

境港出雲道路整備計画検討会

第2回 説明資料

— 優先区間の検討 —

令和8年2月24日

1. 検討フロー	2
2. 整備の必要性	3
3. 優先区間の検討	10
4. 今後の進め方(案)	21

- 道路事業者が想定する道路交通課題を設定し、意識調査にて道路利用者の課題認識を確認した上で、道路交通課題と政策目標(案)を踏まえ、整備の必要性を整理する。
- 区間別の交通特性を把握した上で、政策目標ごとの課題を踏まえた評価指標、及び評価区間を設定し、優先区間を検討する。

■ 検討フロー

【意識調査の実施】

道路交通課題の評価

※道路交通課題を道路利用者の視点から検証

質問1 境港～出雲間（特に出雲市～宍道湖北岸、松江市橋北～美保関町間）における対象区間の道路状況をどのように感じていますか。
 「出雲市東神西町～松江市西浜佐陀町間」、「松江市野原町～松江市美保関町間」に区別して、①～⑥について「**そう思う～そう思わない**」の5段階評価でご回答ください。

<5段階評価> a. そう思う b. ややそう思う c. どちらとも言えない
 d. あまりそう思わない e. そう思わない

- ① 既存の高速道路や空港・港湾へのアクセス性が低く、効率的な物流活動を阻害している
- ② 観光地への移動時間が長く、多くの観光地へ訪れることが難しい
- ③ 時間帯によって移動時間にばらつきがあり、時間を読みにくい
- ④ 災害時の通行止めにより、移動が困難になる
- ⑤ 医療機関への移動や救急搬送において円滑性・迅速性に課題がある
- ⑥ 交通事故の発生や急カーブの存在により、安全・快適に通行できない
- ⑦ その他（上記以外の道路交通課題があると思われる場合、【回答はがき】の<自由回答欄>に具体的にご回答ください）

区間	出雲市東神西町～ 松江市西浜佐陀町間					松江市野原町～ 松江市美保関町間				
	そう 思う	やや そう 思う	どちらとも 思えない	あまり そう 思わない	そう 思わない	そう 思う	やや そう 思う	どちらとも 思えない	あまり そう 思わない	そう 思わない
①	a	b	c	d	e	a	b	c	d	e
②	a	b	c	d	e	a	b	c	d	e
③	a	b	c	d	e	a	b	c	d	e
④	a	b	c	d	e	a	b	c	d	e
⑤	a	b	c	d	e	a	b	c	d	e
⑥	a	b	c	d	e	a	b	c	d	e

⑦その他：①～⑥以外の課題があれば具体的に回答ください
 <自由回答欄>

【整備の必要性】

道路交通課題の設定

※対象地域の道路交通課題を設定

STEP①参照

↓

政策目標(案)の設定

※地域の道路交通課題及び将来像を踏まえ設定

STEP②参照

↓

整備の必要性

※道路交通課題及び政策目標(案)を踏まえ整理

STEP③参照

【優先区間の検討】

評価指標の設定

※政策目標ごとの評価指標を設定

STEP④参照

↓

評価区間の設定

※事業状況及び沿道状況を踏まえ設定

STEP⑤参照

↓

区間別の評価

※客観的評価指標による区間別評価

STEP⑥参照

↓

優先区間の設定

※現道課題を踏まえた優先区間の設定

STEP⑦参照

【地域将来像の把握】

総合計画等

※関連自治体の総合計画等の記載内容を把握

『松江市都市マスタープラン』
 『出雲市都市計画マスタープラン』
 等

【交通特性の整理】

交通特性の把握

※ETC2.0を用いて交通特性を整理し、交通特性が変化する箇所を区間端に反映

【反映】
課題認識の確認

【反映】
沿線地域の将来を確認

【反映】
交通特性の違い

【反映】
課題認識の確認

■ 境港出雲道路沿線地域における道路交通課題として、道路管理者が想定している課題は下記のとおりである。

■ 道路交通課題の設定(STEP①)

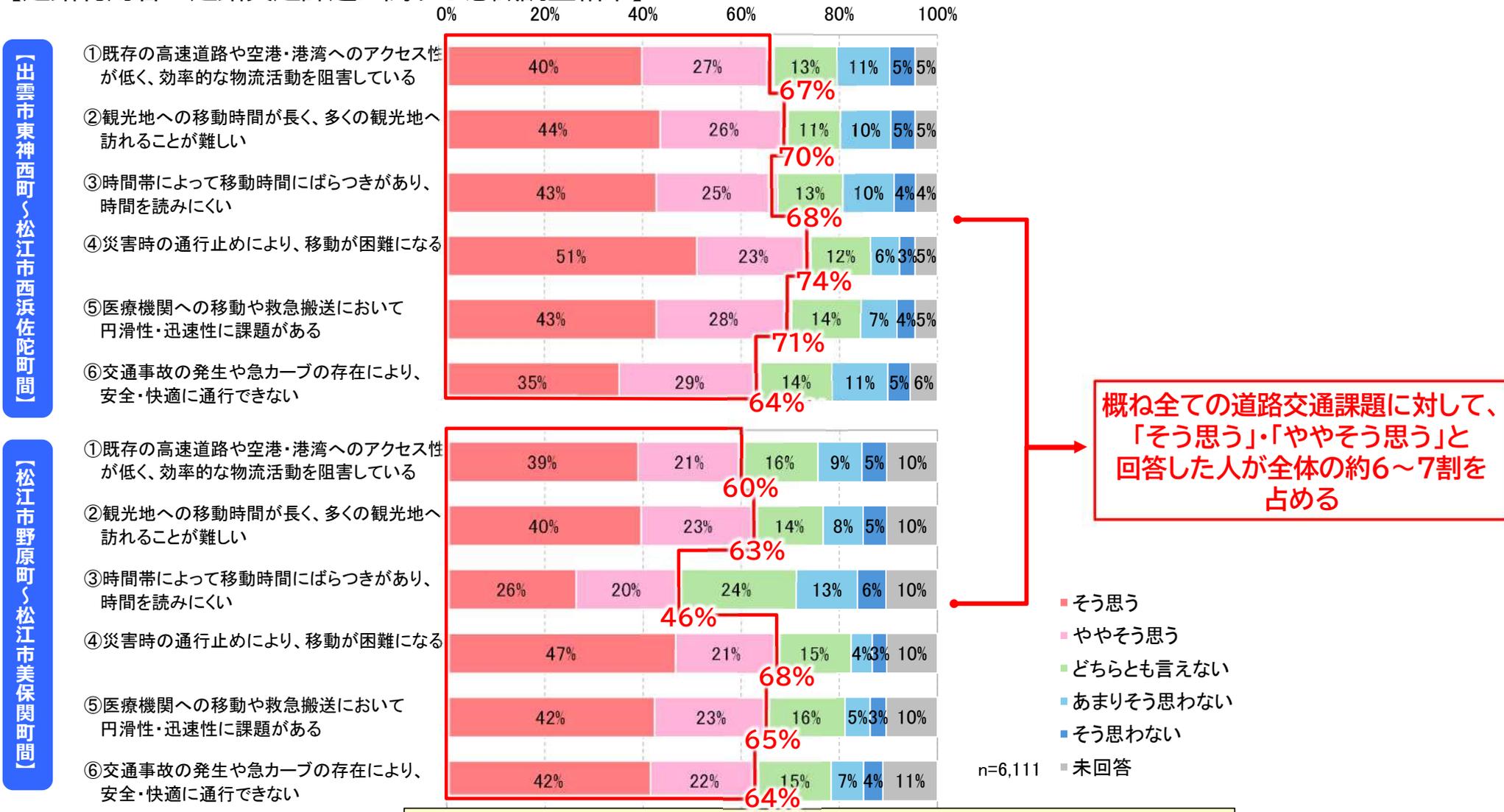
【境港出雲道路沿線地域における道路交通課題】

視点	整理項目	道路交通課題
全般(渋滞)	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が必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。

■ 意識調査の結果、「出雲市東神西町～松江市西浜佐陀町間」及び「松江市野原町～松江市美保関町間」の両区間において、概ね全ての道路交通課題について「そう思う」・「ややそう思う」と回答した人が全体の約6～7割を占めていることから、道路管理者が想定していた課題と道路利用者の課題認識が一致していることを確認した。

■ 道路交通課題の設定(STEP①)

【道路利用者の道路交通課題に関する意識調査結果】



概ね全ての道路交通課題に対して、「そう思う」・「ややそう思う」と回答した人が全体の約6～7割を占める

道路管理者が想定していた課題と道路利用者の課題認識が一致していることを確認

- 意識調査における自由意見のうち、「意見」としては、質問項目に関する内容が全体の約6割、質問項目以外に関する内容が約3割を占め、否定的意見が約3%となっている。なお、質問項目以外に関する意見については、「渋滞」に関する意見が最も多い。
- 「要望」としては、境港出雲道路への要望や早期整備の必要性に関する内容が全体の約5割を占めている。

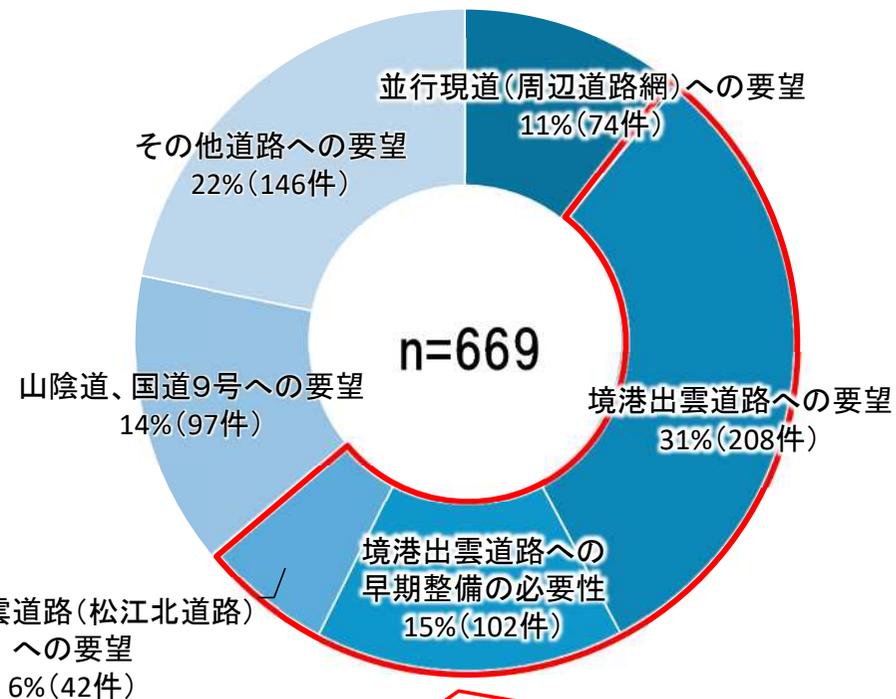
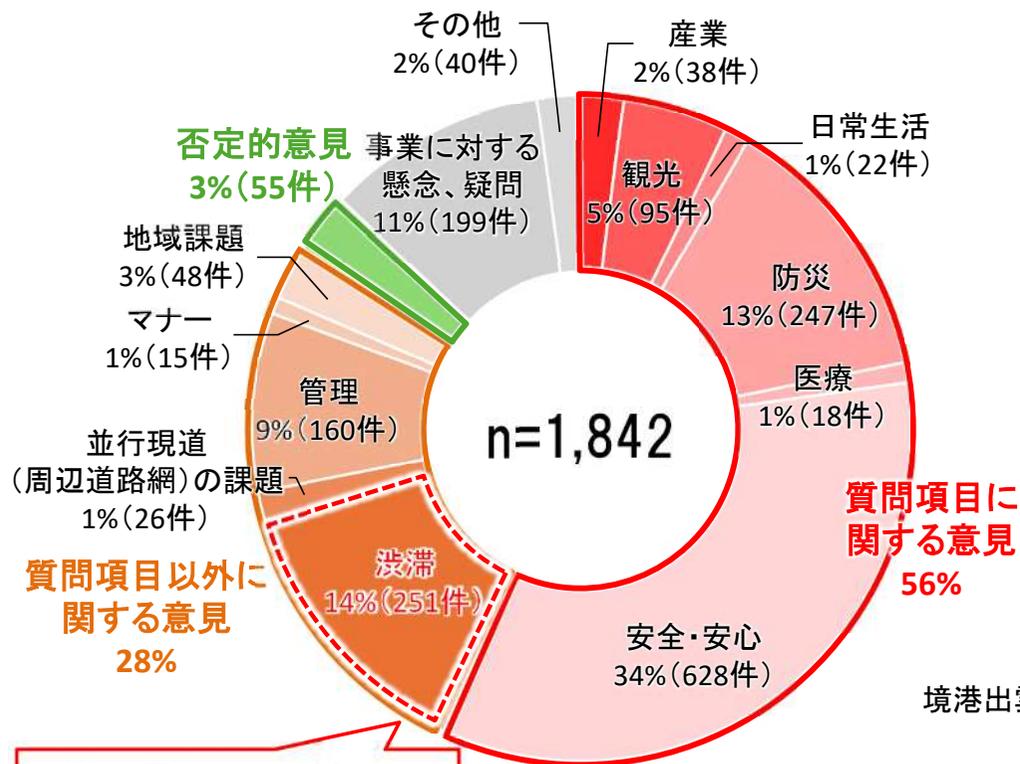
■ 道路交通課題の設定(STEP①)

【意識調査における自由意見】

【自由意見回答数:2,014件】

<意見>

<要望>



質問項目以外に対する意見については、「渋滞」に関する意見が最も多い

境港出雲道路への要望や早期整備の必要性に関する内容が約5割を占める

※回答者が複数の内容の意見を述べる可能性があるため、意見数の総数は自由意見回答数と一致しない

■ 具体的な自由意見としては、下記のような内容が確認された。

■ 道路交通課題の設定(STEP①)

【意識調査における道路交通課題に対する自由意見】

【自由意見回答数: 2,014件】

項目		分類 (件数)	回答者属性	自由意見
質問項目に対する意見		産業 (38件)	松江市/30代	交通の利便性が悪いことで地域経済の発展が遅れているように感じる。
		観光 (95件)	出雲市/50代	松江～出雲は湖北の方に観光地が集中しているのに、国道431号のみがアクセス路となっている現況は島根東部にとって観光需要の喚起への足かせとなっているものと思っています。
		日常生活 (22件)	出雲市/70代	土日と平日の交通量にばらつきあり、時間が読めない。
		防災 (247件)	出雲市/50代	島根原発の事故があった場合避難が困難になると思う。
			松江市/50代	出雲から松江に帰る際、一部が冠水で通行できなかったが、迂回路がない為に9号線まで出るしかなく、移動に時間がかかった。
		医療 (18件)	出雲市/70代	道幅が狭く緊急車両の移動時間に支障があると思う。
	安全・安心 (628件)	松江市/70代	宍道湖北岸の道路は交通量の多さに対し、道路車線が少ないうえに、道路幅も狭く車以外の通行も危険な所が多い。	
		出雲市/50代	道幅が狭い割には大型車の通行が多いので運転していて怖さを感じる。	
その他意見	他の課題に関する意見	渋滞 (251件)	松江市/70代	朝・夕通勤時間帯に渋滞があり非常に不便を感じている。
			松江市/30代	道が狭く片側1車線しかないため、遅い車がいると渋滞が起きやすい。
		並行現道(周辺道路網)の課題 (26件)	松江市/70代	住民と観光と別の見方で視点が別れるが、特にこの地域は両面で道路行政が遅れている。
		管理 (160件)	出雲市/50代	草刈りが不十分で車道へはみ出している。
		マナー (15件)	松江市/60代	運転マナーが悪い。
		地域課題 (48件)	松江市/60代	用事が無いのでほとんど通らない。何か魅力があればいいと思う。
	否定的意見	否定的意見 (55件)	松江市/50代	人口減少、高齢化がすすみ必要ない。
	その他	事業に対する懸念、疑問 (199件)	出雲市/30代	動線が変わることで、今の幹線道路沿いの店舗の経営に打撃があることを懸念しています。
その他 (40件)		出雲市/20代	新幹線を通して欲しい。	
道路への要望	並行現道(周辺道路網)への要望 (74件)	出雲市/60代	境港出雲道路が完成するまでの間、既存道路(R431)の改良必要区間があると思われ整備が必要と思う。	
	境港出雲道路への要望 (208件)	出雲市/50代	片側2車線の道路整備をしないと、事故等で通行止めが発生する可能性では、物流や観光の計画路線にはなりにくい。	
	境港出雲道路への早期整備の必要性 (102件)	松江市/60代	早期に実現して欲しい。	
	アンケート対象外の境港出雲道路への要望 (42件)	松江市/70代	松江北道路を早く開通させてほしい。	
	山陰道、国道9号への要望 (97件)	出雲市/50代	山陰道の料金が高く頻繁には使えないので、鳥取県の様に無料にして欲しいです。	
	その他道路への要望 (146件)	出雲市/50代	宍道湖の北側は、高速と空港アクセスが悪すぎる為、斐川ICから北へ延びるバイパスが必要と思う。	

■ ヒアリングより、物流の効率化や観光周遊性の向上、円滑な移動、災害に強い道路の確保、安心な医療、事故の減少に資する道路が地域に求められている状況を確認した。

■ 道路交通課題の設定(STEP①)

【意識調査におけるヒアリング調査結果】

赤字：課題 青字：期待される効果

分類	主な意見
産業	<ul style="list-style-type: none"> ● 境港で保管している原材料を松江市内の自社工場まで運搬する際には、美保関町の国道431号は狭いため、迂回となるが、宍道湖南側から米子経由で境港に入る南回りルートを現在利用している。宍道湖北側に高規格道路が整備されれば、時間短縮になるし、定時性も確保される。 ● 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。 ● 宍道湖北側は、最寄りの高速IC・空港がいずれも「湖南側」に位置し、アクセスが弱い。宍道湖北側の工業団地は空き区画があるものの、企業側が「湖南側」の工業団地が造成されるまで待つ傾向にある。 ● 境港出雲道路が開通すれば、輸送時間の短縮により、業務効率や物流の観点、物流費の削減等に効果が期待される。 ● 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。
観光	<ul style="list-style-type: none"> ● 松江城⇄出雲大社の周遊は国道431号経由が主流で、繁忙期（神在月等）は大渋滞。結果として訪問箇所を絞らざるを得ず、周遊性が下がる。 ● 出雲空港は福岡便や東海方面への便があり、米子空港と使い分けする人も多く、米子や境港からの乗客のアクセスがしやすくなることを期待する。また、圏域内に米子空港から入って、出雲空港から出るという需要の増加に期待している。 ● 美保関～境港～出雲大社のツアーでは、片道2時間弱程度を移動時間に要するため、観光地での滞在時間に余裕がないツアーとなっている。当該道路の整備により、移動時間が短縮することで、観光地での滞在時間の拡大、立ち寄り箇所の拡大等の効果が期待される。
日常生活	<ul style="list-style-type: none"> ● 朝の渋滞がひどいため、時間をずらして早めに出社するもしくは、遅く出社する等の対応をとっている。 ● 宍道湖～中海北岸における高規格道路の開通により、慢性的な交通渋滞の解消、安全性の向上、路線バスの円滑な運行に期待します。 ● 道路の整備が進めば、会社までの通勤時間が短縮でき、人材確保の面で求人の幅が広がる。
防災	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成23年の元日に発生した豪雪時には、救急搬送に約4時間を要した事案があった。平常時であれば、約30～40分の搬送時間が、50cm以上の積雪と、道路の立ち往生した車両などにより進路を阻まれたことなどが原因であった。 ● 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。 ● 出雲市平田周辺の浸水箇所は改善が必要。観光協会では出雲市（出雲大社方面）～松江市間は通常国道431号を案内しているが、雨天時に浸水で通行困難となり、当該路線への案内ができないケースがある。 ● 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。
医療	<ul style="list-style-type: none"> ● カーブが多く、路面状態も悪いため、救急搬送中の車内での処置への影響や、搬送時間の延長にもつながることが懸念される。 ● 松江市中心部、出雲市平田町付近等、朝夕に混雑しているところがある。 ● 高規格道路が整備されることで救急現場への到着が早くなり、搬送時間も短縮されることで、救命率の向上が期待できる。 ● 出雲地域は、県内の他地域に比較すると救急受入病院に恵まれた地域ですが、全国的な傾向と同様に救急出場件数が増加しています。短期間で救急出場が集中すると出雲地域の病院だけでは受入れが難しい場合や松江市との境界地域においては、かかりつけ病院が松江市内のことも多いため、松江市への搬送をする場合もあり、宍道湖北側の道路は重要な交通経路であり整備に期待している。
安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> ● 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）が頻繁に往来することから危険箇所が多い。 ● 松江手角町～松江美保関町森山（境水道大橋交差点）間の国道431号は、狭隘区間が複数あり、特に大型車同士の離合に難渋する。 ● 道の駅本庄付近～境水道大橋付近は線形が悪く、大型車のはみ出しが多い。 ● 安全性の高い道路が整備されることで、交通事故が減少し、快適な走行に寄与する。

■ 設定した6つの道路交通課題、意識調査結果及び沿線自治体の将来像を踏まえ、当該地域の政策目標(案)を設定した。

政策目標(案)の設定(STEP②)

視点	地域の道路交通課題	意識調査の結果	地域の将来像	政策目標(案)
産業	<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。 	<p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国道431号はアクセス性が低く、ICや目的の地まで時間がかかる。 <p>期待</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 所要時間の短縮により定時性が確保され、輸送メリットが増えることで企業活動の活性化が見込める。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 働く場としての確保を図る地域 ● 広域交通の利便性の向上と産業振興を図る ● 県土の活力向上と経済発展につながる高速道づくり 	<p>産業の活性化</p>
観光	<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が必要時間は同程度である。 	<p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 観光地間の移動に時間がかかるため、観光地の滞在時間に余裕がなく、訪問箇所を絞るなど、周遊性が下がる。 <p>期待</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 移動時間の短縮により、滞在時間や立ち寄り箇所の拡大が可能になり、広域周遊も期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 広域周遊ルートの確立を推進 ● 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 ● 地域の魅力・活力を高める道づくり 	<p>広域周遊観光の促進</p>
日常生活	<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。 	<p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 朝の渋滞がひどいため、時間をずらして早めに出社するもしくは、遅く出社する等の対応をとっている。 <p>期待</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 道路整備により、交通量の減少や渋滞解消することで定時性が確保され、利便性向上につながる。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 渋滞の解消や災害への対応の円滑化を推進 ● 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 ● 地域の魅力・活力を高める道づくり 	<p>定時性の確保</p>
防災	<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。 	<p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国道431号は幹線道路の代替路がなく、災害や事故による通行止めの際、移動に時間がかかり、避難が困難になる。 <p>期待</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 災害時に道路ネットワークが確保でき、地域住民の避難や緊急車両が迅速・円滑に通行できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 耐震化の推進や未整備箇所の早期整備 ● 災害時の迂回路としての機能強化を図る ● 災害に強く、安心な地域を支える道づくり 	<p>信頼性の高いネットワークの確保</p>
医療	<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。 	<p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 松江市中心部、出雲市平田町付近等、朝夕に混雑しているところがある <p>期待</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現場到着が早くなり、搬送時間も短縮されることで、重症患者への対応が迅速になり、救命率の向上につながる。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 救急医療の交通網としての機能強化を図る ● 地域の魅力・活力を高める道づくり 	<p>救急医療機関への速達性の向上</p>
安全・安心	<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。 	<p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国道431号は道路幅員が狭く、カーブも多く見通しも悪い。歩道未整備区間もあり、車以外の通行も危険な所が多い。 <p>期待</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 安全性の高い道路が整備されることで、交通事故が減少し、快適な走行に寄与する。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 誰もが安心して暮らせるやさしいまちづくり ● 歩行者・自転車等の安全性を高める道づくり 	<p>交通安全の確保</p>

- 道路交通課題及び政策目標(案)を踏まえ、当該地域の道路整備の必要性を整理した。

■整備の必要性(STEP③)

境港～出雲間では、高規格道路や空港、港湾などの交通拠点、主要な観光地間、第三次医療機関へのアクセス性が低く、ピーク時の渋滞や重大事故の発生、災害時の交通確保といった道路交通課題が存在しており、地域への意識調査では、約6～7割が道路交通課題を認識していることから、道路利用者の課題認識と一致していることを確認。

地域の将来像としても、境港出雲道路は広域連携軸等として位置付けられており、道路ネットワーク整備を促進することで、広域交流の促進や災害に強い市街地の形成を目指している。

地域の道路交通課題、意識調査の結果、地域の将来像より、政策目標を「産業の活性化」、「広域周遊観光の促進」、「定時性の確保」、「信頼性の高いネットワークの確保」、「救急医療機関への速達性の向上」、「交通安全の確保」を設定。



道路交通課題を解消し、**政策目標を達成するためには、道路ネットワークの整備が必要。**



当該区間は約70kmに及ぶことから、同時期に全線整備の実現は困難であり、現況の道路交通課題の大きさを客観的に評価した上で、**優先区間を検討し、随時、事業効果を発現させていくことが必要。**

- 各政策目標(案)に対して評価指標を設定し、客観的評価指標による区間別評価を実施した。
- なお、意識調査にて渋滞に関する意見が複数の政策目標で確認されたため、渋滞に関する課題として「主要渋滞箇所」、「区間平均速度」、将来像として「境港出雲道路の位置づけ」を評価指標に追加した。

■ 評価指標の設定(STEP④) 赤字: 渋滞に関する課題

政策目標(案)	地域の道路交通課題の概要	区間別評価指標	
		課題	将来像
産業の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ● 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工業団地の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。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 高速ICまでの所要時間 	<p>【渋滞】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 主要渋滞箇所数 ➢ 区間平均速度 <p>➢ 境港出雲道路の位置づけ</p>
広域周遊観光の促進	<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、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。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 休日の区間平均速度 	
定時性の確保	<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。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 朝ピーク時とオフピーク時の所要時間の差 	
信頼性の高いネットワークの確保	<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。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 通行止め実績 ➢ 土砂災害警戒区域又は浸水想定区域の延長割合 	
救急医療機関への速達性の向上	<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。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 速度低下区間延長割合 	
交通安全の確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 境港出雲道路並行路線では、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が多く分布しており、縦断線形不良箇所は特定のエリアに集中していない。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 重大事故件数 ➢ 平面及び縦断線形不良箇所数 	

■ 出雲北部と宍道湖沿岸部の区間端について、主要な交差点で分割して設定した。

■ 評価区間の設定 (STEP⑤)

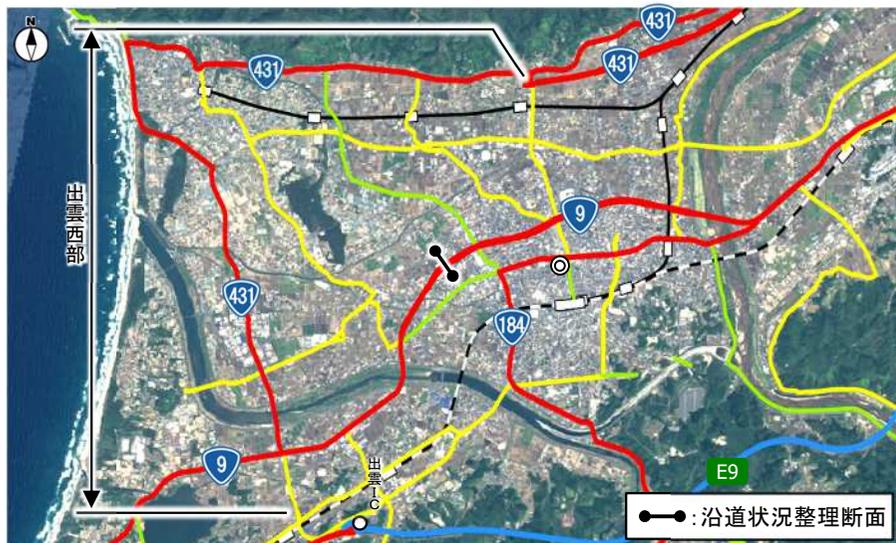
【境港出雲道路並行路線における評価区間の設定】



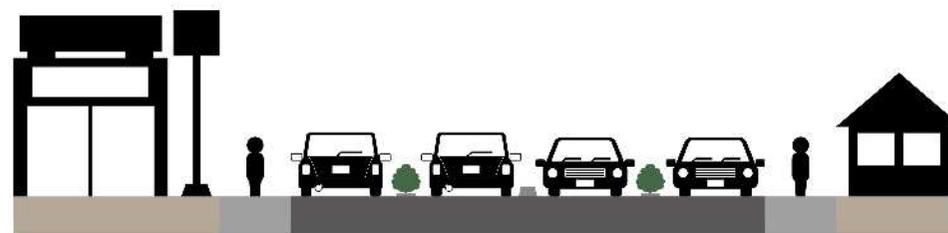
- 続いて、区間別の沿道状況を確認した。
- 出雲西部は出雲市中心部を通過するため、商業施設が沿道に多く立地しており、出雲北部は旧平田市街地を通過するため、住宅地が沿道に多く立地している。

<区間別の沿道状況>

【出雲西部】 出雲市中心部を通過するため、商業施設が沿道に多く立地。



下図：地理院地図(電子国土WEB)



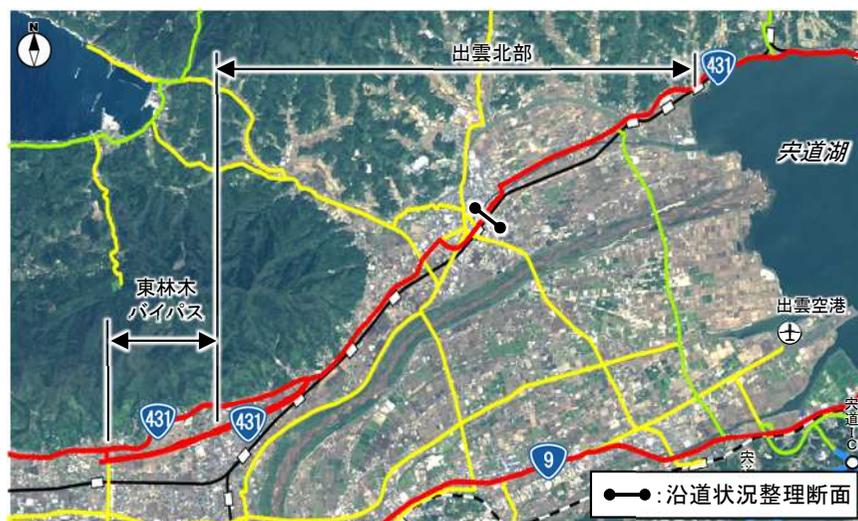
商業施設

道路

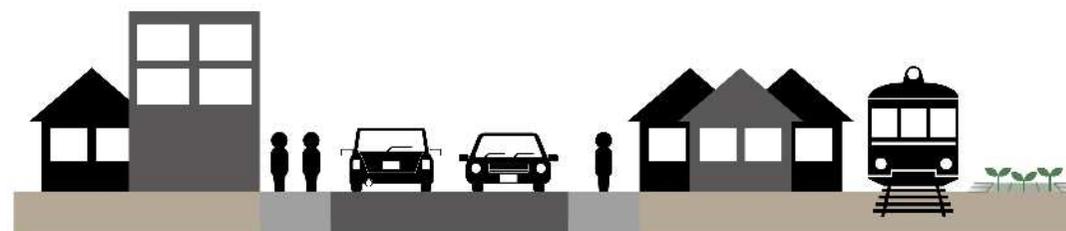
住宅

▲沿道状況イメージ図

【出雲北部】 旧平田市街地を通過するため、住宅地が沿道に多く立地。



下図：地理院地図(電子国土WEB)



住宅

道路

住宅

一畑電車

▲沿道状況イメージ図

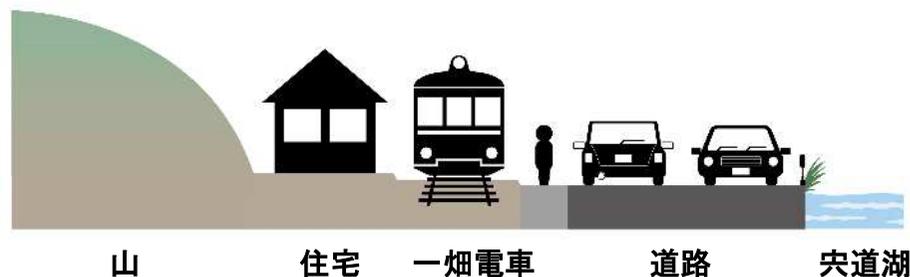
■ 宍道湖沿岸部は宍道湖と一畑電車に挟まれており、中海沿岸部は中海と山に挟まれている。

<区間別の沿道状況>

【宍道湖沿岸部】 宍道湖と一畑電車に挟まれている。



下図：地理院地図(電子国土WEB)



▲沿道状況イメージ図

【中海沿岸部】 中海と山に挟まれている。



下図：地理院地図(電子国土WEB)

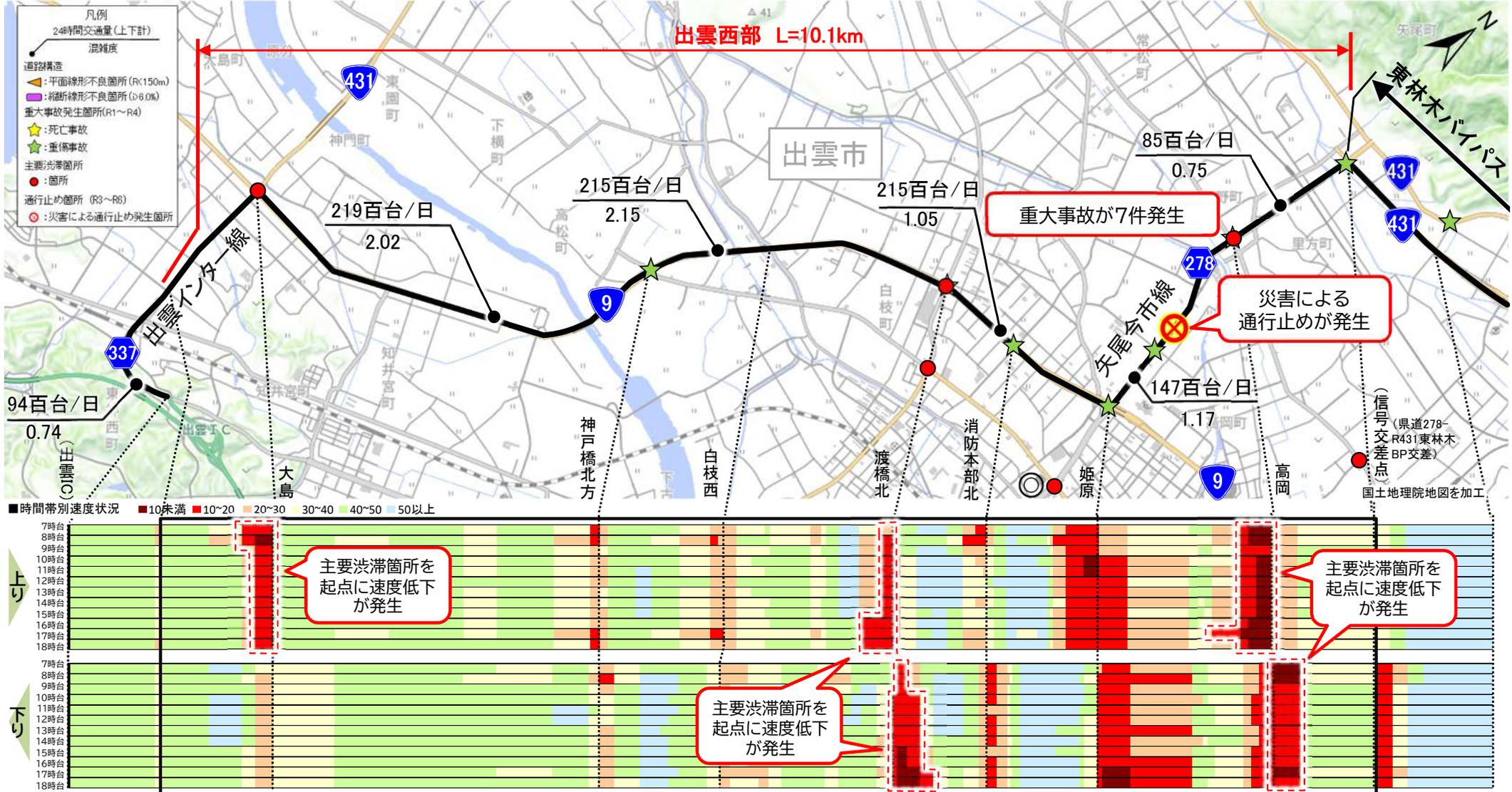


▲沿道状況イメージ図

3. 優先区間の検討(出雲西部)

- 出雲西部では、主要渋滞箇所である大島交差点や渡橋北交差点、高岡交差点において速度低下が生じている。
- 重大事故が7件発生しており、災害による通行止めも1回発生している。

■ 区間別の評価(STEP⑥)



■ 課題まとめ

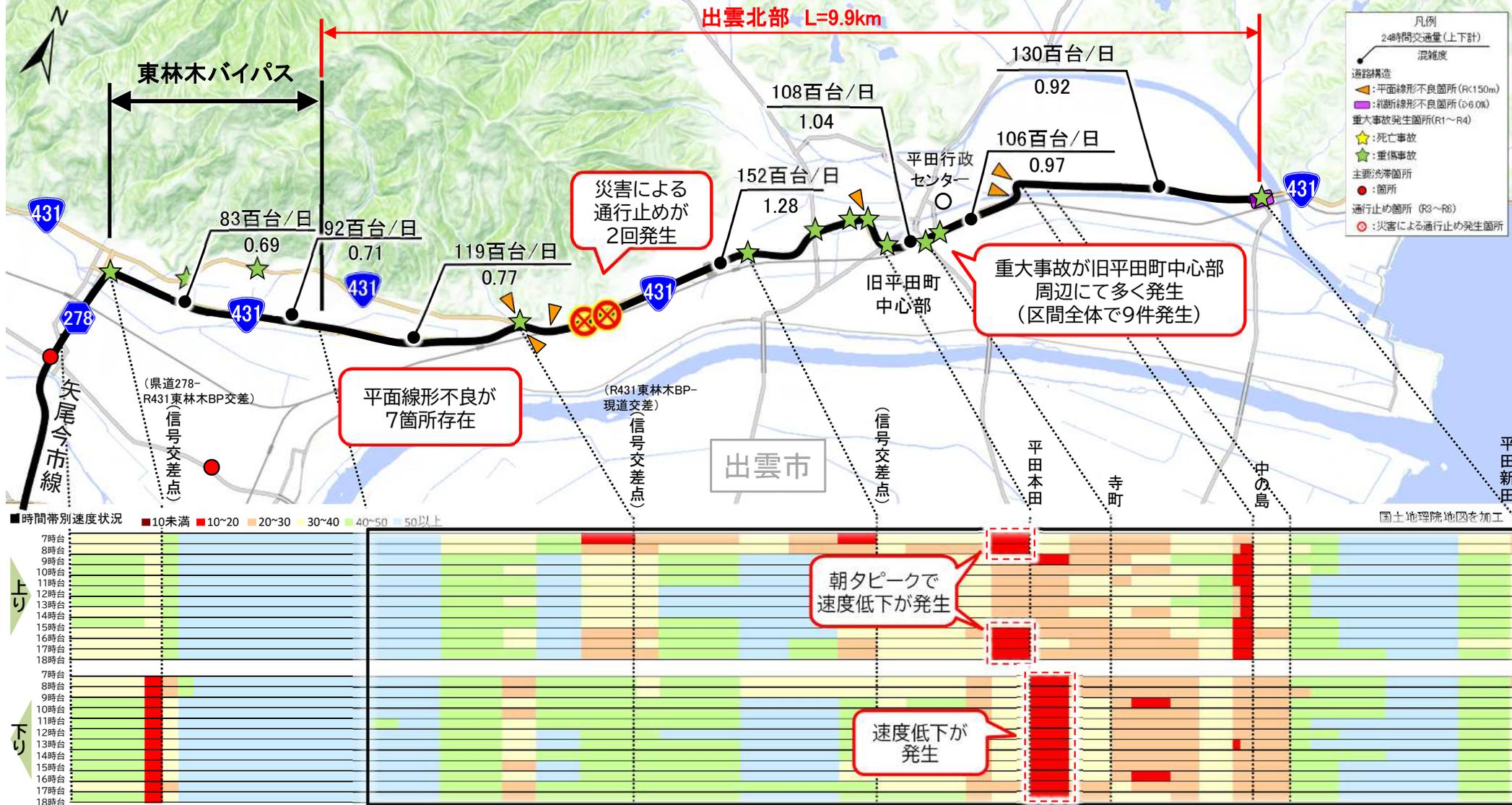
資料:【交通量、混雑度】令和3年度全国道路・街路交通情勢調査、【主要渋滞箇所】国交省HP、【道路構造】島根県HP、【重大事故】イタルデータ(R1-R4)、【通行止め】島根県資料、【時間帯別速度】ETC2.0プローブデータ 令和7年6月平日

主要渋滞箇所数	区間平均速度※1	高速ICまでの所要時間※2	休日の区間平均速度※1	朝ピーク時とオフピーク時の所要時間の差※3	通行止め実績	土砂災害警戒区域又は浸水想定区域の延長割合	速度低下区間延長割合※4	キロあたり重大事故件数	キロあたり平面及び縦断線形不良箇所数
3箇所	32.2km/h	22分	31.7km/h	1.1分	1回/4年	96%	30%	0.7件/4年	0箇所

※1:ETC2.0プローブデータ(令和7年6月平日または休日)を用いて、7時~19時における12時間平均旅行速度を算出。
 ※2:最寄りの高速ICまでの所要時間を令和3年度全国道路・街路交通情勢調査の昼間12時間平均旅行速度を用いて算出。
 ※3:ETC2.0プローブデータ(令和7年6月平日)を用いて、朝ピーク時、オフピーク時における区間所要時間を算出。なお、ピーク時は7時~9時、オフピーク時は9時~17時。
 ※4:速度カウンター図(令和7年6月の平日)における、昼間12時間帯の内、いずれかの時間帯で速度低下した区間(20km/h未満)を区間延長で除した割合

3. 優先区間の検討(出雲北部)

- 出雲北部では、旧平田町中心部付近で30km/hを下回る区間が多く、特に平田本田交差点において速度低下が生じている。
- 重大事故が9件発生しており、災害による通行止めも2回発生している。また、平面線形不良も7箇所存在している。



■ 課題まとめ

資料:【交通量、混雑度】令和3年度全国道路・街路交通情勢調査、【主要渋滞箇所】国交省HP、【道路構造】鳥根県HP、【重大事故】イタルダデータ(R1~R4)、【通行止め】鳥根県資料、【時間帯別速度】ETC2.0プローブデータ 令和7年6月平日

主要渋滞箇所数	区間平均速度	高速ICまでの所要時間	休日の区間平均速度	朝ピーク時とオフピーク時の所要時間の差	通行止め実績	土砂災害警戒区域又は浸水想定区域の延長割合	速度低下区間延長割合	キロあたり重大事故件数	キロあたり平面及び縦断線形不良箇所数
0箇所	37.2km/h	24分	39.0km/h	3.6分	2回/4年	100%	21%	0.9件/4年	0.7箇所

3. 優先区間の検討(宍道湖沿岸部)

- 宍道湖沿岸部では、出雲西部、出雲北部に比べて速度は高いが、一部区間で30~40km/h程度の速度帯となっている。
- 重大事故が6件発生しており、平面・縦断線形不良箇所が13箇所存在している。



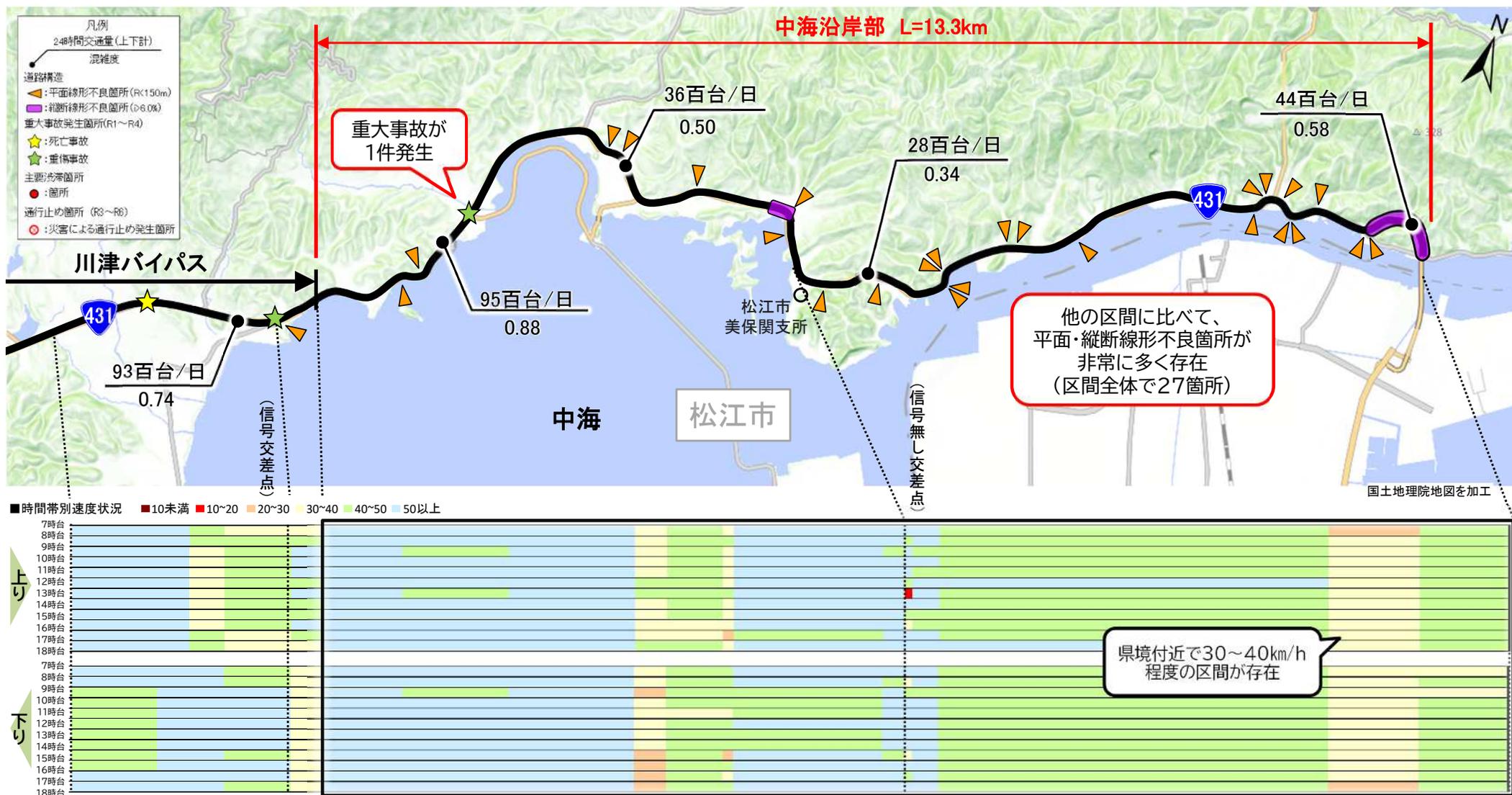
課題まとめ

資料:【交通量、混雑度】令和3年度全国道路・街路交通情勢調査、【主要渋滞箇所】国交省HP、【道路構造】島根県HP、【重大事故】イタルダデータ(R1-R4)、【通行止め】島根県資料、【時間帯別速度】ETC2.0プローブデータ 令和7年6月平日

主要渋滞箇所数	区間平均速度	高速ICまでの所要時間	休日の区間平均速度	朝ピーク時とオフピーク時の所要時間の差	通行止め実績	土砂災害警戒区域又は浸水想定区域の延長割合	速度低下区間延長割合	キロあたり重大事故件数	キロあたり平面及び縦断線形不良箇所数
0箇所	49.5km/h	28分	51.6km/h	1.5分	0回/4年	57%	-	0.4件/4年	0.9箇所

3. 優先区間の検討(中海沿岸部)

- 中海沿岸部では、出雲西部、出雲北部に比べて速度は高いが、県境付近など一部区間で30~40km/h程度の速度帯となっている。
- 重大事故が1件発生しており、平面・縦断線形不良箇所が非常に多く、27箇所存在している。



■ 課題まとめ

資料:【交通量、混雑度】令和3年度全国道路・街路交通情勢調査、【主要渋滞箇所】国交省HP、【道路構造】島根県HP、【重大事故】イタルダデータ(R1~R4)、【通行止め】島根県資料、【時間帯別速度】ETC2.0プローブデータ 令和7年6月平日

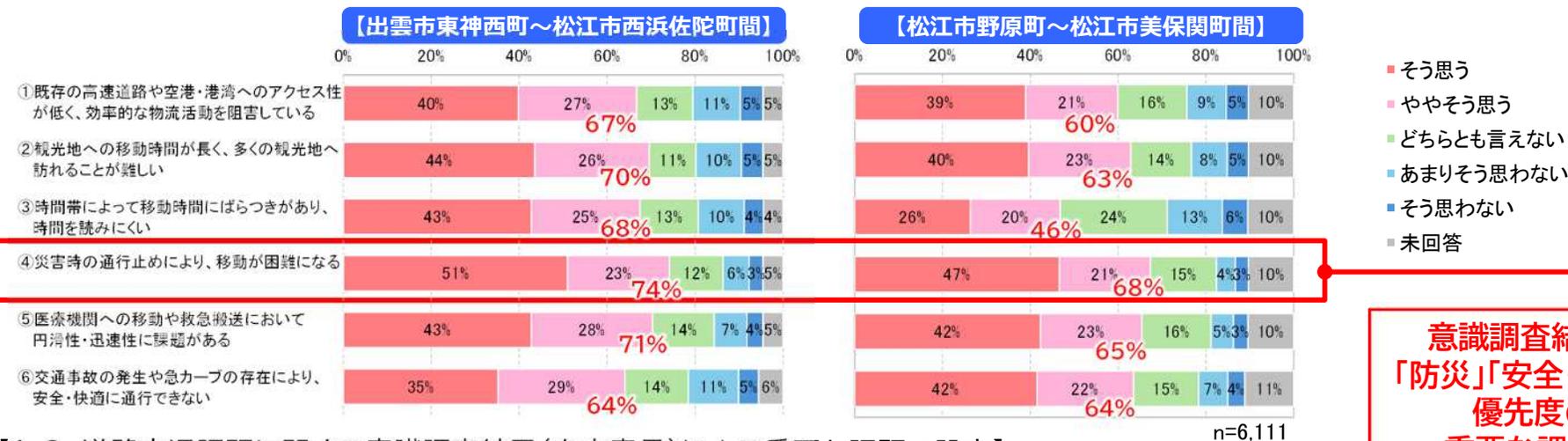
主要渋滞箇所数	区間平均速度	高速ICまでの所要時間	休日の区間平均速度	朝ピーク時とオフピーク時の所要時間の差	通行止め実績	土砂災害警戒区域又は浸水想定区域の延長割合	速度低下区間延長割合	キロあたり重大事故件数	キロあたり平面及び縦断線形不良箇所数
0箇所	46.7km/h	33分	48.3km/h	0.2分	0回/4年	35%	0.4%	0.1件/4年	2.0箇所

- 区間別の評価については、区間別評価指標の集計結果について相対評価を行う。
- 両区間において道路交通課題に対して「そう思う」・「ややそう思う」の割合が最も高い「防災」と、自由意見の件数が最も多かった「安全・安心」について、優先度の評価時に重要な課題として設定した。

■ 区間別の評価(STEP⑥)

1. 意識調査結果及び課題項目による重要な課題の設定 → 2. 区間別集計結果の相対評価

【1-1. 道路交通課題に関する意識調査結果による重要な課題の設定】



意識調査結果を踏まえて「防災」「安全・安心」について、優先度の評価時に重要な課題として設定

【1-2. 道路交通課題に関する意識調査結果(自由意見)による重要な課題の設定】

項目	分類 (件数)	回答者属性	自由意見
道路交通課題に関する意見	渋滞 (251件)	松江市/70代	朝・夕通勤時間帯に渋滞があり非常に不便を感じている。
		松江市/30代	道が狭く片側1車線しかないため、遅い車がいると渋滞が起きやすい。
	産業 (38件)	松江市/30代	交通の利便性が悪いことで地域経済の発展が遅れているように感じる。
	観光 (95件)	出雲市/40代	松江～出雲は湖北の方に観光地が集中しているのに、国道431号のみがアクセス路となっている現況は島根東部にとって観光需要の喚起への足かせとなっているものと思っています。
	日常生活 (22件)	出雲市/70代	土日と平日の交通量にばらつきあり、時間が読めない。
	防災 (247件)	出雲市/50代	島根原発の事故があった場合避難が困難になると思う。
		松江市/50代	出雲から松江に帰る際、一部が冠水で通行できなかったが、迂回路がない為に9号線まで出るしかなく、移動に時間がかかった。
	医療 (18件)	出雲市/70代	道幅が狭く緊急車両の移動時間に支障があると思う。
安全・安心 (628件)	松江市/70代	宍道北岸の道路は交通量の多さに対し、道路車線が少ないうえに、道路幅も狭く車以外の通行も危険な所が多い。	
	出雲市/50代	道幅が狭い割には大型車の通行が多いので運転していて怖さを感じる。	

- 「渋滞」の課題は複数の政策目標に関係するため、優先度の評価時に重要な課題として設定した。
- 設定した評価指標を区間別に集計し、境港出雲道路の位置づけ及び区間ごとの課題の相対的な大きさを整理した。

■ 区間別の評価(STEP⑥)

1. 意識調査結果及び課題項目による重要な課題の設定 ➔ 2. 区間別集計結果の相対評価

【1-1. 道路交通課題に関する意識調査結果による重要な課題の設定】 【2. 評価指標の区間別集計結果】

政策目標(案)	区間別評価指標	
	課題	
産業の活性化	▶ 高速ICまでの所要時間	
広域周遊観光の促進	▶ 休日の区間平均速度	
定時性の確保	▶ 朝ピーク時とオフピーク時の所要時間の差	
信頼性の高いネットワークの確保	▶ 通行止め実績 ▶ 土砂災害警戒区域又は浸水想定区域の延長割合	
救急医療機関への速達性の向上	▶ 速度低下区間延長割合	
交通安全の確保	▶ 重大事故件数 ▶ 平面及び縦断線形不良箇所数	

【渋滞】
▶ 主要渋滞箇所数
▶ 区間平均速度

視点	政策目標	評価指標	【出雲市東神西町～松江市西浜佐陀町間】				【松江市野原町～松江市美保関町間】			
			出雲西部		出雲北部		宍道湖沿岸部		中海沿岸部	
将来像	—	都市計画区域マスタープランにおける位置づけ有無	有り	◎	有り	◎	有り	◎	有り	◎
渋滞	—	主要渋滞箇所数	3箇所	◎	0箇所	—	0箇所	—	0箇所	—
		区間平均速度	32.2km/h	◎	37.2km/h	○	49.5km/h	△	46.7km/h	△
産業	産業の活性化	高速ICまでの所要時間	22分	○	24分	○	28分	○	33分	◎
観光	広域周遊観光の促進	休日の区間平均速度	31.7km/h	◎	39.0km/h	○	51.6km/h	△	48.3km/h	△
日常生活	定時性の確保	朝ピーク時とオフピーク時の所要時間の差	1.1分	○	3.6分	◎	1.5分	○	0.2分	△
防災	信頼性の高いネットワークの確保	通行止め実績	1回/4年	○	2回/4年	◎	0回/4年	—	0回/4年	—
		土砂災害警戒区域又は浸水想定区域の延長割合	96% (9.7km/10.1km)	◎	100% (9.9km/9.9km)	◎	57% (8.1km/14.3km)	○	35% (4.6km/13.3km)	△
医療	救急医療機関への速達性の向上	速度低下区間延長割合	30% (3.0km/10.1km)	◎	21% (2.0km/9.9km)	○	— (0km/14.3km)	—	0.4% (0.05km/13.3km)	△
安全・安心	交通安全の確保	キロあたり重大事故件数	0.7件/4年	◎	0.9件/4年	◎	0.4件/4年	○	0.1件/4年	△
		キロあたり平面及び縦断線形不良箇所数	0箇所	—	0.7箇所	○	0.9箇所	○	2.0箇所	◎

※◎:相対的に課題が大きい又は位置づけ有り、○:相対的に課題がやや大きい、△:相対的に課題が小さい、—:課題無し

「渋滞」の課題は複数の政策目標に関係するため優先度の評価時に重要な課題として設定

- 設定した評価指標を区間別に集計し、境港出雲道路の位置づけ及び区間ごとの課題の相対的な大きさを整理した。
- 相対的に課題が大きい又は位置づけがあるとの評価が最も多く、重要な課題の評価も高い区間は、出雲西部。

■ 区間別の評価(STEP⑥)

【評価区間】



視点	政策目標	評価指標	【出雲市東神西町～松江市西浜佐陀町間】				【松江市野原町～松江市美保関町間】			
			出雲西部		出雲北部		宍道湖沿岸部		中海沿岸部	
将来像	—	都市計画区域マスタープランにおける位置づけ有無	有り	◎	有り	◎	有り	◎	有り	◎
渋滞	—	主要渋滞箇所数	3箇所	◎	0箇所	—	0箇所	—	0箇所	—
		区間平均速度	32.2km/h	◎	37.2km/h	○	49.5km/h	△	46.7km/h	△
産業	産業の活性化	高速ICまでの所要時間	22分	○	24分	○	28分	○	33分	◎
観光	広域周遊観光の促進	休日の区間平均速度	31.7km/h	◎	39.0km/h	○	51.6km/h	△	48.3km/h	△
日常生活	定時性の確保	朝ピーク時とオフピーク時の所要時間の差	1.1分	○	3.6分	◎	1.5分	○	0.2分	△
防災	信頼性の高いネットワークの確保	通行止め実績	1回/4年	○	2回/4年	◎	0回/4年	—	0回/4年	—
		土砂災害警戒区域又は浸水想定区域の延長割合	96% (9.7km/10.1km)	◎	100% (9.9km/9.9km)	◎	57% (8.1km/14.3km)	○	35% (4.6km/13.3km)	△
医療	救急医療機関への速達性の向上	速度低下区間延長割合	30% (3.0km/10.1km)	◎	21% (2.0km/9.9km)	○	— (0km/14.3km)	—	0.4% (0.05km/13.3km)	△
安全・安心	交通安全の確保	キロあたり重大事故件数	0.7件/4年	◎	0.9件/4年	◎	0.4件/4年	○	0.1件/4年	△
		キロあたり平面及び縦断線形不良箇所数	0箇所	—	0.7箇所	○	0.9箇所	○	2.0箇所	◎

※◎:相対的に課題が大きい又は位置づけ有り、○:相対的に課題がやや大きい、△:相対的に課題が小さい、—:課題無し

「渋滞」「防災」「安全・安心」を重要な課題として設定

出雲西部は課題が最も大きく、重要な課題の評価も高い

- 出雲西部のうち、特に課題の集中している区間について、優先区間とし、今後、概略ルート・構造の検討を実施。
- その他の区間は、求められる機能の確保に向け、今後、最適な計画の検討を実施。

優先区間の設定(STEP⑦)

【評価区間】



項目	出雲西部	出雲北部	宍道湖沿岸部	松江市中心部	中海沿岸部
今後の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・特に課題の集中している区間について、優先区間とし、今後、<u>概略ルート・構造の検討</u>を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> ・求められる機能の確保に向け、今後、最適な計画の検討を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> ・求められる機能の確保に向け、今後、最適な計画の検討を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、松江北道路の事業を推進(東側から段階的に整備を進める) 	<ul style="list-style-type: none"> ・求められる機能の確保に向け、今後、最適な計画の検討を実施。

