

再 評 価 書

事業名	一般国道166号 田引バイパス		事業区分	道路事業	室名	道路整備室
事業概要	工期 (下段:当初)	H6年～H25年	全体事業費 (下段:当初)	7,700百万円(負担率:国5.5:県4.5)		
		H6年～H25年		7,700百万円(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166号は、大阪府羽曳野市を起点とし、三重県松阪市に至る延長約11.4kmの幹線道路であり、西部内陸地域と中南勢地方生活圏の中心都市松阪市を連絡し、通勤・通学や生産物の輸送、観光等に広く利用され、三重県西部内陸地域の生活、産業、観光の発展を担うとともに、津・松阪地方拠点都市整備にも寄与する重要な路線です。</p> <p>しかしながら、今回の対象区間である松阪市飯高町富永から松阪市飯高町田引間は、蛇行する櫛田川と急峻な山地の間に位置する狭隘な路線であることから、急カーブが多く見通しが悪くなっており、安全で円滑な通行に大きな支障をきたしています。</p> <p>また、櫛田川に架かる栗野橋は昭和36年に完成し、完成後47年を経ていることから老朽化が著しいのはもとより、幅員が狭小であるため大型車の対面通行が出来ない状況です。</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、大阪府羽曳野市と三重県松阪市を結ぶ幹線道路であることから緊急輸送道路(第2次)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2車線のバイパス道路を整備することで、幅員狭小・線形不良の区間を解消するとともに、幹線道路としての利便性を向上させ、円滑で安全な交通を確保します。これにより、市内の交流はもとより、関西圏との交流、地域の経済、産業等の振興に大きく寄与します。</p> <p>また、緊急輸送道路として、自然災害時等の緊急輸送機能を確保します。</p> <p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 20年(平成6年度～平成25年度) ・全体事業費 7,700百万円 ・全体延長 L=5,000m ・幅員 W=6.5m(12.0m) ・主要構造物 橋梁工 8基 						
事業主体の再評価結果						
<p>1 再々評価を行った理由</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>						
<p>2 事業の進捗状況と今後の見込み</p> <p>2-1 事業の進捗状況</p> <p>① これまでに、全体計画区間の約3,100mが供用済みとなっており、現在、片平1号橋を含む約800mを、平成22年3月までに供用開始できるよう進めております。</p> <p>② 残る約1,090mにつきましても早期供用に向けて、事業進捗を図っております。 (用地92%・工事76%)</p> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>① 地元及び地権者は事業に協力的であり、早期に用地買収を進めてまいります。</p> <p>② 順次工事を進め、平成25年度の全線供用開始に向けて事業を推進してまいります。</p>						

3 事業を巡る社会経済状況等の変化

平成17年1月1日に、松阪市・嬉野町・三雲町・飯南町・飯高町の5市町が合併し、新「松阪市」が誕生しました。

当バイパスは、新しい松阪市の西部内陸地域と中南勢地方生活圏との交流を支援する重要な路線です。

また、平成16年3月24日には、直轄事業として、高見峠事業の18.1kmが全区間完成供用し、関西圏との更なる交流促進も期待される重要な路線です。

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 141.4億円

走行経費減少便益 2.9億円

交通事故減少便益 -1.3億円

総便益 142.9億円

総費用 93.8億円

費用便益比は、「1.5」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 149.1(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

一般国道166号整備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、現場内流用及び他工事への流用に努めます。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。

また、当該事業においては、地域の実情にあった道路構造を採用できるようになったことから、施工済み及び一部工事着手区間を除いて歩道の幅員の見直しを行っています。

橋梁については、耐候性鋼材の採用によりライフサイクルコストの縮小を図ります。

5-2 代替案

当該区間は現道に沿って人家が連担しており、現道を拡幅すると多額の費用が必要であると推測されることから、建設コストを考慮した現計画のバイパスルートが妥当であると考えています。

再評価の経緯

当事業は、平成6年度に事業着手し、これまでに平成15年度に再評価を実施しています。

平成15年度の再評価においては、付帯意見なしで事業継続を了承されています。

事業主体の対応方針

三重県公共事業再評価実施要綱第2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。