

令和2年3月13日

社会資本整備審議会 道路分科会 中部地方小委員会の 開催結果について

直轄事業の事業評価など地方における道路事業の効率的な実施に関し、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、「社会資本整備審議会 道路分科会 中部地方小委員会」を持ち回り開催しましたので結果をお知らせします。

【開催概要】

主な議題： 令和2年度予算に係る道路事業（直轄）の新規事業採択時評価

- ・ 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153号 いこま 伊駒アルプスロード

開催結果： 令和2年度の新規事業化は妥当である旨、
社会資本整備審議会道路分科会に報告する

【同時発表記者クラブ】

中部地方整備局記者クラブ、三重県政記者クラブ、第二県政記者クラブ（三重県）、
長野県会見場、駒ヶ根市役所記者クラブ、伊那市役所記者クラブ

<問い合わせ先>

国土交通省 中部地方整備局 道路部 道路計画課長

課長補佐

おおにし しょうへい
大西 宵平
はせがわ ひろのぶ
長谷川 裕修

TEL : 052-953-8168

FAX : 052-953-7294

中部地方小委員会の概要と意見

令和2年度予算に向けた道路事業の新規事業採択時評価について、中部地方小委員会を持ち回り開催した結果を、以下のとおり社会資本整備審議会道路分科会に報告する。

令和2年3月11日

社会資本整備審議会道路分科会
中部地方小委員会委員長 中村 英樹

□委員名簿

氏名	所属・役職
いたや 板谷 <small>あけみ</small> 明美	三重大学生物資源学研究科 准教授
うちだ 内田 <small>としひろ</small> 俊宏	中京大学経済学部 客員教授
くらうち 倉内 <small>ふみたか</small> 文孝	岐阜大学工学部社会基盤工学科 教授
くりはら 栗原 <small>だいすけ</small> 大介	(一社)中部経済連合会 常務理事
さとう 佐藤 <small>くみ</small> 久美	金城学院大学国際情報学部国際情報学科 教授
たかぎ 高木 <small>あきよし</small> 朗義	岐阜大学工学部社会基盤工学科 教授
【委員長】 なかむら 中村 <small>ひでき</small> 英樹	名古屋大学大学院環境学研究科 教授
みずお 水尾 <small>えり</small> 衣里	名城大学人間学部人間学研究科 教授
やまだ 山田 <small>えり</small> 恵里	名古屋市立大学大学院経済学研究科・経済学部 講師

(敬称略、五十音順)

□対象事業

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153号 いこま 伊駒アルプスロード

□議事概要

一般国道23号 すずか よっかいち 鈴鹿四日市道路

・慢性的に渋滞が発生している国道23号の都市間交通を転換させるため、事業中の北勢バイパスと中勢道路をつなぐ鈴鹿四日市道路が必要である。

・本事業により、現国道23号と北勢バイパスから中勢道路間のバイパスルートで、それぞれ地域に密着した交通と信頼性の高い都市間交通といった機能分担を図ることができ、より安全で効率的な道路ネットワークとなる。

・北勢、中勢地域は、製造業が盛んであるにも関わらず、高速道路が内陸部にありアクセスが悪い地域のため、鈴鹿四日市道路は、高速道路アクセスとなる鈴鹿亀山道路と合わせて地域の骨格となる道路として必要である。

・防災の観点では、現国道23号が津波浸水域を通過しているため、被災時の避難や復旧のためにも、早期整備が必要である。

・他県へのアクセス向上を考慮すると、交通ネットワークの拡大により、三重県内の自動車産業だけでなく、成長が期待される航空宇宙産業の発展にも寄与することが期待される。

一般国道153号 いこま 伊駒アルプスロード

・伊駒アルプスロードにより、単なる交通容量の増強だけではなく、並行する現国道153号との機能の差別化を明確に図ることが必要である。

・本事業は、より通過交通を担う機能を重視すべきであり、平面交差点を極力減らすとともに、沿道との干渉ができるだけ少なくなるような構造とすることが必要である。

・天竜川右岸に中央道と国道153号が位置し、現状、国道153号の渡河道路との交差点が渋滞箇所となっていることを踏まえると、左岸地域のアクセスとしても必要性が高い道路である。

・リニア開業効果を広域的に波及させるため、リニアに合わせた整備が必要。なお、観光効果が期待されるが、観光客増加に伴い新たな交通渋滞が懸念されるため、国道153号全体の渋滞状況を踏まえた全体の整備計画検討が必要。

・中央道の通行止時の代替道路としての機能からも早期整備が必要である。

□結論

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153号 いこま 伊駒アルプスロード

の新規事業化については妥当である。

社会資本整備審議会 道路分科会
令和元年度 第4回中部地方小委員会
【持ち回り開催】

○審議事項

令和2年度予算に係る道路事業（直轄）の新規事業採択時評価について

- ・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153号 いこま 伊駒アルプスロード

資 料

資料1 令和2年度 新規事業化候補箇所

資料2 令和2年度 新規事業化候補箇所の説明資料

令和2年度 新規事業候補箇所

- ①一般国道23号 すずかよっかいち 鈴鹿四日市道路
- ②一般国道153号 いこま 伊駒アルプスロード

に係る新規事業採択時評価

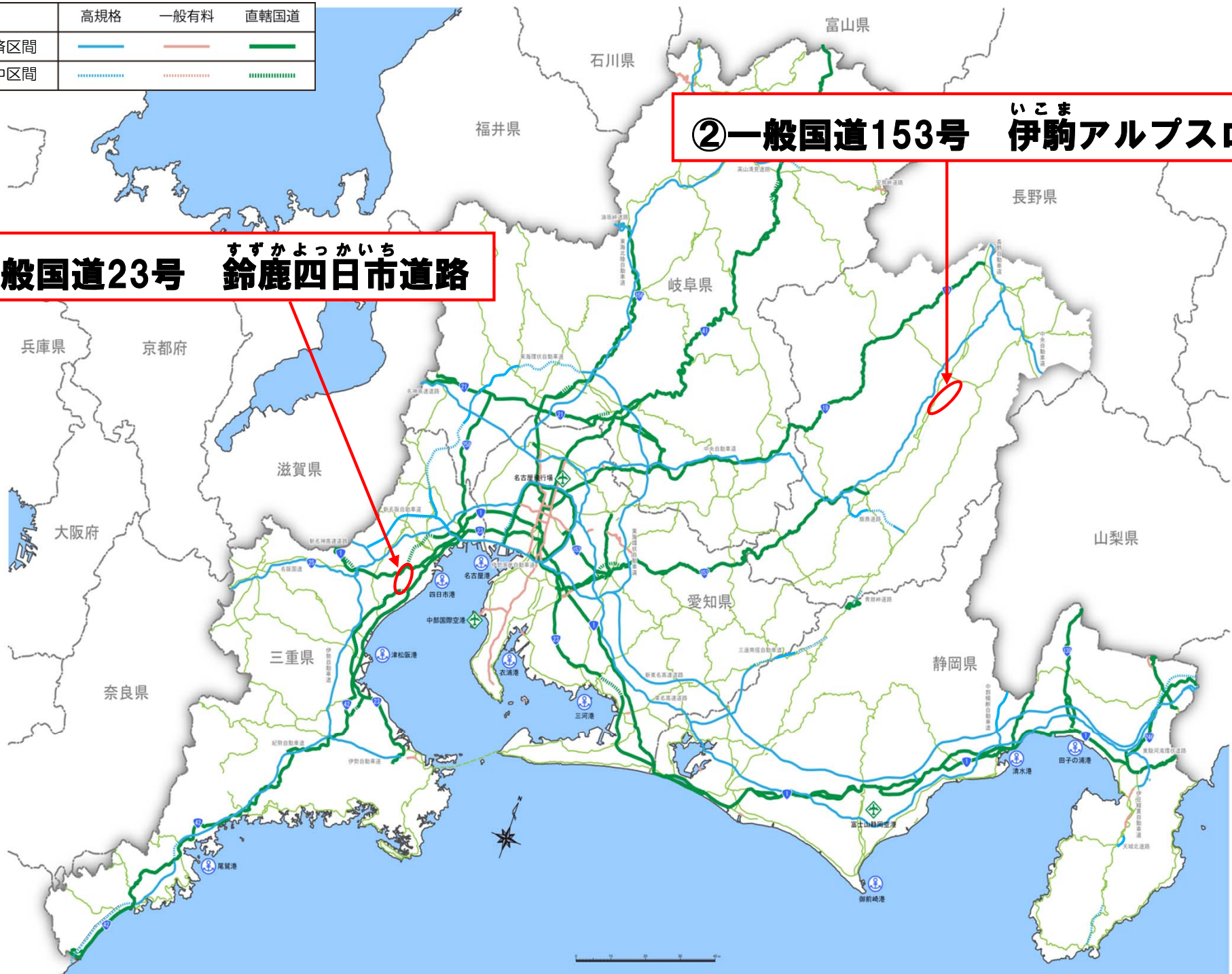


令和2年度新規事業候補箇所的位置図

	高規格	一般有料	直轄国道
開通済区間			
事業中区間			

①一般国道23号
すずかよっかいち
鈴鹿四日市道路

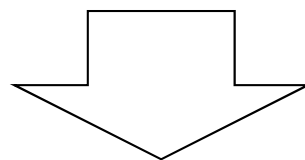
②一般国道153号
いこま
伊駒アルプスロード



中部ブロックにおける新規事業候補箇所の選定の考え方

【直轄事業】

- ◆ 事業実施環境が整った区間のうち、課題や対策内容が確認・整理されている箇所で、事業効果や緊急性、予算状況等を踏まえ、総合的な観点から選定。



- ◆ 令和2年度新規事業候補箇所としてお諮りしたい箇所。

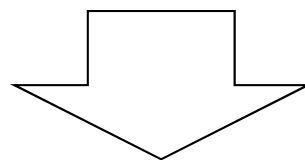
- ・一般国道23号 すずかよっかいち 鈴鹿四日市道路

路線名	区間	都道府県名	延長	事業実施環境
一般国道23号	<small>すずかよっかいち</small> 鈴鹿四日市道路	三重県	7.5km	・都市計画手続き(H2.12決定、R2.1変更) ・環境影響評価手続き(H2.12完了)

中部ブロックにおける新規事業候補箇所の選定の考え方

【権限代行事業】

- ◆ 課題や対策内容が確認・整理され、事業実施環境が整っている箇所であるとともに、事業の実施には高度な技術力の活用を必要とする箇所。



- ◆ 知事からの要請があり、令和2年度新規事業候補箇所としてお諮りしたい箇所。

- ・一般国道153号 ^{いこま}伊駒アルプスロード

路線名	区間	都道府県名	延長	事業実施環境
一般国道153号	^{いこま} 伊駒アルプスロード	長野県	11.6km	<ul style="list-style-type: none">・都市計画手続き(H31.2決定)・環境影響評価手続き(H31.2完了)・直轄による権限代行実施の検討を行うための調査(R2.2完了)

社会資本整備審議会 道路分科会 中部地方小委員会（令和元年度 第4回）

令和2年度 新規事業候補箇所の説明資料



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

すずか よっかいち

- ・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

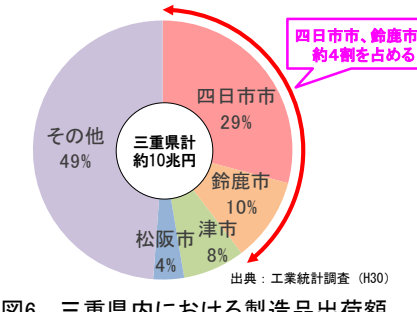
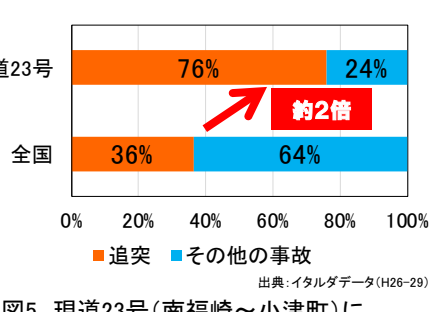
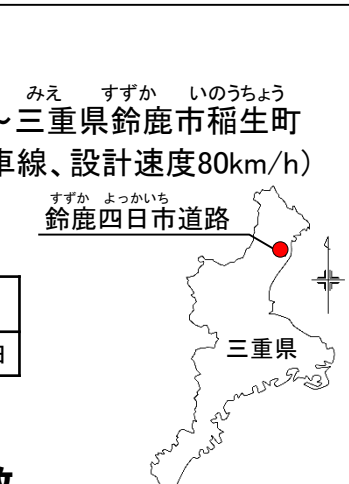
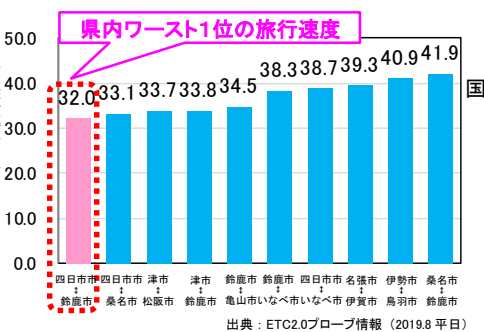
- ・現道23号は日当たり最大約5万4千台の交通があり、主要渋滞箇所が多数存在。特に四日市市から鈴鹿市間の旅行速度は県内ワースト1位。(図3, 図4)
- ・現道23号は県内でも死傷事故率が高く、特徴として渋滞を起因とする追突事故が全体の約8割を占める。(図5)

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。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)



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:人事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。

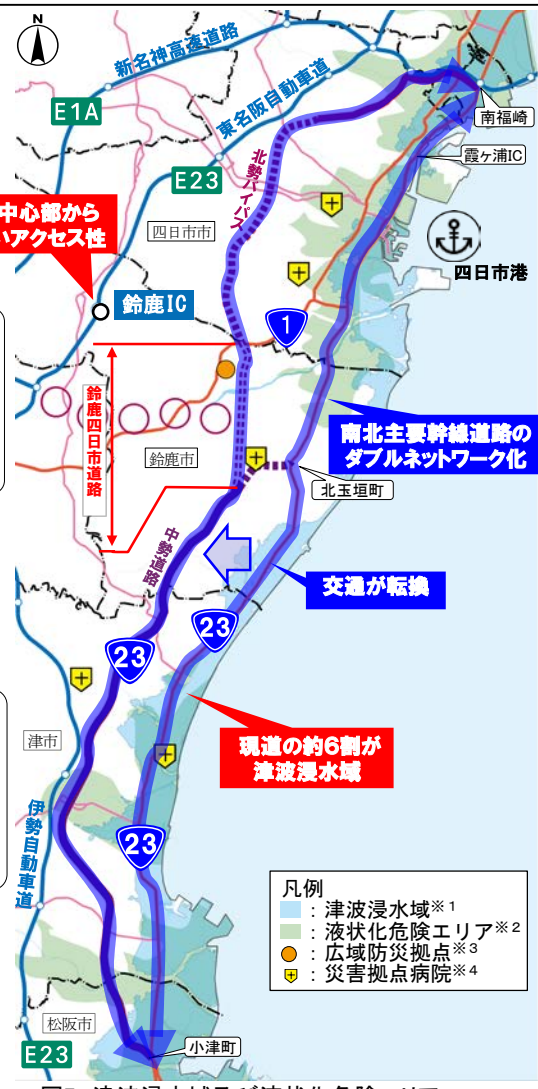
【旅行速度の向上】四日市市⇄鈴鹿市
現況 約32km/h → 整備後 約41km/h (約9km/h向上)

【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)

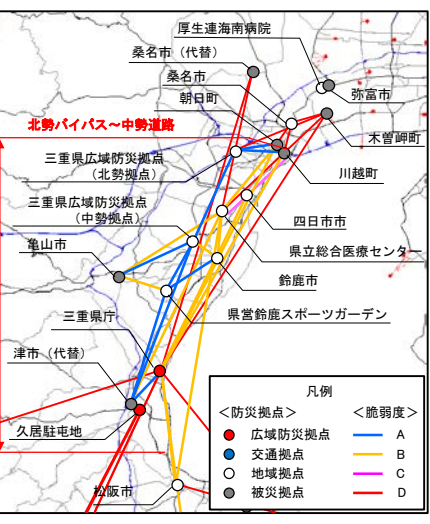
B/C	EIRR※1	総費用	総便益
8.9 (2.0)	28.8% (7.5%)	1,436億円※2 (587億円※2)	12,810億円※2 (1,171億円※2)

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 ※被災する拠点の最寄インターチェンジを拠点とし評価
 ※1: EIRR: 経済的内部収益率
 ※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

改善ペア数	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)	◎

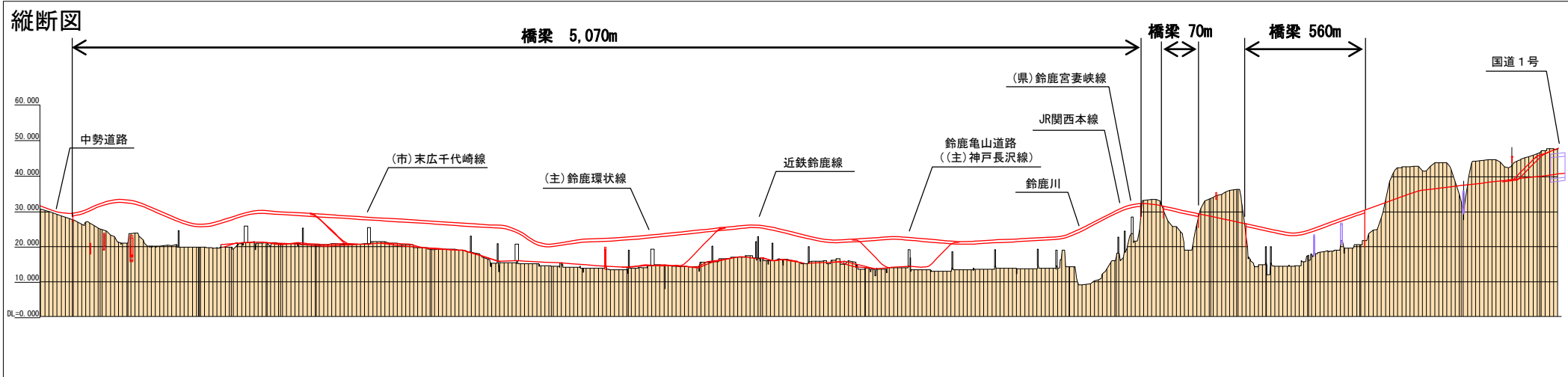
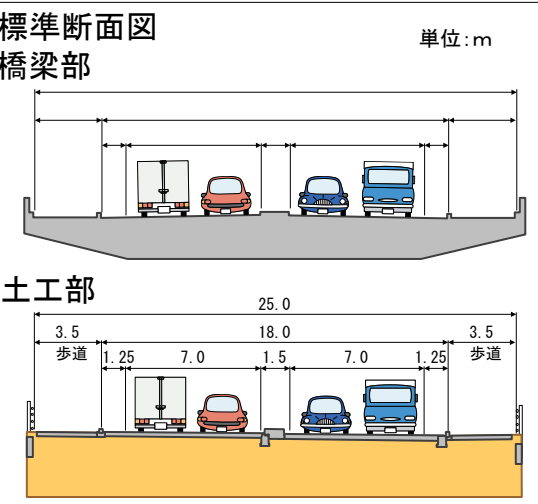
注)上段の値は北勢バイパス～鈴鹿四日市道路～中勢道路を対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象とした場合の防災機能評価結果 ※被災する拠点の最寄インターチェンジを拠点とし評価



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	
-----	対象区間
-----	高速道路
-----	一般国道
-----	主要地方道
-----	一般都道府県道
	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
■	事故危険区間
●	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
■	津波浸水想定区域
■	液状化危険エリア



一般国道153号 伊駒アルプスロードに係る新規事業採択時評価

- 生活交通と通過交通が混在する国道153号の交通をバイパスに分離し、渋滞緩和により沿線企業の生産性を向上
- 災害で長期通行規制が発生する中央自動車道の課題箇所に並行し、信頼性の高い道路ネットワークを形成
- リニア中央新幹線の開業を見据え、南北方向の交通アクセスを強化することで、リニア効果を広域に波及し地域観光を支援

1. 事業概要

- 起終点：長野県駒ヶ根市赤穂～長野県伊那市美蓑
- 延長等：11.6km（第3種第2級、2車線、設計速度60km/h）

- 全体事業費：約620億円
- 計画交通量：約14,800台/日

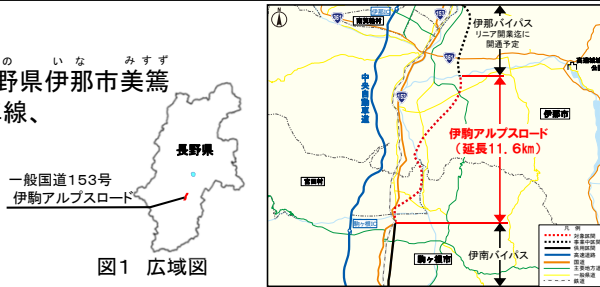


図1 広域図

図2 事業位置図

2. 課題

①交通集中により円滑な物流に支障

- 国道153号の交通は、約4割が中・長距離交通（通過交通）であり、短距離交通（生活交通）との混在により交通容量を超過している。（図3）
- 国道153号は、河川渡河部等の交通の要衝となっている交差点において、朝夕の通勤時間帯を中心として交通が集中しており、主要渋滞箇所指定され、駒ヶ根市と伊那市間の円滑な物流に支障。（図4）

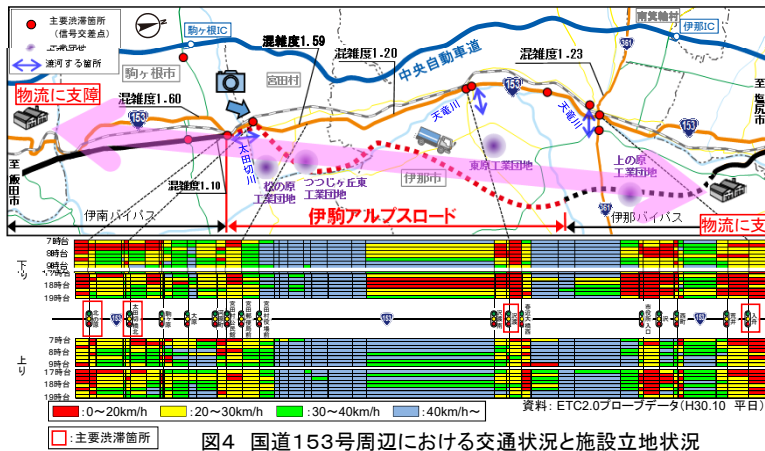


図4 国道153号周辺における交通状況と施設立地状況

②中央自動車道の代替ネットワークの確保

- 国道153号に並行する中央自動車道は、南アルプスと中央アルプスに挟まれた山裾に位置し、地形条件から豪雨災害・積雪に伴う長期通行止め（H26年に174時間）や事故等による通行止め（11時間/年）が発生。（図5、図6）
- 中央自動車道の通行止め時には迂回車両の流入により国道153号で渋滞が発生。（図7）

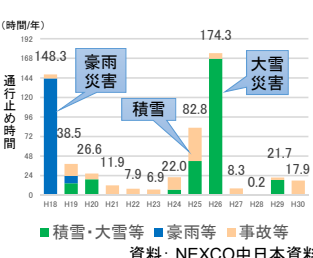


図6 伊那IC～駒ヶ根IC間の通行止め履歴 (H18～H30)



写真1 国道153号の渋滞状況

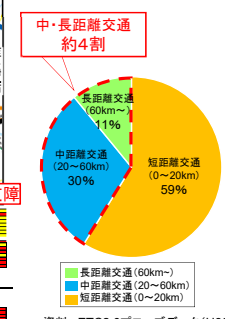


図3 国道153号の交通特性



図5 中央自動車道通行止め区間位置図



図7 中央自動車道通行止め時の国道153号渋滞状況

③リニア中央新幹線による観光活性化効果の波及

- 上伊那地域には、人気の観光施設が立地しており、観光客数が増加傾向。（図8）
- 県外観光客の割合は、上伊那地域約4割に対し、伊駒アルプスロード沿線地域は約6割となっている。（図9）
- リニア長野県駅の開業（2027年予定）に伴い、更なる観光客増加が期待され、リニア効果を広域に波及するため南北方向の交通アクセス強化が課題。（図10）

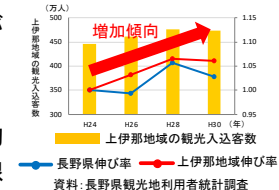


図8 上伊那地域観光入込客数

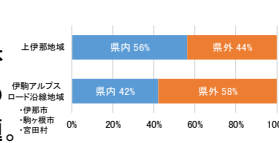


図9 上伊那地域の観光来訪割合



図10 周辺観光施設

3. 整備効果

効果1 渋滞緩和による企業生産性向上【◎】

- 現道153号の生活交通と通過交通を分離すると共に、バイパスにより天竜川を渡河することで、現道153号の渋滞緩和及び沿線企業生産性向上を図る

効果2 中央自動車道の代替路の確保【◎】

- 中央自動車道の災害・事故等に伴う通行止めに対し、並行する国道153号を強化し、信頼性の高い道路ネットワークを形成

効果3 南北軸の強化による観光支援【◎】

- リニア中央新幹線長野県駅の開業を見据え、南北アクセスを強化することで、地域観光を支援

国道153号の混雑度

現況1.59 → 整備後1.13
 資料：[現況]平成27年度全国道県・街路交通情勢調査（整備後）交通量推計値より算出
 旅行速度の向上（沢渡交差点（下り））
 現況約24km/h → 整備後約37km/h
 資料：[現況]ETC2.0プローブデータ（H30.10 平日）
 [整備後]交通量推計値より算出

中央自動車道通行止め時の伊那ICと駒ヶ根IC間の所要時間

現況約52分 → 整備後約42分（約10分短縮）
 資料：[現況]ETC2.0プローブデータ（上り）（H27.7.17.7時台 中央道 駒ヶ根IC～伊那IC上り通行止め）
 [整備後]上記のうち、伊駒アルプスロードを設計速度60km/hで計算

長野県駅から高遠城址公園までの所要時間

現況約79分 → 整備後66分（約13分短縮）
 資料：[現況]ETC2.0プローブデータ（H31.4.R1.5 大型連休時）
 [整備後]上記のうち、伊駒アルプスロードを設計速度60km/hで計算

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）

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
1.6	6.3%	630億円※2	1,037億円※2
(1.6)	(6.6%)	(473億円※2)	(742億円※2)

注）上段の値は伊那バイパス～伊駒アルプスロードを対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果
 ※1: EIRR: 経済的内部収益率
 ※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

改善ペア数	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	
10	0.95 [C]	0.63 [C]	▲10.69	0.03	0.45	◎
(9)	(1.00 [D])	(0.69 [C])	(▲9.69)	(0.03)	(0.44)	

注）上段の値は伊那バイパス～伊駒アルプスロードを対象とした場合、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地点として設定し評価

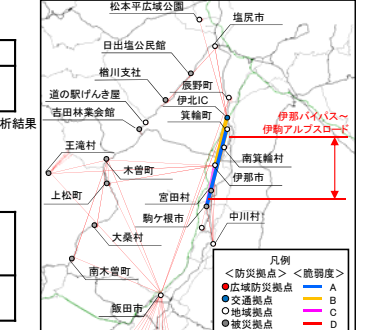


図11 整備後の防災機能ランク

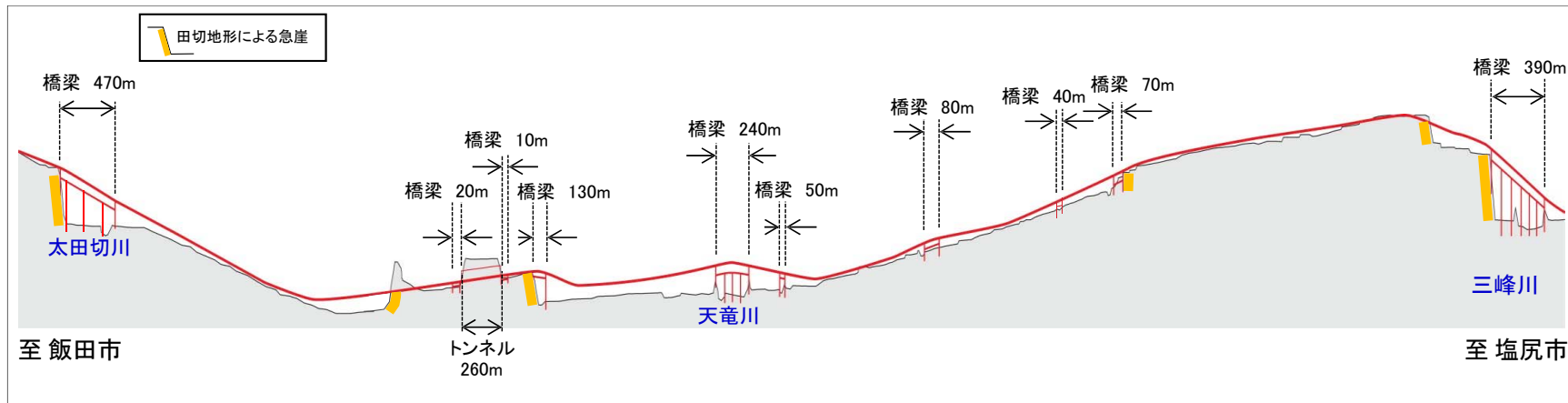
一般国道153号 伊駒アルプスロードに係る新規事業採択時評価

【広域図】



凡例	
--- (Red dashed)	対象区間
--- (Blue)	高速道路
--- (Black)	一般国道
--- (Green)	主要地方道
--- (Orange)	一般都道府県道
● (Red)	主要渋滞箇所
● (Black) / 台/日	交通量 (H27全国道路・街路交通情勢調査)
--- (Grey)	JR飯田線
◎ (Black)	市役所
--- (Black)	橋梁
--- (Black)	トンネル

【縦断図】



【横断図】

