

事後評価書

箇所名	松阪公園大口線外 1 線		事業名	街路事業	課 名	県土整備部 都市政策課 (松阪建設事務所)	
事業概要	工 期 (下段前回)※	平成14年度～令和2年度	全体事業費 (下段前回)※	9,956百万円（負担率：国0.55：県0.29：他0.16）			
		平成14年度～平成31年度		10,100百万円（負担率：国0.55：県0.29：他0.16）			
事業目的及び内容		■当該路線の状況 都市計画道路松阪公園大口線は、松阪市内中心市街地と国道166号（旧国道42号）及び23号を連絡する幹線道路として、JR紀勢本線・名松線、近鉄山田線の3線を跨いでいます。 当路線の沿線には、松阪市役所、松阪市民病院、JR松阪駅、近鉄松阪駅、松阪警察署、広域消防本部など多くの公共施設があり、市民生活に欠かせない道路です。また、当路線（鎌田町～本町）は伊勢自動車道松阪IC及び国道166号（旧国道42号）と防災拠点である松阪市役所を結ぶ第1次緊急輸送道路に指定されており、大規模災害の発生時には、避難・救助、物資の供給、諸施設の復旧等に利用される重要な道路です。 しかし、当該区間は鉄道と平面交差しているため、踏切遮断による慢性的な交通渋滞が発生していました。そのうえ、JRによるとH10～H15の間で毎年1回の割合で列車が停止する事例が発生していました。また、踏切部は自動車、歩行者、自転車混在し、踏切以外で歩道がなく路肩の狭い区間では設置された電柱をよけるために車道にはみだすなど、危険な状況がありました。さらに災害時に電柱倒壊して、道路閉塞が生じる危険がありました。 平成14年度から開始した本事業は、平成28年3月に鉄道立体交差化の本線アンダーパス部約290mの供用を開始し、令和3年2月に歩道整備事業、令和3年3月に無電柱化事業が完了しました。					
		■事業の目的 ①鉄道交差の立体化により踏切を解消し、安全で円滑な交通の確保 ②歩行者及び自転車の安全を確保 ③緊急輸送道路としての防災機能強化					
		■事業内容 ・事業計画期間 19年間（平成14年度～令和2年度） ・全体事業費 9,956百万円（工事費：5,708百万円、用地補償費：4,248百万円） ・事業延長 L＝820m（起点）松阪市本町～（終点）松阪市鎌田町 ・幅 員 W＝16.0m（アンダー部16.0m～32.0m） ・主要構造物 鉄道アンダーボックス（50m）、電線共同溝					
		1・事業の効果					
		1-1 費用対効果分析					
		◆費用便益分析結果					
		区分		H28再評価時 (基準年：H28)	今回評価時 (基準年：R7)	備考	
		費用	事業費	122.4億円	188.3億円	基準年の変更（H28→R07） 電線共同溝事業費の扱いの変更	
			維持管理費	0.3億円	0.5億円		
			合計	122.7億円	188.8億円		
効果	走行時間短縮便益	122.6億円	205.3億円	マニュアル変更による原単位の見直し			
	走行経費減少便益	11.4億円	27.7億円				
	交通事故減少便益	1.2億円	1.2億円				
	合計	135.2億円	234.1億円				
費用便益分析結果（B/C）		1.1	1.2				
※出典：費用便益分析マニュアル（令和7年8月 国土交通省 道路局 都市局）							
1-2 費用対効果の検証							
◆走行時間短縮効果の検証 当該事業により踏切が除去され、鎌田町交差点から本町交差点まで所要時間が3.3分から1.6分に1.7分短縮され、走行時間短縮に寄与しています。また、踏切部における1時間あたり踏切遮断時間32.5分、最大渋滞長270mが解消されました。							
◆走行経費減少効果の検証 踏切遮断、渋滞の解消により走行効率が向上し、走行に必要な経費減少に寄与しています。平成27年度と令和3年度の全国道路・街路交通情勢調査より鎌田町交差点から本町交差点方向の旅行速度は、9.5km/hから19.6km/hと改善されました。							
◆交通事故減少効果の検証 供用前3年間（平成25年度から平成27年度）と供用後の3年間（令和4年度から令和6年度）で、交通転換により、周辺道路の交通量が減少したことで事故の減少つながりました。また、事業区間は交通量が増加したが、事業により安全性が向上し							

たことから事故が減少しました。

1-3 その他の効果

①円滑な救急、救命活動への寄与

- ・踏切による遮断の解消：平成28年3月にアンダーパス部の供用を開始したことにより、踏切遮断に伴う渋滞が解消され、円滑な交通が確保されています。また、この供用開始により、救急活動において搬送時間の短縮につながっています。
- ・救急車両の利用促進：踏切を解消しにより、消防自動車、救急車などの緊急車両が最短ルートを選択可能となりました。

②歩行者及び自転車の安全を確保

- ・歩行者・自転車利用者等の安全性向上：踏切を立体交差化し、両側に自転車歩行者道を設置することにより、鉄道や自動車交通から分離した安全な通行空間を確保し、合わせて自動車交通や鉄道の安全性と円滑性が向上しました。

③その他

- ・観光・産業の支援：周辺の観光施設（松坂城跡等）への観光客が増加する中、渋滞緩和によって来訪者の利便性が向上しました。

2・事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化

①静かで安全な住環境の確保

アンダーパス供用により、周辺の幅員が狭い生活道路に進入していた迂回する車両が減少し、地域住民の安全・安心に寄与しました。特に松阪公園大口線の南北の市道の交通量減少が大きく、生活道路への通過交通の流入低減につながりました。

3・事業を巡る社会経済情勢等の変化

東日本大震災、熊本地震、能登半島地震の経験により、緊急輸送道路の役割が再認識されているところ、本事業により緊急輸送道路としての防災機能向上に寄与しました。

まず、踏切がなくなることにより、交通支障箇所が解消され、災害時に救援活動や物資輸送に重要な役割を果たす災害時の第1次緊急輸送道路としての防災機能が向上しました。

また、電線共同溝に伴う無電柱化により、災害時の電柱倒壊のリスクが排除され、道路の防災機能が向上しました。

4・県民の意見

松阪公園大口線外1線道路改修事業の意見として、地元住民(松阪市本町・鎌田町在住：930世帯)へアンケートを配布するとともに、地元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イオンタウン松阪船江でアンケートを実施しました。地元住民アンケートは930件配布し459件（回収率49.4%）、道路利用者アンケートは345件のご回答を得られました。地元住民の約89%、道路利用者アンケートでは約92%が「満足」、「どちらかといえば満足」と回答しています。

また、交通の円滑化、自歩道整備による道路環境の確保、緊急輸送道路の機能強化等の効果や客観的な意見を得るため、沿道施設や道路利用者として、警察署、消防署、教育機関、沿道企業（公共交通、観光関係）等へのヒアリングを実施しました。

満足と感ずること

【アンケート】

①鉄道交差の立体化により踏切を解消し、安全で円滑な交通の確保

【地域住民・道路利用者】

- ・踏切待ちの時間が無くなり通過しやすくなった。
- ・交通渋滞が解消され、通勤・通学等に時間通りに通行できるようになった。

【地域住民】

- ・踏切がなくなり段差が解消され、通過しやすくなり、騒音も減少した。

②歩行者及び自転車の安全を確保

【地域住民・道路利用者】

- ・無電柱化により電柱、電線が無くなり道路の見通し、景観が改善された。
- ・無電柱化により通行時の安全性が向上した。

【地域住民】

- ・歩行者と自動車が分離され安全に通行できるようになった。
- ・災害時に電柱が倒れたり、電線が垂れ下がる等の危険発生の心配がなくなり、災害時の安全性が向上した。

③その他

【地域住民】

- ・付近の道路を通った時に、整備前より車の流れが円滑になっていた。

【道路利用者】

- ・道路がきれいになった。

不満と感ずること

【アンケート】

①アンダーパス部の道路冠水の不安

【住民意見】：大雨時に冠水しないか心配。

関係機関からの意見

①円滑な救急、救命活動への寄与

- ・【搬送時間短縮】：踏切により遮断されるため、他のルートを利用していたが、踏切除去により最短ルートを安心して選択できるようになり、搬送時間の短縮につながっている。『消防署』
- ・【患者の身体負担軽減】：踏切の段差は患者の負担を考慮して徐行していたが、踏切除去により、患者の身体負担を減らすことができるようになった。『消防署』

②歩行者及び自転車の安全を確保

- ・【交通の安全と円滑を確保】：踏切は雨天時に滑りやすく、自転車の走行で危険を感じていたが、踏切の除去、歩車道の完全分離により、交通の安全と円滑を確保できるようになった。『警察署・観光情報センター』
- ・【交通安全向上】：中学1年生の5月の校外学習のための移動にアンダーパスが利用可能となった。引率時に踏切による分断もなく、歩車道が分かれているため安全性が向上した。『鎌田中学校』

③観光・産業支援

- ・【観光バス増加】：アンダーパス利用の観光客を想定して市役所と本町交差点の間に、豪商のまち松阪バス専用駐車場を令和元年に新設。以前からある松阪市駐車場と合せてバス利用の観光客が増加した。（令和6年度の利用数：607台）『市役所』
- ・【イベント開催】：ディズニーパレード開催に対して、パレード実施路線区間、松阪駅・駐車場からの人流を考慮して、アンダーパスの歩道利用を前提に計画をたて、無事開催できた。『市役所・警察署』
- ・【観光案内選択肢増加】：以前は踏切を避けて観光案内をしていたが、アンダーパス利用の観光案内が可能となり、観光案内の幅が広がった。『観光情報センター』

④静かで安全な住環境の確保

- ・【生活道路の通過交通低減】：事業前は北側市道の利用が多数確認されたが、アンダーパス開通後はほとんど確認されず、生活道路の通過交通が減少し、環境の改善に寄与している。『市役所』

5・再評価の経緯

当該事業は、平成14年度に事業着手し、これまでに平成23年度、平成28年度に再評価を実施しています。平成28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アンダーパス部の道路冠水の不安

【対応策】：

- ・ 県土整備部SNSを活用し、排水ポンプや路面冠水警報装置により、管理していることを情報発信しました。

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。