

計画段階評価について
山陰道（お お い大井～は ぎ萩）
第２回 説明資料

平成２９年８月２２日

国土交通省 中国地方整備局

目次

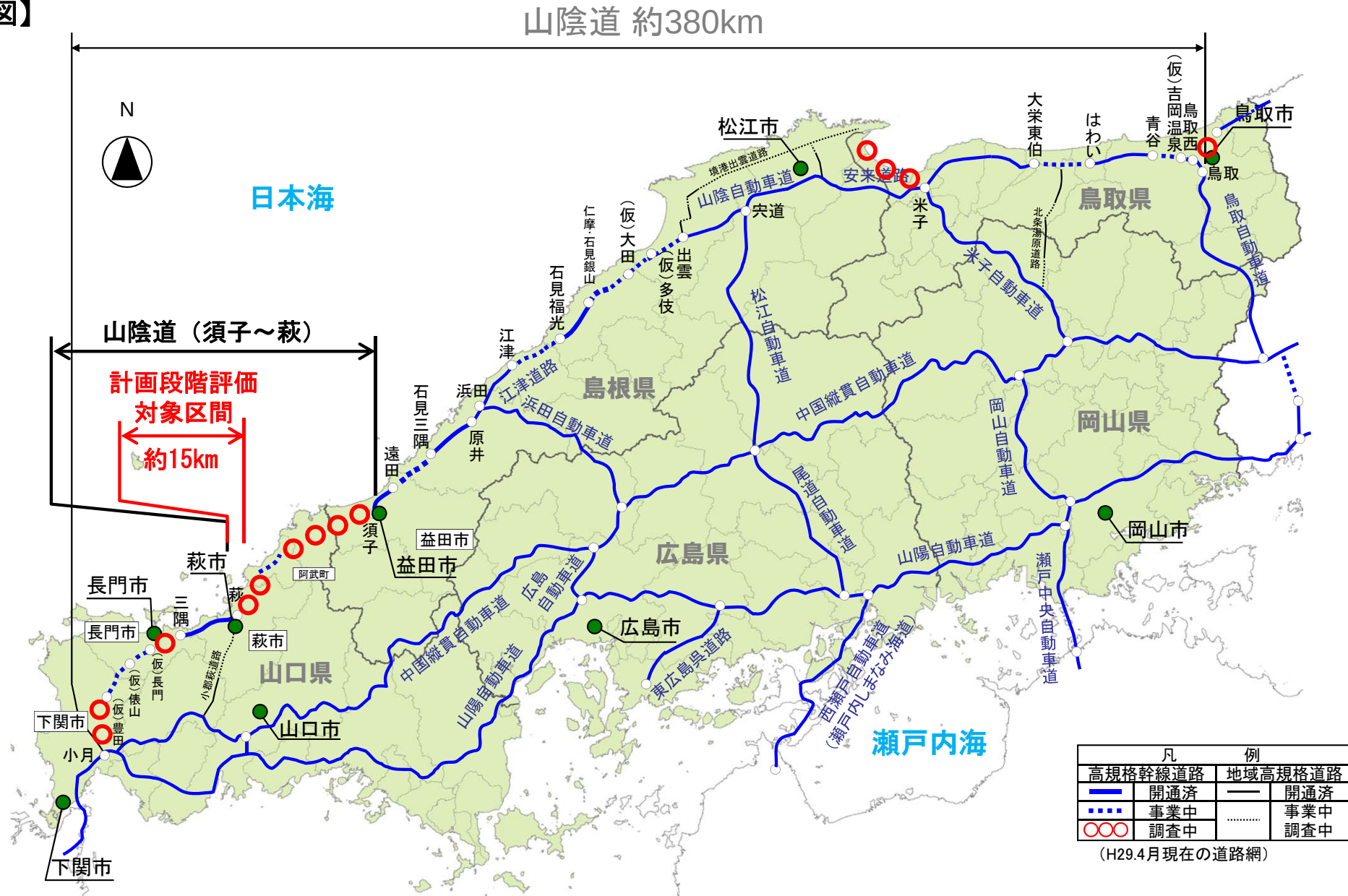
1. 計画段階評価の検討の流れ	・ ・ ・ 2
2. 第1回意見聴取の結果	・ ・ ・ 8
3. 対応方針（原案）の検討	・ ・ ・ 21
4. 意見聴取方法	・ ・ ・ 29

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

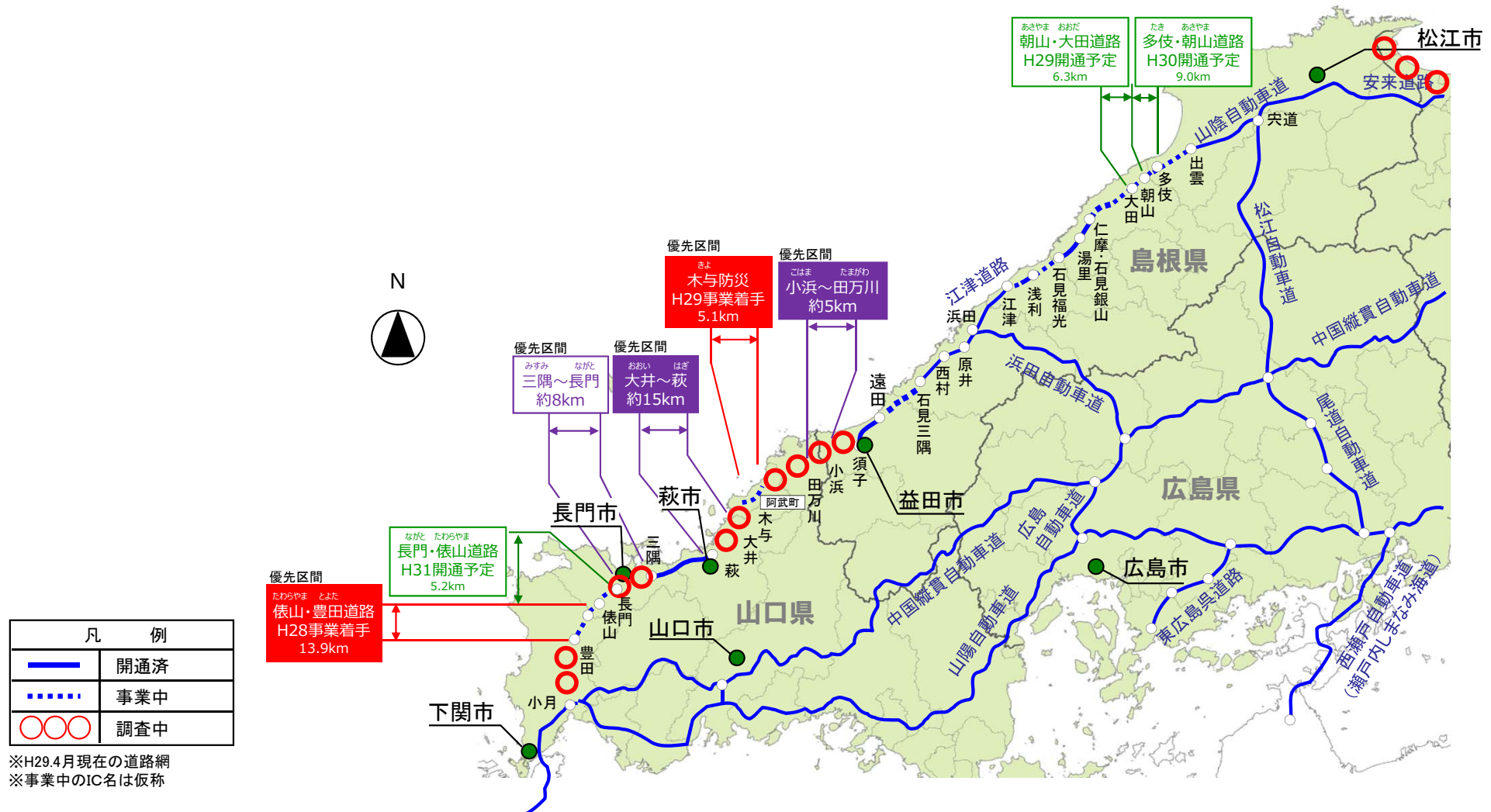
- 当該区間は、日本海国土軸の一部を担う山陰道(須子～萩)の一部。
- 山口県萩市に位置し、北側の日本海と南側の山地に挟まれた自然豊かな地域である。

【広域図】



1－2．山陰道（島根県、山口県区間）の進捗

- 山口県の俵山・豊田道路はH28新規事業化、木与防災はH29新規事業化。
 ○大井～萩間はH27年10～11月に、小浜～田万川間はH28年11月～12月で地域の意見聴取を実施。



1－3．前回審議内容

■平成27年度第3回社会資本整備審議会道路分科会中国地方小委員会の概要

実施日：平成27年9月15日（火） 開催

主な議事：①地域の状況と課題 ②道路・交通の状況と課題 ③政策目標の設定 ④意見聴取方法

●第1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
・地域住民や道路利用者だけでなく、将来道路を利用する方の意見も聴取できるように、広範囲に意見を可能な限り聴取する工夫をする。 ・意見聴取の説明資料に地域の特色である観光の状況等を記載し意見聴取すること。	・新たに山陰道周辺に立地した企業など、将来的に道路を利用する可能性のある事業所（2社）へのヒアリングも実施した。 ・アンケート調査の質問票に、萩市の観光に関する情報を掲載した。
・住民意見については、高齢者、若者、女性などのバランスのとれた意見聴取となるように可能な限り工夫を求める。	・新聞広告、広報誌、ケーブルテレビ、ポスターを通じて、「意見聴取」について周知を図った。 ・萩東中学校で保護者等を対象にアンケート調査を実施した。

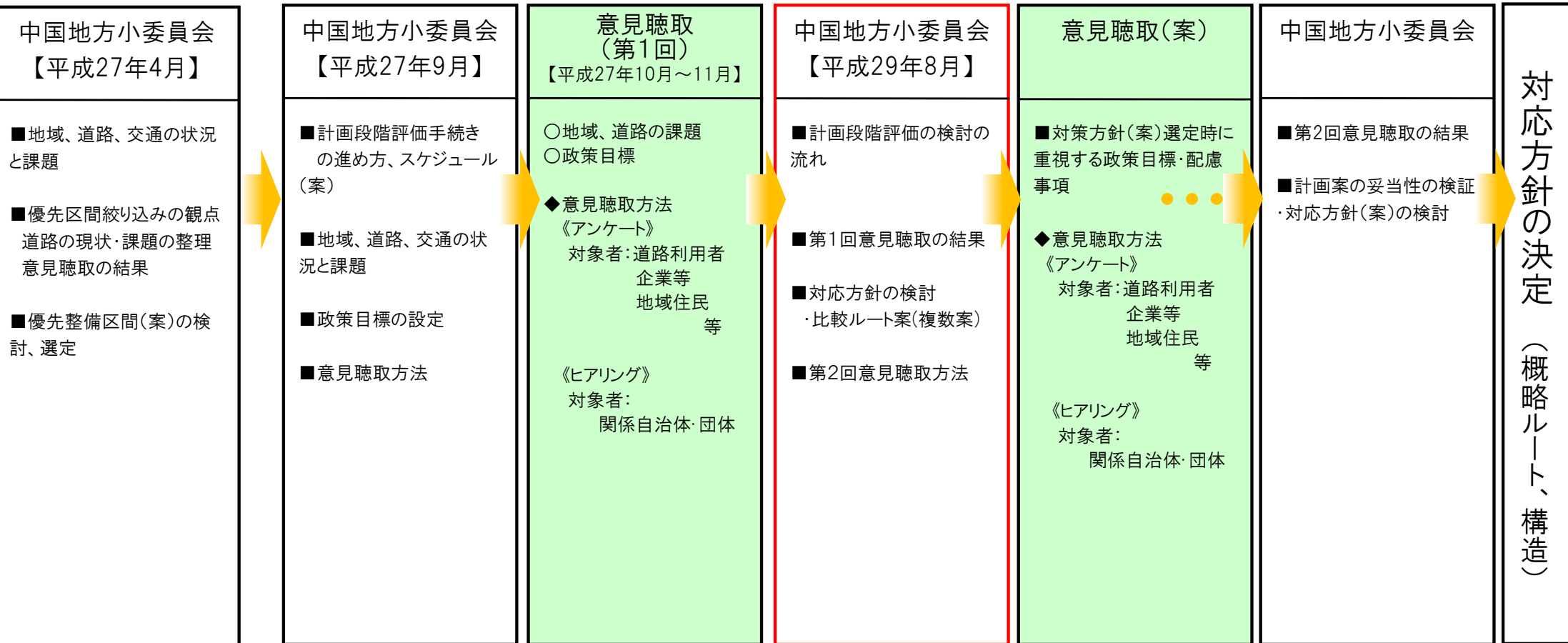
1-4. 計画段階評価の検討の流れ

■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、構造等〕について検討を行う。

優先区間絞り込み

(今回)



地 方 小 委 員 会

※各段階で随時自治体と調整

(参考) 第1回小委員会のまとめ

◇ 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

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・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～山口北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）

2. 第1回意見聴取の結果

2. 第1回意見聴取の結果

1) 意見聴取の概要

■調査期間

平成27年10月～11月

＜アンケート配布範囲＞

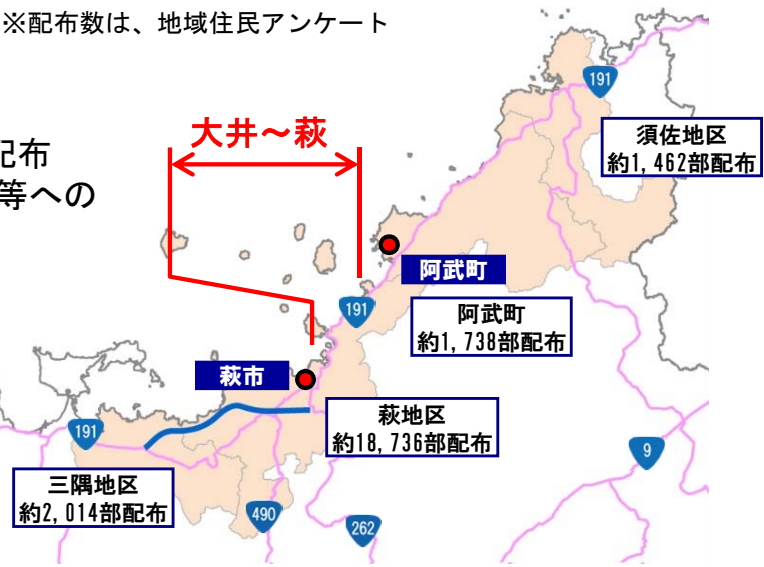
※配布数は、地域住民アンケート

■配布方法

- ①住民は全戸配布、企業は郵送配布
- ②上記以外は市町役場や道の駅等へのアンケート用紙の設置
- ③HP上でのWEBアンケート

■対象

下表の通り



住民アンケート(全戸配布): 約23,900世帯		
萩市	旧萩市	約18,700世帯
	旧須佐町	約1,500世帯
阿武町		約1,700世帯
長門市	旧三隅町	約2,000世帯
事業所アンケート: 約1,400社		
トラック協会加盟企業		約200社
沿線企業		約1,100社
広域利用企業		約100社
道路利用者アンケート: 29箇所		
常設	道の駅	ゆとりパークたまがわ、萩しーまーと、萩往還、萩さんさん三見、ハピネスふくえ、うり坊の郷、阿武町、長門峡、願成就温泉等
	自治体	萩市(本庁、総合事務所6箇所)、阿武町(本庁、支所2箇所)、山口県萩土木建築事務所
	その他	観光施設等
WEB		山口河川国道事務所HPにバナー掲載
ヒアリング: 31社・機関		
自治体		山口県、萩市、阿武町
沿線施設		警察、消防、病院、介護施設、観光地、商工会議所、地元企業、農協、漁協等
その他		トラック協会等

■質問内容

【質問票】

(回答はがきに記載してください)

「大井～萩」および「木与付近」それぞれについて、下記に示す質問1から質問3にお答えください。

質問1 「大井～萩」および「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、各区間を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. あまり思わない 1. 全く思わない

- ① 観光シーズンなど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 地域の支所や公民館等の公共施設、商業施設への移動や観光地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、「大井～萩」および「木与付近」にはどのような道路機能を持たせるべきだと思いますか？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、各区間を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. あまり思わない 1. 全く思わない

- 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 災害時や異常気象時に安心・安全に通行できる代替路が確保されること
- 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 その他(自由回答)

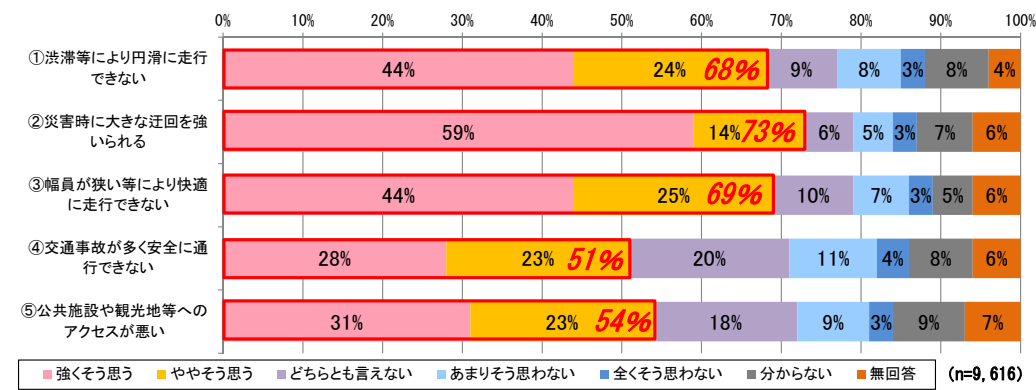
質問3 その他、この区間の道路整備の必要性や今後の方向性などについて、ご意見がありましたら、ご自由にお書きください。

質問は以上です。ありがとうございました。

2. 第1回意見聴取の結果

2) 意見聴取結果の概要

■質問1. 交通の課題について



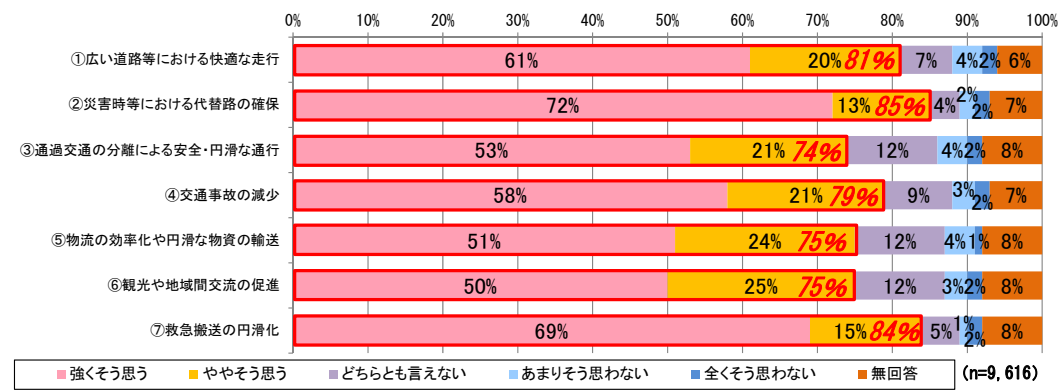
「災害時に大きな迂回を強いられる」、「幅員が狭い等により快適に走行できない」、「渋滞等により円滑に走行できない」といった交通課題に対する意見が多い。

■質問3. 主な自由意見

交通の課題

- ・萩市内での渋滞は萩一まーと入口及び越ヶ浜(笠山入口)の信号で発生。(漁協:渋滞)
- ・益田方面からの通勤者、通院患者は越波・土砂災害などによる交通規制による迂回で大幅な時間と距離がかかる。(病院:防災)
- ・小畑付近の急カーブ、大井橋付近の幅員が狭い等、道路線形の問題が見受けられる。(商工会議所:道路構造)
- ・萩市越ヶ浜の急カーブ、萩市大井の狭い橋等を危険箇所として認識している。(警察署:交通安全)
- ・旧福栄村や旧むつみ村から萩市街地への利便性向上が課題である。(萩市:アクセス性)

■質問2. 道路に求める機能について



「災害時等における代替路の確保」、「救急搬送の円滑化」、「広い道路等における快適な走行」などの道路機能を重要としている意見が多い。

道路に求める機能

- ・国道191号が大雨などによる通行止めの場合、迂回路も土砂崩れによる通行止めが多く、さらに国道9号へ迂回するため大幅な時間ロスを生じているが、代替路として活用できる道路は、迅速な対応につながる。(警察署:道路構造、防災)
- ・萩との間では事故による交通規制が多く、大きな迂回で時間をロスすることがあるが、広く、楽な道路ができれば、安全性も高まり、迂回路としても有効に活用できると思う。(介護施設:交通安全)
- ・生産物の流通が円滑になり、販路の拡大等、地場産業の活性化につながる。(萩市:産業)
- ・島根西部方面からの移動時間が短縮され、来客数の増加が期待できる。(観光地:観光)
- ・山陰道の開通は、現場への選択肢が増え、より早く現場へ到着できる可能性があるかと期待している。(消防本部:医療)

2. 第1回意見聴取の結果

3) 意見聴取の項目の設定

○アンケート調査目的を踏まえて、アンケート調査項目を設定。

【①】解決すべき課題の把握・原因分析				【②】政策目標の明確化				
課題				道路・交通による原因	第1回アンケート質問1(交通課題)	将来像	政策目標	第1回アンケート質問2(道路に求める機能)
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が不十分 ・ ネットワークが脆弱	※地域の課題であるため、現道課題の質問項目には該当しない。	産業・経済	産業の活性化	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	
	観光	〔観光〕 ・ 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。	・ 観光地間の周遊を図る速達性、走行性が不十分 ・ ネットワークが脆弱		観光	観光振興の促進	⑥観光や地域間交流を促進できること	
	医療	〔医療〕 ・ 萩市（須佐町、田万川町）、阿武町は、第2次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		医療	救急医療機関への速達性、確実性の確保	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	
道路について	防災	〔防災〕 ・ 越波区間や土砂災害警戒区域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発生している。	・ 災害時におけ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	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	防災	通行止め時に機能するネットワーク（代替性）の確保	②災害時や異常気象時に安心・安全に通行できる代替路が確保されること	
	代替路	〔代替路〕 ・ 事故や災害による長期間の通行止に伴い、大幅な迂回が発生している。						
	渋滞	〔渋滞〕 ・ 市街地で観光シーズンに交通が集中し、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	①観光シーズンなど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	渋滞	交通の円滑化	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	
	走行性	〔走行性〕 ・ 急カーブ、狭小区間など、道路構造に問題がある区間が存在し、走行性に課題がある。	・ 安全性・走行性が確保された道路が無い	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	安全	安全性・走行性の向上	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 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	
	事故	〔事故〕 ・ 事故による通行止めが発生している。		④交通事故が多く、安全に通行できない				
その他項目				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			⑧その他（自由回答）	
				⑥その他（自由回答）				

11

2. 第1回意見聴取の結果

4) 意見聴取の方法・対象者と回収率

調査 種別	対象者		実施期間	対象地域・団体等	配布件数	回収件数	回収率
アンケート	地域住民	萩市(旧萩市、旧須佐町)	平成27年10月16日(金)～11月16日(月)	萩市(旧萩市、旧須佐町)	20,198	4,470	22.1%
		阿武町	〃	阿武町	1,738	675	38.8%
		長門市(旧三隅町)	〃	長門市(旧三隅町)	2,014	299	14.8%
		その他	〃	萩市、長門市のうち旧市町まで記載がないもの、その他市町	－	80	－
		合計	－	－	23,950	5,524	23.1%
	事業所	トラック協会	平成27年10月16日(金)～11月16日(月)	企業1:トラック協会(鳥取県、島根県、山口県、福岡県)の会員	200	76	38.0%
		沿線企業	〃	企業2:住民アンケート全戸配布エリアに加え萩市(旧田万川町)に本店・支店・営業所のある企業	1,126	403	35.8%
		広域利用	〃	企業3:国道191号、国道9号を利用している車両の社名読み取りにより利用を確認した企業	125	36	28.8%
		合計	－	－	1,451	515	35.5%
	道路利用者	常設	平成27年10月16日(金)～11月16日(月)	道の駅、観光地、官公庁等にてアンケート票を配布(29箇所)	3,920	2,637	67.3%
		直接聞き取り	平成27年10月28日(水)、11月1日(日)	道の駅長門峡、道の駅願成就温泉、道の駅ゆとりパークたまがわ、道の駅阿武町、道の駅萩しーまーと、道の駅萩往還、道の駅さんさん三見			
		WEB調査	平成27年10月16日(金)～11月16日(月)	山口河川国道事務所のHPにWEBアンケート掲載	－	940	－
		合計	－	－	－	3,577	－
合計		－	－	－	9,616	－	
ヒアリング	関係自治体		平成27年10月16日(金)～11月16日(月)	沿線地域の自治体	3	団体・企業	
	医療関連			警察署・消防署・病院・介護施設	6	団体・企業	
	観光			観光協会、観光地	5	団体・企業	
	商工関連			商工会議所	3	団体・企業	
	製造業関連			地元企業、今後利用が期待される道路利用者	5	団体・企業	
	物流業関連			トラック協会、物流事業者	5	団体・企業	
	農業関連			農協	1	団体・企業	
	漁業関連			漁協	2	団体・企業	
	交通関連			バス会社	1	団体・企業	
	合計			－	31	団体・企業	

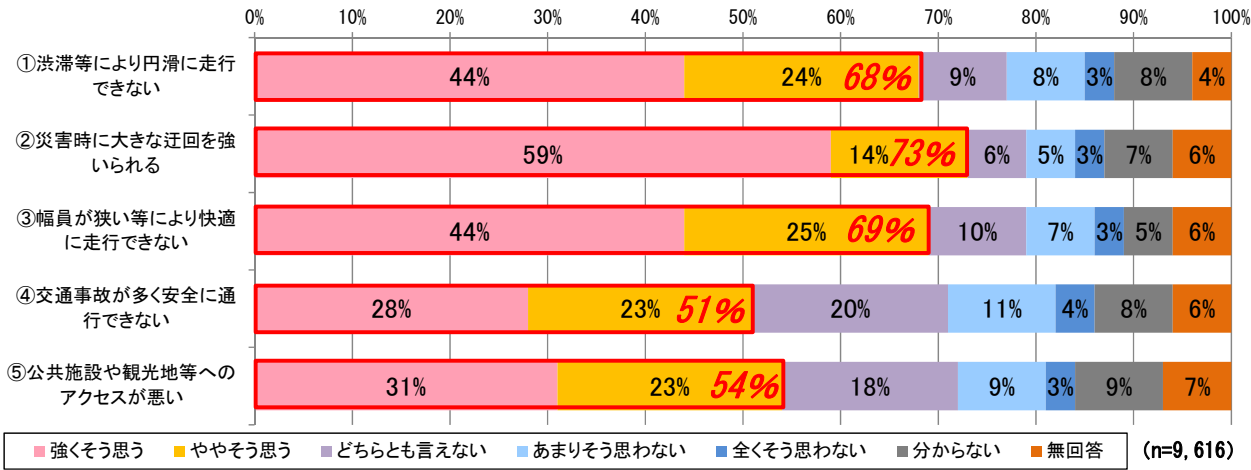
2. 第1回意見聴取の結果

5) 交通課題

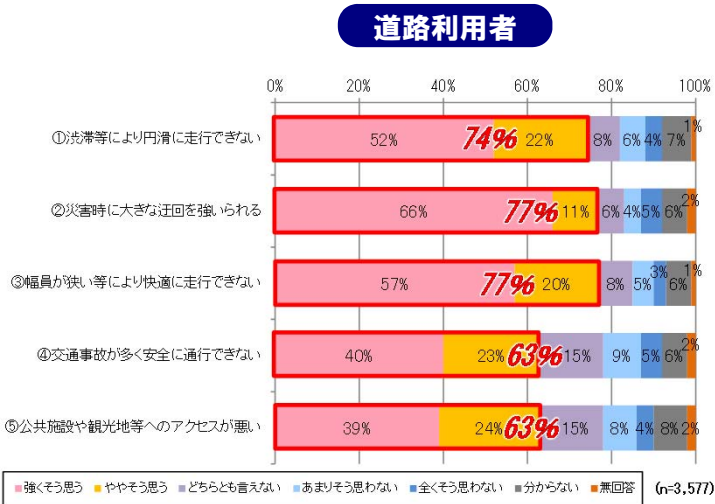
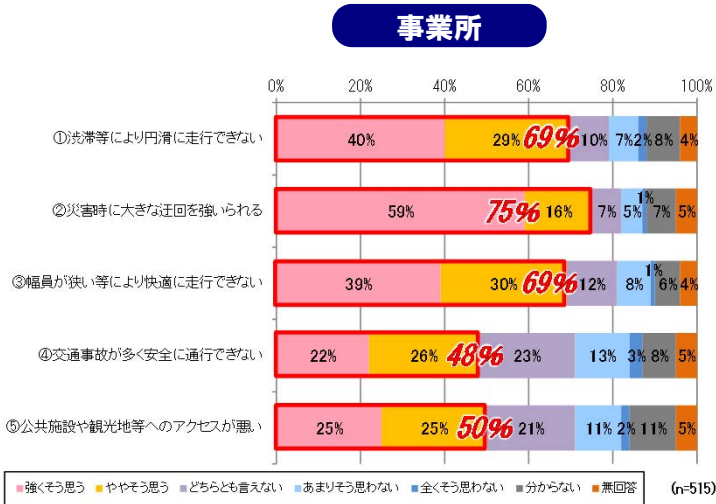
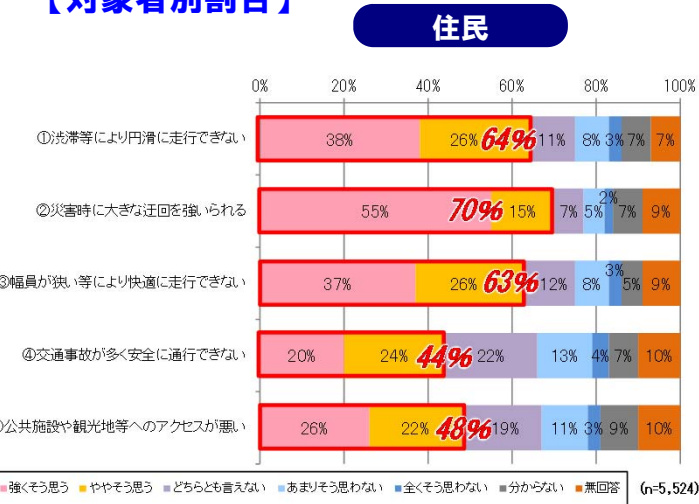
○大井～萩の交通課題としては、「災害時の大きな迂回の発生」、「幅員狭小区間等の道路構造の不備」、「交通渋滞の発生」といった点を懸念する声大きい。

Q:「大井～萩」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？ 5段階で評価してください。

【全体割合】



【対象者別割合】

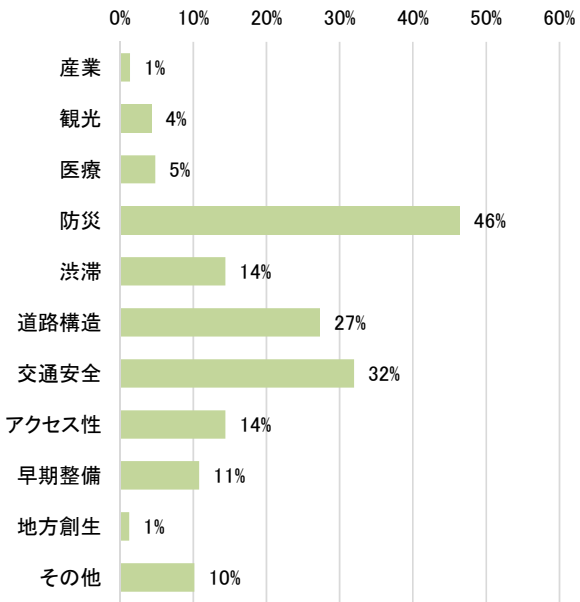


2. 第1回意見聴取の結果

6) 交通課題（アンケート自由意見）

○自由意見に関しては、防災、交通安全、道路構造を懸念する声に次いで、渋滞、アクセス性に対する意見が認められる。

アンケート自由意見



回答者数：1,377人

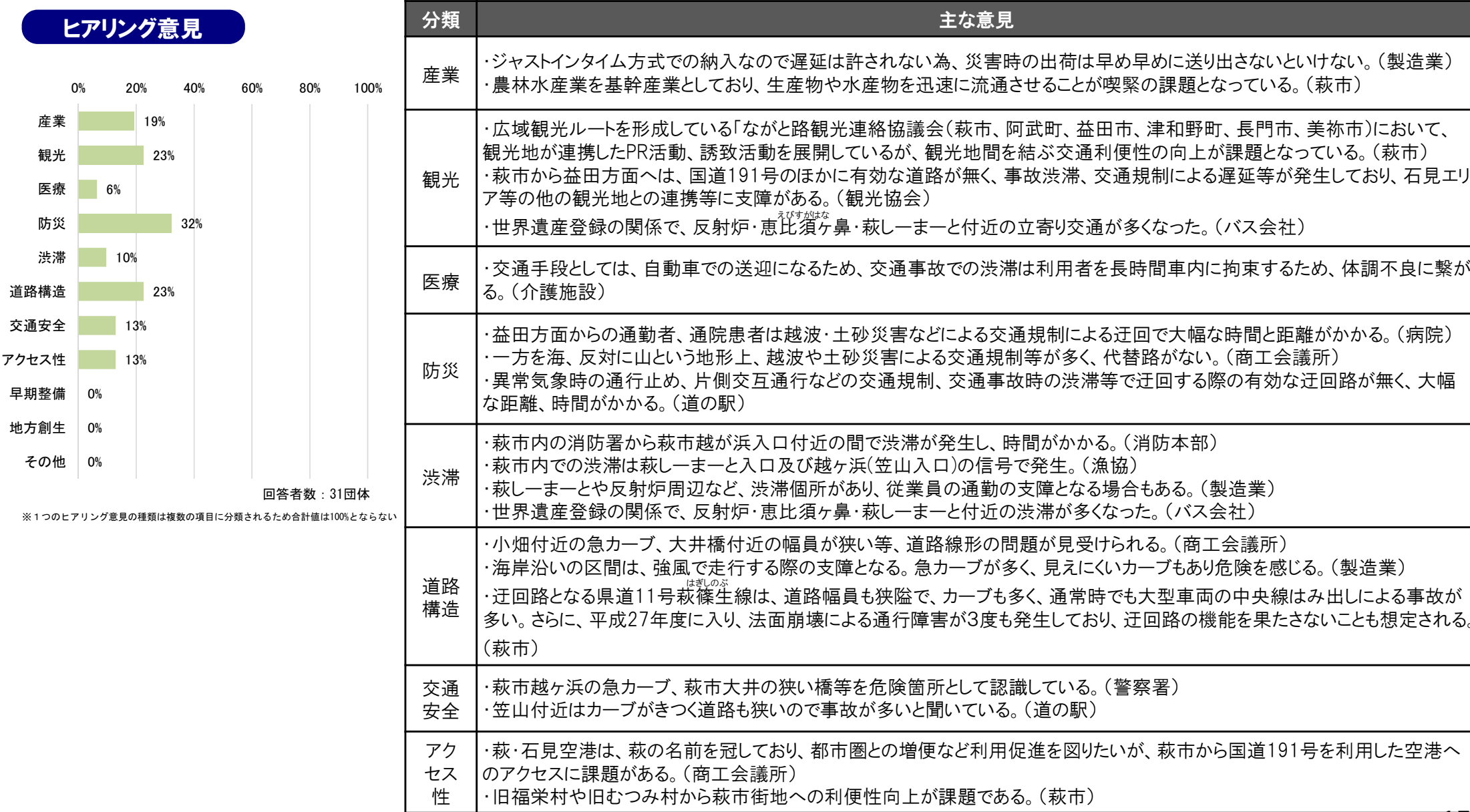
※1つの自由意見の種類は複数の項目に分類されるため合計値は100%とならない

分類	回答者属性	自由意見
産業	住民/萩市(旧萩市)/50代男性	大きな迂回を強いられることについては経済活動に大きな打撃です。仕事に支障が出てます。
	道路利用者/萩市(旧萩市)/30代男性	山陰地方は、鉄道も道路も整備されていないため、交通アクセスが悪く、企業誘致、産業振興、若者定住様々な面で支障がある。
観光	道路利用者/萩市(旧萩市)/30代女性	観光で遠方から来られた方にしたら、楽しい思い出が渋滞でうすれてしまうのではないかな。観光業に重きを置いている萩において道路の整備は欠くことのできない課題だと思います。
	住民/長門市(旧三隅町)/60代女性	もっと多く萩市のあっちこっちを見学観光したい。
医療	住民/阿武町/60代男性	高齢化が進み、病気入院が増加している集落は救急車の利用が増加している状況が多く見受けられる。
	住民/萩市(旧萩市)/60代男性	事故発生時における警察車両、消防車両が混在し救急事案対応時の安全管理上問題。
防災	住民/萩市(旧萩市)/50代男性	迂回ルートが無い場合長時間の通行止めによる大渋滞が発生。越波による通行障害。
	道路利用者/山口市/60代男性	冬期の越波がひどく車輦の安全が保たれない。
	道路利用者/長門市/50代女性	海岸と山地にはさまれた、狭い土地に道路があるため、悪天候や気象災害などの影響を受けやすく不安である。
渋滞	道路利用者/山口市/60代男性	片側一車線が多いので遅い車が有れば渋滞する。
	道路利用者/阿武町/40代男性	迂回路がないので渋滞が発生すると長時間動けなくなる。
道路構造	住民/萩市(旧萩市)/60代男性	大井橋のように国道でありながら、大型車両同士がすれ違う時にどちらかが待たなければならぬ様な国道は全国でもないのではないかな。
	住民/萩市(旧萩市)/70代男性	見通しの悪いカーブが多く、車輦走行に適さない環境の中を走行しなければならぬ、住民の安全性確保に欠けている。
	道路利用者/山口市/40代女性	道が暗いうえに、カーブが多く、ものすごくスピードの速い車が走っていて怖い。また、自転車の人や徒歩の人が通行しづらそうかわいそうです。
交通安全	住民/萩市(旧萩市)/50代男性	カーブや幅員狭小部で対向車が中央線をはみ出して走行することがしばしばあり、事故にあう不安でいっぱい。
	道路利用者/大分県/30代男性	島根方面への抜け道的なところでトラックの通行が多いので幅がせまいところはあぶない。
	企業/阿武町	市街地を走行するので側道からの飛び出しが多いし、信号が少ないので危険。
アクセス性	住民/萩市(旧萩市)/60代男性	萩地域は今や県内で一番交通の便の悪い地域となった。新幹線や高速道路へのアクセスが大変悪い。
早期整備	道路利用者/津和野町/20代男性	事故の際に動けないので迂回路を早くつくって。
地方創生	道路利用者/萩市(旧萩市)/60代男性	山陽と山陰の格差がひどいのではないかな、山陰では企業は育たないのが現実です。
その他	住民/萩市(旧萩市)/60代男性	国道191号以外の道路の方がもっと悪い所はいくらでもある。

2. 第1回意見聴取の結果

7) 交通課題（ヒアリング調査における主な意見）

○道路の災害に対する脆弱性や構造不良箇所が存在、渋滞による移動時間の制約が経済活動や観光振興、救急活動の妨げとなっているといった意見を頂いた。



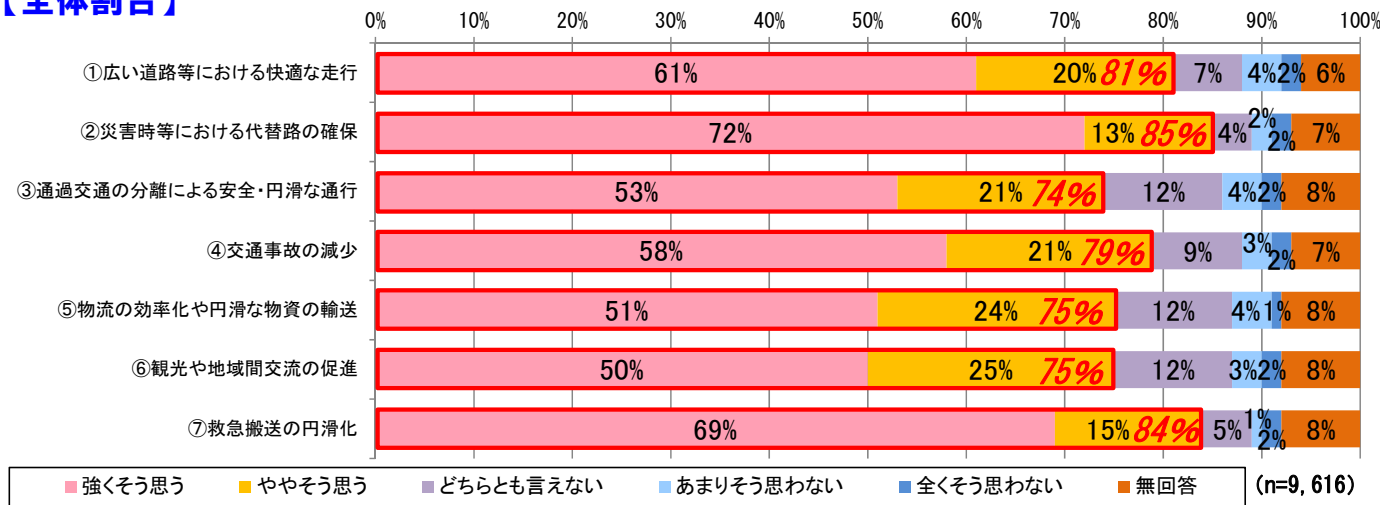
2. 第1回意見聴取の結果

8) 道路機能

○大井～萩の道路機能としては、「災害時等の代替路」、「快適な走行」、「安全性の確保」等の交通課題の解消を期待する声だけでなく、「救急搬送の円滑化」、「円滑な物資の輸送」、「観光や地域間交流の促進」等も期待されている。

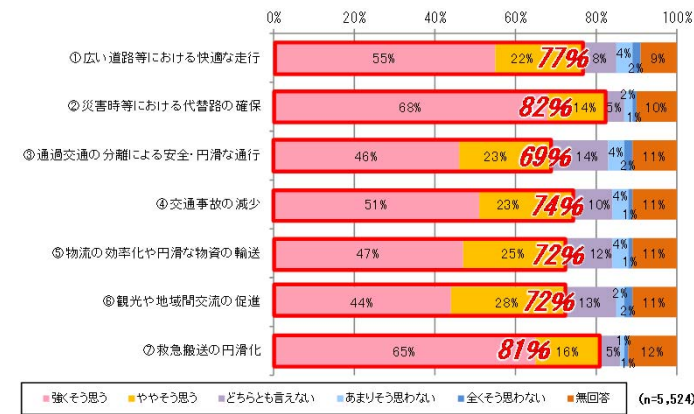
Q:この地域の道路を利用する際に、「大井～萩」にはどのような道路機能を持たせるべきだと思いますか。
地域の将来(10～20年後)も踏まえ、5段階評価してください。

【全体割合】

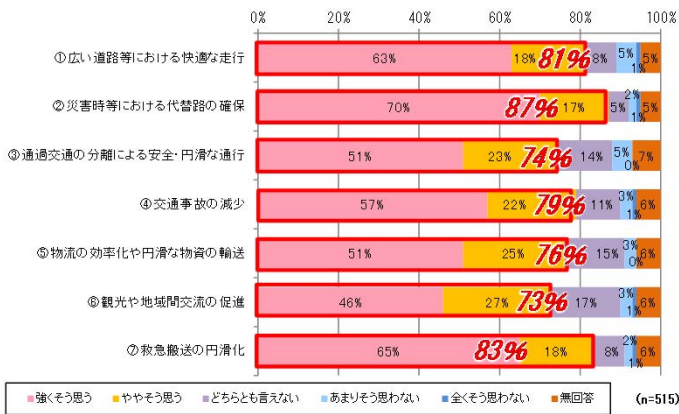


【対象者別割合】

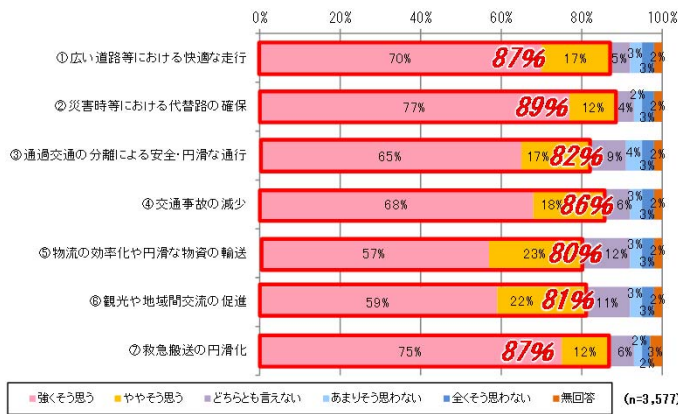
住民



事業所



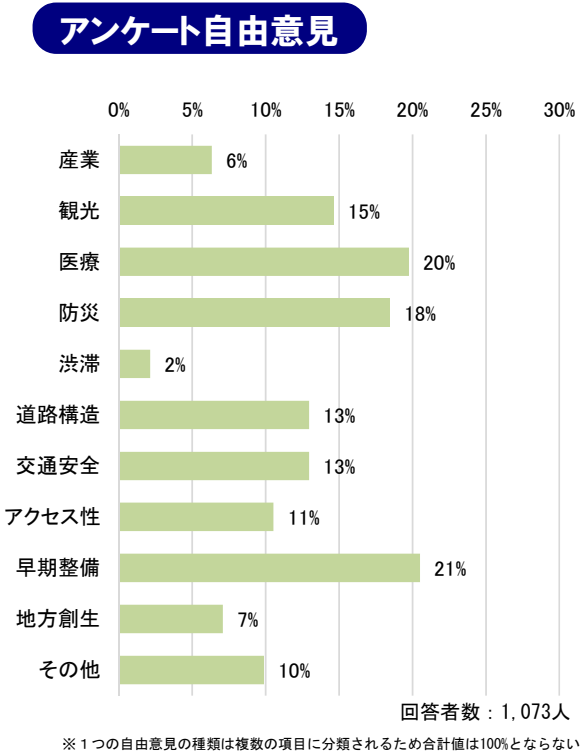
道路利用者



2. 第1回意見聴取の結果

9) 道路機能（アンケート自由意見）

○自由意見に関しては、早期整備を期待する声に次いで、医療、防災、観光等の道路機能が期待されている。

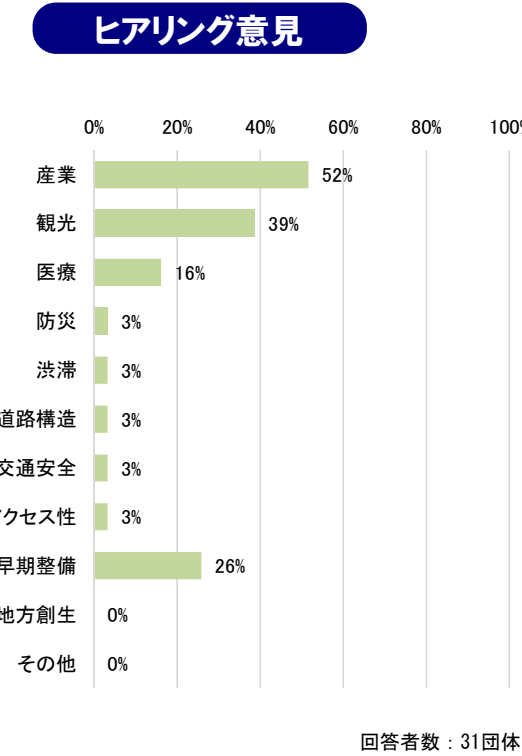


分類	回答者属性	自由意見
産業	住民/萩市(旧萩市)/50代男性	物資輸送が迅速に行なわれるようになると良い。
	住民/萩市(旧萩市)/50代男性	山陰地域の発展には早く山陰道の推進を希望します。また物流や企業誘致にも期待出来ると思う。
観光	道路利用者/山口市/40代男性	観光資源が観光振興に十分生かされるようにアクセスし易いインター形状を望む。
	企業/萩市(旧萩市)	観光面では「石見銀山」と「萩の産業革命遺産群(5ヶ所)」との結びつけがあれば(可能な道路ができれば)ツアーが組みやすくなる。
	道路利用者/萩市(旧須佐町)/50代男性	せっかくの世界遺産を活用できるよう観光資源とのアクセスを考えたものにしてほしい。
医療	道路利用者/阿武町/50代男性	緊急時で病院等に行く時、30分以上要するので、もう少し時間短縮できるバイパス等を整備してほしい。
	道路利用者/阿武町/40代男性	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が必要だと思う。
	道路利用者/萩市(旧田万川町)/50代男性	2次救急病院への救急搬送が容易になるような、安心安全な道路が必要。
防災	住民/萩市(旧萩市)/50代男性	一本道なので、代替路が確保されることが一番である。命の道である。
	住民/萩市(旧萩市)/60代女性	豪雨等による通行止めの可能性があり、安全な道路をつくってほしい。
渋滞	道路利用者/阿武町/50代男性	萩市街を通らなくても山口市方面に行けるようにしてほしい。市街の渋滞がひどい時がある。
道路構造	住民/萩市(旧萩市)/60代男性	大井地区での狭あい橋の走行は高規格道路により解消される。
	住民/萩市(旧萩市)/60代女性	道路が狭く、カーブが多く、危ない。早く自動車専用道路作って下さい。
交通安全	住民/萩市(旧萩市)/40代女性	夜間の輸送車と一般車両が別道路で走行できればより安全であると思う。
	住民/萩市(旧萩市)/50代男性	越波区間、交通事故の発生で目的地に予定の時間に行くことに不安を感じることもあり、191号にかわる道路が必要。
アクセシビリティ	住民/萩市(旧萩市)/40代男性	萩・石見空港へのアクセスが良くなってほしい。
早期整備	住民/萩市(旧萩市)/60代男性	萩・三隅道路のような自動車専用道路を早く建設してもらいたい。
	住民/萩市(旧萩市)/70代男性	公共交通機関がなく、車での移動には道路は大切なインフラですので、一日でも早くお願いします。
地方創生	住民/萩市(旧萩市)/50代男性	高速道は地方創生の核、早期開通を。
その他	住民/長門市(旧三隅町)/40代女性	通過交通と地域内交通を分けると過疎化が進む。

2. 第1回意見聴取の結果

10) 道路機能（ヒアリング調査における主な意見）

○地場産業の活性化や観光交流圏の拡大、安全・安心な救急搬送に資する道路が求められているとともに早期整備を期待する声を頂いた。



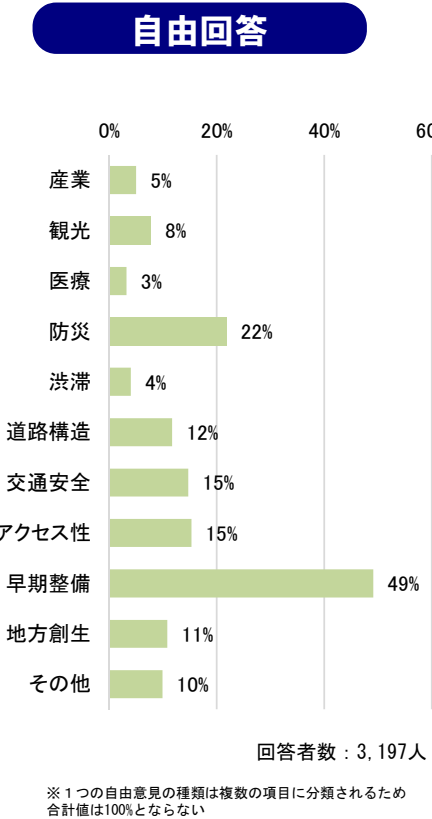
※1つのヒアリング意見の種類は複数の項目に分類されるため
合計値は100%とならない

分類	主な意見
産業	・生産物の流通が円滑になり、販路の拡大等、地場産業の活性化につながる。（萩市） ・現状の道路状況では時間的に厳しいため、時間短縮が可能な道路整備がなされれば販路確保の可能性は広がる。（漁協） ・須佐の剣先イカは「須佐男命イカ」として登録商標し、九州方面をはじめ需要が高まっており、大型トラックによる搬送の増加が期待されている。（萩市） ・山陰道が整備されれば、地元企業にとっても配送面等に関してメリットが大きい。（商工会） ・地域資源を活用した地場産業の活性化に注力しているが、大井～萩が整備されれば、萩・三隅道路と繋がることにより、様々な分野で広域的な連携も期待できる。（商工会議所） ・代替道路の確保、萩市中心部から東部地域への早期到着が図れる。（萩市） ・萩から長門のアクセスが良くなることで、両漁港のセリに参加することが可能になり、仕入れの選択肢の拡大、安定化に繋がる。（萩市）
観光	・島根西部方面からの移動時間が短縮され、来客数の増加が期待できる。（観光地） ・観光面において、広島・宮島・津和野・石見銀山・萩とトライアングルな形で広域観光圏が形成できると思う。（商工会議所） ・須子～萩間が供用した場合、大幅な時間短縮、経費削減の相乗効果により、福岡との広域での観光交流圏の拡大に大きな期待を寄せている。（商工会議所） ・近隣の道の駅との連携も考えられ、それぞれの道の駅の特色を活かした展開ができると期待している。（道の駅） ・現在は益田をはじめとする島根県や東方面からの来客が多いが、萩旧市内とのアクセスが良くなれば、萩観光に来た人が足を伸ばすことも期待でき、西方面からの客数増が見込める（道の駅）
医療	・山陰道の開通は、現場への選択肢が増え、より早く現場へ到着できる可能性があると思う。（消防本部） ・国道191号は急カーブも多く、幅員の狭い箇所も複数あり、危険であると認識しているため、安全面での期待がある。（病院） ・災害時などの交通規制により、大幅な迂回が発生し、距離的・時間的な影響が大きい。交通規制時に有効な迂回路となる道路を期待している。（病院）
渋滞	・大井～萩間の山陰道が開通すれば、通過交通が分散され、現道の交通状況がよくなり、スムーズな運行ができることで、路線バスの定時性の向上が期待される。（バス会社）
防災	
構造	・国道191号が大雨などによる通行止めの場合、迂回路も土砂崩れによる通行止めが多く、さらに国道9号へ迂回するため大幅な時間ロスを生じているが、代替路として活用できる道路は、迅速な対応につながる。（警察署）
アクセシビリティ	
交通安全	・萩の間では事故による交通規制が多く、大きな迂回で時間をロスすることがあるが、広く、楽な道路ができれば、安全性も高まり、迂回路としても有効に活用できると思う。（介護施設）
早期整備	・島根～萩～九州の道路ネットワークが強化されるため、新たな観光コース、プランの創出による観光面の活性化等が期待できることから、早期整備が望まれる。（山口県） ・山陰地域においては、山陰道からのアクセスが道の駅の生命線である。（道の駅）

2. 第1回意見聴取の結果

11) 自由回答

○早期整備を求める声が最も多く、次いで、防災、アクセス性、交通安全、道路構造等の分野に期待する声が多い。

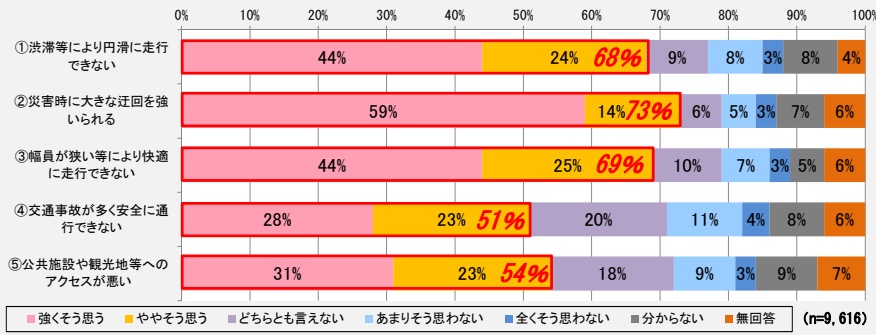


分類	回答者属性	自由意見
産業	住民/萩市(旧萩市)/60代男性	道路整備が遅れている地域に経済発展は望めないし、人口流出も止められない。企業誘致には、道路が先決。
	住民/萩市(旧萩市)/50代女性	物流が円滑にいかないと企業や産業が進出できないので、ある程度の利便性は必要。通過点に終わらないことも必要と思います。
観光	住民/萩市(旧萩市)/50代女性	観光客も増え、自動車が多くなったので以前よりは道路整備の必要性を強く感じるようになった。
	住民/萩市(旧萩市)/80代以上男性	萩の観光のためにも是非早急に着工して欲しい。
	住民/萩市(旧萩市)/50代男性	萩市観光資源をアピールし、一人でもたくさんの人に来萩してもらうためにも道路整備は、かかせない。
医療	企業/阿武町/製造業	人命を救う道であることを最重点に考えて欲しい。
	住民/阿武町/50代男性	病院等のアクセスが悪いので、救急搬送など、とにかく時短できるようにしていただきたい。
防災	住民/萩市(旧萩市)/50代男性	この区間の道路において最も問題なのは、通行止めになる頻度が高いことです。そして迂回道路がないこと。主要道路であると同時に生活道路でもあるので、急を要する件です。
	住民/萩市(旧萩市)/40代男性	災害時等に安心、安全に通行できる道として、また生活用と観光用等で分離交通できる道として、早急な整備を、お願いしたい。
渋滞	住民/萩市(旧萩市)/30代男性	普段も観光シーズンもできるだけ渋滞が減るような道路整備をお願いします。
道路構造	住民/萩市(旧萩市)/60代女性	特に大井橋は老朽化し、萩側からはカーブしているのでトラックなどの対向車があると怖い。道路も幅員狭小。大きな事故がないのは不思議です。
	住民/萩市(旧市町不明)/60代女性	急な坂、カーブを少なくしてほしい！！トンネル等も少なくして下さい。
交通安全	住民/萩市(旧萩市)/60代女性	長距離、大型トラックと一般の車が分けて通行できると安心。事故が起きると、家へ帰ることもままならないので、代替路が必要。
	道路利用者/長門市/40代女性	職場の人、親戚、知人が毎日通っています。いつも不便さ、危険さを耳にしています。私も時々利用しますがこわい道です。早い改善が必要な区間と思います。
アクセス性	住民/萩市(旧萩市)/70代男性	公共交通の便が悪く、自家用車がなければ生活が出来ない時代になった。30分以内に近隣の主要地域へ行けるアクセスを拡充すべきだ。
	道路利用者/山口市/30代男性	地域活性化のため、道路整備は必須と思います。私は山口に転勤して半年になりますが、下関～長門～萩における、アクセスが不十分だと感じており今回の山陰道に対する想いは強いです。
早期整備	住民/萩市(旧萩市)/50代男性	山陰道路の整備は遅すぎるぐらいです・災害時の通行止で迂回路が無く不便な経験をしました。早急に高規格幹線道路の完成を望みます。
	住民/萩市(旧萩市)/60代男性	山陽とくらべて、あまりにも山陰の道路状況が悪すぎます。一刻も早く整備を進め、次の世代に残せるように取り組んでもらいたい。
地方創生	住民/萩市(旧萩市)/50代男性	山陰地方の地域活性の為、自動車専用道路の早期実現を望みます。
その他	住民/萩市(旧萩市)/60代男性	道路が整備されるのは一般的には良い事だが、優先順位をつけて実行していくべきだ。

2. 第1回意見聴取の結果

12) まとめ

交通課題



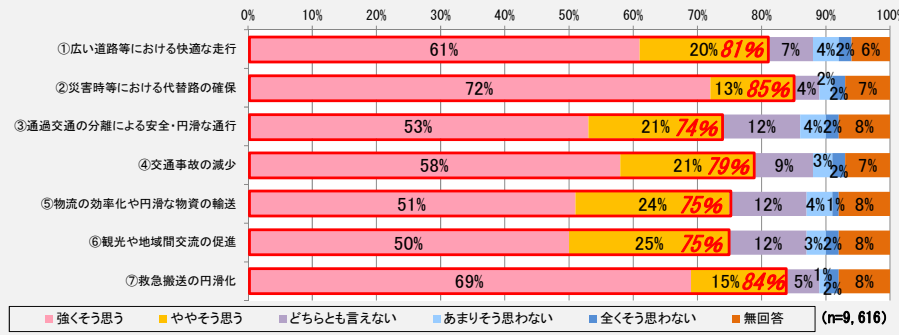
【アンケートの主な自由意見】

- ・片側一車線が多いので遅い車が有れば渋滞する。(道路利用者: 渋滞)
- ・迂回ルートが無いため長時間の通行止めによる大渋滞が発生。(住民: 防災)
- ・見通しの悪いカーブが多く、車輛走行に適さない環境の中を走行しなければならず、住民の安全性確保に欠けている。(住民: 道路構造)
- ・カーブや幅員狭小部で対向車が中央線をはみ出して走行することがしばしばあり、事故にあう不安でいっぱい。(住民: 交通安全)
- ・萩地域は今や県内で一番交通の便の悪い地域となった。新幹線や高速道路へのアクセスが大変悪い。(住民: アクセス性)

【ヒアリングの主な意見】

- ・萩市内での渋滞は萩一まーと入口及び越ヶ浜(笠山入口)の信号で発生。(漁協: 渋滞)
- ・益田方面からの通勤者、通院患者は越波・土砂災害などによる交通規制による迂回で大幅な時間と距離がかかる。(病院: 防災)
- ・小畑付近の急カーブ、大井橋付近の幅員が狭い等、道路線形の問題が見受けられる。(商工会議所: 道路構造)
- ・萩市越ヶ浜の急カーブ、萩市大井の狭い橋等を危険箇所として認識している。(警察署: 交通安全)
- ・旧福栄村や旧むつみ村から萩市街地への利便性向上が課題である。(萩市: アクセス性)

地域が道路に求める機能・役割



【アンケートの主な自由意見】

- ・道路が狭く、カーブが多く、危ない。早く自動車専用道路作って下さい。(住民: 道路構造)
- ・一本道なので、代替路が確保されることが一番である。命の道である。(住民: 防災)
- ・夜間の輸送車と一般車両が別道路で走行できればより安全であると思う。(住民: 交通安全)
- ・物資輸送が迅速に行なわれるようになると良い。(住民: 産業)
- ・観光資源が観光振興に十分生かされるようにアクセスし易いインター形状を望む。(道路利用者: 観光)
- ・2次救急病院への救急搬送が容易になるような安心安全な道路が必要。(道路利用者: 医療)

【ヒアリングの主な意見】

- ・国道191号が大雨などによる通行止めの場合、迂回路も土砂崩れによる通行止めが多く、さらに国道9号へ迂回するため大幅な時間ロスを生じているが、代替路として活用できる道路は、迅速な対応につながる。(警察署: 道路構造、防災)
- ・萩の間では事故による交通規制が多く、大きな迂回で時間をロスすることがあるが、広く、楽な道路ができれば、安全性も高まり、迂回路としても有効に活用できると思う。(介護施設: 交通安全)
- ・生産物の流通が円滑になり、販路の拡大等、地場産業の活性化につながる。(萩市: 産業)
- ・島根西部方面からの移動時間が短縮され、来客数の増加が期待できる。(観光地: 観光)
- ・山陰道の開通は、現場への選択肢が増え、より早く現場へ到着できる可能性があるかと期待している。(消防本部: 医療)

まとめ

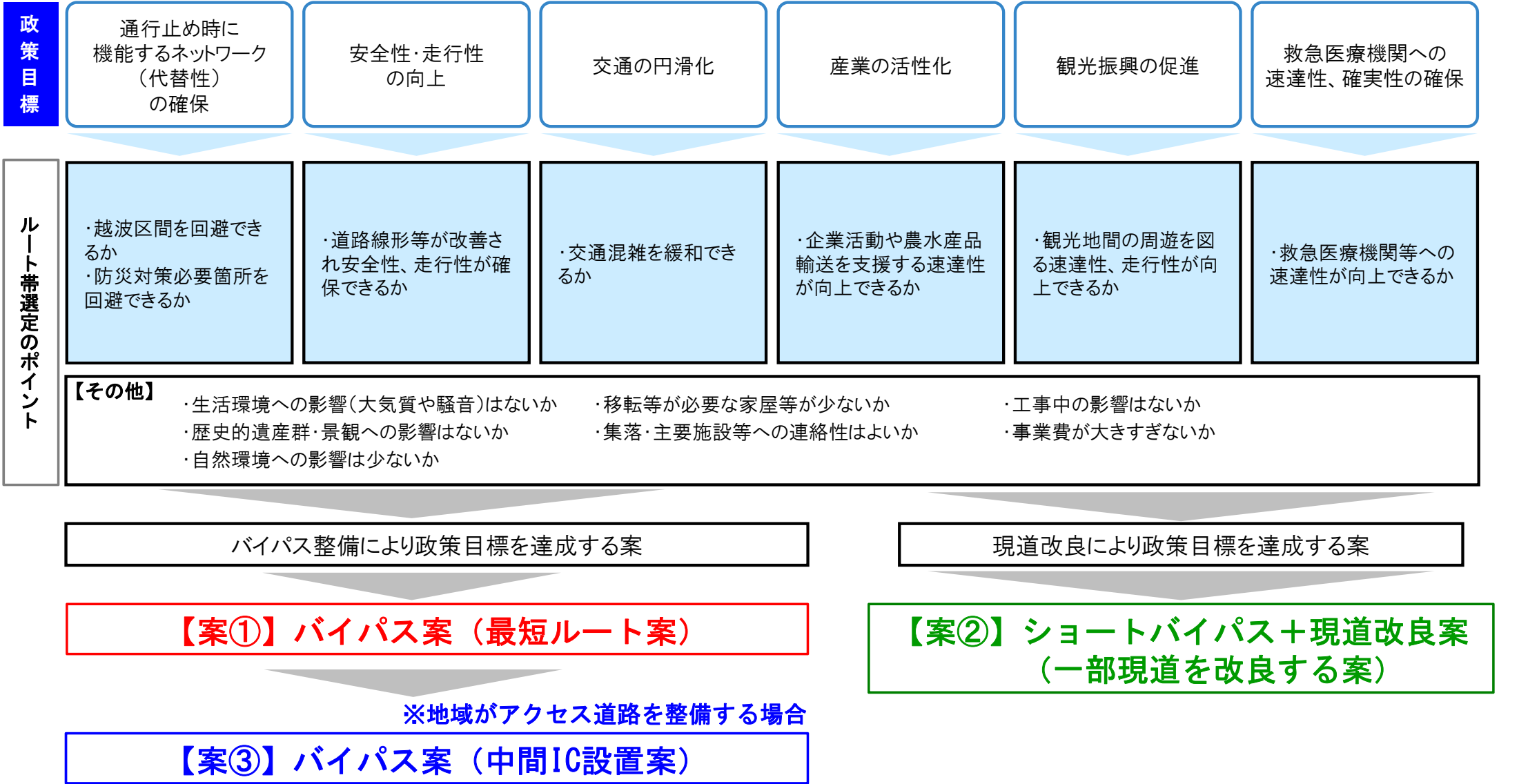
- 第1回小委員会で整理した地域の課題や政策目標について妥当性を確認。
- 「災害時における大きな迂回」、「幅員狭小等の道路構造」、「渋滞等による円滑な走行の低下」等の解消を求める意見が多く、また、「救急搬送の円滑化」、「円滑な物資の輸送」、「観光や地域間交流」等の地域を支える道路の役割に期待されており、さらに、山陰道の早期整備が望まれている。

3. 対応方針（原案）の検討

3. 対応方針（原案）の検討

1) 対応方針（ルート帯案）の考え方

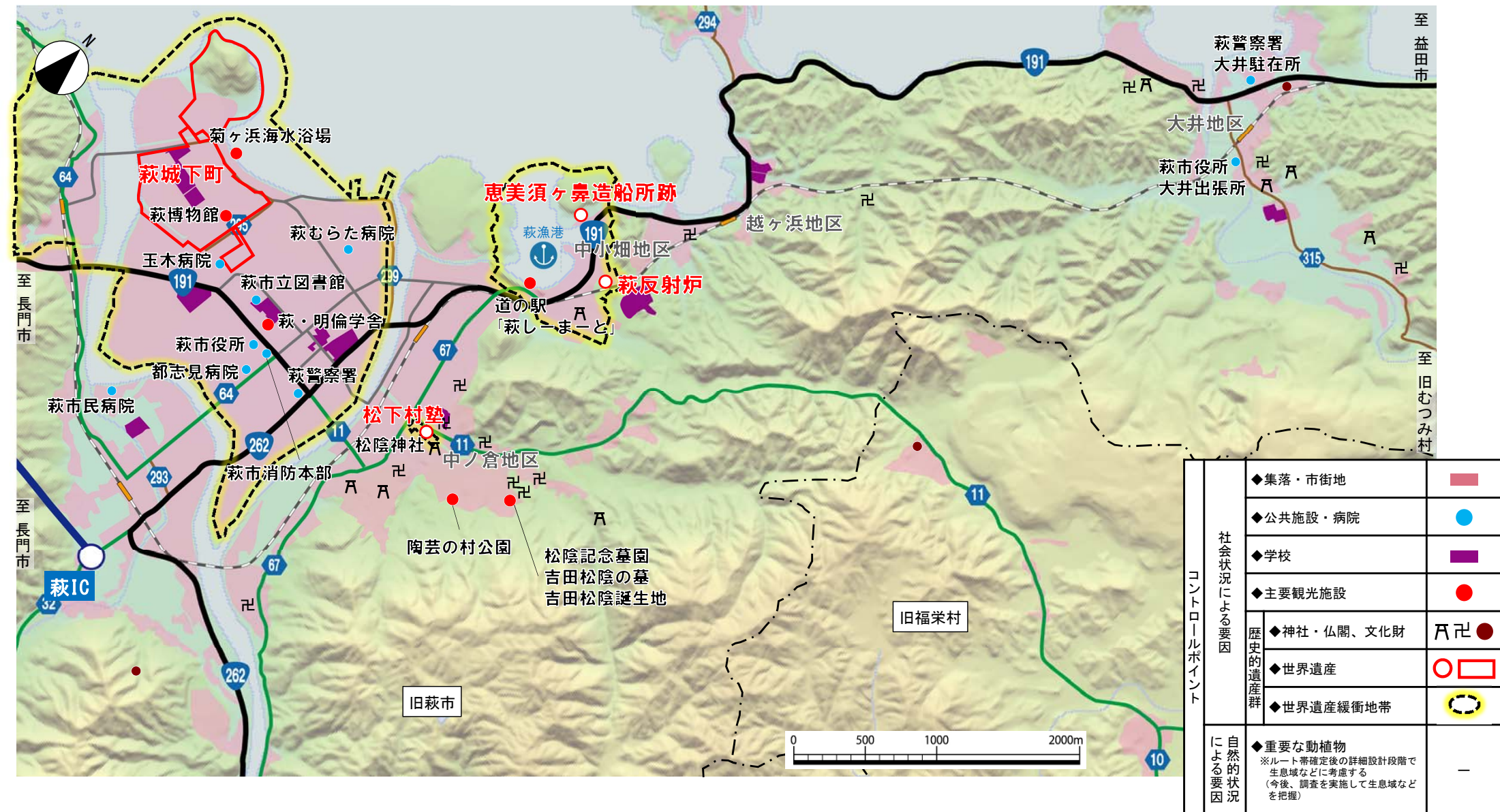
- 第1回意見聴取で地域の課題や政策目標などについて確認したことから、コントロールポイントなどを踏まえてルート帯案を設定する。
- 設定したルート帯案が各政策目標にどのように資するのかなどを整理し、第2回意見聴取で地域がより重視する政策目標を設定することで、地域のニーズを十分に踏まえたものであるかを確認する。



3. 対応方針（原案）の検討

2) コントロールポイントの考え方

〇ルート帯を検討する上での主なコントロールポイントとして、集落・公共施設・歴史的遺産群等を設定。



※コントロールポイントとは、道路の利便性を考慮して通過すべき地点や、社会的影響が大きく回避すべき建物等

3. 対応方針（原案）の検討
3) ルート帯案の概要

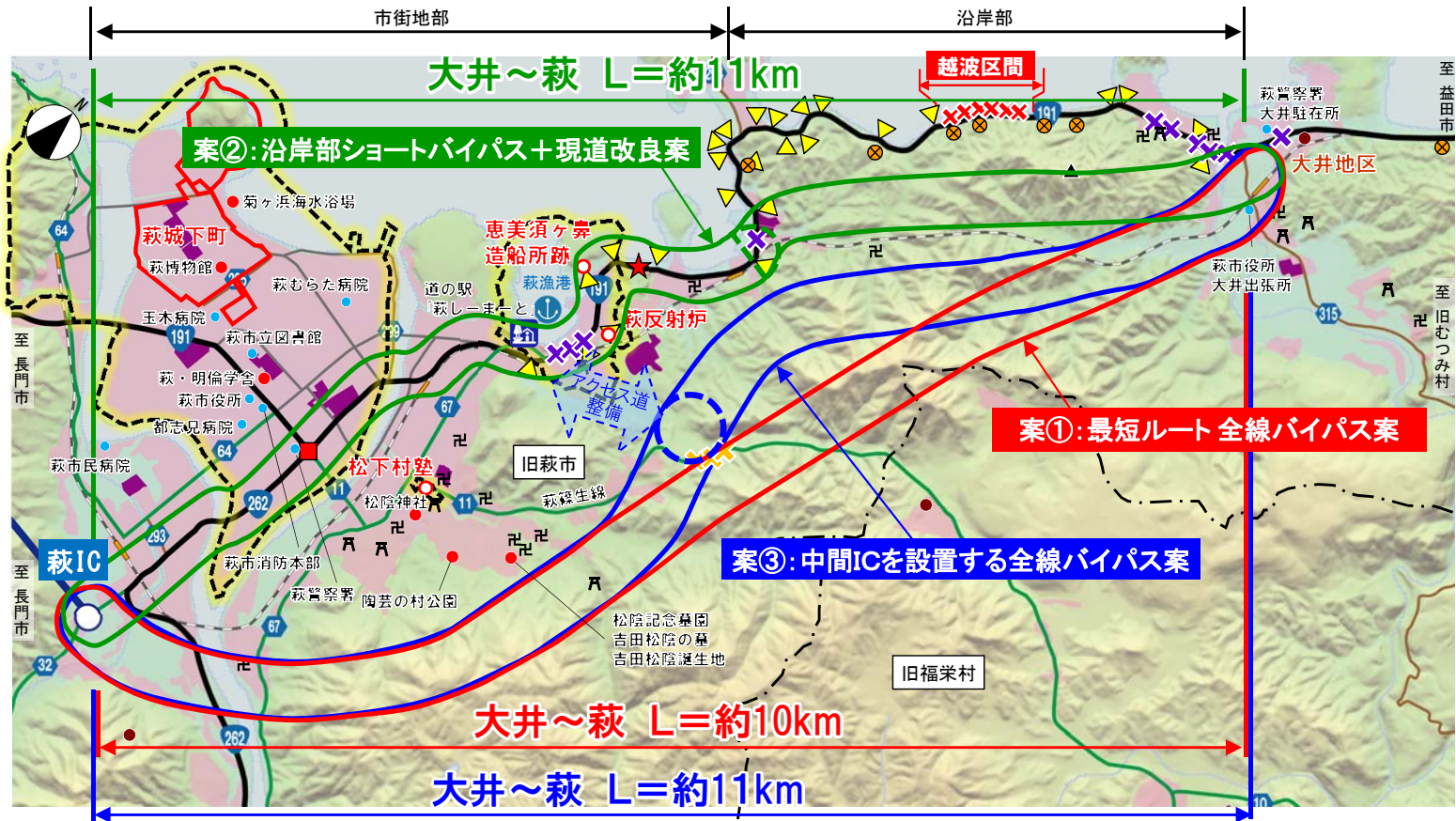


Table with 2 columns: Symbol and Description. It lists various road conditions and control points such as 'Main congestion points', 'Disaster countermeasures necessary points', and 'Control points (Control points)'.

※ルート帯(幅500m)に含まれるコントロールポイントは詳細ルートの検討時に配慮する。

- 【特徴】 ○北側の沿岸部については、新設による別線整備により、災害・事故等の現道課題を解消し、南側の市街地（世界遺産等）については、政策目標の達成等を考慮し、以下の案を検討する。
- 【案①】：市街地（世界遺産等）を回避し、最短ルートで結ぶ全線バイパス案
・対象区間を可能な限り最短ルートで結び、現道課題の解消を図り、通過交通等の速達性に最も優れる。
- 【案②】：沿岸部ショートバイパス+現道改良案
・現道改良により、現道課題の解消を図り、市街地からの利便性に優れる。
・市街地で道路幅員の拡幅等を行うため、支障家屋が多数発生。また世界遺産等への影響も大きい。
- 【案③】：市街地（世界遺産等）を回避し、中間ICを設置する全線バイパス案
・中間ICを設置することにより、観光拠点施設等や市街地へのアクセス性に優れる。
・基本的に別線整備で現道課題の解消を図り、通過交通の速達性にやや優れる。
・全線バイパス案に中間ICを設置することにより、案①に対し事業費が若干高く、延長も若干長い。
※地域がアクセス道路を整備する場合

3. 対応方針（原案）の検討

4）ルート帯案の概要【案①：最短ルート全線バイパス案】

○全線別線整備により、現道課題の解消と時間短縮を図るルート案



■整備概要

延長	約10km
構造	サービス速度80km/h (自動車専用道路)
コスト	約580～630億円

■ポイント

内容	- 対象区間を可能な限り最短で結び、通過交通の速達性に最も優れる。 - 基本的に新設による別線整備で現道課題の解消を図る。
----	---

※ルート帯(幅500m)に含まれるコントロールポイントは詳細ルートの検討時に配慮する。

3. 対応方針（原案）の検討

5) ルート帯案の概要【案②：沿岸部ショートバイパス＋現道改良案】

〇市街地部を現道改良により、現道課題の解消を図る案



■整備概要

延長	約 1 1 km
構造	サービス速度 5 0 km/h ※ショートバイパス 8 0 km/h (一般道)
コスト	約 3 0 0 ～ 3 5 0 億円

■ポイント

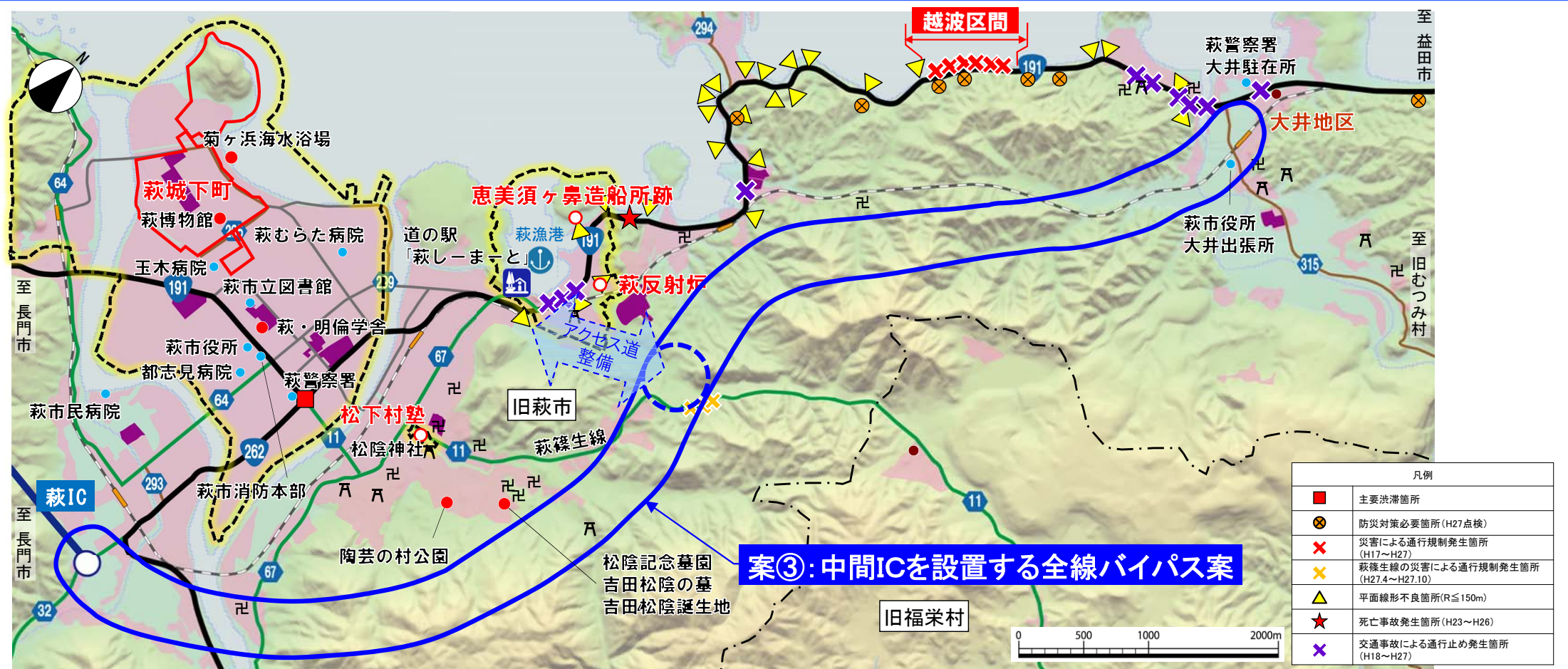
内容	・ 現道改良により、現道課題の解消を図り、市街地からの利便性に優れる。 ・ 市街地部で道路幅員の拡幅等を行うため、支障家屋が多い。また、世界遺産等への影響も大きい。
----	--

※ルート帯(幅500m)に含まれるコントロールポイントは詳細ルートの検討時に配慮する。

3. 対応方針（原案）の検討

6) ルート帯案の概要【案③: 中間 I Cを設置する全線バイパス案】

○全線別線整備(中間IC設置)により、現道課題の解消と時間短縮を図るルート案



■整備概要

■ポイント

延長	約 1 1 km	内容	・ 中間 I C を設置することにより、観光拠点施設等や市街地へのアクセス性に優れる。 ・ 基本的に別線整備で現道課題の解消を図り、通過交通の速達性にやや優れる。 ・ 全線バイパス案に中間 I C を設置することにより、案①に対し事業費が若干高く、延長も若干長い。 ※地域がアクセス道路を整備する場合
構造	サービス速度 8 0 km/h (自動車専用道路)		
コスト	約 6 1 0 ～ 6 6 0 億円 (中間IC設置費用約20～30億円含む)		

凡例 (コントロールポイント)	
■	集落・市街地
●	公共施設・病院
■	学校
●	主要観光施設
●	神社・仏閣・文化財
○	世界的遺産
○	世界遺産緩衝地帯

※ルート帯(幅500m)に含まれるコントロールポイントは詳細ルートの検討時に配慮する。

3. 対応方針（原案）の検討

7）ルート帯案の比較・評価

評価の項目		評価指標	【案①】バイパス案 (最短ルート 全線バイパス案)	【案②】現道改良案 (沿岸部ショートバイパス＋現道改良案)	【案③】バイパス案 (中間ICを設置する全線バイパス案)
			延長 約10km(自動車専用道路)	延長 約11km(一般道路)	延長 約11km(自動車専用道路)
「政策目標」に対する評価	通行止め時に機能するネットワーク(代替性)の確保	通行止めの回避	・災害や事故による <u>通行止めは回避可能</u>	・市街地部では、災害や事故による通行止め時の <u>代替路が確保されず、通行止めとなる場合がある</u>	・災害や事故による <u>通行止めは回避可能</u>
	安全性・走行性の向上	線形不良・幅員狭小箇所の回避	・バイパス整備により <u>線形不良箇所を回避</u> ・通過交通がバイパスに転換するため市街地内の <u>安全性が向上</u>	・市街地部は現道改良により <u>安全性は向上するが、引き続き、通過交通と生活交通が混在</u>	・バイパス整備により <u>線形不良箇所を回避</u> ・通過交通がバイパスに転換するため市街地内の <u>安全性が向上</u>
	交通の円滑化	観光シーズンの国道191号の渋滞	・バイパスに通過交通等が転換し、 <u>渋滞が緩和</u>	・現道拡幅により交通処理能力が向上し、 <u>渋滞が緩和</u>	・バイパスに通過交通等が転換し、かつ中間ICを活用した利用の選択肢が増えるため、 <u>渋滞が最も緩和</u>
		通過交通の市街地の信号交差点の影響	・市街地の <u>連続する信号交差点を回避</u> できる	・市街地の <u>連続する信号交差点を回避できない</u>	・市街地の <u>連続する信号交差点を回避</u> できる
	産業の活性化	農水産物の輸送時間(萩以东～下関・九州方面)	・最短ルートのため、 <u>速達性に優れる</u> (現況に比べ約10分短縮)	・現道を活用するため、 <u>速達性に劣る</u> (現況に比べ約4分短縮)	・バイパス整備のため、 <u>速達性に優れる</u> (現況に比べ約10分短縮)
	観光振興の促進	主要観光地(萩一ま一と)への立寄りやすさ	・中間ICが無いため <u>アクセス性に劣る</u> (最寄りIC(萩IC)から約9分)	・現道改良により <u>アクセス性は向上するものの、案③より劣る</u> (最寄りIC(萩IC)から約9分)	・中間ICを利用することで <u>アクセス性に優れる</u> (最寄りIC(中間IC)から約4分)
	救急医療機関への信頼性、速達性の確保	大井地区から第2次救急医療機関までの信頼性・速達性	・現道課題の回避により <u>信頼性・速達性が向上</u> (現況に比べ約1分短縮)	・交通処理能力が向上し <u>速達性が向上するが、市街地部の代替性は確保されない</u> (現況に比べ約3分短縮)	・現道課題の回避及び中間ICの利用により <u>信頼性・速達性が向上</u> (現況に比べ約3分短縮)
		救急搬送時の走行性	・自動車専用道路であり、 <u>安静搬送に優れる</u>	・カーブ区間や交差点により、 <u>安静搬送に劣る</u>	・自動車専用道路であり、 <u>安静搬送に優れる</u>
配慮すべき事項	生活環境・自然環境の保全調和	生活環境への影響(大気質や騒音の影響)	・市街地部を通過する交通がバイパスに転換するため、 <u>現道沿線の環境が改善</u>	・市街地部を通過するため、 <u>沿道環境は改善しない</u>	・市街地部を通過する交通がバイパスに転換するため、 <u>現道沿線の環境が改善</u>
		歴史的遺産群・景観への影響	・歴史的遺産群を回避しており <u>影響はない</u>	・歴史的遺産群の緩衝地帯を通過するため <u>影響がある</u>	・歴史的遺産群を回避しており <u>影響はない</u>
		自然環境への影響	・全線バイパスのため、影響があるものの、重要な種・群落の生息地、生育地を回避しており、 <u>影響を与える可能性は小さい</u>	・バイパス部は影響があるものの、重要な種・群落の生息地、生育地を回避しており、 <u>影響を与える可能性は小さい</u> ・市街地部は現道改良のため <u>影響は少ない</u>	・全線バイパスのため、影響があるものの、重要な種・群落の生息地、生育地を回避しており、 <u>影響を与える可能性は小さい</u>
		移転等が必要な家屋数	・家屋への <u>影響が小さい</u> (約35件)	・家屋への <u>影響が大きい</u> (約204件)	・家屋への <u>影響が小さい</u> (約40件)
	集落・市街地、主要施設等とのアクセス	旧福栄村方面の集落・主要施設などとの連絡性	・中間ICが無いため <u>アクセス性に劣る</u> (最寄りIC(大井IC)から約18分)	・中間ICが無いため <u>アクセス性に劣る</u> (最寄りIC(萩IC)から約18分)	・中間ICを利用することで <u>アクセス性に優れる</u> (最寄りIC(中間IC)から約9分)
	工事中の影響	現道交通への影響	・現道での工事は少なく、交通規制が少ないため <u>現道交通への影響はほとんどない</u>	・市街地の区間が現道改良であるため、交通規制が発生し、 <u>現道交通への影響が大きい</u>	・現道での工事は少なく、交通規制が少ないため <u>現道交通への影響はほとんどない</u>
	経済性への配慮	建設に要する費用	約580～630億円	約300～350億円	約610～660億円 (中間IC設置費用約20～30億円含む)

※地域がアクセス道路を整備する場合
(上表にはアクセス道路整備に要する費用は含んでいない)

4. 意見聴取方法

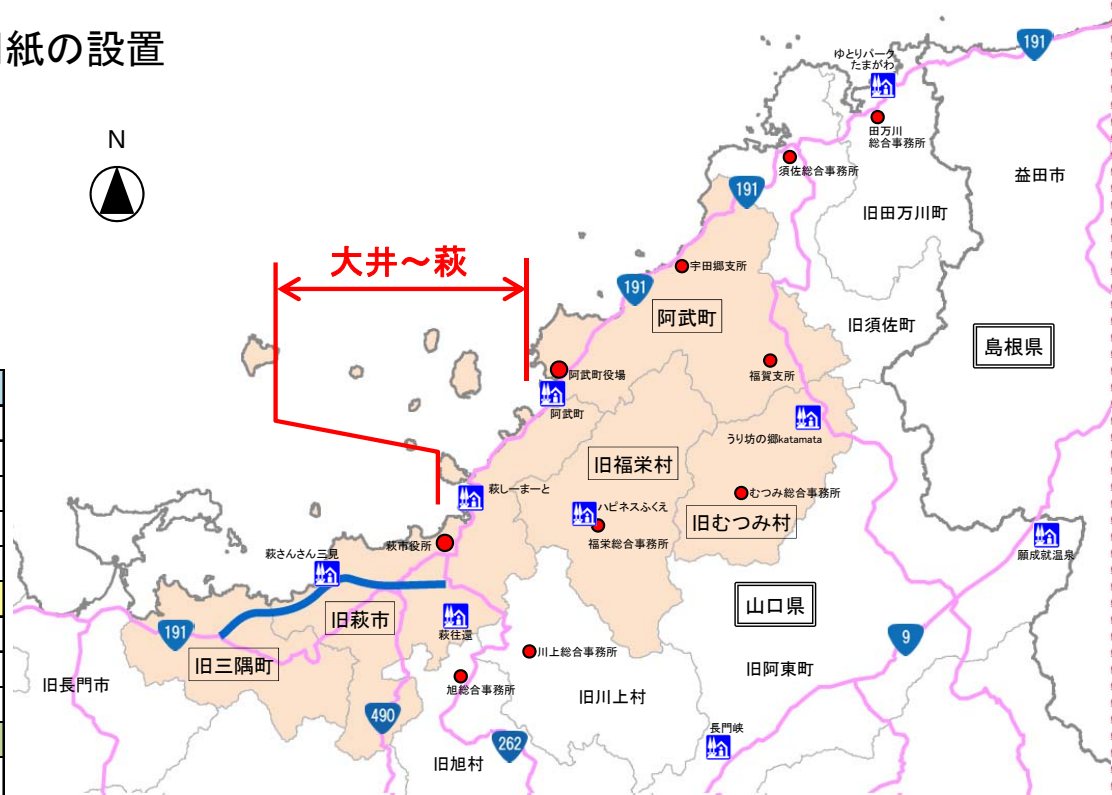
4. 意見聴取方法

1) 意見聴取の概要

■意見聴取の概要

- 実施主体: 国土交通省
- 周知方法: 記者発表、ポスター掲示、新聞広告、
ケーブルテレビ、市町広報誌、HPへのバナー貼り付け
- 配布方法: ①住民は全戸配布、企業は郵送配布
②上記以外は市町役場や道の駅等へのアンケート用紙の設置
③HP上でのWEBアンケート
- 回収方法: ①郵便ポスト
②市町役場や道の駅等への投函ボックスの設置
③HP上での回答
- 期 間: 概ね1ヶ月程度
- 対 象: 下表の通り

住民アンケート(全戸配布): 約23,900世帯		
萩市	旧萩市	約18,700世帯
	旧福栄村	約800世帯
	旧むつみ村	約700世帯
阿武町		約1,700世帯
長門市	旧三隅町	約2,000世帯
事業所アンケート: 約1,500社		
トラック協会加盟企業		約200社
沿線企業		約1,200社
広域利用企業		約100社
道路利用者アンケート: 約25箇所		
常設	道の駅	ゆとりパークたまがわ、萩しーまーと、萩往還、萩さんさん三見、ハピネスふくえ、うり坊の郷、阿武町、長門峡、願成就温泉 等
	自治体	萩市(本庁、総合事務所6箇所)、阿武町(本庁、支所2箇所)、山口県萩土木建築事務所
	その他	観光施設等
WEB		山口河川国道事務所HPにバナー掲載
ヒアリング: 約30社・機関		
自治体		山口県、萩市、阿武町
沿線施設		警察、消防、病院、介護施設、観光地、商工会議所、地元企業、農協、漁協等
その他		トラック協会等



4. 意見聴取方法

2) 各手法の調査項目と活用方針

■意見聴取の方法目的

把握する意見	アンケート	ヒアリング	備考
交通課題 及び道路課題	大井～萩間における交通課題及び道路課題について、地域住民等の概ねの考えを把握する。	アンケートでは把握できない具体的な交通課題及び道路課題、道路の役割について把握する。	第1回
道路機能	地域が道路に求める機能・役割について、地域住民等の概ねの考えを把握する。	アンケートでは把握できない地域が道路に求める機能・役割について把握する。	
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。		
比較ルート帯案 (複数案)に対する 意見	ルート帯選定にあたり、地域住民等が重視する視点を把握する。	ルート帯選定にあたり、アンケートでは把握できない具体的な重要視する視点を把握する。	第2回
インターチェンジに 対する意見	インターチェンジやアクセスを検討するにあたり、配慮すべき事項を把握する	インターチェンジやアクセスについて、アンケートでは把握できない具体的な配慮すべき事項を把握する。	
その他の自由意見	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

3) 第2回アンケート案（計画概要及び現状）

■計画概要

○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。

山陰道(大井^{おおい}～萩^{はぎ})における
計画検討に関するアンケート(第2回)

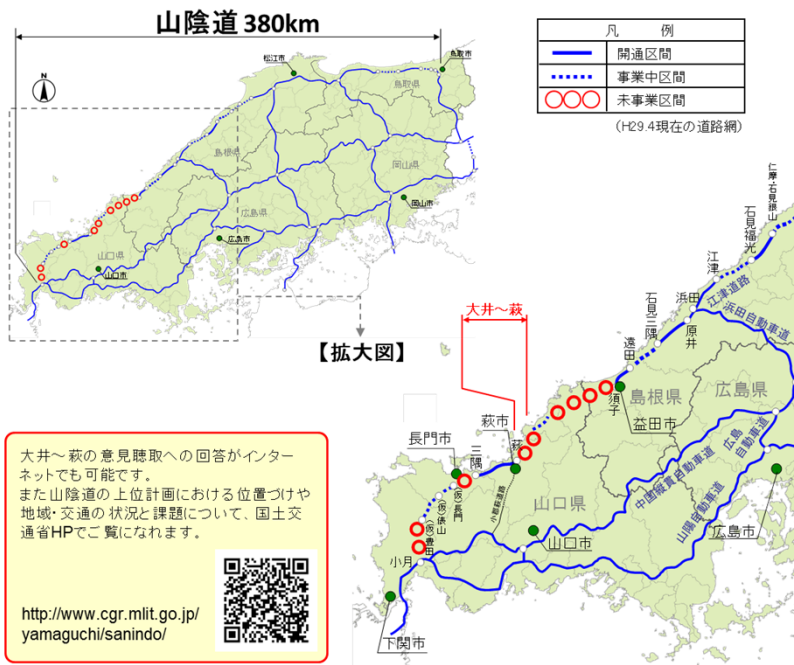
山陰道は、鳥取県鳥取市から島根県を経由し山口県下関市に至る総延長380kmの高規格幹線道路であり、山陰地方の地域経済の活性化、観光の振興、災害に強い道路ネットワークの確保を主な目的として整備を進めています。

今回のアンケートは、大井～萩間の対策案(ルート帯案)を検討していく上での留意事項(重視すべき項目)について、ご意見を伺うものです。
前回に引き続き、本調査にご協力いただきますようお願いいたします。

※高規格幹線道路とは、全国的な自動車交通網を形成する自動車専用道路のことです。

第1回意見聴取では、平成27年10月～11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、約9,600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。

■ この調査の対象は、大井～萩の区間です。



大井～萩の意見聴取への回答がインターネットでも可能です。
また山陰道の上位計画における位置づけや
地域・交通の状況と課題について、国土交
通省HPでご覧になれます。

<http://www.cgr.mlit.go.jp/yamauchi/sanindo/>



■大井～萩間の国道191号の現状

○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号の状況と課題



道路の構造

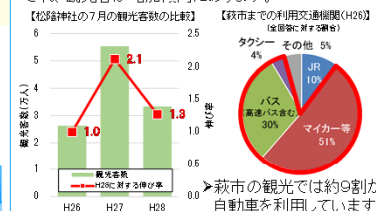
- ▶急カーブ、幅員狭小など、道路構造に問題がある区間が存在しています。
- ▶通学路指定区間に、歩道未整備箇所が存在しています



▲平面線形不良箇所

観光の状況

- ▶ 萩市では、年間140万人の観光客が訪れ、「まちじゅう博物館」の実現に向け、まちなみ整備と観光資源のネットワーク化を推進しています。
- ▶ 山陰地方（鳥取県出雲市から山口県長門市）は、魅力的な観光地があるにも係らず、移動時間が長くツアーが組みにくいエリアです。
- ▶ 平成27年7月に萩市の5資産が世界文化遺産に認定され、観光客が増加傾向にあります。



自動車を利用しています

渋滞の状況

▶市街地で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、渋滞が発生しています。



▲渋滞の発生状況

通行止めの状況

- ▶越波区間があり、10年間(H17～H26)に6回通行規制が発生しています。
- ▶交通事故による通行止めが10年間(H19～H28)に11回発生しています。
- ▶通行止め発生時には代替路が無く、大幅な迂回を強いられます。



▲越波の発生状況



▲事故の発生状況

発生年度	件数	全面通行止め時間
H19	1	時間不明
H20	1	41分
H21	1	40分
H22	1	40分
H23	2	50分
H25	1	19分
H26	1	5分
H28	1	27分
合 計	11	3時間42分

4. 意見聴取方法

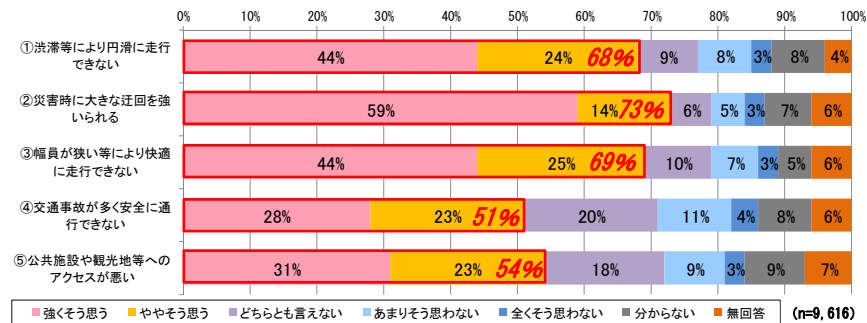
3) 第2回アンケート案（第1回アンケート集計結果）

○第1回のアンケートの質問事項である「道路の課題」、「地域の道路に求められる機能・役割」について集計結果を説明するとともに、行政や業界に行ったヒアリング結果も説明。

地域住民の方々や道路を利用されるの方々などから、9,616件の回答をいただきました。

■アンケート結果

1. 大井～萩間の国道191号の課題について



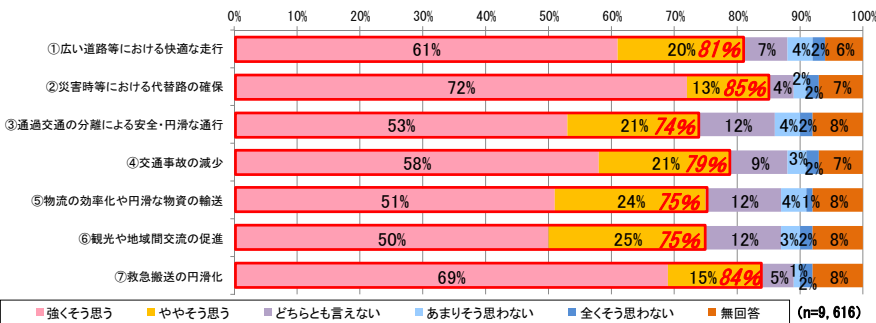
「災害時に大きな迂回を強いられる」、「幅員が狭い等により快適に走行できない」、「渋滞等により円滑に走行できない」といった交通課題に対する意見が多い。

■ヒアリング結果

1. 大井～萩間の国道191号の課題について

- ・萩市内での渋滞は萩一まーと入口及び越ヶ浜(笠山入口)の信号で発生。(漁協:渋滞)
- ・益田方面からの通勤者、通院患者は越波・土砂災害などによる交通規制による迂回で大幅な時間と距離がかかる。(病院:防災)
- ・小畑付近の急カーブ、大井橋付近の幅員が狭い等、道路線形の問題が見受けられる。(商工会議所:道路構造)
- ・萩市越ヶ浜の急カーブ、萩市大井の狭い橋等を危険箇所として認識している。(警察署:交通安全)
- ・旧福栄村や旧むつみ村から萩市街地への利便性向上が課題である。(萩市:アクセス性)

2. 大井～萩間の道路に求められる機能について



「災害時等における代替路の確保」、「救急搬送の円滑化」、「広い道路等における快適な走行」などの道路機能を重要としている意見が多い。

2. 大井～萩間の道路に求められる機能について

- ・国道191号が大雨などによる通行止めの場合、迂回路も土砂崩れによる通行止めが多く、さらに国道9号へ迂回するため大幅な時間ロスを生じているが、代替路として活用できる道路は、迅速な対応につながる。(警察署:道路構造、防災)
- ・萩との間では事故による交通規制が多く、大きな迂回で時間をロスすることがあるが、広く、楽な道路ができれば、安全性も高まり、迂回路としても有効に活用できると思う。(介護施設:交通安全)
- ・生産物の流通が円滑になり、販路の拡大等、地場産業の活性化につながる。(萩市:産業)
- ・島根西部方面からの移動時間が短縮され、来客数の増加が期待できる。(観光地:観光)
- ・山陰道の開通は、現場への選択肢が増え、より早く現場へ到着できる可能性があるかと期待している。(消防本部:医療)

4. 意見聴取方法

3) 第2回アンケート案（政策目標）

○政策目標を説明。

皆様からいただいたご意見を踏まえた6つの政策目標を設定しました。

通行止め時に機能する
ネットワーク(代替性)の確保



災害に備え、広域的な支援ルート
が確保できること。

安全性・走行性の向上



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。

交通の円滑化



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。

産業の活性化



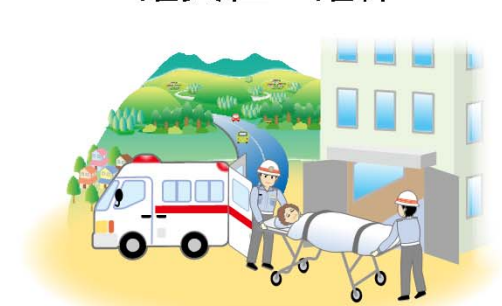
港湾や生産拠点、消費地との連絡性
が良く、広域物流の効率化や円滑な
物資等の輸送ができること。

観光振興の促進



観光や地域間交流を促進できること。

救急医療機関への速達性、
確実性の確保



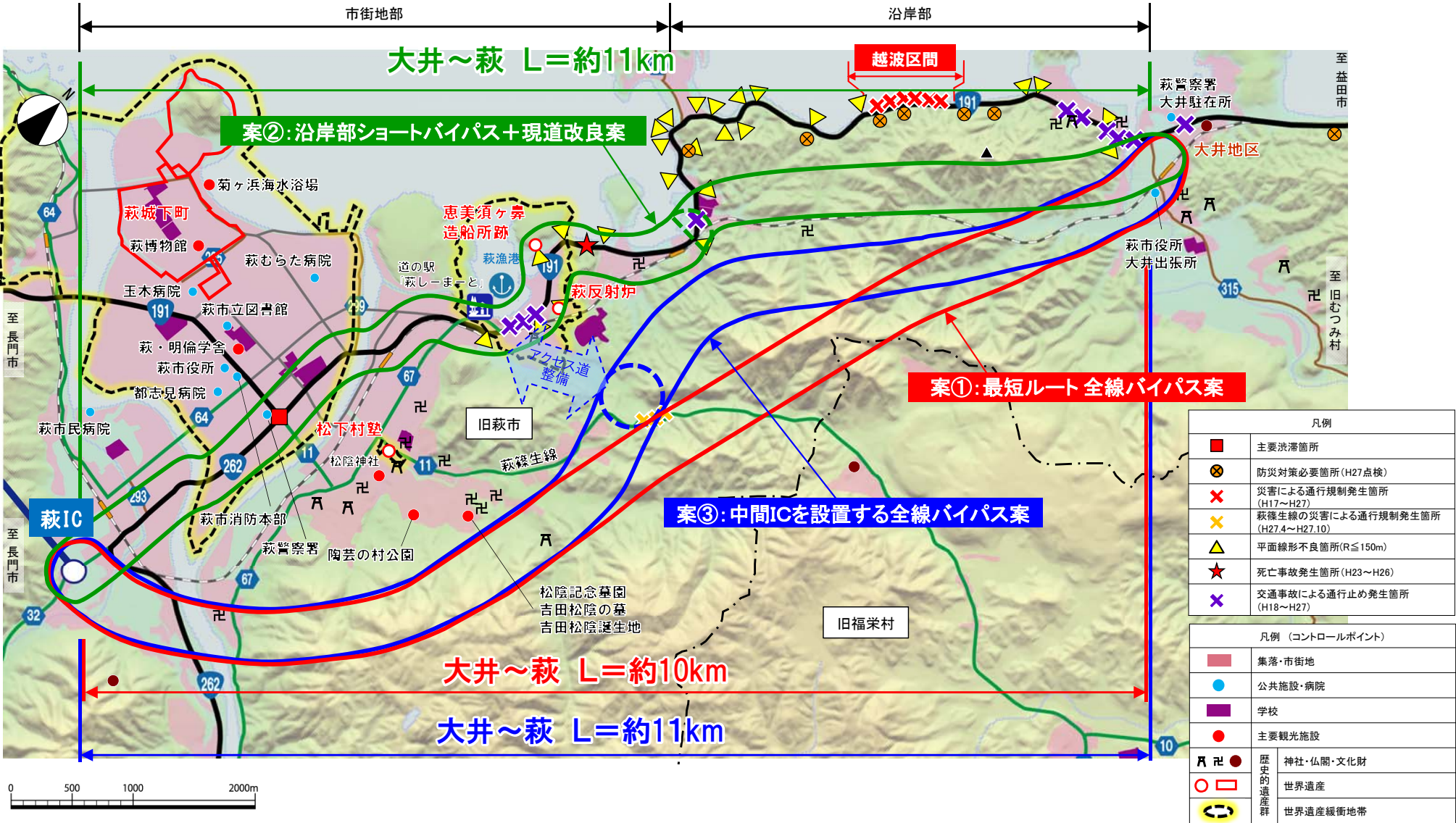
救急病院への移動や広域的な
救急搬送が円滑にできること。

4. 意見聴取方法

3) 第2回アンケート案（対策案の概要）

○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。

各対策案の比較



※ルート帯(幅500m)に含まれるコントロールポイントは詳細ルートの検討時に配慮する。

4. 意見聴取方法

3) 第2回アンケート案（対策案の評価項目）

評価のポイント		【案①】バイパス案 (最短ルート 全線バイパス案)	【案②】現道改良案 (沿岸部ショートバイパス＋現道改良案)	【案③】バイパス案 (中間ICを設置する全線バイパス案)
		延長 約10km(自動車専用道路)	延長 約11km(一般道路)	延長 約11km(自動車専用道路)
道路整備による効果・改善点	災害や事故等による通行止め発生時に代替路が確保されること	・代替路が確保される	・市街地部で代替路が確保されない	・代替路が確保される
	線形不良箇所や幅員狭小箇所を回避し、安全に快適に走行できること	・バイパス整備により安全性が向上する	・国道191号の改良により安全性が向上するが、通過交通と生活交通が混在する	・バイパス整備により安全性が向上する
	渋滞が緩和できること (観光シーズンの国道191号)	・バイパスに交通が転換し渋滞が緩和	・拡幅により交通処理能力が向上し渋滞が緩和	・バイパスに交通が転換し、かつ中間ICを活用した利用の選択肢が増えるため渋滞が最も緩和
	渋滞が緩和できること (通過交通の市街地の信号交差点の回避)	・連続する信号交差点を回避できる	・連続する信号交差点を回避できない	・連続する信号交差点を回避できる
	農林水産物の集荷拠点や産業拠点から消費地までの時間短縮が図れること (萩以東～下関・九州方面の搬送時間)	・速達性に優れる (現況に比べ約10分短縮)	・速達性に劣る (現況に比べ約4分短縮)	・速達性に優れる (現況に比べ約10分短縮)
	観光地へアクセスしやすいこと (主要観光地(萩一まー))	・アクセス性に劣る (最寄りIC(萩IC)から約9分)	・アクセス性に劣る (最寄りIC(萩IC)から約9分)	・アクセス性に優れる (最寄りIC(中間IC)から約4分)
	救急医療機関へ早く、確実、安全に搬送できること (大井地区から第2次救急医療機関までの信頼性・速達性)	・信頼性・速達性が向上 (現況に比べ約1分短縮)	・速達性が向上するが、市街地部の代替性は確保されない (現況に比べ約3分短縮)	・信頼性・速達性が向上 (現況に比べ約3分短縮)
配慮すべき点	救急医療機関へ早く、確実、安全に搬送できること (救急搬送時の走行性)	・自動車専用道路であり、安静搬送に優れる	・カーブ区間や交差点により、安静搬送に劣る	・自動車専用道路であり、安静搬送に優れる
	大気質や騒音等の生活環境への影響が改善すること	・国道191号沿線の環境が改善	・沿道環境は改善しない	・国道191号沿線の環境が改善
	歴史的遺産群や景観に影響が小さいこと	・影響はない	・影響がある	・影響はない
	自然環境への影響が小さいこと	・影響を与える可能性は小さい	・影響を与える可能性は小さい	・影響を与える可能性は小さい
	移転等が必要な家屋が少ないこと	・家屋への影響が小さい (約35件)	・家屋への影響が大きい (約204件)	・家屋への影響が小さい (約40件)
	旧福栄村の集落や主要施設との連絡性が良いこと	・アクセス性に劣る (最寄りIC(大井IC)から約18分)	・アクセス性に劣る (最寄りIC(萩IC)から約18分)	・アクセス性に優れる (最寄りIC(中間IC)から約9分)
	工事中の交通規制の影響が小さいこと	・国道191号等への影響はほとんどない	・国道191号等への影響が大きい	・国道191号等への影響はほとんどない
建設に要する費用が安いこと		約580～630億円	約300～350億円	約610～660億円 (中間IC設置費用約20～30億円含む)

※地域がアクセス道路を整備する場合
(上表にはアクセス道路整備に要する費用は含んでいない)

4. 意見聴取方法

3) 第2回アンケート案（質問事項）

- 「対策案（ルート帯案）」、「インターチェンジ」について確認
- 「質問事項」と合わせて、自由意見や回答者の属性を確認

【 質 問 票 】

（回答はがきに記載してください）

質問1 今回、3つのルート帯案を検討していますが、地域にとって望ましい案を考える際に重視すべき項目はどれだと思いますか？
以下の①～⑭の中から、特に重要と思うものを**3つ選んでください。**

- ① 災害や事故等による通行止め発生時に代替路が確保されること
- ② 線形不良箇所や幅員狭小箇所を回避し、安全に快適に走行できること
- ③ 渋滞が緩和できること
- ④ 農林水産物の集荷拠点や産業拠点から消費地までの時間短縮が図れること
- ⑤ 観光地へアクセスしやすいこと
- ⑥ 救急医療機関へ早く、確実、安全に搬送できること
- ⑦ 大気質や騒音等の生活環境への影響が改善すること
- ⑧ 歴史的遺産群や景観に影響が小さいこと
- ⑨ 自然環境への影響が小さいこと
- ⑩ 移転等が必要な家屋が少ないこと
- ⑪ 旧福栄村・旧むつみ村方面の集落や主要施設との連絡性が良いこと
- ⑫ 工事中の交通規制の影響が小さいこと
- ⑬ 建設に要する費用が安いこと
- ⑭ その他（上記以外で重視すべき項目についてご自由にお書きください）

質問2 インターチェンジなど周辺からのアクセスを検討する際に、どのようなことに配慮すべきだと思いますか？ご自由にお書きください。

質問3 その他、道路を整備することによる懸念事項や配慮した方が良くと思うことなどについて、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
・平成〇年〇月〇日(〇)まで に投函願います。

【 回 答 は が き 】

（質問票をご覧ください回答してください）

質問1

地域にとって望ましいルート帯案を考える際に、何が重要と思いますか？

【 ①～⑭に〇をつけてください。 (3つ選んでください) 】

①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭

(14 記入欄)

質問2

インターチェンジなど周辺からのアクセスを検討する際に、どのようなことに配慮すべきだと思いますか？ご自由にお書きください。

質問3

<自由回答>

3) 第2回アンケート案（質問事項）

今後の手続きの流れ

新規事業採択時評価

【中国地方小委員会】
地域のみなさまからの意見聴取等も踏まえ、
対応方針（案）〔概略ルート・構造等〕の検討を
行います。

【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】
地域のみなさまからの意見聴取等も踏まえ
複数ルート帯案を検討

【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】
地域と道路の現状と課題を整理

■：計画段階評価の手続き範囲

今回のアンケートはこの段階です

※ 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。

アンケートのお問い合わせ先



安心して快適な
地域づくりのために
みなさまのご意見を
お待ちしております。