

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 中勢道路 <small>ちゅうせい</small>		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	白：三重県鈴鹿市北玉垣町 <small>みえ すずか きたたまがき</small> 至：三重県松阪市小津町 <small>みえ まつさか おつ</small>				延長	33.8 km
事業概要	<p>一般国道23号中勢道路は、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、一般国道23号現道の交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、地域産業の支援を目的に計画された道路である。</p> <p>並行する現道23号には主要渋滞箇所（2区間・9箇所）が存在するほか、巨大地震による津波浸水が予測されるなど、多くの課題が存在している。</p> <p>本事業は、課題解決のため、バイパスを整備することで、現道の渋滞緩和、リダンダンシーの確保等の効果を見込んでいる。</p>					
S59年度～H19年度 (順次事業化)		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	2,050億円		事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約94%		供用済延長 31.0 km
計画交通量	47,800台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益	基準年	
	(事業全体) 2.6 (3.0)	(残事業)/事業全体 1,305/7,013億円 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)/事業全体 11,933/18,250億円 走行時間短縮便益：10,427/15,967億円 走行経費減少便益：1,247/1,940億円 交通事故減少便益：258/343億円	令和5年	
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	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区画整理（久居駅周辺地区都市再生整備事業等）の沿道まちづくりとの連携あり。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、鈴鹿市北玉垣町～鈴鹿市野町間の本年度の開通に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。
 また、既供用区間の立体化や4車線化等の渋滞対策の推進もお願いいたします。

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）。
 ・国道23号の交通量は約336～466百台/日（令和3年度全国道路・街路交通情勢調査）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、約94%、用地取得率は100%に至っています。（令和5年3月末時点）
 ・平成30年度までに延長31.0kmが暫定2車線開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・鈴鹿市北玉垣町～鈴鹿市野町間（延長2.8km）は、上記の事業進捗を踏まえつつ、令和5年度に全線暫定2車線開通予定である。

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。

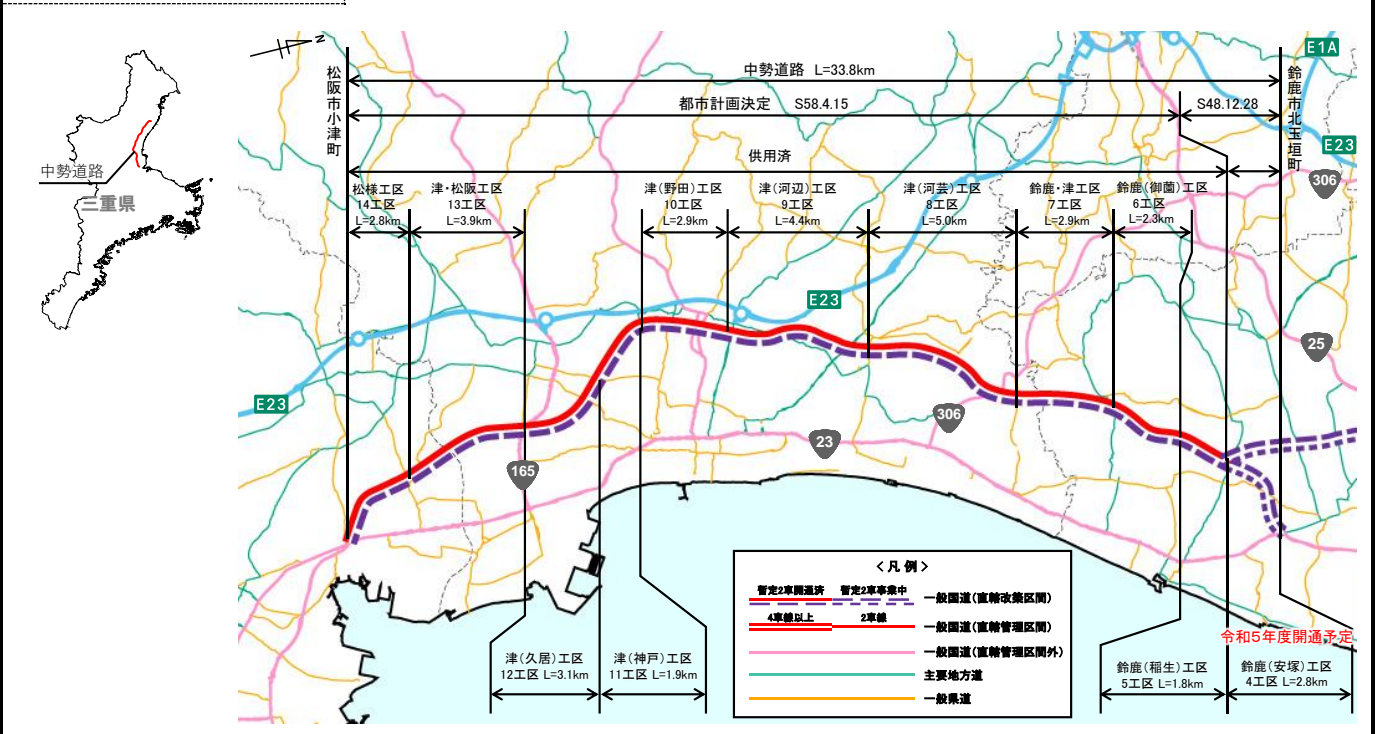
対応方針

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。