

# 事後評価書

箇所名	主要地方道伊勢松阪線 都市計画道路秋葉山高向線	事業名	道路事業 街路事業	課名	道路建設課 都市政策課																												
事業概要	工期 (下段前回)※	全体：平成6年度～平成24年度 道路事業：平成9年度～平成24年度 街路事業：平成6年度～平成24年度	全体事業費 (下段前回)※	全体：10,110百万円 道路事業：5,807百万円（負担率：国5.0(5.5)：県5.0(4.5)：他0.0） 街路事業：4,303百万円（負担率：国5.0(5.5)：県3.3(2.8)：他1.7）																													
		全体：平成6年度～平成23年度 道路事業：平成9年度～平成23年度 街路事業：平成6年度～平成22年度		全体：9,952百万円 道路事業：5,697百万円（負担率：国5.0(5.5)：県5.0(4.5)：他0.0） 街路事業：4,255百万円（負担率：国5.0(5.5)：県3.3(2.8)：他1.7）																													
事業目的及び内容		<p>■事業の概要 (主)伊勢松阪線道路事業と(都)秋葉山高向線街路事業は一体として市街を南北に連絡する伊勢松阪線のバイパスとしての機能を確保するものです。</p> <p>■当該路線の状況 主要地方道伊勢松阪線は、東西の幹線である国道23号と県道鳥羽松阪線を結ぶ伊勢市街に存在する南北の3本の幹線の1つであり、地域経済や住民の生活を支える重要な路線となっています。しかし、当路線においては、JR参宮線や近鉄山田線との踏切が存在し、市街地における南北の円滑な交通の障害となっていました。</p> <p>■事業の目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・慢性的な混雑の解消</li> <li>・円滑な道路網の確立と地域活性化の支援</li> <li>・自転車・歩行者の安全性の向上</li> <li>・災害時の輸送機能の確保</li> </ul> <p>■事業の内容</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="width: 25%;">道路事業</th> <th style="width: 25%;">街路事業</th> <th style="width: 25%;">事業全体</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総事業費</td> <td style="text-align: center;">5,807百万円</td> <td style="text-align: center;">4,303百万円</td> <td style="text-align: center;">10,110百万円</td> </tr> <tr> <td>  工事費</td> <td style="text-align: center;">4,299百万円</td> <td style="text-align: center;">2,507百万円</td> <td style="text-align: center;">6,806百万円</td> </tr> <tr> <td>  用地費</td> <td style="text-align: center;">1,508百万円</td> <td style="text-align: center;">1,796百万円</td> <td style="text-align: center;">3,304百万円</td> </tr> <tr> <td>事業延長</td> <td style="text-align: center;">1.1k m</td> <td style="text-align: center;">0.8k m</td> <td style="text-align: center;">1.9k m</td> </tr> <tr> <td>標準幅員</td> <td style="text-align: center;">6.5(18)m</td> <td style="text-align: center;">6.5(18)m</td> <td style="text-align: center;">6.5(18)m</td> </tr> <tr> <td>主要構造物</td> <td>近鉄アンダー ボックス(L=40m)</td> <td>JR高架橋(L=370m)</td> <td>JR高架橋(L=370m) 近鉄アンダー ボックス(L=40m)</td> </tr> </tbody> </table>					道路事業	街路事業	事業全体	総事業費	5,807百万円	4,303百万円	10,110百万円	工事費	4,299百万円	2,507百万円	6,806百万円	用地費	1,508百万円	1,796百万円	3,304百万円	事業延長	1.1k m	0.8k m	1.9k m	標準幅員	6.5(18)m	6.5(18)m	6.5(18)m	主要構造物	近鉄アンダー ボックス(L=40m)	JR高架橋(L=370m)	JR高架橋(L=370m) 近鉄アンダー ボックス(L=40m)
	道路事業	街路事業	事業全体																														
総事業費	5,807百万円	4,303百万円	10,110百万円																														
工事費	4,299百万円	2,507百万円	6,806百万円																														
用地費	1,508百万円	1,796百万円	3,304百万円																														
事業延長	1.1k m	0.8k m	1.9k m																														
標準幅員	6.5(18)m	6.5(18)m	6.5(18)m																														
主要構造物	近鉄アンダー ボックス(L=40m)	JR高架橋(L=370m)	JR高架橋(L=370m) 近鉄アンダー ボックス(L=40m)																														
1・事業の効果		<p>1-1 費用対効果分析</p> <p>◆費用対効果分析結果</p> <table style="width: 100%; margin-top: 5px;"> <tr> <td style="width: 70%;">走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: right;">184.4億円</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td style="text-align: right;">3.2億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td style="text-align: right;">0.9億円</td> </tr> <tr> <td>総便益</td> <td style="text-align: right;">188.5億円</td> </tr> <tr> <td>総費用</td> <td style="text-align: right;">157.2億円</td> </tr> <tr> <td>費用便益比(B/C)</td> <td style="text-align: right;">1.2</td> </tr> </table> <p>1-2 費用対効果の検証</p> <p>◆走行時間短縮効果の検証 当該事業により、国道23号から県道鳥羽松阪線間の所要時間が3.6分短縮しました。 (開通前8.0分 → 開通後4.4分) 主要渋滞箇所へ指定されている近鉄踏切では、渋滞長が大幅に短縮されました。 (近鉄踏切北側：開通前 最大渋滞長 480m → 開通後 最大渋滞長 65m)</p> <p>◆走行経費減少効果の検証 当該事業により、国道23号から県道鳥羽松阪線間の旅行速度が向上でき、走行経費が減少しました。 (開通前16.7km/h → 開通後35.7km/h) ※交差点での信号待ち、踏切部での待ち時間を含む上下の平均旅行速度</p> <p>◆交通事故減少効果の検証 死傷事故率は、旧道において開通前は210件/億台・kmから開通後は旧道とバイパスにおいて61件/億台・kmと大幅に減少しました。また、旧道を通る大型車交通量は、開通前のH22年 1,235台/日から開通後のH27年 500台/日へと大幅に減少しました。</p> <p>1-3 その他の効果 伊勢松阪線は国道23号と伊勢市役所を結ぶ路線として第2次緊急輸送道路に指定されています。鉄道との立体交差化により、旧道に比べ安全性・定時性が向上し、緊急輸送道路としての機能が強化されました。</p>				走行時間短縮便益	184.4億円	走行経費減少便益	3.2億円	交通事故減少便益	0.9億円	総便益	188.5億円	総費用	157.2億円	費用便益比(B/C)	1.2																
走行時間短縮便益	184.4億円																																
走行経費減少便益	3.2億円																																
交通事故減少便益	0.9億円																																
総便益	188.5億円																																
総費用	157.2億円																																
費用便益比(B/C)	1.2																																

伊勢市では交通混雑期間において市内の交通混雑緩和のため、お伊勢参りされる方を対象に、パークアンドバスライドを実施しており、伊勢松阪線を通行するルートを利用しています。当該区間を通行することにより、混雑区間を回避できるため、定時性が確保され、伊勢神宮へのアクセス性が向上しました。伊勢神宮などの観光拠点へのアクセス機能の強化や市域内交通の円滑化による産業・観光の発展へ寄与します

## 2・事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化

当該事業による人家が多く存在する旧道においては、交通量の減少や渋滞の緩和により、CO<sub>2</sub>（二酸化炭素）排出量が削減されました。（整備なし：1576t-CO<sub>2</sub>/年 → 整備あり：815t-CO<sub>2</sub>/年）  
また、バイパスの農地部では光害対策の照明灯を設置することで、周辺環境へ配慮しています。

## 3・事業を巡る社会経済情勢等の変化

伊勢志摩地域は伊勢神宮や英虞湾などを有する国際観光都市です。当バイパスは伊勢市街において踏切を通らずに南北に連絡する唯一の幹線道路であり、当該道路の重要性に大きな変化はありません。また、平成28年には、志摩市で第42回先進国首脳会議（伊勢志摩サミット）が開催され、伊勢市内に国際メディアセンターが設置されるとともに、各国首脳が伊勢神宮を参拝されるなど国際観光都市としての注目度は向上しています。当事業による市中心部へのアクセス機能の向上は、観光都市としての魅力を向上させ、地域の活性化に寄与するものと期待されます。

## 4・県民の意見

伊勢松阪線沿線の御園町高向などの計8町の地域住民へアンケートを配布するとともに、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2,219通を配布し、800通のご回答をいただきました。WEBアンケートにおいては、320名の方からご回答を得られました。地域住民の78%、道路利用者（三重県在住）の81%が満足と回答しています。  
また、渋滞対策・交通安全・救急活動等の視点から、関係機関へのヒアリングを実施しました。

### 満足と感ずること

#### 【住民アンケート】

- ・度会橋方面に行くのに近鉄及びJRの踏切を通らなくて良くなったので、時間短縮になった。
- ・旧道を大型車が通らなくなり、自転車走りやすくなり、安全性が高まった。
- ・旧道の混雑(特に踏切)が減少した。バイパスは踏切がなく、信号交差点が少ないのでスムーズに走行出来る。また、歩道は分離されており、見通しが良いので安全に走行出来る。
- ・旧道は車の数が少なくなり、通勤時間が5分ほど短くなった。子供たちの通学路と重なっているので、安全になった。

#### 【WEBアンケート】

- ・出張時に以前より早く移動できる。（志摩市在住）
- ・伊勢市や鳥羽市に行きやすくなった。（松阪市在住）

### 不満と感ずること

#### 【住民・WEBアンケート】

- ・中島交差点と中島北交差点は小学生の通学路となっているが、交差点間の距離が近接しており車両が交差点内で滞留することなどにより、横断時の安全性が危惧される。
- ・スピードを出す車が多いので、規制するべき。
- ・信号機を設置して欲しい。
- ・国道23号への合流の案内をわかりやすくしてほしい。
- ・道路を計画してから、開通までに時間がかかり過ぎる。

### 関係機関の意見

- ・国道23号から伊勢松阪線を利用し、北門から搬入することで踏切を通行しないで工場へ行けるため、伊勢松阪線のメリットは大きいです。（隣接企業）
- ・大多数の子が通る旧道については交通量が減少したことで、危険性がかなり減ったと思うのでありがたいです（御園小学校）
- ・鉄道と立体交差しているためスムーズな通行が可能になり、その効果は十分に感じています。（伊勢市消防本部）
- ・パークアンドバスライド実施時は、御幸道路ルートは混雑状況が読めないため、現在は定時性確保のために伊勢松阪線経由の伊勢南北幹線道路ルートを利用しています。（伊勢市役所）

## 5・再評価の経緯

道路事業は平成18年度に再評価を、街路事業は平成20年に再評価を実施し、事業の妥当性が認められたことから、事業継続が了承されています。

## 6・今後の課題等

中島交差点と中島北交差点間の車両の滞留については、警察とも協議し、信号現示の改良を実施して頂き、効果の検証中です。国道23号への合流については、合流を分かりやすくするために、路面案内表示の追加を検討中です。スピードの規制と信号機の新設については警察から困難であるとの回答を頂いていますが、引き続き、現状を経過観察し、警察と協議していきたいと考えています。事業完成まで時間がかかり過ぎる点については、厳しい予算状況の中ではありますが、事業の選択と集中を行い、事業効果の早期発現に努めてまいります。

※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。