

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2回 説明資料

平成27年11月17日

国土交通省 中国地方整備局

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	・ ・ ・ 6
3. 対応方針の検討	・ ・ ・ 26
4. 意見聴取方法	・ ・ ・ 36

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. 前回審議内容

■平成27年度第2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6月30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

■平成27年度第2回社会資本整備審議会道路分科会中国地方小委員会での第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
<p>・地域の現在の課題だけでなく、将来のことや隣接地域の状況、道路整備による産業の可能性などを踏まえた広い視野でアンケートに回答できるように、将来人口推移や交通の状況などをインターネットで情報提供すると良い。QRコードを添付するなど工夫を行うと良い。</p>	<p>・「地域や道路・交通の現状と課題」について閲覧できるようにアンケート調査票に小委員会のURLを掲載するとともに、QRコードも添付。 ※山陰道の広域的な整備について(参考1) 委員からの指摘を踏まえ、第2回意見聴取より活用</p>
<p>・俵山～豊田間については地域住民の課題を解決することに加え、下関市と長門市の交流がどのようになるかが重要で有り、特にヒアリング実施時には丁寧に確認する必要がある。</p>	<p>・ヒアリング項目として、「山陰道への期待」を聞き取るとともに、ヒアリング先に観光地や今後利用が見込まれる道路利用者(企業)等を追加してヒアリングを実施。</p>

1-3. 計画段階評価の検討の流れ

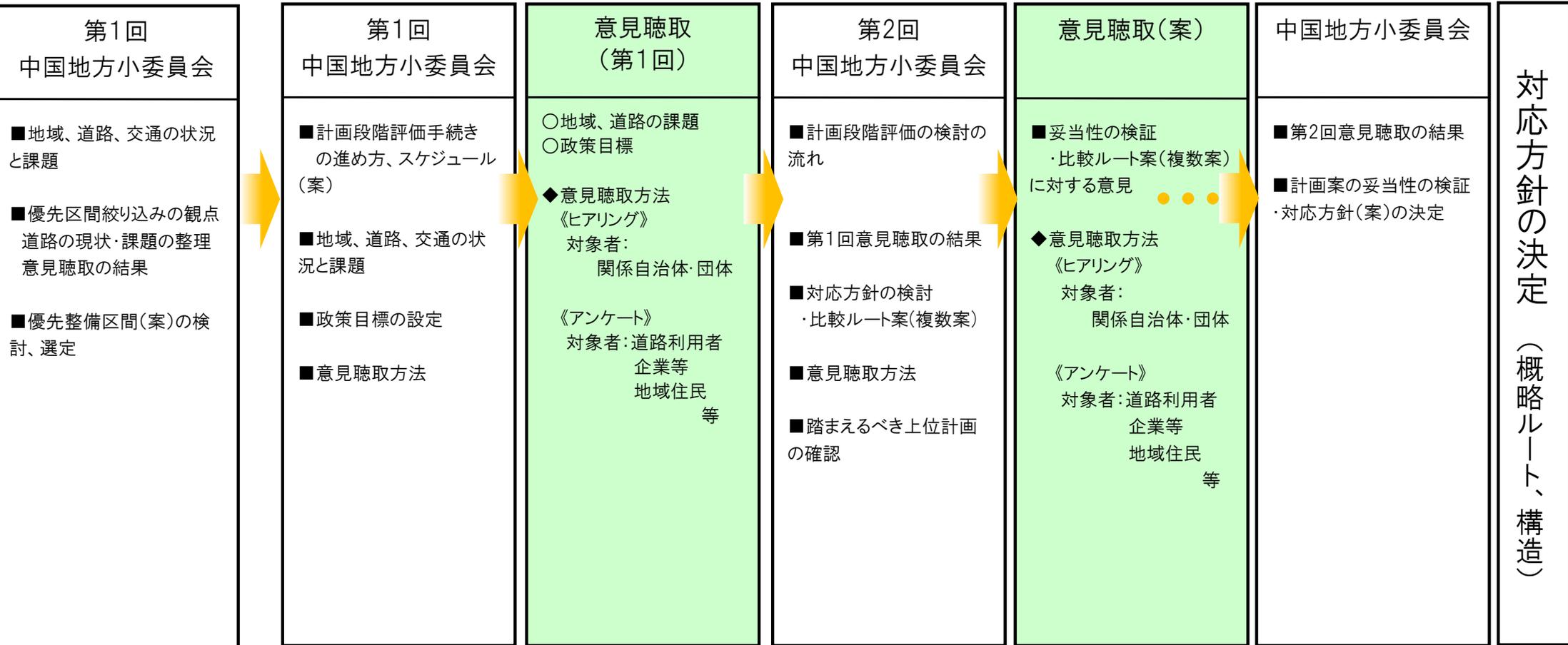
■計画段階評価手続きの進め方、スケジュール(案)

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】

【平成27年9月～10月】 【平成27年11月(今回)】



※各段階で随時自治体と調整

地方小委員会

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

■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		把握する意見及び結果の活用
ヒアリング	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。
アンケート	現況の問題点・解決すべき課題	国道491号や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。
	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。

■アンケート配布範囲

※地域住民アンケート



■意見聴取の方法と対象者

区分	実施項目	実施期間	回答方法	実施概要	回答状況(回収率)		
アンケート	地域住民	平成27年9月14日(月)～10月16日(金)	郵送回収	長門市(旧長門市、旧三隅町、旧日置町、旧油谷町)	15,301部	3,594部	23.5%
				下関市(旧菊川町、旧豊田町)	5,297部	1,129部	21.3%
				美祢市(旧美祢市)	6,546部	909部	13.9%
				長門市、下関市、美祢市のうち旧市町まで記載がないもの、その他市町	—	189部	—
				小計	27,144部	5,821部	21.4%
	企業及び団体	平成27年9月14日(月)～10月16日(金)	郵送回収	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部	63部	31.5%
				企業2:住民アンケート全戸配布エリアに本店・支店・営業所のある企業	1,119部	387部	34.6%
道路利用者	平成27年9月14日(月)～10月16日(金)	郵送回収	企業3:下関長門線、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	192部	54部	28.1%	
			小計	1,511部	504部	33.4%	
			道の駅、観光地、官公庁等にてアンケート票を配布(30箇所)	4,076部	1,730部	42.4%	
合計	小計	平成27年9月14日(月)～10月16日(金)	WEB	道の駅等(道の駅長門峡、道の駅願成就温泉、道の駅蛸街道西ノ市、道の駅北浦街道豊北、道の駅きくがわ、道の駅おふく、ドライブイン みちしお、俵山温泉)	72部	72部	100%
				山口河川国道事務所のHPIにWEBアンケート掲載	4,148部	1,802部	43.4%
				合計	32,803部	8,127部	24.8%
ヒアリング	地域及び広域	平成27年10月7日(水)～10月19日(月)	ヒアリング ※一部郵送	①自治体(山口県、長門市、下関市) ②商工会議所(長門、下関) ③警察署(長門、長府) ④消防署(長門市、下関市) ⑤病院 ⑥介護施設 ⑦物産合同会社 ⑧農協 ⑨漁協 ⑩工業団地及び地元企業 ⑪観光協会 ⑫バス会社 ⑬トラック協会 ⑭広域道路利用者 ⑮観光地 ⑯今後利用が期待される道路利用者			

2. 第1回意見聴取の結果

1) 意見聴取の概要

- 回収率向上に向けて、自治体や観光地等における道路利用者アンケートの常設や道の駅や観光地でのヒアリング調査を実施。
- ホームページにアンケートバナーを掲載し、インターネットによるアンケートの調査も実施。

■道の駅等での道路利用者アンケート票の常設



▲下関市役所



▲俵山温泉

■道の駅や観光地でのヒアリング調査

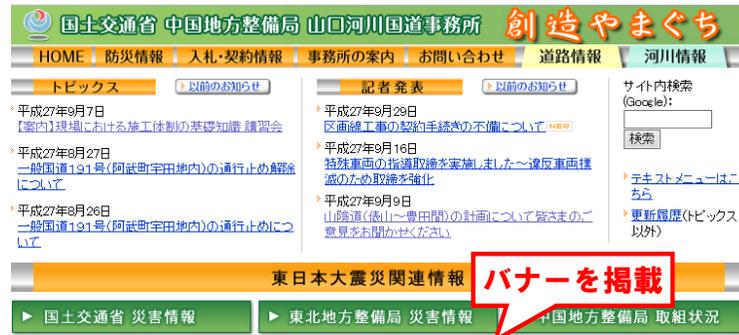


▲道の駅堂街道西ノ市



▲俵山温泉

■ホームページへのアンケートバナーの掲載



2. 第1回意見聴取の結果

1) 意見聴取の概要

○回収率向上に向けて、新聞や広報紙への掲載、ポスターの掲示を行うとともに、ケーブルテレビでの広報を実施。

■新聞広告(平成27年10月4日(日)の読売新聞・朝日新聞・毎日新聞に掲載)

山陰道(俵山~豊田)の計画に関する 第1回アンケート調査

実施中

山陰道は、鳥取県鳥取市~山口県下関市までの延長約380kmの高規格幹線道路です。山陰道(俵山~豊田)の計画について、地域の皆さまや道路を利用される方からご意見をお聞かせいただき、道路計画に反映するためのアンケート調査です。

今回のアンケート調査は、計画地域の「道路交通に関する現在の課題」、「地域の将来も踏まえた持たせるべき道路機能」についてのご意見を伺う内容です。ご協力をよろしくお願い致します。

アンケートについて

内容 長門市俵山から下関市豊田の道路交通に関する現在の課題や当地域に求められる道路の役割等

方法

アンケート対象者	実施方法
周辺地域にお住まいの方	<ul style="list-style-type: none"> ご自宅にアンケートを郵送させていただきます。 ○長門市(旧長門市・旧三隅町・旧日置町・旧油谷町)の全戸 ○下関市(旧菊川町・旧豊田町)・旧美祿町の全戸
その他の地域にお住まいの方	<ul style="list-style-type: none"> 道の駅や観光・公共施設等にアンケートを配布しています。* WEBアンケートで回答いただくことも可能です。
沿線地域及び周辺地域の事業者	<ul style="list-style-type: none"> 事業所にアンケートを郵送させていただきます。 道の駅や観光・公共施設等にアンケートを配布しています。* WEBアンケートで回答いただくことも可能です。
道路利用者の方など	<ul style="list-style-type: none"> 道の駅や観光・公共施設等にアンケートを配布しています。* WEBアンケートで回答いただくことも可能です。

*主なアンケート設置場所：山口県長門市、下関市、美祿町内の道の駅、周辺観光施設、市役所など

山陰道 380km

山陰道(俵山~豊田)

鳥根県 山口県

長門市 小月 下関市

阿武町 基田市

中国縦貫自動車道 山陽自動車道

現在はこの段階です

優先整備区間の選定 → 第1回アンケート → アンケートの結果分析 → 第2回アンケート → 対策案の検討 → 整備方針の決定

調査期間 平成27年 9月14日(月)~10月16日(金)

ご協力下さい **みなさまのご意見お待ちしております。**

アンケートのお問い合わせ先
国土交通省 中国地方整備局 山口河川国道事務所 山口河川国道事務所
計画課 電話 0835-22-1819

WEBアンケートも併せて実施中
山口河川国道事務所 検索

http://www.cgr.mlit.go.jp/yamaguchi/sanindo/tawarayamatoya

■ポスター(道路利用者アンケート調査票常設箇所に掲示)

**山陰道(俵山~豊田)の計画に関する
第1回アンケート調査**

調査期間 平成27年9月14日(月)~10月16日(金)

実施中

アンケート調査の目的

地域の皆さまや道路利用者の方の意見を道路計画に反映するためのアンケートです。日頃感じられている課題や地域の将来のために必要な道路の機能についてご意見をお聞かせください。

アンケート調査の対象範囲

山口県長門市俵山~山口県下関市豊田の区間

アンケート調査にご協力をお願いします!

http://www.cgr.mlit.go.jp/yamaguchi/sanindo/tawarayamatoya

電話 0835-22-1819

■広報紙(広報ながと9月号、市報しものせき10月号に掲載)

広報
ながと
Nagato City Public Relations
2015 181号
No.181

山陰道(俵山~豊田間)の計画策定にあたり、国土交通省山口河川国道事務所が、地域の皆さんや地元企業、道路利用者などを対象に道路の課題や新しい道路に関するアンケート調査を実施します。今後、各世帯にアンケート調査票が郵送されますので、地域の思いを伝え、より良い山陰道を整備するため、また早期事業化に向けて、調査への協力をお願いします。

問い合わせ 都市建設課管理係
TEL 23-1147

市報
しものせき
No.10

山陰道(俵山~豊田間)の計画策定にあたり、国土交通省山口河川国道事務所が、地域の皆さんや地元企業、道路利用者などを対象に道路の課題や新しい道路に関するアンケート調査を10月16日まで実施しています。調査への協力をお願いします。

問い合わせ 都市建設課管理係
TEL 23-1147

■ケーブルテレビ(長門ケーブルテレビ)

市役所都市建設課からのお知らせ

アンケートにお答えください。
「結果は道路の計画に反映させていただきます。」

市役所都市建設課からのお知らせ

アンケート内容
自動車の利用状況についての質問
長門・下関間の道路の課題・今後の希望について

▲広報ながと9月号

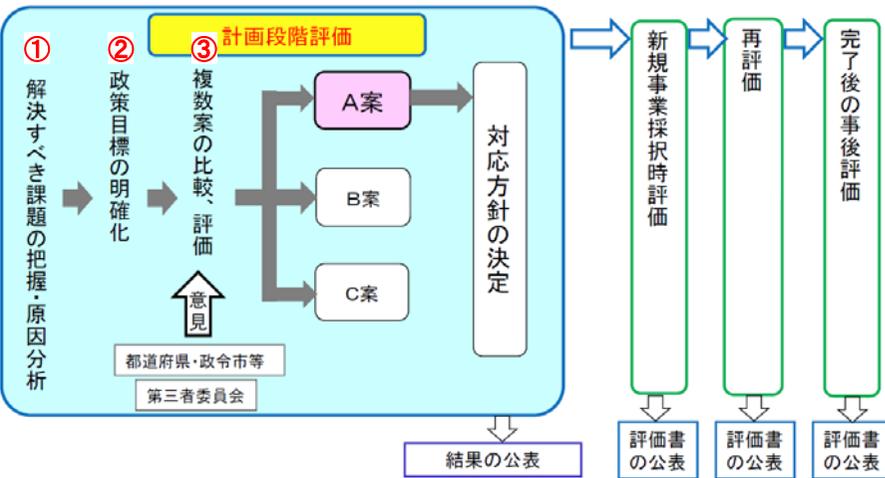
▲市報しものせき10月号

2. 第1回意見聴取の結果

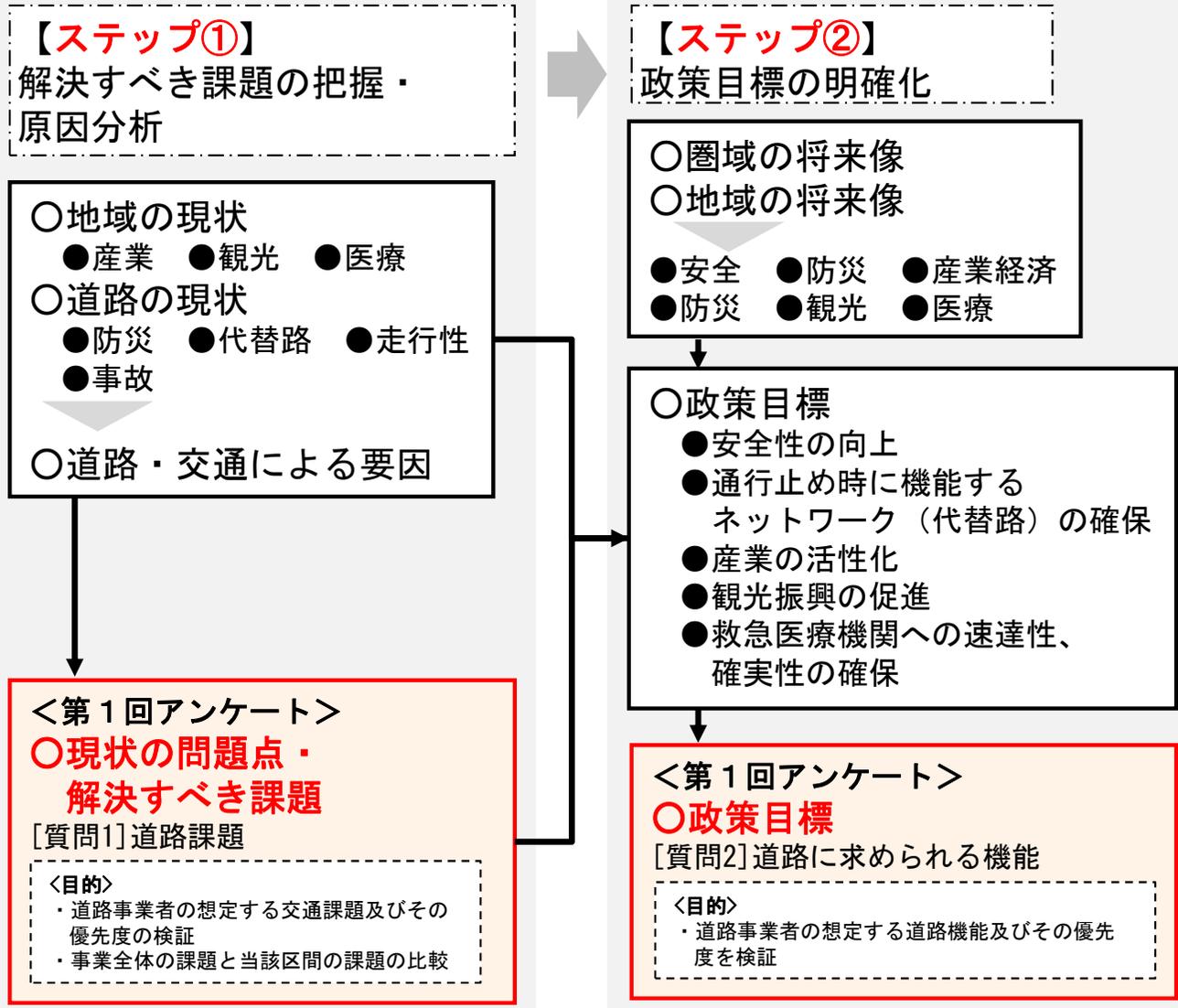
1) 意見聴取の概要

○計画段階評価の作業ステップに基づき、評価の視点及びアンケート調査目的を整理。

■事業評価の流れ



■計画段階評価の作業ステップとアンケート調査目的の整理



■評価の視点

ステップ①

・事業目的となる解決すべき課題・背景を把握し、その原因を分析する。

ステップ②

・達成すべき政策目標を明確化する。

ステップ③

・政策目標に応じて必要な評価項目を設定し、事業内容の妥当性等について、複数案を提示した上で、具体的データやコスト等により比較、評価を行う。

2. 第1回意見聴取の結果

1) 意見聴取の概要

○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。

【ステップ①】 解決すべき課題の把握・原因分析

【ステップ②】 政策目標の明確化

現 状		道路・交通による 要因	第1回アンケート 質問1(現道課題)	将来像	政策目標	第1回アンケート 質問2(要求する機能)
地域について	産業	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	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] <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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] <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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	走行性	[走行性] <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 安全性・走行性が確保された道路が無い 	安全	安全性の向上	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] <ul style="list-style-type: none"> 線形不良箇所が多く、事故が発生。 				
	防災	[防災] <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	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災害に備え、広域的な支援ルートが確保できること
	代替路	[代替路] <ul style="list-style-type: none"> 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。 				
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地域の主要な公共施設、商業施設等へ円滑に移動できること
			⑥その他			⑨その他

2. 第1回意見聴取の結果

1) 意見聴取の概要

■意見聴取(アンケート)内容

質問事項

○現況の問題点・解消すべき課題

○政策目標

○その他自由意見

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。
※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. 強くそう思う 4. ややそう思う 3. どちらとも言えない 2. あまりそう思わない 1. 全くそう思わない

- 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 地域の支所や公民館等の公共施設、商業施設等へのアクセスが悪く日常生活の利便性に課題がある
- 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①～⑧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. 強くそう思う 4. ややそう思う 3. どちらとも言えない 2. あまりそう思わない 1. 全くそう思わない

- 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 主要な地域との連絡性が良く日常生活の利便性が高いこと
- ⑨ その他（自由回答）

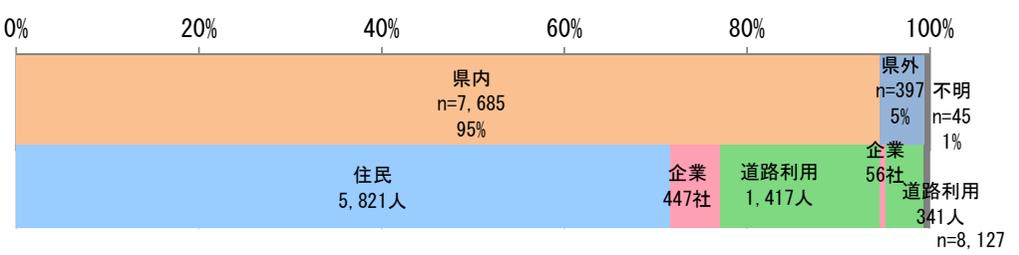
質問3 その他、この区間の道路整備の必要性や今後の方向性などについて、ご意見がありましたら、ご自由にお書きください。

2. 第1回意見聴取の結果

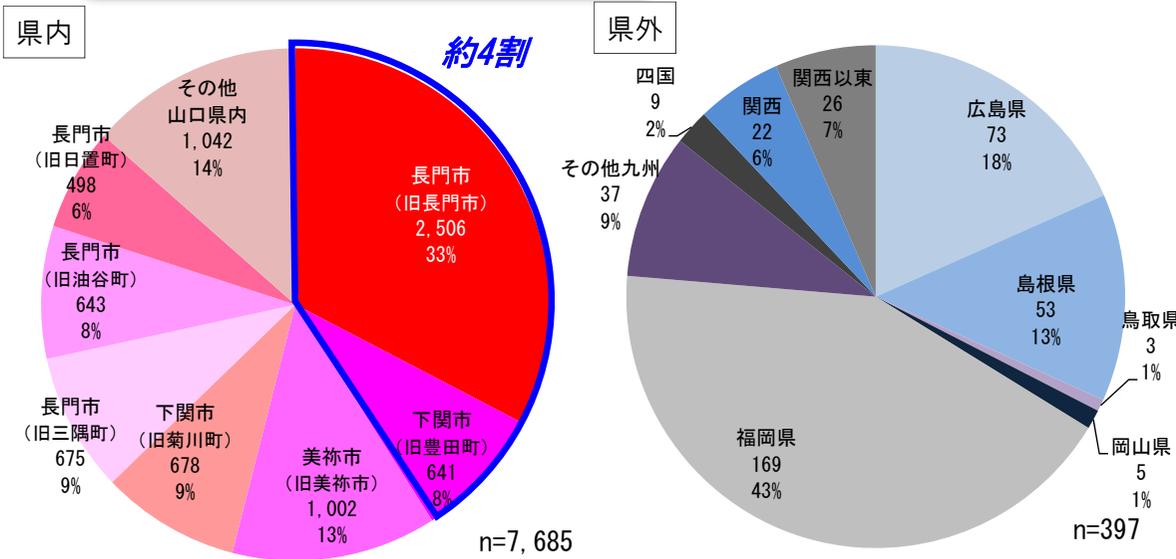
2) 属性

- 住民約5,800人、企業約500社、道路利用者約1,800人から意見聴取を実施。
- 回答者のうち、旧長門市と旧豊田町からの回答は約4割を占める。
- 回答者の性別は男性が約7割を占め、年代別に見ると住民アンケートは世帯主と想定される60～70代からの回答が約6割を占め、道路利用者アンケートは20～70代の各年代の方からバランスよく回答をいただいた。

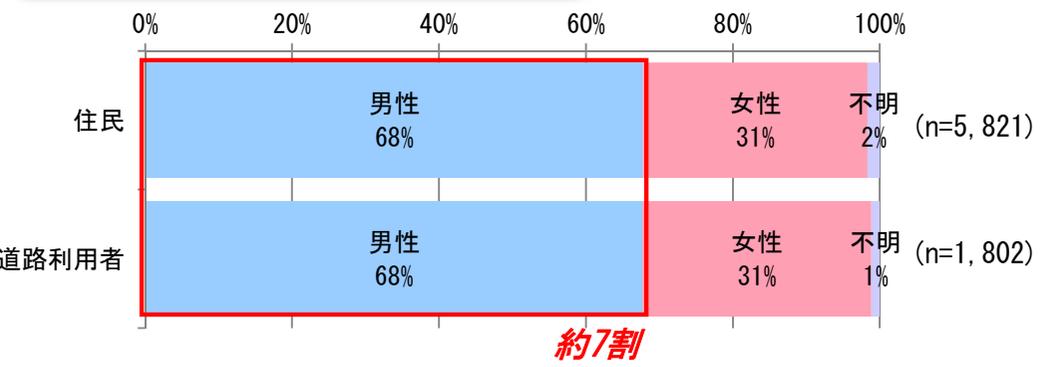
アンケート回収状況



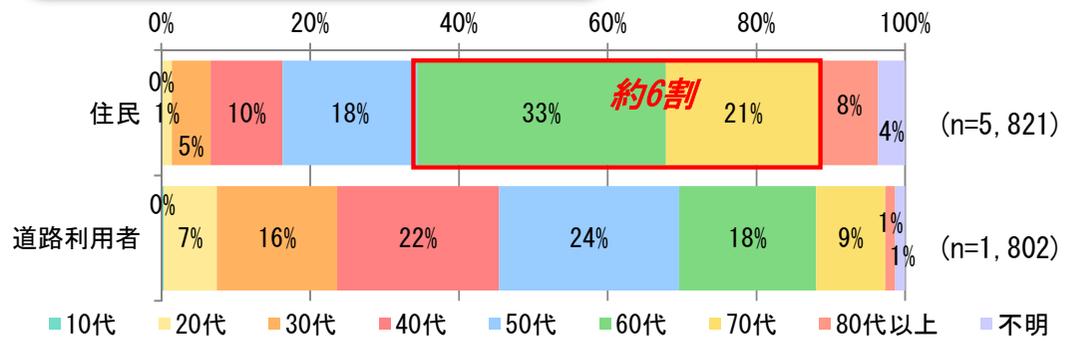
住所



性別



年代

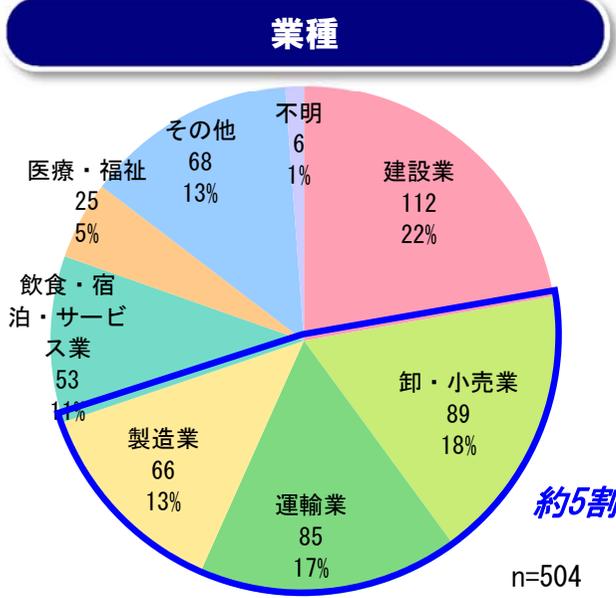


※住所不明45票を除く

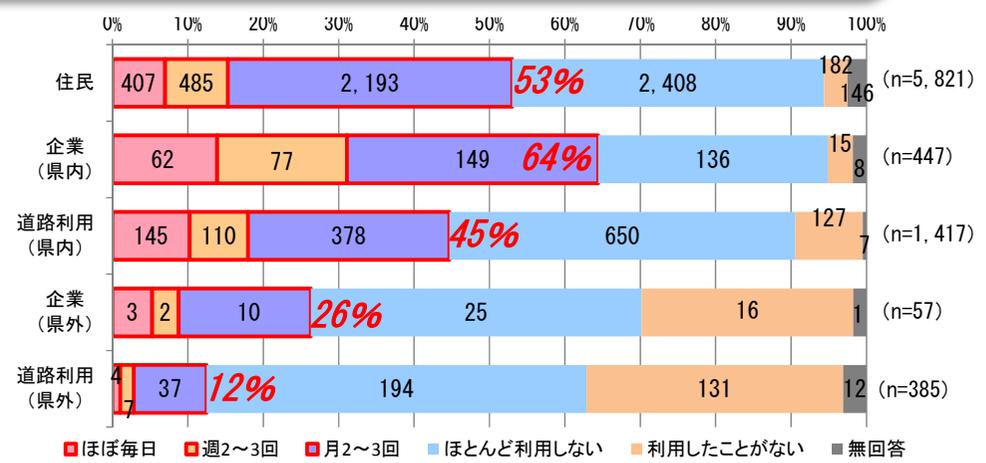
2. 第1回意見聴取の結果

2) 属性

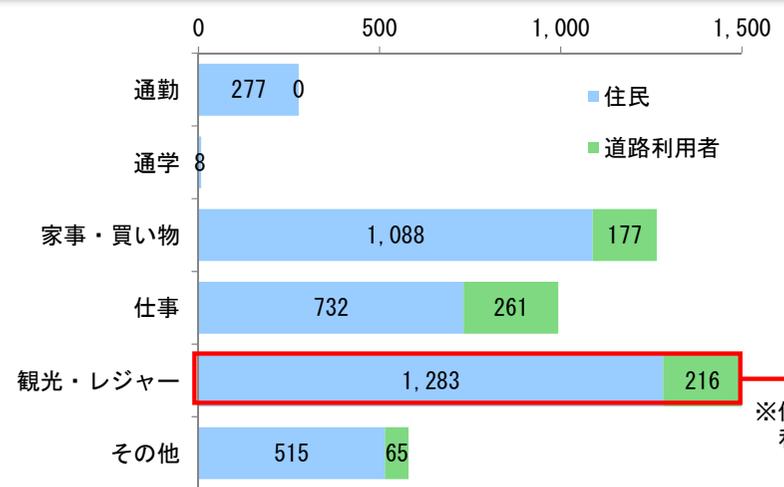
- 企業アンケートは商品や製品の取扱い及び輸送を行う「卸・小売業」、「運輸業」、「製造業」からの回答が約5割。
- 住民の約5割が当該区間(俵山～豊田)を「月2～3回以上利用している」と回答。
- 利用目的は「観光・レジャー」と回答した方が多く、萩市・長門市と下関市間の移動が約7割を占める。



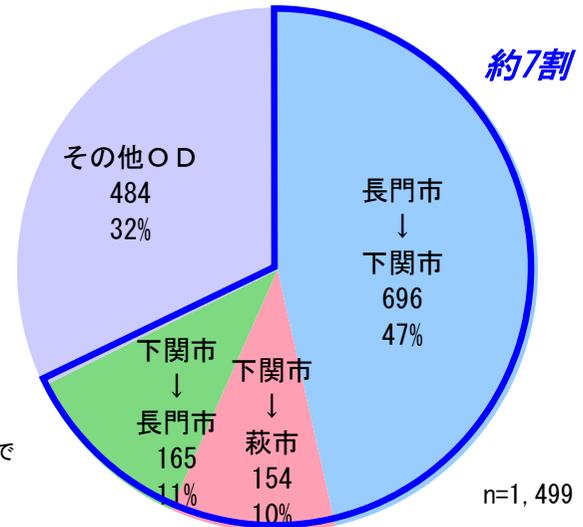
現在の国道491号及び下関長門線(俵山～豊田)の利用頻度



現在の国道491号及び下関長門線(俵山～豊田)の利用目的



<観光・レジャー目的のOD内訳>



※住民アンケート及び道路利用者アンケートで利用頻度が「ほぼ毎日」、「週2~3回」、「月2~3回」と回答された方のみ対象

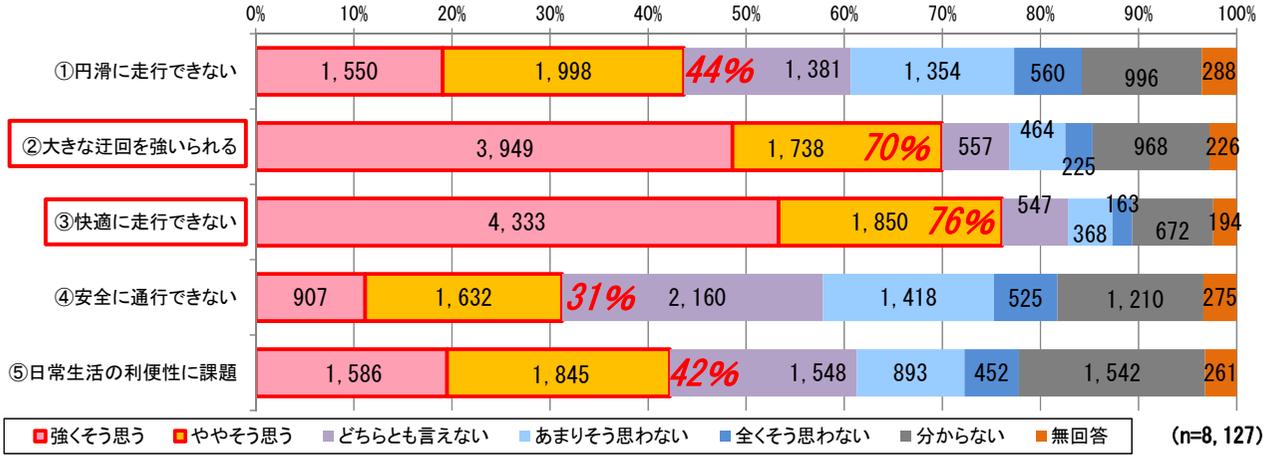
2. 第1回意見聴取の結果

3) 交通課題①

○「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」といった交通課題に対する意見が多い。

交通課題

Q:「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？5段階で評価してください。



- 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 地域の支所や公民館等の公共施設、商業施設等へのアクセスが悪く日常生活の利便性に課題がある
- ⑥ その他（自由回答）

◆その他（自由回答）

回答者属性	主な意見
住民/長門市(旧長門市)/60代男性	カーブが多く、幅員狭くできるだけこの区間を避けている。
住民/長門市(旧油谷町)/30代男性	高速道路までのアクセスに1時間もかかってしまう。
住民/長門市(旧長門市)/50代男性	今の道路は幅が狭く、豪雨災害に対して弱い。
住民/美祢市(旧美祢市)/30代男性	災害が起きると通行不可となる。大幅な迂回路をとることになる。
住民/長門市(旧日置町)/女性	通行する車両の数が少ないので現状のままで不便は感じない。
住民/長門市(旧長門市)/80代男性	雪が積った時以外は不便を感じない。

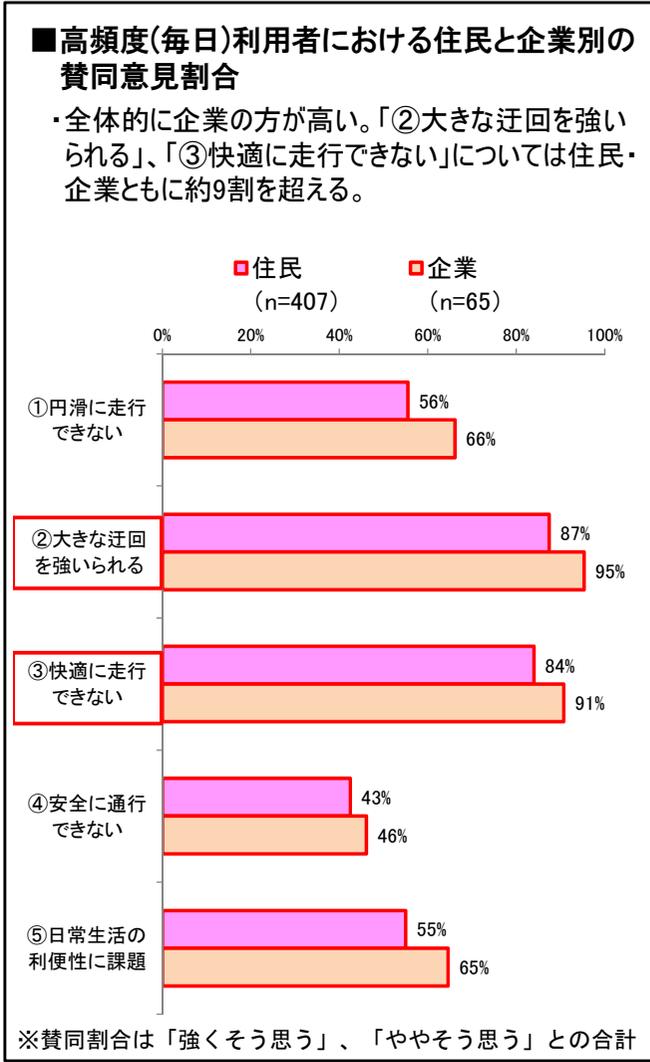
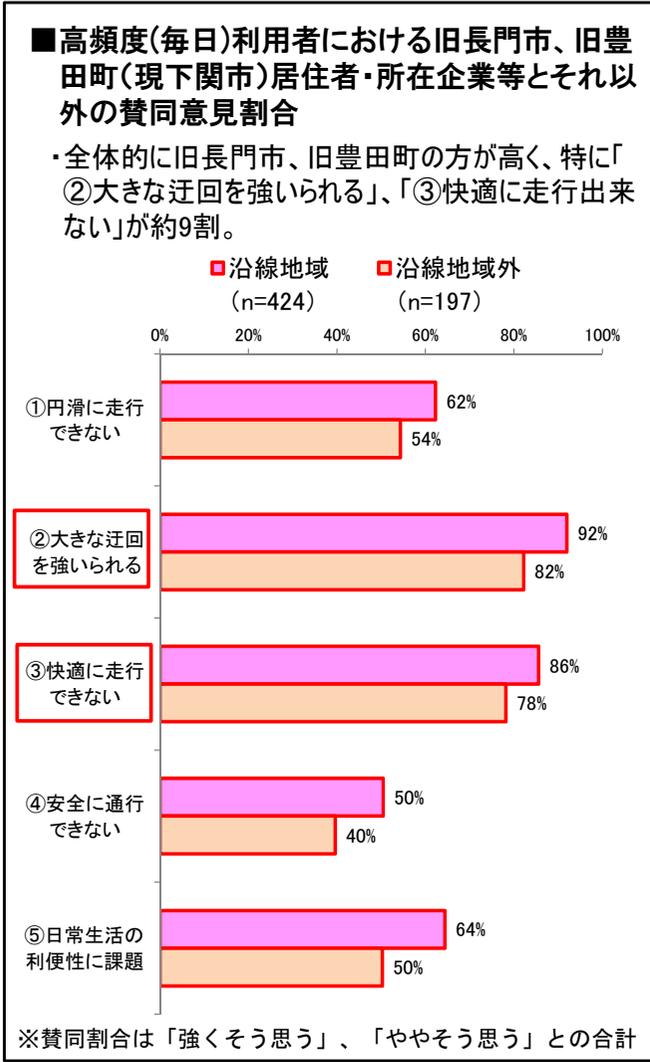
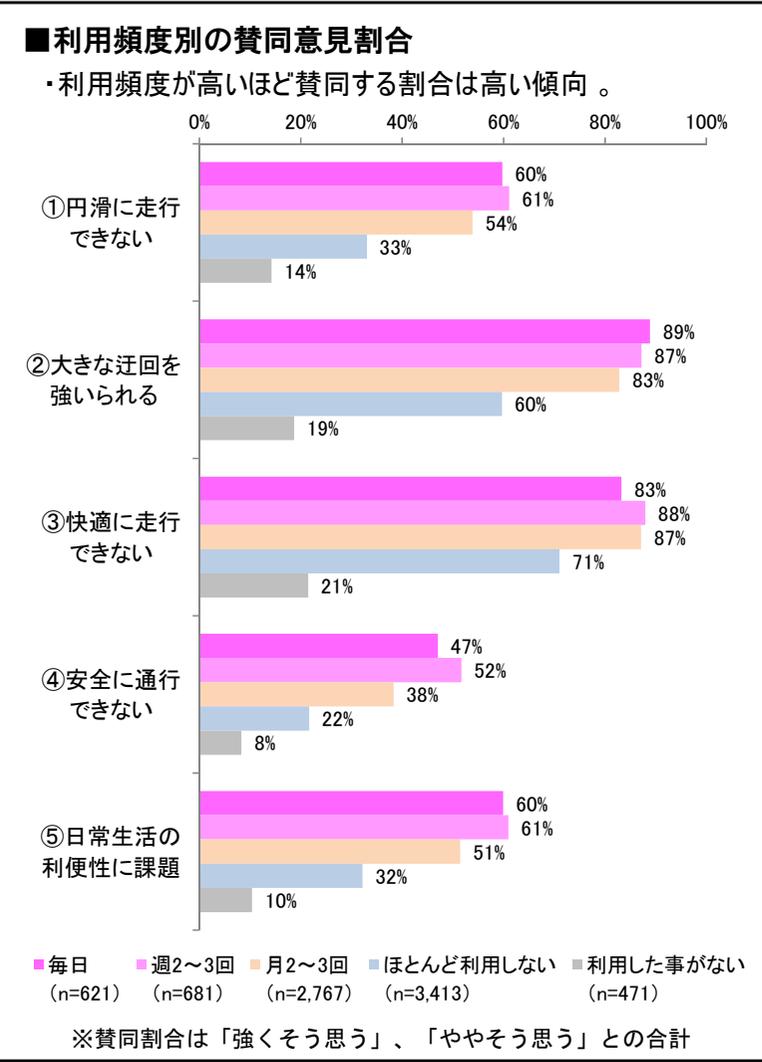
2. 第1回意見聴取の結果

3) 交通課題②

- 利用頻度が高くなるほど、課題に対する賛同割合は高い傾向。
- 高頻度利用者(毎日利用)のうち、旧長門市、旧豊田町居住者・所在企業等とそれ以外でみると、旧長門市、旧豊田町の方が課題意識が高く、住民・企業別では企業の方が課題認識が高い。

利用頻度別の交通課題

- 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 地域の支所や公民館等の公共施設、商業施設等へのアクセスが悪く日常生活の利便性に課題がある



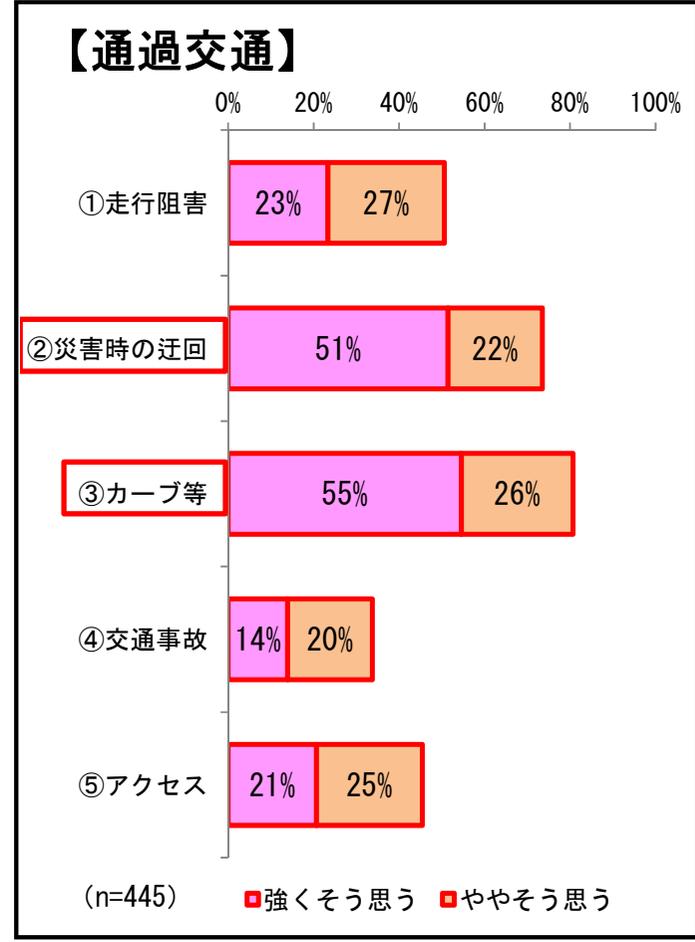
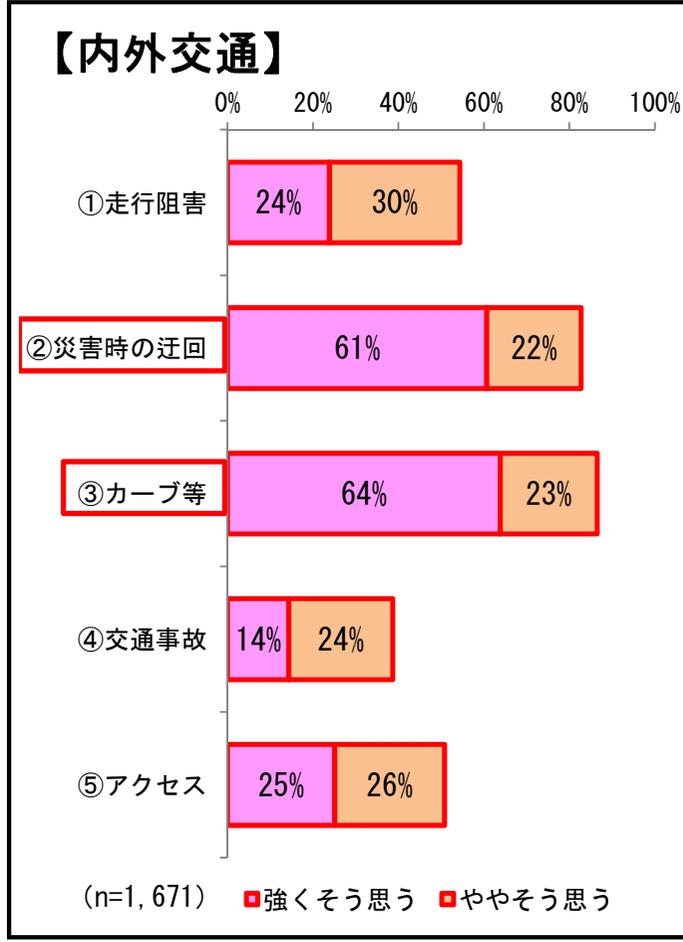
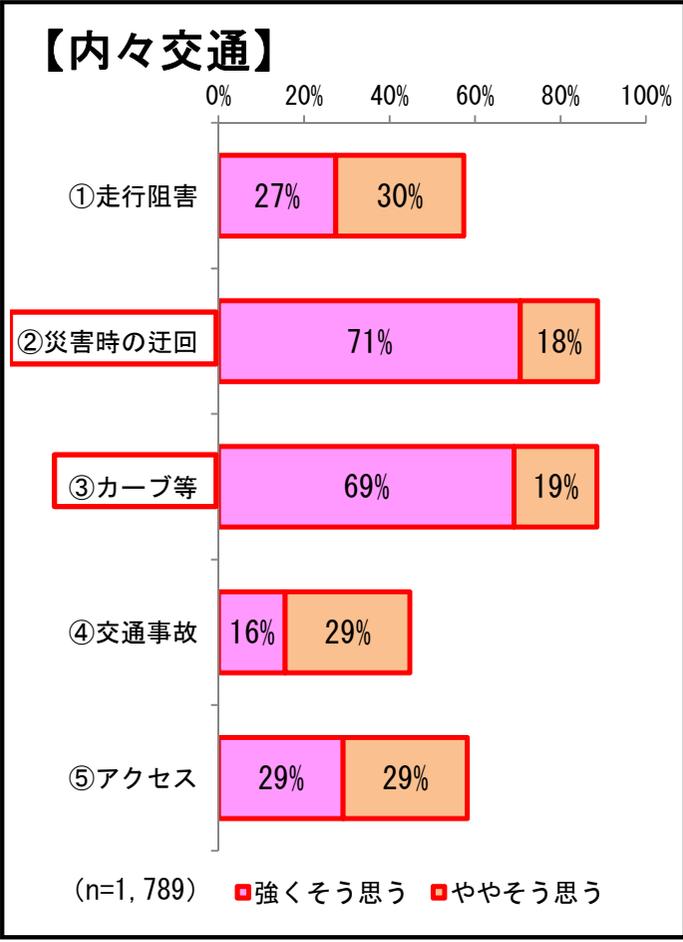
2. 第1回意見聴取の結果

3) 交通課題③

○交通特性別に集計した結果、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」といった交通課題に対する意見が多い。

交通特性別の交通課題

- 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 地域の支所や公民館等の公共施設、商業施設等へのアクセスが悪く日常生活の利便性に課題がある



内々交通：発着地ともに旧長門市もしくは旧豊田町（現下関市）の交通
 内外交通：発着地のいずれかが旧長門市もしくは旧豊田町（現下関市）の交通
 通過交通：発着地ともに旧長門市もしくは旧豊田町（現下関市）以外の交通

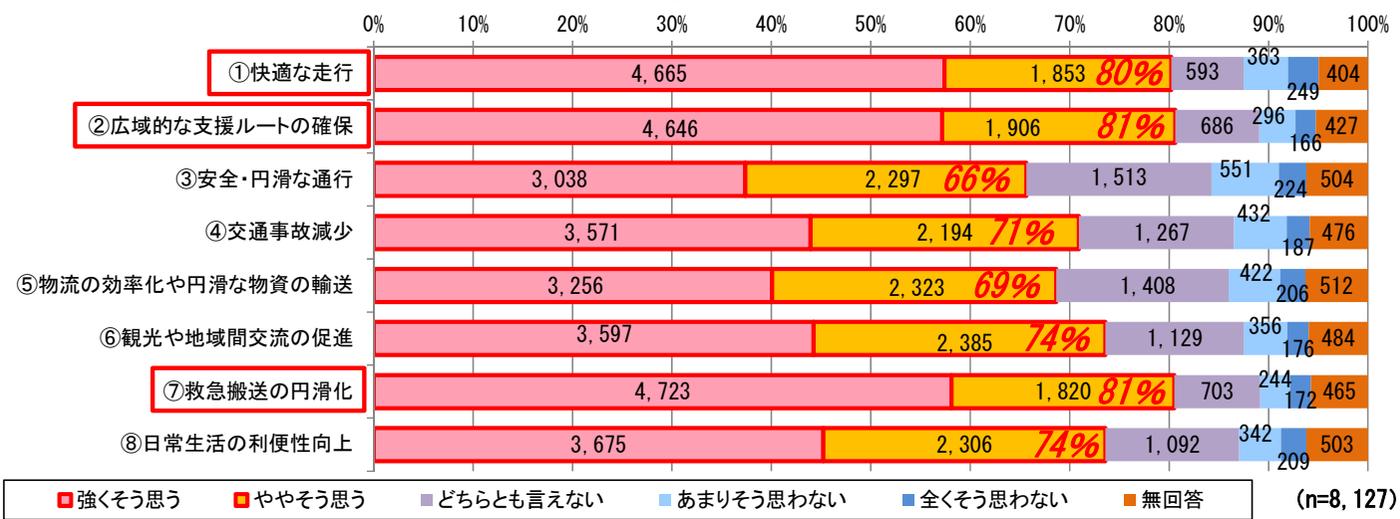
2. 第1回意見聴取の結果

4) 道路機能①

○「②災害時に備え、広域的な支援ルートが確保できること」、「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」、「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」などの道路機能を重要としている意見が多い。

必要とする道路機能

Q: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。



- 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 主要な地域との連絡性が良く日常生活の利便性が高いこと
- ⑨ その他 (自由回答)

◆その他 (自由回答)

回答者属性	主な意見
住民/長門市(旧長門市)/40代女性	救急の対応(脳外科、産婦人科など)の円滑な交通手段道路となってほしいです。長門市は当科が少ないため緊急時の対応に困っているため。
住民/下関市(旧菊川町)/70代男性	現状道路、一部拡幅改修ではなく、直線に出来る部分は直線にし、カーブを少なく幅員を広くしてもらいたい。
住民/下関市(旧菊川町)/40代男性	災害による地域の孤立化を減らすとともに、広域的な防災支援に役立つ道路となる。
道路利用者/防府市/50代男性	湯本温泉や俵山温泉などの宿泊施設があり、角島などの観光スポットも近接しており、もっと気軽に利用できる「道路」が必要。
住民/長門市(旧長門市)/50代男性	日常生活の利便性の向上は過疎をさらに過疎地にする危険性も含んでいると思う。
住民/長門市(旧油谷町)/70代男性	道路の利便性が良くなると、逆に大きい市街地へ行き、地域の消費が落ちたり人口減につながる恐れあり。

2. 第1回意見聴取の結果

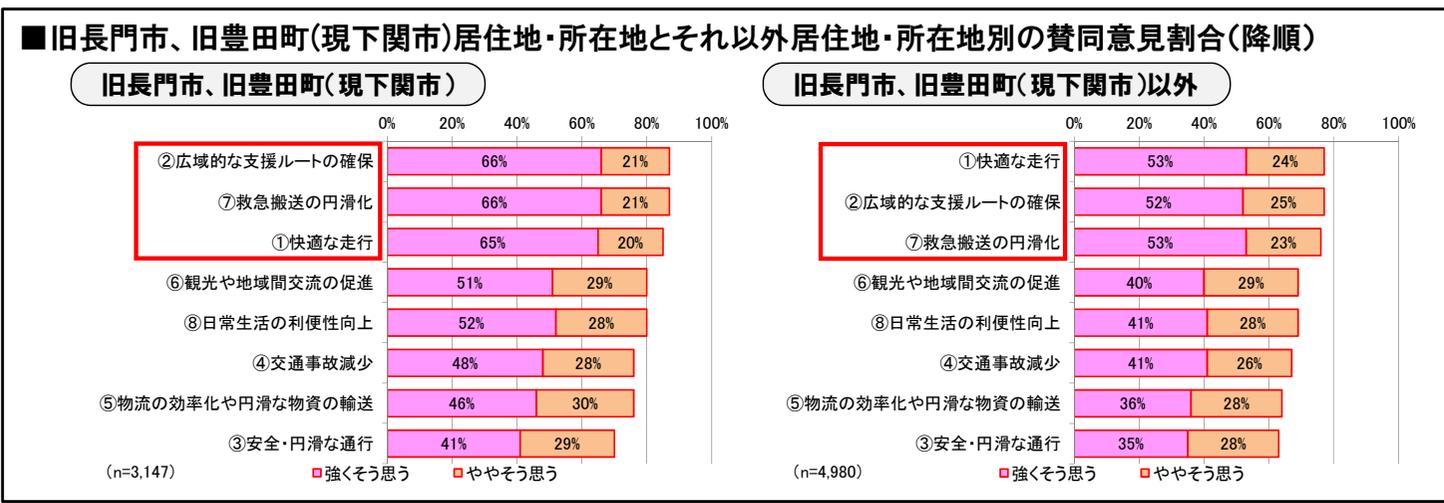
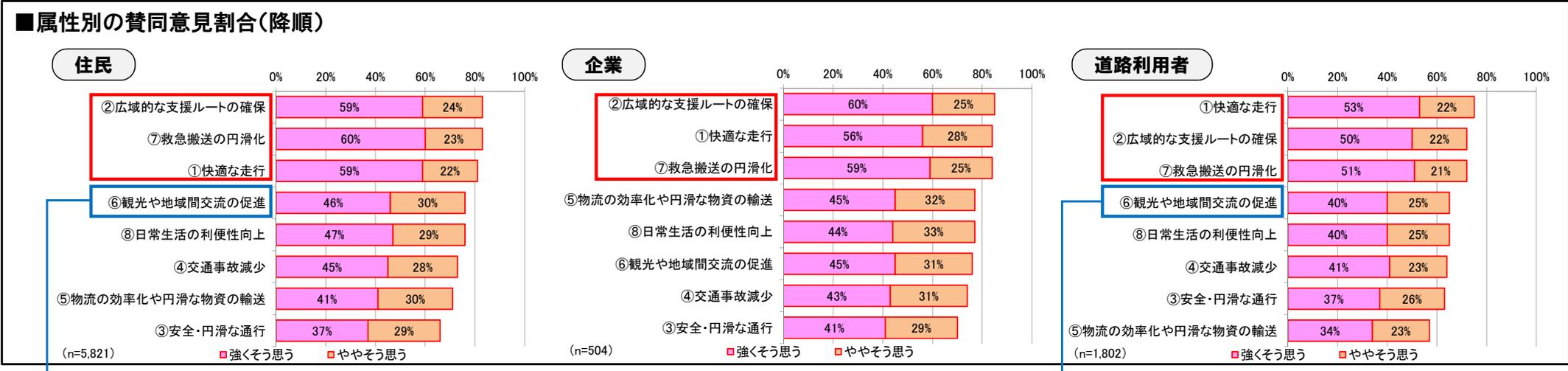
4) 道路機能②

○全ての属性において必要とする道路機能の上位3項目は「①快適な走行」、「②広域的な支援ルートの確保」、「⑦救急搬送の円滑化」となっている。

○居住地・所在地別では、旧長門市、旧豊田町(現下関市)とそれ以外でも同様の傾向を示している。

属性別の必要とする道路機能

- 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 主要な地域との連絡性が良く日常生活の利便性が高いこと



住民や道路利用者からは「観光や地域間交流の促進」に関する道路機能が必要であるとの声も聞かれる。

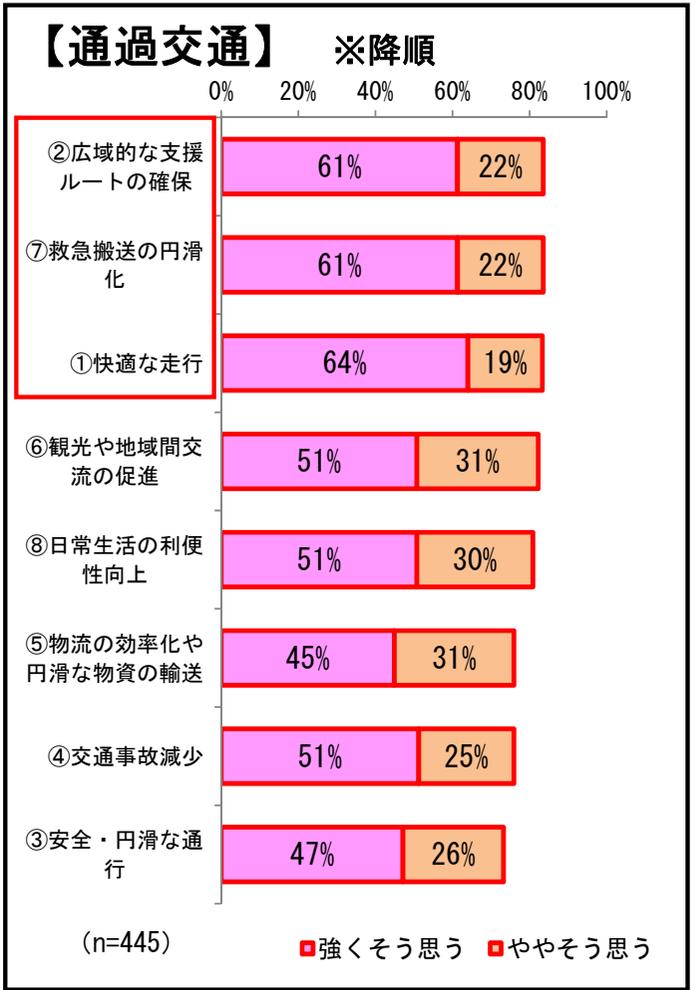
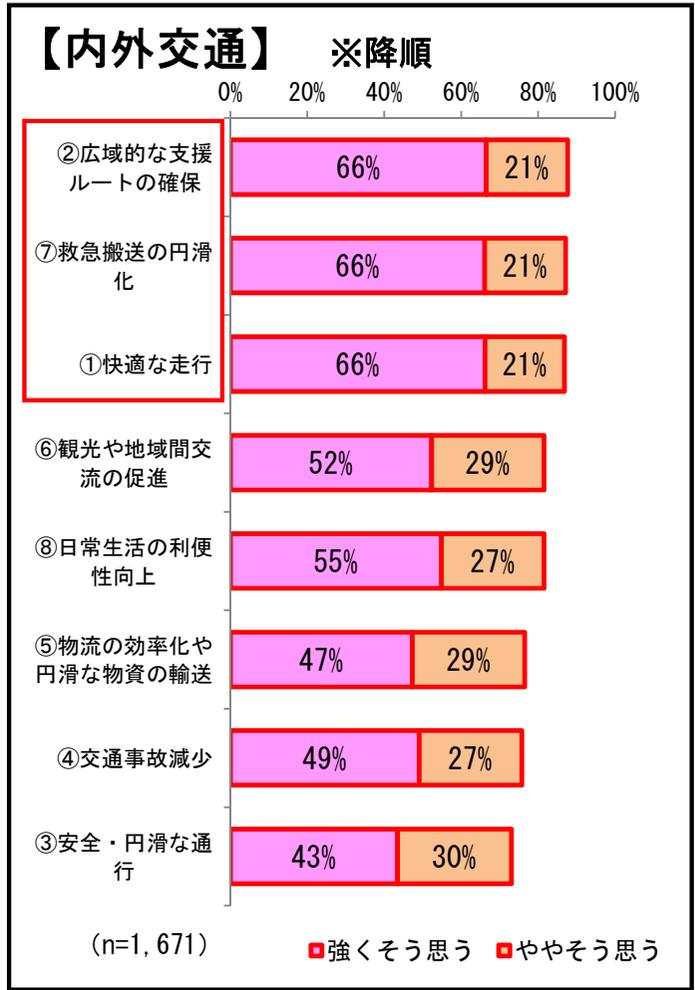
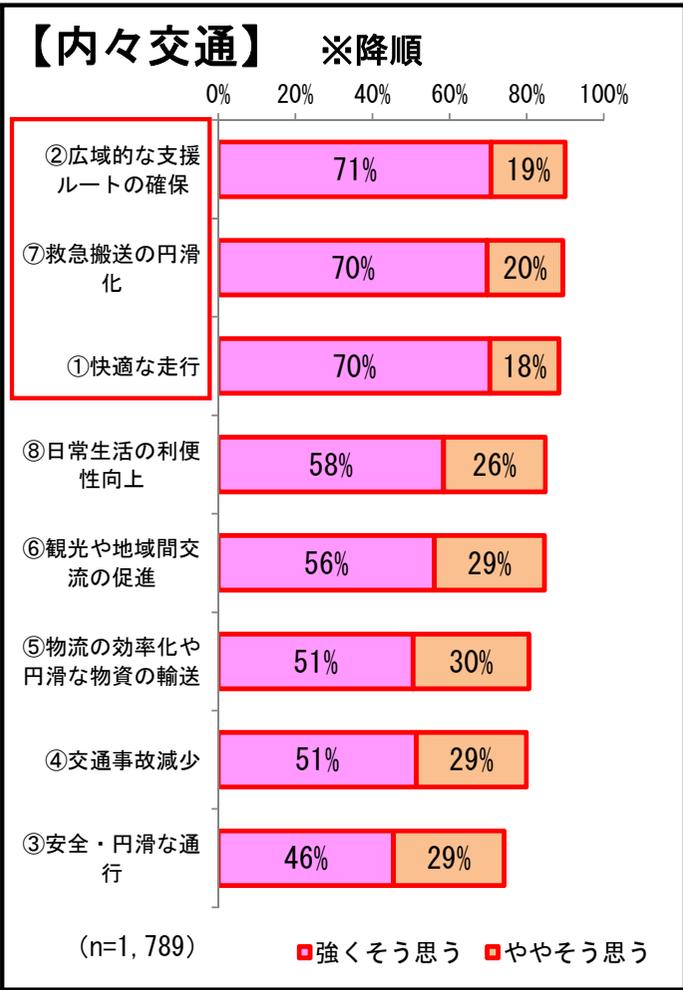
2. 第1回意見聴取の結果

4) 道路機能③

○交通特性別に集計した結果、どの交通特性でも必要とする道路機能の上位3項目は「①快適な走行」、「②広域的な支援ルート確保」、「⑦救急搬送の円滑化」となっている。

交通特性別の必要とする道路機能

- 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 主要な地域との連絡性が良く日常生活の利便性が高いこと



内々交通：発着地ともに旧長門市もしくは旧豊田町（現下関市）の交通
 内外交通：発着地のいずれかが旧長門市もしくは旧豊田町（現下関市）の交通
 通過交通：発着地ともに旧長門市もしくは旧豊田町（現下関市）以外の交通

2. 第1回意見聴取の結果

5) 自由意見

- 安全性の向上、経済効果への期待の他、早期開通を求める声が寄せられている。
- 一方で、観光客の立寄り機会の減少や道路の建設費用を懸念する意見も寄せられている。

自由意見

分類	回答者属性	主な意見
関連 安全	住民/下関市(旧豊田町)/50代男性	この区間は急カーブ、狭い道路幅で、利便性だけでなく、安全面においても悪い道路である。安心して走行できる道路を早急に造って欲しい。
	住民/長門市(旧長門市)/60代男性	後期高齢者の運転者が多いので安全運転ができるように道路改良を早急を実施して欲しい。
防災 関連	住民/下関市(旧菊川町)/40代男性	山口県の西部から北部へ移動する際には非常に利便性が高い道路となる。防災への支援ルートとなるだけでなく、萩への観光促進に有益なインフラとなることは間違いないと思う。
	住民/長門市(旧長門市)/50代女性	災害などで通行止めになり孤立状態になる事がある。通勤・通学はもちろんだが、健康を害した時は、本当に不安になる。また道路も急カーブが多く、目的地にも時間がかかる。
	企業/下関市(旧豊田町)	毎年のように災害により通行止が発生し、またカーブも多く事故も多いので早急な着工をお願いしたい。
関連 産業	住民/長門市(旧油谷町)/70代男性	交通による陰陽交流の活性化、農産物の搬送、漁業産物の鮮度等供給ルートの開拓で産業の活性化が期待出来、災害への対応も早やかになると考える。
	住民/下関市(旧豊田町)/40代男性	山陽と山陰を結ぶ重要な道路になると思います。地域交流の活性化が図られ、ひいては、九州方面からのお客様も見込まれる。経済効果は大きいと思う。
観光 関連	住民/美祢市(旧美祢市)/60代男性	俵山～豊田間に限らず全線を早期完成を強く望む。移動に時間がかかり過ぎ、観光等地域間交流のさまたげになっていると思う。
	企業/長門市(旧長門市)	山陰地方は急速に過疎化が進んでいる。都市とのアクセスが、早く、安全なものとなれば、田舎に住んでいるままでも、都市に出かけることができる。反対に、都市に住んでいる人も、気軽に山陰に観光に行くことができる。
	住民/長門市(旧長門市)/50代女性	道路整備は必要なことだが、通過交通と地域内交通が分離され、観光客が地域へ立ち寄ることが更に少なくなるのではないかと心配である。
	企業/長門市(旧長門市)	観光客が長門市に来ていただければ良いが通過点となったら観光産業も悪くなるのでは。
関連 医療	住民/下関市(旧豊田町)/60代男性	災害時の通行止め、救急病院への移動等、生活、命に関わる事なので、早急に道路整備を、お願い致します。
	住民/下関市(旧豊田町)/60代男性	高齢者が多く、救急搬送が円滑にできるよう早急に道路整備をお願いしたい。
その他	住民/下関市(旧菊川町)/60代女性	山陰の活性化を図るために必要不可欠な計画だと思う。これに供い、若者が地方に定住できればと願う。
	住民/長門市(旧油谷町)/70代男性	交通による陰陽交流の活性化、農産物の搬送、漁業産物の鮮度等供給ルートの開拓で産業の活性化が期待出来、災害への対応も早やかになると考える。
	住民/美祢市(旧美祢市)/50代男性	物流や救急には必要と思うが、道路建設や維持に膨大な費用が掛かる。人口減少で新たな建設の必要性なし。
	道路利用者/長門市(旧長門市)/50代女性	災害が起こらない程度の整備は必要だと思うが、それ以上の必要性は今は感じられない。

2. 第1回意見聴取の結果

6) 道路の課題、機能・役割に関するヒアリング①

○線形不良や幅員狭小による危険性などの具体的な課題や、高速ネットワークが確保されていないことによる、災害時等の課題の他、整備による効果・期待等の意見が寄せられた。

区分(政策目標)		主な意見
走行性・安全性の向上	課題	<ul style="list-style-type: none"> ・下関長門線は下関市と長門市を結ぶ最短ルートであるものの、豊田湖周辺など道路幅員が狭く、中型トラック同士の離合が困難な場所もある他、線形が悪い区間や土砂崩れの危険性のある区間も存在する。(商工会議所) ・豊田町方面から本病院まで下関長門線を利用して通勤している職員からは、下関長門線の豊田湖周辺の区間は道路線形が悪く、道路幅員も狭いという声が聴かれる。(病院) ・長門から下関方面への買い物は下関長門線を利用する場合もあるが、見通しが悪い箇所もあるため、豊田湖畔を避けて、国道316号を利用する場合もある。(長門市) ・カーナビを利用して一の俣温泉まで来られるお客様は、カーナビの案内通りに国道491号を通って来られるが、道路幅員が狭く、線形も悪いため、苦労して来られている状況である。(観光地(宿泊業)) ・下関長門線のトンネルや急カーブ区間では対面通行が困難なため、譲り合って通行しており、雨天時は沿道の樹木が垂れ下がり、大型車のミラーに当たり、走行しにくい状況である。(広域道路利用者(運送業)) ・下関長門線は沿道の樹木が道路上に張り出しているときがあり、見通しが悪く大型車が走行しにくい。(広域道路利用者(運送業)) ・豊田湖周辺の道路は夜明けの時間帯に鹿、猿等が頻繁に出没するため走行が危険である。(漁協) ・豊田湖周辺では車両と鹿との事故が多発している。(警察署)
	機能	<ul style="list-style-type: none"> ・長門市日置町及び油谷町から九州方面への貸し切りバスを運行する場合は、国道316号等を経由して美祢ICを利用しているが、長門～美祢の区間は急カーブ箇所が多いため、長門～豊田まで山陰道が整備されると、急カーブ箇所を回避することでバスの乗客への負担も軽減し、時間短縮にもなる。(バス会社) ・俵山～豊田間の山陰道が供用すれば、安全性が確保され、事故も減少することを期待している。また、所要時間短縮による営業範囲の拡大にも期待している。(広域道路利用者(燃料小売業))
通行止め時に機能するネットワーク(代替性)の確保	課題	<ul style="list-style-type: none"> ・平成27年8月の台風15号の際には、下関長門線が通行止めとなり、国道316号へ大きく迂回するルートを利用して豊東工業団地から長門・萩方面へ乳製品を搬送した。(工業団地及び地元企業(食料品製造業)) ・下関長門線は豊田地区、菊川地区における住民生活の生命線であり、並行した道路が整備されていないため、下関長門線で災害が発生した場合は大きな迂回が生じる。(警察署) ・俵山～豊田間の下関長門線において、災害等による道路寸断が発生した場合、道路幅員が狭い国道491号は迂回路にはならず、美祢方面への大きな迂回が生じる。(消防署) ・俵山温泉へと繋がる国道・県道において、雨量通行規制区間が存在し、同時に通行止めになった場合には俵山地区は孤立する可能性が高い。(長門市) ・俵山地区から長門市中心部間で災害が発生した場合は迂回ルートがない。(漁協) ・平成27年8月災害時には始発の運行から下関～西ノ市付近営業所間と長門～湯本温泉間の折り返し運行を行った。(バス会社) ・積雪時における下関方面への輸送は、下関長門線及び国道316号を避け、海側の国道191号を利用する。(広域道路利用者(運送業))
	機能	<ul style="list-style-type: none"> ・長門市俵山地区の住民にとっては、下関長門線は住民生活の生命線であり、山陰道は代替路として期待されている。(警察署) ・災害時には通常運行するバス路線以外の安全な道路を利用して災害箇所を迂回することもあるため、俵山～豊田間においても災害に強い高規格道路の整備を期待している。(バス会社)

2. 第1回意見聴取の結果

6) 道路の課題、機能・役割に関するヒアリング②

○高速道路が整備されていないことによる産業や観光に関する具体的な課題や、整備による効果・期待等の意見が寄せられた。

区分(政策目標)		主な意見
産業の活性化	課題	<ul style="list-style-type: none"> 平成27年8月の台風15号の際には、下関長門線で災害が発生し、下関方面から長門の市場まで魚を搬送するのに国道191号を迂回路として利用したため、通常より約40分程度搬送時間が増加し、セリの開始を遅らせた。(漁協)
	機能	<ul style="list-style-type: none"> 水産物や加工品などの鮮度が求められる産品などの物流や救急医療への対応など、山陰と山陽における様々な交流の活性化が期待される。(商工会議所) 仙崎漁港で魚を購入し、高速道路を利用して築地へ輸送し、翌日再びセリにかけられる場合もある。魚の鮮度を保つためには輸送する際、速達性や安全性が確保された道で目的地に到着するほうが値崩れリスク等が軽減する。(長門市) 長門市内の鉄鋼業者は、長門市から門司港を経由して関東方面へ鉄鋼製品を輸送しており、山陰道の整備による輸送時間が短縮し、物流コストが削減され、他都市に立地する企業との競争力が高まることが期待される。(商工会議所) 長門市の伝統野菜である白オクラや長門ゆずきは長門～下関方面への高規格道路が整備された場合、九州方面への販路の展開が出来る。特に白オクラは傷みやすいため、輸送時間が短縮されると販路拡大が期待される。(長門市) 山陰道の整備により、長門～下関(川棚方面、豊田町、菊川町)間の時間短縮が図られるため、通勤圏が拡大し、長門市内での雇用増加が期待できる。(商工会議所) 長門市及び阿武町方面から豊田町にある倉庫への輸送、豊田町にある倉庫から下関及び九州方面への輸送において、現在は美祢市方面へ大きく迂回しているが、山陰道が出来ることで、所要時間も短縮し、便利になることを期待している。(広域道路利用者(運送業)) アスファルト合材、生コンクリートの輸送は、時間が大きく影響するため、速達性が確保される山陰道の整備に期待している。(広域道路利用者(運送業))
観光振興の促進	課題	<ul style="list-style-type: none"> 俵山温泉周辺の道路において、路面凍結が発生していない状況であっても観光客の方が天気予報を見て、安全性を考慮して予約をキャンセルされる場合がある。(観光地(温泉業)) 俵山地区へのアクセス道路において通行規制が発生した場合には地区が孤立する可能性があるため、雨や雪などの天候不良時には俵山温泉の孤立を懸念した宿泊客のキャンセルが相次ぐ。(商工会議所) 俵山～豊田間で災害が発生した場合は、下関方面から俵山温泉、湯本温泉への観光客が観光を取り止めるケースもある。(観光協会)
	機能	<ul style="list-style-type: none"> 俵山温泉は泉質が良いことは知られているものの、アクセス性が良くないため、現在は下関・九州方面のお客様の足が豊田町で止まっている。山陰道の整備によって、アクセス性が向上すれば時間短縮によって、俵山温泉まで足を延ばすことを期待している。(観光地(温泉業)) 山陰道が繋がることで、山口県道の駅交流会に参加している道の駅間の連携が強化され、観光振興が促進することを期待している。(観光地(道の駅)) 山陰道が全線で供用することで、移動時間の短縮が図られると、魅力的な観光地である俵山温泉と萩市の観光地とを組み合わせた新たな観光ツアーを設定することも考えられる。(今後利用が期待される道路利用者(旅行業)) 山陰道が整備されることで、角島へのアクセス交通が分散され、休日に発生している国道191号の混雑解消も期待される。(バス会社、警察署)

2. 第1回意見聴取の結果

6) 道路の課題、機能・役割に関するヒアリング③

○通行止めによる迂回や線形不良による救急搬送時の具体的な影響や、整備による効果・期待等の意見が寄せられた。

区分(政策目標)	主な意見
救急医療機関への速達性、確実性の確保	課題 <ul style="list-style-type: none"> ・台風15号発生時には、集中豪雨により一気に事前通行止雨量に達したため、事前に俵山地区に消防車を移動させる事が出来ず、国道419号と美祢油谷線を利用し迂回することにより移動時間がかかった。(消防署) ・下関市豊田町から油谷方面へ続く国道491号と長門市中心部へ繋がる下関豊田湖周辺の下関長門線は道幅が狭く、急カーブが連続するなどアクセスが非常に悪い。その上、台風などの大雨時には崖崩れにより通行止めとなることがあり、その際、通行止め箇所の近辺住民の施設利用のための送迎業務に支障が出る。(介護施設)
	機能 <ul style="list-style-type: none"> ・下関市豊田町及び周辺地域での災害・救急出動においては、現場への到着時間の短縮や現場から下関市内への二次輪番病院・三次病院への搬送が多いため、山陰道の整備により搬送時間の大幅な短縮が期待できる。(下関市) ・長門市からの救急搬送はドクターヘリでの対応をする場合もあるが、夜間はドクターヘリの運航が不可能なため、山陰道は搬送路として期待される。(消防署) ・下関市中心部に立地している救急医療機関への救急搬送が多いため、山陰道が小月方面まで整備されると救急搬送の負担が軽減される。(消防署) ・長門市中心部に立地する第二次救急医療機関の齊木病院から下関・九州方面への病院への搬送については、美祢方面への迂回したルートを利用しており、山陰道が小月まで整備されると救急搬送時の所要時間が短縮され、安静に搬送できるようになる。(病院) ・豊浦東消防署から豊田地区北側への繋がる道路は下関長門線しかないため、山陰道整備には緊急活動の代替路としての役割を期待している。(消防署) ・山陰道が整備され、アクセスしやすくなることで、長門市方面や下関市小月方面の住民の当施設の利用促進や、さらに、当施設への就職のきっかけとなり人員不足解消の一助となることが期待される。(介護施設)

2. 第1回意見聴取の結果

7) まとめ

交通課題

全回答者の7割以上が

- ・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
- ・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

と回答している。

高頻度(毎日)利用者になると、9割が同様の回答をしている。

【自由意見・ヒアリング】

- ・今の道路は道幅が狭く、豪雨災害に対して弱い。(住民)
- ・災害が起きると通行不可となる。大幅な迂回路をとることになる。(住民)
- ・下関長門線は下関市と長門市を結ぶ最短ルートであるものの、豊田湖周辺など道路幅員が狭く、中型トラック同士の離合が困難な場所もある他、線形が悪い区間や土砂崩れの危険性のある区間も存在する。(商工会議所)
- ・台風15号発生時には、集中豪雨により一気に事前通行止雨量に達したため、事前に俵山地区に消防車を移動させる事が出来ず、国道491号と美祢油谷線を利用して迂回することにより移動時間がかかった。(消防署)

地域が道路に求める機能・役割

全回答者の約8割が

- ・災害時に備え、広域的な支援ルートが確保できること
- ・救急病院への移動や広域的な救急搬送が円滑に出来ること
- ・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

が必要と回答している。

【自由意見・ヒアリング】

- ・災害による地域の孤立化を減らすとともに、広域的な防災支援に役立つ道路となる。(住民)
- ・湯本温泉や俵山温泉などの宿泊施設があり、角島などの観光スポットも近接しており、もっと気軽に利用できる「道路」が必要。(道路利用者)
- ・長門市俵山地区の住民にとっては、下関長門線は住民生活の生命線であり、山陰道は代替路として期待されている。(警察署)
- ・長門市からの救急搬送はドクターヘリでの対応をする場合もあるが、夜間はドクターヘリの運航が不可能なため、山陰道は搬送路として期待される。(消防署)
- ・水産物や加工品などの鮮度が求められる産品などの物流や救急医療への対応など、山陰と山陽における様々な交流の活性化が期待される。(商工会議所)

まとめ

【意見聴取にて確認された道路の機能・役割】

1. 走行性や安全性の確保
2. 災害時の支援ルートの確保
3. 救急搬送の円滑化
4. 観光や地域間交流の促進
5. 円滑な物資などの輸送

【政策目標】

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

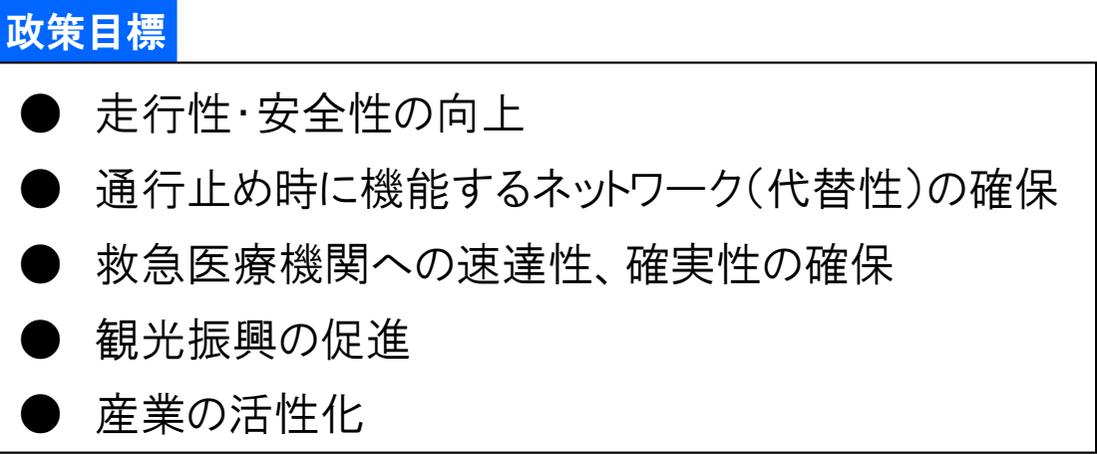
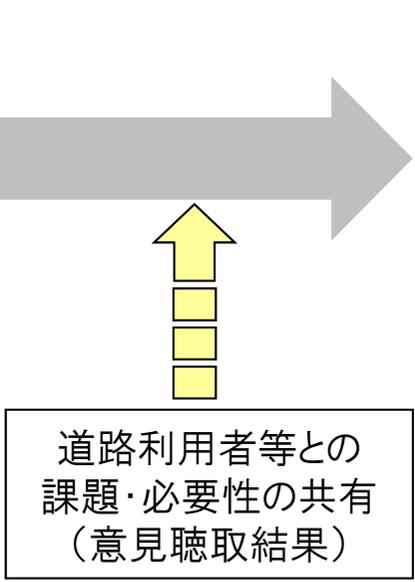
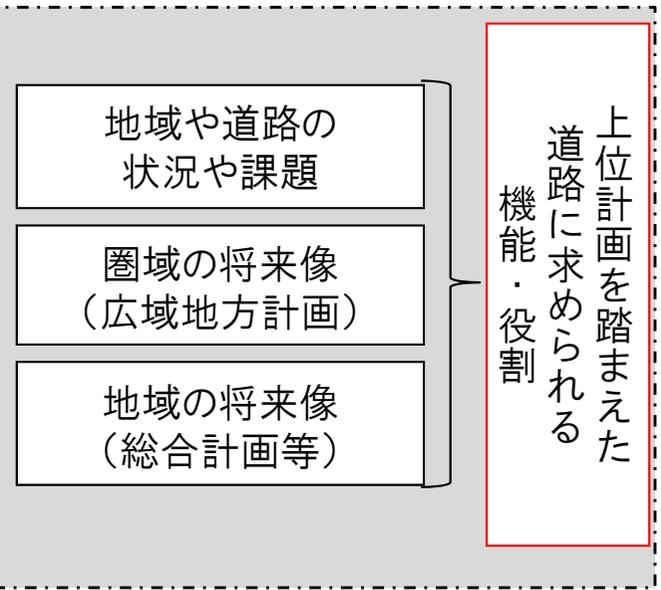
3. 対応方針の検討

3. 対応方針の検討

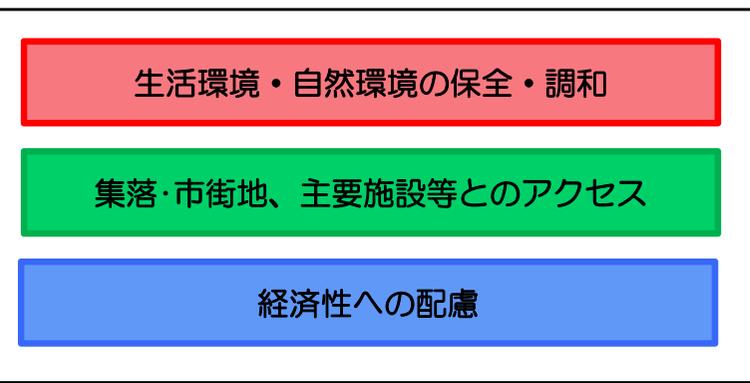
1) 概ねのルート帯案抽出までの流れ

- 将来像、意見聴取結果等を踏まえ、政策目標を明確化。
- ルート帯選定にあたって配慮すべきポイントを踏まえ、複数のルート帯案を選定。

【将来像との整合】



■ ルート帯選定にあたって配慮すべきポイント



■ 政策目標を達成するために考えられる対策案



優先すべき政策目標、特に配慮すべきポイント
(第2回意見聴取結果)



3. 対応方針の検討

2) ルート帯選定にあたって配慮すべきポイント

○ルート・構造の選定にあたっては配慮すべきポイントを踏まえ、複数のルート帯案を選定。

生活環境・
自然環境の
保全・調和

- ・ 集落が存在しており、住民の生活環境保全のため、集落や田畑は出来るだけ分断しないように配慮するとともに、地域の重要な施設（学校、公共施設、文化財等）や名勝・天然記念物などのコントロールポイントを回避するように配慮。

集落・市街地、
主要施設等との
アクセス

- ・ 集落や支所等の主要施設、幹線道路とのアクセス性を配慮。

経済性への配慮

- ・ 道路や河川を横断するため橋などの構造物が必要になる箇所を除き、経済性に優れている土工（盛土・切土）を基本。

3. 対応方針の検討

3) コントロールポイントの考え方

○ルート帯を検討する上での主にコントロールポイントとして、集落・公共施設等を設定。



コントロールポイント	社会状況による要因	◆起終点道路（長門・俵山道路）	—
		◆集落・市街地	■
		◆学校（俵山小学校、豊田中小学校、西市小学校、豊田下小学校、豊田前小学校、豊田中学校、俵山中学校※、豊田前中学校、西市高校） ※H28.3深川中学校（長門市東深川2714番地）と統合	●
		◆公共施設（長門市役所俵山出張所、下関市役所豊田総合支所、下関市消防局豊浦東消防署、長門警察署俵山駐在所、長府警察署豊田幹部交番）	●
		◆主要施設（俵山温泉、一の俣温泉、道の駅蛸街道西ノ市、豊田ホテルの里ミュージアム、俵山病院、下関市立豊田中央病院）	●
		◆神社・仏閣、文化財	凡 凡 凡 ●
自然的状況による要因	◆重要な動植物 ※ルート帯確定後の詳細設計段階で生息域などに考慮する（今後、調査を実施して生息域などを把握）	—	
	◆名勝及び天然記念物	●	

※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

凡例	
■	集落・市街地
●	公共施設
●	学校
●	主要施設（病院、主要観光地）
凡 凡 ●	神社・仏閣・文化財
●	名勝及び天然記念物
.....	木屋川・音信川ゲンジボタル発生地
▲	山[標高:m]

3. 対応方針の検討

4) 対策案の立案までの流れ

○将来像や意見聴取結果等を踏まえた、政策目標を達成する対策案の立案までの流れ。

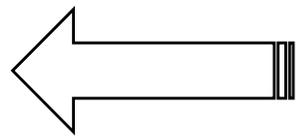
将来像を踏まえた道路に求められる機能・役割と政策目標

【政策目標】

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

【道路の機能・役割】

- ◇走行性や安全性の確保
- ◇災害時の支援ルート確保
- ◇救急搬送の円滑化
- ◇観光や地域間交流の促進
- ◇円滑な物資などの輸送



※政策目標の策定にあたっては、道路利用者等からの意見を反映し決定

《政策目標を達成する対策案》

《ルート帯選定にあたって配慮すべきポイント》

- 生活環境・自然環境の保全・調和
- 集落・市街地、主要施設等とのアクセス
- 経済性の配慮

【案1】
全線自動車専用道路案

全線自動車専用道路とした案
(旧豊田町側ルート)

【案2】
全線自動車専用道路案

全線自動車専用道路とした案
(国道491号側ルート)

3. 対応方針の検討

5) ルート帯案の概要【案2：全線自動車専用道路案（国道491号側ルート）】

○全線で新しく自動車専用道路を国道491号側に整備する案



■整備概要

延長	約13km
構造	サービス速度80km/h (自動車専用道路)
コスト	約570~620億円

■ポイント

内容	<ul style="list-style-type: none"> 全線で新たな自動車専用道路を整備し、一の俣温泉あるいは旧豊北町へのアクセス向上を目指す 国道435号の国道491号に近い位置で接続
----	--

凡例	
	集落・市街地
	公共施設
	学校
	主要施設(病院、主要観光地)
	神社・仏閣・文化財
	名勝及び天然記念物
	木屋川・音信川ゲンジボタル発生地
	山(標高:m)

3. 対応方針の検討

6) 現道改良の可能性の検討[参考]

○現道改良案では案1、案2に比べると、政策目標で求められる道路機能が劣り、代替性の確保が難しい。



■整備概要

延長	約16km
構造	サービス速度60km/h (一般道)
コスト	約850~900億円

■ポイント

内容	<ul style="list-style-type: none"> 一定の速達性を確保する(60km/h)ためには、線形改良が必要 走行時の安全性確保のためには、歩車分離が必要であり、現道改良が必要 現道改良では代替路の確保が出来ないため、道路の信頼性確保に向けた防災対策が必要
----	---

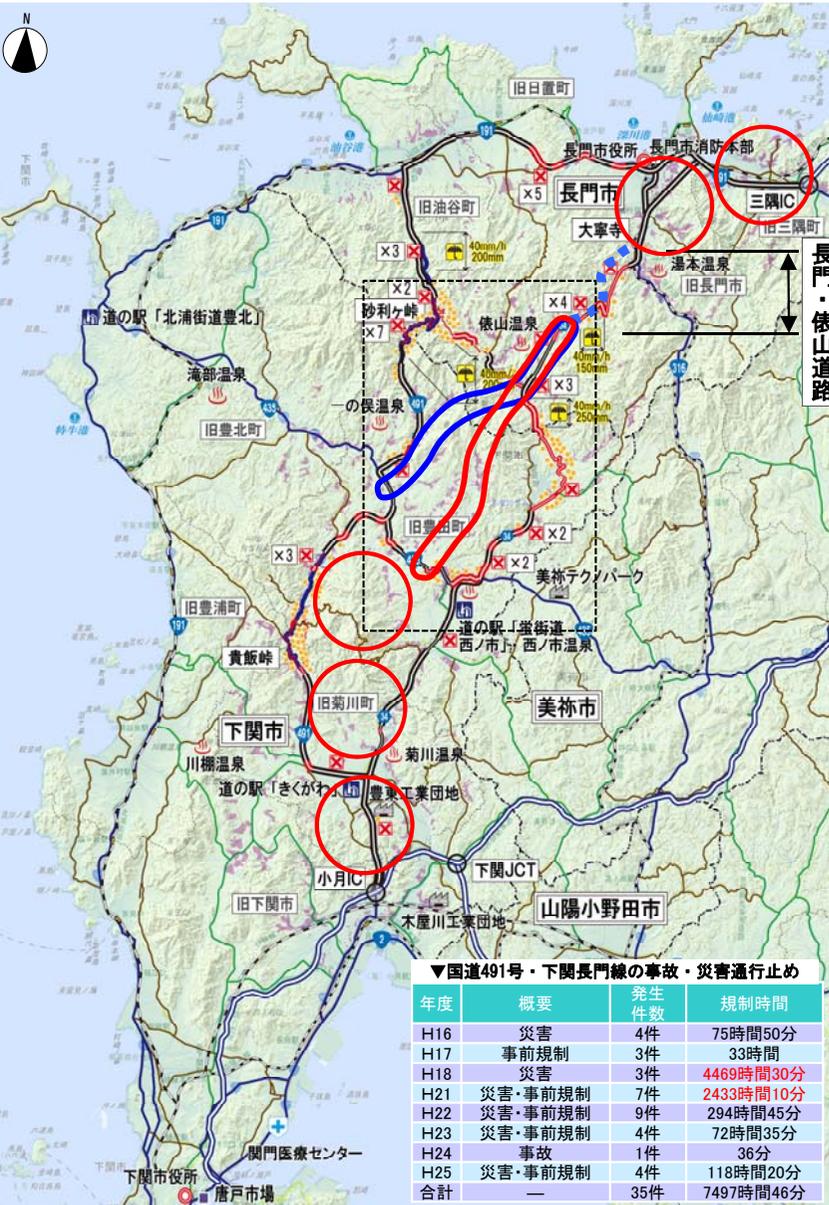
現道改良案は案1、案2に比べると、政策目標で求められる道路機能が劣り、災害時等の代替路が確保出来ない。また、上記対策をした場合、約850~900億円かかり現実的ではないため検討から外す。

3. 対応方針の検討

7) ルート帯案の概要

○全線自動車専用道路を整備するルート帯を2路線選定。

【広域図】



▼国道491号・下関長門線の事故・災害通行止め

年度	概要	発生件数	規制時間
H16	災害	4件	75時間50分
H17	事前規制	3件	33時間
H18	災害	3件	4469時間30分
H21	災害・事前規制	7件	2433時間10分
H22	災害・事前規制	9件	294時間45分
H23	災害・事前規制	4件	72時間35分
H24	事故	1件	36分
H25	災害・事前規制	4件	118時間20分
合計	—	35件	7497時間46分

※H16～H25の10年間

【拡大図】

凡例

車線数	対象道路	うち平面線形不良箇所 (直線距離20m未満)
4車線	====	====
2車線	====	====
1車線	====	====

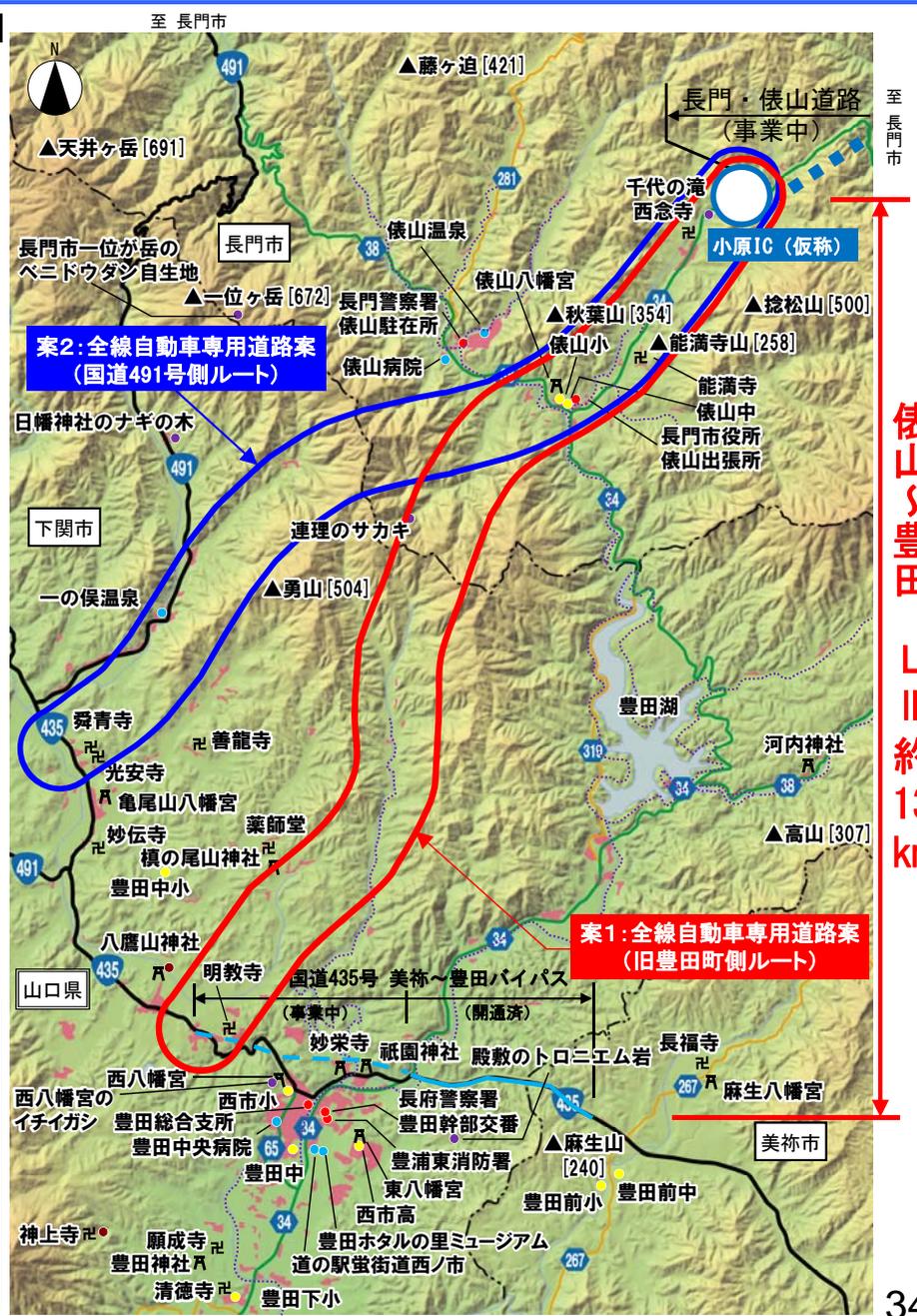
※1 車道幅6.0m未満
 ※2 車道幅4.0m未満
 ※3 道路防災点検により対策が必要と判断された箇所
 ※4 土石流、地すべり、急傾斜地の崩壊が発生するおそれのある箇所

凡例

防災点検要対象箇所 ※3	●
土砂災害危険箇所 ※4	■
災害通行止め箇所 (発生回数)	☒ ×3
事故通行止め箇所	☒
通行規制区間 (規制基準: 時間雨量 連続雨量)	⚡

凡例

集落・市街地	■
公共施設	●
学校	●
主要施設 (病院、主要観光地)	●
神社・仏閣・文化財	●
名勝及び天然記念物	●
木屋川・音信川ゲンジボタル発生地	●
山 (標高: m)	▲



俵山～豊田 L 約 13 km

3. 対応方針の検討

8) ルート帯案の比較・評価

評価の項目		案1:全線自動車専用道路案 (旧豊田町側ルート)	案2:全線自動車専用道路案 (国道491号側ルート)	
ルート帯の概要		全線自動車専用道路とする案 (旧豊田町側のルート)	全線自動車専用道路とする案 (国道491号側のルート)	
		80km/hで走行できる自動車専用道路	80km/hで走行できる自動車専用道路	
		約15km	約18km	
「政策目標」に対する評価	走行性・安全性の向上	長門市役所から下関市役所までの所要時間	案2より所要時間が短縮する	案1より所要時間が短縮しない
		線形不良箇所の回避	現道の線形不良箇所を回避できる	現道の線形不良箇所を回避できる
	通行止め時に機能するネットワーク(代替性)の確保	通行止め時の影響	現道が通行止めの際、代替路として機能する	現道が通行止めの際、代替路として機能する
	救急医療機関への速達性、確実性の確保	長門市消防本部から関門医療センター (第三次救急医療機関)までの所要時間	案2より所要時間が短縮する	案1より所要時間が短縮しない
	観光振興の促進	主要観光地(道の駅蛍街道西ノ市)への立寄りやすさ	案2よりアクセスしやすい	案1よりアクセスしにくい
		主要観光地(一の俣温泉)への立寄りやすさ	案2よりアクセスしにくい	案1よりアクセスしやすい
		主要観光地(道の駅北浦街道豊北)への立寄りやすさ	案2よりアクセスしにくい	案1よりアクセスしやすい
産業の活性化	仙崎漁港から唐戸市場までの所要時間	案2より所要時間が短縮する	案1より所要時間が短縮しない	
配慮すべきポイント選定にあたっての評価	生活環境・自然環境の保全・調和	生活環境への影響(沿道家屋の分断等)	集落等を回避するため、影響は小さい	集落等を回避するため、影響は小さい
		自然環境への影響	山間部を通過するため、影響がある	山間部を通過するため、影響がある
	集落・市街地、主要施設等とのアクセス	豊田方面の集落や市街地部・主要施設などへの連絡性	案2よりアクセスしやすい	案1よりアクセスしにくい
		豊北方面の集落や市街地部・主要施設などへの連絡性	案2よりアクセスしにくい	案1よりアクセスしやすい
		段階的な整備効果の発現	段階的に整備された場合、 案2より小月方面への利便性は優れている	段階的に整備された場合、 案1より小月方面への利便性は劣る
	経済性への配慮	建設に要する費用	約530~580億円	約570~620億円

4. 意見聴取方法

4. 意見聴取方法

1) 意見聴取の項目・方法及び対象者

■意見聴取の項目

「優先すべき政策目標・特に配慮すべきポイント」、
「インターチェンジ」に対する意見を伺う。

※配布数は地域住民アンケート



■意見聴取の方法と対象者(案)

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、萩市、北九州市、島根県 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	【道路利用者等】 広域的な利用者の意見聴取に向けたWEB調査、 山口県内の道の駅及び観光施設等に常設及びヒアリング調査、	約3,800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1,300部
	県外：トラック協会員(鳥取県、島根県、福岡県)等	約200部
	【地域住民】 関係市の住民へ郵送配布	約33,600部
	長門市 (旧長門市、旧三隅町、旧日置町、旧油谷町)	約16,200部
	下関市 (旧菊川町、旧豊田町、旧豊北町)	約10,300部
	美祢市 (旧美祢市)	約7,100部

4. 意見聴取方法

2) 意見聴取の調査項目と活用方針

■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	<ul style="list-style-type: none">・ 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。	
比較ルート帯案（複数案）に対する意見	<ul style="list-style-type: none">・ ルート帯選定にあたり、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観点を把握する。	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

4. 意見聴取方法

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。

■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。

沿線住民用 山陰道(俵山～豊田)における計画に関する第2回意見聴取

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。

本調査は、このうちの俵山～豊田の計画検討にあたり、地域の皆さまの生活にも役立つ道路とするため、ご意見を伺う第2回調査です。

第1回意見聴取では、平成27年9月～10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8,100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。

前回に引き続き、本調査にご協力いただけ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。

■この調査の対象は、俵山～豊田の区間です。



俵山～豊田の意見聴取への回答がインターネットでも可能です。また地域や道路・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/yamaguchi/sanindo/>

俵山～豊田間の国道491号及び下関長門線の現状



道路の構造

➢ 国道491号は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ます。

➢ 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しています。



▲平面線形不良箇所

災害の状況

➢ 土砂災害危険箇所等も多く存在しており、砂利ヶ峠、豊田湖周辺では防災上脆弱な箇所が集中しています。

➢ 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します。



▲被災状況

通行止めの状況

➢ 当該区間には事前通行規制区間(規制基準:連続雨量200mm[国道491号]及び250mm[下関長門線])が存在しています。

➢ 交通事故や災害により10年間(H16～H25)に、国道491号(俵山～豊田)では10回通行止めが発生し、下関長門線(俵山～豊田)では8回通行止めが発生しています。



▲通行止め状況

道路ネットワークと交通状況

➢ 当該区間は、高規格道路ネットワークにおいて、現在事業がなされていない区間です。

➢ 国道491号(俵山～豊田)の交通量は、約1,100台/日(うち大型車約100台/日)、下関長門線(俵山～豊田)の交通量は、約3,100台/日(うち大型車約300台/日)です。



凡例		凡例	
対象道路	50%未満(計画年度末)の整備率(計画年度末)	国土交通省指定区間	○
2車線	1車線	国土交通省指定区間以外	○
1車線	未整備区間	国土交通省指定区間	○
		国土交通省指定区間以外	○
		国土交通省指定区間	○
		国土交通省指定区間以外	○

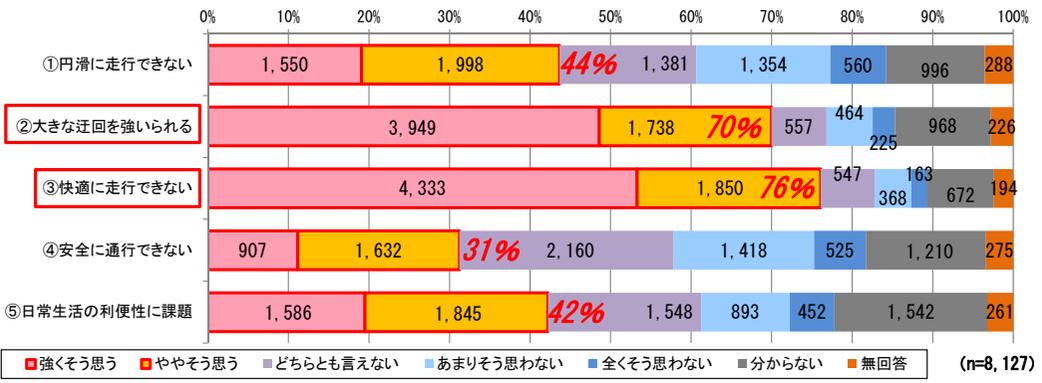
4. 意見聴取方法

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。

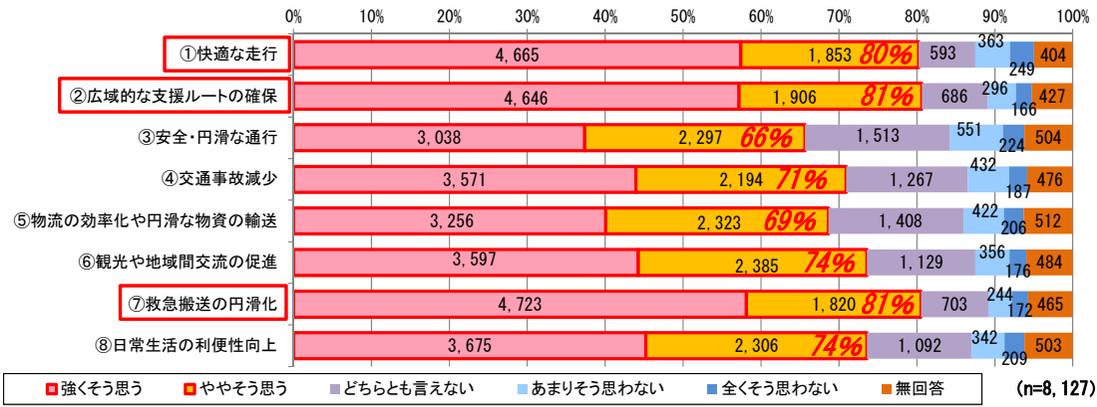
■アンケート結果

1. 俵山～豊田間の国道491号及び下関長門線の課題について



「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」といった交通課題に対する意見が多い。

2. 俵山～豊田間の道路に求められる機能について



「②災害時に備え、広域的な支援ルートが確保できること」、「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」、「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」などの道路機能を重要としている意見が多い。

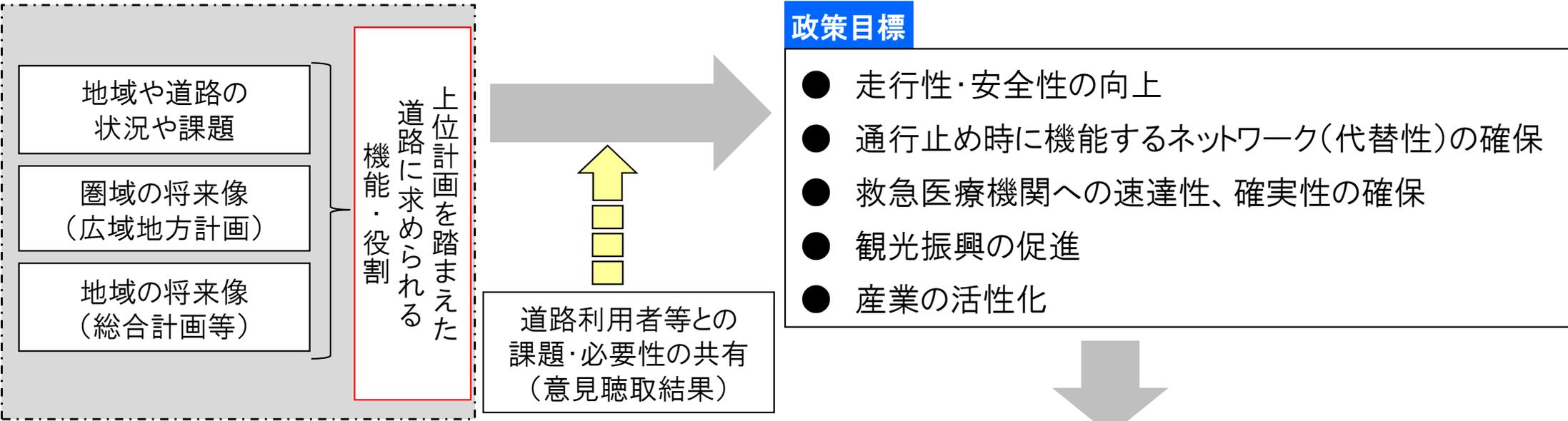
■ヒアリング結果

- ・下関長門線は下関市と長門市を結ぶ最短ルートであるものの、豊田湖周辺など道路幅員が狭く、中型トラック同士の離合が困難な場所もある他、線形が悪い区間や土砂崩れの危険性のある区間も存在する。(商工会議所)
- ・台風15号発生時には、集中豪雨により一気に事前通行止雨量に達したため、事前に俵山地区に消防車を移動させる事が出来ず、国道491号と美祢油谷線を利用し迂回することにより移動時間がかかった。(消防署)
- ・長門市俵山地区の住民にとっては、下関長門線は住民生活の生命線であり、山陰道は代替路として期待されている。(警察署)
- ・長門市からの救急搬送はドクターヘリでの対応をする場合もあるが、夜間はドクターヘリの運航が不可能なため、山陰道は搬送路として期待される。(消防署)
- ・水産物や加工品などの鮮度が求められる産品などの物流や救急医療への対応など、山陰と山陽における様々な交流の活性化が期待される。(商工会議所)

4. 意見聴取方法

3) 第2回アンケート案（対策案の立案までの流れ）

○政策目標を達成する対策案の立案までの流れについて説明。



■ ルート帯選定にあたって配慮すべきポイント

- 生活環境・自然環境の保全・調和
- 集落・市街地、主要施設等とのアクセス
- 経済性への配慮

■ 政策目標を達成するために考えられる対策案

ルート帯複数案選定

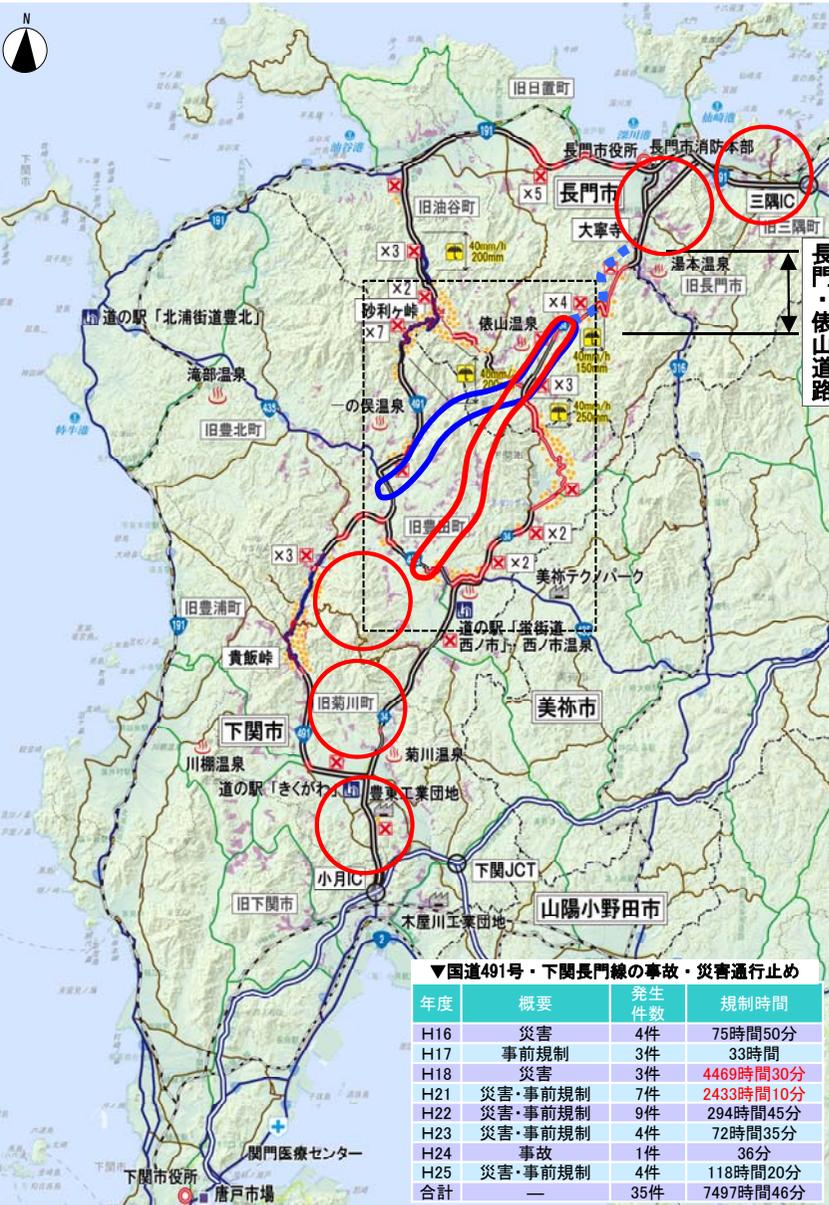
- 【案1】全線自動車専用道路案**
全線自動車専用道路とした案
(旧豊田町側ルート)
- 【案2】全線自動車専用道路案**
全線自動車専用道路とした案
(国道491号側ルート)

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。

【広域図】



▼国道491号・下関長門線の事故・災害通行止め

年度	概要	発生件数	規制時間
H16	災害	4件	75時間50分
H17	事前規制	3件	33時間
H18	災害	3件	4469時間30分
H21	災害・事前規制	7件	2433時間10分
H22	災害・事前規制	9件	294時間45分
H23	災害・事前規制	4件	72時間35分
H24	事故	1件	36分
H25	災害・事前規制	4件	118時間20分
合計	—	35件	7497時間46分

※H16～H25の10年間

【拡大図】

凡例

車線数	対象道路	うち平面線形不良箇所 (曲半径≧200m未満)
4車線	====	====
2車線	====	====
1車線	====	====

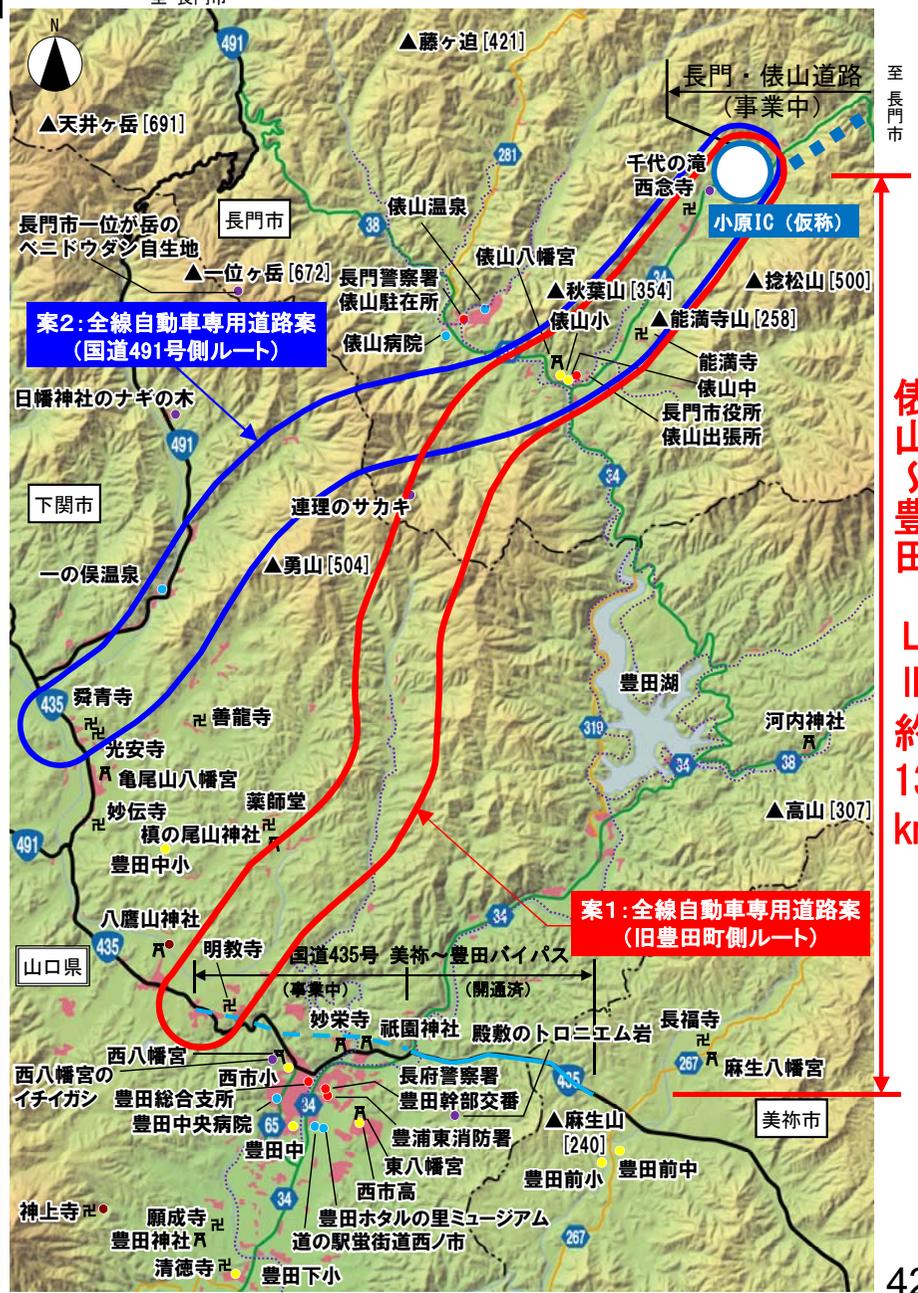
※1 車道幅6.0m未満
 ※2 車道幅4.0m未満
 ※3 道路防災点検により対策が必要と判断された箇所
 ※4 土石流、地すべり、急傾斜地の崩壊が発生するおそれのある箇所

凡例

防災点検要対策箇所 ※3	●
土砂災害危険箇所 ※4	■
災害通行止め箇所(発生回数)	☒ ×3
事故通行止め箇所	☒
通行規制区間(規制基準: 時間雨量連続雨量)	■

凡例

集落・市街地	■
公共施設	●
学校	●
主要施設(病院、主要観光地)	●
神社・仏閣・文化財	●
名勝及び天然記念物	●
木屋川・音信川ゲンジボタル発生地	●
山(標高:m)	▲



俵山～豊田 L 約 13 km

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）

○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。

評価の項目		案1:全線自動車専用道路案 (旧豊田町側ルート)	案2:全線自動車専用道路案 (国道491号側ルート)	
ルート帯の概要		全線自動車専用道路とする案 (旧豊田町側ルート)	全線自動車専用道路とする案 (国道491号側ルート)	
		80km/hで走行できる自動車専用道路	80km/hで走行できる自動車専用道路	
		終点接続位置から小月ICまでの直線距離(参考)	約15km	約18km
「政策目標」に対する評価	走行性・安全性の向上	長門市役所から下関市役所までの所要時間	案2より所要時間が短縮する	案1より所要時間が短縮しない
		線形不良箇所の回避	現道の線形不良箇所を回避できる	現道の線形不良箇所を回避できる
	通行止め時に機能するネットワーク(代替性)の確保	通行止め時の影響	現道が通行止めの際、代替路として機能する	現道が通行止めの際、代替路として機能する
	救急医療機関への速達性、確実性の確保	長門市消防本部から関門医療センター (第三次救急医療機関)までの所要時間	案2より所要時間が短縮する	案1より所要時間が短縮しない
	観光振興の促進	主要観光地(道の駅釜街道西ノ市)への立寄りやすさ	案2よりアクセスしやすい	案1よりアクセスしにくい
		主要観光地(一の温泉)への立寄りやすさ	案2よりアクセスしにくい	案1よりアクセスしやすい
		主要観光地(道の駅北浦街道豊北)への立寄りやすさ	案2よりアクセスしにくい	案1よりアクセスしやすい
産業の活性化	仙崎漁港から唐戸市場までの所要時間	案2より所要時間が短縮する	案1より所要時間が短縮しない	
配慮すべきポイント帯選定にあたっての評価	生活環境・自然環境の保全・調和	生活環境への影響(沿道家屋の分断等)	集落等を回避するため、影響は小さい	集落等を回避するため、影響は小さい
		自然環境への影響	山間部を通過するため、影響がある	山間部を通過するため、影響がある
	集落・市街地、主要施設等とのアクセス	豊田方面の集落や市街地部・主要施設などへの連絡性	案2よりアクセスしやすい	案1よりアクセスしにくい
		豊北方面の集落や市街地部・主要施設などへの連絡性	案2よりアクセスしにくい	案1よりアクセスしやすい
	段階的な整備効果の発現	段階的に整備された場合、 案2より小月方面への利便性は優れている	段階的に整備された場合、 案1より小月方面への利便性は劣る	
経済性への配慮	建設に要する費用	約530~580億円	約570~620億円	

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

対策案(ルート帯案)を検討する際に、配慮すべき(重要)と思う事項

※別紙に示した「各ルート帯案の比較」及び「各ルート帯案の比較表」を参考にお答えください。

質問1 対策案の検討にあたって、どのようなことに配慮して計画するとよいと思いますか。あなたが重要と思う項目を、下記の①～⑦から**2つ選んで**ください。
 なお、「線形不良箇所の回避」や「通行止め時の影響」については2つの対策案ともに条件を満たしているため、回答選択肢から外しております。

- ① 萩市・長門市と下関市の拠点間を結び、目的地まで早く到着出来ることが重要
- ② 救急患者に負担なく、救急病院になるべく早く到着できることが重要
- ③ 道の駅、観光施設などの沿線施設や豊田地区、俵山地区などの集落等へ連絡性が良いことが重要
- ④ 豊北町周辺の観光施設や道の駅などへの連絡性が良いことが重要
- ⑤ 港湾や生産拠点、消費地まで早く到着できることが重要
- ⑥ 段階的にでも整備の効果が望めることが重要
- ⑦ 整備費用が安いことが重要
- ⑧ その他 (自由回答)

インターチェンジの設置を検討する際に、配慮すべき事項

質問2 インターチェンジの設置を検討する際に、どのようなことに配慮すべきだと思いますか？下記の①～③について、**5段階で評価**してください。

- ① 市街地(集落等)への連絡性が良い
- ② 国道435号及び下関長門線等の主要な幹線道路との連絡が良い
- ③ 周辺観光地、観光施設への連絡性が良い
- ④ その他 (自由回答)

質問3 俵山～豊田間の現在の道路の状況や、今後の道路整備等について、ご意見がありましたら、ご自由にお書きください。

(表面)



料金受取人払郵便
差出有効期間
平成28年3月31日
(切手不要)

定形郵便物

7 4 7 8 7 9 0

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」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. 現在の対象路線を自動車で利用する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
 →①、②、③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
 →④、⑤を選ばれた方は《裏面》の質問へ

Q. 対象路線の自動車による主な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 長門市 ③ 下関市 ④ 美祢市
 ⑤ 北九州市 ⑥ その他()
 《裏面》の質問へ

回答者属性
を確認

※)本アンケートでお答えいただいた意見および個人情報、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

