

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 | 室名 | 道路整備室 |
| 事業概要 | 工期 (下段：当初) | H2年～H28年 H2年～H20年 | 全体事業費 (下段：当初) | 9,000百万円(負担率：国5.5：県4.5：他0) 4,500百万円(負担率：国5.5：県4.5：他0) | |
| | 事業目的及び内容 | | | | |
| <p>三重県中部における幹線道路網は、南北軸として沿岸部を国道23号、伊勢自動車道が縦断し、東西軸として名阪国道、国道163号、国道165号、国道166号が横断しております。</p> <p>一方、内陸部においては、国道368号が唯一の南北軸として伊賀地域と南勢地域を結んでいます。</p> <p>一般国道368号は、伊賀市の国道25号を起点として、一部奈良県内を通り三重県多気郡勢和村に至る延長約72kmの幹線道路であり、内陸部において伊賀地域と松阪地域及び南勢地域を結び、この地域の交流・連携を支援する上で重要な役割を担う道路です。</p> <p>この路線の改良率は79%であり、残る未改良区間についても計画的に整備を進めているところです。</p> <p>今回の事業区間である国道368号仁柿峠は、昔から伊勢本街道の難所(櫃坂)として名高い峠であり、伊賀、南勢地域間の交流を分断することから、この地域の交流・連携を高める上では整備が必要不可欠な道路です。現在迂回を余儀なくされている両地域間の交流交通が、この道路を整備することで最短距離で結ばれることとなり、交通の転換が図られることとなります。</p> <p>この区間の現道は急峻な山腹を縫うように走ることから幅員狭小で、屈曲した線形の未改良区間となっており、大型車の通行が不能で、普通車の対向も難しい状態です。</p> <p>また、異常気象時(連続雨量80mm、時間雨量35mm)には通行止めになり、安全で円滑な通行に支障をきたしています。</p> <p>加えて災害時において、松阪市方面から美杉村方面への救助・救援活動及び救援物資等の輸送を担う第2次の緊急輸送路として指定されており、早期の整備が求められています。</p> <p>当バイパスの整備により2車線道路となることで、峠における交通分断が解消され、内陸部における幹線交通が確保され、この地域の交流連携及び生活、産業の振興に寄与します。また、安心安全な通行が確保され、大型車のすれ違いも可能となります。同時に緊急輸送路としての機能を確保します。</p> <p>事業計画期間27年、全体事業費9,000百万円で計画しています。 事業概要 事業延長 3,920m (左記の内 橋梁工7橋、トンネル工267m)</p> | | | | | |
| 事業主体の再評価結果 | | | | | |
| <p>1 再評価を行った理由</p> <p>再評価実施後一定期間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条に基づき、再評価を行いました。</p> <p>前回における再評価での指摘事項はありません。</p> | | | | | |
| <p>2 事業の進捗状況と今後の見込み</p> <p>平成2年に事業着手し、平成2年から用地買収、平成4年から工事に着手しています。</p> <p>この間、平成11年度に再評価を実施しています。</p> <p>平成9年度には現道と接続する380mを供用開始しています。</p> <p>これまで、35%(用地80% 工事32%)の進捗を図っています。 (平成17年度末見込み)</p> | | | | | |

3 事業を巡る社会経済状況等の変化

周辺環境の変化

【松阪市合併】

平成17年1月1日、松阪市と飯南町、飯高町、嬉野町、三雲町が合併し、新松阪市が発足しました。

【津市合併】

平成18年1月1日、津市、久居市、河芸町、芸濃町、安濃町、香良洲町、一志町、白山町、美里村、美杉村が合併し、新津市が発足します。

【木材コンビナート施設の完成】

事業着手後、松阪市に木材コンビナート施設が平成15年度に完成し、木材運搬車両が増加しています。

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 費用便益比

事業区間全体の費用便益比は

| | |
|-----------|---------|
| 走行時間短縮便益が | 131億円 |
| 走行経費減少便益が | 10億円 |
| 交通事故減少便益が | 2億円 |
| 総便益 | 143億円 |
| 総費用 | 88億円となり |

費用便益比は「1.6」となります。

4 - 2 地元の意向

当該道路は、一般国道368号整備促進期成同盟会が結成されており、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

当路線は、山腹を切土盛土しながら道路を築造するため、工事施工にあたっては施工順序の調整により盛土の計画的な現場内流用を行うとともに、発生残土については公共事業間流用と計画区間内処理を図り、コスト縮減に努めております。

また、計画の見直しに伴いまして、今後は新工法・新技術を積極的に採用し、更なるコスト縮減に努めてまいります。

5 - 2 代替案

当該未改良区間の解消には現道拡幅案も考えられますが、現道が起伏の激しい山岳道路であることから良好な線形を確保できず、また工事において長期間現道の通行止めを伴うことから採用していません。

また、事業着手時には幾つかルート案が考えられましたが、当バイパスは山深い地域を通ることとなることや、美杉村境界側は松阪市飯南町側に比べ標高が高いことから、道路規格にあった縦断勾配を確保するためには斜面に沿って区間延長を確保するか、大規模なトンネルを計画することとなります。

当路線は全体的に脆弱な地質であるため、法面対策工に多大な事業費を費やしております。また今後の施工区間においても地滑りや斜面崩壊に対する要注意地形の存在が確認されたことから、事業停滞の要因となっている法面対策工を減らすべくルート計画の変更を検討し、その計画の優位性を確認しました。

現在の計画は、大規模なトンネルを要するルートに対して安価であり、工事や用地の進捗状況からみても、引き続き進めていくことが妥当であると判断しています。

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る。