

境港出雲道路整備計画検討会

第1回 説明資料

— 境港出雲道路沿線地域の状況 —

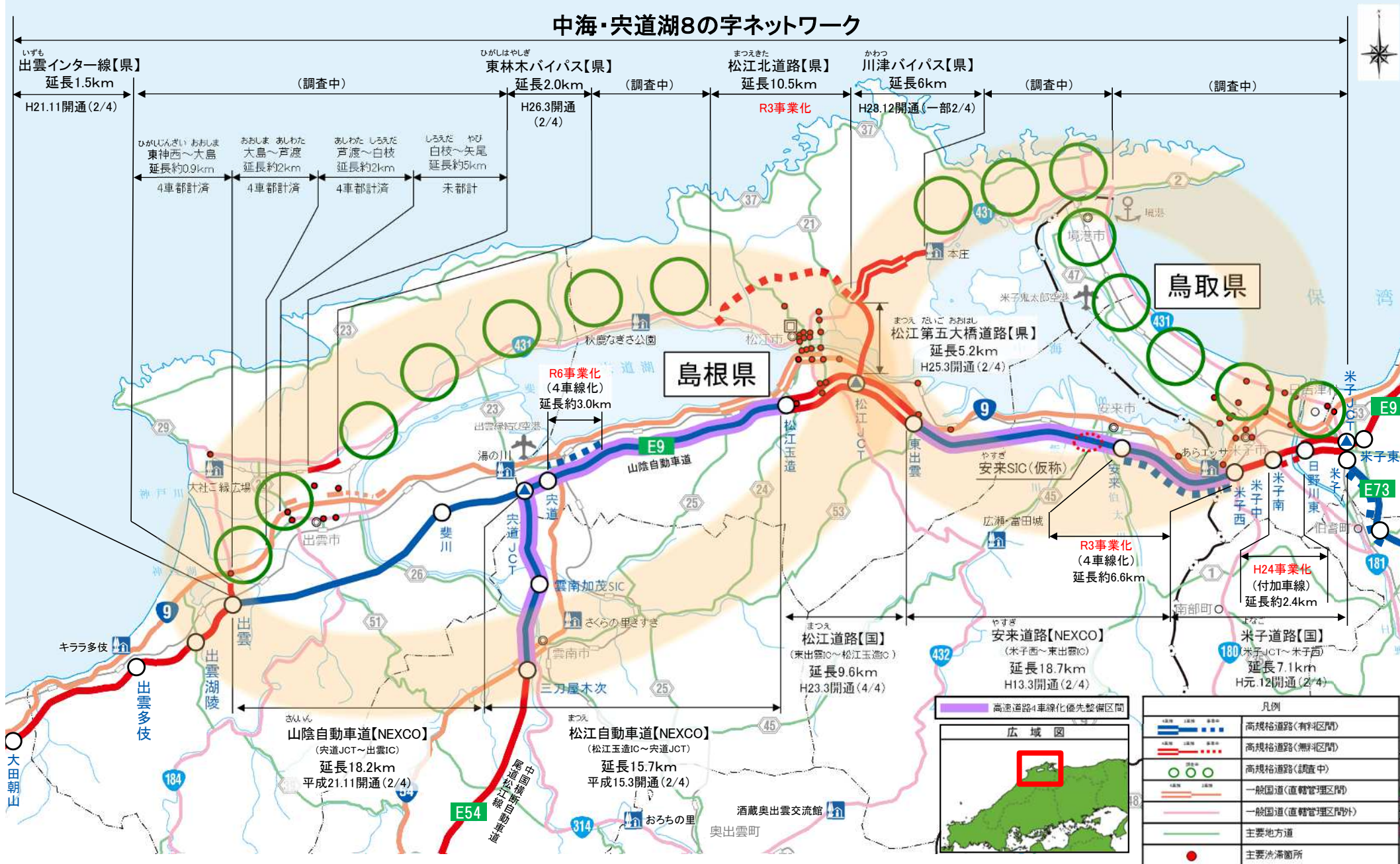
令和7年6月10日

1. 中海・穴道湖8の字ネットワークの状況	2
2. 中海・穴道湖圏域における近年の検討状況	3
3. 境港出雲道路沿線地域の概要	7
4. 地域の将来像	12
5. 境港出雲道路沿線地域の道路交通課題	14
6. 住民・関係者等に対する意識調査の必要性	26

1. 中海・宍道湖8の字ネットワークの状況

2

- 島根県東部地域周辺において、山陰道(出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路)や中国横断自動車道尾道松江線の開通など、道路ネットワーク整備が進められている。
- 中海・宍道湖8の字ネットワークの北側は未整備区間が多く存在している。



2. 中海・宍道湖圏域における近年の検討状況

3

- 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5年からは圏域の活性化をテーマにシンポジウムが開催されるなど機運が高まっている。

令和2年
中海・宍道湖圏域道路整備勉強会

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

令和5年
中海・宍道湖8の字ルート
整備推進会議設立

令和5年
中海・宍道湖・大山圏域
活性化シンポジウム

令和7年
宍道湖・中海8の字ルート
シンポジウムin出雲



令和5年中海・宍道湖・大山圏域活性化シンポジウム

【開催日】 令和5年10月3日(火) 13時30分～
【会場】 松江テルサ
【参加人数】 約350名
【主催】 NPO法人全国街道交流会議、中海・宍道湖8の字ルート整備推進会議、島根県、鳥取県

<主催者挨拶>



伊木隆司 米子市長
中海・宍道湖8の字ルート整備推進会議会長



丸山達也 島根県知事

<閉会挨拶>



上定昭仁 松江市長

中海・宍道湖・大山圏域は60万人の人口集積地であるが、人口集積地にあったインフラは必ずしも整備されていない。8の字ルートの整備をきっかけに地域を活性化させたい。

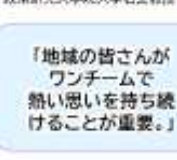
我々は志をもって整備が進むタイミングを逃さないよう夢を持ち行動することが大事であることを教わった。関係自治体、経済界と連携し皆さんと協力して取り組んでいきたい。

8の字整備促進のスタートポイントになったところ。今後は、整備促進会議として国土交通省をはじめとした中央の政治家の指導に要望をしていく。整備の機運を高めていきたい。

鼎談・パネルディスカッション



石田 徳生
松江大学名誉教授



森田 茂
政経研究大学院大学名誉教授



藤本 貴也
NPO法人全国街道交流会議代表理事

「地域の皆さんが
ワンチームで
熱い思いを持ち続
けることが重要。」

田部 長右衛門
松江商工会議所会幹

令和7年宍道湖・中海8の字ルートシンポジウムin出雲





2. 中海・宍道湖圏域における近年の検討状況 (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より)

4

- 令和4～5年に、「中海・宍道湖8の字ネットワーク」整備によって発現すると想定される経済効果等について、広い視点で検討・分析を行うことを目的として、経済界で効果分析検討会が開催されており、以下のとおりとりまとめている。
- 中海・宍道湖圏域は山陰地方で唯一の「60万人都市圏」であり、山陰地方の産業活動を牽引する役割が求められる。
- 今後の更なる人口減少社会を見据えても、この「60万人都市圏」の持続的な発展が必要であり、そのためには圏域内に分散する資源の連携や圏域内外の人・モノの流れを活性化させる「中海・宍道湖圏域の道路ネットワーク」の整備が有効である。

令和5年8月

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
(事務局) 米子商工会議所、松江商工会議所、(一社) 中国経済連合会

「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」の成果について

米子商工会議所(会頭 坂口平兵衛)、松江商工会議所(会頭 田部長右衛門)および一般社団法人中国経済連合会(会長 清水希茂)は共同で、「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」を開催し、同ネットワーク整備による効果等について分析・検討を実施しました。このたび、同検討会の成果をとりまとめたので、お知らせします。

1. 検討会趣旨

中海・宍道湖圏域は、山陰地方では唯一10万人以上の3都市が連担する「60万人都市圏」であり、山陰地方の産業活動を牽引する役割が求められています。
今後の更なる人口減少社会を見据えても、この「60万人都市圏」の持続的な発展が必要であり、そのためには圏域内に分散する資源の連携や圏域内外の人・モノの流れを活性化させる「中海・宍道湖8の字ネットワーク」の道路整備が有効であると考えています。
本検討会、この有効性を確認するため、「中海・宍道湖8の字ネットワーク」整備によって発現すると想定される経済効果等について、広い視点で検討・分析を行ったものです。

2. 検討成果(概要)

○背景、課題

中海・宍道湖圏域では、概ね20年後には人口が約1割減少する見込みであり、人口減少による交通(移動)量減少は、地域の経済衰退や都市サービス(生活の質)の低下を引き起こし、更なる人口減少等をもたらす負のスパイラルが危惧される。

○調査・分析内容

中海・宍道湖圏域の現状分析、モデルによる道路整備の経済効果分析、圏域内の企業・地域代表者の方々へのヒアリング調査、圏域内の企業経営者・関係者の方々へのアンケート調査等を実施。

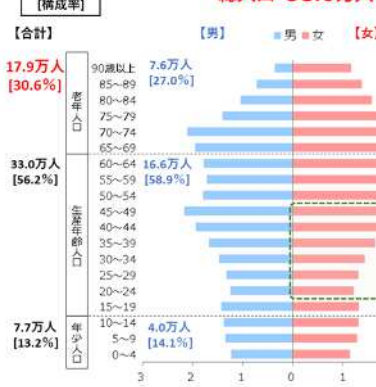
○検討結果、今後の対応の方向性

・道路ネットワーク整備は、人口減少下でも交通(移動)の利便性をあげることで交通(移動)量の維持・増加が見込まれ、圏域の付加価値額を押し上げる効果が期待される。(整備にあわせた圏域内での付加価値創出の取り組みは不可欠)
・アンケートの結果、「中海・宍道湖圏域の人口が将来1割減少したとしても、経済規模を維持・拡大すべき」と回答した方が9割以上。
・中海・宍道湖8の字ネットワーク整備をきっかけとして、圏域内の企業活動など産業づくり・地域づくりの活性化に向けた様々な取り組みにより、約850億円/年の付加価値額拡大を目指すべき、との結論を得た。

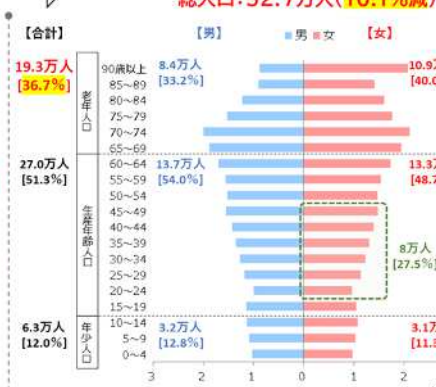
3. 検討成果の活用方法

この検討成果については、中海・宍道湖圏域の行政機関や経済団体・企業等に情報提供するとともに、中海・宍道湖8の字ネットワークの整備促進に向けた要望活動等で活用してまいります。

以上

現況(2020年)
総人口:58.6万人

出典:国勢調査(令和2年)

将来(2045年)
総人口:52.7万人(10.1%減)

出典:国立社会保障・人口問題研究所 地域別将来推計人口(平成30年推計)

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
＜構成員＞

島根大学教授	飯野 公央
筑波大学名誉教授	石田 東生
神戸大学教授	小池 淳司
広島大学教授	藤原 章正
米子商工会議所会頭	坂口 平兵衛
松江商工会議所会頭	田部 長右衛門
中国経済連合会専務理事	谷口 雅彦



5

中海・宍道湖8の字ネットワークの役割

中海・宍道湖・大山圏域の人口は、概ね20年後には**約1割**減少



ひとりひとりの**移動範囲・頻度**を今より**拡大させ**、
人口減少下でも人・モノ・情報・知識等の
交流を高め、**圏域の経済を維持・拡大**

中海・宍道湖
8の字ネット
ワークの貢献



圏域内の地域資源を活用した**付加価値の高い製品の生産・
サービス提供**を行うとともに、**関係人口の拡大、
地産外商**※等を推進し**雇用を維持・拡大**させる。

※圏域内で採取・生産・製造された商品を圏域外で流通及び販売する取組



市長会が掲げる将来像の実現に貢献

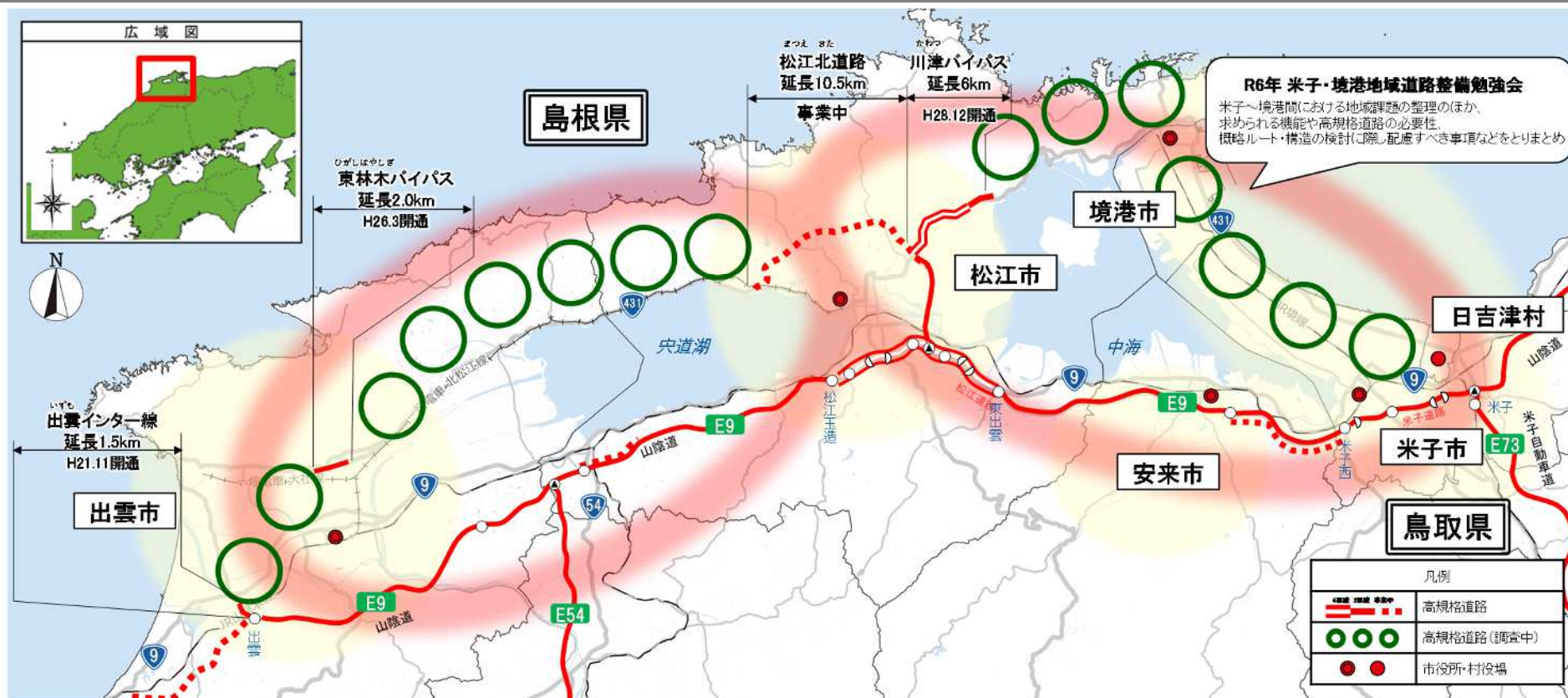
中海・宍道湖・大山圏域市長会が
掲げる「圏域の将来像」

※中海・宍道湖・大山圏域振興ビジョンより

将来像

水と緑がつながる 人がつながる 神話の国から未来につなげる
～あたかも一つのまち 住みたくなる中海・宍道湖・大山圏域～

- 中海・宍道湖圏域の持続的発展を考えると、東西方向における交通課題の解消や、空港・港湾アクセス強化等に資する道路ネットワークの整備が必要。
- また、優先する区間の検討について委員より意見を頂いている。



中海・宍道湖圏域の発展を支えるためにも圏域を連携する道路ネットワークの整備が必要

【地域の将来像】

住みたくなる圏域づくり

“圏域人口60万人の維持”

- ・国内外を視野に入れた力強い産業圏域の形成
- ・未来をひらく交通ネットワークの形成
- ・恵まれた生活環境を生かした圏域の形成

圏域の主な現状

圏域北側の整備が進んでおらず、高規格道路へのアクセス性が低い

観光地間のアクセスに時間を要する

土砂災害、河川洪水、津波浸水のリスク

救急搬送時の速達性が確保されていない

3. 境港出雲道路沿線地域の概要

7

- 境港出雲道路は、島根県出雲市東神西町と島根県松江市美保関町を結ぶ延長約70kmの高規格道路であり、山陰道などとともに中海・宍道湖圏域の道路ネットワークを形成するものである。



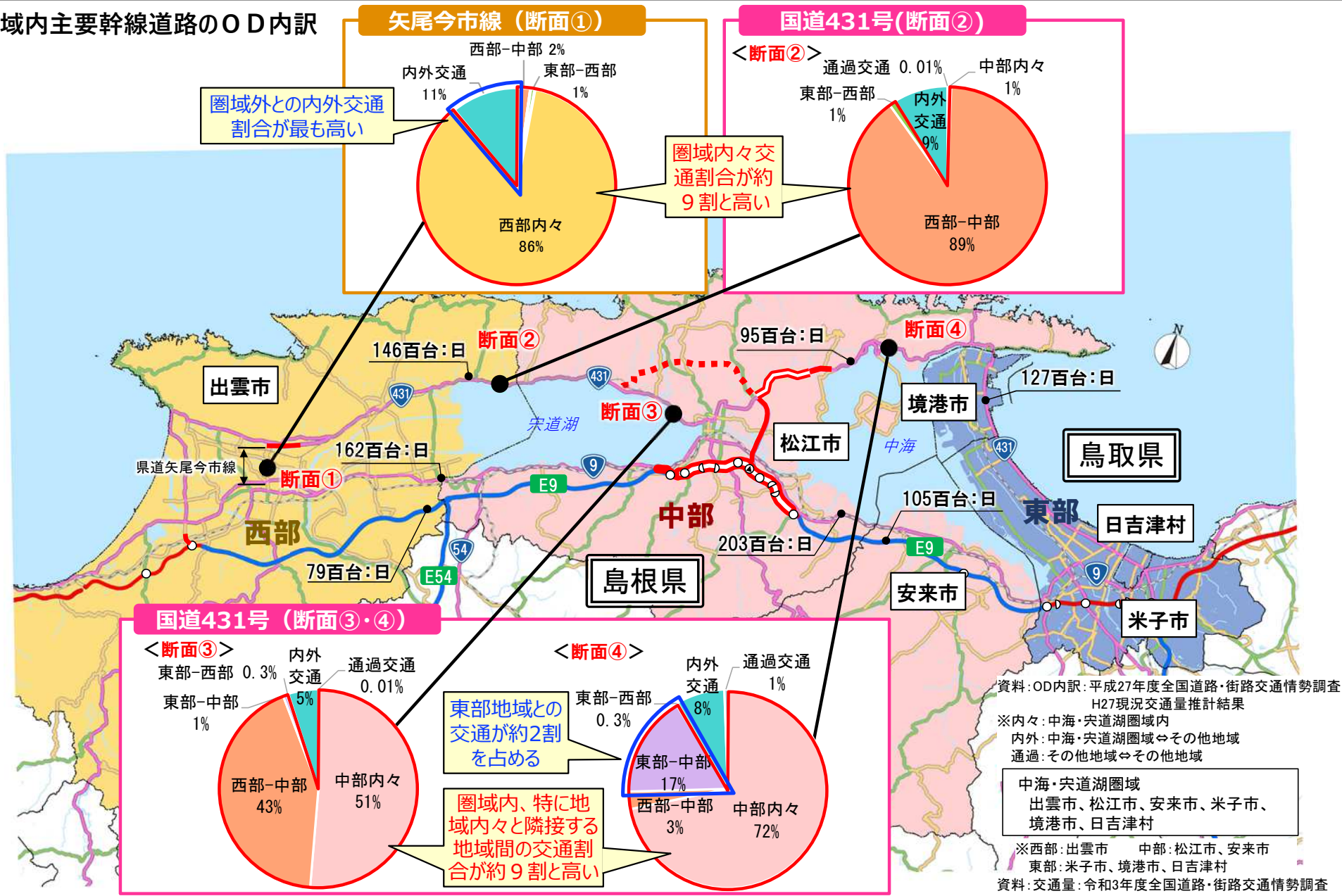
-
- 境港出雲道路 (境港～出雲)**
- 中国横断自動車道 岡山米子線 (米子～境港)**
- 出雲縁結び空港**
- 米子鬼太郎空港**
- 島根県**
- 鳥取県**
- 出雲市 (173千人)**
- 松江市 (204千人)**
- 境港市 (33千人)**
- 米子市 (147千人)**
- 安来市 (37千人)**
- 日吉津村 (4千人)**
- 東林木バイパス 延長2.0km H26.3開通 (2/4)**
- 出雲インター線 延長1.5km H21.11開通 (2/4)**
- 松江北道路 延長10.5km 事業中**
- 川津バイパス 延長6km**
- 松江第五大橋道路 延長約5km**
- 山陰道**
- 山陽道**
- 中国横断自動車道 岡山米子線**
- 凡 例**
- 高規格道路 (境港出雲道路)**
- 高規格道路 (境港出雲道路 (調査中))**
- 高規格道路 (中国横断自動車道 岡山米子線 米子～境港 (調査中))**
- 高規格道路 (上記以外)**
- 人口**
- 10人以上～100人未満**
- 100人以上～500人未満**
- 500人以上**
- ※1メッシュは約500m四方**
- 資料: 国勢調査 (令和2年)**

3. 境港出雲道路沿線地域の概要(地域の繋がり)

9

- 中海・宍道湖圏域の島根県側における国道431号及び県道矢尾今市線の交通流動は、圏域内々交通の割合が約9割と高く、圏域内の結び付きが非常に強い。
- 国道431号の鳥取県付近における断面は、中海・宍道湖圏域内における東部地域との交通が約2割を占めている。また、県道矢尾今市線における断面では、中海・宍道湖圏域外との内外交通の占める割合が4断面の中で最も高い。

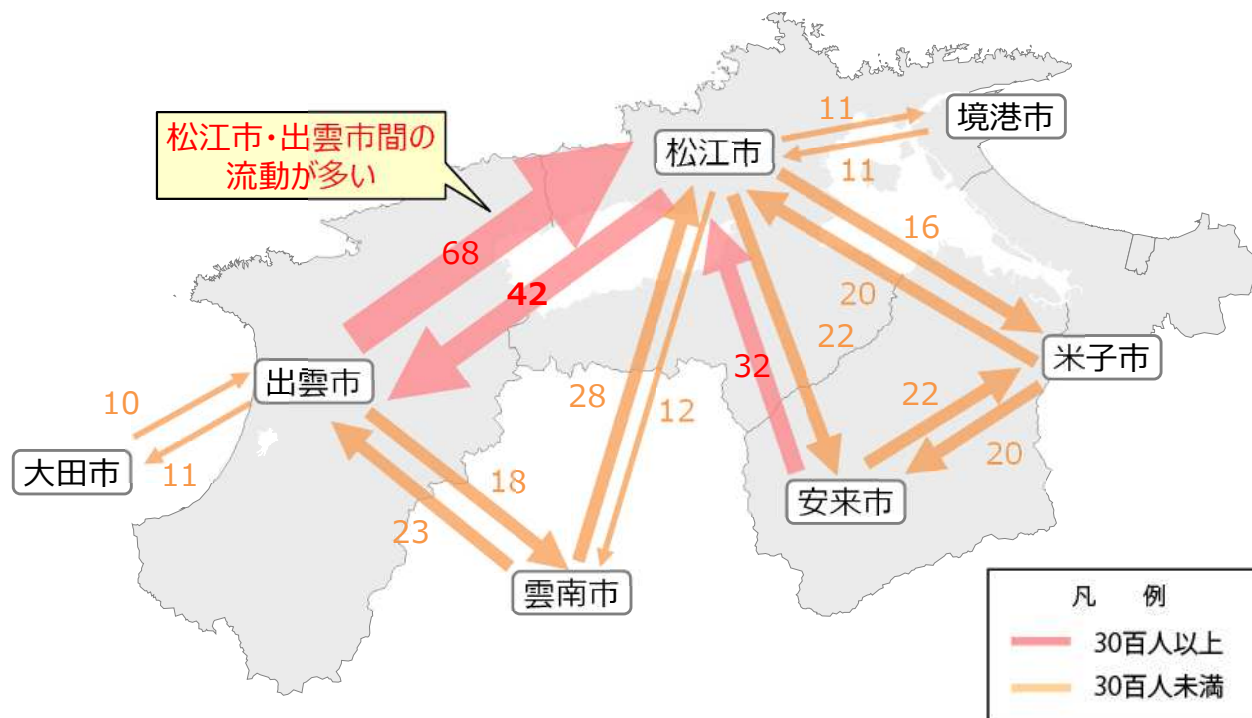
■ 圏域内主要幹線道路のOD内訳



- 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）

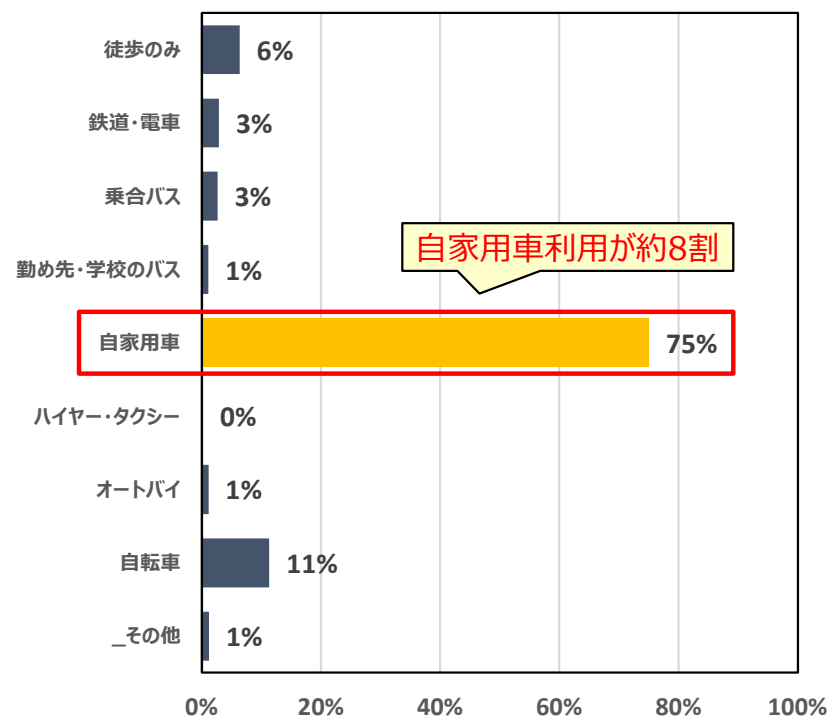
※通勤・通学者数500人以上を記載



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）



資料：国勢調査（令和2年）



3. 境港出雲道路沿線地域の概要(並行路線の特徴)

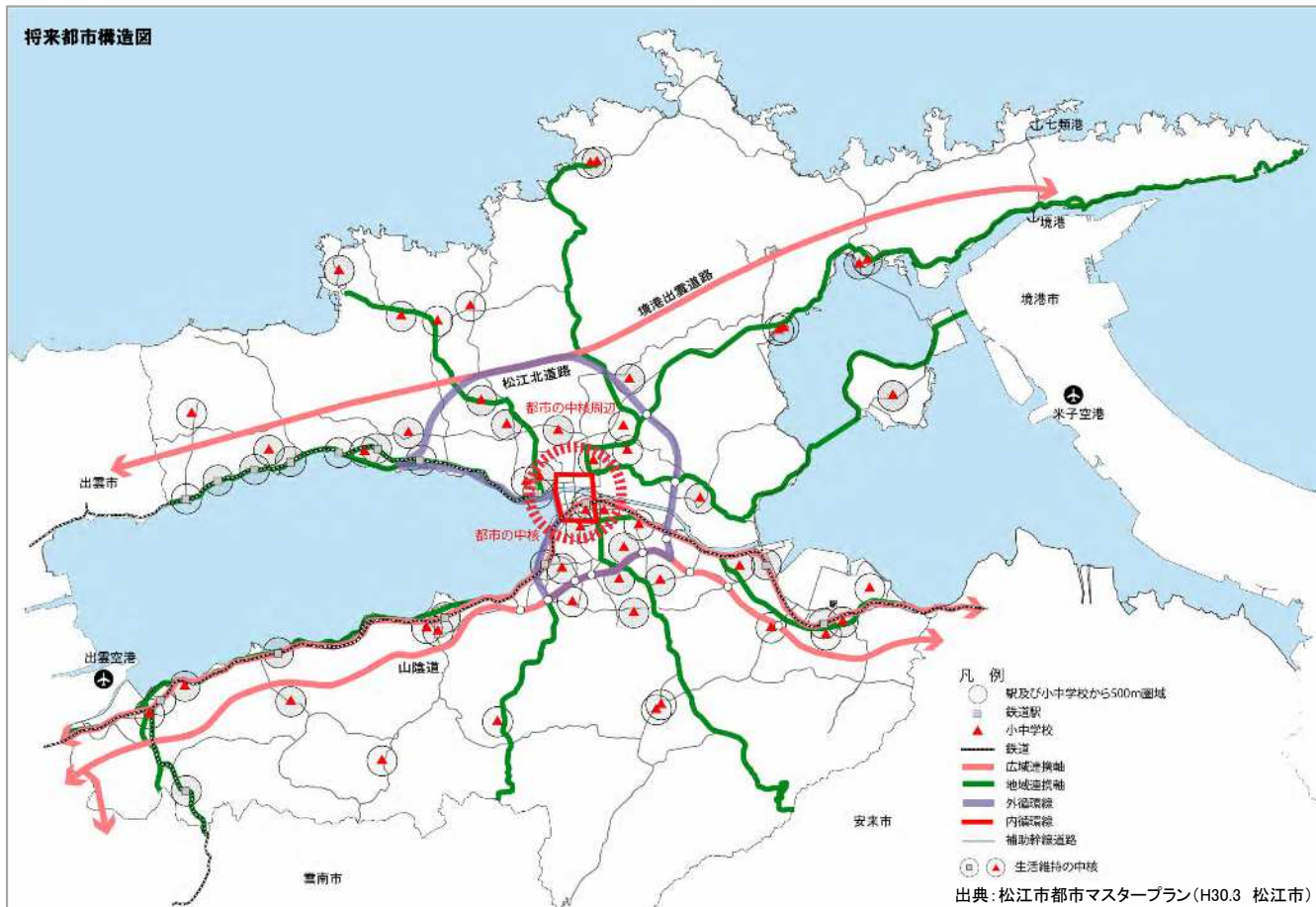
11

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。



- 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を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、J R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

III. つながりづくり

II. ひとづくり

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】

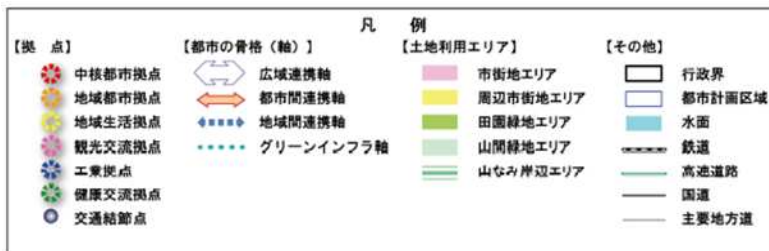
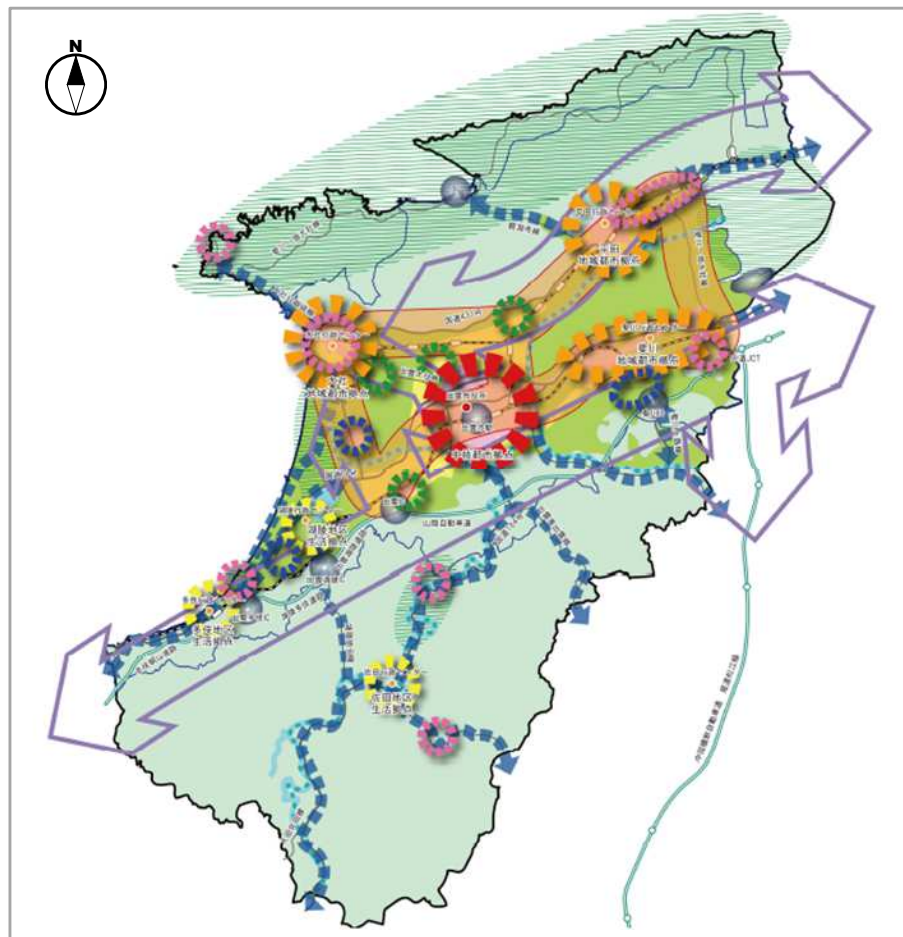
- ・中海・宍道湖・大山圏域の地域資源を歴史や共通するテーマでつなぎ、住民の交流やマイクロツーリズムを推進する。

【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。

- 出雲市都市計画マスタープラン(案)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(案)(R7.6現在 出雲市)

出雲市都市計画マスタープラン(案)(R7.6現在 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。

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

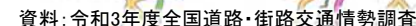
【新規雇用の創出】

- ・**企業誘致**や**地場企業の振興**、**創業支援**に積極的に取り組み、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。

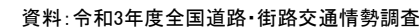
- ### ■圏域内主要道路の交通量と主要渋滞箇所



断面の交通量は増加傾向



○: 断面交通容量



資料：全國道路・街路交通情勢調查

5. 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)

15

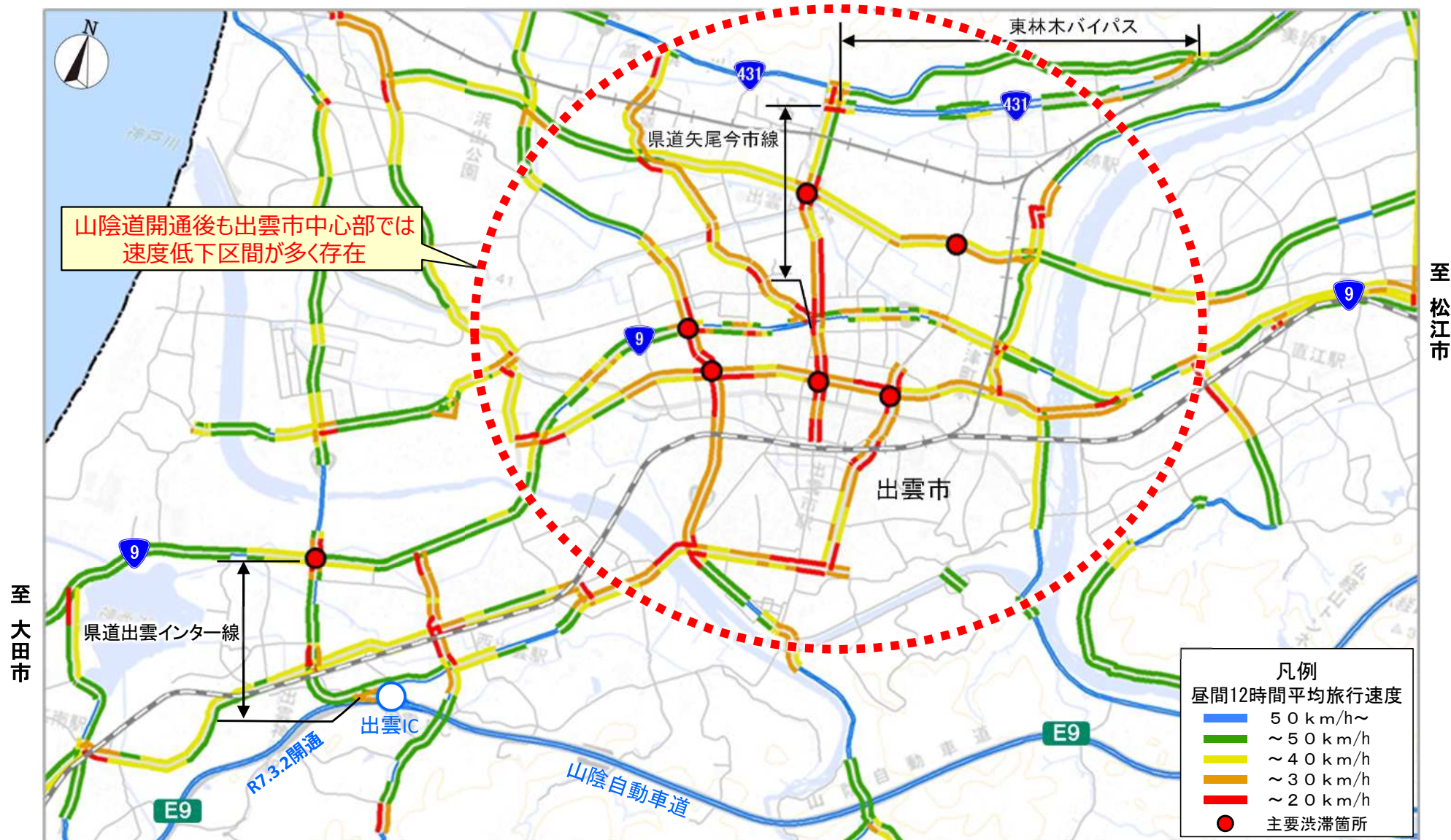
- 各都市中心部を結ぶ国道431号において、中海・宍道湖北岸は地形上沿道からのアクセスが少なく、速度低下は見受けられない。
- 一方、松江市中心部、出雲市中心部や旧平田市の市街地で速度低下が発生。



資料: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

■ 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。

■ 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

- 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。

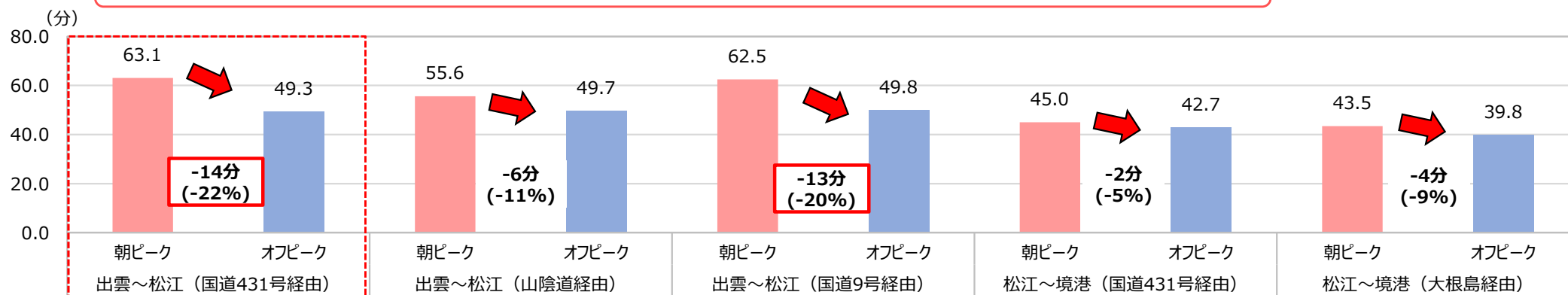
■ 出雲・境港間の事業所・生活拠点の分布状況と都市間アクセス



※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。

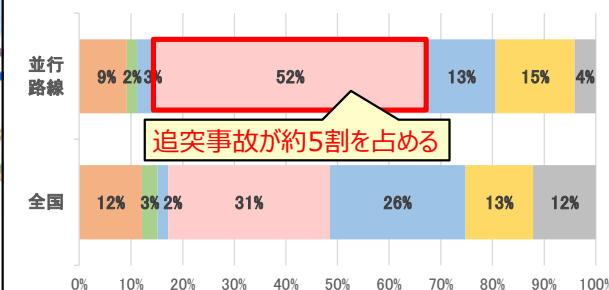


- 境港出雲道路並行路線では、松江市中心部及び出雲市中心部において重大事故が多く発生しており、死傷事故率の全国平均値を大きく上回る箇所が多く分布している。

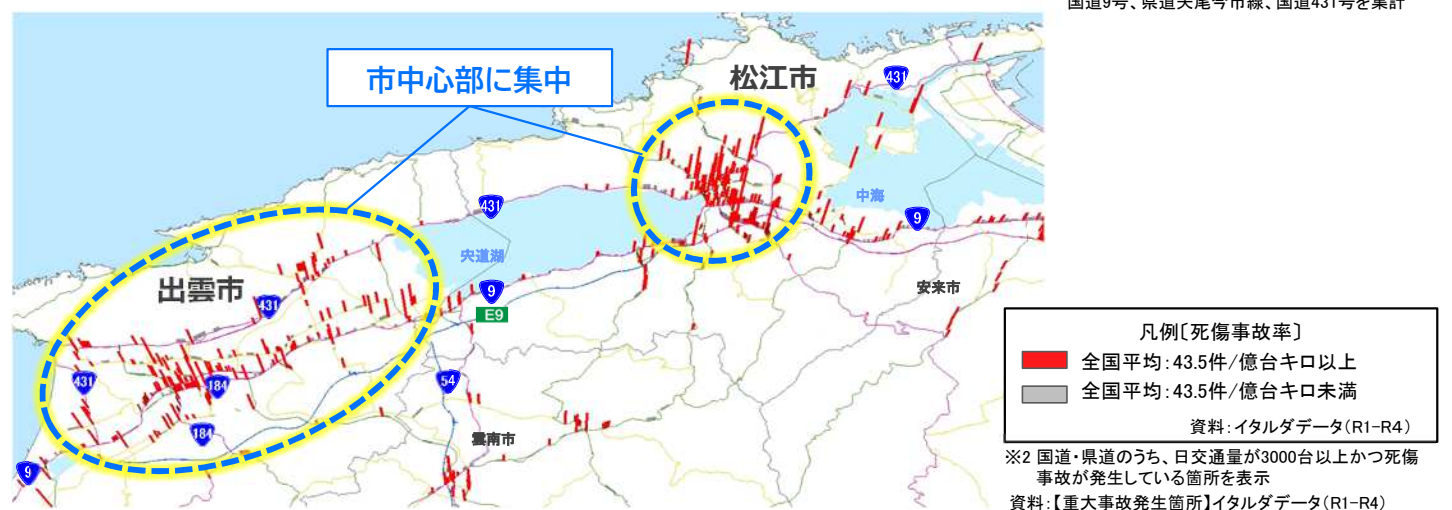
■境港出雲道路並行路線※1の重大事故発生箇所



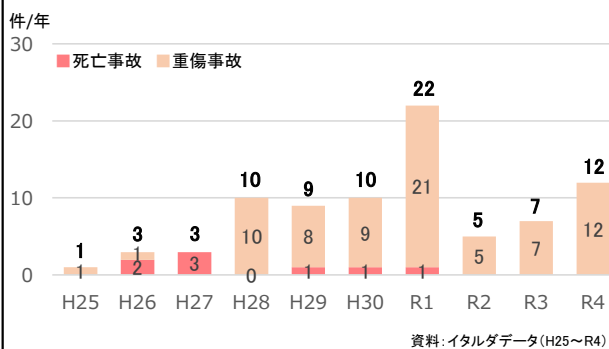
■境港出雲道路並行路線※1の事故類型



■境港出雲道路沿線地域の死傷事故率※2



■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



- ## ■境港出雲道路並行路線※の平面及び縦断線形不良箇所

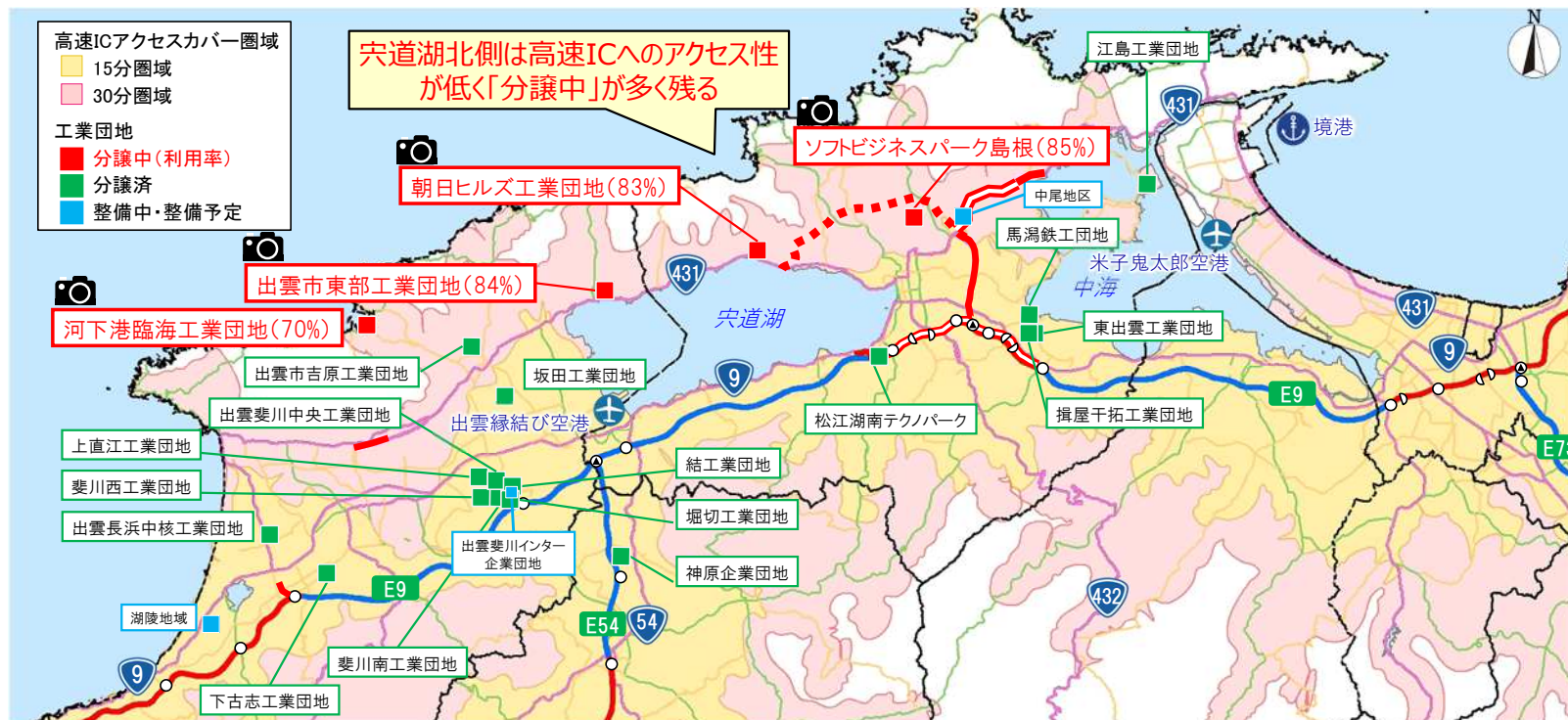


項目	区間①	区間②	区間③	区間④	区間⑤
	東林木バイパス～ 県道出雲インター線	東林木バイパス～ 市道中島鹿園寺線	市道中島鹿園寺線～ 県道講武古江線	県道講武古江線～ 松江第五大橋道路	松江第五大橋道路～ 境港市市境
平面線形 不良箇所数	0箇所	13箇所	5箇所	9箇所	32箇所
縦断線形 不良箇所数	0箇所	1箇所	1箇所	0箇所	2箇所

※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：島根県HP（道路台帳閲覧システム）

- 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]

河下港臨海工業団地



出雲市東部工業団地



朝日ヒルズ工業団地



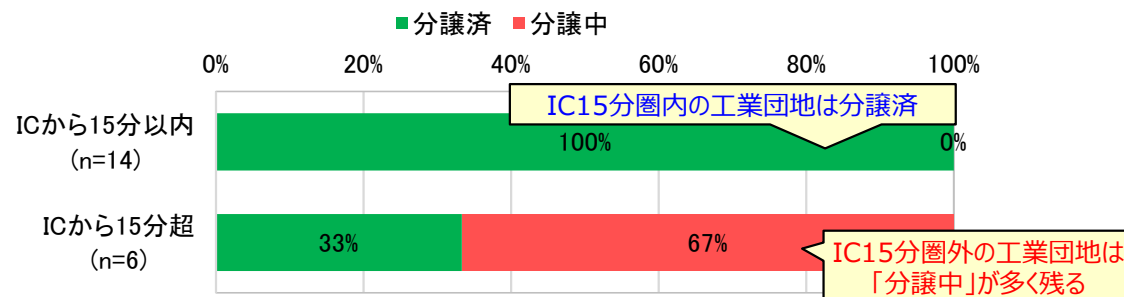
ソフトビジネスパーク島根



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)]



地域の声

[松江市の企業立地部署産業支援部署等内部聞き取り R2.12.9実施]

- 島根県北部の工業団地は高速道路へのアクセス性が悪く敬遠される。一般道は走行性が悪く精密機械の輸送に影響する。
- 高規格道路とのアクセスが向上すれば、積極的な誘致が図れ、企業立地や雇用創出、人口減少対策につながる。
- 境港へのアクセスが向上することで、コンテナ利用による輸送の効率化が図られ、航路を利用する企業の誘致につながる。

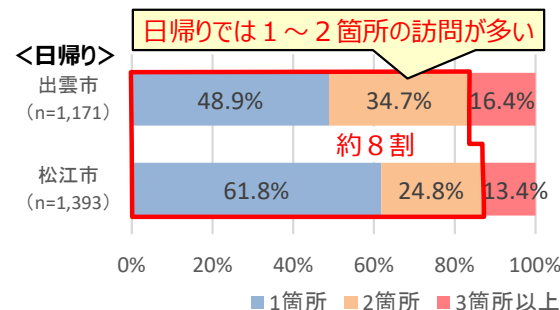
- 中海・宍道湖圏域内には、出雲大社や松江城等の有名な観光地の他に、年間30万人を集客する魅力的な観光地も多数存在しているが、1～2箇所の訪問が全体の約8割を占める等、観光地間のアクセスに時間を要しており、周遊観光に課題がある。
- 出雲大社から松江城間のアクセスにおいては、国道431号経由の方が山陰道経由より距離は短いが所要時間は同程度である。

■主要観光地間の所要時間・距離

国道431号経由は山陰道経由より距離は短い、
高規格道路ネットワークが整備されていないため時間を要する



■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

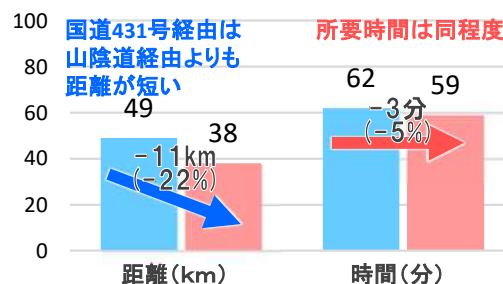
観光客の声

広島からだと、どうしても1泊か2泊しないと、島根を回るのは大変。日帰りだと目的地を決めて、そこだけに出掛けないと無理がある。交通の便が良くなると時間に余裕が出来ると思う。今回は日帰りで出雲大社周辺が中心の観光だったが、温泉津温泉、玉造温泉はぜひ行ってみたい。ちょっと足をのばして、皆生温泉も良いですね。

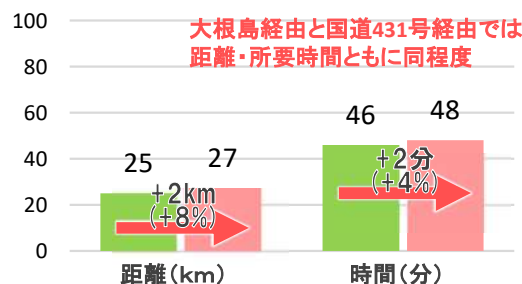
資料：R1観光アンケート調査結果(松江国道事務所)

■拠点間の経路別の距離・所要時間の比較

◆出雲大社⇄松江城



◆松江城⇄水木しげるロード



■ 山陰道経由
■ 大根島経由
■ 国道431号経由

◆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、搭乗率が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。

- 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

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



- 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

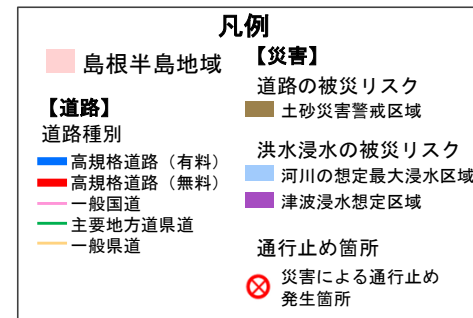


■ 境港出雲道路並行路線※における災害による通行止め一覧(R3～R6)

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

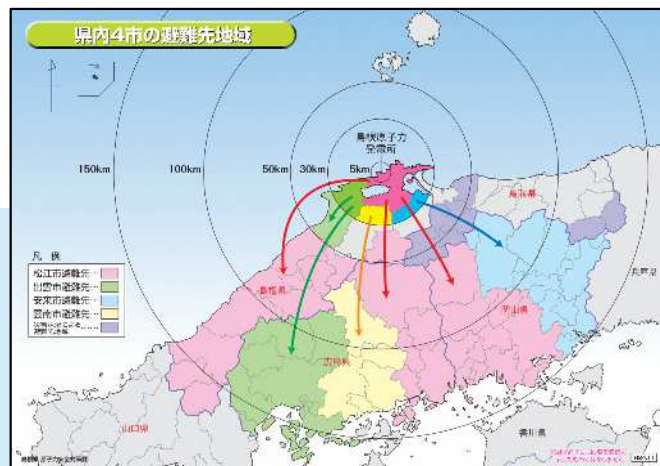


写真：島根県災害対策本部会議資料(島根県HP)



※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

- 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。



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東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。

- 境港出雲道路沿線地域における道路交通状況を整理した結果、道路管理者としては、交通量・旅行速度、都市間アクセス、交通事故等、様々な道路交通課題があるという認識である。
- 道路計画策定プロセスにおいて、より良い計画を策定するためには、住民・関係者等との適切なコミュニケーションを確保する住民参加が重要である。
- よって、「道路管理者が想定している道路交通課題に対する住民・関係者等の認識を把握すること」を目的とした意識調査が必要と考えられる。

■道路管理者の認識

- ・境港出雲道路沿線地域では、交通量・旅行速度、都市間アクセス、交通事故等、様々な道路交通課題があり、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しているという認識。

■計画策定プロセスにおいて重要なポイント

- ・道路計画を策定していくためには、道路管理者だけでなく、住民・関係者等との適切なコミュニケーションを確保する住民参加が重要。

■意識調査の実施

<調査目的>

⇒ **道路管理者が想定している道路交通課題に対する住民・関係者等の認識を把握。**

<調査内容(案)>

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し、道路管理者が想定している交通課題と相違がないか、また、想定していなかった新たな交通課題が存在しないか確認。

②高規格道路 境港出雲道路の認知度向上

⇒事業の検討を具体化していくなかで、当該事業計画に対する住民・関係者等の理解は必須であるため、情報周知による認知度の向上を図る。

意識調査結果を踏まえ、優先整備区間の検討を実施