

一般国道197号 鹿野川道路について

平成16年12月 2日
国土交通省四国地方整備局

事後評価に係る資料

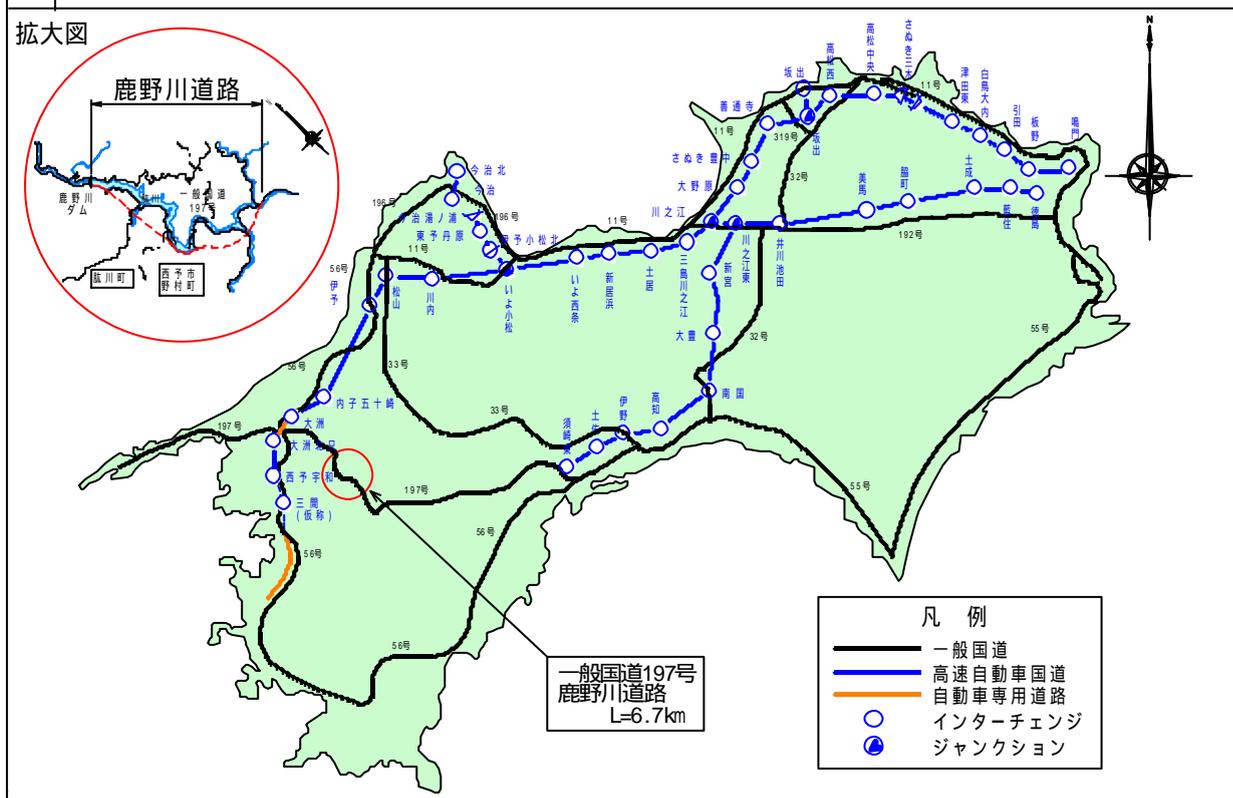
事業名	一般国道197号 <small>かのがわ</small> 鹿野川道路		事業種別	一般国道
事業の概要	起終点	自：愛媛県西予市野村町予子林 至：愛媛県喜多郡肱川町宇和川		延長 6.7 km
	事業化	昭和59年度	都市計画決定	
	用地着手	昭和60年度	工事着手	昭和60年度
	完成供用	平成11年6月26日		
	全体事業費	214億円（うち用地費：1.2億円）		

事業の目的

一般国道197号は、高知市を起点として高知県の須崎市、梶原町、愛媛県の日吉村、肱川町、大洲市、八幡浜市、佐田岬半島の山頂を走り、半島の先端にあたる三崎町から更に豊予海峡を渡り、大分県の佐賀関町を経て大分市に至る延長289km(内海上30kmを含む)の主要幹線道路である。

当該区間は、昭和34年3月に鹿野川ダムの建設に伴う付替道路として整備されたが、線形が悪く、狭隘であるうえ、地すべり地域のため、たびたび崩壊等による交通遮断が生じていた。

鹿野川道路は、通行止となる不安を解消し、線形改良・幅員確保による走行性の向上を図り、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。

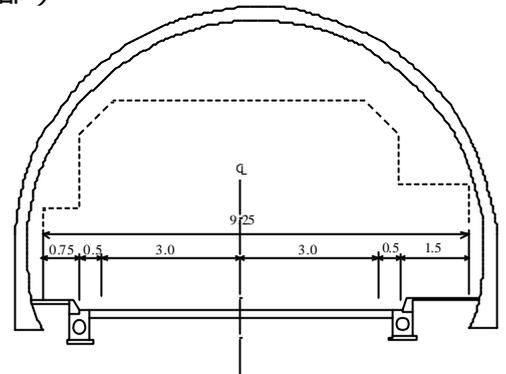


【事業箇所】



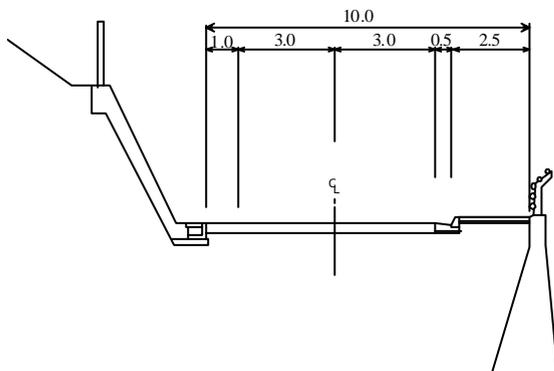
【標準断面図】

- ・道路規格 第3種3級 (ト礼部)
- ・車線数 2車線
- ・幅員 一般部：10.0m
橋梁部：10.0m (8.75m)
ト礼部：9.25m

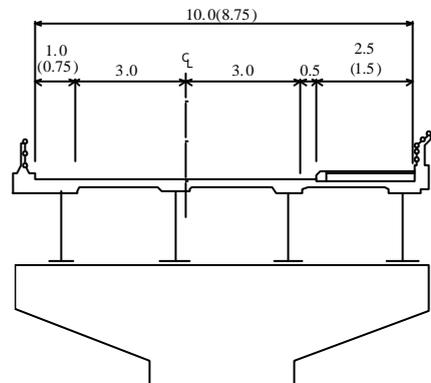


・標準断面図

(一般部)



(橋梁部)



()長大橋

客観的指標

< 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		一般国道 (一次改築)	備 考
大項目	中項目		
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	区間a: 年間渋滞損失時間:24,143千人・時間 /年 渋滞損失削減時間: 228千人・時間 /年 区間b: 年間渋滞損失時間: 26千人・時間 /年 渋滞損失削減率 :72%
		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	伊予大洲駅、内子駅
		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	松山空港
	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ける農林水産品の流通の利便性向上の状況	肱川町、城川町、野村町
		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	25t指定道路
	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	大洲市～須崎市
		現道等における交通不能区間が解消	
		現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	解消された
		日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	大洲市まで
	個性ある 地域の形成	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	四国カルスト、宝泉防温泉 風の博物館他
		新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	

< 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		一般国道 (一次改築)	備 考
大項目	中項目		
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	
安全で安心できるくらしの確保	二次医療施設へのアクセス向上の状況	市立大洲病院他	
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、歩道設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	線形不良区間の解消
		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	歩道設置
	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箇所道路寸断で孤立化する集落が解消	解消された
		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5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
		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	
		現道等の防災点検又は震災点検要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	
4.環境	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CO2排出量	
生活環境の改善・保全	現道等における自動車からのNO2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	鹿野川道路等景観整備推進連絡会	
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	防災危険箇所回避 地域イベントの入込み客数の状況

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

線形改良等の効果により、旅行速度が大幅に向上し、年間渋滞損失時間が改善された。特急停車駅である伊予大洲駅、大洲IC等の交通拠点へのアクセスが向上した。

高速道路等の整備と相まって大洲IC～松山空港の所要時間が短縮され、第二種空港である松山空港までのアクセスが向上し、より利用しやすくなった。

農林業を主体としている鹿野川地区においては、農作物の流通が効率化でき、農林水産業総生産額の下降に歯止めがかかった。

供用後新たに「25t指定道路」として指定された。

大洲市と須崎市間の所要時間が約41分短縮され、県境を越えた地域間交流がなされるようになった。

鹿野川道路の整備により、線形改良・幅員確保がなされ大型車が安全にすれ違うことが可能となった結果、大型車の交通量が約1.6倍に増加した。

鹿野川地区から大洲市への所要時間が短縮され、アクセスが向上するとともに、宇和島圏域の日吉村や広見町からも、買物やレジャー客が鹿野川道路を利用して大洲市へ行く機会が増えた。

四国カルストなどの観光地への利用者が約3倍に増加した。

2．暮らしについて

より高度な医療施設が整った市立大洲病院を始め大洲市内の二次医療施設へより早く安全に救急患者を搬送することが可能になった。

3．安全について

旧道区間は曲線半径30m以下の箇所が25箇所もあり、特殊車輛の通行はできなかったが、鹿野川道路の整備により道路線形の改良と道路幅員の確保、歩道設置等により、安全性・快適性が向上した。

旧道は、防災上の危険箇所が32箇所あり、災害による道路寸断で孤立してしまう地域があったが、鹿野川道路の供用により災害等もない安全なルートが確保された。

国道197号は、愛媛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あり、鹿野川道路等の整備により、災害時の物資輸送等のための信頼性が向上した。

4．環境について

「鹿野川道路等景観整備推進連絡会」を設置し、肱川の“風”をモチーフに旧国道敷を含めた、景観整備を行った。

事業採択時より事後実施時までの周辺環境変化等

四国縦貫自動車道の供用

平成12年 7月 大洲～伊予間(L=31.8km)供用開始

四国縦貫自動車道と大洲道路直結

平成14年 3月 松山自動車道大洲IC～大洲道路大洲北IC間(供用延長L=1.0km)供用開始

四国横断自動車道の供用

平成16年 3月 大洲～宇和間 供用予定

国道197号全線改良

平成11年6月の鹿野川道路の供用により、国道197号全線改良(2車線化)が完了した。

鹿野川地区における状況の変化

国道197号沿いには、複数の道の駅が整備されており、地元産品を求めて地域内外から多くの人々が訪れている。

四国カルストをはじめとする豊富な観光地があり、県内外から観光客が増加した。

事業の投資効果	<p>現在の費用便益比：B/C = 1.1 (基準年：平成 16 年 検討年次40年間で算出) 総費用： 344 億円 (事業費及び維持管理費) 総便益： 381 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 鹿野川道路の整備により、 災害による通行止めを解消 主要都市、交通拠点への旅行時間の短縮 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、鹿野川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 鹿野川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197号 鹿野川道路

目 次

1 . 鹿野川道路の概要	(1)
2 . 道路の利用状況	(3)
3 . 事業の効果	(4)
総括表	(4)
3.1.活力	(5)
3.2.暮らし	(14)
3.3.安全	(15)
3.4.環境	(17)
3.5.その他	(18)
4 . 費用便益分析の結果	(20)

平成16年12月 2日
国土交通省四国地方整備局

1 . 鹿野川道路の概要

一般国道197号は、高知市を起点として高知県の須崎市、梶原町、愛媛県の日吉村、肱川町、大洲市、八幡浜市、佐田岬半島の山頂を走り、半島の先端にあたる三崎町から更に豊予海峡を渡り、大分県の佐賀関町を経て大分市に至る延長289km(内海上30kmを含む)の主要幹線道路である。

当該区間は、昭和34年3月に鹿野川ダムの建設に伴う付替道路として整備されたが、線形が悪く、狭隘であるうえ、地すべり地域のため、たびたび崩壊等による交通遮断が生じていた。

鹿野川道路は、通行止となる不安を解消し、線形改良・幅員確保による走行性の向上を図り、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 鹿野川道路の事業概要

事業名	一般国道197号 <small>かのがわ</small> 鹿野川道路		事業種別	一般国道
事業の概要	起終点	自：愛媛県西予市野村町予子林 至：愛媛県喜多郡肱川町宇和川		延長 6.7km
	事業化	昭和59年度	都市計画決定	なし
	用地着手	昭和60年度	工事着手	昭和60年度
	完成供用	平成11年6月26日		
	全体事業費	214億円(うち用地費：1.2億円)		

拡大図

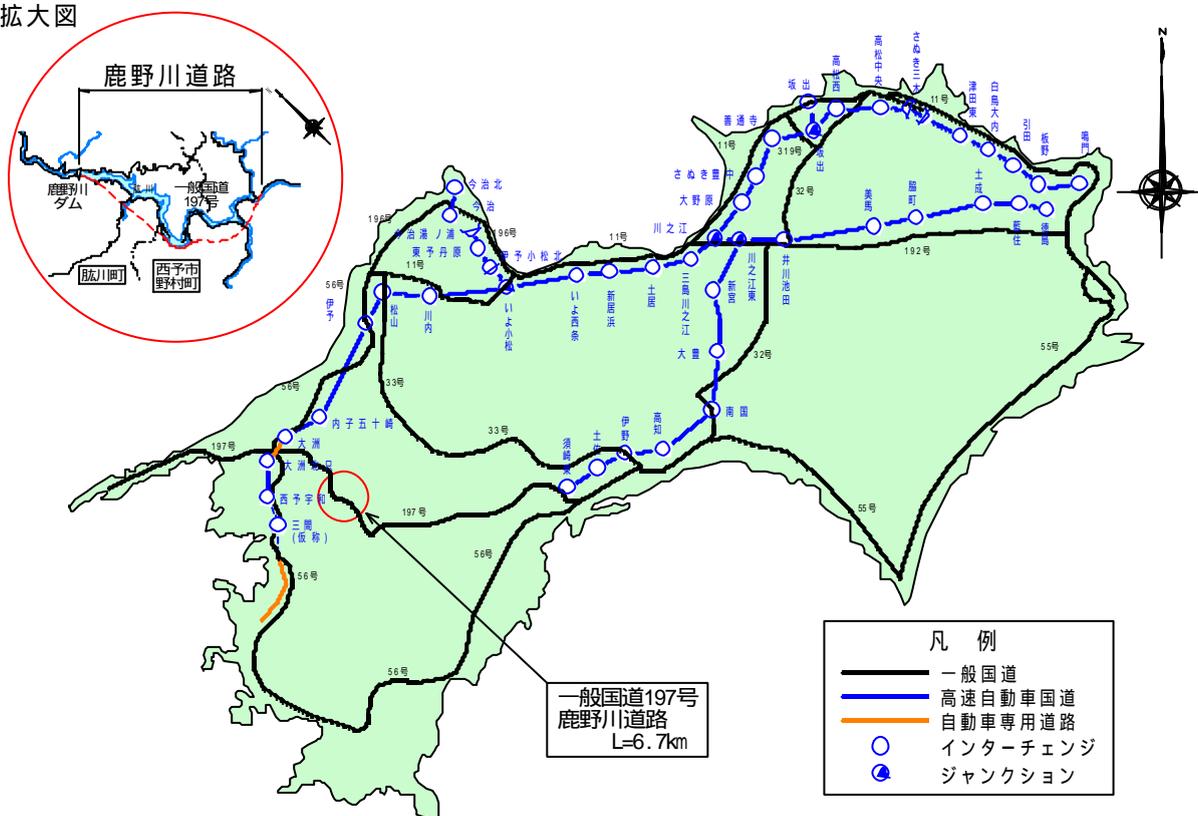


図1 鹿野川道路位置図

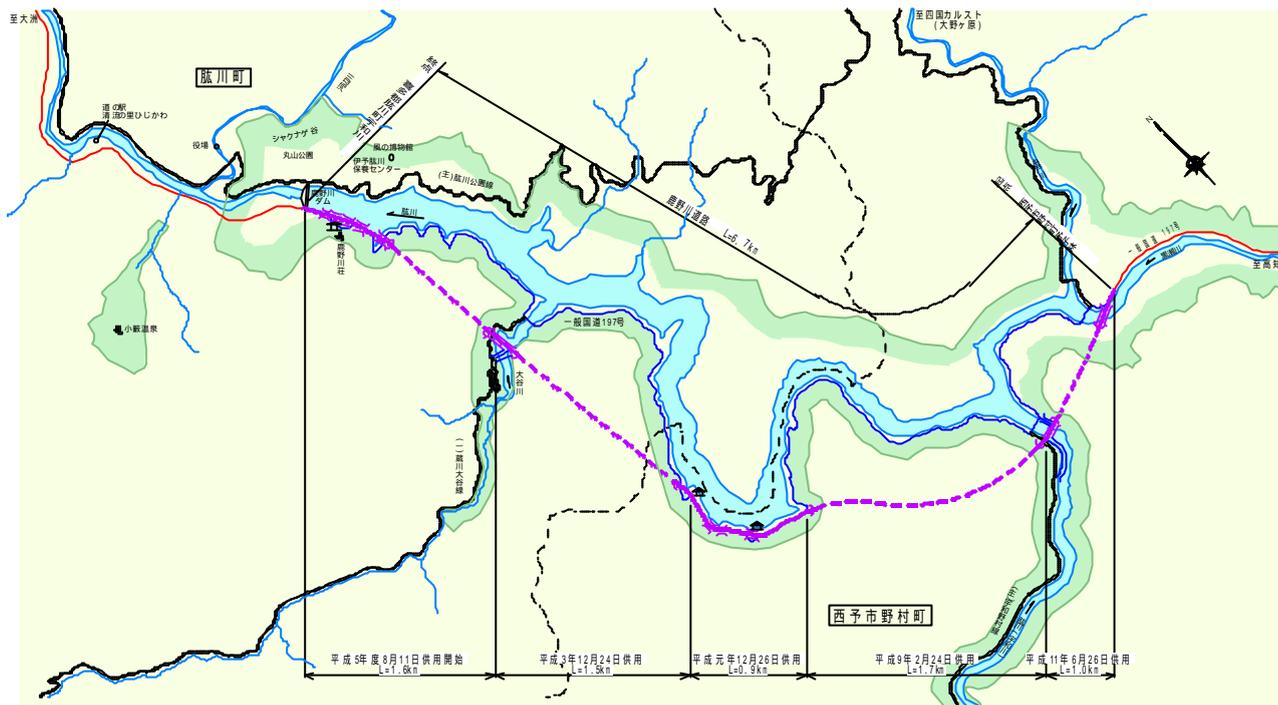
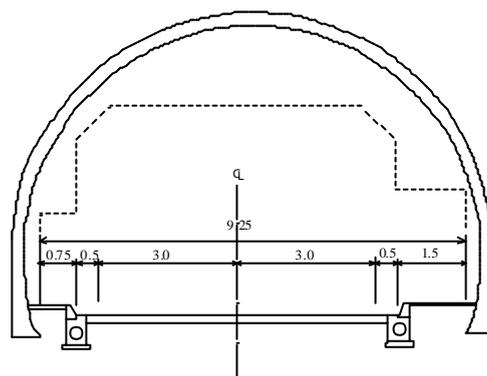


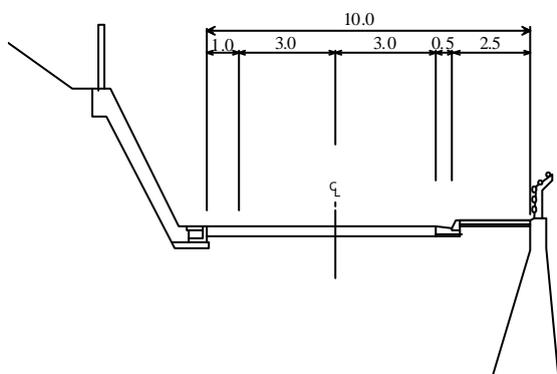
図2 鹿野川道路周辺図

- ・ 道路規格 第3種3級
- ・ 車線数 2車線
- ・ 幅員 一般部：10.0m
橋梁部：10.0m (8.75m)
トン礼部：9.25m

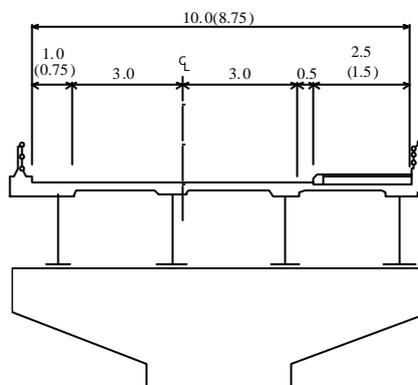
(トン礼部)



- ・ 標準断面図 (一般部)



(橋梁部)



() 長大橋

図3 標準断面図

2. 道路の利用状況

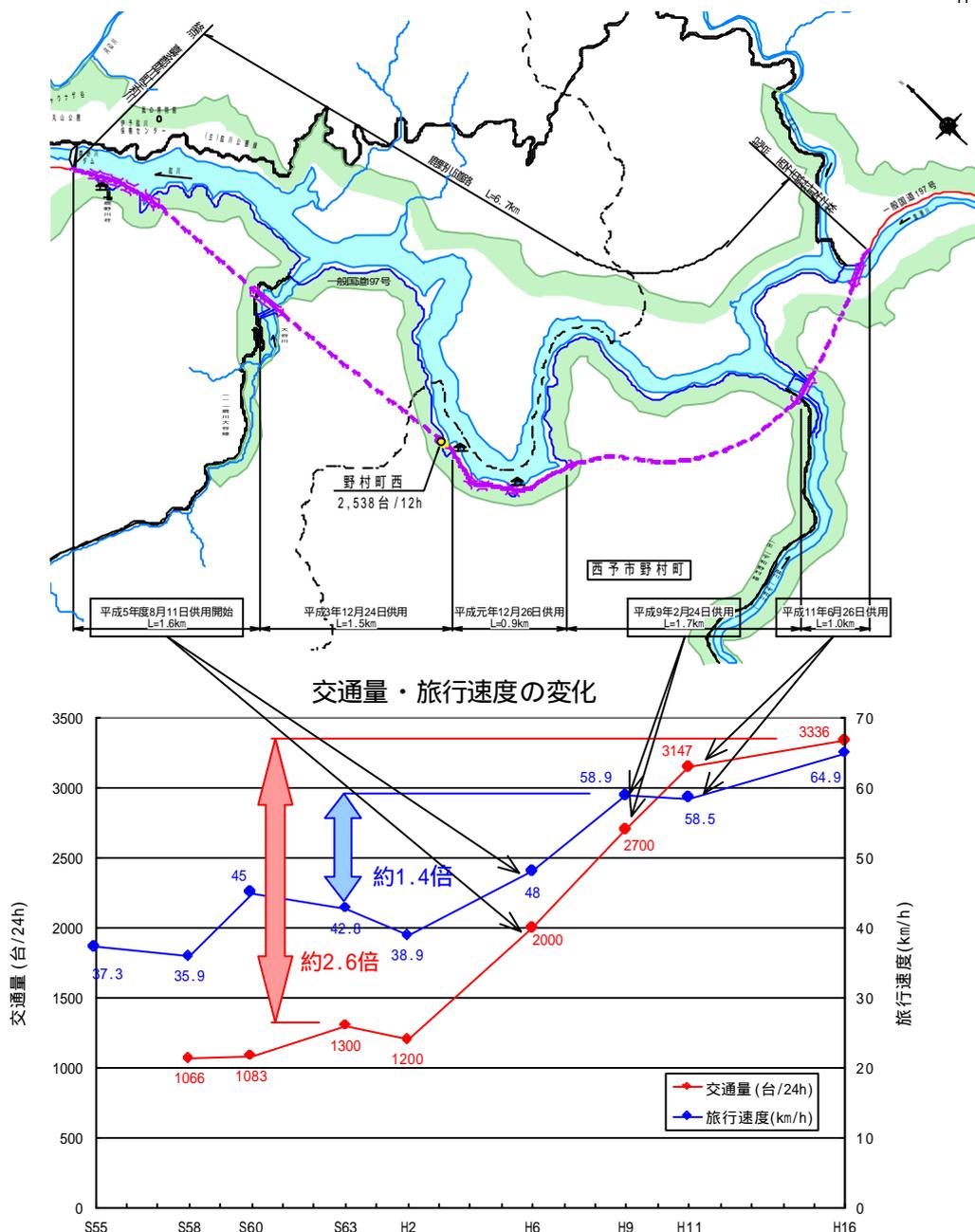
交通量・旅行速度の状況

- ・一般国道197号の利便性が向上したため、交通量は供用前の1,300台/24h(S63)から約2.6倍の3,336台/24h(H16)に増加した。
- ・交通量が増加したにもかかわらず、旅行速度は42.8km/h(昭和63年)から58.5km/h(平成11年)へと大幅に改善され、国道197号全体のアクセス性向上に寄与した。

表2 一般国道197号の交通量変化(出典：道路交通センサス)

調査地点	S58 (台/24h)	S60 (台/24h)	S63 (台/24h)	H2 (台/24h)	H6 (台/24h)	H9 (台/24h)	H11 (台/24h)	H16 (台/24h)
東宇和郡野村町西233-1	1,066	1,083	1,300	1,200	2,000	2,700	3,147	3,336

S58, S60は最寄りの地点の昼夜率を用いて算定
H16：実測データ



3 . 事業の効果

鹿野川道路整備による効果

地域間連携の効果

- | | |
|---|----------|
| 走行性が飛躍的に向上 | P. 5 |
| ・一般国道197号の一部である鹿野川道路等の整備により、大幅な所要時間短縮効果 | |
| 広域ネットワークの構築 | P. 11 |
| ・一般国道197号は、鹿野川道路の整備により、大型車が利用しやすい道路として、広域ネットワークの形成に寄与 | |
| 重要交通施設へのアクセス向上 | P. 7 |
| ・特急停車駅である伊予大洲駅、内子駅へのアクセスが向上 | |
| ・第二種空港である松山空港へのアクセスが向上 | |
| 日常生活圏中心都市へのアクセス向上 | P. 10、12 |
| ・日常生活圏中心都市の大洲市と須崎市のアクセスが向上 | |
| ・鹿野川地区から中心都市大洲市へのアクセスが向上 | |
| 農林水産品の物流利便性向上 | P. 8 |
| ・農林水産品の流通の利便性が向上し、農林水産業総生産額が上昇傾向へ | |
| 主な観光地への観光客増加 | P. 13 |
| ・鹿野川道路の供用により主要な観光地へのアクセスが向上 | |
| 地域イベントへの参加者増加 | P. 19 |
| ・地域イベントが盛んになり、参加者が増大 | |

地域住民の安心・安全

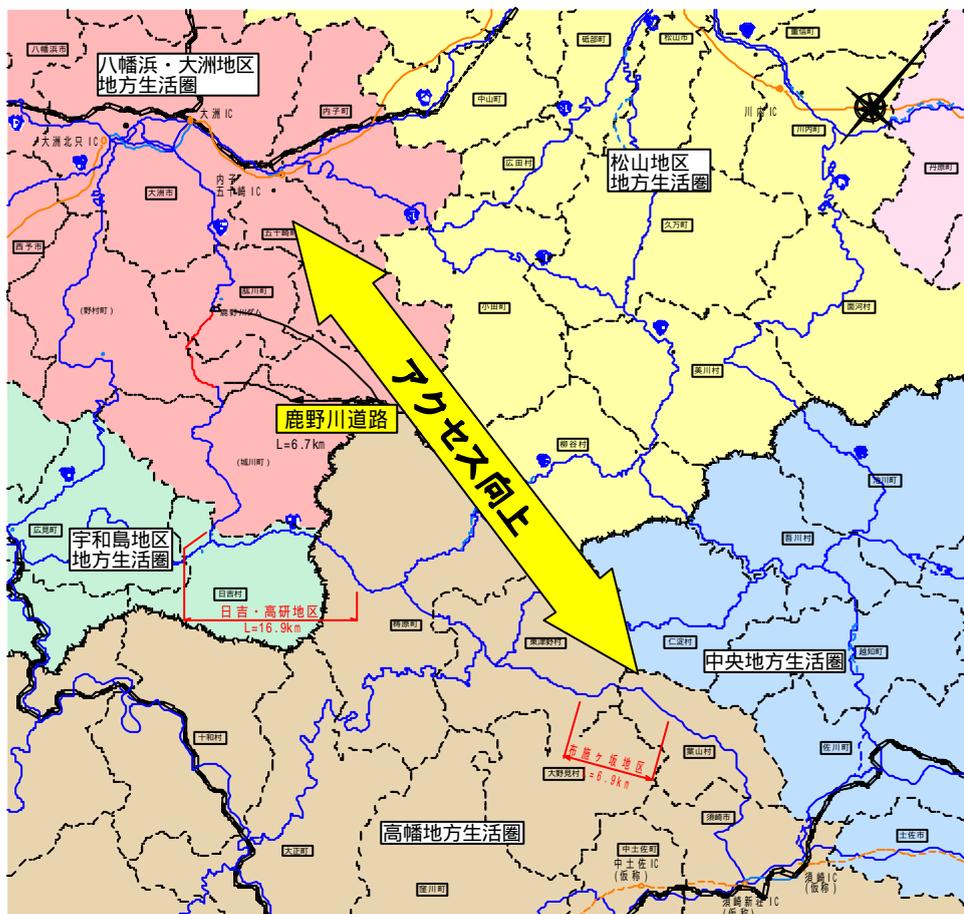
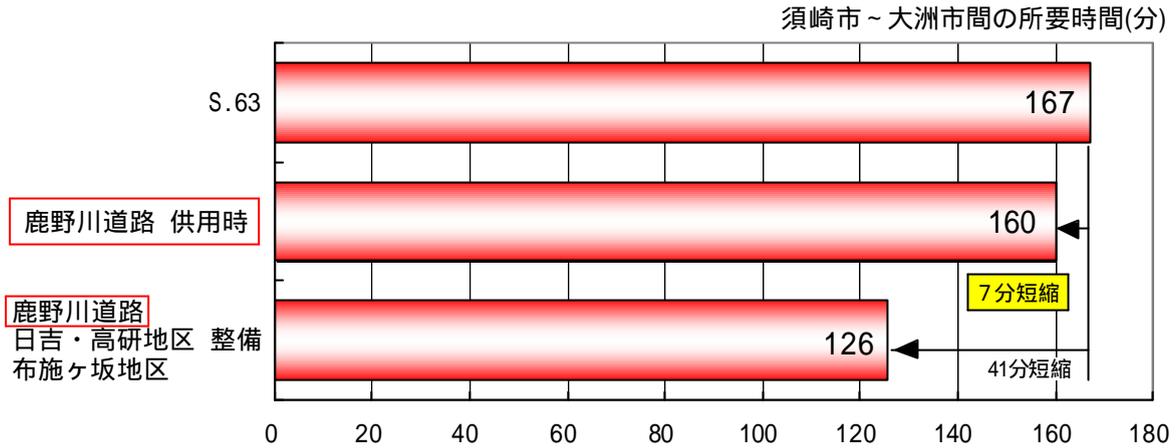
- | | |
|--------------------------------------|----------|
| 異常気象時の安心・安全の向上 | P. 16、18 |
| ・第一次緊急輸送道路として災害時の信頼性向上 | |
| ・防災危険箇所回避により、通行止めによる迂回解消 | |
| 高度医療施設へのアクセス向上 | P. 14 |
| ・市立大洲病院などの二次医療施設へのアクセス向上 | |
| 道路構造の改善による安全性の確保 | P. 15 |
| ・線形不良区間の解消、道路幅員の確保、歩道設置により安全性・快適性が向上 | |

3.1. 活力

【円滑なモビリティの確保】

鹿野川道路等の整備により、大幅な所要時間短縮

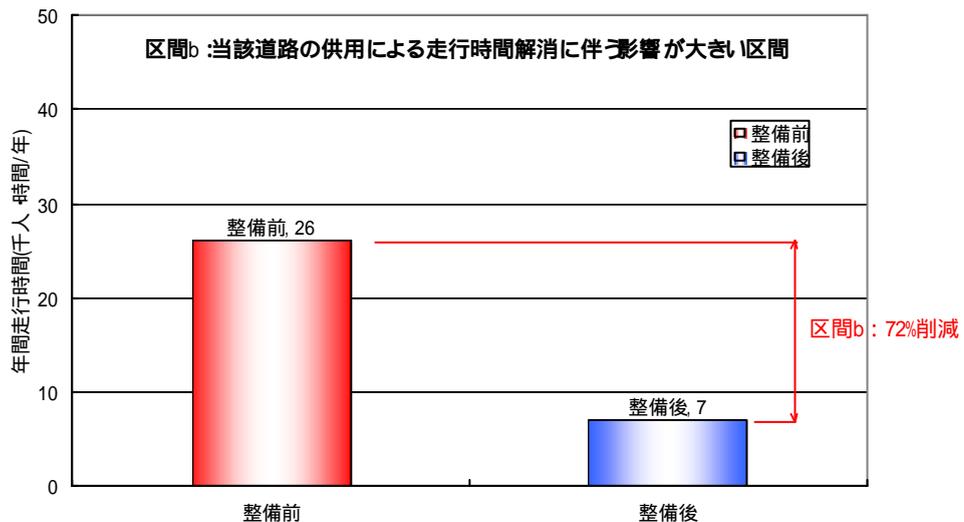
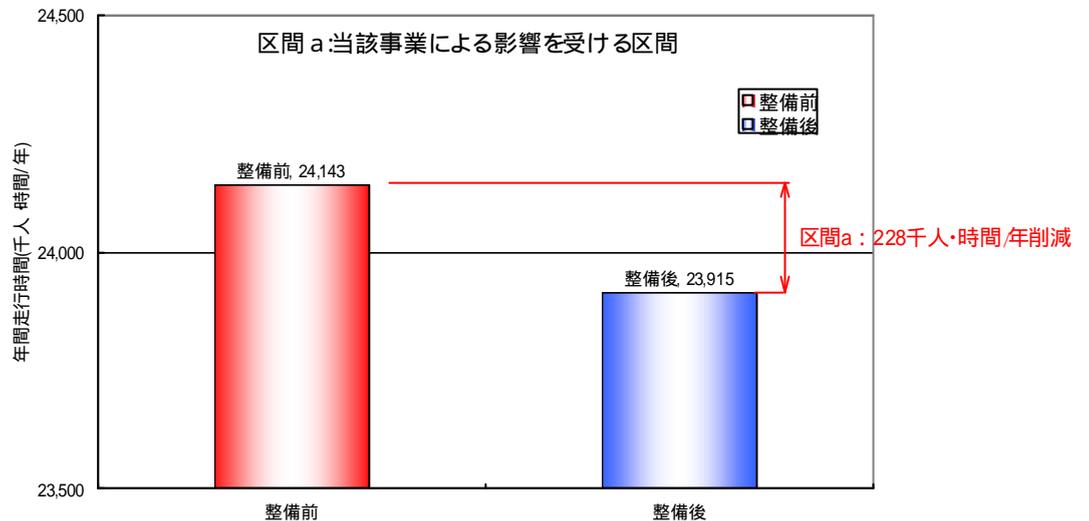
- ・ 鹿野川道路の供用で、肱川町、野村町から大洲市までの所要時間が約7分短縮されるとともに、線形改良等により快適な走行が可能となった。
- また、鹿野川道路や高知県との県境付近の「日吉・高研地区」、高知県側の「布施ヶ坂地区」等の周辺道路の整備により、大洲市から須崎市の所要時間は約41分の短縮が図られた。



<p>区間 a・・・年間走行時間(整備前)： 24,143千人・時間/年 削減走行時間 : 228千人・時間/年</p> <p>区間 b・・・並行区間の年間走行時間(整備前)： 26千人・時間/年 並行区間の走行時間削減率 : 72%削減</p> <p>区間 a：当該事業による影響を受ける区間 区間 b：区間 aのうち、当該道路の供用による渋滞解消に伴う旅行速度向上が大きい 区間もしくは沿道住民の生活に与える影響が大きい区間で、区間の延長を当該 道路と同程度となるよう抽出した区間 区間は、鹿野川道路</p>
現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率

・ 年間走行時間及び削減率

線形改良等の効果により、旅行速度が大幅に向上し、年間走行時間が改善された。

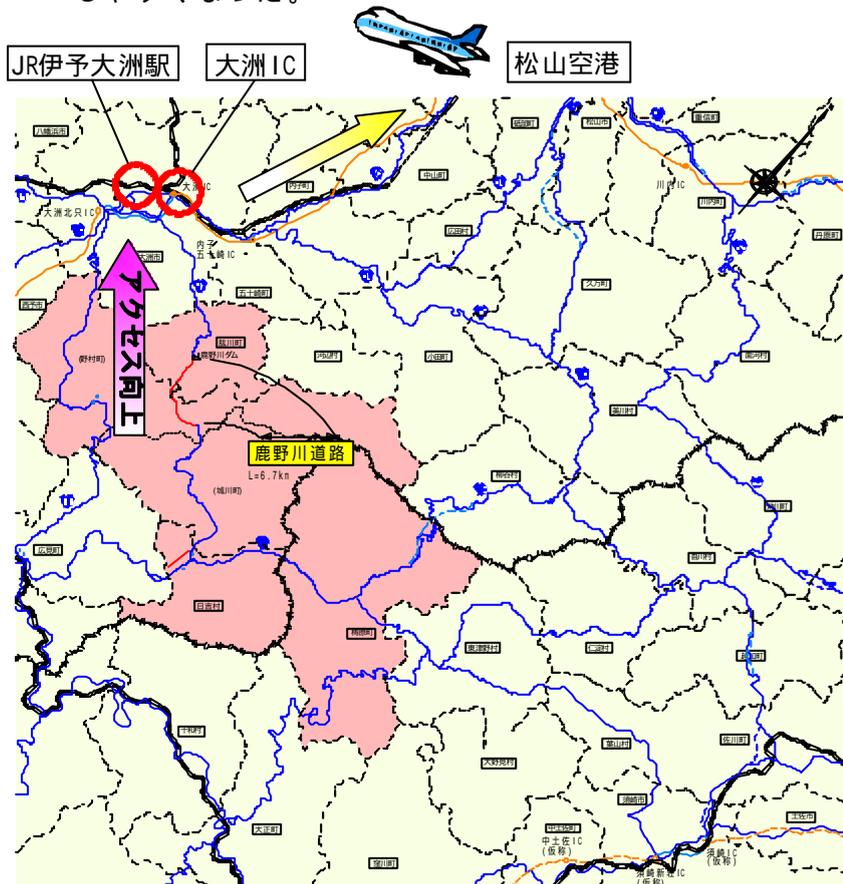


区間 b：鹿野川道路

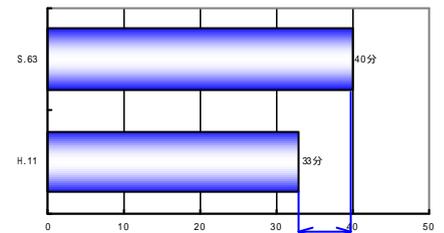
**特急停車駅である伊予大洲駅、内子駅へのアクセスが向上
松山空港 (第二種空港) へのアクセスが向上**

新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況
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
鹿野川道路等の整備により、大幅な所要時間短縮効果

- ・ 鹿野川道路の供用で、肱川町、野村町から大洲市までの所要時間が約7分短縮されるとともに、線形改良等により快適な走行が可能となった。
また、鹿野川道路や高知県との県境付近の「日吉・高研地区」、高知県側の「布施ヶ坂地区」等の周辺道路の整備により、大洲市から須崎市の所要時間は約41分の短縮が図られた。
- ・ 特急停車駅である伊予大洲駅、大洲IC等の交通拠点へのアクセスが向上した。
- ・ 高速道路等の整備と相まって大洲IC～松山空港の所要時間が約86分から約70分へと約16分短縮され、第二種空港である松山空港までのアクセスが向上したことから、より利用しやすくなった。



肱川町 野村町～大洲市までの所要時間の推移



鹿野川道路で7分短縮

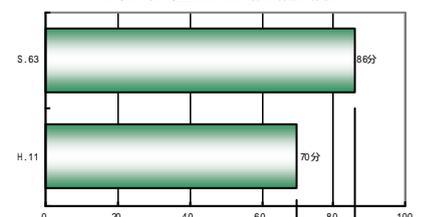


JR伊予大洲駅



松山空港

大洲IC～松山空港までの所要時間の推移



16分短縮

梶原町でのヒアリング結果

- ・ 高知空港と松山空港がほぼ同じ所要時間でアクセスできるようになったので、実質的に利用可能な便数が増えたことになり、便利で助かっている。

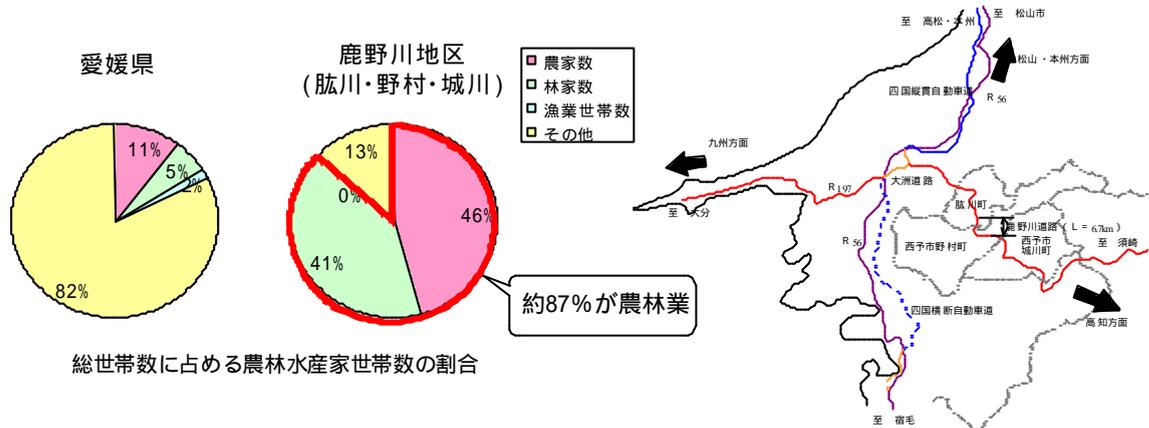
肱川町、西予市城川町、西予市野村町等の地域で農林水産品の流通の利便性が向上

農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況

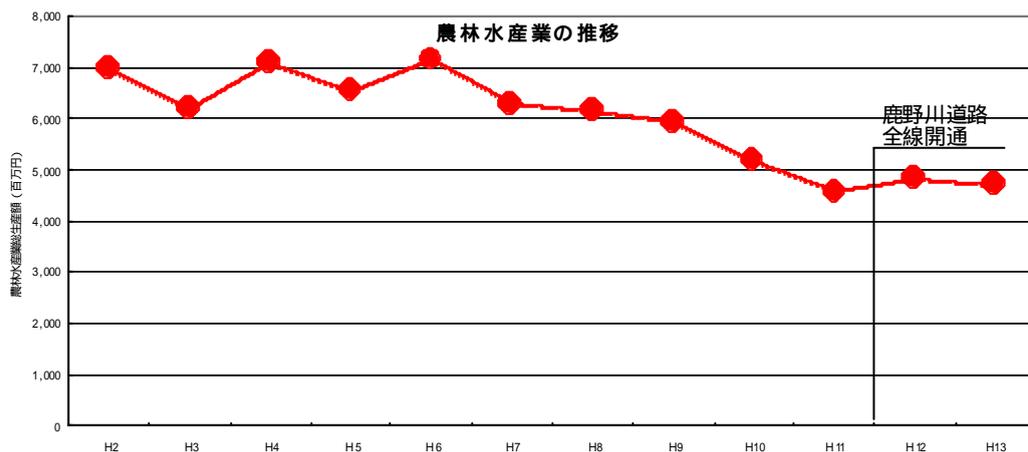
- ・ 国道197号を生活道とする鹿野川地区の肱川、野村、城川の3町では、総世帯数の約87%が農林業を営んでいるが、当地区の現道は線形不良や幅員狭小で農作物の運送に支障をきたしていた。

鹿野川道路等の整備効果による運送時間短縮で生鮮野菜の出荷が可能となり、また、四国縦貫自動車道や大洲道路と連絡することで大洲市、松山市をはじめとする四国全域、さらには九州・本州方面への広域的なネットワークが形成され、その所要時間短縮により農作物の流通の効率化が図られた。

その結果、年々下降していた農林水産業総生産額はH11の鹿野川道路全線供用時には上昇を見せ始め、今後の伸びが期待される。



総世帯数に占める農林水産家世帯数の割合



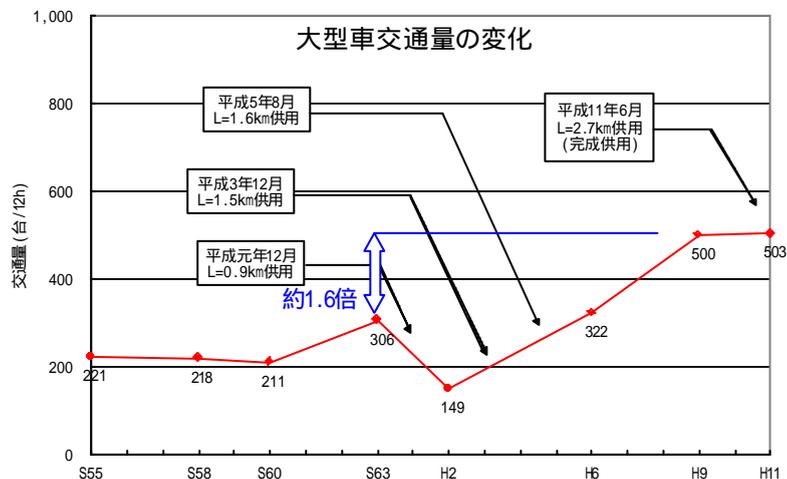
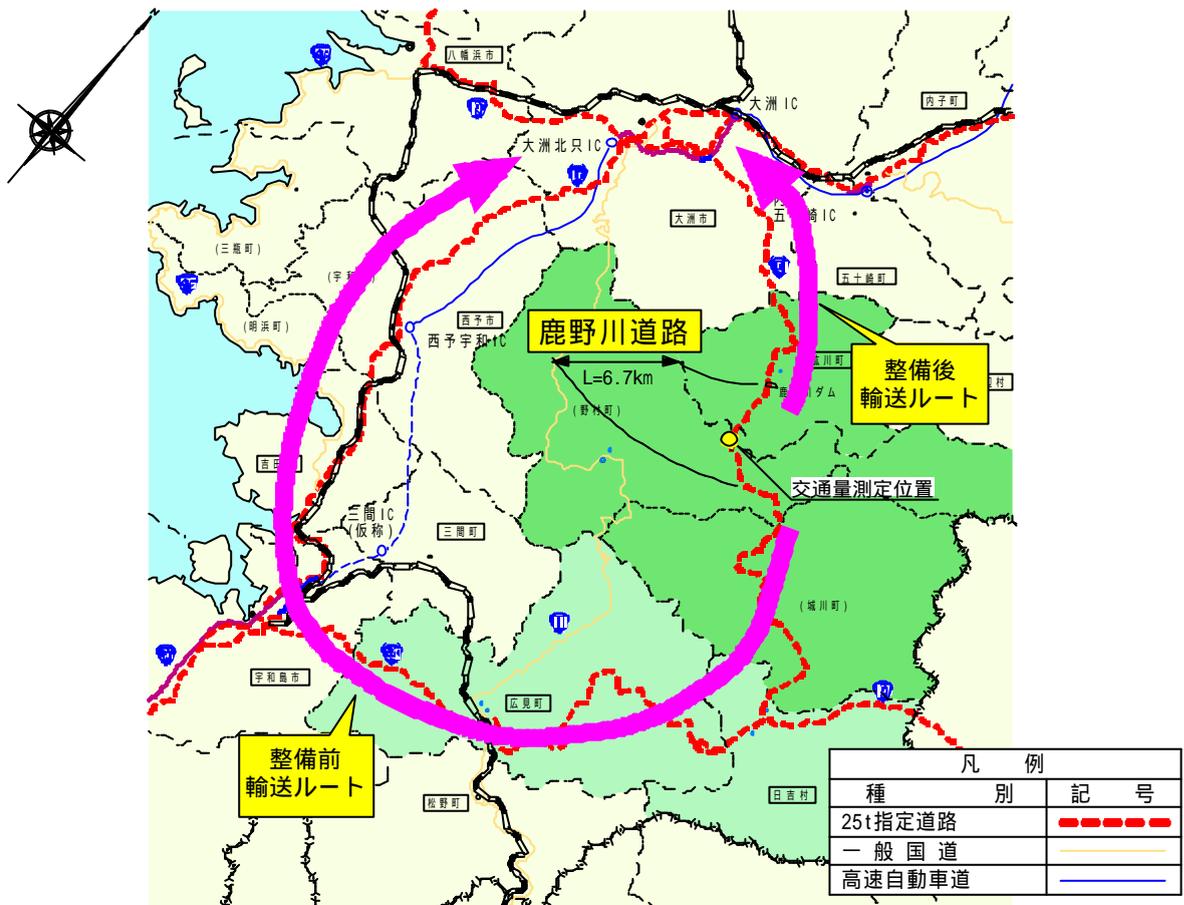
J A 野村支所へのヒアリング結果

- ・ 作物の集積場所である大洲市へのアクセスが容易になったことで、出荷締め切り時間を1～2時間遅くすることができ、選果に余裕ができた。
- ・ 整備前は線形不良箇所が多かったため、運搬中に横揺れにより農作物の品質悪化や荷崩れに悩まされていたが、整備後はそのような問題は解決された。

25t指定がなされ、大型車の通行が可能

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

- 鹿野川道路は整備後に「25t指定道路」の指定を受け、大型車の通行が可能になった結果、円滑な交通の確保により大型車の交通量が約1.6倍に増加し、物流の効率化が図られた。

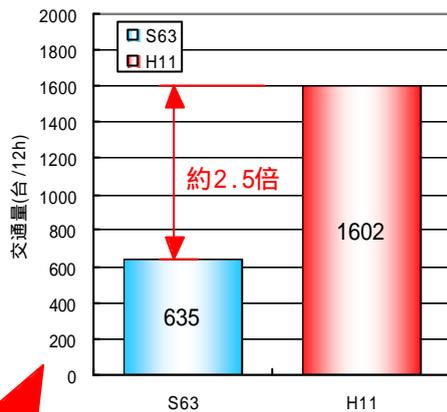


大洲市と須崎市を結ぶ最短経路

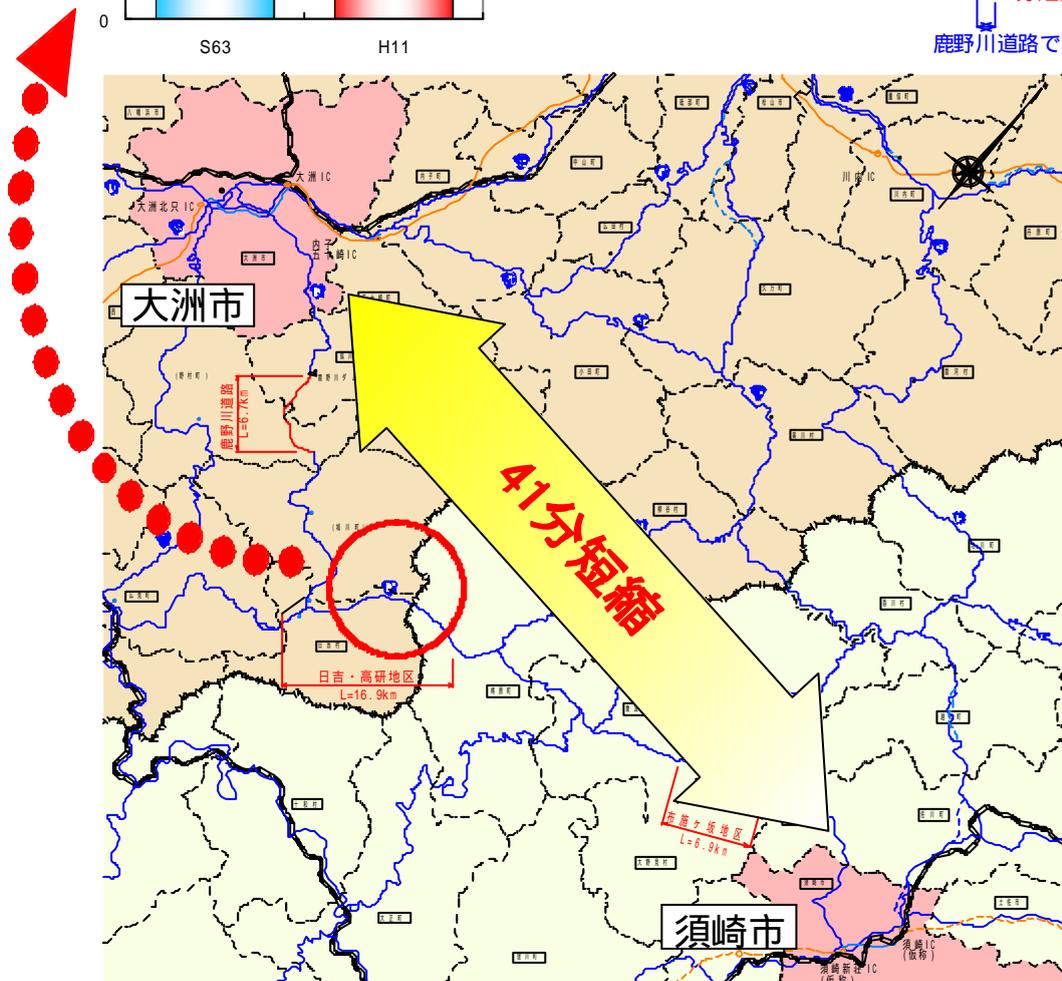
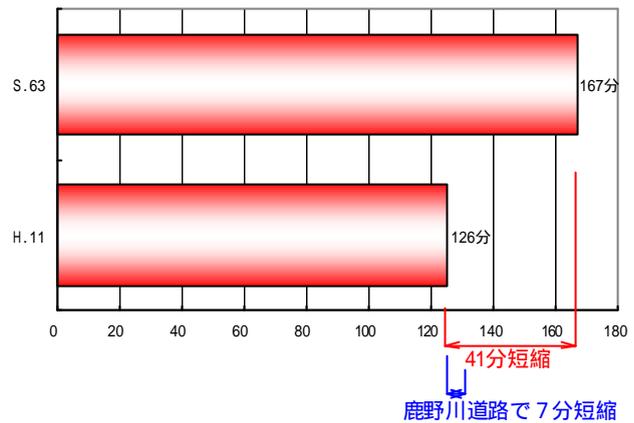
当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する

- 鹿野川道路や、高知県との県境付近の「日吉・高研地区」、高知県側の「布施ヶ坂地区」等の周辺道路の整備により、大洲市(八幡浜・大洲地方生活圏)～須崎市(高幡地方生活圏)の所要時間は41分の短縮が図られ、県境での交通量も整備前後で2.5倍程度増加しており、県域を越えた、地域間交流がなされている。

県境での交通量の伸び



大洲～須崎間 所要時間の推移



大型車のすれ違い困難区間を解消

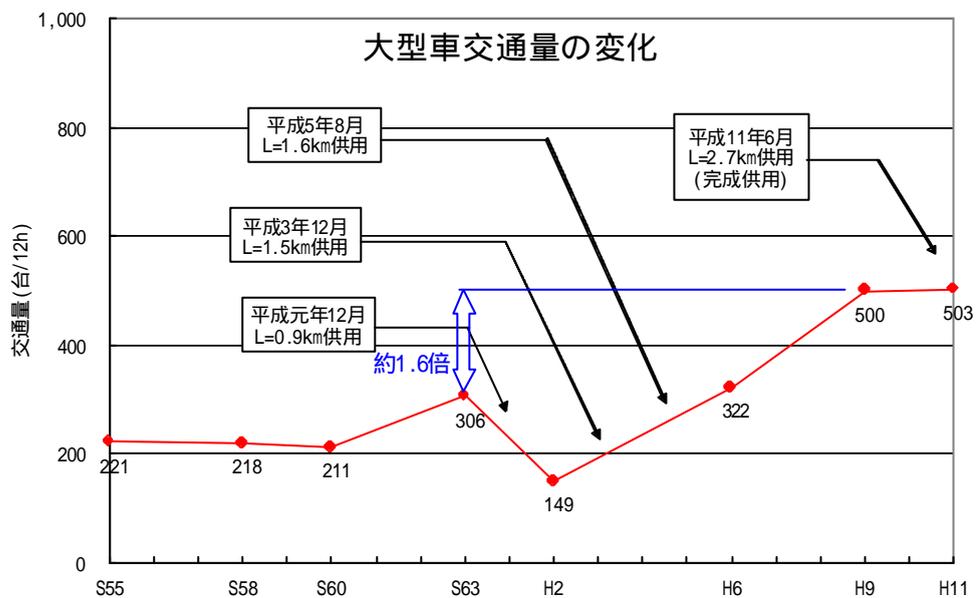
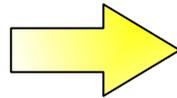
現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消

- ・ 国道197号(現道)には、線形が悪いうえ、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た。
- ・ 鹿野川道路の整備により、線形改良・幅員確保がなされ大型車が安全にすれ違うことが可能となった結果、大型車の交通量が約1.6倍に増加した。

【狭隘区間の状況】



【整備された鹿野川道路】



広見町役場でのヒアリング結果

- ・ 松山方面へのアクセスはR56を利用していたが、整備後は、R197を利用するようになった。

鹿野川地区から大洲市へのアクセスが向上
宇和島圏域からの買物やレジャー目的地の選択肢が増加

日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況

- ・鹿野川道路の供用により、鹿野川地区から日常生活圏中心都市である大洲市への所要時間が約40分から約33分へと7分間短縮され、アクセスが向上するとともに、宇和島圏域の日吉村や広見町からも、買物やレジャー客が鹿野川道路を利用して大洲市へ行く機会が増加している。



日吉村でのヒアリング結果

- ・以前は、宇和島に比べ大洲方面へは行きにくかったが、今は、宇和島へ行くのと同じ50分程度で行くことができ、とても便利になった。

広見町でのヒアリング結果

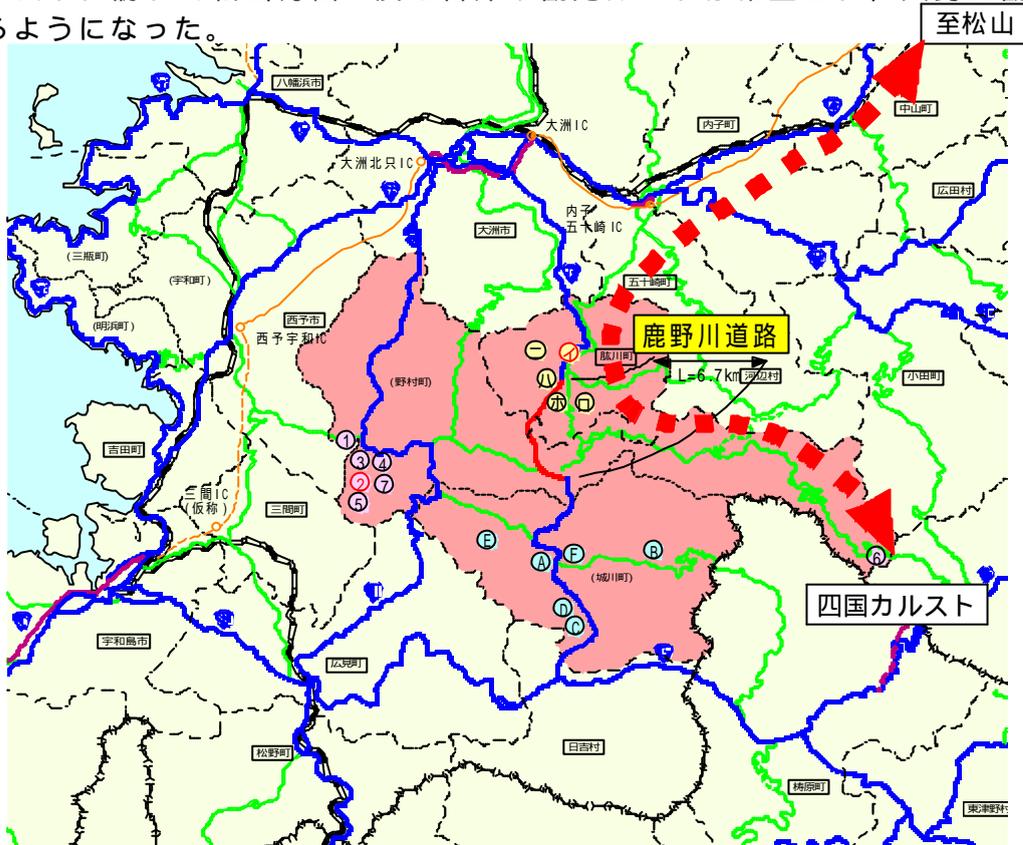
- ・以前は、大きな買い物は宇和島に限られていたが、今は、国道197号を通って大洲市や松山市へ行く機会が増えた。

周辺観光地へのアクセスが向上

主要な観光地へのアクセス向上による効果

- ・南予地域には多数の観光地が点在しており、鹿野川道路の整備後、観光客数が約3倍に増加した。

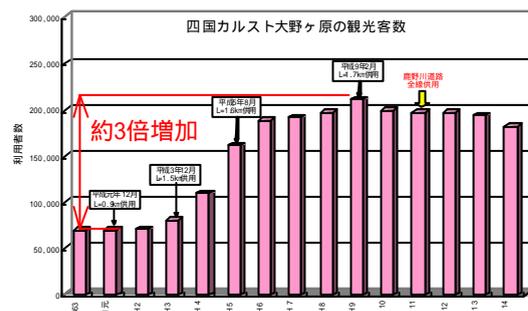
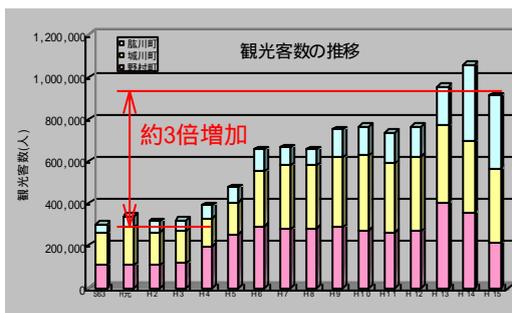
また、松山市内から大洲市、鹿野川地区を経由するか、さらに日吉村を経由し四国カルストを訪れて松山方面へ戻る日帰り観光ルートが確立され、大勢の観光客が訪れるようになった。



観光施設一覧

野村町	城川町	肱川町
1 日切地蔵	A きなはい屋しろかわ	イ 清流の里ひじかわ
2 ホワイトファーム	B 自然ロッジ	ロ 風の博物館
3 わんぱくランド	C 宝泉坊温泉	ハ 鹿野川荘
4 シルク博物館	D 宝泉坊ロッジ	ニ 小藪温泉
5 キャッスルランド深山	E 竜沢寺緑地公園	ホ かんぼの宿 (H15年度営業終了)
6 四国カルスト大野ヶ原	F ギャラリーしろかわ	
7 桂川溪谷		

(赤字は整備後に開設された施設を示す)



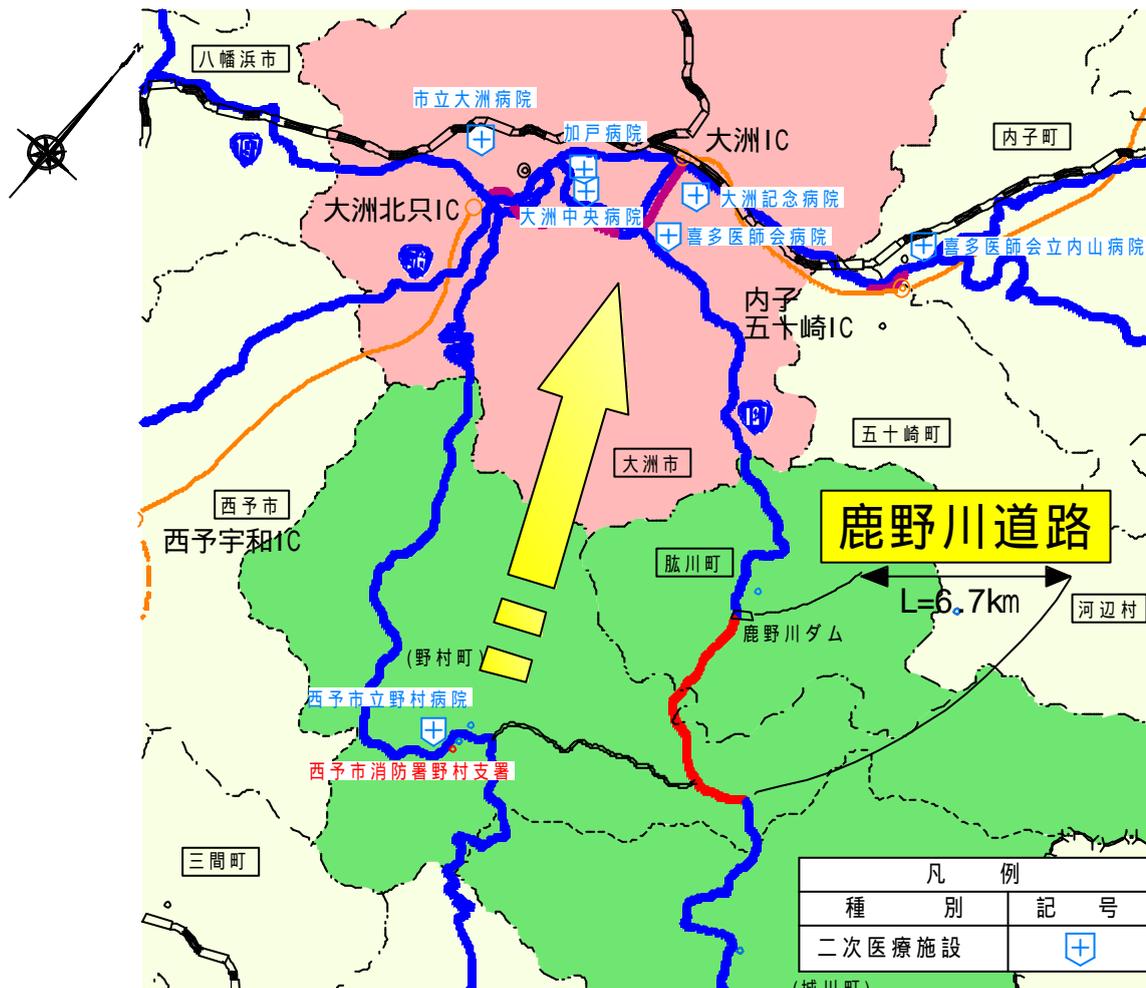
3.2.暮らし

【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が向上

二次医療施設へのアクセス向上の状況

- ・鹿野川道路の供用で、西予市消防署野村支所から大洲市までの所要時間が約7分短縮されるとともに、線形改良等により快適な走行が可能となった。その結果、より高度な医療施設が整った市立大洲病院を始め大洲市内の二次医療施設へより早く安全に救急患者を搬送することが可能になった。



西予市消防署・野村支署へのヒアリング結果

- ・患者搬送時の「車酔い」が解消された
- ・大型車両との離合が可能になった
- ・時間短縮の波及効果により今まで助からなかった命が助かるようになった
- ・国道197号まで出たら搬送できるという安心感ができた
- ・救急医療搬送件数は増加しているが整備前後で搬送体制の変更なく対応可能
- ・救急搬送が重なることによる非番招集がなくなった

3.3. 安全

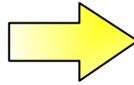
【安全な生活環境の確保】

線形不良区間の解消、道路幅員の確保、歩道設置等により
安全性・快適性が向上

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

- ・現道区間は道路線形要素が特に悪く曲線半径30m以下の箇所が55箇所あるため、特殊車輛の通行はできなかつた。また、普通貨物車は譲り合いながら通行していた。(うち最小曲線半径15m程度)
- ・鹿野川道路の整備により道路線形の改良と道路幅員の確保、歩道設置等により、安全性・快適性が向上した。

整備前の現道状況



整備後の状況

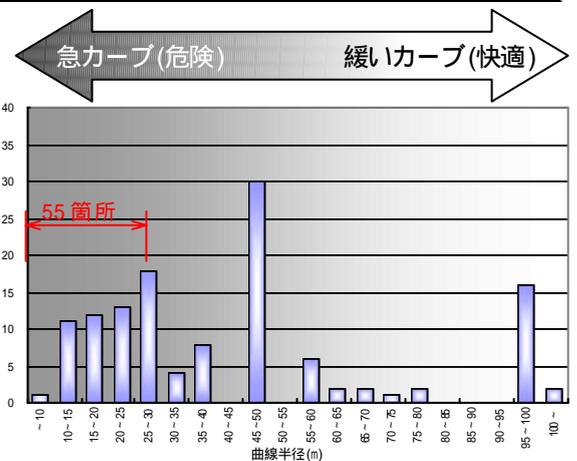


周辺地域(鹿野川地区, 日吉村, 広見町)のヒアリング結果より

- ・大洲、松山方面へ行く際に「車酔い」しなくなった(各市町村)
- ・農作物出荷時に「横揺れによる品質悪化」がなくなった(JA)
- ・救急搬送時に患者の「車酔い」が解消された



旧道線形不良箇所

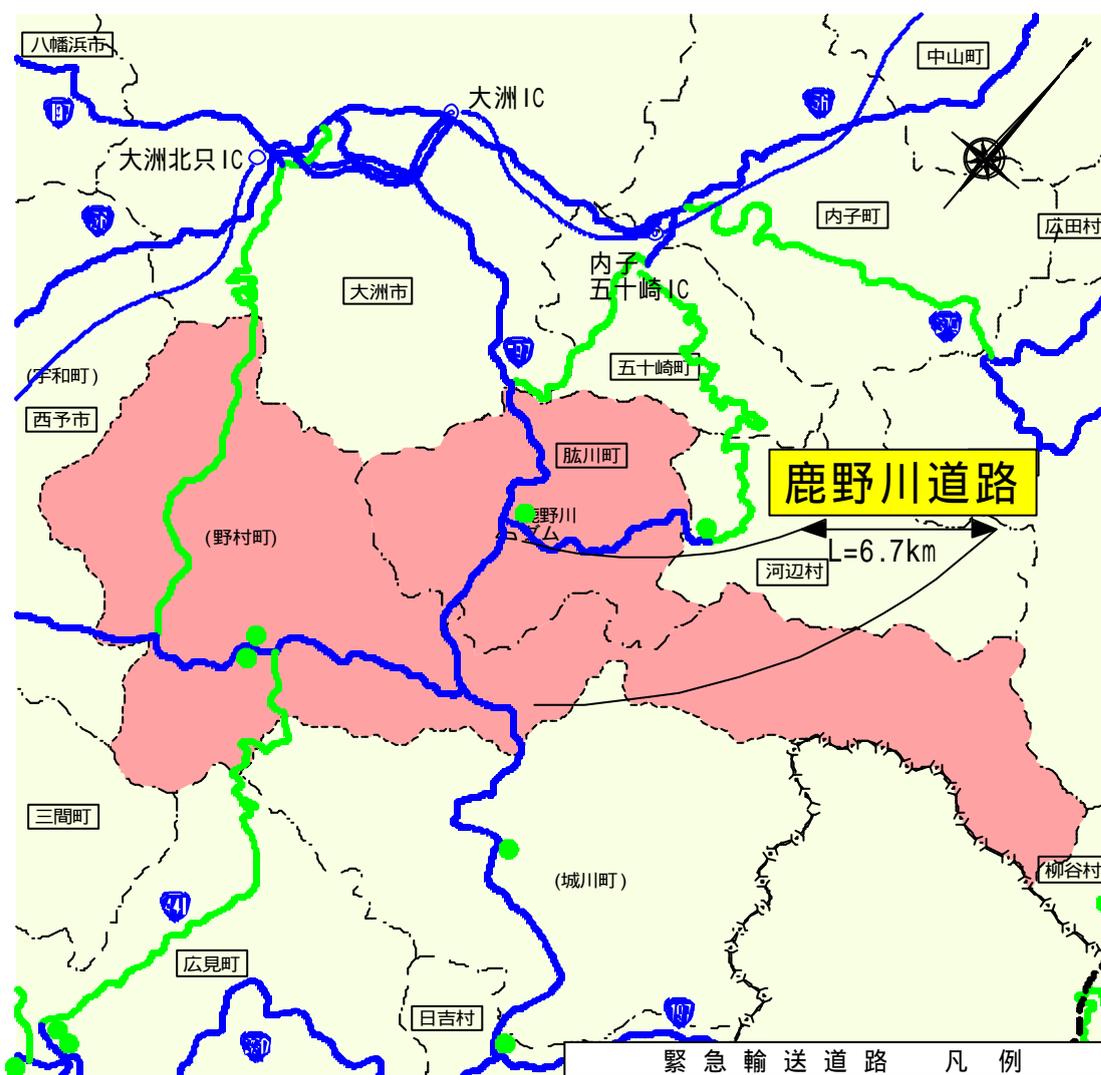


曲線半径別箇所数 (旧道)

「愛媛県緊急輸送道路ネットワーク計画」において第一次緊急輸送道路に指定

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

- ・ 国道197号は、愛媛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あり、鹿野川道路等の整備により、災害時の物資輸送等のための信頼性が向上した。



緊急輸送道路 凡例		
緊急輸送道路の分類	記号	
第1次緊急輸送道路		
第2次緊急輸送道路		
防災拠点		

景観整備を実施

その他、環境や景観上の効果

- ・平成2年度に建設省、愛媛県、肱川町が中心となり「鹿野川道路等景観整備推進連絡会」を設置し、自然との調和、景観整備等を検討して、肱川の“風”をモチーフに旧国道敷を含めた、景観整備を行った。
久下トンネルから鹿野川ダムまでの約600m間は肱川県立自然公園区域に含まれておりダム湖畔はボート競技をはじめ、鮎釣り大会等レクリエーションの場として活用されているほか、自然条件にも恵まれ景観的にも優れている。



丸山公園より鹿野川道路を望む



【風の博物館】



【風の高欄】
湖面への眺めが容易となり親水性をもたせる。



【風のディスク】
風・光の変化をドライバーや歩行者が通過しながら楽しむことができる。



【風の椅子】
単に人間が座って遊ぶだけではなく、風によって回り、風が座って遊んでいる雰囲気演出する。

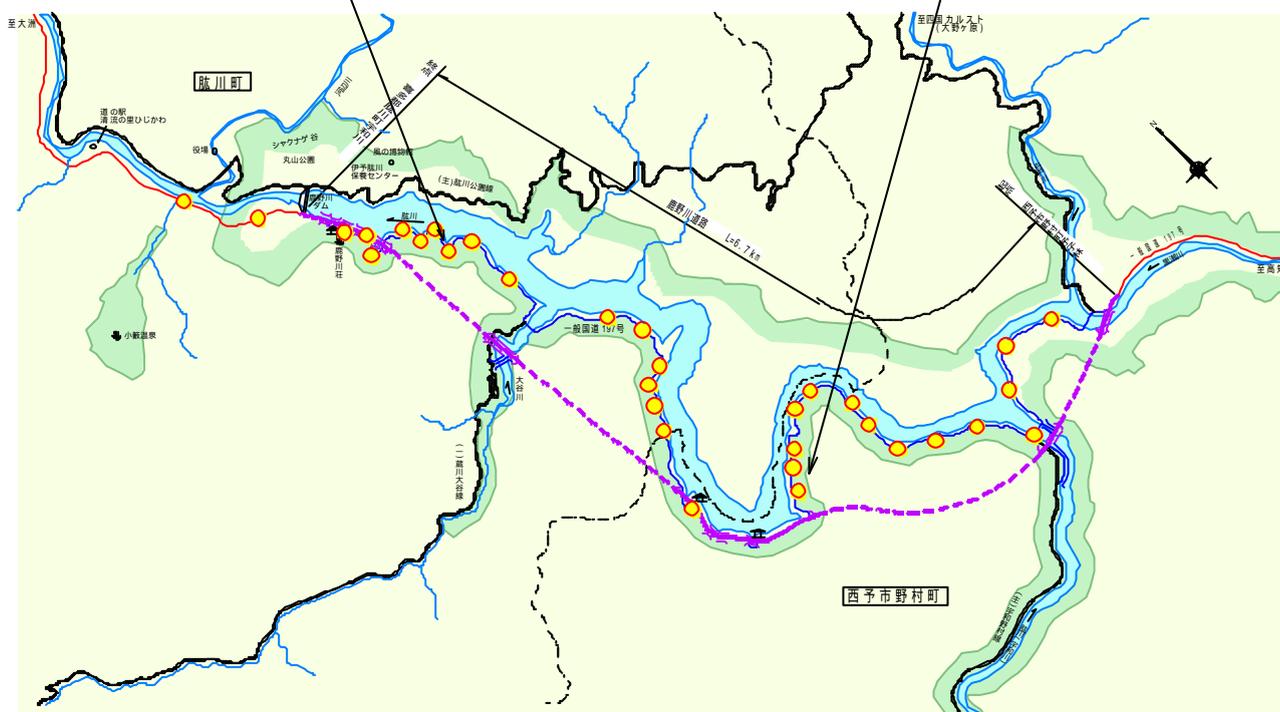
3.5. その他

【その他】

防災危険箇所を回避し、通行止めによる迂回を解消

- ・旧道は、防災上の危険箇所が32箇所あり、災害による道路寸断で通行止めになることが多かったが、鹿野川道路の供用により災害等もない安全なルートが確保された。

旧道の被災状況



● : 防災点検箇所

各地イベントや祭りが盛んになり、参加者が増大

- ・鹿野川地区および広見町では、地域イベントや祭りが盛んに行われており、代表的なものとして以下のようなものが開催されている。

ドラゴンボート大会(肱川町)

乙亥大相撲(野村町)

どろんこ祭り(城川町)

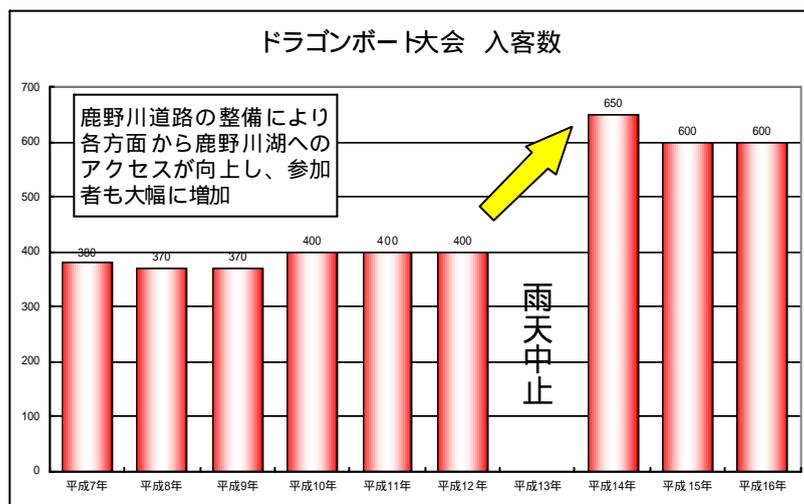
でちこんか(広見町)

肱川町の「ドラゴンボート大会」は入込み客数が年々増加している。また、城川町の「どろんこ祭り」は、関西方面や九州方面等遠方からの見物客が増えてきている(ヒアリング結果より)。さらに、野村町の「乙亥大相撲」や広見町の「でちこんか」は、毎年2~3万人程度の観客数がある。

【ドラゴンボート大会】



肱川町が主催している毎年恒例の行事で、鹿野川ダムで行われる、龍の頭と尾を飾ったボート競争



【どろんこ祭り】



田植えが終わった喜びを神に感謝し、五穀豊穰・無病息災を祈る素朴でユーモラスな田休み行事

【乙亥大相撲】



毎年秋、大相撲力士と全国の強豪アマチュア選手がぶつかりあう、百五十有余年の歴史を誇る伝統の相撲

4 . 費用便益分析の結果

路線名	事業名
国道197号	鹿野川道路

費用

単位：億円

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成16年		
単純合計	208 億円	14 億円	222 億円
基準年における 現在価値（C）	336 億円	8 億円	344 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16年			
供用年	平成11年			
初年便益	14 億円	1 億円	0 億円	15 億円
基準年における 現在価値（B）	345 億円	33 億円	2 億円	381 億円

費用便益比

B / C	1.0	0.1	0.0	1.1
-------	-----	-----	-----	-----

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。