再評価結果（令和 8 年度事業継続箇所）

担当課：　道路局　国道・技術課

担当課長名：　西川　昌宏

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	7.5km

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 （R元年度、R5年度変更）	用地未着手	工事未着手

全体事業費	約910億円	事業進捗率 （令和7年3月末時点）	約2%	供用済延長	0km

計画交通量	46,500台／日

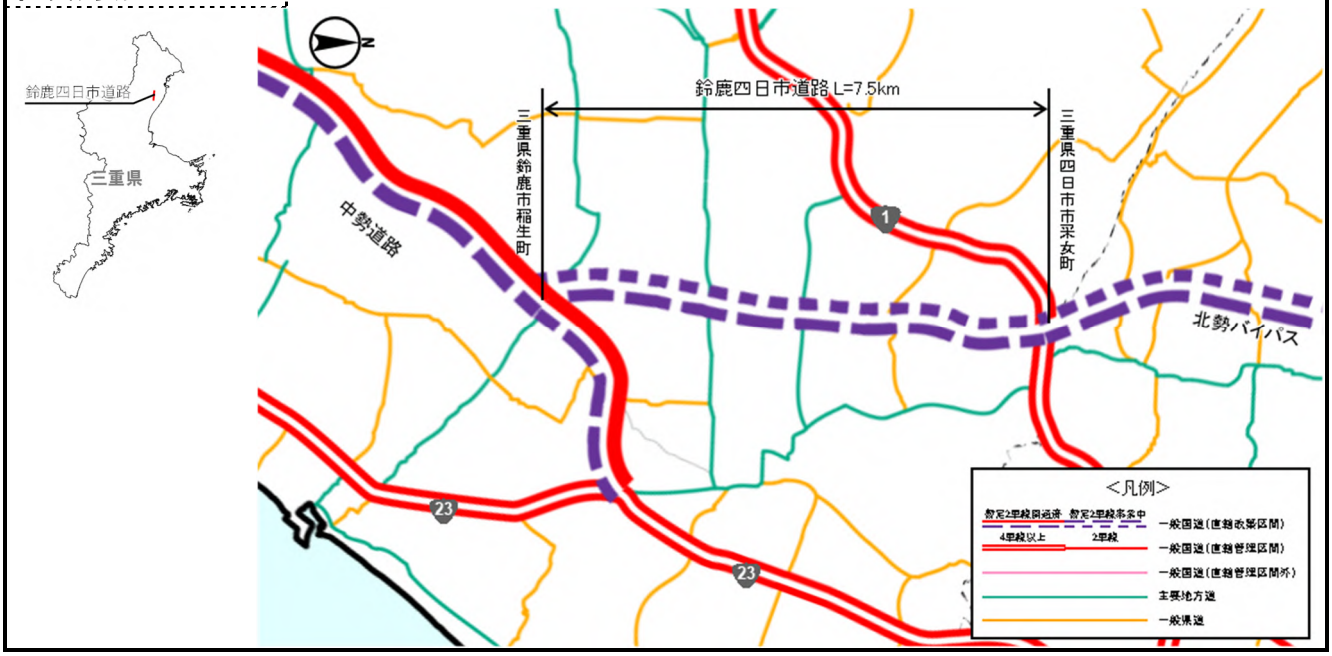
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	（事業全体） 2.1(3.4) （参考）3.6(5.2)〔2%〕 4.9(6.3)〔1%〕 （残事業） 6.9(3.6) （参考）9.8(5.4)〔2%〕 11.7(6.5)〔1%〕	（事業全体） 5.8% (11.9%) （残事業） 19.9% (12.8%)	1,173/7,791億円 事業費：913/7,235億円 維持管理費：260/507億円 更新費：0/49億円	8,120/15,980億円 走行時間短縮便益：6,846/13,510億円 走行経費減少便益：1,024/2,037億円 交通事故減少便益：250/433億円	令和7年

感度分析	（事業全体）		（残事業）	
	交通量	B/C=1.8～2.3（±10%）	交通量	B/C=6.2～7.6（±10%）
	事業費	B/C=2.0～2.1（±10%）	事業費	B/C=6.4～7.5（±10%）
	事業期間	B/C=1.9～2.2（±20%）	事業期間	B/C=6.3～7.5（±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
・国際拠点港湾（四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。
③国土・地域ネットワークの構築
・日常活動圏中心都市間（四日市市～津市）のアクセス向上が見込まれる。
④個性ある地域の形成
・みえリニア戦略プラン（仮称）に位置付けられている。
・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。
⑤災害への備え
・緊急輸送道路（国道23号）が通行止め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
⑥地球環境の保全
・CO2排出量の削減が見込まれる。
⑦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】 　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。 　なお、事業費については、最新の技術の活用も含め徹底したコスト縮減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2%、用地取得率は0%（令和7年3月末時点）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・早期の工事着手に向けて調査・設計を推進。	
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、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	
事業概要図	



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔　〕内は社会的割引率の値）

※B/Cの値は、北勢バイパス～中勢道路を対象とした場合、（）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。