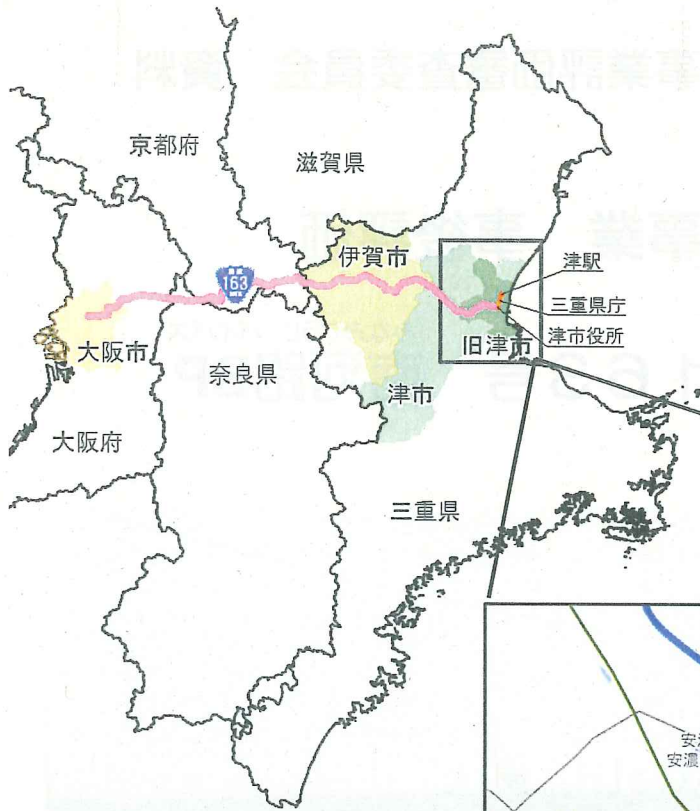


事後評価書

| | | | | | | |
|--|---|--------------|------------------|--------------------------------|----|-------------------|
| 箇所名 | 一般国道 163 号(南河路バイパス) | | 事業区分 | 道路事業 | 課名 | 道路建設課 (津建設事務所) |
| 事業概要 | 工期 (下段:前回) | H6 年度～H21 年度 | 全体事業費 (下段:前回) | 2,309 百万円 (負担率: 国 5.5 : 県 4.5) | | |
| | | H6 年度～H19 年度 | | 2,135 百万円 (負担率: 国 5.5 : 県 4.5) | | |
| 事業目的 及び内容 | <p>■当該事業区間の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 一般国道 163 号は、大阪府大阪市を起点とし、三重県津市に至る、延長 131km の幹線道路です。 ・ 三重県内においては、伊賀地域と津市中心部を連絡する道路です。 ・ 津市内においては、国道 163 号沿線や周辺に住宅団地、工業団地等が立地し、生活・産業等を支える重要な道路です。 ・ しかしながら、当該事業の旧道は、幅員狭小であるとともに殿村交差点において慢性的な渋滞が発生しており、第 3 次主要渋滞ポイントに指定されていました。 ・ 中勢地域においては、新たな幹線道路として中勢バイパスの整備が進められており、現在、当該事業区間付近まで整備されている状況です。今後も中勢バイパスの整備が進められ、今後当該事業と一体となって中勢地域の幹線道路網を構築する予定です。 ・ 一方、旧道区間は安濃川堤防との兼用道路となっており、江戸時代から現在に至るまで、安濃川の氾濫時に三泗川へ洪水を分派する洪水対策のため、通行止めとなる等、代替路線の確保が求められていました。 <p>■事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当該バイパス事業の実施により、幅員狭小の旧道区間から交通の転換を図るとともに、円滑性、安全性を高め、中勢地域における幹線道路網の構築により、交通利便性の向上を図るものです。 <p>(1) 主要渋滞ポイントである殿村交差点の渋滞解消 (2) 中勢バイパスとの一体整備による、中勢地域の幹線道路網の構築 (3) 災害時のネットワークの強化</p> <p>■事業内容</p> <p>事業期間 16 年間 (平成 6 年度～平成 21 年度) 全体事業費 2,309 百万円 (工事費: 1, 300 百万円, 用地費: 1, 009 百万円) 計画延長 L=1.6 km (起点) 津市大字殿村～(終点) 津市大字南河路 幅員 W=6.5m(15.0m) 主要構造物 三泗橋 L=119.0m</p> | | | | | |
| 1. 事業の効果 | | | | | | |
| 1-1 費用対効果分析 | | | | | | |
| ○事業区間全体における費用対効果分析の結果 | | | | | | |
| <p>走行時間短縮便益: 71.1 億円 走行経費減少便益: 4.2 億円 交通事故減少便益: 9.0 億円 総便益: 84.3 億円 総費用: 31.1 億円 費用便益費: 2.7</p> | | | | | | |
| 1-2 費用対効果分析の検証 | | | | | | |
| ○走行時間短縮効果の検証 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 南河路バイパスの供用により、バイパス起終点区間の所要時間が 2.9 分短縮(旧道利用: 5.7 分→バイパス利用: 2.8 分) ・ 第 3 次主要渋滞ポイントとなっていた殿村交差点の渋滞は解消。(第 4 次主要渋滞ポイント及び地域の渋滞箇所への指定なし) ・ 渋滞が観測されていたすべての交差点において渋滞長・通過時間が短縮。 | | | | | | |
| ○走行経費減少便益の検証 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 並行する旧道区間と比較すると南河路バイパス利用時の走行距離が最短。 南河路バイパス: 1,600m、旧道区間: 1,660m | | | | | | |

| | |
|---|--|
| ○交通事故減少効果の検証 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道 163 号周辺エリアの事故件数が減少傾向。 供用前 (H11～H20) : 平均 54.4 件/年、供用後 (H21～H23) : 平均 52.3 件/年 | |
| 1-3 その他の効果 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 安濃川の氾濫時においても、道路の通行機能が確保。 ・ 第二次緊急輸送道路である津芸濃大山田線の代替路線の確保。 ・ 中勢バイパスとの一体整備等、ネットワークが強化されたことにより、津市西部・伊賀市方面及び津市主要部方面へのアクセス路としての重要性が増大。 | |
| 2. 事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ■自然環境面への配慮 <ul style="list-style-type: none"> ・ 盛土部法面に緑化を施した。 ■生活環境の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 旧道区間の交通量は減少し、生活環境に関する特段の問題はない。 | |
| 3. 事業を巡る社会経済情勢等の変化 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ■企業活動の活性化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 15 年以降、津市内の工業団地における、工場立地件数の伸びが顕著。今後も中勢バイパスの整備と相まって、企業活動の更なる活性化が期待されている。 | |
| 4. 県民の意見 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ■地域住民の意見 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 25 年 8 月に実施した住民アンケート結果により、南河路バイパスの整備について、約 86%の住民が満足と回答。 ① 最も改善されたと認識のある項目は「快適に走行できるようになった」。 ② 意見として、「地区内を通過する車が減り、安全になった」等が挙げられた。 ■道路利用者の意見 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 25 年 7 月に実施した道路利用者アンケート結果により、南河路バイパスの整備について、約 60%の利用者が満足と回答。 ① 最も改善されたと認識のある項目は「快適に走行できるようになった」。 ② 約 43.5%の方が、「目的地までの所要時間が短縮された」と回答。 ■関係機関の意見 <ul style="list-style-type: none"> ・ 津市市役所 交通事故の発生状況の変化に対し、「交通量の分散により、事故の発生が抑制されていると感じる。」と回答。 ・ 津市中消防署 救急医療活動の支援に対し、「津新町駅近くの病院に安全・迅速に搬送することが可能になった。」と回答。 | |
| 5. 再評価の経緯 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 15 年度の再評価において、事業の妥当性が認められたことから、事業継続が了承されています。 | |
| 6. 今後の課題等 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ■地域住民の意見 <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通渋滞や信号に対する不満について、交通状況を把握しつつ、所轄警察署と信号制御等のソフト対策を検討。 ・ 歩道の除草に関する要望について、地域住民の協力を得つつ、適切な管理を実施。 ■道路利用者の意見 <ul style="list-style-type: none"> ・ 信号への不満について、交通状況を把握しつつ、所轄警察署と信号制御等のソフト対策を検討。 ・ 中勢バイパスの早期開通を促進。 ■津市役所の意見 <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通渋滞に対する不満について、今後の周辺ネットワークの整備に合わせ、交通状況を把握し、対策を検討。 ・ 中勢バイパスの早期開通を促進。 | |

位置図



- 高速道路
- 直轄国道
- 補助国道
- 主要地方道
- 一般県道等
- 住宅団地
- 工業団地

概要図



■ 国道163号旧道



■ 殿村交差点の渋滞状況



■ 旧道の越流状況
(通称:三泗川堤)



標準断面図

