

たわらやま とよた

# 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經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。

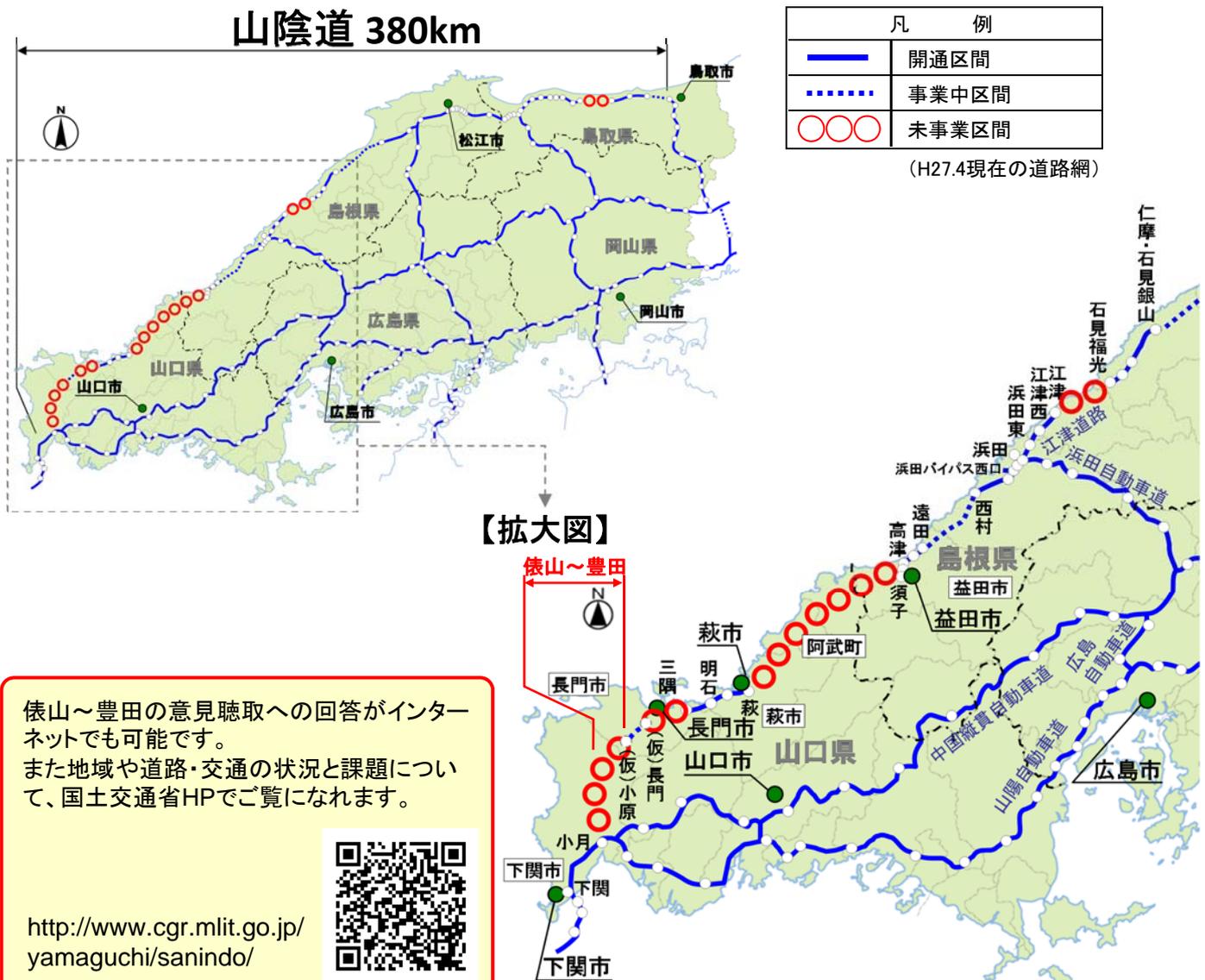
本調査は、このうちの俵山～豊田の計画検討にあたり、地域の皆さまの生活にも役立つ道路とするため、ご意見を伺う第2回調査です。

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。

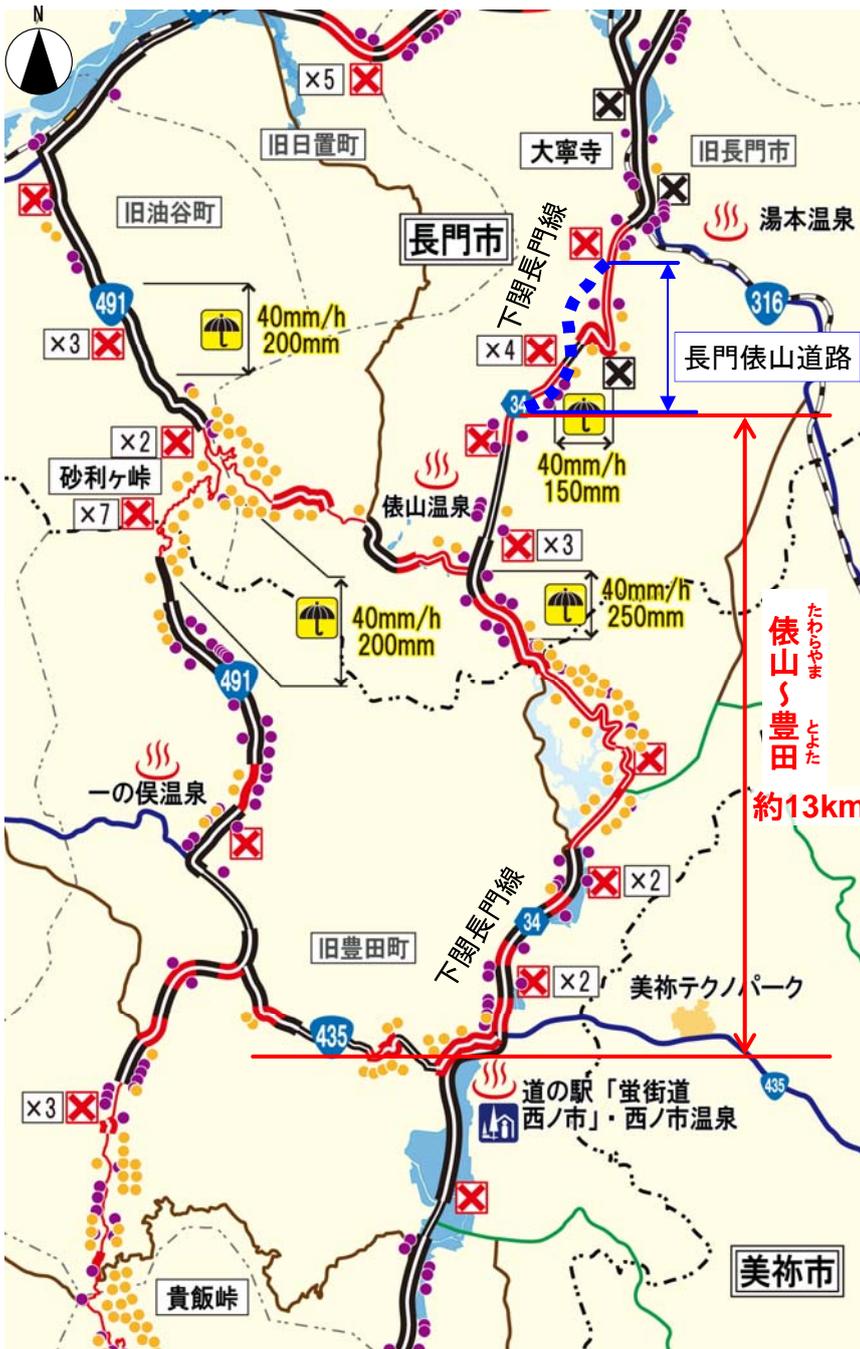
前回に引き続き、本調査にご協力いただきますようお願いいたします。

※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。

## ■ この調査の対象は、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



## 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。



▲道路ネットワークの状況

凡例		
車線数	対象道路	うち平面線形不良箇所 (曲線半径20m未満)
2車線	==	==
	(道幅が狭い区間) ※1	(道幅が狭い区間) ※1
1車線	—	—
	(すれ違い困難区間) ※2	(すれ違い困難区間) ※2

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: 連続雨量 連続雨量)	☒
洪水時浸水想定区域	■

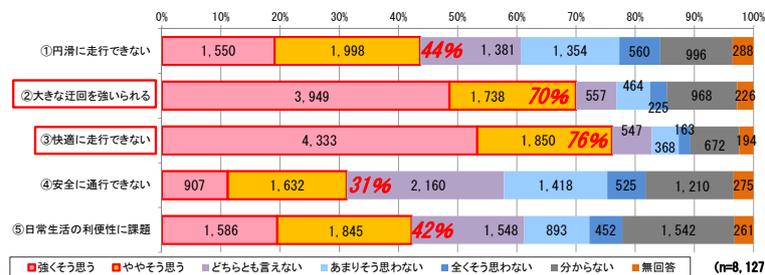
※1 車道幅6.0m未満  
 ※2 車道幅4.0m未満  
 ※3 道路防災点検により対策が必要と判断された箇所  
 ※4 土石流、地すべり、急傾斜地の崩壊が発生するおそれのある箇所

# 第1回意見聴取にご協力いただきありがとうございました。 意見聴取の結果(概要)を以下のとおり、お知らせします。

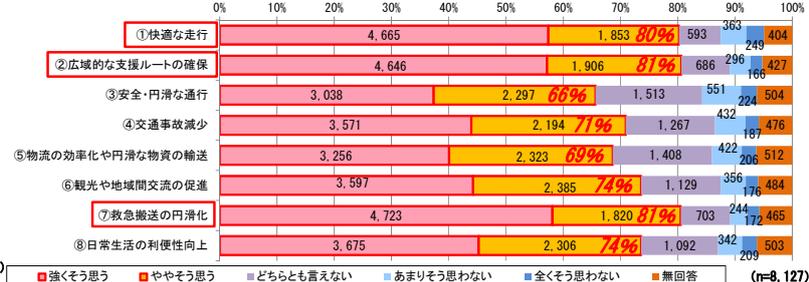
地域住民の方々や道路を利用されるの方々などから、8,127件の回答をいただきました。

## ■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



### 2. 俵山～豊田間の道路に求められる機能について



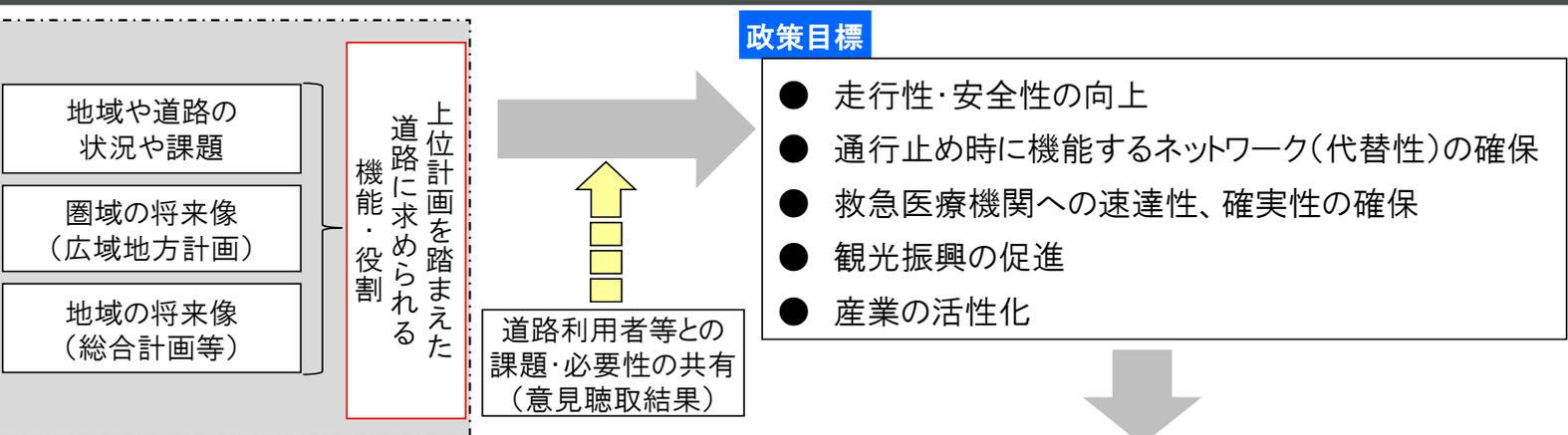
「③カーブや急な坂、幅員狭小区間があり、快適に走行できない」、「②災害時の通行止めの発生により、大きな迂回を強いられる」といった交通課題に対する意見が多い。

「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。

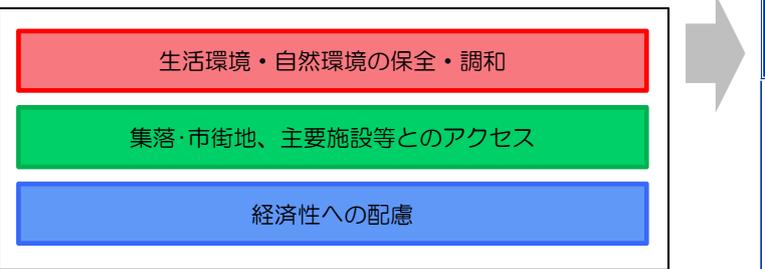
## ■ヒアリング結果

- ・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)

# 皆さまからいただいたご意見を踏まえた政策目標に対する案を次のように立案しました。



### ■ ルート帯選定にあたって配慮すべきポイント



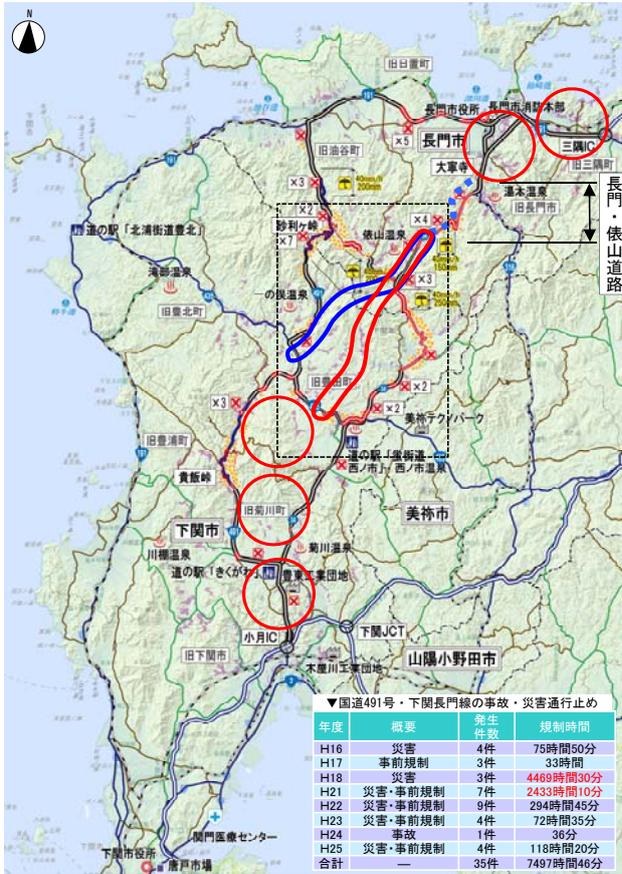
### ■ 政策目標を達成するために考えられる対策案



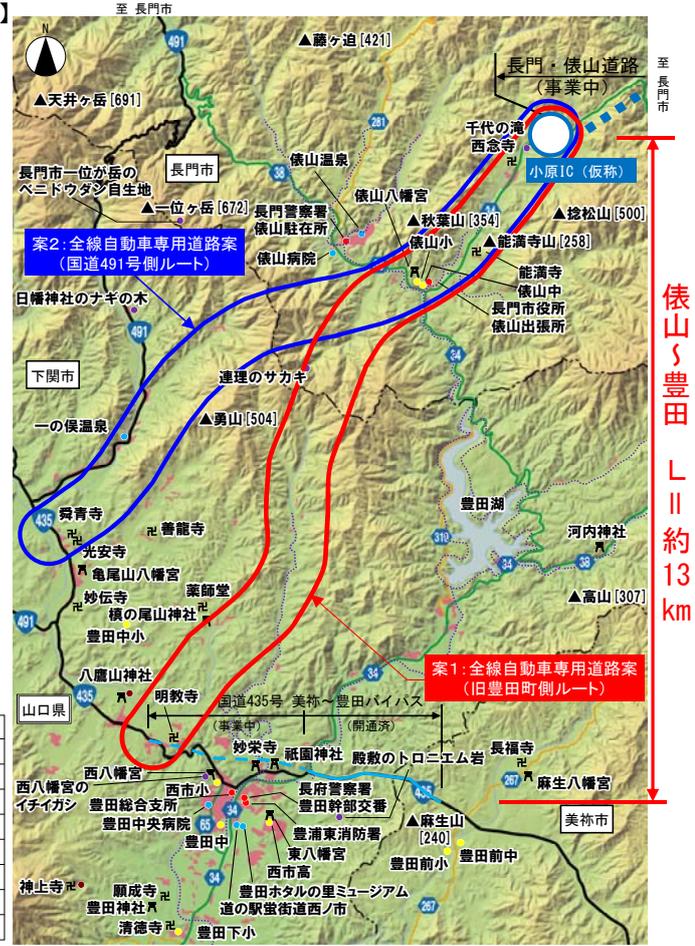
# 地域の課題を解決するために、以下のような対策案（2つの比較案）を検討しています。

## 各ルート帯案の比較

【広域図】



【拡大図】



## 各ルート帯案の比較表

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 (旧豊田町側ルートのルート)	全線自動車専用道路とする案 (国道491号側ルートのルート)
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	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
	通行止め時に機能するネットワーク(代替性)の確保	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
	救急医療機関への速達性、確実性の確保	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
	観光振興の促進	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
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
	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
	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・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・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

# 【 質 問 票 】

( 回 答 は が き に 記 載 し て く だ さ い )

## 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、目的の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。

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27年●月●日(●)まで に投函願います。

# 【 回 答 は が き 】

( 質 問 票 を ご 覧 い た だ き 回 答 し て く だ さ い )

キリリ線

## 質問1について、お答えください

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、該当する番号に○をつけて**ください。

①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
---	---	---	---	---	---	---

⑧その他 (自由回答)

## 質問2について、お答えください

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。

5. 強く思う 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

配慮すべき事項	あなたの評価の程度				
①市街地 (集落等) への連絡性が良い	5	4	3	2	1
②アクセス道路として機能を有する主要な幹線道路との連絡性が良い	5	4	3	2	1
③周辺観光地、観光施設への連絡性が良い	5	4	3	2	1

④その他 (自由回答)

質問3について、お答えください <自由回答>

# 今後の手続きの流れ

## 計画段階評価の流れ



**今回のアンケートはこの段階です**

：計画段階評価の手続き範囲

※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

国土交通省 中国地方整備局  
山口河川国道事務所  
担当：計画課  
☎ 0835-22-1819



安心で快適な  
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。

定形郵便物

料金受取人私郵便



差出有効期間  
平成28年3月31日  
(切手不要)

7 4 7 8 7 9 0

山口県防府市国衙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。】					
G. 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					
G. 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( )
G. 目的地を教えてください。					
①	萩市	②	長門市	③	下関市
⑤	北九州市	⑥	その他( )	④	美祢市
《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、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