

再 評 価 書

箇所名	二級河川 志原川	事業名	広域河川改修事業	課 名	河川課
事業概要	工 期	H27～R26	全体事業費	6,325百万円(負担率：国0.5：県0.5)	
	(下段当初)※	H27～R26	(下段当初)※	6,325百万円(負担率：国0.5：県0.5)	
事 業 目 的 及 び 内 容					
<p>1) 事業の目的</p> <p>志原川は、その源を長尾山に発し、三重県南部の熊野市、御浜町を経て、支川産田川を合流し、国道42号及びJR紀勢本線と交差し、熊野灘に注ぐ流路延長6.5km、流域面積23.6km²の二級河川です。</p> <p>その流域は三重県の東紀州地域に位置し、熊野市、御浜町の1市1町からなり、山地部はスギ・ヒノキの植林が広がり、中上流域から下流部にかけて水田地帯を流下し、支川産田川の本川合流点の上流付近には大前池、志原池の天然の池沼があり、下流部の感潮域には広大なヨシ原が形成されるなど、豊かな自然環境を有しています。</p> <p>主な水害としては、昭和50年10月台風13号や平成3年9月台風17号などがあり、近年では平成13年8月台風11号や平成23年9月台風12号などにより、多くの家屋浸水被害を含む甚大な被害が発生しています。</p> <p>このため志原川の改修は、浸水被害を軽減するために、築堤工、河道掘削、護岸工の施工を行うとともに、橋梁、堰、志原川樋門等の横断工作物の改築を実施することで、流下能力を増大させ、治水安全度を向上させることを目的としています。</p> <p>(2) 事業の内容</p> <p>事業の内容は、次のとおりです。</p> <p>延長 (志原川) L=2.6km (産田川) L=4.1km</p> <p>① 築堤工 V=22,126m³ ② 掘削 V=59,964m³ ③ 護岸工 A=8,685m² ④ 樋門・樋管 N=6基 ⑤ 道路橋 N=4橋 ⑥ 堰 N=3基 ⑦ 用地補償費 N=1式</p>					
事 業 主 体 の 再 評 価 結 果					
<p>1 再評価を行った理由</p> <p>平成27年に再評価を実施後、一定期間(5年)が経過している事業であるため、三重県公共事業再評価実施要綱第2条(3)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>① 昭和51年より志原川及び産田川の改修が中小河川改修事業として着手し、昭和52年から広域基幹河川改修事業として整備</p> <p>② 主に志原川の整備を進め、平成16年の災害を契機に、河口閉塞対策として人工リーフ及び導流堤を設置</p> <p>③ 平成27年度に河川整備計画策定</p> <p>④ 令和2年度までに事業費ベースで3%が完了予定</p> <p>※ 令和26年度の事業完成を目標としています。</p>					
<p>3 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成25年9月に熊野尾鷲道路が大泊ICまで開通しました。また、平成26年には国道42号熊野道路が事業化されたことから、当流域内の幹線道路である国道311号や県道鶴殿熊野線の重要度も高まっています。 					

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 (R2 治水経済調査マニュアル(案)により検討)

① 整備計画報告時の費用対効果分析の結果 ※2

費用便益比(総便益/総費用) 全体事業 B/C=5,282 百万円/3,718 百万円 = 1.42

② 費用対効果分析の結果 ※3

費用便益比(総便益/総費用) 全体事業 B/C=29,101 百万円/4,038 百万円 = 7.21

残事業 B/C=28,407 百万円/3,811 百万円 = 7.45

※総便益 B=総便益(現在価値化) + 残存価値(現在価値化)

※総費用 C=総費用(現在価値化) + 維持管理費(事業費の0.5%、現在価値化)

総便益・総費用の現在価値化にあたっては、社会的割引率によって算出するものとし、過去の費用については、デフレーターによる補正を併せて実施しています。

費用便益分析結果

(百万円)

区分		整備計画採択時 (H27年度)	今回評価時 (R2年度)		備考
		全体事業	全体事業	残事業	
費用	事業費	3,317	3,742	3,538	河川改修の事業費
	維持管理費	400	297	273	事業費の0.5%
	総事業費	3,718	4,038	3,811	
効果	年平均被害軽減 期待額	395	1,957	1,957	
	便益	527	29,086	28,395	施設整備による浸水被害軽減効果
	残存価値	12	15	13	完成50年後の施設の残存価値
	総便益	5,282	29,101	28,407	便益+残存価値
費用便益分析結果(B/C)		1.42	7.21	7.45	

【B/C変化の要因】

地盤高データを最新のデータに更新し、評価メッシュを細分化したことにより浸水深が増加したこと、資産データを最新のデータに更新した結果、想定氾濫区域内の総資産が増加したこと、治水経済調査マニュアル(案)の改定により算定される被害額が増加したことから費用便益比が増加する結果となりました。

③ 感度分析の結果 ※4

残事業・残工期・資産額をそれぞれ±10%変動させた場合の感度分析を実施した結果、いずれの場合でも本事業の経済性が確認される結果となりました。

	全体事業B/C	残事業B/C
残事業費(+10% ~ -10%)	6.57 ~ 7.98	6.78 ~ 8.28
残工期(-10% ~ +10%)	7.18 ~ 7.23	7.42 ~ 7.48
資産額(-10% ~ +10%)	6.52 ~ 7.90	6.74 ~ 8.17

<p>4-2 その他の効果</p> <p>事業区間内にはJR紀勢本線、国道42号、国道311号、県道鶴殿熊野線、県道御浜北山線などこの地域の重要な道路、交通機関があり、志原川の浸水が想定される区域には、緊急輸送道路である国道311号及び県道鶴殿熊野線があります。</p> <p>浸水が発生し、これらの交通網に重大な影響を与えることになれば、より深刻な被害になることが想定されますが、河川改修を行うことにより、これらを軽減することが可能となります。</p>
<p>4-3 地元意向</p> <p>河川の沿川に多数の人家や病院、公共施設が存在しており、地元市町、流域地区自治会などから河川整備への強い要望があります。</p>
<p>5 コスト削減の可能性や代替案立案の可能性</p> <p>5-1 コスト削減</p> <p>河道掘削等による発生土を他の公共事業に流用し有効利用することで、建設副産物の発生を抑制し、コスト削減に努めています。</p> <p>また、今後改築予定の橋梁や堰等の横断工作物については、管理者と協議のうえ、統廃合を行うことで改修コスト削減が行えないか検討します。</p>
<p>5-2 代替案</p> <p>①『ダム案』：ダムサイトとしての適地は上流域の山地となりますが、流域の大部分が平地で、ダムの適地がありません。</p> <p>②『遊水地案』：遊水地として新たに広大な用地を取得することや、補償することは困難です。</p> <p>③『河道改修案』：過去から河道改修を進めてきた経緯もあり、現在進行中の計画による改修を進めることが妥当と考えます。</p>
<p>再 評 価 の 経 緯</p>
<p>平成27年度の委員会においては、河川整備計画について報告しております。</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>

※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。