

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
 担当課長名：奥村 康博

事業の概要

事業名	一般国道23号 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：三重県四日市市采女町 至：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同県鈴鹿市稲生町に至る延長7.5 kmの主要幹線道路である。				
事業の目的、必要性	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。				
全体事業費	約840億円	計画交通量	約43,800台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用便益分析	B/C	8.9 (2.0)	総費用 1,436億円 (事業費:998億円 維持管理費:438億円)	総便益 12,810億円 (走行時間短縮便益:12,010億円 走行経費減少便益:694億円 交通事故減少便益:106億円)	基準年 令和元年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=8.0 (交通量 -10%)	B/C=9.8 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=8.1 (事業費 +10%)	B/C=9.3 (事業費 -10%)		
	事業期間変動	B/C=8.4 (事業期間 +20%)	B/C=9.4 (事業期間 -20%)			
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価	根拠			
	渋滞対策	◎	・バイパス整備により国道23号現道の主要渋滞箇所を回避。 〔主要渋滞箇所〕 現況：18箇所 ⇒ 整備後：4箇所（14箇所回避）			
	事故対策	◎	・国道23号現道の渋滞が緩和され交通事故が減少。 〔国道23号並行区間の交通事故件数〕 現況：1,495件/4年 ⇒ 整備後：1,272件/4年（223件減少）			
	歩行空間	—	・注目すべき影響はない。			
	社会全体への影響	住民生活	○	・四日市市と鈴鹿市間の旅行速度が向上。 〔旅行速度〕 現況：約32km/h ⇒ 整備後：約41km/h（約9km/h向上）		
		地域経済	◎	・四日市港への物流ネットワークの確保により、地域間の速達性が向上。 〔鈴鹿市内から四日市港への所要時間〕 現況：約52分 ⇒ 整備後：約39分（約13分短縮）		
災害		◎	・国道23号のダブルネットワークにより、南海トラフ巨大地震等の大規模災害発生時のリダンダンシーを確保。 〔津波浸水想定区間の延長〕 現況：約30km ⇒ 整備後：約4km（約26km減少）			
環境		—	・注目すべき影響はない。			
	地域社会	○	・速度向上や事故率低減など、日常生活の利便性・安全性が向上。			
事業実施環境	○	・都市計画手続き完了（H2.12決定、R2.1変更）、環境影響評価手続き完了（H2.12） ・三重県知事や鈴鹿四日市道路建設促進期成同盟会より早期事業化を要望。				

関係する地方公共団体等の意見

【三重県知事】
 「一般国道23号鈴鹿四日市道路」を予算化することについて同意します。
 本県としては、事業実施区域における埋蔵文化財調査に全力で取り組むとともに、沿線自治体と連携し円滑に事業を推進させるよう用地取得や地元調整などの事業実施環境の整備に主体的に取り組めます。
 さらに、鈴鹿四日市道路のストック効果を最大限発揮するため、沿線自治体と連携し、鈴鹿四日市道路の整備に合わせアクセス道路となる鈴鹿亀山道路の早期事業着手に向けた取組、県道・市道等の都市計画道路の整備を推進します。
 つきましては、令和2年度の新規事業としての予算化に特段のご配慮をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

・費用対便益：便益が費用を上回っている。
 ・手続きの完了：都市計画手続き完了（H2.12決定、R2.1変更）、環境影響評価手続き完了（H2.12）

採択の理由

費用便益比が8.9と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、四日市港への物流を支援するとともに、ダブルネットワーク形成により南海トラフ巨大地震等の大規模災害発生時の安全性・信頼性の確保等、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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の
 ※B/Cの上段の値は北勢バイパス～中勢道路を対象とした場合、下段（ ）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

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性	
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。	
評価項目	地域の課題
救助活動等	・南海トラフ巨大地震を想定した場合、国道23号は広範囲にわたって津波浸水や液状化が予測されているため、大規模災害時に国道23号の通行不能が懸念される。
住民生活	・鈴鹿市消防本部は、三重県立総合医療センターへ救急搬送する割合が最も多い。 ・しかし、鈴鹿市と三重県立総合医療センターを結ぶ幹線道路は国道23号のみであるため、慢性的な渋滞が発生しており、迅速な搬送に課題がある。
地域経済 地域社会	・三重県は製造業が盛んで、1事業所あたりの製造品出荷額等は全国2位である。その中でも、四日市市・鈴鹿市で三重県全体の約4割を占めている。 ・四日市市と鈴鹿市間の旅行速度が県内ワースト1位となっており四日市港への物流の速達性向上が課題となっている。
その他	

事業の有効性									
・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価がCランク→Bランクに改善するとともに、災害時の不通リンクの解消により、ネットワーク全体の防災機能が強化される。 ・また、本事業において、南北主要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し、地域経済活動の発展に寄与するとともに、大規模災害時の救援救助ルートを確保するなど、有効性の高い事業と評価する。									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	三重県庁	四日市市	20 (6)	0.64 [C] 〔0.33〕 [C]	0.23 [B] 〔0.26〕 [B]	▲69.2 (▲0.37)	0.14 (0.07)	0.50 (0.16)	◎

事業の効率性
・都市計画手続き完了（H2.12決定、R2.1変更）、環境影響評価手続き完了（H2.12）

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は北勢バイパス～中勢道路を対象とした場合、
 下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果