

松江北道路 第1回意見交換会 意見・質問とその回答（とりまとめ）

質 問		回 答																																																																			
■計画の必要性																																																																					
1	松江市の都市計画マスタープランとの関係はどのようになっていますか？	松江市は、市内中心部と鹿島町、島根町など旧町村の地域拠点を連携する拠点連携型のまちづくりを目指しています。また、広域的な連携を取ることで、魅力ある観光振興など多様な産業振興も目指しています。 松江北道路は、広域的な交流を促進する広域幹線道路（境港出雲道路）と市内中心部の交通量を緩和する外環状道路の位置づけがあります。松江北道路の整備により産業振興が図れるうえ、市内中心部を通過する車を排除することにより安心して徒歩や自転車です生活できるまちづくりが行えます。																																																																			
2	少子高齢化や人口減少などが進む中で、交通量も減少すると予測されますが、松江北道路は本当に必要なのですか？	松江北道路の検討については、将来の人口減少などを見込んで将来交通量の予測を行っています。松江市においては車による移動が多く、交通量については極端に減らないと予測しています。意見交換会で示したような課題を解決するためには必要な道路と考えています。																																																																			
3	このたび開通した松江島根線の西川津工区との関係はどう位置付けられるのですか？	このたび開通した西川津工区は、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、松江北道路は一般的な生活道路ではなく、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の整備を考えています。																																																																			
■交通量・渋滞について																																																																					
4	松江北道路の交通量はどの程度になると推計されていますか？	接続の位置によっても変わってきますが、一日に 10,000 台程度と予測しています。																																																																			
5	慢性的渋滞の原因が特定されていないと思います。道路整備で解消されるのですか？	市内の渋滞は、特に朝夕の通勤時間帯において、市街地内移動、周辺部から市街地への移動および市街地に流入する通過交通が錯綜し、道路の交通容量に対して交通量が多くなっていることが原因と考えられます。松江北道路の整備により、通過交通が排除されて、渋滞が緩和されると考えられます。																																																																			
■費用対効果・整備効果について																																																																					
6	費用対効果（B/C）はいくつになりますか？ 費用対効果を考えるのであれば、原子力発電所からの避難道・運搬道としての効果も見ているのですか？	概略ルートを検討する段階であり、現時点では算定していません。 費用対効果（B/C）は国で算出の指針が定められており、現在は「走行時間の短縮」「走行経費の減少」「交通事故の減少」の3つの項目から効果を算出するようになっています。原子力発電所からの避難道、運搬道としての効果は数字上の費用対効果算出には考慮されませんが、効果の一つではあると考えられます。																																																																			
7	住民生活にとって、松江北道路ができることにより何がどう具体的に改善されますか？	市内西部や北西部にお住まいの方には、松江だんだん道路までスムーズに行けるようになり、山陰道を利用する際の利便性が高まります。 また、通過交通が中心部に入らなくて済むことで渋滞が緩和され、市街地内の通行がスムーズにできるようになります。																																																																			
8	通過交通の所要時間の短縮は何分程度になりますか？	ルートや構造によって異なりますので、概略ルート案を説明する段階でお示しします。																																																																			
■財政・予算について																																																																					
9	事業費はどのくらいですか。また、県・市の負担を教えてください。	ルートや構造によって異なりますので、概略ルート案を説明する段階でお示しします。また、県や市の負担額についても、現時点では不明です。																																																																			
■整備基準について																																																																					
10	「第3種第2級」の意味、それを計画した理由は何ですか？	「第3種第2級」とは、道路の構造を決める規格のことです。 道路の存する地域などによって第1種～第4種までの区分があり、さらに、道路の種類（一般国道・都道府県道・市町村道）、道路の存する地域の地形（平地部・山地部）、計画交通量によって第1級～第4級までの区分があります。 松江北道路は下表の区分から、第3種第2級となります。																																																																			
<p>▼ 道路の区分</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">道路の存する地域</th> <th>地方部</th> <th>都市部</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>高速自動車国道及び自動車専用道路又はその他の道路の別</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>高速自動車国道及び自動車専用道路</td> <td></td> <td>第1種</td> <td>第2種</td> </tr> <tr> <td>その他の道路</td> <td></td> <td>第3種</td> <td>第4種</td> </tr> </tbody> </table> <p>▼ 第3種の道路の区分</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">道路の種類</th> <th rowspan="2">道路の存する地域の地形</th> <th colspan="5">計画交通量（単位1日につき台）</th> </tr> <tr> <th>20,000 以上</th> <th>4,000 以上 20,000 未満</th> <th>1,500 以上 4,000 未満</th> <th>500 以上 1,500 未満</th> <th>500 未満</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">一般国道</td> <td>平地部</td> <td>第1級</td> <td>第2級</td> <td colspan="3">第3級</td> </tr> <tr> <td>山地部</td> <td>第2級</td> <td>第3級</td> <td colspan="3">第4級</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">都道府県道</td> <td>平地部</td> <td colspan="2">第2級</td> <td colspan="3">第3級</td> </tr> <tr> <td>山地部</td> <td colspan="2">第3級</td> <td colspan="3">第4級</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">市町村道</td> <td>平地部</td> <td>第2級</td> <td>第3級</td> <td>第4級</td> <td colspan="2">第5級</td> </tr> <tr> <td>山地部</td> <td>第3級</td> <td colspan="2">第4級</td> <td colspan="2">第5級</td> </tr> </tbody> </table>			道路の存する地域		地方部	都市部	高速自動車国道及び自動車専用道路又はその他の道路の別				高速自動車国道及び自動車専用道路		第1種	第2種	その他の道路		第3種	第4種	道路の種類	道路の存する地域の地形	計画交通量（単位1日につき台）					20,000 以上	4,000 以上 20,000 未満	1,500 以上 4,000 未満	500 以上 1,500 未満	500 未満	一般国道	平地部	第1級	第2級	第3級			山地部	第2級	第3級	第4級			都道府県道	平地部	第2級		第3級			山地部	第3級		第4級			市町村道	平地部	第2級	第3級	第4級	第5級		山地部	第3級	第4級		第5級	
道路の存する地域		地方部	都市部																																																																		
高速自動車国道及び自動車専用道路又はその他の道路の別																																																																					
高速自動車国道及び自動車専用道路		第1種	第2種																																																																		
その他の道路		第3種	第4種																																																																		
道路の種類	道路の存する地域の地形	計画交通量（単位1日につき台）																																																																			
		20,000 以上	4,000 以上 20,000 未満	1,500 以上 4,000 未満	500 以上 1,500 未満	500 未満																																																															
一般国道	平地部	第1級	第2級	第3級																																																																	
	山地部	第2級	第3級	第4級																																																																	
都道府県道	平地部	第2級		第3級																																																																	
	山地部	第3級		第4級																																																																	
市町村道	平地部	第2級	第3級	第4級	第5級																																																																
	山地部	第3級	第4級		第5級																																																																
11	松江北道路は、市道・県道・国道のいずれになるのですか？	国道として整備します。																																																																			
■車線数・断面構成について																																																																					
12	歩道や自転車道は設けるのですか？	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、概略ルートが決定した後に歩道や自転車道の必要性を検討します。																																																																			

■接続（交差点）について		
13	松江だんだん道路と国道431号との交差点が起点となるのですか？	松江だんだん道路とまっすぐ繋いだ方が効果は高いと考えています。
14	交差点の集約等について 《以下、関連する具体的なお意見》 ○現道との接続はどうなりますか？ ○現在の県道・市道・農道などと交差する箇所は、平面交差、立体交差どのような形状になりますか？ ○分断される多くの農道の機能を守ってほしい。 ○小学校への通学の安全が確保されるよう通学路はできるだけ立体交差にしてもらいたい。 ○持田地区内から最低一箇所でも乗り入れできるようにしてほしい。 ○持田地区では南北への道路が多く、必要に応じて立体交差にしてほしい。 ○法吉地区からの進入は可能か？ ○平面交差はなるべくやめて、立体交差にしてほしい ○交差点の集約はどの程度の距離で設けることを考えているのか？ ○林道との接続はありますか？	平面交差が多くなると自動車の走行性が低下しますので、交差点はある程度集約する必要があります。各交差点の構造（立体交差・平面交差等）については、概略ルートと併せて検討します。
■ルートについて		
15	今回提示されたルートの検討範囲の根拠は何ですか？	外環状道路としての機能を考慮し、松江市中心市街地を避け、松江だんだん道路（川津）から、西浜佐陀町内の国道431号を結ぶルートを想定したものです。
16	ルート決定にあたっては距離、家屋、土地利用等、何を優先するのですか？	ルート決定にあたっては、病院や学校、神社、仏閣や文化財、環境などに配慮しながら、建設費用等も総合的に検討した上で決定します。
17	ルートについて 《以下、関連する具体的なお意見》 ○佐陀川から西は穀倉地帯であり、白鳥の飛来地でもある。また、田園地帯の優れた景観も重要である。もっと北側を通るような案を考えて欲しい。 ○なるべく町内を分断しない計画にしてほしい。 ○佐陀川沿いに作れば工事も早く、佐陀川も活用できると思う。 ○市道古浦西長江線まで西側に延伸するルートはどうか。	概略ルートを検討する上での参考とさせていただきます。
■沿道の開発について		
18	沿道の開発により、農業への影響がでませんか。狭い農道沿いに住宅が無造作に建てられることは避けたいです。	松江市都市計画マスタープランにおいて農村環境保全地区に位置づけられた地域については、営農環境を阻害する開発を抑制することとされています。なお、松江北道路は沿道からの出入り制限のある構造で検討しています。
■境港出雲道路について		
19	境港出雲道路と松江北道路との関係はどうなりますか？	境港出雲道路の一部として、松江北道路を整備します。
■災害について		
20	活断層の存在が言われている地域に道路を整備して、いざという時に使えるのですか？	この度の検討範囲内には活断層（宍道断層）は入っていませんが、松江北道路は東日本大震災後に見直された最新の耐震設計基準に基づいて設計を行います。
21	原発事故の避難道路としての性格は含んでいるのですか？	原発事故の避難路を目的に整備するものではありませんが、松江北道路が原子力災害での避難路や緊急輸送物資を運ぶ主要な道路として使われることとなります。
■スケジュール・タイミング		
22	事業化までは何年くらいかかりますか？完成予定はいつごろですか？	概略ルートを決定し都市計画決定を行った後に事業化となります。事業化や完成予定年度は現段階では決まっていません。
■環境への影響について		
23	騒音対策についてはどのように考えているのですか？	環境基準等に基づき、必要に応じて検討を行います。
24	環境に対する影響等の調査は実施するのですか？	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、必要に応じて調査を行います。