

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：高松 諭

事業名	一般国道23号 <small>すずかよっかいち</small> 鈴鹿四日市道路		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： <small>みえ よっかいち うねめ</small> 三重県四日市市采女町 至： <small>みえ すずか いのう</small> 三重県鈴鹿市稲生町				延長	7.5 km
事業概要	一般国道23号鈴鹿四日市道路は、三重県四日市市采女町から鈴鹿市稲生町に至る延長7.5kmの主要幹線道路である。 一般国道23号 鈴鹿四日市道路は、北勢バイパス（事業中）や中勢道路（事業中）と連続し、三重県北勢・中勢地域の幹線道路がダブルネットワーク化され、四日市港への物流を支援するほか、大規模災害発生時のリダンダンシーの確保に寄与するものである。					
R2年度事業化	H2年度 都市計画決定 R2年度 都市計画変更 R5年度 都市計画変更		用地未着手	工事未着手		
全体事業費	840億円	事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約1%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	46,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	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) 2.6 (3.6)	1,305/7,013億円		11,933/18,250億円		令和5年
	(残事業) 9.1 (3.7)	事業費：920/6,352億円 維持管理費：381/607億円 更新費：3.0/53億円		(残事業) 10,427/15,967億円 1,247/1,940億円 258/343億円		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量 : B/C=2.3~2.9(交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=8.3~10.0(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=2.5~2.6(事業費 ±10%) 事業費 : B/C=8.5~9.8(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=2.6~2.7(事業期間±20%) 事業期間 : B/C=9.0~9.2(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 ・国際戦略拠点港湾（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 ・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23号)が通行止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。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥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	
三重県知事の意見： 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、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。	
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	
・周辺環境に大きな変化はありません。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・事業進捗率は約1%（令和5年3月末）。用地取得率は0%（令和5年3月末）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・暫定2車線開通に向けて整備を推進。	
施設の構造や工法の変更等	
・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。 ・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。