

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 (下段前回)	平成 20 年度～令和 13 年度	全体事業費 (下段前回)	4,000 百万円(負担率: 国 0.5 : 県 0.5)		
		平成 20 年度～令和 13 年度		3,800 百万円(負担率: 国 0.5 : 県 0.5)		
事 業 目 的 及 び 内 容						
■当該路線の概要 一般国道477号は、三重県四日市市から菰野町、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県を經由し、大阪府池田市に至る延長約230kmの幹線道路です。 当該路線は、北勢地域を南北に走る、国道23号、国道1号、国道1号北勢バイパス、東名阪自動車道、新名神高速道路などの幹線道路を東西に連絡する、通称「湯の山街道」と呼ばれる道路です。周辺には千草工業団地や観光地があり、物流や観光交通を担うとともに、第1次緊急輸送道路に指定されている重要な路線です。 事業区間は、四日市市、菰野町を東西に連絡する交通の要所でもあり、周辺に立地する大規模工場への通勤、物流や観光に伴う交通量が多く、主要渋滞箇所である宿野交差点において、慢性的な渋滞が発生し、安全で円滑な交通に支障をきたしていました。 このようなことから、現道交通の分散化を図り北勢地域の新たな東西軸を構築するため、「湯の山街道」のバイパス道路として「四日市湯の山道路」及び「菰野バイパス」が計画されました。このうち、「四日市湯の山道路」は、東名阪自動車道（四日市IC）と新名神高速道路（菰野IC）を結ぶ第1次緊急輸送道路として、平成30年10月に全線開通しており、「菰野バイパス」については、広域的な幹線道路ネットワークの強化、観光振興の支援、緊急時における交通機能の強化を図るため、平成20年度に事業着手しました。 菰野バイパスの整備によって、東名阪自動車道、新名神高速道路及び四日市湯の山道路等の幹線道路と一体となった広域道路ネットワークを構築し、観光地各所への移動時間短縮による観光振興の支援を図るとともに、広域防災拠点へのアクセス機能強化や広域的な救援・復旧活動といった緊急時における交通機能の強化を図ります。						
■事業目的 ・広域的な幹線道路ネットワークの強化 ・観光振興の支援 ・緊急時における交通機能の強化						
■事業内容 ・事業計画期間 24 年間（平成 20 年度～令和 13 年度） ・全 体 事 業 費 4,000 百万円（工事費：3,382 百万円、用地費：402 百万円、補償費：216 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＝6.50（11.25）m ・主 要 構 造 物 橋梁工（1 橋）						
事 業 主 体 の 再 評 価 結 果						
1 再評価を行った理由 令和3年度に再評価を実施後、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。						
2 事業の進捗状況と今後の見込み 2－1 事業の進捗状況 令和8年3月末時点の事業進捗率は事業費ベースで33%（工事22%、用地93%）となっています。 2－2 今後の見込み 令和13年度的全線供用に向け、事業を推進します。						

3 事業を巡る社会経済情勢等の変化

湯の山街道のバイパス道路として先行し整備を進めてきた四日市湯の山道路が、平成 30 年 10 月に開通しました。その後、新名神高速道路（新四日市 JCT～亀山西 JCT 間）が平成 31 年 3 月、北勢バイパス（(市) 日永八郷線～国道 477 号バイパス間）及び東海環状自動車道（大安 IC～いなべ IC 間）が令和 7 年 3 月に開通するなど、着実に広域的な幹線道路ネットワークが形成されており、北勢地域の新たな東西軸としての効果を最大限に発現するためには、菰野バイパス整備の重要性が一層高まっています。

湯の山温泉は年間約 170 万人が訪れる観光地であり、近年では「御在所ロープウェイ」のリニューアル（平成 30 年 7 月）や展望デッキ等の新設（令和 7 年 10 月）、自然共生型アウトドアパークのオープン（令和元年 3 月）、新たな宿泊施設のオープン（令和 8 年 3 月）、宿泊温泉施設の大規模リニューアル（令和 8 年 10 月）等、地域資源を活用した観光投資が活性化しています。

令和 2 年 7 月に「菰野インター周辺地区土地区画整理組合」が設立され、工業系と住宅系の用地開発として、事業が進められています。

このような、広域ネットワークの強化や観光振興の加速、周辺地域開発の進展といった菰野バイパスを取り巻く社会情勢の変化から、本事業の重要性が一層高まっています。

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】（令和 3 年時）

総費用（C） 30 億円

総便益（B） 115 億円

費用便益比（B/C） = 3.8

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】（参考） 4.9（5.7） 参考〔2%〕 <u>7.8</u> （ <u>9.1</u> ） 〃〔1%〕 <u>10.2</u> （ <u>11.9</u> ）	18 億円／39 億円 事業費：17 億円／38 億円 維持管理費：0.9 億円／0.9 億円	191／191 億円 走行時間短縮便益：170／170 億円 走行経費減少便益：18／18 億円 交通事故減少便益：2.3／2.3 億円
【残事業】 10.7（12.5） 参考〔2%〕 16.3（19.2） 〃〔1%〕 21.2（24.9）		（参考） 時間信頼性向上便益：31 億円／31 億円 CO2 排出量削減便益：1.9 億円／1.9 億円

③感度分析の結果

【事業全体】	【残事業】
交通量：B/C = 4.9～5.0（±10%）	交通量：B/C = 10.6～10.9（±10%）
事業費：B/C = 4.5～5.4（±10%）	事業費：B/C = 9.7～11.9（±10%）
事業期間：B/C = <u>4.1</u> ～ <u>5.8</u> （±20%）	事業期間：B/C = <u>10.3</u> ～ <u>11.0</u> （±20%）

※出典：費用便益分析マニュアル（令和 7 年 8 月 国土交通省 道路局 都市局）

4-2 その他の効果

① 幹線ネットワークの強化

- ・新名神高速道路（菰野 IC）や四日市湯の山道路と一体となり、広域的な東西軸を構築します。
- ・新名神高速道路や東名阪自動車道、北勢バイパス等の広域ネットワークと組み合わせることで、名古屋方面や滋賀・京都方面からのアクセス性が飛躍的に向上し、広域的な交通の円滑化が図られます。
- ・バイパスが整備されることで、利用者は菰野 IC と四日市 IC の使い分けが可能となり、ルート選択の幅が広がるため、広域的な道路ネットワークの代替性が大きく向上します。

② 観光振興の支援

- ・菰野 IC 西側には北勢地域の主要な観光地である湯の山温泉があり、周辺には宿泊温泉施設、御在所ロープウェイ、自然共生型アウトドアパークなどレクリエーション施設も多数あり、多くの観光客が訪れています。
- ・バイパス整備により、東名阪自動車道や新名神高速道路から観光地へのアクセスが向上します。
- ・特に御在所ロープウェイ方面からの帰宅時に、国道 477 号現道から国道 477 号バイパスに転換することで、国道 477 号の混雑緩和が期待できます。

③ 緊急輸送道路の機能強化

- ・菰野バイパス供用後、緊急輸送道路の指定を予定しています。
- ・菰野バイパス整備により、大規模災害発生時には第 1 次緊急輸送道路である東名阪自動車道、新名神高速道路と一体となって、広域的な救援・復旧活動が可能になります。
- ・災害時の拠点となる大羽根園緑地と新名神高速道路を最短で結ぶルートとして、緊急輸送道路として重要性が高く、支援物資の搬送が行いやすくなります。

④ 救急搬送の迅速化

- ・菰野町の救急搬送は令和 7 年度で 1,874 件発生しており、四日市方面への搬送では四日市湯の山道路の利用率が高くなっています。
- ・搬送先としては、市立四日市病院、県立総合医療センター（バイパス利用）、菰野厚生病院（現道利用）などが多い状況ですが、バイパス整備により、四日市湯の山道路と一体となって、病院への救急搬送の迅速化につながります。

⑤ 地域関連の交通の円滑化

- ・バイパス整備により、買い物・病院・銀行などの生活に必要な移動がスムーズになります。また、路線バスの定時性確保にもつながります。

⑥ 産業振興の支援

- ・菰野 IC 周辺で進む約 47 万㎡の土地区画整理事業の交通需要を支える役割を担います。
- ・菰野バイパスは菰野市街地から当地域への通勤や商業施設へのアクセスルートとしての利便性向上に寄与します。

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（四日市市、菰野町）や菰野町による、菰野バイパスの整備についての要望活動が行われています。

また、「湯の山温泉 鹿の湯ホテル」や「菰野インター周辺地区土地区画整理組合」からも、「本事業による混雑緩和やネットワークの拡充など、実施に期待している」との意見を頂いています。

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

維持管理段階でのコスト縮減として、鋼製橋梁に耐候性鋼材を採用し塗替え費用の削減を図ります。また、道路法面の防草対策で張コンクリート工を行い草刈りに要する維持管理費の縮減を行います。

5-2 代替案

三重県公共事業再評価実施要綱 第 3 条の視点による再評価の結果、事業主体において、現行計画での事業継続が妥当と判断されるため、代替案はありません。

再 評 価 の 経 緯

令和 3 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、事業期間の延長が長期にわたるため、事業の計画的な執行を図り早期完了に努められたいと意見を頂いています。

その後の対応としては、早期完了に向けて計画的に工事を進め、令和 13 年度までの事業完了を目途にしています。

橋梁工事を先行し完成させることで、河川を横断し、起点および終点からの施工が可能となるよう計画しています。

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。

委員会意見の概要【事業方針作成時に記述】
対応方針の概要【事業方針作成時に記述】