

新規事業採択時評価結果(平成24年度新規事業化箇所)

担当課: 道路局 国道・防災課

担当課長名: 三浦 真紀

事業の概要

| | | | | | |
|--|-------------------------------------|-------|-----------|------|-----|
| 事業名 | 地域高規格道路 伊勢志摩連絡道路 一般国道167号 磯部バイパス | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 三重県 |
| 起終点 | 起点: 志摩市磯部町恵理原 終点: 志摩市磯部町五知 | 延長 | 2.5km | | |
| 事業概要 | | | | | |
| <p>伊勢志摩連絡道路は、近畿自動車道伊勢線及び伊勢二見鳥羽ラインと一体となって、伊勢志摩地域の高速交通網を形成する地域高規格道路である。</p> <p>磯部バイパスは、伊勢志摩連絡道路の一部を構成し、伊勢志摩地域の連絡強化と、当該地域の社会経済活動を支援する延長2.5kmの自動車専用道路である。</p> | | | | | |
| 事業の目的、必要性 | | | | | |
| <p>磯部バイパスは、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現道部に想定される津波浸水区域の回避による緊急輸送道路機能の確保 ・ 交通隘路区間の回避による幹線道路機能の強化と伊勢志摩地域における交通安全性の向上 ・ 伊勢志摩地域の連絡強化による救急医療活動、地域観光産業の支援に資する道路である。 | | | | | |
| 全体事業費 | 60億円 | 計画交通量 | 10,700台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |
| | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

【三重県】平成24年度新規事業化要望(H23.10.31)

【市町村】伊勢市、鳥羽市、志摩市、南伊勢町で構成される「伊勢志摩連絡道路(第二伊勢道路等)建設促進同盟会」から本区間の早期整備に対する要望が強い。

学識経験者等の第三者委員会の意見

—

事業採択の前提条件

- ・ 便益が費用を上回っている。
- ・ 地域の団体から早期整備の強い要望を受けており、円滑な事業執行の環境が整っている。

事業評価結果

| | | | | | | | | | |
|--------|-------------|---------------------|--|--|---------------------|-------|-----|--------|--|
| 費用対便益 | B/C | 2.5 | 総費用 | 48億円 | 総便益 | 121億円 | 基準年 | 平成23年度 | |
| | 感度分析の結果 | | 事業費 | 46億円 | 走行時間短縮便益 | 107億円 | | | |
| | | | 維持管理費 | 1.23億円 | 走行経費減少便益 | 11億円 | | | |
| | | | | 交通事故減少便益 | 3.0億円 | | | | |
| | 交通量変動 | B/C=2.2 (交通量 -10%) | | | B/C=2.7 (交通量 +10%) | | | | |
| | 事業費変動 | B/C=2.3 (事業費 +10%) | | | B/C=2.8 (事業費 -10%) | | | | |
| | 事業期間変動 | B/C=2.3 (事業期間 +20%) | | | B/C=2.6 (事業期間 -20%) | | | | |
| 事業の影響 | 評価項目 | 評価 | 根拠 | | | | | | |
| | 自動車や歩行者への影響 | 渋滞対策 | ○ | <p>観光交通による休日渋滞が著しい、伊勢市-志摩市間の主要路線との交通機能の分担が図られ、伊勢志摩地域における交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>【休日混雑度】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 一般国道167号現道部:1.07(H17センサス) <p>【その他の特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ (主)伊勢磯部線の休日混雑度1.55(H17センサス) ・ (主)伊勢磯部線と国道23号の交差点(宇治浦田交差点)においては、観光シーズンに最大約5.0kmの渋滞が発生。 | | | | | |
| | | 事故対策 | ○ | <p>当該区間の整備により、通過交通が排除される事により現道交通量が減少し、事故の減少が見込まれる。</p> <p>【死傷事故率】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 一般国道167号現道部:約79件/億台km(H18~20平均) ※三重県平均 約56件/億台kmの約1.4倍 <p>【その他の特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ (主)伊勢磯部線死傷事故率:約76件/億台km(H18~20平均) | | | | | |
| | | 歩行空間 | — | 注目すべき影響はない。 | | | | | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | ○ | 第3次救急医療施設(山田赤十字病院)へのアクセス向上(事業中の第二伊勢道路と一体となり、搬送時間が30分短縮) | | | | | |
| 地域経済 | | ○ | 近畿自動車道伊勢線及び伊勢二見鳥羽ラインへのアクセス性が向上し、年間漁獲量5万tに上る鳥羽市・志摩市の鮮魚輸送の効率化が図られるなど、水産業を始めとした産業の活性化に寄与する。 | | | | | | |
| 災害 | | ○ | 津波浸水想定区域の一部が回避され、第2次緊急輸送道路の機能が確保可能 | | | | | | |
| 環境 | | — | 注目すべき影響はない。 | | | | | | |
| | 地域社会 | ○ | 伊勢地域・志摩地域を連携し、広域観光ルートを形成する事により、観光産業の活性化が図られる。(伊勢志摩地域における観光入込客数927万人/年) | | | | | | |
| 事業実施環境 | | ○ | 周辺自治体からも本区間整備に関する要望があるなど地元の期待も大きく、事業実施において十分な協力が得られる環境が整っている。 | | | | | | |

対応方針

事業主体である三重県が実施した評価結果に基づけば、費用便益比が2.5と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。

また、防災機能の強化、高次医療施設への搬送時間の短縮、交通安全性の向上等、当該事業の整備の必要性・社会全体の効果は高いと判断される。

以上により、本事業は平成24年度新規事業箇所として妥当であると考えられる。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。