

一般国道 4 9 1 号 長門・俵山道路

# 道路建設事業の事後評価項目調査

事業名	一般国道491号 長門・俵山道路	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：山口県長門市俵山小原 至：山口県長門市深川湯本	延長	5.5 km		

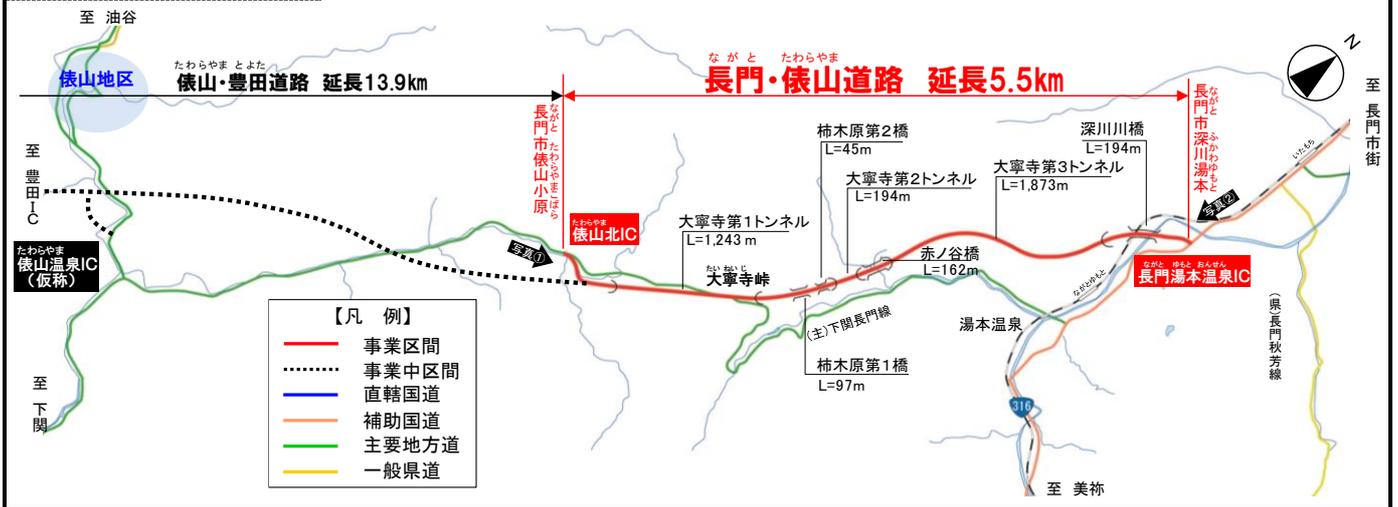
**事業概要**

一般国道491号は、山口県下関市から山口県長門市までを結ぶ延長約50kmの主要幹線道路である。  
長門・俵山道路は、長門市俵山小原と長門市深川湯本を結び山陰自動車道の一部を構成する延長5.5kmの高規格幹線道路である。

**地域の防災面の課題**

- ・防災点検の結果、対策等が必要と判断された箇所が5箇所存在。  
(落石崩壊：4箇所、土石流：1箇所)
- ・平成27年度には、落石等により約10時間にわたり、下関長門線で通行止めが発生。
- ・当該区間の防災面の課題は、俵山地区(人口：974人)において日常生活や経済活動を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、長門市からも改善の要望が出されているなど地域の喫緊の課題となっている。

**事業概要図**



<b>事業の 効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度	H20年度	用地着手	H24年度	供用年	(当初) — / H33年度	<b>変</b>	<b>動</b>	0.86 倍
		都市計画決定	—	工事着手	H26年度	(暫定/完成)	(実績) — / R01年度			
	<b>事業費</b>	計画時	(名目値)	— / 約239億円	実績	(名目値)	— / 約297億円	<b>変</b>	1.24 倍	
		(暫定/完成)	(実質値)	— / 約241億円	(暫定/完成)	(実質値)	— / 約305億円	<b>動</b>		
<b>費用対効果 分析結果 (当初)</b>	<b>事業の効果等</b>						<b>費用</b>			
	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (92億円) ○災害による被害の回避等 (11.5億円) ・通行車両の被災による人命・物損の被害を減少する効果 ・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 (261億円) ・災害時の迂回ルート確保による不安解消						177億円 事業費：165億円 維持管理費：12億円			
<b>費用対効果 分析結果 (事後)</b>	<b>事業の効果等</b>						<b>費用</b>			
	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (5.6億円) ○災害による被害の回避等 (8.2億円) ・救急搬送の効率化及び遅延の回避 ・片側交通規制を解消する効果 ○地域住民の不安感の解消 (604億円) ・走行時の安心確保・不安の解消						412億円 事業費：383億円 維持管理費：30億円			
<b>事業遅延の理由</b>										
特になし										

事業の効果等	客観的評価指標に対応する事後評価項目
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間を削減(削減時間：1,388万人時間/年)</li> </ul> </li> <li>○物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上(長門市⇄門司港IC(所要時間：81分→76分))</li> </ul> </li> <li>○国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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(山陰自動車道)</li> <li>・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(長門市～下関市)</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上(俵山地区～長門市街(所要時間：約21分⇒約16分))</li> </ul> </li> <li>○個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地へのアクセス向上による効果(小月IC～道の駅センザキッチン(約74分⇒約69分))</li> </ul> </li> <li>○災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・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(長門市俵山地区)</li> <li>・第一次緊急輸送道路としての位置づけあり</li> <li>・現道等の防災点検要対策箇所における通行規制等が解消(5箇所)</li> <li>・現道等の事前通行規制区間を解消(L=1.9km)</li> </ul> </li> </ul>
	他3項目に該当
	その他評価すべきと判断した項目
	特になし
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目
	環境影響評価は実施していない
	その他評価すべきと判断した項目
	特になし
事業を巡る社会経済情勢等の変化	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・長門市の人口は減少傾向【平成22年：38千人→令和2年：33千人】</li> <li>・長門市の自動車保有台数は減少傾向【平成22年：136百台→令和2年：124百台】</li> </ul>	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・長門・俵山道路は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、当該事業のみを対象とした今後の事後評価の必要はないと考える。</li> <li>・山陰道の一部を構成する長門・俵山道路の整備により、安心・安全や物流ネットワークの確保、地域医療や広域周遊観光の支援に加え、ネットワークの信頼性向上など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要はないと考える。</li> </ul>	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・同種事業の同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿(地域の取組)と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。</li> <li>・一体となって効果を発揮する道路ネットワークについては、それらをまとめて評価することも重要と考える。また、今後周辺道路整備が進み更なるネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。</li> </ul>	
特記事項	
特になし	

※ 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り、試算値を含む。

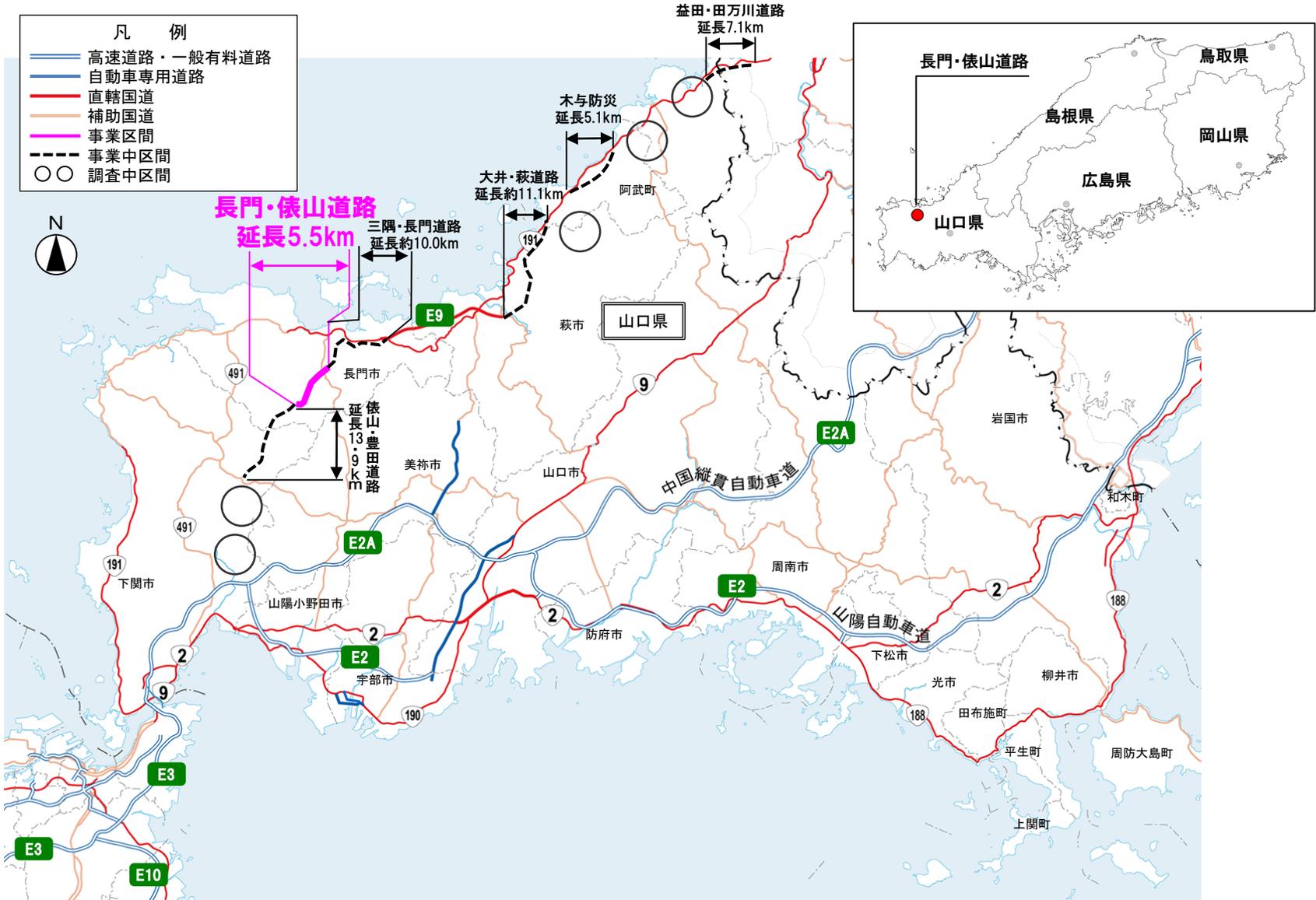
※ 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

**「事後評価」**  
**一般国道491号**  
ながと たわらやま  
**長門・俵山道路**

**令和6年10月**  
**国土交通省 中国地方整備局**

# 1. 位置図

- 一般国道491号は、山口県下関市を起点とし、山口県長門市に至る延長約50kmの主要幹線道路である。  
やまぐち しものせき ながと
- 長門・俵山道路は、長門市俵山小原と長門市深川湯本を結び山陰自動車道の一部を構成する延長5.5kmの高規格幹線道路である。  
ながと たわらやまこばら ふかわゆもと



# 2. 事業概要及び経緯

## (1) 計画概要

一般国道491号長門・俵山道路は、線形不良の解消、救急医療活動の支援、災害時の代替ルートの確保、地域産業の支援、観光活性化支援等を目的とした道路である。

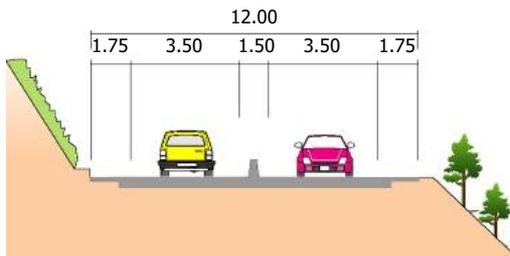
### 計画概要

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
全 体 事 業 費	約297億円

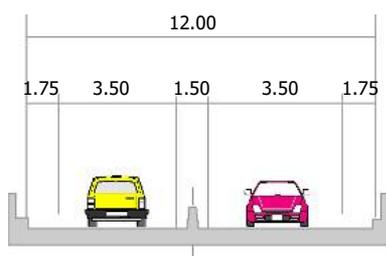


### 標準断面図

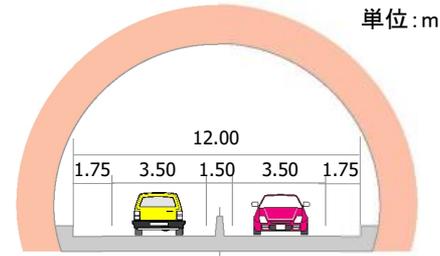
#### ▼ 一般部



#### ▼ 橋梁部



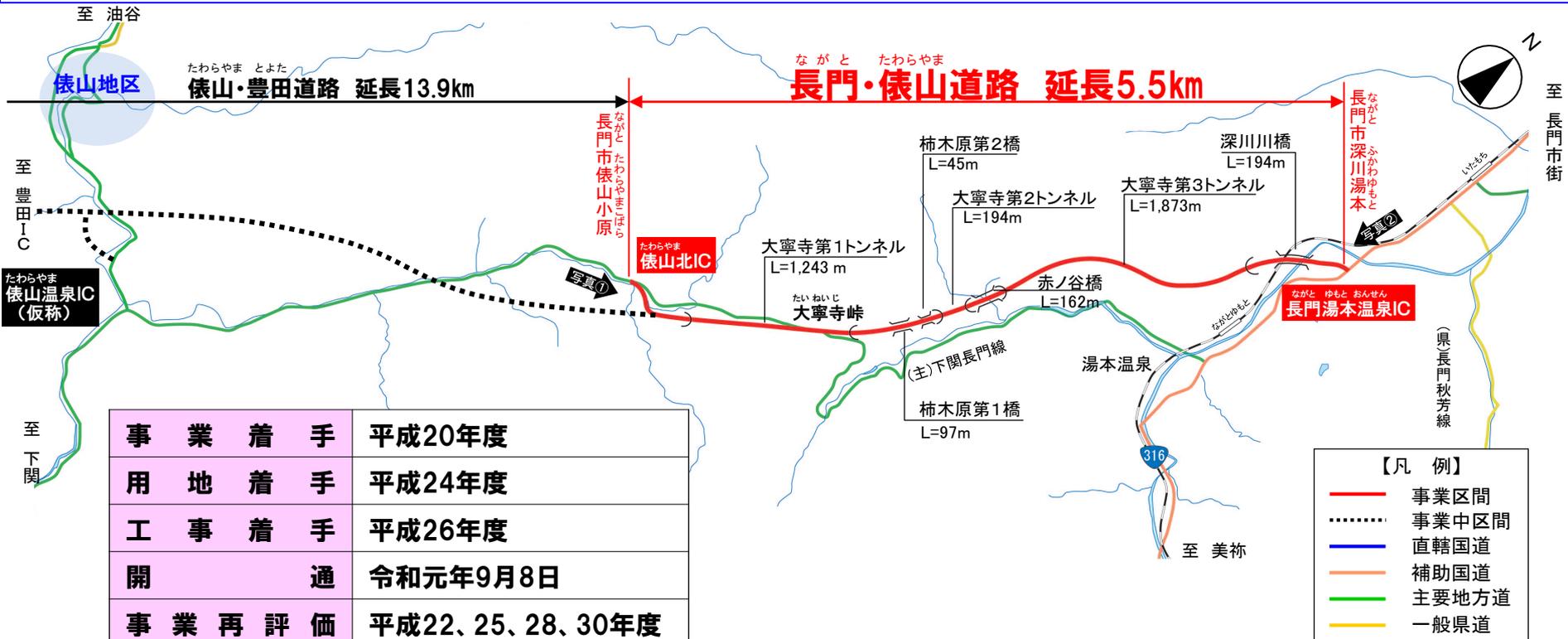
#### ▼ トンネル部



# 2. 事業概要及び経緯

## (2) 事業経緯

一般国道491号長門・俵山道路は平成20年度に事業着手し、令和元年9月8日に開通。



俵山北IC付近の状況 (写真①)

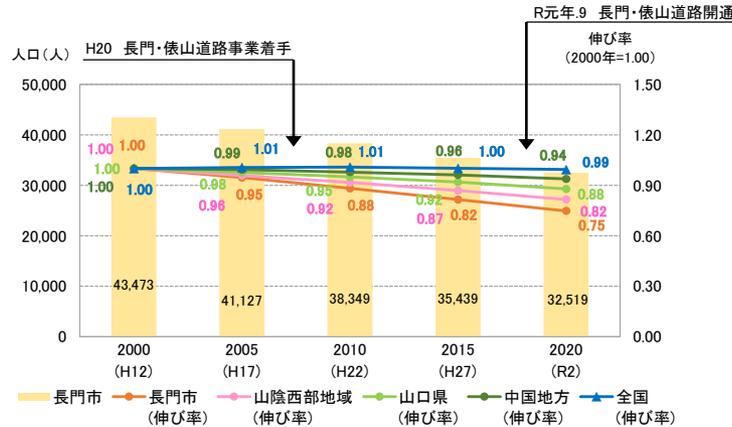


長門湯本温泉IC付近の状況 (写真②)

# 3. 社会経済情勢等の変化

- ながと・たわらやま  
しものせきながと  
ながと・たわらやま
- 長門・俵山道路が位置する長門市の人口、自動車保有台数は減少傾向。
- 下関長門線の交通量は減少しており、長門・俵山道路の開通により下関長門線から交通が転換している。

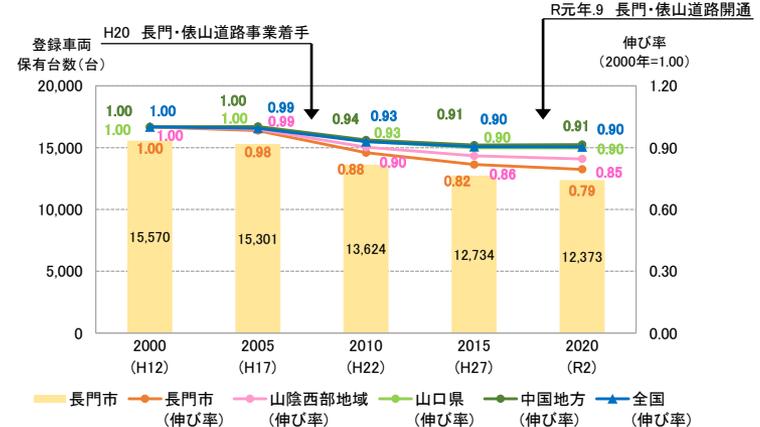
## ■人口の推移



※山陰西部地域: 下関市、萩市、長門市、阿武町

資料: 国勢調査 (H12~R2)

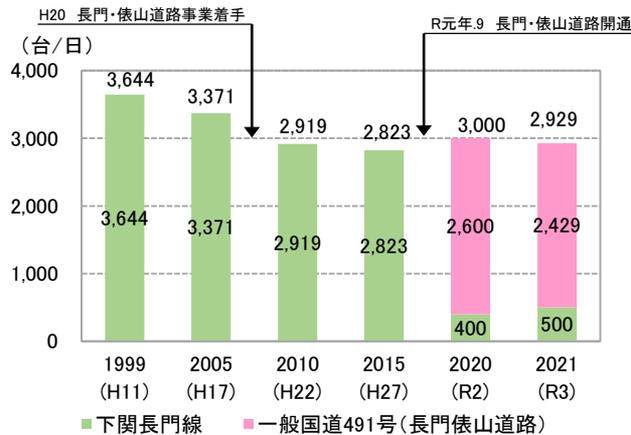
## ■自動車保有台数の推移



※山陰西部地域: 下関市、萩市、長門市、阿武町

資料: 山口県統計年鑑 (H12~R2)、一般財団法人全国軽自動車協会連合会 (H12~R2)

## ■交通量の推移

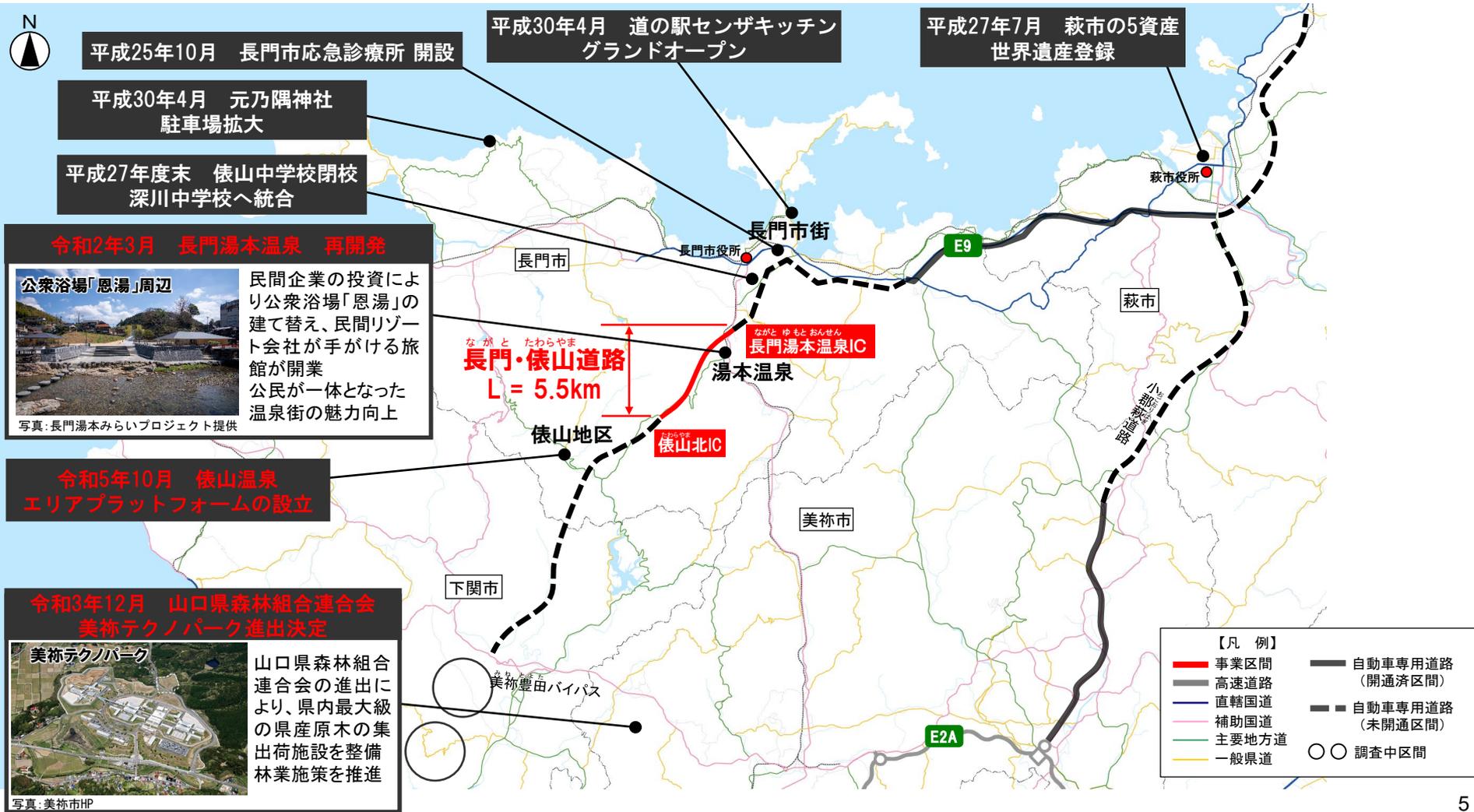


資料: 全国道路・街路交通情勢調査 (H11~R3)、交通量調査 (R2)



# 4. 事業実施による環境の変化

- ・令和2年3月に、ながと長門湯本温泉の再開発により民間企業が手掛ける旅館が開業。
- ・令和3年12月に、山口県森林組合連合会が美祢テクノパーク進出決定。
- ・令和5年10月 たわらやま俵山温泉エリアプラットフォームの設立。



## 《開通前の状況・課題》

課題①:安全・走行性の確保

整備効果①  
・急カーブや急勾配の回避による  
安全性・走行性の向上

課題②:地域医療の支援

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

課題③:災害による通行止め

整備効果③  
・通行止め時の安全・安心の確保

課題④:物流ネットワークの確保

整備効果④  
・地域産業の物流効率化の支援

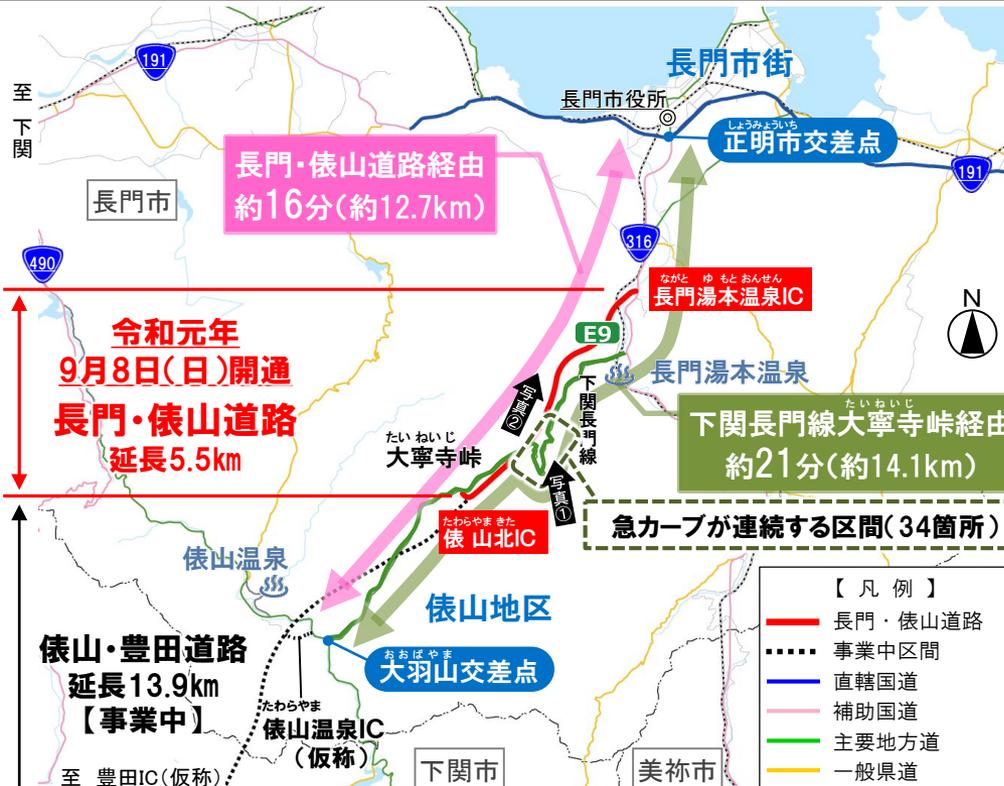
課題⑤:広域周遊観光の活性化支援

整備効果⑤  
・観光地間の高速ネットワーク化

# 5. 事業効果の発現状況

## 整備効果①: 急カーブや急勾配の回避による安全・走行性の向上

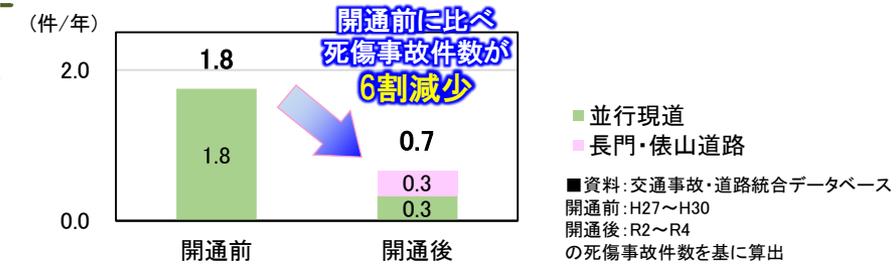
- ・長門・俵山道路の開通により、長門市街～俵山地区の所要時間が約5分短縮している。
- ・急カーブが連続する下関長門線を回避することで、安全性・走行性が向上し、年当たりの死傷事故件数が開通前に比べ6割減少した。



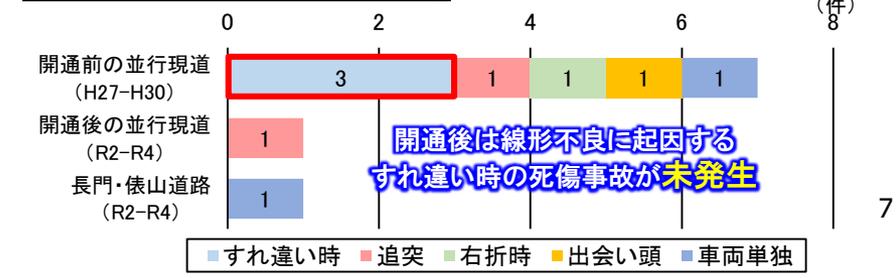
### 【長門市街～俵山地区の所要時間の短縮効果】



### 【死傷事故件数の変化】



### 【事故類型別発生状況】



下関長門線大寧寺峠の状況【写真①】



長門・俵山道路の状況【写真②】



# 5. 事業効果の発現状況

## 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

- ・俵山地区へは主に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た。
- ・長門・俵山道路の整備により、出勤から現地到着および現地から医療機関への搬送時間が19分短縮と、急カーブ区間回避に伴う横揺れ回数が8割減少したことにより、搬送時の患者への負担が軽減された。

### 消防署および二次救急医療機関の所在地



### ◇整備効果

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



### ◇長門市消防本部の管轄における救急出場件数

出場方面	R1年	R2年	R3年	R4年	R5年	R1~R5年の平均出場件数
俵山地区※	51	53	56	68	67	59件/年
内、重症患者の搬送(陸送)	10	19	21	23	19	18人/年

※中央署の救急車出場中のため西消防署管内からの応援出場を含む。 資料：長門市消防本部ヒアリング結果 R6年6月



- ・道路の開通による俵山地区への所要時間短縮により、患者だけではなく同乗者や活動隊員の負担軽減も図られました。
- ・大寧寺峠の急カーブ区間を回避できることで、横揺れや低速度運転が少なくなり、患者の負担軽減が図られました。
- ・降雨や降雪の影響をうけにくくなったことから、災害時の早期アクセスも向上しました。(R6年6月ヒアリング調査結果)

出勤件数・搬送件数：長門市消防本部提供 (R1~R5実績)  
※中央署の救急車出場中のため西消防署管内からの応援出場を含む。

# 5. 事業効果の発現状況

## 整備効果③: 通行止め時の安全・安心の確保

- ・**俵山地区周辺道路では時間雨量超過による通行規制区間が各方面に存在している。**
- ・**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年間で豪雨による事前通行規制や災害により通行止めが延べ約5日間発生している。**
- ・**周辺道路が通行止め時も長門・俵山道路では通行止めは発生していないため、代替性が確保された。**

### ◆俵山地区周辺地域の道路状況および通行止実績



下関長門線の被災状況 (写真)



H27年8月25日撮影

### ◇俵山地区の孤立の恐れを解消

時間雨量が規制値を越えた段階で各方面が通行規制となり、**俵山地区** (387世帯974人※) **が孤立**する恐れがあったが、**長門・俵山道路**により、下関長門線の通行規制の代替路が確保された。

※ R2国勢調査

### ◆並行区間の通行止発生状況

年度	長門・俵山道路並行区間 (下関長門線) 通行止発生状況		備考
	回数	時間(H)	
H26	—	—	
H27	1	10	
H28	—	—	
H29	—	—	
H30	1	7	
R1	1	27	長門・俵山道路開通
R2	—	—	
R3	1	24	
R4	2	33	
R5	1	30	
H26-R5計	7	131	(5日)

■ : 災害による通行止  
□ : 雨量規制超過による通行止

# 5. 事業効果の発現状況

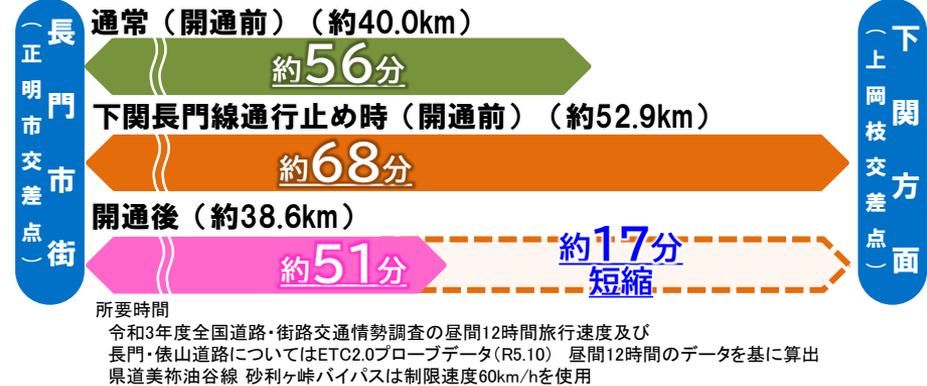
## 整備効果④：地域産業の物流効率化の支援

- ・長門市内はマグロの漁獲量が県内シェア第1位を占める水産業の盛んな地域であるが、下関長門線の通行止め時には、下関方面への配送で大幅な迂回を強いられ、物流における支障となっていた。
- ・長門・俵山道路の開通により、出荷・配送において確実性が向上するとともに、ドライバーの運転時の負荷が軽減され、地域産業の活性化に寄与している。

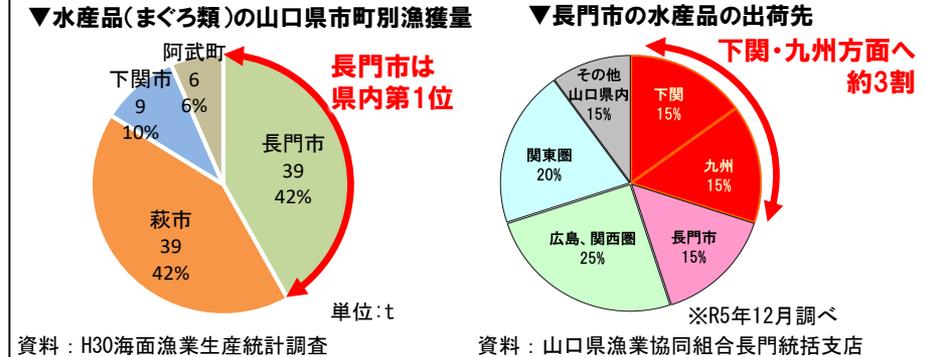
### ◆長門市街から下関方面への配送



### ◆長門市街～下関方面の所要時間の短縮効果



### ◆水産品の県内シェア及び出荷先



・大寧寺峠が通行止め時は国道491号経由で迂回する必要があり、大幅な時間ロスが発生していたが、長門・俵山道路の開通により改善されました。

・また、走行性の向上や所要時間の短縮を実感しています。

(R3年1月ヒアリング調査結果)

# 5. 事業効果の発現状況

## 整備効果⑤: 観光地間の高速ネットワーク化

・長門・俵山道路の開通で、アクセス性が向上し、令和2年3月に長門湯本温泉マスタープランの策定に携わった星野リゾートが開業、博多と長門湯本温泉を結ぶ高速バスが運行開始との相乗効果により、更なる地域活性化が期待される。

### 事業区間周辺の主要観光施設

元乃隅神社



写真: 山口県観光サイト

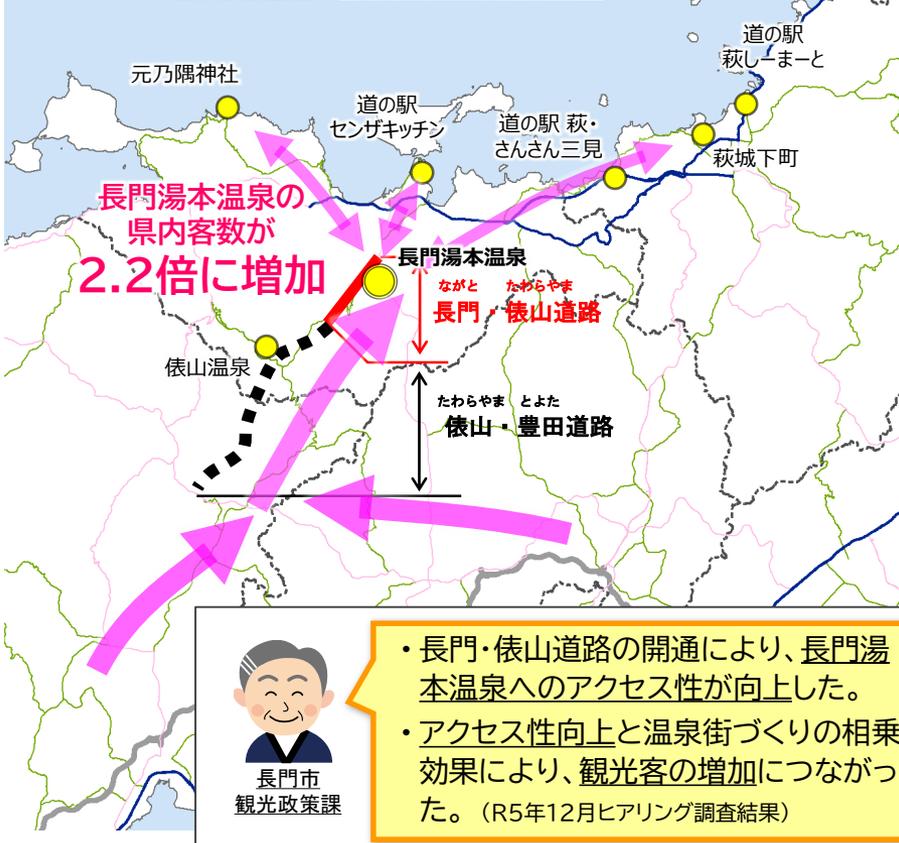
道の駅センザキッチン



萩城下町



写真: 山口県観光サイト



長門湯本温泉の県内客数が2.2倍に増加

長門・俵山道路

たわらやま とよた 俵山・豊田道路



長門市観光政策課

- ・長門・俵山道路の開通により、長門湯本温泉へのアクセス性が向上した。
- ・アクセス性向上と温泉街づくりの相乗効果により、観光客の増加につながった。(R5年12月ヒアリング調査結果)

### 星野リゾート界 長門

- 長門市と協働し、平成28年に「長門湯本温泉マスタープラン」を策定。
- 令和2年3月に「星野リゾート 界 長門」が開業。星野リゾートとしても初の試みとなる宿泊施設にテイクアウト専門のカフェを併設。



写真: 長門市HP

### 俵山温泉エリアプラットフォーム

- 俵山温泉の再生を目的とした「俵山温泉グランドデザイン及び実施計画」の策定や将来ビジョンの実現に向けた取り組みを進める組織として、俵山温泉エリアプラットフォームを設立。
- 俵山温泉街の歴史や風情を生かした街並み整備や民間活力の積極的な参画・投資の呼び込みを目指す。



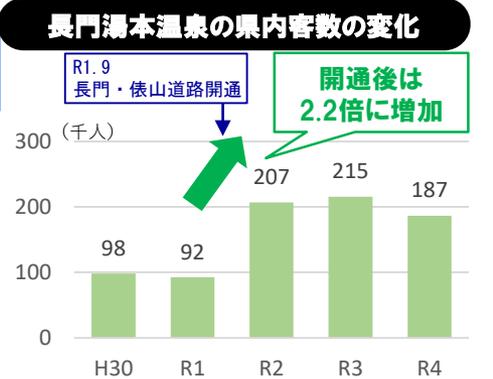
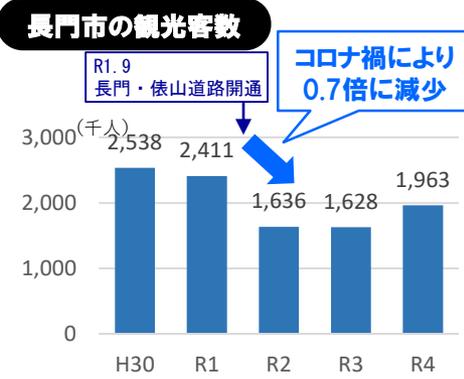
写真: 山口県観光連盟HP

### 高速バスの運行開始

- 博多と長門湯本温泉を高速バスで結ぶ「おとずれ号」がR4.7より運行開始し1日1往復運行。
- 西鉄高速バスが運営しており、乗車券とともに温泉街で使えるクーポンを販売している。



出典: 西鉄バス情報サイト



## 今後の事後評価の必要性

- 長門・俵山道路は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、当該事業のみを対象とした今後の事後評価の必要はないと考える。

※一定程度のネットワークが整備できた段階で、当該事業を含むこのネットワークを対象とした整備効果の確認を必要に応じて実施

## 改善措置の必要性

- 山陰道の一部を構成する長門・俵山道路の整備により、安全・安心や物流ネットワークの確保、地域医療や広域周遊観光の支援に加え、ネットワークの信頼性向上など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要はないと考える。

## 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- 同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿（地域の取組）と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。
- 一体となって効果を発揮する道路ネットワークについては、それらをまとめて評価することも重要と考える。また、今後周辺道路整備が進み更なるネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。

・地域からの要望等を踏まえ、道路の役割については、従来の3便益を整理。

◆3便益による費用便益比

(億円)

項目	全体事業費
<b>費用(C)</b>	<b>412</b>
<b>事業費</b>	<b>383</b>
<b>維持管理費</b>	<b>30</b>
<b>更新費</b>	<b>0</b>
<b>便益額(B)</b>	<b>580</b>
<b>走行時間短縮便益</b>	<b>483</b>
<b>走行経費減少便益</b>	<b>85</b>
<b>交通事故減少便益</b>	<b>11</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。

計画交通量	総事業費	総費用(C)	3便益(B)
10,800台/日	297億円	412億円	580億円

費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

■ 一般国道491号 ながと たわらやま 長門・俵山道路

	当初・ <u>再評価</u> (H22事業評価)	実績
事業延長	5.5km	5.5km
道路構造	完成2車線	完成2車線
総事業費	約239億円	約297億円
交通量	4,300 台/日 (H17道路交通量調査に基づくH42推計)	2,400台/日 (R3道路交通量調査)
事業期間	平成20年度～平成33年(14年間)	平成20年度～令和元年(12年間)

○新規事業採択時評価または事業着手後の再評価時点の想定・予測と事後の実績を比較する。

○「防災面の効果が大きい事業※」については、平成22年度再評価(平成23年4月1日公表)より「防災面の効果について、貨幣換算化した便益や、定量的・定性的に効果を整理し、事業の継続を判断する」こととなったため、平成22年度を比較対象(計画時)と設定。

※「防災面の効果が大きい事業」とは、「異常気象時の通行規制区間を解消する事業」、「落石崩壊等の防災要対策箇所の抜本的対策を行う事業」、「津波浸水区域を回避する事業」などを目的とした事業を示す

一般国道491号 長門・俵山道路  
〔費用便益比（B／C）算定等資料〕

(事後評価)

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
事業区分	一般国道(二次改築)
事業主体	中国地方整備局

●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	
	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(整備無):1387.7万人・時間/年 渋滞損失削減時間:29.8万人・時間/年(1387.7万人・時間/年⇒1363.9万人・時間/年) 区間b(並行区間)について:(下関長門線) 並行区間の渋滞損失時間:29.8万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率:約9割削減(29.8万人・時間/年⇒1.9万人・時間/年)
	<input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	
	<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	
	<input type="checkbox"/> 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	
	<input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	
	<input type="checkbox"/> 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の状況	

1. 活力	物流効率化の支援		
	<input type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 <input checked="" type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況 <input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	農水産業を主体とする地域：長門市（アジ、イカ等）、下関・九州方面への出荷割合：約3割 山口県はかまぼこの都道府県別生産量が全国5位。 改善見込み 長門市⇄門司港IC 約5分短縮【81分→76分】	
	都市の再生		
	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトの支援に関する効果 <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が形成（又は一部形成）されたことによる効果 <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に関する効果 <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果 <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での事業である <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 <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)への連絡道路となった		
	国土・地域ネットワークの構築		
	<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 <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <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（A'路線としての位置づけがある場合） <input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消 <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消 <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	並行する高速道路路線：山陰自動車道  対象となる拠点都市：長門市～下関市  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 約5分短縮（約21分→約16分）	
	個性ある地域の形成		
	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況 <input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果 <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果 <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	R4観光客数 センザキッチン：約72.9万人 湯本温泉：約56.1万人 小月IC～道の駅センザキッチンの所要時間が5分短縮（約74分→約69分）	
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	
		<input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況 <input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
		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あり <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	
	安全で安心できるくらしの確保		
	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況		

3. 安全		
安全な生活環境の確保		
	<input type="checkbox"/> 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	
	<input type="checkbox"/> 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	
災害への備え		
	<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 checked="" 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 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 <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点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消 <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	 長門市徳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 第一次緊急輸送道路としての位置づけあり  現道区間に要防災対策箇所が5箇所存在 現道区間である（主）下関長門線の事前通行規制区間（L=1.9km）を回避可能
4. 環境		
地球環境の保全		
	<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	CO2排出削減量：約5.2千t/年 排出削減率：約0.5%削減（整備なし 1039.3千t/年、整備あり 1034.1千t/年）
生活環境の改善・保全		
	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNOX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た区間の騒音レベルの改善の状況 <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	 評価対象区間（現道／平行区間等）：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：約14.4t/年、排出削減率：約0.6%削減（整備なし 2439.6t/年⇒整備あり 2425.2t/年）  評価対象区間（現道／平行区間等）：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：1t/年、排出削減率：0.8%削減（整備なし 124.5t/年⇒整備あり 123.5t/年）  
5. その他		
他のプロジェクトとの関係		
	<input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果 <input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果 <input checked="" 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	 一般国道491号 徳山・豊田道路（H28年度事業化）と一体となって山陰自動車道を形成する。  やまぐち未来維新プラン（R4.3 山口県）にて「空港や新幹線駅等の広域交通拠点と観光地、観光地相互の移動時間の短縮、周遊ルートの形成に資する道路」「救急活動や緊急物資輸送、復旧活動の円滑化を図る道路」として位置付け 第2次長門市総合計画（H29.3 長門市）において「広域・生活道路網」として位置づけ  湯本温泉に、国内有数のリゾートホテル運営会社「星野リゾート」がH31年開業。 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、地域の子カラで湯ノベーション」を策定。 R6年3月に「徳山温泉ランドデザイン（基本計画）及び実施計画」を策定。

## 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
10,800	2	中国地方整備局

## ①費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和6年度			
単純合計	276億円	57億円		333億円
基準年における 現在価値 (C)	383億円	30億円		412億円

## 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	令和6年度			
供用年	令和2年度			
単年便益 (初年便益)	19億円	3.3億円	0.46億円	23億円
基準年における 現在価値 (B)	483億円	85億円	11億円	580億円

注) 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。

## 交通状況の変化

様式-3①

### 事業名：長門・俵山道路（事業全体）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 4.6km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	-	10,800	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	-	3	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	-	8.02	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	(主)下関長門線等 : 7.1km	交通量	[台/日]	10,400	1,600
		走行時間	[分]	13	12
		走行時間費用	[億円/年]	29.19	3.17
	小郡萩道路 : 27.8km	交通量	[台/日]	8,400	7,700
		走行時間	[分]	25	25
		走行時間費用	[億円/年]	39.94	36.35
	国道491号 : 5.9km	交通量	[台/日]	1,200	800
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	1.71	1.17
		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 : 2007.4km	走行時間費用	[億円/年]	2,749.69	2,753.02	
			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 (A - B)
合計: 2052.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,820.53	2,801.74	18.79

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

(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 (令和5年12月 国土交通省 道路局 都市局)	<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年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	令和6年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)
	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"/> (H27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) 考慮した理由を記載 ( )台トリップ/日
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 山間部海岸部で併行道路が少ない その他( )
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
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 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	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 checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数	( ) 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
とり止め交通を考慮する	<input type="checkbox"/>			
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				
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	( ) 日	
		採用した冬期日数の考え方を記載		
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"/>		
	算出根拠を添付すること			
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"/>		
	算出根拠を添付すること			
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"/>		
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
その他				

事業名：長門・俵山道路

(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 checked="" type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他( )	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載		
		当該区間を管轄する事務所における直轄国道の維持管理費実績に基づき算出		
	更新費	更新費の設定根拠を記載		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
			考慮する	<input type="checkbox"/>
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
維持管理費を考慮			<input type="checkbox"/>	
当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)				
その他				
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:長門・俵山道路(事業全体)

単価(億円)	延長(km)	単価単価(億円)
0.23	5.5	1.25

年次	年度	社会的割引率	割引率	GDPデフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
					単価単価	現在価値	単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-12年目	H 20	4%	1.8730	101.6	0.99	1.87				
-11年目	H 21	4%	1.8009	100.3	0.95	1.75				
-10年目	H 22	4%	1.7317	98.6	0.19	0.34				
-9年目	H 23	4%	1.6651	97.2	0.62	1.09				
-8年目	H 24	4%	1.6010	96.4	3.06	5.22				
-7年目	H 25	4%	1.5395	96.4	14.36	23.55				
-6年目	H 26	4%	1.4802	98.7	13.76	21.19				
-5年目	H 27	4%	1.4233	100.2	24.82	36.21				
-4年目	H 28	4%	1.3686	100.2	75.47	105.86				
-3年目	H 29	4%	1.3159	100.5	71.43	96.05				
-2年目	H 30	4%	1.2653	100.4	57.32	74.19				
-1年目	R 1	4%	1.2167	101.2	12.78	15.78				
供用開始年次	R 2	4%	1.1699	101.9			1.14	1.34		
1年目	R 3	4%	1.1249	101.8			1.14	1.29		
2年目	R 4	4%	1.0816	102.7			1.14	1.23		
3年目	R 5	4%	1.0400	102.7			1.14	1.18		
4年目	R 6	4%	1.0000	102.7			1.14	1.14		
5年目	R 7	4%	0.9615	102.7			1.14	1.09		
6年目	R 8	4%	0.9246	102.7			1.14	1.05		
7年目	R 9	4%	0.8890	102.7			1.14	1.01		
8年目	R 10	4%	0.8548	102.7			1.14	0.97		
9年目	R 11	4%	0.8219	102.7			1.14	0.93		
10年目	R 12	4%	0.7903	102.7			1.14	0.90		
11年目	R 13	4%	0.7599	102.7			1.14	0.86		
12年目	R 14	4%	0.7307	102.7			1.14	0.83		
13年目	R 15	4%	0.7026	102.7			1.14	0.80		
14年目	R 16	4%	0.6756	102.7			1.14	0.77		
15年目	R 17	4%	0.6496	102.7			1.14	0.74		
16年目	R 18	4%	0.6246	102.7			1.14	0.71		
17年目	R 19	4%	0.6006	102.7			1.14	0.68		
18年目	R 20	4%	0.5775	102.7			1.14	0.66		
19年目	R 21	4%	0.5553	102.7			1.14	0.63		
20年目	R 22	4%	0.5339	102.7			1.14	0.61		
21年目	R 23	4%	0.5134	102.7			1.14	0.58		
22年目	R 24	4%	0.4936	102.7			1.14	0.56		
23年目	R 25	4%	0.4746	102.7			1.14	0.54		
24年目	R 26	4%	0.4564	102.7			1.14	0.52		
25年目	R 27	4%	0.4388	102.7			1.14	0.50		
26年目	R 28	4%	0.4220	102.7			1.14	0.48		
27年目	R 29	4%	0.4057	102.7			1.14	0.46		
28年目	R 30	4%	0.3901	102.7			1.14	0.44		
29年目	R 31	4%	0.3751	102.7			1.14	0.43		
30年目	R 32	4%	0.3607	102.7			1.14	0.41		
31年目	R 33	4%	0.3468	102.7			1.14	0.39		
32年目	R 34	4%	0.3335	102.7			1.14	0.38		
33年目	R 35	4%	0.3207	102.7			1.14	0.36		
34年目	R 36	4%	0.3083	102.7			1.14	0.35		
35年目	R 37	4%	0.2965	102.7			1.14	0.34		
36年目	R 38	4%	0.2851	102.7			1.14	0.32		
37年目	R 39	4%	0.2741	102.7			1.14	0.31		
38年目	R 40	4%	0.2636	102.7			1.14	0.30		
39年目	R 41	4%	0.2534	102.7			1.14	0.29		
40年目	R 42	4%	0.2437	102.7			1.14	0.28		
41年目	R 43	4%	0.2343	102.7			1.14	0.27		
42年目	R 44	4%	0.2253	102.7			1.14	0.26		
43年目	R 45	4%	0.2166	102.7			1.14	0.25		
44年目	R 46	4%	0.2083	102.7			1.14	0.24		
45年目	R 47	4%	0.2003	102.7			1.14	0.23		
46年目	R 48	4%	0.1926	102.7			1.14	0.22		
47年目	R 49	4%	0.1852	102.7			1.14	0.21		
48年目	R 50	4%	0.1780	102.7			1.14	0.20		
49年目	R 51	4%	0.1712	102.7	-2.11	-0.36	1.14	0.19		
合計					273.64	382.76	56.82	29.72		
単純事業費計					275.75		56.82			

注)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・俵山道路(事業全体)

年次	年度 (基準年) R 6	総走行台キロの年次別伸び率 (山陽ブロック)				社会的 割引率	割引率 (A)	GDP デフレータ	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 (億円)	
		乗用車	普通貨物車	小型貨物車	合計				① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	普通貨物	小型貨物	② 計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値				
																				③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値
供用開始年次	R 2	0.99758	1.00683	0.98537	0.99669	4%	1.1699	101.9	6.62	8.68	3.52	18.82	22.19	1.08	1.73	0.48	3.28	3.87	0.46	0.54	22.56	26.59	
1年目	R 3	0.99758	1.00679	0.98515	0.99668	4%	1.1249	101.8	6.60	8.74	3.47	18.81	21.34	1.08	1.74	0.47	3.29	3.73	0.45	0.51	22.55	25.59	
2年目	R 4	0.99757	1.00674	0.98493	0.99667	4%	1.0816	102.7	6.59	8.80	3.42	18.80	20.33	1.08	1.75	0.46	3.29	3.56	0.45	0.49	22.54	24.38	
3年目	R 5	0.99757	1.00670	0.98470	0.99665	4%	1.0400	102.7	6.57	8.86	3.36	18.79	19.54	1.07	1.76	0.46	3.29	3.42	0.45	0.47	22.53	23.43	
4年目	R 6	0.99756	1.00665	0.98446	0.99664	4%	1.0000	102.7	6.55	8.91	3.31	18.78	18.78	1.07	1.77	0.45	3.29	3.29	0.45	0.45	22.52	22.52	
5年目	R 7	0.99755	1.00661	0.98421	0.99663	4%	0.9615	102.7	6.54	8.97	3.26	18.77	18.05	1.07	1.79	0.44	3.29	3.17	0.45	0.43	22.51	21.65	
6年目	R 8	0.99755	1.00656	0.98396	0.99662	4%	0.9246	102.7	6.52	9.03	3.21	18.76	17.35	1.07	1.80	0.43	3.30	3.05	0.45	0.41	22.50	20.81	
7年目	R 9	0.99754	1.00652	0.98370	0.99661	4%	0.8890	102.7	6.51	9.09	3.15	18.75	16.67	1.06	1.81	0.43	3.30	2.93	0.44	0.40	22.49	20.00	
8年目	R 10	0.99754	1.00648	0.98343	0.99660	4%	0.8548	102.7	6.49	9.15	3.10	18.74	16.02	1.06	1.82	0.42	3.30	2.82	0.44	0.38	22.49	19.22	
9年目	R 11	0.99753	1.00644	0.98315	0.99659	4%	0.8219	102.7	6.47	9.21	3.05	18.73	15.40	1.06	1.83	0.41	3.30	2.71	0.44	0.36	22.48	18.47	
10年目	R 12	0.99752	1.00640	0.98286	0.99657	4%	0.7903	102.7	6.46	9.27	3.00	18.72	14.80	1.05	1.84	0.41	3.30	2.61	0.44	0.35	22.47	17.76	
11年目	R 13	0.99753	1.00638	0.98261	0.99657	4%	0.7599	102.7	6.44	9.32	2.97	18.73	14.23	1.05	1.85	0.40	3.31	2.51	0.44	0.33	22.48	17.08	
12年目	R 14	0.99782	1.00535	0.99028	0.99777	4%	0.7307	102.7	6.43	9.37	2.94	18.74	13.69	1.05	1.86	0.40	3.31	2.42	0.44	0.32	22.49	16.43	
13年目	R 15	0.99782	1.00532	0.99019	0.99777	4%	0.7026	102.7	6.42	9.42	2.91	18.74	13.17	1.05	1.87	0.39	3.32	2.33	0.44	0.31	22.50	15.81	
14年目	R 16	0.99782	1.00529	0.99009	0.99776	4%	0.6756	102.7	6.40	9.47	2.88	18.75	12.67	1.05	1.88	0.39	3.32	2.24	0.44	0.29	22.51	15.20	
15年目	R 17	0.99781	1.00527	0.98999	0.99776	4%	0.6496	102.7	6.39	9.52	2.85	18.76	12.19	1.04	1.89	0.39	3.32	2.16	0.44	0.28	22.52	14.63	
16年目	R 18	0.99781	1.00524	0.98989	0.99775	4%	0.6246	102.7	6.37	9.57	2.82	18.77	11.72	1.04	1.90	0.38	3.33	2.08	0.43	0.27	22.53	14.07	
17年目	R 19	0.99780	1.00521	0.98978	0.99775	4%	0.6006	102.7	6.36	9.62	2.80	18.77	11.27	1.04	1.91	0.38	3.33	2.00	0.43	0.26	22.54	13.53	
18年目	R 20	0.99780	1.00518	0.98968	0.99774	4%	0.5775	102.7	6.35	9.67	2.77	18.78	10.84	1.04	1.92	0.37	3.33	1.93	0.43	0.25	22.55	13.02	
19年目	R 21	0.99779	1.00516	0.98957	0.99774	4%	0.5553	102.7	6.33	9.72	2.74	18.79	10.43	1.03	1.93	0.37	3.34	1.85	0.43	0.24	22.56	12.52	
20年目	R 22	0.99779	1.00513	0.98946	0.99773	4%	0.5339	102.7	6.32	9.77	2.71	18.79	10.03	1.03	1.94	0.37	3.34	1.78	0.43	0.23	22.56	12.05	
21年目	R 23	0.99211	0.99976	0.99241	0.99352	4%	0.5134	102.7	6.27	9.76	2.69	18.72	9.61	1.02	1.94	0.36	3.33	1.71	0.43	0.22	22.48	11.54	
22年目	R 24	0.99205	0.99976	0.99235	0.99347	4%	0.4936	102.7	6.22	9.76	2.67	18.65	9.20	1.02	1.94	0.36	3.32	1.64	0.42	0.21	22.39	11.05	
23年目	R 25	0.99198	0.99976	0.99229	0.99343	4%	0.4746	102.7	6.17	9.76	2.65	18.57	8.82	1.01	1.94	0.36	3.31	1.57	0.42	0.20	22.30	10.59	
24年目	R 26	0.99192	0.99976	0.99223	0.99339	4%	0.4564	102.7	6.12	9.76	2.63	18.50	8.44	1.00	1.94	0.36	3.30	1.50	0.42	0.19	22.22	10.14	
25年目	R 27	0.99185	0.99976	0.99217	0.99334	4%	0.4388	102.7	6.07	9.75	2.61	18.43	8.09	0.99	1.94	0.35	3.28	1.44	0.42	0.18	22.13	9.71	
26年目	R 28	0.99179	0.99976	0.99211	0.99330	4%	0.4220	102.7	6.02	9.75	2.59	18.36	7.75	0.98	1.94	0.35	3.27	1.38	0.41	0.17	22.04	9.30	
27年目	R 29	0.99172	0.99976	0.99204	0.99325	4%	0.4057	102.7	5.97	9.75	2.56	18.28	7.42	0.97	1.94	0.35	3.26	1.32	0.41	0.17	21.96	8.91	
28年目	R 30	0.99165	0.99976	0.99198	0.99321	4%	0.3901	102.7	5.92	9.75	2.54	18.21	7.10	0.97	1.94	0.34	3.25	1.27	0.41	0.16	21.87	8.53	
29年目	R 31	0.99158	0.99976	0.99191	0.99316	4%	0.3751	102.7	5.87	9.74	2.52	18.14	6.80	0.96	1.94	0.34	3.24	1.21	0.41	0.15	21.78	8.17	
30年目	R 32	0.99151	0.99976	0.99185	0.99312	4%	0.3607	102.7	5.82	9.74	2.50	18.07	6.52	0.95	1.94	0.34	3.23	1.16	0.40	0.15	21.70	7.83	
31年目	R 33	0.99144	0.99976	0.99178	0.99307	4%	0.3468	102.7	5.77	9.74	2.48	17.99	6.24	0.94	1.94	0.34	3.22	1.12	0.40	0.14	21.61	7.49	
32年目	R 34	0.99136	0.99976	0.99171	0.99302	4%	0.3335	102.7	5.72	9.74	2.46	17.92	5.98	0.93	1.94	0.33	3.20	1.07	0.40	0.13	21.52	7.18	
33年目	R 35	0.99129	0.99976	0.99164	0.99297	4%	0.3207	102.7	5.67	9.74	2.44	17.85	5.72	0.93	1.94	0.33	3.19	1.02	0.39	0.13	21.43	6.87	
34年目	R 36	0.99121	0.99976	0.99157	0.99292	4%	0.3083	102.7	5.62	9.73	2.42	17.77	5.48	0.92	1.94	0.33	3.18	0.98	0.39	0.12	21.35	6.58	
35年目	R 37	0.99113	0.99976	0.99150	0.99287	4%	0.2965	102.7	5.57	9.73	2.40	17.70	5.25	0.91	1.94	0.32	3.17	0.94	0.39	0.12	21.26	6.30	
36年目	R 38	0.99105	0.99976	0.99143	0.99282	4%	0.2851	102.7	5.52	9.73	2.38	17.63	5.03	0.90	1.94	0.32	3.16	0.90	0.39	0.11	21.17	6.04	
37年目	R 39	0.99097	0.99976	0.99135	0.99277	4%	0.2741	102.7	5.47	9.73	2.36	17.56	4.81	0.89	1.94	0.32	3.15	0.86	0.38	0.10	21.09	5.78	
38年目	R 40	0.99089	0.99976	0.99128	0.99271	4%	0.2636	102.7	5.42	9.72	2.34	17.48	4.61	0.89	1.93	0.32	3.14	0.83	0.38	0.10	21.00	5.53	
39年目	R 41	0.99081	0.99976	0.99120	0.99266	4%	0.2534	102.7	5.37	9.72	2.32	17.41	4.41	0.88	1.93	0.31	3.13	0.79	0.38	0.10	20.91	5.30	
40年目	R 42	0.99072	0.99976	0.99112	0.99261	4%	0.2437	102.7	5.32	9.72	2.30	17.34	4.22	0.87	1.93	0.31	3.11	0.76	0.37	0.09	20.83	5.07	
41年目	R 43	0.99063	0.99976	0.99104	0.99255	4%	0.2343	102.7	5.27	9.72	2.28	17.26	4.05	0.86	1.93	0.31	3.10	0.73	0.37	0.09	20.74	4.86	
42年目	R 44	0.99055	0.99976	0.99096	0.99249	4%	0.2253	102.7	5.22	9.71	2.26	17.19	3.87	0.85	1.93	0.31	3.09	0.70	0.37	0.08	20.65	4.65	
43年目	R 45	0.99045	0.99976	0.99088	0.99244	4%	0.2166	102.7	5.17	9.71	2.24	17.12	3.71	0.84	1.93	0.30	3.08	0.67	0.37	0.08	20.56	4.45	
44年目	R 46	0.99036	0.99976	0.99080	0.99238	4%	0.2083	102.7	5.12	9.71	2.21	17.05	3.55	0.84	1.93	0.30	3.07	0.64	0.36	0.08	20.48	4.27	
45年目	R 47	0.99027	0.99976	0.99071	0.99232	4%	0.2003	102.7	5.07	9.71	2.19	16.97	3.40	0.83	1.93	0.30	3.06	0.61	0.36	0.07	20.39	4.08	
46年目	R 48	0.99017	0.99976	0.99063	0.99226	4%	0.1926	102.7	5.02	9.70	2.17	16.90	3.25	0.82	1.93	0.29	3.05	0.59	0.36	0.07	20.30	3.91	
47年目	R 49	0.99008	0.99976	0.99054	0.99220	4%	0.1852	102.7	4.97	9.70	2.15	16.83	3.12	0.81	1.93	0.29	3.03	0.56	0.35	0.07	20.22	3.74	
48年目	R 50	0.98998	0.99976	0.99045	0.99214	4%	0.1780	102.7	4.92	9.70	2.13	16.76	2.98	0.80	1.93	0.29	3.02	0.54	0.35	0.06	20.13	3.58	
49年目	R 51	0.98987	0.99976	0.99035	0.99208	4%	0.1712	102.7	4.87	9.70	2.11	16.68	2.86	0.80	1.93	0.29	3.01	0.52	0.35	0.06	20.04	3.43	
合計									297.29	476.32	133.83	907.44	483.00	48.54	94.77	18.12	161.43	85.50	20.53	11.16	1,089.40	579.66	

(事業全体)

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

## ■事業費内訳(別線整備)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				26,844	
	改良費				4,803	
		土工	m3	474,692	1,602	切土、盛土、残土処分
		法面工	m2	39,163	1,085	切土法面、盛土のり面
		擁壁工	式	1	197	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁
		管渠工	m	341	26	横断管
		函渠工	m	184	113	
		排水工	m	5,020	110	
		中央分離帯工	m	1,624	92	
		雑工	式	1	1,578	工事用道路
	橋梁費				3,039	
		100m以上	m	358	1,888	2橋
		100m未満	m	154	1,151	3橋
	トンネル費				18,279	
		NATM	m	3,310	18,279	3本
		シールド	m			
	IC・JCT費				0	
		IC	箇所	2	0	
		JCT	箇所			
	舗装費				219	
		車道舗装	m2	75,800	206	
		歩道舗装	m2	1,594	13	
	付帯施設費				504	
		交通管理施設工	式	1	504	標識工、防護柵工、道路照明等
②	用地及補償費				759	
	用地費			124,111	210	
		宅地	m2	2,076	21	
		田畑	m2	51,383	169	
		山林・原野	m2	68,945	16	
		その他	m2	1,707	4	
	補償費		式	1	549	
③	間接経費		式	1	2,098	地質調査、測量、設計にかかる費用及び埋蔵文化財調査費
	全体事業費				29,700	

## 全事業

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	1,050	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	5,200	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			6,250	

## 【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。