

事後評価書

箇所名	主要地方道 神戸長沢線		事業名	道路事業		課名	道路建設課 (鈴鹿建設事務所)																																							
事業概要	工期 (下段前回)*	平成15年度～平成27年度	全体事業費 (下段前回)*	2,444百万円 (負担率: 国5.5, 県4.5)																																										
		平成15年度～平成26年度		2,335百万円 (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 主要地方道神戸長沢線は、鈴鹿市河田町を起点に鈴鹿市長澤町に至る延長約12キロの幹線道路です。 本路線は、沿道に立地する工場や鈴鹿市街地と東名阪自動車道鈴鹿ICを結ぶ重要な道路であるとともに、都市計画道路鈴鹿中央線として地域の経済や産業を支えています。また、第1次緊急輸送路として災害発生時に避難・救助や物資供給など復旧活動を行う際の重要な路線となっています。</p> <p>当事業区間は、その内鈴鹿市三畑町～伊船町間の延長1.1キロの区間で、大型車の通行が多いことに加え (H24 大型車混入率: 21.6%)、交通が集中し著しい渋滞 (H24 混雑度: 1.49) が発生していました。</p> <p>■事業の目的 事業化によって、神戸長沢線の渋滞を緩和し、鈴鹿市街地と東名阪自動車道鈴鹿ICとのアクセス性の向上を図り、地域の経済や産業の発展、緊急輸送機能の向上を図るものです。</p> <p>■事業の内容 事業期間 13年間 (平成15年度～平成27年度) 総事業費 2,444百万円 (工事費 813百万円, 用地補償費 1,631百万円) 事業延長 延長L=1.1km (起点) 鈴鹿市三畑町～(終点) 鈴鹿市伊船町 幅員 W=13.0 (25.0) m 主要構造物 なし</p>																																												
1・事業の効果		<p>1-1 費用対効果分析</p> <p>◆費用便益分析の結果</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th></th> <th>H24 再評価時 (基準年: H24)</th> <th>今回評価時 (基準年: R01)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (C)</td> <td>事業費</td> <td>23.9 億円</td> <td>33.4 億円</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>0.34 億円</td> <td>0.50 億円</td> <td>・最新 (H20-H29) の実績の反映</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>24.3 億円</td> <td>33.9 億円</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">便益 (B)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>50.3 億円</td> <td>43.0 億円</td> <td rowspan="3">・費用便益分析マニュアルの変更</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>6.5 億円</td> <td>9.7 億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>4.1 億円</td> <td>3.9 億円</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>60.9 億円</td> <td>56.6 億円</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用便益分析結果 (B/C)</td> <td>2.5</td> <td>1.7</td> <td>※基準年次の見直し (現在価値化)</td> </tr> </tbody> </table> <p>1-2 費用対効果の検証</p> <p>◆走行時間短縮効果の検証、走行経費減少効果の検証 当該事業により鈴鹿市街地から東名阪自動車道鈴鹿ICの混雑度が減少しました。(供用前:H24 1.49→供用後:H30 0.47) 出典: H23主要地方道神戸長沢線事業効果検討業務委託 交通量調査 H30単価契約道路等図面作成業務委託 (その2) 交通量調査 (平日) その1</p> <p>◆交通事故減少効果の検証 死傷事故率は、主要地方道神戸長沢線において供用前(H23-H26) 117件/億台・kmから供用後(H27-H30) 16件/億台・kmへ減少しました。 出典: 県警本部事故データ</p> <p>1-3 その他の効果 鈴鹿市街地と東名阪自動車道とのアクセス性が向上したことで、地震等発生後の緊急輸送における道路機能が向上しています (第1次緊急輸送路に指定)。</p>							区分		H24 再評価時 (基準年: H24)	今回評価時 (基準年: R01)	備考	費用 (C)	事業費	23.9 億円	33.4 億円	—	維持管理費	0.34 億円	0.50 億円	・最新 (H20-H29) の実績の反映	合計	24.3 億円	33.9 億円	—	便益 (B)	走行時間短縮便益	50.3 億円	43.0 億円	・費用便益分析マニュアルの変更	走行経費減少便益	6.5 億円	9.7 億円	交通事故減少便益	4.1 億円	3.9 億円	合計	60.9 億円	56.6 億円	—	費用便益分析結果 (B/C)		2.5	1.7	※基準年次の見直し (現在価値化)
区分		H24 再評価時 (基準年: H24)	今回評価時 (基準年: R01)	備考																																										
費用 (C)	事業費	23.9 億円	33.4 億円	—																																										
	維持管理費	0.34 億円	0.50 億円	・最新 (H20-H29) の実績の反映																																										
	合計	24.3 億円	33.9 億円	—																																										
便益 (B)	走行時間短縮便益	50.3 億円	43.0 億円	・費用便益分析マニュアルの変更																																										
	走行経費減少便益	6.5 億円	9.7 億円																																											
	交通事故減少便益	4.1 億円	3.9 億円																																											
	合計	60.9 億円	56.6 億円	—																																										
費用便益分析結果 (B/C)		2.5	1.7	※基準年次の見直し (現在価値化)																																										

2・事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化	
<p>交通量の減少や渋滞の緩和により、CO2（二酸化炭素）の排出量が削減されます。 （事業の影響する範囲全体：整備なし 1,253,173.2t-CO2/年 → 整備あり：1,252,504.6t-CO2/年 668.6t-CO2/年減）</p>	
3・事業を巡る社会経済情勢等の変化	
<p>平成24年、中部地方を中心に航空宇宙関連産業の一大集積地の形成を図り、航空機の研究開発や製造に関する事業の展開を図る「アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区」が指定されました。 鈴鹿市は平成27年から特区に追加され、現在は企業5社が指定を受けています。 また、周辺では平成31年3月に新名神高速道路（新四日市JCT～亀山西JCT）が開通し、全国へ繋がる広域道路ネットワークが強化されました。鈴鹿市内にはパーキングエリアが設置され、商業施設「PIT SUZUKA」やスマートインターチェンジが併設されています（「ぶらっとパーク」からもアクセス可能）。 鈴鹿市は、製造品出荷額では平成28年に前年比で約1.2倍と回復傾向に転じ、観光入込客数では過去10年間で約1.1倍（平成29年時点）と継続して増加傾向にあります。</p>	
4・県民の意見	
<p>主要地方道神戸長沢線付近の鈴鹿市伊船町や鈴鹿市三畑町などの計7町の地域住民へアンケートを配布すると共に、道路利用者（三重県下在住）に対してWEBアンケートを実施しました。住民アンケートは2,695通を配布し、866通の回答を頂きました（回収率32.1%）。WEBアンケートにおいては、615名の方から回答を得られました。主要地方道神戸長沢線の整備については、地域住民の76%、道路利用者の66%が満足と回答しています。</p>	
<p>満足と感ずること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「車道の幅が広くなったため、走りやすくなった」 81.4% ・「自動車の渋滞(混雑)が少なくなったと感ずる」 56.5% ・「歩行者・自転車と自動車が分離されたため、交通事故に対する安全性・安心感が向上した」 52.4% ・「歩道が確保されたため、快適に歩けるようになった」 15.6% <p>不満と感ずること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・伊船町東交差点における、4車線から2車線への絞り込みによる渋滞 ・信号が多い ・走りやすくなったことによってスピードを出す車両が増加した ・信号無視や割り込みなどの危険走行車が居る <p>関係機関の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急搬送時等の運転手への負担の軽減に繋がっている。また、災害拠点となっているため市街地との連絡ルートが複数形成されたことは信頼性の向上につながっている。（鈴鹿市中央消防署） ・主要地方道神戸長沢線が整備されたことで周辺の交通量が減り安全性が向上したと感ずている。（近隣小学校） ・歩道が設置されたことで歩行者に対する安心感が増した。4車線化されたことで鈴鹿ICまでの所要時間の判断が容易になった。また、製造品を運搬する車両の回転効率が向上した。（輸送機器製造会社） 	
5・再評価の経緯	
<p>平成15年度から事業に着手し、平成24年度に再評価を実施しています。平成24年度の再評価においては、事業継続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。</p>	
6・今後の課題等	
<ul style="list-style-type: none"> ・伊船町東交差点の右折車線を延伸しました。引き続きⅡ期工区（L=1.3km）の事業進捗を図り、伊船町～長澤町間の更なる渋滞緩和に努めます。 ・信号交差点の配置や法令違反の抑制については、所轄警察署との協議も踏まえ対応を検討します。 	