

資料 2-3

# 令和2年度 新規事業候補箇所説明資料

一般国道188号 <sup>やない</sup>柳井・<sup>ひらお</sup>平生バイパス

令和2年3月  
国土交通省 中国地方整備局

# 1. これまでの検討経緯

## 検討の流れ

・柳井・平生地域における道路整備に関する勉強会において、住民・地域と合意形成を図り、対応方針を決定。

### 柳井・平生地域における道路整備に関する勉強会

#### 第1回：H3 1.2.22

- 現状の課題について
- 地域の将来像について
- 地域との合意形成方法について
- ・国道188号を含む柳井・平生地域における地域、道路、交通課題及び地域の将来像を共有

#### 第2回：R1.6.26

- 地域との合意形成の取組みについて
- 期待される整備効果について
- 政策目標、対策案について
- 対応方針について
- 地域との合意形成方法について
- ・地域課題やアンケート等を踏まえた政策目標を確認し、総合的な評価による対応方針を決定

#### 第3回：R1.8.9

- 地域との合意形成の取組みについて
- 都市計画・河川改修の課題への対応について
- 検討結果とりまとめ(整備方針について)
- ・政策目標及び対応方針(バイパス＋一部現道拡幅)に対する地域との合意形成を確認し、田布路木橋架替を含めた土穂石川河川改修事業・アクセス道路整備の関連事業についても県・市が主体的に進めていく整備方針を確認

### 住民・地域との情報共有、合意形成の取組

#### 第1弾：H3 1.4～R1.5

- 住民アンケート
- 企業ヒアリング
- ・道路の課題や地域の課題、道路整備検討に際してどのような道路にするべきかについて意見を聴取

#### 第2弾：R1.7

- 広報活動(HP、広報誌、ケーブルテレビ、SNS等)
- 意見交換会(座談会形式、オープンハウス)
- アンケート(意見交換会参加者を対象)
- ・政策目標に関する意見、対応方針(バイパス＋一部現道拡幅)に期待する内容について聴取

柳井・平生地域における道路整備に関する勉強会：委員構成

	所属	役職
	国土交通省中国地方整備局	道路部道路計画課長
	〃	山口河川国道事務所長
会長	山口県土木建築部	部長
	〃	道路建設課長
	〃	都市計画課長
	〃	河川課長
副会長	柳井市	建設部長
	平生町	建設課長

「バイパス＋一部現道拡幅」を対応方針に決定

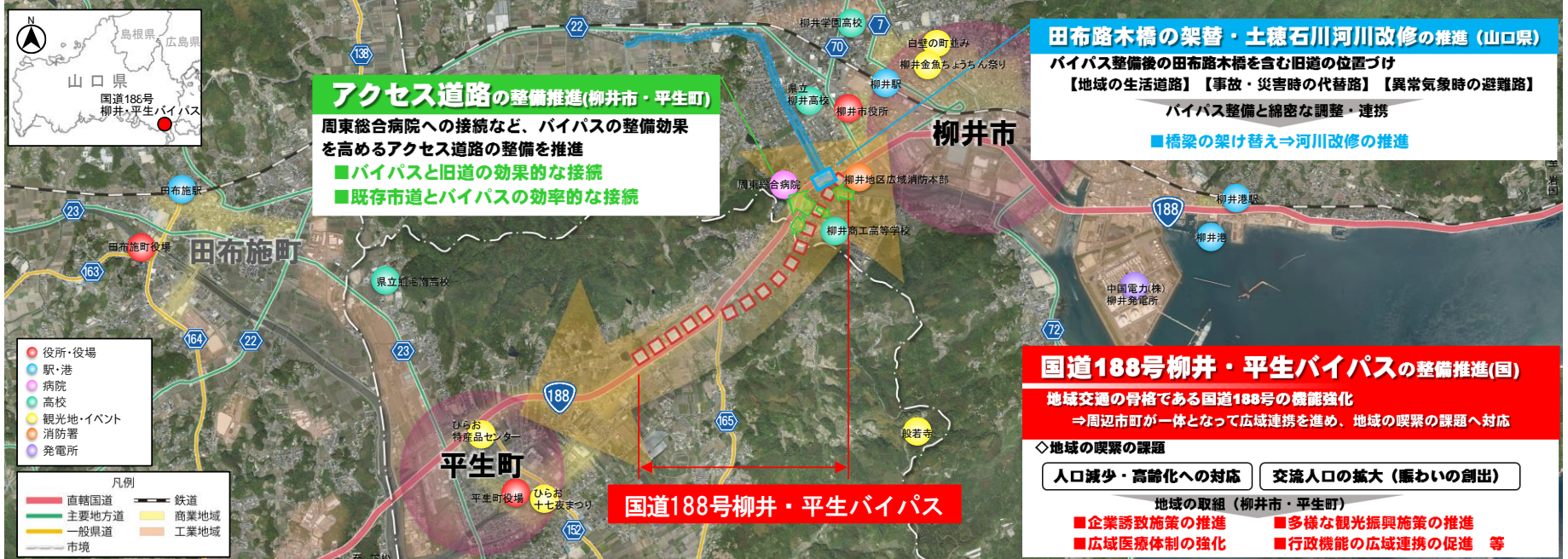
# 1. これまでの検討経緯

## 整備方針

・柳井・平生地域における道路整備に関する勉強会において、国・県・市町が各事業を主体的に進めていく整備方針を決定。

### 整備方針(柳井・平生地域における道路整備に関する勉強会)

～賑わいにあふれ安心して暮らせるまちづくりの実現へ向けて！～



### 期待される整備効果

<p><b>交通安全の確保</b></p> <p>周東総合病院前交差点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通事故の減少</li> <li>● 安全な歩行空間の確保</li> </ul>	<p><b>救急医療機関への 速達性・確実性の確保</b></p> <p>周東総合病院に向かう救急車</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 救急搬送時間短縮</li> <li>● 介護サービス等の向上</li> </ul>	<p><b>観光振興の促進</b></p> <p>柳井金魚ちょうちん祭り</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 観光周遊ルート形成</li> <li>● 観光客の増加</li> </ul>	<p><b>産業振興を支援する ネットワークの強化</b></p> <p>柳井市火力発電所</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 企業誘致の促進</li> <li>● 雇用の拡大</li> </ul>	<p><b>交通の円滑化</b></p> <p>渋滞の様子(田布施路木交差点付近)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通渋滞の解消</li> <li>● 定時性の確保</li> </ul>	<p><b>災害等に強い 信頼性の高い道路 ネットワークの確保</b></p> <p>土砂災害の発生(H30.7下松市)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 災害時の走行性確保</li> </ul>
---	---	--	--	---	--



# 2. 位置図

- ・一般国道188号は、山口県<sup>いわくに</sup>岩国市から山口県<sup>くだまつ</sup>下松市に至る延長約72kmの主要幹線道路である。
- ・一般国道188号柳井・平生バイパスは、山口県<sup>やない ひらお</sup>柳井市南町5丁目から山口県<sup>やない みなみまち</sup>熊毛郡平生町宇佐木に至る延長2.2kmの道路である。

## 位置図



凡例	
今回評価路線	— (Red line)
高規格幹線道路 開通区間	— (Blue line)
事業中路線	— (Dotted blue line)
一般国道 開通区間	— (Dark blue line)
一般国道 事業中路線	— (Dotted dark blue line)

やない ひらお  
一般国道188号 柳井・平生バイパス  
延長2.2km

やない ひらお  
一般国道188号 柳井・平生バイパス 延長2.2km

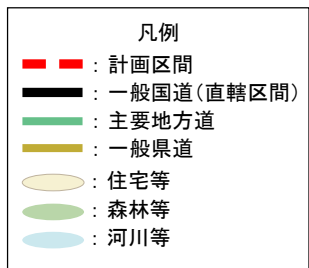


凡例	
— (Red dashed line): 計画区間	— (Yellow oval): 住宅等
— (Black solid line): 一般国道(直轄区間)	— (Green oval): 森林等
— (Green line): 主要地方道	— (Blue oval): 河川等
— (Yellow line): 一般県道	

# 3. 事業概要

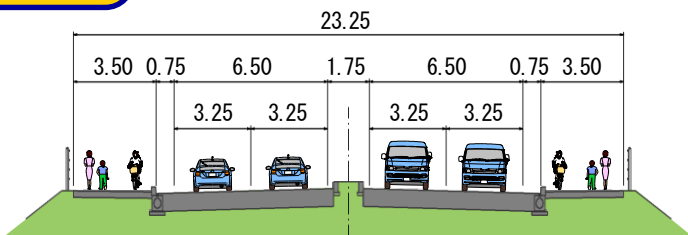
- 一般国道188号柳井・平生バイパスは、延長2.2km、設計速度60km/h、完成4車線で、事業費約70億円。
- 令和2年2月に都市計画決定(変更)。

## 事業位置図

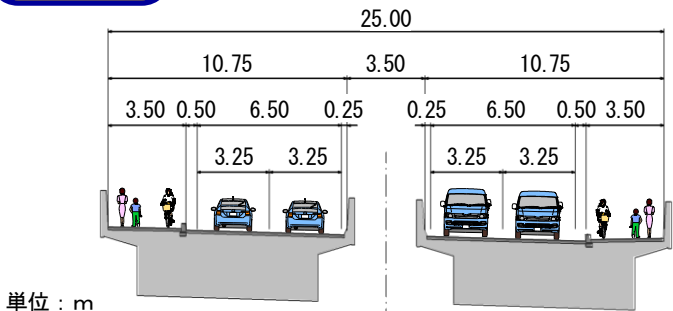


## 標準断面図

### 土工部



### 橋梁部



## 計画概要

起終点	山口県柳井市南町5丁目～山口県熊毛郡平生町宇佐木		
計画延長	延長 2.2km		
設計速度	60km/h		
車線数	完成4車線		
計画交通量	乗用車	小型貨物	普通貨物
	約13,000台/日	約3,100台/日	約2,100台/日
全体事業費	約70億円		

## 地元調整の経緯等

### ■都市計画決定等の状況

- ・H31年2月：第1回柳井平生地域における道路整備に関する勉強会(検討着手)
- ・H31年4月～R元年5月：意見聴取(第1回)
- ・R元年6月：第2回柳井平生地域における道路整備に関する勉強会(対応方針決定)
- ・R元年7月：意見聴取(第2回)
- ・R元年8月：第3回柳井平生地域における道路整備に関する勉強会(整備方針決定)
- ・R2年2月：都市計画決定(変更)・告示

### ■地域の要望等

- ・H30年6月：山口県知事が国土交通省に事業化要望
- ・H30年8月：山口県東部高速交通体系整備促進協議会が国土交通省に事業化要望
- ・H30年11月：山口県知事が国土交通省に事業化要望
- ・H31年2月：山口県知事と山口県東部高速交通体系整備促進協議会が国土交通省に事業化要望
- ・R元年6月：山口県知事が国土交通省に事業化要望
- ・R元年8月：山口県東部高速交通体系整備促進協議会が国土交通省に事業化要望
- ・R元年11月：柳井市長、平生町長が国土交通省及び財務省に早期事業化要望

至岩国市

# 4. 現状と課題

## 現状 山口県東部沿岸地域の東西道路ネットワークを形成するために必要な道路

一般国道188号柳井・平生バイパスは、山口県東部沿岸地域の主要幹線道路ネットワークを担い、柳井・平生地域の安全性の向上及び交通の円滑化に寄与するものである。



やない ひらお  
**一般国道188号 柳井・平生バイパス  
延長2.2km**

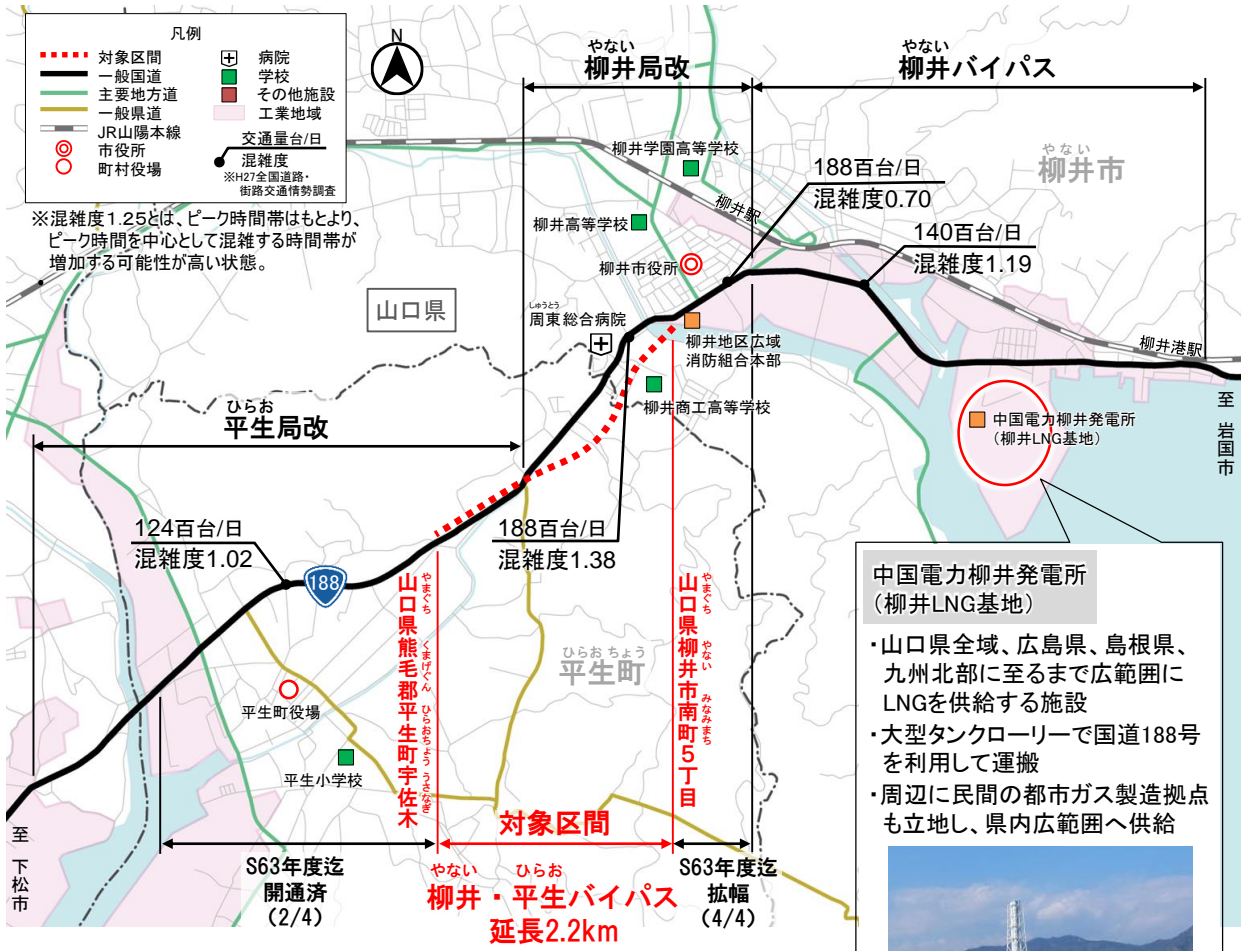


# 4. 課題

## 課題① 交通混雑による地域間道路ネットワーク機能の低下

- ・対象区間は整備済み区間に挟まれた2車線区間となっているため、交通容量不足に起因する著しい交通混雑が発生。
- ・対象区間の現道は混雑度が1.25※を超え、交通混雑による地域間道路ネットワーク機能が低下。

### 【交通混雑状況】





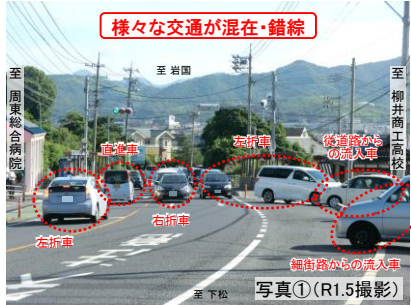
# 4. 課題

## 課題② 事故が多く安全性に課題

- ・周辺住民は、国道188号を生活道路、通学路として利用しているが、歩道未整備区間が存在するとともに、通勤車両や沿線からの出入り交通、通学生徒等が錯綜し危険な状況。
- ・バイパス整備区間の国道188号死傷事故率は、全国平均の最大約2.9倍と高い箇所が存在し、安全性に課題。

### 【渋滞状況と安全性における課題箇所】

▼交差点の流入状況



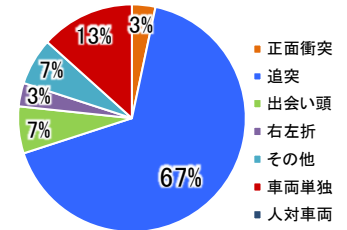
▼自転車の走行状況



▼交差点の錯綜状況



▼死傷事故の内訳 (N=30件)



### 【死傷事故率】

(件/億台キロ)

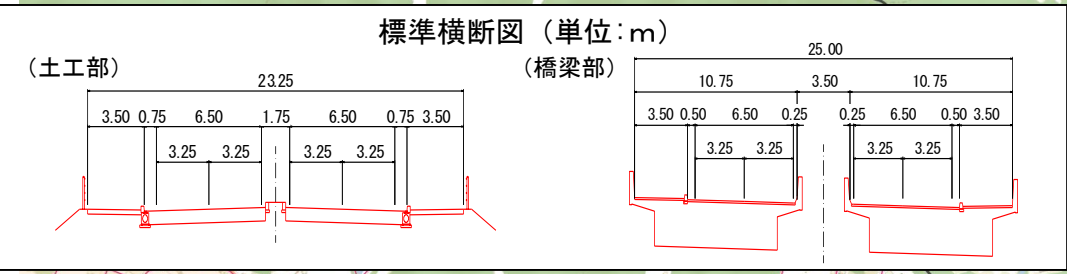




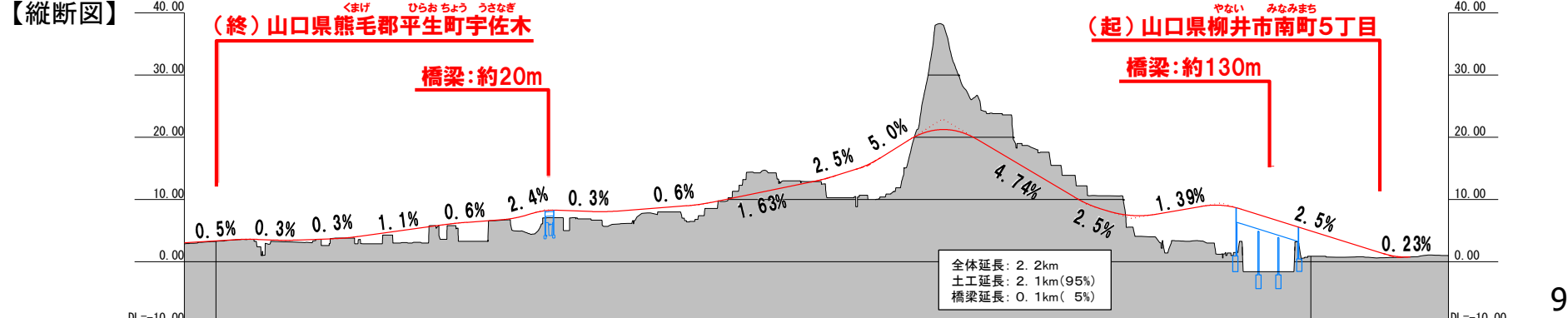


# 5. 事業計画

・交通転換による渋滞の緩和、走行性の向上による交通事故の減少を図り、救急搬送の速達性・確実性を確保するため、一部現道拡幅区間を含むバイパス整備とした。



凡例			
--- (Red dashed)	対象区間	■ (Yellow)	事故危険区間
--- (Blue dashed)	高速道路	★	死亡事故発生箇所(H26~H29)
--- (Black dashed)	一般国道	✕	事故による通行止め箇所(H26~H30)
--- (Green dashed)	主要地方道	📊	交通量 (H27全国道路・街路交通情勢調査)
--- (Orange dashed)	一般都道府県道	📊	交通量調査
--- (Pink dashed)	その他道路	○	市街地
--- (Grey dashed)	橋梁構造	○	工業地域
--- (Black dashed)	トンネル構造	📍	主な施設
---	市町村境界線	---	車線数 (2車線/4車線)
---		---	津波浸水想定区域
---		---	津波浸水予測区間
---		---	通学路 (小学校)
---		---	通学路 (中学校)
---		---	通学路 (高校)





# 6. 整備効果

・交通混雑の緩和による地域間道路ネットワーク機能の向上、地域の安全性の向上、救急医療施設へのアクセス性向上による救急医療活動の支援等。



## 整備効果

### 【交通混雑の緩和による地域間道路ネットワーク機能の向上】

当該道路の整備により、**速達性の高い道路ネットワークが形成される**

交通混雑が緩和され、地域間を結ぶ円滑な道路ネットワークの確保が期待される。

【対象区間の通過時間】  
現況 約6分 → 整備後 約2分 (約4分短縮)



### 【地域の安全性の向上】

当該道路の整備により、**安全な走行環境・歩行空間が形成される**

バイパスへの通過交通の転換により、現道188号の**安全性の向上**が期待される

【死傷事故件数】  
現況 約14件 → 整備後 約11件 (約3件[約2割]減少)

【死傷事故率】  
現況 約93件/億台キロ  
→ 整備後 約70件/億台キロ (約23件/億台キロ[約2割]減少)



### 【救急医療施設へのアクセス性向上による救急医療活動の支援】

当該道路の整備により、柳井地区広域消防組合管内における**救急医療機関へのアクセス性が向上する**

バイパス整備により、第二次救急医療施設への**アクセス性が向上し、救急医療活動の支援**が期待される

【柳井市・平生町周辺地域における救急医療施設への30分カバー圏域】  
人口: 現況 約61.9万人 → 整備後 約62.1万人 (約0.2万人増加)

【平生町役場～周東総合病院の所要時間】  
現況 約9分 → 整備後 約7分 (約2分短縮)



### 【地域産業活動支援】

当該道路の整備により、トラック輸送等が**効率化され物流生産性が向上する**

交通の転換により現道の渋滞が緩和するため、**速達性が向上し、地域産業の活性化、周遊観光の促進**が期待される

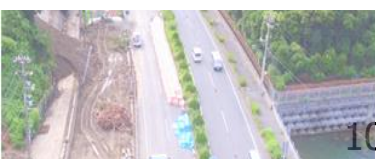
【対象区間の通過時間】  
現況 約6分 → 整備後 約2分 (約4分短縮)



### 【災害等に強い信頼性の高い道路ネットワークの確保】

当該道路の整備により、**現道の代替路として機能する道路が整備される**

山陽自動車道や国道2号等が通行止めになった場合、当該道路が広域的な迂回路として機能することが期待されるとともに、**現道が事故や災害等により通行止めになった際には、当該道路が代替路となり、住民生活や救急救命活動、経済活動を担う道路ネットワークの確保**が期待される



# 7. 事業の効果

・全体事業費の総費用は57億円、3便益による総便益は77億円で費用便益比は1.4である。

## ▶ 投資効果(3便益による費用便益比) (億円)

項目	全体事業
<b>費用 (C)</b>	<b>57</b>
<b>事業費</b>	49
<b>維持管理費</b>	7.9
<b>便益額 (B)</b>	<b>77</b>
<b>走行時間短縮便益</b>	70
<b>走行経費減少便益</b>	6.2
<b>交通事故減少便益</b>	1.4
<b>費用便益比</b>	<b>1.4</b>

便益計測対象項目	内容
走行時間短縮便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算出したもの。
走行経費減少便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行条件が改善されることによる走行に必要な経費（燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費）の減少効果を対象として算出したもの。 なお、走行時間に含まれない経費を対象として算出している。
交通事故減少便益	周辺道路も含め、道路整備による交通量等の変化に伴う、交通事故による社会的損失（運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額等）が減少する効果を貨幣価値として算出したもの。

<b>経済的内部収益率 (EIRR)</b>	<b>6.0%</b>
------------------------	-------------

- ※総費用、総便益については、基準年(R元年)における現在価値を記入。
- ※総便益は、3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)
- ※費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。