

一般国道23号 鈴鹿四日市道路に係る新規事業採択時評価

- ・並行する現道の交通渋滞・事故を緩和・回避することにより、地域間の速達性が向上し、企業活動を支援
- ・津波浸水域を回避することにより、災害時における信頼性の高い道路ネットワークを形成

1. 事業概要

- ・起 終 点:三重県四日市市采女町～三重県鈴鹿市稲生町
- ・延長等:7.5km (第3種第1級、4車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費:約840億円
- ・計画交通量:約45,800台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約25,700台/日	約5,100台/日	約15,000台/日

2. 課題

①地域連携を阻害する渋滞・事故

- ・現道23号は日当たり最大約5万4千台の交通があり、主要渋滞箇所が多数存在。特に四日市市から鈴鹿市間の旅行速度は県内ワースト1位。(図3、図4)
- ・現道23号は県内でも死傷事故率が高く、特徴として渋滞を起因とする追突事故が全体の約8割を占める。(図5)

②四日市港への輸送に不可欠な幹線道路

- ・三重県は製造業が盛んで、製造品出荷額等は全国9位。その中でも、四日市市と鈴鹿市で三重県全体の出荷額の約4割を占める。(図6)
- ・三重県の海の玄関口は四日市港であり、鈴鹿市内の大手自動車製造企業(A社)は、完成車を四日市港から国内外に輸送している。(図3)
- ・しかし、A社から四日市港への輸送経路となっている現道23号は慢性的に渋滞しており、速達性に支障。

③津波災害時の現道機能停止の懸念

- ・南海トラフ巨大地震を想定した場合、現道23号(南福崎～小津町)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る。(図7)
- ・当地域は高速道路とのアクセスが悪く(所要時間約30分)、災害時の道路ネットワーク寸断による救援物資の輸送や災害復旧に支障が生じる恐れ。(図7)

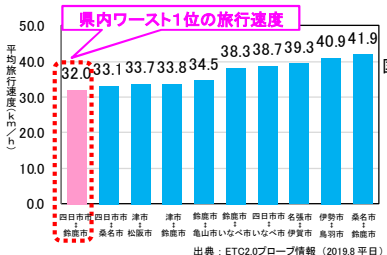


図4 主要都市間旅行速度(ワースト上位10)

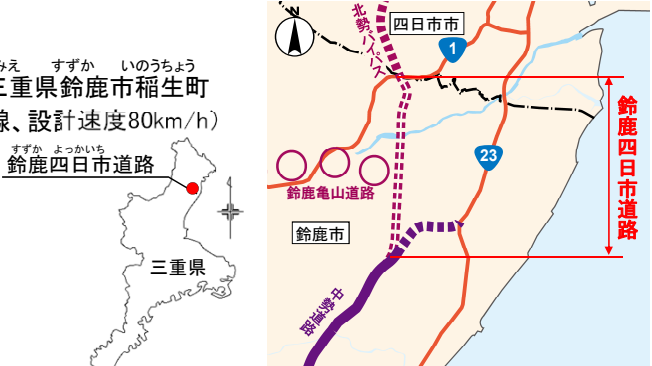


図1 広域図

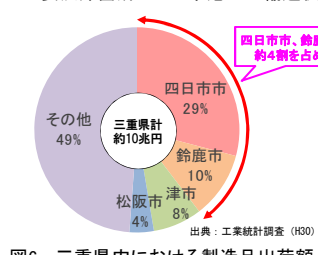
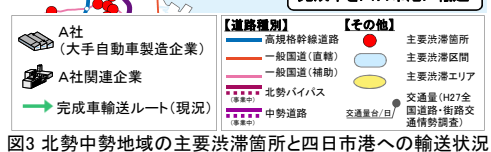


図5 現道23号(南福崎～小津町)における事故類型の割合(全国比較)

図6 三重県内における製造品出荷額の市町村別内訳

3. 整備効果

効果1 渋滞緩和による追突事故の減少 [◎]

- ・現道23号と鈴鹿四日市道路等のバイパス道路で交通が分散。
- ・バイパス道路で主要渋滞箇所を回避するとともに、現道23号の渋滞緩和により追突事故が減少。

【主要渋滞箇所の回避】南福崎～小津町
現況 18箇所 → 整備後 4箇所

【安全性の向上】追突事故(南福崎～小津町)
現況 1,495件/4年 → 整備後 1,272件/4年(223件減少)

※現況:イタルダデータ(H26-H29) 整備後:人身事故算定式に基づき算出

効果2 地域間の速達性を向上 [◎]

- ・四日市市と鈴鹿市間の旅行速度が向上し、四日市港への輸送時間が短縮するため、速達性が向上。

【旅行速度の向上】四日市市⇄鈴鹿市

現況 約32km/h → 整備後 約41km/h (約9km/h向上)

【所要時間の短縮】鈴鹿市内⇄四日市港

現況 約52分 → 整備後 約39分 (約13分減少)

※現況:ETC2.0プローブ情報(2019年8月平日平均 7時台)
整備後:未開通区間(鈴鹿四日市道路、北勢バイパス)は規制速度60km/hとして算出

効果3 安心・安全なルートの確保 [◎]

- ・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を確保。(図7)

【津波浸水想定区間の延長】

現況 約30km → 整備後 約4km

※平成25年度三重県地震被害想定調査

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもので)

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
8.9 (2.0)	28.8% (7.5%)	1,436億円※2 (587億円※2)	12,810億円※2 (1,171億円※2)

注) 上段の値は北勢バイパス～鈴鹿四日市道路～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とした場合の防災機能評価結果 ※被災する地点の最寄インターチェンジを拠点とし評価

※1: EIRR: 経済的內部収益率
※2: 基準年(令和元年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

■道路ネットワークの防災機能評価結果

改善ベア数	脆弱度		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	
20 (6)	0.64[C] (0.33[C])	0.23[B] (0.26[B])	▲69.20 (▲0.37)	0.14 (0.07)	0.50 (0.16)	◎

注) 上段の値は北勢バイパス～鈴鹿四日市道路～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とした場合の防災機能評価結果 ※被災する地点の最寄インターチェンジを拠点とし評価



図7 津波浸水域及び液状化危険エリア

※1.2 出典:平成25年度三重県地震被害想定調査
※3 出典:三重県広域防災拠点施設基本構想(改訂版)(H25.3)
※4 出典:防災みえ公式ホームページ

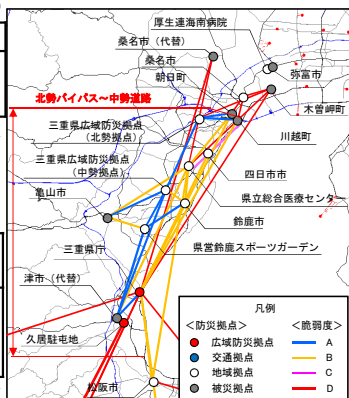
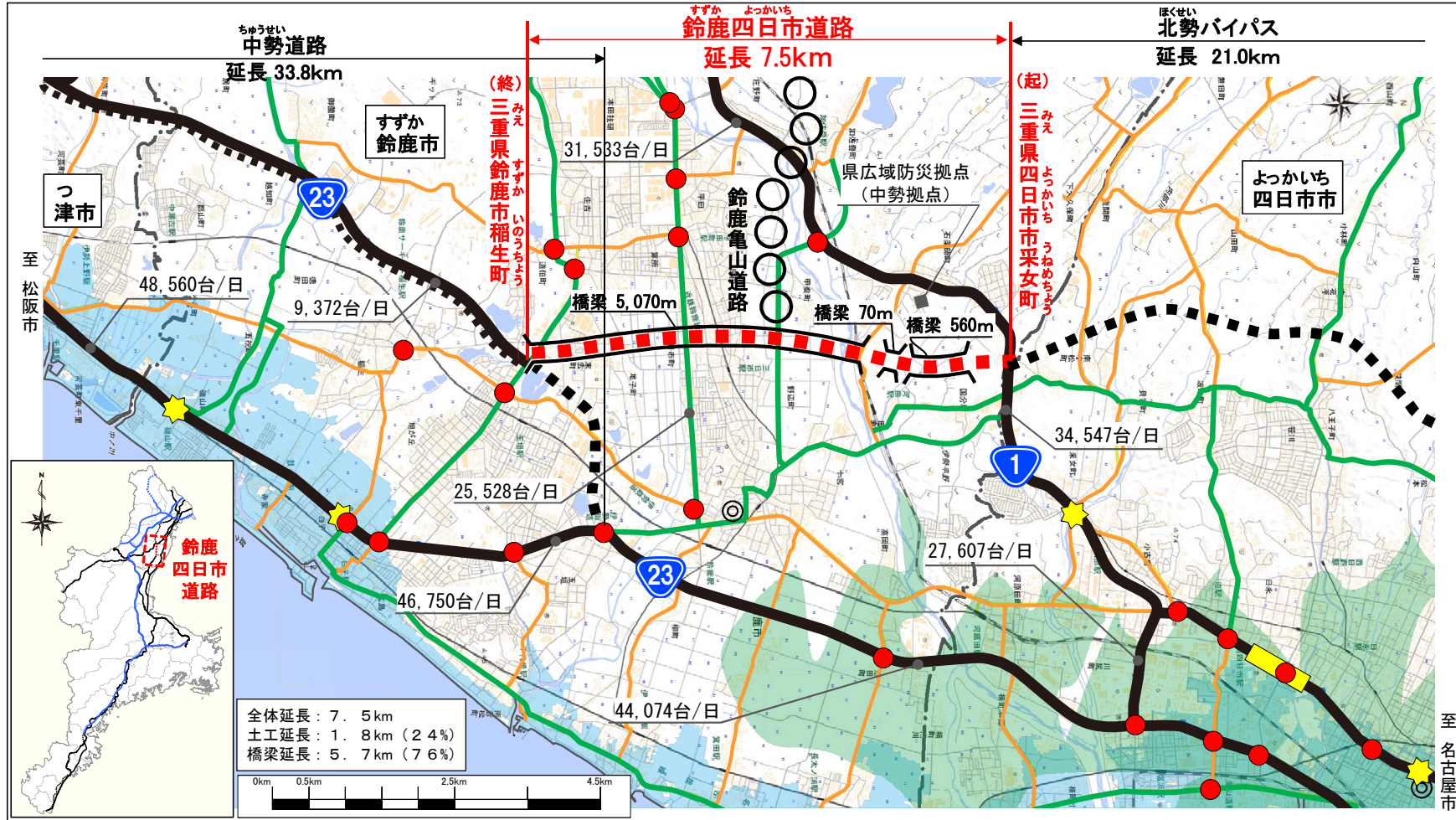


図8 整備後の防災機能ランク

一般国道23号 鈴鹿四日市道路に係る新規事業採択時評価



凡例	
赤い点線	対象区間
青い点線	高速道路
黒い点線	一般国道
緑色の点線	主要地方道
オレンジ色の点線	一般都道府県道
二重線	橋梁構造
○ ○ ○	調査中区間
◎	県庁・市役所
○	町役場
●	主要渋滞箇所
★	事故危険箇所
黄色い長方形	事故危険区間
交通量台/日	交通量 (H27全国道路・街路交通情勢調査)
○ ○ 施設	主な施設
---	市町村境界線
水色	津波浸水想定区域
緑色	液状化危険エリア

全体延長: 7.5km
 土工延長: 1.8km (24%)
 橋梁延長: 5.7km (76%)

