

## 再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：奥村 康博

<b>事業名</b> 一般国道23号 <small>ちゅうせい</small> 中勢道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中部地方整備局							
<b>起終点</b> 自：三重県鈴鹿市北玉垣町 至：三重県松阪市小津町	<b>延長</b> 33.8 km								
<b>事業概要</b> 一般国道23号中勢道路は、三重県鈴鹿市北玉垣町から三重県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。 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。 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。									
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							
<b>全体事業費</b>	1,955億円	<b>事業進捗率</b> 約90% （平成31年3月末時点）							
		<b>開通済延長</b> 31.0 km							
<b>計画交通量</b> 45,000台/日									
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;"><b>B/C</b></td> <td style="width: 20%;">(事業全体) 2.4</td> <td style="width: 20%;">(残事業) 19.8</td> </tr> </table>	<b>B/C</b>	(事業全体) 2.4	(残事業) 19.8	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;"><b>総費用</b></td> <td style="width: 20%;">(残事業)/ (事業全体) 399/3,227億円</td> <td style="width: 20%;">(事業費) : 139/2,967億円</td> <td style="width: 20%;">(維持管理費) : 260/260億円</td> </tr> </table>	<b>総費用</b>	(残事業)/ (事業全体) 399/3,227億円	(事業費) : 139/2,967億円	(維持管理費) : 260/260億円
<b>B/C</b>	(事業全体) 2.4	(残事業) 19.8							
<b>総費用</b>	(残事業)/ (事業全体) 399/3,227億円	(事業費) : 139/2,967億円	(維持管理費) : 260/260億円						
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;"><b>総便益</b></td> <td style="width: 20%;">(残事業)/ (事業全体) 7,888/7,888億円</td> <td style="width: 20%;">(走行時間短縮便益) : 7,634/7,634億円</td> <td style="width: 20%;">(走行経費減少便益) : 213/213 億円</td> <td style="width: 20%;">(交通事故減少便益) : 42/42 億円</td> </tr> </table>	<b>総便益</b>	(残事業)/ (事業全体) 7,888/7,888億円	(走行時間短縮便益) : 7,634/7,634億円	(走行経費減少便益) : 213/213 億円	(交通事故減少便益) : 42/42 億円		
<b>総便益</b>	(残事業)/ (事業全体) 7,888/7,888億円	(走行時間短縮便益) : 7,634/7,634億円	(走行経費減少便益) : 213/213 億円	(交通事故減少便益) : 42/42 億円					
<b>感度分析の結果</b>									
<table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量 : B/C=2.2~2.7(交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量 : B/C=17.8~21.7(交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C=2.4~2.5(事業費 ±10%)</td> <td>事業費 : B/C=19.1~20.5(事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C=2.3~2.6(事業期間 ±20%)</td> <td>事業期間 : B/C=19.4~20.1(事業期間 ±20%)</td> </tr> </table>			(事業全体) 交通量 : B/C=2.2~2.7(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=17.8~21.7(交通量 ±10%)	事業費 : B/C=2.4~2.5(事業費 ±10%)	事業費 : B/C=19.1~20.5(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=19.4~20.1(事業期間 ±20%)	
(事業全体) 交通量 : B/C=2.2~2.7(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=17.8~21.7(交通量 ±10%)								
事業費 : B/C=2.4~2.5(事業費 ±10%)	事業費 : B/C=19.1~20.5(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=19.4~20.1(事業期間 ±20%)								
<b>事業の効果等</b>									
①円滑なモビリティの確保 ・並行する現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・並行する現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・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。 ・中部国際空港への海上アクセス港へのアクセス向上が見込まれる。									
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都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等との連携あり。 ・対象区間が現在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（中南勢広域都市圏）の中心都市（津市、松阪市）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、津なぎさまち）を支援する。 ・主要な観光地（鈴鹿サーキット、伊勢神宮、二見興玉神社等）へのアクセス向上が期待される。									
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 ・中勢道路が、第1次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路である国道23号が通行止めになった場合、代替路線の形成が見込まれる。									
⑧地球環境の保全 ・中勢道路の整備により、自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。									

⑨生活環境の改善保全

- ・中勢道路の整備により、自動車からのNO2排出量、SPM排出量の削減が見込まれる。

⑩他のプロジェクトとの関係

- ・関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり

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、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、地域産業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、本県と十分な調整をしていただき、早期全線完成に向け事業の強力な推進をお願いいたします。

また、鈴鹿市北玉垣町～鈴鹿市野町間の早期の開通見通しを明らかにすると共に、既供用区間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442～495（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、約90%、用地取得率は100%に至っています。（平成31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、開通に向けて整備を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

- ・技術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。

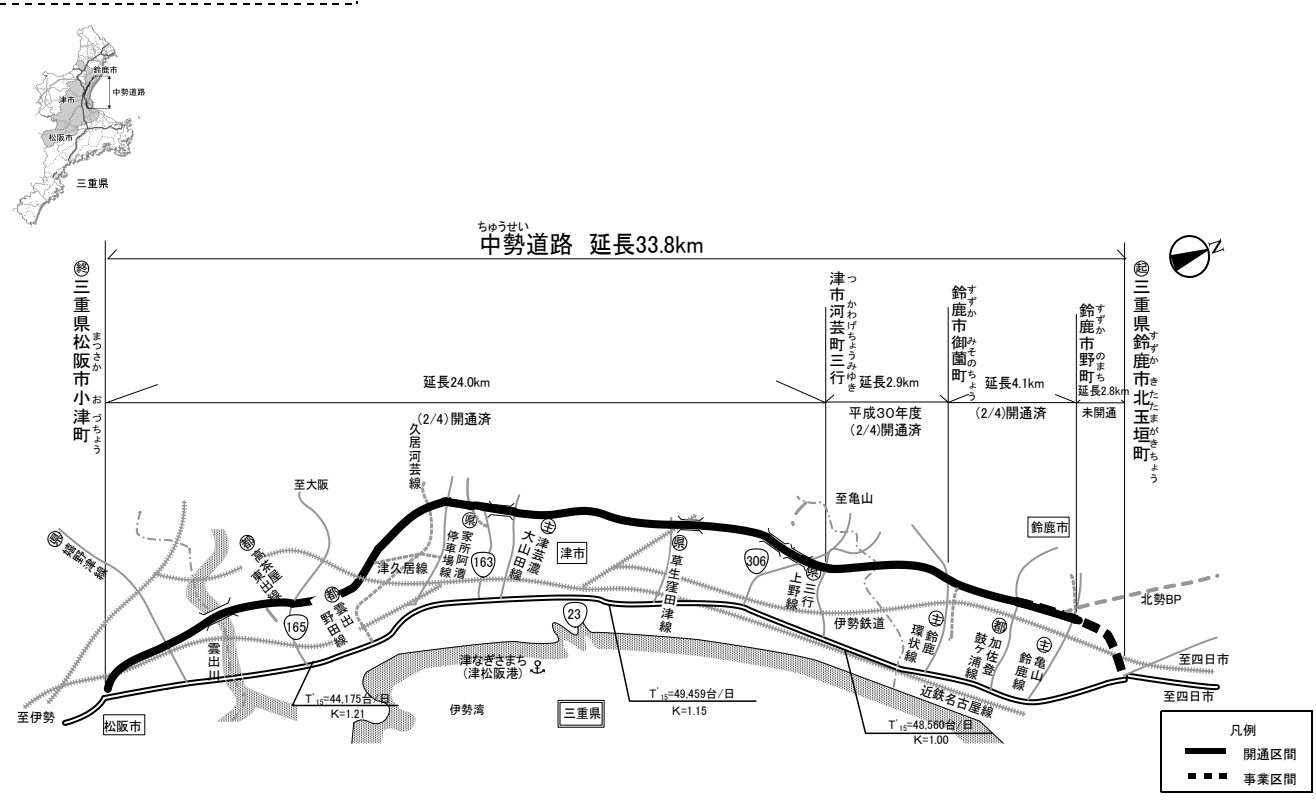
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、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。