

## 再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：茅野 牧夫

<b>事業名</b> : 一般国道1号 <small>くわなとうぶかくふく</small> <small>桑名東部拡幅</small>	<b>事業区分</b> : 一般国道	<b>事業主体</b> : 国土交通省 中部地方整備局											
<b>起終点</b> 自：三重県桑名市長島町又木 <small>みえ くわな ながしま またぎ</small> 至：三重県桑名市北浜町 <small>みえ くわな きたはま</small>	<b>延長</b> <div style="text-align: right;">3.9 km</div>												
<b>事業概要</b> 国道1号は、東京都中央区を起点とし、愛知県名古屋市及び三重県桑名市、四日市市、鈴鹿市等の主要都市を経て大阪府大阪市に至る、我が国の東西交通を担う延長約620kmの主要幹線道路です。 本事業の桑名東部拡幅は、三重県桑名市長島町又木を起点とし、同市北浜町に至る延長3.9kmについて、4車線拡幅とともに同区間内において伊勢大橋の架替を行うものであり、交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保や、物流効率化の支援を主な目的として事業を推進しています。													
<b>S51年度事業化</b>		<b>S60年度都市計画決定</b>											
<b>S63年度用地着手</b>		<b>H18年度工事着手</b>											
<b>全体事業費</b> : 約490億円	<b>事業進捗率</b> : 19%	<b>供用済延長</b> : 0.0km											
<b>計画交通量</b> : 38,100台/日													
<b>費用対効果分析結果</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;"><b>B/C</b></td> <td style="width: 20%;"><b>総費用</b></td> <td style="width: 20%;"><b>総便益</b></td> <td style="width: 20%;"><b>基準年</b></td> </tr> <tr> <td>(事業全体) 1.2</td> <td>(残事業)/事業全体 307/430億円</td> <td>(残事業)/事業全体 521/521億円</td> <td rowspan="3">平成23年</td> </tr> <tr> <td>(残事業) 1.7</td> <td>事業費：293/417億円 維持管理費：14/14億円</td> <td>走行時間短縮便益：466/466億円 走行経費減少便益：54/54億円 交通事故減少便益：0.82/0.82億円</td> </tr> </table>	<b>B/C</b>	<b>総費用</b>	<b>総便益</b>	<b>基準年</b>	(事業全体) 1.2	(残事業)/事業全体 307/430億円	(残事業)/事業全体 521/521億円	平成23年	(残事業) 1.7	事業費：293/417億円 維持管理費：14/14億円	走行時間短縮便益：466/466億円 走行経費減少便益：54/54億円 交通事故減少便益：0.82/0.82億円		
<b>B/C</b>	<b>総費用</b>	<b>総便益</b>	<b>基準年</b>										
(事業全体) 1.2	(残事業)/事業全体 307/430億円	(残事業)/事業全体 521/521億円	平成23年										
(残事業) 1.7	事業費：293/417億円 維持管理費：14/14億円	走行時間短縮便益：466/466億円 走行経費減少便益：54/54億円 交通事故減少便益：0.82/0.82億円											
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.3 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.5~1.9 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.1~1.2 (事業費±10%) 事業費：B/C=1.6~1.9 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.03~1.4 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.4~1.9 (事業期間±20%)													
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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。 ②物流効率化の支援 ・総重量25tの車両、ISO規格背高海上コンテナ輸送車の通行不能区間を解消する。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地（長島リゾート等）へのアクセス向上が期待される。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている ・架替の必要のある老朽橋梁における通行規制が解消される。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・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。													
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 知事の意見： 本事業は、老朽化著しい伊勢大橋の架替えとあわせて、国道1号の交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保及び物流効率化の支援を図るための重要な4車線化事業です。今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、早期4車線化に向けた事業の推進をお願いいたします。													
<b>事業評価監視委員会の意見</b> ・「事業継続」することは「妥当」である。													
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・伊勢大橋の老朽化の進行、四日市港の外貿コンテナ貨物利用増加													

事業の進捗状況、残事業の内容等

・昭和51年度に事業化、用地取得率61%、事業進捗率19%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・平成25年度より伊勢大橋架け替え関連における工事に着手し、早期の完成に向けて用地買収及び工事を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

・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していく。

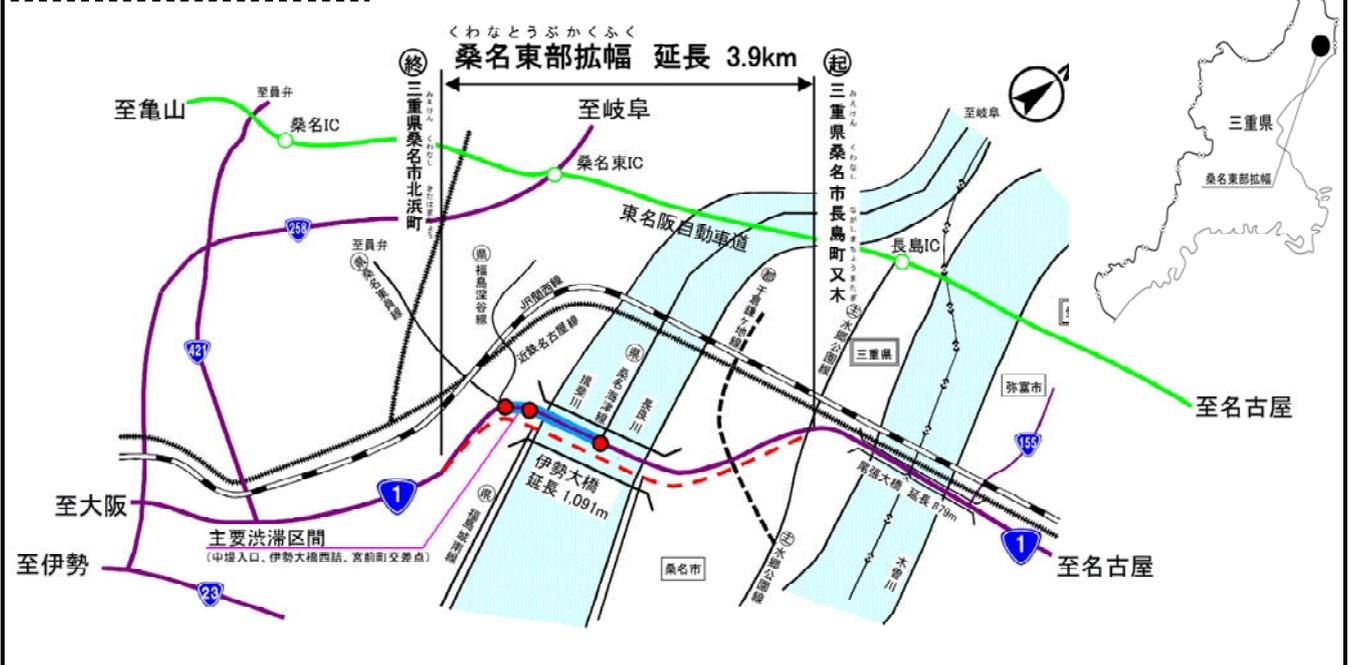
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 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。