

## 再 評 価 書

箇所名	主要地方道一志美杉線 室ノロバイパス	事業名	道路事業	課 名	道路建設課 (津建設事務所)
事業概要	工 期 (下段当初)	平成 28 年度～令和 20 年度	全体事業費 (下段当初)	2,247 百万円(負担率：国 50%：県 50%)	
		平成 28 年度～令和 20 年度		2,247 百万円(負担率：国 50%：県 50%)	
事 業 目 的 及 び 内 容					
<p>■当該路線の概要</p> <p>主要地方道一志美杉線は、津市一志町井関地区から津市美杉町下多気地区へ至る延長約 25km の幹線道路であり、美杉町下多気地区と津市中心部を最短で連絡しています。事業区間は日常の活動や緊急時の救援活動等に資する道路です。周辺には県の天然記念物である矢頭の大杉、三多気の桜名所公園、オートキャンプ場等の観光資源・施設が存在しています。</p> <p>事業区間は、人家が連担しているとともに幅員が狭小であり、すれ違いが困難な区間も多く、車両の通行に支障をきたすとともに、歩行者・自転車の安全性も低い状況となっています。また、バスの通行にも支障をきたしています。</p> <p>このようなことから、自動車の円滑な自動車走行空間の確保、観光振興の支援、歩行者・自転車の安全な通行空間の確保等を図るため、平成 28 年度に事業着手しました。</p> <p>主要地方道一志美杉線室ノロバイパスの整備によって、すれ違い困難箇所の解消を図り、自動車の円滑な走行空間を確保すると共に、周辺の観光資源・施設との連携強化による観光振興の支援及び歩行者・自転車の安全性向上を図ります。</p>					
<p>■事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車の円滑な走行空間の確保 (バイパス整備)</li> <li>・観光振興の支援</li> <li>・歩行者・自転車の安全な通行空間の確保</li> </ul>					
<p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画期間 22 年間 (平成 28 年度～令和 20 年度)</li> <li>・全体事業費 2,247 百万円 (工事費：2,217 百万円, 用地費：28 百万円, 補償費：2 百万円)</li> <li>・計 画 延 長 L=1.04km (起点) 津市一志町波瀬～ (終点) 津市一志町波瀬</li> <li>・幅 員 W=5.5 (7.0) m</li> <li>・主要構造物 橋梁 2 橋 トンネル 1 本</li> </ul>					
事 業 主 体 の 再 評 価 結 果					
<p>1 再評価を行った理由</p> <p>平成 28 年度に事業採択後、一定期間 (10 年) を経過し、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 (2) 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>令和 7 年 3 月末時点の事業進捗率は事業費ベースで 8% (工事 8%, 用地 10%) となっています。</p> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>令和 20 年度の全線供用に向け、事業を推進します。</p>					
<p>3 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>平成 28 年 4 月から美杉町下之川の津市一般廃棄物最終処分場が供用を開始しており、本事業の必要性は一層高まっています。</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】(平成28年時)	
総費用(C)	13億円
総便益(B)	17億円
費用便益比(B/C)	= 1.4

###### 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)
<b>【事業全体】(参考)</b>	14億円/17億円	20/20億円
1.2 (1.2)	事業費 : 13億円/16億円	走行時間短縮便益 : 18/18億円
参考 [2%] 1.9 (2.0)	維持管理費 : 0.3億円/0.3億円	走行経費減少便益 : 2.1/2.1億円
〃 [1%] 2.6 (2.6)		交通事故減少便益 : 0.1/0.1億円
<b>【残事業】</b>		(参考)
1.4 (1.5)		時間信頼性向上便益 : 0.5億円/0.5億円
参考 [2%] 2.3 (2.4)		CO2排出量削減便益 : 0.1億円/0.1億円
〃 [1%] 3.0 (3.1)		

###### ③ 感度分析の結果

【事業全体】	【残事業】
交通量 : B/C = 1.1~1.3 (±10%)	交通量 : B/C = 1.3~1.6 (±10%)
事業費 : B/C = 1.1~1.3 (±10%)	事業費 : B/C = 1.3~1.6 (±10%)
事業期間 : B/C = 1.1~1.2 (±20%)	事業期間 : B/C = 1.4~1.5 (±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 地域関連の交通の円滑化

- ・事業区間には人家が連担しており、沿道関連交通が通行するとともに、美杉町と津市中心部との交通等も通行します。
- ・事業区間のバイパス整備により、地域関連交通の円滑化を図るとともに、市街地部への所要時間短縮や生活の利便性向上が期待されます。

###### ② バス交通の円滑化

- ・事業区間には近鉄久居駅方面と室の口を連絡する路線バス(三重交通)が10本/日(平日/片方向)運行しています。
- ・事業区間のバイパス整備により、バス運行の円滑化やドライバーの心理的負担の軽減が期待されます。

###### ③ 救急搬送の迅速化

- ・一志町波瀬地区、美杉町下之川地区などからの救急搬送先は、津市の三重中央医療センター等となっております。年間で20件程度搬送しています。
- ・事業区間のバイパス整備により、救急搬送の迅速化を図ることに加え、消防隊員の心理的負担の軽減が期待されます。

###### ④ 観光振興の支援

- ・事業区間周辺には県の天然記念物である矢頭の大杉、さらに広域にみれば、オートキャンプ場、桜の名所である君ヶ野ダム公園、三多気の桜名所公園などがあります。
- ・事業区間のバイパス整備により、これらの観光資源・施設の連携を図り、広域の観光振興を支援し、観光客数の増加が期待されます。

###### ⑤ 歩行者・自転車の安全性向上

- ・事業区間では幅員狭小のため、歩行者・自転車と自動車とが輻輳しており、安全性が低い状況にあります。

・事業区間のバイパス整備により、自転車・歩行者と自動車を分離し、歩行者・自転車の安全性向上を図ります。

#### 4-3 地元の意向

令和6年に「主要地方道一志美杉線道路整備促進協議会」において、当該路線は日常生活の維持、観光振興や緊急時の救援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 コスト削減の可能性や代替案立案の可能性

#### 5-1 コスト削減

施工段階におけるコスト削減として、仮設橋を設置しての施工ではなく大型土のう等を活用することで、施工費用の削減を図ります。

維持管理段階のコスト削減として、道路法面を張コンクリートで覆うことで、草刈に要する維持管理費の削減を図ります。

#### 5-2 代替案

本事業を実施するにあたって、現道を拡幅する案など複数案を検討しましたが、現道は人家が連担しており用地補償費が高くなるといった面があり、現計画がコスト面でも最適と考えられます。

### 再評価の経緯

再評価の経緯はありません。

### 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】

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する。  
今後、事業の計画的な執行を図り早期完了に努められたい。

### 対応方針の概要【事業方針作成時に記述】

審査の結果、事業継続の妥当性が認められたことから、事業効果の早期発現に向け事業を継続して実施していきます。

計画的な事業執行による早期完了には、円滑な用地確保が必要です。円滑な用地確保にあたっては、関係者へ事業内容や事業の影響を丁寧に説明し、円滑に用地交渉が進むように努め、計画的な事業執行を行い、早期完了に努めます。