

令和6年度

公共事業評価結果における事業方針書

三 重 県

1	令和6年度公共事業再評価結果	10
	農林水産部の取り組み	
	かんがい排水事業の対応方針について	13
	林道事業の対応方針について	14
	県土整備部の取り組み	
	道路事業の対応方針について	17
	ダム事業の対応方針について	19
	海岸事業の対応方針について	20
2	令和6年度公共事業事後評価結果	22
	農林水産部の取り組み	
	中山間地域総合整備事業について	24
	水産基盤整備事業について	25
	県土整備部の取り組み	
	道路事業について	27
	砂防事業について	28
	急傾斜地崩壊対策事業について	29

【資料】

令和6年度	三重県公共事業評価審査対象事業位置図	30
令和6年度	再評価書	49
令和6年度	事後評価書	86

1 令和6年度公共事業再評価結果

三重県が実施している公共事業の継続の適否について、本年度は、表-1のとおり

12事業について評価を行い、三重県公共事業評価審査委員会の調査審議を受けたところ、12事業すべてにおいて「事業継続を了承する」との答申をいただきました。

また、あわせて、3事業について付帯意見をいただきました。

この答申を踏まえ県の対応方針を決定し、「公共事業評価結果における事業方針書」としてとりまとめました。

令和6年度三重県公共事業再評価審査対象事業一覧表（表-1）

（※印：付帯意見あり）

番号	事業名	箇所名	市町名	採択年度	再評価理由	答申	対応方針
1	かんがい排水事業	宮川左岸地区	伊勢市・玉城町	H26	②	継続	継続
2	林道事業	経ヶ峰線	津市	H6	③	継続	継続
3	林道事業	浅谷越線	熊野市	H6	③	継続※	継続
4	道路事業	一般国道365号 （東員工区その1）	東員町	H27	②	継続	継続
5	道路事業	主要地方道神戸長沢線 （Ⅱ期工区）	鈴鹿市	H27	②	継続	継続
6	道路事業	主要地方道鈴鹿環状線 （国府バイパス）	鈴鹿市	H27	②	継続	継続
7	道路事業	一般国道368号 （伊賀名張拡幅1工区）	伊賀市～名張市	H18	③	継続	継続
8	道路事業	一般県道上笠間八幡名張線（薦生）	名張市	H27	②	継続	継続
9	道路事業	主要地方道御浜紀和線 （西原バイパス）	御浜町	H22	③	継続	継続
10	ダム事業	鳥羽河内ダム	鳥羽市	H9	④	継続	継続
11	海岸事業	宇治山田港海岸	伊勢市	H12	③	継続※	継続

番号	事業名	箇所名	市町名	採択年度	再評価理由	答申	対応方針
12	海岸事業	長島港海岸	紀北町	H2	④	継続※	継続

再評価理由：① 事業採択後5年間を経過した時点で未着工の事業
 ② 事業採択後一定期間を経過した時点で継続中の事業
 ③ 再評価実施後一定期間が経過している事業
 ④ 社会経済情勢の急激な変化等により再評価を実施する必要性が生じた事業

農林水産部の取り組み
(再評価)

かんがい排水事業の対応方針について

[農林水産部]

1 再評価審査対象事業

かんがい排水事業 1番 みやがわきがんちく 宮川左岸地区

2 かんがい排水事業の背景

かんがい排水事業は担い手の育成、支援や農地の集積・集約及び農産物の高付加価値化、生産コストの削減などの農業の競争力向上を目的とし、用水路のパイプラインの更新整備や区画整理などの生産基盤の整備に取り組んでいます。

現在、本地区の農業用水路は築造から40年以上が経過し、水管理労力が農業者の大きな負担となっており、意欲ある担い手への農地集積の妨げとなっています。そこで、パイプラインの更新整備や区画整理を行うことにより、生産性の向上を図ることで、農地集積・集約を加速化し、競争力ある「攻めの農業」の実現に資することを目的として実施しています。

3 委員会意見

令和6年10月15日に開催された第3回三重県公共事業評価審査委員会における審査の結果、1番については「事業の妥当性が認められたことから事業継続を了承する。」との答申をいただきました。

4 対応方針

審査の結果、事業継続の妥当性が確認されたことから、整備効果の早期発現に向けて引き続き事業を継続していきます。

用水路のパイプラインの更新整備や自動給水栓の設置、農地の大区画化など、スマート技術に対応した基盤整備を進めていくことで、担い手農家の育成と農地の集積・集約を更に促進し、安定的な農業経営及び豊かで競争力ある農業の実現を支援していきます。

林道事業の対応方針について

[農林水産部]

1 再評価審査対象事業

- 林道事業 2番 きょうがみねせん
経ヶ峰線
3番 あさたにごえせん
浅谷越線

2 林道事業の背景

現在、戦後植栽された森林が成長し、県内の森林資源は充実していますが、木材価格の低迷や労働者の減少と高齢化など、林業を取り巻く環境は依然として厳しい状況にあります。効率的・安定的な木材生産や適切な森林整備を促進していくためには、その作業基盤となる林道の整備が不可欠であり、林道事業では、林道の開設、既設林道の改良、舗装等に取り組んでいます。

中でも集落間を連絡する基幹的な林道の開設を行うことにより、路網ネットワークの骨格となる幹線を整備し、アクセス条件の改善や機械化の促進などによる森林施業の効率化、木材の輸送効率の向上を図ることにより、森林資源の有効利用や森林整備の促進等を進めています。

3 委員会意見

令和6年10月15日に開催された第3回三重県公共事業評価審査委員会における審査の結果、2番および3番については「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」との答申をいただきました。

また、あわせて、3番については、「事業が長期にわたることから、事業効果の早期発現のため、事業期間の短縮を図り、早期完成に努められたい」との意見をいただきました。

4 対応方針

審査の結果、事業継続の妥当性が確認されたことから、事業効果の早期発現に向けて事業を継続して実施していきます。

なお、林道事業は各路線によって地形条件が大きく異なるため、それぞれの現場に応じたコスト縮減を図るとともに、事業予算の重点的な配分により必要な予算の確保に努めていきます。

また、3番浅谷越線については、事業期間が長期にわたることから、今後詳細な測量設計を実施していく中で、経済的な線形や工法の検討により土工量等の削減に努め事業期間の短縮を図ります。

県土整備部の取り組み
(再評価)

道路事業の対応方針について

[県土整備部]

1 再評価審査対象事業

道路事業	4番	一般国道365号（東員工区その1）
	5番	主要地方道神戸長沢線（Ⅱ期工区）
	6番	主要地方道鈴鹿環状線（国府バイパス）
	7番	一般国道368号（伊賀名張拡幅1工区）
	8番	一般県道上笠間八幡名張線（薦生）
	9番	主要地方道御浜紀和線（西原バイパス）

2 道路事業の背景

道路事業は、幅広い国民生活や社会経済活動を支える基盤であり、限られた財源で、安全・安心の確保、生活の質の向上、生産性の向上といったストック効果を高めるための対応が一層求められているところです。このような道路整備は、構想・計画から完成までに長期の時間を要するものであり、いわば未来への投資とも言えます。

人口減少や高齢化等の時代の変化を見据えながら、中長期的な視点から未来に引き継ぐ使命を忘れず、県民の皆さんの安全・安心が高まるとともに地域間の交流・連携が広がり、地域の経済活動が活性化するよう時代の新たなニーズにも応えていく道路事業の推進が望まれています。

3 委員会意見

令和6年9月4日に開催された第2回三重県公共事業評価審査委員会における審査の結果、4番、5番、6番、9番については「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。」との答申をいただきました。令和6年10月15日に開催された第3回三重県公共事業評価審査委員会における審査の結果、7番、8番、については「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。」との答申をいただきました。

4 対応方針

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。

計画的な事業執行には、円滑な用地確保や予算の確保が必要です。地元関係者へ事業内容や事業の影響を丁寧に説明し、円滑に用地交渉が進むように努めます。また、道路の必要性を国へ説明するなど、計画的な事業執行が図れるよう予算確保に努めます。

ダム事業の対応方針について

[県土整備部]

1 再評価審査対象事業

ダム事業 10番 とばこうち鳥羽河内ダム

2 ダム事業の背景

二級河川鳥羽河内川は二級河川加茂川の支川であり、従来から度々浸水被害が発生しています。昭和34年の伊勢湾台風をはじめとして、昭和57年、昭和63年の集中豪雨では加茂川流域において甚大な被害がありました。直近の昭和63年の集中豪雨では死者4名、床上床下浸水72戸、農地の浸水186haという大きな被害が生じたことから治水対策が急務であるとされました。

このため鳥羽河内ダムの建設は、洪水時において流出抑制をすることで浸水被害を軽減し、治水安全度の向上を図ることを目的としています。

3 委員会意見

令和6年8月5日に開催された第1回三重県公共事業評価審査委員会における審査の結果、10番については、「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。」との答申をいただきました。

4 対応方針

審査の結果、事業継続の妥当性が確認されたことから、整備効果の早期発現に向けて引き続き事業を継続していきます。

なお、ダム事業は不確実性の高い要因がありますが、引き続きコスト縮減を図るとともに、事業を計画的に進めるために必要となる予算の確保に努め、早期に事業効果が発現出来るよう取り組みます。

海岸事業の対応方針について

[県土整備部]

1 再評価審査対象事業

- 海岸事業 1 1 番 うじやまだこうかいがん 宇治山田港海岸
1 2 番 ながしまこうかいがん 長島港海岸

2 海岸事業の背景

三重県では、昭和34年の伊勢湾台風をはじめ、様々な自然災害による浸水被害等が発生しているほか、今後発生する可能性がある地震やその後の津波により、大きな被害が危惧されている状況です。

そのような高潮、地震、津波による災害から、県民の生命と財産を守るため、高潮災害防止のための海岸堤防の整備や、地震・津波対策としての堤防耐震化、粘り強い構造とする施設整備、それらの整備した施設を維持管理していくための計画的な予防保全に取り組んでいます。

3 委員会意見

令和6年8月5日に開催された第1回三重県公共事業評価審査委員会における審査の結果、11番、12番については「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。」との答申をいただきました。

また、あわせて、11番については、「事業効果の早期発現のため早期完成に努められたい。」、12番については、「事業期間が長期にわたることから事業期間の短縮を図り事業の早期完成に努められたい。」との意見をいただきました。

4 対応方針

審査の結果、事業継続の妥当性が確認されたことから、整備効果の早期発現に向けて引き続き事業を継続していきます。

なお、海岸事業は各事業箇所によって工法や条件が大きく異なりますが、引き続き、それぞれの現場に応じたコスト縮減を図るとともに、事業を計画的に進めるために必要な予算の確保に努め、早期に事業効果が発現できるよう取り組みます。

11番の宇治山田港海岸については、地元関係者と十分に調整のうえ、複数箇所で施

工を進めるため、工事分割するなど発注方法の工夫を行い、また、他工事で発生した土砂を堤体盛土に利用してコスト縮減を図るとともに、引き続き国土強靱化予算等の確保に努めることで、早期完成に向けて事業を推進していきます。

12番の長島港海岸については、今後事業を実施する箇所において、設計工区を細分化し、区間ごとに経済的な断面を採用することでコスト縮減を図るとともに、引き続き国土強靱化予算等の確保に努めることで、早期完成に向けて事業を推進していきます。

2 令和6年度公共事業事後評価結果

三重県が実施した公共事業の効果について、本年度は、表-2のとおり6事業について評価を行い、三重県公共事業評価審査委員会の調査審議を受けたところ、6事業すべてにおいて「評価結果の妥当性を認める」との答申をいただきました。

この答申を踏まえ県の対応方針を決定し、「公共事業評価結果における事業方針書」としてとりまとめました。

令和6年度三重県公共事業事後評価審査対象事業一覧表（表-2）

（※印：付帯意見あり）

番号	事業名	箇所名	市町名	採択年度	完了年度	答申	事業方針
501	中山間地域総合整備事業	熊野南部地区	熊野市	H21	H30	了承	各部の取組のとおり
502	水産基盤整備事業	大淀漁港	明和町他	H21	H30	了承	各部の取組のとおり
503	道路事業	一般国道166号 (田引バイパス)	松阪市	H6	H31	了承	各部の取組のとおり
504	道路事業	一般国道422号 (三田坂バイパス)	伊賀市	H8	H31	了承	各部の取組のとおり
505	砂防事業	薬王寺谷川	松阪市	H24	H31	了承	各部の取組のとおり
506	急傾斜地崩壊対策事業	長島地区	紀北町	H22	H31	了承	各部の取組のとおり

事後評価理由：事業完了後おおむね5年が経過した事業

農林水産部の取り組み
(事後評価)

農業農村整備事業（中山間地域総合整備事業）について

[農林水産部]

1 事後評価審査対象事業

中山間地域総合整備事業 501番 熊野南部地区

2 農業農村整備事業（中山間地域総合整備事業）の背景

中山間地域総合整備事業は、平地に比べ地理的条件が不利である中山間地域等において、農業生産基盤や農村生活環境等の整備を総合的に実施することにより、農業の持続的な安定と農村の活性化を図ることを目的としています。

本地区では、農作業の省力化を図るため、農業用排水施設や農道の整備を実施するとともに、農村生活の利便性や快適性の確保に向けて、集落道や集落排水施設の整備を実施しました。

3 委員会意見

令和6年11月14日に開催された第4回三重県公共事業評価審査委員会における審査の結果、501番については「事業の効果については評価結果の妥当性を認める。」との答申をいただきました。

4 対応方針

中山間地域では、人口減少や高齢化の進行に伴う、集落機能の低下により農業生産活動の継続に支障が生じています。そのため、農業生産活動の持続性確保や農村集落の機能維持に向けて、生産基盤や生活環境基盤の総合的な整備を進めるとともに、日本型直接支払制度の活用により、生産条件の格差解消や農地、農業用水路等の保全に取り組んでいきます。

水産基盤整備事業について

[農林水産部]

1 事後評価審査対象事業

水産基盤整備事業 502番 おいずぎょこう 大淀漁港地区

2 水産基盤整備事業の背景

水産基盤整備事業は、水産資源の持続的利用と国民のニーズに的確に対応した水産物の安定供給及び水産資源の生息環境の保全・創造を目的としており、なかでも漁港海岸の整備は、高潮や高波等から背後地の生命・財産を守る重要な役割を果たしています。

本地区の海岸堤防は、伊勢湾台風の被害を受けて築造されましたが、老朽化の進行に加え、今後発生が危惧される南海トラフ地震に対する防護機能が不足しており、早急な整備が求められていました。

このことから、高潮や高波等から背後地の生命・財産を守ることを目的として、堤防の補強による老朽化対策、及び、地盤改良による地震対策、突堤や養浜の整備による侵食対策を実施しました。

3 委員会意見

令和6年11月14日に開催された第4回三重県公共事業評価審査委員会における審査の結果、「事業の効果については評価結果の妥当性を認める。」との答申をいただきました。

4 対応方針

地域住民等を対象にアンケート調査を行ったところ、大規模地震による津波被害や海岸保全施設の事業効果の情報発信について意見をいただきました。

今後は、施設整備に加え避難訓練などのソフト対策との連携や、事業の目的と海岸保全施設の役割について見学会や意見交換会での情報発信に取り組んでいきます。

県土整備部の取り組み
(事後評価)

道路事業について

[県土整備部]

1 事後評価審査対象事業

道路事業	503番	一般国道166号（ ^{たびき} 田引バイパス）
	504番	一般国道422号（ ^{みたさか} 三田坂バイパス）

2 道路事業の背景

道路事業は、幅広い国民生活や社会経済活動を支える基盤であり、限られた財源で、安全・安心の確保、生活の質の向上、生産性の向上といったストック効果を高めるための対応が一層求められているところです。このような道路整備は、構想・計画から完成までに長期の時間を要するものであり、いわば未来への投資とも言えます。

人口減少や高齢化等の時代の変化を見据えながら、中長期的な視点から未来に引き継ぐ使命を忘れず、県民の皆さんの安全・安心が高まるとともに地域間の交流・連携が広がり、地域の経済活動が活性化するよう時代の新たなニーズにも応えていく道路事業の推進が望まれています。

3 委員会意見

令和6年11月14日に開催された第4回三重県公共事業評価審査委員会における審査の結果、503番、504番については「事業の効果については評価結果の妥当性を認める。」との答申をいただきました。

4 対応方針

審査の結果、当該対象の整備に伴い、所要時間の短縮や沿線地域の生活環境改善等の事業効果について、妥当性が認められたことから、当該事業の道路機能が健全に保てるよう道路施設等の適切な維持管理に努めます。

また、幅広い国民生活や社会経済活動を支える道路整備事業の推進に取り組みます。

砂防事業について

[県土整備部]

1 事後評価審査対象事業

砂防事業 505番 やくおうじたにかわ 薬王寺谷川

2 砂防事業の背景

砂防事業は、斜面が崩れ渓流に堆積した土砂が、大雨時に川の水とともに一気に流れ出す土石流から人家や公共施設等を保全することを目的とし、砂防設備を整備する事業です。

薬王寺谷川は土砂災害警戒区域等に指定されており、想定氾濫区域内には人家や道路等があります。当渓流は荒廃が著しく、降雨等により土石流が発生した場合に人家や公共施設に甚大な被害を及ぼす恐れがあることから、土砂災害を未然に防止するため、砂防堰堤を整備しました。

3 委員会意見

令和6年11月14日に開催された第4回三重県公共事業評価審査委員会における審査の結果、505番については「事業の効果については評価結果の妥当性を認める。」との答申をいただきました。

4 対応方針

審査の結果、事業効果について妥当性が認められたことから、整備した施設の機能が保てるよう適切な維持管理に努めます。

また、砂防事業の推進に取り組みつつ、地域住民に向けて、砂防堰堤の事業効果や避難行動に繋がる情報発信に努めていきます。

急傾斜地崩壊対策事業について

[県土整備部]

1 事後評価審査対象事業

急傾斜地崩壊対策事業 506番 ながしまちく 長島地区

2 急傾斜地崩壊対策事業の背景

急傾斜地崩壊対策事業は、地中内の水分や地震によって、抵抗力が弱まることで急激に斜面が崩れるがけ崩れから人家や公共施設等を保全することを目的とし、急傾斜地崩壊防止施設を整備する事業です。

長島地区は土砂災害警戒区域等に指定されており、被害想定区域内には人家や事業所等があります。当急傾斜地は平成21年6月に斜面崩壊が発生したことで、家屋被害をもたらし、今後も同様の土砂災害の発生が懸念されたことから、さらなる土砂災害を防止するため、急傾斜地崩壊防止施設を整備しました。

3 委員会意見

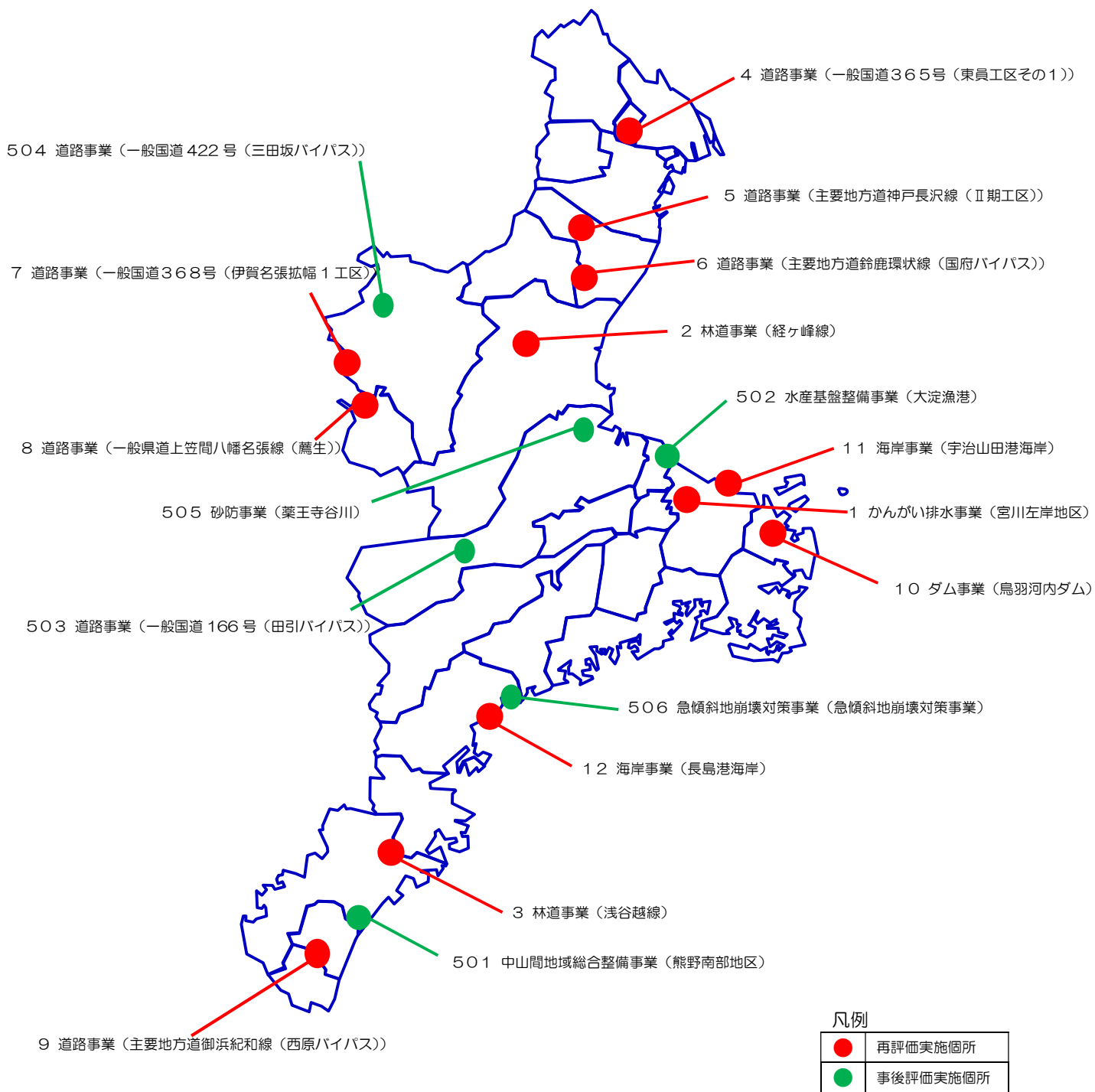
令和6年11月14日に開催された第4回三重県公共事業評価審査委員会における審査の結果、506番については「事業の効果については評価結果の妥当性を認める。」との答申をいただきました。

4 対応方針

審査の結果、事業効果について妥当性が認められたことから、整備した施設の機能が保てるよう適切な維持管理に努めます。

また、急傾斜地崩壊対策事業の推進に取り組みつつ、地域住民に向けて、急傾斜地崩壊防止施設の事業効果や避難行動に繋がる情報発信に努めていきます。

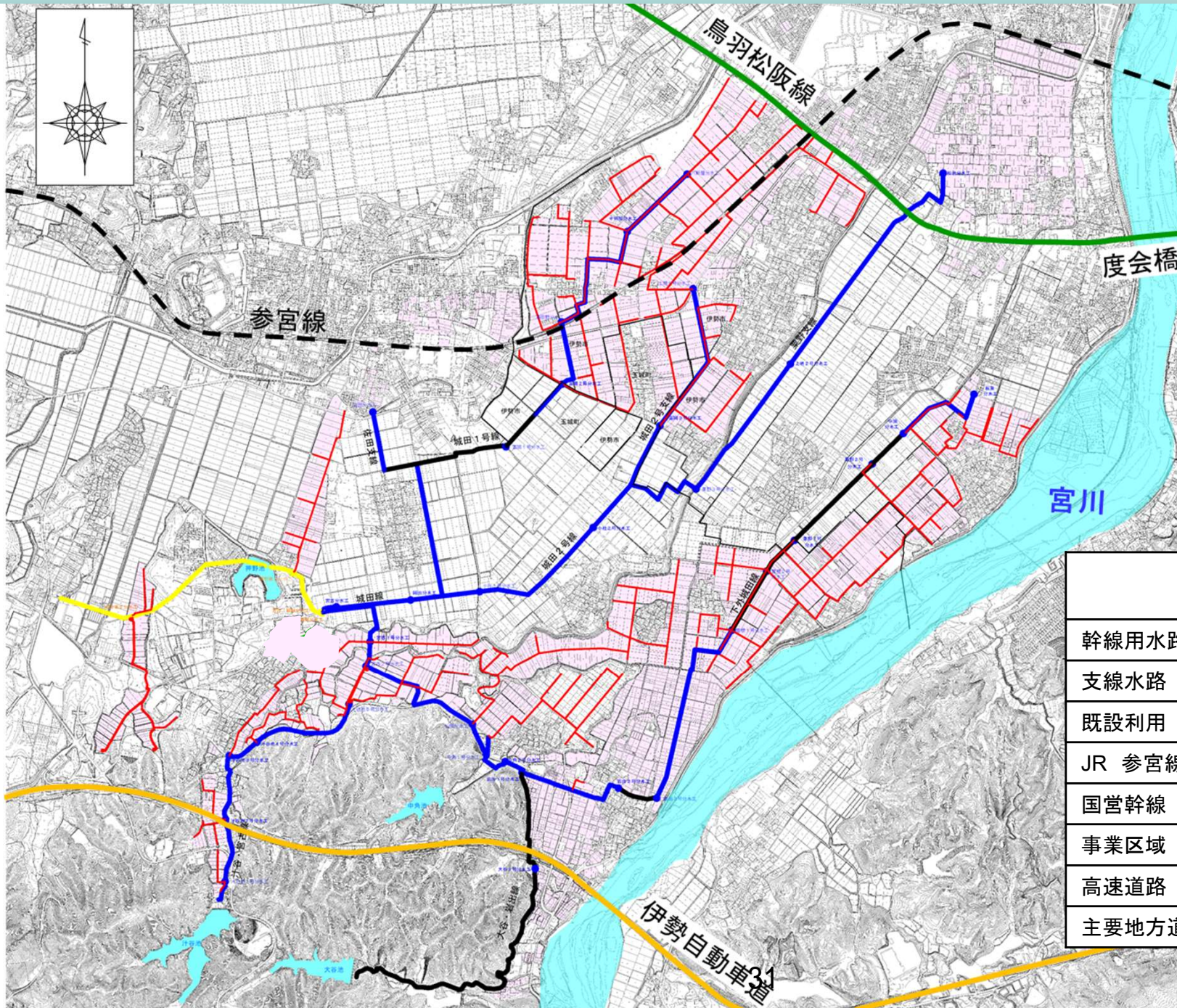
令和6年度 三重県公共事業評価審査対象事業位置図



凡例

●	再評価実施箇所
●	事後評価実施箇所

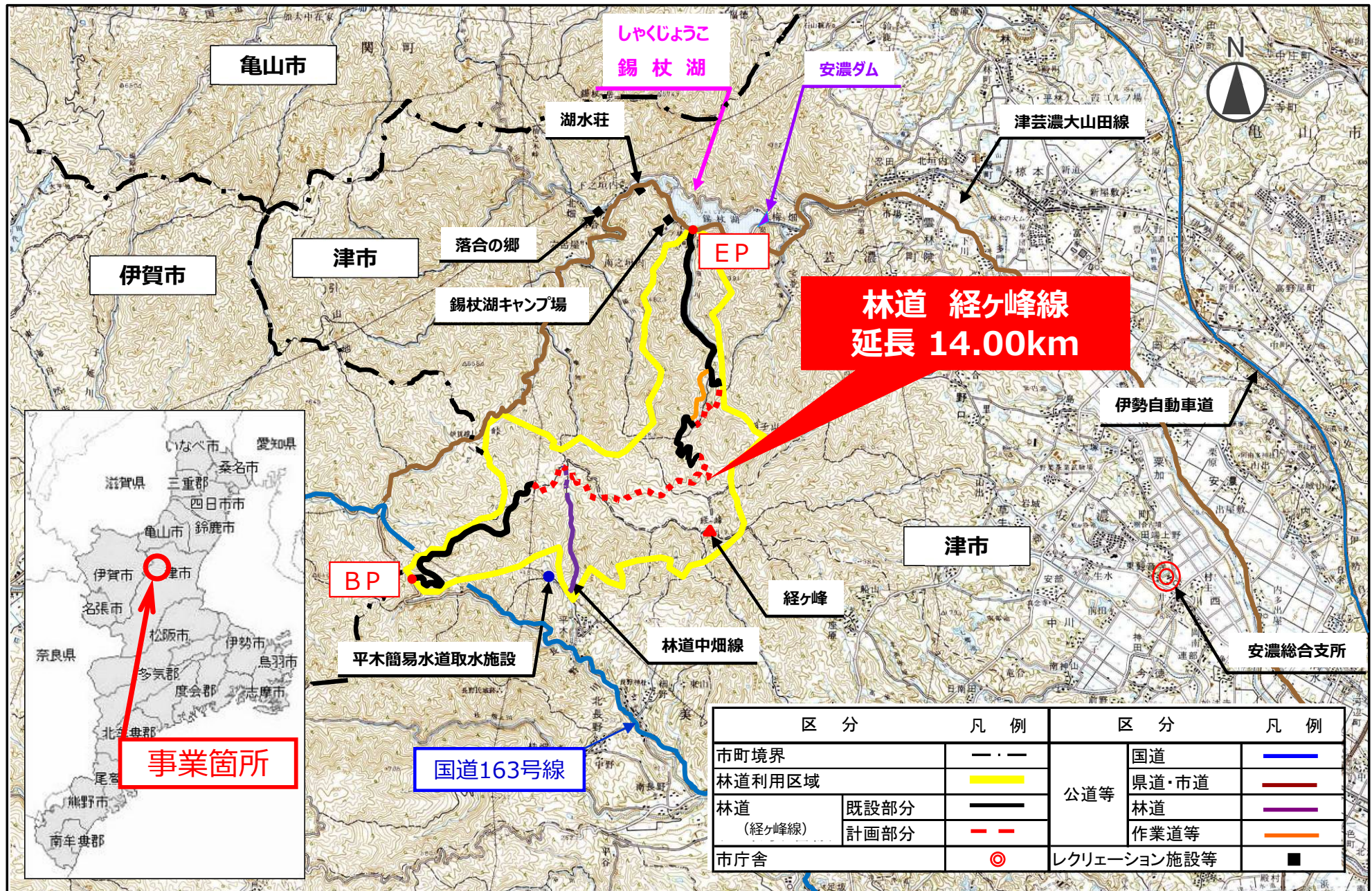
1番 かんがい排水事業 宮川左岸地区



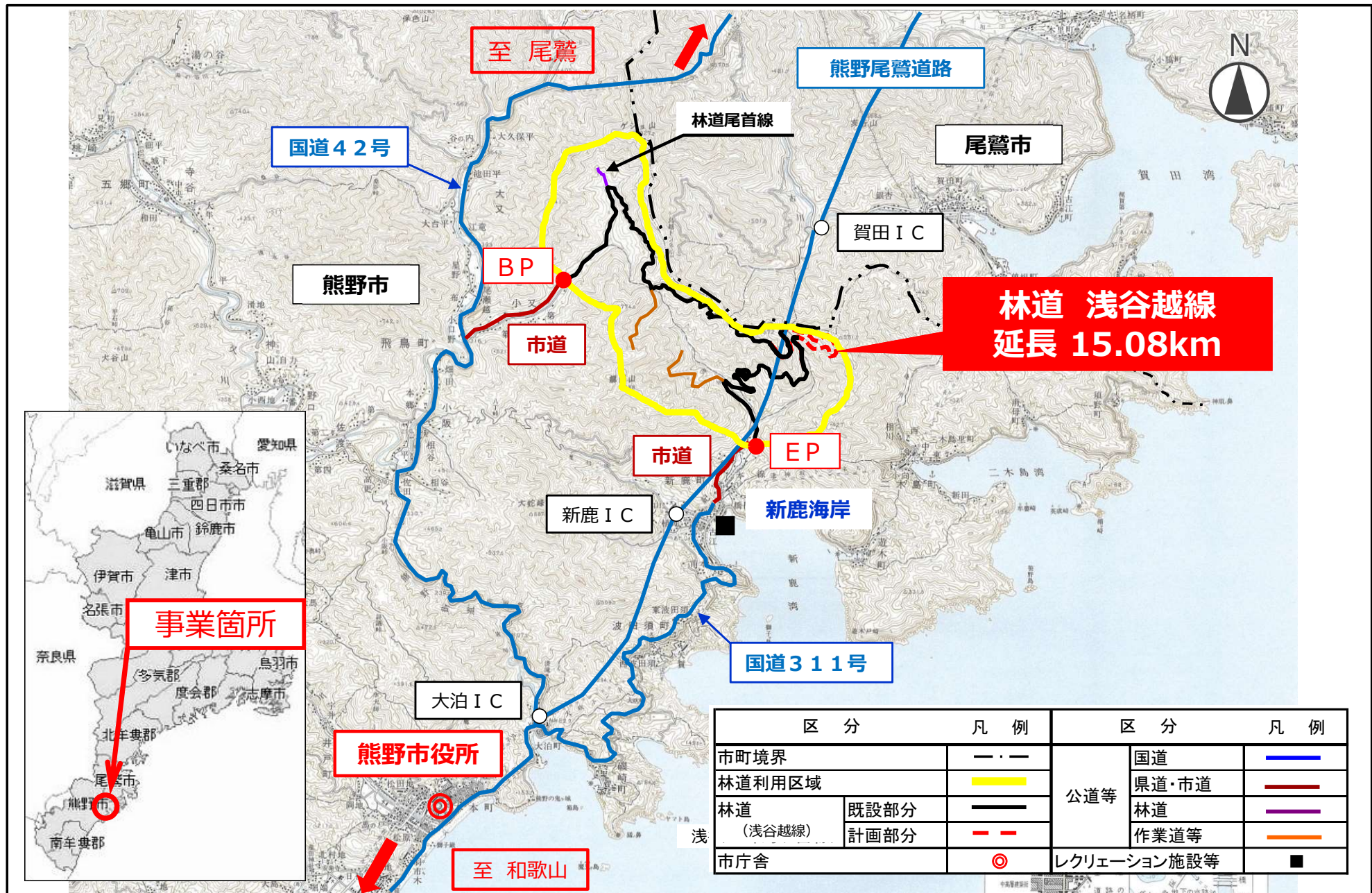
事業箇所

区分	凡例
幹線用水路	
支線水路	
既設利用	
JR 参宮線	
国営幹線	
事業区域	
高速道路	
主要地方道 鳥羽松坂線	

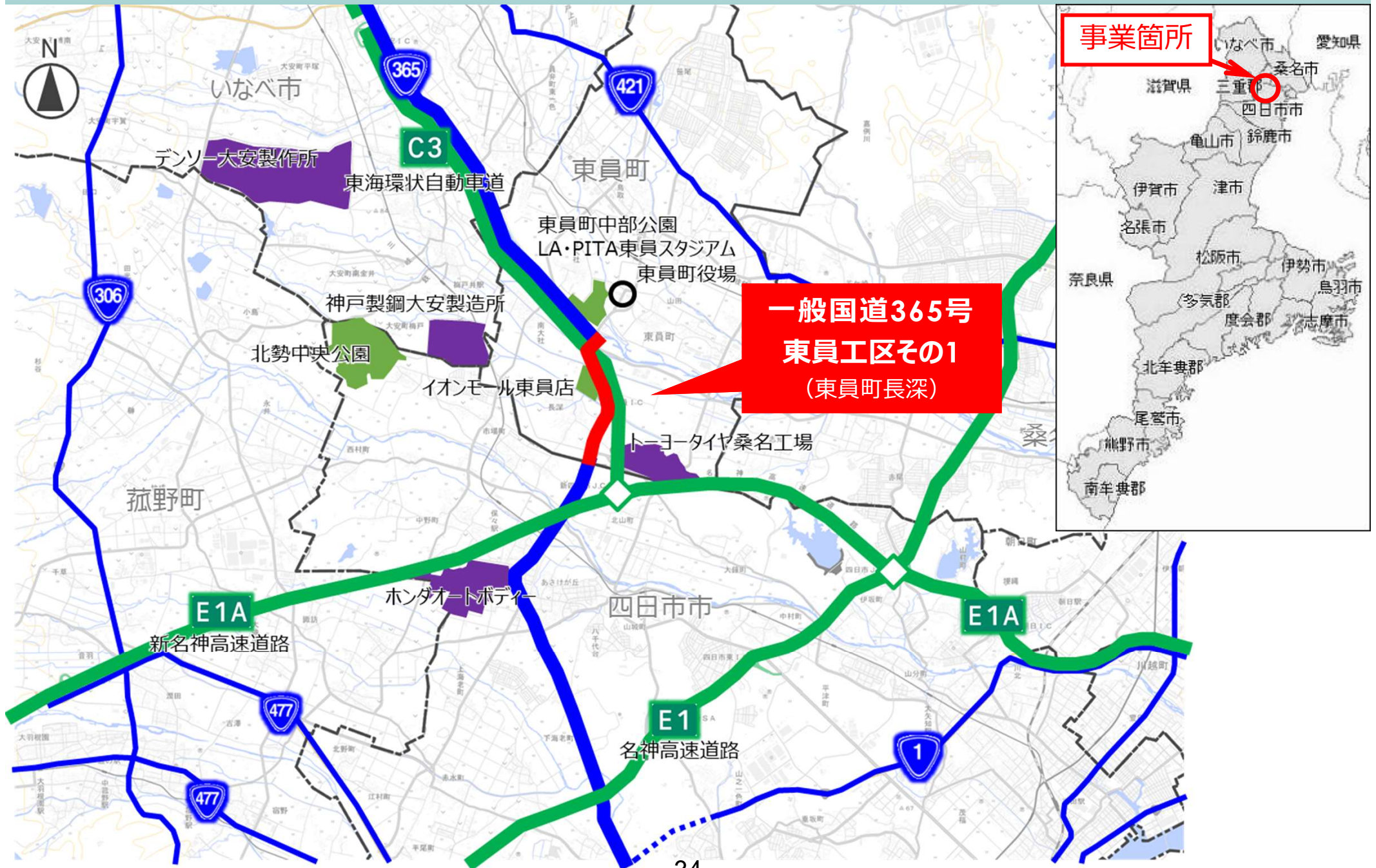
2番 林道事業 経ヶ峰線



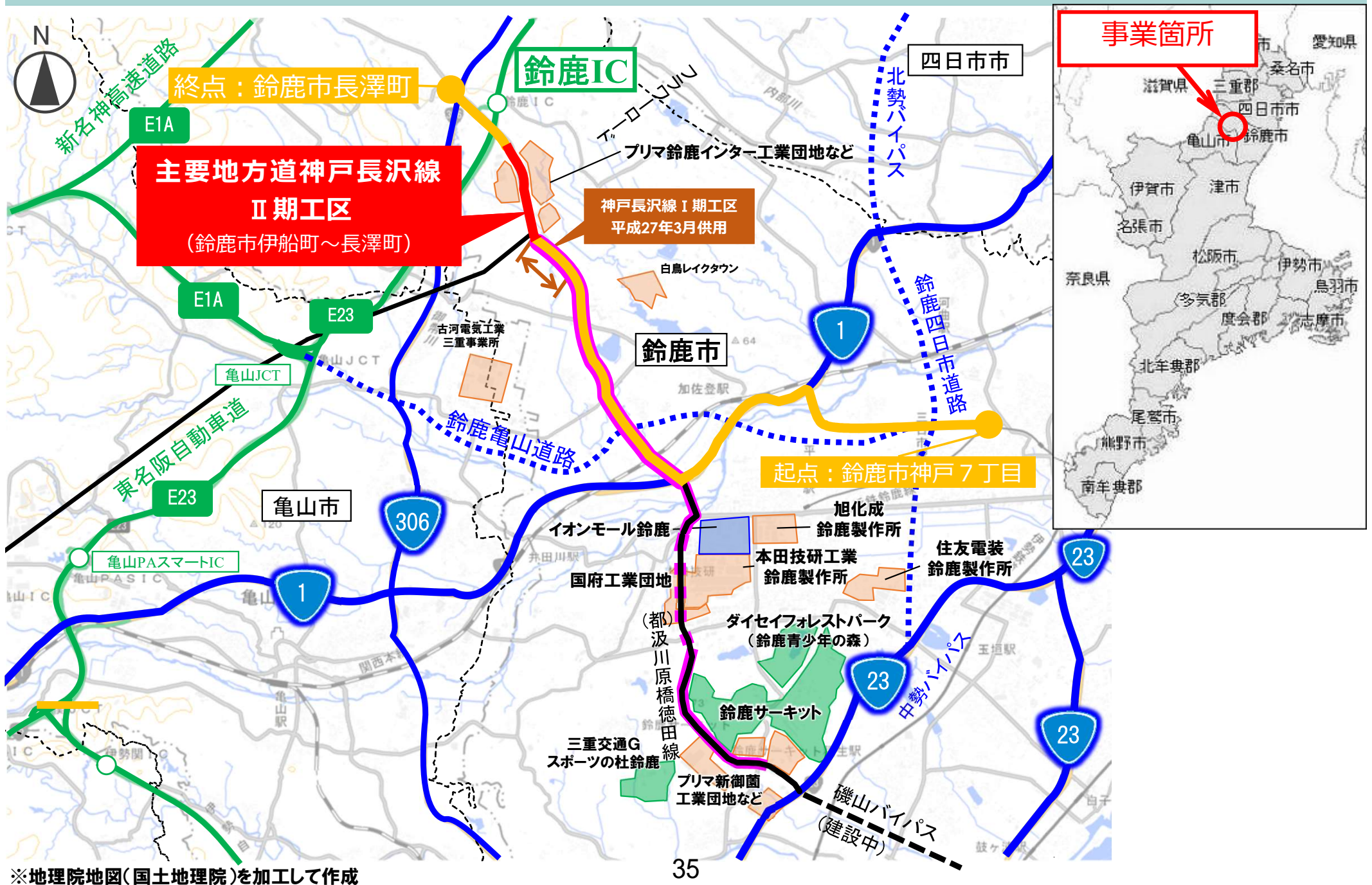
3番 林道事業 浅谷越線



4番 道路事業 一般国道365号(東員工区その1)



5番 道路事業 主要地方道神戸長沢線(Ⅱ期工区)



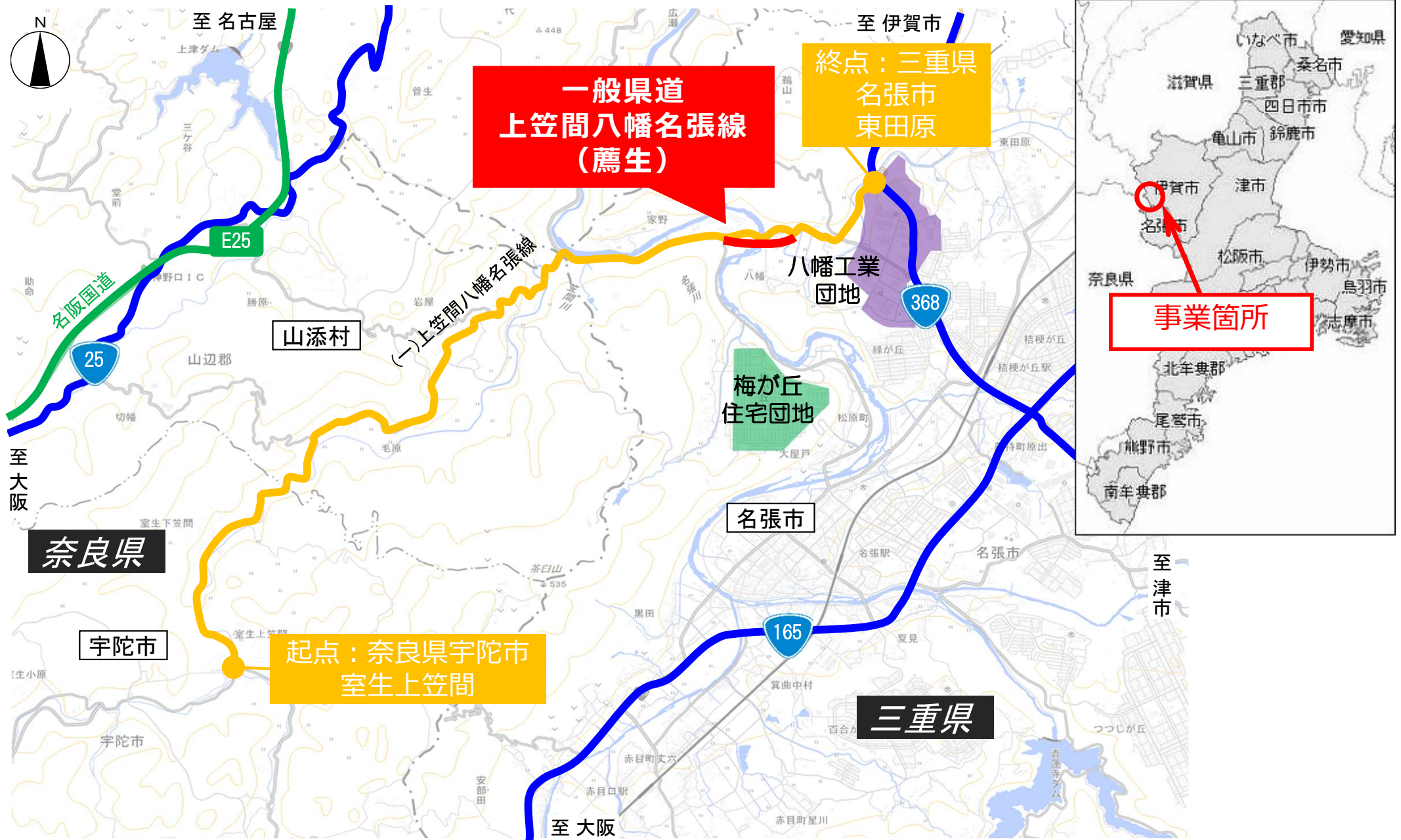
6番 道路事業 主要地方道鈴鹿環状線(国府バイパス)



7番 道路事業 一般国道368号(伊賀名張拡幅1工区)

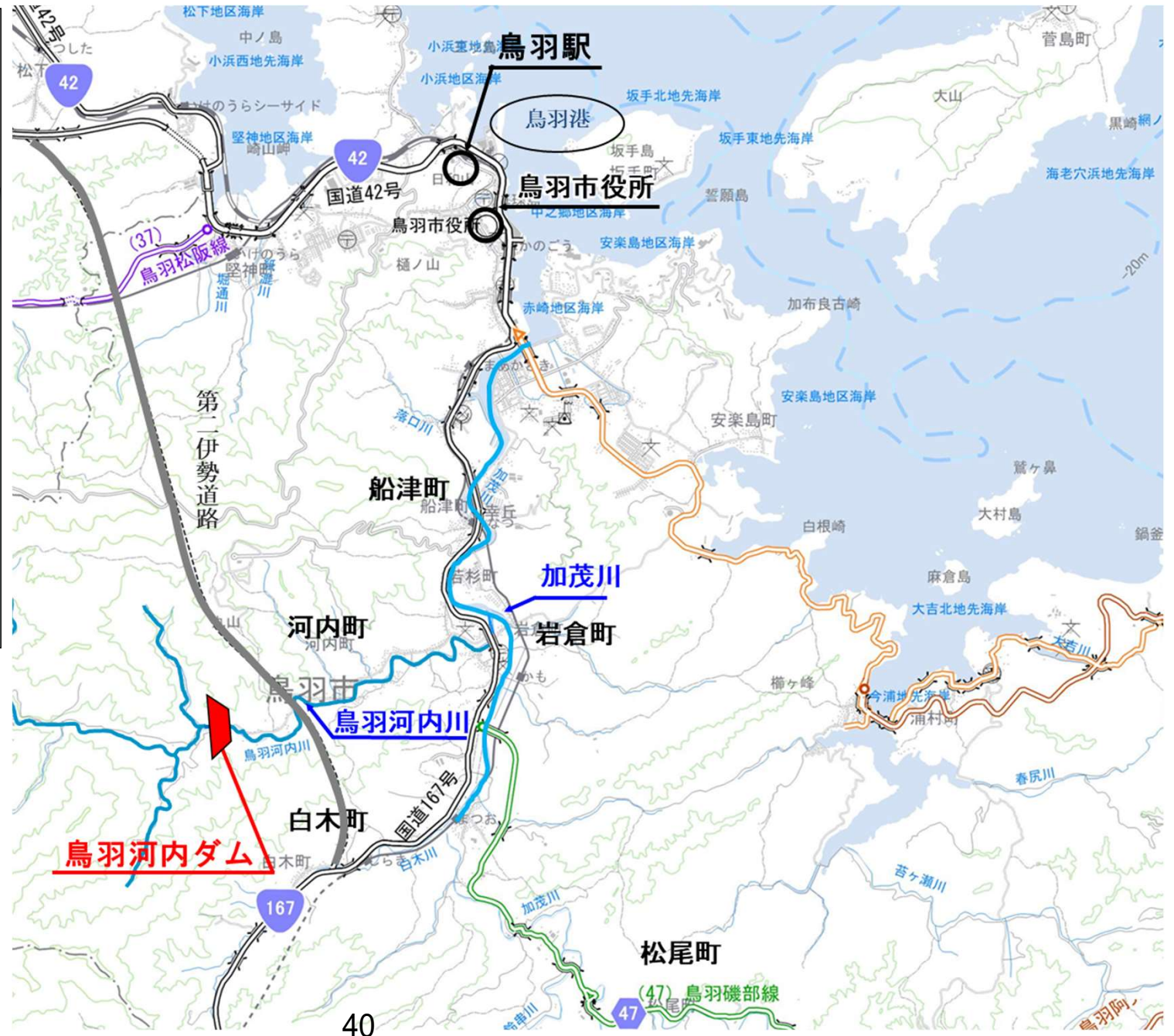


8番 道路事業 一般県道上笠間八幡名張線(薦生)

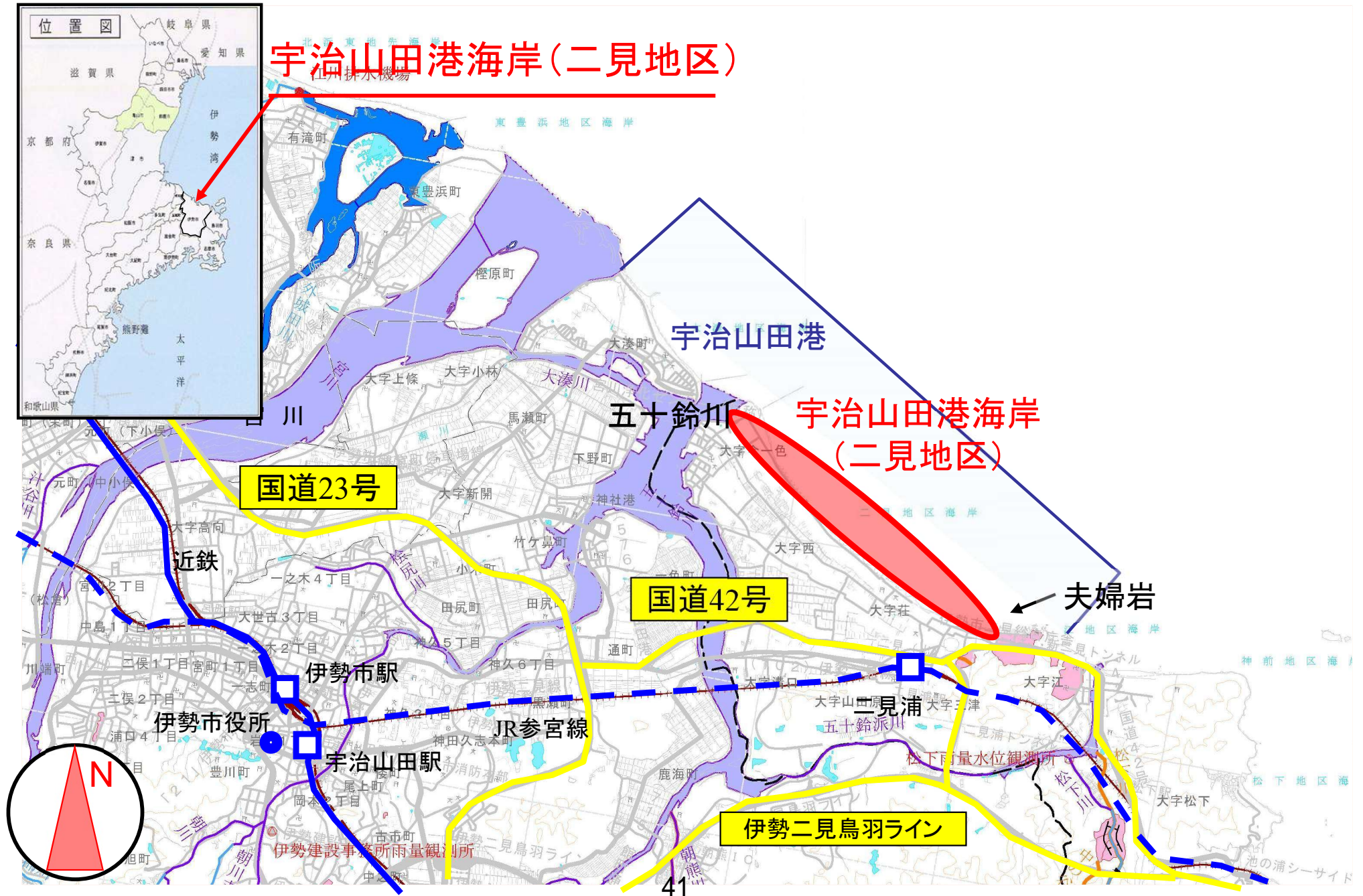


※地理院地図(国土地理院)を加工して作成

10番 ダム事業 鳥羽河内ダム建設事業



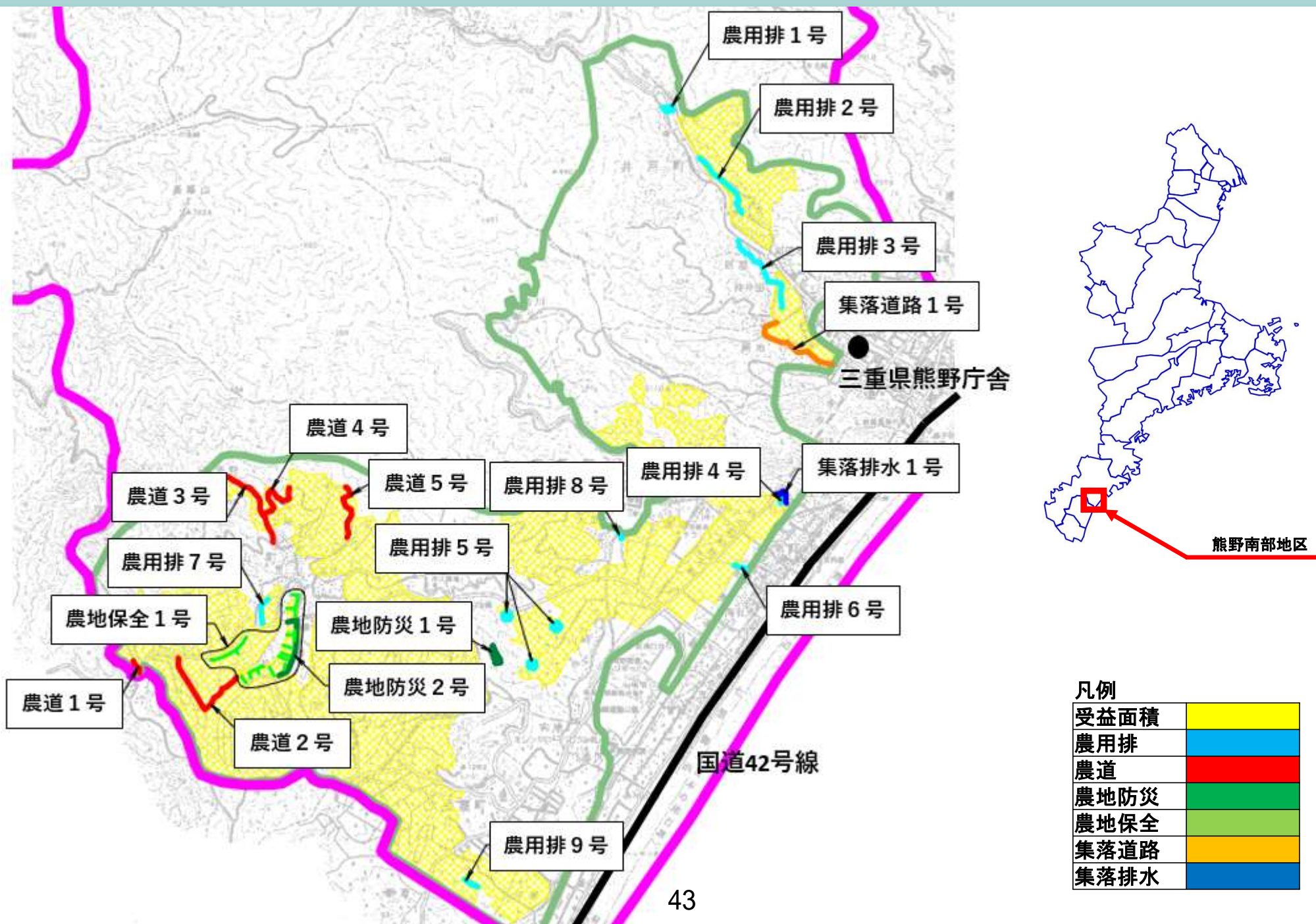
11番 海岸高潮対策事業 宇治山田港海岸



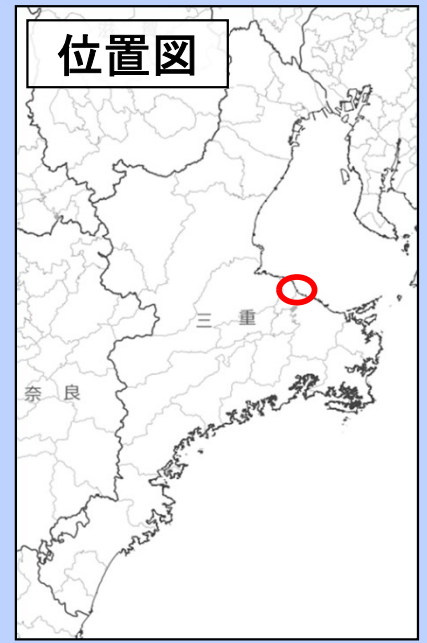
12番 海岸高潮対策事業 長島港海岸



501番 中山間地域総合整備事業 熊野南部地区



502番 水産基盤整備事業 大淀漁港



503番 道路事業 一般国道166号(田引バイパス)



※地理院地図(国土地理院)を加工して作成

505番 砂防事業 薬王寺谷川



位置図

薬王寺谷川

506番 急傾斜地崩壊対策事業 長島地区



令和6年度 再評価書

再 評 価 書

箇所名	宮川左岸	事業名	高度水利機能確保基盤整備事業	課 名	農業基盤整備課																			
事業概要	工 期 (下段当初) ^{※1}	平成 26 年度～令和 8 年度	全体事業費 (下段当初) ^{※1}	6,002 百万円 (負担率:国 55%:県 27.5%:他 17.5%)																				
		平成 26 年度～令和 5 年度		5,598 百万円 (負担率:国 55%:県 27.5%:他 17.5%)																				
事 業 目 的 及 び 内 容																								
<p>(1) 所在地 伊勢市、度会郡玉城町</p> <p>(2) 事業の目的 本地区の用水路は、昭和 32 年度に着工された国営宮川用水土地改良事業及びこれに付帯する県営事業により幹線水路が完備され、続いて末端支線水路についても県営ほ場整備事業玉城第二期地区で整備された。なお、支線水路は、管水路方式（パイプライン）を採用し、営農労力の節減や農地の高度利用を目指した先駆的な基盤整備が実施された。対象地域は、伊勢市・玉城町の 1 市 1 町に跨る A=671ha の広大な水田地帯である。整備から 40 年以上が経過した現在、老朽化による漏水が各所で発生し、施設管理者が補修工事に追われている状況である。一方、近年、農業者の減少や高齢化、農業所得の減少が進む中、担い手への農地集積を加速化させるには、担い手農家の水管理労力の負担を軽減する整備が必要とされている。こうしたことから、老朽化した幹線水路及び支線水路の更新整備を行うことにより、農業水利施設の安定性及び生産性の向上を図るとともに、競争力ある「攻めの農業」の実現に資することを目的とする。</p> <p>(3) 全体計画 ①延 長： 全延長 L=53.7km ②構 造： 管水路：幹線 L=15.8km（φ250mm～φ1000mm）支線 L=37.9km（φ75mm～φ300mm） 区画整理 A=4.1ha ③事 業 費： 6,002,900 千円 ④事業期間： 平成 26 年～令和 8 年（13 年間）</p>																								
事 業 主 体 の 再 評 価 結 果																								
<p>1 再評価を行った理由 平成 26 年度に事業採択後、一定期間（10 年）を経過し、継続中の事業であるため、三重県公共事業再評価実施要綱第 2 条（2）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> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;"></th> <th style="width: 15%;">全体</th> <th style="width: 15%;">令和 6 年度まで</th> <th style="width: 10%;">進捗率</th> <th style="width: 15%;">令和 7 年度以降</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: left;">事 業 量</td> <td>53,700 m</td> <td>42,586 m</td> <td>79.3%</td> <td>11,114 m</td> </tr> <tr> <td>4.1ha</td> <td>0.0ha</td> <td>0.0%</td> <td>4.1ha</td> </tr> <tr> <td>事 業 費</td> <td>6,002,900 千円</td> <td>5,057,000 千円</td> <td>84.2%</td> <td>945,900 千円</td> </tr> </tbody> </table> <p>事業が長期化した理由とその対策 埋蔵文化財包蔵地への調査や、区画整理における調整などにより工事期間が延びるに至りました。現在、令和 6 年度までで事業費 84%を確保しています。今後、補正予算等を活用しつつ、令和 8 年度の事業完成を目指しています。</p>							全体	令和 6 年度まで	進捗率	令和 7 年度以降	事 業 量	53,700 m	42,586 m	79.3%	11,114 m	4.1ha	0.0ha	0.0%	4.1ha	事 業 費	6,002,900 千円	5,057,000 千円	84.2%	945,900 千円
	全体	令和 6 年度まで	進捗率	令和 7 年度以降																				
事 業 量	53,700 m	42,586 m	79.3%	11,114 m																				
	4.1ha	0.0ha	0.0%	4.1ha																				
事 業 費	6,002,900 千円	5,057,000 千円	84.2%	945,900 千円																				
<p>3 事業を巡る社会経済情勢等の変化 世界及び我が国の食料をめぐる情勢が大きく変化していることを受け、令和 6 年 5 月に「食料・農業・農村基本法」が改正されました。基本理念において、人口の減少等の農業をめぐる小生の変化が生ずる状況においても、農業の持続的な発展が図られなければならないとされています。農地の集積や集団化、農業生産の基盤の整備及び保全に必要な施策を講ずることとしており、保全に関する条文も追加されました。 当地区の受益である伊勢市と玉城町の基幹的農業従事者数は、農業センサスによると平成 22 年は 2,926 人、令和 2 年は 1,689 人と減少しているものの、荒廃農地は増加しておらず、地元からは自動給水栓の設置などの水管理の省力化を求められています。</p>																								

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

【H25 計画】	
総費用 (C)	118 億円
総便益 (B)	124 億円
総費用総便益比 (B/C)	=1.05

②費用対効果分析の結果 ※3

総費用 (C)	213 億円	参考 [2%]	参考 [1%]
総便益 (B)	227 億円		
総費用総便益比 (B/C)	=1.06	(B/C) =1.28	(B/C) =1.45

4-2 その他の効果

4-3 地元意向

当地域は、水路の老朽化による維持管理や農業用水の管理の負担増に苦慮しており、本事業による管理の省力化を強く熱望しています。このため、受益農家や土地改良区の強い要望を受け、関係市町が構成員である宮川用水連絡協議会は、国営施設との一体的な事業効果の早期発現のため、国及び県に提案書（要望書）を提出し、早期完成を強く要望しています。

5 コスト削減の可能性や代替案立案の可能性

5-1 コスト削減

残土処分に関して計画当初は、水田を掘削した際に発生する軟弱土について、残土処分を行うこととしていましたが、受益内の農地のかさ上げに用いる事でコスト削減を図る予定です。

5-2 代替案

管水路の更新事業のため、代替案はありません。

再 評 価 の 経 緯

再評価の経緯はありません。

事 業 主 体 の 対 応 方 針

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。

委員会意見の概要【事業方針作成時に記述】

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。

対応方針の概要【事業方針作成時に記述】

審査の結果、事業継続の妥当性が確認されたことから、整備効果の早期発現に向けて事業を引き続き実施していきます。

※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。

再 評 価 書

箇所名	経ヶ峰線	事業名	林道事業	課 名	治山林道課														
事業概要	工 期 (下段前回) ^{※1}	平成6年度 ～令和16年度	全体事業費 (下段前回) ^{※1}	3,977 百万円 (負担率：国 50%：県 50%：他 0%) 旧美里村以外（負担率：国 50%：県 32.5%：他 17.5%）															
		平成6年度 ～令和16年度		3,977 百万円 (負担率：国 50%：県 50%：他 0%) 旧美里村以外（負担率：国 50%：県 32.5%：他 17.5%）															
事 業 目 的 及 び 内 容																			
<p>(1) 所在地 津市美里町平木地内の長野峠付近の市道（旧国道163号）を起点とし、津市芸濃町河内地内の県道津芸濃大山田線を終点とします。</p> <p>(2) 事業の目的 路網が未整備な経ヶ峰周辺の森林における基幹となる林道として、林業生産性の向上を図ることにより、林業生産活動を活性化させ、森林資源を有効活用するとともに、森林の適正管理を促進し、森林の持つ公益的機能の維持増進を図ることを目的としています。</p> <p>(3) 全体計画</p> <p>① 延長：14,000m</p> <p>② 幅員：4.5～5.0m</p> <p>③ 事業費：3,976,600千円（284千円/m）</p> <p>④ 事業期間：平成6年度～令和16年度（41年間）</p> <p>(4) 利用区域内の森林資源の概要 当該路線の利用区域面積は1,075ha、内訳は、民有林が886ha、国有林が189haです。 利用区域内のスギ・ヒノキ等の人工林は901haで、人工林率は85%です。 人工林のうち間伐対象となる11～60年生の森林面積が42%を占めており、また利用可能な41年生以上の森林面積は95%を占めています。</p>																			
事 業 主 体 の 再 評 価 結 果																			
<p>1 再評価を行った理由（以下記載例） 令和元年度に再評価を実施後、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) 事業着手 平成6年度全体計画調査実施、平成7年度から林道起点側の美里側工区で事業を着工し、平成8年度から林道終点側の芸濃側工区を着工</p> <p>(2) 進捗状況（令和6年度末の事業量）</p> <p>① 完成延長：8,441m（進捗率60.3%）</p> <p>② 事業費：2,768,741千円（進捗率69.6%）</p> <p>(3) 課題 急峻な地形により法面保護工に経費がかかっています。</p> <p>(4) 利用区域内の森林整備状況</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 15%;">期間</th> <th colspan="2" style="width: 60%;">R6 調査時点</th> <th rowspan="2" style="width: 25%;">備考</th> </tr> <tr> <th style="width: 25%;">整備面積</th> <th style="width: 35%;">うち間伐</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">H26～H30</td> <td style="text-align: center;">134ha</td> <td style="text-align: center;">131ha</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">R1～R5</td> <td style="text-align: center;">110ha</td> <td style="text-align: center;">110ha</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>(5) その他利用区域内の状況 地元の強い要望により、平成21年度に林道中畑線の開設事業が着手されました。将来は経ヶ峰線との接続を前提としており、作業道等と併せたネットワーク化が期待されます。</p>						期間	R6 調査時点		備考	整備面積	うち間伐	H26～H30	134ha	131ha		R1～R5	110ha	110ha	
期間	R6 調査時点		備考																
	整備面積	うち間伐																	
H26～H30	134ha	131ha																	
R1～R5	110ha	110ha																	

3 事業を巡る社会経済情勢等の変化

津市では、平成 30 年 4 月から津市総合計画・第二次基本計画がスタートし、間伐等の森林整備により、森林の適正な管理を推進するため、その基盤である林道・作業道の整備を進めることとしています。また、自然に親しむ環境づくりのため、経ヶ峰を通して森林保全に対する市民意識の醸成を促進することとしています。

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

① 前回評価時の費用対効果分析の結果 ※2

【前回評価時】 (R元年度時)	
総費用 (C)	58.8 億円
総便益 (B)	71.4 億円
費用便益比 (B/C) =	1.21

② 費用対効果分析の結果 ※3

費用便益比 (B/C)	総費用 (C) 69.2 億円	総便益 (B) 89.1 億円
【事業全体】	・林道事業費 60.7 億円	・木材生産等便益 20.9 億円
1.29	・維持管理費 0.5 億円	・森林整備経費縮減等便益 53.1 億円
参考 1.55 [2%]	・造林事業費 8.0 億円	・森林の総合利用便益 9.0 億円
〃 1.77 [1%]		・災害等経費縮減便益 0.1 億円
		・維持管理費縮減便益 3.4 億円
		・その他の便益 2.6 億円

③ 感度分析の結果 ※4

今回評価	
B (便益) の下振れ (-10%)	86.4 億円
C (費用) の上振れ (+10%)	76.1 億円
B / C	1.14

「林野公共事業における事業評価マニュアル」より

4-2 その他の効果

経ヶ峰線を利用し、風力発電施設が建設され電力の供給が行われています。

また、キャンプ場やレクリエーション施設が集まる錫杖湖周辺の観光資源から、眺望のよい憩いの場として利用されている経ヶ峰頂上へのアクセス道として、自然を活かした集客交流産業の活性化も期待されています。

4-3 地元意向

経ヶ峰線の整備により、林業経営や適正な森林管理体制の促進などの効果が期待されること、また、地域の利便性の向上や防災対策機能の充実、地域振興の推進など多様な役割・機能を持つ非常に重要な路線であると位置付けられていることから、事業継続を望んでいます。

<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 路肩の縮減や波形線形の採用による土工量や法面保護工を削減し、コスト削減を図ります。</p> <p>5-2 代替案 当林道の利用区域内の森林整備を図る必要があること、および自然とのふれあいの場など多様な活用が期待されることから、当林道を開設する以外に代替案はありません。</p>
<p>再 評 価 の 経 緯</p>
<p>令和元年度の再評価においては、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。 また、「事業効果の早期発現のため早期完成に努められたい」との意見を頂きましたので、路肩の縮減や波形線形の採用等によりコスト削減を図ってきました。</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。</p>
<p>対応方針の概要【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確認されたことから、事業効果の早期発現に向けて事業を継続して実施していきます。</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。

再 評 価 書

箇所名	浅谷越線		事業名	林道事業	課 名	治山林道課														
事業概要	工 期 (下段前回) ^{※1}	平成6年度 ～令和18年度	全体事業費 (下段前回) ^{※1}	3,850 百万円 (負担率：国 50%：県 50%：他 0%)																
		平成6年度 ～令和8年度		3,041 百万円 (負担率：国 50%：県 50%：他 0%)																
事 業 目 的 及 び 内 容																				
<p>(1) 所在地 熊野市飛鳥町地内の国道42号線から小又地内に延びる市道小又線を起点とし、熊野市新鹿町地内の市道津恵線を終点とします。</p> <p>(2) 事業の目的 路網が未整備な熊野市北東部の森林における基幹となる林道として、林業生産性の向上を図ることにより、林業生産活動を活性化させ、森林資源を有効活用するとともに、森林の適正管理を促進し、森林の持つ公益的機能の維持増進を図ることを目的としています。</p> <p>(3) 全体計画</p> <p>① 延 長 : 15,080m</p> <p>② 幅 員 : 4m</p> <p>③ 事業費 : 3,850,054千円 (255千円/m)</p> <p>④ 事業期間: 平成6年度～令和18年度 (43年間)</p> <p>(4) 利用区域内の森林資源の概要 当該路線の利用区域面積は1,056ha、内訳は、民有林が864ha、国有林が192haです。 利用区域内のスギ・ヒノキの人工林は876haで、人工林率は83%です。 人工林のうち間伐対象となる11～60年生の森林面積が42%を占めており、また利用可能な41年生以上の森林面積は88%を占めています。</p>																				
事 業 主 体 の 再 評 価 結 果																				
<p>1 再評価を行った理由 (以下記載例) 令和元年度に再評価を実施後、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) 事業着手 平成6年度全体計画調査実施、平成7年度から林道終点側の新鹿側工区で事業を着工し、平成10年度から林道起点側の小又側工区を着工</p> <p>(2) 進捗状況 (令和5年度末の事業量)</p> <p>① 完成延長 : 12,763m (進捗率 84.6%)</p> <p>② 事業費 : 2,797,070 千円 (進捗率 72.7%)</p> <p>(3) 課題 急峻な地形だけでなく、岩質が予想外に硬く、現在までに土工等に想定以上の経費がかかっています。</p> <p>(4) 利用区域内の森林整備状況</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 20%;">期間</th> <th colspan="2" style="width: 50%;">R 6 調査時点</th> <th rowspan="2" style="width: 30%;">備考</th> </tr> <tr> <th style="width: 25%;">整備面積</th> <th style="width: 25%;">うち間伐</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">H26～H30</td> <td style="text-align: center;">65ha</td> <td style="text-align: center;">57ha</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">R1～R5</td> <td style="text-align: center;">66ha</td> <td style="text-align: center;">53ha</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>							期間	R 6 調査時点		備考	整備面積	うち間伐	H26～H30	65ha	57ha		R1～R5	66ha	53ha	
期間	R 6 調査時点		備考																	
	整備面積	うち間伐																		
H26～H30	65ha	57ha																		
R1～R5	66ha	53ha																		

3 事業を巡る社会経済情勢等の変化

熊野市では、平成 30 年度に第二次総合計画を樹立し、その実現のために行政が果たすべき役割として、林道、作業道の整備を挙げています。

また、平成 24 年 4 月に広域合併した三重くまの森林組合が、地域林業の中心的担い手として、行政機関や関係業界などと一体となって、地域の森林整備と保全を進めています。

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

① 前回評価時の費用対効果分析の結果 ※2

【前回評価時】 (R 1 年度時)	
総費用 (C)	44.7 億円
総便益 (B)	77.0 億円
費用便益比 (B/C) =	1.72

② 費用対効果分析の結果 ※3

費用便益比 (B/C)	総費用 (C) 68.8 億円	総便益 (B) 127.6 億円
【事業全体】	・林道事業費 57.0 億円	・木材生産等便益 13.3 億円
1.85	・維持管理費 0.4 億円	・森林整備経費縮減等便益 101.4 億円
参考 2.20 [2%]	・造林事業費 11.4 億円	・災害等経費縮減便益 0.5 億円
〃 2.69 [1%]		・維持管理費縮減便益 9.5 億円
		・その他の便益 2.8 億円

4-2 その他の効果

熊野市内を南北に縦貫する主要道路の国道 42 号と国道 311 号、熊野尾鷲道路を連絡する道路として地域道路網を形成することにより、津波などで沿岸部の国道 311 号が被災した場合の迂回路などとして、地域における安全確保等の役割が期待されます。

4-3 地元意向

熊野市では、林業振興や森林の適正管理を促進するとともに、避難道路としての役割もあることから事業継続を望んでいます。

<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 波形線形の採用により土工量や法面保護工を削減し、コスト縮減を図ります。</p> <p>5-2 代替案 当林道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。</p>
<p>再 評 価 の 経 緯</p>
<p>令和元年度の再評価においては、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。 また、「事業効果の早期発現のため早期完成に努められたい」との意見を頂きましたので、波形線形の採用等によりコスト縮減を図ってきました。</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。 事業が長期にわたることから、事業効果の早期発現のため、事業期間の短縮を図り、早期完成に努められたい。</p>
<p>対応方針の概要【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確認されたことから、事業効果の早期発現に向けて事業を継続して実施していきます。 なお、事業期間が長期にわたることから、今後詳細な測量設計を実施していく中で、経済的な線形や工法の検討により土工量等の削減に努め事業期間の短縮を図ります。</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。

再 評 価 書

箇所名	一般国道 365 号 (東員工区その1)	事業名	道路事業	課 名	道路建設課 (桑名建設事務所)
事業概要	工 期 (下段当初) ^{*1}	平成 27 年度～ 令和 8 年度	全体事業費 (下段当初) ^{*1}	1,300 百万円 (負担率：国 55%：県 45%)	
		平成 27 年度～ 令和 8 年度		1,200 百万円 (負担率：国 55%：県 45%)	
事 業 目 的 及 び 内 容					
<p>■当該路線の概要</p> <p>一般国道 365 号は、石川県加賀市から福井県、滋賀県、岐阜県を經由し、三重県いなべ市、東員町から四日市市に至る延長約 225 km の幹線道路であり、事業区間は産業・観光振興の支援や緊急・災害時の復旧・復興に資する道路です。周辺には大型商業施設や大規模工場等があり、物流や日常活動等を担うとともに、第 2 次緊急輸送道路に指定されている重要な路線です。</p> <p>事業区間は、片側 1 車線の路線ですが、四日市市、桑名市、いなべ市、東員町各所を連絡する交通の要所であり、周辺に立地する大規模工場や大型商業施設への通勤や物流に伴い、特に通勤時間帯に混雑しており、通勤や日常活動等に支障をきたしています。</p> <p>このようなことから、交通渋滞緩和、地域産業・観光支援、防災機能強化等を図るため、平成 27 年度に事業着手しました。</p> <p>一般国道 365 号の 4 車線化整備によって、周辺地域や高速道路とのアクセス性を向上させ、物流効率化等による産業活性化、観光地各所への移動時間短縮による観光振興の支援を図ります。また、広域防災拠点へのアクセス性を向上させ防災機能の向上を図ります。</p> <p>■事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞の緩和 ・ 産業・観光の支援 ・ 災害発生時の復旧・復興に資する緊急輸送道路の機能強化 <p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業計画期間 12 年間 (平成 27 年度～令和 8 年度) ・ 全 体 事 業 費 1,300 百万円 (工事費：1,300 百万円) ・ 計 画 延 長 L=1.8km (起点) 東員町長深～ (終点) 東員町長深 ・ 幅 員 W=14.0m (25.0m) ・ 主 要 構 造 物 橋梁 6 橋 					
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 年に事業採択後、一定期間 (10 年) を経過し、継続中の事業であるため、三重県公共事業再評価実施要綱第 2 条 (2) 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 6 年 3 月末時点の事業進捗率は事業費ベースで 87% (工事 87%, 用地 -%) となっています。</p> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>令和 8 年度の全線供用に向け、事業を推進します。</p>					
<p>3 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>東海環状自動車道は、平成 28 年 8 月に東員 IC まで、平成 31 年 3 月に大安 IC まで開通しているほか、令和 6 年度にはいなべ IC まで、令和 8 年度には全線開通予定となっています。</p> <p>現道の交通量は年々増加し、今後も更なる増加が見込まれることから、ますます重要性が高まっており、事業の必要性に変化はありません。</p>					

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

<p>【前回評価時】 (平成 27 年時)</p> <p>総費用 (C) 9.5 億円</p> <p>総便益 (B) 41 億円</p> <p>費用便益比 (B/C) = 4.3</p>
--

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)
【事業全体】	2.3 億円 / 15 億円	62 / 62 億円
参考 4.2	事業費 : 1.4 億円 / 14 億円	走行時間短縮便益 : 52 / 52 億円
参考 6.2 [2%]	維持管理費 : 0.9 億円 / 0.9 億円	走行経費減少便益 : 8.1 / 8.1 億円
〃 7.6 [1%]		交通事故減少便益 : 1.7 / 1.7 億円
【残事業】		
27.2		
参考 33.7 [2%]		
〃 37.2 [1%]		

③ 感度分析の結果 ※4

【事業全体】	【残事業】
交通量 : B/C = 3.8~4.6 (±10%)	交通量 : B/C = 24.5~30.0 (±10%)
事業費 : B/C = 4.2~4.3 (±10%)	事業費 : B/C = 25.7~29.0 (±10%)
事業期間 : B/C = 4.2~4.2 (±20%)	事業期間 : B/C = 27.2~27.2 (±20%)

※出典：費用便益分析マニュアル (令和 5 年 1 2 月 国土交通省 道路局 都市局)

4-2 その他の効果

① 交通渋滞の緩和

- ・事業区間周辺には、大規模工場や大規模商業施設が立地しているほか、東海環状自動車道東員 IC が直結していることから、混雑度が高い状況にあります。
- ・事業区間の 4 車線化により、交通容量を拡大することで、交通渋滞を緩和します。

② 物流の効率化

- ・事業箇所の周辺には、大規模工場や大規模商業施設が立地しているほか、東海環状自動車道東員 IC が直結していることから、物流交通が集中しています。
- ・事業区間の 4 車線化により、高速道路へのアクセス性を向上させ、物流の効率化を支援します。

③ 観光誘客の支援

- ・事業箇所周辺には東員町中部公園、LA・PITA 東員スタジアム、北勢中央公園、イオンモール東員店が立地しており、休日を中心として多くの観光客が来訪しています。
- ・特に LA・PITA 東員スタジアムでは、日本フットボールリーグの試合が開催されており、年間 1.5 万人が来場するほか、試合開催日には約 2,800 人の来場実績があり、交通が集中しています。
- ・事業箇所の整備により、交通容量を拡大することで、観光誘客を支援します。

④ 緊急輸送道路の機能強化

- ・現在、第 1 次緊急輸送道路である東海環状自動車道 (東員 IC) と、防災拠点である東員町役場等を結ぶ区間において、国道 365 号が第 2 次緊急輸送道路に位置づけられています。
- ・今後、東海環状自動車道の全線供用等もあることから、県内外を含めた他地域連携の強化や物資輸送の円滑化等、緊急輸送道路の機能強化が期待されます。

<p>4-3 地元の意向</p> <p>当該路線は産業・観光の発展、物流や広域交流に資する道路であるため、事業の早期完成を強く要望されています。</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>工事費の削減対策として、道路法面の防草対策で張コンクリートを行い草刈に要する維持管理費の削減を行います。道路照明についても電気代削減の観点からLED照明を採用します。</p> <p>5-2 代替案</p> <p>事業路線は、昭和59年度から平成19年度にかけて実施した一般国道365号員弁バイパス事業により、4車線化を計画し暫定2車線で供用しており、前事業時に用地をすべて取得していることから、現計画が最適と考えられます。</p>
<p>再 評 価 の 経 緯</p>
<p>当事業は平成27年度に事業着手しており、今回初めての再評価を行います。</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。</p>
<p>対応方針の概要【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>

※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。

再 評 価 書

箇所名	主要地方道神戸長沢線 (Ⅱ期工区)	事業名	道路事業	課 名	道路建設課 (鈴鹿建設事務所)
事業概要	工 期 (下段当初) ^{※1}	平成 27 年度～ 令和 14 年度	全体事業費 (下段当初) ^{※1}	1,062 百万円 (負担率：国 55%：県 45%)	
		平成 27 年度～ 令和 12 年度		1,062 百万円 (負担率：国 55%：県 45%)	
事 業 目 的 及 び 内 容					
<p>■当該路線の概要</p> <p>主要地方道神戸長沢線は、鈴鹿市神戸7丁目から伊船町を經由し、長澤町に至る延長約 12 kmの幹線道路であり、当該路線は地域経済・観光の支援、災害発生時の復旧・復興、安全・安心、快適な道路環境の確保に資する道路です。周辺にプリマ鈴鹿インター工業団地、国府工業団地等の産業拠点が立地しているとともに、鈴鹿サーキット、三重交通Gスポーツの杜鈴鹿等の観光地があり、これらの施設と東名阪自動車道鈴鹿 IC を連絡する幹線道路として重要な路線です。</p> <p>事業区間は、鈴鹿 IC へのアクセス道路であり、周辺に補完路が存在しないことから、大型車の通行が多く、鈴鹿 IC から既存工業団地や鈴鹿サーキット等の地域経済・観光拠点への円滑な移動に支障をきたしています。また、第1次緊急輸送道路に指定されていることから、災害発生時の復旧・復興の中心となる道路です。さらに、平日は通勤・通学、休日は観光による交通が慢性的に多く、また、歩道が片側（西側）もしくは未整備であることから、地域住民の生活環境に支障をきたしています。</p> <p>このようなことから、地域経済・観光拠点へのアクセス性向上、災害発生時における移動の円滑化、利用者の利便性・安全性の向上を図るため、平成 27 年度に事業着手しました。</p> <p>主要地方道神戸長沢線(Ⅱ期工区)の整備によって、鈴鹿 IC と各拠点のアクセス機能を強化することで、地域経済・観光の支援を図るとともに、災害発生時の輸送機能向上を図ります。また、現道拡幅（2車線⇒4車線）及び歩道整備により、幹線道路としての利便性を向上し、自転車・歩行者の安全性を確保します。</p> <p>■事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域経済・観光の支援 ・災害発生時の復旧・復興に資する緊急輸送道路の機能強化 ・安全・安心、快適な道路環境の確保 <p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 18 年間（平成 27 年度～令和 14 年度） ・全体事業費 1,062 百万円（工事費：871 百万円、用地費：191 百万円） ・計画延長 L=1.4km（起点）鈴鹿市伊船町～（終点）鈴鹿市長澤町 ・幅 員 W=13.0m（25.0m） ・主要構造物 なし 					
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 年に事業採択後、一定期間（10 年）を経過し、継続中の事業であるため、三重県公共事業再評価実施要綱第 2 条（2）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 6 年 3 月末時点の事業進捗率は事業費ベースで 25%（工事 18%、用地 58%）となっています。</p> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>令和 14 年度の全線供用に向け、事業を推進します。</p>					
<p>3 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>平成 30 年度にプリマ鈴鹿インター工業団地、令和 2 年度にプリマ新御園工業団地が新たに完成しました。また、鈴鹿市伊船地区工場用地が令和 6 年 2 月より建設が始まりました。</p> <p>現道の交通量は年々増加し、今後も交通量の増加が見込まれることから、ますます重要性が高まっており、事業の必要性に変化はありません。</p>					

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

<p>【前回評価時】 (平成 27 年時)</p> <p>総費用 (C) 7.1 億円</p> <p>総便益 (B) 24 億円</p> <p>費用便益比 (B/C) =3.4</p>

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)
【事業全体】	5.7 億円 / 7.3 億円	30 億円 / 30 億円
4.2	事業費 : 5.2 億円 / 6.8 億円	走行時間短縮便益 : 28 億円 / 28 億円
参考 6.7 [2%]	維持管理費 : 0.5 億円 / 0.5 億円	走行経費減少便益 : 1.9 億円 / 1.9 億円
〃 8.9 [1%]		交通事故減少便益 : 0.4 億円 / 0.4 億円
【残事業】		
5.4		
参考 8.3 [2%]		
〃 10.9 [1%]		

③ 感度分析の結果 ※4

【事業全体】	【残事業】
交通量 : B/C = 3.9~4.3 (±10%)	交通量 : B/C = 4.9~5.6 (±10%)
事業費 : B/C = 3.9~4.5 (±10%)	事業費 : B/C = 4.9~6.0 (±10%)
事業期間 : B/C = 3.7~4.6 (±20%)	事業期間 : B/C = 5.0~5.7 (±20%)

※出典：費用便益分析マニュアル（令和5年12月 国土交通省 道路局 都市局）

4-2 その他の効果

① 鈴鹿 IC へのアクセス強化

- ・神戸長沢線は鈴鹿 IC へのアクセス道路であり、沿線や周辺には工業団地や物流施設が多く立地しています。なお鈴鹿市が令和6年3月に企業誘致推進エリアを定めたことにより、更に物流需要が高まると予想されます。
- ・事業区間は2車線であり、かつ大型車の通行も多いことから、慢性的に混雑が発生しています。
- ・事業箇所の整備により混雑が緩和され、鈴鹿 IC への速達性が向上し、物流の効率化が図られます。

② 重要物流道路の輸送機能強化

- ・神戸長沢線は、事業区間以南が4車線化済みであり、かつ鈴鹿市市街地の工業・物流拠点と鈴鹿 IC を最短で結ぶ路線となっており、重要物流道路に指定されています。
- ・事業箇所の整備により、他に補完路の無い重要物流道路の輸送機能強化が図られます。

③ 観光誘客の支援

- ・事業箇所の周辺には主要観光地である鈴鹿サーキット、三重交通 G スポーツの杜鈴鹿、ダイセイフォレストパーク（鈴鹿青少年の森）があり、令和5年には約206万人の観光客が訪れています。特に鈴鹿サーキットは、F1日本グランプリが開催される3日間で全世界から約23万人（令和6年）が来場することで、レース終了後に大きな混雑が発生しています。
- ・事業箇所の整備により、主要観光地へのアクセスが改善され、観光誘客を支援します。

④ 緊急輸送道路の機能強化

- ・事業箇所は第1次緊急輸送道路に指定されており、災害発生時における人命の保全、被害拡大防止、災害応急対策の円滑な実施に資する輸送機能が求められます。
- ・事業箇所の整備により、東名阪自動車道と国道1号の連携を強化し、第1次緊急輸送道路ネットワークの形成に寄与します。

⑤ 道路啓開の強化

- ・関係機関が連携して、南海トラフ巨大地震発災時の道路啓開計画として、中部版「くしの歯作戦」を策定しており、事業箇所を含む神戸長沢線は、くしの歯ルート（STEP2）に指定され、道路啓開ルートの対

<p>象となっています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業個所の整備により、災害発生時における道路啓開の確実性・迅速性の向上が期待され、東名阪自動車道（STEP1）と災害拠点病院や広域防災拠点のアクセス強化に寄与します。 <p>⑥ 地域住民の生活環境改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業箇所は、歩道未整備区間が存在し、朝夕の時間帯を中心に交通が集中することから、自転車・歩行者の安心・安全、快適な通行に支障をきたしています。 ・事業箇所を整備することで、歩道設置による自転車・歩行者の安全性向上、車線数増加（2車線⇒4車線）による円滑な交通の確保が期待されます。 ・事業箇所を走行するコミュニティバスの走行性・定時性の向上にも寄与します。 <p>4-3 地元意向</p> <p>「鈴鹿中央線延伸バイパス道路整備促進期成同盟会」及び鈴鹿市等から、事業の早期完成を強く要望されています。</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>工事費の削減対策として、張りコンクリートによる防草対策を行うことで維持管理費の削減を図ります。</p> <p>5-2 代替案</p> <p>すでに用地買収が60%完了し、隣接工区が供用していることから、現道拡幅案の現計画が最適と考えられます。</p>
<p>再 評 価 の 経 緯</p>
<p>当事業は平成27年度に事業着手しており、今回初めての再評価を行います。</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。</p>
<p>対応方針の概要【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>

※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。

再 評 価 書

箇所名	主要地方道鈴鹿環状線 (国府バイパス)		事業名	道路事業	課 名	道路建設課 (鈴鹿建設事務所)
事業概要	工 期 (下段当初) ^{※1}	平成 27 年度～ 令和 8 年度	全体事業費 (下段当初) ^{※1}	1,350 百万円 (負担率：国 55%：県 45%)		
		平成 27 年度～ 令和 8 年度		1,350 百万円 (負担率：国 55%：県 45%)		
事 業 目 的 及 び 内 容						
<p>■当該路線の概要</p> <p>主要地方道鈴鹿環状線は、鈴鹿市神戸から国府町を經由し、磯山(一般国道 23 号)に至る延長約 22 kmの幹線道路であり、当該路線は安全・安心、快適な道路環境の確保や地域医療を支える病院へのアクセス強化、災害発生時の復旧・復興に資する緊急輸送道路の強化に資する道路です。周辺に鈴鹿回生病院(二次救急医療機関)、鈴鹿サーキット、三重交通Gスポーツの杜鈴鹿、大型ショッピングセンター及び既存工業団地(本田技研工業等)があり、これら施設と一般国道 23 号を連絡する幹線道路として重要な路線です。</p> <p>事業区間は、歩道が未整備であり、幅員狭小により車両とのすれ違いが困難な区間が存在し、人家が密集している区間では線形不良で見通しが悪いことから、朝夕ピーク時には通過交通が流入することで、小・中学生を含む自転車・歩行者の安全な通行や地域住民の生活環境に支障をきたしています。また、本来有すべき鈴鹿市街地から鈴鹿回生病院(二次救急医療機関)へのアクセスルートとして支障をきたしています。さらに、鈴鹿回生病院は災害医療拠点に指定されていますが、鈴鹿市街地からの連絡は十分でなく、災害時における救急搬送ルートとして課題があります。</p> <p>このようなことから、歩道空間の確保、幅員狭小及び線形不良の解消を図るため、平成 27 年度に事業着手しました。</p> <p>主要地方道鈴鹿環状線(国府バイパス)の整備によって、現道からバイパスに交通転換することで、生活道路としての利便性を向上するとともに通学路としての安全性を確保します。また、鈴鹿市街地から鈴鹿回生病院へのアクセス機能を強化することで、救急医療活動の支援及び防災機能向上を図ります。</p>						
<p>■事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全・安心、快適な道路環境の確保 ・地域医療を支える病院へのアクセス強化 ・災害発生時の復旧・復興に資する緊急輸送道路の機能強化 						
<p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 12 年間(平成 27 年度～令和 8 年度) ・全体事業費 1,350 百万円(工事費：1,211 百万円、用地費：139 百万円) ・計画延長 L=2.0km(起点)鈴鹿市平野町～(終点)鈴鹿市国府町 ・幅員 W=6.5m(10.5m) ・主要構造物 なし 						
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 年に事業採択後、一定期間(10 年)を経過し、継続中の事業であるため、三重県公共事業再評価実施要綱第 2 条(2)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>① 令和 6 年 3 月末時点の事業進捗率は事業費ベースで 76%(工事 73%, 用地 100%)となっています。</p> <p>② 令和 5 年度までに延長 0.9km が供用済みです。</p> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>令和 8 年度の全線供用に向け、事業を推進します。</p>						
<p>3 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>平成 29 年度に鈴鹿回生病院が地域医療支援病院に認定されました。また、令和 4 年 11 月に(都)汲川原橋徳田線が一部開通しました。</p> <p>周辺道路の交通量の増加が見込まれるため、事業区間の重要性が高まっており、事業の必要性に変化はありません。</p>						

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

<p>【前回評価時】(平成27年時)</p> <p>総費用(C) 11億円</p> <p>総便益(B) 55億円</p> <p>費用便益比(B/C)=5.1</p>
--

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)
<p>【事業全体】</p> <p>6.5</p> <p>参考 9.7 [2%]</p> <p>〃 12.2 [1%]</p> <p>【残事業】</p> <p>24.2</p> <p>参考 30.8 [2%]</p> <p>〃 35.1 [1%]</p>	<p>3.7/14億円</p> <p>事業費 : 2.8/13億円</p> <p>維持管理費 : 0.9/0.9億円</p>	<p>90/93億円</p> <p>走行時間短縮便益 : 81/84億円</p> <p>走行経費減少便益 : 8.2/8.6億円</p> <p>交通事故減少便益 : 0.2/0.2億円</p>

③ 感度分析の結果 ※4

【事業全体】	【残事業】
交通量 : B/C = 6.0~6.9 (±10%)	交通量 : B/C = 22.5~25.9 (±10%)
事業費 : B/C = 6.4~6.6 (±10%)	事業費 : B/C = 22.5~26.2 (±10%)
事業期間 : B/C = 5.8~6.5 (±20%)	事業期間 : B/C = 23.7~24.2 (±20%)

※出典：費用便益分析マニュアル(令和5年12月 国土交通省 道路局 都市局)

4-2 その他の効果

① 地域住民の生活環境改善

- ・事業箇所は、幅員狭小かつ歩道未整備であり、朝夕のピーク時を中心に混雑する路線を避けた通過交通の流入により、小・中学生を含む自転車・歩行者の安全な通行に支障をきたしています。
- ・事業箇所を整備することで、歩道設置による自転車・歩行者の安全性向上、交通の転換による周辺道路の混雑の緩和が期待されます。
- ・現道を走行する路線バスの走行性・定時性の向上にも寄与します。

② 病院へのアクセス強化

- ・現道は、幅員狭小・線形不良で車両とのすれ違いが困難な箇所や見通しの悪い箇所があり、走行性が低いため、鈴鹿市街地から鈴鹿回生病院(二次救急医療機関)へのアクセスルートとして支障をきたしています。
- ・事業箇所を整備により、鈴鹿市街地から鈴鹿回生病院への救急車の搬送時間を短縮し、走行性改善による安全な搬送が期待されます。

③ 災害時における医療活動の支援

- ・現在、緊急輸送道路における鈴鹿市街地と鈴鹿回生病院の連絡ルートには、橋梁が3橋、踏切が1箇所存在するため、災害発生時に通行不能に陥るリスクがあります。
- ・事業箇所を整備により、鈴鹿市街地と鈴鹿回生病院の距離を短縮し、橋梁及び踏切を避けた安全な連絡ルートを確認することで、災害時における医療活動の支援に寄与します。

<p>4-3 地元意向 「県道鈴鹿環状線・亀山鈴鹿線整備促進期成同盟会」及び鈴鹿市等から、事業の早期完成を強く要望されています。</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 工事費の削減対策として、道路法面の防草対策で張コンクリートを行い草刈に要する維持管理費の削減を図ります。</p> <p>5-2 代替案 現道は人家が連坦しているため、地域コミュニティへの影響が避けられないことや用地補償費が高くなるといったコスト面もあり、また、すでに用地買収が100%完了し、工事にも着手していることから、バイパスの現計画が最適と考えられます。</p>
<p>再 評 価 の 経 緯</p>
<p>当事業は平成27年度に事業着手しており、今回初めての再評価を行います。</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。</p>
<p>対応方針の概要【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>

※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。

再 評 価 書

箇所名	一般国道 368 号 伊賀名張拡幅 1 工区	事業名	道路事業	課 名	道路建設課 (伊賀建設事務所)
事業概要	工 期 (下段当初) ^{※1}	平成 18 年度～ 令和 15 年度	全体事業費 (下段当初) ^{※1}	9,500 百万円 (負担率：国 55%：県 45%)	
		平成 18 年度～ 令和 15 年度		9,500 百万円 (負担率：国 55%：県 45%)	
事 業 目 的 及 び 内 容					
<p>■当該路線の概要</p> <p>一般国道 368 号は、三重県伊賀市から奈良県宇陀郡御杖村を經由し、三重県多気郡多気町に至る延長約 71km の幹線道路であり、生活や産業に欠かせない道路です。当該路線は第 2 次緊急輸送道路に指定されているとともに名阪国道上野 IC から八幡工業団地の間は重要物流道路にも指定されており、平常時・災害時を問わず安定的な物流を担う重要な路線です。</p> <p>事業区間は、伊賀市街地と名張市街地を結び、日 2 万台を超える交通量により、上野 IC 周辺や八幡工業団地付近では、特に朝夕の通勤時間帯において激しい混雑状況となっており、主要渋滞箇所にも指定されています。また、事業区間では交通事故も多く、特に 2 車線区間での事故が多発しています。</p> <p>このようなことから、渋滞の緩和を図るため、平成 18 年度に事業着手しました。</p> <p>伊賀名張拡幅 1 工区の整備によって、朝夕の激しい渋滞の緩和を図り、上野 IC へのアクセス性を向上させます。また、八幡工業団地をはじめとした地域経済の発展を支援します。</p> <p>さらに、令和 5 年 1 月には、第二次救急医療施設である岡波総合病院が事業区間内に開院したことから、迅速な救急搬送を行うために残る 2 車線区間について、早期の 4 車線化が求められています。</p>					
<p>■事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞の緩和 ・ 名阪国道へのアクセス性向上 ・ 地域経済の支援 					
<p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業計画期間 28 年間 (平成 18 年度～令和 15 年度) ・ 全体事業費 9,500 百万円 (工事費：9,234 百万円, 用地費：266 百万円) ・ 計画延長 L=12.4km (起点) 伊賀市守田町～ (終点) 名張市八幡 ・ 幅 員 W=13.0m (20.0m) ・ 主要構造物 橋梁 5 橋 					
事 業 主 体 の 再 評 価 結 果					
<p>1 再評価を行った理由</p> <p>令和元年度に再評価を実施後、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>2-1 事業の進捗状況</p> <p>① 令和 6 年 3 月末時点の事業進捗率は事業費ベースで 39% (工事 39%、用地 35%) となっています。</p> <p>② 現時点で延長 4.0km が供用済みです。</p> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>令和 15 年度の全線供用に向け、事業を推進します。</p>					
<p>3 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>令和 5 年 1 月に伊賀市・名張市の二次救急医療機関である岡波総合病院が伊賀市上之庄地内へ移転しており、病院までの主なアクセス道路として、事業区間が利用されています。また、名張市内の工業団地では工場の増設が行われている等、本事業の重要性は一層高まっており、当該事業の必要性に変化はありません。</p>					

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

【前回評価時】(令和元年時)	
総費用 (C)	82 億円
総便益 (B)	241 億円
費用便益比 (B/C)	= 2.9

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)
【事業全体】	41 億円 / 99 億円	214 / 285 億円
2.9	事業費 : 38 億円 / 95 億円	走行時間短縮便益 : 197 / 264 億円
参考 4.7 [2%]	維持管理費 : 2.8 億円 / 4.1 億円	走行経費減少便益 : 15 / 19 億円
〃 6.1 [1%]		交通事故減少便益 : 1.6 / 2.0 億円
【残事業】		
5.3		
参考 8.0 [2%]		
〃 10.1 [1%]		

③ 感度分析の結果 ※4

【事業全体】	【残事業】
交通量 : B/C = 2.7~3.0 (±10%)	交通量 : B/C = 5.0~5.5 (±10%)
事業費 : B/C = 2.8~3.0 (±10%)	事業費 : B/C = 4.8~5.8 (±10%)
事業期間 : B/C = 2.6~3.1 (±20%)	事業期間 : B/C = 4.9~5.7 (±20%)

※出典：費用便益分析マニュアル(令和5年12月 国土交通省 道路局 都市局)

4-2 その他の効果

① 渋滞の緩和

- ・八幡工業団地周辺は、朝夕の通勤時間帯を中心に渋滞が発生しており、八幡工業団地1交差点から八幡工業団地2交差点間は主要渋滞区間にも指定されています。
- ・事業箇所の整備により、2車線から4車線に拡幅されることで主要渋滞箇所を含む全線における渋滞の緩和・解消を図ります。

② 名阪国道へのアクセス性向上

- ・上野 IC 周辺は、日交通量が2万台以上と片側1車線での処理能力を大きく超え、朝夕の通勤時間帯には旅行速度が30 km/h 以下となり、スムーズなアクセスに支障をきたしています。
- ・事業箇所の整備により、2車線から4車線に拡幅されることで、道路交通の流れがスムーズになり、名阪国道へのアクセス性が向上することが期待されます。

③ 地域経済の支援

- ・一般国道 368 号沿線には、八幡工業団地が形成されていますが、現道は片側1車線の対面通行区間があるため、円滑な走行に支障をきたしています。
- ・名阪国道上野 IC から八幡工業団地の間は重要物流道路に指定されていますが、朝夕の通勤時間帯を中心に渋滞が発生しており、主要渋滞箇所も存在することから、十分な機能を果たしていないと考えられます。
- ・事業箇所の整備により、渋滞が緩和・解消することで物流の効率化が図られ、地域経済の発展が期待されます。

④ 緊急輸送道路の機能強化

- ・一般国道 368 号は第2次緊急輸送道路に指定されており、近傍には広域防災拠点である「伊賀拠点」があります。
- ・事業箇所の整備により、大規模災害時に当該区間を利用し、市町間を超える物資の搬入・搬出等を行うことができ、緊急輸送道路の機能強化が期待されます。

⑤ 救急活動への貢献

- ・事業箇所の周辺には、伊賀市・名張市の二次救急医療機関である岡波総合病院があり、救急車両は病院へのアクセス路として利用されていますが、朝夕の渋滞発生時間帯には、2車線区間のスムーズな通行に支障をきたしています。
- ・事業箇所の整備により2車線から4車線に拡幅されることで、渋滞が緩和・解消され、救急車両の走行性が向上し、搬送時間の短縮が期待されます。

⑥ 道路利用者の安全性向上

- ・事業区間内では、過去3年間に交通事故が35件(軽傷29件、重傷6件)発生しており、特に対面通行となっている2車線区間での事故発生件数が多い状況です。
- ・事業箇所の整備により、中央分離帯が設置され対面通行が解消されることで事故が減少し、道路利用者の安全性の向上が期待されます。

⑦ 公共交通の走行性確保

- ・事業区間は、伊賀上野駅から名張駅間を結ぶ路線バスが1日33便運行されており、沿線住民の重要な移動手段として機能しています。
- ・朝夕の通勤時間帯には交通量が増加するため、バスの走行性・定時性が低下するとともに、回送バスは渋滞を見越して早めに車庫を出発する必要があるため、ドライバーの負担が増加しています。
- ・事業箇所の整備により、渋滞が緩和・解消し、ドライバーの負担軽減に大きく寄与します。

4-3 地元の意向

当該路線が通過する、三重県伊賀市・名張市・津市・松阪市・多気町・奈良県御杖村の6市町により「国道368号改修期成同盟会」が設立されており、地域間の物流及び交流促進のため、事業の早期完成を強く要望されています。また、沿線自治会の代表による沿線協議会が年数回開催されており、事業の早期完成を強く要望されているとともに、沿線企業からは渋滞緩和や物流の効率化などの面から、事業の早期完成を強く望まれています。

5 コスト縮減の可能性や代替案立案の可能性

5-1 コスト縮減

整備後の維持管理コストの縮減対策として、鋼製橋梁に耐候性鋼材を採用し塗替え費用の削減を図ります。また、道路法面の防草対策で張コンクリート工を行い草刈りに要する維持管理費の縮減を行います。道路照明についても電気代削減の観点からLED照明を採用します。

5-2 代替案

当該事業は、4車線化事業であり、将来の4車線化を見越した用地はおおよそ確保済みであることから、代替案はありません。

再 評 価 の 経 緯

令和元年度の再評価においては、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。

事 業 主 体 の 対 応 方 針

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。

委員会意見の概要【事業方針作成時に記述】

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。

対応方針の概要【事業方針作成時に記述】

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。

※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。

再 評 価 書

箇所名	一般県道上笠間八幡名張線 (薦生)		事業名	道路事業		課 名	道路建設課 (伊賀建設事務所)	
事業概要	工 期 (下段当初) ^{※1}	平成 27 年度～ 令和 19 年度	全体事業費 (下段当初) ^{※1}	2,000 百万円 (負担率：国 55%：県 45%)				
		平成 27 年度～ 令和 19 年度		2,000 百万円 (負担率：国 55%：県 45%)				
事 業 目 的 及 び 内 容								
<p>■当該路線の概要</p> <p>一般県道上笠間八幡名張線は、奈良県宇陀市室生上笠間から名張市八幡を經由し、一般国道 368 号に至る延長約 12km の名張市中心部へアクセスする生活道路です。周辺には東側に八幡工業団地、西側には梅が丘住宅団地があり、通勤ルートにもなっているため重要な路線です。</p> <p>事業区間は、人家連坦区間で幅員も狭く車両のすれ違いが困難な状況です。また、名張市立薦原小学校への通学路となっていますが、歩道が未整備であり、児童や一般歩行者の安全な通行に支障をきたしています。</p> <p>このようなことから、幅員狭小区間の解消を図るため、平成 27 年度に事業着手しました。</p> <p>一般県道上笠間八幡名張線（薦生）の整備によって、現況 1 車線の道路を 2 車線にすることで、車両のすれ違いが可能となり、道路利用者（車両）の走行性を向上させます。また、歩道の整備により歩行者の安全性を確保します。</p> <p>■事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路利用者（車両）の走行性向上 ・歩行者の安全性向上 <p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 23 年間（平成 27 年度～令和 19 年度） ・全体事業費 2,000 百万円（工事費：1,909 百万円，用地費：91 百万円） ・計画延長 L=950m（起点）名張市薦生～（終点）名張市八幡 ・幅 員 W=6.0m（9.75m） ・主要構造物 橋梁 2 橋 								
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 年度に事業採択後、一定期間（10 年）を経過し、継続中の事業であるため、三重県公共事業再評価実施要綱第 2 条（2）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>① 令和 6 年 3 月末時点の事業進捗率は事業費ベースで 29%（工事 28%、用地 45%）となっています。</p> <p>② 令和 5 年度末までに延長 0.15km が供用済みです。</p> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>令和 19 年度の全線供用に向け、事業を推進します。</p>								
<p>3 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>朝夕の通勤時間帯では、幅員狭小区間や橋梁区間で対向車の通過を待つ車両も多い状況です。また、通学児童のすぐ脇を車両が通過しており、安全・安心な通行に支障をきたしています。そのため、本事業の重要性は一層高まっており、当該事業の必要性に変化はありません。</p>								

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 事業着手時の費用対効果分析の結果 ※2

<p>【事業着手時】(平成27年時)</p> <p>総費用(C) 12億円</p> <p>総便益(B) 22億円</p> <p>費用便益比(B/C) = 1.8</p>
--

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)
<p>【事業全体】</p> <p>1.4</p> <p>参考 2.3 [2%]</p> <p>〃 3.0 [1%]</p>	<p>10億円/17億円</p> <p>事業費 : 9億円/16億円</p> <p>維持管理費 : 0.3億円/0.3億円</p>	<p>19/24億円</p> <p>走行時間短縮便益 : 18/22億円</p> <p>走行経費減少便益 : 0.9/1.3億円</p> <p>交通事故減少便益 : 0.1/0.1億円</p>
<p>【残事業】</p> <p>2.0</p> <p>参考 3.0 [2%]</p> <p>〃 3.8 [1%]</p>		

③ 感度分析の結果 ※4

【事業全体】	【残事業】
交通量 : B/C = 1.4~1.5 (±10%)	交通量 : B/C = 1.9~2.1 (±10%)
事業費 : B/C = 1.4~1.5 (±10%)	事業費 : B/C = 1.8~2.2 (±10%)
事業期間 : B/C = 1.3~1.6 (±20%)	事業期間 : B/C = 1.7~2.2 (±20%)

※出典 : 費用便益分析マニュアル (令和5年12月 国土交通省 道路局 都市局)

4-2 その他の効果

① 道路利用者(車両)の走行性向上

- ・当該路線は薦原地域や奈良県と名張市市街地を結ぶアクセス道路となっていますが、事業区間は、幅員が狭小で車両のすれ違いが困難であるため、橋梁部では対向車の通過を待つ状況です。さらに、当該路線は梅が丘住宅団地から八幡工業団地への通勤ルートとなっていることから、朝夕の通勤時間帯は交通が集中し、安全な走行に支障をきたしています。
- ・事業箇所の整備により、通行車両のすれ違いが可能となり、道路利用者の走行性が向上するとともに、八幡工業団地へのアクセス性が向上することが期待されます。

② 歩行者の安全性向上

- ・事業区間は、名張市立薦原小学校の通学路に指定されていますが、幅員が狭小で、かつ歩道が未整備であり、朝夕の通勤時間帯は交通の流入が多いため、小学生の安全な通学や地域住民の安全で安心な生活環境に支障をきたしています。
- ・事業箇所の整備により、歩行者の安全性が向上し、地域住民の生活環境の改善が期待されます。

③ 道路の防災対策

- ・現道区間には橋梁が2橋ありますが、耐震対策が未実施であり、事業箇所の整備によって橋梁を架け替えることにより、道路の防災対策として、橋梁の耐震化をすることができます。

④ 安全な避難経路の確保

- ・当路線周辺には災害時の避難場所となっている薦原市民センターや薦原小学校が点在していますが、避難経路として利用が想定される現道部は幅員が狭小であり、危険な状況となっています。
- ・事業箇所の整備により、避難場所への安全な避難経路が確保されます。

⑤ 緊急車両活動への貢献

- ・名張市、伊賀市への緊急搬送時や、葛尾地区・家野地区での火災等の災害発生時において、迅速な救急・消防活動が可能となることで、住民の安心な暮らしを確保します。
- ・事業箇所の整備により、東西方向のアクセス性が強化され、緊急活動の支援に寄与します。

<p>⑥ 奈良県との交流の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間は、奈良県と交流・連携する主要幹線道路でありながら狭隘で危険な状況となっています。 ・奈良県側は名阪国道山添 IC まで2車線の道路が整備されており、事業箇所の整備により、奈良県との交流・連携が促進されます。 <p>⑦ 公共交通の走行性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間は、コミュニティバス路線（コモコモ号葛尾コース1日1～2便）ですが、人家連坦区間や橋りょう部は幅員が狭小であり、対向ができないため走行性が低下しています。 ・事業箇所の整備により、通行車両のすれ違いが可能となり、コミュニティバスの走行性の向上に寄与します。 <p>4-3 地元意向</p> <p>当該路線は地元住民にとって生活に欠かせない広域的な生活道路であるため、事業の早期完成を強く要望されています。</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>整備後の維持管理コストの削減対策として、鋼製橋梁に耐候性鋼材を採用し塗替え費用の削減を図ります。また、道路法面の防草対策で張コンクリート工を行い草刈りに要する維持管理費の削減を行います。</p> <p>5-2 代替案</p> <p>当該事業の代替案として、現道拡幅が考えられるが、現道部には人家連坦区間が存在していること、バイパス区間は用地の買収が半分ほど完了済みであることから、現計画が妥当である。</p>
<p>再 評 価 の 経 緯</p>
<p>当事業は平成27年度に事業着手しており、今回初めての再評価を行います。</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。</p>
<p>対応方針の概要【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>

※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。

再 評 価 書

箇所名	主要地方道御浜紀和線 (西原バイパス)		事業名	道路事業	課 名	道路建設課 (熊野建設事務所)
事業概要	工 期 (下段前回) ^{※1}	平成 22 年度～ 令和 14 年度	全体事業費 (下段前回) ^{※1}	1,122 百万円 (負担率：国 45%：県 55%)		
		平成 22 年度～ 令和 14 年度		1,122 百万円 (負担率：国 45%：県 55%)		
事 業 目 的 及 び 内 容						
<p>■当該路線の状況</p> <p>主要地方道御浜紀和線は、南牟婁郡御浜町阿田和から御浜町を經由し、熊野市紀和町矢ノ川(一般国道 311 号)に至る延長約 14.6 km の幹線道路であり、当該路線は道路利用者の利便性向上、救急搬送の安定化・迅速化に資する道路です。周辺に紀南病院や、熊野古道風伝峠、熊野市紀和町の丸山千枚田や赤木城跡等の観光地があり、これら施設と一般国道 42 号を連絡する幹線道路として重要な路線です。</p> <p>事業区間は、沿線住民が主に買い物・通院等で利用していますが、現道は幅員狭小区間や線形不良区間があり、見通しが悪く事故も発生しています。また、本来有すべき一般国道 42 号から熊野古道風伝峠や、熊野市紀和町の丸山千枚田や赤木城跡等の観光地へのアクセスルートとして、大型観光バスが通行できない等支障をきたしています。さらに、紀南病院は二次救急医療機関に指定されていますが、一般国道 42 号との連絡は十分でなく、救急輸送面でも必要な機能を有していません。</p> <p>このようなことから、幅員狭小及び線形不良の解消を図るため、平成 22 年度に事業着手しました。</p> <p>主要地方道御浜紀和線(西原バイパス)の整備によって、一般国道 42 号から各拠点へのアクセス機能を強化することで、道路利用者の利便性向上を図るとともに、救急輸送道路の機能強化を図ります。また、現道の幅員狭小区間や線形不良区間の走行を回避することで、災害時の広域支援ルートを確認します。</p> <p>■事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全・安心、快適な道路環境の確保 ・地域医療を支える病院へのアクセス強化 ・災害時の広域支援ルートの確保 <p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 23 年間(平成 22 年度～令和 14 年度) ・全体事業費 1,122 百万円(工事費：1,060 百万円、用地費：62 百万円) ・計画延長 L=1.2km(起点)南牟婁郡御浜町西原～(終点)南牟婁郡御浜町上野 ・幅 員 W=5.5m(7.0m) ・主要構造物 橋梁 3 橋 						
事 業 主 体 の 再 評 価 結 果						
<p>1 再評価を行った理由</p> <p>令和元年度に再評価を実施後、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>2-1 事業の進捗状況</p> <p>令和 6 年 3 月末の事業進捗率は事業費ベースで 58%(工事 57%、用地 65%)となっています。</p> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>令和 14 年度の全線供用に向け、事業を推進します。</p>						
<p>3 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>平成 31 年には、近畿自動車道紀勢線と一体となって、高規格道路ネットワークを構築する紀宝熊野道路が事業化され、現在事業を推進しています。</p> <p>道の駅「パーク七里御浜」の隣接地にホテルが開業し、更なる観光振興が期待されます。</p> <p>このため、ますます重要性が高まっており、事業の必要性に変化はありません。</p>						

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

【前回評価時】 (令和元年時)	
総費用 (C)	8.7 億円
総便益 (B)	10.1 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)
【事業全体】	5.3 億円 / 11 億円	16 億円 / 16 億円
1.5	事業費 : 4.9 億円 / 10 億円	走行時間短縮便益 : 14 / 14 億円
参考 2.4 [2%]	維持管理費 : 0.4 億円 / 0.4 億円	走行経費減少便益 : 2.0 / 2.0 億円
参考 3.1 [1%]		交通事故減少便益 : 0.02 / 0.02 億円
【残事業】		
3.0		
参考 4.5 [2%]		
参考 5.6 [1%]		

③ 感度分析の結果 ※4

【事業全体】	【残事業】
交通量 : B/C = 1.3~1.6 (±10%)	交通量 : B/C = 2.7~3.3 (±10%)
事業費 : B/C = 1.4~1.6 (±10%)	事業費 : B/C = 2.8~3.4 (±10%)
事業期間 : B/C = 1.4~1.6 (±20%)	事業期間 : B/C = 2.9~3.2 (±20%)

※出典：費用便益分析マニュアル (令和5年12月 国土交通省 道路局 都市局)

4-2 その他の効果

① 生活の利便性向上

- 御浜紀和線は、紀南病院や瀬流荘 (ホテル・温泉施設) を結ぶ定期バスが運行し、事業区間の東西には、一般廃棄物最終処分場及び紀南清掃センターがあり、廃棄物の運搬ルートとして御浜紀和線が利用されています。
- 沿線住民も主に買い物・通院等で利用していますが、現道は幅員狭小区間や線形不良区間があり、見通しが悪く事故も発生しています。
- 事業箇所の整備により、幅員・線形が改善され、道路利用者の利便性向上が期待されます。

② 観光誘客等の促進

- 事業箇所の周辺には主要観光地である熊野古道 (風伝峠) 等があり、御浜町や熊野市を含む東紀州地域には令和5年で約 170 万人の観光客が訪れています。また、「道の駅」をハブにした「地域の魅力を渡り歩く旅」を提案する地方創生事業のホテルが開業し、今後の観光客の増加が見込まれます。
- 現道は大型観光バスが通れないため、観光地まで上市木市木停車場線が利用されています。
- 事業箇所の整備により、主要観光地へのアクセスが改善され、観光誘客を支援します。

③ 救急搬送の安定化・迅速化

- 紀南病院は二次救急医療機関に指定されており、年間 2,664 人 (R5) の救急患者を受け入れています。
- 現道は、幅員狭小による路線バス・大型トラックの対向時に苦慮し、線形不良による傷病者の揺動が大きいことから、円滑かつ安全な救急搬送が課題となっています。
- 事業箇所の整備により、緊急車両の安全かつ早期搬送に寄与します。

④ 災害時の広域支援ルートの確保

- 南海トラフ地震発生時には、国道 42 号で津波による浸水が予測され、御浜町および紀宝町では住民の約 4 割が孤立する危険性があります。そのため、中部版くしの歯作戦では隣接県からの陸路による支援を想定しています。
- 当該路線の整備により、隣接県から御浜町市街地に向けて (主) 御浜紀和線 (西原 BP) を経由する内陸部からの進入ルートの確保が可能となり、リダンダンシーの確保が期待されます。

4-3 地元の意向

「紀南土木行政推進協議会」が設立されており、「要望書 紀南地域の土木事業の整備推進」にて、西原バイパスの早期供用に向け、事業を強力に推進することを要望しています。

<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 整備後の維持管理費の削減対策として、主要構造物の橋梁を3橋のうち鋼橋の2橋は、耐候性鋼材を使用し、塗装費用を削減します。また、道路法面の一部に張コンクリートを行い、草刈に要する維持管理費を削減します。</p> <p>5-2 代替案 比較案としては、事業計画時に検討した現道拡幅案が考えられますが、道幅の狭い急峻な地形での拡幅工事となるため、施工中の通行規制により、道路利用者への大きな影響が避けられないこと、またコスト面においても優位性が無いことから、バイパス案を最適ルートとして採用しました。 なお、バイパス区間の用地については、すでに65%が取得済みであり、工事にも着手していることから、バイパスの現計画が最適と考えられます。</p>
<p>再 評 価 の 経 緯</p>
<p>平成22年度に事業採択され、これまでに、令和元年度に再評価を実施し、事業継続が認められた後、5年経過したことから第2回目の再評価になります。</p> <p>(令和元年度再評価の意見) 事業継続の妥当性が認められたことから事業の継続を了承する。 事業効果の早期発現のため、早期の事業完了に努められたい。</p> <p>(対応状況) 執行に必要な予算確保を行い、早期に効果が発現できるよう取り組んで参りました。</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。</p>
<p>対応方針の概要【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>

※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。

再 評 価 書

箇所名	鳥羽河内ダム		事業名	ダム事業	課 名	河川課
事業概要	工 期 (下段前回)*	S50 年度～R10 年度	全体事業費 (下段前回)*	27,400 百万円(負担率：国 50%：県 50%)		
		S50 年度～R10 年度		19,500 百万円(負担率：国 50%：県 50%)		
事 業 目 的 及 び 内 容						
<p>■ 事業の目的</p> <p>鳥羽河内川は加茂川の支川であり、従来から度々浸水被害が発生しています。昭和 34 年の伊勢湾台風をはじめとして、昭和 57 年、昭和 63 年の集中豪雨では加茂川流域において甚大な被害がありました。直近の昭和 63 年の集中豪雨では死者 4 名、床上床下浸水 72 戸、農地の浸水 186ha という大きな被害が生じたことから治水対策が急務であるとされました。</p> <p>このため鳥羽河内ダムの建設は、洪水時において流出抑制をすることで浸水被害を軽減し、治水安全度の向上を図ることを目的としています。</p> <p>■ 事業の経緯</p> <p>本事業は当初、治水と流水の正常な機能の維持を目的としていましたが、平成 22 年度からのダム検証において見直しを行い、鳥羽河内ダムでは治水のみを目的とし、流水の正常な機能の維持は別事業により確保することとなりました。ダム検証の結果を踏まえ、平成 27 年度に加茂川水系河川整備計画の変更および鳥羽河内ダム全体計画書の変更を行いました。</p> <p>■ 事業の内容</p> <p>事業の内容は次のとおりです。</p> <p>ダム形式：重力式コンクリート（流水型ダム）</p> <p>堤高：39.0m 堤頂長：193.0m 堤体積：57,200m³</p> <p>総貯水容量：2,960 千 m³ 洪水調節容量：2,863 千 m³</p> <p>ダム本体工：一式 工事用道路工：3.7km 付替道路工：5.8km 用地補償費：一式</p>						
事 業 主 体 の 再 評 価 結 果						
<p>1 再評価を行った理由</p> <p>全体事業費の見直しに伴うダム全体計画書の変更は、国土交通省から示されている再評価の対象事業要件に該当していることから、三重県公共事業再評価実施要綱第 2 条（4）に基づき、再評価を実施しました。</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> <ul style="list-style-type: none"> ・令和 5 年度末時点での事業進捗率は約 47%（全体事業費見直し後） ・令和 2 年度にダム本体及び付替道路にかかる用地買収完了 ・令和 5 年度に工事用道路工の整備完了 ・付替道路工は令和 2 年度末、ダム本体工は令和 5 年度より整備を開始 <p>2-2 今後の見込み</p> <p>令和 10 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状況等の変化</p> <p>鳥羽市の人口は、緩やかな減少傾向にあります。世帯数に大きな変化はなく、また、重要交通網である鉄道（近鉄志摩線）や緊急輸送道路である国道 167 号があることから、依然として治水対策の必要性が高い状況です。</p>						

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結果

【前回評価時】(令和3年度時)	
総便益 (B)	327 億円
総費用 (C)	236 億円
費用便益比 (B/C)	= 1.39

② 費用対便益分析結果

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)
【事業全体】	115.20 / 336.27 億円	371.40 / 372.18 億円
1.11	事業費 : 110.19 / 331.26 億円	便益 : 370.55 / 370.55 億円
参考 2.03 [2%]	維持管理費 : 5.01 / 5.01 億円	残存価値 : 0.86 / 1.64 億円
〃 2.81 [1%]		年平均被害軽減期待額 :
【残事業】		20.18 / 20.18 億円
3.22		
参考 4.79 [2%]		
〃 6.04 [1%]		

○B/C 変化の要因

便益の算定方法の見直しにより便益 B が増加、事業費の見直しにより費用 C が増加しました。結果として前回評価時の B/C よりも減少しました。

③ 感度分析の結果

残事業、残工期、資産額をそれぞれ±10%変動させて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った。

	全体事業 B/C	残事業 B/C
残事業費(-10%~+10%)	1.06~1.16	2.94~3.56
残工期(-10%~+10%)	—	—
資産額(-10%~+10%)	1.00~1.21	2.91~3.53

●治水経済調査マニュアル(案) (令和6年4月 国土交通省 水管理・国土保全局)

4-2 その他の効果

想定氾濫区域内には、近鉄線の鉄道施設のほか、緊急輸送道路に指定されている国道167号等の重要交通網が存在しています。また、伊勢志摩地域は観光産業が盛んであり、鉄道や国道は重要なアクセス手段となっています。

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、鳥羽河内ダムの建設を行うことにより、これらを軽減することが可能となります。

4-3 地元意向

河川の沿川には多数の人家や学校が存在しており、鳥羽市及び地元自治会から連名で要望書が提出されており、ダム建設への強い要望があります。

5 コスト縮減の可能性や代替案立案の可能性

5-1 コスト縮減

- ・基礎岩盤を確認評価し、適切な基礎掘削線を設定することで無駄な掘削を防止し、掘削数量及び堤体積の縮減を図るなどコスト縮減に努めます。

5-2 代替案

平成 22 年度から平成 25 年度に実施した「ダム事業の検証に係る検討（ダム検証）」のなかで、『貯留型ダム案』、『河内農地防災ダム嵩上げ案』、『遊水地案』、『放水路案』、『河道改修案』、『流水型ダム（穴あきダム）案』の 6 案を代替案として比較検討しました。その結果、コスト、実現性、地域社会や河川環境へ与える影響等を総合的に勘案し、『流水型ダム（穴あきダム案）』が優位であると判断しました。

再 評 価 の 経 緯

令和 3 年の再評価においては、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。なお、「事業効果の早期発現のため、早期の事業完了に努められたい。」と答申がありました。

事 業 主 体 の 対 応 方 針

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。

委員会意見の概要【事業方針作成時に記述】

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。

対応方針の概要【事業方針作成時に記述】

審査の結果、事業継続の妥当性が確認されたことから、整備効果の早期発現に向けて引き続き事業を継続していきます。

再 評 価 書

箇所名	宇治山田港海岸 二見地区	事業名	海岸事業	課名	港湾・海岸課																																																																									
事業概要	工期 (下段前回)	H12年度～R19年度	全体事業費 (下段前回)	8,085百万円 (負担率：国50%：県50%：他0)																																																																										
		H12年度～R12年度		6,665百万円 (負担率：国50%：県50%：他0)																																																																										
事 業 目 的 及 び 内 容																																																																														
<p>宇治山田港海岸は、伊勢湾西岸の南部に位置し、北西から南東方向にほぼ直線的に伸びる延長約3.5kmの海岸です。海岸背後には人家が密集しており、夫婦岩参道(旅館街)の観光客も含め人口が集中する地域となっています。当地区の海岸堤防は、伊勢湾台風による被災を契機に昭和36年までに築造されましたが、築後50年以上が経過していることから施設本体の老朽化が進むとともに、砂浜が侵食を受け汀線は大きく後退してきています。このようなことから、台風などの高波時には防護効果の低下により波が堤防を越える越波被害が発生するなど、背後の旅館街や人家の安全が危惧される状況となっています。</p> <p>本事業では「海岸侵食の進行を防止し海浜の安定を図るとともに、波浪や高潮などによる浸水を未然に防ぎ、背後地の生命・財産を守る」ことを目的に、平成12年度から事業に着手し、令和19年度の完了を目指し事業を進めています。</p> <p>○事業の実施計画は下記の通りです。 全体計画延長L=3,518m 二見工区 L=758m (堤防改良 758m、突堤工5基、養浜工12.2万m³) 今一色・西・荘工区 L=2,760m (堤防改良2,760m、突堤工1基、養浜工 2.2万m³)</p>																																																																														
事 業 主 体 の 再 評 価 結 果																																																																														
<p>1 再評価を行った理由 平成12年度に事業が採択され、令和元年度に再評価を実施した後、5年が経過し、なお継続中の事業であることから三重県公共事業再評価実施要綱第2条(3)の規定に基づき、再評価を行いました。</p>																																																																														
<p>2 事業進捗状況と今後の見込み 2-1 事業の進捗状況(事業採択：平成12年度、工事着手：平成12年度、事業進捗状況は下表に示す) 全体事業費は80億8千5百万円に対して、48億3千5百万円が完了しており、進捗率は59.8%となっています。</p>																																																																														
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">工区名</th> <th rowspan="2">工種</th> <th colspan="3">事業費</th> <th rowspan="2">進捗率(%) (事業費)</th> <th colspan="2">整備延長等</th> <th rowspan="2">進捗率(%) (整備延長等)</th> </tr> <tr> <th>全体 (千円)</th> <th>整備済 (千円)</th> <th>残事業 (千円)</th> <th>全体</th> <th>整備済</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">二見</td> <td>堤防改良</td> <td>777,000</td> <td>777,000</td> <td>0</td> <td>100.0</td> <td>758m</td> <td>758m</td> <td>100.0</td> </tr> <tr> <td>突堤</td> <td>715,000</td> <td>715,000</td> <td>0</td> <td>100.0</td> <td>5基</td> <td>5基</td> <td>100.0</td> </tr> <tr> <td>養浜</td> <td>1,355,000</td> <td>1,355,000</td> <td>0</td> <td>100.0</td> <td>12.2万m³</td> <td>12.2万m³</td> <td>100.0</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">今一色 ・西・荘</td> <td>堤防改良</td> <td>4,630,000</td> <td>1,755,000</td> <td>2,875,000</td> <td>37.9</td> <td>2,760m</td> <td>977m</td> <td>35.4</td> </tr> <tr> <td>突堤</td> <td>233,000</td> <td>233,000</td> <td>0</td> <td>100.0</td> <td>1基</td> <td>1基</td> <td>100.0</td> </tr> <tr> <td>養浜</td> <td>375,000</td> <td>0</td> <td>375,000</td> <td>0.0</td> <td>2.2万m³</td> <td>0</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td colspan="2">合 計</td> <td>8,085,000</td> <td>4,835,000</td> <td>3,250,000</td> <td>59.8</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table>						工区名	工種	事業費			進捗率(%) (事業費)	整備延長等		進捗率(%) (整備延長等)	全体 (千円)	整備済 (千円)	残事業 (千円)	全体	整備済	二見	堤防改良	777,000	777,000	0	100.0	758m	758m	100.0	突堤	715,000	715,000	0	100.0	5基	5基	100.0	養浜	1,355,000	1,355,000	0	100.0	12.2万m ³	12.2万m ³	100.0	今一色 ・西・荘	堤防改良	4,630,000	1,755,000	2,875,000	37.9	2,760m	977m	35.4	突堤	233,000	233,000	0	100.0	1基	1基	100.0	養浜	375,000	0	375,000	0.0	2.2万m ³	0	0.0	合 計		8,085,000	4,835,000	3,250,000	59.8	—	—	—
工区名	工種	事業費			進捗率(%) (事業費)			整備延長等		進捗率(%) (整備延長等)																																																																				
		全体 (千円)	整備済 (千円)	残事業 (千円)		全体	整備済																																																																							
二見	堤防改良	777,000	777,000	0	100.0	758m	758m	100.0																																																																						
	突堤	715,000	715,000	0	100.0	5基	5基	100.0																																																																						
	養浜	1,355,000	1,355,000	0	100.0	12.2万m ³	12.2万m ³	100.0																																																																						
今一色 ・西・荘	堤防改良	4,630,000	1,755,000	2,875,000	37.9	2,760m	977m	35.4																																																																						
	突堤	233,000	233,000	0	100.0	1基	1基	100.0																																																																						
	養浜	375,000	0	375,000	0.0	2.2万m ³	0	0.0																																																																						
合 計		8,085,000	4,835,000	3,250,000	59.8	—	—	—																																																																						

2-2 今後の見込み

事業費および事業期間の見直しや厳しい財政状況の中、予算執行計画を踏まえて計画期間を7年延長し、令和19年度の完了を目指し、引き続き事業を推進していきます。

3 事業を巡る社会経済情勢の変化

防護区域の世帯数に大きな変化はなく、事業の必要性に変わりありません。

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 前回再評価時の費用対効果分析の結果

【前回再評価時】(令和元年度時)	
総費用(C)	69.63 億円
総便益(B)	1,442.14 億円
費用便益比(B/C)	= 20.7

②費用対効果分析結果

費用便益比(B/C)	総費用(C)	総便益(B)
【事業全体】	残事業 / 事業全体	残事業 / 事業全体
21.1	22.91 / 98.65 億円	894.35 / 2,085.49 億円
参考	事業費	浸水防護便益
39.1(2%)	22.70 / 98.44 億円	894.35 / 2,085.49 億円
〃	維持管理費	
54.7(1%)	0.21 / 0.21 億円	
【残事業】		
39.0		
参考		
64.3(2%)		
〃		
84.8(1%)		

総便益は約 2,085.5億円、総費用は約 98.7億円で、B/Cは、21.1となり、B/C1.0を大きく上回る有効な事業であることが確認されました。

【B/C変化の要因】

マイナス要因として、事業費の増加と事業期間の延長による発生便益の先送りがあげられます。プラス要因として、マニュアル(海岸事業の費用便益分析指針)の改定(R2.4 一部更新)による便益の向上による B/C の増加があげられます。具体的には各種資産被害率が上昇したことにより年平均被害額が増加しました。双方の要因が影響し、若干 B/C が増加することになりました。

③感度分析の結果

【事業全体】		【残事業】	
便益	: B/C = 19.0 ~ 23.3 (±10%)	B/C = 35.1 ~ 43.0 (±10%)	
残事業費	: B/C = 20.7 ~ 21.6 (±10%)	B/C = 35.5 ~ 43.3 (±10%)	
事業期間	: B/C = 20.4 ~ 21.9 (±10%)	B/C = 38.2 ~ 39.9 (±10%)	

感度分析の実施方法としては、残事業費、便益、残事業期間を個別に±10%変動させて、それぞれのケースで費用対効果分析を行いました。B/Cは、19.0~43.3の値となり、B/C1.0を大きく上回る有効な事業であることが確認されました。

<p>4-2 その他の効果 二見工区では、緩傾斜護岸を採用することで、観光客等の海岸利用者の親水性、安全性が向上しました。 今一色・西・荘工区では、防潮扉を廃止し、堤防を乗り越えることのできる階段にすることで、維持管理性、安全性が向上しました。</p> <p>4-3 地元意向 三重県自治会連合会伊勢支部からは、当事業の実施について感謝の言葉をいただいている一方で、大型台風等による潮位上昇による越波から生命・財産を守るための対策の実施と早期完成について、10年以上継続して要望が出されています。 このことから、地元の意向に変化はなく、引き続き事業の継続が必要と判断しています。</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 二見工区では、作業船の喫水を確保するための仮設浚渫範囲について、事前に深浅測量を実施し、浚渫量が少ない経済的な箇所を選定して、仮設費に係るコスト縮減を図りました。また、今一色・西・荘工区においても、堤体盛土に他工事の発生残土を利用するなど、コスト縮減を図っています。残事業に向けて、今後もコスト縮減に向けた取り組みは継続します。</p> <p>5-2 代替案 景勝地に接する二見工区、今一色・西・荘工区の一部については、背後の社会環境等や自然景観への影響に対する考慮が必要となります。 また、今一色・西・荘工区については、海岸堤防に隣接したところで海苔養殖等の漁業活動が盛んなことから、海域の改変面積が小さくする必要があります。 離岸堤や人工リーフ等の他の工法も考えられますが、景観を損ねたり、漁業への影響が大きくなることから、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。</p>
<p>再 評 価 の 経 緯</p>
<p>平成12年度に事業採択され、これまでに、平成21年度、平成26年度、令和元年度に再評価を実施し、事業継続が認められた後、5年が経過したことから第4回目の再評価になります。</p> <p>(令和元年度再評価の意見) 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。 事業効果の早期発現のため早期完成に努められたい。</p> <p>(対応状況) 工事分割発注等の工夫を行い、早期に効果が発現できるよう取り組んで参りました。</p> <p style="text-align: center;">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3条の視点を踏まえて、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>

委員会意見の概要【事業方針作成時に記述】
<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。 事業効果の早期発現のため早期完成に努められたい。</p>
事業方針の概要【事業方針作成時に記述】
<p>審査の結果、事業継続の妥当性が確認されたことから、整備効果の早期発現に向けて引き続き事業を継続していきます。</p> <p>なお、地元関係者と十分に調整のうえ、複数箇所施工を進めるなど工事分割するなど発注方法の工夫を行い、また、他工事で発生した土砂を堤体盛土に利用してコスト削減を図るとともに、引き続き国土強靱化予算等の確保に努めることで、早期完成に向けて事業を推進していきます。</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。

再 評 価 書

箇所名	長島港海岸	事業名	海岸事業	課名	港湾・海岸課																																																																		
事業概要	工期 (下段前回)	H 2 年度～ R21 年度	全体事業費 (下段前回)	6,476 百万円 (負担率：国 50%：県 50%：他 0%)																																																																			
		H 2 年度～ R 6 年度		3,990 百万円 (負担率：国 50%：県 50%：他 0%)																																																																			
事 業 目 的 及 び 内 容																																																																							
<p>長島港海岸は、北牟婁郡紀北町北部の熊野灘沿岸に位置し、紀伊半島の東部海岸に発達する典型的なりアス式海岸により形成されています。</p> <p>当海岸の既設護岸は、老朽化が著しいことから、高潮や高波により護岸が損傷し、背後の人家密集地域が浸水被害を受ける恐れがあります。</p> <p>このため、海岸保全施設を整備し、高潮や高波による背後地の浸水被害を未然に防ぐことで背後地の生命・財産を守ります。</p> <p>【事業概要】</p> <p style="margin-left: 20px;">(呼崎名倉地区) H 2～R21 堤防(補強) L=1,565m(延伸区間L=535m)、離岸堤 3基</p> <p style="margin-left: 20px;">(西長島地区) H15～H22 堤防(補強) L=743m</p> <p style="margin-left: 20px;">(中ノ島地区) H 4～R 7 護岸(新設) L=1,180m</p>																																																																							
事 業 主 体 の 再 評 価 結 果																																																																							
<p>1 再評価を行った理由</p> <p>令和3年度に再評価を実施後、事業計画区間の延伸に伴う全体計画事業費に変更があったため、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 事業進捗状況と今後の見込み</p> <p>2-1 事業の進捗状況(事業採択：平成2年度、工事着手：平成2年度、事業進捗状況は下表に示す)</p> <p>長島港海岸海岸高潮対策事業は、呼崎名倉・西長島・中ノ島の3地区にかかる高潮対策事業です。うち西長島地区は平成22年度に事業が完了しました。</p> <p>中ノ島地区は全体事業費約24億円で施工済み事業費が約23億円となっており、進捗率は約94%になります。</p> <p>呼崎名倉地区は全体事業費約38億円で施工済み事業費が約17億円となっており、進捗率は約45%になります。</p> <p>長島港海岸全体では事業費約65億円となっており、このうち施工済み額が約42億円で、進捗率は約65%となっています。</p>																																																																							
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">地区名</th> <th rowspan="2">工種</th> <th colspan="3">事業費</th> <th rowspan="2">進捗率(%) (事業費)</th> <th colspan="2">整備延長</th> <th rowspan="2">進捗率(%) (延長)</th> </tr> <tr> <th>全体 (百万円)</th> <th>施工済 (百万円)</th> <th>残事業 (百万円)</th> <th>全体</th> <th>整備済</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">呼崎名倉地区</td> <td style="text-align: center;">堤防(補強)</td> <td style="text-align: center;">2,482</td> <td style="text-align: center;">382</td> <td style="text-align: center;">2,100</td> <td style="text-align: center;">15.4</td> <td style="text-align: center;">1,565m</td> <td style="text-align: center;">1,030m</td> <td style="text-align: center;">65.8</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">離岸堤</td> <td style="text-align: center;">1,317</td> <td style="text-align: center;">1,317</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">100.0</td> <td style="text-align: center;">300m</td> <td style="text-align: center;">300m</td> <td style="text-align: center;">100.0</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">小 計</td> <td style="text-align: center;">3,799</td> <td style="text-align: center;">1,699</td> <td style="text-align: center;">2,100</td> <td style="text-align: center;">44.7</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">—</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">西長島地区</td> <td style="text-align: center;">堤防(補強)</td> <td style="text-align: center;">252</td> <td style="text-align: center;">252</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">100.0</td> <td style="text-align: center;">743m</td> <td style="text-align: center;">743m</td> <td style="text-align: center;">100.0</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">中ノ島地区</td> <td style="text-align: center;">護岸(新設)</td> <td style="text-align: center;">2,425</td> <td style="text-align: center;">2,287</td> <td style="text-align: center;">138</td> <td style="text-align: center;">94.3</td> <td style="text-align: center;">1,180m</td> <td style="text-align: center;">1,140m</td> <td style="text-align: center;">96.6</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">合 計</td> <td style="text-align: center;">6,476</td> <td style="text-align: center;">4,238</td> <td style="text-align: center;">2,238</td> <td style="text-align: center;">65.4</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">—</td> </tr> </tbody> </table>						地区名	工種	事業費			進捗率(%) (事業費)	整備延長		進捗率(%) (延長)	全体 (百万円)	施工済 (百万円)	残事業 (百万円)	全体	整備済	呼崎名倉地区	堤防(補強)	2,482	382	2,100	15.4	1,565m	1,030m	65.8	離岸堤	1,317	1,317	0	100.0	300m	300m	100.0	小 計	3,799	1,699	2,100	44.7	—	—	—	西長島地区	堤防(補強)	252	252	0	100.0	743m	743m	100.0	中ノ島地区	護岸(新設)	2,425	2,287	138	94.3	1,180m	1,140m	96.6	合 計		6,476	4,238	2,238	65.4	—	—	—
地区名	工種	事業費			進捗率(%) (事業費)			整備延長		進捗率(%) (延長)																																																													
		全体 (百万円)	施工済 (百万円)	残事業 (百万円)		全体	整備済																																																																
呼崎名倉地区	堤防(補強)	2,482	382	2,100	15.4	1,565m	1,030m	65.8																																																															
	離岸堤	1,317	1,317	0	100.0	300m	300m	100.0																																																															
	小 計	3,799	1,699	2,100	44.7	—	—	—																																																															
西長島地区	堤防(補強)	252	252	0	100.0	743m	743m	100.0																																																															
中ノ島地区	護岸(新設)	2,425	2,287	138	94.3	1,180m	1,140m	96.6																																																															
合 計		6,476	4,238	2,238	65.4	—	—	—																																																															
<p>2-2 今後の見込み</p> <p>呼崎名倉地区の事業区間の延伸および中ノ島地区の施工方法の見直しに伴い、事業費が約 25 億円増大となり、事業期間は令和6年度から令和21年度に延長となる。令和21年度の完成を目指し、引き続き事業を推進していきます。</p>																																																																							
<p>3 事業を巡る社会経済情勢の変化</p> <p>防護区域の世帯数に大きな変化はなく、事業の必要性に変化はありません。</p>																																																																							

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前回再評価時の費用対効果分析の結果

【前回再評価時】(令和3年度時)	
総費用(C)	96.91 億円
総便益(B)	1,852.12 億円
費用便益比(B/C)	19.1

②費用対効果分析の結果

費用便益比(B/C)	総費用(C)	総便益(B)
【事業全体】	残事業 / 事業全体	残事業 / 事業全体
18.1	15.75 / 131.00 億円	132.28 / 2,369.79 億円
参考 24.1(2%)	事業費	浸水防護便益
〃 28.6(1%)	15.21 / 129.27 億円	132.28 / 2,369.79 億円
【残事業】	維持管理費	
8.4	0.53 / 1.73 億円	
参考 11.6(2%)		
〃 14.0(1%)		

【B/C変化の要因】

事業計画変更に伴う防護範囲の拡大と背後地資産の変化により便益が増加する一方、事業区間の延伸や施工方法の見直しによる事業費の増大により、B/Cは減少することとなりました。

③感度分析の結果

【事業全体】		【残事業】	
残事業費	: B/C = 17.9 ~ 18.3 (±10%)	残事業費	: B/C = 7.7 ~ 9.3 (±10%)
便益	: B/C = 16.7 ~ 19.5 (±10%)	便益	: B/C = 7.6 ~ 9.2 (±10%)
残事業期間	: B/C = 18.0 ~ 18.1 (±10%)	残事業期間	: B/C = 8.3 ~ 8.4 (±10%)

感度分析の実施方法としては、残事業費、便益、残事業期間を個別に±10%変動させて、それぞれのケースで費用対効果分析を行いました。事業全体の B/C は、16.7~19.5 の値となり、一定の費用対効果が得られる結果となりました。

4-2 その他の効果

当海岸では現場の状況等に応じ、陸閘の動力化・常時閉鎖化・統廃合を実施しています。さらに、中ノ島地区においては整備する護岸を粘り強い構造としています。これらのことで津波災害時の地域住民の避難時間の確保、浸水面積や浸水深さの低減が図られています。

4-3 地元意向

地元の意向について、近年、全国的に台風等による災害が増加傾向にあるという現状を踏まえ、事業の早期完成を望む声が寄せられ、高潮等の災害に非常に関心が高い地域です。

<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>中ノ島地区では、地質調査結果を基に工区の細分化を行い、細分化した区間毎に最適な断面を設計することでコスト縮減を図っています。具体的には、令和3年度以降施工箇所については、4区間に分割し、矢板の根入れ長等を設定しています。</p> <p>5-2 代替案</p> <p>中ノ島地区では、老朽化が著しく補強や補修による護岸改修は不可能であることから、前面に新たな護岸を整備することとしています。</p> <p>本工法の採用にあたっては、自立矢板式、控えアンカー式、水中コンクリート式の3つの案を比較検討し、最も経済的な案となる自立矢板式の工法を採用しているため、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。</p>
<p>再 評 価 の 経 緯</p>
<p>平成2年度に事業採択され、これまでに平成13年度、平成18年度、平成23年度、平成28年度、令和3年度に再評価を実施し、事業継続が認められた後、新設を伴う事業の変更のため、三重県公共事業再評価実施要綱第2条(4)に基づき再評価となります。</p> <p>(令和3年度答申)</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。</p> <p>(対応状況)</p> <p>令和21年度の完成を目指し事業を進めます。</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3条の視点を踏まえて、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。</p> <p>事業期間が長期にわたることから事業期間の短縮を図り事業の早期完成に努められたい。</p>
<p>事業方針の概要【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確認されたことから、整備効果の早期発現に向けて引き続き事業を継続していきます。</p> <p>なお、今後事業を実施する箇所において、設計工区を細分化し、区間ごとに経済的な断面を採用することでコスト縮減を図るとともに、引き続き国土強靱化予算等の確保に努めることで、早期完成に向けて事業を推進していきます。</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。

令和6年度 事後評価書

事後評価書

箇所名	熊野南部地区	事業名	中山間地域総合整備事業	課名	農山漁村づくり課
事業概要	工期 (下段計画)*	平成21年度～平成30年度	全体事業費 (下段計画)*	1,002百万円 (負担率: 国55% : 県30% : 他15%)	
		平成21年度～平成28年度		1,005百万円 (負担率: 国55% : 県30% : 他15%)	

事業目的及び内容	<p>1 事業目的 本事業区域は、熊野市南部の中山間地域であり、農地は急傾斜地かつ未整備で分散しているなど、地理的条件が不利な地域であり、農業生産基盤はもとより、農村生活環境の整備も遅れた集落が多く過疎や高齢化の原因のひとつとなっています。 こうしたことから本事業は、農業用排水施設整備、農道整備、農地防災施設整備、農用地の改良又は保全事業などの農業生産基盤整備の実施により農作業の省力化を行い、地域農業の持続的な安定を図り、あわせて農業集落道整備、農業集落排水施設整備などの農村生活環境整備を実施することにより、中山間地域の振興を図ることを目的として実施されました。</p> <p>2 事業内容 農業用排水施設整備 L=1705m 農道整備 L=2189m 農地防災施設整備 ため池 2箇所 農用地改良保全施設整備 L=871m 農業集落道整備 L=631m 農業集落排水施設整備 L=120m</p>
----------	--

1・事業の効果	
---------	--

○「直接的効果」
 ・費用便益分析

区分		当初計画時 (基準年: H21)	今回評価時 (基準年: R6)	備考
費用	事業費	13.50億円	23.67億円	実績に伴う再計算
	合計	13.50億円	23.67億円	
効果	作物生産効果	4.62億円	5.38億円	実績に伴う再計算
	品質向上効果	0.82億円	1.12億円	実績に伴う再計算
	営農経費節減効果	-0.14億円	-0.38億円	実績に伴う再計算
	維持管理費節減効果	1.14億円	3.24億円	実績に伴う再計算
	営農に係る走行経費節減効果	7.58億円	14.84億円	実績に伴う再計算
	災害防止効果(農業関係資産)	1.80億円	1.71億円	実績に伴う再計算
	一般交通等経費節減効果	0.11億円	0.17億円	実績に伴う再計算
	生活環境改善効果	1.77億円	2.65億円	実績に伴う再計算
	合計	17.70億円	28.73億円	
費用便益分析結果(B/C)		1.31	1.21	

※土地改良事業の費用対効果分析マニュアル、農村生活環境整備費用対効果マニュアル、新たな土地改良の効果算定マニュアルによる

- ・定性的効果について
 道路の整備を行うことにより車両の大型化で農作業の効率化が図られました。また、農業用用水路の整備を行うことにより、ほ場の湿田状況が解消されたことで、作物生産性が保たれました。
- ・整備後に現れている効果について
 農業生産基盤の整備により大型車両の導入が進んでいます。土地改良施設については維持管理労力が低減されました。整備をきっかけに地域の営農意欲が高まり、耕作放棄地対策となっています。

○「間接的効果」

- ・波及的効果について
 アンケートでは、生活環境基盤整備を行ったことで、「集落内の排水がよくなった」「集落内道路の通行がスムーズになった」という意見をいただいています。
- ・整備後に現れている効果について
 アンケートでは、農業生産基盤整備を行ったことで、「法面の雑草が生えにくく、ごみも詰りにくく、景観がよくなった」という意見をいただいています。

農業生産基盤整備の効果
 効果があった: 93% 効果がなかった0% わからない: 7%

農業生産基盤整備の営農面の効果について93%評価されています。
 生活環境基盤整備の効果
 効果があった：55% 効果がなかった：0% わからない・整備箇所がない：45%
 集落内の道路や排水路等の生活環境基盤整備の効果について55%評価されています。

2・事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化

工事施工の際に再生砕石の利用を設計仕様とするなど環境面への配慮を行いました。
 アンケート調査の回答においても、水路や農道の整備の結果、農村集落としての景観が良くなったと回答もあり、事業により「景観が悪くなった」との回答はありませんでした。
 自然環境 よい影響があった・変わらない：55% 悪い影響があった：0% わからない：45%
 景観 よい影響があった・変わらない：64% 悪い影響があった：0% わからない：36%

事業実施に伴う自然環境・景観への影響は、自然環境が55%、景観が64%よい影響があった・変わらないと回答しており、自然環境・景観ともに悪い影響は0%のため、事業による負の影響はありませんでした。

3・事業を巡る社会経済情勢等の変化

人口減少や高齢化が進行し、後継者不足による農家戸数の減少により、営農意欲が低下していましたが、事業による施設の整備により生産性の向上、維持管理費の節減により営農に係る労力の削減など、営農に対する負担を軽減が図れたことで、営農意欲向上などし、農地及び集落を守っていこうとする気運が高まっています。

4・県民の意見

<アンケート目的>

- ・事業の実施に伴う効果、満足度の参考とし、今後の事業へ意見を反映するためアンケート調査を実施しました。

<アンケート方法>

- ・事業実施の各地区周辺に居住する住民にアンケート調査を実施しました。
 実施エリア 熊野市有馬町、井戸町、金山町、久生屋町 全体で160戸
- ・質問項目は、①農家か、非農家か、②事業の認知度、③農作業の委託状況、④管理の状況（整備後）、⑤今後の農業について、5項目です。

<アンケート内容>

- ・アンケートでは65戸から回答を得ました。（回収率41%）

① 農家か、非農家か

専業農家・兼業農家（農業収入が主及び副）：14戸 土地持ち非農家（農業収入なし）・非農家：51戸
 農家が14戸で非農家が51戸でした。

② 事業の認知度

知っている：69% 知らない：31%
 事業の認知度は69%でした。

③ 農作業の委託状況

委託している：14% 委託していない：86%
 耕起や代掻き等の農作業を14%が全て委託している農家でした。

④ 管理の状況（整備後）

管理されている：48% 管理されていない：0% わからない：52%
 農地や施設の整備後の管理状況は48%が適切に管理されていると回答しており、管理されていないは0%のため整備後も適切に管理されていました。

⑤ 今後の農業

今後も農業を続けたい：75% 農作業を委託したい：6% わからない・その他：19%
 今後、農業を続けたいと75%が回答しており、営農意欲が高いことがわかりました。

【農業者の意見】

- ・雨水排水について流れが非常にスムーズになった。
- ・雑草が生えにくく、ゴミも詰まらず、景観的にも良くなった。
- ・環境整備に前向きに取り組むようになった。

【非農業者の意見】

- ・農道を補修することにより安全に通行することができるようになった。
- ・今後、農業者の減少により受益戸数が整備要件に満たない場合が増えていくので諸条件を見直してほしい。
- ・既存の農業者だけでなく、農業を希望する人が農業をしやすくなるように配慮が必要だと思う。
- ・整備された後に離農して農業を辞めてしまい放置されてしまうと、事業を実施した効果がなくなってしまうので、継続して農業をしてもらうことを前提に事業を進めた方がよい。

5・再評価の経緯	
再評価は実施していません。	
6・今後の課題等	
<p><地域の課題> 人口減少や高齢化が進行し、後継者不足により営農意欲が減退することで、耕作放棄地の増加が懸念されていましたが、整備箇所周辺においてはそのような農地は見られませんでした。しかし、将来の営農体制としては不安が残る状況です。今後、農家のみで地域農業を維持することは難しくなっていく傾向にあり、草刈りなどの地域の共同活動への支援が必要です。</p> <p><今後の対応> 後継者不足による農業従事者の減少への対策として、農作業の受委託等を行うソフト対策、そして、さらなる農作業を軽減が可能となる農業農村整備事業によるハード整備、それらと併せて日本型直接支払制度などを組み合わせて農業者支援を進めていきたいと考えています。</p>	
7・委員会意見の概要 【事業方針作成時に記述】	
事業の効果については評価結果の妥当性を認める。	
8・事業方針の概要 【事業方針作成時に記述】	
中山間地域では、人口減少や高齢化の進行に伴う、集落機能の低下により農業生産活動の継続に支障が生じています。そのため、農業生産活動の持続性確保や農村集落の機能維持に向けて、生産基盤や生活環境基盤の総合的な整備を進めるとともに、日本型直接支払制度の活用により、生産条件の格差解消や農地、農業用水路等の保全に取り組んでいきます。	

※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。

事後評価書

箇所名	大淀漁港		事業名	水産基盤整備事業	課名	水産基盤整備課
事業概要	工期 (下段当初計画)※	H21年度～H30年度	全体事業費 (下段当初計画)※	2,388百万円 (負担率: 国2/3 : 県1/3)		
		H21年度～H30年度		2,154百万円 (負担率: 国2/3 : 県14/60 : 他6/60)		
事業目的及び内容		<p>【事業目的】 大淀漁港は、大堀川河口に整備された漁港であり、伊勢湾に面した三重県の中央付近に位置し、明和町と伊勢市に跨っています。 当漁港の海岸保全区域内の海岸堤防は、昭和28年の13号台風、昭和34年の伊勢湾台風により背後地が甚大な被害を受けたため築造されました。しかしながら、築造後46年が経過し施設の老朽化が進行するとともに、今後発生が危惧される地震に対する防護機能が不足していました。 このことから、高潮や高波等から背後地の生命・財産を守ることを目的として、堤防・護岸の老朽化対策、鋼矢板による地震対策及び突堤・養浜による浸食対策を隣接区間の海岸整備と進捗を併せて実施しました。</p> <p>【事業内容】 堤防 (改良) L=1,730m 護岸 (改良) L=559m 胸壁 (改良) L=127m 陸間 (新設) 2基 養浜 1式 突堤 (新設) 1式</p> <p>【事業期間】 平成21年度～平成29年度</p> <p>【総事業費】 約24億円</p>				
1・事業の効果		<p>1-1 事業の効果 整備前は、堤防の老朽化が進行しており、高潮や高波等により海水が堤防を越波して浸水する可能性がありました。また、地震時には液状化により堤防が沈下し、背後の家屋などに浸水被害が生じると共に、住民の生命に危険が及ぶ可能性がありました。 堤防・護岸の法面補強及び鋼矢板による液状化の抑制を行うことで、高潮に対する防護機能の確保及び沈下を抑制しました。さらに、養浜及び突堤の整備を行い、波の高さを抑制し、堤防を越波する流量の低減を図ることで、高波や高潮などによる家屋などの浸水被害を防止し、住民の安全が確保されました。</p> <p>1-2 事業効果の評価 令和6年度時点の費用便益比は、6.51です。</p>				
2・事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化		<p>大淀漁港周辺の海岸は、アカウミガメの上陸・産卵する海岸として役割を担っており、整備する堤防の設計・施工の際には、当海岸の生物調査を行っている研究団体にヒアリングを実施して意見を求めました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・産卵期 (6～7、8月) に工事を行わない。 ・広範囲で同時に工事を行わない。 ・堤防上に照明灯を設置しない。 <p>などの意見を踏まえ、環境保全対策に取り組み、生態系に配慮した整備を実施しました。 その結果、工事施工中においてもアカウミガメの上陸・産卵は確認されました。また、事業終了後の傾向としても三重県全域、伊勢湾全域の状況と変わらない状態を維持しています。</p>				

3・事業を巡る社会経済情勢等の変化																					
<p>伊勢市、明和町共に人口はそれぞれ7%減、1%減と減少傾向にあります。特に背後地域である伊勢市東大淀町、明和町大淀地区はそれぞれ17%減、12%減と人口減少が顕著な地域となっています。一方で、世帯数は市町、地区いずれの分類でも3～11%の増加傾向となっています。</p> <p>これらの人口及び世帯数の傾向は、全国的にみられる核家族化の進行が影響していると考えられます。</p>																					
4・県民の意見																					
<p>4-1 アンケート調査の概要</p> <p>背後地域の住民および周辺の伊勢市、明和町の住民に対し、アンケート調査を実施しました。紙媒体のアンケートに加え、Webアンケートを実施し、それぞれの配布部数及び回収部数は以下の通りです。</p> <table border="1" data-bbox="239 497 1342 685"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>対象者</th> <th>配布数</th> <th>回収数</th> <th>回収率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>紙媒体のアンケート</td> <td>防護区域内の住民</td> <td>1271部</td> <td>394部</td> <td>31.0%</td> </tr> <tr> <td>Webアンケート</td> <td>伊勢市・明和町に住む住民</td> <td>-</td> <td>250部</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>全体</td> <td>-</td> <td>644部</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <p>4-2 アンケート調査の概要</p> <p>紙媒体アンケートでは約65%、Webアンケートでは約40%が「安心感が増した」と回答をいただきました。</p> <p><u>事業効果に対する意見</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・人命の為の工事だが、環境にも配慮されていてとても良いと思う。 ・地味な事業だが、着実に防災機能の強化をしていただいたと評価している。 ・安全に暮らせる様に今後も維持を宜しく願います。 ・アカウミガメ等の生物に配慮している取り組みをわかってなかったのが知れてよかった。 ・津波に関しては、一人一人が意識を持つことが大事と思う。 ・国や行政にお願いするだけでなく住民が意識を高めて海岸清掃や海づくりに参加していけるようになればいい。 <p><u>改善・要望等に対する意見</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・堤防の高さも大規模台風などの高潮や津波など、さらに安心感が持てるように1mでも高くしてほしい。 ・堤防や海岸のごみが多い。 ・散歩していると平坦部と法面部の継ぎ目に全体に草が生えてきている。堤防の強度が落ちるのではないかと。 ・学校（小、中）教育委員会等での現場視察、アンケートを増やす。こうした事業の有難さを早くから知らせておくべきだと思う。 		種類	対象者	配布数	回収数	回収率	紙媒体のアンケート	防護区域内の住民	1271部	394部	31.0%	Webアンケート	伊勢市・明和町に住む住民	-	250部	-	合計	全体	-	644部	-
種類	対象者	配布数	回収数	回収率																	
紙媒体のアンケート	防護区域内の住民	1271部	394部	31.0%																	
Webアンケート	伊勢市・明和町に住む住民	-	250部	-																	
合計	全体	-	644部	-																	
5・再評価の経緯																					
再評価の実施：無し																					
6・今後の課題等																					
<ul style="list-style-type: none"> ・大規模地震によって発生する津波が不安であるとの意見が多くあるため、住民の皆様は避難所・避難経路の認知率も高く防災意識が高いことから、引き続きソフト対策の周知に努めていきます。 ・堤防・砂浜の雑草やごみに対する要望があるため、引き続き住民を交えたごみの収集や除草を行い、海岸の環境美化に努めていきます。 ・事業の情報発信に対する意見があるため、事業実施の際は地域住民との意見交換や、教育機関等への工事見学会など、事業の目的や施設の役割を発信していきます。 																					
7・委員会意見の概要																					
事業の効果については評価結果の妥当性を認める。																					
8・事業方針の概要																					
<p>地域住民等を対象にアンケート調査を行ったところ、大規模地震による津波被害や海岸保全施設の事業効果の情報発信について意見をいただきました。</p> <p>このため、施設整備に加え避難訓練などのソフト対策との連携や、事業の目的や海岸保全施設の役割について見学会や意見交換会での情報発信に取り組んでいきます。</p>																					

※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。

事後評価書

箇所名	一般国道166号 (田引バイパス)	事業名	道路事業	課名	道路建設課 (松阪建設事務所)
事業概要	工期 (下段：前回)	平成6年度～平成31年度	全体事業費 (下段前回)	8,073百万円 (負担率：国：55% 県：45%)	
		平成6年度～平成30年度		8,505百万円 (負担率：国：55% 県：45%)	
事業目的及び内容		<p>■当該路線の状況</p> <p>一般国道166号は、大阪府羽曳野市から奈良県を經由し、三重県松阪市（一般国道23号）に至る延長約124kmの幹線道路であり、当該路線は産業振興、文化交流、観光開発等、沿線地域の開発及び地域経済の発展に寄与しています。また、第2次緊急輸送道路に指定されており緊急・災害時の復旧・復興に資する重要な路線です。</p> <p>事業区間は、幅員狭小・線形不良で、車両のすれ違いが困難な箇所や見通しが悪い箇所があり走行性が低いため、本来有すべき近畿経済圏から松阪市西部を経て中部経済圏へのアクセスルートとして支障をきたしていました。また、朝夕の通勤、通学時間帯は車だけでなく歩行者・自転車が多く利用することから、安全で円滑な通行に支障をきたしていました。さらに、第2次緊急輸送道路に指定されていることから、災害発生時の復旧・復興の中心となる道路です。</p> <p>このようなことから、幅員狭小及び線形不良の解消を図るため、平成6年度に事業着手しました。</p> <p>一般国道166号（田引バイパス）の整備によって、奈良県から松阪市内へのアクセス機能を強化したことで、産業振興・観光開発の支援を図りました。また、現道からバイパス道路に交通転換することで、生活道路としての利便性を向上するとともに、歩行者の安全性を確保しました。さらに、奈良県から一般国道23号へのアクセス機能を強化したことで防災機能の向上を図りました。</p> <p>■事業の目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・産業・観光の支援 ・安全・安心、快適な道路環境の確保 ・災害発生時の復旧・復興に資する緊急輸送道路の機能強化 <p>■事業の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業期間 26年間（平成6年度～平成31年度） ・総事業費 8,073百万円 (工事費：6,279百万円、補償費：1,131百万円、用地費：663百万円) ・事業延長 L=4.5km (起点) 松阪市飯高町栗野～(終点) 松阪市飯高町田引 ・幅員 W=6.5 (10.25～12.00) m ・主要構造物 橋梁 7橋 			
1・事業の効果					
1-1 費用対効果分析					
◆費用便益分析結果					
		区分	H25再評価時 (基準年：H25)	今回評価時 (基準年：R6)	備考
費用	事業費		104.3億円	166.3億円	
	維持管理費		2.7億円	5.5億円	
	合計		107.0億円	171.8億円	
効果	走行時間短縮便益		121.4億円	205.5億円	マニュアルの変更
	走行経費減少便益		6.6億円	9.5億円	マニュアルの変更
	交通事故減少便益		-1.1億円	0.1億円	マニュアルの変更
	合計		126.9億円	215.1億円	
費用便益分析結果 (B/C)			1.2	1.3	

1-2 費用対効果の検証

◆走行時間短縮効果の検証

当該事業により、飯高大橋東詰から田引トンネル西側坑口間の走行時間が約2分短縮しました。

（開通前8分 → 開通後6分）

（距離：開通前5.4km → 開通後5.1km）

◆走行経費減少効果の検証

当該事業により、現道利用時に比べ田引バイパス区間の旅行速度が改善され、走行経費が減少しました。

（開通前39.7km/h → 開通後54.3km/h）

（距離：開通前5.4km → 開通後5.1km）

◆交通事故減少効果の検証

田引バイパス区間での1年あたりの平均事故件数は、整備前の平成14年度から平成22年度で2.9件、全線開通後の令和2年度から令和5年度で0件と減少しています。

1-3 その他の効果

①観光産業への効果

松阪市は、一般国道166号を軸に、奈良県宇陀市、奈良県東吉野村と観光交流連携協定を締結しています。当地域には「道の駅 飯高駅」や、「森のホテルスメール」などの観光施設があり、関西圏や県内から多くの観光客が来訪します。これら観光施設へのアクセスは一般国道166号が利用されているため、当該事業により幅員狭小・線形不良の区間を解消し、安全な交通を確保することにより、当地域の観光産業の振興に寄与しています。

②経済・産業振興への効果

一般国道166号は、奈良県と三重県の中南勢地域を結び、松阪市西部地域における唯一の幹線道路であり、生産物の輸送に広く利用され、三重県西部内陸地域の生活、産業の発展を担っています。当該事業区間の整備により、松阪市内の交流および関西圏との地域間の交流が強化され、経済、産業の振興に寄与しています。

当地域には木材生産地が位置しており、周辺には森林組合、木材加工・販売事業所が位置しています。当該事業により幅員狭小・線形不良の区間を解消し、輸送にかかる時間が短縮し効率化されたことにより、林業の活性化に寄与しています。

③物流企業への効果

当該事業区間周辺には、「宮前郵便局」、「川俣郵便局」が位置しています。幅員狭小・線形不良の区間を解消により、輸送効率が向上し、配送、集荷に要する時間が短縮されました。

④道路交通安全への効果

当該事業区間は、「松阪市立宮前小学校」、「松阪市立香肌小学校」、「松阪市立飯高中学校」の校区に指定されており、「松阪市立宮前小学校」、「松阪市立飯高中学校」および「松阪市立やまなみこども園」のスクールバスルートになっています。歩道の設置により車道と物理的に分離されたため、児童やその他歩行者の交通事故に対する安全性が向上しました。

⑤救急搬送時間短縮効果

一般国道166号は、第2次緊急輸送道路に指定されており、災害時の緊急輸送道路として利用されます。また、松阪市西部地域から松阪市街地の二次救急医療機関への救急搬送に利用されており、当地域の安心な生活の確保に重要な役割を担っています。幅員狭小・線形不良区間の解消により、搬送時の傷病者への負担が軽減されました。

2・事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化

当該事業区間は自然公園である香肌峡県立自然公園に位置しているため、橋梁鋼製部材及び防護柵部材を景観に配慮した色彩を使用し、周辺環境との調和を図りました。

工事で発生した木材のチップを切土法面の基盤材として再利用する植物誘導吹付工を採用し、発生した木材の処分に伴うCO2発生を抑制し、環境負荷の低減を図りました。

3・事業を巡る社会経済情勢等の変化

平成17年1月1日に、松阪市・嬉野町・三雲町・飯南町・飯高町の5市町が合併し、新「松阪市」が誕生しました。当バイパスは、新しい松阪市の西部地域と中南海地方生活圏との交流を支援する重要な路線であり、この状況に変化はありません。

さらに、平成31年4月に、三重県松阪市、奈良県宇陀市、奈良県東吉野村の3市村で、観光交流連携協定を締結しました。本協定は、一般国道166号を軸にした交流人口の増加や移住・定住を促進していくことを目的としており、歴史や自然、文化などの観光資源を発展させていく上で重要な路線となり、当該道路の必要性は一層高まっています。

また、平成20年度から平成22年度に松阪市飯高町管内では、小学校が4箇所から2箇所、保育所が5箇所から2箇所に統合されました。その後、平成28年度以降に保育所が2箇所から1箇所に統合されたときに、スクールバスの通学路として利用されるようになり、当該路線の必要性は高まっています。

4・県民の意見

一般国道166号田引バイパスの意見として松阪市在住の778世帯の住民へアンケートを配布するとともに、住民以外の広域的な地域にお住いの道路利用者に対してWEBアンケートを実施しました。住民アンケートは、1,006通のご回答をいただきました。WEBアンケートにおいては、250名の方からご回答を得られました。地域住民の約98%、広域の利用者WEBアンケートでは約96%が満足と回答しています。

また、利便性向上、交通安全、救急活動などの視点から、関係機関へのヒアリングを実施しました。

満足と感ずること

【地域住民・WEBアンケート】

- ・歩道の整備により車両と歩行者が分離され、安全に運転できる。
- ・車線数が2車線となり、車両のすれ違い時の停車や急カーブがなくなり、走りやすくなった。
- ・田引バイパスの開通により、松阪市内、奈良、大阪方面へ行きやすくなった。
- ・歩道やバスの停車スペースができたことにより、安心してバスを待機できる。
- ・通勤時間が短縮された。
- ・事故の心配や対向車とのすれ違い時の不安、ストレスが解消された。
- ・他県ナンバーの車の往来が増え、飯高駅なども賑わい、活気が出ている。
- ・走行しやすくなり、整備前は名阪国道を使用していたが、整備後は国道166号も使用するようになった。
- ・長距離ドライブ時は、カーブの多い1車線道路は疲れるので、バイパスの開通はありがたい。

不満と感ずること

【地域住民・WEBアンケート】

- ①田引バイパス区間以外の一般国道166号において、幅員狭小かつ線形不良箇所が残っているため、整備をしてほしい。
- ②田引バイパスの整備により橋梁が増えたため、橋面上の凍結に不安を感じる。

関係機関からの意見

- ・道路状況が良くなっているので、搬送時間の短縮に繋がっている。また、道路幅が広がり、対向車とすれ違う際に安心して走行できるようになった。舗装状態もよくなり、ブレーキを踏む回数も少なくなったので、搬送している傷病者への負担も軽減されている。（松阪地区広域消防組合消防本部）
- ・車両のすれ違いにおいて、2車線になったことで待機などもなく、スムーズな走行が可能となり快適な運転や時間短縮にも繋がり利便性が向上した。（松阪市西部建設保全事務所）（ヤマト運輸 多気営業所）（松阪飯南森林組合）（有限会社 小林木材）（宮前郵便局）（川俣郵便局）
- ・スクールバスが危険な場所を通らなくてよくなり、安全が確保された。また、小さい子供が乗車しているので、時間短縮されたことがありがたい。（松阪市立やまなみこども園）
- ・2車線整備により車両のすれ違いが容易になり、安全性も向上し、安心して通行することができ、スクールバスの定時性も向上した。また、整備前は歩道がなく歩行者の事故の危険があったが、歩道の整備により、歩行者の安全が確保された。（松阪市立宮前小学校）

5・再評価の経緯	
<p>当該事業は、平成6年度から事業着手し、これまでに平成15年度、平成20年度、平成25年度に再評価を実施しています。平成25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>	
6・今後の課題等	
<p>①田引バイパス区間以外の一般国道166号において、幅員狭小かつ線形不良箇所が残っているため、整備をしてほしい。 →対応方針：現在、七日市から富永までの約2.2kmを整備中であり、七日市区間は令和7年度に開通予定です。</p> <p>②田引バイパスの整備により橋梁が増えたため、橋面上の凍結に不安を感じる。 →対応方針：道路巡視を行い、冬季は凍結対策として凍結抑制剤の散布を行っています。</p>	
7・委員会意見の概要 【事業方針作成時に記述】	
<p>事業の効果については評価結果の妥当性を認める。</p>	
8・事業方針の概要 【事業方針作成時に記述】	
<p>審査の結果、当該対象の整備に伴い、所要時間の短縮や沿線地域の生活環境改善等の事業効果について、妥当性が認められたことから、当該事業の道路機能が健全に保てるよう道路施設等の適切な維持管理に努めます。 また、幅広い国民生活や社会経済活動を支える道路整備事業の推進に取り組みます。</p>	

※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。

事後評価書

箇所名	一般国道422号 三田坂バイパス		事業名	道路事業		課名	道路建設課 (伊賀建設事務所)	
事業概要	工期 (下段前回)*	平成8年度～ 平成31年度	全体事業費 (下段前回)*	9,856百万円 (負担率：国55%：県：45%)				
		平成8年度～ 平成29年度		10,900百万円 (負担率：国55%：県：45%)				
事業目的及び内容		<p>■当該路線の状況</p> <p>一般国道422号は、滋賀県大津市から伊賀市を經由し、県内陸部の急峻な地形を縦断して、北牟婁郡紀北町に至る延長約121kmの幹線道路です。伊賀市北部の山地部に位置する諏訪地区から伊賀市市街地の区間は、定期バスやスクールバスの運行ルートであり、地域の住民にとって、生活に欠かせない重要な路線です。</p> <p>事業区間は、急峻な山間部に位置し、道幅が狭く急カーブ・急勾配が連続するため普通車でも対向が困難な状況であり、通行に支障をきたしていました。また、大型車が通行不能であるとともに、降雨時には、時間雨量35mm・連続雨量120mmに達した段階で、通行を規制する区間となっていたため、地域住民の生活環境に支障をきたしていました。</p> <p>このようなことから、幅員狭小及び雨量通行規制の解消を図るため、平成8年度に事業着手し、平成29年度に完成しました。</p> <p>一般国道422号三田坂バイパスの整備によって、幅員狭小及び雨量通行規制区間が解消され、安全で円滑な交通が確保されました。</p> <p>■事業の目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全で円滑な交通の確保 ・雨量通行規制の解消 <p>■事業の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業期間 24年間（平成8年度～平成31年度） ・総事業費 9,856百万円（工事費：9,325百万円，用地費：531百万円） ・計画延長 L=5,100m（起点）伊賀市諏訪～（終点）伊賀市三田 ・幅員 W=6.00（7.50）m ・主要構造物 トンネル 1本、橋梁 8橋 						
1・事業の効果								
1-1 費用対効果分析								
◆費用便益分析結果								
区分		前回 (基準年：H27)	今回評価時 (基準年：R6)	備考				
費用	事業費	119.0億円	166.9億円					
	維持管理費	1.8億円	3.2億円					
	合計	120.8億円	170.1億円					
効果	走行時間短縮便益	176.5億円	231.1億円	マニュアルの変更				
	走行経費減少便益	28.6億円	38.4億円	マニュアルの変更				
	交通事故減少便益	0.3億円	0.4億円	マニュアルの変更				
	合計	205.4億円	269.4億円					
費用便益分析結果 (B/C)		1.7	1.6					
※出典：費用便益分析マニュアル（令和5年12月 国土交通省 道路局 都市局）								

1-2 費用対効果の検証

◆走行時間短縮効果の検証

当該事業により、三田坂バイパス区間の走行時間が約5分短縮しました。

(開通前12分 → 開通後7分)

(距離：開通前6.8km → 開通後5.7km)

◆走行経費減少効果の検証

当該事業により、旧道利用時に比べバイパス区間の旅行速度が改善され、走行経費が減少しました。

(開通前35.7km/h → 開通後48.3km/h) ※上下線の平均旅行速度

(距離：開通前6.8km → 開通後5.7km)

◆交通事故減少効果の検証

旧道区間では、平成26年～平成29年の4年間で3件の事故が発生していました。本事業区間全線開通後の令和2年～令和5年の4年間では、旧道区間では事故が解消し、事業区間では2件発生しています。

1-3 その他の効果

①道路利用者（車両）の走行性向上

バイパスの整備により、狭小区間が解消され、2車線が確保されたことで、通行車両の安全なすれ違いが可能となりました。また、急カーブ、急勾配が解消され、道路利用者の走行性が向上しました。道路利用者の方から、危険リスクが低減され、安全に通勤できるようになったとの声を頂いています。

②地域住民の利便性向上

路線バス（1日6本）及びスクールバス（1日5本）の経路が三田坂バイパス経由に変更になりました。それにより、通行が円滑になり、児童が安全に通学できるようになったとの声を学校関係者の方から頂いています。

③道路利用者の安全性向上

旧道区間では、4年間で3件（平成26年～平成29年）の事故が発生していましたが、バイパスの整備により、旧道区間の事故は解消し、道路利用者の安全性が向上しました。また、旧道区間の交通量が減少したことで、旧道を横断する歩行者の安全性が向上したとの声を頂いています。

④雨量通行規制区間の解消

バイパスの整備により、雨量通行規制区間が解消されたことで、地域住民の降雨時の不安が解消され、安心して過ごすことが可能となりました。

⑤防災救急機能の強化

伊賀市諏訪・丸柱・音羽地域から伊賀市内、名張市内の医療施設に搬送する際の経路を三田坂バイパス経由に変更したことで、救急搬送時間が短縮しました。また、線形不良が解消され、搬送の患者や隊員への負担が軽減したとの声を頂いています。

⑥地域の産業支援

バイパスの整備により、大型車の通行が可能となりました。また、伊賀市から滋賀方面へのアクセスが向上し、運行距離が短縮したことで所要時間が約15分短縮したとの声を頂いています。

2・事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化

事業の環境への配慮として、道路整備による流末排水への流水量の超過を防ぐため、調整池を設置しました。また、道路側溝に小動物が落下した場合、自力で脱出できるようスロープを設置しました。

3・事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>当該路線は、伊賀市諏訪・丸柱地区から中学校や医療機関など生活関連施設のある伊賀市街地までを結ぶ路線であり、同地区の住民にとっては生活に欠かすことのできない重要な道路です。</p> <p>さらに、平成27年4月に三田小学校と丸柱小学校が合併したことにより、スクールバスの通学路として利用されるようになり、重要度が高まりました。</p> <p>また、伊賀市において柘植川に架かる山神橋の架け替え計画があり、当該路線を含めたネットワークが強化されることから、当該道路の必要性は一層高まっています。</p>
4・県民の意見	<p>一般国道422号三田坂バイパスの意見として、事業箇所周辺に住む2,263世帯へアンケートを配布するとともに、住民以外の広域的な地域にお住いの道路利用者に対してWEBアンケートを実施しました。住民アンケートは、844通のご回答をいただきました。WEBアンケートにおいては、250名の方からご回答を得られました。地域住民の約95%、道路利用者WEBアンケートでは、約88%が満足と回答しています。</p> <p>また、利便性向上・救急活動等の視点から、関係機関へのヒアリングを実施しました。</p> <p><u>満足と感ずること</u></p> <p>【地域住民・WEBアンケート】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車道が広くなり、対向車とのすれ違いの際の危険がなくなり、安全で快適な走行が可能になった。 ・伊賀市市街地までの所要時間が短縮し、買い物に行きやすくなった。 ・名阪国道（上野IC）までの所要時間が短縮し、奈良・亀山方面へのアクセスが向上した。 ・滋賀県、京都府方面へのアクセスが良くなり、行きやすくなった。 ・新東名高速道路（信楽IC）へのアクセスが良くなり、所要時間が短縮した。 ・かなりの時間が短縮できる。道もきれいで走りやすかった。 ・信楽方面へのアクセスが良くなった。 <p><u>不満と感ずること</u></p> <p>【地域住民・WEBアンケート】</p> <p>①ゴミや空き缶、ペットボトル等のポイ捨てがある。</p> <p><u>関係機関からの意見</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・滋賀県に行きやすくなったことで交流の促進が図れるようになった（伊賀市役所） ・信楽、大津方面へのアクセスとして大変便利になった（上野商工会議所） ・バイパスにより安心・快適に走行できるようになった（伊賀市商工会） ・バイパスにより通勤しやすくなった（製造事業者） ・危険リスクが低減され、安全に通勤ができるようになった（製造事業者） ・二車線になり、道幅が広がったことで運転しやすくなった。また、所要時間が短縮した（製造事業者） ・バイパスにより、搬送患者や隊員への負担軽減が図られたとともに所要時間が短縮されたと感じる（伊賀市消防本部） ・旧道区間の交通量が減少し、児童の登下校時の安全性が向上した（伊賀市立三訪小学校）
5・再評価の経緯	<p>当該事業は、平成8年度から事業着手し、これまでに平成17年度、平成22年度に再評価を実施しています。平成27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>
6・今後の課題等	<p>①定期的な道路巡視 →対応方針：定期的に道路巡視を行い、車両への通行支障が生じないよう適宜対応を図ります。</p>

<p>7・委員会意見の概要 【事業方針作成時に記述】</p>	<p>事業の効果については評価結果の妥当性を認める。</p>
<p>8・事業方針の概要 【事業方針作成時に記述】</p>	<p>審査の結果、当該対象の整備に伴い、所要時間の短縮や沿線地域の生活環境改善等の事業効果について、妥当性が認められたことから、当該事業の道路機能が健全に保てるよう道路施設等の適切な維持管理に努めます。 また、幅広い国民生活や社会経済活動を支える道路整備事業の推進に取り組みます。</p>

※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。

事後評価書

箇所名	薬王寺谷川		事業名	砂防事業	課名	防災砂防課																												
事業概要	工期 (下段当初)*	平成24年度～平成31年度	全体事業費 (下段当初)*	516百万円 (負担率: 国1/2 : 県1/2)																														
		平成24年度～平成30年度		260百万円 (負担率: 国1/2 : 県1/2)																														
事業目的及び内容		<p>■事業箇所の状況 薬王寺谷川は、三重県松阪市嬉野薬王寺地内に位置し、事業箇所の下流域には、人家、市道、要配慮者利用施設があります。 本溪流は、土石流危険溪流に指定されており、土石流が発生した場合、嬉野薬王寺地内の住民や市道などに被害を及ぼす恐れがありました。その後、土砂災害防止法に基づく基礎調査により、土砂災害警戒区域に指定されました。</p> <p>■事業目的 土石流による土砂および流木の流出を未然に防ぎ、人命や財産、公共施設を保全するため、砂防事業を実施しました。</p> <p>■事業内容 ・事業計画期間 8年 (平成24年度～平成31年度) ・全体事業費 516百万円 (工事費: 410百万円、用地費: 106百万円) ・主要構造物 堰堤工 (不透過型) 1基 ・保全対象 人家11戸、市道355m、橋梁2橋</p>																																
1・事業の効果		<p>■土砂災害発生の状況 事業完成後の令和5年6月2日は台風2号の影響により小俣観測所で日雨量329mm/day、時間最大32.0mm/hr、令和6年8月29日には日雨量213mm/day、時間最大雨量37.0mm/hrの豪雨が発生したが、流域からの大きな土砂流出は確認されておらず、土砂災害は発生していない。</p> <p>■費用対効果分析 (土砂流出等による被害軽減効果、社会情勢の変化を含めた費用対効果の検証) 砂防堰堤の整備により、人的損失、および物的損失の軽減が期待され、その効果を数量的に計測して貨幣単位に換算した総便益 (B) は“29.18億円”である。 総費用 (C) は“7.14億円”であり、本事業の費用便益分析結果 (B/C) は“4.08”である。 なお、総便益と総費用は、現在価値に換算した値である。 被害想定については、崩壊地や渓床からの土砂流出による土石流氾濫被害を想定している。</p> <p>表 費用便益分析結果</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>当初 (基準年: H24)</th> <th>今回評価時 (基準年: R4)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用</td> <td>建設費</td> <td>2.32億円</td> <td>6.97億円</td> <td>基準年の変更</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>0.00億円</td> <td>0.17億円</td> <td>三重県の実績</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>2.32億円</td> <td>7.14億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>効果</td> <td>総便益</td> <td>14.23億円</td> <td>29.18億円</td> <td>マニュアルの変更</td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用便益分析結果 (B/C)</td> <td>6.13</td> <td>4.08</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※出典: 土石流対策事業の費用便益分析マニュアル(案) (令和6年4月一部改訂 国土交通省 水管理・国土保全局 砂防部) ※金額は税抜き</p> <p>■その他の効果</p> <p>①病院の保全による波及被害の防止 地域の基幹病院の一つである薬王堂病院を土砂災害(土石流)による被害から保護することにより、地域の継続的な医療サービスの提供に寄与する。</p> <p>②波及効果 土砂災害(土石流)に対する安全性が向上し、生活する地域住民の安心感が向上する。</p>					区分		当初 (基準年: H24)	今回評価時 (基準年: R4)	備考	費用	建設費	2.32億円	6.97億円	基準年の変更	維持管理費	0.00億円	0.17億円	三重県の実績	合計	2.32億円	7.14億円		効果	総便益	14.23億円	29.18億円	マニュアルの変更	費用便益分析結果 (B/C)		6.13	4.08	
区分		当初 (基準年: H24)	今回評価時 (基準年: R4)	備考																														
費用	建設費	2.32億円	6.97億円	基準年の変更																														
	維持管理費	0.00億円	0.17億円	三重県の実績																														
	合計	2.32億円	7.14億円																															
効果	総便益	14.23億円	29.18億円	マニュアルの変更																														
費用便益分析結果 (B/C)		6.13	4.08																															

2・事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化	
<p>■環境と景観への配慮</p> <p>環境への配慮：自然斜面の早期回復を図り、埋戻部に緑化工を施すといった環境に配慮した工法を採用した。</p> <p>景観への配慮：工事用道路の線形に配慮し、堰堤下流に盛り土を行うことにより、下流の薬王堂病院から見えにくいように景観に配慮した。</p>	
3・事業を巡る社会経済情勢等の変化	
<p>■計画時点からの情勢の変化の把握</p> <p>砂防堰堤の工事に着手した平成24年度と比較し、嬉野薬王寺地内での土石流対策事業の重要性が高くなっている。</p> <p>①土砂災害の発生リスクの増加 時間雨量50mmを超える短時間雨量の発生回数は増加傾向にあり、土砂災害発生のリスクが増加している。</p> <p>②高齢者割合の増加 高齢者(65歳以上)の人口は上昇傾向にあり、総人口に対する高齢者の割合は3割を超過している。 平成22年 総人口に対する高齢者の割合：24.7% ⇒令和27年 総人口に対する高齢者の割合：38.9%(35年間で14ポイント増加)</p>	
4・県民の意見	
<p>■安全・安心の向上からの満足度</p> <p>土石流に対する安全・安心の向上について、地元住民の満足度を確認するため、アンケート調査を実施した。</p> <p>①意見の収集方法 対象者：熊野市新鹿町奥地区の住民 調査方法：アンケート方式 調査数：31世帯(薬王堂病院の従業員5名を含む) 有効回答数：22世帯(回収率71%)</p> <p>②意見の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・回答者の82%が60代以上であり、地域の高齢化が進んでいることが伺える。 ・薬王寺谷川が土石流による災害が発生する恐れのある溪流であることの認識度は68%と高く、薬王寺谷川砂防堰堤の工事の認識度も86%と高い。 ・薬王寺谷川砂防堰堤の整備により、安心して暮らせるようになったと感じている回答者は73%と高く、事業に対して満足していると思われる。 ・土砂災害の情報提供を行う三重県土砂災害情報提供システムの認識度は32%と高くない。 	
5・再評価の経緯	
再評価は実施していない	
6・今後の課題等	
<p>■今後の課題</p> <p>課題：避難行動につなげる各種ソフト対策の認知度の向上 対策：市とより一層の連携を図り、防災訓練時などにおいて、「ハザードマップ」「土砂災害警戒区域」「三重県土砂災害情報提供システム」などのソフト対策を周知する。</p>	
7・委員会意見の概要 【事業方針作成時に記述】	
事業の効果については評価結果の妥当性を認める。	
8・事業方針の概要 【事業方針作成時に記述】	
<p>審査の結果、事業効果について妥当性が認められたことから、整備した施設の機能が保てるよう適切な維持管理に努めます。</p> <p>また、砂防事業の推進に取り組みつつ、地域住民に向けて、砂防堰堤の事業効果や避難行動に繋がる情報発信に努めていきます。</p>	

※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。

事後評価書

箇所名	長島地区	事業名	急傾斜地崩壊対策事業	課名	防災砂防課																												
事業概要	工期 (下段当初)*	平成22年度～平成31年度	全体事業費 (下段当初)*	1,312百万円 (負担率：国45/100：県45/100：他10/100)																													
		平成22年度～平成31年度		600百万円 (負担率：国45/100：県45/100：他10/100)																													
事業目的及び内容		<p>■事業箇所の状況 事業箇所は三重県北牟婁郡紀北町の北東に位置し、がけ高：40.9m、延長：544.7mの急傾斜地となっている。 平成21年6月に発生した斜面崩壊では、家屋被害等をもたらしており、今後も同様の土砂災害発生が懸念されていた。その後、土砂災害防止法に基づく基礎調査により、土砂災害警戒区域に指定されている。</p> <p>■事業目的 急傾斜地の崩壊による土砂および流木の流出を未然に防ぎ、人命や財産、公共施設などを保全するため、急傾斜地崩壊対策事業を実施した。</p> <p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 10年（平成22年度～平成31年度） ・全体事業費 1,312百万円（工事費：1,305百万円、用地費：7百万円） ・主要構造物 法面工18,600m²、擁壁嵩上げ工78m ・保全対象 家屋64戸、事業所23戸、公共施設1戸、その他道路376m 																															
1・事業の効果		<p>■土砂災害発生の状況 事業期間中の平成29年10月22日は台風21号の影響により紀伊長島観測所で日雨量338.5mm/day、時間最大38.5mm/hr、事業完成後の令和5年6月2日は台風2号の影響により日雨量365mm/day、時間最大38.5mm/hrの豪雨が発生したが、当該地区におけるがけ崩れは確認されておらず、土砂災害は発生していない。</p> <p>■費用対効果分析（がけ崩れによる被害軽減効果、社会情勢の変化を含めた費用対効果の検証） 急傾斜地崩壊防止施設の整備により、直接被害、および間接被害の軽減が期待され、その効果を数量的に計測して貨幣単位に換算した総便益（B）は“121.28億円”であり、総費用（C）は“17.10億円”である。 本事業の費用便益分析結果（B/C）は“7.09”である。 なお、総便益と総費用は、現在価値に換算した値である。 被害想定については、急傾斜地におけるがけ崩れの移動土塊が崩落したことによる被災を想定している。</p> <p>表 費用便益分析結果</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>当初（基準年：H22）</th> <th>今回評価時（基準年：R6）</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用</td> <td>事業費</td> <td>5.05億円</td> <td>16.77億円</td> <td>基準年の変更</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>0.00億円</td> <td>0.33億円</td> <td>三重県の実績</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>5.05億円</td> <td>17.10億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>効果</td> <td>総便益</td> <td>25.81億円</td> <td>121.28億円</td> <td>マニュアルの変更</td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用便益分析結果（B/C）</td> <td>5.11</td> <td>7.09</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>出典：急傾斜地崩壊対策事業の費用便益分析マニュアル(案)（令和6年4月一部改定 国土交通省 水管理・国土保全局 砂防部） *金額は税抜き</p> <p>■その他の効果</p> <p>①安心感の向上 全国的に頻発している土砂災害（がけ崩れ）に対する安全性が向上するとともに、津波発生時の避難路を確保することにより、生活する地域住民の安心感が向上する。</p> <p>②観光名所へのアクセスの確保 急傾斜地の上端には観光名所である「五輪供養塔」があり、観光客の安全な往来につなげるためにアクセスを確保した。</p>				区分		当初（基準年：H22）	今回評価時（基準年：R6）	備考	費用	事業費	5.05億円	16.77億円	基準年の変更	維持管理費	0.00億円	0.33億円	三重県の実績	合計	5.05億円	17.10億円		効果	総便益	25.81億円	121.28億円	マニュアルの変更	費用便益分析結果（B/C）		5.11	7.09	
区分		当初（基準年：H22）	今回評価時（基準年：R6）	備考																													
費用	事業費	5.05億円	16.77億円	基準年の変更																													
	維持管理費	0.00億円	0.33億円	三重県の実績																													
	合計	5.05億円	17.10億円																														
効果	総便益	25.81億円	121.28億円	マニュアルの変更																													
費用便益分析結果（B/C）		5.11	7.09																														

2・事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化	
<p>■環境と景観への配慮</p> <p>環境への配慮：地形改変を最小限にして環境への負荷の低減を図るため、法面の掘削範囲を少なくする工法を採用した。</p> <p>景観への配慮：周辺の景観と調和を図るため、コンクリート中に黒系の顔料を使用した。</p>	
3・事業を巡る社会経済情勢等の変化	
<p>■計画時点からの情勢の変化の把握</p> <p>災害時に要配慮者となる高齢者（65歳以上）の割合が増加し、避難行動が困難になることが懸念される。</p> <p>平成22年 総人口に対する高齢者の割合：36.6%</p> <p>⇒令和27年 総人口に対する高齢者の割合：56.1%（35年間で20ポイント増加）</p>	
4・県民の意見	
<p>■安全・安心の向上からの満足度</p> <p>急傾斜地の崩壊に対する安全・安心の向上について、地域住民の満足度を確認するため、アンケート調査を実施した。</p> <p>①意見の収集方法</p> <p>対象者：紀北町長島地区のうち保全対象に含まれる住民</p> <p>調査方法：アンケート方式 調査数：68世帯 有効回答数：27世帯（回収率40%）</p> <p>②意見の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・回答者の78%が70代以上であり、40代以下の回答者は無し。 ・被害想定区域内の地区代表者7名のうち回答のあった5名からは、がけ崩れに対して安心できるようになったと回答。 ・紀北町が公表している土砂災害ハザードマップの認知度は52%とそれほど高くない。 ・災害発生時の避難所を把握している回答者は88%と高い。 	
5・再評価の経緯	
再評価は実施していない	
6・今後の課題等	
<p>■今後の課題</p> <p>課題：避難行動につなげる各種ソフト対策の認知度の向上</p> <p>対策：アンケート結果より災害発生時の避難場所に対する住民の認知度は比較的高いものの、ハザードマップの認知度がそれほど高くないことから、紀北町とともに、避難行動の必要性や各種ソフト対策の活かし方などを説明していく。</p>	
7・委員会意見の概要	
<p>【事業方針作成時に記述】</p> <p>事業の効果については評価結果の妥当性を認める。</p>	
8・事業方針の概要	
<p>【事業方針作成時に記述】</p> <p>審査の結果、事業効果について妥当性が認められたことから、整備した施設の機能が保てるよう適切な維持管理に努めます。</p> <p>また、急傾斜地崩壊対策事業の推進に取り組みつつ、地域住民に向けて、急傾斜地崩壊防止施設の事業効果や避難行動に繋がる情報発信に努めていきます。</p>	

※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。