

計画段階評価について
山陰道（お お い大井～は ぎ萩）
第1回 説明資料

平成27年9月15日

国土交通省 中国地方整備局

目 次

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	・ ・ ・ 14
4. 政策目標の設定	・ ・ ・ 22
5. 意見聴取方法	・ ・ ・ 27

1. 計画段階評価の検討の流れ

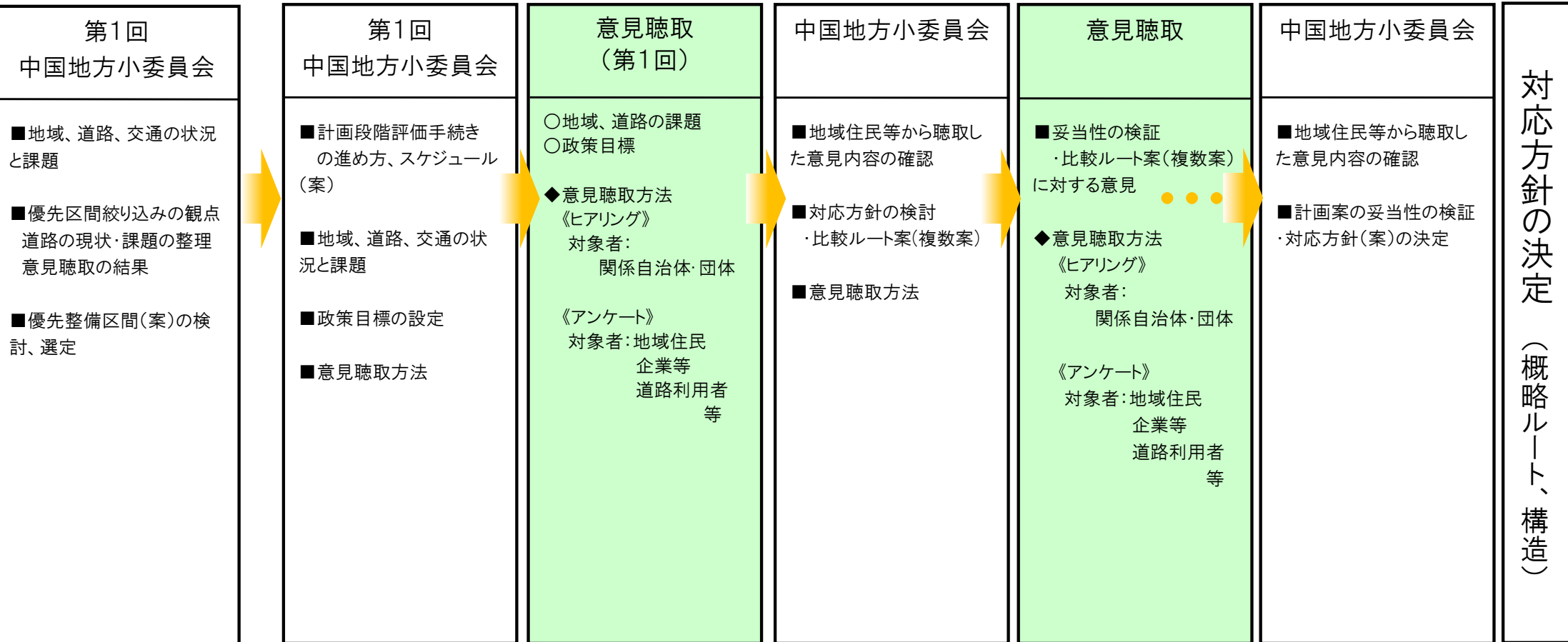
1-2. 計画段階評価の検討の流れ

■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〔概略ルート、構造〕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9月】



※各段階で随時自治体と調整

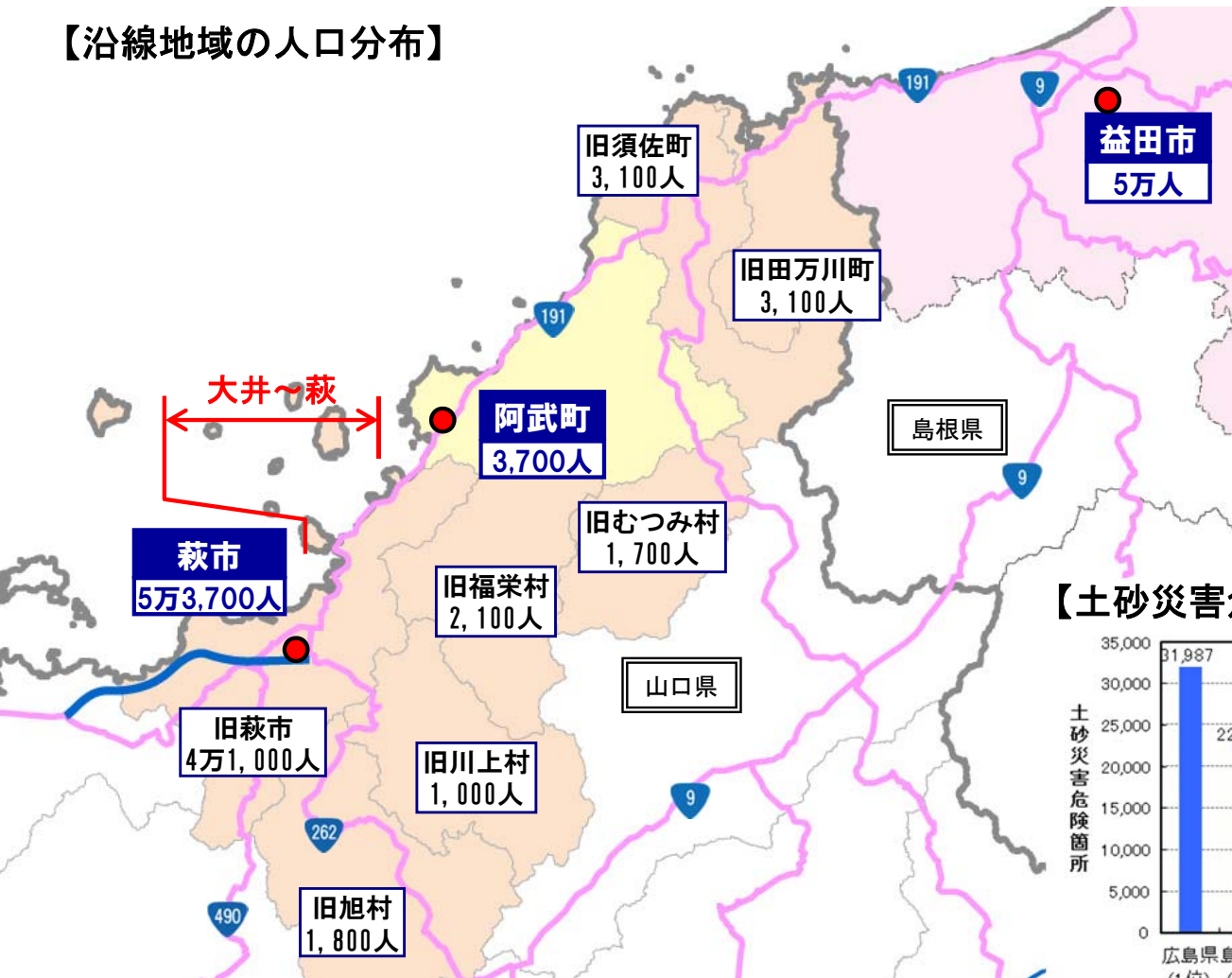
地 方 小 委 員 会

2. 地域の状況と課題

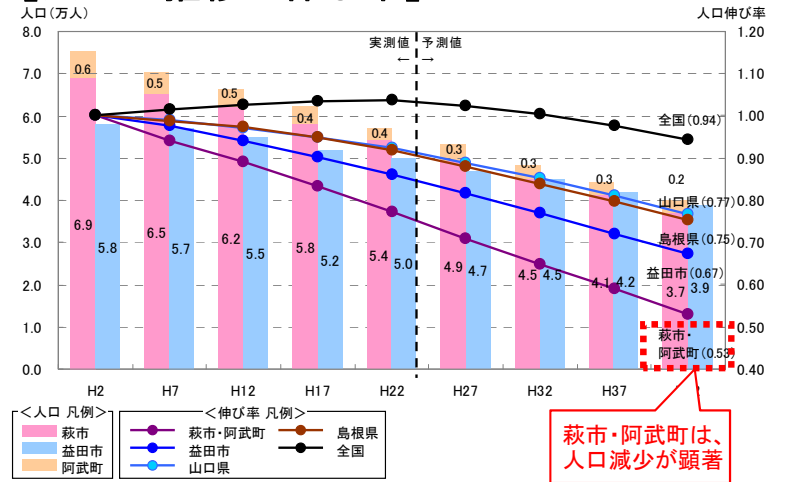
2-1. 概況

- 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。
- 山口県は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3位。また土砂災害発生件数は全国で第5位)

【沿線地域の人口分布】

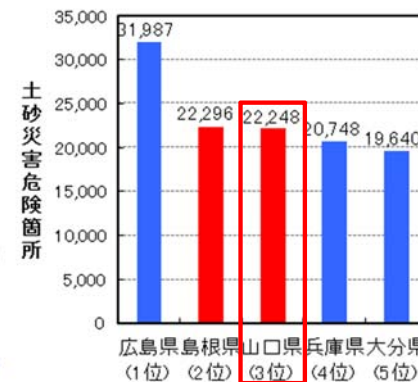


【人口の推移と伸び率】(平成2年を1.0とした場合)



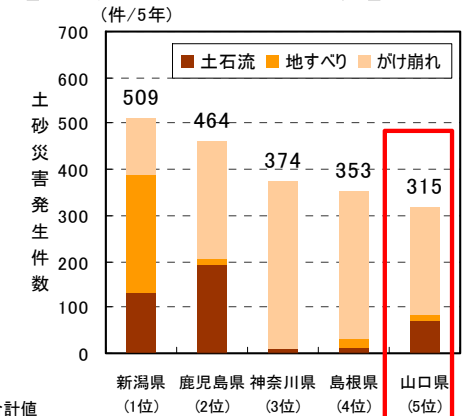
資料:【実績値】H22国勢調査(総務省)、【予測値】日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計) 国立社会保障・人口問題研究所

【土砂災害危険箇所数】



※土砂災害危険箇所:土石流危険箇所等、急傾斜地崩壊危険箇所等、地すべり危険箇所の合計値
 ※土石流危険箇所等、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. 萩市のまちづくり

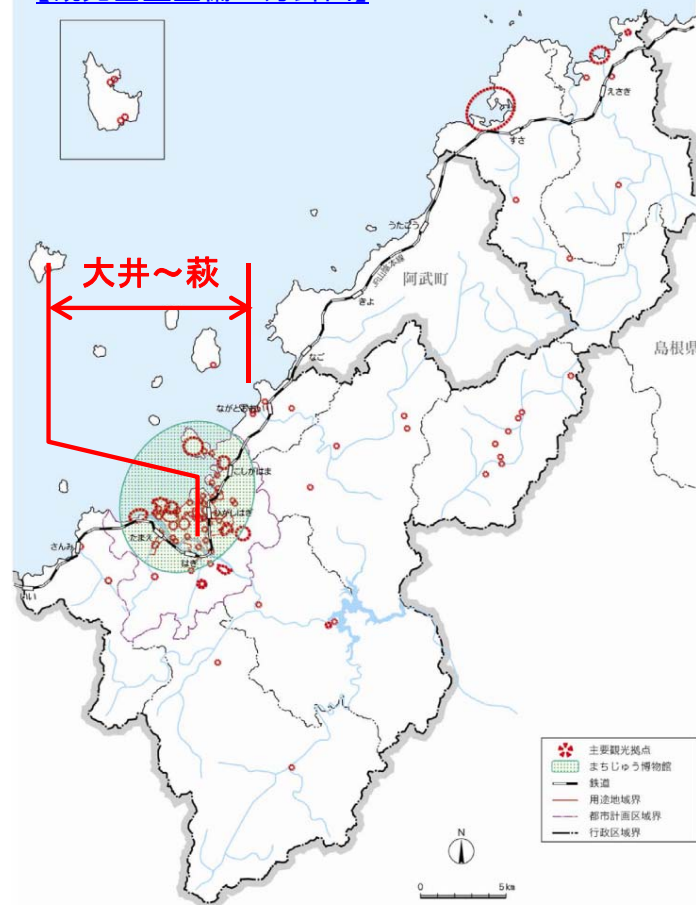
○萩市都市計画マスタープランにおいて、まちづくりの方針が整理されている。

○特に将来都市像や将来都市構造の実現に向けて、観光基盤整備や広域的な経済活動・交流と市内の円滑な移動環境をつくりだす交通体系整備等の推進が位置づけられている。

萩市の部門別まちづくり方針

1. 自然環境の保全の方針
2. 観光基盤整備の基本方針
3. 交通体系の基本方針
4. 公園・緑地の基本方針
5. 景観形成の基本方針
6. 河川・上下水道の整備方針
7. その他の都市設備の整備方針
8. 市街地・集落整備の基本方針
9. 防災に関する基本方針

【観光基盤整備の方針図】



【交通体系の方針図】



資料) 萩市都市計画マスタープラン (H23. 3)

【萩市の部門別まちづくりの方針(一部抜粋)】

○観光基盤整備の基本方針

- 萩の観光・文化を支える
歴史や豊かな自然環境の保全と活用
- 観光拠点の整備
- 観光資源・情報のネットワークづくり
- 萩まちじゅう博物館の推進
- 世界遺産への登録推進

<地区別まちづくりの方針>

- ・独自の魅力をもつ歴史的文化遺産を活用し、「まちじゅう博物館」の実現を目指して、地区の特色を活かしたまちなみ整備と観光資源のネットワーク化の推進を図る(川内地区)。
- ・中心商業地等に位置する都市機能と連携し、観光リクリエーション機能の充実を図りつつ、日常生活に密着した機能を誘導し、住商工のバランスと適正配置のとれた土地利用が図れるように都市機能を誘導(椿東地区)。

○交通体系の基本方針

(1) 道路

広域的な経済活動・交流と、市内の円滑な移動環境をつくりだし、また効果的な交通規制や自動車、歩行者の共存を可能にするために、役割分担された道路網体系を確立して、市民の安全な交通環境を整えます。

- 高規格幹線道路及び地域高規格道路の整備
- 広域的幹線道路の整備
- 市内幹線道路の整備
- 生活道路の整備
- 歴史的まちなみにおける道路整備
- 道路ネットワークの構築

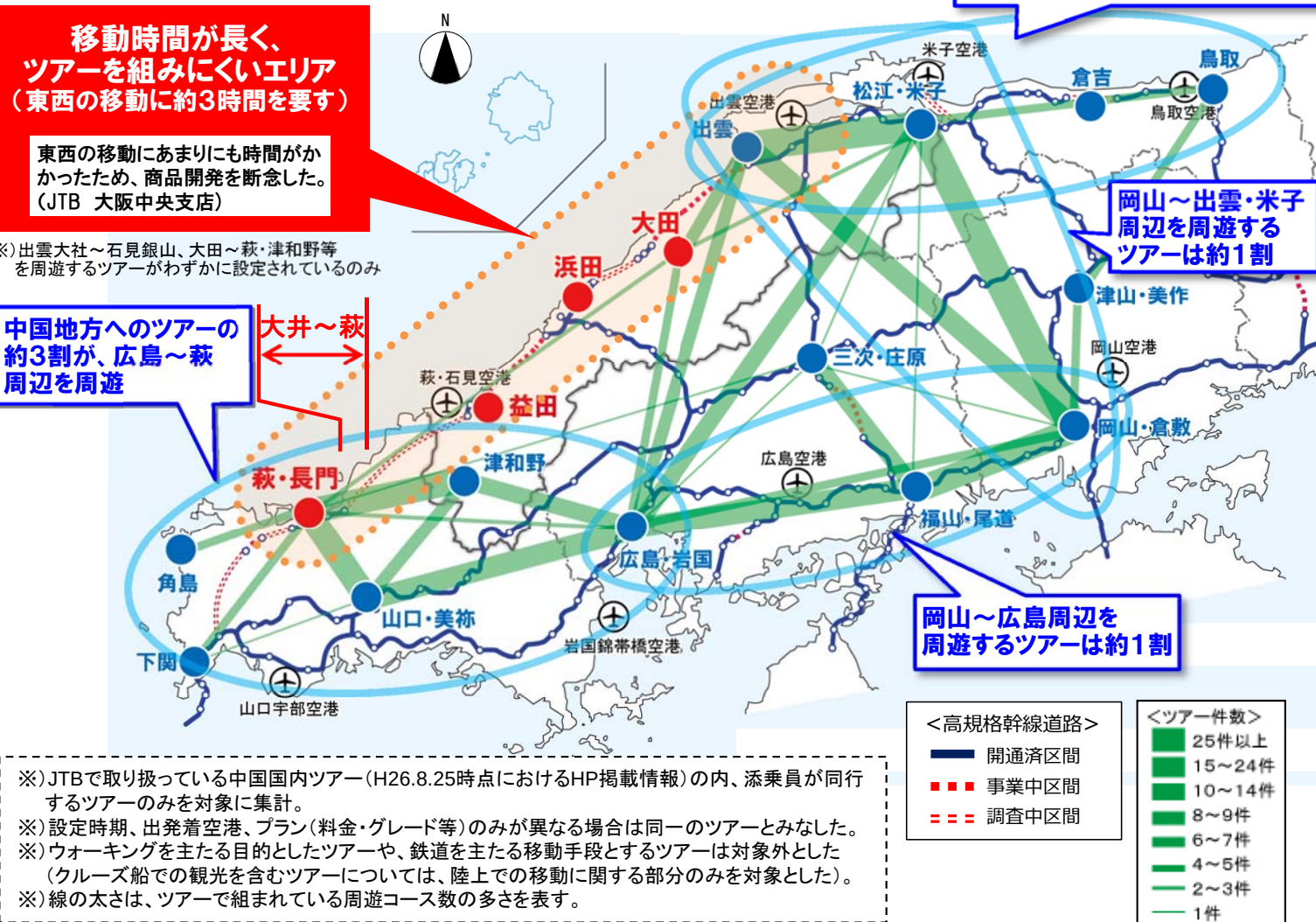
(2) バス・鉄道等

(3) その他の交通施設

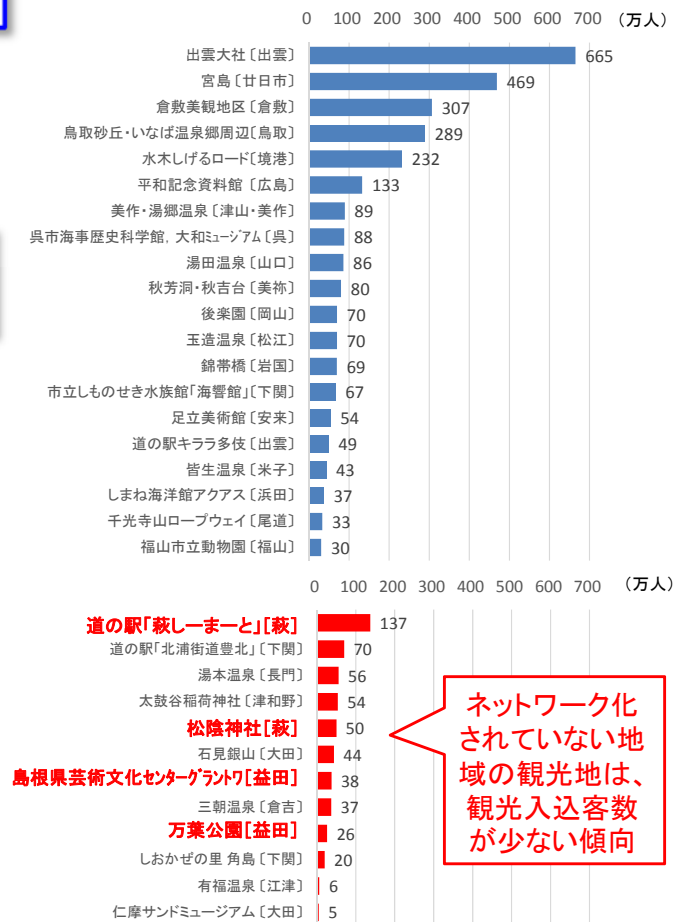
2-4. 観光① ～観光ツアーの実態～

- 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】



■主要観光地における観光入込客数



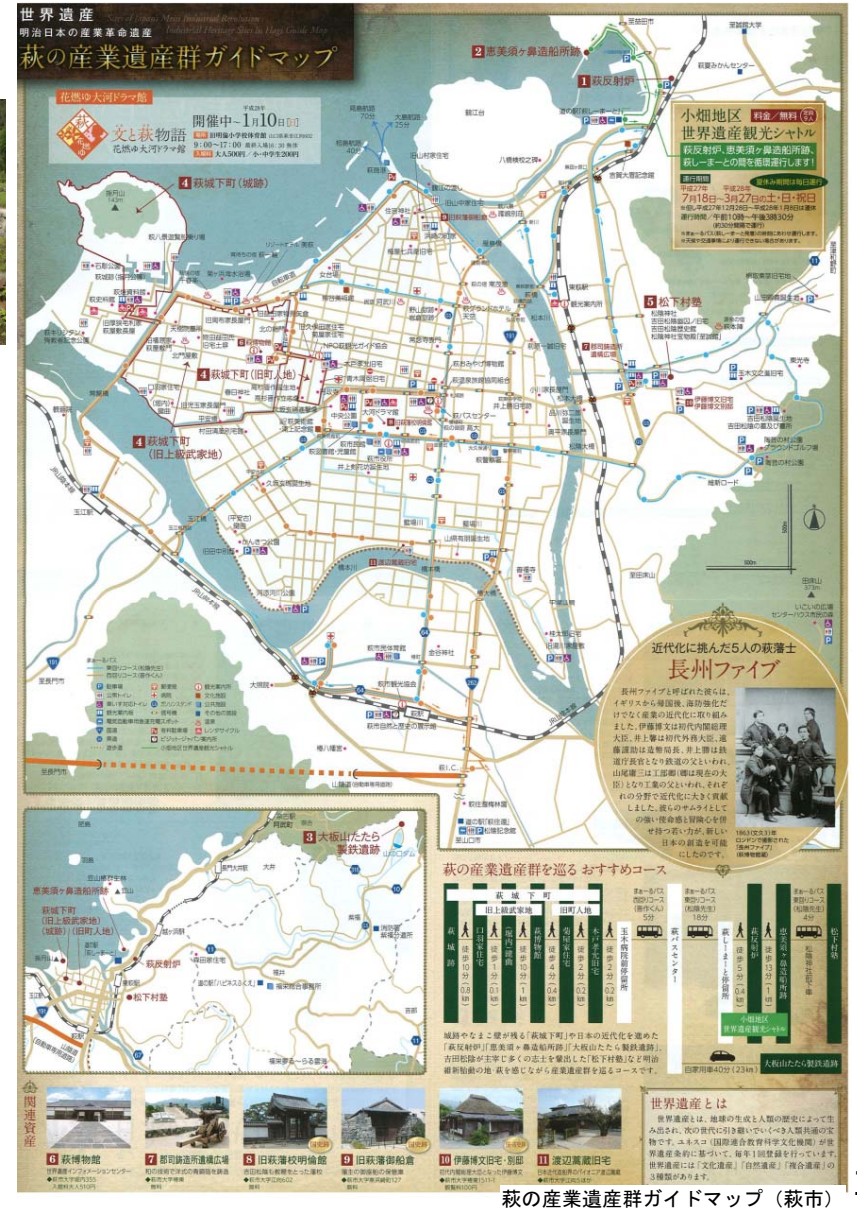
〔凡例〕
所在市町村にネットワーク化されたICが、ある〔 〇 〕 ない〔 × 〕

資料/各県観光動態調査（H26 ※ただし山口県はH24）
注）観光客入込客数は県単位で調査・集計方法が異なる

2-5. 観光② ～世界遺産登録～

- 平成27年7月に萩市の5資産を含む「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」が世界文化遺産登録。
- 今後、全国モデル道の駅に選定された「萩しーまーと」等の既存観光地との連携等により、萩市の観光客の増加、及び観光の多様化が期待される。

【萩の世界遺産と主な観光施設】

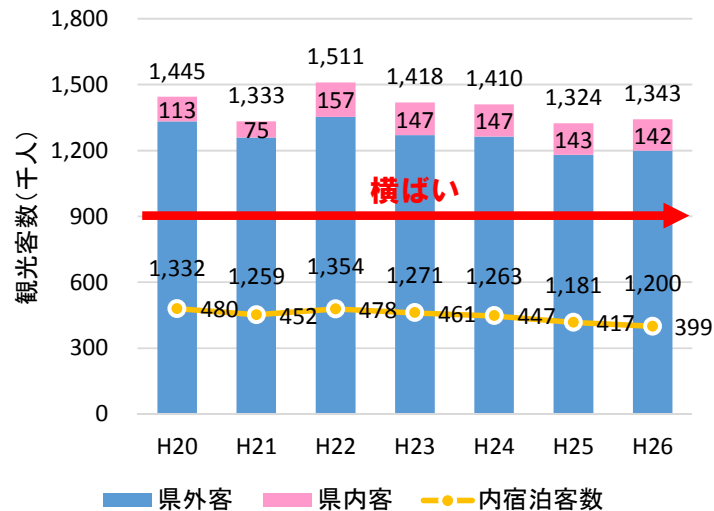


2-6. 観光③ ～萩市観光の実態～

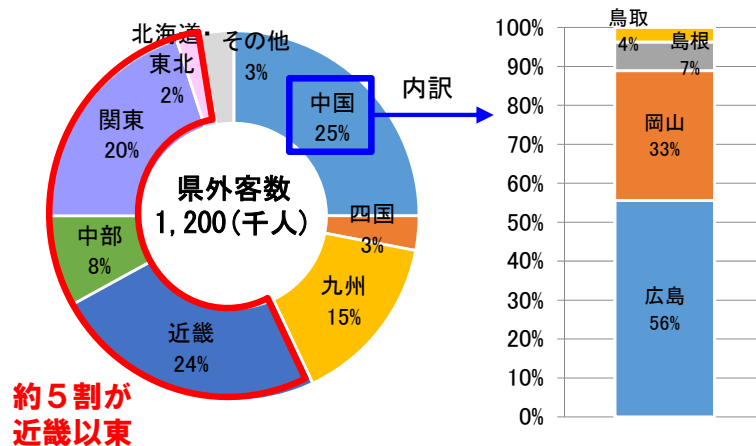
○萩地区の観光客数は年間約140万人前後で横ばいであるものの、県外客の約半数は近畿以東からであり、遠方から観光客が訪れている。また、萩市までの利用交通機関の9割はマイカーを中心とした自動車利用である。

○NHK大河ドラマ「花燃ゆ」の放映効果、世界文化遺産登録により松陰神社の観光客数が前年同月に比べ大幅に増加しており、その効果は同じエリアにある周辺の施設にも及んでいる。

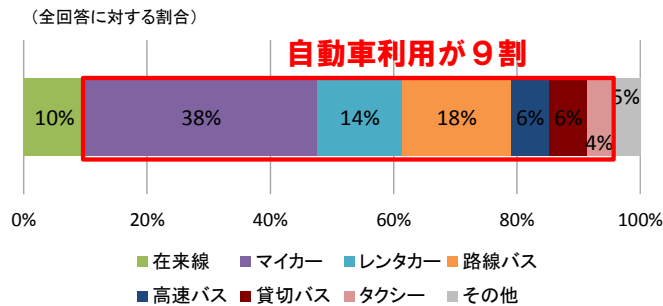
【萩地区(旧萩市)の観光客数の推移】



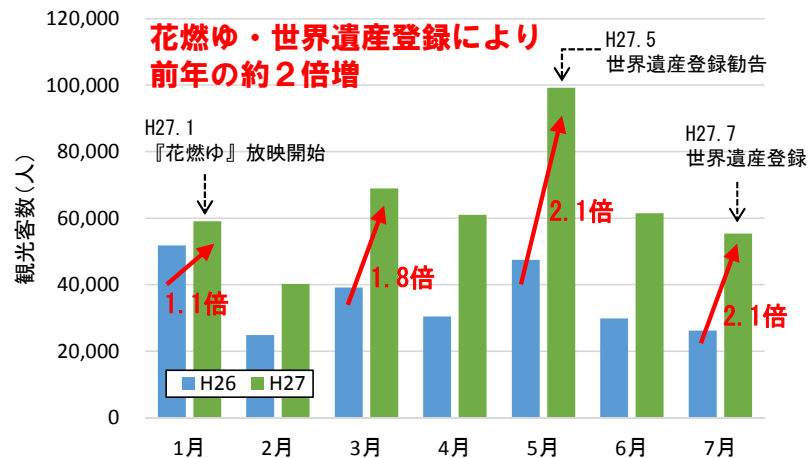
【萩地区(旧萩市)の県外客の地方別内訳(H26)】



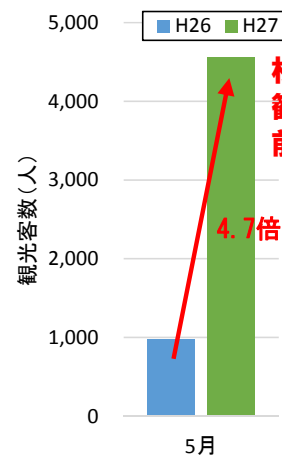
【萩市までの利用交通機関(H26)】



【松陰神社の月別観光客数の比較】



【玉木文之進旧宅の5月の観光客数の比較】



▲ 玉木文之進 (吉田松陰の叔父) 旧宅

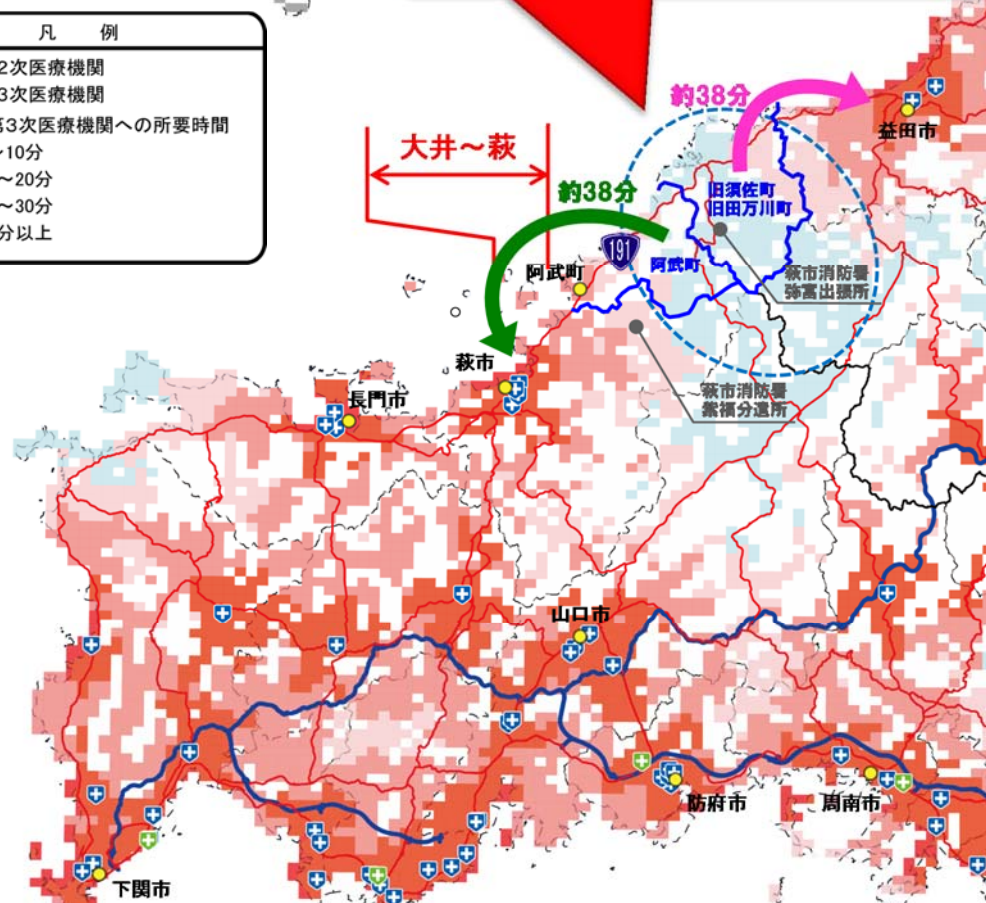
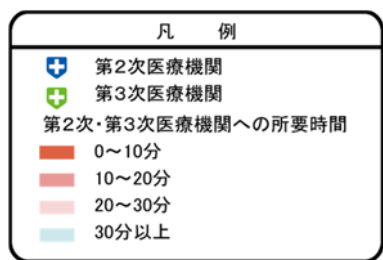


▲ 萩観光ガイド (萩市観光協会) より

2-7. 医療

- 益田市から萩市間(約60km)には第2次救急医療機関もない状況であり、管外搬送も多い。
- 阿武町、旧須佐町、旧田万川町では第2次救急医療機関への搬送に30分以上を要する状況にある。
- 特に大井～萩地区の国道191号は線形が悪く、搬送時の患者への負担も大きい。

【第2次・第3次救急医療機関の立地状況】

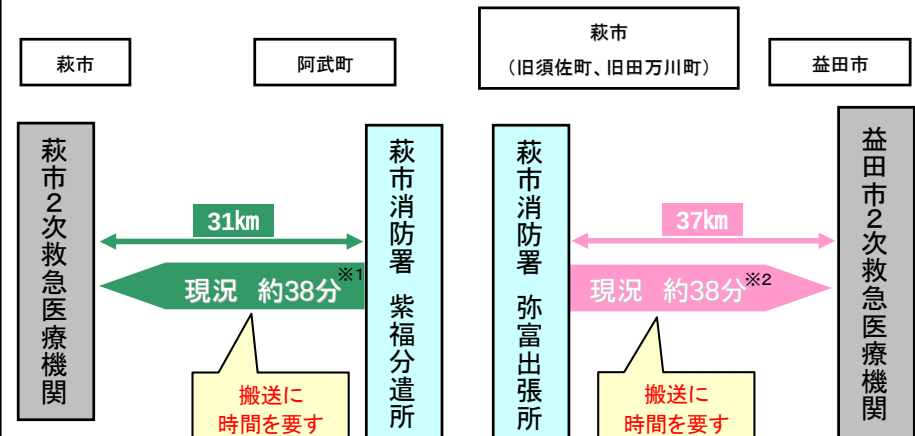


※H22道路交通センサス規制速度を用い算出

＜萩市消防本部の声（H24年度ヒアリング調査）＞

- ・遠隔地での救急事案ではやはり搬送時間が問題となる。
- ・また、急カーブ、道路の段差により脳疾患の傷病者に振動、揺れ等による負担を与えてしまう。
- ・気象状況により、通行規制がかかるため、緊急度の高い患者を搬送する場合、患者の生命や予後に影響を及ぼす可能性がある。

【第2次救急医療機関への搬送時間】

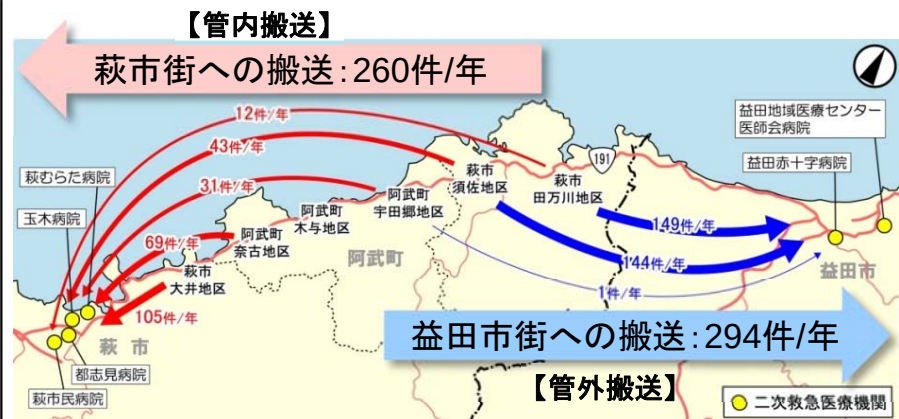


※1 萩市消防署紫福分遣所→阿武町役場→都志見病院

※2 萩市消防署弥富出張所→田万川総合事務所→益田赤十字病院

※H22道路交通センサス規制速度を用い算出

【国道191号経由の救急搬送実態(H23年度実績)】



資料) 萩市消防本部提供データ

2-8. 広域行政サービス

- 人口の減少や厳しい財政状況など課題を抱える自治体にとって、広域的な連携は不可欠。
- 行政サービスを維持するため、施設の集約や効率化が始まっている。

行政連携の事例

山陰道 萩・三隅道路の開通
により萩市・長門市間の移動の利便性が向上したことで、萩市と長門市による**可燃性ごみの共同処理が実現**
(はなもゆパンフレットより抜粋)



萩・長門清掃工場 はなもゆ
(H27.4稼動開始)



萩・三隅道路の開通で、
萩市～長門市間の移動がスムーズに

連続雨量による通行規制区間
L=10.1km

◆萩市と長門市の可燃性ごみの処理状況の変化

単独処理 (H27年3月まで)

- ・各施設の老朽化(約30年経過)が進み、建替えが必要な状況
- ・人口減少下で効率的な処理体制が必要



萩・三隅道路の整備 (H20年2月 部分開通)

契機

萩市と長門市による
可燃性ごみの広域的な
共同処理が計画、実現
(H21年5月 検討開始)

共同処理 (H27年4月から)

- ・施設の集約化により、維持管理費の削減が実現(維持管理費は両市で統合前4億円→統合後3億円)



萩・三隅道路を
走行するごみ収集車

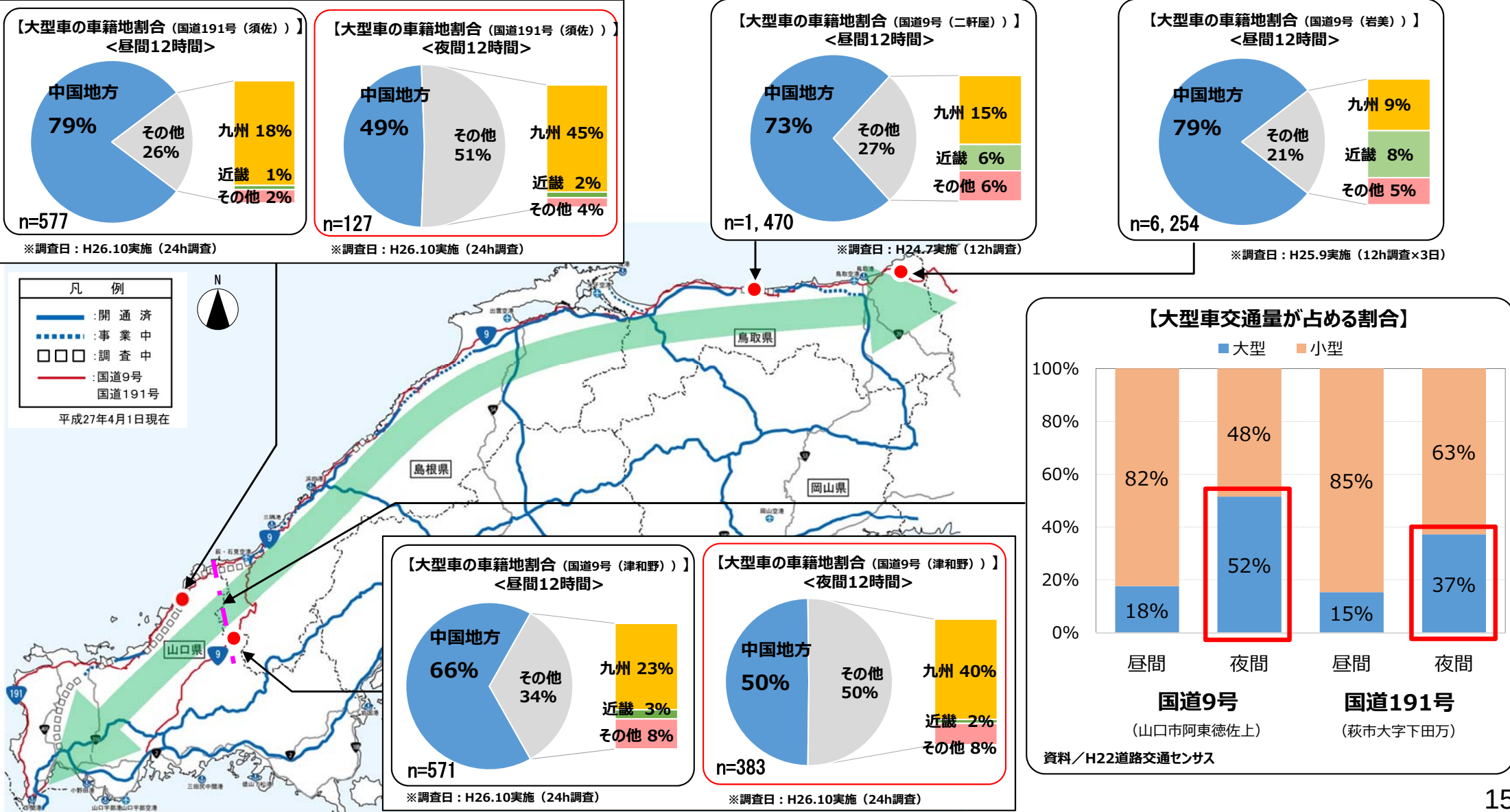


3. 道路・交通の状況と課題

3. 道路・交通の状況と課題

1-1) 広域的にみた交通特性

- 山陰側の幹線道路は、大型車の交通量に占める割合が夜間において4～5割程度と高い。
- 国道9号及び国道191号を走行する大型車両のうち、中国地方以外の車籍車は昼間で約2～3割、夜間は約5割となっており、国道9号・国道191号は、中国地方だけでなく、隣接する九州・近畿地方の物流を支えている。

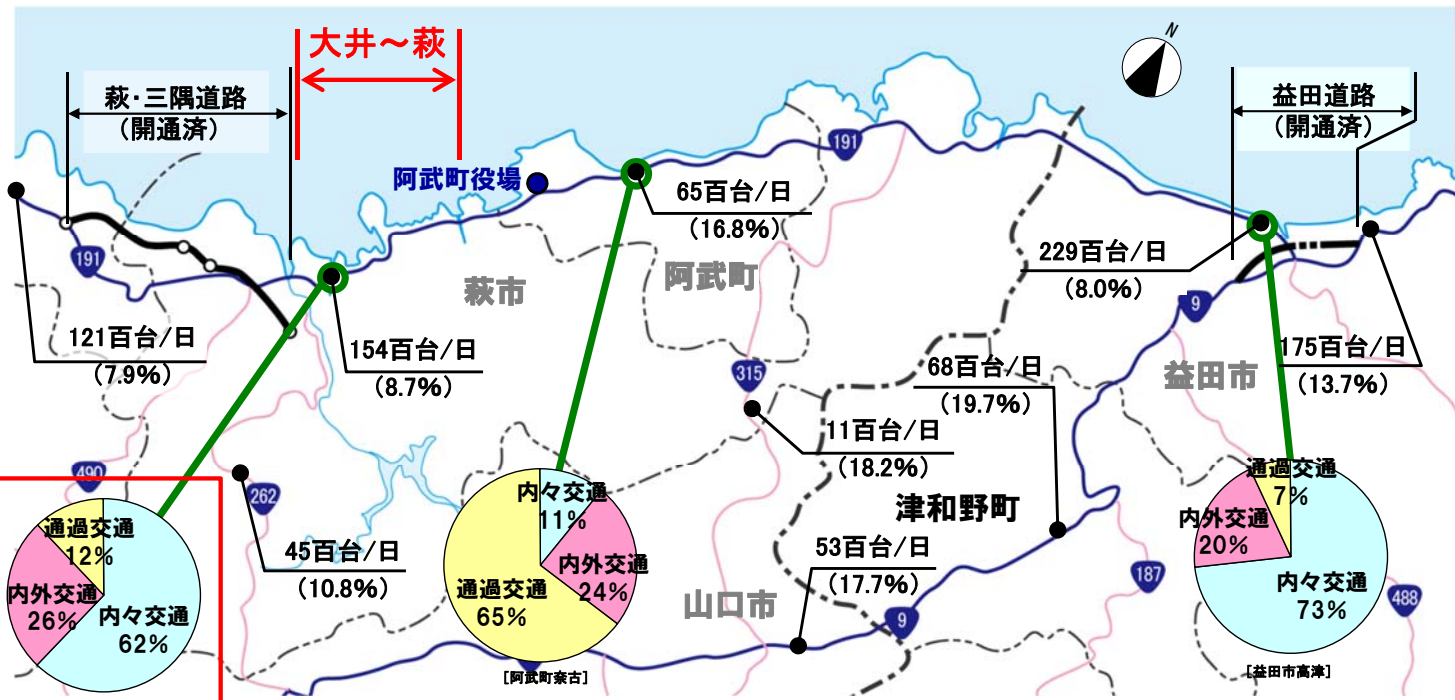


3. 道路・交通の状況と課題

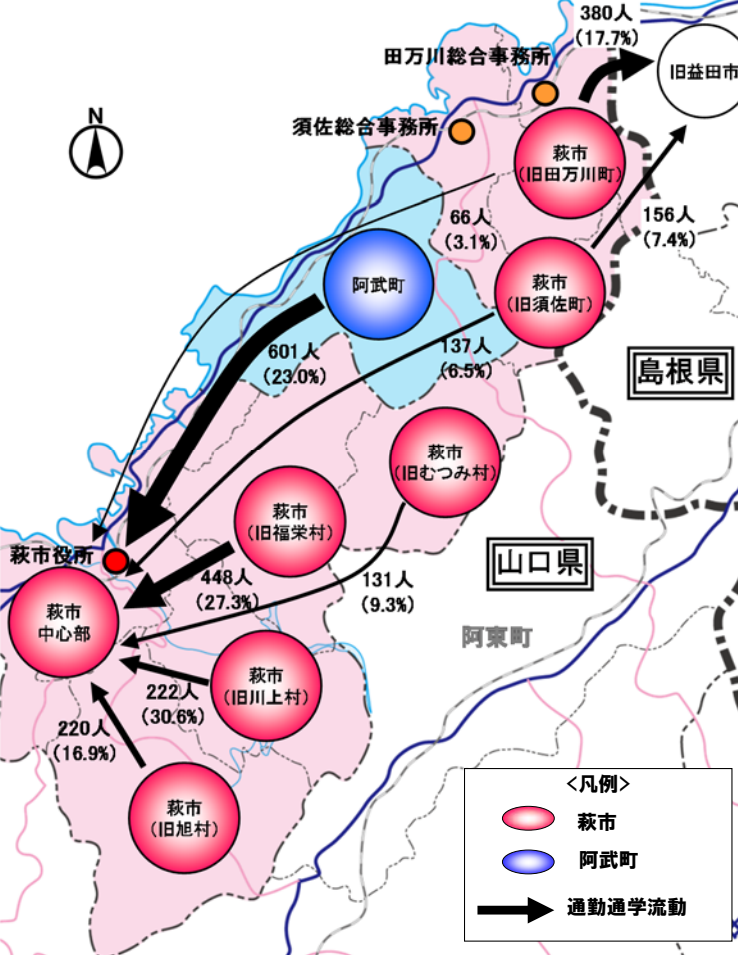
1-2) 交通特性

- 萩市街地の国道191号は、内々交通の占める割合が高い。
- 阿武町からの通勤通学、買い物ともに萩市への移動が多く、大井～萩間の国道191号の重要性が高くなっている。

【利用交通のOD内訳】



【通勤通学流動】

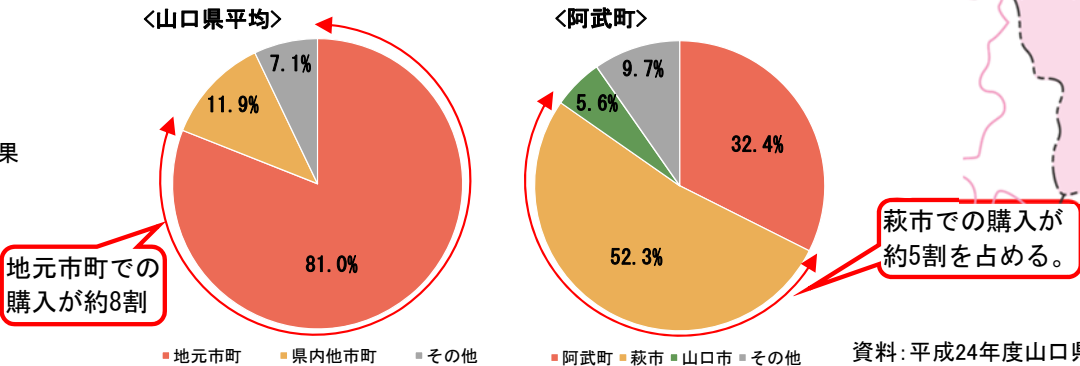


～凡例～
上段: 日交通量
下段: (大型車混入率)

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

※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)



地元市町での
購入が約8割

萩市での購入が
約5割を占める。

市町村境界は合併前のもの
※数字は萩市中心部への通勤通学者数、
()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

2) 災害

○越波等により、10年間(H17～H26)に6回通行規制が発生している。



▲ 越波区間



▲ 越波状況



▲ 土砂災害被災状況

▼大井～萩の災害による通行規制履歴(H17～H26)

発生年度	件数	災害内容	通行規制時間
H17	2	災害(越波)	37時間(片交)
H18	1	災害(越波)	4時間(片交) 3時間(全止め)
H21	1	災害(越波)	22時間(片交)
H22	2	災害(越波・落石)	38時間(片交)
合計	6	-	104時間(全止め・片交)

凡 例	
	土砂災害警戒区域(急傾斜地の崩壊)
	土砂災害警戒区域(土石流)
	土砂災害警戒区域(地すべり)

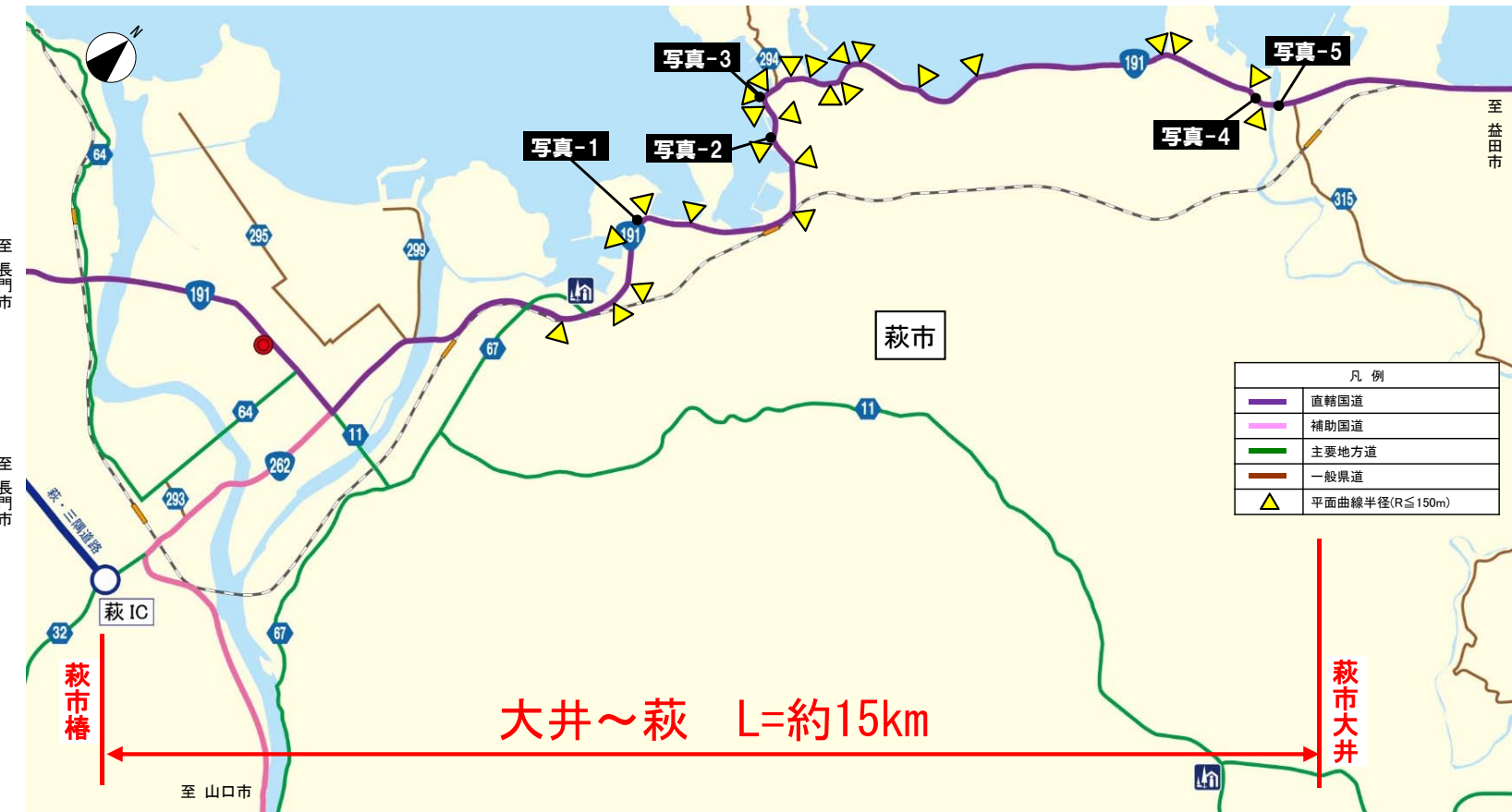
凡 例	
	急傾斜・崩壊危険区域
	保安林

凡 例	
	直轄国道
	補助国道
	主要地方道
	一般県道
	防災対策必要箇所 (H26点検)
	洪水時浸水想定区域
	災害による通行規制発生箇所 (H17～H26)

3. 道路・交通の状況と課題

3) 構造不良

- 大井～萩間には平面線形不良箇所、幅員狭小区間が存在し、安全・快適な走行を阻害している。
- また、通学路に指定されている区間に歩道未整備箇所があり、危険な状況にある。



3. 道路・交通の状況と課題

4) 事故

- 市街地の交差点や線形不良箇所において死傷事故が発生しており、特に追突事故の割合が高くなっている。
- 交通事故による全面通行止めが10年間(H17～H26)に11回発生している。



▲ 事故状況

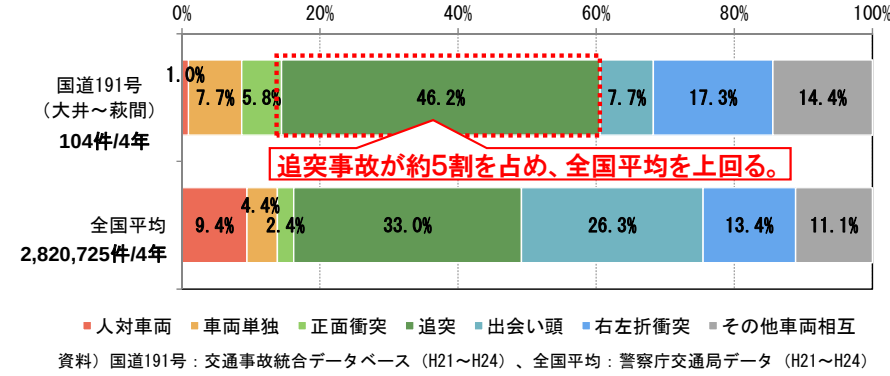


▲ 事故状況

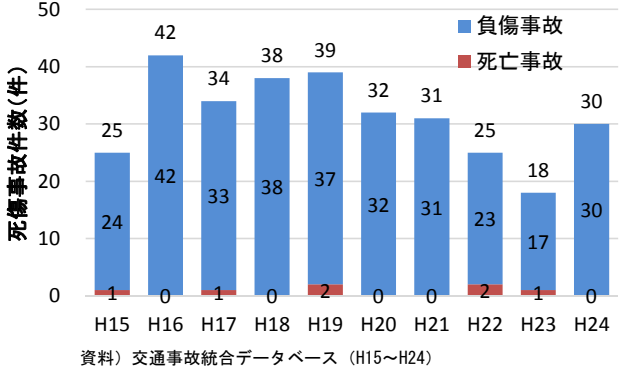
▼大井～萩の事故による通行止め履歴(H17～H26)

発生年度	件数	全面通行止め時間
H17	1	40分
H18	2	3時間40分
H19	1	時間不明
H20	1	40分
H21	1	40分
H22	1	40分
H23	2	50分
H25	1	20分
H26	1	10分
合計	11	7時間40分

【大井～萩間で発生した事故類型】



【大井～萩間の死傷事故件数の推移】



3. 道路・交通の状況と課題

5) 渋滞

○萩市街地は信号交差点が連続しており、GWなどの観光シーズンには交通集中により、大幅な速度低下が発生している。

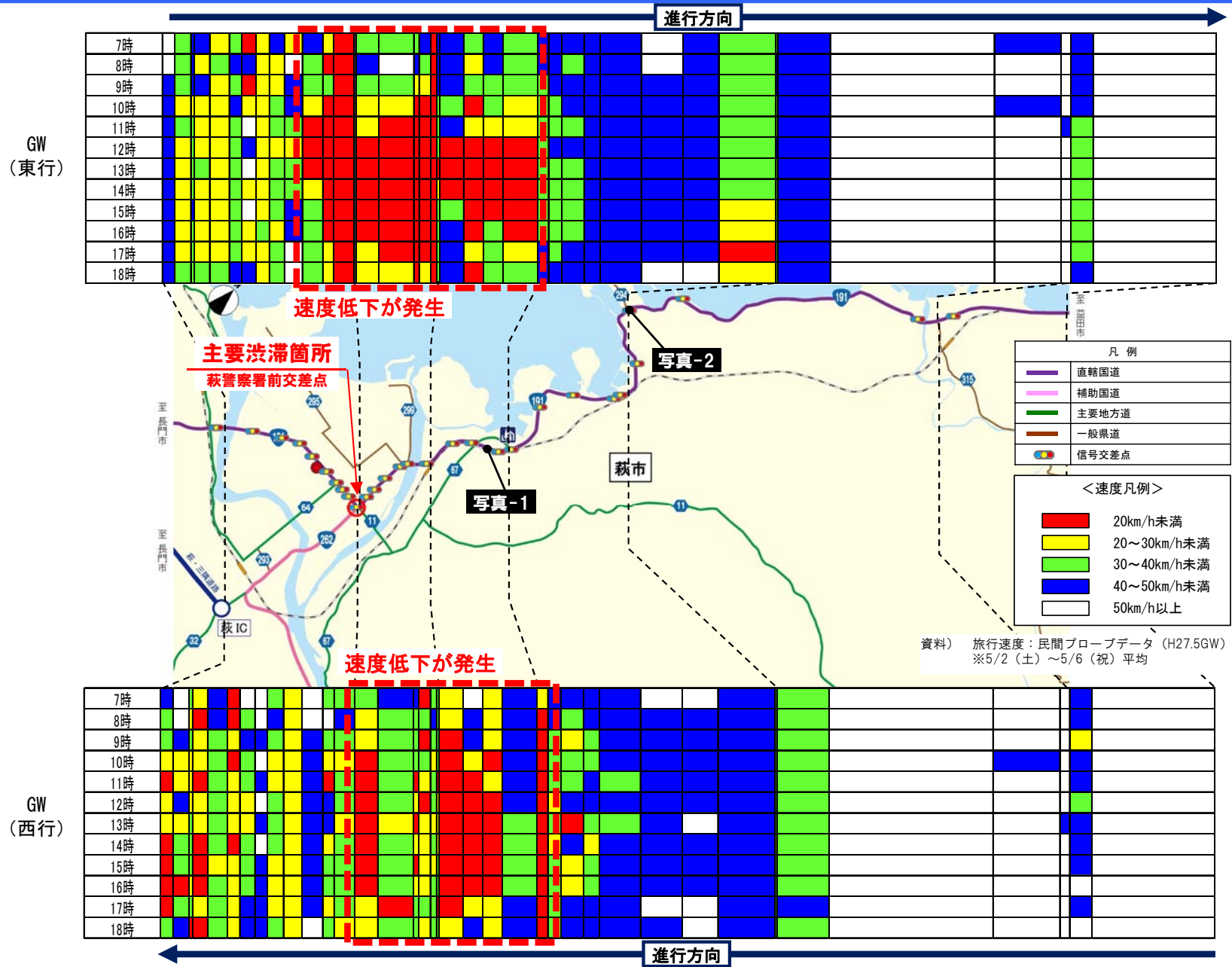


写真-1

▲ 渋滞状況(下関方面を見る)



写真-2

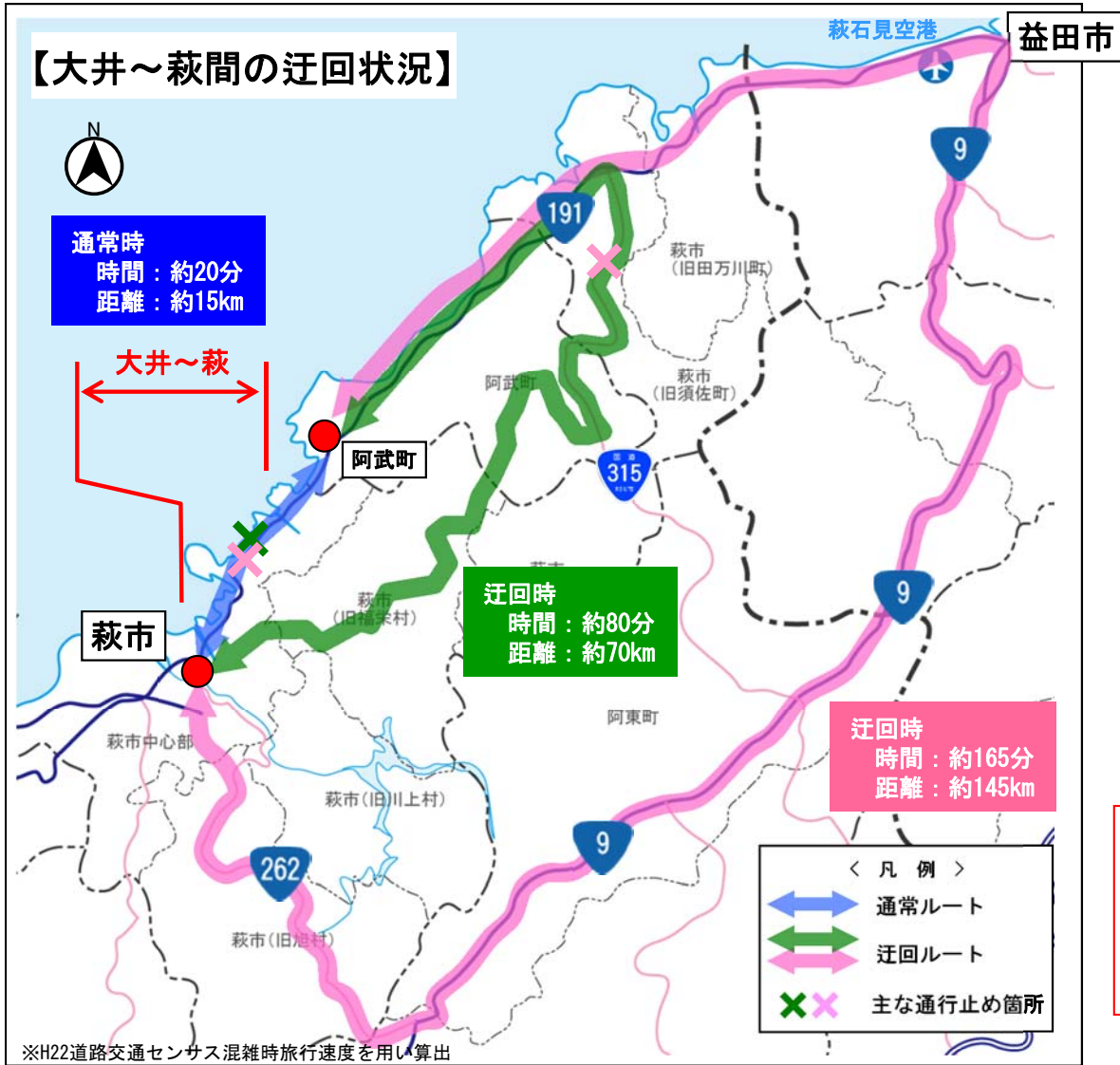
▲ 渋滞状況(下関方面を見る)

- <道路利用者の声(H26年度ヒアリング調査)>
- ・土・日及びイベント時も救急活動に関して課題 (消防本部)
 - ・萩市内の休日及びイベント開催時の渋滞が問題になっている。(商工会議所)

3. 道路・交通の状況と課題

6) 迂回路

- 大井～萩では代替路が無く、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、併せて大井～萩間が通行止めとなった場合には、通常時に比べ8倍以上もの移動時間がかかる。
- 通行止め時に発生する渋滞に巻き込まれた場合、Uターンが困難であり市街地等で立ち往生を強いられる。



▲ 越波状況



▲ 事故発生状況



▲ 土砂災害被災状況



▲ 事故発生時の立ち往生状況

<道路利用者の声(H26年度ヒアリング調査)>

- ・災害発生時における**代替交通路の確保**。
(警察署の意見)
- ・H25.7災害時は通行止めが多く発生したため大きな迂回や荷物を途中まで取りに行く中継輸送などで対応した、**災害に強い道路の必要性を痛感**した。
(製造業者の意見)
- ・山陰道が整備されれば、**災害時の代替経路**にもなり、生活路線が確保できる。
(バス会社の意見)

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（大井～萩）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	・ 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。	・ 企業活動や農水産品輸送を支援する速達性、確実性、走行性が不十分であり、ネットワークが脆弱
	観光	・ 萩市中心部には5つの世界文化遺産などの観光地が点在している。 ・ 周辺の既存観光地との連携等により、観光の多様化による観光客の増加が期待されるが、益田市から萩市間は移動に時間がかかり、観光連携が困難である。	・ 観光地間の周遊を図る速達性、確実性、走行性が不十分であり、ネットワークが脆弱
	医療	・ 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。	・ 医療機関への速達性が不十分
道路について	防災	・ 越波区間や土砂災害危険箇所など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。	・ 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	・ 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	・ 急カーブ、幅員狭小など、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。	・ 安全性、走行性が確保された道路が無い
	事故	・ 事故による通行止めが発生している。	
	渋滞	・ 市街地で渋滞が発生している。	・ 交通容量が不足 ・ 通過交通と域内交通が混在

(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	・ <u>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、それぞれが役割を発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。</u> ・ <u>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</u>
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	・ <u>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。</u> ・ <u>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</u>
将来像②－3 地域資源を活かした地域経済の活性化	・ <u>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</u>
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	・ <u>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</u>
将来像③－2 安全・安心な国土・地域づくりの推進	・ <u>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</u>

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	○災害に強い県土づくり <元気創出やまぐち！未来開拓チャレンジプラン> ○防災拠点のネットワーク <萩市都市計画マスタープラン>
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> ○市民の安全な交通環境整備 <萩市都市計画マスタープラン>
③円滑化	○広域的な経済活動・交流と、市内の円滑な移動環境づくり <萩市都市計画マスタープラン>
④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>
⑤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> ○観光資源・情報のネットワークづくり <萩市都市計画マスタープラン>
⑥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> ○保健・医療・福祉の充実 <萩市都市計画マスタープラン>

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・走行性の向上
3. 交通の円滑化
4. 産業の活性化
5. 観光振興の促進
6. 救急医療機関への速達性、確実性の確保

※国道191号が通行止めになっても、近くに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・走行性向上】

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

【交通円滑化】

交通混雑を緩和する円滑な道路整備とは

【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中、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

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

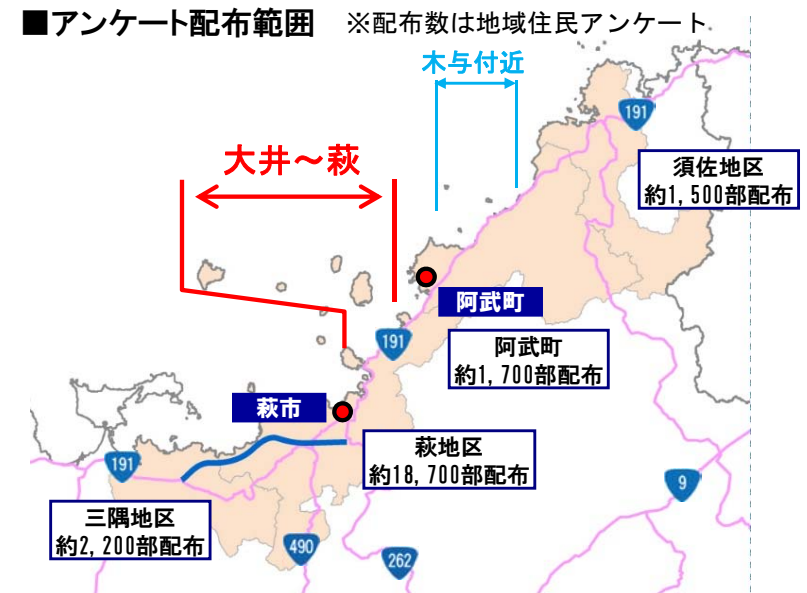
課題・政策目標(案)に対する**意見を伺う**。

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

※大井～萩区間のアンケート調査を、木与付近と同時期に実施することで、同じ調査対象者の意見を、区間別に比較評価することが可能となる。

■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、長門市	
	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24,100部
	旧萩市	約18,700部
	阿武町	約1,700部
	旧須佐町	約1,500部
	旧三隅町	約2,200部
	【企業及び団体】山口県内・外の企業へ郵送配布	約1,600部
	県内：企業・事業所	約700部
	県外：トラック協会等	約900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	・ 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	・ 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 山陰道(木与付近および大井～萩)における計画に関する第1回アンケート

2015. 9. 7時点

本調査は、山陰道(木与付近および大井～萩)を計画するにあたり、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ものです。
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、地域の皆様に現在の道路の課題を伺いながら、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は、同じ優先整備区間にある「木与付近」と「大井～萩」について、それぞれの概ねのルート・構造を検討するため、改めて伺います。
アンケート調査は2回を予定しており、第1回アンケートでは、地域の皆さまが日頃から感じておられる道路交通面での課題や当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、旧三隅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にて集計を行います。

■ 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間と遠田ICから須子IC間が開通しており、西村ICから遠田IC間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」と「大井～萩」は優先的に取り組む区間として選ばれています。

■ このアンケートの対象は、木与付近および大井～萩の区間です。



■国道191号(大井～萩)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。

大井～萩の国道191号の現状



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(大井～萩)の交通量は、約15,400台/日(大型車約2,000台/日)です。



道路の構造

- 当該区間には急カーブ、幅員狭小区間など、道路構造に問題がある区間が存在しています。
- 通学路に指定されている区間に、歩道未整備箇所が存在しています。



通行止めの状況

- 当該区間には越波区間があり、越波等により10年間(H17～H26)に6回通行規制が発生しています。
- また、交通事故による通行止めが10年間(H17～H26)に11回発生しています。

発生年度	件数	全面通行止め時間
H17	1	40分
H18	2	3時間40分
H19	1	時間不明
H20	1	40分
H21	1	40分
H22	1	40分
H23	2	50分
H25	1	20分
H26	1	10分
合計	11	7時間40分

▲事故による通行止発生状況

事故の状況

- 萩市街地の交差点や道路線形の悪い区間では追突による死傷事故が多発しています。



渋滞の状況

- 萩市街地では信号交差点が連続しており、平日だけでなく休日にも渋滞が発生しています。



5. 意見聴取方法

今後の手続きの流れ

計画段階評価の流れ

社会資本整備審議会道路分科会
中国地方小委員会(H27.4.2)

【山陰道(須子～萩)】

・優先整備区間の検討、選定 等

優先整備区間の選定

(小浜～田万川、木与付近、大井～萩)

(木与付近) (大井～萩)

中国地方小委員会

地域のみなさま、関係機関、
企業等への意見聴取【第1回】

中国地方小委員会

地域のみなさま、関係機関、
企業等への意見聴取【第2回】

中国地方小委員会

新規事業採択時評価

事業化

※計画段階評価とは、公共事業の実施過程の
透明性を一層向上させる観点から、地域の
声を聞きながら計画段階において事業評価
を行う取り組みです。

：計画段階評価の手続き範囲

●小浜～田万川についても、今後アンケートを
実施する予定です

アンケートにお答えください

質問1 「木与付近」および「大井～萩間」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、**各区分を5段階
評価**してください。
※現状について分からない方は、
「分からない」の欄に「○」を付けてください。

<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. あまり思う 1. 全く思う

【交通課題】

- ① 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
- ② 災害時の通行止めの発生により、大きな迂回を強いられる
- ③ 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
- ④ 交通事故が多く、安全に通行できない
- 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 この地域の道路を利用する際に、「木与付近」
および「大井～萩間」にはどのような道路機能
を持たせたいと思いますか？地域の将来
(10～20年後)も踏まえ、以下の①～⑧の道路
機能について、**各区分を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. あまり思う 1. 全く思う

【道路機能】

- ① 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
- ② 災害に備え、広域的な支援ルートが確保できること
- ③ 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
- ④ 交通事故を少なくできること
- 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 地域の主要な公共施設、商業施設等へ円滑に移動できること
- ⑨ 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、
ご自由にお書きください。

質問は以上です。ありがとうございました。

(裏面)

質問1について、お答えください <5段階評価>
※現状について分からない方は、「分からない」の欄に「○」を付けてください。
5. 強く思う 4. やや思う 3. どちらとも言えない
2. あまり思う 1. 全く思う

交通課題	木与付近					大井～萩間				
	あなたの評価の程度					あなたの評価の程度				
①	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
②	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
③	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
④	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
⑤	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
⑥ その他 (自由回答)										

質問2について、お答えください <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. あまり思う 1. 全く思う

道路機能	木与付近					大井～萩間				
	あなたの評価の程度					あなたの評価の程度				
①	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
②	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
③	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
④	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
⑤	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
⑥	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
⑦	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
⑧	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
⑨ その他 (自由回答)										

質問3について、お答えください <自由回答>

(表面)

料金受取人私郵便
防府局 承認
差出有効期間
平成28年3月31日
(切手不要)

定形郵便物
7 4 7 - 8 7 9 0

山口県防府市国衙1-10-20
国土交通省 中国地方整備局
山口河川国道事務所

計画課 行

◆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 〒 - 市・郡 町

性別 ① 男性 ② 女性 年齢 歳代

◆木与付近および大井～萩の国道191号(以下「対象路線」)の普段の自動車利用
状況について【区分毎に該当する番号を記入してください。】

Q. 現在の対象路線を自動車で利用する頻度を 教えてください。	木与付近 番号を記入	大井～萩間 番号を記入
① ほぼ毎日 ② 週2～3回程度 ③ 月2～3回程度 ④ ほとんど利用しない ⑤ 利用したことがない		
Q. 対象路線の自動車による主な利用目的を 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	◎その他の場合	◎その他の場合
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	◎その他の場合	◎その他の場合

【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、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

国土幹線道路部会 中間答申のポイント(その1)

1. 道路をより賢く使うための取組

(1) 賢く使う取組

1) 目指すべき国土の姿を踏まえ取り組むべき道路政策

<直面する危機> (国土のグランドデザイン2050/国土形成計画/社会資本整備重点計画の改定の議論等より)

①人口減少・少子化、高齢化 ②グローバル化の進展 ③巨大災害の切迫 ④インフラの老朽化

<国土づくりの方向性>

・コンパクト＋ネットワーク
・地域の産業競争力強化
・災害に対する安全・安心の確保
・インフラの戦略的な維持管理・更新

<道路政策として期待される役割>

圏域間等の連携促進、拠点のコンパクト化を支える等
↓
ICTを活用しつつ、道路を高度化・高質化

経済・社会システムのイノベーションの創出

①新たな産業のプラットフォームの提供による雇用の創出
②他の交通モードとの連携による人流・物流の活性化
③平常時、災害時を問わず安全・安心な道路のマネジメント

2) 道路の使い方の課題

他国に比べ道路ネットワークが貧弱だが、そのネットワークを十分に使い切れていない

<利用者の視点から見た道路の使い方課題>

①円滑に走行できない ②安全に利用できない ③使いにくい ④地域へのアクセスが不十分

人口減少等が予想される厳しい状況下で、新たな国土形成を着実に進め、経済・社会システムのイノベーションを創出するために、道路の機能を最大限に活用することが必要

3) 高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本的な考え方

高速道路を中心とした今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体としてその機能を時間的・空間的に最大限に発揮させる

・高速道路の分担率を適切に引き上げることにより、道路ネットワーク全体を最適利用(現状16%→目標30%)
・目標を掲げ、我が国が世界のトップランナーとなる意気込みを持ち、先進的・先端的な取組に挑戦

4) 高速道路を主な対象とした具体的な取組に向けて

円滑

①科学的な分析に基づく集中的な対策によるボトルネックの解消

②ETC2.0を活用した本格的な交通需要マネジメントへの移行

安全

③高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

使いやすさ

④備えの重点化と連携の強化による通行規制時間の最短化

⑤最新の社会ニーズに対応した案内、休憩等のサービスの向上

⑥交通機関相互のシームレス化による人流・物流の活性化

地域連携

⑦高速道路と施設との直結等による地域とのアクセス機能の強化

(注)上記施策は、本部会で議論を通じて提案されたものであり、行政などにおいて、これらの施策に限らず、先進的・先端的な取組に挑戦

(2) 賢く使う取組を支えるために進める施策

<ネットワークの強化／持続的な利用を可能とするための効果的・効率的な機能確保>

・圏域間の連携促進等のために主要幹線ネットワークを強化／暫定2車線区間を機動的に機能強化

・主要幹線ネットワークを戦略的に維持修繕・更新／経路誘導等により大型車の利用を適正化

<道路交通状況のきめ細やかな把握>

・道路交通センサス中心の調査体系をゼロベースで見直し、常時かつ精緻に交通状況を把握

ポイント(その2)

系

をつなぎ合わせた現行の料金体系

異なる

経路による差異が生じている

路線を跨ぐ際のターミナルチャージ

制

～賢く使うための合理的な料金体系～

距離制を基本とした料金

理主体間の縦割目を感じない料金

率的・柔軟な利用を実現する料金

本として統一
の水準を参考に検討

金を同一とする
利用に対して1回分のみ課す

准状況に応じた機動的な料金)
代替路の走行、路外での休憩等)
料金施策(割引停止措置の統一化)

確立に向けたロードマップを明確化
オリンピック(2020年)/三環状完成
置も踏まえ段階的に導入
割引制度を柔軟に運用

の義務化に向けて検討

における料金施策を検討



<料金の低減> 国際競争力強化、地域活性化等の観点から、引き続き低減に向け努力
<管理財源の確保> 償還満了後も料金を徴収し続けることについて検討
幹線道路の将来の維持管理費の負担のあり方について検討
<混在の整理> 混在している有料区間と無料区間の整理
など

(中間答申のポイントより抜粋)

賢く使う取組を支えるために進める施策

<ネットワークの強化／持続的な利用を可能とするための効果的・効率的な機能確保>

・圏域間の連携促進等のために主要幹線ネットワークを強化／暫定2車線区間を機動的に機能強化

・主要幹線ネットワークを戦略的に維持修繕・更新／経路誘導等により大型車の利用を適正化

<道路交通状況のきめ細やかな把握>

・航路交通センサス中心の調査体系をゼロベースで見直し、常時かつ精緻に交通状況を把握

(中間答申より抜粋)

賢く使う取組を支えるために進める施策

<主要幹線ネットワークの強化>

道路を賢く使う取組を推進する上で、優先順位を明確にしながら、現道活用などによりコスト縮減を図りつつ、車線数の増加を含め、高速道路や国道を中心とした主要幹線ネットワークの強化を進めることが重要である。

○ネットワークの強化

・「コンパクト＋ネットワーク」の考え方にに基づき、アジア諸国との連携強化も意識しながら、圏域間や拠点内外の連携を促進するとともに、災害時にリダンダンシーを確保するため、主要幹線ネットワークにおけるミッシングリンクの解消を速やかに進める必要がある。

・大都市圏においては、都市機能の強化や災害時における緊急輸送道路の確保の観点から、圏央道等の環状道路の整備を進めるとともに、渋滞状況を踏まえ、ボトルネック対策などの賢く使う取組と連携しながら、既存の高速道路ネットワークを補完する主要幹線道路の強化が必要である。