早期に実現**して欲しい。
		アンケート対象外の境港出雲道路への要望（42件）	松江市/70代	**松江北道路を早く開通**させてほしい。
		山陰道、国道9号への要望（97件）	出雲市/50代	**山陰道の料金**が高く頻繁には使えないので、鳥取県の様に**無料**にして欲しいです。
		その他道路への要望（146件）	出雲市/50代	宍道湖の北側は、**高速と空港アクセスが悪すぎる**為、斐川ICから北へ延びるバイパスが必要と思う。

※回答者が複数の内容の意見を述べることがあるため、意見数の総数は自由意見回答数と一致しない

2-4. 道路交通課題に関する意識調査～調査結果④～

○ ヒアリングより、物流の効率化や観光周遊性の向上、円滑な移動、災害に強い道路の確保、安心な医療、事故の減少に資する道路が地域に求められている状況を確認した。

■ヒアリング調査の結果

赤字：課題　青字：期待される効果

分類	主な意見
産業	● 境港で保管している原材料を松江市内の自社工場まで運搬する際には、美保関町の**国道431号は狭い**ため、**迂回となるが、宍道湖南側から米子経由で境港に入る南回りルートを現在利用**している。宍道湖北側に高規格道路が整備されれば、**時間短縮になるし、定時性も確保**される。 ● 出雲市内の工業団地から山陰道や出雲縁結び空港へのアクセスは、**朝晩の渋滞が激しい**ため、時間帯によっては**関西圏・関東圏への物資の輸送には適さない。** ● 宍道湖北側は、**最寄りの高速IC・空港がいずれも「湖南側」に位置し、アクセスが弱い**。宍道湖北側の工業団地は空き区画があるものの、企業側が「湖南側」の工業団地が造成されるまで待つ傾向にある。 ● 境港出雲道路が開通すれば、**輸送時間の短縮により、業務効率や物流の観点、物流費の削減等に効果**が期待される。 ● 境港を利用している企業の西側の端は現在出雲までとなっているが、所要時間が短くなれば**顧客の拡大**が期待できる。
観光	● 松江城⇔出雲大社の周遊は国道431号経由が主流で、**繁忙期（神在月等）は大渋滞。**結果として**訪問箇所を絞らざるを得ず、周遊性が下がる。** ● 出雲空港は福岡便や東海方面への便があり、米子空港と使い分けする人も多く、**米子や境港からの乗客のアクセス**がしやすくなることを期待する。また、**圏域内に米子空港から入って、出雲空港から出るという需要の増加**に期待している。 ● 美保関～境港～出雲大社のツアーでは、**片道２時間弱程度を移動時間に要する**ため、**観光地での滞在時間に余裕がない**ツアーとなっている。当該道路の整備により、移動時間が短縮することで、**観光地での滞在時間の拡大、立ち寄り箇所の拡大**等の効果が期待される。
日常生活	● **朝の渋滞がひどい**ため、時間をずらして早めに出社するもしくは、遅く出社する等の対応をとっている。 ● 宍道湖～中海北岸における高規格道路の開通により、**慢性的な交通渋滞の解消、安全性の向上、路線バスの円滑な運行**に期待します。 ● 道路の整備が進めば、 会社までの通勤時間が短縮でき、**人材確保の面で求人の幅が広がる。**
防災	● 平成23年の元日に発生した豪雪時には、**救急搬送に約４時間**を要した事案があった。平常時であれば、約30～40分の搬送時間が、50cm以上の積雪と、**道路の立ち往生した車両などにより進路を阻まれた**ことなどが原因であった。 ● **被災現地に向かう道路の確保**（被災地の確認や物資の運搬）、住民側から見たら**避難所に向かう道路の確保**が必要。 ● 出雲市平田周辺の**浸水箇所**は改善が必要。観光協会では出雲市（出雲大社方面）～松江市間は通常国道431号を案内しているが、**雨天時に浸水で通行困難**となり、当該路線への案内ができないケースがある。 ● 高規格道路が整備されることで、**大規模災害時に応援隊の到着が早まり、複数の部隊を効率的**に動かせる。
医療	● **カーブが多く、路面状態も悪い**ため、救急搬送中の車内での処置への影響や、**搬送時間の延長にもつながることが懸念**される。 ● 松江市中心部、出雲市平田町付近等、**朝夕に混雑**しているところがある。 ● 高規格道路が整備されることで**救急現場への到着が早く**なり、**搬送時間も短縮**されることで、**救命率の向上**が期待できる。 ● 出雲地域は、県内の他地域に比較すると救急受入病院に恵まれた地域ですが、**全国的な傾向と同様に救急出場件数が増加**しています。短期間で救急出場が集中すると出雲地域の病院だけでは受入れが難しい場合や松江市との境界地域においては、かかりつけ病院が松江市内のことも多いため、松江市への搬送をする場合もあり、**宍道湖北側の道路は重要な交通経路**であり整備に期待している。
安全・安心	● 美保関支所以東において、**見通しの悪い区間**が多く、また当該区間は**大型車両（貨物・燃料輸送等）が頻繁に往来**することから**危険箇所が多い。** ● 松江市手角町～松江市美保関町森山（境水道大橋交差点）間の国道431号は、**狭隘区間が複数あり、特に大型車同士の離合に難渋**する。 ● 道の駅本庄付近～境水道大橋付近は**線形が悪く、大型車のはみ出しが多い。** ● 安全性の高い道路が整備されることで、**交通事故が減少し、快適な走行に寄与する。**

2-5. 優先区間の選定～検討フロー～

○ 道路事業者が想定する道路交通課題を設定し、意識調査にて道路利用者の課題認識を確認した上で、道路交通課題と政策目標（案）を踏まえ、整備の必要性を整理した。
○ 区間別の交通特性を把握した上で、政策目標ごとの課題を踏まえた評価指標、及び評価区間を設定し、優先区間を検討した。

■検討フロー

【意識調査の実施】

道路交通課題の評価

※道路交通課題を道路利用者の視点から検証



質問1 境港～出雲間（特に出雲市～宍道湖北岸、松江市橋北～美保関町間）における対象区間の道路状況をどのように感じていますか。
「出雲市東神西町～松江市西浜佐陀町間」、「松江市野原町～松江市美保関町間」に区分して、①～⑥について「そう思う～そう思わない」の５段階評価でご回答ください。

＜5段階評価＞ a. そう思う　b. ややそう思う　c. どちらとも言えない　d. あまりそう思わない　e. そう思わない

① 既存の高速道路や空港・港湾へのアクセス性が低く、効率的な物流活動を阻害している
② 観光地への移動時間が長く、多くの観光地へ訪れることが難しい
③ 時間帯によって移動時間にばらつきがあり、時間を読みにくい
④ 災害時の通行止めにより、移動が困難になる
⑤ 医療機関への移動や救急搬送において円滑性・迅速性に課題がある
⑥ 交通事故の発生や急カーブの存在により、安全・快適に通行できない
⑦ その他（上記以外の道路交通課題があると思われる場合、【回答はがき】の＜自由回答欄＞に具体的にご回答ください）

質問1についてお答えください。
左記の①～⑥について、区間別に該当する評価1つに○をつけてください。

設問	出雲市東神西町～松江市西浜佐陀町間					松江市野原町～松江市美保関町間				
選択肢	そう思う	ややそう思う	どちらとも言えない	あまりそう思わない	そう思わない	そう思う	ややそう思う	どちらとも言えない	あまりそう思わない	そう思わない
①	a	b	c	d	e	a	b	c	d	e
②	a	b	c	d	e	a	b	c	d	e
③	a	b	c	d	e	a	b	c	d	e
④	a	b	c	d	e	a	b	c	d	e
⑤	a	b	c	d	e	a	b	c	d	e
⑥	a	b	c	d	e	a	b	c	d	e
⑦その他：①～⑥以外の課題があれば具体的にご回答ください ＜自由回答欄＞						⑦その他：①～⑥以外の課題があれば具体的にご回答ください ＜自由回答欄＞				

【反映】課題認識の確認

【整備の必要性】

道路交通課題の設定 — STEP①参照
※対象地域の道路交通課題を設定

政策目標（案）の設定 — STEP②参照
※地域の道路交通課題及び将来像を踏まえ設定

整備の必要性 — STEP③参照
※道路交通課題及び政策目標（案）を踏まえ整理

【反映】沿線地域の将来を確認

【地域将来像の把握】

総合計画等

※関連自治体の総合計画等の記載内容を把握
『松江市都市マスタープラン』
『出雲市都市計画マスタープラン』
等

【優先区間の検討】

評価指標の設定 — STEP④参照
※政策目標ごとの評価指標を設定

評価区間の設定 — STEP⑤参照
※事業状況及び沿道状況を踏まえ設定

区間別の評価 — STEP⑥参照
※客観的評価指標による区間別評価

優先区間の設定 — STEP⑦参照
※現道課題を踏まえた優先区間の設定

【反映】課題認識の確認

【反映】交通特性の違い

【交通特性の整理】

交通特性の把握

※ETC2.0を用いて交通特性を整理し、交通特性が変化する箇所を区間端に反映

2-5. 優先区間の選定～整備の必要性①～

○ 境港出雲道路沿線地域における道路交通課題として、道路管理者が想定している課題は下記のとおりである。

■道路交通課題の設定（STEP①）

【境港出雲道路沿線地域における道路交通課題】

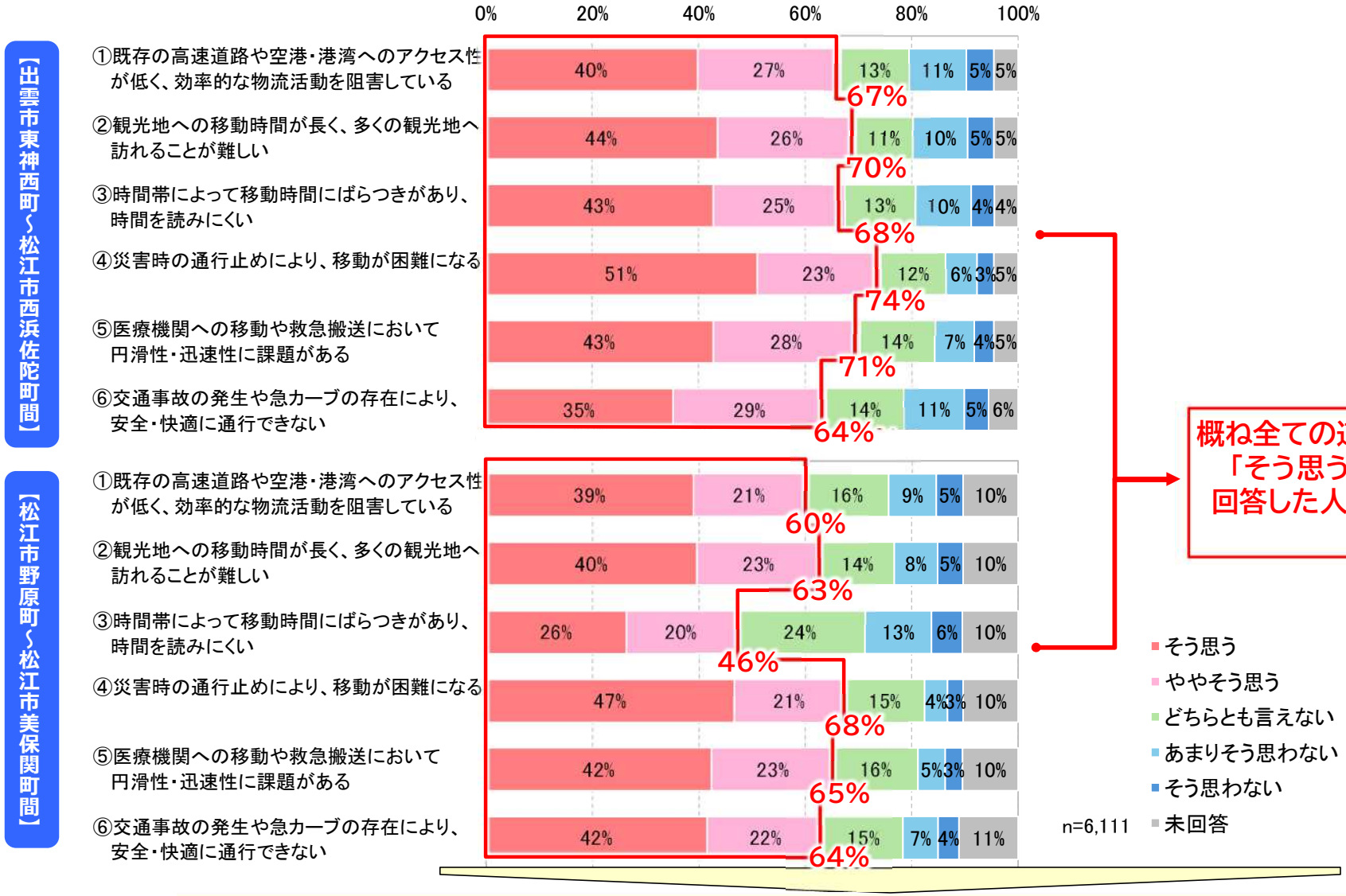
視点	整理項目	道路交通課題
全般（渋滞）	①主要渋滞箇所・交通容量 交通量・旅行速度	■ 松江市中心部及び出雲市中心部では、交通量は増加傾向で、主要渋滞箇所も集中して存在しており、円滑な交通に支障をきたしている。 ■ 各都市中心部を結ぶ国道431号において、中海・宍道湖北岸は地形上沿道からのアクセスが少なく、速度低下は見受けられない。 ■ 一方、松江市中心部、出雲市中心部や旧平田市の市街地で速度低下が発生。
日常生活	②都市間アクセス	■ 出雲松江間の所要時間は、国道431号経由でも国道9号経由でも変わらない。 ■ 出雲松江間の国道431号及び国道9号経由において、朝ピーク時とオフピーク時の所要時間差が大きい。
安全・安心	③交通事故 ④道路構造	■ 境港出雲道路並行路線では、松江市中心部及び出雲市中心部において重大事故が多く発生しており、死傷事故率の全国平均値を大きく上回る箇所が多く分布している。 ■ 国道431号の中海北側及び宍道湖西側にて平面線形不良箇所（R<150m）が多く分布している。 ■ 縦断線形不良箇所（i>6.0%）は特定のエリアに集中していない。
産業	⑤産業・物流ネットワーク	■ 中海・宍道湖圏域には多数の工業団地が立地しており、国道9号・山陰道沿線の工業団地は既に分譲済みとなっている。 ■ 宍道湖北側の国道431号沿線の工業団地は、高規格道路や空港、港湾などの交通拠点へのアクセス性が低いことなどから大半が現在も分譲中となっており、中海・宍道湖の南北で分譲状況に差が生じている。
観光	⑥観光周遊	■ 中海・宍道湖圏域内には、出雲大社や松江城等の有名な観光地の他に、年間30万人を集客する魅力的な観光地も多数存在しているが、1～2箇所の訪問が全体の約8割を占める等、観光地間のアクセスに時間を要しており、周遊観光に課題がある。 ■ 出雲大社から松江城間のアクセスにおいては、国道431号経由の方が山陰道経由より距離は短いが所要時間は同程度である。
医療	⑦救急搬送	■ 中海・宍道湖圏域内には、鳥取・島根県の7割にあたる4つの三次医療機関が立地している。 ■ 島根半島の国道431号沿線においては、三次医療機関に30分で到達できないエリアが多く存在している。
防災	⑧島根半島の被災リスク ⑨原発避難路	■ 島根半島は土砂災害警戒区域が多く、土砂崩落によるネットワーク寸断のリスクが高い。 ■ 出雲市における境港出雲道路並行路線は洪水浸水想定区域に指定されているほか、路面冠水による通行止めが過去4年間で6回発生している。 ■ 松江市北部からの避難先は島根県西部、島根県南部及び岡山県、出雲市北部からの避難先は出雲市西部及び広島県が指定されている。 ■ 松江市、出雲市からの避難時において、国道431号を利用した避難ルートが想定されている地区がある。

2-5. 優先区間の選定～整備の必要性②～

○ 意識調査の結果、「出雲市東神西町～松江市西浜佐陀町間」及び「松江市野原町～松江市美保関町間」の両区間において、概ね全ての道路交通課題について「そう思う」・「ややそう思う」と回答した人が全体の約6～7割を占めていることから、道路管理者が想定していた課題と道路利用者の課題認識が一致していることを確認した。

■道路交通課題の設定（STEP①）

【道路利用者の道路交通課題に関する意識調査結果】



概ね全ての道路交通課題に対して、「そう思う」・「ややそう思う」と回答した人が全体の約6～7割を占める

道路管理者が想定していた課題と道路利用者の課題認識が一致していることを確認

2-5. 優先区間の選定～整備の必要性③～

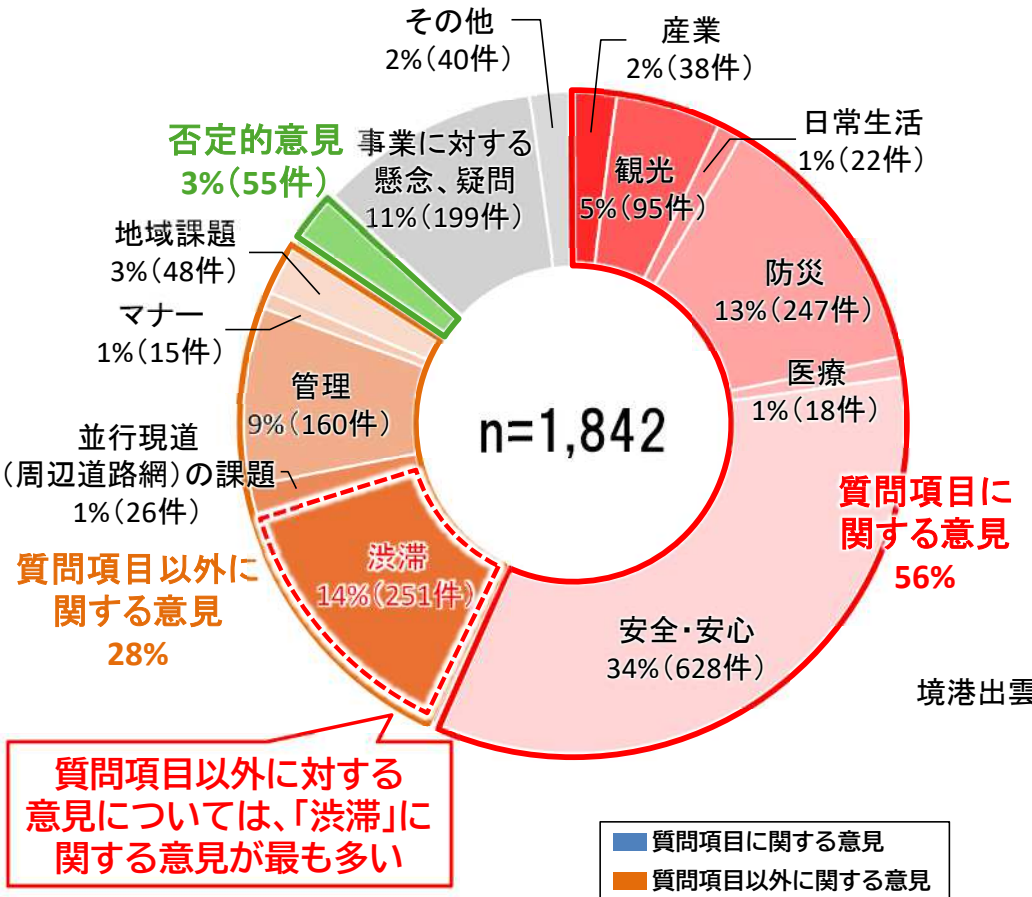
○ 意識調査における自由意見のうち、「意見」としては、質問項目に関する内容が全体の約6割、質問項目以外に関する内容が約3割を占め、否定的意見が約3%となっている。なお、質問項目以外に関する意見については、「渋滞」に関する意見が最も多い。
○ 「要望」としては、境港出雲道路への要望や早期整備の必要性に関する内容が全体の約5割を占めている。

■道路交通課題の設定(STEP①)

【意識調査における自由意見】

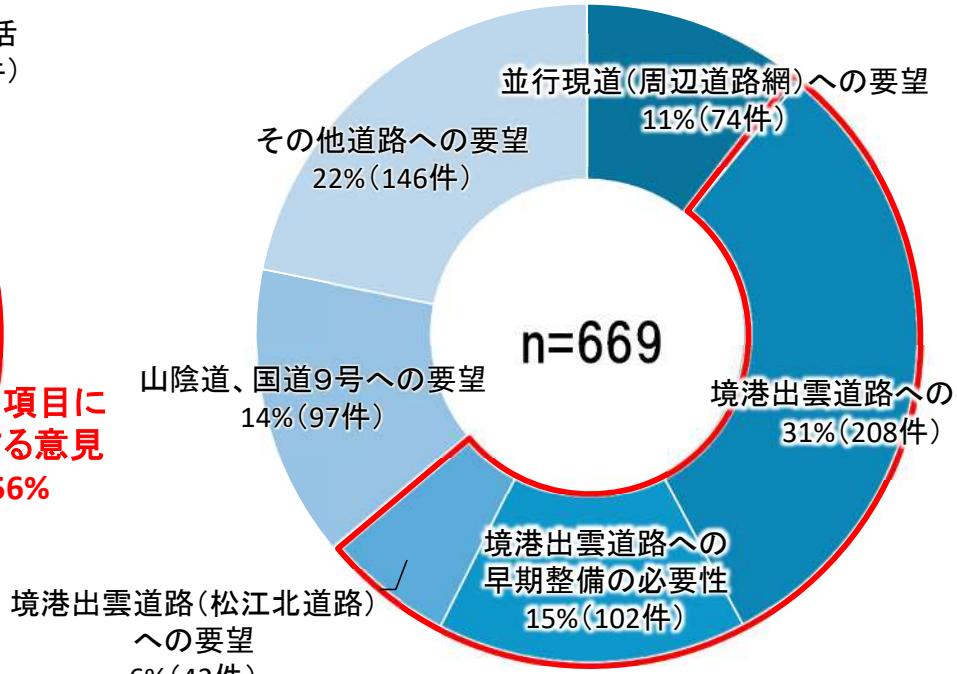
【自由意見回答数:2,014件】

＜意見＞



質問項目以外に対する意見については、「渋滞」に関する意見が最も多い

＜要望＞



境港出雲道路への要望や早期整備の必要性に関する内容が約5割を占める

※回答者が複数の内容の意見を述べることがあるため、意見数の総数は自由意見回答数と一致しない

2-5. 優先区間の選定～整備の必要性④～

○ 具体的な自由意見としては、下記のような内容が確認された。

■道路交通課題の設定（STEP①）

【意識調査における道路交通課題に対する自由意見】

【自由意見回答数：2,014件】

項目		分類（件数）	回答者属性	自由意見
質問項目に対する意見		産業（38件）	松江市/30代	**交通の利便性が悪いことで地域経済の発展が遅れ**ているように感じる。
		観光（95件）	出雲市/50代	松江～出雲は**湖北の方に観光地が集中しているのに、国道431号のみがアクセス路となっている**現況は島根東部にとって観光需要の喚起への足かせとなっているものと思っています。
		日常生活（22件）	出雲市/70代	土日と平日の**交通量にばらつきあり、時間が読めない**。
		防災（247件）	出雲市/50代	島根原発の事故があった場合**避難が困難**になると思う。
			松江市/50代	出雲から松江に帰る際、一部が**冠水で通行できなかった**が、**迂回路がない為に9号線**まで出るしかなく、**移動に時間**がかかった。
		医療（18件）	出雲市/70代	道幅が狭く**緊急車両の移動時間に支障**があると思う。
		安全・安心（628件）	松江市/70代	宍道湖北岸の道路は**交通量の多さに対し、道路車線が少ない**うえに、**道路幅も狭く車以外の通行も危険**な所が多い。
			出雲市/50代	道幅が狭い割には**大型車の通行が多い**ので**運転していて怖さ**を感じる。
その他意見	他の課題に関する意見	渋滞（251件）	松江市/70代	**朝・夕通行勤時間帯に渋滞**があり非常に不便を感じている。
			松江市/30代	**道が狭く片側1車線しかない**ため、遅い車がいると**渋滞**が起きやすい。
		並行現道（周辺道路網）の課題（26件）	松江市/70代	住民と観光と別の見方で視点が別れるが、特にこの地域は両面で**道路行政が遅れている**。
		管理（160件）	出雲市/50代	**草刈り**が不十分で車道へはみ出している。
		マナー（15件）	松江市/60代	**運転マナーが悪い**。
		地域課題（48件）	松江市/60代	用事が無いのでほとんど通らない。**何か魅力があればいいと思う**。
	否定的意見	否定的意見（55件）	松江市/50代	**人口減少、高齢化がすすみ必要ない。**
	その他	事業に対する懸念、疑問（199件）	出雲市/30代	動線が変わることで、今の**幹線道路沿いの店舗の経営に打撃があることを懸念**しています。
		その他（40件）	出雲市/20代	**新幹線**を通して欲しい。
道路への要望		並行現道（周辺道路網）への要望（74件）	出雲市/60代	境港出雲道路が完成するまでの間、**既存道路（R431）の改良必要区間**があると思われ**整備が必要**と思う。
		境港出雲道路への要望（208件）	出雲市/50代	**片側2車線の道路整備**をしないと、事故等で通行止めが発生する可能性では、物流や観光の計画路線にはなりにくい。
		境港出雲道路への早期整備の必要性（102件）	松江市/60代	**早期に実現**して欲しい。
		アンケート対象外の境港出雲道路への要望（42件）	松江市/70代	**松江北道路を早く開通**させてほしい。
		山陰道、国道9号への要望（97件）	出雲市/50代	**山陰道の料金**が高く頻繁には使えないので、鳥取県の様に**無料**にして欲しいです。
		その他道路への要望（146件）	出雲市/50代	宍道湖の北側は、**高速と空港アクセスが悪すぎる**為、斐川ICから北へ延びるバイパスが必要と思う。

2-5. 優先区間の選定～整備の必要性⑤～

○ ヒアリングより、物流の効率化や観光周遊性の向上、円滑な移動、災害に強い道路の確保、安心な医療、事故の減少に資する道路が地域に求められている状況を確認した。

■道路交通課題の設定（STEP①）

【意識調査におけるヒアリング調査結果】

赤字：課題　青字：期待される効果

分類	主な意見
産業	● 境港で保管している原材料を松江市内の自社工場まで運搬する際には、美保関町の**国道431号は狭い**ため、**迂回となるが、宍道湖南側から米子経由で境港に入る南回りルートを現在利用**している。宍道湖北側に高規格道路が整備されれば、**時間短縮になるし、定時性も確保**される。 ● 出雲市内の工業団地から山陰道や出雲縁結び空港へのアクセスは、**朝晩の渋滞が激しい**ため、時間帯によっては**関西圏・関東圏への物資の輸送には適さない。** ● 宍道湖北側は、**最寄りの高速IC・空港がいずれも「湖南側」に位置し、アクセスが弱い**。宍道湖北側の工業団地は空き区画があるものの、企業側が「湖南側」の工業団地が造成されるまで待つ傾向にある。 ● 境港出雲道路が開通すれば、**輸送時間の短縮により、業務効率や物流の観点、物流費の削減等に効果**が期待される。 ● 境港を利用している企業の西側の端は現在出雲までとなっているが、所要時間が短くなれば**顧客の拡大**が期待できる。
観光	● 松江城⇔出雲大社の周遊は国道431号経由が主流で、**繁忙期（神在月等）は大渋滞。**結果として**訪問箇所を絞らざるを得ず、周遊性が下がる。** ● 出雲空港は福岡便や東海方面への便があり、米子空港と使い分けする人も多く、**米子や境港からの乗客のアクセス**がしやすくなることを期待する。また、**圏域内に米子空港から入って、出雲空港から出るという需要の増加**に期待している。 ● 美保関～境港～出雲大社のツアーでは、**片道２時間弱程度を移動時間に要する**ため、**観光地での滞在時間に余裕がない**ツアーとなっている。当該道路の整備により、移動時間が短縮することで、**観光地での滞在時間の拡大、立ち寄り箇所の拡大**等の効果が期待される。
日常生活	● **朝の渋滞がひどい**ため、時間をずらして早めに出社するもしくは、遅く出社する等の対応をとっている。 ● 宍道湖～中海北岸における高規格道路の開通により、**慢性的な交通渋滞の解消、安全性の向上、路線バスの円滑な運行**に期待します。 ● 道路の整備が進めば、 会社までの通勤時間が短縮でき、**人材確保の面で求人の幅が広がる。**
防災	● 平成23年の元日に発生した豪雪時には、**救急搬送に約４時間**を要した事案があった。平常時であれば、約30～40分の搬送時間が、50cm以上の積雪と、**道路の立ち往生した車両などにより進路を阻まれた**ことなどが原因であった。 ● **被災現地に向かう道路の確保**（被災地の確認や物資の運搬）、住民側から見たら**避難所に向かう道路の確保**が必要。 ● 出雲市平田周辺の**浸水箇所**は改善が必要。観光協会では出雲市（出雲大社方面）～松江市間は通常国道431号を案内しているが、**雨天時に浸水で通行困難**となり、当該路線への案内ができないケースがある。 ● 高規格道路が整備されることで、**大規模災害時に応援隊の到着が早まり、複数の部隊を効率的**に動かせる。
医療	● **カーブが多く、路面状態も悪い**ため、救急搬送中の車内での処置への影響や、**搬送時間の延長にもつながることが懸念**される。 ● 松江市中心部、出雲市平田町付近等、**朝夕に混雑**しているところがある。 ● 高規格道路が整備されることで**救急現場への到着が早く**なり、**搬送時間も短縮**されることで、**救命率の向上**が期待できる。 ● 出雲地域は、県内の他地域に比較すると救急受入病院に恵まれた地域ですが、**全国的な傾向と同様に救急出場件数が増加**しています。短期間で救急出場が集中すると出雲地域の病院だけでは受入れが難しい場合や松江市との境界地域においては、かかりつけ病院が松江市内のことも多いため、松江市への搬送をする場合もあり、**宍道湖北側の道路は重要な交通経路**であり整備に期待している。
安全・安心	● 美保関支所以東において、**見通しの悪い区間**が多く、また当該区間は**大型車両（貨物・燃料輸送等）が頻繁に往来**することから**危険箇所が多い。** ● 松江市手角町～松江市美保関町森山（境水道大橋交差点）間の国道431号は、**狭隘区間が複数あり、特に大型車同士の離合に難渋**する。 ● 道の駅本庄付近～境水道大橋付近は**線形が悪く、大型車のはみ出しが多い。** ● 安全性の高い道路が整備されることで、**交通事故が減少し、快適な走行に寄与する。**

2-5. 優先区間の選定～整備の必要性⑥～

○ 設定した6つの道路交通課題、意識調査結果及び沿線自治体の将来像を踏まえ、当該地域の政策目標(案)を設定した。

■政策目標(案)の設定(STEP②)

視点	地域の道路交通課題	意識調査の結果	地域の将来像	政策目標(案)
産業	●中海・宍道湖圏域には多数の工業団地が立地しており、国道9号・山陰道沿線の工業団地は既に分譲済みとなっている。 ●宍道湖北側の国道431号沿線の工業団地は、高規格道路や空港、港湾などの交通拠点へのアクセス性が低いことなどから大半が現在も分譲中となっており、中海・宍道湖の南北で分譲状況に差が生じている。	課題 ●国道431号はアクセス性が低く、ICや目的地まで時間がかかる。 期待 ●所要時間の短縮により定時性が確保され、輸送メリットが増えることで企業活動の活性化が見込める。	●働く場としての確保を図る地域 ●広域交通の利便性の向上と産業振興を図る ●県土の活力向上と経済発展につながる高速道づくり	産業の活性化
観光	●中海・宍道湖圏域内には、出雲大社や松江城等の有名な観光地の他に、年間30万人を集客する魅力的な観光地も多数存在しているが、1～2箇所の訪問が全体の約8割を占める等、観光地間のアクセスに時間を要しており、周遊観光に課題がある。 ●出雲大社から松江城間のアクセスにおいては、国道431号経由の方が山陰道経由より距離は短いが所要時間は同程度である。	課題 ●観光地間の移動に時間がかかるため、観光地の滞在時間に余裕がなく、訪問箇所を絞るなど、周遊性が下がる。 期待 ●移動時間の短縮により、滞在時間や立ち寄り箇所の拡大が可能になり、広域周遊も期待できる。	●広域周遊ルートの確立を推進 ●歴史的資源・観光資源等を活かした広域的な観光・交流の活性化を図る ●地域の魅力・活力を高める道づくり	広域周遊観光の促進
日常生活	●出雲松江間の所要時間は、国道431号経由でも国道9号経由でも変わらない。 ●出雲松江間の国道431号及び国道9号経由において、朝ピーク時とオフピーク時の所要時間差が大きい。	課題 ●朝の渋滞がひどいため、時間をずらして早めに出社するもしくは、遅く出社する等の対応をとっている。 期待 ●道路整備により、交通量の減少や渋滞解消することで定時性が確保され、利便性向上につながる。	●渋滞の解消や災害への対応の円滑化を推進 ●広域交通ネットワークの確保や街なみ環境を整備することで、交流の利便性を高める ●地域の魅力・活力を高める道づくり	定時性の確保
防災	●島根半島は土砂災害警戒区域が多く、土砂崩落によるネットワーク寸断のリスクが高い。 ●出雲市における境港出雲道路並行路線は洪水浸水想定区域に指定されているほか、路面冠水による通行止めが過去4年間で6回発生している。	課題 ●国道431号は幹線道路の代替路がなく、災害や事故による通行止めの際、移動に時間がかかり、避難が困難になる。 期待 ●災害時に道路ネットワークが確保でき、地域住民の避難や緊急車両が迅速・円滑に通行できる。	●耐震化の推進や未整備箇所の早期整備 ●災害時の迂回路としての機能強化を図る ●災害に強く、安心な地域を支える道づくり	信頼性の高いネットワークの確保
医療	●中海・宍道湖圏域内には、鳥取・島根県の7割にあたる4つの三次医療機関が立地している。 ●島根半島の国道431号沿線においては、三次医療機関に30分で到達できないエリアが多く存在している。	課題 ●松江市中心部、出雲市平田町付近等、朝夕に混雑しているところがある 期待 ●現場到着が早くなり、搬送時間も短縮されることで、重症患者への対応が迅速になり、救命率の向上につながる。	●救急医療の交通網としての機能強化を図る ●地域の魅力・活力を高める道づくり	救急医療機関への速達性の向上
安全・安心	●境港出雲道路並行路線では、松江市中心部及び出雲市中心部において重大事故が多く発生しており、死傷事故率の全国平均値を大きく上回る箇所が多く分布している。 ●国道431号の中海北側及び宍道湖西側にて平面線形不良箇所(R<150m)が多く分布している。 ●縦断線形不良箇所(i>6.0%)は特定のエリアに集中していない。	課題 ●国道431号は道路幅員が狭く、カーブも多く見通しも悪い。歩道未整備区間もあり、車以外の通行も危険な所が多い。 期待 ●安全性の高い道路が整備されることで、交通事故が減少し、快適な走行に寄与する。	●誰もが安心して暮らせるやさしいまちづくり ●歩行者・自転車等の安全性を高める道づくり	交通安全の確保

2-5. 優先区間の選定～整備の必要性⑦～

○ 道路交通課題及び政策目標(案)を踏まえ、当該地域の道路整備の必要性を整理した。

■整備の必要性(STEP③)

境港～出雲間では、高規格道路や空港、港湾などの交通拠点、主要な観光地間、第三次医療機関へのアクセス性が低く、ピーク時の渋滞や重大事故の発生、災害時の交通確保といった道路交通課題が存在しており、地域への意識調査では、約6～7割が道路交通課題を認識していることから、道路利用者の課題認識と一致していることを確認。

地域の将来像としても、境港出雲道路は広域連携軸等として位置付けられており、道路ネットワーク整備を促進することで、広域交流の促進や災害に強い市街地の形成を目指している。

地域の道路交通課題、意識調査の結果、地域の将来像より、政策目標を「産業の活性化」、「広域周遊観光の促進」、「定時性の確保」、「信頼性の高いネットワークの確保」、「救急医療機関への速達性の向上」、「交通安全の確保」を設定。

道路交通課題を解消し、政策目標を達成するためには、道路ネットワークの整備が必要。

当該区間は約70kmに及ぶことから、同時期に全線整備の実現は困難であり、現況の道路交通課題の大きさを客観的に評価した上で、優先区間を検討し、随時、事業効果を発現させていくことが必要。

2-5. 優先区間の選定～優先区間の検討①～

○ 各政策目標(案)に対して評価指標を設定し、客観的評価指標による区間別評価を実施した。
○ なお、意識調査にて渋滞に関する意見が複数の政策目標で確認されたため、渋滞に関する課題として「主要渋滞箇所」、「区間平均速度」、将来像として「境港出雲道路の位置づけ」を評価指標に追加した。

■評価指標の設定(STEP④)　赤字:渋滞に関する課題

政策目標(案)	地域の道路交通課題の概要	区間別評価指標 課題	区間別評価指標 課題	区間別評価指標 将来像
産業の活性化	●宍道湖北側の国道431号沿線の工業団地は、**高規格道路や空港、港湾などの交通拠点へのアクセス性が低い**ことなどから工業団地の大半が現在も分譲中となっており、中海・宍道湖の南北で分譲状況に差が生じている。	➢高速ICまでの所要時間	【渋滞】 ➢ 主要渋滞箇所数 ➢ 区間平均速度	➢ 境港出雲道路の位置づけ
広域周遊観光の促進	●中海・宍道湖圏域内には、出雲大社や松江城等の有名な観光地の他に、年間30万人を集客する魅力的な観光地も多数存在しているが、**観光地間のアクセスに時間を要しており**、周遊観光に課題がある。	➢休日の区間平均速度		
定時性の確保	●出雲松江間の所要時間は、国道431号経由でも国道9号経由でも変わらない。 ●出雲松江間の国道431号及び国道9号経由において、**朝ピーク時とオフピーク時の所要時間差が大きい**。	➢朝ピーク時とオフピーク時の所要時間の差		
信頼性の高いネットワークの確保	●島根半島は**土砂災害警戒区域が多く**、土砂崩落によるネットワーク寸断のリスクが高い。 ●出雲市における境港出雲道路並行路線は**洪水浸水想定区域に指定されている**ほか、路面冠水による通行止めが過去4年間で6回発生している。	➢通行止め実績 ➢土砂災害警戒区域又は浸水想定区域の延長割合		
救急医療機関への速達性の向上	●中海・宍道湖圏域内には、鳥取・島根県の7割にあたる4つの三次医療機関が立地している。 ●島根半島の国道431号沿線においては、**三次医療機関に30分で到達できないエリアが多く存在**している。	➢速度低下区間延長割合		
交通安全の確保	●境港出雲道路並行路線では、**重大事故が多く発生**しており、死傷事故率の全国平均値を大きく上回る箇所が多く分布している。 ●国道431号の中海北側及び宍道湖西側にて**平面線形不良箇所が多く分布**しており、**縦断線形不良箇所は特定のエリアに集中していない**。	➢重大事故件数 ➢平面及び縦断線形不良箇所数		

2-5. 優先区間の選定～優先区間の検討②～

○ 出雲北部と宍道湖沿岸部の区間端について、主要な交差点で分割して設定した。

■評価区間の設定（STEP⑤）

【境港出雲道路並行路線における評価区間の設定】

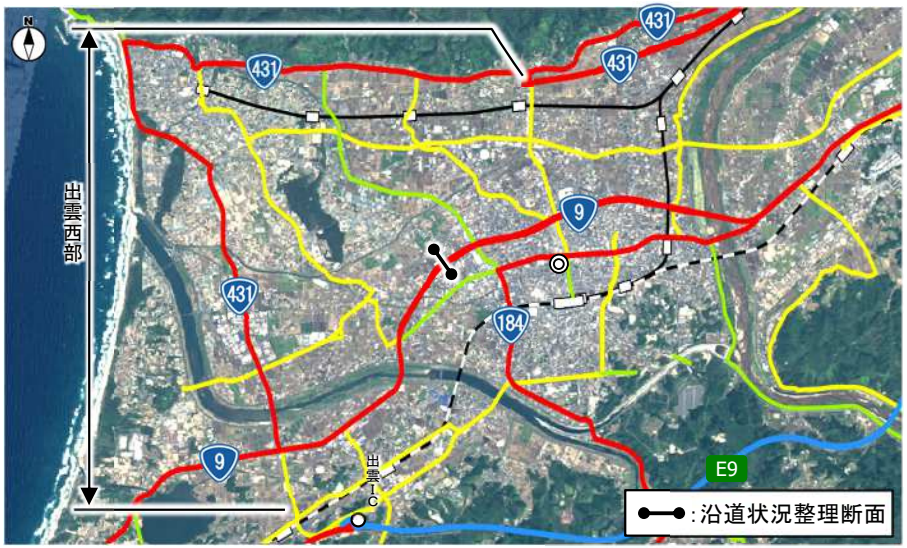


2-5. 優先区間の選定～優先区間の検討③（出雲西部・出雲北部）～

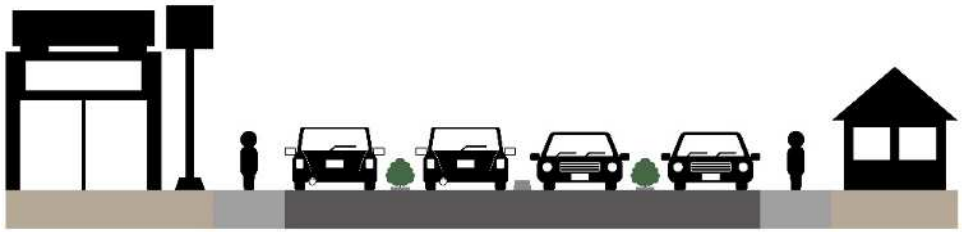
○ 区間別の沿道状況を確認した。
○ 出雲西部は出雲市中心部を通過するため、商業施設が沿道に多く立地しており、出雲北部は旧平田市街地を通過するため、住宅地が沿道に多く立地している。

＜区間別の沿道状況＞

【出雲西部】 出雲市中心部を通過するため、商業施設が沿道に多く立地。

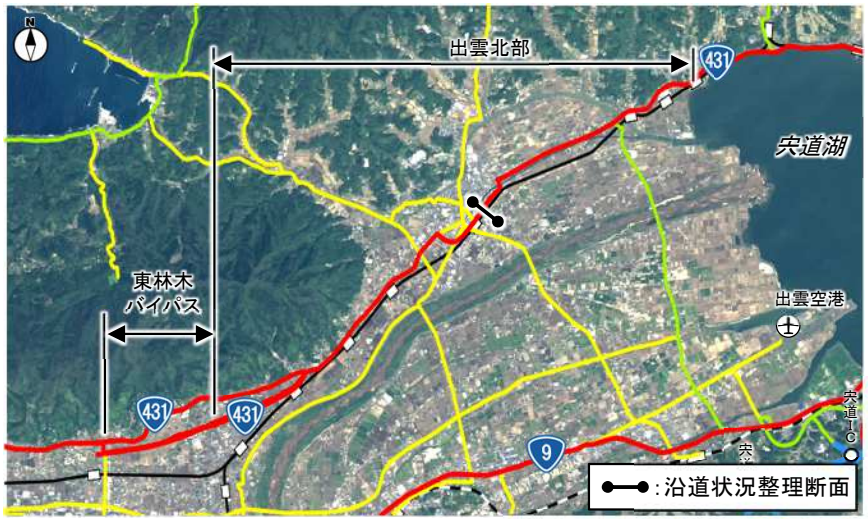


下図：地理院地図（電子国土WEB）

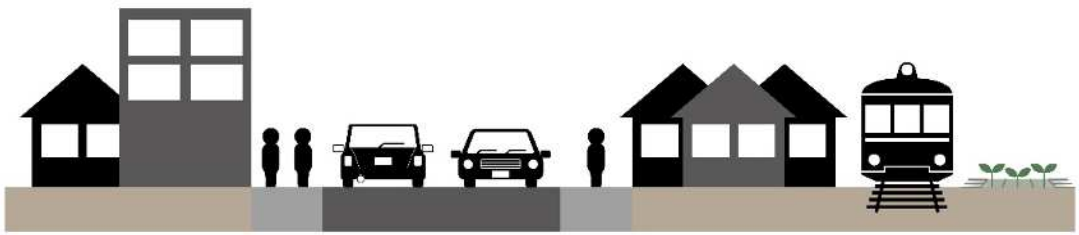


▲沿道状況イメージ図

【出雲北部】 旧平田市街地を通過するため、住宅地が沿道に多く立地。



下図：地理院地図（電子国土WEB）



▲沿道状況イメージ図

2-5. 優先区間の選定～優先区間の検討③（宍道湖沿岸・中海沿岸）～

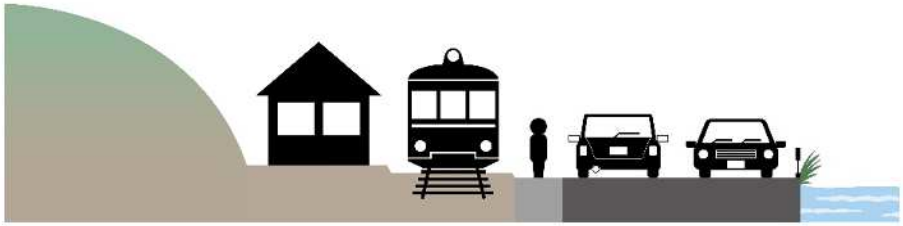
○ 宍道湖沿岸部は宍道湖と一畑電車に挟まれており、中海沿岸部は中海と山に挟まれている。

＜区間別の沿道状況＞

【宍道湖沿岸部】 宍道湖と一畑電車に挟まれている。



下図：地理院地図（電子国土WEB）

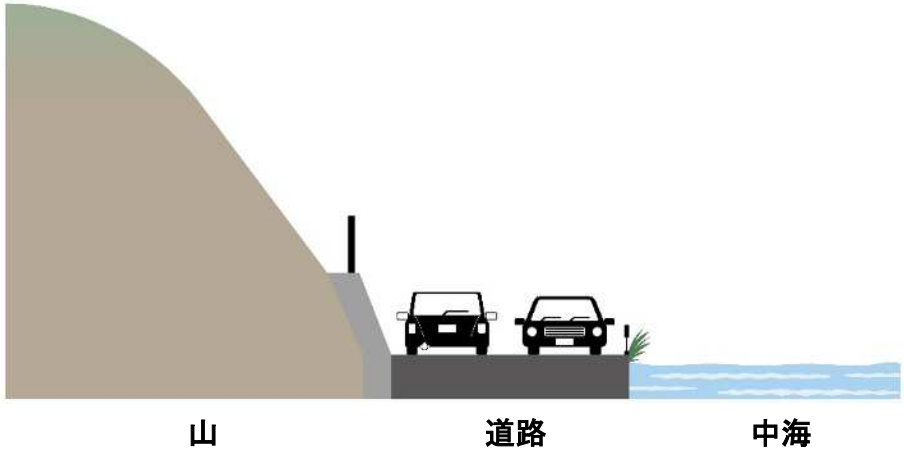


▲沿道状況イメージ図

【中海沿岸部】 中海と山に挟まれている。



下図：地理院地図（電子国土WEB）



▲沿道状況イメージ図

2-5. 優先区間の選定～優先区間の検討④（出雲西部）～

○ 出雲西部では、主要渋滞箇所である大島交差点や渡橋北交差点、高岡交差点において速度低下が生じている。
○ 重大事故が7件発生しており、災害による通行止めも1回発生している。

■区間別の評価（STEP⑥）



■課題まとめ

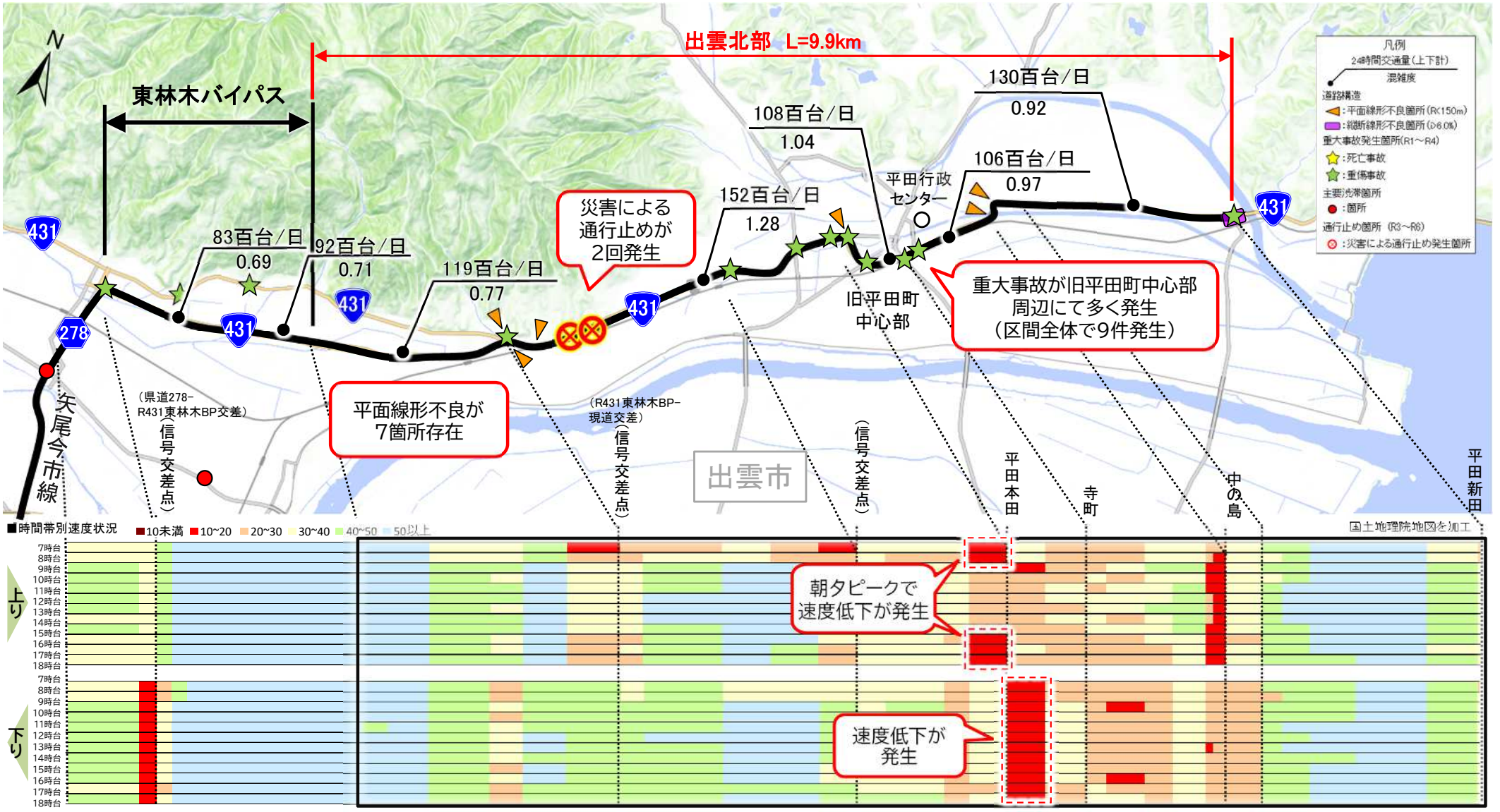
資料：【交通量、混雑度】令和3年度全国道路・街路交通情勢調査、【主要渋滞箇所】国交省HP、【道路構造】島根県HP、【重大事故】イタルダデータ（R1-R4）、【通行止め】島根県資料、【時間帯別速度】ETC2.0プローブデータ 令和7年6月平日

主要渋滞箇所数	区間平均速度※1	高速ICまでの所要時間※2	休日の区間平均速度※1	朝ピーク時とオフピーク時の所要時間の差※3	通行止め実績	土砂災害警戒区域又は浸水想定区域の延長割合	速度低下区間延長割合※4	キロあたり重大事故件数	キロあたり平面及び縦断線形不良箇所数
3箇所	32.2km/h	22分	31.7km/h	1.1分	1回/4年	96%	30%	0.7件/4年	0箇所

※1:ETC2.0プローブデータ（令和7年6月平日または休日）を用いて、7時～19時における12時間平均旅行速度を算出。
※2：最寄りの高速ICまでの所要時間を令和3年度全国道路・街路交通情勢調査の昼間12時間平均旅行速度を用いて算出。
※3:ETC2.0プローブデータ（令和7年6月平日）を用いて、朝ピーク時、オフピーク時における区間所要時間を算出。なお、ピーク時は7時～9時、オフピーク時は9時～17時。
※4：速度コンター図（令和7年6月の平日）における、昼間12時間帯の内、いずれかの時間帯で速度低下した区間（20km/h未満）を区間延長で除した割合

2-5. 優先区間の選定～優先区間の検討④（出雲北部）～

○ 出雲北部では、旧平田町中心部付近で30km/hを下回る区間が多く、特に平田本田交差点において速度低下が生じている。
○ 重大事故が9件発生しており、災害による通行止めも2回発生している。また、平面線形不良も7箇所存在している。



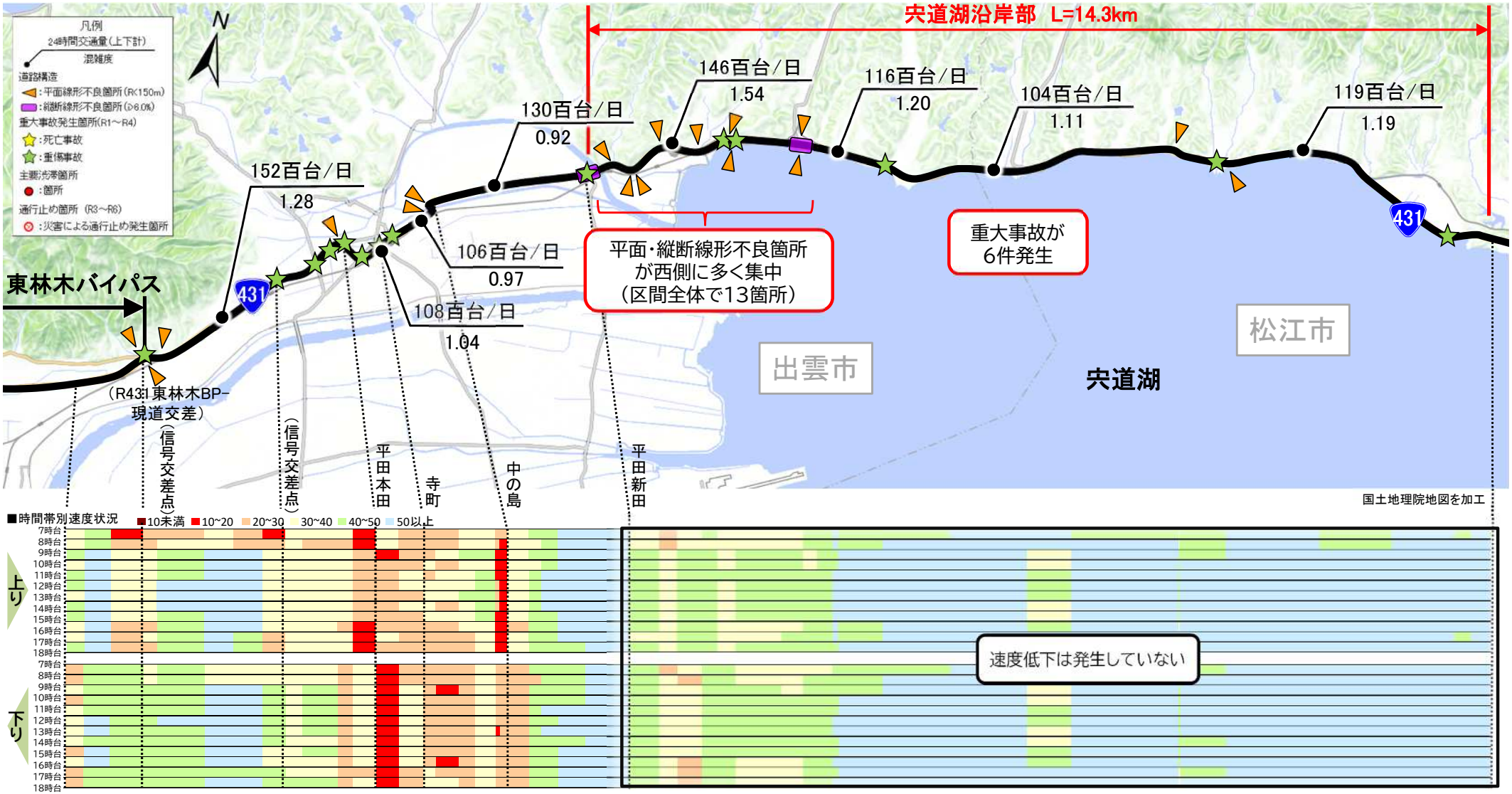
■課題まとめ

資料：【交通量、混雑度】令和3年度全国道路・街路交通情勢調査、【主要渋滞箇所】国交省HP、【道路構造】島根県HP、【重大事故】イタルダデータ（R1-R4）、【通行止め】島根県資料、【時間帯別速度】ETC2.0プローブデータ 令和7年6月平日

主要渋滞箇所数	区間平均速度	高速ICまでの所要時間	休日の区間平均速度	朝ピーク時とオフピーク時の所要時間の差	通行止め実績	土砂災害警戒区域又は浸水想定区域の延長割合	速度低下区間延長割合	キロあたり重大事故件数	キロあたり平面及び縦断線形不良箇所数
0箇所	37.2km/h	24分	39.0km/h	3.6分	2回/4年	100%	21%	0.9件/4年	0.7箇所

2-5. 優先区間の選定～優先区間の検討④（宍道湖沿岸部）～

○ 宍道湖沿岸部では、出雲西部、出雲北部に比べて速度は高いが、一部区間で30～40km/h程度の速度帯となっている。
○ 重大事故が6件発生しており、平面・縦断線形不良箇所が13箇所存在している。



資料：【交通量、混雑度】令和3年度全国道路・街路交通情勢調査、【主要渋滞箇所】国交省HP、【道路構造】島根県HP、【重大事故】イタルダデータ（R1-R4）、【通行止め】島根県資料、【時間帯別速度】ETC2.0プローブデータ　令和7年6月平日

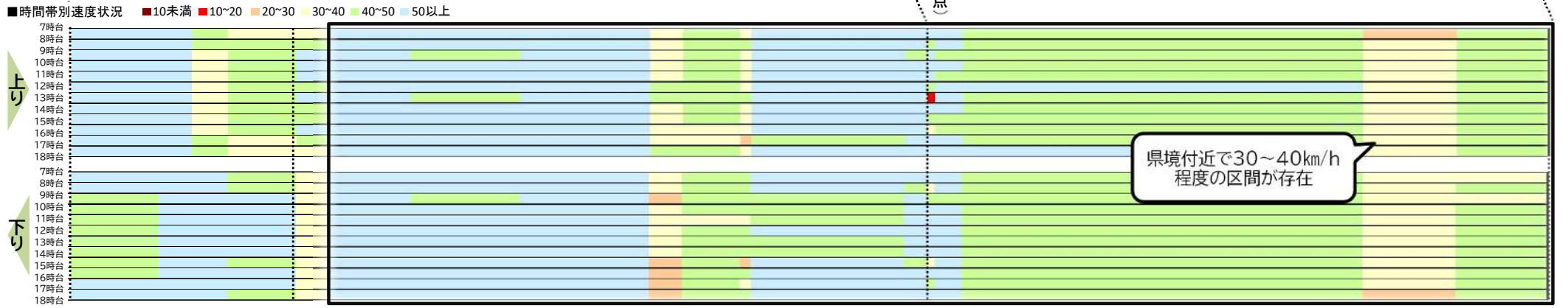
■課題まとめ

主要渋滞箇所数	区間平均速度	高速ICまでの所要時間	休日の区間平均速度	朝ピーク時とオフピーク時の所要時間の差	通行止め実績	土砂災害警戒区域又は浸水想定区域の延長割合	速度低下区間延長割合	キロあたり重大事故件数	キロあたり平面及び縦断線形不良箇所数
0箇所	49.5km/h	28分	51.6km/h	1.5分	0回/4年	57%	－	0.4件/4年	0.9箇所

2-5. 優先区間の選定～優先区間の検討④（中海沿岸部）～

○ 中海沿岸部では、出雲西部、出雲北部に比べて速度は高いが、県境付近など一部区間で30～40km/h程度の速度帯となっている。
○ 重大事故が1件発生しており、平面・縦断線形不良箇所が非常に多く、27箇所存在している。





資料：【交通量、混雑度】令和3年度全国道路・街路交通情勢調査、【主要渋滞箇所】国交省HP、【道路構造】島根県HP、【重大事故】イタルダデータ（R1-R4）、【通行止め】島根県資料、【時間帯別速度】ETC2.0プローブデータ　令和7年6月平日

■課題まとめ

主要渋滞箇所数	区間平均速度	高速ICまでの所要時間	休日の区間平均速度	朝ピーク時とオフピーク時の所要時間の差	通行止め実績	土砂災害警戒区域又は浸水想定区域の延長割合	速度低下区間延長割合	キロあたり重大事故件数	キロあたり平面及び縦断線形不良箇所数
0箇所	46.7km/h	33分	48.3km/h	0.2分	0回/4年	35%	0.4%	0.1件/4年	2.0箇所

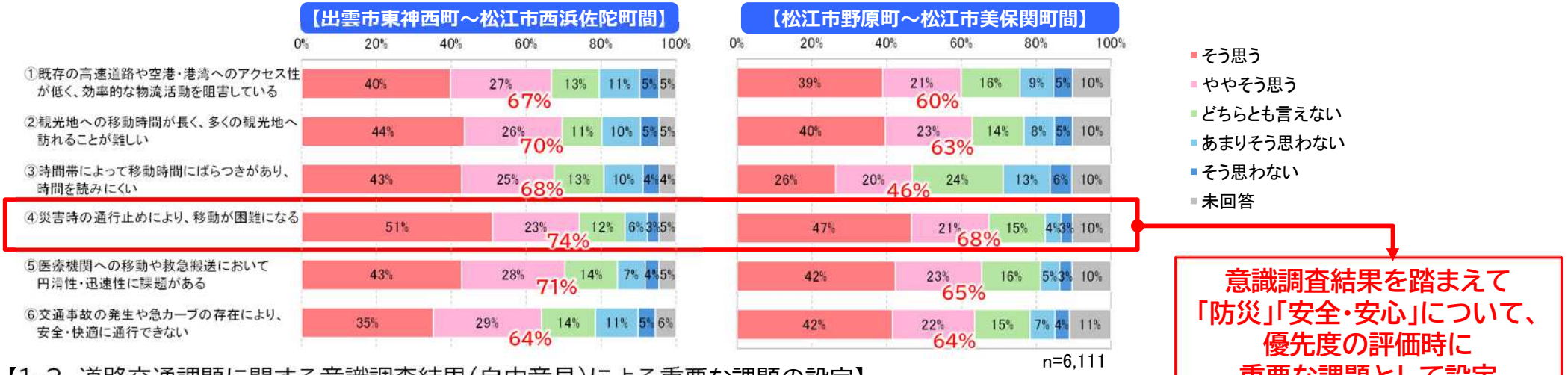
2-5. 優先区間の選定～優先区間の検討⑤～

○ 区間別の評価については、区間別評価指標の集計結果について相対評価を行った。
○ 両区間において道路交通課題に対して「そう思う」・「ややそう思う」の割合が最も高い「防災」と、自由意見の件数が最も多かった「安全・安心」について、優先度の評価時に重要な課題として設定した。

■区間別の評価（STEP⑥）

1. 意識調査結果及び課題項目による重要な課題の設定 ➡ 2. 区間別集計結果の相対評価

【1-1.道路交通課題に関する意識調査結果による重要な課題の設定】



意識調査結果を踏まえて「防災」「安全・安心」について、優先度の評価時に重要な課題として設定

【1-2. 道路交通課題に関する意識調査結果（自由意見）による重要な課題の設定】

項目	分類（件数）	回答者属性	自由意見
道路交通課題に関する意見	渋滞（251件）	松江市/70代	**朝・夕通行勤時間帯に渋滞**があり非常に不便を感じている。
		松江市/30代	**道が狭く片側1車線しかない**ため、遅い車がいると**渋滞**が起きやすい。
	産業（38件）	松江市/30代	**交通の利便性が悪いことで地域経済の発展が遅れ**ているように感じる。
	観光（95件）	出雲市/40代	松江～出雲は**湖北の方に観光地が集中しているのに、国道431号のみがアクセス路となっている**現況は島根東部にとって観光需要の喚起への足かせとなっているものと思っています。
	日常生活（22件）	出雲市/70代	土日と平日の**交通量にばらつきあり、時間が読めない**。
	防災（247件）	出雲市/50代	島根原発の事故があった場合**避難が困難**になると思う。
		松江市/50代	出雲から松江に帰る際、一部が**冠水で通行できなかった**が、**迂回路がない為9号線**まで出るしかなく、**移動に時間**がかかった。
	医療（18件）	出雲市/70代	道幅が狭く**緊急車両の移動時間に支障**があると思う。
	安全・安心（628件）	松江市/70代	宍道北岸の道路は**交通量の多さに対し、道路車線が少ない**うえに、**道路幅も狭く車以外の通行も危険**な所が多い。
		出雲市/50代	道幅が狭い割には**大型車の通行が多い**ので**運転していて怖さ**を感じる。

2-5. 優先区間の選定～優先区間の検討⑥～

○ 「渋滞」の課題は複数の政策目標に関係するため、優先度の評価時に重要な課題として設定した。
○ 設定した評価指標を区間別に集計し、境港出雲道路の位置づけ及び区間ごとの課題の相対的な大きさを整理した。

■区間別の評価(STEP⑥)

1. 意識調査結果及び課題項目による重要な課題の設定 ➡ 2. 区間別集計結果の相対評価

【1-1.道路交通課題に関する
意識調査結果による重要な課題の設定】【2. 評価指標の区間別集計結果】



視点	政策目標	評価指標	【出雲市東神西町～松江市西浜佐陀町間】 出雲西部		出雲北部		宍道湖沿岸部		【松江市野原町～松江市美保関町間】 中海沿岸部	
将来像	―	都市計画区域マスタープランにおける位置づけ有無	有り	◎	有り	◎	有り	◎	有り	◎
渋滞	―	主要渋滞箇所数	3箇所	◎	0箇所	―	0箇所	―	0箇所	―
		区間平均速度	32.2km/h	◎	37.2km/h	○	49.5km/h	△	46.7km/h	△
産業	産業の活性化	高速ICまでの所要時間	22分	○	24分	○	28分	○	33分	◎
観光	広域周遊観光の促進	休日の区間平均速度	31.7km/h	◎	39.0km/h	○	51.6km/h	△	48.3km/h	△
日常生活	定時性の確保	朝ピーク時とオフピーク時の所要時間の差	1.1分	○	3.6分	◎	1.5分	○	0.2分	△
防災	信頼性の高いネットワークの確保	通行止め実績	1回/4年	○	2回/4年	◎	0回/4年	―	0回/4年	―
		土砂災害警戒区域又は浸水想定区域の延長割合	96% (9.7km/10.1km)	◎	100% (9.9km/9.9km)	◎	57% (8.1km/14.3km)	○	35% (4.6km/13.3km)	△
医療	救急医療機関への速達性の向上	速度低下区間延長割合	30% (3.0km/10.1km)	◎	21% (2.0km/9.9km)	○	― (0km/14.3km)	―	0.4% (0.05km/13.3km)	△
安全・安心	交通安全の確保	キロあたり重大事故件数	0.7件/4年	◎	0.9件/4年	◎	0.4件/4年	○	0.1件/4年	△
		キロあたり平面及び縦断線形不良箇所数	0箇所	―	0.7箇所	○	0.9箇所	○	2.0箇所	◎

※◎:相対的に課題が大きい又は位置づけ有り、○:相対的に課題がやや大きい、△:相対的に課題が小さい、－:課題無し

**「渋滞」の課題は複数の政策目標に関係するため
優先度の評価時に重要な課題として設定**

2-5. 優先区間の選定～優先区間の検討⑦～

○ 設定した評価指標を区間別に集計し、境港出雲道路の位置づけ及び区間ごとの課題の相対的な大きさを整理した。
○ 相対的に課題が大きい又は位置づけがあるとの評価が最も多く、重要な課題の評価も高い区間は、“出雲西部”である。

■区間別の評価（STEP⑥）

【評価区間】



視点	政策目標	評価指標	【出雲市東神西町～松江市西浜佐陀町間】 出雲西部		出雲北部		宍道湖沿岸部		【松江市野原町～松江市美保関町間】 中海沿岸部	
将来像	―	都市計画区域マスタープランにおける位置づけ有無	有り	◎	有り	◎	有り	◎	有り	◎
渋滞	―	主要渋滞箇所数	3箇所	◎	0箇所	―	0箇所	―	0箇所	―
		区間平均速度	32.2km/h	◎	37.2km/h	○	49.5km/h	△	46.7km/h	△
産業	産業の活性化	高速ICまでの所要時間	22分	○	24分	○	28分	○	33分	◎
観光	広域周遊観光の促進	休日の区間平均速度	31.7km/h	◎	39.0km/h	○	51.6km/h	△	48.3km/h	△
日常生活	定時性の確保	朝ピーク時とオフピーク時の所要時間の差	1.1分	○	3.6分	◎	1.5分	○	0.2分	△
防災	信頼性の高いネットワークの確保	通行止め実績	1回/4年	○	2回/4年	◎	0回/4年	―	0回/4年	―
		土砂災害警戒区域又は浸水想定区域の延長割合	96%（9.7km/10.1km）	◎	100%（9.9km/9.9km）	◎	57%（8.1km/14.3km）	○	35%（4.6km/13.3km）	△
医療	救急医療機関への速達性の向上	速度低下区間延長割合	30%（3.0km/10.1km）	◎	21%（2.0km/9.9km）	○	－（0km/14.3km）	―	0.4%（0.05km/13.3km）	△
安全・安心	交通安全の確保	キロあたり重大事故件数	0.7件/4年	◎	0.9件/4年	◎	0.4件/4年	○	0.1件/4年	△
		キロあたり平面及び縦断線形不良箇所数	0箇所	―	0.7箇所	○	0.9箇所	○	2.0箇所	◎

※◎：相対的に課題が大きい又は位置づけ有り、○：相対的に課題がやや大きい、△：相対的に課題が小さい、－：課題無し

「渋滞」「防災」「安全・安心」を重要な課題として設定

出雲西部は課題が最も大きく、重要な課題の評価も高い

2-5. 優先区間の選定～今後の進め方～

○ 出雲西部のうち、特に課題の集中している区間について、優先区間とし、今後、概略ルート・構造の検討を実施。
○ その他の区間は、求められる機能の確保に向け、今後、最適な計画の検討を実施。

■優先区間の設定（STEP⑦）

【評価区間】

青字：事業中　並行路線



項目	出雲西部	出雲北部	宍道湖沿岸部	松江市中心部	中海沿岸部
今後の方針	・特に課題の集中している区間について、優先区間とし、今後、概略ルート・構造の検討を実施。	・求められる機能の確保に向け、今後、最適な計画の検討を実施。	・求められる機能の確保に向け、今後、最適な計画の検討を実施。	・引き続き、松江北道路の事業を推進（東側から段階的に整備を進める）	・求められる機能の確保に向け、今後、最適な計画の検討を実施。







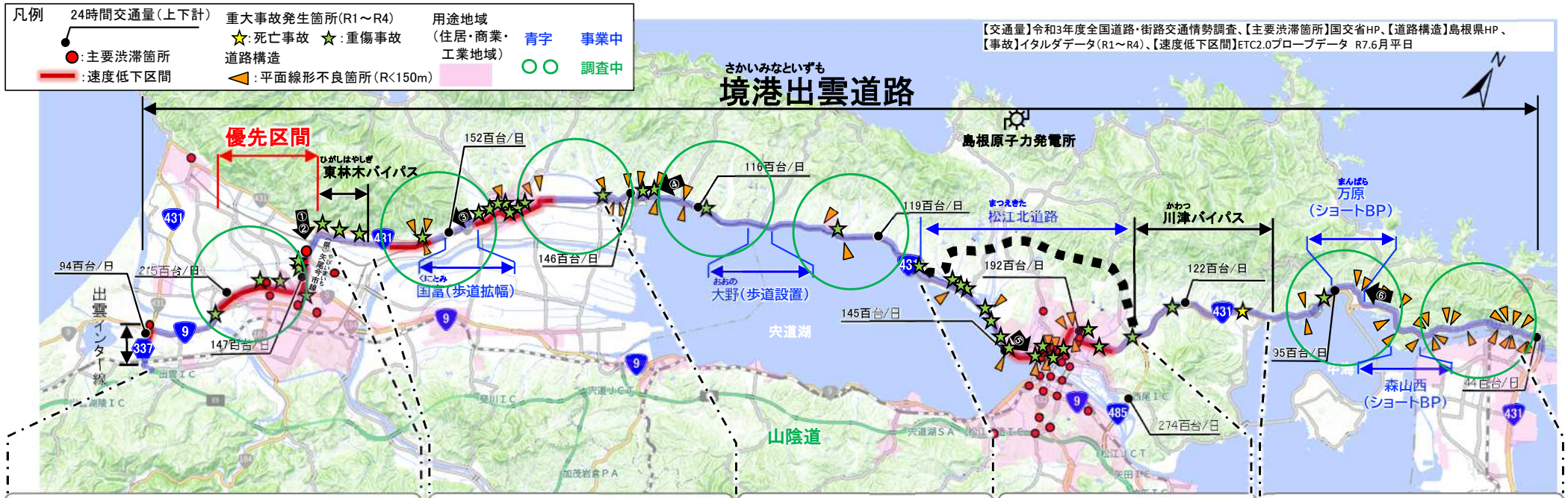


2-5. 境港出雲道路整備計画検討会まとめ

R8.4.16島根県公表資料より作成

政策目標（地域の意見聴取を踏まえた、境港出雲道路に求められる機能）

産業の活性化 | 広域周遊 観光の促進 | 定時性の確保 | 信頼性の高い ネットワークの確保 | 救急医療機関への 速達性の向上 | 交通安全の確保



主要渋滞箇所や速度低下、重傷事故、災害による通行止めなどの課題。特に出雲市街地に重要な課題が集中。

①市内の交通集中による渋滞
<県道矢尾今市線> 至：出雲中心部
R3.4撮影

②大雨による道路冠水
<県道矢尾今市線> 至：出雲中心部
R6.7撮影

市街地の速度低下、重傷事故、線形不良、災害による通行止めなどの課題

③大雨による道路冠水
<国道431号> 至：出雲中心部

重傷事故や線形不良などの課題

④線形不良
<国道431号> 至：出雲中心部 至：松江市

主要渋滞箇所や速度低下、重傷事故、線形不良といった課題が松江市街地に集中

⑤市内の交通集中による渋滞
<国道431号> 至：松江中心部 至：出雲市
R2.2撮影

線形不良が連続などの課題

⑥幅員狭小・線形不良
<国道431号> 至：松江市中心部

特に課題の集中している区間について、優先区間とし、今後、概略ルート・構造の検討を実施。

求められる機能の確保に向け、今後、最適な計画の検討を実施。

引き続き、
松江北道路の事業を推進

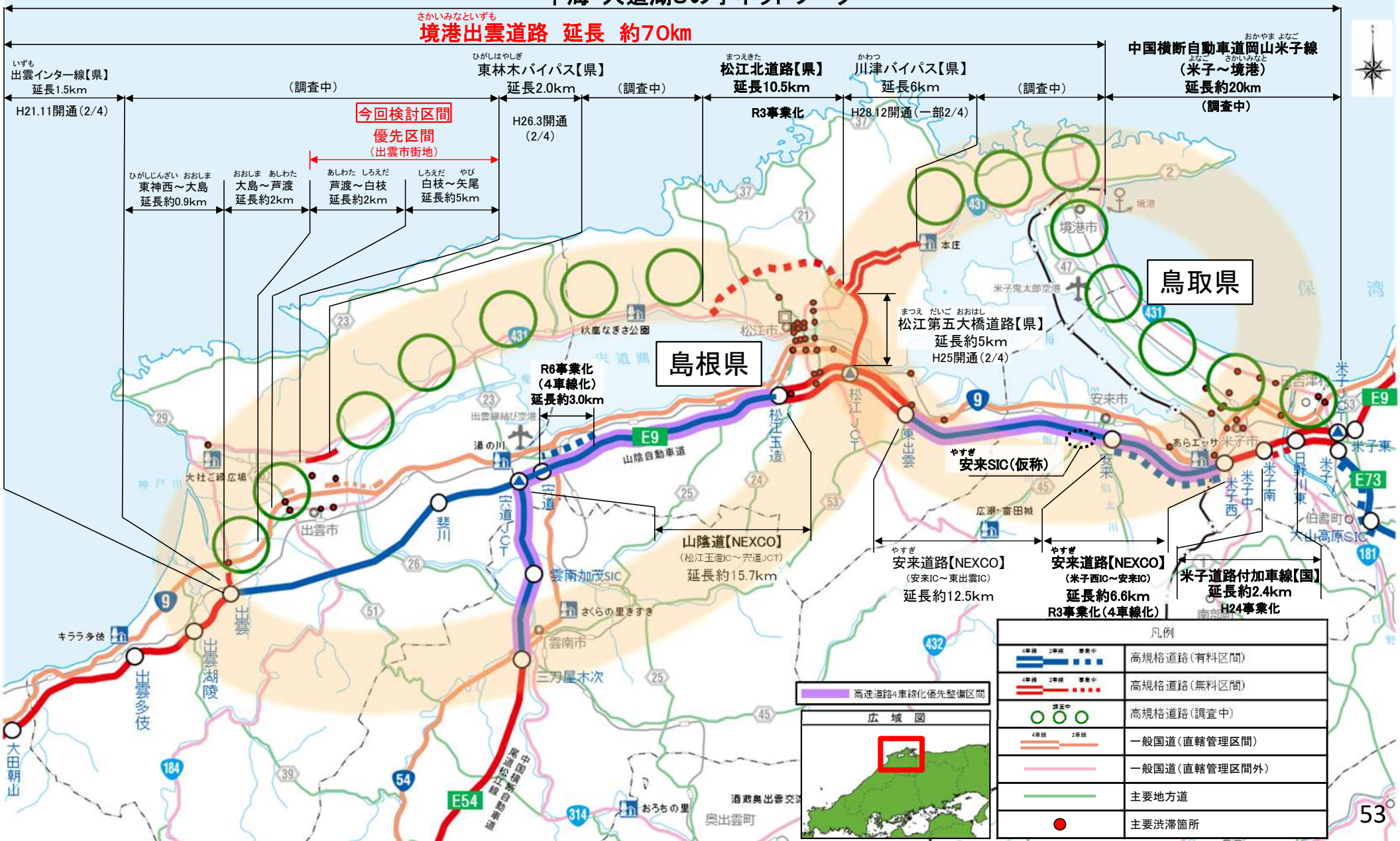
求められる機能の確保に向け、今後、最適な計画の検討を実施。

3. 中海・宍道湖8の字ネットワークの構築に向けた進め方

3. 中海・宍道湖8の字ネットワークの構築に向けた進め方

○ 中海・宍道湖8の字ネットワークは、中国横断自動車道、山陰道、境港出雲道路により構成。
○ 国（米子道路付加車線）、県（松江北道路）、NEXCO（山陰道4車線化）によりネットワーク構築に向けた事業を推進中。
○ 境港出雲道路の優先区間（出雲市街地）において、有識者委員会での意見・助言を踏まえ概略ルート・構造の検討を進める。

中海・宍道湖8の字ネットワーク



4. 境港出雲道路（優先区間）の今後の検討の進め方（案）

4-1. 境港出雲道路（優先区間）の今後の検討の進め方（案）～概略ルート・構造の検討の流れ～

○ 「構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン」（H25.7 国土交通省道路局）を踏まえ、地域の住民・関係者などから幅広く意見を聴きながら、概略ルート・構造の検討を行う。
○今回の委員会では、検討の進め方について確認する。

■ 概略ルート・構造の検討の進め方・スケジュール（案）

（今 回）

境港出雲道路整備計画検討会

■**第1回 令和7年6月**
・境港出雲道路沿線地域の状況
・道路交通課題に関する意識調査方法（案）

島根県による意見聴取
〈令和7年8月～10月〉
・境港～出雲間における道路交通課題
・高規格道路 境港出雲道路の認知度

■**第2回 令和8年2月**
・第1回境港出雲整備計画検討会の概要
・境港出雲道路沿線地域の状況
・道路交通課題に関する意識調査取りまとめ
・優先区間の検討

■**令和8年4月**
・境港出雲道路の今後の進め方を決定

委員会

■ これまでの経緯
■ 境港出雲道路整備計画検討会における議論の状況
・境港出雲道路沿線地域の概要
・地域の将来像
・境港出雲道路沿線地域の道路交通課題
・道路交通課題に関する意識調査
・優先区間の選定
■中海・宍道湖8の字ネットワークの構築に向けた進め方
■境港出雲道路（優先区間）の今後の検討の進め方（案）

委員会

■優先区間の地域の現状と課題
■政策目標の設定
■対応方針（案）の検討
・比較ルート案（複数案）
・評価項目の設定
■意見聴取方法（案）

意見聴取

◆対策方針（案）選定時に重視する事項及び配慮事項
◆意見聴取方法
≪アンケート≫
対象者
地域住民
道路利用者
企業
観光施設 等
≪オープンハウス≫
対象者
地域住民 等
≪ヒアリング≫
対象者
関係自治体 団体

委員会

■意見聴取の結果
■対応方針（案）等
・概略ルート、構造等

対応方針の決定（概略ルート・構造）

境港出雲道路有識者委員会

※各段階で随時 国・自治体 と調整

4-2. 境港出雲道路（優先区間）の今後の検討の進め方（案）～検討の体制～

○ 境港出雲道路の優先区間における概略ルート・構造の検討の進め方は、下記の体制で進める。

