

## 再 評 価 書

事業名	一般国道422号 三田坂バイパス		事業区分	道路事業	室名	道路整備室
事業概要	工期	H8年~H29年	全体事業費	13,100百万円(負担率:国5.5:県4.5:他0)		
	(下段:当初)	H8年~H29年	(下段:当初)	10,900百万円(負担率:国5.5:県4.5:他0)		
事業目的及び内容						
<p>一般国道422号は、滋賀県大津市を起点とし、伊賀市を經由し、県内陸部の急峻な地形を縦断して、北牟婁郡紀北町に至る総延長約120kmの幹線道路です。</p> <p>三田坂は、伊賀市北部の山地部に位置する諏訪地区と伊賀市市街地を結ぶ道路であり、現道は定期バスやスクールバスも通る重要な生活道路ですが、幅員が狭小で、線形が不良な未改良区間であることから、大型車の通行が困難であり、異常気象時(連続雨量120ミリ、時間雨量35ミリ)には通行止めとなり、安全で円滑な通行に支障を来たしています。</p> <p>そこで、当区間を線形の良好なバイパスによる改良を行うことにより、事前通行規制区間であることによる地域住民の不安を解消して民生安定に寄与するよう生活道路としての安全性を向上させ、さらには、大型車のすれ違いが可能になるとともに、伊賀地域と滋賀県との交流の促進を図り、伊賀地域の社会・経済活動の発展に寄与するとともに、現在事業中である第二名神高速道路へのアクセス機能が向上することから、産業道路としての機能が加わることにより、幹線道路としての機能の増大を図ります。</p> <p>事業計画期間22年、全体事業費10,900百万円で計画しています。</p> <p>事業概要 事業延長 5,100m(左記のうち トンネル 1,675m、橋梁 8橋 650m)</p>						
事業主体の再評価結果						
<p>1 再評価を行った理由</p> <p>事業採択後一定期間を経過した時点で継続中の事業であるため三重県公共事業再評価実施要綱第2条に基づき再評価を行いました。</p>						
<p>2 事業の進捗状況と今後の見込み</p> <p>平成8年度に事業着工し、平成10年度より用地買収を進め、平成12年度より工事に着手しています。</p> <p>これまで、約19%(用地99%、工事14%)の進捗が図られています。(H17年度末見込み)</p> <p>平成17年度末を目途に、終点(伊賀市三田)側の約600mの区間について供用開始の予定であり、当区間の重要課題のひとつである「幅員が狭小な踏切の通過の困難の解消」が達成されます。</p>						
<p>3 事業を巡る社会経済状況等の変化</p> <p>平成20年頃、第二名神高速道路において、東名阪自動車道 亀山東ジャンクションから名神高速道路 草津ジャンクションの間の開通が予定されています。</p> <p>当バイパスは、伊賀地域から第二名神高速道路 信楽インターチェンジへのアクセス道路としての機能を担い、滋賀・京都・北陸地方などとの連携を強化し、伊賀地域の広域交流に寄与します。</p>						

#### 4 事業採択時の費用対効果分析の要因の変化、地元の意向の変化等

##### 4-1 費用便益比

事業区間全体の費用便益比は、

走行時間短縮便益	104億円
走行経費減少便益	5億円
交通事故減少便益	0.1億円
総便益	109億円
総費用	89億円

費用便益比は、「1.2」となります。

##### 4-2 地元の意向

当該道路は、国道422号整備促進期成同盟会（三重県 伊賀市、滋賀県 大津市・甲賀市（旧信楽町が合併））が結成されており、当該事業の早期完成を強く要望されています。

#### 5 コスト縮減の可能性や代替案立案の可能性

##### 5-1 コスト縮減

###### (1) 道路幅員の見直し

今後の未供用部分の工事施工にあたっては、道路幅員の見直しを行うことより、コスト縮減を図る前の事業費が約131億円であるのに対し、縮減後は約109億円になることから、約20億円のコスト縮減が見込まれています。これは全体事業費の約20%となります（22億円 / 109億円 = 20%）。

###### 【幅員の見直し例】

諏訪地内

車道を3.25m 3.0mに減少。歩道を3.0m 2.0mに減少。

トンネル内

車道を3.25m 3.0mに減少。歩道を3.0m 未設置とする。

トンネル出口～大谷地内

車道を3.25m 3.0mに減少。歩道を3.0m 未設置とする。

###### (2) 橋梁構造の見直し

現在、詳細設計に着手していない7箇所の橋梁については、近年、研究や開発が進んでいる新工法・新技術を積極的に取り入れ、コスト縮減に努めてまいります。

##### 5-2 代替案

当バイパスの現道区間は、三田坂峠を越えるため、山地部を縫うようなルートとなっており、幅員が狭小で屈曲した線形の、縦断勾配が急な道路です。このため、現道拡幅案では、道路構造上、良好な線形や縦断勾配の確保が不可能です。

そこで、バイパス案を採用しており、市街地側については集落を避けるためにバイパスとし、諏訪地区については、現道を利用できる区間は現道を拡幅し、急峻な山地内で道路規格を確保できるルートを採用しています。

また、現在の用地進捗状況（99%）から勘案しても、現計画で進めることが妥当と判断しています。

#### 事業主体の対応方針

三重県公共事業再評価実施要綱第3条の視点を踏まえて再評価を行った結果、同要綱第5条第1項に該当すると判断されることから、当事業を継続したいと考えます。