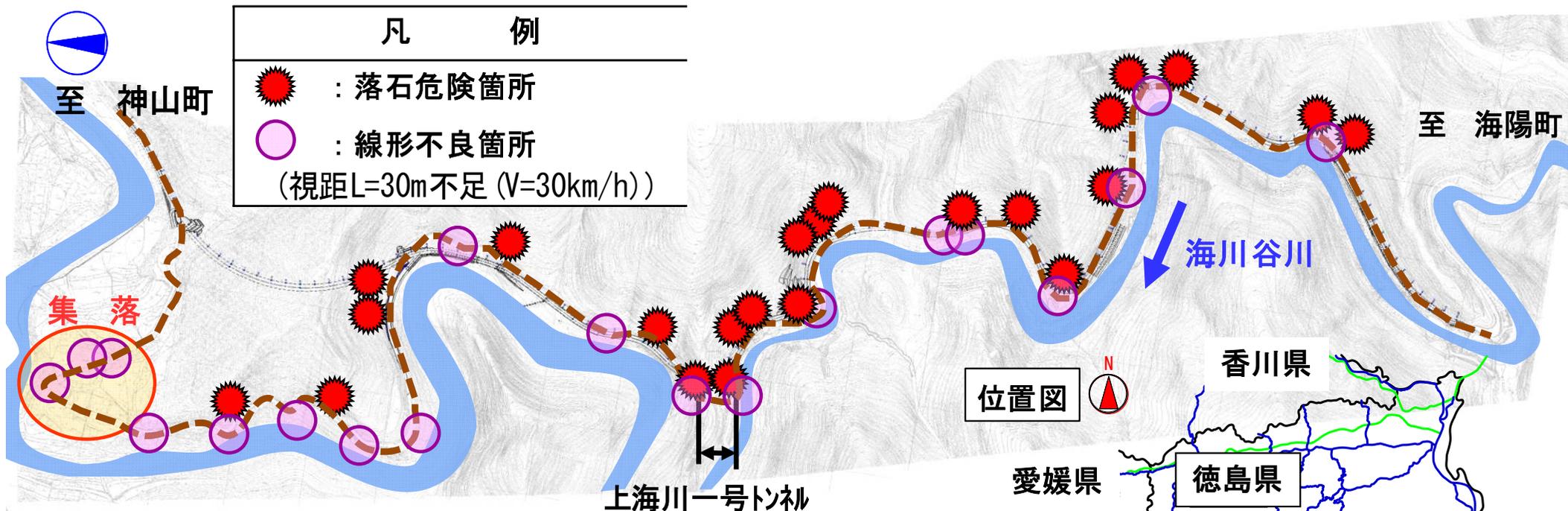


再評価【番号1】

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19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

- ・ 上海川一号トンネルの老朽化
及び前後区間での視距不足

⇒ 安全な通行に支障

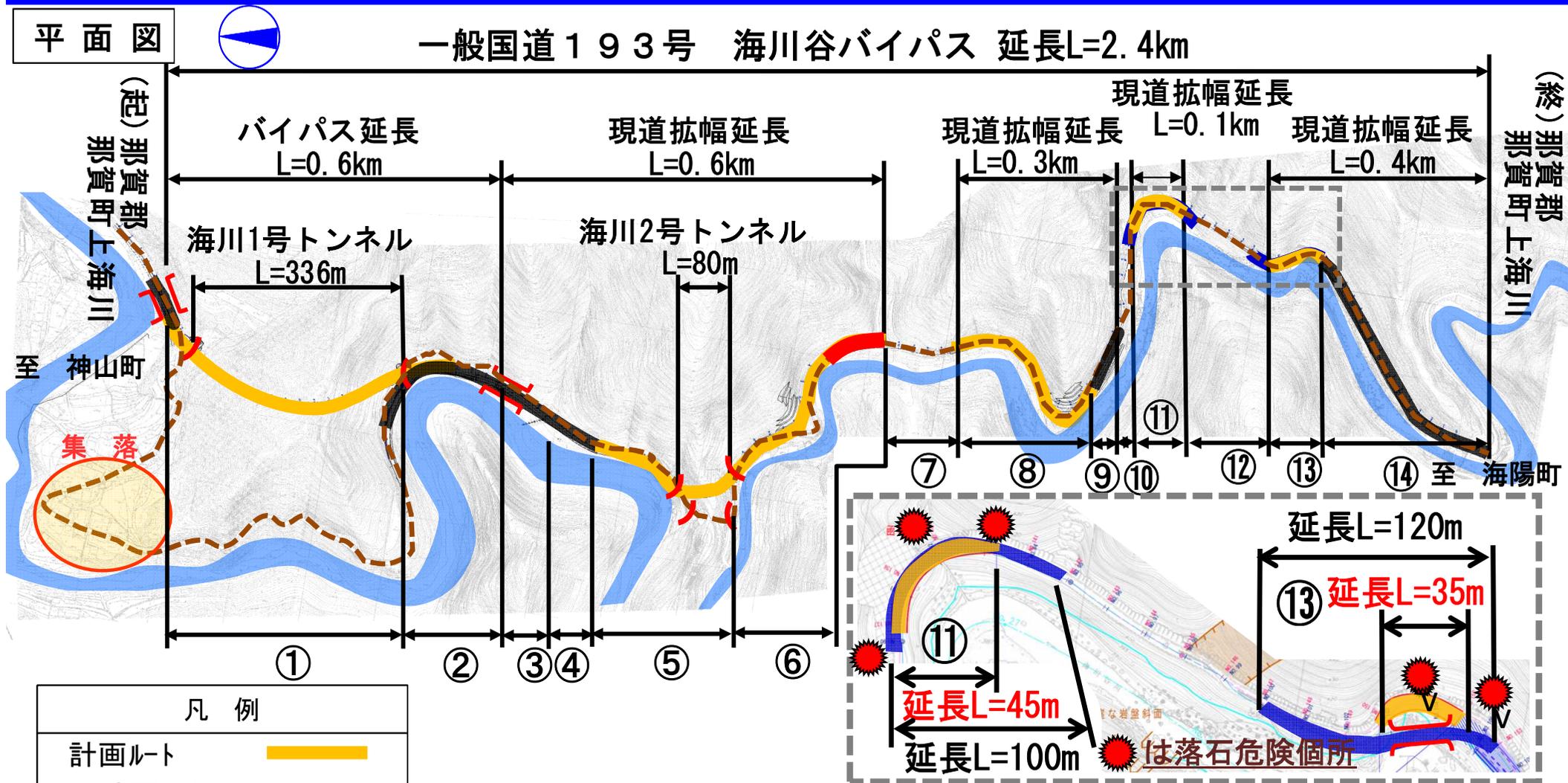
上海川一号トンネル
出口付近対向状況



現道対向状況



2. 事業概要



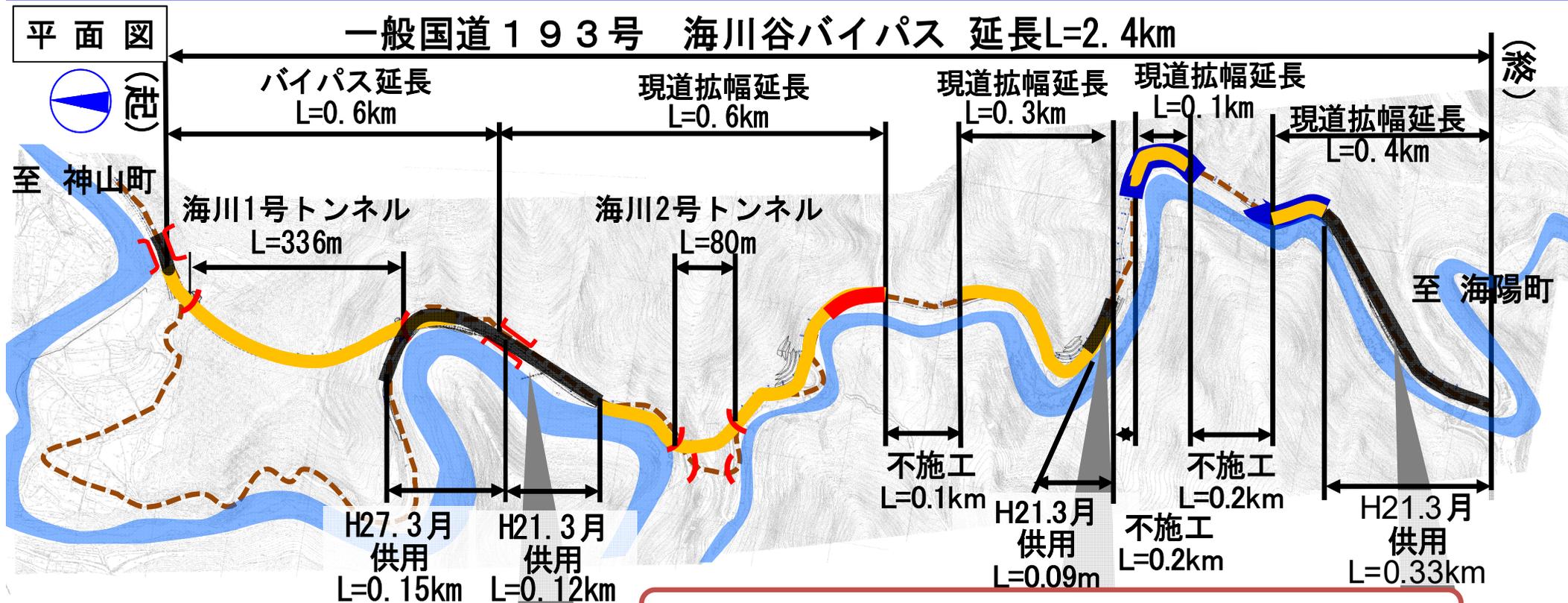
平成25年度 評価時		
工種	箇所数・延長	工事費
橋梁	3箇所・66m	1.6億円
トンネル	2箇所・416m	10.4億円
擁壁/法面	1,900m	21.0億円
合計	約2,4km	33億円

効果の早期発現
コスト縮減



平成30年度 評価時		
工種	箇所数・延長	工事費
橋梁	2箇所・46m	1.1億円
トンネル	2箇所・416m	10.4億円
擁壁/法面	1,800m	19.6億円
合計	約2.4km	31億円

3. 事業の進捗状況



<進捗率>
 ・事業費ベース : 48%
 ・計画延長ベース : 50%

<用地取得率>
 ・面積ベース : 42%

凡 例	
計画ルート	——
旧計画ルート (H25再評価時)	——
H30施工箇所	——
施工済箇所	——
現道ルート	- - - -
橋梁	()
トンネル	()



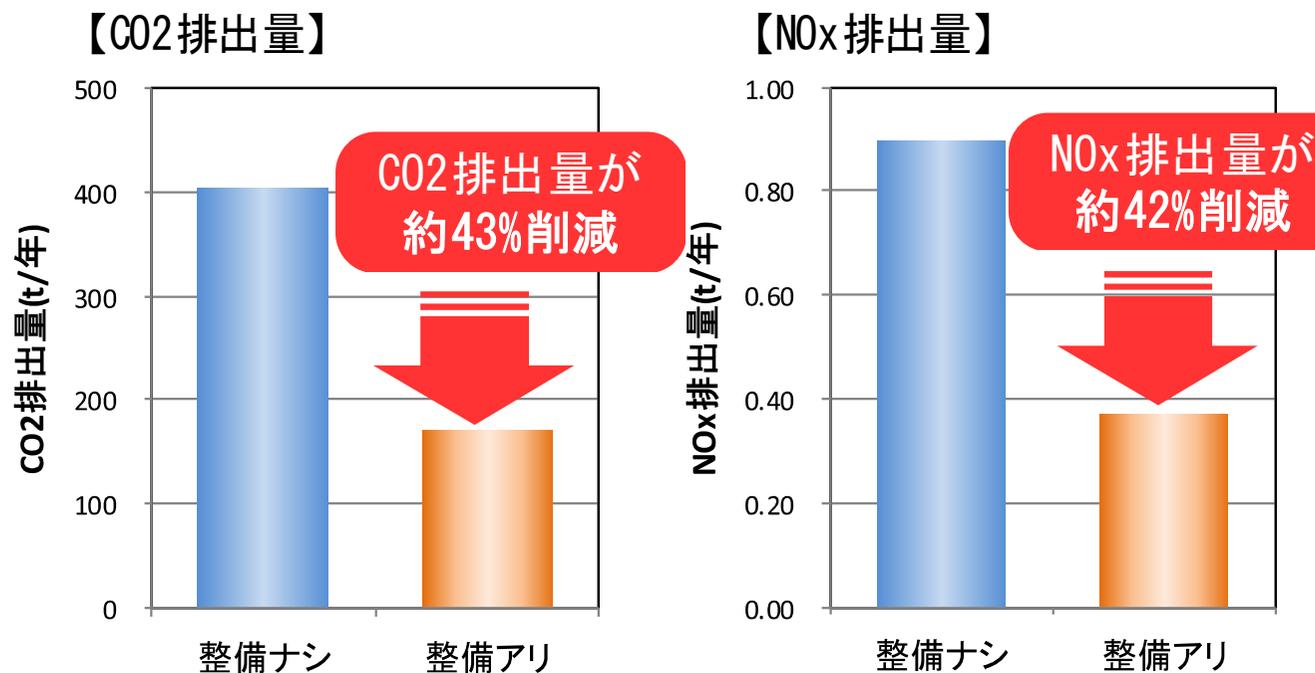
4. 道路整備による多様な効果①【貨幣価値換算可能な整備効果】

◎その他の便益

環境

■地球環境の保全効果

- ・ **CO₂、NO_x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 (19箇所)
➡ 走行性向上 ➡ 物資輸送等の円滑化
- ・落石危険箇所の解消 (23箇所)
➡ 安全性向上 ➡ 確実な走行が可能。

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。
「四国扇作戦」：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

- ➡ 迅速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



6. 道路整備による多様な効果③ 【ストック効果】

【安全・安心】地域内の安全な通行の確保

①安全安心の確保

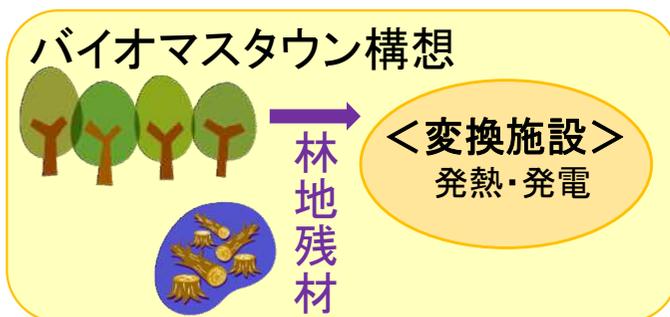
- ・ 人家連たん区間内を通過している幅員狭小な現道を迂回
➡ **地域住民の安全を確保**
- ・ 老朽化した上海川一号トンネルの信頼性・走行性の向上
➡ **安全性の向上**



【産業振興】地域経済の活性化

①物流の効率化

- ・ 「木頭すぎ」の木材搬出路の強化
➡ **木材輸送の効率化**
- ・ 「那賀町林業マスタープラン」
「バイオマスタウン構想」に基づく、
森林資源を活かすまちづくりを推進。
➡ **地域経済の活性化**



②周辺地域との連携強化

- ・ 「徳島県南部圏域振興計画」による
地域振興計画
- ・ 那賀町と海陽町を結ぶ重要路線
➡ **周辺地域の連携強化による
地域振興**



7. 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 **37.5億円**
(現在価値化後)

その他の便益

環境

- 計 **0.1億円**
(現在価値化後)
- ・ 大気汚染や温暖化防止効果 0.1億円

※費用C=36.9億円 (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