

計画段階評価について
山陰道（たわらやま俵山～とよた豊田）
第１回 説明資料

平成２７年６月３０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. 地域の状況と課題	・ ・ ・ 5
3. 道路・交通の状況と課題	・ ・ ・ 10
4. 政策目標の設定	・ ・ ・ 16
5. 意見聴取方法	・ ・ ・ 21

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(三隅～小月)の一部。
- 山口県長門市及び下関市に位置し、山地に挟まれた自然豊かな地域である。

【広域図】



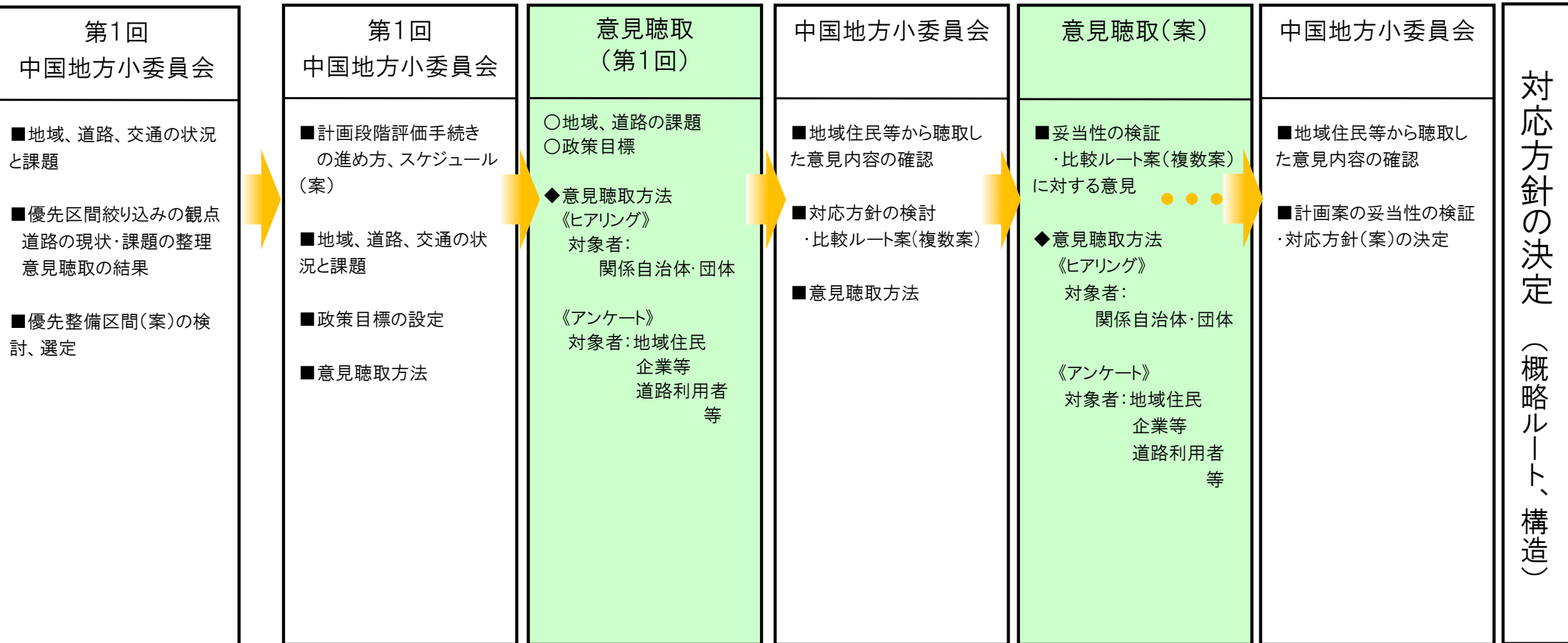
1-2. 計画段階評価の検討の流れ

■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〔概略の計画案(複数案)〕について検討を行う。

優先区間絞り込み
【平成27年4月】

計画段階評価
【平成27年6月】



※各段階で随時自治体と調整

地 方 小 委 員 会

2. 地域の状況と課題

- 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)。

資料：（人口）H22国勢調査

Figure 1 is a combined bar and line chart comparing population trends between the 2010s and 2020s. The left Y-axis represents population in tens of thousands (万人), ranging from 0 to 35. The right Y-axis represents the population growth rate (人口伸び率), ranging from 0.40 to 1.10. The X-axis shows years from H2 to H42. A vertical dashed line at H22 separates historical data (実測値) from projected data (予測値).

The chart displays five data series:

- 下関市 (Shimonoseki City):** Represented by orange bars. Population values are shown for each year: 31.6 (H2), 31.1 (H7), 30.1 (H12), 29.1 (H17), 28.1 (H22), 26.9 (H27), 25.6 (H32), 24.2 (H37), and 22.7 (H42).
- 長門市 (Nagamatsu City):** Represented by green bars. Population values are shown for each year: 4.8 (H2), 4.6 (H7), 4.3 (H12), 4.1 (H17), 3.8 (H22), 3.5 (H27), 3.3 (H32), 3.0 (H37), and 2.7 (H42).
- 山口県 (Yamaguchi Prefecture):** Represented by a blue line with circular markers. The line shows a steady decline from H2 to H42.
- 中国5県 (5 Prefectures in China):** Represented by a brown line with circular markers. The line shows a decline from H2 to H42.
- 全国 (National Average):** Represented by a black line with circular markers. The line shows a decline from H2 to H42.

The population growth rate (人口伸び率) is indicated by the right Y-axis. The growth rate for the 全国 (National Average) is 0.94 at H42. The growth rates for the other regions are: 中国5県 (0.86), 山口県 (0.77), 下関市 (0.72), and 長門市 (0.57).

県名	土砂災害危険箇所数	順位
広島県	31,987	(1位)
島根県	22,296	(2位)
山口県	22,248	(3位)
兵庫県	20,748	(4位)
大分県	19,640	(5位)

土砂災害発生件数 (件/5年)

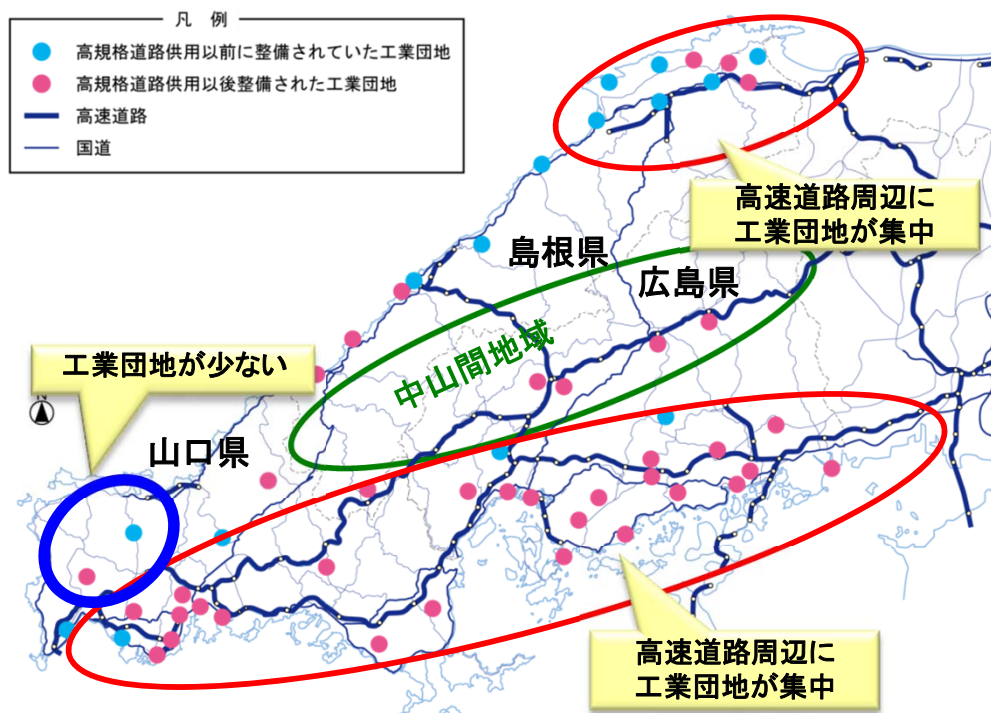
県名	順位	土石流	地すべり	がけ崩れ	合計
新潟県	(1位)	130	260	119	509
鹿児島県	(2位)	200	100	164	464
神奈川県	(3位)	20	10	344	374
島根県	(4位)	20	20	313	353
山口県	(5位)	80	10	225	315

6

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、工業団地の立地は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、(主)下関長門線は出荷経路として重要な役割を担っているものの、速達性の向上が課題。

【山口県、島根県、広島県の工業団地整備状況】



資料: 各県HP

※本頁における工業団地とは、各県HPに掲載されているものを指す

【水産業者へのヒアリング結果(H27.3)】

- ・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定している。
- ・設定時間を過ぎた場合は、買い取らない訳ではないが、価格は大幅に違ってくる。
- ・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、値崩れリスクも減少する。

【水産物の主な物流ルート】



※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

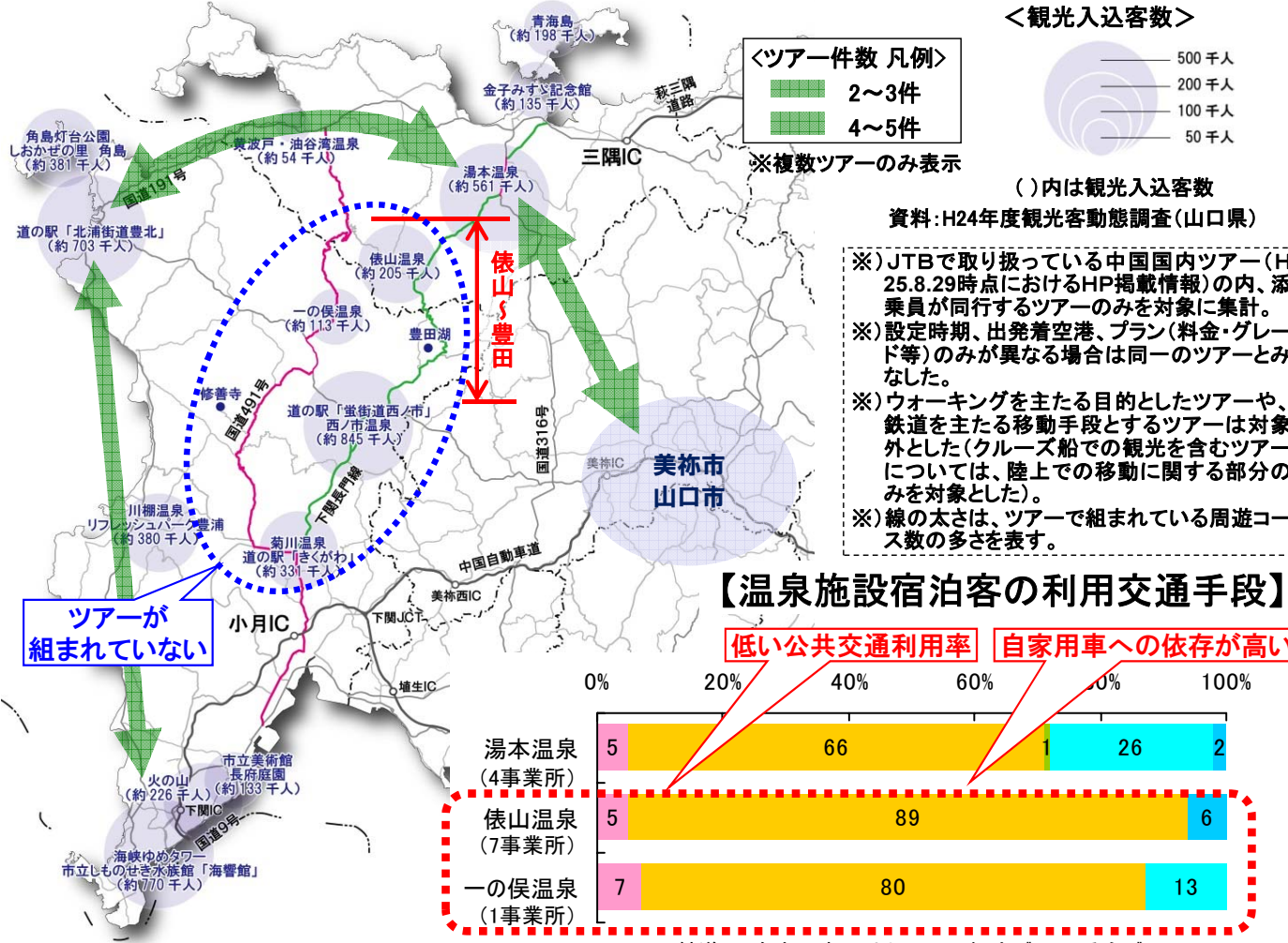
資料: H18萩市水産課、萩地域農林事務所ヒアリング

資料: H27.3水産業者ヒアリング

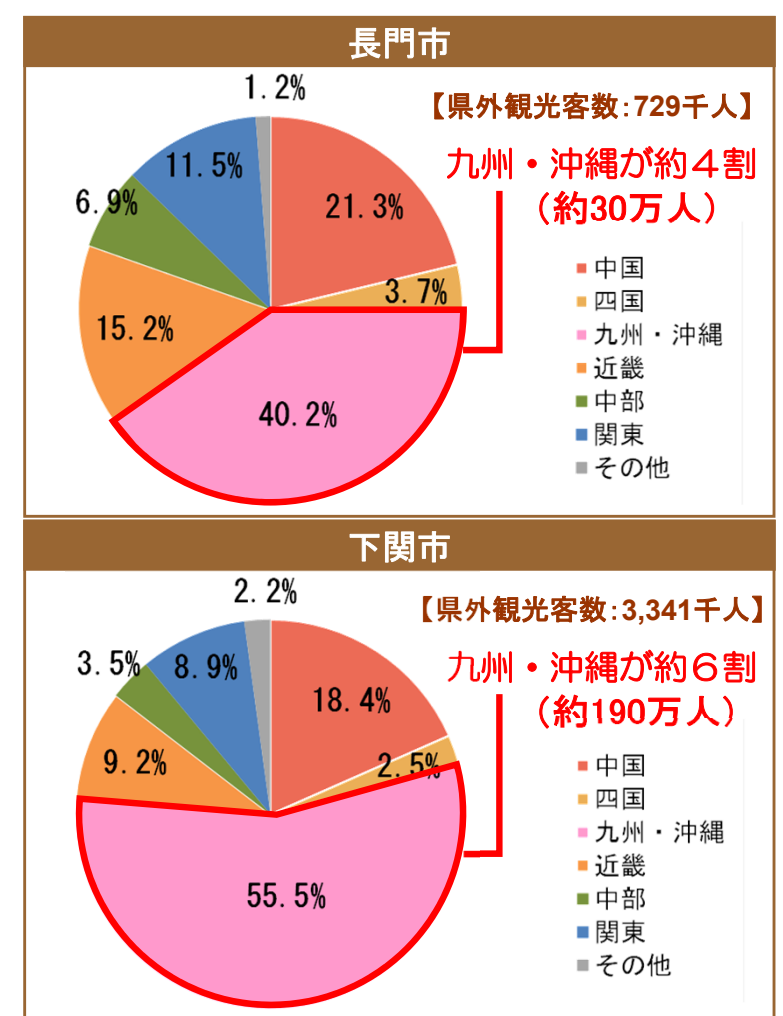
2-3. 観光

- 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魅力あ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内陸部の施設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、JRやバス等の利用が困難なため、自家用車への依存度が高い。
- 長門市、下関市における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】



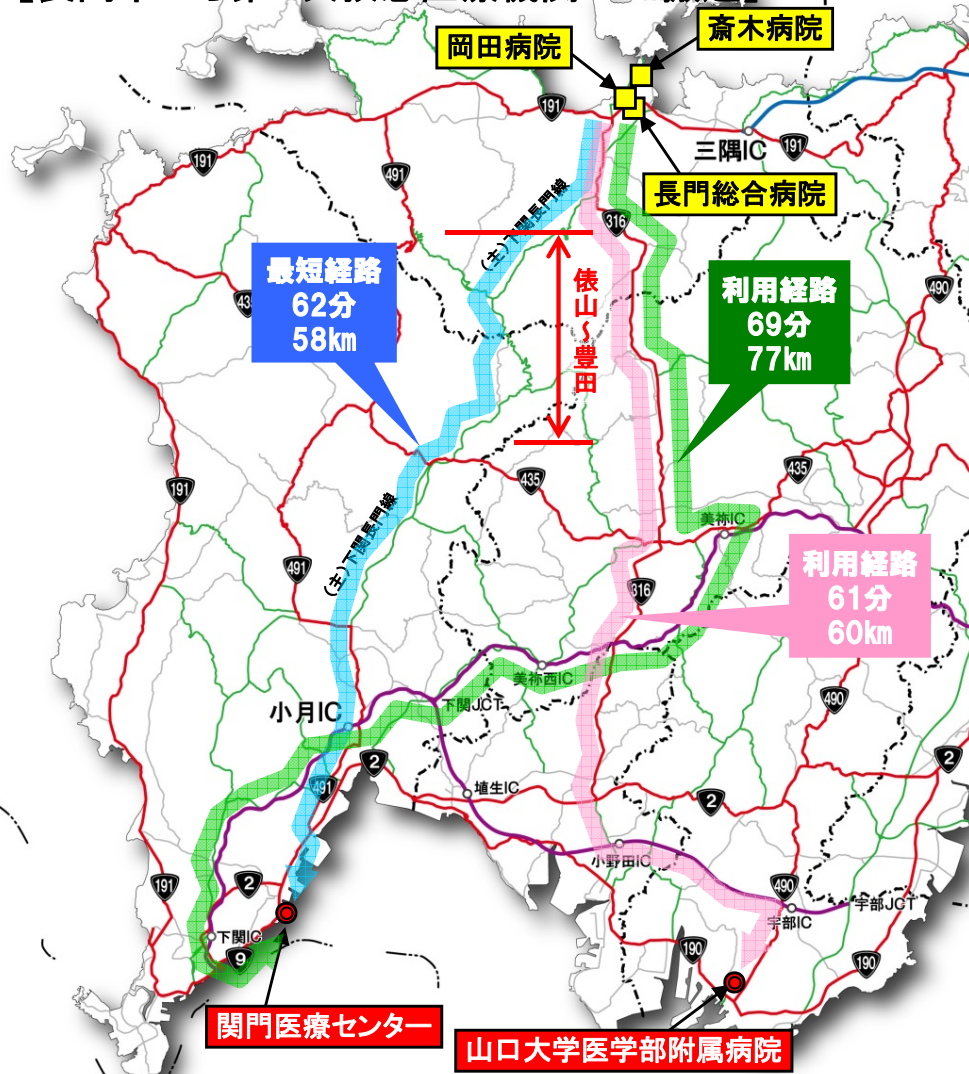
【県外観光客数の内訳】



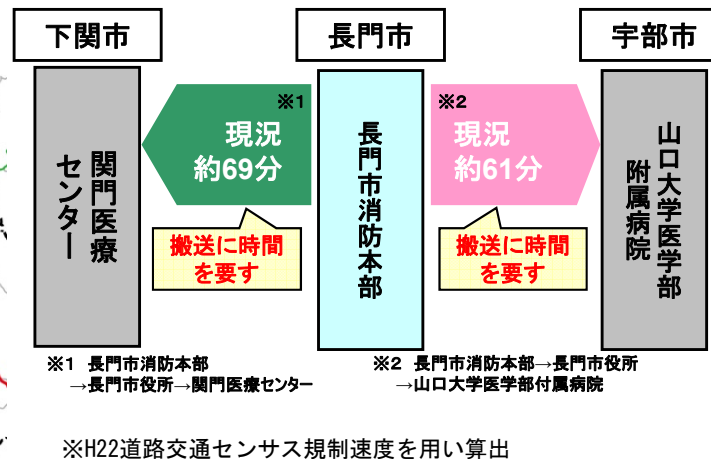
2-4. 医療

- 長門市には第3次救急医療機関がなく、山陽側に立地する第3次救急医療機関へ依存している。
- 近年、長門市から第3次救急医療機関への広域搬送件数は増加傾向にある。
- 長門市から第3次救急医療機関への最短距離である(主)下関長門線は道路線形が悪い状況であるため、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搬送】



【長門市から第3次救急医療機関への搬送時間】

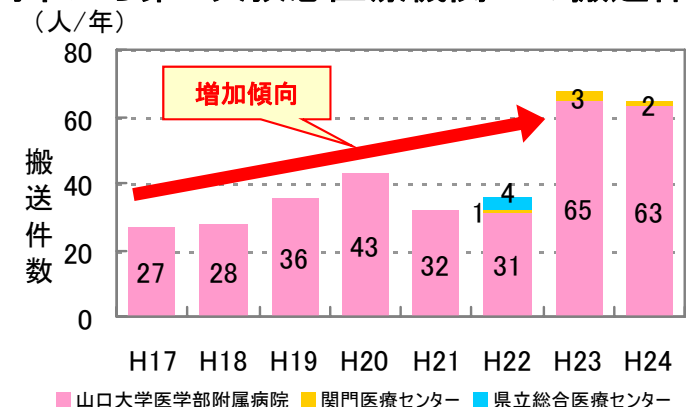


【長門消防本部へのヒアリング結果(H22.9)】

- ・ 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現場到着平均所要時間が27分（山口県平均※3 8.2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**。

※3 山口県平均: 平成26年度消防年報

【長門市から第3次救急医療機関への搬送件数】



資料: H25.3長門消防本部ヒアリング結果

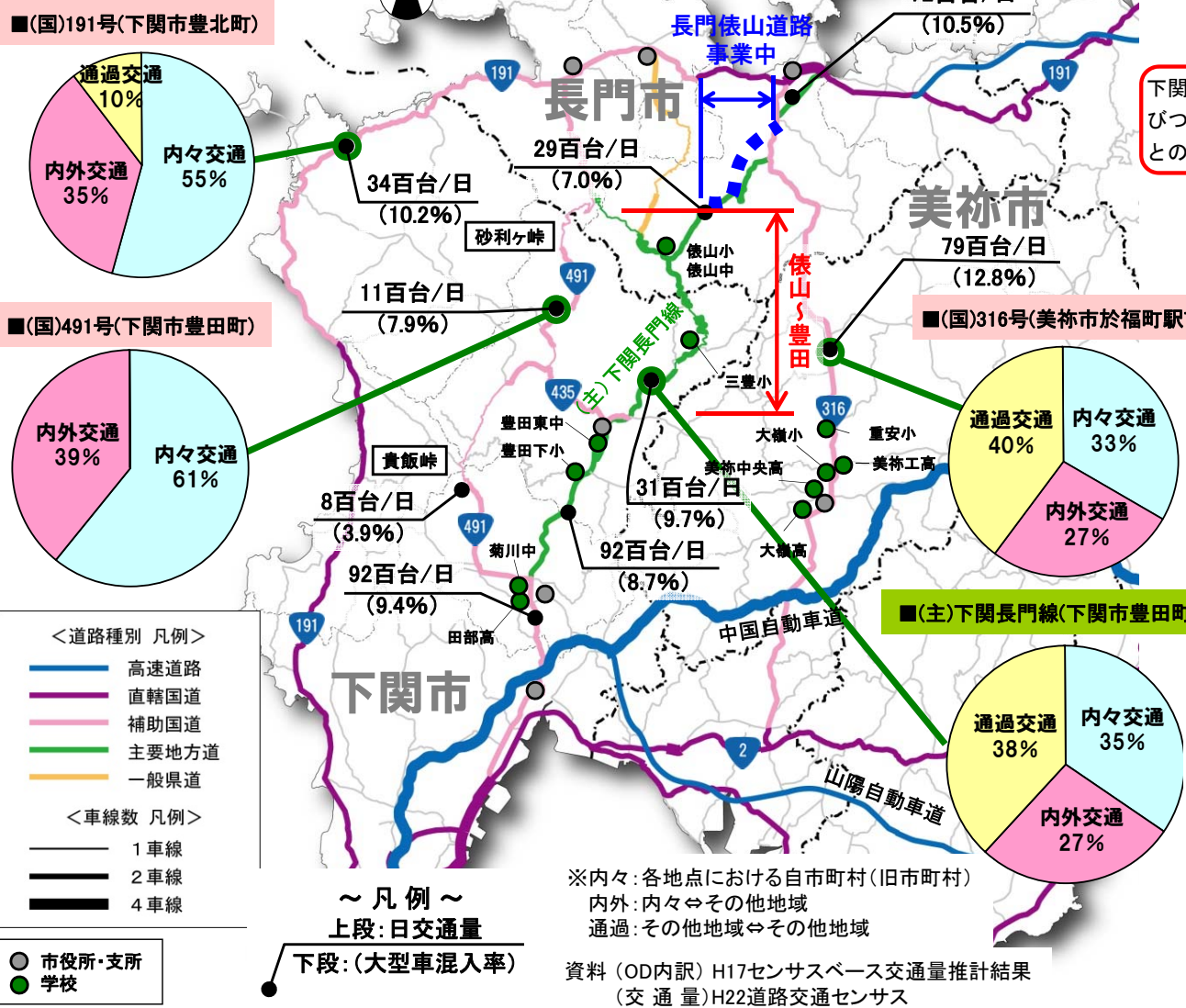
3. 道路・交通の状況と課題

3. 道路・交通の状況と課題

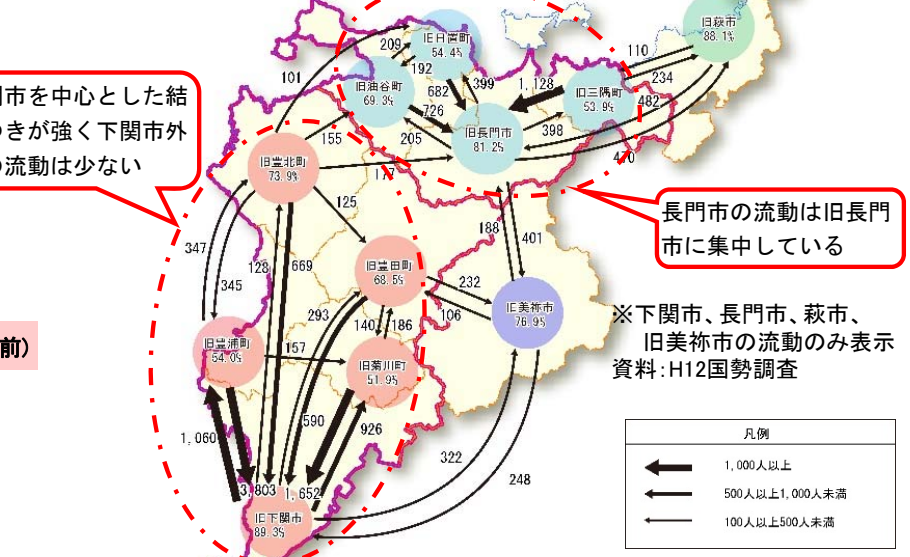
1) 交通特性

- 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。
- (主)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おり、安全性、走行性に問題がある。
- 下関市及び長門市では通勤・通学、買い物ともに自市町内での流動が中心だが、旧長門市から下関市への買物流動は存在。

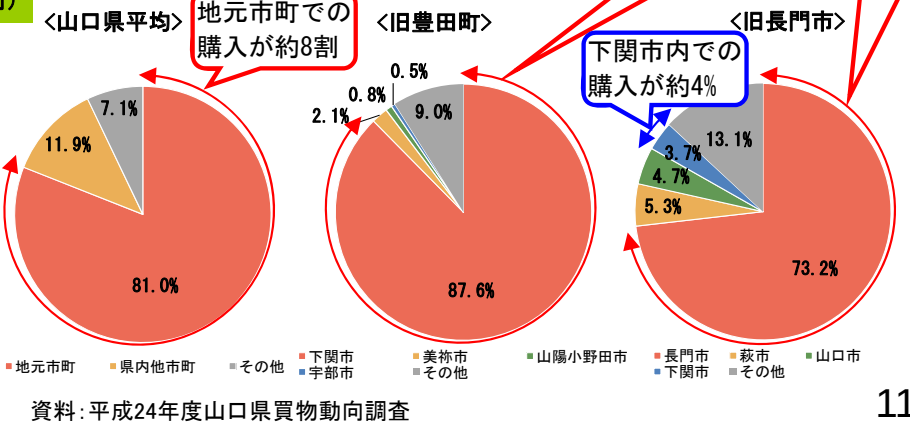
【利用交通のOD内訳】



【通勤通学流動】



【買い物】(買い物購入金額比率)

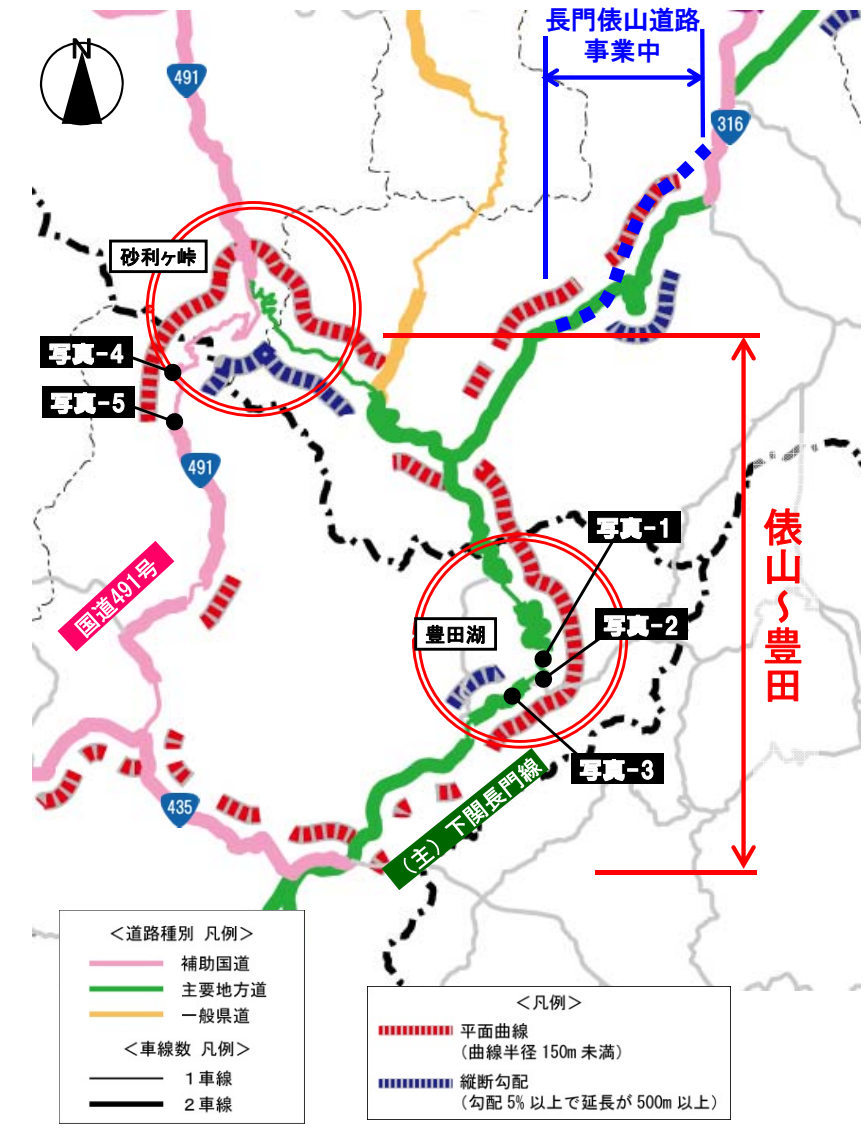


3. 道路・交通の状況と課題

2) 道路構造

- 俵山～豊田の国道491号は、砂利ヶ峠^{じゃりがたお}周辺で幅員が狭く急カーブ、急勾配が連続している。
- 俵山～豊田の(主)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。

【俵山～豊田間の道路状況】



◇俵山～豊田間の道路構造の状況

路線名	平面線形不良 (R<150m)	縦断線形不良 (i>5%)
下関長門線	87箇所	1箇所
国道491号	156箇所	4箇所

- ・ 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を通して、美祿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)
- ・ 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。
(H26年消防本部の意見)

下関長門線

写真-1

すれ違い困難なトンネル

W=4.5m

▲豊田湖付近

写真-2

R=23m

▲豊田湖付近

写真-3

R=45m

R=50m

▲豊田湖付近

国道491号

写真-4

急勾配5.0%以上

R=25m

▲下関市と長門市の市境付近

写真-5

幅員狭小

▲下関市と長門市の市境付近

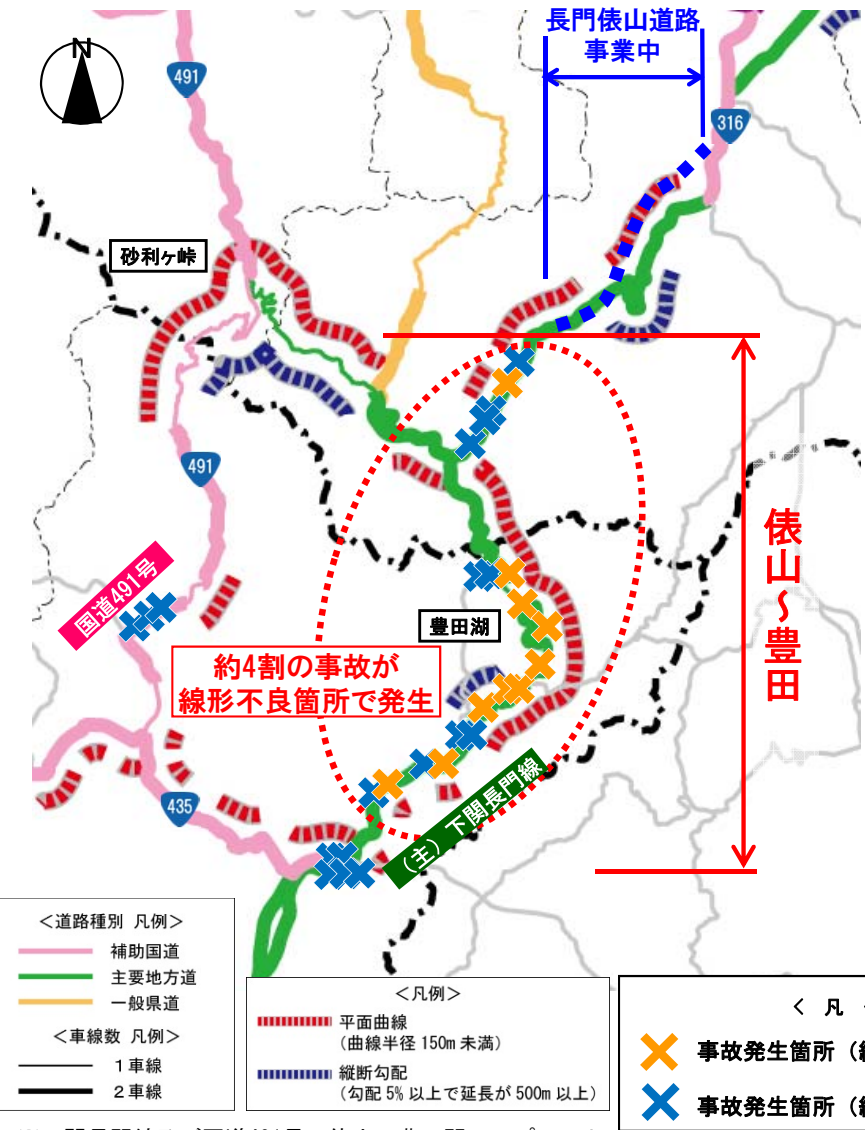
3. 道路・交通の状況と課題

3) 事故

○俵山～豊田の国道491号及び(主)下関長門線では、車両単独や衝突の割合が約7割(28件中20件)を占め、特に車両単独の占める割合は全国平均を大きく上回る。

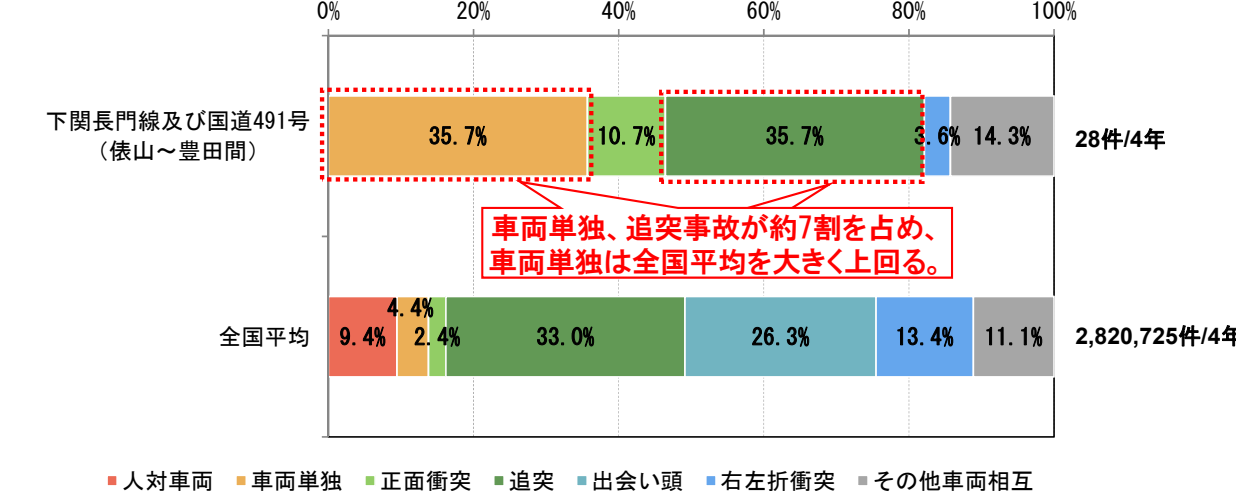
○また、単路部での事故が多く、事故発生箇所のうち約4割は線形不良箇所が発生(28件中10件)。

【俵山～豊田間の事故発生状況】

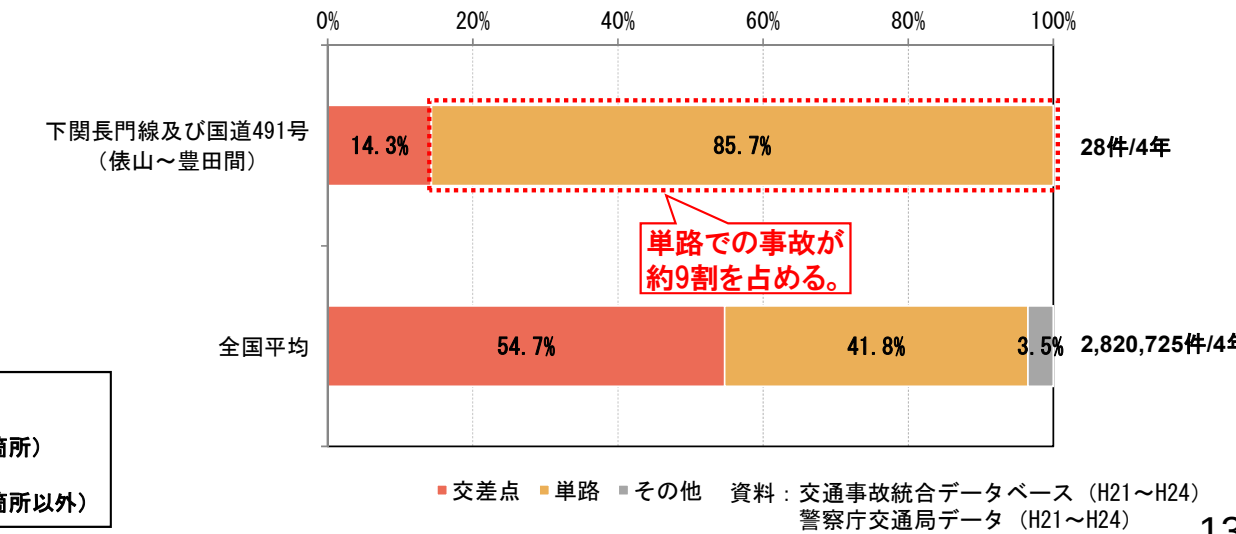


※下関長門線及び国道491号の俵山～豊田間のみプロット

【俵山～豊田間で発生した事故類型】



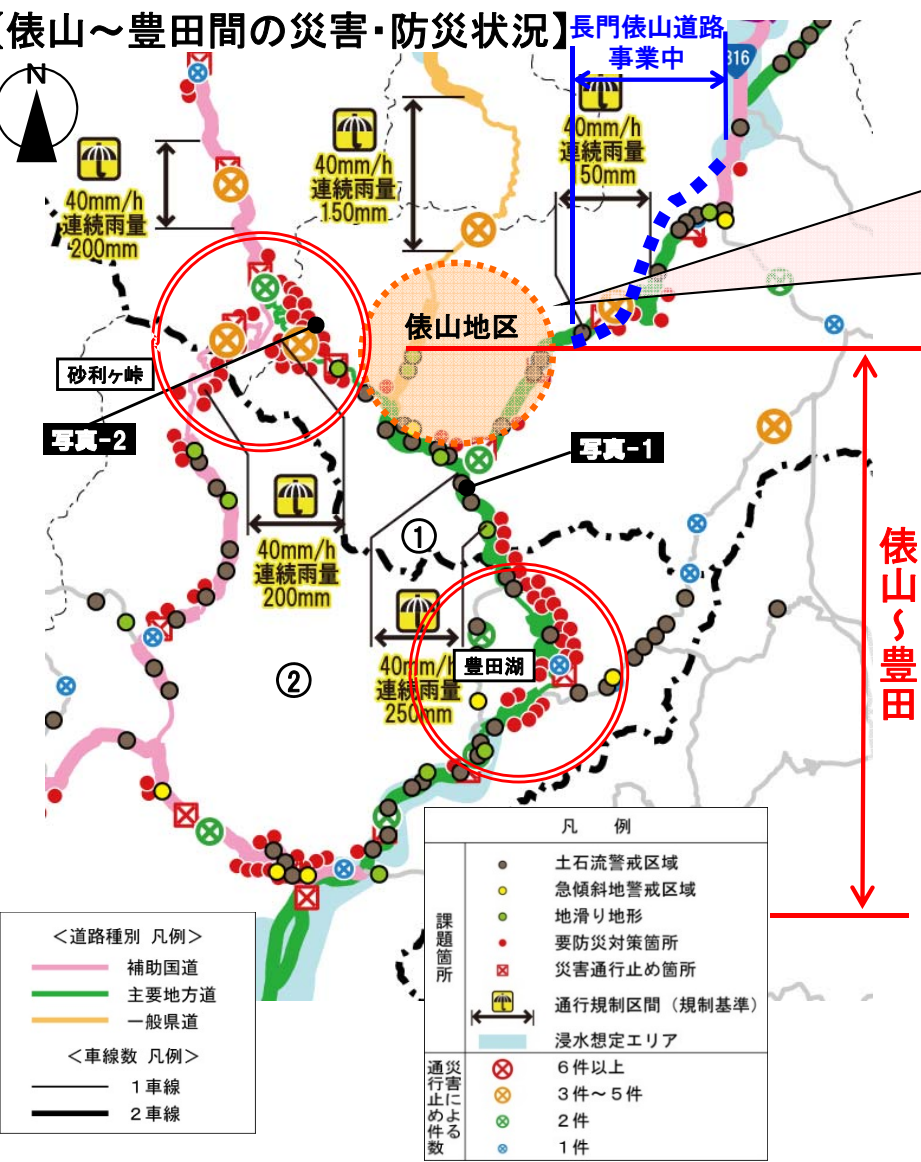
【俵山～豊田間で発生した事故道路形状】



3. 道路・交通の状況と課題

4) 防災

- 俵山～豊田間は、土砂災害危険箇所等が多く存在しており、砂利ヶ峠、豊田湖等周辺には防災上脆弱な箇所が集中。
- 俵山～豊田間の国道491号、(主)下関長門線には事前通行規制区間が存在。
- 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ており、異常気象時には俵山地区は孤立する可能性あり。
- (主)下関長門線の俵山～豊田間は、洪水時に道路上に浸水が発生する区域が存在。



▼国道491号災害通行止め (H16～H25)

年度	概要	発生件数	規制時間
H16	災害	1件	26時間10分
H17	事前規制	1件	11時間
H18	-	-	-
H21	事前規制	1件	177時間
H22	事前規制	1件	50時間
H23	事前規制	2件	41時間15分
H25	事前規制	2件	70時間
合計	—	8件	375時間25分

▼下関長門線災害通行止め(H16～H25)

年度	概要	発生件数	規制時間
H16	災害	1件	9時間
H17	-	-	-
H18	災害	1件	191時間30分
H21	災害	1件	27時間55分
H22	災害	4件	135時間35分
H23	災害	1件	22時間15分
H25	災害	1件	44時間20分
合計	—	9件	430時間35分

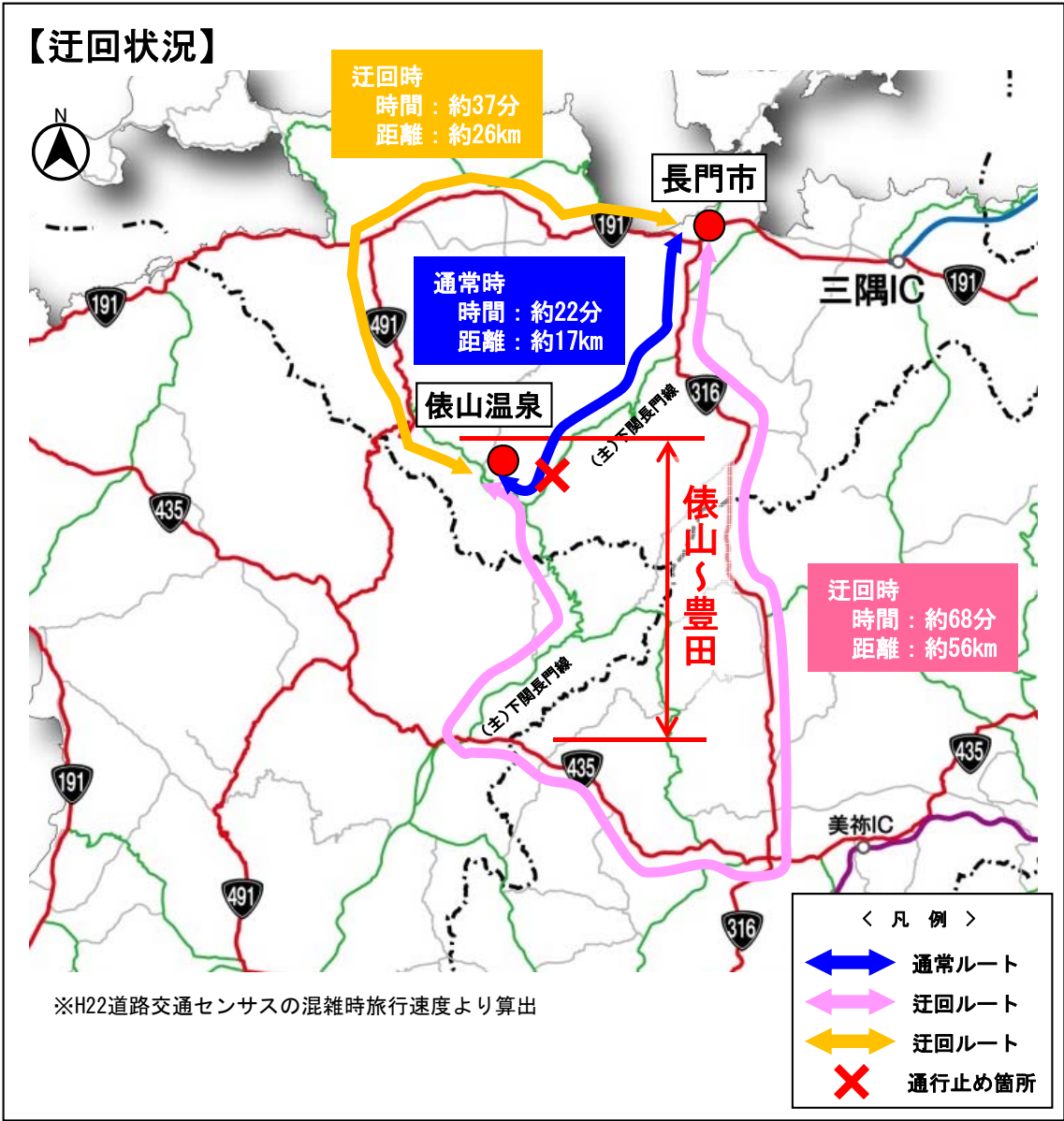
◇異常気象時通行規制区間

番号	路線名	延長(km)
①	下関長門線	1.6
②	国道491号	2.2

3. 道路・交通の状況と課題

5) 迂回路

- 俵山～豊田では代替路が無く、通行止めが発生した場合、大幅な迂回(通常時の3倍)を強いられる。
- 災害時には、路線バスにも影響が出るため、復旧までの間通勤・通学などの日常生活に影響がでる。



▲長門市俵山
【H25.7 被災状況】



▲長門市俵山
【被災状況】



▲長門市俵山大羽山
【H24.2 被災状況】



▲長門市俵山
【事前通行規制区間】

＜道路利用者の声(H26年度ヒアリング調査)＞

- ・平成21年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の意見)
- ・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。
(警察署の意見)
- ・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。
(バス会社の意見)

4. 政策目標の設定

4. 政策目標の設定

1) 地域及び道路の現状と課題（まとめ）

■ 山陰道（俵山～豊田）の地域及び道路の現状と課題

		現状と課題	道路・交通による要因
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2箇所のみである。 ・ 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を果たしているが、輸送時間の増加に伴う値崩れのリスクが懸念される。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
	観光	・ 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。	・ 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
	医療	・ 長門市地域には第3次救急医療機関がなく、片道1時間以上かかる山陽側へ搬送。	・ 医療機関への速達性が不十分
道路について	走行性	・ 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し走行性に課題。	・ 安全性・走行性が確保された道路が無い
	事故	・ 線形不良箇所が多く、事故が発生。	
	防災	・ 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。 ・ 俵山地区周辺は災害が多数発生し、異常気象時には孤立の危険性が増加。	・ 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
	代替路	・ 事故や災害による長期間通行止に伴い、大幅な迂回が発生している。	

(参考) 圏域の将来像

- ◇ わが国では、人口減少、高齢化、グローバル化の進展、東アジアの急成長、情報通信技術の発達など、新しい時代の潮流を踏まえ、平成20年7月に将来の日本の姿を示す「国土形成計画(全国計画)」を閣議決定。
- ◇ 平成21年8月には、広域ブロックの自立発展に向け、全国計画の基本的方針に基づき、「中国圏広域地方計画」を決定。

中国圏広域地方計画～瀬戸内・日本海に臨む基幹産業と里山の資源で創る交流圏域～

中国圏の将来像

- ①地域の多様性を活かした交流・連携で、持続的に発展する中国圏
- ②産業集積や地域資源を活かした新たな挑戦で、持続的に成長する中国圏
- ③多彩な文化と自然を活かして、多様で豊かな生活を楽しめる中国圏

施策の柱	主要施策(抜粋)
将来像①－1 多様な地域が連携した一体感のある中国圏の形成	・ <u>地域の個性や魅力の源泉となる歴史、文化、自然、景観等を再認識し、その継承・創造を図るとともに、分散する都市を活かし、それぞれが役割を発揮して相互に連携強化することで、自立的な中国圏の形成を図る。</u> ・ <u>生活、産業等における都市と中山間地域等の多様な交流を拡大するとともに、圏域内外の地域間交流を支える基幹的な交通機能の整備や、地域特性に応じた高度情報通信ネットワークの強化を推進する</u>
将来像①－2 隣接圏域を含めた交流・連携による活力・魅力の向上	・ <u>産業競争力や誘引力の強化、広域的課題への効率的かつ効果的な対応等、中国圏の活力・魅力の向上を図る。</u> ・ <u>産業振興と地域活性化を一体的に推進するため、中国圏内外の各地域が連携し、世界遺産や瀬戸内海、日本海等の多様な観光資源を活かした広域的な連携による観光振興の促進を図る</u>
将来像②－3 地域資源を活かした地域経済の活性化	・ <u>農林水産業・製造業・商業・サービス業の連携、いわゆる農商工連携による商品開発を支援するとともに、地域内における生産・加工・流通・販売の総合システム化を支援し、地域ができるだけ多くの所得を得る仕組みの構築を図る</u>
将来像③－1 中山間地域等と都市地域との交流・連携等による生活サービス機能の確保	・ <u>持続的な国土管理と多様で豊かな生活環境の保全のため、都市住民も含めた中国圏に暮らす全ての人が中山間地域等の存在意義や役割等の価値観を共有するとともに、都市と中山間地域等を一体的に捉えた生活拠点を形成することにより、生活サービス機能を確保する</u>
将来像③－2 安全・安心な国土・地域づくりの推進	・ <u>河川の氾濫区域に人口の約 66%が暮らしている中国圏においては、流域圏に着目した国土管理、災害対策を推進するとともに、防災拠点整備や災害時の情報収集・伝達体制の充実や、ハザードマップの活用等、地域防災力の向上を図ることにより、災害に強い国土・地域基盤を整備する</u>

4. 政策目標の設定

2) 地域の将来像

項目	地域の将来像
①安全	○日々の暮らし安心・安全確保 <元気創出やまぐち！未来開拓チャレンジプラン> ○交通安全対策の充実 <第1次長門市総合計画> ○生活安全の推進 <第2次下関市総合計画>
②防災	○災害に強い県づくり <元気創出やまぐち！未来開拓チャレンジプラン> ○自然災害防止対策の強化 <第1次長門市総合計画> ○生活安全の推進 <第2次下関市総合計画>
③産業・経済	○世界に広がる産業力強化、元気な農林水産業育成 <元気創出やまぐち！未来開拓チャレンジプラン> ○農林業の振興、水産業の振興、商工業の振興、産業連携の促進 <第1次長門市総合計画> ○農林水産業の振興、商工業の振興 <第2次下関市総合計画>
④観光	○山口の魅力発信・観光力強化 <元気創出やまぐち！未来開拓チャレンジプラン> ○体験型観光の推進、滞在型観光の推進、反復型観光の推進 <第1次長門市総合計画> ○観光・レクリエーションの振興、連携・交流の促進 <第2次下関市総合計画>
⑤医療	○安心の保健・医療・介護充実 <元気創出やまぐち！未来開拓チャレンジプラン> ○消防・救急体制の強化、医療体制の充実 <第1次長門市総合計画> ○保健・医療の充実 <第2次下関市総合計画>

4. 政策目標の設定

3) 政策目標

◇ 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

国土幹線道路部会
中間答申

1. 安全性の向上
2. 通行止め時に機能するネットワーク（代替性※）の確保
3. 産業の活性化
4. 観光振興の促進
5. 救急医療機関への速達性、確実性の確保

※国道491号や下関長門線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

【安全性向上】

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

【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

【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】

九州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】

第三次医療施設への時間を要するなか、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）

5. 意見聴取方法

5. 意見聴取方法

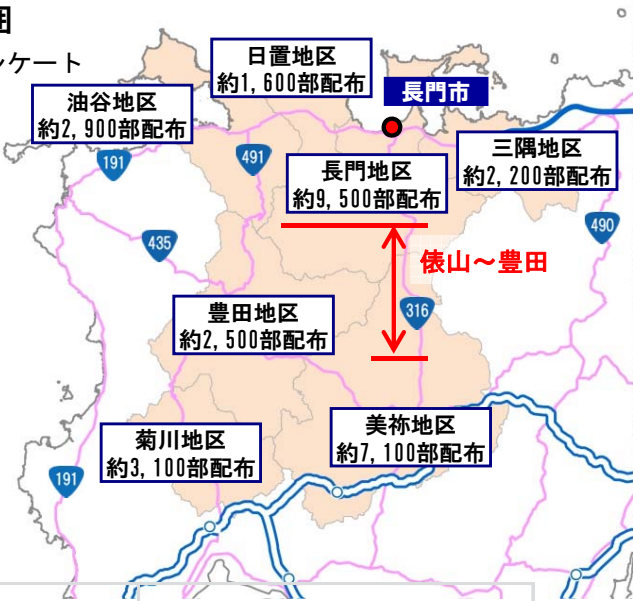
■意見聴取の基本方針

課題・政策目標(案)に対する**意見を伺う。**

意見聴取の項目	把握する意見
現況の問題点・解決すべき課題	国道491号や下関長門線の問題点や解決すべき課題
政策目標	道路を計画する際の政策目標

■アンケート配布範囲

※配布数は地域住民アンケート



■意見聴取の方法と対象者

対象者・実施方法			
ヒアリング	【関係自治体及び団体】 山口県・関係市町・団体へ意見照会		
	自治体：山口県、長門市、下関市、美祢市		
	各団体：トラック協会、商工会議所、警察署、消防署、農協等		
アンケート	【地域住民】 関係市の住民へ郵送配布		
	約28,900部		
	長門市（長門地区、三隅地区、日置地区、油谷地区）		約16,200部
	下関市（菊川地区、豊田地区）		約5,600部
	美祢市（美祢地区）		約7,100部
	【企業及び団体】 山口県内・外の企業へ郵送配布		
	約1,500部		
	県内：企業・事業所		
	約1,000部		
	県外：トラック協会等		
	約500部		
	【道路利用者等】 山口県内の道の駅及び観光施設に常設及びヒアリング調査、WEB		
	約3,100部		

5. 意見聴取方法

■ヒアリングの調査項目と活用方針

ヒアリングの質問項目	ヒアリング結果の活用	備考
行政や業界への意見聴取	・ 課題、政策目標、道路整備の必要性に関し、行政や業界への意見聴取を行う。 ・ 行政又は業界との認識の整合性の確認をする。	共 通

■アンケートの調査項目と活用方針

アンケートの質問項目	アンケート結果の活用	備考
現況の問題点・解決すべき課題	国道491号及び下関長門線の現状について、回答者の認識を確認し、回答者の考える課題を把握する。	第 1 回
政策目標	道路を計画するにあたって、回答者の考える政策目標及びその優先度について把握する。	
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。	
比較ルート案（複数案）に対する意見	・ ルート選定にあたり、回答者が重要視する観点を把握する。 ・ インターチェンジ設置位置（配置計画）において、回答者が重要視する視点を把握する。	第 2 回
その他自由意見	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

5. 意見聴取方法

■計画概要

- 本調査の主旨、調査対象箇所について説明。

沿線住民用 (案) 山陰道(俵山～豊田)における計画に関する第1回アンケート

本調査は、山陰道(俵山～豊田)の計画にあたり、皆さまの生活に役立つ道路とするため、周辺地域の皆さまにご意見を伺うアンケートです。

これまで、山陰道(三隅～小月)については、昨年度実施したアンケート調査により、地域の皆様から現在の道路の課題をお伺いしながら、優先整備区間として「三隅～長門」「俵山～豊田」を選定したところです。

今回のアンケート調査では、優先整備区間の1つである「俵山～豊田」について、概ねのルート・構造を検討するため、改めてお伺いします。

アンケート調査は2回行い、第1回アンケートでは、地域の皆さまが日々感じられている道路交通面での課題や地域に求められる道路の役割等について、ご意見をお聞かせください。本アンケート調査にご協力いただきますようお願いいたします。

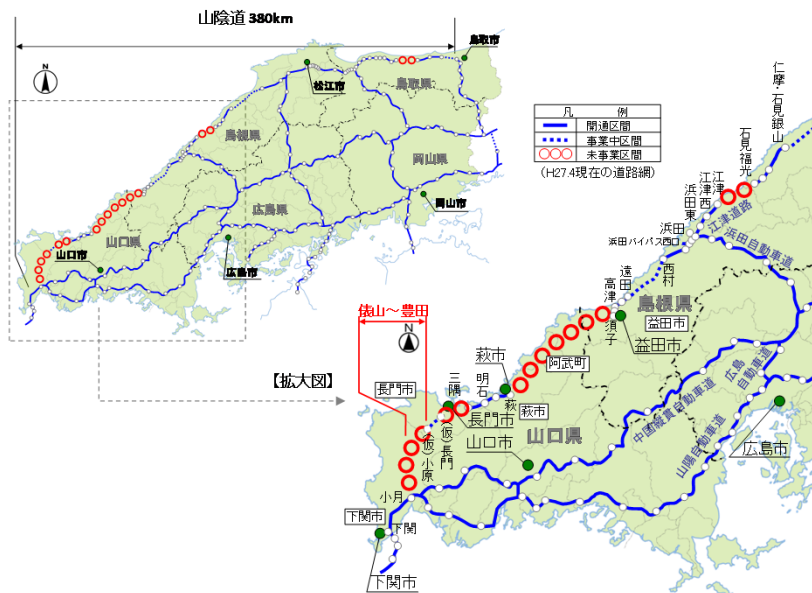
長門市(旧長門市、旧三隅町、旧日置町、旧油谷町)、下関市(旧菊川町、旧豊田町)、旧美祢市の全世帯を対象にアンケート用紙を配布し、回答をお願いしています。

返送いただいたはがきは、国土交通省山口河川国道事務所で集計を行います。

■ 山陰道は、総延長380kmの高規格幹線道路です。

- ▶ 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高規格幹線道路です。
- ▶ 現在、山口県内では萩ICから三隅IC間が開通しており、長門俵山道路として、(仮称)長門ICから(仮称)小原IC間の整備を権限代行により国土交通省が進めています。
- ▶ 山陰道の未整備区間のうち、「俵山～豊田」は優先区間として選ばれています。

■ このアンケートの対象は、俵山～豊田の区間です。



■俵山～豊田間の国道491号及び下関長門線の現状

- 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。



5. 意見聴取方法

質問1 俵山～豊田間の国道491号及び下関長門線に関する現在の問題点や解消すべき課題について

質問1 俵山～豊田間の国道491号及び下関長門線には、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、**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、幅員狭小区間があり、快適に走行できない
- ② 災害時の通行止の発生により、大きな迂回を強いられる
- ③ 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
- 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 その他（自由回答）

質問2 地域の道路に求められる機能・役割について

質問2 この地域の道路を利用する際に、俵山～豊田間にはどのような道路機能が重要だと思いますか？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、**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 災害に備え、広域的な支援ルートが確保できること
- 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
- 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）

フリドリ

質問1 俵山～豊田間の国道491号及び下関長門線には、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、**5段階**で評価してください。【該当する箇所に○をつけてください】

<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

交通課題	あなたの評価の程度				
①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	5	4	3	2	1
②災害時の通行止の発生により、大きな迂回を強いられる	5	4	3	2	1
③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	5	4	3	2	1
④交通事故が多く、安全に通行できない	5	4	3	2	1
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	5	4	3	2	1
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、俵山～豊田間にはどのような道路機能が重要だと思いますか？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、**5段階**で評価してください。【該当する箇所に○をつけてください】

<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

道路の機能	あなたの評価の程度				
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	5	4	3	2	1
②災害に備え、広域的な支援ルートが確保できること	5	4	3	2	1
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	5	4	3	2	1
④交通事故を少なくできること	5	4	3	2	1
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	5	4	3	2	1
⑥観光や地域間交流を促進できること	5	4	3	2	1
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	5	4	3	2	1
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、ご自由にお書き下さい。【自由回答】

質問3 その他

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す。

■回答方法

- ・回答は、右記の逓便用はがきに記入し、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27年●月●●日までに投函願います。

（表面）

郵便はがき

料金受取人払郵便

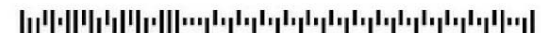
●●郵便局 承認

差出有効期間
平成●年●月●日
（切手不要）

山口県防府市国衛1-10-20

国土交通省 中国地方整備局
山口河川国道事務所

計画課 行



◆あなた自身のことについて【記入または該当する番号に○をつけてください】

住所 〒 - 県 市・郡 町

性別 ① 男性 ② 女性 年齢 歳代

◆俵山～豊田間の国道491号及び下関長門線（以下「対象路線」）の普段の自動車利用状況について【該当する番号に○をつけてください】

Q. 現在の対象路線の自動車利用頻度を教えてください。

① ほぼ毎日 ② 週2～3回程度 ③ 月2～3回程度
→①②③を選ばれた方は《下段》の質問へ

④ ほとんど利用しない ⑤ 利用したことがない
→④⑤を選ばれた方は《裏面》の質問へ

Q. 対象路線の主な自動車利用目的を教えてください。

① 通勤 ② 通学 ③ 家事・買い物
④ 仕事 ⑤ 観光・レジャー ⑥ その他（ ）

Q. 目的地を教えてください。

① 萩市 ② 長門町 ③ 下関市 ④ 美祢市
⑤ 北九州市 ⑥ その他（ ） 《裏面》の質問へ→

※）本アンケートでお答えいただいた意見および個人情報等は、他の目的で使用したり、第三者に使用させたりすることは一切いたしません

住

回答者属性を確認

(参考) 国土幹線道路部会 中間答申

1. 高速道路政策の展望

＜目指すべき方向性＞ 重層的な連携による活力ある国土づくり／国土全体が効率よく機能するようなマネジメントの実施

(1) 高速道路ネットワークのあり方

1) ネットワーク強化のあり方

- ①大都市・地方ブロック都市のネットワーク緊急強化
- ②脆弱な地域の耐災性を高め、国土を保全する
ネットワーク機能の早期確保
- ③主な空港・港湾等の交通拠点への連結性強化

2) ネットワーク利用のあり方

- ①シームレスな利用の実現
- ②持続的な利用に向けた安全・安心の確保
- ③沿道地域との連携による新たな価値の創出
- ④利用にかかる公正・公平な負担

2. 維持管理・更新への取組

＜重視すべき視点＞ ～適切なメンテナンスサイクルを早急に構築～

適切な点検による現状確認と的確な補修等の実施／情報の整備・共有及び発信／必要な体制整備と新技術の開発・導入

- (1) 更新計画の策定と定期的な見直し、更新のための資金の計画的・安定的な確保
- (2) 更新の負担のあり方
- (3) 将来の維持管理負担のあり方

3. 料金制度のあり方

＜目指すべき方向性＞ 公正妥当な料金の実現と低減への努力／安定的でシンプルな枠組みの構築
／弾力的な料金施策などによる交通流動の最適化

- (1) 新しい料金水準の導入 ～「整備重視の料金」から「利用重視の料金」へ～
- (2) 今後の料金割引のあり方

4. 機動的な交通利用を促す大都市圏の料金体系のあり方

＜目指すべき方向性＞ 管理主体を超えたシームレスな料金体系／都心通過交通の抑制／非常時におけるネットワークの有効活用

- (1) 当面取り組むべき施策

5. その他

E T C標準装備化に向けた具体的検討／幹線道路の将来の維持管理負担のあり方 など

整備プロセスについて、今後具体的に検討／高速道路会社には、事業の透明性の確保や地域産業との連携を期待