

再評価結果(令和8年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道491号 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、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。 一般国道491号 俵山・豊田道路は、山口県下関市豊田町八道と長門市俵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 (令和7年3月末時点)	約23%	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	(事業全体)	(残事業)		
	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。（長門市俵山地区～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）・俵山温泉（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。（長門市俵山地区） ・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（俵山大石～俵山大羽山）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・俵山道路（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。

事業評価監視委員会の意見

- ・事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針(原案)について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。
- ・審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

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6年度末時点で、事業全体の進捗率は約23%、用地の進捗率は約82%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

今後の事業実施にあたっては、コスト縮減に努めていく。

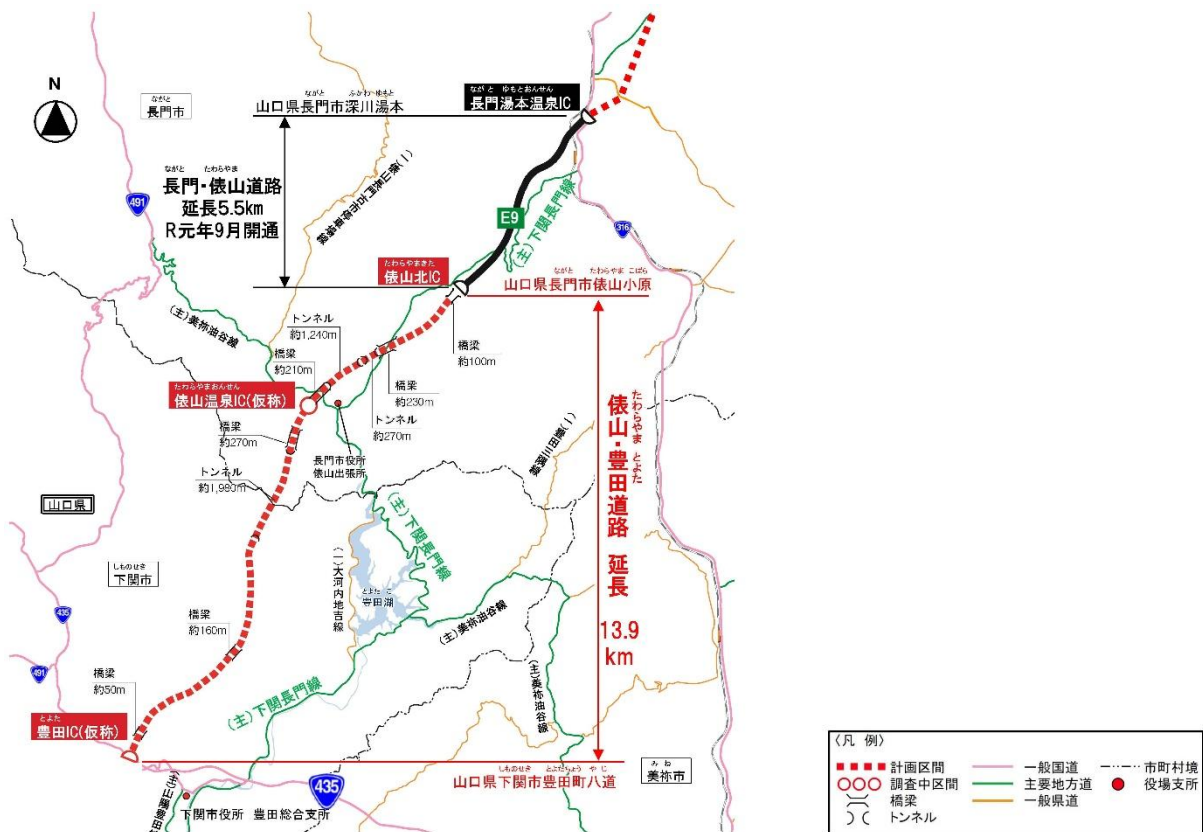
対応方針

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。