

## 再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課  
 担当課長名：茅野 牧夫

|  |  |                                 |            |              |   |  |   |  |                     |
|--|--|---------------------------------|------------|--------------|---|--|---|--|---------------------|
| <b>事業名</b><br>一般国道1号 関 <sup>せき</sup> バイパス  | <b>事業区分</b><br>一般国道  | <b>事業主体</b><br>国土交通省<br>中部地方整備局 |            |              |   |  |   |  |                     |
| <b>起終点</b><br>自：三重県亀山市太岡寺町<br>至：三重県亀山市関町鷺山   |  | <b>延長</b><br>2.5 km             |            |              |   |  |   |  |                     |
| <b>事業概要</b><br>一般国道1号関バイパスは、三重県亀山市太岡寺町から三重県亀山市関町鷺山に至る名阪国道接続ランプを含む延長2.5 kmのバイパスであり、現道1号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保とともに、地域発展の核となるプロジェクトの支援を目的に計画された道路です。<br>平成24年度末までに名阪国道接続ランプ部分を開通し名阪国道と1号亀山バイパスを直結する事で現道交通と分離して、太岡寺交差点の渋滞を解消しました。<br>残る区間の並行する現道には交通渋滞や、隣接する工業団地、主要な観光地および三次医療施設のアクセスなど、多くの課題があり、本事業は、課題解決のために別線B/Pを整備することで、現道の渋滞損失時間を約5割削減する等の効果を見込んでいます。   |  |                                 |            |              |   |  |   |  |                     |
| H8年度事業化<br>H15年度事業化  | H8年度都市計画決定<br>(H一年度変更)   | H12年度用地着手<br>H14年度工事着手          |            |              |   |  |   |  |                     |
| <b>全体事業費</b>   | 250億円  | <b>事業進捗率</b>                    | 67%        | <b>供用済延長</b> | -km   |  |   |  |                     |
| <b>計画交通量</b> 14,700台/日   |  |                                 |            |              |   |  |   |  |                     |
| <b>費用対効果分析結果</b>   | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">(事業全体) 1.3</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">(残事業) 2.3</td> </tr> </table> | B/C                             | (事業全体) 1.3 | (残事業) 2.3    | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"> <b>総費用</b> (残事業/事業全体)<br/>                     74/275億円<br/>                     事業費：58/258億円<br/>                     維持管理費：17/17億円                 </td> <td style="width: 50%;"> <b>総便益</b> (残事業/事業全体)<br/>                     174/359億円<br/>                     走行時間短縮便益：148/303億円<br/>                     走行経費減少便益：16/39億円<br/>                     交通事故減少便益：9.7/16億円                 </td> </tr> </table> | <b>総費用</b> (残事業/事業全体)<br>74/275億円<br>事業費：58/258億円<br>維持管理費：17/17億円 | <b>総便益</b> (残事業/事業全体)<br>174/359億円<br>走行時間短縮便益：148/303億円<br>走行経費減少便益：16/39億円<br>交通事故減少便益：9.7/16億円 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 100%; text-align: center;"> <b>基準年</b><br/>                     平成25年                 </td> </tr> </table> | <b>基準年</b><br>平成25年 |
| B/C  | (事業全体) 1.3   | (残事業) 2.3                       |            |              |   |  |   |  |                     |
| <b>総費用</b> (残事業/事業全体)<br>74/275億円<br>事業費：58/258億円<br>維持管理費：17/17億円   | <b>総便益</b> (残事業/事業全体)<br>174/359億円<br>走行時間短縮便益：148/303億円<br>走行経費減少便益：16/39億円<br>交通事故減少便益：9.7/16億円  |                                 |            |              |   |  |   |  |                     |
| <b>基準年</b><br>平成25年  |  |                                 |            |              |   |  |   |  |                     |
| <b>感度分析の結果</b><br>【事業全体】 交通量：B/C=1.0~1.5 (交通量 ±10%) 【残事業】 交通量：B/C=2.1~3.2 (交通量 ±10%)<br>事業費：B/C=1.3~1.3 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.2~2.5 (事業費 ±10%)<br>事業期間：B/C=1.3~1.3 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.3~2.4 (事業期間±20%)   |  |                                 |            |              |   |  |   |  |                     |
| <b>事業の効果等</b><br>①円滑なモビリティの確保<br>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。<br>・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通等）が存在する。<br>②物流効率化の支援<br>・国際拠点港湾（四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。<br>③都市の再生<br>・幹線都市計画道路網密度が1.5 km/km <sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である。<br>④個性ある地域の形成<br>・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクトを支援する。<br>・主要な観光地（関宿）へのアクセス向上が期待される。<br>⑤安全で安心できるくらしの確保<br>・三次医療施設（三重県立総合医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。<br>⑥災害への備え<br>・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 |  |                                 |            |              |   |  |   |  |                     |

- ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路を形成する。

⑦地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑧生活環境の改善・保全

- ・NO2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

地域から頂いた主な意見等：

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。

知事の意見：

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

- ・国道1号の太岡寺町～木崎交差点間の渋滞損失時間は三重県内の直轄国道平均を超過。
- ・小野町西交差点で約800m超の渋滞発生。
- ・工業団地への進出が24社に至り、残る区画(29ha)の分譲も進行中。災害に備えたりスク分散を要因として進出地を決定する企業動向あり。
- ・重要な観光資源「関宿」への観光アクセス道路である現道1号に多くの大型車が流入し観光交通と混在。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は67%、用地進捗率は96%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・亀山市太岡寺町～亀山市関町鷺山間(L=2.5km)は、概ね10年程度の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。

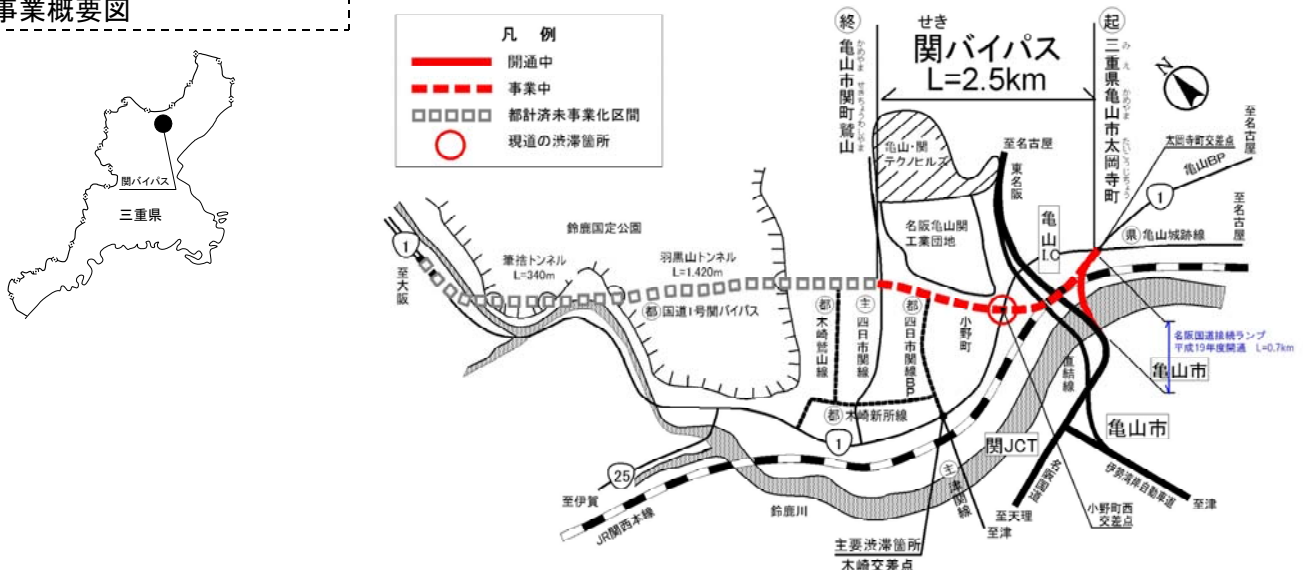
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 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。