

## 再 評 価 書

箇所名	一般国道421号 大安ICアクセス道路	事業名	道路事業	課名	道路建設課 (桑名建設事務所)
事業概要	工 期	H24年度～R6年度	全体事業費 (下段当初)	5,500百万円(負担率:国5.5、県4.5)	
	(下段当初)	H24年度～R6年度		4,000百万円(負担率:国5.5、県4.5)	
事業目的及び内容					
<p>○当該路線の概要</p> <p>一般国道421号は、桑名市の国道1号を起点とし、いなべ市を経て、滋賀県近江八幡市に至る延長約72kmの幹線道路です。</p> <p>当該地域には、東海環状自動車道の整備が進められており、平成30年度には東員IC～大安IC間が開通し、令和6年度には大安IC～仮称北勢IC間、令和8年度には仮称北勢IC～養老IC間が開通予定となっています。</p> <p>当該地域は、員弁川を横断できる道路が限定されているため、国道421号の三笠橋で慢性的な渋滞が朝夕の通勤時間帯に発生しています。また、令和8年には東海環状自動車道が全線開通する予定とされており、これにより県をまたいだ高速道路の物流ネットワークが完成するため、さらなる渋滞が予想されます。</p> <p>本事業により、現国道421号の三笠橋に集中する交通をバイパス整備により分散させ、「交通渋滞の緩和」を図るとともに、インターチェンジまでのアクセス時間を短縮し、「大安ICへのアクセス向上」を図ります。</p> <p>○事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道421号の交通渋滞の緩和</li> <li>・大安ICへのアクセス向上</li> </ul> <p>○事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業期間 : 13年間(平成24年度～令和6年度)</li> <li>・全体事業費 : 5,500百万円(工事費:4,500百万円、用地補償費:1,000百万円)</li> <li>・計画延長 : 3,500m(バイパス区間2,200m、4車線拡幅区間1,300m)</li> <li>・幅員 : バイパス区間6.5m(11.5m)、4車線拡幅区間14.0m(24.75m)</li> </ul>					
事業主体の再評価結果					
<p>1 再評価を行った理由</p> <p>全体計画事業費に変更があったことから、三重県公共事業再評価実施要綱第2条(4)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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和元年度末の事業進捗率は、32%(工事が36%、用地取得が50%)となっています。</li> <li>・現在、二級河川員弁川にかかる橋梁(いなべ大橋)の上部工工事と大安IC前の4車線化工事を行っています。</li> </ul> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>令和6年度の全線供用に向け、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>令和8年には東海環状自動車道が全線開通する予定とされており、これにより県をまたいだ高速道路の物流ネットワークが完成します。</p> <p>また、いなべ市では企業の新規進出や事業拡張が進んでおり、本事業への期待の声も寄せられています。</p> <p>このため、高規格幹線道路ICへのアクセスの強化となる本事業の必要性は一層高まっており、当該事業の必要性に変化はありません。</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

【事前評価時】(H30年時)	
総費用 (C)	35億円
総便益 (B)	223億円
費用便益比 (B/C)	= 6.3

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】	25.4 / 51.1 億円	243.5 / 243.5 億円
4.8	事業費: 24.2 / 49.9 億円	走行時間短縮便益: 222.7 / 222.7 億円
【残事業】	維持管理費: 1.2 / 1.2 億円	走行経費減少便益: 18.9 / 18.9 億円
9.6		交通事故減少便益: 1.9 / 1.9 億円

③感度分析の結果

【事業全体】	【残事業】
交通量: B/C = 3.6 ~ 7.1 (±10%)	交通量: B/C = 7.2 ~ 14.4 (±10%)
事業費: B/C = 4.5 ~ 5.0 (±10%)	事業費: B/C = 8.8 ~ 10.6 (±10%)
事業期間: B/C = 4.6 ~ 5.0 (±20%)	事業期間: B/C = 9.2 ~ 10.0 (±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

○地域産業の活性化

大安IC周辺には多くの企業が立地し、近年、新規進出や事業拡張する企業が現れています。

ヒアリングした周辺企業からも、新たなルートでのアクセスが可能となり、三笠橋の渋滞緩和や、東海環状が繋がった場合の大幅な時間短縮による輸送コストの削減や従業員の確保がしやすくなるなどの期待の声が寄せられています。

4-3 地元意向

令和元年8月に「三重県市長会」から提出された三重県への要望では、国道421号大安インターアクセス道路の早期完成を強く要望されています。

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

主要構造物として橋梁を1橋計画していますが、耐候性鋼材を使用し、塗装費用を削減します。

また、道路法面の一部に張コンクリートを行い、草刈に要する維持管理費を削減します。

さらに、道路の盛土材については、他工事との調整を図り、購入土を用いず他工事で発生する建設発生土を使用し、コスト削減を図ります。

5-2 代替案

既存家屋への影響などをもとに、既存の国道421号を拡幅するルートと計画ルートと比較、検証したところ、国道421号を拡幅するルートは補償物件が多く地域に与える影響が大きいことから、計画ルートを最適ルートとして採用したところです。

再評価の経緯

平成30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。

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ます。