

一般国道2号 防府市台道～山口市鑄銭司における計画段階評価

1. 当該地域の課題

① 国道2号における交通混雑

○対象区間は上下線ともに朝・夕ピーク時において車線減少箇所付近を先頭に渋滞が発生。(図7)

② 所要時間のばらつきによる地域産業への支障

○防府市には山口県の主要産業の一つである自動車製造関連企業をはじめとする多くの工場等が立地し、ジャストオンタイムで稼働(ヒアリングより)している。(図1)
○渋滞や事故による交通規制によって、輸送の遅延や従業員の遅刻による操業開始の遅れ等が発生しており、地域産業に影響を及ぼしている。(写真1)

③ 救急搬送の速達性・確実性が低下

○防府市には、山口・防府保健医療圏で唯一の三次救急医療施設が立地している。(図2)
○対象区間を利用した救急搬送が行われており、救急搬送時間の短縮や、確実性の高い搬送ルートの確保が必要である。(図3)



図1 産業団地の立地状況



図3 救急搬送人数

④ 通行止め発生時の影響が懸念

○並行する山陽自動車道では、過去10年間で21回(合計約145時間)通行止めとなり、対象区間を先頭とした渋滞が発生。
○対象区間付近には、広域防災広場が整備中であり、災害時には物資輸送や避難等において円滑な移動が求められる。
○災害等によって周辺の幹線道路が通行止めになった際には、対象区間に迂回交通が集中して激しい渋滞が発生し、緊急車両の通行等に支障をきたすことが懸念される。



図2 救急医療施設の立地・救急搬送状況

⑤ 交通事故の発生

○単路部において死傷事故率が全国平均以上の区間が多く、追突事故の割合が約7割を占めている。(図4、図5)
○自転車・歩行者事故も発生しており、安全性の確保が課題。(図5)

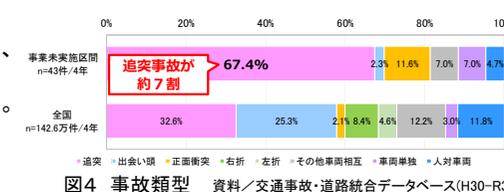


図4 事故類型



図5 交通事故発生状況

⑥ 観光周遊性の低下

○防府市・山口市には、山口県内観光客数第1位の防府天満宮など多くの観光地が点在し、新幹線駅や空港といった広域交通拠点も立地しており、対象区間は観光周遊において重要な道路ネットワークである。(図6)
○対象地域への来訪者は自家用車の利用が多く、観光地へのアクセシビリティや定時性の確保が重要である。



図6 防府市・山口市の主な観光地

2. 原因分析

① 車線減少箇所における旅行速度低下と右折車線の未整備

○4車線区間から2車線区間への車線の絞り込みによって、車両の旅行速度が低下。(図7、写真1)
○対象区間は片側1車線で右折レーンが無く、右折待ち車両により後続車両の旅行速度が低下。(写真2)



図7 旅行速度・滞留長



図8 現況の緊急走行イメージ

② 輸送効率・定時性の低い道路ネットワーク

○朝・夕ピーク時の渋滞や事故による交通規制によって輸送時間が増加し、輸送効率及び定時性が低下。(図7)

③ 救急搬送における道路ネットワークの速達性・確実性が不十分

○片側1車線のため、一般車は救急車の回避が難しく、また救急車が追い越し際に対向車線にはみ出して徐行しながら走行する必要があり、速達性が低下。(図8)
○渋滞や事故による交通規制の発生により、確実性が低下。

④ 災害等に対し、脆弱な道路ネットワーク

○対象区間は4車線区間に挟まれた2車線道路でボトルネックとなっており、円滑な交通機能が確保されず、幹線道路の迂回路としても脆弱。(図7)

⑤ 車線減少箇所や沿道出入車両の存在

○車線減少箇所では急な車線変更による接触の危険性や、譲り挙動による旅行速度の低下が発生。
○見通しの悪いカーブや沿道出入が行われる箇所があり、特に事故の危険性が高い。
○歩道未整備区間が存在し、自転車・歩行者と車両との距離が近く、危険な状況である。(写真3)

⑥ アクセシビリティ・定時性の低い道路ネットワーク

○渋滞や事故による交通規制により観光地へのアクセシビリティ・定時性が低下。

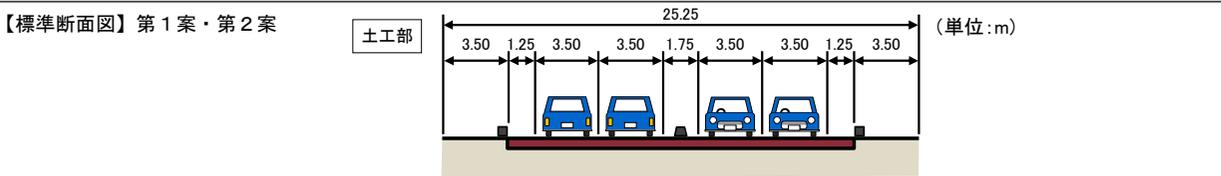
3. 政策目標

- ① 交通の円滑化
- ② 産業の活性化
- ③ 救急医療機関への速達性・確実性の確保
- ④ 災害等に強い信頼性の高い道路ネットワークの確保
- ⑤ 交通安全の確保
- ⑥ 観光振興の促進

一般国道2号 防府市台道～山口市鑄銭司における計画段階評価

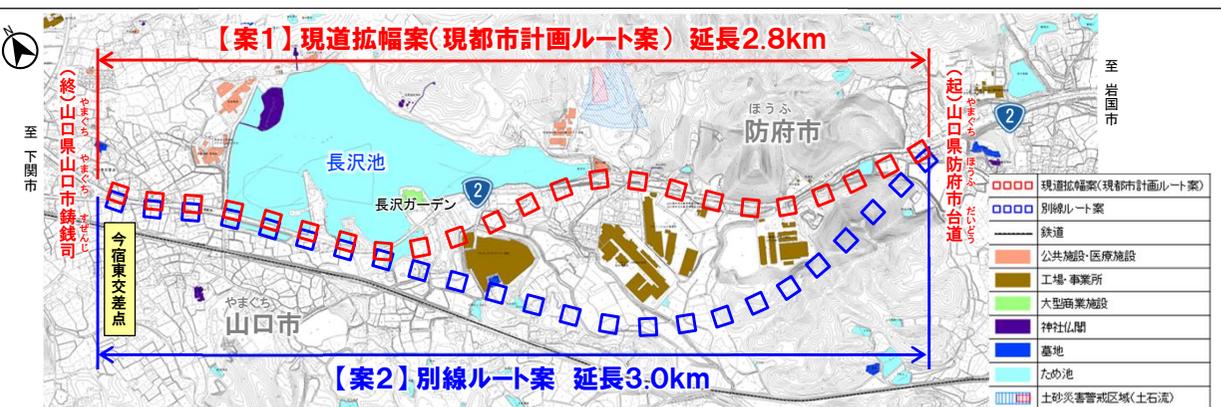
4. 対策案の検討

評価項目		評価ポイント	【第1案】現道拡幅案（現都市計画ルート案）		【第2案】別線ルート案	
			現道拡幅を主たるルートとして、現道をショートカットする案 延長 2.8 km		施工時の現道交通への影響を極力小さくしたバイパスルート案 延長 3.0 km	
政策目標	① 交通の円滑化	渋滞が緩和すること	○	・2車線絞り込みが解消されることで区間端部での渋滞が緩和する。 ・中央分離帯設置により右折での沿道出入りによる渋滞が解消する。	○	・2車線絞り込みが解消されることで区間端部での渋滞が緩和する。 ・中央分離帯設置により右折での沿道出入りによる渋滞が解消する。
	② 産業の活性化	物流時間の短縮や移動時間を読みやすく、産業活動を支援すること	○	・渋滞緩和により工場間の物流の速達性・定時性が向上する。	○	・渋滞緩和により工場間の物流の速達性・定時性が向上する。
	③ 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、安全に搬送できること	○	・渋滞緩和により速達性が向上する。 ・4車線整備により、一般車の追い越しが容易になり、速達性が向上する。	○	・渋滞緩和により速達性が向上する。 ・4車線整備により、一般車の追い越しが容易になり、速達性が向上する。
	④ 災害等に強い信頼性の高い道路ネットワークの確保	災害等による山陽自動車道の通行規制時に、代替路や防災道路として機能すること	○	・4車線整備により、災害時に山陽自動車道の通行規制によって交通が集中した際も渋滞が発生しにくく、代替路や防災道路として機能する。	○	・4車線整備により、災害時に山陽自動車道の通行規制によって交通が集中した際も渋滞が発生しにくく、代替路や防災道路として機能する。
	⑤ 交通安全の確保	交通事故が起きにくいこと 歩行者の安全性が確保されること	○	・混雑緩和や沿道出入りによる停止車両が削減されることで追突事故が削減する。 ・連続した歩道が整備されることで安全な歩行空間が確保される。 ・中央分離帯設置により重大事故になりやすい正面衝突事故が解消する。	○	・混雑緩和や沿道出入りによる停止車両が削減されることで追突事故が削減する。 ・連続した歩道が整備されることで安全な歩行空間が確保される。 ・中央分離帯設置により重大事故になりやすい正面衝突事故が解消する。
	⑥ 観光振興の促進	観光地へアクセスしやすいこと	○	・渋滞緩和により所要時間が短縮（約4分短縮）され、観光地へのアクセス性が向上する。 ○	○	・渋滞緩和により所要時間が短縮（約4分短縮）され、観光地へのアクセス性が向上する。 △
配慮すべき点	⑦ 環境への影響	自然環境への影響が少ないこと	○	・現道拡幅部がほとんどで、土地（地形）を新たに改変する範囲が小さい。	△	・別線部は土地（地形）を新たに改変する範囲が大きいため、配慮が必要。
	⑧ 景観への影響	景観への影響が小さいこと	○	・現道の拡幅であるため、土地の改変が少なく景観への影響は小さい。	△	・別線部は道路を新設するため土地の改変が大きく景観が悪化する。
	⑨ 工事の期間	工事の期間が短いこと	△	・現道の交通規制を伴うため、工事期間が長い。	○	・別線部では交通規制を伴わないため、工事期間は短い。
	⑩ 建設費	建設に要する費用が安いこと	○	・約120億円	△	・約170億円



対応方針（案）：第1案による対策が妥当

【計画概要】
 ・路線名：一般国道2号
 ・概略延長：2.8 km
 ・設計速度：80 km/h
 ・区間：山口県防府市台道～山口県山口市鑄銭司
 ・車線数：4車線
 ・概ねのルート：図9 第1案の通り



(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

- R 4年 3月：第1回 国道2号防府山口市域道路整備検討会
- R 4年 9月：第2回 国道2号防府山口市域道路整備検討会
- R 4年10月～R 5年 1月：意見聴取（政策目標の確認等）
- R 5年 2月：第3回 国道2号防府山口市域道路整備検討会
- R 6年 2月：都市計画決定 告示（変更）

■地域の要望等

- R 4年 4月：山口県国道2号整備促進期成同盟会山防部会が国土交通省に早期事業化を要望
- R 4年 6月：山口県知事が国土交通省に早期事業化を要望
- R 4年 7月：山口県国道2号整備促進期成同盟会山防部会が国土交通省に早期事業化を要望
- R 4年11月：山口県知事が国土交通省に早期事業化を要望
- R 5年 4月：山口県国道2号整備促進期成同盟会山防部会が国土交通省に早期事業化を要望
- R 5年 7月：山口県国道2号整備促進期成同盟会山防部会が国土交通省に早期事業化を要望
- R 5年11月：山口県知事が国土交通省に早期事業化を要望
- R 5年11月：山口県国道2号整備促進期成同盟会山防部会が国土交通省に早期事業化を要望
- R 6年 1月：山口県知事・山口県国道2号整備促進期成同盟会山防部会が国土交通省に早期事業化を要望

図9 当該地域における対策案検討