資料8

一般国道1号
関(せき)バイパス
（道路事業）

説明資料

令和8年6月19日

中部地方整備局
北勢国道事務所

目　　次

１．事業概要
（１）事業目的 ・・ Ｐ　１
（２）計画概要 ・・ Ｐ　２

２．事業の進捗及び見込みの視点・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ　３

３．事業費の見直しについて・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ　４

４．費用対効果分析・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ　６

５．県･政令市への意見聴取結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ　７

６．対応方針（原案） ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ　７

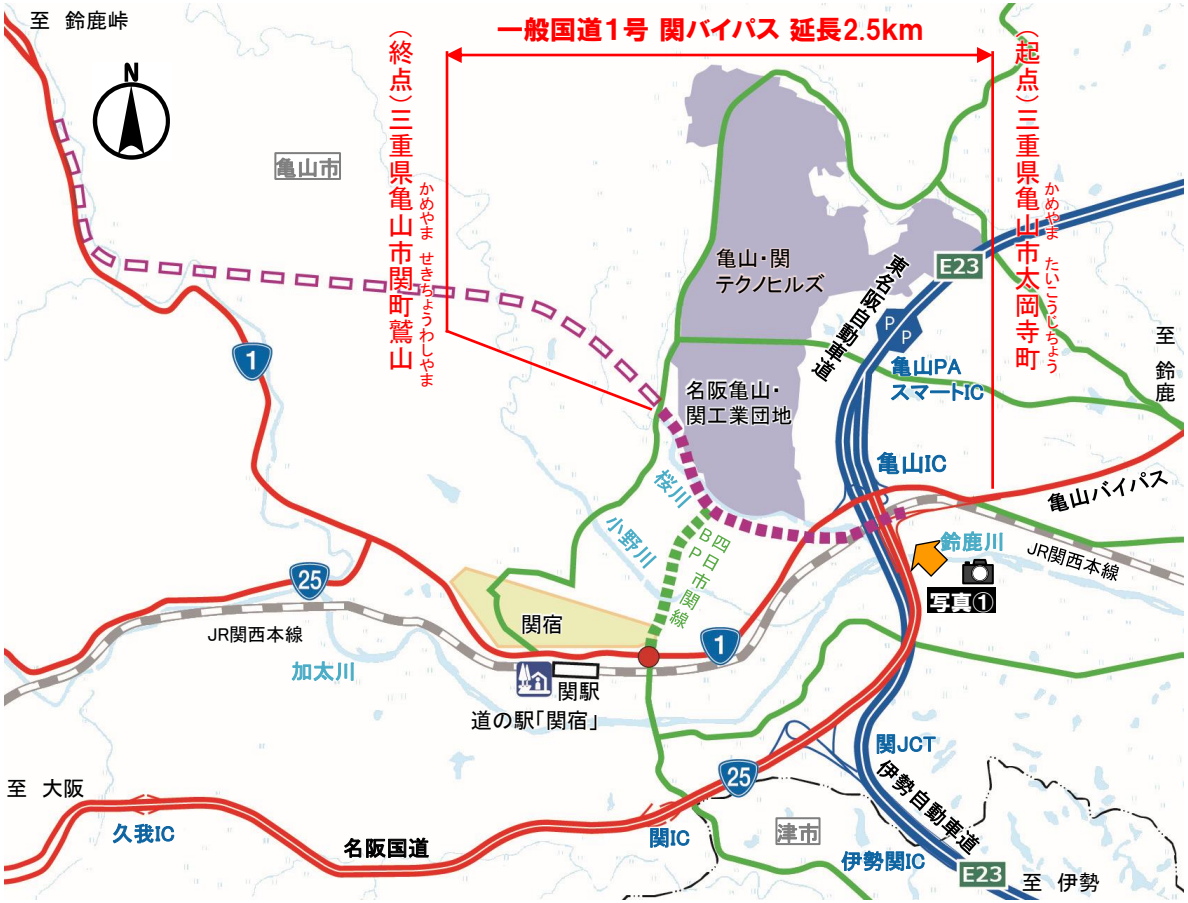
1. 事業概要

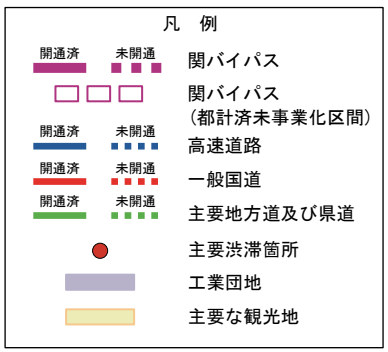
(1)事業目的

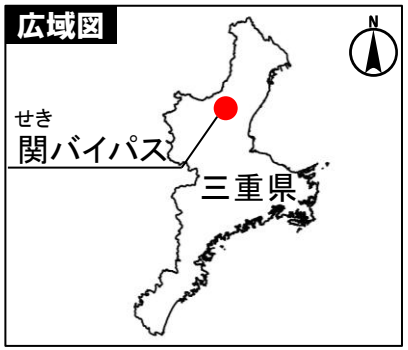
■一般国道1号関バイパスは、三重県亀山市太岡寺町から亀山市関町鷲山に至る延長2．5kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、地域経済の支援を目的に計画された道路です。

■並行する一般国道1号現道では、主要渋滞箇所や、隣接する工業団地および主要な観光地へのアクセスなどの課題があり、こうした課題解決のために別線バイパスを整備することで、交通の円滑化、物流の効率化等の効果を見込んでいます。

一　般　国　道　1　号　関　バ　イ　パ　ス　の　全　体　位　置　図









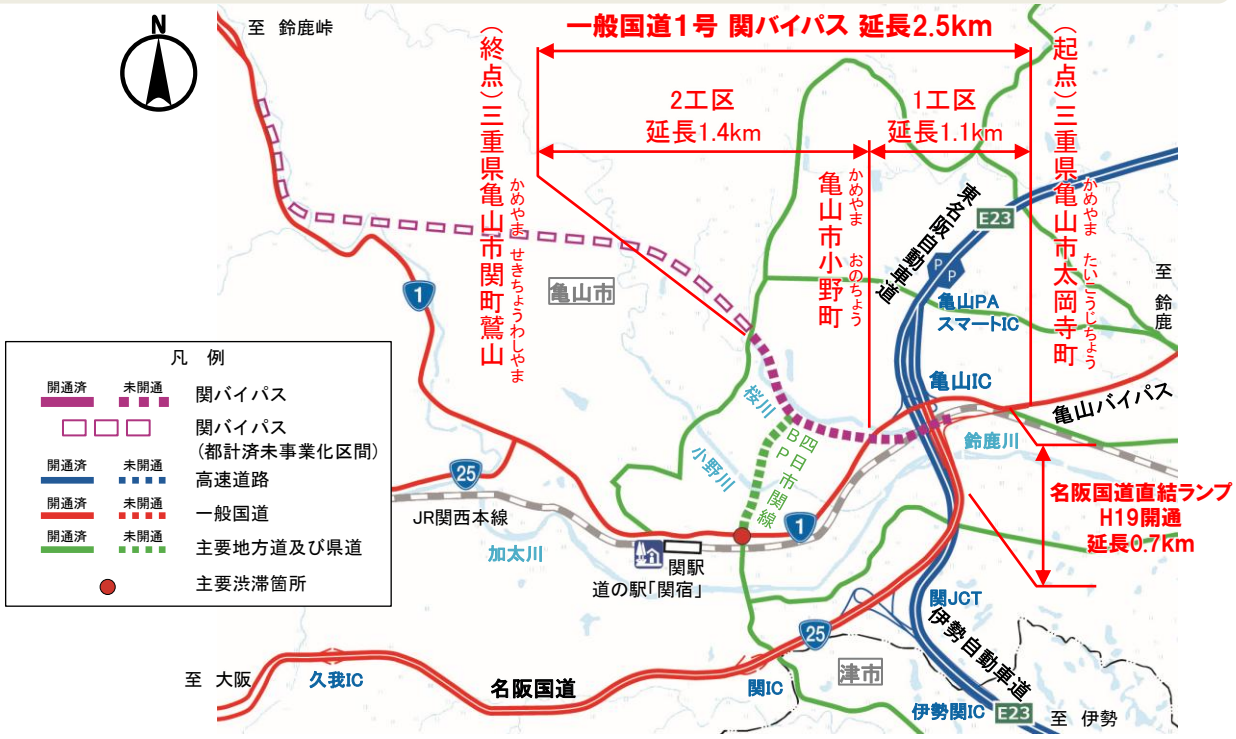
R5.2撮影

1. 事業概要

(2)計画概要

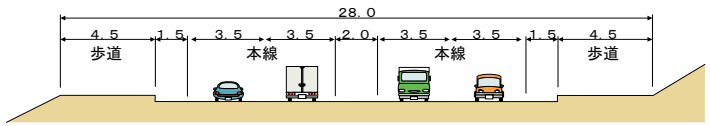
■関バイパスは、延長2．5kmのうち、1工区(亀山市太岡寺町～亀山市小野町　延長1．1km)は平成8年度に、2工区(亀山市小野町～亀山市関町鷲山　延長1．4km)は平成15年度に事業化し、国道25号名阪国道と直結するランプ部(延長0．7km)は平成19年度に開通しています。

事業名	一般国道1号関バイパス
道路規格	第3種第2級
設計速度	60km／h
車線数	4車線
都市計画決定	平成8年度
事業化	1工区：平成8年度 2工区：平成15年度
計画交通量	14，900台／日
用地着手年度	平成12年度
工事着手年度	平成14年度
延長	2．5km (名阪国道接続ランプ部開通済)
前回の再評価	令和3年度 (指摘事項なし：継続)
全体事業費	277億円 (27億円増)

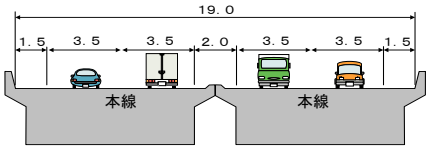


標　準　断　面　図

土工部



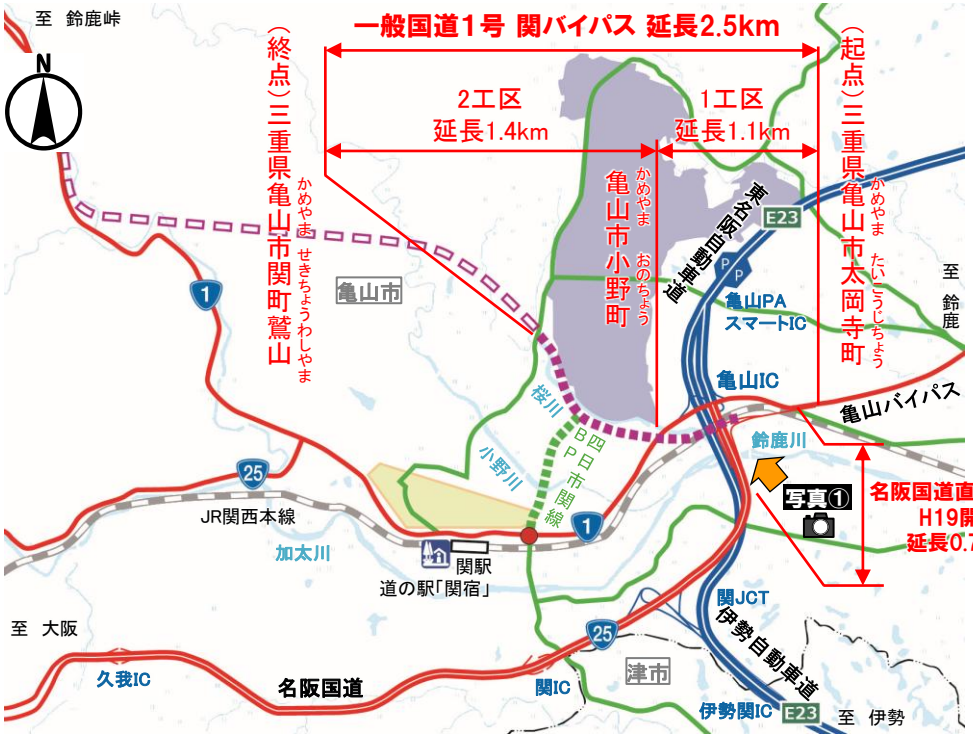
橋梁・高架部　(単位：m)

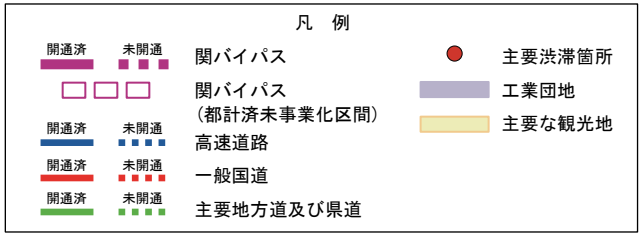


2. 事業の進捗及び見込みの視点

■三重県亀山市太岡寺町から亀山市関町鷲山（延長2．5km）は、亀山市策定の総合計画や関連する周辺事業の整備状況を踏まえ、暫定2車線開通に向け、関係機関と調整しながら整備を実施します。

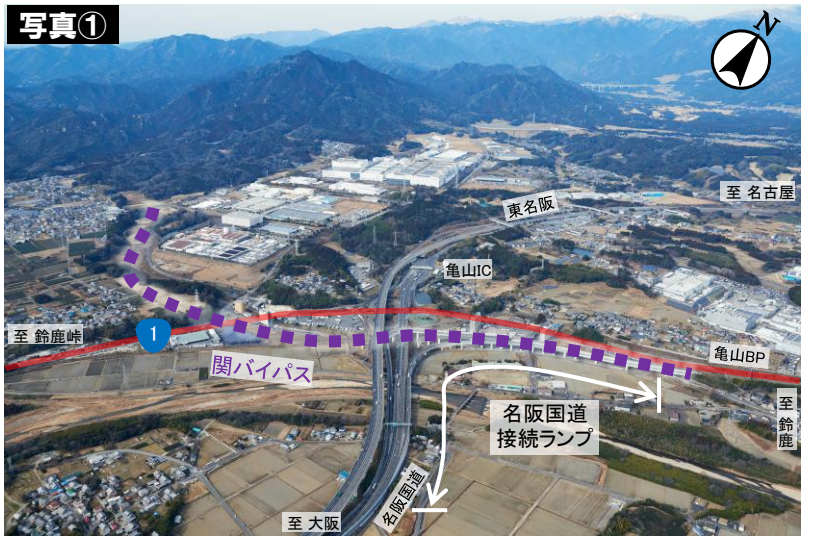
■現在、三重県では、リニア中央新幹線の中間駅について、亀山市内への設置を要望しています。





●事業の進捗状況

関バイパスの事業進捗状況
【用地取得率】約96%（令和2年度末） ⇒ 約96%（令和7年度末） 【事業進捗率】約67%（令和2年度末） ⇒ 約68%（令和7年度末）



R5.2撮影

3. 事業費の見直しについて（国道1号 関バイパス）

■事業費増加の要因

①物価上昇による資機材・労務単価の増加 ・・ 27億円増

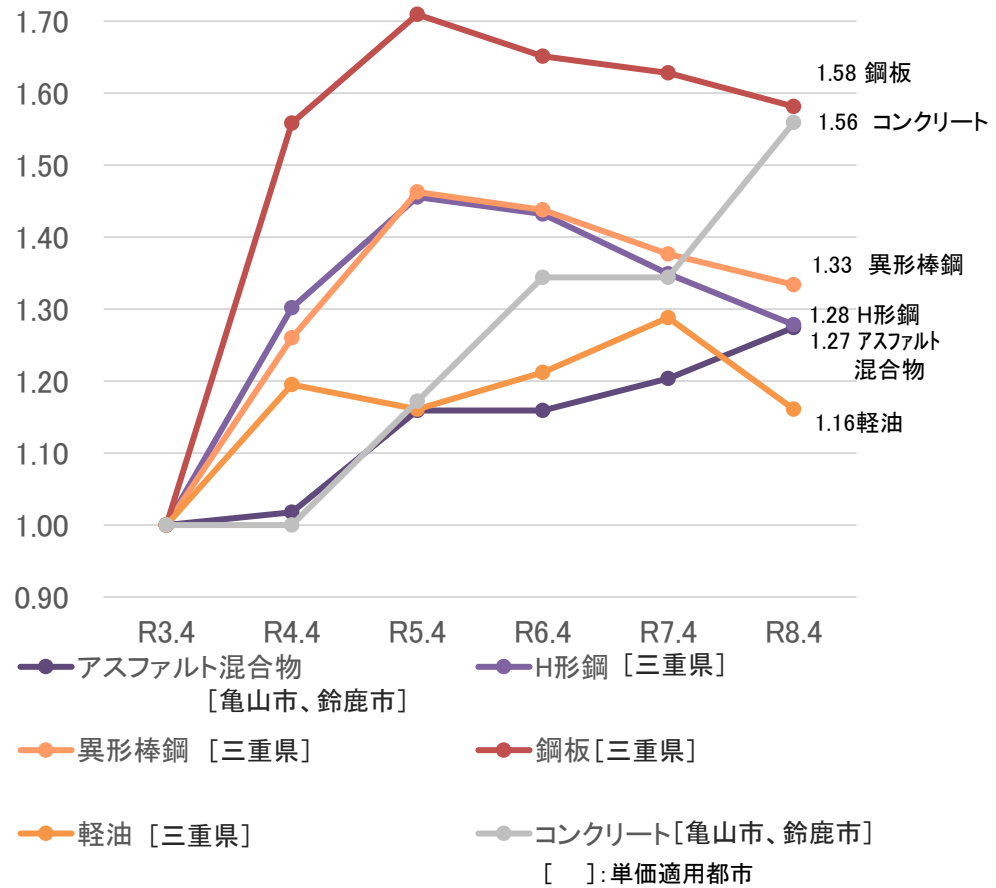
事業費増額の要因	増額
①物価上昇による資機材・労務単価の増加 ■建設資機材の上昇による橋梁等の工事費の増加	27億円

3. 事業費の見直しについて

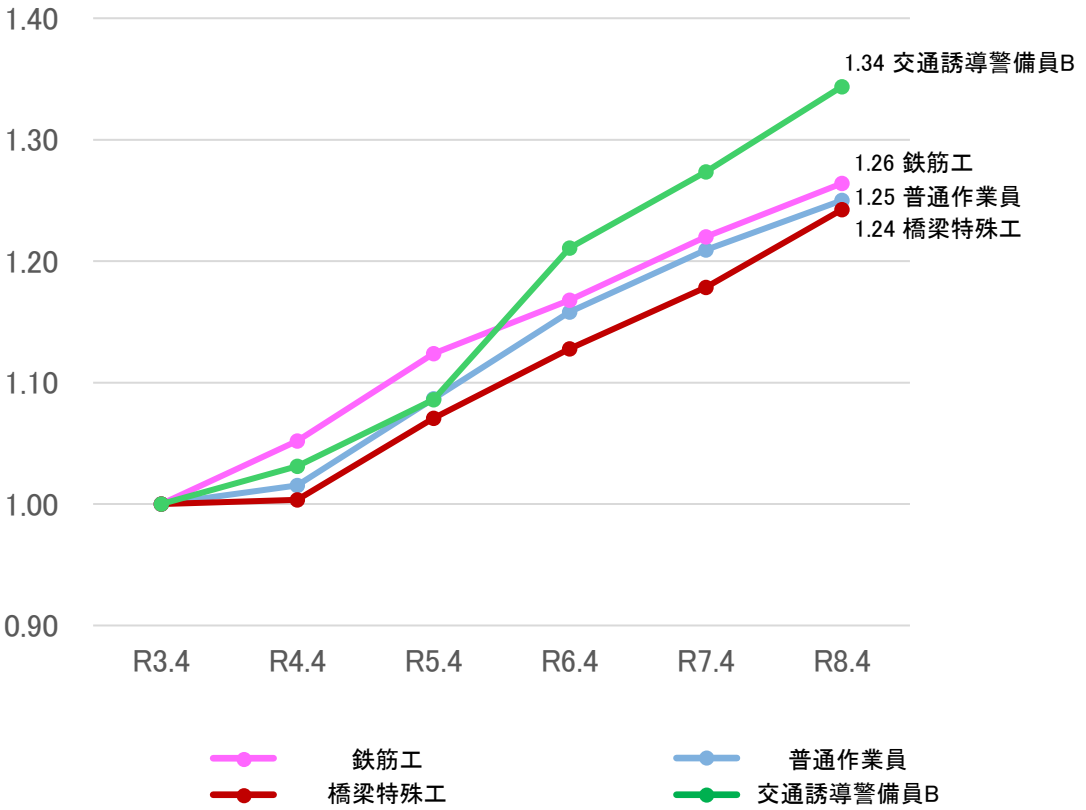
①：物価上昇による資機材及び労務単価の増加・・・＋27億円

■原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰等によって、前回再評価時（令和3年度）に比べて、建設資材や労務費の単価が上昇しています。
■建設資材価格の伸び率では、R3.4 を基準とした場合、鋼板、鉄筋等の価格が約1.1～1.6倍となっています。
■労務単価についても、前回評価時から約1.2～1.3倍と前回評価から増加しています。
■鋼材価格や労務単価の上昇に伴い、橋梁等の工事費の増加が必要となりました。

■建設資材単価の伸び率（R3.4を基準に算出）



■労務単価の伸び率（R3.4を基準に算出）（三重県）



4. 費用対効果分析

●3便益による事業の投資効果

■費用便益分析(B/C)について

$$\text{◇費用便益比(B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費} + \text{更新費}}$$

【事業全体】一般国道1号関バイパス

	便益(億円)				費用(億円)				B／C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時	421	100	3	523	352	27	―	379	1.4
今回評価時	497	213	6	716	479	25	―	504	1.4
社会的割引率2%	788	337	10	1135	457	41	―	498	2.3
社会的割引率1%	1,023	438	12	1,474	443	54	―	496	3.0

【残事業】一般国道1号関バイパス

	便益(億円)				費用(億円)				B／C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時	160	11	5	176	61	27	―	88	2.0
今回評価時	230	82	5	317	85	25	―	110	2.9
社会的割引率2%	365	131	7	503	91	41	―	132	3.8
社会的割引率1%	474	170	9	653	94	54	―	148	4.4

＜感度分析結果＞

変動要因	変動ケース	B／C
交通量	±10%	1.3 ～ 1.6
事業費	±10%	1.4 ～ 1.4
事業期間	±20%	1.4 ～ 1.4

変動要因	変動ケース	B／C
交通量	±10%	2.6 ～ 3.2
事業費	±10%	2.7 ～ 3.1
事業期間	±20%	2.9 ～ 3.1

※1 便益算定に当たってのエリアは、「一般国道1号関バイパス」周辺の主要な幹線道路(延長約220km)を対象として算出。
※2 令和4年2月に公表された平成27年度全国道路・街路交通情勢調査ベースのR22将来ODに基づきB/Cを算出。
※3 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

【前回評価からの変更点】

1. 将来OD表の変更(H22年度全国道路・街路交通情勢調査→H27年度全国道路・街路交通情勢調査)
2. 将来道路網条件の変更(R3年度事業化済道路網→R8年度事業化済道路網)により、一般国道306号鈴鹿亀山道路等が追加
3. 費用便益分析マニュアルの改訂(H30マニュアル→R7マニュアル)により、各便益の原単位の更新、社会的割引率1%、2%のケースについて試算。
4. 総走行台キロの年次別伸び率の更新(H22年度全国道路・街路交通情勢調査→H27年度全国道路・街路交通情勢調査)
5. 費用便益分析の基準年次(R3年度→R8年度)
6. 費用便益比算定上の供用年の見直し
7. 費用便益分析のGDPデフレーター(R3年度→R8年度)
8. 一般国道1号関バイパスの事業費増(27億円)

5. 県・政令市への意見聴取結果

■三重県の意見

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。

本事業は、地域の交通渋滞の緩和や地域経済の発展に寄与す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、同事業区間に隣接する工業団地周辺における交通円滑化や物流効率化に資するバイパス整備の推進をお願いいたします。

なお、事業費については、最新の技術の活用も含め徹底したコスト縮減をお願いいたします。

6. 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。

※今後修正の可能性があります。

資料8（参考資料）

費用便益分析に含まれない効果

一般国道1号　関バイパス

令和8年6月19日

中部地方整備局
北勢国道事務所

費用便益分析結果

※今後修正の可能性があります。

項目		事業全体	残事業
費用	事業費	479億円	85億円
	維持管理費	25億円	25億円
	更新費	－	－
	費用(C)	504億円	110億円
便益	走行時間短縮便益	497億円	230億円
	走行経費減少便益	213億円	82億円
	交通事故減少便益	6億円	5億円
	便益(B)	716億円	317億円
B／C		1.4	2.9

その他効果	時間信頼性向上	所要時間のばらつきを考慮した余裕時間が短縮(13億円)
	CO_2排出削減	走行速度が改善することで温室効果ガス(CO_2)排出量が低減(1.8億円)

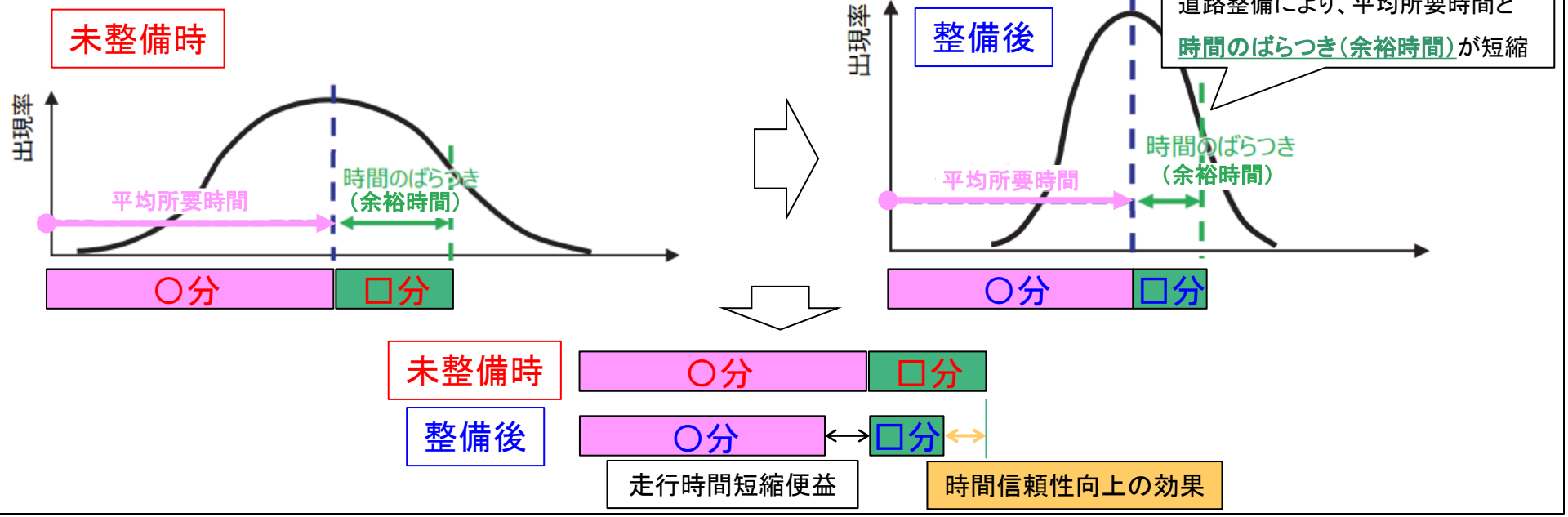
1. 時間信頼性向上便益

○道路整備による所要時間が短縮する効果だけでなく、所要時間のばらつき（余裕時間）を縮小する効果があり、その効果を評価。

＜計算手法＞

未整備時		整備後						時間信頼性向上便益算定マニュアル(案)により算出
時間のばらつき（余裕時間）	－	時間のばらつき（余裕時間）	×	交通量	×	貨幣価値	＝	時間信頼性向上の効果

＜算出イメージ＞



▼時間信頼性向上便益算出結果

		総余裕時間費用（億円／年）		③時間信頼性向上便益（億円／年） ①-②	④時間信頼性向上便益 現在価値換算（億円／50年）
		①未整備	②整備後		
事業全体	暫定供用	708.42	707.81	0.62	12.76
	完成供用	708.42	707.68	0.75	

時間信頼性向上の効果

「時間信頼性向上便益算定マニュアル（案）」に基づき便益換算した結果、
13億円の効果が見込まれる

2. CO_2排出削減便益

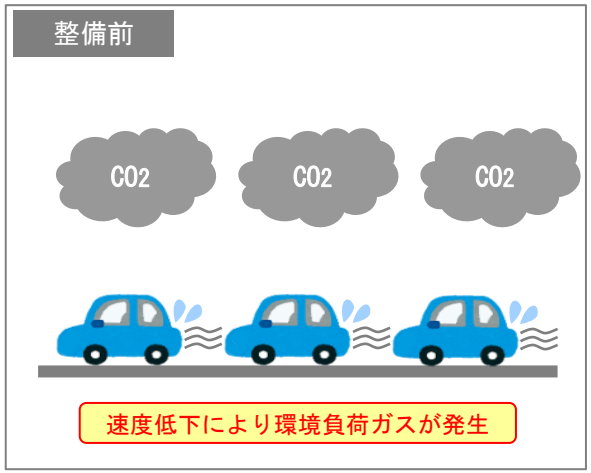
※今後修正の可能性があります。

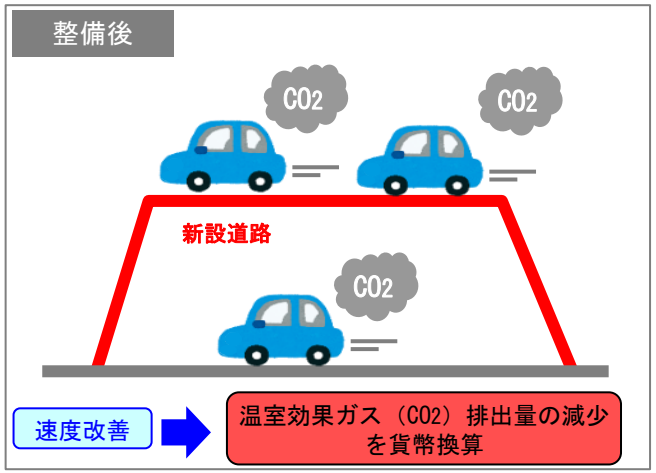
○道路整備により走行速度が改善することで、CO_2排出量が低減されることによる効果を評価。

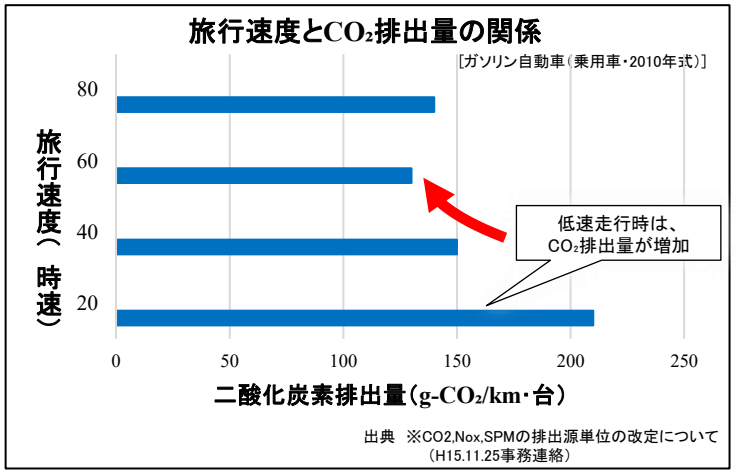
＜計算手法※1＞

単年度便益＝（整備前のCO_2排出量－整備後のCO_2排出量）×貨幣価値×365

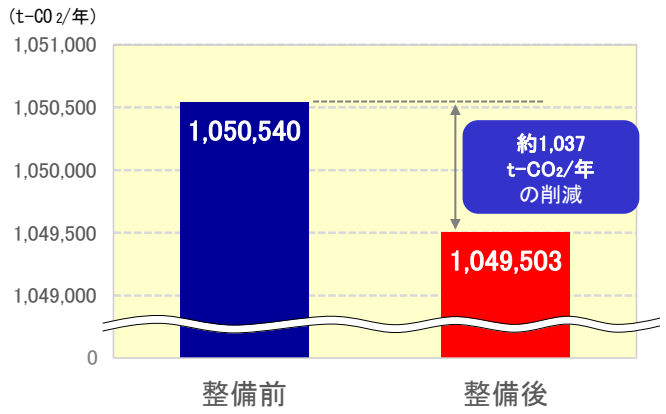
＜算出イメージ＞







＜年間CO_2排出量＞ ※令和22年度の排出量



平成15年11月25日付け事務連絡「客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法について」の別紙『客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法(案)』より算定

CO_2排出削減便益の効果

１年間に生じる環境改善便益

（整備なし：1,051千t-CO_2/年　－　整備あり：1,050千t-CO_2/年）

×CO_2の貨幣価値原単位※２：10,600円/t-c　＝　**約0.11億円/年**

※R22年度の単純価値

（基準年における現在価値）

道路整備によるCO_2排出削減便益

1.85億円と試算

※完成供用から50年間を対象として現在価値化した便益

出典　※１ 道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（H22 国土技術政策総合研究所）
※２ 公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）（R7.9 国土交通省）