

## 再 評 価 書

事業名	一般国道25号一ツ家バイパス	事業区分	道路事業	室名	道路整備室 (伊賀建設事務所)
事業概要	工期 (下段：前回)	7年度～26年度	全体事業費 (下段：前回)	1,800百万円(負担率：国5.5：県4.5)	
		7年度～22年度		1,800百万円(負担率：国5.5：県4.5)	
<b>事業目的及び内容</b>					
<p><b>当該路線の状況</b></p> <p>一般国道25号は、三重県四日市市を起点として大阪市に至る幹線道路です。また、亀山市から伊賀市の区間は中部圏と近畿圏を結ぶ自動車専用道路『名阪国道』と併走し、沿線住民の生活道路として広く利用されているとともに、名阪国道に交通事故や降雪、工事などによる通行規制が発生した場合には、同路線の迂回路としても重要な役割を担っています。</p> <p>しかし、伊賀市一ツ家地内は、幅員が狭隘であり線形も悪いうえ、採石場や建設廃材のリサイクル工場が立地していることから、大型運搬車両の往来が多く安全で円滑な通行に大きな支障をきたしています。</p> <p><b>事業目的</b></p> <p>当事業により、2車線の道路として整備することで、幅員狭小・線形不良区間を解消し、幹線道路としての利便性の向上や、円滑で安全な通行を確保することにより、地域間交流の促進と地域の活性化を支援するとともに名阪国道の代替道路としての機能の強化を図ります。</p> <p><b>事業内容</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画期間 20年間(平成7年度～平成26年度)</li> <li>・全体事業費 1,800百万円(工事費：1,680百万円、用地費：120百万円)</li> <li>・全体延長 L = 1,500m</li> <li>・幅員 W = 6.0(9.75)m</li> <li>・主要構造物 JRアンダーボックス N = 1基</li> </ul>					
<b>事業主体の再評価結果</b>					
<p><b>1 再評価を行った理由</b></p> <p>平成16年度に再評価実施後、一定期間(5年)が経過し、なお事業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(3)の規定に基づき、再評価を行いました。</p>					
<p><b>2 事業の進捗状況と今後の見込み</b></p> <p><b>2-1 事業の進捗状況</b></p> <p>平成7年度に事業着手し、用地買収及び工事を進めており、これまでに900mを供用しています。事業の進捗率は、約60%(用地99%、工事58%)となっています。</p> <p>計画道路に近接するため池の管理者との協議調整に日数を要したことから事業期間が長くなっています。</p> <p><b>2-2 今後の見込み</b></p> <p>順次工事を進め、早期の供用開始を目指して事業の進捗を図ります。</p>					

### 3 事業を巡る社会経済状況等の変化

平成 16 年 11 月に、上野市、伊賀町、阿山町、大山田村、島ヶ原村、青山町の 1 市 3 町 2 村が合併し、新『伊賀市』が、平成 17 年 1 月には、亀山市、関町の 1 市 1 町が合併し、新『亀山市』が誕生しました。  
合併により、新伊賀市と新亀山市の地域間交流の促進と地域の活性化を支援する道路として、期待が高まっています。

### 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 費用対効果分析

事業区間全体の費用対効果分析の結果は、

走行時間短縮便益	18億8千万円
走行経費減少便益	1億7千万円
交通事故減少便益	0千万円
総便益	20億5千万円
総費用	19億5千万円

費用便益比は、『 1.1 』となります。

#### 4 - 2 地元の意向

当該道路は、昭和 48 年に整備促進期成同盟会が結成されており、『沿線地域の生活環境向上、災害に強い道路整備、伊賀地域と北勢地域を結ぶ文化・生活交流ネットワーク上、重要な道路』として、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

盛土材については、現場発生土の流用及び他工事からの工事間流用に努めます。また、ライフサイクルコストの観点から、除草に要する維持管理費を抑制するため、切土法面の法尻部分（路面から 1.5 m 程度）については、張ブロックを採用しています。

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、前回再評価時（平成 16 年度）に、歩道幅員を 3 m から 2 m に縮小し、コスト縮減を図っています。

#### 5 - 2 代替案

当該事業の現在の用地買収進捗状況は、99.2%であること、また、未整備区間については、JR 関西本線との立体交差やため池が近接している地形条件から、現計画のルートが妥当です。

### 再 評 価 の 経 緯

当事業は、平成 7 年度に事業着手し、これまでに平成 16 年度に再評価を実施しています。  
平成 16 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 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。