


松江北道路 第2回意見交換会 意見・質問とその回答（とりまとめ）

| 意見・質問 | | 回答 |
|---|---|--|
| ■道路規格・構造について | | |
| 1 | <ul style="list-style-type: none"> 松江北道路は自動車専用道路ですか。 松江北道路は有料道路ですか。 | <p>一般道路としての整備を考えていますが、高架や盛土といった道路構造を主体として、交差点を集約したり、出入箇所を制限したりすることで、概ね60km/hで走行できる規格の高い道路として計画しています。ただし、道路利用者の安全性を考慮して、自転車や原付の進入等の制限を今後検討することも考えられます。</p> <p>なお、有料道路ではありません。</p> |
| 2 | <ul style="list-style-type: none"> 自転車が乗り入れられるようにしてほしい。 | <p>基本的に本線には歩道や自転車道は設置しない方針です。交差点の集約化に伴い設置する可能性のある側道については、概略計画が決定した後に、詳細計画策定の段階で歩道や自転車道の必要性を検討します。</p> |
| 3 | <ul style="list-style-type: none"> 道路構造は盛土、橋、トンネルのいずれになりますか。 | <p>概略計画決定後、詳細計画策定の段階で地元の皆様の意見をお聞きしながら検討します。</p> |
| 4 | <ul style="list-style-type: none"> 一畑電鉄との交差はどうなりますか。 | <p>道路が線路をまたぐ立体交差構造になると考えていますが、具体的な構造については詳細計画策定の段階で検討します。</p> |
| 5 | <ul style="list-style-type: none"> 仮に盛土の下を横断できるようにする場合、盛土の高さはどの程度になりますか。 | <p>概略計画決定後、詳細計画策定の段階で地元の皆様の意見をお聞きしながら検討しますが、概ね5mから7m程度になると想定されます。</p> |
| ■ルート帯案について | | |
| 6 | <ul style="list-style-type: none"> 起点で交通渋滞が予想されるため、起点はできるだけ西側にしてほしい。 起点を市道古浦西長江線まで延ばしてほしい。 起点をフォーゲルパークまで延ばしてほしい。 | <p>起点から西側の松江市内の国道431号はほぼ60km/hで走行可能な道路であるため、その区間の現道をできる限り活用することとし、起点は西浜佐陀町に設定しました。</p> |
| 7 | <ul style="list-style-type: none"> 既存の道路を拡幅することで対応すべきではないですか。 | <p>市街地内の道路は沿線に家屋や店舗が多く立地しており、整備には多額の費用と長い期間を要することから、既存道路の拡幅案は現実的ではないと判断しました。</p> |
| 8 | <ul style="list-style-type: none"> 最近整備された松江島根線を活用すべきではないですか。 | <p>このたびに開通した松江島根線の西川津工区は、一般の生活道路として、市街地の交通利便性を高めるための道路という役割を担っています。一方、松江北道路は、通過交通の排除や、境港出雲道路の一部として長距離交通を担うような道路としての位置づけで、概ね60km/hで走行できる規格の高い道路の整備が必要と考えています。</p> <p>平成25年4月に実施した交通量調査において、この区間の交通量は約7,500台/日あり、松江島根線を活用した場合には、松江市西部などからの通過交通が誘導されることで、新たな渋滞の発生が懸念されます。</p> |
|  | | |
| ■コミュニティ・住宅への影響について | | |
| 9 | <ul style="list-style-type: none"> 集落が分断されることが予想されますが、どのような道路構造を考えていますか。 集落の分断にならないようにしてほしい。 | <p>コミュニティへの影響を極力抑えるため、詳細計画策定の段階で道路の高さや構造、横断方法などに配慮します。</p> |
| ■文化財・環境への影響について | | |
| 10 | <ul style="list-style-type: none"> 真山城や白鹿城など中世の山城跡が位置していますが、どのように対応しますか。 | <p>山地部であり、トンネル構造になるものと考えられるため、影響はないと考えています。</p> |
| 11 | <ul style="list-style-type: none"> 寺津付近は古墳が多くあると思われませんが、どのように対応しますか。 | <p>必要に応じて工事着手前に埋蔵文化財調査を実施しますが、事前に実施した現地踏査の結果からは道路整備は可能と判断しています。</p> |
| 12 | <ul style="list-style-type: none"> 野鳥のすみかになっている区域もありますが、自然環境への影響はどうなりますか。山間部は可能な限りトンネルにしてほしい。 | <p>法律上は環境アセスメントが必要な事業ではありませんが、概略計画決定後、詳細計画策定の段階で、必要に応じて調査、十分な検討を行います。</p> |
| 13 | <ul style="list-style-type: none"> 水田地帯に道路が建設されると白鳥がいなくなってしまうと思う。 | <p>白鳥に与える影響を極力抑えるため、主なねぐらである「西潟の内」から離れたルート帯を設定しました。</p> |
| ■農地等への影響について | | |
| 14 | <ul style="list-style-type: none"> 農地への影響はどのように考えていますか。影響は最小限にしてほしい。 できるだけ水田は斜めに通過しないでほしい。 | <p>農地への影響を極力抑えるため、詳細計画策定の段階で道路の高さや構造、農耕車の横断方法、用排水機能の確保などに配慮します。</p> |
| 15 | <ul style="list-style-type: none"> 山間部では林道の持つ機能を損なわないでほしい。 | <p>概略計画決定後、詳細計画策定の段階で地元の皆様の意見をお聞きしながら検討します。</p> |

| 意見・質問 | | 回答 |
|--------------------------------|--|--|
| ■交通量・渋滞について | | |
| 16 | ・交通量の予測値はどのようにして算出した値ですか。 | 国土交通省で5年に1度実施される「道路交通センサス」と呼ばれる交通量調査結果や、将来人口、乗用車保有台数や免許保有率の変化といった社会情勢の傾向を踏まえた上で、出発地から目的地までの移動時間が最小になる経路を選択するというルールに基づいて各路線の交通量を推計しています。 |
| 17 | ・ほとんどの交通の目的地は松江の市街地だと思われるので、どの案でも交通渋滞はそれほど緩和されないのではないですか。 | <p>様々な地域からの交通が松江北道路を利用することが予想されますが、松江市西部を発着点とする交通量を例にあげると、以下のような分布を推計しています。</p> <p>ご指摘のように、松江市中心部との間の交通量が44%と最も多いと思われませんが、松江北道路を利用する可能性の高い「松江市北部、松江市東部、松江市南東部、安来市、鳥取県」との間の交通量も17%あり、これらの交通の多くが松江北道路を利用することで、渋滞の緩和が期待できます。</p> |
| | | <p>例：松江市西部を発着点とする交通量(平成42年推計値)の分布</p> <p>出典：平成17年度道路交通センサスに基づく将来OD表(国土交通省)</p> |
| 18 | ・城山西通りや春日交差点の渋滞はどの程度緩和されますか。 | <p>ルートや構造によって異なりますが、市街地内に流入する通過交通が減少するため、城山西通りの交通量は約10%程度、春日交差点の交通量は約20%程度それぞれ減少するものと予測しており、渋滞緩和の効果はあるものと考えています。</p> <p>なお、平成25年3月の松江だんだん道路の全線開通により、松江市街地にかかる4つの橋の交通量は、開通前と比較して11～27%減少し、くにびき道路等の渋滞が緩和しました。松江北道路計画により橋北部の東西の通過交通を排除し、さらに渋滞が緩和できると考えています。</p> |
| ■スケジュールについて | | |
| 19 | ・計画決定時期、着手時期、完成時期はいつ頃ですか。 ・できるだけ早く整備してほしい。 ・急ぐ必要はないと思うので、多くの人の意見を取り入れて検討してほしい。 | <p>現時点では事業化や完成予定の時期は決まっていますが、意見交換会やアンケート調査を実施して、できるだけ多くの意見を聴いて検討を進めています。</p> <p>年度内を目標に概略計画を決定します。その後、具体的な詳細計画を検討し、都市計画決定の手続きを行った後に事業化となります。</p> <p>なお、参考までに、条件は異なりますが、松江だんだん道路の場合、事業化してから完成までに概ね10年を要しています。</p> |
| 20 | ・今後の説明会の進め方はどのように考えていますか。 | 概略計画決定後は、決定したルート帯の範囲の皆様を対象とした説明会を開催する予定です。 |
| ■道路計画について | | |
| 21 | ・松江北道路の西側(出雲市方面)、東側(美保関町方面)の境港出雲道路の計画はどうなっていますか。 | <p>西側については、出雲市知井宮町の県道出雲インター線、出雲市芦渡町の国道9号出雲バイパス、出雲市矢尾町の国道431号東林木バイパスについて、暫定形で整備を進めてきました。</p> <p>東側については、国道431号の現道改良として、川津～本庄でバイパス事業を進めています。</p> <p>全体のルートについては、現道の改良状況を見ながら今後検討をまいります。</p> |
| 22 | ・市街地内の道路は狭く、通学路は非常に危険な状況なため、市街地内の道路整備を優先してほしい。 ・渋滞対策や時間短縮より、子供や高齢者などの事故防止に重点をおいたまちづくりを進めてほしい。 | 市街地内の現道の通学路の安全対策としては、歩道整備や防護柵の設置、路肩のカラー舗装などを進めていますが、松江北道路が整備されることで市街地内に流入する通過交通が減少し、さらに安全性が向上するものと考えています。 |
| 23 | ・多額の費用、長い期間をかけてまで実施する必要がある事業ですか。 ・農業振興が第一であり、道路を建設してほしくない。 | <p>松江北道路は、交通分散機能、バイパス機能、非常時の迂回機能といった環状道路の機能をもっており、以下の目的を達成するために必要な計画であると考えています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地内の交通渋滞の緩和、交通事故の削減 ・地震や豪雨などの災害時であっても救急輸送、緊急輸送が安全かつ円滑に行われる交通の確保 ・山陰道へのアクセス利便性の向上 ・都市間の連携強化による地域活性化、観光振興 |
| 24 | ・費用対効果(B/C)はどうなっていますか。 | 概略ルートを検討する段階であり、道路構造やルートによって費用や効果が変動するため、現時点では費用対効果を算定していません。なお、効果が費用を上回ることが事業実施の前提となります。 |
| 25 | ・少子高齢化による人口減少が予想されますが、本当に必要な計画ですか。 | <p>平成17年に対する平成42年の人口は、島根県全体で約21%、松江市全体で約12%それぞれ減少すると予測されています。^{※1}</p> <p>一方、平成17年に対する平成42年の松江市の交通量は、約5%の減少にとどまると予測されており^{※2}、目的を達成するために必要な計画であると考えています。</p> <p>※1：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」 ※2：国土交通省「平成17年度道路交通センサスに基づく将来OD表」</p> |
| 26 | ・松江北道路の整備は、市街化調整区域の見直しと関連していますか。 | 松江北道路と市街化調整区域の見直しは、直接関係するものではありません。 |
| ■その他、以下のようなご意見をいただきました。 | | |
| 27 | ・道の駅のような休憩所を設置してほしい。 ・産業振興や人口増加を視野に入れた計画としてほしい。 ・市街地との連携を重視してほしい。 ・維持管理費のかからない道路にしてほしい。 ・アクセス箇所は立体構造にしてほしい。 ・騒音に配慮してほしい。 ・通学路の安全性確保に配慮してほしい。 | |