

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23年6月28日

中部地方整備局

目 次

1. 一般国道23号中勢道路 ちゅうせいどうろ の事業概要	
(1)事業目的	P. 1
(2)計画概要	P. 2
2. 費用対効果分析	P. 3
3. 前回評価時との比較表	P. 4
4. 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. 5
②災害に強い道路機能の確保	P. 6
③地域連携の支援	P. 7
(2)事業の進捗の見込みの視点	P. 8
(3)コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	P. 9
5. 県・政令市への意見聴取結果	P. 9
6. 対応方針(原案)	P. 10

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号は、^{あいち とよはし}愛知県豊橋市を起点とし、^{あいち なごや}愛知県名古屋市、^{みえ よっかいち}三重県四日市市、^{つ まつさか}津市、^{みえ}松阪市の主要都市を経て三重県伊勢市に至る延長約200kmの南北軸の交通を担う主要幹線道路です。

本事業の中勢道路は、^{みえ すずか}三重県鈴鹿市北玉垣町から^{まつさか おづ}松阪市小津町に至る延長33.8kmのバイパスであり、下記の3点を主な目的として事業を推進しています。

①交通渋滞の緩和 ②災害に強い道路機能の確保 ③地域連携の支援

中 勢 道 路 の 全 体 位 置 図

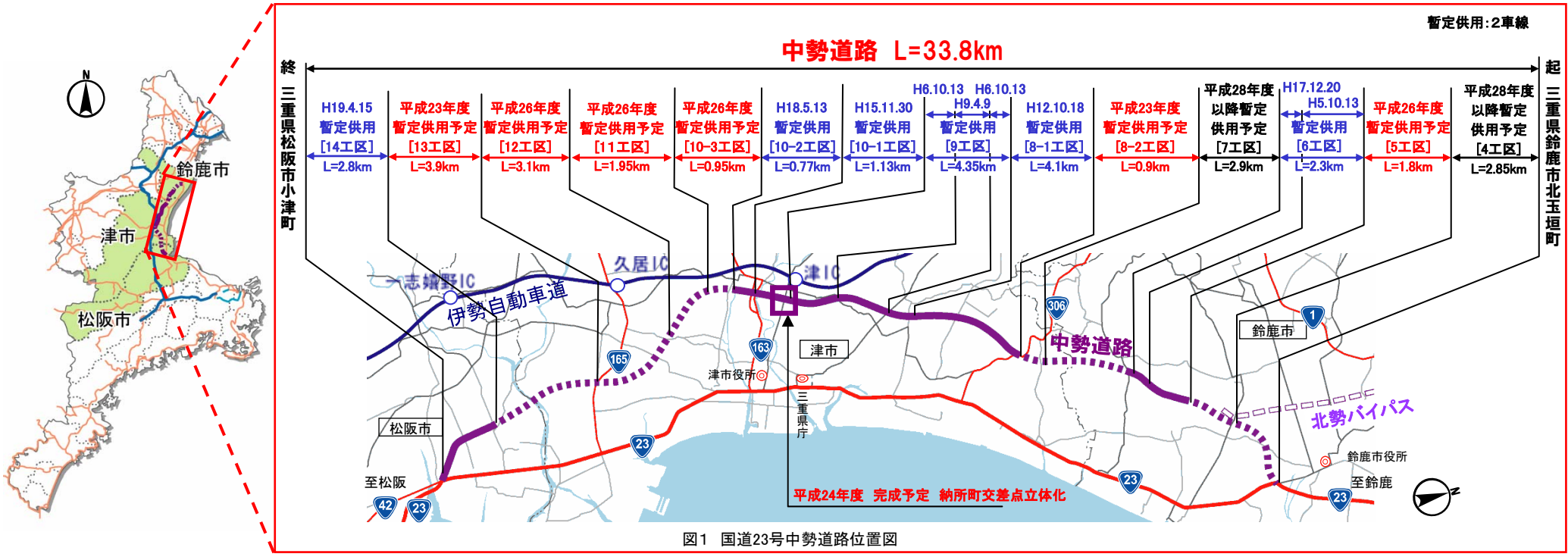


図1 国道23号中勢道路位置図

(2) 計画概要

- 事業名 : 一般国道23号中勢道路^{ちゅうせいどうろ}
- 起終点 : (起点)^{みえ すずか きたたまがき}三重県鈴鹿市北玉垣町
(終点)^{みえ まつさか おづ}三重県松阪市小津町
- 延長 : 33.8km
- 道路規格 : 3種1級
- 設計速度 : 80km/h
- 車線数 : 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20年度
(指摘事項なし: 継続)
- 全体事業費 : 1,900億円

標準断面図

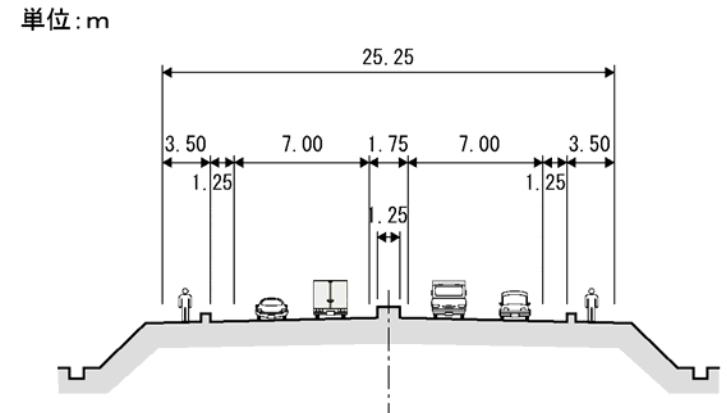


図2 国道23号中勢道路標準断面図

2. 費用対効果分析(費用便益比(B/C))

◇費用便益比(B/C)

=

走行時間短縮便益＋走行経費減少便益＋交通事故減少便益

事業費＋維持管理費

便益

■走行時間短縮便益

： 中勢道路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

： 中勢道路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

： 中勢道路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造物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額)

費用

■事業費

： 中勢道路の整備に要する費用(工事費、用地費等)

■維持管理費

： 中勢道路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)

○投資効率性の評価

◇B/C(事業全体)

=

5,233億円 + 306億円 + 18.5億円

2,105億円 + 174億円

=

5,557億円

2,278億円

=

2.4

◇B/C(残事業)

=

3,877億円 + 237億円 + 34.1億円

467億円 + 174億円

=

4,148億円

640億円

=

6.5

※再評価時点までに既投資分のコストや既発現便益を考慮せず、事業を継続した場合に追加となる事業費と追加的に発生する便益のみを対象として算出した。

○前回評価時の費用便益(B/C)との比較

前回の再評価時

全体事業＝1.8

残事業＝4.3

今回の再評価時

全体事業＝2.4

残事業＝6.5

【前回再評価からの変更点】

1. 将来交通需要推計手法の改善

①生成交通量推計手法の改善(推計モデル及び将来フレーム設定を統一)

②需要推計に係る条件設定の変更(ネットワークの設定について、現況に加え、事業化済みの箇所のみを考慮)

2. 費用便益分析の基準年次を変更(H20→H23)

3. 暫定供用を考慮

3. 前回評価時との比較表

事 項		前回評価 (H20再評価)	今回評価 (H23再評価)	備 考
全体事業費		1, 900億円	1, 900億円	
費用対効果 (B/C)		1. 8	2. 4	
全体事業	総費用 (C)	1, 968億円	2,278億円	・基準年次の変更 ・暫定供用を考慮
	総便益 (B)	3, 595億円	5, 557億円	・将来交通需要推計手法の改善 ・暫定供用を考慮
費用対効果 (B/C)		4. 3	6. 5	
残事業	総費用 (C)	695億円	640億円	・基準年次の変更 ・暫定供用を考慮
	総便益 (B)	2, 971億円	4, 148億円	・将来交通需要推計手法の改善 ・暫定供用を考慮
事業を巡る社会情勢等 の変化		H19渋滞損失時間 国道23号:504万人時間/年 中勢地域:2,649万人時間/年	H20渋滞損失時間 国道23号:486万人時間/年 中勢地域:2,614万人時間/年	
事業の進捗状況		事業 約53% 用地 約72%	事業 62% 用地 81%	

4. 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

- 1) 事業を巡る社会情勢等の変化
- 中勢地域の南北幹線道路は、伊勢自動車道と国道23号の2路線しかなく、国道23号に交通が集中
- 国道23号の渋滞損失時間は、中部管内の直轄国道平均以上であり、円滑な交通が阻害
- 2) 事業の投資効果
- 中勢道路整備により、南北幹線道路が強化され、国道23号の交通集中が緩和
- 中勢道路整備により、国道23号の渋滞損失時間が約9割削減し、渋滞が緩和

1)事業を巡る社会情勢の変化

○中勢地域の南北幹線道路は、伊勢道と国道23号のみ



図1 中勢地域の南北幹線道路

○国道23号は交通が集中し、渋滞が発生。



図2 中勢地域の交通量と渋滞ポイント 出典：主要渋滞ポイント、H17道路交通センサス

○国道23号の渋滞損失時間は、中部管内直轄平均以上

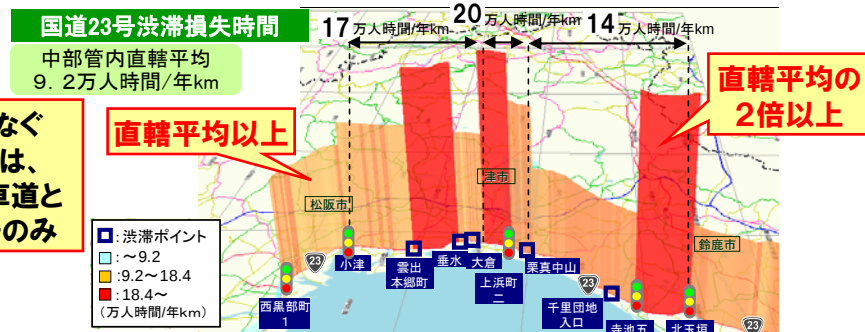


図3 国道23号の渋滞状況 出典：三重県渋滞損失時間内訳 (H20年度確定値)

2)事業の投資効果

●中勢道路整備により、南北幹線道路が強化

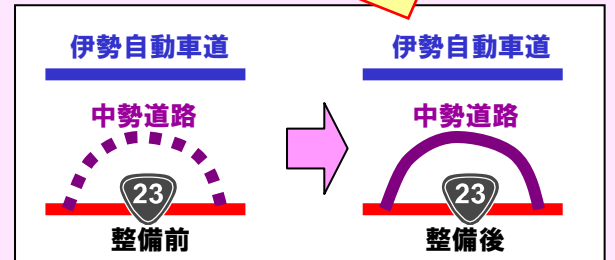


図4 中勢地域の南北幹線道路

●中勢道路整備により、国道23号の渋滞損失時間が約9割削減

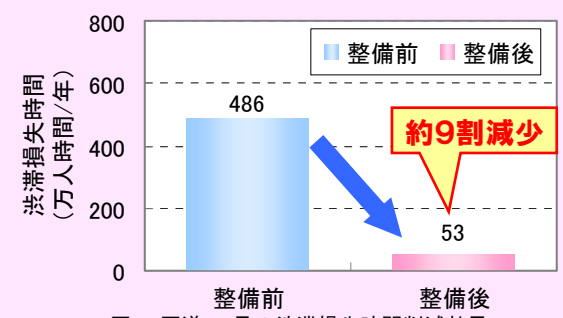


図5 国道23号の渋滞損失時間削減効果 出典：交通量推計結果

(注) 中勢地域：鈴鹿市、津市、松坂市

4. 評価の視点

②災害に強い道路機能の確保

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

○緊急輸送道路である国道23号は、集中豪雨や地震による津波による冠水の危険性があり、緊急輸送道路としての機能に不安

○中勢地域は、震度6弱以上の地震発生率が高く、住宅団地・工業団地等の孤立、津波時の沿岸部の孤立が懸念

2) 事業の投資効果

●中勢道路整備により、災害時における南北交通が確保され、住宅団地・工業団地等の孤立を解消、中勢道路を利用した沿岸部へのアクセス確保

1)事業を巡る社会情勢の変化

○緊急輸送道路である国道23号は、災害時に冠水の危険性

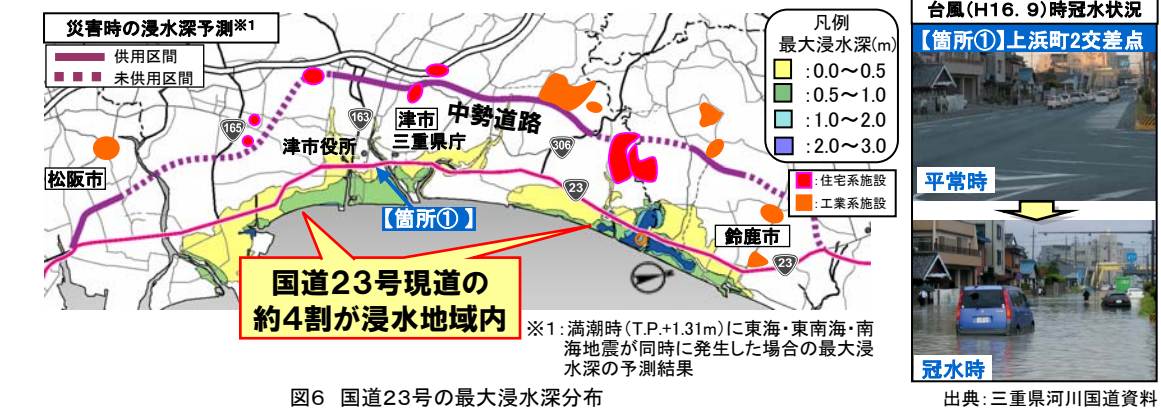
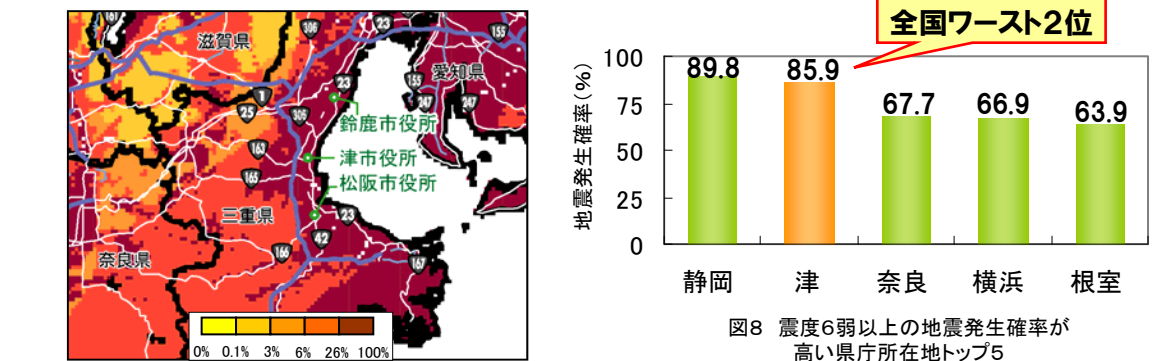


図6 国道23号の最大浸水深分布

○中勢地域は震度6弱以上の地震発生率が高い



2)事業の投資効果

●中勢道路整備により、災害時における南北交通、中勢道路を使用した沿岸部へのアクセスが確保

国道23号の代替路線として機能

沿岸部へのアクセス確保

住宅団地・工業団地等の孤立解消

工業施設
住宅施設
浸水予測箇所※

※: 満潮時(T.P.+1.31m)に東海・東南海・南海地震が同時に発生した場合の最大浸水深の予測結果

図10 リダンダンシーの確保

(注) 中勢地域: 鈴鹿市、津市、松坂市

4. 評価の視点

③地域連携の支援

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 中勢地域の人口の伸び率は全国、三重県平均以上であり、中勢道路周辺では、住宅団地や工業団地等の地域開発が進展
- 事業所当たりの製造品出荷額等は全国2位であり、今後、地域連携の促進がより一層必要

2) 事業の投資効果

- 中勢道路整備により、工業団地や物流拠点などへのアクセスが向上し、さらなる地域発展が期待
- 中勢道路整備により、地域間のアクセス性が向上し、地域連携を促進

1) 事業を巡る社会情勢の変化

○中勢地域の人口の伸び率は全国、三重県平均以上であり、中勢道路周辺で地域開発が進展

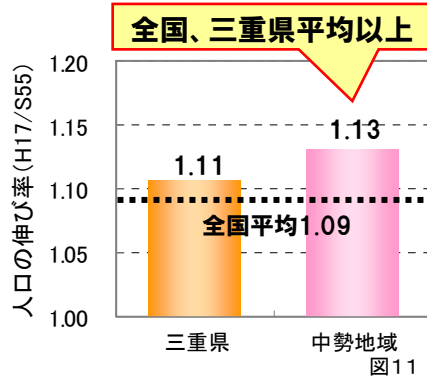
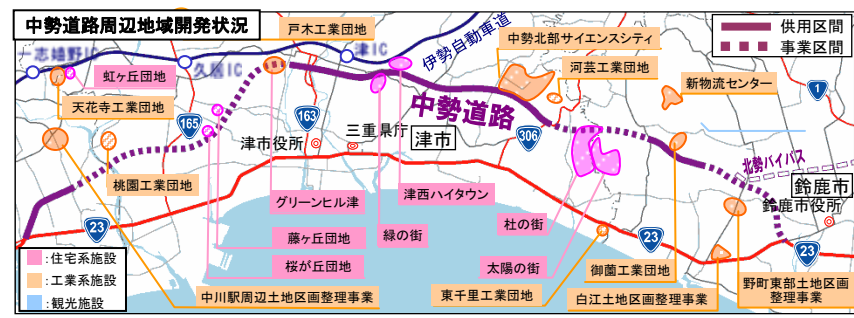


図11 人口の伸び率と地域開発の状況



出典: H12, H17国勢調査

○事業所あたりの製造品出荷額等は
全国2位

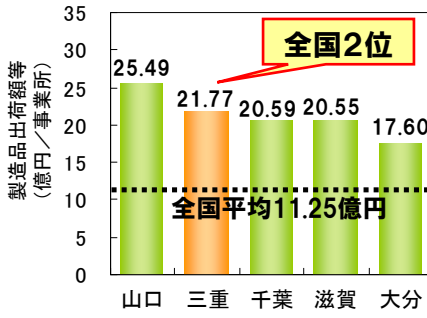


図12 事業所あたりの製造品出荷額等 (H21)
出典: H21工業統計

○さらなる地域発展のために地域連携が必要



図13 都市間交流施設

【三重県総合文化センター】
コンサートホール、生涯学習センター、図書館、男女共同参画センターなどを有する県内最大規模の複合文化施設



出典: 三重県総合文化センター資料

2) 事業の投資効果

●中勢道路整備により、津市内工場から四日市内物流拠点へのアクセス性が向上



図14 物流拠点への時間短縮

出典: H17道路交通センサス、設計速度

●中勢道路整備により、三重県総合文化センターへの30分アクセス圏域が拡大



図15 三重県総合文化センターへの30分アクセス圏域

出典: 交通量推計結果

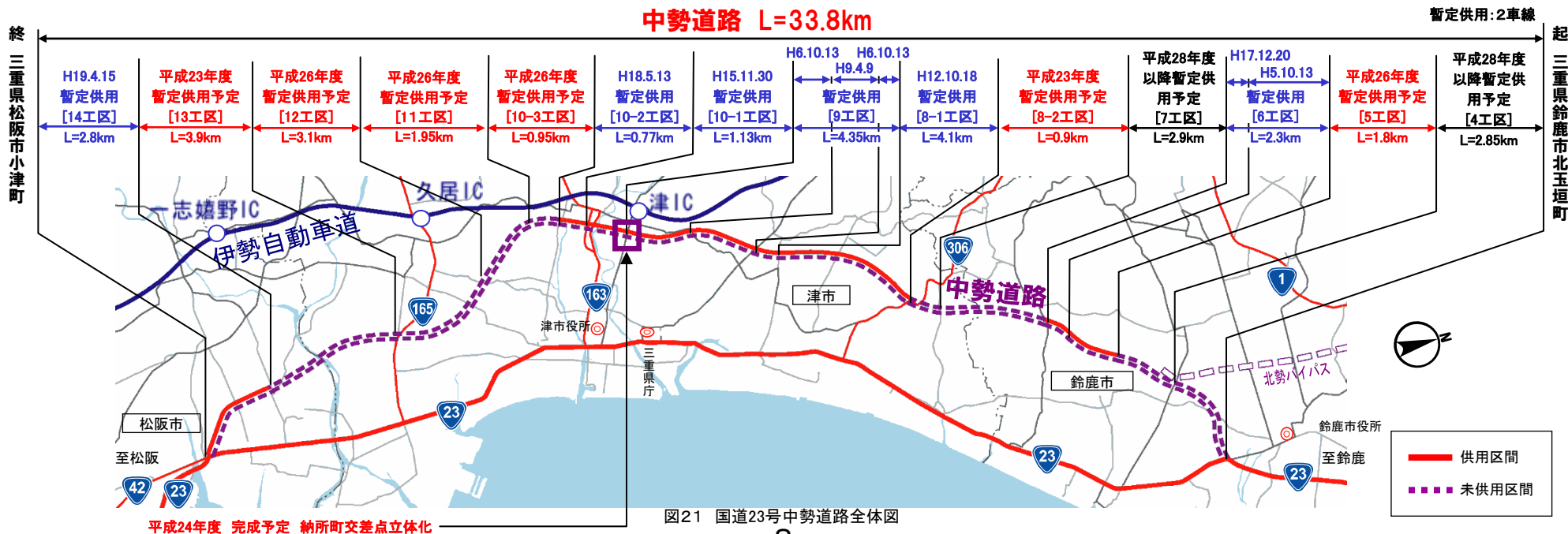
4. 評価の視点

3) 事業の進捗状況

- 事業進捗率は62%、用地取得率は81%に至っています。(平成22年度末)
- 14工区(L=2.8km),10-2工区(L=0.77km),10-1工区(L=1.13km),9工区(L=4.35km),8-1工区(L=4.1km),6工区(L=2.3km)は、暫定2車線供用済み。
- 残工区は、暫定2車線供用に向けて全面的に事業を展開しています。
- (参考)前回評価時：事業進捗率は約53%、用地取得率は約72%

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- 8-2工区(L=0.9km),13工区(L=3.9km)は、平成23年度に暫定2車線供用を予定してます。
- 納所町交差点立体化は、平成24年度に完成を予定しています。
- 5工区(L=1.8km),10-3工区(L=0.95km),11工区(L=1.95km),12工区(L=3.1km)は、平成26年度に暫定2車線供用を予定しています。
- 4工区(L=2.85km)、7工区(L=2.9km)は、平成28年度以降の暫定2車線供用を予定しています。



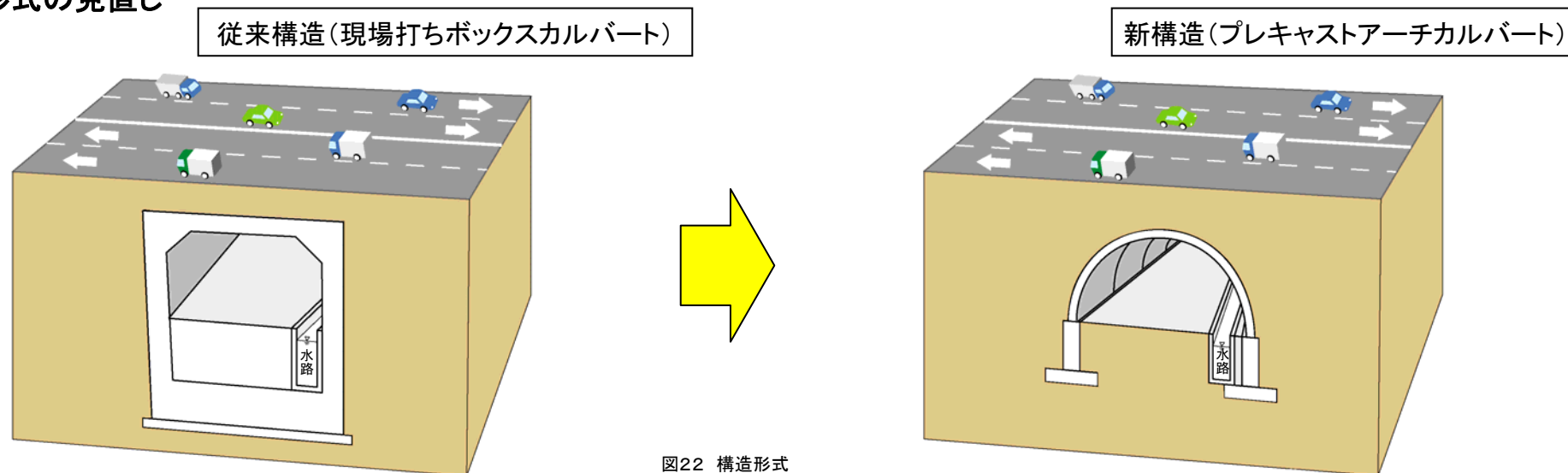
4. 評価の視点

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

1) コスト縮減

- 構造形式を見直すことにより、約0.4億円のコスト縮減を図っています。
- 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

■ 構造形式の見直し



2) 代替案立案等

- 中勢道路は、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、交通渋滞の緩和、災害に強い道路の確保や地域連携の支援など期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。

5. 県・政令市への意見聴取結果

■ 三重県の意見

本事業は、国道23号の交通渋滞緩和、国道23号の代替路線など災害に強い道路機能の確保や中勢地域の連携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、早期全線供用に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。

6. 対応方針(原案)

平成20年度の事業評価監視委員会から一定期間(3年間)が経過したことから、以下の3つの視点で再評価を行いました。

(1) 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 国道23号に交通が集中するため、国道23号の渋滞損失時間は中部管内直轄平均以上
- 緊急道路である国道23号は災害時に冠水の危険性があり、中勢地域の住宅団地、工業団地の孤立、津波時の沿岸部の孤立が懸念
- 住宅、工場などの地域開発が進展する中勢地域では、更なる地域発展のために地域連携の促進が必要

2) 事業の投資効果

- 国道23号の渋滞損失時間が約9割削減
- 災害時における南北交通が確保され、住宅団地・工業団地等の孤立を解消、中勢道路を利用した沿岸部へのアクセス確保
- 中勢地域における地域間のアクセス性が向上し、地域連携を促進
- 費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 = 2.4

3) 事業の進捗状況

- 全体の事業進捗率は62%(平成22年度末)
- 用地取得率は81%(平成22年度末)

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- 8-2工区(L=0.9km)、13工区(L=3.9km)は、平成23年度に暫定2車線供用を予定しています。
- 納所町交差点立体化は、平成24年度に完成を予定しています。
- 5工区(L=1.8km)、10-3工区(L=0.95km)、11工区(L=1.95km)、12工区(L=3.1km)は、平成26年度に暫定2車線供用を予定しています。
- 4工区(L=2.85km)、7工区(L=2.9km)は、平成28年度以降の暫定2車線供用を予定しています。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 構造形式を見直すことにより、約0.4億円のコスト縮減。
- 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進。
- 中勢道路は、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、交通渋滞の緩和、災害に強い道路の確保や地域連携の支援など期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。

以上のことから一般国道23号中勢道路の事業を継続する。