

計画段階評価について  
山陰自動車道（福光<sup>ふくみつ</sup>～江津<sup>こうつ</sup>）  
第3回 説明資料

平成25年6月20日

国土交通省 中国地方整備局

# 目次

1. 計画段階評価手続きの進め方	・ ・ ・ 2
2. 前回審議内容	・ ・ ・ 4
3. 第2回意見聴取の結果	・ ・ ・ 11
4. 対応方針（案）の検討	・ ・ ・ 25

# 1. 計画段階評価手続きの進め方

# 1. 計画段階評価手続きの進め方

## 1. 計画段階評価手続きの進め方、スケジュール(案):対応方針決定までの流れ

地域住民や道路利用者の意見を聴きながら、道路計画〔概略の計画案(複数案)〕について検討を行う。

【平成24年9月】

【平成24年11月～12月】

【平成25年2月】

【平成25年3月～4月】

【平成25年6月】

第1回  
中国地方小委員会

- 地域、道路、交通の状況と課題
- 政策目標の設定
- 計画段階評価手続きの進め方
- 今後のスケジュール

意見聴取  
(第1回)

- 地域、道路の課題
  - 政策目標
  - 道路整備の必要性
- ◆ 聴取方法
- 《ヒアリング》  
対象者：関係自治体・団体
  - 《アンケート》  
対象者：地域住民  
経済界等  
道路利用者等

第2回  
中国地方小委員会

- 地域住民の方等から聴取した意見内容の確認
- 道路計画の基本的方向
- 妥当性の検証  
・比較ルート案(複数案)

意見聴取  
(第2回)

- 妥当性の検証  
・比較ルート案(複数案)に対する意見
- ◆ 聴取方法
- 《ヒアリング》  
対象者：関係自治体・団体
  - 《アンケート》  
対象者：地域住民  
経済界等  
道路利用者等

第3回  
中国地方小委員会

- 地域住民の方等から聴取した意見内容の確認
- 計画案の妥当性の検証  
・対応方針案の提示  
〔概ねのルート帯  
インターチェンジ配置〕

対応方針の決定  
(概略ルート、構造)

地方小委員会

※各段階で随時自治体と調整

## 2. 前回審議内容

# 2-1 第2回中国地方小委員会の審議内容

## 第2回中国地方小委員会の概要

### ■実施日

平成25年 2月 5日開催

### ■主な議事

- ①第1回地域意見聴取の結果
- ②地域意見を踏まえた道路計画の基本的方向
- ③計画段階評価の今後の進め方
- ④第2回地域意見の聴取

## 第2回中国地方小委員会での第2回意見聴取にあたって主な指摘事項と対応状況

指摘事項	対応状況
アンケート内容については、住民や地域の利用者、長距離の利用者ごとに、それぞれの案がもたらす効果や影響をわかりやすく整理し、意見聴取に反映すること。	ルート帯の比較表において具体性を持った表現に変更し、比較し易い構成に変更。 ルート帯を示す説明図についても、ランドマークを記載するなど見直し。
住民や利用者の真意を掴むには、回答者が優先する項目を相対評価で選択できる内容とすること。	優先度を把握するために、項目毎に5段階評価する方法から、重要視する項目について、上位2つを選択する形に変更。
ルート案の比較において、工事期間を比較要素に加えることについて検討し、反映すること。 景観への影響も考えられるので、地域の特性に配慮し進めて欲しい。	比較表において工事期間、景観の視点を追加。

### 1. 調査概要

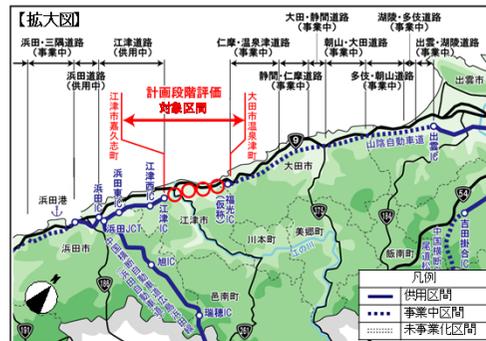
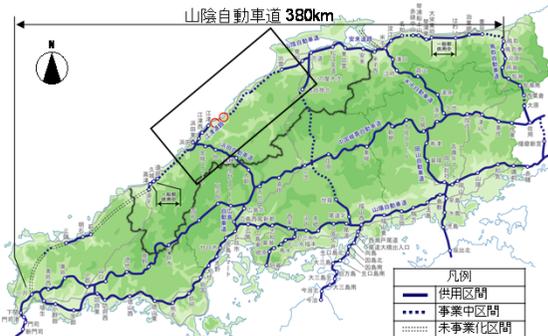
・本調査の主旨、前回アンケートの概要、調査対象箇所について説明

### 山陰自動車道(福光～江津)における道路計画に関する第2回 アンケート調査

山陰自動車道は、鳥取県鳥取市～山口県美祿市までの延長約380kmの高規格幹線道路です。本調査は、山陰自動車道のうち、未事業化区間の福光～江津の道路計画について、道路利用者の皆さまにご意見を伺う第2回目のアンケートです。

第1回アンケートでは、平成24年11月～12月にかけて「道路の課題」、「道路に求める機能・役割」や「道路整備の必要性」について、7,453件のご回答を頂きました。ご協力ありがとうございました。今回の第2回アンケートでは、地域の課題を解消するためにふさわしい対策案となるよう、計画にあたって配慮すべき事項等についてお聞きします。前回に引き続き、本アンケート調査にご協力をいただきますようお願いいたします。

今回の調査の対象者は、江津市の全世帯を対象にアンケートを発送して、記入をお願いするものです。送付いただいたはがきについては、データ集計を浜田河川国道事務所で行うこととしております。



※江津市住民アンケートから抜粋

### 2. 国道9号(福光～江津)の現状

・対象路線の沿線における道路課題および地域の課題について説明

#### 国道9号(福光～江津)の現状

##### 道路ネットワークと交通状況

- ▶当区間は、高規格道路ネットワークにおいて松江市～益田市間で唯一事業化されていない区間です。
- ▶国道9号(大田市温泉津町～江津市嘉久志町間)の交通量は、約8,700～13,400台/日(大型車最大約2,700台/日)です。

##### 災害危険箇所の状況

- ▶国道9号(大田市温泉津町～江津市嘉久志町間)には、土砂災害の危険箇所が多くあります。
- ▶昭和58年の豪雨では、洪水だけでなく多くの箇所です砂災害が発生しました。

##### 道路の線形

- ▶国道9号の大田市温泉津町～江津市嘉久志町間には、急な坂が6箇所、急なカーブが5箇所あります。
- ▶当区間は交通事故の致死率が、全国平均と比べ約7倍と高く、鳥根県平均と比べても約3倍と高いです。

##### 洪水時浸水想定区域

- ▶江の川河口の東側周辺では、国道9号において、洪水時浸水が想定される区間があり、通行止めになる危険があります。



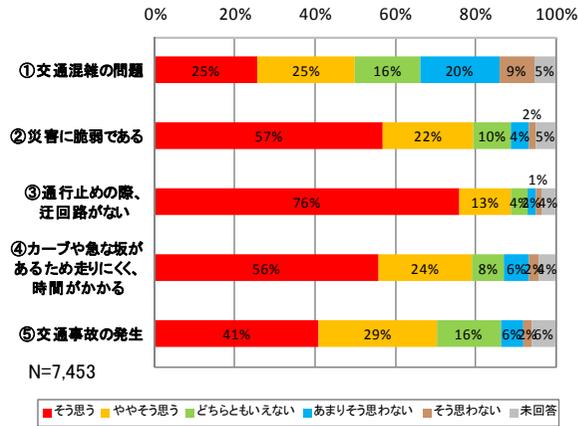
国土交通省 中国地方整備局 浜田河川国道事務所 鳥根県 浜田市 江津市 大田市

### 3. 第1回アンケート集計結果

・第1回のアンケートの質問事項である「道路の課題」、「道路整備の必要性」、「道路に求められる機能・役割」について集計結果を説明

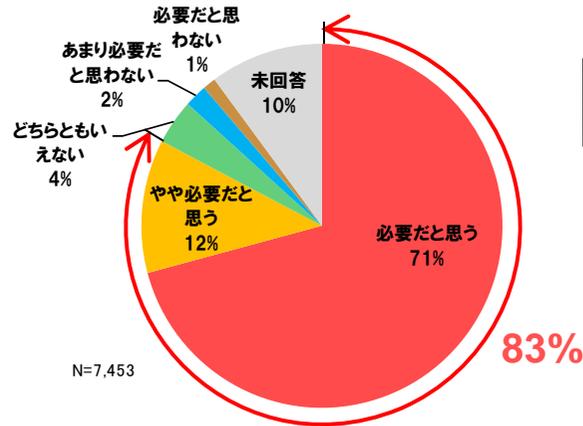
●アンケートには、地域住民の方や道路を利用される方などから、7,453件の回答をいただきました。

#### 1. 国道9号(福光～江津間)の課題について



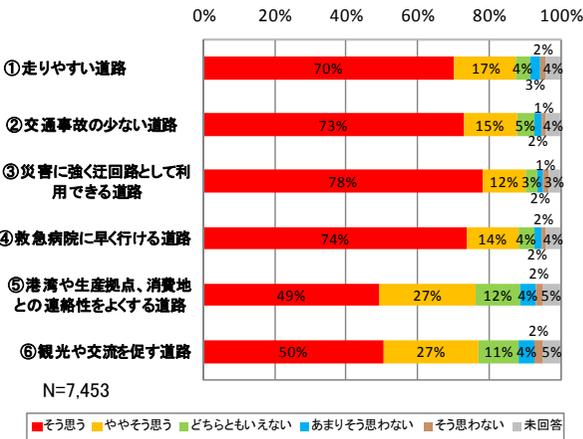
●「③通行止めの際、迂回路がない」とのご意見が最も多く、次いで「②災害に脆弱である」、「④カーブや急な坂があるため走りにくく、時間がかかる」との意見が多く挙げられています。

#### 2. 課題を解消するための道路整備の必要性について



●必要性を認識されている方が83%ありました。

#### 3. 地域の道路に求められる機能について



●「③災害に強く迂回路として利用できる道路」とのご意見が最も多く、次いで「①走りやすい道路」、「②交通事故の少ない道路」、「④救急病院に早く行ける道路」との意見が多く挙げられており、『災害時の迂回路』としての機能や『早く移動できること』、『安全性』を求められています。

### 4. 対策案①

・各対策案の概要と各評価項目における整備効果を図と比較表を用いて説明

地域の課題を解決するために、以下のような対策案  
(3つの比較案)を検討しています。

### 各ルート帯案の比較

ルート帯とは…道路が通過する概ねの位置(概ね幅500m程度)を示したものです。



凡例		整備イメージ		凡例		
(高規格幹線道路)		(案1) 現道拡幅案	現道4車線化	国道9号	案1整備箇所	
供用中	江津IC		(板)福光IC			案2整備箇所
事業中	江津IC		(板)福光IC			
直轄国道	(案2) 一部現道活用案 (江津バイパス・県道を活用する案)		新設2車線化(自専道)	新設4車線化(自専道)		
補助国道	※当面、江津バイパスと県道を活用し、早期にネットワークを形成する案		新設4車線化(自専道)	新設4車線化(自専道)		
主要地方道	(案3) 別線バイパス案 (全線4車線バイパス整備する案)		新設4車線化(自専道)			
一般県道						
(生活環境の保全)						
拠点施設						
市街地・集落						

※本図はイメージであり、具体的な位置関係を示すものではありません。

### 4. 対策案②

・各対策案の概要と各評価項目における整備効果を図と比較表を用いて説明

## 各ルート帯案の比較表

評価の項目		(案1) 現道拡幅案	(案2) 一部現道活用案 (江津バイパス・県道を活用する案)	(案3) 別線バイパス案 (全線4車線バイパス整備する案)	
ルート帯の概要		現国道9号を4車線化する案 60km/hで走行できる一般道(延長約15km)	4車線のバイパスの一部に江津バイパスや整備中の県道2車線を活用する案 80km/hで走行できる自動車専用道路(延長約14km)	国道9号江津バイパスの南側に新たな4車線のバイパスを整備する案	
道路整備による効果・改善される点	災害・事故の時は?	洪水で浸水する区域の存在	浸水区域が存在する	浸水区域は存在しない	
		災害や事故が発生する可能性	・災害が発生する可能性がある ・事故が発生する可能性がやや高い	・災害が発生する可能性がある ・事故が発生する可能性はやや低い	
		通行止の可能性や迂回の必要性	・国道9号1本のためのため通行止になる可能性がある ・大きな迂回が必要となる場合がある	・国道9号とバイパスの2本あるため、両方が通行止となる可能性は低い ・大きな迂回が必要となることは少ない	
	目的地までの移動時間は? (現状に比べ短縮される時間)	医療	福光から済生会江津総合病院までの所要時間	約2分短縮	約4分短縮
		医療	江津市嘉久志町から島根県立中央病院までの搬送時間	約4分短縮	約9分短縮
		経済	浜田港へのアクセス時間(福光IC以东～浜田港まで)	約5分短縮	約10分短縮
		観光	観光地へのアクセス時間(江津IC～石見銀山)	約5分短縮	約10分短縮
		文化	都市へのアクセス時間(江津IC～松江市)	約5分短縮	約10分短縮
	事故の危険性は?	長距離交通と地域内交通の混在具合	混在する(長距離の交通も国道9号を利用)	分離される(長距離の交通は主にバイパスを利用)	
		国道9号の交通事故の削減件数	少ない	多い	
国道9号沿いの施設や集落への連絡性は?	JR黒松駅や浅利駅などの連絡性は?	良い	案1より劣る		
道路整備による影響	生活環境や家屋移転への影響は?	道路沿いの騒音など生活環境への影響	比較的大きい	小さい	
		移転が必要となる家屋などの数	多い	少ない(案3より若干多い)	
	自然環境や景観への影響は?	土地(地形)を新たに改変する量	少ない	案3より少ない	
工事期間中の交通への影響は?	工事による通行規制の多少	通行規制が多く交通への影響が大きい	通行規制は少なく交通への影響は小さい	通行規制は少なく交通への影響は小さい	
その他	事業期間	工事の期間	長い	案1や案3より短い	
その他	経済性	建設に要す費用	約400～450億円	約500～550億円	
その他				約800～850億円	

※比較表の内容は、現時点で想定される概ねのルートの評価を一般的な目安として記載している。



## **3. 第2回意見聴取の結果**

# 3-1 意見聴取の概要

・意見聴取はアンケート調査及びヒアリング調査など、以下の内容を実施した。

	実施項目	実施期間	回答方法	実施概要	回答状況
アンケート調査	地域住民アンケート	平成25年 3月 13日(水) ～ 3月 26日(火)	郵送回収	全戸配布(13,118世帯)	回答数:4,328票(回収率19%)
				無作為抽出による配布(9,880世帯)	
				合計配布数:22,998票	
	事業所アンケート	平成25年 3月 13日(水) ～ 3月 26日(火)	郵送回収	島根県内の事業所から、業種等を考慮し選定配布(5,482事業所)	回答数:1,411票(回収率24%)
				広域的な利用特性を考慮し、島根県外のトラック協会に配布(16団体)300部配布	
合計配布数:5,782票					
道路利用者アンケート	平成25年 3月 13日(水) ～ 3月 26日(火)	郵送回収 又は投函箱による回収	道の駅および主要観光地、自治体に調査票を常設(36箇所・4,500票)	回答数:156票(回収率3%)	
Webアンケート	平成25年 3月 13日(水) ～ 3月 26日(火)	Web上でメール送信	浜田河川国道事務所のHPにWebアンケート掲載	回答数:117票	
ヒアリング調査	地域代表者ヒアリング	平成25年 3月 25日(月) ～ 4月18日(木)	ヒアリングによる意見徴収	関係団体および沿線自治体等にヒアリング実施 ①沿線自治体関係 島根県、大田市、江津市、浜田市、益田市 ②商工会議所関係 大田、銀の道、江津、桜江町、浜田 ③消防関係 大田市消防本部、江津邑智消防組合、浜田市消防本部 ④JA・JF関係 いわみ中央、石見銀山、JFしまね仁摩、JFしまね浜田 ⑤その他 島根県トラック協会、浜田港振興会	全19団体から回答を得た

# 3-2 意見聴取に係る広報の実施

・新聞広報やアンケートの直接配布、CATV放送により、アンケートの広報を実施した。

## ●新聞広報

新聞広告を使い、アンケート調査の周知を行った。

### 山陰自動車道(福光～江津)における 道路計画に関する 第2回 アンケート調査実施中

山陰自動車道は、鳥取県鳥取市～山口県美祿市までの延長約380kmの高規格幹線道路です。山陰自動車道(福光～江津間)の計画決定にあたり、地域の皆さまや道路を利用される方からご意見をお聞かせいただき、道路計画に反映するためのアンケート調査です。今回のアンケート調査は第1回目に引き続き2回目となります。第2回目のアンケート調査では、地域や道路交通の課題を解消する対策の検討にあたって配慮すべき事項に対してのご意見を伺う内容です。ご協力をよろしくお願いいたします。

**第2回 アンケートの内容**  
地域や道路交通の課題を解消する対策の検討にあたって配慮すべき事項について

**アンケートの方法**

アンケート対象者	実施方法
一般市民	<ul style="list-style-type: none"> <li>※郵送にて直接配布により実施</li> <li>※配布地域：鳥取県鳥取市・美祿市・大田市・江津市・大田市・大田市・大田市</li> <li>※配布地域：山口県美祿市・美祿市・大田市・大田市</li> </ul>
道の駅にお住まいの方	<ul style="list-style-type: none"> <li>※道の駅、観光地等にアンケートを実施*</li> <li>※WEBアンケートによる実施</li> </ul>
その他の地域にお住まいの方	<ul style="list-style-type: none"> <li>※郵送にて直接配布により実施</li> <li>※WEBアンケートによる実施*</li> </ul>
道の駅内の事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>※道の駅、観光地等にアンケートを実施*</li> <li>※WEBアンケートによる実施</li> </ul>
道路利用者の団体	<ul style="list-style-type: none"> <li>※道の駅、観光地等にアンケートを実施*</li> <li>※WEBアンケートによる実施</li> </ul>

\*各自治体・事業者・関係機関等に配布・取組むことにより、実施地域は拡大してまいります。

**調査期間** 平成25年3月13日(水)～3月26日(火)

“前回に引き続き、みなさまのご協力をお願いします。”

**インターネットによる回答**

国土交通省 中国地方整備局 浜田河川国道事務所 調査設計課

浜田河川国道事務所 (検索)

<http://www.csr.mlit.go.jp/hamada/sanindo/research2/>

国土交通省 中国地方整備局 浜田河川国道事務所 調査設計課

**0855-22-3129**

【実施主体】国土交通省 中国地方整備局 浜田河川国道事務所 鳥根県 浜田市 江津市 大田市

山陰中央新報(全県版) 平成25年 3月 19日(火)掲載

## ●アンケートの直接配布

アンケートを来訪者に直接配布、回答をもらった。

場所：道の駅サンピコごうつ

日時：平成25年 3月 16日(土) 9:00～

実施：国土交通省・鳥根県・江津市



## ●CATV放送

ぎんざんテレビにてアンケート調査のPRを行った。

放送日：平成25年3月 13日(水)～ 25日(木)

### 山陰自動車道 福光江津間 第2回アンケート調査のお知らせ

**調査期間** 平成25年 3月 13日(水)～ 3月 26日(火)  
道の駅、市役所等にアンケート用紙設置

**WEBでの回答** <http://www.csr.mlit.go.jp/hamada/sanindo/research2/>  
※浜田河川国道事務所ホームページ

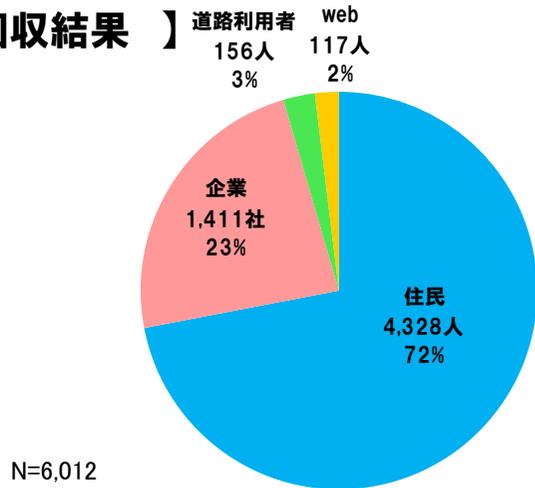
**お問い合わせ** 国土交通省 浜田河川国道事務所 調査設計課  
0855-22-3129

ご協力をよろしくお願いいたします。

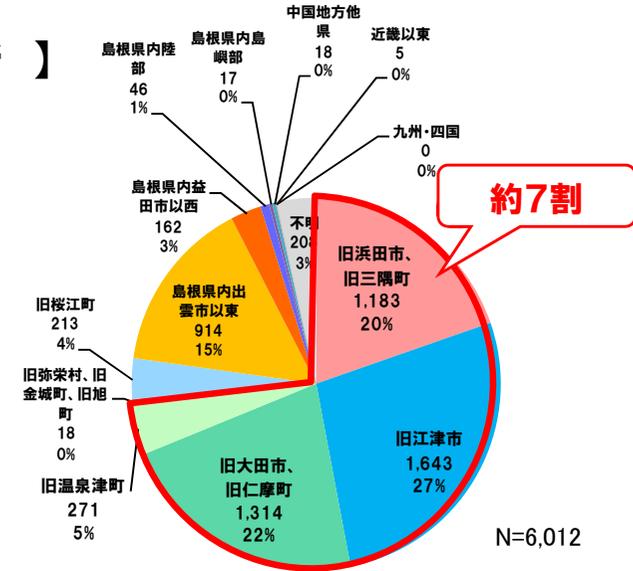
# 3-3 意見聴取（アンケート）の結果

- ・住民約4,300人、企業約1,400社、道路利用者約160人、web約120人から意見収集を行った。
- ・回答者の約7割の方が浜田市・江津市・大田市に居住（企業は所在地）。
- ・回答者の約6割の方が、当該区間（福光～江津間）を“月2～3回以上利用”と回答。
- ・前回の第1回アンケートを回答された方は約7割を占める。

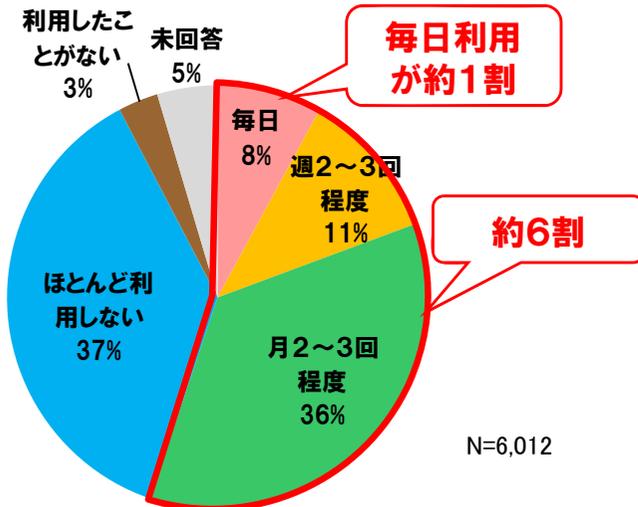
【 アンケート回収結果 】



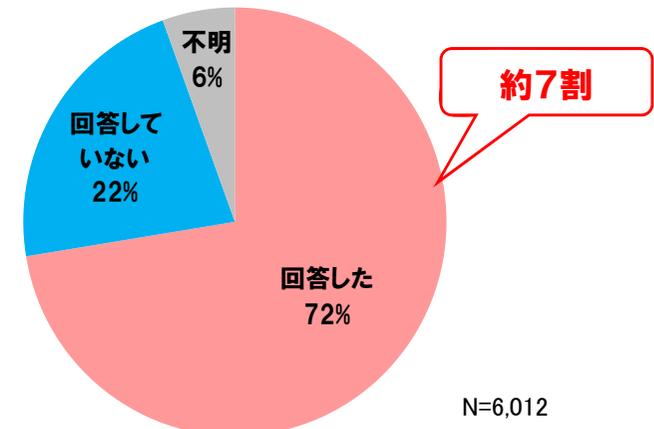
【 回答者住所 】



【 現在の国道9号(福光～江津間)の利用頻度 】



【 第1回アンケートの回答の有無 】



# 3-3 意見聴取（アンケート）の結果

## 道路整備の必要性

### （質問1）新たな道路整備について

- ・ 1回目アンケート結果（「当該地域の課題を解決するためには道路整備が必要である」との意見が多く、「地域が道路に求める機能・役割」として「災害時の迂回路」、「早く移動できること」、「安全性」を求める声が多い。）について、回答者の約9割が妥当と回答。

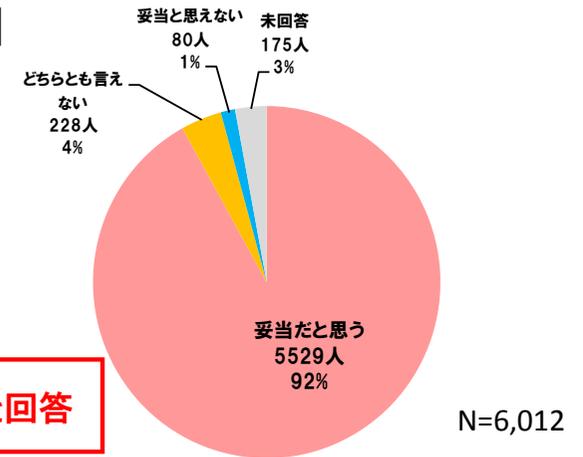
#### 質問1-1:

第1回アンケートの結果を整理すると『「課題を解決する上で、道路整備が必要」との意見が多く、当該地域の道路に求められる機能としては「災害時の迂回路」や「早く移動できること」、「安全性」を求める意見が多い結果となりました。』この方向性について、妥当と思いますか？

#### 質問1-2:「どちらとも言えない」、「妥当とは思わない」と回答した方とその理由

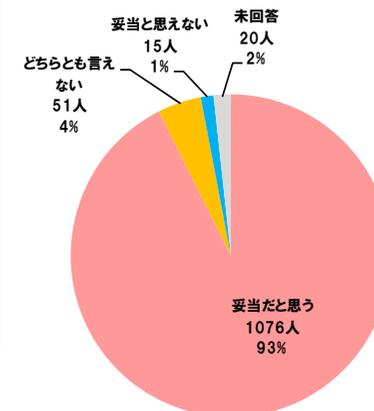
項目	自由意見
整備費用が高い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 迂回路とかは税金がかかりすぎるから、コストダウンを望む。</li> <li>・ 人口の減少と費用対効果を考慮すべき。</li> <li>・ 道路にお金をかけるより他の事に回してほしい。</li> </ul>
利用交通量が少ない	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量は少なく不便さを感じない。</li> <li>・ 都会に比べ渋滞を感じる事がない。</li> </ul>
利用機会が少ない	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用した事がないので判断できない。</li> <li>・ 利用頻度が減ったから。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 町なかの商店街がさびれる。</li> <li>・ 必要なこと、あればよいことは充分承知している。が、少子高齢化が進む中、建設後のメンテナンスが確実にできるのか不安。</li> <li>・ 多数意見をクローズアップしているが、少数意見も大切。</li> <li>・ 地域振興の妨げにならない事。</li> </ul>

#### 【 全体 】

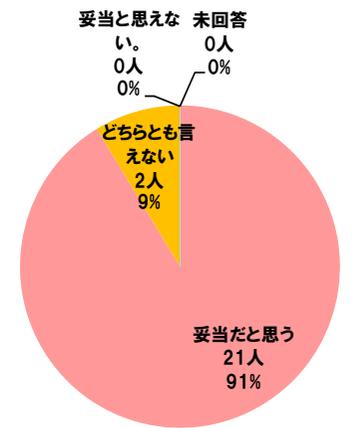


約9割が妥当と回答

#### 【 沿線地域外※のみ 】



#### 【 島根県外のみ 】



※居住地および所在地が江津市、浜田市、大田市以外のエリア

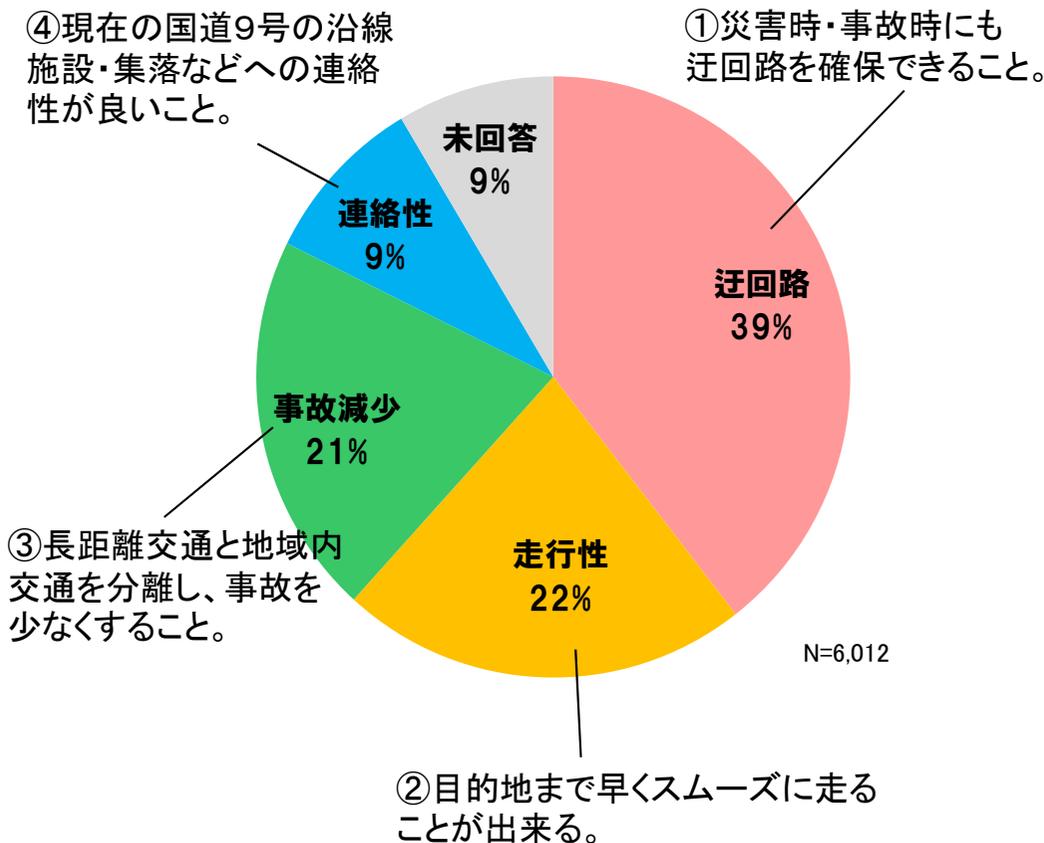
# 3-3 意見聴取（アンケート）の結果

ルート帯案検討で  
配慮すべき事項

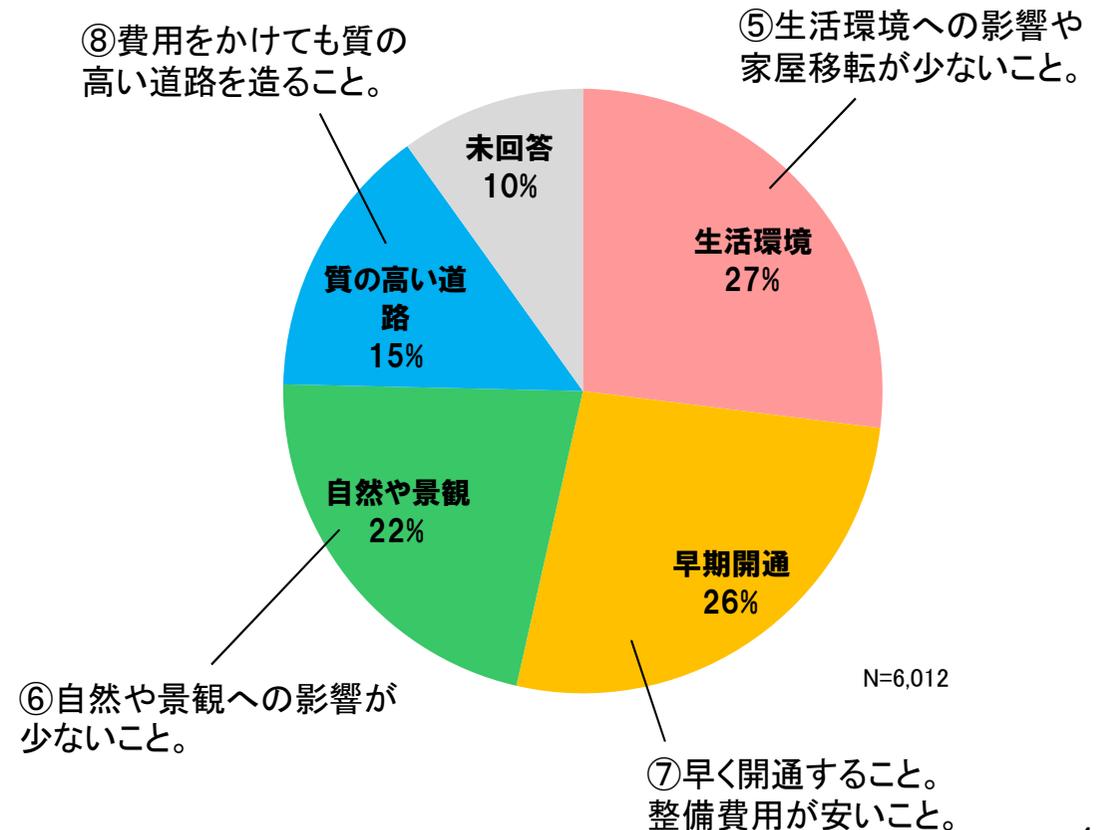
## （質問2）対策案（ルート帯案）を検討する際に、配慮すべき（重要）と思う事項

- ・「どの様な道路にすると良いか」については、回答者の約4割の方が災害時・事故時にも迂回路を確保できること、次いで約2割の方が走行性、事故減少を重要視している。
- ・「何に配慮して計画すると良いか」については、回答者の約3割の方が生活環境への配慮、早期開通、次いで約2割の方が自然や景観への影響に配慮した計画を重要視している。

### 質問2-1: 対策案の検討にあたり、どの様な機能をもつ道路にすると良いと思いますか？2つ選んで下さい。



### 質問2-2: 新たな道路計画にあたり、何に配慮して計画すると良いと思いますか？2つ選んで下さい。



# 3-3 意見聴取（アンケート）の結果

ルート帯案検討で  
配慮すべき事項

## ◆回答結果の考察-1

・属性別に道路に必要な機能に関する回答を集計した結果、概ね同じ傾向の意見であった。

### ■属性別に見た回答の傾向

#### 1. 道路に必要な機能

属性毎に集計を行った結果、住民の方と企業で回答の傾向の変化は見られなかった。

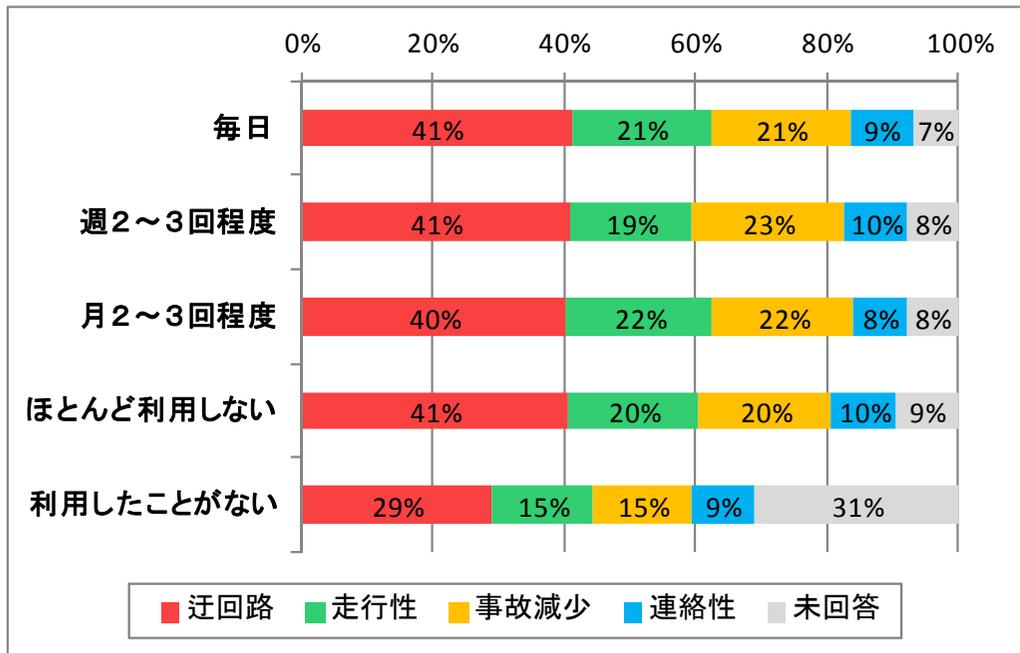
##### ◇国道の利用頻度別

・住民において、国道の利用頻度別にみても、傾向に大きな違いはない。

##### ◇交通特性別（長距離交通と短距離交通）

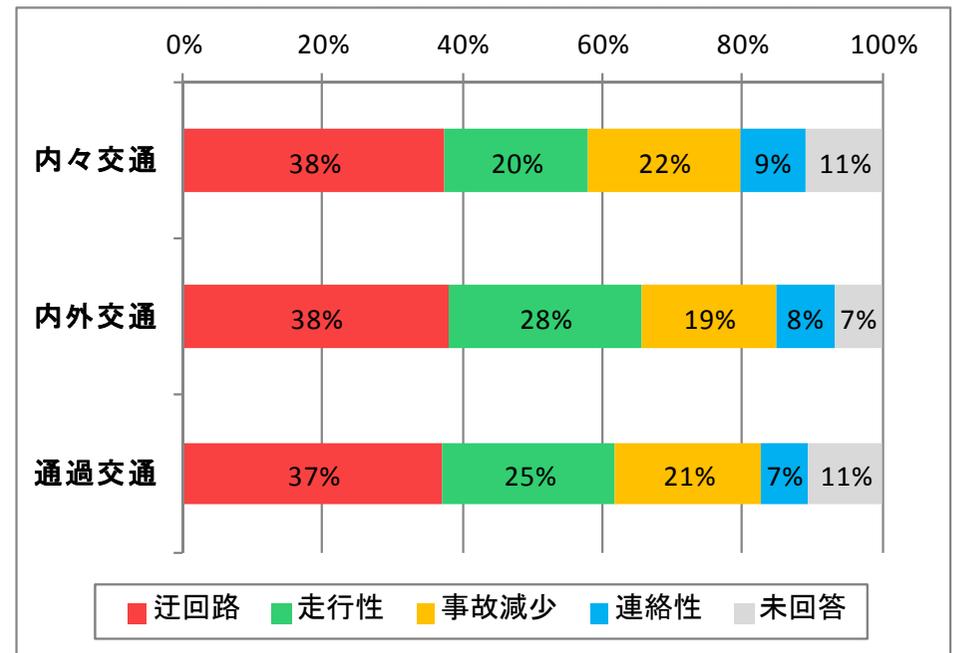
・企業において、移動距離が長い内外交通や通過交通は、走行性を重要視する傾向にある。

【利用頻度別の道路に必要な機能の割合（住民）】



N=4,127

【交通特性別の道路に必要な機能の割合（企業）】



N=882

# 3-3 意見聴取（アンケート）の結果

ルート帯案検討で  
配慮すべき事項

## ◆回答結果の考察-2

・属性別に道路計画で配慮すべき事項に関する回答を集計した結果、概ね同じ傾向の意見であった。

### ■属性別に見た回答の傾向

#### 2. 道路計画で配慮すべき事項

属性毎に集計を行った結果、住民の方と企業で回答の傾向の変化は見られなかった。

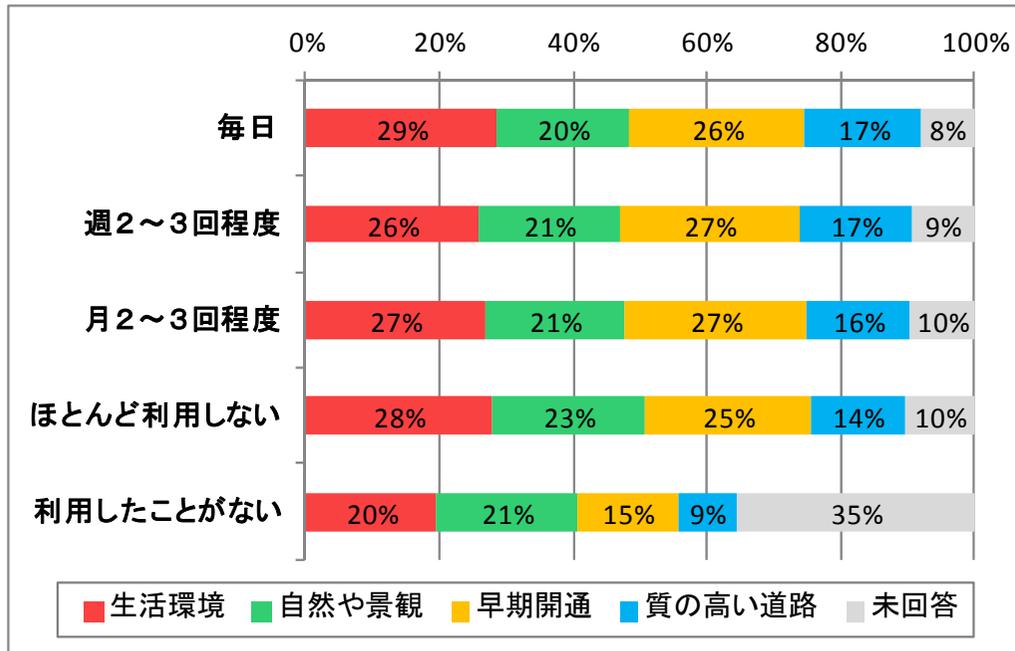
##### ◇国道の利用頻度別

・住民の方の回答において、国道の利用頻度別においても、傾向に大きな違いはない。

##### ◇交通特性格（長距離交通と短距離交通）

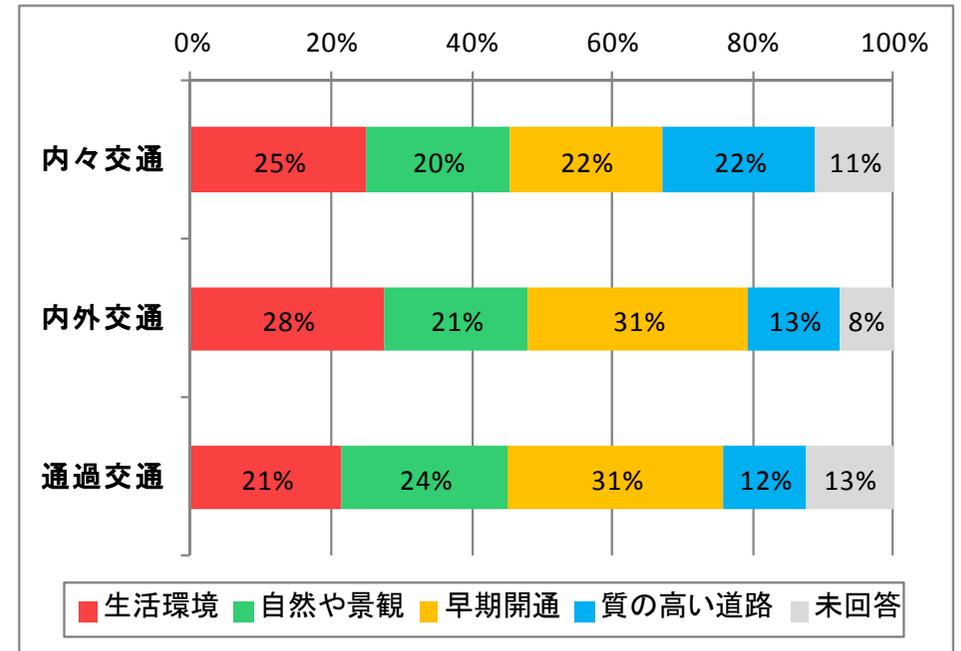
・企業の回答において、移動距離が長い内外交通や通過交通は、早期開通を重要視する傾向にある。

【利用頻度別の道路計画で配慮すべき事項の割合(住民)】



N=4,127

【交通特性格別の道路計画で配慮すべき事項の割合(企業)】



N=882

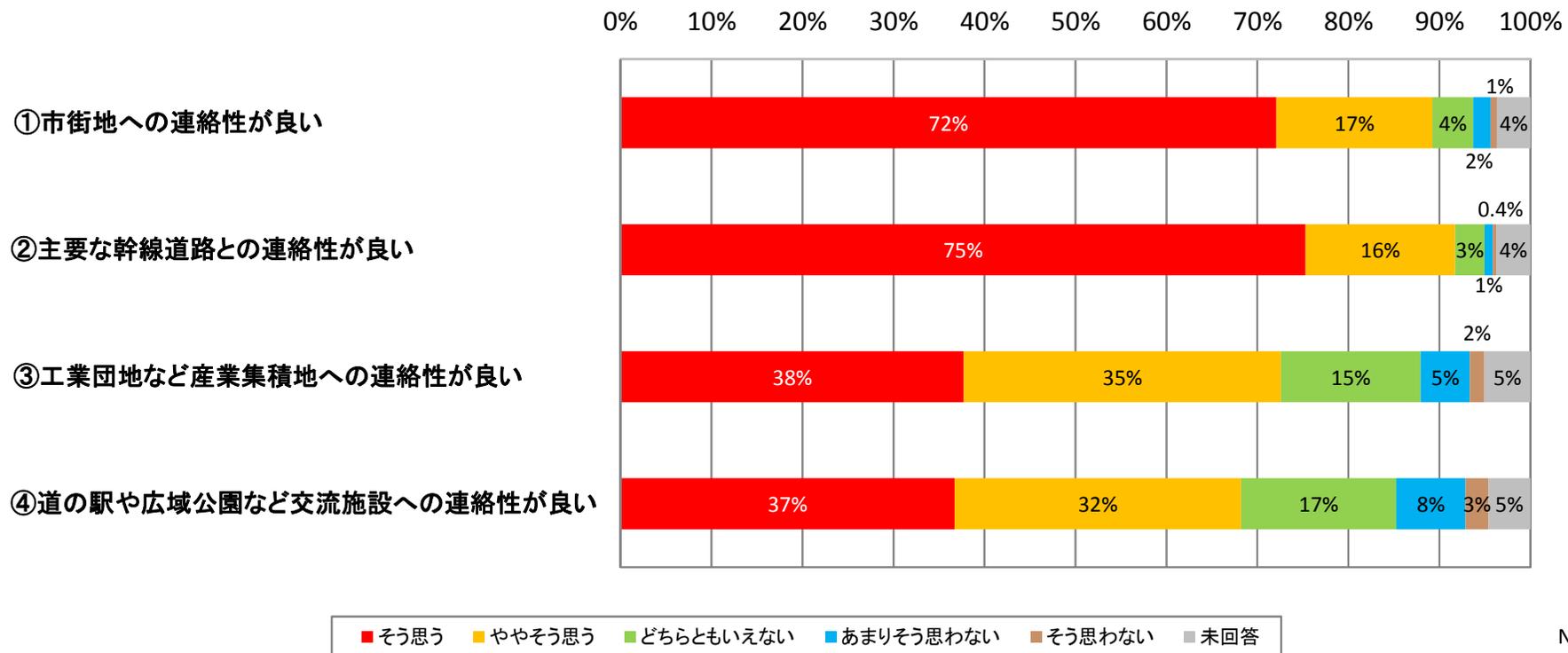
# 3-3 意見聴取（アンケート）の結果

インターチェンジ設置  
で配慮すべき事項

## （質問3）インターチェンジの設置を検討する際に配慮すべき事項

- ・ 回答者の約9割の方が、市街地への連絡性に配慮するべきと感じている。
- ・ 回答者の約9割以上の方が、主要な幹線道路との連絡性に配慮するべきと感じている。
- ・ 回答者の約7割の方が、工業団地など産業集積地への連絡性に配慮するべきと感じている。
- ・ 回答者の約7割の方が、道の駅などの交流施設への連絡性に配慮するべきと感じている。

質問3-1:インターチェンジの設置を検討する際、どの様なことに配慮すべきと思いますか?①から④に挙げる全てについて、「そう思う」～「そう思わない」の5段階で評価して下さい。



N=6,012

# 3-3 意見聴取（アンケート）の結果

インターチェンジ設置  
で配慮すべき事項

## ◆回答結果の考察-3

・属性別にインターチェンジ設置検討で配慮すべき事項に関する回答を集計した結果、概ね同じ傾向の意見であった。

### ■属性別に見た回答の傾向(賛同意見の割合)

#### 3. インターチェンジ設置検討で配慮すべき事項

属性毎に集計を行った結果、住民の方と企業で同じ傾向の回答であった。

##### ◇住民と企業別

住民と企業ともに、「市街地への連絡性に配慮すべき」、「主要な幹線道路との連絡性に配慮すべき」に関する賛同意見が9割を占める。

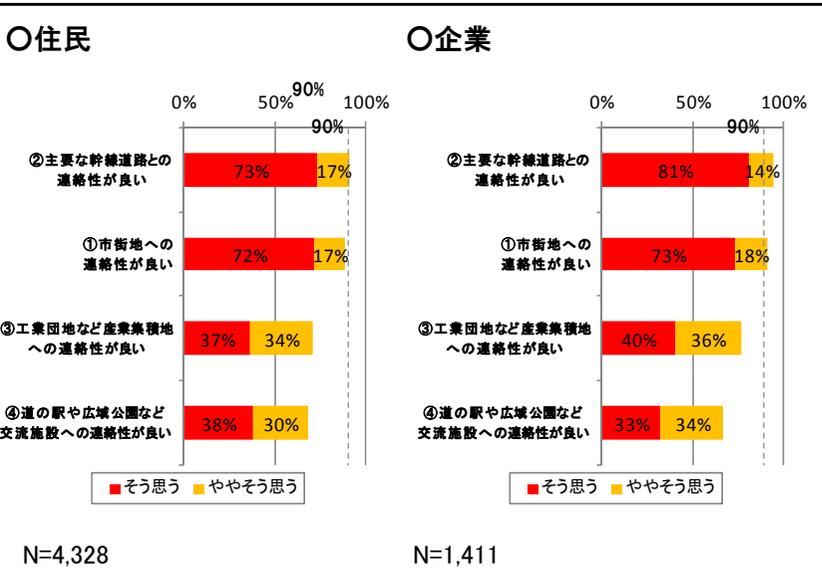
##### ◇国道の利用頻度別

住民において、国道の利用頻度別では、利用頻度の少ない方でも「市街地」や「主要な幹線道路」への連絡性を重要視している。

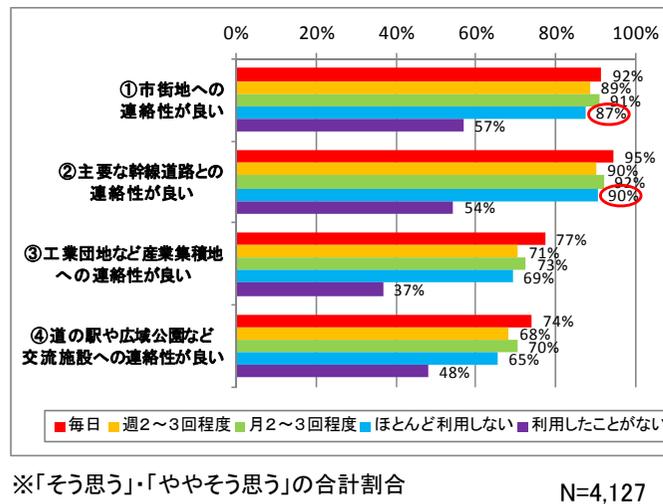
##### ◇交通特性別(長距離交通と短距離交通)

企業において、移動距離が短い地域内交通は、工業団地や産業集積地への連絡性に対して賛同意見割合が高い傾向にある。

【住民と企業別の賛同意見割合(降順)】



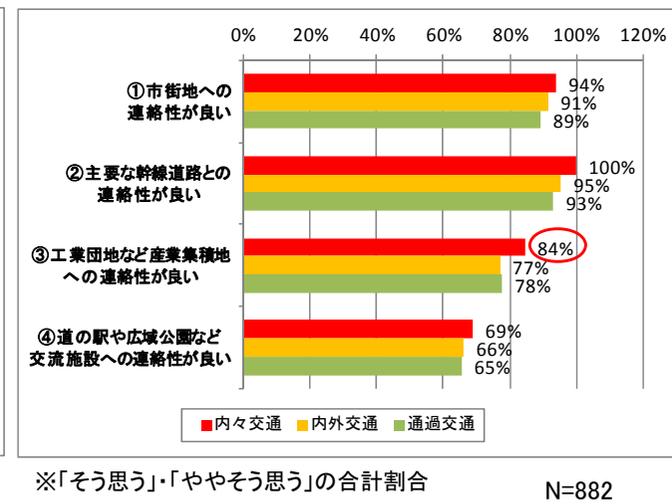
【利用頻度別の賛同意見割合(住民)】



※「そう思う」・「ややそう思う」の合計割合

N=4,127

【交通特性別の賛同意見割合(企業)】



※「そう思う」・「ややそう思う」の合計割合

N=882

# 3-3 意見聴取（アンケート）の結果

ルート帯案検討で  
配慮すべき事項

## （質問2）対策案を検討する際に、配慮すべき（重要）と思う事項について（自由意見）

- ・「早く開通すること。整備費用が安いこと。」に対する意見が多く寄せられた。
- ・その他、「地域活性化につながることで、地域がさびれないこと」という声も多く寄せられた

### 質問2-3: 質問2-1および質問2-2以外で、あなたが配慮すべきと思うことがあれば、ご自由にお書き下さい。

項目	主な意見
① 迂回路の確保、通行止めの回避など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主要な道路9号線が一本だけ。事故が起こった時の迂回路がなく待ちぼうけが長い。機能のよい道路にしてほしい</li> <li>・ 迂回路がないため救急搬送される時通行止めになると命にかかわる、早く！</li> </ul>
② 所要時間の短縮、円滑な移動など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢者が多いので病院への搬送が早く出来る事。</li> <li>・ 都市間の移動に時間の短縮を期待。</li> </ul>
③ 交通安全の確保、事故危険箇所の回避など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 長距離交通と地域内交通を分離、事故を少なくする</li> <li>・ 浅利、黒松辺りは車幅が狭く、本当に恐ろしい。大型トラックと分離してほしい。</li> </ul>
④ 国道9号や沿線施設、市街地・集落などへの連絡性など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地元の人たちの高速道利用を容易にする。</li> <li>・ R9からの利便性も考慮する。</li> <li>・ 車が素通りして寂しい街並みにならないこと。</li> <li>・ 国道9号線沿いの商業への売上減への影響（地域経済の衰退）</li> </ul>
⑤ 生活環境（騒音や大気質）への影響や家屋移転が少ないことなど	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地元住民は騒音排気ガス振動等の被害者となる最大の対策を講ずること。</li> <li>・ 生活環境特に家屋の近くには防音壁などの対策を。</li> </ul>
⑥ 自然や景観への影響が少ないことなど	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自然や景観へ配慮した場所につくるべき。</li> <li>・ 道路を造るにあたり、動植物へ配慮して欲しい。</li> </ul>
⑦ 早期開通、早期ネットワーク化や整備費用の安さなど	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 災害時及び事故時に対応するための道路整備を早急にする事。</li> <li>・ 安全性などはしっかり確保して欲しいが、必要以上の経費は使わないで欲しい。</li> </ul>
⑧ 費用をかけても質の高い道路をつくることや維持管理に優れた道路整備など。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経済効果の上がる構造・工事期間延長と工事費かかることやむを得なく立派な道路に仕上げてください。</li> <li>・ 長期的なランニングコストを抑えることを重視する。そのためにイニシャルコストが大きくなっても許容すべき。</li> <li>・ 課題はあると思いますが、今後も過疎化が進む中、400～800億円かけて行う必要はない。交通量も減る一方だと思う。</li> </ul>

※その他の意見として、「現道の維持管理に関する事」、「PAなどの休憩施設に関する事」、「通行料金に関する事」に関する意見が多く寄せられた。

※主な意見の中には、相互に相反する意見もあります。

# 3-3 意見聴取（アンケート）の結果

インターチェンジ設置  
で配慮すべき事項

## （質問3）インターチェンジの設置を検討する際に配慮すべき事項（自由意見）

- ・観光地や目的地までの分かり易い案内表示や、インターチェンジを求める声が多く寄せられた。
- ・国道9号や、集落への連絡性、道の駅や広域公園などの交流施設に近い位置を望む意見も多く寄せられた。

### 質問3-2: 質問3-1以外で、あなたが配慮すべきと思うことがあればご自由にお書き下さい。（自由意見）

項目		主な意見	
①	市街地（市役所、病院等）への連絡性が良い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年配者が多くなるので、市街地へのアクセスが重要では。</li> <li>・大きな医療機関への連絡性が良い。</li> <li>・なるべく市街地より遠く（防音等のため）</li> </ul>	
②	主要な幹線道路との連絡性が良い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・9号線に近い場所で。</li> <li>・インター降りてから幹線道路まで遠いと、あまり意味がない。</li> </ul>	
③	工業団地など産業集積地への連絡性が良い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送面で利便性が良くなれば、工業団地の誘致も進められ雇用や市の活性化にもつながっていくのでは…。</li> <li>・県外企業が進出しやすい為には、輸送計画が立てやすいし、雇用にもつながると思う。</li> </ul>	
④	道の駅や広域公園など交流施設への連絡性が良い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の浅利の江津の道の駅利用を考慮して下さい。</li> <li>・福光-江津間にパーキングエリアがない為、サンピコ江津周辺にインターチェンジを建設し、開通後も利用出来るようにしたら良い。</li> <li>・地域の活性化や観光等による経済効果に繋がるように設置して下さい。</li> </ul>	
その他	わかりやすい案内、標識	<ul style="list-style-type: none"> <li>・遠方地から来た人が目的地への道が分かり易いこと。</li> <li>・山陰は年配の方が多いため、わかりやすい方が良いと思う。</li> <li>・高齢運転者への配慮が必要。スピードなどの表示を解りやすく。</li> <li>・方向を間違わない工夫が必要。</li> </ul>	
	出入口（インターチェンジ）	多い方が良い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多くの方が利用できるようにインターチェンジを多く設置してほしい。</li> <li>・高齢化が進んでいる地域なので、インターチェンジなど複数設置してほしい。</li> </ul>
		少ない方が良い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・インターチェンジの設置はあまり作らない。費用がかかる。</li> <li>・自動車専用道の場合インターチェンジは少ない方が走行しやすい。</li> </ul>
	取付道路、本線合流部の構造	<ul style="list-style-type: none"> <li>・インターチェンジ入口付近のカーブが急すぎないようにゆるやかにして下さい。</li> <li>・合流部分を長く取れる様にする（高齢者が多い）。</li> </ul>	

※その他の意見として、計画全体に対する意見（早期開通など）が多く寄せられた。

※主な意見の中には、相互に相反する意見もあります。

# 3-4 意見聴取（ヒアリング）の結果

ルート帯案検討で  
配慮すべき事項

## (1) 対策案(ルート帯案)を検討する際に、配慮すべき(重要)と思う事項について

・“迂回路の確保”“早く開通すること。整備費用が安いこと。”を配慮すべきであるという声が多く寄せられた。

項目	主な意見
① 災害・事故時にも迂回路を確保できること。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・雪や事故等でたびたび通行止めがあるので、リダンダンシーの確保が重要(浜田市)</li> <li>・鮮魚関係があるので、迂回路が確保できることやスムーズな通行は重要。(浜田商工会議所)</li> <li>・救急搬送する際、浜田は出雲や松江よりも広島の方が早く行けるが、島根県内に搬送することになっている。そのため、国道9号が通行止めになると迂回路が無くて困る。(浜田市消防本部)</li> <li>・迂回路としての機能も必要なので、現道拡幅では意味がない(銀の道商工会)</li> </ul>
② 目的地まで早くスムーズに走ることができること。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・これまでいけなかった観光地へもいくことができツアーも組める。(大田商工会議所)</li> <li>・路面が悪いと搬送時に患者に負担がかかるため、カーブや振動の少ない道路を求める。(浜田市消防本部)</li> <li>・生鮮食品を扱うので、スムーズな通行ができる道路を求める。(JFLまね仁摩支所)</li> </ul>
⑤ 生活環境への影響や家屋移転が少ないこと。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・低騒音の舗装で、生活環境に配慮してほしい(江津商工会議所)</li> <li>・国道9号の交通量が増加しているので、沿線の方は生活環境を求めると思う(江津商工会議所)</li> </ul>
⑦ 早く開通すること。整備費用が安いこと。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路はつながらないと全く意味がないので、県道を使って全部早くつなげてほしい。(銀の道商工会)</li> <li>・現場で皆さんの安心・安全をまもる立場として、都市に住んでいる人も地方に住んでいる人も1人の命の重さは同じである。早期の整備をお願いしたい。(大田市消防 西消防署)</li> <li>・とにかく早く山陰道の整備をお願いしたい。(島根県トラック協会)</li> <li>・原子力発電所の事故の際には、大田市を含めた自治体での受け入れが必要となってくる。その際も高速道路がないとスムーズな受け入れが出来ない。とにかくはやくお願いしたい。(大田市消防 西消防署)</li> </ul>
⑧ 費用をかけても質の高い道路をつくること。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・長い目で見て道路をつくる必要がある(つくっても質が悪く維持管理に費用がかかっては意味がない)。(浜田商工会議所)</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・早期にネットワークを繋げる観点から、既存の道路を利用することも有効と考える。(島根県)</li> <li>・国道での事故・災害時には、いかに早く通行止め箇所や迂回路等の情報をもらえるかが重要と思う。情報を早くいただける工夫が出来ないか。通行止め等の情報が無い場合は非常に困る。(島根県トラック協会)</li> <li>・現道周辺地域の衰退が予測される。地域活性化の仕掛けが必要である。(大田商工会議所)</li> </ul>

※③長距離交通と地域内交通を分離し、事故を少なくすること、④現在の国道9号の沿線施設・集落などへの連絡性が良いこと、⑥自然や景観への影響が少ないことについては特段の意見はなかった。  
 ※ヒアリング先19団体: 島根県、大田市、江津市、浜田市、益田市、大田商工会議所、銀の道商工会、江津商工会議所、桜江町商工会、浜田商工会議所、大田市消防本部、江津邑智消防組合、浜田市消防本部、JAIいわみ中央、石見銀山農協、JFLまね仁摩、JFLまね浜田、島根県トラック協会、浜田港振興会

# 3-4 意見聴取（ヒアリング）の結果

インターチェンジ設置  
で配慮すべき事項

## (2) インターチェンジ配置を検討する際に、配慮すべき(重要)と思う事項について

・“道の駅や広域公園など交流施設への連絡性が良い”ことを配慮すべきであるという声が多く寄せられた。

項目	主な意見
① 市街地(市役所、病院等)への連絡性が良い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・インターチェンジの設置については、住民の利用拡大を図るため、市街地からの連絡が容易となるよう考慮すべき。(島根県)</li> <li>・配慮すべき具体的な施設を言えば道の駅「サンピコごうつ」や医療面で済生会病院。(大田市役所)</li> </ul>
② 主要な幹線道路との連絡性が良い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道261号にインターチェンジができるとありがたい(江津邑智消防組合)</li> </ul>
③ 工業団地など産業集積地への連絡性が良い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・江津には工業団地、道の駅があり、これらへの連絡性はルート・インターチェンジともに重要である。(江津市役所)</li> </ul>
④ 道の駅や広域公園など交流施設への連絡性が良い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当区間には、サービスエリアやパーキングエリアの計画は無く、道路利用者の利便性向上を図るため、周辺の「道の駅」等へのアクセスが図られるよう考慮すべき。(島根県)</li> <li>・江津には工業団地、道の駅があり、これらへの連絡性はルート・インターチェンジともに重要である。(江津市役所)</li> <li>・道の駅にはJAの店舗が入っており、運営会社はJAの第三セクターが行っているため接続をよくしてほしい。(JAいわみ中央)</li> <li>・緊急消防援助隊の制度(全国で5,000隊を想定(車両5,000台、1隊が3~5名程度)があり、大規模災害時には広域からの応援として各隊が集結する。本路線の道の駅(サンピコ江津)付近には中学校グラウンドもあり、災害時は拠点として利用が可能と思われ、連絡性がよいことは有用である。(大田市消防 西消防署)</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利便性を考えると休憩施設の配置や案内も重要。(大田市)</li> <li>・消防としてはインターチェンジ間の長く山間部を通る高速道路よりも、ある程度生活圈や居住地域に近くアクセス性の良いバイパスのようなものの方がありがたい。(大田市消防 西消防署)</li> </ul>

## 4. 対応方針（案）の検討

# 4-1 政策目標

◇ 地域の課題及び沿線自治体の総合計画を踏まえ、当該地域の政策目標を以下に設定

地域や道路の状況や課題

圏域の将来像

地域の将来像

今後の高速道路のあり方  
(中間取りまとめ)

1. 災害時にも機能するネットワークの確保
2. 救急医療機関への速達性、確実性の確保
3. 国際競争力の強化、産業の活性化
4. 観光の振興・交流の促進
5. 安全性の向上

◇ 対策案の検討

## 【代替性の確保】

事故や災害時の迂回による社会経済活動や日常生活への影響を最小限に留め、住民の生活や地域の産業を守る道路整備とは

## 【医療】

医師不足等により地域医療の崩壊が進行するなか、地域住民の安心確保に向けた高次医療機関への速達性・確実性を向上させる道路整備とは

## 【国際競争力の強化・産業の活性化】

東アジア、北東アジアに近接した地域特性も踏まえ、日本海側拠点港湾に指定された浜田港へのアクセス強化や地場産業の市場拡大を促す道路整備とは

## 【観光の振興・交流の促進】

世界遺産である石見銀山を活かし、周辺観光地と一体となった新たな観光周遊行動の促進、「生活の質の向上」の観点も踏まえた交流条件を確保する道路整備とは

## 【安全性の向上】

全国に先駆けて進行する高齢化及び地域内交通と通過交通が混在している現状を踏まえ、地域住民が安全に生活できる道路整備とは

【東日本大震災からの教訓】 災害時に機能する道路ネットワークとは

当該地域の高規格幹線道路の空白域の整備方針を検討  
(既存の道路ストック活用の可能性も含め、複数の対策案を設定し検討)



# 4-3 複数案の比較・評価（ルート帯の検討）

評価の項目		(案1)現道拡幅案	(案2)一部現道活用品 (江津バイパス・県道を活用する案)	(案3)別線バイパス案 (全線4車線バイパス整備する案)	
ルート帯の概要		現国道9号を4車線化する案	4車線のバイパスの一部に江津バイパスや整備中の県道2車線を活用する案	国道9号江津バイパスの南側に新たな4車線のバイパスを整備する案	
		60km/hで走行できる一般道(延長約15km)	80km/hで走行できる自動車専用道路(延長約14km)	80km/hで走行できる自動車専用道路(延長約14km)	
道路整備による効果・改善される点	災害・事故の時は？	洪水で浸水する区域の存在	浸水区域が存在する	浸水区域は存在しない	
		災害や事故が発生する可能性	・災害が発生する可能性がある ・事故が発生する可能性がやや高い	・災害が発生する可能性がある ・事故が発生する可能性はやや低い	
		通行止の可能性や迂回の必要性	・国道9号1本のみのため通行止になる可能性がある ・大きな迂回が必要となる場合がある	・国道9号とバイパスの2本あるため、両方が通行止となる可能性は低い ・大きな迂回が必要となることは少ない	
	目的地までの移動時間は？ (現状に比べ短縮される時間)	医療	福光から済生会江津総合病院までの所要時間	約2分短縮	約4分短縮
			江津市嘉久志町から島根県立中央病院までの搬送時間	約4分短縮	約9分短縮
		経済	浜田港へのアクセス時間 (福光IC以東～浜田港まで)	約5分短縮	約10分短縮
		観光	観光地へのアクセス時間 (江津IC～石見銀山)		
		文化	都市へのアクセス時間 (江津IC～松江市)		
	事故の危険性は？	長距離交通と地域内交通の混在具合	混在する (長距離の交通も国道9号を利用)	分離される (長距離の交通は主にバイパスを利用)	
		国道9号の交通事故の削減件数	少ない	多い	
国道9号沿いの施設や集落への連絡性は？	JR黒松駅や浅利駅などとの連絡性は？	◎ 良い	○ 案1より劣る		
道路整備による影響	生活環境や家屋移転への影響は？	道路沿いの騒音など生活環境への影響	◎ 比較的大きい	○ 小さい	
		移転が必要となる家屋などの数	△ 多い	◎ 少ない(案3より若干多い)	
	自然環境や景観への影響は？	土地(地形)を新たに改変する量	◎ 少ない	○ 案3より少ない	
	工事期間中の交通への影響は？	工事による通行規制の多少	△ 通行規制が多く交通への影響が大きい	◎ 通行規制は少なく交通への影響は小さい	
その他	事業期間	△ 工事の期間	◎ 長い	△ 案1や案3より短い	
	経済性	◎ 建設に要す費用	約400～450億円	○ 約500～550億円	
		△ 約800～850億円			

※比較表の内容は、現時点で想定される概ねのルートの評価を一般的な目安として記載している。(◎改善・満足している ○改善・満足しているが他案に比べやや劣る △改善・満足しているが、他案に比べ劣る)



# 4-5 対応方針（案）の検討

## 1. 道路整備の基本的方向

災害に強く、安全で時間短縮効果のある道路を整備する。

（理由）

- 当該地域は災害危険箇所が多く、過去には豪雨災害により道路の寸断などが発生しており、災害や事故の際にも機能するネットワークの確保が必要。
- 救急医療の速達性の確保、国際競争力の強化、産業の活性化、観光の振興・交流の促進のために、スムーズに移動できる道路の整備が必要。
- 全国に先駆けて高齢化が進行する地域であり、地域内交通と通過交通が混在している現状を踏まえ、地域住民が安全に生活できる道路の整備が必要。
- 地域住民や道路利用者への意見聴取においても、「災害時・事故時にも迂回路を確保できること」、「目的地まで早くスムーズに移動できること」、「交通事故の少ない道路」を求める意見が多い結果となっており、対応方針（案）に整合する。

## 2. 計画及びルート案

『当面、「国道9号 江津バイパス」と「県道 浅利渡津線」を活用し、福光～浅利間に新たに自動車専用道路を計画し走行性の高いネットワークを早期に形成する』【案2】とする。

（理由）

- 【案2】は、【案1】現国道9号を拡幅し、活用する案に比べ、災害や事故時に幹線道路の通行止めが生じにくいこと、時間短縮効果が大きいこと、長距離交通と地域内交通の分離により交通の安全性が確保できること、生活環境への影響や家屋移転が少ないこと等の面で優れている。
- また、【案2】は、【案3】全線4車線バイパス整備する案に比べ、事業費や早期に走行性の高いネットワークが形成できる等の面で優れている。
- 地域住民や道路利用者への意見聴取においても、「災害や事故時にも迂回路が確保できること」、「目的地まで早くスムーズに移動できること」、「生活環境への影響や家屋移転が少ないこと」、「早く開通すること。整備費用が安いこと。」を求める意見が多く、対応方針（案）と整合する。

## 3. インターチェンジの配置案

- インターチェンジ配置については、地域住民や道路利用者、地方自治体等の意見も踏まえて、市街地や集落、主要な幹線道路にアクセスしやすく、工業団地や交流拠点等との連絡性を考慮した配置（案）とした。

## 4. その他

- さらに整備にあたっては、自然環境、生活環境等への影響や景観との調和にも配慮する。

# 4-5 対応方針（案）の検討

当面、「国道9号 江津バイパス」と「県道 浅利渡津線」を活用し、福光～浅利間に新たに自動車専用道路を計画し走行性の高いネットワークを早期に形成する。

## 【計画・ルートの考え方】

- ・災害、事故時にも幹線道路の通行止が生じにくい計画。
- ・救急医療施設や島根県東部～西部の移動の速達性を確保する計画。
- ・市街地や集落、工業団地等の主要施設、幹線道路とのアクセス性を考慮したルート。
- ・環境上配慮すべき箇所や重要な史跡、公共施設(学校、公園、工業団地)等を回避するルート。
- ・走行性の高いネットワークを早期に形成する計画。

## 【インターチェンジ配置の考え方】

- ・安全で円滑な走行性を確保。
- ・市街地や集落、主要な幹線道路へアクセス性を考慮した計画。
- ・工業団地などの産業集積地との連絡性を考慮した計画。
- ・道の駅、広域公園などの交流施設との連絡性を考慮した計画。



## 4-6 自治体への意見照会〔対応方針(案)に対する意見〕

### ◆意見照会の回答(要旨)

自治体名	意見
島根県	<ul style="list-style-type: none"><li>○ 対応方針(案)[案2]について同意します。</li><li>○ 山陰道は極めて重要な路線であることから、一日も早い事業化をお願いします。</li><li>○ 山陰道の全線供用に向け、現道を活用する区間についても、自動車専用道路の整備をお願いします。</li></ul>
江津市	<ul style="list-style-type: none"><li>○ 安来・益田間で唯一事業化されていない「福光～江津間」の早期事業化を強く望む。</li><li>○ 一日も早く島根県内の山陰自動車道が繋がることが重要であり、[案2]が妥当と考える。</li><li>○ インターチェンジの配置について、対応方針案のとおりを望む。</li></ul>
大田市	<ul style="list-style-type: none"><li>○ 案2が妥当だと判断します。</li><li>○ 道路ネットワーク効果を可能にするため、「福光～江津間」について早期の事業着手を望む。</li></ul>

# 4-6 自治体への意見照会〔対応方針(案)に対する意見〕

## ◆意見照会の回答(島根県知事・大田市長)

高推第 14号  
平成25年 5月 8日

国土交通省中国地方整備局長 様

島根県知事 溝口 善兵衛  
(土木部高速道路推進課)



道路事業の計画段階評価に係る意見照会について(回答)

平素から島根県の道路行政の推進につきまして、格別のご高配を賜り厚くお礼申し上げます。

平成25年5月7日付け国中整道計第5号で照会のあったこのことについては、下記のとおりです。

### 記

山陰自動車道(福光～江津)における対応方針(案)について同意します。

山陰道は、県民の安全・安心な生活を守り、産業・観光振興など地域経済の発展に大きく貢献する極めて重要な道路であることから、一日も早い事業化をお願いします。

また、高速道路ネットワークは、教育、福祉、医療などと同様に国が保障すべき基礎的な社会インフラであることから、山陰道の全線供用に向け、現道を活用する区間についても、自動車専用道路の整備をお願いします。

事第 110号  
平成25年 5月 9日

国土交通省中国地方整備局  
浜田河川国道事務所長  
高橋 広幸 様

大田市長 竹腰 創



道路事業の計画段階評価に係る意見照会について(回答)

平成25年5月7日付け国中整派調設第9号にて照会のありました、山陰自動車道(福光～江津)における対応方針(案)について回答いたします。

早期ネットワーク形成、市街地や集落及び主要な幹線道路へのアクセス、工業団地や交流拠点等との連絡性に配慮されたインターチェンジ配置などが考慮された「国道9号江津バイパスと県道浅利渡津線を活用し、福光～浅利間に自動車専用道路を計画」した「案2」が妥当と判断いたします。

山陰自動車道は、広域交流の拡大、地域産業や観光の発展、高次医療や救急医療、福祉・防災のエリア拡大など山陰地方とりわけ島根県における生命線として最も整備が急がれる重要な路線であります。道路ネットワーク効果を可能にするため、「福光～江津間」につきまして早期に事業着手されますよう特段のご配慮をお願いいたします。

# 4-6 自治体への意見照会〔対応方針(案)に対する意見〕

## ◆意見照会の回答(江津市長)

江土第121号  
平成25年5月9日

国土交通省中国地方整備局  
浜田河川国道事務所長 様

江津市長 田中増次



道路事業の計画段階評価に係る意見照会について(回答)

平成25年5月7日付け国中整浜調設第9号で照会のありました標記の件につきまして、別紙のとおり回答いたしますのでよろしく申し上げます。

山陰自動車道(福光～江津)に関する意見照会

県土の東西を結ぶ大動脈としての役割を期待される山陰自動車道のミッシングリンクを解消するため、安来・益田間で唯一事業化されていない「福光～江津間」について早期に事業化されることを強く望む。

また、各対応方針については次のとおり意見を付す。

### 1. 道路整備の必要性について

次の3つの理由により、道路整備の必要性について強く感じる。

(安全・安心)

島根県の東西を結ぶ主要幹線道路は、出雲以西では国道9号しかない。国道9号は、災害危険箇所が多く災害や事故による通行止めの際には大渋滞が発生し大きく迂回せざるを得ない状況である。

さらに、県西部においては、近年、医師不足が深刻化しており、高度医療を受けるために県東部への救急搬送が急増し、安全確実な救急搬送ルートの確立が求められる。

(観光)

県東部においては、高速道路が整備されていることもあり、県を超えた「中海・宍道湖・大山圏域」のような広域的な取り組みがされている。しかしながら、出雲以西については、世界遺産石見銀山に代表されるように観光資源はあるものの、移動時間などが障害となり一体的に取り組み難いため、県内を高速移動できるルートの確立が求められる。

(産業)

江津工業団地などに企業誘致を行うも、移動に伴う所要時間等が障害となっている。また、製品の搬出にあたっては、通行止めのない安定したルートの確立が求められる。

### 2. 計画及びルート案について

山陰自動車道のミッシングリンクの解消が喫緊の課題であり、繋がってこそその効果を発揮するものと考え。まず、一日も早く島根県内の山陰自動車道が繋がることが重要であり、『当面、「国道9号江津バイパス」と「県道浅利渡津線」を活用し、福光～浅利間に新たに自動車専用道路を計画し走行性の高いネットワークを早期に形成する』(案2)が妥当と考える。

### 3. インターチェンジの配置案について

インターチェンジの配置については、産業拠点、防災拠点、交流施設を考慮された配置案を望むものである。したがって、対応方針案のとおりを望む。また、インターチェンジへのアクセス道路についても地域の利用に配慮し計画されることを期待する。

# 4-7 対応方針（案）

# 〔まとめ〕

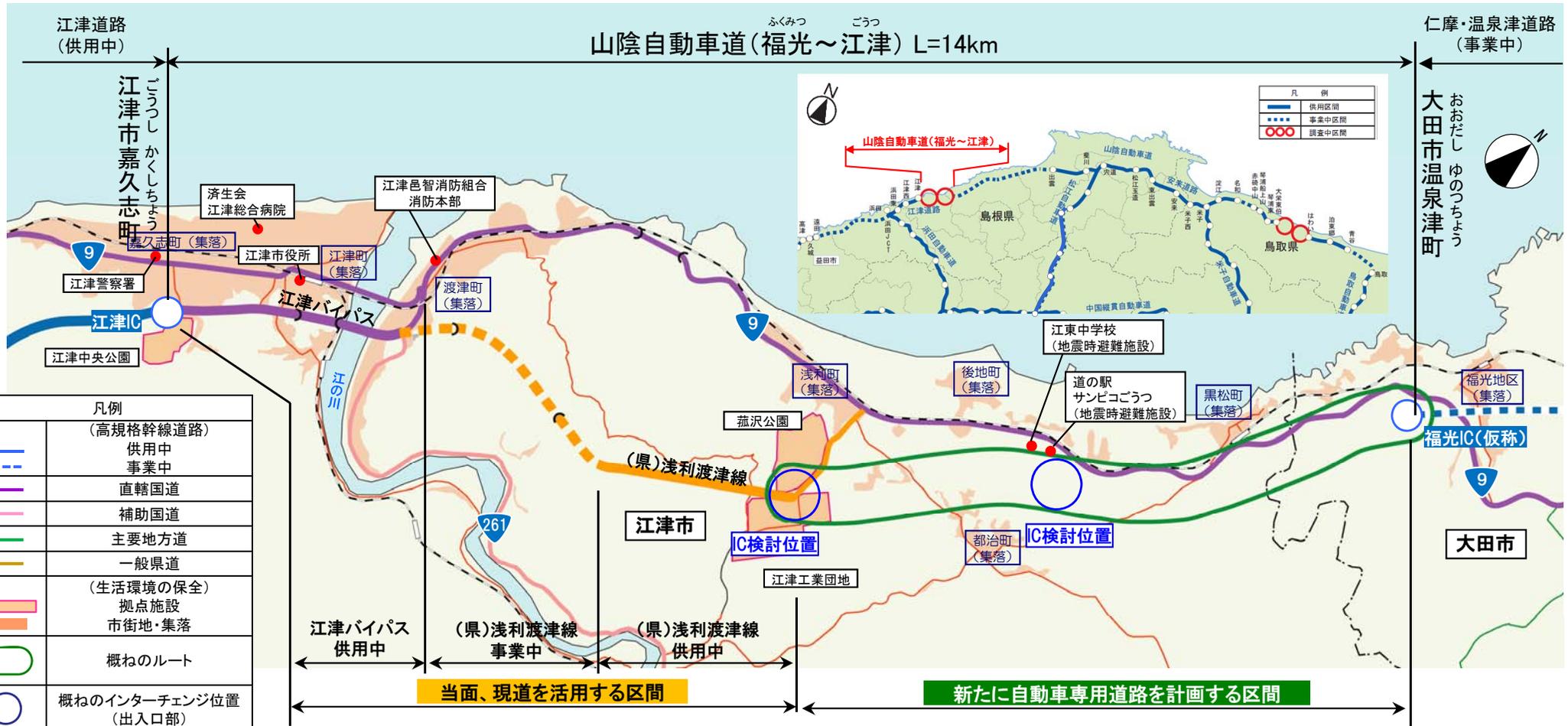
当面、「国道9号 江津バイパス」と「県道 浅利渡津線」を活用し、福光～浅利間に新たに自動車専用道路を計画し走行性の高いネットワークを早期に形成する。

### 【計画・ルートの考え方】

- ・災害、事故時にも幹線道路の通行止が生じにくい計画。
- ・救急医療施設や島根県東部～西部の移動の速達性を確保する計画。
- ・市街地や集落、工業団地等の主要施設、幹線道路とのアクセス性を考慮したルート。
- ・環境上配慮すべき箇所や重要な史跡、公共施設(学校、公園、工業団地)等を回避するルート。
- ・走行性の高いネットワークを早期に形成する計画。

### 【インターチェンジ配置の考え方】

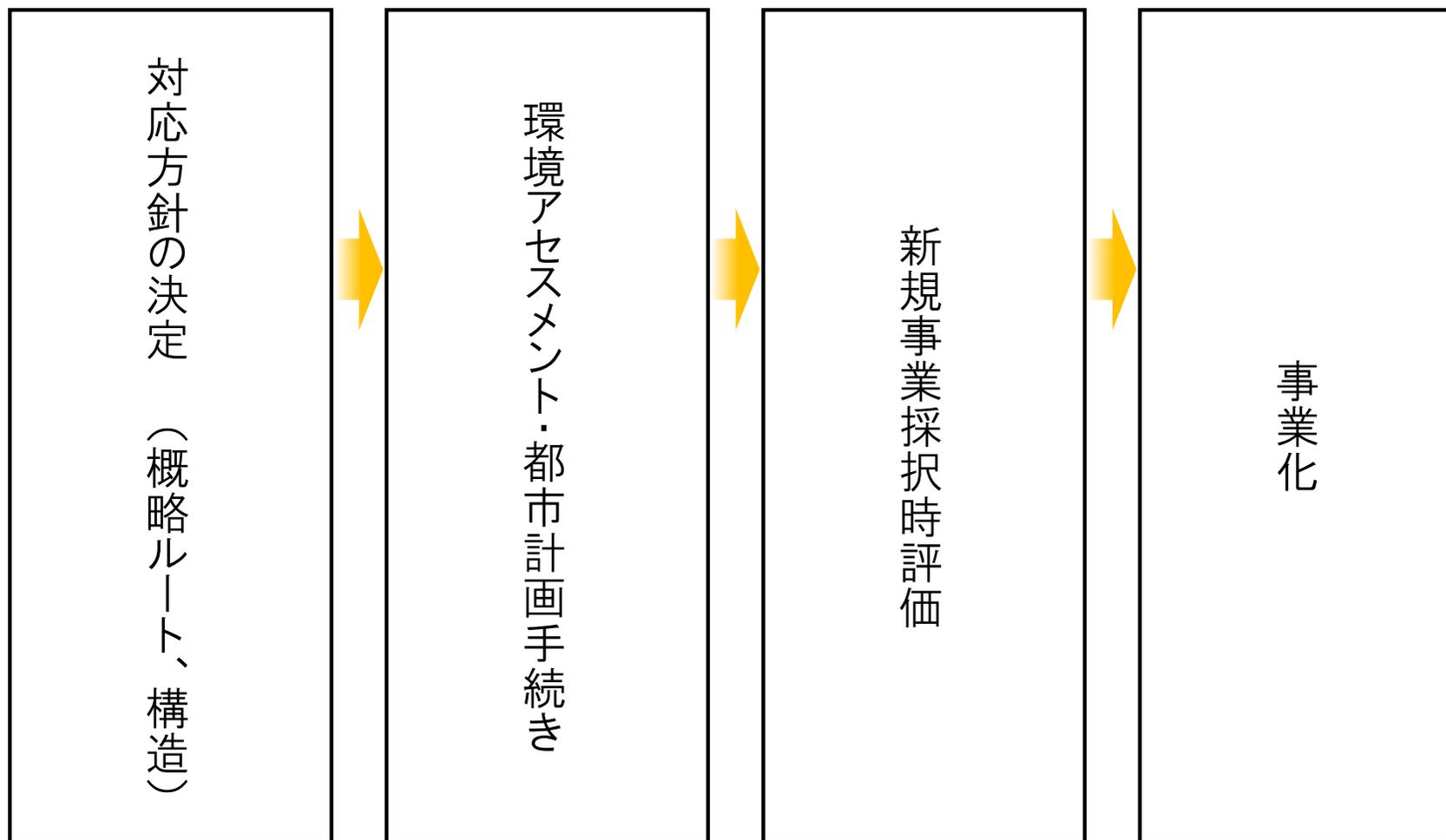
- ・安全で円滑な走行性を確保。
- ・市街地や集落、主要な幹線道路へアクセス性を考慮した計画。
- ・工業団地などの産業集積地との連絡性を考慮した計画。
- ・道の駅、広域公園などの交流施設との連絡性を考慮した計画。



# (参考) 今後の手続き (事業化までの流れ)

## ○対応方針決定から新規事業化までの流れ

決定した対応方針に基づき、環境アセスメント・都市計画手続きを踏まえ、新規事業採択時評価を行ったうえで事業化となる。



# (参考) 県道浅利渡津線の事業概要

・県道浅利渡津線は江津工業団地への物流、企業誘致の促進のため、江津市内からのアクセス改善を目的とした島根県の事業であり、平成20年代後半に供用する予定。



## 県道 浅利渡津線の概要

事業主体	島根県
道路種別	第3種第2級
設計速度	60km/h
車線数	2車線(車道3.5m×2車線)
整備状況	【浅利工区】約2km、H19年3月供用 【渡津工区】約3km、H20年代後半供用予定



写真1 県道浅利渡津線 (供用済区間)



写真2 県道浅利渡津線 (事業中区間)



写真3 県道浅利渡津線 (事業中区間)

# (参考) ◆計画段階評価の手続きに関する地方小委員会のご意見[総括]

## ◎計画段階評価の手続きに関し、委員からいただいた主なご意見と今後の手続きにおける改善の方向性【案】

項目	主なご意見	今後の改善の方向性【案】
計画段階評価のあり方	<p>○計画段階評価はコンセンサス・ビルディングのための手続きでもあり、計画の初期段階で住民等のコンセンサスが得られ、よりスムーズに事業進捗に繋がることを期待するもの。</p> <p>○無駄な道路ではなく、国や地域に必要な道路として整理・認知されることが重要。</p> <p>○否定的な意見をきめ細かく整理・分析し、否定的意見に対しても説明できるような整理が必要。</p>	<p>※個別区間の計画段階評価手続きであっても、計画する地域の課題や事業の特性に応じて、全国的なネットワークの視点からも課題や必要性を整理・分析し、計画の必要性・合理性を明確にする。否定的な意見に対しても計画の説明ができるよう整理する。</p> <p>※計画策定プロセスの透明性・客観性・合理性・公正性を確保する。</p>
計画段階評価の方法・進め方	<p>○政策目標と計画案・選定するルートとの関係を明確にしたうえで、ルートを選定する際の評価項目や基準を適切に設定し意見聴取・評価を実施する必要。</p>	<p>※地域や道路網の課題等を踏まえた政策目標を適切に選定し、妥当な複数案を抽出する。ルート案を選定する際の評価項目を適切に選定して意見聴取や評価に反映する。</p>
意見聴取の方法・内容	<p>○地域・利用者が何を望んでいるか、回答者が優先する項目を引き出す形にすると良い。(どの項目が優先されると、どの選択肢になるかを明確にしておく必要。誰もが「やった方がよい」と思うような設問形式では真意が掴めない。)</p> <p>○利用者層を勘案したバランスの取れた意見聴取を行う必要。</p> <p>○2回目は、1回目をフィードバックする意味もある。フィードバックしたうえで、何に重きを置くかを聞くやり方もある。</p> <p>○全国的に横並び出来るような設問にしておけばやりやすい。住民意向調査は、同様の表現で、同じようなサンプリングで実施していく考え方もある。</p>	<p>※地域住民の方々や道路利用者の方々など幅広い関係者からバランスの取れた意見聴取を行うように努める。</p> <p>※意見聴取において、回答者が優先する項目を相対評価で選択できる内容などとして、回答者が優先し重要視する項目を上手く引き出せるよう工夫する。</p> <p>※複数回意見聴取する際には、過去の結果をフィードバックできるように努める。</p>
評価の項目、評価方法・まとめ方	<p>○住民／地域の利用者／地域外の利用者(通過交通)のそれぞれにもたらす効果と影響について整理し、案の優劣を市民にもわかりやすい形で表現し提示すべき。</p> <p>○地方で暮らす住民の「生活の質」の視点も重要。</p> <p>○地域の状況を示すデータは、全国平均や全国で一番悪いところと比較し全国的な位置を確認することも必要。</p> <p>○利用しない、利用の頻度が少ない回答者が相当数あることにも留意して評価を行う必要。</p>	<p>※複数案を比較する際に、適切な評価項目を設定し、その効果や影響等について分かりやすく説明し、意見聴取や評価を実施する。</p> <p>※地域や道路網の課題の整理にあたっては、全国のデータとの対比も意識し整理する。</p> <p>※意見聴取により頂いた意見については、回答者の居住地や利用頻度などの属性を含めて分析・整理を行う。</p>
その他	<p>○市民や第三者にわかってもらおうとする意識で、資料の構成・配置・色使い・文字数・字体などについて工夫が必要。わかりやすい資料づくりを意識する必要。</p>	<p>※一般の方々にきちんと伝えられるように、分かりやすい資料作りに努める。</p>

※今回の計画段階評価手続き及びいただいたご意見を踏まえ、今後の手続きの改善に反映していく。