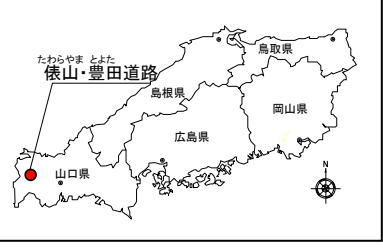
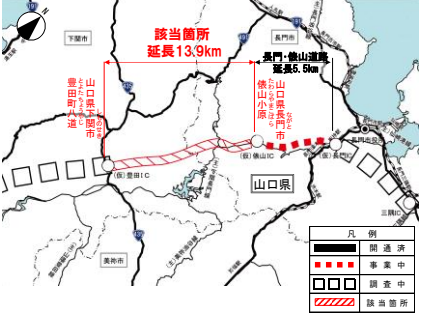


新規事業採択時評価結果（平成28年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業の概要

事業名	一般国道491号（山陰自動車道） 俵山・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：山口県長門市俵山小原	延長	13.9km		
事業概要 一般国道491号は、下関市を起点とし、山口県北西部地域の内陸部を通過し長門市に至る延長約50kmの主要な幹線道路である。俵山・豊田道路は、並行する一般国道491号や（主）下関長門線の要防災対策箇所、異常気象時通行規制区間を回避し、地域の安全・安心の確保及び異常気象時の俵山地区の孤立の回避、救急医療活動の支援を目的として計画された山口県下関市豊田町八道から長門市俵山小原に至る延長13.9kmの道路である。					
事業の目的、必要性 一般国道491号および（主）下関長門線は、山口県の北西部地域に位置し、当該地域の主要都市である下関市と長門市を結ぶ主要な南北軸である。しかし、当該区間は、平面線形、縦断線形の悪い区間が連続しており、走行性が悪い状況にある。また、当該区間は代替機能を有する路線がないにもかかわらず、要防災対策箇所が集中し、災害や事前通行規制も多いことから、日常生活はもとより、地域の経済活動にも多大な支障をきたしている。このような状況を踏まえ、俵山・豊田道路の整備により、交通障害の回避や、安全で信頼性の高い道路網を構築し、要防災対策箇所や異常気象時通行規制区間の回避、救急医療の向上及び生活圏域間の連携を促進するものである。					
全体事業費	約570億円	計画交通量	約9,100台/日		
事業概要図 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>位置図</p>  </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>					

関係する地方公共団体等の意見 【山口県知事】 このたび、俵山～豊田間のルートが決定された山陰道は、本県山陰地域の道路ネットワークの根幹をなすこととなる重要な路線です。これに並行する一般国道491号も、山陽地域と山陰地域を連絡する陰陽連絡道路であり、第2次緊急輸送ルートにも指定されるなど、地域の安全・安心の確保や、産業・観光振興を図る上でも重要な役割を担う基幹道路です。しかし、当該区間には未改良区間があり、平面・縦断線形不良区間が多く、要防災対策箇所や事前通行規制区間が存在するなど脆弱です。加えて、この地域における施工には、厳しい地形条件等から長大トンネルなど、高度な技術力が必要とされます。つきまして、一般国道491号長門・俵山道路に引き続き、当該区間においても、高速自動車国道に並行する自動車線用道路として、直轄事業の実施をお願いします。なお、山口県としては、山陰地域において急務となっている地域振興や地域活性化に向け、平成27年に北部九州の施設とともに県北部の萩放射炉等が「明治日本の産業革命遺産」として世界遺産に登録されたことなどを活かし、今後、山陰道を前提とする新たな戦略を策定するとともに、必要なアクセス道路の整備を進めてまいります。
--

学識経験者等の第三者委員会の意見 ・新規事業化については妥当である。
--

事業採択の前提条件 費用対便益：便益が費用を上回っている 手続きの完了：計画段階評価手続き完了（H28.3.3）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.4 (1.2)	総費用 4,292億円 （事業費：4,050億円 維持管理費：242億円）	総便益 6,003億円 （走行時間短縮便益：4,465億円 走行費用減少便益：1,056億円 交通事故減少便益：482億円）	基準年 平成27年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.2 (交通量 -10%)	B/C=1.6 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=1.4 (事業費 +10%)	B/C=1.4 (事業費 -10%)	
	事業期間変動	B/C=1.4 (事業期間 +20%)	B/C=1.4 (事業期間 -20%)		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	－	注目すべき影響はない。	
		事故対策	○	線形不良箇所を回避することにより、安全な走行が確保される。 【線形不良箇所の事故（H21～H24）】 ・（主）下関長門線及び国道491号俵山～豊田間では単路部での事故の割合が高い（俵山～豊田間：約9割、全国平均：約4割） ・下関長門線及び国道491号俵山～豊田間では「車両単独」「追突」が多くを占める（俵山～豊田間：約7割、全国平均：約4割）	
	歩行空間	－	注目すべき影響はない。		
	社会全体への影響	住民生活	◎	関門医療センター（第3次救急医療機関）へのアクセス時間の短縮、第3次救急医療機関60分圏域の拡大により地域の安全・安心を確保 [長門市消防本部～関門医療センター（下関市）の所要時間] 現況 約75分 → 整備後 約58分（17分短縮） [長門市における第3次救急医療機関60分圏域人口] 現況 約1万人 → 整備後 約2万8千人：約3倍増加	
		地域経済	○	現道は農水産物の下関方面への主要な流通経路であり、線形隘路区間の解消により、走行性、定時性が向上する。	
		災害	◎	一般国道491号や（主）下関長門線の要防災対策箇所、異常気象時通行規制区間を回避し、地域の安全・安心を確保するとともに、俵山地区の孤立を回避する。	
環境		－	注目すべき影響はない。		
	地域社会	○	俵山温泉等の当該地域の観光アクセス性が向上する。		
事業実施環境	○	・計画段階評価手続き完了（H28.3.3） ・山口県知事や長門市長、下関市長より早期事業化を要望			

採択の理由

費用便益比が1.4(1.2)と、便益が費用を上回っていることから、事業採択の前提条件が確認できる。また、代替路の確保、及び救急活動支援や物流の効率化が図れる等、事業の必要性・社会全体への効果は高いと判断できる。以上より、本事業の新規事業化については妥当である。
--

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※B/Cの上段の値は浜田JCT～小月JCT（仮称）を対象とした場合、下段（）書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果

新規事業採択時評価結果（平成28年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性		
現道の課題箇所を回避し、災害時にも地域が孤立しないネットワークを確保し、第3次救急医療機関へのアクセスが改善し、地域住民の安全・安心の確保に寄与するものである		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	・砂利ヶ峠、豊田湖周辺には防災上脆弱な箇所が集中し、国道491号・下関長門線の小原～俵山地区では通行止めが11件/5年（H22～H26）発生しているため、異常気象時には俵山地区は孤立し、物資輸送などに支障の恐れがある。	※中国圏広域地方計画（H21.8） ・広域的な防災、危機管理体制の強化を図るため、都市における業務中枢機能の相互ネットワーク化や、交通、情報通信、ライフライン等の社会基盤の広域的な多重化・多元化を進める。
住民生活	・長門市には第3次救急医療機関がなく、山陽側に立地する第3次救急医療機関への搬送件数は増加傾向にある。 ・搬送経路において、最短経路である下関長門線は道路線形が悪いいため、迂回ルートで搬送しており、搬送時間は1時間以上を要している。	※中国圏広域地方計画（H21.8） ・人口規模が小さくても現状では、生活サービス機能を提供することが期待される小都市においては、今後の人口減少により医療機能等の維持が困難になることも予想されることから、近隣都市圏との機能連携を進める。 ・中国圏のあらゆる地域で高度な医療サービスや教育の享受を可能にするため、都市圏間をネットワークする高規格幹線道路網の整備や、搬送時間の短縮に資するドクターヘリ等の医療体制の構築を図る。
地域経済 地域社会	・長門市・萩市地域は豊富な農水産物があり下関長門線は出荷経路として重要な役割を担っているものの、速達性の向上が課題となっている。	※中国圏広域地方計画（H21.8） ・生活、産業等における都市と中山間地域等の多様な交流を拡大するとともに、圏域内外の地域間交流を支える基幹的な交通機能の整備や、地域特性に応じた高度情報通信ネットワークの強化を促進する。
その他		

事業の有効性									
・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価がCランク→Bランク（Cランク→Bランク）に改善するとともに、当該地区を通過する拠点間の累積脆弱度が解消し、防災機能の強化が図られる。 ・また、災害時においても機能する道路ネットワークを形成し、医療活動や経済活動を支援する有効性の高い事業と評価する。									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度の 変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	長門 総合病院	関門医療 センター	19 (1)	0.73 (C) 〔0.34 (C)〕	0.28 (B) 〔0.17 (B)〕	▲133.72 (▲ 1.74)	0.10 (0.09)	0.55 (0.28)	◎

事業の効率性
・計画段階評価手続き完了（H28.3.3）

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は浜田JCT～小月JCT（仮称）を対象とした場合、
下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果