

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：高松 諭

| | | | | | |
|---------------|--|--|--|-------------|------------------|
| 事業名 | 一般国道1号 北勢バイパス | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 中部地方整備局 |
| 起終点 | 自：三重県三重郡川越町南福崎 至：三重県四日市市采女町 | 延長 | 21.0 km | | |
| 事業概要 | <p>一般国道1号北勢バイパスは、三重県三重郡川越町南福崎から四日市市采女町に至る延長21.0kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、地域経済活性化の支援や災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。</p> <p>北勢バイパスに並行する現道1号、23号には、主要渋滞区間（2区間）や南海トラフによる巨大地震発生時に津波浸水が予測される区間が存在するなどの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために別線バイパスを整備することで、交通の円滑化および物流の効率化等の効果を見込んでいる。</p> | | | | |
| H4年度事業化 | H2年度都市計画決定 | H7年度用地着手 | H11年度工事着手 | | |
| 全体事業費 | 1,459億円 | 事業進捗率 (令和5年3月末時点) | 約74% | 供用済延長 | 8.5km |
| 計画交通量 | 49,200台/日 | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C (事業全体) 2.6 (3.5) (残事業) 9.1 (15.8) | 総費用 (残事業)/事業全体 1,305/7,013億円 事業費：920/6,352億円 維持管理費：381/607億円 更新費：3.0/53億円 | 総便益 (残事業)/事業全体 11,933/18,250億円 走行時間短縮便益：10,427/15,967億円 走行経費減少便益：1,247/1,940億円 交通事故減少便益：258/343億円 | 基準年 令和5年 | |
| 感度分析の結果 | <p>(事業全体) 交通量：B/C=2.3~2.9(交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=8.3~10.0(交通量 ±10%)</p> <p>事業費：B/C=2.5~2.6(事業費 ±10%) 事業費：B/C=8.5~9.8(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間：B/C=2.6~2.7(事業期間 ±20%) 事業期間：B/C=9.0~9.2(事業期間 ±20%)</p> | | | | |
| 事業の効果等 | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により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。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際戦略拠点港湾（四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地（鈴鹿サーキット）へのアクセス向上が期待される。 <p>④安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三重県緊急輸送道路ネットワーク計画における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（国道1号、国道23号）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

国道1号、国道23号の交通渋滞緩和やダブルネットワーク形成になることによる生産性向上等に期待されており、四日市市、川越町等で形成される「北勢バイパス建設促進期成同盟会」より早期整備の要望を受けている。

三重県知事の意見：

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、並走する現道一般国道1号、一般国道23号の交通渋滞緩和や、災害時の復旧・支援ルートの確保、さらには地域活性化の支援を図るための重要なバイパス事業です。

今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、市道日永八郷線～一般国道477号バイパス間の令和6年度の開通に向けた事業の確実な推進とともに、早期全線完成に向けた事業の推進をお願いいたします

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・新名神高速道路（三重県区間）の開通（H31.3）及び四日市インターアクセス道路の開通（H30.10）
- ・四日市港のコンテナ取扱貨物量の増加による交通量の増加

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約74%、用地取得率は約82%（令和5年3月末時点）
- ・みえ川越IC～（市）日永八郷線間（L=8.5km）は、暫定2車線（一部完成）開通済み。
- ・（市）日永八郷線～国道477号BP間（L=4.1km）は工事を推進、国道477号BP～四日市市采女間（L=8.4km）は調査設計を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・（市）日永八郷線～国道477号BP間（L=4.1km）は、令和6年度の開通に向けて工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。
- ・設計段階において、航空写真測量による点群データを取得し3次元モデルを作成している。3次元モデルの活用により、数量算出や施工計画検討などの作業時間短縮に寄与している。
- ・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する。

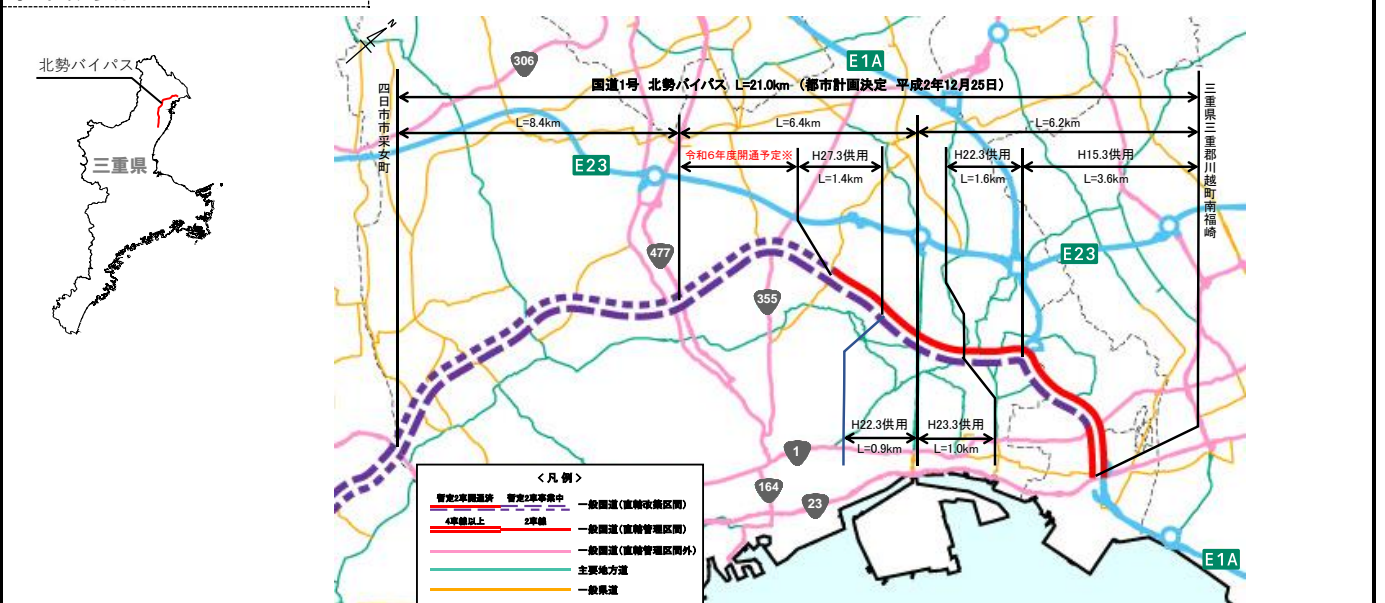
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※トンネル工事が順調に進んだ場合

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。