

再 評 価 書

箇所名	一般国道368号 (仁柿峠バイパス)	事業名	道路事業	課名	道路建設課 (松阪建設事務所)
事業概要	工 期 (下段:前回)	H2年~R15年	全体事業費	12,200百万円(負担率:国50:県50)	
		H2年~R6年	(下段:前回)	12,200百万円(負担率:国50:県50)	
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、伊賀市から一部奈良県を經由し、多気郡多気町に至る延長71kmの幹線道路です。当路線は、古くは伊勢本街道、和歌山街道として、伊勢神宮への参拝や交易路として利用されてきました。当路線の起終点は、高規格幹線道路に接続するほか、国道166号及び国道369号と一体となり、松阪市や多気町などの県中南勢地域と奈良県や大阪府などの関西方面とを連絡する広域ネットワークの役割を担う幹線道路です。</p> <p>また、大規模な災害時には、救助・救急・医療・消火活動及び避難者への緊急物資の供給等に必要となる人員や物資等の輸送に利用される「第2次緊急輸送道路」に指定されています。さらに、旧美杉村や旧飯南町と松阪市内の二次救急医療機関を連絡する最短ルートとなる命の道であり、沿線地域の重要な生活道路としても活用されています。</p> <p>しかし、仁柿峠バイパス区間の現道部は、幅員が狭小(最小幅員 車道2, 2m、全幅3.2m)で、急カーブや急勾配が連続する未改良区間のため、大型車通行不能区間であり普通車においても対向困難であるとともに、異常気象時に通行止めを行う事前通行規制区間(時間雨量35mm、連続雨量80mm)となっています。</p>					
<p>○事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幅員狭小・線形不良区間の解消を図り、安全で円滑な通行の確保 ・事前通行規制区間の解消 ・広域ネットワークをなす広域幹線や緊急輸送道路機能の確保 					
<p>○事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 44年間(平成2年度~令和15年度) ・全体事業費 12,200百万円(工事費:11,850百万円、用地補償費: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=5.5m(7.0m) ・主要構造物 トンネル工1本、橋梁工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27年に再評価を実施後、一定期間(5年)が経過している事業であるため、三重県公共事業再評価実施要綱第2条(3)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> <ul style="list-style-type: none"> ・令和元年度末の事業進捗率は、49%(工事:48%、用地補償:74%)となっています。 ・令和元年度までに、本線道路工が1,930m整備済みで、このうち終点部において、平成9年度に380m供用済みです。また、1号工事用道路の整備が完了しました。 ・現在、本線道路工及び2号工事用道路の整備を進めています。 <p>2-2 今後の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・急峻な地形であることや亀裂の多い地質構造となっていること、工事のための進入路が限られていることから、整備にあたり多くの事業費や事業期間を要します。 ・コスト削減を図るとともに工事用道路を活用し、複数箇所です工事を進めることにより、令和15年度の完成に向けて、整備の推進を図ります。 					
<p>3. 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>事業を巡る大きな社会経済情勢等の変化はありませんが、勢和多気IC付近で商業リゾート施設「VISON」の開発が進められています。また、平成30年9月の台風21号により、現道の路肩崩壊や法面崩壊が発生し、約3ヶ月間の通行止めを余儀なくされたことから、整備に対する要請は高まっています。</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27年時)	
総費用(C)	124億円
総便益(B)	135億円
費用便益比(B/C)	= 1.08

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】 1.2	42億円/146億円	169億円/169億円
【残事業】 4.1	事業費 : 41億円/145億円 維持管理費 : 0.96億円/0.96億円	走行時間短縮便益 : 144/144億円 走行経費減少便益 : 23/23億円 交通事故減少便益 : 2.2/2.2億円

③ 感度分析の結果

【事業全体】	【残事業】
交通量 : B/C = 1.05~1.3 (±10%)	交通量 : B/C = 3.7~4.5 (±10%)
事業費 : B/C = 1.1~1.2 (±10%)	事業費 : B/C = 3.7~4.5 (±10%)
事業期間 : B/C = 1.03~1.3 (±20%)	事業期間 : B/C = 3.7~4.4 (±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

○安全な通行の確保

現道部において、H20~31年の12年間で5件の人身事故が発生しています。バイパス整備による車線分離により、安全な通行が確保できます。

○地域間の交流促進(観光交流)

現在、紀勢自動車道 勢和多気IC付近において、今秋の開業予定であるVISON(アクアイグニス)(商業リゾート施設)の整備が進められています。バイパス整備により関西方面からの一般道利用者の利便性向上に寄与します。

VISON関係者からは、「高速道路や狭い峠道路の事情により敬遠されていた方々が来訪しやすくなるため、BP整備後の新たな集客ルートとして期待している」ことや、「約1000人の雇用が求められ、雇用エリア拡大のほか、800坪の大型産直市場においては、農作物の納入促進に期待している」という声をいただいております。

○救命救急活動の支援

現道部における救命救急活動の実績は10年間で8件発生しています。また、松阪市と津市との市境付近における火災発生時には、津市と合同で救命救急活動を行う協定を結んでいます。当バイパスの整備により、救命救急活動における迅速化や津市との連携強化につながります。

松阪市消防本部の職員からは、「津市側への応援時には、現在は小型車両しか走行できませんが、大型車両の通行も可能となり、火災等に対し、迅速な対応が可能となり被害を最小限に抑えられる」との声をいただいております。

○地域産業の支援

県内外(奈良県や名張市・津市美杉町など)から松阪市や多気町内の木材コンビナートやバイオマス発電所に木材が輸送されています。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、大幅な迂回を強いられていることから、輸送コスト増加の一因となっています。

ウッドピア松阪や三重エネウッドからは、「バイパス整備により、特に津市美杉町付近からの輸送では、走行距離が約4割短縮されるため、輸送コストの縮減が期待できることや、従来の中型トラックによる直送から大型トラックによるルート配送への転換が可能となり、物流効率化が期待される」との声をいただいております。

4-3 地元意向

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

整備後の維持管理コスト縮減対策として、鋼橋に耐候性鋼材を使用し塗装費用の縮減及び道路沿いの防草対策で張コンクリートを行い草刈に要する維持管理費の縮減を行います。

5-2 代替案

現道拡幅の場合、地形が急峻であり、現道拡幅案では工事施工にあたっては現道の通行への影響が避けられないため、バイパスの現計画が妥当です。

また、現在すでに用地補償の進捗率74%、事業進捗率49%であることから代替案はありません。

再 評 価 の 経 緯

「平成27年度の再評価においては、事業継続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。」

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条の視点により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。