

再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

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 <small>みえけん みえぐんかわごえちようみなみふくさき</small> 至：三重県四日市市采女 <small>みえけんよっかいちしうねめ</small>	延長 21.0 km	
事業概要 一般国道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、災害に強い道路機能の確保、地域経済活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。		
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
55%		供用済延長
7.1km		
計画交通量 46,200台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.8 (残事業) 4.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 454/1,389億円 (事業費：373/1,280億円 維持管理費：81/109億円)
総便益 (残事業)/(事業全体) 2,161/3,907億円 (走行時間短縮便益：1,716/3,104億円 走行経費減少便益：314/637億円 交通事故減少便益：131/166億円)		基準年 平成23年
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=2.5~3.1(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=4.3~5.2(交通量±10%) 事業費：B/C=2.7~2.9(事業費±10%) 事業費：B/C=4.4~5.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.7~3.0(事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.7~5.2(事業期間±20%)		
事業の効果等 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。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・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 ・四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(バレー構想等)を支援する。 ・主要観光地(鈴鹿サーキット)へのアクセス向上が見込まれる。 ④地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑤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。		
関係する地方公共団体等の意見 知事の意見： 本事業は、国道1号、国道23号の交通渋滞緩和や災害時の代替路としての機能を確保、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、早期全線供用に向けた事業の確実な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 ・新名神の開通(H20.3)及び四日市港の取扱コンテナ量の増加による高越量の増加		
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・事業進捗率は55%、用地取得率は75%(平成22年度末) ・みえ川越IC~(市)垂坂1号間(L=7.1km)は、暫定2車線(一部完成)供用済み。		

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・四日市市垂坂町～(市)日永八郷線間(L=1.4km)は、平成26年度の暫定2車線供用を予定。
- ・(市)日永八郷線～四日市市采女間(L=12.5km)は、平成28年度以降の暫定2車線供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

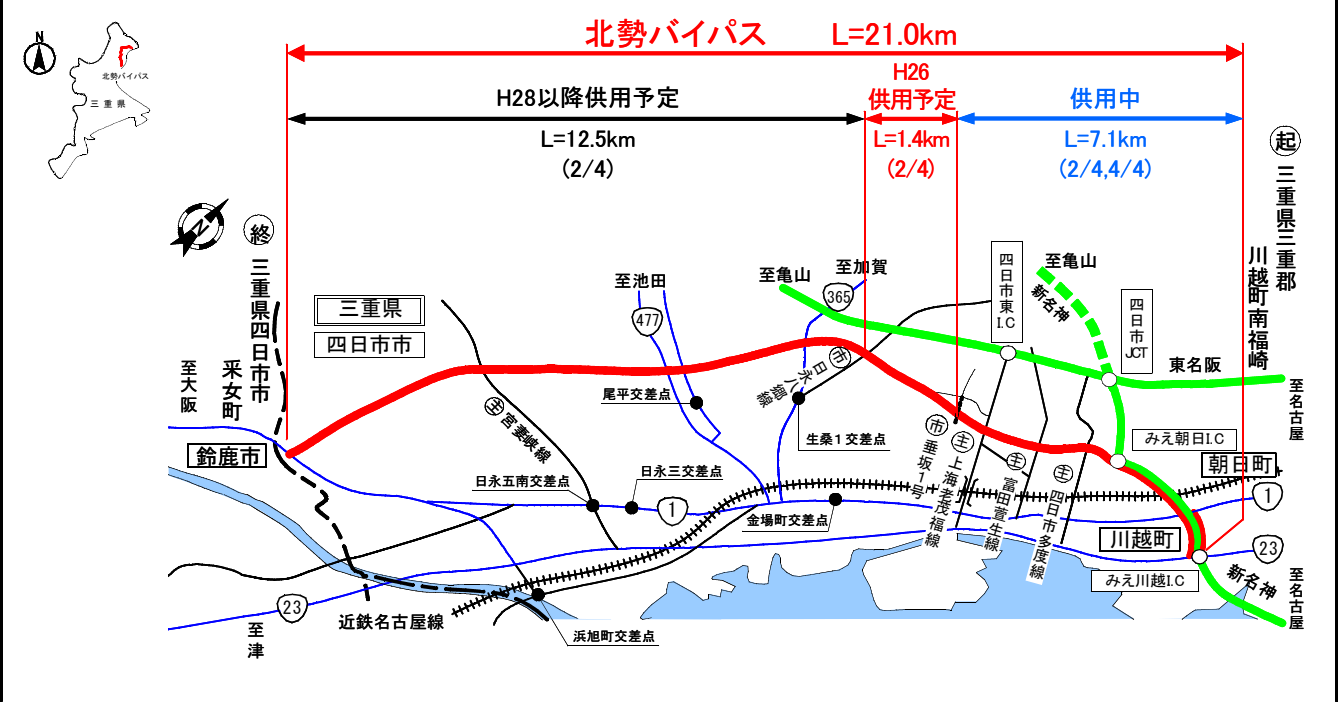
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

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、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。

※ 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。