

再 評 価 書

箇所名	主要地方道鈴鹿環状線 (磯山バイパスⅡ期工区)	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	平成26年度～令和7年度	全体事業費 (下段当初) ^{※1}	4,100百万円(負担率：国50%：県50%)	
	(下段当初) ^{※1}	平成26年度～令和6年度		3,690百万円(負担率：国50%：県50%)	
事業目的及び内容					
<p>■当該路線の概要</p> <p>主要地方道鈴鹿環状線は、鈴鹿市神戸から八野町を經由し、磯山(一般国道23号)に至る延長約22kmの幹線道路であり、当該路線は産業・観光振興の支援や緊急・災害時の復旧・復興に資する幹線道路です。周辺に鈴鹿サーキット、三重交通Gスポーツの杜鈴鹿、大型ショッピングセンター及び既存工業団地(本田技研工業等)があり、これら施設と一般国道23号を連絡する幹線道路として重要な路線です。</p> <p>事業区間は、幅員狭小・線形不良で車両とのすれ違いが困難な箇所や見通しが悪い箇所があり走行性が低いため、本来有すべき一般国道23号から鈴鹿サーキット、三重交通Gスポーツの杜鈴鹿、既存工業・産業団地へのアクセスルートとして支障をきたしています。また、三重交通Gスポーツの杜鈴鹿は広域防災拠点に指定されていますが、一般国道23号との連絡は十分でなく、防災面でも必要な機能を有していません。さらに、朝夕ピーク時には通過交通が流入しており、小、中学生を含む歩行者等の安全な通行や地域住民の生活環境に支障をきたしています。</p> <p>このようなことから、幅員狭小及び線形不良の解消を図るため、平成26年度に事業着手しました。</p> <p>主要地方道鈴鹿環状線(磯山バイパス)の整備によって、一般国道23号から各拠点へのアクセス機能を強化することで、産業・観光振興の支援を図るとともに、防災機能向上を図ります。また、現道からバイパスに交通転換することで、生活道路としての利便性を向上するとともに通学路としての安全性を確保します。</p> <p>■事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・産業・観光振興の支援 ・緊急輸送道路網の機能強化 ・安全・安心、快適な道路環境の確保 <p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 12年間(平成26年度～令和7年度) ・全体事業費 4,100百万円(工事費：3,721百万円, 用地費：379百万円) ・計画延長 L=1.7km(起点)鈴鹿市徳田町～(終点)鈴鹿市五祝町 ・幅 員 W=6.5m(10.0m) ・主要構造物 鉄道立体交差(アンダーパス) 1箇所 					
事業主体の再評価結果					
<p>1 再評価を行った理由</p> <p>平成26年に事業採択後、一定期間(10年)を経過し、継続中の事業であるため、三重県公共事業再評価実施要綱第2条(2)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> <p>① 令和5年3月末時点の事業進捗率は事業費ベースで61%(工事58%, 用地100%)となっています。</p> <p>② 令和4年度までに延長0.2kmが供用済みです。</p> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>令和7年度の全線供用に向け、事業を推進します。</p> <p>整備完了後は、緊急輸送道路に指定する予定です。</p>					
<p>3 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>平成31年2月に中勢バイパスの鈴鹿・津工区が暫定供用し、令和5年度には全線開通する予定です。また、周辺では平成30年に御園地区地区計画が都市計画決定され、企業立地が進んでいます。</p> <p>現道の交通量は年々増加し、並行する道路の主要渋滞箇所も依然として解消されていません。このため、ますます重要性が高まっており、事業の必要性に変化はありません。</p>					

4 事業採択時の費用対効果分析の要因の変化、地元意向の変化等

4-1 費用対効果分析

① 前回評価時の費用対効果分析の結果 ※2

【前回評価時】 (平成 26 年時)	
総費用 (C)	19 億円
総便益 (B)	110 億円
費用便益比 (B/C)	= 5.9

② 費用対効果分析の結果 ※3

費用便益比 (B/C)	総費用 (C) (残事業) / (事業全体)	総便益 (B) (残事業) / (事業全体)
【事業全体】	12 億円 / 40 億円	233 / 233 億円
5.8	事業費 : 11 億円 / 40 億円	走行時間短縮便益 : 196 / 196 億円
【残事業】	維持管理費 : 0.7 億円 / 0.7 億円	走行経費減少便益 : 29 / 29 億円
19.4		交通事故減少便益 : 7.3 / 7.3 億円

③ 感度分析の結果 ※4

【事業全体】	【残事業】
交通量 : B/C = 5.2~6.4 (±10%)	交通量 : B/C = 17.5~21.3
事業費 : B/C = 5.6~5.9 (±10%)	事業費 : B/C = 17.7~21.4
事業期間 : B/C = 5.5~6.0 (±20%)	事業期間 : B/C = 18.6~20.2

※出典：費用便益分析マニュアル (令和 4 年 2 月 国土交通省 道路局 都市局)

4-2 その他の効果

① 物流の効率化

- ・事業箇所の起点部には、産業・物流施設が複数立地しているが、現道は幅員狭小のため一般国道 23 号へのアクセスルートとして機能していません。
- ・また重要物流道路である一般国道 23 号と一般国道 23 号中勢バイパスを連絡する主要地方道亀山鈴鹿線やサーキット道路(自身も重要物流道路)は、朝夕の通勤時間帯を中心に渋滞が発生しており主要渋滞箇所も存在することから、十分な機能を果たしていないと考えられます。
- ・事業箇所の整備により、主要地方道亀山鈴鹿線、サーキット道路の渋滞緩和・解消が期待されるとともに、新たな経路としての利用も想定されることから、物流の効率化が図られます。

② 観光誘客の支援

- ・事業箇所周辺には主要観光地である鈴鹿サーキット、三重交通 G スポーツの杜鈴鹿、鈴鹿青少年の森があり、令和 4 年で約 186 万人の観光客が訪れています。中でも鈴鹿サーキットで開催される F 1 日本グランプリには 3 日間で全世界から 20 万人(令和 4 年)が来場しますが、レース終了後に大きな渋滞が発生しています。
- ・事業箇所の整備により、主要観光地へのアクセスが改善され、観光誘客を支援します。

③ 緊急輸送道路の機能強化

- ・現在、第 1 次緊急輸送道路である一般国道 23 号と第 2 次防災拠点である三重交通 G スポーツの杜鈴鹿の連絡は、サーキット道路が位置づけられています。
- ・今後、一般国道 23 号中勢バイパスが令和 5 年度に全線供用が開始されることを受け、第 1 次緊急輸送道路と防災拠点を補完することのできる緊急輸送道路としての役割が期待されます。
- ・また、令和 5 年 5 月に供用した南消防署天名分署からの現場到着時間短縮が期待されます。

④ 道路啓開の強化

- ・関係機関が連携して、南海トラフ巨大地震発災時の道路啓開計画として、中部版「くしの歯作戦」を策定しており、鈴鹿市では一般国道 23 号中勢バイパス(STEP 1 広域支援ルート)、主要地方道亀山鈴鹿線(STEP 2 被災地アクセスルート)、一般国道 23 号(STEP 3 沿岸沿いルート)の順に啓開します。
- ・事業箇所を含む鈴鹿環状線(磯山バイパス)は、くしの歯ルートの一つとして活用できることから、発災時に啓開する道路の選択肢が増え、道路啓開の確実性・迅速性の向上が期待されます。

⑤ 地域住民の生活環境改善

- ・事業箇所と並行する現道は、幅員狭小で歩道未整備であり、朝夕の通勤時間帯を中心に混雑する路線を避けた通過交通の流入があり、小・中学生を含む歩行者等の安全な通行に支障をきたしており、地域住民の生活環境も悪化しています。
- ・事業箇所の整備により、現道の交通がバイパスに転換することで、現道の歩行者等の安全性が向上し、地域住民の生活環境の改善も期待されます。

⑥ 公共交通の走行性確保

- ・現道はコミュニティバス路線(白子・平田線、1日 23 便)であるが、人家連担区域は幅員が狭小であり、すれ違い困難であることから、朝夕の通勤時間帯において通過交通の影響で走行性が低下しています。
- ・事業箇所の整備により、現道の交通がバイパスに転換することで、コミュニティバスの走行性・定時制の向上に大きく寄与します。

4-3 地元の意向

「県道鈴鹿環状線バイパス整備促進期成同盟会」が設立されており、事業の早期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

工事費の削減対策として、他工事発生土を当該工事の盛り土に活用しています。整備後の維持管理コストの削減対策として、伊勢鉄道のアンダーパス区間において、車道舗装に耐用年数の長いコンクリート舗装を採用し舗装修繕に要する維持管理費の削減を図ります。また、道路法面の防草対策で張コンクリートを行い草刈に要する維持管理費の削減を行います。

5-2 代替案

比較案としては、現道拡幅が考えられますが、現道は人家が連担しているため、地域コミュニティへの影響が避けられないことや用地補償費が高くなるといったコスト面もあり、またすでに用地買収が完了し、工事にも着手していることから、バイパスの現計画が最適と考えられます。

再 評 価 の 経 緯

当事業は平成 26 年度に事業着手しており、今回初めての再評価を行います。

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 条の視点により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。

委員会意見の概要【事業方針作成時に記述】

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する。

対応方針【事業方針作成時に記述】

審査の結果、事業継続の妥当性が認められたことから、事業効果の早期発現に向け事業を継続して実施していきます。

事業方針の概要【事業方針作成時に記述】

計画的な事業執行には、円滑な用地確保や予算の確保が必要です。地元関係者へ事業内容や事業の影響を丁寧に説明し、円滑に用地交渉が進むように努めます。また、道路の必要性を国へ説明するなど、計画的な事業執行が図れるよう予算確保に努めます。

※1 再評価実施事業は(下段前回)とし、前回再評価時の内容を記載する。未実施の場合は(下段当初)とし、当初計画時の内容を記載する。

※2 再評価実施事業は、前回再評価時の内容を記載する。未実施の場合は、当初計画時の内容を記載する。

※3 当該事業を所管する省庁の費用便益分析手法に従い費用対効果分析の結果を記載する。

※4 当該事業を所管する省庁の費用便益分析手法に従い感度分析の結果を記載する。