

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23号 <small>ちゅうせい</small> 中勢道路 起終点 ：自：三重県鈴鹿市北玉垣町 至：三重県松阪市小津町	事業区分 ：一般国道	事業主体 ：国土交通省 中部地方整備局 延長 ：33.8km
事業概要 ：一般国道23号は、愛知県豊橋市を起点とし、愛知県名古屋市、三重県四日市市、津市、松阪市の主要都市を経て三重県伊勢市に至る延長約200kmの南北軸の交通を担う主要幹線道路です。 本事業の中勢道路は、三重県鈴鹿市北玉垣町から松阪市小津町に至る延長33.8km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連携の支援を主な目的として事業を推進しています。		
S59年度事業化 S58年度都市計画決定 S61年度用地着手 S63年度工事着手		
全体事業費 ：1,900億円 事業進捗率 ：62% 供用済延長 ：暫定15.5km		
計画交通量 ：45,600台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)：2.4 (残事業)：7.2	総費用 (残事業)/ (事業全体)：577/2,278億円 (事業費：467/2,105億円) (維持管理費：110/174億円)
		総便益 (残事業)/ (事業全体)：4,148/5,557億円 (走行時間短縮便益：3,877/5,233億円) (走行経費減少便益：237/306億円) (交通事故減少便益：34/18億円)
基準年 ：平成23年		
感度分析の結果		
(事業全体) 交通量：B/C=2.2~2.6(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=6.5~7.9(交通量±10%) 事業費：B/C=2.2~2.5(事業費±10%) 事業費：B/C=6.7~7.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.3~2.6(事業期間±20%) 事業期間：B/C=6.8~7.5(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。 ・中部国際空港への海上アクセス港(津なぎさまち)へのアクセス向上が見込まれる。		
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都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 ・連絡道路がない住宅宅地開発への連絡道路となる。		
④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が見込まれる。		
⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(中勢北部サイエンスシティ等)を支援する。 ・主要観光地(鈴鹿サーキット等)へのアクセス向上が見込まれる。		
⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(三重大学医学部附属病院)へのアクセス向上が見込まれる。		
⑦災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。		
⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。		
⑨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23号の交通渋滞緩和、国道23号の代替路線など災害に強い道路機能の確保や中勢		

地域の連携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

・国道23号の交通量は約440～約650（百台/日）で依然として高い値であり、中部国際空港に連絡する
海上アクセス港（津なぎさまち）への定時性を確保するためにも交通混雑の緩和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62%、用地取得率は81%（平成22年度末）
・14工区（L=2.8km）、10-2工区（L=0.77km）、10-1工区（L=1.13）、9工区（L=4.35km）、8-1工区（L=4.1km）、
6工区（L=2.3km）は、暫定2車線供用済み。（平成22年度末）
・残工区は、暫定2車線供用に向けて全面的に事業を展開。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・8-2工区（L=0.9km）は、平成23年度に暫定2車線供用を予定。
・納所町交差点立体化は、平成24年度に完成を予定。
・5工区（L=1.8km）、10-3工区（L=0.95km）、11工区（L=1.95km）、12工区（L=3.1km）は、平成26年度に暫
定2車線供用を予定。
・4工区（L=2.85km）、7工区（L=2.9km）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削減に努めながら事業を推進していく。

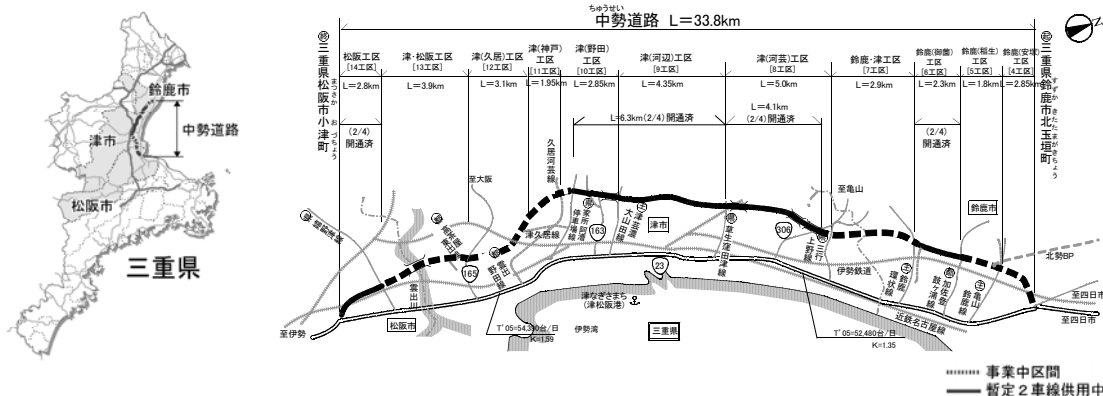
対応方針

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。