

一般国道260号

にしきとうげ

錦峠

(道路事業)

説明資料

平成23年6月28日

中部地方整備局

目 次

1. 一般国道260号 ^{にしきとうげ} 錦峠の事業概要	
(1) 事業目的	P 1
(2) 計画概要	P 2
2. 費用対効果分析	P 3
3. 前回評価時との比較表	P 4
4. 評価の視点	
(1) 事業の必要性等に関する視点	
①地域連携の支援	P 5
②物流効率化の支援	P 6
③災害に強い道路機能の確保	P 7
(2) 事業の進捗の見込みの視点	P 8
(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	P 9
5. 県・政令市への意見聴取結果	P 9
6. 対応方針（原案）	P 1 0

1. 一般国道260号錦峠の事業概要

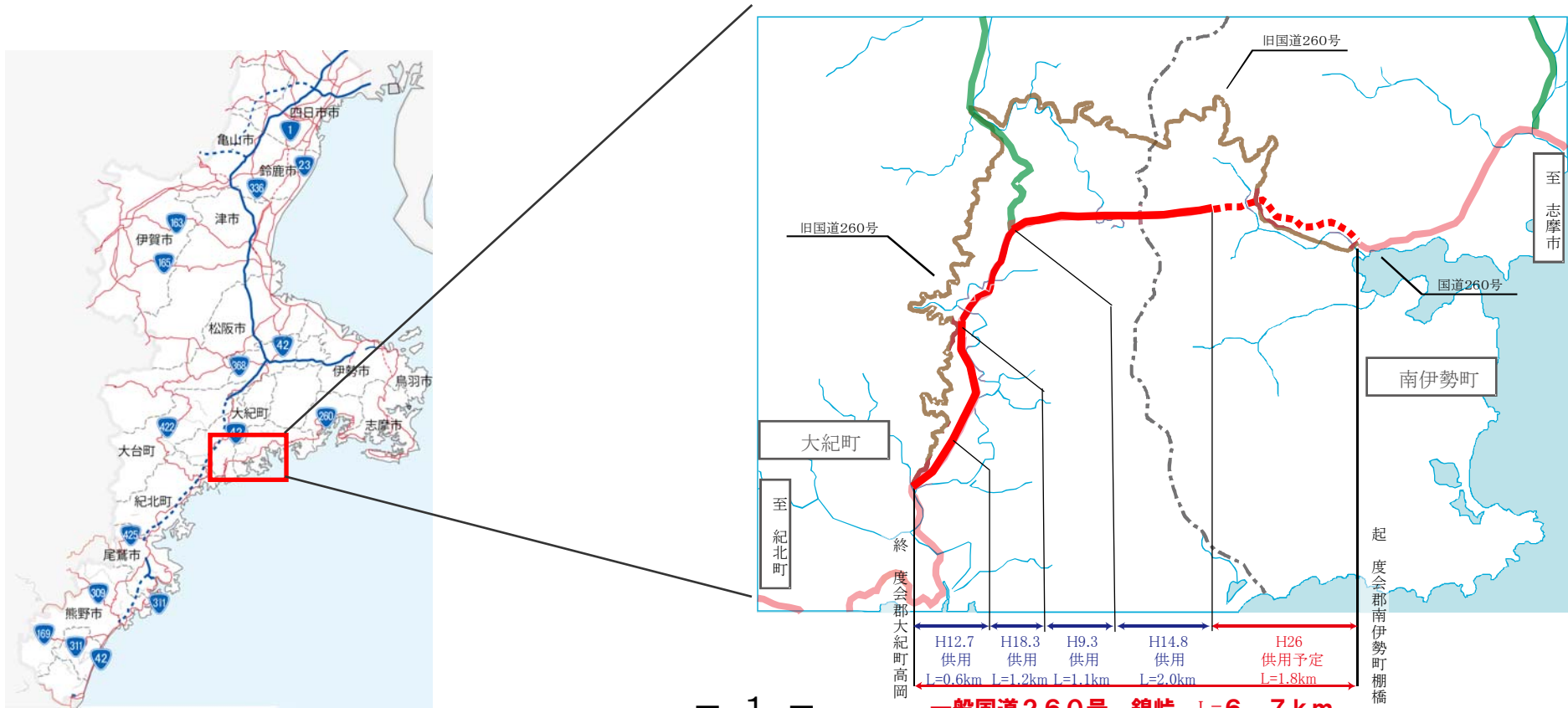
(1) 事業目的

一般国道260号は、三重県志摩市を起点とし、度会郡南伊勢町、度会郡大紀町を経て、北牟婁郡紀北町に至る延長約100kmの沿岸部の幹線道路です。

本事業の錦峠は、三重県度会郡南伊勢町棚橋から度会郡大紀町高岡に至る延長6.7kmのバイパスであり下記の3点を主な目的として事業を推進しています。

- ①地域連携の支援
- ②物流効率化の支援
- ③災害に強い道路機能の確保

錦 峠 の 全 体 位 置 図



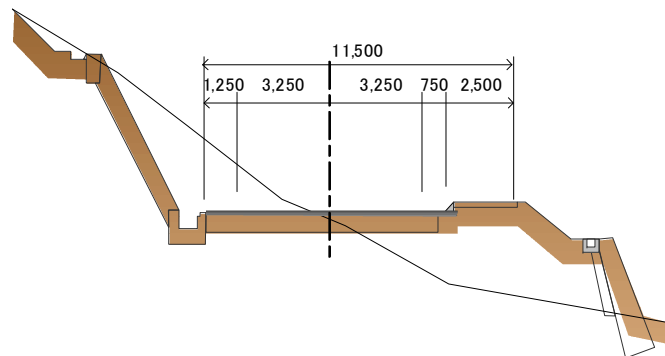
1. 一般国道260号錦峠の事業概要

(2) 計画概要

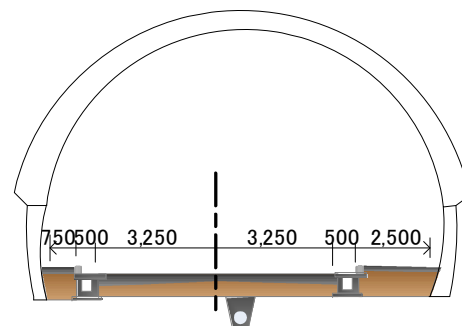
- 事業名 : 一般国道260号錦峠
- 起終点 : (起点) 三重県度会郡南伊勢町棚橋
(終点) 三重県度会郡大紀町高岡
- 延長 : 6.7km
- 道路規格 : 3種3級
- 設計速度 : 50km/h
- 車線数 : 2車線
- 事業化 : 昭和59年度
- 用地着手年度 : 昭和61年度
- 工事着手年度 : 昭和63年度
- 前回の再評価 : 平成20年度
(指摘事項なし:継続)
- 全体事業費 : 235億円

標準断面図

■土工部



■トンネル部



2. 費用対効果分析(費用便益比(B/C))

◇費用便益比(B/C)

=

走行時間短縮便益＋走行経費減少便益＋交通事故減少便益

事業費＋維持管理費

便益

■走行時間短縮便益： 錦峠の整備がない場合の走行時間費用(所要時間×時間価値)から、整備した場合の走行時間費用を減じた差額

■走行経費減少便益： 錦峠の整備がない場合の走行経費(燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等)から、整備した場合の走行経費を減じた差額(例：燃料費、油脂(オイル)費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費、車両償却費等)

■交通事故減少便益： 錦峠の整備がない場合の交通事故による社会的損失額(人的損害額、物的損害額、事故渋滞による損害額等)から、整備した場合の交通事故による社会的損失額を減じた差額(交通事故による社会的損失：運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額)

費用

■事業費： 錦峠の整備に要する費用(工事費、用地費等)

■維持管理費： 錦峠を供用後の道路管理に要する費用(維持費、清掃費、照明費等)

○投資効率性の評価

◇B/C(事業全体)

=

336億円＋61億円＋3.7億円

322億円＋30億円

=

400億円

352億円

=

1.1

◇B/C(残事業)

=

76億円＋11億円＋0.8億円

28億円＋30億円

=

88億円

58億円

=

1.5

※未整備区間において、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費の合計と、追加的に発生する便益を対象として算出した。

○前回評価時の費用便益(B/C)との比較

・前回の再評価時	全体事業＝1.4	残事業＝9.7
・今回の再評価時	全体事業＝1.1	残事業＝1.5

【前回再評価からの主な変更点】

- 将来交通需要推計手法の改善
 - ①生成交通量推計手法の改善(推計モデル及び将来フレーム設定を統一)
 - ②需要推計に係る条件設定の変更(ネットワークの設定について、現況に加え、事業化済みの箇所のみを考慮)
- 費用便益分析の基準年次を変更(H20→H23)

3. 前回評価時との比較表

事 項		前回評価 (H20再評価)	今回評価 (H23再評価)	備 考
全体事業費		230億円	235億円	・法面工による工費の増加
費用対効果(B/C)		1. 4	1. 1	
全体事業	総費用 (C)	308億円	352億円	・事業費の増加 ・基準年次の変更
	総便益 (B)	423億円	400億円	・将来交通需要推計手法の改善
費用対効果(B/C)		9. 7	1. 5	
残事業	総費用 (C)	37億円	58億円	・事業費の増加 ・基準年次の変更
	総便益 (B)	364億円	88億円	・将来交通需要推計手法の改善
事業を巡る社会情勢等 の変化		高齢化率(H18) ・大紀町 36% ・南伊勢町 39%	高齢化率(H21) ・大紀町 39% ・南伊勢町 43%	
事業の進捗状況		事業 84% 用地 100%	事業 86% 用地 100%	

4. 評価の視点

(1)事業の必要性等に関する視点

①地域連携の支援

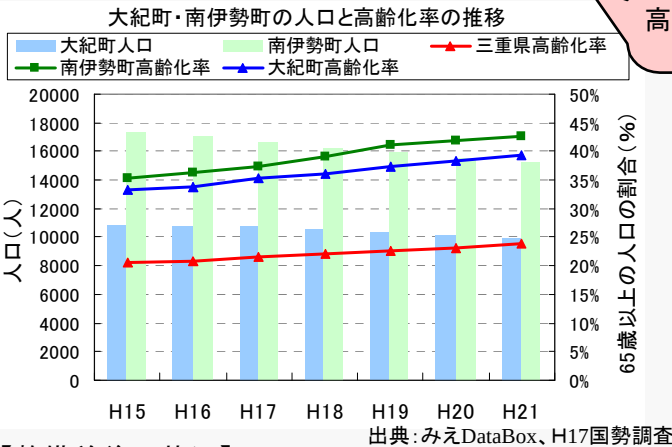
1) 事業を巡る社会情勢等の変化

■一般国道260号錦峠沿線の大紀町、南伊勢町の65歳以上の高齢化率は三重県内他地域に比べて高く、高齢化が進んでいる地域です。

2) 事業の投資効果

■錦峠の整備により、地域間交流の障害が解消され、地域交流が促進されます。

■生活利便性の向上・地域連携の強化

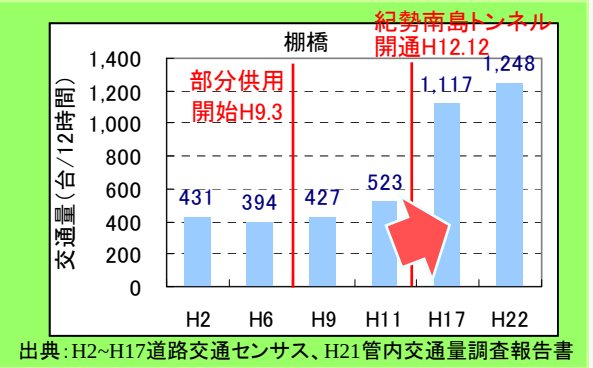


【整備前後の状況】



三重県全体に
比べ約20%も
高い高齢化率

【地域活性化の状況】



●● 地域の声 ●●

- ・ 松阪まで通勤しており、錦峠が整備されれば、**高速までのアクセスが格段に良くなる。**(地元男性)
 - ・ **都市部への所要時間が短縮されること**により、就業機会の多い都市部への通勤が可能になれば、人口減少や過疎化が止まる。(南伊勢町)
- 出典: 紀勢国道事務所調べ
- ・ これから高齢化がますます続き、**コミュニティバスが無くなってしまったらとても大変な事。**利用料金を導入してでも存続させて欲しい。
- 出典: 大紀町内既存体系バス利用者利用状況・実態調査

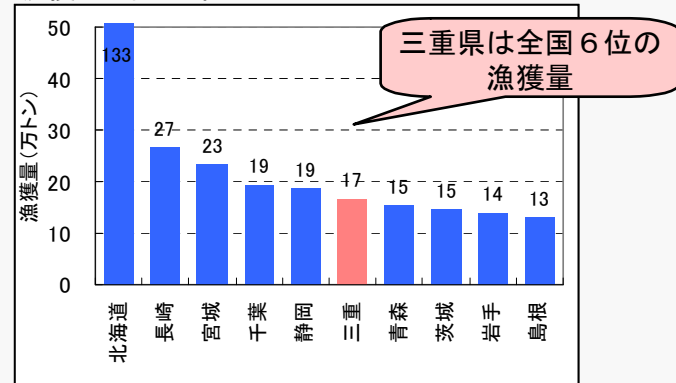
4. 評価の視点

②物流効率化の支援

- 1) 事業を巡る社会情勢等の変化
- 一般国道260号沿いはカツオ、ブリ、ヒラメ、サバの漁獲量では日本有数の錦漁港や奈屋浦漁港等の数多くの漁港があります。しかし、線形不良やあい路があるなどトラックによる輸送が困難となっています。
- 2) 事業の投資効果
- 錦峠の整備により、一般国道260号の沿線地域から高速道路へのアクセス性が向上し、大型車による安定した鮮度の良い鮮魚輸送が可能になります。

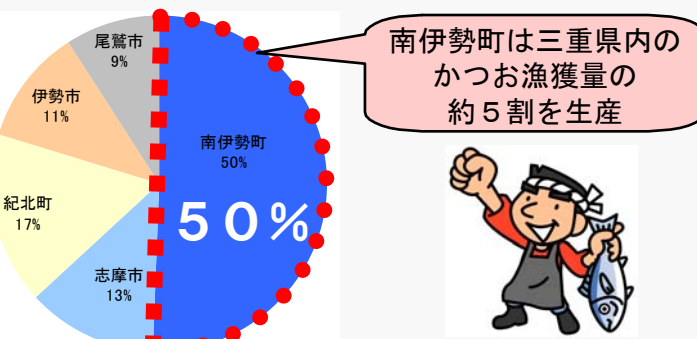
■物流効率化

【三重県の漁獲量（H21年）】
■漁獲量上位10県



出典：農林水産省統計

■三重県各市町村のかつお漁獲量（H20）



データ元：農林水産省統計



- 地域の声 ●●
- ・ 鮮度が重要であり、錦峠整備により高速道路ICまでの所要時間が短縮された効果大きい。（地元物流業者）
 - ・ トンネル開通後に大型トレーラー輸送が一時増えたが、未供用区間の走行が困難なため、小型貨物輸送になっていることから、未供用区間の開通が望まれる。（地元漁業関係者）
 - ・ 錦峠が整備されるにつれ、運搬車両が大型に移っており、一日の搬送回数が減少し、効率がよくなっている。（三重外湾漁協協同組合）
- 出典：紀勢国道事務所調べ

4. 評価の視点

③災害に強い道路機能の確保

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 一般国道260号沿線は雨量が多い地域であり、雨量規制が発生しています。
- 1車線区間があるなど孤立化の恐れがあります。

2) 事業の投資効果

- 錦峠の整備により、雨量規制時のリダンダンシーが確保され、孤立化が解消されます。
- 救急搬送の時間が短縮され、搬送時の負担軽減が見込まれます。

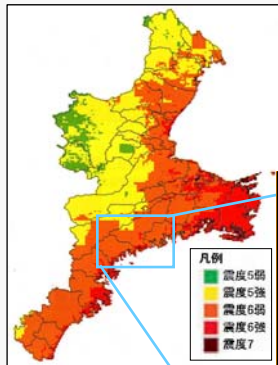
■災害時の孤立化防止

【国道260号錦峠周辺の雨量規制区間】

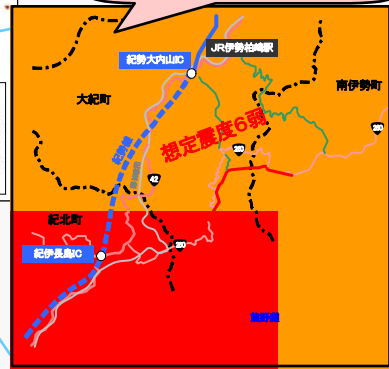


【災害時に想定される状況】

	揺れによる被害		津波による被害		合計	
	死者数	全倒壊数	死者数	全倒壊数	死者数	全倒壊数
南伊勢町	70	16,439	999	3,102	1,069	19,541
大紀町	16	13,354	262	662	278	14,016



大規模災害時に沿岸部の被害が大きい



錦湾で最大津波波高約7mを想定



出典：三重県地域防災計画被害想定調査結果報告書より作成

●● 地域の声 ●●

- ・国道260号現道区間では、搬送時の走行速度が10～20km/hとなり、非常に時間がかかっていたが、紀勢南島トンネル開通後、大幅に所用時間が短縮された。(奥伊勢消防署)
- ・迂回路がないため、国道260号の一箇所でも通行止めがあると移動不可能であったが、**錦峠整備により迂回が可能**となった(南伊勢町)

4. 評価の視点

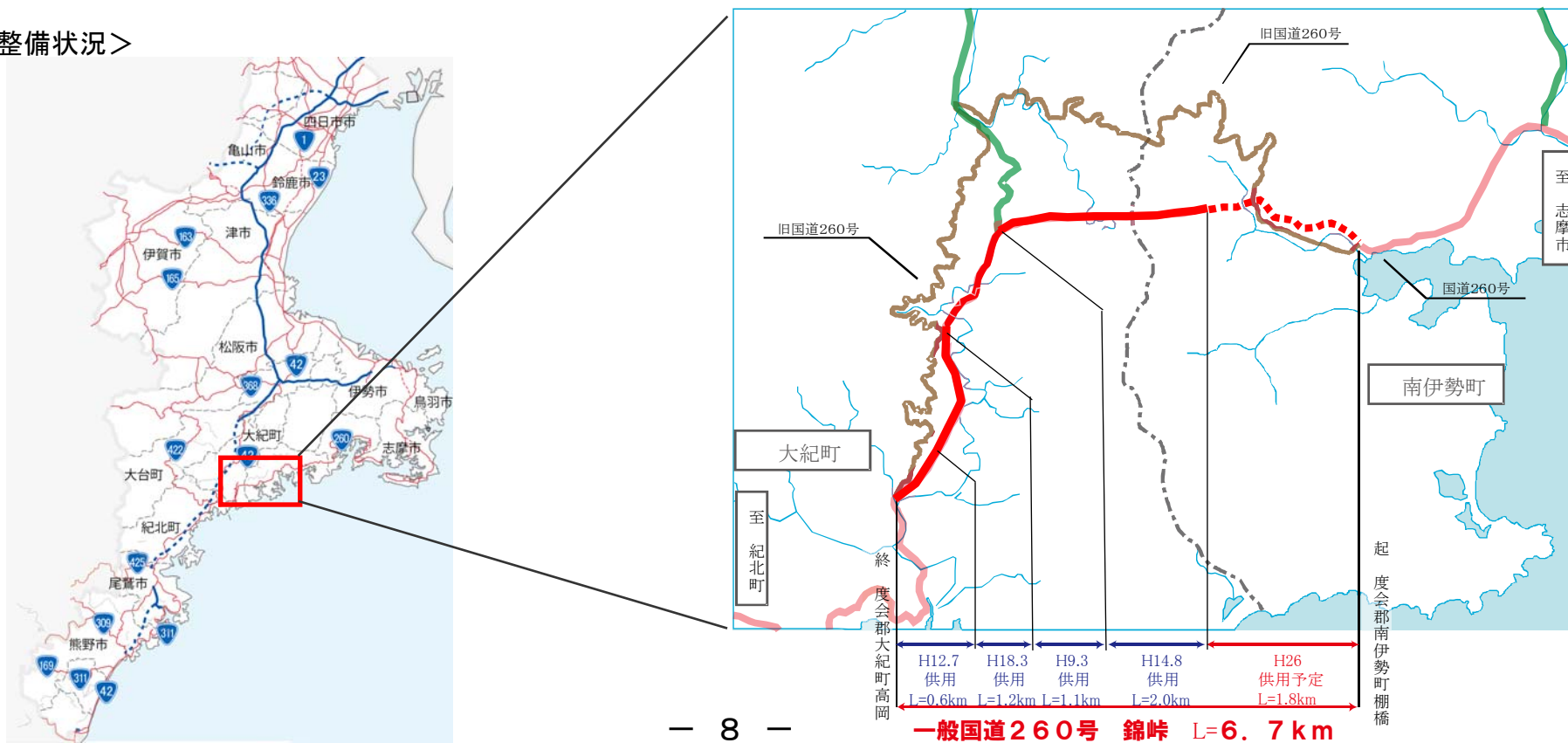
3) 事業の進捗状況

- 事業進捗率は86%、用地取得率は100%に至っています。（平成22年度末）
- 南伊勢町～大紀町区間（L4.9km）は完成供用済み
- 南伊勢町内（L=1.8km）は、現在工事進行中
- （参考）前回評価時：事業進捗率は84%、用地取得率は100%

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- 南伊勢町内区間（L=1.8km）は平成26年度の完成2車線供用を予定しています。

< 錦峠の整備状況 >



4. 評価の視点

(3)コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

1) コスト縮減

■技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

2) 代替案立案

■錦峠は地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、地域連携の支援、物流効率化の支援や災害に強い道路機能の確保など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。

5. 県・政令市への意見聴取結果

■三重県の意見

本事業は、雨量規制時のリダンダンシー確保など災害に強い道路機能の確保、地域連携や物流効率化の支援を図るための重要なバイパス事業です。

今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、平成26年度供用に向けた確実な事業の推進をお願いいたします。

6. 対応方針(原案)

平成20年度の事業評価監視委員会から一定期間(3年間)が経過したことから、以下の3つの視点で再評価を行いました。

(1) 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 国道260号錦峠沿線地域の高齢化率の増加と人口減少
- 線形不良やあい路などによりトラックによる輸送が困難
- 雨量規制が発生すると、迂回路が1車線区間のため、地域が孤立化の恐れ有り

2) 事業の投資効果

- 地域間交流の障害が解消され、沿線地域交流が促進
- 大型車による常時安定した輸送が可能
- 雨量規制による地域の孤立化のリスクが解消
- 費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 = 1.1

3) 事業の進捗状況

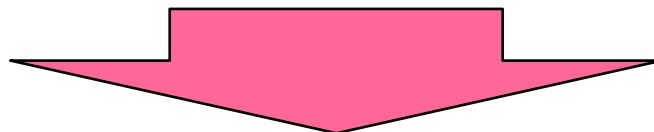
- 全体の事業進捗率は86%(平成22年度末)
- 用地取得率は約100%(平成22年度末)

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- 南伊勢町内区間(L=1.8km)は平成26年度の完成2車線供用を予定しています。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進。
- 錦峠は地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、地域連携の支援、物流効率化の支援や災害に強い道路機能の確保など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。



以上のことから一般国道260号錦峠の事業を継続する。