

山陰道(大井～萩)における計画段階評価

1. 当該地域の課題

①災害による通行止めの発生

○越波等の災害による通行止め発生時には、代替路がないため広域迂回が必要(写真1、2・図1)



図1 大井～萩間の迂回状況

②交通事故の発生

○市街地の交差点や線形不良箇所において、死傷事故が発生。
 ○過去10年間では、事故による通行規制が約3時間発生。

③萩市中心部での交通混雑

○萩市街地はGWなどの観光シーズンには交通混雑が発生。(写真3)
 ○市内の円滑な移動に支障。



写真3 渋滞の状況



図2 事故発生状況および通行止め発生状況

④地域産業への支障

○高速道路のアクセスが悪く、益田～萩間に唯一立地する工業団地は分譲率が低い。(図3)
 ○益田市・萩市地域は豊富な農水産品があり、国道191号は出荷経路として重要な役割を果たしているが、輸送時間の短縮、定時性の確保が必要である。

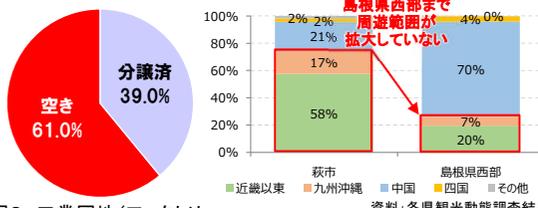


図3 工業団地(ファクトリーパーク)の分譲率

図4 県外観光客発地別割合(R元年)

⑤観光周遊性に劣る

○山口県と島根県は、萩市及び、益田市、津和野町の連携による広域周遊観光の促進に取り組んでいる。
 ○九州及び近畿以東から萩市を訪問した観光客の島根県西部への周遊は拡大していない状況。(図4)
 ○都市間(観光地間)の速達性・定時性の向上に課題。



図5 高次救急医療機関への30分圏域

⑥救急搬送の速達性、確実性の不足

○阿武町からの重篤患者の搬送は萩市の二次救急医療機関に依存しているが、救急搬送に30分以上を要する高次医療機関の空白地域が存在。(図5)
 ○救急搬送時間の短縮や、通行止め発生時の迂回路の確保など確実な搬送ルートの確保が必要。

2. 原因分析

①災害に対し、脆弱な道路ネットワーク

○幹線道路である国道191号上に越波区間や、防災点検対策箇所、洪水浸水想定区域が存在。
 ○国道191号が唯一の幹線道路であり、災害時代代替路が確保されていない。(図6)



図6 国道191号沿線の災害リスク

②線形不良箇所が存在

○急カーブ、幅員狭小など、道路構造不良区間が存在し、走行性に問題がある。(写真4、5)



写真4 事故発生状況



写真5 平面線形不良箇所

③交通集中による速度低下が発生

○市街地では信号交差点が連続しており、交通集中による速度低下が発生。

④物流効率性・確実性の低い道路ネットワーク

○企業進出や販路拡大に資する、広域物流ネットワークが未確保。
 ○交通混雑や災害等による通行規制の影響を受けやすいため、輸送効率が低く、確実性の不安定な輸送ルート。

⑤観光周遊性の低い道路ネットワーク

○萩市～島根県西部(益田市・津和野町)間に速達性のある道路ネットワークが確保されていないため、観光ツアーの設定や周遊観光等に支障をきたしている。(図7)



図7 島根県西部～萩市の観光状況

⑥救急搬送時における道路ネットワークの速達性、確実性が不十分

○医療空白地へアクセスする速達性のある道路ネットワークが不十分。
 ○速度低下区間の存在や代替路の不足により、救急医療搬送の確実性が不十分。

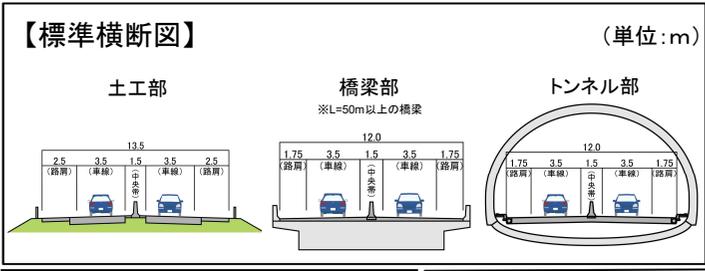
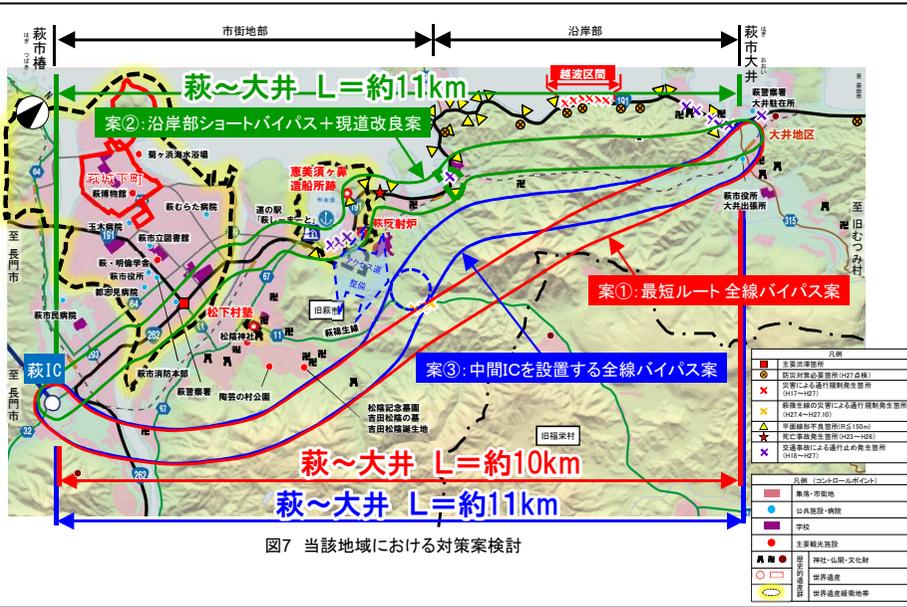
3. 政策目標

- ①通行止め時に機能するネットワークの確保
- ②安全性・走行性の向上
- ③交通の円滑化
- ④産業の活性化
- ⑤観光振興の促進
- ⑥救急医療機関への速達性、確実性の確保

山陰道(大井～萩)における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価項目	評価のポイント	【案①】バイパス案 (最短路線全線バイパス案)	【案②】現道改良案 (沿岸部ショートバイパス+現道改良案)	【案③】バイパス案 (中間ICを設置する全線バイパス案)
		延長 約10km サービス速度80km/h 【自動車専用道路】	延長 約11km サービス速度50km/h (ショートバイパス区間は80km/h) 【一般道路】	延長 約11km サービス速度80km/h 【自動車専用道路】
道路整備による効果	通行止め時に機能するネットワーク(代替)の確保	○ 代替路が確保される	× 市街地部では新たな代替路が確保されない	○ 代替路が確保される
安全性・走行性の向上	線形不良箇所や幅員狭小箇所を回避し、安全に快適に走行できること	○ バイパス整備により安全性が向上する	○ 国道191号の改良により安全性が向上する	○ バイパス整備により安全性が向上する
	通過交通と生活交通が分離できること	○ バイパスに通過交通等が転換し、生活交通と分離できる	× 通過交通と生活交通は混在する	○ バイパスに通過交通等が転換し、生活交通と分離できる
交通の円滑化	渋滞が緩和できること(観光シーズンの国道191号)	○ バイパスに交通が転換し渋滞が緩和	○ 拡幅により交通処理能力が向上し渋滞が緩和	○ バイパスに交通が転換し渋滞が緩和
	渋滞が緩和できること(通過交通の市街地の信号交差点の回避)	○ 連続する信号交差点を回避できる	× 連続する信号交差点を回避できない	○ 連続する信号交差点を回避できる
産業の活性化	農林水産物の集荷拠点や産業拠点から消費地までの時間短縮が図れること(萩以东～下関・九州方面の搬送時間)	○ 速達性に優れる(現況に比べ約10分短縮)	△ 速達性に劣る(現況に比べ約5分短縮)	○ 速達性に優れる(現況に比べ約10分短縮)
観光振興の促進	観光地へアクセスしやすいこと(主要観光地(萩一まーと))	△ アクセス性に劣る(最寄りIC(萩IC)から約9分)	△ アクセス性に劣る(最寄りIC(萩IC)から約9分)	○ アクセス性に優れる(最寄りIC(中間IC)から約4分)
救急医療機関への速達性・確実性の確保	救急医療機関へ早く、確実、安全に搬送できること(大井地区から第2次救急医療機関までの信頼性・速達性)	△ 速達性は他案に劣る(現況に比べ約1分短縮)	△ 速達性が向上するが、市街地の代替性は確保されない。(現況に比べ約3分短縮)	○ 信頼性・速達性が向上(現況に比べ約3分短縮)
	環境等への影響	歴史的遺産群や景観への影響	○ 歴史的遺産群を回避するため影響はない	△ 歴史的遺産群付近を通過するため配慮が必要
生活への影響	自然環境への影響	△ 土地(地形)を新たに改変する範囲は大きいため配慮が必要	○ 土地(地形)を新たに改変する範囲は他家より小さい	△ 土地(地形)を新たに改変する範囲は大きいため配慮が必要
	移転等が必要な家屋	○ 家屋への影響が小さい(約35軒)	△ 家屋への影響が大きい(約204軒)	○ 家屋への影響が小さい(約40軒)
工場の影響	旧福栄村の集落や主要施設との連絡性	△ アクセス性に劣る(最寄りIC(大井IC)から約18分)	△ アクセス性に劣る(最寄りIC(萩IC)から約18分)	○ アクセス性に優れる(最寄りIC(中間IC)から約9分)
	工事中の交通規制の影響	○ 交通規制は少ないため影響はほとんどない	× 現在の国道を改良するため交通規制が多く影響が大きい	○ 交通規制は少ないため影響はほとんどない
建設費	建設に要する費用	△ 橋梁及びトンネル延長が長く、建設コストは現道改良案より高い(約580～630億円)	○ 用地補償費が最も高いが橋梁及びトンネル延長が短く、建設コストは他家より安い(約300～350億円)	△ 橋梁及びトンネル延長が長く、中間ICを設置するため、建設コストは他家より高い(約610～660億円 ※中間IC設置費用約20～30億円含む)
維持管理費	維持管理に要する費用	△ 道路を新設し、管理する延長が増えるため、維持管理コストは現道改良案より高い	○ 現在の道路を改良するため、維持管理コストは他家より安い	△ 道路を新設し、管理する延長が増えるため、維持管理コストは現道改良案より高い



対応方針(案): 案③による対策が妥当

【計画概要】

- 路線名: 一般国道191号
- 区間: 山口県萩市橋(はぎ)～山口県萩市大井(おおい)
- 概略延長: 11km
- 車線数: 2車線
- 設計速度: 80km/h
- 概ねのルート: 図7 案③の通り

(参考) 当該事業の経緯等

■計画段階評価、都市計画決定の状況

- H27年 4月: 第1回_中国地方小委員会 (優先区間絞り込み)
- H27年 9月: 第2回_中国地方小委員会 (計画段階評価着手)
- H27年10月～11月: 意見聴取 (第1回)
- H29年 8月: 第3回_中国地方小委員会
- H29年11月～H30年2月: 意見聴取 (第2回)
- H30年11月: 第4回_中国地方小委員会 (計画段階評価完了)
- H31年 3月: 対応方針(概略ルート・構造)の決定
- R03年 2月: 都市計画決定・告示

■地域の要望等

- R 1年 5月 萩市長が国土交通省に事業化要望
- R 1年 6月 山口県知事が国土交通省に事業化要望
- R 1年 7月 山陰自動車道(益田～萩間)整備促進期成同盟会が国土交通省に事業化要望
- R 1年10月 山陰自動車道(益田～萩間)整備促進期成同盟会が国土交通省に事業化要望
- R 1年10月 浜田・益田間高規格道路建設促進期成同盟会が国土交通省に事業化要望
- R 1年11月 山口県知事が国土交通省に事業化要望
- R 2年 1月 山口県知事が国土交通省に事業化要望
- R 2年 7月 山口県知事が国土交通省に事業化要望
- R 2年 8月 山陰自動車道(益田～萩間)整備促進期成同盟会が国土交通省に事業化要望
- R 2年11月 山陰自動車道(益田～萩間)整備促進期成同盟会が国土交通省に事業化要望
- R 2年11月 山口県知事が国土交通省に事業化要望
- R 2年12月 島根県知事・山口県知事・益田市市長・萩市長が国土交通省に事業化要望