

事後評価書

| 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) | 平成9年度～令和2年度 | 全体事業費 (下段前回) | 47,267百万円 (負担率：国：55% 県：45%) | 47,267百万円 (負担率：国：55% 県：45%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業目的及び内容 | | <p>■当該路線の状況</p> <p>一般国道477号は、三重県四日市市から三重県菰野町、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県を経由し、大阪府池田市に至る延長約230kmの幹線道路であり、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、新名神高速道路などの幹線道路を東西に連絡する、通称「湯の山街道」と呼ばれる道路です。周辺には工業団地や観光地があり、物流や観光交通を担うとともに、第1次緊急輸送道路に指定されている重要な路線です。</p> <p>事業区間は、四日市市、菰野町を東西に連絡する交通の要所であり、周辺に立地する大規模工場への通勤、物流や観光に伴う交通量が多く、慢性的な渋滞が発生し、安全で円滑な交通に支障をきたしていました。</p> <p>このようなことから、地域産業・観光支援、防災機能強化、交通渋滞緩和等を図るため、平成9年度に、地域高規格道路として事業着手しました。</p> <p>一般国道477号四日市湯の山道路の整備によって、周辺地域や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とのアクセス機能を強化することで、物流効率化等による産業活性化、観光地各所への移動時間短縮による観光振興の支援を図りました。また、広域防災拠点へのアクセス機能の強化により緊急時における交通機能の強化を図りました。さらに、現道から当該路線に交通転換することで、自動車の円滑な走行空間の確保を図りました。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1・事業の効果 | | <p>■事業の目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・産業・観光振興の支援 ・緊急時における交通機能の強化 ・自動車の円滑な走行空間の確保 <p>■事業の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業期間 24年間 (平成9年度～令和2年度) ・総事業費 47,267百万円 (工事費：30,070百万円、用地補償費：17,197百万円) ・事業延長 L=9.0km (起点) 四日市市高角町～(終点) 菰野町大字音羽 ・幅員 W=14.5 (26.5) m ・主要構造物 東名阪アンダーワーク (290m)、橋梁工 (10橋)、ボックスカルバート工 (17基) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1-1 費用対効果分析 | | <p>◆費用便益分析結果</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>H30再評価時 (基準年：H30)</th> <th>今回評価時 (基準年：R7)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>費用</td> <td>事業費</td> <td>647億円</td> <td>912億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>維持管理費</td> <td>3.5億円</td> <td>6.0億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>合計</td> <td>651億円</td> <td>918億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>効果</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>1,196億円</td> <td>1,648億円</td> <td>マニュアルの変更</td> </tr> <tr> <td></td> <td>走行経費減少便益</td> <td>43億円</td> <td>161億円</td> <td>マニュアルの変更</td> </tr> <tr> <td></td> <td>交通事故減少便益</td> <td>52億円</td> <td>40億円</td> <td>マニュアルの変更</td> </tr> <tr> <td></td> <td>合計</td> <td>1,291億円</td> <td>1,849億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用便益分析結果 (B/C)</td><td>2.0</td><td>2.0</td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> | | | | | | 区分 | H30再評価時 (基準年：H30) | 今回評価時 (基準年：R7) | 備考 | 費用 | 事業費 | 647億円 | 912億円 | | | 維持管理費 | 3.5億円 | 6.0億円 | | | 合計 | 651億円 | 918億円 | | 効果 | 走行時間短縮便益 | 1,196億円 | 1,648億円 | マニュアルの変更 | | 走行経費減少便益 | 43億円 | 161億円 | マニュアルの変更 | | 交通事故減少便益 | 52億円 | 40億円 | マニュアルの変更 | | 合計 | 1,291億円 | 1,849億円 | | 費用便益分析結果 (B/C) | | 2.0 | 2.0 | | | |
| 区分 | H30再評価時 (基準年：H30) | 今回評価時 (基準年：R7) | 備考 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用 | 事業費 | 647億円 | 912億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 維持管理費 | 3.5億円 | 6.0億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 合計 | 651億円 | 918億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 効果 | 走行時間短縮便益 | 1,196億円 | 1,648億円 | マニュアルの変更 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 走行経費減少便益 | 43億円 | 161億円 | マニュアルの変更 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 交通事故減少便益 | 52億円 | 40億円 | マニュアルの変更 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 合計 | 1,291億円 | 1,849億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用便益分析結果 (B/C) | | 2.0 | 2.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

1-2 費用対効果の検証

◆走行時間短縮効果の検証

当該事業により、高角ICから菰野IC間の走行時間が約8分短縮しました。
(開通前18分 → 開通後10分)

◆走行経費減少効果の検証

当該事業により、旧道利用時に比べ四日市湯の山道路区間の旅行速度が改善され、走行経費が減少しました。
(開通前23km/h → 開通後60km/h)

◆交通事故減少効果の検証

当該事業により、1年あたりの事故件数は、平成12年～30年の年平均48件から令和元年～6年の年平均13件へと、約73%減少しています。

1-3 その他の効果

① 産業振興の支援

- ・四日市湯の山道路は重要物流道路にも指定されており、円滑な物流を図るにあたり重要な路線となっています。
- ・千草工業団地から東名阪自動車道へは、主に旧道を利用していましたが、交通混雑のために時間がかかっていました。
- ・バイパス整備により、千草工業団地から東名阪自動車道および新名神高速道路へのアクセスが向上し、事業所・港湾関連の物資輸送の効率化が図されました。

② 観光振興の支援

- ・菰野町IC西側には北勢地域の主要な観光地である湯の山温泉があり、周辺にはアクアイグニス、御在所岳ロープウェイ、フォレストアドベンチャー・湯の山などレクリエーション施設も多数あり、多くの観光客が訪れていましたが、旧道を利用した場合、渋滞が問題となっていました。
- ・バイパス整備により、東名阪自動車道や新名神高速道路、四日市方面から観光地へのアクセスが向上しました。

③ 緊急輸送道路の機能向上

- ・当該路線は第1次緊急輸送道路に指定されています。
- ・バイパス整備により、大規模災害発生時には第1次緊急輸送道路である東名阪自動車道、新名神高速道路と一体となって、広域的な救援・復旧活動が可能になりました。

④ 地域関連の交通の円滑化

- ・旧道は交通量が多く、慢性的な渋滞が発生していました。
- ・バイパス整備により、旧道の交通量が約4,400台/日程度減少し、走行性が向上しています。これにより、買い物・病院・銀行などの生活に必要な移動がスムーズになりました。また、バスの定時性確保にもつながっています。

⑤ 救急搬送の迅速化

- ・菰野町の救急搬送は令和6年度で1,765件発生しており、四日市方面への搬送では四日市湯の山道路の利用率が高くなっています。
- ・搬送先としては市立四日市病院、県立総合医療センター（バイパス利用）、菰野厚生病院（旧道利用）などが多い状況ですが、バイパス整備により、病院への搬送時間が短縮されたとともに、消防署への戻りが大幅に早くなり、救急体制の迅速な構築にも役立っています。

⑥ 歩行者・自転車の安全性向上

- ・旧道沿道あるいは近傍には小学校があります。旧道は通学路に指定されており、200人以上が通学で通行しています。また、中学校、高校もあり、自転車で通学している人も多く、旧道利用時の安全性が懸念されていました。
- ・バイパス整備により、通過交通が減少し、歩行者や自転車の安全が向上しました。

2・事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化

- ・事業の環境面への配慮として、護岸の施工に伴う濁水の流出防止に十分留意し、河川にフィルターを設置することで、河川環境への負荷の低減を図りました。
- ・事業による環境の変化として、法面の緑化を行うことで、周辺環境との調和を図りました。

3・事業を巡る社会経済情勢等の変化

平成30年10月の四日市湯の山道路開通直後である平成31年3月に新名神高速道路（新四日市JCT～亀山西JCT間）が開通し、広域な道路ネットワークが形成されました。その後、令和7年3月に北勢バイパスも一部開通し、物流効率化の支援につながっています。

4・県民の意見

一般国道477号四日市湯の山道路の意見として四日市市並びに菰野町在住の3,040通のアンケートを配布するとともに、住民以外の広域的な地域にお住いの道路利用者に対してWEBアンケートを実施しました。住民アンケートは、1,029通のご回答をいただきました。WEBアンケートにおいては、400名の方からご回答を得られました。地域住民の約96%、広域的利用者WEBアンケートでは約91%が満足と回答しています。

また、利便性向上、交通安全、救急活動などの視点から、関係機関へのヒアリングを実施しました。

満足と感じること

【地域住民・WEBアンケート】

- ・四日市湯の山道路の整備後、目的地までの時間の目安がたてやすくなり、利用する機会が増えた。四日市方面の商業施設の利用が増加した。
- ・新名神開通、菰野ICとの相乗効果で関西方面へのアクセスがよくなり行動範囲が広がった。
- ・ミルクロード、国道306号へ出る場合にバイパスを利用して南北どちらへも合流しやすくなつた。住宅街を抜けて出なくて良くなつたので、安全性も増して安心して運転できる。
- ・消防車、救急車の到着が早くなつたので助かっている。
- ・混雑緩和による時短で、スムーズに四日市や菰野、湯の山温泉にアクセスできるようになった。
- ・渋滞が少なくなったと感じている為、通勤ラッシュに余裕が持てるようになった。
- ・愛知・岐阜方面から菰野町まで来る道路が良くなつた。
- ・四日市といえば渋滞が長年問題になつていたが、バイパスができたことによりアクアイグニスまで短時間でスムーズに行けるようになり大変便が良い。

不満と感じること

【地域住民・WEBアンケート】

- ①菰野ICから先の早期整備を要望する。
- ②道路際に生えている草・木の整備がされていないところが目立つ。

関係機関からの意見

- ・通勤時間帯等、旧道はかなり混んでいましたが、バイパスができて利便性が良くなり、輸送時間が短縮されました。特に、東西方向の行き来がしやすくなり、高速ICへのアクセスが大幅に向上しました。（物流会社）
- ・区画整理事業を進めていますが、四日市湯の山道路ができると四日市方面とのアクセスが向上したので、区画整理事業をアピールする際の好材料です。（菰野町都市整備課）
- ・菰野町への観光は自家用車での来訪が最も多いです。四日市ICから降りて湯の山方面へ来る方もおられるので、来訪者のアクセス機能が強化されたと思います。（菰野町観光協会）
- ・バイパス整備後は、交通量が大幅に減ったため、旧道の危険性は緩和されたと感じます。（菰野中学校）
- ・四日市方面への搬送では四日市湯の山道路の使用率が高いです。搬送後に消防署へ戻る際のメリットも大きく、次の出勤に備えて早く戻る必要があるので非常に助かっています。（菰野町消防本部）

5・再評価の経緯

当該事業は、平成9年度から事業着手し、これまでに平成18年度、平成23年度、平成24年度、平成26年度、平成30年度に再評価を実施しています。平成30年度の再評価において、事業継続の妥当性が認められたことから、事業継続を了承されています。

6・今後の課題等

- ① 菰野ICから先の早期整備を要望する。

→対応方針：現在、菰野バイパス（菰野町音羽～千草）約2.0kmを整備中です。早期供用に向けて、事業の推進に努めてまいります。

- ② 道路際に生えている草・木の整備がされていないところが目立つ。

→対応方針：草・木の張り出し等による車両への通行支障が生じないよう除草および伐採を行つてまいります。

7・委員会意見の概要
【事業方針作成時に記述】

8・事業方針の概要
【事業方針作成時に記述】

※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。