

1. 三重県北勢・中勢地域の課題

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1,図2】
- また交通事故の要因として、渋滞を起因とする追突事故が全体の約8割を占め、全国平均の2倍以上。【図3】

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。中でも、四日市市と鈴鹿市で三重県全体のうち約4割を占める。【図4】
- 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1】
- 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。

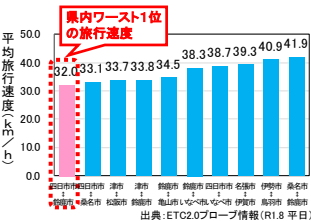


図2 主要都市間旅行速度 (ワースト上位10)

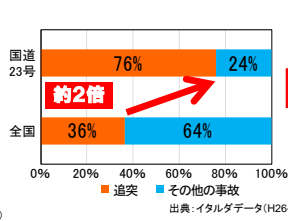


図3 現道23号(南福崎～小津町)における事故類型の割合(全国比較)

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5】

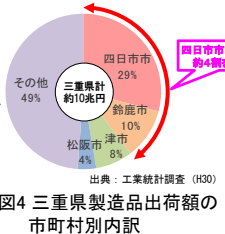


図4 三重県製造品出荷額の市町村別内訳

- 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5】



図1 北勢中勢地域の主要渋滞箇所と四日市港への輸送状況



図5 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

2. 原因分析

①三重県北勢・中勢地域に集中する交通

- 三重県内を発着する交通のうち、四日市市、鈴鹿市、津市、松阪市内を通過する交通が県内全体の約6割を占める【図6】
- 現道23号を利用する交通は中長距離トリップの割合が多く、5割以上を占める。【図7】
- 鈴鹿市から四日市港へ発着する交通のうち、国道23号を利用する交通が8割以上を占める。【図8】

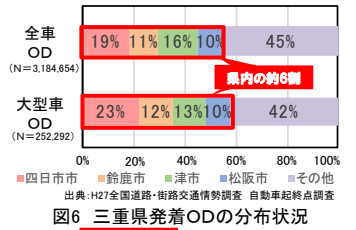


図6 三重県発着ODの分布状況

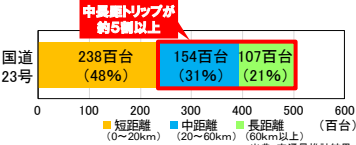


図7 国道23号のトリップ長分布(A-A断面)

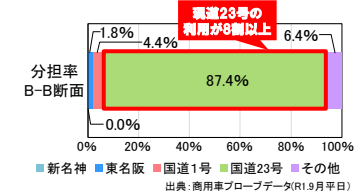


図8 四日市港-鈴鹿市間における貨物車の利用経路(B-B断面)

②沿岸部に集中する企業や住宅

- 鈴鹿市・四日市市の沿岸部には、企業(工場)や住宅地が集中。また、近鉄、JR、伊勢鉄道といった鉄道が集中している。【図9】
- 四日市港へ繋がる南北幹線道路の不足
- 南北交通軸を形成する主要幹線道路が現道23号に限られ、四日市港へのアクセス道路が不足。現道23号の住宅地や工場が集中する区間は混雑度1.00以上となり、製品輸送に支障【図9】

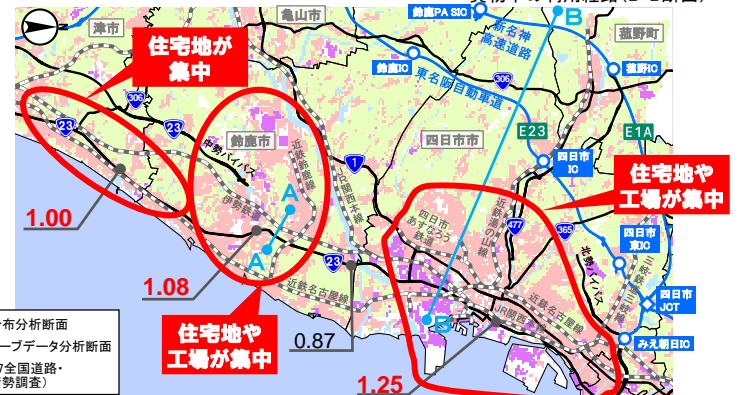


図9 三重県北・中部の土地利用状況 出典: 国土数値情報 都市地域土地利用編分メッシュデータ(H28)

3. 政策目標

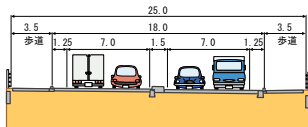
- ①渋滞緩和による追突事故の減少
- ②地域間の速達性を向上
- ③安心・安全なルートの確保

一般国道23号 鈴鹿四日市道路における計画段階評価

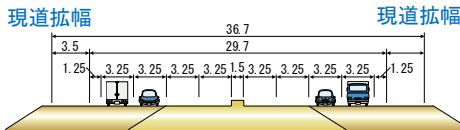
4. 対策案の検討

評価項目		【案①】バイパス案	【案②】現道拡幅案
ルート概要		バイパス整備により交通容量を拡大する案	現道を8車線に拡幅し交通容量を拡大する案
延長		約7.5km	約7.9km
政策目標	渋滞の緩和による交通事故の減少	○ バイパス整備により交通が分散、円滑化により安全性が向上し、事故が削減される。 【現況】1,495件/4年 ⇒ 【整備後】1,272件/4年（223件減少）	△ 交通の円滑化により安全性向上が向上し、事故が削減される。
	地域間の速達性を向上	○ 鈴鹿市内から四日市港へのバイパス経路が形成されるため、速達性が向上する。 【現況】52分 ⇒ 【整備後】39分（約13分減少）	△ 現道拡幅により交通容量が増え交通処理能力が向上、渋滞が緩和するが、信号交差点が残存する。
	安心・安全なルートの確保	○ 災害時に機能するダブルネットワークが形成され、リダンダンシーが確保。	× ダブルネットワークが形成されず、災害時に機能する道路が存在しない。
道路整備に与える影響	工事の影響	○ バイパス路線での工事のため、現道の交通規制が生じない。	× 現道を拡幅するため、交通規制が多く、一般交通の通行にも支障が生じる。
	事業者の連携	○ 鈴鹿亀山道路と接続する路線。鈴鹿亀山道路と一体となって、鈴鹿ICへのアクセス性が向上。	× 鈴鹿亀山道路と接続しないため、鈴鹿ICへのアクセス性が向上しない。
	事業費	△ 約840億円	○ 約690億円
総合評価		○	△

土工部



案①：標準横断面



案②：標準横断面

対応方針(案)：案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名：一般国道23号鈴鹿四日市道路
- ・区間：三重県四日市市栗女町 ~ 鈴鹿市稲生町
- ・概略延長：7.5km
- ・種別区分：第3種第1級
- ・設計速度：80km/h
- ・車線数：4車線
- ・概ねのルート：図10 案①のとおり

(参考)当該事業の経緯等

都市計画決定等の状況

- H2年12月 バイパス案により都市計画決定
- H2年12月 環境影響評価手続き完了
- R2年1月 都市計画(変更)決定告示

地域の要望等

- R1年5月 三重県知事より早期事業化要望
- R1年7月 北勢バイパス建設促進期成同盟会より早期事業化要望
- R1年7月 鈴鹿市長より早期事業化要望
- R1年9月 鈴鹿四日市道路建設促進期成同盟会 設立総会
- R1年10月 中勢バイパス建設促進期成同盟会より早期事業化要望
- R1年11月 三重県知事より早期事業化要望
- R1年11月 鈴鹿四日市道路建設促進期成同盟会より早期事業化要望
- R2年1月 鈴鹿四日市道路建設促進期成同盟会より早期事業化要望
- R2年2月 三重県知事、鈴鹿市長、四日市市長より早期事業化要望



図10 比較ルート図