

一般国道1号 ほくせい 北勢バイパス
一般国道23号 すずかよっかいち 鈴鹿四日市道路
一般国道23号 ちゅうせい 中勢道路
(道路事業)

説明資料

令和7年12月11日

中部地方整備局
北勢国道事務所
三重河川国道事務所

目 次

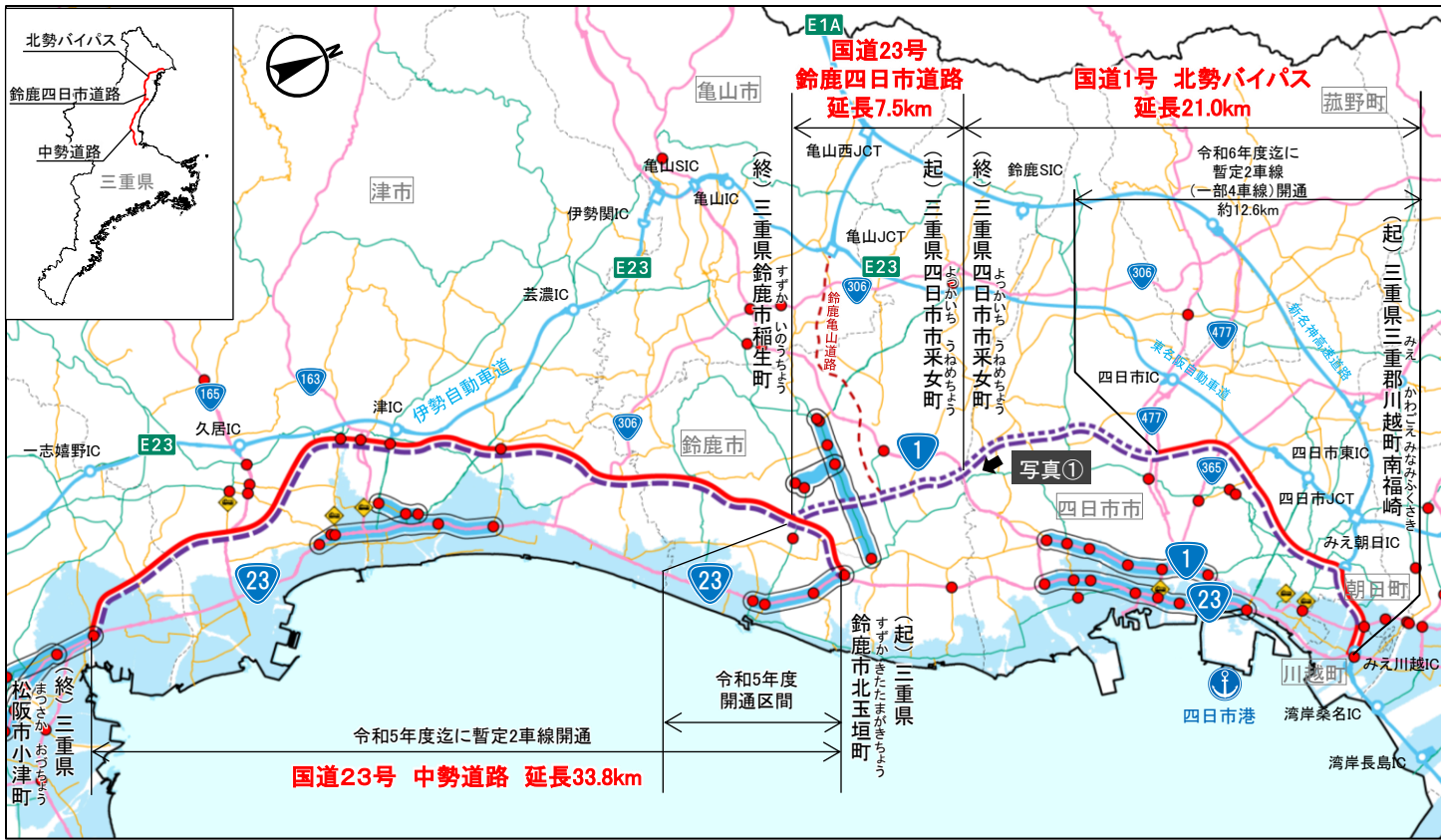
1. 事業概要	
(1)事業目的	P 1
(2)計画概要	P 2
2. 評価の視点	P 3
事業の必要性に関する視点	
①交通渋滞の緩和・交通安全の確保	
②地域経済活性化の支援	
③災害に強い道路機能の確保	
3. 事業の進捗及び見込みの視点	P 6
4. 事業費の見直しについて	P 7
5. 費用対効果分析	
(1)3便益による事業の投資効果	P 15
(2)一体評価区間の考え方	P 16
6. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	P 17
7. 県・政令市への意見聴取結果	P 18
8. 対応方針(原案)	P 18

1. 事業概要

(1) 事業目的

一般国道1号北勢バイパス、一般国道23号鈴鹿四日市道路、一般国道23号中勢道路は、三重県三重郡川越町南福崎から三重県松阪市小津町に至る延長62.3kmのバイパスであり、並行する現道の交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域経済活性化の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路です。

並行する現道国道1号、国道23号には、主要渋滞区間や、南海トラフによる巨大地震発生時に津波浸水が予測される区間が存在するなどの課題があります。

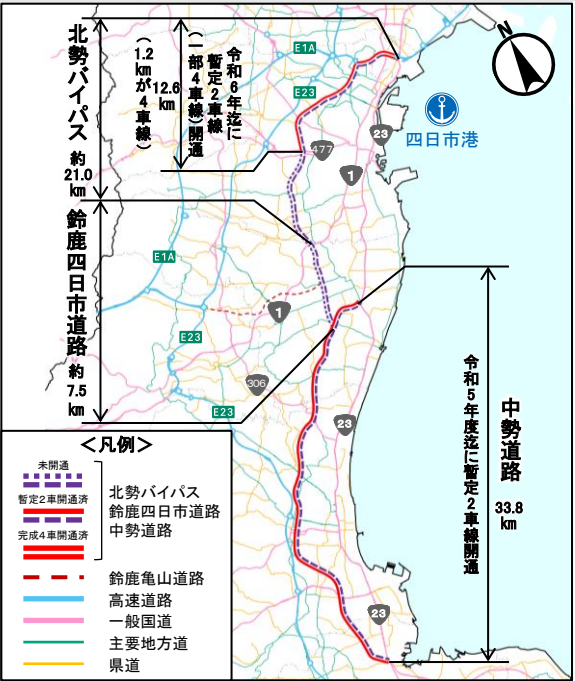


1. 事業概要

(2) 計画概要

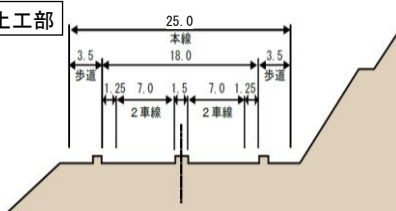
- 一般国道1号北勢バイパスは平成4年度に事業化し、令和6年度迄に12.6kmが暫定2車線で開通(内1.2kmが4車線)しています。
- 一般国道23号鈴鹿四日市道路は令和2年度に事業化しています。
- 一般国道23号中勢道路は昭和59年度に事業化し、令和5年度迄に全線暫定2車線(延長33.8km)で開通しています。

事業名	一般国道1号 北勢バイパス	一般国道23号 鈴鹿四日市道路	一般国道23号 中勢道路
道路規格	第3種第1級	第3種第1級	第3種第1級
設計速度	80km/h	80km/h	80km/h
車線数	4車線	4車線	4車線
都市計画決定	〈当初〉平成2年度 〈変更〉平成17年度 令和5年度 令和7年度	〈当初〉平成2年度 〈変更〉令和元年度 令和5年度	〈当初〉昭和58年度
事業化	平成4年度	令和2年度	昭和59年度～平成19年度
計画交通量	48,900台/日	46,500台/日	47,800台/日
用地着手年度	平成7年度	令和7年度	昭和61年度
工事着手年度	平成11年度	未着手	昭和63年度
延長 [供用済延長]	21.0km [1.2km完成4車線開通 11.4km暫定2車線開通]	7.5km	33.8km [33.8km暫定2車線開通]
前回の再評価	令和5年度 (指摘事項なし:継続)	令和5年度 (指摘事項なし:継続)	令和5年度 (指摘事項なし:継続)
全体事業費	1,763億円 (304億円増額)	910億円 (70億円増額)	2,068億円 (18億円増額)

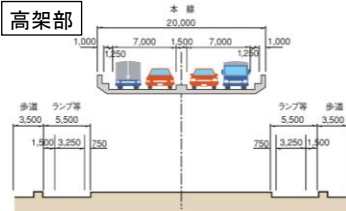


標準断面図

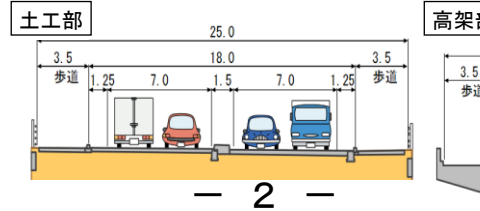
＜一般国道1号 北勢バイパス＞



＜一般国道23号 鈴鹿四日市道路＞



＜一般国道23号 中勢道路＞

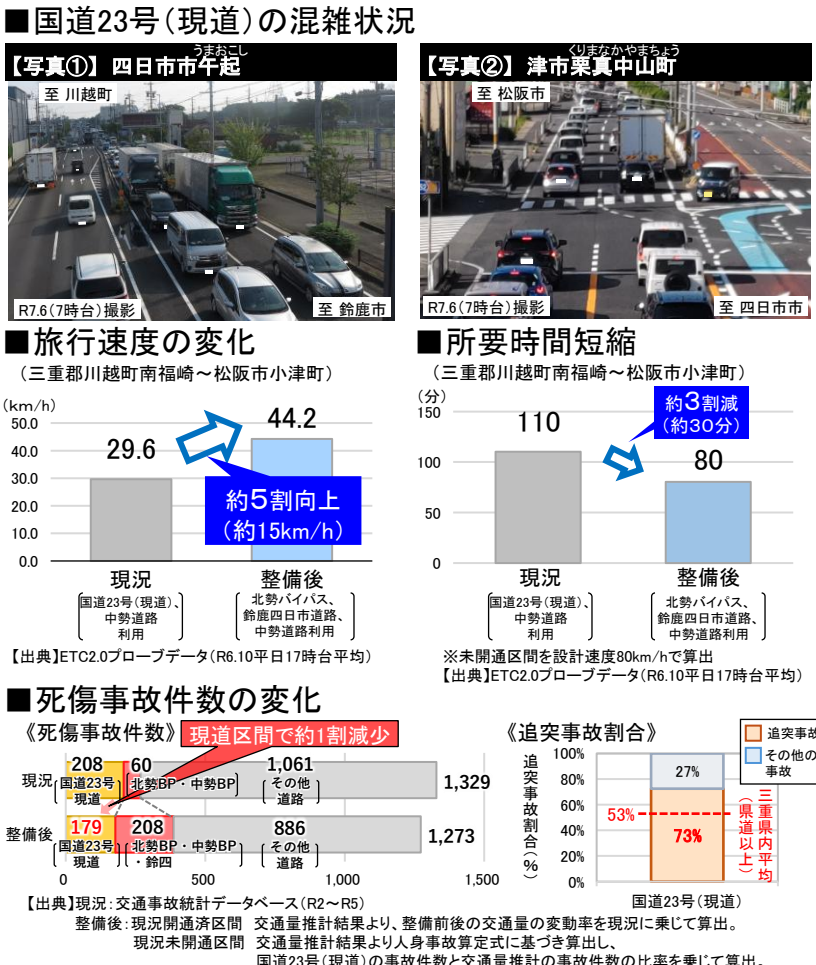
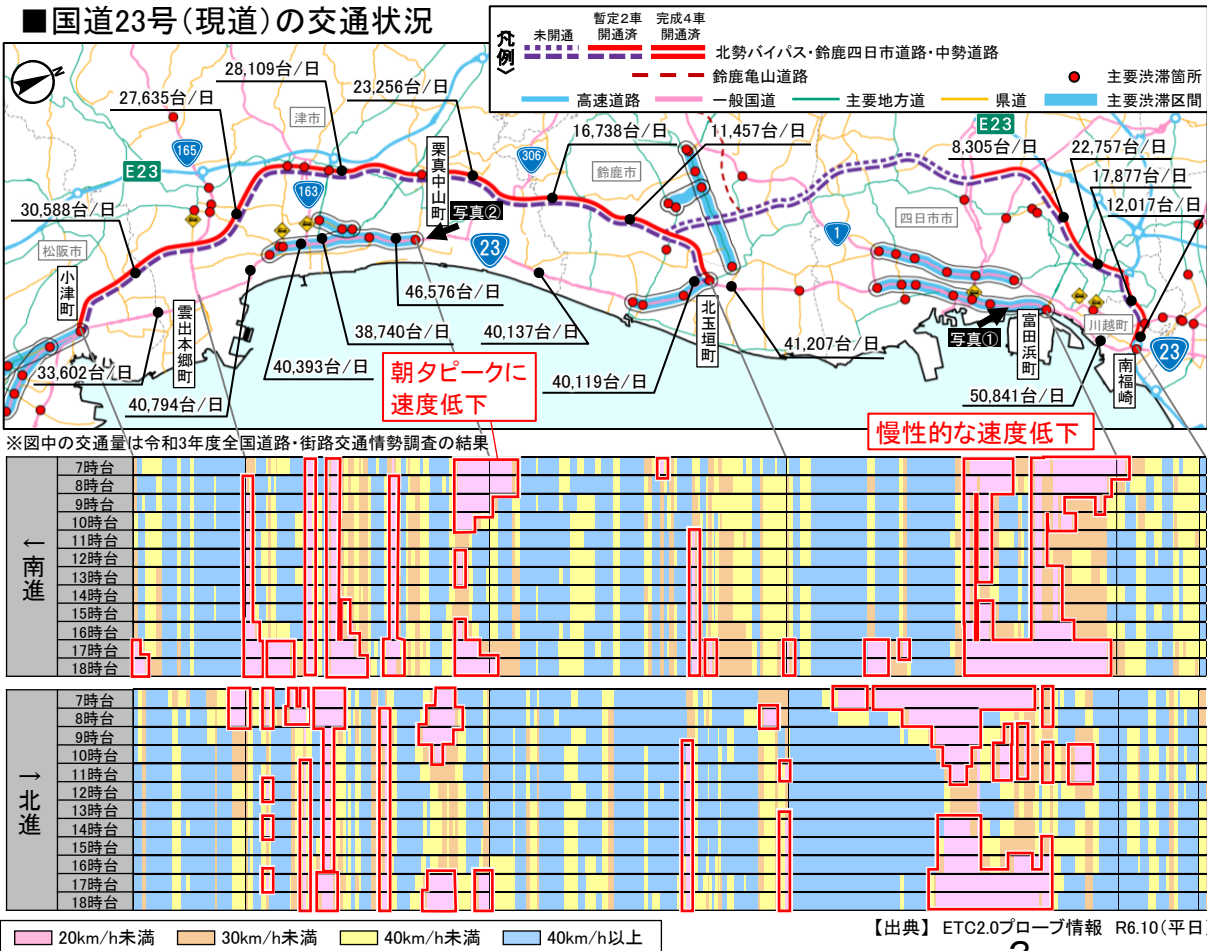


2. 評価の視点

(1)事業の必要性に関する視点

①交通渋滞の緩和・交通安全の確保

- 国道23号(現道)は、日当たり約4万台以上の交通があり、主要渋滞箇所が多数存在し、慢性的な旅行速度の低下が発生しています。
- 国道23号(現道)は、県内でも死傷事故率が高く、特徴として速度低下が原因と考えられる追突事故が全体の約7割を占めています。
- 北勢バイパス・鈴鹿四日市道路・中勢道路の全線開通により、国道1号(現道)及び国道23号(現道)に集中する交通が分散し、主要渋滞箇所を回避するとともに国道23号(現道)の渋滞緩和により追突事故の減少が期待されます。



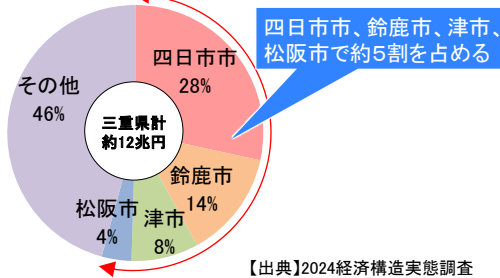
2. 評価の視点

(1)事業の必要性に関する視点

②地域経済活性化の支援

- 三重県は製造業が盛んな地域であり、三重県内における製造品出荷額は四日市市、鈴鹿市、津市、松阪市で約5割を占めています。
- 四日市港では、東南アジア航路の貨物量の増加等への対応に向け、令和3年度より、国際物流ターミナル整備事業を推進しています。
- 沿線では、企業の新規立地や設備投資が進展しています。
- 北勢・中勢地域では、道路・港・地域開発の相乗効果により、物流機能が強化され、周辺地域の更なる生産性向上が期待されます。

■三重県内における製造品出荷額の市町村内訳



■輸送量拡大に向けた四日市港の取組み

四日市港 霞ヶ浦地区 国際物流ターミナル整備事業

- ・大型コンテナ船が着岸可能なバースを拡大
- ・ふ頭再編により、効率的な港湾運営が可能となり、自動車関連企業等の地域産業の競争力強化に貢献



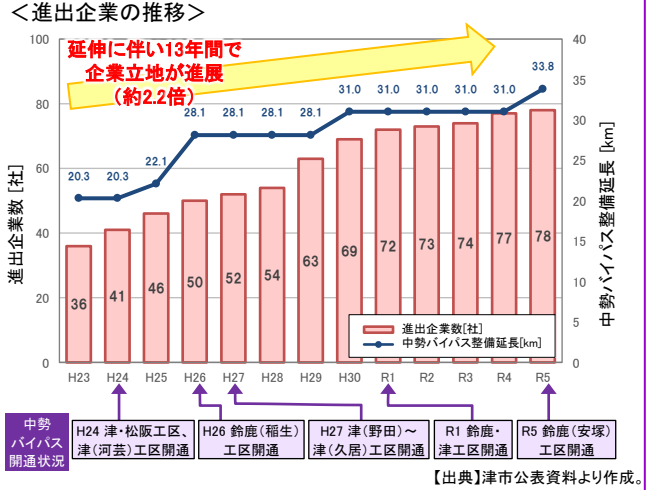
■沿線地域における企業立地・設備投資の進展



【設備投資】①半導体・電子部品メーカー



【新規立地】②中勢北部サイエンスシティ



【新規立地】③グリーンファクトリー津工業団地

- ・建設会社が立地協定(R7.3) (R10年に新工場竣工予定)
- ・化学品専門商社が立地協定(R6.4)

2. 評価の視点

(1)事業の必要性に関する視点

③災害に強い道路機能の確保

- 南海トラフ巨大地震を想定した場合、国道23号（現道）の約6割が津波浸水域となっており、現道機能の停止が懸念されています。
- 北勢バイパス・鈴鹿四日市道路・中勢道路の全線開通により、四日市市から松阪市間がダブルネットワーク化され、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が確保されます。
- また、三重県広域防災拠点、災害拠点病院へのアクセス性が向上し、早期の復旧・救急医療活動が期待されます。

■北勢・中勢地域の渋滞状況と津波浸水区域



■ 広域防災拠点(中勢拠点)

【写真②】 三重県広域防災拠点(中勢拠点)



【出典】三重県広域防災拠点施設基本構想(改訂版)(H25.3)

<凡例>

- Legend:

 - 未開通 (Unopened) - Indicated by a dashed line.
 - 北勢バイパス (Kita-sei Bypass) - Indicated by a solid line.
 - 鈴鹿四日市道路 (Suzuka Yokkaichi Road) - Indicated by a solid line.
 - 中勢道路 (Naka-sei Road) - Indicated by a solid line.
 - 鈴鹿龜山道路 (Suzuka Kameyama Road) - Indicated by a dashed line.
 - 津波浸水域※1 (Tsunami Inundation Area ※1) - Indicated by a light blue shaded area.
 - 広域防災拠点※2 (Wide-area Disaster Prevention Base ※2) - Indicated by an orange circle.
 - 災害医療拠点※2 (Disaster Medical Base ※2) - Indicated by a yellow square with a cross.
 - 高速道路 (Expressway) - Indicated by a thick blue line.
 - 一般国道 (General National Road) - Indicated by a thick pink line.
 - 主要地方道 (Main Prefectural Road) - Indicated by a thick green line.
 - 県道 (Prefectural Road) - Indicated by a thick yellow line.


※1 【出典】平成25年三重県地震被害想定調査

※2 【出典】三重県緊急輸送道路ネットワーク計画(R7.2)

【写真①】国道23号(現道)上浜町2交差点



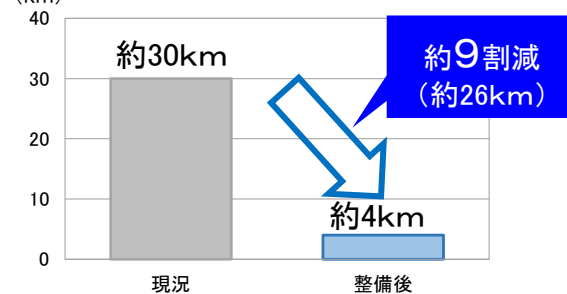
■自治体の声(防災関連部署)

- ・中勢道路の開通により、救急搬送活動に関して、現地到着時間や搬送時間が短縮されている傾向にある。
 - ・鈴鹿四日市道路や北勢バイパスの整備により、災害時にもより強固なネットワークを形成することを期待しています。
- 

【出典】鈴鹿市消防本部ヒアリング調査(R6)

■津波浸水想定区間の延長の変化

(km) (三重県三重郡川越町南福崎～松阪市小津町)

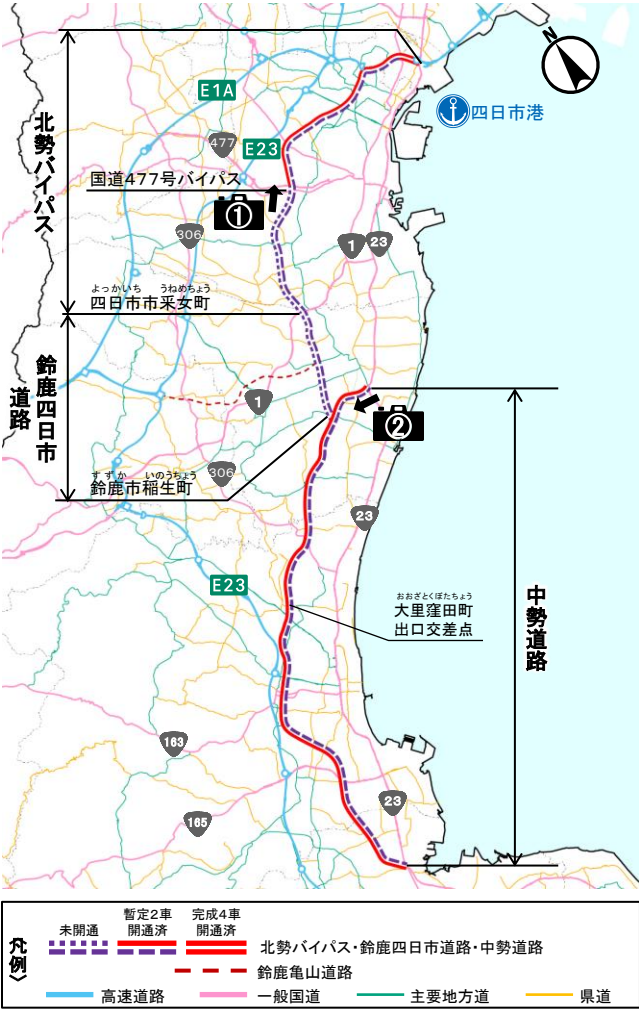


【出典】平成25年三重県地震被害想定調査

3. 事業の進捗及び見込みの視点

1) 事業進捗の見込みの視点

- 北勢バイパス: 国道477号バイパス～四日市市采女町間は、令和7年4月に都市計画変更を行い、早期の工事着手に向け調査設計を推進しています。
- 鈴鹿四日市道路: 令和2年度に事業化し、四日市市采女町～鈴鹿市稲生町間の早期の工事着手に向け調査設計を推進しています。
- 中勢道路: 令和5年度迄に全線暫定2車線(延長33.8km)で開通し、4車線化に向け調査設計を推進するとともに、大里窪田町出口交差点の立体化工事を推進しています。



① 北勢バイパス: 国道477号BP付近の状況



② 中勢道路: 鈴鹿(安塚)工区の状況



事業名	一般国道1号 北勢バイパス	一般国道23号 鈴鹿四日市道路	一般国道23号 中勢道路
用地取得率 (令和4年度末)→(令和6年度末)	約82% → 約82%	0% → 約0%	100% → 100%
事業進捗率 (令和4年度末)→(令和6年度末)	約74% → 約77%	約1% → 約2%	約94% → 約96%

4. 事業費の見直しについて(国道1号 北勢バイパス)

■事業費増加の要因

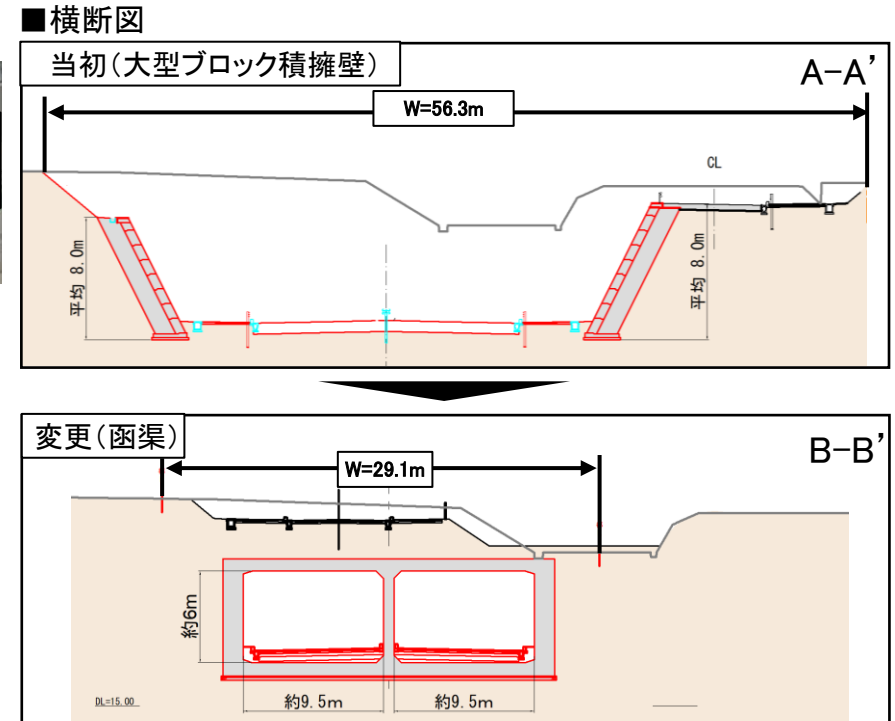
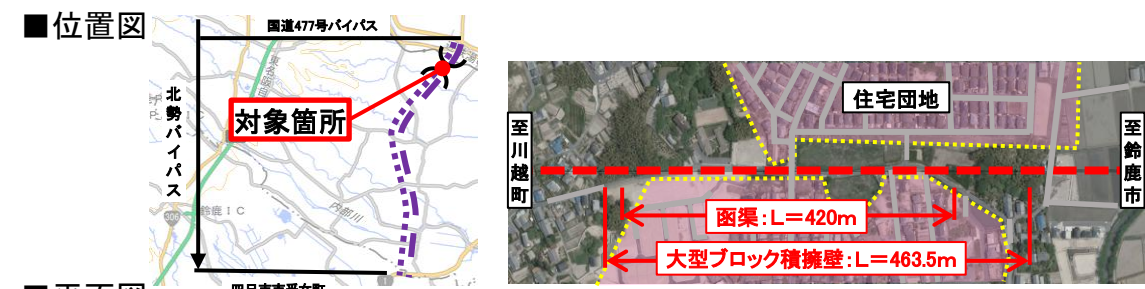
- ①都市計画変更による道路構造の変更(大型ブロック積擁壁⇒函渠)
- ②地質調査に伴う法面勾配の変更
- ③物価上昇による資機材及び労務単価の増加..... 合計308億円増

事業費増額の要因	増額
①都市計画変更による道路構造の変更(大型ブロック積擁壁⇒函渠) ■地域住民との協議による環境悪化を回避した構造見直し	228億円
②地質調査に伴う法面勾配の変更 ■地質調査による脆弱層の判明と法面勾配の見直し(1:1.0⇒1:1.2)	15億円
③物価上昇による資機材及び労務単価の増加 ■建設資機材の上昇によるトンネル、橋梁等の工事費の増加	65億円

4. 事業費の見直しについて(国道1号 北勢バイパス)

①都市計画変更による道路構造の変更(大型ブロック積擁壁⇒函渠)(+228億円)

- 住宅団地周辺は当初、台地であることから切土＋大型ブロック積擁壁を採用していました。
- しかし、地域住民より環境悪化に対する懸念があったことから、地域住民との協議を重ね、令和3年に一部構造見直しにより合意形成が図られ、令和7年に都市計画変更を行いました。
- 環境悪化に対応する構造の見直しに伴う都市計画変更の結果、地下構造(函渠)に変更が必要となりました。



■増額内訳

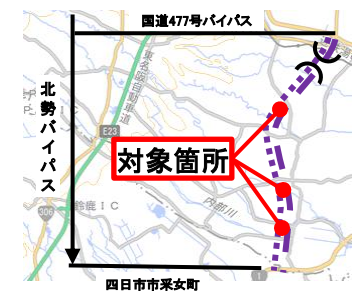
	当初	変更	増額
大型ブロック積擁壁	39億円	-	-39億円
函渠	-	267億円	+267億円
合計	39億円	267億円	+228億円

4. 事業費の見直しについて(国道1号 北勢バイパス)

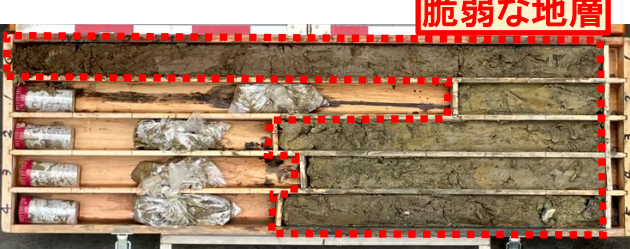
②地質調査に伴う法面勾配の変更(+15億円)

- 当初計画では、文献調査より軟岩Ⅰであると想定し、1:1.0で切土法面勾配を設定していました。
- しかし、令和4年度以降に実施した地質調査結果より、砂質土(密実でないもの)と粘性土による脆弱層であることが判明し、法面勾配の見直し(1:1.0⇒1:1.2)が必要となりました。
- その結果、道路用地が追加で必要となるとともに、切土量が増大しました。

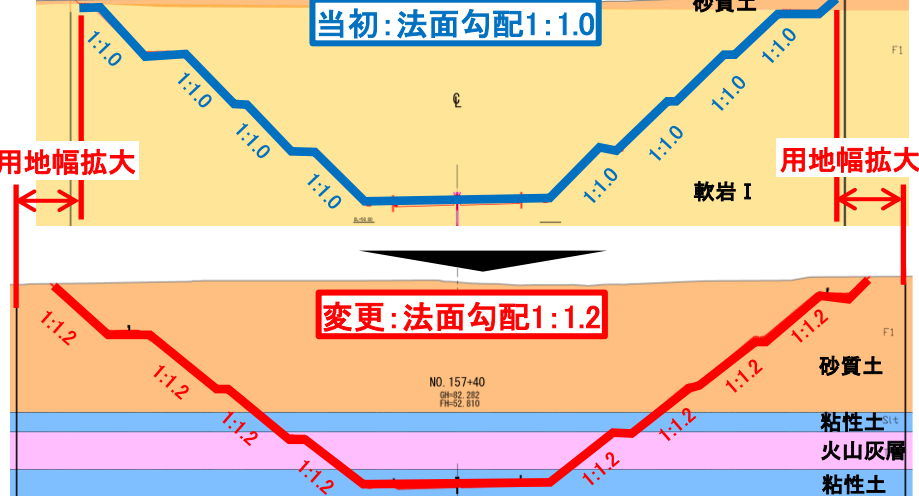
■位置図



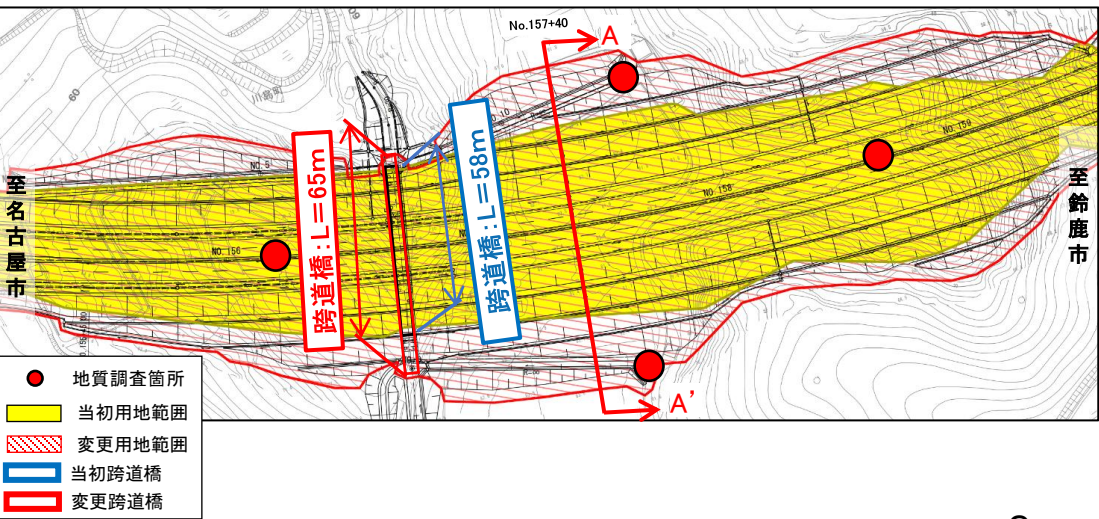
■地質調査結果



■横断図(A-A')



■平面図



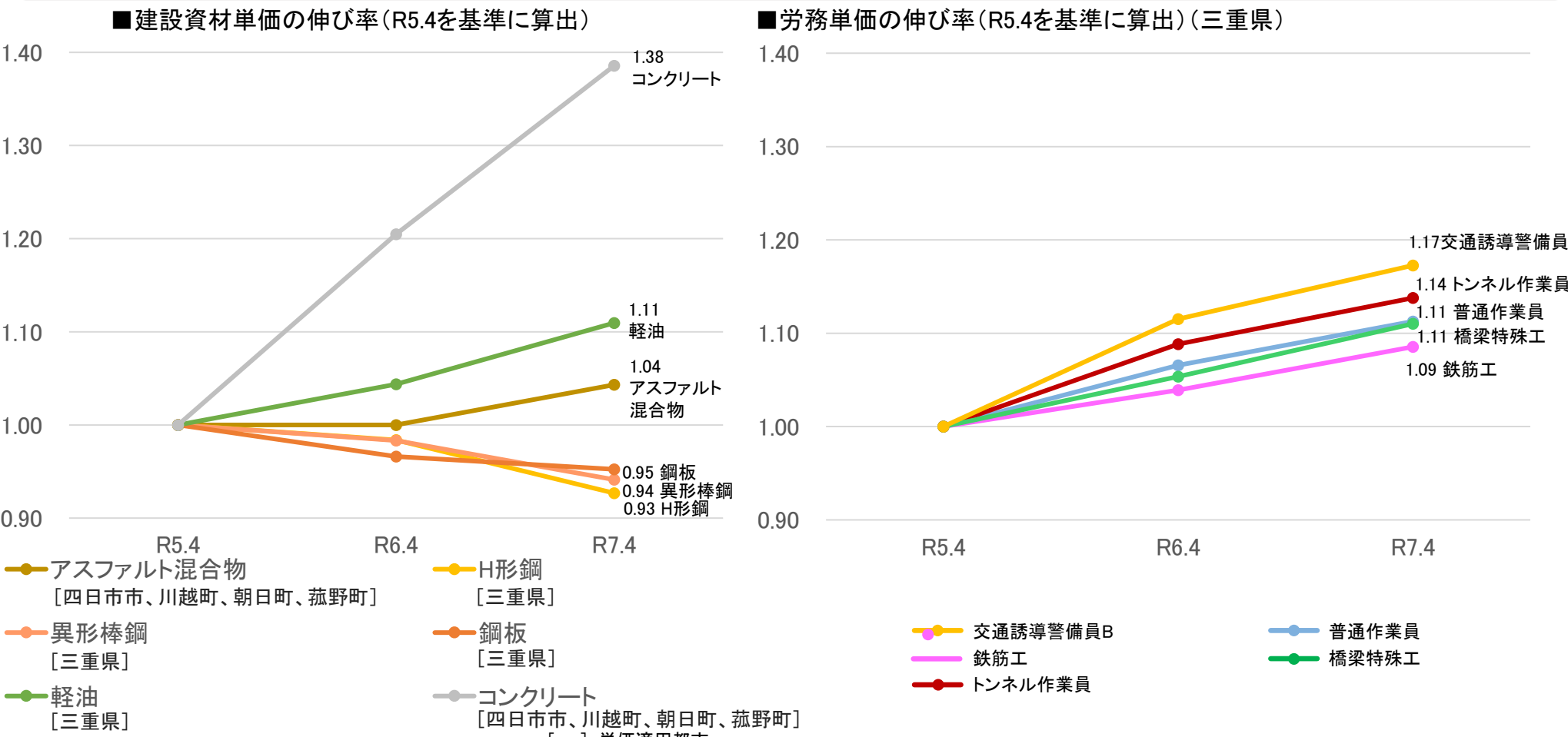
■増額内訳

	当初		変更	
	数量	金額	数量	金額
切土	113万m3	6億円	127万m3	7億円
法面工	3.3万m2	4億円	6.8万m2	8億円
跨道橋	58m	1億円	65m	2億円
移転補償	-	-	1式	8億円
用地費	11.1万m2	7億円	12.9万m2	8億円
合計		18億円		33億円

4. 事業費の見直しについて(国道1号 北勢バイパス)

③: 物価上昇による資機材及び労務単価の増加・・・+65億円

- 原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰、またコロナ禍からの世界経済の回復に伴う需要拡大によって、前回再評価時(令和5年度)に比べて、建設資材や労務費の単価が上昇しています。
- 建設資材価格の伸び率では、R5.4 を基準とした場合、コンクリート、鉄筋等の価格が約0.9～1.4倍となっています。
- 労務単価についても、前回評価時から約1.1～1.2倍と前回評価から増加しています。
- コンクリート価格や労務単価の上昇に伴い、トンネル・橋梁等の工事費の増加が必要となりました。



4. 事業費の見直しについて(国道23号 鈴鹿四日市道路)

■ 事業費増加の要因

① 物価上昇による資機材及び労務単価の増加

.....合計70億円増額

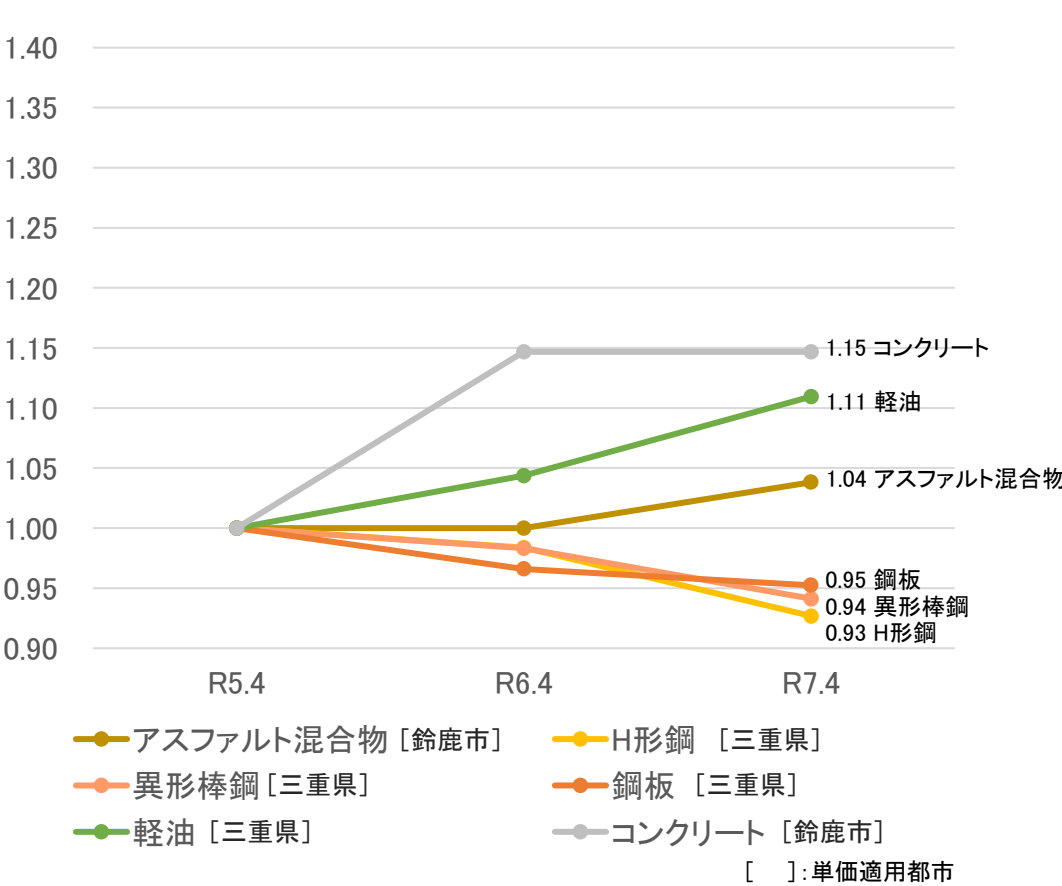
事業費増額の要因	増額
① 物価上昇による資材及び労務単価等の増加 ■ 建設資機材の上昇による橋梁等の工事費の増加。	70億円

4. 事業費の見直しについて(国道23号 鈴鹿四日市道路)

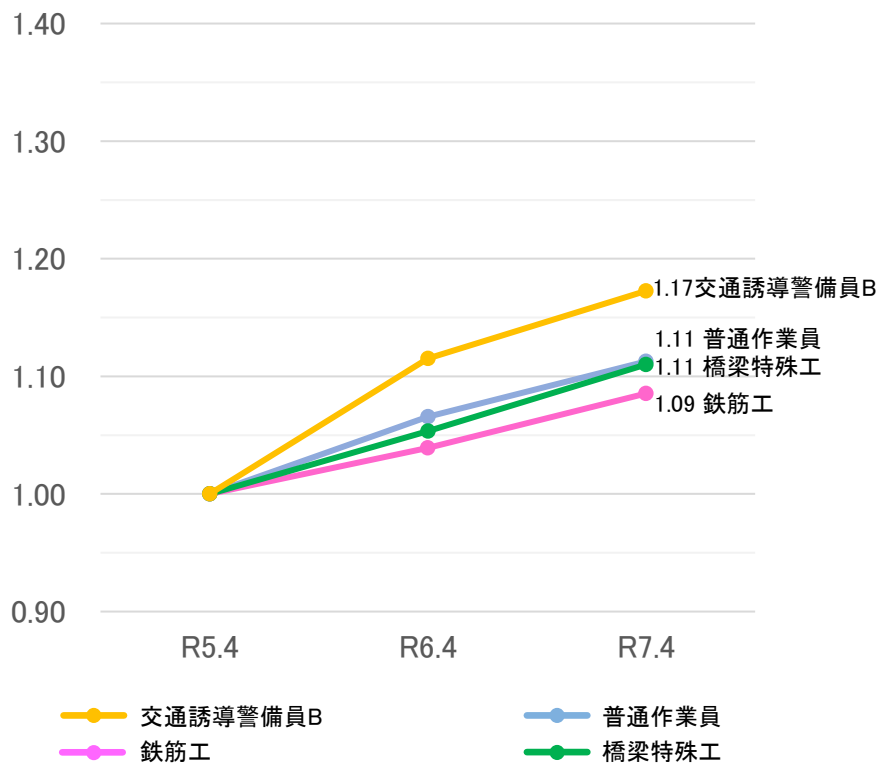
①: 物価上昇による資材及び労務単価等の増加(+70億円)

- 原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰、またコロナ禍からの世界経済の回復に伴う需要拡大によって、前回再評価時(令和5年度)に比べて、建設資材や労務費の単価が上昇しています。
- 建設資材価格の伸び率では、R5.4を基準とした場合、コンクリート、軽油等の価格が約0.9～1.2倍となっている。
- 労務単価についても、前回評価時から約1.1倍と増加しています。
- コンクリート価格や労務単価の上昇に伴い、橋梁等の工事費の増加が必要となりました。

■ 建設資材単価の伸び率(R5.4を基準に算出)



■ 労務単価の伸び率(R5.4を基準に算出)(三重県)



4. 事業費の見直しについて(国道23号 中勢道路)

■ 事業費増加の要因

① 物価上昇による資機材及び労務単価の増加

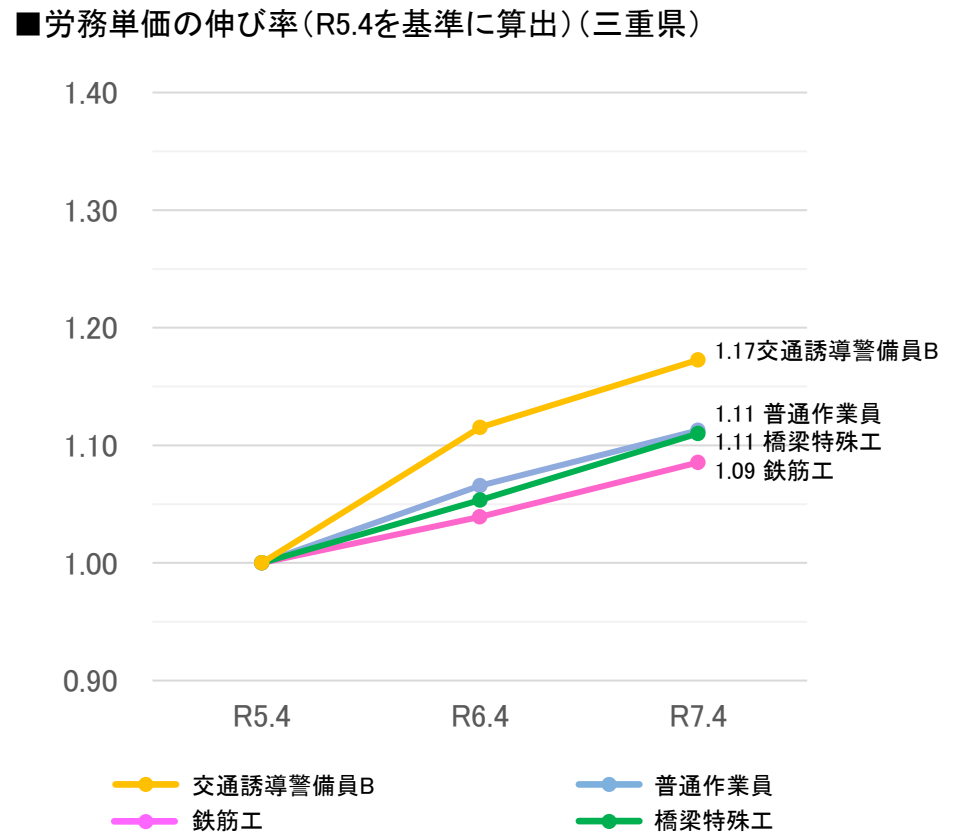
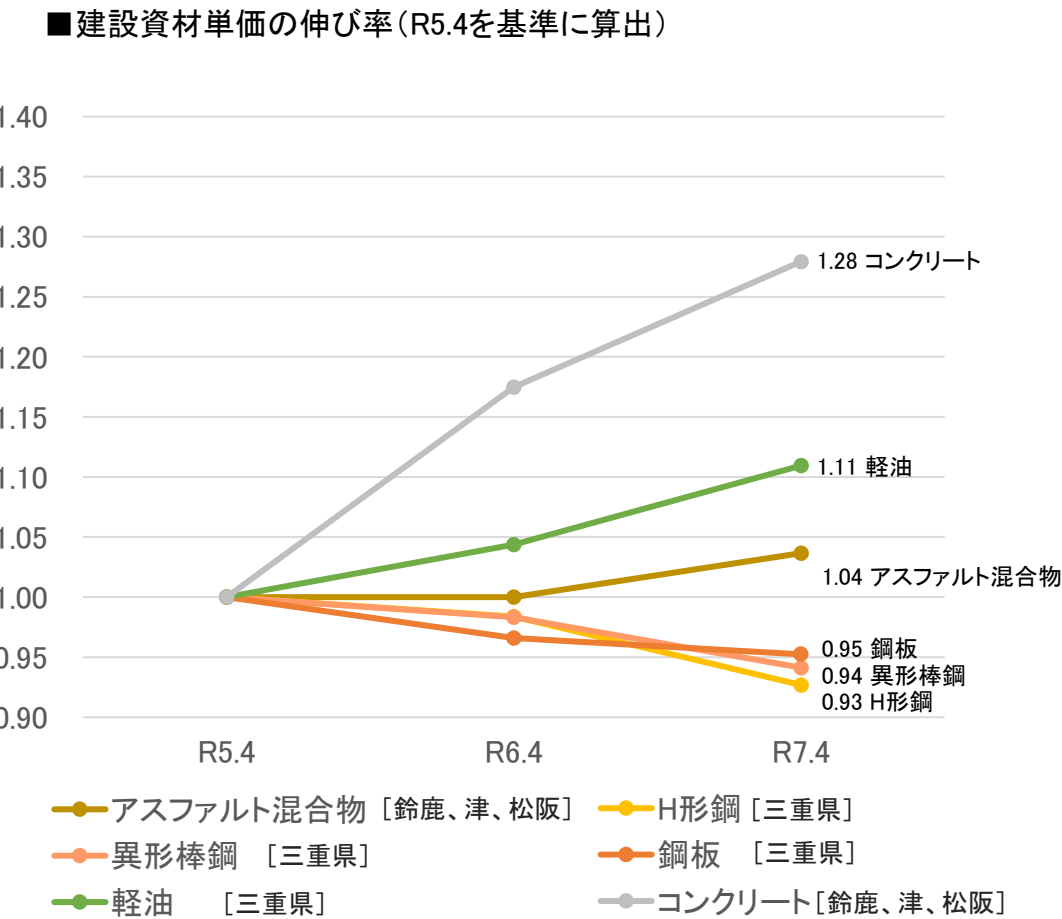
.....合計18億円増額

事業費増額の要因	増額
① 物価上昇による資材及び労務単価等の増加 ■ 建設資機材の上昇による橋梁等の工事費の増加。	18億円

4. 事業費の見直しについて(国道23号 中勢道路)

①: 物価上昇による資材及び労務単価等の増加(+18億円)

- 原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰、またコロナ禍からの世界経済の回復に伴う需要拡大によって、前回再評価時(令和5年度)に比べて、建設資材や労務費の単価が上昇しています。
- 建設資材価格の伸び率では、R5.4を基準とした場合、コンクリート、軽油等の価格が約0.9～1.3倍となっている。
- 労務単価についても、前回評価時から約1.1倍と増加しています。
- コンクリート価格や労務単価の上昇に伴い、橋梁等の工事費の増加が必要となりました。



5. 費用対効果分析

(1) 3便益による事業の投資効果

■費用便益分析(B/C)について

◇費用便益比(B/C) =
$$\frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費} + \text{更新費}}$$

【事業全体】一般国道1号 北勢バイパス、一般国道23号 鈴鹿四日市道路、一般国道23号 中勢道路

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時	15,967	1,940	343	18,250	6,352	607	53	7,013	2.6
今回評価時	13,510	2,037	433	15,980	7,235	507	49	7,791	2.1
[参考]社会的割引率2%	24,860	3,678	795	29,333	7,333	941	145	8,419	3.5
[参考]社会的割引率1%	35,662	5,228	1,137	42,027	7,293	1,365	254	8,912	4.7

<感度分析結果>

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.8 ~ 2.3
事業費	±10%	2.0 ~ 2.1
事業期間	±20%	1.9 ~ 2.2

【残事業】一般国道1号 北勢バイパス、一般国道23号 鈴鹿四日市道路、一般国道23号 中勢道路

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時	10,427	1,247	258	11,933	920	381	3.0	1,305	9.1
今回評価時	6,846	1,024	250	8,120	913	260	0	1,173	6.9
[参考]社会的割引率2%	13,687	2,031	500	16,219	1,116	544	0	1,659	9.8
[参考]社会的割引率1%	20,259	2,994	740	23,992	1,229	825	0	2,054	11.7

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	6.2 ~ 7.6
事業費	±10%	6.4 ~ 7.5
事業期間	±20%	6.3 ~ 7.5

※1 便益算定に当たってのエリアは、「一般国道1号 北勢バイパス、一般国道23号 鈴鹿四日市道路、一般国道23号 中勢道路」周辺の主要な幹線道路(延長約2,334km)を対象として算出。

※2 令和4年2月に公表された平成27年度全国道路・街路交通情勢調査ベースのR22将来ODに基づきB/Cを算出。

※3 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

※4 事業区間を北勢バイパスとして算出した費用便益比(B/C) 【事業全体】1. 9 【残事業】8. 2
事業区間を鈴鹿四日市道路として算出した費用便益比(B/C) 【事業全体】3. 4 【残事業】3. 6
事業区間を中勢道路として算出した費用便益比(B/C) 【事業全体】3. 0 【残事業】14. 3

【前回再評価からの変更点】

1. 将来道路網条件(R5年度事業化済道路網→R7年度事業化済道路網)により、名岐道路(一宮～一宮木曽川)等が追加。
2. 費用便益分析マニュアルの改訂(R4マニュアル→R7マニュアル)により、各便益の原単位の更新、社会的割引率1%、2%のケースについて試算。
3. 費用便益分析の基準年次(R5年度→R7年度)
4. 費用便益比算定上の供用年の見直し(北勢バイパス・鈴鹿四日市道路・中勢道路)
5. 費用便益分析のGDPデフレーター(R5年度→R7年度)
6. 北勢バイパス、鈴鹿四日市道路、中勢道路の事業費増(392億円)
7. 鈴鹿四日市道路については、費用便益分析(B/C)等による評価を実施しない電線共同溝事業(無電柱化推進のために改築事業と併せて施工されるもの)の工事費(約42億円)については、費用便益分析の費用に含めない。
8. 中勢道路の4車線化に資する交通安全工事の工事費(約28億円)について、費用便益分析の費用に含む。

5. 費用対効果分析

(2) 一体評価区間の考え方



	中勢道路 延長33.8km											鈴鹿四日市道路 延長7.5km	北勢バイパス 延長21.0km				B/C
区間等	14工区 延長2.8km	13工区 延長3.9km	12工区 延長3.1km	11工区 延長1.9km	10工区 延長2.9km	9工区 延長4.4km	8工区 延長5.0km	7工区 延長2.9km	6工区 延長2.3km	5工区 延長1.8km	4工区 延長2.8km	四日市市采女町～ 鈴鹿市稲生町	四日市市曾井町 ～四日市市采女町 延長8.4km	四日市市大矢知町 ～四日市市曾井町 延長6.4km	三重郡川越町小向 ～四日市市大矢知町 延長5.0km	三重郡川越町南福崎 ～三重郡朝日町小向 延長1.2km	
一体評価区間 (事業全体)	○											○	○				2. 1
一体評価区間 (残事業)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		6. 9

※○印は費用対効果分析の対象

6. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点(国道1号 北勢バイパス)

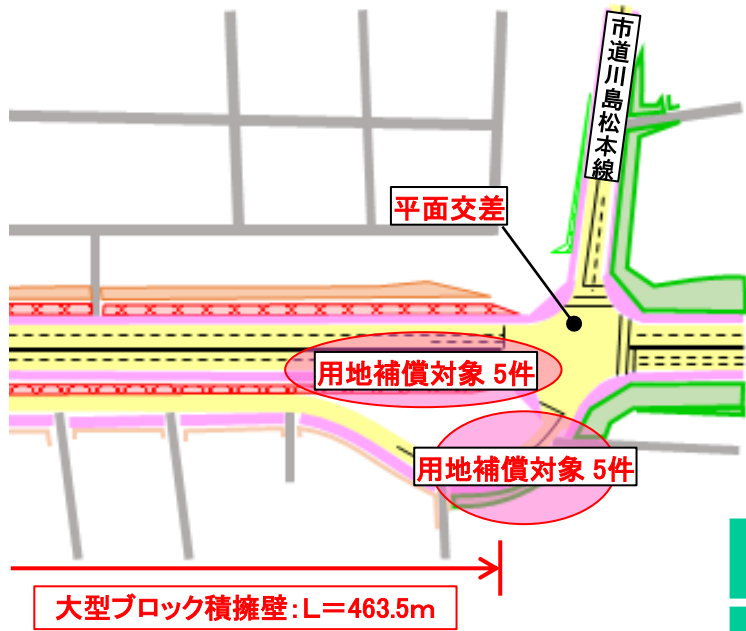
都市計画変更による道路構造の変更(平面交差点の廃止)(-4億円)

- 当初計画では、沿道とのアクセス性を考慮し、市道川島松本線と北勢バイパスが平面交差点で計画していた。
- 地元調整の結果、生活道路への交通流入を回避するため、平面交差点をアンダーボックス交差に構造を見直し、コスト縮減が図られた。

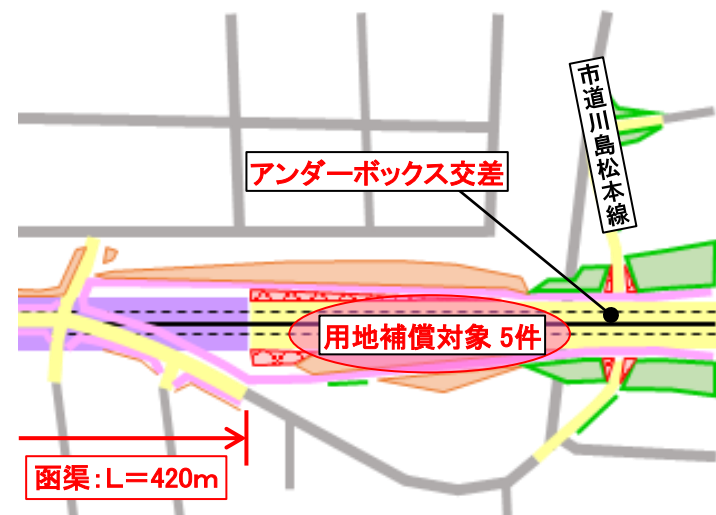
位置図



当初(旧都市計画時)



変更(都市計画変更時)



	市道川島松本線交差部		用地補償対象	アンダーボックス	合計
	舗装面積	用地買収面積			
当初	8,600m2	17,300m2	10件	-	10億円
変更	7,100m2	15,700m2	5件	1基	6億円
					-4億円

代替案立案等の可能性の視点

- 一般国道1号北勢バイパス、一般国道23号鈴鹿四日市道路、一般国道23号中勢道路は、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域経済活性化の支援、災害に強い道路機能の確保など、期待される効果が大きい事業で、地域の課題に大きな変化は無いことから、現計画が最も適切であると考えます

7. 県・政令市への意見聴取結果

一般国道1号 北勢バイパス

■三重県の意見

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1号、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、一般国道477号バイパス～四日市市采女町間の事業の確実な推進とともに、早期全線完成に向けた事業の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。

一般国道23号 鈴鹿四日市道路

■三重県の意見

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。

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。

一般国道23号 中勢道路

■三重県の意見

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、既供用区間の立体化や4車線化等の渋滞対策の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。

8. 対応方針(原案)

■一般国道1号北勢バイパス、一般国道23号鈴鹿四日市道路、一般国道23号中勢道路の事業を継続する。