

事後評価書

箇所名	主要地方道鳥羽松阪線(榎田橋工区)		事業名	道路事業	課名	道路建設課 (松阪建設事務所)												
事業概要	工期 (下段前回)	平成8年度～平成22年度	全体事業費 (下段前回)	8,059 百万円 (負担率: 国 5.5, 県 4.5)														
		平成8年度～平成22年度		8,580 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>主要地方道鳥羽松阪線は、鳥羽市内の国道 42 号と松阪市内の国道 42 号を結ぶ道路で、国道 23 号とともに中南勢地域の交通を担う主要幹線道路です。現在の国道 23 号(南勢バイパス)が整備されるまでは国道 23 号として中南勢地域を結ぶ唯一の幹線道路であったことから、商業施設が立地するなど沿道利用が盛んな地域の生活に密着した重要な道路です。また、伊勢市中心部から松阪市中心部にかけては、災害時の救急・救援及び緊急物資等の輸送を担う緊急輸送道路として指定されています。</p> <p>事業箇所周辺は、松阪度会線交差点から市街地内の国道 42 号交差点までの区間が混雑しており、地域の主要幹線としての機能に支障をきたしていました。</p> <p>榎田橋の右岸側では県道松阪度会線、県道伊勢小俣松阪線、県道東黒部早馬瀬線が、左岸側では県道松阪環状線、県道御麻生園豊原線が接続し、交通が鳥羽松阪線に流入することで、朝夕の時間帯において大変混雑していました。特に、松阪度会線、伊勢小俣松阪線、東黒部早馬瀬線が接続する右岸側の「榎田橋南詰交差点」は、主要渋滞ポイントとしても位置付けられていました。加えて、榎田橋は老朽化が著しく、幹線交通を支える橋梁として早急な対策が必要となっていました。</p> <p>■事業の目的</p> <p>交通渋滞緩和により円滑な交通を確保するとともに、老朽化した榎田橋の架け替えにより安全性を確保することで緊急輸送道路としての機能強化を図るものです。</p> <p>■事業の内容</p> <p>事業期間 15 年間 (平成 8 年度～平成 22 年度) 総事業費 8,059 百万円 (工事費 4,464 百万円, 用地補償費 3,595 百万円) 事業延長 延長 L=1.5km (起点) 松阪市早間瀬町～(終点) 松阪市豊原町 幅員 W=14.0 (26.0) m 主要構造物 榎田橋 (L=279m)</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="0"> <tr> <td>走行時間短縮便益</td> <td>245.4 億円</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>36.9 億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>2.8 億円</td> </tr> <tr> <td>総 便 益</td> <td>285.1 億円</td> </tr> <tr> <td>総 費 用</td> <td>128.2 億円</td> </tr> <tr> <td>費用便益比 (B/C)</td> <td>2.2</td> </tr> </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</p> <p>当該事業により、主要渋滞ポイントとなっていた榎田橋南詰交差点の渋滞が解消されました。(地域の主要渋滞箇所(H25.1.22 公表)の指定なし)</p> <p>◆交通事故減少効果の検証</p> <p>当該事業により、交通事故が減少しました。(供用前: 13.5 件/年 (H19～H22) → 供用後: 11.3 件/年 (H23～H26))</p> <p>1-3 その他の効果</p> <p>当該事業区間の 4 車線化とともに、老朽化した榎田橋の架け替えにより、緊急輸送道路としての機能を強化しました。</p>					走行時間短縮便益	245.4 億円	走行経費減少便益	36.9 億円	交通事故減少便益	2.8 億円	総 便 益	285.1 億円	総 費 用	128.2 億円	費用便益比 (B/C)	2.2
走行時間短縮便益	245.4 億円																	
走行経費減少便益	36.9 億円																	
交通事故減少便益	2.8 億円																	
総 便 益	285.1 億円																	
総 費 用	128.2 億円																	
費用便益比 (B/C)	2.2																	

2・事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化	
<p>当該事業による交通渋滞の緩和等により、CO₂(二酸化炭素)排出量が削減されました。 (整備なし：14,088 t-CO₂/年 → 整備あり：13,835 t-CO₂/年)</p>	
3・事業を巡る社会経済情勢等の変化	
<p>◆幹線道路ネットワークの構築 県道松阪環状線が平成18年度に整備供用され、国道42号松阪多気バイパスが現在国交省において整備中です。 そのため、当該路線に接続する幹線道路の整備が進み、幹線道路ネットワークが完成することで、松阪市内における「渋滞解消効果」が期待されています。</p>	
4・県民の意見	
<p>◆地域住民の意見 当該事業に関する住民の意見を得るため、平成28年6月に沿線地域(櫛田地区(9町)及び漕代地区(7町))を対象にアンケート調査を実施し、76%の住民が満足と回答しています。(配布数:1,950票 有効回答数:929票(回収率:47.6%))</p> <ul style="list-style-type: none"> 満足とを感じる項目については、「歩道が広くなり、安全性が向上した」が最も多く、次いで「渋滞が緩和され、快適に走行できる」となっています。 「完成までに長期間を要した」ことが不満な点として挙げられています。 <p>◆道路利用者の意見 当該事業に対して広く意見を伺うべく、平成28年6月にWEBアンケート調査を実施し、86%の利用者が満足と回答しています。(回答数:133件)</p> <ul style="list-style-type: none"> 満足とを感じる項目については、「渋滞が緩和され、快適に走行できる」が最も多く、次いで「歩道が広くなり、安全性が向上した」となっています。 住民アンケート調査と同様に、「完成までに長期間を要した」ことが不満な点として挙げられています。 <p>◆関係機関の意見 当該事業に対して、関係機関にヒアリング調査を実施しました。</p> <ul style="list-style-type: none"> (松阪地区広域消防組合)「渋滞が緩和され、緊急走行時に安全に走行できるようになった」「路面状況が良くなり、救急車両の傷病者の苦痛が軽減された」との声をいただいています。 (松阪市教育委員会)「渋滞が緩和され、道路の横断も安全になった」「歩道が整備され、安全に歩行できる」との声をいただいています。 	
5・再評価の経緯	
<p>平成17年度の再評価において、事業の妥当性が認められたことから、事業継続が了承されています。</p>	
6・今後の課題等	
<p>アンケート調査の不満とを感じる項目について、多くの回答者が「完成までに長期間を要した」との回答をいただきました。当該事業については、櫛田橋前後の4車線化に伴う用地交渉が難航したことで、事業期間が長期にわたる結果となりました。今後は、事務所内での各課が連携し、事業進捗の早い段階で一人でも多くの関係者に事業の必要性に対するご理解をいただけるよう、わかりやすい説明に努めてまいります。</p> <p>また、アンケート調査の自由意見として、「事業箇所での4車線化による走行環境の向上により、スピードを出す車が増え、交通事故の危険性が増した」等の意見もいただきました。通行車両の走行速度を抑制するために、警察とも連携し標識等の設置によりドライバーへ注意喚起を検討していきます。</p>	

※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。