

一般国道23号
川越IC関連
(道路事業)

説明資料

平成19年2月20日

北勢国道事務所

目 次

1. 川越IC関連の事業概要

- (1)事業概要 P 1
- (2)計画内容 P 1

2. 費用対効果分析

- (1)費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 P 3
- (2)費用便益比(B/C) P 3

3. 事業効果の発現状況

- (参考)伊勢湾岸自動車道の開通効果 P 4
- (1)北勢地域の交通円滑化 P 5
- (2)インターチェンジ及び国道23号の円滑な流動の確保 P 6

4. 事業実施による環境の変化

- (1)道路交通騒音の状況 P 7

5. 社会経済情勢の変化

- (1)道路ネットワークの変化 P 8
- (2)人口・自動車保有台数の変化 P 8
- (3)地域の支援 P 9

6. まとめ P 10

1. 川越IC関連の事業概要

(1) 事業概要

一般国道23号川越IC関連事業は、日本道路公団（現中日本高速道路株式会社）が進めている第二名神自動車道（伊勢湾岸自動車道）のみえ川越ICと国道23号との接続（ランプ接続）を図るための事業であり、平成8年度より事業に着手し、平成13年度末に開通しました。

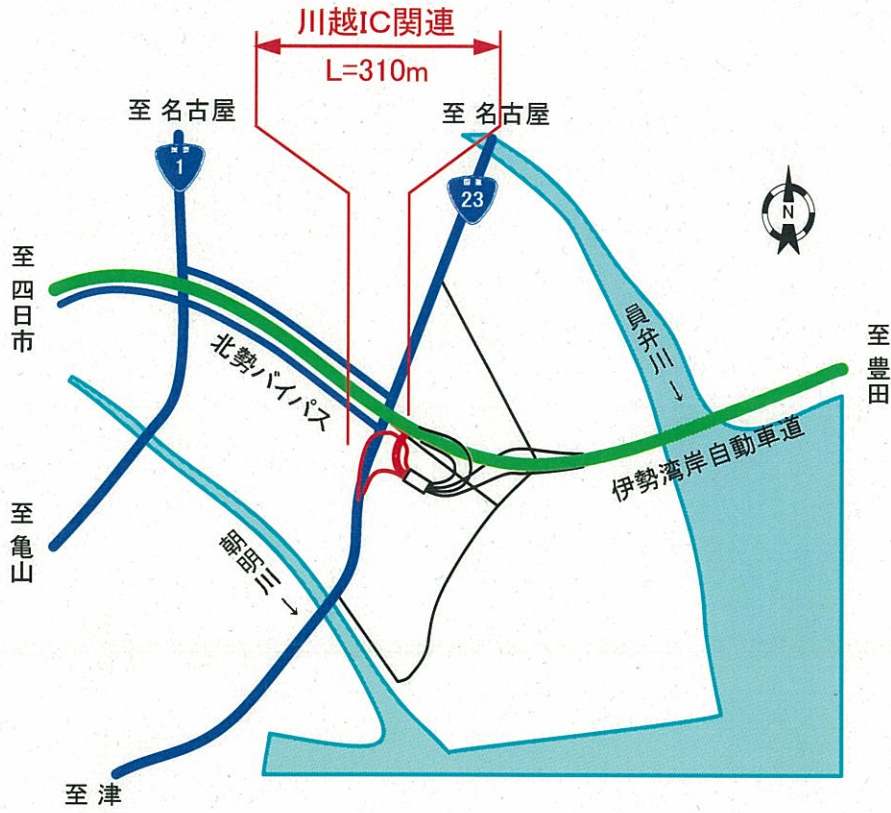
本事業は次の2点を目的として整備を行いました。

- ①北勢地域の交通円滑化
- ②インターチェンジ及び国道23号の円滑な流動の確保

(2) 計画内容

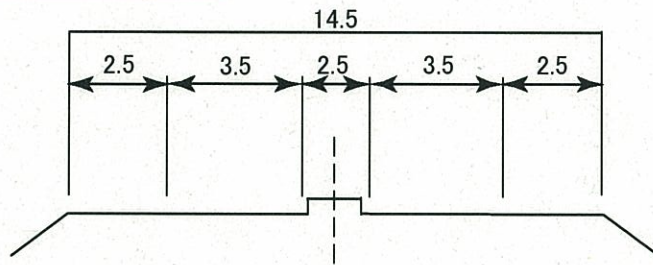
- 事業名：一般国道23号 川越IC関連
- 起終点：（起）三重県三重郡川越町南福崎
かわごえちようみなみふくざき
（終）三重県三重郡川越町亀崎新田
かわごえちようかめざきしんでん
- 延長：310m
- 道路規格：A規格
- 設計速度：35km/h
- 車線数：2車線
- 都市計画決定：平成2年度
- 事業化：平成8年度
- 用地着手年度：平成9年度
- 工事着手年度：平成9年度
- 供用年度：平成13年度
- 全体事業費：約80億円

全体位置図



標準断面図

A規格
35km/h



単位:m

<事業完了後のみえ川越IC> 至名古屋



2. 費用対効果分析

(1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

■当該事業は、平成8年度事業化、平成13年度完了のため、再評価は行っていません。また、費用対効果分析は平成10年度以降のため、過去に費用対効果分析は行っていません。

(2) 費用便益比(B/C)

事後評価時の投資効率性の評価

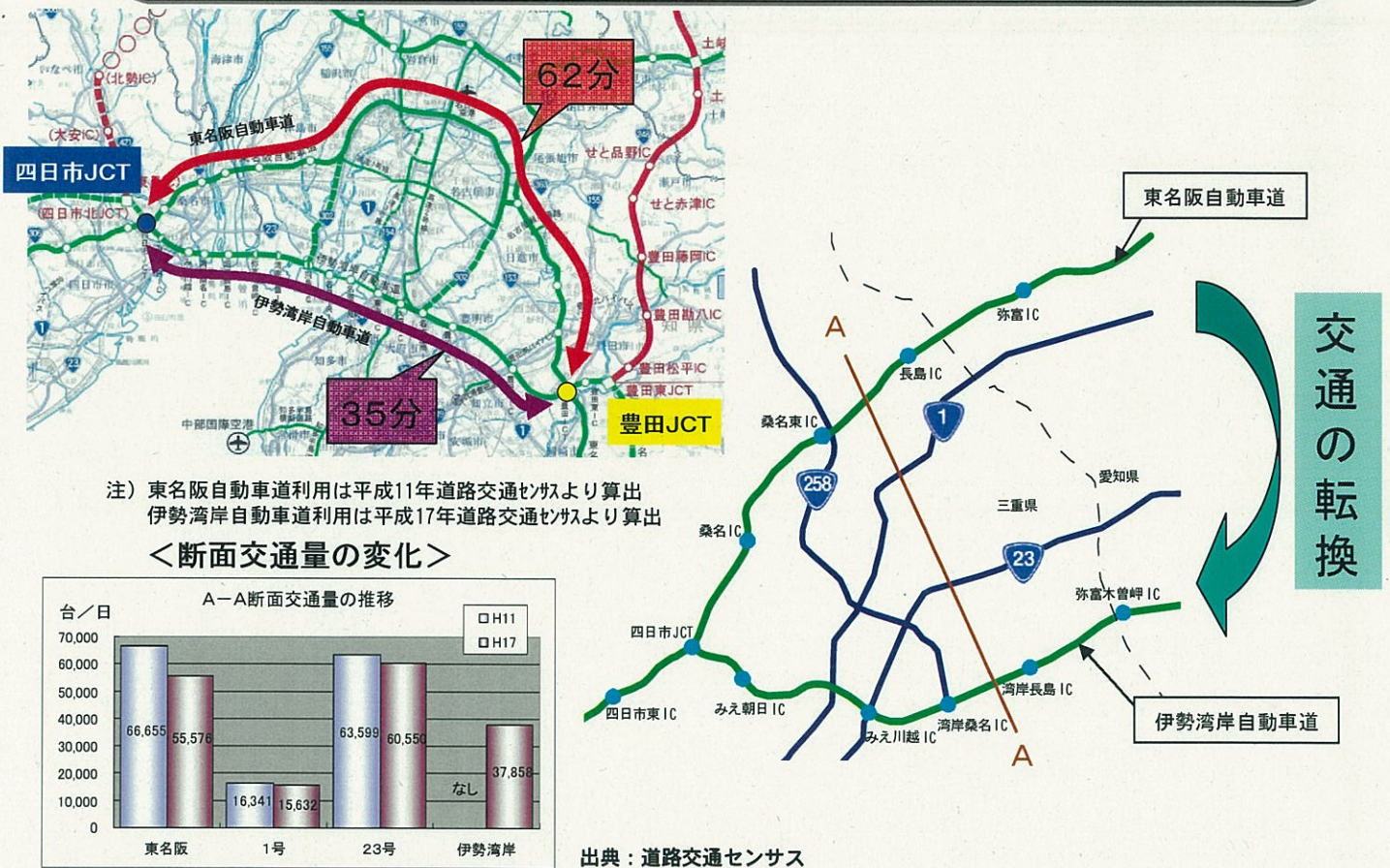
$$\begin{aligned} \diamond \text{費用便益比(B/C)} &= \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}} \\ &= \frac{794\text{億円} + 9\text{億円} + 14\text{億円}}{87\text{億円} + 2\text{億円}} \\ &= \frac{816\text{億円}}{89\text{億円}} = 9.1 \end{aligned}$$

- 走行時間短縮便益: 川越IC関連区間の整備がない場合の走行時間費用(所要時間×時間価値)から、整備した場合の走行時間費用を減じた差額
- 走行経費減少便益: 川越IC関連区間の整備がない場合の走行経費(燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等)から、整備した場合の走行経費を減じた差額(例: 燃料費、油脂(オイル)費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費、車両償却費等)
- 交通事故減少便益: 川越IC関連区間の整備がない場合の交通事故による社会的損失額(人的損害額、物的損害額、事故渋滞による損害額等)から、整備した場合の交通事故による社会的損失額を減じた差額(交通事故による社会的損失: 運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額)
- 事業費: 川越IC関連区間の整備に要する費用(工事費、用地費等)
- 維持管理費: 川越IC関連区間を供用後の道路管理に要する費用(維持費、清掃費、照明費等)

3. 事業効果の発現状況

(参考)伊勢湾岸自動車道の開通効果

- 伊勢湾岸自動車道 みえ川越IC～四日市JCT間がH15.3に開通し、伊勢湾岸自動車道と東名阪自動車道が接続しました。
- 四日市JCT～豊田JCT間の所要時間は東名阪自動車道利用では62分、伊勢湾岸自動車道利用では35分となります。伊勢湾岸自動車道の開通により、**約27分短縮**されました。
- 東名阪自動車道から伊勢湾岸自動車道へ交通が転換することにより、東名阪自動車道では約10,000台/日の交通量が削減されました。
- 名古屋・東京方面の高規格幹線道路において並行ルートが確保され、**交通分散効果の発現とともに、リダンダンシーが確保**されています。



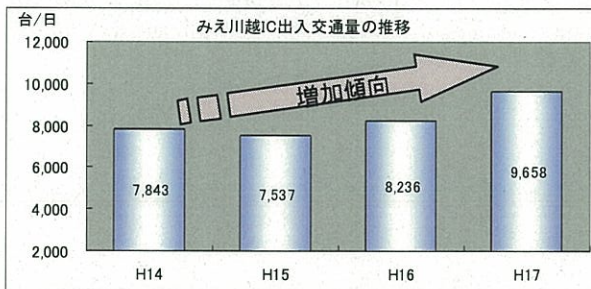
<伊勢湾岸自動車道の整備効果事例>



(1) 北勢地域の交通円滑化

- みえ川越ICの利用交通量は、平成17年では開通当時の約1.2倍であり、利用交通量は増加傾向にあります。
- みえ川越ICおよび伊勢湾岸自動車道の整備により、慢性的な交通混雑状況にある国道23号において、みえ川越IC周辺の区間では、**混雑度の低下**、**混雑時旅行速度の向上**など、交通状況が改善しました。

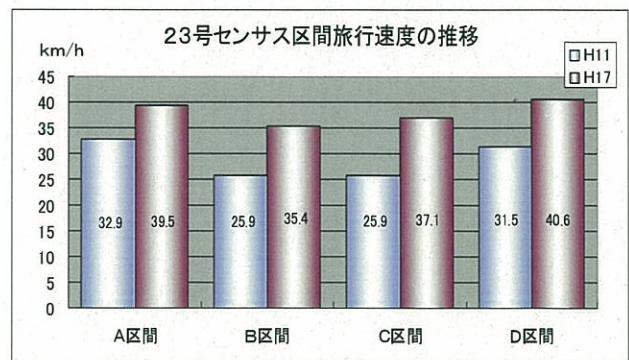
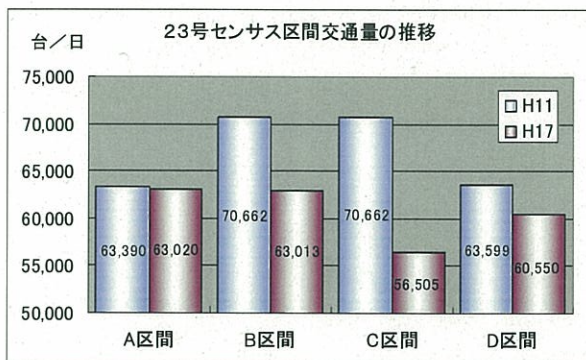
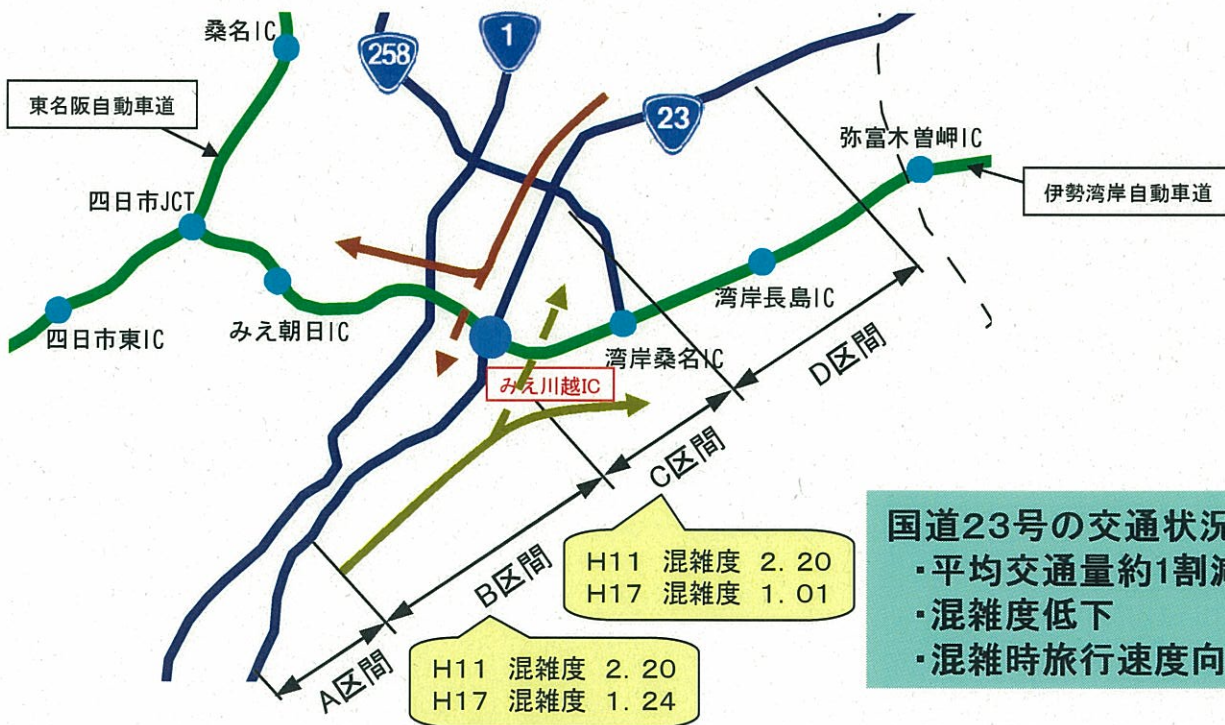
<みえ川越IC利用交通量の推移>



注) 交通量は流入交通量・流出交通量の年間の平均値の合計

出典：中日本高速道路株式会社資料

<みえ川越IC周辺の国道23号の交通状況の変化>



(2) インターチェンジ及び国道23号の円滑な流動の確保

■国道23号・四日市方面からのインターチェンジへの出入りをランプ形式にすることにより、スーパー中樞港湾四日市港方面から川越インターへのスムーズな出入を確保するとともに、南福崎交差点の負荷軽減により円滑な流動を確保します。

■円滑な流動により、自動車から排出されるCO₂は年間約660t-CO₂の排出が削減（年間6万本の木の吸収量に相当）され、地球環境への負荷軽減にも寄与しています。

<23号立体化によるインター利便性向上>

川越IC関連(23号立体化を平面交差点と仮定)



川越IC関連(23号の立体化)



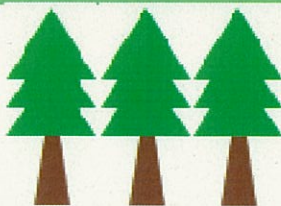
注)北勢国道事務所調査結果(H15)に基づくピーク時交差点解析結果

川越IC関連(23号の立体化)により
スムーズなインター出入と南福崎交差点の円滑な流動を確保

<23号立体化によるCO₂排出量の削減>

CO₂は年間約660t削減
年間6万本相当

オンランプ排出削減量
1台あたり
年間3本の植樹に相当



オフランプ排出削減量
1台あたり
年間11本の植樹に相当



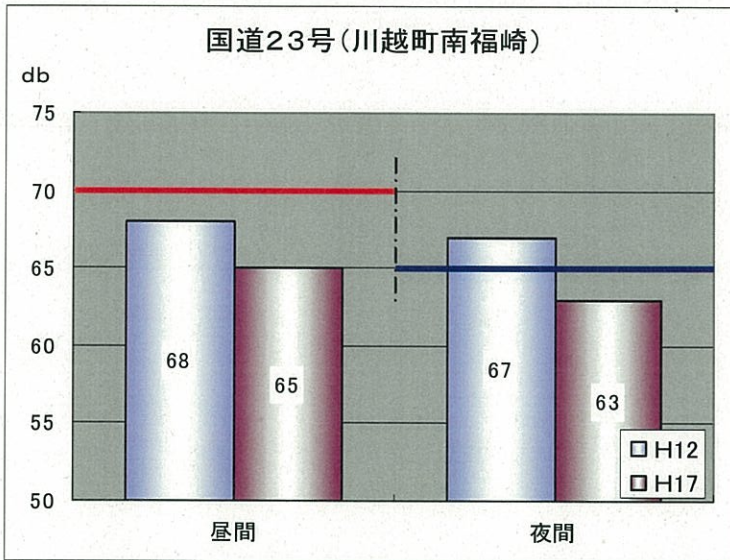
4. 事業実施による環境の変化

(1) 道路交通騒音の状況

■みえ川越IC付近の国道23号川越町南福崎における夜間の騒音値は、みえ川越ICおよび伊勢湾岸自動車の整備前では環境基準を超過していましたが、現在は達成しています。

■川越IC関連事業および伊勢湾岸自動車道・みえ川越ICの整備は、周辺の国道23号における交通状況の改善に寄与しており、波及効果として道路交通騒音が変化したものと考えられます。

<川越IC関連事業の整備による騒音値の改善>



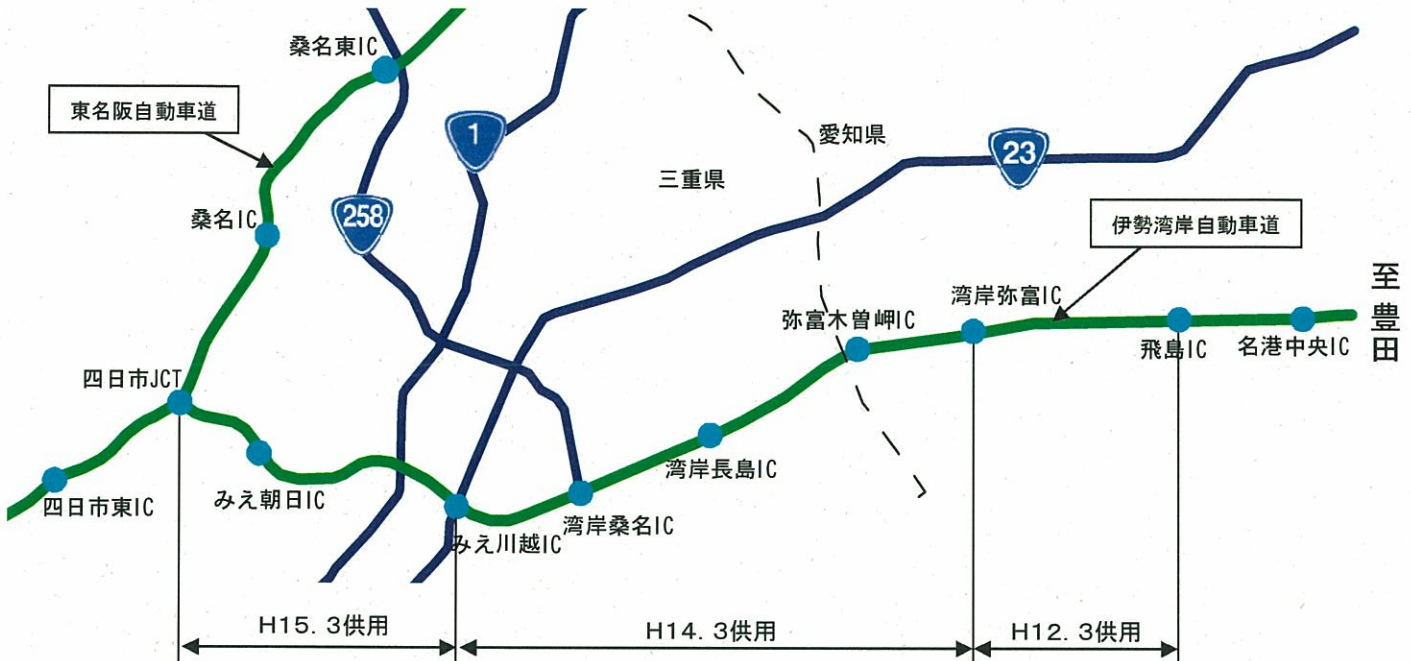
<騒音値の観測地点>



5. 社会経済情勢の変化

(1) 道路ネットワークの変化

■ みえ川越ICの本線である伊勢湾岸自動車道では整備が進み、平成14年度には東名阪自動車道と接続しました。

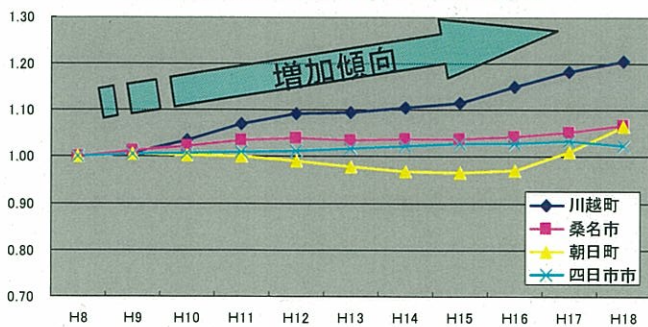


(2) 人口・自動車保有台数の変化

■ みえ川越IC周辺の各市町村の人口は、事業化以降増加傾向にあります。特に川越町はH8に対してH18は1.2倍となっています。また、自動車保有台数も増加傾向にあります。

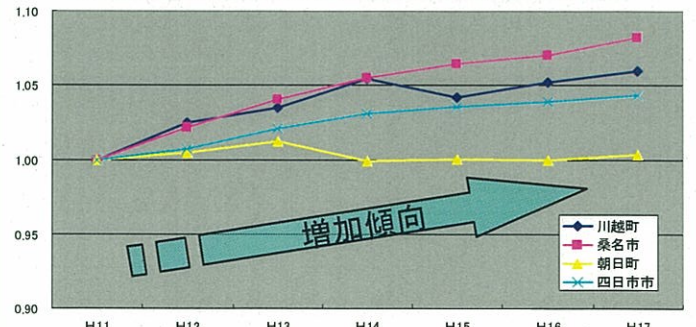
■ 増え続ける交通需要に対して、渋滞の緩和・高速輸送の確保を目的とするみえ川越ICの必要性は依然高いです。

みえ川越IC周辺市町村の人口の推移



※ H8を1.00とした場合の推移
 ※ H16以前の桑名市は多度町・長島町も含む
 出典：住民基本台帳
 四日市市は旧楠町も含む

みえ川越IC周辺市町村の自動車保有台数の推移

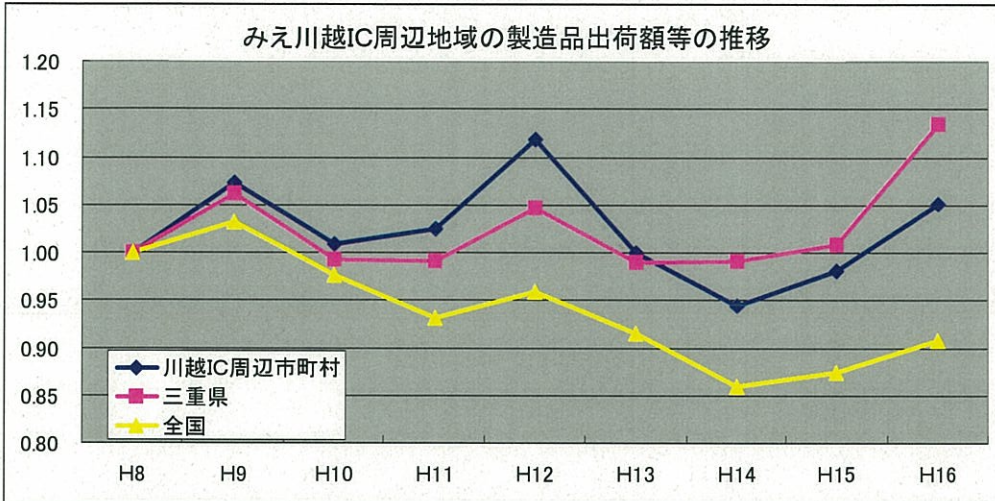


※ H11を1.00とした場合の推移
 ※ H16以前の桑名市は多度町・長島町も含む
 出典：三重県HPより
 四日市市は旧楠町も含む

(3) 地域の支援

■ みえ川越IC周辺地域の製造品出荷額等は、みえ川越ICの整備後に増加傾向に転じています。今後も、みえ川越ICが周辺地域の発展に寄与していくことが期待できます。

<製造品出荷額等の推移>



注) みえ川越IC周辺地域は川越町・朝日町・四日市市・桑名市

出典：工業統計調査

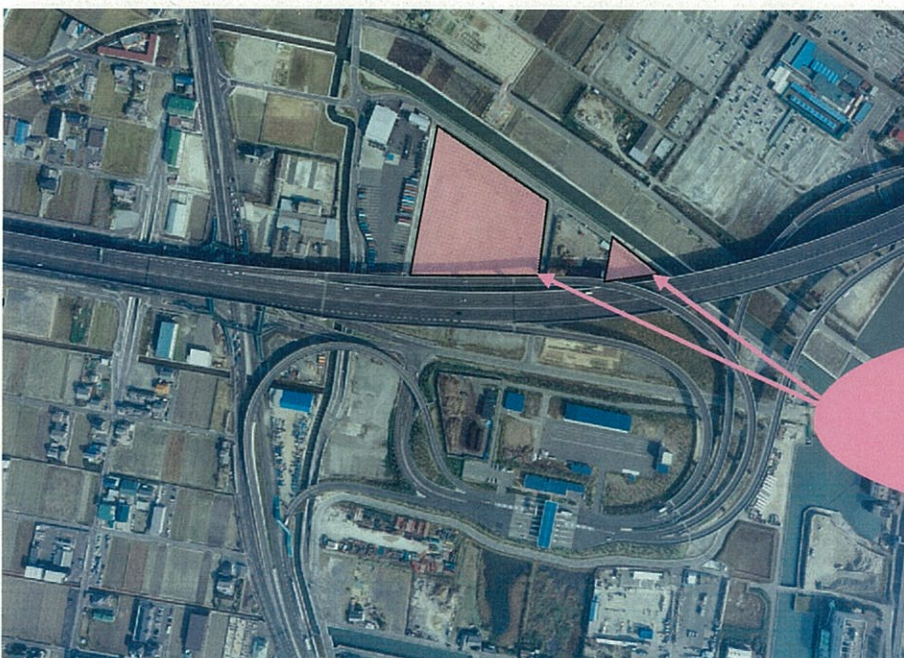
※ H8を1.00とした場合の推移

※ H16の桑名市は多度町・長島町も含む
四日市市は旧楠町も含む

<みえ川越物流用地の造成>

三重県では、公的工業団地として「みえ川越物流用地」を造成済です。

みえ川越IC周辺のさらなる発展が期待できます。



みえ川越物流用地

6. まとめ

川越IC関連事業は、事業完了後、5年が経過していることから、以下の視点で対応方針(案)を作成しました。

○費用対効果分析

- 費用便益比(B/C)
事後評価時の投資効率性=9.1

○事業効果の発現状況

- 北勢地域の交通円滑化
- インターチェンジ及び国道23号の円滑な流動の確保

○事業実施による環境の変化

- 道路交通騒音の状況
川越町南福崎:夜間の環境基準未達成→環境基準達成

○社会経済情勢の変化

- 道路ネットワークの変化:伊勢湾岸自動車道の整備が進行
- 人口・自動車保有台数の変化:周辺地域の人口・自動車保有台数ともに増加傾向
- 地域の支援:みえ川越ICの供用後、周辺地域の製造品出荷額等が増加傾向
「みえ川越物流用地」が造成済み

対応方針(案)

- 今後の事後評価の必要性
川越IC関連事業の目的である①北勢地域の交通円滑化②インターチェンジ及び国道23号の円滑な流動の確保 といった効果が発現していること、さらに費用便益比が9.1であることから、今後の事後評価の必要性はないと考えます。

- 改善措置の必要性
川越IC関連事業は、当初期待した目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要性はないと考えます。

同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性については、特になく考えます。