

## 再 評 価 書

事業名	一般国道163号 長野峠バイパス		事業区分	道路事業	室 名	道路整備室
事業概要	工 期	H11年～H27年	全体事業費	7,500百万円(負担率：国5.5：県4.5)		
	(下段：当初)	H11年～H23年		(下段：当初) 7,500百万円(負担率：国5.5：県4.5)		
事業目的及び内容						
<p><b>■当該路線の状況</b></p> <p>一般国道163号は、大阪府大阪市を起点として京都府を経て三重県津市に至る延長約124kmの幹線道路であり、名阪国道を補完する機能を有しており、関西圏と中部圏の交流を担う重要な路線です。また、三重県内においては伊賀市と津市を結ぶ主要道路として交通需要は多く、地域の経済・産業・文化等の振興に重要な役割を担っています。</p> <p>しかしながら、今回の対象区間である伊賀市上阿波から津市美里町北長野間は、急峻な山地に位置する路線であることから、急カーブ、急勾配となっており、安全で円滑な通行に大きな支障をきたしています。</p> <p>また、伊賀市と津市との市境に位置する長野トンネルは昭和14年3月に完成し、完成後約70年を経ていることから老朽化が著しいのはもとより、幅員が狭小であるため大型車の対面通行が出来ない状況です。</p> <p>この他、現道には降雨による事前通行規制区間が存在します。また、旧大山田村と旧美里村を結ぶ幹線道路であることから緊急輸送道路（第3次）の指定を受けています。</p> <p><b>■事業目的</b></p> <p>当該事業により2車線のバイパス道路を整備することで、老朽化が著しく、また、幅員が狭小であったトンネル区間を解消するとともに、幹線道路としての利便性を向上させ、円滑で安全な交通を確保します。これにより、伊賀市と津市との交流はもとより、中部圏と関西圏との交流、地域の経済、産業等の振興に大きく寄与します。</p> <p>また、緊急輸送道路として、自然災害時等の緊急輸送機能を確保します。</p> <p><b>■事業内容</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画期間      17年（平成11年度～平成27年度）</li> <li>・全体事業費        7,500百万円</li> <li>・全体延長         L=4,900m</li> <li>・幅                員        W=7.5m</li> <li>・主要構造物        トンネル 1箇所 L=1,966m</li> </ul>						
<b>事業主体の再評価結果</b>						
<p>1 再評価を行った理由</p> <p>事業採択後一定期間（10年）が経過し、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> <p>① まず、幅員狭小区間を解消するため新長野トンネルの供用に向け、平成11年に事業に着手し、測量・設計等を進め、平成16年から用地買収及び工事に着手しました。</p> <p>新長野トンネル（L=1,966m）を含む約2,400mは、平成20年7月までに供用しました。 （用地16%・工事71%）（事業費ベース）</p> <p>② 残る約2,500mにつきましても早期供用に向けて、測量・設計及び用地買収を行っているところです。</p> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>① 地元及び地権者は事業に協力的であり、早期に用地買収を進めてまいります。</p> <p>② 順次工事を進め、平成27年度の全線供用開始に向けて事業を推進してまいります。</p>						

<p>3 事業を巡る社会経済状況等の変化</p>	
<p>平成16年11月1日に、上野市・伊賀町・島ヶ原村・阿山町・大山田村・青山町の6市町村が合併し、「伊賀市」が誕生しました。また、平成18年1月1日には、津市・久居市・河芸町・芸濃町・美里村・安濃町・香良洲町・一志町・白山町・美杉村の10市町村が合併し、新「津市」となりました。 当バイパスは、新しい伊賀市・津市の交流を支援する重要な路線です。</p>	
<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</p>	
<p>4-1 費用便益比</p>	
<p>事業区間全体の費用便益比は、</p>	
<p>走行時間短縮便益 84億円</p>	
<p>走行経費減少便益 7億円</p>	
<p>交通事故減少便益 0億円</p>	
<p>総便益 91億円</p>	
<p>総費用 77億円</p>	
<p>費用便益比は、「1.2」となります。</p>	
<p>・将来交通量及び全体事業費から通行車両1台当たりに換算したコスト 129 (円/台) (全体事業費を将来40年間の総交通量(40年*365日*将来交通量(台/日))で除した値)</p>	
<p>4-2 地元の意向</p>	
<p>当該区間は線形が悪く大型車の通行も多いことから、地元地域として早期供用を強く願っています。また、広域的にも一般国道163号整備促進期成同盟会が結成されており、事業促進が強く望まれています。</p>	
<p>5 コスト縮減の可能性や代替案立案の可能性</p>	
<p>5-1 コスト縮減</p>	
<p>現場発生土については、現場内流用及び他工事への流用に努めます。また、ライフサイクルコストの観点から、トンネル照明に新技術を活用した器具に変更し、省エネに努めました。</p>	
<p>また、道路線形の見直しを行い、橋梁等の構造物削減の検討を進めていきます。</p>	
<p>5-2 代替案</p>	
<p>当該区間は急峻な山地であるため、バイパス工事はトンネル等の構造物が必要であり多額の費用が必要であると推測されます。線形の悪い箇所についてはバイパス、現道拡幅で対応できる箇所は現道拡幅とする現計画が、妥当であると考えています。</p>	
<p>再 評 価 の 経 緯</p>	
<p>平成11年度の事業着手のため、1回目の再評価である。</p>	
<p>事業主体の対応方針</p>	
<p>三重県公共事業再評価実施要綱第2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。</p>	