

# 山陰道 俵山・豊田道路

事業費3,510百万円

資料-9

## 事業推進

### 1. 事業の必要性及び概要

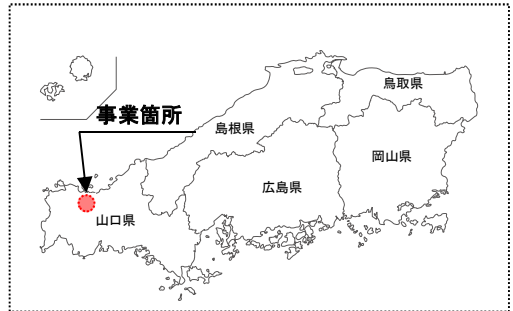
山陰道 俵山・豊田道路は、一般国道491号や主要地方道 下関長門線等の事前通行規制区間の回避、広域観光連携の強化、第3次救急医療機関へのアクセス改善を目的とした延長13.9kmの自動車専用道路です。

### 2. 事業箇所

山口県下関市豊田町八道～山口県長門市俵山小原

### 3. 令和3年度 予定事業内容

用地買収、改良工事等を推進します。



写真① 金道地区施工状況



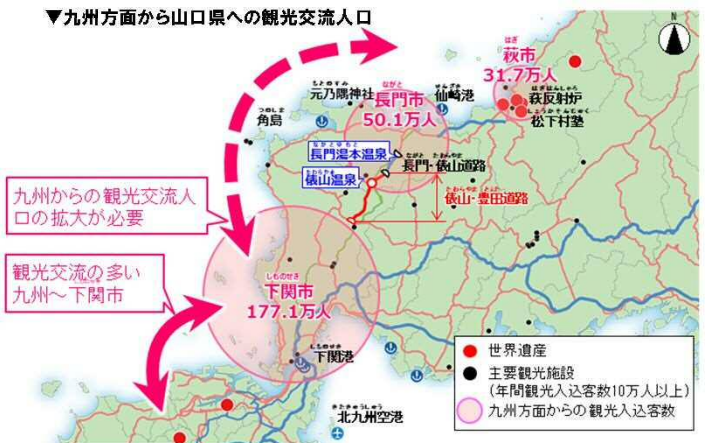
写真② 八道地区施工状況



### 4. 期待される整備効果

○俵山・豊田道路の整備によって、観光地間が高速ネットワーク化され、九州から山口県北部への観光交流人口の拡大が期待

※資料/山口県観光振興課調べ (R1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、美祢市、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



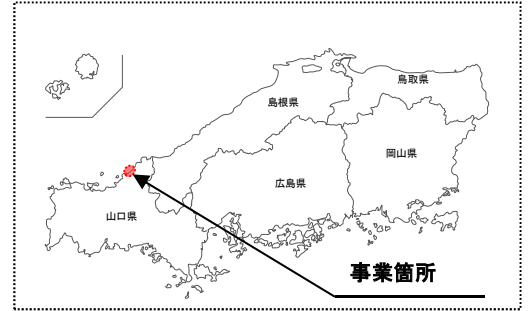
## 1. 事業の必要性及び概要

## 事業推進

木与防災は、国道191号の事前通行規制区間を回避し、緊急時の代替路を確保することを目的とした延長5.1kmの道路です。

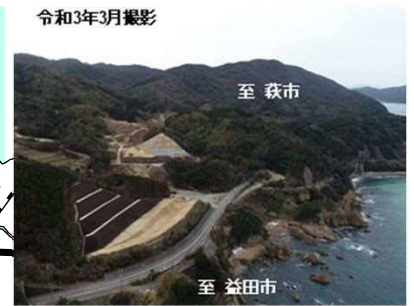
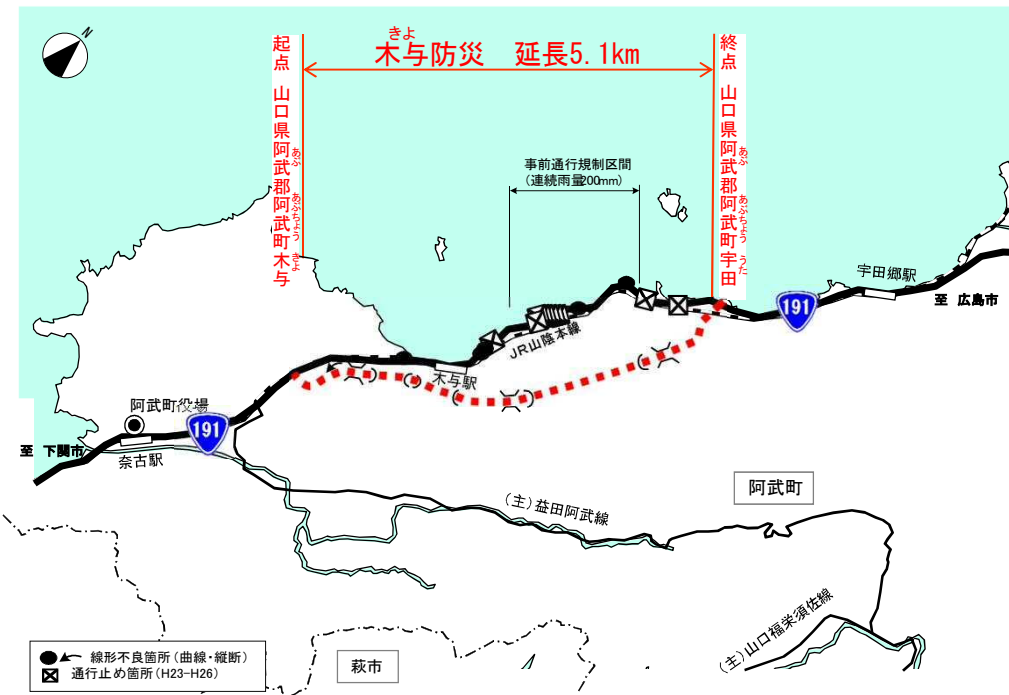
## 2. 事業箇所

山口県阿武郡阿武町木与～阿武郡阿武町宇田



## 3. 令和3年度 予定事業内容

改良工事、トンネル工事等を推進します。



写真① 宇田地区施工状況



写真② 木与地区施工状況

## 4. 期待される整備効果

### ■地域の安心安全を確保

○国道191号の事前通行規制区間を回避することにより、災害時の代替路確保し、地域の安全安心を確保します。

### ■産業を活性化

○木与防災を整備することにより、定時性、確実性が確保でき、物流活動を支援します。

発生年度	件数	概要	全面通行止め時間
H21	1	事前通行規制	47時間(2.0日)
H22	1	土砂流出	153時間(6.4日)
H23	3	事前通行規制	187時間(7.8日)
H24	1	事前通行規制	9時間(0.4日)
H25	2	事前通行規制	35時間(1.5日)
H26	1	事前通行規制	16時間(0.7日)
合計	9	-	約447時間(約19日)

表1 国道191号木与地区の災害等による通行止め履歴(H18～R1)

新規着手

1. 事業の必要性及び概要

当該箇所は、近傍に勝間小学校が立地しており、交安法第3条に基づく通学路に指定されているが、歩道が狭小のため、通学中の児童は非常に危険な状況となっています。

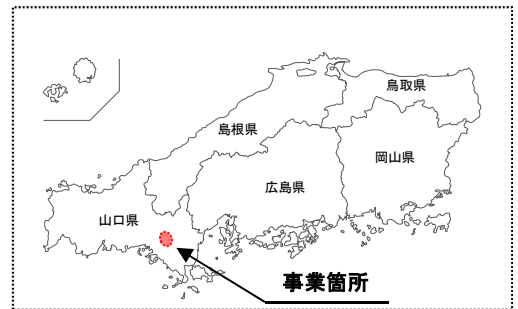
本事業は、事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)の対象区間として、既設歩道を拡幅し、歩行者が安全・安心に通行できる歩行空間の整備を行うものです。

2. 事業箇所

しゅうなん よびさか  
山口県周南市呼坂

3. 令和3年度 予定事業内容

調査設計に着手します。



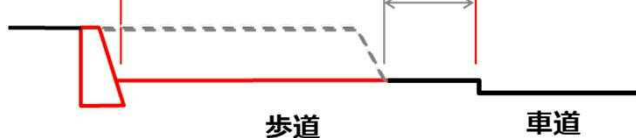
写真①: 歩道狭小の通学路

■ A-A断面

単位: m

整備後: 3.50

現況: 0.80



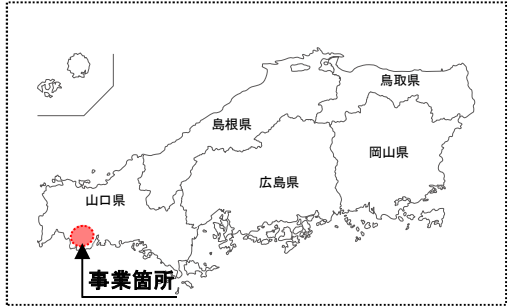
**事業推進**

**1. 事業の必要性及び概要**

日の出電線共同溝は、電線共同溝を整備し無電柱化することで、安全で快適な歩行空間の確保並びに災害時における緊急輸送道路の確保を図るとともに、良好な都市景観の形成に向けたまちづくりの支援を目的とした事業です。

**2. 事業箇所**

山口県山陽小野田市東高泊～  
山口県山陽小野田市西高泊



**3. 令和3年度 予定事業内容**

本体工事を推進します。

**平面図**

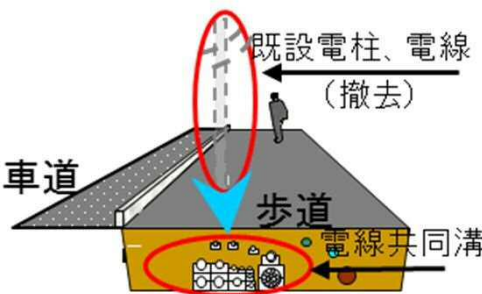


**現況写真**



**4. 期待される整備効果**

《イメージ図》



《整備の必要性(イメージ写真)》

○道路上に設置されている電柱は、災害時の倒壊により道路を閉塞させるおそれがあるほか、歩行者等の通行や良好な都市景観の形成の妨げとなっています。



<電柱の倒壊による道路閉塞の事例>



<飛来物による電柱倒壊の事例>



<歩行の支障となる電柱の事例>

継続

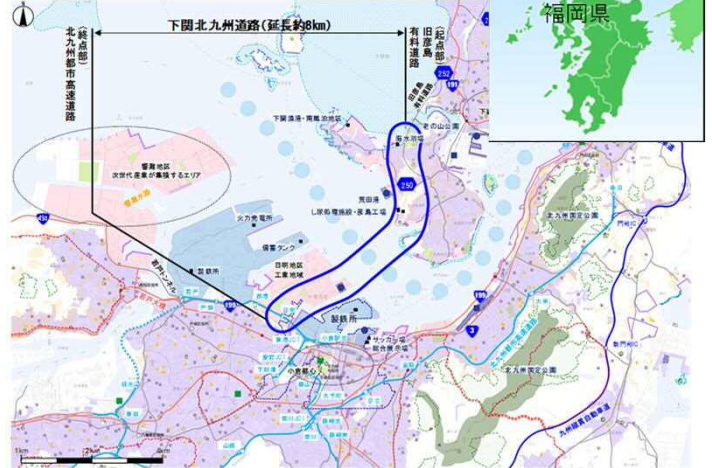
### ○ 調査の概要

しものせききたきゅうしゅう しものせき きたきゅうしゅう

下関北九州道路は、下関市、北九州市の都心部を結び、循環型ネットワーク形成により、くらし、産業・物流、観光、渋滞緩和など地域の一体的発展に寄与するとともに、本州と九州の広域的な人流・物流及び経済活動の活性化を支える大動脈、災害時の代替路としての機能・役割を担う道路です。

令和3年度より、山口県及び福岡県等の関係自治体と協力しつつ、都市計画・環境アセスメントを進めるための調査に着手します。

《位置図》



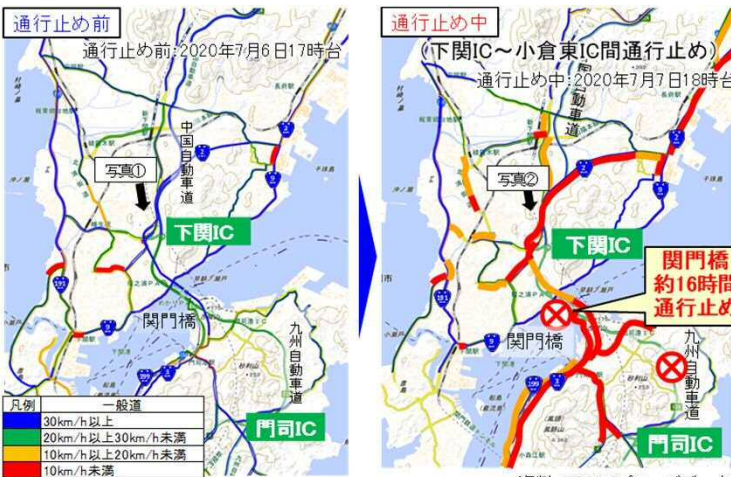
※海峡部の構造形式は 橋梁

### ○ 当該地域の課題

- 令和2年7月豪雨時では関門橋が通行止めとなり、関門トンネルに交通が集中し、周辺部が渋滞。
- 関門トンネル・関門橋を利用する交通需要の約8割が広域交通(地域内外・通過交通)であり、通行止めにより約7万台/日に影響する可能性があり、地域のみならず広域交通にとっても課題。

### ＜令和2年7月の豪雨時の影響＞

### ＜通行止めによる本州-九州間の広域物流への影響＞



#### □ 関門トンネル・関門橋を利用する交通需要

関門トンネル・関門橋を利用する交通需要の約8割が広域交通

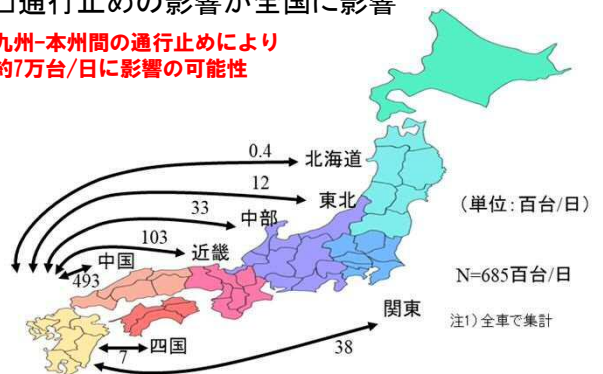


注1) 全車で集計  
注2) 北九州市・下関市を地域内として集計

資料: 全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査 (H27)

#### □ 通行止めの影響が全国に影響

九州-本州間の通行止めにより約7万台/日に影響の可能性



資料: 全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査 (H27)

