

一般国道 4 9 1 号 俵山・豊田道路

一般国道 1 9 1 号 大井・萩道路

一般国道 1 9 1 号 益田・田万川道路

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道191号 益田・田万川道路			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：山口県萩市下田万 至：島根県益田市戸田町					延長	7.1 km
事業概要							
一般国道191号は、山口県下関市から萩市、島根県益田市を經由し広島県広島市に至る約290kmの主要幹線道路である。 一般国道191号益田・田万川道路は、山口県萩市下田万から益田市戸田町に至る延長7.1kmの自動車専用道路であり、安全性・走行性の向上、信頼性の高い道路ネットワークの確保により、救急医療活動の支援や物流効率化による地域産業の支援、周遊向上による地域振興の支援を目的とした事業である。							
R3年度事業化		—		R5年度用地着手		工事未着手	
全体事業費		約370億円		事業進捗率 (R8年3月末時点)		約7.0% 供用済延長 0.0km	
計画交通量		9,700台／日					
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		総便益		基準年
	(事業全体)	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		
	1.3(0.7)		2,784/10,348億円		4,460/13,910億円		
	1.7(1.0) [2%]	6.4% (2.0%)	事業費: 2,486/9,534億円		走行時間短縮便益: 3,603/11,204億円		令和7年
	2.0(1.2) [1%]		維持管理費: 285/759億円		走行経費減少便益: 690/2,145億円		
	(残事業)	(残事業)	更新費: 13/55億円		交通事故減少便益: 168/562億円		
	1.6(0.7)		感度分析	(事業全体)		(残事業)	
	2.3(1.1) [2%]	7.4% (2.4%)		交通量	B/C=1.1~1.6(±10%)	交通量	B/C=1.4~1.9(±10%)
	2.8(1.3) [1%]			事業費	B/C=1.3~1.4(±10%)	事業費	B/C=1.5~1.8(±10%)
事業の効果等							
①円滑なモビリティの確保 ・萩市から益田駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される ・石見空港へのアクセス向上が期待される ②物流効率化の支援 ・萩市から浜田港（重要港湾）までのアクセス向上が期待される ・九州方面から浜田港までのアクセス向上が期待される ③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている ・隣接した日常活動圏中心都市間（萩市須佐～益田市間）を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される ④個性ある地域の形成 ・当該事業沿線及び沿線周辺に位置する観光施設へのアクセス向上が期待される ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路に位置づけされている ・第一次緊急輸送路道路である国道191号の代替路を形成する ・並行する現道の要防災対策箇所が回避される（2箇所） ⑥地球環境の保全 ・CO2 排出量の削減が期待される。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NOX 排出量削減が期待される。 ・SPM 排出量削減が期待される。 ⑧他のプロジェクトとの関係 ・大規模事業（一般国道191号益田西道路、一般国道9号益田道路）と一体的に整備する必要がある ・「中国圏広域地方計画（H28.3）」、「島根県国土強靱化計画（R4.3改訂）」、「山口県国土強靱化地域計画（R2.3改訂）」に位置づけられている							

関係する地方公共団体等の意見	
<p>◇島根県知事の意見: 妥当である</p> <p>一般国道191号益田・田万川道路は、線形不良や幅員狭小などの現道の課題を解消し、災害時等にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築による国土強靱化を推進する上で重要な基盤だけでなく、県境を越えた経済交流や連携を図るうえでも、早期整備が不可欠である。</p> <p>人口減少に歯止めをかけ、希望と活力に満ちた新時代にふさわしい「島根創生」の実現を目指すためにも、その基盤となる山陰道の早期全線開通は県民の悲願である。そのため、事業中区間の早期開通と未事業化区間の早期事業化を行っていただきたい。</p> <p>加えて、上記事業区間については用地買収を鋭意進められているところであるが、開通見通しが示されていない。企業誘致や観光振興の後押しになることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。</p> <p>◇山口県知事の意見: 異存なし</p> <p>引き続き、コスト縮減を考慮の上、早期完成に向け、より一層の事業促進に努めていただきたい。</p>	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
<p>R5年度に三隅・長門道路新規事業化</p> <p>R5年度に益田道路（久城～高津）が新規事業化</p>	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
令和7年度末時点で、事業全体の進捗率は約7.0%、用地の進捗率は約21.5%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、用地買収、調査・設計を行っており、早期開通を目指して事業を推進している。	
施設の構造や工法の変更等	
技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら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	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。
事業概要図	



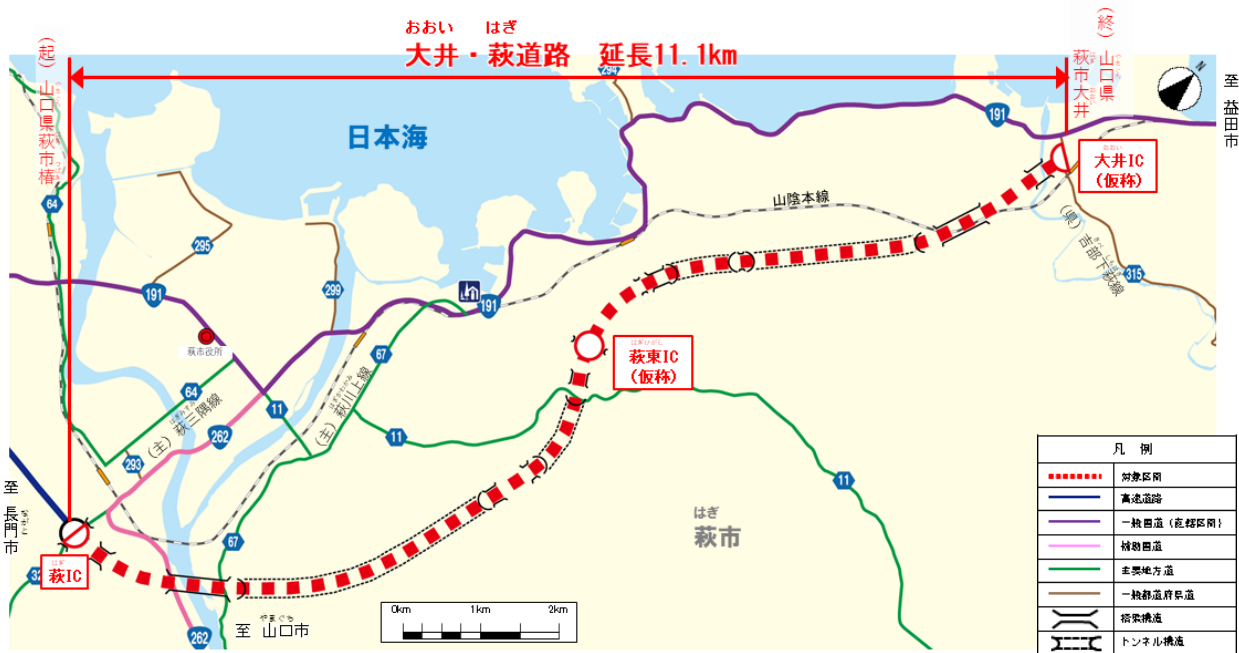
※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、山陰自動車道(浜田JCT～小月JCT)を対象とした場合、()書きの値は事業化区間にした場合の費用便益分析結果。

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道191号 大井・萩道路				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：山口県萩市 椿 至：山口県萩市 大井						延長	11.1km			
事業概要											
一般国道191号は、山口県下関市から萩市、島根県益田市を経由し広島県広島市に至る約290kmの主要幹線道路である。											
一般国道191号大井・萩道路は、一般国道191号の萩市 椿 から萩市 大井に至る延長11.1kmの道路であり、萩市中心部に位置し、高速ネットワークを形成することを目的とした事業である。											
R3年度事業化			R2年度都市計画決定		R5年度用地着手		工事未着手				
全体事業費		約660億円		事業進捗率 (R8年3月末時点)		約3.4%		供用済延長 0.0km			
計画交通量		11,700 ～ 12,600台／日									
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)		総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年			
	1.3(1.3)			2,784/10,348億円		4,460/13,910億円					
	1.7(1.9) [2%]	6.4% (5.6%)		事業費：2,486/9,534億円		走行時間短縮便益：3,603/11,204億円		令和7年			
	2.0(2.4) [1%]			維持管理費：285/759億円		走行経費減少便益：690/2,145億円					
	(残事業)	(残事業)		更新費：13/55億円		交通事故減少便益：168/562億円					
	1.6(1.3)			感度分析 (事業全体)		(残事業)					
	2.3(2.0) [2%]	7.4% (5.9%)		交通量		B/C=1.1～1.6(±10%)		交通量		B/C=1.4～1.9(±10%)	
2.8(2.4) [1%]			事業費		B/C=1.3～1.4(±10%)		事業費		B/C=1.5～1.8(±10%)		
				事業期間		B/C=1.3～1.4(±20%)		事業期間		B/C=1.5～1.7(±20%)	
事業の効果等											
①円滑なモビリティの確保 ・石見空港へのアクセス向上が期待される											
②物流効率化の支援 ・萩市から浜田港（重要港湾）までのアクセス向上が期待される ・萩市場から九州方面等への流通の利便性向上が期待される											
③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている ・隣接した日常活動圏中心都市間（阿武町～萩市間）を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される											
④個性ある地域の形成 ・当該事業沿線及び沿線周辺に位置する観光施設へのアクセス向上が期待される											
⑤災害への備え ・第一次緊急輸送路道路である国道191号の代替路を形成する ・並行する現道の要防災対策箇所が回避される（10箇所）											
⑥地球環境の保全 ・CO2 排出量の削減が期待される。											
⑦生活環境の改善・保全 ・NOX 排出量削減が期待される。 ・SPM 排出量削減が期待される。											
⑧他のプロジェクトとの関係 ・大規模事業（三隅・長門道路）と一体的に整備する必要がある ・「中国圏広域地方計画（H28.3）」、「山口県国土強靱化地域計画（R2.3改訂）」に位置づけられている											
関係する地方公共団体等の意見											
◇山口県知事の意見：異存なし 引き続き、コスト縮減を考慮の上、早期完成に向け、より一層の事業促進に努めていただきたい。											
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等											
R5年度に三隅・長門道路新規事業化 R5年度に益田道路（久城～高津）が新規事業化											

事業の進捗状況、残事業の内容等	
令和7年度末時点で、事業全体の進捗率は約3.4%、用地の進捗率は約4.5%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、用地買収、調査・設計を行っており、早期開通を目指して事業を推進している。	
施設の構造や工法の変更等	
技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら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	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。
事業概要図	
 <p>The map illustrates the proposed extension of the Ooi-Hagi Bypass Road (大井・萩道路) by 11.1km. The route starts near Ooi (大井) and extends towards Hagi (萩). The map shows the Sea of Japan (日本海) to the north, and various existing roads including National Route 191, National Route 11, and local roads like Yamaguchi Expressway (山口県道) and Yamaguchi Prefectural Road (山口県道). Key locations marked include Ooi (大井), Hagi (萩), and Yamaguchi City (山口市). A legend identifies various road types and construction methods: 対象区間 (Target Area), 高速道路 (Expressway), 一般国道(一部区間) (General National Road (partially)), 一般県道 (General Prefectural Road), 主要地方道 (Main Prefectural Road), 一般県道府県道 (General Prefectural/Prefectural Road), 橋梁構造 (Bridge Structure), and トンネル構造 (Tunnel Structure).</p>	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、山陰自動車道(浜田JCT～小月JCT)を対象とした場合、()書きの値は事業化区間にした場合の費用便益分析結果。

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道491号 依山・豊田道路				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：山口県下関市豊田町八道 至：山口県長門市依山小原						延長	13.9km
事業概要								
一般国道491号は、山口県下関市から長門市までを結ぶ延長約60kmの主要幹線道路である。 依山・豊田道路は、山口県下関市豊田町八道と長門市依山小原を結び山陰自動車道の一部を構成する延長13.9kmの道路である。 事業目的は、要防災対策箇所、異常気象時通行規制区間を回避し、緊急時の代替路線の確保や、観光・救急医療活動の支援、生活圈域間の連携促進である。								
H28年度事業化			—		H30年度用地着手		R1年度工事着手	
全体事業費		約1,110億円		事業進捗率 (R8年3月末時点)		約25.9%		供用済延長 0.0km
計画交通量		10,300 ～ 10,400台／日						
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年	
	1.3(0.7)		2,784/10,348億円		4,460/13,910億円			
	1.7(1.2) [2%]	6.4% (2.7%)	事業費: 2,486/9,534億円		走行時間短縮便益: 3,603/11,204億円		令和7年	
	2.0(1.6) [1%]		維持管理費: 285/759億円		走行経費減少便益: 690/2,145億円			
	(残事業)	(残事業)	更新費: 13/55億円		交通事故減少便益: 168/562億円			
	1.6(1.1)		感度分析		(残事業)			
(参考)	2.3(1.7) [2%]	7.4% (4.4%)	交通量	B/C=1.1～1.6(±10%)		交通量	B/C=1.4～1.9(±10%)	
	2.8(2.1) [1%]		事業費	B/C=1.3～1.4(±10%)		事業費	B/C=1.5～1.8(±10%)	
			事業期間	B/C=1.3～1.4(±20%)		事業期間	B/C=1.5～1.7(±20%)	
事業の効果等								
① 円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ② 物流効率化の支援 ・長門市水産品の主要出荷先である下関市・九州方面への流通の利便性向上が見込まれる。 ③ 国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている。 ・新たに拠点都市間（長門市～下関市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。（長門市依山地区～長門市中心部） ④ 個性ある地域の形成 ・山口県南部から湯本温泉（R4 観光入込客数：56.1万人/年）・依山温泉（R4 観光入込客数：13.1万人/年）等へのアクセス向上が期待される。 ⑤ 安全で安心できるくらしの確保 ・長門市から第三次救急医療機関（関門医療センター（下関市））へのアクセス向上が期待される。 ⑥ 災害への備え ・災害により孤立化する集落を解消する。（長門市依山地区） ・第一次緊急輸送道路である（主）下関長門線の代替路線を形成する。 ・現道区間の要防災対策箇所（41箇所）による通行規制等が解消される。 ・現道区間である（主）下関長門線の事前通行規制区間（依山大石～依山大羽山）を回避できる。 ⑦ 地球環境の保全 ・CO2 排出量の削減が期待される。 ⑧ 生活環境の改善・保全 ・NOX 排出量削減が期待される。 ・SPM 排出量削減が期待される。 ⑨ 他のプロジェクトとの関係 ・長門・依山道路（R1.9.8 開通）と一体となって山陰自動車道を形成する。 ・「中国圏広域地方計画（H28.3）」「山口県国土強靱化地域計画（R2.3）」として位置付けられている。								

関係する地方公共団体等の意見

◇山口県知事の意見: 異存なし
引き続き、コスト縮減を考慮の上、早期完成に向け、より一層の事業促進に努めていただきたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

R5年度に三隅・長門道路新規事業化
R5年度に益田道路（久城～高津）が新規事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和7年度末時点で、事業全体の進捗率は約25.9%、用地の進捗率は約84.7%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

早期開通を目指し、現在は用地買収および工事を推進している。

施設の構造や工法の変更等

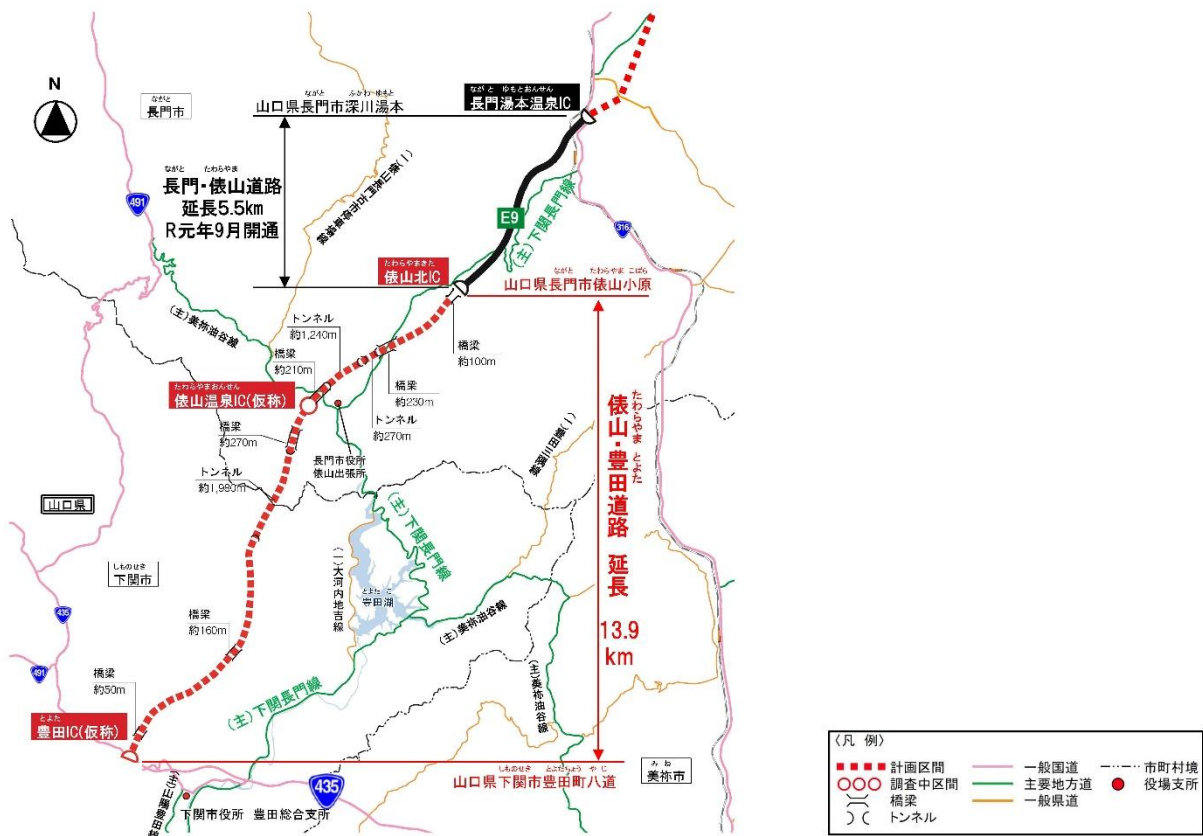
今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)
※B/Cの値は、山陰自動車道(浜田JCT～小月JCT)を対象とした場合、()書きの値は事業化区間にした場合の費用便益分析結果。

「事業再評価」

一般国道191号

ますだ たまがわ おおい はぎ
益田・田万川道路 大井・萩道路

一般国道491号

たわらやま とよ た
俵山・豊田道路

令和7年 12月

国土交通省 中国地方整備局

(1) 位置図

一般国道191号 益田・田万川道路 大井・萩道路

一般国道491号 俵山・豊田道路

- 一般国道191号は、山口県下関市から萩市、島根県益田市を経由し広島県広島市に至る延長約290kmの主要幹線道路で、一般国道191号 益田・田万川道路、大井・萩道路は島根県益田市戸田町から山口県萩市椿の区間に位置する延長7.1km、11.1kmの道路である。

- 一般国道491号は、山口県下関市を起点とし、長門市に至る延長約60kmの主要幹線道路で、一般国道491号 俵山・豊田道路は、山口県下関市豊田町八道から長門市俵山小原を結ぶ延長13.9kmの道路である。



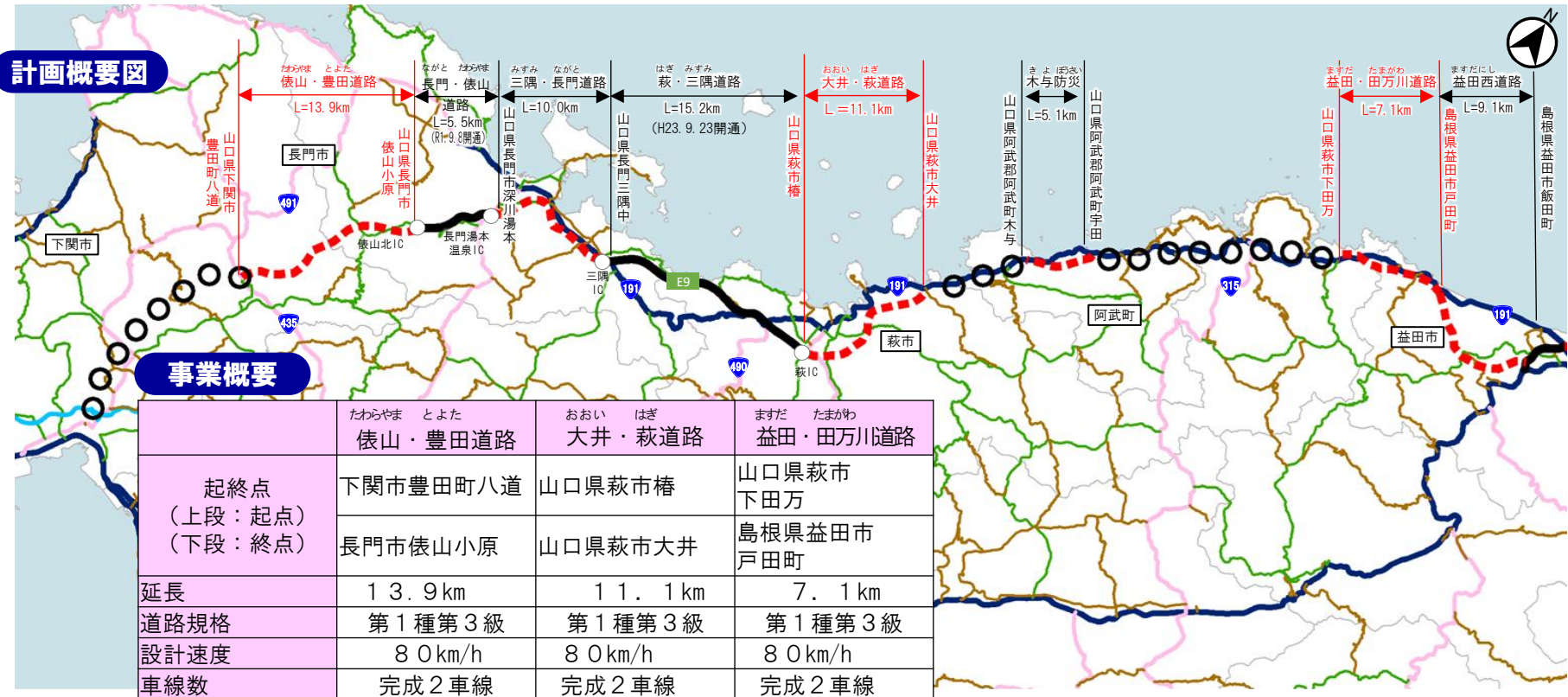
(R7.4現在の道路網)
※一部当面現道活用区間を含む

1. 事業概要

(2) 事業目的と計画概要

またたはがわ おおい はぎ
一般国道191号 益田・田万川道路 大井・萩道路
たわらやま とよた
一般国道491号 俵山・豊田道路

● 益田・田万川道路、大井・萩道路、俵山・豊田道路は、災害時に強い道路ネットワークの確保、安全性・走行性の向上により、救急医療活動の支援や物流効率化による地域産業の支援、周遊向上による地域振興の支援に寄与するものである。

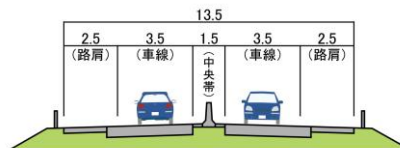


凡 例	
----	事業中
----	開通済区間
●●●●	調査中
----	一般国道（直轄）
----	一般国道（補助）
----	主要地方道
----	一般県道
----	高速道路

標準断面図

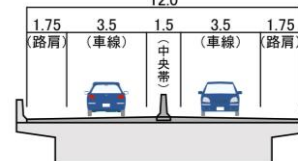
(単位：m)

土工部

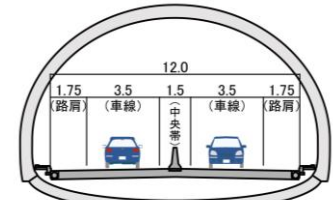


橋梁部

(橋長50m以上)



トンネル部



1. 事業概要

(3) 事業経緯と進捗状況

ますだ たまがわ おおい はぎ
 一般国道191号 益田・田万川道路 大井・萩道路
 たわらやま とよた
 一般国道491号 俵山・豊田道路

- 俵山・豊田道路は平成28年度に事業着手、益田・田万川道路、大井・萩道路は令和3年度に事業着手している。
- 現在、早期開通を目指して、用地買収、工事を推進している。

事業の経緯

区間	たわらやま とよた 俵山・豊田道路	おおい はぎ 大井・萩道路	ますだ たまがわ 益田・田万川道路
平成28年度	事業着手		
平成30年度	用地着手		
令和元年度	工事着手		
令和2年度	再評価	都市計画決定	
令和3年度		事業着手	事業着手
令和5年度		用地着手	用地着手

事業全体の進捗状況（令和7年度末見込み）

	たわらやま とよた 俵山・豊田道路	おおい はぎ 大井・萩道路	ますだ たまがわ 益田・田万川道路
用地	84.7%	4.5%	21.5%
工事	18.7%	0.1%	0.3%
全体	25.9%	3.4%	7.0%

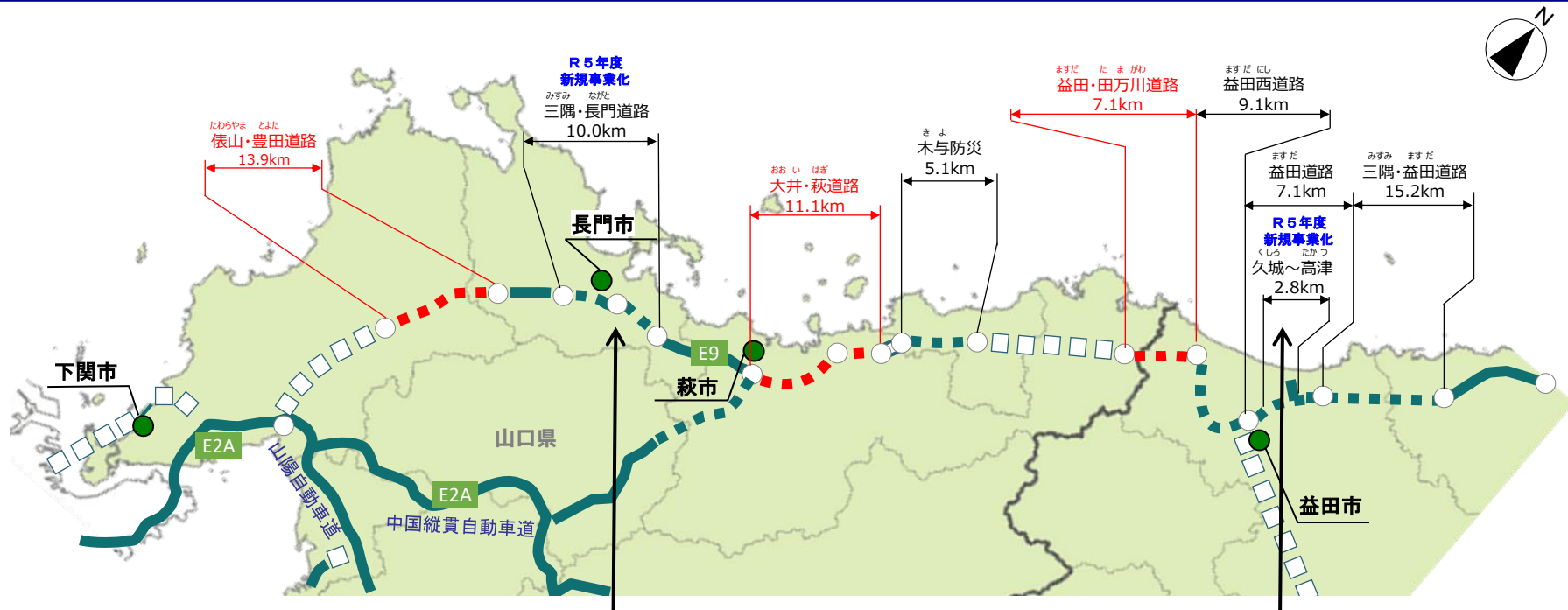
※事業費に対する割合



2. 前回評価時からの周辺環境の変化

ますだ たまがわ おおい はぎ
 一般国道191号 益田・田万川道路 大井・萩道路
 たわらやま とよた
 一般国道491号 俵山・豊田道路

●令和5年度に三隅・長門道路、益田道路(久城～高津)が新規事業化。



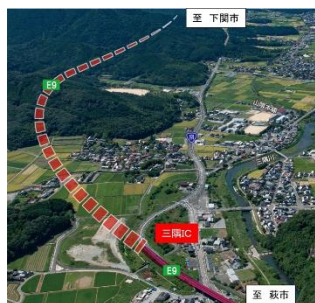
凡 例	
高規格道路	
■■■■■	今回評価路線
———	開通区間
.....	事業中路線
□□□□□	調査中区間

(R7.4現在の道路網)

※一部当面現道活用区間を含む

三隅・長門道路事業化

・三隅・長門道路は、山口県長門市深川湯本から長門市三隅中を結ぶ延長10kmの自動車専用道路で、令和5年度に事業着手。



(資料/国土交通省中国地方整備局HP)

益田道路(久城～高津)道路事業化

・益田道路(久城～高津)は、島根県益田市久城町から益田市高津を結ぶ延長2.8kmの自動車専用道路で、令和5年度に事業着手。



(資料/国土交通省中国地方整備局HP)

(1)現状の課題

課題①:信頼性の高い道路ネットワークの確保

整備効果①:通行止めによる迂回の解消

課題②:安全・安心の確保

整備効果②:急カーブや急勾配の回避による走行性・安全性の向上

(2)道路整備により期待される効果

①:救急医療活動の支援

整備効果①:救急搬送時間の短縮、安静搬送による患者負担の軽減

②:物流効率化により地域産業を支援

整備効果②:走行性向上による物流効率化

③:周辺地域の観光活性化支援

整備効果③:周遊性向上による観光活性化

3. 事業の必要性

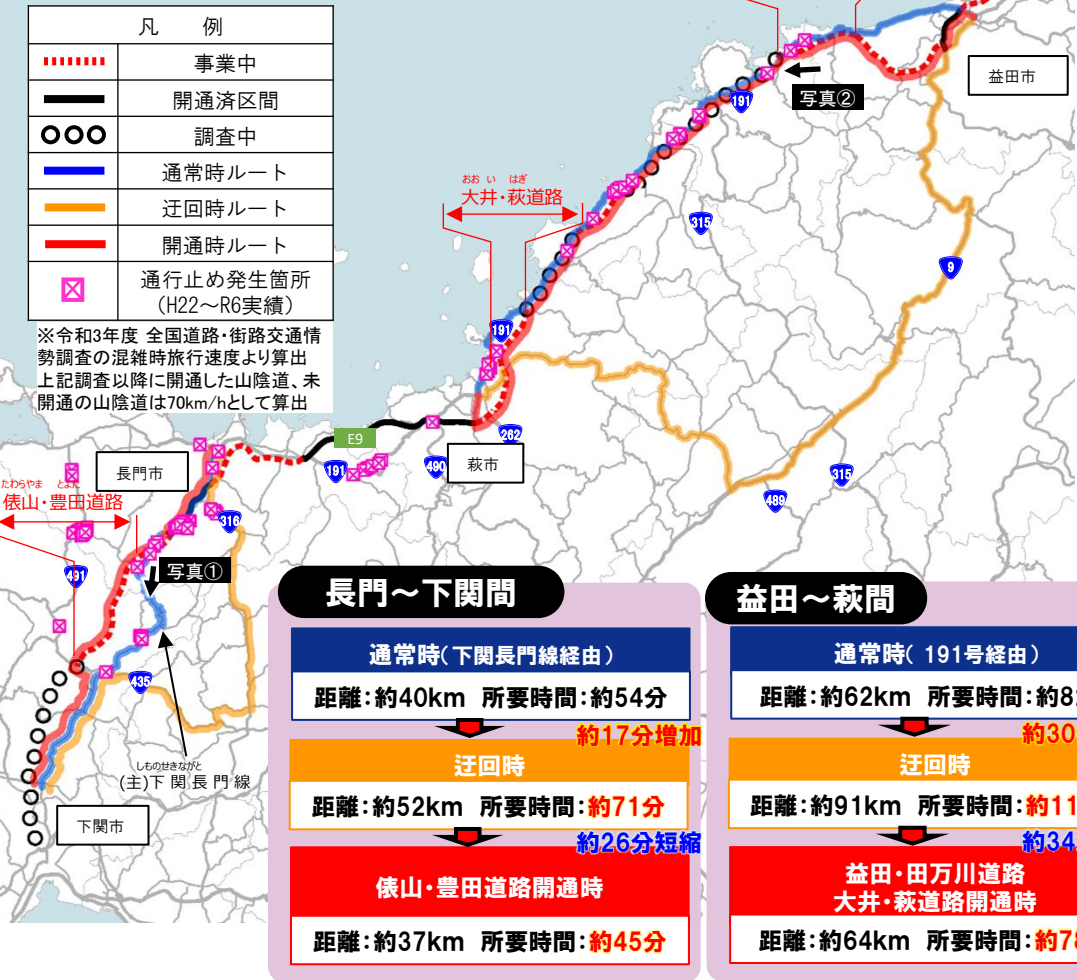
(1)現状の課題

ますだ たまがわ おおい はぎ
一般国道191号 益田・田万川道路 大井・萩道路
たわらやま とよた
一般国道491号 俵山・豊田道路

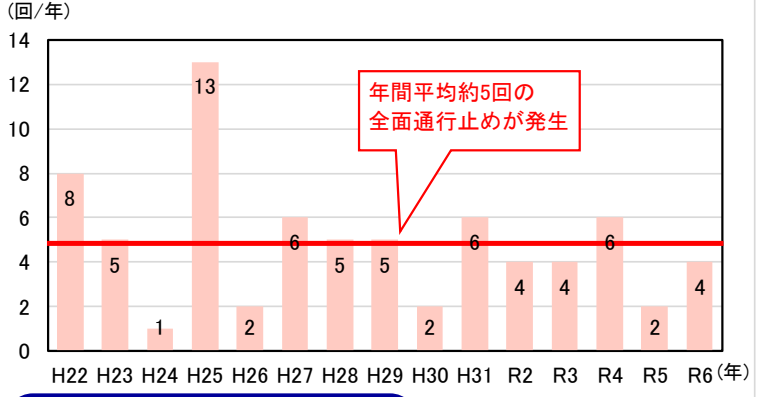
課題①：信頼性の高い道路ネットワークの確保（通行止めによる迂回の解消）

- 並行する一般国道191号や下関長門線では、事故や災害による全面通行止めが平均約5回/年発生している。
- 通行止め発生時には、大幅な迂回を強いられるなど生活や物流活動に大きな支障をきたしている。
- 山陰道の整備により、災害発生時の代替路が確保され、大幅な迂回の解消が期待される。

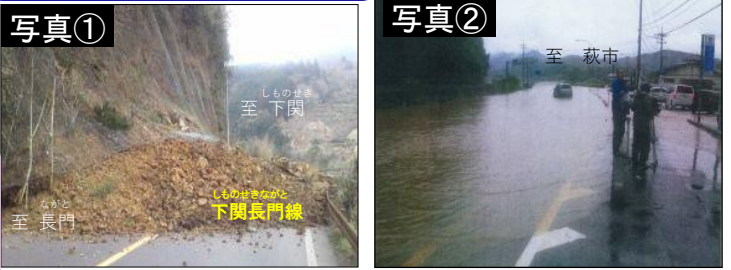
防災上の課題箇所と通行止め発生状況



全面通行止めの発生状況(益田～豊田間)



災害時の並行路線の状況



地域の声

- ・ 豊田湖周辺では道路が走りにくく、積雪や台風による通行規制により、配送の遅れが発生している。
 - ・ 俵山・豊田道路の整備により、代替路の確保、従業員の通勤時間短縮が期待される。
- 俵山地区の小売店
- (R5. 12ヒアリング調査)



3. 事業の必要性

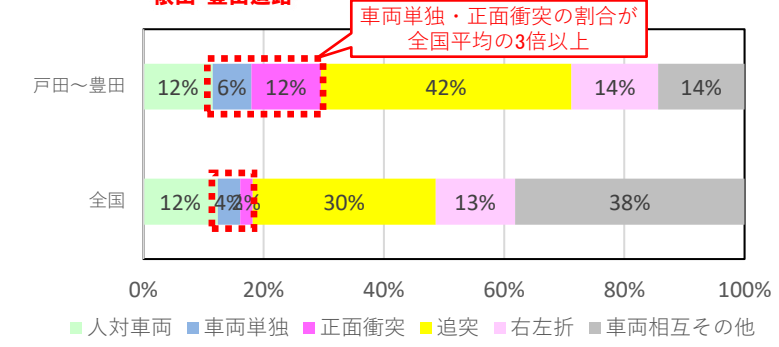
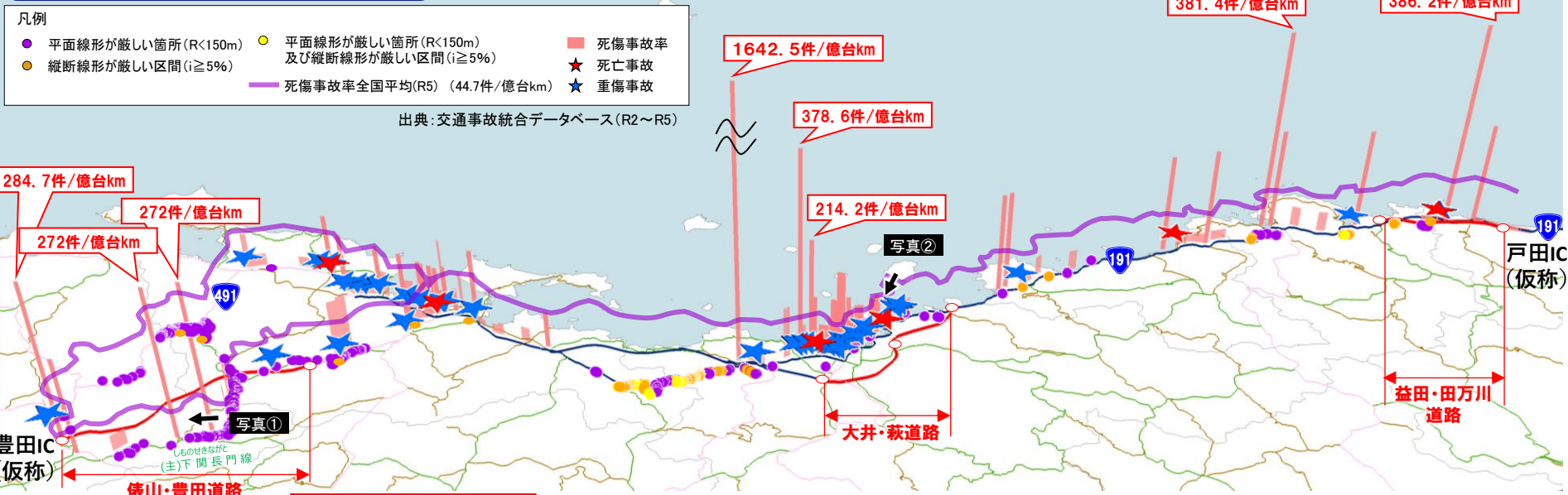
(1) 現状の課題

ますだ たまがわ おおい はぎ
一般国道191号 益田・田万川道路 大井・萩道路
たわらやま とよた
一般国道491号 俄山・豊田道路

課題②：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)

- 並行する一般国道191号や下関長門線等には急カーブ等の道路構造の課題のある区間が多く存在。
- 死傷事故率が全国平均(44.7件/億台キロ)以上の区間が多く存在するとともに、線形不良が要因となりやすい車両単独事故、正面衝突事故の割合が約2割を占める。

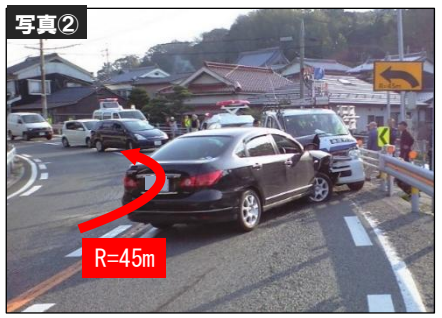
道路構造課題区間と事故発生状況



▼(主)下関長門線の平面線形不良箇所



▼国道191号の交通事故発生状況



出典：並行区間 交通事故総合データベース(R2～R5)
令和5年版交通統計(R2～R5)

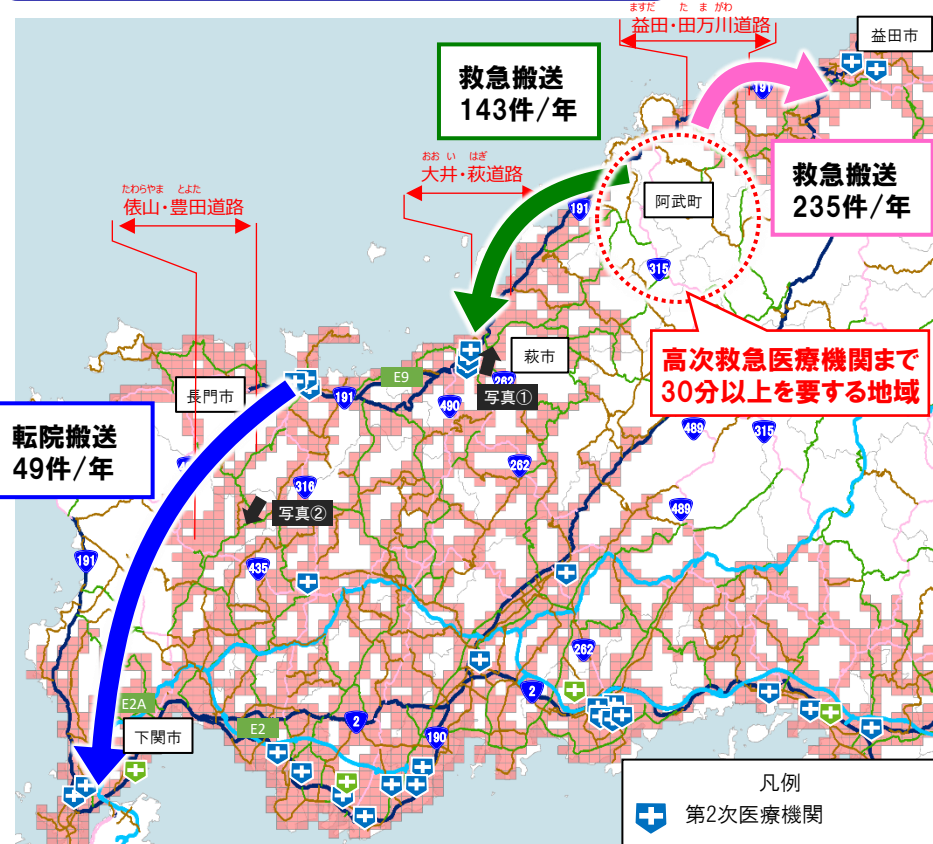
3. 事業の必要性

(2)道路整備により期待される効果

①:救急医療活動の支援(救急搬送時間の短縮、安静搬送による患者負担の軽減)

- 長門市から下関市への転院搬送では、下関長門線の線形が厳しいため、国道316号で遠回りせざるを得ない状況である。
- 萩市東部や阿武町の救急搬送では、萩市街、益田市の二次救急医療機関に依存しているため、30分以上を要する上、急カーブや幅員の狭い区間を走行するため、患者への負担が大きい。
- 山陰道の整備により、搬送時間が短縮するとともに走行性が向上し、患者への負担軽減が期待される。

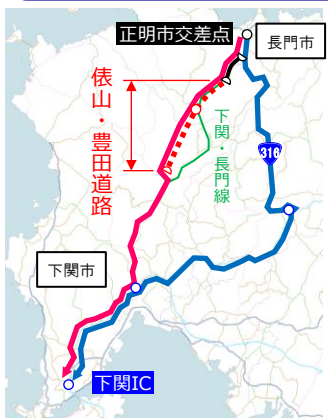
山陰道周辺における救急・転院搬送件数と時間圏域



※R3全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度を用いて算出。
基本調査区間以外の速度は30km/hを使用。
益田市の医療機関への救急搬送件数:須佐・田万川地区のR5実績
萩市の医療機関への救急搬送件数:阿武町のR5実績
山陽方面への医療機関への転院搬送件数:下関市・宇部市へのR5実績
搬送件数はドクターヘリを除く

凡例
+ 第2次医療機関
+ 第3次医療機関
第2、3次機関への所要時間
30分未満

依山・豊田道路による所要時間短縮



資料:令和3年度全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度
注1)依山・豊田道路は旅行速度70km/hを使用、
一般市道部は旅行速度30km/hを使用

▼国道191号の急カーブ箇所



▼(主)下関長門線の平面線形不良箇所



関係者の声

- ・現道区間の道路の起伏やカーブが多く、傷病者への負担が大きい。また、迂回路がないため、事故や災害が発生した際に往来が困難である。
 - ・山陰道の開通により走行性が良くなることで、車両運行における安全性が保たれるほか、搬送時間の短縮による傷病者の負担軽減も期待される。
- (R6.12 萩市消防本部警防課 ヒアリング結果)



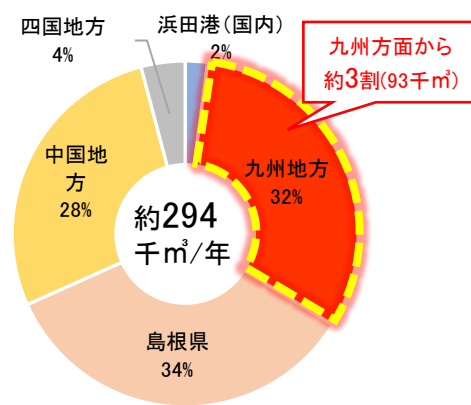
3. 事業の必要性

(2)道路整備により期待される効果〔益田・田万川道路、大井・萩道路〕

②:物流効率化により地域産業を支援(走行性向上による物流効率化)

- 島根県唯一の国際港である浜田港の合板生産拠点で使用する木材は、約3割程度が九州地方からの陸送に委ねられている。
- 並行する国道191号には線形不良箇所や狭小トンネルが存在し、走行性が悪く、輸送効率に課題がある。
- 山陰道の整備により、課題箇所を回避でき、走行性の向上、ドライバーの負担軽減、所要時間短縮が期待される。

合板製造事業者の原木仕入れ先(国内)



(資料: R5年度実績 合板製造事業者 (島根県西部)より)

関係者の声

- ・冬期は降雪や海風の影響があるため、カーブや勾配のきつい現道での輸送の課題がある。
- ・重量物である原木を輸送するには速度が出しづらく燃費も悪い。
- ・国道191号は代替路が無いため迂回できず、渋滞に巻き込まれることがある。
- ・山陰道が開通すれば、現道の課題箇所を回避できるため、早期開通を望む。

(R6.12 合板製造事業者(島根県西部)ヒアリング結果)



九州からの原木輸送の流れ

小月IC～浜田港の所要時間の短縮効果



資料: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査の昼間12時間平均旅行速度
注1) 山陰道未開通区間は旅行速度70km/hを使用、一般市道部は旅行速度30km/hを使用

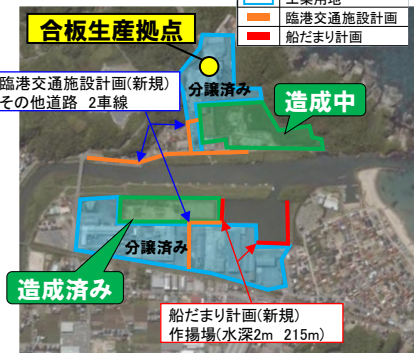


ますだ たまがわ おおい はぎ
一般国道191号 益田・田万川道路 大井・萩道路
たわらやま とよた
一般国道491号 俵山・豊田道路



浜田港(鰐石地区)の概要

- ・H23.4日本海拠点港湾(原木)に選定。
- ・現在、原木調達の大量化を目的として、3.8haを追加造成中。
- ・H29.11改訂の浜田港港湾計画では、地区内道路の拡幅が計画されており、更なる企業活動の効率化が期待。



資料: 浜田港港湾計画改定内容(案) R6.12 合板製造事業者 ヒアリング結果

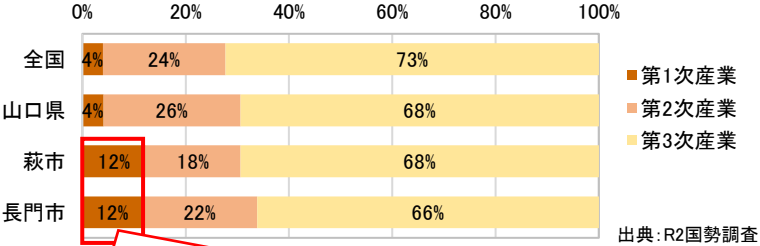
3. 事業の必要性

(2)道路整備により期待される効果

②:物流効率化により地域産業を支援(走行性向上による物流効率化)

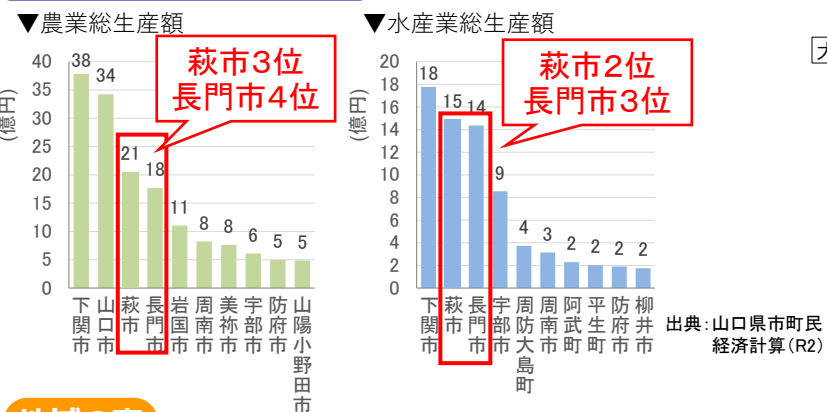
- 萩市・長門市は1次産業の割合が高く、農業総生産が県内上位で1次産業が地域経済を支えている。
- 萩市の農産品は九州・広島方面へ、萩市・長門市の水産品は首都圏(浜田港を經由)、九州方面へ出荷されている。
- 山陰道の整備により、安全で走行性の高い道路ネットワークを確保し、安定的な物流の支援を行う。

山陰道沿線の就業者数の産業別構成比



萩市・長門市は第1次産業の割合が高い

山口県内市町村別総生産



地域の声

- ・水産品は鮮度が重要であるが、国道191号は迂回路がないため、通行止め時には配送時間が大幅に延びることが課題となっている。(R6.12 萩市農林水産部水産課 ヒアリング結果)
- ・大井・萩道路が開通すれば、輸送の効率化や交通事故の危険性が高い区間の回避による安全な輸送が可能となる。(R6.12 萩農林水産事務所 ヒアリング結果)

ますだ たまがわ おおい はぎ
一般国道191号 益田・田万川道路 大井・萩道路
たわらやま とよた
一般国道491号 俵山・豊田道路

益田市～萩市周辺地域の農水産品の出荷の流れ



資料: R5.12漁業協同組合長門統括支店ヒアリング
R6.12萩市水産課、萩農林事務所ヒアリング

3. 事業の必要性

(2)道路整備により期待される効果

まずだ たまがわ おおい はぎ
一般国道191号 益田・田万川道路 大井・萩道路
たわらやま とよた
一般国道491号 俵山・豊田道路

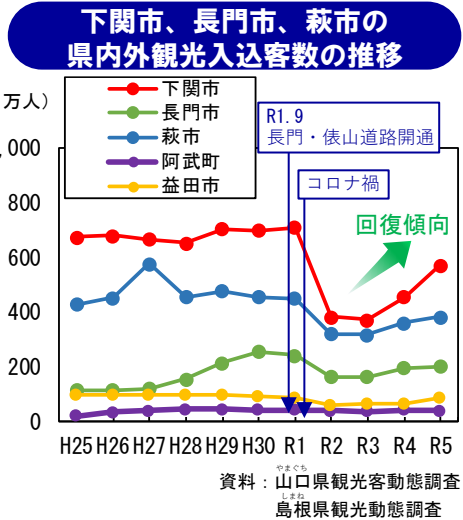
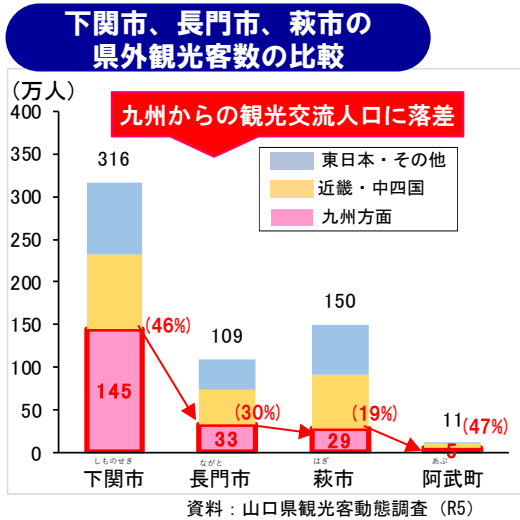
③:周辺地域の観光活性化支援(周遊性向上による観光活性化)

- 長門市や萩市の周辺には、年間入込客数10万人以上の観光地が複数有るが、高速道路ネットワークが繋がっていない
- 長門市や萩市における九州からの観光客割合が小さい。
- 俵山・豊田道路の整備により、俵山温泉(長門市)や松下村塾(萩市)等の主要観光施設への広域観光ネットワークが形成され、九州方面から長門市や萩市の周辺への観光交流人口の拡大が期待される。



萩市・長門市の主要観光地

- 九州・山口を中心に8県11市の23の資産が世界文化遺産に登録
 - 萩エリアは萩反射炉、松下村塾など5資産で構成 (H27. 7)
- ▼萩反射炉(萩市)
- ▼松下村塾(萩市)
- ▼俵山温泉(長門市)



俵山温泉の再開発

- 俵山温泉エリアプラットフォームを設立し、官民一体となって俵山温泉再開発を行っている。
- また、地元の声を聴き協議を重ね、古くから残る湯治文化や風情ある街並みを生かしつつ温泉街を構築していく予定。

出典: 山口県観光サイト

関係者の声

- ・福岡と長門を結ぶ路線として運行している高速バスおとすれ号は、山口県北部の地域活性化の一助になると考え運行を開始している。2025年は利用者増を図るため、萩市まで延伸した試行運転を行っている。
- ・山陰道が開通すれば、時間短縮や走行性の向上により、現状より利便性の高い運行ルートの検討が可能となる他、通行止め発生時の迂回路としての利用も期待できる。(R7.9 防長交通株式会社 ヒアリング結果)

4. コスト増加の要因

●俵山・豊田道路 総事業費（増額後）：1, 1 1 0 億円 今回増額：4 8 0 億円（約7 6 %増）

■事業箇所の概要

起 終 点 ： 山口県下関市豊田町八道～山口県長門市俵山小原
延 長 ： 13.9km
全体事業費： **630億円⇒1,110億円**

■コスト増加の内訳

項 目	増 額 費 用
（１）切土法面勾配の見直し	5 2 億円
（２）土質改良の追加	4 4 億円
（３）地下水対策（基盤排水層）の追加	4 3 億円
（４）構造物周辺の盛土材の見直し	5 3 億円
（５）地すべり対策の追加	1 3 億円
（６）橋梁基礎形式の見直し	1 0 億円
（７）トンネル支保パターン見直し＋補助工法追加	1 1 7 億円
（８）物価上昇による増額	1 4 8 億円
合 計	4 8 0 億円

4. コスト増加の要因

(1)切土法面勾配の見直し

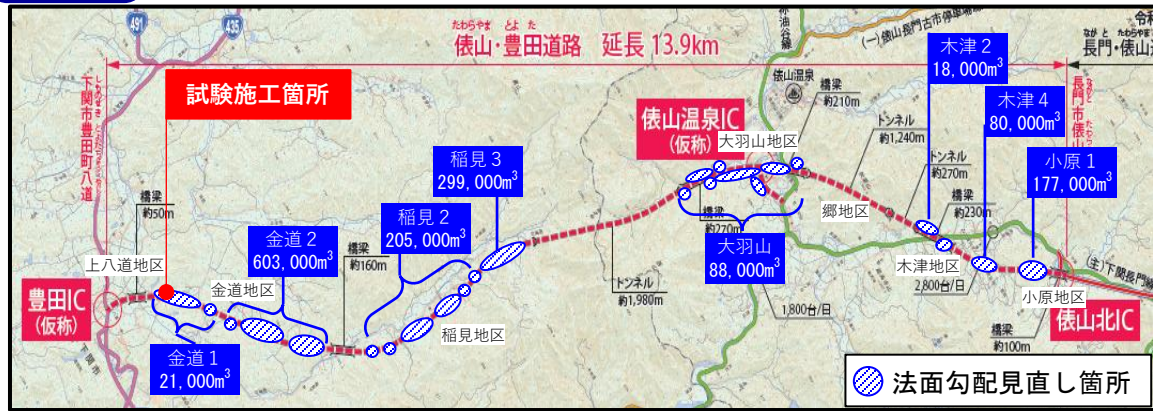
約 52 億円の増額

- 俵山・豊田道路周辺に広く分布する関門層群は深部まで風化しており、掘削による応力解放とスレーキングの影響を特に受けやすく、切土法面の標準勾配(1:1.2)では安定しないことが判明。
- 風化した関門層群が分布する切土箇所全てにおいて、法面勾配の見直しが必要となった。

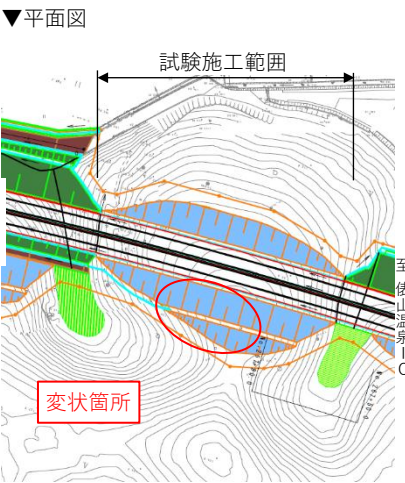
事業費内訳

【切土工の内訳】			
当初計画			
・掘削工	約 120万m3	→ 約12億円	合計 44億円
・法面工	約 10万m2	→ 約 5億円	
・残土処理工	約 17万m3	→ 約27億円	
変更計画			
・掘削工	約 150万m3	→ 約15億円	合計 96億円 増額 52億円
・法面工	約 12万m2	→ 約 6億円	
・残土処理工	約 47万m3	→ 約75億円	

位置図

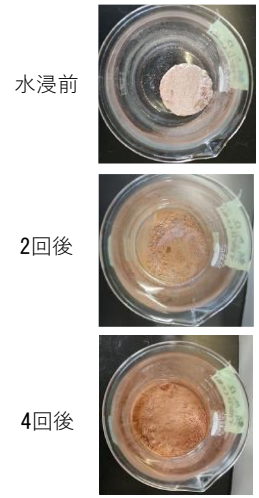


試験施工箇所の変状



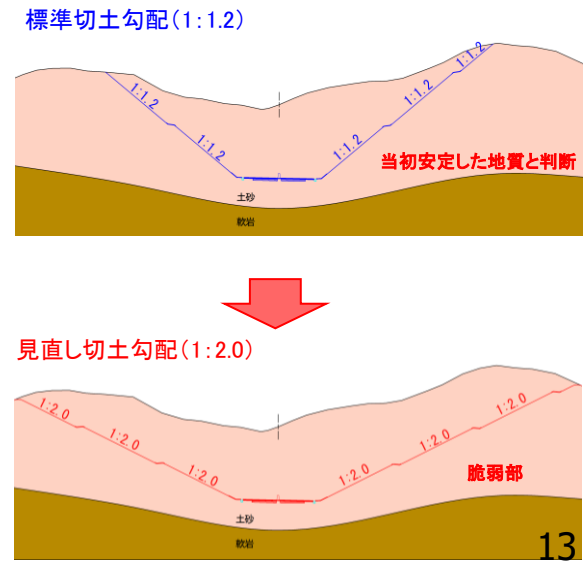
【関門層群】
本区間周辺の関門層群は、概ね火山岩質あるいは、凝灰岩質のもので構成され深部まで風化しており、切土による応力解放を受けると、その後スレーキングの進行とともに徐々に強度低下を起こす特性を有している。

▼スレーキング試験結果



水の影響を繰り返し受け、強度が著しく低下

断面図



4. コスト増加の要因

(2) 土質改良の追加

約 4 4 億円の増額

- 俵山工区において、盛土に使用する掘削土の含水比が高く盛土の安定性を確保するため、土質改良が必要となることが判明。
- また、現地採取土によるCBR試験を実施した結果、路床として適さない脆弱な土質であることが判明したため、路床部においても土質改良が必要となることが判明。

事業費内訳

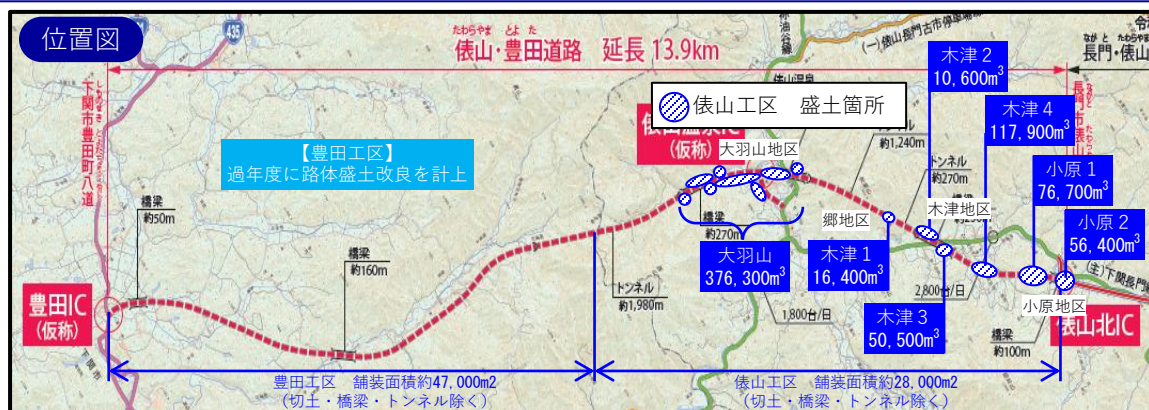
【土質改良の追加】

路体盛土（俵山工区）

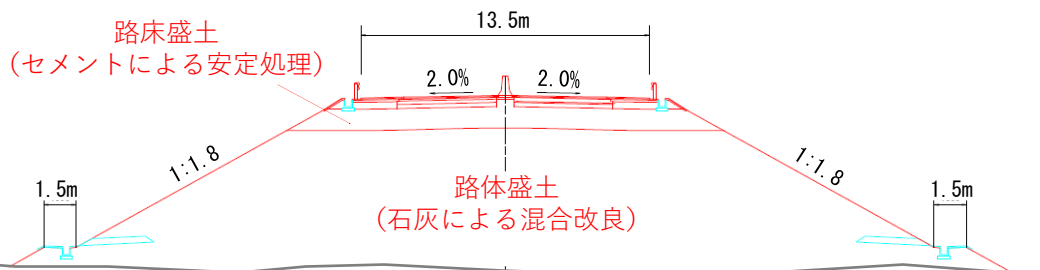
・土質改良（石灰） 約70万m³ → 約35億円

路床盛土（俵山工区 + 豊田工区）

・土質改良（セメント） 約 8万m² → 約 9億円
増額 44億円



横断面



▼攪拌機による石灰の混合改良



▼セメント安定処理（イメージ）



土質改良の必要性

▼無対策の状況（切土区間）



土質試験結果より

- ・含水比が高い粘性土であり締固め密度が確保出来ない。
- ・転圧による不陸の発生により施工困難となる。
- ・CBRが非常に低く、標準的な舗装構成では舗装に変状が生じる。

▼改良後の路体盛土状況【木津2地区】



【CBR】

舗装の支持層となる路床土の支持力を評価するための指標。舗装設計においては、CBR 12%を使用して、舗装の厚みなどを決定。

※俵山・豊田道路 CBR 試験結果 ⇒ 2%以下

(3)地下水対策(基盤排水層)の追加

約43億円の増額

- 俵山・豊田道路の盛土箇所は水田や休耕田が多く、地下水が地表面付近に有り、表土の剥ぎ取りにより湧水が露出する箇所が点在する状況であった。
- 当初計画においては、盛土内への滞水防止を目的に基盤排水層の法尻部への施工及び盛土材に改良土(石灰混合)を利用する計画としていたが、現地での改良土締固めの試験施工において、締固め密度の確保が出来ない事が判明。
- そのため、基盤排水層を盛土下部全面に施工する必要が生じた。

事業費内訳

【地下水対策の内訳】

当初計画

- ・基盤排水層（法尻のみ） 約 9.0万m2 → 約17億円
- ・残土処理工 約 4.5万m3 → 約 7億円

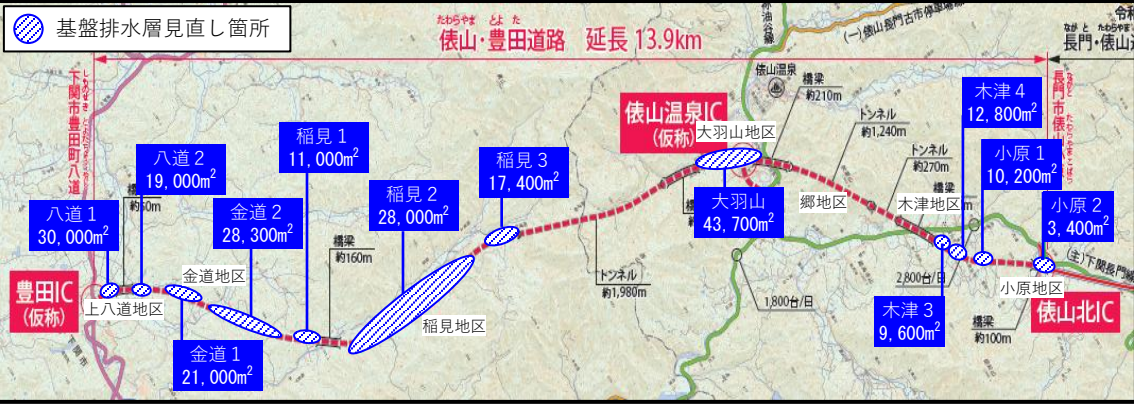
合計 約24億円

変更計画

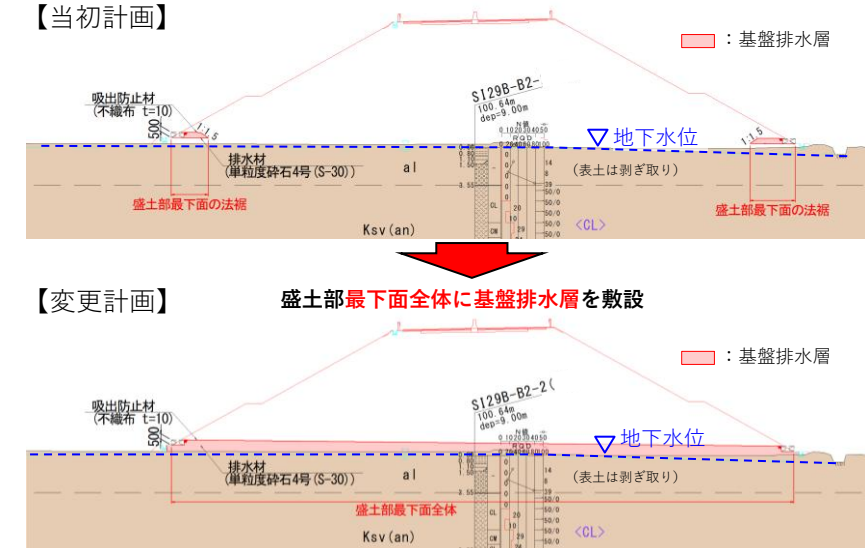
- ・基盤排水層（全面施工） 約23.5万m2 → 約44億円
- ・地下排水（有孔管） 約23.5万m2 → 約 5億円
- ・残土処理工 約11.8万m3 → 約18億円

合計 約67億円
増額43億円

位置図



横断面図



基盤排水層（全面）の必要性



▼締固め試験の結果

項目	数値	判定
基準値	1.300g/cm3以上	-
現場締固め試験	1.240g/cm3	×

下面から地下水の影響を受け
締固め密度の確保が出来ない
⇒ 地下水と盛土の分離が必要



4. コスト増加の要因

(4) 構造物周辺の盛土材の見直し

約 5.3 億円の増額

- 当初、切土工事で発生する土砂を補強土壁等の背面盛土材に使用する予定であったが、工事着手し、発生土により土質試験を実施した結果、スレーキングにより細粒分が増加し強度低下が生じる事が判明した。
- このため、補強土壁の背面及びボックス等の構造物側面は購入土を使用する必要が生じた。

事業費内訳

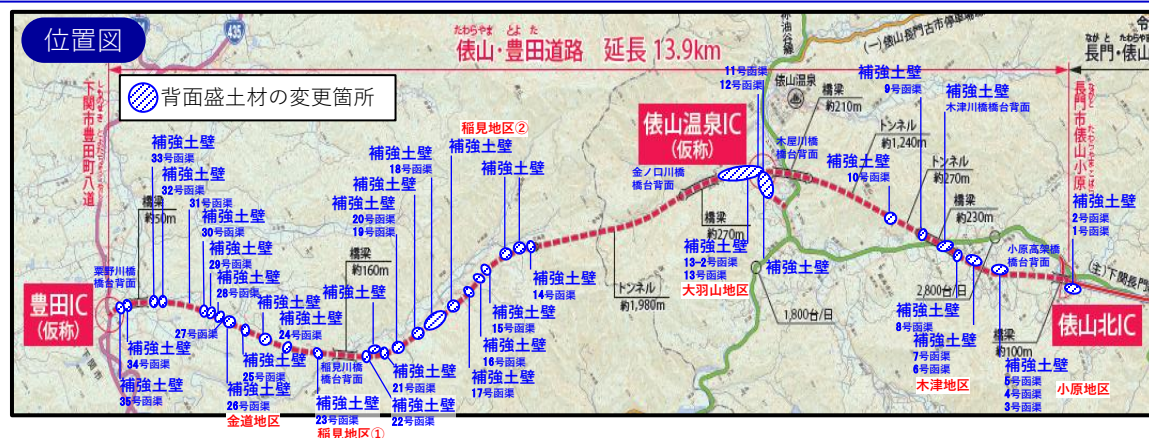
【盛土材の見直し内訳】

当初計画

・流用土（改良） 約22万m³ → 約 2億円 合計2億円

変更計画

・購入土 約22万m³ → 約 20億円
 ・残土運搬・処理 約22万m³ → 約 35億円 合計55億円
 増額53億円

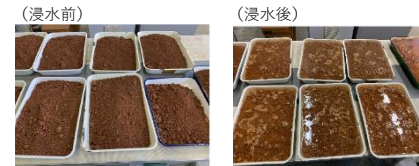


切土土砂の構造物周辺への流用

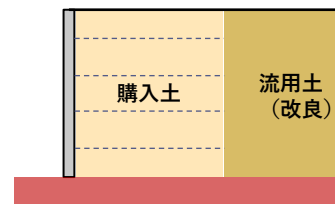
▼切土による発生土【金道地区】



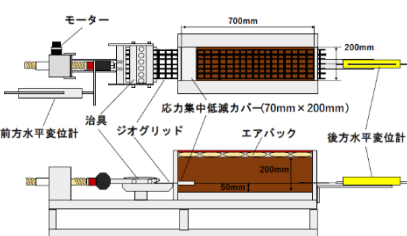
▼発生土のスレーキング試験



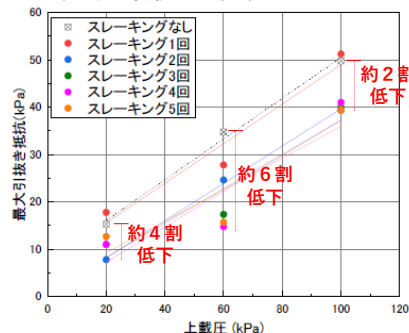
▼補強土壁の対策



▼スレーキング影響試験（引き抜き試験）



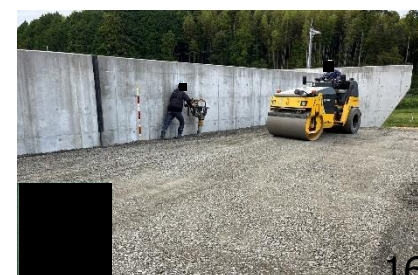
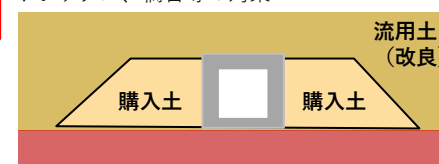
▼引き抜き抵抗力の低下



スレーキングによる細粒分の増加等により引き抜き抵抗力が低下

構造物周辺の盛土材に
使えない

▼ボックス、橋台等の対策



4. コスト増加の要因

(5) 地すべり対策工の追加

約 13 億円の増額

- 過年度に確認された金ノ口の地すべりブロックを踏まえ、周辺の類似地形をレーザー測量による地形判読を実施した結果、大羽山地区から稲見地区にかけて、5箇所の地すべりブロックがあることが判明。
- 確認された地すべりブロックに対して、追加ボーリングや動態観測などの詳細調査を行い有識者を交えて対策方針を決定。
- 大羽山地区においては対策工及び動態観測、金ノ口地区及び稲見地区においては動態観測を実施する方針。

事業費内訳

【地すべり対策工の内訳】

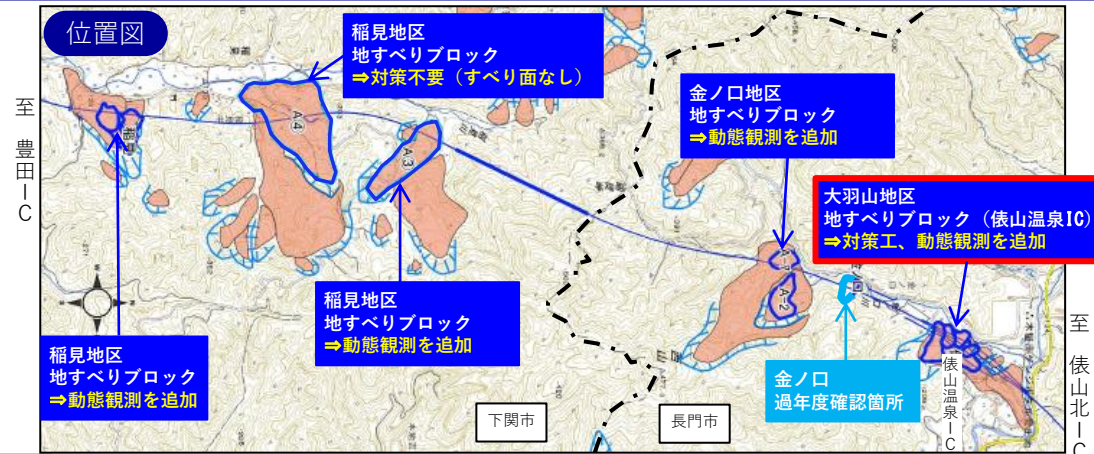
動態観測

- ・大羽山地区：5測線 → 約 2.5億円
- ・金ノ口地区：4測線 → 約 2.0億円
- ・稲見地区：3測線 → 約 1.5億円

対策工

- ・大羽山地区：くさび形鋼管杭28本 → 約 4.5億円
- ・仮設工（足場等設置） → 約 2.5億円

増額約13.0億円

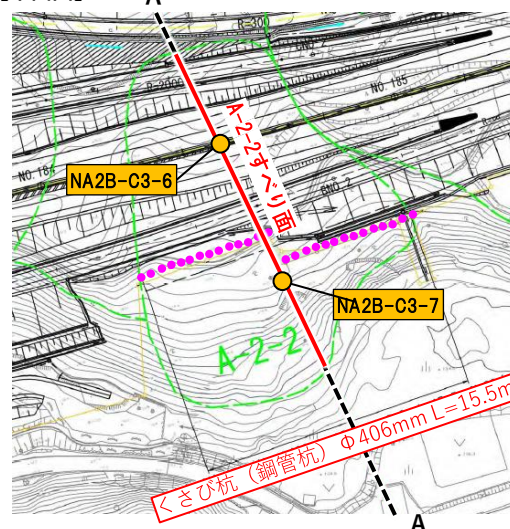


地すべり対策検討委員会

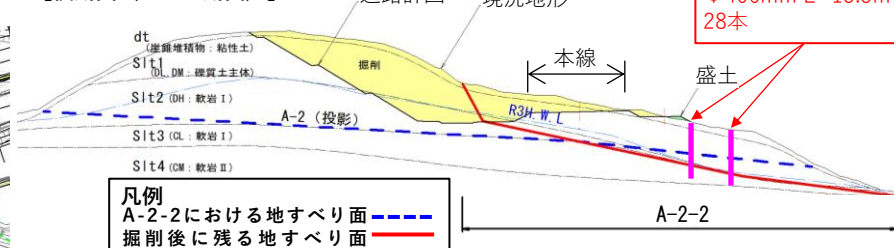
- ・第1回：令和5年9月26日
- ・第2回：令和6年2月8日

大羽山地区の地すべり対策

【平面図】



【横断面（A-A断面）】



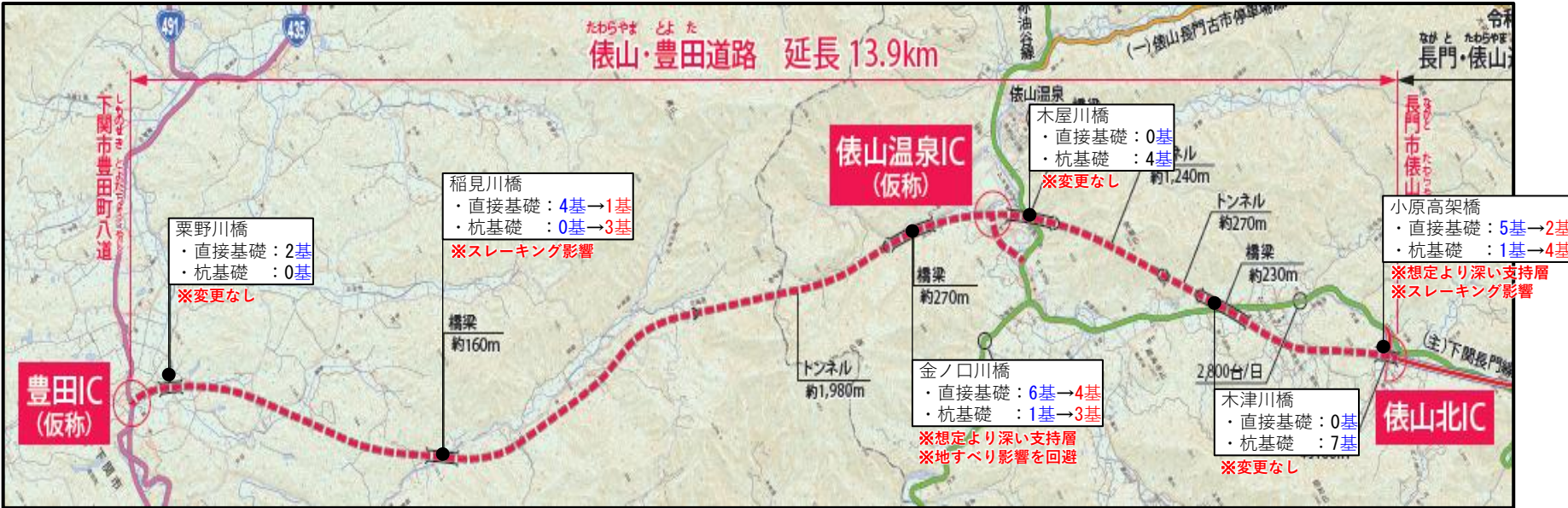
凡例
A-2-2における地すべり面 ---
掘削後に残る地すべり面 ---



(6)地質条件の変更による橋梁基礎形式の見直し

約10億円の増額

- 当初、地質調査結果から支持層を推定し、基礎形式を設定していた。
- 橋梁詳細設計のために下部工位置で地質調査を実施した結果、基礎構造の変更(直接基礎⇒杭基礎)が生じ、事業費の増額が必要となった。



橋梁名	基礎工費用※			備考
	当初	変更	増減	
小原高架橋	約1億円	約6億円	+5億円	(当初) 直接基礎 5 基、杭基礎 1 基 (変更) 直接基礎 2 基、杭基礎 4 基
金ノ口川橋	約1億円	約4億円	+3億円	(当初) 直接基礎 6 基、杭基礎 1 基 (変更) 直接基礎 4 基、杭基礎 3 基
稲見川橋	—	約2億円	+2億円	(当初) 直接基礎 4 基、杭基礎 0 基 (変更) 直接基礎 1 基、杭基礎 3 基
合計	約2億円	約12億円	+10億円	

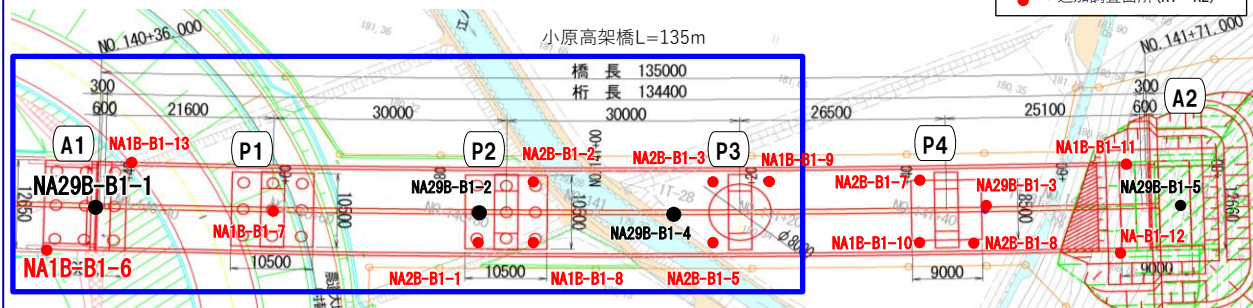
※フーチングより下の費用を計上。直接基礎は含まない。

4. コスト増加の要因

(6) 地質条件の変更による橋梁基礎形式の見直し(小原高架橋)

- 当初、地質調査結果から支持層を推定し、基礎形式を設定していた。
- 橋梁詳細設計のために下部工位置で地質調査を実施した結果、A1、P1付近で支持地盤が当初想定より深いことが判明し、杭基礎へ変更する必要が生じた。
- また、P2、P3橋脚においては、支持層がスレーキングしやすい層であることが判明し、支持層をより深い層で設定する必要が生じた。

橋梁一般図(小原高架橋)



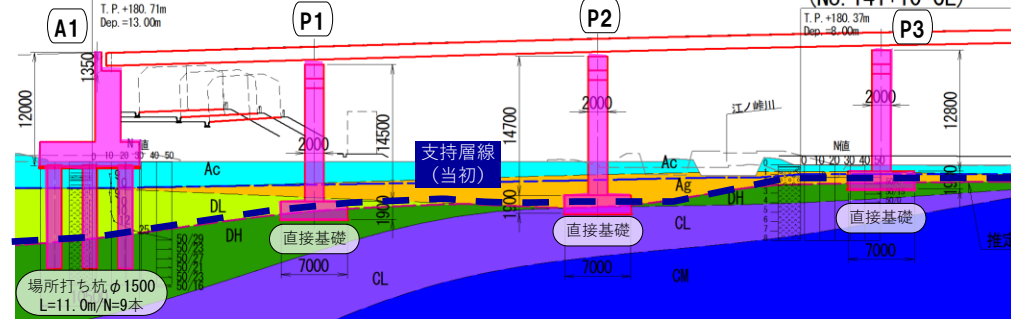
縦断面図

当初計画

NA29B-B1-1
(No. 140+35 CL)
T.P. +180.71m
Dep. =13.00mNA29B-B1-4
(No. 141+10 CL)
T.P. +180.37m
Dep. =8.00m

(凡 例)

地層名	岩盤区分	記号
崖壁堆積物	---	Dt
沖積層	粘性土層	Ac
	硬質土層	Ag
	強風化凝灰岩	DL (土砂)
	風化凝灰岩	DM-L (土砂)
関門層群	DM-h (軟岩1)	DM-h
	DH (軟岩2)	DH
	CL (軟岩3)	CL
	凝灰岩	CM (軟岩4)
	CH (中硬岩)	CH



【基礎工の内訳(小原高架橋)】

■当初計画(杭長:11.0m)

場所打ち杭 9本 → 0.8億円
合計0.8億円

■変更計画(杭長:8.0~17.5m)

場所打ち杭 27本 → 3.2億円
大口径深礎杭 1本 → 2.7億円
合計5.9億円
増額5.1億円

NA1B-B1-6

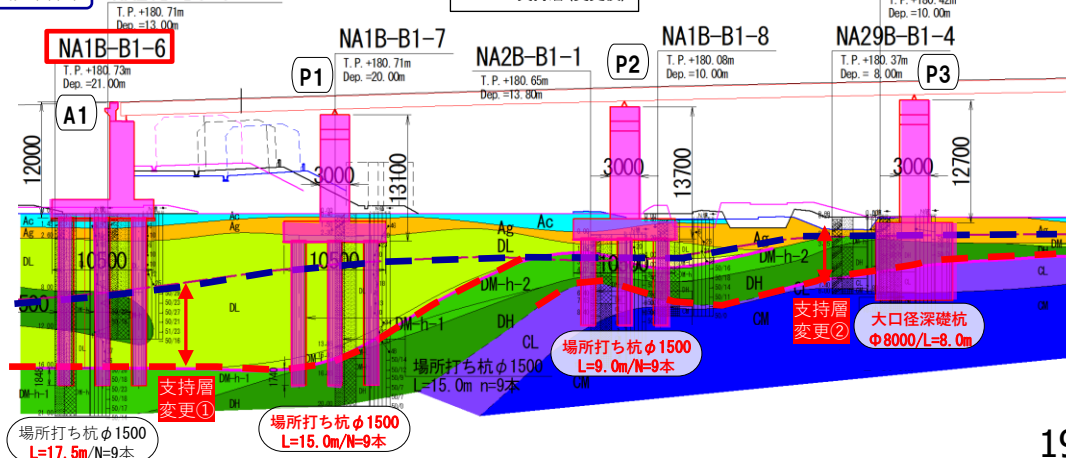
NA2B-B1-5

変更計画

NA29B-B1-1

--- : 支持層(当初)
- - - : 支持層(変更後)

NA2B-B1-5



N値

N値

支持層(当初)

支持層(変更)

支持層(当初)

支持層(変更)

▼スレーキング試験(風化凝灰岩)



自然状態 浸水24時間後
粘着力(C) 250KN/m2 → 0KN/m2
(スレーキング区分:1)

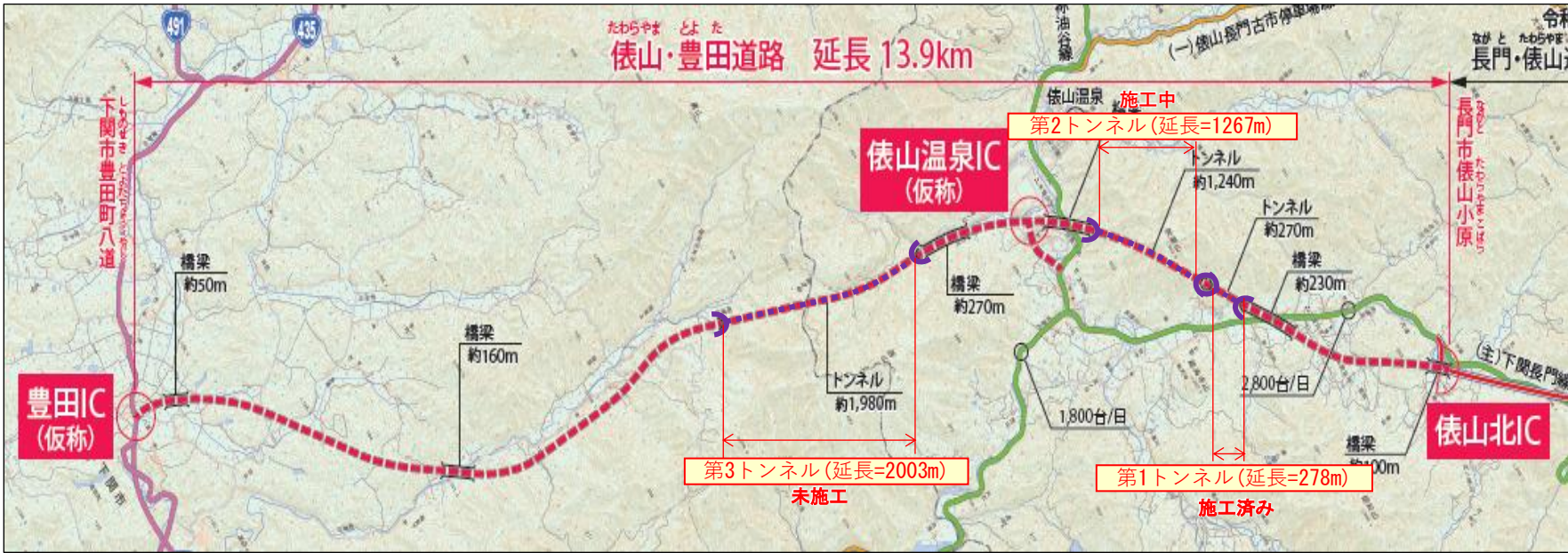
層厚 4m程度
層厚 5m以上

4. コスト増加の要因

(7)トンネル支保パターンの変更、補助工法の追加

約117億円の増額

- 事前調査で想定していたよりも地山状況が柔らかく、支保工パターンの変更が生じた。
- また、切羽の崩落も発生しており、安全に掘削するために鏡吹付及び補助工法の追加が必要となった。
- 未掘削区間は、これまでの掘削実績を踏まえ支保工パターンの見直し及び補助工法の追加等を見込んでいる。



トンネル名 (延長)	施工状況	変更・追加内容			備考
		支保パターン 変更	補助工法 追加	増額計	
第1トンネル (278m)	施工済み	約2億円	約1億円	約3億円	
第2トンネル (1,267m)	施工中	約20億円	約19億円	約39億円	
第3トンネル (2,003m)	未施工	約31億円	約44億円	約75億円	第2トンネルの施工実績を踏まえた見込み
合計	—	約53億円	約64億円	約117億円	

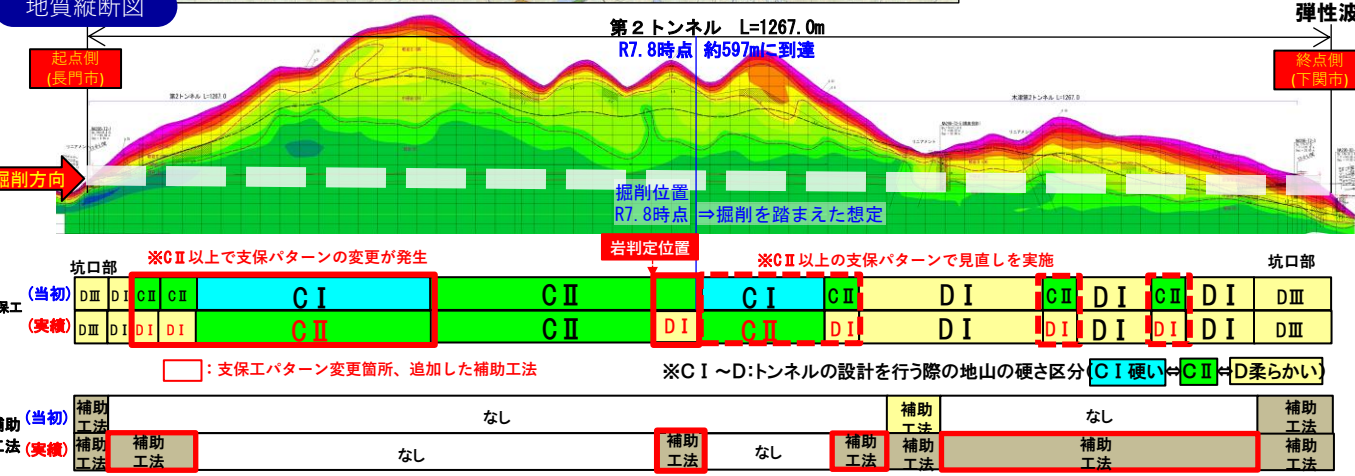
(7)トンネル支保パターンの変更、補助工法の追加(第2トンネル)

- 第2トンネル工事に着手し掘削を進めた結果、事前調査で想定していたよりも地山状況が柔らかく、支保工パターンの変更が生じた。
- また、切羽の崩落も発生しており、安全に掘削するために鏡吹付及び補助工法の追加が必要となった。
- 未掘削区間は、これまでの掘削実績を踏まえ支保工パターンの見直し及び補助工法の追加等を見込んでいる。



事業費内訳

【トンネル工の内訳】 約38.8億円増加	
■当初計画	
D III	約 107m → 7.5億円
D I	約 309m → 15.5億円
C II	約 416m → 15.4億円
C I	約 354m → 6.7億円
補助工法	約 167m → 6.7億円
合計51.8億円	
■変更計画	
D III	約 107m → 8.0億円
D I	約 599m → 32.9億円
C II	約 561m → 23.7億円
補助工法	約 650m → 26.0億円
合計90.6億円 増額38.8億円	

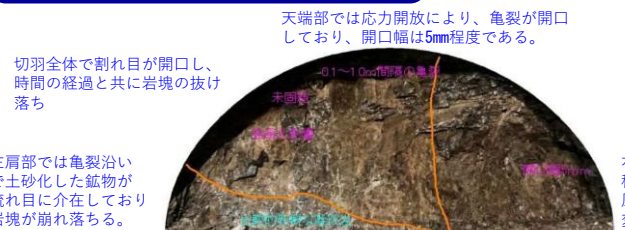


補助工法の追加



鏡吹付の追加実施

※D I 区間に補助工法を追加。



詳細設計: C II ⇒ 掘削実績: D I

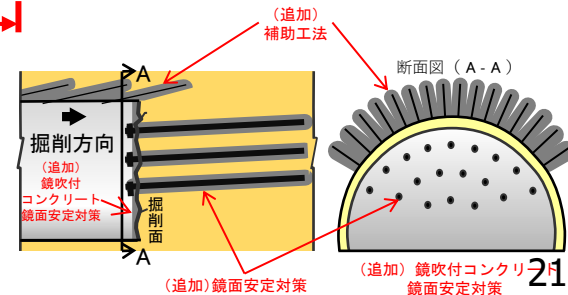
発注者及び受注者による、総合評価による岩判定を実施。

評価項目: 圧縮強度、風化変質、割目間隔、割目状態、走行傾斜

総合評価点: 31.3点 (D評価)

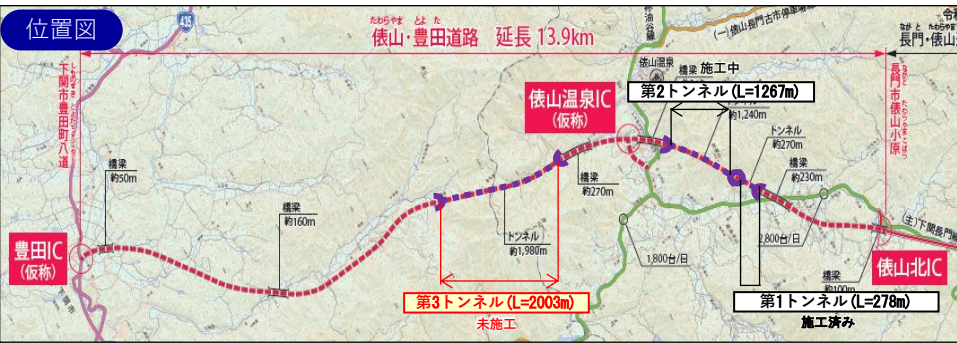
総合評価点による岩区分

評点	65以上	70~55	60~45	40以下
岩区分	B	C I	C II	D

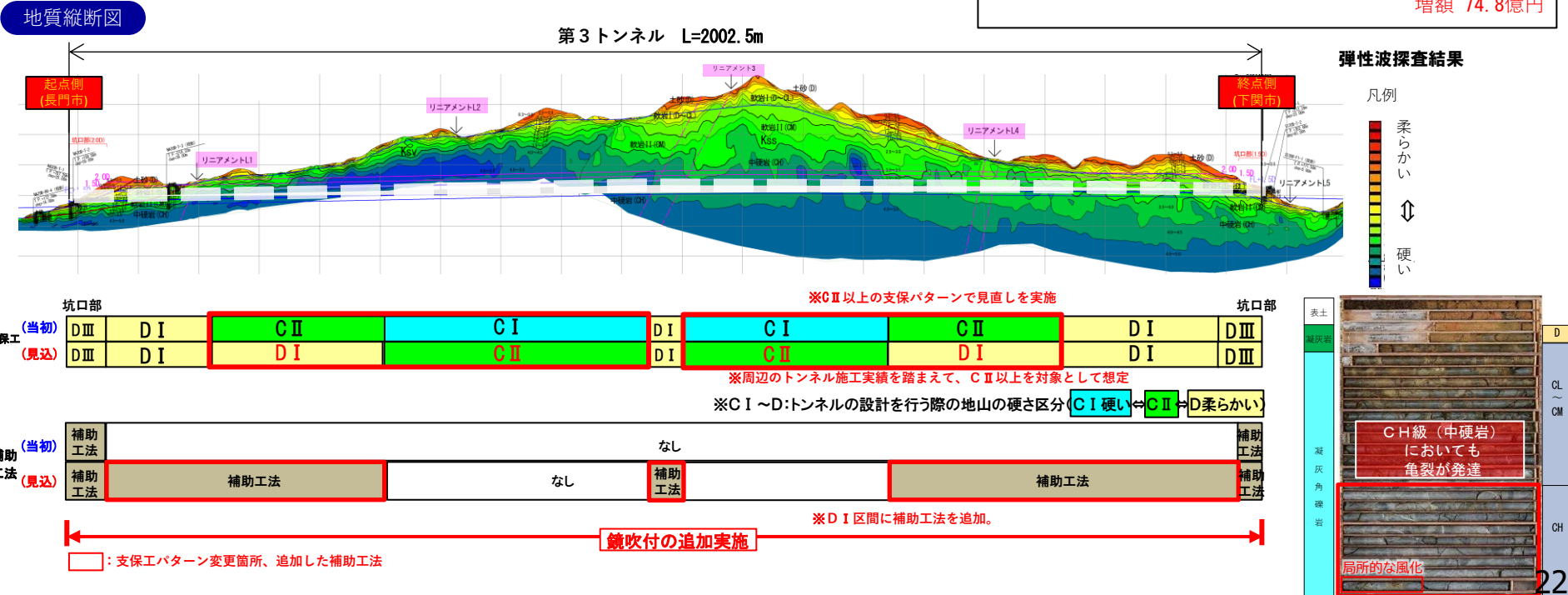


(7)トンネル支保パターンの変更、補助工法の追加(第3トンネル)

- 第3トンネルは未施工であるが、隣接する第2トンネルの地山と同様に関門層群の凝灰岩から形成されており、中硬岩においても亀裂が多く局所的な風化が確認出来ることから、第2トンネルの施工実績を参考に支保パターンの見直し及び補助工法の追加を見込んでいる。
- 支保パターンはC II 以上を見直し対象とし、補助工法は全区間に鏡吹付及びD I 区間に補助工法を追加。



事業費内訳	
【トンネル工の内訳】	
■当初計画	
D III	約 129m → 9.0億円
D I	約 514m → 26.2億円
C II	約 580m → 21.5億円
C I	約 780m → 14.8億円
補助工法	約 129m → 5.2億円
合計 76.7億円	
■変更計画	
D III	約 129m → 9.7億円
D I	約 1,094m → 60.2億円
C II	約 780m → 32.7億円
補助工法	約 1,223m → 48.9億円
合計151.5億円	
増額 74.8億円	



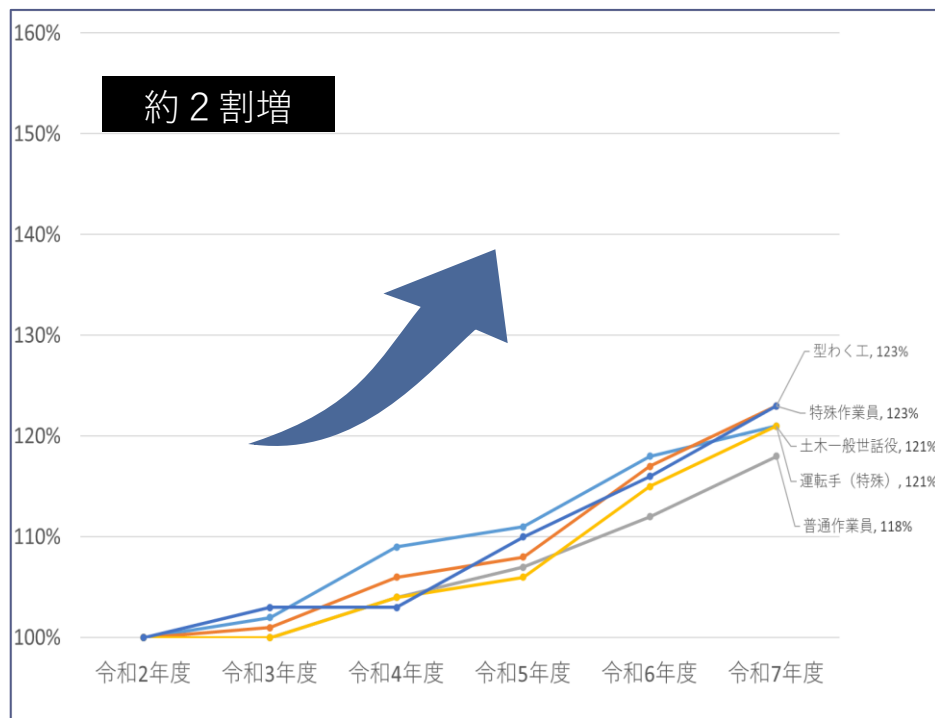
4. コスト増加の要因

(8) 労務費・物価上昇による増加

約 1 4 8 億円の増加

● 前回評価(令和2年度)後の資機材・労務単価上昇によって、増額の必要が生じた。

労務単価の伸び率【山口県】



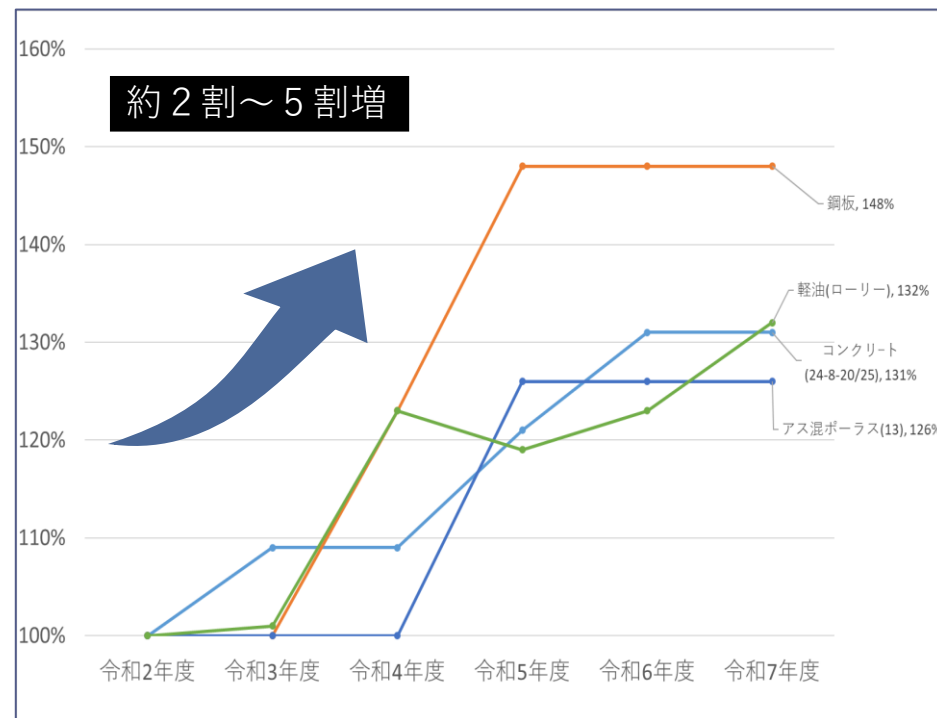
前回評価

今回評価

【凡例】

土木一般世話役 特殊作業員 普通作業員
 運転手(特殊) 型わく工

主要建設資材単価の伸び率【山口県】



前回評価

今回評価

【凡例】

コンクリート(24-8-20/25) 鋼板
 アス混ポーラス(13) 軽油(ローリー)

(8) 労務費・物価上昇による増加

約 1 4 8 億円の増加

- 資機材、労務単価上昇に伴う内訳を示す。主な増加は、改良費、橋梁費、トンネル費等に掛かる増額となっている。
- 理由としては、生コン、アスファルト等の材料単価の上昇、工事・調査設計における労務単価等の上昇である。

<物価上昇内訳>

単位：百万円

<物価上昇理由>

	R2再評価 (R3以降残)	R7再評価 (R3以降残)	物価上昇
工事費	52,504	66,605	14,101
改良費	15,566	19,642	4,076
橋梁費	11,378	14,792	3,414
トンネル費	18,706	23,383	4,677
IC・JCT費	2,512	3,165	653
舗装費	2,191	2,848	657
付帯施設費	2,151	2,775	624
用地及補償費	507	507	0
用地費	221	221	0
補償費	286	286	0
間接経費	2,409	3,132	723
全体事業費	55,420	70,243	14,823

● 主要構造物（残数量）

- ・ 長大橋（Me） 3橋（下部工未完：3橋）
- ・ 長大橋（PC） 2橋（下部工未完：2橋）
- ・ トンネル 3箇所（未完延長：3,269m）

● その他費用

- ・ 生コン、アスファルト、石油関連の価格高騰。
- ・ 工事、調査設計における労務単価の上昇。

5. コスト縮減に対する取り組み

(1) 管渠の集約

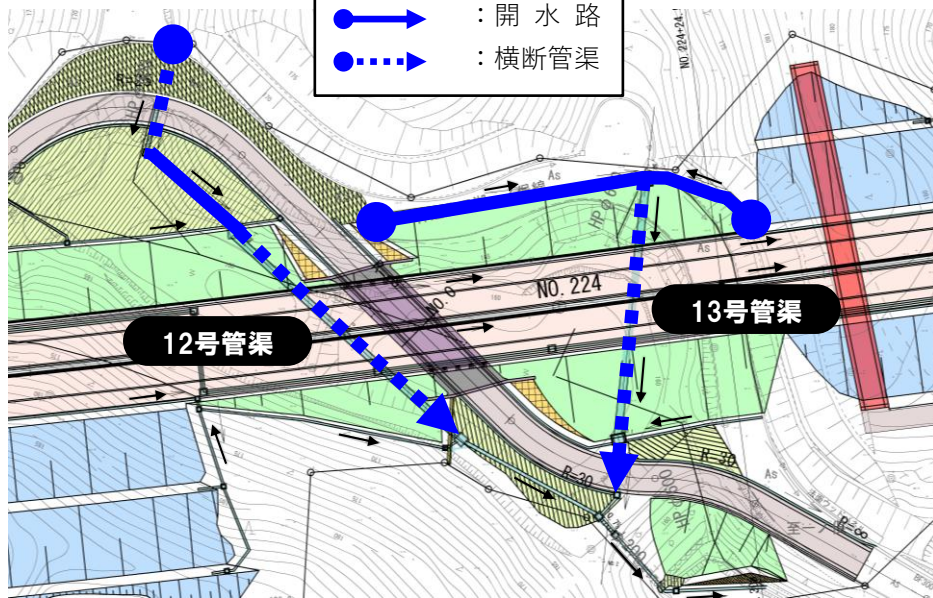
約0.1億円の縮減

- 当初、俵山・豊田道路の整備により分断される2系統の水路の機能復旧として、横断管渠を2箇所計画していた。
- 水路管理者及び地元利用者と協議を行い、横断管渠を1箇所に集約する事でコストを縮減した。

当初計画

凡例

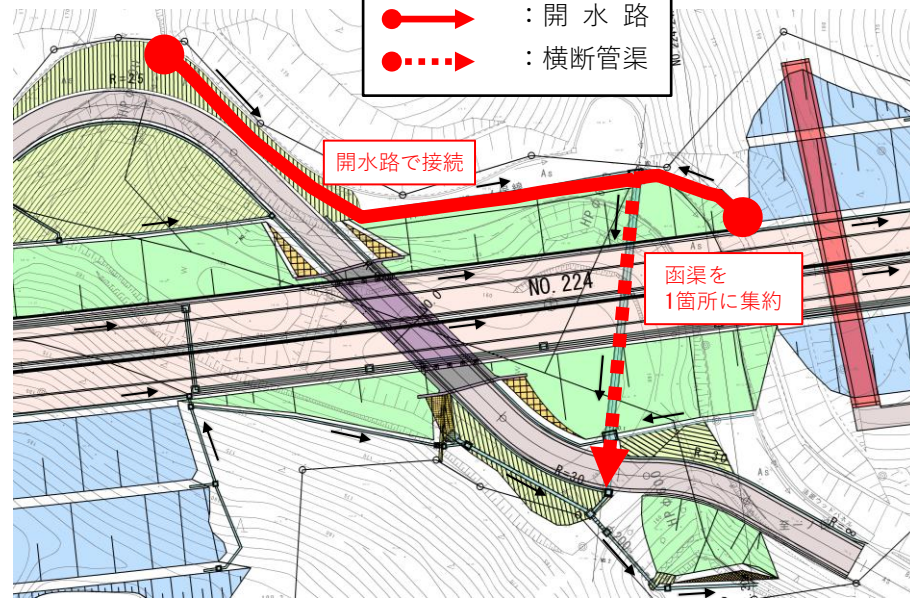
- : 排水起点
- : 開水路
- : 横断管渠



変更計画

凡例

- : 排水起点
- : 開水路
- : 横断管渠



【縮減の内訳】

管渠工（12号管渠） L=45m → 約0.1億円減

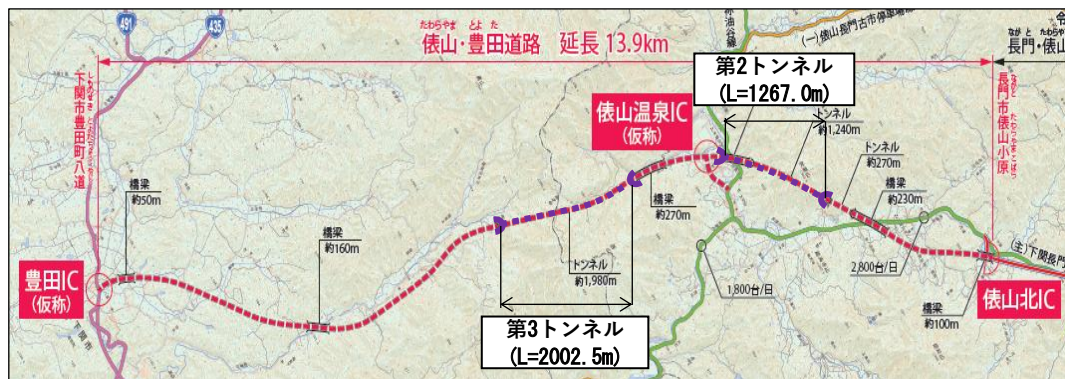
5. コスト縮減に対する取り組み

(2) 監査路及び水路一体型へのプレキャスト化

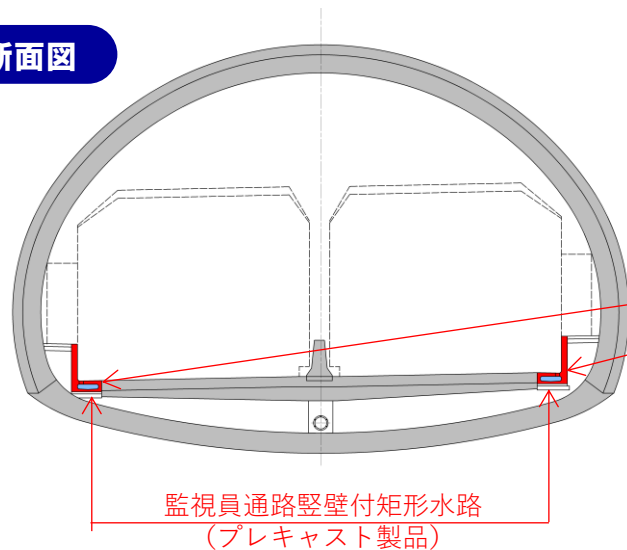
約0.3億円の縮減

- 監視員通路縦壁と側溝が一体化したプレキャスト製品を使用し、施工性の向上(省人化)とコストを縮減した。

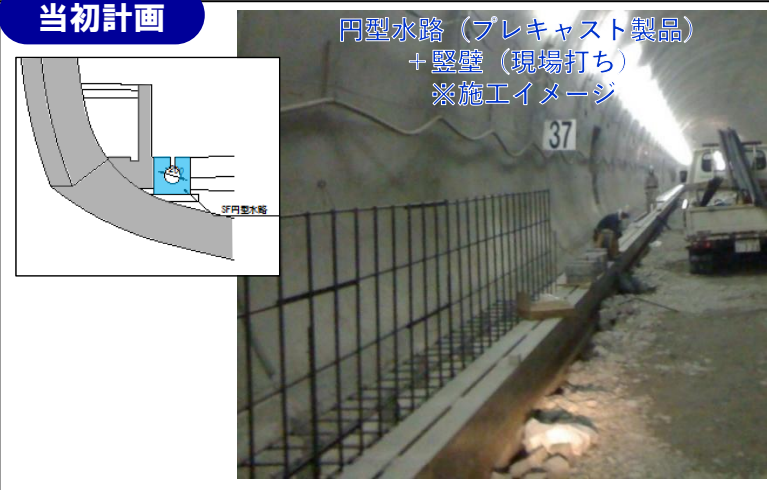
位置図



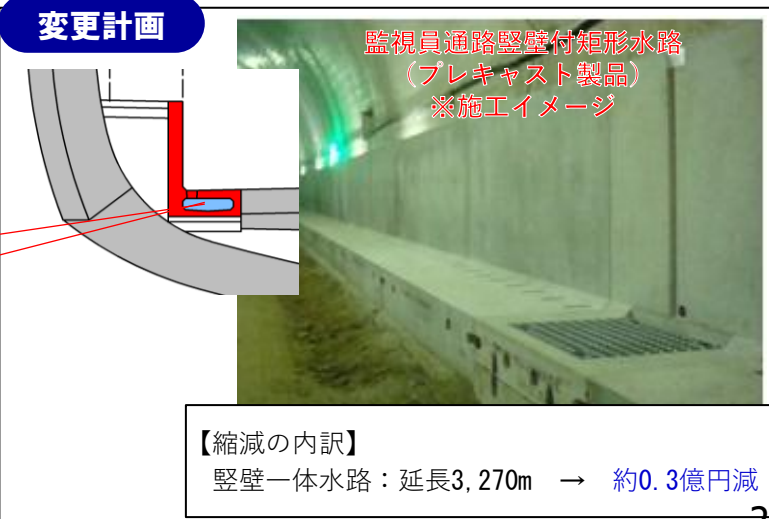
トンネル断面図



当初計画



変更計画



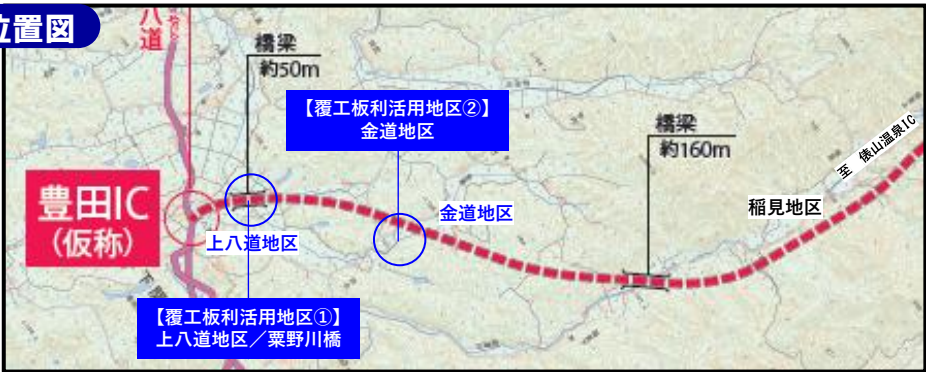
5. コスト縮減に対する取り組み

(3) 仮橋(覆工板)の利活用

約0.2億円の縮減

● 仮橋設置にあたり、他事業(長門・俵山道路)での発生品(覆工板)を活用することでコストを縮減した。

位置図



【縮減の内訳】

発生品(覆工板) N=46枚 → 約0.2億円減

写真

◆ 引き渡しの様子



◆ 設置後の様子

① 上八道地区

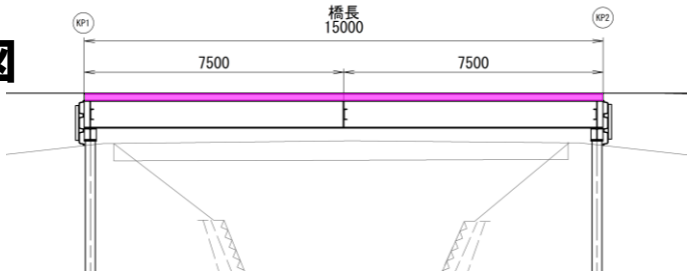


② 金道地区

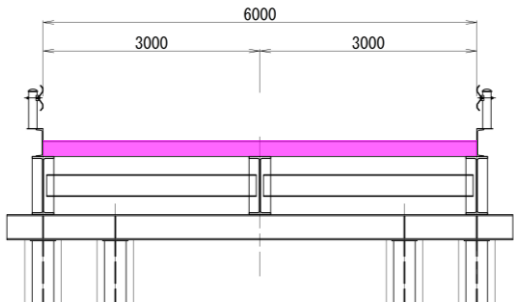


① 上八道地区

側面図

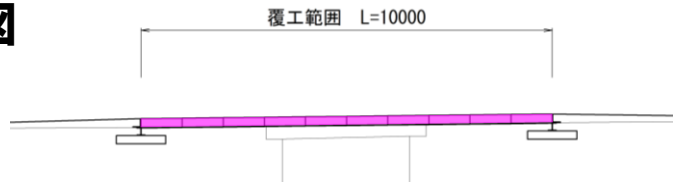


断面図

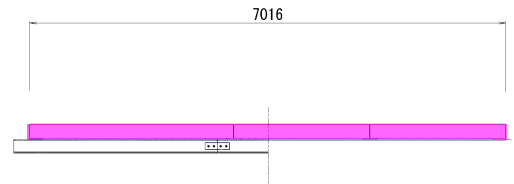


② 金道地区

側面図



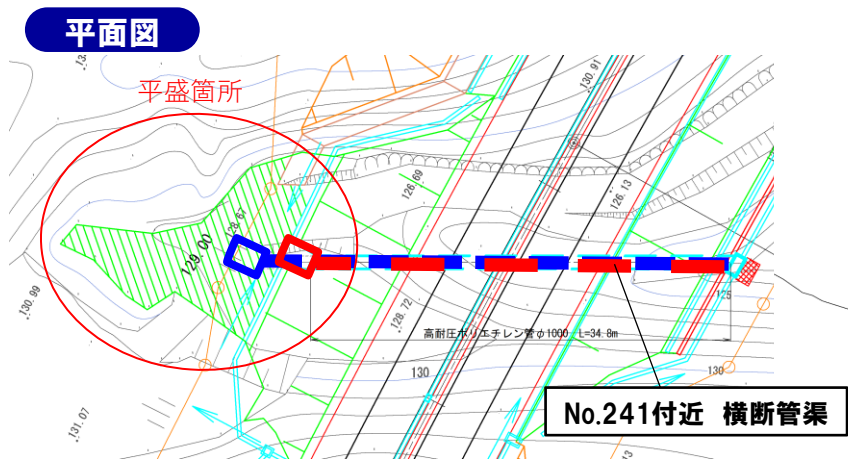
断面図



(4) 横断管渠延長短縮によるコスト縮減

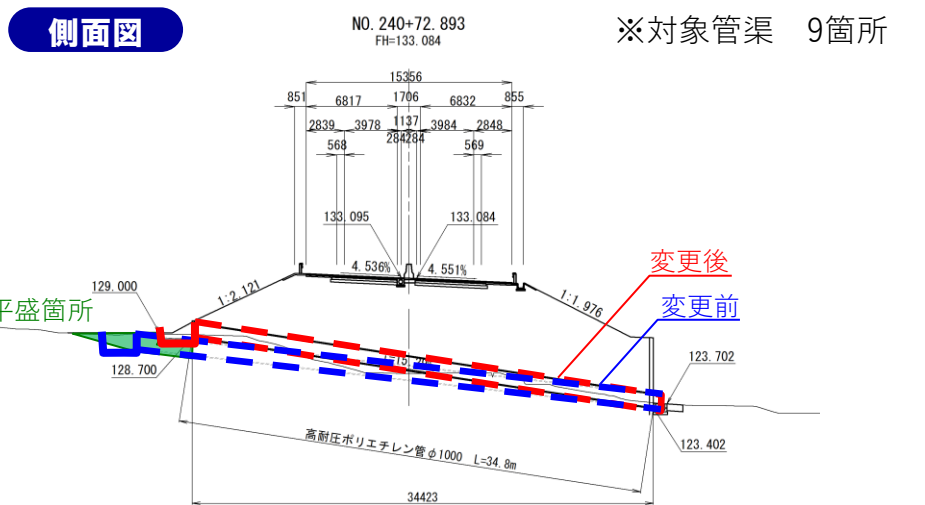
約0.5億円の縮減

● 平盛土を活用した集排水位置のかさ上げにより、盛土箇所の横断管渠延長の短縮を行うことでコストを縮減した。



凡例

変更前	— — —
変更後	— — —



縮減の内訳	管渠延長	概算工事費
【変更前】管渠概算工事費	約751m	約3.1億円
【変更後】管渠概算工事費	約626m	約2.6億円
合計	約125m減	約0.5億円減

6. 今回のとりまとめ結果

(1)益田・田万川道路

一般国道191号 益田・田万川道路 大井・萩道路

一般国道491号 俵山・豊田道路

●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便益に加えて「地域から期待される道路の役割」等を整理。

◆3便益による費用便益比

(億円)

項 目	広域NW間		益田・田万川	
	全体事業	残事業	全体事業	残事業
総費用 (C)	10,348	2,784	327	301
事業費	9,534	2,486	304	278
維持管理費	759	285	23	23
更新費	55	13	0	0
便益額 (B)	13,910	4,460	223	223
走行時間短縮便益	11,204	3,603	187	187
走行経費減少便益	2,145	690	27	27
交通事故減少便益	562	168	9.3	9.3
費用便益比	1.3 1.7 [2%] ※1 2.0 [1%] ※1	1.6 2.3 [2%] ※1 2.8 [1%] ※1	0.7 1.0 [2%] ※1 1.2 [1%] ※1	0.7 1.1 [2%] ※1 1.3 [1%] ※1

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造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。

・「広域NW間」とは浜田JCT～小月JCTの区間。
・「益田・田万川」とは益田・田万川道路の全区間。
※1: 比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

◆まとめ

	計画交通量	総事業費	総費用(C)	3便益(B)	費用対効果(B/C) () 内は残事業B/C
広域NW間	8,800台～28,400台/日	約6,358億円	10,348億円	13,910億円	1.3 (1.6)
益田・田万川	9,700台/日	約370億円	327億円	223億円	0.7 (0.7)

※益田・田万川道路は、現在調査設計中であるため、詳細な設計が完了できた段階において、
物価変動に伴う事業費の見直しを含む事業費の精査を行い、再評価に諮ることとする。

※ 基準年: R7年

◆道路の役割

■道路の役割

- ①所要時間のばらつき改善に伴う余裕時間の確保 [例] 余裕時間 約6分短縮(約11分→約5分)] ※2
益田・田万川道路の整備に伴う所要時間のばらつきの改善効果を算出
- ②温室効果ガス低減 [例] CO2排出削減量 約0.7千トン/年] ※2
益田・田万川道路の整備に伴う速度向上による地球環境(CO2)の改善効果を算出
- ③騒音低減の効果 [例] 騒音レベル低減 約20.8dB] ※3
- ④沿道環境の改善 [例] NOx排出削減量 約0.8t/年(約0.2%削減)] ※2

※2 益田・田万川道路の開通に影響を受けるエリアを対象に算定 ※3 国道191号の値

6. 今回のとりまとめ結果

(2)大井・萩道路

一般国道191号 益田・田万川道路 大井・萩道路
一般国道491号 俵山・豊田道路

●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便益に加えて「地域から期待される道路の役割」等を整理。

◆3 便益による費用便益比 (億円)

項 目	広域NW間		大井・萩	
	全体事業	残事業	全体事業	残事業
総費用 (C)	10,348	2,784	576	554
事業費	9,534	2,486	537	515
維持管理費	759	285	39	39
更新費	55	13	0	0
便益額 (B)	13,910	4,460	747	747
走行時間短縮便益	11,204	3,603	609	609
走行経費減少便益	2,145	690	106	106
交通事故減少便益	562	168	31	31
費用便益比	1.3 1.7 [2%] ※1 2.0 [1%] ※1	1.6 2.3 [2%] ※1 2.8 [1%] ※1	1.3 1.9 [2%] ※1 2.4 [1%] ※1	1.3 2.0 [2%] ※1 2.4 [1%] ※1

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造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。

・「広域NW間」とは浜田JCT～小月JCTの区間。
・「大井・萩」とは大井・萩道路の全区間。
※1: 比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

◆まとめ

	計画交通量	総事業費	総費用(C)	3 便益(B)	費用対効果(B/C) () 内は残事業B/C
広域NW間	8,800台～28,400台/日	約6,358億円	10,348億円	13,910億円	1.3 (1.6)
大井・萩	11,700台～12,600台/日	約660億円	576億円	747億円	1.3 (1.3)

※大井・萩道路は、現在調査設計中であるため、詳細な設計が完了できた段階において、物価変動に伴う事業費の見直しを含む事業費の精査を行い、再評価に諮ることとする。 ※ 基準年: R7年

◆道路の役割

- 道路の役割
- ①所要時間のばらつき改善に伴う余裕時間の確保 [例] 余裕時間 約14分短縮(約22分→約8分)] ※2
大井・萩道路の整備に伴う所要時間のばらつきの改善効果を算出
 - ②温室効果ガス低減 [例] CO2排出削減量 約3.6千トン/年] ※2
大井・萩道路の整備に伴う速度向上による地球環境(CO2)の改善効果を算出
 - ③騒音低減の効果 [例] 騒音レベル低減 約11.7dB] ※3
 - ④沿道環境の改善 [例] NOx排出削減量 約8.7t/年(約0.1%削減)] ※2

※2 大井・萩道路の開通に影響を受けるエリアを対象に算定 ※3 国道191号の値

6. 今回のとりまとめ結果

(3) 俵山・豊田道路

一般国道191号 益田・田万川道路 大井・萩道路
一般国道491号 俵山・豊田道路

●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便益に加えて「地域から期待される道路の役割」等を整理。

◆ 3 便益による費用便益比

(億円)

項 目	広域NW間		俵山・豊田	
	全体事業	残事業	全体事業	残事業
総費用 (C)	10,348	2,784	951	645
事業費	9,534	2,486	910	603
維持管理費	759	285	42	42
更新費	55	13	0	0
便益額 (B)	13,910	4,460	698	698
走行時間短縮便益	11,204	3,603	590	590
走行経費減少便益	2,145	690	89	89
交通事故減少便益	562	168	20	20
費用便益比	1.3 1.7 [2%] ※1 2.0 [1%] ※1	1.6 2.3 [2%] ※1 2.8 [1%] ※1	0.7 1.2 [2%] ※1 1.6 [1%] ※1	1.1 1.7 [2%] ※1 2.1 [1%] ※1

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造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。

・「広域NW間」とは浜田JCT～小月JCTの区間。
・「俵山・豊田」とは俵山・豊田道路の全区間。
※1：比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

◆ まとめ

	計画交通量	総事業費	総費用(C)	3 便益(B)	費用対効果(B/C) () 内は残事業B/C
広域NW間	8,800台～28,400台/日	約6,358億円	10,348億円	13,910億円	1.3 (1.6)
俵山・豊田	10,300台～10,400台/日	約1110億円	951億円	698億円	0.7 (1.1)

※ 基準年：R7年

◆ 道路の役割

■ 道路の役割

- ①所要時間のばらつき改善に伴う余裕時間の確保 [例] 余裕時間 約18分短縮(約29分→約11分)] ※2
俵山・豊田道路の整備に伴う所要時間のばらつきの改善効果を算出
- ②温室効果ガス低減 [例] CO2排出削減量 約6.1千トン/年] ※2
俵山・豊田道路の整備に伴う速度向上による地球環境(CO2)の改善効果を算出
- ③騒音低減の効果 [例] 騒音レベル低減 約17.4dB] ※3
- ④沿道環境の改善 [例] NOx排出削減量 約10.6t/年(約0.3%削減)] ※2

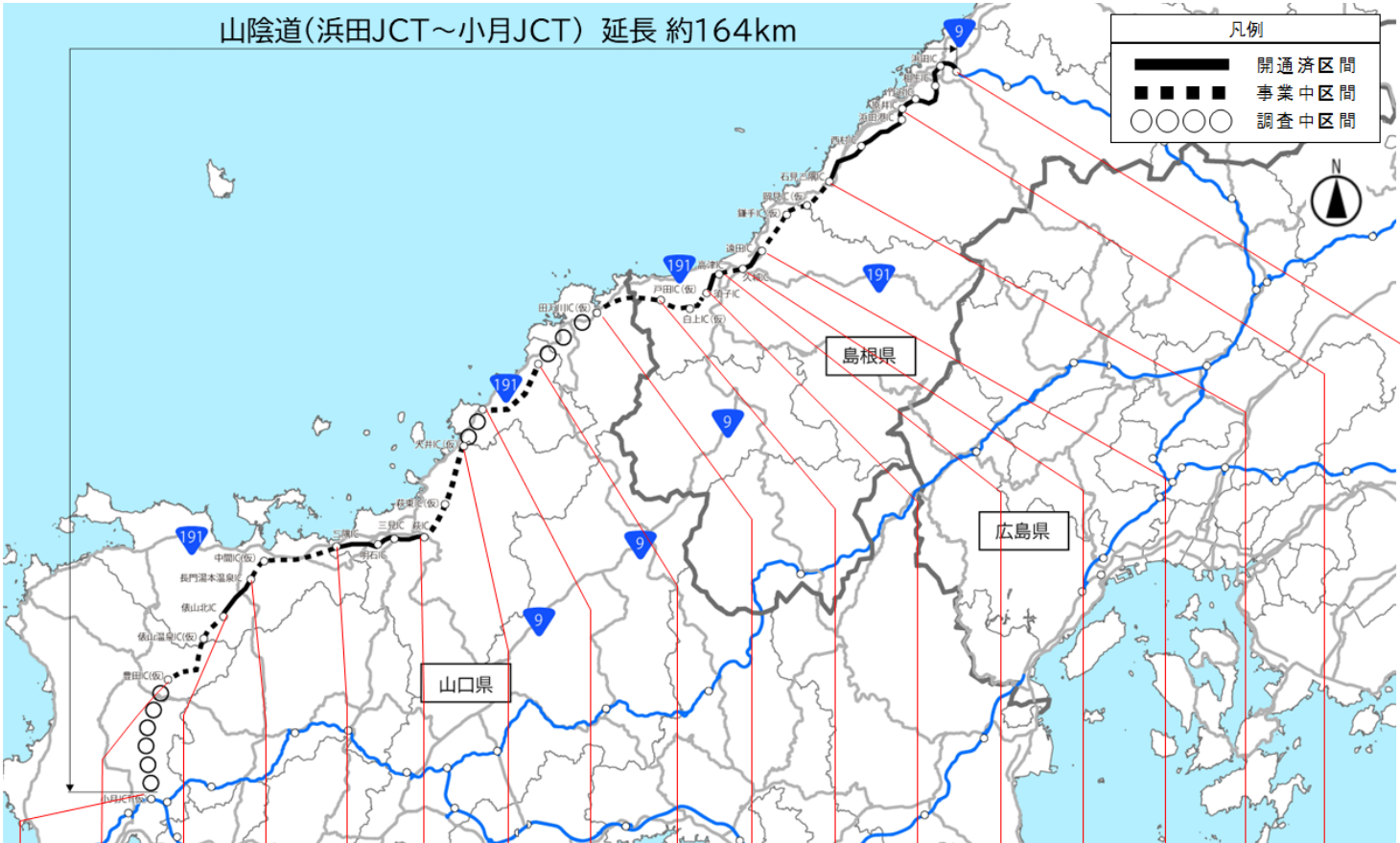
※2 俵山・豊田道路の開通に影響を受けるエリアを対象に算定 ※3 下関長門線の値

6. 今回のとりまとめ結果

(2)広域ネットワークでの費用便益分析

ますだ たまがわ おおい はぎ
一般国道191号 益田・田万川道路 大井・萩道路
たわらやま とよた
一般国道491号 俵山・豊田道路

○広域ネットワーク(JCT間)での費用便益分析



	調査中 L=約16.4km	俵山・豊田 道路 (事業中) L=13.9km	長門・俵山 道路 (開通済) L=5.5km	三隅・長門 道路 (事業中) L=10.0km	萩・三隅 道路 (開通済) L=15.2km	大井・萩 道路 (事業中) L=11.1km	調査中 L=約8.1km	木与防災 (事業中) L=5.1km	調査中 L=約18.3km	益田・田万川 道路 (事業中) L=7.1km	益田西道路 (事業中) L=9.1km	益田道路 (開通済) L=2.6km	益田道路 (事業中) L=2.8km	益田道路 (開通済) L=1.7km	三隅・益田 道路 (事業中) L=15.2km	浜田・三隅 道路 (開通済) L=14.5km	浜田道路 (開通済) L=6.4km	B/C	EIRR
個別評価 益田・田万川道路		-	-	-	-	-		-		○	-	-	-	-	-	-	-	0.7	2.0%
個別評価 大井・萩道路		-	-	-	-	○		-		-	-	-	-	-	-	-	-	1.3	5.6%
個別評価 俵山・豊田道路		○	-	-	-	-		-		-	-	-	-	-	-	-	-	0.7	2.7%
一体評価(事業全体) 山陰道(浜田JCT～ 小月JCT)※1		○	○	○	○	○		○		○	○	○	○	○	○	○	○	1.3	6.4%

○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象
※1：一体評価B/C等の算定にあたり、供用区間・事業区間・調査中区間(計画段階評価、都市計画決定が完了している区間)は将来ネットワークに含む
※2：基準年をR7として算出

7. 今後の対応方針(原案)

(1) 益田・田万川道路

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

・令和5年度 三隅・長門道路新規事業化 ・令和5年度 益田道路(久城～高津)新規事業化

2) 事業の効果

- ◇費用便益比(B/C)=0.7(事業全体) 0.7(残事業)
- ◇道路の役割
 - ①所要時間のバラツキ改善に伴う余裕時間の確保[余裕時間:約6分短縮]
益田・田万川道路の整備に伴う所要時間のバラツキの改善効果を算出
 - ②環境への影響を考慮した効果[約0.7千トン/年のCO₂削減]
益田・田万川道路整備に伴う速度向上による地球環境(CO₂)の改善効果を算出
 - ③騒音低減の効果[騒音レベル低減:約20.8dB]
 - ④沿道環境の改善[NOX排出量:約0.8千トン/年(約0.2%削減)]

3) 事業の進捗状況

◇令和7年度末で事業全体の進捗率は7.0%となる見込みである。

② 事業の進捗見込み

◇現在は調査、設計を推進しており、早期の開通を目指し事業を推進している。

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。

2. 県への意見照会結果

◇島根県知事の意見:妥当である

一般国道191号益田・田万川道路は、線形不良や幅員狭小などの現道の課題を解消し、災害時等にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築による国土強靱化を推進する上で重要な基盤だけでなく、県境を越えた経済交流や連携を図るうえでも、早期整備が不可欠である。人口減少に歯止めをかけ、希望と活力に満ちた新時代にふさわしい「島根創生」の実現を目指すためにも、その基盤となる山陰道の早期全線開通は県民の悲願である。そのため、事業中区間の早期開通と未事業化区間の早期事業化を行っていただきたい。加えて、上記事業区間については用地買収を鋭意進められているところであるが、開通見通しが示されていない。企業誘致や観光振興の後押しになることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。

◇山口県知事の意見:異存なし

引き続き、コスト縮減を考慮の上、早期完成に向け、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①～③の各視点により、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。

7. 今後の対応方針(原案)

(2)大井・萩道路

ますだ たまがわ おおい はぎ
一般国道191号 益田・田万川道路 大井・萩道路
たわらやま とよた
一般国道491号 俵山・豊田道路

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

・令和5年度 三隅・長門道路新規事業化 ・令和5年度 益田道路(久城～高津)新規事業化

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=1.3(事業全体) 1.3(残事業)

◇道路の役割

①所要時間のバラツキ改善に伴う余裕時間の確保[余裕時間:約14分短縮]

大井・萩道路の整備に伴う所要時間のバラツキの改善効果を算出

②環境への影響を考慮した効果[約3.6千トンのCO₂削減]

大井・萩道路整備に伴う速度向上による地球環境(CO₂)の改善効果を算出

③騒音低減の効果[騒音レベル低減:約11.7dB]

④沿道環境の改善[NOX排出量:約8.7千トン/年(約0.1%削減)]

3) 事業の進捗状況

◇令和7年度末で事業全体の進捗率は3.4%となる見込みである。

②事業の進捗見込み

◇現在は調査、設計を推進しており、早期の開通を目指し事業を推進している。

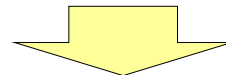
③コスト縮減や代替案立案の可能性

◇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。

2. 県への意見照会結果

◇山口県知事の意見:異存なし

引き続き、コスト縮減を考慮の上、早期完成に向け、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①～③の各視点により、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。

7. 今後の対応方針(原案)

ますだ たまがわ おおい はぎ
一般国道191号 益田・田万川道路 大井・萩道路
たわらやま とよた
一般国道491号 俵山・豊田道路

(3)俵山・豊田道路

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

・令和5年度 三隅・長門道路新規事業化
・令和5年度 益田道路(久城～高津)新規事業化

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=0.7(事業全体) 1.1(残事業)
◇道路の役割
①所要時間のバラツキ改善に伴う余裕時間の確保[余裕時間:約18分短縮]
俵山・豊田道路の整備に伴う所要時間のバラツキの改善効果を算出
②環境への影響を考慮した効果[約6.1千トン/年のCO₂削減]
俵山・豊田道路整備に伴う速度向上による地球環境(CO₂)の改善効果を算出
③騒音低減の効果[騒音レベル低減:約17.4dB]
④沿道環境の改善[NOX排出量:約10.6千トン/年(約0.3%削減)]

3) 事業の進捗状況

◇令和7年度末で事業全体の進捗率は25.9%となる見込みである。

②事業の進捗見込み

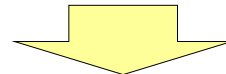
◇現在は調査、設計を推進しており、早期の開通を目指し事業を推進している。

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。

2. 県への意見照会結果

◇山口県知事の意見:異存なし
引き続き、コスト縮減を考慮の上、早期完成に向け、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①～③の各視点により、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。

◆前回評価時との比較

	前回評価時 (令和2年度)		今回再評価 (令和7年度)		備考 (前回評価時からの主な変更点)
	広域NW間	益田・田万川 道路	広域NW間	益田・田万川 道路	
事業諸元	L=61.5km	L=7.1km	L=120.9km	L=7.1km	
計画交通量	8,300～ 18,300 台/日	9,100台/日	8,800～ 28,400 台/日	9,700台/日	・将来交通需要推計ベースの変更(H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース→H27年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・最新の事業化ネットワークを反映
総事業費	約2,323億円	約370億円	約6,358億円	約370億円	
総費用 (C)	2,101億円	273億円	10,348億円	327億円	・基準年の変更(R2基準からR7基準)
総便益 (B)	2,787億円	122億円	13,910億円	223億円	・将来交通需要推計ベースの変更(H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース→H27年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・「費用便益分析マニュアル」改訂(R7.8)による変更 ・基準年の変更(R2基準からR7基準) ・最新の事業化ネットワークを反映
費用対効果 (B/C)	1.3	0.4	1.3	0.7	・総費用及び総便益を見直したため

※「広域NW間」とは浜田JCT～小月JCTの区間。

※費用/便益は基準年における現在価値の値

◆前回評価時との比較

	前回評価時 (令和2年度)		今回再評価 (令和7年度)		備考 (前回評価時からの主な変更点)
	広域NW間	大井・萩道路	広域NW間	大井・萩道路	
事業諸元	L=61.5km	L=11.1km	L=120.9km	L=11.1km	
計画交通量	8,300～ 18,300 台/日	12,500～ 13,800 台/日	8,800～ 28,400 台/日	11,700～ 12,600 台/日	・将来交通需要推計ベースの変更(H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース→H27年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・最新の事業化ネットワークを反映
総事業費	約2,323億円	約660億円	約6,358億円	約660億円	
総費用 (C)	2,101億円	502億円	10,348億円	576億円	・基準年の変更(R2基準からR7基準)
総便益 (B)	2,787億円	564億円	13,910億円	747億円	・将来交通需要推計ベースの変更(H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース→H27年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・「費用便益分析マニュアル」改訂(R7.8)による変更 ・基準年の変更(R2基準からR7基準) ・最新の事業化ネットワークを反映
費用対効果 (B/C)	1.3	1.1	1.3	1.3	・総費用及び総便益を見直したため

※「広域NW間」とは浜田JCT～小月JCTの区間。

※費用/便益は基準年における現在価値の値

◆ 前回評価時との比較

	前回評価時 (令和2年度)		今回再評価 (令和7年度)		備考 (前回評価時からの主な変更点)
	広域NW間	俵山・豊田道路	広域NW間	俵山・豊田道路	
事業諸元	L=43.3km	L=13.9km	L=120.9km	L=13.9km	
計画交通量	7,800～ 18,200 台/日	8,300～ 8,900 台/日	8,800～ 28,400 台/日	10,300～ 10,400 台/日	・将来交通需要推計ベースの変更(H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース→H27年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・最新の事業化ネットワークを反映
総事業費	約2,090億円	約630億円	約6,358億円	約1110億円	
総費用 (C)	1,900億円	550億円	10,348億円	951億円	・基準年の変更(R2基準からR7基準)
総便益 (B)	2,106億円	637億円	13,910億円	698億円	・将来交通需要推計ベースの変更(H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース→H27年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・「費用便益分析マニュアル」改訂(R7.8)による変更 ・基準年の変更(R2基準からR7基準) ・最新の事業化ネットワークを反映
費用対効果 (B/C)	1.1	1.2	1.3	0.7	・総費用及び総便益を見直したため

※「広域NW間」とは浜田JCT～小月JCTの区間。

※費用/便益は基準年における現在価値の値

【参考】3便益以外の便益

一般国道191号 ますだ たまがわ 益田・田万川道路 おおいはぎ 大井・萩道路
一般国道491号 たわらやま とよた 俵山・豊田道路

3便益以外の効果項目	便益の概要
(1) 温室効果ガス低減	走行性改善（速度向上）によるCO ₂ やNO _x 排出量の削減効果を便益として評価
(2) 救急アクセス改善便益	救急搬送時間が短縮され、救急患者の生存率が向上する効果を便益として評価

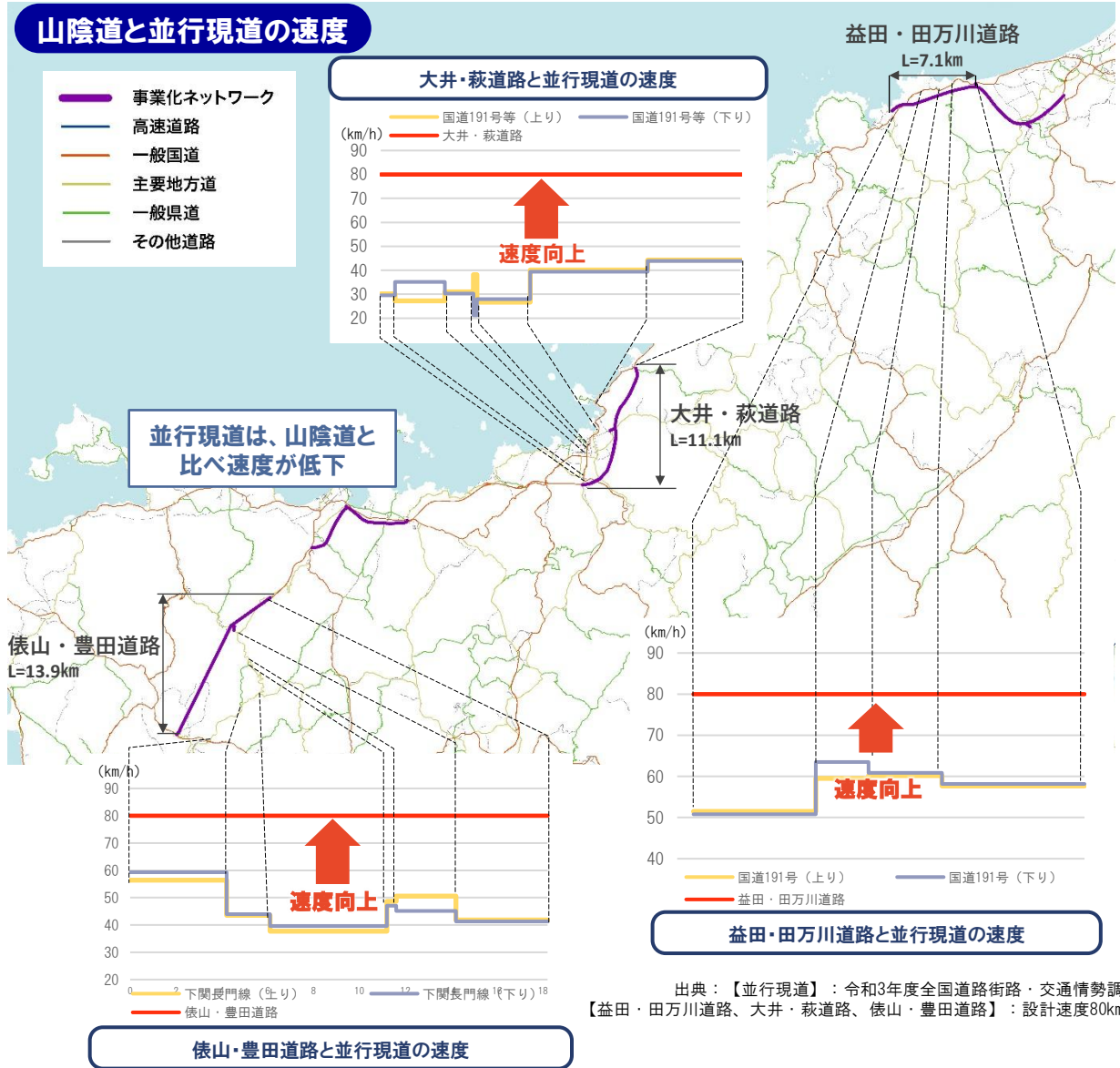
【参考】3便益以外の便益

(1) 温室効果ガス低減

まずだ たまがわ おおい はぎ
一般国道191号 益田・田万川道路 大井・萩道路
たわらやま とよた
一般国道491号 俵山・豊田道路

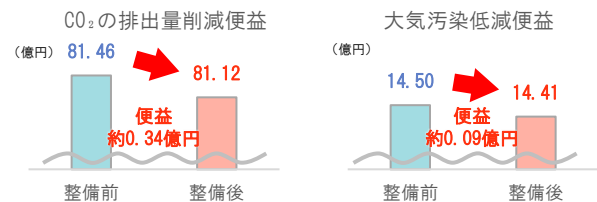
- 山陰道に並行する一般国道191号や下関長門線は、山陰道比べ速度が低いため温室効果ガスが多く発生。
- 山陰道の整備による速度向上で、温室効果ガスが低減され、便益の発現が見込まれる。

山陰道と並行現道の速度



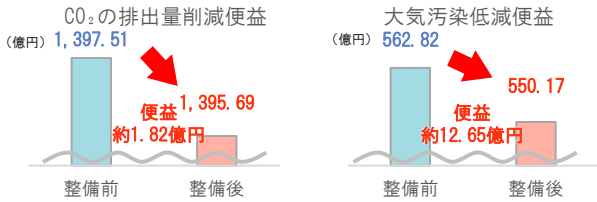
山陰道の整備における温室効果ガス低減

▼益田・田万川道路



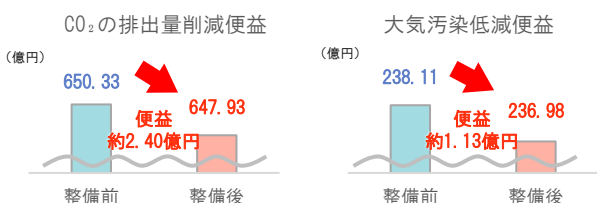
温室効果ガス低減に伴う便益額
CO₂：約0.34億円 NOX：約0.09億円

▼大井・萩道路



温室効果ガス低減に伴う便益額
CO₂：約1.82億円 NOX：約12.65億円

▼長門・俵山道路



温室効果ガス低減に伴う便益額
CO₂：約2.40億円 NOX：約1.13億円

※開通後50年間の便益額として試算した値
便益額(試算値)＝(整備前の貨幣評価値－整備後の貨幣評価値)
×365日×評価期間(供用後50年間)

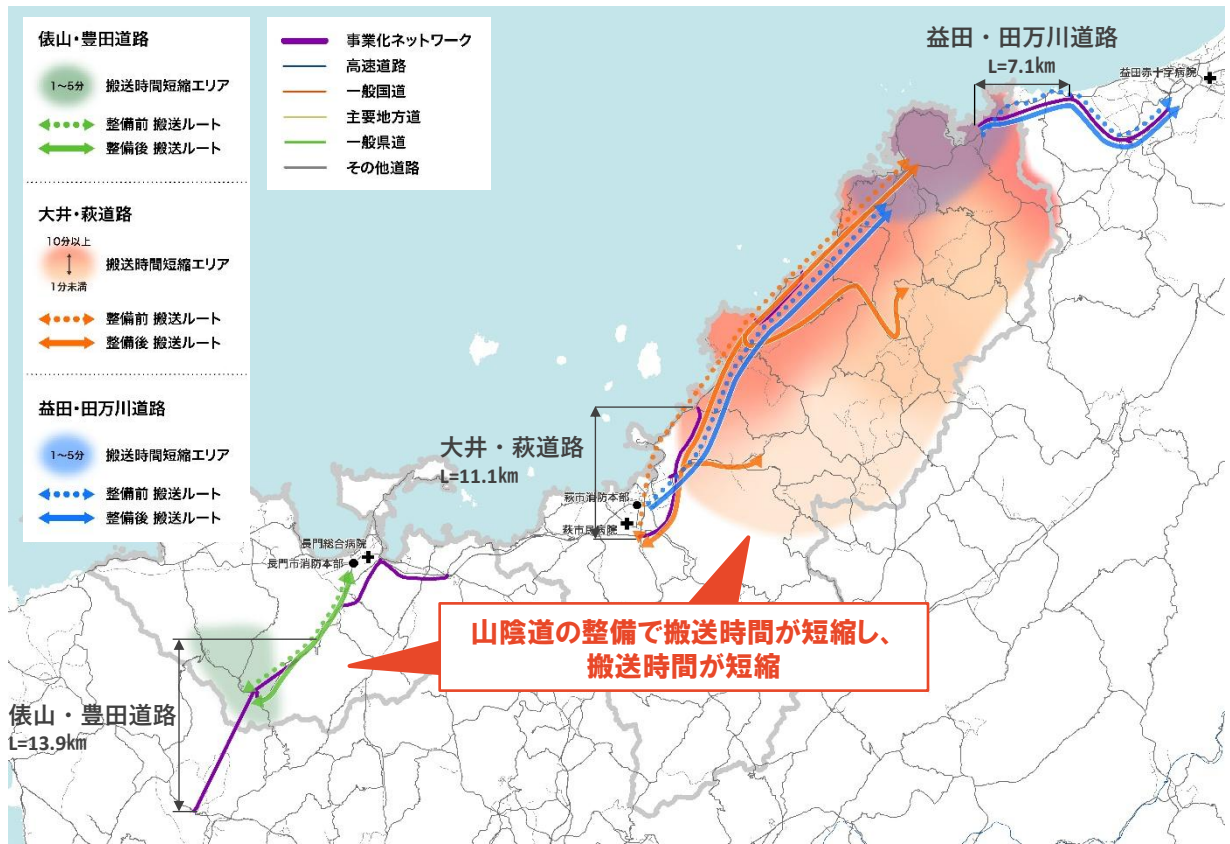
【参考】3便益以外の便益

(2)救急アクセス改善便益

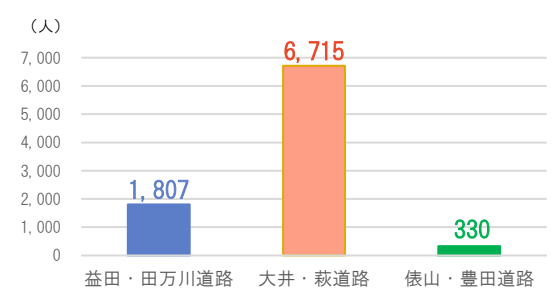
まずだ たまがわ おおい はぎ
一般国道191号 益田・田万川道路 大井・萩道路
たわらやま とよた
一般国道491号 俵山・豊田道路

- 山陰道の整備により、各消防署管内の搬送時間が短縮されることで受益人口が発現し救命率が向上。
- 救命率の向上により、救急アクセスが改善され便益が見込まれる。

山陰道の整備に搬送時間短縮エリア



山陰道の整備における受益人口



出典：国土数値情報
(令和2年度国勢調査に基づいた令和22年将来居住人口メッシュ)
※受益人口は、整備有無で搬送時間が短縮するメッシュ人口とする。

山陰道の整備における救急アクセス改善便益

益田・田万川道路における救急アクセス改善に伴う便益額：約0.54億円

大井・萩道路における救急アクセス改善に伴う便益額：約9.33億円

俵山・豊田道路における救急アクセス改善に伴う便益額：約0.37億円

※整備後50年間の便益額として試算した値
便益額(試算値) = (救命率向上便益(億円/年)) × 評価期間(整備後50年間)
※救命率向上便益：整備なしの人命価値 - 整備あり人命価値

一般国道 4 9 1 号 俵山・豊田道路

一般国道 1 9 1 号 大井・萩道路

一般国道 1 9 1 号 益田・田万川道路

[山口県への意見照会と回答]

国中整企画第46号

国中整港計第18号

令和7年10月28日

山口県知事 殿

国土交通省 中国地方整備局長

(公 印 省 略)

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（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確保するため、中国地方整備局事業評価監視委員会（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、令和7年12月8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賜りたく依頼致します。

(別紙)

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
一般国道４９１号 俵山・豊田道路	継続	
一般国道１９１号 大井・萩道路	継続	
一般国道１９１号 益田・田万川道路	継続	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業評価監視委員会」へ諮る対応方針（原案）を作成します。

■ ご意見の返信期限：令和７年１１月２０日（木）まで （※様式自由）

■ 返信・お問い合わせ先

〒730-8530 広島市中区上八丁堀６－３０ 広島合同庁舎２号館

中国地方整備局 企画部 企画課

建設専門官 和田

係 長 藤原

係 員 角丸

TEL：０８２－２２１－９２３１（代表）

令 7 技 術 管 理 第 5 1 0 号
令和 7 年（2025年） 1 1 月 2 1 日

中国地方整備局長 様

山口県知事 村岡 嗣政
(公 印 省 略)

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）

令和 7 年 1 0 月 2 8 日付け国中整企画第 4 6 号及び国中整港計第 1 8 号で意見照会がありましたこのことについて、別紙のとおり回答します。

事業名	一般国道４９１号 俵山・豊田道路
「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、コスト縮減を考慮の上、早期完成に向け、より一層の事業促進に努めていただきたい。	

事業名	一般国道１９１号 大井・萩道路
「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、コスト縮減を考慮の上、早期完成に向け、より一層の事業促進に努めていただきたい。	

事業名	一般国道１９１号 益田・田万川道路
「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、コスト縮減を考慮の上、早期完成に向け、より一層の事業促進に努めていただきたい。	

一般国道 19 1 号 益田・田万川道路

[島根県への意見照会と回答]

国中整企画第46号

国中整港計第18号

令和7年10月28日

島根県知事 殿

国土交通省 中国地方整備局長

(公 印 省 略)

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（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確保するため、中国地方整備局事業評価監視委員会（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、令和7年12月8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賜りたく依頼致します。

(別紙)

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
一般国道１９１号 益田・田万川道路	継続	
浜田港福井地区防波堤(新北)整備事業	継続	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業評価監視委員会」へ諮る対応方針（原案）を作成します。

■ ご意見の返信期限：令和７年１１月２０日（木）まで （※様式自由）

■ 返信・お問い合わせ先

〒730-8530 広島市中区上八丁堀６－３０ 広島合同庁舎２号館

中国地方整備局 企画部 企画課

建設専門官 和田

係 長 藤原

係 員 角丸

TEL：０８２－２２１－９２３１（代表）

高 推 第 2 9 号
令和7年11月20日

国土交通省
中国地方整備局長 杉中 洋一 様

島根県知事 丸山 達也
(土木部高速道路推進課)
(土木部港湾空港課)
(公 印 省 略)

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）

令和7年10月27日付け国中整企画第46号、国中整港計第18号で意見
照会のあった下記事業について、継続するとの対応方針（原案）については、別
紙のとおり異存ありません。

記

- ・ 一般国道191号 益田・田万川道路
- ・ 浜田港福井地区防波堤（新北）整備事業

以上

(別紙)

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）案に対する意見

【道路事業】

事業名	一般国道１９１号益田・田万川道路
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	妥当である
<p>(意見)</p> <p>一般国道１９１号益田・田万川道路は、線形不良や幅員狭小などの現道の課題を解消し、災害時等にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築による国土強靱化を推進する上で重要な基盤だけでなく、県境を越えた経済交流や連携を図るうえでも、早期整備が不可欠である。</p> <p>人口減少に歯止めをかけ、希望と活力に満ちた新時代にふさわしい「島根創生」の実現を目指すためにも、その基盤となる山陰道の早期全線開通は県民の悲願である。そのため、事業中区間の早期開通と未事業化区間の早期事業化を行っていただきたい。</p> <p>加えて、上記事業区間については用地買収を鋭意進められているところであるが、開通見通しが示されていない。企業誘致や観光振興の後押しになることから、開通見通しを積極的に公表していただきたい。</p>	