

再 評 価 書

| | | | | | |
|--|----------------------|----------|---------|--------------------------|---------------------|
| 事業名 | 一般国道477号 四日市湯の山道路 | 事業区分 | 道路事業 | 課名 | 道路建設課 (四日市建設事務所) |
| 事業概要 | 工期 | H9年～H30年 | 全体事業費 | 42,500百万円(負担率:国5.5:県4.5) | |
| | (下段:前回) | H9年～H30年 | (下段:前回) | 39,000百万円(負担率:国5.5:県4.5) | |
| 事業目的及び内容 | | | | | |
| <p>■当該路線の状況</p> <p>一般国道477号は、四日市市の国道23号を起点とし、菰野町、大津市、京都市を経て大阪府池田市に至る延長約202キロの幹線道路です。</p> <p>当路線は、北勢地域を南北に走る、国道23号、国道1号、北勢バイパス、東名阪自動車道などの幹線道路を東西に連絡する、片側1車線の通称「湯の山街道」と呼ばれる道路です。</p> <p>近年、北勢地域では、幹線道路の整備が進んでおり、これまでに、伊勢湾岸自動車道および新名神自動車道の亀山～大津間が開通しています。</p> <p>平成30年には、新名神高速道路の四日市JCTから亀山西JCT間の全区間が開通する予定であり、四日市湯の山道路は、新名神と東名阪を接続する路線として、重要な役割を担うこととなります。</p> <p>一方、当地域における、東西方向の幹線道路は国道477号のみであり、大規模災害時に、復旧活動などに利用される『緊急輸送道路』にも指定されていますが、沿道の開発も進んでいることから交通量が多く、慢性的な渋滞が発生しています。</p> <p>この様なことから、平成9年度に、高速性・定時性を有する規格の高い道路である地域高規格道路として、四日市湯の山道路の事業に着手しました。</p> <p>整備により、南北に走る高速交通を補完し、四日市市街地や東名阪自動車道と新名神高速道路菰野ICとの連絡の強化、現道の渋滞を緩和するとともに、緊急輸送機能の向上、地域の社会経済活動の活性化、地域間連携の強化が期待されます。</p> <p>■事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地と新名神高速道路の菰野IC間のアクセスの向上 ・国道477号の渋滞の緩和 <p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 22年間(平成9年度～平成30年度) ・全体事業費 42,500百万円(工事費24,725百万円、用地費17,775百万円) ・計画延長 9,000m(起点)四日市市高角町～(終点)菰野町大字音羽地内 ・幅員 W=22.0m(36.0m) ・主要構造物 東名阪アンダー工、橋梁工(3橋) | | | | | |
| 事業主体の再評価結果 | | | | | |
| <p>1. 再評価を行った理由</p> <p>全体事業費に変更があったこと等から、三重県公共事業再評価実施要綱第2条(4)に基づき再評価を行いました。</p> | | | | | |
| <p>2. 事業の進捗状況と今後の見込み</p> <p>2-1 事業の進捗状況</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 事業効果を早期に発現させるため、暫定2車線(将来4車線)での整備を進めています。 ② 平成23年度末の事業進捗率は、65%(工事56%、用地取得76%)となっています。 ③ これまで1,600mを整備し、平成15年度に高角インター橋を含む高角インターの供用を開始しました。 ④ 現在 東名阪アンダー工は完成し、吉沢橋の下部工などの工事を進めています。 <p>2-2 今後の見込み</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 高角ICから四日市菰野大安線(ミルクロード)間の平成25年度の供用を目指し、先行整備を進めます。 ② 残る区間については、平成30年度の新名神との同時供用に向け事業を推進します。 | | | | | |

3. 事業を巡る社会経済状況等の変化

3-1 関連事業（新名神高速道路）の進捗

併走する新名神高速道路は、平成22年度までに、全地区において地元設計協議が完了しています。
また、平成27年度に東名阪自動車道の四日市ジャンクションから東海環状自動車道との接続部である四日市北ジャンクション間が開通予定です。

平成30年度には県内全区間（四日市北ジャンクションから亀山西ジャンクション間）が開通予定です。

3-2 現道の状況

現国道477号は、慢性的な渋滞が発生しています。

これらのことから、当事業の必要性に変化はありません。

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 費用対効果分析

○ 事業区間全体の費用対効果分析の結果は、

| | |
|----------|-------|
| 走行時間短縮便益 | 500億円 |
| 走行経費減少便益 | 105億円 |
| 交通事故減少便益 | 47億円 |
| 総便益 | 652億円 |
| 総費用 | 471億円 |

費用便益比は「1.4」となります。

○ 通行車両1台・1km当りの換算コスト 19円/台・km

4-2 その他の効果

○ 大規模災害時における応急復旧活動に寄与

東名阪自動車道や新名神高速道路などと一体的な緊急輸送網を構成し、広域的な災害復旧活動に貢献すると考えています。

○ 菰野地域の観光振興

観光地（湯の山温泉）へのアクセス向上による観光支援が期待されます。

4-3 地元の意向

四日市商工会議所等で構成される「新名神促進北伊勢経済団体会議」などから、新名神高速道路等の整備とともに、渋滞緩和、地域ネットワークの構築、物流の効率化などの面から、四日市湯の山道路の早期供用開始が強く望まれています。

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

橋梁に耐候性鋼材を使用し、維持管理費の削減を図るなどコスト削減に努めています。

5-2 代替案

当路線は、平成6年に道路構造や地形などを考慮し、人家密集地を避けた計画で、都市計画決定されています。

また、高角ICから吉沢IC間については、平成25年度の供用開始に向け必要な用地買収を終えるとともに、工事に着手し、進捗状況は89%であることから、代替案はないと考えています。

評価の経緯

当事業は、平成9年度に事業着手し、その後、平成18年度、平成23年度に再評価を実施しています。前回の再評価において、事業の妥当性が認められたことから事業継続を了承されています。

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。

位置図

