

第45回 松江市都市計画審議会

議案 第1号

松江圏都市計画(松江国際文化観光都市建設計画)
道路の変更(島根県決定)

議案 第2号

松江圏都市計画(松江国際文化観光都市建設計画)
道路の変更(松江市決定)

議案 第1号

松江圏都市計画(松江国際文化観光都市建設計画) 道路の変更(島根県決定)

3・6・80号	下東川津西浜佐陀線
1・3・1号	米子松江線
1・4・2号	東津田連絡線
3・2・2号	出雲郷松江線
3・5・11号	国道9号線
3・5・65号	北公園西尾線
3・3・75号	東津田下東川津線

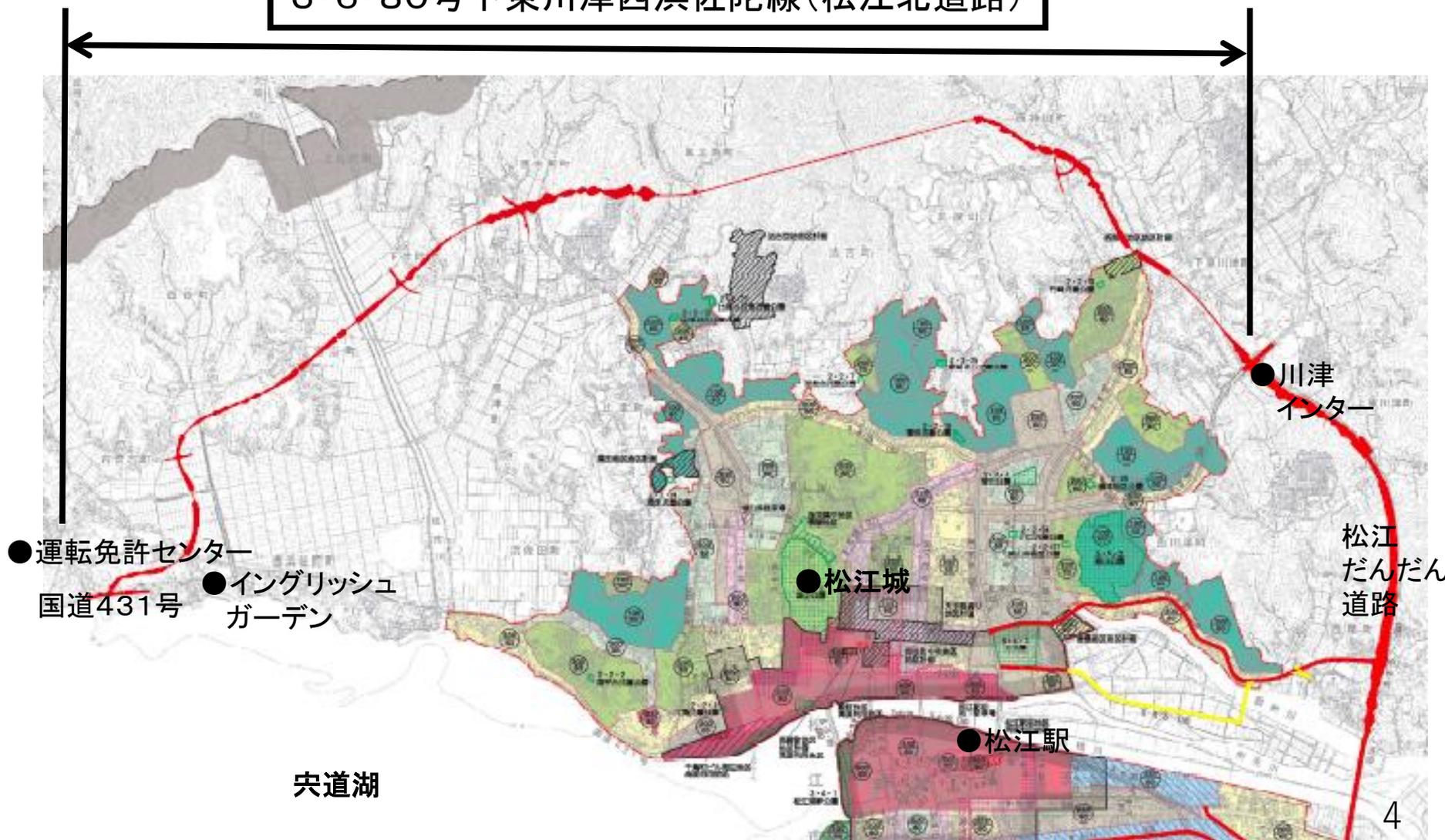
議案 第2号

松江圏都市計画(松江国際文化観光都市建設計画) 道路の変更(松江市決定)

3・4・5号	中の島線
3・5・67号	小浜堂の前線
3・6・77号	東津田中央線

都市計画道路の変更（島根県決定）の対象路線

3・6・80号下東川津西浜佐陀線(松江北道路)



① 松江北道路の概要

② これまでの経緯

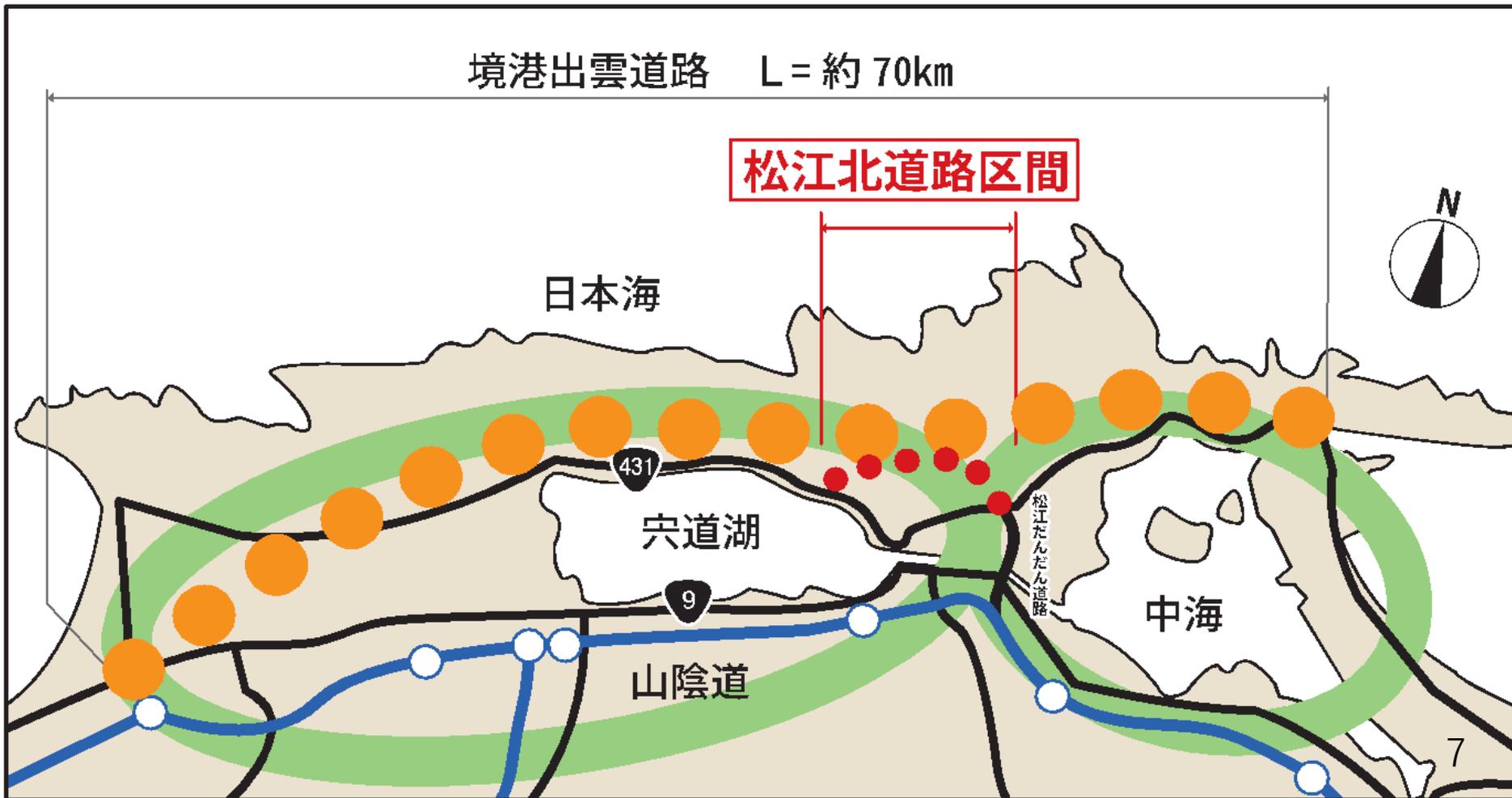
③ ルート（道路計画）案

① 松江北道路の概要

① 松江北道路の概要

地域高規格道路 境港出雲道路 の一部

- ・ 山陰道とともに宍道湖・中海圏域の「8の字ルート」を形成
- ・ 圏域内の都市相互や周辺観光地間の移動時間短縮を図り、魅力ある都市圏の形成を支援



① 松江北道路の概要（目的）

【松江市内道路ネットワークの現状と課題】

交通渋滞



▲ 交通渋滞の様子（松江市春日町）

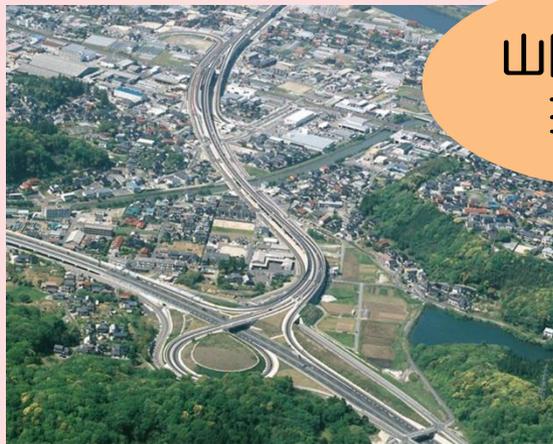
災害・緊急時
への備え



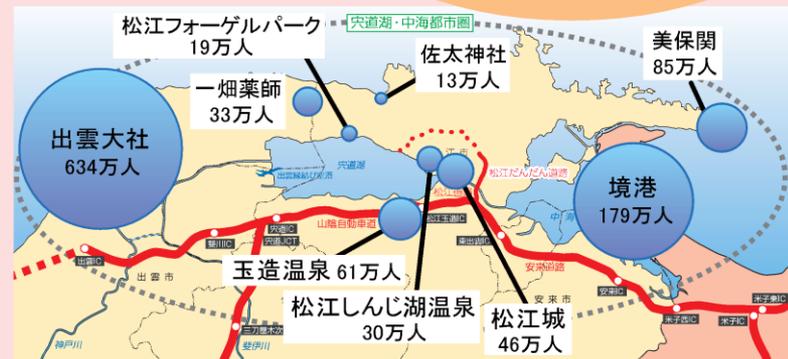
◀ H18.7豪雨による浸水被害
（JR松江駅前）

宍道湖・中海圏域の
連携（観光振興）

山陰道への
接続



◀ 松江JCT
（山陰道）
（松江だんだん道
路）

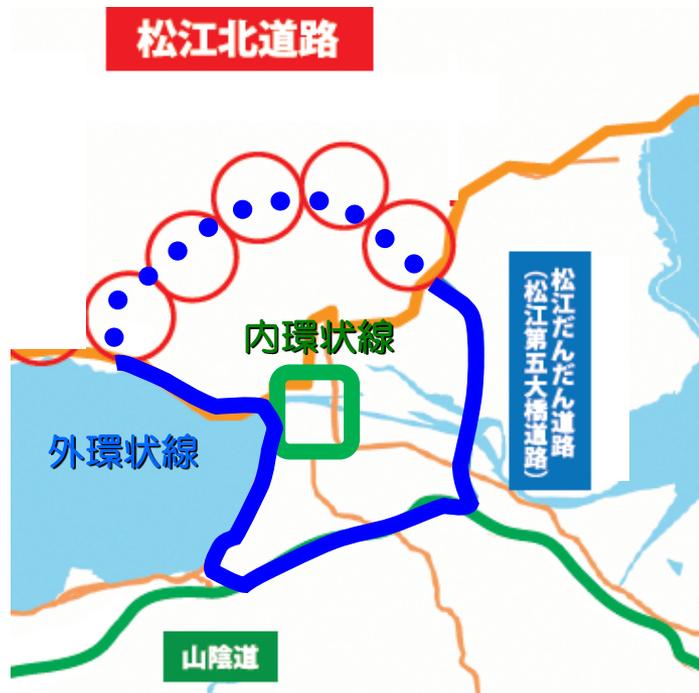


資料：令和元年島根県観光動態調査結果、
平成30年鳥取県観光客入込動態調査結果

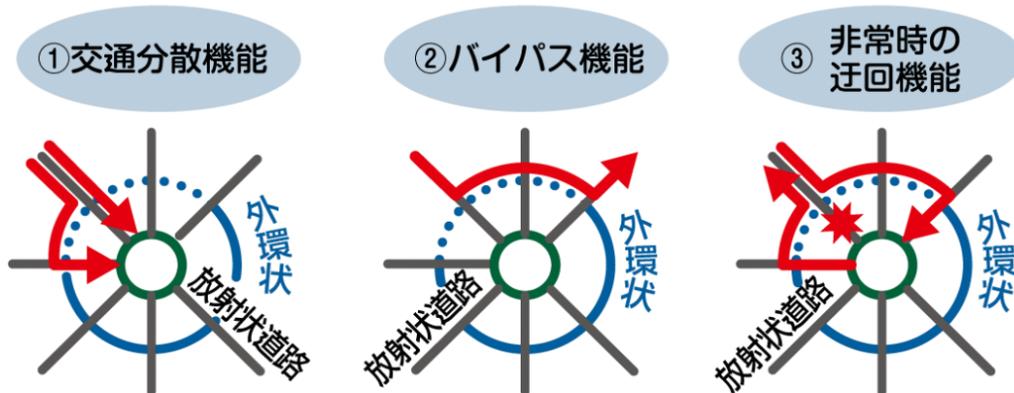
① 松江北道路の概要（目的）

松江北道路（外環状道路）による課題解決

【環状道路のはたらき】



環状道路の働き



- ・ 市街地へ流入する交通の分散化に伴う渋滞の緩和
- ・ 災害時の迂回路機能の確保
- ・ 山陰道へのアクセス向上に伴う物流の効率化

など

を図り、地域の発展に貢献

① 松江北道路の概要（規格等）

- ・道路規格 : 第3種第2級
- ・設計速度 : 60km/h
- ・車線数 : 2車線
- ・乗り降り箇所: 集約して本線の走行性を確保

凡例

ルート案 

乗り降り箇所 



にしはまさだ
西浜佐陀
起点
松江市
西浜佐陀町

※乗り降り箇所の名称は
仮称です。

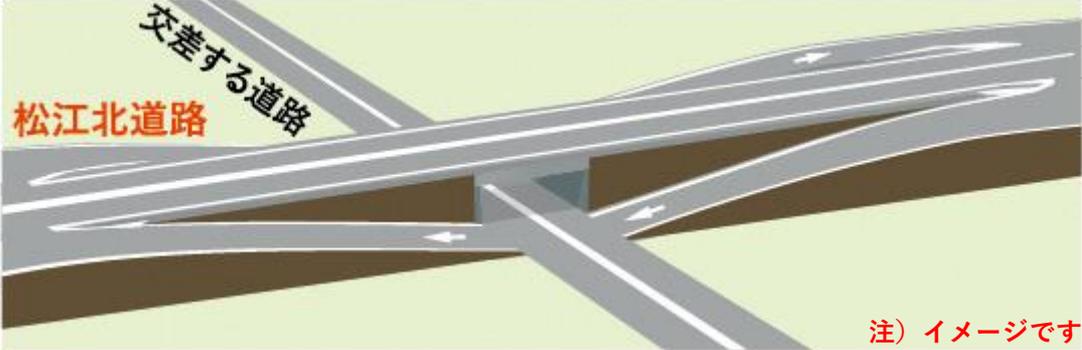
かわつ
川津
終点
松江市
下東川津町

松江だんだん道路

① 松江北道路の概要（乗り降り箇所）

乗り降り箇所（乗り降りできる場所）は立体交差または平面交差を検討しています。

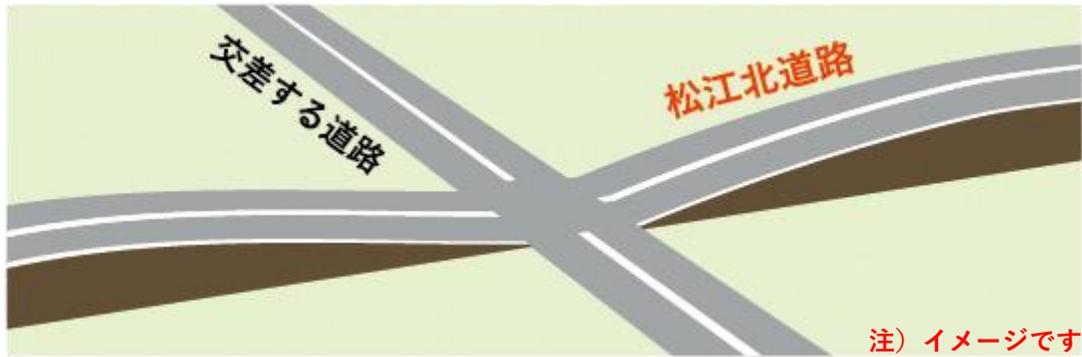
立体交差（インターチェンジ）



立体交差のイメージ：だんだん道路 西尾IC



平面交差

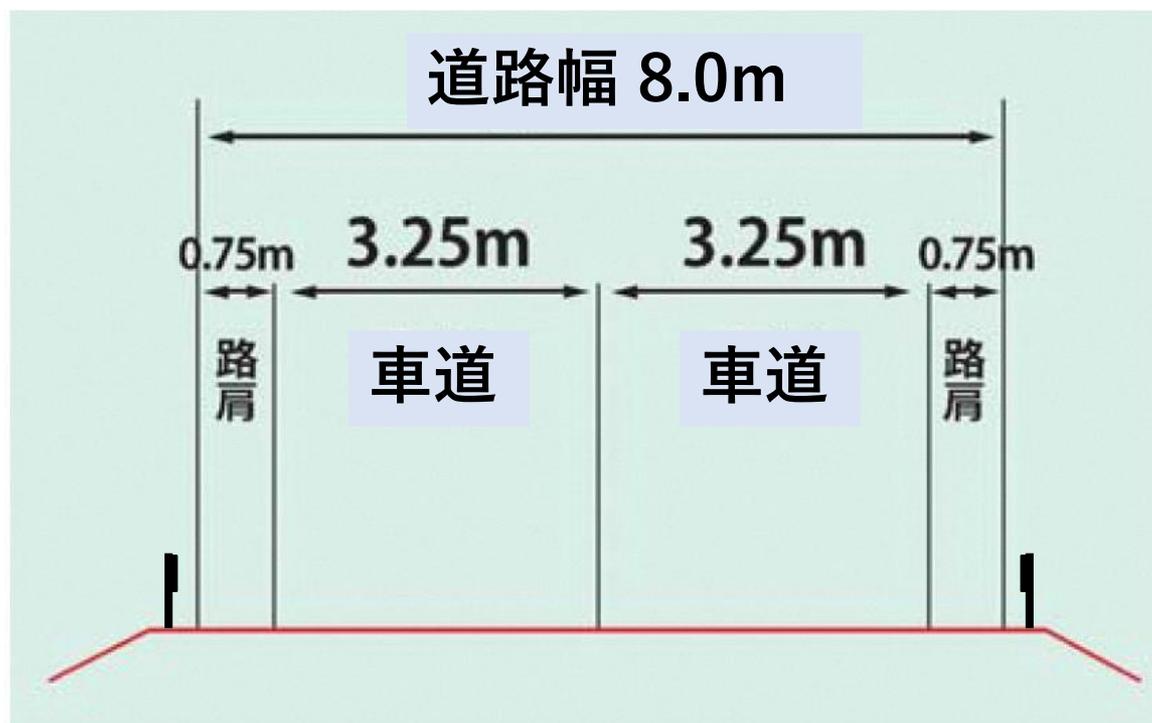


平面交差のイメージ：(主) 松江島根線 川津まごう付近



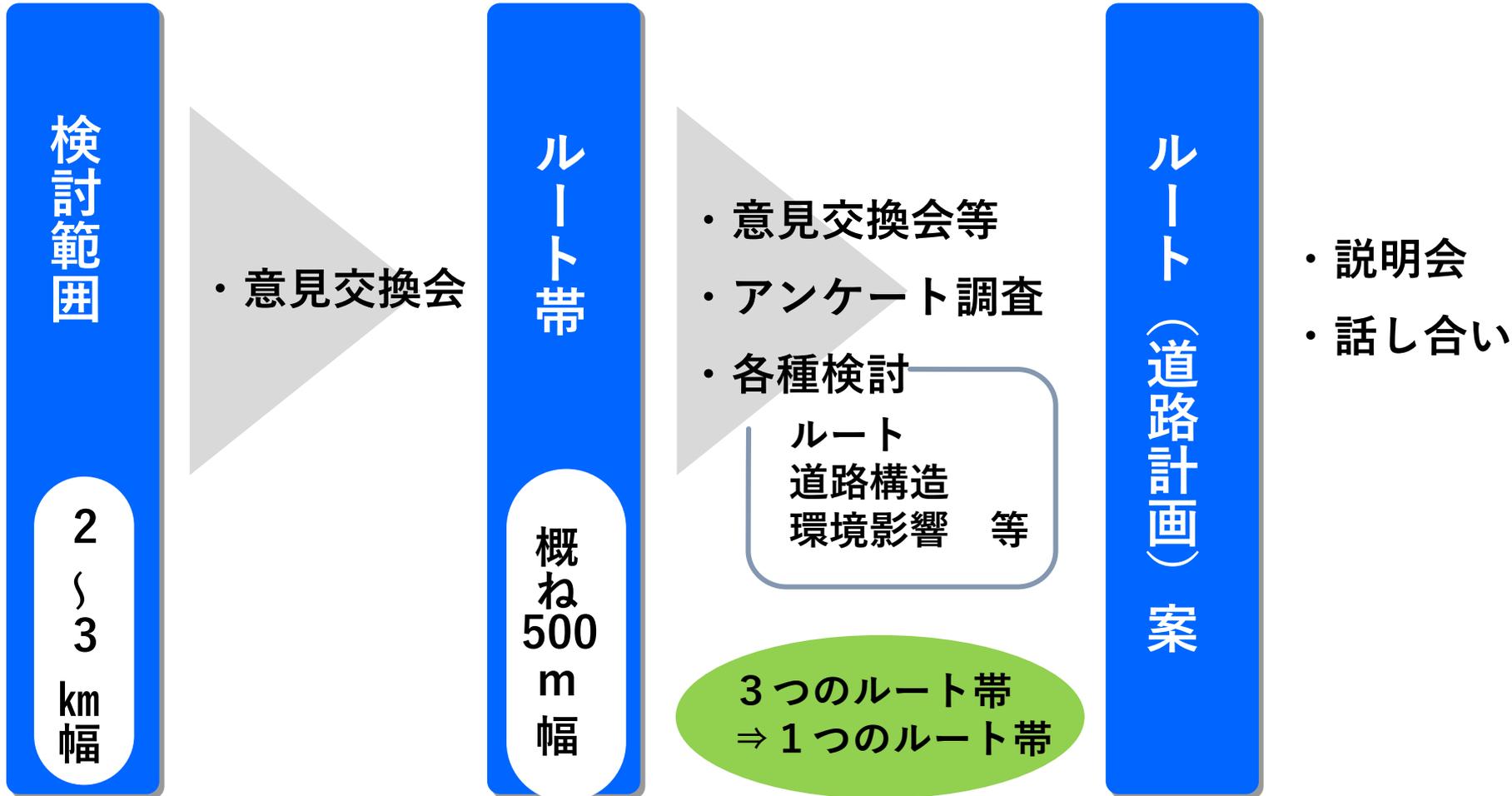
① 松江北道路の概要（構造等）

- 道路規格：第3種第2級
- 設計速度：60km/h
- 車線数：2（片側1車線）
- 車線幅員：3.25m
- 路肩幅員：0.75m
- 歩道等：設置しない
- 中央帯：設置しない



② これまでの経緯

② これまでの経緯



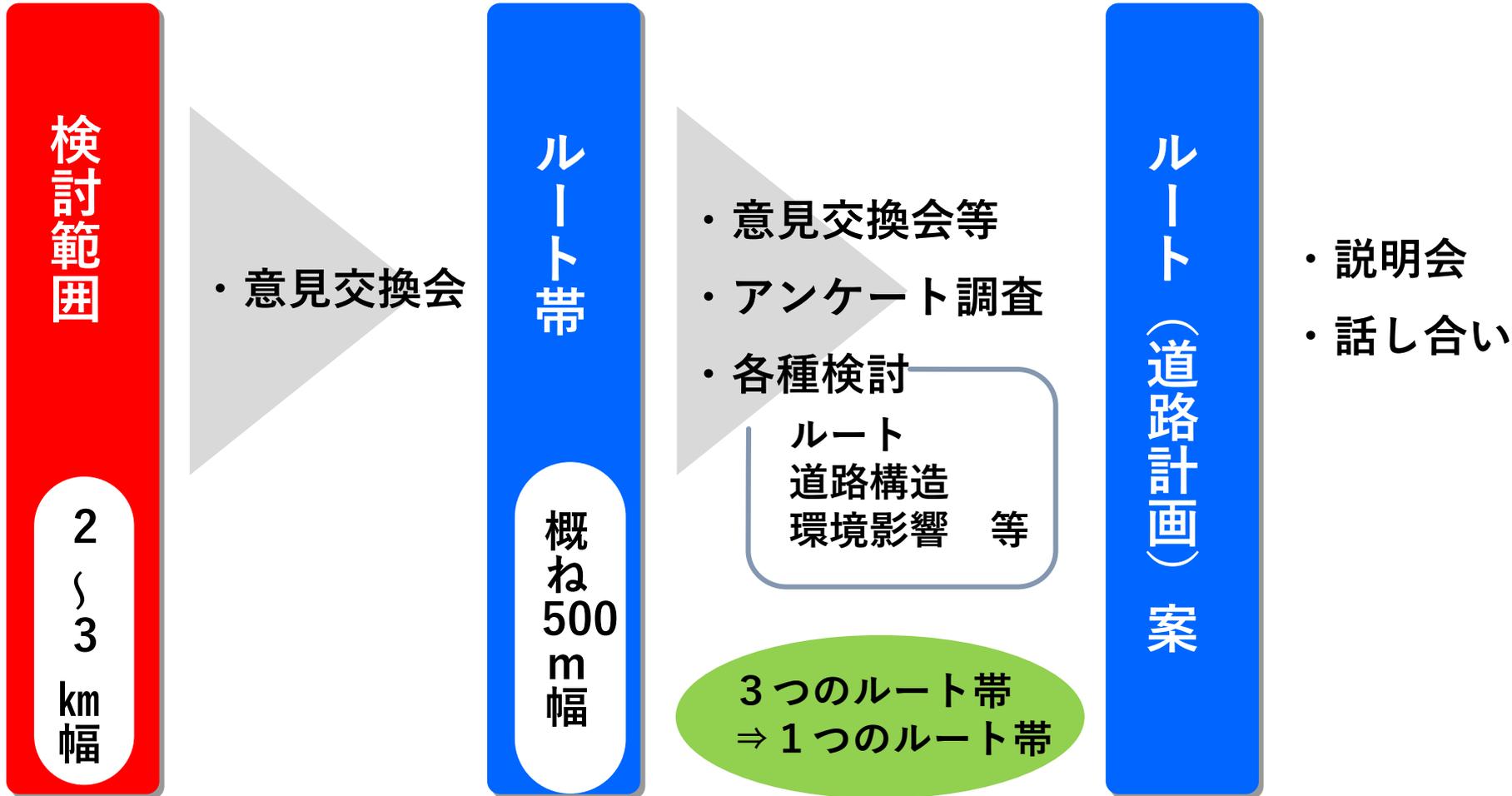
平成24年～

平成25年～

平成30年～

ルート絞り込み

② これまでの経緯



平成24年～

平成25年～

平成30年～

ルートの絞り込み

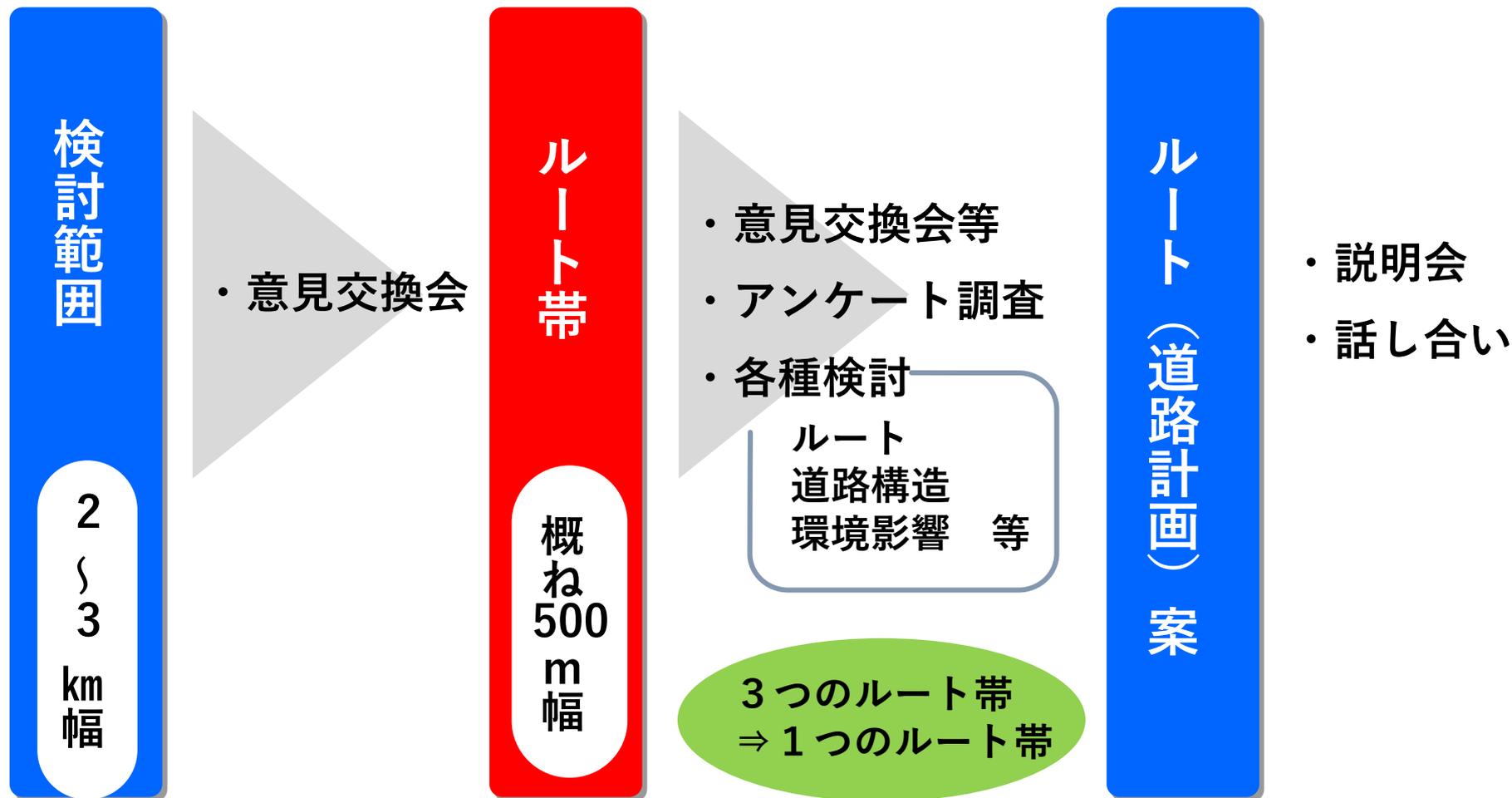
② これまでの経緯

検討範囲（2～3km幅）を設定

・意見交換会（H25.1）参加176名



② これまでの経緯



平成24年～

平成25年～

平成30年～

ルートの絞り込み

② これまでの経緯

3つのルート帯（概ね500m幅）案を設定

- ・意見交換会（H25.9） 参加163名
- ・アンケート調査（H25.10）



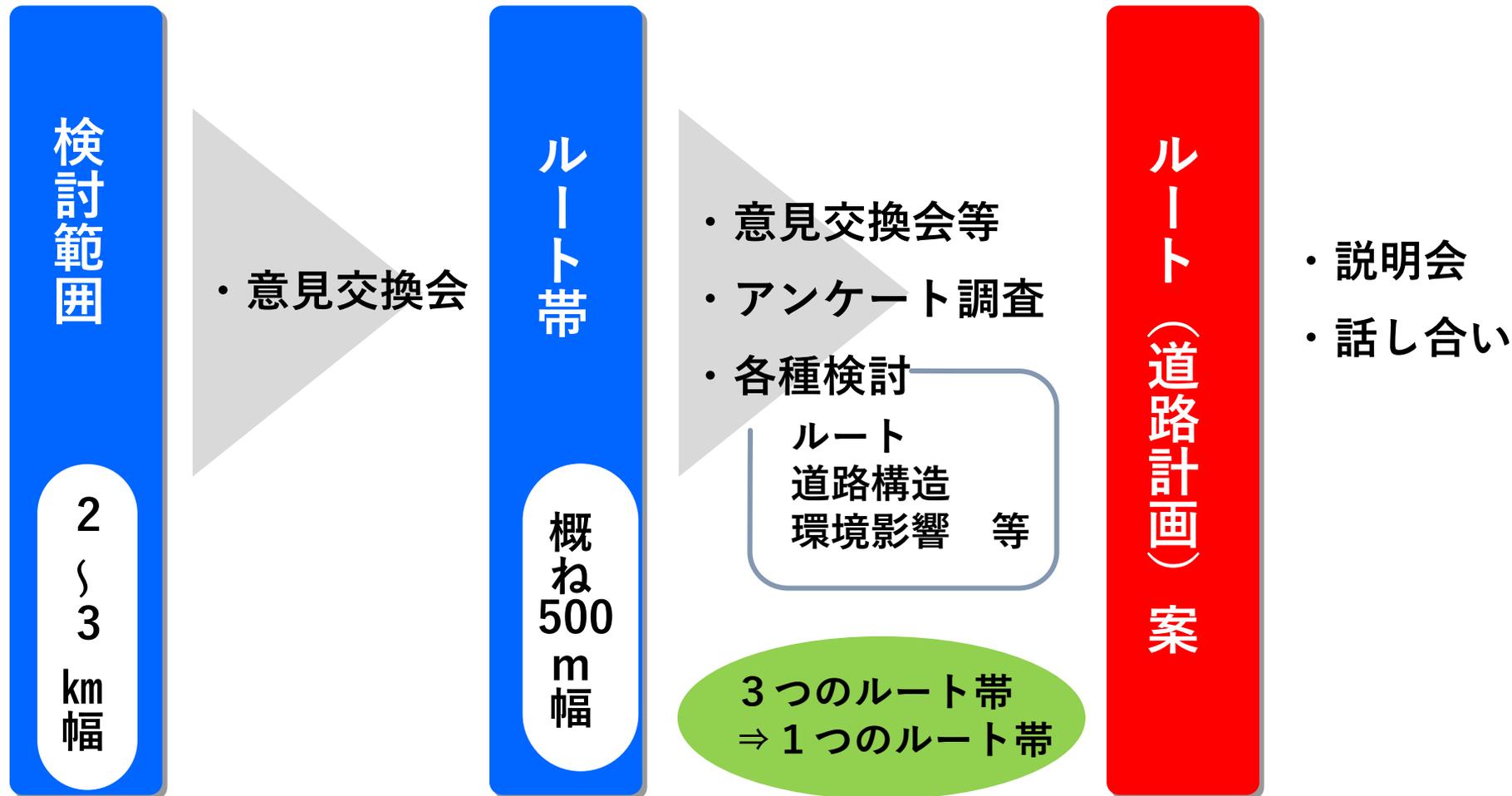
② これまでの経緯

1つのルート帯を選定

- ・説明会（H29.5） 参加186名
- ・意見交換会（H29.7～H29.10） 参加464名



② これまでの経緯



平成24年～

平成25年～

平成30年～

ルート絞り込み

② これまでの経緯

ルート（道路計画）案を作成

- 説明会（H30.7～H30.10） 参加792名
- 話し合い（～R2.7）
- 説明会（R2.8～R2.9） 参加252名



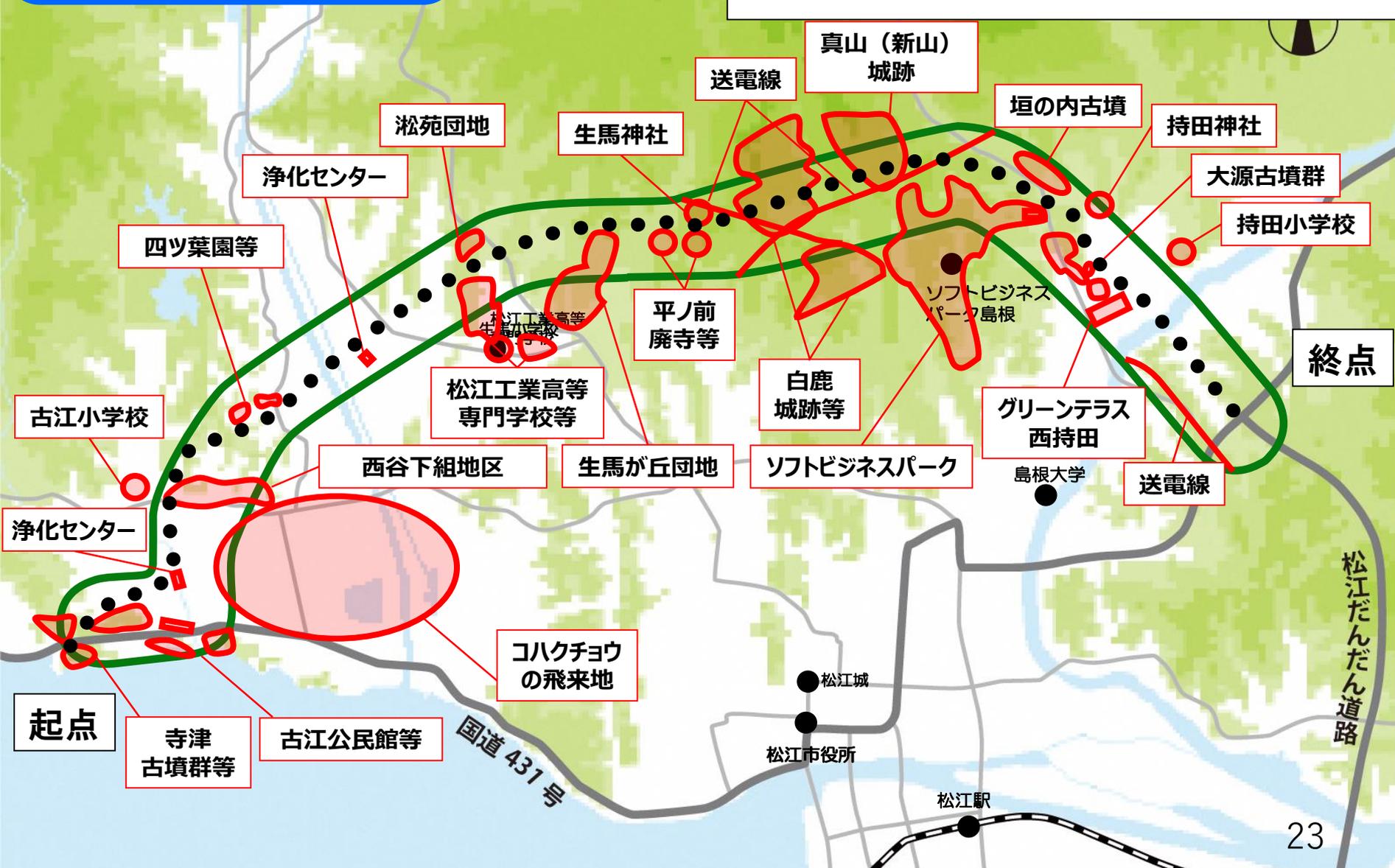
③ ルート（道路計画）案

- ・ ルート（道路計画）案
- ・ 環境影響評価の結果

③ ルート（道路計画）案

ルート周辺状況

■ ルート選定において特に考慮するもの
(公共施設、重要遺跡、自然環境に関する重要種など)



③ ルート（道路計画）案

ルートの基本方針

- ① 走行しやすい道路線形とする。
- 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する。
- ③ 自然環境への影響を極力低減することを念頭に地形の改変を極力少なくなるよう配慮する。
- ④ 橋梁及びトンネル等の構造物や残土、不足土量が少なくなるよう可能な限りコスト縮減に努める。

上記 ①～④について

利便性・安全性・経済性等を総合的に勘案したルートとする。

道路構造形式の基本方針

（１）山地部

- ①地形に合わせ、切土及び盛土構造を基本とする。
- ②ただし、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

- ①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。
- ②ただし、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。

（３）機能復旧（機能回復道路）

これまで有していた道路機能等の機能回復を図る。

③ ルート（道路計画）案

乗り降り箇所の交差点形状

乗り降りできる箇所(6箇所)

- 平面交差
- 立体交差



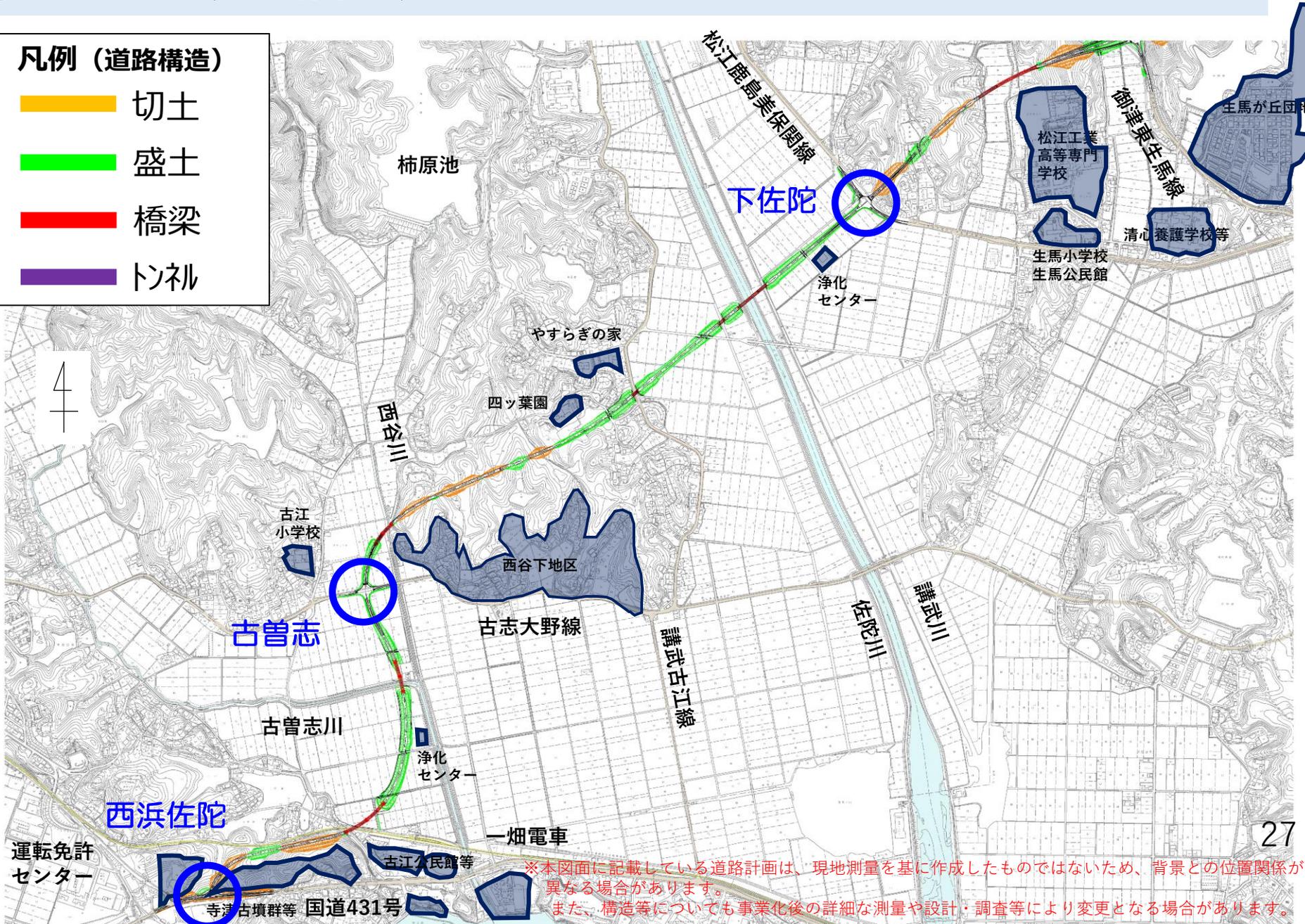
※乗り降り箇所の名称は仮称です。

③ ルート（道路計画）案

古江～生馬地区

凡例（道路構造）

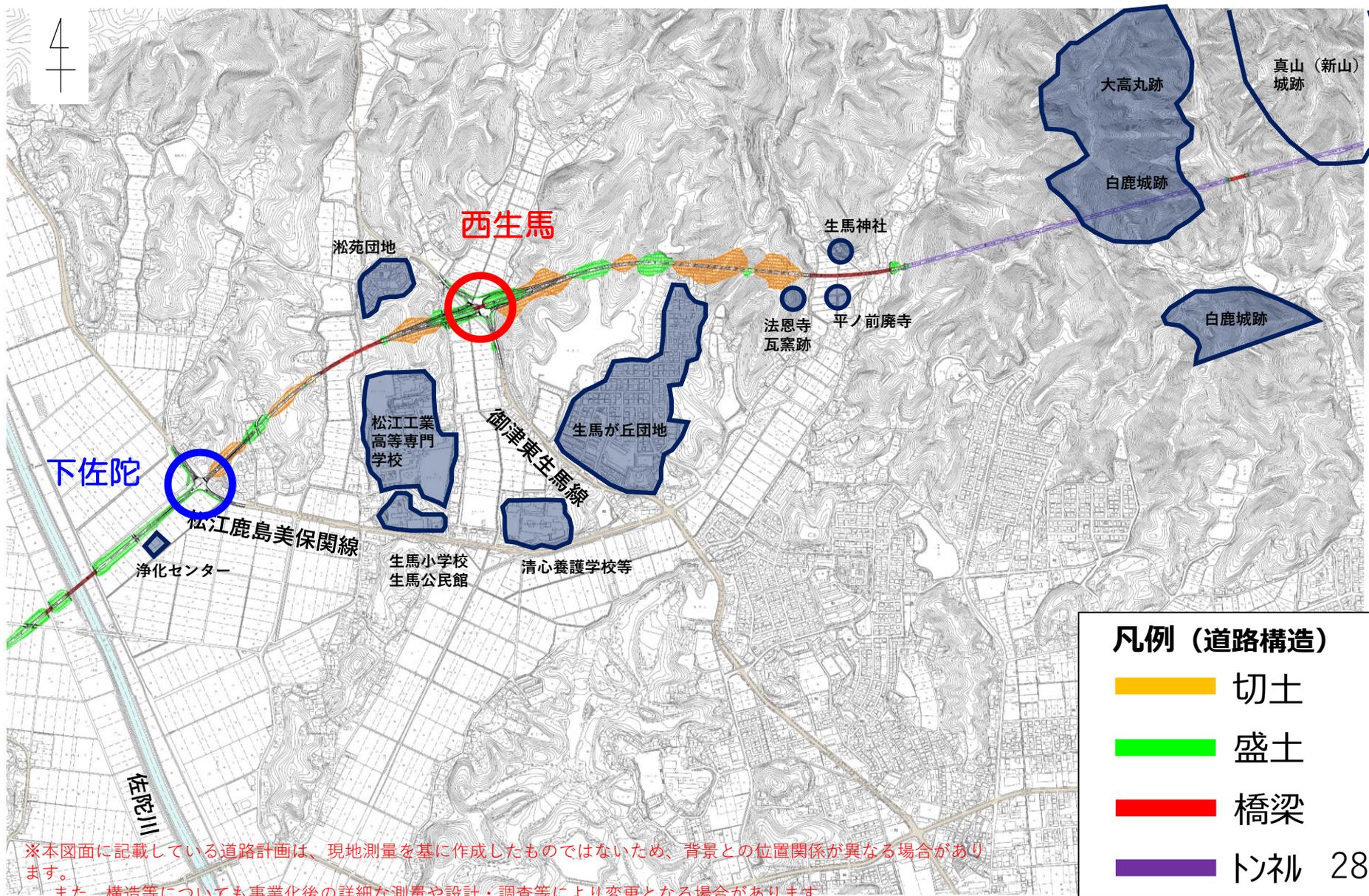
- 切土
- 盛土
- 橋梁
- トン礼



※本図面に記載している道路計画は、現地測量を基に作成したものではありません。背景との位置関係が異なる場合があります。
また、構造等についても事業化後の詳細な測量や設計・調査等により変更となる場合があります。

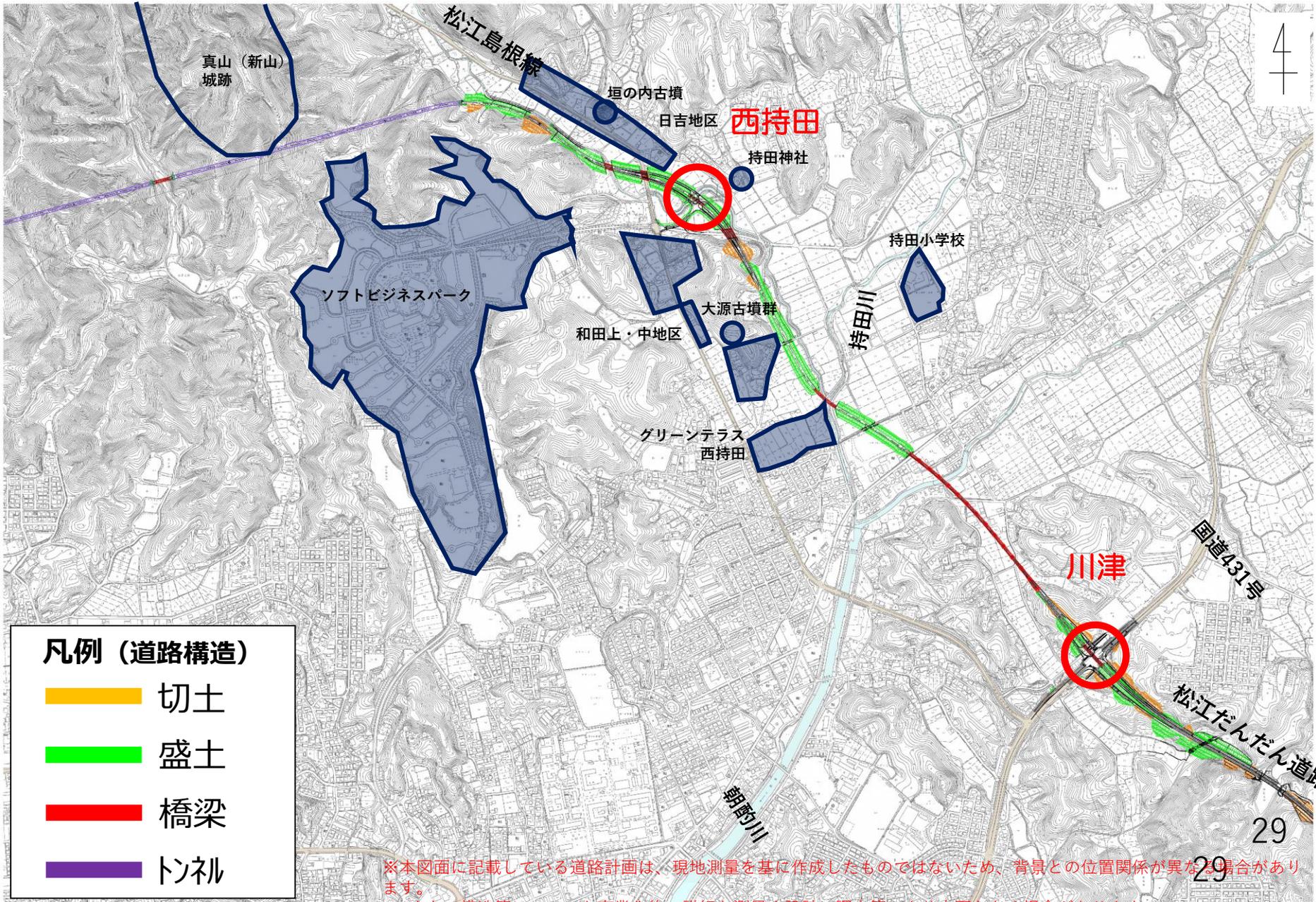
③ ルート（道路計画）案

生馬地区～トンネル部



③ ルート (道路計画) 案

トンネル部～川津地区

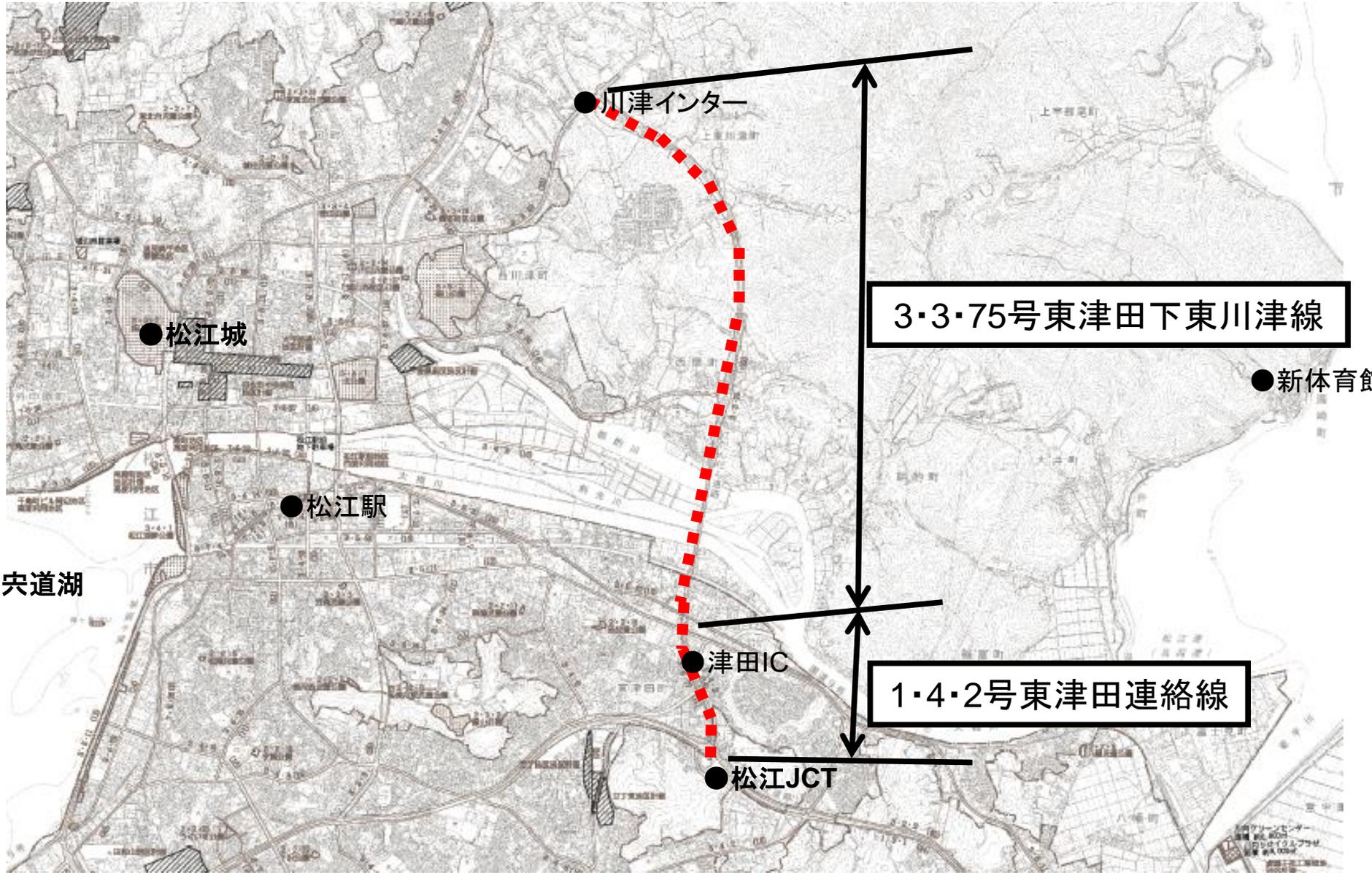


③ ルート（道路計画）案

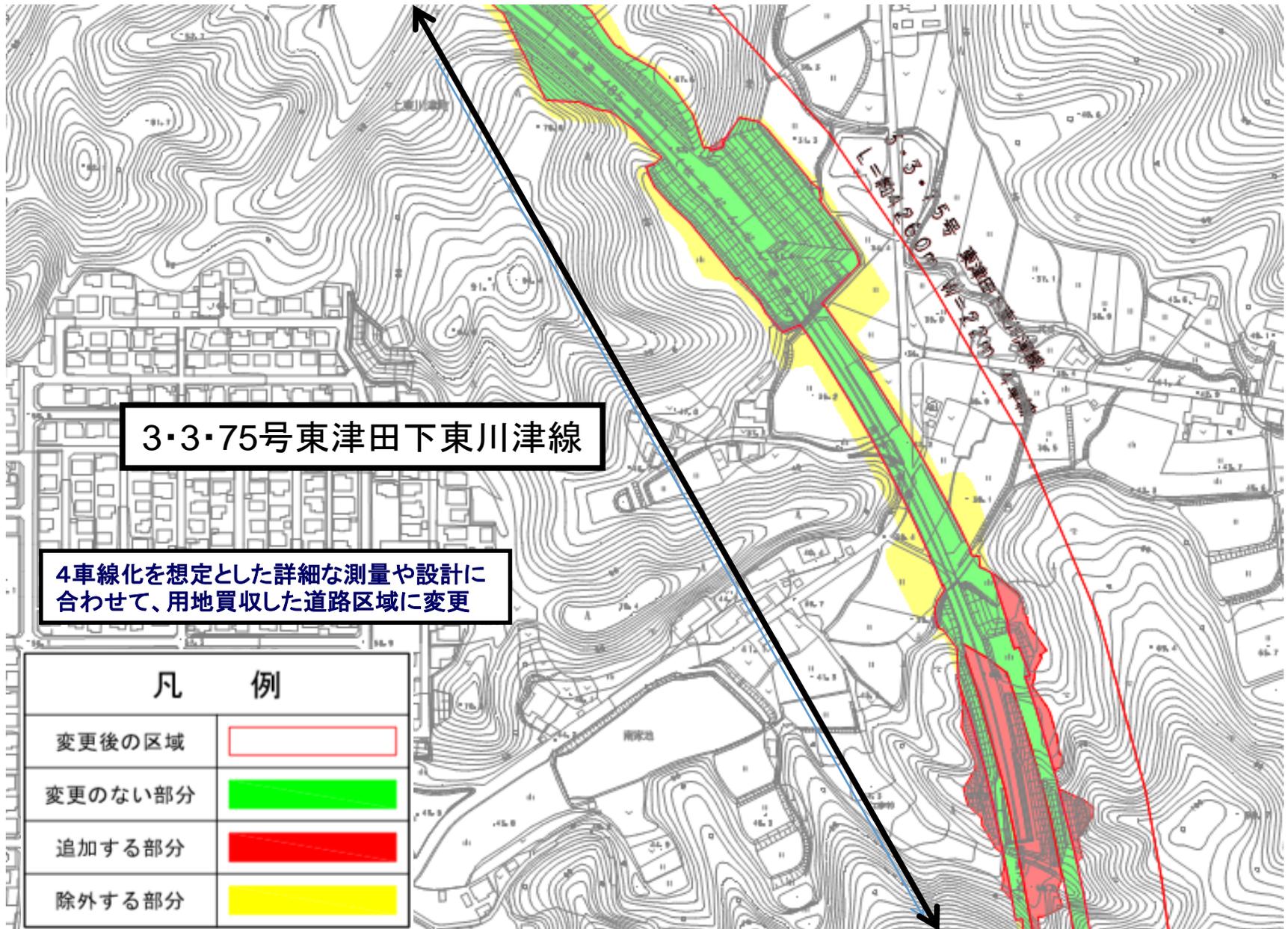
環境影響評価の結果

項目	予測	評価・措置
 大気質	<ul style="list-style-type: none"> 自動車から排出される二酸化窒素等の影響を予測 	<ul style="list-style-type: none"> 基準等との整合が図られている。
 騒音	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の走行による騒音の影響を予測 	<ul style="list-style-type: none"> 基準等との整合が概ね図られている。
 振動	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の走行による振動の影響を予測 	<ul style="list-style-type: none"> 基準等との整合が図られている。
 低周波音	<ul style="list-style-type: none"> 自動車が行き交う際に橋梁部等で発生する低周波音の影響を予測 	<ul style="list-style-type: none"> 基準等との整合が図られている。
 日照障害	<ul style="list-style-type: none"> 構造物による日照障害の影響を予測 	<ul style="list-style-type: none"> 基準等との整合が図られている。
 動物	<ul style="list-style-type: none"> 動物の重要な種及び注目すべき生息地への事業による影響を予測 	<ul style="list-style-type: none"> 環境保全措置により、影響は低減・最小化できる。 
 植物	<ul style="list-style-type: none"> 植物の重要な種及び群落への事業による影響を予測 	
 生態系	<ul style="list-style-type: none"> 地域を特徴づける生態系への事業による影響を予測 	
 景観	<ul style="list-style-type: none"> 道路の存在による主要な景観資源及び眺望景観への影響を予測 	
 人と自然とのふれあいの活動の場	<ul style="list-style-type: none"> 道路の存在による人と自然とのふれあいの活動の場への影響を予測 	<ul style="list-style-type: none"> 環境保全措置により、影響は低減・最小化できる。

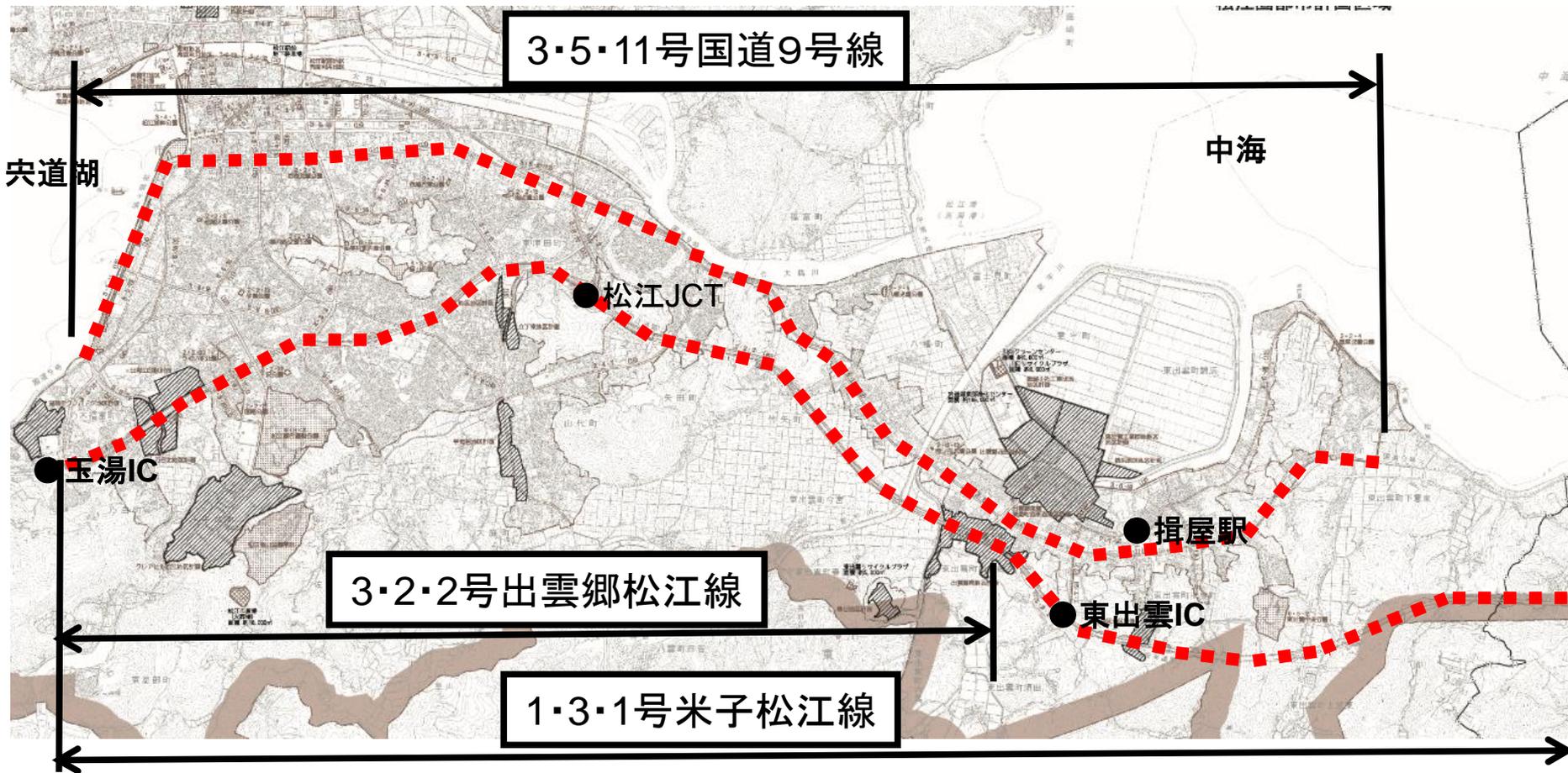
都市計画道路の変更（島根県決定）の対象路線



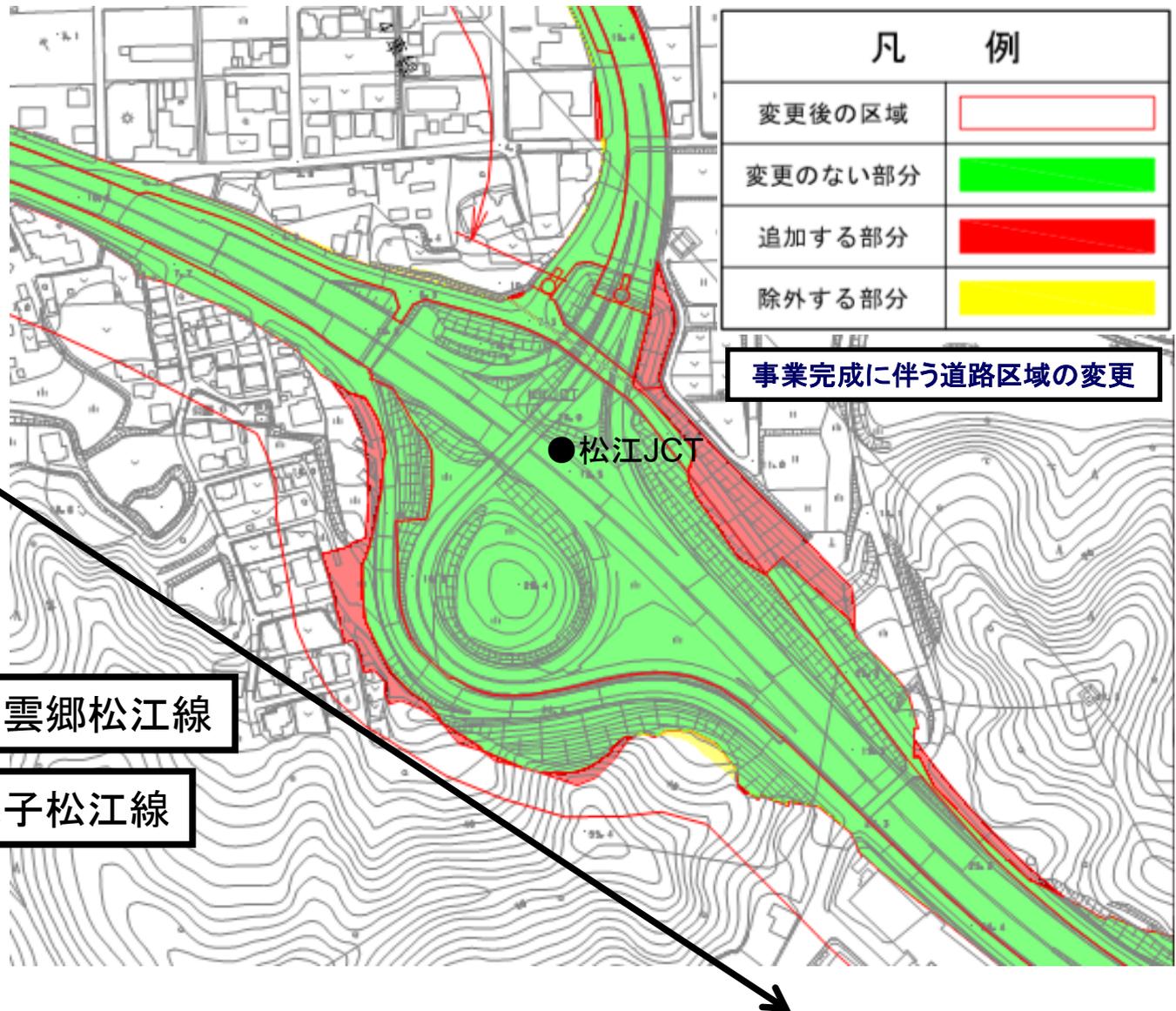
都市計画道路の変更内容について



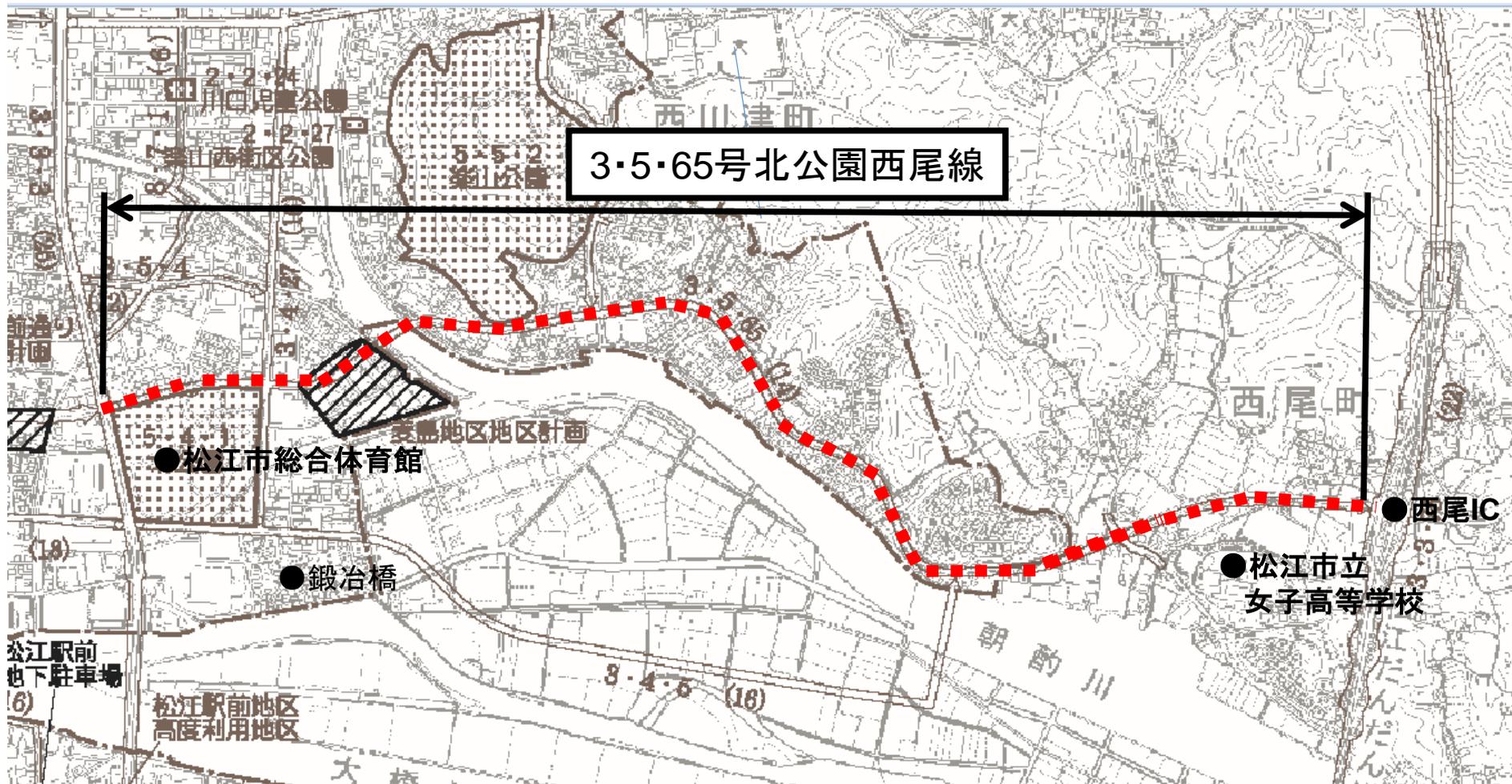
都市計画道路の変更（島根県決定）の対象路線



都市計画道路の変更内容について



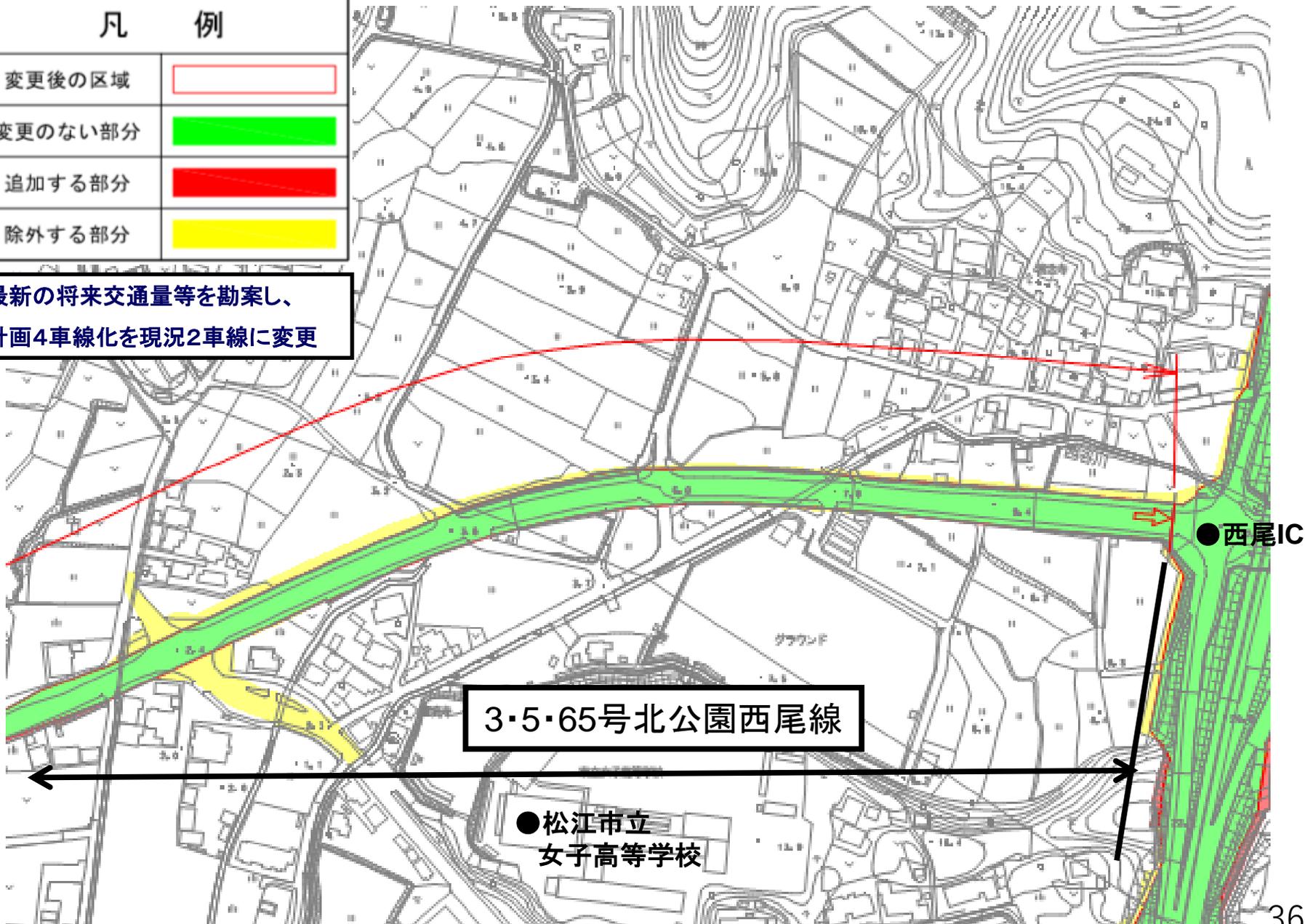
都市計画道路の変更（島根県決定）の対象路線



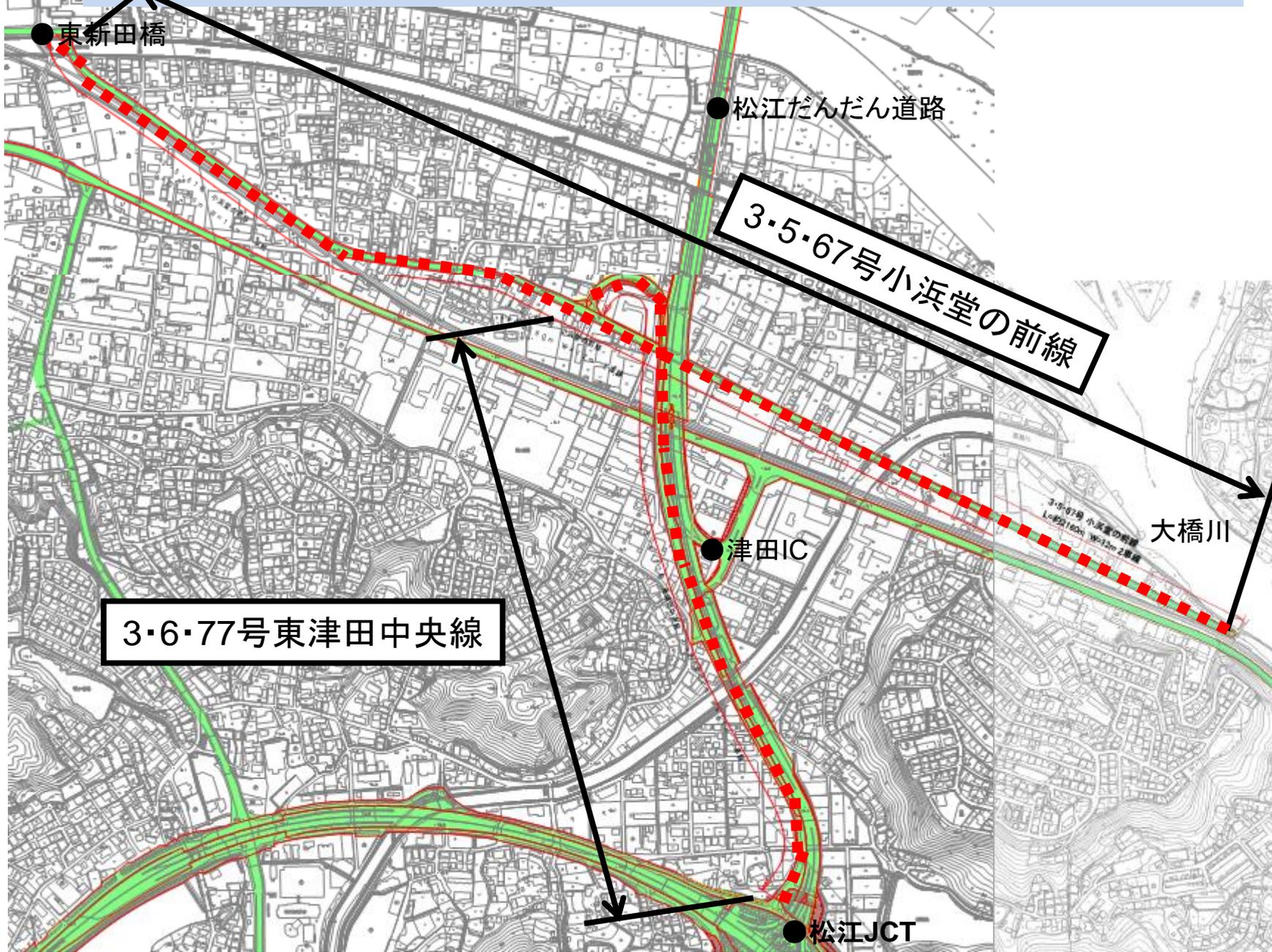
都市計画道路の変更内容について

凡	例
変更後の区域	
変更のない部分	
追加する部分	
除外する部分	

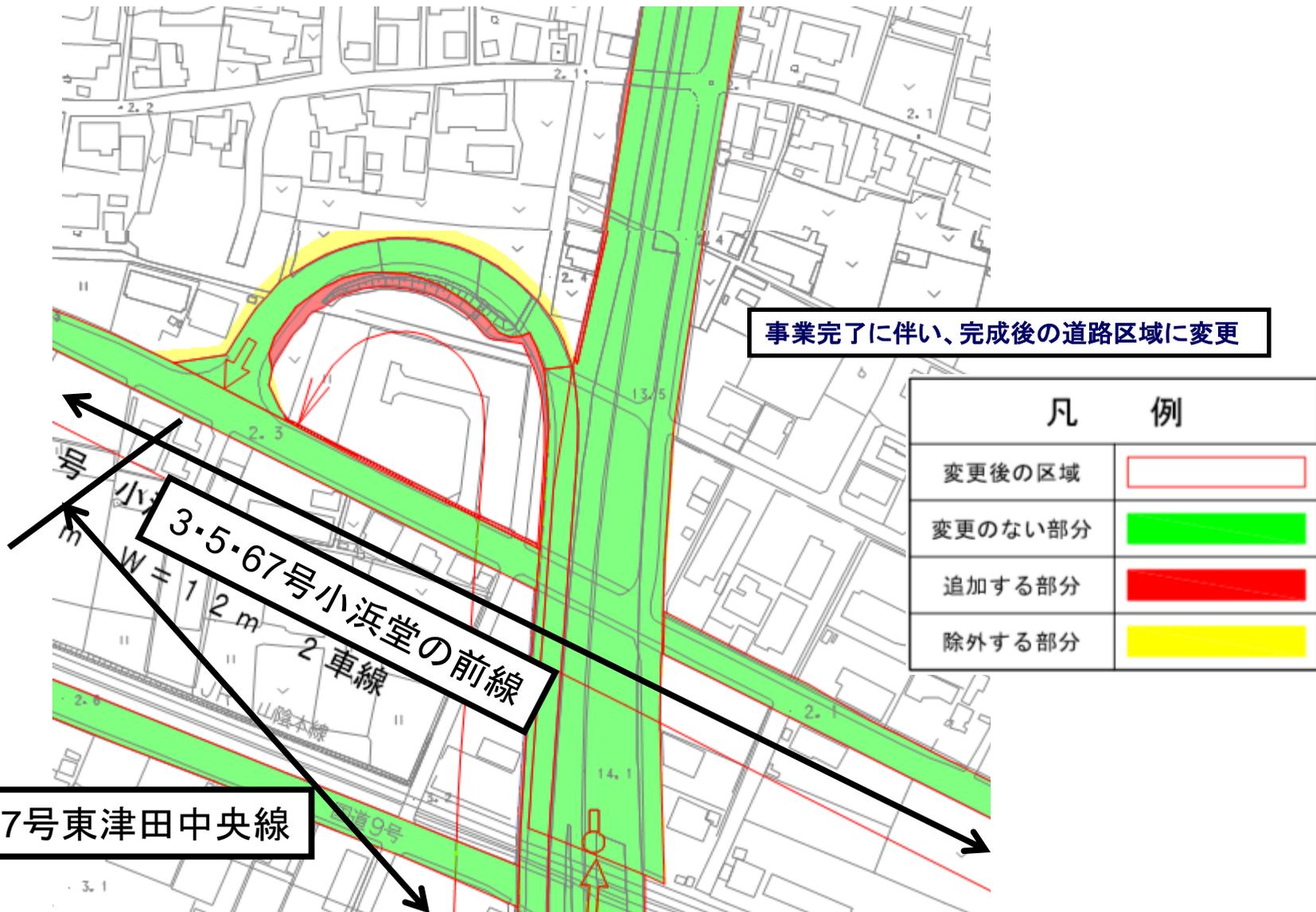
最新の将来交通量等を勘案し、
計画4車線化を現況2車線に変更



都市計画道路の変更（松江市決定）の対象路線



都市計画道路の変更内容について

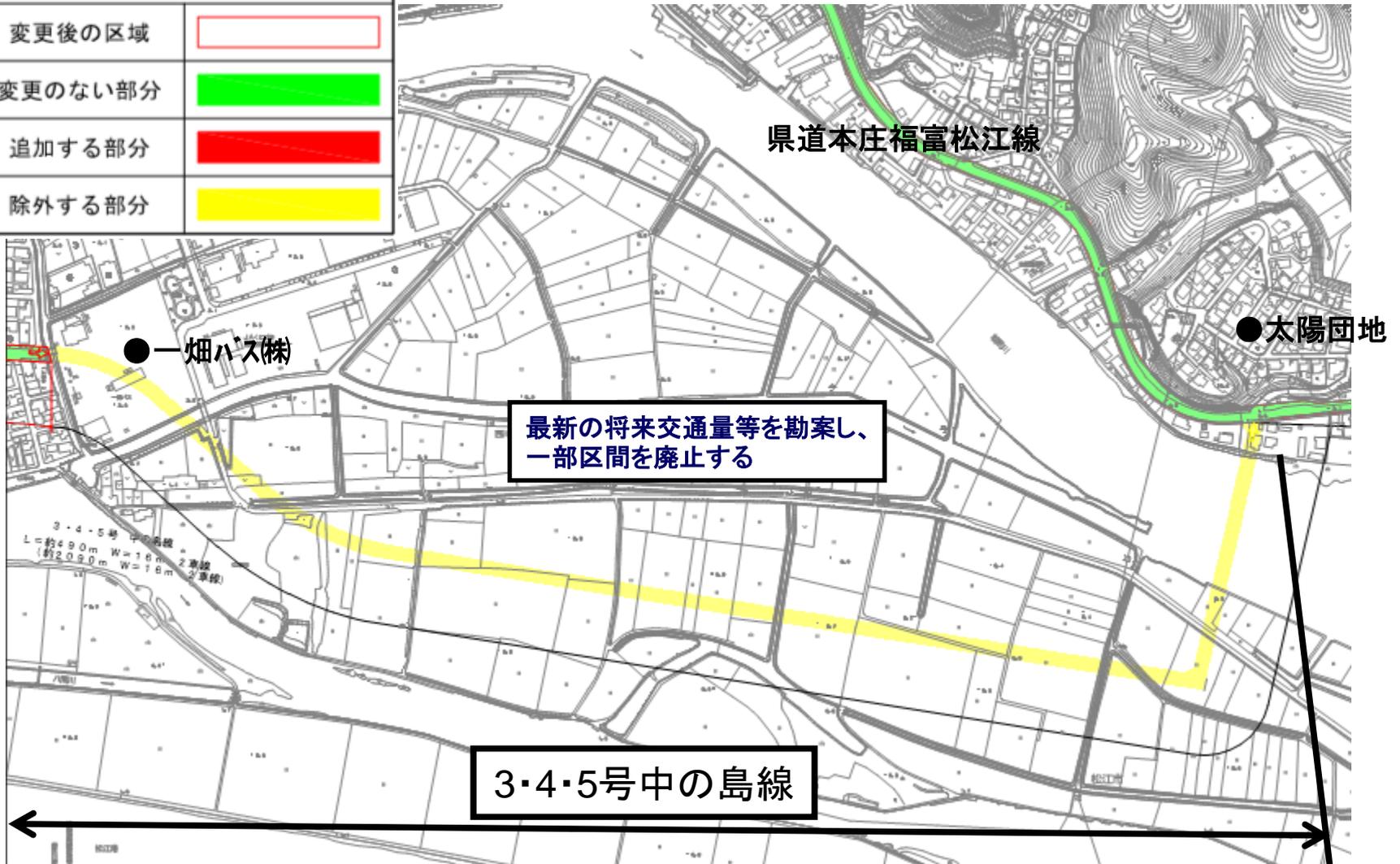


都市計画道路の変更（松江市決定）の対象路線



都市計画道路の変更内容について

凡 例	
変更後の区域	
変更のない部分	
追加する部分	
除外する部分	



法定手続きの実施状況

都市計画決定手続きについて（議案1号）

名称	松江圏都市計画（松江国際文化観光都市建設計画）道路の変更（島根県決定）
都市計画原案説明会	令和2年10月30日・31日（島根県民会館） ・参加者：39名
原案の縦覧	令和2年10月28日～令和2年11月11日 ・縦覧者：5名
都市計画公聴会	令和2年11月26日（松江市民文化センター） ・公述人：4名（傍聴者：13名）
案の縦覧	令和3年1月12日～1月26日 ・縦覧者：12名
意見書の提出	令和3年1月12日～1月26日 ・提出者：3名

都市計画案に対する意見書について

意見書 1 についての要旨

- 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。
- ②10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。
- ③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。

意見書2についての要旨

①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。

②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。

意見書 3 についての要旨

①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。

②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。

都市計画決定手続きについて（議案2号）

名称	松江圏都市計画（松江国際文化観光都市建設計画）道路の変更（松江市決定）
都市計画原案説明会	令和2年10月30日・31日（島根県民会館） ・参加者：39名
原案の縦覧	令和2年10月28日～令和2年11月11日 ・縦覧者：2名
都市計画公聴会	令和2年11月26日（松江市民文化センター） ・公述人：4名（傍聴者：13名）
案の縦覧	令和3年1月12日～1月26日 ・縦覧者：3名
意見書の提出	令和3年1月12日～1月26日 ・提出者：0名