

## 一般国道 194 号 寒風山道路について

平成 16 年 1 月 29 日  
国土交通省四国地方整備

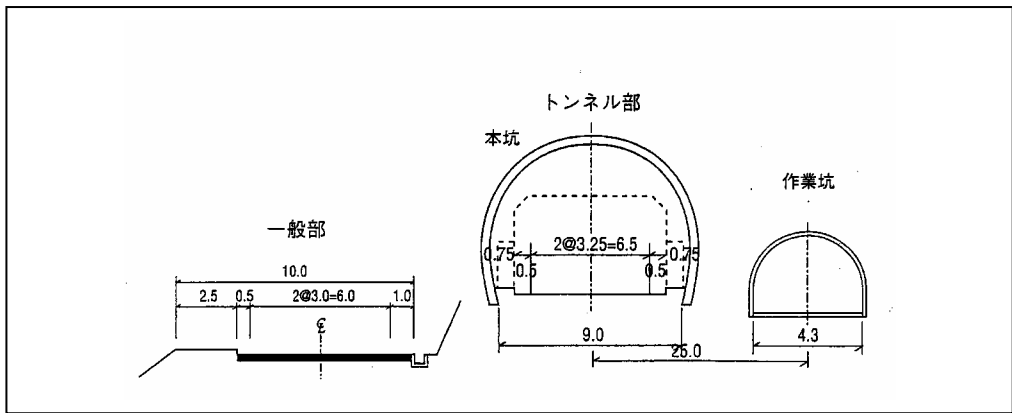
事後評価にかかる資料

事業名		一般国道 194 号 <small>かんふうざん</small> 寒風山道路		事業種別	一般国道
事業の概要	起終点	自： <small>こうちけん と さくぐん ほんがわむらくわぜ</small> 高知県土佐郡本川村桑瀬 至： <small>えひめけん さいじょうしふじのいし</small> 愛媛県西条市藤之石		延長	6.4km
	事業化	昭和 53 年度	都市計画 決定	なし	
	用地着手	昭和 55 年度	工事着手	昭和 61 年度	
	完成供用	平成 11 年 4 月 17 日			
	全体事業費	約 280 億円（うち用地費：約 1 億円）			
事業の目的	<p>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 の路線である。県境に位置する事業区間周辺（旧寒風山トンネル周辺）では、代替路線が無いことに加え、線形が悪く、標高 1 千 m を越える高地の路線であり、冬季には積雪や凍結による通行止めが生じていた。</p> <p>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。</p>				

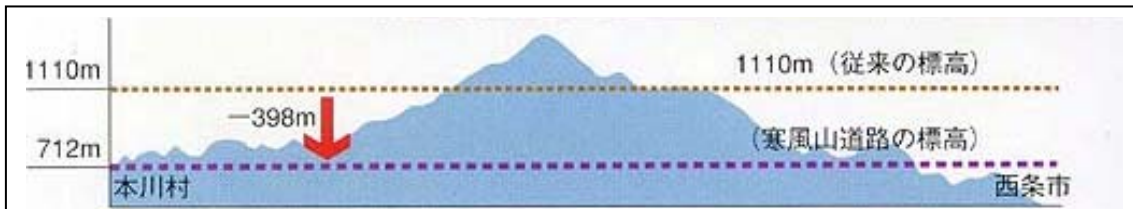
【事業箇所】



【標準断面図】



【旧道・新道の標高差】



客観的評価指標				
< 事業の効果や必要性を評価するための指標 (1/2) >				
政策目標		客観的評価項目に対応する事後評価項目		備考
大項目	中項目	(事後評価時；国道一次改築事業)		
1. 活力	円滑なモビリティの確保		現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率	
			現道等における混雑時旅行速度が 20km/h 未満であった区間の旅行速度の改善状況	
			現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	
			当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	
			新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	JR 伊予西条駅まで約 40 分の短縮
			第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	
	物流効率化の支援		重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況	
			農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上の状況	西条市内五日市への出店
			現道等における総重量 25t の車両もしくは ISO 規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	25 トン指定道路に新規指定
	都市の再生		都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
	国土・地域ネットワークの構築		地域高規格道路の位置づけあり	
			当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	高知市・西条市間約 40 分短縮
			現道等における交通不能区間が解消	事前通行規制区間の解消
			現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	幅員拡大ですれ違い困難解消
個性ある地域の形成		日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	西条市への買物・通院が増加	
		鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況		
		拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果		
		主要な観光地へのアクセス向上による効果	県外ナンバー交通（客）の増加	
		新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果		
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成		自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
			交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された	
	無電柱化による美しい町並みの形成		対象区間が電線類地中化 5 ヶ年計画に位置づけあり	
			市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成	
安全で安心できる暮らしの確保		二次医療施設へのアクセス向上の状況	救急搬送の時間短縮	

< 事業の効果や必要性を評価するための指標 (2/2) >

政策目標		客観的評価項目に対応する事後評価項目		備考
大項目	中項目	(事後評価時; 国道一次改築事業)		
3. 安全	安全な生活環境の確保		現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性の向上の状況	急カーブ・急勾配の解消
			歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	
	災害への備え		近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消	
			対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり	第1次緊急輸送道路に指定
			緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	一般国道33号の代替路線
			現道等の防災点検又は震災点検対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消	
			現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消	冬期通行規制の解消
地球環境の保全		対象道路の整備により、削減される自動車からのCO <sub>2</sub> 排出量		
4. 環境	生活環境の改善・保全		現道等における自動車からのNO <sub>2</sub> 排出削減率	
			現道等における自動車からのSPM排出削減率	
			現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	
			その他、環境や景観上の効果	
5. その他	他のプロジェクトとの関係		関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	
			他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他		その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	

事業の効果や必要性を評価するための指標該当項目

1．活力について

JR 伊予西条駅への所要時間が短縮し、鉄道を利用してより早く本州へ到達可能となった。

寒風山道路供用に伴い、大川村の農業生産者の方々等が西条市内の商店街で実施されている五日市に出店を続けており、大変盛況である。連携の取り組みとして注目される。

供用後新たに「25トン指定道路」として指定された。

高知市（中央地方生活圏）と西条市（新居浜・西条地区地方生活圏）間の所要時間が約40分減少した。

通行規制区間が解消した。

全線2車線化がなされ、十分な幅員が確保されたことにより、大型車も安全にすれ違いが可能な道路となった。

本川村から西条市へ買い物や通院をする人が大幅に増加し、同村民の生活の幅が広がった。

県外から訪れる交通が大幅に増加し、受け入れ施設の整備も行われている。

2．暮らしについて

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り、住民に安心感を提供している。

3．安全について

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。

第1次緊急輸送道路の一部を担う路線であり、走行性・安全性の向上により一層の安定性が確保された。

第1次緊急輸送道路である一般国道33号の代替路線としての安定性が向上し、大幅な迂回を回避することが可能になった。

冬期における雪や凍結による通行止めがなくなり、年間を通じて安心して走行できるようになった。

## 事業採択時より事後実施時までの周辺環境変化等

### 高速道路の供用

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。

年月	路線名	供用区間
昭和 60 年 3 月	四国縦貫道	三島川之江 IC～土居 IC 間供用
昭和 62 年 10 月	四国横断道	大豊 IC～南国 IC 間供用
昭和 62 年 12 月	四国縦貫道	川之江 JCT～三島川之江 IC 間供用
平成 3 年 3 月	四国縦貫道	土居 IC～いよ西条 IC 間供用
平成 4 年 1 月	四国縦貫道・横断道	川之江 JCT～大豊 IC 間供用
平成 6 年 11 月	四国横断道	いよ西条 IC～川内 IC 間供用
平成 9 年 2 月	四国縦貫道	川内 IC～伊予 IC 間供用
平成 10 年 3 月	四国横断道	南国 IC～伊野 IC 間供用
平成 14 年 9 月	四国横断道	伊野 IC～須崎東 IC 間供用

### 本四架橋の開通

昭和 63 年に瀬戸大橋、平成 10 年に明石海峡大橋、平成 11 年に新尾道大橋、多々羅大橋、来島海峡大橋が開通し、本州四国間は 3 ルートで結ばれた。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。

### 国道 194 号の全線改良

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。

### 本川村における状況の変化

平成 3 年から当該地域における江戸時代の史実にまつわる「氷室まつり」のイベントを開催している。

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。

事業の投資効果	<p>現在の費用便益比： <math>B/C = 1.2</math>  (基準年：平成15年度 検討年次40年間で算出)  総費用： 410億円(事業費および維持管理費)  総便益： 484億円</p>
今後の事後評価の必要性	<p>今後の事業評価の必要性  寒風山道路(寒風山トンネル)の整備により、  冬期の通行止めを解消  都市間旅行時間の大幅短縮  線形改良により走行性が向上  地域間交流の基盤の確立  といった効果が発現している。</p> <p>このように、寒風山道路は事業の目的に見合った効果を発現しており、今後改めて事後評価を実施する必要はないと考えている。</p>
改善措置の必要性	<p>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。</p>



# 一般国道 194 号 寒風山道路

## 目次

1. 寒風山道路の概要.....	1
2. 道路の利用状況.....	3
3. 事業の効果.....	6
3.1. 活力.....	6
3.2. 暮らし.....	16
3.3. 安全.....	17
4. 費用便益分析の結果.....	21

平成 16 年 1 月

国土交通省 四国地方整備局

---

## 1. 寒風山道路の概要

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 の路線である。県境に位置する事業区間周辺（旧寒風山トンネル周辺）では、代替路線が無いことに加え、線形が悪く、標高 1 千 m を越える高地の路線であり、冬季には積雪や凍結による通行止めが生じていた。

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。

表 1 寒風山道路の事業概要

事業名	一般国道 194 号 <small>かんふうざん</small> 寒風山道路		事業種別	一般国道	
事業の概要	起終点	<small>こうちけん と さく ほんがわむらくわぜ</small> 自：高知県土佐郡本川村桑瀬 <small>えひめけんさいじょうしふじのいし</small> 至：愛媛県西条市藤之石		延長	6.4km
	事業化	昭和 53 年度	都市計画決定	なし	
	用地着手	昭和 55 年度	工事着手	昭和 61 年度	
	完成供用	平成 11 年 4 月 17 日			
	全体事業費	約 280 億円（うち用地費：約 1 億円）			

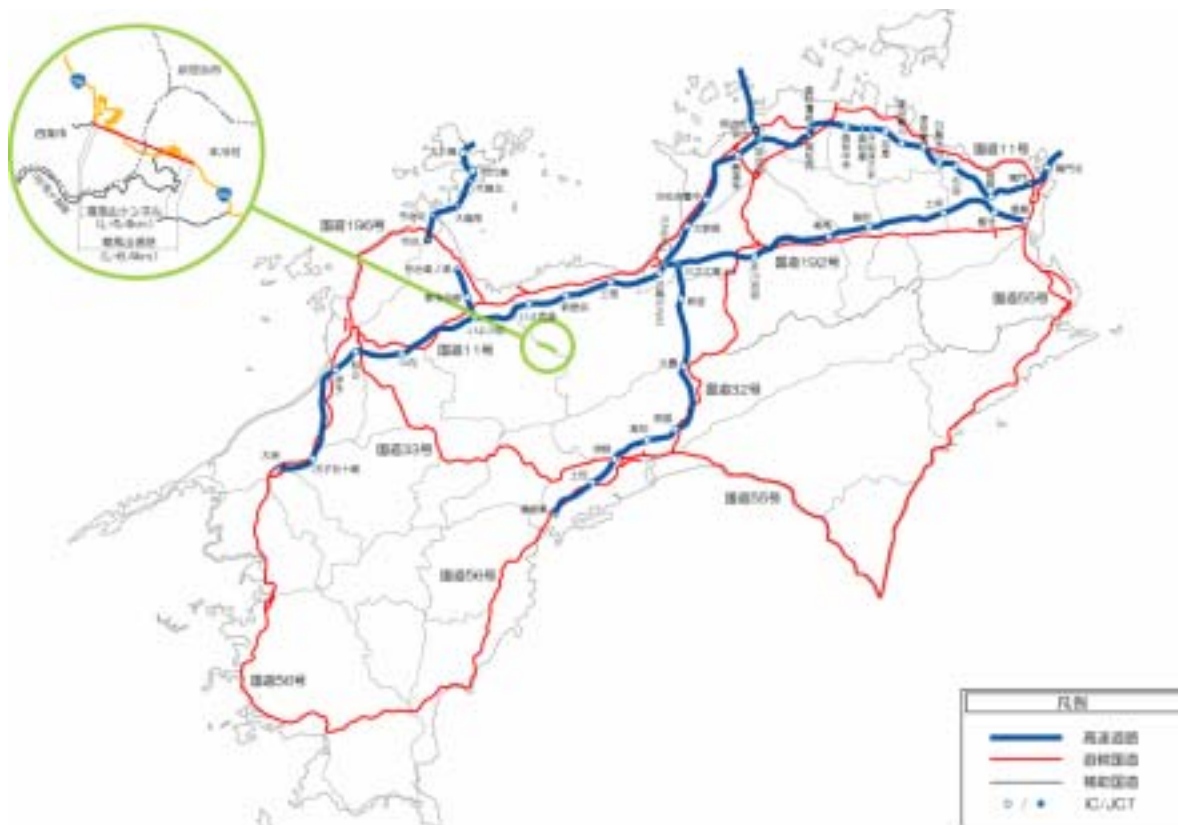


図 1 寒風山道路位置図

寒風山道路は平成 11 年 4 月 17 日に全面開通（完成供用）を果たしている。



図 2 寒風山道路周辺図

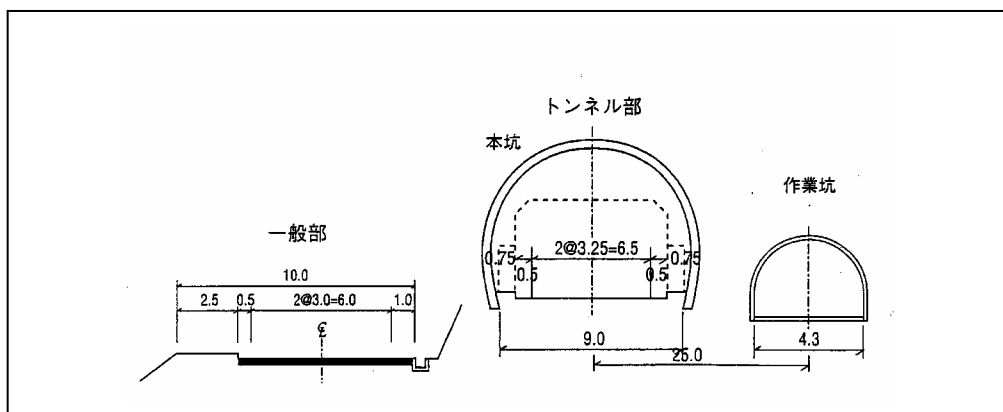


図 3 標準断面図

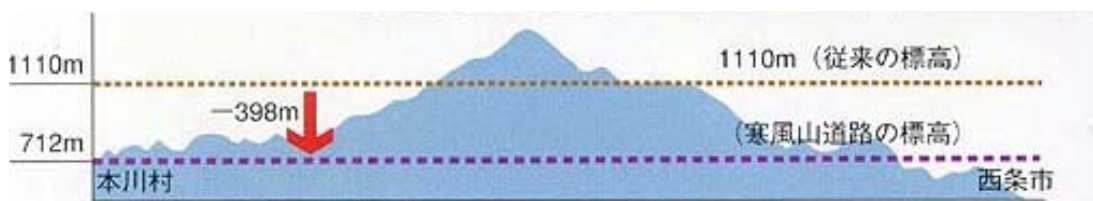


図 4 旧道・新道の標高差図

## 2. 道路の利用状況

### (1) 交通量の状況

- 平成 11 年度の道路交通センサスによれば、寒風山道路整備後の区間前後の交通量は高知県側で約 900 台/12h、愛媛県側で約 1,000 台/12h となっている。
- 事業採択時以前における交通量は、昭和 52 年度道路交通センサスによれば、高知県側で 221 台/12h、愛媛県側で約 172 台/12h であり、現状（平成 11 年度）と比較すると、走行性の向上によって、愛媛県側からの山岳観光や本川村民の西条市方面への買い物行動など、広域交流が活発化したことで、約 5 倍に増加している。

表 2 一般国道 194 号の交通量変化（事業化前と現在、出典：道路交通センサス）

調査地点	H11 調査地点番号	S52 交通量 (台/12h)	H11 交通量 (台/12h)	伸び率 (-)
高知県本川村桑瀬寒風荘前	1205	172	883	5.1
愛媛県西条市藤之石字下津地	1075	221	1,037	4.7



図 5 交通量図（出典：H11 道路交通センサス）

- 一般国道 194 号の県境付近の交通量は増加傾向を示しており、平成 2 年の約 378 台/12h から平成 11 年には約 1,037 台/12h にまで増加しました。

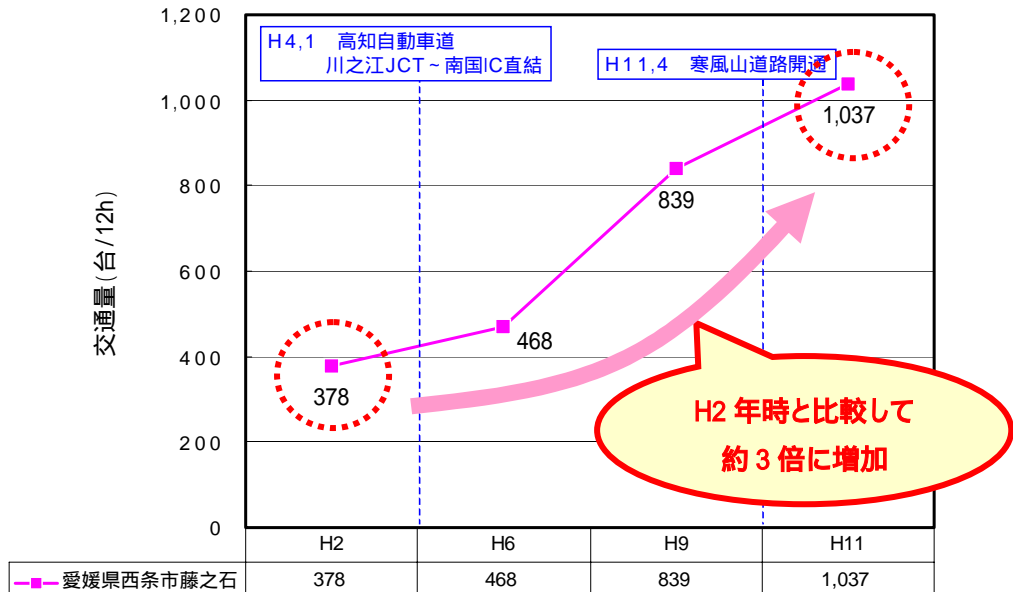


図 6 交通量の推移 (出典：道路交通センサス)

- 一般国道 194 号の県境付近の大型車混入率は、高知道供用後の平成 6 年時点では約 19% でしたが、寒風山道路供用後の平成 11 年には 30% を上回っていることから、なお一層物流ルートとして機能していると考えられます。

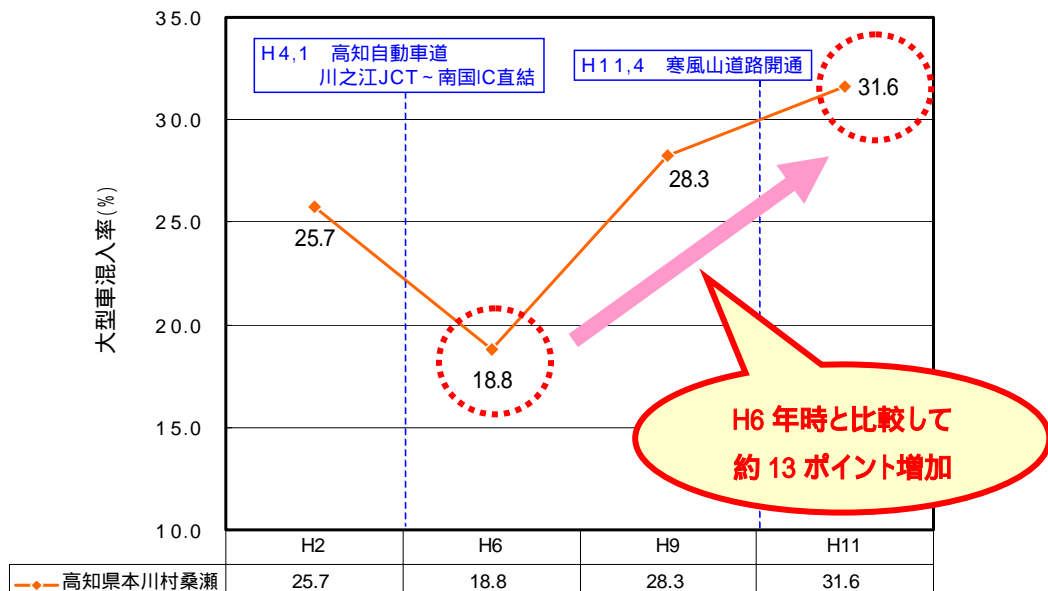
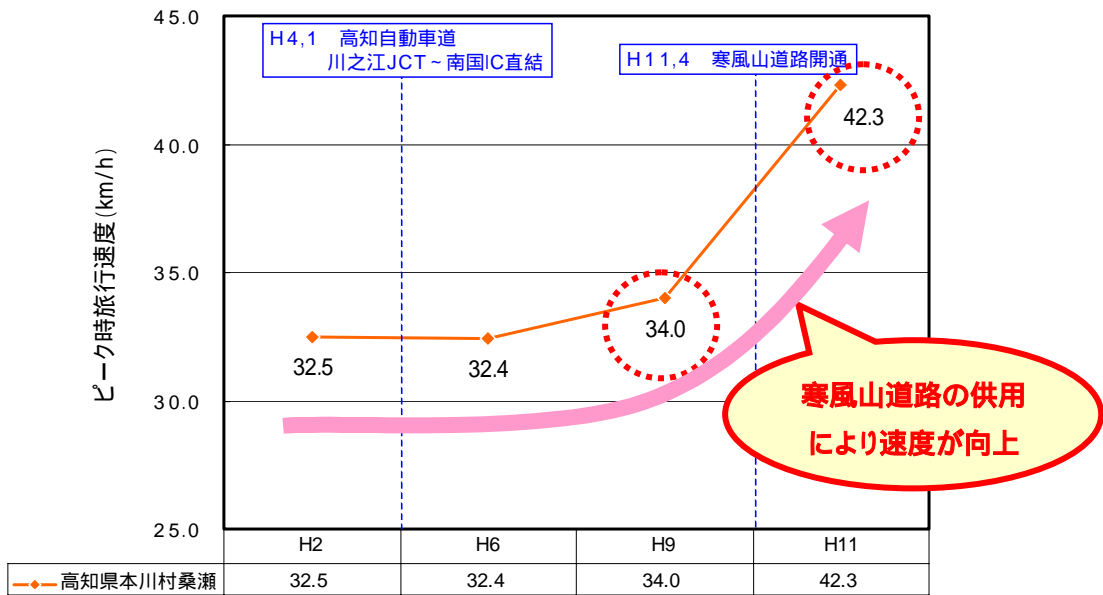


図 7 大型車混入率の推移 (出典：道路交通センサス)

## (2) 旅行速度向上の状況

- 一般国道 194 号の県境付近の旅行速度は、寒風山道路供用以前は 30km/h 台前半でしたが、寒風山道路の供用により、線形や勾配の条件がよくなったことから、40km/h を超えています。
- 速度の向上、および、延長の短縮により、高知市・西条市間の所要時間が 147 分（H10）から 107 分（H15）へと約 40 分短縮し、また、本川村・西条市間の所要時間は 77 分（H10）から 36 分（H15）へと約 40 分短縮されています。



### 3. 事業の効果

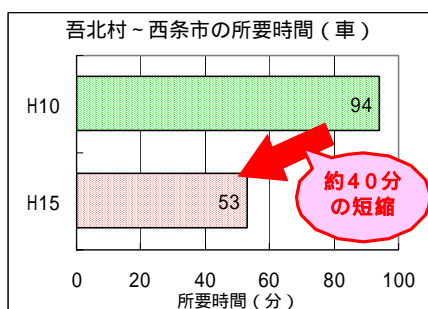
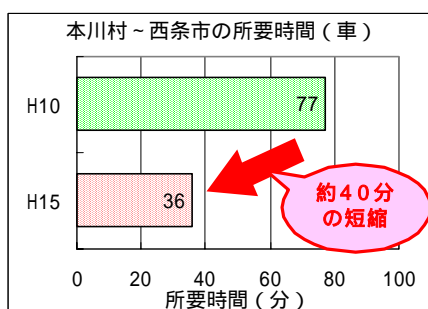
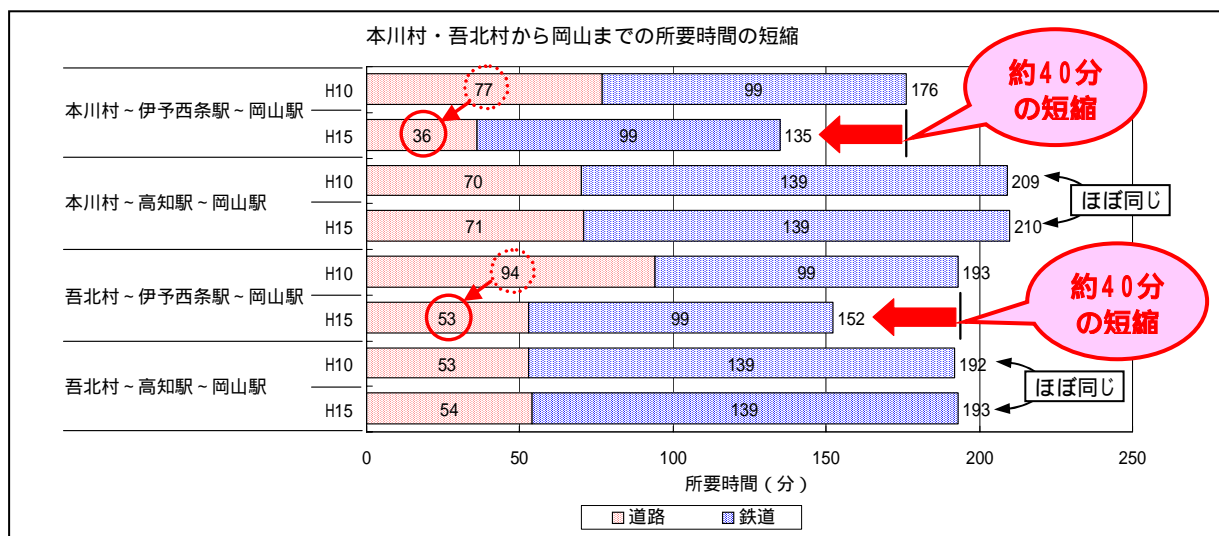
#### 3.1. 活力

【円滑なモビリティの確保】

新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況

JR を利用して、より早く本州方面へ行くことができるようになりました

- 寒風山道路の供用で、本川村や吾北村から JR 伊予西条駅への所要時間が短縮しました。
- 吾北村から岡山経由で本州各地へ向かう場合、JR 高知駅を経由するルートが最短経路でしたが、寒風山道路の供用で JR 伊予西条駅を経由するルートを利用することで所要時間が約 40 分短縮されました。



農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上の状況

## 大川村など高知県内から、西条市の五日市に出店しています

- 大川村の農業生産者の方々が、西条市中心部で毎月実施されているイベント（紺屋町商店会五日市）に出店を続けており、大変盛況となっています。
- 寒風山道路の供用後、県境を越えた連携の取り組みが進められています。



図 9 五日市における大川村産品店の賑わいの状況

- 高知県内の他の市町村からも、出店があります。

### 《西条市五日市におけるヒアリング調査結果より（意見抜粋）》

出店日当日の朝に荷物をクルマに乗せて運んできている。国道 194 号線が便利になって、時間がずいぶん短縮された。

中小の小売業者にとってみれば、同じ所要時間とは言っても、迂回して料金を払う高速道路よりも国道 194 号を利用できることがとてもありがたい。

今では通行止めになることもないし、ずいぶん速く走ることができる。それに広がったので安全だ。

最近では日常の買い物でも西条市に訪れるようになった。

国道 194 号線の利便性が高知県民には認知されていないように感じる。知っていれば使うはず。本当に便利。

）調査実施は平成 15 年 11～12 月、高知県内からの出店者の回答

図 10 五日市におけるヒアリング結果



現道等における総重量 25t の車両もしくは ISO 規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消

## 25 トン指定がなされ、大型車の通行が可能になりました

- 寒風山道路は供用後新規に「25 トン指定道路」の指定を受けました。



図 11 25 トン指定道路



当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する

高知市と西条市を結ぶ最短経路です

- 寒風山道路の整備により、高知市（中央地方生活圏）～西条市（新居浜・西条地区地方生活圏）の所要時間は約40分の短縮が図られました。

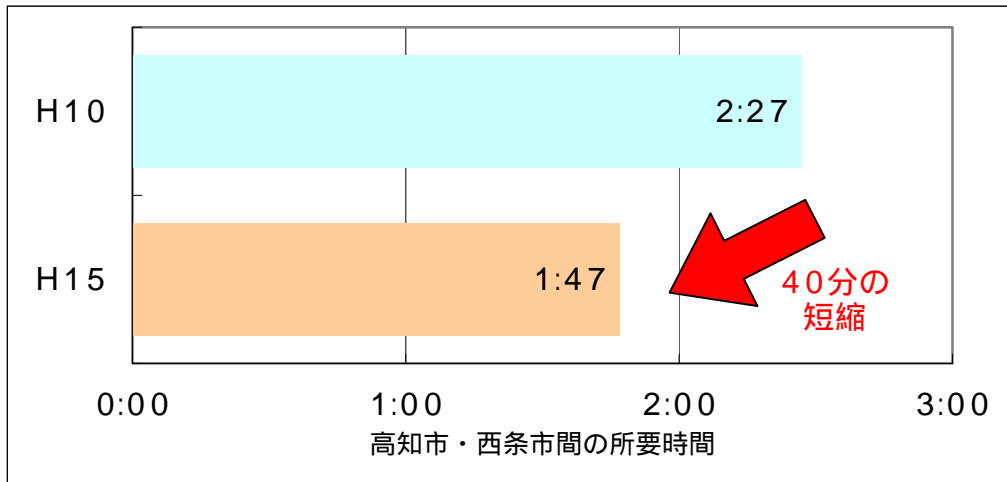


図 12 高知市と西条市間の所要時間の変化



図 13 高知市と西条市の位置関係

現道等における交通不能区間が解消

### 事前通行規制区間の指定が解除されました

- 寒風山道路の供用により、平成13年4月に高知県側の規制区間指定は解除されました。
- また、愛媛県側についても改良工事が順次進められ、平成14年2月に全線解除されました。



図 14 事前通行規制区間の解除

旧道の規制等の状況



現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消

**寒風山道路は大型車が安全にすれ違うことができます**

- 旧国道 194 号（現道）には、幅員が大変狭く普通自動車ですれ違えない狭小区間も存在しました。
- 寒風山道路は全線 2 車線であり、幅員も充分確保されていますので、大型車も安全にすれ違うことが可能となりました。



図 15 狭小幅員の解消状況

表 3 幅員の向上

	旧道	新道
幅員	3.5 ~ 6.5m	トンネル部： 9.0m
		一般部： 10.0m

日常活動圏中心都市へのアクセス向上の状況

**本川村にとって隣接する日常生活圏中心都市の西条市へのアクセス向上により生活の幅が広がりました**

- 寒風山道路の整備によりアクセスが向上し、高知県北部の中山間地域に位置する本川村、大川村等では、愛媛県側の諸都市と大幅に近くなりました。
- 寒風山道路開通前の本川村～西条市間の所要時間は77分でしたが、開通後はわずか36分となり、約40分もの時間短縮が図られました。
- 寒風山道路整備後には、それまでには見られなかった本川村から西条市へ買い物に出かける人が現れており、平成13年のアンケートでは「寒風山道路の前後で実施されている道路整備が完成すればますます機会が増加する」という意見があり、現在はさらに増えていると考えられます。
- 本川村では地域外への買い物が増加した理由として道路整備を挙げる人が多く、寒風山道路の整備が本川村住民の生活の幅を広げています。

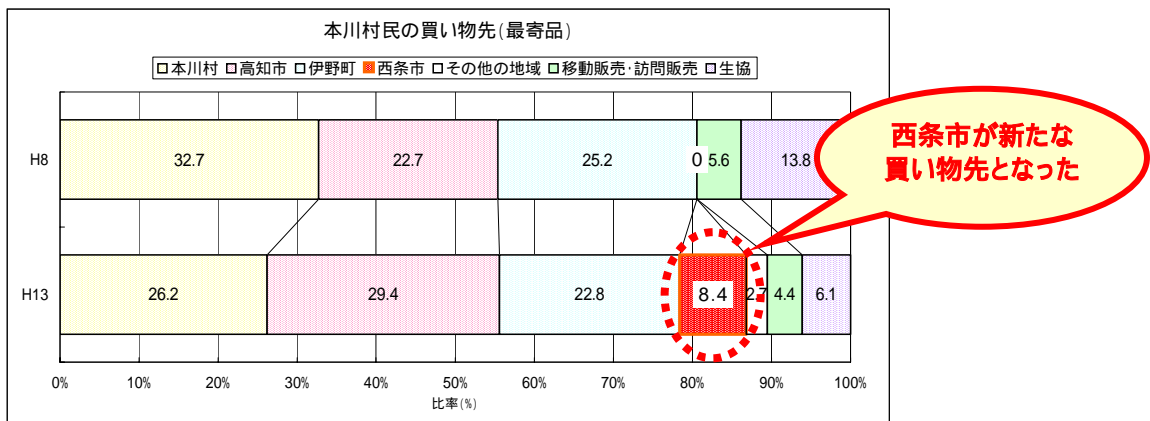


図 16 本川村住民の買い物先（出典：高知県県民消費動向調査、お買い物アンケート調査）

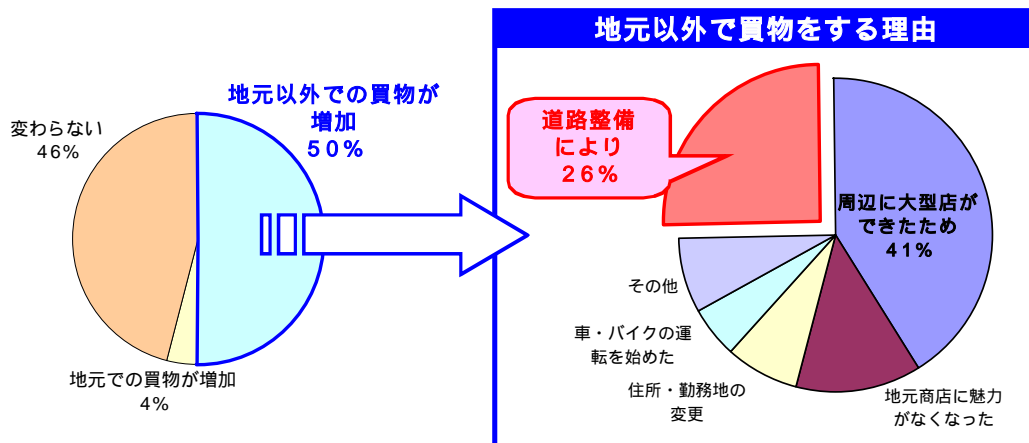


図 17 買い物動向（出典：高知県県民消費動向調査）

《高知県県民消費動向調査のアンケート調査結果より（自由意見抜粋）》

国道 194 号線の改良が終われば、西条市方面への買物が増えるのではないかと思う。現に、下本川地区の住民は西条市に多く行っている。

片道一時間、伊野町、西条市まで 3、4 日分の品物をドライブがてら買いに行っている。

寒風山トンネルの開通によって、西条市への買出しが次第に多くなると考えられるが、主はやはり高知市である。

本川村と西条市は国道 194 号線の開通により、車で 30 分で買物にいけます。その関係で県外の買物が主となった。

）調査実施は平成 12 年 8～9 月、ここに挙げたものは本川村住民の回答

- 本川村から愛媛県方面へ通院するのべ人数は、寒風山道路の供用以降増加傾向を示しており、整備以前の平成 11 年度と比べて平成 14 年度には約 3 倍に伸びています。道路整備の結果、医療に関しても選択肢を増加させ、多様なニーズに対応しています。

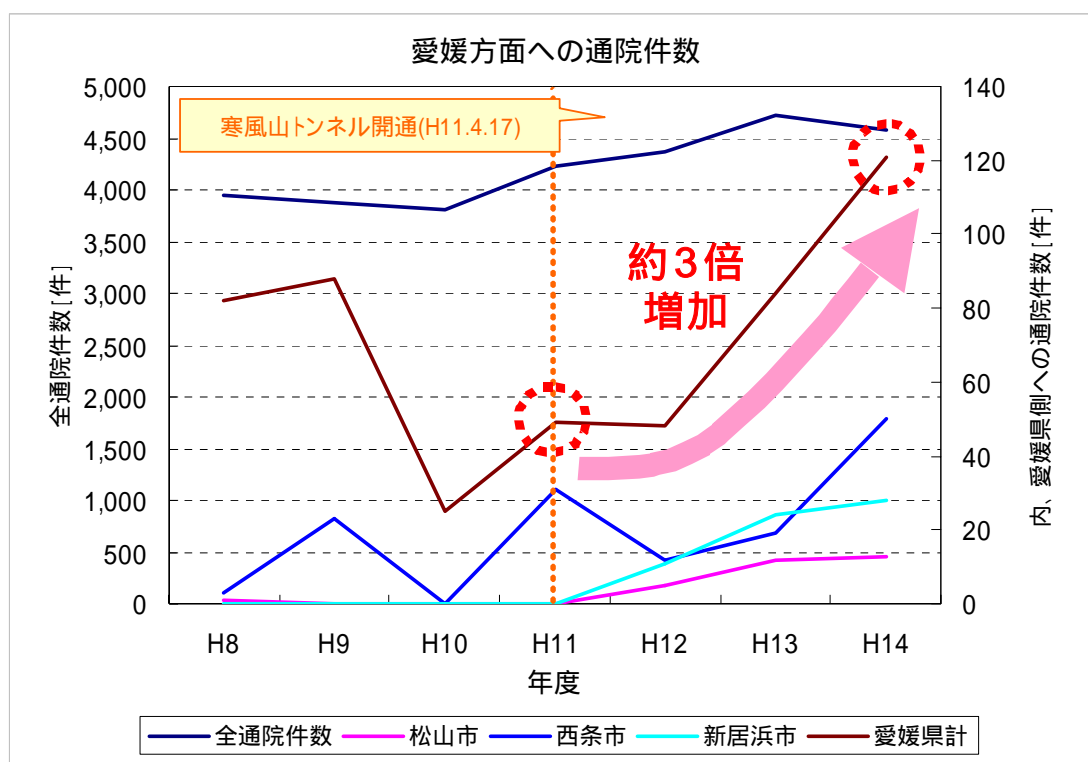


図 18 本川村民の愛媛方面への通院件数推移（出典：本川村保健福祉センター まごころ）

- ）全通院件数は、本川村からの通院の全数
- ）対象者は、本川村国保の被保険者（社会保険者を含まず）、通院者は医歯科のみ（入院・調剤を含まず）

主要な観光地へのアクセス向上による効果

**県外から訪れる交通が増加し、受け入れる施設も整備されました**

- 休日に国道 194 号を利用する交通のうち、高知県外からの交通は、整備前の 178 台/日から 510 台/日へと、3 倍近い伸びを示しています。
- また、高知県外からの交通が約半数を占めるようになり、寒風山道路の整備により国道 194 号が、より広域的に利用されるようになりました。広域的な観光機会の拡大を担う道路ネットワークの一部となっています。



図 19 寒風山道路周辺の観光地



- 平成 12 年、寒風山道路の高知側入口手前に道の駅「木の香」が整備されました。この道の駅には温泉や宿泊の施設が整っており、県外観光客の増加に対応するとともに、地元の雇用先の増大につながっています。また、周辺に新たな店舗ができるなど、効果が拡大しています。

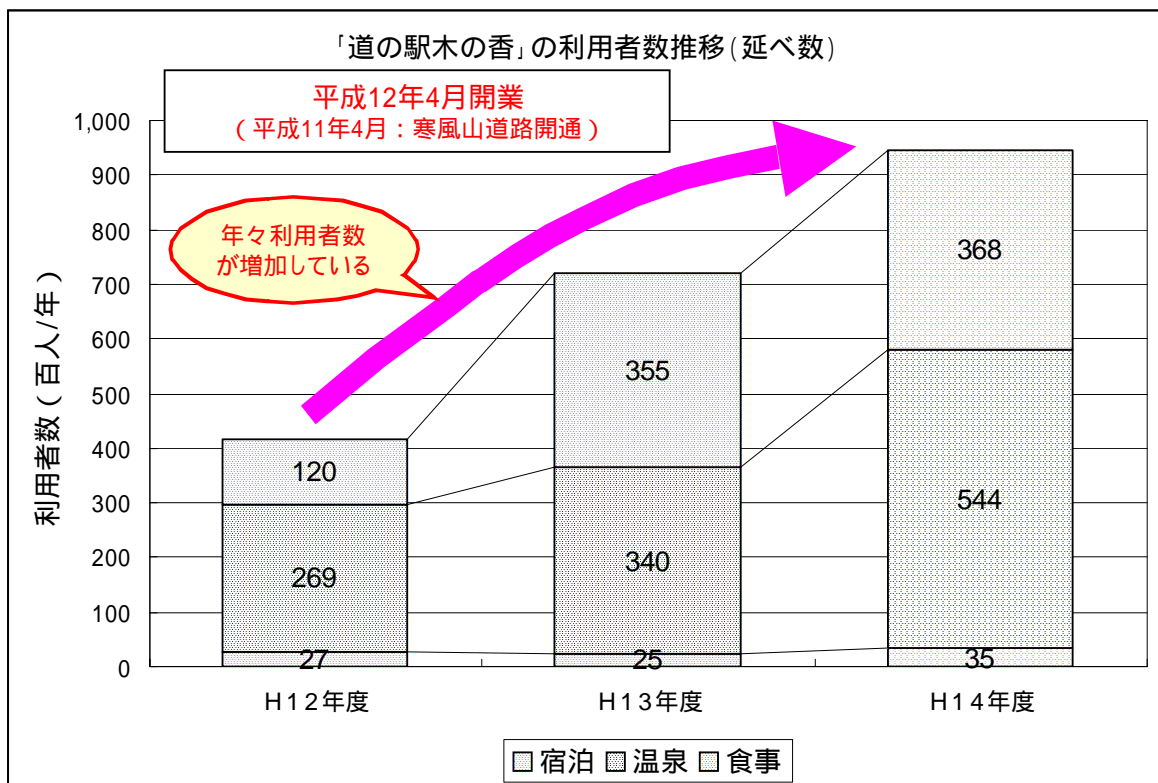


図 20 「道の駅木の香」の入り込み客数



### 3.2. 暮らし

【安全で安心できる暮らしの確保】

二次医療施設へのアクセス向上の状況

二次医療施設まで概ね 1 時間で到達可能となり救急搬送に対する不安が解消されました

- 本川村から西条市の病院へと救急搬送する際は、県境付近で嶺北側の救急車から西条側の救急車へと中継して搬送しています。
- 寒風山道路供用前は、覚知 から病院到着までの平均時間は 1 時間 46 分であったのが、供用後は 1 時間 6 分となり、覚知から概ね 1 時間で西条市の二次医療施設への搬送が可能となりました。また、三次医療施設である県立新居浜病院についてもアクセス向上が図られました。
- 西条市方面への搬送が可能となったことに加えて、冬季交通障害区間を利用する必要がなくなったことから、年中搬送が可能となり、住民に安心感を提供しています。
- また、線形が良くなったことで、搬送中の揺れが減少し、患者への負担が軽減されました。

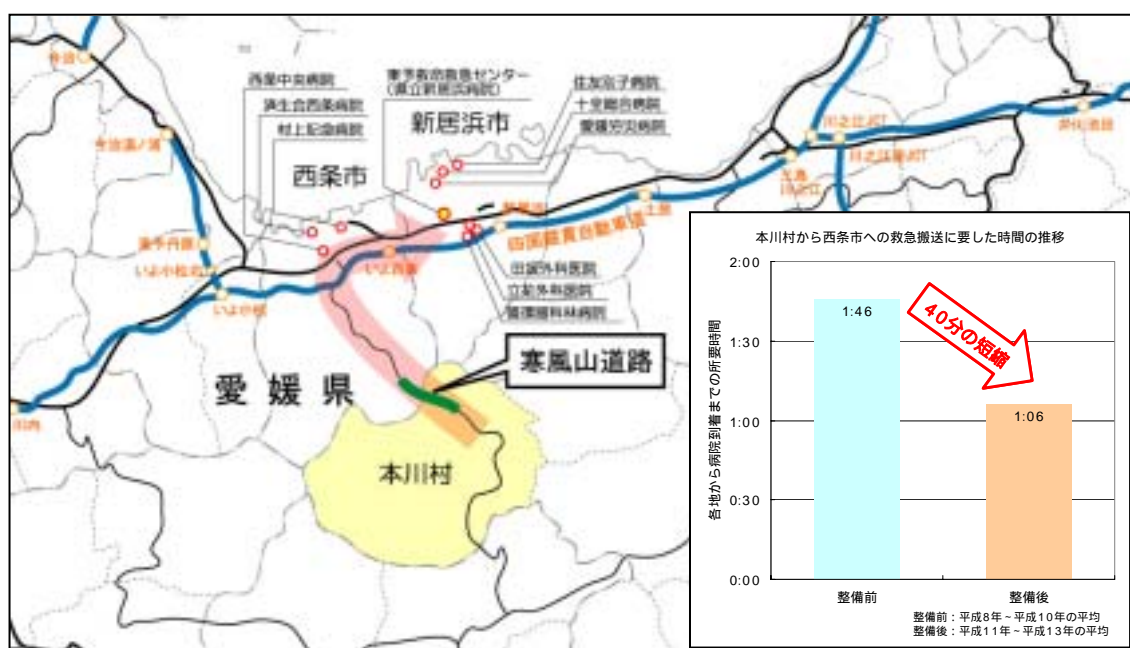


図 21 搬送所要時間の変化

) 「覚知」とは、救急車出動の要請（初報）が入った時の事をいう

### 3.3. 安全

【安全な生活環境の確保】

現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性の向上の状況

## 安全に走行できる道路になりました

- 最急縦断勾配が大きく緩和され、また、急なカーブ部分（ヘアピンカーブ）が存在していた旧道と比べて最小曲線半径が大幅に改善し、安全性が向上しています。

表 4 線形の改善

	旧道	新道
幅員	3.5 ~ 6.5m	トンネル部： 9.0m 一般部： 10.0m
最急縦断勾配	8.6%	トンネル部： 3.45% 一般部： 5.00%
最小曲線半径	7m	トンネル部： 500m 一般部： 300m



図 22 寒風山道路の整備より急カーブが解消された様子

対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり

### 第一次緊急輸送道路の一部を担います

- 寒風山道路は、高知・愛媛両県の緊急輸送道路ネットワーク計画における「第一次緊急輸送道路」の一部を担う路線です。
- 寒風山道路の供用以前は旧道が指定されていましたが、走行性・安全性が高い寒風山道路に変更指定され、一層の安定性が確保されました。



図 23 第一次緊急輸送路指定路線

緊急輸送道路とは...

大規模な地震が起きた場合等の災害時に、避難・救助をはじめ、物資の供給や諸施設の復旧等の広域な応急対策活動を実施するために、非常事態に対応した交通の確保を行う道路

\* **第一次緊急輸送道路**とは、緊急や応急活動の拠点となる防災拠点間を結ぶ高速自動車国道、一般国道及び広域的な幹線道路

\* **第二次緊急輸送道路**とは、第一次緊急輸送道路を補完する道路

緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成

寒風山道路の供用により、第一次緊急輸送道路である一般国道 33 号の代替路線としての安定性が確保されました

- 寒風山道路の供用以前は、第一次緊急輸送道路である一般国道 33 号が通行止めになった場合、高知市～松山市間の移動は四国横断自動車道もしくは一般国道 32 号を利用することとなり、大幅な迂回をせざるを得ませんでした。
- 寒風山道路の整備により、一般国道 194 号の走行性、安全性が向上し、第一次緊急輸送道路(広域的な輸送物資を運ぶ広域幹線道路)としての機能を充分果たすことが可能となり、一般国道 33 号の代替路線としての安定性が確保されました。



図 24 寒風山道路の供用による代替路線の形成

第一次緊急輸送道路は高知県・愛媛県資料による

現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消

## 冬季交通障害区間が解消されました

- 高知県側においては、寒風山道路の開通に伴って、事前通行規制区間の指定を解除され、雨や雪による通行止めがなくなりました。
- このことにより、年間を通していつでも安心して走行できるようになりました。
- 寒風山道路の整備後に本川村民に実施したアンケートによれば、生活しやすくなった理由として、「買い物（ショッピング）が便利になった：43%」に続いて、「冬も夏場と同じような生活ができるようになった：14%」という回答が目立っています。

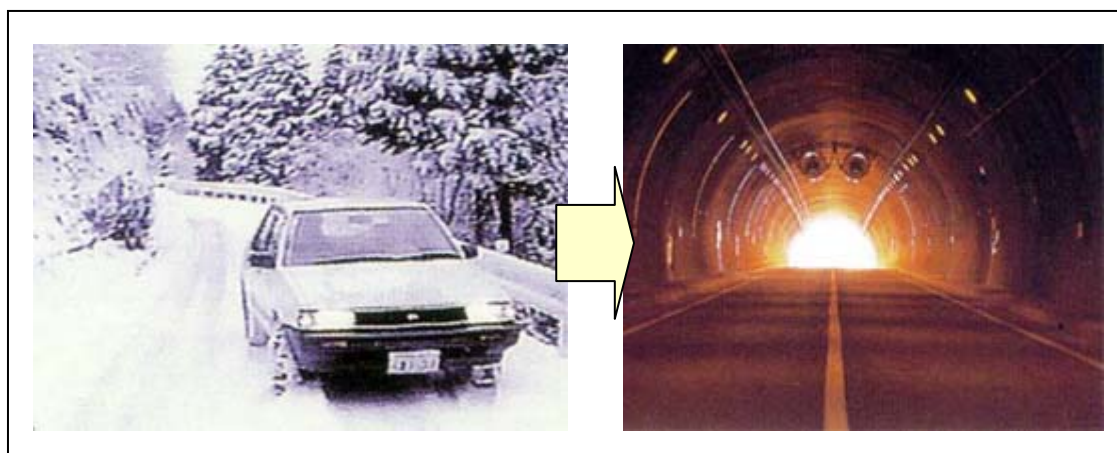


図 25 冬季の道路状況の変化

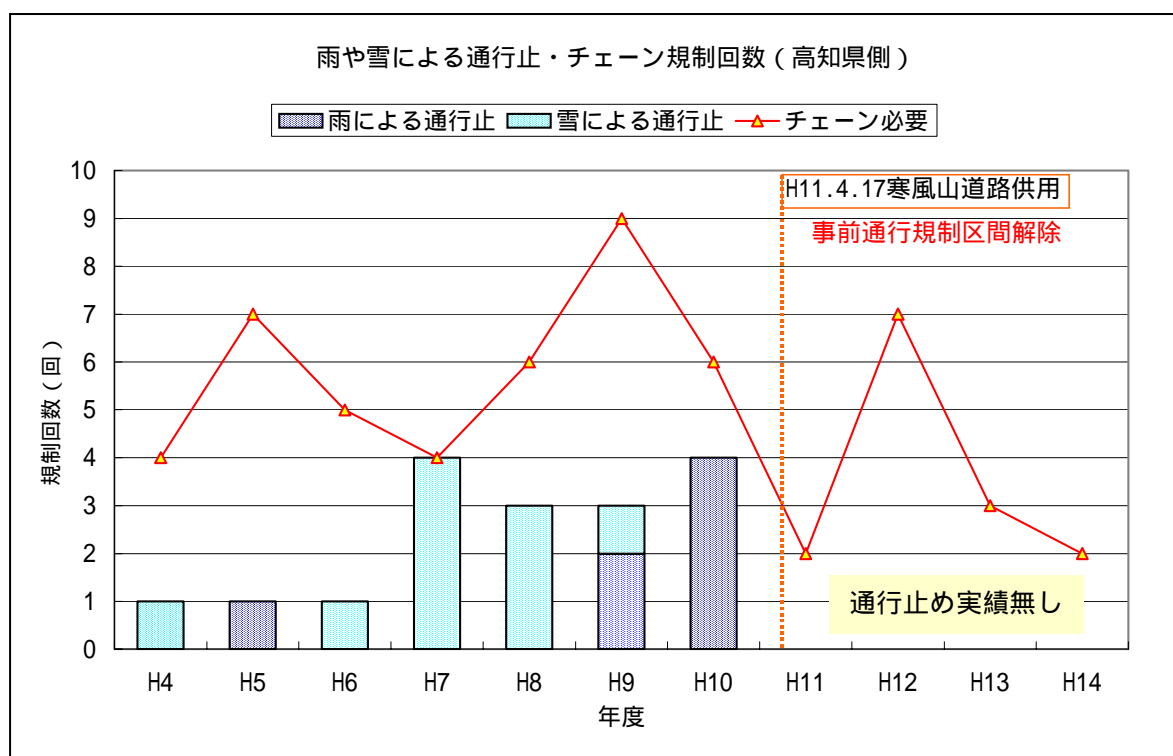


図 26 雨や雪による規制状況の推移（国道 194 号高知県側）

#### 4. 費用便益分析の結果

【事業全体の費用対効果】

#### 費用便益比の算定

四国地方整備局

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・BPの別
国道194号	寒風山道路	L = 6.4km	国道一次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数
-	2

#### 費用

単位：億円

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成15年		
単純合計	272 億円	12 億円	284 億円
基準年における 現在価値 (C)	402 億円	7 億円	410 億円

#### 便益

単位：億円

	走行時間 短縮便益	走行費用 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成15年			
供用年	平成11年			
初年便益	19 億円	1 億円	0 億円	20 億円
基準年における 現在価値 (B)	459 億円	26 億円	0 億円	484 億円

#### 費用便益比

B / C	1.1	0.1	0.0	1.2
-------	-----	-----	-----	-----

注) 1. 費用及び便益額は整数止とする。

2. 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。