

# 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

令和元年12月13日

国土交通省 中部地方整備局  
三重河川国道事務所

# 目 次

1. 事業概要	
(1)事業目的 .....	P 1
(2)計画概要 .....	P 2
2. 事業の進捗及び見込みの視点 .....	P 3
3. 事業費の見直しについて.....	P 4
4. 県・政令市への意見聴取結果 .....	P 8
5. 対応方針(原案) .....	P 8

# 1. 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。

並行する一般国道23号現道には主要渋滞箇所(2区間・9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31年3月2日撮影



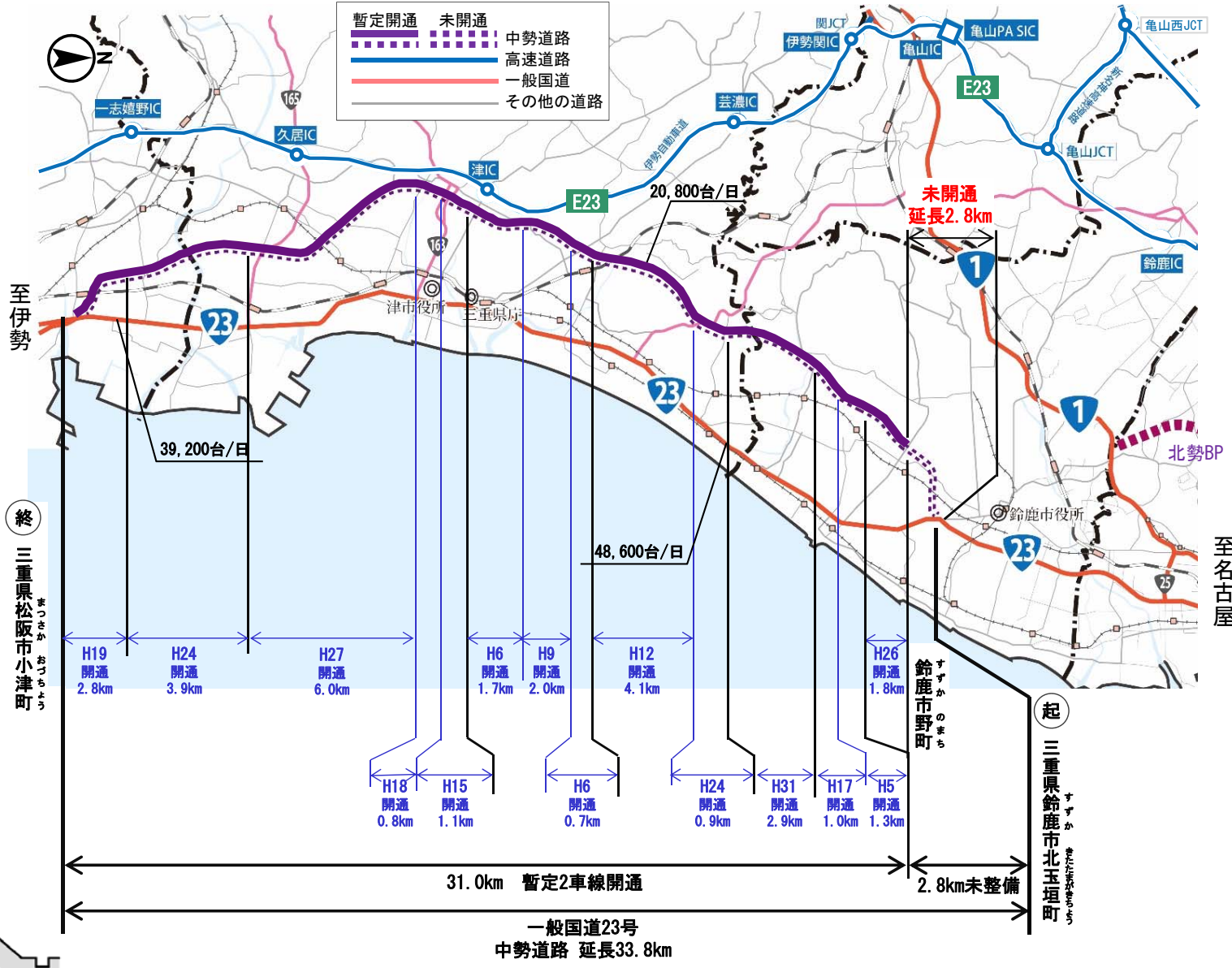
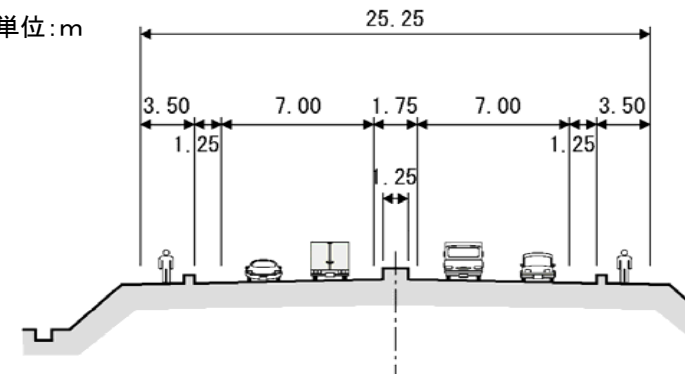
# 1. 事業概要

## (2) 計画概要

中勢道路は昭和58年度に4車線で計画された道路。昭和59年度に事業化され、平成30年度までに全線の約92%にあたる31km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
計画交通量	45,000台/日
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29年度 (指摘事項なし:継続)
全体事業費	1,955億円 (25億円増額)
B/C	2.4(前回評価時:2.5)

### 標準断面





# 2. 事業の進捗及び見込みの視点

## 事業の進捗の見込み状況

- 中勢道路は混雑の著しい区間から順次整備を進め、平成30年度までに延長31.0kmが開通しました。
- 残る鈴鹿市北玉垣町から同市野町間(延長2.8km)について、早期開通に向けて工事を推進します。

区間	中勢道路
備考	<b>【用地取得率】</b> 99% ⇒ 100% (平成29年度末 ⇒ 平成30年度末) <b>【事業進捗率】</b> 84% ⇒ 約90% (平成29年度末 ⇒ 平成30年度末)



【工事進捗状況】 ① 名古屋側から伊勢方向を望む(鈴鹿市御園町～津市河芸町)



② 名古屋側から伊勢方向を望む(鈴鹿市北玉垣町～同市野町)



### 3. 事業費の見直しについて

#### ■ 事業費増加の要因

・盛土材の変更、上部工の架設工法変更、調整池の構造変更 …… 25億円増

事業費増額の要因	増額
① 盛土材の変更 ■ 盛土材として予定していた他事業等の発生土が軟弱土であったため、購入土への変更が必要となった。	16億円
② 上部工架設方法見直し ■ H28年の新名神高速道路における架設中の橋桁落下事故を受け、交差する一般道の通行止め期間を短くするために、クレーン架設から多軸台車による架設に変更した。	6億円
③ 調整池の構造変更 ■ 観測井戸調査の地下水位を根拠に調整池の設計をしていたが、地下水位の上昇が確認されたため、調整池の構造を地下水圧に対応した「現場打ちU型擁壁」に変更した。	3億円



# 3. 事業費の見直しについて

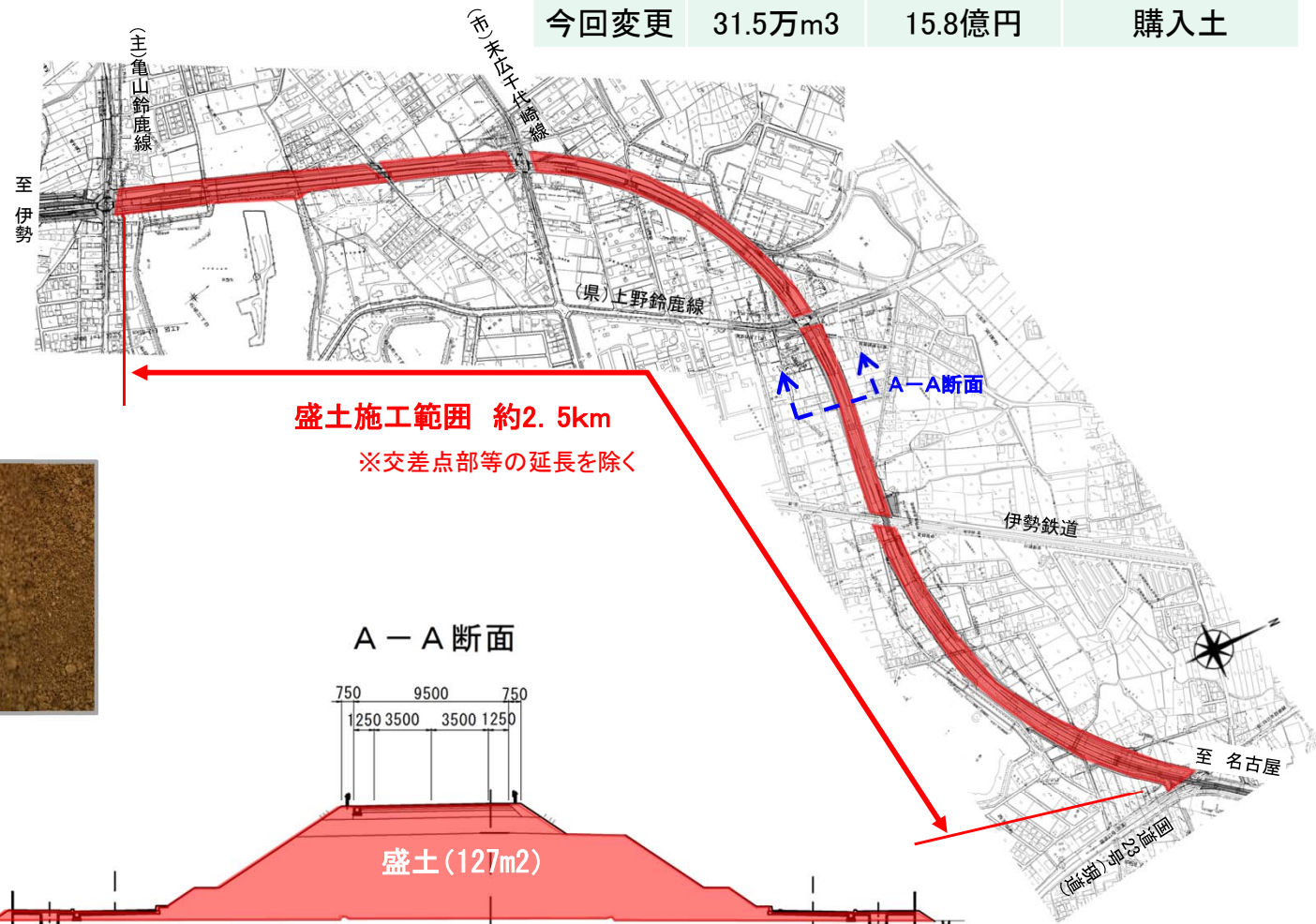
## ① 盛土材の変更 … 16億円

- 盛土施工にあたっては、隣接する他事業(民間事業)の発生土を受け入れる計画としていた。
- 他事業の発生土が軟弱土であり、盛土の適用条件に合わないため受け入れが困難となり、購入土への変更が必要となった。

■ 他事業の発生土箇所

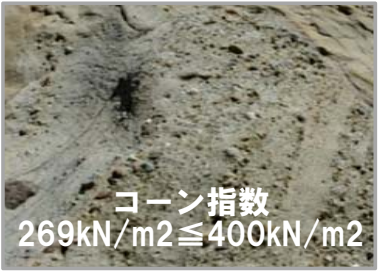


■ 盛土施工範囲



	必要盛土量	盛土材料費	備考
当初計画	31.5万m3	—	他事業にて搬入
今回変更	31.5万m3	15.8億円	購入土

■ 他事業の発生土[軟弱土]



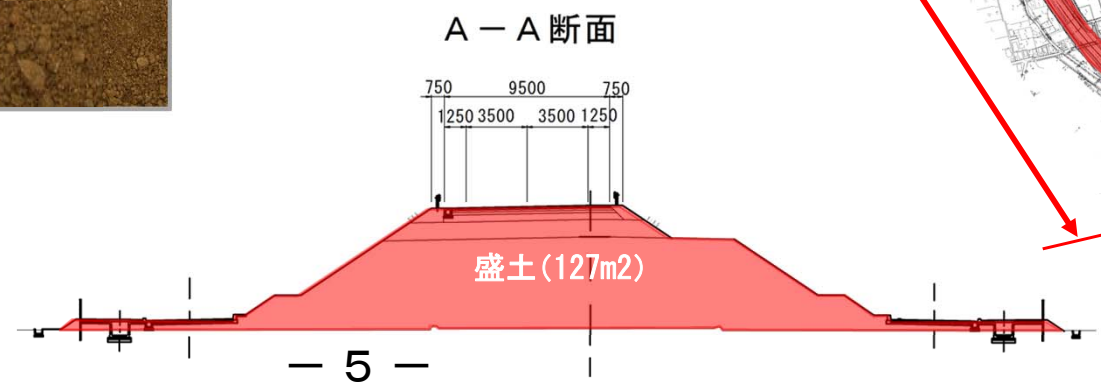
■ 購入土 [良質土]



■ 盛土の適用条件

	コーン指数(kN/m <sup>2</sup> )
砂質土・粘性土	400以上

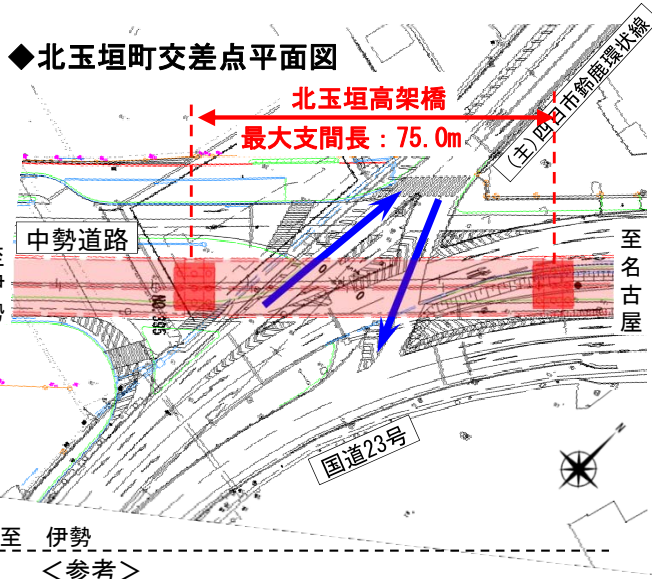
※道路土工盛土工指針(日本道路協会)より



# 3. 事業費の見直しについて

## ② 上部工架設方法見直し・・・ 6億円

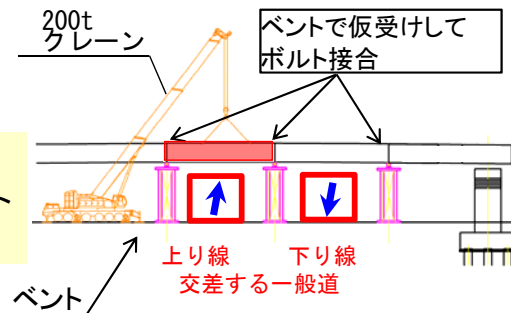
- 当初、交差点部の上部工は、橋桁の両端をベントにて仮受けした状態でクレーン架設する計画としていた。
- しかし、H28年の新名神高速道路における架設中の橋桁落下事故を受け、桁の連結・橋脚上の固定(ボルト接合)までの間、交差する一般道を通行止めしなければならず、その間約17日間、国道23号を通行止めとする必要が生じた。
- 国道23号を17日間通行止めにした場合、地域への影響が大きいため、規制日数が短くなる施工方法へ見直しを行うこととし、クレーン架設からロングスパンでの一括架設が可能である 多軸台車による架設に変更した。



### 架設工法の変更

当初(0.7億円/2箇所)

**クレーン架設**  
200tクレーンにて仮受けのベントに架設

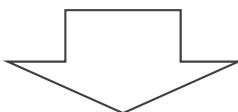


クレーンで仮受けのベントに架設



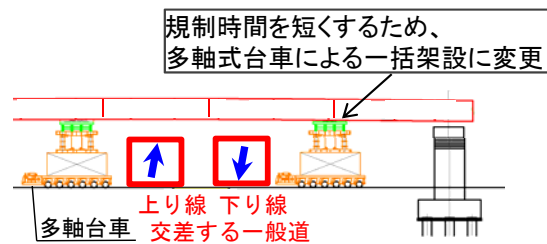
通行止め期間: 17日(北玉垣町交差点)	
ベント設置・撤去	12日
架設	2日(夜間)
ボルト接合	3日

※橋桁落下事故前に予定していた通行止め



変更(6.5億円/2箇所)

**多軸式台車の使用**  
多軸式台車にてロングスパンの桁を運搬・一括架設  
※一括架設の夜間のみ通行規制



多軸式台車による架設



通行止め期間: 1日(北玉垣町交差点)	
ベント設置・撤去	0日
架設	1日(夜間)
ボルト接合	0日

※ベントによる仮受けが不要

<参考>  
新名神高速道路 橋桁落下事故  
H28年4月22日国道176号、有馬川交差部の桁降下作業準備中に、橋桁(約120m、約1,350t)が落下、作業員10名が死傷(死者2名、負傷者8名)

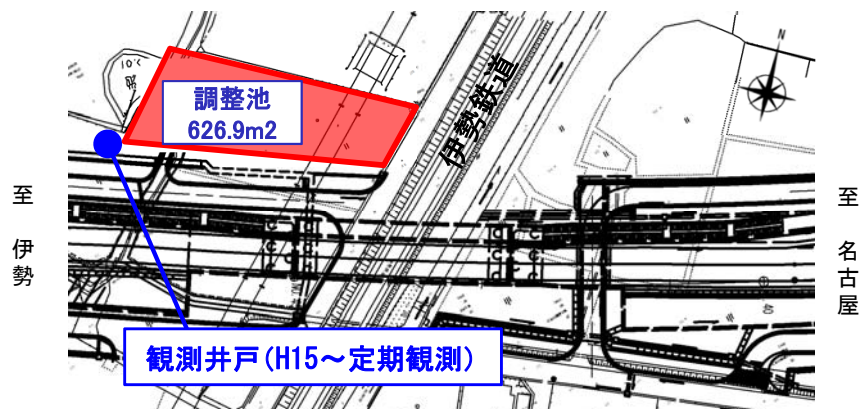




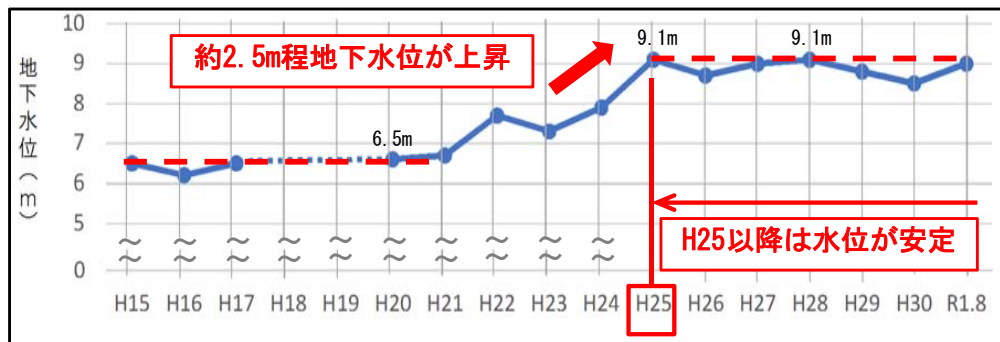
# 3. 事業費の見直しについて

## ③ 調整池の構造変更 … 3億円

- H15以降断続的に観測している観測井戸調査の地下水位を根拠とし、H21に調整池の設計を実施した。
- H25以降、地下水位が上昇した状態で安定していることが確認されたため、H30に調整池の設計を行い、地下水圧による底版コンクリートの浮き上がり対策が可能な「現場打ちU型擁壁」に変更した。



■ 観測井戸の水位

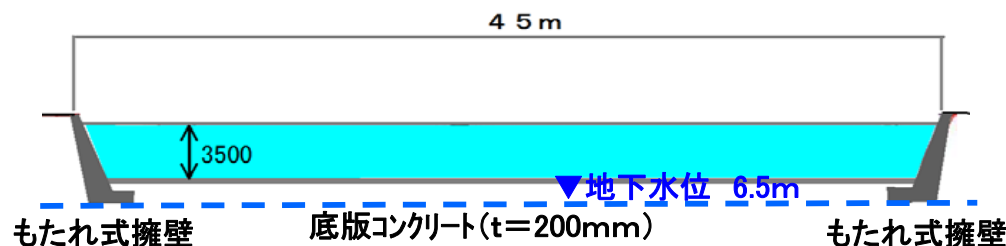


■ 調整池の整備イメージ

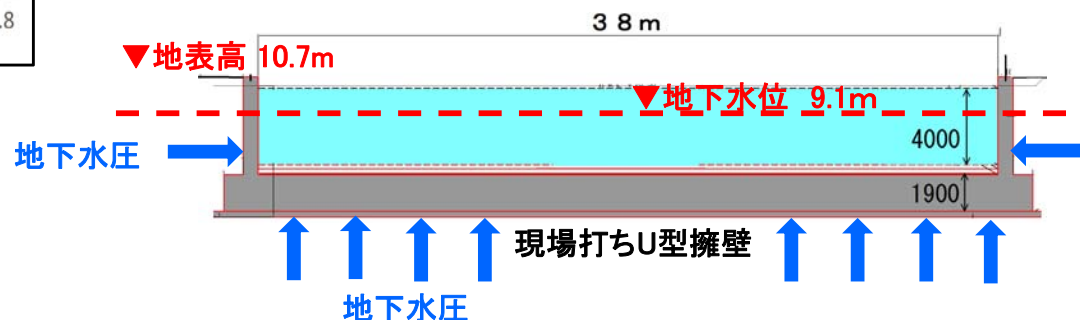


	当初	変更	工事費(増額)
調整池	もたれ式擁壁 1.4億円	U型擁壁 4.8億円	3.4億円

【当初計画 もたれ式擁壁】



【変更後 現場打ちU型擁壁】



— 7 — ※地下水の上昇約+1.56mまで安定する安全率にて設計している

## 4. 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、地域産業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、早期全線完成に向け事業の強力な推進をお願いいたします。

また、鈴鹿市北玉垣町～鈴鹿市野町間の早期の開通見通しを明らかにすると共に、既供用区間の渋滞対策の推進もお願いいたします。

## 5. 対応方針（原案）

■一般国道23号中勢道路の事業を継続する。