

再 評 価 書

事業名	一般国道368号仁柿峠バイパス		事業区分	道路事業	課名	道路建設課 (松阪建設事務所)
事業概要	工 期	H2年度～H36年度	全体事業費	12,200百万円(負担率:国5.5、県4.5)		
	(下段:前回)	H2年度～H32年度	(下段:前回)	9,000百万円(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368号は、伊賀市を起点として、奈良県内を通過し、多気郡多気町に至る延長約7.4kmの幹線道路です。</p> <p>当該路線は、伊賀地域と中勢地域の中山間部を最短距離で結ぶ道路であり、大規模な災害の発生時に、避難・救助、物資の供給、諸施設の復旧等の広範な応急活動に利用される『緊急輸送道路』に指定されています。</p> <p>しかし、津市と松阪市の市境付近の松阪市飯南町峠から上仁柿の区間は、急峻な山間部にあるため、道幅が狭く、急カーブ・急勾配が連続し、普通車でも対向困難な未改良区間となっています。</p> <p>また、大型車が通行不能であるとともに、降雨時には時間雨量35mm、連続雨量80mmに達した段階で通行を規制する区間となっています。</p> <p>■事業目的</p> <p>事前通行規制を解消し、安全で円滑な交通の確保を図るとともに、緊急輸送道路としての機能強化を図ります。</p> <p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 35年間(平成2年度～平成36年度) ・全体事業費 12,200百万円(工事費:11,850百万円、用地費:350百万円) ・計画延長 L=3,920m(起点)松阪市飯南町峠～(終点)松阪市飯南町上仁柿 ・幅員 W=5.5(7.0)m ・主要構造物 トンネル工 1本 橋梁 9橋 						
事業主体の再評価結果						
<p>1 再評価を行った理由</p> <p>平成22年度に再評価を実施後、一定期間(5年)が経過し、事業継続中であるため、三重県公共事業再評価実施要綱第2条(3)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平成26年度末の事業進捗率は、43%(工事42%、用地74%)となっています。</p> <p>②これまでに、橋梁3橋を含む、起点側400m、終点側1,530mが完成し、このうち終点側の380mを供用しています。</p> <p>③本線工事については平成22年度以降も鋭意進捗を図っておりますが、現地の脆弱な地質の影響に伴い、その対策に時間を要しています。</p> <p>④また、こうした状況のなか、さらなる工事進捗を図るため、平成23年度より1号工事用道路、平成26年度には2号工事用道路にも工事着手し、鋭意進捗中です。</p> <p>⑤これらのことを考慮のうえ、より詳細な調査・設計を行い、前回再評価時からの事業計画の見直しを図った結果、完了予定年度を平成36年度としました。</p> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>平成36年度の全線供用に向け事業を推進します。</p>						
<p>3 事業を巡る社会経済状況等の変化</p> <p>当該路線は、伊賀地域と中勢地域を最短で結ぶ道路であり、緊急輸送道路の指定を受けていることなどから、当該事業の必要性に変化はありません。</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	113.1億円
走行経費減少便益	19.7億円
交通事故減少便益	2.1億円
総便益	134.9億円
総費用	124.5億円

費用便益比は「1.1」となります。

4-2 その他の効果

○地場産業への支援

県内外（特に津市美杉町や奈良県方面）から松阪市木の郷町の木材コンビナートに木材が搬送されています。しかし、当事業区間の現道において、大型車が通行不能であるため、大きな木材については、大幅な迂回をして搬送されています。当バイパスを利用した搬送が可能になると、走行距離と走行時間が短縮されるため、地場林業への支援につながります。

○緊急輸送道路の機能強化

当バイパスを整備すると、走行時間が短縮されるとともに、大型車の通行不能区間が解消されるため、災害発生時における応急活動を円滑に行うことが可能となり、緊急輸送道路としての機能強化が図れます。

4-3 地元の意向

当該路線が通過する6市町村（三重県伊賀市・名張市・津市・松阪市・多気町・奈良県御杖村）により「国道368号改修期成同盟会」が設立されており、地域間の物流及び交流促進のため、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

橋梁整備においては、耐候性鋼材の使用による維持管理コストの縮減を図っています。

また、切土法面の法尻部分にコンクリート吹付を施工し、除草に要する維持管理コストの縮減を図っています。

今後の先線計画においては、トンネル及び橋梁の照明について、最新器具の導入を検討する等、建設・維持管理コストの縮減に努めます。

5-2 代替案

現計画は、平成17年度再評価時に実施した計画変更において、ルートと比較選定を実施したうえで決定したものであることから、これに対する代替案はありません。

再 評 価 の 経 緯

当事業は、平成2年度に事業着手し、これまでに平成17年度、平成22年度に再評価を実施しています。

平成22年度の再評価においては、事業の妥当性が認められたことから事業継続を了承されています。ただし、次の点について意見をいただいています。

- ① 残事業の早期完成にむけて、計画的で効率的な事業執行を求めるものである。
- ② 交通量推計について、より現実的でわかりやすい説明をされたい。

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。