

## 再 評 価 書

箇所名	一般国道 167 号 磯部バイパス		事業名	道路事業	課 名	道路建設課 (志摩建設事務所)
事業概要	工 期 (下段前回) <sup>※1</sup>	平成 24 年度～令和 7 年度	全体事業費 (下段前回) <sup>※1</sup>	13,500 百万円(負担率：国 55%、県 45%)		
		平成 24 年度～令和 6 年度		12,000 百万円(負担率：国 55%、県 45%)		
事 業 目 的 及 び 内 容						
<p><b>■当該路線の概要</b></p> <p>一般国道 167 号は、志摩市阿児町から伊勢市通町に至る延長約 49 km の幹線道路で、うち約 20 km 区間が伊勢地域と志摩地域を相互に連絡する目的で、「伊勢志摩連絡道路」に指定されています。当該路線は、伊勢志摩連絡道路の一部として、伊勢市、鳥羽市、志摩市の連携強化を図る広域道路ネットワークを形成する道路であり、災害時の物資輸送等を支える緊急輸送道路であるとともに、救急救援活動、観光産業を支える重要な幹線道路です。</p> <p>しかし、事業区間に並行する磯部バイパス現道区間の一部は、津波や洪水発生時の浸水想定区域に位置しているため、緊急輸送道路の指定から外れており代替道路として市道が指定されている状況にあり、災害時広域防災拠点のある伊勢方面からの物資輸送や応援要員の移動などの面で課題があります。また、伊勢地域と志摩地域を結ぶもう 1 つの路線である県道伊勢磯部線も緊急輸送道路に指定されていますが、雨量規制区間に指定されており、降水量の多い当該地域では通行止めとなることがあります。</p> <p>また、交通安全面では、磯部バイパス現道区間、県道伊勢磯部線とも、線形不良などにより死傷事故率が高く、交通安全上の課題を持っています。</p> <p>さらに、救急救援活動では、志摩地域から伊勢方面への救急搬送は、現時点では距離が短い県道伊勢磯部線が利用されますが、急カーブ区間の連続する道路であるため、患者や救急隊員への負担が大きくなっています。</p> <p>これらに加え、磯部バイパス現道区間の線形不良・狹隘区間の存在や、県道伊勢磯部線の急カーブが、観光地へのアクセス性も損ねています。</p> <p>このため、本事業により、道路ネットワークの強化を図り、災害等の緊急輸送道路機能の確保、交通安全性の向上、救急救援活動の円滑な実施、および地域観光産業の支援を図ります。</p>						
<p><b>■事業目的</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時の「緊急輸送道路機能の確保」</li> <li>・救急救援活動を支える「安全、安心、快適な道路環境の確保」</li> <li>・広域ネットワークの整備による「地域観光産業の支援」</li> </ul>						
<p><b>■事業内容</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画期間 14 年間(平成 24 年度～令和 7 年度)</li> <li>・全体事業費 13,500 百万円(工事費 13,087 百万円、用地費 413 百万円)</li> <li>・計画延長 L=2,500m(起点) 志摩市磯部町恵利原～(終点) 志摩市磯部町五知</li> <li>・幅員 W=6.5m(8.0m)</li> <li>・主要構造物 トンネル 1 本、橋梁 1 橋</li> </ul>						
事 業 主 体 の 再 評 価 結 果						
<p>1 再評価を行った理由</p> <p>全体計画事業費に変更があったことから、三重県公共事業再評価実施要綱第 2 条(4)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>2-1 事業の進捗状況</p> <p>令和 4 年度末時点の事業進捗率は、事業費ベースで 77% (工事 76%、用地 100%) となっています。</p> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>令和 7 年度の完成に向け、事業を推進します。</p>						

### 3 事業を巡る社会経済情勢等の変化

伊勢志摩連絡道路は、平成 25 年 9 月に「第二伊勢道路」が開通し、平成 29 年 12 月に「鵜方磯部バイパス」が開通しました。令和 3 年 3 月には伊勢志摩連絡道路が、中長期的にブロック都市圏の形成や災害に備えたりダンダンシー確保・国土強靱化を進めるための新広域道路ネットワーク計画に位置付けられました。

また、志摩市では平成 28 年 6 月に G 7 伊勢志摩サミットや令和 5 年 6 月に G 7 交通大臣会合が開催されるなど、伊勢志摩地域の名前は国内外へ広まっており、この経験を生かして、地域間の連携や観光地の周遊性、防災性の向上の取り組みが進んでいます。

さらに、一般国道 167 号沿いにある道の駅「伊勢志摩」が、広域的な防災拠点として令和 3 年 6 月に防災道の駅へ選定されるなど、伊勢志摩連絡道路の残る区間にあたる磯部バイパスの重要度は益々高まっています。このため、当事業の必要性に変化はありません。

### 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 前回評価時の費用対効果分析の結果 ※2

<b>【前回評価時】</b> (令和 2 年時)	
総費用 (C)	107.1 億円
総便益 (B)	131.8 億円
費用便益比 (B/C) =	1.2

##### ② 費用対効果分析の結果 ※3

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)
<b>【事業全体】</b> 1.2	31 億円 / 147 億円 事業費：30 億円 / 145 億円	171 億円 / 171 億円 走行時間短縮便益：161 億円 / 161 億円
<b>【残事業】</b> 5.5	維持管理費：1.2 億円 / 1.2 億円	走行経費減少便益：8.9 億円 / 8.9 億円 交通事故減少便益：1.8 億円 / 1.8 億円

##### ③ 感度分析の結果 ※4

<b>【事業全体】</b>	<b>【残事業】</b>
交通量：B/C=1.1~1.3 (±10%)	交通量：B/C=4.9~6.0 (±10%)
事業費：B/C=1.1~1.3 (±10%)	事業費：B/C=5.0~6.0 (±10%)
事業期間：B/C=1.1~1.2 (±20%)	事業期間：B/C=5.2~5.7 (±20%)

※出典：費用便益分析マニュアル (令和 4 年 2 月 国土交通省 道路局 都市局)

#### 4-2 その他の効果

##### ① 災害時の緊急輸送道路機能の確保

・志摩地域で大きな災害が発生した場合は、伊勢市にある三重県広域防災拠点から物資が輸送されることになっており、一般国道 167 号は輸送ルートとして、「三重県広域受援計画」や「中部版くしの歯作戦」に基づく優先的な道路啓開ルートとなっています。磯部バイパスが完成することにより、磯部バイパス現道区間の津波・洪水浸水区域や県道伊勢磯部線の雨量規制区間を回避し、災害に強い緊急輸送道路として機能します。

##### ② 救急搬送活動の支援

・志摩市では医師不足により重症度や緊急度が高く対応困難な患者は、県道伊勢磯部線を利用し伊勢市にある伊勢赤十字病院へ救急搬送されています。磯部バイパスが完成することにより、一般国道 167 号が利用され、安定した高速走行による搬送時間の短縮や、走行中の揺れが軽減されることによる安全な応急措置など、救急搬送活動に寄与します。

##### ③ 地域観光産業の支援

・志摩市の観光入込客数は、コロナ禍により一時的に落ち込んだものの、令和 4 年度には回復し、コロナ禍以前より増加しています。磯部バイパスが完成することにより、伊勢志摩間の連絡機能強化による遠方からの来訪者増加など、更なる地域観光の活性化が期待されます。

<p>4-3 地元意向</p> <p>伊勢市、鳥羽市、志摩市、南伊勢町で構成する「伊勢志摩連絡道路建設促進同盟会」から磯部バイパスについて、「平時には医療サービス、産業、観光等の暮らしを支える道路として、また災害時には地域の「命の道路」として避難、救急救命、復旧等重要路線として」、早期完成を強く要望されています。</p>
<p>5 コスト縮減の可能性や代替案立案の可能性</p> <p>5-1 コスト縮減</p> <p>① トンネル照明について、LED 照明を採用しライフサイクルコストを縮減します。</p> <p>② 防草対策工により、除草に要する維持管理コストの縮減を図ります。</p> <p>5-2 代替案</p> <p>バイパス・現道拡幅併用案は、支障となる家屋が多くあり、また、改良後の依然として生活道路と通過交通が混在することから安全性に劣るとして、バイパス案が最適と考えています。</p> <p>また、平成 30 年度に用地買収が完了し、工事にも着手していることから、バイパス案での事業継続が妥当と考えています。</p>
<p>再 評 価 の 経 緯</p>
<p>令和2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。</p>
<p>事 業 主 体 の 対 応 方 針</p>
<p>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。</p>
<p>委員会意見の概要【事業方針作成時に記述】</p>
<p>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する。なお、今後の道路事業の立案にあたって、事業費の算定が難しい事業は、事業計画時にできる限り詳細な調査を行い、大幅な事業費の変更が無いように努められたい。</p>
<p>対応方針【事業方針作成時に記述】</p>
<p>審査の結果、事業継続の妥当性が認められたことから、事業効果の早期発現に向け事業を継続して実施していきます。</p>
<p>事業方針の概要【事業方針作成時に記述】</p>
<p>トンネル工事等の事業費の算定が難しい事業については、同種事業の実績や地域特性を適切に反映し、既存資料も踏まえた調査を実施し、大幅な事業費の変更が無いように努めます。</p>

※1 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。

※2 再評価実施事業は、前回再評価時の内容を記載する。未実施の場合は、当初計画時の内容を記載する。

※3 当該事業を所管する省庁の費用便益分析手法に従い費用対効果分析の結果を記載する。

※4 当該事業を所管する省庁の費用便益分析手法に従い感度分析の結果を記載する。