

一般国道1号

ほくせい  
北勢バイパス

(道路事業)

説明資料

平成26年8月4日

国土交通省中部地方整備局

北勢国道事務所

# 目 次

1. 一般国道1号北勢バイパスの事業概要	
(1)事業目的	P 1
(2)計画概要	P 2
2. 評価の視点	
(1)事業の必要性等に関する視点	P 3
①交通渋滞の緩和	P 3
②地域経済活性化の支援	P 4
③災害に強い道路機能の確保	P 6
3. 事業の進捗及び見込みの視点	P 7
4. 費用対効果分析	P 10
5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	P 11
6. 県・政令市への意見聴取結果	P 11
7. 対応方針（原案）	P 11

# 1. 一般国道1号北勢バイパスの事業概要

## (1) 事業目的

一般国道<sup>ほくせい</sup>1号北勢バイパスは、三重県<sup>かわごえちようみなみふくさき</sup>三重郡川越町南福崎から四日市市<sup>よっかいちしうねめ</sup>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や地域経済活性化の支援を目的に計画された道路です。

平成25年度末迄に川越町南福崎から四日市市<sup>かわごえちようみなみふくさき</sup>垂坂町の7.1km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。

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、現道1号の渋滞損失時間を約7割削減する等の効果を見込んでいます。

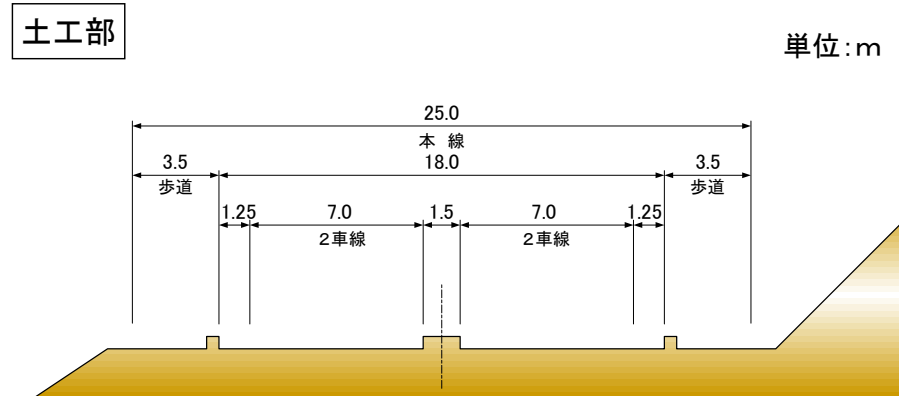
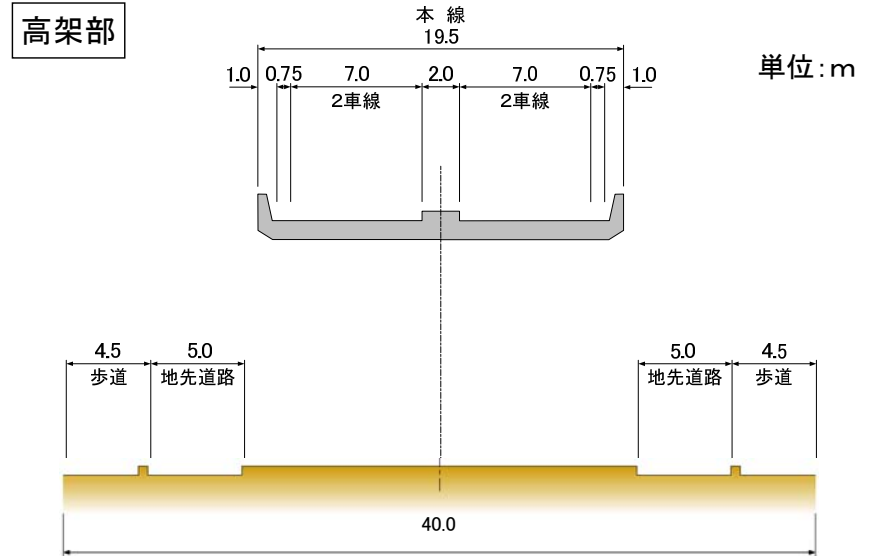
## 北勢バイパスの全体位置図



## (2) 計画概要

- 事業名 : 一般国道1号 ほくせい 北勢バイパス
- 起終点 : (起点) 三重県三重郡川越町南福崎 みえけん みえぐん かわごえちょう みなみふくさき  
(終点) 三重県四日市市采女 みえけん よっかいちし うねめ
- 延長 : 21.0km
- 道路規格 : 第3種第1級
- 設計速度 : 80km/h
- 車線数 : 4車線
- 都市計画決定 : 平成2年度
- 事業化 : 平成4年度
- 用地着手年度 : 平成7年度
- 工事着手年度 : 平成11年度
- 開通済延長(平成25年度末)  
: 7.1km/21.0km(暫定開通区間含む)
- 前回の再評価 : 平成23年度  
(指摘事項なし:継続)
- 全体事業費 : 1,300億円(増減なし)

## 標準断面



# 2. 評価の視点：一般国道1号北勢バイパス

## (1) 事業の必要性等に関する視点

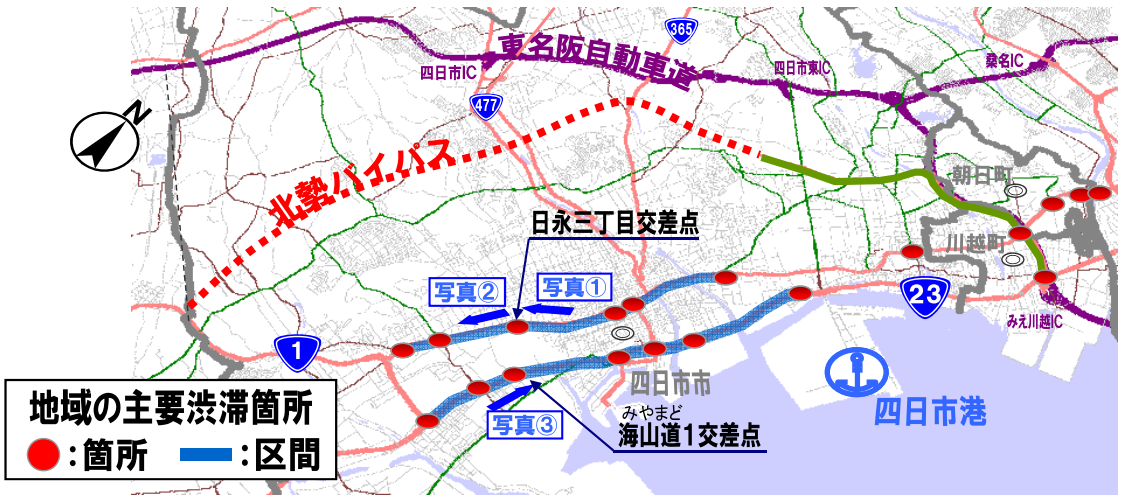
### ① 交通渋滞の緩和

#### ○ 所要時間の短縮、渋滞緩和

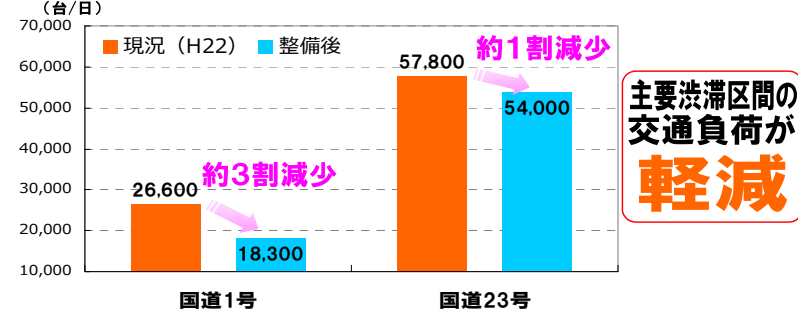
- 北勢バイパスの整備によって、並行する国道1号・23号に流入している通過交通が北勢バイパスに転換することで、国道1号・23号の交通量が減少し交通負荷の軽減が見込まれます。
- また、特に国道1号における渋滞損失時間の大幅な削減が見込まれます。

#### ○ 交通渋滞の緩和と時間信頼性向上

##### ◆北勢バイパスへの交通転換



[国道1号・23号主要渋滞区間の交通量変化]

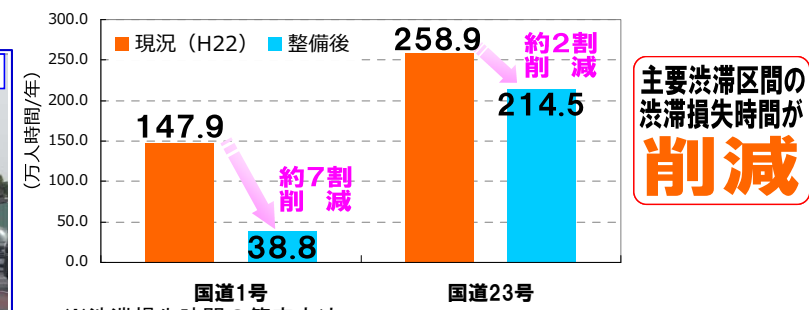


※交通量の算定方法  
 現況：平成22年度道路交通センサス観測交通量  
 整備後：交通量推計を基に整備あり・なしにおける交通量の変化率を求め、現況値に乗じて算定

[国道1号・23号の渋滞状況]



[国道1号・23号主要渋滞区間の渋滞損失時間変化]



※渋滞損失時間の算定方法  
 現況：H22渋滞損失時間データ  
 整備後：交通量推計を基に整備あり・なしにおける渋滞損失時間の変化率を求め、現況値に乗じて算定

# 2. 評価の視点：一般国道1号北勢バイパス

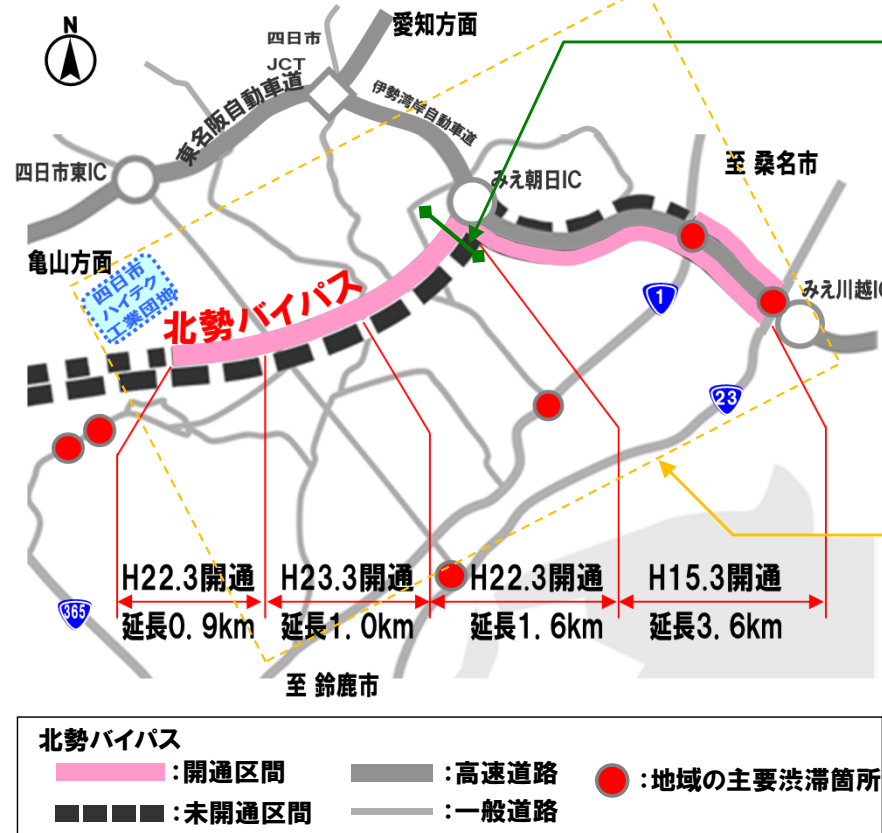
## ② 地域経済活性化の支援

### ○ 整備効果事例

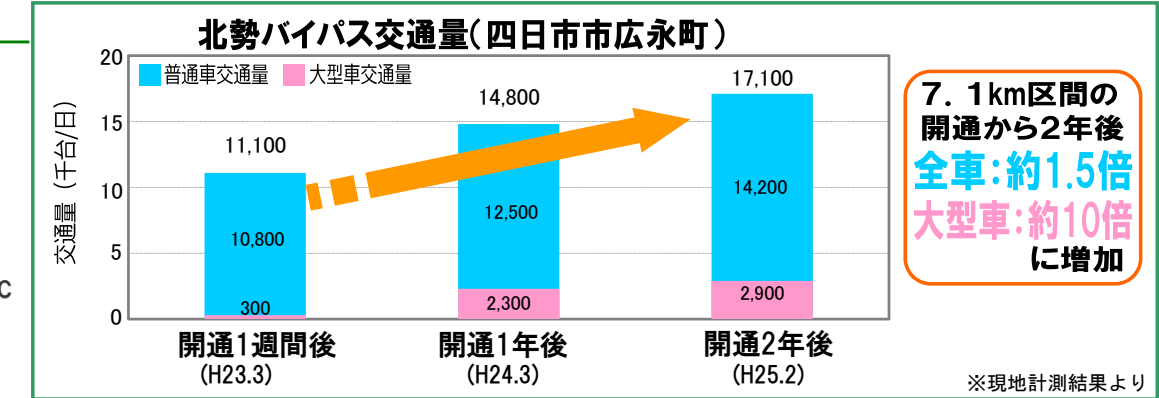
- 北勢バイパスの起点である三重郡川越町南福崎から四日市市垂坂町間の約7.1kmが平成23年3月までに部分開通し、開通2年後の時点では1日に約1万7千台、うち大型車は開通後から10倍に相当する約2千9百台の交通が利用しています。
- 沿線地域に立地する企業や一般利用者へのアンケート調査結果では、北勢バイパスの開通で形成された新たなルートを利用することにより移動時間の短縮を実感しているとの回答が多く得られるなど、円滑な交通の確保により地域経済活性化を支援しています。

### ○ 整備効果事例

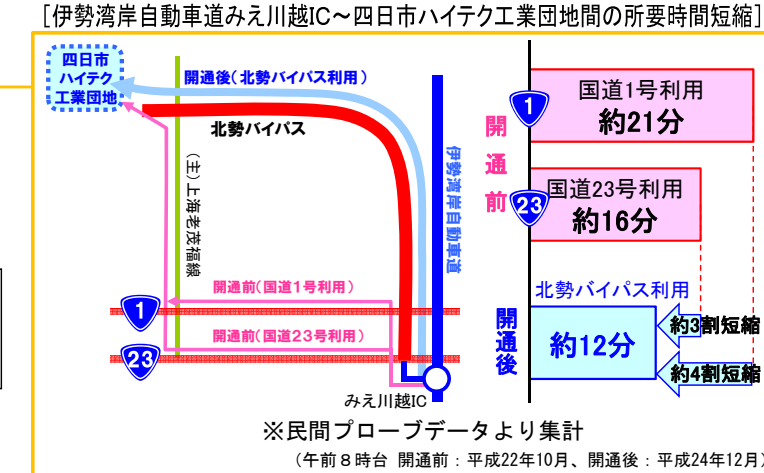
#### ◆北勢バイパスの開通状況推移



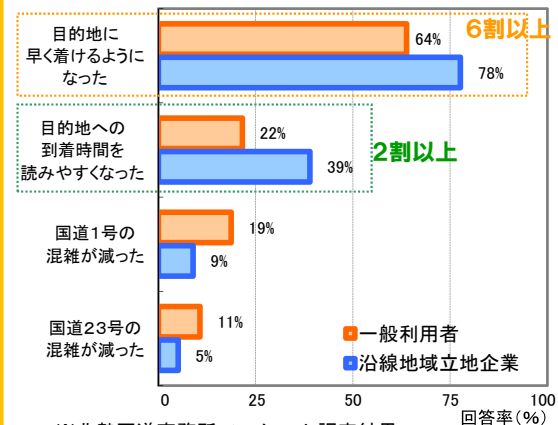
#### ◆7.1km区間開通後の交通量推移



#### ◆北勢バイパス利用による所要時間短縮と利用者意識



#### [7.1km開通後の利用者の実感]





# 2. 評価の視点：一般国道1号北勢バイパス

## ③ 地域経済活性化の支援

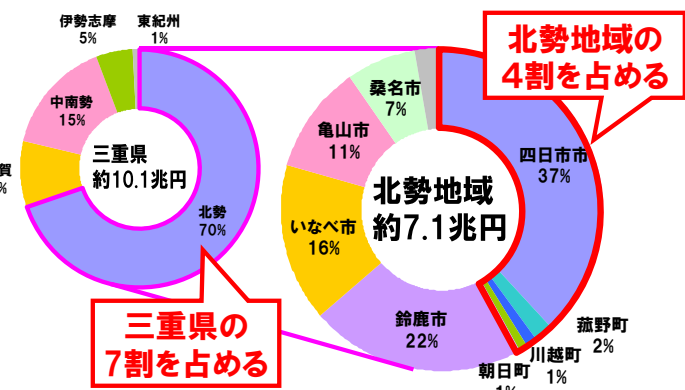
### ○ 四日市臨海地帯・産業集積地の連携促進

- 北勢地域の製造品出荷額は三重県の7割に相当し、この内、四日市市、菟野町、朝日町、川越町で4割を占めています。また、国際拠点港湾：四日市港は外貿コンテナ取扱量が過去最高を更新しており、県経済を牽引する産業・物流の集積地となっています。
- 当該地域では産業の更なる成長・発展を目指し、四日市臨海部工業地帯の集積産業の高度化とともに、県内の集積産業との連携を図っています。
- 北勢バイパスの整備により、円滑な物流の確保による効率化や産業間連携を促進するなど、地域経済の活性化を支援します。

### ○ 四日市臨海部工業地帯と県内集積産業との連携

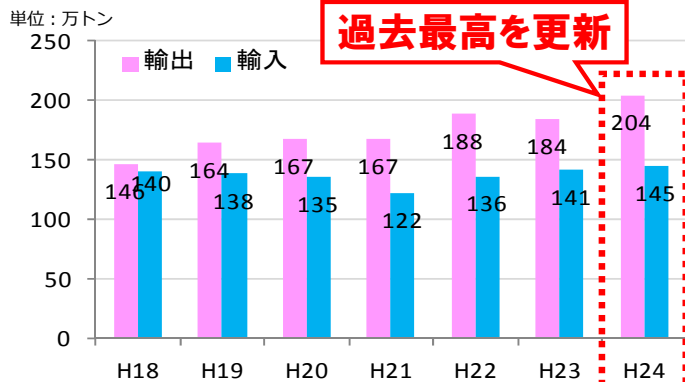
#### ◆沿線地域の産業動向

[沿線地域における製造品出荷額等の状況] [沿線地域の産業高度化・地域連携の計画概要]

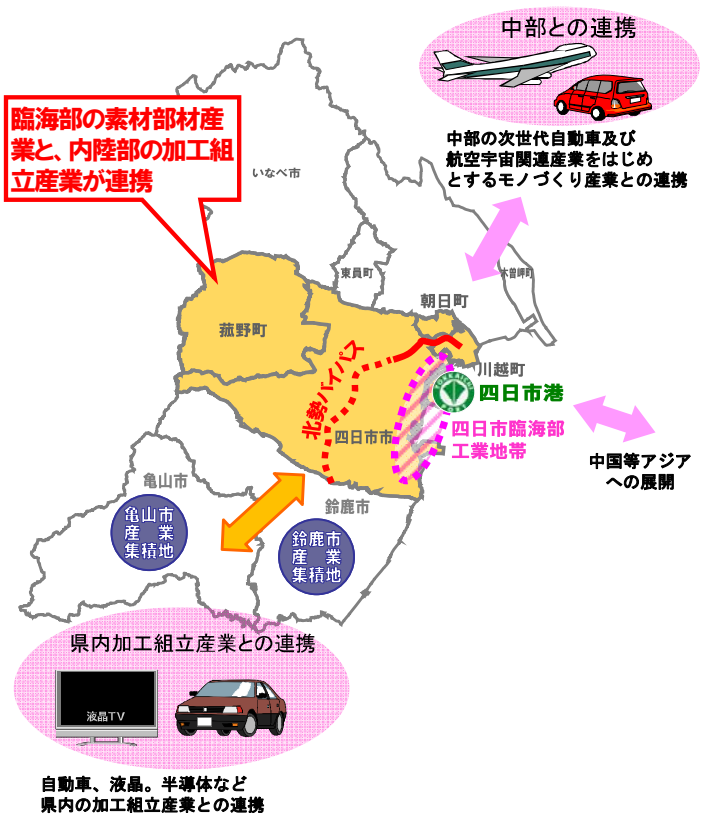


出典：工業統計（平成24年）

[四日市港 外貿コンテナ取扱量推移]



出典：四日市港管理組合webサイト



※三泗地域産業活性化基本計画より作成

#### ◆ 四日市臨海部⇔産業集積地の所要時間短縮



## 2. 評価の視点：一般国道1号北勢バイパス



### ④ 災害に強い道路機能の確保










#### ○ 防災拠点の連絡、啓開ルートの形成

- 南海トラフ巨大地震による津波浸水被害の新たな予測結果が公表（平成26年3月 三重県）され、第1次緊急輸送道路に指定されている国道1号・23号においても浸水被害が予測されています。
- 四日市市中心から南部においては、第1次緊急輸送道路ネットワークが途絶し、防災拠点間の連絡が困難となる恐れがあります。
- 北勢バイパスの整備により、第1次緊急輸送道路が拡充されるとともに、防災拠点間の連絡経路が確保され、津波浸水域を迂回して道路啓開ルートを形成します。

#### ○ 防災拠点間の連絡、北勢バイパスからの啓開ルートの形成



 :確保される防災拠点間の連絡経路  
 :沿岸部への啓開ルート

	:予測津波浸水域
	:広域防災拠点
	:災害医療拠点
	:活動・物資搬送拠点
	:北勢バイパス 開通区間(第1次緊急輸送道路)
	:北勢バイパス 未開通区間
	:輸送道路 第1次緊急 高速道路
	:輸送道路 第1次緊急 一般道路
	:その他道路

※予想浸水域：三重県防災対策部-津波浸水予測図一覧（平成25年度版）を基に作成  
 防災拠点・第1次緊急輸送道路：三重県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成26年3月）を基に作成  
 ※「中部版 くしの歯作戦」（平成26年5月改訂版 中部地方幹線道路協議会）を参考に作成

#### 防災拠点のイメージ



広域防災拠点



災害医療拠点  
(三重県立総合医療センター)



活動・物資搬送拠点



# 3. 事業の進捗及び見込みの視点



【四日市市垂坂町地内】平成26年3月撮影  
四日市市采女方面を望む(写真①)



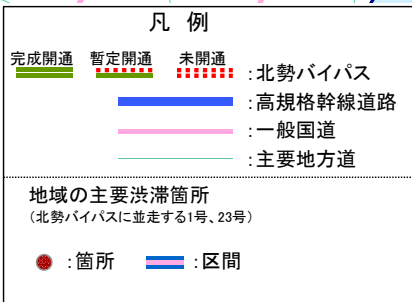
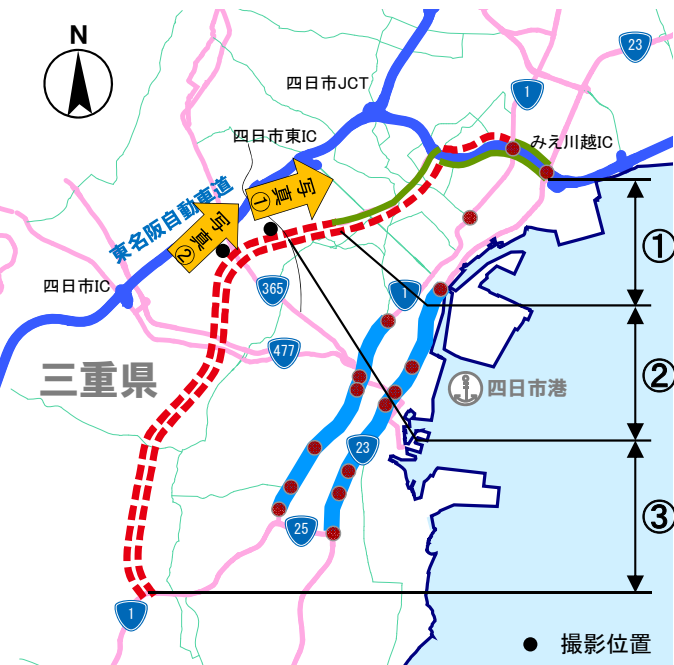
【四日市市地内】平成26年6月撮影  
みえ朝日IC方面を望む(写真②)



凡例						
完成開通	暫定開通	未開通	北勢バイパス	地域の主要渋滞箇所	● : 箇所	■ : 区間
■	■	■	高規格幹線道路			
■	■	■	一般国道			
■	■	■	主要地方道			

# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## ○北勢バイパスの事業進捗状況



区間	事業進捗状況	備考
① かわごえちよう みなみふくさき 川越町南福崎 ～ たるさかちよう 四日市市垂坂町	事業進捗率 61% (H25年度末)	H14～H22年度までに暫定2車線(一部完成4車線)開通済
② たるさかちよう 四日市市垂坂町 ～ ひなが やさと せん (市)日永八郷線	事業進捗率 55% (H22年度末)	【用地】H15年度より用地取得に着手し、H24年度までに概ね完了 【工事】H15年度より工事着手し、今年度は部田川の橋梁上部工事および全区間の舗装工事を実施
③ ひなが やさと せん (市)日永八郷線 ～ うねめ 四日市市采女	事業進捗率 75% (H22年度末)	【用地】H13年度より用地取得に着手し、今年度も引き続き推進 【工事】H15年度より工事着手し、今年度も引き続き改良工事を推進

**H26年度  
暫定2車線  
開通予定  
延長1.4km**



### 3. 事業の進捗及び見込みの視点

#### 1) 事業の進捗状況

■事業進捗率は61%、用地取得率は82%に至っています。（平成25年度末）

（参考）前回評価時： 事業進捗率は55%、用地取得率は75%（平成22年度末）

■四日市市垂坂町～（市）日永八郷線間（延長1.4km）は今年度の開通に向けた工事、（市）日永八郷線～四日市市采女間（延長12.5km）は改良工事、用地取得および調査設計を推進しています。

#### 2) 事業の進捗の見込み状況

■四日市市垂坂町～（市）日永八郷線間（延長1.4km）は、平成26年度に暫定2車線開通を予定しています。

■上記区間以外については、早期整備効果発現のためネットワークの延伸を順次推進していきます。

## 4. 費用対効果分析：一般国道1号北勢バイパス

### (1) 3便益による事業の投資効果

#### ○費用便益比(B/C)について

$$\begin{aligned} \diamond B/C(\text{事業全体}) &= \frac{\text{(走行時間短縮便益)} \quad \text{(走行経費減少便益)} \quad \text{(交通事故減少便益)}}{3,691\text{億円} + 458\text{億円} + 172\text{億円}} = \frac{4,321\text{億円}}{1,362\text{億円} + 153\text{億円}} = \frac{4,321\text{億円}}{1,514\text{億円}} = 2.9(2.8) \quad \text{※1} \\ \diamond B/C(\text{残事業}) &= \frac{1,789\text{億円} + 244\text{億円} + 130\text{億円}}{\text{(事業費)} \quad \text{(維持管理費)}} = \frac{2,162\text{億円}}{343\text{億円} + 103\text{億円}} = \frac{2,162\text{億円}}{446\text{億円}} = 4.8(4.8) \quad \text{※1、2} \end{aligned}$$

( )は、前回評価時

#### 【前回再評価時からの変更点】

1. 将来道路ネットワークの変更(H23時点→H26時点)
2. 費用便益分析の基準年次を変更(H23→H26)

※1 平成22年8月に公表した「将来交通需要推計の改善について」にて検討することになっていた推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出。

※2 残事業のB/C算出にあたっては、未整備区間において、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費の合計と、追加的に発生する便益を対象として算出した。



## 5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 北勢バイパスは、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、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など、期待される効果が大きい事業で、都市計画決定以降、地域の課題に大きな変更が無いことから、現計画が最も適切であると考えます。
- ただし、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きます。

## 6. 県・政令市への意見聴取結果

### ■三重県の意見

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、四日市市垂坂町～（市）日永八郷線間の平成26年度供用を確実にするとともに、開通の見通しが明らかになっていない区間については、開通の見通しを明らかにした上で、早期全線完成に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。

## 7. 対応方針（原案）

- 一般国道1号北勢バイパスの事業を継続する。