

山陰道(俵山～豊田)における計画段階評価

1. 俵山・豊田地域の課題

①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。(図1、図2)

②広域観光ルートの形成

○山口県においては観光が地域の主要産業となっており、下関市には九州地域から約180万人の観光客が訪れるが、高速道路ネットワークから取り残された結果、県北部まで回遊していない。(図3、表1)

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。(図4)

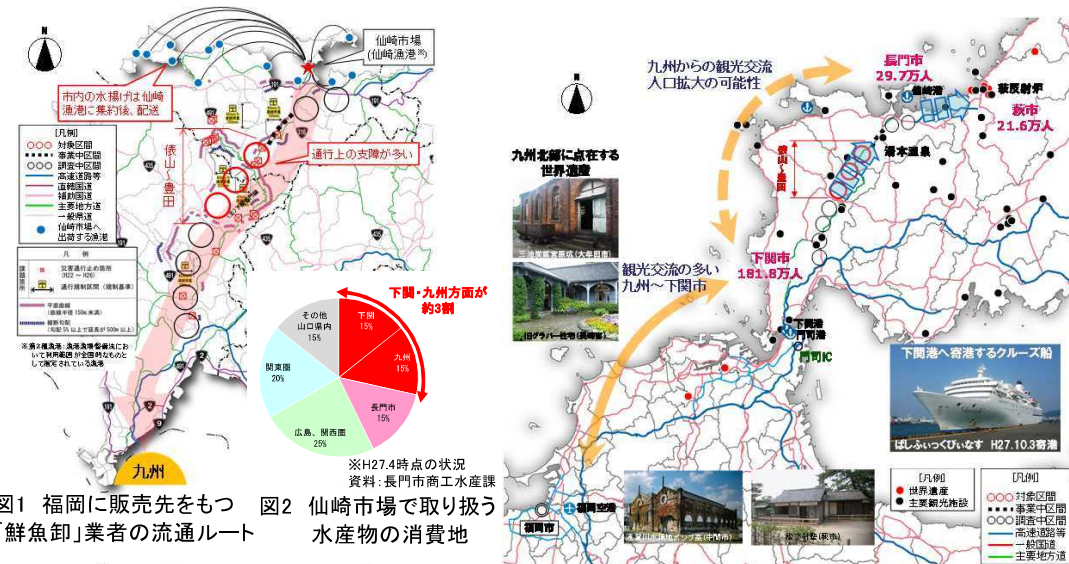


図3 九州方面から山口県北部へ訪れる観光入込客数

資料：山口県観光振興課調べ (H26山口県観光客動態調査より)

※主要観光施設は下関市、長門市、萩市、美祿市、宇部市、山口市に立地する観光施設のうち年間入込客数10万人以上のみプロット

表1 山口県北部における九州・沖縄からの観光入込客数伸び率

市町村	H22	H26	伸率 (H26/H22)
下関市	1,694千人	1,819千人	1.07
長門市	307千人	297千人	0.97
萩市	278千人	216千人	0.78

資料：山口県観光振興課調べ (H22及びH26年山口県観光客動態調査より)

2. 原因分析

①防災上脆弱な箇所が存在

○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。(図5、表2)

②道路構造の不良

○俵山～豊田間の砂利ヶ峠周辺では幅員が狭く急カーブ、急勾配が連続しており、豊田湖周辺で急カーブ区間が集中しており、小型車のすれ違いが困難なトンネルが存在。(図6)

③高速ネットワークが未整備

○速達性及び通行止め時に機能するネットワーク(代替性)を確保できる自動車専用道路が未整備であり、国道491号、下関長門線のみが幹線道路である。

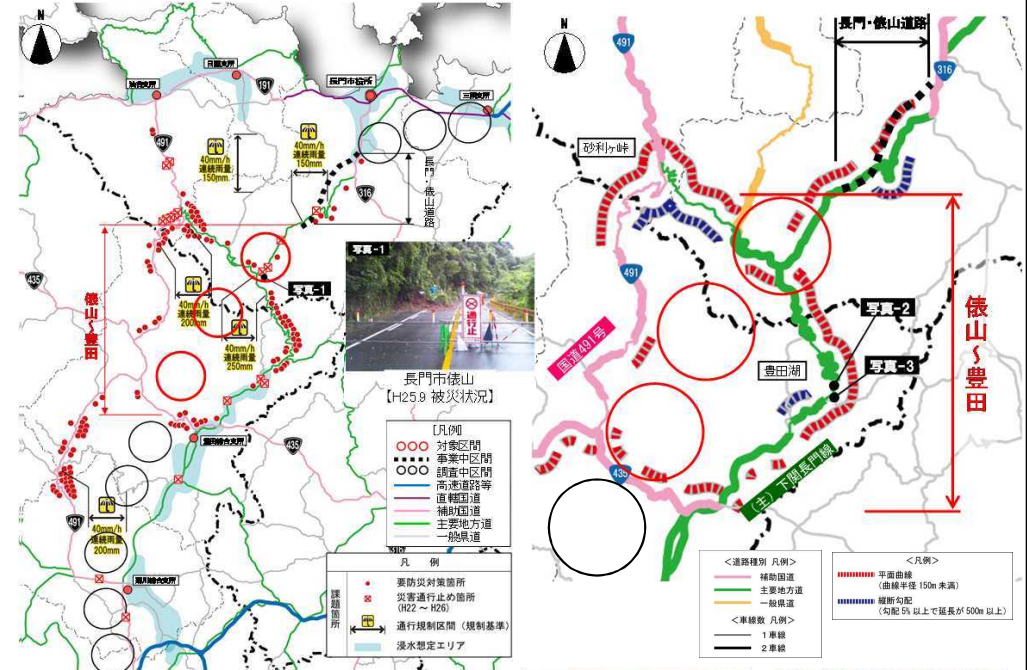


図5 災害の発生状況

表2 災害等による通行止め件数(H22～H26)

年度	国道491号災害通行止め		下関長門線災害通行止め	
	概要	発生件数	概要	発生件数
H22	事前規制 1件	50時間	災害 4件	135時間35分
H23	事前規制 2件	41時間15分	災害 1件	22時間15分
H25	事前規制 2件	70時間	災害 1件	44時間20分
合計	—	5件 161時間15分	—	6件 202時間10分

※災害通行止め件数は下関長門線及び国道491号の俵山～豊田間のみ計上



3. 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

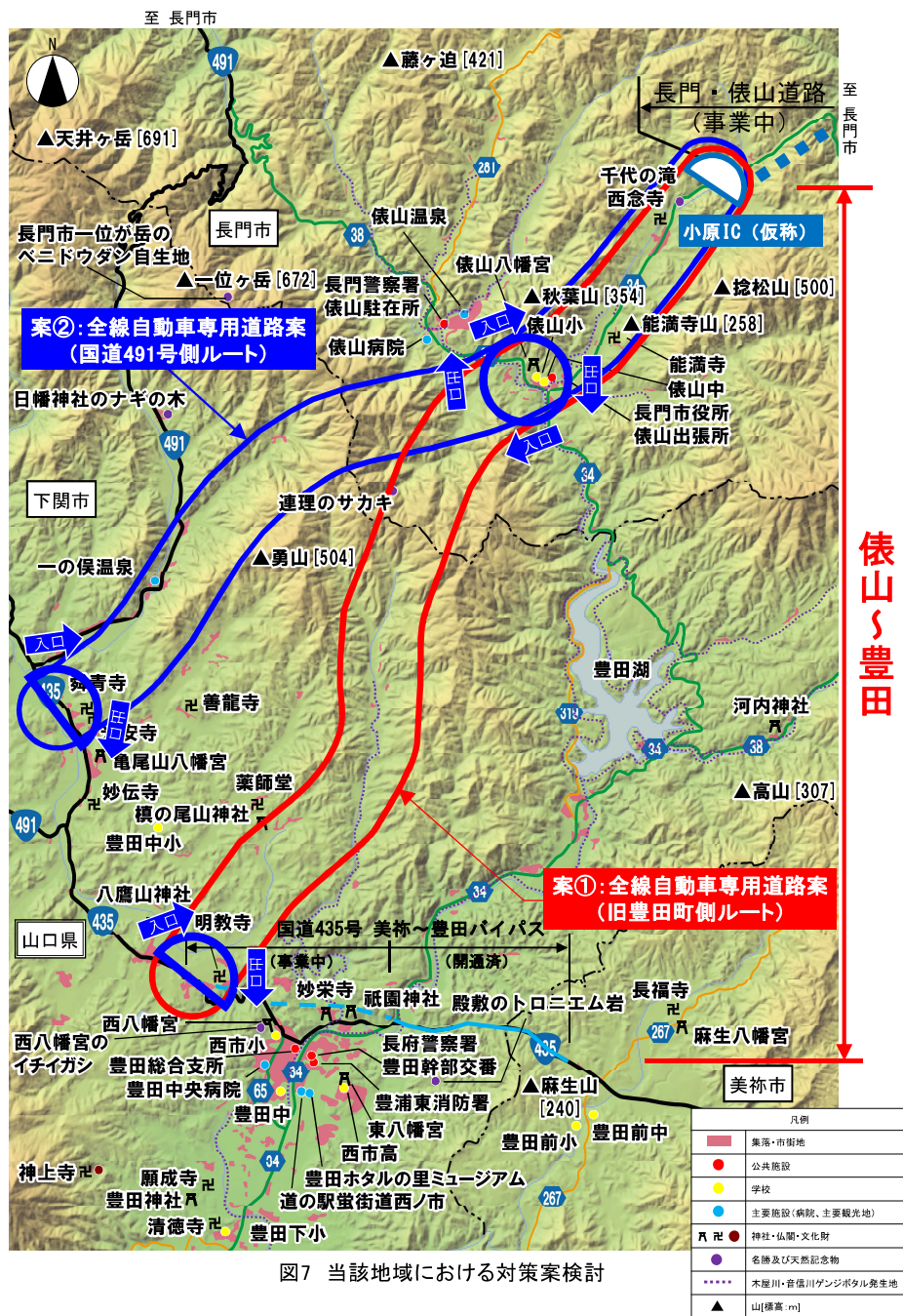
③救急医療・高次医療サービスの確保

④異常気象時の孤立・広域迂回の回避

図4 第3次救急医療機関60分圏域

山陰道(俵山～豊田)における計画段階評価

4. 対策案の検討



評価軸		案①:全線自動車専用道路案 (旧豊田町側ルート)	案②:全線自動車専用道路案 (国道491号側ルート)
走行性・安全性の向上	長門市役所から下関市役所までの所要時間	○ 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	通行止め時の影響	○ 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
	救急医療機関への到達性、確実性の確保	○ 案2より所要時間が短縮する (第三次救急医療機関)までの所要時間	△ 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(道の駅堂街道西ノ市)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	○ 仙崎漁港から唐戸市場までの所要時間 (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)
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)	○ 集落等を回避するため、影響は小さい	○ 集落等を回避するため、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
道路整備による影響	豊田方面の集落や市街地・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)
	集落・市街地、主要施設等とのアクセス	△ 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)
経済性への配慮	段階的な整備効果の発現 (今回、俵山～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
	建設に要する費用	○ 約530～580億円	△ 約570～620億円
総合評価		○	△

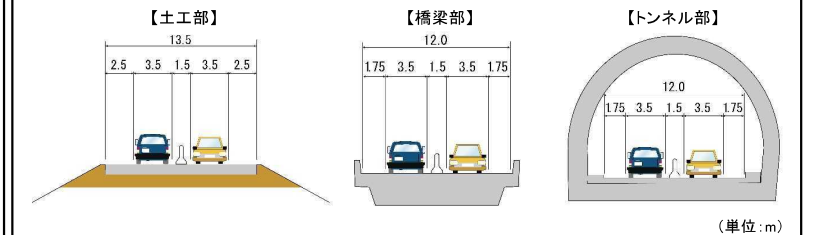
※○:改善・満足する、△:改善・満足するが他案に劣る、×:改善・満足しない

対応方針(案):案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名:山陰道(俵山～豊田)
- ・区間:山口県長門市俵山小原
～下関市豊田町八道
- ・概略延長:約14km
- ・標準車線数:2車線
- ・設計速度:80km/h
- ・概ねのルート;図7の案①のとおり

案①② 標準断面図



(参考)当該事業の経緯等

■地元調整の状況

- ・H27年 4月:優先区間絞り込み(第1回中国地方小委員会)
- ・H27年 6月:計画段階評価着手(第2回中国地方小委員会)
- ・H27年 9月～10月:第1回意見聴取
- ・H27年11月:第4回中国地方小委員会
- ・H27年12月～H28年1月:第2回意見聴取
- ・H28年 3月:中国地方小委員会において、対応方針(案)
(ルートとして案①を選定する等)を妥当と判断

■計画段階評価後の状況

- ・H28年 3月:山口県より直轄事業による整備を要請

■地元の要望など

- ・H26年10月:下関市長が山口の道づくり意見交換会において
国土交通省に早期事業化を要望
- ・H27年 8月:山陰自動車道長門・下関建設促進期成同盟会
総決起大会
- ・H27年10月:山陰自動車道長門・下関建設促進期成同盟会
が国土交通大臣政務官に早期事業化を要望
- ・H27年11月:山口県知事が国土交通大臣及び国土交通大臣
政務官に早期事業化を要望
- ・H27年12月:長門市市長が国土交通大臣に早期事業化を要望