

島根県公共事業再評価 対応方針（案）

作成日 令和4年7月

番号	事業概要・事業主体等	事業の進捗状況	事業採択時の状況及び社会情勢の変化等	事業効果	環境への配慮 事業を中止した場合の影響	今後の県の方針案
10	(事業概要) (事業主体の根拠) (事業名・地区) 国道261号 社会資本整備総合交付金事業 桜江Ⅱ工区 (事業位置) 江津市桜江町谷住郷～松川町長良 (事業費) 4,207,000千円 (事業概要) 本事業は江津市桜江町谷住郷から松川町長良地内の延長1.569kmについて現道拡幅やバイパス(トンネル)で整備するものである。 (事業主体の根拠) 道路法第12条 (再評価区分) ②事業採択後10年を経過している継続中の事業 (担当部課名) 土木部道路建設課	(事業採択・着手・完了予定年度、経過年数) (進捗状況と今後の見込み) (事業採択・着手・完了予定年度、経過年数) 事業採択年度：平成25年度(2013年) 用地着手年度：平成30年度(2018年) 工事着手年度：令和3年度(2021年) 完了予定年度：令和11年度(2029年) 経過年数：10年 (進捗状況と今後の見込み) 進捗率(全体)：27% " (工事)：12% " (用地)：99% ※事業費ベース 令和11年度(2029年)完了予定 令和4年度(2022年)は、終点側トンネル抗口付近での地盤改良工事を実施。今後は終点側(下流側)に向けて現道沿いの切土工事を実施していく予定。 トンネル工事については令和7年度(2025年)を目標に着手予定。	(事業導入の経緯・目的) 国道261号桜江Ⅱ工区は、江津市桜江町から松川町に跨ぐ延長約1.6kmの区間であるが、現況の道路幅員が5m程度と狭小かつ線形不良であることから、安全で円滑な交通の確保ができていない状況。このため、現道拡幅とトンネルにより、線形改良や幅員拡幅、歩道の設置を行い、安全で円滑な交通の確保と広域的な幹線道路ネットワークの形成を目的とする。 (事業を取り巻く社会情勢) 交通量は3,253台/12h(H27センサス)と多く、旧桜江町を主体に江津市域と川本地域を結ぶ通院・通学等の生活交通や物流、災害時の緊急輸送道路として果たす役割は大きい。 (事業に対する地元情勢・計画の熟度) 近年の豪雨により、江の川を起因とする冠水や落石災害等もあり(過去5年以内で5回発生)、早期の供用開始が期待されている。また、江津市の重点要望箇所となっているほか、「第6次江津市総合振興計画」で国道261号の改良促進が位置づけられている。	(費用対効果) B/C=0.48 (コスト削減・代替案等) ①事業規模の妥当性 計画交通量及び第一次緊急輸送道路としての道路の位置づけを踏まえ、道路構造令により3種2級、設計速度60km/h、道路幅員は2車線(歩道あり)の全幅10.25mとした。 ②事業方法の妥当性 現道拡幅とバイパス(トンネル)区間を併用した経済的な案を採用した。 ③コスト削減の取り組み 掘削(トンネル区間含む)残土を盛土材へ流用することにより工事費を軽減。 (その他の効果) 落石や豪雨等災害時に全面通行止めとなった場合、桜江町中心部から通院・通学の拠点である江津市中心地に向けては桜江金城線経由で大きく迂回しなければならない状況であるが本事業整備はその解消に効果がある。	(生活環境・自然環境への影響) 工事中の騒音・振動対策としての低騒音、低振動機械の使用を実施。工事に伴う濁水処理対策については江の川漁協と協議調整を図り実施。 (事業を中止した場合の影響) 事業を中止した場合、当該区域での狭隘区間のほか、落石や崩落・路面冠水等の危険因子を残したままとなり、道路利用者へのリスク解消を図れない。 また、第一次緊急輸送道路としての機能を十分に発揮できないままとなる。 用地買収は概ね完了しており、中止した場合は用地提供者など地元住民の理解が得られない。	(方針案) 継続 (継続・中止の理由) 本事業により、道路狭隘区間や線形不良区間の解消、落石、路面冠水といった事故及び災害リスクを解消することができ、安全で円滑な交通の確保をすることができる。 また、川本方面(特に旧桜江町中心部)と江津市中心部を結ぶ唯一の幹線道路として、第一次緊急輸送道路としての機能を十分に発揮することができる。

国道261号(桜江Ⅱ工区)社会資本整備総合交付金(改築)工事

【路線の概要】

- ・一般国道261号は、広島県広島市を起点とし島根県江津市に至る延長約91kmの路線である。
- ・このうち、桜江Ⅱ工区は、江津市桜江町から江津市松川町に跨ぐ延長1,6kmの区間であり、旧桜江町中心部と、通勤・通学・通院等の拠点である江津市中心部とを結ぶ唯一の幹線道路として重要な役割を担っているが、現況の道路幅員が5m程度と狭小であるうえ、線形不良であることから、安全で円滑な交通の確保ができていない状況である。

【事業の概要】

- ・当該区間は江の川からの冠水区間(過去5年で3回(H30・R2・R3冠水))であるほか、トンネル区間は落石多発区間(過去5年で2回(H30,R2))であり、緊急輸送道路としての本路線の機能を確保するためにも早急に改良を行う必要がある。
- ・以上を踏まえ、現道拡幅とトンネルにより、線形の改良や幅員の拡幅、歩道の設置を行い、安全で円滑な交通を確保し、広域的な幹線道路ネットワークのアクセス利便性の向上を図るものである

