

## 再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名 国道1号 関バイパス	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：三重県亀山市太岡寺町 至：三重県亀山市関町鷺山	延長 2.5 km				
事業概要 本事業の関バイパスは、三重県亀山市太岡寺町を起点とし、亀山市関町沓掛に至る延長7.1 kmのバイパスであり、亀山市太岡寺町から亀山市関町鷺山間の2.5 kmを事業化し、交通混雑の緩和、地域経済の支援の2点を主な目的として事業を推進しています。					
H8年度事業化 (L=1.1km) H15年度事業化 (L=1.4km)	H8年度都市計画決定	H12年度用地着手 H14年度工事着手			
全体事業費 250億円	事業進捗率 68%	供用済延長 - km			
計画交通量 14,700台/日					
費用対効果 分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 2.3</td> <td style="width: 30%;">総費用 (残事業)/(事業全体) 63 / 252 億円 事業費：54/243億円 維持管理費：9.8/9.8億円</td> <td style="width: 30%;">総便益 (残事業)/(事業全体) 143 / 309 億円 走行時間短縮便益：132/287 億円 走行費用減少便益：10/20 億円 交通事故減少便益：0.05/1.3 億円</td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 2.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 63 / 252 億円 事業費：54/243億円 維持管理費：9.8/9.8億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 143 / 309 億円 走行時間短縮便益：132/287 億円 走行費用減少便益：10/20 億円 交通事故減少便益：0.05/1.3 億円	基準年 平成22年
B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 2.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 63 / 252 億円 事業費：54/243億円 維持管理費：9.8/9.8億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 143 / 309 億円 走行時間短縮便益：132/287 億円 走行費用減少便益：10/20 億円 交通事故減少便益：0.05/1.3 億円			
感度分析の結果 残事業（事業全体）について感度分析を実施 交通量変動：B/C=2.0（交通量-10%） B/C=2.5（交通量+10%） 事業費変動：B/C=2.1（事業費+10%） B/C=2.5（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=2.0（事業期間+20%） B/C=2.5（事業期間-20%）					
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通バス3系統（伊勢坂下線、亀山関工業団地線、関町福祉バス））が存在する。 ②物流効率化の支援 ・亀山・関テクノヒルズから四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・幹線都市計画道路網密度が1.5 km/km <sup>2</sup> 以下である市街地での事業である。【幹線都市計画道路網密度の変化 0.32 km/km <sup>2</sup> →0.36 km/km <sup>2</sup> 】 ④個性ある地域の形成 ・亀山・関テクノヒルズを支援することが見込まれる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ⑥地球環境の保全 ・CO <sub>2</sub> 排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO <sub>2</sub> 排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。					
関係する地方公共団体等の意見 ・亀山市や鈴鹿市など地元自治体などで構成される「一般国道1号関バイパス建設促進期成同盟会」より早期整備の要望を受けている。【平成21年7月】					
三重県の意見 本事業は、交通混雑の緩和や地域経済の発展に寄与できる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、早期供用に向けた事業の推進をお願いいたします。					
事業評価監視委員会の意見 「事業継続」することは「妥当」である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・平成19年度の国道1号と名阪国道を直結するランプの整備により、主要渋滞ポイントである太岡寺交					

