

一般国道491号 長門・俵山道路

# 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>					
<p>一般国道491号は、山口県下関市<small>しもせき</small>から山口県長門市<small>ながと</small>までを結ぶ延長約50 kmの主要幹線道路である。</p> <p>長門・俵山道路は、長門市俵山小原<small>ながと たわらやまこばら</small>と長門市深川湯本<small>ながと ふかわゆもと</small>を結び山陰自動車道の一部を構成する延長5.5 kmの高規格幹線道路である。</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、広域交流・地域活性化支援等である。</p>					
H20年度事業化		—	H24年度用地着手		H26年度工事着手
<b>全体事業費</b>	約266億円	<b>事業進捗率</b> (H28年度末)	約54%	<b>供用済延長</b>	0.0 km
<b>地域の防災面の課題</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>長門市俵山地区<small>ながと たわらやま</small>と長門市中心部<small>ながと</small>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。</li> <li>さらに、俵山地区へ通じる主要な道路網には異常気象時通行規制区間(4区間、延べ14.4km)が存在しているため、豪雨時には俵山地区(464世帯、1,256人)で孤立の恐れがある。</li> <li>平成21年7月中国・九州北部豪雨をはじめ、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10年間で約1,699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。</li> </ul>					
<b>課題を踏まえた対策・事業内容</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>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&lt;150m:46箇所)、急勾配(i&gt;5%:5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。</li> </ul>					
<b>事業の効果等</b>				<b>費用</b> (残事業)/(事業全体)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○災害等の被害の軽減 <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時の通行止め時に迂回する交通の損失解消効果</li> <li>・災害による片側交通規制を解消する効果</li> <li>・通行止め時の救命率が向上する効果</li> </ul> </li> <li>○災害等に対する不安感の解消 <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果</li> <li>・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</li> <li>・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果</li> </ul> </li> <li>○走行時間の短縮等</li> </ul>				120/260億円  (事業費: 107/246億円) (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>					
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)」案である「継続」に対して、異存なし。引き続き、コスト縮減等を考慮の上、早期完成に向けて、より一層の事業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>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・H28年度より、長門・俵山道路に接続する俵山・豊田道路が事業化。</li> <li>・H27年度末に俵山中学校が閉校し、長門市街に立地する深川中学校へ統合。</li> <li>・H27年7月に萩市内の5資産が世界遺産に登録され、周辺の元乃隅稻成神社や角島で観光客数が増加。</li> <li>・H28年4月にリゾートホテル運営会社の宿泊施設が湯本温泉へ進出決定、同年8月に長門市が「長門湯本温泉観光まちづくり計画」を策定。</li> </ul>					

事業の進捗状況、残事業の内容等

H28年度末で事業全体の進捗率は54%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

H31年度に長門市俵山小原～長門市深川湯本間で全線開通の見通しである。

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28年11月

国土交通省 中国地方整備局

# 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

- ◇平成28年度より、長門・俵山道路に接続する俵山・豊田道路が事業化。
- ◇平成27年度末に俵山中学校が閉校し、長門市街に立地する深川中学校へ統合。
- ◇平成27年7月に萩市内の5資産が世界遺産に登録され、周辺の元乃隅稲成神社や角島で観光客数が増加。
- ◇平成28年4月にリゾートホテル運営会社の宿泊施設が湯本温泉へ進出決定、同年8月に長門市が「長門湯本温泉観光まちづくり計画」を策定。

2) 事業の効果

(1) 現状の課題

- ◇平常時
  - 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
  - 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
- ◇異常気象時等
  - 災害による通行止め
    - ・安心な日常生活の確保
    - ・通行止による迂回の解消

(2) 道路整備により期待される効果

- 物流ネットワークの確保
  - ・地域産業の物流効率化の支援
- 周辺地域の観光活性化支援
  - ・沿線温泉地の再開発計画推進の支援

3) 事業の進捗状況

- ◇平成28年度末で事業全体の進捗は54%となる見込みである。

## ②事業の進捗見込み

- ◇平成31年度に長門市俵山小原～長門市深川湯本間で全線開通の見通しである。

## 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)」案である「継続」に対して異存なし。引き続き、コスト縮減等を考慮の上、早期完成に向けて、より一層の事業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。



## 2. 事業概要及び経緯

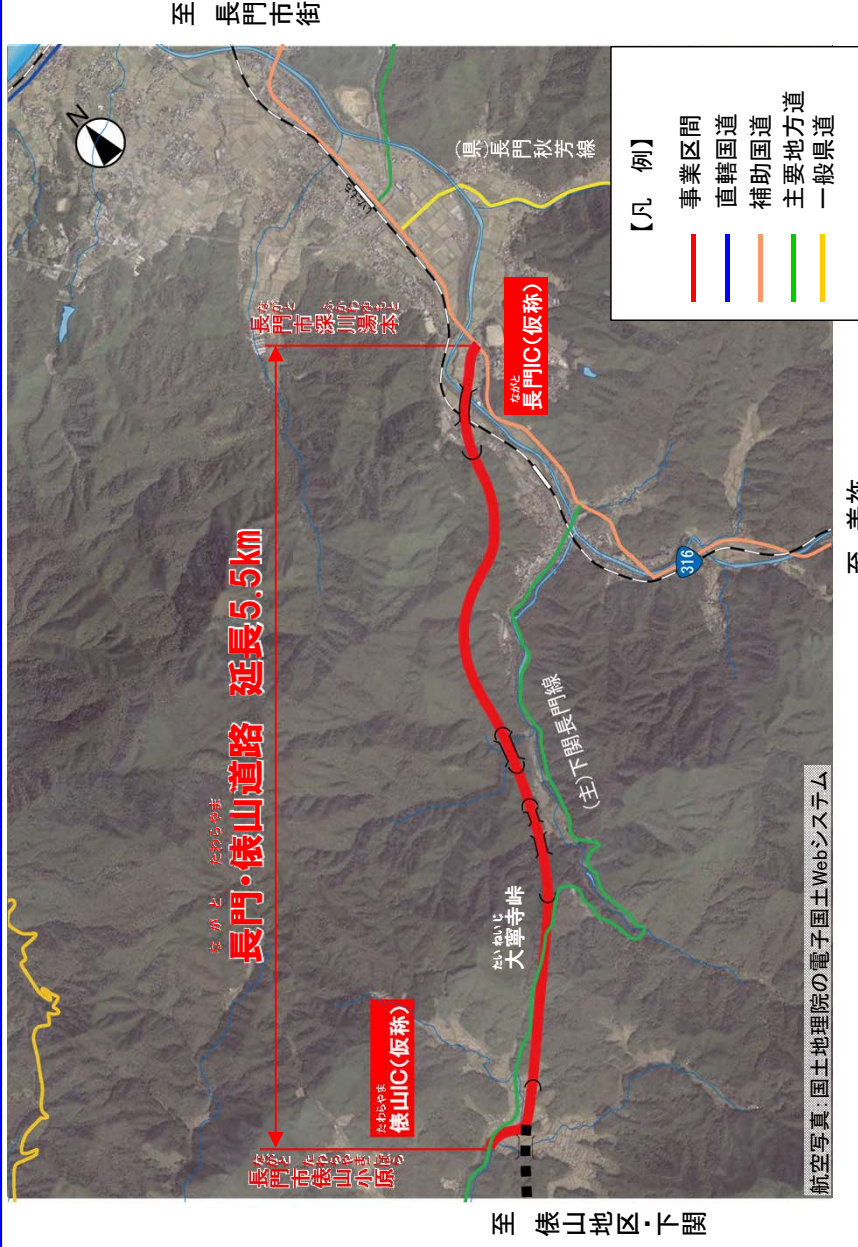
### ながと たわらやま 一般国道491号 長門・俵山道路

#### (1) 事業概要

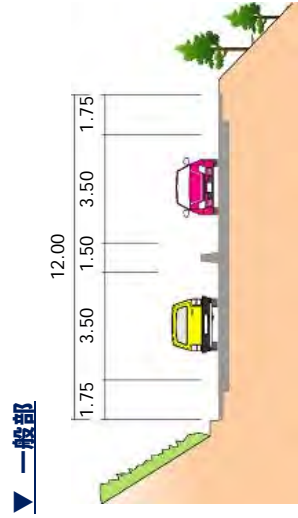
【目的】線形不良の解消、災害時の代替ルートの確保、救急医療活動の支援、広域交流・地域活性化支援等。

#### 計画概要

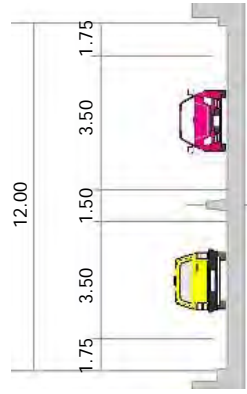
起 終 点	起点:長門市俵山小原 終点:長門市深川湯本
計 画 延 長	5.5km
道 路 規 格	第1種第3級
設 計 速 度	80km/h
車 線 数	2車線
事 業 着 手	平成20年度
事 業 再 評 価	平成22年度
用 地 着 手	平成24年度
事 業 再 評 価	平成25年度
工 事 着 手	平成26年度
全 体 事 業 費	約266億円



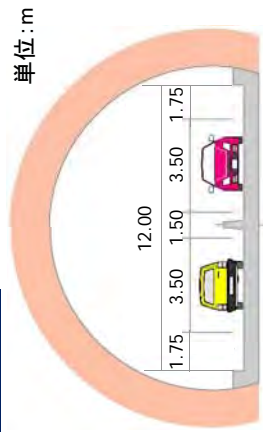
#### 標準断面図



#### ▼ 橋梁部



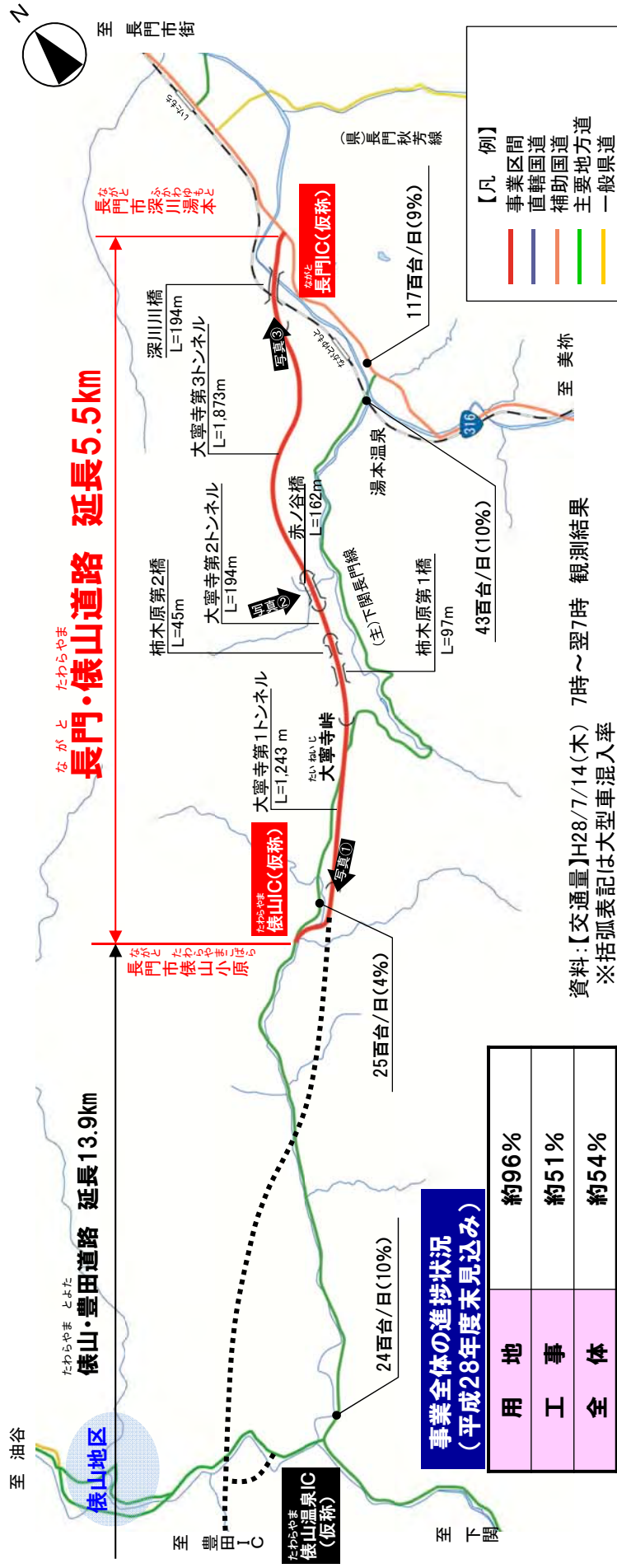
#### ▼ トンネル部



## 2. 事業概要及び経緯 (2) 事業の経緯及び進捗状況

ながと 一般国道491号 長門・俵山道路

・平成20年度に事業着手し、平成24年度より用地買収、平成26年度より工事に着手している。



平成28年10月撮影

俵山IC(仮称)付近の状況(写真①)



平成28年10月撮影

赤ノ谷橋の状況(写真②)



平成28年10月撮影

深川川橋の状況(写真③)





## (1) 現状の課題

### 平常時

課題①:安全・安心の確保

課題②:地域医療の支援

### 異常気象時等

課題③:災害による通行止め

- ③-1 災害への脆弱性
- ③-2 通行止めによる大幅な迂回

## (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

②:周辺地域の観光活性化支援

## 《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

- ・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③

- ・安心な日常生活の確保
- ・通行止めによる迂回の解消

### 整備効果④

- ・地域産業の物流効率化の支援

### 整備効果⑤

- ・沿線温泉地の再開発計画推進の支援

# 4. 事業の必要性

## ながと たわらやま 一般国道491号 長門・俵山道路

### (1) 現状の課題 平常時

課題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）

- ・事業区間に並行する下関長門線の大寧寺峠周辺では約160mの高低差がある中で急カーブが連続している。
- ・長門・俵山道路の整備により急カーブ区間が回避可能となり高低差が緩和され、走行性・安全性の向上が期待される。

#### ◆長門・俵山道路並行区間の線形不良箇所の状況



【凡 例】	
<span style="color:red">—</span>	事業区間
<span style="color:blue">—</span>	直轄国道
<span style="color:orange">—</span>	補助国道
<span style="color:green">—</span>	主要地方道
<span style="color:yellow">—</span>	一般県道
並行区間の線形不良箇所	
<span style="color:blue">▲</span>	R < 150m
<span style="color:orange">▲</span>	R < 100m
<span style="color:red">▲</span>	R < 60m
<span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">標高</span>	標高
資料：国土地理院の電子国土Webシステム	



下関長門線のカーブ区間の状況（写真②）



下関長門線 大寧寺峠周辺の道路状況（写真①）

色別標高図：国土地理院の電子国土Webシステム

# 4. 事業の必要性

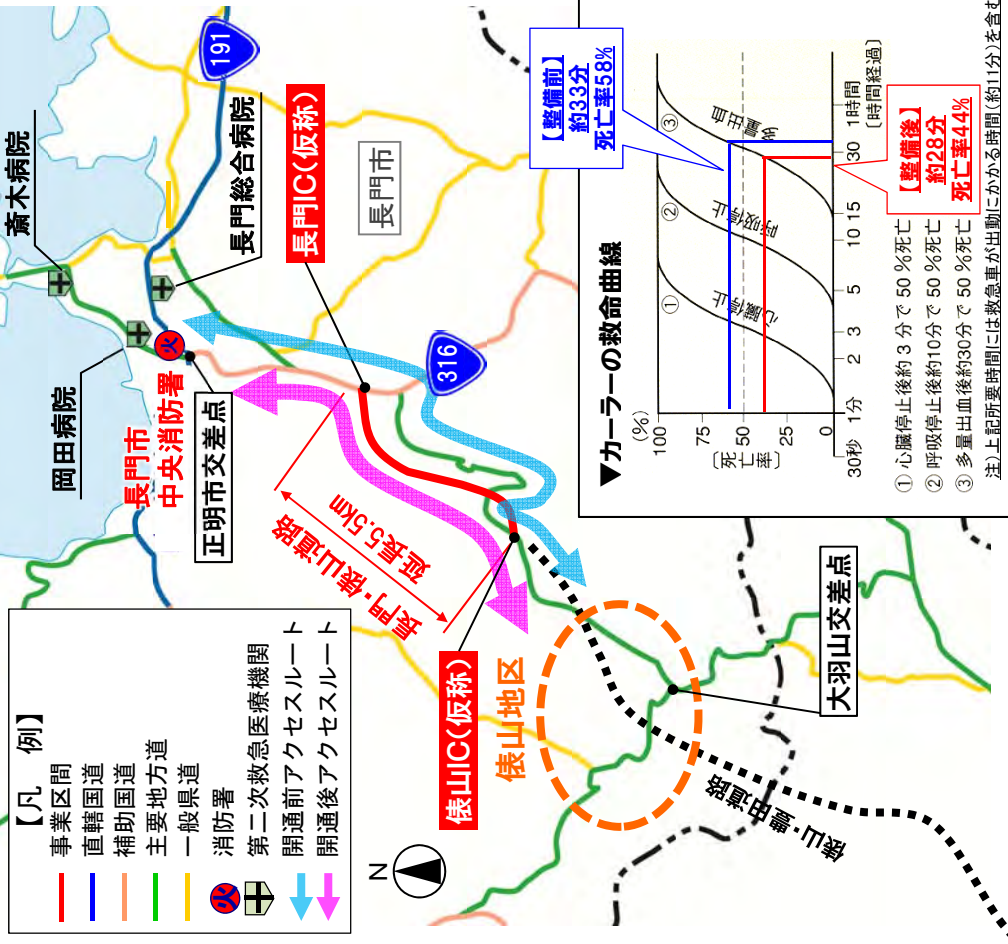
## (1) 現状の課題 平常時

ながと たわらやま  
一般国道491号 長門・俵山道路

課題②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）

- ・俵山地区へは長門市中央消防署からの出場となるため、現場到着に時間を要している。
- ・俵山地区への出場は約55件/年であり、同地区から約13件/年の重症患者が搬送されている。
- ・長門・俵山道路の整備により、搬送時の患者への負担軽減が期待される。

### ◆事業区間周辺の消防署および第二次救急医療機関の所在地



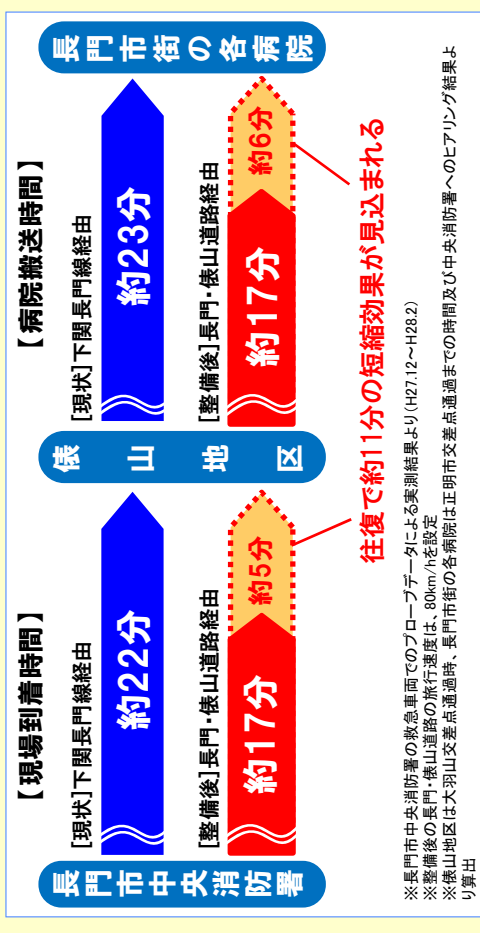
### ◇長門市消防本部の管轄における救急出場件数

	H23年	H24年	H25年	H26年	H27年	H23～H27年の平均出場件数
俵山地区※	56	46	50	63	58	55件/年
内、特に緊急性の高い搬送	13	11	15	16	10	13件/年

※西消防署管内からの応援出場含む  
資料：長門市消防本部ヒアリング結果

### ◇期待される道路の役割(効果)

俵山地区への現場到着時間および長門市街までの搬送時間の短縮



# 4. 事業の必要性

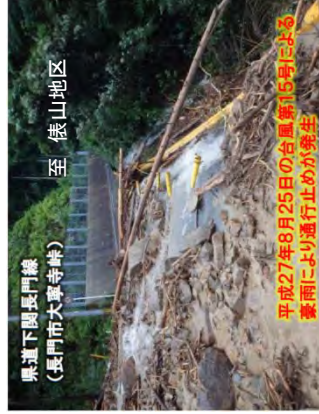
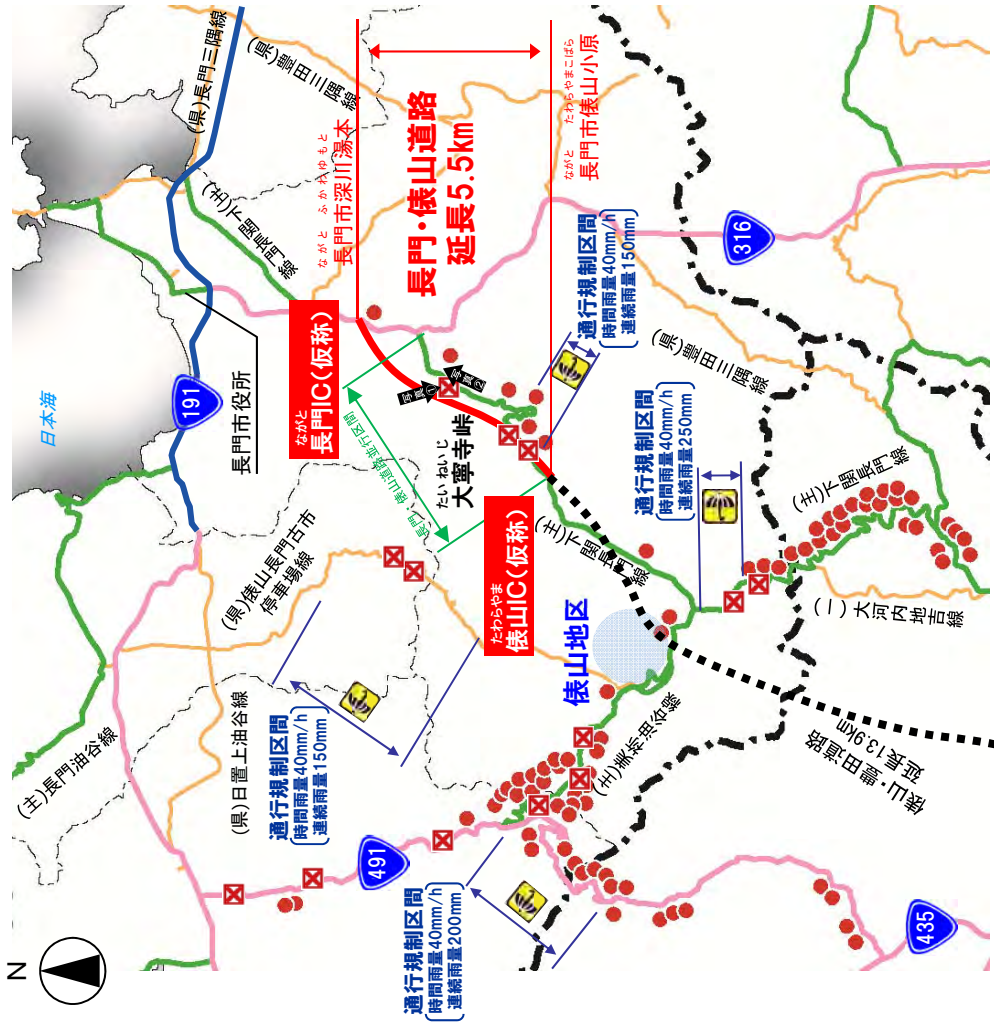
## 一般国道491号 長門・俵山道路

### (1) 現状の課題 異常気象時等

課題③— 1 災害による通行止め【災害への脆弱性】（安心な日常生活の確保）

- ・俵山地区に連絡する下関長門線、国道491号等には、時間雨量超過による通行規制区間が俵山地区の各方位に存在。
- ・長門・俵山道路並行区間である下関長門線の大寧寺峠周辺では過去10年間で通行止めが延べ約70日間発生している。

#### ◆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



H27年8月25日の被災状況（写真①） 片側通行規制の状況（写真②）

#### 俵山地区の孤立の恐れ

- ・ 時間雨量が規制値を越えた段階で俵山地区の各方面で通行規制となり、**俵山地区**（464世帯1,256人※1）が**孤立**する恐れがある。
- ・ 近傍の観測地点2箇所において、過去10年間で最大時間雨量40mmを年平均1.25日記録※2）

年度	回数	時間 (H)
H18	-	-
H19	-	-
H20	-	-
H21	2	1,660
H22	-	25
H23	-	-
H24	-	-
H25	1	4
H26	-	-
H27	1	10
H18-H27計	4	1,699 (70日)

【凡 例】

- 事業区間
- 直轄国道
- 補助国道
- 主要地方道
- 一般県道
- 要防災対策箇所
- 通行止履歴(H18~H27)
- 雨量により通行を規制する区間
- ※〔 〕は、内は規制基準値

■ : 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

# 4. 事業の必要性

ながと たわらやま  
一般国道491号 長門・俵山道路

## (1) 現状の課題 異常気象時等

### 課題③—2 災害による通行止め【通行止による大幅な迂回】（通行止めによる迂回の解消）

- ・俵山地区区内の施設が限られているため長門市市街に向う必要があり、下関長門線の大塚寺峠が通行止めになると大幅な迂回が必要となり、住民生活に影響を及ぼす。なお、H28年4月より俵山地区の中学生の中学校へのバス通学を開始している。
- ・長門・俵山道路の整備により、大塚寺峠の通行止め時においても俵山地区と長門市市街とのスムーズな移動が可能となる。

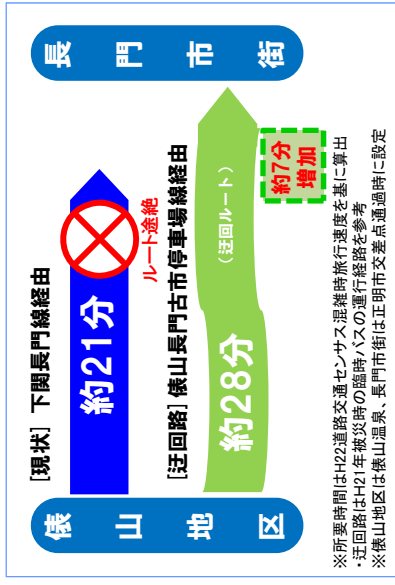
#### ◆下関長門線の通行止め時における俵山地区～長門市市街の迂回ルート

(県)俵山長門古市停車場線の状況(写真①)

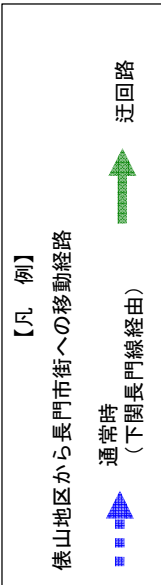
迂回路は急カーブに加え、幅員が狭く離合が困難な区間が存在



H28年9月撮影



※所要時間はH22道路交差センサ混雑時旅行速度を基に算出  
 ・迂回路はH21年被災時の臨時バスの運行経路を参考  
 ※俵山地区は俵山温泉、長門市市街は正明市交差点通過時に設定



俵山地区には、生活用品を購入できる店舗が限られ、第二次救急医療機関が未立地

**俵山地区の小中学生への影響**

○H28年3月に俵山中学校が閉校となり、俵山地区の小中学生(約20名)は長門市市街の深川中学校へのバス通学となっている。大塚寺峠が通行止めとなった場合(※)は、大幅な迂回が想定される。  
 ※H28年4月1日～9月30日時点で通行止めは未発生

○俵山小学校(約30名)の給食は長門市市街から配達されており、大塚寺峠が通行止めになると給食が届くのが遅くなるおそれがある。

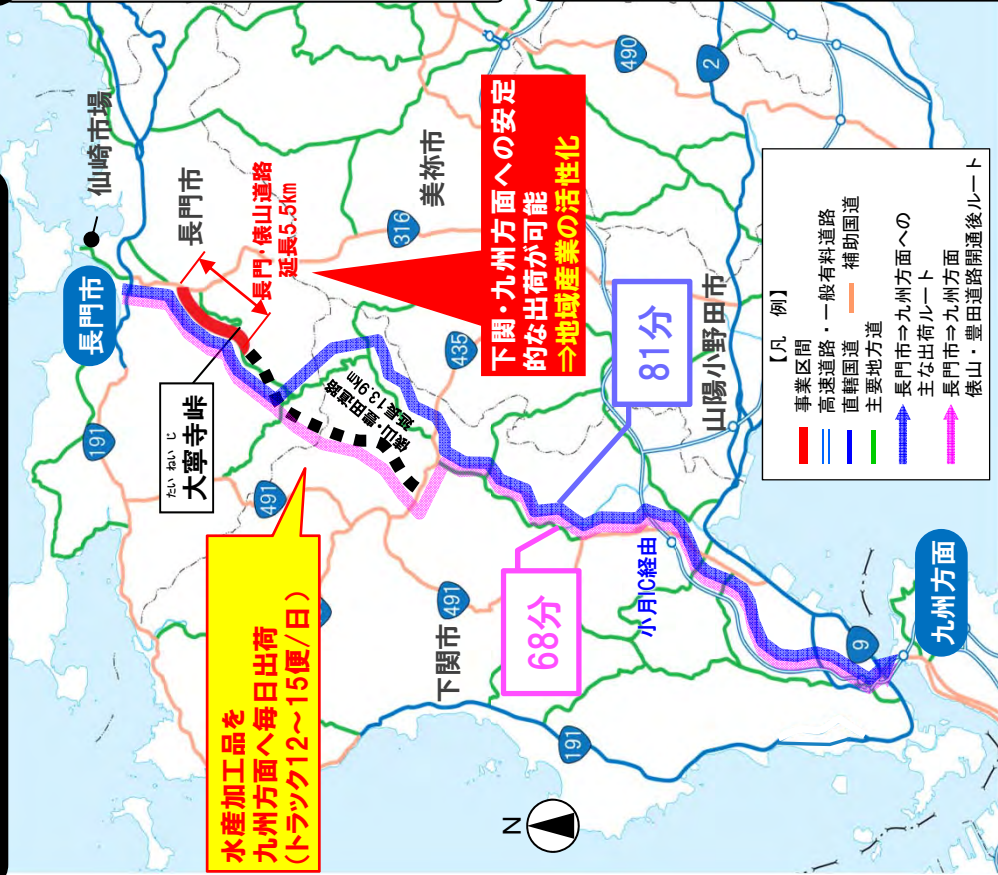
# 4. 事業の必要性

## (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 (地域産業の物流効率化の支援)

- ・長門市内で水揚げされた水産物のうち、真アジや剣先イカ等の県内シェアは第2位、かまぼこ等の水産加工品の全国的なシェアが高い水準にあり、これらの多くが下関・九州方面へ毎日出荷されている。
- ・長門・俵山道路および山陰道の整備によって、安定的な出荷が可能となり地域産業の活性化が期待される。

#### ◆長門市⇒九州方面間への水産加工品の搬送状況(一例)

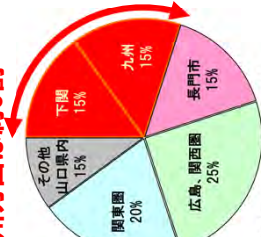


※長門市内の水産加工食品製造へのヒアリング調査(H28年1月)をもとに作成

#### ◆仙崎市場で取り扱う水産物の消費地

真アジ：漁獲量713t (H26年)  
山口県内第2位のシェア (28%)  
剣先いか等：漁獲量 354 t (H26年)  
山口県内第2位のシェア (26%)  
(資料：農林水産関係市町村別統計)

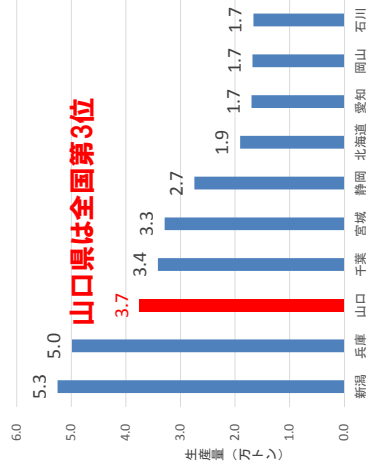
下関・九州方面は約3割



※H28年2月時点の状況  
(資料：長門市商工水産課調べ)

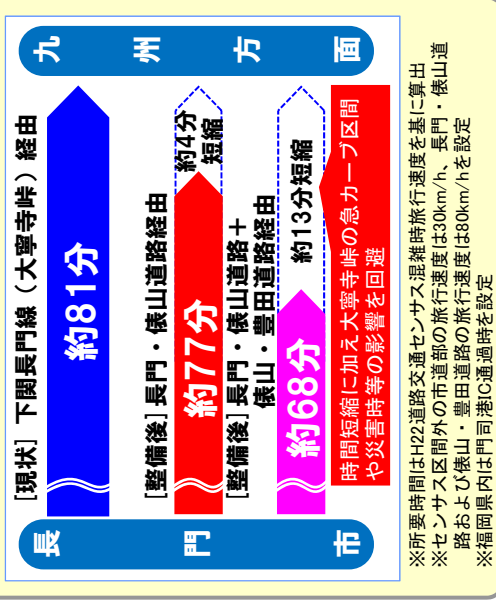
#### ◆長門市の水産加工品の状況

▼かまぼこの都道府県別生産量



※市町村別の値は非公表 資料：H27水産加工統計

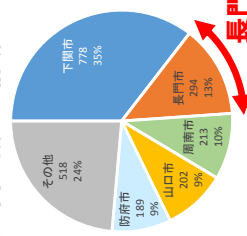
#### ◇期待される道路の役割(効果)



写真：おぼろ/長門市観光コンベンション協会

長門市仙崎産の蒲鉾は、この地方独特の「焼き抜き蒲鉾」として有名

▼食料品製造業の製造品出荷額の構成



資料：H26工業統計

# 4. 事業の必要性 (2) 道路整備により期待される効果

## ② 周辺地域の観光活性化支援 (沿線温泉地の再開発計画推進の支援)

- ・湯本温泉では、H28年9月に「長門湯本温泉観光まちづくり計画」を策定し、宿泊人数など目標設定を行っている。
- ・湯本温泉は九州からの来泊が多く、長門・俵山道路および山陰道の整備によって観光客の増加が期待される。



## 湯本温泉の再開発

○H28年4月に湯本温泉へ国内有数のリゾートホテル運営会社「星野リゾート」の進出が決定し、H31年開業を予定。  
○H28年8月に「長門湯本温泉観光まちづくり計画～地域のタカラ、地域のチカラで湯ノベーション」を策定。H33年度までに関連施設の完成、H43年までに宿泊人数33万人へ引き上げる数値目標を発表。

(資料：長門市HP)

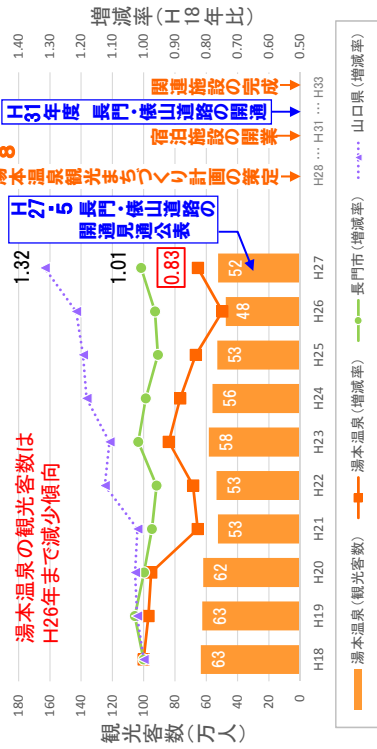
### 湯本温泉街全体の活性化

- 湯本温泉街のまちづくり計画に基づいて各種施設が整備予定
- ・市営公衆浴場2施設の建替および移転
  - ・温泉街を流れる音信川沿いの遊歩道、文化体験施設、駐車場の整備
  - ・全国の温泉地で展開する温泉旅館ブランドの新設



### 関係者による開発事業調印式

## ▼湯本温泉の観光客数の推移



資料：山口県観光客動態調査、山口県の宿泊者数及び観光客の動向

※図中の値は観光客数

資料：平成27年山口県の宿泊者数及び観光客の動向



## 5. コスト増加の要因

### ■コスト増加の内訳

項目	増額費用
①集中豪雨被害を考慮した大寧寺第1トンネルの構造変更	16億円
②法面対策工等の追加	11億円
合計	27億円

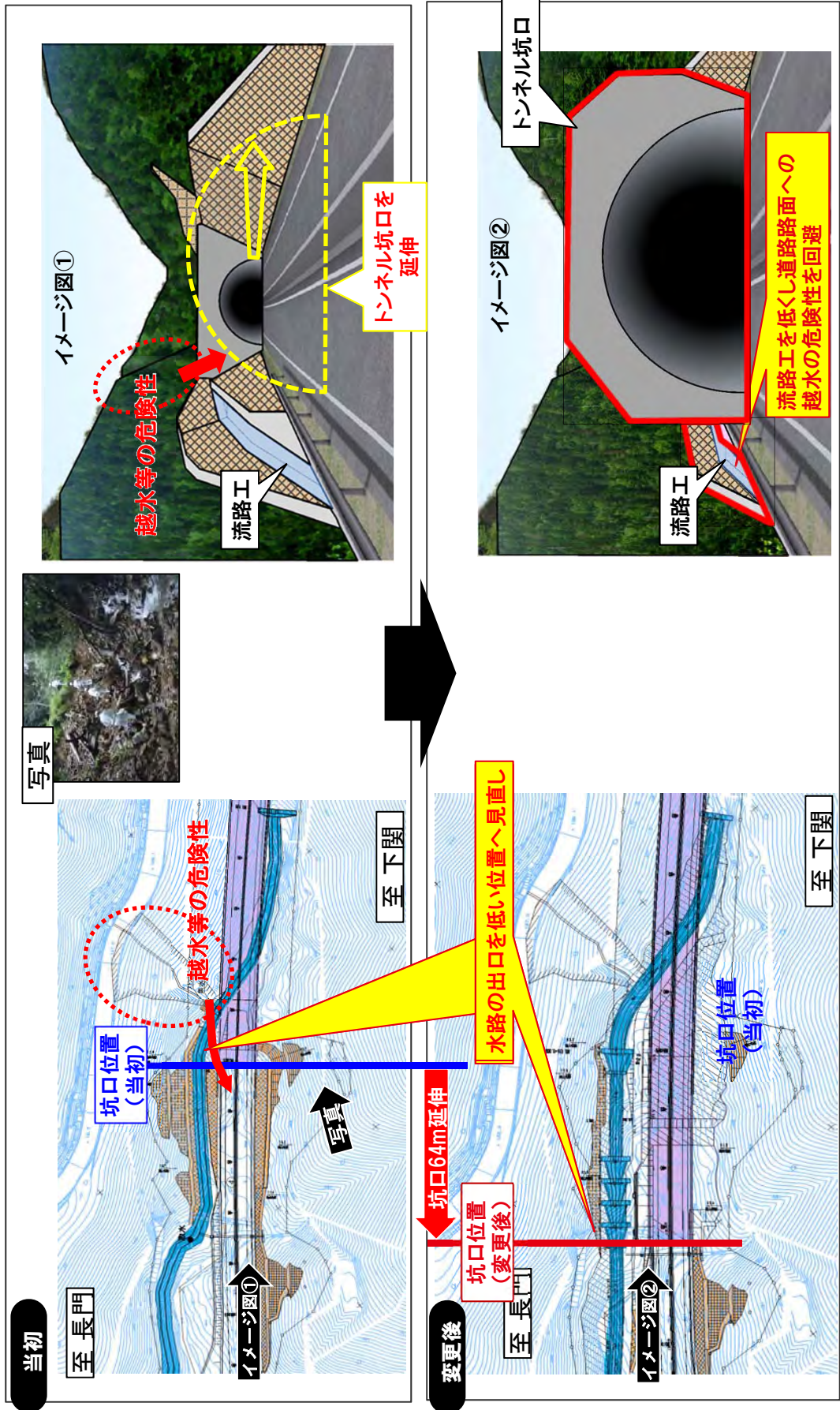
# 5. コスト増加の要因

ながと たわらやま  
一般国道491号 長門・俵山道路

## ①集中豪雨被害を考慮した大寧寺第1トンネルの構造変更

約16億円の増額

・H25年の集中豪雨時に土石流等が発生、越水等の危険性を確認  
⇒越水等の危険性を回避するため、道路の路面より流路工を低くするよう、坑口位置変更及び流路工見直しを実施



# 5. コスト増加の要因

ながと たわらやま  
一般国道491号 長門・俵山道路

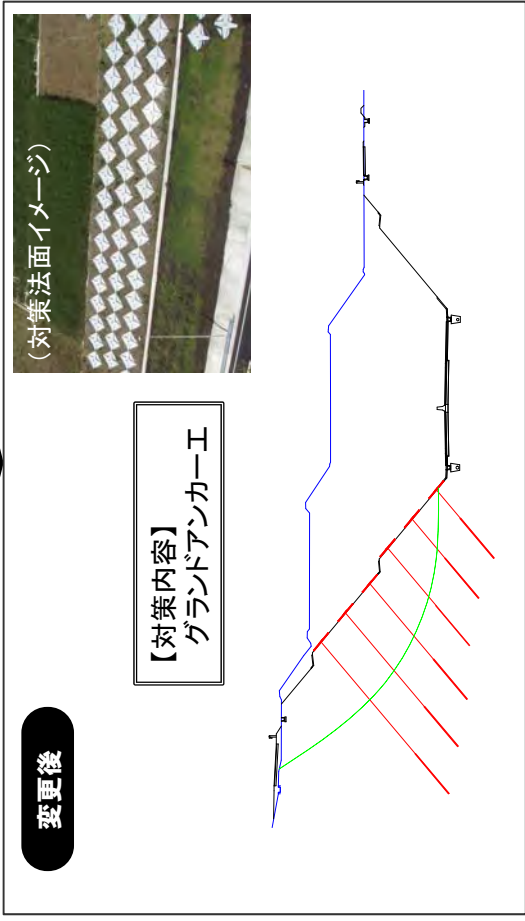
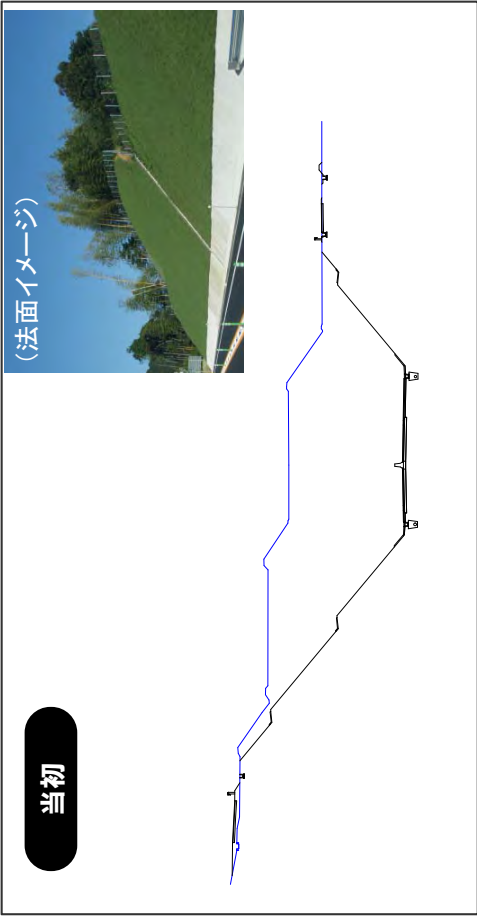
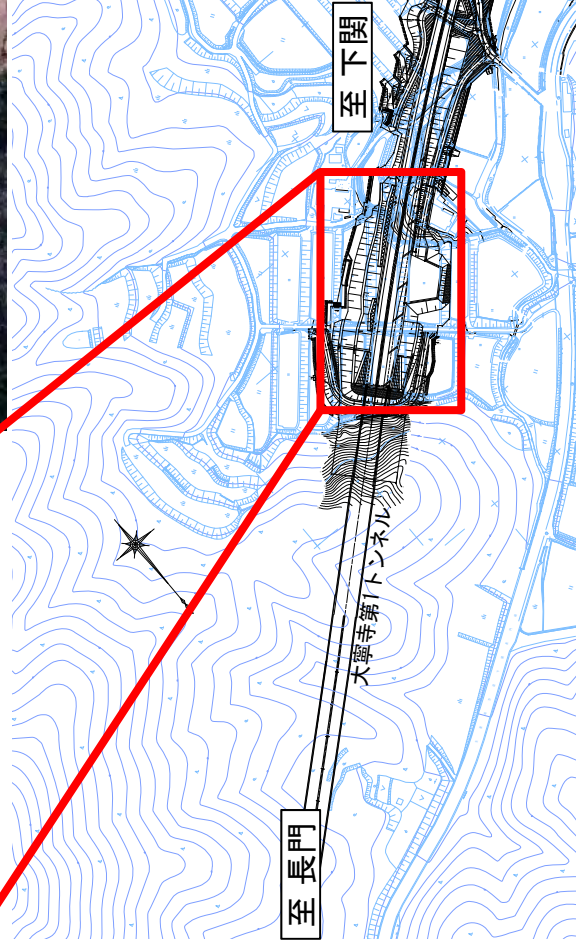
## ②法面对策工等の追加

・掘削作業において地山が特殊土質(関門層群強風化部)であることが判明  
⇒法面对策工の実施

約11億円の増額

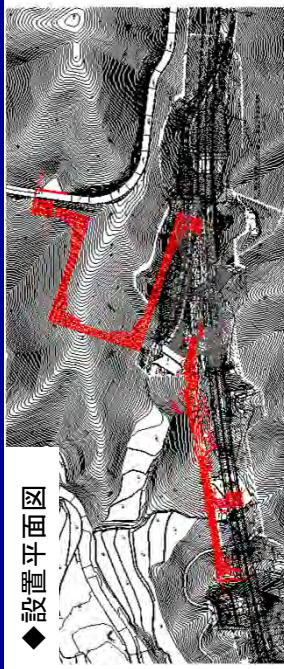


関門層群強風化部は、地層深層部に拘束されているときは支持力を有し安定しているが、掘削等で開放されると支持力が著しく低下する。



■ 急峻地形で施工性・経済性に優れる  
工所用仮橋によりコスト縮減

＜縮減額 0.47億円＞

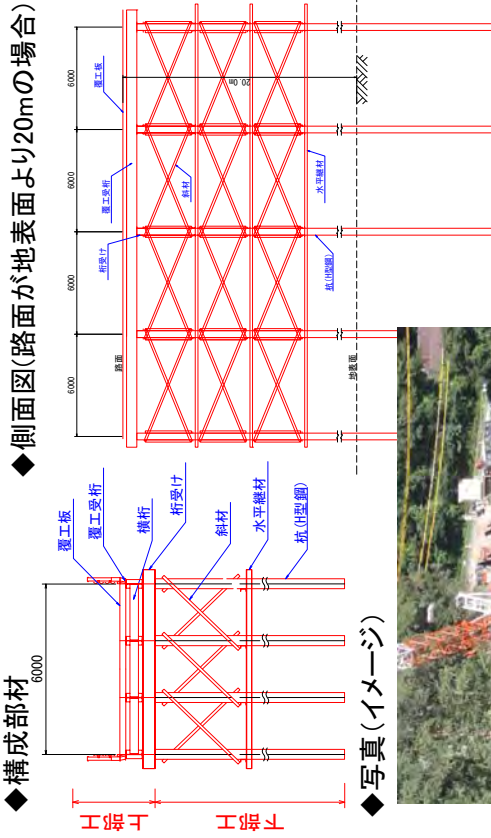


◆ 設置平面図

【変更前：従来型仮橋】

- 杭本数および使用する材料が多い。
- 急峻地ほど材料(斜材、水平継材)が多くなる。
- ボルト接合等の作業足場を全面に設置する必要がある。

◆ 構成部材



◆ 側面図(路面が地表面より20mの場合)

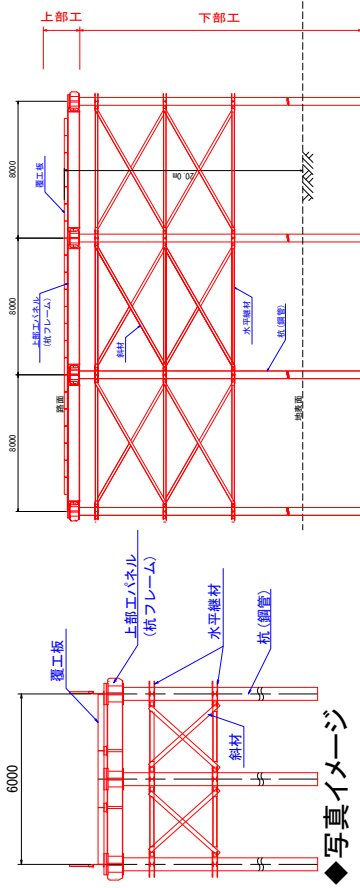
◆ 写真(イメージ)



【変更後：仮橋仮栈橋斜架設工法】  
新技術(高さが高い場合に有利)

- 杭(鋼管)の強度が高いため、従来型仮橋より材料を少なくできる。
- 上部工パネルの設置により材料が少なくなり、高所での施工性に優れる。
- 上部工パネル、杭を先行して施工するため、斜材や水平継材は路面から簡易足場による施工が可能である。

◆ 構成部材



◆ 側面図(路面が地表面より20mの場合)

◆ 写真イメージ



# 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"> <li>災害等による被害・損失の軽減</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害による通行止めの解消 7日/年→解消</li> <li>俵山地区～長門市役所 約20分(迂回時)→約12分</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時の通行止め時に迂回する交通の損失解消効果</li> </ul> 4.2億円※	
	<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> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害による片側交通規制を解消する効果</li> </ul>	0.48億円※
	<ul style="list-style-type: none"> <li>重症患者の救命率向上</li> <li>長門消防本部～俵山地区 約20分(迂回時)→約12分</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通行止め時の救命率が向上する効果</li> </ul>	0.66億円※

#### ②災害等に対する不安感の解消

<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>災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果</li> </ul> 140億円※
<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> </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(I&gt;5%) 5箇所→解消</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> 154億円※
	<ul style="list-style-type: none"> <li>線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>CVM(仮想市場法)により算出</li> </ul> 146億円※

#### ③走行時間の短縮等

<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>走行時間短縮便益</li> <li>走行経費減少便益</li> <li>交通事故減少便益</li> </ul> 221(221)億円 64(64)億円 23(23)億円
--	--	---

( ) 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	246億円	107億円
維持管理費	13億円	13億円
計	260億円	120億円

注)表示桁数の関係で合計が合わない場合がある。

# 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

### (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)】長門市、三隅町(山口県)、日置町、油谷町  
【WEB配信エリア(旧市区町村名で記載)】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、山口市、徳地町、秋穂町、小郡町、阿知須町、阿東町、宇部市、楠町、小野田市、山陽町、美祿市、益田市、美都町、匹見町、津和野町、日原町、浜田市、金城町、旭町、弥栄村、三隅町(島根県)、北九州市
- 配布(配信)・回収状況  
紙アンケート配布数:2,000世帯…有効回答数:413件(回収率:20.7%)  
WEB配信数:21,204件……………有効回答数:687件((参考)回収率:3.2%) 合計:1,100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)】  
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、山口市、徳地町、秋穂町、小郡町、阿知須町、阿東町、宇部市、楠町、小野田市、山陽町、美祿市、益田市、美都町、北九州市の一部(門司区、小倉北区、小倉南区)

### (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920件(83.6%)(アンケート配布エリア回答数:1,100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 (H27)	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	104	618,535	8	140
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	114		8	154
線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果	109		8	146
合計	328		24	440

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

◆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=5.5km	L=5.5km	—
計画交通量	4,600台/日	9,700台/日	・最新の事業化ネットワークを反映
総事業費	約239億円	約266億円	・トンネル構造の変更によるコスト増加 ・法面対策工等の追加によるコスト増加
総費用 (C)	212億円	260億円	・総事業費の増加 ・基準年の変更(H25基準からH28基準)
3便益計 (B)	128億円	308億円	・計画交通量の増加 ・基準年の変更(H25基準からH28基準)
CVMによる便益計 (B)	615億円	440億円	・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)

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33号  
国中整港計第11号  
平成28年10月17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491号 長門・俵山道路	継続	

※貴市の意見を踏まえ、「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

平 28 技 術 管 理 第 503 号  
平成28年（2016年）10月27日

中国地方整備局長 様

山口県知事 村岡 嗣政



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号並びに国中整港計第11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

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、コスト縮減等を考慮の上、早期完成に向けて、より一層の事業促進に努 めていただきたい。	



担当  
山口県土木建築部技術管理課  
企画班 主任 吉本 静磨  
TEL 083-933-3632/FAX 083-933-3669