

3. 道路事業の概要

名古屋、大阪の両大都市圏にまたがる三重県は、東西文化の交わるところに位置し、魅力的な文化資産や観光資源を有しています。

また、輸送機械や精密部品等の製造業を中心に、高い技術力を誇る企業が多く存在します。

三重河川国道事務所は、三重県がより良い地域となるよう、地域産業の支援を下支えする道路の整備や管理に取り組み、令和5年11月に全線暫定2車線で開通した「23号中勢道路」をはじめ、「23号鈴鹿四日市道路」、及び「1号近鉄四日市駅交通ターミナル」の整備によりさらなる地域の活力を高めるとともに、「1号・23号交通安全対策等」により交通の安全性を確保し、「1号・23号電線共同溝」「23号北部・中部環境対策」などにより質の高い生活環境の創造を実現するため、各事業を推進します。

[事業費内訳表]

(単位：百万円)

3/16時点						
工種	路線名	市町村名	事業名	R7 補正	R8 事業費	備考 (R8年度)
改築	23	鈴鹿市～松阪市	中勢道路	250 (250)	473	
改築	23	木曾岬町～松阪市	三重23号 北部・中部環境対策	—	10	
改築	23	四日市市～鈴鹿市	鈴鹿四日市道路	160 (160)	1,559	
改築	1	四日市市	1号近鉄四日市駅交通ターミナル整備事業	—	2,772	
交通安全	1	亀山市	三重1号交通安全対策	75 (75)	—	
交通安全	23	鈴鹿市 津市 松阪市	三重23号交通安全対策	30	220	林崎町交差点改良 125
						市場庄町交差点改良 95
交通安全	258	桑名市	三重258号交通安全対策	30	—	
電線 共同溝	1	四日市市	三重1号電線共同溝	20 (20)	203	四日市茂福電線共同溝 90
						富士電線共同溝 17
						四日市海蔵電線共同溝 73
						四日市新正電線共同溝 23
電線 共同溝	23	鈴鹿市 津市 伊勢市	三重23号電線共同溝	307 (307)	441	白子電線共同溝 67
						津栗真電線共同溝 20
						津垂水電線共同溝 5
						伊勢宇治浦田電線共同溝 5
						伊勢南電線共同溝 344
計				872	5,678	

() : 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策予算

3. 1 改築関係

(1) 改築

1) 23号中勢道路

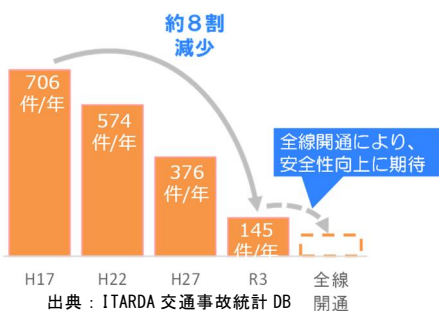
一般国道23号中勢道路は、現道23号の三重県鈴鹿市北玉垣町から三重県松阪市小津町間の交通渋滞の緩和、交通安全の確保、中勢地域の産業支援、ならびに災害時の代替路機能の確保を目的とする道路です。

①事業の必要性<交通環境の改善>

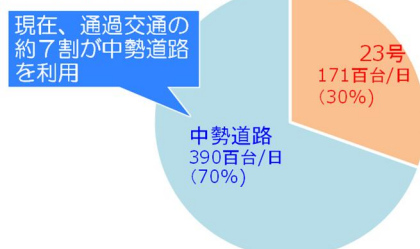
- 現道23号の慢性的な混雑は、中勢道路の開通の延伸により交通転換が進み、現道23号の交通量が減少したことで、混雑が緩和され、所要時間の短縮や交通事故の減少などにより交通環境が改善
- 中勢道路の全線開通により、現道23号と中勢道路が連結することで、通過交通との機能分担が図られ、松阪～鈴鹿の所要時間短縮や、現道23号の更なる混雑緩和や安全性の向上などの交通環境の改善が期待



<現道23号の死傷事故件数の推移>

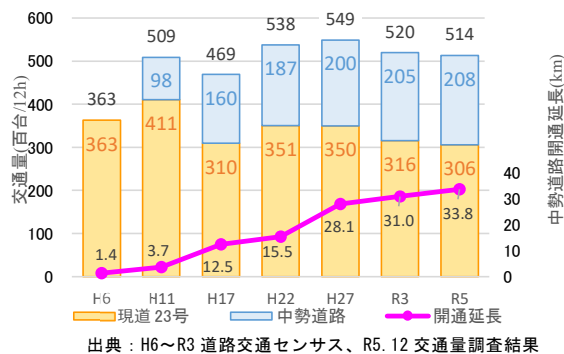


①通過交通の利用分

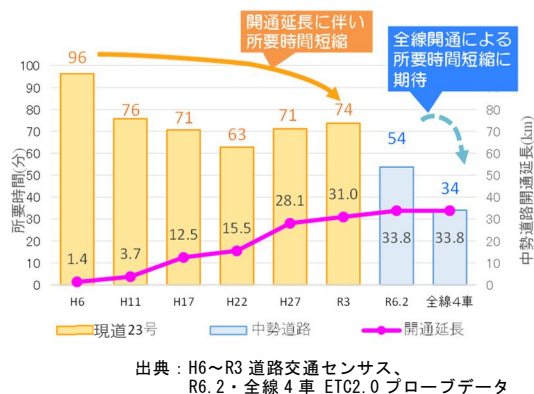


出典：ETC2.0 プローブデータ (R6.2 平日)

②交通量の推移



<現道23号の所要時間の推移と中勢道路の所要時間予測>

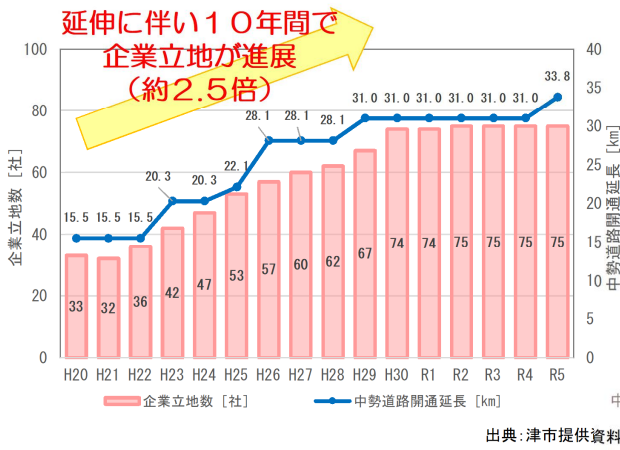


②事業の必要性<産業支援：企業立地・民間開発を促進>

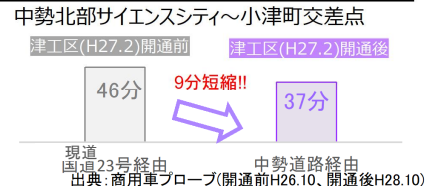
■過去10年間で、中勢道路開通の延伸に伴い中勢北部サイエンスシティ(工業団地)では企業立地が約2.5倍、杜の街(住宅団地)では世帯数が約2倍に増加



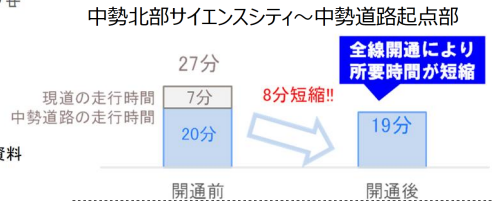
中勢北部サイエンスシティ
〈進出企業の推移〉



■松阪方面への所要時間の変化

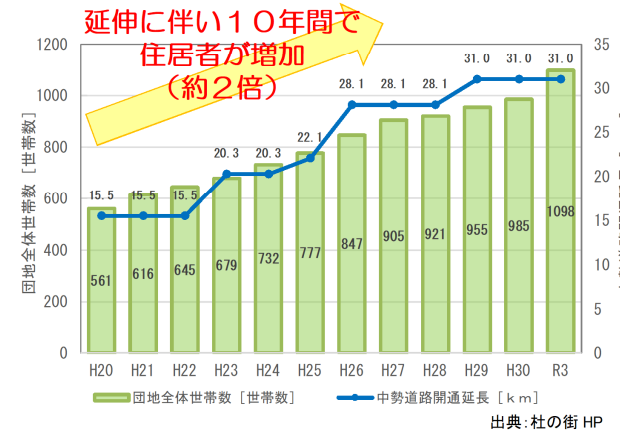


■鈴鹿方面への所要時間の変化

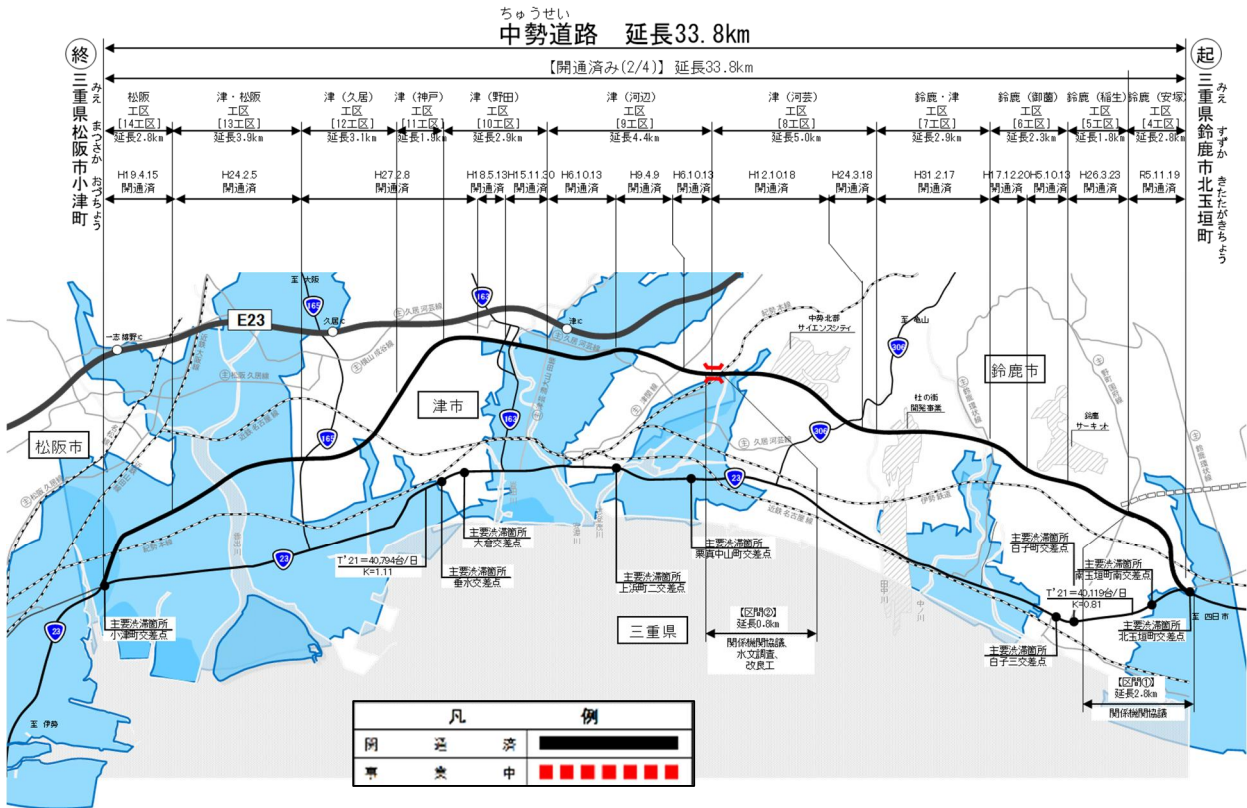


〈算出条件〉
開通前の中勢道路鈴鹿(安塚)工区は並行する現道23号及び県道41号経由で算出。
出典：ETC2.0プローブデータ(開通前R5.2平日、開通後R6.2平日)

杜の街団地
〈世帯数の推移〉



令和8年度 中勢道路事業内容



国道 23 号 中勢道路 (9 工区)
津市大里窪田町 (部分立体化)



国道 23 号 中勢道路 (4 工区)



区間		事業進捗状況
4工区	鈴鹿市北玉垣町 ～鈴鹿市野町	関係機関協議
9工区	津市大里窪田町 (部分立体化)	関係機関協議、水文調査、改良工

2) 23号鈴鹿四日市道路

一般国道 23 号鈴鹿四日市道路は、三重県の製造業の拠点都市である四日市市と鈴鹿市を連絡するとともに、北勢バイパスと中勢道路を接続することで県内の南北軸の強化に資する延長約 7.5km の道路です。

① 整備効果<渋滞の緩和による交通事故の減少>

- 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 7 箇所

【安全性の向上】追突事故(南福崎～小津町)

現況 1,083 件/4 年 → 整備後 875 件/4 年(208 件減少)

※現況:イタルダデータ (H30-R3) 整備後:人身事故算定式に基づき算出

② 整備効果<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、速達率が向上。

【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

③ 整備効果<津波災害時のルートの確保>

- 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。

【津波浸水想定区間の延長】

現況 約 30km → 全線整備後 約 4km

※平成 25 年度三重県地震被害想定調査

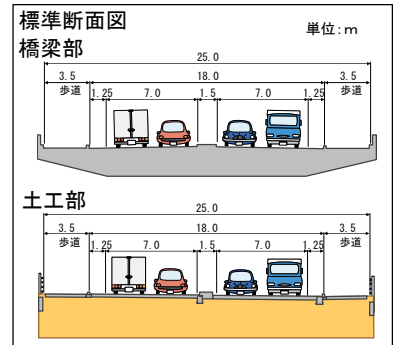
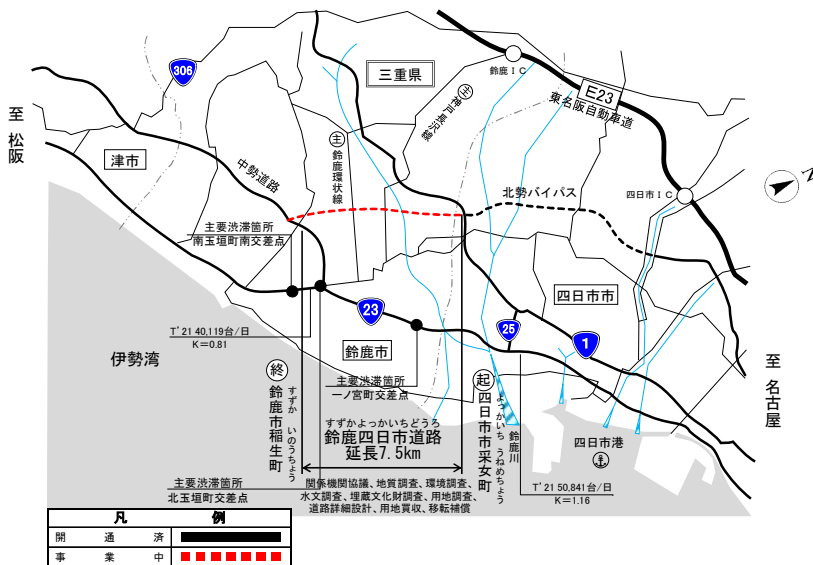


図 津波浸水想定域及び液状化危険エリア

※1.2 出典:平成 25 年度三重県地震被害想定調査

※3 出典:三重県広域防災拠点施設基本構想(改訂版)(H25.3)

※4 出典:防災みえ公式ホームページ



区間	事業進捗状況
四日市市采女町～ 鈴鹿市稲生町	関係機関協議、地質調査、環境調査、水文調査、埋蔵文化財調査、 用地調査、道路詳細設計、用地買収、移転補償

4) 1号近鉄四日市駅交通ターミナル整備事業

1号近鉄四日市駅交通ターミナル整備事業は、近鉄四日市駅における新たな交通結節点として、3箇所に分散している路線バス・高速バスの乗降場を集約し、歩行者の円滑な移動・乗換を支援する交通拠点を整備するとともに、駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間を創出し、憩いの場となる空間等を配置し、駅周辺を一大交通拠点として人と物の流れや地域の活性化を促進することを目的とした事業です。

R8年度は、以下のとおり事業を推進します。

三重県四日市市^{はまだちよう}浜田町1番～四日市市^{はまだちよう}浜田町5番

- ・関係機関協議、改良工、交通ターミナル整備工、交通ターミナルシェルター整備工



国道1号側から
近鉄四日市駅方面を望む

3. 2 調査関係

(1) 交通円滑化検討

「三重県道路交通渋滞対策推進協議会」では、渋滞対策を効率的に進めるため、平成24年度に「地域の主要渋滞箇所」を選定し、平成25年1月に公表しました。地方自治体や交通事業者等と連携し、主要渋滞箇所の渋滞対策を推進します。

三重河川国道事務所 HP



(2) 観光地における交通需要マネジメントの推進

【鈴鹿地域】

「鈴鹿F1日本グランプリ活性化協議会」の一員として、鈴鹿F1日本グランプリ開催時の交通円滑化対策に取り組みます。

F1開催期間中の交通集中による周辺道路混雑の緩和に向け、中勢バイパスの一部区間をシャトルバス専用道として活用し、近鉄白子駅と会場を連絡するシャトルバスの定時性を確保することで来場者の公共交通利用を促進するほか、帰宅時の経路・時間分散を促す来場者への情報提供を行う交通需要マネジメントを実施します。

鈴鹿F1日本グランプリ活性化協議会 HP

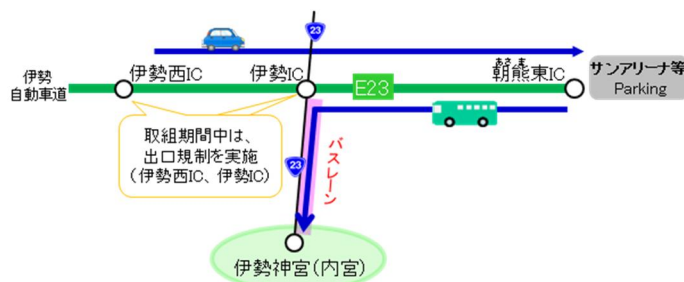


【伊勢地域】

伊勢神宮周辺の観光交通の渋滞対策として、「伊勢地域観光交通対策協議会」と連携して国道23号の一部をバスレーンとして活用し、バスの定時性を確保するパーク&バスライドを実施します。

また、観光客の公共交通機関の利用促進のために「らくらく伊勢もうで」による混雑状況などの情報提供を実施します。

らくらく伊勢もうで HP



パーク&バスライドの取り組み概要



国道23号の専用レーンを走行するシャトルバス

(3) モーダルコネクト（津駅周辺道路空間）

津駅周辺道路空間を、みえ県都の顔となり、地域の活力を引き出し、災害にも強い空間へ三重県、津市と一体となって事業計画の具体化に向けた取り組みを進めています。

地域の意向を把握しつつ、交通拠点における機能強化の実現に向け、組織を拡充し交通結節点整備に向けた取り組みをさらに進めてまいります。

3. 3 交通安全関係

(1) 交通安全対策

1) 一種事業

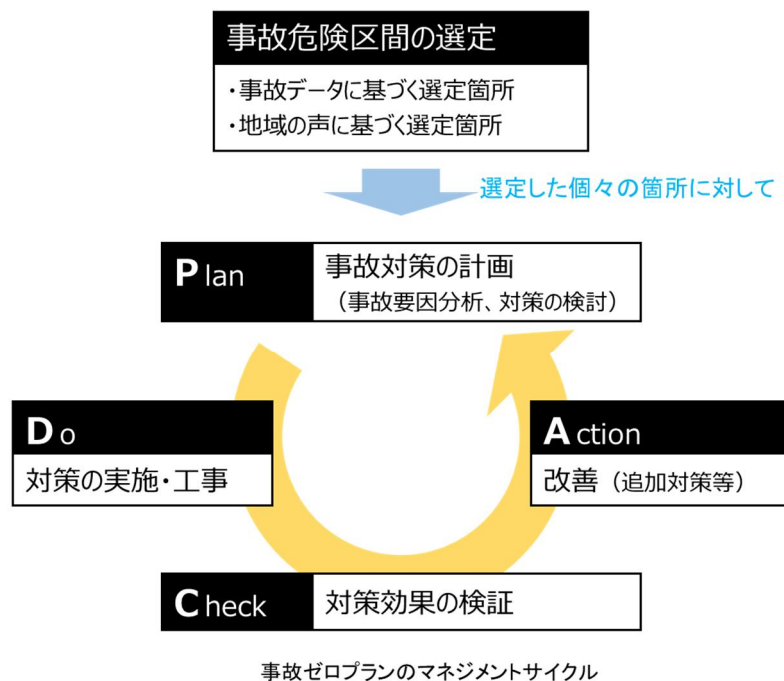
三重県事故ゼロプランや社会資本整備重点計画に位置付けられた事故危険箇所に基づき、交通挙動分析や現地点検等によりの確な評価分析を行い、重点的に事故対策を進めています。

昨年度に引き続き、林崎町交差点改良、市場庄町交差点改良などの交通事故対策を実施します。

○事故ゼロプラン

事故ゼロプランは、「選択と集中」、「市民との協働」をキーワードとして、事故データや地域の声に基づき交通事故の危険性が高い区間(事故危険区間)に対して対策を行う取り組みです。

事故要因に即した対策を重点的・集中的に講じることにより効率的・効果的な交通事故対策を推進するとともに、完了後はその効果を計測・評価するマネジメントサイクルにより逐次改善を図ることとしています。



○事故危険箇所

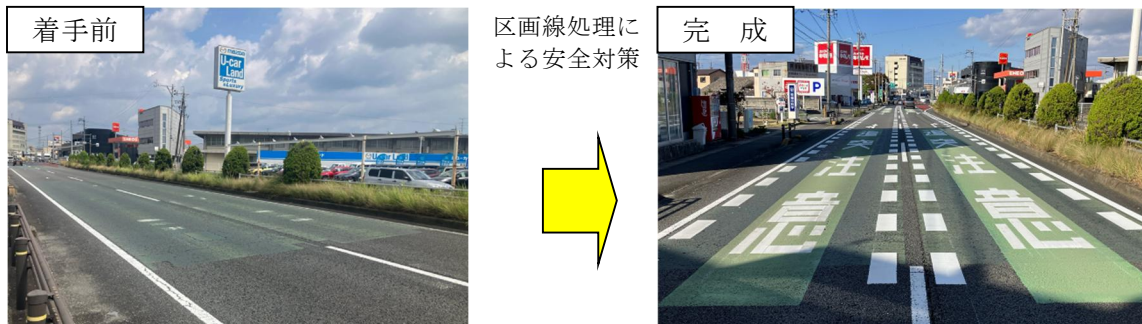
事故危険箇所とは社会資本整備重点計画に位置付けられており、幹線道路における交通事故の危険が高い箇所について、交差点改良や右折レーンの設置等、重点的に交通事故抑止対策を実施する取り組みです。

交通事故対策が実施された箇所において、死傷事故抑止率が3割抑止（令和6年度比）となるよう事故対策を推進していきます。

2) 二種事業

管内において道路標識、防護柵、区画線、道路情報収集提供装置等の整備を図ります。

〔例：国道23号津市大倉 区画線設置〕



区画線処理による安全対策

3) 生活道路の交通安全対策実施に向けた支援

通学路等生活道路での交通事故防止対策の取組を支援するため、ETC 2.0 搭載自動車の走行情報を集めたビッグデータを活用し、速度超過、急ハンドルや急停車・急発進など、事故につながる可能性が高いとされる挙動データの分析を行い、管内自治体に対する技術支援及び地域との連携を推進していきます。



道路区間別の 30km/h 超過割合



交通事故箇所及び急減速発生地点

4) 中央分離帯開口部閉鎖対策

管内の信号機の無い中央分離帯開口部において、交通事故対策として開口部の閉鎖を三重県警察、関係自治体と協力しながら進めています。



事前周知

完成

(2) 電線共同溝

道路の地下空間を活用して電力線や通信線などをまとめて収容し、「防災」（被災時の広域支援に資するネットワークの確保や、地域住民の安全かつ迅速な避難経路などの確保）、「安全・快適」、「景観・観光」を目的とした無電柱化を推進しています。

市町	路線	電線共同溝名	整備延長(km)	事業化年度
四日市市	1	四日市茂福電線共同溝	3.8	令和6年度
		富士電線共同溝	0.6	平成28年度
		四日市海蔵電線共同溝	1.3	平成13年度
		四日市新正電線共同溝	2.1	令和3年度
鈴鹿市	23	白子電線共同溝	5.2	平成30年度
津市		津栗真電線共同溝	5.1	令和4年度
津市		津垂水電線共同溝	3.1	
伊勢市		伊勢宇治浦田電線共同溝	1.0	平成20年度
伊勢市	伊勢南電線共同溝	1.4		

電線共同溝 地下空間を利用して、道路管理者と電線管理者で実施します。現場の道路状況や配線量、配線種類に適した工法を選定します。

電線共同溝の仕組み

電線共同溝とは…

- 電線の設置及び保守を行う2以上の電線を収容するため、道路管理者が道路の地下に設ける施設。一般部、特殊部、分岐部、進路管、引込管等がある。
- 一般的に適用される整備方式は、単管路方式・FA方式・トラフ方式・既存ストック活用方式等があります。

単管路方式

- 単管多条敷設による地中化方式をいい、単1幹線タイプル収容します。共用FA方式、及びトラフ方式が不適用な区間に適用します。

共用FA方式

- 共用FA管、ポアイ管、ポアイ管内さや管で構成される地中化方式です。

トラフ方式

- 鋪設時に敷設される小型トラフ(800)、トラフとや管、トラフ管で構成される地中化方式です。

地中化方式のイメージ

直接埋設

- ※直接ケーブルを埋設します。
- ※安直・災害復旧に、維持管理に有利です。

一管一条・多条活用

- ※管端を埋設してその中にケーブルを通します。
- ※安直・管土良好・歩道幅員など施工条件に有利です。

小型トラフ活用

- ※小型トラフの中や下に、さや管・管端を通します。
- ※管端・管土良好・歩道幅員など施工条件に有利です。



(四日市市 国道1号での事例)

3. 4 管理関係

(1) 管理区間の概要

管理区間は、次のとおりであり、その延長は207.6Kmです。

1) 管理担当区間

(単位：km)

路線	路線の起終点		管理担当区間				
	起点	終点	区間延長	出張所別内訳			
				四日市国道維持出張所		津国道維持出張所	
1	東京都中央区	大阪市	66.6	自：桑名市長島町東殿名 (尾張大橋右岸) 至：亀山市関町坂下 (鈴鹿トンネル三重県側坑口) 北勢バイパス 自：三重郡朝日町 至：四日市市曾井町	66.6		
23	豊橋市	伊勢市	125.3	自：桑名郡木曾岬町 大字川先 (鍋田橋右岸) 至：四日市市中里町	21.3	自：四日市市中里町 至：伊勢市宇治今在家町 中勢道路 自：鈴鹿市北玉垣町 至：松阪市小津町	104.0
25	四日市市	大阪市	1.6	自：四日市市塩浜 至：四日市市大治田	1.6		
258	大垣市	桑名市	14.1	自：桑名市多度町柚井 (境高架橋三重県側橋台) 至：桑名市大字小貝須	14.1		
計			207.6		103.6		104.0

2) 事前雨量通行規制区間

箇所	区間	延長(km)	通行注意(mm)	通行止(mm)
鈴鹿峠	三重県亀山市関町沓掛 ～ 滋賀県甲賀市土山町山中	4.6	130	180

※通行注意 130mm 通行止 180mm は連続雨量です。(連続雨量とは降り始めからの降雨量です。2mm 以下の降雨が 3 時間継続した場合に連続雨量がゼロにリセットされます。ただし、大雨警報発令時(土砂災害警戒情報含む)は 2mm 以下が 6 時間継続した場合に連続雨量がゼロにリセットされます。)

3) 予防的通行規制区間

箇所	区間	延長(km)
鈴鹿峠	三重県亀山市関町沓掛 ～ 滋賀県甲賀市土山町山中	4.6

※予防的通行規制区間は、大規模な立ち往生を引き起こすような大雪が予想される場合に、予防的に通行規制して集中的に除雪する区間です。

(2) 異常気象時等における通行規制等

大雨、大雪などの異常気象時において、土砂崩れ、積雪などにより交通が危険な場合に、予防的に通行規制を実施します。

大規模災害時には、緊急車両の通行を確保するため、災害対策基本法により道路管理者が立ち往生車両等を強制的に移動することがあります。

道路利用者に対して、天候に応じて「外出は控える」よう広報活動を進めています。

○事前雨量通行規制区間－国道1号（鈴鹿峠）



自 三重県亀山市関町大字沓掛
至 滋賀県甲賀市土山町大字山中
延長 4.6Km

- ・ゲート等
沓掛（坂下）ゲート
土山ゲート
岩屋観音地点 バリケード
- ・基準雨量
通行注意 連続雨量 130mm
通行止め 連続雨量 180mm
- ・雨量観測地点
亀山市関町坂下テレメータ
- ・目的 落石や法面崩落による被害防止
- ・迂回路
新名神高速道路（E1A）
名神高速道路（E1）
名阪国道（E25）



【土山ゲート】大雨時の通行止め状況
(令和5年8月15日台風7号)

○遮断機操作訓練

本格的な降雨シーズン到来を前に、国道1号鈴鹿峠の事前雨量通行規制区間にて、職員による通行規制区間の沓掛ゲート及び土山ゲートの遮断機操作訓練を毎年実施しています。



【沓掛ゲート】令和7年5月21日 操作訓練状況

(3) 雪害対策

○機動的な除雪

冬期は、積雪及び凍結の危険があるため、CCTV カメラによる路面状況監視やパトロールにより路面状況を把握し、雪害対応車両や職員等を機動的に配置し除雪を行います。



除雪用プラウを取付けた薬剤散布車



グレーダーとロードショベルを併用した除雪



職員による凍結防止剤の手撒き



高圧洗浄機車載軽トラックによる
立ち往生車両の脱出支援

○広範囲での計画的・予防的な通行規制の実施

大規模な立ち往生が発生するおそれがある場合には、関係機関と調整の上、広範囲に躊躇なく計画的・予防的な通行規制を行います。



通行止めの状況



通行止め箇所手前の交差点において迂回案内

○雪氷期の広報活動

事務所の雪寒の取り組みを自治体の広報誌で紹介してもらいます。

また、①「スタッドレスタイヤ等の冬装備を装着し、十分注意して走行すること」、②「積雪・凍結道路ですべり止めの措置をとらない運転は、法令違反となること」を、三重県警察と連名で、立看板などで周知します。

さらに、事務所のホームページ、X（旧 Twitter）等において、冬期走行時の注意喚起や路面状況の静止画像の公開も行います。

○自治体広報誌

鈴鹿市広報誌 R7.12.5



○立看板



○事務所ホームページ



○X（旧 Twitter）

R7.2.8 の X 投稿



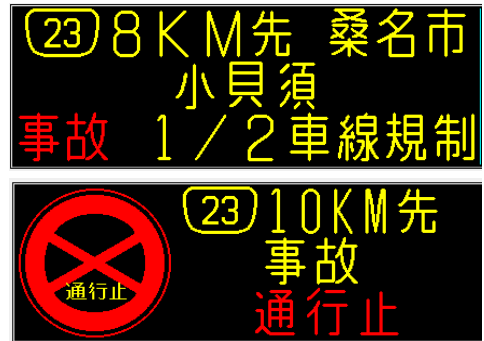
(5) 道路情報の提供・受信

1) 道路情報板による道路情報の提供

道路利用者へ道路情報（工事や事故、落下物）を伝えるために、道路情報板を設置し、リアルタイムで道路情報を提供しています。



道路情報板
(工事規制情報)



<表示例：事故による規制情報>

2) 津波専用簡易情報板を活用した津波避難

南海トラフ巨大地震等により大津波警報や津波警報が発令された場合に、道路利用者へ迅速に津波情報を提供できるよう、平成26年度に津波専用簡易情報板を12箇所設置し、運用を開始しています。



津波専用簡易情報板



<表示例>

3) 「#9910（道路緊急ダイヤル）」による道路情報の受信

道路利用者からの道路緊急情報を、「#9910」により収集し、迅速な対応に努めています。

<p>① 異状発見</p>	<p>② 通報</p>	<p>③ 補修</p>	<p>④ 道路復旧!</p>
<p>道路の異状を見つけたら #9910に電話してください</p>	<p>電話をかけたらず音声ガイドに 従って通報して下さい</p>	<p>道路管理者が 早急に対応します</p>	<p>あなたの通報が道路の 早期復旧につながります!</p>
<p>実施機関 国土交通省中部地方整備局・中日本高速道路株式会社・名古屋高速道路公社</p>			

また、令和6年3月29日より、LINEでの通報も可能となりました。



(6) 許認可

1) 特殊車両の通行

特殊車両（一般制限値※を超える車両）は、道路構造の保全や交通の危険防止の観点から、道路法第47条の2に基づく通行許可が必要です。

違反車両が道路を通行することがないように、特殊車両の指導取締り（現地取締りと自動計測装置）及び啓発活動を実施しています。

※一般制限値：幅2.5m、高さ3.8m（4.1m）、長さ12m、総重量20t（25t）

括弧内は、高さ限度緩和指定道路・総重量限度緩和指定道路の場合。なお、管内の直轄道路は、国道1号の伊勢大橋を含む桑名市内の一部（総重量限度緩和指定道路でない区間）を除き、高さ・総重量限度緩和指定道路です。



取締り風景



重量超過車両の減載措置状況

2) 道路の占用

道路法上の道路に一定の物件や施設などを設置し、継続して道路を使用する場合には、道路法第32条に基づく道路占用許可が必要です。

道路管理者として、安全円滑な交通の確保を前提としつつ、占用物件の設置箇所や構造等が法令で定められた基準に合致しているかどうかの審査を行っています。

3) 乗り入れ口の設置

国道に乗り入れ口を設置するには、道路法第24条に基づく道路工事施行承認が必要です。

道路管理者として、安全円滑な交通の確保を前提としつつ、乗り入れの場所や構造等が法令で定められた基準に合致しているかどうかの審査を行っています。

(7) 地域等との連携

ボランティアサポートプログラム（VSP）

道路の美化清掃に取り組む地域や企業の皆さんと協定（VSP）を締結し、皆さんと共に快適な道づくりを進めています。現在は7団体が活動しています。

三重河川国道事務所では、参加団体を募集しています。お気軽にお問い合わせ下さい。

