

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3回 説明資料

平成28年3月3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2回意見聴取の結果	・ ・ ・ 6
3. 対応方針（原案）の検討	・ ・ ・ 22
4. 自治体への意見照会結果	・ ・ ・ 33
5. 対応方針（案）のまとめ	・ ・ ・ 35

# 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)のうち、優先区間に選定された区間。
- 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。

【広域図】



# 1-2. 前回審議内容

## ■平成27年度第4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11月17日（火） 開催

主な議事：

- ①第1回意見聴取の結果
- ②対応方針の検討
- ③意見聴取方法

## ■平成27年度第4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2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
・意見聴取にあたっては、道路整備による時間短縮効果など具体的なデータを示し、地域への影響や整備後のイメージが持てるように工夫すること。	・ルート帯案の比較・評価において、一般の方が各ルートの違いを比較しやすいように、拠点間の所要時間など客観的データを追加した。
・質問1の選択肢について、質問内容の表現は合わせておくこと。	・質問1の選択肢について、表現を合わせた。
・否定的な意見についても、どのような属性の方が回答しているか、分析を行うこと。	・否定的な意見を抽出し、分析した。

# 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】

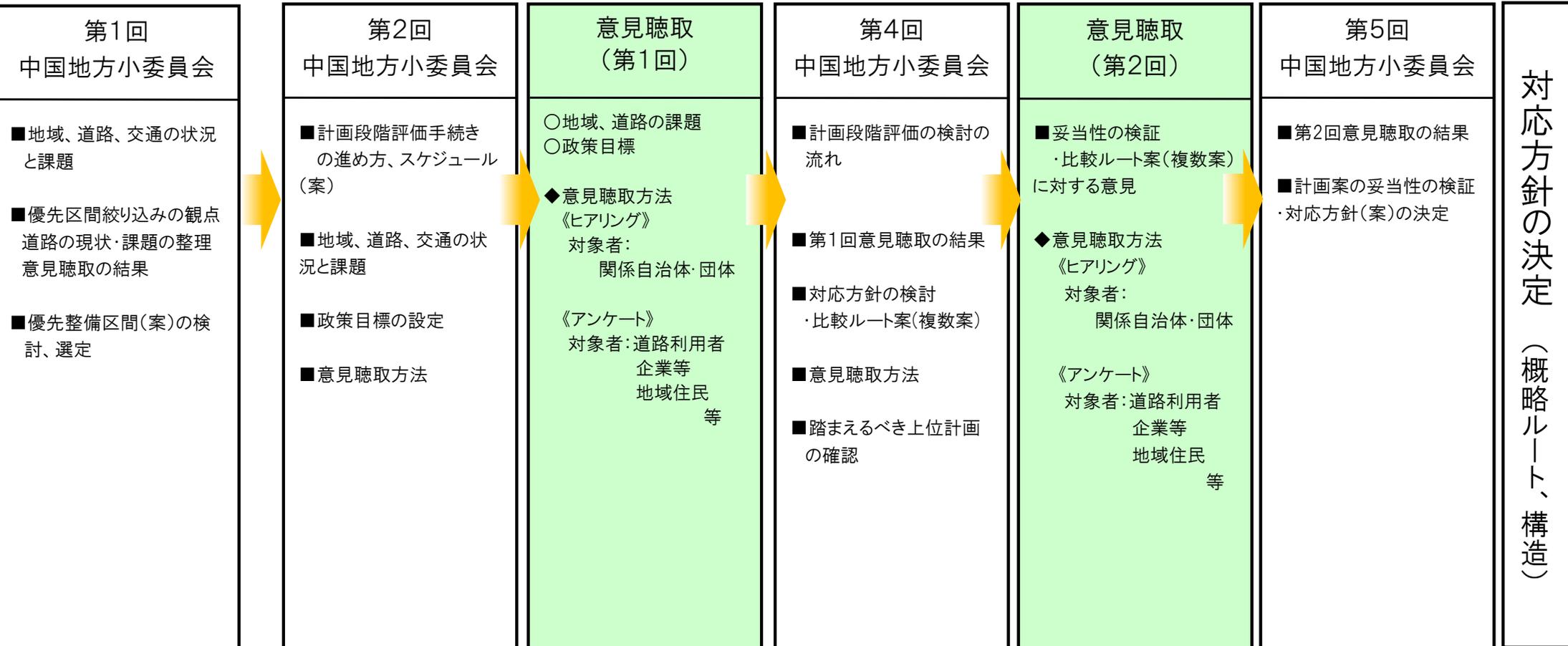
計画段階評価  
【平成27年6月】

【平成27年9月～10月】

【平成27年11月】

【平成27年12月～  
平成28年1月】

【平成28年3月(今回)】



※各段階で随時自治体と調整

地方小委員会

## 2. 第2回意見聴取の結果

# 2. 第2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

対策案(ルート帯案)、インターチェンジの設置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	対策案の検討にあたって配慮すべき事項、インターチェンジの設置で配慮すべき事項に関し、行政や業界への意見聴取を行う。
アンケート	対策案(ルート帯案)について	対策案の検討にあたって配慮すべき事項について、回答者の意見を確認し、回答者が重要と考える点を把握する。
	インターチェンジの設置について	インターチェンジの設置で配慮すべき事項について、回答者の意見を確認し、回答者が重要と考える点を把握する。
	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12月21日(月)～平成28年1月18日(月)	郵送回収	長門市(旧長門市、旧三隅町、旧日置町、旧油谷町)	15,604部	2,446部	15.7%
				下関市(旧菊川町、旧豊田町、旧豊北町)	8,547部	1,389部	16.3%
				美祢市(旧美祢市)	5,375部	631部	11.7%
				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	—	81部	—
				小計	29,526部	4,547部	15.4%
	企業及び団体	平成27年12月21日(月)～平成28年1月18日(月)	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	77部	38.5%
				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	1,294部	320部	24.7%
				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	93部	48.4%
				小計	1,686部	490部	29.1%
				道利用常設	平成27年12月21日(月)～平成28年1月18日(月)	郵送回収	道の駅、観光地、官公庁等にてアンケート票を配布(30箇所)
道利用ヒアリング	平成28年1月7日(木)、1月11日(祝・月)	ヒアリング	道の駅等(道の駅長門峡、道の駅願成温泉、道の駅堂街道西ノ市、道の駅北浦街道豊北、道の駅さくがわ、道の駅おふく、ドライブイン みちしお、俵山温泉)				
道利用WEB	平成27年12月21日(月)～平成28年1月18日(月)	WEB	山口河川国道事務所のHPIにWEBアンケート掲載				
道利用小計				130部	130部	100%	
道利用合計				4,061部	1,431部	35.2%	
アンケート合計				35,273部	6,468部	18.3%	
ヒアリング	地域及び広域	平成28年1月8日(金)～1月22日(金)	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2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



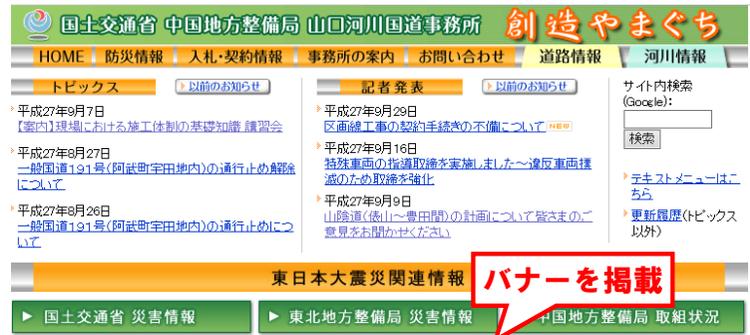
▲道の駅蛸街道西ノ市

### ■道の駅や観光地でのヒアリング調査



▲ドライブインみちしお

### ■ホームページへのアンケートバナーの掲載



### 山陰道(俵山～豊田)の計画に関するアンケート



▲下関市役所



▲道の駅北浦街道豊北

# 2. 第2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28年1月10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2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、山陰道の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「ルート帯を核対する際、優先すべき(重要)と思う事項」、「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」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いたします。

**アンケートについて**

**内容** 長門市俵山から下関市豊田のルート帯を核対する際、優先すべき(重要)と思う事項やインターチェンジの設置を検討する際、配慮すべき事項等

**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"> <li>ご自宅にアンケートを郵送させていただきます。</li> <li>長門市(旧長門市・旧三隅町・旧日置町・旧油谷町)の全戸</li> <li>下関市(旧菊川町・旧豊田町・旧豊北町・旧美祿市の全戸)</li> </ul>
その他の地域にお住まいの方	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。*</li> <li>WEBアンケートで回答いただくことも可能です。</li> </ul>
沿線地域及び周辺地域の事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業所にアンケートを郵送させていただきます。</li> <li>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。*</li> <li>WEBアンケートで回答いただくことも可能です。</li> </ul>
道路利用者の方など	<ul style="list-style-type: none"> <li>WEBアンケートで回答いただくことも可能です。</li> </ul>

\*本アンケート配布場所: 山口県長門市、下関市、美祿市内の道の駅、観光公共施設、市役所など

山陰道(俵山~豊田)の調査期間: 平成28年1月18日(月)まで

調査期間 平成28年1月18日(月)まで

みなさまのご意見お待ちしております。

国土交通省 中国地方整備局 山口河川国道事務所のホームページ上にも、アンケートページを設置しました。

WEBアンケートも併せて実施中です

山口河川国道事務所 検索

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

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  
計画課 電話 0835-22-1819

優先整備区間の選定

第1回アンケート

比較ルートの結果分析

第2回アンケート

対策案の検討

整備方針の決定

### ■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2回アンケート調査

調査期間 平成28年1月18日(月)まで

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山陰道の計画に反映するためのアンケートです。ルート帯を核対する際に、優先すべき(重要)と思う事項や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/

電話 0835-22-1819

### ■広報紙(広報ながと1月号、市報しものせき1月号に掲載)

問い合わせ 都市建設課 TEL 23-1150

地域にお住まいの皆様へ

**<国土交通省からの大切なお知らせ>**

山陰道の計画にあたり、アンケート調査のご協力をお願いします

山陰道(俵山~豊田)における計画に関する第2回意見聴取

【アンケート実施主体(法人名称)】 国土交通省中国地方整備局 山口河川国道事務所

【調査協力】 山口県 国土交通課 建設管理課 TEL: 083-923-2714  
長門市 都市建設課 建設管理課 TEL: 0837-22-1140  
下関市 都市建設課 建設管理課 TEL: 083-221-1002  
美祿市 都市建設課 建設管理課 TEL: 0837-22-1118

▲各世帯に配布される調査票

#### ▲広報ながと1月号

山陰道(俵山~豊田) 第2回アンケート調査

山陰道(俵山~豊田)間の計画策定にあたって、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新しい道路のルートやインターチェンジの位置に関するアンケート調査を実施します。

各世帯にアンケート調査票を配布しますので、地域の思いを伝え、より良い山陰道の整備と早期事業化へ向けてアンケート調査への協力ををお願いします。

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新しい道路のルートなどに関するアンケート調査を実施します。

各世帯にアンケート調査票が配布されますので、地域の思いを伝え、より良い山陰道を整備するため、早期事業化に向けて、調査への協力をお願いします。

山口河川国道事務所 計画課 電話 0835-22-1819、市都市計画課 (23-11932)

#### ▲市報しものせき1月号

### ■ケーブルテレビ(長門ケーブルテレビ)

都市建設課からの お知らせ

地域にお住まいの皆様へ

**<国土交通省からの大切なお知らせ>**

山陰道の計画にあたり、アンケート調査のご協力をお願いします

山陰道(俵山~豊田)における計画に関する第2回意見聴取

【アンケート実施主体(法人名称)】 国土交通省中国地方整備局 山口河川国道事務所

【調査協力】 山口県 国土交通課 建設管理課 TEL: 083-923-2714  
長門市 都市建設課 建設管理課 TEL: 0837-22-1140  
下関市 都市建設課 建設管理課 TEL: 083-221-1002  
美祿市 都市建設課 建設管理課 TEL: 0837-22-1118

都市建設課からの お知らせ

地域にお住まいの皆様へ

山陰道(俵山~豊田)の計画に関する第2回アンケート調査

調査期間 平成28年1月18日(月)まで

みなさまのご意見お待ちしております。

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

電話 0835-22-1819

## 2. 第2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

- 対策案(ルート帯案)について
- インターチェンジの設置について
- その他自由意見

##### 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「各対策案の比較」及び「各対策案の特徴」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 豊田地区などの観光施設・道の駅、集落等への連絡性が良いことが重要
- ④ 豊北地区などの観光施設・道の駅、集落等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)

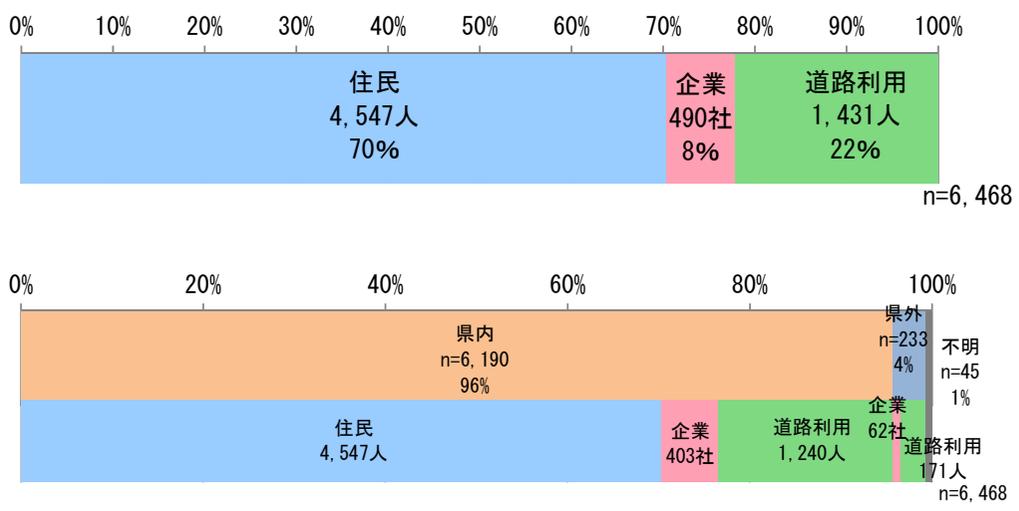
**質問3** 依山～豊田間の現在の道路の状況や、今後の道路整備等について、ご意見がありましたら、ご自由にお書きください。

# 2. 第2回意見聴取の結果

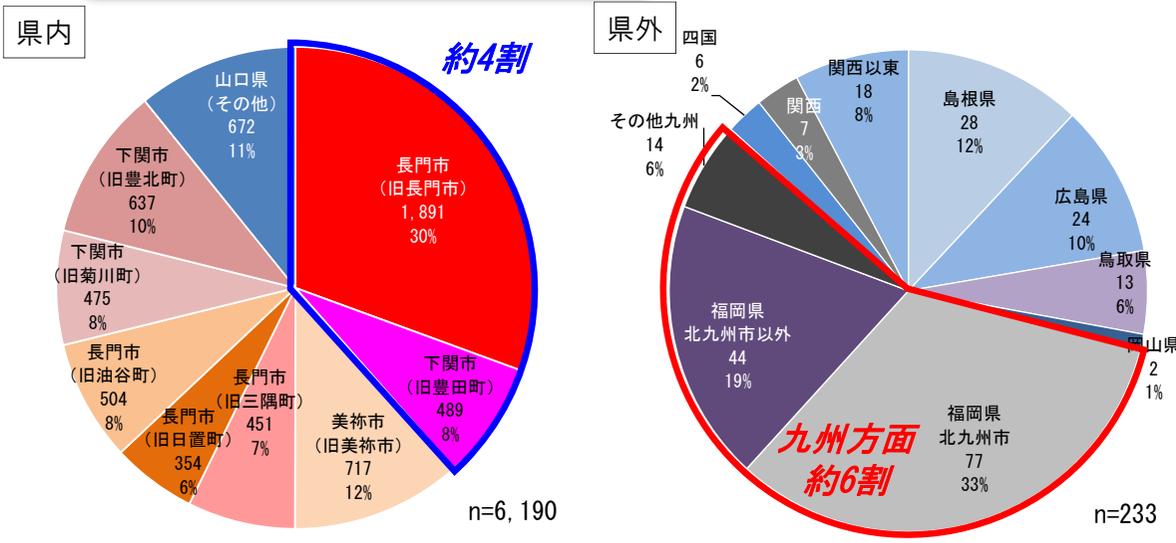
## 2) 属性

- 住民約4,500人、企業約500社、道路利用者約1,400人が意見聴取に回答。
- 回答者のうち、県内では旧長門市と旧豊田町からの回答は約4割を占め、県外では九州方面が約6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30～70代の各年代の方からバランスよく回答をいただいた。

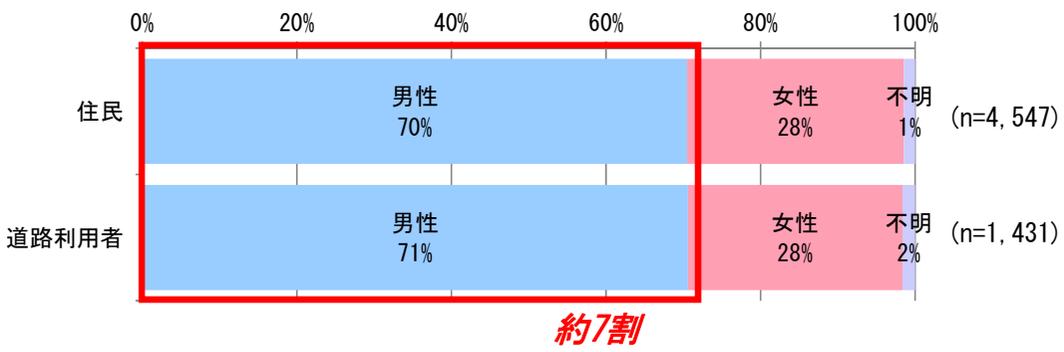
### アンケート回収状況



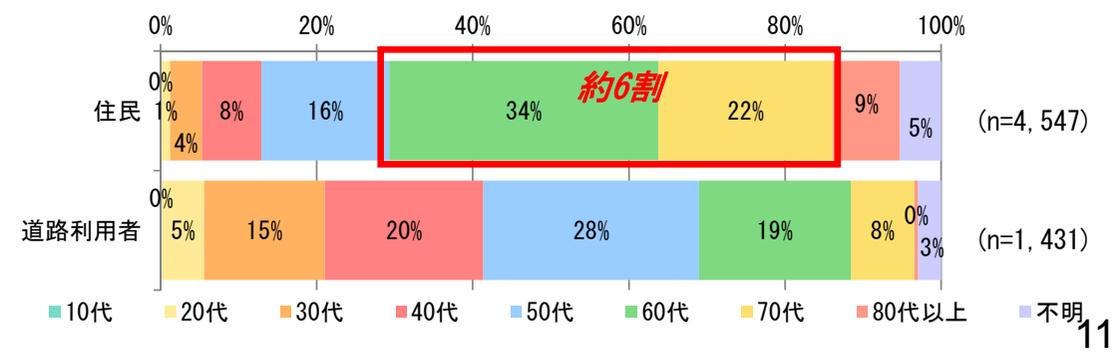
### 住所



### 性別



### 年代

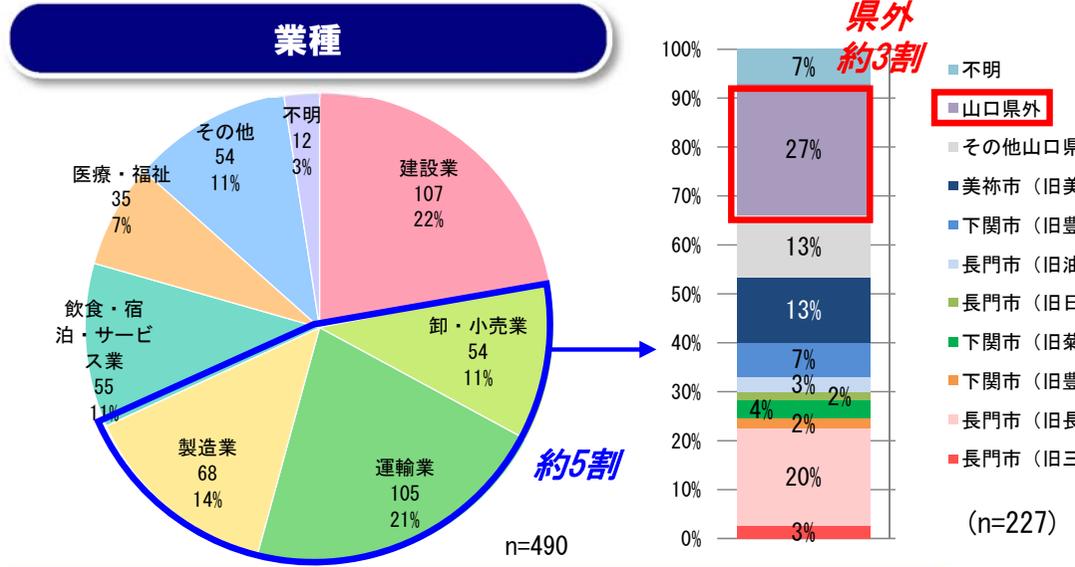


※住所不明45票を除く

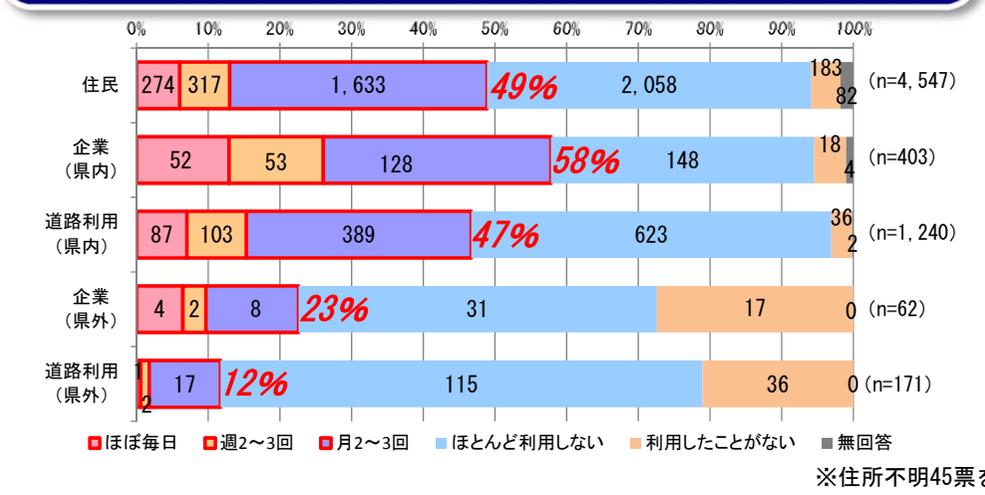
# 2. 第2回意見聴取の結果

## 2) 属性

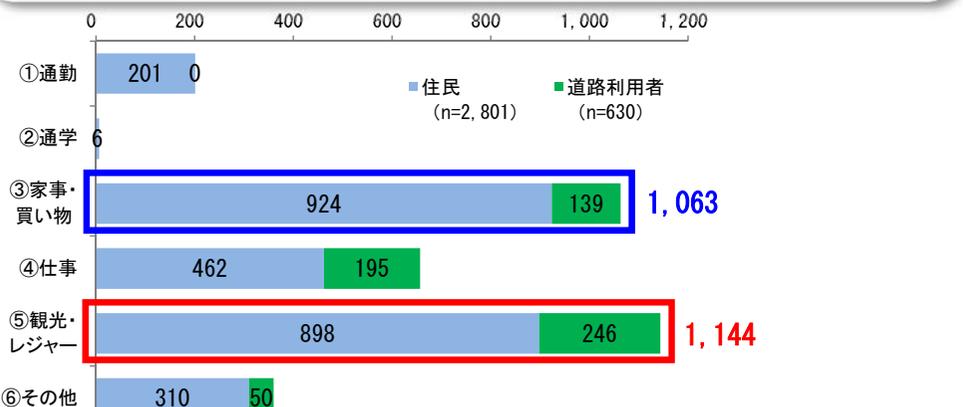
- 企業アンケートは商品や製品の取扱い及び輸送を行う「卸・小売業」、「運輸業」、「製造業」からの回答が約5割を占め、そのうち約3割は県外企業。
- 企業(県内)の約6割、住民・道路利用者(県内)の約5割が当該区間(俵山～豊田)を「月2～3回以上利用している」と回答。
- 住民、道路利用者アンケートの利用目的は「家事・買い物」、「観光・レジャー」と回答した方が多く、「家事・買い物」は長門市と下関市間もしくは市町内での移動が約9割を占め、「観光・レジャー」では長門市及び萩市と九州地方間の移動が約1割を占める。



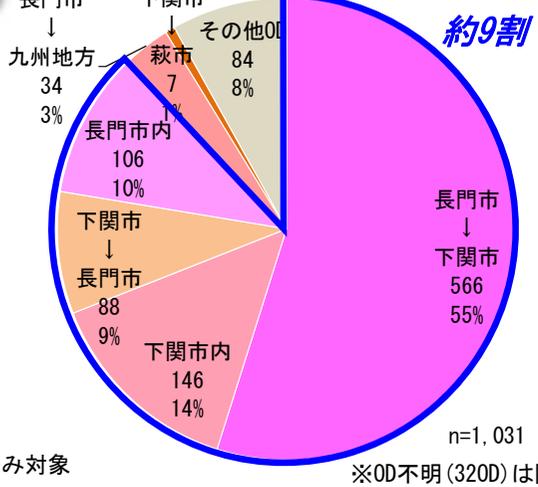
### 現在の国道491号及び下関長門線(俵山～豊田)の利用頻度



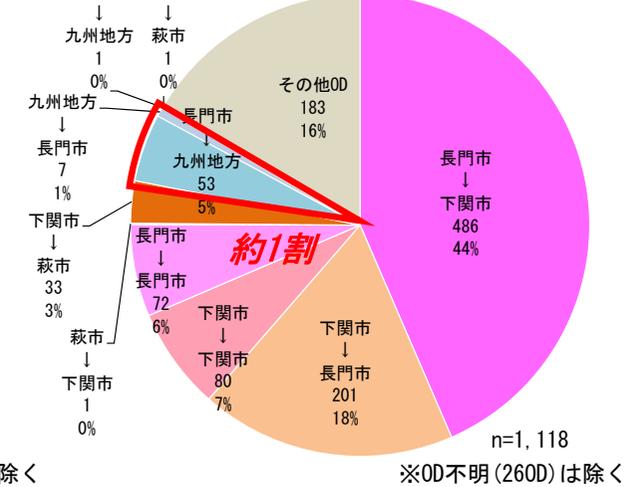
### 現在の国道491号及び下関長門線(俵山～豊田)の利用目的



### <家事・買い物目的のOD内訳>



### <観光・レジャー目的のOD内訳>



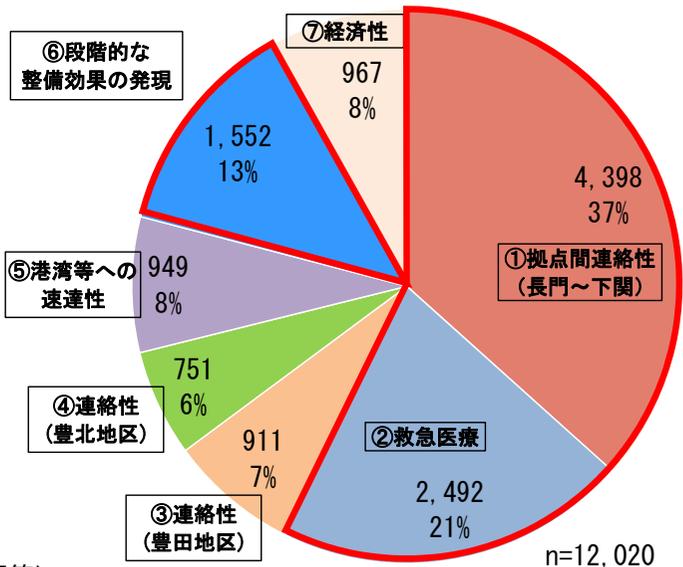
## 2. 第2回意見聴取の結果

### 3) 対策案（ルート帯案）①

○「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」と回答した割合は約4割、「②救急患者に負担なく、救急病院になるべき早く到着できることが重要」と回答した割合は約2割と、拠点間の連絡性及び救急病院への速達性が重要という意見が多い。また、「⑥段階的にでも整備の効果が望めることが重要」と回答した割合も約1割強と次いで多い。

#### 対策案（ルート帯案）

Q: 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、2つ選んでください。



- 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 豊田地区などの観光施設・道の駅、集落等への連絡性が良いことが重要
- ④ 豊北地区などの観光施設・道の駅、集落等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）

◆その他（自由回答）

n=12,020  
※複数回答のため、回答者数と一致しない

回答者属性	主な意見
住民/下関市(旧豊田町)/70代男性	産業の活性化で流通を重要視して長期に安定した通行が出来る道路として整備を願いたい。
企業/長門市(旧長門市)	豊田・豊北地区とも観光資源が多くあり、観光の拠点とするためにはアクセス良いことが重要。
住民/長門市(旧日置町)/50代男性	観光客が来やすい、また、行こうと思えるように交通の便を良くすることが重要。
住民/長門市(旧長門市)/70代男性	救急患者が夜間発生した場合、ドクターヘリが飛ばないので、救急病院に早く到着できることを望む。
住民/美祢市(旧美祢市)/60代男性	豊田町中心部の衰退を招かないよう、中心部との連絡性確保に最大限の配慮が必要。
住民/下関市(旧菊川町)/30代女性	自然環境に配慮する事が重要。

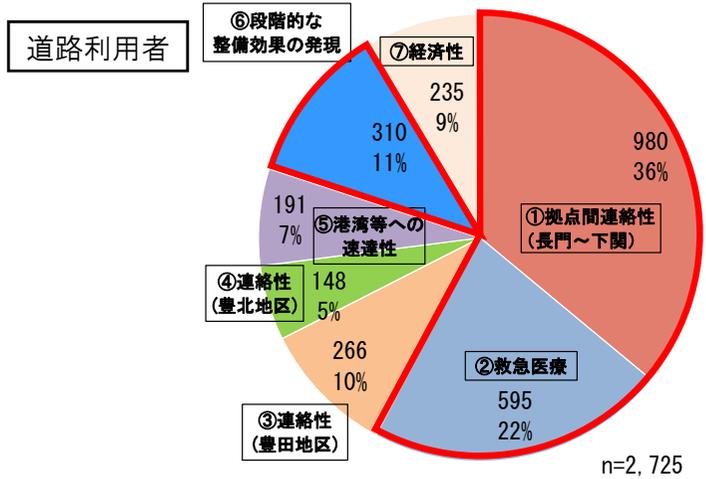
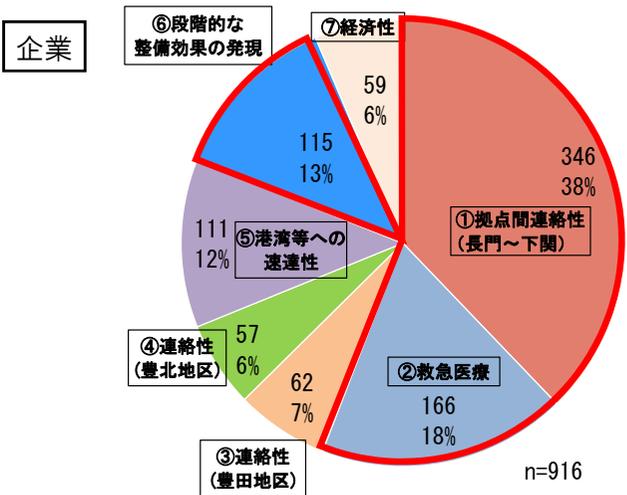
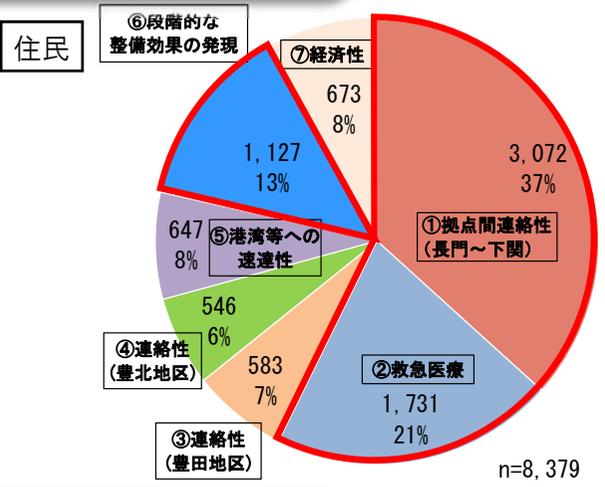
# 2. 第2回意見聴取の結果

## 3) 対策案（ルート帯案）②

○調査対象者別、住所別にみても、重要な項目の上位2項目は「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(拠点間連絡性)」、「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(救急医療)」と幹線機能の役割を求めているものになっている。また、「⑥段階的にでも整備の効果が望めることが重要」と回答した割合も約1割以上を占める。

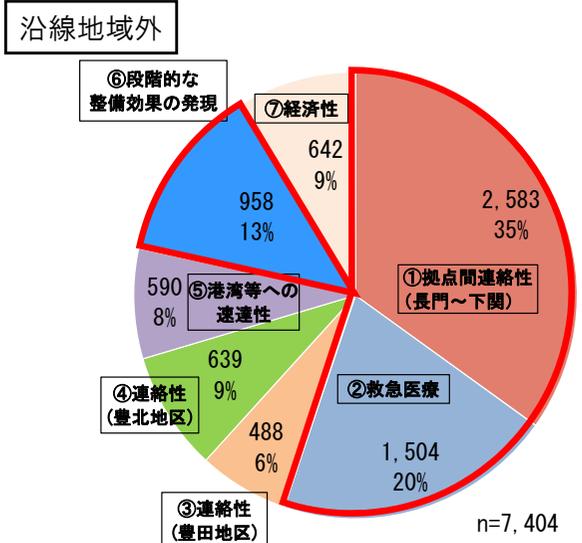
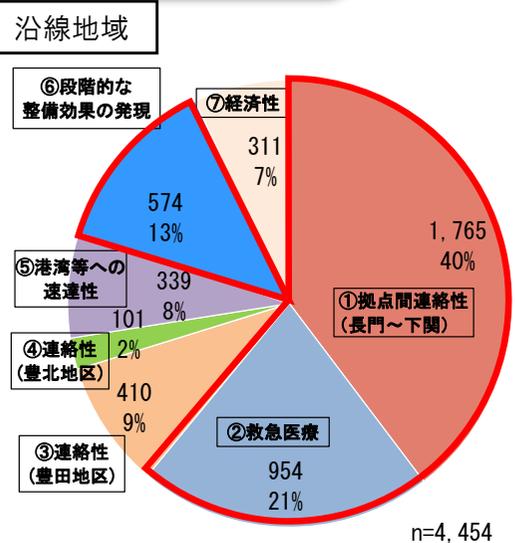
### 住民、企業、道路利用者別

※複数回答のため、回答者数と一致しない



### 住所別

※複数回答のため、回答者数と一致しない



- 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 豊田地区などの観光施設・道の駅、集落等への連絡性が良いことが重要
- ④ 豊北地区などの観光施設・道の駅、集落等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)

※沿線地域は、長門市(旧長門市)及び下関市(旧豊田町)を示す。  
 ※住所が不明な回答(n=162)は除く。

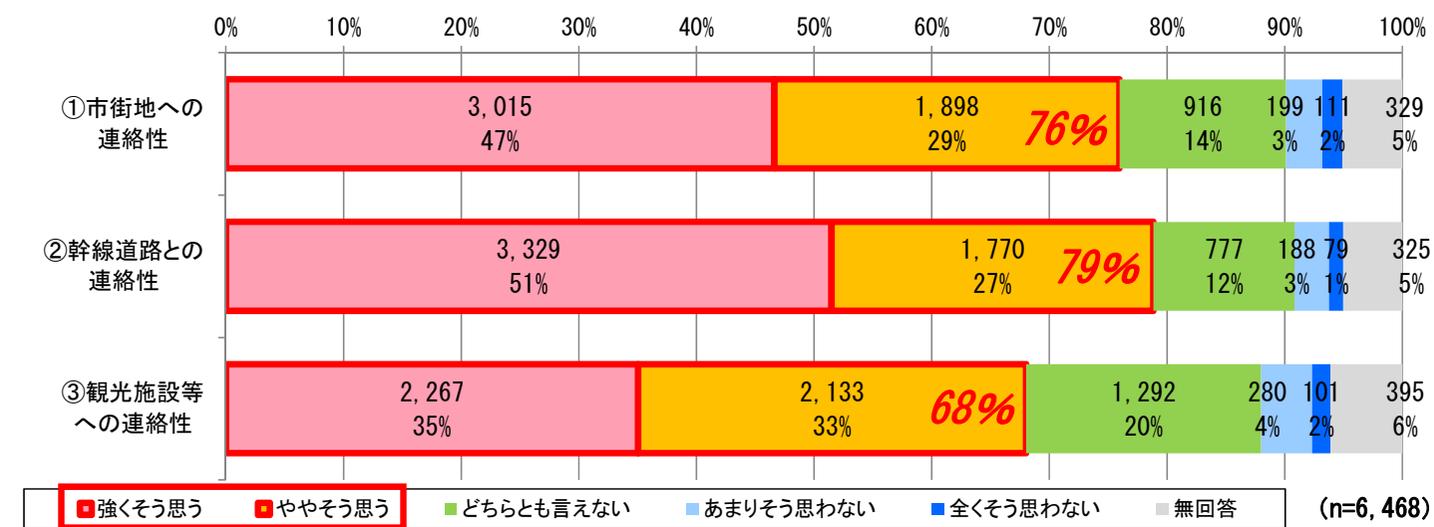
## 2. 第2回意見聴取の結果

### 4) インターチェンジの設置①

○「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」、「①市街地(集落等)への連絡性が良い」をインターチェンジの設置の際に配慮すべきとの意見が多い。

#### インターチェンジの設置

Q: 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)

#### ◆その他(自由回答)

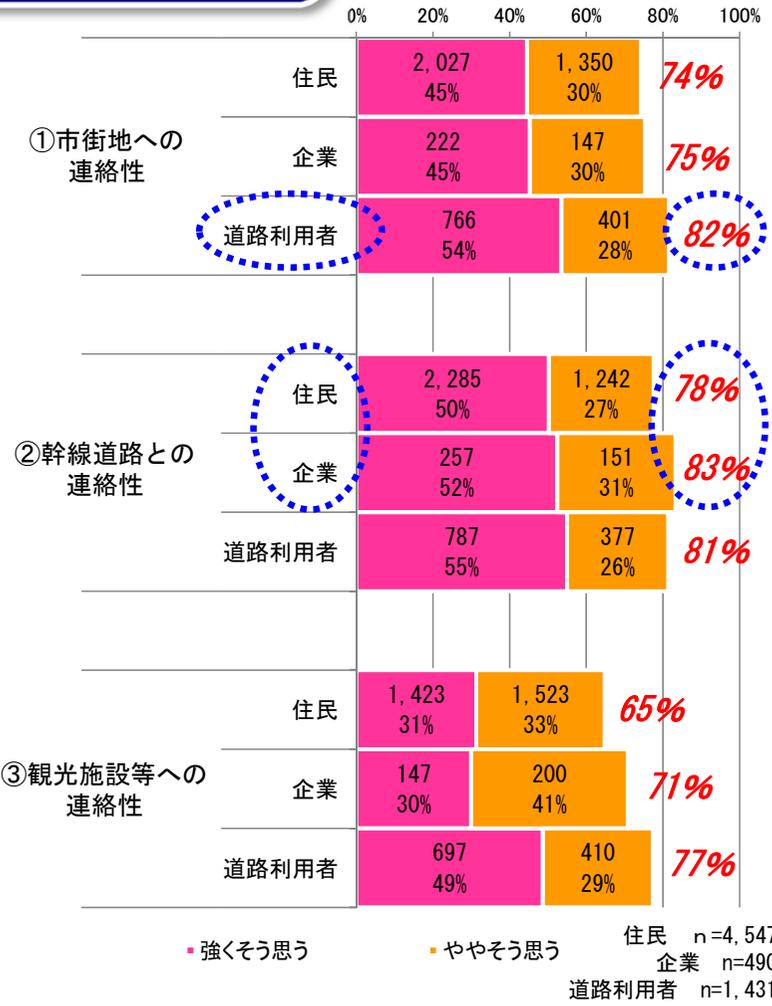
回答者属性	主な意見
住民/長門市(旧長門市)/70代女性	俵山大羽山周辺にインターチェンジできると、温泉、集落、油谷方面・日置方面への連絡性も良いと思う。
企業/長門市(旧三隅町)/製造業	他県や県内の連絡性を考慮すると、まず先に主要な幹線道路や、少しでも早く到着する道路を結ぶことが必要と思う。
住民/長門市(旧長門市)/50代男性	俵山地区が孤立しないために、集落への連絡性がよいこと。
道路利用者/長門市(旧長門市)/50代男性	下関市や北九州市、九州各地からの観光客が長門市や萩市へアクセスしやすいように。
住民/下関市(旧豊北町)/40代女性	大型車が休憩できるよう、サービスエリアのように、トイレ、売店、食堂などを設置して欲しい。
住民/長門市(旧三隅町)/50代男性	無駄に多くのインターチェンジを作らない。

# 2. 第2回意見聴取の結果

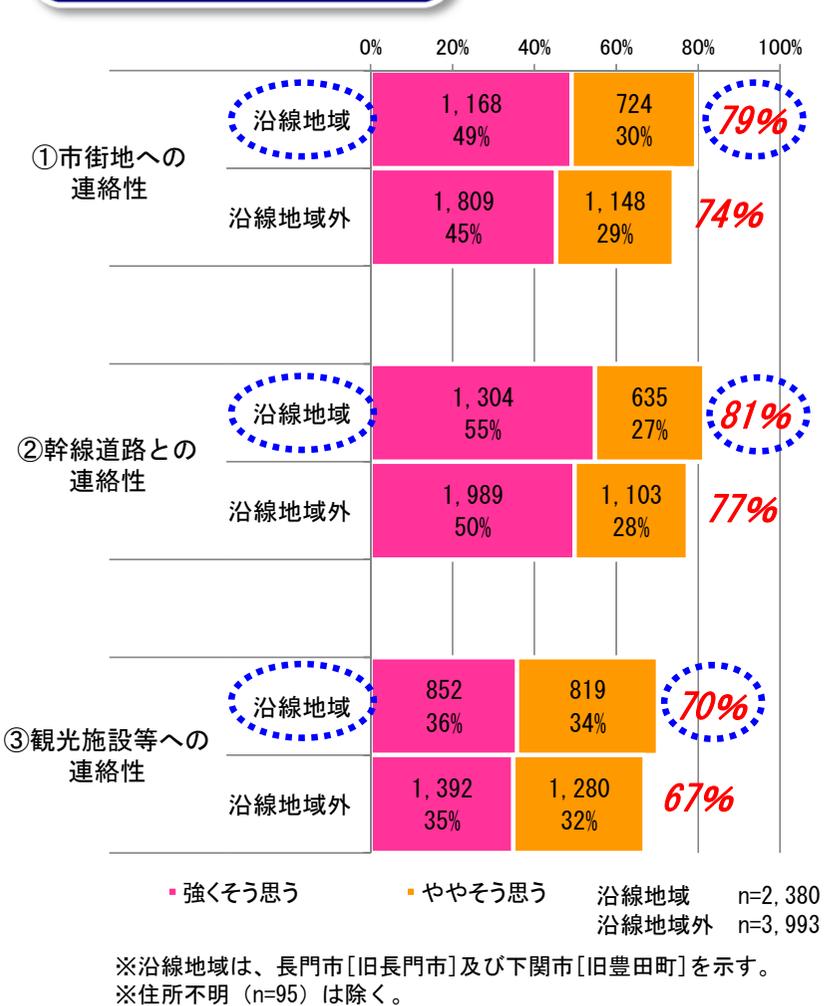
## 4) インターチェンジの設置②

○調査対象者別にみると、住民及び企業は「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」に賛同する割合が3項目の中で最も高く、道路利用者は「①市街地(集落等)への連絡性が良い」が最も高い。  
 ○住所別にみると、沿線地域(長門市[旧長門市]、下関市[旧豊田町])の方が、沿線地域外と比べ、全ての項目で賛同する割合が高い。

### 住民、企業、道路利用者別



### 住所別



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

## 2. 第2回意見聴取の結果

### 5) 自由意見①

○安全性の向上、代替性の確保、産業活性化などへの期待の声の他、道路整備への懸念の声も寄せられている。

#### 自由意見

分類	回答者属性	主な意見
安全関連	住民/美祢市(旧美祢市)/60代男性	俵山～豊田間の道路は、幅員が狭くて、トンネルも長く、急カーブも連続しており、危険を感じる。今後、高齢ドライバーが増えると思われるので、安全で快適な道路にしたいと考えている。
	住民/長門市(旧長門市)/60代男性	道路幅員が狭く、カーブも多いため、対向車との接触の危険性があり、通行の際は毎回不安で緊張の連続である。一日でも早く安全に走行できる道路の完成を希望している。
	住民/長門市(旧三隅町)/50代女性	俵山～豊田間は急カーブ等が多く、すれ違いが怖い。長門市から下関市に行くには、この道が一番行き易いので、早く道路整備をして欲しい。
	住民/下関市(旧菊川町)/60代女性	めったに使わない路線なので重要性は皆無です。やたら整備拡張しても事故を誘発する可能性もあり、現道改良の方が望ましいと思います。
防災関連	住民/下関市(旧菊川町)/30代男性	土砂災害の多いところで、通行止めを余儀なくされます。通れないことが一番困るので、危険が少なく、信頼性の高い道路が良い。
	住民/下関市(旧豊田町)/60代女性	崖くずれが度々起きて、迂回路が余りにも遠くてすごく不便。早く道路につなげて下さい。
	道路利用者/その他山口県/50代男性	下関長門線は、災害時の通行止めが多く、迂回を余儀なくされている。また、常時、どこかで災害復旧等の工事をしており、片側交互通行を強いられている。災害時に機能する代替道路の確保が重要である。
	住民/美祢市(旧美祢市)/50代女性	豊田～俵山間は災害も多く整備の必要性は感じていますが、高速道路は必要なのでしょうか？交通量を考えると疑問です。
医療関連	住民/長門市(旧長門市)/70代男性	高齢化が進む中、救急患者をドクターヘリで搬送している現状である。また、温暖化により水害も頻繁に発生している。救急搬送や災害に強い道路が必要と思われるので早い実現を求む。
	道路利用者/長門市(旧油谷町)/50代女性	災害や救急医療の面において、安全に走行でき、早く到着できることが大切だと思います。現状の道路は問題があるので、道路整備を望みます。
	住民/下関市(旧豊北町)/60代男性	ドクターヘリを増やす、20～30年たてば“無駄”な道路を造ったという事になると思う。
産業関連	住民/下関市(旧豊北町)/30代男性	豊北町は、国内トップクラスの観光資源を有しながら、アクセスの不便さから産業が低滞しており、若年層の流出につながっている。ぜひ道路整備を進めて欲しい。
	住民/長門市(旧三隅町)/50代女性	道路整備で産業が豊かになり、人が働く場所ができれば、長門市の産業活性化が期待できると思う。
	住民/長門市(旧長門市)/60代男性	長門地区は、全体に交通アクセスが悪く、人口減に歯止めがきかない。早く道路を完成させ、第6次産業を発展させることが急務ある。
	住民/長門市(旧油谷町)/60代男性	・人口減少や利用状況から考えて、山陰道は必要ない。山陰道ができると、沿線地域は通過点となり、ますます寂れることは明白。

## 2. 第2回意見聴取の結果

### 5) 自由意見②

○観光振興への期待、早期整備や経済性への配慮などへの要望が寄せられている。

#### 自由意見

分類	回答者属性	主な意見
観光関連	住民/長門市(旧日置町)/50代男性	道が狭い、カーブが多い、動物がいつ飛び出すか不安など、よく通る者は気をつけて運転するが、観光客はそんなことは知らず危険である。長門市が生き残るためにも、 <b>観光客が行きたくくなるような道路整備が不可欠</b> 。
	道路利用者/下関市(旧豊北町)/70代男性	長門市依山温泉及び豊田町一の俣温泉は、他に類を見ないほど泉質が良く、とても癒される。道路整備により、 <b>湯治客や一般入浴客の増加につながる</b> と思う。
	住民/美祢市(旧美祢市)/30代女性	現在の道路状況だから通行量は少ないが、道路整備が整えば、今まで海岸部又は内陸部を通行していた車が迂回しなくてすむため利用が増えると思います。 <b>観光面でもメリットが多いので早期実現を望みます</b> 。
	住民/長門市(旧長門市)/70代女性	集落の人口減少が急ピッチで進んでいます。 <b>観光も伸びるとは思えない</b> 。整備費用は最少におさえるべき。
整備への要望	住民/長門市(旧長門市)/40代女性	長門市は、 <b>どこへ行くにしても、1時間以上時間がかかる</b> 。通行止になることも多いので、 <b>早期の道路整備</b> を願います。
	住民/下関市(旧豊田町)/70代男性	道路災害等により安全な通行が容易でなく、早期整備が重要。特に、豊田町は合併により衰退が著しく <b>道路整備により発展が期待</b> できる。
	住民/長門市(旧長門市)/50代男性	現在、長門市依山地区は、毎年のように大雨等により災害が発生している状況です。 <b>1日でも早く、バイパス等による安全、安心な道づくりが大切</b> です。
	住民/長門市(旧三隅町)/男性	新道による利便性の向上に期待し、 <b>早期整備を望む</b> が、そのことにより、 <b>旧道周辺の衰退を招かないよう、アクセス性に配慮して計画</b> して欲しい。
	企業/長門市(旧油谷町)/医療・福祉業	萩、長門、下関間が開通したなら、北浦にも向いていただけないと、 <b>下関の北浦地区の方にとっては、利便性が向上</b> されない。
経済性	住民/長門市(旧長門市)/60代男性	<b>整備費用を安く、早く工事を進めて欲しい</b> 。
	企業/長門市(旧長門市)/飲食・宿泊・サービス業	最近、 <b>長門～下関間で通行止めの回数が多い</b> 、九州方面へのアクセスを改善するためには、 <b>安く安全な道路の整備が必要</b> 。
	住民/下関市(旧豊田町)/40代男性	整備費用が安くなるよう、しっかりと検討して欲しい。また、 <b>自然への影響は極力ないように工夫</b> して欲しい。

## 2. 第2回意見聴取の結果

### 6) 対策案（ルート帯案）の検討に関するヒアリング

○対策案を検討する際に配慮すべき事項として、走行性・安全性の向上を求める声が寄せられた。

#### (1)対策案(ルート帯)を検討する際に、配慮すべき(重要)と思う事項について

項目	主な意見
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	<ul style="list-style-type: none"><li>・長門～下関間を早く結ぶことが出来れば、九州地方との連携や企業の誘致にもつながることを期待している。(長門市)</li><li>・俵山～豊田間の整備による萩市・長門市と下関市の拠点間の移動時間の短縮によって、流通・販路拡大につながることを期待している。(物産合同会社)</li><li>・長門から北九州へ毎日出荷しているが、市場のセリ時間が5:00から4:30へと変更になったため出発時間が早くなり、準備等の作業時間、ひいては生産者の漁の時間にも影響している。現状より1分でも早く到着できるほうが良い。また、新しい道路が増えることにより選択肢が増え、安全性・定時性が確保されることを期待している。(工業団地及び地元企業(食料品販売業))</li><li>・長門市への旅行者の多くは九州・下関方面からであり、九州・下関方面からの旅行者の移動時間の短縮、安全性の向上により、観光周遊の増加につながればと思う。また、萩などの観光地への宿泊拠点になることも期待している。(観光協会)</li></ul>
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	<ul style="list-style-type: none"><li>・重症患者が出た場合は、長門市中心部の二次医療機関や宇部市や下関市の三次医療機関へ搬送するため、少しでも搬送時間は短いほうが良い。救急搬送の観点も含めて、萩市・長門市と下関市の拠点間を早く結ぶことが重要である。(病院)</li><li>・近年、長門市ではドクターヘリの利用が増えてきているが、ヘリが出動できるのは日中に限られている。夜間の救急搬送は地上のみに限られるため、速達性・定時性が確保された道路が重要となる。(消防署)</li><li>・災害時には俵山地区が陸の孤島になることもある。近年ドクターヘリの出動もあるが、夜間や悪天候時には対応できないため、災害に強く、患者の負担軽減に繋がる搬送時間の短縮が望める道路が重要である。(観光協会)</li></ul>
③豊田地区などの観光施設・道の駅、集落等への連絡性が良いことが重要	<ul style="list-style-type: none"><li>・豊田地区は総合支所と道の駅が互いに近く、行政と観光の集積という強みがあり、当該地区への連絡性は重要である。(下関市)</li><li>・長門市には湯本温泉や俵山温泉など豊富な観光資源があるものの、豊田町以北の道路では道路線形が悪い箇所が存在するなど道路上の課題が多く、現状では大型バスが通れない。道路上の課題が解決されれば、新たに観光ツアーに組み込む等周遊化が図れる。(今後利用が期待される道路利用者(旅行業))</li></ul>
④豊北地区などの観光施設・道の駅、集落等への連絡性が良いことが重要	<ul style="list-style-type: none"><li>・豊北地区にある角島等の観光地へのアクセス性は集客の観点から重要である。(下関市)</li><li>・角島は書籍やテレビ等で紹介されたことで、観光客が急激に増加しており、観光シーズンには国道191号で渋滞が発生している。渋滞解消のためにも、角島等の豊北地区にある観光地への連絡性向上を期待している。(観光地(道の駅))</li></ul>

## 2. 第2回意見聴取の結果

### 6) 対策案（ルート帯案）の検討に関するヒアリング

○港湾や生産拠点、消費地への速達性（産業の活性化）、段階的な整備効果の発現を求める声が寄せられた。

#### (1)対策案(ルート帯)を検討する際に、配慮すべき(重要)と思う事項について

項目	主な意見
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	<ul style="list-style-type: none"><li>・長門市から下関市へ商品を配送する企業が多く、<b>移動時間の短縮は重要</b>である。また、<b>大雨や雪による通行止めのリスクを回避できる道路</b>が整備されることを期待している。(農協)</li><li>・取引先への商品の納品時間は固定されているため、道路事情で納品時間に遅れる訳にはいかない。<b>輸送時間の短縮や定時性が確保</b>されれば、取引先の信頼性が上がり、<b>商圏の拡大にもつながる</b>ことを期待している。(工業団地及び地元企業(食料品製造業))</li><li>・長門地区への最短ルートである下関長門線の道路事情は悪く、荷崩れや動物との接触事故による遅延など搬送に関わる問題が生じているため、納品先等に<b>安全で迅速に搬送することが出来る道路</b>の整備が重要である。(広域道路利用者(運送業))</li></ul>
⑥段階的にでも整備の効果が望めることが重要	<ul style="list-style-type: none"><li>・道路線形が悪く、災害が発生する等の課題を抱えている区間を<b>段階的にでも整備することで、代替路が確保</b>できることを期待している。(バス会社)</li><li>・<b>段階的な整備の場合でも</b>、現状より少しでも時間短縮の<b>整備効果が望める</b>ことが重要である。(広域道路利用者(運送業))</li></ul>
⑦整備費用が安いことが重要	<ul style="list-style-type: none"><li>・出来る限り<b>整備費用が安い</b>ことが望ましいが、安全面に配慮した道路であることも重要である。また、道の駅等への連絡性も考慮した整備計画が重要である。(農協)</li></ul>
⑧その他	<ul style="list-style-type: none"><li>・豊田湖周辺の道路は道が狭く、離合が困難な区間も存在する。また、<b>トンネルで幅員が狭い箇所や見通しが悪い箇所</b>もあり、危険を感じることもあるため、<b>安全性が高い道路の整備が必要</b>。(工業団地及び地元企業(食料品製造業))</li><li>・下関長門線が通行止めになった際には<b>周辺に迂回路がないため、大幅な迂回が必要</b>となり、移動距離及び移動時間ともに大幅に延びるため、代替路になる道路が必要である。(広域道路利用者(運送業))</li><li>・<b>下関長門線では大雨による崩土などの災害で通行出来なくなる事態も数多く発生</b>しており、生活にも支障をきたしているため、並行する区間に<b>代替路になる道路が必要</b>である。(観光地(道の駅))</li></ul>

## 2. 第2回意見聴取の結果

### 7) インターチェンジの設置に関するヒアリング

○災害時における俵山地区の孤立を解消、観光・物流における拠点間の速達性を求める声が寄せられた。

#### (2) インターチェンジの設置を検討する際に、配慮すべきと思う事項について

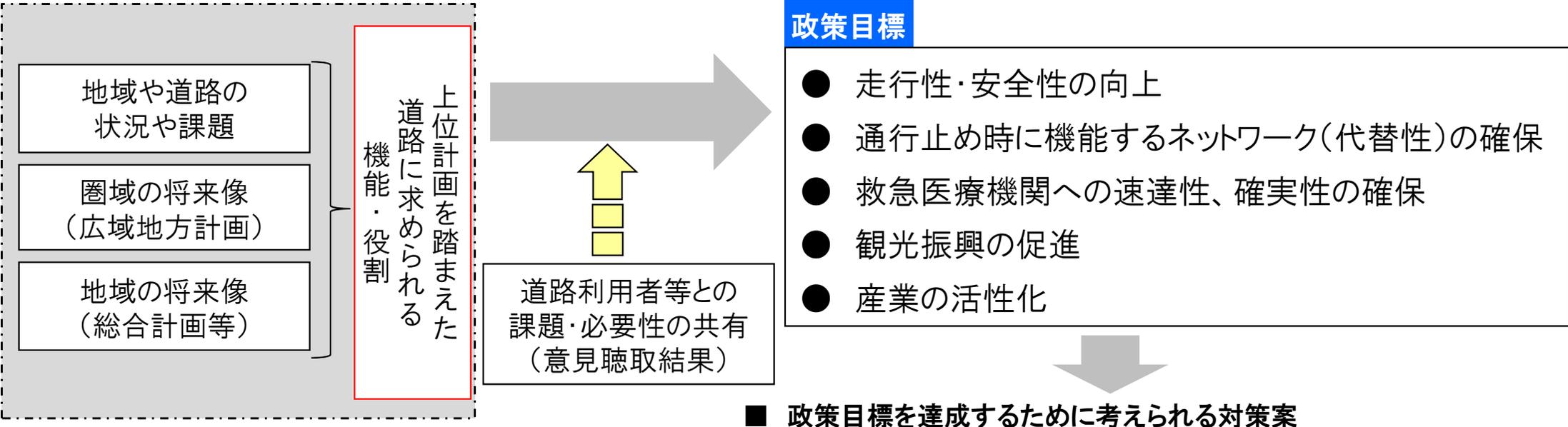
項目	主な意見
①市街地(集落等)への連絡性が良い	<ul style="list-style-type: none"><li>・俵山地区は災害発生時に孤立集落になる恐れがあるため、俵山地区へのアクセス性は特に重要である。(長門市)</li><li>・現在、俵山地区においては台風等で孤立が予想される際、緊急車両を俵山地区に待機させているため、俵山地区周辺にインターチェンジが設置されれば、現地での待機の必要性がなくなり、消防署より直接出動が可能となる。(消防署)</li><li>・現状では下関長門線で災害が発生した場合は代替路がない状況であり、消防署から市街地へアクセスが出来ない事態も発生する可能性があるため、市街地へのアクセスは重要な事項である。(消防署)</li><li>・俵山等の集落周辺にインターチェンジが設置されることで利便性が向上することが期待されるため、市街地への連絡性は重要。(病院)</li><li>・商品の納品先が市街地に多く立地していることから、市街地へのアクセスは重要である。(農協)</li><li>・学校等が立地している俵山地区の集落に出入できる箇所インターチェンジが設置されれば、利便性が高くなる。(工業団地及び地元企業(食料品製造業))</li></ul>
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性が良い	<ul style="list-style-type: none"><li>・段階的な整備であれば、より時間短縮効果が得られるように幹線道路との連絡性が重要だと思う。(商工会議所)</li><li>・現道が被災した際に利用可能な代替路へのアクセス性を考えると、主要な幹線道路との連絡性は重要である。(消防署)</li><li>・俵山集落周辺では土砂崩れ等の災害で孤立化することもあり、日常生活の他、救急搬送時にも支障があるため、災害に強い幹線道路との連絡性が重要である。(病院)</li><li>・長門から下関市中心部方面への移動や救急搬送を考えた場合、国道435号や下関長門線などの幹線道路との連絡性は重要であり、特に下関長門線との連絡性が重要と考える。(観光地(宿泊業))</li><li>・豊北地域と美祢市を繋ぐ幹線道路である国道435号との連絡性は重要である。(観光地(道の駅))</li></ul>
③周辺観光地、観光施設への連絡性が良い	<ul style="list-style-type: none"><li>・九州から萩・長門への移動時間が短縮されることで、交流人口の増加につながることを期待している。(商工会議所)</li><li>・観光バスの運行を行う際には観光地との連絡性が良いことは重要である。(バス会社)</li><li>・道の駅等の観光施設への集荷や配達もあるため、観光地や観光施設への連絡性が良いことは重要である。(広域道路利用者(運送業))</li><li>・定住人口の減少を交流人口の増大で補うことが地域の活性化につながるため、周辺観光地や観光施設への連絡性が良いことが重要である。(観光地(道の駅))</li><li>・観光で来られる方にとっては、目的地である観光施設や観光地に近い場所で乗り降りできる事が重要である。(観光地(道の駅))</li></ul>
④その他	<ul style="list-style-type: none"><li>・俵山集落周辺にインターチェンジが出来るとよい。(商工会議所、警察署、消防署、病院、農協、漁協、工業団地及び地元企業(食料品製造業)、広域道路利用者(燃料小売業)、広域道路利用者(運送業))</li></ul>

### 3. 対応方針（原案）の検討

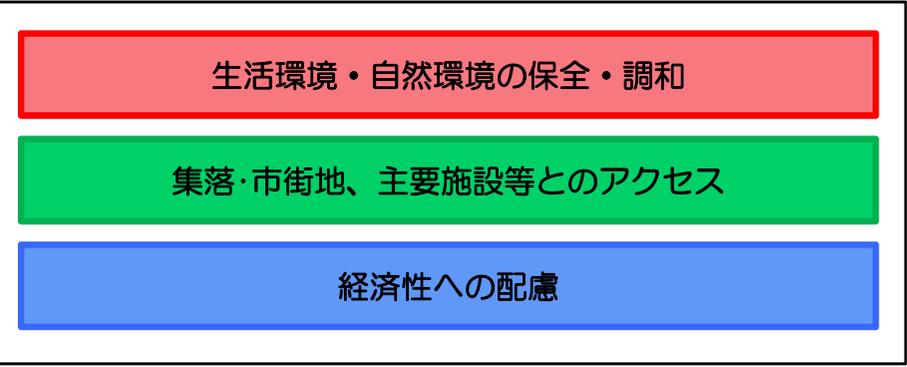
# 3. 対応方針（原案）の検討

## 1) 政策目標と検討案

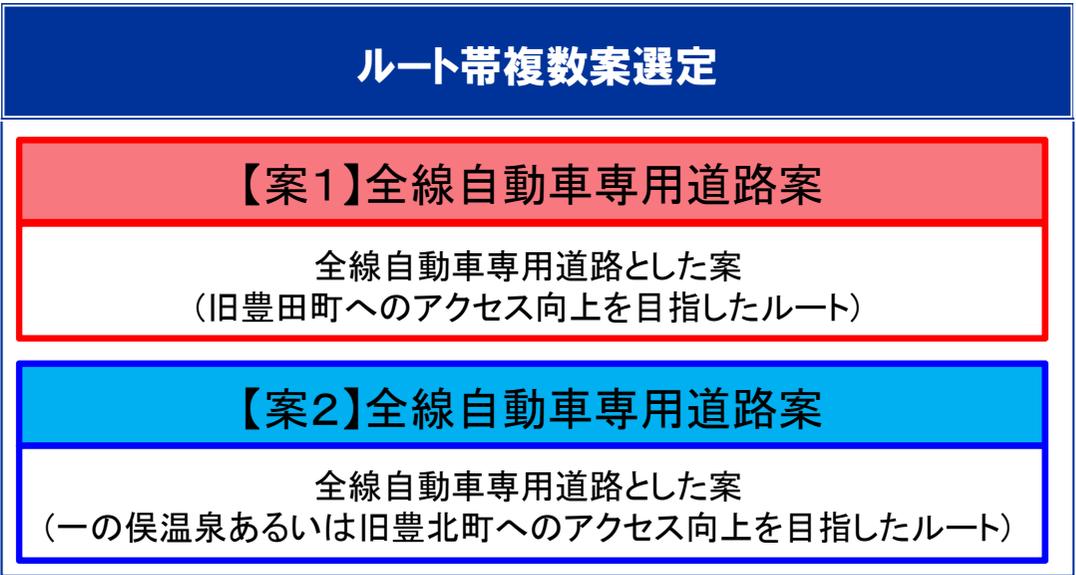
- 地域が道路に求める機能・役割を踏まえ政策目標を設定し、政策目標を達成するための機能を有する対策案を複数設定。
- 対策案を検討する上では、環境やアクセス機能なども考慮。



### ■ 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

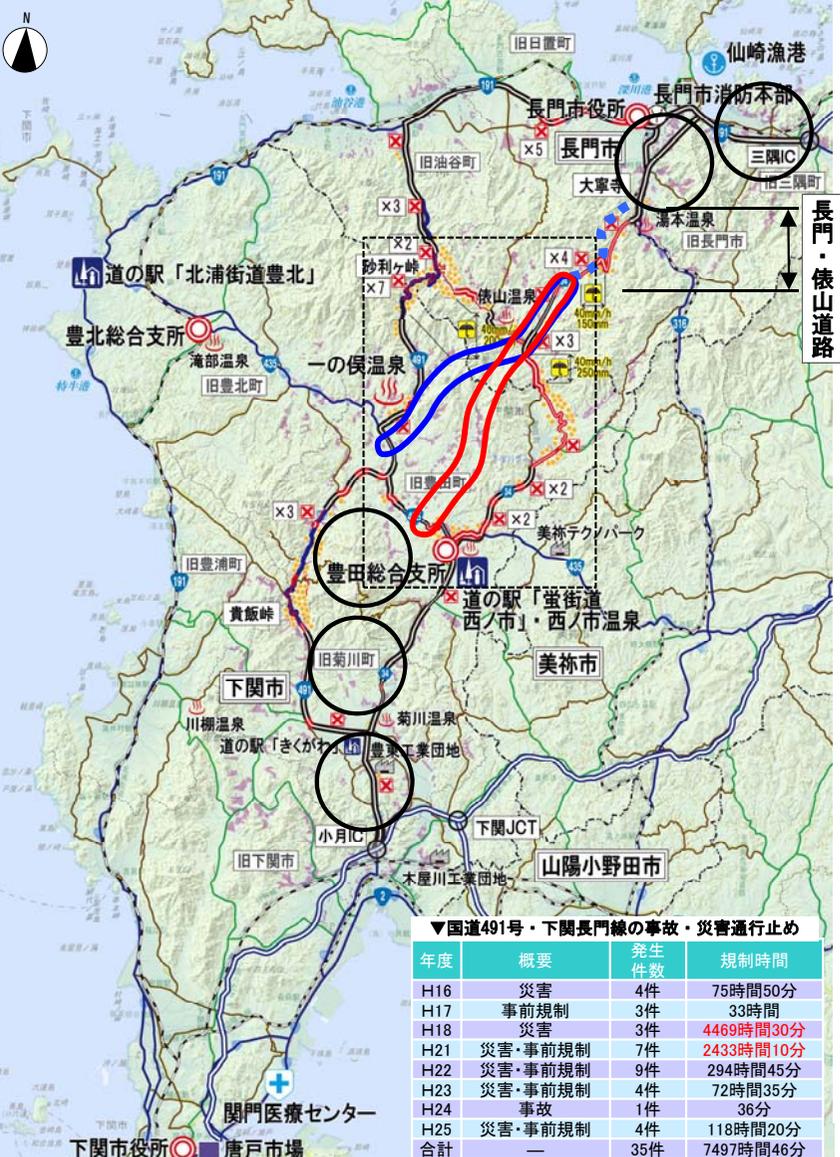


# 3. 対応方針（原案）の検討

## 2) ルート帯案の検討

○全線自動車専用道路を整備し、旧豊田町へのアクセス向上を目指すルート帯(案1)と、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ルート帯(案2)を2路線を選定。

【広域図】

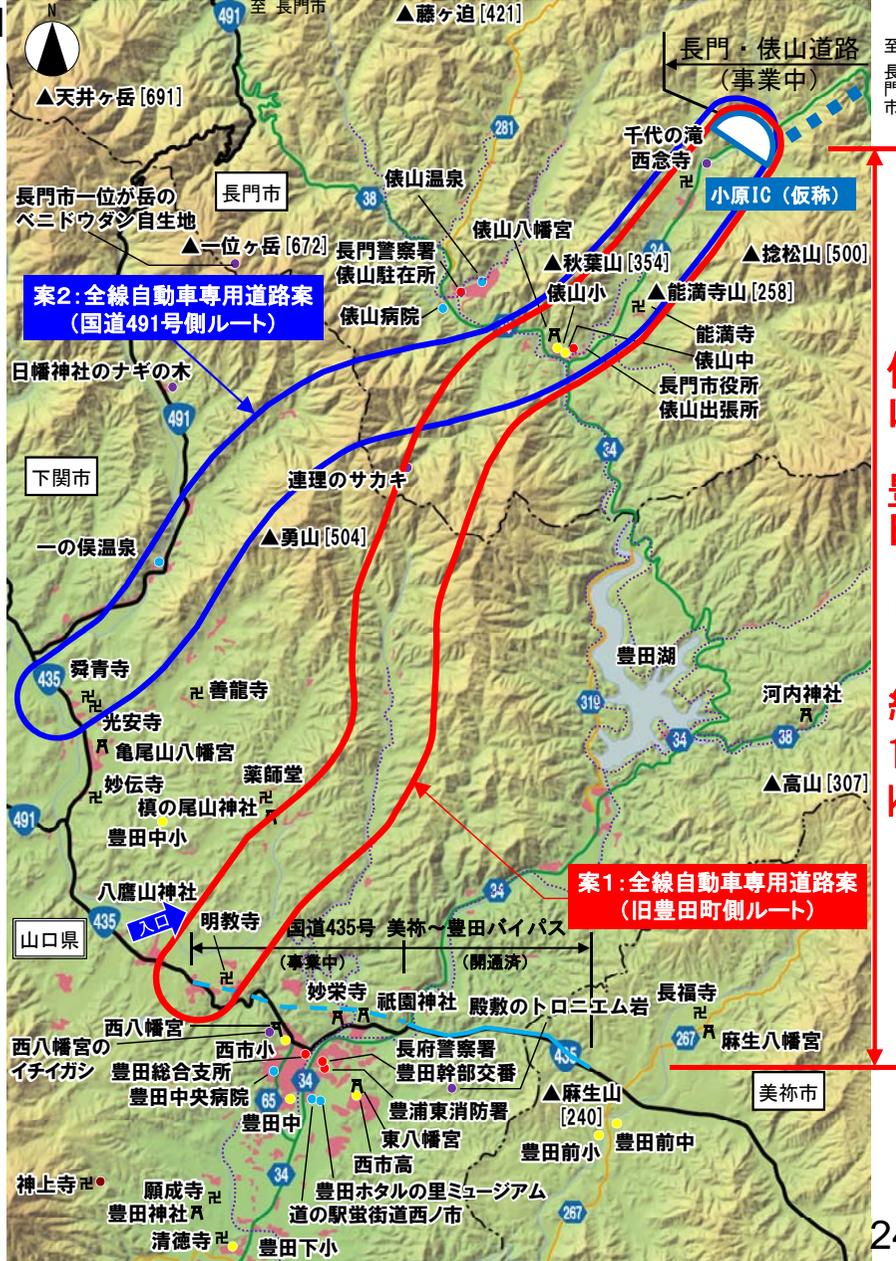


▼国道491号・下関長門線の事故・災害通行止め

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 (曲線半径120m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	●
土石災害危険箇所 ※4	■
災害通行止め箇所(発生回数)	⊗x3
事故通行止め箇所	⊗
通行規制区間(規制基準:時間雨量)	⚡

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・音信川ゲンジポータル発生地
▲	山(標高:m)

俣山・豊田 LII 約13 km

# 3. 対応方針（原案）の検討

## 2) ルート帯案の検討

○案1は、全ての政策目標の達成が見込まれるほか、案2に比べ、地域への意見聴取結果で重要との意見が多く寄せられた「走行性の向上」、「救急医療機関への速達性」、「段階的な整備効果発現」という点で優れている。

評価の項目		案1: 全線自動車専用道路案 (旧豊田町へのアクセス向上を目指したルート)		案2: 全線自動車専用道路案 (一の俣温泉あるいは旧豊北町へのアクセス向上を目指したルート)		
ルート帯の概要		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	○	案2より所要時間が短縮する (現況88分から79分に短縮)		案1より所要時間が短縮しない (現況88分から84分に短縮)	
	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	○	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	○	案2より所要時間が短縮する (現況より約9分短縮)		案1より所要時間が短縮しない (現況より約4分短縮)	
	観光振興の促進	主要観光地(道の駅蛸街道西ノ市)への立寄りやすさ	○	案2よりアクセスしやすい (接続予定箇所より約6分で連絡)		案1よりアクセスしにくい (接続予定箇所より約13分で連絡)
		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 (接続予定箇所より約11分で連絡)	○	案1よりアクセスしやすい (接続予定箇所より約4分で連絡)
		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 (接続予定箇所より約29分で連絡)	○	案1よりアクセスしやすい (接続予定箇所より約23分で連絡)
産業の活性化	○	案2より所要時間が短縮する (現況94分から81分に短縮)		案1より所要時間が短縮しない (現況94分から86分に短縮)		
配慮すべきポイントにわたる評価	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)	○	集落等を極力回避するため、影響は小さい	○	集落等を極力回避するため、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(豊田総合支所)などへの連絡性	○	案2よりアクセスしやすい (接続予定箇所より約4分で連絡)		案1よりアクセスしにくい (接続予定箇所より約12分で連絡)
		豊北方面の集落や市街地部・主要施設(豊北総合支所)などへの連絡性		案2よりアクセスしにくい (接続予定箇所より約21分で連絡)	○	案1よりアクセスしやすい (接続予定箇所より約15分で連絡)
	段階的な整備効果の発現(今回、俣山～豊田の区間を整備することによる効果)	○	案2より小月方面への利便性は優れている		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	

○: 相対的に優れている方

# 3. 対応方針（原案）の検討

## 2) ルート帯案の検討

### ○地域住民・企業等へのアンケート及び団体等へのヒアリングの結果

#### 【ルート帯案について】

- ・アンケートでは、「走行性の向上(拠点間の速達性)」や「救急医療機関への速達性、確実性の確保」、「段階的な整備効果の発現」の割合が多く、重要と思われる。
- ・ヒアリングでは、「走行性・安全性の向上」、「港湾や生産拠点、消費地への速達性(産業の活性化)」、「段階的な整備効果の発現」が重要との意見が寄せられた。
- ・自由意見では、「安全性の向上」、「代替性の確保」、「産業活性化」、「観光振興」等の期待の声の他、「早期整備」や「経済性への配慮」などへの要望が寄せられている。

#### 【インターチェンジ位置について】

- ・アンケートでは、「市街地(集落等)への連絡性が良い」、「国道435号及び下関長門線等の主要な幹線道路との連絡性が良い」の割合が多く重要と思われる。
- ・ヒアリングでは、「災害時における俵山地区の孤立を解消」、「観光・物流における地域拠点間の速達性」が重要との意見が寄せられた。

政策目標の達成の見込み及びルート帯選定にあたって考慮すべきポイントの評価のほか、アンケート・ヒアリングでの意見を踏まえ

### ○ルート帯案とインターチェンジ位置の考え方

#### 【ルート帯案の考え方】

- ・地域の拠点である長門市と下関市間の走行性・安全性・代替性及び救急医療機関への速達性・確実性を確保した上で、集落や市街地、主要施設とのアクセス性に配慮するとともに、段階的な整備効果の発現や経済性を考慮した計画とする。

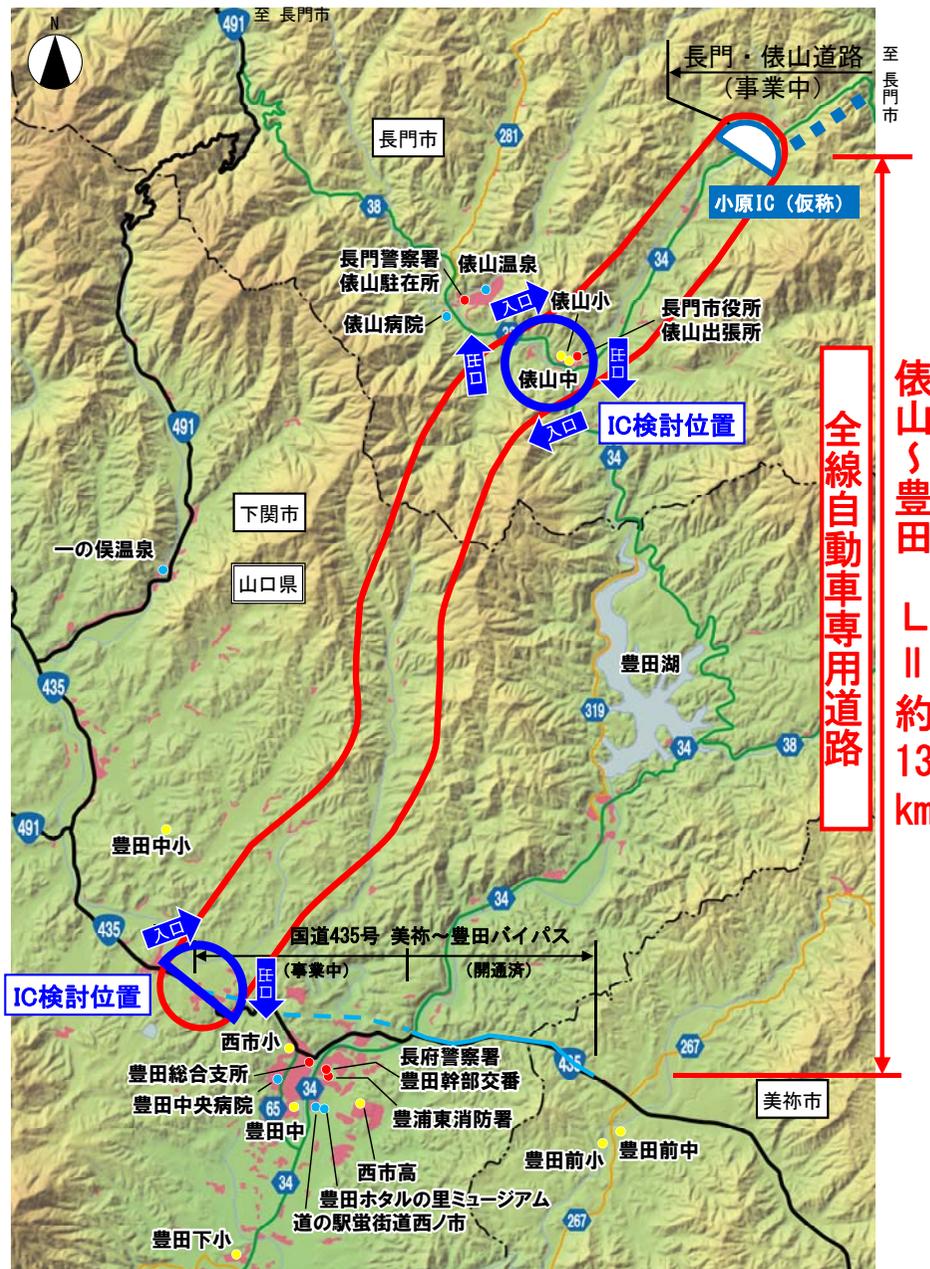
#### 【インターチェンジ位置の考え方】

- ・主要な幹線道路、市街地、道の駅、観光施設等との連絡性がよく、また、災害時における集落等の孤立を解消するためのインターチェンジ配置を計画する。

# 3. 対応方針（原案）の検討

## 3) 対応方針（原案）の検討

○集落や市街地、主要施設とのアクセス性に配慮等しつつ、俵山～豊田間全線に自動車専用道路を整備し、地域の拠点である長門市と下関市間の走行性・安全性・代替性及び救急医療機関への速達性・確実性を確保する。



- 【計画・ルートのお考え方】
- ・走行性の高い道路ネットワークを形成する計画
  - ・救急医療施設や長門市～下関市間の移動を円滑にする計画
  - ・異常気象時に幹線道路の通行止が生じにくい計画
  - ・環境上配慮すべき箇所や重要な史跡等への影響を避ける計画

- 【インターチェンジ配置のお考え方】
- ・主要な幹線道路との連絡性を考慮した計画  
(国道435号、県道下関長門線、県道美祢油谷線)
  - ・市街地や集落との連絡性を考慮した計画  
(俵山地区、旧豊田町中心部)
  - ・観光施設などとの連絡性を考慮した計画  
(俵山温泉、道の駅堂街道西ノ市など)

凡例	
<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color: #f08080; border: 1px solid black;"></span>	集落・市街地
<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color: #ff0000; border-radius: 50%; border: 1px solid black;"></span>	公共施設
<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color: #ffff00; border-radius: 50%; border: 1px solid black;"></span>	学校
<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color: #00bfff; border-radius: 50%; border: 1px solid black;"></span>	主要施設(病院、主要観光地)
<span style="display:inline-block; width:20px; height:10px; border: 2px solid red; border-radius: 10px;"></span>	概ねのルート
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; border: 2px solid blue; border-radius: 50%;"></span>	概ねのインターチェンジ位置(出入口部)



# 3. 対応方針（原案）の検討

## 4) 求められる機能② ～水産業の支援による地域活性化～

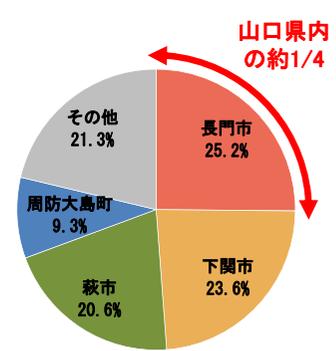
○水産業及び水産加工業は長門市の主要産業の一つであり、「長門市水産物販路拡大計画(H23.2)」などを策定し、概ね10年を目標に仙崎漁港を拠点に水産物の高付加価値化や配送の効率化、販路拡大を進めている。

○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】

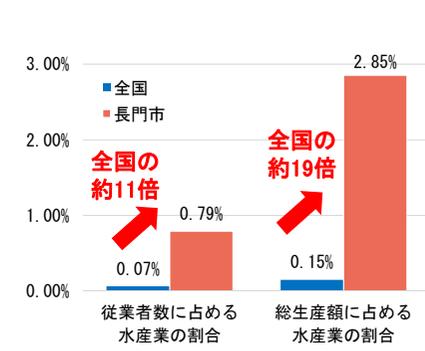


【山口県内における市町村別漁獲量構成割合】



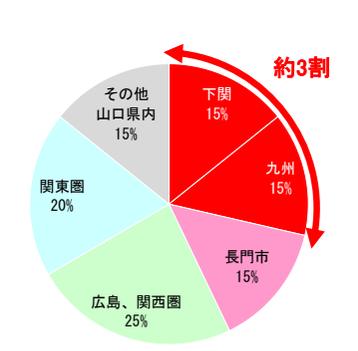
資料：農林水産省「漁業・養殖業生産統計」(H25)  
中国四国農政局「山口農林水産統計年報」(H25)

【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年度市町村民経済計算」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。

資料：H27.3及びH27.4ヒアリング調査

# 3. 対応方針（原案）の検討

## 4) 求められる機能③ ～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】

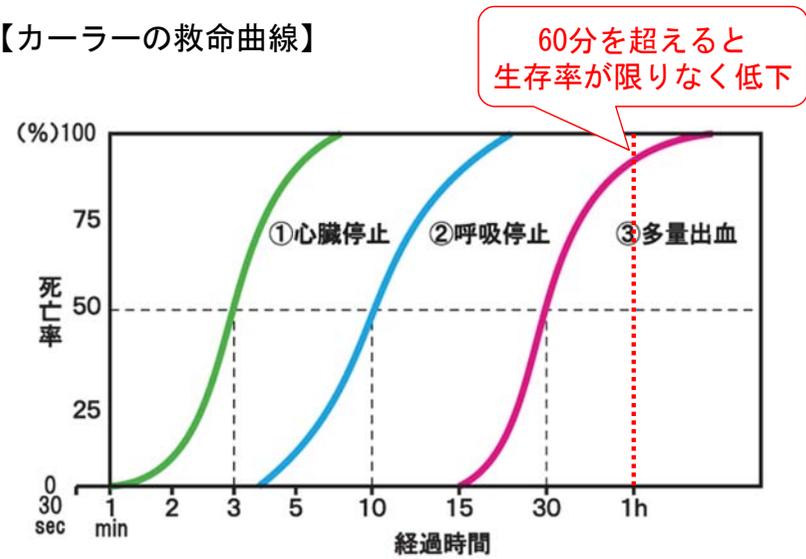


【長門市の第3次救急医療機関への60分圏域人口】

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

※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

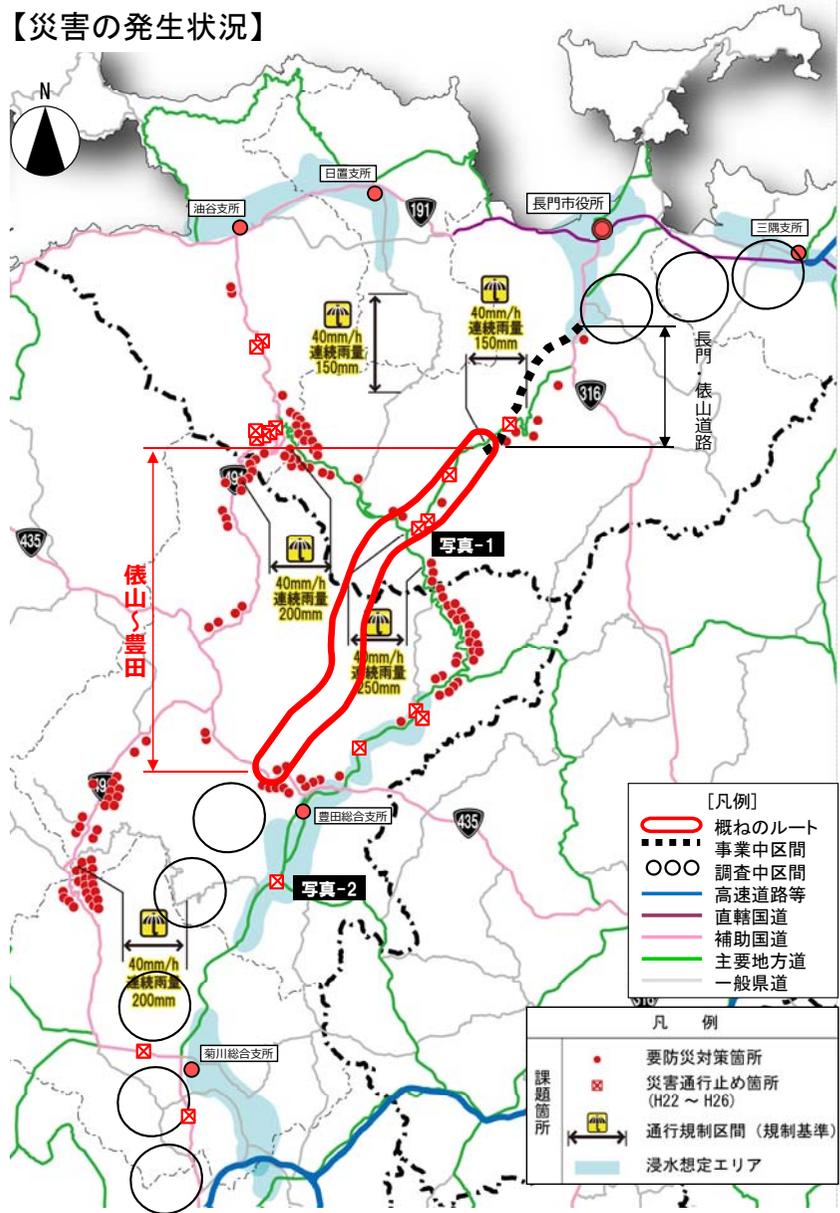
【カーラーの救命曲線】



# 3. 対応方針（原案）の検討

## 4) 求められる機能④ ～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。



▼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	2件	70時間
合計	—	9件	161時間15分

▼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



▲長門市俵山【H25.9 被災状況】



▲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



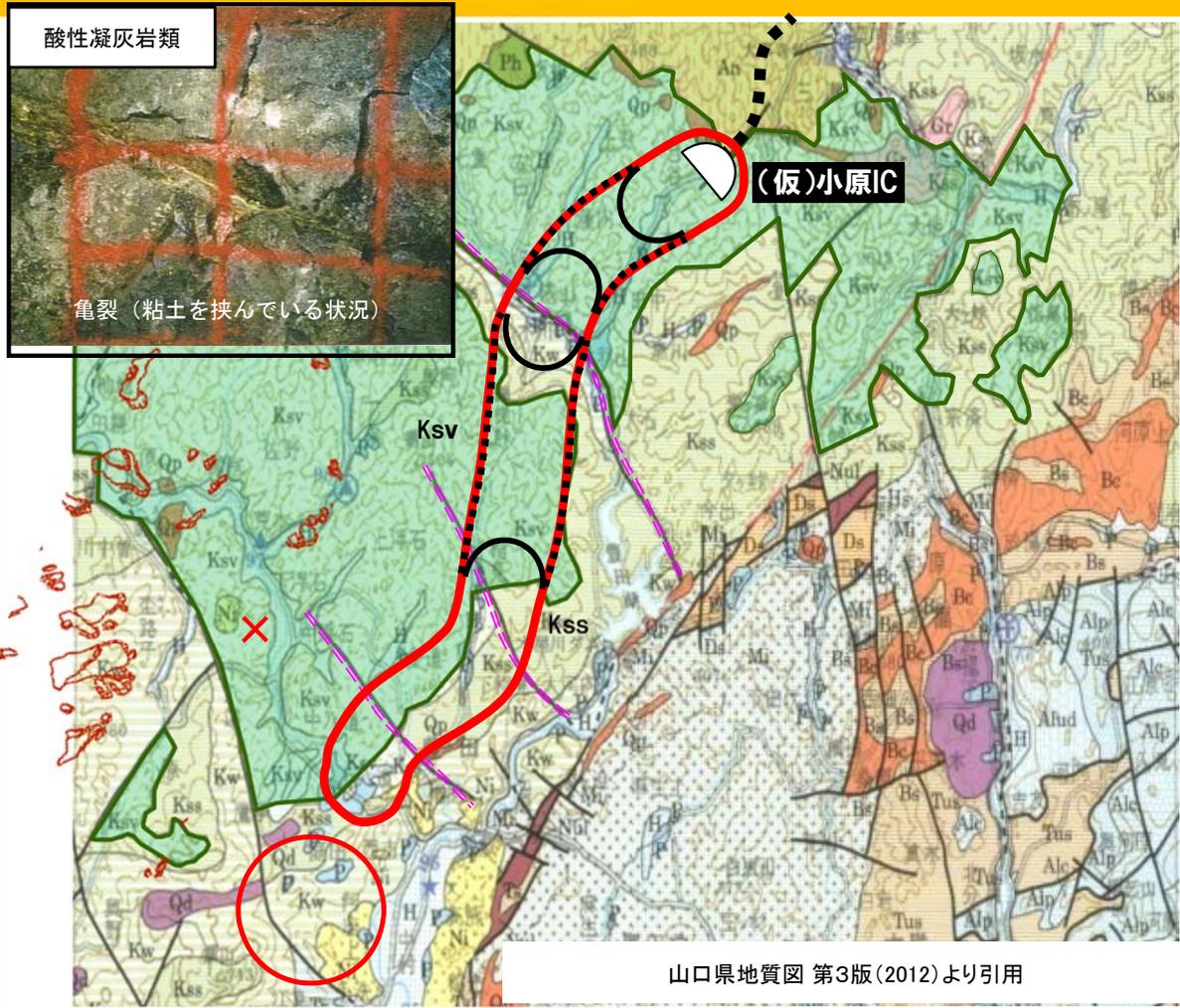
※出典：(現況)H26プローブデータより計算  
 (整備後)現道は規制速度、長門・俵山道路及び俵山・豊田道路はV=80km/hとして計算

### 3. 対応方針（原案）の検討

#### 4) 技術的な課題

○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



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。

凡例

	概ねのルート		調査中区間
	トンネル想定区間		事業中区間
	断層		Ksv: 下関亜層群上部層 (酸性凝灰岩類)
	: 広域農道被災箇所		

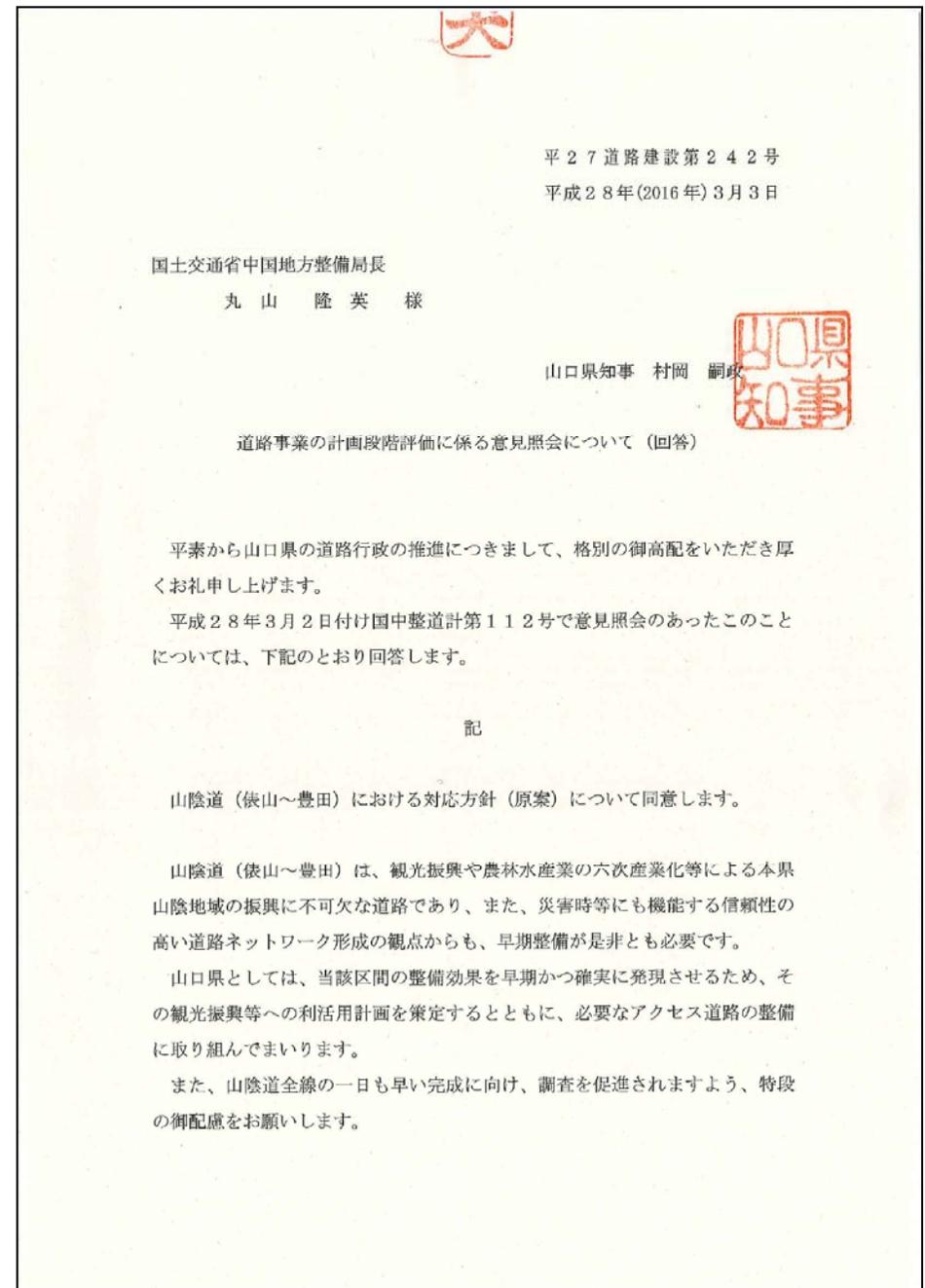
## 4. 自治体への意見照会結果

## 4. 自治体への意見照会結果

### 1) 自治体への意見照会〔対応方針（原案）に対する意見〕

#### 意見照会の回答

自治体名	意見
山口県	<p>山陰道(俵山～豊田)における対応方針(原案)について同意します。</p> <p>山陰道(俵山～豊田)は、観光振興や農林水産業の六次産業化等による本県山陰地域の振興に不可欠な道路であり、また、災害時等にも機能する信頼性の高い道路ネットワーク形成の観点からも、早期整備が是非とも必要です。</p> <p>山口県としては、当該区間の整備効果を早期かつ確実に発現させるため、その観光振興等への利活用計画を策定するとともに、必要なアクセス道路の整備に取り組んでまいります。</p> <p>また、山陰道全線の一日も早い完成に向け、調査を促進されますよう、特段の御配慮をお願いします。</p>



## 5. 対応方針（案）のまとめ

# 5. 対応方針（案）のまとめ

## 1) 対応方針（案）

### 1. 道路整備の必要性

政策目標を実現できる道路整備を検討

#### 【政策目標】

- ①広域観光ルートの形成
- ②水産業の支援による地域活性化
- ③救急医療・高次医療サービスの確保
- ④異常気象時の孤立・広域迂回の回避

- 急カーブ、急勾配、狭幅員など道路構造に問題のある区間が連続し、線形不良等に起因すると思われる事故が発生しており、**地域内拠点等への移動時に安全性や走行性が確保された道路の整備が必要。**
- 事前通行規制区間や土砂災害危険箇所等の防災上脆弱な箇所が存在するため、災害時には長時間に及ぶ地区の孤立や大幅な迂回が発生し、**災害時にも信頼性が確保された道路の確保が必要。**
- 長門市の救急医療は山陽側の第3次救急医療機関へ依存しているが、アクセス道路となる下関長門線は道路構造に問題があり、**救急医療機関への速達性や確実性が確保された道路の整備が必要。**
- 温泉施設等魅力ある観光施設が内陸部に多く分布しているが、周辺観光地からのアクセス性が悪く、周遊観光等による観光振興のために、**主要観光地相互の立寄りやすさを確保した道路の整備が必要。**
- 高速道路へのアクセス性の不足のため工業団地の立地が少なく、豊富な農水産物の出荷経路となる下関長門線は道路構造に問題があり、**企業活動等を支援する速達性が確保された道路の整備が必要。**
- 意見聴取結果でも、災害に備えた広域的支援ルートの確保、円滑な救急・救命活動、カーブ等が少なく快適な走行が重要という意見が多く、このような政策目標を実現できる道路の整備が強く望まれている。

### 2. 対応方針（案）

#### ①計画及びルート帯案

**地域の拠点である長門市と下関市間の走行性・安全性・代替性及び救急医療機関への速達性・確実性を確保した上で、集落や市街地、主要施設とのアクセス性に配慮するとともに、段階的な整備効果の発現や経済性を考慮した【案1：旧豊田町側ルート】の全線自動車専用道路とする。**

(理由)

- 災害時の代替性や信頼性を確保した上で、【案2：国道491号側ルート】に比べ、下関市～長門市等拠点間や救急医療機関への速達性や確実性が向上すること、主に豊田地区の主要観光地や集落・市街地・主要施設等へのアクセス性が向上すること、段階的な整備効果の発現及び経済性等の面で優れている。
- 地域住民や道路利用者、企業・団体への意見聴取においても、「萩市・長門市・下関市の拠点間の速達性」が最も重要視されており、「救急医療機関への速達性」、「観光施設・道の駅・集落等への連絡性」、「段階的な整備効果の発現」を求める意見が多く、対応方針（案）と整合する。

#### ②インターチェンジの配置案

- インターチェンジの配置については、地域住民や道路利用者、地方自治体等の意見も踏まえて、主要な幹線道路、市街地等へのアクセスがしやすく、道の駅、観光施設等との連絡性を考慮した配置（案）とした。

### 3. その他

- 整備にあたっては、自然環境への影響、景観との調和、経済性にも配慮する。

# 5. 対応方針（案）のまとめ

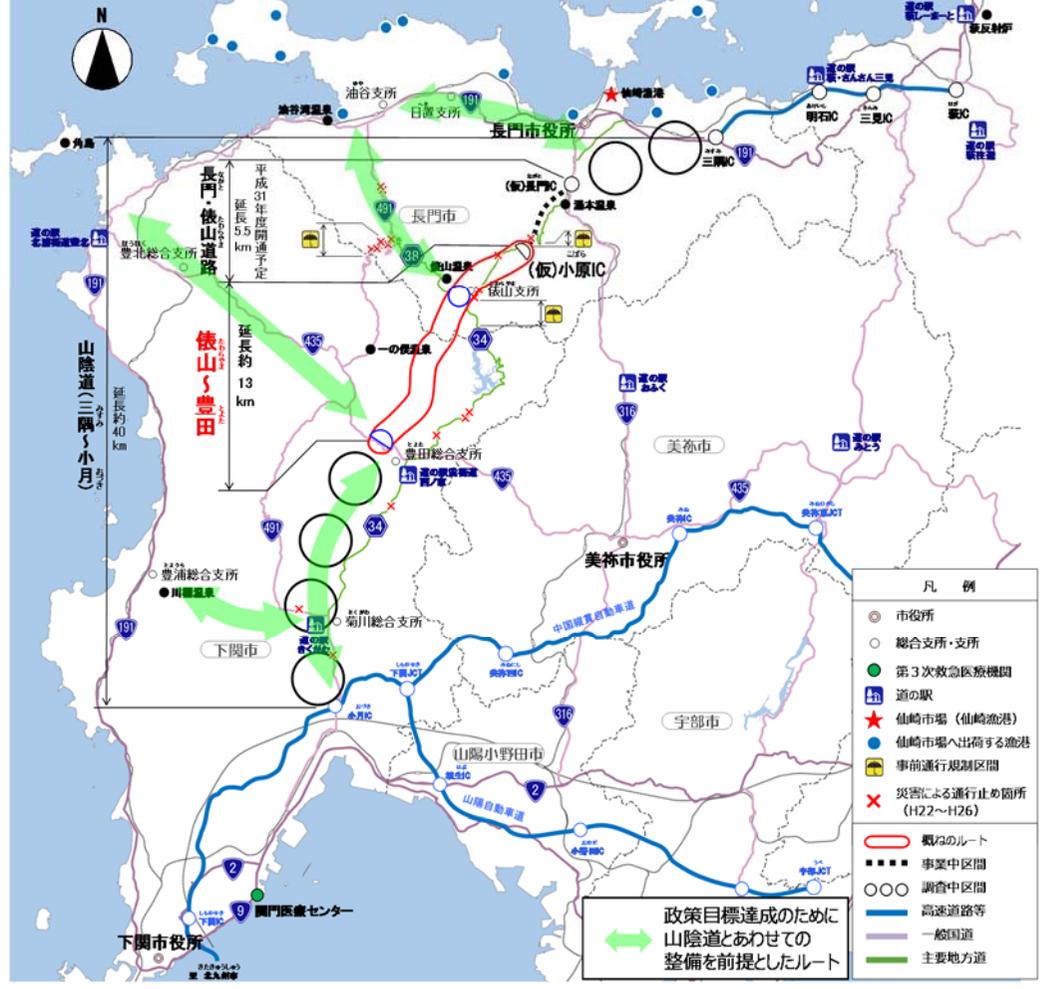
## 1) 対応方針（案）

○集落や市街地、主要施設とのアクセス性に配慮等しつつ、俵山～豊田間全線に自動車専用道路を整備し、地域の拠点である長門市と下関市間の走行性・安全性・代替性及び救急医療機関への速達性・確実性を確保する。

### 【求められる機能（政策目標）】

- 広域観光ルートの形成  
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。