

再 評 価 書

事業名	主要地方道 鳥羽松阪線(櫛田橋工区)		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)	H8年~H22年	全体事業費 (下段:当初)	8,580百万円(負担率:国5.0:県5.0:他0)		
		H8年~H22年		8,810百万円(負担率:国5.0:県5.0:他0)		
事業目的及び内容						
<p>県道鳥羽松阪線は、鳥羽市の国道42号と松阪市の国道42号を結ぶ道路であり、国道23号とともに中南勢地域の交通を担う主要幹線道路です。現在の国道23号(南勢バイパス)が整備されるまでは国道23号として中南勢地域を結ぶ唯一の幹線道路であったことから、商業施設が立地するなど沿道利用が盛んな地域の生活に密着した重要な道路です。また、災害時の救急・救援及び緊急物資等の輸送を担う第3次の緊急輸送道路として指定されています。</p> <p>松阪市においては、南側の玄関口である櫛田川を渡る櫛田橋から市街地内の国道42号交差点までの区間が混雑しており、地域の主要幹線としての交通に支障をきたしています。</p> <p>特に櫛田橋の両側においては、右岸側で県道松阪度会線、県道伊勢小俣松阪線、県道東黒部早馬瀬線が、左岸側で県道松阪環状線、県道御麻生園豊原線が接続することで交通が流入し、朝夕大変混雑しています。</p> <p>松阪度会線、伊勢小俣松阪線、東黒部早馬瀬線が接続する右岸側の「櫛田橋南詰め交差点」は渋滞ポイントとしても位置付けられています。加えて櫛田橋は老朽化が著しく、幹線交通を支える橋梁として早急な対応が必要となっています。</p> <p>そこで櫛田橋工区は、右岸側の松阪度会線との交差点から左岸側の松阪環状線及び御麻生園豊原線との交差点までの区間を現道の2車線から4車線に拡幅整備するものです。</p> <p>当事業区間を整備することで交通渋滞を緩和し、地域の幹線道路として円滑な交通を確保するとともに、地震に強い橋梁とし緊急輸送道路としての機能を確保します。</p> <p>なお、当該区間の整備に続いては、現在国において整備が進む国道42号松阪多気バイパスとの交差点までの区間を整備する計画であり、路線として連続的に整備を進めます。</p> <p>事業計画期間15年、全体事業費8,580百万円で計画しています。</p> <p>事業概要 延長1,800m、車道幅員14.0m(歩道幅員3.5m)</p>						
事業主体の再評価結果						
<p>1 再評価を行った理由</p> <p>事業採択後一定期間を経過した時点で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 (事業の進捗状況)</p> <p>平成8年度に事業化し、平成9年度より用地買収に着手し、平成12年度から工事を進めており、進捗率は84%となっています。</p> <p>早期の事業効果を発現するために、松阪度会線との交差点から掃水小学校前までの区間(延長840m)を集中的に整備することとしています。</p> <p>(今後の見込み)</p> <p>平成18年度までに集中整備区間の部分供用を目指し、平成22年全線供用を目標としています。</p>						
<p>3 事業を巡る社会経済状況等の変化</p> <p>当該事業区間内に接続する県道御麻生園豊原線は平成15年度に整備され、県道松阪環状線は当路線の西側の区間が平成17年度に完成し供用する予定です。また当路線と交差する国道42号松阪多気バイパスは現在国において整備中です。このように周辺において幹線道路ネットワークが形成されつつある中、主要幹線機能を担う当該事業区間の道路整備が急がれる状況にあります。</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

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	2 2 4 億円
走行経費減少便益	5 5 億円
交通事故減少便益	- 1 億円
総便益	2 7 9 億円
総費用	9 3 億円

費用便益比は、「3 . 0」となります。

4 - 2 地元の意向

当該道路は、渋滞緩和の要望が強く早期完成が望まれています。

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

工事実施にあたっては、盛土区間の必要土は他の工事箇所からの搬入土を活用し、購入費の縮減に努めます。また、仮橋についても他事業への流用を図り材料費の縮減に努めます。概算のコスト縮減額は、約2億3千万円で、これは全体事業費の約3%となります。

5 - 2 代替案

当事業は現道拡幅にて事業を進めていますが、代替案としてはバイパス道路が考えられます。しかし、バイパス案では現道と分岐・合流する箇所、当事業区間に接続する周辺幹線道路と交差する箇所新たに交差点ができ、交通量の多い当路線においては新たな交通渋滞を招きます。また櫛田橋の老朽化への対策も別途必要となります。このため現計画の現道拡幅案が妥当であると判断しており、現在の工事進捗状況（櫛田橋完成）及び用地進捗状況からも代替案は無いと考えています。

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ます。