

## 再 評 価 書

| 箇所名   | 主要地方道神戸長沢線<br>(Ⅱ期工区)        | 事業名                   | 道路事業                          | 課 名                            | 道路建設課<br>(鈴鹿建設事務所) |
|---|-----------------------------|-----------------------|-------------------------------|--------------------------------|--------------------|
| 事業概要  | 工 期<br>(下段当初) <sup>※1</sup> | 平成 27 年度～<br>令和 14 年度 | 全体事業費<br>(下段当初) <sup>※1</sup> | 1,062 百万円<br>(負担率：国 55%：県 45%) |                    |
|   |                             | 平成 27 年度～<br>令和 12 年度 |                               | 1,062 百万円<br>(負担率：国 55%：県 45%) |                    |
| <b>事 業 目 的 及 び 内 容</b>  |                             |                       |                               |                                |                    |
| <p>■当該路線の概要</p> <p>主要地方道神戸長沢線は、鈴鹿市神戸7丁目から伊船町を經由し、長澤町に至る延長約 12 kmの幹線道路であり、当該路線は地域経済・観光の支援、災害発生時の復旧・復興、安全・安心、快適な道路環境の確保に資する道路です。周辺にプリマ鈴鹿インター工業団地、国府工業団地等の産業拠点が立地しているとともに、鈴鹿サーキット、三重交通Gスポーツの杜鈴鹿等の観光地があり、これらの施設と東名阪自動車道鈴鹿 IC 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、鈴鹿 IC へのアクセス道路であり、周辺に補完路が存在しないことから、大型車の通行が多く、鈴鹿 IC から既存工業団地や鈴鹿サーキット等の地域経済・観光拠点への円滑な移動に支障をきたしています。また、第1次緊急輸送道路に指定されていることから、災害発生時の復旧・復興の中心となる道路です。さらに、平日は通勤・通学、休日は観光による交通が慢性的に多く、また、歩道が片側（西側）もしくは未整備であることから、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、地域経済・観光拠点へのアクセス性向上、災害発生時における移動の円滑化、利用者の利便性・安全性の向上を図るため、平成 27 年度に事業着手しました。</p> <p>主要地方道神戸長沢線(Ⅱ期工区)の整備によって、鈴鹿 IC と各拠点のアクセス機能を強化することで、地域経済・観光の支援を図るとともに、災害発生時の輸送機能向上を図ります。また、現道拡幅（2車線⇒4車線）及び歩道整備により、幹線道路としての利便性を向上し、自転車・歩行者の安全性を確保します。</p> |                             |                       |                               |                                |                    |
| <p>■事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域経済・観光の支援</li> <li>・災害発生時の復旧・復興に資する緊急輸送道路の機能強化</li> <li>・安全・安心、快適な道路環境の確保</li> </ul>  |                             |                       |                               |                                |                    |
| <p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画期間 18年間（平成 27 年度～令和 14 年度）</li> <li>・全体事業費 1,062 百万円（工事費：871 百万円、用地費：191 百万円）</li> <li>・計画延長 L=1.4km（起点）鈴鹿市伊船町～（終点）鈴鹿市長澤町</li> <li>・幅員 W=13.0m（25.0m）</li> <li>・主要構造物 なし</li> </ul>  |                             |                       |                               |                                |                    |
| <b>事 業 主 体 の 再 評 価 結 果</b>  |                             |                       |                               |                                |                    |
| <p>1 再評価を行った理由</p> <p>平成 27 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>令和 6 年 3 月末時点の事業進捗率は事業費ベースで 25%（工事 18%、用地 58%）となっています。</p> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>令和 14 年度的全線供用に向け、事業を推進します。</p>  |                             |                       |                               |                                |                    |
| <p>3 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>平成 30 年度にプリマ鈴鹿インター工業団地、令和 2 年度にプリマ新御園工業団地が新たに完成しました。また、鈴鹿市伊船地区工場用地が令和 6 年 2 月より建設が始まりました。</p> <p>現道の交通量は年々増加し、今後も交通量の増加が見込まれることから、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

|   |
|---|
| <p>【前回評価時】(平成27年時)</p> <p>総費用(C) 7.1億円</p> <p>総便益(B) 24億円</p> <p>費用便益比(B/C)=3.4</p> |
|---|

② 費用対効果分析の結果 ※3

| 費用便益比(B/C)   | 総費用(C)<br>(残事業) / (事業全体)   | 総便益(B)<br>(残事業) / (事業全体)   |
|--|--|--|
| <p>【事業全体】</p> <p>3.3</p> <p>参考 5.3 [2%]</p> <p>〃 7.1 [1%]</p> <p>【残事業】</p> <p>4.7</p> <p>参考 7.0 [2%]</p> <p>〃 8.9 [1%]</p> | <p>6.5億円/9.3億円</p> <p>事業費 : 6.0億円/8.8億円</p> <p>維持管理費 : 0.5億円/0.5億円</p> | <p>30億円/30億円</p> <p>走行時間短縮便益 : 28億円/28億円</p> <p>走行経費減少便益 : 1.9億円/1.9億円</p> <p>交通事故減少便益 : 0.4億円/0.4億円</p> |

③ 感度分析の結果 ※4

| 【事業全体】                      | 【残事業】                       |
|-----------------------------|-----------------------------|
| 交通量 : B/C = 3.2~3.4 (±10%)  | 交通量 : B/C = 4.5~4.8 (±10%)  |
| 事業費 : B/C = 3.1~4.1 (±10%)  | 事業費 : B/C = 4.3~5.2 (±10%)  |
| 事業期間 : B/C = 2.9~3.7 (±20%) | 事業期間 : B/C = 4.4~4.9 (±20%) |

※出典：費用便益分析マニュアル(令和5年12月 国土交通省 道路局 都市局)

4-2 その他の効果

① 鈴鹿 IC へのアクセス強化

- ・神戸長沢線は鈴鹿 IC へのアクセス道路であり、沿線や周辺には工業団地や物流施設が多く立地しています。なお鈴鹿市が令和6年3月に企業誘致推進エリアを定めたことにより、更に物流需要が高まると予想されます。
- ・事業区間は2車線であり、かつ大型車の通行も多いことから、慢性的に混雑が発生しています。
- ・事業箇所の整備により混雑が緩和され、鈴鹿 IC への速達性が向上し、物流の効率化が図られます。

② 重要物流道路の輸送機能強化

- ・神戸長沢線は、事業区間以南が4車線化済みであり、かつ鈴鹿市市街地の工業・物流拠点と鈴鹿 IC を最短で結ぶ路線となっており、重要物流道路に指定されています。
- ・事業箇所の整備により、他に補完路の無い重要物流道路の輸送機能強化が図られます。

③ 観光誘客の支援

- ・事業箇所の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、ダイセイフォレストパーク(鈴鹿青少年の森)があり、令和5年には約206万人の観光客が訪れています。特に鈴鹿サーキットは、F1日本グランプリが開催される3日間で全世界から約23万人(令和6年)が来場することで、レース終了後に大きな混雑が発生しています。
- ・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。

④ 緊急輸送道路の機能強化

- ・事業箇所は第1次緊急輸送道路に指定されており、災害発生時における人命の保全、被害拡大防止、災害応急対策の円滑な実施に資する輸送機能が求められます。
- ・事業箇所の整備により、東名阪自動車道と国道1号の連携を強化し、第1次緊急輸送道路ネットワークの形成に寄与します。

⑤ 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、事業箇所を含む神戸長沢線は、くしの歯ルート(STEP2)に指定され、道路啓開ルートの対

|  |
|--|
| <p>象となっています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業個所の整備により、災害発生時における道路啓開の確実性・迅速性の向上が期待され、東名阪自動車道（STEP1）と災害拠点病院や広域防災拠点のアクセス強化に寄与します。</li> </ul> <p>⑥ 地域住民の生活環境改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業箇所は、歩道未整備区間が存在し、朝夕の時間帯を中心に交通が集中することから、自転車・歩行者の安心・安全、快適な通行に支障をきたしています。</li> <li>・事業箇所を整備することで、歩道設置による自転車・歩行者の安全性向上、車線数増加（2車線⇒4車線）による円滑な交通の確保が期待されます。</li> <li>・事業箇所を走行するコミュニティバスの走行性・定時性の向上にも寄与します。</li> </ul> <p>4-3 地元意向</p> <p>「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、事業の早期完成を強く要望されています。</p> |
| <p>5 コスト削減の可能性や代替案立案の可能性</p> <p>5-1 コスト削減</p> <p>工事費の削減対策として、張りコンクリートによる防草対策を行うことで維持管理費の削減を図ります。</p> <p>5-2 代替案</p> <p>すでに用地買収が60%完了し、隣接工区が供用していることから、現道拡幅案の現計画が最適と考えられます。</p>   |
| <p>再 評 価 の 経 緯</p>   |
| <p>当事業は平成27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。</p>   |
| <p>事 業 主 体 の 対 応 方 針</p>   |
| <p>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。</p>   |
| <p>委員会意見の概要【事業方針作成時に記述】</p>  |
|  |
| <p>対応方針の概要【事業方針作成時に記述】</p>   |
|  |

※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。