

再評価書

再 評 価 書

一般国道260号 南島バイパス		事業区分	道路事業	室 名	道路整備室
事業概要	工 期	H4年～H27年	全体事業費 (下段：当初)	5,500百万円(負担率：国5.5：県4.5)	
	(下段：当初)	H4年～H19年		5,500百万円(負担率：国5.5：県4.5)	
事業目的及び内容					
<p>■当該路線の状況</p> <p>一般国道260号は、三重県志摩市阿児町を起点として三重県北牟婁郡紀伊長島町に至る延長約117kmの幹線道路であり、伊勢志摩地方生活圏の熊野灘沿いを連絡する唯一の幹線道路となっています。このため地域の生活、産業、交流、安全・安心を支える非常に重要な路線です。</p> <p>しかしながら、リアス式海岸が連続する厳しい地形条件により急カーブ、急勾配、狭小幅員の区間が多く、円滑な交通を確保できていなかったことから、順次改良整備を進めており、現在82%が整備済みで4工区(志摩バイパス、木谷拡幅、南島バイパス、錦峠)で事業を展開中です。</p> <p>このうち今回の対象事業である南島バイパスは、旧南島町、現在の南伊勢町道方～東宮を結ぶ区間で、周辺には地域唯一の医療機関である南島病院、町立南島小学校、南島中学校、主要産業である水産業の拠点である奈屋浦漁港(H16漁獲量23,600トン)などが存在し、地域の生活・産業の要所となっています。</p> <p>現道状況は、峠のつづら折れ区間や幅員狭小区間が連続し、安全で円滑な通行に大きな支障をきたしています。特に集落の中を通過する幅員が狭小な区間(L=440m、最小幅員2.6m)では、信号処理により交互通行規制をしている状況です。(この信号は待ち時間が3分程度であることから3分間信号と呼ばれています。)この区間では代替道路がないことから、通常の交通に加え、通学路、水産業の大型車トラック、救急・緊急車両の経路となっており非常に危険な区間となっています。</p> <p>この他、現道には降雨による事前通行規制区間が存在します。また、地域を結ぶ唯一の幹線道路であることから緊急輸送道路の指定を受けています。</p> <p>■事業目的</p> <p>当該事業により歩道付き2車線のバイパス道路を整備することで、交互通行区間を始めとした幅員狭小区間やつづら折れを区間を解消し、幹線道路としての利便性を向上させるとともに、円滑で安全な交通、歩行者の安全を確保します。これにより地域の交流、生活、産業の振興に寄与するとともに、緊急輸送道路として、自然災害時の緊急輸送機能を確保します。</p> <p>また、現道からバイパスへ交通を転換させることで現道周辺集落の安全・安心な生活を確保します。</p> <p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 24年(平成4年度～平成27年度) ・全体事業費 5,500百万円 ・全体延長 L=3,470m ・幅員 W=11.0m ・主要構造物 トンネル 2箇所 L=303m 					
事業主体の再評価結果					
<p>1 再評価を行った理由</p> <p>再評価後5年が経過し、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>					

再評価書

2 事業の進捗状況と今後の見込み

2-1 事業の進捗状況

①平成4年に事業着手し、平成6年に用地買収に、平成8年に工事に着手しています。

②これまで、45%（用地88%、工事36%）が完了し、残事業量は55%となっています。

事業進捗が遅れた理由としては、一部、地権者の理解が得られないことと、登記簿名義121名共有地において相続人が現在900名を超えており、関係者整理に多大な時間を要していることとあります。このため平成13年度に再評価を実施しています。

2-2 今後の見込み

①今後は共有地関係者に対して法的手続きを実施し、最重要課題である「3分間信号区間」解消に向け、この区間を含む2380mについて重点的に工事を進め、工事中進入路を活用した部分供用を行い、事業効果の早期発現に努めます。平成24年の部分供用を目指しています。

②残る1090mの区間も早期用地買収完了に努め、平成28年の全線供用に向けて事業を促進してまいります。

3 事業を巡る社会経済状況等の変化

平成17年10月1日、度会郡南勢町と同郡南島町が合併し、南伊勢町が発足しました。当バイパスは、行政機能を分担する旧各町役場を結ぶ唯一の幹線道路であることから、合併支援道路として重要性が高くなっています。

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	103億円
走行経費減少便益	4億円
交通事故減少便益	0億円
総便益	107億円
総費用	58億円

費用便益比は、「1.8」となります。

- ・将来交通量及び全体事業費から通行車両1台あたりに換算したコスト 94（円/台）
（全体事業費を将来40年間の総交通量（40年*365日*将来交通量（台/日））で除した値）

4-2 地元の意向

当区間は小中学校や南島病院が位置する地域の要所ですが、3分間信号区間等により大変な不便を強いられており、地域として早期供用を強く願っています。また、広域的にも国道260号道路改良促進期成同盟会が結成されており、事業促進が強く望まれています。

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

現場発生土については、現場内流用に努めます。また、ライフサイクルコストの観点から、草刈りに要する維持管理費を抑制するため、切土法面の道路面近くの部分（路面から1.5m）については、これまでの植生に変えコンクリート吹き付け等を採用します。

5-2 代替案

現道は海岸沿いの密集集落や起伏の多い海岸崖地を通ることから、現道拡幅案では地域集落の保全や良好な線形及び工事中の迂回路の確保が困難であり、集落を迂回し、集落背後の山裾を通るルートを採用しています。また、用地取得（88%）および工事の進捗（36%）状況から、現計画で進めることが妥当と考えています。

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ため当事業を継続したいと考えています。