

事後評価書

箇所名	一般県道四日市鈴鹿線（鈴鹿橋）		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 （下段前回）*	平成11年度～平成25年度	全体事業費 （下段前回）*	5,275百万円（負担率：国5.5，県4.5）		
		平成11年度～平成24年度		5,840百万円（負担率：国5.5，県4.5）		
事業目的及び内容		<p>■当該路線の状況</p> <p>一般県道四日市鈴鹿線は、四日市市と鈴鹿市を結ぶ道路で、一般国道23号等とともに北勢地域の交通を担う幹線道路です。昭和48年に現在の一般国道23号が新たにバイパス整備されるまでは旧一般国道23号として北勢地域を結ぶ幹線道路であったことから、商業施設が立地するなど沿道利用が盛んな地域の生活に密着した重要な道路です。</p> <p>鈴鹿橋・高岡跨線橋は、昭和28年の供用以降50年以上が経過し老朽化が著しく、鈴鹿橋は耐震性を有しておらず、高岡跨線橋は鉄道との交差角が40°と小さく落橋の恐れがあり、早急な対策が必要となっていました。</p> <p>並行する一般国道23号が飽和状態であることから、一般国道23号の代替路として交通量が多く、朝夕を中心に堤防道路交差点の渋滞が激しい状況にありました。</p> <p>■事業の目的</p> <p>鈴鹿橋・高岡跨線橋の架け替えにより耐震性・安全性を確保するとともに、交通の円滑化による利便性の向上、両側歩道設置による安全・安心な通学路等の確保を図るものです。</p> <p>■事業の内容</p> <p>事業期間 15年間（平成11年度～平成25年度） 総事業費 5,275百万円（工事費 5,013百万円，用地補償費 262百万円） 事業延長 延長L=0.9km（起点）鈴鹿市高岡町～（終点）鈴鹿市一ノ宮町 幅員 W=6.5（15.5）m 主要構造物 鈴鹿橋（L=245m） 高岡跨線橋（L=39m）</p>				
1・事業の効果						
1-1 費用対効果分析						
◆費用便益分析の結果						
区分		H20 再評価時 （基準年：H20）	今回評価時 （基準年：H30）	備考		
費用 (C)	事業費	57.0 億円	73.0 億円	・事業期間の変更		
	維持管理費	0.3 億円	0.5 億円	・原単位の見直し		
	合計	57.3 億円	73.4 億円			
便益 (B)	走行時短縮便益	187.0 億円	248.6 億円	・原単位の見直し		
	走行経費減少便益	-3.7 億円	-2.9 億円	・原単位の見直し		
	交通事故減少便益	-5.7 億円	-7.7 億円	・原単位の見直し		
	合計	177.7 億円	238.0 億円			
	費用便益分析結果 (B/C)	3.1	3.2	【共通】 ・マニュアルの変更 ・基準年次の見直し		
※費用及び便益ともに、基準年における現在価値化した値						
1-2 費用対効果の検証						
◆走行時間短縮効果の検証						
朝のピーク時における鈴鹿橋の右岸堤防道路交差点の鈴鹿方面の渋滞長が大幅に短縮されました。 （鈴鹿橋の右岸堤防道路交差点：整備前(H20) 最大渋滞長 1.0km→整備後(H30) 最大渋滞長 0.1km） 当該事業により、四日市鈴鹿線の大治田一交差点から鈴鹿市役所前交差点間（四日市方面）の走行時間が3分短縮しました。 （大治田一交差点～鈴鹿市役所前交差点間の走行時間：整備前(H22) 13分→整備後(H30) 10分）						

◆交通事故減少効果の検証

当該事業により、事業区間の交通事故件数が 4.0件/年減少しました。
(事業区間の交通事故件数：整備前(H22～H24) 5.3件/年→整備後(H26～H28) 1.3件/年)

1-3 その他の効果

老朽化した鈴鹿橋・高岡跨線橋の架け替えにより、耐震性・安全性が確保されました。
鈴鹿橋の幅員が広くなり渋滞時の緊急走行がしやすくなったため、鈴鹿市一ノ宮地区では現場到着時間や搬送時間の短縮などの医療サービスが向上しました。

2・事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化

鈴鹿橋を通行できることにより、CO2(二酸化炭素)排出量が 680t-CO2/年削減されました。
(事業の影響する範囲全体：整備なし(H42 鈴鹿橋 通行不能) 49,570 t-CO2/年→整備あり(H42 鈴鹿橋 通行可能) 48,890 t-CO2/年)

3・事業を巡る社会経済情勢等の変化

◆企業活動の活性化

一般国道 23 号中勢バイパスが現在国土交通省において整備中です。今後の一般国道 23 号中勢バイパスの整備と相まって、当地域の更なる企業活動の活性化が期待されます。

4・県民の意見

鈴鹿橋沿線の一ノ宮地区(鈴鹿市)及び河原田地区(四日市市)の地域住民へアンケートを配布するとともに、鈴鹿市及び四日市市在住の道路利用者に対してWEBアンケートを実施しました。地域住民アンケートは2,639通を配布し、866通のご回答をいただきました。WEBアンケートにおいては、309名の方からご回答を得られました。地域住民の88%、道路利用者(鈴鹿市・四日市市在住)の74%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

- ・右折車線が設置されて走りやすくなった。
- ・右折車線を作っていただけで渋滞が減少したと思う。
- ・信号機が設置されて走りやすくなった。
- ・歩道が整備され児童が安心して通学できる。
- ・緊急車両が通りやすくなった。

不満と感ずること

- ・信号機が増えて渋滞し、一回の青時間で渡りきれなくなった。
- ・渋滞時にゼブラゾーンを長い距離、走行する車両がいて危ない。
- ・橋の継ぎ目等に段差がある。
- ・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

- ・鈴鹿方面の渋滞が最も改善されたと感じています。朝夕の渋滞が緩和されことで、四日市鈴鹿線と堤防道路を利用する通勤者が増加しています。(近接企業)
- ・歩道が広がり車道近くを歩かないでよくなったので安心感が増したこと、鈴鹿川の右岸堤防道路交差点を横断する際の危険性が減ったことがありがたいです。(小学校)
- ・鈴鹿橋の幅員が広くなり救急走行がしやすくなった、渋滞が少なくなって搬送時間が短縮したなどの効果を十分に感じています。(消防署)

5・再評価の経緯

平成20年度の再評価において、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

信号機増設による渋滞発生について、警察と協議しましたが、交通量が極めて多いため、信号機を減らさず、信号現示を調整するだけでは渋滞緩和の効果は期待できないとの回答を頂いています。また、信号機増設は、地域の要望として、通学路の安全確保等を目的に設置されたものであり、信号機を減らすことは難しいと考えています。

ゼブラゾーンの走行車両や速度超過車両については、現地状況を十分確認した上で、警察と協議し、必要に応じて交通安全対策等を検討していきます。

橋の継ぎ目等に大きな段差を確認した場合は、速やかに修繕を行ってまいります。

事業完成まで時間がかかり過ぎる点については、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。