

国道191号山陰道(三隅～長門)における計画段階評価

1. 当該地域の課題

①地域産業の活性化に支障

○水産業や仙崎かまぼこに代表される食料品製造業が盛んな長門市では、全国に向けて水産品や水産加工品を出荷しており、地域産業の活性化のため、物流の効率化が課題。(図1)

②広域的な観光周遊に支障

○長門市・萩市には優れた観光資源が多数存在し、年間100万人近くの県外観光客が来訪。(図2)
○下関市では、九州方面から約90万人の観光客が訪れているが、長門市・萩市では20~30万人程度に留まる等、広域的な観光周遊に課題。(図2)

③迅速な救急医療活動に支障

○長門市における救急搬送は、病院収容までに30分以上を要する割合が約8割を占めており、今後高齢化の進展により、搬送件数の増加が想定される中、救急医療活動における円滑化・迅速化が課題。(図3)

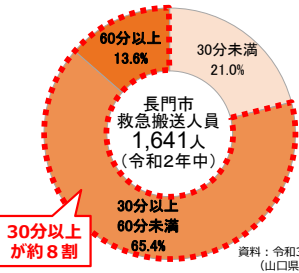


図3 長門市の病院収容時間別の救急搬送人員

④多発する死傷事故

○沿線では死傷事故率が全国平均値(46.4件/億台キロ)を上回る箇所が14箇所存在し、安全性に課題。(図4)



図4 全国平均死傷事故率以上の事故発生箇所

⑤災害時における緊急活動に支障

○緊急輸送道路である国道191号や国道316号で通行止めが発生すると、大幅な迂回を強いられる等、救命・救急活動や緊急活動に支障をきたすことが懸念される。(図5)



図1 水産加工品の入出荷の状況



図2 下関市・長門市・萩市の県外観光客内訳



注) 急傾斜警戒区域、土石流警戒区域が集中する湯本地区が通行止めになった場合を想定

図5 湯本地区～長門市役所間の迂回状況

2. 原因分析

①物流効率性・確実性の低い道路ネットワーク

○高速道路ネットワークが形成されていないため、仕入や出荷などにおいて輸送時間を要し、更に事故や災害等による通行規制の影響を受けやすく、企業活動への支障となっている。

②観光周遊性の低い道路ネットワーク

○山口県北部の観光周遊に資する高速道路ネットワークが形成されていないため、観光客が県北部まで周遊せず、地域のポテンシャルを十分に活かすことができない。(図2)

③救急搬送時における速達性、確実性を備えた道路ネットワークが未整備

○医療空白地から長門市中心部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。(図6)

○山口県北部には第3次救急医療機関がないため、重篤患者への対応は県南部の医療機関への搬送が不可欠だが、速達性、確実性の高い道路ネットワークが未整備。(図6)

④追突事故の多発

○信号交差点や沿線施設・農地への出入りに起因すると思われる追突事故の割合が全国平均と比べ高く、発生する死傷事故の大半を占めている。(図7)

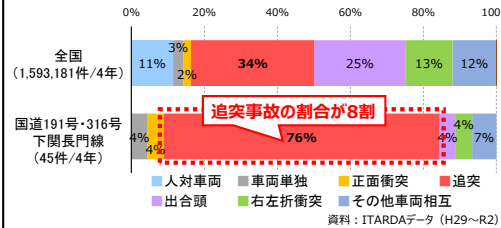


図7 三隅～長門間における事故類型

⑤災害に対し脆弱な道路ネットワーク

○沿線には土砂災害警戒区域や洪水時浸水想定区域など防災上脆弱な箇所が存在する。(図8)

○長門市内に向かう幹線道路の多重性は低く、災害時や事故発生時の代替路が確保されていない。(図8)



図6 高次医療機関と道路ネットワーク



図8 沿線の災害リスク

3. 政策目標

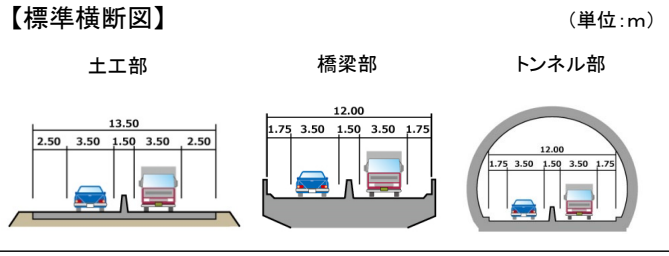
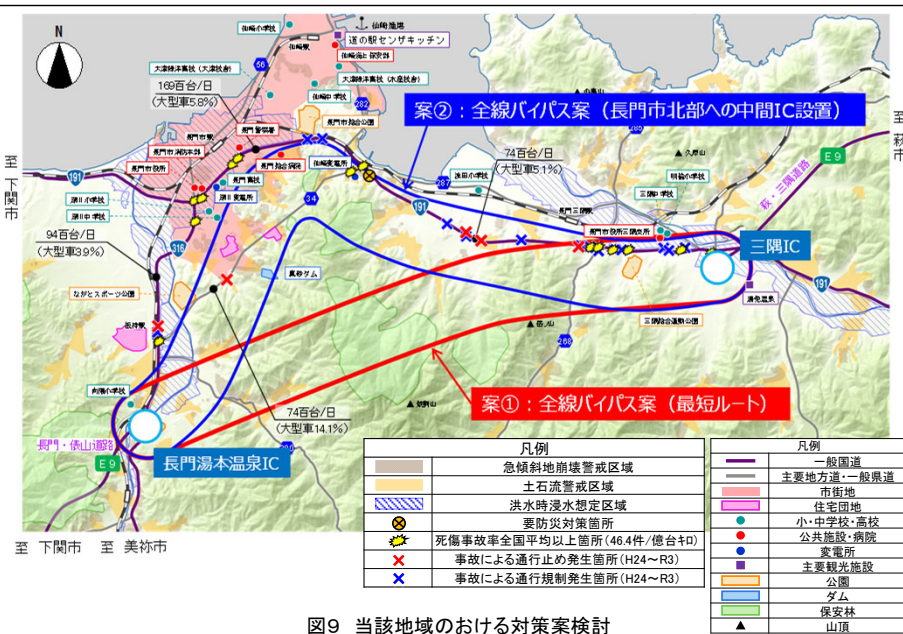
- ①産業の活性化
- ②観光復興の促進
- ③救急医療の速達性・確実性の確保
- ④交通安全の確保
- ⑤災害時に強い道路ネットワークの確保

国道191号山陰道(三隅～長門)における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価項目	番号	評価のポイント	【案①】全線バイパス案 (最短ルート)	【案②】全線バイパス案 (長門市北部への中間IC設置)
			延長約8km 設計速度80km/h 【自動車専用道路】	延長約10km 設計速度80km/h 【自動車専用道路】
道路整備による効果・改善点	産業の活性化	① 九州・下関方面から長門・萩への広域な物流を支える道路(下関市～萩地方卸売市場の広域物流の速達性)	○ 下関市から萩地方卸売市場への速達性が向上(現況に比べ萩地方卸売市場まで約20分短縮)	○ 下関市から萩地方卸売市場への速達性が向上(現況に比べ萩地方卸売市場まで約19分短縮)
		② 長門市中心部に位置する農水産加工品の生産拠点等とのアクセス性に優れ、地場産業を支える道路(下関市～仙崎漁港へのアクセス性)	× 中間ICがないため、下関市から仙崎漁港へのアクセス性は向上しない(現況に比べ約6分短縮) ※三隅～長門以外の効果	○ 長門市北部への中間ICを設置するため、下関市から仙崎漁港へのアクセス性が向上(現況に比べ約16分短縮。信号差差点12箇所回避)
	観光振興の促進	③ 九州・下関方面から長門・萩への広域な観光周遊性に優れた道路(下関市～観光拠点(萩市)の広域観光周遊の速達性)	○ 下関市から観光拠点(萩市)への速達性が向上(現況に比べ約20分短縮)	○ 下関市から観光拠点(萩市)への速達性が向上(現況に比べ約19分短縮)
		④ 長門市の観光拠点(仙崎)とのアクセス性に優れた道路(下関市～観光拠点(仙崎)へのアクセス性)	× 中間ICがないため、観光拠点(仙崎)へのアクセス性は向上しない(現況に比べ約6分短縮) ※三隅～長門以外の効果	○ 長門市北部への中間ICを設置するため、観光拠点(仙崎)へのアクセス性が向上(現況に比べ約16分短縮。信号差差点12箇所回避)
	救急医療の速達性・確実性の確保	⑤ 長門地域の医療拠点への速達性・確実性が確保できる道路(救急医療機関が立地する長門市中心部への安定搬送)	× 中間ICがないため、長門市中心部への代替路とならず、救急医療機関への安定搬送が確保されない	○ 長門市北部への中間ICを設置するため、長門市中心部への代替路として機能し、救急医療機関への安定搬送が確保
	交通安全の確保	⑥ 事故が少なく安心して走れる道路	○ バイパス整備により通過交通が転換し、安全性が向上(死傷事故率全国平均以上の箇所を14箇所回避)	○ バイパス整備により通過交通が転換し、安全性が向上(死傷事故率全国平均以上の箇所を14箇所回避)
	災害時に強い道路ネットワークの確保	⑦ 災害時の救援物資輸送など地域支援に有効に機能する道路の確保	× 中間ICがないため、長門市街地への代替路としては機能しない	○ 長門市北部への中間ICを設置するため、長門市街地への代替路として機能
配慮すべき点	⑧ 自然環境への影響	△ 重要な自然環境を概ね回避するため、自然環境への影響は小さい	△ 重要な自然環境を概ね回避するため、自然環境への影響は小さい	
	生活への影響	⑨ 生活環境への影響(地域分断)	○ 山側に回避することで地域分断は発生しない	○ 山側に回避することで地域分断は発生しない
		⑩ 移転等が必要な家屋	○ 少ない	× 多い
	工事の影響	⑪ 工事中の交通規制の影響	△ 新設での道路整備となるため、工事中の現道における交通規制の影響が少ない	△ 新設での道路整備となるため、工事中の現道における交通規制の影響が少ない
	建設費	⑫ 建設に要する費用	○ 約450～500億円	△ 約500～550億円

○:改善/影響がない △:一部改善/少なからず影響が出る/他案に比べ多少劣る ×:課題が残存又は他案に比べ大きく劣る/影響が大きい



対応方針(案): 案②による対策が妥当

- 【計画概要】**
- 路線名: 一般国道191号
 - 区間: 山口県長門市深川湯本～山口県長門市三隅中
 - 概略延長: 10km
 - 車線数: 2車線
 - 設計速度: 80km/h
 - 概ねのルート: 図9 案②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)
 - H30年 2月: 第2回_中国地方小委員会 (計画段階評価着手)
 - H30年12月～H31年1月: 意見聴取 (第1回)
 - R 3年11月: 第3回_中国地方小委員会
 - R 3年12月～R4年2月: 意見聴取 (第2回)
 - R 4年7月: 第4回_中国地方小委員会 (計画段階評価完了)
 - R 4年8月: 対応方針(概略ルート・構造)の決定
 - R 5年2月: 都市計画決定・告示
- 地域の要望等
- R 3年 8月 山陰道長門・下関建設促進期成同盟会が国土交通省に事業化要望
 - R 3年11月 山口県知事が国土交通省に事業化要望
 - R 4年 4月 山陰道長門・下関建設促進期成同盟会が国土交通省に事業化要望
 - R 4年 6月 山口県知事が国土交通省に事業化要望
 - R 4年 8月 山陰道長門・下関建設促進期成同盟会が国土交通省に事業化要望
 - R 4年11月 山口県知事が国土交通省に事業化要望
 - R 4年11月 山陰道長門・下関建設促進期成同盟会が国土交通省に事業化要望
 - R 5年 2月 山口県知事、山陰道長門・下関建設促進期成同盟会が国土交通省に事業化要望