

計画段階評価について
山陰道（木与付近）
第1回 説明資料

平成27年6月30日

国土交通省 中国地方整備局

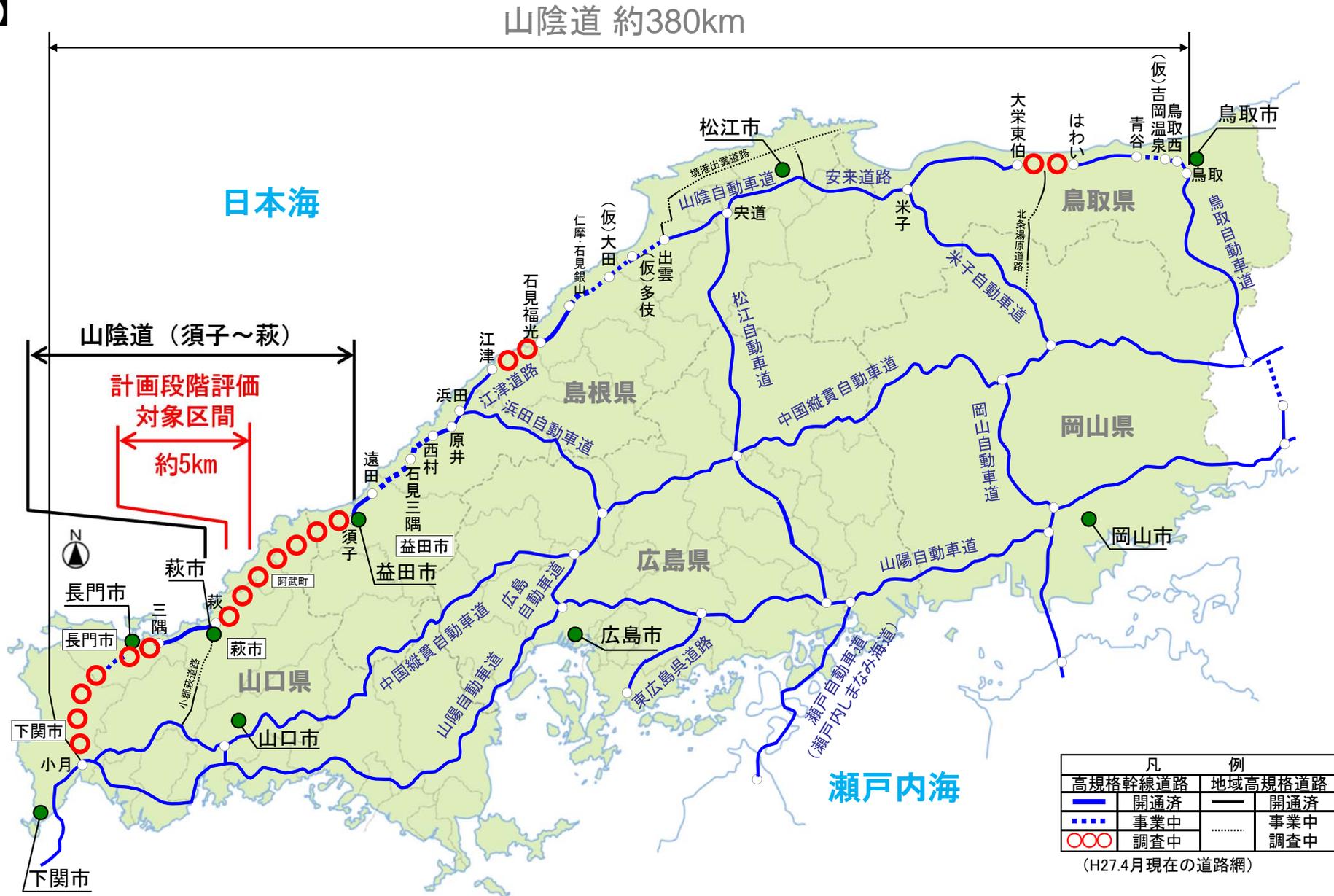
1. 計画段階評価の検討の流れ	・ ・ ・ 2
2. 地域の状況と課題	・ ・ ・ 5
3. 道路・交通の状況と課題	・ ・ ・ 10
4. 政策目標の設定	・ ・ ・ 16
5. 意見聴取方法	・ ・ ・ 21

1. 計画段階評価の検討の流れ

1-1. 中国地方の高規格幹線道路網

- 当該区間は、日本海国土軸の一部を担う山陰道(須子~萩)の一部。
- 山口県阿武町に位置し、北側の日本海と南側の山地に挟まれた自然豊かな地域である。

【広域図】



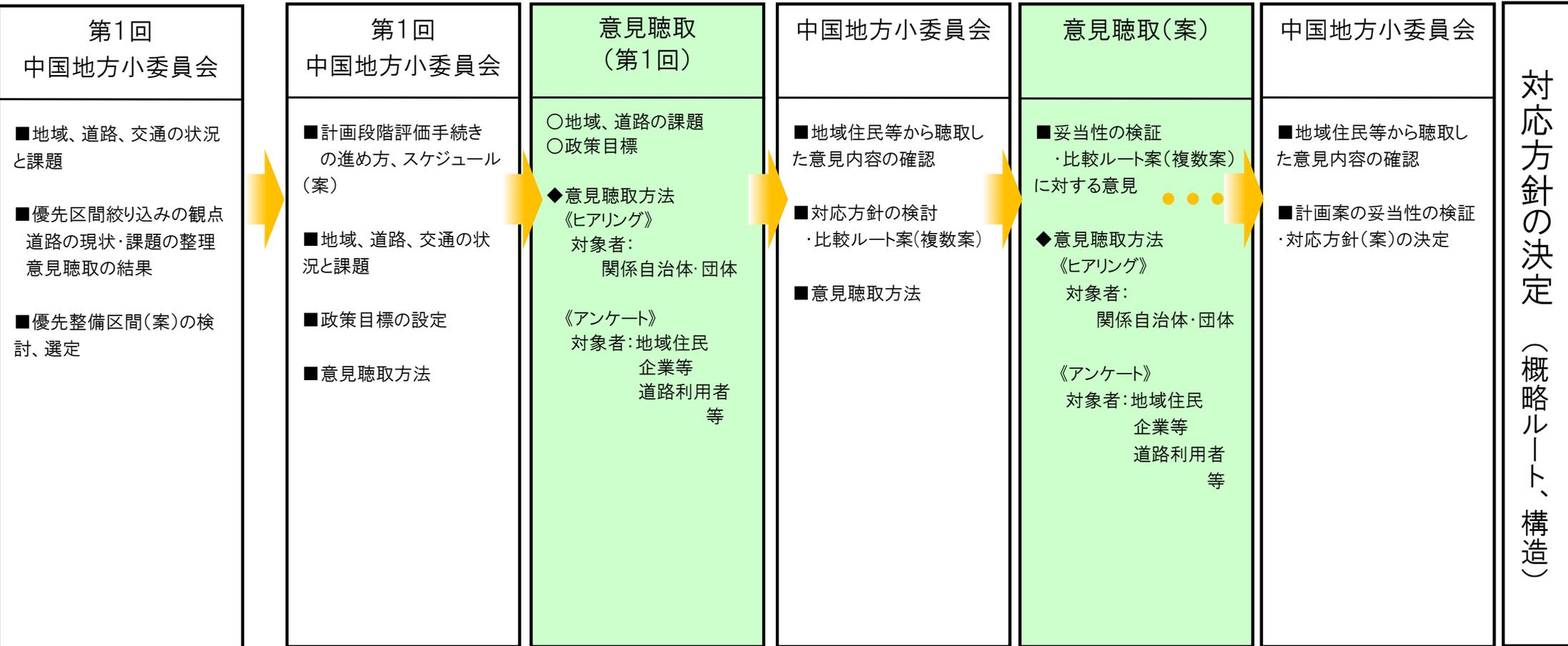
1-2. 計画段階評価の検討の流れ

■計画段階評価手続きの進め方、スケジュール(案)

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。

優先区間絞り込み
【平成27年4月】

計画段階評価
【平成27年6月】



※各段階で随時自治体と調整

地方小委員会

2. 地域の状況と課題

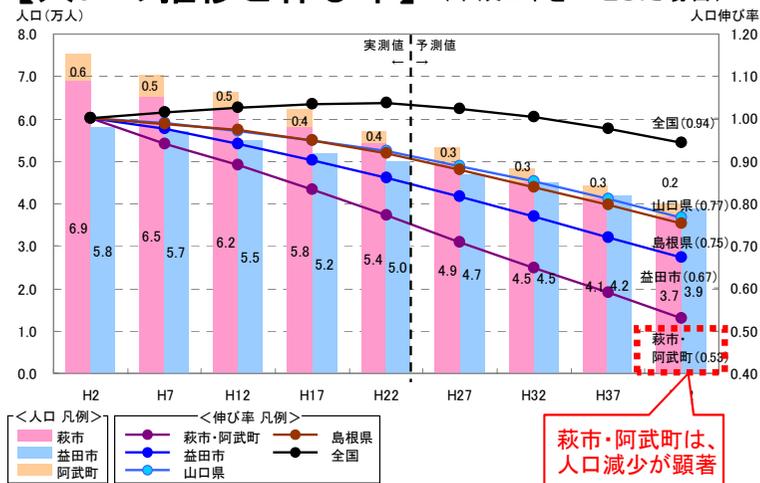
2-1. 概況

- 益田市から萩市に至る2市1町からなる沿線地域の人口は約11万人。
- 山口県は全国に比べ人口減少が進展しており、特に沿線地域(益田市～萩市)では人口減少が著しい。
- 土砂災害が発生しやすい地質的リスクを抱えている(土砂災害危険箇所数は全国で第2位と第3位。また土砂災害発生件数は全国で第4位と第5位)。

【沿線地域の人口分布】

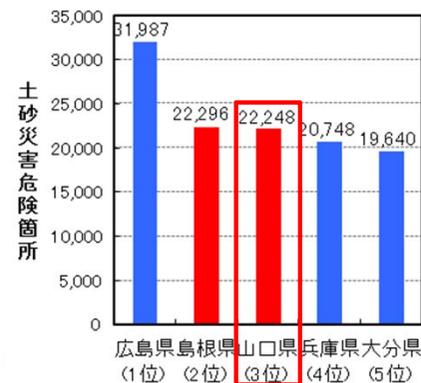


【人口の推移と伸び率】(平成2年を1.0とした場合)



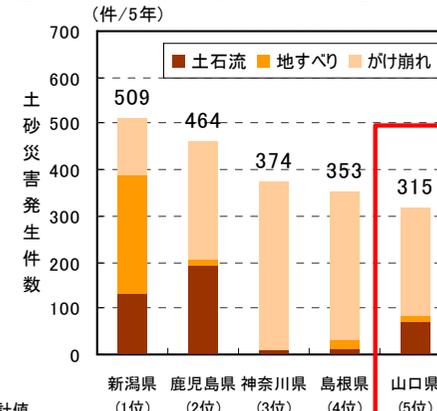
資料:【実績値】H22国勢調査(総務省)、【予測値】日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計) 国立社会保障・人口問題研究所

【土砂災害危険箇所数】



※土砂災害危険箇所: 土石流危険渓流等、急傾斜地崩壊危険箇所等、地すべり危険箇所の合計値
 ※土石流危険渓流等、急傾斜地崩壊危険箇所等はH14公表値
 ※地すべり危険箇所はH10公表値
 資料:[都道府県別土砂災害危険箇所] 国土交通省 水管理・国土保全局 砂防部

【土砂災害発生件数】



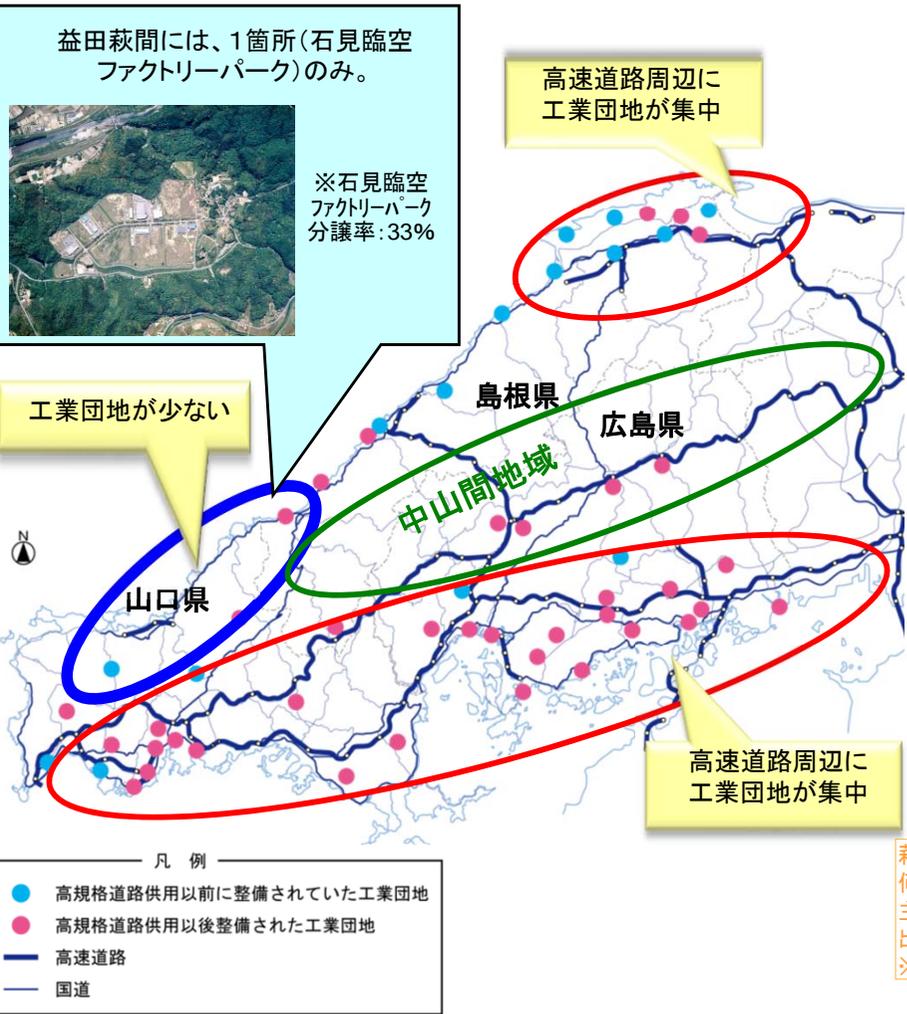
※H20～H24合計値
 資料:[近年の都道府県別土砂災害発生状況] 国土交通省 水管理・国土保全局 砂防部

資料: (人口) H22国勢調査

2-2. 地域の産業構造

- 益田市・萩市地域は高速道路のアクセス性が悪く、工業団地の立地は1箇所のみ。
- 中山間地域(三次市、庄原市)においても高速道路整備後に工業団地が立地している。
- 自然豊かな益田市・萩市地域は豊富な農水産物があり、国道191号は出荷経路として重要な役割を果たしているが、通行止め発生時には大幅な迂回を強いられるなど、輸送ルートとしては脆弱である。

【山口県、島根県、広島県の工業団地整備状況】



【益田市～萩市周辺地域の農水産物の出荷の流れ】



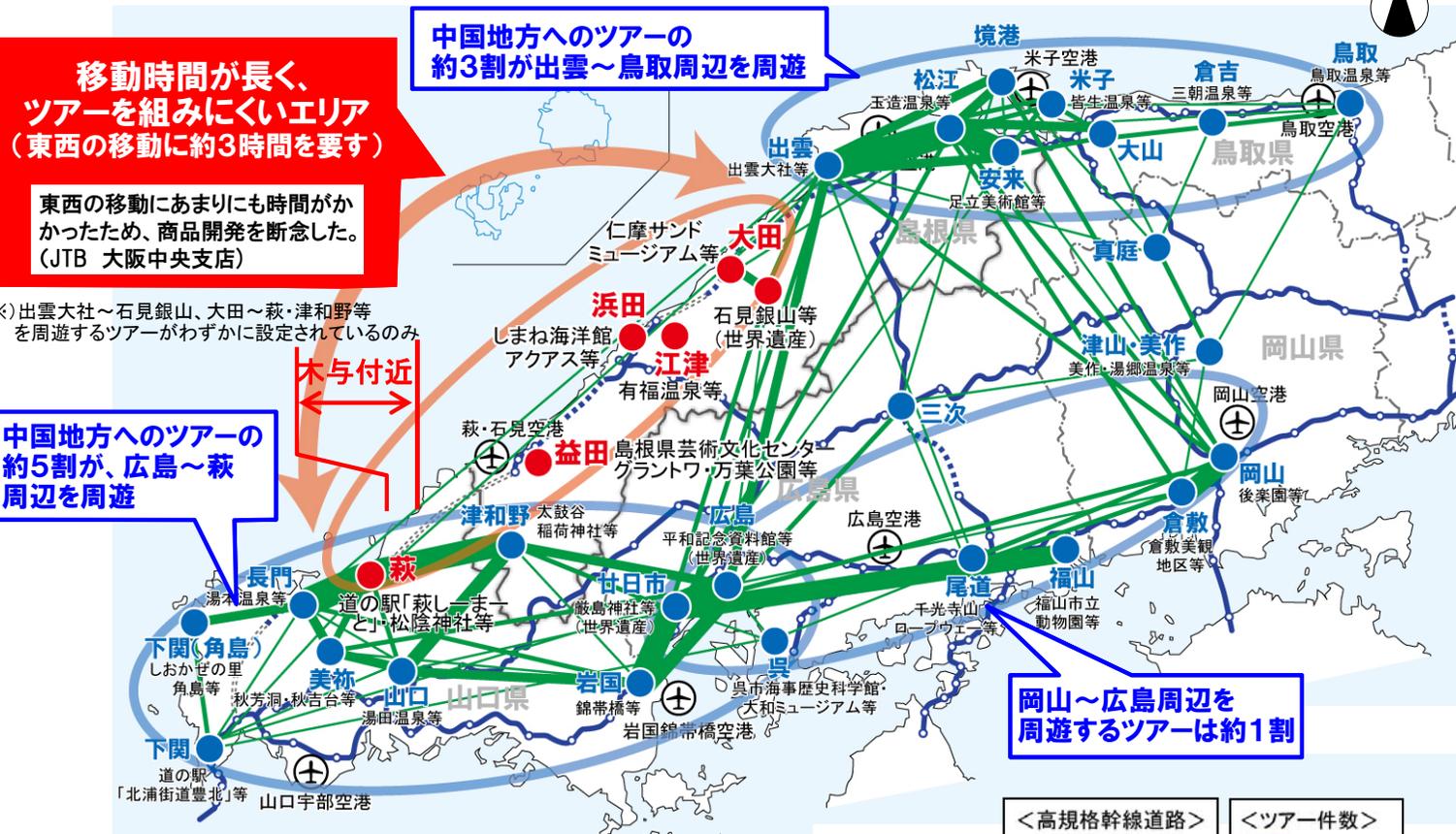
※本頁における工業団地とは、各県HPIに掲載されているものを指す

資料: H25萩市水産課、H18萩地域農林事務所ヒアリング、JA西いわみ、JFLまね

2-3. 観光

- 三大都市圏及び九州地方発観光ツアーは、出雲～鳥取周遊や広島～山口周遊のツアーが組まれているが、大田～萩間は、東西の移動時間が長く、観光ツアーが組み難い立地状況となっている。
- 高速道路がネットワーク化されていない地域の観光地は、観光入込客数が少ない傾向にある。
- 主要な交通拠点としては萩・石見空港があるが、観光地が集中する萩市中心部への移動に時間を要す。

【中国地方を周遊する主な観光ツアーの状況】

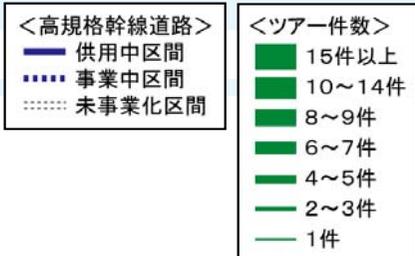


移動時間が長く、ツアーを組みにくいエリア（東西の移動に約3時間を要す）

東西の移動にあまりにも時間がかかったため、商品開発を断念した。（JTBC 大阪中央支店）

※) 出雲大社～石見银山、大田～萩・津和野等を周遊するツアーがわずかに設定されているのみ

中国地方へのツアーの約5割が、広島～萩周辺を周遊



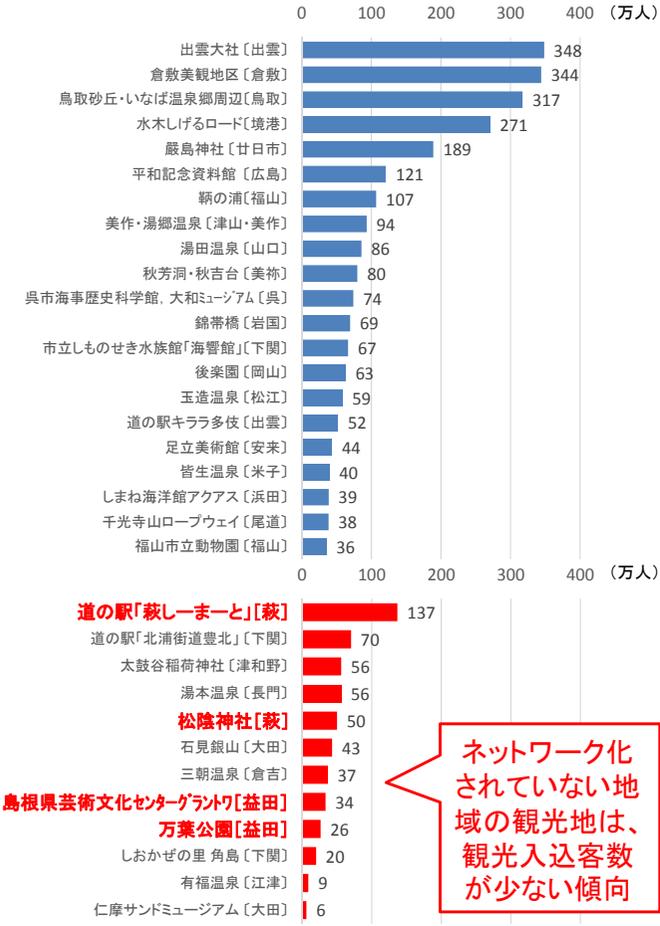
※) JTBCで取り扱っている中国国内ツアー（H25.8.29時点におけるHP掲載情報）の内、添乗員が同行するツアーのみを対象に集計。

※) 設定時期、出発着空港、プラン（料金・グレード等）のみが異なる場合は同一のツアーとみなした。

※) ウォーキングを主たる目的としたツアーや、鉄道を主たる移動手段とするツアーは対象外とした（クルーズ船での観光を含むツアーについては、陸上での移動に関する部分のみを対象とした）。

※) 線の太さは、ツアーで組まれている周遊コース数の多さを表す。

■主要観光地における観光入込客数



ネットワーク化されていない地域の観光地は、観光入込客数が少ない傾向

〔凡例〕
所在市町村にネットワーク化されたICが、ある〔 〇 〕 ない〔 〇 〕

資料/各県観光動態調査(H24 ※ただし広島県はH23)、鳥取県HP(H24)、福山市HP(H20)
注)観光客入込客数は県単位で調査・集計方法が異なる

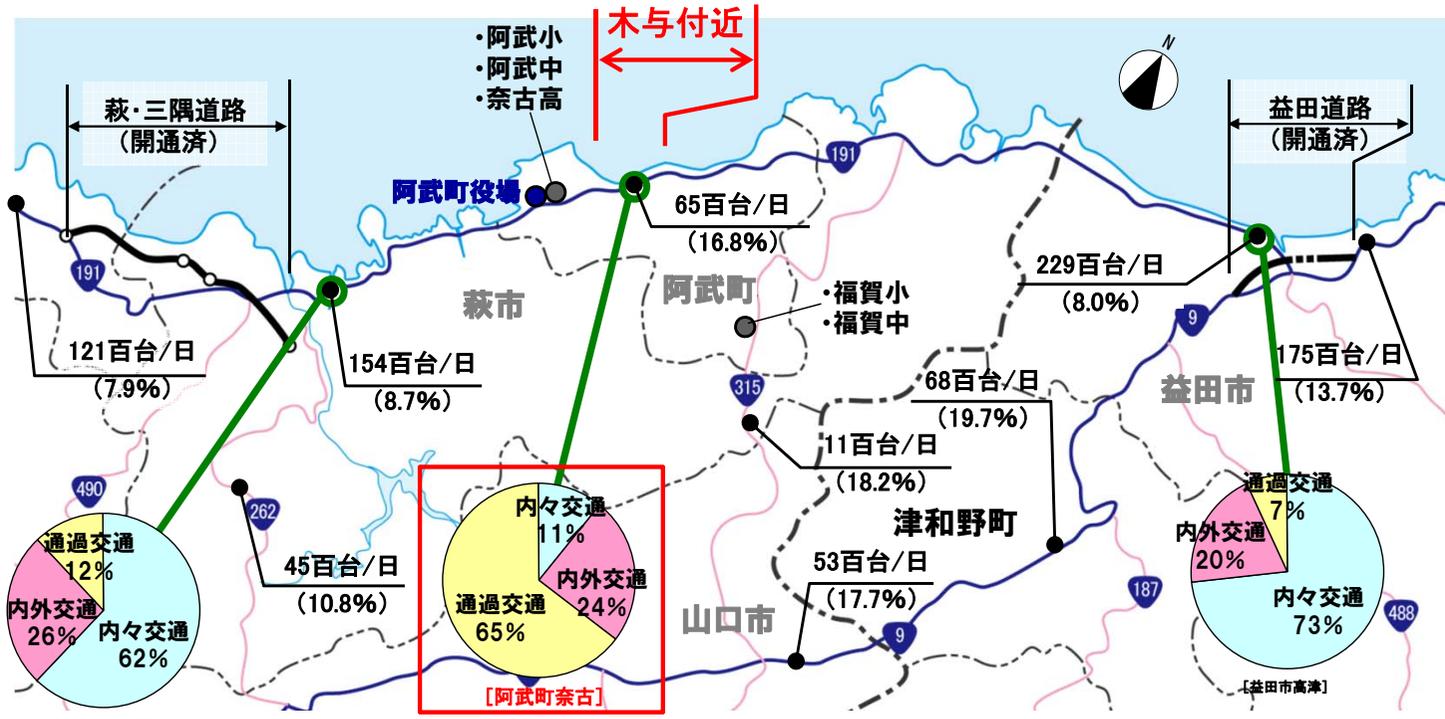
3. 道路・交通の状況と課題

3. 道路・交通の状況と課題

1) 交通特性

- 阿武町の国道191号は、沿線に学校、役場が立地し、地域の生活道路として機能しているが、通過交通が全体の約7割を占めるなど地域内の生活交通と通過交通が混在しており、安全性、走行性に問題がある。
- 阿武町では通勤通学、買い物ともに萩市への移動が多く、国道191号の重要性が高くなっている。

【利用交通のOD内訳】

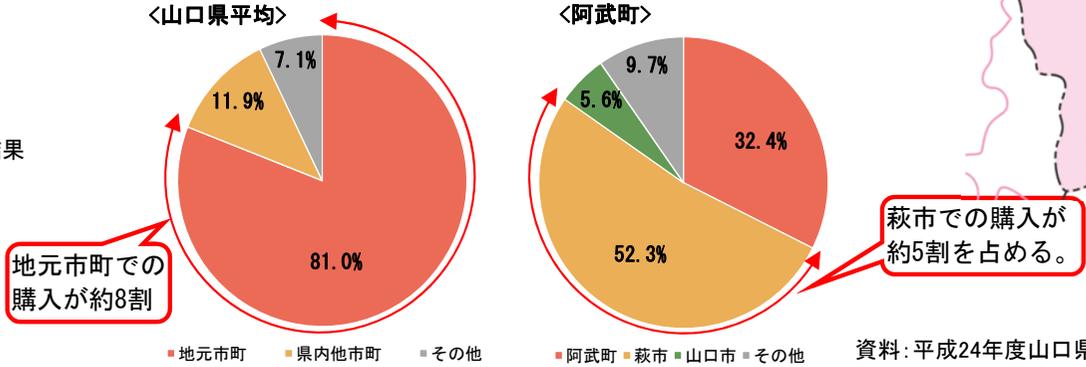


～凡例～
 上段: 日交通量
 下段: (大型車混入率)

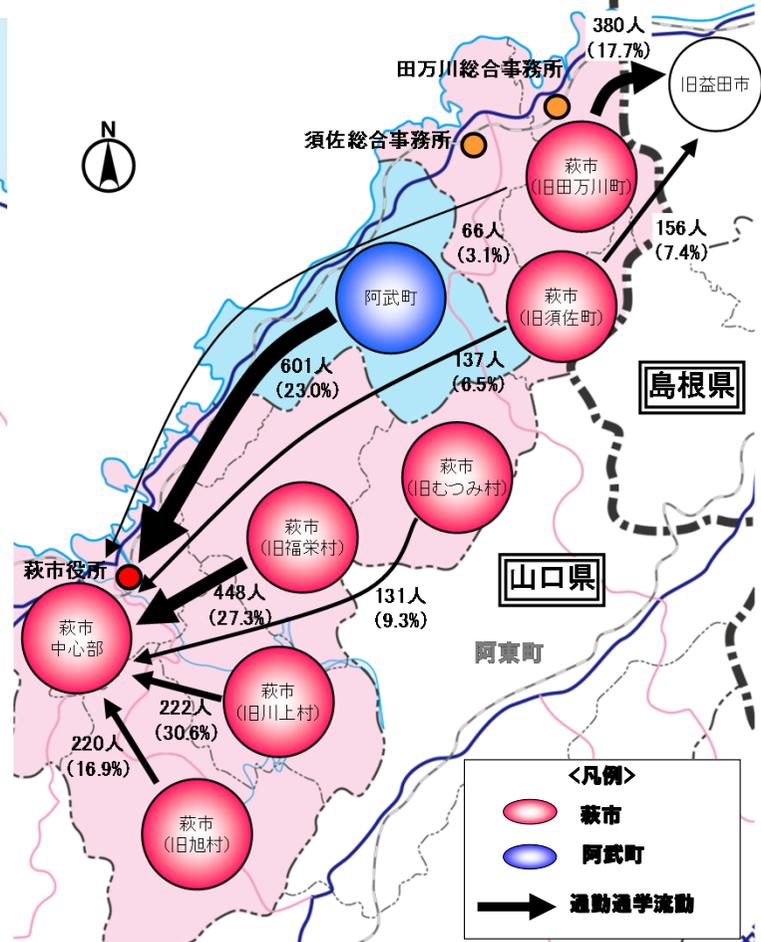
資料 (OD内訳) H17センサスペース交通量推計結果 (交通量) H22道路交通センサス

※役場、学校の表示は阿武町のみ
 ※内々: 各地点における自市町村(旧市町村)
 内外: 内々⇄その他地域
 通過: その他地域⇄その他地域

【買い物】(買物購入金額比率)



【通勤通学流動】



＜凡例＞
 ● 萩市
 ● 阿武町
 → 通勤通学流動

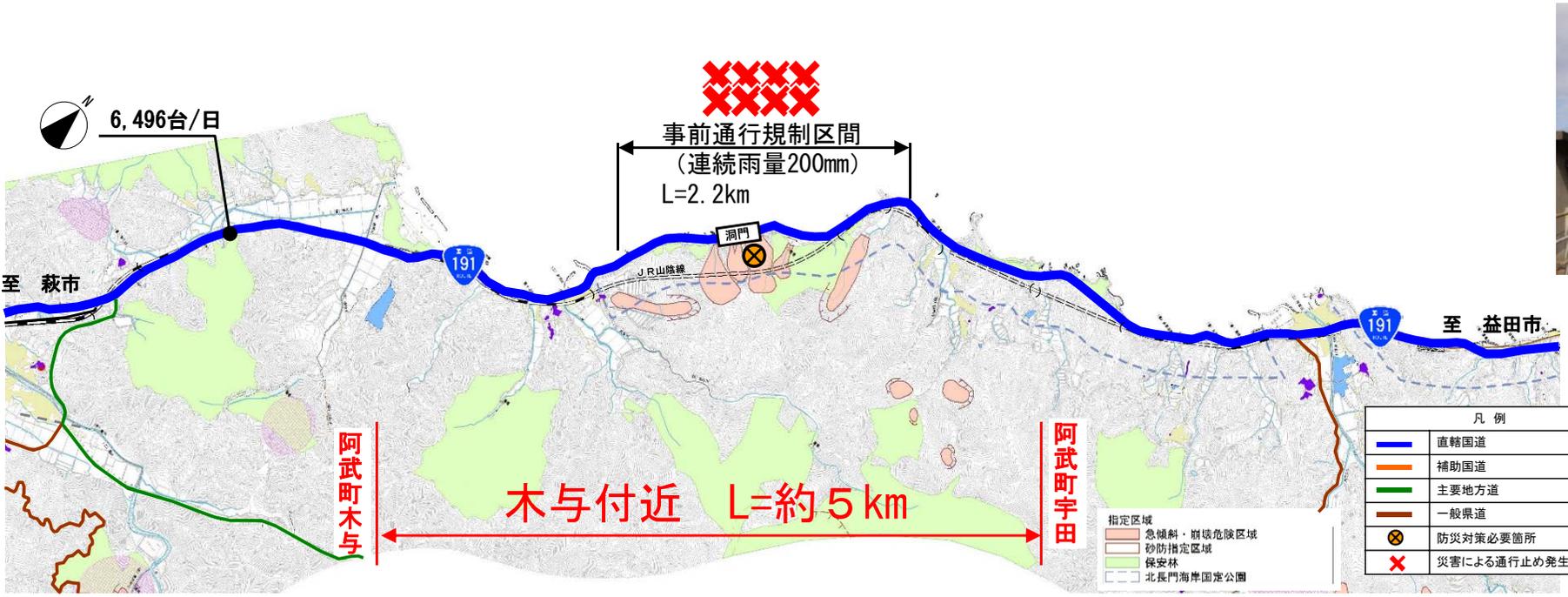
市町村境界は合併前のもの
 ※数字は萩市中心部への通勤者数、
 ()は当該町村に居住する全就業者のうちの割合
 資料: H12国勢調査

資料: 平成24年度山口県買物動向調査

3. 道路・交通の状況と課題

2) 災害

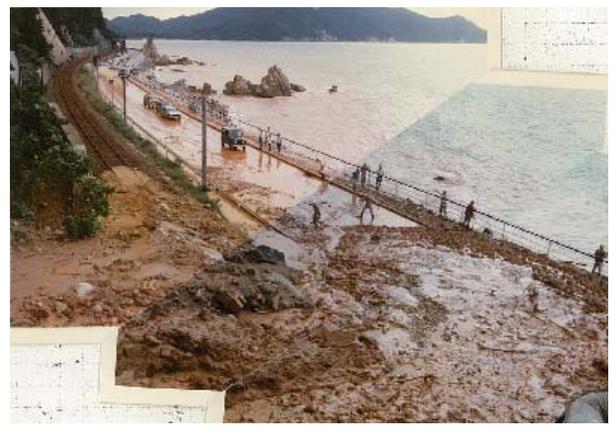
○木与付近には事前通行規制区間(連続雨量200mm)があり、豪雨、土砂災害により通行止めが多発している。



▲事前通行規制区間

▼木与付近の災害による通行止め履歴(H21~H26)

発生年度	件数	概要	全面通行止め時間
H21	1	事前通行規制	47時間(2.0日)
H22	1	土砂流出	153時間(6.4日)
H23	3	事前通行規制	187時間(7.8日)
H24	1	事前通行規制	9時間(0.4日)
H25	2	事前通行規制	35時間(1.5日)
合計	8	-	431時間(18.1日)



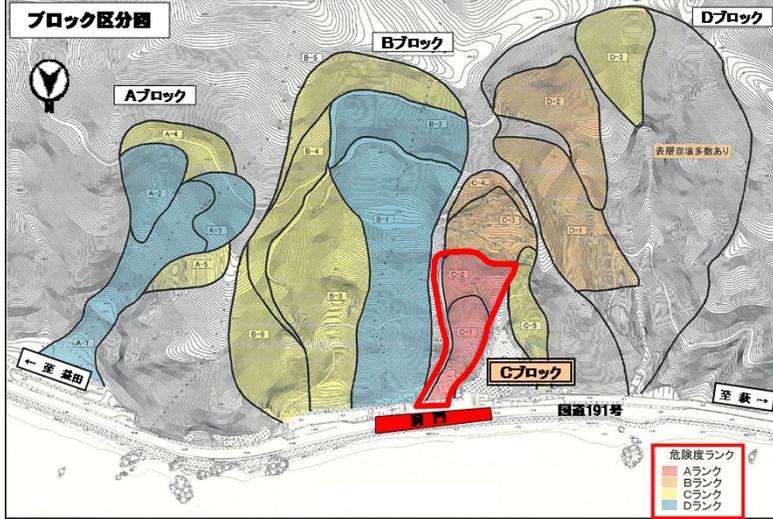
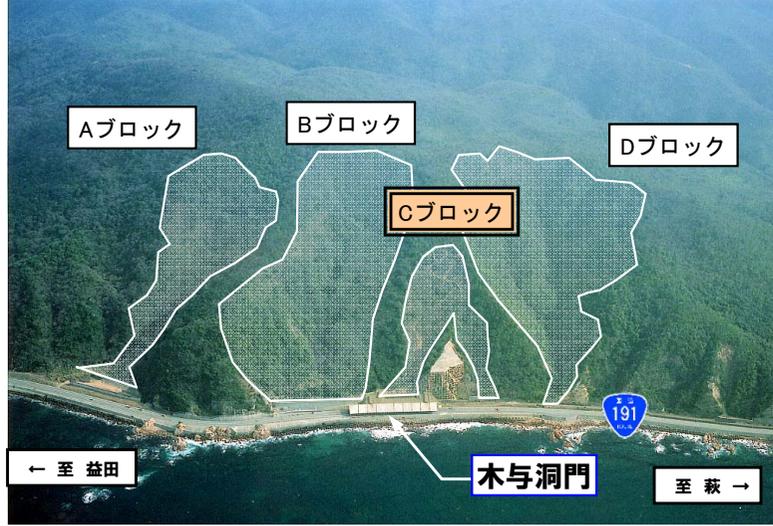
▲災害の発生

3. 道路・交通の状況と課題

3) 防災対策の実施

○木与付近では土砂災害が何度も発生しており、浸水防止対策や排水対策、洞門の設置が実施されている。
 ○恒久対策も検討されてきたが施工が困難であり、実施されていない。

法面状況



Cブロックの被災履歴、対策の経緯

年度	規制日数	土砂災害件数	Cブロック被災状況	対応・対策等
昭和40年	1日	14件	崩壊土砂量V=5m³	
昭和47年	8日	18件	国道に達する大規模崩壊 崩壊土砂量V=1,500m³ 崩壊土砂量V=26,000m³	
昭和54年	1日	2件		全面通行止め
昭和55年	5日	10件	崩壊土砂量V=7,000m³ 秋災害 国道に土砂流出	
昭和56年	6日			
昭和58年				斜面状況等に関する基礎資料作成
昭和59年				斜面状況等に関する基礎資料作成
昭和60年	9日	3件	事前通行規制 泥水流出	
昭和61年				道路改良案、トンネル迂回案、橋梁迂回案等について検討
昭和62年				観測開始(テレメータ・NTT回線)
平成1年			事前通行規制	
平成5年	3日	1件	崩壊土砂量V=3,000m³ 国道に土砂流出	第1回委員会 → 対策工・ルート案検討 地質調査実施 全面通行止め
平成6年				第2・3・4回委員会 → 洞門工採用 のり面工検討
平成7年				地質調査実施 洞門工設計
平成8年				ゴムシート工・水路工施工
平成9年				のり面工施工
平成10年				洞門工施工 横ポーリング工施工
平成11年	3日	2件	堰堤付近まで土砂流出	洞門工完成
平成12年				
平成13年			伸縮計変位確認	
平成14年				斜面崩壊危険度再検討 対策見直し
平成16年				観測新システム導入(NTT DoPa網)
平成17年	3日			
平成20年				水路工施工
平成21年	3日			ゴムシート工の補修 2.0日全面通行止め
平成22年	9日	1件	表層崩壊発生 崩壊土砂量V=1,600m³	6.4日全面通行止め
平成23年	23日		伸縮計変位が基準値 (4mm/h)を越える(3回)	7.8日全面通行止め(3回合計)
平成24年	5日		土砂災害の恐れ	9時間全面通行止め
平成25年	6日		土砂災害の恐れ(2回)	35時間全面通行止め
平成26年	2日		土砂災害の恐れ	



▲ 木与洞門



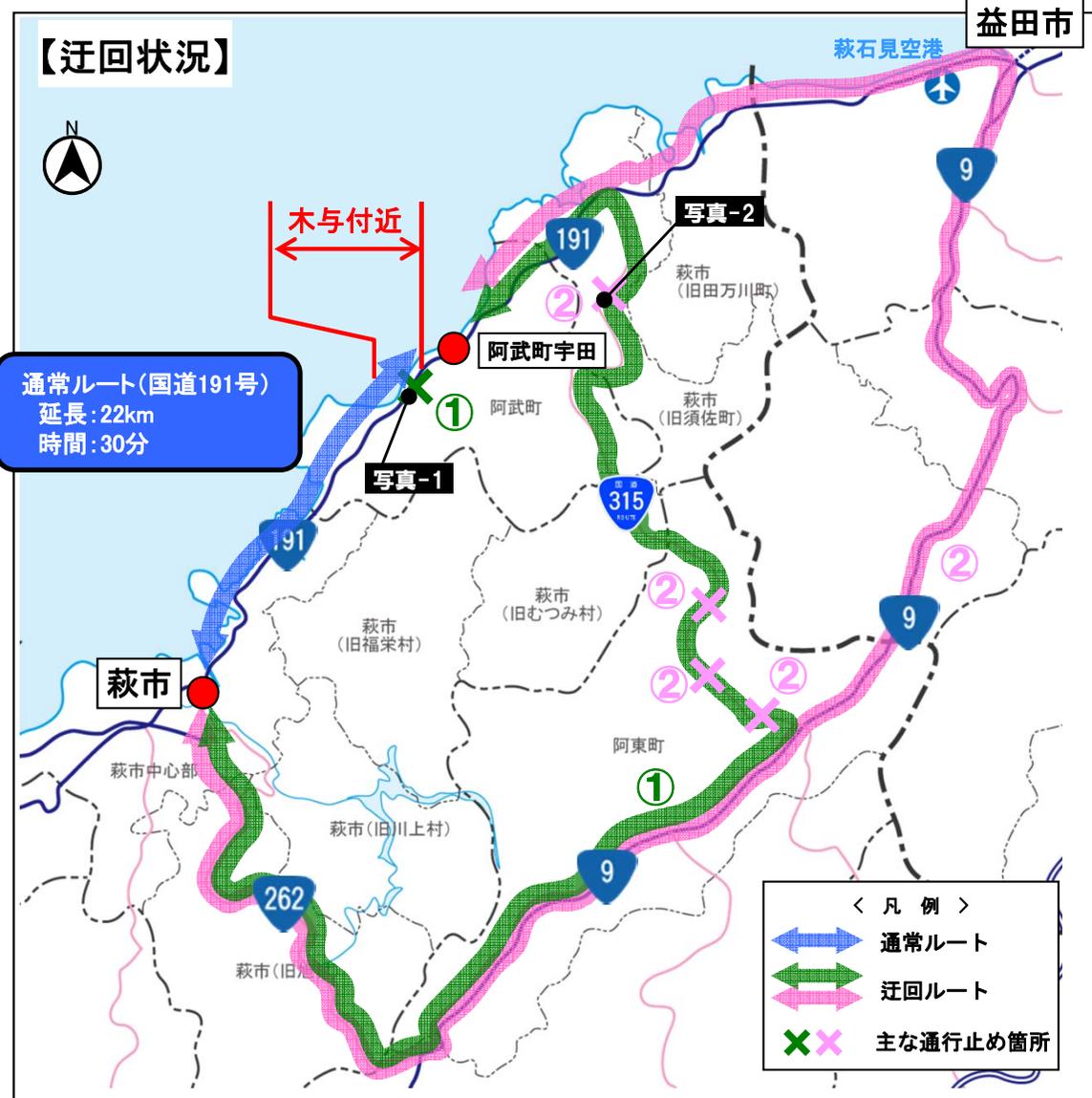
▲ 毎日新聞 (平成24年2月19日)

- ◇Aブロック…昭和59年度に対策工事が完了しているが、今後崩壊が生じる可能性がある。
- ◇Bブロック…豪雨時には土石流の発生が懸念される。
- ◇Cブロック…最も不安定な状況にあり、豪雨時の下部ブロックでの崩壊、それに誘発される上部ブロックの変動が懸念される。
- ◇Dブロック…新規の落石も確認されており、土砂移動が比較的活発。

3. 道路・交通の状況と課題

4) 迂回路

- 木与付近では代替路が無く、通行止めが発生した場合、大幅な迂回を強いられる。
- 平成25年7月28日のように国道315号が通行止めとなり、併せて木与付近が通行止めとなった場合には、通常時に比べ5倍以上もの移動時間がかかる。



- ・平成21年7月20日 約47時間全面通行止め(①)
- ・平成22年7月14日 約153時間全面通行止め(①)
- ・平成25年7月7日 約15時間全面通行止め(①)

迂回ルート(国道315号・国道9号・国道262号)
延長: 110km(迂回率: 5.0)
時間: 120分(迂回率: 4.0)

- ・平成25年7月28日 国道315号
最大約239時間全面通行止め(②)

迂回ルート(国道9号・国道262号)
延長: 140km(迂回率: 6.3)
時間: 160分(迂回率: 5.3)

※H22道路交通センサス混雑時旅行速度を用い算出



▲ 流出する土砂 (H22. 7. 14木与)

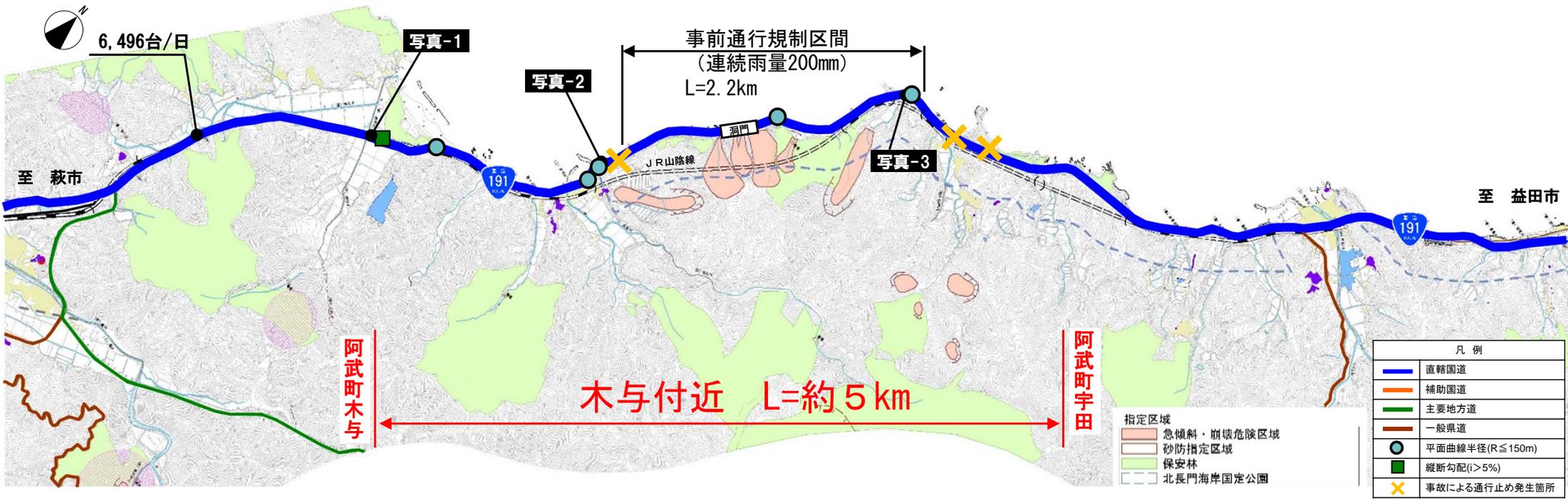


▲ 国道315号金山谷トンネル (H25. 7. 28)

3. 道路・交通の状況と課題

5) 道路構造・事故

- 木与付近には急カーブ、急勾配など、道路構造に問題がある区間が存在している。
- また、交通事故による通行止めが発生している。



▼木与付近の事故による通行止め履歴(H21~H26)

発生年度	件数	概要	全面通行止め時間
H23	1	事故	15分
H25	1	事故	1時間39分
H26	1	事故	1時間14分
合計	3	-	3時間8分



▲事故の発生



▲平面線形不良箇所



4. 政策目標の設定

4. 政策目標の設定

1) 地域及び道路の現状と課題（まとめ）

■ 山陰道（木与付近）の地域及び道路の現状と課題

		現状と課題	道路・交通による要因
地域について	産業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高速道路のアクセス性が悪く、工業団地の立地が1箇所のみである。 ・ 豊富な農水産物があり、国道191号は出荷経路として重要な役割を果たしている。輸送ルートとして輸送時間の短縮、定時性の確保が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 企業活動や農水産品輸送を支援する速達性、確実性が不十分 ・ ネットワークが脆弱
	観光	<ul style="list-style-type: none"> ・ 益田市から萩市間は移動時間が長く、観光連携が困難である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光地間の周遊を図る速達性、確実性、走行性が不十分 ・ ネットワークが脆弱
	医療	<ul style="list-style-type: none"> ・ 萩市（須佐町、田万川町）、阿武町は、救急医療機関の空白地域であり、搬送に30分以上を要する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 医療機関への速達性が不十分
道路について	防災	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事前通行規制区間等の防災上脆弱な箇所が連続している。 ・ 災害による通行止めが多発している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 信頼性のある道路が無い ・ 通行止め時の代替路線が不十分
	代替路	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事故や災害による長期間通行止に伴い、大幅な迂回が発生している。 	
	走行性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 急カーブ、急勾配など、道路構造に問題がある区間が存在し、走行性に問題がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 安全性、走行性が確保された道路が無い
	事故	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事故による通行止めが発生している。 	

(参考) 圏域の将来像

- ◇ わが国では、人口減少、高齢化、グローバル化の進展、東アジアの急成長、情報通信技術の発達など、新しい時代の潮流を踏まえ、平成20年7月に将来の日本の姿を示す「国土形成計画(全国計画)」を閣議決定。
- ◇ 平成21年8月には、広域ブロックの自立発展に向け、全国計画の基本的方針に基づき、「中国圏広域地方計画」を決定。

中国圏広域地方計画～瀬戸内・日本海に臨む基幹産業と里山の資源で創る交流圏域～

中国圏の将来像

- ①地域の多様性を活かした交流・連携で、持続的に発展する中国圏
- ②産業集積や地域資源を活かした新たな挑戦で、持続的に成長する中国圏
- ③多彩な文化と自然を活かして、多様で豊かな生活を楽しめる中国圏

施策の柱	主要施策(抜粋)
将来像①-1 多様な地域が連携した一体感のある中国圏の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の個性や魅力の源泉となる歴史、文化、自然、景観等を再認識し、その継承・創造を図るとともに、分散する都市を活かし、それぞれが役割を發揮して相互に連携強化することで、自立的な中国圏の形成を図る。 ・生活、産業等における都市と中山間地域等の多様な交流を拡大するとともに、圏域内外の地域間交流を支える基幹的な交通機能の整備や、地域特性に応じた高度情報通信ネットワークの強化を推進する
将来像①-2 隣接圏域を含めた交流・連携による活力・魅力の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・産業競争力や誘引力の強化、広域的課題への効率的かつ効果的な対応等、中国圏の活力・魅力の向上を図る。 ・産業振興と地域活性化を一体的に推進するため、中国圏内外の各地域が連携し、世界遺産や瀬戸内海、日本海等の多様な観光資源を活かした広域的な連携による観光振興の促進を図る
将来像②-3 地域資源を活かした地域経済の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・農林水産業・製造業・商業・サービス業の連携、いわゆる農商工連携による商品開発を支援するとともに、地域内における生産・加工・流通・販売の総合システム化を支援し、地域ができるだけ多くの所得を得る仕組みの構築を図る
将来像③-1 中山間地域等と都市地域との交流・連携等による生活サービス機能の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・持続的な国土管理と多様で豊かな生活環境の保全のため、都市住民も含めた中国圏に暮らす全ての人が中山間地域等の存在意義や役割等の価値観を共有するとともに、都市と中山間地域等を一体的に捉えた生活拠点を形成することにより、生活サービス機能を確保する
将来像③-2 安全・安心な国土・地域づくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・河川の氾濫区域に人口の約66%が暮らしている中国圏においては、流域圏に着目した国土管理、災害対策を推進するとともに、防災拠点整備や災害時の情報収集・伝達体制の充実や、ハザードマップの活用等、地域防災力の向上を図ることにより、災害に強い国土・地域基盤を整備する

4. 政策目標の設定

2) 地域の将来像

項目	地域の将来像
①防災	○災害に強い県づくり <元気創出やまぐち！未来開拓チャレンジプラン> ○防災体制の強化 <阿武町総合計画>
②安全	○日々の暮らし安心・安全確保 <元気創出やまぐち！未来開拓チャレンジプラン> ○交通安全対策の推進 <阿武町総合計画>
③産業・経済	○世界に広がる産業力強化、元気な農林水産業育成 <元気創出やまぐち！未来開拓チャレンジプラン> ○農業、林業、水産業、工業、商業の充実 <阿武町総合計画>
④観光	○山口の魅力発信・観光力強化 <元気創出やまぐち！未来開拓チャレンジプラン> ○観光・ツーリズムの振興 <阿武町総合計画>
⑤医療	○安心の保健・医療・介護充実 <元気創出やまぐち！未来開拓チャレンジプラン> ○地域医療の充実、救命救急体制の充実 <阿武町総合計画>

4. 政策目標の設定

3) 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

国土幹線道路部会
中間答申

1. 通行止め時に機能するネットワーク（代替性※）の確保
2. 安全性の向上
3. 産業の活性化
4. 観光振興の促進
5. 救急医療機関への速達性、确实性の確保

※国道191号が通行止めになっても、近くを選択できる幹線道路を確保

◇ 対策案の検討

【代替性】

災害時や事故発生時の通行止め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

【安全性向上】

通過交通や生活交通など様々な特性の交通が安全且つ、円滑に通行できる道路整備とは

【産業の活性化】

農水産業等の地域産業の市場拡大、企業誘致のための受け皿拡大を促すための道路整備とは

【観光関連】

島根県西部～山口西部と一体となった観光客誘致や新たな観光周遊行動を促す道路整備とは

【医療関連】

第二次医療施設への時間を要するなか、地域住民の安心確保に向けた高次医療機関への速達性・确实性を向上させる道路整備とは

当該地域の高規格幹線道路の整備方針を検討

（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）

5. 意見聴取方法

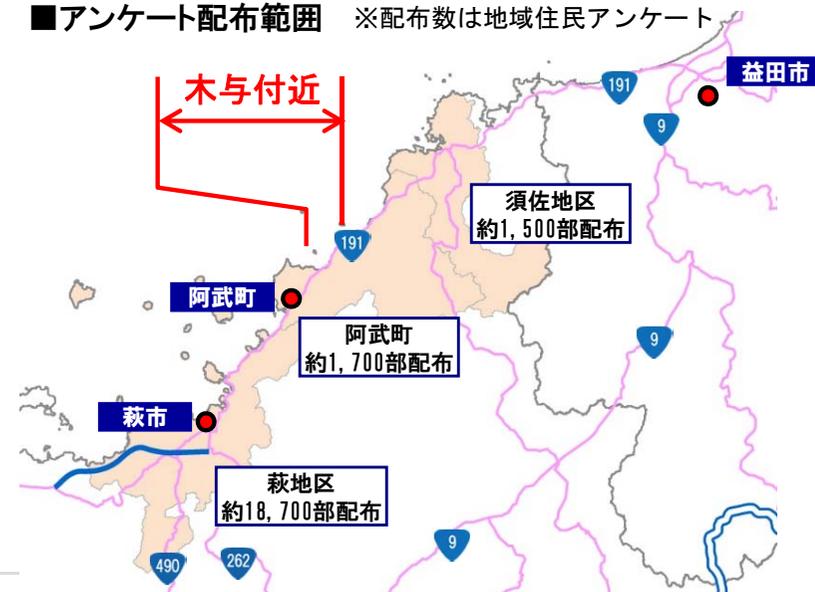
5. 意見聴取方法

■意見聴取の基本方針

課題・政策目標(案)に対する**意見を伺う。**

意見聴取の項目	把握する意見
現況の問題点・解決すべき課題	国道191号の問題点や解決すべき課題
政策目標	道路を計画する際の政策目標

■アンケート配布範囲 ※配布数は地域住民アンケート



■意見聴取の方法と対象者

対象者・実施方法		
ヒアリング	【関係自治体及び団体】 山口県・関係市町・団体へ意見照会	
	自治体：山口県、萩市、阿武町	
	各団体：トラック協会、商工会議所、警察署、消防署、農協等	
アンケート	【地域住民】 関係市の住民へ郵送配布	約21,900部
	旧萩市	約18,700部
	阿武町	約1,700部
	旧須佐町	約1,500部
	【企業及び団体】 山口県内・外の企業へ郵送配布	約1,200部
	県内：企業・事業所	約700部
	県外：トラック協会等	約500部
【道路利用者等】 山口県内の道の駅及び観光施設に常設及びヒアリング調査、WEB	約3,100部	

5. 意見聴取方法

■ヒアリングの調査項目と活用方針

ヒアリングの質問項目	ヒアリング結果の活用	備考
行政や業界への意見聴取	<ul style="list-style-type: none"> ・ 課題、政策目標、道路整備の必要性に関し、行政や業界への意見聴取を行う。 ・ 行政又は業界との認識の整合性の確認をする。 	共通

■アンケートの調査項目と活用方針

アンケートの質問項目	アンケート結果の活用	備考
現況の問題点・解決すべき課題	国道191号の現状について、回答者の認識を確認し、回答者の考える課題を把握する。	第1回
政策目標	道路を計画するにあたって、回答者の考える政策目標及びその優先度について把握する。	
その他自由意見	その他、道路に関する課題や意見を幅広く聴取する。	
比較ルート案（複数案）に対する意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ ルート選定にあたり、回答者が重要視する観点を把握する。 ・ インターチェンジ設置位置（配置計画）において、回答者が重要視する視点を把握する。 	第2回
その他自由意見	その他、各区間に関する意見を幅広く聴取し、計画策定に反映する。	
回答者の属性、利用状況	回答結果の差異に対して各分類で整理し、分析する。	共通

5. 意見聴取方法

■計画概要

- 本調査の主旨、調査対象箇所について説明。

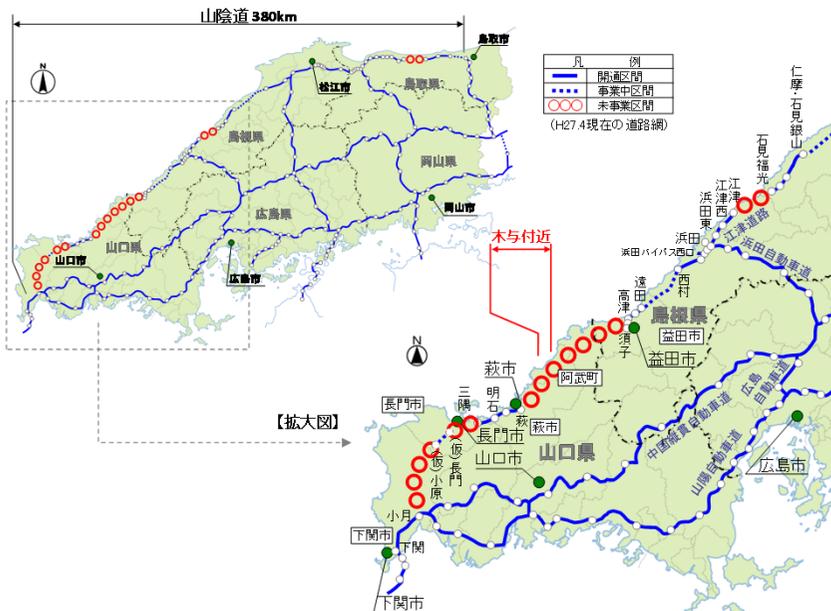
沿線住民用 (案) 山陰道(木与付近)における計画に関する第1回アンケート

本調査は、山陰道(木与付近)の計画にあたり、皆さまの生活に役立つ道路とするため、周辺地域の皆さまにご意見を伺うアンケートです。
 これまで、山陰道(須子～萩)については、昨年度実施したアンケート調査により、地域の皆様には現在の道路の課題をお伺いしながら、優先整備区間として「小浜～田万川」「木与付近」「大井～萩」を選定したところです。
 今回のアンケート調査では、優先整備区間の1つである「木与付近」について、概ねのルート・構造を検討するため、改めてお伺いするものです。
 アンケート調査は2回行い、第1回アンケートでは、地域の皆さまが日ごろ感じられている道路交通面での課題や地域に求められる道路の役割等について、ご意見をお聞かせください。本アンケート調査にご協力いただきますようお願いいたします。
 旧萩市、阿武町、旧須佐町の全世帯を対象にアンケート用紙を配布し、回答をお願いしています。返送いただいたはがきは、国土交通省山口河川国道事務所で集計を行います。

■ 山陰道は、総延長380kmの高規格幹線道路です。

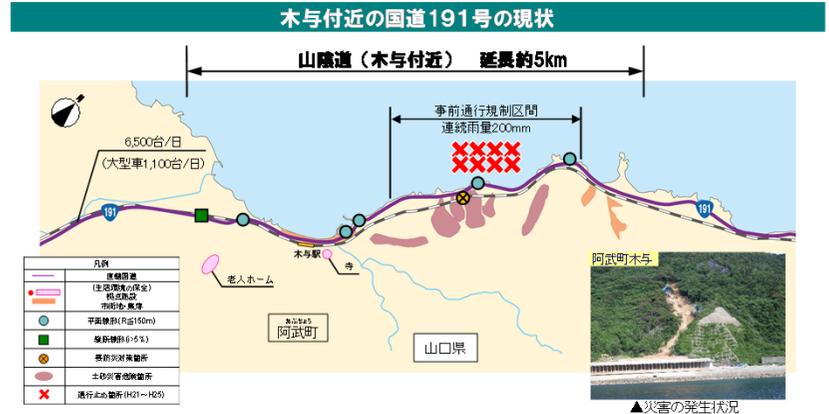
- ▶ 山陰道は、鳥取県鳥取市から島根県を経由し山口県下関市に至る高規格幹線道路です。
- ▶ 現在、島根県西部では江津ICから西村ICと遠田ICから須子IC間が開通しており、西村ICから遠田ICの整備を国土交通省が進めています。また、山口県内では萩ICから三隅IC間が開通しています。
- ▶ 山陰道の未整備区間のうち、「木与付近」は優先区間として選ばれています。

■ このアンケートの対象は、山口県阿武町の区間です。



■国道191号(木与付近)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。



道路の構造

▶ 当該区間には急カーブ、急勾配など、道路構造に問題がある区間が存在しています。

▲平面線形不良箇所

道路ネットワークと交通状況

▶ 当該区間は、高規格道路ネットワークにおいて、現在事業がなされていない区間です。
 ▶ 国道191号(木与付近)の交通量は、約6,500台/日(大型車約1,100台/日)です。

▲道路ネットワークの状況

通行止めの状況

▶ 当該区間には事前通行規制区間(規制基準:連続雨量200mm)が存在しています。
 ▶ 豪雨等により5年間(H21～H25)に8回通行止めが発生しています。
 ▶ また、交通事故による通行止めも発生しています。

発生年度	件数	概要	全面通行止め時間
H21	1	事前通行規制	47時間(2.0日)
H22	1	土砂流出	153時間(6.4日)
H23	3	事前通行規制	187時間(7.8日)
H24	1	事前通行規制	9時間(0.4日)
H25	2	事前通行規制	358時間(15.1日)
合計	8	-	4318時間(18.1日)

▲通行止め発生状況

災害の状況

▶ 当該区間では土砂災害が何度も発生しており、浸水防止対策や河門の設置が実施されています。

▲災害の発生状況

5. 意見聴取方法

質問1 木与付近の国道191号に関する現在の問題点や解消すべき課題について

質問1 木与付近の国道191号には、どのような交通課題があると思いますか？以下の①～⑤の課題について、5段階評価してください。

<5段階評価> 5. 強く思う 4. やや思う 3. どちらとも言えない 2. あまり思わない 1. 全く思わない

- ① 災害時の通行止の発生により、大きな迂回を強いられる
- ② カーブや急な坂、幅員狭小区間があり、快適に走行できない
- ③ 交通事故が多く、安全に通行できない
- ④ 交通渋滞や低速車による走行阻害により、円滑に走行できない
- ⑤ 地域の主要な公共施設、商業施設等へのアクセスが悪い
- ⑥ その他（自由回答）

質問2 地域の道路に求められる機能・役割について

質問2 この地域の道路を利用する際に、木与付近にはどのような道路機能が重要だと思いますか？地域の将来（10～20年後）も踏まえ、以下の①～⑦の道路機能について、5段階評価してください。

<5段階評価> 5. 強く思う 4. やや思う 3. どちらとも言えない 2. あまり思わない 1. 全く思わない

- ① 災害に備え、広域的な支援ルートが確保できること
- ② カーブや急な坂が少なく、広い道路を快適に走行できること
- ③ 交通事故を少なくできること
- ④ 通過交通と地域内交通が分離され、安全かつ円滑に通行できること
- ⑤ 港湾や生産拠点、消費地との連絡性が良く、広域物流の効率化や円滑な物資等の輸送ができること
- ⑥ 観光や地域間交流を促進できること
- ⑦ 救急病院への移動や広域的な救急搬送が円滑にできること
- ⑧ その他（自由回答）

〒191-0201

質問1 木与付近の国道191号には、どのような交通課題があると思いますか？以下の①～⑤の課題について、5段階で評価してください。【該当する箇所】に○をつけてください。

交通課題	あなたの評価の程度				
①災害時の通行止の発生により、大きな迂回を強いられる	5	4	3	2	1
②カーブや急な坂、幅員狭小区間があり、快適に走行できない	5	4	3	2	1
③交通事故が多く、安全に通行できない	5	4	3	2	1
④交通渋滞や低速車による走行阻害により、円滑に走行できない	5	4	3	2	1
⑤地域の主要な公共施設、商業施設等へのアクセスが悪い	5	4	3	2	1
⑥その他(自由回答)					

質問2 この地域の道路を利用する際に、木与付近にはどのような道路機能が重要だと思いますか？地域の将来（10～20年後）も踏まえ、以下の①～⑦の道路機能について、5段階で評価してください。【該当する箇所】に○をつけてください。

道路の機能	あなたの評価の程度				
①災害に備え、広域的な支援ルートが確保できること	5	4	3	2	1
②カーブや急な坂が少なく、広い道路を快適に走行できること	5	4	3	2	1
③交通事故を少なくできること	5	4	3	2	1
④通過交通と地域内交通が分離され、安全かつ円滑に通行できること	5	4	3	2	1
⑤港湾や生産拠点、消費地との連絡性が良く、広域物流の効率化や円滑な物資等の輸送ができること	5	4	3	2	1
⑥観光や地域間交流を促進できること	5	4	3	2	1
⑦救急病院への移動や広域的な救急搬送が円滑にできること	5	4	3	2	1
⑧その他(自由回答)					

質問3 その他、この区間の道路整備の必要性や今後の方向性などについて、ご意見がありましたら、ご自由にお書き下さい。【自由回答】

質問3 その他

質問3 その他、この区間の道路整備の必要性や今後の方向性などについて、ご意見がありましたら、ご自由にお書きください。

質問は以上です。ありがとうございました。

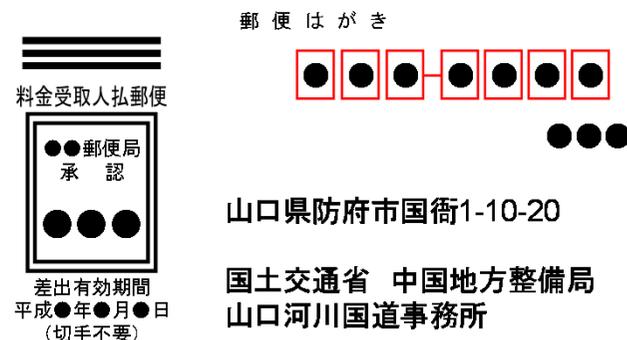
回答方法

・回答は、右記の返信用はがきに記入し、切り取って郵便ポストに投函してください。

締め切り

・平成27年●月●日までに投函願います。

(表面)



回答者属性を確認

◆あなた自身のことについて【記入または該当する番号に○をつけてください】

住所 〒 - 県 市・郡 町

性別 ① 男性 ② 女性 年齢 歳代

◆木与付近の国道191号(以下「対象路線」)の普段の自動車利用状況について【該当する番号に○をつけてください】

Q. 現在の対象路線の自動車利用頻度を教えてください。
① ほぼ毎日 ② 週2～3回程度 ③ 月2～3回程度
→①②③を選ばれた方は《下段》の質問へ

④ ほとんど利用しない ⑤ 利用したことがない
→④⑤を選ばれた方は《裏面》の質問へ

Q. 対象路線の主な自動車利用目的を教えてください。
① 通勤 ② 通学 ③ 家事・買い物
④ 仕事 ⑤ 観光・レジャー ⑥ その他()

Q. 目的地を教えてください。
① 益田市 ② 阿武町 ③ 萩市 ④ 長門市
⑤ 浜田市 ⑥ その他() 《裏面》の質問へ→

※本アンケートでお答えいただいた意見および個人情報等は、他の目的で使用したり、第三者に使用させたりすることは一切いたしません

(参考) 国土幹線道路部会 中間答申

1. 高速道路政策の展望

<目指すべき方向性> 重層的な連携による活力ある国土づくり／国土全体が効率よく機能するようなマネジメントの実施

(1) 高速道路ネットワークのあり方

1) ネットワーク強化のあり方

- ①大都市・地方ブロック都市のネットワーク緊急強化
- ②脆弱な地域の耐災性を高め、国土を保全する
ネットワーク機能の早期確保
- ③主な空港・港湾等の交通拠点への連結性強化

2) ネットワーク利用のあり方

- ①シームレスな利用の実現
- ②持続的な利用に向けた安全・安心の確保
- ③沿道地域との連携による新たな価値の創出
- ④利用にかかる公正・公平な負担

2. 維持管理・更新への取組

<重視すべき視点> ~適切なメンテナンスサイクルを早急に構築~

適切な点検による現状確認と的確な補修等の実施／情報の整備・共有及び発信／必要な体制整備と新技術の開発・導入

- (1) 更新計画の策定と定期的な見直し、更新のための資金の計画的・安定的な確保
- (2) 更新の負担のあり方
- (3) 将来の維持管理負担のあり方

3. 料金制度のあり方

<目指すべき方向性> 公正妥当な料金の実現と低減への努力／安定的でシンプルな枠組みの構築
／弾力的な料金施策などによる交通流動の最適化

- (1) 新しい料金水準の導入 ~「整備重視の料金」から「利用重視の料金」へ~
- (2) 今後の料金割引のあり方

4. 機動的な交通利用を促す大都市圏の料金体系のあり方

<目指すべき方向性> 管理主体を超えたシームレスな料金体系／都心通過交通の抑制／非常時におけるネットワークの有効活用

- (1) 当面取り組むべき施策

5. その他

E T C標準装備化に向けた具体的検討／幹線道路の将来の維持管理負担のあり方 など

整備プロセスについて、今後具体的に検討／高速道路会社には、事業の透明性の確保や地域産業との連携を期待