

再々評価個表

事業名	道路改築事業	事業主体	愛媛県
施設・工区名等	一般国道 378 号 ^{たわらづ} 俵津バイパス	事業箇所	自： ^{せいよしあけはまちょうたわらづ} 西予市明浜町俵津 至： ^{うわじましよしだちょうほけつ} 宇和島市吉田町法花津
事業主旨	現道の幅員狭小、線形不良区間等をバイパス整備により解消し、災害時における緊急輸送道路の確保、円滑な救急医療搬送、日常生活における安全性の向上、物流の効率化、八幡浜圏域と宇和島圏域のアクセス向上等を図る。		
再評価の実施理由	社会経済情勢の急激な変化 (新たな将来交通需要推計及び費用便益分析マニュアルにより、費用便益比 (B/C) を点検した結果、1 以下となるため)		

1. 地域の概要

一般国道 378 号は、伊予市を起点とし大洲市、八幡浜市、西予市を經由し宇和島市に至る幹線道路であり、沿線は、水産業や柑橘栽培等を主体とした農業が盛んな地域が多く存在するとともに、自然に恵まれた地域である。

また、本事業箇所は、平成 16 年 4 月に合併して誕生した西予市と平成 17 年 8 月に合併して誕生した新しい宇和島市との市境に位置し、圏域間の連携・交流においても重要な位置にあたる。

このように、本路線は、日常生活はもとより、産業の振興には欠かせない道路であるが、事業箇所の西予市明浜町俵津～宇和島市吉田町法花津においては、車の離合ができないトンネルをはじめ、すれ違いが困難な区間や急なカーブが多く、日常生活や救急医療、経済活動に支障をきたしている。

2. 事業概要及び事業経緯

事業採択	平成 10 年度	完成予定	平成 26 年度
用地着手	平成 11 年度	工事着手	平成 12 年度
全体事業費	8,418 百万円(うち用地費：1,404 百万円)		
(1) 事業概要	計画延長 3.6 km、車道幅員 6.5m (総幅員 12.0m)		
(2) 事業経緯	平成 18 年 3 月 部分供用 (L = 0.4 km) 平成 19 年 10 月 部分供用 (L = 0.9 km)		

3. 事業の必要性及び整備効果等

(1) 事業の必要性及び整備効果

〔災害時の通行確保〕

- ・ 現道は、一次（一部二次）緊急輸送道路として災害時に通行を確保すべき道路であるが、大規模地震時には、人家連担地区における沿道建物の倒壊の可能性がある、通行止めの恐れがある。また、現道にある玉津隧道は昭和24年に建設されたもので、幅員が3.7mと狭く、3.3mの高さ制限もあるため、車両同士のすれ違いが不可能であり、緊急時における物資の輸送等に支障となる恐れがある。この他に現道において4箇所のすれ違い困難な箇所があり、特に大型車の通行時には、離合が困難な状態である。当バイパスの整備により、避難、救助、物資の輸送、施設の復旧活動のための道路を確保できる。
- ・ 国道378号は国道56号が災害等により通行止めになった場合には代替路線としての役割も有しており、緊急時の役割は大きい。過去に、国道56号が、豪雨により宇和島市吉田町白浦で通行止めとなり、代替路線となった実績がある。

〔医療施設へのアクセス向上〕

- ・ この地域にとって、当該路線は三次医療施設である市立宇和島病院へ救急患者を搬送する最短のルートである。当バイパスの整備により、現道の玉津隧道などの離合不能区間や離合困難区間が解消され、救急搬送における時間が短縮されるとともに、急カーブによる救急患者への負担を軽減することができる。

〔歩行者、通行車両の安全確保〕

- ・ 現道の人家連担地区では道路幅員が4m程度で歩道もない。依津小学校の児童や明浜中学校の生徒の通学は、現道が危険であるため、狭小な市道へ迂回して通学している。当バイパスの整備により、歩道を設置することや現道の通過車両が減ることで、歩行者の安全が確保できる。
- ・ 自転車等により、西予市と宇和島市間を通勤通学等している利用者にとって、現トンネルは幅員3.7mと狭いうえに歩道もなく、車両とのすれ違い時には特に危険である。歩道の整備により、通勤通学時の安全が確保される。
- ・ 現道における車両事故が主に人家連担地区の幅員狭小区間で多発している。当バイパスの整備により、車両同士の円滑な離合が確保され、交通事故の減少が図られる。

〔物流の効率化〕

- ・ 当該地区は、就業者のうち第1次産業就業者の割合が高く、特に農業と漁業の町である。農業では温州みかん等の柑橘類の栽培、漁業ではチリメン漁や真珠、ハマチ、鯛の養殖が盛んであり、主に陸路で運搬されるが、現道は幅員が狭く、特に玉津隧道では幅員が3.7mで、3.3mの高さ制限もあることから、生産物の輸送に支障をきたしている。また、製塩工場に搬入される原塩は、海上輸送で搬入され製品を陸送しているが、バイパス整備により原塩も陸送による搬入が検討されている。当バイパスの整備により、幅員狭小区間が解消され、輸送効率の向上が図られる。

(2) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・ 宇和町、三瓶町、明浜町、城川町、野村町の5町が合併し「西予市」が誕生した。（平成16年4月1日）
- ・ 宇和島市、吉田町、三間町、津島町の1市3町が合併し、新しい「宇和島市」が誕生した。（平成17年8月1日）
- ・ 四国横断自動車道が西予宇和ICまで開通（平成16年4月17日）

4. 事業の進捗状況及び進捗の見込み

(うち用地費)	(1,329百万円)	[進捗率：94.7%] (事業費換算)
H21 末投資事業費	5,956百万円	[進捗率：70.8%] (事業費換算)
(1) 未着工又は事業が長期化している理由		
埋立免許の手続きと用地の取得に時間を要したため。また、道路関係事業費が大幅に縮減されたため。		
(2) これまでの整備効果		
平成 21 年 11 月までに深浦トンネルや一部の道路改良工事が完成し、残る区間は俵津工区の埋立工事、俵津玉津トンネル、深浦工区の現道拡幅工事となっている。		
(3) 事業の進捗の見込み		
用地買収、改良工事を推進し、平成 26 年度末の全線供用を目指す。		

5. 事業の投資効果

(1) 費用便益比

【事業全体】

C：総費用＝ 8,499百万円
 ・事業費 8,453百万円
 ・維持管理費 47百万円
 B：総便益＝ 3,827百万円
 ・走行時間短縮便益 3,386百万円
 ・走行経費減少便益 387百万円
 ・交通事故減少便益 54百万円

$$B/C = 3,827 / 8,499 = 0.45$$

【残事業】

C：総費用＝ 2,102百万円
 ・事業費 2,072百万円
 ・維持管理費 29百万円
 B：総便益＝ 2,586百万円
 ・走行時間短縮便益 2,273百万円
 ・走行経費減少便益 274百万円
 ・交通事故減少便益 39百万円

$$B/C = 2,586 / 2,102 = 1.23$$

※端数処理の関係で合計が合わない場合がある。

(2) 事業継続および事業中止による損失額（未供用区間）

事業継続による損失額（総便益－総費用） 3,546百万円
 事業中止による損失額（既投資額） 4,030百万円

6. コスト縮減や代替案立案等の可能性

○コスト縮減の取り組み

①トンネル残土の有効利用

埋立区間との工程調整を行い、トンネル残土を盛土材として有効利用することにより、コスト縮減を図った。(縮減額約 24,000 千円)

②トンネル照明の検討

長寿命型照明器具を採用することにより、トータルコストでのコスト縮減を図った。(縮減額約 7,700 千円)

7. その他

- ・第五次愛媛県長期計画 後期実施計画（優先施策：県内地域間を結ぶ交通体系の整備・充実）に位置付けられている。
- ・国道 378 号（八幡浜・宇和島間）整備促進期成同盟会による事業促進の強い要望がある。

* 国道 378 号（八幡浜・宇和島間）整備促進期成同盟会

国道 378 号（八幡浜・宇和島間）の整備促進を図ることを目的とする同盟会で、八幡浜市、西予市、宇和島市の 3 市の選出する委員をもって組織される。

8. 対応方針（素案）

本事業を『継続』としたい。

- 1 十分な精度で計測が可能でかつ金銭的表現が可能とされている 3 つの便益のみを用いて B/C を算定した結果、事業全体の B/C は 1 未満であるが、残事業の B/C が 1 以上であり、かつ事業継続による損失額が事業中止による損失額を下回っている。
- 2 俵津バイパスは、国土交通省の「費用便益分析マニュアル（平成 20 年 11 月）」における 3 便益以外に、以下のとおり多岐多様に渡る整備効果が発揮できる事業である。
 - ① 本事業により、一次（一部二次）緊急輸送道路として地震等災害発生後において、避難、救助をはじめ物資の輸送、諸施設の応急復旧を実施する道路を確保できる。
 - ② 本事業により、迅速かつ円滑な救急救命活動が実施できる。
 - ③ 本事業により、児童、生徒等の歩行者の安全を確保できる。
 - ④ 本事業により、柑橘類や水産物などの農林水産品等の輸送効率が向上する。

以上を総合的に判断し、継続としたい。