

新規事業採択時評価結果（令和3年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
 担当課長名：前佛 和秀

事業の概要

事業名	一般国道191号（山陰自動車道） 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	7.1km		
<p><b>事業概要</b></p> <p>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291kmの主要幹線道路である。</p> <p>益田・田万川道路は、一般国道191号の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る。</p> <p><b>事業の目的、必要性</b></p> <p>益田・田万川道路は、災害等による通行止め時に対して信頼性の高い道路ネットワークの確保、安全性・走行性の向上、九州から浜田港等へのアクセス性向上により新たな企業の進出や既存企業の活性化に貢献するとともに、高次救急医療機関への速達性や確実性の向上に寄与するものである。</p> <p><b>全体事業費</b> 約370億円 <b>計画交通量</b> 約9,100台/日</p> <p><b>事業概要図</b></p>					

関係する地方公共団体等の意見

**【島根県知事】**  
 一般国道191号（山陰自動車道）「益田・田万川道路」事業の予算化について同意いたします。  
 島根県では、希望と活力に満ちた新時代「人口減少に打ち勝ち、笑顔で暮らせる島根」を目指して島根創生に全力で取り組んでおり、その実現は、県民生活や県内企業の活動に欠かせない社会インフラである山陰道の整備を前提としております。  
 特に当該道路は、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であるだけでなく、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す。  
 島根県としては、当該道路の整備効果を早期かつ確実に発現させるため、山口県や地元益田市、萩市と連携し、事業の円滑な推進に向けた環境整備に努めるとともに、用地取得や地元調整をはじめ、工事に伴い必要となる道路の検討・整備に取り組んでまいります。  
 さらには、山口県や沿線市町と一体となって、山陰道整備後を見越した広域的な観光や産業の振興を推進してまいります。  
 つきましては、一般国道191号（山陰自動車道）「益田・田万川道路」の早期整備をお願いいたします。

**【山口県知事】**  
 「一般国道191号益田・田万川道路」を予算化することについて同意します。  
 当該道路は、線形不良や幅員狭小に起因した事故に伴う通行規制など、現道が抱える課題を解消するとともに、山陰道の一部区間として、地域の多様な資源を有効に活用した産業・観光の振興や、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、重要な基盤であり、その早期整備が不可欠です。  
 山口県としては、当該道路の整備効果を早期かつ確実に発現させるため、島根県や地元萩市と連携して、地元との調整や用地取得への協力など、事業の円滑な推進に向けた環境整備に努めるとともに、地域の利便性の向上などに繋がるよう、アクセス道路の整備に取り組んでまいります。  
 さらには、島根県や沿線市町と一体となって、山陰道整備後を見越した広域的な観光や産業の振興を推進してまいります。  
 国においては、山陰道全線の早期完成に向け、引き続き、事業中区間の整備促進及び未着手区間の早期事業化を図られるようお願いいたします。

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。

<p><b>事業採択の前提条件</b></p> <p>費用便益：便益が費用を上回っている。                  手続き等：計画段階評価手続き完了（R3.2.24）</p>
--

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.3 (0.4)	総費用 2,101億円 事業費：1,902億円 維持管理費：198億円	総便益 2,787億円 走行時間短縮便益：2,259億円 走行経費減少便益：417億円 交通事故減少便益：111億円	基準年 令和2年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 1.1 (交通量 -10%)	B/C= 1.5 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C= 1.2 (事業費 +10%)	B/C= 1.5 (事業費 -10%)	
		事業期間変	B/C= 1.2 (事業期間 +20%)	B/C= 1.4 (事業期間 -20%)	

事業の影響	評価項目	評価	根拠
	者への影響 自動車や歩行者	渋滞対策	-
事故対策		◎	・当該区間では過去10年間に死亡事故が4件発生しており、交通安全の確保が必要。 ・交通の分散により、線形が厳しい箇所等で発生する事故の減少が見込まれる。
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	◎	・救急医療施設のない萩市東部の旧須佐町、旧田万川町では、重篤患者の救急搬送を益田赤十字病院に依存しているが、交通課題のある国道191号を通過せざるを得ない状況。 ・対象区間の整備により線形の厳しい箇所が回避され、救急搬送の速達性・確実性が向上。 【救急搬送時に通過する線形の厳しい箇所】 現況：6箇所 → 整備後：0箇所 【二次救急医療機関への30分カバー圏域】 現況：9% → 整備後：13%
	地域経済	◎	・県内唯一の国際港である浜田港に立地する合板生産拠点では、使用する木材の約3割が九州地方から輸送。主な輸送経路である国道191号は線形の厳しい箇所や幅員狭小トンネルが存在し、走行性が悪く、輸送効率等に課題。 ・九州から浜田港へのアクセスが向上することで物流効率化により地域産業を支援。 【中国道小月ICから浜田港までの所要時間】 現況：約190分 → 整備後：約171分（約19分短縮）
	災害	◎	・国道191号（山口県萩市下田万～島根県益田市戸田町）は、急峻な山地を通過し土砂災害警戒区域や河川の浸水想定区域等の災害危険箇所が存在。 ・災害発生時には代替路がないため広域迂回を強いられる状況。 ・災害等による交通障害や道路寸断時の広域迂回を解消することで信頼性の高い道路ネットワークを確保。 【災害区間の迂回】 防災点検要対策箇所2箇所の回避 現況迂回ルート：約112分 → 整備後：約26分（約86分短縮）
	環境	-	注目すべき影響はない。
	地域社会	◎	・萩・石見空港と萩市等の観光拠点間のアクセス性が向上し、観光周遊の拡大が期待。
事業実施環境	◎	・島根県知事、山口県知事等より早期事業化を要望	

採択の理由

費用便益比が1.3と便益が費用を上回っていると同時に、計画段階評価手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。  
 また、当該区間の整備により、災害等による通行止め時に機能する道路ネットワークの確保、安全性・走行性の向上、産業の活性化、観光振興への促進、高次救急医療機関への速達性・確実性の向上が期待でき、事業の必要性・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（令和3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		
災害等による通行止め時に機能する道路ネットワークの確保や高次救急医療機関への速達性や確実性の向上、主要な産業拠点へのアクセス性向上より地域産業の活性化や観光振興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	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間は、急峻な山地を通過し土砂災害警戒区域や河川の浸水想定区域等の災害危険箇所が存在。</li> <li>災害発生時には代替路がないため広域迂回が強いられる状況。</li> </ul>	※中国圏広域地方計画（H28.3） ・大規模地震災害に対し、圏域内の道路・橋りょうや港湾施設等の社会資本の耐震化を強力に進め、強靱な交通・物流ルートを形成する。  ※島根県国土強靱化計画（H28.3） ・災害時における避難や救急活動および物資の輸送を確保するための緊急輸送道路の軸となる山陰道の整備を促進する。  ※山口県国土強靱化地域計画（R2.3改訂） ・災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築するため、地域の課題や利用者ニーズを踏まえながら、山陰道や下関北九州道路など、規格の高い道路をはじめとした幹線道路や、身近な生活道路の整備を推進する。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>高次救急医療機関が存在しない萩市（旧須佐町、旧田万川町）では、益田市の益田赤十字病院への搬送が年間約270件あり、搬送時間の速達性及び確実性の向上が必要。</li> </ul>	※中国圏広域地方計画（H28.3） ・高次医療施設へのアクセス向上に資する道路の整備を図るとともに、ドクターヘリの導入による救急対応等、広域連携による医療機能の充実を図る。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>県内唯一の国際港である浜田港に立地する合板生産拠点では、使用する木材の約3割が九州地方から輸送。主な輸送経路である国道191号は線形の厳しい箇所や幅員狭小トンネルが存在し、走行性が悪く、輸送効率等に課題。</li> </ul>	※中国圏広域地方計画（H28.3） ・リスク分散等の戦略に基づく企業誘致を推進する。このため、リスク分散等の受け皿となる企業団地や、企業誘致戦略に基づく地域独自の優遇措置等投資環境を整備するとともに、企業誘致を促進させる山陰道、北条湯原道路、美作岡山道路といった高規格幹線道路等の幹線道路ネットワークや港湾等の交通基盤の整備を進める。
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> <li>当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価はCランクのままであるものの、脆弱度の値が改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。</li> <li>また、本事業において、災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークが形成されるとともに、救急医療活動や観光振興、地域産業の活性化に寄与するなど有効性の高い事業と評価する。</li> </ul>									
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	
	萩・石見 空港	萩土木建築 事務所	23 (2)	0.92 〔C〕 〔0.86〕 〔〔C〕〕	0.38 〔C〕 〔0.87〕 〔〔C〕〕	▲202.61 (▲4.68)	0.08 (0.07)	0.70 (0.00)	○

事業の効率性									
<ul style="list-style-type: none"> <li>計画段階評価手続き完了（R3.2.24）</li> </ul>									

※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。