

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課
担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道1号 <small>ほくせい</small> 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	21.0 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す。</p> <p>平成26年度末迄に川越町南福崎から（市）日永八郷線の8.5kmについて完成4車線および暫定2車線により開通済みであり、工業団地への新たなアクセスルート形成による地域経済活性化に寄与してきました。</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ます。</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	1,300億円	事業進捗率	65%	供用済延長	8.5km																									
計画交通量	45,700台/日																													
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C</td> <td style="width: 50%;">事業全体</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">4.8</td> <td>（残事業）</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;">（残事業）/（事業全体）</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">446/1,514億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">（事業費：343/1,362億円）</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">（維持管理費：103/153億円）</td> <td></td> </tr> </table> </td> </tr> <tr> <td style="width: 50%;">総便益</td> <td style="width: 50%;">（残事業）/（事業全体）</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2,162/4,321億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">（走行時間短縮便益：1,789/3,691億円）</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">（走行経費減少便益：244/458億円）</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">（交通事故減少便益：130/172億円）</td> <td></td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C</td> <td style="width: 50%;">事業全体</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">4.8</td> <td>（残事業）</td> </tr> </table>	B/C	事業全体	2.9		4.8	（残事業）	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;">（残事業）/（事業全体）</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">446/1,514億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">（事業費：343/1,362億円）</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">（維持管理費：103/153億円）</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	（残事業）/（事業全体）	446/1,514億円		（事業費：343/1,362億円）		（維持管理費：103/153億円）		総便益	（残事業）/（事業全体）	2,162/4,321億円		（走行時間短縮便益：1,789/3,691億円）		（走行経費減少便益：244/458億円）		（交通事故減少便益：130/172億円）		基準年	平成26年	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C</td> <td style="width: 50%;">事業全体</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">4.8</td> <td>（残事業）</td> </tr> </table>	B/C	事業全体	2.9		4.8	（残事業）	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;">（残事業）/（事業全体）</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">446/1,514億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">（事業費：343/1,362億円）</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">（維持管理費：103/153億円）</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	（残事業）/（事業全体）	446/1,514億円		（事業費：343/1,362億円）		（維持管理費：103/153億円）																
B/C	事業全体																													
2.9																														
4.8	（残事業）																													
総費用	（残事業）/（事業全体）																													
446/1,514億円																														
（事業費：343/1,362億円）																														
（維持管理費：103/153億円）																														
総便益	（残事業）/（事業全体）																													
2,162/4,321億円																														
（走行時間短縮便益：1,789/3,691億円）																														
（走行経費減少便益：244/458億円）																														
（交通事故減少便益：130/172億円）																														
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">（事業全体） 交通量 : B/C=2.2~3.6 (交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">（残事業） 交通量 : B/C=3.7~6.1 (交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C=2.8~2.9 (事業費 ±10%)</td> <td>事業費 : B/C=4.5~5.3 (事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C=2.8~2.9 (事業期間 ±20%)</td> <td>事業期間 : B/C=4.7~5.1 (事業期間 ±20%)</td> </tr> </table>					（事業全体） 交通量 : B/C=2.2~3.6 (交通量 ±10%)	（残事業） 交通量 : B/C=3.7~6.1 (交通量 ±10%)	事業費 : B/C=2.8~2.9 (事業費 ±10%)	事業費 : B/C=4.5~5.3 (事業費 ±10%)	事業期間 : B/C=2.8~2.9 (事業期間 ±20%)	事業期間 : B/C=4.7~5.1 (事業期間 ±20%)																			
（事業全体） 交通量 : B/C=2.2~3.6 (交通量 ±10%)	（残事業） 交通量 : B/C=3.7~6.1 (交通量 ±10%)																													
事業費 : B/C=2.8~2.9 (事業費 ±10%)	事業費 : B/C=4.5~5.3 (事業費 ±10%)																													
事業期間 : B/C=2.8~2.9 (事業期間 ±20%)	事業期間 : B/C=4.7~5.1 (事業期間 ±20%)																													
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（国道1号）における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道の路線バスの利便性向上が見込まれる。 <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）へのアクセスが見込まれる。 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト（みえメディカルバレープロジェクト）を支援する。 ・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：

- ・四日市市長より早期整備の要望を受けている。

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、国道1号、国道23号の交通渋滞の緩和や災害時の代替路としての機能の確保、さらには地域経済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、本県と十分な調整をしていただき、早期全線完成に向けた事業の推進、開通見通しの早期公表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

- ・新名神高速道路の開通（H20.3）及び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65%、用地取得率は82%（平成28年度末）
- ・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）供用済み。
- ・（市）日永八郷線～国道477号BP間（L=4.1km）は用地取得および工事を推進、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～四日市市采女間（L=12.5km）は、概ね10年程度の供用を目指す。

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



※ 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。