国土交通省中部地方整備局
三重河川国道事務所
地域の明日へ、地域とともに。

令和６年７月２５日

国道23号　中勢バイパス（鈴鹿（安塚）工区）開通6カ月後の交通状況および開通効果

1. 概要

令和5年11月19日（日）に全線暫定2車線で開通した中勢バイパスの開通6カ月後の交通状況及び開通後の整備効果についてお知らせします。

開通区間：国道23号　中勢バイパス　鈴鹿（安塚）工区　【別紙1】
三重県鈴鹿市北玉垣町～野町　約2．8km
開　通　日：令和5年11月19日（日）

2. 開通後の交通状況

◇開通区間の交通状況（6か月後）　【別紙2】
・周辺道路から中勢バイパスに交通が約2割転換
◇大型車交通の転換　【別紙3】
・国道23号の大型車が約1～2割減少。中勢バイパスに大型車交通が転換

3. 開通後の整備効果

◇物流の効率化　【別紙4】
・開通区間の利用により、輸送時間が短縮し、輸送経路の速達性が向上
・大型車の交通分担の進展、物流事業者の事業効率化に寄与
◇交通環境の改善（通学路の安全性向上）　【別紙5】
・開通区間周辺で通過交通が約5割減少、大型車交通が約4割減少
・開通区間周辺で通学路の安全性向上を実感
◇交通環境の改善（バスルートの定時性向上）　【別紙6】
・開通区間周辺でバスルートの速度状況が改善し、定時性が向上

4. 配 布 先

三重県政記者クラブ、第二県政記者クラブ、
津市政記者クラブ、鈴鹿市政記者クラブ、松阪記者クラブ

5. 問い合せ先

国土交通省中部地方整備局　三重河川国道事務所
副所長　毛利　勇　　計画課長　西田　和宏
電　話　059-229-2220
ホームページアドレス　https://www.cbr.mlit.go.jp/mie/

中勢バイパスの概要

別紙１

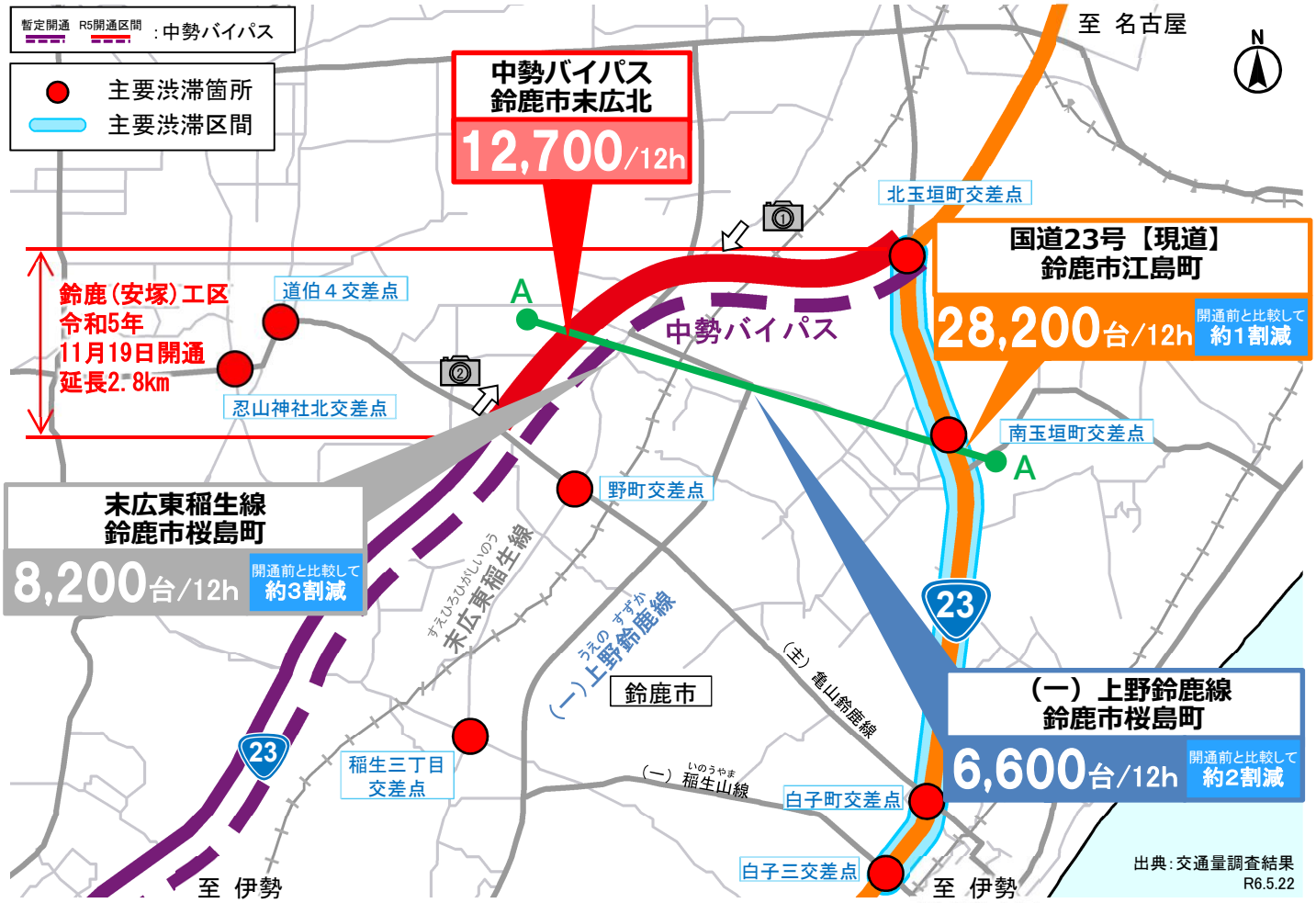
○国道23号中勢バイパスは、三重県鈴鹿市北玉垣町から松阪市小津町に至る延長33.8kmのバイパスです。
○鈴鹿（安塚）工区の開通により、中勢バイパス全線（33.8km）が暫定２車線で開通しました。

■開通区間の位置図・状況

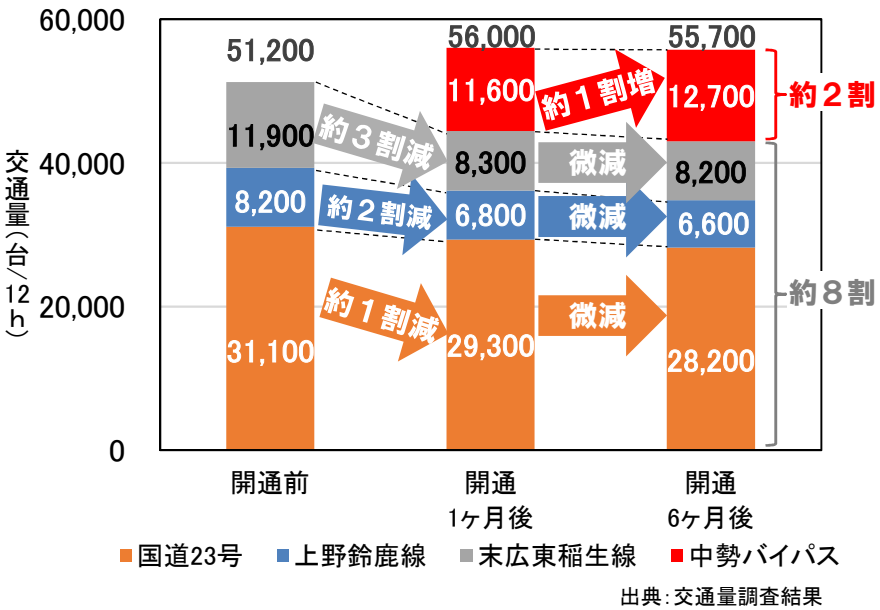
交通状況① 開通区間の交通状況（6カ月後）

別紙２

○中勢バイパス鈴鹿（安塚）工区の交通量は、約12,700台/12h。
○並行する国道２３号現道の交通量は、約28,200台/12h（約１割減）、末広東稲生線は約8,200台/12h（約３割減）、上野鈴鹿線は約 6,600台/12h（約２割減） し、中勢バイパスに約２割の交通が転換しました。



■開通前後の交通量の変化（A-A断面）



出典：交通量調査結果
開通前R5.10.11 開通1ヶ月後R5.11.28 開通6ヶ月後R6.5.22
※国道23号の交通量は、R5「南玉垣町南交差点」、R6「南玉垣町交差点」

■中勢バイパスの利用状況

下り 伊勢方面（R6.7）

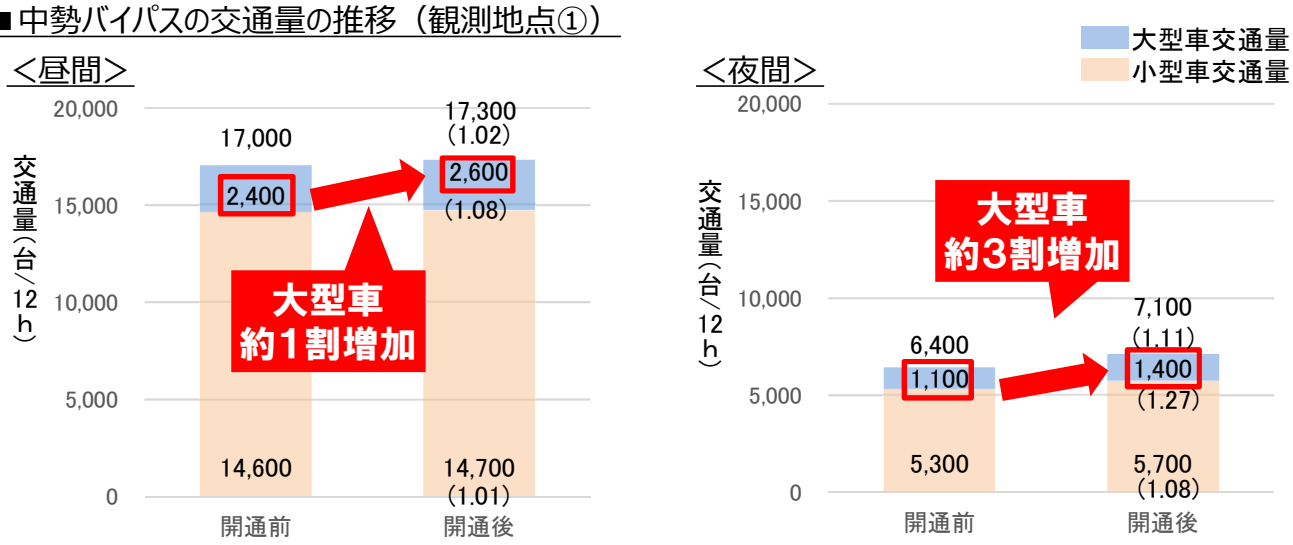
上り 名古屋方面（R6.7）

交通状況② 大型車交通の転換

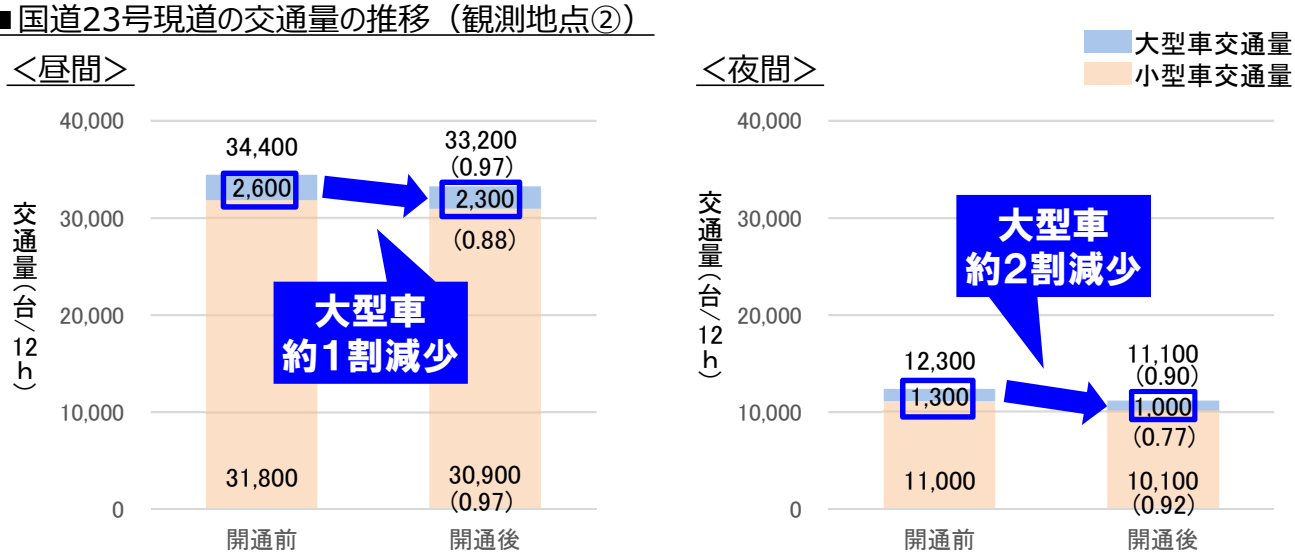
別紙３

〇中勢バイパスの総交通量は開通前後で変化がない中、大型車交通量は約１～３割増加。
〇同様に、並行区間の国道２３号現道も総交通量に変化がない中、大型車交通量は約１～２割減少。
〇鈴鹿（安塚）工区の開通により、国道23号から中勢バイパスに大型車交通量が転換しました。

■中勢バイパスの交通量の推移（観測地点①）



■国道23号現道の交通量の推移（観測地点②）



出典：常時観測交通量（開通前：2023年3月1日～2023年11月18日の平日平均　開通後：2023年11月19日～2024年5月31日の平日平均）
観測地点①：大里睦合　観測地点②：津

※（ ）：開通前の値を1.00とした場合の比率

開通効果① 物流の効率化

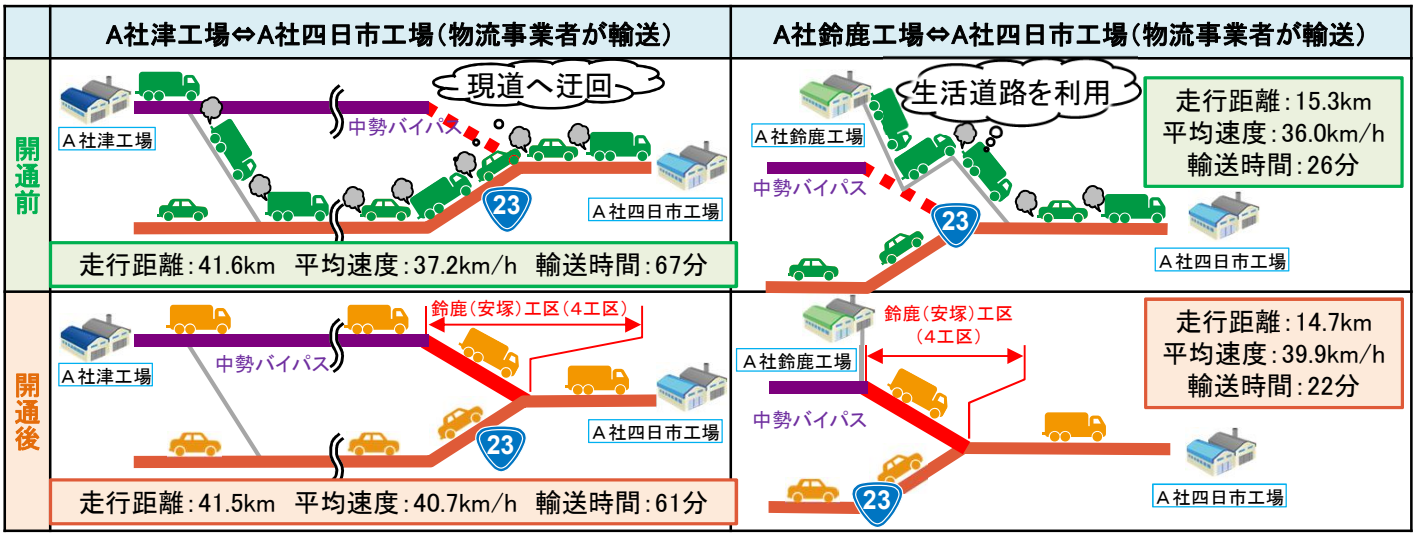
別紙４

○中勢バイパス（鈴鹿（安塚）工区）の開通により、現道２３号利用ルートと比べ輸送時間が短縮し、輸送経路の速達性が向上しました。
○全線暫定２車線開通により大型車の通過交通の利用路線の交通分担が進展。大型車交通の燃費削減につながり、事業の効率化に寄与しました。

■物流事業者（A社物流委託先）の輸送ルート

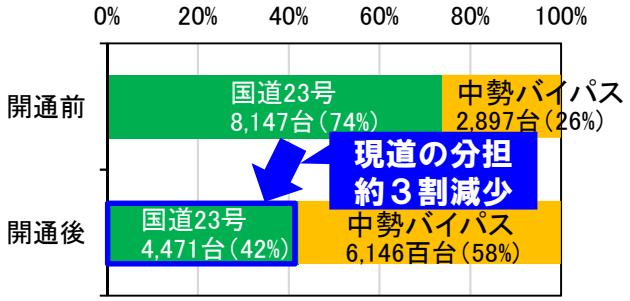
※1：中勢バイパス・国道23号沿線1km以内のエリアを地域内と設定

■現道の通過を回避・輸送時間が短縮!!



出典：ETC2.0プローブ情報（開通前：R5.4平日13時台平均、開通後：R6.4平日13時台平均）

■通過交通※2の利用路線（①・②断面利用大型車）



※2：地域内エリアを発着せず、通過する交通
出典：ETC2.0プローブ情報
（開通前：R5.4平日、 開通後：R6.4平日の大型車1ヶ月合計）

■物流事業者（A社物流委託先）の意見

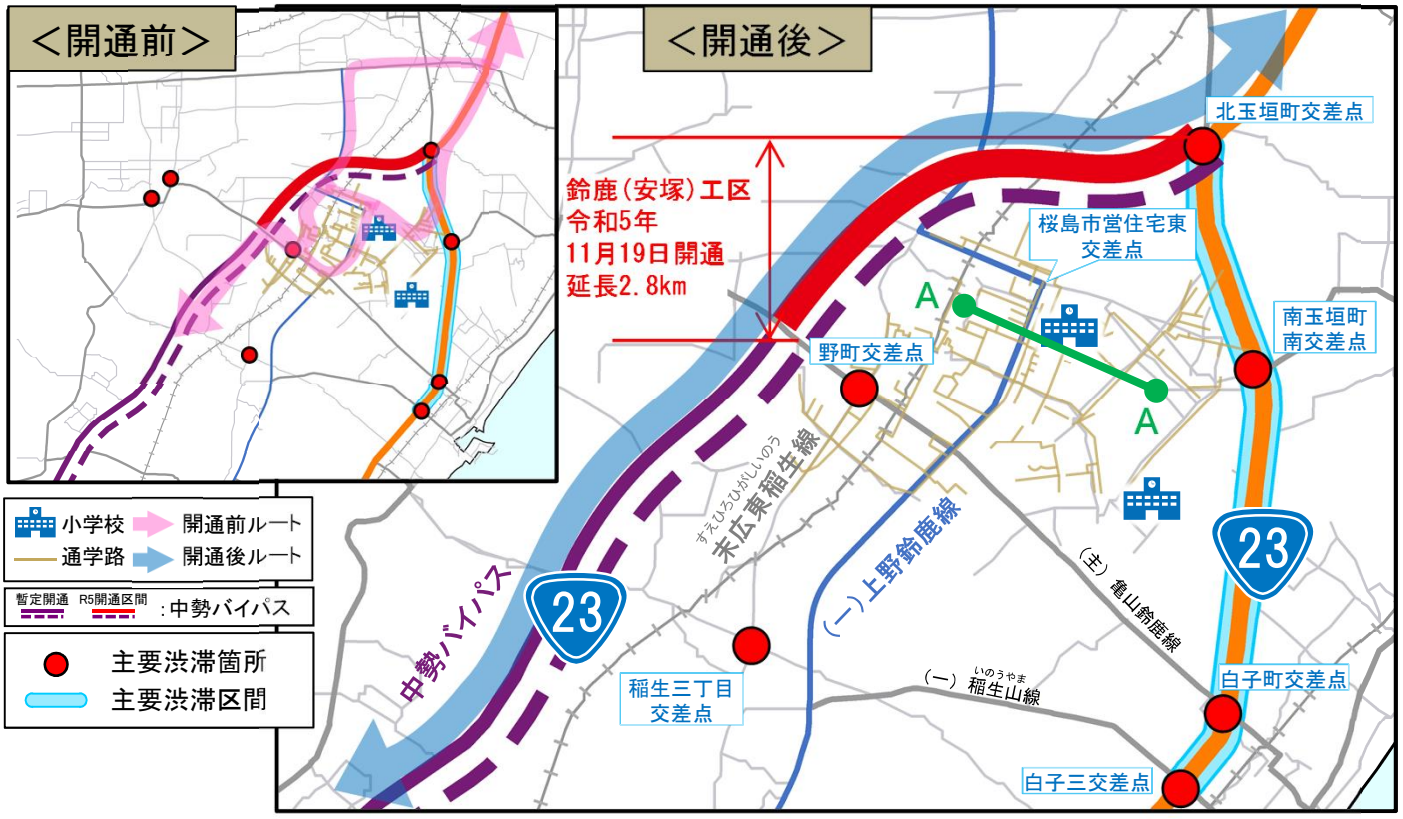
・中勢バイパスの開通により現道へ迂回する必要がなくなりました。
・燃料費の削減効果もあり、今後積み重なってトータルコストの削減につながると思います。
・事業の効率化につながり、中勢バイパス沿線に工場立地した効果を実感しています。今後も輸送コストを抑えられることを期待しています。

（物流事業者）
出典：ヒアリング調査（R6.1）

開通効果② 交通環境の改善（通学路の安全性向上）

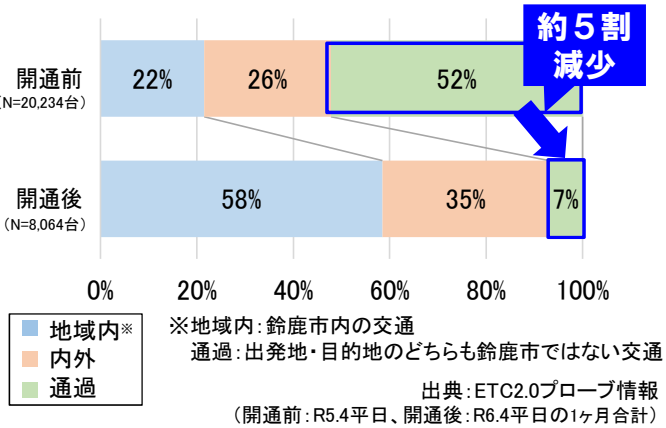
別紙５

○中勢バイパス（鈴鹿（安塚）工区）の開通前は、周辺の小学校の通学路にも、鈴鹿市を通過する大型車等の通行が多い状態でした。
○中勢バイパス（鈴鹿（安塚）工区）の開通により、県道上野鈴鹿線は、通過交通が約５割減少するとともに大型車交通が約４割減少し、通学路の安全性が向上しました。



■周辺路線の通過交通が減少!!

＜上野鈴鹿線の利用交通の変化（A-A断面）＞

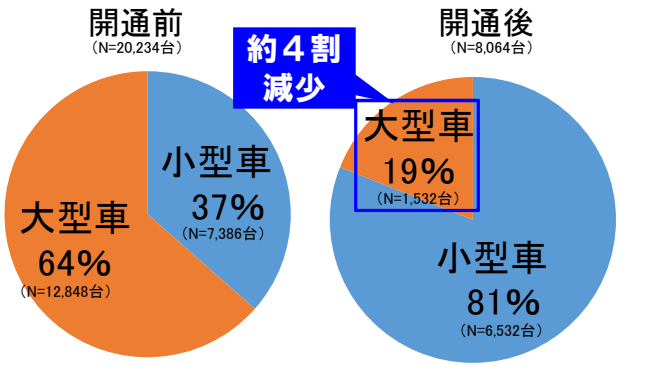


※地域内：鈴鹿市内の交通
通過：出発地・目的地のどちらも鈴鹿市ではない交通

出典：ETC2.0プローブ情報
（開通前：R5.4平日、開通後：R6.4平日の1ヶ月合計）

■周辺路線の大型車交通が減少!!

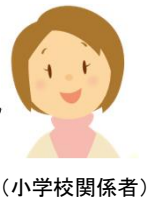
＜上野鈴鹿線の車種別利用割合の変化（A-A断面）＞



出典：ETC2.0プローブ情報
（開通前：R5.4平日、開通後：R6.4平日の1ヶ月合計）

■開通後実感した効果

・中勢バイパスの開通により、一般道路を通過する鈴鹿の方に抜けていく大型車が激的に減少しました。
・通学路の桜島市営住宅東交差点付近では、ひどい渋滞が収まり、大型車の流入も減ったことで、通学路の安全性が高まりました。



（小学校関係者）

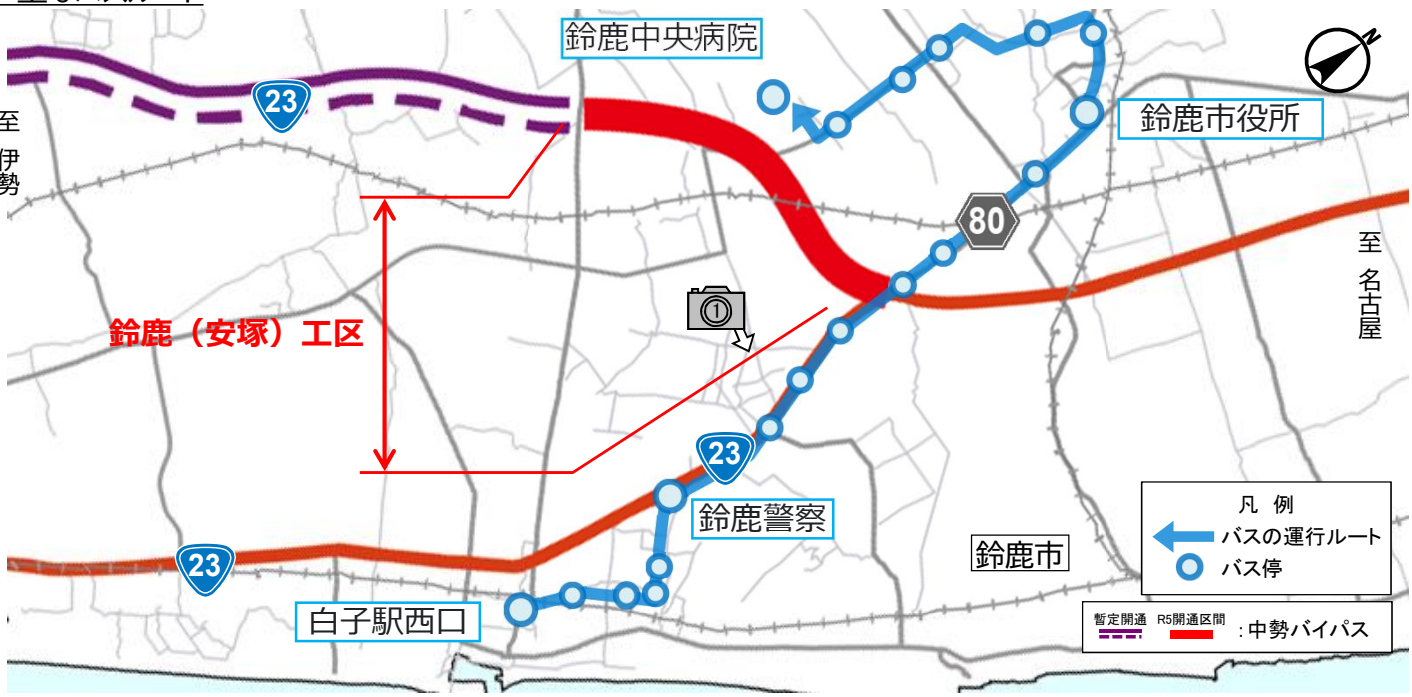
出典：ヒアリング調査（R6.6）

開通効果③ 交通環境の改善（バスルートの定時性向上）

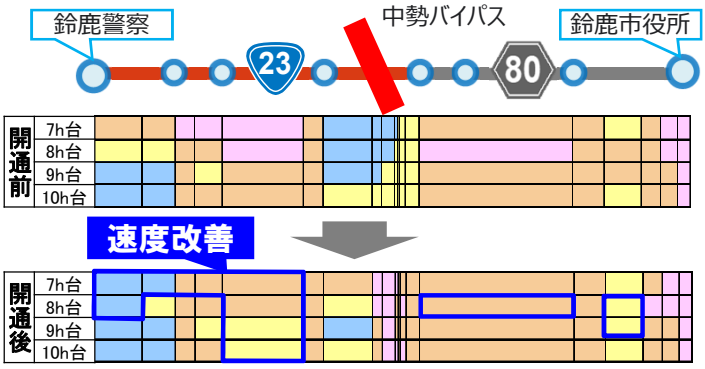
別紙６

○中勢バイパス（鈴鹿（安塚）工区）の開通により、開通区間周辺のバスルートの速度状況が改善し、バスの定時性が向上しました。

■主なバスルート



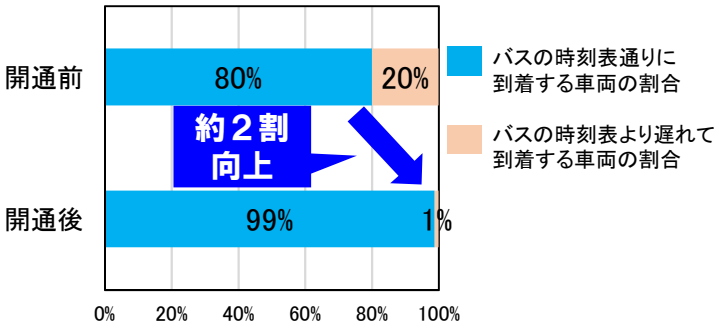
■バスルートの速度状況が改善!!



出典：ETC2.0プローブ情報
（開通前：R5.4平日平均、 開通後：R6.4平日平均）

■バスルートの定時性が向上!!

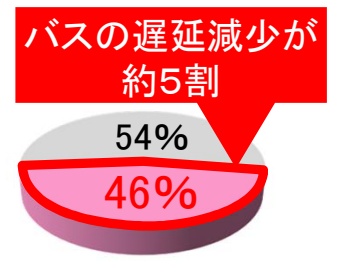
＜バスルートを利用する車両の定時性の変化＞



※鈴鹿警察→鈴鹿市役所間のバスの時刻表より、ETC2.0プローブ情報で算定した到着時間が遅れているかどうかを判定して算出

出典：ETC2.0プローブ情報（7時台～10時台の車両が対象）
（開通前：R5.4平日、開通後：R6.4平日）

■バス事業者・利用者の声



出典：道路利用者アンケート調査
（N=13;鈴鹿市内線利用（鈴鹿市役所））

開通前のバス通行状況

（R1.5　18時台）

開通後のバス通行状況

（R6.6　18時台）

・開通前、国道23号の渋滞で遅延がありましたが、中勢バイパスの開通でスムーズに進むことができ、今までより時間通りの運行ができています。

（バス事業者）
出典：ヒアリング調査（R6.1）

・バスが時刻表通りに到着するようになって、買い物や通院に行く時に時間が読めるようになりました。

（バス利用者）
出典：道路利用者アンケート調査（R6.2）