

意見公述に対する松江市の見解（都市計画公聴会）

松江圏都市計画（松江国際観光都市建設計画）道路の変更（島根県決定）

路線名：3・6・80 号 下東川津西浜佐陀線

番号	要旨	松江市の見解	備考
1	① 朝日ヒルズ工業団地を活かしたルートを採用とし、松江市西浜佐陀町にある起点の位置を選定した理由を伺いたい。 ② 盛土構造の計画理由を明確にすること。 下古志池跡地から県道松江鹿島美保関線までの区間を盛土構造とすると、大雨時に水をせき止め、遊水面積減少によって洪水被害が生じ、人家に影響を与えることが予想されるため、高架構造への変更を要望する。	ご意見のルートにつきましては、県がルート帯選定時に示しました3つのルート帯と比較した結果、松江北道路の整備目的である外環状道路の機能としての市街地の交通渋滞緩和等が十分に発揮できない点や、西へ延伸した場合の時間短縮効果が従来の3つのルート帯とほぼ同等となることから、採用を見送ることとしました。 道路構造については、 1）山地部では、地形に合わせ、切土及び盛土構造を基本とするが、近接構造物及び重要な文化財に影響がある場合や山が高い場合はトンネル構造とする。 2）平地部では、残土の有効活用及び構造物の今後の維持管理を考慮し、盛土構造を基本とするが、川、道路及び鉄道を横架する箇所、市街化が進行している箇所、細い谷を盛土構造にすることで排水等の懸念があると考えられる箇所については、高架構造とする。 という道路構造の基本方針を定め、計画しています。 大雨時の影響等については、事業着手後の詳細設計時に最新の基準や知見に基づき検討されます。	

③ 今のルートで計画された理由を明確にすること。 岡田池へ向かうルートも考えられるが、なぜこのルートを選んだのか伺いたい。 ④ 下佐陀乗り降り箇所を平面交差とすると、原子力災害時で信号機が作動しない場合、パニックになって緊急車両や避難車両などが大変なことになるので、立体交差へ変更を要望する。	松江北道路のルート案については、 1) 走行しやすい道路線形 2) 社会環境上配慮する必要がある文化財、神社・寺院、住宅団地、主要公共施設を極力回避 3) 自然環境への影響を極力低減するため地形の改変を少なくするよう配慮 4) 可能な限りコスト縮減に努める というルートの基本方針を定め、地域や自然環境への影響、コスト等を総合的に勘案して計画しています。 今回のルート案は、平成 30 年 7 月に提示したルート案に対して、地域の皆様から様々なご意見やご要望をいただき、話し合いを重ねた結果を踏まえた案となっています。 下佐陀乗り降り箇所については、推計した将来の自動車交通量をもとに交差点の検討を行ったところ、大きな渋滞は生じない結果となったため、平面交差構造としています。 なお、原子力災害につきましては、松江市原子力災害広域避難計画に基づき、避難を円滑に実施することとしており、県や警察本部、道路管理者などの関係機関と連携し、適切な誘導が行われると考えています。	
--	--	--

⑤ 決して松江北道路計画に反対しているわけではないが、道路が建設されることで沿線地域住民の生活環境が変わり、様々なリスクが生じることから、人命第一に考え、安心・安全な生活を続けられるようにして頂きたい。 ⑥ 松江北道路ができて良かったと皆が言えることになるよう祈念している。誰もが幸せになれるように一緒に頑張ってやっていければと思う。	松江北道路計画に伴う周囲の環境（騒音・振動等）への影響については、学識経験者からなる「松江北道路環境影響評価検討会」にて環境影響評価を行い、必要な箇所には環境保全措置を実施することとしています。 このことから、松江北道路計画は、沿道住民の生活環境の変化に対し検討していますが、事業着手後も引き続き配慮していきます。 なお、環境影響評価の詳細については、島根県松江県土整備事務所のホームページをご覧ください。 松江北道路の整備に際しては、引き続き地域の皆様に対して丁寧な説明を行いながら、より良い道路づくりに努めてまいります。	
---	--	--

意見公述に対する松江市の見解（都市計画公聴会）

松江圏都市計画（松江国際観光都市建設計画）道路の変更（島根県決定）

路線名：3・6・80 号 下東川津西浜佐陀線

番号	要旨	松江市の見解	備考
2	① 基本的に都市計画原案に推進の立場ですが、詳細な検討をする際には、西持田乗り降り箇所へのアクセス道と、北山農道の交差点における安全対策を十分に図って頂きたい。 ② 松江北道路の完成は約 10 年先になると思いますが、地域産業の振興のためにも事業着工が順調に進むことを望んでいます。	事業着手後の詳細設計において、交通安全対策等を検討されます。 早期に事業効果の発現ができるよう努めてまいります。	

意見公述に対する松江市の見解（都市計画公聴会）

松江圏都市計画（松江国際観光都市建設計画）道路の変更（島根県決定）

路線名：3・6・80 号 下東川津西浜佐陀線

番号	要旨	松江市の見解	備考
3	① 農免道路が整備され、さらに松江北道路を整備しようとしている。 これ以上の自然破壊をやめて、他の生物、自然と共存する、青い地球を守るためにも、建設を中止して頂きたい。	松江北道路は、市街地へ流入する交通の分散に伴う渋滞の緩和、災害時の迂回路機能の確保、山陰道等へのアクセス向上など、地域振興・防災の両面から必要な道路であると考えています。 整備にあたっては、できる限り自然環境への影響を低減するよう努めます。 なお、松江北道路計画に伴う周囲の自然環境への影響については、学識経験者からなる「松江北道路環境影響評価検討会」にて環境影響評価を行っており、必要な箇所には環境保全措置を実施することにより影響が低減・最小化できることを確認しています。 この環境影響評価の詳細については、島根県松江県土整備事務所のホームページをご覧ください。	

意見公述に対する松江市の見解（都市計画公聴会）

松江圏都市計画（松江国際観光都市建設計画）道路の変更（島根県決定）

路線名：3・6・80 号 下東川津西浜佐陀線

番号	要旨	松江市の見解	備考
4	① 松江北道路の計画は中止すべきである。 境港出雲道路は、全長約 70 km の壮大な道路計画や構想そのもので、時代遅れである。 30 年後の人口動態からよく考えて頂きたい。 ② 計画内にトンネルが 2km 計画されているが、トンネル工事が安くつくなら説明して頂きたい。	松江北道路は、将来交通量の予測を行ったうえで計画しており、市街地へ流入する交通の分散に伴う渋滞の緩和、災害時の迂回路機能の確保、山陰道等へのアクセス向上など、防災・地域振興の両面から必要な道路であると考えています。 松江北道路のルート案については、 1) 走行しやすい道路線形 2) 社会環境上配慮する必要がある文化財、神社・寺院、住宅団地、主要公共施設を極力回避 3) 自然環境への影響を極力低減するため地形の改変を少なくするよう配慮 4) 可能な限りコスト縮減に努める というルートの基本方針を定め、地域や自然環境への影響、コスト等を総合的に勘案して計画しています。 トンネル計画区間周辺は、ソフトビジネスパークや真山（新山）城跡、白鹿城跡等、ルート選定にあたり特に配慮する項目があることから、総合的に判断し原案が最適なルートであると考えました。 生馬神社付近から西持田の区間は、山が高く大規模な切土が生じることから、約 1 km のトンネルを 2 本計画することとしました。	

③ 起点が西浜佐陀となったのは、事業費が高くなり西側に伸ばせなかったのか、それとも何か次の計画があるのか、伺いたい。 ④ 10分の時間短縮のために250億円はムダではないか伺いたい。	ルート帯検討の中で、西側へ延伸した朝日ヒルズ工業団地を活かす案の検討も行いましたが、県がルート帯選定時に示しました3つのルート帯と比較した結果、松江北道路の整備目的である外環状道路の機能としての市街地の交通渋滞緩和等が十分に発揮できない点や、西へ延伸した場合、時間短縮効果が従来の3つのルート帯とほぼ同等となることから、採用を見送ることとしました。 松江北道路は、市街地へ流入する交通の分散に伴う渋滞の緩和、災害時の迂回路機能の確保、山陰道等へのアクセス向上など、地域振興・防災の両面から必要な道路であると考えています。	
---	--	--

意見書に対する島根県の見解

松江圏都市計画道路の変更（島根県決定）
 路線名： 3・6・80号 下東川津西浜佐陀線

番号	要 旨	島根県の見解	備考
1	・境港出雲道路の一部として松江北道路は計画されているが、境港出雲道路のルートを示すことなく、松江北道路の計画を示していることに疑問を持つ。 ・10 年・20 年後の松江北道路が完成する頃には、交通量や人口は間違いなく減っている。松江北道路に費やされる費用はきたるべき社会に使って欲しい。 ・道路計画が西谷地区の共同墓地に影響しているが、地下で眠っている祖先のことを思いやって欲しい。	地域高規格道路境港出雲道路は、延長が約 7 0 k m と長く、全体費用も多額となり、事業期間も長期にわたることとなります。したがって、事業化を図る区間については、周辺道路の整備状況や交通流動、地域の課題等を踏まえ、総合的に判断しています。 松江北道路については、平成 2 5 年 3 月に開通した松江だんだん道路と一体となって外環状道路を構築し、松江市街地の交通課題を解決する道路であることから、早期事業化の判断をしたところです。 松江北道路は、将来交通量の予測を行った上で計画しており、市街地へ流入する交通の分散に伴う渋滞の緩和、災害時の迂回路機能の確保、山陰道等へのアクセス向上など、防災・地域振興の両面から必要な道路であると考えています。 都市計画案では、共同墓地の近傍を通る計画としています。事業着手後の詳細測量および設計において共同墓地への影響を確認し、影響がある場合は関係者の皆様と協議を行い、ご理解ご協力が得られるよう誠意を持って対応していきたいと考えています。	

意見書に対する島根県の見解

松江圏都市計画道路の変更（島根県決定）
 路線名： 3・6・80号 下東川津西浜佐陀線

番号	要 旨	島根県の見解	備考
2	・松江北道路の全長 10km のうち 2km はトンネル区間となっているが、2km は長すぎるし、価格も高すぎる。平地部のルートより安いのか。公聴会でも同様の主旨発言をしたが、回答がなされていない。 事業者は、「2km のトンネルは止めます、ルート変更の時間をください」となぜ言えないのか。 ・島根県の人口が 67 万人を切り、ここ数年 5 千人減が続いている状況であり、10 年経てば県の総人口は 50 万人に近づく。 激変する豪雨や台風の大型化など、温暖化による自然災害の頻発や地震災害も危惧され、コロナウイルス対策も重要となるなか、この道路計画は時代遅れであり、白紙撤回を強く求める。250 億円は他に活かそうではないか。	公聴会での意見公述に対する松江市からの回答にも示したとおり、本路線のルート案は、①走行しやすい道路線形、②社会環境上配慮する必要がある文化財、神社・寺院、住宅団地、主要公共施設を極力回避、③自然環境への影響を極力低減するため地形の改変を少なくするよう配慮、④可能な限りコスト縮減に努める、という基本方針を定め、地域や自然環境への影響、コスト等を総合的に勘案し計画しています。 トンネル計画区間周辺は、ソフトビジネスパークや真山（新山）城跡、白鹿城跡等、ルート選定にあたり特に配慮する項目があることから、総合的に判断し本案が最適なルートであると考えました。 なお、生馬神社付近から西持田の区間は、山が高く大規模な切土が生じることから、約 1 km のトンネルを 2 本計画しています。 松江北道路は、将来交通量の予測を行った上で計画しており、市街地へ流入する交通の分散に伴う渋滞の緩和、災害時の迂回路機能の確保、山陰道等へのアクセス向上など、防災・地域振興の両面から必要な道路であると考えています。	

意見書に対する島根県の見解

松江圏都市計画道路の変更（島根県決定）
路線名： 3・6・80号 下東川津西浜佐陀線

番号	要 旨	島根県の見解	備考
3	以下の2点（地域農業、子供の安全）から計画の見直しを求める。 （地域農業） ・松江北道路計画にあたり、営農に支障が生じないように要望していたが、対応することはできない旨の回答や、論点をずらした回答しか頂いていない。また、土地の使用権についても話し合いに応じてもらっていない。 （子供の安全） ・松江北道路に近接して小学校があり、この道路を子供達が横断して登下校することになる。松江北道路はスピードを出せる道路であること、また、カーブをしながら交差点に進入するような形状であり危険である。	本路線のルート案は、①走行しやすい道路線形、②社会環境上配慮する必要がある文化財、神社・寺院、住宅団地、主要公共施設を極力回避、③自然環境への影響を極力低減するため地形の改変を少なくするよう配慮、④可能な限りコスト縮減に努める、という基本方針を定め、地域や自然環境への影響、コスト等を総合的に勘案して計画しています。 営農への影響については、これまでも回答を行ってきました。今後も引き続き、営農への影響や土地の使用権につきまして、事業の実施段階において誠意をもって対応していきたいと考えています。 都市計画案では、道路構造令に基づき計画しています。通学路の交通安全対策の詳細については、事業着手後、地域の皆様や関係機関と協議しながら進めていきたいと考えています。	別紙 (参考資料)

(別紙) 参 考 資 料

松江圏都市計画道路の変更（島根県決定）
路線名： 3・6・80号 下東川津西浜佐陀線

番号	意見書提出者からのこれまでの主な要望事項	要望事項に対するこれまでの事業者の回答	備考
3	①特に不整形となる農地については、営農を考慮した形状とすること。 ②道路計画により、営農面積が減少することから、売り上げ等が減少する問題が発生する。 ③ほ場整備後、道路工事に着手していない場合、道路予定地の除草を年 4 回程度行うこと。 ④ほ場整備事業ならびに営農に影響を与えないという前提条件のもと、道路計画も含めた検討に変更した経緯があるが、営農への影響を与えるのであれば道路計画を止めて欲しい。	①極力不整形にならないよう、道路構造や機能回復道路を工夫して設計を行います。 ②法人経営への影響等については、必要に応じて、経営状況等を調査させていただき判断することとなります。 ③道路予定地の管理が発生する場合、除草頻度は年 2 回を基本としますが、ご迷惑をかけないよう対応したいと考えています。 ④ほ場整備計画および道路計画の中で、営農への影響を低減するよう検討していきます。	