

## 再 評 価 書

箇所名	主要地方道鈴鹿環状線 (国府バイパス)		事業名	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) <sup>※1</sup>	平成 27 年度～ 令和 8 年度	全体事業費 (下段当初) <sup>※1</sup>	1,350 百万円 (負担率：国 55%：県 45%)		
		平成 27 年度～ 令和 8 年度		1,350 百万円 (負担率：国 55%：県 45%)		
事 業 目 的 及 び 内 容						
<p><b>■当該路線の概要</b></p> <p>主要地方道鈴鹿環状線は、鈴鹿市神戸から国府町を經由し、磯山(一般国道 23 号)に至る延長約 22 kmの幹線道路であり、当該路線は安全・安心、快適な道路環境の確保や地域医療を支える病院へのアクセス強化、災害発生時の復旧・復興に資する緊急輸送道路の強化に資する道路です。周辺に鈴鹿回生病院(二次救急医療機関)、鈴鹿サーキット、三重交通Gスポーツの杜鈴鹿、大型ショッピングセンター及び既存工業団地(本田技研工業等)があり、これら施設と一般国道 23 号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、歩道が未整備であり、幅員狭小により車両とのすれ違いが困難な区間が存在し、人家が密集している区間では線形不良で見通しが悪いことから、朝夕ピーク時には通過交通が流入することで、小・中学生を含む自転車・歩行者の安全な通行や地域住民の生活環境に支障をきたしています。また、本来有すべき鈴鹿市街地から鈴鹿回生病院(二次救急医療機関)へのアクセスルートとして支障をきたしています。さらに、鈴鹿回生病院は災害医療拠点に指定されていますが、鈴鹿市街地からの連絡は十分でなく、災害時における救急搬送ルートとして課題があります。</p> <p>このようなことから、歩道空間の確保、幅員狭小及び線形不良の解消を図るため、平成 27 年度に事業着手しました。</p> <p>主要地方道鈴鹿環状線(国府バイパス)の整備によって、現道からバイパスに交通転換することで、生活道路としての利便性を向上するとともに通学路としての安全性を確保します。また、鈴鹿市街地から鈴鹿回生病院へのアクセス機能を強化することで、救急医療活動の支援及び防災機能向上を図ります。</p> <p><b>■事業目的</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全・安心、快適な道路環境の確保</li> <li>・地域医療を支える病院へのアクセス強化</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> </ul> <p><b>■事業内容</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画期間 12 年間(平成 27 年度～令和 8 年度)</li> <li>・全体事業費 1,350 百万円(工事費：1,211 百万円、用地費：139 百万円)</li> <li>・計画延長 L=2.0km(起点)鈴鹿市平野町～(終点)鈴鹿市国府町</li> <li>・幅 員 W=6.5m(10.5m)</li> <li>・主要構造物 なし</li> </ul>						
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 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>① 令和 6 年 3 月末時点の事業進捗率は事業費ベースで 76%(工事 73%, 用地 100%)となっています。</p> <p>② 令和 5 年度までに延長 0.9km が供用済みです。</p> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>令和 8 年度の全線供用に向け、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 29 年度に鈴鹿回生病院が地域医療支援病院に認定されました。また、令和 4 年 11 月に(都)汲川原橋徳田線が一部開通しました。</p> <p>周辺道路の交通量の増加が見込まれるため、事業区間の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) 11億円</p> <p>総便益(B) 55億円</p> <p>費用便益比(B/C)=5.1</p>
--

② 費用対効果分析の結果 ※3

費用便益比(B/C)	総費用(C) (残事業) / (事業全体)	総便益(B) (残事業) / (事業全体)
<p>【事業全体】</p> <p>6.5</p> <p>参考 9.7 [2%]</p> <p>〃 12.2 [1%]</p> <p>【残事業】</p> <p>24.2</p> <p>参考 30.8 [2%]</p> <p>〃 35.1 [1%]</p>	<p>3.7/14億円</p> <p>事業費 : 2.8/13億円</p> <p>維持管理費 : 0.9/0.9億円</p>	<p>90/93億円</p> <p>走行時間短縮便益 : 81/84億円</p> <p>走行経費減少便益 : 8.2/8.6億円</p> <p>交通事故減少便益 : 0.2/0.2億円</p>

③ 感度分析の結果 ※4

【事業全体】	【残事業】
交通量 : B/C = 6.0~6.9 (±10%)	交通量 : B/C = 22.5~25.9 (±10%)
事業費 : B/C = 6.4~6.6 (±10%)	事業費 : B/C = 22.5~26.2 (±10%)
事業期間 : B/C = 5.8~6.5 (±20%)	事業期間 : B/C = 23.7~24.2 (±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 地域住民の生活環境改善

- ・事業箇所は、幅員狭小かつ歩道未整備であり、朝夕のピーク時を中心に混雑する路線を避けた通過交通の流入により、小・中学生を含む自転車・歩行者の安全な通行に支障をきたしています。
- ・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、交通の転換による周辺道路の混雑の緩和が期待されます。
- ・現道を走行する路線バスの走行性・定時性の向上にも寄与します。

② 病院へのアクセス強化

- ・現道は、幅員狭小・線形不良で車両とのすれ違いが困難な箇所や見通しの悪い箇所があり、走行性が低いため、鈴鹿市街地から鈴鹿回生病院(二次救急医療機関)へのアクセスルートとして支障をきたしています。
- ・事業箇所を整備により、鈴鹿市街地から鈴鹿回生病院への救急車の搬送時間を短縮し、走行性改善による安全な搬送が期待されます。

③ 災害時における医療活動の支援

- ・現在、緊急輸送道路における鈴鹿市街地と鈴鹿回生病院の連絡ルートには、橋梁が3橋、踏切が1箇所存在するため、災害発生時に通行不能に陥るリスクがあります。
- ・事業箇所を整備により、鈴鹿市街地と鈴鹿回生病院の距離を短縮し、橋梁及び踏切を避けた安全な連絡ルートを確認することで、災害時における医療活動の支援に寄与します。

<p>4-3 地元意向 「県道鈴鹿環状線・亀山鈴鹿線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 工事費の削減対策として、道路法面の防草対策で張コンクリートを行い草刈に要する維持管理費の削減を図ります。</p> <p>5-2 代替案 現道は人家が連坦しているため、地域コミュニティへの影響が避けられないことや用地補償費が高くなるといったコスト面もあり、また、すでに用地買収が100%完了し、工事にも着手していることから、バイパス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>事業継続の妥当性が認められたことから事業継続を了承する。</p>
<p>対応方針の概要【事業方針作成時に記述】</p>
<p>審査の結果、事業継続の妥当性が認められたことから、事業効果の早期発現に向け事業を継続して実施していきます。</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。