

再 評 価 書

箇所名	一般国道477号 菰野バイパス	事業名	道路事業	課名	道路建設課 (四日市建設事務所)
事業概要	工期 (下段当初)	H20年度～R13年度	全体事業費 (下段当初)	3,800百万円(負担率:国0.50:県0.50)	
		H20年度～R3年度		3,800百万円(負担率:国0.55:県0.45)	
事業目的及び内容					
<p>■当該路線の概要</p> <p>一般国道477号は、四日市市内の国道23号との交差点から、菰野町、大津市、京都市を経て、大阪府池田市に至る延長約226kmの道路です。</p> <p>三重県内における当路線の一部は通称「湯の山街道」と呼ばれ、四日市市と菰野町を東西に結ぶ、地域の交通を支える幹線道路ですが、沿道には商業施設や家屋が連続して立地し、生活道路として多くの方に利用されていることから、交通量が多く、渋滞が慢性化している現状です。</p> <p>菰野バイパスは、四日市湯の山道路が接続する新名神高速道路菰野ICと現道の国道477号を結ぶ計画であり、現道477号の先には、開湯1300年の歴史を持つ「湯の山温泉」や「御在所ロープウェイ」など、県内有数の観光地へ直結する道路となっています。</p> <p>■事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格幹線道路等へのアクセスを改善します。 ・現道交通の分散化を図り、円滑な交通を確保します。 <p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 24年間(平成20年度～令和13年度) ・全体事業費 3,800百万円(工事費:3,176百万円、用地補償費:624百万円) ・計画延長 L=2.0km(起点)菰野町大字音羽～(終点)菰野町大字千草 ・幅員 W=6.50m(11.25m) ・主要構造物 橋梁 1橋 					
事業主体の再評価結果					
<p>1 再評価を行った理由</p> <p>平成28年に再評価を実施後、一定期間(5年)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(3)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>2-1 事業の進捗状況</p> <p>①令和2年度末の事業進捗率は事業費ベースで16%(工事0%,用地68%)となっています。</p> <p>②測量・設計を実施し用地買収を進めてきました。現在は残る用地の交渉を進めています。</p> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>今後は、早期の用地買収完了と工事着手に努め、令和13年度の全線開通に向け事業を推進します。</p>					
<p>3 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>湯の山温泉は年間約180万人が訪れる観光地であり、平成31年3月の新名神高速道路菰野ICの開通を機に「御在所ロープウェイ」のリニューアルや、「湯の山かもしか大橋」の開通など官民において様々な取り組みが行われていることから、観光地へのアクセス道路の整備がより必要となります。</p> <p>また、本事業の近隣において菰野IC周辺における工業系用地及び住居系用地の開発に向けて菰野インター周辺地区土地区画整理事業が事業中であり、将来的な交通需要の増加が予想されます。</p> <p>このような菰野バイパスを取り巻く社会情勢の変化から、本事業の必要性は依然として高い状況にあります。</p>					

4 事業採択時の費用対効果分析の要因の変化、地元意向の変化等

4-1 費用対効果分析

① 前回評価時の費用対効果分析の結果

【前回評価時】(平成28年時)		
総費用(C)	31.5億円	
総便益(B)	80.6億円	費用便益比(B/C) = 2.6

② 費用対効果分析の結果

費用便益比(B/C)	総費用(C) (残事業) / (事業全体)	総便益(B) (残事業) / (事業全体)
【事業全体】 3.8	23.2億円 / 30.1億円 事業費 : 22.7億円 / 29.5億円	114.6億円 / 114.6億円 走行時間短縮便益: 101.1億円 / 101.1億円
【残事業】 4.9	維持管理費: 0.6億円 / 0.6億円	走行経費減少便益: 11.8億円 / 11.8億円 交通事故減少便益: 1.6億円 / 1.6億円

③ 感度分析の結果

【事業全体】	【残事業】
交通量: B/C = 2.8~4.4 (±10%)	交通量 : B/C = 3.6~5.6 (±10%)
事業費: B/C = 3.5~4.1 (±10%)	事業費 : B/C = 4.5~5.5 (±10%)
事業期間: B/C = 3.6~4.1 (±20%)	事業期間: B/C = 4.7~5.2 (±20%)

※出典: 費用便益分析マニュアル(平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)

4-2 その他の効果(災害時のネットワーク強化)

菰野バイパス周辺では、災害時の活動・物資の輸送拠点として、大羽根園緑地や三重カンツリークラブが位置付けられています。菰野バイパスはこれらの輸送拠点と菰野ICを最短で結ぶことから、供用後に第3次緊急輸送道路の指定を予定しています。

4-3 地元の意向

四日市インターアクセス道路整備促進期成同盟会や菰野町による、菰野バイパスの整備についての積極的な要望活動が行われています。

また、「湯の山温泉協会」や「菰野インター周辺土地区画整理組合」からも、「菰野バイパスの事業実施による新名神高速道路菰野ICへのアクセス向上に期待する」との意見を頂いています。

5 コスト削減の可能性や代替案立案の可能性

5-1 コスト削減

橋梁には耐候性鋼材の使用を検討し、塗装費用の削減に努めます。また、維持管理費を抑えるため、法面の一部に張コンクリートを施します。

5-2 代替案

計画ルートについては、事業延長や既存家屋への影響などをもとにルート案を比較、検証しています。現計画ルート案が経済的に最も有利であり、また、すでに約70%用地買収が完了していることから、現計画案で進めています。

再評価の経緯

平成28年度の再評価においては、事業継続の妥当性が認められたことから、事業継続を了承されています。なお、前回再評価では事業の計画的な執行を図り、早期完了に努められたいとされています。その後の対応としては、早期完了に向けて鋭意用地の交渉を進め、令和13年度までの事業完了を目途にしています。

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条の視点により再評価を行った結果、同要綱第5条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ます。