

再 評 価 書

箇所名	主要地方道七色峽線 (瀬戸バイパス)	事業名	道路事業	課名	道路建設課 (熊野建設事務所)
事業概要	工 期 (下段:前回)	H22年～R6年	全体事業費	700百万円(負担率:国45:県55)	
		—	(下段:前回)	—	
事 業 目 的 及 び 内 容					
<p>■当該路線の状況</p> <p>主要地方道七色峽線は、熊野市神川町花知を起点とし、熊野市井戸町の国道42号に至る延長約15.7kmの生活幹線道路です。</p> <p>当路線は、隣接する奈良県下北山村や和歌山県北山村と熊野市中心部を直結する生活道路であり、熊野市中心部への通勤・通学道路として、重要な役割を担う道路となっています。</p> <p>主要地方道七色峽線(瀬戸バイパス)の整備により、幅員狭小・線形不良区間が解消され、熊野市中心部へのアクセスが向上することで、熊野市と沿線地域との交流が促進され、地域の産業や観光等の社会経済活動の活性化が期待されます。</p> <p>■事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要地方道七色峽線における幅員狭小・線形不良区間の解消 ・地域産業・観光の交流促進 <p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 15年間(平成22年度～令和6年度) ・全体事業費 700百万円(工事費:552百万円、用地補償費:148百万円) ・計画延長 L=760m(起点)熊野市井戸町瀬戸～(終点)熊野市井戸町瀬戸 ・幅員 W=5.5m(7.0m) 					
事 業 主 体 の 再 評 価 結 果					
<p>1. 再評価を行った理由</p> <p>事業採択後一定期間を経過した時点で継続中の事業であることから、三重県公共事業再評価実施要綱第2条(2)に該当するため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> <ul style="list-style-type: none"> ・平成31年3月時点の事業進捗率は、45%(工事が34%、用地取得が88%)となっています。 ・現在井戸川2号橋上部工工事をを行っています。 ・令和元年度8月に用地取得が完了しました。 <p>2-2 今後の見込み</p> <p>令和元年度に井戸川2号橋が完成予定です。令和2年度より井戸川1号橋の工事に着手し、令和5年度に完成予定です。</p> <p>令和7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>当事業は平成22年度に事業着手しましたが、平成23年9月に発生した紀伊半島大水害により、熊野地域、なかでも二級河川井戸川の沿川である当地域は甚大な被害を受けました。</p> <p>熊野建設事務所では、災害復旧室を平成26年度まで設置し、災害復旧にかかる事業を最優先に事業展開を行ってきました。</p> <p>このような社会状況の変化もあり、紀伊半島大水害被災時に事業着手したばかりであった当事業は、用地買収交渉を平成26年度から本格的に行い、工事着手は平成29年度になりました。</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

① 前回評価時の費用対効果分析の結果

【前回評価時】(平成22年時)	
総費用(C)	4.9億円
総便益(B)	9.8億円
費用便益比(B/C)	= 1.99

② 費用対効果分析の結果

費用便益比(B/C)	総費用(C) (残事業) / (事業全体)	総便益(B) (残事業) / (事業全体)
【事業全体】 1.1	2.6億円/6.9億円 事業費 : 2.4億円/6.7億円	7.5億円/7.5億円 走行時間短縮便益 : 7.2/7.2億円
【残事業】 2.9	維持管理費 : 0.21億円/0.21億円	走行経費減少便益 : 0.31/0.31億円 交通事故減少便益 : 0.00/0.00億円

③ 感度分析の結果

【事業全体】	【残事業】
交通量 : B/C = 1.0~1.2 (±10%)	交通量 : B/C = 2.6~3.2 (±10%)
事業費 : B/C = 1.0~1.1 (±10%)	事業費 : B/C = 2.7~3.2 (±10%)
事業期間 : B/C = 1.1~1.1 (±20%)	事業期間 : B/C = 2.9~2.9 (±20%)

※出典：費用便益分析マニュアル(平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)

4-2 その他の効果

○広域ネットワークの形成

従前、熊野市中心部と関西方面を結ぶ路線として、国道169号・309号を利用しておりました。ところが、平成15年に、奈良県と和歌山県をまたぐ不動トンネルが近畿地方整備局の町村代行事業で整備されたことにより、関西方面を繋ぐ路線として不動トンネル及び七色峡線を経由した新たな最短ルートが出来ました。

そのことから七色峡線の整備需要は急速に高まりました。

七色峡線の幅員狭小・線形不良区間である瀬戸バイパスが整備されることにより、関西方面への最短ルートとして、広域ネットワークの形成に寄与することができます。

4-3 地元意向

紀南土木行政推進協議会が「要望書 紀南地域の土木事業の整備推進」にて、七色峡線の整備促進を図ることを要望しています。

5. コスト削減の可能性や代替案立案の可能性

5-1 コスト削減

主要構造物として橋梁を2橋計画していますが、鋼橋に耐候性鋼材を用いることで、塗装費用を削減します。

また、橋桁に新技術工法として開発された、桁の本数を減らすとができるコンコ桁を採用することで、上部工施工費を削減します。

さらに、道路法面の一部に張コンクリートを行い、草刈に要する維持管理費を削減します。

道路の盛土材については、他工事との調整を図り、購入土を用いず他工事で発生する建設発生土を使用し、コスト削減を図ります。

5-2 代替案

第1案「バイパスルート案」と第2案「現道拡幅ルート案」を比較、検証しました。

現道拡幅ルート案は、ルート上に支障となる家屋があり、地域にあたる影響が大きいことや、コスト面においても優位性がないことから、バイパスルート案を最適ルートとして採用しました。

なお、用地については、本年度全て完了したことから、代替案はありません。

再 評 価 の 経 緯

再評価の経緯はありません。

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。