

## 再 評 価 書

箇所名	一般国道368号 下太郎生		事業名	道路事業	課名	道路建設課 (津建設事務所)
事業概要	工期 (下段当初)	H23年度～R11年度	全体事業費 (下段当初)	1,651百万円 (負担率:国0.5:県0.5)		
		H23年度～R11年度		1,651百万円 (負担率:国0.5:県0.5)		
事業目的及び内容						
<p>■当該路線の概要</p> <p>一般国道368号は、伊賀市から一部奈良県を経由し、多気郡多気町に至る延長7.1kmの幹線道路です。当該路線は津市南部地域や奈良県御杖村、名張・伊賀市街地を結ぶ、生活や産業に欠かせない重要な道路であり、第二次緊急輸送道路にも指定されています。</p> <p>事業区間の道路は、幅員狭小で車両とのすれ違いが困難な箇所が多くみられます。また、線形不良区間で見通しも悪く、危険な走行環境となっています。</p> <p>このようなことから、平成23年度に該当地域の幅員狭小箇所を解消し、安全で円滑な交通の確保のために事業に着手しました。</p> <p>一般国道368号下太郎生の整備により、広域的な幹線道路ネットワークを構成し、津市南部地域や奈良県御杖村、名張市、伊賀市との連携を強化することで、道路利用者の利便性向上を図ります。また、安全性の高い道路にすることで、緊急輸送道路としての機能を高め、緊急時における交通機能の確保が期待されます。</p> <p>■事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幅員狭小・線形不良区間の解消</li> <li>・道路利用者の利便性向上</li> <li>・緊急時における交通機能の確保</li> </ul> <p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画期間 19年間 (平成23年度～令和11年度)</li> <li>・全体事業費 1,651百万円 (工事費:1,634百万円, 用地費:17百万円)</li> <li>・計画延長 L=0.7km (起点) 津市美杉町太郎生～ (終点) 津市美杉町太郎生</li> <li>・幅員 W=6.0m (9.75m)</li> </ul>						
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23年に事業採択後、一定期間(10年)を経過し、継続中の事業であるため、三重県公共事業再評価実施要綱第2条(2)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> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 令和元年度末の事業進捗率は事業費ベースで29% (工事29%, 用地100%) となっています。</li> <li>② 平成27年度までに測量・設計および用地買収を完了し、道路工事に着手しました。</li> <li>③ 平成30年度に一部区間(延長120m)の部分供用を行いました。</li> </ol> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>令和12年度的全線供用に向け、事業を推進します。</p>						

3. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

国道368号は平成8年から第2次緊急輸送道路に指定されており、当事業の必要性に変化はありません。平成24年度には伊賀市において全国からの応援部隊・救援物資等の受入窓口としての役割を担う三重県広域防災拠点（伊賀拠点）が整備されたことから、国道368号は伊賀拠点から県内の各拠点への物資輸送等を担う道路として重要度は高まっています。

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23年時）	
総費用（C）	9.7億円
総便益（B）	13.2億円
費用便益比（B/C）	= 1.4

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】 1.4	8.6億円 / 14.2億円 事業費：8.4億円 / 14.0億円	19.4 / 19.4億円 走行時間短縮便益：18.4 / 18.4億円
【残事業】 2.3	維持管理費：0.2億円 / 0.2億円	走行経費減少便益：1.0 / 1.0億円 交通事故減少便益：0.01 / 0.01億円

③ 感度分析の結果

【事業全体】	【残事業】
交通量：B/C = 1.3~1.4 (±10%)	交通量：B/C = 2.2~2.3
事業費：B/C = 1.3~1.5 (±10%)	事業費：B/C = 2.1~2.5
事業期間：B/C = 1.2~1.5 (±20%)	事業期間：B/C = 2.1~2.4

※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

① 道路の耐災害性の向上

・道路拡幅や落石危険箇所の解消により、道路の耐災害性を向上。

② 公共交通（バス）の支援

・すれ違い困難箇所が解消し、定時性が確保。

③ 観光誘客の支援

・名張川への釣り客が訪れやすくなり、観光誘客を支援。

4-3 地元の意向

当該路線が通過する関係6市町により、「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・交通促進のため、事業の早期完成を強く要望されています。

また、地元自治会である「太郎生地区自治会連合」からも、毎年、事業の早期完成の要望がなされています。太郎生地域としても、道路整備に大きな期待を寄せています。

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

当事業においては法面の張コンクリートによる防草対策と、防草タイプの歩車道境界ブロックを使用して将来の維持管理費の削減を図ります。

5-2 代替案

比較案としては、バイパスルートが考えられますが、トンネル構造となるため、現計画（現道拡幅案）と比べコストが高くなり、施工性からも現計画が最適と考えられます。

このため、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。