

## 再 評 価 書

事業名	一般国道365号員弁バイパス	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)	S59年～H19年	全体事業費 (下段：当初)	18,111百万円(負担率：国5.5：県4.5：他0)	
		S59年～H14年		15,000百万円(負担率：国5.5：県4.5：他0)	
<b>事業目的及び内容</b>					
<p>一般国道365号は、石川県加賀市を起点とし、福井県、滋賀県、岐阜県を経て三重県四日市市に至る実延長約157kmの幹線道路です。</p> <p>三重県内では岐阜県境からいなべ市内を通過し、四日市市へと至る三重県北西部を縦断する幹線道路ですが、いなべ市から四日市市北部にかけては幅員狭小な未改良区間が存在し、円滑な交通に支障をきたしており、幹線道路としての機能を果たせていない状態です。</p> <p>このため北勢地域の幹線ネットワークには、東部を走る国道1号、国道23号から西部を走る国道306号、県道四日市菟野大安線(ミルクロード)までの区間に、南北を結ぶ幹線道路が無く、地域の交通利便性、連携、産業の発展等の点で障害となっています。</p> <p>そこで、ミルクロードと接続するいなべ市大<sup>かたひ</sup>安町片<sup>こまきちよう</sup>樋から四日市市小<sup>こまきちよう</sup>牧町へ至る延長12.0km区間について国道365号員弁バイパスを計画し整備を進めており、いなべ市側で国道306号、421号、県道桑名大安線(及)と連絡し、この地域の幹線道路ネットワークを形成します。</p> <p>一方、北勢地域においては、第二名神高速道路、東海環状自動車道の整備が進んでおり、当バイパスは東海環状自動車道へのアクセス道路として、大安インターチェンジ(仮称)、東員インターチェンジ(仮称)と接続することで、高規格幹線道路と一体となった広域ネットワークの構築を図ります。</p> <p>当バイパスの整備により、いなべ市側と四日市市側を結ぶ円滑な南北幹線交通を確保することで、この地域の交通利便性を向上させ、地域の連携、産業の発展に寄与します。また、高規格幹線道路へ接続することで社会経済圏の拡大をはかります。加えて現道から通過交通を排除することで、現道の生活道路としての安全性を向上させます。</p> <p>道路計画としては、ミルクロードと接続するいなべ市の起点側から終点部の東員インターチェンジ(仮称)付近までの区間は4車線で計画していますが、事業効果の早期発現をはかるため暫定的に全線2車線で整備を進めています。事業計画期間22年(暫定2車線)、全体事業費18,111百万円で計画しています。</p> <p>事業概要 事業延長 11,950m (左記の内 橋梁工 8基)</p>					
<b>事業主体の再評価結果</b>					
<p>1 再評価を行った理由</p> <p>再評価実施後一定期間が経過している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>前回の再評価では、「工事中を含めた分かり易い道路案内を要望する。」との意見を頂いています。この意見への対応としまして供用済み区間と現道等が接続する地点には著名な行き先を記入した案内標識を設置しました。</p>					
<p>2 事業の進捗状況と今後の見込み</p> <p>昭和59年度に事業着工し、同年より用地買収を進め、昭和60年度より工事着手しています。</p> <p>この間、平成12年に再評価を実施している。</p> <p>これまでに、97%(用地 100%工事 96%)の進捗が図られています。(H17年度末見込み)</p> <p>早期事業効果発現に努め、平成19年度の全線供用に向けて事業を推進してまいります。</p>					
<p>3 事業を巡る社会経済状況等の変化</p> <p>【市町村合併】</p> <p>平成15年12月1日、員弁郡旧4町(員弁町、藤原町、大安町、北勢町)が合併し、いなべ市が発足しました。当バイパスは旧各町を結ぶ幹線道路であることから、三重県では市町村合併を支援する道路として位置づけ整備を進めています。</p> <p>【物流の効率化】</p> <p>いなべ市は、四日市市、鈴鹿市に次いで三重県第3位の製造品出荷額を誇っており、この地域にはトヨタ車体、デンソー、神戸製鋼、東洋ゴムといった多くの工場が立地しています。前回の再評価時点(平成12年)から平成15年までの3年間でいなべ市の製造品出荷額は1.6倍へと大きく伸びており、物流の効率化の面からも四日市港、東名阪自動車道、国道23号等へのアクセス道路として、当バイパスの早急な整備が求められているところです。</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 費用便益比

事業区間全体の費用便益比は、

走行時間短縮便益	1,714億円
走行経費減少便益	135億円
交通事故減少便益	18億円
総便益	1,866億円
総費用	244億円

費用便益比は、「7.6」となります。

未供用区間における費用便益比は

走行時間短縮便益が	617億円
走行経費減少便益が	80億円
交通事故減少便益が	9億円
総便益	707億円
総費用	6億円

費用便益比は、「111.3」となります。

##### 4 - 2 地元の意向

東海環状期成同盟会をはじめ、近隣関係市町より早期完成を強く要望されています。

#### 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

他工事での発生残土を盛土材として利用しており、残る区間だけでも1億円以上のコスト縮減を見込んでいます。

##### 5 - 2 代替案

当事業区間の現道は、人家連担地域を通過しており、現道を拡幅することが困難であることから、バイパスにて整備を行っています。

現在の工事の進捗状況(96%)及び用地進捗状況(100%)から、現計画で進めることが妥当と考えており、代替案は無いと判断しています。

#### 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ます。