

平成24年度三重県公共事業再評価箇所一覧表(県事業)

(単位:百万円)

事業名	番号	箇所名	市町名	再評価の理由	全体事業概要と目的	採択年	事業進捗状況			事業を巡る社会経済状況等の動向	費用対便益分析結果 コスト削減の可能性 代替案の検討等	今後の事業の見通し
							総事業費	進捗率	事業進捗内容			
							うち工事費	進捗率				
							うち用地費	進捗率				
海岸事業 (海岸高潮対策事業)	1	的矢港海岸	志摩市		[全体事業概要] [的矢地区] 護岸(補強):1,373m 陸閘(改良):7基 [目的] 当海岸の海岸保全施設は伊勢湾台風後の築造から50年程度が経過し老朽化が著しく、背後地の住民から一刻も早い施設整備が望まれているところです。 当該事業は、この護岸の補強を行うことにより、波浪や高潮等による災害を防除し、護岸背後の生命と財産を守ることを目的としています。	S61	5,060	71.3%	[整備済み内容] [的矢地区] 護岸(補強):1,002m 陸閘(改良):7基 [社会的状況の変化] 的矢港海岸の地形条件として、海と山に挟まれた限りある平地に家屋などが密集し、住民にとって護岸は生命線であることから、護岸の老朽化に対して危機感を抱いています。 また、近年の異常気象に伴う台風の大型化などが懸念されています。 さらに、住民の危機管理意識が向上しており、護岸補強の早期完了を望む声は、一層高まっています。	【費用対効果分析】 B/C = 3.29 【コスト削減】 複雑なリアス式海岸であるという地形条件に配慮し、詳細な土質調査を実施し、その調査結果を踏まえて、設計工区を細分化し、工区別に比較検討を行い、より経済的な断面を採用するなど、設計時において可能な限りコストの削減に取り組んでいます。 【代替案】 当地区では、護岸の前面海域に養殖筏が係留されていることから、高潮対策施設として沖合に離岸堤や人工リーフなどを設置できません。また、堤防は広い堤体盛土の設置スペースが必要となるため、海岸施設と人家が隣接している当地区でのスペース確保は困難です。 このため、当地区における高潮対策施設は護岸以外には考えられず、現計画で整備を進めることが妥当であると判断しています。	[今後の見通し] 今後の整備区間は作業環境が厳しく、財政状況についても厳しい状況が予想されますが、引き続き事業の進捗を図り平成33年度の完成を目指します。	
							5,060	71.3%				
						H33	-	-				

平成24年度三重県公共事業再評価箇所一覧表(県事業)

(単位:百万円)

事業名	番号	箇所名	市町名	再評価の理由	全体事業概要と目的	採択年	事業進捗状況			事業を巡る社会経済状況等の動向	費用対便益分析結果 コスト削減の可能性 代替案の検討等	今後の事業の見通し
							総事業費	進捗率	事業進捗内容			
							うち工事費	進捗率				
							うち用地費	進捗率				
道路事業	3	主要地方道 神戸長沢線	鈴鹿市		<p>[全体事業概要] 延長 1,100m 幅員 13.0(25.0)m</p> <p>[事業目的] 神戸長沢線の渋滞を緩和し、鈴鹿市街地から東名阪自動車道鈴鹿ICへのアクセス性の向上を図る。また整備により、地域経済や産業の発展、緊急輸送機能の向上が期待される。</p>	H15	2,335	80%	用地取得は概ね完了	平成18年に新名神高速道路の亀山JCT～大津JCT間が開通し、今後、平成27年度に四日市JCT～四日市北JCT間、平成30年度内には四日市北JCT～亀山西JCT間が開通する予定となっている。また都市計画道路汲川原橋徳田線は、これまでに一部区間が4車線化され、平成33年までには、全線4車線化される予定となっており、鈴鹿中央線と一体となることで、4車線で鈴鹿市街地を環状し、鈴鹿ICへ至る道路となる。	<p>【費用対便益分析】 B/C = 2.5</p> <p>【コスト削減】 盛土の法面に防草対策を行い、維持管理費の削減を図っている</p> <p>【代替案の検討】 平成元年に都市計画決定されており、必要な用地買収を概ね終えていることから、代替案はない</p>	平成26年度の全線供用を目指し事業を推進する。
			H26	1,613	99%							

平成24年度三重県公共事業再評価箇所一覧表(県事業)

(単位:百万円)

事業名	番号	箇所名	市町名	再評価の理由	全体事業概要と目的	採択年 }	事業進捗状況			事業を巡る社会経済状況等の動向	費用対便益分析結果 コスト削減の可能性 代替案の検討 等	今後の事業の見通し
							総事業費	進捗率	事業進捗内容			
							うち工事費	進捗率				
							うち用地費	進捗率				
目標年												
道路事業	4	一般国道477号 四日市湯の山道路	四日市市 菟野町		[全体事業概要] 延長 9,000m 幅員 22.0(36.0)m 主要構造物 東名阪アンダー工 橋梁工 3橋 [事業目的] 南北に走る高速交通を補完し、四日市市街地や東名阪自動車道と新名神高速道路菟野ICの連絡を強化、現道の渋滞の緩和を図る	H9	42,500	65%	整備済延長 L=1,600m うち供用済延長 L=220m 主要構造物(整備済) 東名阪アンダー工 橋梁工 1橋	平成30年度の新名神高速道路の全線供用予定や現道の渋滞状況から当事業の必要性に変化はない。	[費用対便益分析] B/C=1.4 [コスト削減] 高角インター橋、吉沢橋において、耐候性鋼材を使用し、維持管理費の縮減に努めている。 [代替案の検討] 事業の進捗状況や周辺の地形・土地利用状況から代替案はない。	平成25年度の高角インターチェンジから県道四日市菟野大安線までの供用を目指す。 また、平成30年度の名神高速道路の供用にあわせた全線供用を目指す。
						}	24,725	56%				
						H30	17,775	76%				

平成24年度三重県公共事業再評価箇所一覧表(県事業)

(単位:百万円)

事業名	番号	箇所名	市町名	再評価の理由	全体事業概要と目的	採択年 }	事業進捗状況			事業を巡る社会経済状況等の動向	費用対便益分析結果 コスト削減の可能性 代替案の検討 等	今後の事業の見通し
							総事業費	進捗率	事業進捗内容			
							うち工事費	進捗率				
							うち用地費	進捗率				
目標年												
道路事業	5	一般国道167号 第二伊勢道路	鳥羽市、伊勢市		[全体事業概要] 延長 L=7,600m 幅員 W=6.5(8.5)m 主要構造物 トンネル 4本 橋梁 5橋 松下ジャンクション 鳥羽白木インターチェンジ	H8	31,500	87%	整備済延長 L=4,340m 主要構造物(整備済) トンネル 3本 橋梁 5本 主要構造物(施工中) トンネル 1本	伊勢市と志摩地域を結ぶ主要な道路である一般国道167号と県道伊勢磯辺線は、休日や観光シーズンに鳥羽市街地と宇治浦田町交差点部における渋滞が続いており、当該事業の必要性に変化はない。 また、県立志摩病院は、長年にわたり志摩地域の救急医療を担っているが、医師数の減少により、平成21年3月から内科、平成22年7月から外科の救急体制が縮小され、志摩市内から伊勢市への救急搬送が増加している。このことから、救急車両の円滑な通行のため、当該事業への期待が高まっている。	【費用対効果分析】 B/C=2.2 【コスト削減】 橋梁整備において、少数主桁の採用による建設コストの縮減や、耐候性鋼材の使用による維持管理コストの縮減を図っている。 【代替案の検討】 事業の進捗状況及び費用対効果分析結果から、代替案はない。	平成25年度の全線供用に向け事業を推進する。
						}	28,750	86%				
						H25	2,750	100%				
[事業目的]						国道167号、県道伊勢磯辺線の交通渋滞を解消し、安全で円滑な交通の確保を図る。						

平成24年度三重県公共事業再評価箇所一覧表(県事業)

(単位:百万円)

事業名	番号	箇所名	市町名	再評価の理由	全体事業概要と目的	採択年 }	事業進捗状況			事業を巡る社会経済状況等の動向	費用対便益分析結果 コスト削減の可能性 代替案の検討 等	今後の事業の見通し
							総事業費	進捗率	事業進捗内容			
							うち工事費	進捗率				
							うち用地費	進捗率				
						目標年						
森林整備事業(林道事業)	6	西出菅合線	大台町、大紀町		【全体事業概要】 利用区域面積 1,022ha 幅員 4.0m 延長 13,462m 【事業目的】 地域の路網形成の骨格となる林道として、作業道等と一体的な路網を形成し、林業生産活動の活性化による森林資源の有効利用、森林施業の促進による公益的機能の維持増進を図ります。	H9	2,530	69.0%	H9大台町地内から着手 開設延長 9,581m (進捗率71.0%) 大台町では、平成24年度に第1次大台町総合計画後期基本計画を樹立し、「木材生産推進のための基盤整備」、「素材生産、加工、販売まで木材の一体的流通体制の構築」、「木材利用の普及啓発」、「特用林産物の生産など複合経営の検討」、「林業経営に対する社会的意識の高揚」、「森林立地評価を導入した森林経営の推進」を施策とし、森林、林業振興に取り組んでいます。	【費用便益分析結果】 B / C = 35.3億円 / 32.2億円 = 1.09 【コスト削減】 地形にあった波形線形の採用や、コンクリート擁壁工に替えて補強土壁工を積極的に活用し土工量の低減及び、路肩の縮減等によりコスト削減を図ります。 【代替案の可能性】 当路線の利用区域内の森林整備を図る必要があることから、当林道を開設する以外に代替案はありません。	コスト削減と環境配慮に努めながら早期完成を目指し事業継続します。	
							2,530	69.0%				
						H32	-	-				

平成24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	完了年度総事業費		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
						前回	前回					
						最終	最終					
道路事業	501	一般国道365号 員弁バイパス	いなべ市・東員町・四日市市	[全体事業概要] 延長 L = 12.0km 幅員 W = 7.0(13.0)m	S59	H19	18,111	当該バイパス事業の実施により、いなべ市から四日市市間での安全で円滑な自動車交通を確保し、北勢地域における幹線道路交通網の強化、交通利便性の向上に寄与する。	員弁バイパスと併走する東海環状自動車道の環境アセスメントにおいて、自然環境への影響は小さいという結果である。 員弁バイパスの全線供用前後ともに、騒音レベルは環境基準を、振動レベルは要請限度をそれぞれ下回っている。	平成元年以降、いなべ市に工場・事業所が立地し、雇用(従業員数)も増加している。 これに伴い、いなべ市、東員町における製造品出荷額等は、県及び全国平均よりも高い割合で推移している。	当該事業に対する近隣住民等の利用状況や意見を得るため、アンケートを実施し、1,740名から回答を得ている。整備に対する評価としては、「非常に満足」、「やや満足」を合わせて約7割が満足との回答を得ている。 また、員弁バイパス周辺に立地する企業へのヒアリングを実施し、ある企業では、物流ルートを員弁バイパスへ変更したことで、所要時間が約10分短縮したとの回答を得ている。	地域住民からは、渋滞緩和に関する課題(主に信号への不満)の声があるため、東海環状自動車道の供用後、交通状況を把握しつつ、所管警察署と信号制御等のソフト対策を検討している。 また、地元企業からは、東海環状自動車道の(仮)東員ICへのアクセス路としての役割を員弁バイパスに期待が高く、東海環状自動車道の進捗に合わせ、今後も地元ニーズに合わせた道路整備を進めていく。
				[事業目的] 当該バイパス事業の実施により、いなべ市から四日市市間での安全で円滑な自動車交通を確保し、北勢地域における幹線道路交通網の強化、交通利便性の向上を図る。		H19	18,210					