

## 道路建設事業の再評価項目調書

<b>事業名</b> 一般国道491号 長門・俵山道路 <small>ながと たわらやま</small>	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中国地方整備局
<b>起終点</b> 自：山口県長門市俵山小原 <small>やまぐち ながと たわらやまこばら</small> 至：山口県長門市深川湯本 <small>やまぐち ながと ふかわゆもと</small>	<b>延長</b> 5.5 km	
<b>事業概要</b> 一般国道491号は、下関市を起点とし、山口県北西部地域の内陸部を通過し長門市に至る延長約50kmの山口県が管理する幹線道路である。 当該事業は、並行する一般国道491号や（主）下関長門線大寧寺峠周辺の要防災対策箇所、異常気象時通行規制区間を回避し、地域の安全・安心の確保及び豪雨時の俵山地区の孤立の回避、救急医療活動の支援を目的として計画された延長5.5kmの道路である。		
<b>H20年度事業化</b>	—	<b>H24年度用地着手</b>
<b>全体事業費</b>	約239億円	<b>事業進捗率</b>
		3%
		<b>供用済延長</b>
		0.0 km
<b>地域の防災面の課題</b> ・長門市俵山地区と長門市中心部を結ぶ（主）下関長門線の大寧寺峠周辺では、要防災対策箇所（5箇所）や異常気象時通行規制区間（1.9km）が存在するほか、急カーブ・急勾配など道路線形不良箇所が連続している。 ・さらに、俵山地区へ通じる全ての道路網には異常気象時通行規制区間が（16.6km）存在しているため、豪雨時には俵山地区（464世帯、1,256人）で孤立の恐れがある。 ・平成21年7月中国・九州北部豪雨により、俵山地区と長門市内を結ぶ（主）下関長門線の大寧寺峠では1,660時間（約70日）の通行止めが発生し、大幅な迂回を強いられた。 ・災害時の通行止めによる孤立や迂回については、地域の声として「大寧寺峠は毎年通行止めとなっております。等が挙がっており、沿線住民の不安要素となっている。		
<b>課題を踏まえた対策・事業内容</b> ・並行する（主）下関長門線の大寧寺峠周辺は急峻な地形を通過しており、異常気象時通行規制区間（1.9km）、要防災対策箇所（5箇所）、急カーブ（R<150m：46箇所）、急勾配（i>5%：24箇所）の区間が連続しており、これらの課題を解消するためにはバイパスによる整備が必要となる。		
<b>事業の効果等</b> ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等  ○災害による被害の回避 ・通行車両の被災による人命・物損の被害を軽減する効果 ・災害による片側交通規制を解消する効果 ・災害時の孤立交通を解消する効果 ・通行止時の救命率が向上する効果 ・通行止による観光収入減少を解消する効果  ○地域住民の不安感の解消 ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消	<b>費用</b> (残事業)/(事業全体)  191/212億円  (事業費：178/200億円) (維持管理費：13/13億円)	
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> <small>やまぐち</small> 山口県知事の意見： 一般国道491号長門・俵山道路の「対応方針（原案）」案に対して、異存はない。 引き続き、早期完成に向けて、コスト縮減等を考慮の上、事業の促進に努めていただきたい。		
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> <small>ながと たわらやま</small> ・長門・俵山道路の周辺地域では、山陰道（萩・三隅道路）や小郡萩道路が近年相次いで開通している。 ・また、H25年10月より休日昼間と平日夜間の内科・小児科の初期対応を行う長門市応急診療所が開設している。		

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度に事業着手し、用地買収については平成25年3月末時点で19%完了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在用地買収を行っており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性に変化はなく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



※1 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

# ながと たわらやま 一般国道491号 長門・俵山道路

## 事業再評価

平成25年10月

国土交通省 中国地方整備局

# 1. 位置図

## ながと たわらやま 一般国道491号 長門・俵山道路

- ・一般国道491号は、下関市を起点とし、山口県北西部地域の内陸部を通過し長門市に至る延長約50kmの山口県管理の幹線道路である。
- ・長門・俵山道路は長門市俵山小原から長門市深川湯本に至る延長5.5kmの道路である。



## 2. 長門・俵山道路の位置付け

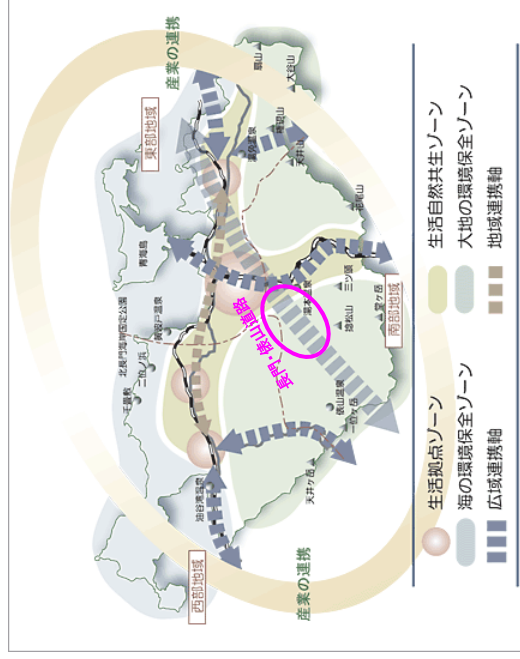
### (1) 自治体の総合計画等における位置づけ

やまぐち産業戦略推進計画（H25.7）H25年度～H28年度	
「輝く活力あふれる産業集積県やまぐち」の実現に向けた視点(抜粋)	取組方針(抜粋)
重点戦略 国際競争に打ち勝つ「瀬戸内産業再生戦略」 プロジェクト 3 物流等基盤の強化	○地域の課題や利用者ニーズ等を踏まえ、物流等基盤強化に資する道路の整備を促進するとともに、特殊車両通行許可制度の改善等により、物流の効率化を図ることで、迅速かつ円滑な物流等を実現します。  【具体的な取組】 物流等基盤の強化に資する道路の整備促進 高規格幹線道路の建設促進 ・山陰道(長門・俵山道路)の整備促進

長門市の総合計画（第1次長門市総合計画（H19.3））	
未来像の実現に向けた視点(抜粋)	施策の基本方向（抜粋）
施策の大綱(基本目標) 第1章 自然と人が安らぐ安全なまち 6 総合交通対策の推進 6-1. 広域・生活道路網の充実  (1) 広域道路網の整備	○山陰道などの高規格道路網の整備を行います

山口県地域防災計画 本編（H22年度）	
項目(抜粋)	取組方針(抜粋)
第3編 災害応急対策計画 第8章 緊急輸送計画 第1節 緊急輸送ネットワークの整備  第1項 緊急輸送道路等 緊急輸送施設の指定	○県は、大規模災害時に物資の受入、被災地への輸送、被災者の拠点医療機関等への移送等緊急な輸送対応が確保されるよう、陸、海、空の交通手段を活用した緊急輸送ネットワークを形成するため、緊急輸送道路等輸送施設を指定し、緊急輸送ネットワークを整備する。

長門市過疎地域自立促進計画書（平成22～27年度）	
地域の自立促進に向けた視点(抜粋)	施策の基本方向（抜粋）
3. 交通通信体系の整備、情報化及び地域間交流の促進	○俵山地域では、大雨による通行規制で孤立する可能性があるため、高規格での道路整備が求められています





# 3. 事業概要及び経緯

## (1) 事業概要

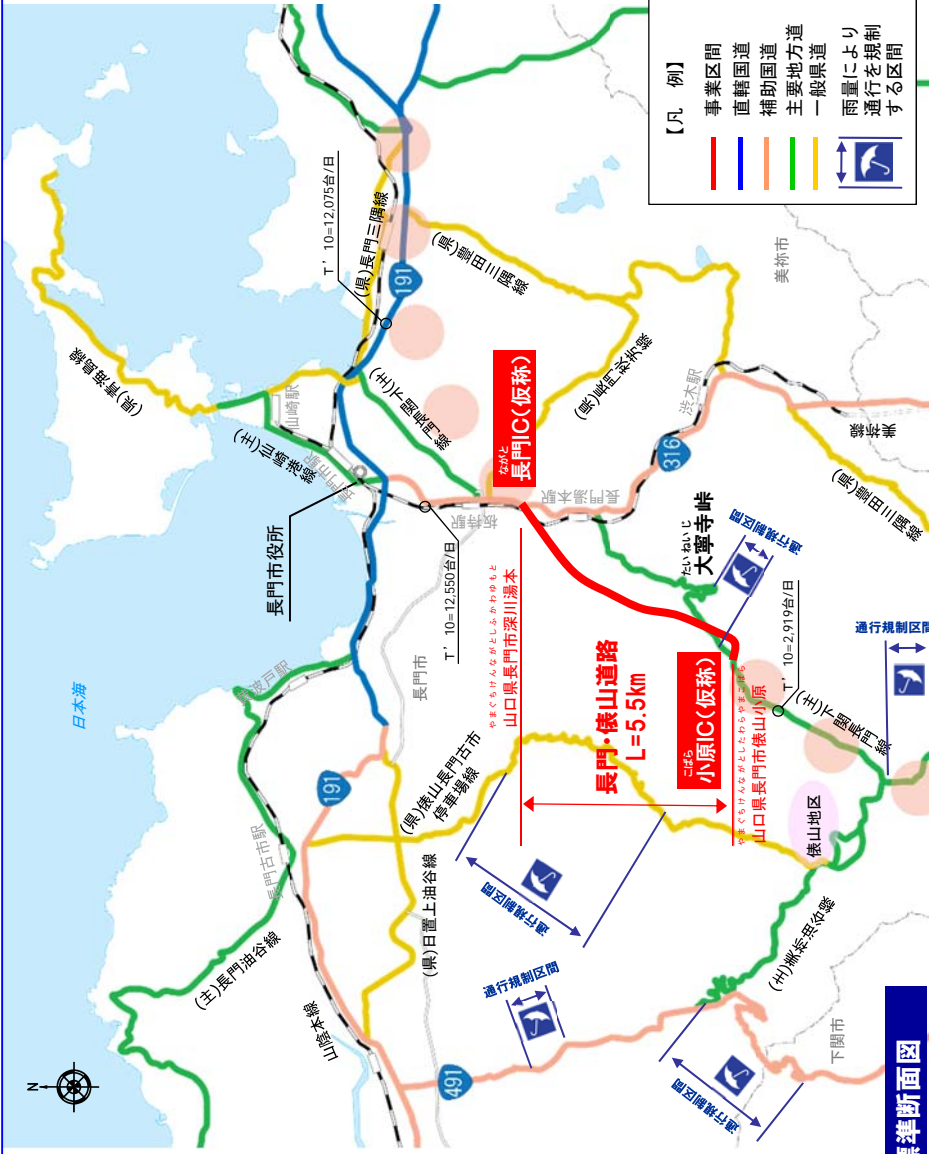
・長門・俵山道路は、並行する一般国道491号や(主)下関長門線等の防災対策が必要な箇所、雨量により通行を規制する区間を回避し、地域の安全・安心の確保、豪雨時の孤立地区の孤立回避、救急医療活動の支援等を目的としている。

# 一般国道491号 長門・俵山道路

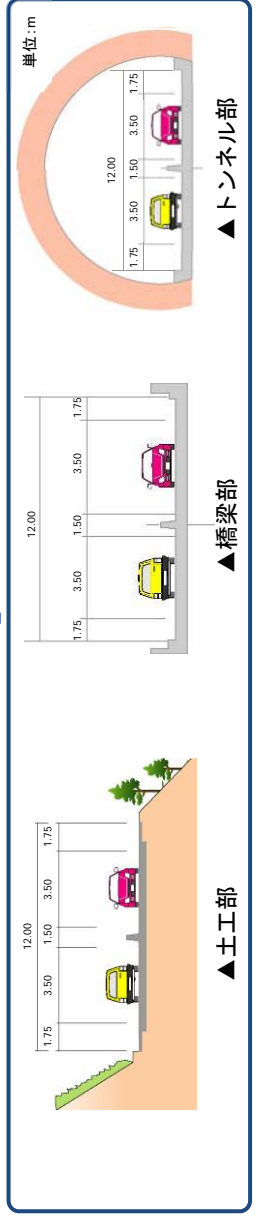


計画概要

起 終 点	起点：山口県長門市俵山小原 終点：山口県長門市深川湯本
計画延長	L=5.5 km
道路規格	第1種第3級
設計速度	80 km/h
車 線 数	2車線



標準断面図





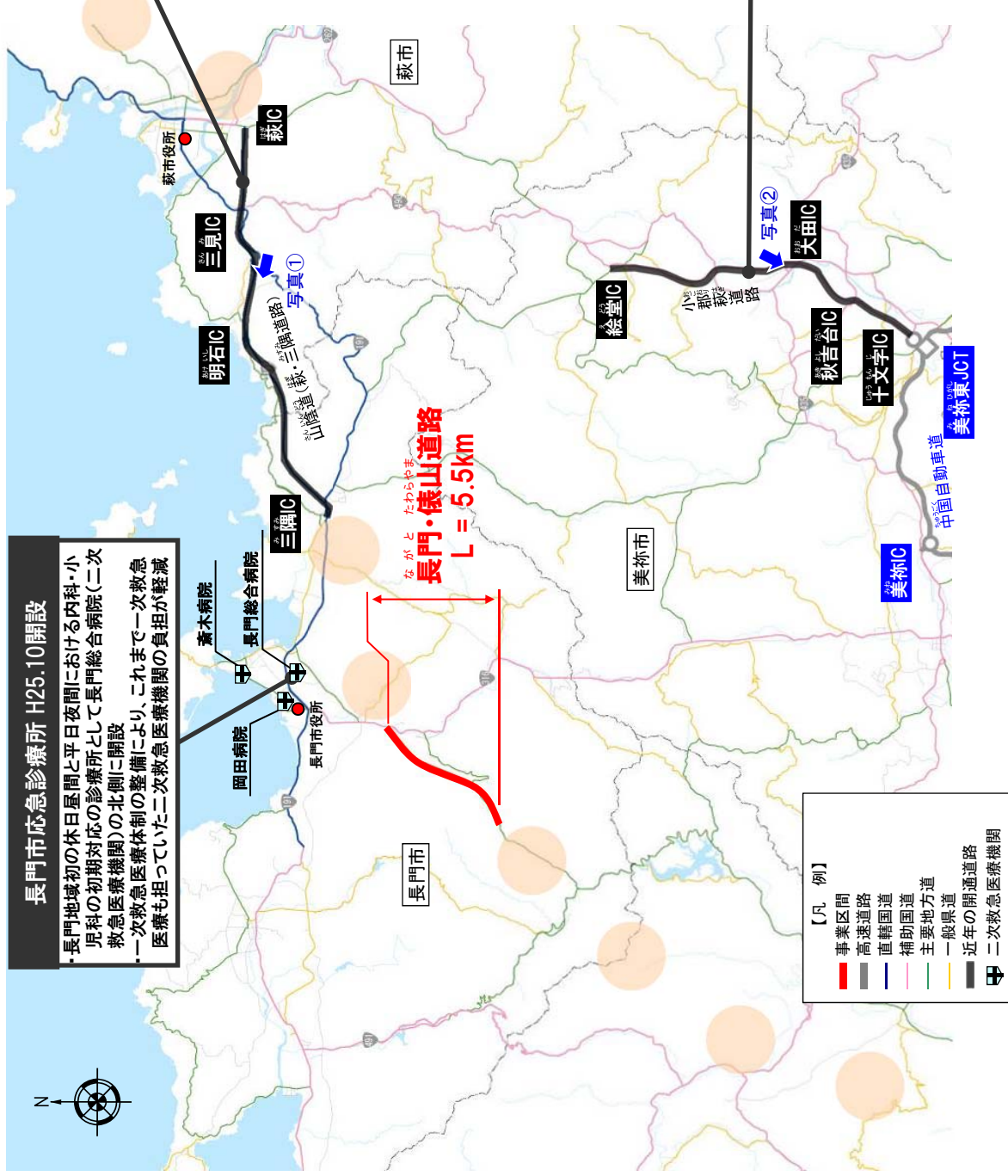


# 4. 前回評価時からの主な周辺状況の変化

一般国道491号 長門・俵山道路

※前回評価時：H22年度

- ・長門・俵山道路の周辺地域では、山陰道(萩・三隅道路)や小郡萩道路が近年相次いで開通している。
- ・また、H25年10月より休日昼間と平日夜間の内科・小児科の初期対応を行う長門市応急診療所が開設している。



【写真①】 三見IC付近から三隅IC方面を望む

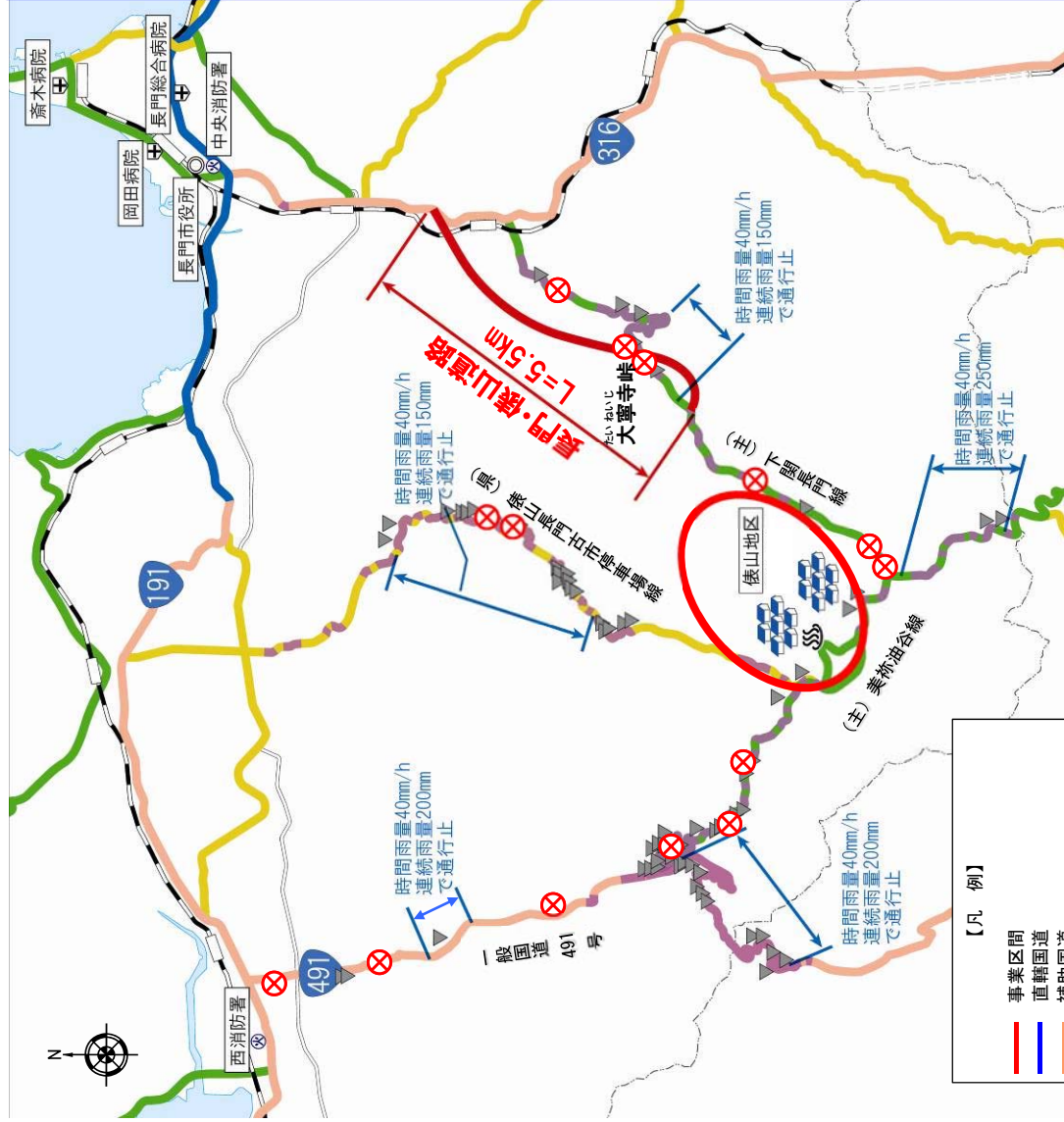


【写真②】 大田IC付近から美祢東JCT方面を望む



# 5. 地域から期待される道路の役割(効果)

ながと たわらやま  
 一般国道491号 長門・俵山道路



## 異常気象時等

### 課題①：災害による通行止め

〈期待される道路の役割(効果)〉

- ・通行止めによる迂回の解消
- ・豪雨時の孤立の解消
- ・安定的な物流・観光ネットワークの確保
- ・災害時の迂回ルート確保による不安解消

## 平常時

### 課題②：円滑なモビリティの確保

〈期待される道路の役割(効果)〉

- ・道路構造不良箇所の解消による走行不安の解消

### 課題③：地域医療の支援

〈期待される道路の役割(効果)〉

- ・救急搬送時間の短縮による救命率の向上

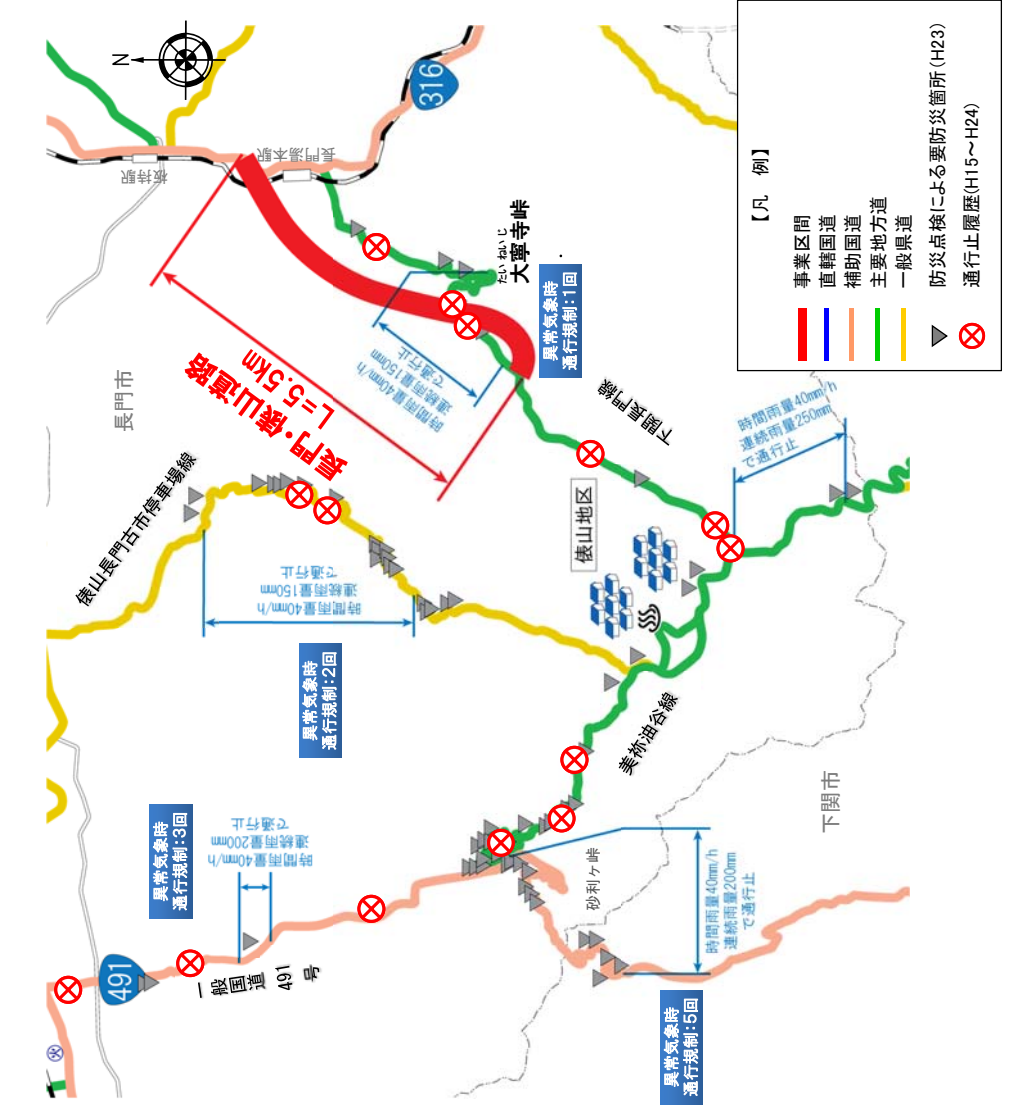
# 異常時

## 課題① 災害による通行止め ①-1. 災害への脆弱性

### ながと たわらやま 一般国道491号 長門・俵山道路

- ・俵山地区に連絡する下関長門線、国道491号等には、防災対策が必要な箇所が多く存在するとともに、連続雨量や時間雨量超過による通行規制区間が俵山地区の全方位(5区間)に存在する。
- ・また、過去10年間の年平均として通行止めが約2.5回/年、約14日/年発生しており、災害発生時の応急復旧や災害復旧工事に伴う片側通行規制も発生している。

#### ◆俵山地区周辺地域の道路状況および通行止、通行規制実績



#### ◇路線別の防災点検による要防災対策箇所数、異常気象時通行規制区間数

項目	下関長門線	俵山長門古市 停車場線	国道491号	美祢油谷線
要防災 対策箇所	8箇所	21箇所	15箇所	21箇所
異常気象時 通行規制区間	1.9km	4.7km	0.7km	—
	1.6km	6.2km	—	—

#### ◇路線別の通行止の発生状況

年	下関長門線		俵山長門古市 停車場線		国道491号		美祢油谷線	
	回数	時間 (H)	回数	時間 (H)	回数	時間 (H)	回数	時間 (H)
H15	—	—	—	—	—	—	—	—
H16	2	27	—	—	—	—	—	—
H17	1	11	1	11	2	22	—	—
H18	—	—	—	—	1	31	—	—
H19	—	—	—	—	—	—	—	—
H20	—	—	—	—	—	—	1	354
H21	1	1660	1	26	1	32	1	152
H22	2	133	1	33	1	302	1	201
H23	—	—	—	—	2	100	—	—
H24	1	23	—	—	3	51	—	—
参考 H25 (9月末時点)	1	44	—	—	—	—	—	—
H15-H24計 (過去10年)	7	1,854	4	130	11	715	3	707
年平均	0.7	185.4 (7.7日)	0.4	13 (0.5日)	1.1	71.5 (3.0日)	0.3	70.7 (2.9日)
通行止回数2.5回/年、通行止時間340.6時間/年(14日/年)								

■ : 災害(積雪時含む)による通行止 □ : 雨量規制超過による通行止

# 課題① 災害による通行止め

## ①-2. 通行止めによる大幅な迂回

- ・H21年7月の中国・九州北部豪雨では、下関長門線大寧寺峠で大規模な道路崩落が発生し交通が途絶した。
- ・これにより路線バスが運休し、迂回ルートによる臨時代行バスの運行はあったものの、利便性が大きく低下した。
- ・長門・俵山道路の整備により、通行止めによる大幅な迂回解消がされ、安定的なネットワークの確保が期待される。

### ◆平成21年7月 中国・九州北部豪雨による(主)下関長門線への被災の影響

《平成21年7月 中国・九州北部豪雨》

- ・H21年7月19日から26日にかけて、西日本で梅雨前線の活動が活発になった。このうち、21日は山口県を中心に非常に激しい雨が降った。
- ・場所によっては、この期間の雨量が7月の月降水量平年値の2倍近くに相当した。
- ・山口県では、125箇所でがけ崩れ、65箇所ですり流失等が発生する甚大な被害をもたらした。

### 迂回路 (県)俵山長門古市停車場線の状況

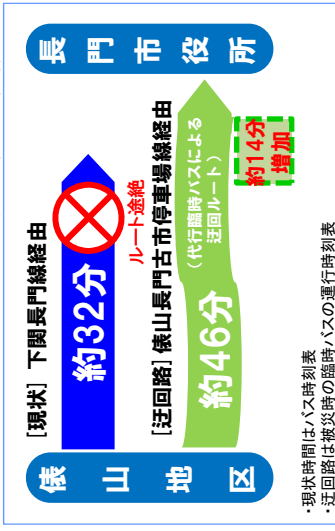
迂回路は急カーブに加え、幅員が狭く難な区間が存在



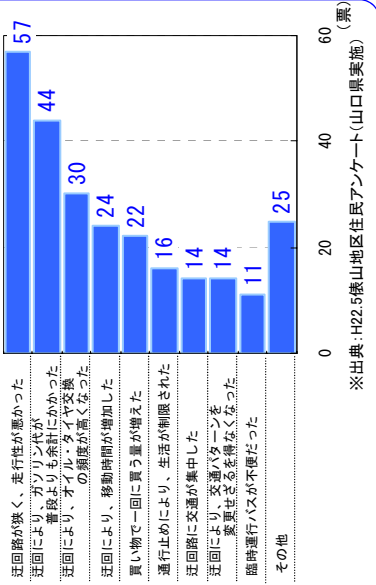
### ◇臨時代行バスの運行

- ・大寧寺峠を通過する路線バス (32便/日※) が運休し、その後臨時代行バス (12便/日) が(県)俵山長門古市停車場線を運行。

※H25年9月時点の時刻表より



### ◇下関長門線の通行止による日常生活への影響



### H21年7月中国・九州北部豪雨による大寧寺峠の被災状況

#### 道路の崩落が発生

全面通行止：平成21年7月21日9:00  
～平成21年9月28日13:00

約2ヶ月間

片側通行規制：平成21年9月28日13:00  
～平成21年11月30日17:00

約2ヶ月間

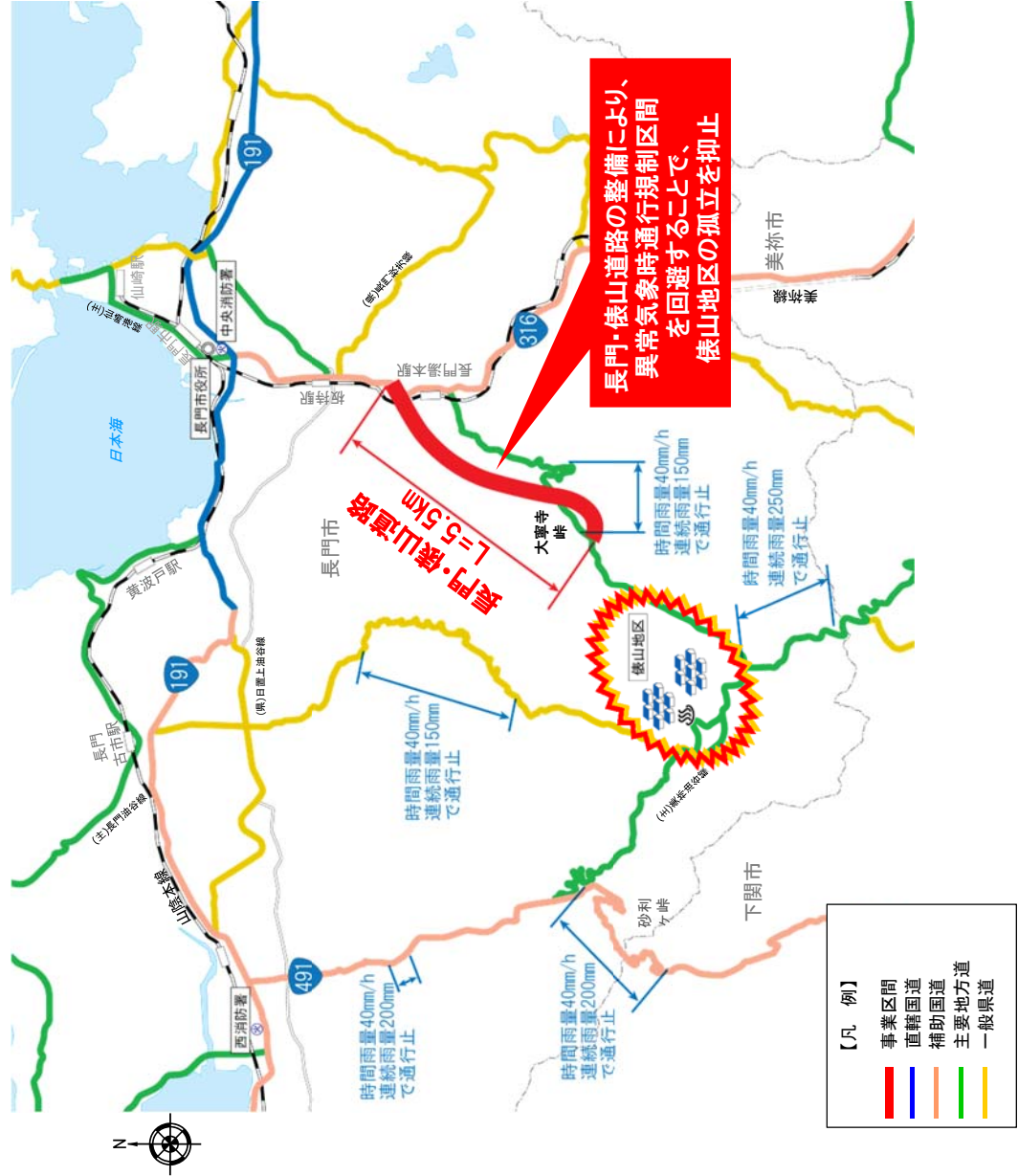




課題① 災害による通行止め  
①-3. 豪雨時の孤立

- ・**俵山地区**に通じる全ての道路に**異常気象時通行規制区間**があり、**集中豪雨等が発生した場合**は**孤立の恐れ**がある。
- ・**長門・俵山道路**の整備により、**俵山地区の孤立回避**が期待される。

◆俵山地区周辺地域の通行規制実績区間



孤立の恐れ

俵山地区

464世帯1,256人※

※H22国勢調査



- ・ 時間雨量が規制値を越えた段階で全方面の通行規制となり、**俵山地区が孤立**する
- ・ 過去10年間の観測値で、時間雨量40mmは年平均1回以上
- ・ 俵山地区周辺において**雨量による通行規制時間は平均39時間/回**（過去10年間）
- ・ 俵山地区は日常生活に必要な施設が限られている

◆俵山地区の施設





# 異常時

## 課題① 災害による通行止め

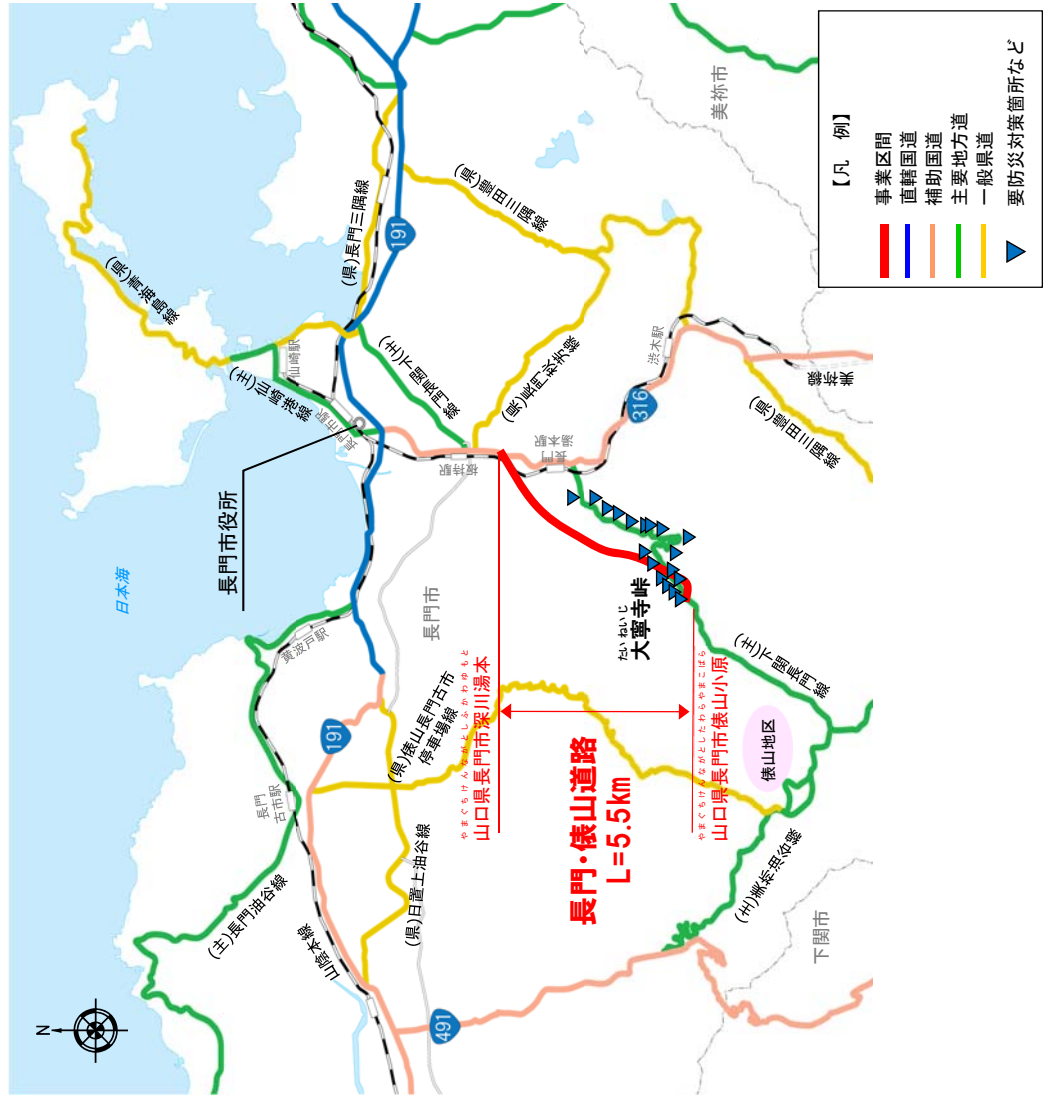
## 一般国道491号 長門・俵山道路

### ①-4. 長門・俵山道路を整備しない場合の対策費

・長門・俵山道路を整備しない場合、要防災対策箇所などの抜本的な防災対策費が必要になる。

#### ■長門・俵山道路の整備後に不要となる現道の対策費(本復旧)

#### 防災法面対策費 (要防災対策箇所など18箇所)



防災対策状況



防災対策状況



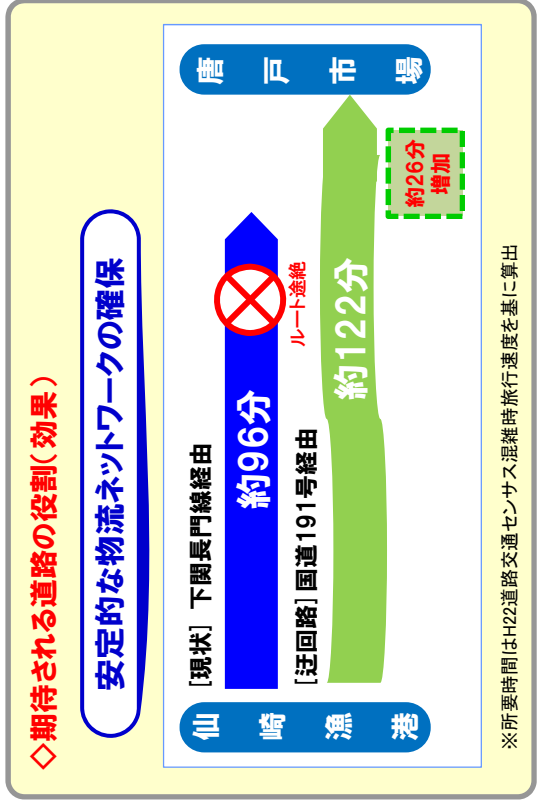
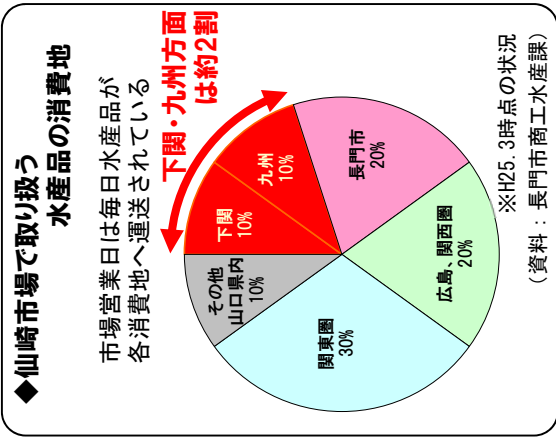
異常時 課題① 災害による通行止め 一般国道491号 長門・俵山道路

①-5. 安定的な物流ネットワークの確保

仙崎漁港で水揚げされた水産品は毎日下関・九州方面等へ運送されている。  
 長門・俵山道路の整備により、下関・九州への物流が安定化し、仙崎漁港の水産物の活性化が期待される。

◆地域の声

- 長門市商工水産課(H25.3)
- ・現在の道路は、急な坂やカーブが多く、過去に事故を起こした仲買人もいます。
- ・道路が整備されれば、**鮮度のよい状態でより早く下関・九州方面の消費地へ運ぶことが可能となるので、高値での取引が期待**されます。



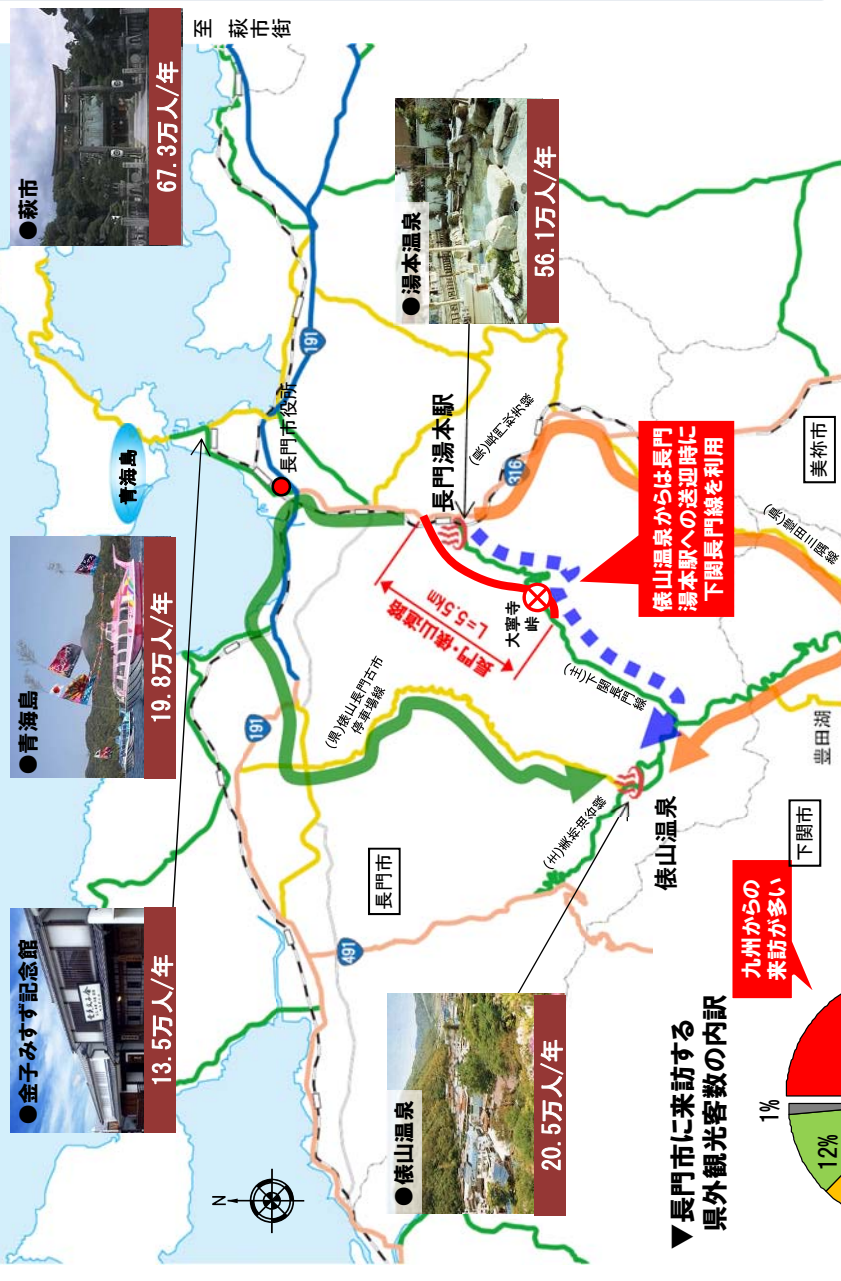


課題① 災害による通行止め

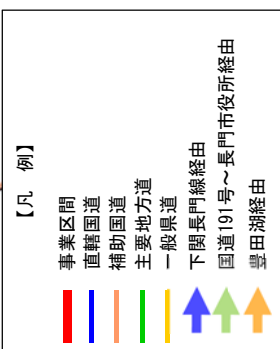
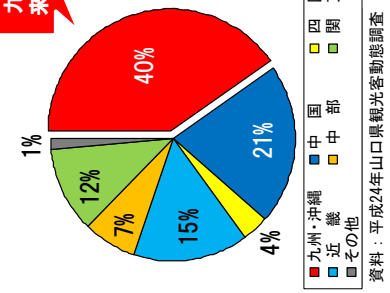
①-6. 安定的な観光ネットワークの確保

・H21年7月からの下関長門線大寧寺峠の通行止は、俵山温泉の営業面をはじめ地域の観光産業に大きな影響を与えた。  
 ・長門・俵山道路の整備により安定した観光周遊ルートが確保され、観光産業の活性化が期待される。

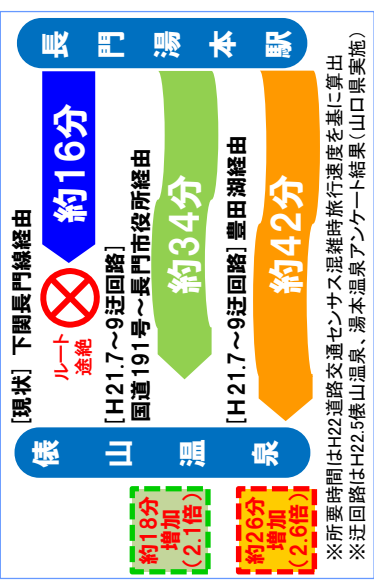
◆平成21年7月被災時における俵山温泉からの送迎ルートの変化と周辺観光施設の分布



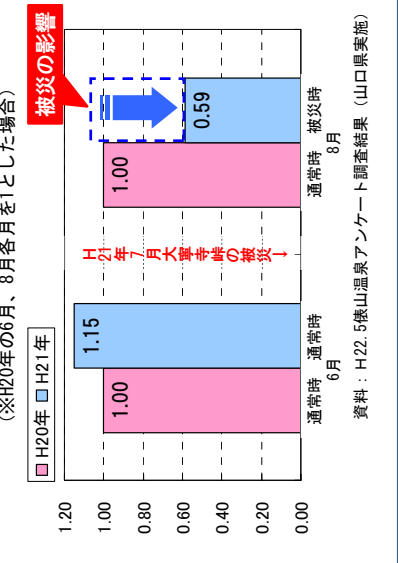
▼長門市に訪れる  
県外観光客数の内訳



▼俵山温泉送迎時の迂回



▼俵山温泉の通常時と被災時の売上額の推移



トピックス

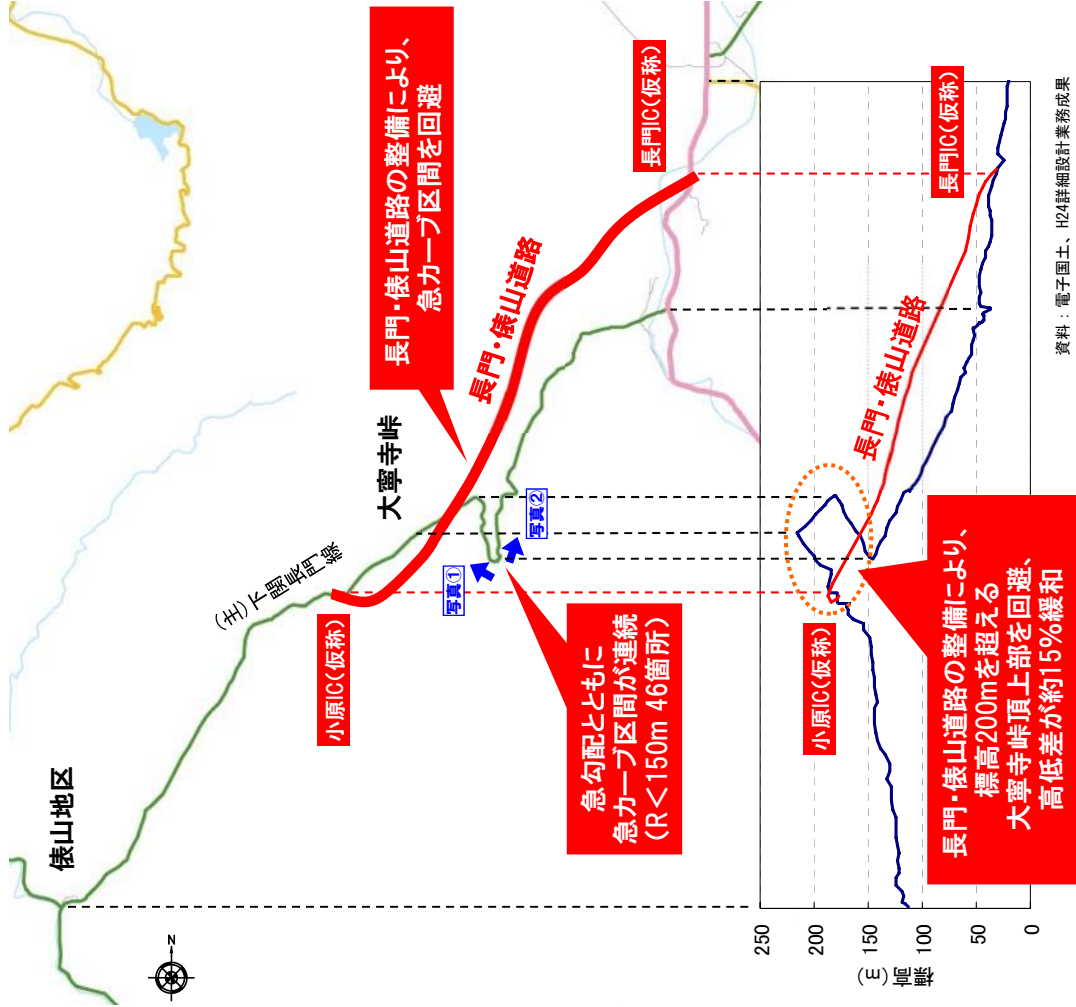
○H25年9月に策定された「ながと成長戦略行動計画」では、重点施策の一つとして俵山地区の観光振興が掲げられている。  
 ○俵山温泉が日本最高水準の効能に基づく「湯治」温泉であることを生かして、日帰り旅行者へのサービスの充実やスポーツ合宿の誘致等、様々な観光客ニーズに対応した取り組みが進められている。

# 課題② 円滑なモビリティの確保 (急カーブ区間の連続)

しものせきながと  
ながと、たわらやま

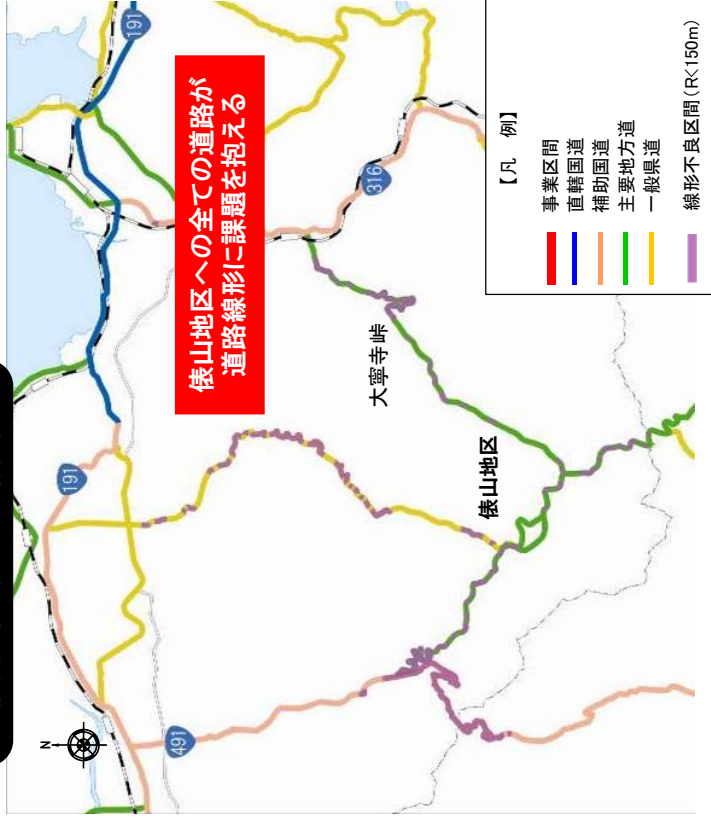
- ◆下関長門線の大寧寺峠周辺では、急カーブ区間の連続と高低差により、交通の支障になっている。
- ◆長門・俵山道路の整備により急カーブ区間を回避可能となる上、高低差も緩和され、連絡性が向上する。

## ◆大寧寺峠周辺の平面線形と標高



資料：電子国土、H24詳細設計業務成果

## ◆俵山地区周辺の道路状況



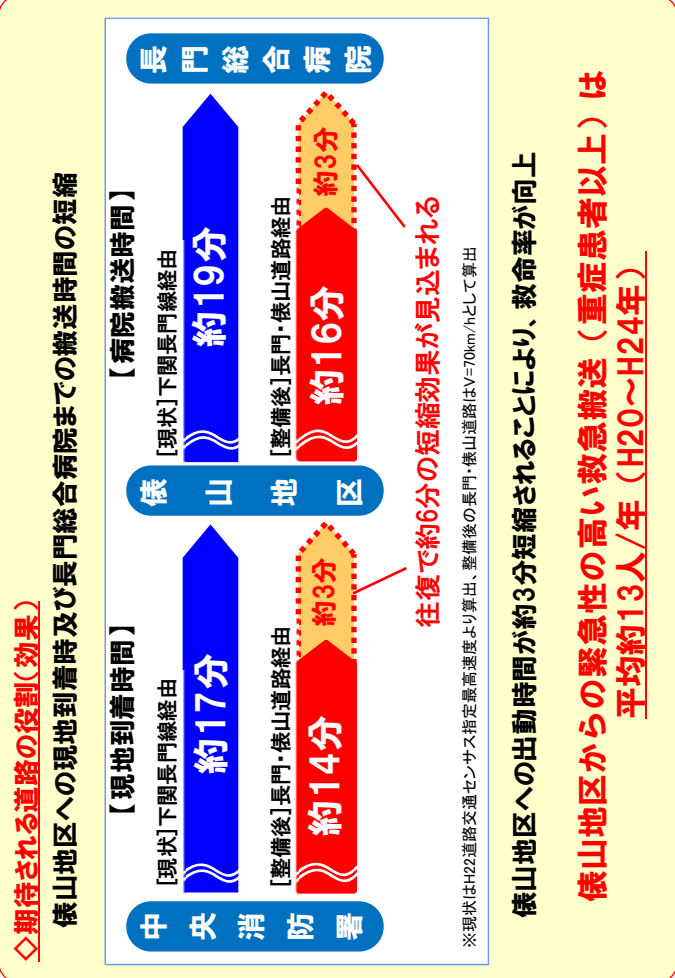
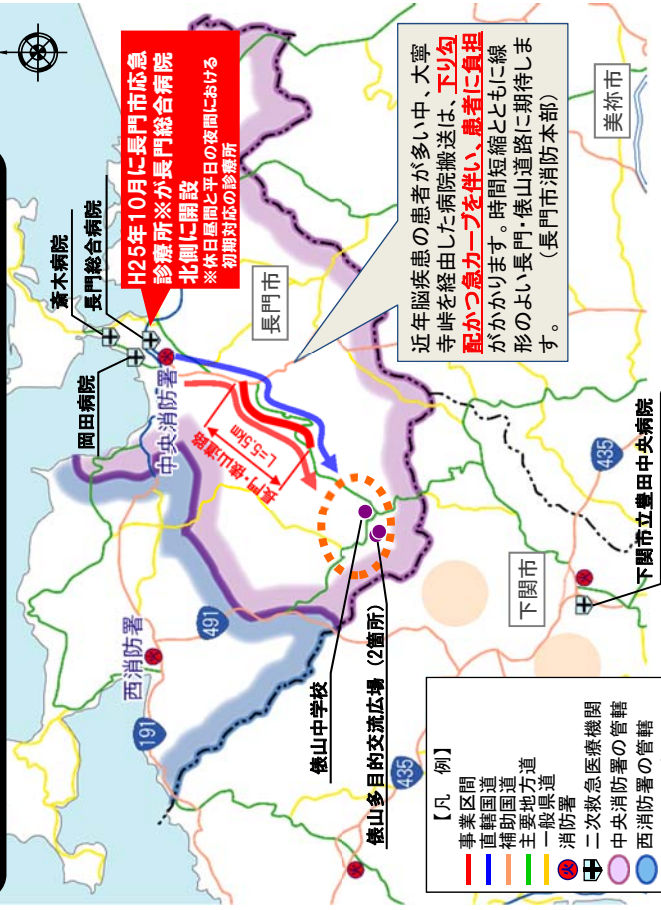


課題③ 地域医療の支援

平常時

- ・俵山地区には消防署が未立地のため、長門市街地からの出動となることで、現場到着に時間を要している。
- ・長門市消防本部では平均1,816件/年の出動があり、このうち俵山地区へは約53件/年出動している。
- ・俵山地区からは、年間約13人の重症患者を搬送しており、長門・俵山道路の整備により、救命率の向上が期待される。

◆長門市周辺地域の消防署および二次救急医療施設等の位置



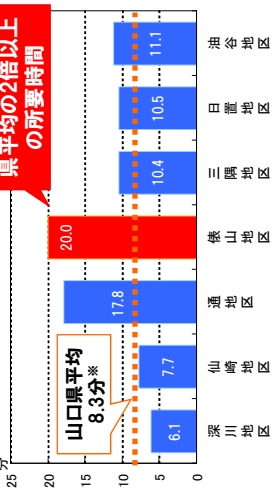
◆長門市消防本部の管轄における平均救急出動件数

H20~H24年の5年間平均出動件数	1,816件/年
管轄全域	53件/年※
俵山地区	

※西消防署管内からの応援出場含む

資料：長門市消防本部消防年報および長門市消防本部ヒアリング結果

◆長門市の地区別現地到着所要時間 (H24年実績値)



※H23年値(資料：平成24年度消防防災年報) 資料：長門市消防本部、平成23年度消防防災年報

◆地域の声

- 長門市消防本部
    - ・長門市内の二次医療施設等で受入困難な場合については、救急車による**地地域の三次医療機関等への直接搬送**も考慮しています。
- 長門地域には、救命医療、脳卒中(高度専門医療)、急性心筋梗塞といたった救急医療の他、高度な周産医療および小児医療に対応できる医療機関がないため、下関市や宇部市等の医療機関が受け入れを行う(第6次山口県保健医療計画より)

# 6. 整備効果

## 一般国道491号 長門・俵山道路

ながと たわらやま

### ◆効果のとりまとめ(現在価値)

#### ① 災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等

期待される道路の役割	定量化を試みた効果	貨幣換算を試みた効果
<ul style="list-style-type: none"> <li>・通行止めによる迂回の解消</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害による通行止の解消 7日/年 → 解消</li> <li>・俵山地区～長門市役所 約46分(迂回時) → 約17分</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時の通行止時に迂回する交通の損失解消効果 1.6(1.6)億円※</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動時間の短縮</li> <li>・移動時間の短縮等に伴う経費の減少</li> <li>・道路機能の向上による交通事故の減少</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人、車両、貨物の移動における短縮時間</li> <li>・総走行距離の短縮</li> <li>・道路種別毎の利用交通量の変化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>費用便益分析マニュアルに準拠 88(88)億円</li> <li>費用便益分析マニュアルに準拠 28(28)億円</li> <li>費用便益分析マニュアルに準拠 10(10)億円</li> </ul>

#### ② 災害による被害の回避

<ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時の孤立等の解消</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害による人命・財産の被害解消 0.5件/年 → 解消</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通行車両の被災による人命・物損の被害を軽減する効果 0.4億円※</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・安定的な物流・観光ネットワークの確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害による片側交通規制の解消 18日/年 → 解消</li> <li>・災害による孤立交通の解消 998台/日 → 解消</li> <li>・重症患者の救命率向上 長門消防本部～俵山地区 約20分(迂回時) → 約13分</li> <li>・H21年中国・九州北部豪雨の通行止による湯本温泉宿泊客数の減少 15% → 解消</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>便益額(試算値) = (死亡者損失額) + (重傷者損失額) + (物的損失額) × (災害発生確率) × 評価期間(開通後50年間)</li> <li>便益額(試算値) = (片側交互通行規制時の走行時間短縮便益 - 通常時の走行時間短縮便益) × 年間片側交互通行規制日数 × 評価期間(開通後50年間)</li> <li>便益額(試算値) = 孤立地域のOD量 × 年間孤立時間 × 評価期間(開通後50年間)</li> <li>便益額(試算値) = 救命処置を行うまでの時間が短縮されることにより救命される人数 × 死亡者損失額 × 評価期間(開通後50年間)</li> <li>便益額(試算値) = 観光目的の交通量 × 取り止め率 × 観光消費額 × 年間通行止め日数 × 評価期間(開通後50年間)</li> </ul>

#### ③ 地域住民の不安感の解消

<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時の迂回ルートの確保</li> <li>・災害による不安 解消</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・異常気象時通行規制区間の解消 1箇所 → 解消</li> <li>・災害による孤立住民の解消 俵山地区 464世帯(約1,256人) → 解消</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>153億円※</li> <li>162億円※</li> </ul>
--	--	--

#### ④ その他

<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路構造不良箇所の解消による走行不安の解消</li> <li>・救急搬送時間の短縮による救命率の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・急カーブ(R&lt;150m) 46箇所 → 解消</li> <li>・急勾配(1&gt;5%) 24箇所 → 解消</li> <li>・重症患者の救命率向上 長門消防本部～俵山地区 約16分 → 約13分</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>178億円※</li> <li>121億円※</li> <li>2.9億円※</li> <li>8.2億円※</li> </ul>
---	--	--

#### ◆見直し後の総費用(現在価値)

項目	全体事業費	残事業費
事業費	200億円	178億円
維持管理費	13億円	13億円
現道の対策費 ※	-11億円	-11億円
計	202億円	180億円

・将来交通需要推計の改善について【中間とりまとめ】に示された第二段階の改善を反映。  
 ※ 試算値(開通後50年間の便益額として試算した値)  
 ※ 現道の対策費は、長門・俵山道路を整備しない場合の現道の防災対策費 C=約333億円(現在価値化前の額)

# 7. 事業効果(CVMによる便益計測)

## ◆CVM(仮想市場法)による便益計測

仮想的市場評価法(CVM)適用の指針(平成21年7月)により負担金の支払意思額(WTP)を計測

⇒便益 = 支払意思額(WTP) × 集計世帯数 × 評価期間(開通後50年間)

- ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果
- ・通行止め時の医療サービスが享受できなくなる不安解消効果
- ・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果
- ・公共施設・生活利便施設へのアクセスが向上する効果

### (1)住民アンケートによる支払意思額の調査(H23.2 実施)

- 事業箇所の利用交通があり、事業の効果に対する意識が高いと考えられる地域を調査範囲として、インターネット調査(WEB調査)を実施。  
【配信エリア(旧市区町村名で記載)】  
長門市、三隅町(山口県)、日置町、油谷町、下関市、菊川町、豊田町、豊浦町、豊北町、萩市、川上村、田万川町、むつみ村、須佐町、旭村、福栄村、阿武町、美祢市、美東町、秋芳町、益田市、美都町、匹見町、津和野町、日原町、北九州市、浜田市、金城町、旭町、弥栄村、三隅町(島根県)、山口市、徳地町、秋穂長、小郡町、阿知須町、阿東町、宇部市、楠町、小野田市、山陽町

#### ○ 配信・回収状況

配信数:9,378件  
回答数:1,317件(回収率:14.0%)

### (2)便益算定範囲の設定

- 便益算定範囲は、アンケート結果より、事業箇所周辺の認知度等を踏まえ、事業の効果に対する意識が高いと考えられる以下の地域とする。  
【便益算定範囲(旧市区町村名で記載)】

長門市、三隅町(山口県)、日置町、油谷町、下関市、菊川町、豊田町、豊浦町、豊北町、萩市、田万川町、旭村、阿武町、美祢市、美東町、匹見町、津和野町、北九州市門司区・若松区・小倉北区・小倉南区・八幡西区・浜田市、金城町、三隅町(島根県)、山口市、阿知須町、阿東町、宇部市、楠町、山陽町

### (3)支払意思額の推計

- アンケートの有効回答をもとに、支払い意思額(WTP)を推計。  
有効回答数823件(74.7%)(便益算定エリア回答数:1,102件)

### (4)年便益の算定

- アンケートの有効回答の平均支払意思額を基に、年便益額を算定

### (5)総便益の算定

- 評価期間を開通後50年間とし、現在価値を算定。

#### ▼効果項目別WTP、便益算定結果【長門・俵山道路】

効果項目	支払意思額(WTP) (円/月/世帯)	便益算定世帯数 (H22)	年便益 (億円/年)	総便益 (億円)
災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果	115	695,153	10	153
通行止時の医療サービスが享受できなくなる不安解消効果	122		10	162
急カーブ区間の走行に伴うストレスの軽減効果	134		11	178
公共施設・生活利便施設へのアクセスが向上する効果	91		8	121
合計	462		39	615

(注) 表示桁数の関係で合計が合わない場合がある

## 8. 今後の対応方針(原案)

### 1. 再評価の視点

#### ①事業の必要性の視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- ◇長門・俵山道路の周辺地域では、山陰道(萩・三隅道路)や小郡萩道路が近年相次いで開通している。
- ◇また、H25年10月より休日昼間と平日夜間の内科・小児科の初期対応を行う長門市応急診療所が開設している。

2) 事業の効果

- ◇異常気象時等
  - 災害による通行止め
    - ・通行止めによる迂回の解消
    - ・豪雨時の孤立の解消
    - ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消
    - ・安定的な物流・観光ネットワークの確保
- ◇平常時
  - 円滑なモビリティの確保
    - ・線形不良箇所への走行に伴う精神的疲労の軽減
  - 地域医療の支援
    - ・救急搬送時間の短縮や安静搬送による救命率の向上

3) 事業の進捗状況

- ◇平成20年度に事業着手し、用地買収については平成25年3月末時点では19%を完了している。

#### ②事業の進捗見込み

- ◇現在用地買収を行っており、早期開通を目指し事業を推進する。

#### ③コスト縮減や代替案立案の可能性

- ◇今後の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

### 2. 県への意見照会結果

- ◇山口県知事の意見
  - 一般国道491号長門・俵山道路の「対応方針(原案)」案に対して、異存はない。引き続き、早期完成に向けて、コスト縮減等を考慮の上、事業の促進に努めていただきたい。

#### 【今後の対応方針(原案)】

- ◇上記①、②の各視点により、防災面の効果が特に大きいことから、今後とも**事業継続が妥当**。
- ◇今後の事業実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、効率的な事業実施に努める。



一般国道491号長門・俵山道路  
〔費用便益比（B／C）算定等資料〕

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道491号 長門・俵山道路
事業主体	中国地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	指標	指標チェックの根拠
事業の効率性	<p>■ 便益が費用を上回っている</p>	<p>○費用 事業全体：事業費200億円（178億円）、維持管理費13億円（13億円）</p> <p>○効果 ①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等：128億円（128億円） ②災害による被害の回避 ・通行車両の被災による人命・物損の被害を軽減する効果：0.4億円 ・災害による片側交通規制を解消する効果：0.2億円 ③災害時の孤立交通を解消する効果 ・通行止時の救命率が向上する効果：20億円 ・通行止による観光収入減少を解消する効果：0.9億円 ④地域住民の不安感の解消 ・災害時の迂回ルートによる不安解消：0.6億円 ※（ ）内の数値は採事業の効果 (注1)事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であ (注2)費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値</p>

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<p>● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率</p> <p>□ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される</p> <p>□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</p> <p>□ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する</p> <p>□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる</p>	<p>区間a（費用便益分析対象区間）について 渋滞損失時間（現況）：13,072千人・時間/年 渋滞損失削減時間：63千人・時間/年（13,072千人・時間/年⇒13,009千人・時間/年）</p>
物流効率化の支援	<p>□ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上</p> <p>□ 現道等における、総重量25tの車両もしくは180規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する</p>	<p>農水産業を主体とする地域：長門市（アジ、アマダイ、イカ等）、主な出荷先：長門市内（約9割） 下関・九州方面（約2割）</p>

政策目標	指標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	指標チェックの欄
都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である</li> <li><input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する</li> <li><input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり</li> <li><input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である</li> <li><input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内の事業である</li> <li><input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する</li> <li><input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発（300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となる</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A路線）としての位置づけあり</li> <li><input type="checkbox"/> 地境高規格道路の位置づけあり</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する</li> <li><input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する</li> <li><input type="checkbox"/> 現運等における交通不能区間を解消する</li> <li><input type="checkbox"/> 現運等における大型車のすれ違い困難区間を解消する</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる</li> <li><input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する</li> <li><input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクトを支援する</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</li> <li><input type="checkbox"/> 新線整備の公共施設へ直結する道路である</li> <li><input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/2h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる</li> <li><input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される</li> </ul>	指標チェックの欄
国土・地域ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A路線）として</li> <li><input type="checkbox"/> 地境高規格道路の位置づけあり</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する</li> <li><input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する</li> <li><input type="checkbox"/> 現運等における交通不能区間を解消する</li> <li><input type="checkbox"/> 現運等における大型車のすれ違い困難区間を解消する</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>	<p>並行する高速道路路線：山陰自動車道</p> <p>対象となる拠点都市：長門市～下関市</p>
個性ある地域形成	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する</li> <li><input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクトを支援する</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</li> <li><input type="checkbox"/> 新線整備の公共施設へ直結する道路である</li> </ul>	<p>対象自治体名：長門市俄山地区 日常生活圏中心都市：長門市、改善見込み（長門市俄山地区～長門市役所：約20分⇒約17分）</p> <p>俄山温泉（H24入込観光客数 約20.5万人）</p>
2. 暮らし	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/2h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる</li> <li><input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される</li> </ul>	



政策目標	指標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	指標子エックの相対
2. 暮らし 無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する <input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/万台キロ以上である区間が存在する場合には、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/2h以上（当該区間が通学路である場合は500台/2h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は歩数1万歩以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭い又は区間に歩道が設置される	指標子エックの相対
3. 安全 安全な生活環境の確保	<input checked="" type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する <input type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり <input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する <input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A路線としての位置づけがある場合） <input checked="" type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災直後検査対策箇所もしくは架橋の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される <input checked="" type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	<p>長門市嶽山地区に通じる各道路に異常気象時通行規制区間があり、集中豪雨時等の孤立の恐れを解消</p> <p>第二次緊急輸送道路である（主）下関長門線の代替路線として機能</p> <p>現道区間に要防災策箇所が5箇所存在</p> <p>現道区間の事前通行規制区間（L=1.9km）を回避可能</p> <p>CO2排出削減量：約2.1千t/年 排出削減率：約0.2%削減（整備なし 890.4千t/年、整備あり 888.3千t/年）</p> <p>評価対象区間：便益算定対象範囲 NOx排出削減量：約4.5t/年、排出削減率：約0.2%削減（整備なし 2,285.0t/年⇒整備あり 2,280.5t/年）</p> <p>評価対象区間：便益算定対象範囲 SPM排出削減量：約0.3t/年、排出削減率：約0.2%削減（整備なし 121.0t/年⇒整備あり 120.7t/年）</p>
4. 環境 地球環境の保全 生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効率が期待される <input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	<p>評価対象区間：便益算定対象範囲 NOx排出削減量：約4.5t/年、排出削減率：約0.2%削減（整備なし 2,285.0t/年⇒整備あり 2,280.5t/年）</p> <p>評価対象区間：便益算定対象範囲 SPM排出削減量：約0.3t/年、排出削減率：約0.2%削減（整備なし 121.0t/年⇒整備あり 120.7t/年）</p> <p>第1次長門市総合計画（後期基本計画）における「広域・生活道路網の充実」として位置づけられている（平成24年3月、長門市）</p>
5. その他 他のプロジェクトとの関係		

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道491号	長門俵山道路	L=5.5km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
4,600	2	中国地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	228億円	38億円	265億円
うち残事業分	206億円	38億円	244億円
基準年における 現在価値(C)	200億円	13億円	212億円
うち残事業分	178億円	13億円	191億円

## ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成25年度			
供用年	平成32年度			
単年便益 (初年便益)	5.4億円	1.6億円	0.64億円	7.6億円
基準年における 現在価値(B)	89億円	28億円	10億円	128億円
うち残事業分	89億円	28億円	10億円	128億円

# 交通状況の変化

様式-3①

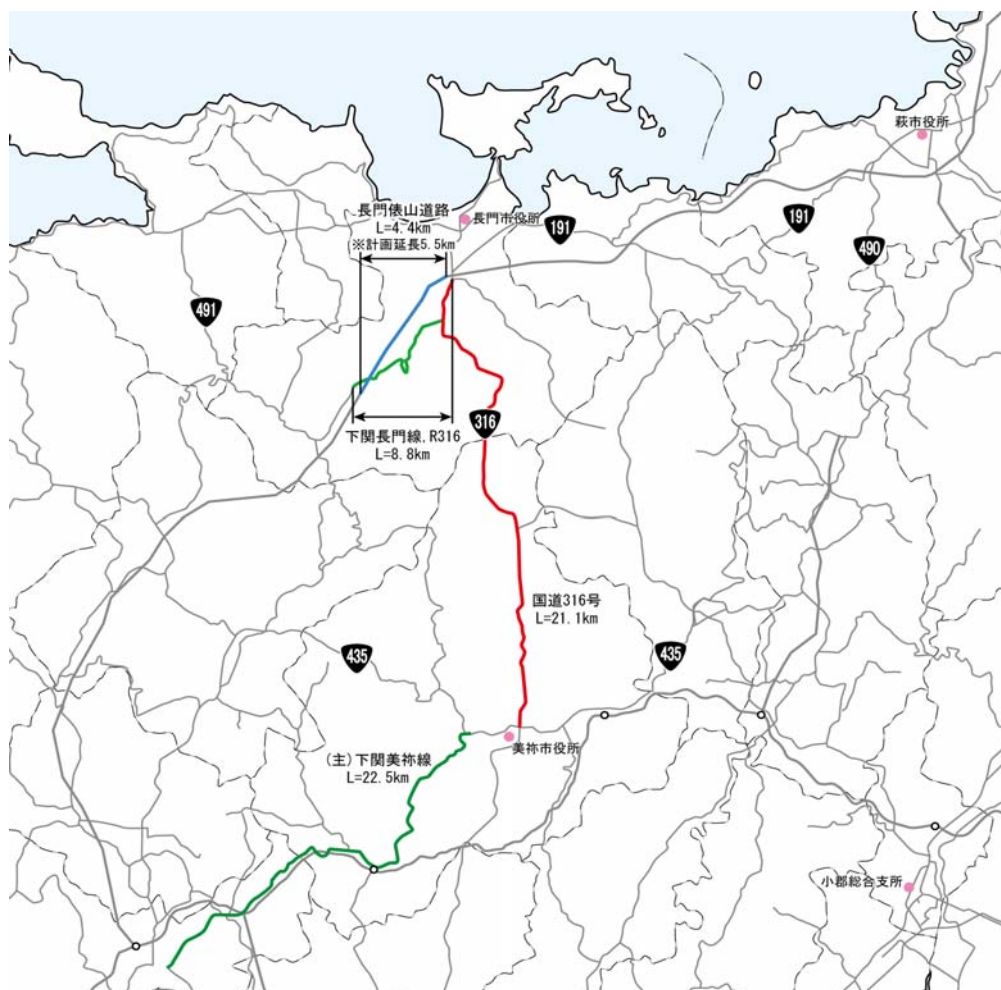
## 事業名：一般国道491号

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :4.4km	交通量	[台/日]	-	4,600	
	走行時間	[分]	-	3	
	走行時間費用	[億円/年]	-	2.83	
②主な 周辺道 路	現道 ((主)下 関長門 線、国 :8.8km	交通量	[台/日]	3,400	1,400
		走行時間	[分]	14	14
		走行時間費用	[億円/年]	8.08	2.85
	下関美 祢線 :22.5km	交通量	[台/日]	5,200	3,800
		走行時間	[分]	30	30
		走行時間費用	[億円/年]	29.08	21.03
	国道316 号 :21.1km	交通量	[台/日]	7,100	6,000
		走行時間	[分]	28	28
		走行時間費用	[億円/年]	36.53	30.25
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
	交通量	[台/日]			
	走行時間	[分]			
	走行時間費用	[億円/年]			
③その他道路合計 :1460.6km	走行時間費用	[億円/年]	1,930.15	1,941.37	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便 益
合計:1517.4km	走行時間短縮便	[億円/年]	2,003.84	1,998.33	5.51

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)





# 交通状況の変化

様式-3①

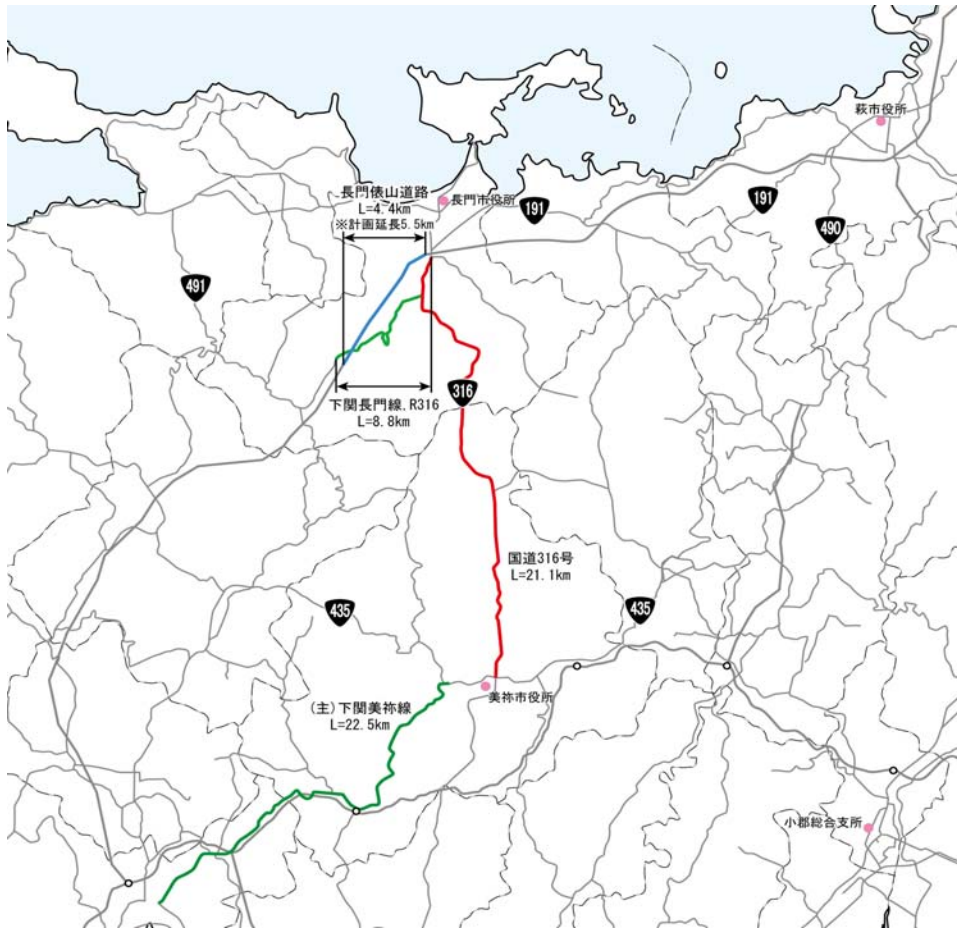
## 事業名:一般国道491号

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :4.4km	交通量	[台/日]	-	4,600	
	走行時間	[分]	-	3	
	走行時間費用	[億円/年]	-	2.83	
②主な 周辺道路	現道 ((主)下 関長門 線、国道 :8.8km	交通量	[台/日]	3,400	1,400
		走行時間	[分]	14	14
		走行時間費用	[億円/年]	8.08	2.85
	下関美 祢線 :22.5km	交通量	[台/日]	5,200	3,800
		走行時間	[分]	30	30
		走行時間費用	[億円/年]	29.08	21.03
	国道316 号 :21.1km	交通量	[台/日]	7,100	6,000
		走行時間	[分]	28	28
		走行時間費用	[億円/年]	36.53	30.25
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
	交通量	[台/日]			
	走行時間	[分]			
	走行時間費用	[億円/年]			
③その他道路合計 :1460.6km	走行時間費用	[億円/年]	1,930.15	1,941.37	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便 益
合計:1517.4km	走行時間短縮便 益	[億円/年]	2,003.84	1,998.33	5.51

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



# 費用便益分析の条件

事業名：長門・俵山道路

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成25年度	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他( )	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
有の場合のみ		考慮した開発交通量(トリップ数) ( )台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	その他( )		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	その他(最終配分交通量とQV式との関係から平均速度を設定)	<input checked="" type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	( ) %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載 過去10年間の通行止め日数による算出	(7.15) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日	
	冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載			
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				



(4)

項目		チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他(概略事業計画による値を採用 )	<input checked="" type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載	
		実績値に基づき維持管理費を算出	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>
その他			
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

## 費用の現在価値算定表

箇所名:長門俵山道路(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.14		5.5	0.79
-12年目	H20	1.2167	96.8	0.99	1.15		
-11年目	H21	1.1699	95.6	0.95	1.07		
-10年目	H22	1.1249	93.7	0.19	0.21		
-9年目	H23	1.0816	92.1	0.62	0.67		
-8年目	H24	1.0400	92.1	3.06	3.18		
-7年目	H25	1.0000	92.1	15.48	15.48		
-6年目	H26	0.9615	92.1	15.93	15.32		
-5年目	H27	0.9246	92.1	28.58	26.42		
-4年目	H28	0.8890	92.1	41.46	36.86		
-3年目	H29	0.8548	92.1	48.46	41.42		
-2年目	H30	0.8219	92.1	36.00	29.59		
-1年目	H31	0.7903	92.1	35.89	28.36		
供用開始年次	H32	0.7599	92.1			0.75	0.57
1年目	H33	0.7307	92.1			0.75	0.55
2年目	H34	0.7026	92.1			0.75	0.53
3年目	H35	0.6756	92.1			0.75	0.51
4年目	H36	0.6496	92.1			0.75	0.49
5年目	H37	0.6246	92.1			0.75	0.47
6年目	H38	0.6006	92.1			0.75	0.45
7年目	H39	0.5775	92.1			0.75	0.43
8年目	H40	0.5553	92.1			0.75	0.42
9年目	H41	0.5339	92.1			0.75	0.40
10年目	H42	0.5134	92.1			0.75	0.39
11年目	H43	0.4936	92.1			0.75	0.37
12年目	H44	0.4746	92.1			0.75	0.36
13年目	H45	0.4564	92.1			0.75	0.34
14年目	H46	0.4388	92.1			0.75	0.33
15年目	H47	0.4220	92.1			0.75	0.32
16年目	H48	0.4057	92.1			0.75	0.31
17年目	H49	0.3901	92.1			0.75	0.29
18年目	H50	0.3751	92.1			0.75	0.28
19年目	H51	0.3607	92.1			0.75	0.27
20年目	H52	0.3468	92.1			0.75	0.26
21年目	H53	0.3335	92.1			0.75	0.25
22年目	H54	0.3207	92.1			0.75	0.24
23年目	H55	0.3083	92.1			0.75	0.23
24年目	H56	0.2965	92.1			0.75	0.22
25年目	H57	0.2851	92.1			0.75	0.21
26年目	H58	0.2741	92.1			0.75	0.21
27年目	H59	0.2636	92.1			0.75	0.20
28年目	H60	0.2534	92.1			0.75	0.19
29年目	H61	0.2437	92.1			0.75	0.18
30年目	H62	0.2343	92.1			0.75	0.18
31年目	H63	0.2253	92.1			0.75	0.17
32年目	H64	0.2166	92.1			0.75	0.16
33年目	H65	0.2083	92.1			0.75	0.16
34年目	H66	0.2003	92.1			0.75	0.15
35年目	H67	0.1926	92.1			0.75	0.14
36年目	H68	0.1852	92.1			0.75	0.14
37年目	H69	0.1780	92.1			0.75	0.13
38年目	H70	0.1712	92.1			0.75	0.13
39年目	H71	0.1646	92.1			0.75	0.12
40年目	H72	0.1583	92.1			0.75	0.12
41年目	H73	0.1522	92.1			0.75	0.11
42年目	H74	0.1463	92.1			0.75	0.11
43年目	H75	0.1407	92.1			0.75	0.11
44年目	H76	0.1353	92.1			0.75	0.10
45年目	H77	0.1301	92.1			0.75	0.10
46年目	H78	0.1251	92.1			0.75	0.09
47年目	H79	0.1203	92.1			0.75	0.09
48年目	H80	0.1157	92.1			0.75	0.09
49年目	H81	0.1112	92.1	-2.12	-0.24	0.75	0.08
合計				225.49	199.50	37.62	12.77
単純事業費計				227.61		37.62	

注1)事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。

このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。

注2)評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

## 費用の現在価値算定表

箇所名：長門俵山道路(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.14	5.5	0.79	
-6年目	H26	0.9615	92.1	15.93	15.32		
-5年目	H27	0.9246	92.1	28.58	26.42		
-4年目	H28	0.8890	92.1	41.46	36.86		
-3年目	H29	0.8548	92.1	48.46	41.42		
-2年目	H30	0.8219	92.1	36.00	29.59		
-1年目	H31	0.7903	92.1	35.89	28.36		
供用開始年次	H32	0.7599	92.1			0.75	0.57
1年目	H33	0.7307	92.1			0.75	0.55
2年目	H34	0.7026	92.1			0.75	0.53
3年目	H35	0.6756	92.1			0.75	0.51
4年目	H36	0.6496	92.1			0.75	0.49
5年目	H37	0.6246	92.1			0.75	0.47
6年目	H38	0.6006	92.1			0.75	0.45
7年目	H39	0.5775	92.1			0.75	0.43
8年目	H40	0.5553	92.1			0.75	0.42
9年目	H41	0.5339	92.1			0.75	0.40
10年目	H42	0.5134	92.1			0.75	0.39
11年目	H43	0.4936	92.1			0.75	0.37
12年目	H44	0.4746	92.1			0.75	0.36
13年目	H45	0.4564	92.1			0.75	0.34
14年目	H46	0.4388	92.1			0.75	0.33
15年目	H47	0.4220	92.1			0.75	0.32
16年目	H48	0.4057	92.1			0.75	0.31
17年目	H49	0.3901	92.1			0.75	0.29
18年目	H50	0.3751	92.1			0.75	0.28
19年目	H51	0.3607	92.1			0.75	0.27
20年目	H52	0.3468	92.1			0.75	0.26
21年目	H53	0.3335	92.1			0.75	0.25
22年目	H54	0.3207	92.1			0.75	0.24
23年目	H55	0.3083	92.1			0.75	0.23
24年目	H56	0.2965	92.1			0.75	0.22
25年目	H57	0.2851	92.1			0.75	0.21
26年目	H58	0.2741	92.1			0.75	0.21
27年目	H59	0.2636	92.1			0.75	0.20
28年目	H60	0.2534	92.1			0.75	0.19
29年目	H61	0.2437	92.1			0.75	0.18
30年目	H62	0.2343	92.1			0.75	0.18
31年目	H63	0.2253	92.1			0.75	0.17
32年目	H64	0.2166	92.1			0.75	0.16
33年目	H65	0.2083	92.1			0.75	0.16
34年目	H66	0.2003	92.1			0.75	0.15
35年目	H67	0.1926	92.1			0.75	0.14
36年目	H68	0.1852	92.1			0.75	0.14
37年目	H69	0.1780	92.1			0.75	0.13
38年目	H70	0.1712	92.1			0.75	0.13
39年目	H71	0.1646	92.1			0.75	0.12
40年目	H72	0.1583	92.1			0.75	0.12
41年目	H73	0.1522	92.1			0.75	0.11
42年目	H74	0.1463	92.1			0.75	0.11
43年目	H75	0.1407	92.1			0.75	0.11
44年目	H76	0.1353	92.1			0.75	0.10
45年目	H77	0.1301	92.1			0.75	0.10
46年目	H78	0.1251	92.1			0.75	0.09
47年目	H79	0.1203	92.1			0.75	0.09
48年目	H80	0.1157	92.1			0.75	0.09
49年目	H81	0.1112	92.1	-0.08	-0.01	0.75	0.08
合計				206.24	177.97	37.62	12.77
単純事業費計				206.32		37.62	

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。

このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

便益の現在価値算定表

箇所名:長門横山道路(事業全体)

年次	年度 (事業年)	総走行台車中の年次別伸び率 (山陽70%)			GDP デフレーター (B)	走行時間短縮便益(億円)				走行経費減少便益(億円)				事故減少便益(億円)		合計				
		乗用車類	小型貨物	普通貨物		全車	乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	①*(A)*(B)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	②*(A)*(B)	③	現在価値 ③*(A)*(B)	現在価値 ①~③	割引率%
1:完成供用	H25	0.99617	0.99466	1.01224	0.99867	92.1	2.48	1.13	1.77	5.37	4.08	0.62	0.31	1.24	0.64	0.49	7.65	5.81	5.81	
1年目	H32	0.99714	0.99416	1.01580	0.99888	92.1	2.47	1.12	1.80	5.39	3.93	0.62	0.30	1.64	1.20	0.64	0.47	7.67	5.60	
2年目	H34	0.99713	0.99413	1.01556	0.99888	92.1	2.46	1.11	1.82	5.40	3.79	0.61	0.30	1.65	1.16	0.64	0.45	7.69	5.40	
3年目	H35	0.99713	0.99409	1.01532	0.99888	92.1	2.45	1.11	1.85	5.41	3.66	0.61	0.30	1.66	1.12	0.64	0.43	7.71	5.21	
4年目	H36	0.99712	0.99406	1.01509	0.99888	92.1	2.45	1.10	1.88	5.43	3.53	0.61	0.30	1.67	1.08	0.64	0.42	7.73	5.02	
5年目	H37	0.99710	0.99402	1.01486	0.99888	92.1	2.44	1.09	1.91	5.44	3.41	0.61	0.30	1.67	1.05	0.64	0.40	7.76	4.84	
6年目	H38	0.99710	0.99398	1.01465	0.99888	92.1	2.43	1.09	1.94	5.46	3.28	0.61	0.29	1.68	1.01	0.64	0.38	7.78	4.67	
7年目	H39	0.99709	0.99395	1.01444	0.99888	92.1	2.43	1.08	1.96	5.47	3.16	0.60	0.29	1.69	0.98	0.64	0.37	7.80	4.50	
8年目	H40	0.99708	0.99391	1.01423	0.99888	92.1	2.42	1.07	1.99	5.49	3.05	0.60	0.29	1.70	0.94	0.64	0.35	7.82	4.34	
9年目	H41	0.99708	0.99387	1.01403	0.99888	92.1	2.41	1.07	2.02	5.50	2.94	0.60	0.29	1.70	0.91	0.64	0.34	7.84	4.19	
10年目	H42	0.99707	0.99384	1.01384	0.99888	92.1	2.40	1.06	2.05	5.51	2.83	0.60	0.29	1.71	0.88	0.64	0.33	7.86	4.04	
11年目	H43	0.99732	0.99307	1.01117	0.99423	92.1	2.39	1.05	2.05	5.49	2.71	0.59	0.29	1.71	0.84	0.64	0.31	7.83	3.87	
12年目	H44	0.99726	0.99302	1.01116	0.99419	92.1	2.37	1.05	2.05	5.47	2.59	0.59	0.28	1.70	0.81	0.63	0.30	7.80	3.70	
13年目	H45	0.99720	0.99298	1.01116	0.99416	92.1	2.35	1.04	2.05	5.44	2.48	0.59	0.28	1.70	0.77	0.63	0.29	7.77	3.54	
14年目	H46	0.99714	0.99293	1.01116	0.99413	92.1	2.33	1.03	2.06	5.42	2.38	0.58	0.28	1.69	0.74	0.62	0.27	7.73	3.39	
15年目	H47	0.99707	0.99288	1.01116	0.99409	92.1	2.31	1.02	2.06	5.40	2.28	0.58	0.28	1.68	0.71	0.62	0.26	7.70	3.25	
16年目	H48	0.99201	0.99282	1.01116	0.99406	92.1	2.29	1.02	2.06	5.37	2.18	0.57	0.28	1.68	0.68	0.62	0.25	7.67	3.11	
17年目	H49	0.99195	0.99277	1.01116	0.99402	92.1	2.28	1.01	2.06	5.35	2.09	0.57	0.27	1.67	0.65	0.61	0.24	7.64	2.98	
18年目	H50	0.99188	0.99272	1.01116	0.99398	92.1	2.26	1.00	2.07	5.33	2.00	0.56	0.27	1.67	0.63	0.61	0.23	7.60	2.85	
19年目	H51	0.99181	0.99267	1.01115	0.99395	92.1	2.24	1.00	2.07	5.30	1.91	0.56	0.27	1.66	0.60	0.61	0.22	7.57	2.73	
20年目	H52	0.99175	0.99261	1.01115	0.99391	92.1	2.22	0.99	2.07	5.28	1.83	0.55	0.27	1.66	0.60	0.60	0.21	7.54	2.61	
21年目	H53	0.99168	0.99256	1.01115	0.99387	92.1	2.20	0.98	2.07	5.26	1.75	0.55	0.27	1.65	0.55	0.60	0.20	7.50	2.50	
22年目	H54	0.99161	0.99250	1.01115	0.99384	92.1	2.18	0.97	2.08	5.23	1.68	0.54	0.26	1.64	0.53	0.59	0.19	7.47	2.40	
23年目	H55	0.99154	0.99245	1.01115	0.99380	92.1	2.16	0.97	2.08	5.21	1.61	0.54	0.26	1.64	0.51	0.59	0.18	7.44	2.29	
24年目	H56	0.99146	0.99239	1.01115	0.99376	92.1	2.15	0.96	2.08	5.19	1.54	0.53	0.26	1.63	0.48	0.59	0.17	7.41	2.20	
25年目	H57	0.99139	0.99233	1.01115	0.99372	92.1	2.13	0.95	2.08	5.17	1.47	0.53	0.26	1.63	0.46	0.58	0.17	7.37	2.10	
26年目	H58	0.99132	0.99227	1.01115	0.99368	92.1	2.11	0.94	2.09	5.14	1.41	0.53	0.26	1.62	0.44	0.58	0.16	7.34	2.01	
27年目	H59	0.99124	0.99221	1.01114	0.99364	92.1	2.09	0.94	2.09	5.12	1.35	0.52	0.25	1.62	0.43	0.57	0.15	7.31	1.93	
28年目	H60	0.99116	0.99215	1.01114	0.99360	92.1	2.07	0.93	2.09	5.09	1.29	0.52	0.25	1.61	0.41	0.57	0.15	7.28	1.84	
29年目	H61	0.99108	0.99209	1.01114	0.99356	92.1	2.05	0.92	2.09	5.07	1.24	0.51	0.25	1.60	0.39	0.57	0.14	7.24	1.76	
30年目	H62	0.99100	0.99202	1.01114	0.99352	92.1	2.04	0.91	2.10	5.04	1.18	0.51	0.25	1.60	0.37	0.57	0.13	7.21	1.69	
31年目	H63	0.99092	0.99196	1.01114	0.99348	92.1	2.02	0.91	2.10	5.02	1.13	0.50	0.25	1.59	0.36	0.56	0.13	7.18	1.62	
32年目	H64	0.99084	0.99190	1.01114	0.99343	92.1	2.00	0.90	2.10	5.00	1.08	0.50	0.24	1.59	0.34	0.56	0.12	7.14	1.55	
33年目	H65	0.99075	0.99183	1.01114	0.99339	92.1	1.98	0.89	2.10	4.97	1.04	0.49	0.24	1.58	0.33	0.55	0.12	7.11	1.48	
34年目	H66	0.99067	0.99176	1.01113	0.99334	92.1	1.96	0.89	2.10	4.95	0.99	0.49	0.24	1.58	0.32	0.55	0.11	7.08	1.42	
35年目	H67	0.99058	0.99169	1.01113	0.99330	92.1	1.94	0.88	2.11	4.93	0.99	0.48	0.24	1.58	0.30	0.55	0.11	7.05	1.36	
36年目	H68	0.99049	0.99162	1.01113	0.99325	92.1	1.92	0.87	2.11	4.90	0.91	0.48	0.24	1.57	0.29	0.54	0.10	7.01	1.30	
37年目	H69	0.99040	0.99155	1.01113	0.99321	92.1	1.91	0.86	2.11	4.88	0.87	0.48	0.23	1.56	0.28	0.54	0.10	6.98	1.24	
38年目	H70	0.99031	0.99148	1.01113	0.99316	92.1	1.89	0.86	2.11	4.86	0.83	0.47	0.23	1.55	0.27	0.54	0.09	6.95	1.19	
39年目	H71	0.99021	0.99141	1.01113	0.99312	92.1	1.87	0.85	2.12	4.83	0.80	0.47	0.23	1.55	0.25	0.53	0.09	6.91	1.14	
40年目	H72	0.99011	0.99133	1.01113	0.99307	92.1	1.85	0.84	2.12	4.81	0.76	0.46	0.23	1.54	0.24	0.53	0.08	6.88	1.09	
41年目	H73	0.99002	0.99126	1.01113	0.99302	92.1	1.83	0.83	2.12	4.79	0.73	0.46	0.23	1.54	0.23	0.52	0.08	6.85	1.04	
42年目	H74	0.98991	0.99118	1.01112	0.99297	92.1	1.81	0.83	2.12	4.76	0.70	0.45	0.22	1.53	0.22	0.52	0.08	6.82	1.00	
43年目	H75	0.98981	0.99110	1.01112	0.99292	92.1	1.80	0.82	2.13	4.74	0.67	0.45	0.22	1.53	0.21	0.52	0.07	6.78	0.95	
44年目	H76	0.98971	0.99102	1.01112	0.99287	92.1	1.78	0.81	2.13	4.72	0.64	0.44	0.22	1.52	0.21	0.51	0.07	6.75	0.91	
45年目	H77	0.98960	0.99094	1.01112	0.99282	92.1	1.76	0.80	2.13	4.69	0.61	0.44	0.22	1.51	0.20	0.51	0.07	6.72	0.87	
46年目	H78	0.98949	0.99086	1.01112	0.99277	92.1	1.74	0.80	2.13	4.67	0.58	0.43	0.22	1.51	0.19	0.51	0.06	6.69	0.84	
47年目	H79	0.98938	0.99077	1.01112	0.99271	92.1	1.72	0.79	2.14	4.65	0.56	0.43	0.21	1.50	0.18	0.50	0.06	6.65	0.80	
48年目	H80	0.98926	0.99069	1.01112	0.99266	92.1	1.70	0.78	2.14	4.62	0.53	0.42	0.21	1.50	0.17	0.50	0.06	6.62	0.77	
49年目	H81	0.98915	0.99060	1.01112	0.99261	92.1	1.68	0.77	2.14	4.60	0.51	0.42	0.21	1.49	0.17	0.50	0.06	6.59	0.73	
合計							106.22	47.71	102.69	256.62	89.49	26.48	12.91	41.38	80.78	27.91	29.08	10.29	366.48	127.70





路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道491号	長門・俵山道路	2/2	5.5km

## ■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	20,999	
	改良費		式	1	7,264	
		土工	m3	445,680	2,914	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m3	—	—	
		法面工	m2	39,165	185	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	161	重力式擁壁、ブロック積擁壁、補強土壁 等
		函渠工	m	184	205	管渠工、函渠工、水路工、等
		排水工	m	5,073	207	
		中央分離帯工	m	5,500	127	
	雑工	式	1	3,466	工事用道路等	
	橋梁費		式	1	2,625	
		100m以上	m	358	1,779	PC橋(1橋)ME橋(1橋)
		100m未満	m	165	846	PC橋(3橋)
	トンネル費		式	1	9,961	
		NATM	m	3,295	9,961	3本
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費		式	—	—	
		IC	箇所	—	—	
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費		式	1	310	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	30,022	300	
		その他舗装	m <sup>2</sup>	5,070	10	
	附帯施設費		式	1	840	
交通管理施設工		式	1	840	標識工、防護柵工、道路照明工等	
遮音壁		m	—	—		
②用地及び補償費		式	1	759		
用地費		式	1	212		
	宅地	m <sup>2</sup>	7,549	121		
	田畑	m <sup>2</sup>	48,331	75		
	山林・原野	m <sup>2</sup>	68,400	16		
補償費		式	1	547		
③間接経費		式	1	2,103	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費				23,861	23861.18402	

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道491号	長門・俵山道路	2/2	5.5km

## ■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	20,324	
	改良費		式	1	6,589	
		土工	m <sup>3</sup>	440,680	2,714	切土、盛土、捨土
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	—	—	
		法面工	m <sup>2</sup>	39,165	185	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	161	重力式擁壁、ブロック積擁壁、補強土壁 等
		函渠工	m	184	205	管渠工、函渠工、水路工、等
		排水工	m	5,073	207	
		中央分離帯工	m	5,500	127	
	雑工	式	1	2,991	工事用道路等	
	橋梁費		式	1	2,625	
		100m以上	m	358	1,779	PC橋(1橋)ME橋(1橋)
		100m未満	m	165	846	PC橋(3橋)
	トンネル費		式	1	9,961	
		NATM	m	3,295	9,961	3本
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費		式	—	—	
		IC	箇所	—	—	
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費		式	1	310	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	30,022	300	
		その他舗装	m <sup>2</sup>	5,070	10	
	附帯施設費		式	1	840	
交通管理施設工		式	1	840	標識工、防護柵工、道路照明工等	
遮音壁		m	—	—		
②用地及び補償費		式	1	115		
用地費		式	1	8		
	宅地	m <sup>2</sup>	352	7		
	田畑	m <sup>2</sup>	0	0		
	山林・原野	m <sup>2</sup>	1,760	1		
補償費		式	1	107		
③間接経費		式	1	1,219	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費				21,658		

(事業全体・残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道491号	長門・俵山道路	2	5.5km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	5.5	800	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	3,150	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			3,950	



一般国道491号長門・俵山道路  
〔山口県への意見照会と回答〕

国中整企画第40号  
国中整港計第21号  
平成25年10月4日

山口県知事 殿

中国地方整備局長



中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る  
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について (ご依頼)

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、中国地方整備局事業監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成25年10月28日(月)に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

(別紙)

【河川事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
佐波川総合水系環境整備事業	継続	

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道491号長門・俵山道路	継続	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業監視委員会」へ諮る  
対応方針(原案)を作成するためのものです。

■ご意見の送付期限：平成25年10月17日(木)までにお願いします。

※様式自由

■送付先

〒730-8530

広島市中区上八丁堀6-30

中国地方整備局 企画部 企画課長 宛

■お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

課長補佐 加田

教習係長 松田

TEL:082-221-9231(代表)

FAX:082-227-2651



平 25 技 術 管 理 第 485 号  
 平成 25 年 (2013 年) 10 月 18 日

中国地方整備局長 様

山口県知事 山本 繁太郎



中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る  
 意見照会について（回答）

平成 25 年 10 月 4 日付け国中整企画第 40 号で意見照会がありましたこのことについて、  
 下記のとおり回答します。

記

【河川事業】

事業名	佐波川総合水系環境整備事業
「対応方針（原案）」案に対する意見 【「対応方針（原案）」案：継続】	異存なし
(意見) ・ 引き続き、事業効果の早期発現に向けて、コスト縮減等を考慮の上、事業を進めていただきたい。	

【道路事業】

事業名	一般国道 491 号 長門・俵山道路
「対応方針（原案）」案に対する意見 【「対応方針（原案）」案：継続】	異存なし
(意見) ・ 引き続き、早期完成に向けて、コスト縮減等を考慮の上、事業の促進に努めていただきたい。	



担 当  
 土木建築部技術管理課  
 企画班 高原 達男  
 TEL 083-933-3632/FAX 083-933-3669