

## 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

<b>事業名</b> 一般国道1号 <small>くわなとうぶかくふく</small> 桑名東部拡幅	<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 至：三重県桑名市北浜町	<b>延長</b> 3.9km	
<b>事業概要</b> 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。		
S51年度事業化	S60年度都市計画決定	S63年度用地着手
H18年度工事着手		
全体事業費	513億円	事業進捗率
計画交通量	38,100台/日	供用済延長
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 2.6	総費用 (残事業/事業全体) 249/535億円 (事業費：238/524億円) (維持管理費：11/11億円)
	総便益 (残事業/事業全体) 659/659億円 (走行時間短縮便益：590/590億円) (走行経費減少便益：68/68億円) (交通事故減少便益：1.0/1.0億円)	基準年 平成29年
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量 : B/C=1.1~1.4(交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=2.5~3.0(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.2~1.3(事業費 ±10%) 事業費 : B/C=2.4~2.9(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.1~1.3(事業期間 ±20%) 事業期間 : B/C=2.5~2.8(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 ・現道の年間渋滞損失時間の削減【現況約13.1万人時間/年、削減率約9割】 ・現道の路線バスの利便性向上【名古屋駅⇒桑名駅、桑名駅⇄長島温泉】 ②物流効率化の支援 ・ISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行不能区間を解消【総重量20t超過車両の通行規制（自由走行不可）区間に該当】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上【桑名市⇄名古屋市 約14分短縮】。 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上を支援 ⑤災害への備え ・三重県地域防災計画における緊急輸送道路の位置付け ・架替の必要のある老朽橋梁における通行規制が解消【伊勢大橋】 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量削減【沿道地域 12,265t/年削減】 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量削減【1号桑名東部拡幅区間 12.6t/年削減】 ・SPM排出量削減【1号桑名東部拡幅区間 1.02t/年削減】		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 県知事の回答・意見： 回答：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。 意見：本事業は、老朽化著しい伊勢大橋の架け替えとあわせて、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や観光振興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、本件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。		

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

- ・伊勢大橋の老朽化の進行
- ・四日市港・名古屋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

- ・事業進捗率は37%。用地取得率は61%。(平成29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

- ・伊勢大橋の架替を先行して事業を推進していく。

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。

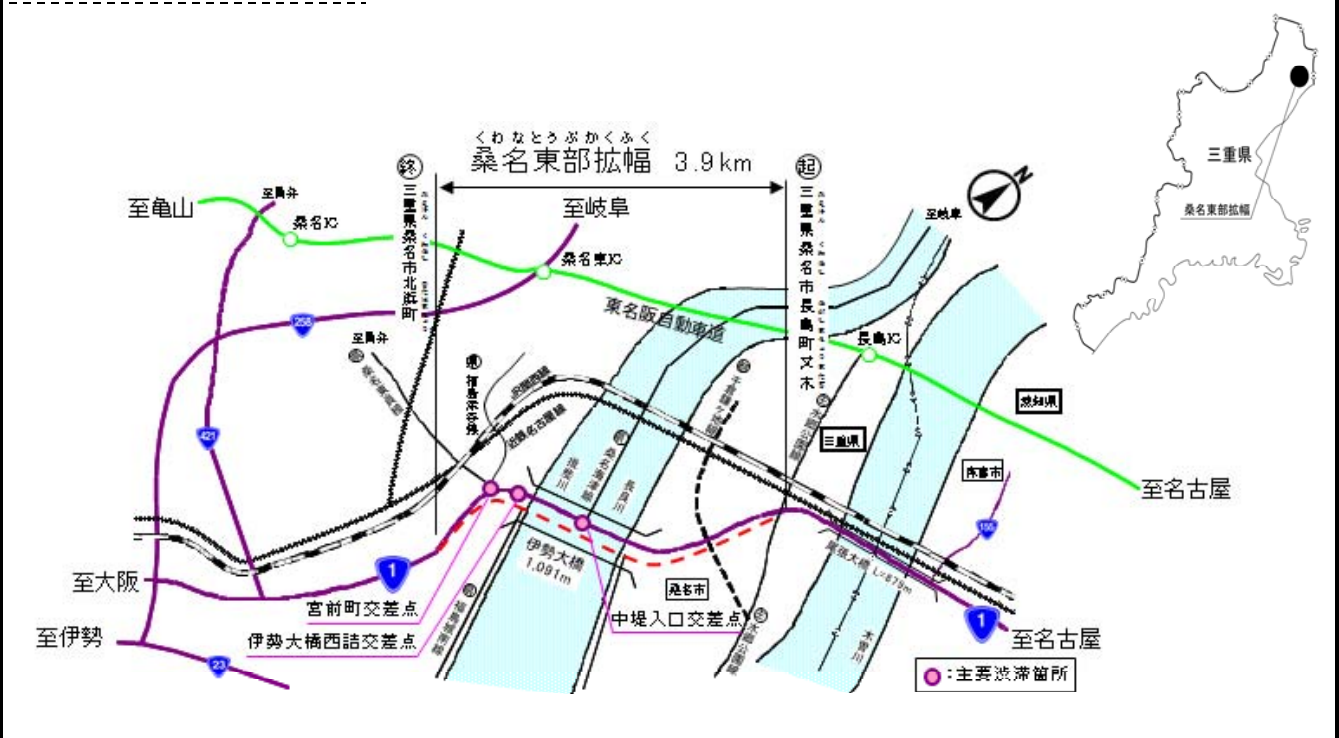
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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。