

一般国道1号

せき
関バイパス

(道路事業)

説明資料

平成25年9月2日

中部地方整備局

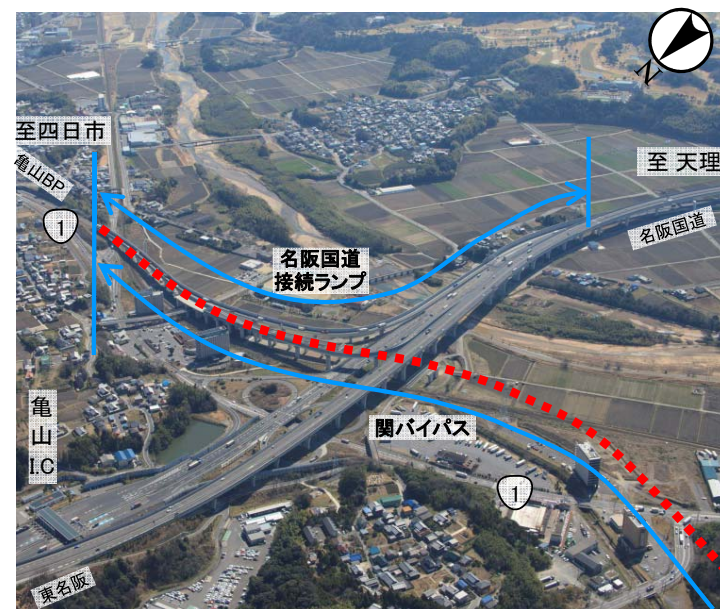
目 次

1. 一般国道1号 ^{せき} 関バイパスの事業概要	
(1)事業目的	P 1
(2)計画概要	P 3
2. 評価の視点	
(1)事業の必要性等に関する視点	P 4
①交通渋滞の緩和	P 4
②地域への支援	P 5
3. 費用対効果分析	P 7
4. 事業の進捗及び見込みの視点	P 8
5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	P 8
6. 県・政令市への意見聴取結果	P 9
7. 対応方針(原案)	P 9

(1)事業目的

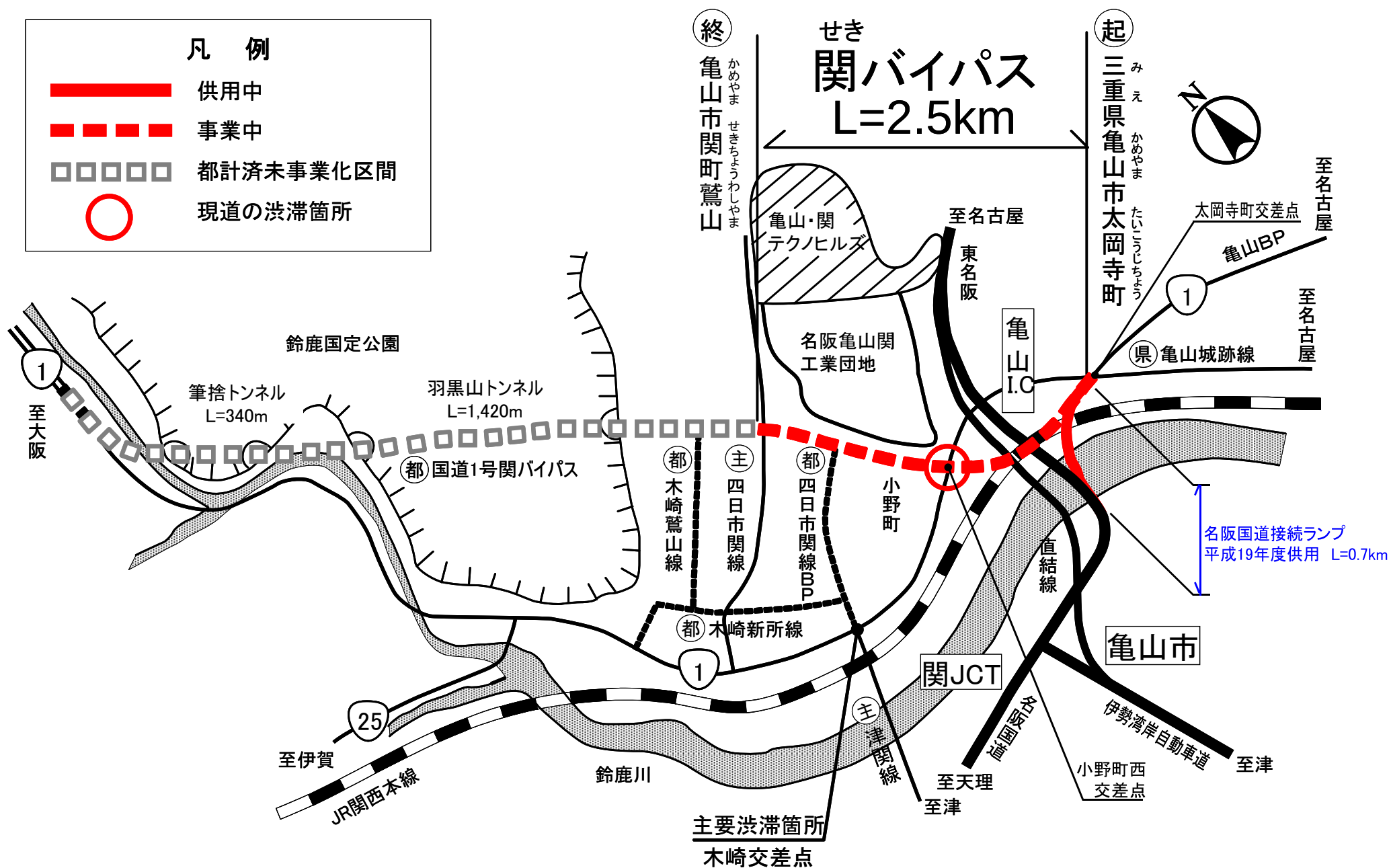
平成24年度末までに名阪国道接続ランプ部分を供用し名阪国道と1号亀山バイパスを直結する事で現道交通と分離して、太
 岡寺町交差点の渋滞を解消しました。

関　　バ　　イ　　パ　　ス　　の　　全　　体　　位　　置　　図



1. 一般国道1号関バイパスの事業概要

関　　バ　　イ　　パ　　ス　　の　　詳　　細　　図



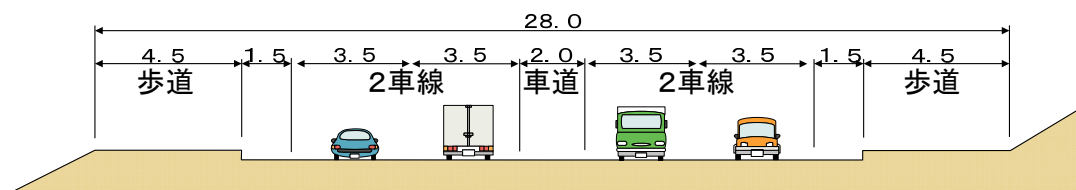
(2) 計画概要

- 道路規格 : 第3種第2級
- 設計速度 : 60km/h
- 車線数 : 完成4車線
- 都市計画決定 : 平成8年度
- 事業化 : 平成8年度 (L=1.1km)
: 平成15年度 (L=1.4km)
- 用地着手年度 : 平成12年度
- 工事着手年度 : 平成14年度
- 供用済延長 (H24年度末)
: 0.0km (名阪国道接続ランプ供用済) / 2.5km
- 前回の再評価 : 平成22年度
(指摘事項なし: 継続)
- 全体事業費 : 250億円 (増減なし)

標準断面図

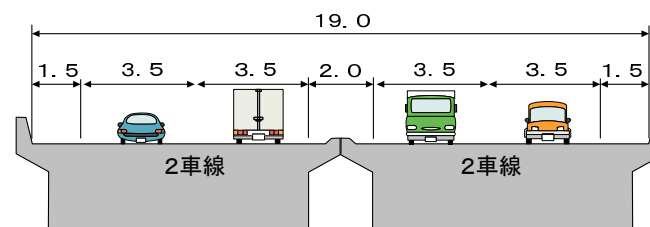
土工部

単位: m



橋梁部

単位: m



2. 評価の視点：一般国道1号関バイパス

(1) 事業の必要性等に関する視点

① 交通渋滞の緩和

1)現状の課題

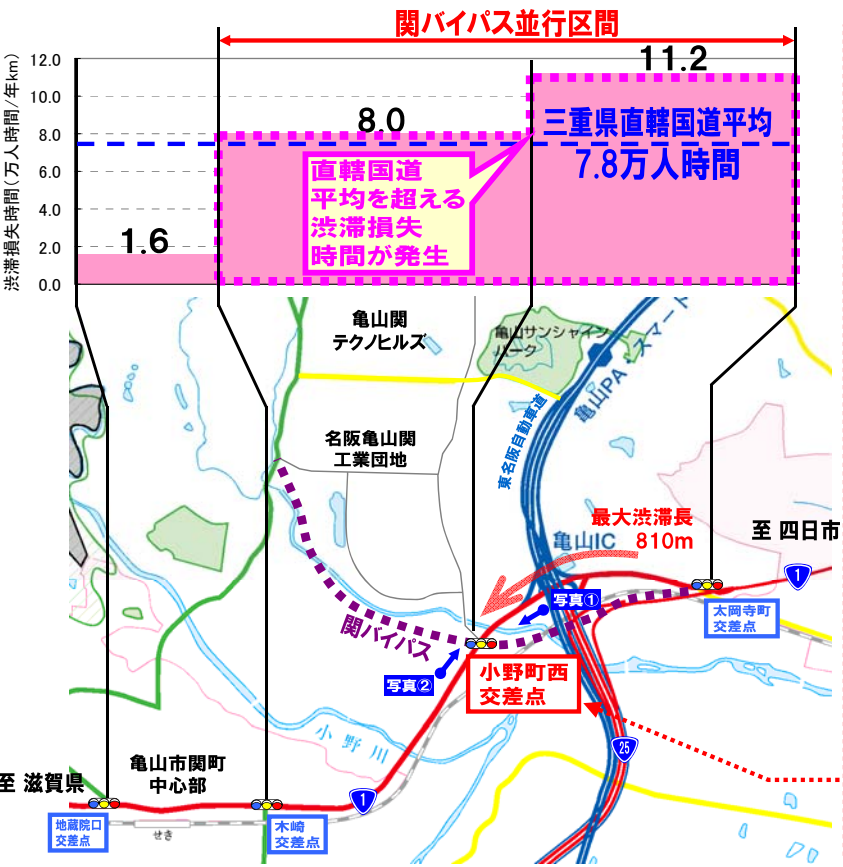
■ 国道1号の太岡寺町～木崎交差点間において、三重県内の直轄国道平均を超過する渋滞損失時間が発生しています。
■ 朝ピーク時には、小野町西交差点を起点とした工業団地へ向かう車両による交通混雑が発生し、約800mを超える渋滞が発生しています。

2)整備効果

■ 関バイパスへの交通転換に伴い、並行する国道1号における交通混雑が緩和し、渋滞損失時間が約5割削減されます。

1)現状の課題

◆ 国道1号の交通混雑状況



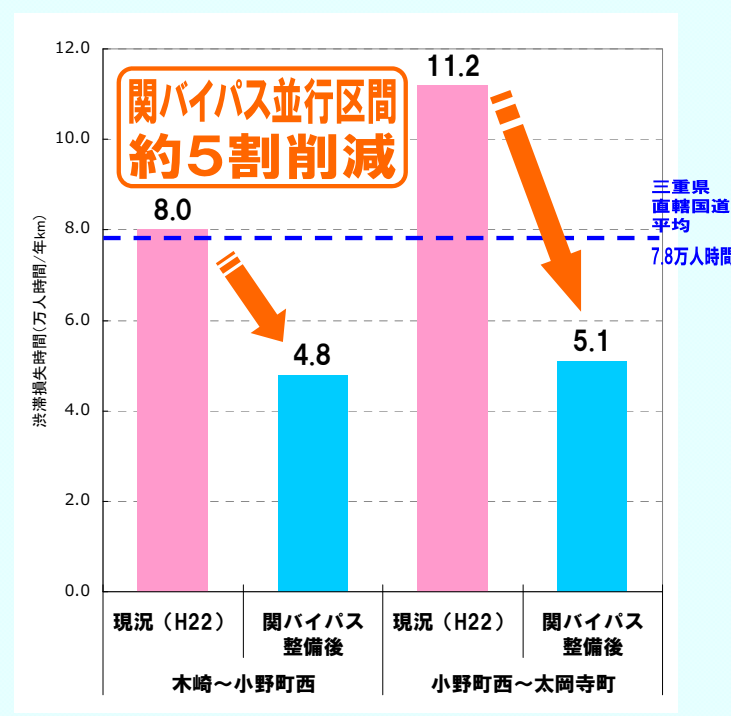
出典：渋滞損失時間(H22)国土交通省資料

◆ 国道1号小野町西交差点の渋滞状況



2)整備効果

◆ 国道1号における渋滞損失時間の削減



※ 渋滞損失時間の算定方法
現況 (H22) : 渋滞損失時間データ
関バイパス整備後 : 交通量推計により整備あり・なしにおける渋滞損失時間の変化率を求め、現況値に乗じて算定。

2. 評価の視点：一般国道1号関バイパス

② 地域への支援（産業）

1)現状の課題

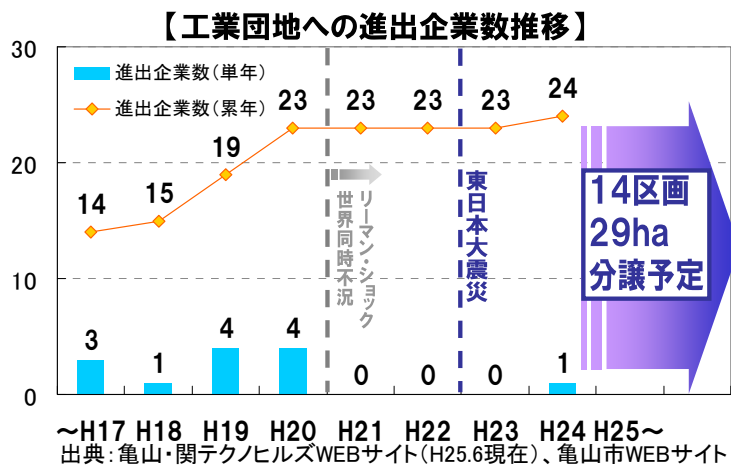
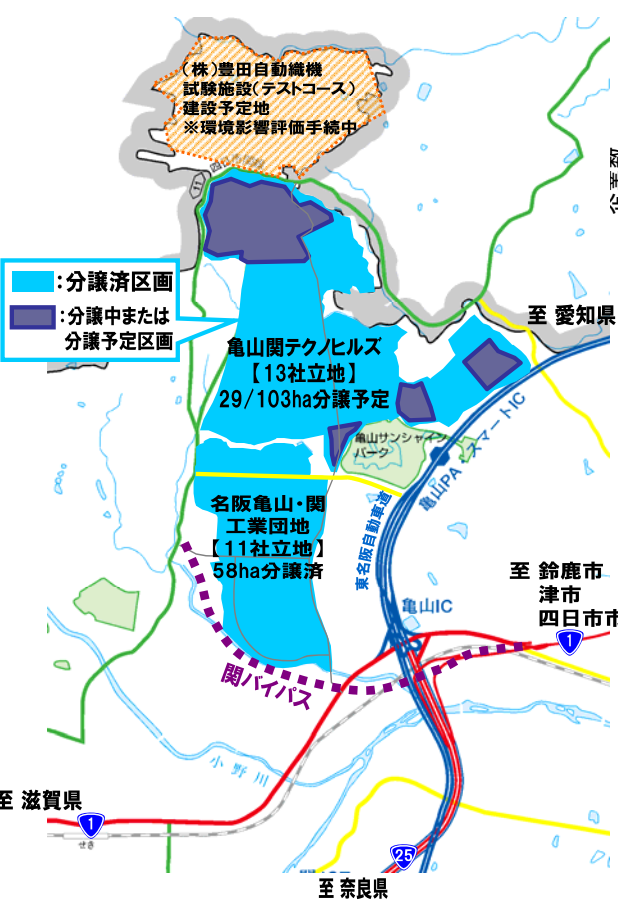
- 工業団地への企業進出は現在24社に達し、現在も残る区画(29ha)の分譲が進められています。
- 東日本大震災を契機として、災害に対するリスク分散により隣接の工業団地への進出が決定する等、企業進出の動きが顕在化しています。

2)整備効果

- 関バイパスの整備により、隣接する工業団地と四日市港および石油化学コンビナート間の所要時間が7分短縮され、工業団地のアクセス性が向上します。

1)現状の課題

◆工業団地への企業進出動向



【亀山市商工会議所ヒアリングより】

最近の進出企業は、従来からの交通アクセスの良さに加えて、東日本大震災を踏まえたリスク分散が進出の理由だと聞いています。

出典：北勢国道事務所
ヒアリング調査(H25.2)

2)整備効果

◆四日市港・コンビナート⇄工業団地間の所要時間

**現況⇒関バイパス整備後
所要時間 7分短縮**

原材料・素材・エネルギー等の搬入時の所要時間短縮

工業団地 ← 現況：約40分 → 石油化学コンビナート
7分短縮 ← 整備後：約33分

製品出荷時の短縮

工業団地 → 現況：約66分 → 四日市港
7分短縮 ← 整備後：約59分

※所要時間の算定方法
現況は民間プローブデータ（H23）一般道路平日12時間平均速度、
関バイパス整備後は関バイパスを設計速度（60km/h）にて計測

2. 評価の視点：一般国道1号関バイパス

② 地域への支援（観光）

1)現状の課題

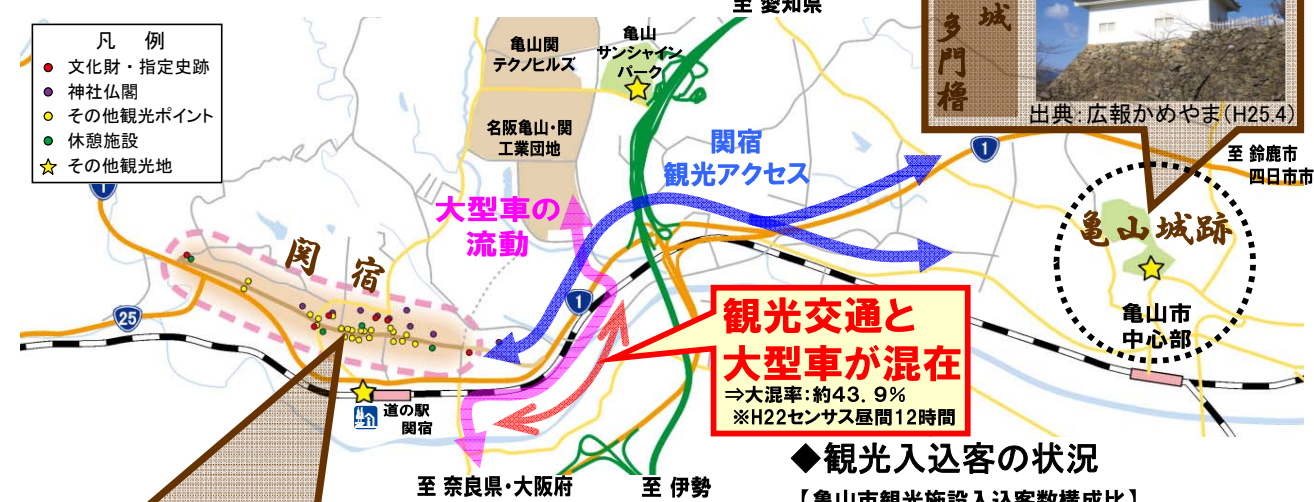
- 「関宿」は、亀山市の観光振興の方向性である『まちづくり観光』において、歴史的な街並み保存や景観整備を進めている重要な地域資源です。
- 観光アクセス道路として利用されている国道1号は、関宿の直近区間で工業団地を発着する大型車が多く利用し、観光交通と混在しています。

2)整備効果

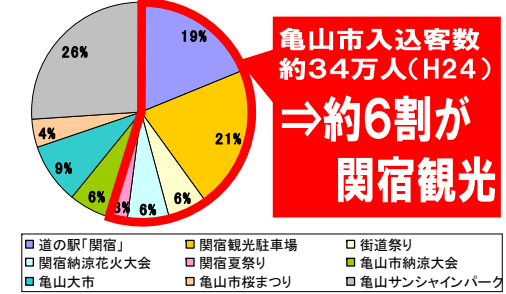
- 並行する国道1号から関バイパスへの大型車の交通転換により、国道1号における交通流が適正化され、観光交通のアクセス性や周遊性の向上に寄与します。

1)現状の課題

◆関宿の街並みと亀山市内の観光資源



◆観光入込客の状況
【亀山市観光施設入込客数構成比】



出典：観光レクリエーション入込客数推計書
平成24年（三重県）

2)整備効果

◆新たな周遊ルートの形成・大型車の転換



【亀山市観光協会のニーズ】

- ・市内の周遊では、1号を利用して行き来して頂いています。
- ・ゆったりとした雰囲気を楽しんで頂くために、関バイパスの整備に期待しています。



出典：北勢国道事務所
ヒアリング調査（H25.6）

3. 費用対効果分析:一般国道1号関バイパス

(1) 3 便益による事業の投資効果

○費用便益比(B/C)について

		(走行時間短縮便益)	(走行経費減少便益)	(交通事故減少便益)				
◇B/C(事業全体)	=	303億円	+ 39億円	+ 16億円	=	359億円	=	1.3(1.2) ※1
		258億円	+ 17億円			275億円		
◇B/C(残事業)	=	148億円	+ 16億円	+ 9.7億円	=	174億円	=	2.3(2.3) ※1、2
		58億円	+ 17億円			74億円		()は、前回評価時

【前回再評価時からの変更点】

1. H25事業化済道路網に変更(H22→H25)
2. 費用便益分析の基準年次を変更(H22→H25)
3. 全線暫定供用に伴う便益を計上
4. 全線暫定供用に伴う維持管理費を計上

※1平成22年8月に公表した「将来交通需要推計の改善について」にて検討することになっていた推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出。

※2未整備区間において、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費の合計と、追加的に発生する便益を対象として算出した。

(2) 客観的評価指標の該当項目

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)が存在する。

②物流効率化の支援

- ・国際拠点港湾(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1.5km/km²以下である市街地内での事業である。

④個性ある地域の形成

- ・拠点開発プロジェクト(亀山・関テクノヒルズ)を支援する。
- ・地域連携プロジェクト(いこか連携プロジェクト)を支援する。
- ・主要な観光地(重要伝統的建造物群保存地区 関宿)へのアクセス向上が期待される。

⑤安全で安心できるくらしの確保

- ・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。

⑤災害への備え

- ・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。

⑥地球環境の保全

- ・CO₂排出量の削減が見込まれる。

⑦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。

4. 事業の進捗及び見込みの視点

1) 事業の進捗状況

- 事業進捗率は67%、用地取得率は96%に至っています。(平成24年度末)
- 国道25号名阪国道接続ランプ部は、平成19年度に供用しています。
- 亀山市太岡寺町～亀山市関町鷺山間(L=2.5km)は、調査設計および整備工事を推進しています。
- (参考) 前回再評価時：事業進捗率は66%、用地取得率は96%

2) 事業の進捗の見込み状況

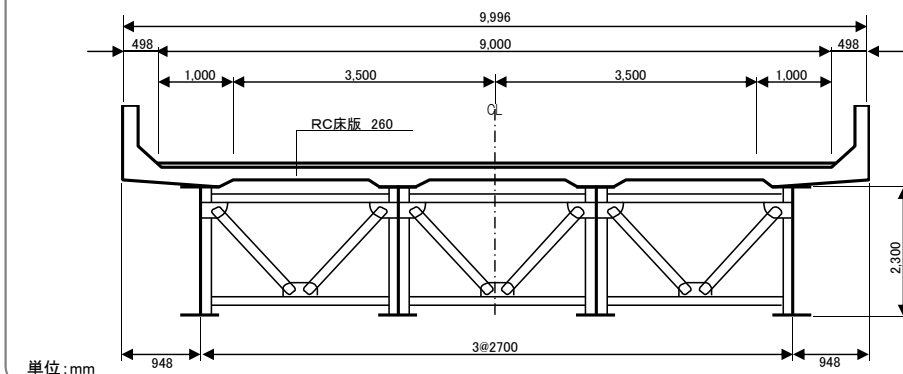
- 亀山市太岡寺町～亀山市関町鷺山間(L=2.5km)は、概ね10年後程度の供用を目指します。

5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

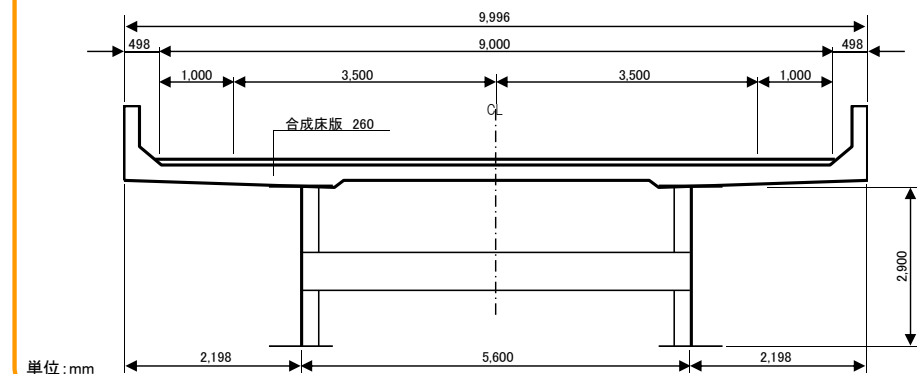
- 関バイパスは、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、交通渋滞の緩和、地域への支援など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難な状況です。
- ただし、上部工構造形式を見直すことにより、約0.6億円のコスト縮減を図っています。
- 今後、技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

■上部工構造形式の見直し(全延長:113m)

従来設計：多主桁橋



構造形式見直し：少数I桁橋



6. 県・政令市への意見聴取結果

■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。

7. 対応方針(原案)

■一般国道1号関バイパスの事業を継続する。