

再 評 価 書

事業名	主要地方道 伊勢松阪線	事業区分	道路事業	室 名	道路整備室
事業概要	工 期	H9年～H23年	全体事業費 (下段：当初)	5,697百万円(負担率：国5.0：県5.0：他0)	
	(下段：当初)	H9年～H18年		5,697百万円(負担率：国5.0：県5.0：他0)	

事業目的及び内容

■当該路線の状況

県道伊勢松阪線は、伊勢市宮町を起点に松阪市本町に至る実延長約26kmの路線です。伊勢市内においては、国道23号と県道鳥羽松阪線を結ぶことで、松阪方面や伊勢北部地域から伊勢市中心部へのアクセス道路としての機能を有しており、さらに、沿線に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位置し、地域社会や住民の生活を支える重要な幹線道路です。また、第2次緊急輸送路にも指定されています。

■当該地域の状況

当該路線が位置する伊勢市は、伊勢志摩地域の経済の中心であり、さらに伊勢神宮をはじめとする観光資源を有し、毎年多くの観光客が来訪する全国的な観光都市です。平成17年11月1日には周辺の4市町村(伊勢市・二見町・小俣町・御園村)の合併により、人口約136千人の新「伊勢市」が誕生し、今後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います。

伊勢市街地の主要道路網は、一般国道23号、県道鳥羽松阪線の東西幹線と、県道伊勢松阪線・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幹線から構成されます。

一般国道23号と県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・JR参宮線が通過しており、県道伊勢松阪線・市道藤社御園線においては、近鉄山田線及びJR参宮線と踏切で交差していることからこれを起点とした慢性的な渋滞が発生しています。

このような中、当該伊勢松阪線の近鉄踏切は、緊急対策踏切に指定されており、恒常的な踏切遮断(平均：21分/時間)により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していない状況にあります。さらに当該区間の一部区間は通学路に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・歩行者の安全性が低下しています。

■事業目的

このため、踏切を中心とした混雑を解消することを目的に、一般国道23号から県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)が計画されています。このうち一般国道23号から県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。続く県道鳥羽松阪線までの区間、延長1.9kmを県道伊勢松阪線のバイパスとして、北から「道路事業(延長1.1km)」、「街路事業(延長0.8km)」に分け整備を進めています。

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交通転換させることにより、現道を利用する自転車・歩行者の安全性を向上させます。加えて災害時の緊急輸送道路として機能を向上させ、防災機能の強化を図ります。

さらに、松阪市方面や伊勢市北部など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内交通の円滑化による社会・産業・観光の発展が期待されています。

■事業内容

今回の評価対象は、近鉄山田線との立体交差部を含む「道路事業区間」です。

なお、JRの立体交差部を含む「街路事業区間」については、平成22年度の完成を目標に事業が進められており、現在までの進捗率は78%となっています。(平成18年度末見込み)

- ・事業計画期間 15年(平成9年度～平成23年度)
- ・全体事業費 5,697百万円
- ・全体延長 L=1,145m
- ・幅員 W=18.0m
- ・主要構造物 近鉄アンダーボックス L=40m

事業主体の再評価結果

1 再評価を行った理由

事業採択後一定期間を経過した時点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3条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9年度に事業化し、同年より用地買収、平成13年度から工事着手しています。
- ②平成15年度に難航していた用地買収が完了し、平成17年度にこれに関連する補償工事が完了しました。
平成18年度は近鉄山田線交差部の施工について近畿日本鉄道株式会社との工事協定を結び、近鉄立体交差部に着工（近鉄への工事委託）しました。
- ③これまでに、35%（用地補償100%、工事9%）の進捗が図られています。（平成18年度末見込み）

2-2 今後の見込み

平成25年の伊勢神宮第62回式年遷宮^{しきねんせんぐう}に向け平成23年度末の供用を目指し鋭意事業を進めます。

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。新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が、しかしながら、近年観光客の減少が著しく（伊勢市内 2006年：7,536千人 対1994年比67%）、平成25年の伊勢神宮第62回式年遷宮に向け県をあげて観光客の誘致に積極的に取り組んでいます。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します。

さらに、東海・東南海地震や台風等の大規模災害に備え、災害時の輸送機能の確保が急務となっています。

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 103億円

走行経費減少便益 1億円

交通事故減少便益 0億円

総便益 104億円

総費用 56億円

費用便益比は、「1.8」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 53（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

当事業においては、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、同盟会より鉄道により分断された市街地の解消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

ライフサイクルコストの観点から路盤材料等に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状況（100%）及び工事進捗状況（平成18年度よりアンダーボックス工事着手）、また「南北幹線道路」としての前区間の工事進捗状況（・国道23号～県道伊勢松阪線：H8.5 供用開始、・街路区間：進捗率78%）、から代替案はないものと考えます。

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。