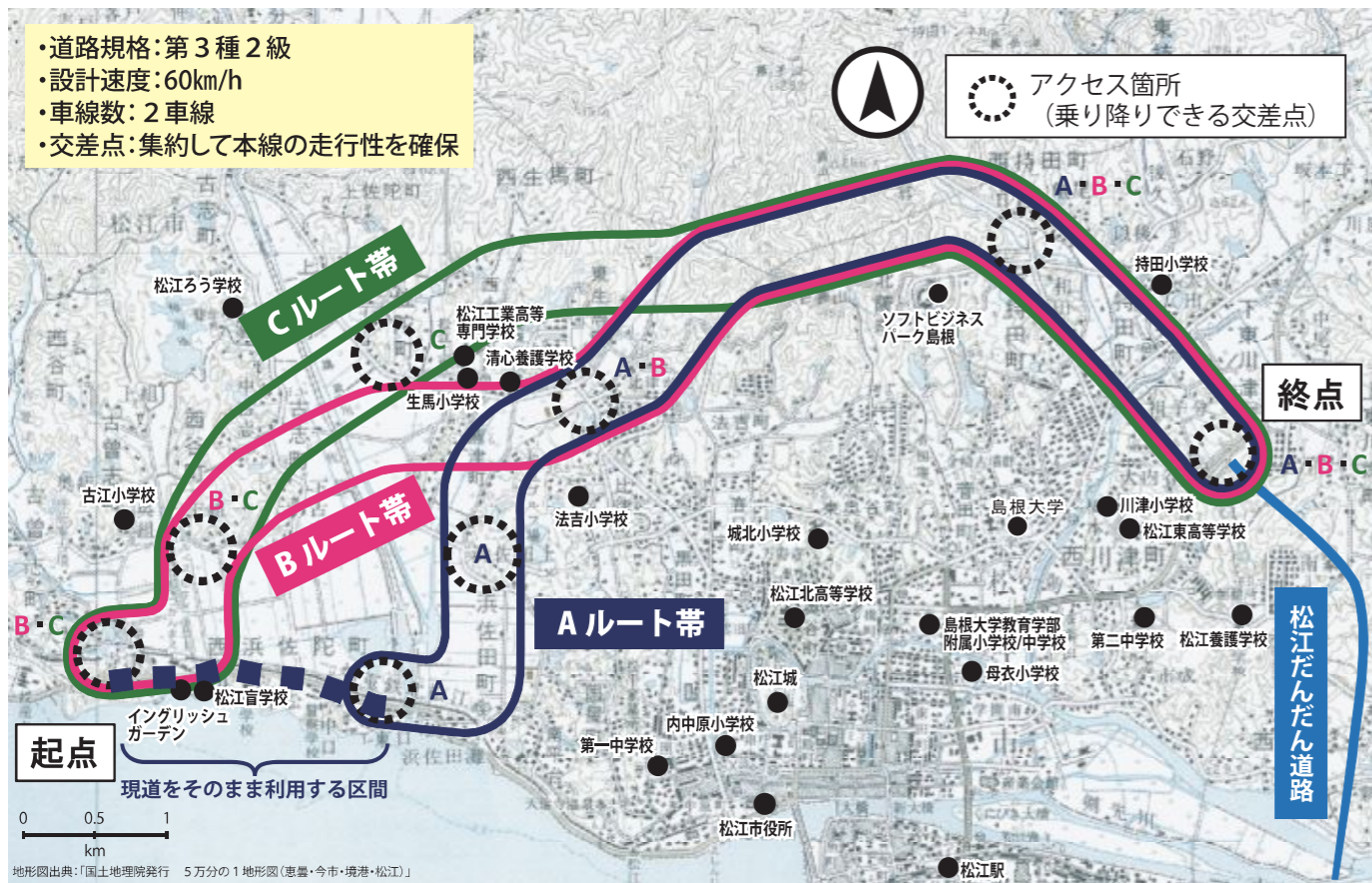


# 概略計画案 (3案)

概略計画とは、起点・終点および概ね500m程度の幅をもったルート帯です。意見交換会では、A～Cの3案についての説明と意見交換を行いました。



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2km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 / 勾配が急な山地区間の区間が長い	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	—

## 《お問合せ先》 松江北道路計画検討事務局

島根県 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: highway@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: kuniken@city.matsue.lg.jp  
 http://www1.city.matsue.shimane.jp/matidukuri/index.html

# 地域高規格道路 境港出雲道路

# 松江北道路だより

平成25年11月  
第4号

## アンケートへのご協力ありがとうございました。

松江北道路の概略計画の検討にあたっては、より多くの皆様からの意見を計画に反映させるため、平成25年10月にアンケート調査を行いました。松江市橋北部に居住される方や通勤される方などに調査票を配布した結果、2,043票の回答をいただきました。ご協力ありがとうございました。ただ今集計・分析等を進めており、調査の結果は次号瓦版などでご報告いたします。

## 第2回意見交換会を開催しました。

平成25年9月10日～19日に、生馬・古江・城北・持田・川津・法吉の6会場にて、松江北道路に関する第2回意見交換会を開催し、163名の方にご出席いただきました。意見交換会では、概略計画案として500m程度の幅をもったルート帯3案を提示し、各案の特徴についてご説明しました。本瓦版では、意見交換会での説明内容やいただいたご意見など、その結果についてご報告します。



- 生馬会場 (参加人数 33名)
- 古江会場 (参加人数 66名)



平成25年9月10日 松江市生馬公民館



平成25年9月11日 JA古江支店

- 城北会場 (参加人数 4名)
- 持田会場 (参加人数 21名)



平成25年9月12日 松江市城北公民館



平成25年9月13日 松江市持田公民館

- 川津会場 (参加人数 13名)
- 法吉会場 (参加人数 26名)



平成25年9月18日 松江市川津公民館



平成25年9月19日 松江市法吉公民館

## 道路計画の流れ

### 第1回意見交換会

松江市内の道路の課題、松江北道路の必要性の確認 (平成25年1月)

### 第2回意見交換会

複数の概略計画案の説明 (平成25年9月)

### アンケート調査 (平成25年10月)

### 第3回意見交換会

選定した概略計画案の説明 (平成25年度中の開催を予定)

## 概略計画の決定

その後、具体的なルートの位置や道路構造などを決定する詳細計画策定に着手します。

## 《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。

# 意見交換会で寄せられた主な意見・質問とその回答

## 道路規格・構造について

- ◆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。

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。

なお、有料道路ではありません。

- ◆自転車が乗り入れられるようにしてほしい。

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。

## ルート帯案について

- ◆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。

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、その区間の現道が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。

- ◆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。

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。

- ◆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。

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。

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。

## コミュニティ・住宅への影響について

- ◆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。

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。

## 文化財・環境への影響について

- ◆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。

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。

- ◆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。

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。

- ◆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。

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。

## 農地への影響について

- ◆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。

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。

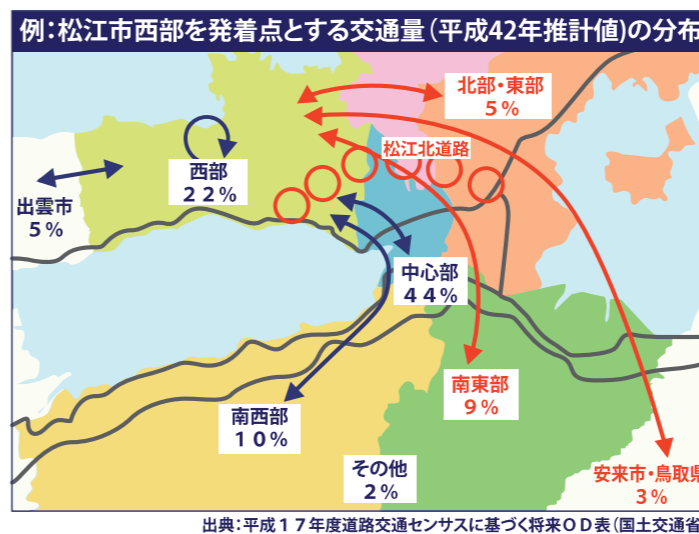


## 交通量・渋滞について

- ◆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。

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、下図のような分布を推計しています。

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そうですが、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。



- ◆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。

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。

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。

## スケジュールについて

- ◆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。

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。

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。

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。

## 道路計画について

- ◆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。

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。

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。

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。

- ◆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。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。

- ◆多額の費用、長い期間をかけてまで実施する必要のある事業ですか。
- ◆農業振興が第一であり、道路を建設してほしくない。
- ◆費用対効果(B/C)はどうなっていますか。

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。

- 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

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。