

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	室名	道路整備室
事業概要	工期	H9年～H30年	全体事業費	39,000百万円(負担率:国5.5:県4.5:他0)	
	(下段:当初)	H9年～H30年	(下段:当初)	40,700百万円(負担率:国5.5:県4.5:他0)	
事業目的及び内容					
<p>国道477号は、三重県四日市市を起点とし、滋賀県、京都府を経て大阪府池田市に至る延長約202kmの幹線道路で、県内では、菰野町と四日市中心市街地を連絡し、地域の東西軸を構成する主要道路です。東名阪自動車道四日市インターチェンジが接続されている事もあり、現道周辺では沿道開発が進み交通量も多く、渋滞が慢性化しています。</p> <p>国道477号四日市湯の山道路は、東名阪四日市インターチェンジから第二名神菰野インターチェンジ(仮)までの区間を地域高規格道路として、①現道のバイパス機能及び②高速道路のインターチェンジへのアクセス機能を担う目的で平成9年度に事業着手し、すでに供用されている四日市バイパスと接続することで、①交通の分散を図ることによる渋滞緩和、②走行時間の短縮による利便性・生産性の向上など、安全で円滑な交通を確保することで、地域の発展に大きく寄与するものと期待されています。</p> <p>現在、事業効果を早期に発現させるため、暫定2車線(主要箇所での平面交差)として、高角インターチェンジから県道四日市菰野大安線(ミルクロード)までの区間を先行して整備しています。</p> <p>事業概要 道路工 7,590m、東名阪アンダー工 290m、橋梁工 1,120m 事業計画期間22年間、全体事業費39,000百万円で計画しています。</p>					
事業主体の再評価結果					
<p>1 再評価を行った理由 事業採択後10年経過で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>①平成9年度に事業着手し、平成14年度に東名阪自動車道下のアンダーボックス工事を着手(～20年完成予定)、平成15年度に高角インターチェンジの供用を開始し、平成16年度から吉沢インターチェンジ(仮称)周辺の道路工に着手しています。</p> <p>②平成17年度までの進捗は51.5%となっています。用地取得率は今後第二名神と同時取得する区間を除き96%となっています。</p> <p>③今後、平成30年完成予定の第二名神高速道路と同調を図り、関係機関との調整も図りながら、事業を推進してまいります。</p>					
<p>3 事業を巡る社会経済状況等の変化</p> <p>①現道の渋滞緩和 現道477号は東西方向に走る唯一の幹線道路であり、沿道周辺では大規模な住宅団地や商業施設などの沿道開発が進み、交通の集中が起こっており、これに伴い各所で交通渋滞が発生しています。平成14年度に完了した四日市バイパス工区の供用により、平成9年調査における渋滞箇所2箇所(柳橋南交差点・生桑橋南交差点)が平成15年調査では解消されています。このことは現道の交通量がバイパスへ転換している事によるものと考えます。しかし、宿野交差点、高角交差点、川島園入口交差点、久保田橋交差点等では依然として渋滞が発生しております。これらの渋滞は、当該道路の整備により新たに東西の交通容量が確保され、交通量の分散に伴い現道交通量も減少し緩和されると考えています。</p> <p>②関連事業(第二名神高速道路)の進捗 菰野町地内で併走する第二名神高速道路は、平成6年7月に当道路と同時に都市計画決定がなされ、平成10年12月に第二名神高速道路・四日市～菰野間の施行命令が出されました。平成11年12月、第二名神高速道路と併走し菰野インターチェンジ(仮称)に接続する工区(国道306号～(仮称)菰野インターチェンジ間 延長1.9km)についても、翌12年事業化しました。しかし、この区間については、高速道路と一体的に事業を進める必要がありましたが、道路公団の分割民営化の議論のなかで、測量設計等のソフト面の事業</p>					

執行を進め、平成16年度の事業再評価により事業の継続が認められました。その後、その区間と平成9年度より事業着手していた区間とで、平成17年度に四日市湯の山道路工区として事業区間が一本化されました。

第二名神高速道路は、平成17年度末に中日本高速道路株式会社が事業者として整備することが決定され、四日市ジャンクション～亀山ジャンクション間の事業化が決まり、平成27年に四日市ジャンクション～四日市北ジャンクション（東海環状自動車道接続部）間を、平成30年に四日市北ジャンクション～亀山間が完成予定と発表されました。

③地域高規格道路としての構造要件の見直し

当該道路は、地域高規格道路として出入制限を前提とした立体道路として検討・設計を進めてきました。一方で、公共事業における更なるコスト削減を背景として、平成15年「地域高規格道路の構造要件の見直し（通知）」により、サービス速度の考え方、車線数、出入り制限、交差方法、現道活用区間等について満たすべき構造要件が緩和されました。このため、当該道路についても、地域状況や交通状況を勘案しつつサービス向上とコスト削減を図るために構造要件の見直しを行いました。

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

費用対効果分析の結果は、

走行時間短縮便益が	602億円
走行費用減少便益が	2億円
交通事故減少便益が	0億円（100万）
総便益	604億円
総費用	367億円となり

費用便益比は「1.6」となります。

- ・将来交通量及び全体事業費から通行車両1台あたりに換算したコスト 220（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

「第二名神促進北伊勢経済団体会議」「第二名神で三重県北勢地域のアしたをつくる会」などの、第二名神高速道路の早期整備を求める活動もあり、平成17年度末に、第二名神高速道路を中日本高速道路株式会社が事業者として整備する事が決定されました。

当路線に関して地元は、第二名神の整備とあわせ、本事業の整備による、渋滞緩和、地域ネットワークの構築、物流の効率化、土地利用の高度化などの面から要望も強く、県内沿線の四日市市と菰野町で構成される「四日市インターアクセス道路整備促進期成同盟会」が結成されており、早期完成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

当初、全線立体道路を予定していたが、構造要件の見直しを行い、一部平面道路にしたため、盛土および高架橋の削減により、コスト削減に取り組みました。暫定2車線にて段階的な効果発現が可能となる整備を行い、事業効果の早期発現、初期投資コストの削減に努めます。

5-2 代替案

当路線のルート検討としては、現道幅幅、既成市街地をさけた内陸部の三滝川右岸ルート、既成集落をさけた平野部の三滝川左岸ルートで比較検討を行い、人家の密集したところを避け、経済性・施工性・土地利用などの面から総合的に優れている、菰野インターチェンジに直接アクセスする三滝川左岸ルートを選定しており、かつ地元と何度も協議を重ねて都市計画決定したため、代替案は無いと考えています。都市計画時には、環境影響調査を実施し、環境目標を満足しております。本線への取付道路、副道、ICの形状等は、周辺地域の状況を把握し、当該路線へのアクセス性や沿道利用等を勘案し、現在再検討しているところです。

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。