



国土を**整え**、全力で**備える**
国土交通省中国地方整備局
山口河川国道事務所
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
Chugoku Regional Development Bureau

お知らせ

2016 年（平成 28 年）3 月 3 日

資料提供先：

山口県政記者クラブ、山口県政記者会、山口県政滝町クラブ

山陰道（俵山^{たわらやま}～豊田^{とよた}間）における直轄調査結果の
送付について

この度、山陰道（俵山～豊田間）における直轄調査がまとまり、山口県にその結果を送付したことをお知らせいたします。

直轄調査結果については別添のとおりです。

問い合わせ先： 国土交通省中国地方整備局 山口河川国道事務所

副所長

ひらやま かずひろ
平山 和弘

計画課長

よしだ まさと
吉田 真人

TEL 0835-22-1819(直通)

URL <http://www.cgr.mlit.go.jp/yamaguchi/>

山陰道(俵山～豊田間)に係る直轄調査結果

【求められる機能(政策目標)】

○広域観光ルート形成

山口県北部の観光拠点と北部九州を繋ぐ広域観光ルートの形成が可能となる道路が必要。

○水産業の支援による地域活性化

下関・九州方面への出荷の安定化、効率化により、地域の主要産業である水産業の拠点「仙崎漁港」を機能強化する道路が必要。

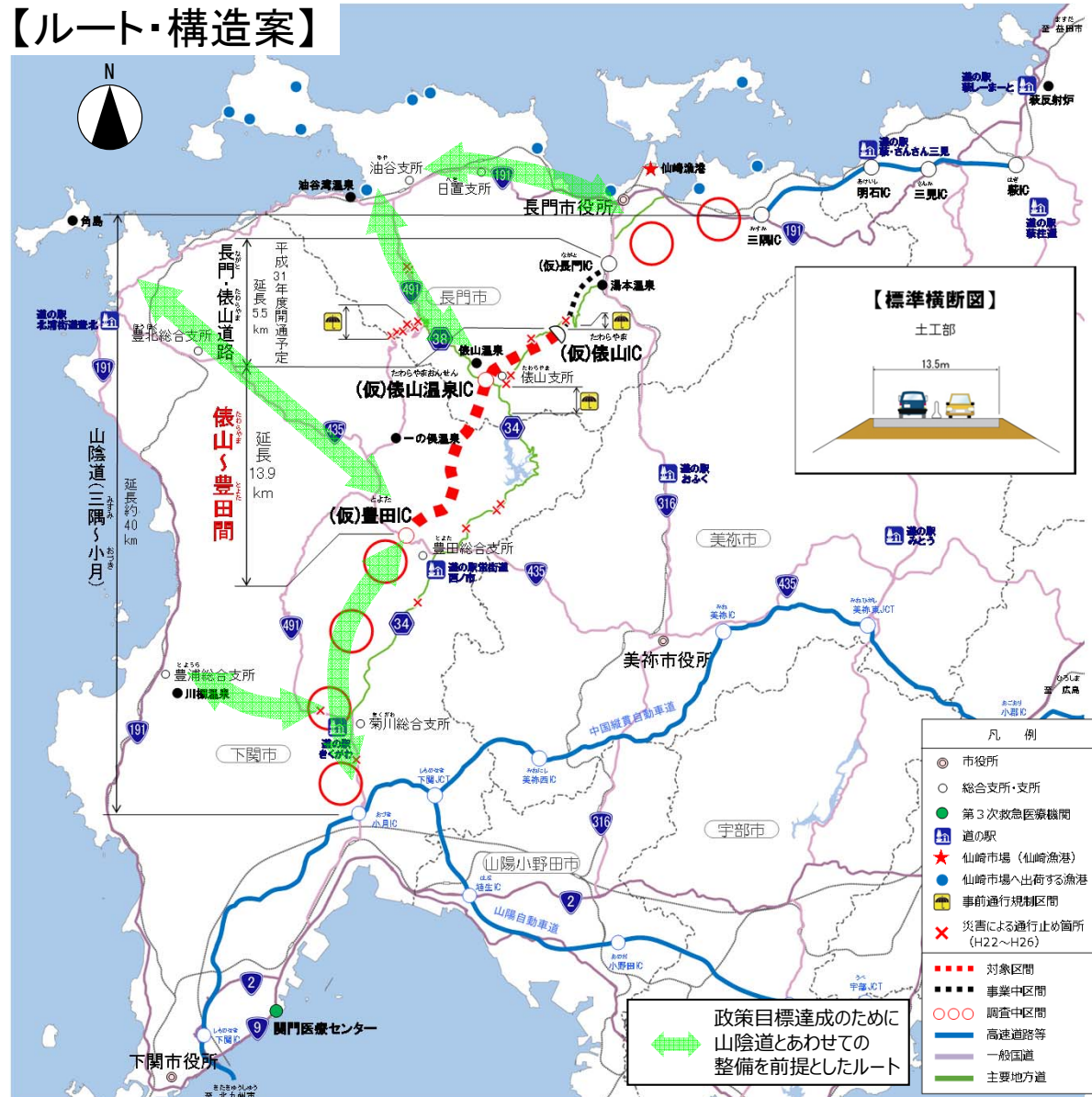
○救急医療・高次医療サービスの確保

第3次救急医療機関がない山口県北部を60分圏域内とする道路が必要。

○異常気象時の孤立・広域迂回の回避

防災上の課題が多く存在している長門～豊田間において、住民の生活や地域の産業を守るための災害に強い道路が必要。

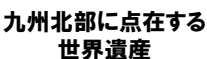
【ルート・構造案】



【技術的な課題】

俵山～豊田間は、県には施工実績のない規模の大断面及び長大トンネルの整備が必要だが、酸性凝灰岩(風化した凝灰岩)など地質脆弱面が発現する可能性が高く、設計や施工方法の選定、施工管理に高度な技術力が必要。

【九州方面から山口県北部へ訪れる観光入込客数】



観光交流の多い
九州～下関市



【観光協会へのヒアリング結果】

・長門市への旅行者の多くは九州・下関方面から。移動時間の短縮、安全性の向上により、観光周遊の増加、萩などへの宿泊拠点になることを期待。

資料：H28.1ヒアリング調査



萩反射炉



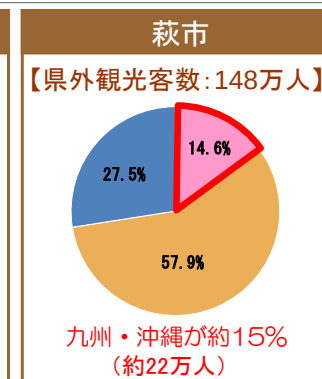
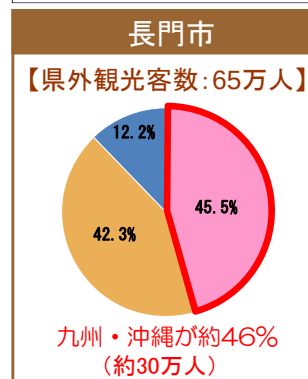
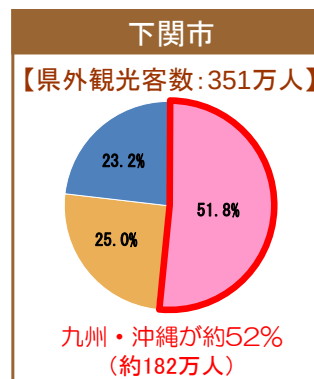
湯本温泉

○北部九州の施設とともに萩市の萩反射炉、松下村塾など5資産が「明治日本の産業革命遺産」として世界文化遺産に登録(H27.7)



○長門市が民間リゾート会社とともに
湯本温泉を活性化すべく、まちづく
り基本計画「湯本温泉マスタープラ
ン」を策定中
(H28.6取りまとめ予定)

[凡例] 近畿・中四国 九州方面 東日本



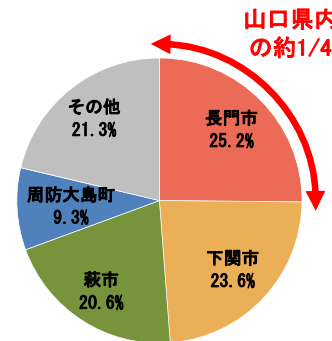
資料：山口県観光客動態調査（H26年）

- 水産業及び水産加工業は長門市の主要産業の一つであり、「長門市水産物販路拡大計画(H23.2)」などを策定し、概ね10年を目標に仙崎漁港を拠点に水産物の高付加価値化や配送の効率化、販路拡大を進めている。
- 約3割を占める仙崎市場から下関・九州方面への出荷にあたり、商品価値低下の回避や大型トラックによる配送効率向上のため、線形不良箇所や狭小幅員トンネル、事前通行規制区間を避けたルート確保が必要。

【福岡に販売先をもつ「鮮魚卸」業者の流通ルート】

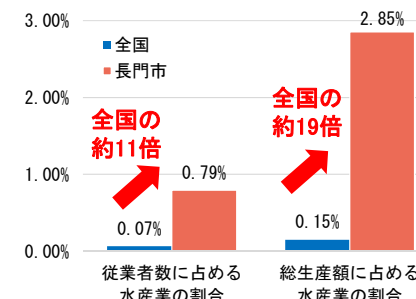


【山口県内における市町村別漁獲量構成割合】



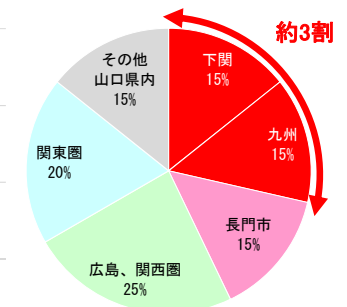
資料：農林水産省「漁業・養殖業生産統計」(H25)
中国四国農政局「山口農林水産統計年報」(H25)

【従業者及び総生産額に占める水産業の割合】



資料：山口県「平成24年度市町民経済計算」内閣府「県民経済計算」(平成24年度)総務省「平成26年経済センサス」

【仙崎市場で取り扱う水産物の消費地】



※H27.4時点の状況
資料：長門市商工水産課

【ヒアリング結果】

(長門市商工水産課)

- ・道路が整備されれば、鮮度のよい状態でより早く下関・九州方面の消費地へ運ぶことが可能となるので、高値での取引が期待されます。

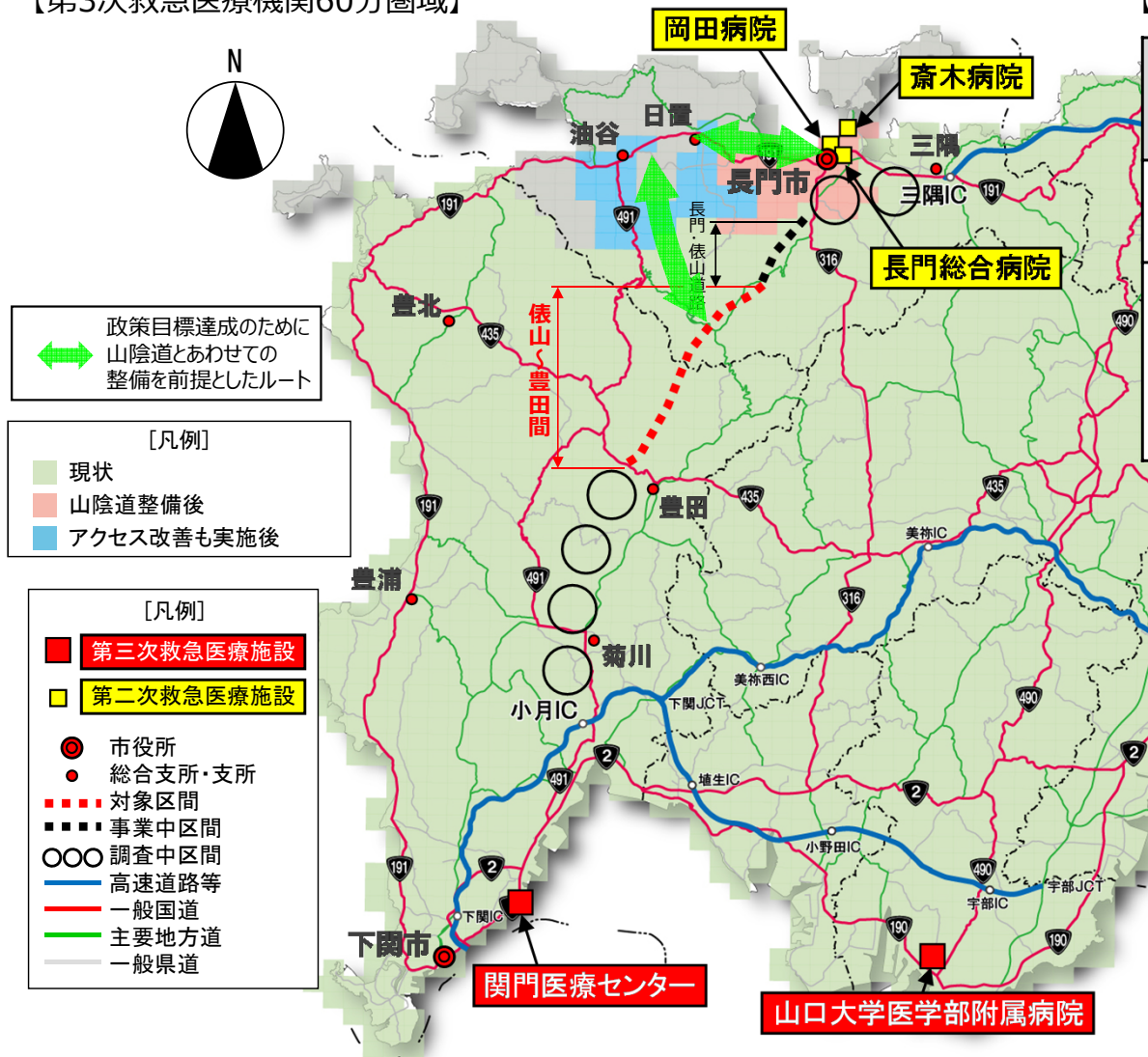
(長門市の水産関連企業)

- ・下関長門線は狭小区間や線形が厳しいため、輸送に4t車を使用せず2t車を使用している。
- ・鮮魚を入れた水桶の輸送も多く、道路線形が悪いと水桶の水がこぼれ、商品価値がなくなる。
- ・現在は納入時間と輸送時間からの逆算で、買い取り可能な時間を設置しているが、仮に山陰道が整備されて、輸送にかかる時間が30分短縮されるのであれば、漁業従事者は30分長く漁が出来るし、荷崩れリスクも減少。

政策目標：救急医療・高次医療サービスの確保

- 第3次救急医療機関が存在しない山口県北部からは、脳溢血等の緊急手当が必要な患者を関門医療センターへ搬送しているが、60分以内の搬送ができない状況。
- 長門と豊田を繋ぐネットワークの形成により、長門市の約2万4千人が60分圏域内となる。
- 油谷、日置方面へのアクセス改善により、長門市内の全支所が60分圏域内となる。

【第3次救急医療機関60分圏域】

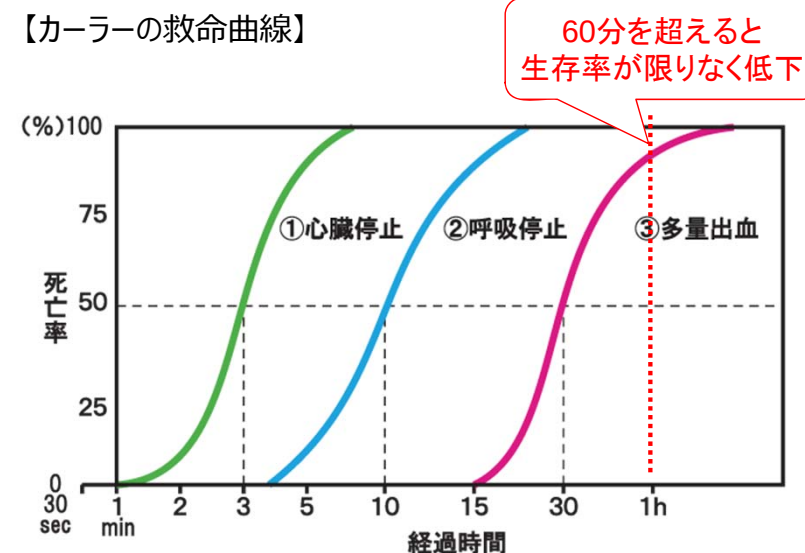


【長門市の第3次救急医療機関への60分圏域人口】

整備パターン	整備無	圏域人口	
			増加
山陰道を整備	9,974人 (26.0%)	24,404人 (63.6%)	+14,430人 (+37.6%)
アクセス道路も整備 ※油谷、日置を想定		28,244人 (73.6%)	+18,270人 (+47.6%)

※カッコ内の%は各市の長門市人口(H22国勢調査)に占める人口の割合

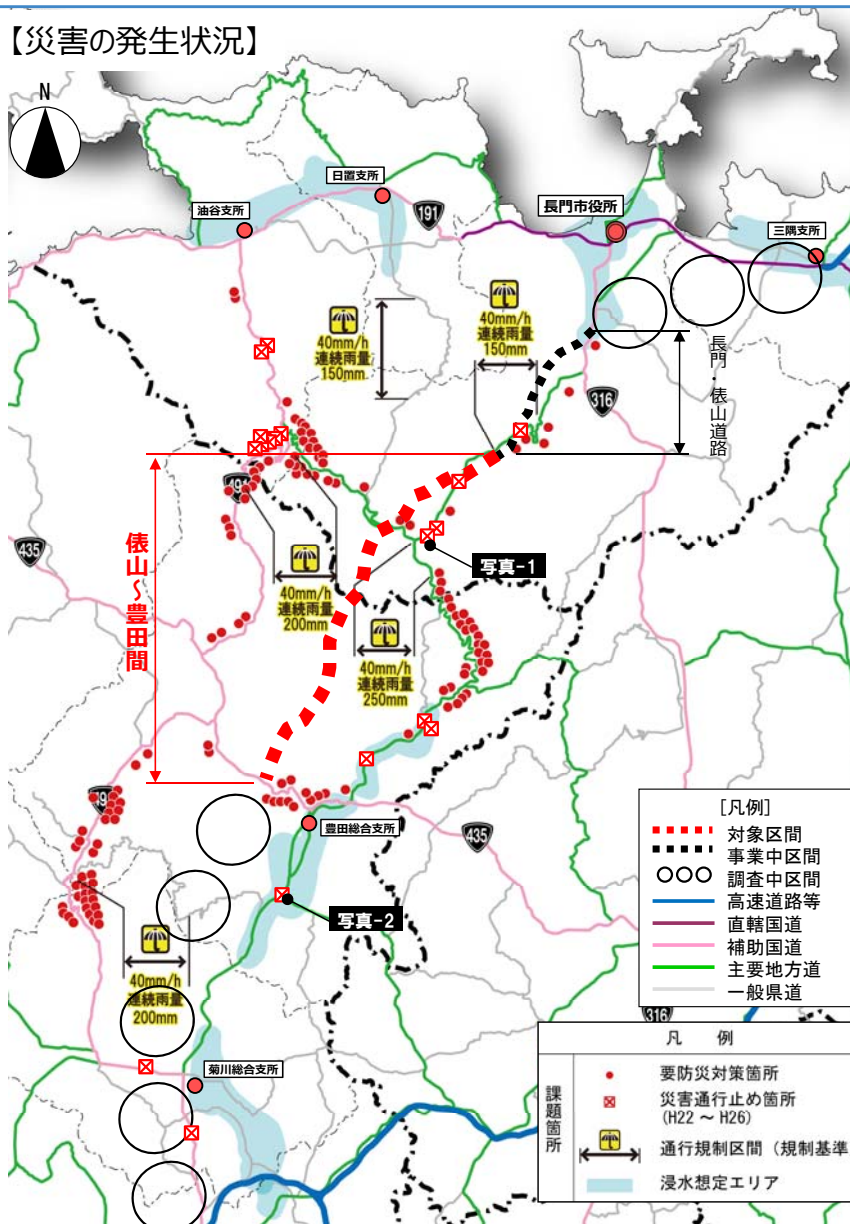
【カーラーの救命曲線】



政策目標：異常気象時の孤立・広域迂回の回避

- 下関市～長門市間は、特に長門市～豊田地区までの間に災害等による通行止めが集中。
- 異常気象時の集落孤立や観光客も含めた広域的な迂回を回避できる、災害に強いネットワークが期待されている。

【災害の発生状況】



▼国道491号の災害通行止め (H22～H26)

年度	概要	発生件数	規制時間
H22	事前規制、災害	4件	155時間10分
H23	事前規制	3件	50時間20分
H25	事前規制	3件	90時間30分
合計	—	10件	296時間



▲長門市俵山【H25.7 被災状況】

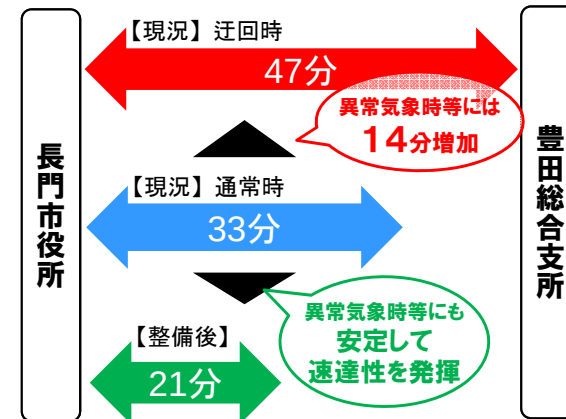
▼下関長門線の災害通行止め (H22～H26)

年度	概要	発生件数	規制時間
H22	災害	5件	139時間35分
H23	災害	1件	22時間15分
H25	事前規制、災害	2件	48時間20分
合計	—	8件	210時間10分



▲下関市豊田町【H22.7 被災状況】

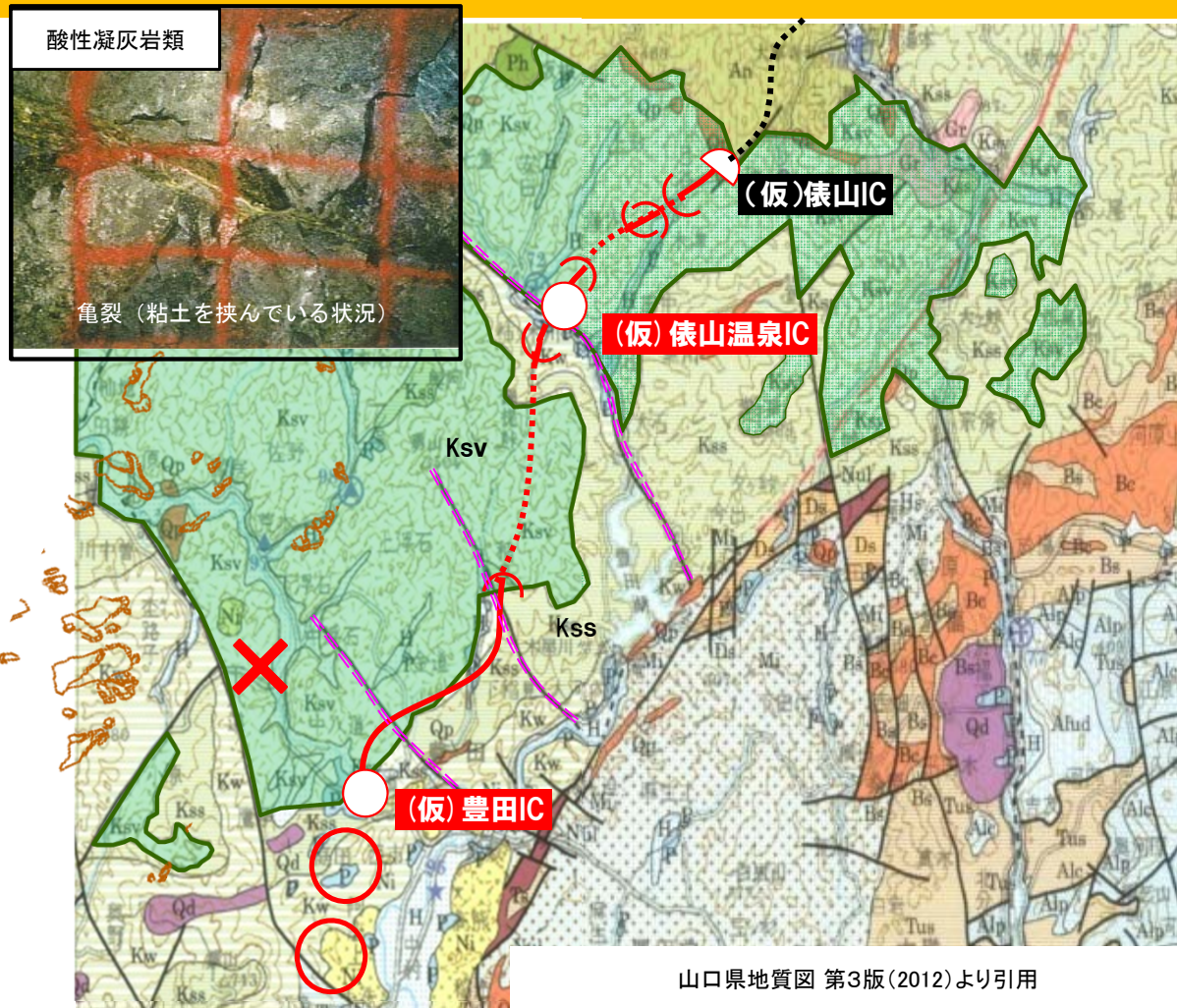
▼通行止め時に想定される迂回ルート



※出典：(現況)H26プローブデータより計算
(整備後)現道は規制速度、長門・俵山道路及び俵山～豊田間はV=80km/hとして計算

○当該区間は、地質脆弱面が発現する可能性が高く、長大トンネルの整備が必要であり、設計や施工方法の選定、施工管理に高度な技術力を必要とする。

トンネル周辺の断層・地すべり地形



山口県地質図 第3版(2012)より引用



同一地区の広域農道工事(H15.3)において同一地質での崩落が発生。

