

平成23年度三重県公共事業事後評価箇所一覧表(県事業)

(単位:百万円)

事業名	番号	箇所名	市町名	全体事業概要と目的	採択年度	完了年度		過去の再評価時の意見およびその後の対応	事業の効果	事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化	事業を巡る社会経済情勢等の変化	県民の意見	今後の課題	委員会意見概要	事業方針概要
						当初	当初								
						最終	最終								
担い手育成基盤整備事業	501	津中部地区	津市	【全体事業内容】 整地工 A=105ha 道路工 L= 9.3km 用水路工 L= 14.5km 排水路工 L= 12.4 km 幹線農道整備 L=1.4km 農業用排水施設整備 L=2.2km 近代化施設用地整備(機械格納庫用地) 3箇所 農村公園用地整備 1箇所 農業集落道整備 L=0.07km 農業集落排水整備 L=0.83km	H17		2,381	<p>■再評価時の意見 再評価対象事業の要件に該当しない。</p> <p>■ 費用便益比 ・B/C=1.06</p> <p>■ 直接的効果 ・農地の大区画化や道路・水路の整備を行うことにより大型機械が導入されて効率的な営農が可能になりました。また、用水のバイパス化等によって維持管理が省力化され、担い手への農地集積も進展しました。</p> <p>・ほ場整備により大型機械の導入が進んでいます。乾田化により、小麦や大豆などの畑作物が作付けできるようになりました。</p> <p>■ 間接的効果 ・ほ場整備の実施にあたり、中勢バイパス計画や国道163号バイパスの用地を創設しており、道路整備がスムーズに進みました。</p> <p>また、本事業で整備した幹線道路は、通勤などの生活道路として活用されており、地域住民の生活に欠かせないものとなっています。</p>	<p>工事では農道や排水路の法面に植生緑化を施し、地区を横断する三泗川は現況のまま立木なども残し、工事には、低騒音・低振動・排ガス対策型建設機械を使用しました。</p> <p>事業に着手した平成9年から米の入札制度が始まり、三重県産コシヒカリについては、落札平均価格は平成9年度は18,143円/60kgであったが、徐々に安価となっており、平成20年度には15,932円/60kgとなり、農家の販売価格も、平成9年の15,480円/60kgから13,334円/60kgと安価になっています。このため、稲作を中心とした土地利用型農業を展開している農業者は、収益を確保するため経営規模の更なる拡大を余儀なくされています。また、国ではTPP交渉への参加に向けた検討が始まっており、国内外の競争に耐えうる経営基盤の強化が急務となっています。</p>	<p>地域内5集落の住民と入り作農家、計560戸にアンケート調査を実施し、394戸から回答を得ました。事業実施による農業面での効果では、回答があった農家の98.5%が「効果があった」と評価していただきました。</p> <p>ほ場整備事業における課題としては、 ①農家の高齢化や後継者不足、 ②農家数の減少により農業者だけで農地や農道、用排水路の維持管理が困難、 ③環境へ配慮した取り組みが挙げられます。</p> <p>また、国内食料自給率の低さや食の安全・安心に対する消費者ニーズの高まりなど社会的背景を踏まえ、事業を実施することが求められています。なお、県内におけるほ場整備事業は、既に83.5%が整備され、実施地区は大幅に減少しています。</p> <p>今後の農業生産基盤の整備については、 ①今後、水資源の効率的な利用や水管理の省力化につながるバイパス化や老朽化が進んでいる農業用施設の長寿命化を中心に整備を進めます。 ②営農組合や担い手農家への農地の集積を図り、低コストで生産性の高い農業を目指します。 ③自然環境と調和した整備のあり方について地域の合意形成に努め、より一層、環境や景観に配慮した事業推進を図ります。</p> <p>また、農家のみでなく非農家も含めた地域全体で健全な活動(農地・水・環境保全向上対策)を支援していきます。</p>	<p>事業の効果、今後の課題については事後評価の妥当性を認める。ただし、今後の社会情勢の変化に対応し、事業効果が発現するよう、市および地元農家と連携し営農指導に努められたい。</p> <p>水資源の効率的な利用や水管理の省力化につながるバイパス化を中心に整備することにより、担い手農家の育成と農地の集積を進め、安定的な農業経営ができるよう支援していきます。</p> <p>農業用施設の維持管理を、農家だけでなく、非農家も含めた活動とするため、農地や、農業用施設、農村環境の保全向上を図る「農地・水・環境保全向上対策」を積極的に支援していきます。</p> <p>平成22年4月に、担い手育成基盤整備事業を対象とした「農業農村整備工事に係る希少生物等保全対策指針」を策定したところであり、自然環境と調和した整備のあり方について地域の合意形成に努め、環境や景観に、より一層配慮した事業の推進を図ります。</p> <p>事業効果の確実な発現に向け、JA、市町や県の営農普及担当と連携しながら、消費者ニーズに即応した安全で安心な農産物の供給、地域特産物の振興、農産物の付加価値の創出等に取り組んでいきます。</p>	<p>農家の高齢化の進行や、後継者不足が進んでいます。</p> <p>農家の減少などにより、農業者だけで農地や農道、用排水路の維持管理が困難な状況となっています。</p> <p>自然環境や景観に配慮した事業の実施が求められています。</p> <p>食料自給率の低さや、食の安全・安心に対する消費者ニーズの高まりなどの社会的背景を踏まえ、事業を実施することが求められています。</p>			
				H17		2,333									

平成23年度三重県公共事業事後評価箇所一覧表(県事業)

(単位:百万円)

事業名	番号	箇所名	市町名	全体事業概要と目的	採択年度	完了年度		過去の再評価時の意見およびその後の対応	事業の効果	事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化	事業を巡る社会経済情勢等の変化	県民の意見	今後の課題	委員会意見概要	事業方針概要
						当初	当初								
						最終	最終								
海岸環境整備事業	502	錦漁港海岸	大紀町	<p>【全体事業内容】</p> <p>養浜 (A=3,000m²) 突堤 (L=240.9m) 離岸堤 (L=120.0m) 護岸 (L=214.0m) 遊歩道 (L=362.0m) トイレ・シャワー棟 (付帯施設) 1式 駐車場 1式 緑地・広場 1式 植栽 1式 人工池 1式</p>	H8	H17	1,485	<p>■再評価時の意見 再評価対象事業の要件に該当しない。</p> <p>■費用便益比 ・B/C=1.43</p> <p>■その他の効果 海浜には養浜や遊歩道等の整備により、地域の方の日々の憩いの場やレクリエーションイベント活動の場(町主催の花火大会・地域交流の祭り等)として利用されている。</p>	磯遊び場の整備や、離岸堤・突堤の基礎工、被覆材料に自然石を利用したことにより、新たにエビやカニ、貝類等の生息域が創出されている。また、漂着ゴミ流入防止ネットによる流入ゴミの抑制とともに、台風後の清掃活動を取り組んでいる。	紀勢自動車道が、平成21年2月に、紀勢大内山インターチェンジまで開通している。以前は、錦地区に向かうには、主に国道42号線を利用していたが、紀勢自動車道の開通により、当該地域へのアクセスが、非常に便利となり、今後とも、県内外からの、来訪者の増大を期待している。	錦漁港海岸の利用者(316名)及び錦漁港海岸周辺住民(110名)の計426名の方から回答を得た。総合的な評価では、70%以上の利用者が、「波が穏やかで、海水浴等の利用がしやすく、子どもを遊ばせやすい」など、満足な回答を得ている。	海水浴場の利用者増によるゴミ処理や駐車場不足の問題に対する取組みが必要である。 ・本事業は県と町との連携事業であり、今後も地域の活性化に繋がるよう、ハード・ソフト両面の改善と維持管理に連携して取り組んでいく必要がある。	事業の効果、今後の課題については事後評価の妥当性を認める。 ただし、ソフト対策として防災対策を進め、特に津波地震に対して、よりわかりやすい避難標示看板の設置に努められたい。	事業完了後のアンケートの結果により、海水浴場の利用者増によるゴミ対策や駐車場不足の問題に対する取組、及び今後も地域の活性化に繋がるよう、ハード・ソフト両面の改善と維持管理を、県と町が連携しての取り組みむことが求められています。 また、海岸利用者の安全確保の点から、より一層の防災対策を進める必要があります。	<p>来訪者に対するマナー向上啓発看板の設置、地域と連携した観光PR及び、年間を通して施設を利用してもらえるよう、地元で水揚げされた魚介類を利用したイベントの開催等を大紀町、地域住民、漁協等と連携して推進していきます。</p> <p>さらに、近年発生が危惧されている東海・東南海・南海地震時の海水浴場利用客に対して、大紀町により整備された高台や避難階段に迅速な避難ができるよう、放送による案内、よりわかりやすい避難誘導看板の設置等、必要な対策を管理を委託している大紀町と協議し、進めていきます。</p>
						H17	1,551								

平成23年度三重県公共事業事後評価箇所一覧表(県事業)

(単位:百万円)

事業名	番号	箇所名	市町名	全体事業概要と目的	採択年度	完了年度		過去の再評価時の意見およびその後の対応	事業の効果	事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化	事業を巡る社会経済情勢等の変化	県民の意見	今後の課題	委員会意見概要	事業方針概要
						当初	当初								
						最終	最終								
海岸事業	503	小山浦地区海岸	紀北町	【全体事業概要】 離岸堤 L=220m(1基)	H11	H18	1,540	<p>■再評価時の意見 再評価対象事業の要件に該当しない。</p> <p>海岸整備前は、高波浪時に越波による被害が度々生じていたが、平成18年度の事業完了後、多数の台風が上陸ないし接近したものの、当海岸では海岸保全施設及び背後の施設等に被害は発生せず、防護機能を発揮することができた。</p> <p>当海岸は離岸堤による面的防護方式で越波対策を行っており、離岸堤整備による汀線の維持やそれに伴う植生等の自然環境の保全が図られている。</p> <p>当海岸に近接する河川も含めた海域の水質について離岸堤整備前後の比較を行ったところ、離岸堤整備による明確な傾向の変化はみられず、当事業の実施により周辺環境に大きな負荷を与えなかったものと考えられる。</p>	<p>・地区の人口は減少しているものの、海岸背後には依然として人家が密集しており、防護の必要性は依然として高い。</p>	<p>・平成23年9月 小山浦地区周辺の住民(150世帯)に対してアンケートを実施。</p> <p>・安全面に関する満足度 「満足」+「どちらかといえば満足」58%、 「不満」+「どちらかといえば不満」27%</p> <p>・環境面や景観面に関する満足度 「満足」+「どちらかといえば満足」47%、 「不満」+「どちらかといえば不満」22%</p> <p>・利用面に対する満足度 「満足」+「どちらかといえば満足」49%、 「不満」+「どちらかといえば不満」19%</p> <p>・総合的な満足度 「満足」+「どちらかといえば満足」49%、 「不満」+「どちらかといえば不満」35%</p>	<p>課題・問題点 ・周辺住民の方々からはアンケートの自由回答欄において当該事業及び小山浦地区海岸の現状に対して具体的に不満な点が何点か記載されている。具体的には堤防の老朽化対策、大規模な津波に対する不安、離岸堤延伸(補強)によるさらなる安全性の確保などの意見があった。</p> <p>今後の留意事項 ・今後の海岸事業の課題としては、施設の老朽化対策、大規模な津波対策、施設機能の確保の3点が挙げられる。老朽化に対しては現在実施している健全度評価の結果に基づく対策の実施を、大規模な津波に対しては人的被害の軽減を図る減災対策を、施設機能の確保には適切な維持管理の実施を、それぞれ行っていく必要がある。</p>	<p>事業の効果、今後の課題については事後評価の妥当性を認める。</p>	<p>委員会において、完成後の海域周辺環境の変化を追跡調査などにより確認を行うよう意見がありました。</p> <p>計画段階で、潮流や汀線の変化についての予測を行っていますが、今後は追跡調査や他機関が行っている調査等を有効に活用するなどとして、予測結果の検証を行います。</p>		
				H18		1,607	<p>異常気象時の高潮・波浪等から海岸背後地の生命・財産を守る。</p>								

平成23年度三重県公共事業事後評価箇所一覧表(県事業)

(単位:百万円)

事業名	番号	箇所名	市町名	全体事業概要と目的	採択年度	完了年度		過去の再評価時の意見およびその後の対応	事業の効果	事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化	事業を巡る社会経済情勢等の変化	県民の意見	今後の課題	委員会意見概要	事業方針概要
						当初	当初								
						最終	最終								
6	港湾事業	504	津松阪港大口地区	松阪市	H12	H12	4.714	<p>■再評価時の意見 再評価対象事業の要件に該当しない。</p> <p>■費用便益比 ・B/C=1.13</p> <p>■直接的効果 ・中央ふ頭を水深7.5mに増深したことで大型船への対応力が向上し、他港を利用した非効率な輸送を回避できることで背後企業の輸送コスト削減が図られている。</p> <p>・今回の改良工事を実施したことで、老朽化が進んでいた中央ふ頭岸壁の延命化が図られた。</p> <p>・物流ターミナルの整備に合わせて用地造成等を行ったことで、松阪港から中部空港への海上アクセスが可能となり、旅客の移動コスト削減が図られた。</p>	<p>・ターミナルの整備に伴い陸上・海上輸送が効率されたことで、CO2排出量が年間132トン、NOx排出量が年間2.2トン削減された。</p> <p>・松阪港区における入港船舶数や貨物量は、中部国際空港や羽田空港の埋め立てに使用される土砂が輸送されていた時期と比較すると、減少傾向にあるが、土砂以外の貨物はほぼ横ばいで推移している。</p> <p>・中央ふ頭に入港船舶数は、当該事業が供用を開始した平成18年の149隻から平成23年(推計値)には297隻まで増加する見込みである。</p> <p>・松阪港区に入港している船舶のうち、水深7.5mを必要とする船舶が多数入港している。</p> <p>・中央ふ頭を利用している荷主企業は、来年を目途に更なる大型船を投入する計画であり、船型はさらに大型化する傾向にある。</p> <p>・松阪港区の取扱貨物(H22)の構成は輸入:9.0万トン(6.2%)、移出:16.6万トン(11.4%)、移入:120.6トン(82.4%)となっており、主な取扱品目は以下の通りである。 【輸入】ニッケル、ドロマイト 【移出】廃土砂、珪砂、石材、菜種油・コーン油 【移入】スラグ、セメント、珪砂・長石、重油</p> <p>・平成18年12月に中部国際空港との間を結ぶ高速船が就航して以降、利用者数は減少している。(平成19年:11.6万人→平成22年:4.7万人)</p> <p>・航路編成の見直しにより、運航便数が減少(平成19年:7往復/日→平成23年:5往復/日)したほか、松阪港区から中部国際空港への直行便が廃止となり津港区を経由することとなった。</p>	<p>・岸壁の増深と港内整備によって大型の外航船が入港可能になったため、平成23年から中央ふ頭を利用している。今後も引き続き利用したい。</p> <p>・中央ふ頭が整備されたことで、入港船が分散し大口ふ頭で発生していた滞船がなくなった。</p> <p>・中央ふ頭は大口ふ頭と比較してふ頭用地が広く、段差もないため安全な荷役が可能である。今後、積極的に利用していきたい。</p> <p>・中央ふ頭の整備によって、安全に接岸できるようになった。</p> <p>・所定の水深が確保できるよう定期的な浚渫をお願いしたい。(松阪港は河川に近接しているため、航路の埋没が起きてしまう。)</p>	<p>・中央ふ頭における貨物および旅客の利用促進を図っていく必要がある。</p> <p>・所定の水深を確保し港湾機能を低下させないよう、定期的な水深の計測と航路・泊地の浚渫を行っていく必要がある。</p>	<p>事業の効果、今後の課題については事後評価の妥当性を認める。</p>	<p>事業評価にあたり、現実に即した事業効果の算定を行うこと、また港湾施設について、より一層利用されるよう取り組んでいく必要があります。</p> <p>事業効果の算定にあたっては、港湾利用者へのヒアリング内容を充実させる等、より実態に即した算定方法となるようにいたします。</p> <p>また、港湾施設においては、より一層の利用が図られるよう、今後とも、港湾利用者の意見を聞きながら、より安全で使いやすい港湾整備に取り組んでまいります。</p>		
						H18(H22)	4.423							<p>【事業概要】 岸壁 (-7.5m)L=260m 泊地 (-7.5m)A=7.0ha 臨港道路 (W=7.5m) 港内整備 (フェンス工) L=565.0m</p> <p>【事業目的】 本港は三重県中南勢地域における重要な物流拠点であるが、施設の老朽化や船舶の大型化、背後企業からの貨物輸送コスト削減のため、大型船舶が接岸可能な岸壁整備等が望まれていた。そのため、平成12年から松阪港区中央ふ頭について、係留施設や泊地等の整備を行い物流ターミナルの整備を行うことで物流効率化を図る。また、物流ターミナルの整備に合わせて旅客ターミナルに係る用地造成を行おうことで、旅客の移動効率化を図る。</p> <p>平成23年時点でB/Cは、1.13である。</p>	

平成23年度三重県公共事業事後評価箇所一覧表(県事業)

(単位:百万円)

事業名	番号	箇所名	市町名	全体事業概要と目的	採択年度	完了年度		過去の再評価時の意見およびその後の対応	事業の効果	事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化	事業を巡る社会経済情勢等の変化	県民の意見	今後の課題	委員会意見概要	事業方針概要
						当初	当初								
						最終	最終								
街路事業	505	都市計画道路 富田山城線	四日市市	【全体事業内容】 延長 L=1.56km 幅員 W=30.0m	H10	H18	9,548	<ul style="list-style-type: none"> 再評価対象事業の要件に該当しない。 費用便益比 ・B/C=1.8 その他の効果 <ul style="list-style-type: none"> ・四日市東ICから、四日市港霞埠頭方面へのピーク時の移動時間が短縮された。 ・国道1号との交差点を立体化したことで、富田山城線及び国道1号の渋滞が緩和された。 ・富田山城線沿線で新たな店舗の立地が見受けられるようになった。また、周辺において、宅地造成や工業団地の開発が行われた。 ・富田山城線の高架化により、渋滞が緩和され防災機能が強化された。 ・歩道設置により、歩行者の安全性が向上した。またインターロッキングブロック、街路樹の設置により沿道景観が向上した。 	低騒音の機械、排出ガスの少ない機械の利用。舗装にリサイクル材を使用し、建設資材のリサイクル化に配慮した。	対象路線周辺での道路事業が進められている。 関連事業 環状1号線(事業中/一部供用済)、北勢バイパス(事業中/一部供用済) 対象地域周辺では、土地開発が行われてきた。また周辺の地価の下落率も供用後は改善されている。	沿道の住民を対象にアンケートを実施し1,585名の方から回答を得た。 総合的な評価としては約81%が『満足』との意見を頂いている。	街路事業は、市民生活や経済活動等に伴う交通の円滑化を図るのみでなく、沿道の市街地化を誘導する機能を併せ持つなど、重要な役割を担っているため、計画的な整備を推進していきたいと考えています。	事業の効果、今後の課題については事後評価の妥当性を認める。 ただし、今後の事後評価においては、費用便益算出マニュアルで算出した結果だけでなく、供用後のデータを用いて現状にあった検証を行うこと。 また、アンケートによる住民の意見については、必要性を十分に検討のうえ、当該事業に対し反映し対策を講ずること。特に安全対策については、速やかに対応すること。	アンケート調査による住民の意見について、必要性を十分に検討のうえ対策を講じていく必要があります。中でも安全対策に関する事項については早急に対策を実施する必要があります。 また、今後の事後評価においては、費用便益マニュアルで算出した結果だけでなく、供用後のデータを用いて現状にあった検証を行っていく必要があります。 アンケート調査による住民意見については、必要性を十分に検討の上対策を講じます。特に安全対策については、路面表示、横断歩道の引き直しを実施しました。 今後の事後評価については、既存データを活用して供用後の実際の交通量との比較等により、マニュアルに基づく便益の検証を行います。	
				【事業目的】 国道1号を立体交差化し、既に2車線で立体交差となっているJR線、近鉄線の高架部分を含めた全線4車線化を行い、円滑な都市交通の確保を図ることを目的とする。											H18

平成23年度三重県公共事業事後評価箇所一覧表(県事業)

(単位:百万円)

事業名	番号	箇所名	市町名	全体事業概要と目的	採択年度	完了年度		過去の再評価時の意見およびその後の対応	事業の効果	事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化	事業を巡る社会経済情勢等の変化	県民の意見	今後の課題	委員会意見概要	事業方針概要	
						当初	当初									
						最終	最終									
街路事業	506	都市計画道路 駅前高塚線外1線	亀山市	【全体事業内容】 延長 L=743m 幅員 W=14.0m	H16	H16	2,042	<p>■再評価時の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・複雑な計算や、それに代わる仮定条件をおいた簡便法による費用対効果分析は、県民がその計算過程や結果を理解できるよう説明されたい。 <p>■解決方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象とした全ての道路区間について便益計算の過程を説明することは難しいが、代表的な区間を事例として計算過程や結果を図・表を活用して分かり易く説明できるように工夫していく。 	<p>■費用便益比</p> <ul style="list-style-type: none"> ・B/C=1.5 <p>■その他の効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車道の拡幅により走行性が向上し、亀山駅や亀山市役所の位置する亀山市中心部と、二次救急医療施設の市立医療センターや幹線道路の国道1号亀山バイパスへのアクセス性が向上した。 ・当該路線は、亀山市のコミュニティバスが5路線運行しており、車道の拡幅により走行環境が改善され、バスの走行性が向上した。 ・当該路線沿線には、小中学校や市役所が位置しており、両側に歩道が整備されたことで、歩行者の安全性が確保された。 	路盤材や側溝等に取りサイクル材を使用し、建設資材のリサイクル推進に努めた。植樹により、良好な環境を形成した。	本事業周辺の地価は、平成19年度の事業完了後の平成20年度には、三重県や亀山市全体の地価減少率よりも低い傾向となっており、事業周辺の地価の減少が抑えられている。	地域の住民の方に当該路線に関する意見を得るためにアンケートを実施し767名の方から回答を得た。総合的な評価では、約72%が『満足』との意見を頂いている。	街路事業は都市内において実施する道路の改修事業であり、市民生活や経済活動等に伴う交通の円滑化を図るのみではなく、災害時等の緊急輸送道路としての機能強化、都市の基盤として「まちづくり」に大きく寄与する重要な役割を担っている。このため、今後も引き続き、これら多岐にわたる事業効果を考慮しつつ、事業箇所の重要性、緊急性を勘案しながら、計画的な整備を推進していきたい。	事業の効果、今後の課題については事後評価の妥当性を認める。ただし、今後の事後評価においては、費用便益算出マニュアルで算出した結果だけでなく、供用後のデータを用いて現状にあった検証を行うこと。また、アンケートによる住民の意見については、必要性を十分に検討のうえ、当該事業に対し反映し対策を講ずること。特に安全対策については、速やかに対応すること。	アンケート調査による住民の意見について、必要性を十分に検討のうえ対策を講じていく必要があります。中でも安全対策に関する事項については早急に対策を実施する必要があります。また、今後の事後評価においては、費用便益マニュアルで算出した結果だけでなく、供用後のデータを用いて現状にあった検証を行っていく必要があります。	アンケート調査による住民の意見については、必要性を十分に検討の上対策を講じます。特に安全対策については、路面表示、横断歩道の引き直しを実施しました。今後の事後評価については、既存データを活用して供用後の実際の交通量との比較等により、マニュアルに基づく便益の検証を行います。
				【事業目的】 本事業は、幅員狭小区間の拡幅や両側歩道の整備により、都市内交通の円滑化や歩行者空間の確保、電線地中化による防災空間の確保を図るものである。												