

萩 土 第 255 号  
平成20年10月20日

国土交通省道路局長 様

萩市長 野村 興 兒



今後の道路行政についての意見・提案の提出について

平成20年9月19日付 国道企第37号で依頼のありました件につきまして、別添  
のとおり提出いたします。

## 今後の道路行政についての意見・提案

## ①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

山口県 萩市

道路特定財源等における一連の議論の中、いくつかの基本方針が示され、来年度から道路特定財源は一般財源化とされるが「必要とされる道路は着実に整備する」と言われている。

また、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。

道路整備の遅れた山陰地域は、都市部あるいは山陽側との交通格差、経済発展による人口流失とそれに伴う過疎化や小規模高齢化集落の増加、産業の衰退など多くの課題が山積している中、地方都市の道路特定財源の税負担は、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に対し2倍以上で、家計に占める負担も4.6倍という状況である。

こうした中、少子高齢化が進み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。

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。

## 今後の道路行政についての意見・提案

## ②-1 地域の現状と抱える課題

山口県 萩市

## ○現状

国道 191 号であるが、特に市街地から東側の大井間 L = 11 Km 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 15 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(通行規制)が平成 16 年 5 回、17 年 5 回、18 年 2 回である。

③特に豪雨による道路法面の崩壊、冬季における降雪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 1 2 回)の通行規制が度々行われている。

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状況である。

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、国道 191 号萩・三隅道路 (L = 15.2 Km) の整備が図られている。

平成 20 年 2 月 23 日には、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、残りの区間についても現在、整備が進められている。供用後は安全・安心に運転できる観点からも殆どの

## ○課題

山陰側を連絡する幹線道路は国道 191 号線の 1 本しかなく、ひとたび災害及び交通事故の発生時は迂回路も無く、渋滞は市街地までにおよび、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される。

山陰地域にある自然・歴史・文化といった豊富な財産や資源を活用した特色ある地域づくりを進めていく上で、広域的な交流・連携を促進する高規格な道路整備が課題となっている。

車両は利用し、地域住民にとって「将来の夢と希望」の路線である。

なお、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おり、全線は平成23年の山口国体開催までの供用開始目途に鋭意事業が促進されているところである。

## 今後の道路行政についての意見・提案

## ②-1 地域の現状と抱える課題

山口県 萩市

## ○現状

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た。

観光振興等の地域活性化のためには、県内外からの観光客を迎え入れる交通基盤の整備が求められる。

## ○課題

冬期交通対策及び円滑な定速走行サービスの提供等が課題となっている。

山陰と山陽を繋ぐ高規格道路が無いことは地域経済低迷の原因であり、空港・新幹線等の主要交通拠点からのアクセスが、高速性・定時性のある基幹道整備により道路ネットワークが強化されることが、地域の経済活性化に繋がる。

## 今後の道路行政についての意見・提案

## ②-2 地域の目指すべき将来像

山口県 萩市

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便または廃止となり利便性は損なわれている。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。

公共交通機関の乏しい萩市は、医療等の救急活動や観光、物流などの諸活動において、道路こそが唯一の交通手段であり、道路整備は萩市の命運にかかわる重要課題である。

このような状況の中、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。また、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。

## ○高規格幹線道路の整備促進

こうした日本海側の経済発展を図るため、山陰自動車道の早期実現と当面の活用路線として位置づけられている萩三隅道路の早期完成及び萩東道路整備(萩～益田)に向けた働きかけを行う。

また、中国自動車縦貫道と連結し、高速道路ネットワークを形成する地域高規格道路小郡萩道路の早期全線整備を推進する。こうした高規格幹線道路の整備により、高速性や定時性を確保し、山口県内や主要都市、さらには萩・石見空港、山口宇部空港を利用した都市との交流や物流を促進するとともに、緊急輸送路としても活用を図りたい。

## ○地域間連絡道路の整備促進

地域間の連携強化及び地域内の流通や交流を促進していくため、交通事情に合わせたバイパス整備や道路改良により、萩市の中心拠点と各地域拠点を結ぶ道路網の整備を計画的に進め、地域間連絡道路網の充実を図りたい。

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

山口県 萩市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
<p>地域活力の向上</p>	<p>萩市の東西軸としての「山陰自動車道(萩～益田間)」、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、観光産業及び日常生活においても最重要課題である。</p> <p>特に合併後の萩市は広域に跨り、主要産業である農林水産業は水揚げ、収穫から市場搬入までの時間短縮、即ち円滑な高速サービスが漁価などに大きな影響を与えることから農林漁業関係者は対応に非常に苦慮しているところである。</p> <p>山陰自動車道は日本海国土軸をなす重要な高規格幹線道路で、特に萩以东については、国道191号線の1本しかなく、ひとたび災害及び交通事故の発生時は迂回路も無く、市街地は渋滞し、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され「真に必要な道路」であり、直轄方式等を含めた「萩東バイパス」の整備促進に努められたい。</p>	<p>高規格幹線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・益田・長門市の時間短縮も図られ、広域連携、経済面、生活面、観光面での様々な事業展開がされることを期待するものである。</p> <p>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以东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。</p> <p>萩東道路に期待する効果</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 線形不良箇所の解消。</li> <li>2. 防災上脆弱な区間の解消</li> <li>3. 交通事故の削減</li> <li>4. 渋滞損失の削減</li> <li>5. 2次救急病院への搬送時間の短縮</li> <li>6. 観光・交流の活性化</li> <li>7. 空港へのアクセス短縮</li> <li>8. 農水産業の活性化</li> </ol>	