

再 評 価 書

事業名	秋葉山高向線外1線	事業区分	街路事業	室名	都市政策室
事業概要	工期	H 6年～H22年	全体事業費 (下段：当初)	4,255百万円(負担率：国 3/6：県 2/6：市 1/6)	
	(下段：当初)	H 6年～H19年		4,330百万円(負担率：国 3/6：県 2/6：市 1/6)	
事業目的及び内容					
<p>■当該地域の状況</p> <p>伊勢市街地における主要道路網は、伊勢自動車道、一般国道23号、主要地方道鳥羽松阪線の東西の幹線と、主要地方道伊勢松阪線、一般県道宇治山田港伊勢市停車場線及び市道藤社御園線の南北の幹線から構成されます。</p> <p>一般国道23号と主要地方道鳥羽松阪線の間には、市街地を南北に分断する形で近鉄山田線とJR参宮線が通過しており、これら南北の3路線は、近鉄山田線及びJR参宮線と踏切でそれぞれ平面交差していることから、慢性的な渋滞が発生し、地域社会や住民の生活を支える幹線道路としての機能を果たせていない状況にあります。</p> <p>南北の幹線道路の一つである主要地方道伊勢松阪線の沿線には市内有数の大規模工場である横浜ゴム三重工場、第3次救急医療施設である山田赤十字病院があり、地域社会や住民の生活を支える重要な路線となっております。また、当路線の一部区間は通学路にも指定されていますが、歩道がなく大型車の走行も多いことから、自転車・歩行者の安全性が危惧されている状況です。</p> <p>■事業目的</p> <p>鉄道との交差を立体化し、市街地へのアクセス向上を図り、伊勢市のまちづくりに寄与することを目的に、一般国道23号から主要地方道鳥羽松阪線を結ぶ新たな幹線道路として伊勢南北幹線道路(延長2.5km)が計画されました。このうち一般国道23号から主要地方道伊勢松阪線の現道を結ぶ0.6kmの区間は、平成8年5月に完成し、供用をしています。続く主要地方道鳥羽松阪線までの区間、延長1.9kmを主要地方道伊勢松阪線のバイパスとして、北から「道路事業区間(延長1.1km)」、「街路事業区間(延長0.8km)」に分け整備を進めています。</p> <p>この伊勢南北幹線道路を整備し、近鉄山田線やJR参宮線を立体交差化することにより、踏切による渋滞を解消し、円滑な交通を確保します。また、現道からバイパスへの交通転換を図り、現道を利用する自転車・歩行者の安全性を向上させます。</p> <p>さらに、一般国道23号から伊勢市中心部を結ぶ新たな幹線ネットワークが完成することから、観光拠点などへのアクセス機能の強化や市域内交通の円滑化による産業・観光の発展が期待されています。</p> <p>■事業内容</p> <p>秋葉山高向線は、市道八日市場宮川堤線を起点とし、主要地方道鳥羽松阪線を経て主要地方道伊勢松阪線に至る幹線道路として昭和46年に都市計画決定されています。</p> <p>今回の再評価の対象となっているのは、JR参宮線との立体交差部を含む「街路事業区間」です。</p> <p>【街路事業区間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 17年間(平成6年度～平成22年度) ・全体事業費 4,255百万円 ・全体延長 L=753m ・幅員 W=14.5～25.5m ・主要構造物 JR高架橋 L=369.75m 高架アプローチ部 L=253.25m 					
事業主体の再評価結果					
1 再評価を行った理由					
平成15年度の再評価実施後、5年が経過し、なお継続中であるため、三重県公共事業再評価実施要綱第2条第3項に基づき、再評価を行いました。					
2 事業の進捗状況と今後の見込み					
2-1 事業の進捗状況					
① 平成6年度に事業化し、同年より用地買収、平成11年度から工事着手しています。					
② 平成16年度にJR参宮線交差部の施工について東海旅客鉄道株式会社と工事協定を締結し、平成18年度に工事完了しました。引き続き高架橋部の工事を進めており、今年度高架橋部は概成する予定です。					
③ 起点側高架橋アプローチ脇の土地が未買収となっていますが、早期買収を図るべく現在収用裁決申請手続きを進めているところです。					
2-2 今後の見込み					
未買収地の土地収用を執行し、引き続き事業の推進に努め、平成22年度の事業完成を目指しています。					

3 事業を巡る社会経済状況等の変化

3-1 地域状況の変化

平成 17 年 11 月 1 日に周辺の 4 市町村の合併により、新「伊勢市」が誕生しました。伊勢市は伊勢志摩地域の中核都市としてさらなる発展が期待されており、新たな伊勢市域の発展には地域間の連絡強化を図る必要があります。これを支援する道路ネットワークの形成が必要不可欠となっています。

3-2 社会経済状況の変化

伊勢市は伊勢神宮をはじめとする数多くの観光資源を有する観光都市です。

伊勢神宮への入込客数は、平成 5 年の第 61 回式年遷宮の 8,387 千人をピークに減少傾向にありましたが、第 62 回式年遷宮行事が始まった平成 17 年度からは増加傾向に転じ、平成 19 年度は 7,087 千人の入込がありました。これは前回遷宮時入込客数を上回る状況となっています。

また、平成 25 年に迎える第 62 回式年遷宮へのさらなる観光客誘致に向け、県市一体となって積極的に取り組みを進めているところでもあります。

当事業による市中心部へのアクセス機能の向上は、観光都市としての魅力を向上させ、地域の活性化に寄与するものと期待されます。

4 事業採択時の費用対効果分析の要因の変化、地元の意向の変化等

4-1 費用便益比

事業区間全体の費用便益比は、

走行時間短縮便益 165.0 億円

走行経費減少便益 9.6 億円

交通事故減少便益 2.7 億円

総便益 177.2 億円

総費用 55.4 億円

費用便益比は、「3.2」となります。

- ・将来交通量及び全体事業費から通行車両 1 台当たりへに換算したコスト 29.4 (円/台)
(全体事業費を将来 40 年間の総交通量 (40 年*365 日*将来交通量 (台/日)) で除した値)

4-2 地元の意向

伊勢南北幹線道路建設促進期成同盟会が結成されており、鉄道により分断された市街地の連絡及び都市交通の円滑化を図るため、早期の完成を強く要望されています。

5 コスト削減の可能性や代替案立案の可能性

5-1 コスト削減

コスト削減の観点から盛土材料、路盤材料等に流用材、再生材を採用しています。

5-2 代替案

当該区間の現在の用地買収進捗状況は 99.8%、工事進捗状況は 92.8%であること、また伊勢南北幹線道路としての伊勢松阪線道路事業との連続性から代替案はないものと考えます。

再評価の経緯

平成 15 年度の再評価においては、以下の意見を付帯して事業継続を了承されています。

【平成 15 年度委員会意見】

複雑な計算や、それに代わる仮定条件をおいた簡便法による費用対効果分析は、県民がその計算過程や結果を理解できるよう説明されたい。

【対応方針】

費用対効果分析の算定過程やその分析結果について、分かりやすい資料作成に努めました。

事業主体の対応方針

三重県公共事業再評価実施要綱第 3 条の視点を踏まえて再評価を行った結果、同要綱第 5 条第 1 項に該当すると判断されるため当事業を継続したいと考えています。