

一般国道183号 鍵掛峠道路

道路建設事業の再評価項目調査書

事業名	一般国道183号 鍵掛峠道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：広島県 庄原市 西城町 高尾 至：鳥取県 日野郡 日南町 新屋	延長	12.0km		
事業概要					
<p>一般国道183号は、広島県広島市から鳥取県米子市までを結ぶ延長約140kmの主要幹線道路である。</p> <p>鍵掛峠道路は、鳥取県と広島県の県境部に位置し、広島県庄原市西城町高尾と鳥取県日野郡日南町新屋を結ぶ延長12.0kmの地域高規格道路である。</p> <p>事業目的は、線形不良の解消、災害時の代替ルートの確保、救急医療活動の支援、安定的な物流ネットワークの構築 等である。</p>					
H17年度事業化		—		H21年度用地着手	
H27年度工事着手		—		—	
全体事業費	約223億円	事業進捗率 (H28年度末見込み)	18%	供用済延長	0.0km
地域の防災面の課題					
<ul style="list-style-type: none"> 平成17年1月には、法面崩落により国道183号で約106時間にわたり通行止めが発生し、大幅な迂回を強いられている。 さらに、災害時の通行止めによる孤立や迂回について、「土砂崩れにより三坂地区が封鎖されたこともありアクセス改善が重要」（介護事業者）等の地域の声があり、沿線住民の不安要素となっている。 加えて、冬期には積雪によるスリップ事故や大型車の立ち往生が発生し、路線バス及びスクールバス運行への阻害や地域の日常生活・交通安全に課題がある。 					
課題を踏まえた対策・事業内容					
<p>・並行する一般国道183号は急峻な地形を通過しており、事前通行規制区間（3.2km）、要防災対策箇所（27箇所）、急カーブ（R<150m：74箇所）、急勾配（i>5%：L=5.0km）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。</p>					
事業の効果等				費用 （残事業）/（事業全体）	
<p>○災害等の被害の軽減</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害による片側交通規制を解消する効果 				<p>150/193億円</p> <p>（事業費：143/186億円 維持管理費：7.0/7.0億円）</p>	
<p>○災害等に対する不安感の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 					
<p>○走行時間の短縮等</p>					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>鳥取県日野郡と広島県備北地域振興のため、本事業の整備促進について、庄原市をはじめとする沿線市町村から構成される「地域高規格道路江府三次線建設促進期成会」より要望を受けている。</p> <p>鳥取県知事の意見：事業の「継続」という対応方針（原案）案については異存ありません。</p> <p>一般国道183号は鳥取県と広島県をつなぐ主要幹線道路ですが、県境付近の鍵掛峠は急勾配かつ線形不良であるため、冬期交通の安全確保及び地域の経済活動における物流に支障を来しています。地域産業の生産性を向上させ、冬期交通の安全を確保し、さらに大規模地震時等の災害時におけるリダンダンシーの確保の観点からも鍵掛峠道路の早期整備が必要です。</p> <p>引き続き早期完成に向け一層の御尽力をお願いします。なお、事業の執行に際しては、IGTの活用など効率的な執行に努めていただき、引き続き事業費の縮減を図られるとともに、地元や関係機関と調整を図っていただくようお願いします。</p> <p>広島県知事の意見：一般国道183号鍵掛峠道路の事業再評価に係る対応方針（原案）案については妥当である。</p> <p>一般国道183号鍵掛峠道路は、広島県備北地域と鳥取県西部地域を連結する地域高規格道路「江府三次道路」の一部を構成し、地域間交流の促進や観光産業の活性化、物流機能の向上に資する幹線道路であるとともに、線形不良区間や異常気象時通行規制区間の解消など、防災上の観点からも特に重要な道路であると考えます。</p> <p>引き続きコストの縮減に努めながら、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。</p>					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
<ul style="list-style-type: none"> ・中国横断自動車道尾道松江線が平成27年3月に全線開通。 ・道の駅「奥大山」が平成27年4月、道の駅「にちなみ日野川の郷」が平成28年4月にオープン。 	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
平成28年度末で事業全体の進捗は18%となる見込みである。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
現在は、用地買収、調査・設計及び改良工事を行っており、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	
<p>Map details: The route is labeled '鍵掛峠道路' (Kakegatajō Road) with a total length of L=12.0km. It is divided into a Hiroshima side (L=7.7km) and a Tottori side (L=4.3km). The route passes through Hiroshima Prefecture (Hiroshima side) and Tottori Prefecture (Tottori side). Key locations include Hiroshima, Nanyang, and Niinomiya. A legend identifies road types: National Route (blue), Prefectural Route (red), Main Prefectural Road (green), and General Prefectural Road (yellow).</p>	

※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。

— 一般国道183号 かっかけとうげ 鍵掛峠道路

事業再評価

平成28年 11月

国土交通省 中国地方整備局

7. 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

◇中国横断自動車道尾道松江線が平成27年3月に全線開通。

◇道の駅「奥大山」が平成27年4月、道の駅「ちなん日野川の郷」が平成28年4月にオープン。

2)事業の効果

◇現状課題から抽出される効果

○平常時

- ・高カーブや急勾配の回避による走行性・安全性の向上
- 異常気象時等

◇道路整備により期待される効果

- ・通行止めによる迂回の解消
- ・安心した日常生活の確保
- ・救急搬送時間の短縮、安静搬送による患者負担の軽減
- ・冬期交通の通行止め、迂回の解消

3)事業の進捗状況

◇平成28年度末で事業全体の進捗は18%となる見込みである。

②事業の進捗見込み

◇現在は、用地買収、調査・設計及び改良工事を推進している。

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

・鳥取県知事の意見：事業の「継続」という対応方針（原案）案については異存ありません。

一般国道183号は鳥取県と広島県をつなぐ主要幹線道路ですが、県境付近の鍵掛峠は急勾配かつ線形不良であるため、冬期交通の安全確保及び地域の経済活動における物流に支障を来しています。地域産業の生産性を向上させ、冬期交通の安全を確保し、さらに大規模地震時等の災害時におけるリダンダンシーの確保の観点から鍵掛峠道路の早期整備が必要です。

引き続き早期完成に向け一層の御尽力をお願いします。なお、事業の執行に際しては、ICTの活用など効率的な執行に努めていただき、引き続き事業費の縮減を図られるとともに、地元や関係機関と調整を図っていただくようお願いいたします。

・広島県知事の意見：一般国道183号鍵掛峠道路の事業再評価に係る対応方針（原案）案については妥当である。

一般国道183号鍵掛峠道路は、広島県備北地域と鳥取県西部地域を連結する地域高規格道路「江府三次道路」の一部を構成し、地域間交流の促進や観光産業の活性化、物流機能の向上に資する幹線道路であるとともに、線形不良区間や異常気象時通行規制区間の解消など、防災上の観点からも特に重要な道路であると考えます。

引き続きコストの縮減に努めながら、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。

【今後の対応方針（原案）】

◇以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられるため、今後とも**事業継続が妥当**。

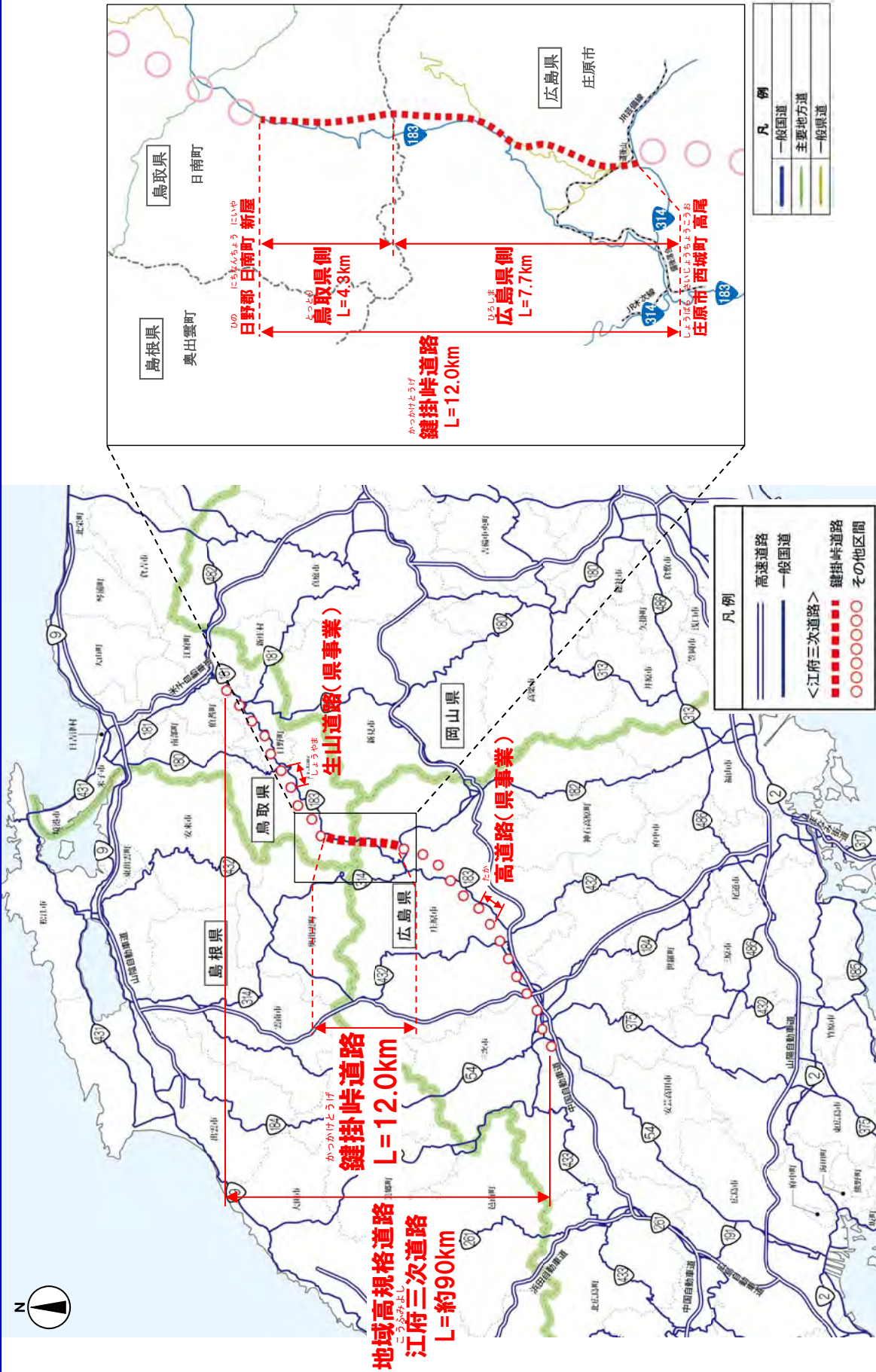
◇今後の事業の実施にあたっては、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的に事業を継続する。

1. 位置図

一般国道183号 鍵掛峠道路

(1) 位置図

- 一般国道183号は、広島県広島市から鳥取県米子市までを結ぶ延長約140kmの主要幹線道路である。
- 鍵掛峠道路は、広島県と鳥取県の県境部に位置し、地域高規格道路江府三次道路の一部を構成する広島県庄原市西城町高尾と鳥取県日野郡日南町新屋を結ぶ延長12.0kmの道路である。



2. 事業概要

(1) 事業目的と計画概要・経緯

一般国道183号 鍵掛峠道路

・【目的】線形不良の解消、災害時の代替ルートの確保、救急医療活動の支援、安定的な物流ネットワークの構築 等。

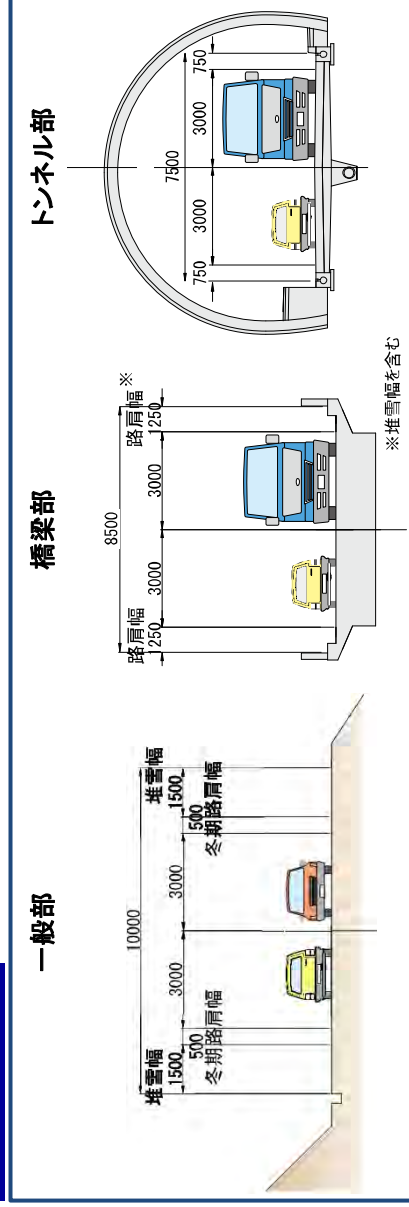
計画概要

起 終 点	起点：広島県庄原市西城町高尾 終点：鳥取県日野郡日南町新屋
計画延長	L=12.0km
道路規格	第3種第3級
設計速度	60km/h
車 線 数	2車線
事業着手	平成17年度
用地着手	平成21年度
工事着手	平成27年度
全体事業	約23億円



【庄原市西城町から起点側周辺を望む】

標準断面図



平成17年度	事業着手
平成21年度	用地着手
平成22年度	中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施
平成25年度	中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施
平成27年度	工事着手
事業経緯	

2. 事業概要

一般国道183号 鍵掛峠道路

(2)事業の進捗状況

・現在は、用地買収、調査・設計及び改良工事を推進している。



事業の進捗状況

用地	75%
工事	5%
全体	18%

(平成28年度末見込み)



H28年9月撮影



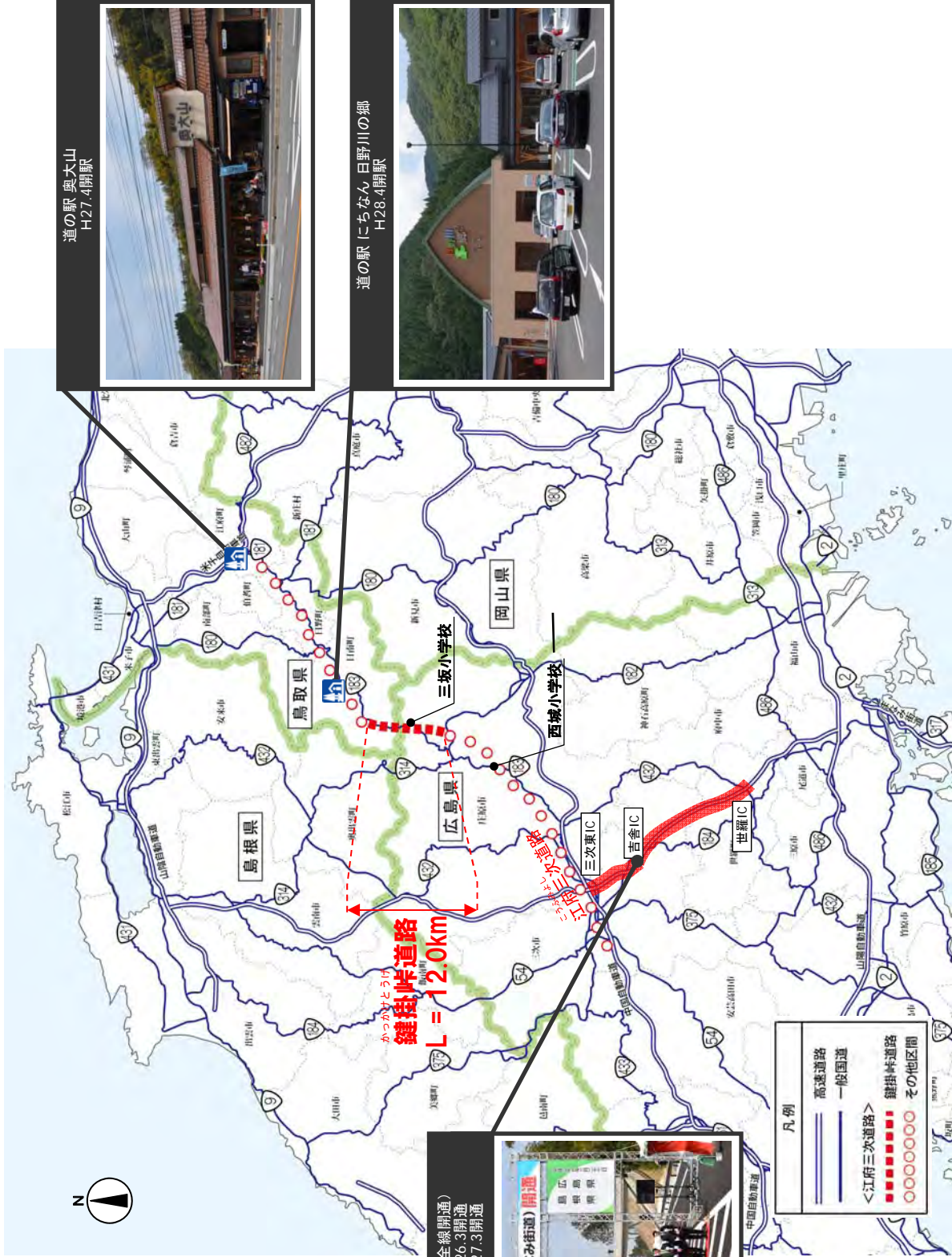
H28年9月撮影

3. 前回評価時(H25)からの変化 (1)主な周辺状況の変化

一般国道183号 鍵掛峠道路

かっかけとうげ

- ・中国横断自動車道尾道松江線が平成27年3月に全線開通。^{ひの がわ さと}
- ・道の駅「奥大山」が平成27年4月、道の駅「にちなん日野川の郷」が平成28年4月にオープン。



(1) 現状の課題

平常時

課題①:安全・安心の確保

異常気象時等

課題②:災害による通行止め

課題②-1 災害への脆弱性

課題②-2 災害による通行止め

課題③:地域医療の支援

課題④:冬期の安全・安心の確保

(2) 道路整備により期待される効果

①:物流ネットワークの確保

《整備効果》

整備効果①

・急カーブや急勾配の回避による
走行性・安全性の向上

整備効果②

・通行止めによる迂回の解消
・安心した日常生活の確保

整備効果③

・救急搬送時間の短縮、安静搬送による
患者負担の軽減

整備効果④

・冬期交通の通行止め、迂回の解消

整備効果⑤

・産業の物流効率化の支援

4. 事業の必要性

(1) 現状の課題 平常時

①安全・安心の確保 (急カーブや急勾配の回避による走行性・安全性の向上)

- ・一般国道183号鍵掛峠付近では、急カーブ・急勾配等の課題がある区間が存在。
(急カーブ(R<150m)は74箇所、急勾配(i>5%:延長 L=5km)は現道の約3割を占める状況)
- ・急カーブ等での死傷事故や物損事故が年平均17.5件/年発生している。

平面線形不良区間(平面曲線半径<150m)

凡例	鍵掛峠道路	急カーブ	急勾配
鍵掛峠道路	鍵掛峠道路	急カーブ (曲線半径 R<150m)	急勾配 (縦断勾配 i>5%)
一般国道	一般国道	74箇所	5.0km
主要地方道	主要地方道		
一般県道	一般県道		
死傷事故発生箇所	死傷事故発生箇所		
曲線半径R<150m箇所	曲線半径R<150m箇所		
縦断勾配i>5%区間	縦断勾配i>5%区間		

急カーブ (曲線半径 R<150m)	急勾配 (縦断勾配 i>5%)
74箇所	5.0km

国道183号 現道部

資料/広島県調べ・鳥取県調べ ※設計速度60km/h

【国道183号における道路構造の状況】



速度を落として離合する大型車

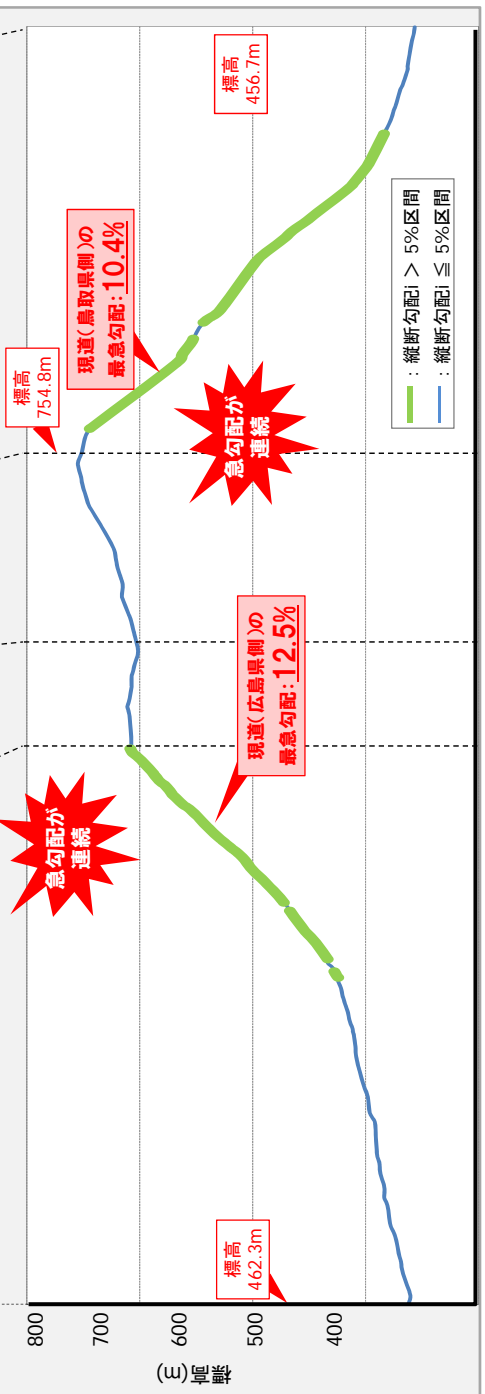


対向車線にはみ出して走行する大型車



急カーブでの横転事故(雨天時)

急勾配区間(縦断勾配>5%)



4. 事業の必要性

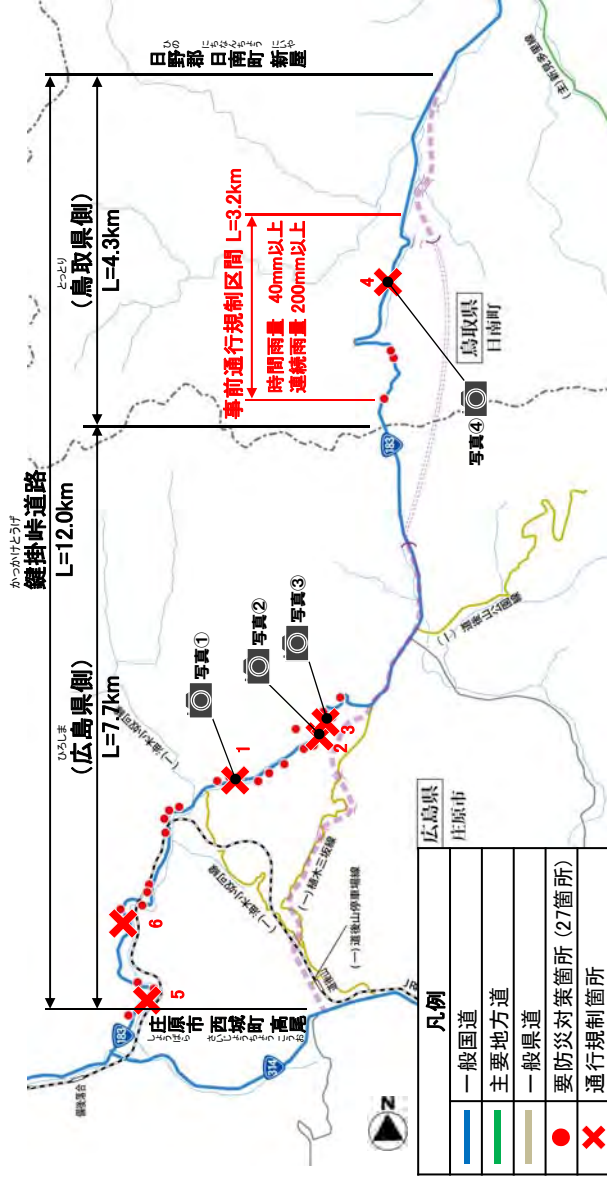
(1) 現状の課題 異常気象時等

②-1 災害への脆弱性（通行止めによる迂回の解消）

・**鍵掛峠道路**の現道部は、急峻な中国山地の溪谷に沿っており、法面崩壊、土砂崩れなどの災害が多発している。
 ・**鍵掛峠道路**に並行する一般国道183号における通行規制は過去10年で5回(うち1回は通行止め)、2,767時間発生している。

【鍵掛峠道路現道区間の災害等による通行規制状況】

現道における事前通行規制区間と通行規制状況



【過去15年間(H13～H27)の通行止め発生状況】

No	発生年度	規制区分	規制時間	規制理由
1	H16	通行止め (片側交互)	106時間(5日) (8,400時間(350日))	法面崩落
2	H20	通行止め	1.3時間	事故

資料/広島県資料

【過去10年間(H18～H27)の片側交互通行の発生状況】

No	発生年度	規制区分	規制時間	規制理由
3	H18	片側交互	543時間(23日)	土砂崩れ
4	H23	片側交互	2,207時間(92日)	路肩崩落
5	H24	片側交互	7時間	土砂崩れ
6	H26	片側交互	8.5時間	土砂崩れ

資料/広島県資料・鳥取県資料

※上表の“No”は左図における通行規制箇所と写真の番号に対応

写真① (No.1)



平成17年1月法面崩壊
(国道183号庄原市西城町)
【全面通行止め106時間, 片側交互通行350日】

写真③ (No.3)



写真② (No.2)



H20年5月撮影

写真④ (No.4)



H23年10月撮影

H18年7月撮影

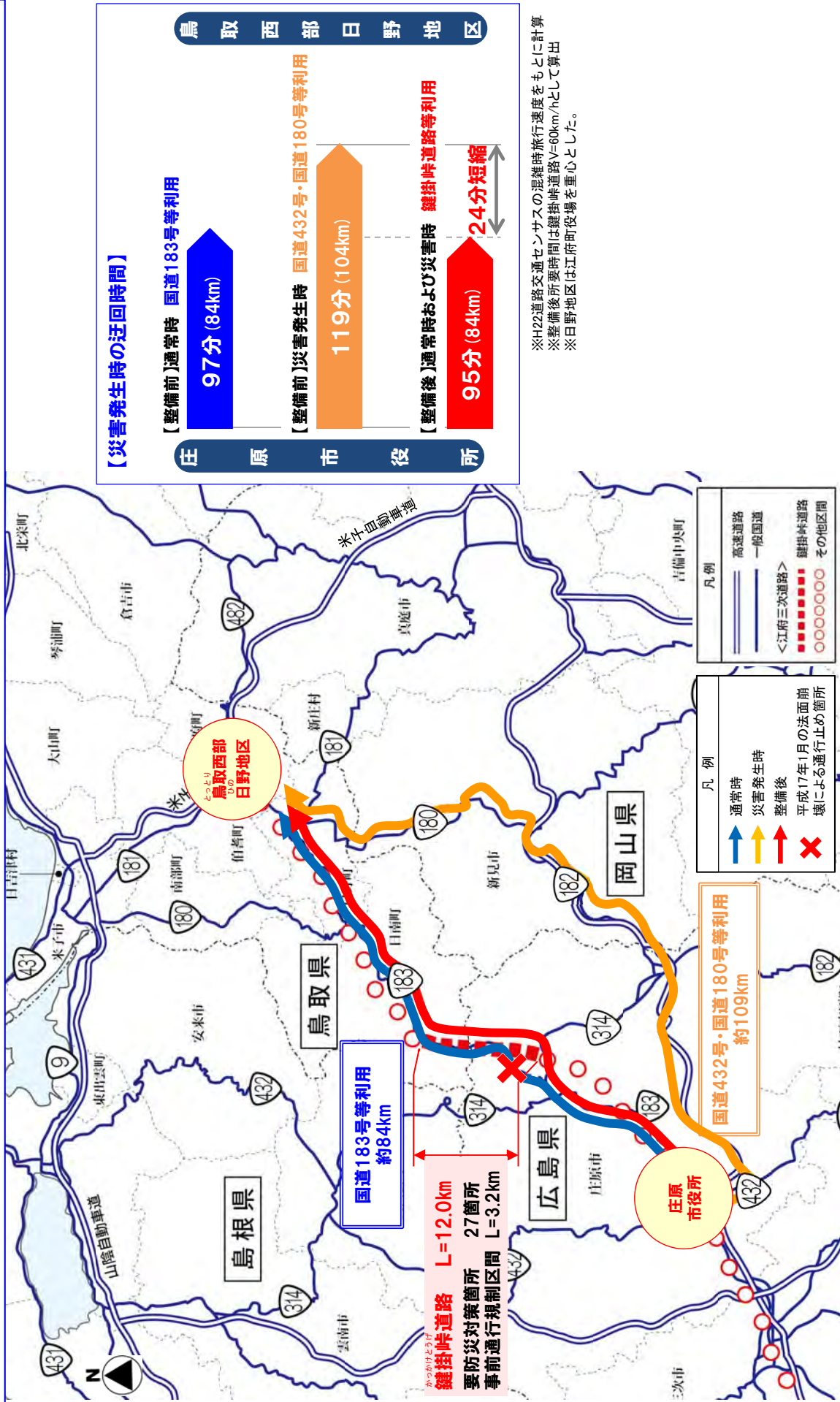
4. 事業の必要性

(1) 現状の課題 異常気象時等

②-2 災害による通行止め (安心した日常生活の確保)

・**鍵掛峠道路の並行区間にあたる一般国道183号は通行規制の実績があり、一旦通行止めとなると迂回に通常の1.2~1.4倍の所要時間が必要となり、物流や地域の生活に影響を与えることとなる。**

一般国道183号 鍵掛峠道路



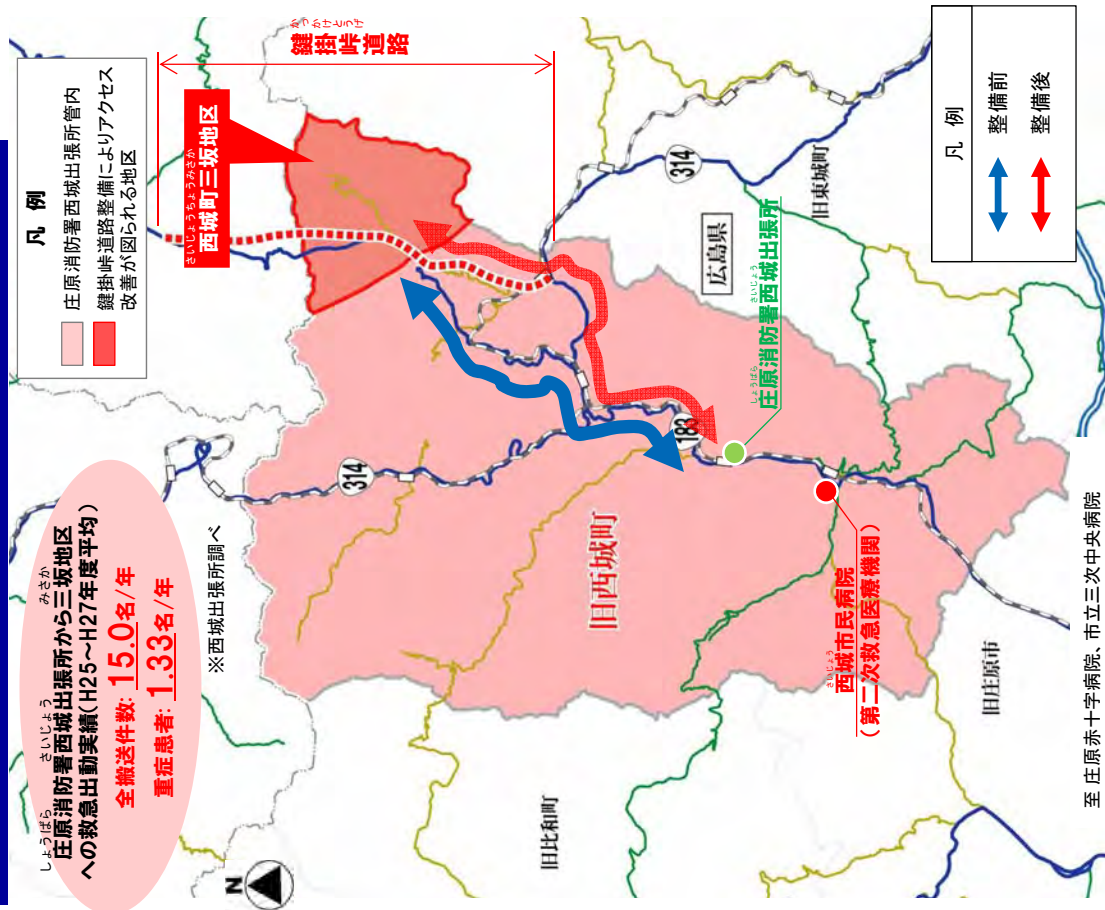
4. 事業の必要性

(1) 現状の課題 異常気象時等

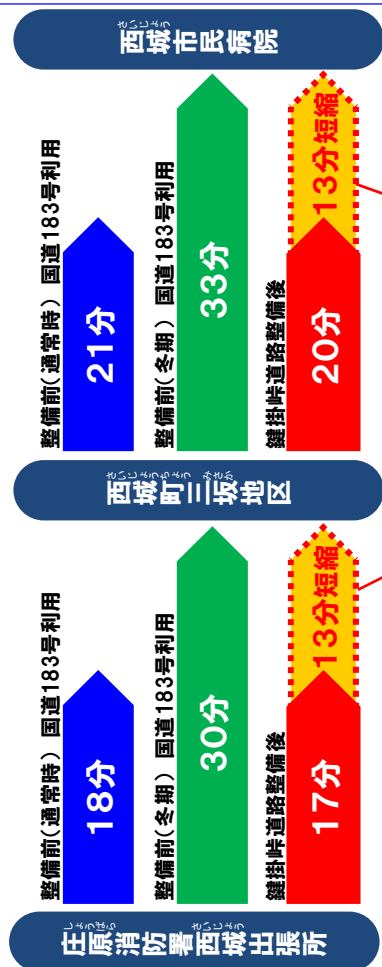
③ 地域医療の支援（救急搬送時間の短縮、安静搬送による患者負担の軽減）

- ・庄原市西城町三坂地区内には消防署がないため、救急車両は西城町中心部からの出動となり、搬送に時間を要している。
- ・西城町三坂地区からは、年間1.33名の重症患者を搬送しており、鍵掛峠道路の整備により、冬の救命率の向上が期待される。

庄原消防署西城出張所の重症患者等の救急搬送状況



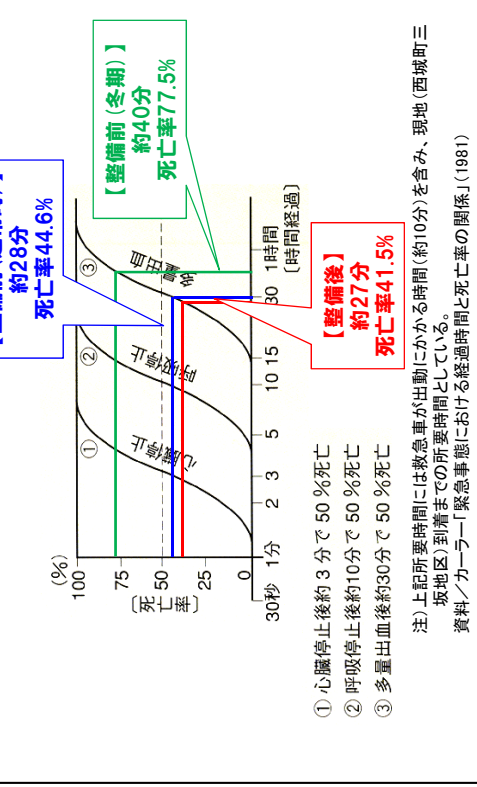
【消防署から現場までのアクセス時間短縮】



往復で約26分の短縮効果が見込まれる

※現場所要時間は規制速度(V=50km/h) 将来所要時間は鍵掛峠道路V=60km/hとして算出 整備前(冬期)は搬送実績(出典:道路の中期計画_H2.1.8)

▼カーラーの救命曲線



4. 事業の必要性

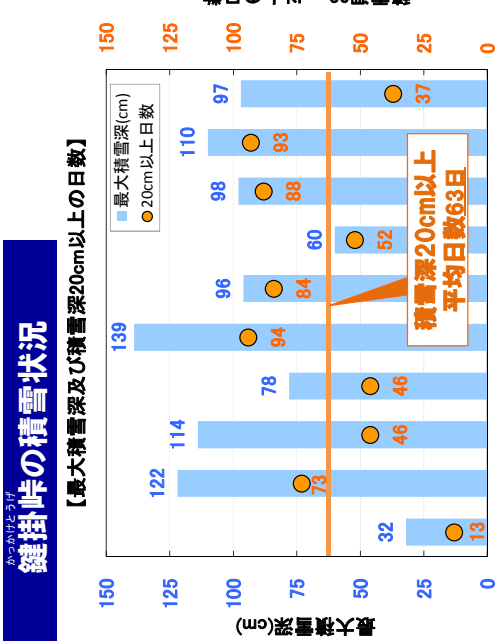
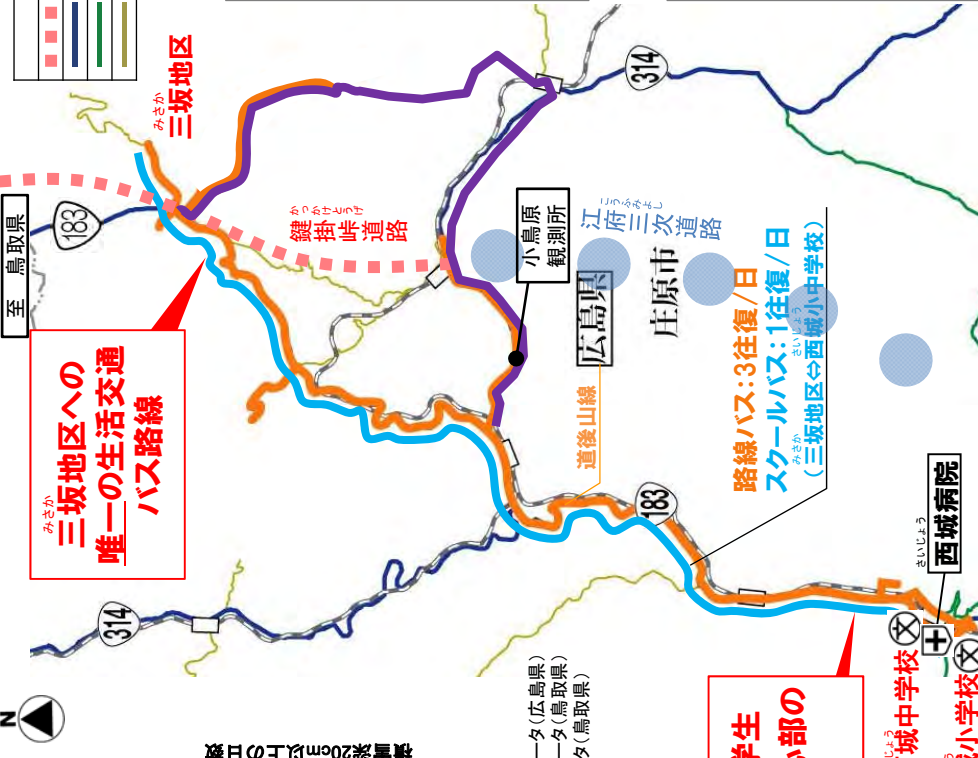
(1) 現状の課題 異常気象時等

④ 冬期の安全・安心の確保（冬期交通の通行止め、迂回の解消）

・地域住民の生活の足である路線バス及びスクールバスは、一般国道183号周辺を運行しており、冬期の交通の安全確保が求められている。

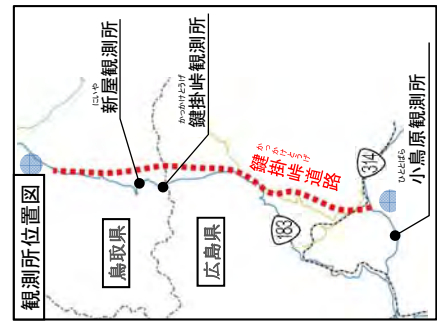
一般国道183号 鍵掛峠道路

凡例	
■	鍵掛峠道路
■	一般国道
■	主要地方道
■	一般県道



積雪深20cm以上
平均日数63日

資料／H18～H22：小島原観測所データ（広島県）
H23～H26：鍵掛峠観測所データ（鳥取県）
H27：新屋観測所データ（鳥取県）



三坂地区の小中学生
14名が西城町中心部の
学校に通学

凡例	
■	路線バス（道後山線）
■	スクールバス
■	迂回路



▲ヘアピンカーブを走行するバス



▲大型車との離合

▲西城地域廃止代替等バス道後山線路線図

資料／庄原市（H27.4～）

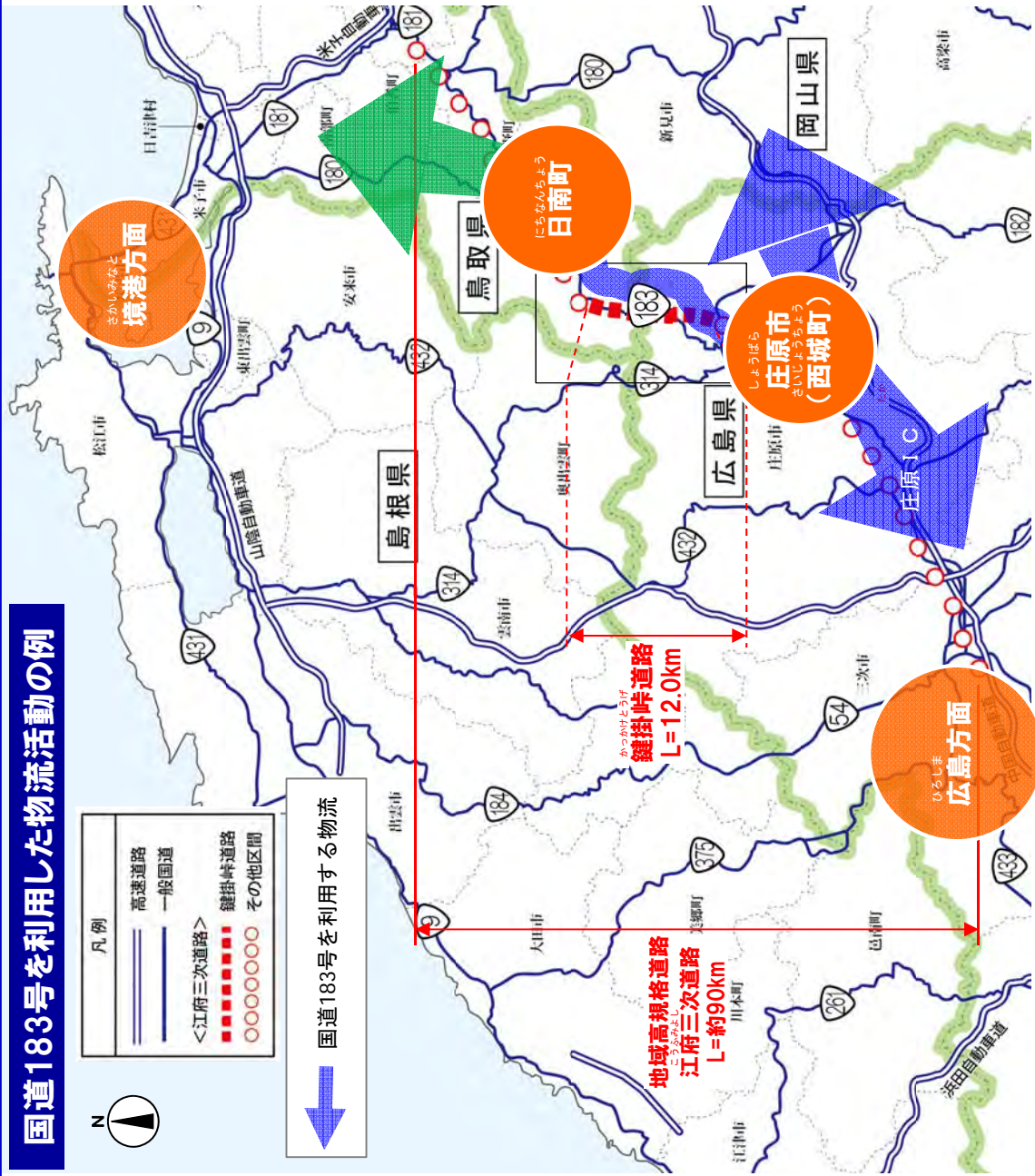
4. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

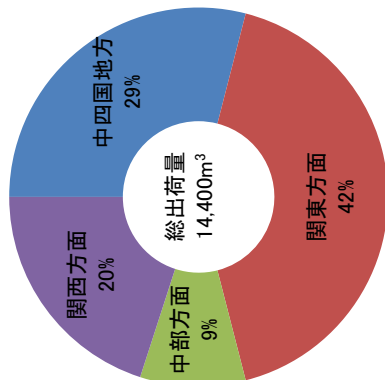
① 物流ネットワークの確保（産業の物流効率化の支援）

- ・鳥取県(日南町)で生産・加工された特産物(木材)が、県境を越えて運送されている。
- ・鍵掛峠道路の整備により、安定的な物流ネットワークが構築されることで、産業及び物流の活性化が期待される。

国道183号を利用した物流活動の例



LVL製品(単板積層材)の出荷先



ほぼ全量が国道183号(鍵掛峠)を
通って、庄原IC経由で出荷



※上記データは日南町の主要企業によるもの
 ※LVL: 切削機械で切削された単板の繊維方向を、すべて平行にして積層・接着して造られる木材加工品

5. 整備効果

一般国道183号 鍵掛峠道路

かっかけとうげ

◆効果のとりまとめ(現在価値)

①災害等による被害の軽減

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"> 災害等による被害・損失の軽減 	<ul style="list-style-type: none"> 災害による片側交通規制の解消 12日/年 → 解消 	<ul style="list-style-type: none"> 災害による片側交通規制を解消する効果
		0.04億円※

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)

②災害等に対する不安感の解消

<ul style="list-style-type: none"> 事前通行規制区間の解消 1箇所 → 解消 災害による孤立住民の解消 多里地区 296世帯(624人) → 解消 三坂地区 55世帯(144人) → 解消 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 82億円※ 81億円※ 	<ul style="list-style-type: none"> CVM(仮想市場法)により算出 CVM(仮想市場法)により算出
<ul style="list-style-type: none"> 急カーブ(R<150m) 74箇所 → 解消 急勾配(I>5%) 5.0km → 0.8km(登坂車線設置) 	<ul style="list-style-type: none"> 線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果 	<ul style="list-style-type: none"> 109億円※ 	<ul style="list-style-type: none"> CVM(仮想市場法)により算出

③走行時間の短縮等

<ul style="list-style-type: none"> 移動時間の短縮 移動時間の短縮等に伴う経費の減少 道路機能の向上による交通事故の減少 	<ul style="list-style-type: none"> 人、車両、貨物の移動における短縮時間 総走行距離の短縮 道路種別毎の利用交通量の変化 	<ul style="list-style-type: none"> 13(13)億円 3.0(3.0)億円 1.5(1.5)億円 	<ul style="list-style-type: none"> 費用便益分析マニュアルに準拠 費用便益分析マニュアルに準拠 費用便益分析マニュアルに準拠
--	--	--	--

() 書きは、残事業の便益額

※試算値(開通後50年間の便益額として試算した値)

◆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	186億円	143億円
維持管理費	7.0億円	7.0億円
計	193億円	150億円

注)表示桁数の関係で合計が合わない場合がある。

6. 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

(1)住民アンケートによる支払意思額の調査

○ 事業の効果が及ぶ範囲として、将来利用交通量のOD内訳より調査範囲(広域交通除く)を設定。インターネット(WEB)調査と紙アンケート調査を併用実施。

【紙アンケート配布エリア(旧市区町村名で記載)】 庄原市、西城町、東城町、口和町、高野町、比和町、総領町、日南町、日野町、江府町、西伯町、会見町、溝口町、岸本町

【WEB配信エリア(旧市区町村名で記載)】 三次市、甲奴町、君田村、布野村、作木村、吉舎町、三良坂町、三和町、八千代町、吉田町、向原町、甲田町、高宮町、美土里町、豊平町、千代田町、大朝町、芸北町、広島町、湯来町、府中町、三原市、大和町、本郷町、久井町、東広島市、黒瀬町、福富町、豊栄町、河内町、安芸津町、廿日市市、大野町、佐伯町、吉和村、宮島町、大竹市、呉市、音戸町、倉橋町、下蒲刈町、蒲刈町、安浦町、川尻町、豊浜町、豊町、竹原市、坂町、熊野町、海田町、大山町、名和町、中山町、日吉津村、米子市、淀江町、境港市、東伯町、赤碓町、北条町、倉吉市、関金町

○ 配布(配信)・回収状況

紙アンケート配布数:2,150世帯…有効回答数:444件(回収率:20.7%)

WEB配信数:12,519件…有効回答数:691件((参考)回収率:5.5%)

合計:1,135件

(2)便益算定範囲の設定

○ アンケート結果より、事業箇所と並行する現道の利用実態を踏まえ、月1回程度利用する範囲を設定。

【便益算定範囲(旧市区町村名で記載)】

庄原市、西城町、東城町、口和町、高野町、比和町、総領町、日南町、日野町、江府町、西伯町、会見町、溝口町、岸本町、大山町、名和町、中山町、日吉津村、米子市、淀江町、境港市、東伯町、赤碓町、北条町、大朝町、芸北町、三原市、甲奴町、君田村、布野村、作木村、吉舎町、三良坂町、三和町、八千代町、吉田町、向原町、甲田町、高宮町、美土里町、豊平町、千代田町、大朝町、芸北町、広島市安佐北区、三原市、大和町、本郷町、久井町、東広島市、黒瀬町、福富町、豊栄町、河内町、安芸津町、竹原市

(3)支払意思額の推計

○ アンケートの有効回答をもとに、支払意思額(WTP)を推計。

有効回答数847件(74.6%)

(アンケート配布エリア回答数:1,135件)

▼効果項目別WTP、便益算定結果【鍵掛峠道路】

効果項目	支払意思額 (WTP) (円/月/世帯)	便益算定 世帯数 (H27)	単年便益 (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	128	368,377	6	82
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	125		6	81
線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果	169		7	109
合計	423		19	272

世帯数の資料/H27国勢調査

(注)表示桁数の関係で合計が合わない場合がある

(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。

◆前回評価時との比較

	前回評価 (H25年度)	今回評価 (H28年度)	備考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	L=12.0km	L=12.0km	-
計画交通量	1,000～1,400台/日	1,000～1,400台/日	-
総事業費	約223億円	約223億円	-
総費用 (C)	190億円	193億円	・基準年の変更(H25基準からH28基準) ・事業期間(事業最終年度)の変更(H32からH36)
3便益計 (B)	18億円	17億円	・基準年の変更(H25基準からH28基準) ・事業期間(事業最終年度)の変更(H32からH36)
CVMによる便益計 (B)	636億円	272億円	・支払意思額の低減 ・便益集計エリアの縮小 ・基準年の変更(H25基準からH28基準) ・事業期間(事業最終年度)の変更(H32からH36)

一般国道183号 鍵掛峠道路
〔鳥取県への意見照会と回答〕



国中整企画第33号
国中整港計第11号
平成28年10月17日

鳥取県知事 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28年11月14日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)

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
一般国道183号 鍵掛峠道路	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28年10月31日（月）までをお願いします。

※様式自由

■送付先・お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

課長補佐 藤原（内線：3153）

施策分析評価係長 藤野（内線：3186）

TEL：082-221-9231（代表）

FAX：082-227-2651

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館

第 201600115761 号

平成 28 年 10 月 28 日

国土交通省中国地方整備局長 様

鳥取県知事



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 28 年 10 月 17 日付国中整企画第 33 号・国中整港計第 11 号で依頼のあつた、一般国道 183 号鍵掛峠道路の事業再評価に係る対応方針（原案）に対する意見について、下記のとおり回答します。

記

- 1 回 答： 事業の「継続」という対応方針（原案）案について異存ありません。
- 2 理 由： 一般国道 183 号は鳥取県と広島県をつなぐ主要幹線道路ですが、県境付近の鍵掛峠は急勾配かつ線形不良であるため、冬期交通の安全確保及び地域の経済活動における物流に支障を来しています。地域産業の生産性を向上させ、冬期交通の安全を確保し、さらに大規模地震時等の災害時におけるリダンダンシーの確保の観点からも鍵掛峠道路の早期整備が必要です。
- 3 意 見： 引き続き早期完成に向け一層の御尽力をお願いします。
なお、事業の執行に際しては、ICT の活用など効率的な執行に努めていただき、引き続き事業費の縮減を図られるとともに、地元や関係機関と調整を図っていただくようお願いします。



（担当）

県土整備部道路企画課

企画調査担当 伊藤

電話 0857-26-7355

一般国道183号 鍵掛峠道路
〔広島県への意見照会と回答〕

国中整企画第33号
国中整港計第11号
平成28年10月17日

広島県知事 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28年11月14日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)

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
広島西部山系直轄砂防事業	継続	
一般国道183号 鍵掛峠道路	継続	
一般国道185号 安芸津バイパス	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28年10月31日（月）までをお願いします。

※様式自由

■送付先・お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

課長補佐 藤原（内線：3153）

施策分析評価係長 藤野（内線：3186）

TEL：082-221-9231（代表）

FAX：082-227-2651

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館

土 総 第 570 号

平成 28 年 11 月 7 日

中国地方整備局長 様

広 島 県 知 事
(土木建築総務課)



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 28 年 10 月 17 日付け国中整企画第 33 号及び国中整港計第 11 号で依頼のこのことについて、
対応方針（原案）については、異存ありません。

なお、個別の事業についての意見については、別紙のとおりです。

- 広島西部山系直轄砂防事業
- 道路事業 一般国道 183 号 鍵掛峠道路
- 道路事業 一般国道 185 号 安芸津バイパス



担 当 調整 G

電 話 082-513-3814

(担当者 山根)

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）に対する意見

【砂防事業】

事業名	広島西部山系直轄砂防事業
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	継続とする対応方針については妥当である。
<p>(具体的意見)</p> <p>平成26年8月の土砂災害を踏まえ、県民の土砂災害対策に対するニーズが高まっており、特に、広島西部山系においては、土石流による人的被害、家屋被害、重要交通網の交通途絶等の被害を軽減するため、当該事業の実施の必要があると考えます。</p> <p>今後も引き続き、国・県が連携し、ハード・ソフト一体となった総合的な土砂災害対策を推進するとともに、事業実施にあたっては、維持管理も含めたコストの縮減に努めながら、計画的に整備を進めていただきたい。</p>	

【道路事業】

事業名	一般国道183号 鍵掛峠道路
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	継続とする対応方針については妥当である。
<p>(具体的意見)</p> <p>一般国道183号鍵掛峠道路は、広島県備北地域と鳥取県西部地域を連結する地域高規格道路「江府三次道路」の一部を構成し、地域間交流の促進や観光産業の活性化、物流機能の向上に資する幹線道路であるとともに、線形不良区間や異常気象時通行規制区間の解消など、防災上の観点からも特に重要な道路であると考えます。</p> <p>引き続きコストの縮減に努めながら、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。</p>	

【道路事業】

事業名	一般国道185号 安芸津バイパス
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	継続とする対応方針については妥当である。
<p>(具体的意見)</p> <p>一般国道185号安芸津バイパスは、物流ネットワークの確保に資する幹線道路であり、現道部においては台風などの異常気象時に越波や路面冠水による通行止めが発生しており、防災上の観点からも特に重要な道路であると考えております。</p> <p>現在、一部区間が供用されているものの交通転換が進まず、バイパスとしての機能が十分に発揮されていない状況となっております。</p> <p>引き続きコストの縮減に努めながら、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。</p>	