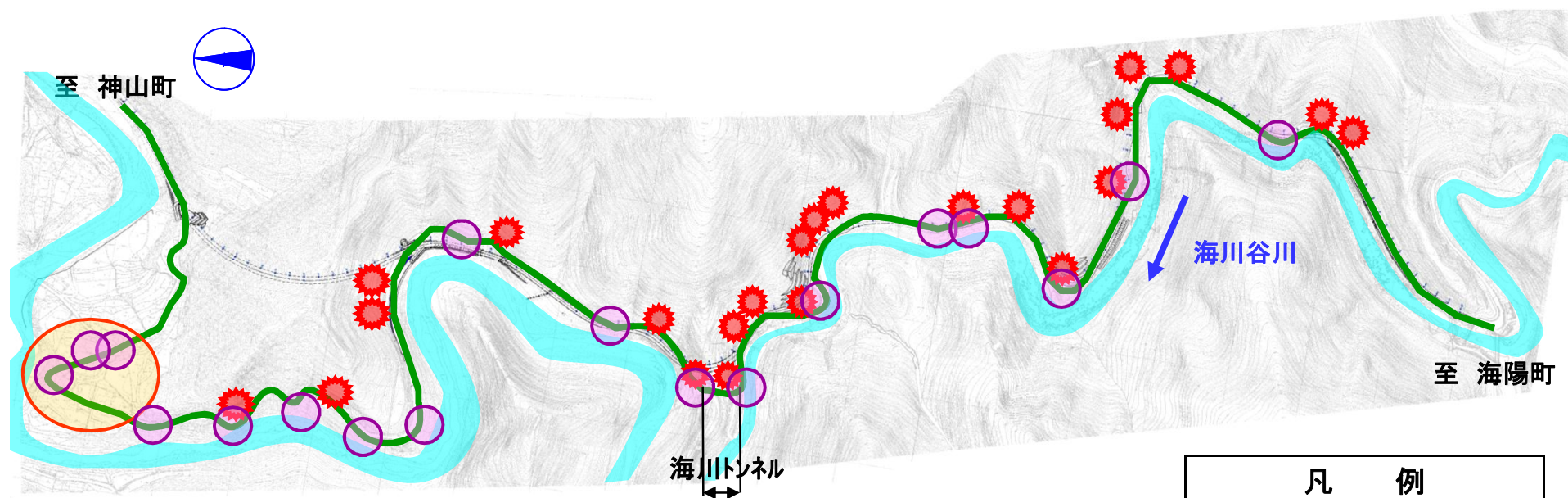


再評価【番号20】

一般国道193号  
海川谷バイパス

# 1. 現道の道路交通上の課題



- ・ 連続する幅員狭小区間 (最小幅員 :  $W=3.0\text{m}$ )
- ・ 見通しの悪いカーブの連続 (視距不足箇所18箇所)

➡ 車両の対向が困難

- ・ 落石危険箇所 (23箇所)

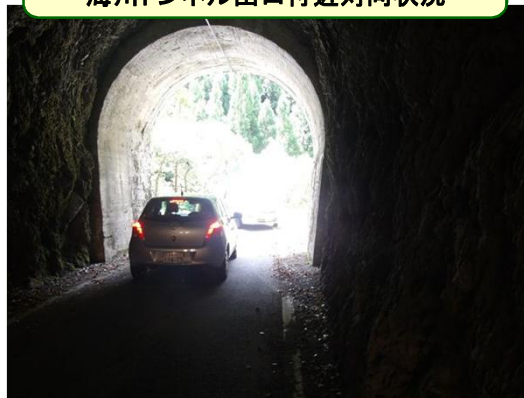
➡ 安全な通行に支障

- ・ 海川トンネルの老朽化  
及び前後区間での視距不足

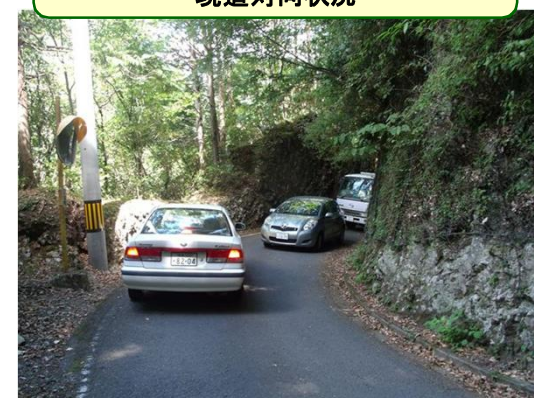
➡ 安全な通行に支障

| 凡 例 |                                                          |
|-----|----------------------------------------------------------|
|     | : 落石危険箇所                                                 |
|     | : 線形不良箇所<br>(視距 $L=30\text{m}$ 不足 ( $V=30\text{km/h}$ )) |

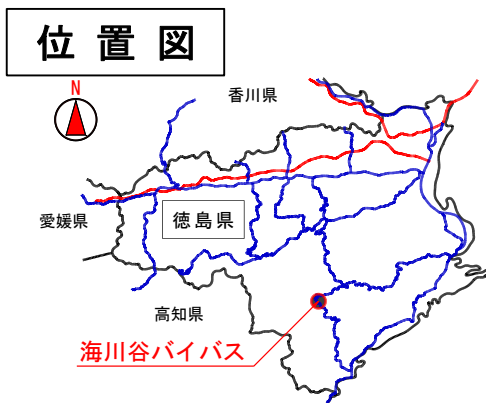
海川トンネル出口付近対向状況



現道対向状況



## 2. 事業概要



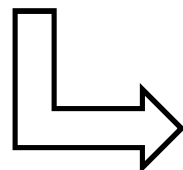
### 当初計画(H20審議)

橋梁: 7箇所(計293m)

トンネル: 5箇所(計689m)

などを含むバイパス計画

全体事業費: 40億円



バイパスルートは、  
地質が脆弱であることが発覚



事業費: 増大  
事業期間: 長期  
になる恐れ

## 2. 事業概要



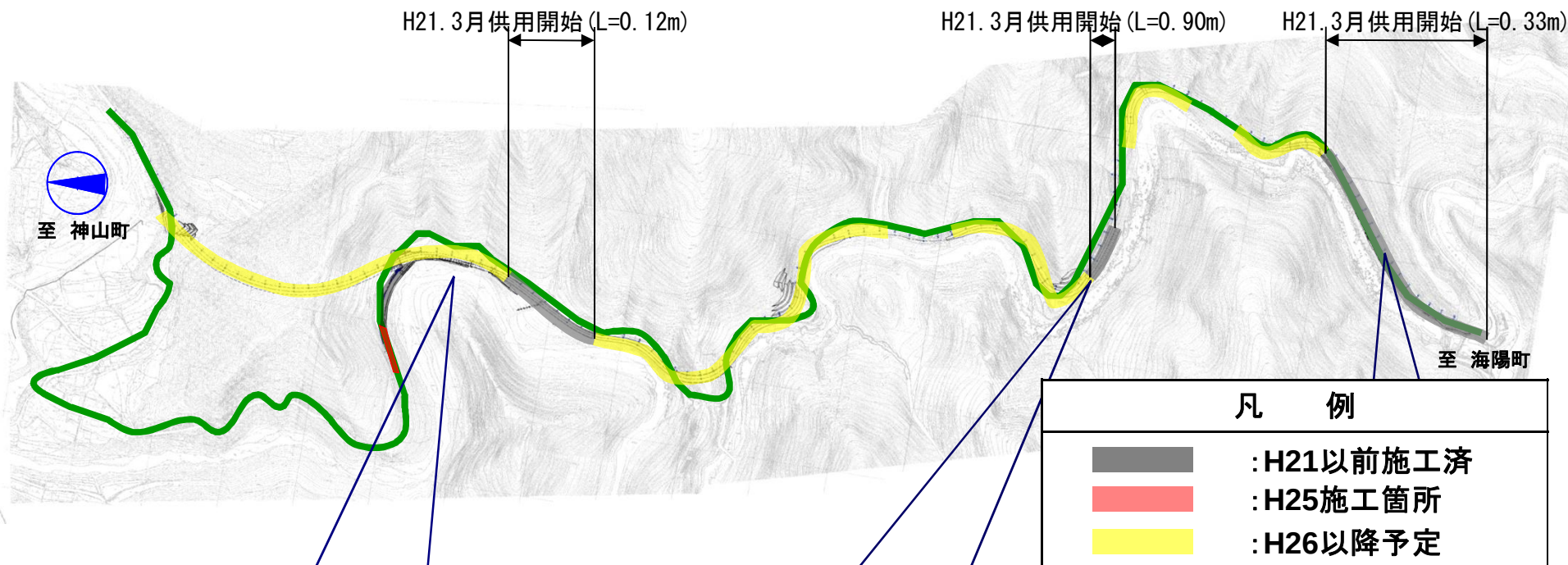
| 平成20年度 評価時   |          |        |
|--------------|----------|--------|
| 設計速度V=50km   |          |        |
| 工種           | 箇所数・延長   | 工事費    |
| 橋梁           | 7箇所・293m | 7.3億円  |
| トンネル         | 5箇所・689m | 17.4億円 |
| 擁壁工、<br>法面工等 | 約1.0km   | 15.3億円 |
| 合計           | 2.0km    | 40億円   |

コスト縮減  
効果の早期発現

| 平成25年度 評価時   |          |        |
|--------------|----------|--------|
| 設計速度V=30km   |          |        |
| 工種           | 箇所数・延長   | 工事費    |
| 橋梁           | 3箇所・66m  | 1.6億円  |
| トンネル         | 2箇所・416m | 10.4億円 |
| 擁壁工、<br>法面工等 | 約1.9km   | 21.0億円 |
| 合計           | 2.4km    | 33億円   |

| 凡 例      |           |
|----------|-----------|
| H20計画ルート | .....     |
| 橋梁       | ○         |
| トンネル     | —         |
| 現道ルート    | —         |
| 変更計画ルート  | ■ ■ ■ ■ ■ |

### 3. 事業の進捗状況



1号トンネル終点側坑口付近施工状況



現道拡幅区間  
(H21. 3月部分供用)



現道拡幅区間  
(H21. 3月部分供用)

## 4. 事業評価結果

### 貨幣換算可能な整備効果

- ・ 走行時間短縮便益
  - ・ 走行経費減少便益
  - ・ 交通事故減少便益
- 計 **33.1億円**  
(現在価値化後)



### その他の便益

計 **0.1億円**  
(現在価値化後)

#### 環境

- ・ 大気汚染や温暖化防止効果 0.1億円

※費用C=31.9億円 (現在価値化後)

$$\underline{B/C} = 1.0$$

(参考) その他の便益を含むB/C=1.0

### 貨幣価値に表れない整備効果

#### 防災・減災

- 緊急輸送道路ネットワークの強化  
⇒ 道路の走行性、安全性が向上
- 広域支援体制の強化  
⇒ 地域防災力が向上

#### 安全・安心

- 安全・安心の確保  
⇒ 現道における人家連たん区間を迂回し、歩行者の安全を確保

#### 産業振興

- 物流の効率化
- 森林資源を生かしたまちづくり  
⇒ 輸送の効率化、産業振興に貢献

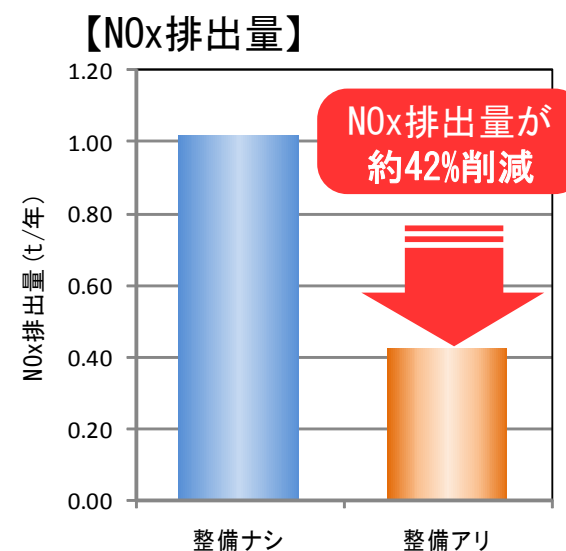
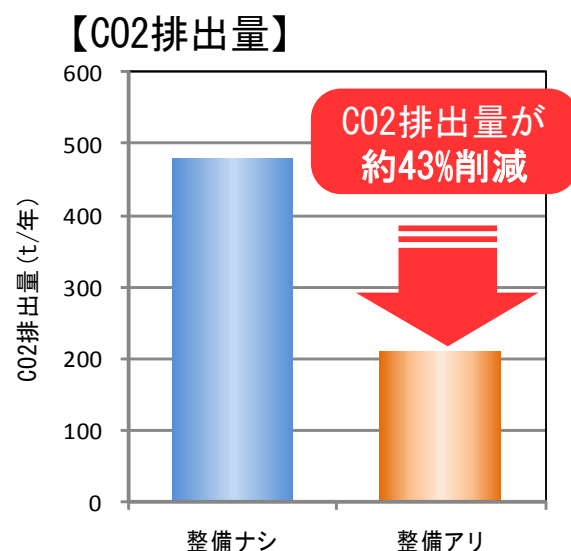
## 5. 道路整備による多様な効果①【貨幣価値換算可能な整備効果】

### ◎その他の便益

#### 環 境

##### ■地球環境の保全効果

- ・ **CO<sub>2</sub>、NOxの排出量が抑制**されることにより、**大気汚染・温暖化防止効果**が見込まれる



大気汚染・温暖化防止効果: 0.1億円

## 5. 道路整備による多様な効果②【防災・減災】

### 【防災・減災】災害に強い道路ネットワークの構築

#### ①緊急輸送道路ネットワークの強化

- ・幅員狭小の解消（W=3m → 7m）
- ・線形不良の解消（18箇所）  
➡ 走行性の向上により、物資輸送等が円滑に
- ・落石危険箇所の解消（23箇所）  
➡ 安全性の向上により、確実な走行が可能に

#### ②広域支援体制の強化

- ・四国地震防災基本戦略に位置付けられ、四国の「くしの歯作戦」として沿岸部への道路啓開  
➡ 迅速・確実な初動対応、輸送の効率化

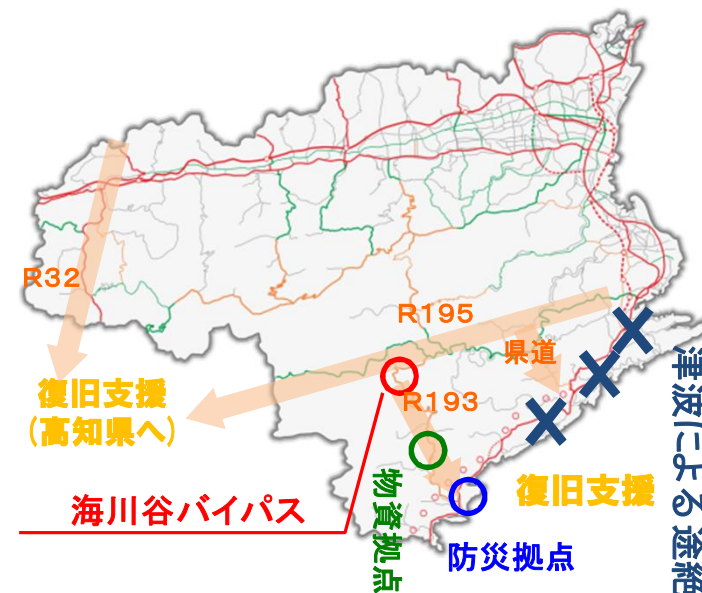
#### ③第3次緊急輸送道路として、津波による途絶の可能性のある国道55号(第1次緊急輸送道路)を補完

- ➡ 緊急輸送道路ネットワークの多重性（リダンダンシー）を確保

#### ④災害拠点、物資集積拠点へのアクセス強化

- ➡ 地域防災力の向上

H23.9月台風12号



— 1次緊急輸送道路 — 2次緊急輸送道路  
— 3次緊急輸送道路

## 5. 道路整備による多様な効果③【安全・安心、産業振興】

### 【安全・安心】地域内の安全な通行の確保

#### ①安全安心の確保

- ・人家連たん区間内を通過している幅員狭小な現道を迂回  
➡ **地域住民の安全を確保**
- ・老朽化した海川トンネルの信頼性・走行性の向上  
➡ **安全性の向上**

### 【産業振興】地域経済の活性化

#### ①物流の効率化

- ・「木頭すぎ」で知られる当エリアの木材搬出路として機能
- ・「那賀町林業マスタープラン」「バイオマスタウン構想」等を策定し、森林資源を生かしたまちづくりが進められている。  
➡ **木材輸送の効率化**

#### ②周辺地域との連携強化

- ・那賀町と海陽町を結ぶ重要路線  
➡ **周辺地域との連携強化**

家屋連たん区間



海川トンネル



交互交通状況



木材搬出状況



## 6. 事業評価結果

### 貨幣換算可能な整備効果

- ・ 走行時間短縮便益
  - ・ 走行経費減少便益
  - ・ 交通事故減少便益
- 計 **33.1億円**  
(現在価値化後)



### その他の便益

計 **33.2億円**  
(現在価値化後)

#### 環境

- ・ 大気汚染や温暖化防止効果 0.1億円

※費用C=31.9億円 (現在価値化後)

$$B/C = 1.0$$

(参考) その他の便益を含むB/C=1.0

### 貨幣価値に表れない整備効果

#### 防災・減災

- 緊急輸送道路ネットワークの強化  
⇒ 道路の走行性、安全性が向上
- 広域支援体制の強化  
⇒ 地域防災力が向上

#### 安全・安心

- 安全・安心の確保  
⇒ 現道における人家連たん区間を迂回し、歩行者の安全を確保

#### 産業振興

- 物流の効率化
- 森林資源を生かしたまちづくり  
⇒ 輸送の効率化、産業振興に貢献

■ 今後の対応方針(案)

**見直して事業継続**