再評価結果（令和８年度事業継続箇所）

担当課:　道路局　国道・技術課

担当課長名:　西川　昌宏

事業名	一般国道１号 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町			延長	21.0km

事業概要

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町に至る延長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。

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。

H4年度事業化	H2年度都市計画決定 （H17年度、R5年度、R7年度変更）	H7年度用地取得着手	H11年度工事着手

全体事業費	約1,763億円	事業進捗率 （令和7年3月末時点）	約77%	供用済延長	12.6km

計画交通量	48,900台／日

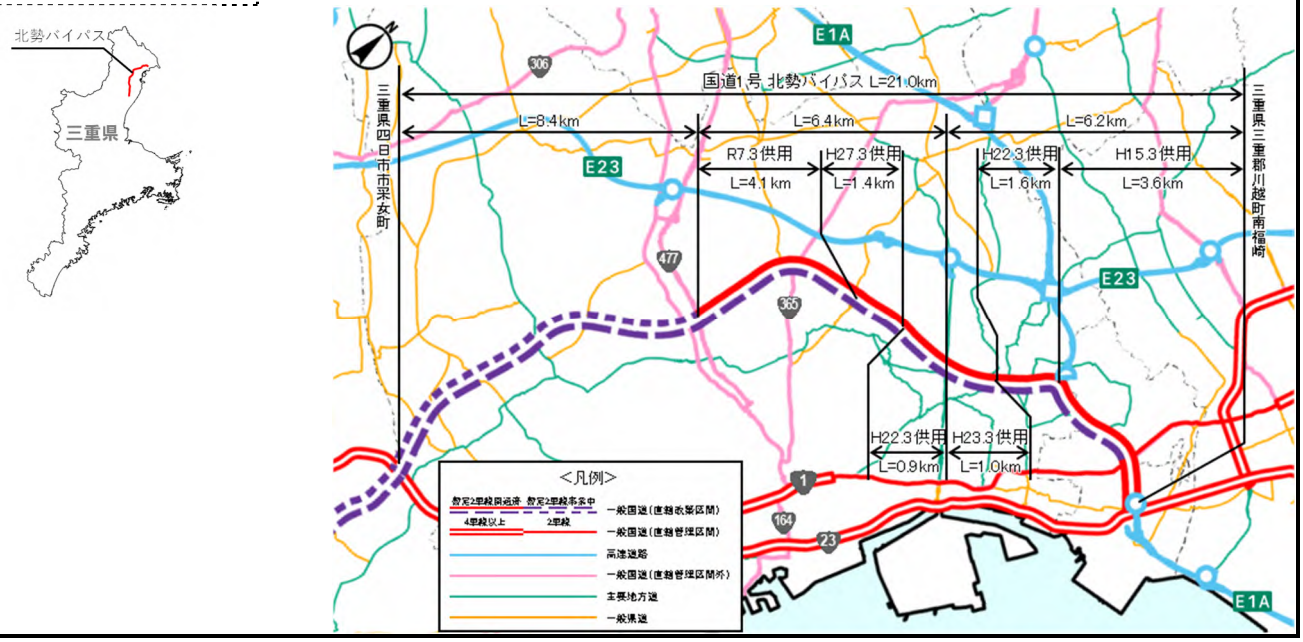
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用	（残事業）/（事業全体）	総便益	（残事業）/（事業全体）	基準年
	（事業全体） 2.1（1.9） （参考）3.6（3.8）〔2%〕 4.9（5.5）〔1%〕	（事業全体） 5.8% （5.4%）		1,173/7,791億円		8,120/15,980億円	
			事業費: 913/7,235億円 維持管理費: 260/ 507億円 更新費: 0/ 49億円		走行時間短縮便益:6,846/13,510億円 走行経費減少便益:1,024/ 2,037億円 交通事故減少便益: 250/ 433億円		令和7年
	（残事業） 6.9（8.2） （参考）9.8（11.6）〔2%〕 11.7（13.9）〔1%〕	（残事業） 19.9% （16.8%）					

感度分析	（事業全体）		（残事業）	
	交通量	B/C=1.8～2.3（±10%）	交通量	B/C=6.2～7.6（±10%）
	事業費	B/C=2.0～2.1（±10%）	事業費	B/C=6.4～7.5（±10%）
	事業期間	B/C=1.9～2.2（±20%）	事業期間	B/C=6.3～7.5（±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。
・現道等に、当該路線の整備により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
・国際拠点港湾（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
・みえリニア戦略プラン（仮称）に位置付けられている。
・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。
④安全で安心できるくらしの確保
・県立総合医療センターへのアクセス向上が期待される。
⑤災害への備え
・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）が通行止め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
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。

関係する地方公共団体等の意見	
【三重県知事】 ・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、並走する現道一般国道1号、一般国道23号の交通渋滞緩和や、災害時の復旧・支援ルートの確保、さらには地域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、当県と十分な調整をしていただき、一般国道477号バイパス～四日市市采女町間の事業の確実な推進とともに、早期全線完成に向けた事業の推進をお願いいたします。 ・なお、事業費については、最新の技術の活用も含め徹底したコスト縮減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（三重県区間）の開通（H31.3）及び四日市インターアクセス道路の開通（H30.10）。 ・大山田スマートICが令和7年度に新規事業化。 ・国道1号の交通量は約128～129百台／日、国道23号の交通量は263百台／日（令和3年度全国道路・街路交通情勢調査）と高い値であり、四日市港等への定時性を確保するためにも、交通円滑化、物流の効率化等が重要となっている。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・事業進捗率は約77%、用地取得率は約82%（令和7年3月末時点） ・みえ川越IC～国道477号BP間（L=12.6km）は、暫定2車線（一部完成）開通済み。 ・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	
・国道477号BP～四日市市采女間（L＝8.4km）は、早期の工事着手に向けて、調査設計を推進する。	
施設の構造や工法の変更等	
・当初計画は、沿道とのアクセス性を考慮し、市道川島松本線と北勢バイパスが平面交差点で計画していた。 ・地元調整の結果、生活道路への交通流入を回避するため、平面交差点をアンダーボックス交差に構造を見直し、コスト縮減が図られた。	
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、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔　〕内は社会的割引率の値）

※B/Cの値は、北勢バイパス～中勢道路を対象とした場合、（）書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。