

再 評 価 書

事業名	一般国道167号第二伊勢道路	事業区分	道路事業	室名	道路整備室
事業概要	工期	H8年~H24年	全体事業費	29,702百万円 (負担率:国5.5:県4.5:他0)	
	(下段:当初)	H8年~H24年	(下段:当初)	31,602百万円 (負担率:国5.5:県4.5:他0)	
事業目的及び内容					
<p>地域の道路状況</p> <p>現在、伊勢地域と志摩地域を連絡する幹線道路としては、伊勢市から鳥羽市を經由して志摩市に至る「国道167号」と伊勢神宮方面から志摩市へ至る「県道伊勢磯部線(通称:伊勢道路)」があり、それぞれ志摩地域の生活を支える道路として、また観光業及び水産業などを支える道路として根幹的な役割を果たしています。</p> <p>しかし、国道167号は鳥羽市市街地内で慢性的な交通混雑をしており、志摩市磯部町地内から志摩市阿児町地内にかけては伊勢磯部線からの交通量が加わって朝夕混雑しています。</p> <p>次に、伊勢地域と志摩地域を最短で結ぶ伊勢磯部線は、地理的に伊勢神宮林を縫うように走っていることから道路線形が屈曲しており、加えて交通量が多くなるとたびたび交通事故が発生しています。また、大雨による通行規制区間となっています。</p> <p>このように志摩地域へ向かう幹線道路は、普段の生活において円滑な交通を確保しているとは言えず、この地域の生活及び社会経済活動に重大な影響を及ぼしています。</p> <p>一方、志摩地域は伊勢志摩国立公園の風光明媚なリアス式海岸や大型テーマパークなどを有する三重県内でも有数の観光地ですが、近年は観光施設への入り込み客数が伸び悩んでおり、より一層の観光客の誘致促進が望まれているところです。</p> <p>このような中、伊勢市・志摩市間の幹線道路ネットワークを改善し、地域の生活道路としての円滑な交通を確保するとともに、高速道路(伊勢自動車道)から観光地への移動時間を短縮することにより、これまでの主なマーケットである中京・関西圏はもとより、関東の大都市圏又は全国・海外に対する観光地としての魅力を増大することが強く望まれているところです。</p> <p>事業の内容・目的</p> <p>これらの問題を解決するため、伊勢地域と志摩地域を相互に連絡する機能と中京・関西等の大都市圏と志摩地域を高速交通で連結する機能を合わせ持った「伊勢志摩連絡道路」(伊勢市二見町から志摩市阿児町へ至る延長約20km)を計画決定し、現在その区間のうち、伊勢市二見町松下の伊勢二見鳥羽ラインから鳥羽市白木の現国道167号までの延長7.6kmの区間を自動車専用道路の「国道167号第二伊勢道路」として、志摩市磯部町恵利原の現伊勢磯部線から志摩市阿児町金谷の現国道260号までの延長8.2kmの区間を一般道路の「国道167号鷲方磯部バイパス」として事業化し、整備を進めています。</p> <p>これらの区間の整備により、高規格幹線道路へのアクセス時間30分圏域を志摩市において概ね達成し、観光業などの産業及び社会活動の振興に寄与するとともに、交通機能を分担することにより生活道路機能を確保します。また災害時における緊急輸送道路としての機能向上を図ります。</p> <p>この再評価書はこの「国道167号第二伊勢道路」に関するものです。</p> <p>「国道167号第二伊勢道路」は自動車専用道路として、鳥羽市白木の現国道167号から伊勢二見鳥羽ラインを經由して、「伊勢自動車道 伊勢西インターチェンジ」へ直結する道路です。全体計画として4車線道路で計画していますが、事業効果を早期に発現するため現在は暫定2車線で計画し整備を進めています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 17年(暫定2車線) 全体事業費29,702百万円(暫定2車線) ・事業概要 計画延長7,600m、 <ul style="list-style-type: none"> うち橋梁工 5橋(985.5m) 松下ジャンクション(9橋) トンネル4基(4,898.0m) 白木インターチェンジ 					
事業主体の再評価結果					
<p>1 再評価を行った理由</p> <p>事業採択後一定期間を経過した時点で継続中の事業であるため三重県公共事業再評価実施要綱第2条に基づき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>平成8年度に事業着工し、平成10年度から用地買収に着手、平成11年度より工事着手しています。これまでに、50%(用地100%、工事44%)の進捗が図られています。平成25年の伊勢神宮第62回式年遷宮に間に合うよう平成24年の全線供用に向けて事業を促進しています。</p>					

3 事業を巡る社会経済状況等の変化

県外からの三重県へのアクセス状況の変化

県外から三重県へのアクセス状況は飛躍的に改善されつつあります。高速道路網ネットワークとしては、第二名神高速道路が平成15年3月に四日市市で東名阪自動車道に連結し、平成16年12月に豊田市で東名高速道路へ連結したところです。これにより関東方面からのアクセスが改善されました。

また、平成20年代初頭には第二名神高速道路が滋賀県にて名神高速道路へ連絡することから関西北部方面からのアクセスが飛躍的に向上します。

次に空の便としましては平成17年2月に中部新国際空港・セントレアが開港し、中部圏から世界への大きな空の玄関口として動き始めたところです。三重県からは高速道路の外、津への高速船、鳥羽へのフェリーなどでアクセスが可能となっており、国外及び全国からのアクセスが大きく改善されました。

社会及び観光形態の変化

次に、少子高齢化・人口減少の成熟社会を迎え、地域の活力が低下していくことが予想される中、地域間交流を活性化させ、第2の人口である「交流人口」の増加を図っていくことが地域社会を維持し、活性化させる上で重要なこととなっています。また、国際的な大交流時代において「ビジットジャパン」として国をあげて観光立国が進められる中、日本を代表する観光資産を有する伊勢志摩地域においても、全国はもとより国際的な観光交流人口を増加させることが観光振興、地域活性化のために必要となっています。

今後想定される、「空港」「高速道路(又は船舶)」「地域内幹線道路」と移動する観光ルートにおいて、旅行者の移動時間を短縮させ、利便性や快適性を向上させることは観光地にとって大きなアドバンテージになると考えています。

このような状況の中、伊勢志摩地域を結ぶ幹線ネットワークの整備が求められています。

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 費用便益比

事業区間全体の費用便益比は、

走行時間短縮便益	633億円
走行経費減少便益	33億円
交通事故減少便益	23億円
総便益	689億円
総費用	298億円

費用便益比は、「2.3」となります。

4-2 地元の意向

当該道路は、伊勢・志摩連絡道路(第二伊勢道路等)建設促進同盟会が結成されており、当該事業の早期完成を強く要望されています。(平成5年設立)

また、集客交流を目的とした取り組みとして、観光客に素焼きのプレートを作成していただき、それを海岸堤防に張り付け再度の訪問を促す取り組みや、沿道へ花を植える「花いっぱい運動」を展開して、集客交流を期待する取り組みも行われています。

5 コスト縮減の可能性や代替案立案の可能性

5-1 コスト縮減

現道との接続地点となるインターチェンジ等の計画にあたっては、構造規格の見直しを行い、松下ジャンクションでは、ランプ形状をコンパクト化するなど約19億円のコスト縮減が見込まれています。これは、全体事業費の約6%となります。

また、鋼鉄橋梁では、塗装の塗り替えが不要となる耐候性鋼材を採用し、ライフサイクルコストを踏まえた縮減に努めており100年あたり約7億円のコスト縮減が見込まれています。

5-2 代替案

当事業は、高速道路と直結する地域高規格道路であり、自動車専用道路となることから高速交通における安全性を確保するため高規格な道路構造を採用しています。

また、ルート選定においては、伊勢神宮林、ゴルフ場、鳥羽河内^{こうち}ダム計画地をコントロールポイントとして計画しています。これらのコントロールポイントを念頭に3ルートを立案し、経済性、施工性、構造的などを総合評価し、現在のルートを採用しています。

用地買収が既に完了していることや現在の工事の進捗状況から、現計画で進めることが妥当と考えており、代替案は無いと判断しています。

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。

