

一般国道23号

ちゅうせい どうろ

中勢道路

(道路事業)

説明資料

平成29年9月25日

中部地方整備局
三重河川国道事務所

目 次

1. 一般国道23号 中勢道路の事業概要

- (1)事業目的 P 1
- (2)計画概要 P 2

2. 評価の視点

(1)事業の必要性等に関する視点

- ①交通渋滞の緩和 P 3
- ②災害に強い道路機能の確保 P 3
- ③ストック効果：地域産業の支援 P 4

3. 事業費の見直しについて..... P 5

4. 事業の進捗及び見込みの視点 P 8

5. 県・政令市への意見聴取結果 P 8

6. 対応方針(原案) P 8

1. 一般国道23号中勢道路の事業概要

(1) 事業目的

一般国道23号中勢道路は、三重県鈴鹿市北玉垣町から三重県松阪市小津町に至る延長33.8kmのバイパスであり、一般国道23号現道の交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、地域産業の支援を目的に計画された道路です。

並行する現道23号には主要渋滞箇所(2区間・8箇所)が存在するほか、巨大地震による津波浸水が予測されるなど、多くの課題が存在します。本事業は、課題解決のため、バイパスを整備することで、現道の渋滞緩和、リダンダンシーの確保等の効果を見込んでいます。

中勢道路の全体位置図



平成29年2月27日撮影



図1 全体位置図

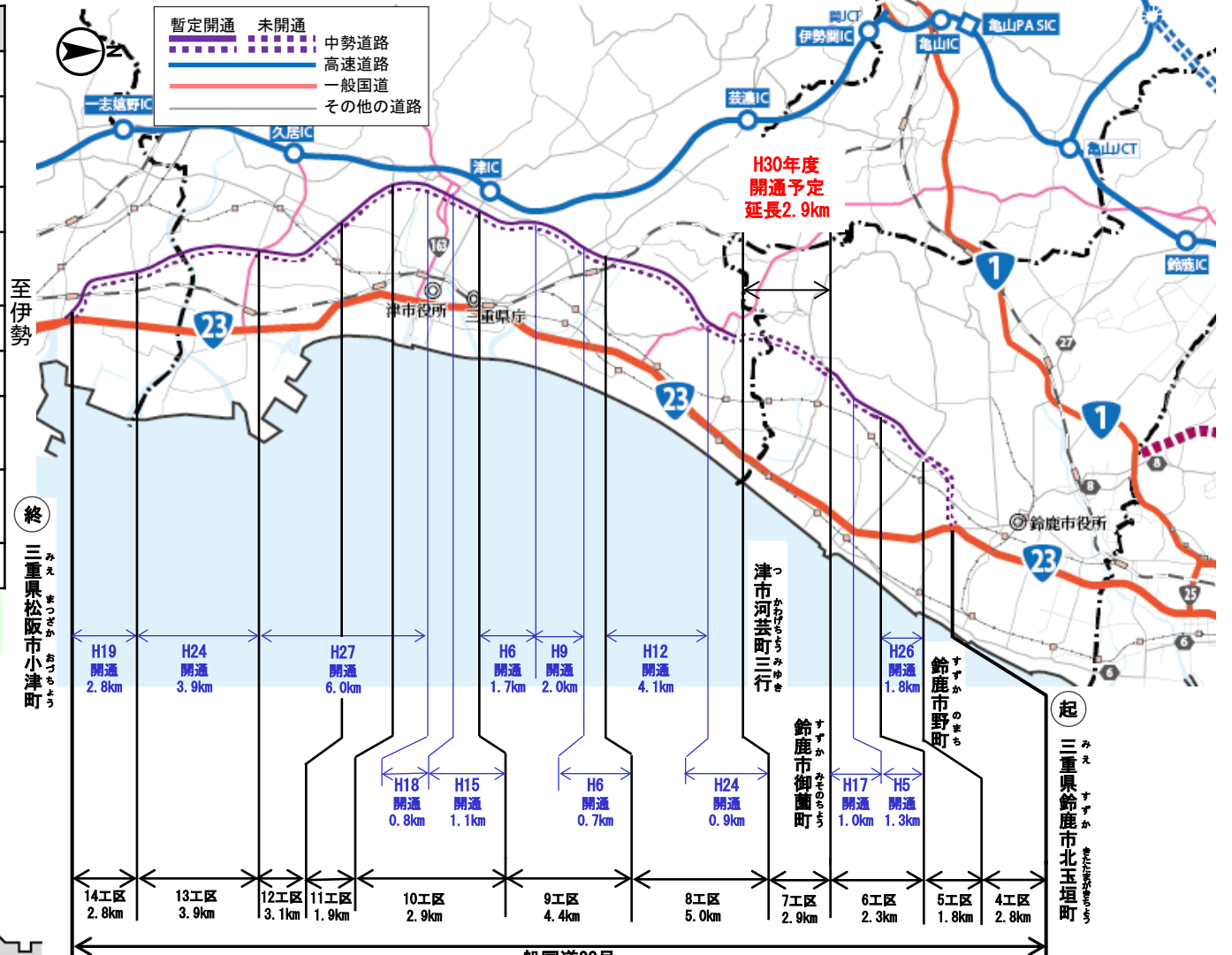
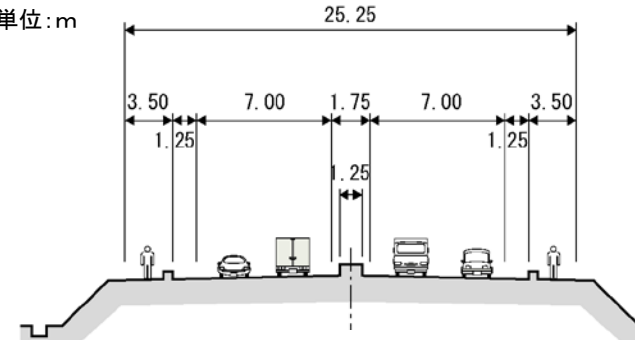
1. 一般国道23号中勢道路の事業概要

(2) 計画概要

中勢道路は昭和59年度に事業化され、平成28年度までに全線の約84%にあたる28.1kmが暫定2車線により開通しています。

事業名	一般国道23号 中勢道路
道路規格	第3種第1級
設計速度	80km/h
車線数	完成4車線
都市計画決定	昭和58年度
事業化	昭和59年度～平成19年度 (順次事業化)
用地着手年度	昭和61年度
工事着手年度	昭和63年度
前回の再評価	平成26年度 (指摘事項なし:継続)
全体事業費	1,930億円 (30億円増額)
B/C	2.5(H26再評価時)

標準断面図



2. 評価の視点

(1) 事業の必要性等に関する視点

①交通渋滞の緩和

- 国道23号では混雑度1.0を超える区間が多数存在し、慢性的な渋滞が発生しています。
- 中勢道路の整備により、国道23号の交通分散が図られる他、中勢道路と国道23号に囲まれる範囲の渋滞損失時間が約5割減少する等、中勢地域の渋滞緩和が見込まれます。

現況ネットワーク:H26年度末

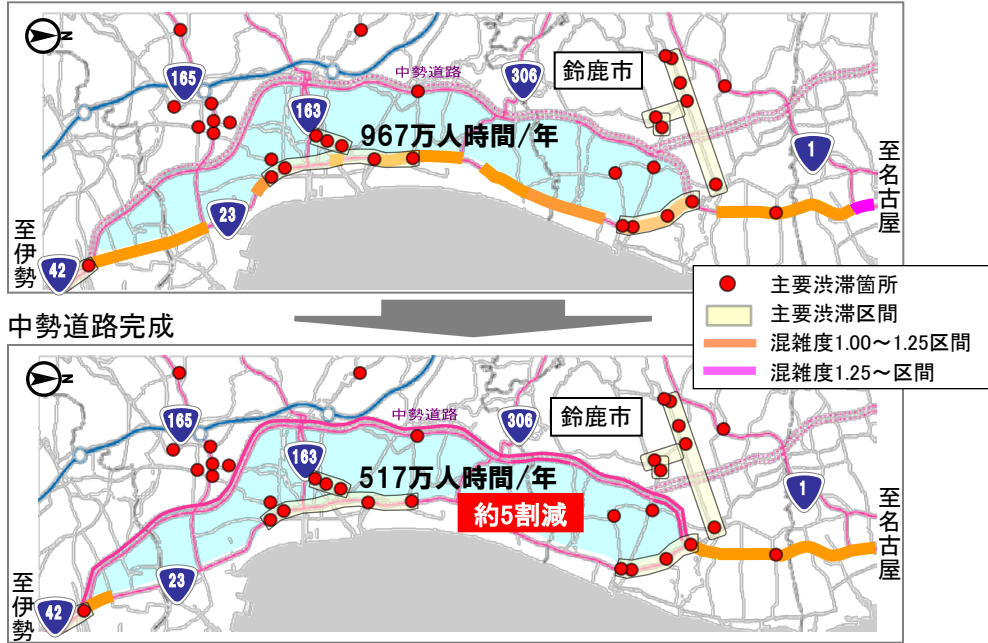


図3 中勢エリアにおける損失時間

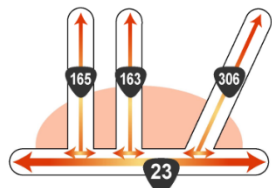
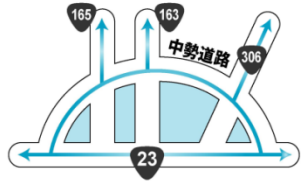


図4 渋滞緩和効果

市街地に起終点を持たない通過交通を現道から中勢道路に転換



②災害に強い道路機能の確保

- 三重県中勢地域の沿岸部では、多くの人口や製造品を出荷する工場が集積しています。
- 南海トラフ巨大地震の津波では、人口・産業が集中する沿岸部での浸水、国道23号の寸断が想定されます。
- 中勢道路整備により、くしの歯ルートと一体となった広域的な支援ルートが確保され、災害時の救援・救助活動や人員・物資輸送の迅速化が図られます。



図5 中勢道路の機能

3. 事業費の見直しについて: 中勢道路

■ 事業費増加の要因

・耐震設計基準改訂による構造物規模の見直し.....	6億円	
・設計基準改訂に伴う擁壁下部の地盤改良工の増工.....	24億円	合計 30億円増

事業費増額の要因	増額
<p>①耐震設計基準改訂による構造物規模の見直し</p> <p>○平成24年に道路橋示方書が改訂され、地域別補正係数・地震時の慣性力等が見直しとなり、下部工・基礎工の拡大が必要となった。</p>	6億円
<p>②設計基準改訂に伴う擁壁下部の地盤改良工の増工</p> <p>○当初、補強土壁の基礎構造は、直接基礎にて計画していた。</p> <p>○東日本大震災の教訓を反映するため、平成26年8月に「補強土壁工法設計・施工マニュアル」が改訂され、補強土壁の支持に対する安全率が見直された。(常時:2.0→3.0、地震時:1.5→2.0)</p> <p>○改訂された同マニュアルに基づき、修正設計を実施したところ、補強土壁の基礎構造下部に地盤改良工が必要となった。</p>	24億円

3. 事業費の見直しについて

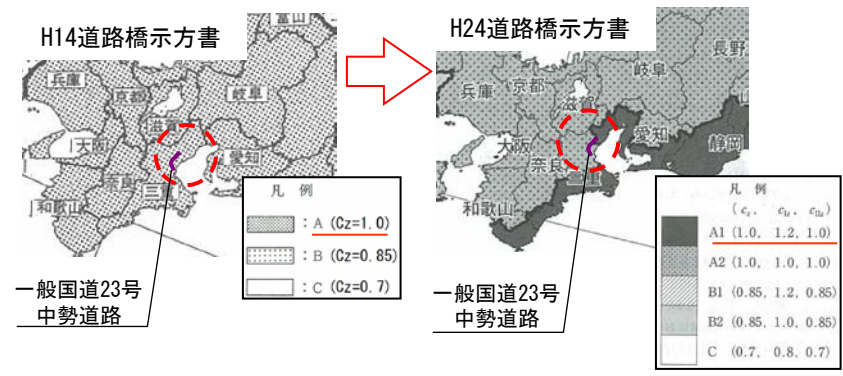
① 耐震設計基準改訂による構造物規模の見直し + 6億円

■平成24年に道路橋示方書が改訂され、地域別補正係数・地震時の慣性力等が見直しとなり、下部工・基礎工の拡大が必要となった。

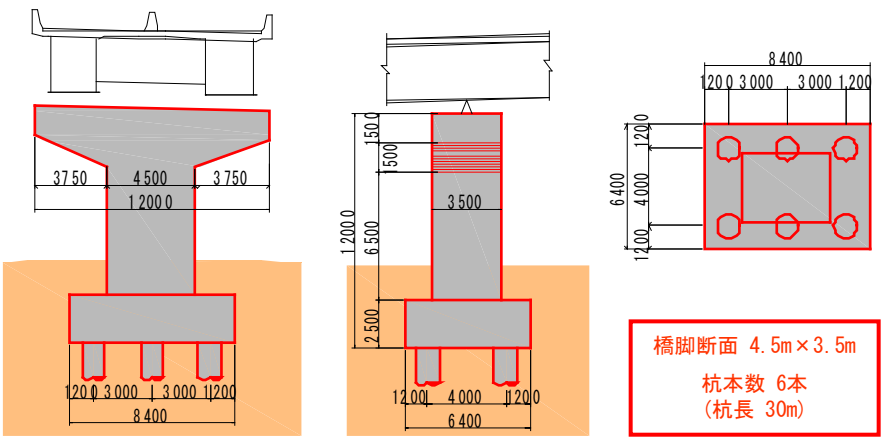
■中勢道路全体平面図



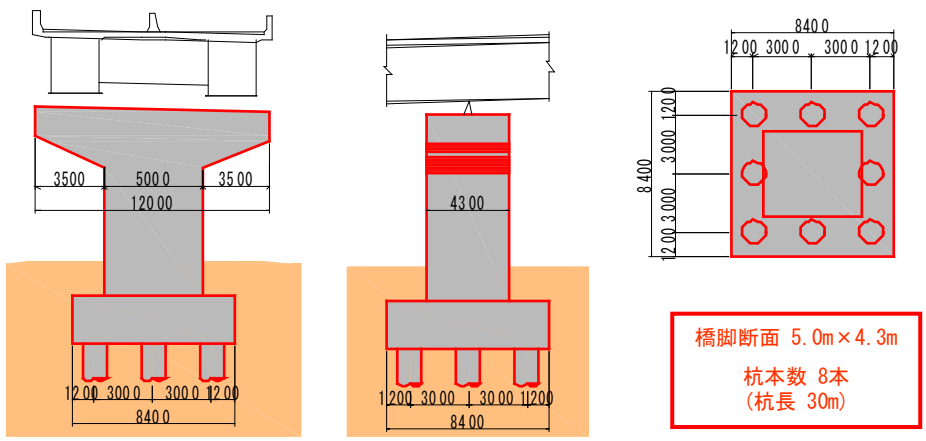
■地域別補正係数の見直し



[当初]



[見直し後]

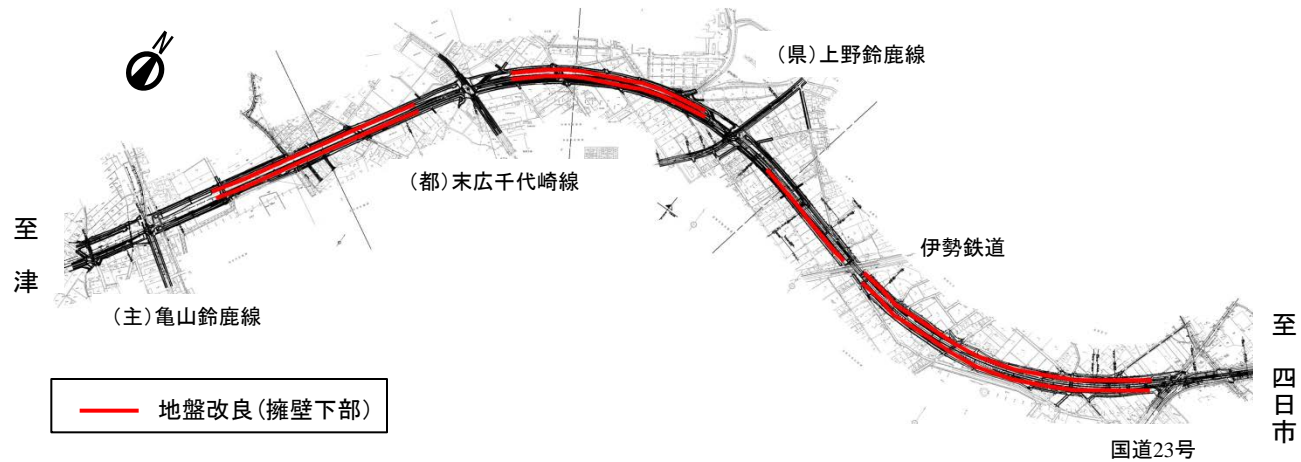


3. 事業費の見直しについて

② 設計基準改訂に伴う擁壁下部の地盤改良工の増工 +24億円

- 当初、補強土壁の基礎構造は、直接基礎にて計画していた。
- 東日本大震災の教訓を反映するため、平成26年8月に「補強土壁工法設計・施工マニュアル」が改訂され、補強土壁の支持に対する安全率が見直された。（常時：2.0→3.0、地震時：1.5→2.0）
- 改訂された同マニュアルに基づき、修正設計を実施したところ、補強土壁の基礎構造下部に地盤改良工が必要となった。

■地盤改良範囲(4工区)

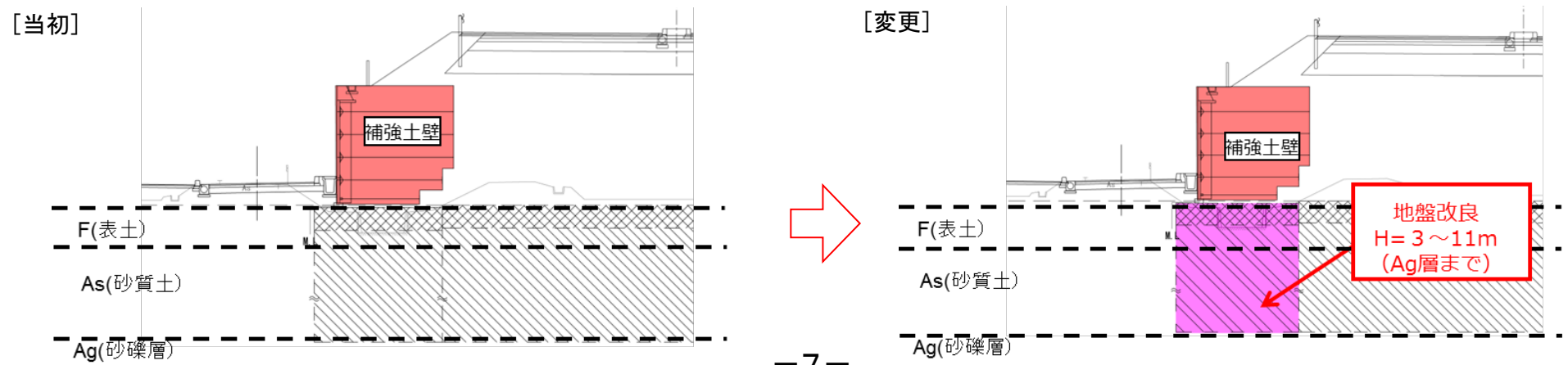


■補強土壁の支持に対する安全率の見直し

旧マニュアル				新マニュアル			
種別	安全率及び安定条件	安全率		種別	安全率及び安定条件	安全率	
		常時	地震時			常時	地震時
補強土壁自体の安定性の検討	滑動に対する安全率 F_s	≥ 1.5	≥ 1.2	滑動に対する安全率 F_s	≥ 1.5	≥ 1.2	
	転倒に対する安定条件 (偏心距離) e	$\leq B/6$	$\leq B/3$	転倒に対する安定条件 (偏心距離) e	$\leq B/6$	$\leq B/3$	
	支持に対する安全率 F_v	≥ 2.0	≥ 1.5	支持に対する安全率 F_v	≥ 3.0	≥ 2.0	
	すべり破壊の安全率 F_r	≥ 1.2	≥ 1.0	すべり破壊の安全率 F_r	≥ 1.2	≥ 1.0	
補強土壁施工完了後の残留沈下量の目標値		有害な変形が生しない程度		補強土壁施工完了後の残留沈下量の目標値		有害な変形が生しない程度	

補強土壁工法設計・施工マニュアル第4回改定版(H26.8)より

■補強土壁の基礎構造下部における地盤改良工



4. 事業の進捗及び見込みの視点

1) 事業の進捗状況

■事業進捗率は約84%、用地取得率は99%に至っています。(平成28年度末)

【参考】

前回評価時:事業進捗率は約76%、用地取得率は97%(平成25年度末)

2) 事業進捗の見込みの視点

すずか きたたまがきちょう すずか のまち

■鈴鹿市北玉垣町～鈴鹿市野町間(延長2.8km)については、用地買収を推進します。

すずか みそのちょう つ かわげちょうみゆき

■鈴鹿市御園町～津市河芸町三行間(延長2.9km)については、平成30年度の暫定2車線開通に向けて、改良工事及び橋梁上部工事を推進します。

5. 県・政令市への意見聴取結果

■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、国道23号の交通渋滞緩和や災害時の復旧・支援ルート確保、さらには、地域開発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、本県と十分な調整をしていただき、鈴鹿市御園町～津市河芸町三行間の平成30年度供用を確実にするとともに、開通の見通しが明らかになっていない区間については、開通の見通しを明らかにした上で、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。

また、既供用区間の渋滞対策の推進もお願いいたします。

6. 対応方針(原案)

■一般国道23号中勢道路の事業を継続する。