

山陰道（^{み す み}三隅～^{お づ き}小月）

優先区間の絞り込みに向けた検討

第1回 説明資料

平成25年11月11日

国土交通省 中国地方整備局

1. 山陰道のネットワーク状況	・ ・ ・	2
2. 地域の状況と課題	・ ・ ・	4
3. 道路・交通の状況と課題	・ ・ ・	9
4. 地域及び道路の現状(まとめ)	・ ・ ・	13
5. 今後の進め方(予定)	・ ・ ・	15

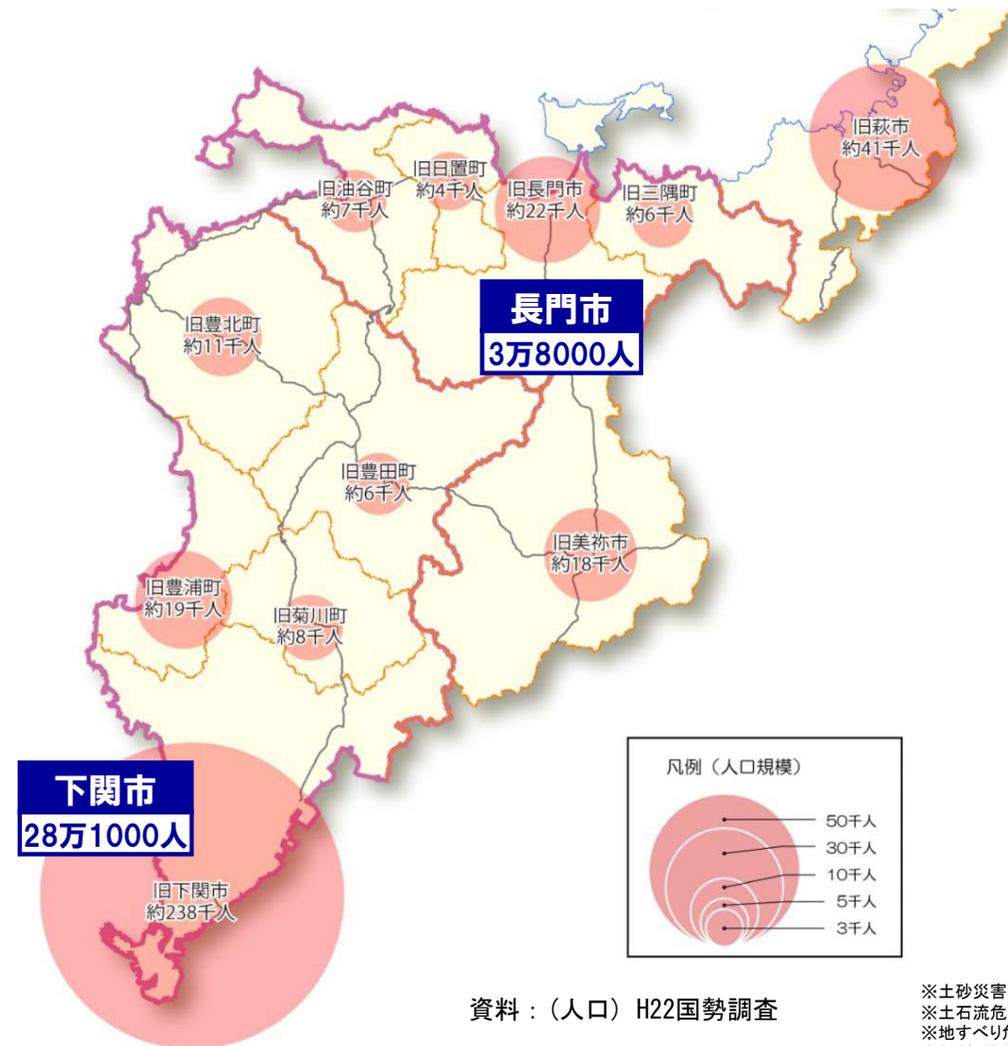
1. 山陰道のネットワーク状況

2. 地域の状況と課題

2-1 概況

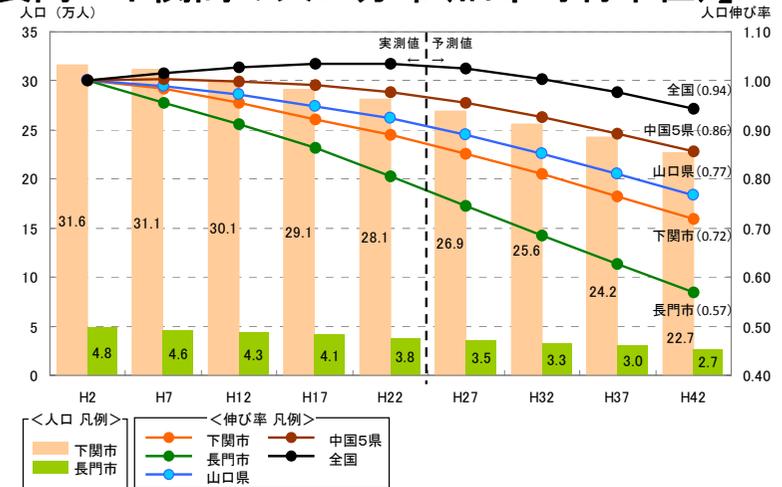
- 長門市から下関市に至る2市からなる沿線地域の人口は約32万人。
- 山口県は全国に比べ人口減少が進展しており、特に沿線地域(長門市～下関市)では人口減少が著しい。
- 土砂災害が発生しやすい地質的リスクを抱えている(土砂災害危険箇所は全国で第3位、土砂災害発生件数は全国で第5位)。

【沿線地域の人口分布】



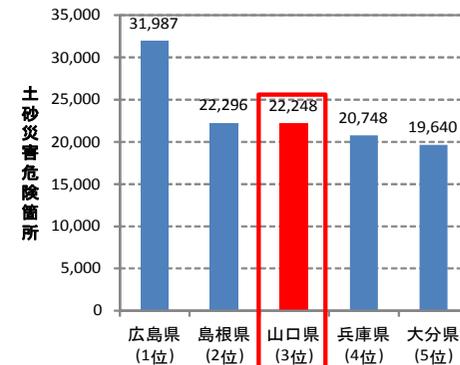
資料：(人口) H22国勢調査

【長門～下関間の人口分布(旧市町村単位)】



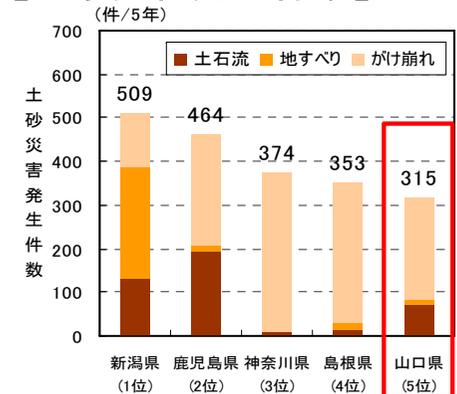
資料：【実績値】H22国勢調査(総務省)、【予測値】日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計) 国立社会保障・人口問題研究所

【土砂災害危険箇所数】



※土砂災害危険箇所：土石流危険渓流等、急傾斜地崩壊危険箇所等、地すべり危険箇所の合計値
 ※土石流危険渓流等、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】



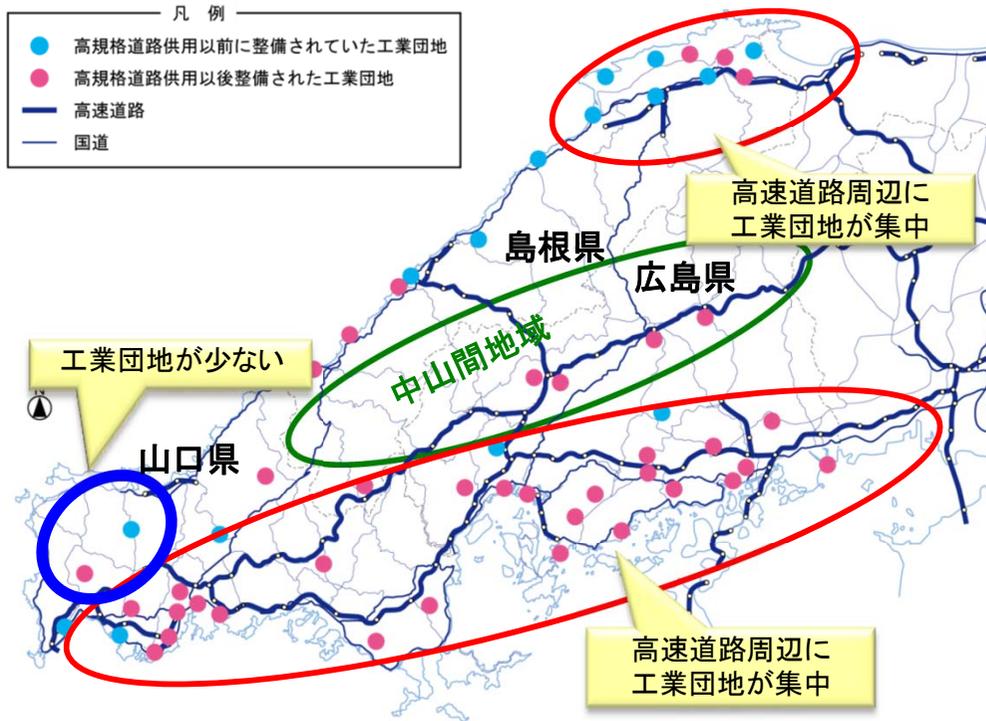
※H20～H24合計値
 資料：[近年の都道府県別土砂災害発生状況] 国土交通省 水管理・国土保全局 砂防部

2-2 地域の産業構造

- 山口県西部地域の内陸部は、高速道路のアクセス性が悪く、工業団地の立地が2箇所のみ。
- 中山間地域(三次市、庄原市)においても高速道路整備後に工業団地が立地している。
- 自然豊かな長門市・萩市地域は豊富な農水産物があり、下関長門線は出荷経路として重要な役割。

【山口県、島根県、広島県の工業団地整備状況】

【水産物の主な物流ルート】



資料：各県HPI
※本頁における工業団地とは、各県HPIに掲載されているものを指す

※第3種漁港：漁港漁場整備法において利用範囲が全国的なものとして指定されている漁港
※第2種漁港：利用範囲が地元の漁業を主とする第1種漁港より広く、第3種に属さない漁港

資料：H18萩市水産課、萩地域農林事務所ヒアリング

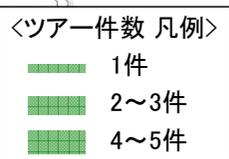
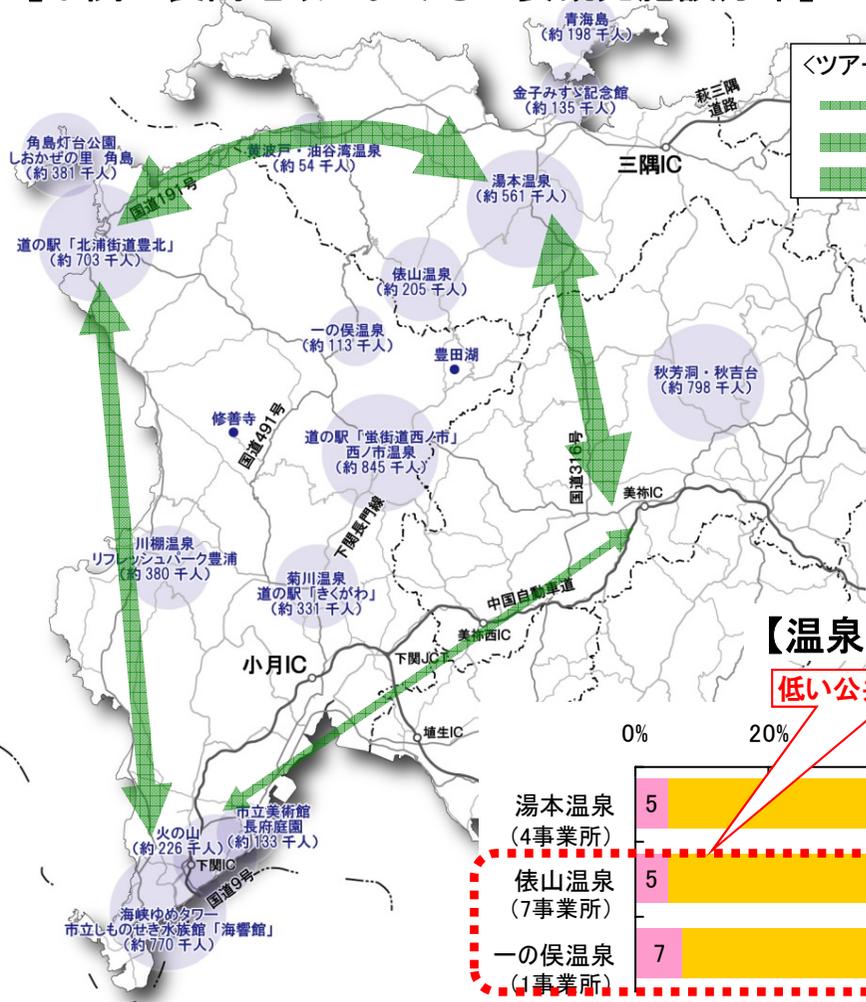
2-3 観光

○観光施設は、内陸部にも多く位置しており、温泉施設をはじめとした通年利用が期待される施設が分布しているが、他観光施設からのアクセス性が悪く温泉に立寄るツアーが組みづらい状況にある。

○内陸部の温泉施設への利用交通手段は、自家用車の割合が高い。

○長門地区、豊田地区の県外観光客の多くが、九州地方からの観光客となっている。

【下関～長門地域における主要観光施設分布】



＜観光入込客数＞



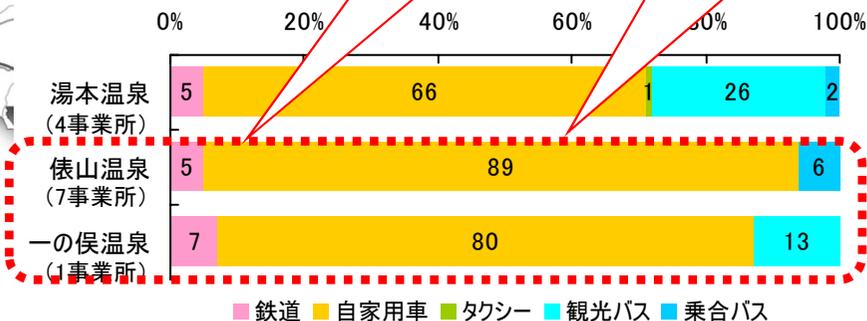
()内は観光入込客数

資料：H24年度観光客動態調査(山口県)

- ※) JTBで取り扱っている中国国内ツアー(H25.8.29時点におけるHP掲載情報)の内、添乗員が同行するツアーのみを対象に集計。
- ※) 設定時期、出発着空港、プラン(料金・グレード等)のみが異なる場合は同一のツアーとみなした。
- ※) ウォーキングを主たる目的としたツアーや、鉄道を主たる移動手段とするツアーは対象外とした(クルーズ船での観光を含むツアーについては、陸上での移動に関する部分のみを対象とした)。
- ※) 線の太さは、ツアーで組まれている周遊コース数の多さを表す。

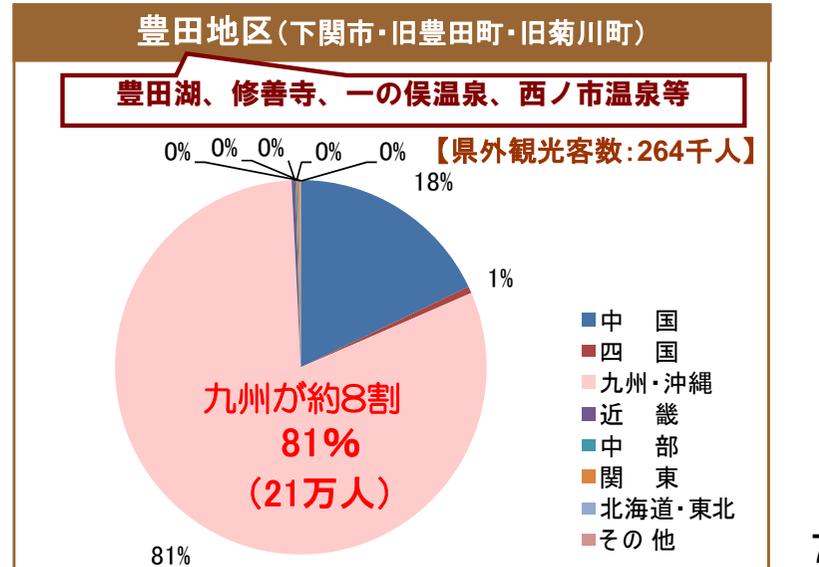
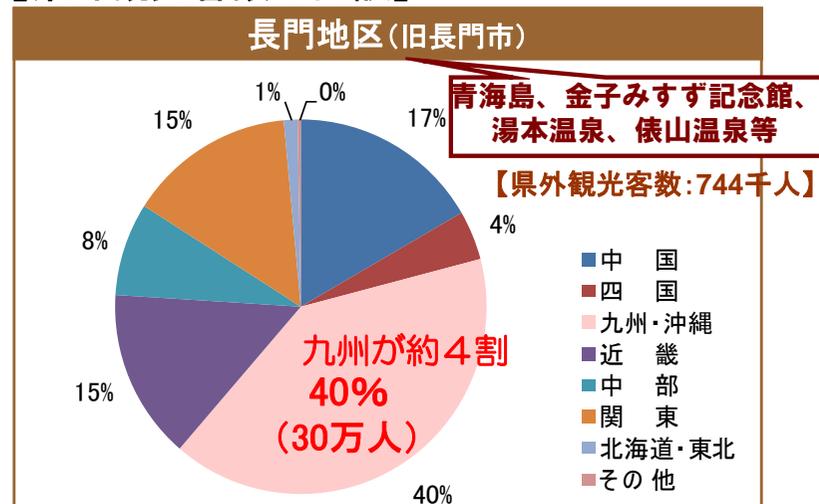
【温泉施設宿泊客の利用交通手段】

低い公共交通利用率 自家用車への依存が高い



【県外観光客数の内訳】

資料：山口県統計



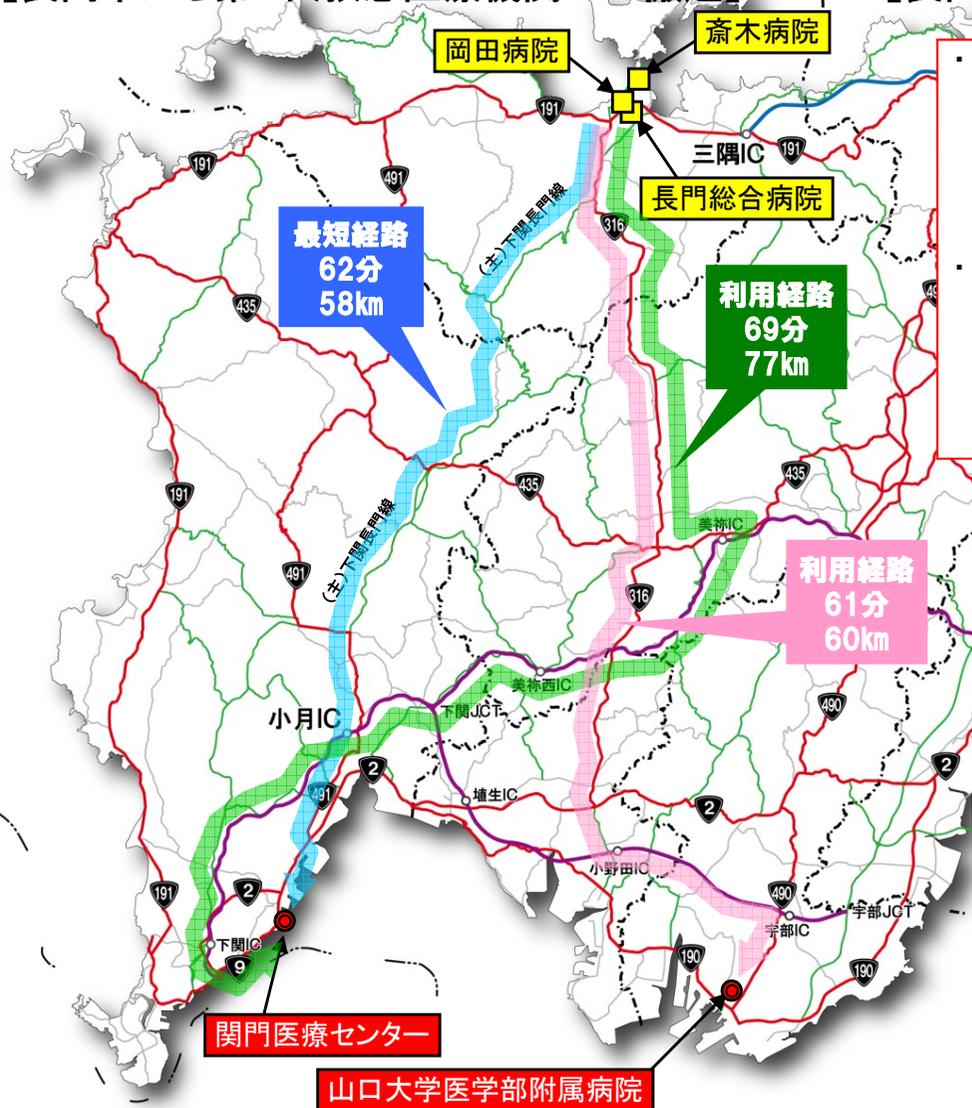
2-4 医療

○長門市から3次医療施設への最短距離である(主)下関長門線は、道路線形が悪く、速達性も確保されていない状況のため、迂回したルートで搬送しており、時間を要している。

○長門市から第3次救急医療機関への広域搬送件数は近年増加傾向にある。

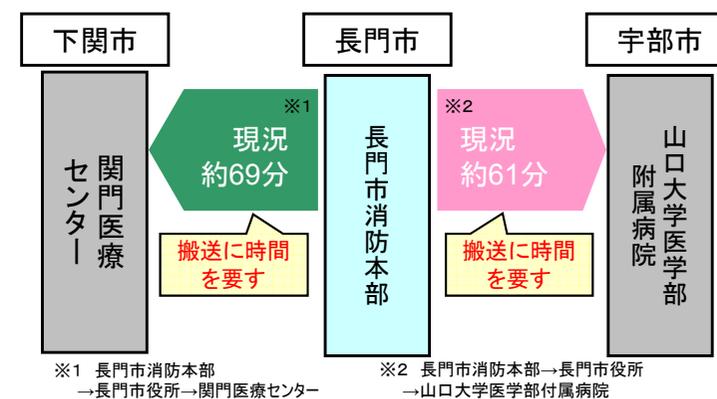
【長門市から第3次救急医療機関への搬送】

【長門消防本部へのヒアリング結果(H21)】

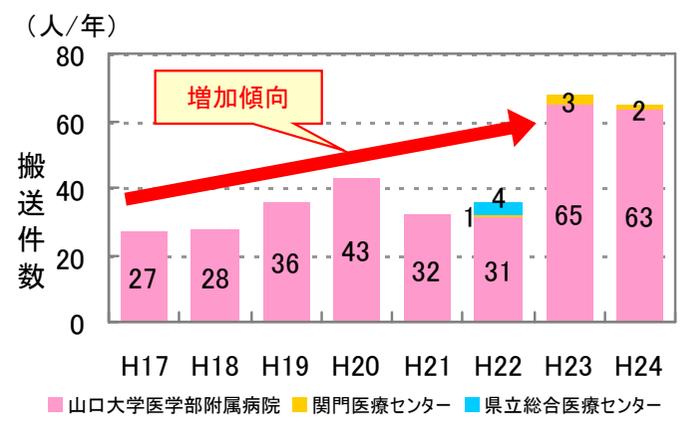


・ 俵山地区への救急活動は、管内でも最も厳しい箇所となっている。俵山の一部地区では平均出場時間が27分も要しており、アクセス時間の短縮が望まれる。

・ 俵山地区への救急活動で特に懸念していることは、線形の悪さである。近年、脳関係の患者が多い中、大寧寺峠の下り急勾配かつ急カーブ区間の通行は患者に負担が大きい。



【長門市から第3次救急医療機関への搬送件数】



<凡例>

- 第三次救急医療施設
- 第二次救急医療施設
- 自動車専用道路
- 高速道路
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道
- 実利用経路※
- 実利用経路※
- 最短距離経路

※H25.3 長門市消防本部ヒアリング結果より

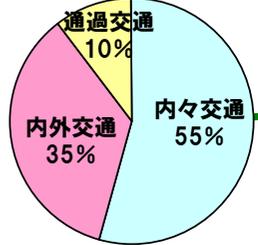
3. 道路・交通の状況と課題

3-1 現道の交通特性

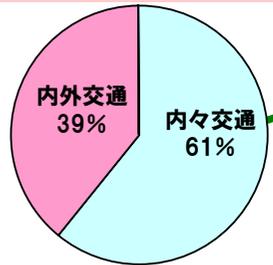
- 国道491号は貴飯峠や砂利ヶ峠に構造不良箇所があるため、内々交通に特化している。
- 下関長門線、国道316号沿いには学校、役場が立地し、地域の生活道路として機能しているが、通過交通が全体の約4割を占めるなど地域内の生活交通と幹線交通が混在している。

【利用交通のOD内訳】

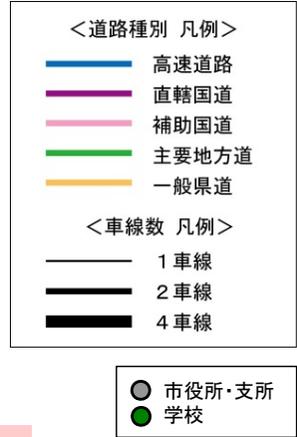
■(国)191号(下関市豊北町)



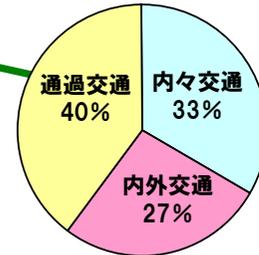
■(国)491号(下関市豊田町)



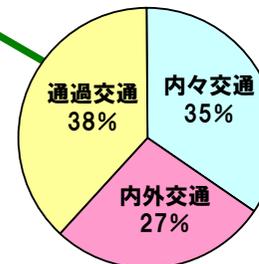
～凡例～
上段:日交通量
下段:(大型車混入率)



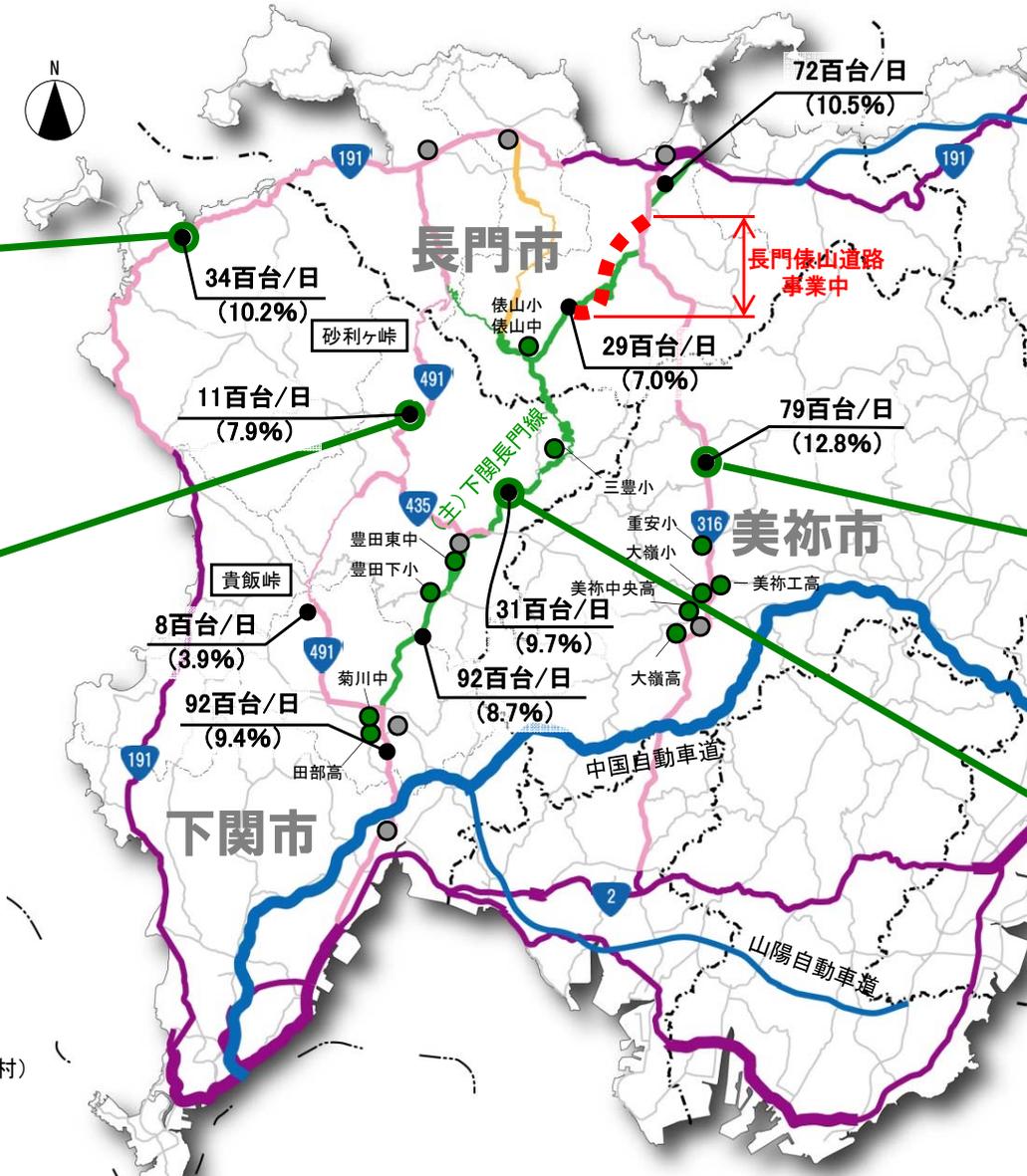
■(国)316号(美祢市於福町駅前)



■(主)下関長門線(下関市豊田町)



※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

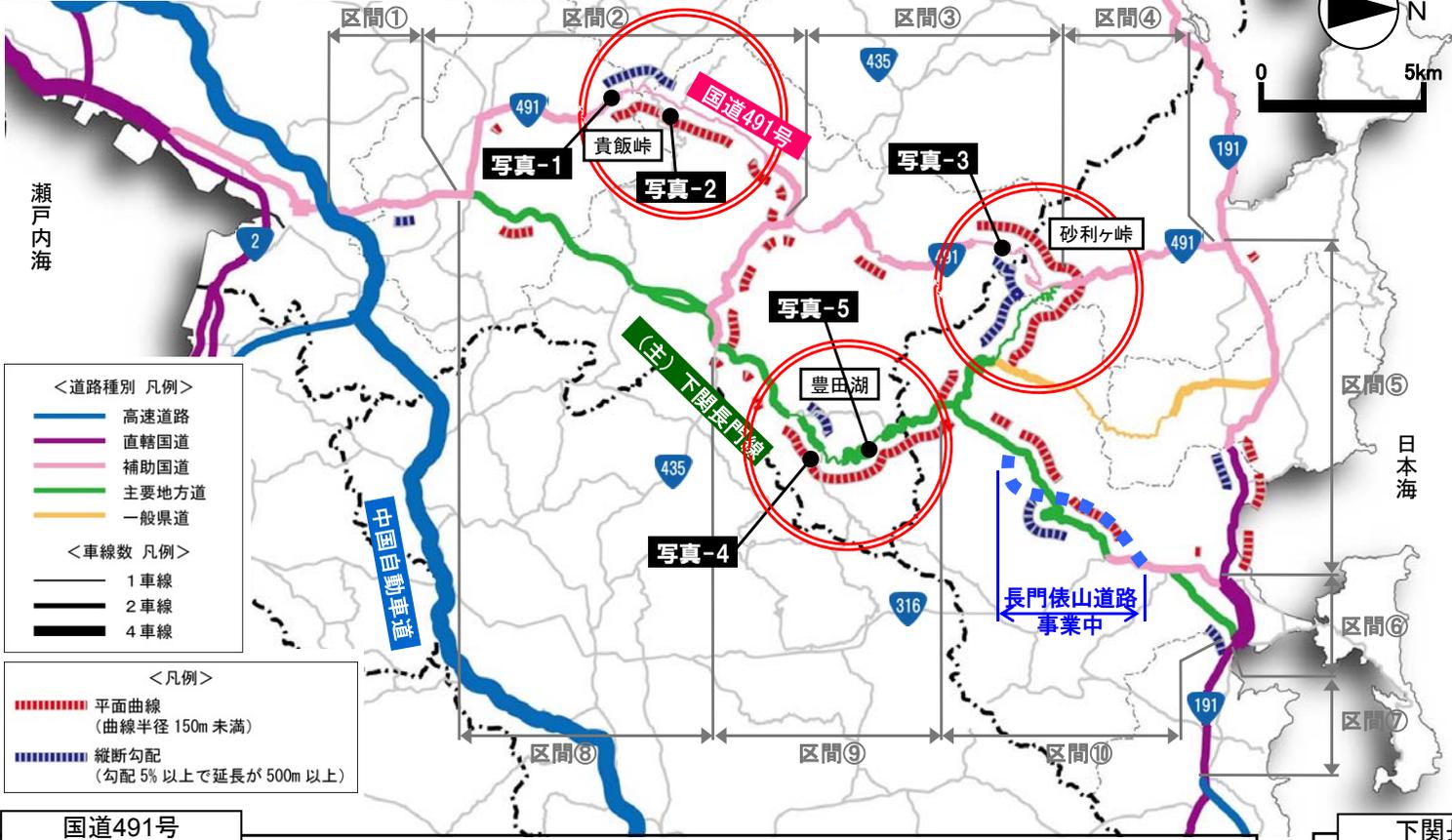


資料 (OD内訳) H17センサスペース交通量推計結果
(交通量)H22道路交通センサス

3-2 道路構造の不良

- 国道491号は貴飯峠、砂利ヶ峠周辺で幅員が狭く急カーブ,急勾配が連続している。
- 下関長門線では豊田湖周辺で急カーブ区間が集中しており、小型車のすれ違いが困難なトンネルが存在。

【三隅～小月間の道路状況】



◇区間別の道路構造の状況

区間	路線名	平面線形不良箇所 (R<150m)	縦断勾配 (>5.0%,L=500m)	狭幅員区間 (W<5.5m)
1	国道491号	0箇所	1箇所	0.0km(0.0%)
2	国道491号	129箇所	2箇所	5.6km(30.1%)
3	国道435号・国道491号	156箇所	4箇所	6.5km(42.0%)
4	国道491号	0箇所	0箇所	0.0km(0.0%)
5	国道191号	6箇所	1箇所	0.0km(0.0%)
6	国道191号	0箇所	0箇所	0.0km(0.0%)
7	国道191号	0箇所	0箇所	0.0km(0.0%)
8	下関長門線	3箇所	0箇所	0.0km(0.0%)
9	下関長門線	78箇所	1箇所	0.8km(8.6%)
10	国道316号・下関長門線	56箇所	2箇所	0.0km(0.0%)

事故や災害等の緊急時に、一本の道が通行止めになった場合、新しい道路などの複数の路線が必要であると思う。(H18年度道路利用者ヒアリング)

女性ドライバー（長門市在住）は、R491や下関長門線は線形が悪く、運転がこわいと感じており、R316を通過して、美祢ICから高速を利用して、下関市へ行っている。(H25年地域住民の意見)

国道491号



下関長門線



3-3 自然災害の状況

- 土砂災害危険箇所等も多く存在しており、貴飯峠、砂利ヶ峠、豊田湖等周辺では防災上脆弱な箇所が集中。
- 砂利ヶ峠、豊田湖周辺においては、過去より災害が多数発生し、異常気象時には俵山地区は孤立する。
- (主)下関長門線の菊川～豊田間は、洪水時に道路上に浸水が発生する区域が存在。



▲長門市俵山七重
【H21.7 被災状況】



▼国道491号災害通行止め (H14~H23)

年度	概要	発生件数	規制時間
H16	災害	2件	25時間20分
H17	事前規制	2件	22時間
H18	災害	2件	4278時間
H21	災害・事前規制	4件	720時間40分
H22	災害・事前規制	4件	107時間
H23	事前規制	3件	50時間20分
合計	—	17件	5203時間20分

▼下関長門線災害通行止め (H14~H23)

年度	概要	発生件数	規制時間
H16	災害	2件	26時間30分
H17	事前規制	1件	11時間
H18	災害	1件	191時間30分
H21	災害	3件	1688時間30分
H22	災害	5件	139時間35分
H23	災害	1件	22時間15分
合計	—	13件	2079時間20分

◇異常気象時通行規制区間

番号	路線名	延長(km)
①	国道491号	6.2
②	国道491号	2.2
③	県道34号 下関長門線	1.9
④	下関長門線	1.6
⑤	県道268号 豊田三隅線	2.5
⑥	県道262号 豊浦豊田線	12.6
⑦	県道281号 俵山長門古市(停)線	4.7
⑧	国道191号	3.2
⑨	県道270号 田耕湯玉停車場線	2.6

- <道路種別 凡例>
- 高速道路
 - 直轄国道
 - 補助国道
 - 主要地方道
 - 一般県道
- <車線数 凡例>
- 1車線
 - 2車線
 - 4車線

- 凡例
- 土石流警戒区域
 - 急傾斜地警戒区域
 - 地滑り地形
 - 要防災対策箇所
 - 災害通行止め箇所
 - 通行規制区間 (規制基準)
 - 浸水想定エリア
- 課題箇所
- 災害による通行止め件数
- 6件以上
 - 3件~5件
 - 2件
 - 1件



▲下関市菊川町田部
【H22.7 被災状況】



▲下関市豊田町
【H22.7 被災状況】



▲長門市俵山
【H21.7 被災状況】



▲長門市油谷河原
【H21.7 被災状況】

4. 地域及び道路の現状（まとめ）

4. 地域及び道路の現状（まとめ）

- ① きばだお 貴飯峠、じゃりがたお 砂利ヶ峠、豊田湖周辺では事前通行規制区間や土砂災害危険箇所などの防災上脆弱な箇所が集中
- ② 俵山地区周辺は災害が多数発生し、異常気象時には孤立
- ③ きばだお 貴飯峠、じゃりがたお 砂利ヶ峠、豊田湖周辺では急カーブ、急勾配、狭幅員など、道路構造に問題がある区間が連続
- ④ 長門市地域には第3次救急医療機関がなく、山陽側へ搬送
- ⑤ 長門市、下関市内陸部は他観光施設からのアクセス性が悪く、観光連携が困難
- ⑥ 長門・下関市の内陸部では高速道路のアクセス性が悪く、工業団地の立地が2箇所のみ

5. 今後の進め方（予定）

5. 今後の進め方（予定）

