

## 事後評価結果（平成15年度）

担当課：四国地方整備局 道路部 道路計画課  
担当課長名：直原 史明

事業名	一般国道194号 <small>かんふうざん</small> 寒風山道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：高知県土佐郡本川村桑瀬 至：愛媛県西条市藤之石			延長	6.4 km

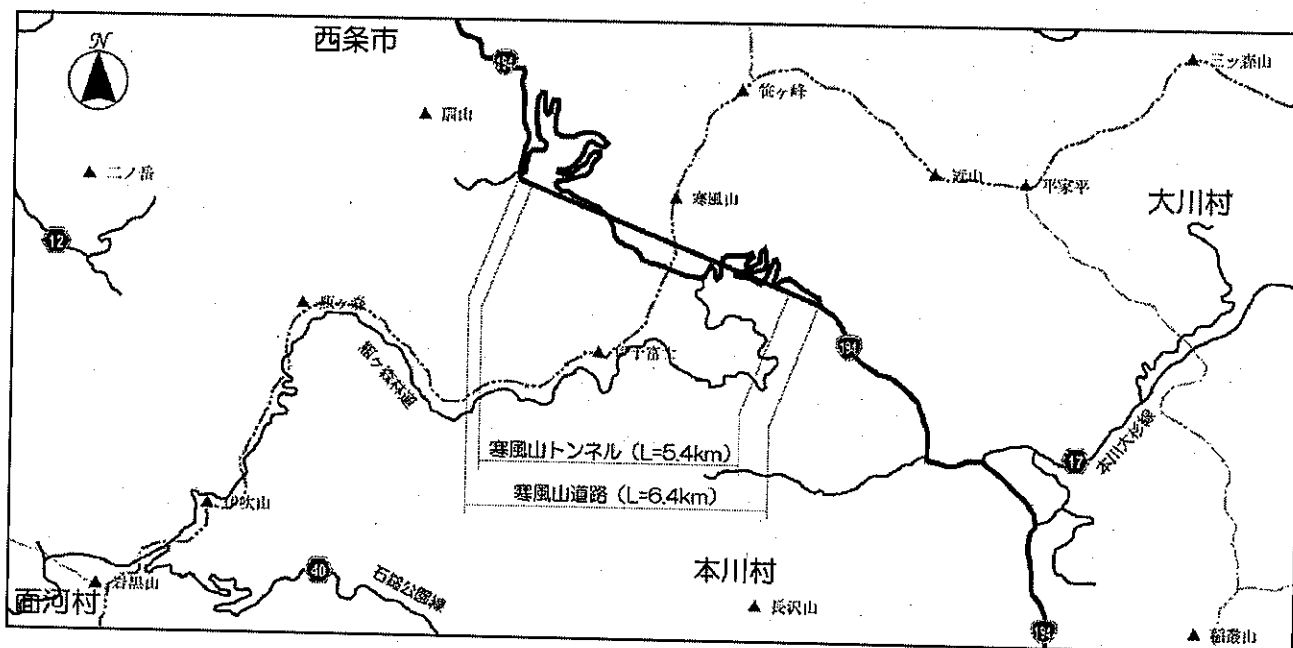
### 事業概要

一般国道194号は、四国中央部を南北に横断し、高知市と西条市とを結ぶ約105kmの主要な幹線道路である。寒風山道路（寒風山トンネル）は冬期の積雪・凍結による通行止めの解消や急カーブ、急勾配等の線形不良の解消を図る延長6.4kmの2車線道路である。

### 事業の目的・必要性

寒風山道路（寒風山トンネル）は、積雪や路面凍結によって通行止となる不安を解消し、線形改良による走行性の向上により旅行速度の向上を図り、交流圏の拡大、さらに産業・観光等の交流・連携に資する道路として地域の発展に貢献することを目的として計画・整備されたものである。

### 事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：S53年度	用地着手：S55年度	供用年	(当初) - / H11	変動	1.0 倍	
		都市計画決定：なし	工事着手：S61年度	(暫定/完成)	(実績) - / H11			
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) - / - 億円 (実績値) - / - 億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) - / 272 億円 (実績値) - / 272 億円		変動	- 倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	- / - 台/日	実績 (暫定/完成)	- / 1,100 台/日		変動	- %
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		34.0 → 42.3 km/h (供用直前年度) H9 年度 (供用後年度) H11 年度		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)		0 → 0 件/億台キロ (供用直前年度) H10 年度 (供用後年度) H11 年度		
費用対効果 分析結果 (事後)		B/C 1.2		総費用：410億円 (事業費：402億円 維持管理費：7億円)		総便益：484億円 (走行時間短縮便益：459億円 走行経費減少便益：26億円 交通事故減少便益：0億円)		
事業遅延によるコスト増		費用増加額：- 億円		便益減少額：- 億円		基準年 H15年		
事業遅延の理由								

客観的評価指標に対応する事後評価項目

●特急停車駅へのアクセス向上

- ・本川村や吾北村からJR伊予西条駅への所要時間が約40分短縮され、鉄道を利用してより早く本州へ到達可能となった。

●二次医療施設へのアクセス向上

- ・本川村から西条市内の二次医療施設まで約1時間で到達可能となった。(約40分の短縮)

●線形不良区間の解消による安全性の向上

- ・旧道は急勾配、急カーブが連続していたが、寒風山道路はカーブの最小半径が300mとなり、線形が大幅に向上したことで、安全性が向上した。

●冬期交通障害区間が解消

- ・寒風山トンネルの供用により冬期における雪による通行止め(H4~H10で10件発生)が解消された。

他9項目について効果の発現が見られる

その他評価すべきと判断した項目

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 平成4年1月に四国横断自動車道川之江JCT~大豊ICが供用し、いよ西条IC~南国ICが直結した。
- 本州四国間の3ルートが開通したことに伴い、本四間の交通量は昭和59年の1.7万台/日から平成13年の4.1万台/日へと約2.5倍増加し、本四間の交通流動が活発化している。
- 平成14年3月の大樽トンネル(愛媛県)の供用開始により、寒風山道路を含む国道194号全線改良(2車線化)が完了した。
- 平成11年に村道瓶ヶ森線(瓶ヶ森林道)が全線舗装化されたことと相まって、愛媛県側から山岳観光に訪れる人が増加している。
- 平成12年に滞在型道の駅「木の香」が国道194号沿いに整備された。この施設には「木の香温泉」が併設されており、観光地の休養施設として利用されている。また、道の駅周辺には新しく店舗が出来始めている。

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

寒風山道路の事業による効果の発現は十分なものであり、今後も当該地域において大きな周辺環境の変化はないものと考えられることから、改善措置の必要性はないと考えている。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

特記事項

※ 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の。