

再 評 価 書

箇所名	都市計画道路 尾鷲港新田線		事業名	街路事業	課名	都市政策課 (尾鷲建設事務所)
事業概要	工 期 (下段前回)	平成 29 年度～令和 9 年度	全体事業費 (下段前回)	2, 239 百万円 (負担率: 国 0. 55 : 県 0. 45)		
		平成 29 年度～令和 5 年度		2, 113 百万円 (負担率: 国 0. 55 : 県 0. 45)		
事業目的及び内容						
■当該路線の概要 都市計画道路尾鷲港新田線は、復旧復興の拠点となる重要港湾尾鷲港と東紀州（紀北）広域防災拠点を最短で結ぶ路線であり、日常生活の快適な移動、観光振興や緊急・災害時の救援・復旧・復興に資する道路です。 尾鷲市では南海トラフの理論上最大クラスの地震を想定した場合、市内の大半が浸水域となり、本路線と併走する緊急輸送道路は市街地の浸水域を経由することになるが、本路線は他の幹線道路に比べ、津波の影響を受ける範囲が少なく、早期啓開が可能なことから、尾鷲市の地域防災計画に定めた災害時の緊急輸送ネットワークの形成に欠かせない重要な路線となっており、三重県の地域防災計画における東紀州地域の緊急援助物資の輸送についても、極めて重要かつ有用な役割を果たすことが期待されており、全線開通後には第二次緊急輸送道路に指定される予定の路線となっています。 事業区間は、幅員狭小で車両同士のすれ違いが困難な区間となっており、車両の通行に支障をきたしています。そのことにより、周辺観光地へのアクセス性にも支障をきたしており、緊急輸送機能も不十分です。 このようなことから、地震・津波等の災害時における緊急輸送道路の多重性・代替性を確保し、防災機能の向上及び幅員狭小区間の解消による安全で円滑な交通の確保、観光振興等を図るため、平成 29 年度に事業着手しました。 都市計画道路尾鷲港新田線の整備によって、地震・津波等の災害時における交通機能の確保、自動車の円滑な走行空間の確保並びに観光振興の支援を図ります。また、広域防災拠点へのアクセス性を向上させ防災機能の向上を図ります。						
■事業目的 ・緊急時における交通機能の確保 ・自動車・歩行者等の道路空間の確保 ・観光振興の支援						
■事業内容 ・事業計画期間 11 年間（平成 29 年度～令和 9 年度） ・全体事業費 2, 239 百万円（工事費：572 百万円，用地費：78 百万円，補償費：1, 589 百万円） ・計画延長 L＝357m（起点）尾鷲市小川東町～（終点）尾鷲市南陽町 ・幅 員 W＝6. 0（16. 0）m						
事業主体の再評価結果						
1 再評価を行った理由 平成 29 年度に事業採択後、一定期間（10 年）が経過した事業であるため、三重県公共事業再評価実施要項第 2 条（2）に基づき再評価を行いました。						
2 事業の進捗状況と今後の見込み 2－1 事業の進捗状況 令和 8 年 3 月末時点の事業進捗率は事業費ベースで 65%（工事 32%，用地 76%）となっています。 2－2 今後の見込み 令和 9 年度の全線供用に向け、事業を推進します。						

3 事業を巡る社会経済情勢等の変化

三重県が令和8年3月に公表した南海トラフ巨大地震の被害想定は依然として甚大であり、令和6年の能登半島地震において道路の寸断により孤立集落が多数発生した状況も踏まえ、防災拠点と中山間地域を結ぶ緊急輸送道路の重要性が一層高まっています。

4 事業採択時の費用対効果分析の要因の変化、地元意向の変化等

4-1 費用対効果分析

① 当初計画時の費用対効果分析の結果

【当初計画時】（平成29年時）

総費用（C） 15.17 億円

総便益（B） 27.11 億円

費用便益比（B/C） = 1.79

② 費用対効果分析の結果

費用便益比（B/C）	総費用（C） （残事業）／（事業全体）	総便益（B） （残事業）／（事業全体）
【事業全体】（参考） 1.1(1.1)	7.1 億円／24 億円	27／27 億円
参考〔2%〕 1.7(1.7)	事業費：6.9 億円／24 億円	走行時間短縮便益：24／24 億円
〃〔1%〕 2.2(2.2)	維持管理費：0.2 億円／0.2 億円	走行経費減少便益：3.0／3.0 億円
【残事業】 3.7(3.8)		交通事故減少便益：0.1／0.1 億円
参考〔2%〕 5.5(5.6)		（参考） 時間信頼性向上便益：0.03 億円／0.03 億円
〃〔1%〕 7.0(7.1)		CO2 排出量削減便益：0.5 億円／0.5 億円

③ 感度分析の結果

【事業全体】	【残事業】
交通量：B/C = 1.0～1.2（±10%）	交通量：B/C = 3.3～4.0（±10%）
事業費：B/C = 1.1～1.1（±10%）	事業費：B/C = 3.4～4.1（±10%）
事業期間：B/C = 1.0～1.2（±20%）	事業期間：B/C = 3.5～3.8（±20%）

※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）

4-2 その他の効果

① 緊急輸送道路の機能確保

- ・尾鷲港新田線は、重要港湾である尾鷲港と広域防災拠点の東紀州（紀北）を結ぶ唯一の重要な路線であり、供用済区間は緊急輸送道路に位置付けられています。
- ・沿岸部は津波浸水域となっており、市街地内の避難所への避難が難しい場合、広域防災拠点が避難所となる可能性もあり、事業区間の整備により、沿岸部からのアクセス性が高まります。
- ・また、沿岸部企業では、策定中のBCP計画に避難経路として明示予定であり、従業員の安全かつ円滑な避難への貢献が期待されています。

② 救急搬送の迅速化

- ・近年、当該地の救急医療機関である尾鷲総合病院での対処が難しい傷病者が増えており、広域防災拠点からのドクターヘリ搬送や、高度医療が可能な市外病院への搬送も増えています。
- ・重病搬送者は、1分1秒を争う搬送が必要であるなか、事業区間は迅速な搬送への貢献が期待されます。
- ・また、事業区間により搬送ルートの走行性が改善されるため、搬送患者への負担軽減や消防隊員の心理的負担の軽減も期待されます。

③ 観光振興の支援

- ・尾鷲港では、名物朝市の尾鷲イタダキ市が毎月開催、また毎年おわせ港まつり（花火大会）が毎年開催されるなど、多くの方が訪れます。

- ・近年、鉄道の夜間運行や紀勢自動車道の延伸等により、客層が変化しており、遠方からの来客も増えています。
- ・イベント会場へのアクセスルートは、一部幅員が狭小な区間もあり、今後は事業区間がアクセス道路として機能することも期待されます。

④ 地域関連の交通の円滑化

- ・尾鷲市では、尾鷲三田火力発電所跡地を利用した「おわせ SEA モデル」により、産業、観光、市民サービスを融合した拠点として、活気あふれる「ふるさと尾鷲」を目指しており、おわせ SEA モデル協議会により国市浜公園整備、野球場建設、企業誘致などが進められています。
- ・現在、国内最大級のバナメイエビの養殖場や大型製材を扱う工場の立地が予定されるなか、事業区間は、大型車通行が問題なく通行できる経路を形成することができます。

4－3 地元の意向

市内幹線道路沿線の関係団体で構成された「尾鷲市幹線道路建設促進同盟会」が設立されており、災害発生時の救助・救援活動や生活の復興支援に資する道路瀬あるため、早期完成を強く希望されています。

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

当該事業では、盛土法面部に張コンクリートの施工を行うことで、除草が必要な箇所をなくすることで維持管理に係るコスト縮減に努めました。

5－2 代替案

三重県公共事業再評価実施要綱 第3条の視点による再評価の結果、事業主体において、現行計画での事業継続が妥当と判断されるため、代替案はありません。

再 評 価 の 経 緯

再評価の経緯はありません。

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条の視点により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。

委員会意見の概要【事業方針作成時に記述】

対応方針の概要【事業方針作成時に記述】