

再 評 価 書

箇所名	一般国道166号(田引バイパス)		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)	H6年度～H30年度	全体事業費 (下段：前回)	8,505百万円(負担率：国5.5：県4.5)		
		H6年度～H25年度		7,700百万円(負担率：国5.5：県4.5)		
事業目的及び内容						
<p>当該路線の状況</p> <p>一般国道166号は、大阪府羽曳野市を起点とし、奈良県を経て三重県松阪市に至る延長約11.4kmの幹線道路です。奈良県と三重県の中南勢地域を最短距離で結ぶルートであり、松阪市西部地域における唯一の幹線であることから、通勤・通学や生産物の輸送、観光等に利用され、西部地域の生活、産業、観光の発展を担うとともに、津・松阪地方拠点都市整備にも寄与する重要な路線です。</p> <p>しかしながら、今回の対象区間である松阪市飯高町富永から松阪市飯高町田引間は、蛇行する櫛田川と急峻な山地の間に位置する狭隘な路線であることから、急カーブが多く、見通しが悪くなっており、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、櫛田川に架かる飯高大橋は昭和38年に完成し、完成後50年を経過しています。また、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となっています。</p> <p>この他、当該地域の幹線道路であることから第2次緊急輸送道路に指定されていますが、現道には雨量通行規制区間が存在します。</p> <p>事業目的</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、幅員狭小・線形不良の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、円滑で安全な通行を確保します。</p> <p>また、緊急輸送道路として、災害時等の緊急輸送の機能を強化します。</p> <p>事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 25年間(平成6年度～平成30年度) ・全体事業費 8,505百万円(工事費：6,778百万円,用地費：1,727百万円) ・全体延長 L=5,000m (起点)松阪市飯高町富永～(終点)松阪市飯高町田引 ・幅 員 W=6.5(10.25～12.00)m ・主要構造物 橋梁工 8基 						
事業主体の再評価結果						
<p>1 再々評価を行った理由</p> <p>前回平成20年度の再評価後5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>平成24年度末の事業進捗率は事業費ベースで89%(工事89%、用地91%)となっています。これまでに全体延長5,000mのうち4,230mを供用しています。</p> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>順次工事を進め、平成30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>						

3 事業を巡る社会経済状況等の変化

平成17年1月1日に、松阪市・嬉野町・三雲町・飯高町・飯高町の5市町が合併し、新「松阪市」が誕生しました。当バイパスは、新しい松阪市の西部地域と中南勢地方生活圏との交流を支援する重要な路線であり、この状況に変化はありません。

平成20年度から平成22年度にかけて松阪市飯高町管内の小学校及び保育園の統廃合が進みました。このことにより通学に利用されるスクールバスが通行する国道166号の重要性が増しています。

保育所：5箇所 2箇所

小学校：4箇所 2箇所

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 費用対効果分析

事業区間全体の費用対効果分析の結果は、

走行時間短縮便益 121.4億円

走行経費減少便益 6.6億円

交通事故減少便益 -1.1億円

総便益 126.9億円

総費用 107.0億円

費用便益比は、「1.2」となります。

4-2 その他の効果

防災・医療

国道166号は第2次緊急輸送道路に指定されており、災害時の緊急輸送道路として利用されます。また、松阪市西部地域から松阪市街地の第2次医療施設への救急搬送に利用されており、当地域の安心な生活の確保に重要な役割を担っています。しかし、今回の対象区間には防災対策を必要とする箇所が3箇所あり、災害時に緊急輸送道路として十分に機能しないことが懸念されており、当該事業によりこれら防災上の課題が解消することにより、緊急輸送道路としての機能を確保します

観光

当地域は香肌峡温泉ホテル「スメール」や道の駅「飯高」等の観光施設があり、関西圏や県内から多くの観光客が来訪されます。これら観光施設へのアクセスは、当地域の唯一の幹線道路である国道166号が利用されており、当該事業により幅員狭小・線形不良の区間を解消し、走行時間短縮及び安全な交通を確保することにより、当地域の観光産業の振興に寄与します。

4-3 地元の意向

一般国道166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。

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

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に立った設計を進め、橋梁における耐候性鋼材の使用や、草刈りに要する維持管理費を抑制するため張ブロック等の防草対策工法を施工します。

5-2 代替案

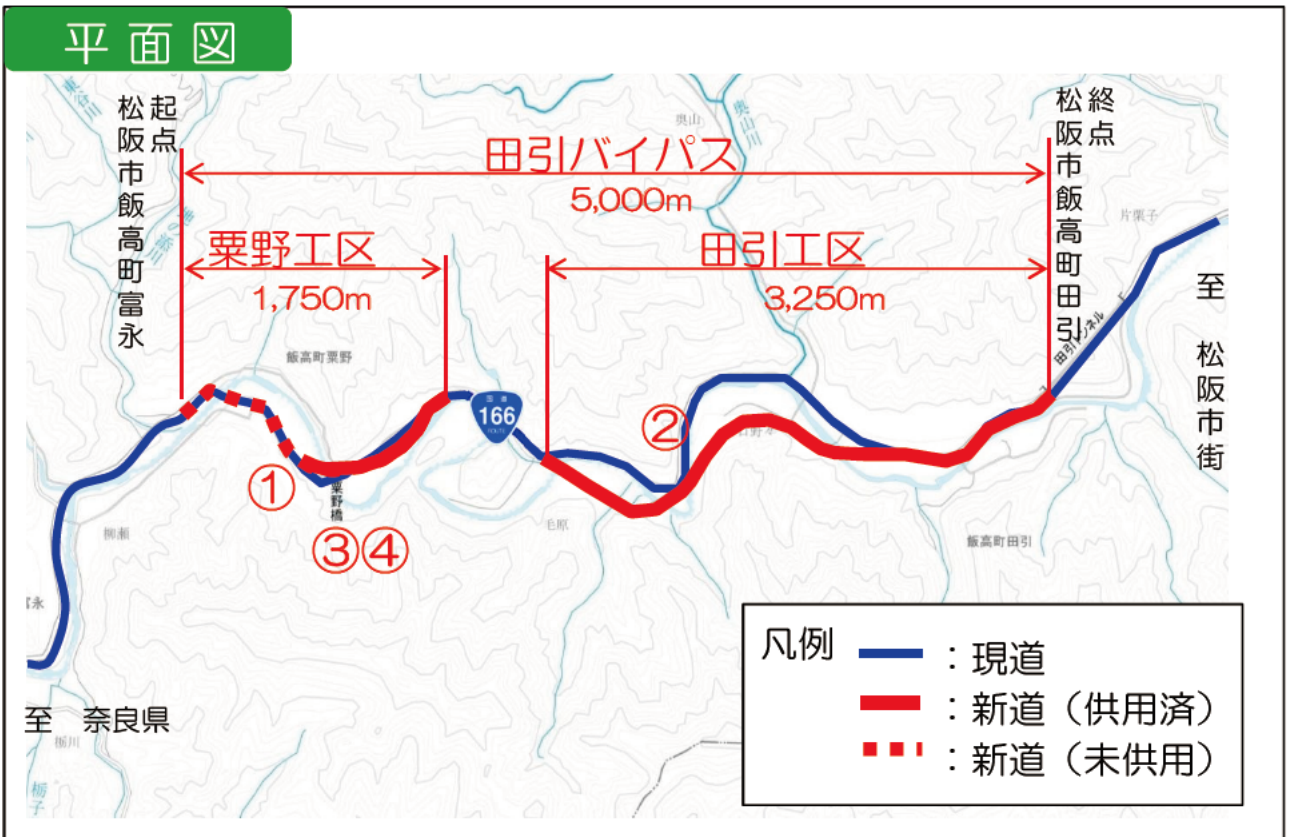
残りの区間について、現在の事業進捗状況や、地元地区から事業効果の早期発現が期待できる現計画（現道拡幅）での強い要望があることから、現計画に対抗する代替案の可能性はないと考えています。

再評価の経緯

当事業は、平成6年度に事業着手し、これまでに平成15年度、平成20年度に再評価を実施しています。

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々評価を行った結果、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。



写真



歩道未整備のため歩行者が危険な状態



幅員狭小により対向車とのすれ違い困難

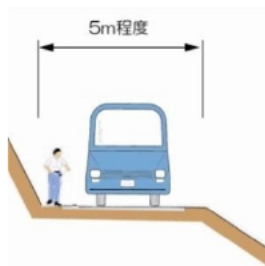


栗野橋整備前

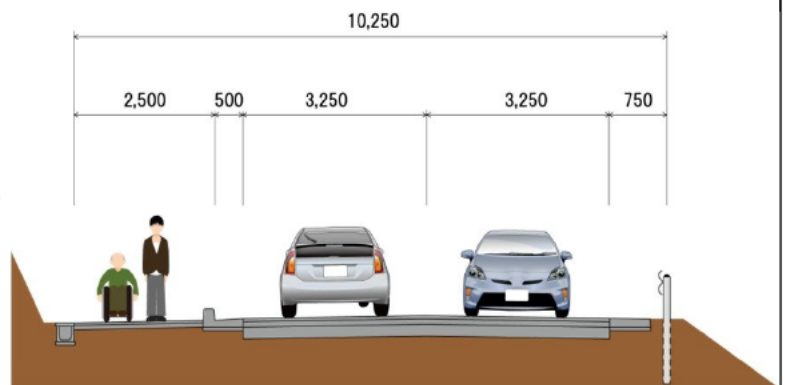


栗野橋整備後

標準断面図



現道断面図



計画断面図