

山陰道（須^す子^こ～萩^{はぎ}）
優先区間の絞り込みについて
第３回 説明資料

平成２７年４月２日

国土交通省 中国地方整備局

1. 優先区間の絞り込み検討の流れ
2. 優先区間の絞り込み方針
3. 意見聴取結果とりまとめ
4. 優先整備区間（案）の検討、選定

1. 優先区間の絞り込み検討の流れ

1-1. 中国地方の幹線道路網

○当該区間は、日本海国土軸の一部を担う山陰道の一部。

○島根県益田市から山口県萩市に位置し、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】

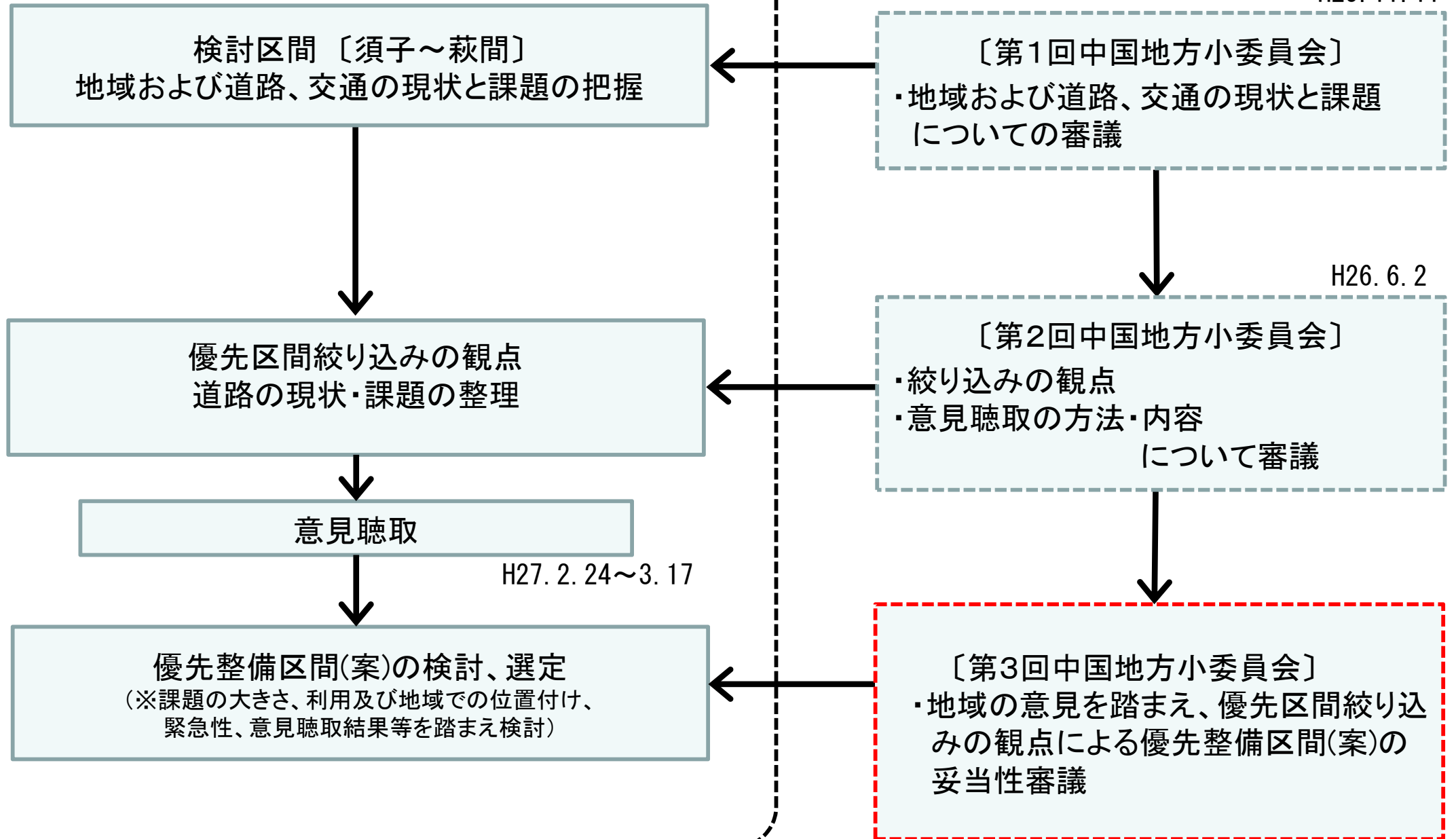


1-2. 優先区間の絞り込み手続きについて

- 「優先区間の絞り込み」手続きは、道路の課題等を把握した上で、特に課題が大きく緊急性が高い区間について、整備を優先的に取り組む区間として決定する手続き。
- 特に、延長が長い路線においては、整備による早期の効果発現のためには、優先的に取り組む区間を設定して整備を進めることが有効。

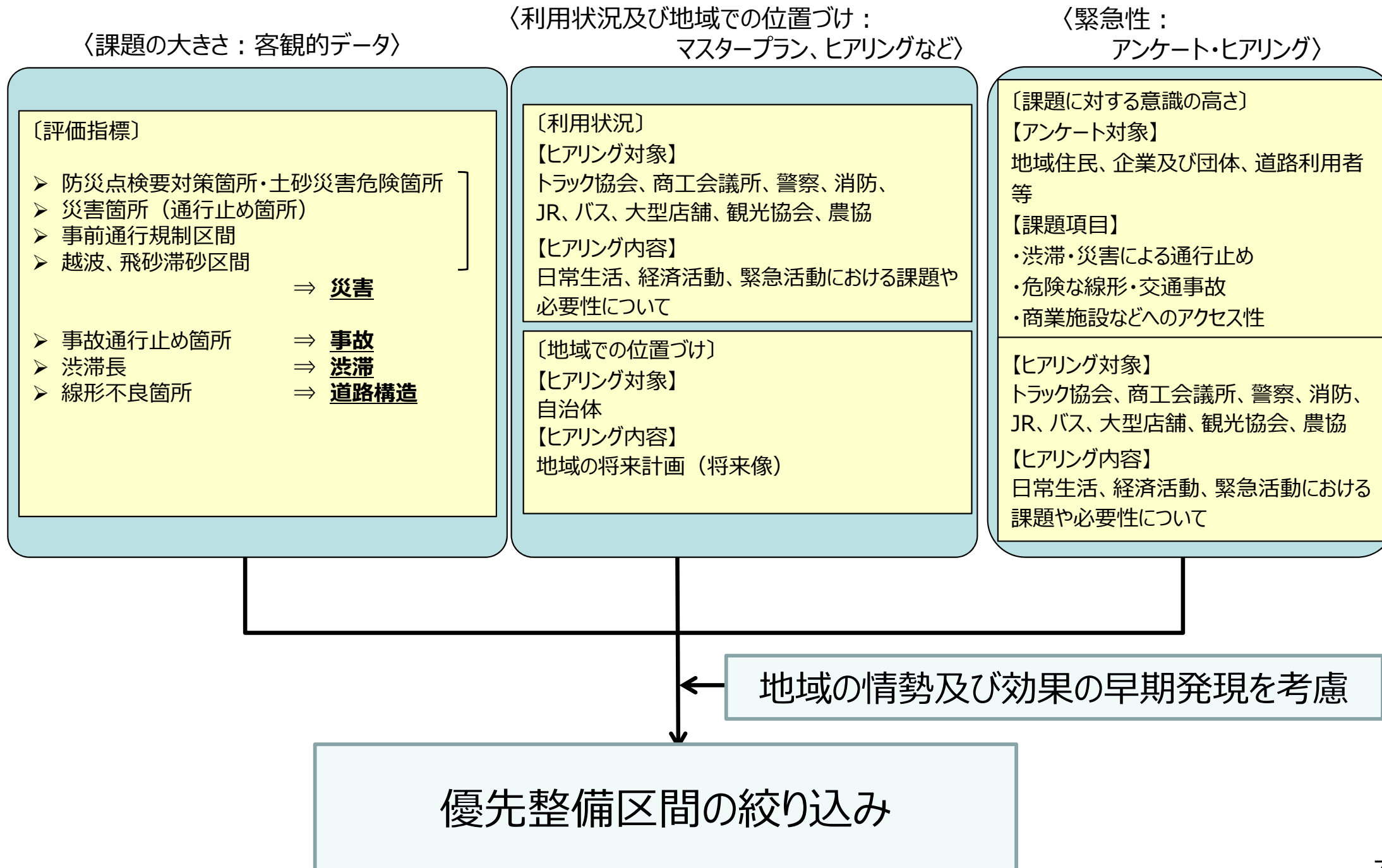
1-3. 優先区間の絞り込み検討の流れ

優先整備区間(案)作成までの流れ



2. 優先区間の絞り込み方針

2. 優先整備区間の絞り込み検討フロー



3. 意見聴取結果とりまとめ

3. 意見聴取結果とりまとめ

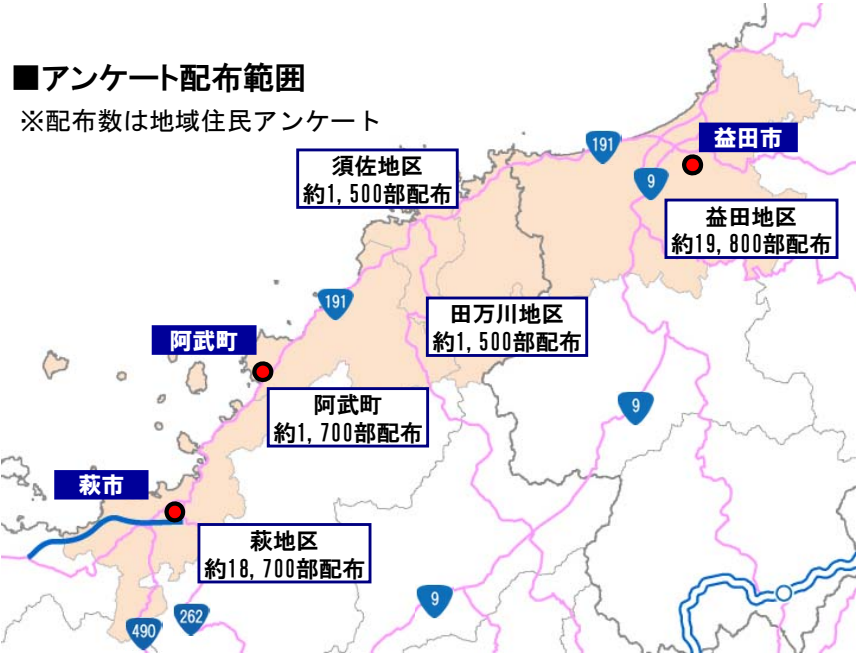
1) 意見聴取の概要

1. 意見聴取の方法と対象者

項目	実施項目	実施期間	回収方法	実施概要	配布数	回収数(回収率)
アンケート	地域住民	平成27年2月24日（火）～平成27年3月17日（火）	郵送回収	益田地区（旧益田市）	19,799 部	2,843 部 14%
				萩地区（旧萩市）	18,735 部	2,626 部 14%
				田万川地区（旧田万川町）	1,513 部	384 部 25%
				須佐地区（旧須佐町）	1,462 部	309 部 21%
				阿武町	1,738 部	646 部 37%
				その他 不明など	-	184 部 -
				合計	43,247 部	6,992 部 16%
	企業及び団体	平成27年2月24日（火）～平成27年3月17日（火）	郵送回収	沿線地域内の企業・事業所	1,611 部	536 部 33%
				沿線地域外の企業・事業所	323 部	106 部 33%
				※沿線地域 旧益田市、旧田万川町、旧須佐町、阿武町、旧萩市		
				その他 不明など	-	10 部 -
				合計	1,934 部	652 部 34%
	道路利用者等	平成27年2月24日（火）～平成27年3月17日（火）	郵送回収または 投函箱による回収	益田市、津和野町、萩市、阿武町の道の駅及び観光施設などに常設	4,200 部	2,445 部 58%
		平成27年3月15日（日）	ヒアリング	近隣道の駅5地点（阿武町、萩一まーと、萩さんさん三見ほか）	546 部	546 部 100%
		平成27年2月24日（火）～平成27年3月17日（火）	WEB	浜田河川国道事務所、山口河川国道事務所の両HPにWEBアンケート掲載	-	781 部 -
		小計			4,746 部	3,772 部 79%
	合計				49,927 部	11,416 部 23%
ヒアリング	①公的機関	平成27年3月16日（月）～平成27年3月27日（金）	ヒアリング	島根県、山口県、益田市、萩市、阿武町、益田警察署、萩警察署、益田広域消防本部、萩市消防本部		
	②JA・JF			JA西いわみ、JFしまね益田、JAあぶらんど萩、山口県漁協、		
	③商工業者			益田商工会議所、萩商工会議所、近隣の製造業者、大型店舗		
	④観光関連			島根県観光連盟、益田市観光協会、萩市観光協会		
	⑤交通事業者			島根県・山口県トラック協会、バス会社、物流業者		

■アンケート配布範囲

※配布数は地域住民アンケート



3. 意見聴取結果とりまとめ

1) 意見聴取の概要

2. 意見聴取(アンケート)内容

質問事項

→ ○道路交通に関する課題

◇益田市から萩市間の道路交通に関する現在の課題について

〈質問1〉 自動車を利用される場合において、益田市から萩市間の道路交通状況で課題と思われる項目を下記の①～⑤から最大2つまで選んでください。

(※「該当するものがない場合」は、「⑥特になし」を選んでください。)

【道路・交通の課題】

- 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 特になし

〈質問2〉 質問1に示した①～⑤以外で、課題がありましたら、ご自由にお書きください。

◇ その他

〈質問3〉 その他、地域の道路についてあなたのお考え、ご意見がありましたら、ご自由にお書きください。

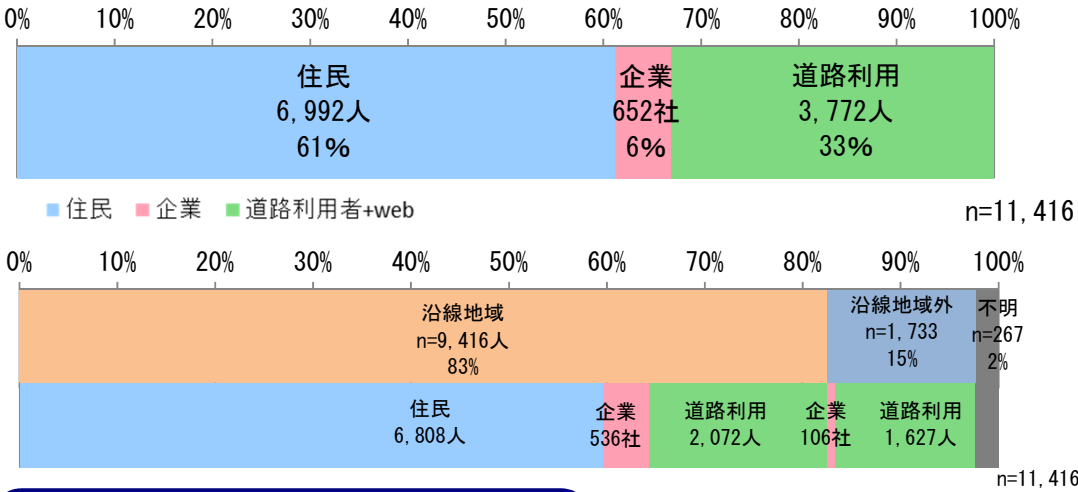
3. 意見聴取結果とりまとめ

2) 属性

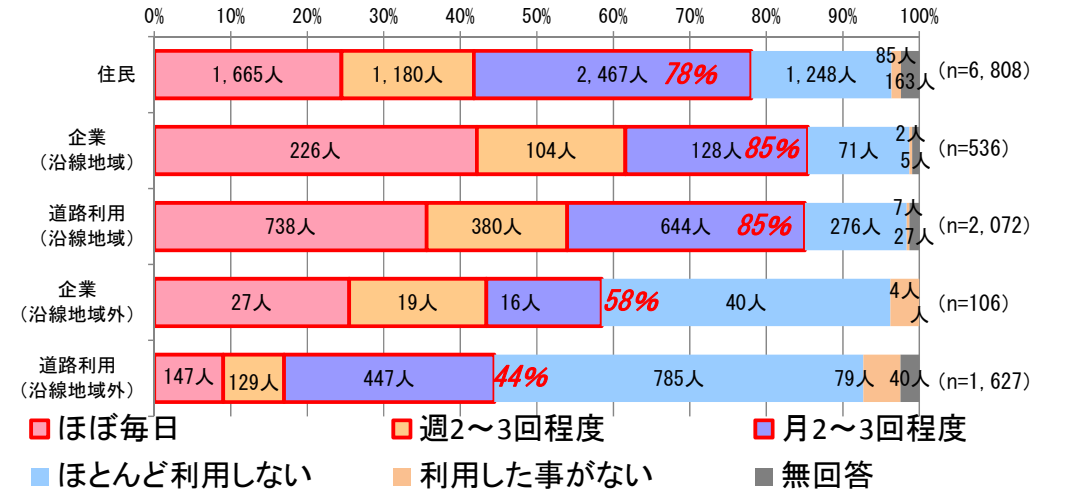
アンケート

○住民約7,000人、企業約700社、道路利用者約3,800人から意見収集を行った。
○回答者の約8割の方が沿線地域(旧益田市、旧田万川町、旧須佐町、阿武町、旧萩市)に居住している。
○住民の約8割が、当該区間(須子～萩間)を「月2～3回程度利用 以上」と回答。

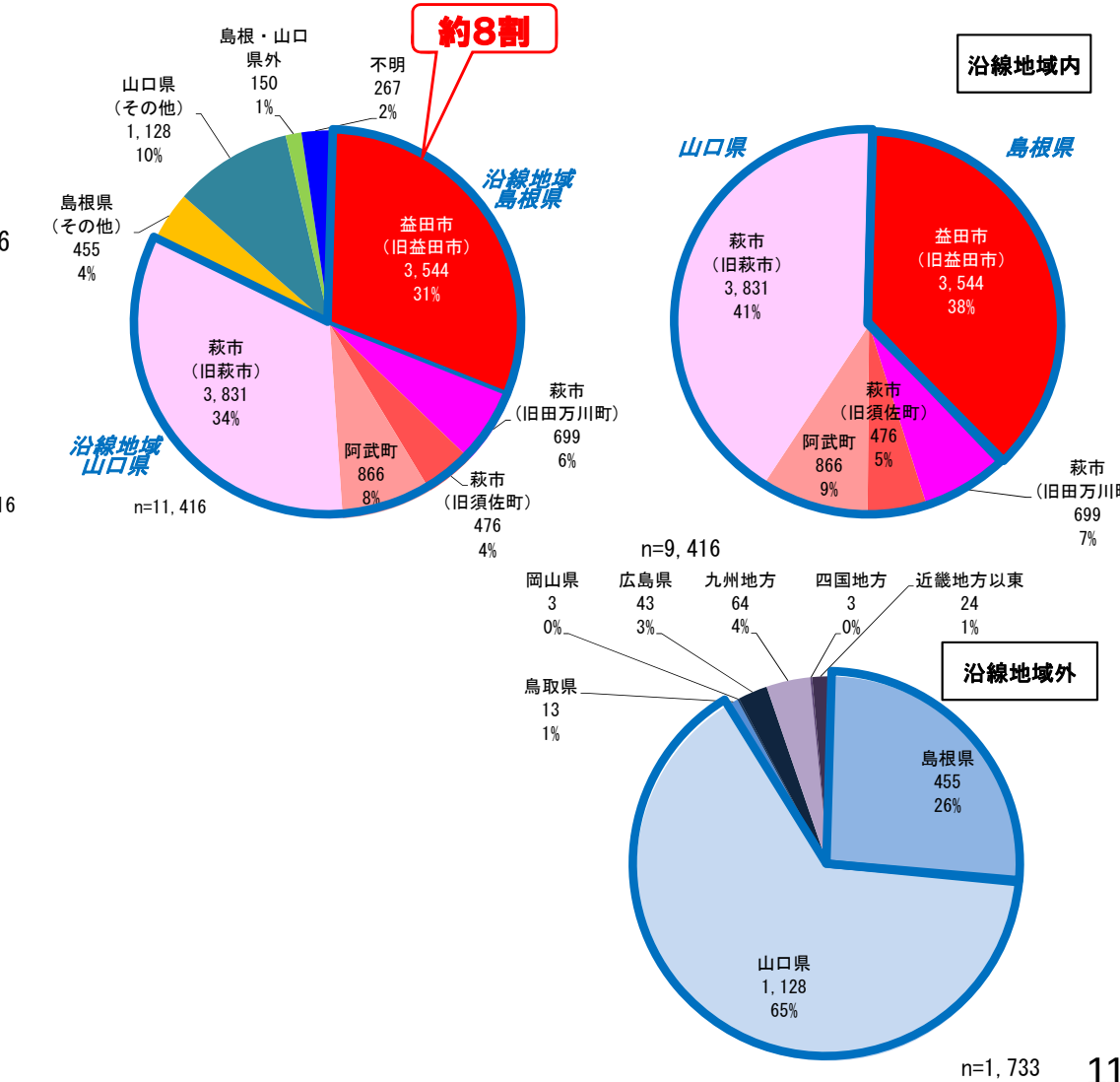
アンケート回収状況



現在の国道191号(須子～萩間)の利用頻度



回答者住所

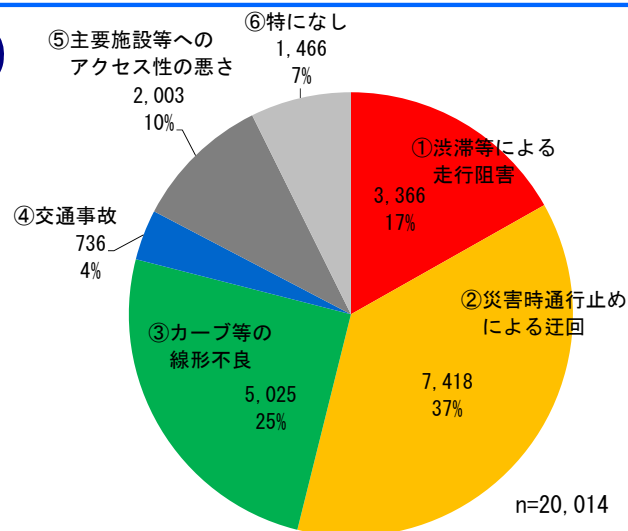


3. 意見聴取結果とりまとめ

3) 課題に対する意識の高さ

- 課題に対する意識は、「②災害通行止めによる迂回」「③カーブや急な坂、幅員狭小区間で快適走行できない」「③渋滞等による走行阻害で円滑走行できない」の順で高くなっている。
- 回答者の方から「新しい道路はいらない」などの否定的な意見も寄せられている。

意識する課題



- 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 特になし

課題に対する主な意見

- ・萩市は観光地であり、主要施設周辺は渋滞が激しい。
- ・木与地区は、梅雨時期には通行止めが多くなり、職場に行くのに迂回路が交通渋滞となり日頃の2倍以上かかる。
- ・萩市内の越ヶ浜～大井間では、暴風雨時越波のため、通行に支障が出る。
- ・災害時に国道191号は通行止めとなり迂回を強いられるが、迂回路が狭い為、大型車との離合がむずかしい
- ・永照寺付近は大型車をはみ出してくるような感じでとても恐いです。
- ・飯浦～下田万間の登坂車線は、カーブで急な坂道のうえ、外燈が少なく、よく事故があるので改善してほしい。
- ・奈古から須佐の区間は道幅が狭くカーブが多いため大型車との離合時に危険を感じる。
- ・人形トンネルが狭く、自転車通行者が怖い。
- ・大井橋が狭く危険で、交通事故や災害等で迂回しなくてはいけないのが不便。
- ・交通事故等で宇田～木与間が通行止めになった場合、迂回するのに1時間以上かかり大変困る。
- ・通行止めの際、緊急車両が通行できない。
- ・萩・石見空港と萩までの交通アクセスとして時間短縮が必要だと思う。現在ではまだ時間がかかり過ぎる。
- ・行きたい観光地はあるものの、アクセスが悪いのでなかなか行く気が起きない。
- ・狭い所や急なカーブを整備するのは良いが、新しい道路を作る必要はない。
- ・課題は多いと思いますが費用対効果が成立しないと思います。

3. 意見聴取結果とりまとめ

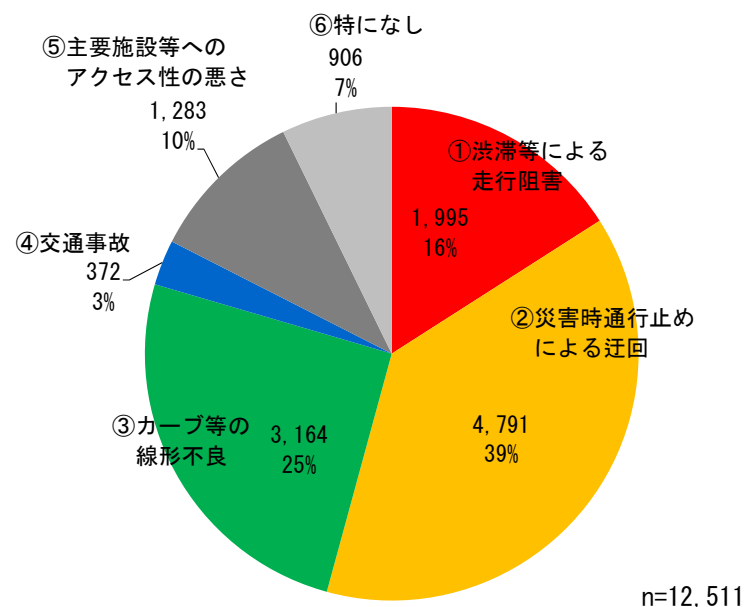
3) 課題に対する意識の大きさ

○属性別に課題を集計した結果、住民、企業、道路利用者別の回答は概ね同じ傾向を示している。

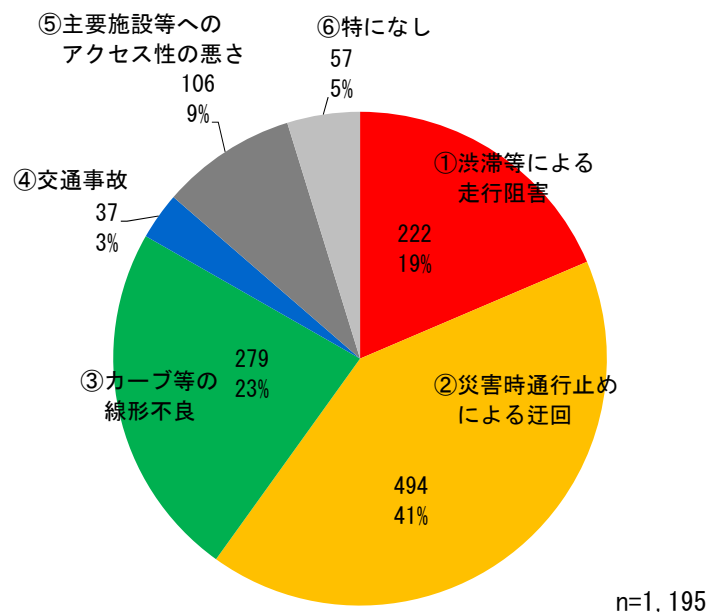
対象者別課題

・「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」の順に回答が多い。

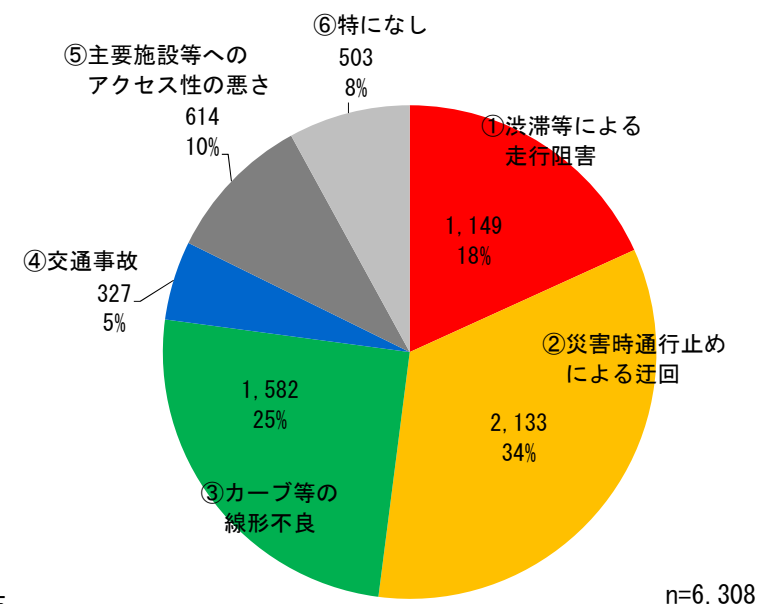
[住民]



[企業]



[道路利用者(WEB含)]



- 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 特になし

3. 意見聴取結果とりまとめ

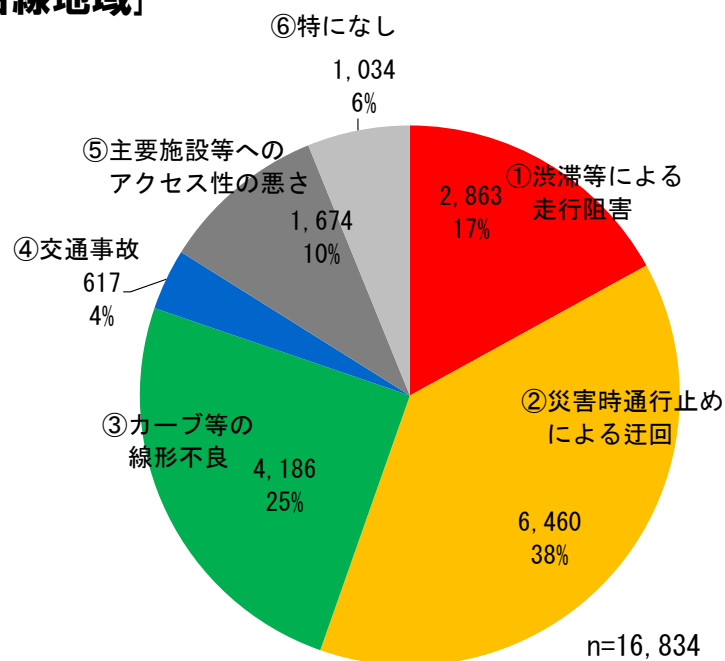
3) 課題に対する意識の大きさ

○属性別に課題を集計した結果、居住・立地地域別の課題の回答は概ね同じ傾向を示している。

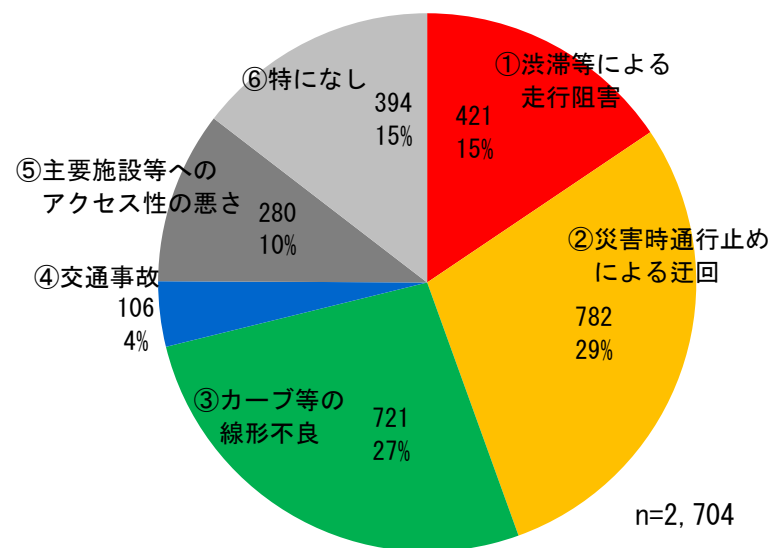
居住・立地地域別課題

・「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」の順に回答が多い。

[沿線地域]



[沿線地域外]



- 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 特になし

沿線地域：旧益田市、旧田万川町、旧須佐町、阿武町、旧萩市

3. 意見聴取結果とりまとめ

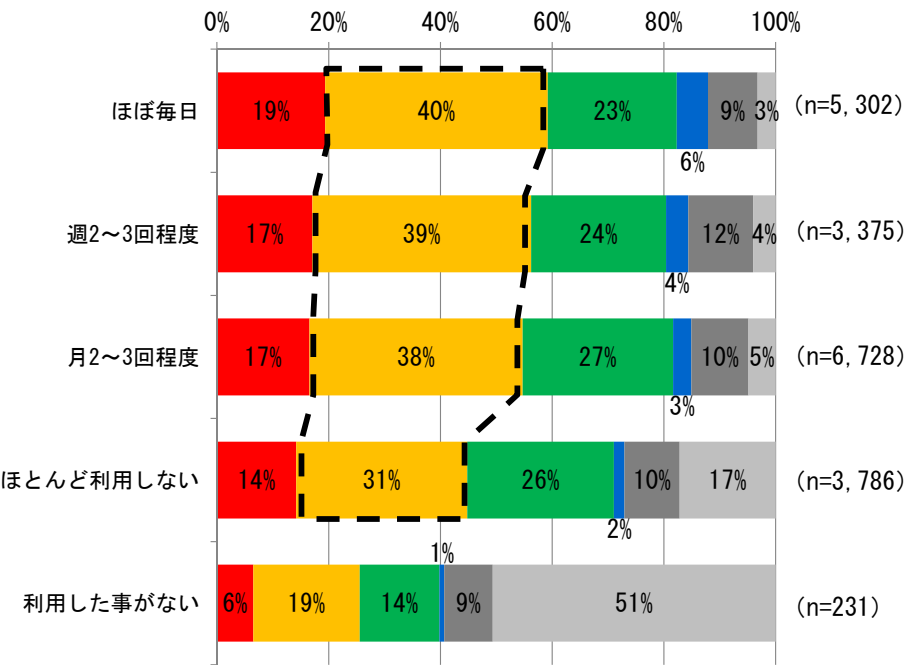
3) 課題に対する意識の大きさ

アンケート

- 利用頻度別に集計した結果、「②災害通行止めによる迂回」に回答した割合が、「ほとんど利用しない人」とそれ以上の頻度で利用する人で、やや異なった傾向になっている。
- 交通特性別に集計した結果は概ね同じ傾向を示している。

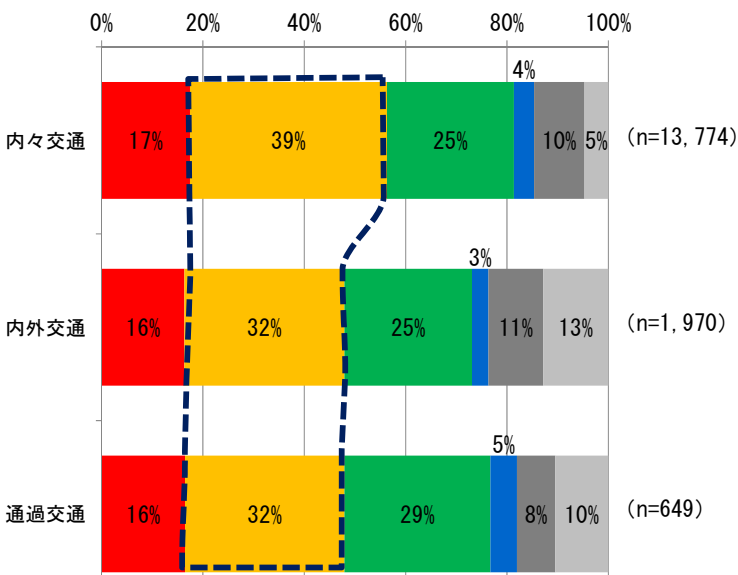
利用頻度別課題

・対象者の利用頻度別に回答を集計した結果、「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」は「利用した事がない」人を除いてほぼ同じ傾向である。「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」に関しては、「ほとんど利用しない人」がそれ以上の頻度で利用する人に比べて、やや少なくなっている。



交通特性別課題

・対象者の交通特性別に回答を集計した結果、どの交通特性でも「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」の順に多い。



内々交通：発着地ともに沿線地域内の交通
内外交通：発着地のいずれかが沿線地域外の交通
通過交通：発着地ともに沿線地域外の交通
※沿線地域：旧益田市、旧田万川町、旧須佐町、阿武町、旧萩市

- 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 特になし

3. 意見聴取結果とりまとめ

4) 利用状況・地域での位置付け

項目	主な意見
安全性の向上	・萩市越ヶ浜地区ではスリップ事故など物損事故が多く、土日の夕方に渋滞も発生（警察署） ・萩市小畑地区及び大井地区での線形不良、幅員不足が問題（商工会議所） ・飯浦周辺、人形トンネル付近は道路幅員が狭く、歩道が無い、トンネルが暗いなどのため重大事故が発生している（警察署） ・事故時の通行止めで迂回する道路が必要（警察署）
救急医療機関への速達性 ・確実性の確保	・萩市大井、奈古、木与の通行止め、土・日及びイベント時も救急活動に関して課題（消防本部） ・道路のカーブ、起伏があるため、搬送患者への負担が大きい（消防本部） ・災害時の通行止め時では木与地区がボトルネックであり、木与地区の課題解消を望む（消防本部）
産業の活性化	・下関の市場はかなり早い時間に競りを行っており、移動時間の短縮が出来れば各市場へ早く輸送できるメリットを活かした取引が可能（漁協） ・現状では流通（集荷・出荷）に時間がかかっているが、流通時間が短縮できれば農家の作業時間等が増え、出荷の時間増加等のメリットが考えられる（JA） ・輸送業には山陰道の完成は有意義であるため、早期の完成を希望する（トラック協会） ・山陰道整備により商圈が広い萩市須佐、津和野町、吉賀町への配送時の時間短縮につながり、1件でも多く配送できると期待している（大型店舗）
観光振興の促進	・益田市は津和野、萩に付随する観光地となっているが、各地のアクセスに移動時間がかかる（観光協会） ・道路が良くなれば、空路利用客も車・バスでの移動が便利になり周辺観光の利用の増加が期待できる（観光協会） ・山陰道が全線繋がれば時間短縮及びコスト削減できるため、高速バスルートは山陰道へのルート変更も考えられる（バス会社）
通行止め時に機能するネットワーク	・災害時の通行止めでは木与地区はネックであり、木与地区の課題解消をのぞむ（消防本部） ・大きな事故・事件・災害が発生し通行止めの際、管轄外へ迂回しなければならないため、隣接警察署へ応援要請し、萩側で交通整理をしてもらっている（警察署） ・人形トンネル付近での通行止め等が影響してバスの遅延が発生（バス会社） ・災害発生時における代替交通路の確保（警察署） ・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） ・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）
日常生活の支援	・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） ・UIターンを考えている方は、何かあるとき短時間で都会と繋がるということが、地域の評価ポイントとなる（地元自治体）

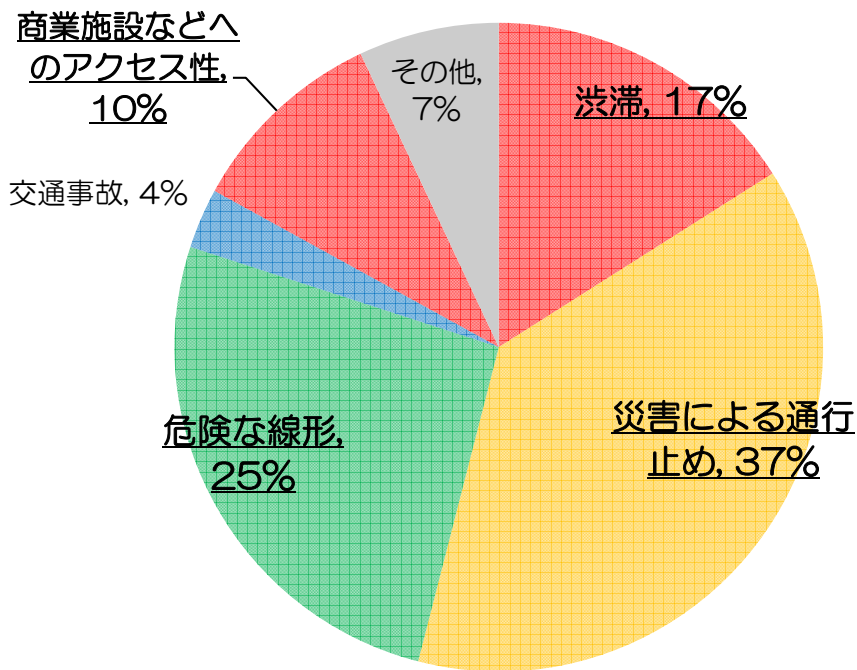
4. 優先整備区間（案）の検討、選定

4. 優先整備区間（案）の検討

1) 課題の緊急性の評価

アンケート・ヒアリング結果

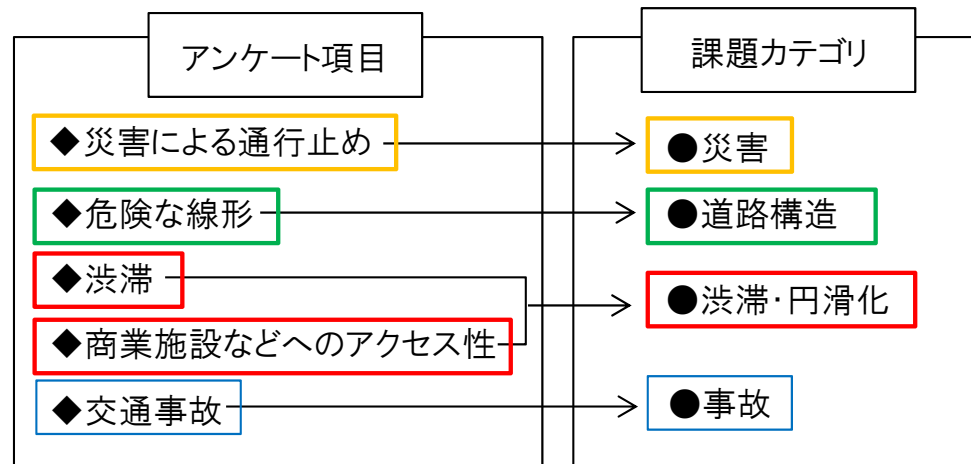
～課題に対する意識の高さ～



<アンケート自由意見、ヒアリング>

- ◆道路整備について地域格差を感じています。災害時の通行止め等があれば陸の孤島状態です。
- ◆国道191号木与地区がネックで、通行止め時は通園バス、スクールバスが通常15分の移動が1時間以上の迂回となる。
- ◆現状では流通（集荷・出荷）に時間がかかっている。流通の時間が短縮できれば農家さんの作業時間等が増え、出荷の時間増加等のメリットが考えられる。
- ◆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。

課題ごとの緊急性評価



アンケート・ヒアリング結果による
地域で緊急性が高く（課題に対する意識が高い）、
対応が求められている課題

●災害

●道路構造

●渋滞・円滑化

4. 優先整備区間（案）の検討

2）各区間の評価

課題 カテゴリ	区間別の課題の大きさ								地域での位置づけ						
	萩～大井		大井～木与		木与		木与～須佐			須佐～田万川		田万川～小浜		小浜～須子	
災害	土砂災害危険箇所等 24箇所	◎	土砂災害危険箇所等 9箇所	○	土砂災害危険箇所等 4箇所	△	土砂災害危険箇所等 12箇所	○	土砂災害危険箇所等 11箇所	○	土砂災害危険箇所等 10箇所	○	土砂災害危険箇所等 5箇所	△	・災害時において、代替ルートが確保できるよう、広域交通ネットワークや生活圏内の道路網の整備に努め、ライフラインとしての機能の充実を図る。（萩都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針） ・国道191号の迂回路となりうる山陰道の整備は、災害時に強い道路としても期待している。（漁協） ・ 国道191号は、越波などによる通行の危険性についてドライバーから話をよく聞く。（福岡県内物流事業者）
	通行止め実績なし	—	通行止め実績なし	—	通行止め実績8件	◎	通行止め実績1件（H25豪雨）	○	通行止め実績1件（H25豪雨）	○	通行止め実績1件（H25豪雨）	○	通行止め実績なし	—	
	事前通行規制区間なし	—	事前通行規制区間なし	—	事前通行規制区間有り（常時観測）	◎	事前通行規制区間なし	—	事前通行規制区間なし	—	事前通行規制区間なし	—	事前通行規制区間なし	—	
	越波等区間1.3km	○	越波等区間なし	—	越波等区間なし	—	越波等区間0.6km	△	越波等区間なし	—	越波等区間なし	—	越波等区間1km未満	△	
道路構造	◎		△		△		△		○		◎		△		・道路が良くなれば、空路利用客も車・バスでの移動が便利になり周辺観光の利用の増加が期待できる。（観光協会） ・ 山陰道全線開通すれば、益田は立地上、有利な土地と考えている。九州・広島・山口・県東部・鳥取方面へのアクセスが向上し、九州や広島方面の企業の生産拠点等の進出も期待でき、雇用の拡大、地域活性化に繋がると期待している。（大型店舗） ・ 輸送時間の短縮・輸送コストの削減に期待している。（鳥取県内物流業者）
	平面線形不良箇所25箇所		平面線形不良箇所1箇所		平面線形不良箇所5箇所		平面線形不良箇所4箇所		平面線形不良箇所8箇所		平面線形不良箇所5箇所		平面線形不良箇所はない		
	縦断線形不良箇所はない		縦断線形不良箇所1箇所		縦断線形不良箇所1箇所		縦断線形不良箇所2箇所		縦断線形不良箇所4箇所		縦断線形不良箇所3箇所		縦断線形不良箇所はない		
	平面・縦断不良箇所が複合している箇所はない		平面・縦断不良箇所が複合している箇所はない		平面・縦断不良箇所が複合している箇所はない		平面・縦断不良箇所が複合している箇所はない		平面・縦断不良箇所が複合している箇所はない		平面・縦断不良箇所が複合している箇所 1箇所（縦断勾配7%超と平面線形R≤150箇所が複合している。）		平面・縦断不良箇所が複合している箇所はない		
渋滞・円滑化	◎		△		△		△		△		△		△		・市街地内の交通を円滑に処理し、より安全で快適な生活を実現するため、幹線道路ネットワークの構築や公共交通機関の利便性の向上を図る。（萩都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）
	萩市中心部の渋滞長1.3km		特に渋滞は発生していない		特に渋滞は発生していない		特に渋滞は発生していない		特に渋滞は発生していない		特に渋滞は発生していない		特に渋滞は発生していない		
事故	◎		△		○		○		△		◎		△		・事故・災害への対応強化。（しまねの新たな道づくりビジョン）
	事故による通行止めが複数回発生している		事故による通行止めは発生していない		事故による通行止めが発生している		事故による通行止めが発生している		事故による通行止めは発生していない		事故による通行止めが複数回発生している		事故による通行止めは発生していない		

※課題別緊急度：アンケート調査による道路交通状況の評価結果
◎：課題の大きさが大 ○：課題の大きさが中 △：課題の大きさが小

※災害・事故による通行止め実績集計期間：H21～H25
※渋滞長：プローブデータより概ね20km/h以下区間を集計

※平面線形不良箇所：R≤150m
※縦断線形不良箇所：i>5%

4. 優先整備区間（案）の検討
3) 優先整備区間(案)の選定



優先区間	選定の根拠
こはま 小浜～たまがわ 田万川	・土砂災害危険箇所や災害等による通行止め実績が多数ある。 ・道路縦断勾配が急(7%超)な箇所と平面線形不良(R=150)箇所が複合している箇所があり、事故発生の原因となっている。 ・アンケート結果では『災害』『危険な線形(道路構造)』の課題意識が高く、当該区間の課題と一致している。 ・ヒアリングにおいても、当該区間の道路線形の課題に対する意見があった。
きよ 木与付近	・継続的に法面の監視を実施している区間で、降雨状況と法面の変状の確認により、年に複数回通行規制が発生し、地域住民の生活等に大きな支障をきたしている。 ・アンケート結果では『災害』の課題意識が最も高くなっている。
おおい 大井～はぎ 萩	・アンケート結果で課題意識の高かった『渋滞』『災害』『危険な線形(道路構造)』の課題が集中している。 ・ヒアリングにおいては、「越波の問題や線形の悪さが課題」、「休日・イベント時等の渋滞が問題」など災害や道路構造、渋滞に関する意見があった。

凡 例		
対象道路	うち平面線形不良箇所 (曲線半径125m未満)	うち縦断勾配不良箇所 (縦断勾配7%以上)
4車線	==	==
2車線	==	==

凡 例	
防災点検対策箇所 ※1	●
土砂災害危険箇所 ※2	●
災害通行止め箇所(発生回数)	×8
事故通行止め箇所(発生回数)	×5
通行規制区間(規制基準)	☔

※1 道路防災点検により対策が必要と判断された箇所
※2 土石流、地すべり、急傾斜地の崩壊が発生するおそれのある箇所



▲渋滞状況(萩市街地)



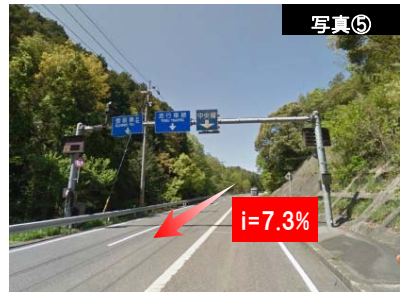
▲線形不良箇所の状況



▲越波区間(萩市大井)



▲土砂崩れ発生箇所(阿武町木与)



▲縦断線形急勾配箇所(益田市飯浦)