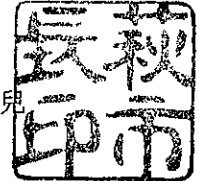




萩 土 第 51 号
平成19年 5月 8日

国土交通省道路局長 様

萩市長 野 村 興 児



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について

平成19年4月2日付 国道企第114号で依頼のありました標記の件につきまして、
別添のとおり提出いたします。

道路整備の中期的な計画について

「萩市をとりまく主要道路整備に関する」意見

平成１９年５月

萩 市

1. 萩市の状況

「環日本海時代の幕開け」と叫ばれて幾久しい。萩市は本州日本海側の西端に位置し、東は島根県益田市に隣接する人口58,363人（平成19年3月1日現在）の地方都市である。本市は、江戸時代に萩藩毛利氏の城下町として、政治、経済の中心として発展し、幕末には数多くの明治維新の志士を輩出しており、今なお近世の萩城下町の遺構や建造物を残し、美しい自然と相まった、ふるさと志向として年間約140万人からの観光客が訪れている。

平成17年3月6日に1市2町4村が合併した「新萩市」は面積約698,86km²と広大で山口県土の約11.4%の面積を占めており、島根県に隣接する田万川地域は市街地から約45kmの距離にある。このため広大になった市全域の一体感の醸成から、安全かつ円滑な道路交通の確保された、交通のネットワークの構築が課題となっている。

また、本市の主要産業は水産業、農業などの第1次産業と萩焼製造等の第2次産業、及び観光を主とした第3次産業である。しかしながら、働く場としての企業が少ないため若者の都市部への流出などにより、高齢化率は32.46%と急速に高齢化が進んでいる。

2. 萩市を取り巻く道路状況

萩市の道路状況は、4国道・35県道・市道は1,260路線で総延長約1,400Kmである。東西軸の国道191号と陰陽連絡道として国道490号・262号及び県道萩秋芳線などが主要幹線道路である。

（1）国道191号における現状

先ず、国道191号であるが、特に市街地から東側の大井間L=11Kmは隘路区間であり、

- ①小畑のR=45mなどの急カーブも多々あり、平成17年6件、18年7件、19年6件と主に小畑～大井間で交通事故が多発している状況であり、死者も発生している。
- ②国道が海岸線を走るため萩～大井間では台風・高潮・冬季風浪における越波等による通行障害が平成16年4回、17年3回、18年2回。
- ③豪雨による道路法面の崩壊など道路管理者による片側交互通行や全面通行止め等（平成15年12回）の通行規制も度々行われている。

このため、ひとたび災害及び交通事故の発生時は迂回路も無く、渋滞は市街地までおよび、生活道としての道路機能はもとより、特に消防、救急

活動など緊急車両等の緊急輸送路が途絶することから、迂回路としての通行確保のためのバイパス整備が喫緊の課題である。

④また、大井橋は昭和10年代に築造された橋であり、現在耐震補強工事が計画されているが、大型車等の離合が厳しいことから架け替えの必要性が検討されるが、架け替えとなると迂回路が必要となり、大井橋の前後は人家が密集しており家屋移転補償等事業費も高額となる。

以上4点の問題解決について、萩以東の国道191号全体整備を考えると、バイパス方式による整備（仮称萩東バイパス）が理にかなっていると考え

（2）国道262号、490号における現状

次に、山陰と山陽を結ぶ南北軸の道路は国道262号、490号及び県道等であるが、いずれも山間地を経由するため、特に冬季には積雪、凍結などが通行障害となり、スリップ等の事故が多発し通行止めなどにより陰陽道路が途絶される状況にある。

国道490号では平成6年に豪雪による事故により交通がストップし、大型トラックや乗用車など258台、約400人が車内で一夜を明かした。また、平成17年の元旦も降雪により、一時通行止めとなり新幹線、宇部空港等の利用者が支障をきたし、冬期交通対策及び高速定時サービスの提供等が課題となっている。

高規格道路が無いことは地域経済低迷の原因であり、基幹道整備は地方の経済活性化に繋がることは言うまでもない。

3. 公共交通機関について

地方においては人口減少、高齢化等が進む中、住民の足となる公共交通機関は費用対効果等から減少となっている状況にある。

特にJR山陰本線は平成16年に特急「いそかぜ」が廃止になり、山陰本線は益田～下関間がJR西日本広島支社の管轄になり「利用客の少ない線路は枕木をはずしても良い」などの発言も聞かれ、九州、北海道、東北、北陸地域で進められている「整備新幹線」は夢のまた夢で、列車交通の不便さにおいては、山口県北部は「陸の孤島」といっても過言ではない。

空路（萩石見空港）については、東京、大阪方面を航空機利用の場合「萩・石見空港」を利用するための足として、列車利用は前述したように

萩益田間の直通列車は本数も少なく運行時間の問題等で自動車利用となる。しかしながら道路についても同様に一旦災害や交通事故等があった場合、定時、定刻に空港に到着しないことから利用することが厳しい状況である。

例えば、小松空港は北陸自動車道の開通により半径100 km圏での利用がなされており陸、空路の連携こそが地方の発展に繋がっているとも言える。

4. 高規格幹線道路網について

このような中、萩市の東西軸としての「山陰自動車道」、南北軸としての「小郡萩道路」整備促進は高規格幹線道路の交通ネットワーク形成として、経済、流通、観光産業及び生活面の最重要課題である。

特に萩市の主要産業である水産業は水揚げから市場搬入までの時間短縮、即ち高速提示サービスが漁家に大きな影響を与えることから漁業関係者は対応に非常に憂慮しているところである。

山陰自動車道は、鳥取を起点に米子、松江、益田、萩市及び長門を経由して、美祢市に至る総延長約380 Kmの高規格幹線道路である。この中で、益田～萩間約55 Km間については、唯一の予定路線である。

このような状況の中、萩市西部では将来の山陰自動車道の当面活用となる路線として、萩三隅道路（L＝15.2 Km）の整備が図られている。

平成19年度末には、山口県内で初めて将来の山陰自動車道の一部として長門市三隅から萩市明石間の7.1 kmが供用開始される予定であり、現在鋭意整備が進められている。地域住民にとって「将来の夢と希望」の路線である。この道路は国による直轄（A方式）として事業が取り組まれている。全線は平成20年代の早い時期の供用開始目標に鋭意事業が促進されているところである。本道路が完成することにより冬季積雪時や豪雨時の通行規制の解消、萩・長門間の時間短縮が図られることで、経済面、生活面、観光面での様々な事業展開が図られることを期待するものである。

特に、山陰道は日本海国土軸をなす重要な幹線道で、前述した萩以東（萩東バイパス）については「真に必要な道路」であり、直轄方式等を含めた整備の促進に努められたい。

今後、特に市内の渋滞の緩和、通行の安全確保、地域経済の交流、活性化、高速道路のネットワークの形成等、萩三隅道路の萩IC以東の整備促進が最重要課題であり、地域高規格道路「小郡萩道路」との高速道路ネットワーク形成は、地域経済の活性化や萩石見、山口宇部空港などの利用促

進に繋がるものである。

5. 道路政策や整備に関することについて

高速道路整備については、昭和62年6月30日に「第四次全国総合開発計画」（道路審議会答申s62.6.26を受けて）において14,000kmの高規格幹線道路網（地域高規格道路を含む）が定められ、そのうち全国高速道路網（国土開発幹線自動車道路網）が計画され（国土開発幹線自動車建設法―国幹道法）路線延長11,520kmのうち9,342kmが国の高速道路整備計画（整備計画路線）が定められている。（萩市～益田間は含まれていない）残り約2,178kmは予定路線で、うち約576kmが国の直轄方式により一般国道の自動車専用道として整備が進められている。（平成17年4月現在）「国道191号萩三隅道路」がこの手法である。

現在、道路特定財源の一般財源化議論が進められている中、安倍総理は「真に必要な道路はつくる」と言われている。

道路特定財源については、①供用中の道路の維持・修繕・更新、②供用中の道路の安全・安心の確保、③道路交通の円滑化、④都市と地方の活性化、⑤環境の保全、が謳われている。

地方都市の道路特定財源の税負担は、都市部より家計に占める負担は、4.6倍である。特に、公共交通機関が脆弱な萩市の1世帯あたりの保有台数は、都市部の0.5台に対し1.13台という状況である。

少子高齢化が進む中、高度情報化社会に対応し、救急医療の迅速化など安全・安心・快適な市民生活の実現や機能的な社会活動を支えるため、道路整備は一層重要となっており、その推進は全市民が長年にわたり熟望しているところである。道路は地域の振興発展と活力ある経済・社会活動を支える最も基本的な公共施設である。

山口県では、山口・島根・鳥取3県の知事も毎年会合を開かれ、山陰道整備促進中央大会も開催され、特に二井知事は、「山陰側が高速道路網に組み込まれれば島根県を含む広域観光圏を形成でき、九州からの入り込みが期待できる」と発言され、また、「山口未来デザイン」において山陰地域の振興を図るため、日本海沿岸の鳥取県や島根県とともに、環日本海交流圏が形成される中で山陰自動車道の整備などにより日本海国土軸の形成に繋がる山陰地域連携軸の形成に努めるとされている。

市においても萩市・益田市・浜田市による3市長会議を開催し、山陰自動車道など道路整備の連携を図ることも確認している。

いずれにしても高規格幹線道路の交通ネットワーク形成は、経済、観光、生活面の最重要課題であり、山口県北部の東西を繋ぐ「山陰自動車道」また、山陰と山陽を結ぶ「小郡萩道路」は「未来の架け橋」であり、早期整備を強く訴えるものである。

なお、道路改築について、かつては国土交通省、農林水産省と個別に整備が進められてきたが、近年、各省連携した道路整備が図られていることは集中投資が可能になることであり、今後とも道路整備一元化による調整が必要と考えている。

国の総合的な評価の中から財政上の観点はあるものの、採算性だけでは図れない道路がもたらす効果、並びに本市における道路の現状と実情に即した道路整備の重要性を認識され特段の配慮がなされるよう強く要望する。

以上、本市における東西南北の道路網の構築、早期整備が喫緊の課題となっている。国におかれては地方の抱える状況について現状御賢察の上、「中期計画」における高規格幹線道路網の確立・必要性について、特段の御理解、御高配をお願いするものであります。

平成19年5月8日

山口県萩市長 野村 興 児

