

計画段階評価について
山陰道（須^す子^こ～田^た万^ま川^{がわ}）
第3回 説明資料

平成30年11月29日

国土交通省 中国地方整備局

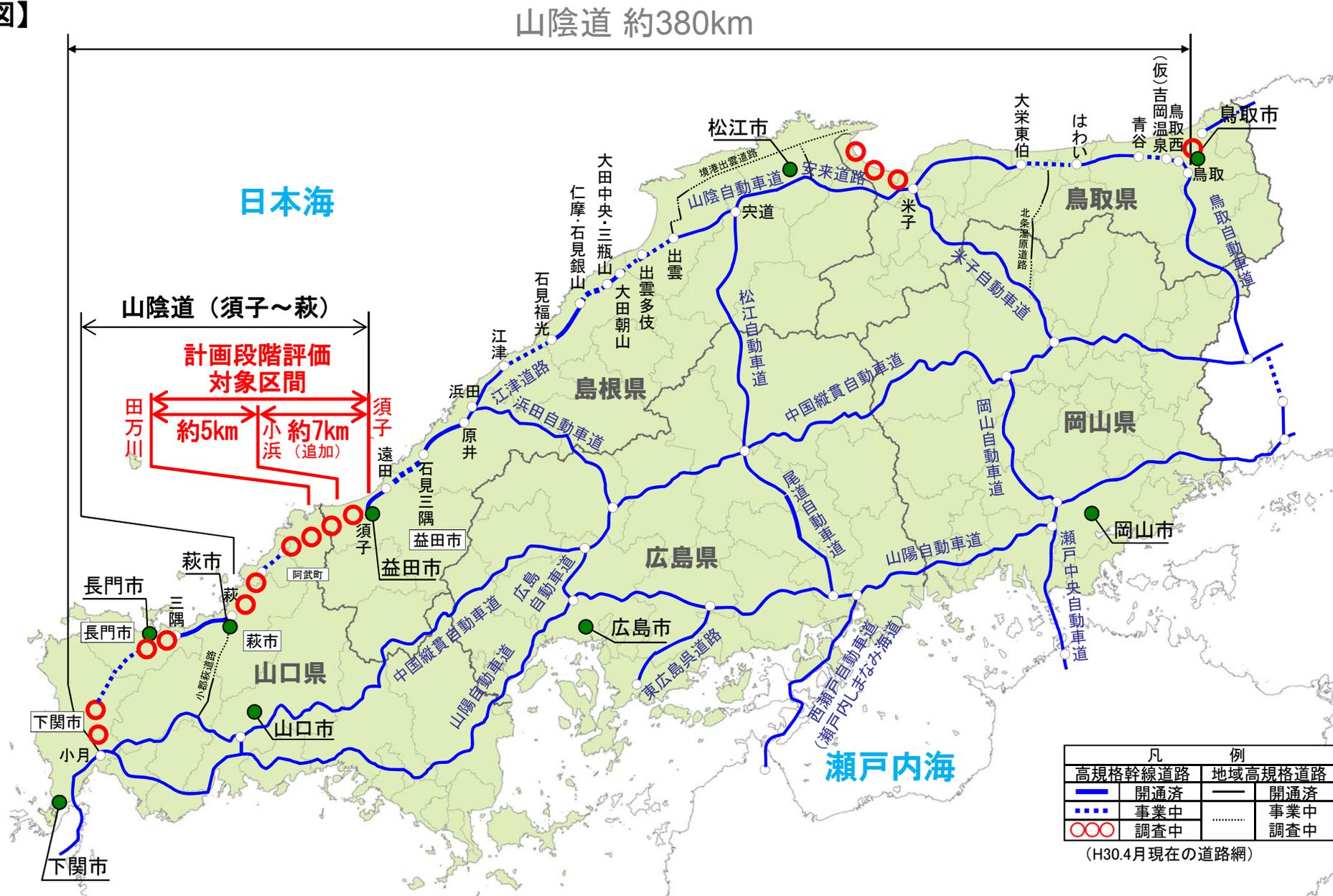
| | | |
|------------------|-------|----|
| 1. 計画段階評価の検討の流れ | ・ ・ ・ | 2 |
| 2. 道路の状況と課題（再整理） | ・ ・ ・ | 7 |
| 3. 地域の状況と課題（再整理） | ・ ・ ・ | 14 |
| 4. 政策目標（再整理） | ・ ・ ・ | 22 |
| 5. 対応方針（原案）の検討 | ・ ・ ・ | 25 |
| 6. 第2回意見聴取方法 | ・ ・ ・ | 32 |

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

○須子～小浜間、小浜～田万川間は、日本海国土軸の一部を担う山陰道(須子～萩)の一部。
 ○島根県益田市～山口県萩市の県境部に位置し、北側の日本海と南側の山地に挟まれた自然豊かな地域である。

【広域図】

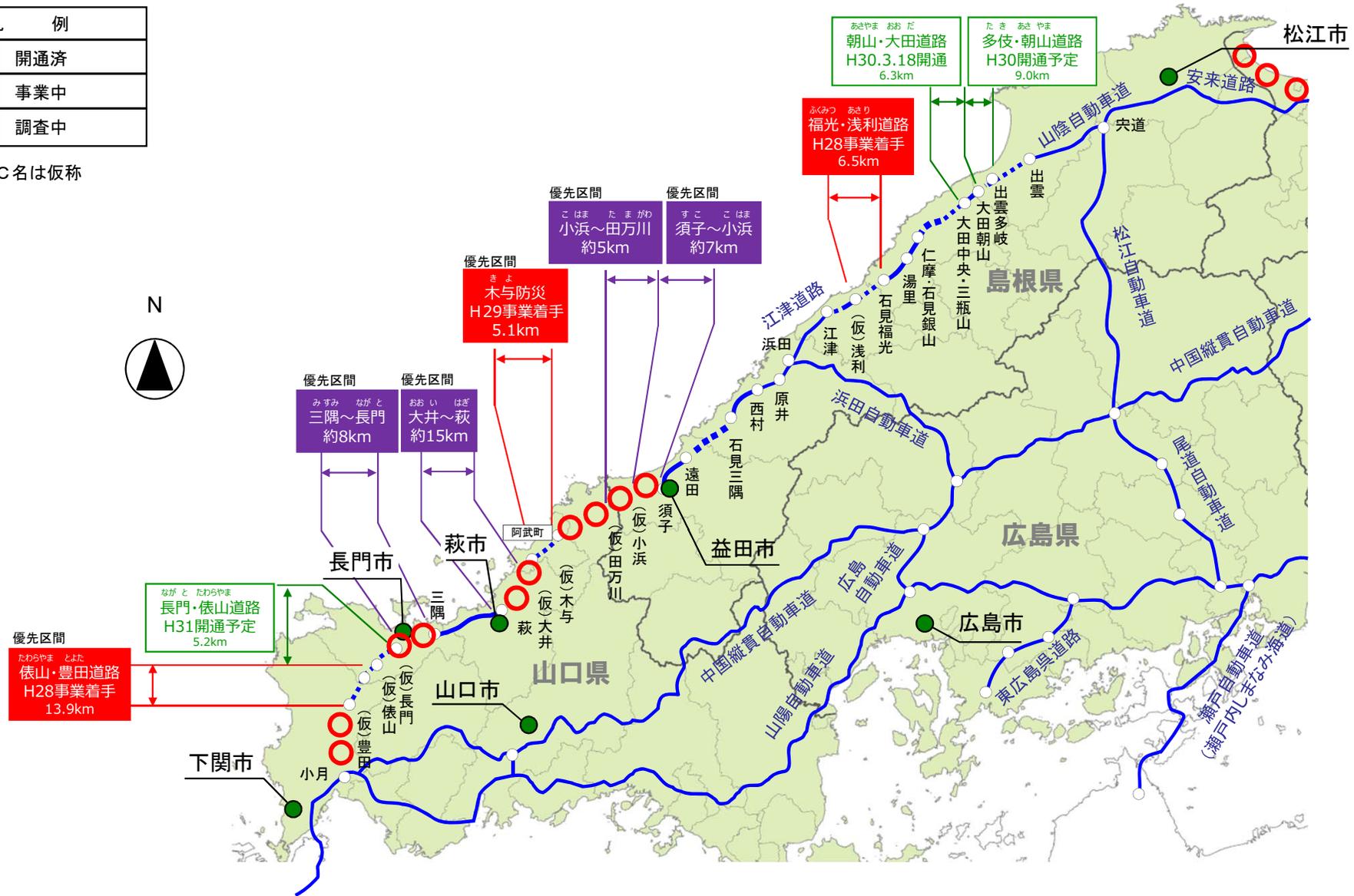


1-2. 山陰道（島根県、山口県区間）の進捗

- 大井～萩間はH29年11月からルート帯案を検討する際に配慮すべき事項等について意見聴取を実施。
- 三隅～長門間は、平成30年2月に第1回地方小委員会を開催。
- 小浜～田万川はH29年8月の小委員会において、須子～小浜間を優先区間に追加し計画段階評価を実施中。

| 凡 例 | |
|-----|-----|
| | 開通済 |
| | 事業中 |
| | 調査中 |

※事業中のIC名は仮称



1-3. 前回審議内容

■平成29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29年8月22日（火） 開催

主な議事：

- ①第1回意見聴取の結果 ②政策目標の設定 ③対応方針（原案）の検討

■前回審議にあたって主な指摘事項と対応状況

| 指摘事項 | 対応状況 |
|--|---|
| ・今後手続きを進めるうえで、同様のアンケートが繰り返されていることから、「須子～小浜」の第1回意見聴取の必要性については再検証すること。 | ・これまでの意見聴取結果を活用し、「須子～小浜」の第1回意見聴取を省略 ※H27.2 須子～萩間 優先区間絞り込み H28.11 小浜～田万川間 第1回意見聴取 (いずれも旧益田市、旧田万川町、旧須佐町を含む範囲で実施) |

1-4. 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)

【平成27年4月】

優先区間絞り込み

中国地方小委員会

■地域、道路、交通の状況と課題

■優先区間絞り込みの観点
道路の現状・課題の整理
意見聴取の結果

■優先整備区間(案)の検討、選定

【平成28年6月】

中国地方小委員会
(第1回)

■計画段階評価手続きの進め方、スケジュール(案)

■地域、道路の状況と課題

■意見聴取方法

【H28年11月～12月】

意見聴取
(第1回)

○地域、道路の課題
○山陰道を整備する上での配慮事項

◆意見聴取方法
《ヒアリング》
対象者：
関係自治体・団体
企業
《アンケート》
対象者：地域住民
企業等
道路利用者等

【H29年8月】

中国地方小委員会
(第2回)

■計画段階評価の検討の流れ
■第1回意見聴取の結果
■政策目標の設定
■対応方針(原案)の検討
(「須子～小浜」を優先区間として追加)

(今回)

【H30年11月】

中国地方小委員会

■地域と道路の状況と課題・
政策目標の再整理等

■評価項目の設定等

■比較ルート案(複数案)等

■(概略ルート、構造等)等
対応方針案

意見聴取

対応方針の決定
(概略ルート、構造等)

地方小委員会

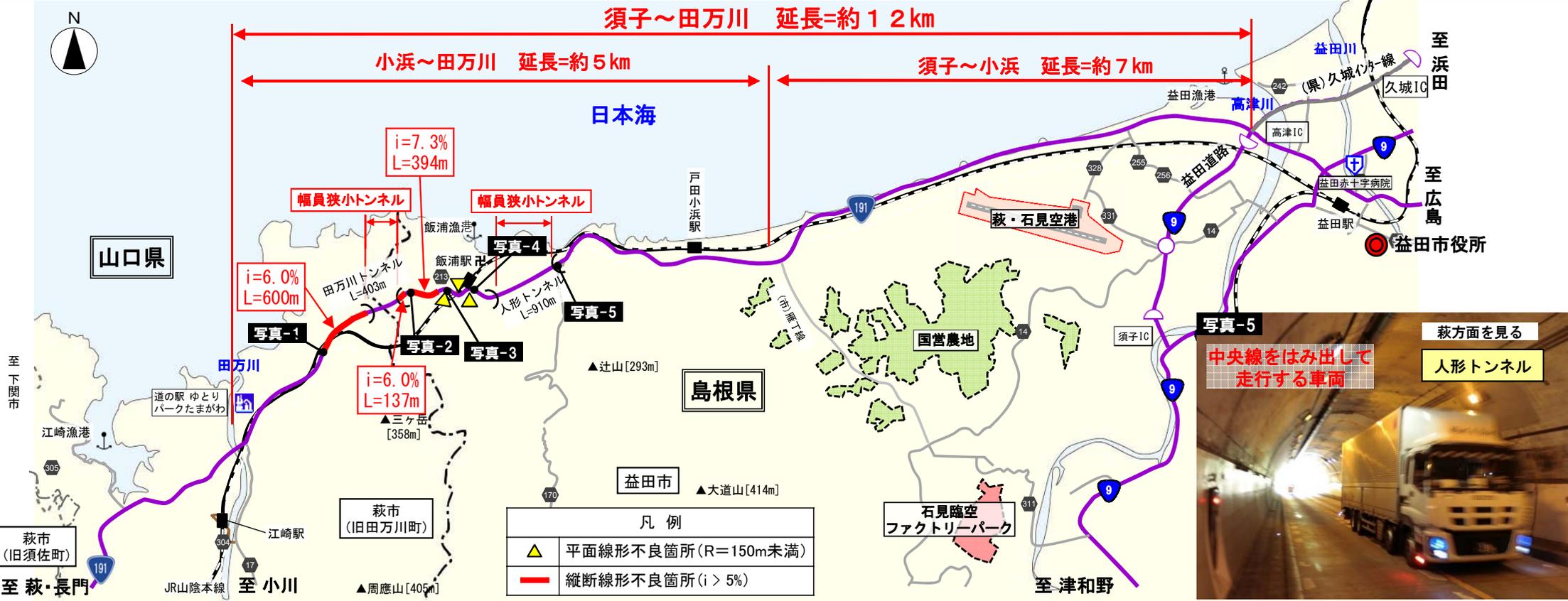
※各段階で随時自治体と調整

2. 道路の状況と課題（再整理）

2. 道路の状況と課題

1) 構造不良

- 小浜～田万川区間の県境付近には急カーブ、急勾配区間が存在し、安全・快適な走行を阻害している。
- また、トンネル内の幅員が狭く、大型車は徐行や中央線を越えた走行となっている。



2. 道路の状況と課題

2) 事故

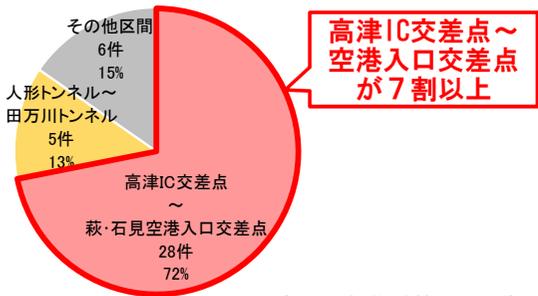
- 須子～小浜間では、死傷事故率が全国平均(68.6件/億台キロ)を上回っている箇所が7箇所存在する。
- 発生箇所は、高津IC交差点～萩・石見空港入口交差点に集中して発生している。
- 小浜～田万川間では、構造不良箇所が連続する区間において、死亡事故が発生している。

■国道191号の死傷事故発生状況 (H25～H28)



■国道191号の事故件数 (H25～H28)

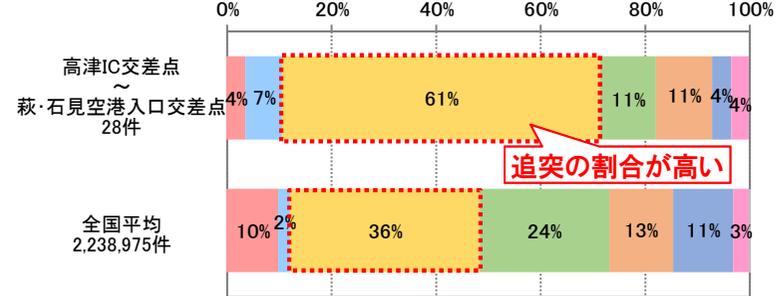
▼須子～田万川の事故件数の内訳



高津IC交差点～
空港入口交差点
が7割以上

■死傷事故特性

▼事故類型



追突の割合が高い

| 凡例 | |
|----|--|
| | 縦断線形不良箇所 (i > 5%) |
| | 平面線形不良箇所 (R=150m未満) |
| | 事故による全面通行止め発生箇所 (H19～H28) |
| | 死傷事故発生箇所: 全39件 (H25～H28) (田万川～高津IC交差点) |
| | 死亡事故発生箇所: 全3件 (H19～H28) |
| | 死傷事故率が全国平均を上回る箇所 |

※事故件数集計範囲: 国道191号高津IC交差点～ゆとりパーク田万川道の駅前交差点

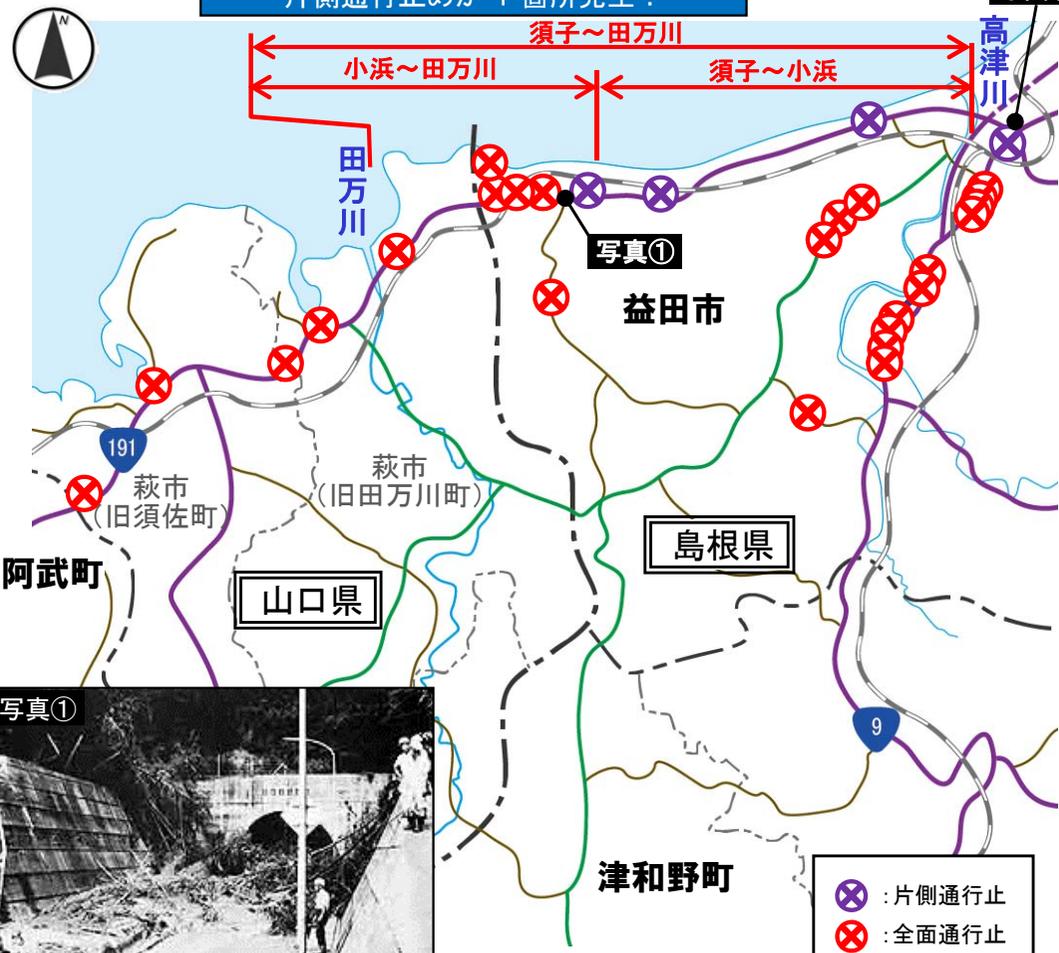
2. 道路の状況と課題

3) 災害① ～過去の大規模災害（昭和18年9月、昭和47年7月、昭和58年7月）～

- 当該地域において過去より災害が発生しており、昭和58年7月には、集中豪雨に伴う甚大な被害が発生。
- 国道191号で全面通行止めが9箇所発生し、5日間通行が遮断された。
- 昭和18年水害、昭和47年水害では、高津川の氾濫により国道191号の浸水被害が発生。

【昭和58年7月災害による通行止め発生箇所（益田以西）】

国道191号で、全面通行止めが9箇所、
片側通行止めが3箇所発生！
国道9号で、全面通行止めが10箇所、
片側通行止めが1箇所発生！



写真②

写真①

写真①



小浜地区被災状況(S58.7)

資料：「昭和五十八年七月豪雨災害誌」（建設省中国地方事務局）
「昭和五十八年七月豪雨災害の記録」（島根県）

【過去の大規模災害】

| 発成年月 | 発生原因 | 主な被災地 | 被害状況 | |
|---------|------|------------------|--|---|
| 昭和18年9月 | 台風 | 島根県全域 | [島根県] 死者412名 浸水家屋33,678棟 | 全壊家屋1,970棟 流出家屋2,246棟 |
| 昭和47年7月 | 梅雨前線 | 島根県全域 | [島根県] 死者26名 浸水家屋38,294棟 | 全壊家屋559棟 流出家屋95棟 |
| 昭和58年7月 | 梅雨前線 | 島根県全域 (特に県西部) | [島根県] 死者行方不明者107名 浸水家屋18,216棟 | 全壊家屋1,372棟 流出家屋308棟 |
| 平成25年7月 | 梅雨前線 | 島根県西部 山口県北部 | [島根県] 死者行方不明者1名 全壊家屋2棟 浸水家屋117棟 | [山口県] 死者行方不明者3名 全壊家屋52棟 浸水家屋1,807棟 |

資料：昭和18年「しまねの砂防」
昭和47年、昭和58年「高津川」の主な災害」(国土交通省水管理・国土保全局)
平成25年「平成25年山口・島根豪雨及び台風18号災害に関する調査」(国土技術政策総合研究所)

▼昭和18年水害の氾濫区域

- ・甚大な降雨量による大暴風雨災害。
- ・山陰本線が不通のうえ国道が各地で寸断された。



(資料：「30年のあゆみ」(建設省浜田工事事務所)

▼昭和47年水害の氾濫区域

- ・高津川流域において既往最大流量の洪水。
- ・堤防決壊など被害が続出し、市民生活や地域経済活動に甚大な影響を与えた。

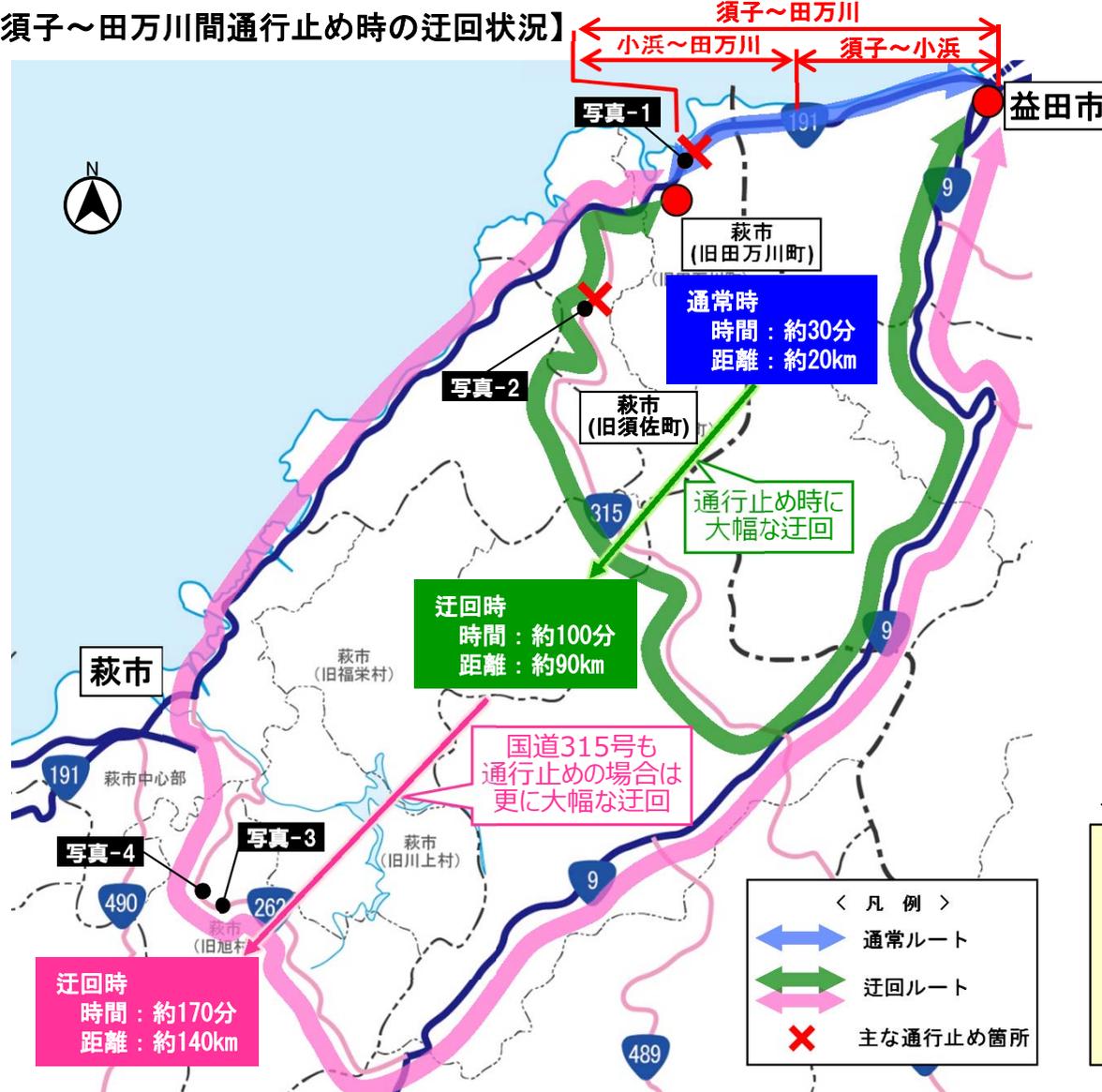


(資料：「昭和四十七年七月豪雨災害誌」(建設省中国地方建設局))

2. 道路の状況と課題

4) 迂回路

- 当該区間の国道191号には代替路が無く、通行止めが発生した場合、大幅な迂回を強いられる。
- 平成25年7月28日の豪雨災害時には、国道191号の小浜～田万川間に加え、国道315号が通行止めとなったため、通常時に比べ5倍以上もの大幅な迂回となった。



▲ 災害発生状況 (H25.7.28)



▲ 迂回路の状況 (国道262号)

< 第1回意見聴取 (H28.11~12) >

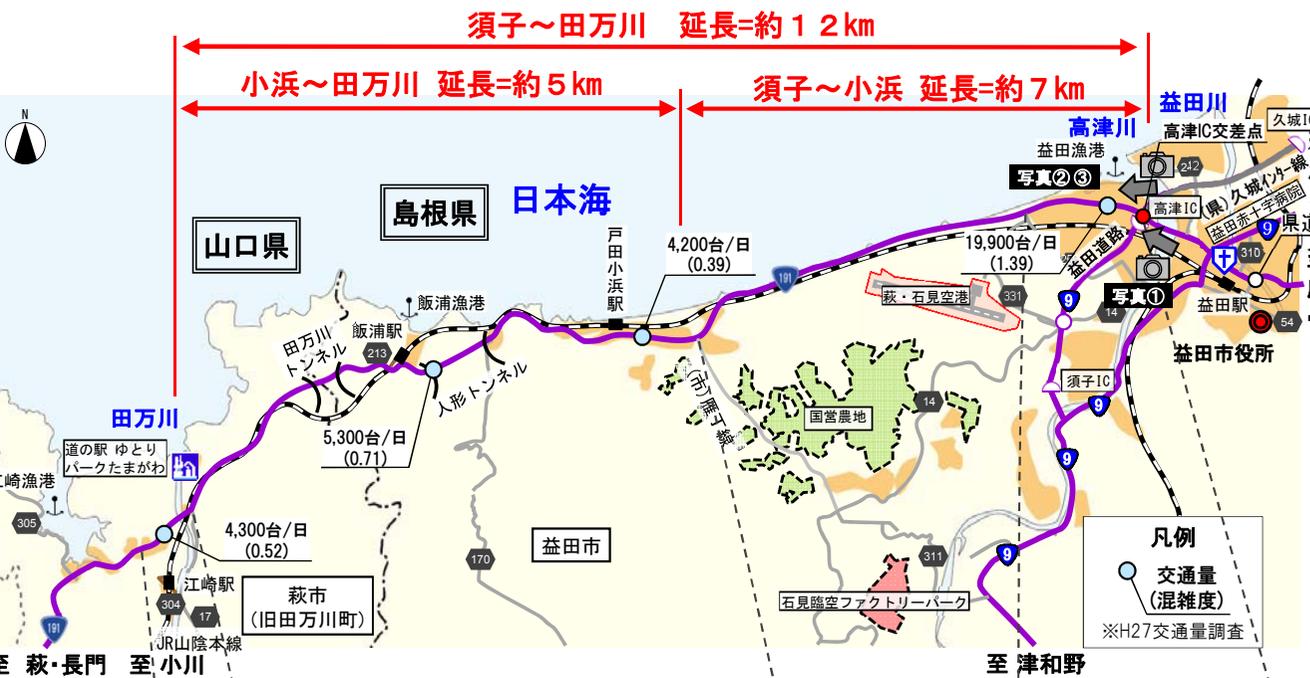
- ・通行止めになった場合、大きな迂回を強いられ、その迂回路も危険な場合が多い。
 (住民：旧田万川町)
- ・迂回路が狭い旧道しかなく、緊急車両の走行が困難。
 (益田広域消防本部)
- ・H25年災害時には、通行止めで鋼材が届かない等材料搬入に影響があった。
 (石見臨空ファクトリー内企業)
- ・通行止め時の迂回路がなく、解除を待つしかない状況。
 (路線バス事業者)

※H22道路交通センサス混雑時旅行速度を用い算出

2. 道路の状況と課題

5) 渋滞

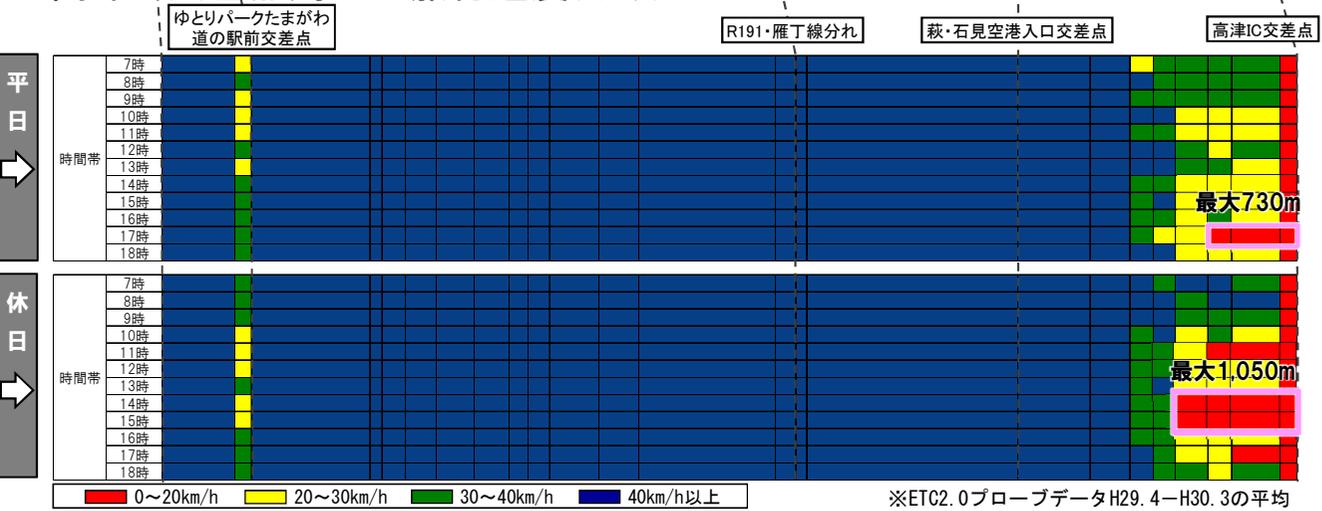
- 高津IC交差点を先頭に、慢性的な速度低下が発生。
- 周辺商業施設の利用が集中する夕方時間帯には、最大1,000m以上の渋滞が発生。



■高津IC交差点周辺の商業施設の交通状況



■高津IC交差点周辺の旅行速度(下り)



■渋滞発生状況



<第1回意見聴取(H28.11~12)>

- ・益田への病院搬送を考えると高津付近の混雑・渋滞の課題もあるし、迂回路がない課題も残る。高速道路ネットワークの検討してほしい。(萩市消防本部)
- ・益田~小浜間が混雑するので、そちらを何とかしてほしい。(JALまね西いわみ)

3. 地域の状況と課題（再整理）

3. 地域の状況と課題

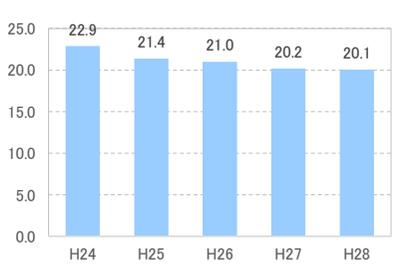
1) 農業（農産品）

- 益田市は農業が盛んであり、果樹、野菜、畜産等が大規模に展開されており、近年の農作物産出額は横ばい。
- 益田市の特産品であるメロンは県内出荷額の約6割、ぶどうは約2割を占める。
- 萩市においても、旧田万川町の特産品である桃は、県内の約8割を占める。
- これらの農作物の販路拡大には市場への速達性の向上と走行性の向上が課題である。

【国営農地開発事業】

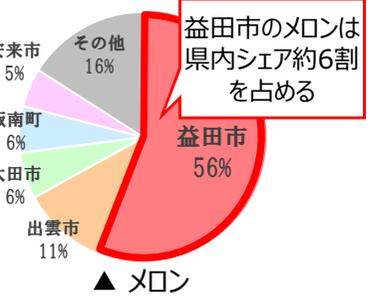
- ・旧農林省が食料自給率アップと農業の大規模化を目的に、1970年代から30年続けた農地造成
- ・事業費負担金は国が70～80%、都道府県が10～25%、市町村と農家が各3～5%
- ・事業化は全国で176地区、**島根県内では3地区**
- ・益田地区は、**約420haと県内最大の農地開発**で、主な作物は果樹（125ha）、野菜（53ha）、ケール（75ha）
- ・個別経営が主体であるが、株式会社、合同会社、農業法人などの組織体10社も参入

▼ 益田地域の農作物産出額の推移

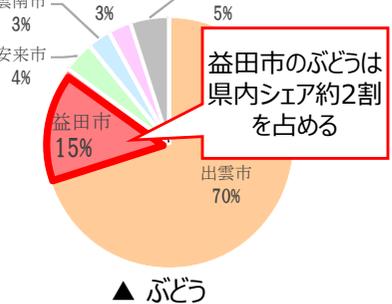


(資料/益田地域の農業の概要(島根県))

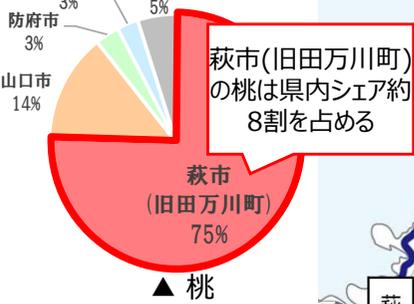
▼ 島根県内シェア



▼ 島根県内シェア

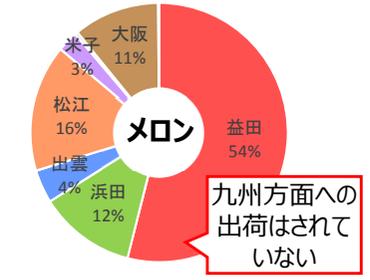


▼ 山口県内シェア



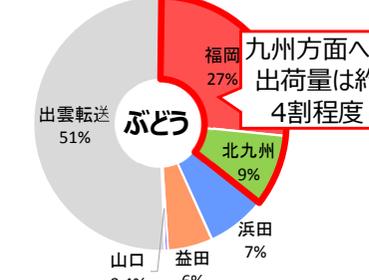
資料:H18作況調査(ぶどう、メロン)、H15作況調査(桃)

▼ H27益田市のメロンの地域別出荷先



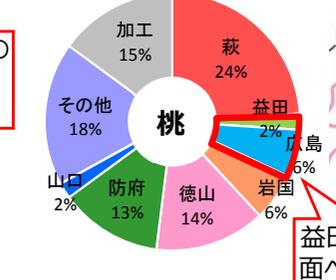
資料:H28JALまね西いわみ提供

▼ H27益田市のぶどうの地域別出荷先



資料:JALまね西いわみ提供

▼ H27萩市のももの地域別出荷先



資料:H28JAあぶらんど提供



(資料/JAグループ熊本・農林水産部農畜産振興課(益田市))
※九州市場では熊本の農産物が主力との意見を踏まえ比較対象として抽出

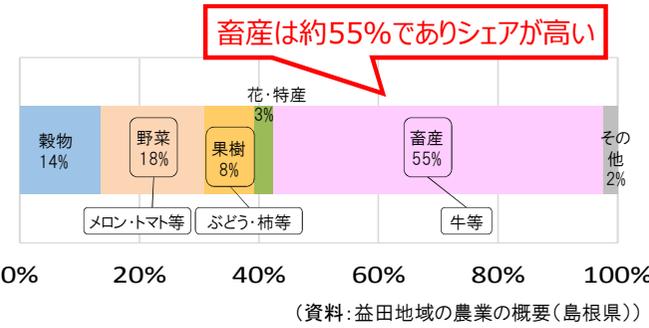
- <第1回意見聴取(H28.11～12)>
- ・販路拡大の面では、九州地方に拡大したい。
 - ・出荷時期がずれることで、九州には市場がある。
 - ・配送時間が短縮されて路線便が増えることに期待している。(JALまね西いわみ)
 - ・農産物の出荷を考えた場合、小浜～田万川間のカーブ等の解消も重要。(JAあぶらんど萩)

3. 地域の状況と課題

3) 農業（畜産）

- 益田市の農業産出額において畜産は約6割を占める
- 肥育牛の飼料の多くを山口県下関港から輸入し、国道191号で毎日コンテナ輸送をしているが、H25.7の災害時には通行止めにより飼料が底をつく危機的状況が発生。
- 牧場の安定した運営には、輸送路の確実性の確保が課題。

【益田市の農業産出額の内訳（H28）】

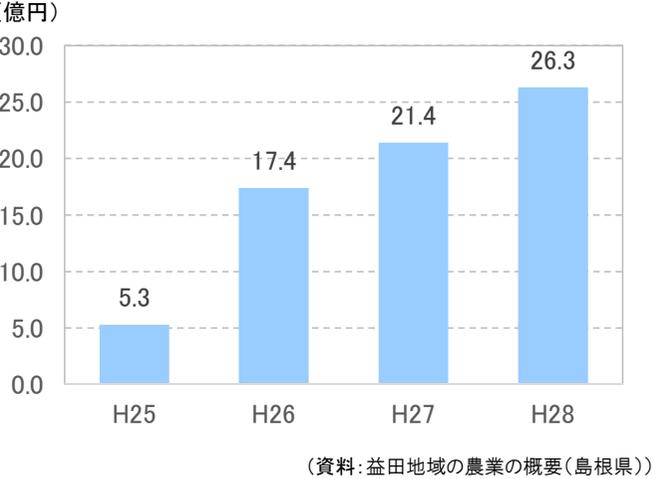


畜産は約55%でありシェアが高い

【松永牧場における入出荷経路】



【益田市の畜産出荷額の推移】



<第1回意見聴取（H28.11~12）>

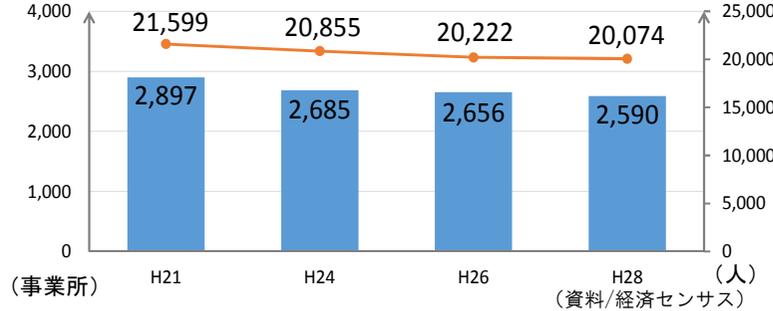
・H25年災害の時は入荷や出荷経路が通行止めとなったため、飼料が底をつき危機的状況となった。国道191号の脆弱性は課題である。
(牧場事業者)

3. 地域の状況と課題

4) 企業立地

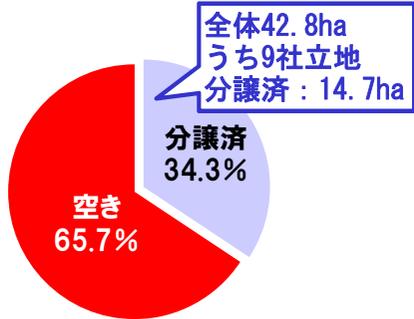
- 益田市の事業所数及び従業員数は近年減少傾向。
- 石見臨空ファクトリーパークは平成9年に分譲開始しているが、分譲率34%と企業立地が進んでいない。
- 新規企業の立地や立地企業の事業拡大には、輸送の効率化や通勤圏の拡大をするための速達性の向上が課題である。

【益田市の事業所数と従業員数の推移】



【石見臨空ファクトリーパーク】

- ・1997年分譲開始の益田市内唯一の工業団地
- ・2010年産業支援センター（益田市）を設立し、新規企業立地促進に取り組んでいる。
- ・島根県未来投資促進基本計画において、地域経済牽引事業の促進を図るべき区域（重点促進区域）の一つとして指定されている。
- ・益田市総合戦略において雇用創出目標（5年間で170人）に向けた推進施策として、当工業団地への企業誘致を掲げている。



資料：(工業団地分譲率)島根県 商工労働部 企業立地課調べ (H30.4時点)

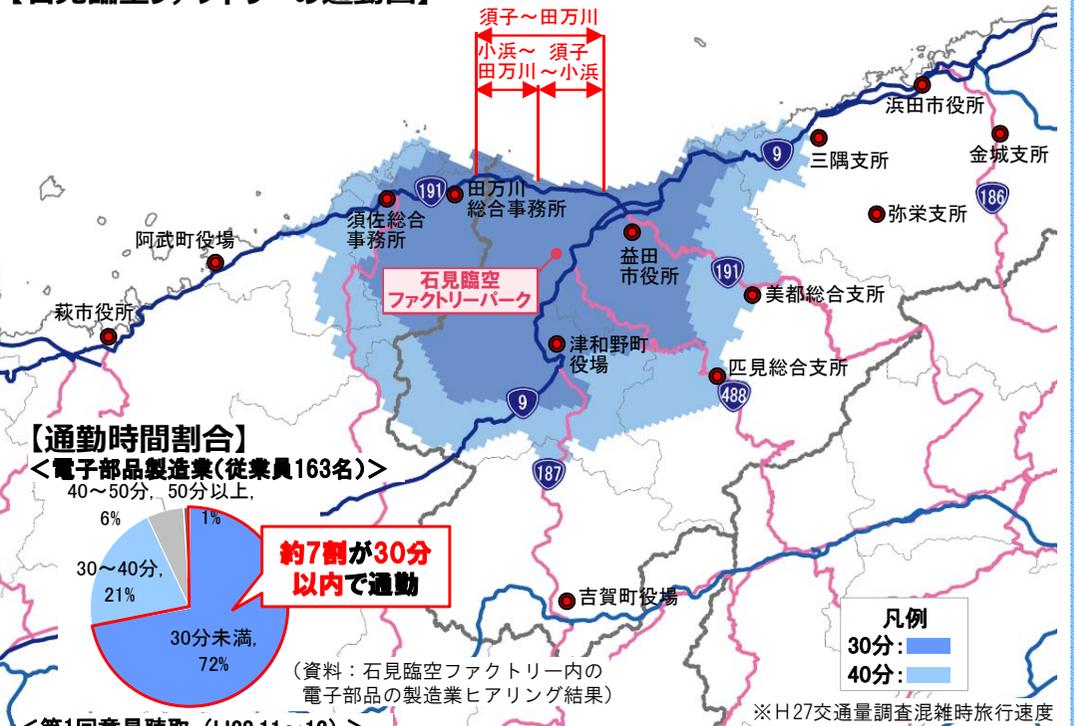
【ファクトリーパークへの物流状況】



<第1回意見聴取 (H28.11~12)>

- ・益田工場の規模を拡張し、九州方面への出荷を取り扱う計画が以前あったが、物流がネックで立ち消えた。(ファクトリーパーク内企業)
- ・ファクトリーパークがある企業の進出候補地となったが、交通手段が不便であったことが候補から外れた要因の一つとなった。(益田市産業支援センター)

【石見臨空ファクトリーの通勤圏】



<第1回意見聴取 (H28.11~12)>

- ・生産の需要はたくさんあるが、人手が追いついていないのが問題。従業員を確保する上で、通勤圏の拡大が課題であり、他の企業も同じ問題を抱えている。(ファクトリーパーク内企業)

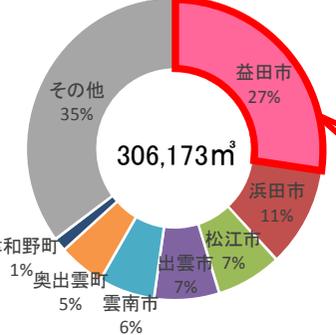
3. 地域の状況と課題

5) 林業

- 益田市の林業の素材生産量は県内シェア約3割を占めており、益田市内で建築材やチップに加工され、各地へ出荷されている。
- 島根県の「森林と林業・木材産業の長期ビジョン」では、バイオマス発電推進による燃料チップの需要増加が見込まれており、益田市ではチップの生産拡大を図っている。
- 生産性向上に向けた輸送の効率化を行うための、速達性の向上及び走行性の向上が課題。

【木材関連の入荷ルート】

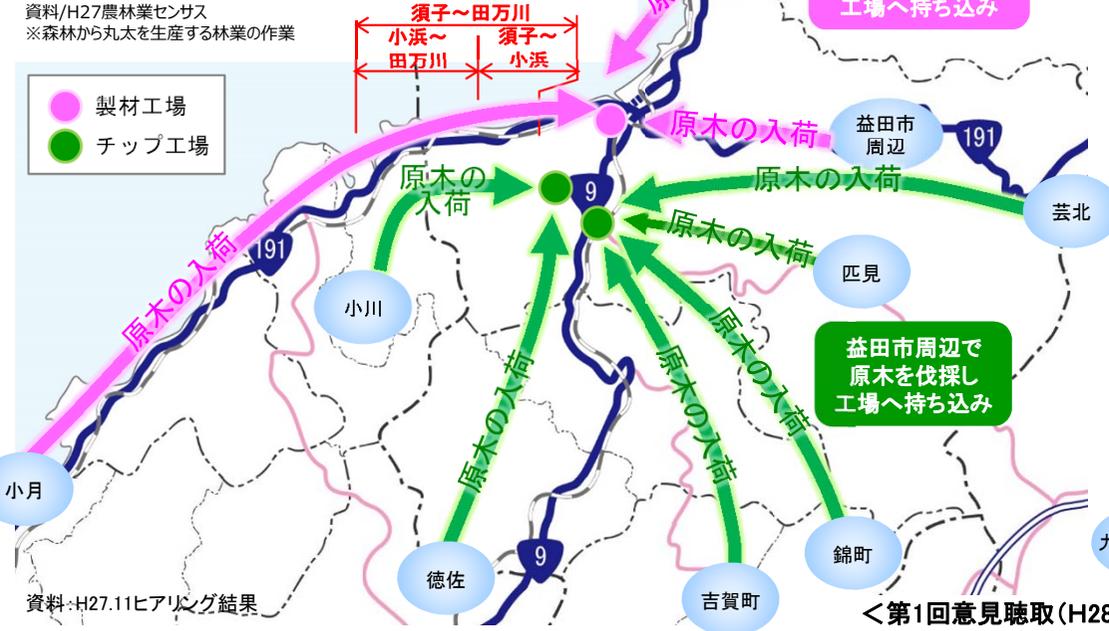
＜島根県の木材の素材生産量※のシェア＞



益田市は県内シェア約3割を占め林業が盛ん



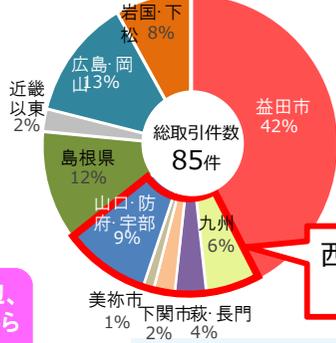
▲原木の運搬



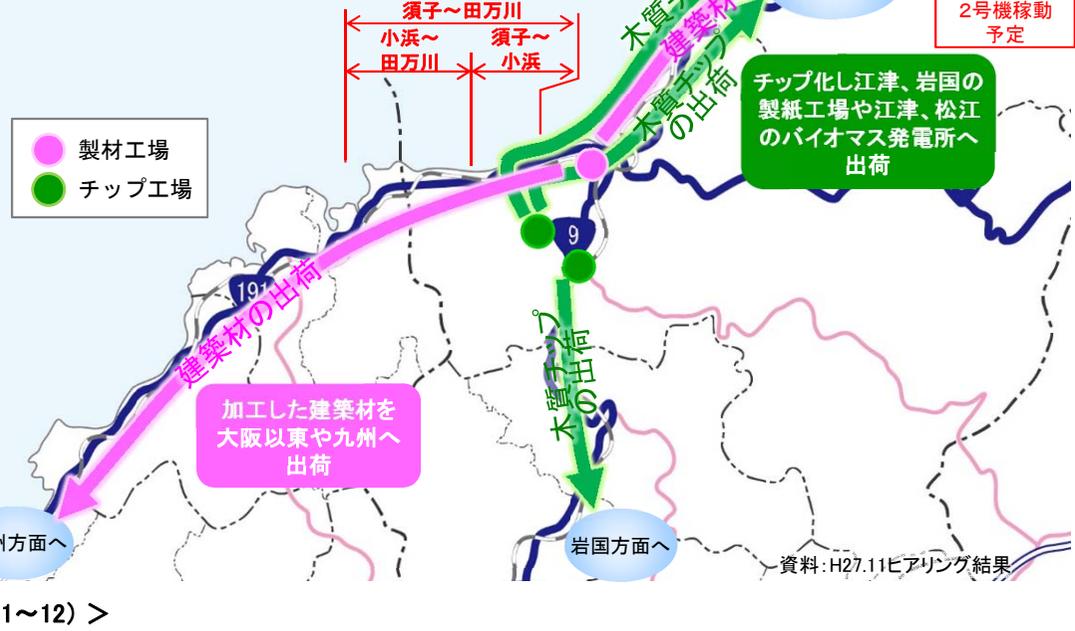
資料：H27.11ヒアリング結果

【木材関連の出荷ルート】

＜益田市の材木・木製品関連企業の地域別取引先＞

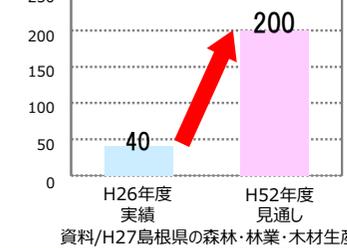


西方面との取引が約2割を占める



資料：H27.11ヒアリング結果

＜島根県産の燃料チップ用原木の供給の見通し＞



▲木質チップ(島根県HPより)

資料/H27島根県の森林・林業・木材生産

＜第1回意見聴取(H28.11~12)＞

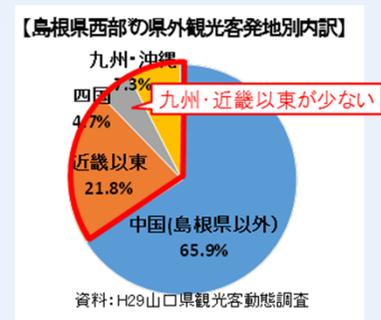
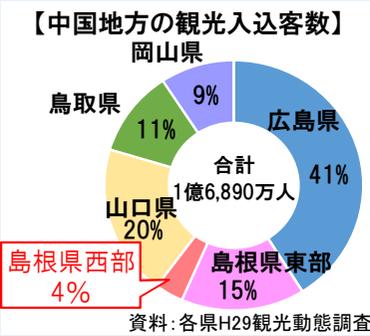
- ・道路が整備できれば、販売エリアが広がると思う。現状では輸送コストがネックである。(森林組合)
- ・林業の輸送は原木、製材等大きなトラックで輸送する事が多いため、人形トンネルの狭さは輸送上厳しい。(森林組合)

3. 地域の状況と課題

6) 観光

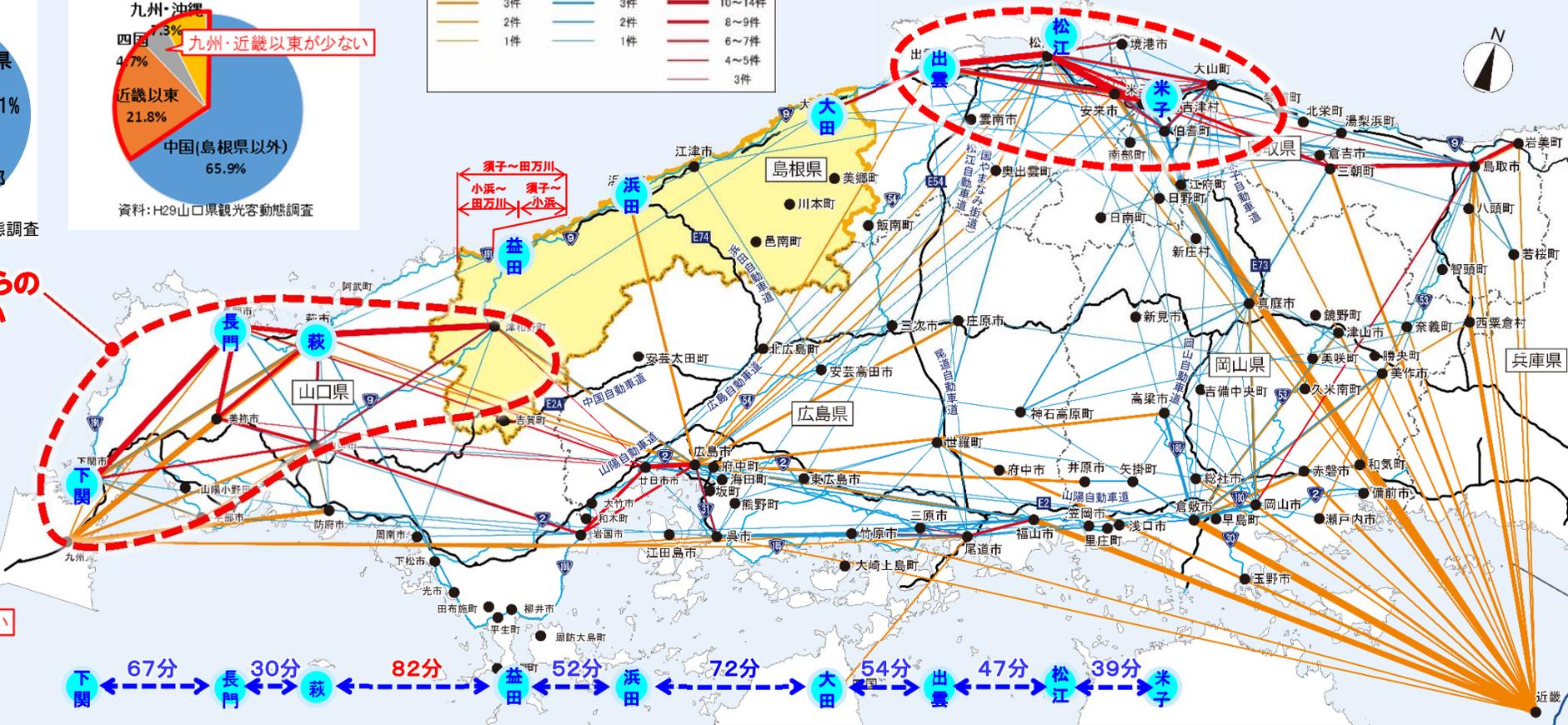
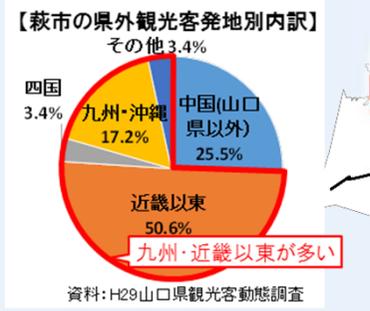
- 島根県西部地域の観光客数の割合は、中国地方全体の4%程度と低く、観光ツアーも空白地となっている。
- 萩市までは、九州、近畿以東からの観光客の割合が高いが、島根県西部には周遊範囲の拡大はなされていない。
- 周遊範囲を拡大し観光入込客数を増加するには、都市間(観光地間)の速達性の向上が課題。

【観光ツアーの地域間の周遊状況】



| 色 | 件数 |
|---|--------|
| 赤 | 20件以上 |
| 赤 | 15~19件 |
| 赤 | 10~14件 |
| 赤 | 8~9件 |
| 赤 | 6~7件 |
| 赤 | 4~5件 |
| 赤 | 3件 |
| 赤 | 2件 |
| 赤 | 1件 |
| 青 | 6件以上 |
| 青 | 4~5件 |
| 青 | 3件 |
| 青 | 2件 |
| 青 | 1件 |
| 黄 | 6件以上 |
| 黄 | 4~5件 |
| 黄 | 3件 |
| 黄 | 2件 |
| 黄 | 1件 |

九州・近畿以東からの周遊観光が多い



<第1回意見聴取(H28.11~12)>

※島根県西部:大田市、川本町、美郷町、邑南町、江津市、浜田市、益田市、津和野町、吉賀町

(移動時間) H27道路交通センサス混雑時旅行速度を用い算出

(資料/国内大手観光会社のうち、JTB、日本旅行、クラブツーリズム3社のHP掲載情報(2018.4.26時点)を基に、中国地方内の観光地を含むツアー305件を集計)

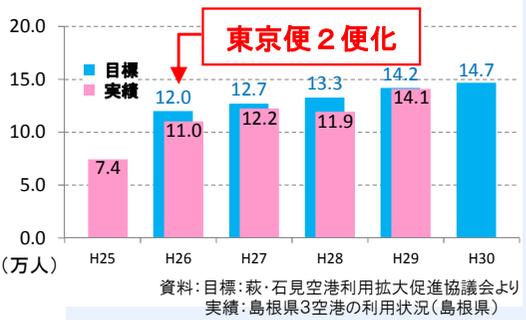
- ・ながと路観光連絡協議会(長門市、萩市、美祢市、阿武町、津和野町、益田市)があるが、アクセスが一番問題と認識している。(萩市観光協会)
- ・山陰道の整備により拠点間の結びつきが強まることで、観光客の選択肢が増えるとともに、観光地としての魅力が高まる。(萩市観光協会)
- ・萩方面への利便性が向上すれば、貸し切りバスの利用も上がると考える。萩へのアクセス環境を向上し、小都市間の連携を進めて行く必要がある。(路線バス事業者)

3. 地域の状況と課題

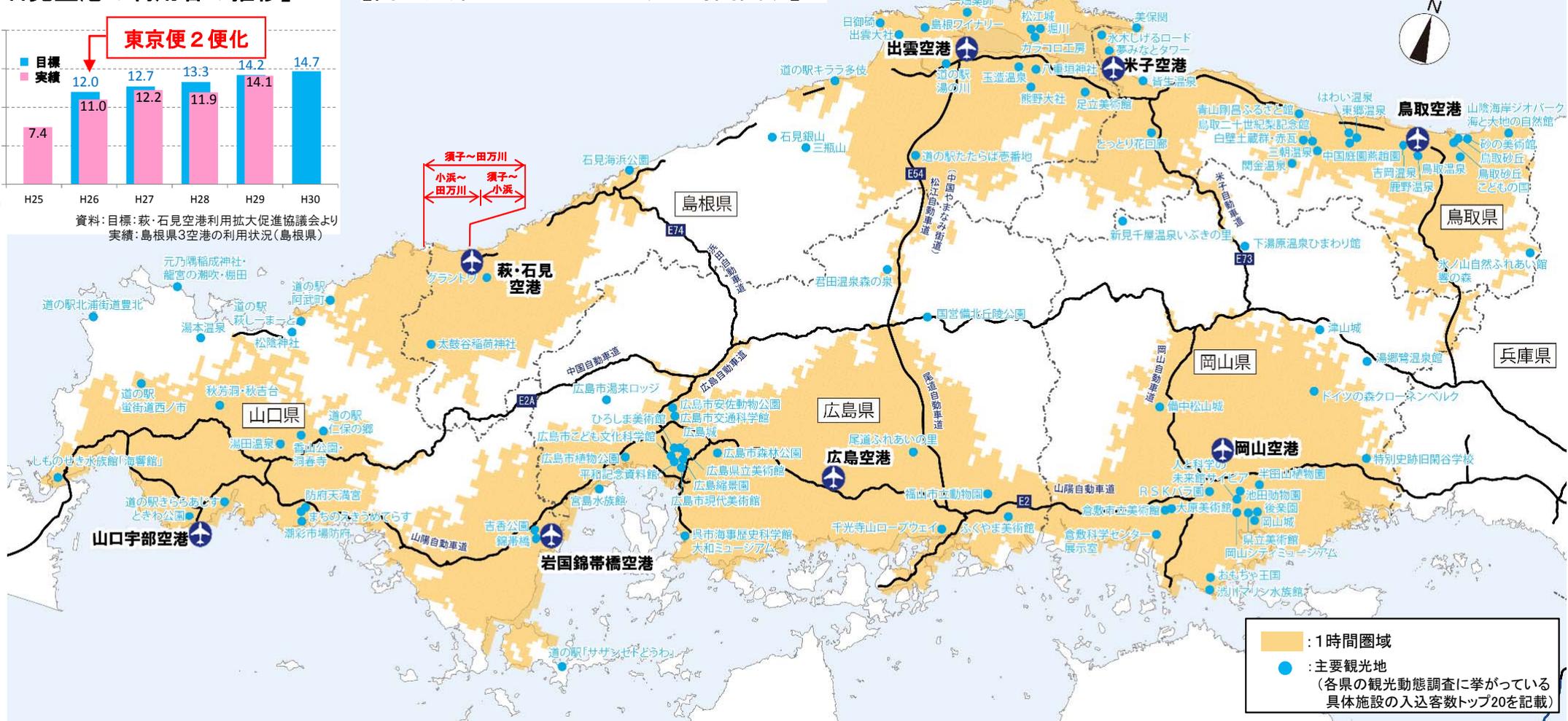
7) 観光（萩・石見空港）

- 萩・石見空港の利用者数は、東京便2便化以降は微増しているものの、目標の利用者数は達成できていない。
- 萩への来訪のゲートウェイとして、萩・石見空港の活用への期待はあるが、アクセス性が悪く利便性に劣る。
- 空港利用者の拡大には、観光地からの速達性の向上や、連続した高速道路ネットワーク接続によるアクセス性の向上が課題。

【萩・石見空港の利用者の推移】



【高速道路ネットワークと空港1時間圏域】



< 第1回意見聴取(H28.11~12) >

(移動時間) H27道路交通センサス非混雑時旅行速度を用い算出

・萩・石見空港が萩への玄関口の一つとなっているが、小郡萩道路の開通によって、山口宇部空港や、新山口駅の方がアクセスが良くなっている。

・萩・石見空港は萩市への来訪のゲートウェイとして重要であり、山陰道による移動の効率化により、萩・石見空港から萩を周遊し、山口宇部空港から出るといった観光ルートを選択肢向上に期待している。

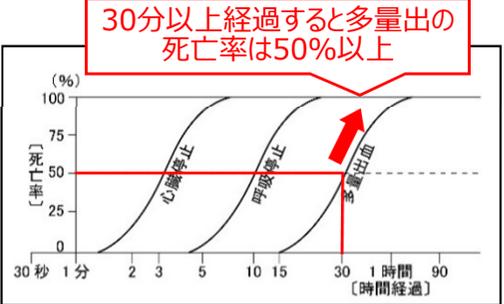
(萩市観光協会)

3. 地域の状況と課題

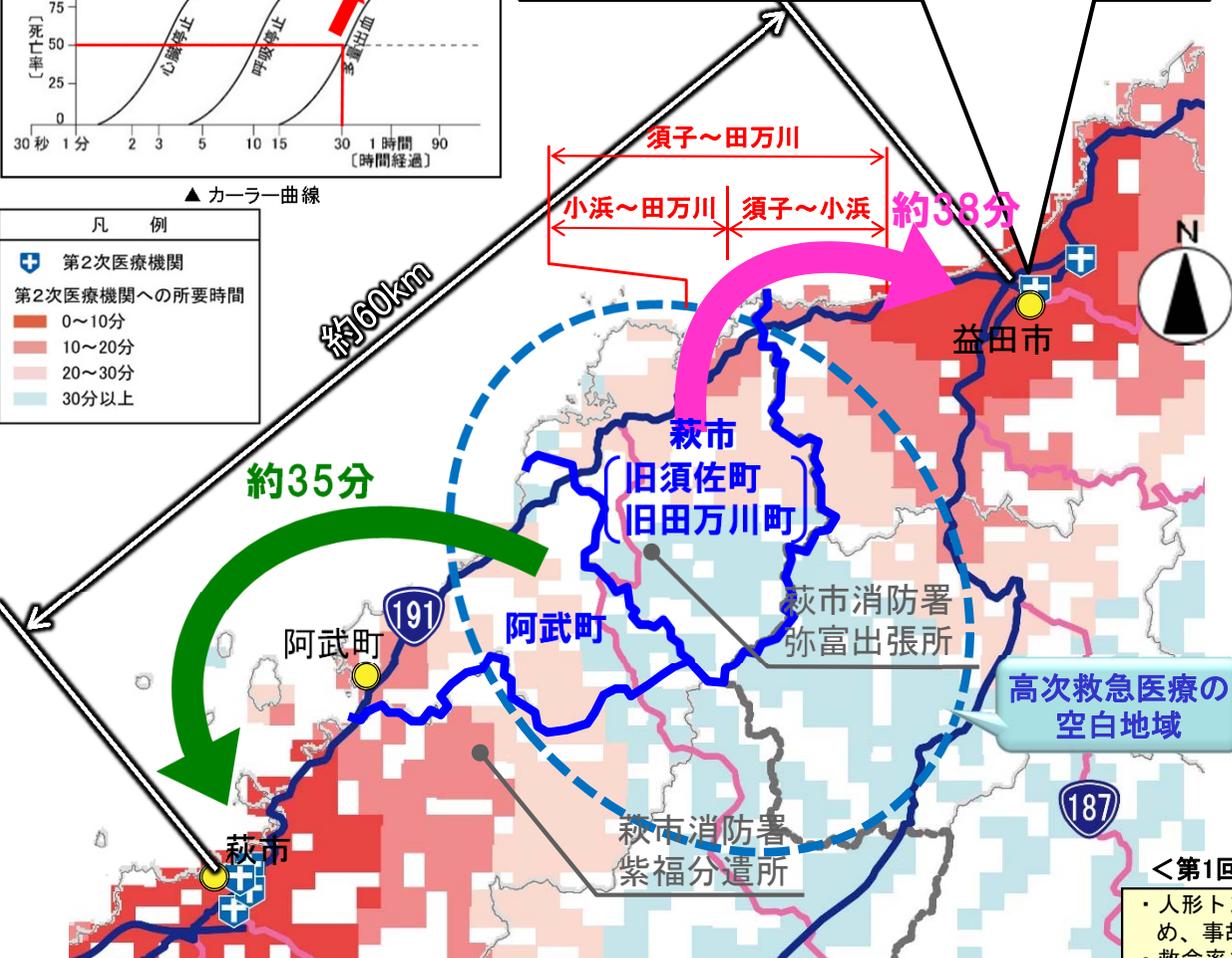
8) 医療

- 旧須佐町・旧田万川町及び阿武町には救急搬送に30分以上を要する高次救急医療の空白地域があり。
- 県境を跨いだ広域搬送は国道191号で行うが、周辺に迂回路がないため通行止め時の患者への影響が大きい。
- 救命率を向上し、確実な搬送を行うには、救急医療機関への速達性の向上及び代替路の確保が課題。

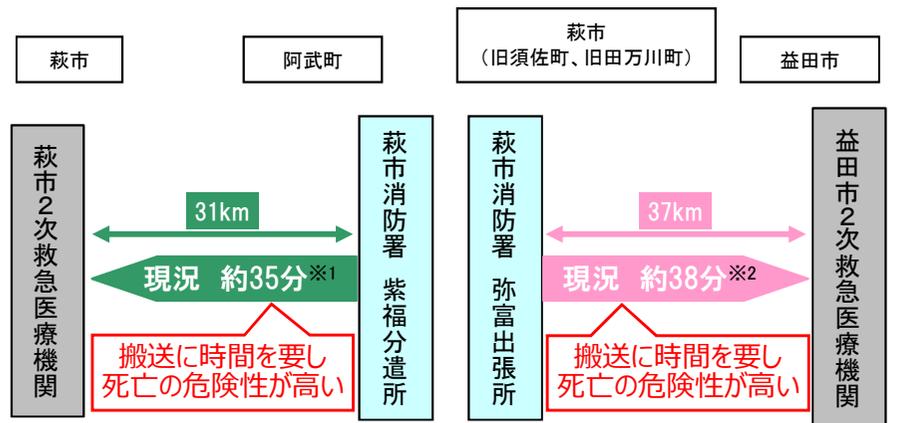
【高次救急医療機関の立地状況】



■ 益田赤十字病院
 (新病院 平成28年1月開院)
 ・新病院において特に強化する機能の柱:
 救急医療、脳卒中、急性心筋梗塞
 ・災害拠点病院として耐震化
 ・平成20年11月から休止していた里帰り分娩を平成26年12月から再開

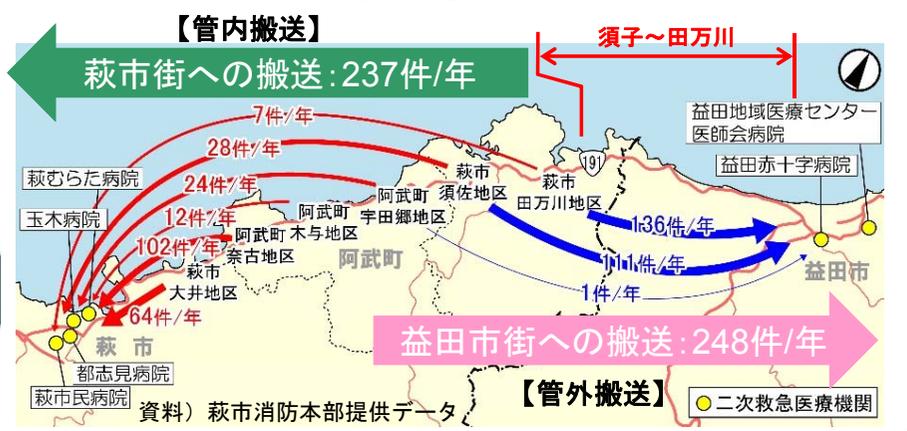


【高次救急医療機関への搬送時間】



※1 萩市消防署紫福分遣所→阿武町役場→都志見病院 ※2 萩市消防署弥富出張所→田万川総合事務所→益田赤十字病院
 ※H27道路交通センサス規制速度を用い算出

【国道191号経由の救急搬送実態(H28年度実績)】



<第1回意見聴取(H28.11~12)>

- ・人形トンネルでは幅員も狭く暗いため、事故の懸念が高い。更に迂回する道路が周辺にないため、事故が発生した場合の影響が大きい。
- ・救命率を向上していくためには1分1秒を争う搬送が求められるが、患者への影響を考えると、この区間は、速度をある程度下げて走行せざるを得ない。(萩市消防本部弥富出張所)

※H27道路交通センサス規制速度を用い算出

4. 政策目標（再整理）

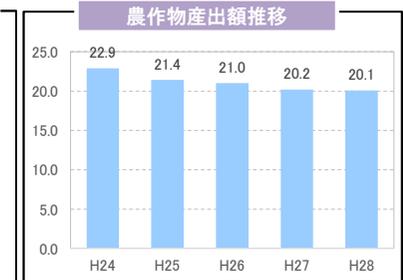
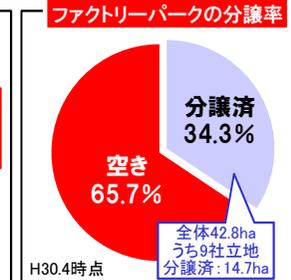
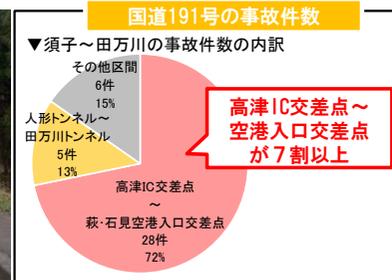
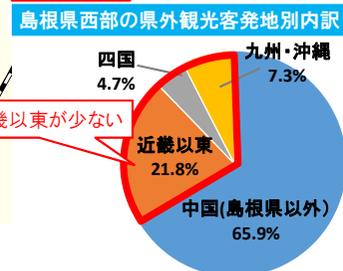
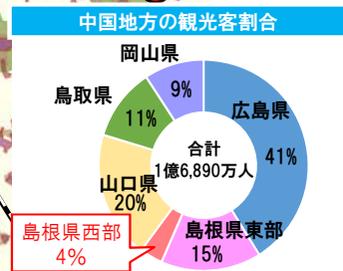
4-1. 政策目標（整備方針の検討）

| 目標策 | 通行止め時に機能するネットワークの確保 | 安全性・走行性の向上 | 産業の活性化 | 観光振興の促進 | 救急医療機関への速達性、確実性の確保 |
|----------|--|--|--|--|---|
| 地域の課題・道路 | <ul style="list-style-type: none"> 要防災対策箇所、飛砂区間、土砂災害警戒区域、洪水浸水想定区域が点在。 昭和58年災害、平成25年災害では、崩落や浸水による長時間の通行止めが発生。 通行止め発生時には、大幅な迂回を強いられ市民生活及び企業活動に支障。 | <ul style="list-style-type: none"> 高津IC交差点～萩・石見入口交差点間で、死傷事故が集中。 小浜～田万川間で、道路構造の不良箇所、幅員狭小トンネルが点在。 小浜～田万川間で、道路構造不良区間及びトンネル内で死亡事故が発生。 | <ul style="list-style-type: none"> 益田市の特産農作物の販路拡大が進んでいない。 石見臨空ファクトリーパークの分譲率は34%と企業立地が進んでいない。 アクセス道路の確実性、走行性、速達性の低さが、企業立地や事業拡大及び販路拡大の支障。 | <ul style="list-style-type: none"> 島根県西部地域の観光入込客数は少なく、観光ツアーも空白地となっている。 萩市を訪れる九州や関東等の観光客が、島根県西部地域まで周遊を行わない。 観光地間の移動時間の長さや、空港へのアクセスのしにくさが、観光ツアー設定や、個人旅行者の周遊観光の支障。 | <ul style="list-style-type: none"> 萩市の須佐地区、田万川地区及び阿武町には救急搬送に30分以上を要する高次救急医療の空白地あり。 通行規制時の迂回や急カーブ等による患者への負担増加。 高津IC入口交差点付近の渋滞により救急医療機関への到着時間遅延リスクが発生。 |



| | |
|---|------------------------|
| ▲ | 平面線形不良箇所(R=150m未満) |
| — | 縦断線形不良箇所(>5%) |
| ⊗ | 要防災対策箇所 |
| × | 災害による通行規制発生箇所(H19～H28) |
| ✕ | 事故による通行止め発生箇所(H19～H28) |
| ★ | 死亡事故発生箇所(H19～H28) |
| ⊗ | 死傷事故率が全国平均を上回る区間 |
| ↔ | 速度低下区間(旅行速度20km/h以下区間) |
| ■ | 洪水浸水想定区域 |
| + | 高次医療施設 |

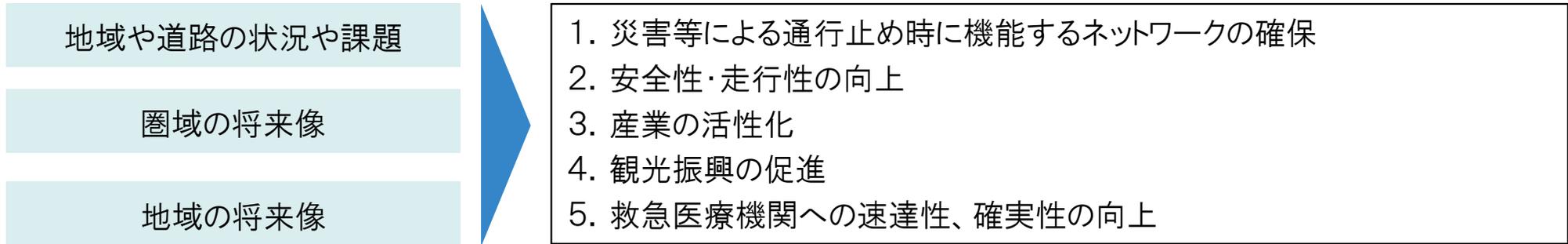
| | |
|---|-------------------|
| ■ | 土砂災害警戒区域(急傾斜地の崩壊) |
| ■ | 土砂災害警戒区域(土石流) |
| ■ | 土砂災害警戒区域(地すべり) |



4-2. 政策目標

■ 政策目標の設定

■ 地域の課題や自治体の総合計画を踏まえ、5つの政策目標を設定しこれらの目標を達成するための対策案を検討。



■ 対策案の検討

【通行止め時のネットワークの確保】

- ・ 通行止め時の代替路が確保されているか。
- ・ 要防災対策箇所及び洪水浸水想定区域を改善又は回避できるか。

【安全性・走行性の向上】

- ・ 構造不良箇所が改善され安全性、走行性が向上できるか。
- ・ 死傷事故率が全国平均を上回る箇所の緩和または回避ができるか。

【産業の活性化】

- ・ 交通混雑の緩和と回避ができ、企業活動や農産品輸送を支援する産業拠点への速達性が向上できるか。

【観光振興の促進】

- ・ 交通混雑の緩和と回避ができ、周遊性の向上を支援する観光拠点及び観光地間の速達性が向上できるか。

【救急医療機関への速達性・確実性の確保】

- ・ 交通混雑の緩和と回避ができ、救急医療機関への速達性が向上できるか。
- ・ 代替路が確保され、確実性が向上できるか。

○ 対策案を検討する上でのその他の配慮事項



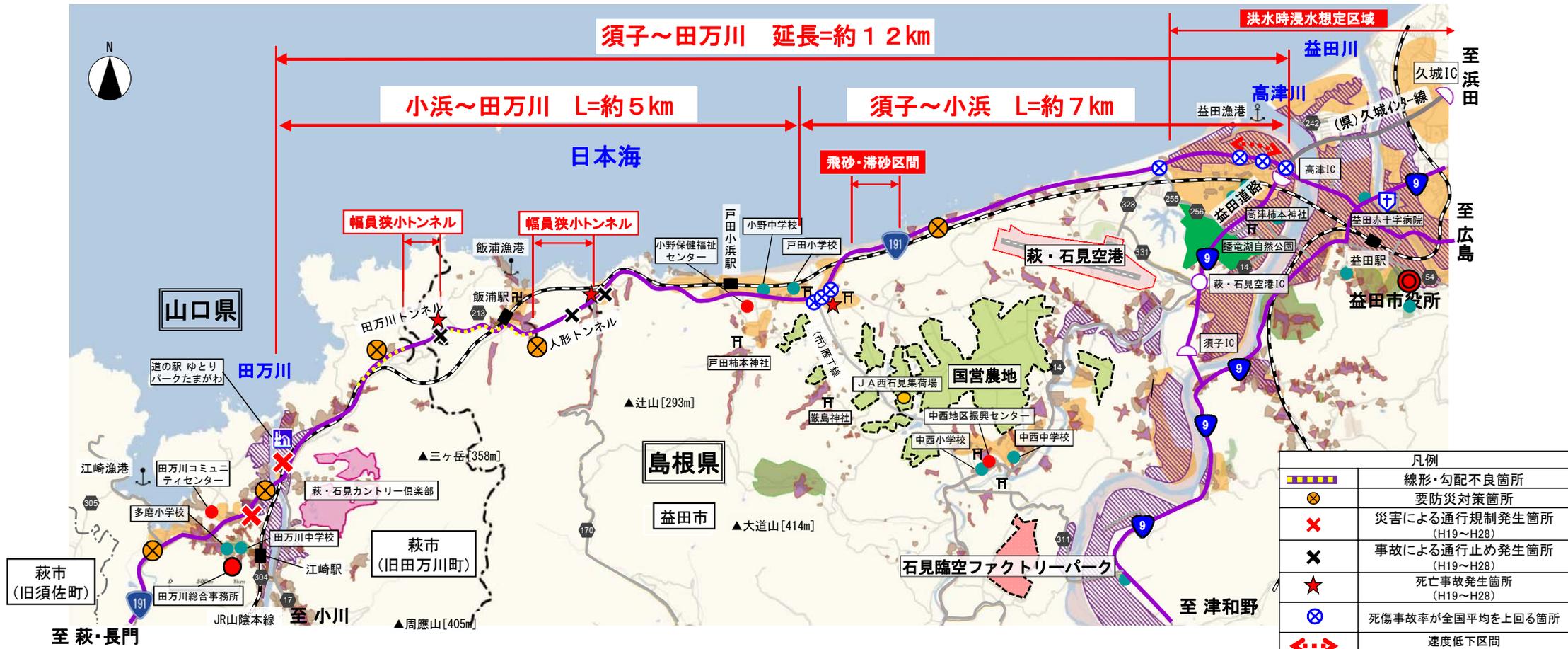
「小浜～田万川」間については、課題に対し早急に対応する観点から現道対策を行い、「須子～小浜」間については、産業の活性化、観光振興等、政策目標を達成するための道路の整備方針を検討する。
(既存の道路ストックの活用も含め、複数の対策案を設定し検討)

5. 対応方針（原案）の検討

5. 対応方針（原案）の検討

1) コントロールポイントの考え方

○ルート帯を検討するうえでの主なコントロールポイントとして、社会的状況、自然的状況等に配慮。



| | | | |
|------------|-----------|---|-----|
| コントロールポイント | 社会状況による要因 | ◆集落・市街地 | ■ |
| | | ◆学校 (中西小学校、戸田小学校、多磨小学校、中西中学校、小野中学校、田万川中学校) | ● |
| | | ◆公共施設 (中西地区振興センター、小野保健福祉センター、田万川コミュニティセンター、田万川総合事務所) | ● |
| | | ◆神社・仏閣 | 卍 卍 |

| | | | |
|------------|-----------|---------------|---|
| コントロールポイント | 社会状況による要因 | ◆主要施設 | — |
| | | 萩・石見空港 | ■ |
| | | 国营農地 | ■ |
| | | 石見臨空ファクトリーパーク | ■ |
| | | 道の駅ゆとりパークたまがわ | ■ |

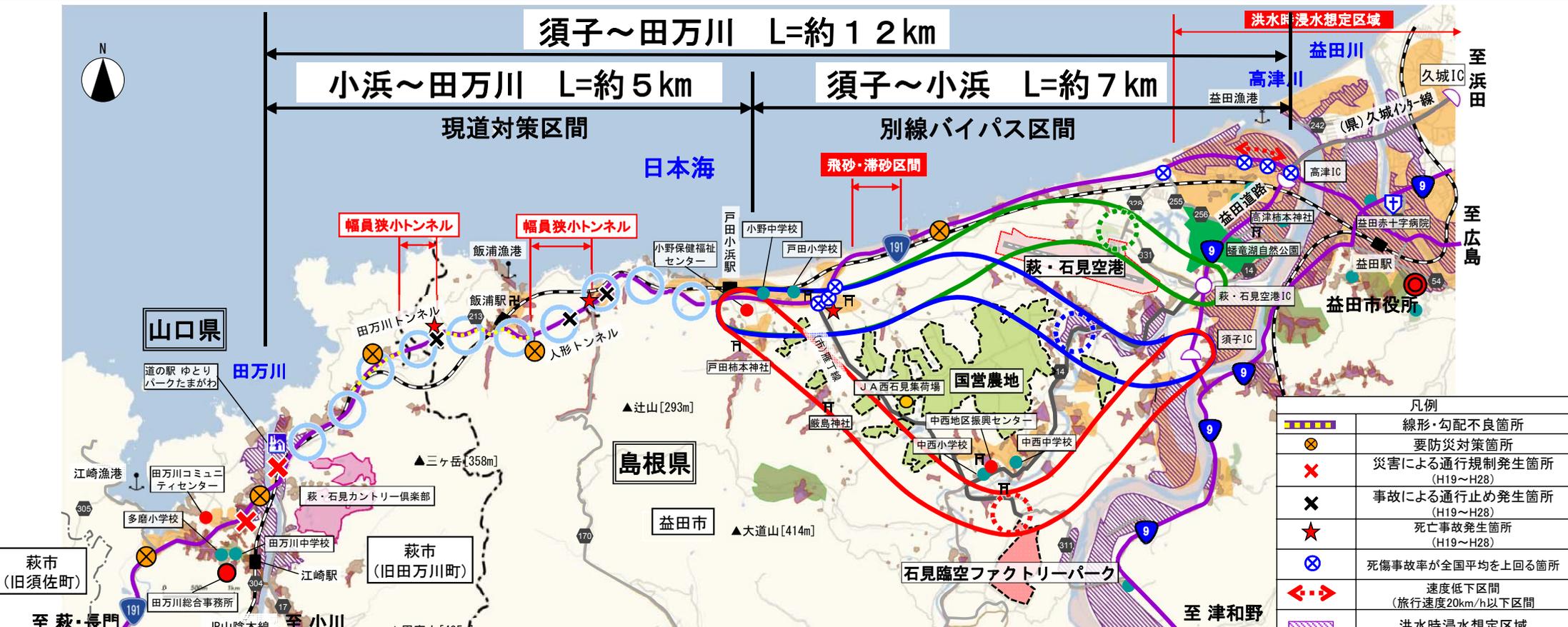
| 凡例 | |
|----|-------------------------|
| ■ | 線形・勾配不良箇所 |
| ● | 要防災対策箇所 |
| × | 災害による通行規制発生箇所 (H19～H28) |
| × | 事故による通行止め発生箇所 (H19～H28) |
| ★ | 死亡事故発生箇所 (H19～H28) |
| ⊗ | 死傷事故率が全国平均を上回る箇所 |
| ←→ | 速度低下区間 (旅行速度20km/h以下区間) |
| ■ | 洪水時浸水想定区域 |
| ♣ | 高次医療施設 |

| 凡例 | |
|----|-------------------|
| ■ | 土砂災害警戒区域(急傾斜地の崩壊) |
| ■ | 土砂災害警戒区域(土石流) |
| ■ | 土砂災害警戒区域(地すべり) |

※コントロールポイントとは、社会的影響が大きく回避するのが望ましい建物等やアクセス性を考慮する主要施設等

5. 対応方針（原案）の検討

2) 複数案の設定（ルート帯案）の概要



| | | | |
|------------|-----------|---|---|
| コントロールポイント | 社会状況による要因 | ◆集落・市街地 | ■ |
| | | ◆学校 (中西小学校、戸田小学校、多磨小学校、中西中学校、小野中学校、田万川中学校) | ● |
| | | ◆公共施設 (中西地区振興センター、小野保健福祉センター、田万川コミュニティセンター、田万川総合事務所) | ● |
| | | ◆神社・仏閣 | 卍 |

| | | | |
|------------|-----------|---------------|---|
| コントロールポイント | 社会状況による要因 | ◆主要施設 | — |
| | | 萩・石見空港 | ■ |
| | | 国営農地 | ■ |
| | | 石見臨空ファクトリーパーク | ■ |
| | | 道の駅ゆとりパークたまがわ | ■ |

| | |
|----|-------------------------|
| 凡例 | |
| ■ | 線形・勾配不良箇所 |
| ● | 要防災対策箇所 |
| × | 災害による通行規制発生箇所 (H19~H28) |
| × | 事故による通行止め発生箇所 (H19~H28) |
| ★ | 死亡事故発生箇所 (H19~H28) |
| ⊗ | 死傷事故率が全国平均を上回る箇所 |
| ⇄ | 速度低下区間 (旅行速度20km/h以下区間) |
| ■ | 洪水時浸水想定区域 |
| + | 高次医療施設 |

| | |
|----|-------------------|
| 凡例 | |
| ■ | 土砂災害警戒区域(急傾斜地の崩壊) |
| ■ | 土砂災害警戒区域(土石流) |
| ■ | 土砂災害警戒区域(地すべり) |

※ルート帯（幅500m）に含まれるコントロールポイントは詳細ルートの検討時に配慮する。

- :【案A】須子～小浜間を最短で結びつつ萩・石見空港へのアクセス性を優先したバイパス案
- :【案B】須子～小浜間を短く結びつつ産業拠点(石見臨空ファクトリーパーク・国営農地)へのアクセス性も考慮したバイパス案
- :【案C】須子～小浜間の産業拠点(石見臨空ファクトリーパーク・国営農地)へのアクセス性を優先したバイパス案
- :小浜～田万川間は現道対策(防災)
- :中間IC設置箇所案

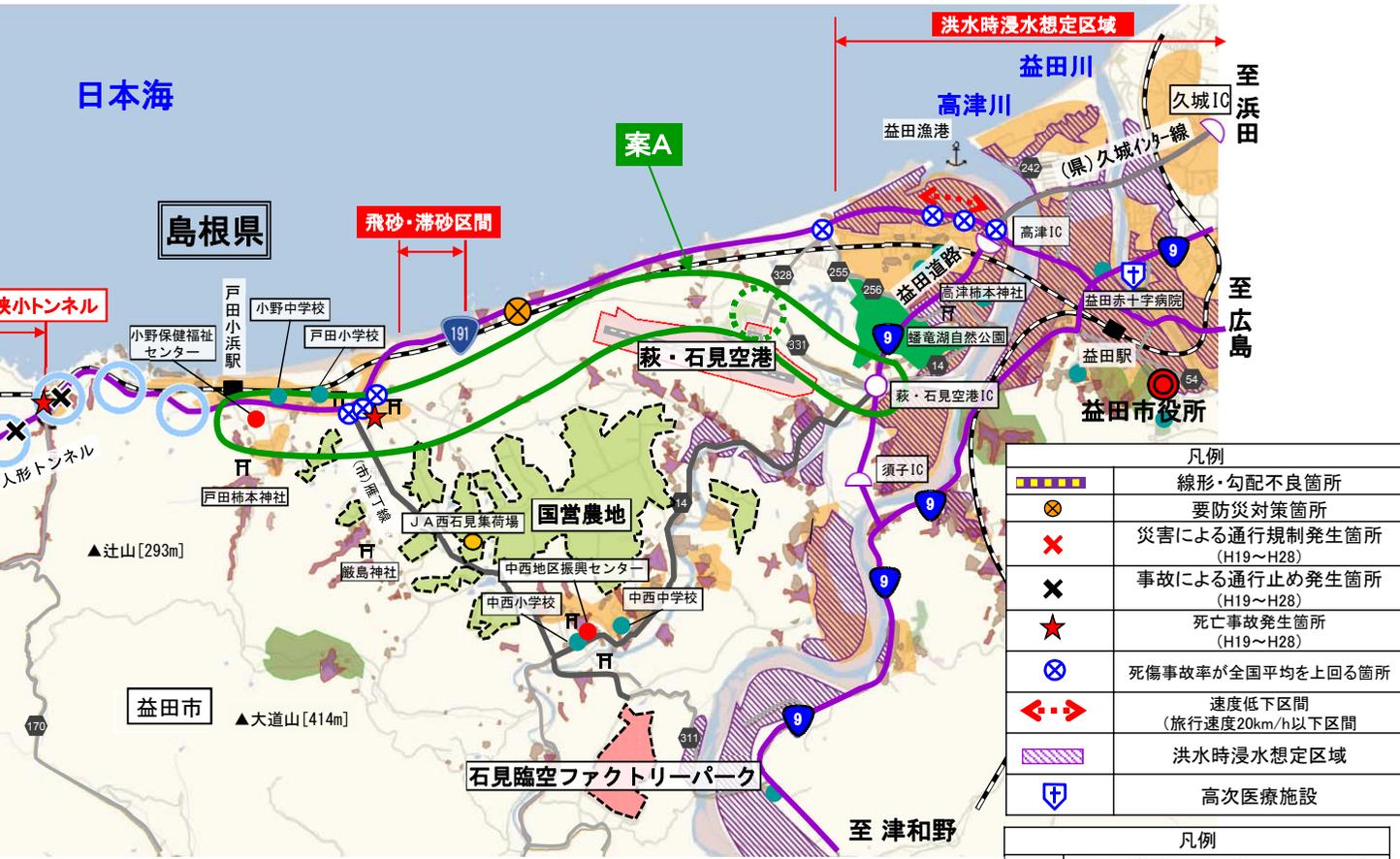
5. 対応方針（原案）の検討

3) ルート帯案の概要【案A】

○小浜～田万川間の現道対策（防災）を行い、須子～小浜間を最短で結びつつ萩・石見空港へのアクセス性を優先したバイパス案

| | |
|----------|---|
| ◆集落・市街地 | ■ |
| ◆学校 | ● |
| ◆公共施設 | ● |
| ◆神社・仏閣 | 卍 |
| ◆山[標高:m] | ▲ |

| | |
|---------------|---|
| ◆主要施設 | — |
| 萩・石見空港 | ■ |
| 国営農地 | ■ |
| 石見臨空ファクトリーパーク | ■ |
| 道の駅ゆとりパークたまがわ | ■ |



| | |
|----|-------------------------|
| ■ | 線形・勾配不良箇所 |
| ○ | 要防災対策箇所 |
| × | 災害による通行規制発生箇所 (H19～H28) |
| × | 事故による通行止め発生箇所 (H19～H28) |
| ★ | 死亡事故発生箇所 (H19～H28) |
| ⊗ | 死傷事故率が全国平均を上回る箇所 |
| ←→ | 速度低下区間 (旅行速度20km/h以下区間) |
| ■ | 洪水時浸水想定区域 |
| + | 高次医療施設 |

| | |
|---|-------------------|
| ■ | 土砂災害警戒区域(急傾斜地の崩壊) |
| ■ | 土砂災害警戒区域(土石流) |
| ■ | 土砂災害警戒区域(地すべり) |

※ルート帯（幅500m）に含まれるコントロールポイントは詳細ルートの検討時に配慮する。

■ 整備概要

| | |
|-----|------------------|
| 延長 | 須子～小浜：約7.5 km |
| コスト | 須子～小浜：約270～320億円 |

■ ポイント

- | | |
|----|--|
| 内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・小浜～田万川間は現道対策（防災）、須子～小浜間はバイパス整備により現道課題、地域課題の解消を図る。 ・産業拠点（石見臨空ファクトリーパーク・国営農地）への速達性は向上しない。 ・萩・石見空港への速達性は最も向上する。 ・観光地間の速達性は向上する。 ・救急医療機関への速達性は向上する。 ・萩・石見空港への速達性向上のためには、中間ICが必要。 |
|----|--|

5. 対応方針（原案）の検討

4) ルート帯案の概要【案B】

○小浜～田万川間の現道対策（防災）を行い、須子～小浜間を短く結びつつ産業拠点（石見臨空ファクトリーパーク・国営農地）へのアクセス性も考慮したバイパス案



| 凡例 | |
|----------|---|
| ◆集落・市街地 | ■ |
| ◆学校 | ● |
| ◆公共施設 | ● |
| ◆神社・仏閣 | 卍 |
| ◆山[標高:m] | ▲ |

| 凡例 | |
|---------------|---|
| ◆主要施設 | — |
| 萩・石見空港 | ■ |
| 国営農地 | ■ |
| 石見臨空ファクトリーパーク | ■ |
| 道の駅ゆとりパークたまがわ | ■ |

| 凡例 | |
|----|-------------------------|
| ■ | 線形・勾配不良箇所 |
| ⊗ | 要防災対策箇所 |
| × | 災害による通行規制発生箇所 (H19～H28) |
| × | 事故による通行止め発生箇所 (H19～H28) |
| ★ | 死亡事故発生箇所 (H19～H28) |
| ⊗ | 死傷事故率が全国平均を上回る箇所 |
| ↔ | 速度低下区間 (旅行速度20km/h以下区間) |
| ■ | 洪水時浸水想定区域 |
| + | 高次医療施設 |

| 凡例 | |
|----|-------------------|
| ■ | 土砂災害警戒区域(急傾斜地の崩壊) |
| ■ | 土砂災害警戒区域(土石流) |
| ■ | 土砂災害警戒区域(地すべり) |

整備概要

| | |
|-----|------------------|
| 延長 | 須子～小浜：約8.0km |
| コスト | 須子～小浜：約340～390億円 |

ポイント

- ・小浜～田万川間は現道対策（防災）、須子～小浜間はバイパス整備により現道課題、地域課題の解消を図る。
- ・産業拠点（石見臨空ファクトリーパーク・国営農地）への速達性はやや向上する。
- ・萩・石見空港への速達性はやや向上する。
- ・観光地間の速達性は向上する。
- ・救急医療機関への速達性は向上する。
- ・産業拠点（石見臨空ファクトリーパーク・国営農地）への速達性向上のためには、中間ICが必要。

※ルート帯（幅500m）に含まれるコントロールポイントは詳細ルートの検討時に配慮する。

5. 対応方針（原案）の検討

5) ルート帯案の概要【案C】

○小浜～田万川間の現道対策（防災）を行い、須子～小浜間の産業拠点（石見臨空ファクトリーパーク・国営農地）へのアクセス性を優先したバイパス案

| 凡例 | | 凡例 | |
|----------|--|---------------|---|
| ◆集落・市街地 | | ◆主要施設 | — |
| ◆学校 | | 萩・石見空港 | |
| ◆公共施設 | | 国営農地 | |
| ◆神社・仏閣 | | 石見臨空ファクトリーパーク | |
| ◆山[標高:m] | | 道の駅ゆとりパークたまがわ | |



| 凡例 | |
|----|-------------------------|
| | 線形・勾配不良箇所 |
| | 要防災対策箇所 |
| | 災害による通行規制発生箇所 (H19～H28) |
| | 事故による通行止め発生箇所 (H19～H28) |
| | 死亡事故発生箇所 (H19～H28) |
| | 死傷事故率が全国平均を上回る箇所 |
| | 速度低下区間 (旅行速度20km/h以下区間) |
| | 洪水時浸水想定区域 |
| | 高次医療施設 |

| 凡例 | |
|----|-------------------|
| | 土砂災害警戒区域(急傾斜地の崩壊) |
| | 土砂災害警戒区域(土石流) |
| | 土砂災害警戒区域(地すべり) |

整備概要

| | |
|-----|----------------------|
| 延長 | 須子～小浜：約9.5 km |
| コスト | 須子～小浜： 約290～340億円 |

ポイント

- ・小浜～田万川間は現道対策（防災）、須子～小浜間はバイパス整備により現道課題、地域課題の解消を図る。
- ・産業拠点（石見臨空ファクトリーパーク・国営農地）への速達性は最も向上する。
- ・萩・石見空港への速達性は向上する。
- ・観光地間の速達性はやや向上する。
- ・救急医療機関への速達性は向上する。
- ・産業拠点（石見臨空ファクトリーパーク・国営農地）への速達性向上のためには、中間ICが必要。

5. 対応方針（原案）の検討

6）ルート帯案の評価

| 評価の項目 | 評価指標 | 須子～小浜間:案A | 須子～小浜間:案B | 須子～小浜間:案C | |
|--------------|--------------------|--|---|--|--|
| | | 須子～小浜間を最短で結びつつ 萩・石見空港へのアクセス性を優先したバイパス案 | 須子～小浜間を短く結びつつ 産業拠点（石見臨空ファクトリーパーク・国営農地）への アクセス性も考慮したバイパス案 | 須子～小浜間の 産業拠点（石見臨空ファクトリーパーク・国営農地）への アクセス性を優先したバイパス案 | |
| | | 延長 約7.5 km | 延長 約8.0 km | 延長 約9.5 km | |
| 「政策目標」に対する評価 | 通行止め時のネットワークの確保 | 別線バイパス整備で代替路が 確保できる | 別線バイパス整備で代替路が 確保できる | 別線バイパス整備で代替路が 確保できる | |
| | 安全性・走行性の向上 | 別線バイパス整備で 死傷事故率が全国平均を上回る箇所を回避 | 別線バイパス整備で 死傷事故率が全国平均を上回る箇所を回避 | 別線バイパス整備で 死傷事故率が全国平均を上回る箇所を回避 | |
| | 産業の活性化 | 石見臨空ファクトリーパークへの速達性の向上は 見込まれない 国営農地への速達性の向上は 見込まれない | 石見臨空ファクトリーパークへの速達性の向上が 見込まれる (萩市方面から短縮無し、益田市方面から約1分短縮) 国営農地への速達性の向上が 見込まれる (萩市方面から短縮無し、益田市方面から約1分短縮) | 石見臨空ファクトリーパークへの速達性の向上が 見込まれる (萩市方面から約3分短縮、益田市方面から約6分短縮) 国営農地への速達性の向上が 見込まれる (萩市方面から短縮無し、益田市方面から約2分短縮) | |
| | 観光振興の促進 | 萩・石見空港への速達性の向上が 見込まれる (萩市方面から約6分短縮、津和野町方面から短縮無し) 益田～萩間の速達性の向上が 見込まれる (約2分短縮) | 萩・石見空港への速達性の向上が 見込まれる (萩市方面から約2分短縮、津和野町方面から短縮無し) 益田～萩間の速達性の向上が 見込まれる (約3分短縮) | 萩・石見空港への速達性の向上が 見込まれる (萩市方面から約1分短縮、津和野町方面から約1分短縮) 益田～萩間の速達性の向上が 見込まれる (約2分短縮) | |
| | 救急医療機関への速達性、確実性の向上 | 下田万地区からの速達性の向上が 見込まれる (約2分短縮) 中西地区からの速達性の向上は 見込まれない 代替路が確保され確実性が 向上する | 下田万地区からの速達性の向上が 見込まれる (約2分短縮) 中西地区からの速達性の向上が 見込まれる (約2分短縮) 代替路が確保され確実性が 向上する | 下田万地区からの速達性の向上が 見込まれる (約1分短縮) 中西地区からの速達性の向上が 見込まれる (約2分短縮) 代替路が確保され確実性が 向上する | |
| 配慮すべき事項 | 生活環境 | 市街地を通過する交通がバイパスに転換するため、現道の沿道環境は 改善が見込まれる | 市街地を通過する交通がバイパスに転換するため、現道の沿道環境は 改善が見込まれる | 市街地を通過する交通がバイパスに転換するため、現道の沿道環境は 改善が見込まれる | |
| | 自然環境 | 重要な種・群落の生息地・生育地を概ね回避するため 影響は小さい | 重要な種・群落の生息地・生育地を概ね回避するため 影響は小さい | 重要な種・群落の生息地・生育地を概ね回避するため 影響は小さい | |
| | 生活への影響 | 移転などが必要な家屋数 | 家屋への 影響は小さい (7件) | 家屋への 影響は小さい (6件) | 家屋への 影響は小さい (6件) |
| | | 集落との連絡性 | 小浜地区からの 連絡性に優れる (小浜ICまで約1分) 中西地区からの 連絡性に劣る (小浜ICまで約6分) | 小浜地区の 連絡性に優れる (小浜ICまで約1分) 中西地区の 連絡性に劣る (中間ICまで約4分) | 小浜地区の 連絡性に優れる (小浜ICまで約1分) 中西地区の 連絡性に優れる (中間ICまで約2分) |
| | 工事の影響 | ・空港アクセス道路の通行止め規制が必要 ・萩・石見空港の空港施設への配慮が必要 | 現道での工事が少なく、現道の交通規制も 少ない | 現道での工事が少なく、現道の交通規制も 少ない | |
| | 経済性への配慮 | 建設に要する費用 | 約270～320億円 | 約340～390億円 | 約290～340億円 |
| 維持管理への配慮 | 維持管理に要する費用 | 増加する管理延長は 最も短い 。 構造物(橋梁)延長は 長い 。 | 増加する管理延長は 長い 。 構造物(橋梁)延長は 最も長い 。 | 増加する管理延長は 最も長い 。 構造物(橋梁)延長は 最も短い 。 | |

6. 第2回意見聴取方法

6. 第2回意見聴取方法

1) 意見聴取の概要

■意見聴取の項目

実施主体：国土交通省

周知方法：記者発表、ポスター掲示、市広報誌、新聞広告、ケーブルテレビHPの活用

配布方法：①住民は全戸配布、企業は郵送配布
②上記以外は市町役場や道の駅等へのアンケート用紙の設置
③HP上でのWEBアンケート

回収方法：①郵便ポスト
②市町役場や道の駅等への投函ボックスの設置
③HP上での回答

期間：概ね1ヶ月程度
対象：下表の通り

<アンケート配布範囲> ※配布数は地域住民アンケート



| | |
|-------------------------------|---|
| 住民アンケート（全戸配布・郵送）約22,750世帯 | |
| 益田市 | 旧益田市 |
| 萩市 | 旧田万川町 旧須佐町 |
| 事業所アンケート(郵送):約1,400社 | |
| 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 | |
| 道路利用者アンケート（郵送）：38箇所 | |
| 常設 | 道の駅、官公庁等 |
| 道路利用者アンケート（ヒアリング）：14箇所 | |
| 道の駅 | ゆうひパーク浜田、ゆうひパーク三隅、サンエイト美都、匹見峡、シルクウェイ日原、津和野温泉和みの里、道の駅ゆとりパークたまたがわ、道の駅萩しーまーと、道の駅萩往還、道の駅萩さんさん三見、道の駅ハピネスふくえ、道の駅うり坊の郷、道の駅あさひ、道の駅阿武町 |
| 道路利用者アンケート（WEB） | |
| 浜田河川国道事務所のHPにWEBアンケートを掲載 | |
| ヒアリング:57団体・観光地9箇所 | |
| 自治体（島根県、山口県、益田市、萩市、阿武町） | |
| 警察署・消防署・病院（2次医療施設）・介護施設 | |
| 農協 | |
| 漁協 | |
| 森林組合 | |
| 商工会議所 | |
| 観光協会 | |
| 地元企業（農業、畜産業、林業、観光業） | |
| 工業団地（石見臨空ファクトリーパーク） | |
| 地域外企業 | |
| 観光客（周辺の道の駅及び主要観光地） | |
| ドライバー（運送会社、バス会社・郵便局） | |

6. 第2回意見聴取方法

2) 各手法の調査項目と活用方針

■意見聴取の方法・目的

| 把握する意見 | アンケート | ヒアリング | 備考 |
|---|--|--|-----|
| 小浜～田万川間の国道191号の交通課題 | 高規格幹線道路 山陰道の未整備区間及び並行する国道191号の現状について、回答者の考える課題を把握する。 | アンケートでは把握できない具体的な交通課題について把握する。 | 第1回 |
| 将来を見据えた改善すべき地域課題 | 将来（10～20年後）を見据えた改善すべき地域の課題について、回答者の考えを把握する。 | アンケートでは把握できない具体的な将来（10～20年後）を見据えた改善すべき地域の課題について把握する。 | |
| 山陰道が利用しやすい道路となるためのアイデアや、山陰道を整備する上での配慮事項 | 山陰道に求める機能や役割について、回答者の考えを把握する。 | アンケートでは把握できない具体的な山陰道に求める機能や役割について把握する。 | |
| 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。 | | |
| 須子～小浜間の比較ルート帯案（複数案）に対する意見 | ルート帯選定にあたり、回答者が重要視する道路整備効果、配慮事項を把握する。 | ルート帯について、アンケートでは把握できない具体的な道路整備効果、配慮事項について把握する。 | 第2回 |
| インターチェンジに対する意見 | インターチェンジやアクセス性を検討するにあたり、配慮すべき事項を把握する | インターチェンジやアクセス性について、アンケートでは把握できない具体的な配慮すべき事項を把握する | |
| その他自由意見 | その他、道路整備（須子～小浜・小浜～田万川）に関する意見を幅広く聴取する。 | | |
| 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 |

6. 第2回意見聴取方法

3) アンケート案 (計画概要及び現状)

■計画概要

①調査概要

- 本調査の主旨、調査対象箇所について説明。

山陰道(須子～田万川)における計画に関する第2回アンケート

山陰道(須子～田万川)の計画に向けて ～みなさまのご意見をお聴かせください～

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約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。

前回は小浜～田万川間を対象に第1回アンケートを実施しましたが、アンケート結果や政策目標の達成のために、今回のアンケートでは、須子～田万川間の計画検討について、ご意見を伺うものです。

前回に引き続き、アンケートにご協力いただきますようお願いいたします。

アンケートの結果は、今後の山陰道の計画に役立ててまいります。

また、結果につきましては、集計してホームページ等で公表させていただきます。



※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。

平成28年11月～12月に実施した第1回意見聴取では、「交通の課題」、「地域の課題」、「山陰道が利用しやすい道路となるためのアイデアや整備をする上で配慮した方がよいこと」や「道路整備の必要性」について、約7,800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。

今回の須子～田万川間のアンケートへの回答はQRコードからでも可能です。
また地域や道路・交通の状況と課題についても、国土交通省ホームページでご覧になれます。

国土交通省ホームページ
<http://www.cgr.mlit.go.jp/hamada/sanindo/>



■ 今回のアンケートの対象は、須子～田万川間です。



6. 第2回意見聴取方法

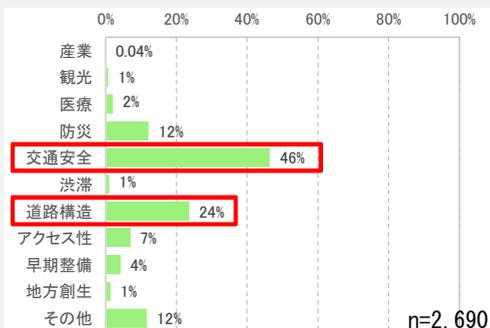
3) アンケート案 (第1回アンケート、ヒアリング結果)

○第1回のアンケートの質問事項である「交通課題」、「地域の課題」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

交通課題

全体の回答の約5割が、「交通安全や道路構造に課題を感じている」と回答している。

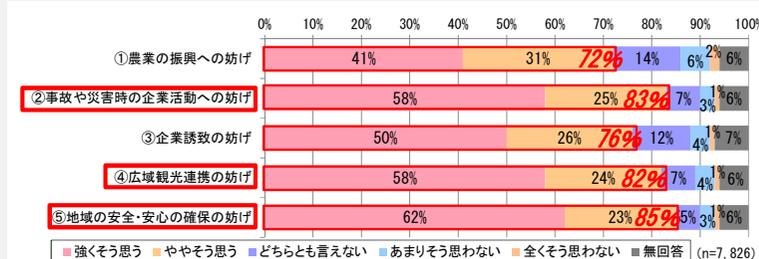


【アンケート自由意見】

- ・人形トンネルは暗くて幅員も狭く感じる。雨天の時はトンネル内にも水が入りスリップしそうで危険を感じることもある。(住民)
- ・アップダウン、カーブの連続でいつも以上に運転の気が抜けない(住民)

改善すべき地域の課題

全体の回答の約8割が、「②事故や災害時の企業活動への妨げ」、「④広域観光連携の妨げ」「⑤地域の安全・安心の確保の妨げ」を改善すべき地域の課題としている。

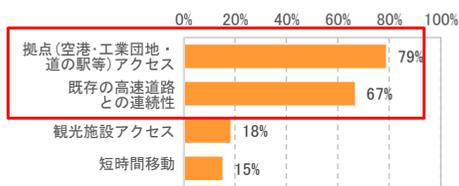
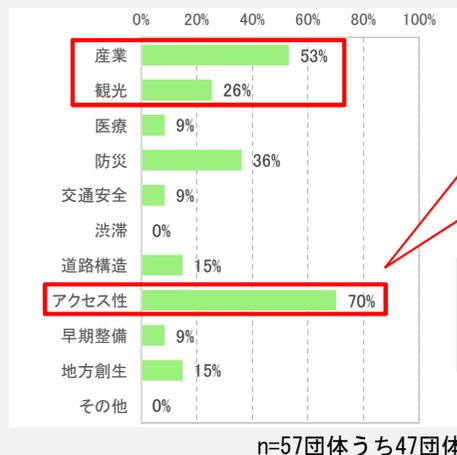


■ ヒアリング結果 (企業等)

改善すべき地域の課題

全体の回答の約7割が、「アクセス改善を望む」と回答している。また、産業振興や観光振興を望む声も多数存在している。

- ・工場間輸送等で周辺道路(雁丁線や国道191号)を使うため、小浜～石見空港ファクトリーの結節にも十分留意してほしい。どのように出入りができるようになるかが大事である。(製造業)
- ・萩・石見空港は萩への来訪のゲートウェイとして重要であり、山陰道による移動の効率化により、萩石見空港から入り、萩を周遊し、山口宇部空港から出るといった、観光ルートを選択肢の向上を期待している。(観光協会)
- ・国営農地ではぶどう農家が直接販売を行っており、他所から買いに来る人がいる。また観光客が来やすいことも重要である。そのため、国営農地など生産・販売場所へのアクセスも考慮して検討していただきたい。(JA)



・アクセス性に関する意見の内訳は、「拠点アクセス」や、「既存の高速道路との連続性」の回答が大半。

6. 第2回意見聴取方法

3) アンケート案（政策目標の設定）

○第1回意見聴取を踏まえて設定した政策目標※について説明。

皆様からいただいたご意見を踏まえた5つの政策目標※を設定しました。

※政策目標とは・・・政策(対策)の実施により、実現しようとする目標

通行止め時の
ネットワークの確保



- ・通行止め時に代替路が確保できること。
- ・要防災対策箇所及び洪水浸水想定区域を改善又は回避し災害時でも確実に通行できること。

安全性・走行性の向上



- ・構造不良箇所が改善され安全性、走行性が向上できること。
- ・死傷事故率が全国平均を上回る箇所を改善または回避し安全性が向上できること。

産業の活性化



- ・交通混雑を緩和と回避ができ、企業活動や農産品輸送を支援する速達性が向上できること。

観光振興の促進



- ・交通混雑を緩和と回避ができ、観光地間の周遊を支援する速達性が向上できること。

救急医療機関への速達性、
確実性の確保



- ・交通混雑を緩和と回避ができ、救急医療機関への速達性が向上できること。
- ・代替路が確保され、救急医療機関への搬送の確実性が向上できること。

6. 第2回意見聴取方法

3) アンケート案 (配慮すべき点)

○アンケート意見より、ルート帯案の評価項目を設定したことを説明。

配慮すべき主な意見

- 排気ガスが住民に影響しない工夫をして欲しい。
- なるべく自然を壊さず、環境変化の少ないものにして下さい。
- 住宅等の立ち退き移転により地元に残らず利便性を求め市内に移住され(転居)住民の流出が多くなる事が寂しい。
- 市街地、集落から山陰道に乗りやすくなるようICの場所を考慮する。
- 工事中(整備中)における交通の緩和。スムーズな車両の通行。
- 施工費を抑えて、早期開通を望みます。
- 維持、更新コストがなるべく少なくなる様な道として下さい。総人口が減少する中、将来世代の負担が軽くなることを望みます。

評価ポイント

- 道路沿線の大気質や騒音の影響が少ないこと
- 自然環境への影響が少ないこと
- 移転等が必要な家屋が少ないこと
- 集落との連絡性が向上すること
- 工事中の交通規制等が少ないこと
- 建設に要する費用が少ないこと
- 維持管理に要する費用が少ないこと

配慮すべき点 (評価項目)

- 生活環境
- 自然環境
- 生活への影響
- 工事の影響
- 経済性への配慮
- 維持管理への配慮

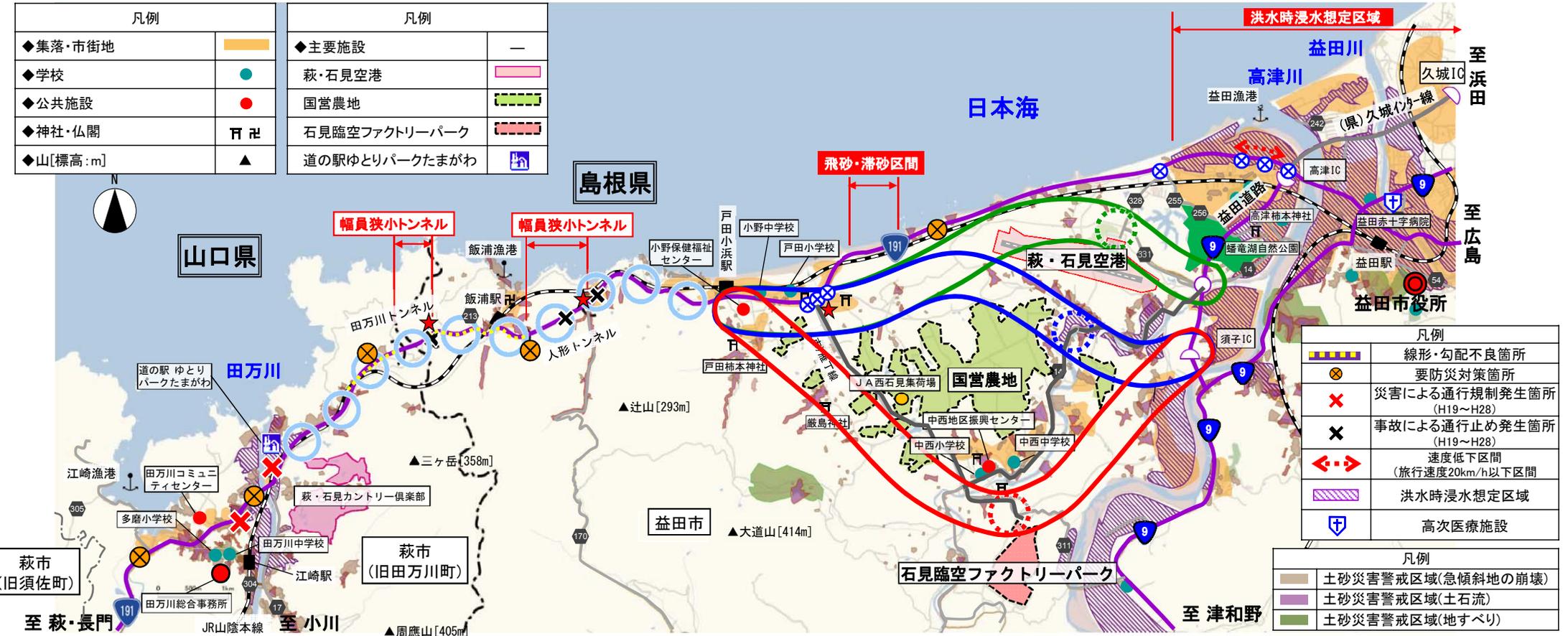
6. 第2回意見聴取方法

3) 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。

| 凡例 | |
|----------|---|
| ◆集落・市街地 | ■ |
| ◆学校 | ● |
| ◆公共施設 | ● |
| ◆神社・仏閣 | 卍 |
| ◆山[標高:m] | ▲ |

| 凡例 | |
|---------------|---|
| ◆主要施設 | — |
| 萩・石見空港 | ■ |
| 国営農地 | ■ |
| 石見臨空ファクトリーパーク | ■ |
| 道の駅ゆとりパークたまがわ | ■ |



| 凡例 | |
|----|-------------------------|
| ■ | 線形・勾配不良箇所 |
| ⊗ | 要防災対策箇所 |
| × | 災害による通行規制発生箇所 (H19~H28) |
| × | 事故による通行止め発生箇所 (H19~H28) |
| ⇄ | 速度低下区間 (旅行速度20km/h以下区間) |
| ■ | 洪水時浸水想定区域 |
| 卍 | 高次医療施設 |

| 凡例 | |
|----|-------------------|
| ■ | 土砂災害警戒区域(急傾斜地の崩壊) |
| ■ | 土砂災害警戒区域(土石流) |
| ■ | 土砂災害警戒区域(地すべり) |

※ルート帯とは今後具体的にルートを計画する範囲のことで約500m幅で示しています。
 ※ルート帯に含まれるコントロールポイントは詳細ルートの検討時に配慮します。

- :【案A】須子～小浜間を最短で結びつつ萩・石見空港へのアクセス性を優先したバイパス案
- :【案B】須子～小浜間を短く結びつつ産業拠点(石見臨空ファクトリーパーク・国営農地)へのアクセス性も考慮したバイパス案
- :【案C】須子～小浜間の産業拠点(石見臨空ファクトリーパーク・国営農地)へのアクセス性を優先したバイパス案
- :小浜～田万川間は現道対策(防災)
- :中間IC設置箇所案

6. 第2回意見聴取方法

3) アンケート案 (対策案の評価項目)

| 評価のポイント | 須子～小浜間:案A | 須子～小浜間:案B | 須子～小浜間:案C | |
|--------------|---|--|--|---|
| | 須子～小浜間を最短で結びつつ 萩・石見空港へのアクセス性を優先したバイパス案 | 須子～小浜間を短く結びつつ 産業拠点(石見臨空ファクトリーパーク・国営農地)への アクセス性も考慮したバイパス案 | 須子～小浜間の 産業拠点(石見臨空ファクトリーパーク・国営農地)への アクセス性を優先したバイパス案 | |
| | 延長 約7.5 km | 延長 約8.0 km | 延長 約9.5 km | |
| 「政策目標」に対する評価 | ①通行止め時の代替路が確保できること。 | 通行止め時の代替路が確保できる | 通行止め時の代替路が確保できる | 通行止め時の代替路が確保できる |
| | ②交通の安全性が向上すること。 | 交通の安全性が向上する | 交通の安全性が向上する | 交通の安全性が向上する |
| | ③産業拠点(石見臨空ファクトリーパーク・国営農地)への速達性が向上できること。 | ■時間短縮 石見臨空ファクトリーパーク: 短縮無し(萩方面) 短縮無し(益田方面) 国営農地: 短縮無し(萩方面) 短縮無し(益田方面) | ■時間短縮 石見臨空ファクトリーパーク: 短縮無し(萩方面) 約1分短縮(益田方面) 国営農地: 短縮無し(萩方面) 約1分短縮(益田方面) | ■時間短縮 石見臨空ファクトリーパーク: 約3分短縮(萩方面) 約6分短縮(益田方面) 国営農地: 短縮無し(萩方面) 約2分短縮(益田方面) |
| | ④観光拠点(萩・石見空港)及び観光地間(益田～萩間)の速達性が向上できること。 | ■時間短縮 萩・石見空港: 約6分短縮(萩方面) 短縮無し(津和野方面) 益田～萩間: 約2分短縮 | ■時間短縮 萩・石見空港: 約2分短縮(萩方面) 短縮無し(津和野方面) 益田～萩間: 約3分短縮 | ■時間短縮 萩・石見空港: 約1分短縮(萩方面) 約1分短縮(津和野方面) 益田～萩間: 約2分短縮 |
| | ⑤救急医療機関へ早く、確実に搬送できること。 | ■時間短縮 下田万地区: 約2分短縮 中西地区: 短縮無し ■確実性: 優れる | ■時間短縮 下田万地区: 約2分短縮 中西地区: 約2分短縮 ■確実性: 優れる | ■時間短縮 下田万地区: 約1分短縮 中西地区: 約2分短縮 ■確実性: 優れる |
| 配慮すべき事項 | ⑥大気質や騒音等の生活環境への影響が改善すること。 | 交通の転換により、現道の沿道環境は改善が見込まれる | 交通の転換により、現道の沿道環境は改善が見込まれる | 交通の転換により、現道の沿道環境は改善が見込まれる |
| | ⑦自然環境への影響が小さいこと。 | 重要な自然環境を概ね回避するため影響は小さい | 重要な自然環境を概ね回避するため影響は小さい | 重要な自然環境を概ね回避するため影響は小さい |
| | ⑧移転等が必要な家屋が少ないこと。 | 家屋移転は少ない(7件) | 家屋移転は少ない(6件) | 家屋移転は少ない(6件) |
| | ⑨集落との連絡性に優れること。 | 小浜地区からの連絡性に優れる(小浜ICまで約1分) 中西地区からの連絡性に劣る(小浜ICまで約6分) | 小浜地区の連絡性に優れる(小浜ICまで約1分) 中西地区の連絡性に劣る(中間ICまで約4分) | 小浜地区の連絡性に優れる(小浜ICまで約1分) 中西地区の連絡性に優れる(中間ICまで約2分) |
| | ⑩工事中の交通規制等が少ないこと。 | ・現道での交通規制が多い ・萩・石見空港の空港施設への配慮が必要 | 現道の交通規制が少ない | 現道の交通規制も少ない |
| | ⑪建設に要する費用が少ないこと。 | 約270～320億円 | 約340～390億円 | 約290～340億円 |
| | ⑫維持管理に要する費用が少ないこと。 | 維持管理費は増加するが案Bより少ない | 維持管理費が最も増加する | 維持管理費は増加するが案Bより少ない |

6. 第2回意見聴取方法

3) アンケート案 (質問事項)

【 回 答 は が き 】

定形郵便物

料金受取人払郵便

浜田局 承認

差出有効期間 平成●年●月●日 (切手不要)

6 9 7 - 8 7 9 0

島根県浜田市相生町3973 210

国土交通省 中国地方整備局 浜田河川国道事務所

調査設計課 行

■締め切り・平成●年●月●日(●)までに投函願います。

◆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

◆「須子～田万川間の国道191号」(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。

Q1. 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

Q2. 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。

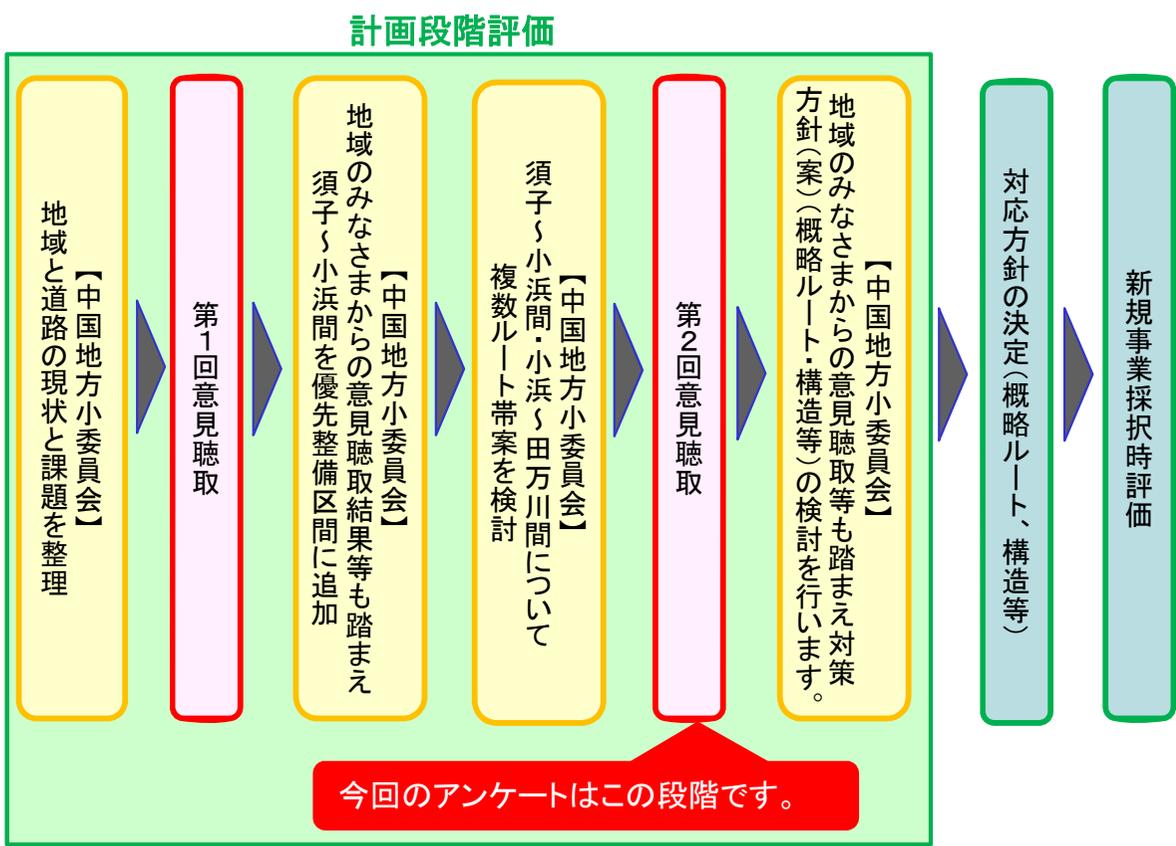
① 通勤 ② 通学 ③ 買い物
④ 仕事 ⑤ 観光・レジャー ⑥ その他()

Q3. 主な目的地を教えてください。

① 益田市 ② 萩市(旧田万川町) ③ 萩市(旧須佐町)
④ 阿武町 ⑤ 萩市(旧萩市) ⑥ 萩市(その他)
⑦ 長門市 ⑧ 浜田市
⑨ 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、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。

アンケートの今後の流れ



※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
浜田河川国道事務所
担当: 調査設計課
☎0855-22-3129



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

6. 第2回意見聴取方法

3) アンケート案 (質問事項)

- 須子～小浜間の対策案(ルート帯案)の検討にあたり、「重視すること」、「配慮すべき事項」について確認
- 小浜～田万川間については、「現道対策(防災)」とすることについて意見を伺う
- 質問事項と合わせて、自由意見や回答者の属性を確認

【質問票】 (回答はがきに記載してください)

- 須子～小浜間の対策案(比較ルート案)について
- 小浜～田万川間の現道対策(防災)について

須子～小浜間の対策案(ルート帯案)を検討する際に、重要と思う事項

質問1 今回、3つのルート案を検討していますが、地域にとって望ましい案を考える際に、何が重要と思いますか。
以下の従事すべき項目①～⑬から**特に重視すべきと思われる項目**について**最大3つまで**選んで頂き、**番号とその理由や内容**をお書き下さい。

- ① 通行止め時の**代替路が確保**できること。
- ② 交通の**安全性が向上**できること。
- ③ 産業拠点(石見臨空ファクトリーパーク・国営農地)への**速達性が向上**できること。
- ④ 観光拠点(萩・石見空港)及び観光地間(益田～萩間)の**速達性が向上**できること。
- ⑤ 救急医療機関へ**早く、確実に搬送**できること。
- ⑥ 大気質や騒音等の生活環境への**影響が改善**すること。
- ⑦ 自然環境への**影響が小さい**こと。
- ⑧ **移転等が必要な家屋が少ない**こと。
- ⑨ **集落との連絡性に優れる**こと。
- ⑩ 工事中の**交通規制等が少ない**こと。
- ⑪ 建設に要する**費用が少ない**こと。
- ⑫ 維持管理に要する**費用が少ない**こと。
- ⑬ その他(上記以外で重視すべき項目についてご自由にお書き下さい)

質問2 道路整備(須子～小浜・小浜～田万川間)をすることによる懸念事項や配慮した方が良いと思うことなどがありましたら、ご自由にお書き下さい。

質問は以上です。ありがとうございました。

- 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●年●月●日(●)まで**に投函願います

【回答はがき】 (質問票をご覧ください回答してください)

(質問1)
左記の重視すべき項目①～⑬のうち、**特に重視すべきと思われる項目**について、**番号とその理由・内容**をお書きください。

| 特に重視すべき項目の番号 | 特に重視すべき理由・内容 |
|--------------|--------------|
| | |
| | |
| | |

(質問2)
道路整備(須子～小浜・小浜～田万川間)をすることによる懸念事項や配慮した方が良いと思うことなどがありましたら、ご自由にお書きください。