

事後評価書

事業名	国道368号上野名張バイパス		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)	昭和63年～平成11年	全体事業費 (下段当初)	14,421百万円(負担率:国50:県50:他0)		
		昭和63年～平成11年		13,971百万円(負担率:国50:県50:他0)		
事業目的及び内容	<p>当該事業区間の概要と事業着手時の状況</p> <p>一般国道368号は、三重県伊賀市を起点として、一部奈良県を通過し、三重県多気郡勢和村に至る延長7.2kmの三重県西部を南北に縦断する幹線道路です。</p> <p>このうち伊賀地域の主要都市である旧上野市と名張市を結ぶ区間は、地域の交流を支える道路であるとともに、中勢地域と伊賀地域への幹線道路を結ぶ国道165号と中京圏と近畿圏を結ぶ大動脈である名阪国道を連絡する幹線ネットワークを形成し、地域の社会経済活動を支える重要な道路です。また、同時に通勤・通学、普段の買い物など地域住民の生活道路としても重要な役割を担っています。</p> <p>事業化された昭和54年当時は、高度成長期から安定成長期に入り社会が発展していく中で、名張市は大阪のベッドタウンとして開発が進み著しい人口増を示し、また旧上野市は名阪国道に隣接する伊賀地域の主要都市として発展し、交通量も年々増加していました。</p> <p>そのような中、伊賀地域の発展を支える重要な社会基盤として幹線道路の整備が急がれたところです。</p> <p>そこで、国道368号の旧上野市と名張市間において交通量が増加し、朝夕の通勤時間帯に渋滞が発生している状況の中、特に集落内を通過し沿道には商業店舗等が立地しており、歩道と車道の分離がなされていない名張市西田原から名張市蔵持町原出までの区間延長4.5kmについて昭和54年に一部着手し、次に旧上野市菖蒲池から旧上野市安場までの区間を合わせ国道368号上野名張バイパス延長9.4kmとして一本化して昭和63年に事業化しました。</p> <p>事業の目的と内容</p> <p>当上野名張バイパスは、伊賀地域の主要都市である旧上野市と名張市間の交通混雑を解消し両市の連絡を強化することで、幹線道路ネットワークを確保し、地域社会の発展に寄与します。また、現道の交通量を減少させ、沿道集落の生活道路として安全性を向上させます。</p> <p>当バイパスは平成8年度に第2次緊急輸送道路に指定されおり、当該区間の整備により災害時における救助・救援及び緊急物資の供給に必要な輸送路を確保します。</p> <p>なお、全体計画としては4車線で計画していますが、事業効果の早期発現のため暫定2車線で事業化し、平成12年に完成、供用しています。</p> <p>その他</p> <p>名張都市計画においては、昭和53年に国道368号として計画決定されています。</p> <p>当上野名張バイパスは平成10年度に再評価を行っています。当バイパス区間内の一部延長4.5kmについて昭和54年から着手していますが、上野名張バイパス全体区間延長9.4kmとしては昭和63年度から事業化しているため事業開始時期は昭和63年からとしています。</p> <p>なお、前回の再評価時点では、算定方法が確立していなかったことから費用対便益比は算定していません。今回算定しました費用対便益比は昭和54年度から供用までに投入した事業費を基に算定しています。</p> <p>全体事業費の内訳としては、全体事業費14.4億2千1百万円の内、用地・補償費が約4.8億6千5百万円となっています。</p>					
1. 事業の効果	<p>バイパス整備前の旧道の交通量は約2万1千(台/日)で、バイパス開通後の交通量は新道・旧道合わせて2万4千(台/日)に大幅に増加しました。費用対便益比「17.0」となり当事業は多大な整備効果を発揮しています。</p> <p>また、バイパス整備前の旧道交通量は2万1千(台/日)でしたが、開通後のバイパスの交通量は1万8千(台/日)、旧道の交通量は6千(台/日)となり、旧道の交通量がバイパスに転換したことにより旧道の沿道環境の向上にも寄与しています。</p> <p>名張市都市計画では当該バイパスは近鉄桔梗ヶ丘駅周辺の都市計画道路として位置づけられており、沿道には、土地区画整理事業で整備された「桔梗ヶ丘西」の他、「さつき台」、「緑が丘団地」といった住宅団地、近隣には「八幡工業団地」、「蔵持工業団地」、「三ツ池工業団地」といった工業団地が整備され、約6千4百人の人口増と49社が立地しており、地域の社会経済の発展、街づくりに大きく寄与しています。</p>					

2. 事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化

当上野名張バイパスは、丘陵地を進むルートであるため、開削して出来た切土法面については、環境面に配慮し、厚層基材を吹き付け、緑化しています。

また、計画4車線、延長9.4kmの整備計画であることから、本県の環境影響評価条例（平成11年6月施行）では環境アセスメントを実施すべき規模の道路ですが、事業着手時（昭和63年当時）では、環境影響アセスメントは要綱で運用されており、要件に該当しないことから環境アセスメントを行っていません。このため、事業着手時に希少種等の生物に関する調査を行っておらず、当事業による自然環境への変化を確認出来ない状態にあります。しかし、開通後の平成14年度に本県環境森林部が行ったバイパス近隣での動植物調査で、ギフチョウ、オオタカ、タガメ、メダカ、サンショウウオ、キキョウなどの希少種の生息が確認されていることから当事業による自然環境への影響は少ないと判断しております。

今後同様の事業を行う場合、環境影響評価を行い環境に配慮した事業執行を図ります。

リサイクルへの取り組みとしては、道路舗装において平成6年から路盤材、アスファルト合材に再生材を使用し、循環型の材料を使用することで環境に配慮した施工を行っています。

3. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

名張市の人口は昭和55年の4万4千人から平成15年の8万3千人とほぼ倍増しています。また、旧上野市及び名張市の製造品出荷額等は、昭和55年の2千億円から平成15年の5千6百億円と2.8倍増となっています。

人口の増加、産業の発展に伴い当区間の交通量は、昭和53年の6千8百（台/日）から2万4千（台/日）と約3倍増、大型車交通量も昭和53年の約1千1百（台/日）から平成12年の約3千5百（台/日）と約3倍増となっています。

これらのことから、当事業は伊賀地域の社会・経済・生活を支える基盤として大きな役割を果たしています。

4. 県民の意見

当該道路に関する県民の皆様のご意見を集めるため、次の方法でアンケートを実施しました。

当該道路の沿道住民：アンケート用紙の配布・回収

その他の道路利用者：伊賀市・名張市の市民センター（沿道の地区を除く）へのアンケートボックスの設置、ホームページを利用したアンケート調査（名張市、伊賀市、伊賀県民局）

結果の概要

約4,800名から回答を頂いています。内訳としては、沿道住民の方が約4,000人、その他の道路利用者の方が約800人です。

上野名張バイパスの評価

- ・「非常に満足」、「やや満足」を合わせて約77%が満足しています。
その主な理由として、「渋滞の緩和」、「走行時間短縮」、「利便性の向上」、「走行の快適性」、「歩道の設置」を選択しています。
- ・一方、「非常に不満」、「やや不満」を合わせて9%が不満を持っています。
その主な理由として、「依然として渋滞が発生する」、「地域の案内標識が足りない」、「完成までに22年間を要している」を選択しています。
- ・開通後の旧道に関する沿道住民の意見としては、
旧道の交通渋滞の減少について、「とても思う」「多少思う」を合わせて66%、住環境の改善について「とても思う」「多少思う」を合わせて51%、旧道の安全な走行、歩行について「とても思う」「多少思う」を合わせて56%となっています。

個別な不満意見

国道368号の伊賀市～名張市間は依然として朝夕に渋滞が発生していることから、渋滞に対しての不満が123件、早期の4車線化を望む声が148件と非常に多く、4車線化を望む声148件の内、特に旧道と現道が合流する伊賀市菖蒲池から名阪国道インターまでの区間の4車線化を望む声が42件と多くなっています。

その他、夜間道路照明がなく暗い97件、運転マナーが悪い76件、信号機の設置状況が悪い70件などの意見を頂きました。

5. 今後の課題等

国道368号伊賀市～名張市間の課題と対応

早期の4車線整備

当バイパス区間を含めて国道368号伊賀市～名張市間は、上野名張バイパスを暫定2車線で供用したものの、交通量の急激な増大から依然として朝夕渋滞・混雑している状況です。このため地域からは4車線化が求められており、アンケートの結果もこれを裏付ける形となっています。特に上野バイパスが合流する伊賀市菖蒲谷から名阪国道インターチェンジまでの区間は早期整備が求められており、現在4車線化整備を進めているところです。今後は早期の4車線供用に向け進捗を伸ばすことが課題と考えています。

適切な道路照明の設置

アンケートの個別意見として、夜間道路が暗いというご指摘を多く頂いています。道路照明は夜間の安全な交通を確保するため交差点などへ設置することとしていますが、維持管理費もかかることから交通量、交差状況などを勘案し、設置を進めているところです。そこで頂いた意見を課題として現地の状況を確認し道路照明の設置を検討したいと考えています。

案内標識の設置

不満点の項目として「地域の案内標識が足りない」が多く選択されていることから、現況の案内標識を確認し、適切な誘導がはかれるような案内標識の設置を検討します。

その他「信号機の設置状況が悪い」という個別意見を多く頂いていることから、信号機の設置状況については交差点における交通状況を確認し所管する公安委員会へ報告します。

道路事業への課題

今回のアンケートで多く選択された不満項目、「依然として渋滞が発生する」、「完成までに22年間を要している」や個別の意見（渋滞に対する不満、早期の4車線化望む声）を踏まえて、今後の道路事業への課題としては、交通量の増加等への確に対応した道路整備計画の立案及び事業効果の早期発現に向けた事業実施であると考えています。

三重県では、計画的道路整備及び事業効果の早期発現を目指した重点的・効率的投資を行うため、平成15年度に「新道路整備戦略」を策定しています。「新道路整備戦略」は5年ごとに見直しを行うこととなっており、見直しにあたっては今回の課題を踏まえ、財政状況を勘案しながら、道路状況、時代のニーズに的確に対応した計画となるよう努力してまいります。

