

再 評 価 書

| 事業名 | 一般国道25号一ツ家バイパス | | 事業区分 | 道路事業 | | 室名 | 道路整備室 | |
|---|----------------|--------|------------------|---------------------|--|----|-------|--|
| 事業概要 | 工期 (下段:当初) | 7年~22年 | 全体事業費 (下段:当初) | 1,800百万円(負担率:国:県:他) | | | | |
| | | 7年~19年 | | 1,860百万円(負担率:国:県:他) | | | | |
| 事業目的及び内容 | | | | | | | | |
| <p>当該路線は、中部圏と近畿圏を結ぶ主要幹線道路「名阪国道」と併走する路線であり、三重県四日市市を起点として大阪市に至る幹線道路です。沿線住民の生活道路として広く利用されており、名阪国道の交通事故や工事による障害、降雪などにより、通行規制が発生した場合には、同路線の迂回路として重要な役割を担っています。</p> <p>また、当該区間は、伊賀市伊賀町一ツ家地区にとって唯一の生活道路であります。幅員が狭く採石場や建設廃材のリサイクル工場が立地していることから、大型運搬車両の往来により非常に危険な状況にあります。</p> <p>当バイパスの整備により、名阪国道の代替え機能の強化や大型車すれ違い困難区間の解消、生活道路としての安全性向上を図ります。</p> <p>事業計画期間16年、全体事業費1,800百万円で計画しています。</p> <p>事業概要 道路工 1,500m、橋梁工1基、JR関西線交差点部函渠工1基</p> | | | | | | | | |
| 事業主体の再評価結果 | | | | | | | | |
| <p>1 再評価を行った理由</p> <p>事業採択後一定期間を経過した時点で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>平成7年に事業着工し、平成7年に用地買収、工事8年より工事着手しています。</p> <p>これまでに、42%（用地79%工事40%）の進捗が図られています。</p> <p>平成18年度を目標に、JR関西線手前で一時暫定供用を行い早期事業効果発現に努め、平成22年の全線供用に向けて事業を促進してまいります。</p> | | | | | | | | |
| <p>3 事業を巡る社会経済状況等の変化</p> <p>特になし</p> | | | | | | | | |

4 事業採択時の費用対効果分析の要因の変化、地元の意向の変化等

4 - 1 費用対効果分析

事業区間全体の費用対効果分析の結果は、

| | |
|-----------|---------|
| 走行時間短縮便益が | 20億6千万円 |
| 走行経費減少便益が | 5千万円 |
| 交通事故減少便益が | 0千万円 |
| 総費用が | 19億円となり |

費用便益比は1.1となっています。

残事業（未供用区間）では、

| | |
|-----------|-----------|
| 走行時間短縮便益が | 13億2千万円 |
| 走行経費減少便益が | 3千万円 |
| 交通事故減少便益が | 0千万円 |
| 総費用が | 9億7千万円となり |

費用便益比は1.4となりました。

4 - 2 地元の意向

当該道路は、国道25号・県道関大山田線及び加太柘植線整備促進期成同盟会が結成されており、当該事業の早期完成を強く要望されています。（昭和48年設立）

5 コスト縮減の可能性や代替案立案の可能性

5 - 1 コスト縮減

今後の未供用部分の工事施工にあたっては、歩道幅員の見直しを行い、幅員3.0m 2.0m とすることにより、約6千万円のコスト縮減が見込まれています。これは、全体事業費の約3%となります。

5 - 2 代替案

当事業は、現道が山あいをヌウようになっており、迂回路はありません。

そこで基本的には現道を生かしつつ工事が出来る場所は現道を拡幅し、またJR 関西線との交差部分や地形の起伏から良好な道路構造を得られないところでは、バイパスにて整備を行う計画となっています。

現地の地形の状況及び現在の工事の進捗状況及び用地進捗状況から、現計画が妥当と考えており、代替案は無いと判断しております。

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条の視点を踏まえて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る。