資料５－２

# 一般国道１８３号 鍵掛峠道路

# 道路建設事業の再評価項目調書

| 事業名 | 一般国道183号　鍵掛峠道路 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省<br>中国地方整備局 |
|---|---|---|---|---|---|
| 起終点 | 自：広島県庄原市西城町高尾<br>至：鳥取県日野郡日南町新屋 | | | 延長 | 12.0km |

**事業概要**

一般国道183号は、広島県広島市から鳥取県米子市までを結ぶ延長約141kmの主要幹線道路である。

鍵掛峠道路は、鳥取県と広島県の県境部に位置し、高規格道路江府三次道路の一部を構成する広島県庄原市西城町高尾と鳥取県日野郡日南町新屋を結ぶ延長12.0kmの道路である。

事業目的は、線形不良の解消のほか、国土強靭化に伴う災害時の代替ルートの確保、救急医療活動の支援、安定的な物流ネットワークの構築等を図るものである。

| H17年度事業化 | ー | H21年度用地着手 | H27年度工事着手 |
|---|---|---|---|

| 全体事業費 | 約637億円 | 事業進捗率<br>(R8年3月末時点) | 66% | 供用済延長 | 0.0ｋｍ |
|---|---|---|---|---|---|

**地域の防災面の課題**

・平成 17 年 1 月には、法面崩落により国道 183 号で約 106 時間にわたり通行止めが発生し、大幅な迂回を強いられている。
・さらに、災害時の通行止めによる孤立や迂回について、「土砂崩れにより三坂地区が封鎖されたこともありアクセス改善が重要」（介護事業者）等の地域の声があり、沿線住民の不安要素となっている。
・加えて、冬期には積雪によるスリップ事故や大型車の立ち往生が発生し、路線バス及びスクールバス運行への阻害や地域の日常生活・交通安全に課題がある。

**課題を踏まえた対策・事業内容**

・並行する一般国道183号は急峻な地形を通過しており、要防災対策箇所（24箇所）、急カーブ（R<150m：74箇所）、急勾配（i>5%：L=5.0km）の区間が連続しており、これらの課題を解消するためにはバイパスによる整備が必要となる。

**事業の投資効果等**

〇災害等に対する不安感の解消
・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果
・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
・災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果

**費用**（残事業）/（事業全体）

170／679億円

（事　業　費：157/666億円
維持管理費：13/13億円）

**関係する地方公共団体等の意見**

鳥取県知事の意見：「継続」という対応方針（原案）について異存ありません。

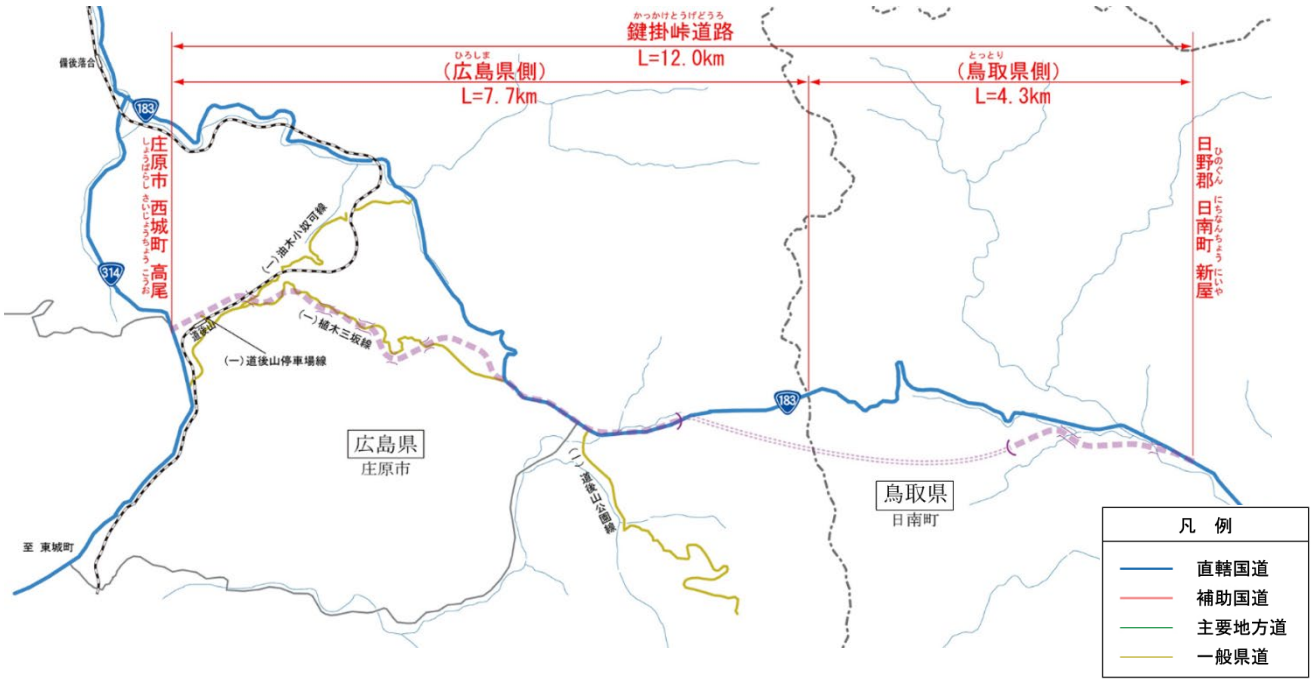
過年度発生したトンネル湧水に対しての追加対策内容が決定したこともあり、全体事業工程を精査し、早期開通に向けて引き続き事業の推進をお願いします。

広島県知事の意見：継続とする対応方針については妥当である。

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

引き続き、コスト縮減を図りながら、安全な道路の早期完成に向けて着実に整備を進めていただきたい。

| | |
|---|---|
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | |
| 平成17年度に生山道路、平成20年度に高道路が供用したことで、備北地域と鳥取西部地域のアクセス性が向上しており、今後さらに江府三次道路の最大の難所解消のため鍵掛峠道路の早期整備が期待されている。 | |
| 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66%、用地の進捗率は約89%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、トンネル工事、改良工事、橋梁上下部工事等、を行っており早期完成を目指し事業を推進する。 | |
| 施設の構造や工法の変更等 | |
| 今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。 | |
| 対応方針 | 事業継続 |
| 対応方針決定の理由 | |
| 事業の必要性に変化はなく、防災面の効果が見込まれるため。 | |
| 事業概要図 | |




※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。

# 「事業再評価」
# 一般国道183号　鍵掛峠道路

令和8年10月

国土交通省　中国地方整備局

# 1. 防災面の効果が大きい事業の再評価について



○　社会資本整備審議会 道路分科会第3回事業評価部会（平成23年）での議論も踏まえ、防災面の効果が大きい事業※については、防災面の効果を整理した上で、再評価を実施

※「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」

**■地域の課題の明確化により事業の必要性を確認**

過去の災害実績や現道上の課題などについて整理

**■防災面の効果について、定量的・定性的な効果や貨幣換算化した便益を整理**

（今回貨幣換算化した便益）

①災害時の迂回解消を含む走行時間短縮等

②災害による被害の回避（人命・資産、地域経済）

③地域住民の不安感の解消　等

**事業の継続を判断**

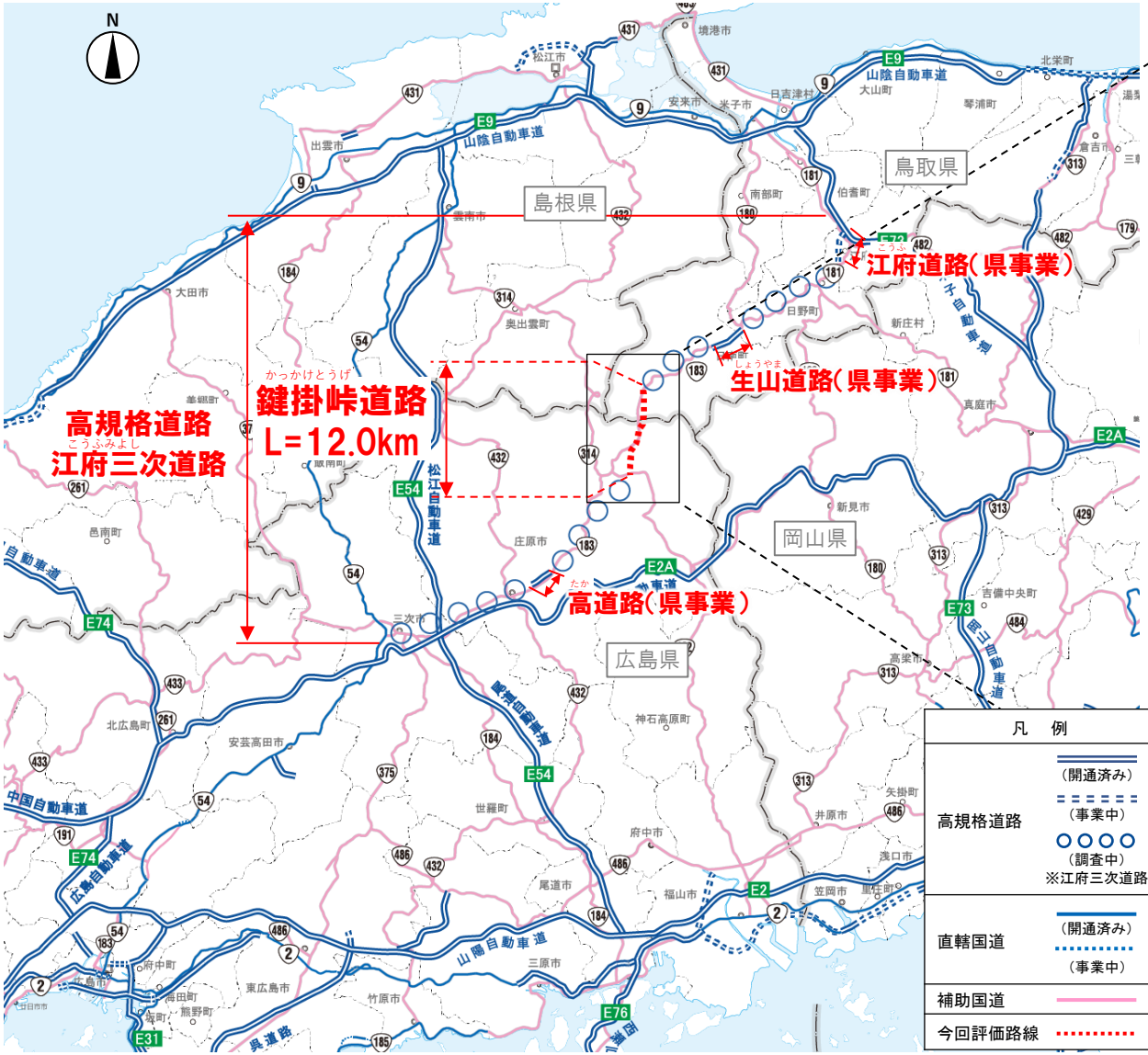
**知事や各地方整備局の事業評価監視委員会の意見**

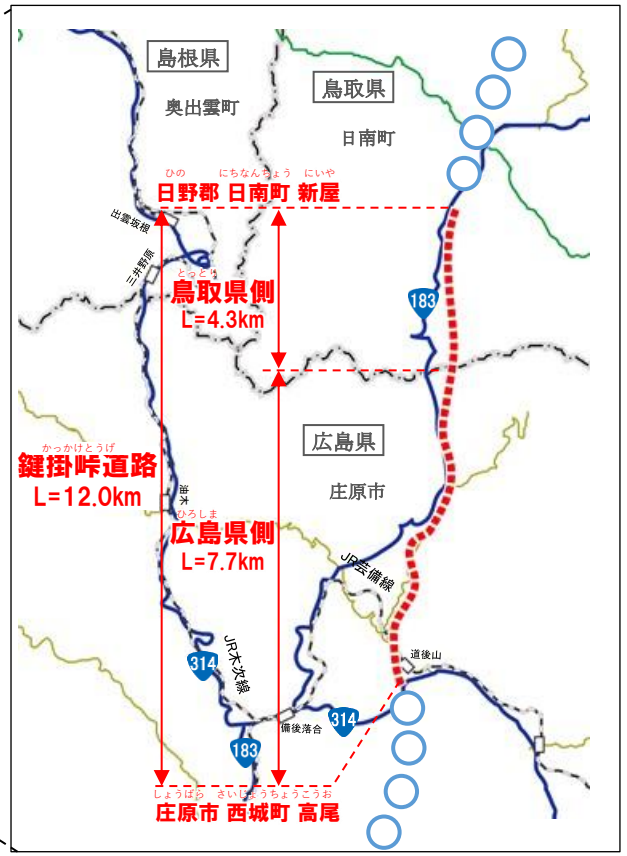
# 2. 事業概要



## (1)位置図

・一般国道183号は、広島県広島市から鳥取県米子市までを結ぶ延長約141kmの主要幹線道路である。
・鍵掛峠道路は、鳥取県と広島県の県境部に位置し、高規格道路江府三次道路の一部を構成する広島県庄原市西城町高尾と鳥取県日野郡日南町新屋を結ぶ延長12.0kmの道路である。



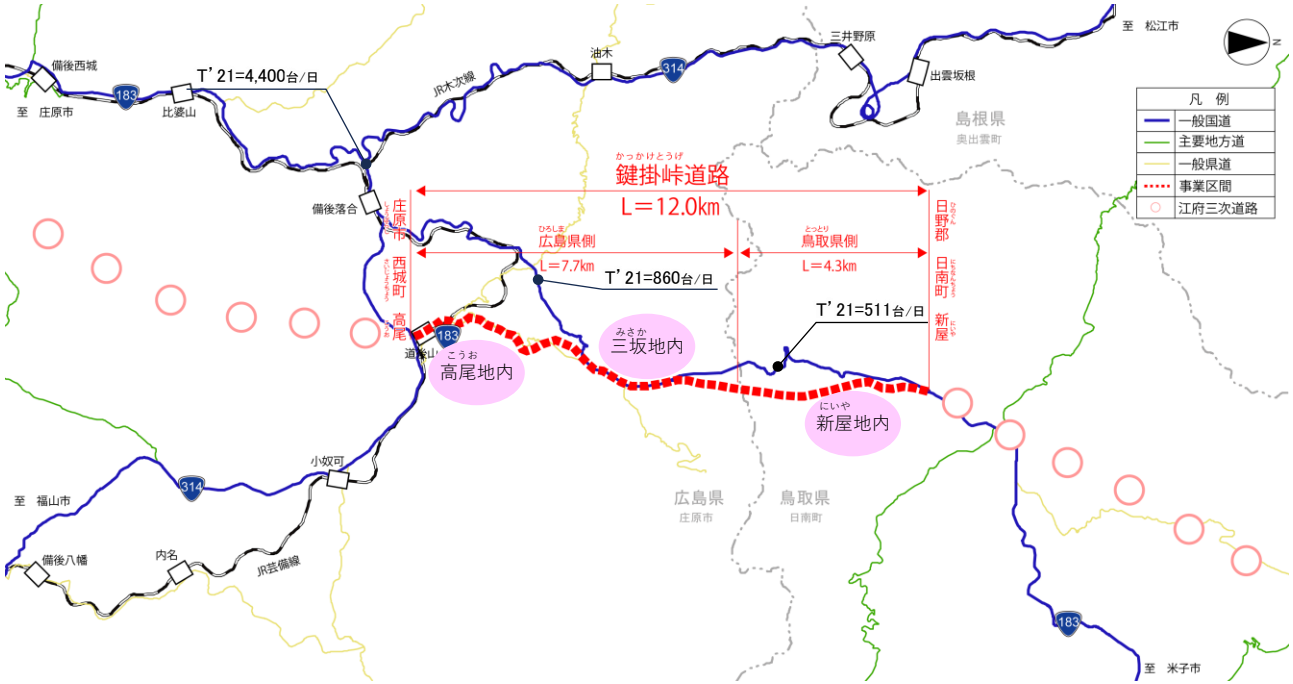
# 2. 事業概要

## （2）事業目的と計画概要

・線形不良の解消のほか、国土強靭化に伴う災害時の代替ルートの確保、救急医療活動の支援、安定的な物流ネットワークの構築等を目的とした事業である。

### 計画概要

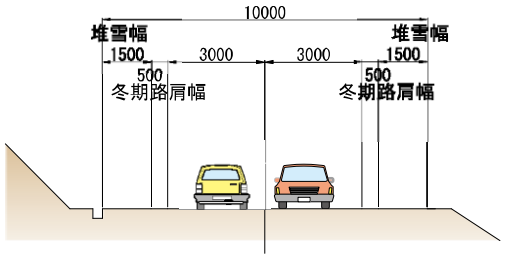
| | |
|---|---|
| 起　終　点 | 起点：広島県庄原市西城町高尾<br>終点：鳥取県日野郡日南町新屋 |
| 計画延長 | L=12.0km |
| 道路規格 | 第３種第３級 |
| 設計速度 | 60km/h |
| 車　線　数 | ２車線 |



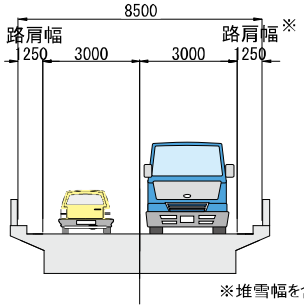

資料／T’21：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

### 標準断面図

**一般部**

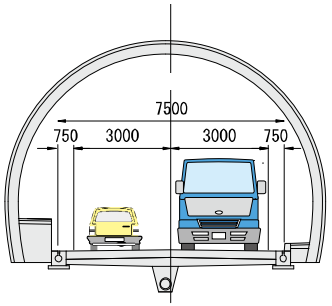



**橋梁部**




※堆雪幅を含む

**トンネル部**



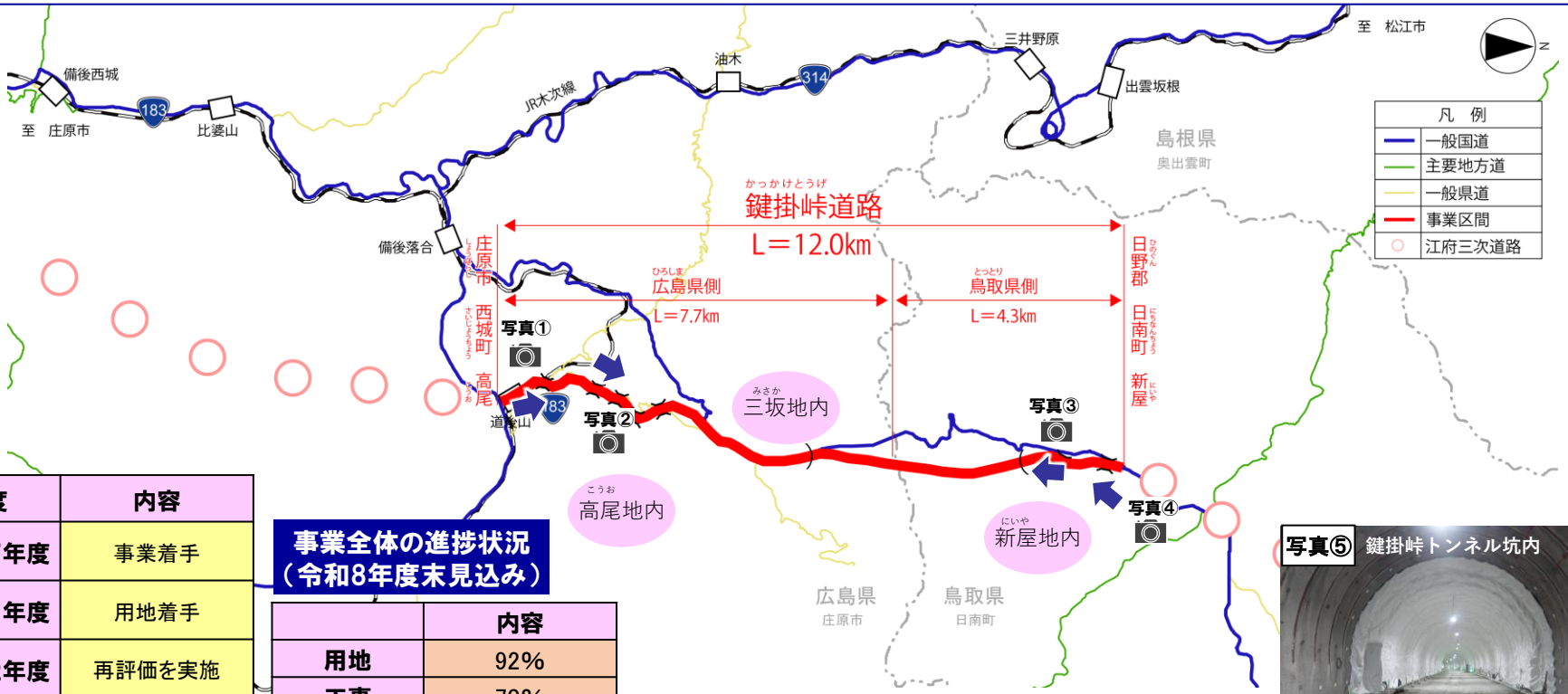

単位[mm]

# 2. 事業概要



## （3）事業経緯と進捗状況

- 平成17年度に事業化し、平成21年度より用地、平成27年度より工事に着手している。
- 令和7年12月に、鍵掛峠トンネルの湧水を巡り、有識者を交えた湧水対策検討委員会を実施し、現在対策工を実施中。
- 工事は、道路改良、橋梁上下部工事、トンネル工事を施工中である。




| 年度 | 内容 |
|---|---|
| 平成17年度 | 事業着手 |
| 平成21年度 | 用地着手 |
| 平成22年度 | 再評価を実施 |
| 平成25年度 | 再評価を実施 |
| 平成27年度 | 工事着手 |
| 平成28年度 | 再評価を実施 |
| 令和3年度 | 再評価を実施 |
| 令和5年度 | 再評価を実施 |
| 令和6年度 | 再評価を実施 |

**事業全体の進捗状況（令和8年度末見込み）**

| | 内容 |
|---|---|
| 用地 | 92% |
| 工事 | 70% |
| 全体 | 70% |

※事業費に対する割合

※⑤湧水対策として、水抜きボーリングにて坑外へ水を排出し,濁水処理施設および中和処理施設にて濁水処理を行っている

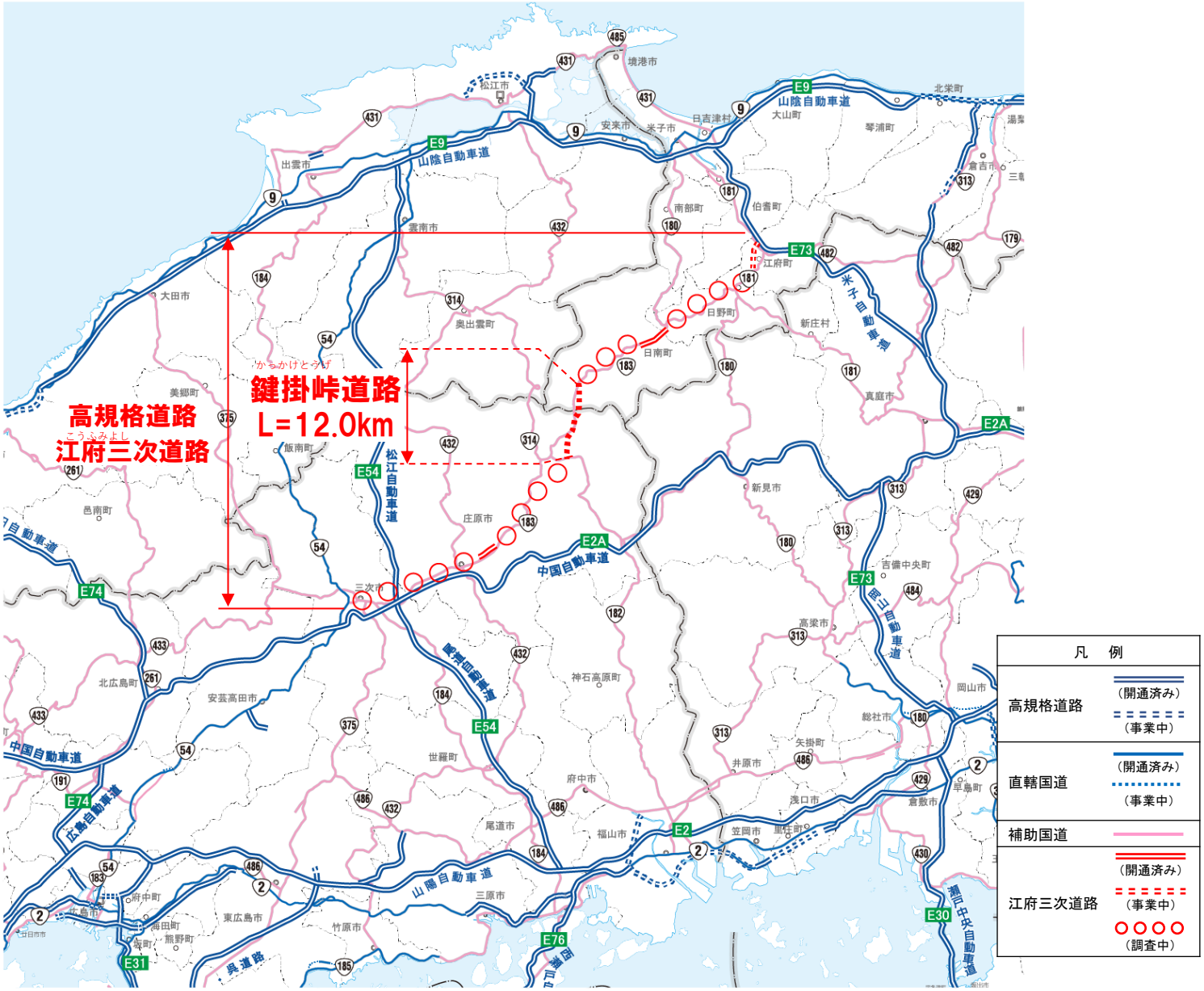





# 3. 前回評価時からの主な社会経済情勢等の変化



・鍵掛峠道路を含む江府三次道路の沿線では、事業の必要性に影響を及ぼす大きな変化はない。



# 4. 事業の必要性

## （１）現状の課題

≪整備効果≫

**平常時**

| 課題 | 整備効果 |
|---|---|
| 課題①：安全・安心の確保 | 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 |

**異常気象時等**

| 課題 | 整備効果 |
|---|---|
| 課題②：災害への脆弱性の低減<br>課題②－１災害リスク箇所の回避<br>課題②－２災害による通行止め | 整備効果②　・通行止めによる迂回の解消<br>・安定的な交通の確保 |
| 課題③：冬期の安全・安心の確保 | 整備効果③　・冬期交通の通行止め、迂回の解消 |
| 課題④：地域医療の支援 | 整備効果④　・救急搬送時間の短縮、安静搬送による患者負担の軽減 |

## （２）道路整備により期待される効果

| | |
|---|---|
| ①：物流ネットワークの確保 | 整備効果⑤　・産業の物流効率化の支援 |
| ②：周辺地域の観光活性化支援 | 整備効果⑥　・観光活性化の支援 |
| ③：生活の質の向上 | 整備効果⑦　・日常生活移動の利便性向上 |

# 4. 事業の必要性



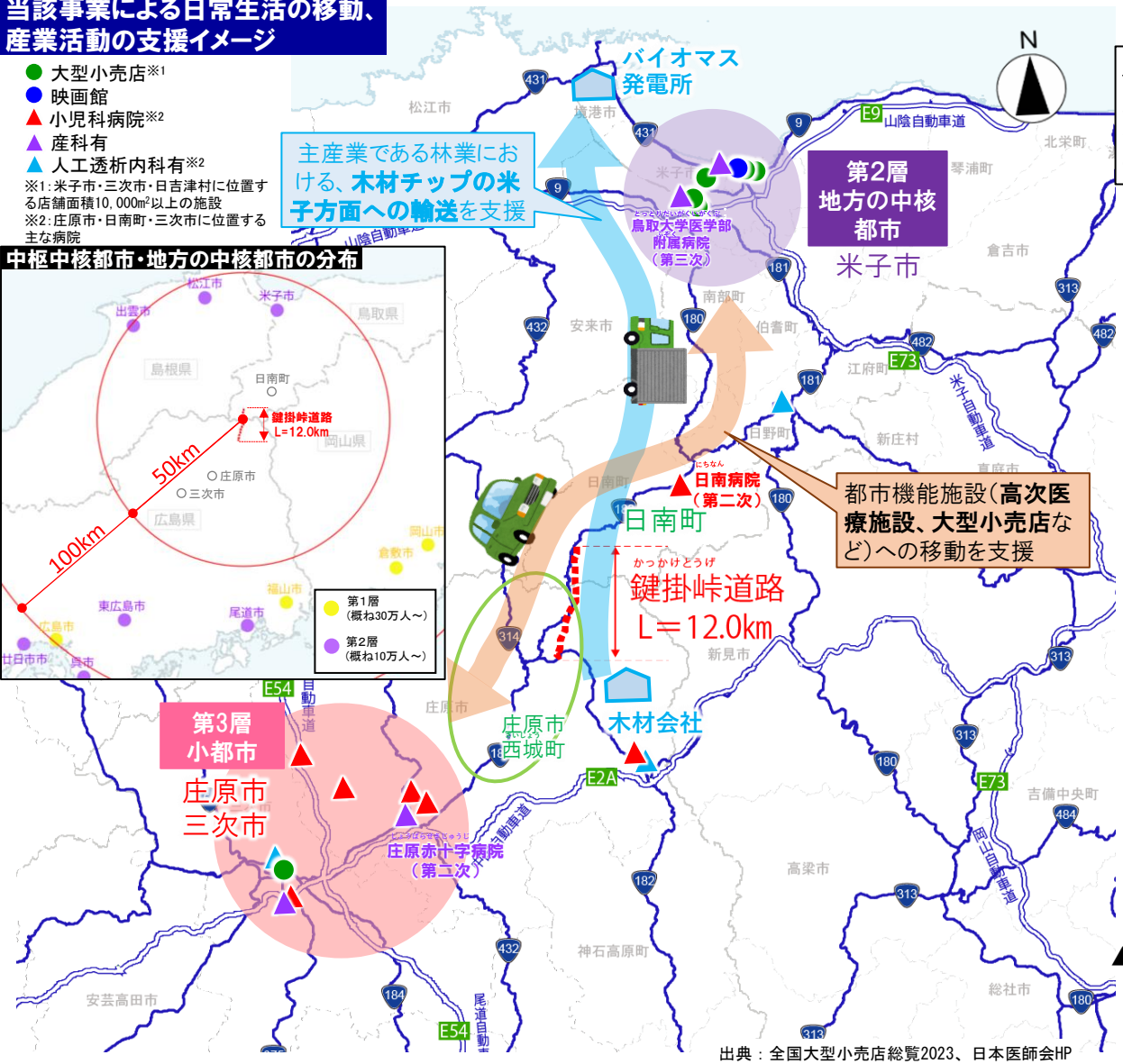
## （概況）

・鍵掛峠道路沿線地域は、不足する都市機能施設を米子市、庄原市など近隣の都市に依存しているため、地域生活圏でのアクセス性確保が重要。
・産業活動面においても、地域の主要産業である林業の製品を米子方面に輸送しているため、安定かつ効率的な輸送の確保が重要。

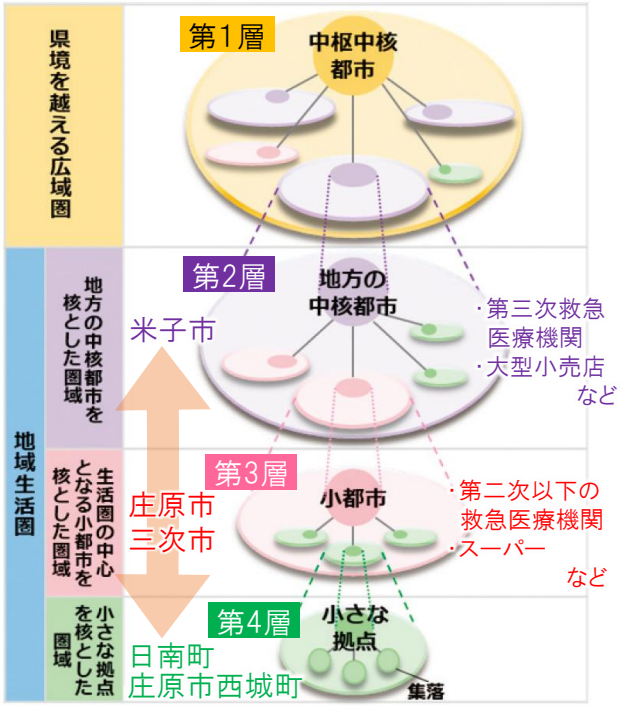
### 当該事業による日常生活の移動、産業活動の支援イメージ

- 大型小売店※1
- 映画館
- 小児科病院※2
- 産科有
- 人工透析内科有※2

※1：米子市・三次市・日吉津村に位置する店舗面積10,000㎡以上の施設
※2：庄原市・日南町・三次市に位置する主な病院




**中国圏広域地方計画（R8.6策定）**
中国圏において、人口減少の加速により地域の存続や生活サービス機能の維持が危ぶまれる中、重層的な地域の形成・つながりを再構築・強化し、活躍人口の創出や地域力を高めることで持続的成長を目指すことが示されている。




▲中国圏広域地方計画における重層的な都市連携イメージ
出典：中国圏広域地方計画（R8.6）

出典：全国大型小売店総覧2023、日本医師会HP

# 4. 事業の必要性



## (1)現状の課題 平常時

### ①安全・安心の確保

- 一般国道183号鍵掛峠付近では、急カーブ・急勾配等の課題がある区間が存在し、急ブレーキや急ハンドルが多発している。
- 急カーブ(R<150m)は74箇所、急勾配(i>5%)は合計延長約5.0kmあり、現道の約3割を占める状況。
- 対象区間での死傷事故は過去13年で4件発生しており、死亡事故1件を含む重大事故が3件発生している。

### 急カーブ区間(平面曲線半径<150m)、及び死傷事故発生状況




色別標高図：国土地理院の電子国土Webシステム

| | 急カーブ(曲線半径 R<150m) | 急勾配(縦断勾配 i>5%) |
|---|---|---|
| 事業区間に並行する国道183号 | 74箇所 | 5.0km |

資料／広島県資料、鳥取県資料

凡例

| | |
|---|---|
| | 鍵掛峠道路 |
| | 一般国道 |
| | 一般県道 |
| ✕ | 死傷事故発生箇所(H24～R6) |
| ▽ | 曲線半径R<150m箇所 |

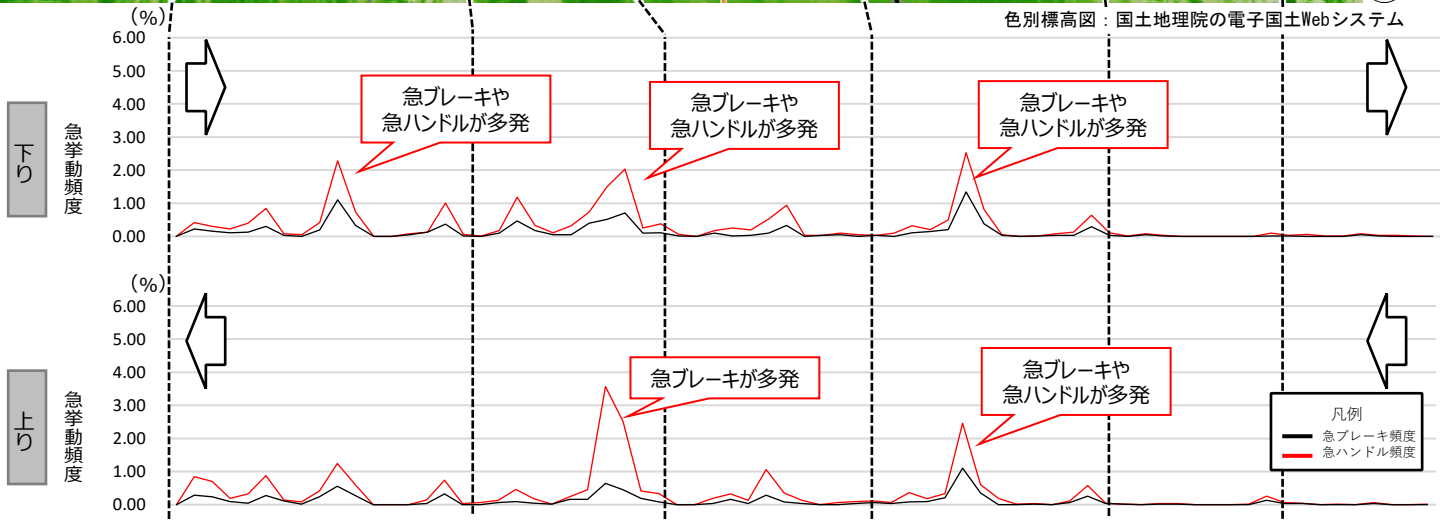
資料／イタルダデータ



対向車線にはみ出して走行する大型車



急カーブでの横転事故(雨天時)




出典：急カーブ区間：広島県・鳥取県提供資料　急勾配区間：広島県・鳥取県提供資料
急ブレーキ頻度、急ハンドル頻度：ETC2.0プローブデータ (R7.10 全日)

※急ブレーキ：前後加速度-0.3G
急ハンドル：左右加速度±0.3G、ヨー角速度±8.5deg/sec

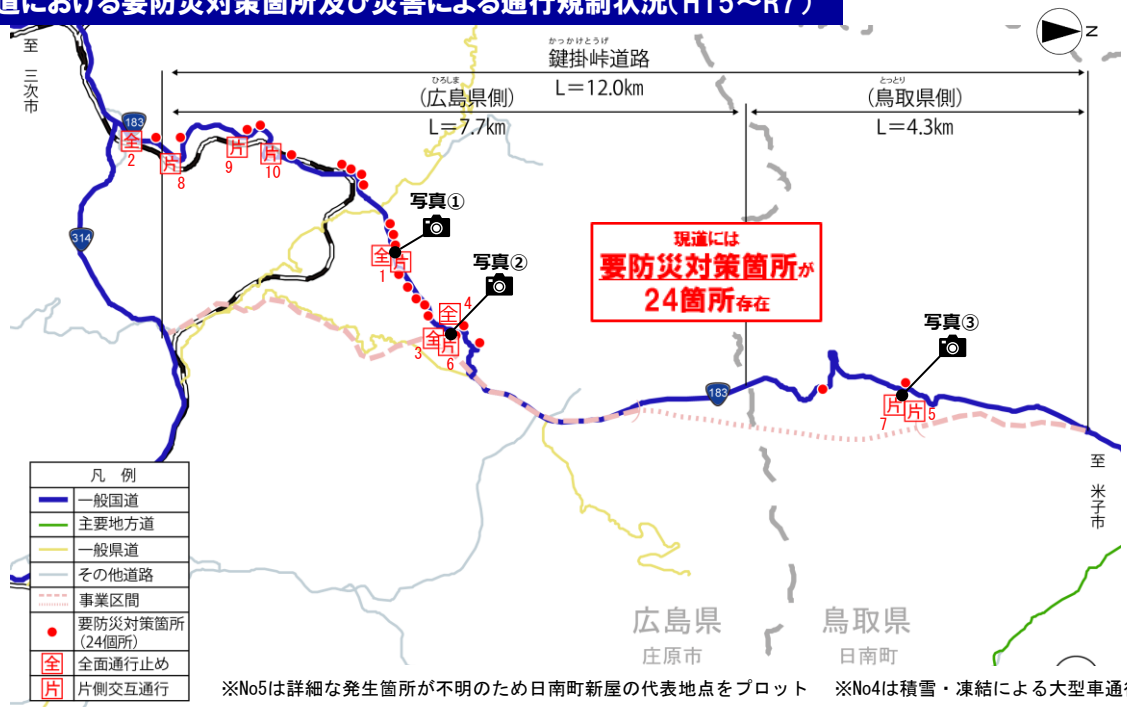
# 5. 事業の必要性

## （1）現状の課題 異常気象時等

### ②-1災害への脆弱性（災害リスク箇所の回避）

- 鍵掛峠道路の現道部は、急峻な中国山地の渓谷に沿っており、法面崩壊、土砂崩れなどの災害が多発している。
- 鍵掛峠道路の現道部の災害における通行規制は過去23年で10回（うち4回は全面通行止め）、約14,900時間（約621日間）発生している。

**現道における要防災対策箇所及び災害による通行規制状況（H15～R7）**




※No5は詳細な発生箇所が不明のため日南町新屋の代表地点をプロット

※No4は積雪・凍結による大型車通行止めである

**【過去23年（H15～R7）の全面通行止め発生状況】**

| No | 発生年度 | 規制区分 | 規制時間 |
|---|---|---|---|
| 1-1 | H16 | 通行止め（片側交互） | 106時間（8,400時間（350日）） |
| 2 | H29 | 通行止め | 6.2時間 |
| 3 | R2 | 通行止め | 4.8時間 |
| 4 | R7 | 大型車通行止め | 23.5時間 |

資料／広島県資料

**【過去23年（H15～R7）の片側交互通行発生状況】**

| No | 発生年度 | 規制区分 | 規制時間 |
|---|---|---|---|
| 5 | H15 | 片側交互 | 3,384時間（141日） |
| 1-2 | H16 | 片側交互 | 8,400時間（350日） |
| 6 | H18 | 片側交互 | 543時間（23日） |
| 7 | H23 | 片側交互 | 2,207時間（92日） |
| 8 | H24 | 片側交互 | 7時間 |
| 9 | H26 | 片側交互 | 8.5時間 |
| 10 | R4 | 片側交互 | 211.8時間（9日） |

資料／広島県資料・鳥取県資料

写真①（No.1）




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

写真②（No.6）



平成18年7月土砂崩れ
（国道183号庄原市西城町）
【片側交互通行23日】

写真③（No.7）



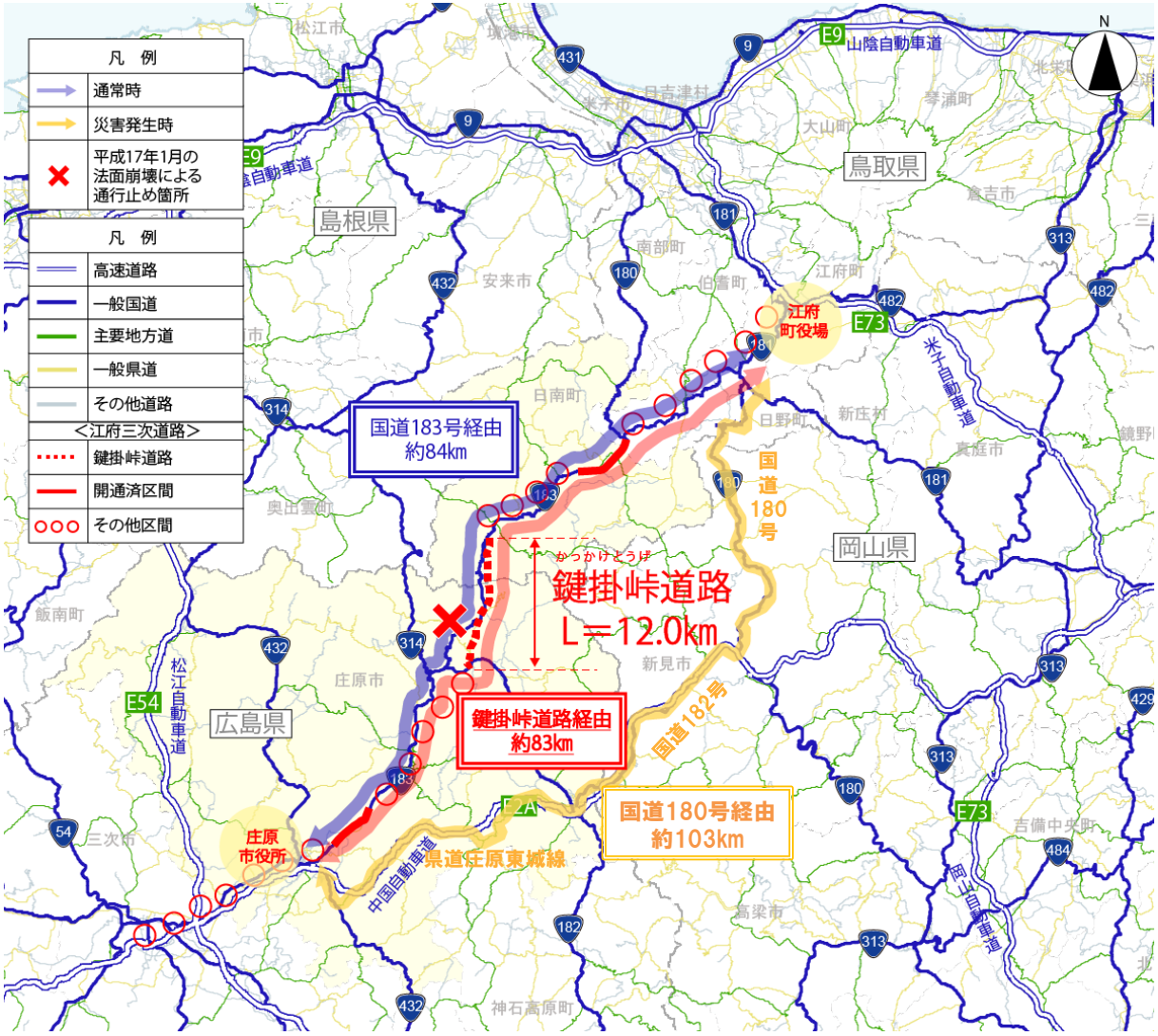
平成23年10月路肩崩落
（国道183号日南町新屋）
【片側交互通行92日】

# ＜参考資料＞事業の必要性

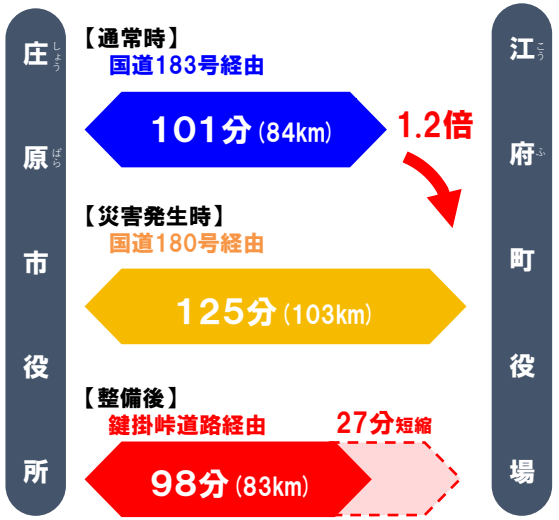
## （１）現状の課題　異常気象時等

### ②-2災害への脆弱性（災害による通行止め）

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




【通常時と災害発生時の迂回時間の比較】




※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をもとに計算（上下平均）
※整備後の所要時間は、鍵掛峠道路は設計速度である60km/hとして計算

**地域の声**

・鍵掛峠道路の実質的な代替路はない状況である。通行止め時は東城を経由した大回りのルートしかない。
・土砂災害や崩落の危険性が高く、通行止めになった場合には周辺集落の孤立や医療・介護サービスへの影響が懸念される。



出典：日南町役場（R8.8）

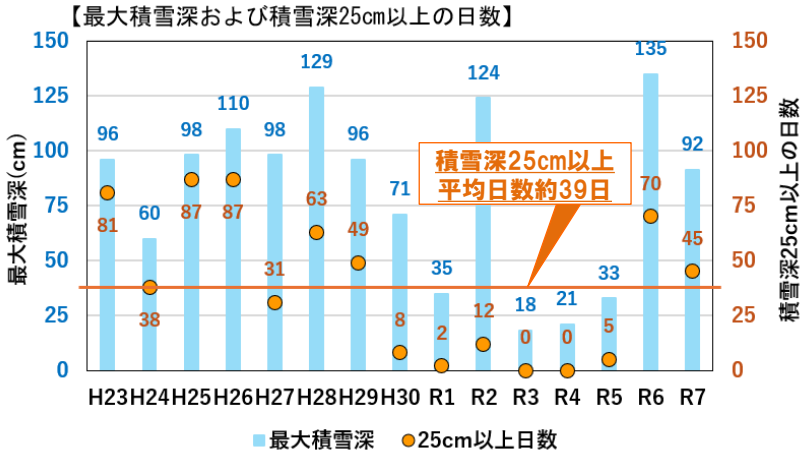
# 4. 事業の必要性

## （1）現状の課題　異常気象時等

### ③冬期の安全・安心の確保

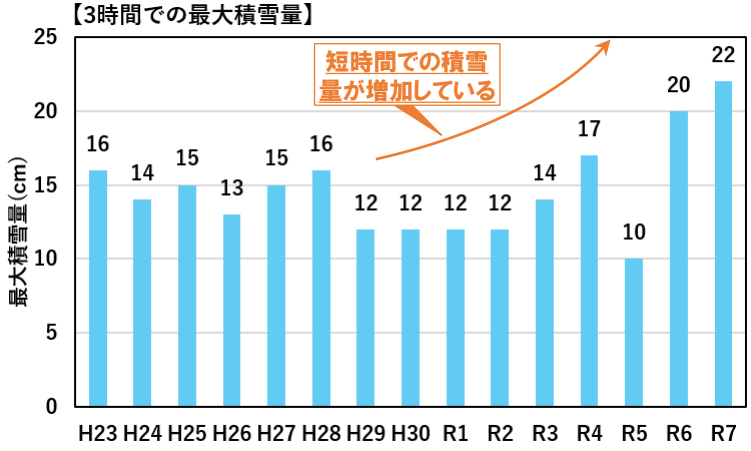
- 地域住民の生活の足である路線バス及びスクールバスは、主に一般国道183号を運行しており、冬期の交通の安全確保の必要性がある。
- しかし、大雪による国道183号の通行止めや県道油木小奴可線・県道植木三坂線の冬期閉鎖により3路線とも通行止めの懸念がある。
- 鍵掛峠道路は冬期対策（堆雪幅、冬期路肩幅）がとられ、冬期でも通行が可能であり、安全性の確保も期待される。

### 鍵掛峠の積雪状況



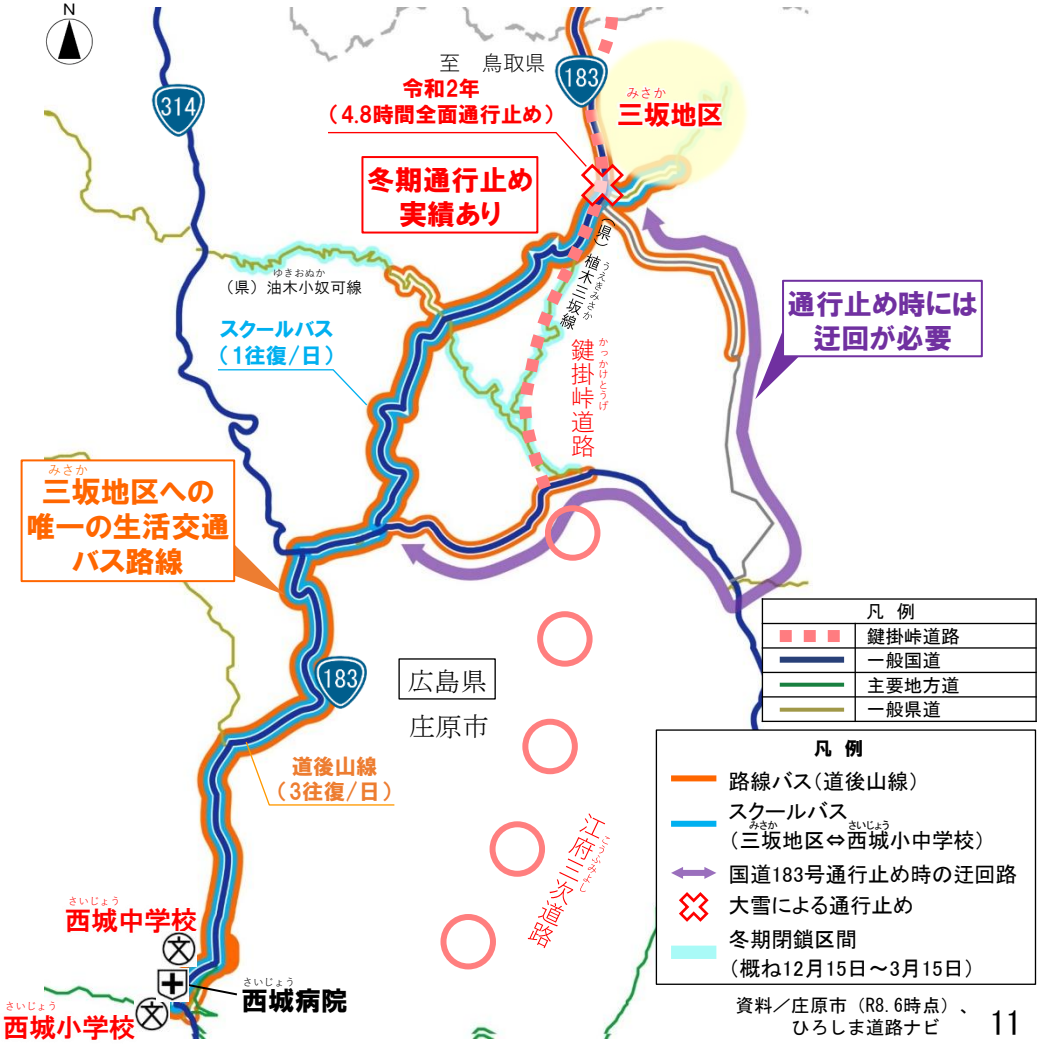

資料／H23～H26：鍵掛峠観測所データ（鳥取県）、H27～R7　：新屋観測所データ（鳥取県）

### 庄原市の積雪状況




資料／気象庁 アメダス（観測地点：広島県高野）

### 西城地域中心部から三坂地区間のバス運行状況




資料／庄原市（R8.6時点）、ひろしま道路ナビ

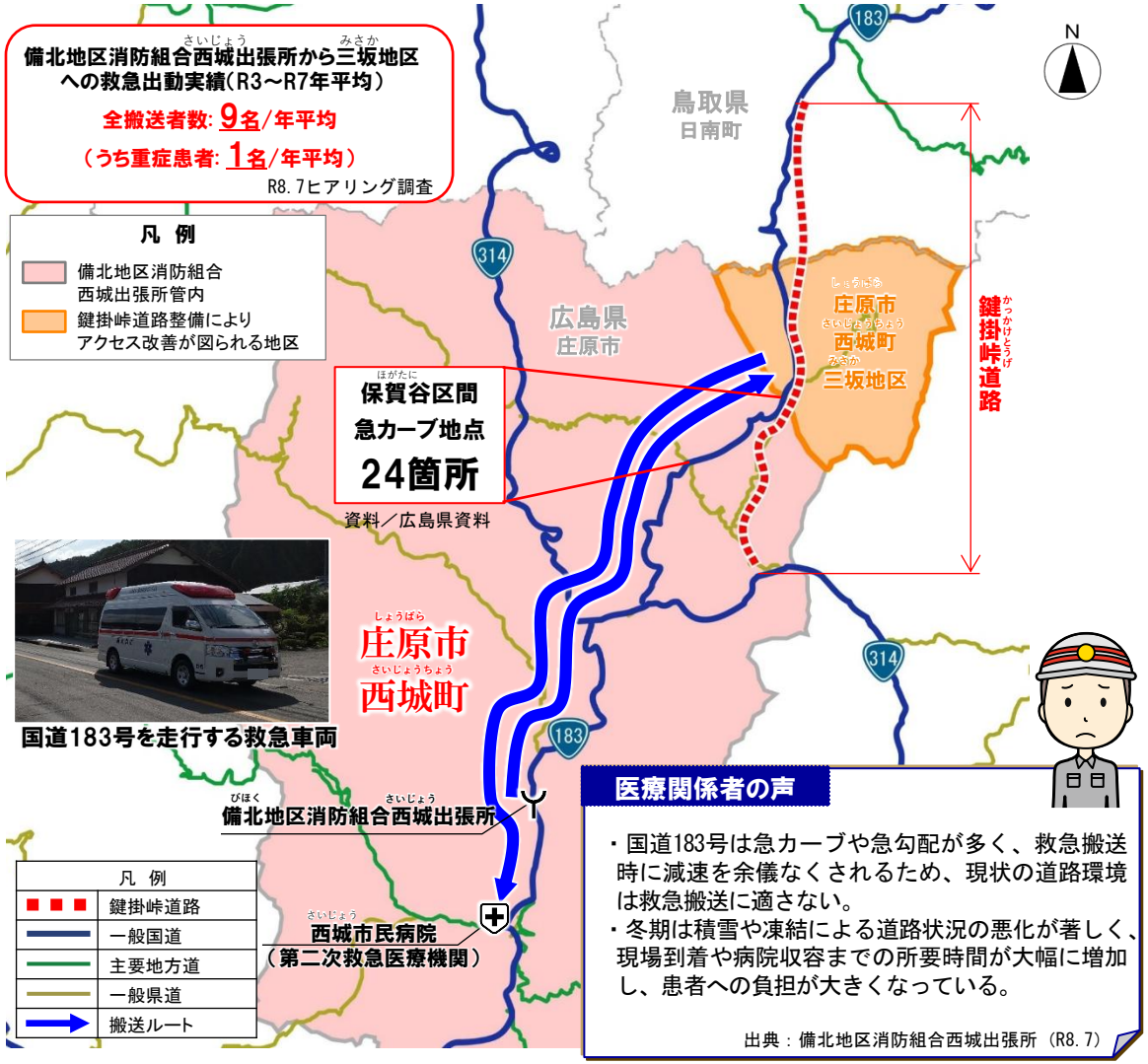
# 4. 事業の必要性

## （1）現状の課題　異常気象時等

### ④地域医療の支援

・庄原市西城町三坂地区内には消防署がないため、救急車両は西城町中心部からの出動となり、年間で平均9名を搬送している。
・国道183号は線形が悪く速度を落とす区間も存在することから搬送に時間を要しており、冬期は更に通常時の約1.8倍の時間を要する。

### 備北地区消防組合西城出張所の重症患者等の救急搬送状況

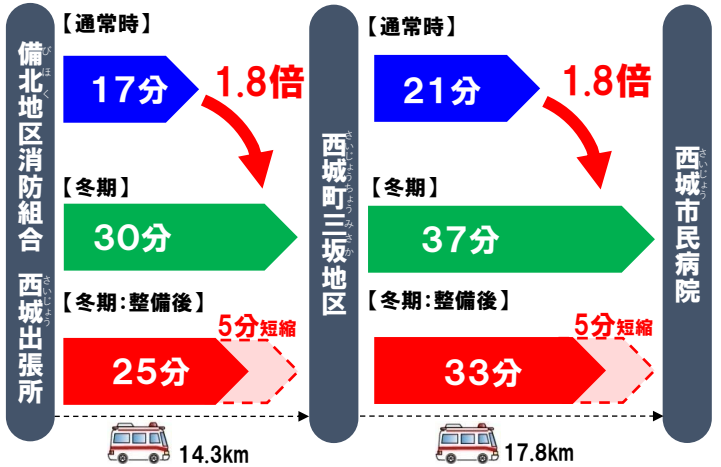



#### 医療関係者の声

・国道183号は急カーブや急勾配が多く、救急搬送時に減速を余儀なくされるため、現状の道路環境は救急搬送に適さない。
・冬期は積雪や凍結による道路状況の悪化が著しく、現場到着や病院収容までの所要時間が大幅に増加し、患者への負担が大きくなっている。

出典：備北地区消防組合西城出張所（R8.7）

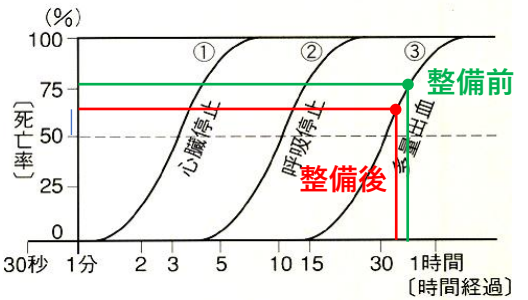
#### 【通常時と冬期の緊急搬送時間の比較】




※通常時の所要時間は規制速度での算出　※四捨五入の関係により表記の短縮時間に差が発生
※西城出張所から三坂地区までの冬期の所要時間は備北地区消防組合西城出張所ヒアリング調査結果
※整備後の所要時間は、鍵掛峠道路は設計速度である60km/h、その他の区間は冬期と同条件での算出
※短縮時間は四捨五入の関係で表示時間と合わない場合がある

#### 【現地での応急手当までの時間経過と死亡率の関係】

▼カーラーの救命曲線




【整備前（冬期）】
約40分
死亡率77.5%
多量出血による冬期の死亡率
約2割低下
【整備後（冬期）】
約35分
死亡率63.8%

① 心臓停止後約３分で 50 %死亡
② 呼吸停止後約10分で 50 %死亡
③ 多量出血後約30分で 50 %死亡

注）上記所要時間には救急車が出動にかかる時間（約10分）を含み、現地（西城町三坂地区）到着までの所要時間としている。
資料／カーラー「緊急事態における経過時間と死亡率の関係」（1981）

# 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

- 鍵掛峠道路沿線地域の主要産業は林業であり、生産された木材チップは境港市内のバイオマス発電に使用されている。
- 鳥取県は再生可能エネルギーの消費割合が全国1位と大きく、再生可能エネルギーの中でもバイオマス発電の割合が約5割と高い。
- 鍵掛峠道路の整備により、鳥取県の持続可能な地域の発展を支えるクリーンエネルギー発電の原料輸送の支援が期待される。

### 林業関連企業の移動経路

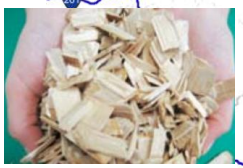
**【アクセス時間短縮】**

国道314号・県道東城西城線交差部 → 大根島入口交差点

【整備前】 133分（97km）

【整備後】 123分（90km） 10分短縮

※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をもとに計算（上下平均）
※整備後の所要時間は、鍵掛峠道路は設計速度である60km/hとして計算



（出典）【木材チップ】鳥取県




凡 例

- 高速道路
- 一般国道
- 〈江府三次道路〉
- 鍵掛峠道路
- 開通済区間
- その他区間
- 整備前経路
- 整備後経路

### 木材会社の声

・バイオマス発電所に木材チップを大型車で４～５台／日搬送しています。
・令和６年度に国道183号で積雪によるトレーラーの登坂不能が発生し、迂回を余儀なくされました。道路の整備が進むことで、冬期の通行止めに対する不安が解消され、安定した交通網と効率的な輸送の確保が期待されます。

出典：木材会社ヒアリング（R8.8）



### 産業の特徴（特化係数※）

※ 市町村内の生産額の部門構成比 / 全国の生産額の部門構成比 ⇒ 1.0を超えると特徴のある産業

【庄原市】
農林水産業： 10.6
林業のみ ： 12.6

【日南町】
農林水産業： 15.1
林業のみ ： 89.7

林業が主産業

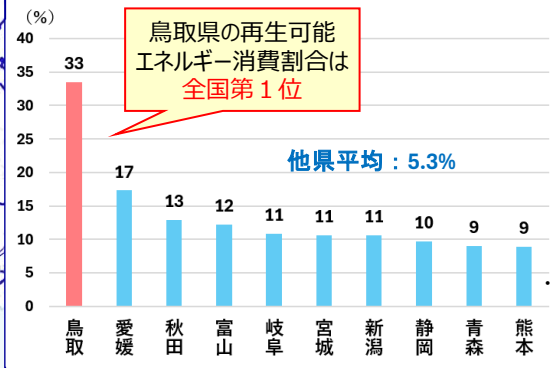



出典：2023年度国民経済計算（2015年基準・2008SNA）、令和5年度広島県市町民経済計算、令和5年度鳥取県市町村民経済計算 をもとに作成

○：特化係数1.0 ⇒全国平均の部門構成比

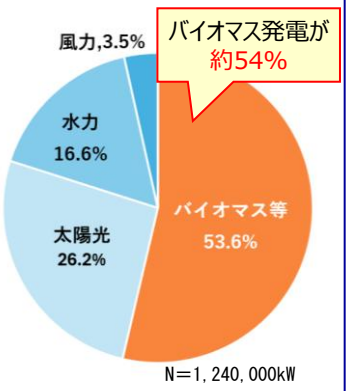
### 鳥取県再生可能エネルギー消費割合・産業部門別消費量

■鳥取県再生可能エネルギーの消費割合（対全エネルギー消費量）




出典：都道府県別エネルギー消費統計（R4年度）

■鳥取県再生可能エネルギーの発電設備導入割合




出典：鳥取県HP（R6年度実績）

# 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（観光活性化の支援）

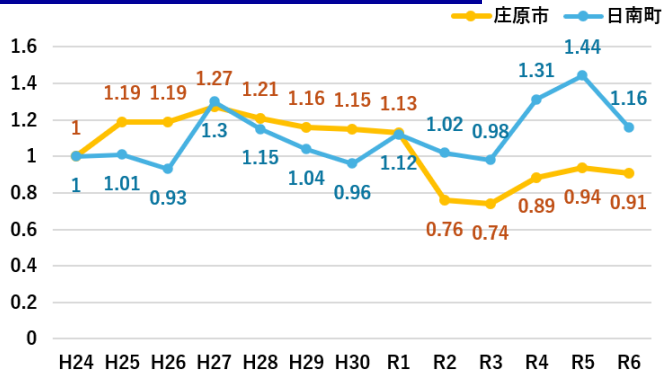
- 庄原市、日南町はアウトドア施設をはじめとした観光施設が多数存在し、夏と秋に多くの観光客が来訪している。庄原市ではコロナ禍で落ち込んだ観光客を取り戻しつつあり、日南町ではコロナ前を上回る規模に増加している。
- 鍵掛峠道路整備により、観光施設へのアクセス性及び、周辺施設との周遊性の向上が期待される。




出典：庄原観光ナビ、鳥取県商工会連合会 大山時間よりみちにちなん

### 庄原市・日南町における観光入込客数

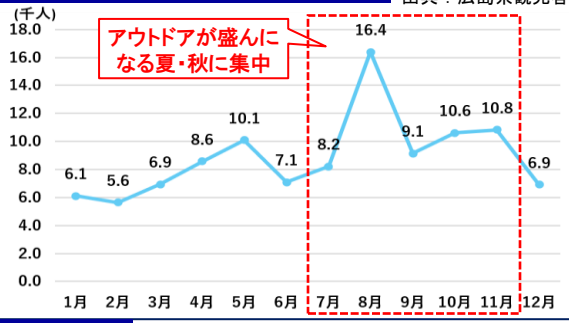
※H24を基準とした推移




出典：広島県観光客数の動向（広島県）
観光客入込動態調査結果（鳥取県）

### 庄原市における月別観光入込客数

出典：広島県観光客数の動向




### 地域の声

- 日南町では、ホタル・紅葉・キャンプ・釣りなど自然資源を活用した観光がメインとなっています。
- 庄原市でもキャンプ場等のアウトドア施設があり、その利用人口も増えていると感じている。
- 鍵掛峠道路が整備されると、アクセス性が向上し、交流人口が増えることにより観光客の増加が期待されます。



出典：日南町役場、観光関連機関ヒアリング結果（R8.8）

# 4. 事業の必要性

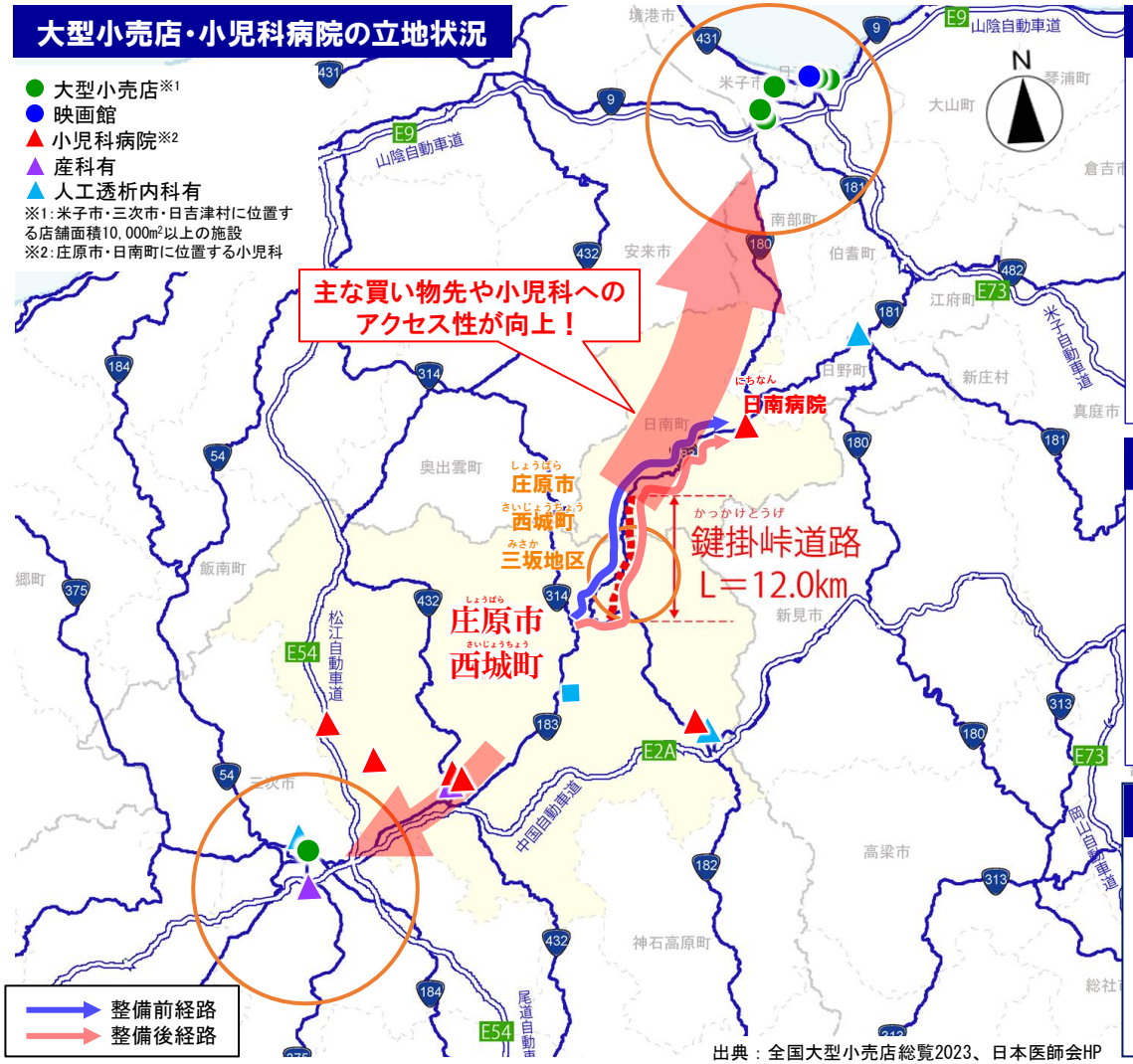
## （2）道路整備により期待される効果

### ③生活の質の向上

・鍵掛峠道路沿線地域には大型小売店が立地しておらず、アクセス性の低い三次市や米子市周辺が主な買い物先である。また庄原市西城町には小児科や産科等がないため通院に時間を要す。

・鍵掛峠道路整備により、庄原市西城町三坂地区に住む住民の主な買い物先である米子市・三次市周辺や小児科が位置する日南町へのアクセス性が向上し、定住促進対策との相乗効果により定住促進が期待される。

### 大型小売店・小児科病院の立地状況




出典：全国大型小売店総覧2023、日本医師会HP

### 定住促進対策

【空き家バンク制度】



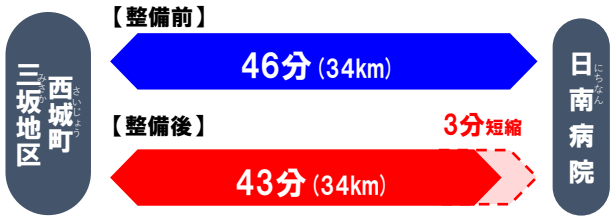
・庄原市が企画・運営する、庄原市で新しい生活を始めようとする移住者と空き家のオーナーの間を仲介する制度。

【庄原市における子育て支援】



・子育て家庭や地域の方が気軽に集い交流できる場として子育て支援センターを設置。

### 日南病院への移動経路




※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をもとに計算（上下平均）
※整備後の所要時間は、鍵掛峠道路は設計速度である60km/hとして計算

### 自治体の声

・鍵掛峠道路の整備により、再開した庄原日赤病院産婦人科への日南町からの通院や出産時のアクセス向上が期待される。

・日南町から三次・庄原方面への通勤・通学圏拡大による新たな生活圏の形成や、人流・物流の活性化に伴う観光振興・地域経済への波及効果が期待される。



出典：自治体ヒアリング結果（2026.8）

# 5. コスト増加の要因



・鍵掛峠道路　総事業費（増額後）：６３７億円　　今回増額：１１４億円（約２２％増）

■コスト増額の内訳

| 項　　目 | 増　額　費　用 |
|---|---|
| （1）法面対策工の追加・見直し | 20億円 |
| （2）現場内発生土の流用における土質改良及び購入（盛土・擁壁工ほか） | 43億円 |
| （3）トンネル湧水対策工の追加 | 7億円 |
| （4）トンネル濁水処理施設・中和処理施設の工事期間長期化による増額 | 20億円 |
| （5）労務費・物価上昇による増加 | 24億円 |
| 合　　計 | 114億円 |

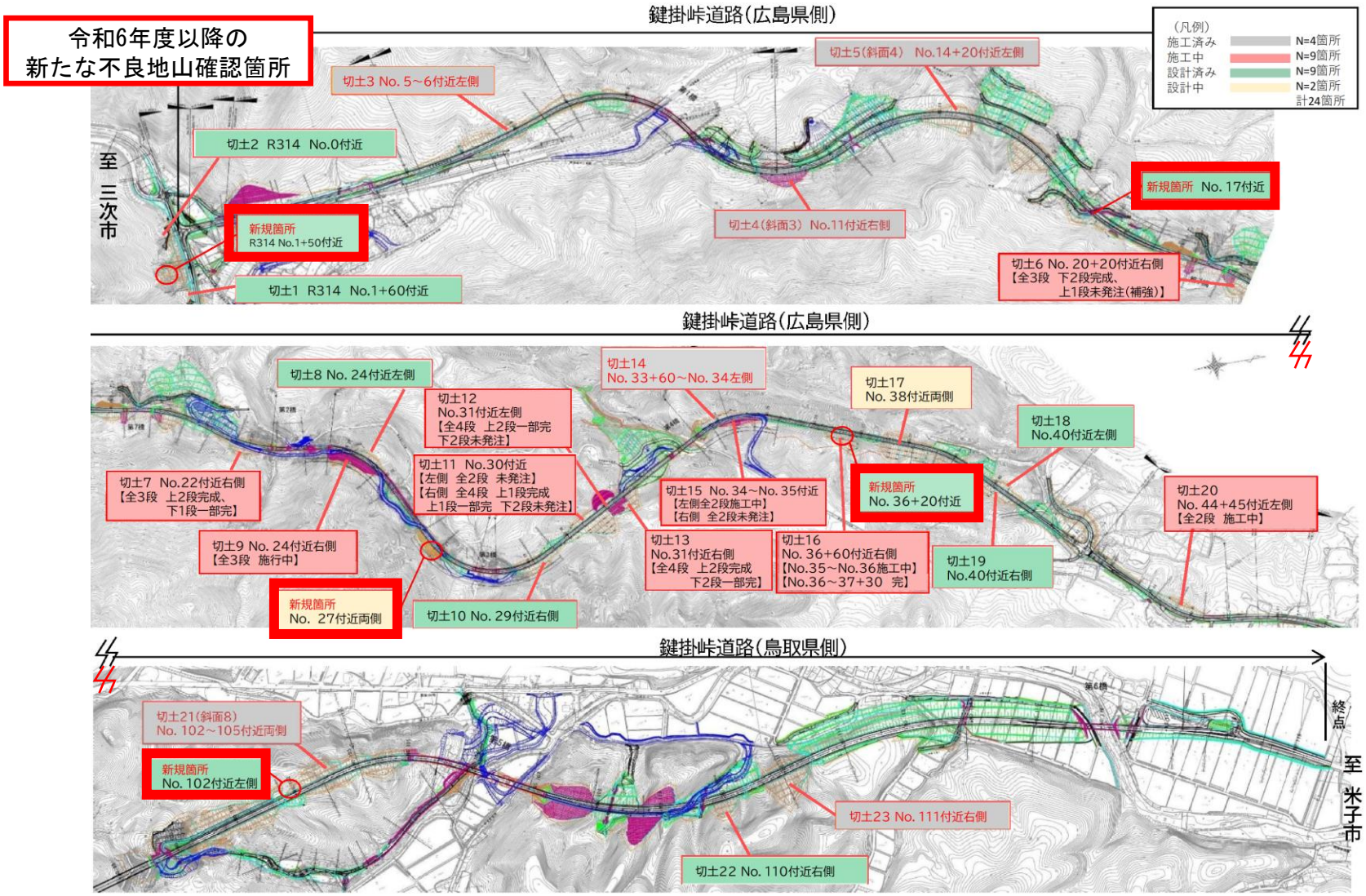
# 5. コスト増加の要因



## （1）法面対策工の追加・見直し

**約20億円の増額**

・想定外の蛇紋岩が出現や崩落が発生したため、法面状況の確認、追加ボーリングを実施し、グラウンドアンカーや吹付法枠工などの追加対策が必要となった。



# 5. コスト増加の要因



**約20億円の増額**

## （1）法面対策工の追加・見直し

**【追加箇所の事例】**
- 蛇紋岩は短期間で強風化し、表層崩壊や地スベリ性崩壊に発展する懸念があった。
- 掘削中の湧水が確認され、地下水の排除が必要となった。

### 位置図




鍵掛峠道路　L＝12.0km

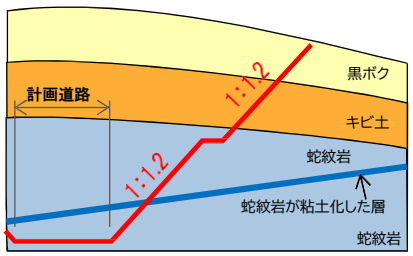
### 法面の崩落状況




### 横断図

当初

●植生工

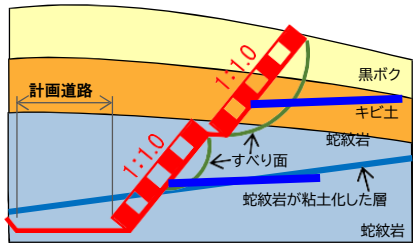



安定勾配により切土（植生工）

変更

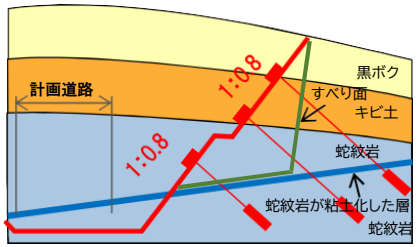
●吹付法枠工
●横ボーリング工

亀裂による小崩落及び浅いすべりに対応




●グラウンドアンカー工

大規模なすべりに対応




### 法面対策工の数量

【法面対策工の追加・見直しに関する費用の内訳】

約1.4億円＋約18.1億円＝約19.5億円

■調査ボーリング・法面詳細設計（5箇所）　＋ 1.4億円

■対策費用増　＋18.1億円

- 吹付法枠工（3箇所）　13,000m²　＋8.2億円
- 吹付法枠工（鉄筋挿入併用）（3箇所）　5,700m²　＋7.8億円
- グラウンドアンカー工（1箇所）　170本　＋1.2億円
- 横ボーリング工（2箇所）　100本　＋0.9億円

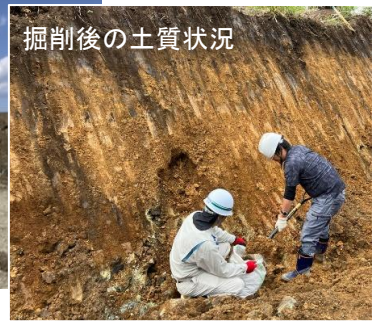
# 5. コスト増加の要因

## （2）現場内発生土の流用における土質改良等及び購入（盛土・擁壁工ほか）

**約43億円の増額**

- 当初は切土区間で発生した掘削土を事業区間内の盛土工区へ流用する計画であった。
- しかし、掘削土については盛土材として使用するための強度不足が確認されたため、土質改良の追加が必要となった。







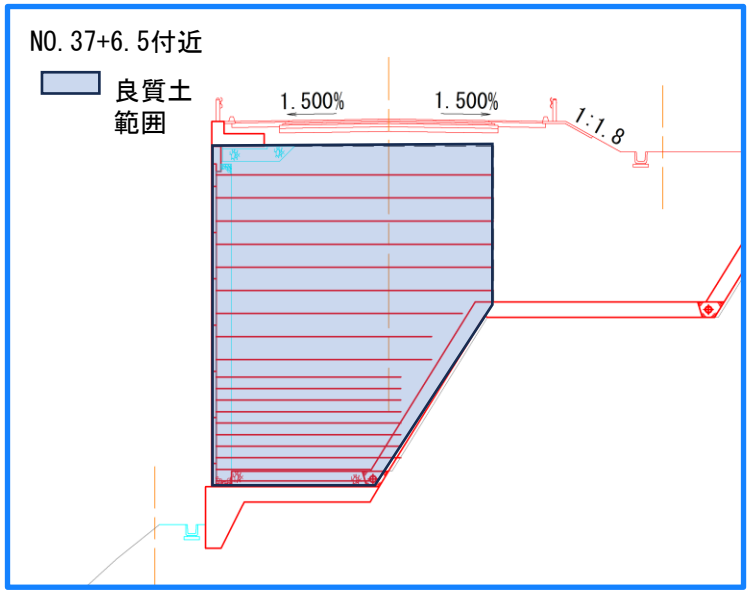
仮置きによる脱水

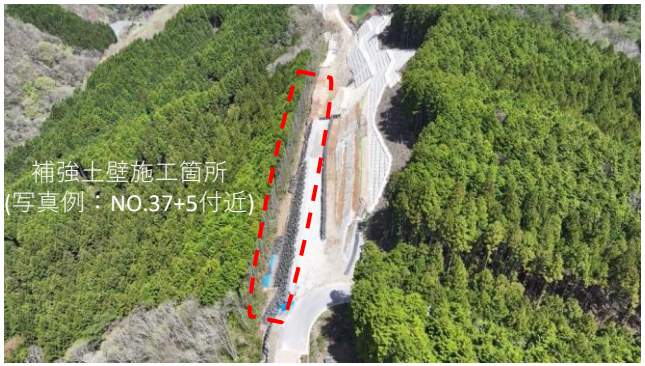



水分を多く含む掘削土については仮置き場で脱水させることで土質の改善を試みたが、結果として盛土材として使用できるまでの改善は図られなかった。※

※コーン指数が200未満の場合、
盛土材使用には土質改良が必要となる。
（構造物の埋め戻しには適さない）

- また、補強土壁背面盛土への流用にあたっても適合しない土質であったことから、購入土を使用することとなった。
  構造物背面の埋戻土、路床土も同様に良質土である必要があり、購入土を使用することとなった。




補強土壁に必要な土量
V＝50,000m³（L=1.2km）

構造物背面に必要な土量
V＝ 5,000m³（N=14箇所）

路床に必要な土量
V＝40,000m³

合計　V＝95,000m³

【現場内発生土の流用における土質改良等の追加に関する費用の内訳】

約20.8億円＋約16.2億円＋約5.7億円＝約42.7億円

| | | |
|---|---|---|
| ■土質改良（盛土材） | 160,000m³ | ＋20.8億円 |
| ■購入土の使用 | 95,000m³ | ＋16.2億円 |
| ■不要土の処分 | 95,000m³ | ＋ 5.7億円 |

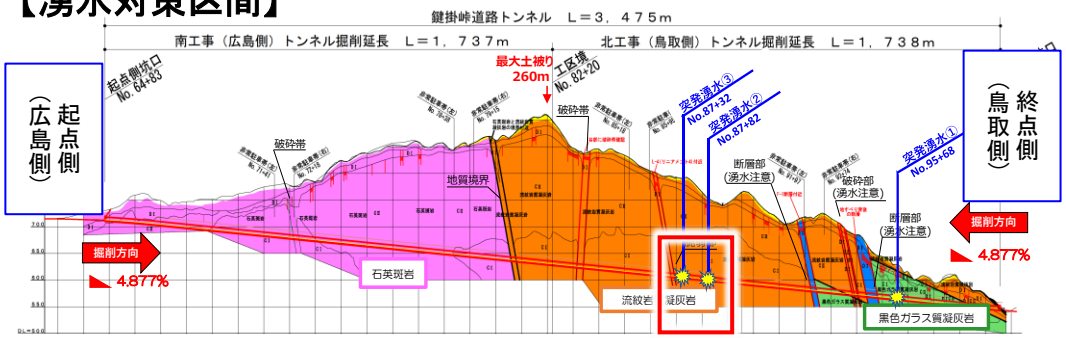
# 5. コスト増加の要因

**約7億円の増額**

## （3）トンネル湧水対策工の追加

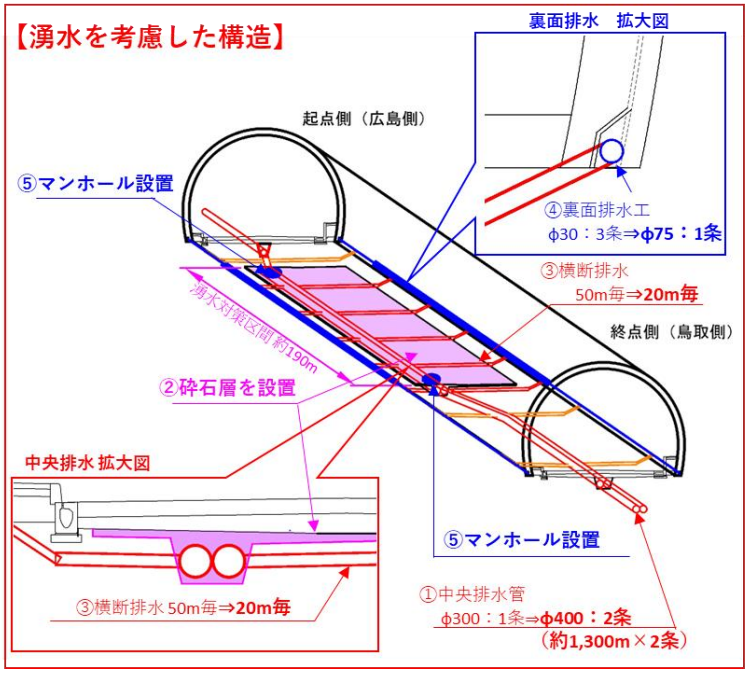
- 鍵掛峠トンネル掘削時において発生した突発湧水は、トンネル貫通後も継続している。
- 湧水量が多く、一般的なトンネル排水工では排水機能が不足していることから、湧水対策委員会を設置し将来的に対象とする湧水量や対策工の検討した結果、排水工の強化等の追加対策を実施することとした。

### 【湧水対策区間】




湧水対策区間：190m
対策湧水量　：560m³/h

### 【湧水を考慮した構造】




### 【湧水状況】










【トンネル湧水対策工に関する費用の内訳】

約1.8億円＋約4.6億円＋約0.2億円＝約6.6億円

| | |
|---|---|
| ■中央排水管 | ＋ 1.8億円 |
| ■砕石層・横断排水等 | ＋ 4.6億円 |
| ■裏面排水材の追加 | ＋ 0.2億円 |

# 5. コスト増加の要因

## （４）トンネル濁水処理施設等の仮設備の工事期間長期化による増額

**約20億円の増額**

- 鍵掛峠トンネル掘削時において発生した突発湧水による工事の一時中止や、トンネル貫通後も継続している湧水への対策の追加などによりトンネル工事期間が長期化。
- トンネル工事完了までの濁水処理施設と中和処理施設等仮設備の利用期間も長期化していることに伴いこれら施設の増額が必要となった。










【トンネル濁水処理施設・中和処理施設の
工事期間長期化による増額の内訳】

前回評価時点トンネル工事工期末　R7.3.31
→　延期予定工期末　R9.6.30

約12.3億円＋約3.6億円＋約3.8億円＝約19.7億円

| | | |
|---|---|---|
| ■濁水処理施設 | ５基 | ＋12.3億円 |
| ■中和処理施設 | ４基 | ＋ 3.6億円 |
| ■その他（発動発電機、水中ポンプ等） | | ＋ 3.8億円 |

# 5. コスト増加の要因



**約24億円の増額**

## （5）労務費・物価上昇による増加

- 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、トンネル費、舗装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、交通安全施設等の材料単価の上昇、工事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

| | | R6再評価（R7以降残） | R8再評価（R7以降残） | 物価上昇 |
|---|---|---|---|---|
| 工事費 | | 17,771 | 20,118 | 2,347 |
| | 改良費 | 12,387 | 13,918 | 1,531 |
| | 橋梁費 | 1,085 | 1,146 | 61 |
| | トンネル費 | 2,572 | 2,917 | 345 |
| | 舗装費 | 588 | 768 | 180 |
| | 付帯施設費 | 1,139 | 1,369 | 230 |
| 用地補償費 | | 45 | 45 | 0 |
| | 用地費 | 0 | 0 | 0 |
| | 補償費 | 45 | 45 | 0 |
| 間接経費 | | 1,524 | 1,524 | 0 |
| 残事業費（全体） | | 19,340 | 21,687 | 2,347 |

＜物価上昇理由＞

●主要構造物（残数量）
- トンネル　１，２５８ｍ
- 橋梁　４橋

●その他費用
- 生コン、アスファルト、交通安全施設関連の価格高騰
- 工事における労務単価の上昇

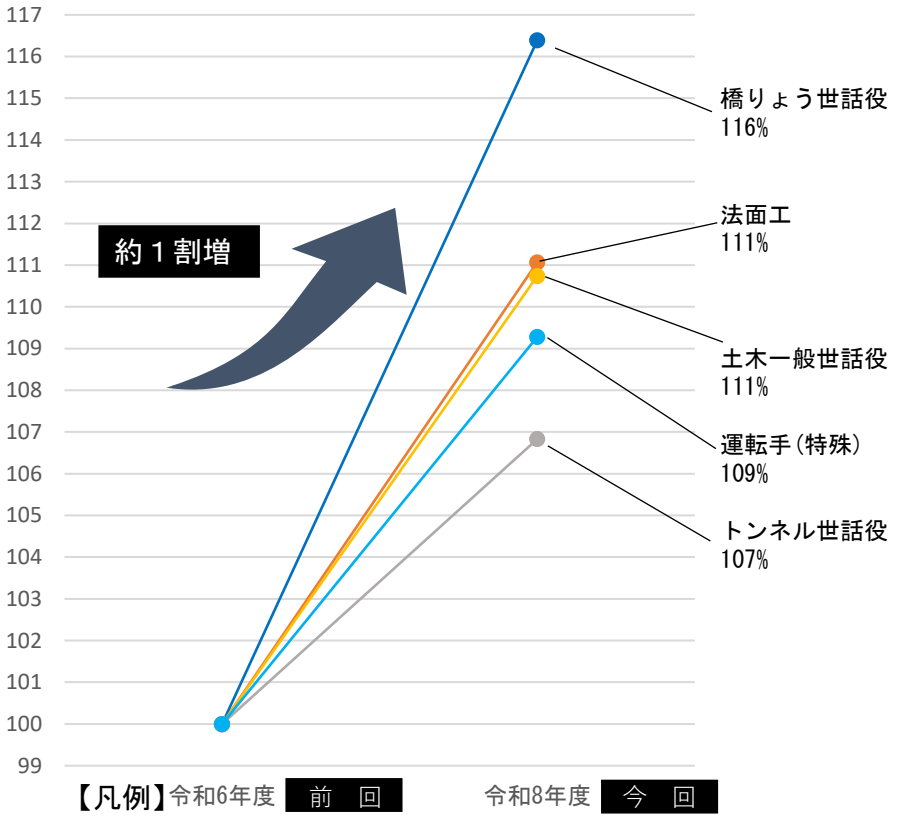
# 5. コスト増加の要因

**約24億円の増額**

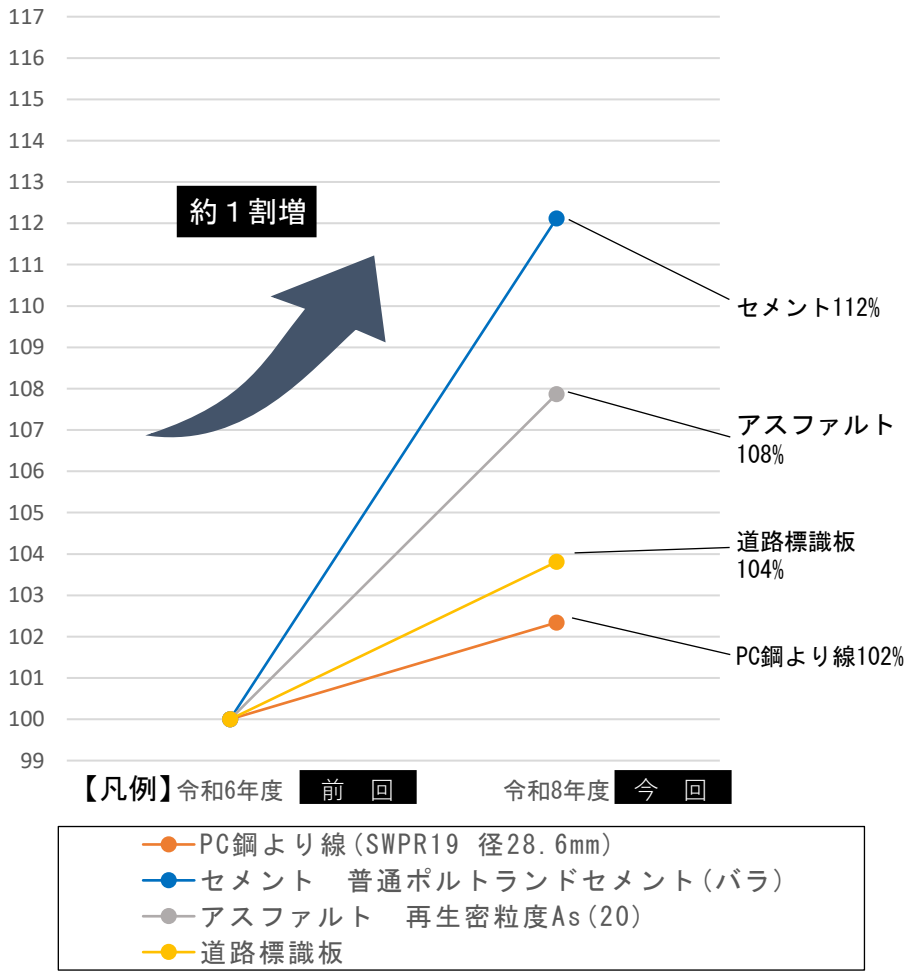
## （5）労務費・物価上昇による増加

・前回（令和6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　広島県




主要建設資材単価の伸び率　広島県



# 6. 今回の取りまとめ結果



・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便益の他に、「地域の特殊性を考慮した便益、その他の効果」等を整理。

## ◆当事業の計画交通量

1,700台／日　　（※現況交通量　728台／日）

## ◆総便益（現在価値）

①3便益

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ・移動時間の短縮<br>・移動時間の短縮等に伴う経費の減少<br>・道路機能の向上による交通事故の減少 | ・人、車両、貨物の移動における短縮時間<br>・総走行距離の短縮<br>・道路種別毎の利用交通量の変化 | ・走行時間短縮便益 | 33(33)億円 | 「費用便益分析マニュアル」に準拠 |
| | | ・走行経費減少便益 | 6.8(6.8)億円 | |
| | | ・交通事故減少便益 | 1.8(1.8)億円 | |
| 計 | | | 41(41)億円 | |

②地域の特殊性を考慮した便益

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ・道路構造不良箇所の解消による走行不安の解消 | ・急カーブ（R＜150m）　74箇所 → 解消<br>・急勾配（I＞5%）　5.0km → 0.8km（登坂車線設置） | ・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果 | 73億円 | CVM（仮想市場法）により算出 |
| ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消 | ・災害による孤立住民の解消<br>多里地区　237世帯（442人）→ 解消<br>三坂地区　48世帯（119人）→解消 | ・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 | 61億円 | |
| | | ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果 | 66億円 | |
| 計 | | | 200億円 | 【参考】<br>467億円（計画交通量を踏まえて試算）※ |

## ◆総費用（現在価値）

| | 項目 | 全体事業費 | 残事業費 |
|---|---|---|---|
| 総費用 | 事業費 | 666億円 | 157億円 |
| | 維持管理費 | 13億円 | 13億円 |
| | 計 | 679億円 | 170億円 |

（ ）書きは、残事業の便益額
※計画交通量と現況交通量の比により試算

注)表示桁数の関係で合計が合わない場合がある。

## ◆その他の効果

■道路の役割

①物流ネットワークの確保（産業の物流効率化の支援）

②環境への影響を考慮した効果［約0.4千トン／年の$CO_2$削減］

③沿道環境の改善［$NO_X$排出量：約1.6トン／年（約0.2%）削減、SPM排出量：約0.1トン／年（0.2%）削減］

④３便益以外の便益［災害時の通行止めに伴う迂回交通の損失解消効果：0.01億円、
環境負荷ガス排出量削減に伴う環境改善効果：0.21億円（$CO_2$）、0.16億円（$NO_x$）］

# 7. 今後の対応方針(原案)

## 1. 再評価の視点

### ①事業の必要性の視点

1)事業を巡る社会経済情勢等の変化

◇鍵掛峠道路を含む江府三次道路の沿線では、事業の必要性に影響を及ぼす大きな変化はない。

2)事業の投資効果

◇整備により期待される効果
物流ネットワークの確保(産業の物流効率化の支援)、 周辺地域の観光活性化支援(観光活性化の支援)、 生活の質の向上(日常生活移動の利便性向上)
◇便益及び費用
【便益】 3便益 41億円　　地域の特殊性を考慮した便益 200億円
【費用】 679億円(事業全体)　170億円(残事業)
◇その他の効果
環境への影響を考慮した効果[約0.2千トン/年の$CO_2$削減]、 沿道環境の改善[$NO_X$排出量:約1.0トン/年(約0.2%)削減、SPM排出量約0.1トン/年(0.2%)削減]

3)事業の進捗状況

◇令和8年度末で事業全体の進捗率は70%となる見込みである。

### ②事業の進捗見込み

◇現在、トンネル工事、改良工事、橋梁上下部工事等、を行っており早期完成を目指し事業を推進する。

### 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

・鳥取県知事の意見:「継続」という対応方針(原案)について異存ありません。
過年度発生したトンネル湧水に対しての追加対策内容が決定したこともあり、全体事業工程を精査し、早期開通に向けて引き続き事業の推進をお願いします。

・広島県知事の意見:継続とする対応方針については妥当である。
一般国道183号鍵掛峠道路は、広島県備北地域と鳥取県西部地域を連結する高規格道路「江府三次道路」の一部を構成し、地域間交流の促進や観光産業の活性化、物流機能の向上に資する幹線道路であるとともに、線形不良区間や異常気象時通行規制区間の解消、地震発生時の物流ネットワークの確保など、防災上の観点からも特に重要な道路です。
引き続き、コスト縮減を図りながら、安全な道路の早期完成に向けて着実に整備を進めていただきたい。

## 【今後の対応方針(原案)】

◇以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられるため、事業継続が妥当。
◇今後の事業の実施にあたっては、地質状況の変化を注意しつつ、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<br>（R6年度） | 今回評価<br>（R8年度） | 備　考<br>（前回評価時からの主な変更点） |
|---|---|---|---|
| 事業諸元 | L=12.0km | L=12.0km | － |
| 計画交通量 | 1,400～2,100<br>台/日※ | 1,400～2,100<br>台/日 | ・将来交通需要推計ベースは変更なし<br>（H27年度全国道路・街路交通情勢調査ベース） |
| 総事業費 | 約523億円 | 約637億円 | ・地質リスク対応（法面対策工の追加/見直し）<br>・現場内発生土の流用における土質改良及び購入<br>・トンネル対策工の追加<br>・物価上昇による増額 |
| 総費用<br>（C） | 475億円※ | 679億円 | ・基準年の変更（R5→R8）<br>・総事業費の増加による変更<br>・事業期間の増加（24年→28年） |
| 3便益計<br>（B） | 37億円※ | 41億円 | ・将来交通需要推計ベースは変更なし<br>（H27年度全国道路・街路交通情勢調査ベース）<br>・「費用便益分析マニュアル」改定（R7.8）による変更<br>・基準年の変更（R5→R8）<br>・供用開始年度の変更（暫定R8→R11、完成R11→R15） |
| 地域の特殊性を考慮した便益計<br>（B） | 307億円※ | 200億円 | ・CVMアンケートの再実施（H28→R7:【WTP】423→289円/世帯/月）<br>・便益エリア世帯数（374千世帯→385千世帯）<br>・基準年の変更（R5→R8）<br>・供用開始年度の変更（R11→R15） |

※前回R6年度再評価では費用対効果分析は省略であったため、前々回R5年度再評価時の評価結果を記載

# 【参考】地域の特殊性を考慮した便益計測

一般国道183号　鍵掛峠（かっかけとうげ）道路

## ◆CVM（仮想市場法）による便益計測※

※防災面の効果が大きい事業を対象として３便益以外の便益を示している。

**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）**
- **線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果**
- **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**
- **災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果**

### （１）住民アンケート調査

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

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

【WEB配信エリア（旧市区町村名で記載）】 三次市、甲奴町、君田村、布野村、作木村、吉舎町、三良坂町、三和町、八千代町、吉田町、向原町、甲田町、高宮町、美土里町、豊平町、千代田町、大朝町、芸北町、府中町、大和町、三原市、本郷町、久井町、東広島市、黒瀬町、福富町、豊栄町、河内町、安芸津町、廿日市市、大野町、吉和村、佐伯町、宮島町、大竹市、呉市、音戸町、倉橋町、下蒲刈町、蒲刈町、安浦町、川尻町、豊浜町、竹原市、坂町、熊野町、海田町、大山町、名和町、中山町、日吉津町、米子市、淀江町、境港市、東伯町、赤碕町、北条町、大栄町、倉吉市、関金町、中区、東区、南区、西区、安佐南区、安佐北区、安芸区、佐伯区、佐伯町、大和町、湯来町、豊松村、油木町、神石町、三和町、鳥取市、国府町、福部村、河原町、用瀬町、佐治村、気高町、鹿野町、青谷町、三朝町、東郷町、泊村、羽合町 ※赤文字は将来推計に基づく利用圏域拡大により前回（H28）から追加した旧市町村

○配布（配信）・回収状況

紙アンケート配布数：2,150世帯・・・有効回答数：488件（回収率：22.3%）　WEB回収数：1,000件・・・有効回答数：678件　　合計有効回答数：1,166件

### （２）便益算定範囲の設定

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

【便益算定範囲（旧市区町村名で記載）】

庄原市、西城町、東城町、口和町、高野町、比和町、総領町、日南町、日野町、江府町、西伯町、会見町、溝口町、岸本町、大山町、名和町、中山町、日吉津村、米子市、淀江町、境港市、東伯町、赤碕町、北条町、大栄町、倉吉市、関金町、三次市、甲奴町、君田村、布野村、作木村、吉舎町、三良坂町、三和町、八千代町、吉田町、向原町、甲田町、高宮町、美土里町、豊平町、千代田町、大朝町、芸北町、広島市安佐北区、三原市、大和町、本郷町、久井町、東広島市、黒瀬町、福富町、豊栄町、河内町、安芸津町、竹原市、豊松村、油木町、神石町、三和町、三朝町、東郷町、泊村、羽合町

※赤文字は前回（H28）から追加となった旧市町村

### （３）支払意思額（WTP）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。

WTP推計上の有効回答数857件（73．5%）

（アンケート有効回答数：1,166件）

### （４）年便益の算定

○ WTP推計上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

○評価期間を全線開通後50年間とし、現在価値を算定。

▼効果項目別WTP、便益算定結果

| 効果項目 | 支払意思額（WTP）（円/月/世帯） | 便益算定世帯数（R2） | 単年便益（億円/年） | 総便益（億円） |
|---|---|---|---|---|
| 線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果 | 105 | 384,832 | 13 | 200 |
| 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 | 88 | | | |
| 災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果 | 96 | | | |
| 合計 | 289 | | | |

世帯数の資料／R2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

# 【参考】3便益以外の便益

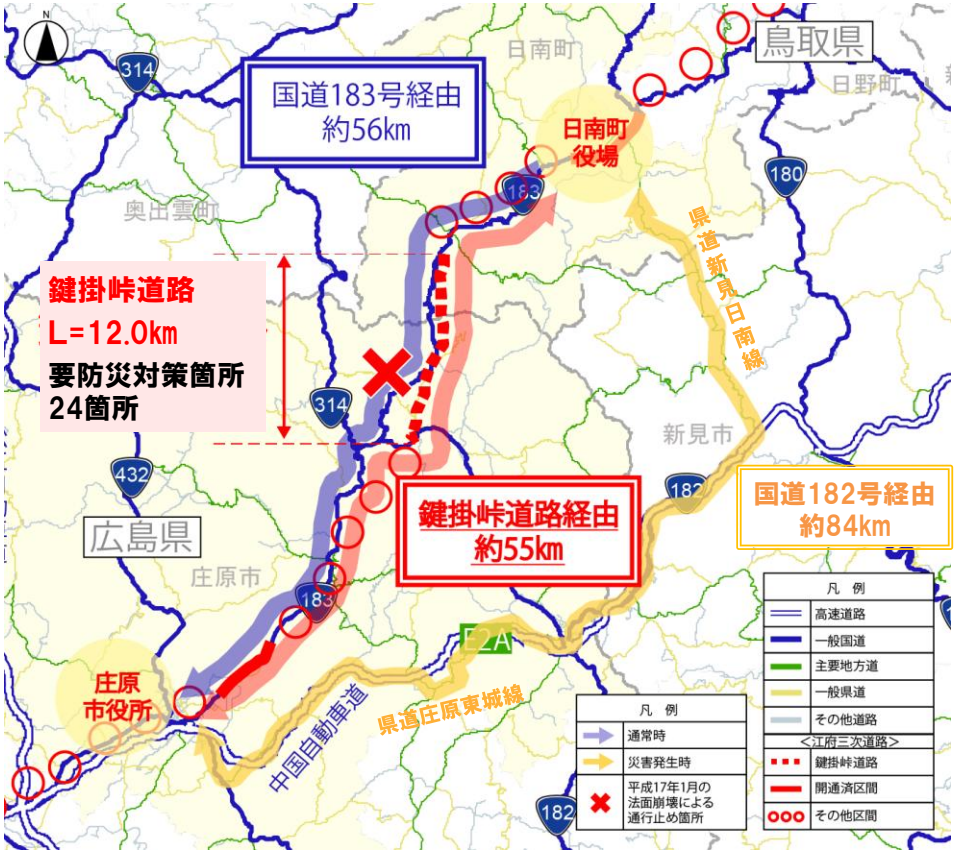
| 3便益以外の効果項目 | 便益の概要 |
|---|---|
| ①災害時の通行止めに伴う迂回交通の時間損失解消効果 | 全面通行止めが発生すると大幅な迂回が強いられるため時間損失が生じている。鍵掛峠道路が整備されることで、この損失が解消されることによる便益を計測。 |
| ②環境負荷ガス排出量削減に伴う環境改善効果 | 現道区間は急カーブや急勾配の連続により走行性が低く、走行速度が低下することで$CO_2$や$NO_x$といった環境負荷ガスが多く排出される。鍵掛峠道路が整備されることで、走行速度が向上し、環境負荷ガスの排出量が削減されることによる便益を計測。 |

# 【参考】3便益以外の便益



## ①災害時の通行止めに伴う迂回交通の時間損失解消効果

- 鍵掛峠道路に並行する一般国道183号では、全面通行止めは過去10年で2回発生。通行規制が行われることで大幅な迂回が必要となり、地域の生活に影響を与えている。
- 鍵掛峠道路が整備されることで、並行する一般国道183号の代替路として通行機能を確保することができる。

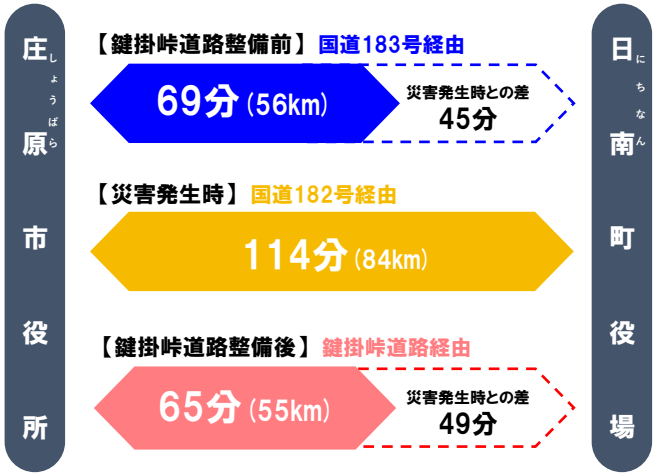



【過去10年間(H28～R7)の全面通行止め発生状況】

| 発生年度 | 規制区分 | 規制時間 | 規制理由 |
|---|---|---|---|
| H29 | 通行止め | 6.2時間 | 倒木 |
| R2 | 通行止め | 4.8時間 | 大雪 |

※R7の通行止めは大型車のみが対象であり、他の車種における当該便益計上を避けるため考慮していない
資料／広島県資料

【鍵掛峠道路整備前後における災害発生時の迂回時間の比較】




※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をもとに計算（上下平均）
※整備後の所要時間は、鍵掛峠道路は設計速度である60km/hとして計算
※災害発生時における迂回路は県道以上の道路を対象に設定

**災害時の通行止めに伴う迂回交通の時間損失解消効果**
**⇒　0.01億円**　※開通後50年間の便益額として試算した値

便益額(試算値)＝(通行止め時の便益－通常時の便益)×
年間通行止め日数×評価期間(供用後50年間)

# 【参考】3便益以外の便益

一般国道183号　鍵掛峠道路（かっかけとうげ）

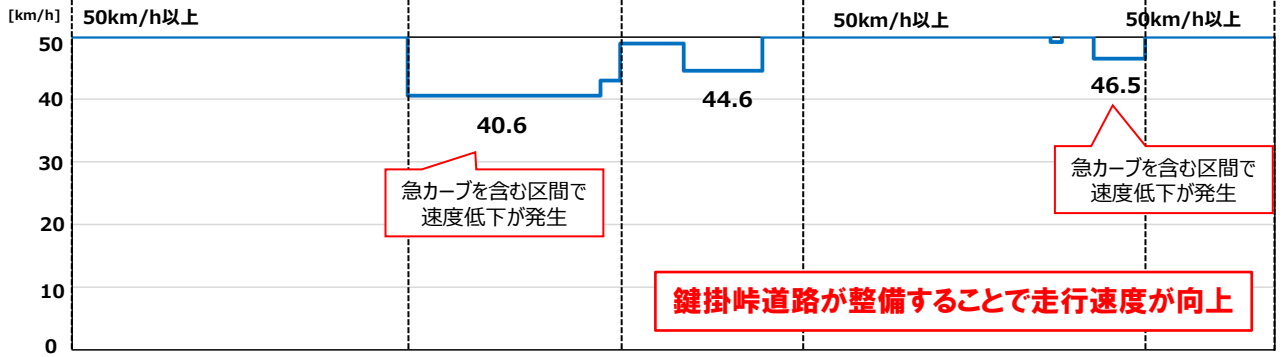
## ②環境負荷ガス排出量削減に伴う環境改善効果

- 鍵掛峠道路に並行する一般国道183号では、急カーブ・急勾配箇所の連続により速度が低下し、走行車両から$CO_2$や$NO_x$等の排出ガスが多く発生している。
- 鍵掛峠道路が整備されることで、走行速度が向上し、環境負荷が低減する。

### 【並行現道における昼間12時間上下平均旅行速度】

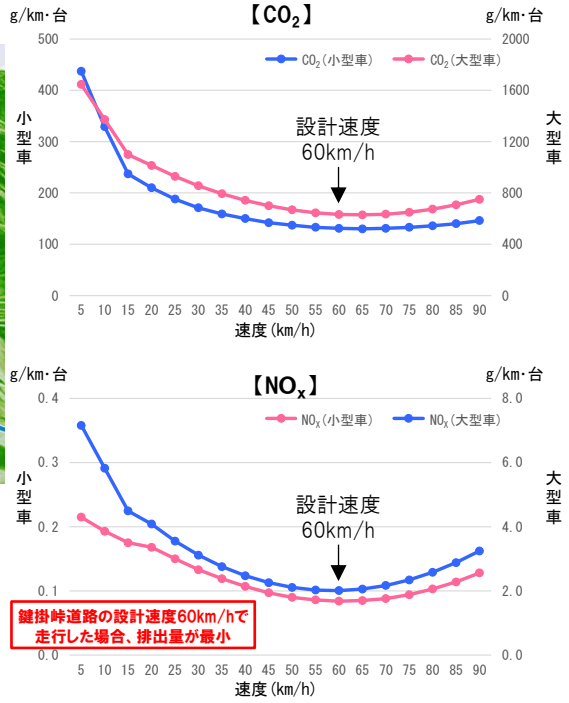



色別標高図：国土地理院の電子国土Webシステム




資料：ETC2.0プローブデータ （R7.10平日）

### 【環境負荷ガス排出量原単位】




**環境負荷ガス排出量削減に伴う環境改善効果**

⇒　$CO_2$:0.21億円、$NO_x$:0.16億円

※開通後50年間の便益額として試算した値

便益額（試算値）＝
（整備なしの排出量貨幣評価値－整備ありの排出量貨幣評価値）×365日×評価期間（整備後50年間）

# 一般国道１８３号 鍵掛峠道路

## ［鳥取県への意見照会と回答］

国中整企画第２３号
国中整港計第６号
令和８年８月２０日

鳥取県知事　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８年１０月５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 |
|---|---|---|
| 皆生海岸直轄海岸保全施設整備事業 | 継続 | |
| 一般国道１８３号　鍵掛峠道路 | 継続 | |

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業評価監視委員会」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８年　９月１４日（月）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　（内線：３１５３）<wada-y87dc@mlit.go.jp>
係　　長　　西村　（内線：３１６６）<nishimura-y87vc@mlit.go.jp>
係　　員　　中下　（内線：３１６７）<nakashita-s87de@mlit.go.jp>
TEL：０８２－２２１－９２３１（代表）

第２０２６００１４０１４３号
令 和 ８ 年 ９ 月 ２ ８ 日

国土交通省中国地方整備局長　様

鳥 取 県 知 事
（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)

平素から当県の道路・海岸行政の推進につきまして、格別の御配慮をいただき厚くお礼申し上げます。

令和８年８月２０日付国中整企画第２３号及び国中整港計第６号で依頼のあった委員会に諮る対応方針（原案）については、異存ありません。

また、各対象事業の執行に際しては、別紙付帯意見に留意いただくとともに、できる限り経費の削減を図られるようお願いします。

担当　【皆生海岸関係】河　川　課　椎木、矢隅　電話　０８５７－２６－７３７４
【鍵掛峠道路関係】道路企画課　山中、山下　電話　０８５７－２６－７３５５

（別紙）

事業執行に関しての付帯意見

| 事業名 | 付帯意見 | 備考 |
|---|---|---|
| 皆生海岸<br>直轄海岸保全施設整備事業 | これまで実施された侵食対策事業により、砂浜が回復するなど事業効果が発現していますが、依然として汀線が安定しない箇所があり、引き続き事業の推進をお願いします。<br>また、事業実施にあたっては、皆生海岸全体の砂浜に配慮した対策とするため、モニタリングにより海岸保全施設整備の効果や影響を十分検証するようお願いします。 | |
| 一般国道１８３号<br>鍵掛峠道路 | 過年度発生したトンネル湧水に対しての追加対策内容が決定したこともあり、全体事業工程を精査し、早期開通に向けて引き続き事業の推進をお願いします。 | |

# 一般国道１８３号 鍵掛峠道路

## ［広島県への意見照会と回答］

国中整企画第２３号
国中整港計第６号
令和８年８月２０日

広島県知事　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８年１０月５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２号　安芸バイパス | 継続 | |
| 一般国道１８３号　鍵掛峠道路 | 継続 | |

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業評価監視委員会」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８年９月１４日（月）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　（内線：３１５３）<wada-y87dc@mlit.go.jp>

係　　長　　西村　（内線：３１６６）<nishimura-y87vc@mlit.go.jp>

係　　員　　中下　（内線：３１６７）<nakashita-s87de@mlit.go.jp>

TEL：０８２－２２１－９２３１（代表）

土 総 第 917 号

令和８年９月 11 日

中 国 地 方 整 備 局 長　 様

広　島　県　知　事

（ 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８年８月 20 日付け国中整企画第 23 号・国中整港計第６号で依頼のこのことについて、対応方針（原案）に対する意見は別紙のとおりです。

担　当　土木建築局土木建築総務課
（公共事業グループ　増田）
電　話　082-513-3814

【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）に対する意見

【一般国道２号 安芸バイパス】

| 事　　業　　名 | 一般国道２号 安芸バイパス |
|---|---|
| 対応方針に対する意見<br>（対応方針：継続） | 継続とする対応方針については妥当である。 |
| （具体的意見）<br>一般国道２号安芸バイパスは、広島市と東広島市との広域的な連携を担う路線であり、国道２号の渋滞緩和や円滑な物流機能の強化を図るだけでなく、広島空港へのアクセスや災害時のダブルネットワークとして、山陽自動車道の代替機能を担う重要な道路です。<br>引き続き、コスト縮減を図りながら、早期完成に向けて着実に整備を進めていただきたい。 | |

【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）に対する意見

【一般国道 183 号 鍵掛峠道路】

| 事　　業　　名 | 一般国道 183 号 鍵掛峠道路 |
|---|---|
| 対応方針に対する意見<br>（対応方針：継続） | 継続とする対応方針については妥当である。 |
| （具体的意見）<br>一般国道 183 号鍵掛峠道路は、広島県備北地域と鳥取県西部地域を連結する高規格道路「江府三次道路」の一部を構成し、地域間交流の促進や観光産業の活性化、物流機能の向上に資する幹線道路であるとともに、線形不良区間や異常気象時通行規制区間の解消、地震発生時の物流ネットワークの確保など、防災上の観点からも特に重要な道路です。<br>引き続き、コスト縮減を図りながら、安全な道路の早期完成に向けて着実に整備を進めていただきたい。 | |