

再評価結果（平成19年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：木村 昌司

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		延長	21.0km			
事業概要	<p>一般国道1号北勢バイパスは、川越町南福崎（一般国道23号）～四日市市采女（一般国道1号）までの延長約21.0kmの広域幹線道路で三重県北勢地域の中心都市である四日市市の内陸部を環状に連絡し、高規格幹線道路の第二神自動車道や東名阪自動車道と一体となって広域的なネットワークを形成することにより四日市市内に集中する交通を適切に分散導入し、臨海部の一般国道1号及び23号等の通過交通の排除及び道路交通の安全確保を図り、さらには地域発展の格となるプロジェクトを支援するとともに、北勢圏域の活性化に資する路線です。</p>						
H 4年度事業化	H 2年度都市計画決定	H 7年度用地着手	H 11年度工事着手				
全体事業費	約1,300億円		事業進捗率	47%		供用済延長	3.6km
計画交通量	40,300台/日						
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (事業費) 3.7	総費用 (事業費/事業全体) 448/1,038億円 事業費：379/953億円 維持管理費：69/84億円	総便益 (事業費/事業全体) 1,679/1,874億円 走行時間短縮便益：1,627/1,812億円 走行費用減少便益：6/14億円 交通事故減少便益：46/48億円	基準年 平成18年			
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保（幹線道路の交通混雑緩和及び解消） 					他10項目に該当	
関係する地方公共団体等の意見	<ul style="list-style-type: none"> 四日市市、鈴鹿市、川越町、朝日町が交通混雑の緩和から早期供用を要望。 北勢バイパス建設促進期成同盟会が全線事業化及び早期供用を要望。 						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<ul style="list-style-type: none"> 地域開発の進展 現道区間の交通状況 四日市地域の消防及び救急活動の現状 沿道環境の悪化 						
事業の進捗状況、残事業の内容等	<ul style="list-style-type: none"> 川越町南福崎～みえ朝日ICまでの3.6kmを暫定供用（一部完成供用）。 事業進捗率は47%、用地取得率は68%（平成18年度末見込み）。 未開通区間のうち、2.6km区間については、現在改良工事を実施中。6.8km区間については、用地買収を実施中。7.9km区間については、調査設計を実施中。 						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<ul style="list-style-type: none"> みえ朝日IC～（主）上海老茂福線間（L=2.6km）平成20年代前半に暫定2車線開通予定 （主）上海老茂福線～（市）垂坂1号間（L=0.9km）平成20年代前半に暫定2車線開通予定 （市）垂坂1号～国道477号間（L=5.9km）平成20年代中頃の暫定2車線開通を目指す 						
施設の構造や工法の変更等	<ul style="list-style-type: none"> 全体事業費約1,300億円のうち、残事業の2%（橋梁構造の変更約13億円）のコスト縮減を図っています。引き続きコスト縮減に努めながら、現計画に基づいて事業を推進する。 代替案として考えられる現道国道1号の拡幅については、当該区間の現道沿線に市街地が形成されており、店舗や住居が連片していることから、計画の変更は困難。 						
対応方針	事業継続						
対応方針決定の理由	以上の点を勘案し、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	<p>北勢バイパス L=28.4km 再評価区間 L=21.0km</p> <p>供用済 L=3.6km (2/4.4)</p> <p>事業中 L=17.9km (17/21.0)</p> <p>未事業化区間 L=7.5km (7.5/21.0)</p> <p>再評価箇所</p> <p>凡例 供用中 事業中 未事業化区間 再評価箇所</p>						

※ 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の。