

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)	平成 2 年度～令和 19 年度	全体事業費 (下段前回)	16,500 百万円(負担率：国 0.5：県 0.5)												
		平成 2 年度～令和 15 年度		12,200 百万円(負担率：国 0.5：県 0.5)												
事 業 目 的 及 び 内 容																
■当該路線の概要 一般国道 368 号は、伊賀市から一部奈良県を経由し、多気町に至る延長約 71km の幹線道路であり、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。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の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、津市美杉町や松阪市飯南町と松阪市内の二次および三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る重要な路線です。 事業区間は、幅員狭小で、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かつ普通車のすれ違いも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 35 mm、連続雨量 80 mm）となっているなど、道路の安全性・快適性などに支障をきたし幹線道路機能が確保されていません。 このようなことから、線形不良区間や事前通行規制区間の解消、広域幹線や緊急輸送道路の確保を図るため、平成 2 年度に事業着手しました。 一般国道 368 号仁柿峠バイパスの整備によって、幅員狭小・線形不良区間を解消し、安全な通行を確保するとともに、大型車の通行が可能となることで、物流輸送ルートが確保されるなど、地域産業の支援を図ります。また、救命救急活動の支援や災害時の物資輸送の円滑化を図ります。																
■事業目的 ・広域的な幹線道路ネットワークの強化 ・自動車の円滑な走行空間の確保 ・緊急時における交通機能の強化																
■事業内容 <table><tr><td>・事業計画期間</td><td>48 年間（平成 2 年度～令和 19 年度）</td></tr><tr><td>・全 体 事 業 費</td><td>16,500 百万円（工事費：16,150 百万円、用地費：350 百万円）</td></tr><tr><td>・計 画 延 長</td><td>L＝3.9km（起点）松阪市飯南町上仁柿～（終点）松阪市飯南町上仁柿</td></tr><tr><td>・幅 員</td><td>W＝5.5（7.0）m</td></tr><tr><td>・主 要 構 造 物</td><td>トンネル 1 本、橋梁 9 橋</td></tr></table>							・事業計画期間	48 年間（平成 2 年度～令和 19 年度）	・全 体 事 業 費	16,500 百万円（工事費：16,150 百万円、用地費：350 百万円）	・計 画 延 長	L＝3.9km（起点）松阪市飯南町上仁柿～（終点）松阪市飯南町上仁柿	・幅 員	W＝5.5（7.0）m	・主 要 構 造 物	トンネル 1 本、橋梁 9 橋
・事業計画期間	48 年間（平成 2 年度～令和 19 年度）															
・全 体 事 業 費	16,500 百万円（工事費：16,150 百万円、用地費：350 百万円）															
・計 画 延 長	L＝3.9km（起点）松阪市飯南町上仁柿～（終点）松阪市飯南町上仁柿															
・幅 員	W＝5.5（7.0）m															
・主 要 構 造 物	トンネル 1 本、橋梁 9 橋															
事 業 主 体 の 再 評 価 結 果																
1 再評価を行った理由 令和 2 年度に再評価を実施後、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。																
2 事業の進捗状況と今後の見込み 2－1 事業の進捗状況 令和 7 年 3 月末時点の事業進捗率は事業費ベースで、44%（工事 43%、用地 77%）となっています。 2－2 今後の見込み 令和 19 年度の全線供用に向け、事業を推進します。																
3 事業を巡る社会経済情勢等の変化 国道 368 号は、近年の激甚化する災害や頻発する大雨により、過去 5 年間（令和 2 年～令和 6 年）で 11 回、通行止めを実施しています。また、国が令和 7 年 3 月に公表した南海トラフ巨大地震の被害想定は依然として甚大であり、令和 6 年の能登半島地震において道路の寸断により孤立集落が多数発生した状況も踏まえ、防災拠点と中山間地域を結ぶ緊急輸送道路の重要性が一層高まっています。																

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】（令和2年時）

総費用（C） 146 億円

総便益（B） 169 億円

費用便益比（B/C） = 1.2

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】 （参考） 1.1 （1.3） 参考〔2%〕 1.9 （2.3） 〃〔1%〕 2.6 （3.1） 【残事業】 3.4 （4.0） 参考〔2%〕 5.3 （6.4） 〃〔1%〕 6.9 （8.3）	66 億円／212 億円 事業費 ：65 億円／211 億円 維持管理費：1.2 億円／1.2 億円	224 億円／224 億円 走行時間短縮便益：182 億円／182 億円 走行経費減少便益：40 億円／40 億円 交通事故減少便益：1.9 億円／1.9 億円 （参考） 時間信頼性向上便益：43 億円／43 億円 CO2 排出量削減便益：2.0 億円／2.0 億円

③ 感度分析の結果

【事業全体】	【残事業】
交通量：B/C = 0.95～1.2（±10%）	交通量：B/C = 3.0～3.7（±10%）
事業費：B/C = 1.0～1.1（±10%）	事業費：B/C = 3.1～3.7（±10%）
事業期間：B/C = 0.93～1.2（±20%）	事業期間：B/C = 3.0～3.8（±20%）

※出典：費用便益分析マニュアル（令和7年8月 国土交通省 道路局 都市局）

4-2 その他の効果

① 緊急輸送道路機能の確保

- ・現道は第2次緊急輸送道路に位置づけられていますが、事前通行規制区間に指定されており、土砂災害の危険性も高いことから、大雨や地震により道路が寸断するおそれがあります。
- ・また、国道368号や久居美杉線でも土砂災害の危険性が高く、現道と同時に道路が寸断した場合、旧美杉村で孤立集落が発生する可能性があります。
- ・事業区間の整備により、国道166号と一体となって、災害時の物資輸送の円滑化や孤立集落発生回避が期待されます。

② 救命救急活動の支援

- ・現道における救命救急活動の実績は5年間で3件発生しています。
- ・松阪市と津市境付近の現地では、津市側の消防署から出動し松阪市に救急搬送する事例があります。
- ・事業区間の整備により、救急搬送の迅速化、傷病者の負担軽減、松阪市と津市の相互連携強化に繋がります。

③ 安全な通行の確保

- ・現道において、平成20年～令和6年の17年間で6件の人身事故が発生するなど、危険な状況にあります。
- ・事業区間の整備により、車線分離による安全な通行が確保され、事故による人命の危険性の低減や通行規制の解消が期待されます。

④ 地域産業の支援

- ・カーボンニュートラルの実現に向けて再生可能エネルギーである木質バイオマス発電の需要が高まるなか、伊賀市・名張市・津市美杉町などの産地と松阪市内の木材コンビナート・木質チップ工場を結ぶ現道が大型車通行不能のため、大幅な迂回による輸送コスト増の発生に加え、取引の見送り等の影響が顕在化しています。

・事業区間の整備により輸送時間が短縮し、大型車による輸送が可能となるなど物流効率化が期待されるとともに、木材取引の活性化が期待されます。 4－3 地元の意向 当該路線が通過する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、地域間の物流及び交流促進に資する道路であるため、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 維持管理段階のコスト縮減として、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ません。 別ルートの場合、切土区間がほとんどとなり、斜面の安定性が確保できません。 以上のことから、バイパスの現計画が最適と考えられます。 また、現在すでに用地補償の進捗率77%、事業進捗率44%であることから、代替案はありません。
再 評 価 の 経 緯
令和2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。
委員会意見の概要【事業方針作成時に記述】
対応方針の概要【事業方針作成時に記述】