

# 事後評価結果（令和元年度）

担当課：中部地方整備局 道路部 道路計画課  
担当課長名：大西 宵平

事業名	一般国道260号錦峠	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：三重県度会郡南伊勢町棚橋 至：三重県度会郡大紀町高岡			延長	6.7km

## 事業概要

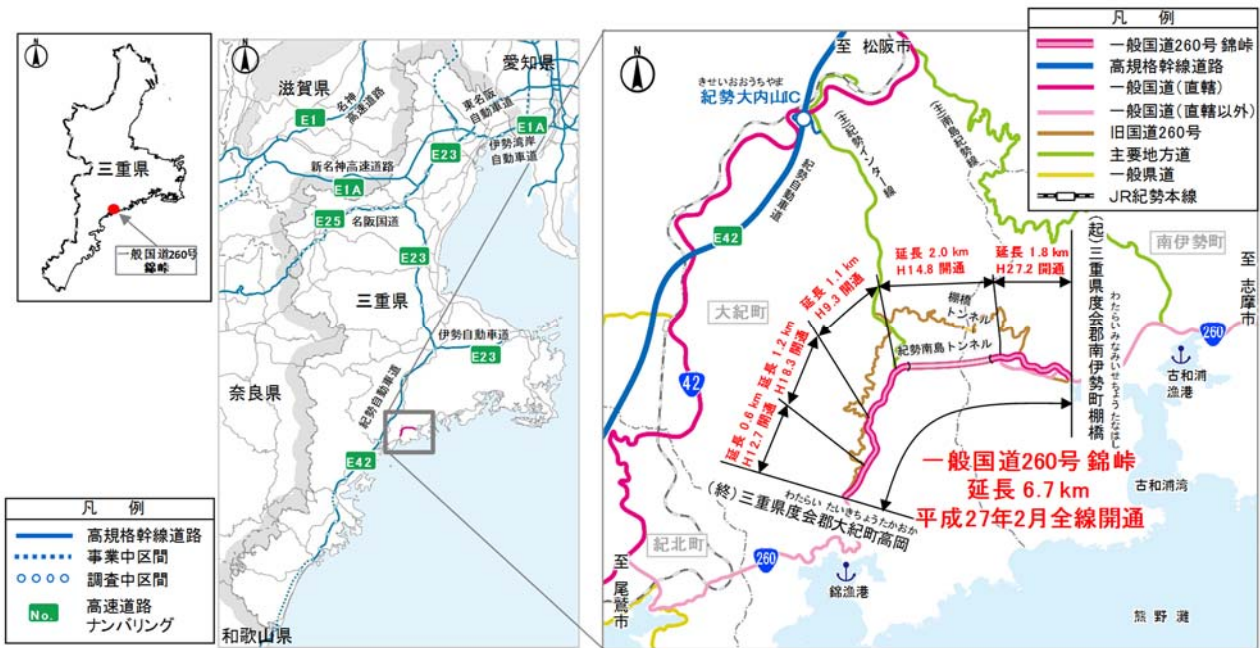
一般国道260号は、三重県志摩市を起点とし、北牟婁郡紀北町に至る延長約118kmの幹線道路である。

このうち、一般国道260号錦峠は、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について、権限代行による直轄事業として整備した道路である。

## 事業の目的・必要性

一般国道260号錦峠は、地域連携の支援、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された事業である。

## 事業概要図



事業効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	S59年度 —	用地着手 工事着手	S61年度 S63年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) -/H24年度 (実績) -/H26年度	変動	1.08倍	
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) (実質値)	-/230億円 -/211億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) -/229億円 (実質値) -/212億円		変動	1.00倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	-/1,800台/日		実績 (暫定/完成)	-/2,300台/日		変動	128%	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	28.4km/h→61.3 km/h (供用前年次)H02→(供用後年次)H27年			交通事故減少 (供用前現道→当該路線)	4件 → 0件 (供用前年次)H23~H26年 (供用後年次)H27~H30年				
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	1.4		総費用 事業費 維持管理費	308億円 285億円 23億円		総便益	423億円	基準年 平成20年
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.1		総費用 事業費 維持管理費	479億円 437億円 43億円		総便益	512億円	基準年 令和元年	
事業遅延によるコスト増				一億円		一億円				
事業遅延の理由	特になし。									

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目：</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間の渋滞損失削減率（約9割削減）</li> <li>・バス路線の利便性向上の状況（大紀町、南伊勢町からJR伊勢柏崎駅間の町営バスの運行が新たに開始）</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上の状況（整備前の旧道は道幅が狭く大型車の通行が困難だったが、道路の開通に伴い輸送トラックが順次大型化し物流の効率化が向上）</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成（大紀町～南伊勢町）</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況（大紀町～南伊勢町：約34分⇒約7分：約30分短縮）</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・IC等からの主要な観光地へのアクセス向上による効果（紀勢自動車道から大紀町錦地区及び南伊勢町へのアクセスルートが形成され、南伊勢町の観光入り込み客数は開通前の40%増加）</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上の状況（当該区間の開通により、錦地区から松阪・伊勢市の第3次救急医療施設への救急搬送が増加）</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象区間が都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり（三重県緊急輸送道路ネットワーク計画において第2次及び第3次緊急輸送道路に指定）</li> <li>・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成（第一次緊急輸送道路である国道42号が通行止めになった場合の代替路線を形成）</li> <li>・並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消（事前通行規制区間の迂回路確保 雨量規制区間（錦地区））</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量（4.9千t-CO2/年）</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等における自動車からのNO2排出削減率（約9割削減）</li> <li>・現道等における自動車からのSPM排出削減率（約9割削減）</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
事業変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>特になし。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
事業評価監視委員会の意見	<p>・事業の効果が発現しており、当該事業に関しては今後の事後評価及び改善措置等は必要ないとした事業者の判断は妥当である。</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道260号錦峠が開通し、幹線ネットワークの拡充が図られている。</li> <li>・国道260号錦峠の開通前後の平日昼間の交通量は、（主）紀勢インター線では約3割の増加、国道260号棚橋籠地区では約3倍に増加している。</li> </ul>
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道260号錦峠は事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はないと考える。</li> <li>・一般国道260号錦峠は、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考える。</li> </ul>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<p>・同種事業の計画・調査にあたっては、広域的な効果が発現するという観点で道路整備による多面的な効果の把握に努める必要があると考える。また、事業評価手法の見直しの必要はないと考える。</p>
特記事項	<p>特になし。</p>

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。