

境港出雲道路整備計画検討会

第2回 説明資料

— 境港出雲道路沿線地域の状況 —

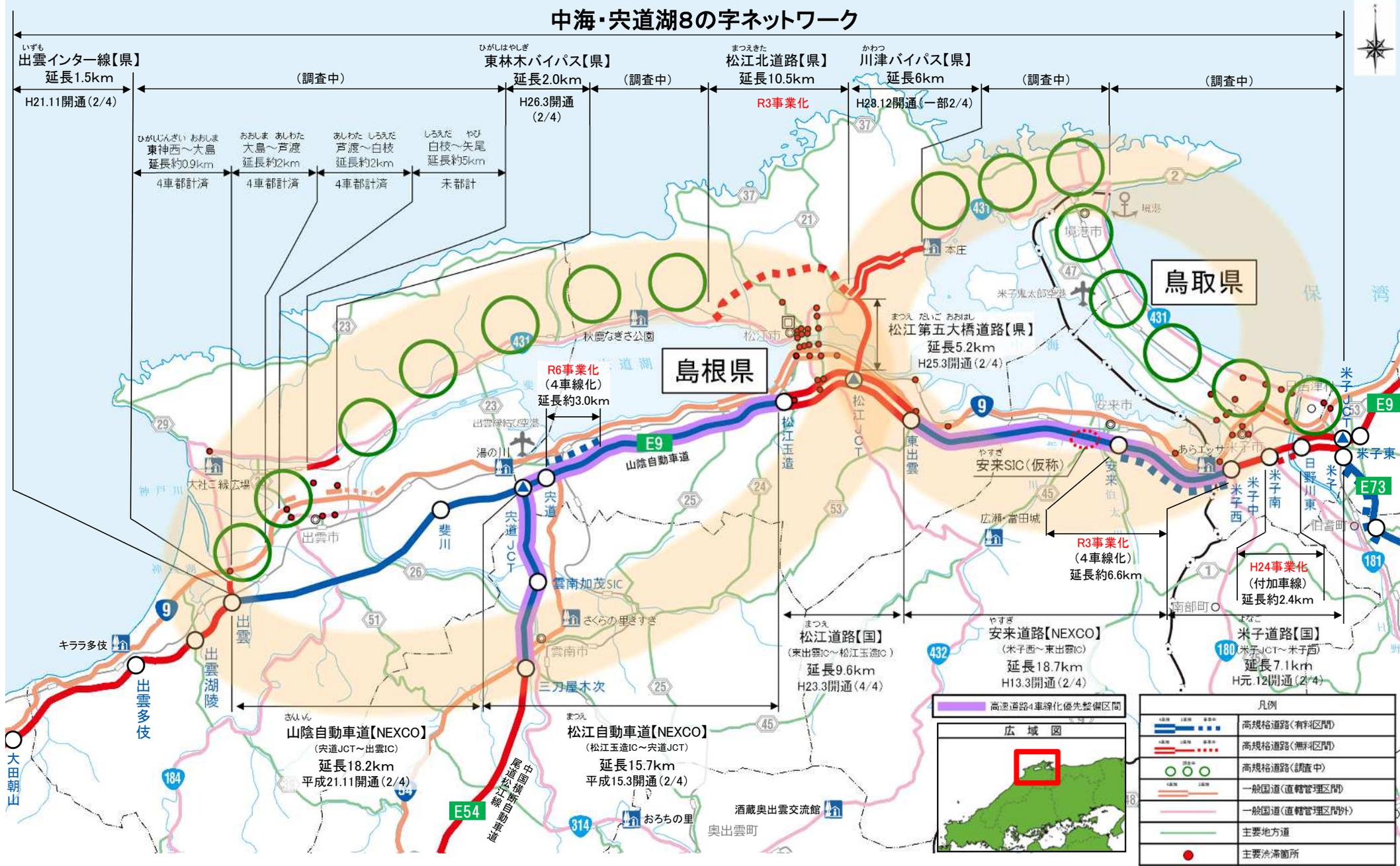
令和8年2月24日

1. 中海・宍道湖8の字ネットワークの状況 3
2. 中海・宍道湖圏域における近年の検討状況 4
3. 境港出雲道路沿線地域の概要 8
4. 地域の将来像 16
5. 境港出雲道路沿線地域の道路交通課題 19

- P4 中海・宍道湖8の字ルート整備促進総決起大会を追加
- P8 留め置き調査実施箇所を踏まえ、主要観光地のプロットを更新
- P10,11 境港出雲道路の事業中・供用区間の整備効果資料を整理【新規追加】
- P12 断面②の集計位置を旧平田市街地付近に変更
- P14 中海・宍道湖圏域の観光動向を整理【新規追加】
- P16 島根県の将来像を整理【新規追加】
- P21 現況の写真を追加
- P22 意識調査結果(ヒアリング)を追加
- P23 意識調査結果(ヒアリング)を追加
- P24 意識調査結果(ヒアリング)を追加
- P24 区間⑤の線形不良箇所数を修正
- P25 意識調査結果(ヒアリング)を追加
- P25 空港・港湾からの高速ICへのアクセス状況を追加
- P26 意識調査結果(ヒアリング)を追加
- P26 主要観光地間の連絡速度、交通手段の内訳、観光客数の推移を追記
- P27 意識調査結果(ヒアリング)を追加
- P28 意識調査結果(ヒアリング)を追加
- P28 現況の写真を追加
- P30 産業の交通課題に文言を追加

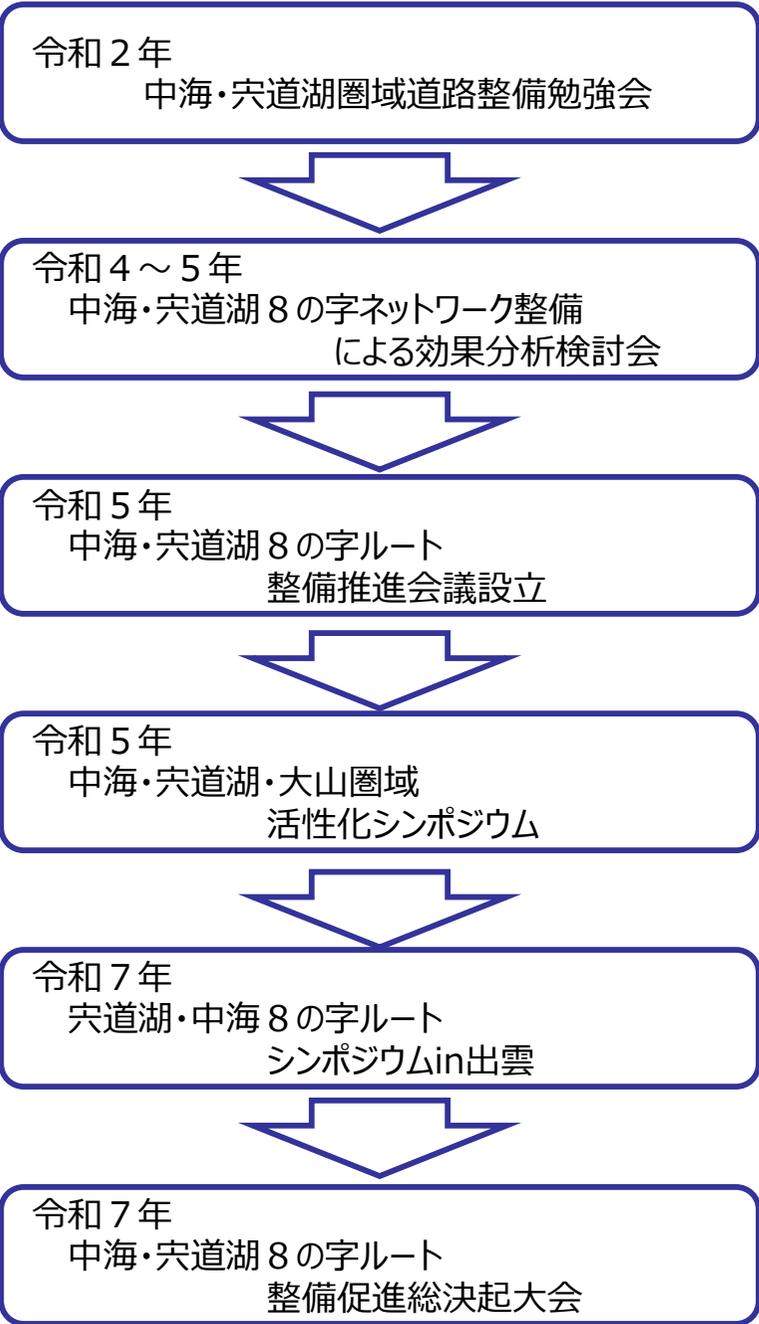
1. 中海・宍道湖8の字ネットワークの状況

- 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

- 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

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発展させたい。

丸山達也 島根県知事

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。県自治体、経済界と連携し皆さんと協力して取り組んでいきたい。

上定昭仁 松江市長

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視線に要望をしていく。整備の気運を高めていきたい。

令和7年宍道湖・中海8の字ルートシンポジウムin出雲



鼎談・パネルディスカッション

石田 泰生
出雲大学名誉教授

森本 貴也
NPO法人全国街道交流会議代表幹事

田部 長右衛門
松江商工会議所会幹

「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。」

令和7年中海・宍道湖8の字ルート整備促進総決起大会



- 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

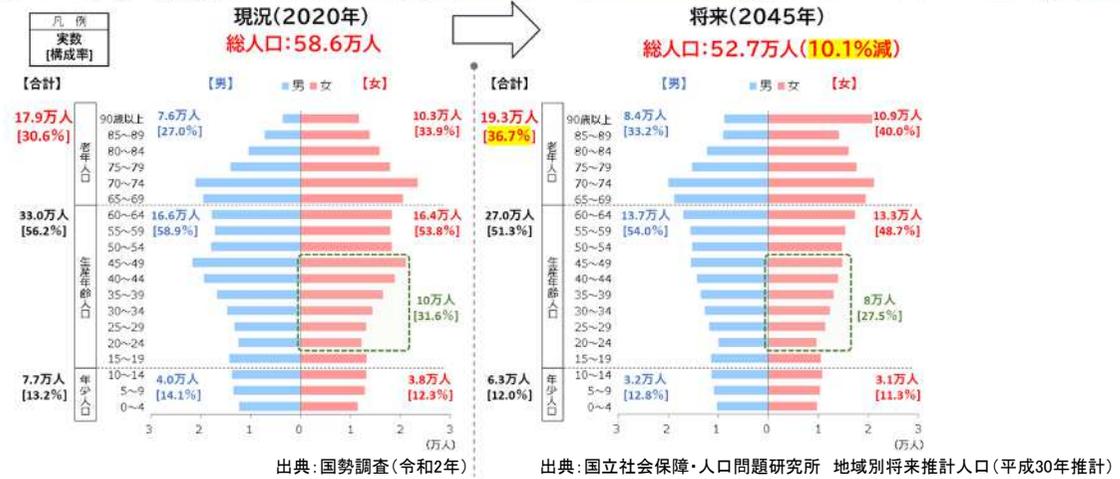
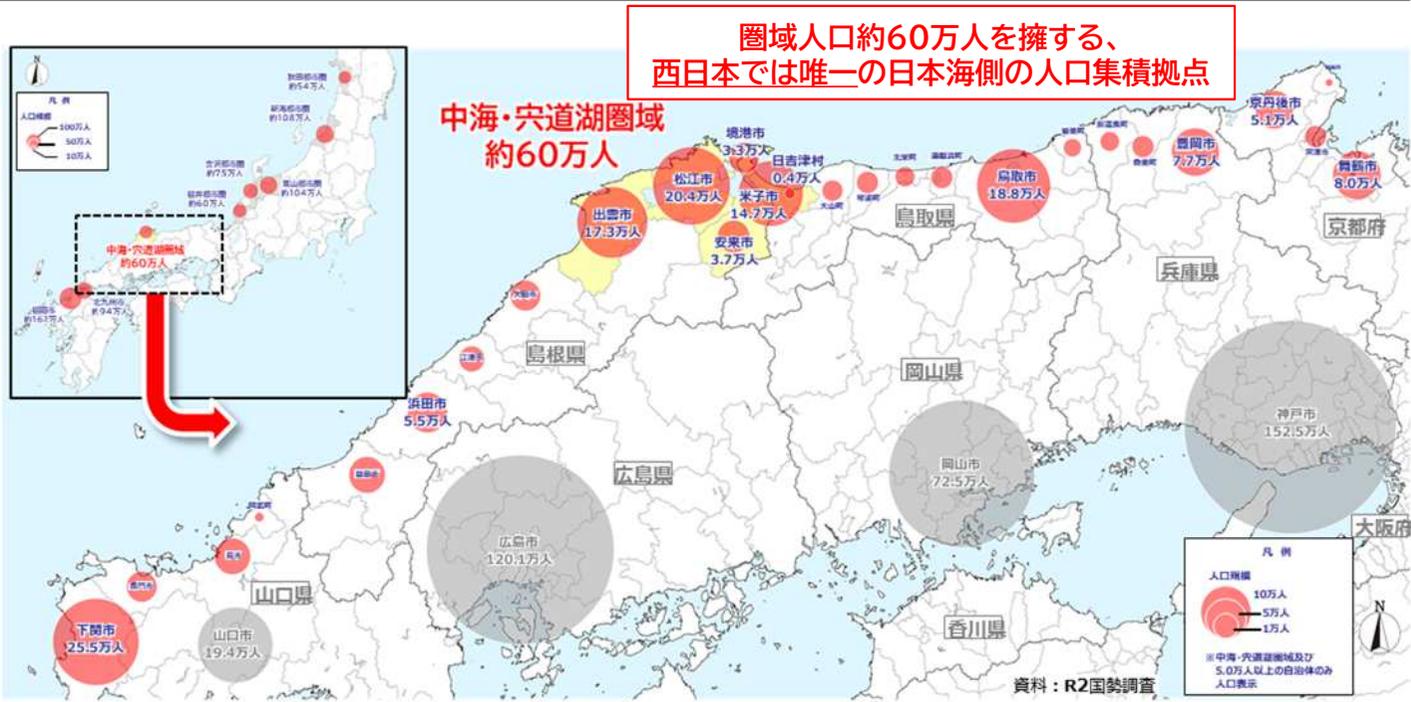
米子商工会議所(会頭 坂口平兵衛)、松江商工会議所(会頭 田部長右衛門)および一般社団法人中国経済連合会(会長 清水希茂)は共同で、「中海・宍道湖8の字ネットワーク整備による効果分析検討会」を開催し、同ネットワーク整備による効果等について分析・検討を実施しました。このたび、同検討会の成果をとりまとめたので、お知らせします。

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。本検討は、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請活動等で活用してまいります。

以上



- 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**

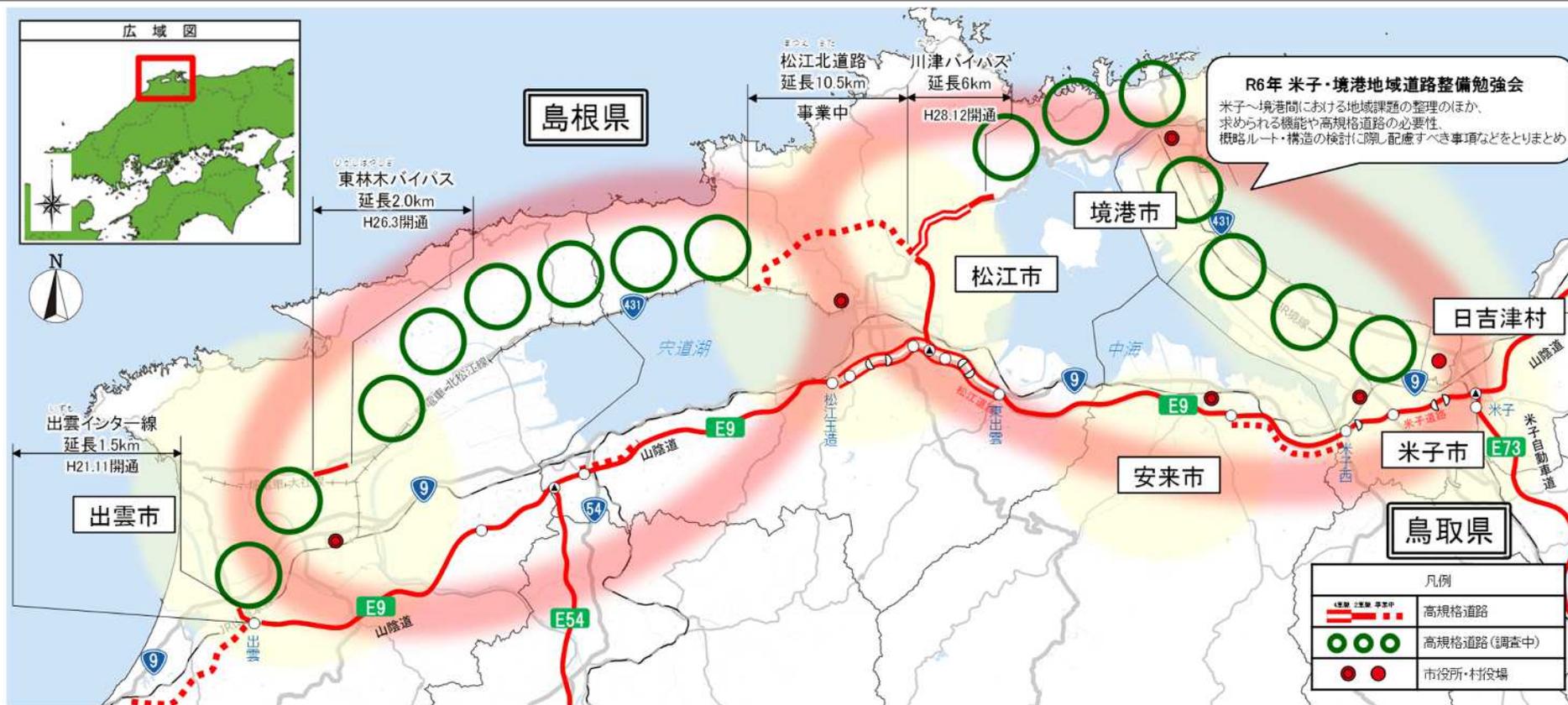
中海・宍道湖・大山圏域市長会が
 掲げる「**圏域の将来像**」

※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

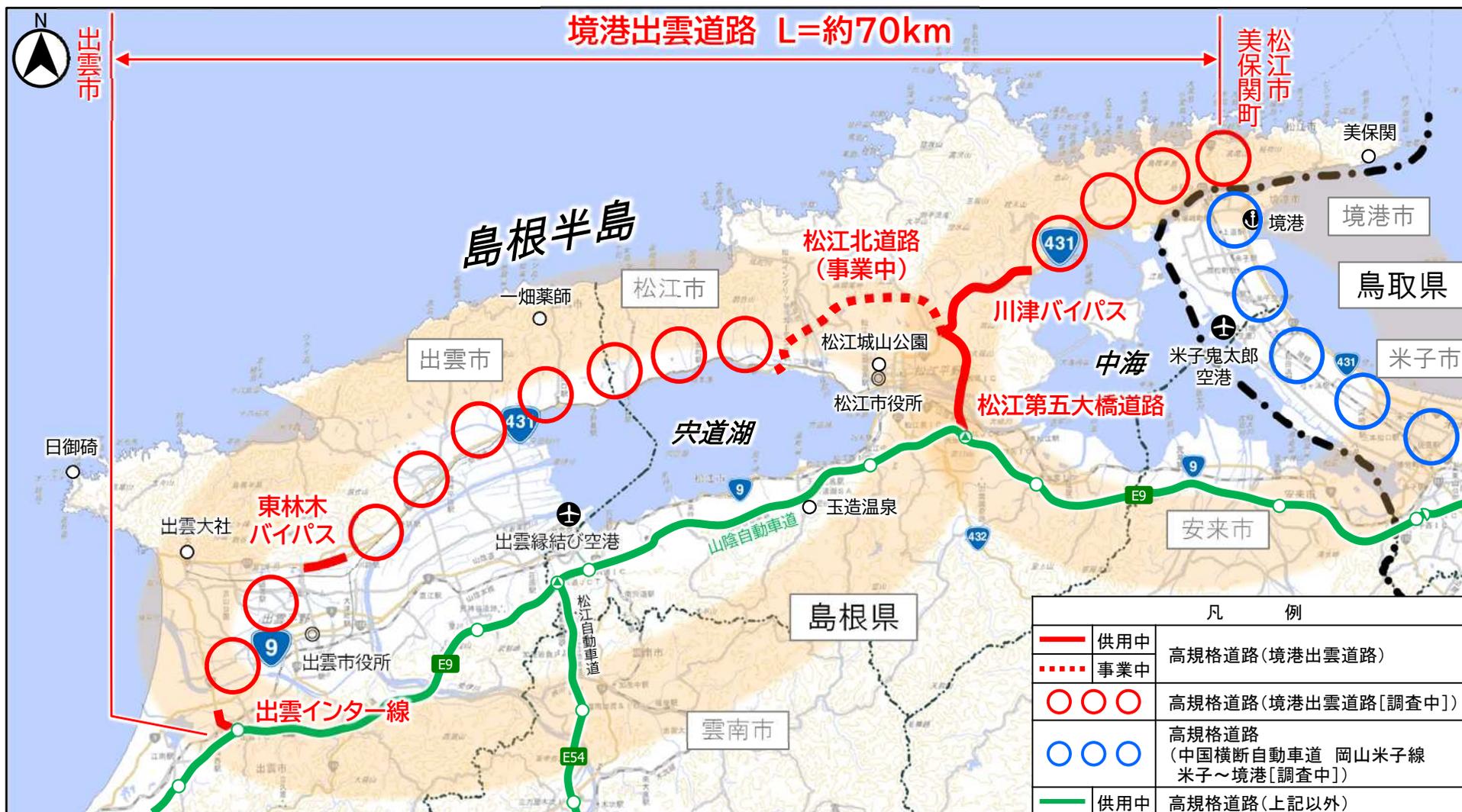
観光地間のアクセスに時間を要する

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

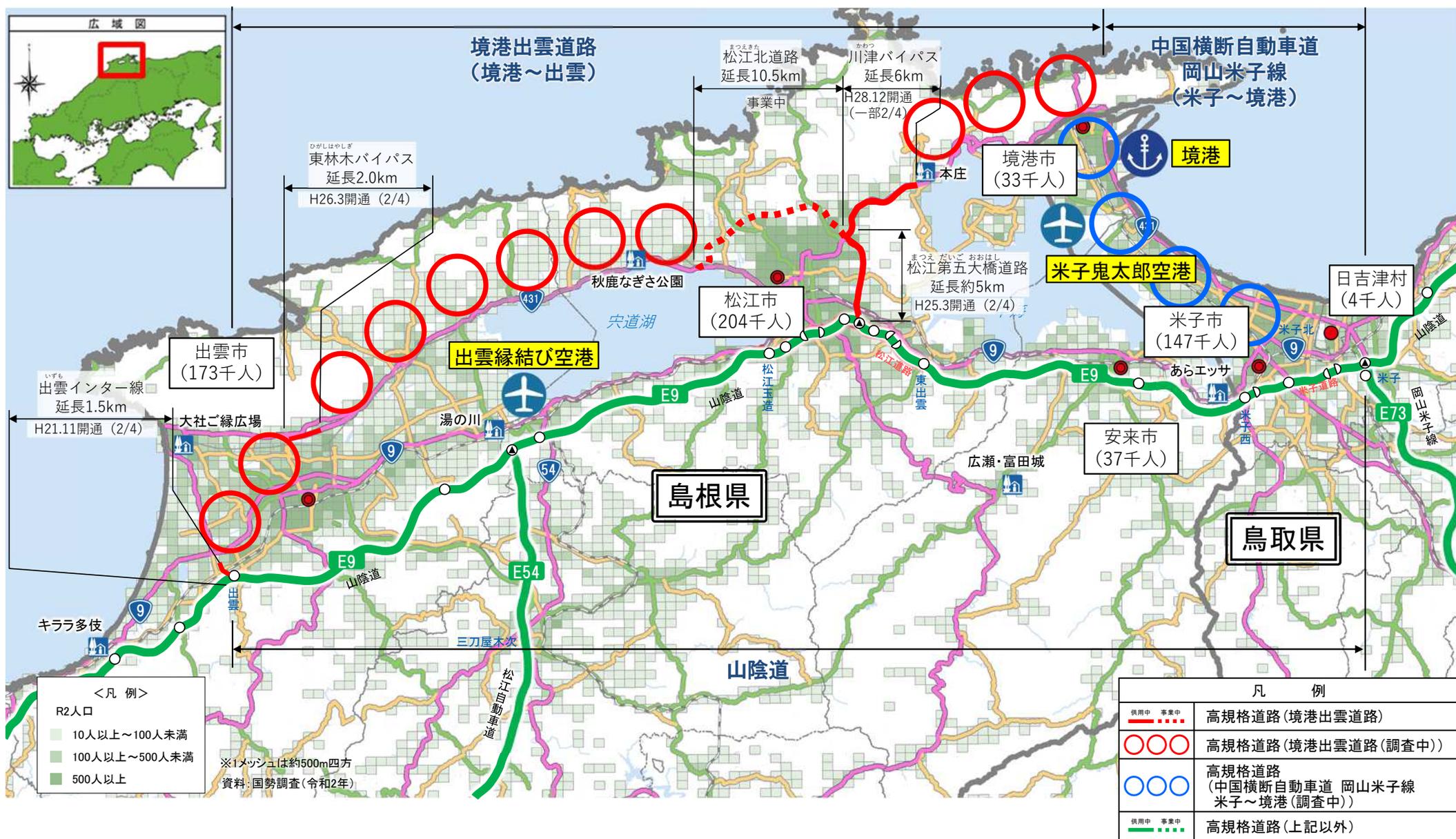
3. 境港出雲道路沿線地域の概要

- 境港出雲道路は、島根県出雲市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。



3. 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。



■ 松江第五大橋道路(松江だんだん道路)及び松江北道路の整備により、生産性向上とさらなる企業進出・雇用創出が期待される。

■ 松江第五大橋道路(松江だんだん道路)・松江北道路の整備により期待される効果



松江だんだん道路 整備完了

松江北道路 事業中

ソフトビジネスパーク島根の企業立地件数・新規雇用者数の推移



企業の声

企業進出 ソフトビジネスパーク島根

安来方面からも通勤しやすくなることなどから、立地を決めた。従業員の約7割が、橋南地区から通勤している。

人材確保 朝日ヒルズ工業団地

混雑する市街地を通過して通勤するので従業員採用面でハンデを感じているが、松江北道路によりその解消に期待している。

ソフトビジネスパーク島根 30分到達圏域



進出企業の雇用が課題

南北移動アクセス性向上 到達圏域 拡大

広域からの人材確保が可能に

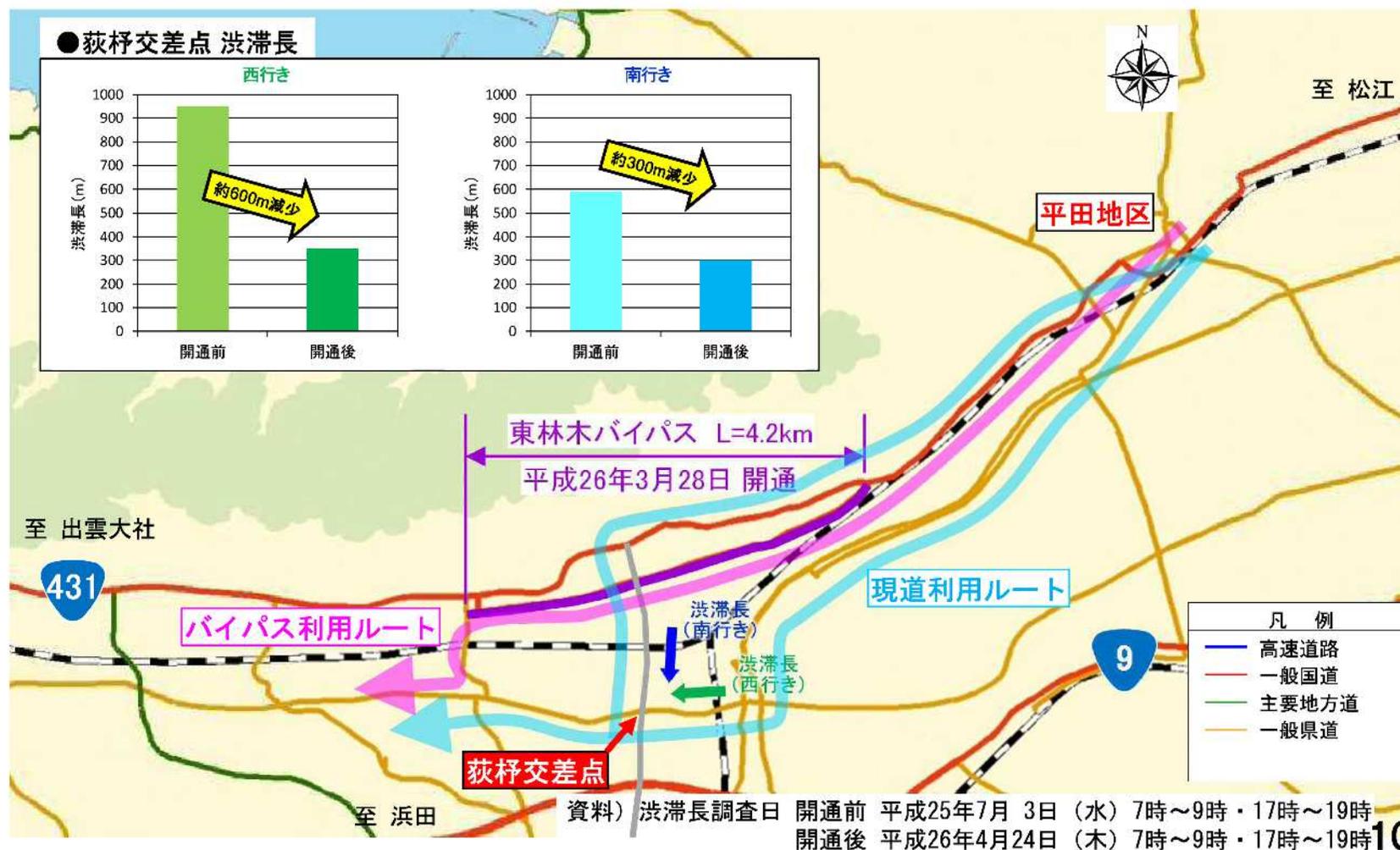
■ 東林木バイパスの整備により、交通の分散が図られたことで主要渋滞箇所である萩杼交差点の渋滞が緩和された。

■東林木バイパスの整備効果

6. 事業の効果(2)

主要渋滞箇所の渋滞緩和

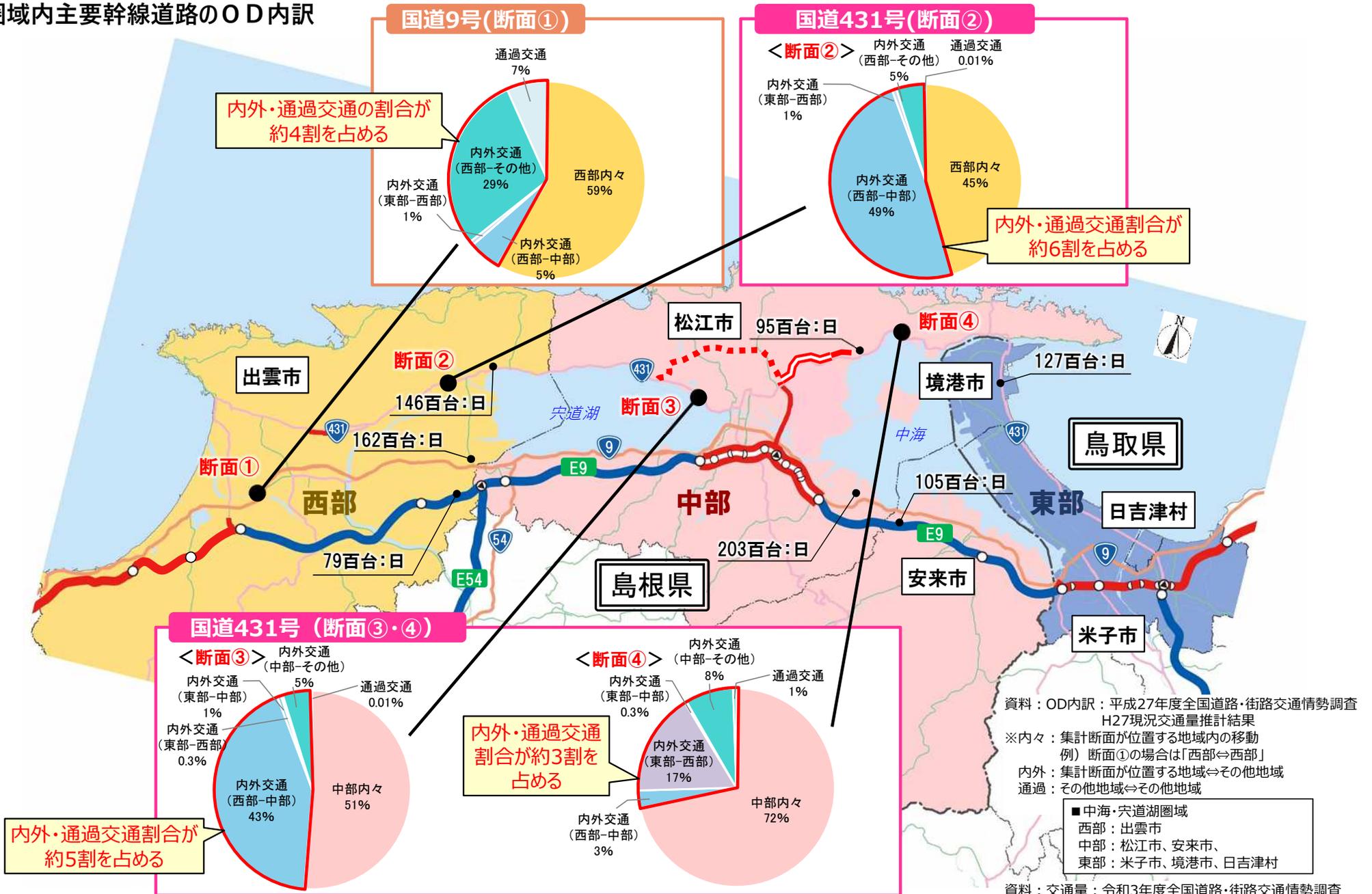
・東林木バイパスの整備によって、交通の分散が図られたことにより、主要渋滞箇所である萩杼交差点の渋滞長は最大約600m減少。



3. 境港出雲道路沿線地域の概要(地域の繋がり)

- 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



内外・通過交通割合が約5割を占める

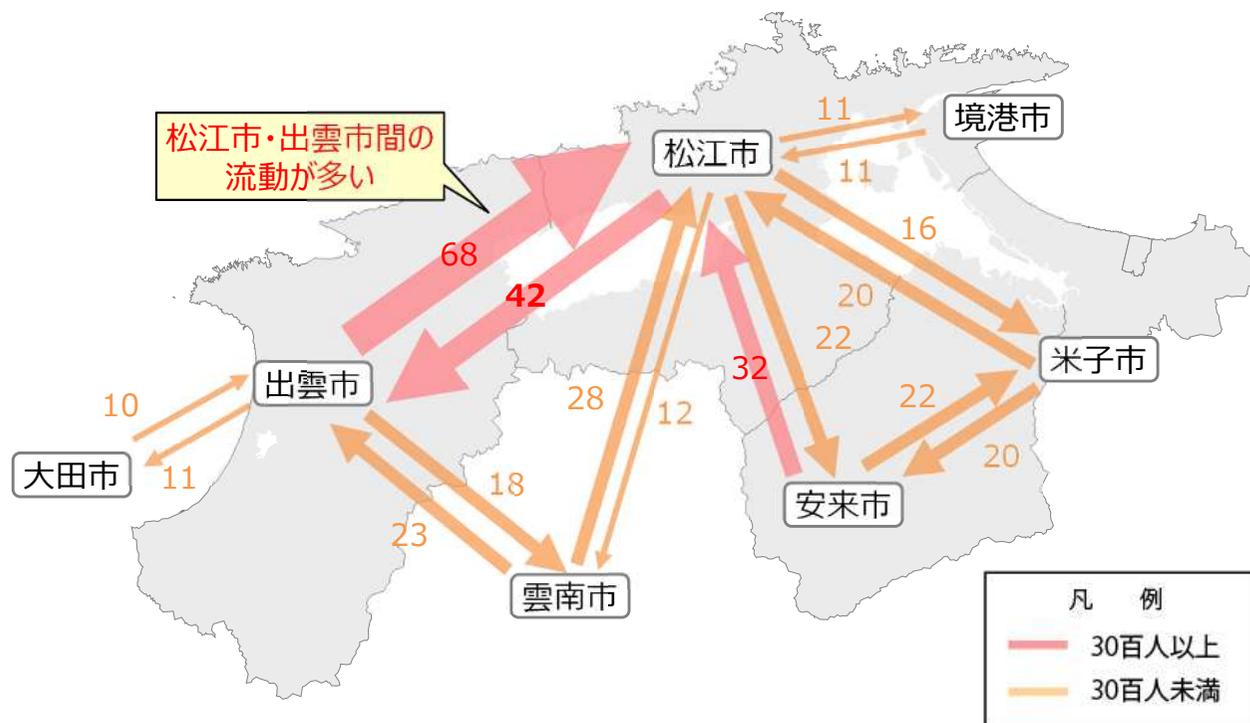
内外・通過交通割合が約3割を占める

内外・通過交通割合が約6割を占める

- 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)

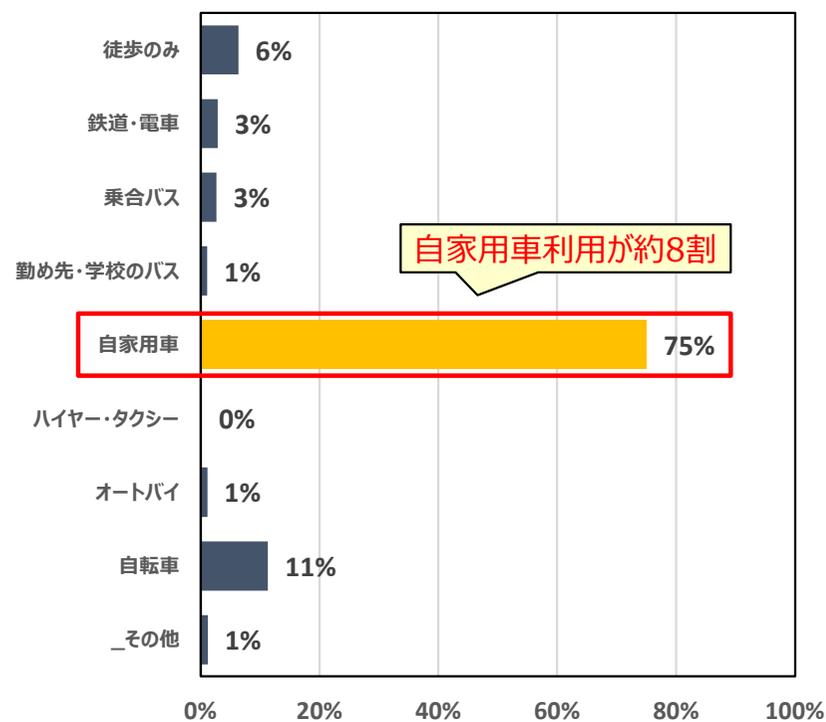
※通勤・通学者数500人以上を記載



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)

(複数回答)

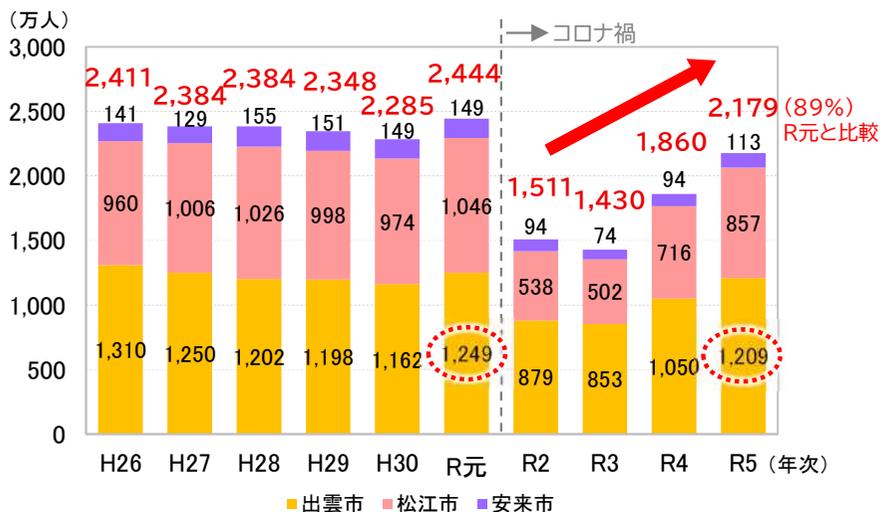


資料: 国勢調査(令和2年)

- 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

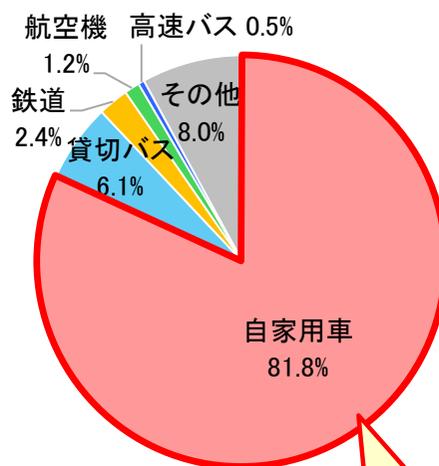
【島根県(延べ人数)】



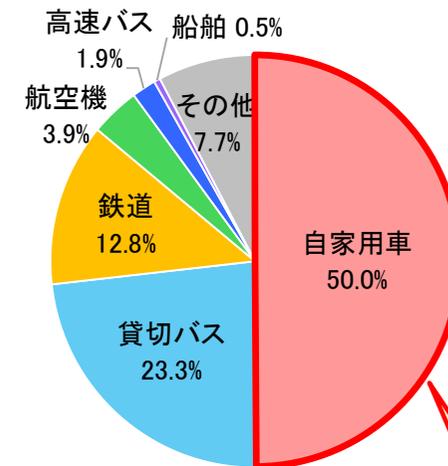
■利用交通手段の内訳

【松江市への観光】

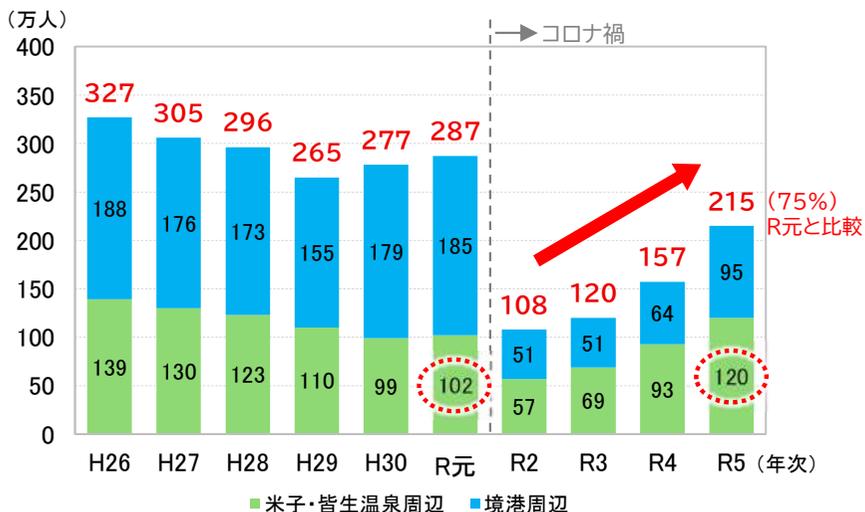
〈日帰り〉



〈宿泊〉

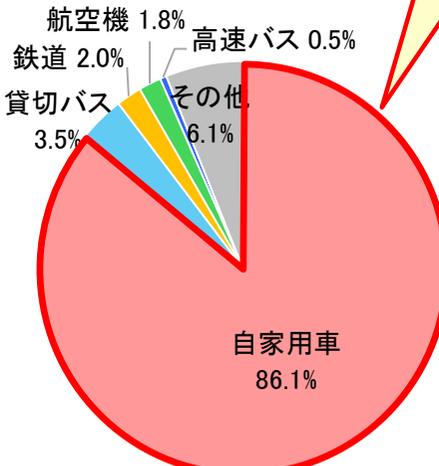


【鳥取県(実人数)】

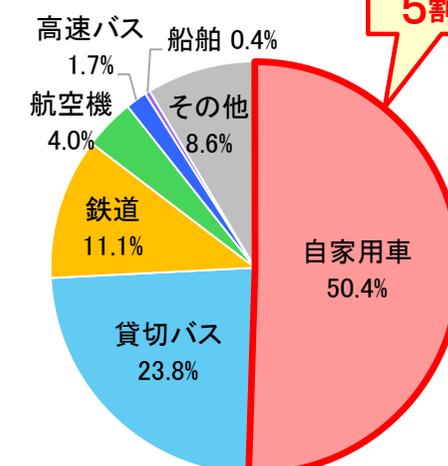


【出雲市への観光】

〈日帰り〉



〈宿泊〉



日帰りでは自家用車8割以上

宿泊では自家用車5割以上

- 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。



■ 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

【開通前】国道54号～国道184号経由
3時間50分

【開通後】松江道・尾道道経由
2時間30分

80分短縮!!

尾道市

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号を經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



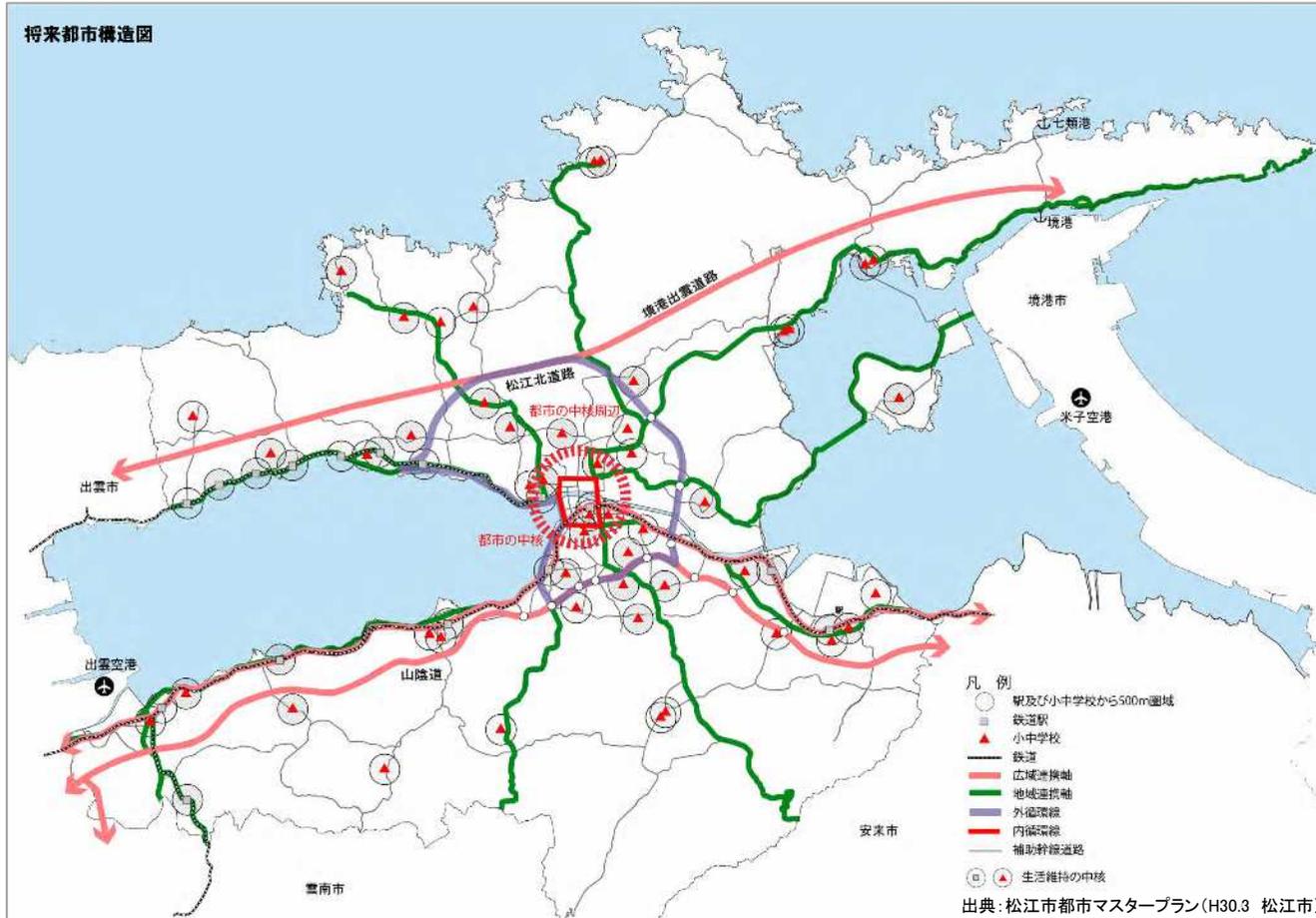
(一)美濃地石見横田停車場線(益田市)



国道432号(安来市)

■ 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**、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.なかもづくり

【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・なかもづくり】

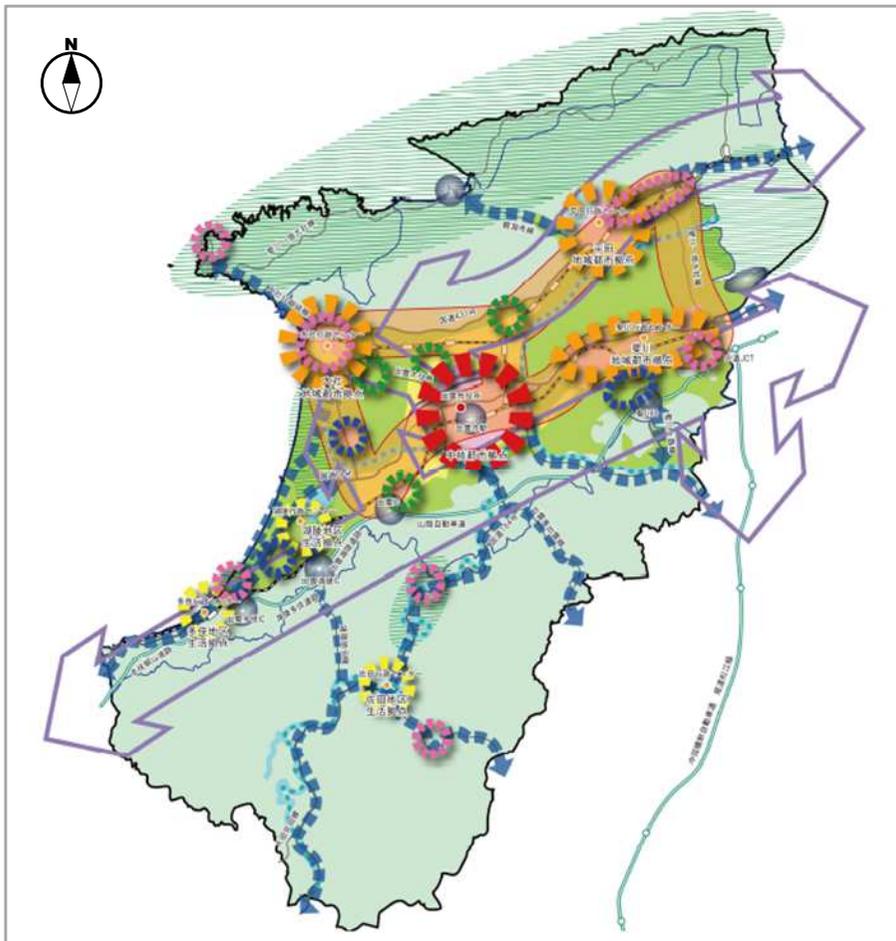
- ・中海・宍道湖・大山圏域の地域資源を歴史や共通するテーマでつなぎ、**住民の交流やマイクロツーリズム**を推進する。

【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



凡 例	
【拠 点】	【土地利用エリア】
<ul style="list-style-type: none"> 中核都市拠点 地域都市拠点 地域生活拠点 観光交流拠点 工業拠点 健康交流拠点 交通結節点 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地エリア 周辺市街地エリア 田園緑地エリア 山間緑地エリア 山なみ岸辺エリア
<ul style="list-style-type: none"> 【都市の骨格(軸)】 広域連携軸 都市間連携軸 地域間連携軸 グリーンインフラ軸 	<ul style="list-style-type: none"> 【その他】 行政界 都市計画区域 水面 鉄道 高速道路 国道 主要地方道

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】

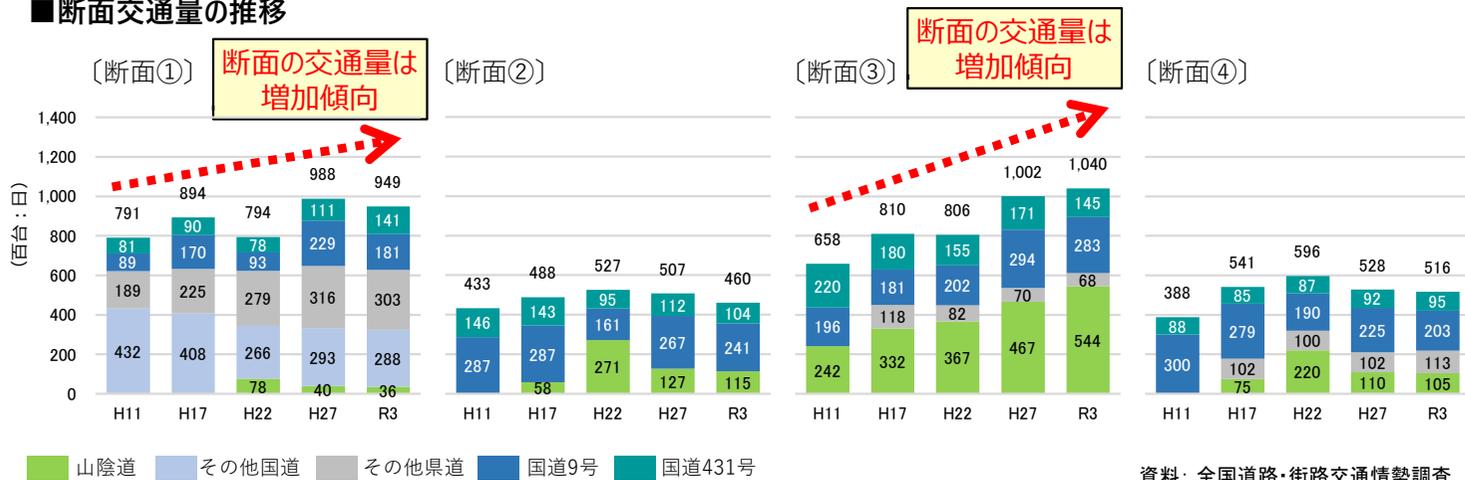
- 広域交通ネットワークの確保**や街なみ環境を整備することで、**交流の利便性**を高める。

■ 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。

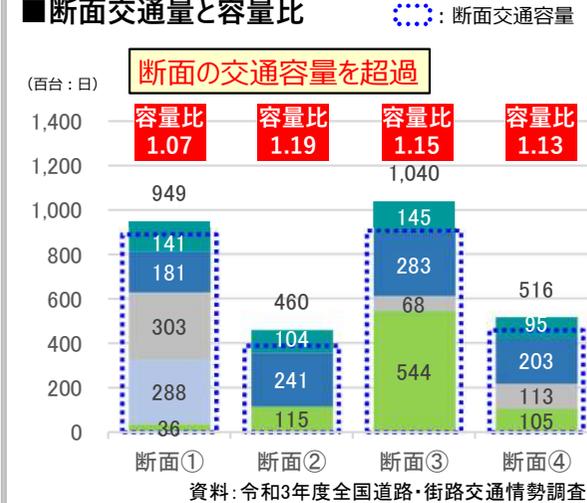
■ 圏域内主要道路の交通量と主要渋滞箇所



■ 断面交通量の推移



■ 断面交通量と容量比



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)

- 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。

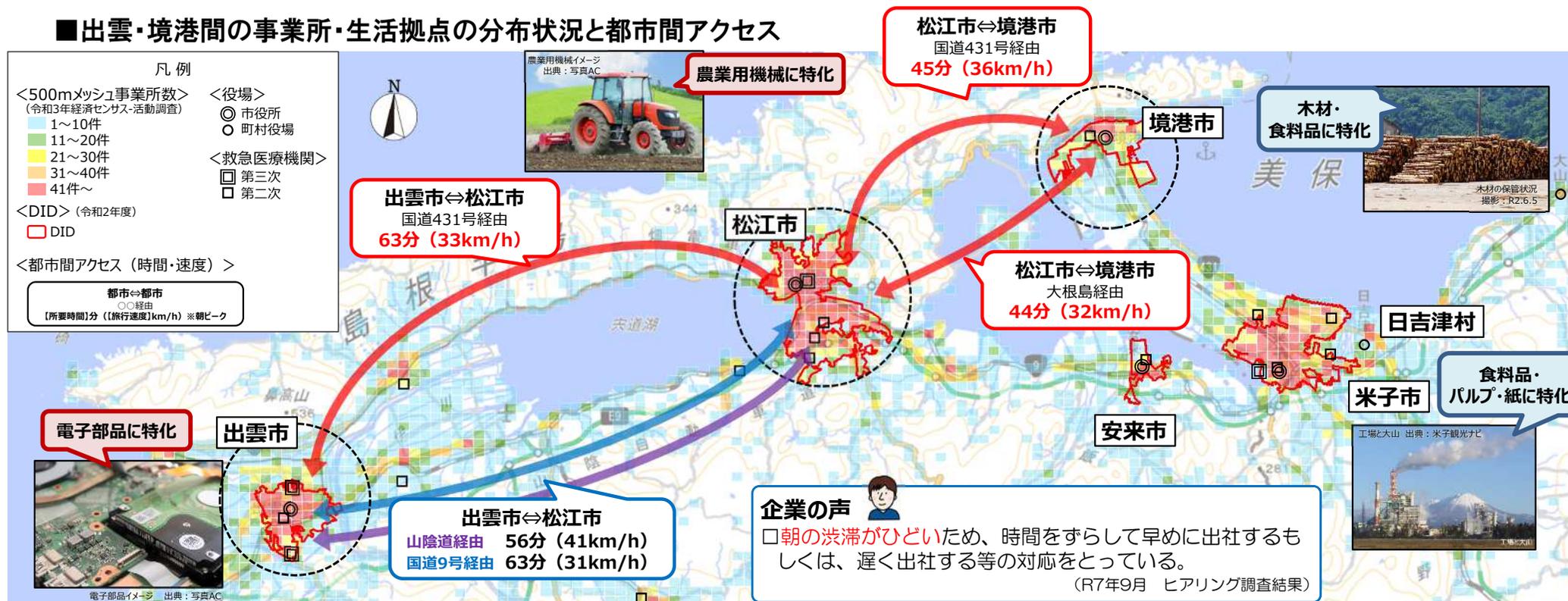
■ 山陰道出雲IC～出雲多伎IC開通後(令和7年4月)における平日12時間平均速度



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。

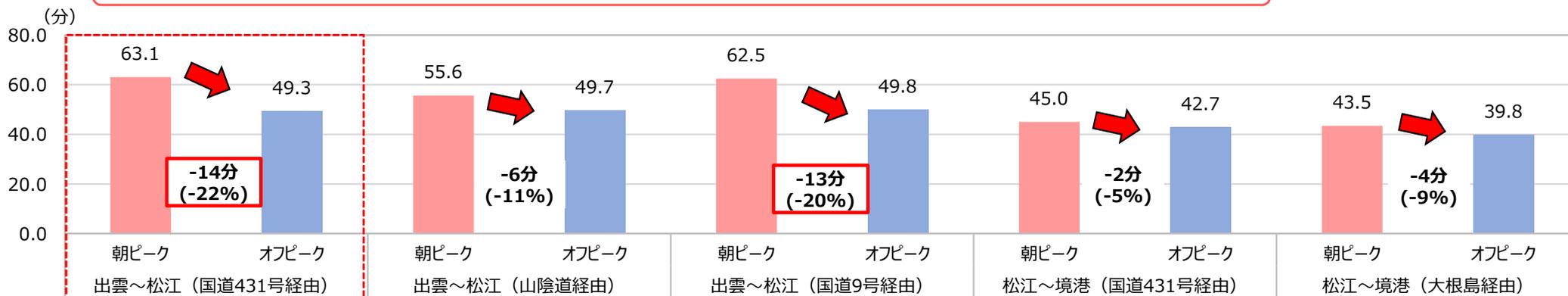
■ 出雲・境港間の事業所・生活拠点の分布状況と都市間アクセス



※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。

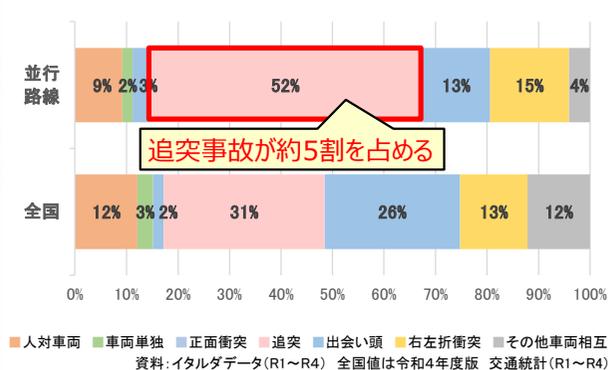
■境港出雲道路並行路線※1の重大事故発生箇所



交通事業者の声

□美保関支所以东において、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)が頻繁に往來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)

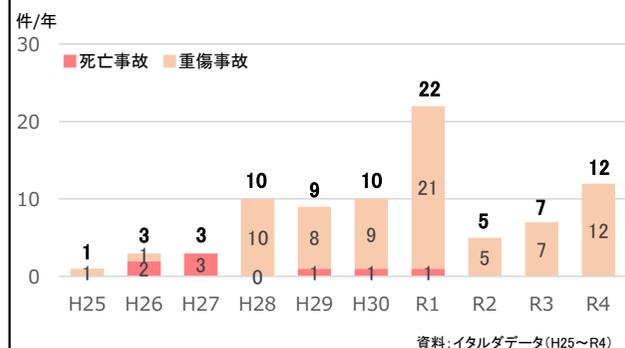
■境港出雲道路並行路線※1の事故類型



■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



- 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	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	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)

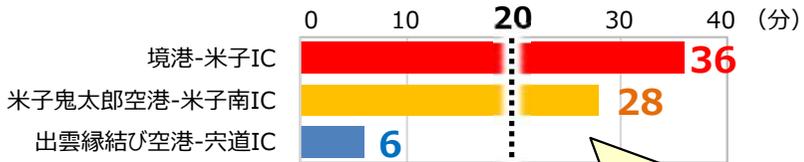
- 中海・宍道湖圏域には多数の工業団地が立地しており、国道9号・山陰道沿線の工業団地は既に分譲済みとなっている。
- 宍道湖北側の国道431号沿線の工業団地は、高規格道路や空港、港湾などの交通拠点へのアクセス性が低いことなどから大半が現在も分譲中となっており、中海・宍道湖の南北で分譲状況に差が生じている。

■ 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

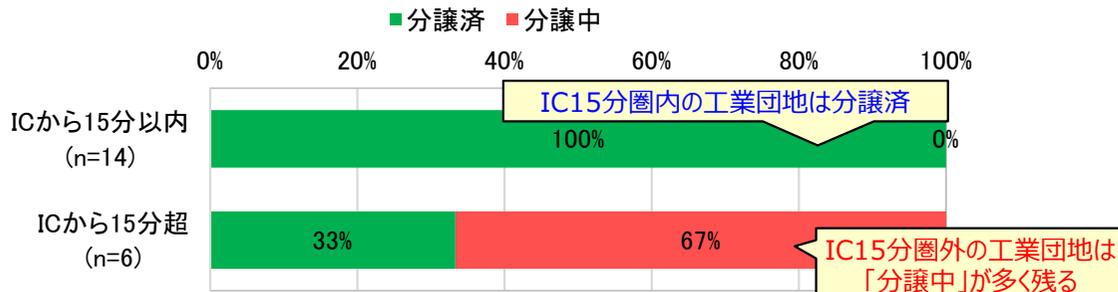
全国の空港・港湾の約8割が20分未満で到達しており、境港及び米子鬼太郎空港はアクセス性が低い



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)

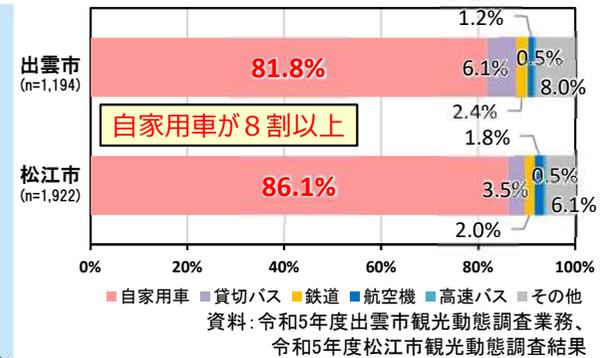
- 中海・宍道湖圏域内には、出雲大社や松江城等の有名な観光地の他に、年間30万人を集客する魅力的な観光地も多数存在しているが、1~2箇所の訪問が全体の約8割を占める等、観光地間のアクセスに時間を要しており、周遊観光に課題がある。
- 出雲大社から松江城間のアクセスにおいては、国道431号経由の方が山陰道経由より距離は短いが所要時間は同程度である。

■主要観光地間の所要時間・距離

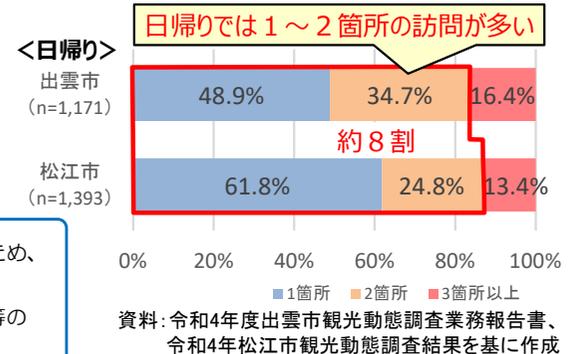
国道431号経由は山陰道経由より距離は短い、高規格道路ネットワークが整備されていないため時間を要する



■利用交通手段の内訳(日帰り)



■出雲市・松江市来訪者の周遊動向(訪問箇所数割合)



■観光客数の推移

◆出雲縁結び空港の最新動向

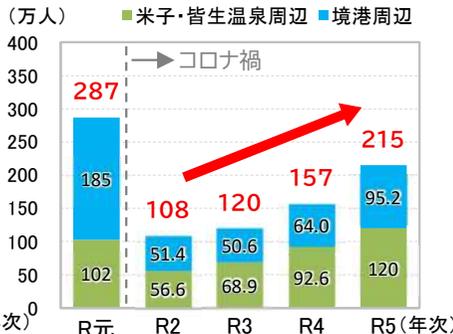
- ・2024年5月に12年ぶりにベトナムハノイチャーター便が運航され、搭乗率も9割を越えたことから、2025年3月にも運航。
- ・今後も国際定期便の就航に向け県の取組みが予定されており、出雲空港のゲートウェイ機能の更なる強化が期待されている。

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

◆島根県

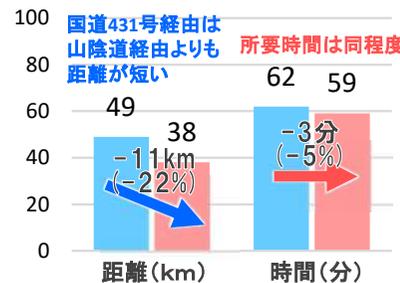


◆鳥取県

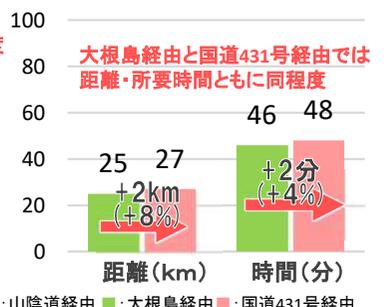


■拠点間の経路別の距離・所要時間の比較

◆出雲大社⇄松江城



◆松江城⇄水木しげるロード



- 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

(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



- 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



半島内は広範囲に土砂災害警戒区域が多数存在
→土砂崩落によるネットワーク寸断のリスク



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)

■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

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)



凡例

【災害】
 道路の被災リスク
 土砂災害警戒区域

【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

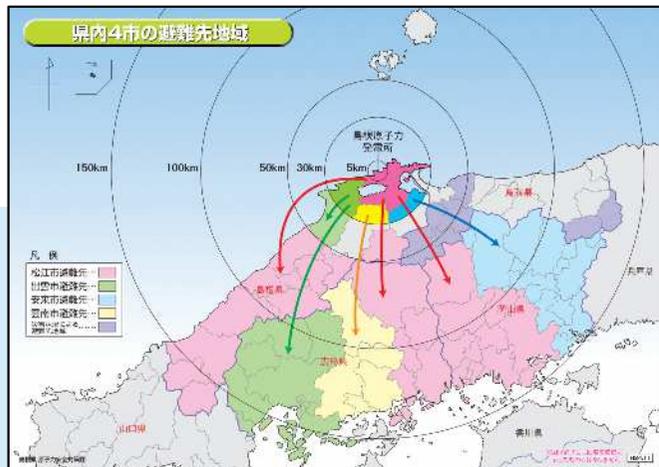
洪水浸水の被災リスク
 河川の想定最大浸水区域
 津波浸水想定区域

通行止め箇所
 災害による通行止め発生箇所

写真：島根県災害対策本部会議資料(島根県HP)

5. 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。



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)

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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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ですが所要時間は同程度である。
医療	⑦救急搬送	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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。**