

山 陰 道（^{み す み}三隅～^{お づ き}小月）
優先区間の絞り込みについて
第 3 回 説 明 資 料

平成 2 7 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。

○山口県長門市から山口県下関市に位置し、北側は日本海、南側は瀬戸内海に挟まれる自然豊かな地域である。

【広域図】

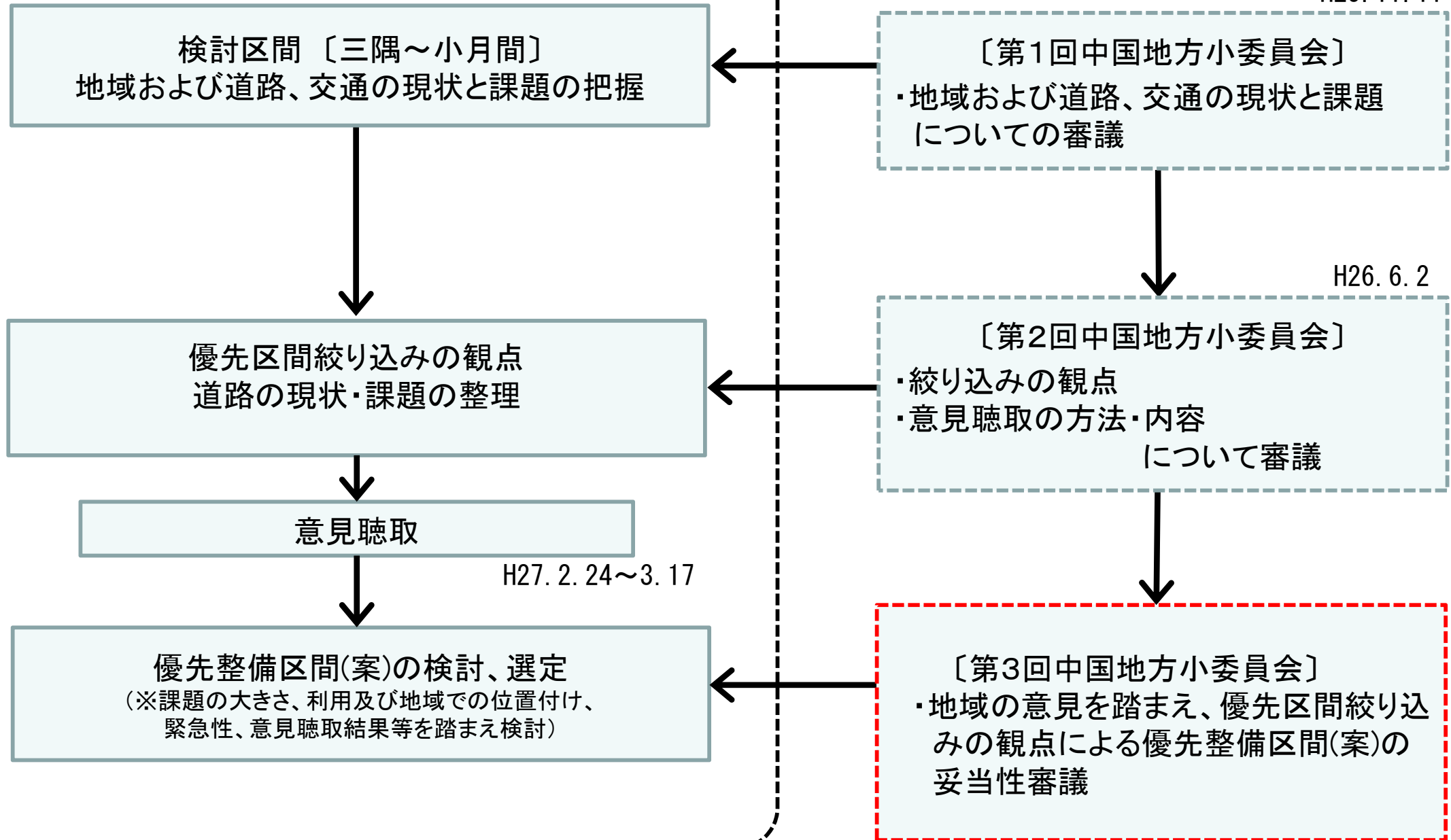


1-2. 優先区間の絞り込み手続きについて

- 「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。

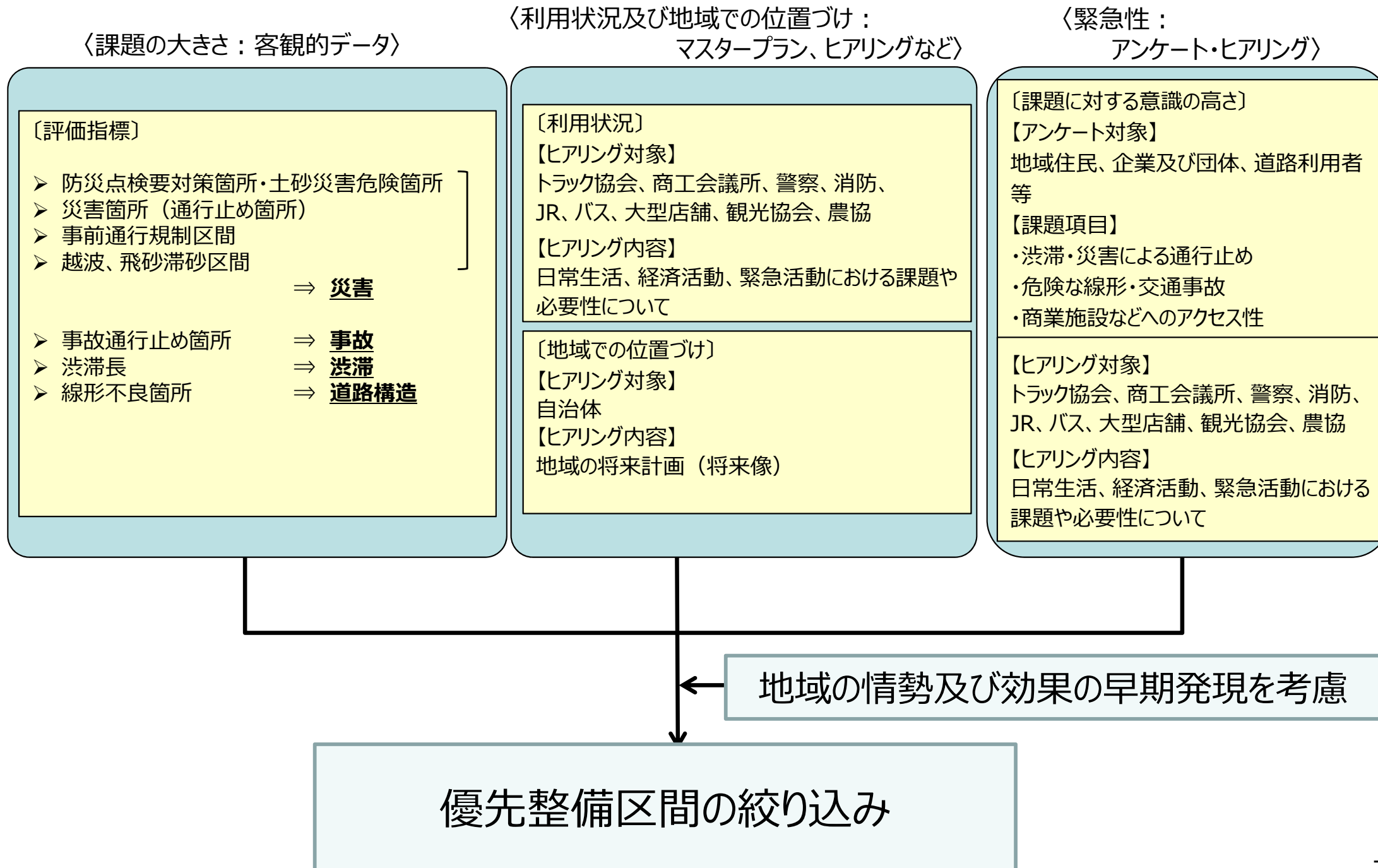
1-3. 優先区間の絞り込み検討の流れ

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	長門地区（旧長門市）	9,459 部	1,268 部 13%
				三隅地区（旧三隅町）	2,155 部	291 部 14%
				日置地区（旧日置町）	1,627 部	272 部 17%
				油谷地区（旧油谷町）	2,932 部	307 部 10%
				菊川地区（旧菊川町）	3,121 部	373 部 12%
				豊田地区（旧豊田町）	2,496 部	337 部 14%
				小月地区（小月地区）	2,989 部	312 部 10%
				美祢地区（旧美祢市）	7,059 部	555 部 8%
				その他 不明など	-	284 部 -
				合計	31,838 部	3,999 部 13%
	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	1,262 部	418 部 33%
				沿線地域外の企業・事業所	334 部	101 部 30%
				※沿線地域 旧美祢市、旧三隅町、旧長門市、旧日置町、旧油谷町、旧豊田町、旧菊川町、旧下関市小月地区		
				その他 不明など	-	7 部 -
				合計	1,596 部	526 部 33%
	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	長門市、下関市、美祢市の道の駅及び観光施設などに常設	2,600 部	271 部 10%
		平成27年3月15日（日）	ヒアリング	近隣道の駅など5地点（螢街道西ノ市、北浦街道ほうほくほか）	500 部	465 部 93%
		平成27年2月24日（火）～平成27年3月17日（火）	WEB	山口河川国道事務所のHPにWEBアンケート掲載	-	93 部 -
		小計			3,100 部	829 部 27%
	合計				36,534 部	5,354 部 15%
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	山口県、長門市、下関市、美祢市、長府警察署、長門警察署、美祢警察署、長門消防本部、下関消防本部、美祢消防本部		
	②JA・JF			JA長門大津、JA山口美祢、山口県漁協、		
	③商工業者			下関商工会議所、近隣の大型店舗		
	④観光関連			長門市観光コンベンション協会		
	⑤交通事業者			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

◇長門市から下関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、長門市から下関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。

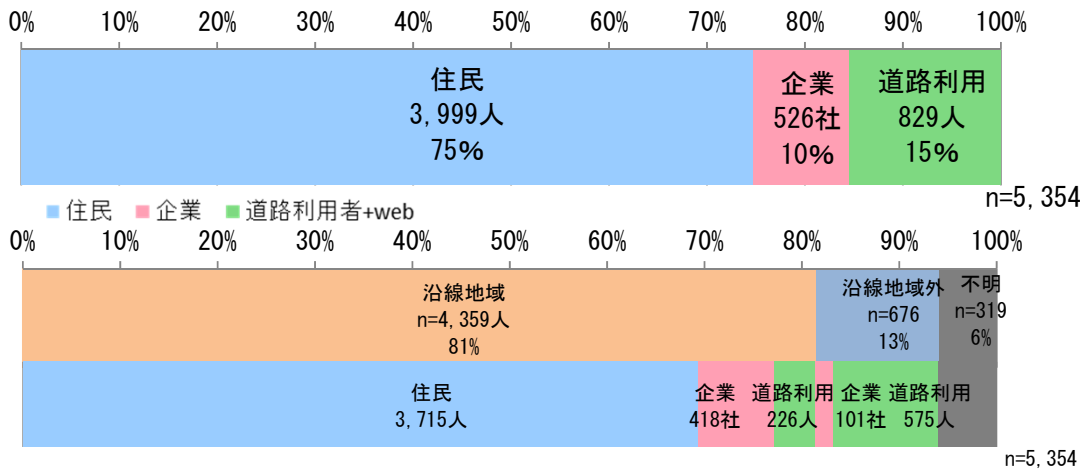
3. 意見聴取結果とりまとめ

2) 属性

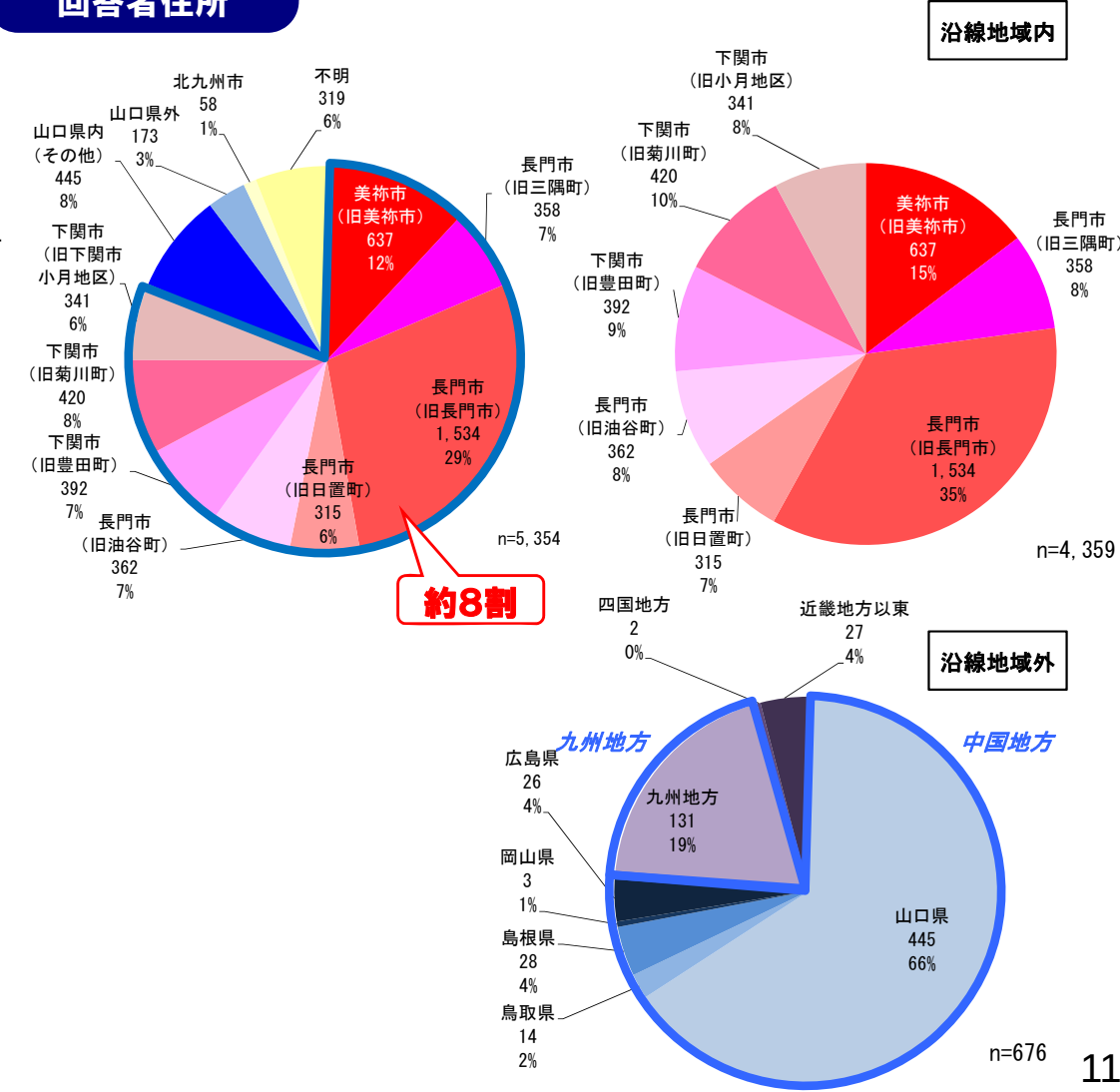
アンケート

- 住民約4,000人、企業約500社、道路利用者約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(旧美祢市、旧長門市、旧日置町、旧油谷町、旧豊田町、旧菊川町、旧下関小月地区)に居住している。
- 住民の約6割が、当該区間(三隅～小月間)を「月2～3回程度利用 以上」と回答。

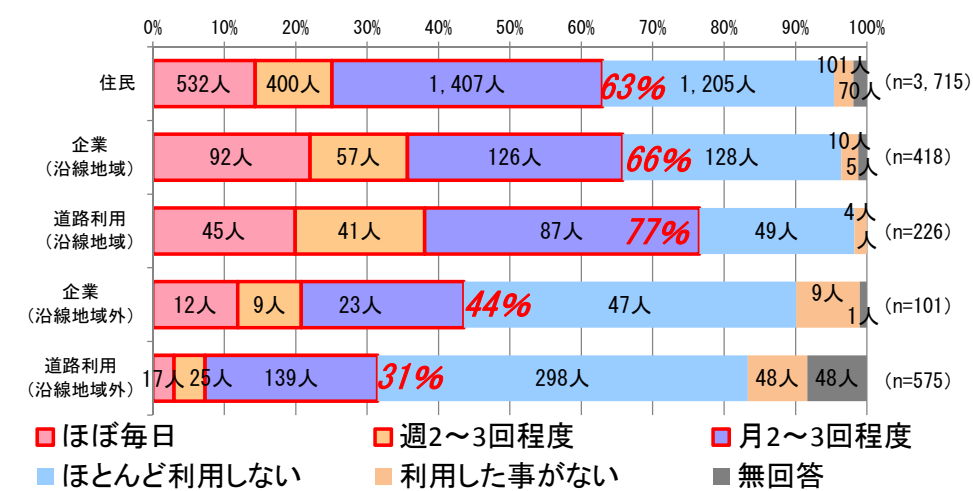
アンケート回収状況



回答者住所



現在の国道491号、下関長門線(三隅～小月間)の利用頻度



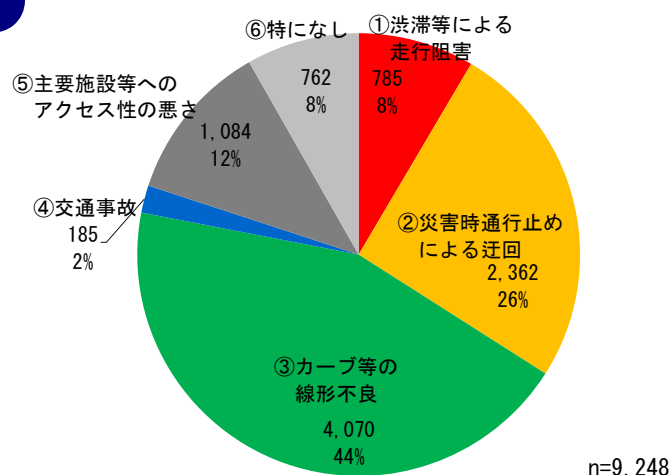
3. 意見聴取結果とりまとめ

3) 課題に対する意識の大きさ

○課題に対する意識は、「③カーブや急な坂、幅員狭小区間で、快適走行できない」「②災害通行止めによる迂回」の順で高くなっている。

○回答者の方から「交通量が少ないので道路を作る必要はない」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

- ・大型車・低速車等により円滑な通行が出来ない事がある。
- ・北浦経由で下関に向うと、追い越し車線が少ないし道路が狭い為追い越しづらいため、時間がかかりすぎる。
- ・俵山地区は災害発生時、道路が分断され、陸の孤島と化すことが多い。物資の搬入、人命の救助など、安全安心な道路網整備が必要。
- ・長門から俵山へ通勤しているが、災害により迂回したことも何回もあり、不便に感じている。
- ・豊田湖沿いの道路は、トラックとすれ違うこともあり、危険を感じている。道幅が狭い。
- ・国道491号の砂利が峠と貴飯峠付近は、急カーブ、急坂があつて老人には、運転が難しい。
- ・道路が狭く、カーブが多いので安全運転に気をつけているが、俵山から豊田の間は常に危険を感じている。
- ・大寧寺峠・俵山～西市間が特に悪く危険箇所が多い。
- ・湖畔の反対側の道路は道幅が狭く車同士の接触事故もありとても危険。
- ・三隅IC～長門市街地までは交通量が多く、特に三隅IC～仙崎小浜交差点までは交通量が多く、事故が多い。
- ・豊田湖沿いの道路は狭いし、見通しも悪く夜などとてもこわいです。
- ・湯本温泉は大切ですので交通アクセスを良くして誰でもわかる様にしてほしい。
- ・交通量が少ないので道路を作る必要はない。
- ・狭い所や急なカーブを整備するのは良い。新しい道路を作る必要はない。

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

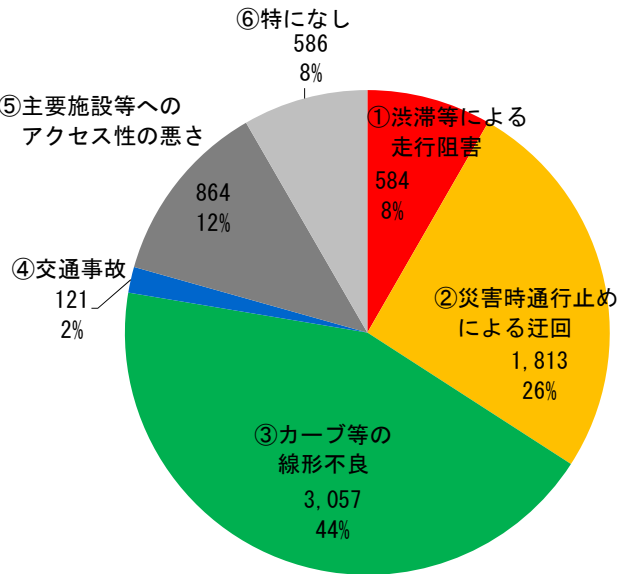
アンケート

○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。

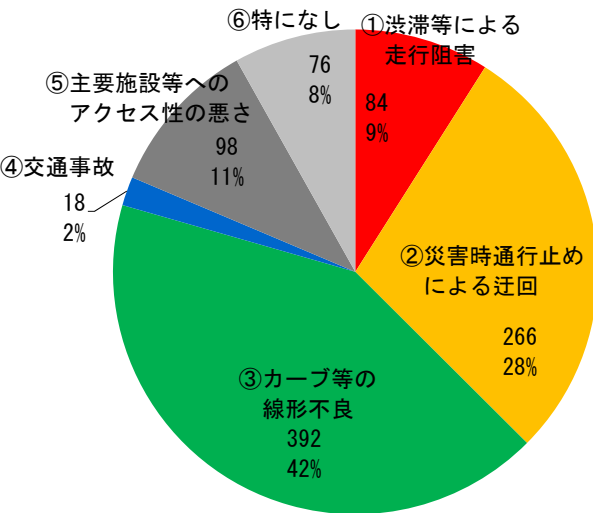
対象者別課題

・「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」、「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」の順に回答が多い。

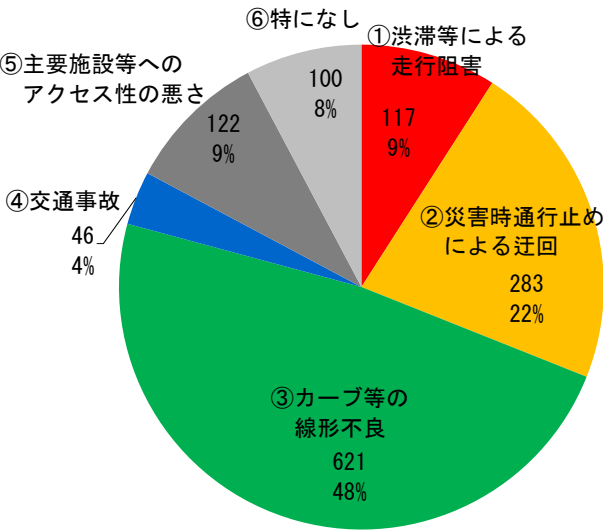
[住民]



[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

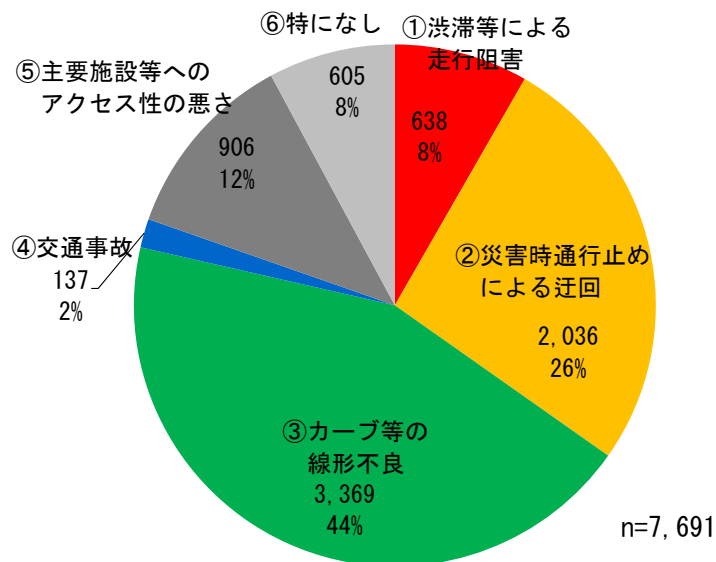
3) 課題に対する意識の大きさ

○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。

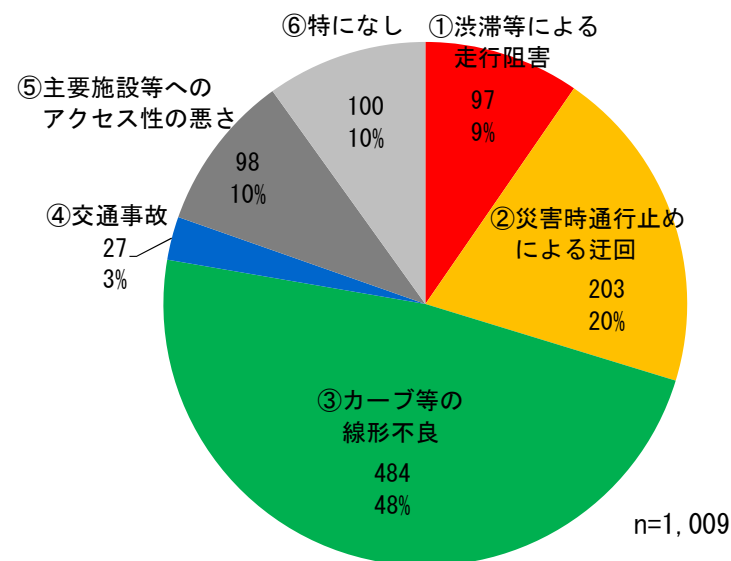
居住・立地地域別課題

・「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」、「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」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：旧美祢市、旧三隅町、旧長門市、旧日置町、旧油谷町、旧豊田町、旧菊川町、旧下関市小月地区

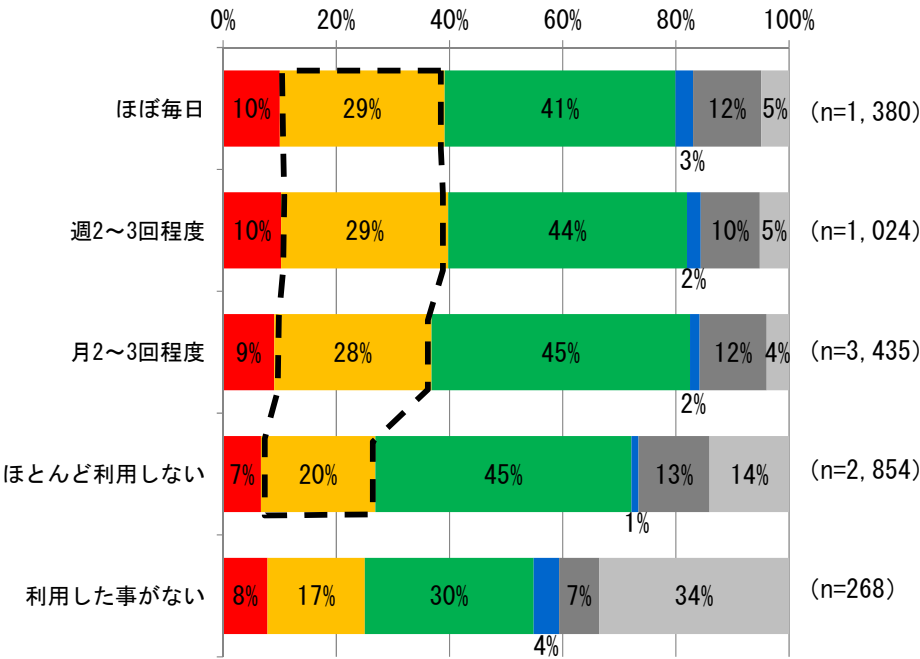
3. 意見聴取結果とりまとめ

3) 課題に対する意識の大きさ

- 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。

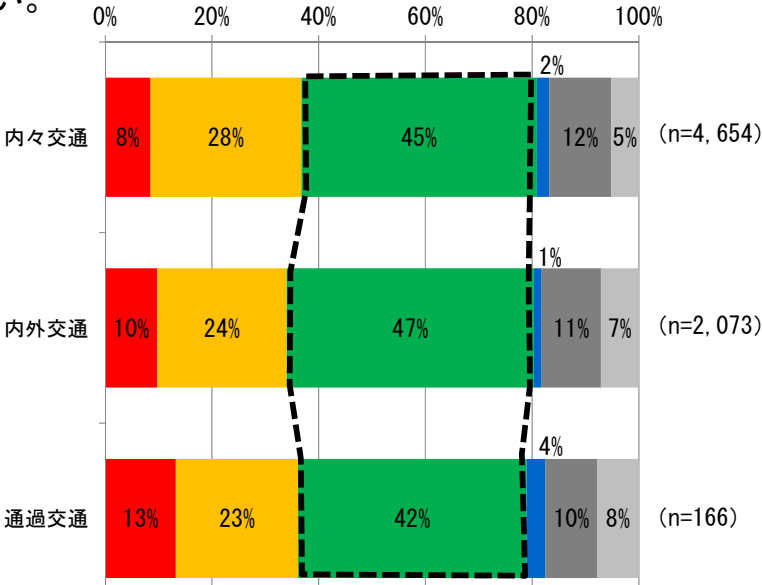
利用頻度別課題

・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。「③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使う人に比べて、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「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」、「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」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：旧美祢市、旧三隅町、旧長門市、旧日置町、旧油谷町、旧豊田町、旧菊川町、旧下関市小月地区

- 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

■ ④ 交通事故が多く、安全に通行できない
- 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

■ 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
- 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

■ 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

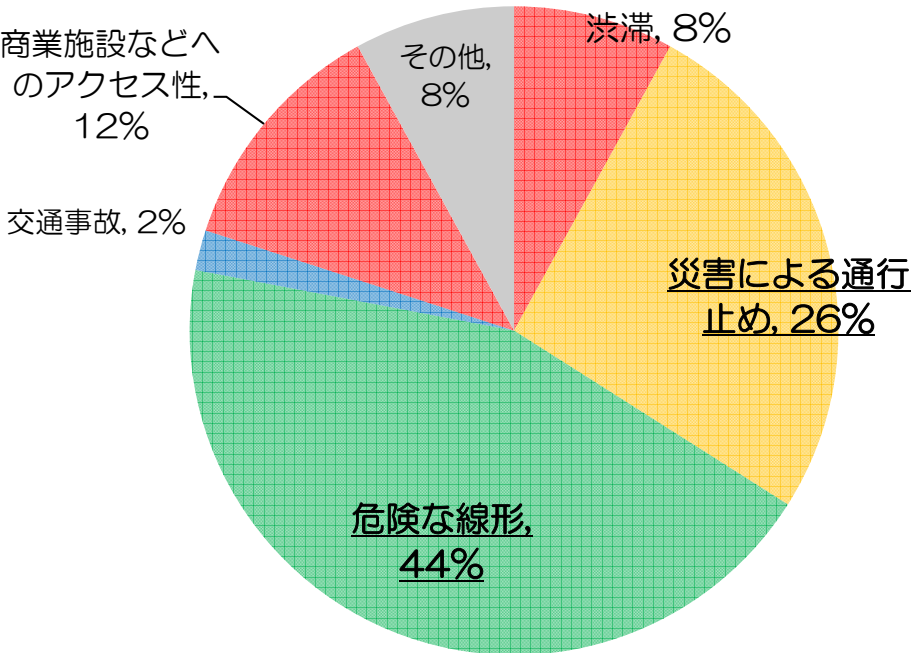
項目	主な意見
安全性の向上	・下関長門線と国道316号の山間部では、カーブでのオーバーラン等による事故が多い（消防本部） ・カーブが多いので、道路がより直線的になれば走行安定性の面で期待はできる（警察署）
救急医療機関への速達性・確実性の確保	・下関方面への移動は下関長門線利用が最短距離だが、線形が悪く患者への負担を考えると好ましくない。時間が大きく変わらないのなら「揺れない」道路を選ぶ（消防本部） ・国道491号の峠では、道幅が狭く救急車が通行ができない区間がある（消防本部） ・新たに整備される道路やトンネルは雪等の異常気象による影響が少なく、現場への到着が確実に早まることが期待され、患者、市民のためになると考えている（消防本部） ・三次医療などの救急当番医療機関への救急走行の点でも、アクセス時間の短縮という面で高速道路の整備は期待される（消防本部）
産業の活性化	・道路にカーブが多いと、パレット転倒による商品への影響を考慮するため、運ぶ量が限られる（漁協） ・新たに道路が整備されると、菊川配送センターから豊田、長門、萩方面への所要時間が短縮され、コスト縮減の可能性がある（大型店舗）
観光振興の促進	・長門市内における公共交通機関の回遊性が良くない（観光協会） ・長門と下関の相互のスムーズな移動や連携が実現すれば、観光面などの具体的な施策の発想も生まれやすく、活性化が期待できる（商工会議所） ・長門への観光客の約4割が九州（主に北九州）からであり、「下関の先の長門」という位置付けで観光に取り組まれている。（観光協会）
通行止め時に機能するネットワーク	・平成21の俵山の通行止め時は、大きな迂回を強いられ通勤などに支障があった（JA） ・俵山地区、渋木地区は積雪による孤立化の危険性が高く、代替路線建設が望ましい（警察署） ・路線バスの運行ルート上で災害が発生すると、被災箇所までの折り返し運転となるため利用者に不便であり、山陰道は災害時の迂回路として期待できる（バス会社）
日常生活の支援	・国道316号と国道191号の交差点は、渋滞が発生する（警察署） ・平成19年に豊田警察署と統合され最遠部の豊田湖（ダム湖）周辺地域へは1時間程度かかるなど、移動に時間を要する場合がある（警察署） ・長門側からは通勤、買い物など「生活道路」の観点からの整備を期待する声強い（商工会議所） ・道路整備が進むことは、移動の円滑化及び時間短縮の面で歓迎できる（警察署）

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

アンケート結果

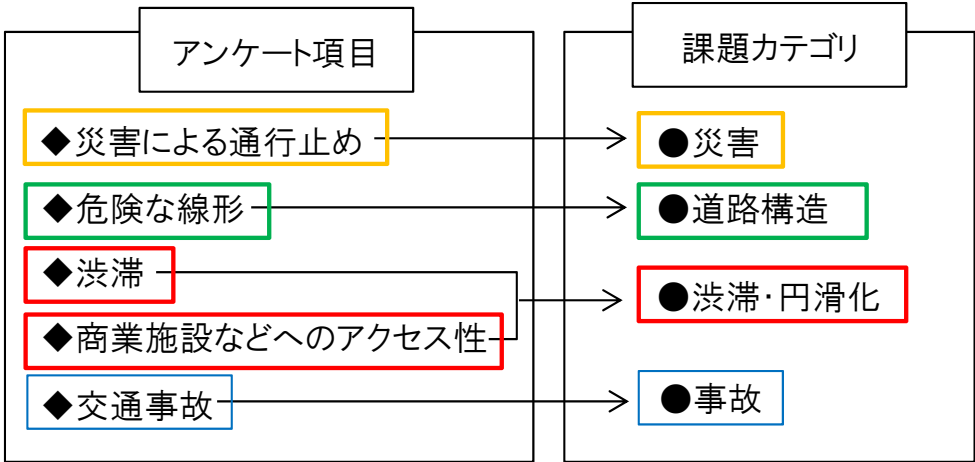
～課題に対する意識の大きさ～



<アンケート自由意見・ヒアリング>

- ◆幅員が狭いため、大型トラック・バス等がカーブなどで通行することができない。
- ◆湯本～俵山～豊田湖付近のカーブの多さにうんざり、直線道路になったら理想。
- ◆崖崩れになりやすい所が何カ所もあり、大雨や台風になると通れない。
- ◆長門と下関の相互間のスムーズな動きや連携が実現すれば観光面などの具体的な施策の発想も生まれやすく、活性化が期待できる。
- ◆豊田湖(ダム湖)周辺地域は1時間程度かかるなど、移動に時間を要することがある。

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

4. 優先整備区間（案）の検討

2) 各区間の評価

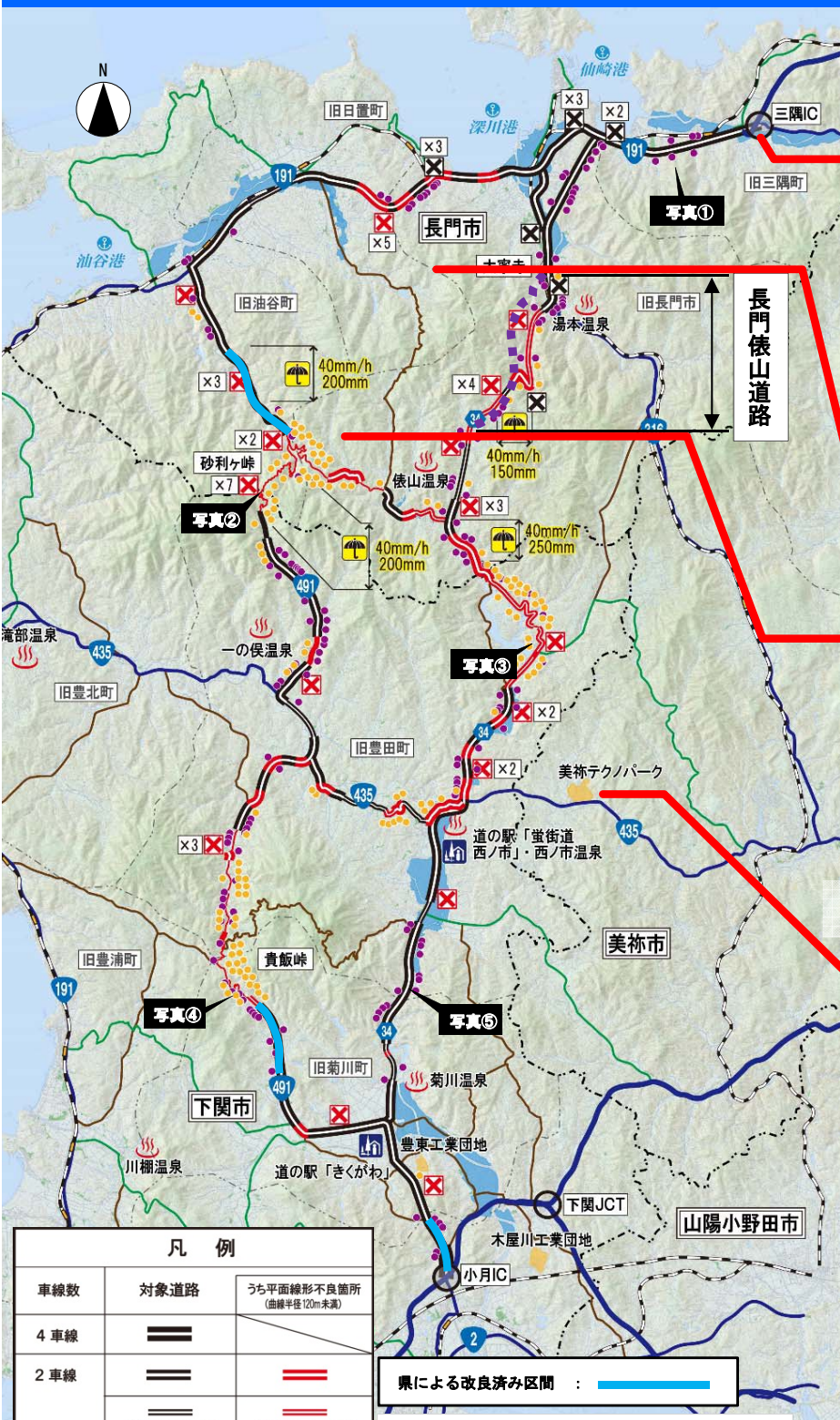
課題カテゴリ	区間別の課題の大きさ						地域での位置づけ		
	小月～菊川		菊川～豊田		豊田～俵山			長門～三隅	
道路構造	△		△		◎		△		・長門と下関の相互のスムーズな移動や連携が実現すれば観光面などの具体的な施策の発想も生まれやすく、活性化が期待される。 （商工会議所） ・下関・長門・美祢の3市間では「長州路」観光連絡会を立ち上げて、取り組みを行っており、山陰道整備による相乗効果が望まれる。（観光協会） ・山陰道が整備されれば安全性の向上が期待できる。また、輸送時間の短縮につながり、輸送コストの削減も期待される。（福岡県内物流事業者）
	平面線形不良箇所はない		平面線形不良箇所3箇所		平面線形不良箇所42箇所		平面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		
	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		平面・縦断不良箇所が複合している箇所 1箇所		平面・縦断不良箇所が複合している箇所はない		
災害	土砂災害危険箇所等9箇所	○	土砂災害危険箇所等15箇所	○	土砂災害危険箇所等40箇所	◎	土砂災害危険箇所等23箇所	◎	・災害時における孤立の解消や救急医療など、地域住民の安心・安全の確保のために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。（長門都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針） ・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。（下関北都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針） ・新しくできる道路やトンネルは雪等の異常気象による影響が少なく、現場への到着が確実に早まることが期待され、患者、市民のためになると考えている（消防本部） ・路線バスの運行ルート上で災害が発生すると被災箇所までの折り返し運転となるため利用者に不便であり、山陰道は災害時の迂回路として期待できる（バス会社）
	通行止め実績1件	△	通行止め実績1件	△	通行止め実績8件	◎	通行止め実績0件	－	
	事前通行規制区間なし	－	事前通行規制区間なし	－	事前通行規制区間あり	◎	事前通行規制区間なし	－	
	洪水時浸水想定区域なし	－	洪水時浸水想定区域3箇所	○	洪水時浸水想定区域2箇所	○	洪水時浸水想定区域1箇所	○	
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。（長門都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針） ・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。（下関北都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針） ・「定住自立圏構想」（旧下関市と合併旧4町）における連携結びつき強化の上では、広域道路網の整備は重要なものと位置づけられている。（地元自治体）
	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		長門市中心部の渋滞長0.5km		
事故	△		△		△		◎		・カーブが多いので、道路がより直線的になれば走行安定性の面で期待はできる。（警察署） ・長門～俵山区間は道路線形の悪さによる単独事故が多い。（警察署）
	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は発生していない		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。		

※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：H16～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%

◆優先整備区間(案)の選定



凡 例		
車線数	対象道路	うち平面線形不良箇所 (曲線半径120m未満)
4車線	==	
2車線	==	==
	(道幅が狭い区間) ※1	(道幅が狭い区間) ※1
1車線	==	==
	(すれ違い困難区間) ※2	(すれ違い困難区間) ※2

県による改良済み区間 : ————

※1 車道幅6.0m未満
 ※2 車道幅4.0m未満
 ※3 道路防災点検により対策が必要と判断された箇所
 ※4 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



▲土砂災害危険箇所
(長門市三隅下)



▲急カーブ区間
(砂利ヶ峠付近)



▲急カーブ区間
(豊田湖付近)



▲すれ違い困難区間
(貴飯峠付近)



▲課題が小さい区間
(下関市豊田町附近)

優先区間	選定の根拠
三隅～長門	- アンケート結果で課題意識の高かった『災害』の課題が集中している。 - 事故による通行止めが多発している。
俵山～豊田	意見聴取結果で課題意識の高かった『災害』『危険な線形(道路構造)』の課題が集中している。