

再 評 価 書

事業名	主要地方道 神戸長沢線	事業区分	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:当初)	H15年~H26年	全体事業費	2,335 百万円 (負担率: 国 5.5 : 県 4.5)											
		H15年~H26年	(下段:当初)	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</p> <p>主要地方道神戸長沢線は、鈴鹿市河田町を起点とし、鈴鹿市長沢町に至る延長約 12 キロの幹線道路です。そのうち事業区間である鈴鹿市三畑町～伊船町間は、一般県道辺法寺加佐登停車場線や市道津賀三畑線と一体となり、都市計画道路鈴鹿中央線として、日本有数の企業が多数存在する鈴鹿市街地と東名阪自動車道鈴鹿 IC を連絡し、地域の経済や産業を支えています。</p> <p>また当路線は、大規模災害時に東名阪自動車道と一体となり復旧活動に資する道路として「第一次緊急輸送道路」に指定されています。</p> <p>しかし、事業区間である三畑町～伊船町間では、鈴鹿市街地や鈴鹿インター方面、及び北勢地域へ向かう交通が集中し、著しい渋滞が発生しています。</p> <p>■事業目的</p> <p>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 へのアクセス性の向上を図ります。また整備により、地域の経済や産業の発展、緊急輸送機能の向上が期待されます。</p> <p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 12 年間 (平成 15 年度～平成 26 年度) ・全体事業費 2,335 百万円 (工事費 722 百万円、用地費 1,613 百万円) ・計画延長 1,100 m (起点) 鈴鹿市三畑町～(終点) 鈴鹿市伊船町 ・幅 員 W=13.0 m (25.0 m) ・主要構造物 なし 															
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 15 年度の事業採択後、一定期間が経過し、事業が継続中であるため、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平成 15 年度に着手し、同年より路線測量及び詳細設計を実施しています。</p> <p>②平成 23 年度末の事業進捗率は 79.8% (工事 37.6%、用地取得 98.7%) となっています。</p> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>平成 26 年度の事業完了を目指し事業を推進します。</p>															
<p>3. 事業を巡る社会経済状況等の変化</p> <p>平成 18 年に新名神高速道路の亀山 JCT～大津 JCT 間が開通し、今後、平成 27 年度に四日市 JCT～四日市北 JCT 間、平成 30 年度内には四日市北 JCT～亀山西 JCT 間が開通する予定となっています。</p> <p>また、鈴鹿市街地の南部には都市計画道路鈴鹿中央線に接続する都市計画道路汲川原橋徳田線の 4 車線化も計画されており、一部区間では事業に着手しています。</p>															
<p>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</p> <p>4-1 費用対効果分析</p> <p>○事業区間全体の費用対効果分析の結果は、</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="padding-left: 20px;">走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: right;">50 億円</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">走行経費減少便益</td> <td style="text-align: right;">6 億円</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">交通事故減少便益</td> <td style="text-align: right;">4 億円</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">総便益</td> <td style="text-align: right;">61 億円</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">総費用</td> <td style="text-align: right;">24 億円</td> </tr> </table> <p>費用便益比は「2.5」となります。</p>						走行時間短縮便益	50 億円	走行経費減少便益	6 億円	交通事故減少便益	4 億円	総便益	61 億円	総費用	24 億円
走行時間短縮便益	50 億円														
走行経費減少便益	6 億円														
交通事故減少便益	4 億円														
総便益	61 億円														
総費用	24 億円														

○通行車両1台1km当たりの換算コスト 6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

第一次緊急輸送路に指定されており、大規模災害時に東名阪自動車道と一体となり、広域的な災害復旧活動に寄与すると考えています。

○安全性の確保

自転車歩行者道が整備になり、歩行者や自転車の通行の安全性が向上すると考えています。

○物流効率化、観光振興

鈴鹿市街地から東名阪自動車道鈴鹿ICへの所要時間の短縮や定時性の確保により、鈴鹿市から中部圏や関西圏へのアクセス性の向上が図られ、物流効率化、観光支援が期待されます。

4-3 地元の意向

当該路線は、鈴鹿市街から東名阪鈴鹿IC間の道路整備を促進する「鈴鹿中央線延伸バイパス道路整備促進期成同盟会」及び鈴鹿市等から、渋滞解消のため、早期の4車線化供用を強く望まれています。

5. コスト縮減の可能性や代替案立案の可能性

5-1 コスト縮減

のり面に防草対策を実施することにより、維持管理費の縮減を図っています。

5-2 代替案

当該路線は、平成元年に都市計画決定されています。用地については、概ね取得を完了しており(98.7%)、事業進捗率も79.8%です。

このような事業の進捗状況から、代替案はありません。

評価の経緯

当事業は、平成15年度に事業着手しており、今回は1回目の再評価になります。

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

(主)神戸長沢線

