

## 再 評 価 書

箇所名	一般国道477号 四日市湯の山道路	事業名	道路事業	課名	道路建設課 (四日市建設事務所)
事業概要	工期 (下段:前回)	H9年~H32年	全体事業費 (下段:前回)	47,267百万円 (負担率:国5.5:県4.5)	
		H9年~H30年		50,000百万円 (負担率:国5.5:県4.5)	
<b>事業目的及び内容</b>					
<p>■当該路線の状況</p> <p>一般国道477号は、四日市市の国道23号を起点とし、菰野町、大津市、京都市を経て大阪府池田市に至る延長230キロの幹線道路です。</p> <p>当路線は、北勢地域を南北に走る、国道23号、国道1号、国道1号北勢バイパス、東名阪自動車道などの幹線道路を東西に連絡する、片側1車線の通称「湯の山街道」と呼ばれる道路です。</p> <p>近年、北勢地域では、幹線道路の整備が進んでおり、これまでに、伊勢湾岸自動車道および新名神高速道路の亀山~草津間が開通しています。</p> <p>平成30年度には、新名神高速道路の新四日市JCTから亀山西JCT間が開通する予定であり、四日市湯の山道路は、新名神高速道路と東名阪自動車道を接続する路線として、重要な役割を担うこととなります。</p> <p>一方、当地域における、東西方向の幹線道路は一般国道477号のみであり、大規模災害時に、復旧活動などに利用される『緊急輸送道路』にも指定されていますが、沿道の開発も進んでいることから交通量が多く、慢性的な渋滞が発生しています。</p> <p>この様なことから、平成9年度に、高速性・定時性を有する規格の高い道路である地域高規格道路として、事業に着手しました。</p> <p>四日市湯の山道路の整備により、南北に走る幹線道路とネットワークを構成し、四日市港及び四日市市街地や東名阪自動車道四日市ICと新名神高速道路菰野ICとの連絡の強化、現道の渋滞を緩和するとともに、緊急輸送機能の向上、地域の社会経済活動の活性化、地域間連携の強化が期待されます。</p>					
<p>■事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東名阪自動車道と新名神高速道路を結ぶ東西方向のアクセス強化</li> <li>・一般国道477号の渋滞緩和</li> </ul>					
<p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画期間 24年間 (平成9年度~平成32年度)</li> <li>・全体事業費 47,267百万円 (工事費 30,070百万円、用地補償費 17,197百万円)</li> <li>・計画延長 9,000m (起点) 四日市市高角町~ (終点) 菰野町大字音羽地内</li> <li>・幅員 W=22.0m (36.0m) (暫定 W=14.5m (26.5m))</li> <li>・主要構造物 東名阪アンダー工 (290m)、橋梁工 (10橋)、ボックスカルバート工 (17基)</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>事業計画期間及び全体事業費に変更があったことから、三重県公共事業再評価実施要綱第2条(4)に該当するため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> <ol style="list-style-type: none"> <li>①事業効果を早期に発現させるため、暫定2車線(将来4車線)での整備を進めています。</li> <li>②平成29年度末の事業進捗率は、96.0%となっています。</li> <li>③平成15年11月に現道の一般国道477号から高角IC間の0.2kmを供用開始しました。</li> <li>④平成26年5月に高角ICから一般県道四日市菰野大安線(通称「ミルクロード」)間の4.4kmを供用開始しました。</li> <li>⑤平成30年10月27日に吉沢ICから菰野IC間の4.4kmを供用開始しました。</li> </ol> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>取付道路など一部の附帯工事について、整備を進めます。</p>					

3. 事業を巡る社会経済状況等の変化

3-1 関連事業（新名神高速道路）の進捗

関連事業である新名神高速道路は、平成30年度中の三重県区間全線供用に向け、整備が進められています。

3-2 現道の状況

現道の一般国道477号は、平成26年5月の部分供用により渋滞が一定緩和したものの、依然として解消されていない状況です。

これらのことから、当事業の必要性に変化はありません。

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 費用対効果分析

① 前回評価時の費用対効果分析の結果

【前回評価時】（平成26年時）	
総費用（C）	560億円
総便益（B）	705億円
費用便益比（B/C）	= 1.3

② 費用対効果分析の結果

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）
【事業全体】 2.0	7.2億円 / 651億円 事業費 : 3.6億円 / 647億円	- / 1,291億円 走行時間短縮便益 : - / 1,196億円 走行経費減少便益 : - / 43億円 交通事故減少便益 : - / 52億円
【残事業】 -	維持管理費 : 3.5億円 / 3.5億円	

③ 感度分析の結果

【事業全体】	【残事業】
交通量 : B/C = 1.8~2.2 (±10%)	交通量 : B/C = -
事業費 : B/C = 2.0~2.0 (±10%)	事業費 : B/C = -
事業期間 : B/C = 2.0~2.0 (±10%)	事業期間 : B/C = -

※出典：費用便益分析マニュアル（平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局）

4-2 その他の効果

○ 大規模災害時における復旧活動に寄与

東名阪自動車道や新名神高速道路などと一体的な緊急輸送網を構成し、広域的な災害復旧活動に貢献すると考えています。

○ 観光地へのアクセス強化

湯の山温泉をはじめとする観光地へのアクセスが強化され、一層の観光振興が期待されます。

○ 菰野IC周辺に大規模な工業系及び住宅系団地造成を計画

四日市湯の山道路の開通を控え、菰野IC周辺における工業系用地及び住居系用地の開発に向けて（仮称）菰野インター周辺地区土地区画整理組合設立準備会が設立されました。

4-3 地元の意向

四日市インターアクセス道路整備促進期成同盟会、四日市商工会議所等で構成される「新名神促進北伊勢経済団体会議」及び菰野町商工会・菰野町観光協会などから、新名神高速道路等の整備とともに、渋滞緩和、地域ネットワークの構築、物流の効率化などの面から、四日市湯の山道路の早期供用開始を強く望まれています。

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

当初計画していた避益橋に代わり、遊水池整備及び盛土へ道路構造を変更し、コスト削減しました。

5-2 代替案

平成30年10月27日に全線供用しており、代替案はありません。

### 評 価 の 経 緯

当事業は、平成9年度に事業着手し、その後、平成18年度、平成23年度、平成24年度、平成26年度に再評価を実施しています。いずれの再評価においても、事業の妥当性が認められたことから事業継続を了承されています。

### 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。