

令和5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5年度公共事業再評価結果	10
	農林水産部の取り組み	
	治山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	15
	県土整備部の取り組み	
	道路事業の対応方針について	18
	河川事業の対応方針について	20
	砂防事業の対応方針について	22
	海岸事業の対応方針について	23

【資料】

令和5年度	三重県公共事業評価審査対象事業位置図	25
令和5年度	再評価書	49

1 令和5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23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23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、5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5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	治山事業	東又谷	大台町	H24	④	継続※	継続
2	林道事業	三峰局ヶ岳線	松阪市	H5	③	継続	継続
3	林道事業	野又越線	紀北町、大台町	H3	③	継続※	継続
4	林道事業	三和片川線	熊野市	S49	③	継続※	継続
5	道路事業	一般国道 421 号（大安 IC アクセス道路）	いなべ市	H24	④	継続	継続
6	道路事業	主要地方道鈴鹿環状線（磯山バイパスⅡ期工区）	鈴鹿市	H26	②	継続	継続
7	道路事業	一般国道 163 号（片田バイパス 3 工区）	津市	H26	②	継続	継続
8	道路事業	一般国道 368 号（奥立川）	津市	H26	②	継続	継続
9	道路事業	主要地方道亀山白山線（3 工区）	津市	H26	②	継続	継続
10	道路事業	一般国道 167 号（磯部バイパス）	志摩市	H24	④	継続※	継続
11	道路事業	一般国道 260 号（船越）	南伊勢町	H26	②	継続	継続
12	欠番						

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
13	道路事業	一般国道 422 号（下地志子）	紀北町	H26	②	継続	継続
14	河川事業	二級河川員弁川	桑名市、いなべ市、東員町	H21	③	継続	継続
15	河川事業	一級河川芥川	鈴鹿市	S60	③	継続	継続
16	河川事業	一級河川椋川	鈴鹿市、亀山市	H11	③	継続	継続
17	河川事業	二級河川安濃川	津市	H15	③	継続	継続
18	河川事業	二級河川三渡川	松阪市	H20	③	継続	継続
19	河川事業	二級河川百々川	松阪市	H20	③	継続	継続
20	河川事業	二級河川神内川	紀宝町	R1	④	継続	継続
21	砂防事業	小滝川	いなべ市	H26	②	継続	継続
22	海岸事業	城南第一地区海岸	桑名市	H26	②	継続	継続
23	海岸事業	川越地区海岸	川越町	H26	②	継続	継続
24	海岸事業	井田地区海岸	紀宝町	H3	③	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)

治山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

治山事業 1番 ^{ひがしまただに}東又谷

2 治山事業の背景

治山事業は、森林の維持・造成を通じて、山地災害から県民の生命、財産等を守る事業です。

三重県は、地形・地質的にも山地に起因する災害が発生しやすい状況にあることから台風や豪雨などによる災害のたびに大きな被害を受けてきました。

東又谷は、平成23年9月の台風12号豪雨により大規模な山腹崩壊が発生し、崩壊土砂が下流の^{きそはらたにがわ}桧原谷川まで流出しました。この崩壊により荒廃した溪流の復旧を目的に、治山事業による整備を進めていますが、近年の度重なる豪雨により、上流の崩壊地に堆積していた不安定土砂が濁水を伴って流下するなど、下流への影響が依然として確認されており、地域住民の山地災害に対する危機意識も高まっています。今後の豪雨による土砂災害を防止するため、谷止工の追加や構造の変更等の全体計画の見直しを実施し、総事業費の増額及び計画期間の延長を行いました。

3 委員会意見

令和5年12月15日に開催された第5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、「本事業の計画変更を事例として、気候変動リスクを考慮した適切な流出土砂量を把握できる観測体制の構築が望まれる」との意見をいただきました。

4 再評価対象事業の対応方針

再評価において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。

5 事業への対応方針

5-1 事業の課題

当事業現場下流にある人家及び一般国道 422 号の保全や一級河川宮川への土砂流出抑制を図るため、事業効果を早期に発現させる必要があります。

また、近年の気候変動に伴い、局地的な豪雨による災害の発生リスクが高まっており、適切な観測体制が望まれています。

5-2 課題の解決方針

県内の治山工事箇所との優先順位を考慮しながら重点的な予算配分を行い、事業の早期完了を図ります。

また、局地的な降雨等による荒廃状況の変化を把握できるよう、航空レーザ測量データ等を用いた土砂の移動状況の把握に努め、蓄積されたデータを他の事業計画に反映するよう努めます。

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 みむねつほねがたけせん 三峰局ヶ岳線
3番 のまたごえせん 野又越線
4番 みわかたがわせん 三和片川線

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です。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や木材の輸送効率の向上を図り、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5年12月15日に開催された第5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、3番および4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、4番については、「事業が長期に渡っていることから、事業効果の早期発現のため、森林整備・林業振興のみならず、地域振興と公益的機能発現も視野に入れて早期完成に努められたい」との意見をいただきました。

4 再評価対象事業の対応方針

再評価において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。

5 事業への対応方針

5-1 事業の課題

事業が長期に渡っていることから、効果を早期に発現させるため事業の早期完成を図る必要があります。

また、木材の効率的な搬出等による林業振興の推進をはじめ、集落間を結ぶ生活道路としての役割や森林整備促進による公益的機能の発現等を視野に入れた林道整備を推進する必要があります。

5-2 課題の解決方針

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について検討するなど、コスト縮減に努めるとともに、事業予算の重点的な配分により事業の早期完成を図ります。

また、市町や林業事業体と連携した路網整備の推進により、「林業振興」や「森林整備による公益的機能の発現」を図るとともに、集落間や観光・集客施設等へのアクセス向上を図ることにより地域振興に配慮しながら、効果的・効率的な事業推進に努めてまいります。

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	5番	一般国道421号（大安ICアクセス道路）
	6番	主要地方道鈴鹿環状線（磯山バイパスⅡ期工区）
	7番	一般国道163号（片田バイパス3工区）
	8番	一般国道368号（奥立川）
	9番	主要地方道亀山白山線（3工区）
	10番	一般国道167号（磯部バイパス）
	11番	一般国道260号（船越）
	13番	一般国道422号（下地志子）

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5年8月28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、5番、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。また、あわせて、10番については、「今後の道路事業の立案にあたって、事業費の算定が難しい事業は、事業計画時にできる限り詳細な調査を行い、大幅な事業費の変更が無いように努められたい。」との意見をいただきました。

令和5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、6番、7番、8番、11番、13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5年12月15日に開催された第5回三重県公共事業評価審査委員会における審査の結果、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。

4 再評価対象事業の対応方針

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。

5 事業への対応方針

5-1 事業の課題

5番、6番、7番、8番、9番、11番、13番について

- ・事業効果の早期発現に向けて、事業の計画的執行を図る必要があります。

10番について

- ・今後の道路事業の立案にあたっては、大幅な事業費の変更が無いよう事業計画時にできる限り詳細な調査を実施する必要があります。

5-2 課題の解決方針

5番、6番、7番、8番、9番、11番、13番について

- ・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。

10番について

- ・トンネル工事等の事業費の算定が難しい事業については、同種事業の実績や地域特性を適切に反映し、既存資料も踏まえた調査を実施し、大幅な事業費の変更が無いように努めます。

河川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

河川事業	14番	二級河川	<small>いなべがわ</small> 員弁川
河川事業	15番	一級河川	<small>あくたがわ</small> 芥川
河川事業	16番	一級河川	<small>むくがわ</small> 椋川
河川事業	17番	二級河川	<small>あのをがわ</small> 安濃川
河川事業	18番	二級河川	<small>みわたりがわ</small> 三渡川
河川事業	19番	二級河川	<small>とどがわ</small> 百々川
河川事業	20番	二級河川	<small>こうのうちがわ</small> 神内川

2 河川事業の背景

河川事業は、堤防・護岸の整備及びダム建設等による洪水対策、堤防・水門等の耐震化による地震対策、排水機場等の延命化による老朽化対策により治水安全度向上を図り、洪水等による浸水被害から県民の生命と財産を守ることを目的に進めています。

三重県内では、平成23年の紀伊半島大水害、平成29年の台風第21号及び令和元年の豪雨などにより、各地で浸水被害が発生しており、河川事業の更なる推進が望まれています。

3 委員会意見

令和5年8月28日に開催された第2回三重県公共事業評価審査委員会および令和5年10月17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、14番から20番の7事業について、「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する。」との答申をいただきました。

4 再評価対象事業の対応方針

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事業を継続していきます。

5 河川事業への対応方針

5-1 事業の課題

河川事業は、概ね30年間で整備する内容を取りまとめた「河川整備計画」に基づいており、事業期間が長期に渡ることから、事業を計画的に進めていく必要があります。

また、近年の気候変動により激甚化・頻発化する水害に対し、流域のあらゆる関係者が協働し、流域全体で水害を軽減させる流域治水の取組が始まっており、河川事業の推進が求められています。

5-2 課題の解決方針

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。

砂防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

砂防事業 21番 二級水系員弁川水系 こたきかわ 小滝川

2 砂防事業の背景

砂防事業は流域における荒廃地域の保全及び土石流等の土砂災害から人家、耕地、公共施設等を守ることを主たる目的とし、砂防堰堤等の設備を整備する事業です。

近年の気候変動の影響で、気象災害が激甚化・頻発化し、全国的に甚大な土石流の被害が発生していることから、三重県内でも砂防事業の更なる推進が望まれています。

3 委員会意見

令和5年8月28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、21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 再評価対象事業の対応方針

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事業を継続していきます。

5 事業への対応方針

5-1 事業の課題

三重県は急峻な地形を多く有し、土石流の土砂災害警戒区域が約5千4百箇所存在しており、未だ保全が必要となる人家や公共施設、避難所等が多数残っています。

5-2 課題の解決方針

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。

また、砂防堰堤等のハード対策に加えて、土砂災害警戒区域等の指定や土砂災害に係る危険度の情報提供等のソフト対策により、土砂災害の被害軽減に努めます。

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 22番 じょうなんだいいちちくかいがん 城南第一地区海岸
- 海岸事業 23番 かわごえちくかいがん 川越地区海岸
- 海岸事業 24番 いだちくかいがん 井田地区海岸

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5年8月2日に開催された令和5年度第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、22番、23番、24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、24番については、「事業期間が長期にわたることから、暫定断面における11号箇所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 再評価対象事業の対応方針

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事業を継続していきます。

5 海岸事業への対応方針

5-1 事業の課題

海岸事業は、海象条件によって施工時期が限定されることや、陸上施工と比べて高コストの海上施工を必要とし、総事業費が大きくなりやすいことから、事業期間が長期化することが課題です。

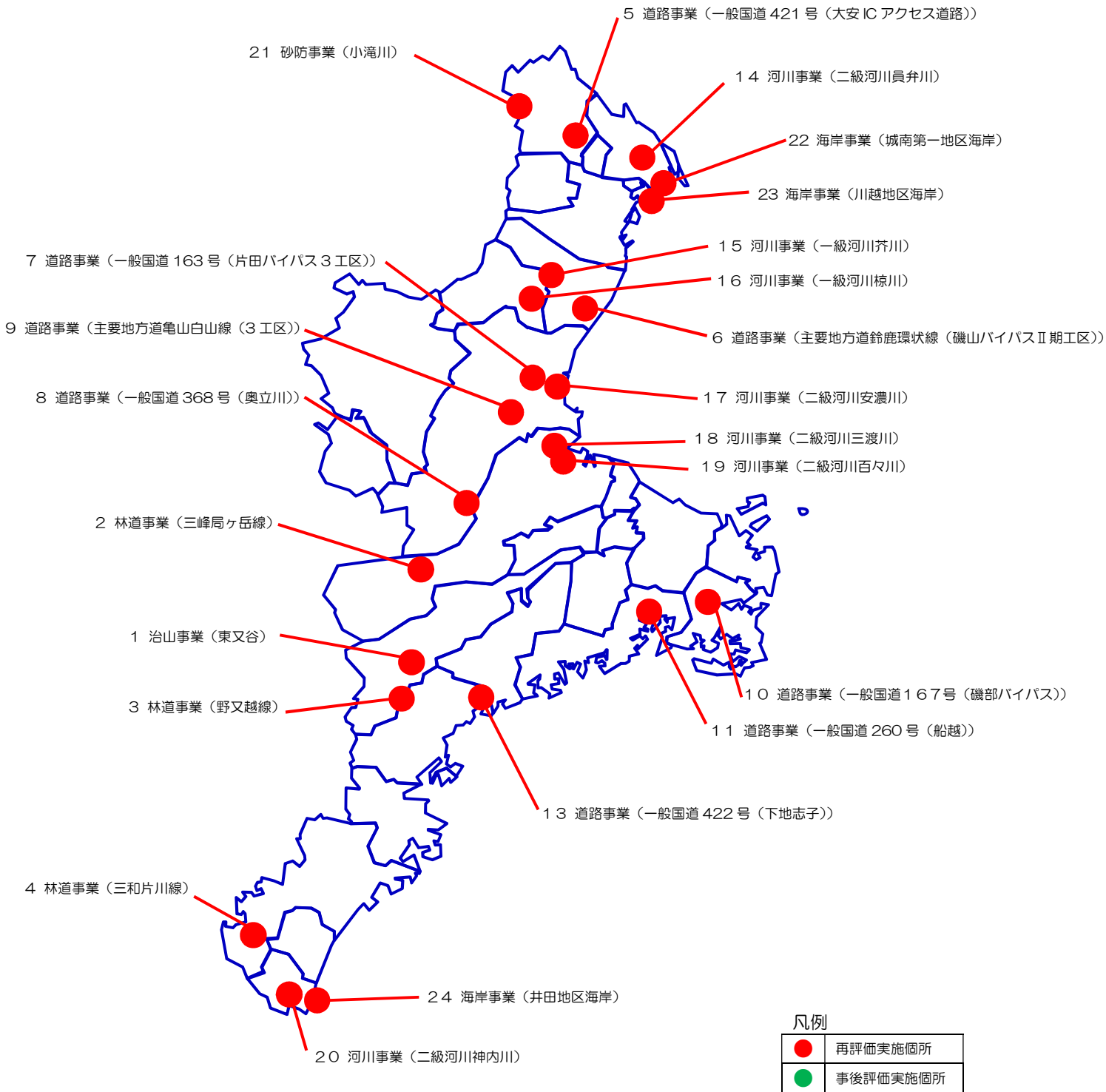
また、24番の井田地区海岸についても、平成3年度から着手しており、事業期間が長期になっていることが課題です。

5-2 課題の解決方針

海岸事業は、各海岸によって工法や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、国の補正予算の活用等により必要な予算確保に努め、事業進捗を図り、引き続き事業を推進していきます。

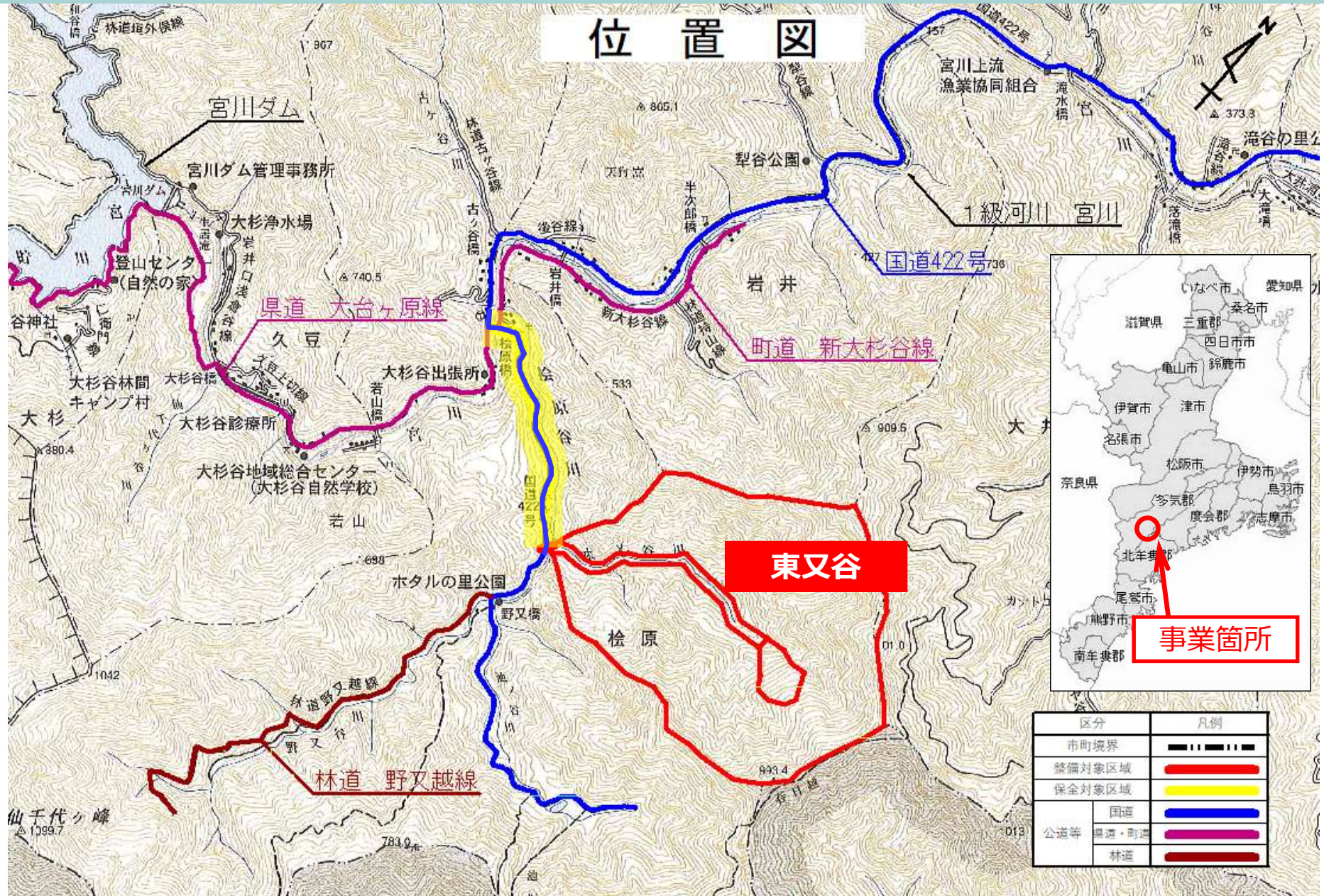
また、24番の井田地区海岸についても、引き続き、近隣においてブロック製作ヤードを確保しブロックの運搬費などのコスト縮減などを図るとともに、必要な予算確保に努めることで、早期完成に向けて事業を推進していきます。

令和5年度 三重県公共事業評価審査対象事業位置図

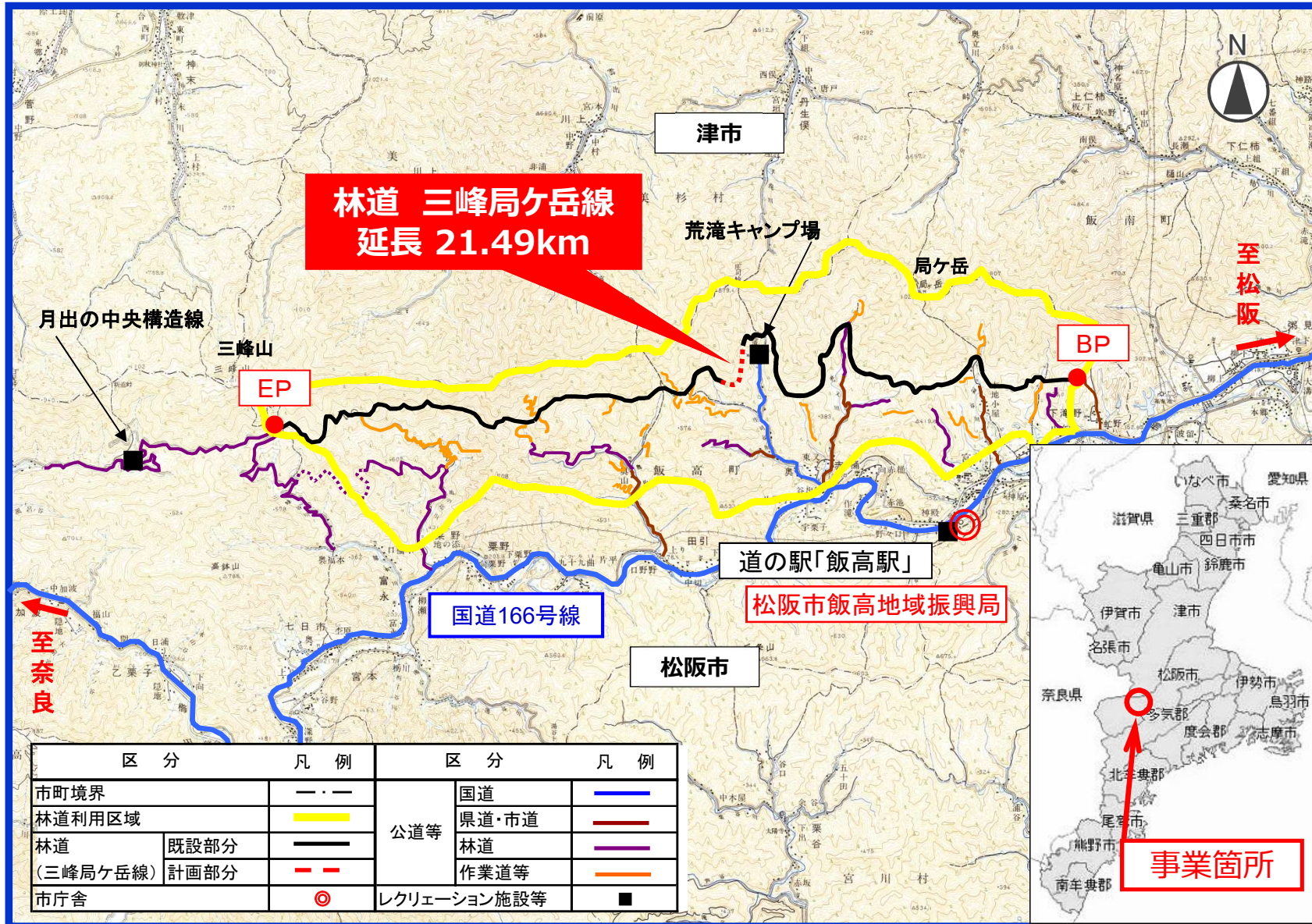


1番 治山事業 東又谷

位置図

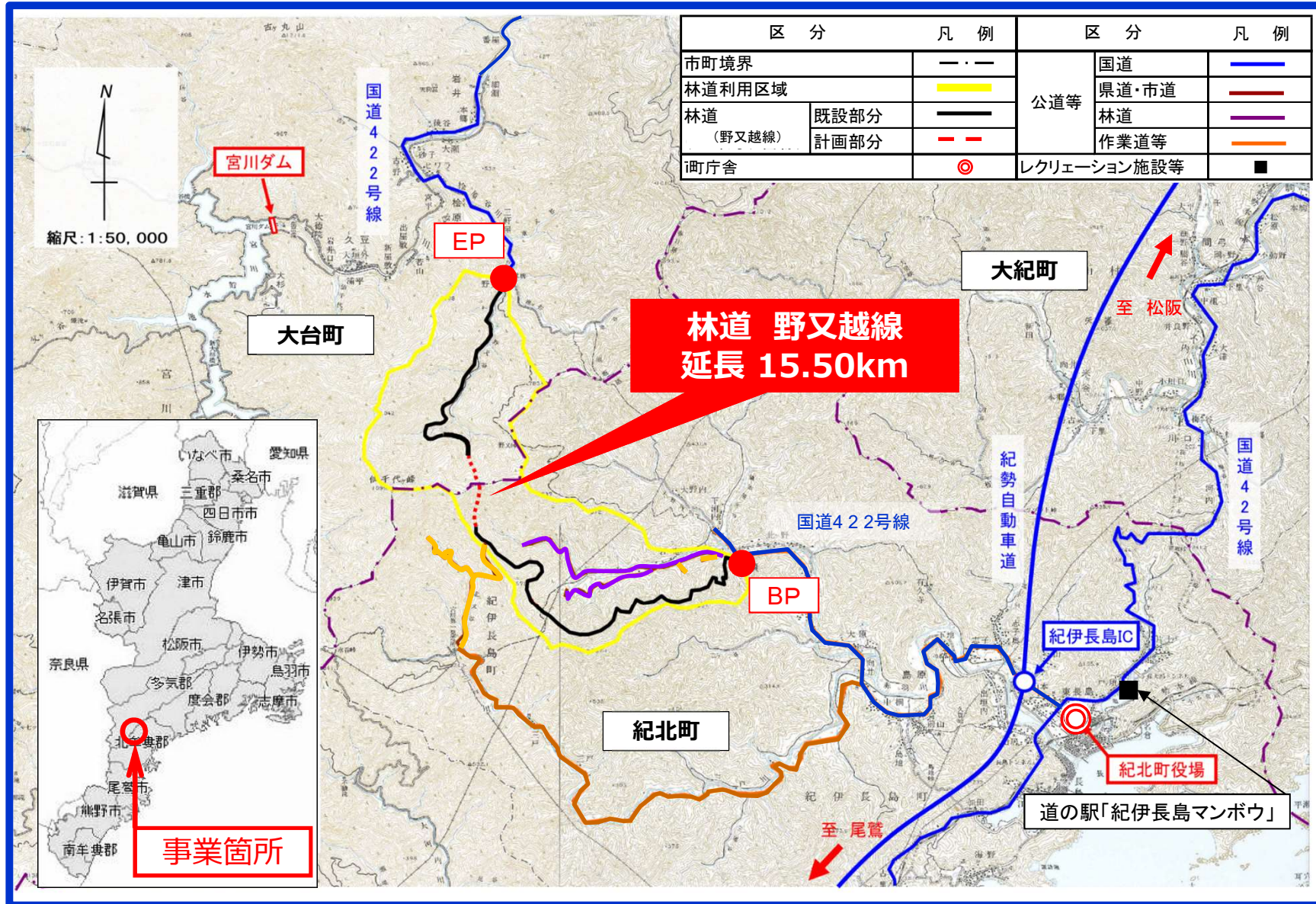


2番 林道事業 三峰局ヶ岳線

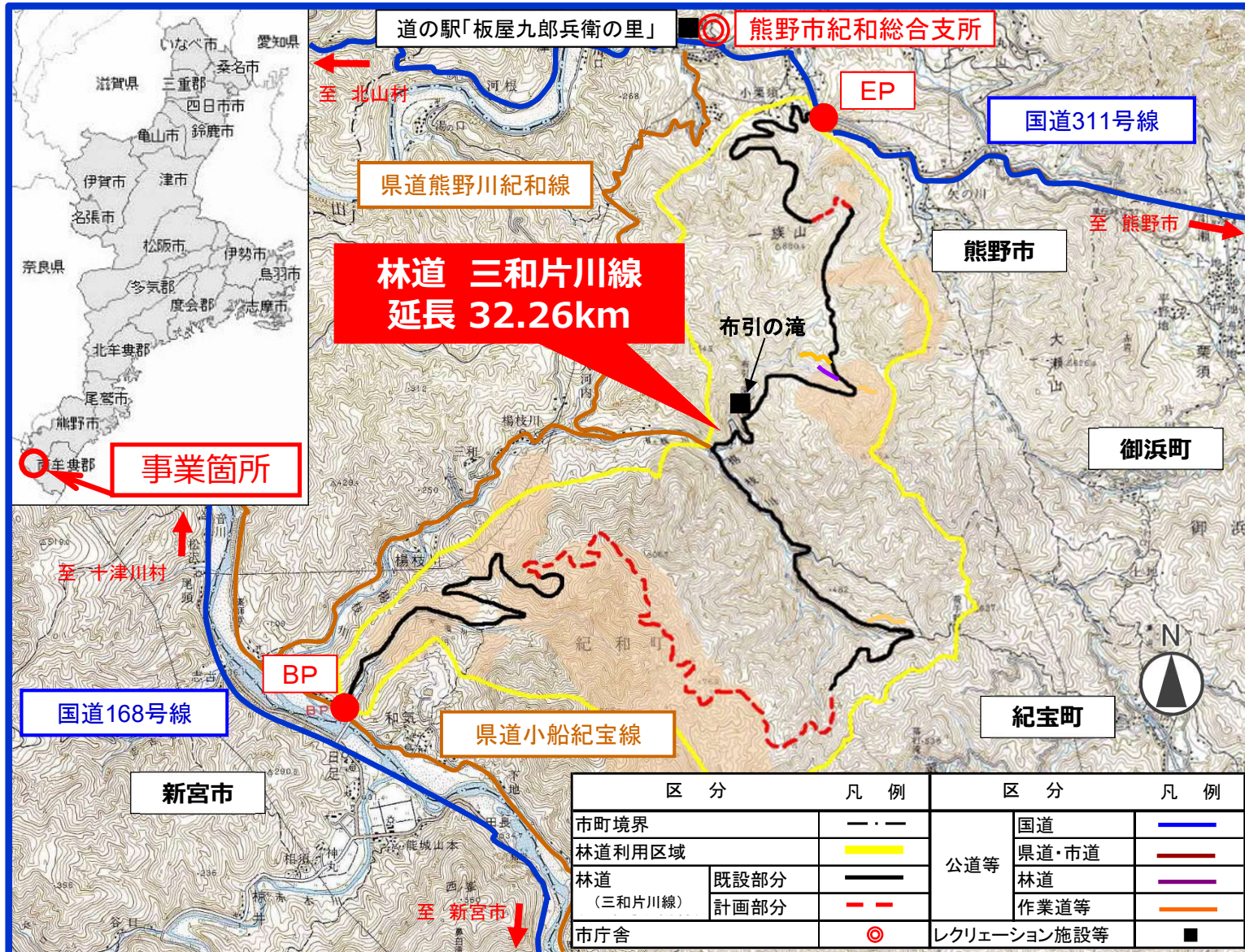


※地理院地図(国土地理院)を加工して作成

3番 林道事業 野又越線



4番 林道事業 三和片川線



※地理院地図(国土地理院)を加工して作成

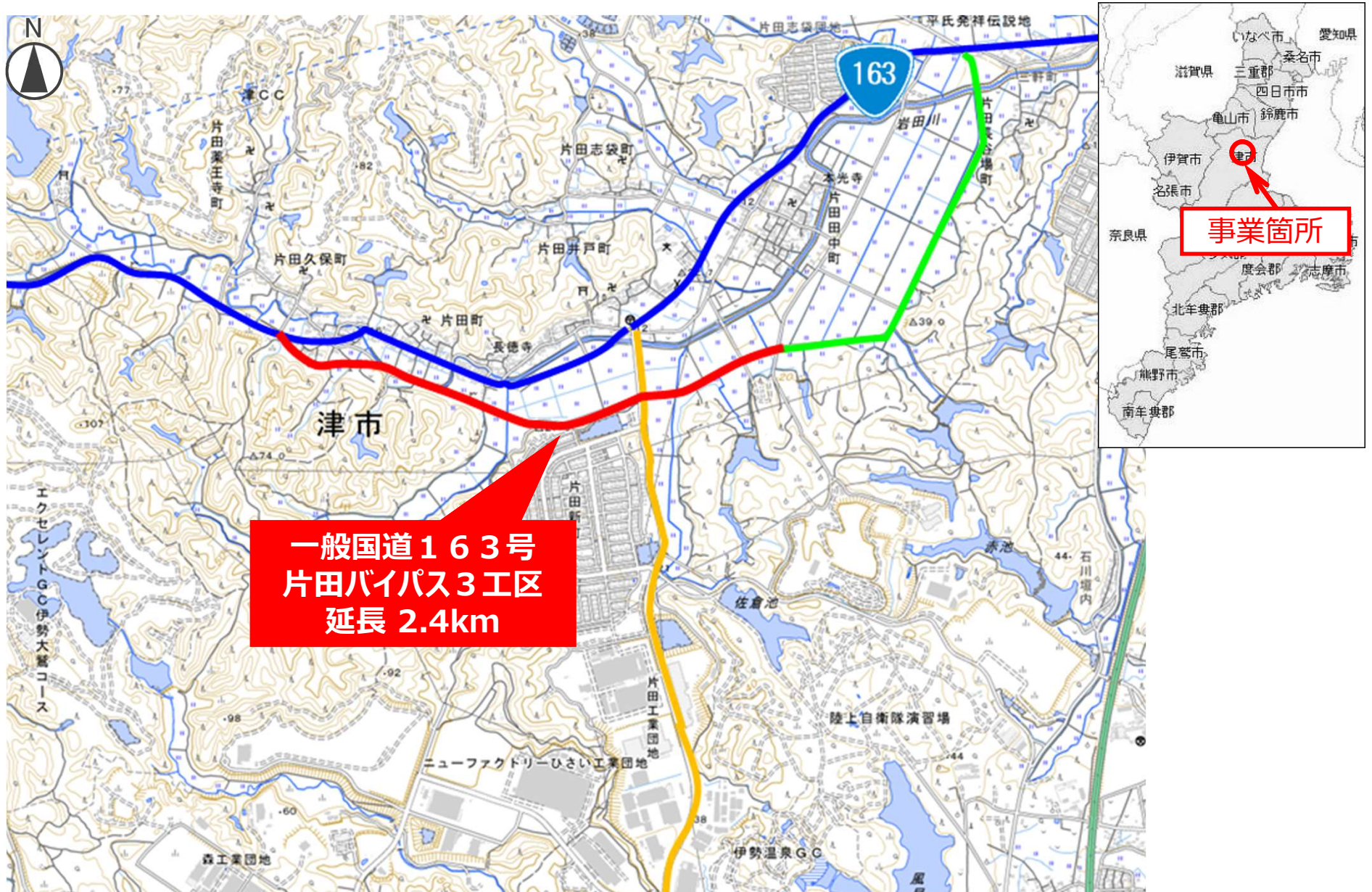
5番 道路事業 国道421号(大安ICアクセス道路)



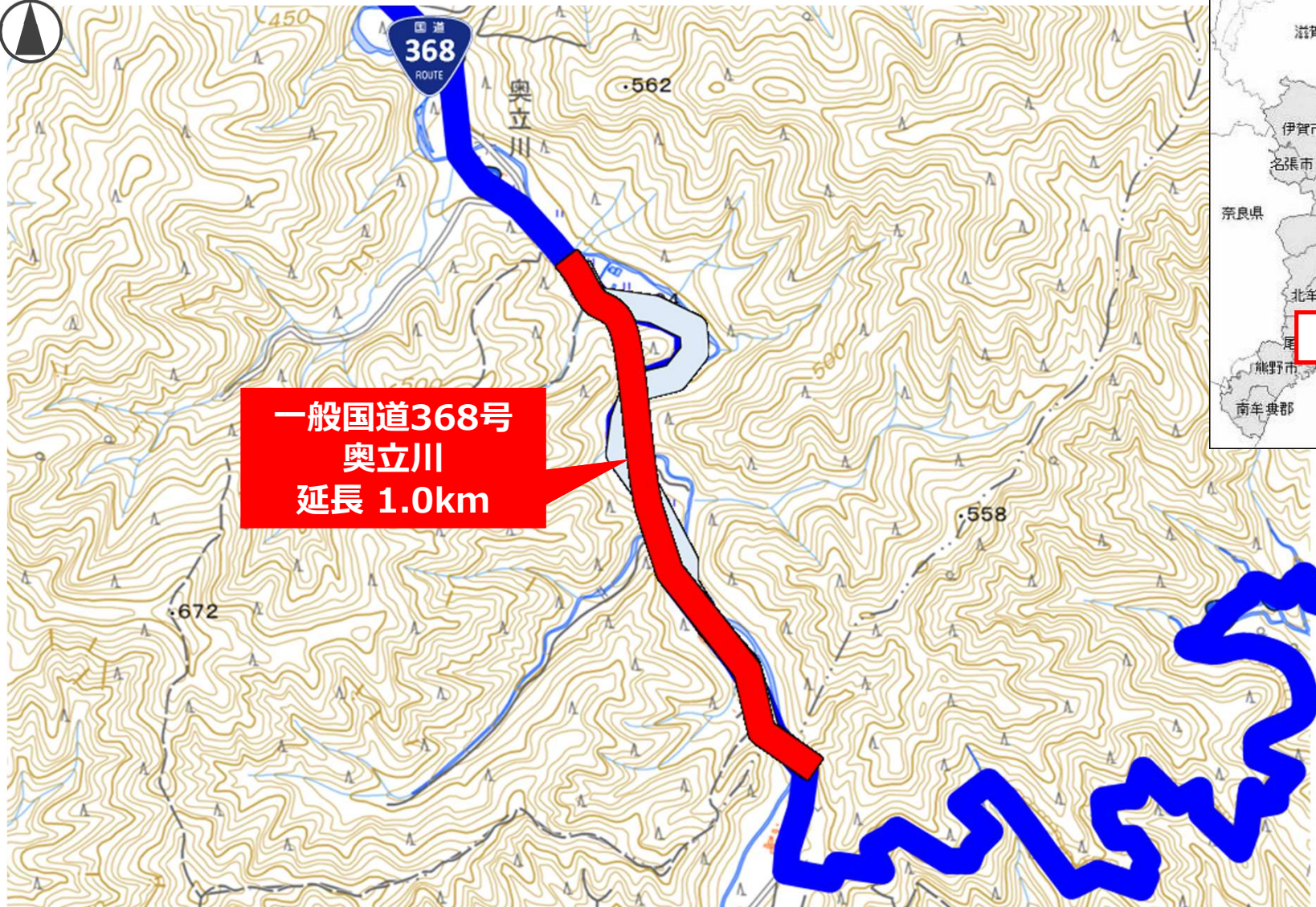
6番 道路事業 主要地方道鈴鹿環状線(磯山バイパスⅡ期工区)



7番 道路事業 一般国道163号(片田バイパス3工区)



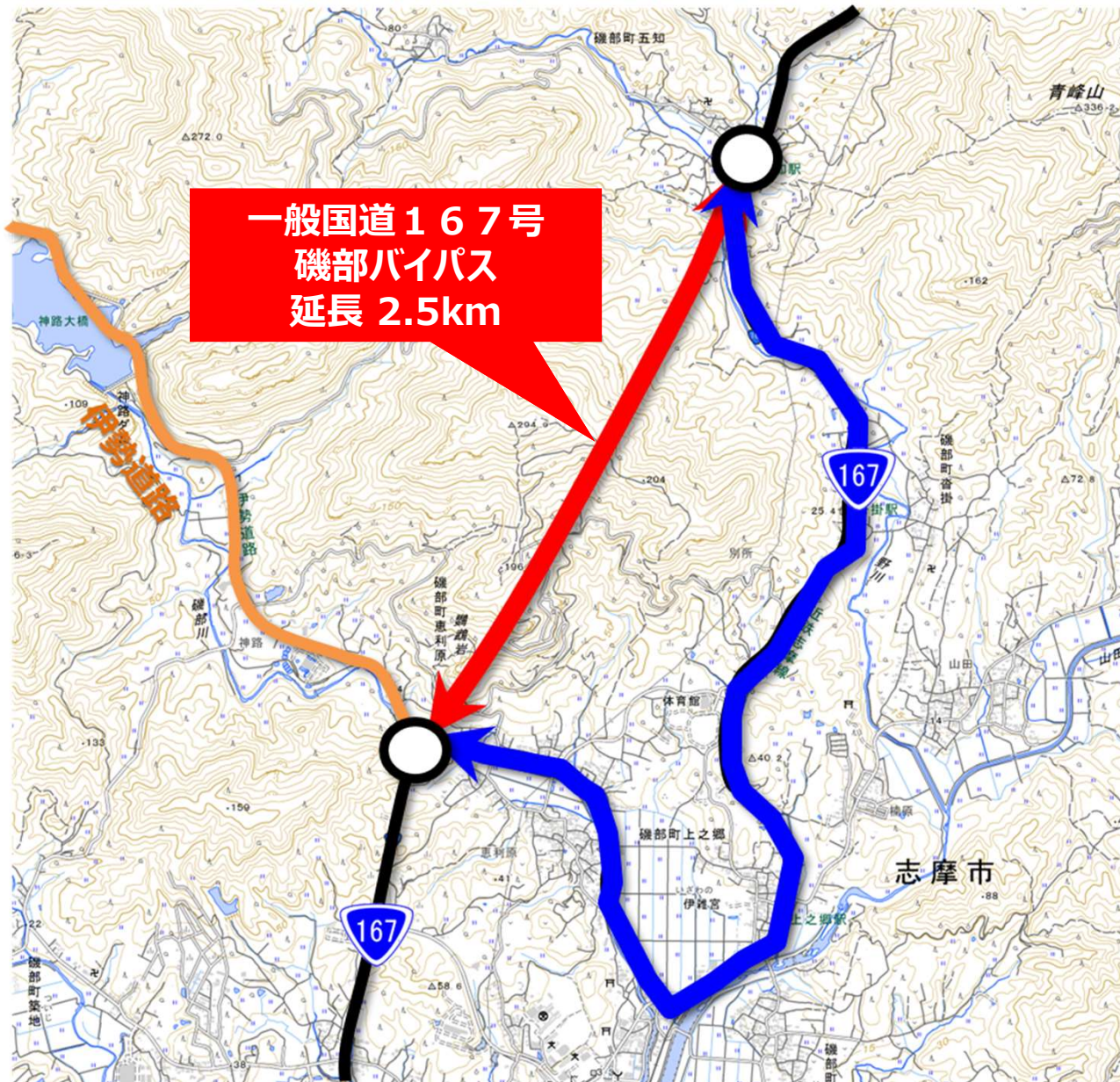
8番 道路事業 一般国道368号(奥立川)



9番 道路事業 主要地方道亀山白山線(3工区)



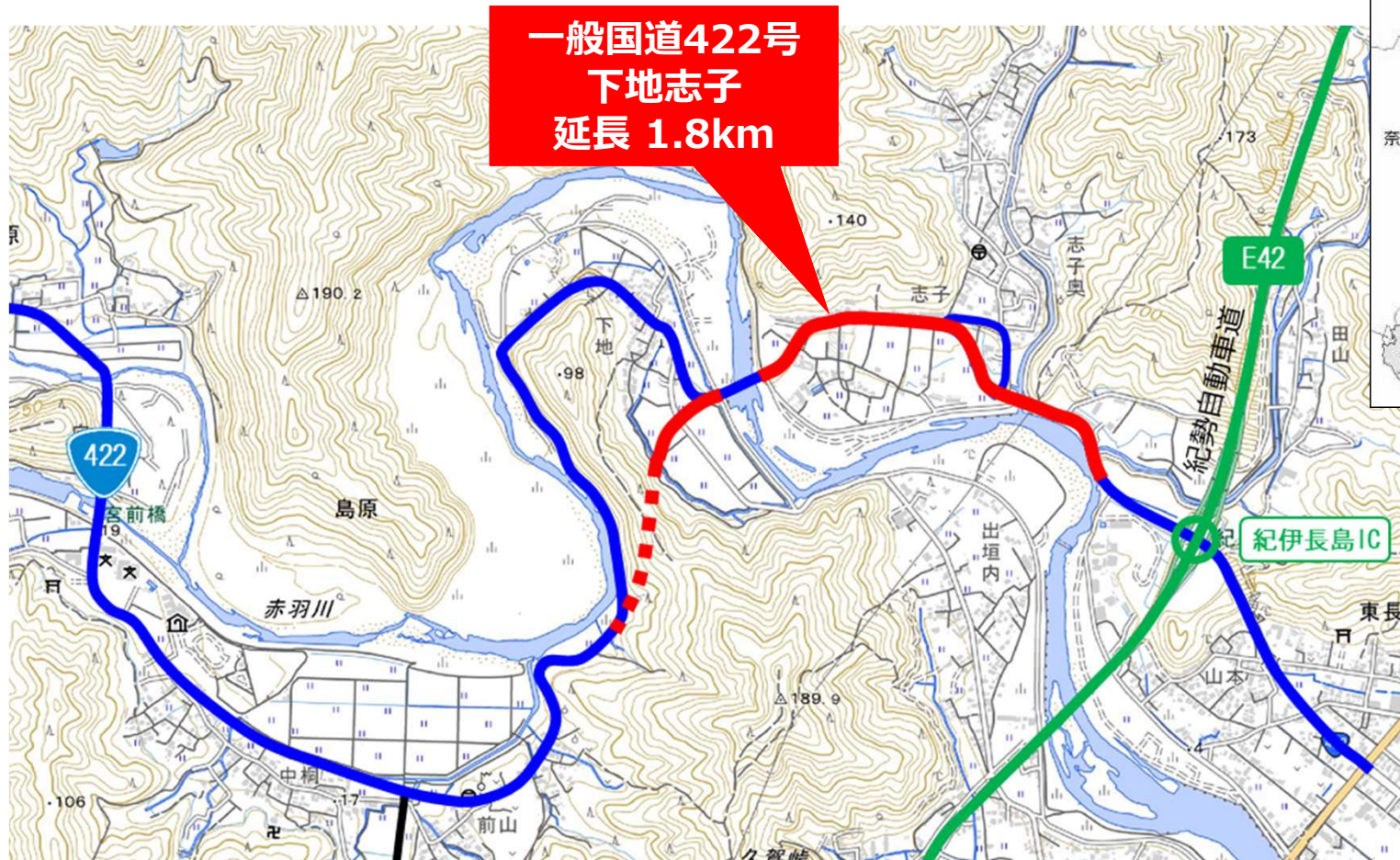
10番 道路事業 一般国道167号(磯部バイパス)



11番 道路事業 一般国道260号(船越)



13番 道路事業 一般国道422号(下地志子)



14番 河川事業 二級河川 員弁川

二級河川員弁川



県管理区間

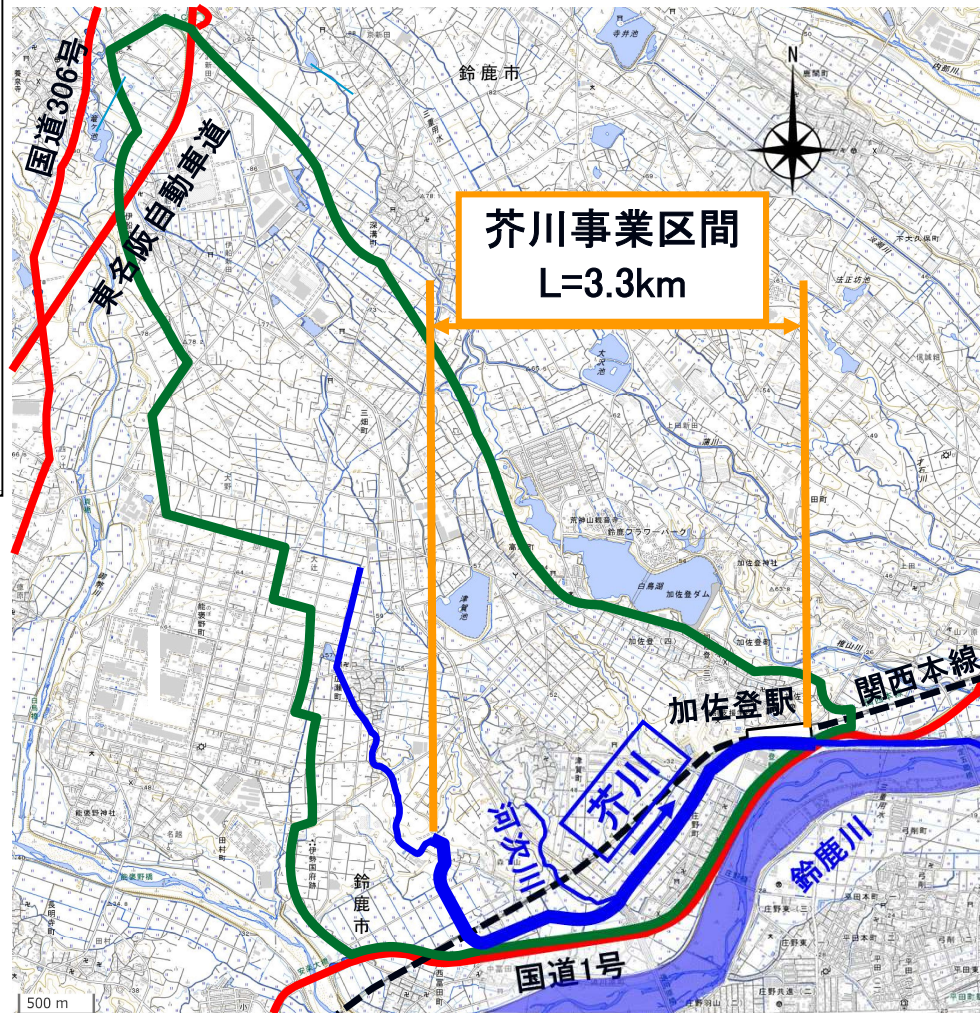
流路延長: 36.7km
流域面積: 265.7km²



15番 河川事業 一級河川 芥川



県管理区間
流路延長: 6.7km
流域面積: 11.4km²



- 凡例
- 芥川流域界
 - 河川
 - 主要道路
 - 鉄道

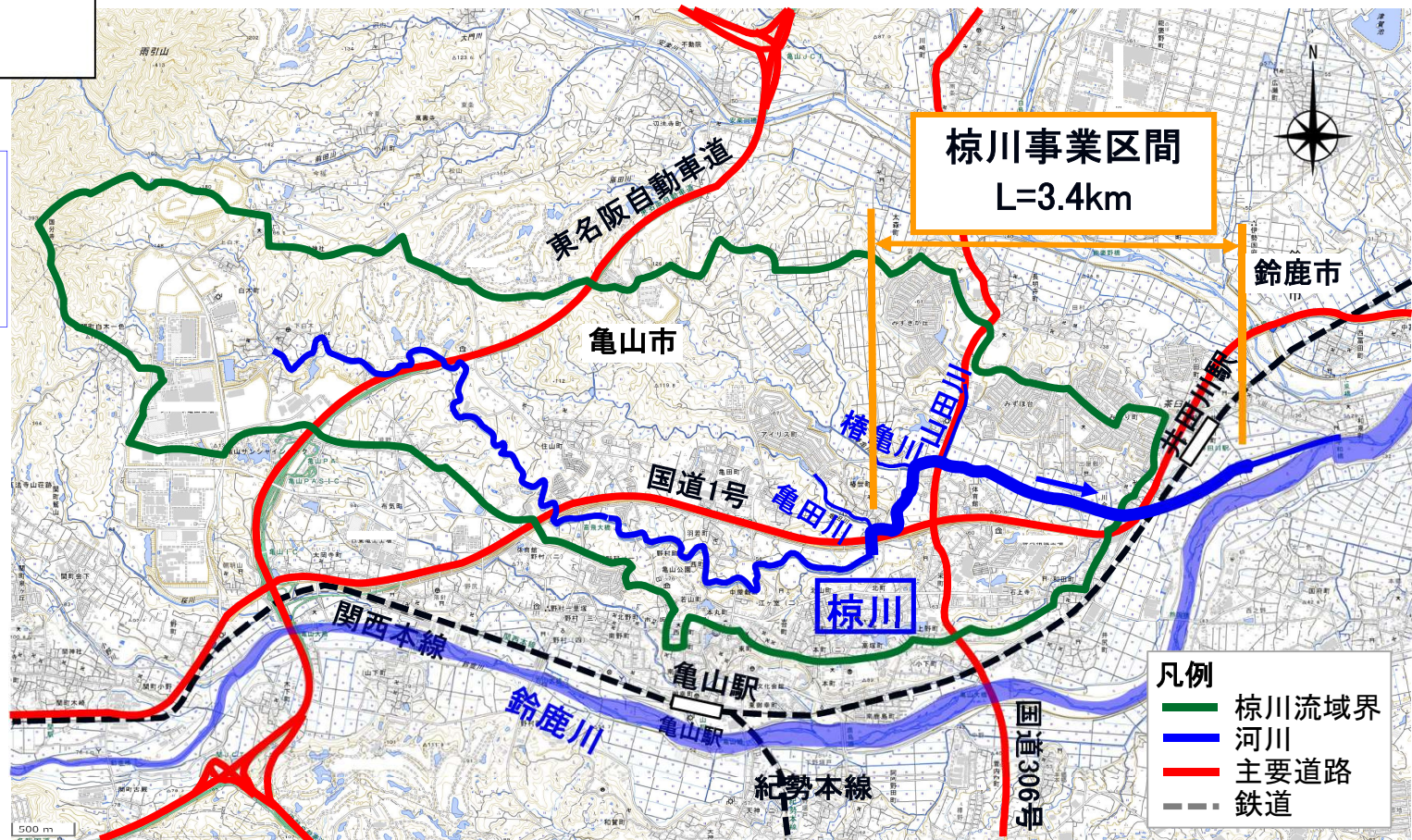
16番 河川事業 一級河川 棕川



県管理区間

流路延長: 10.3km

流域面積: 17.0km²

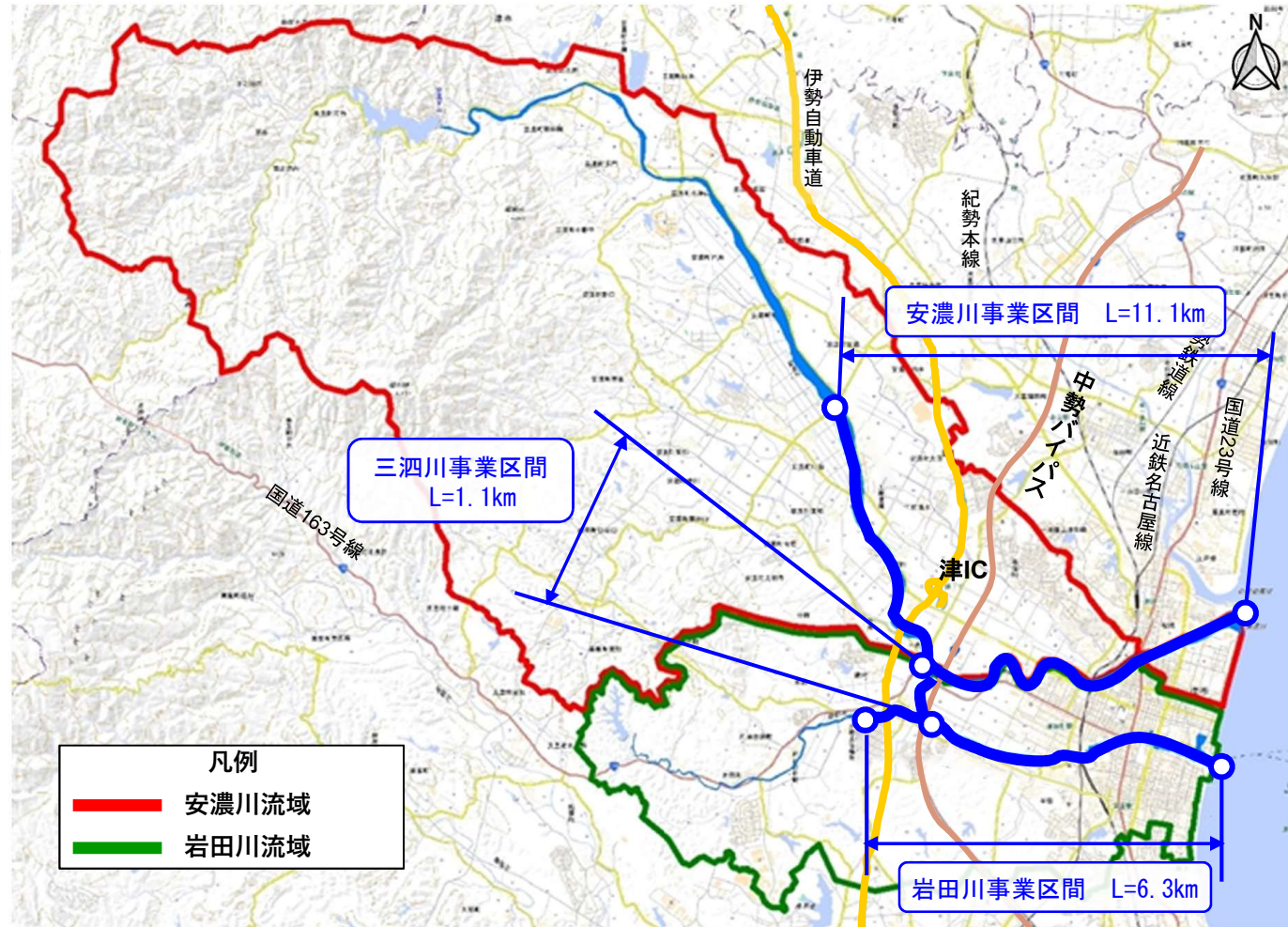


17番 河川事業 二級河川 安濃川



県管理区間

	安濃川	岩田川	三泗川
流域面積 (km ²)	110.7	32.6	
流路延長 (km)	23.9	11.7	1.1

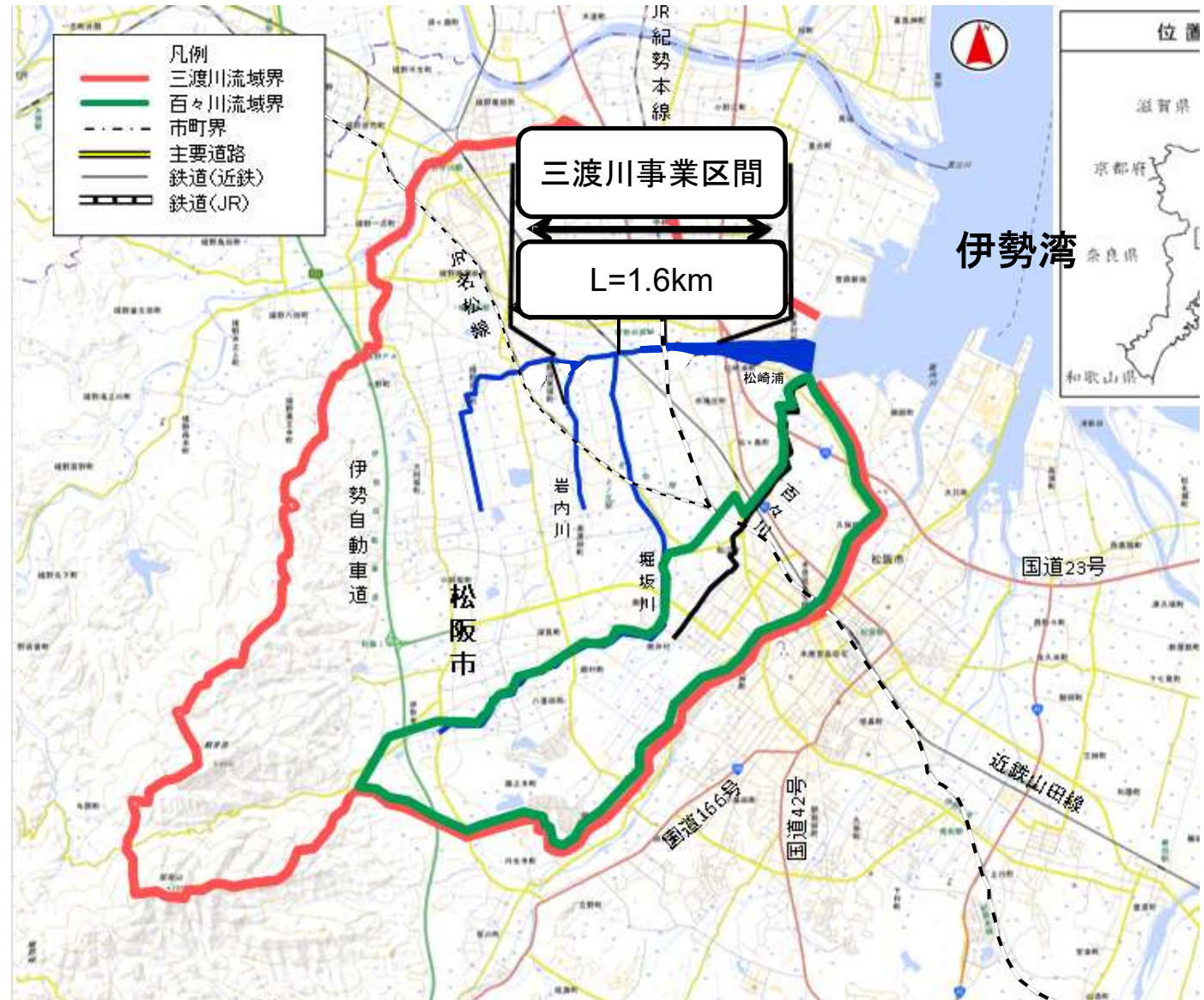


18番 河川事業 二級河川 三渡川

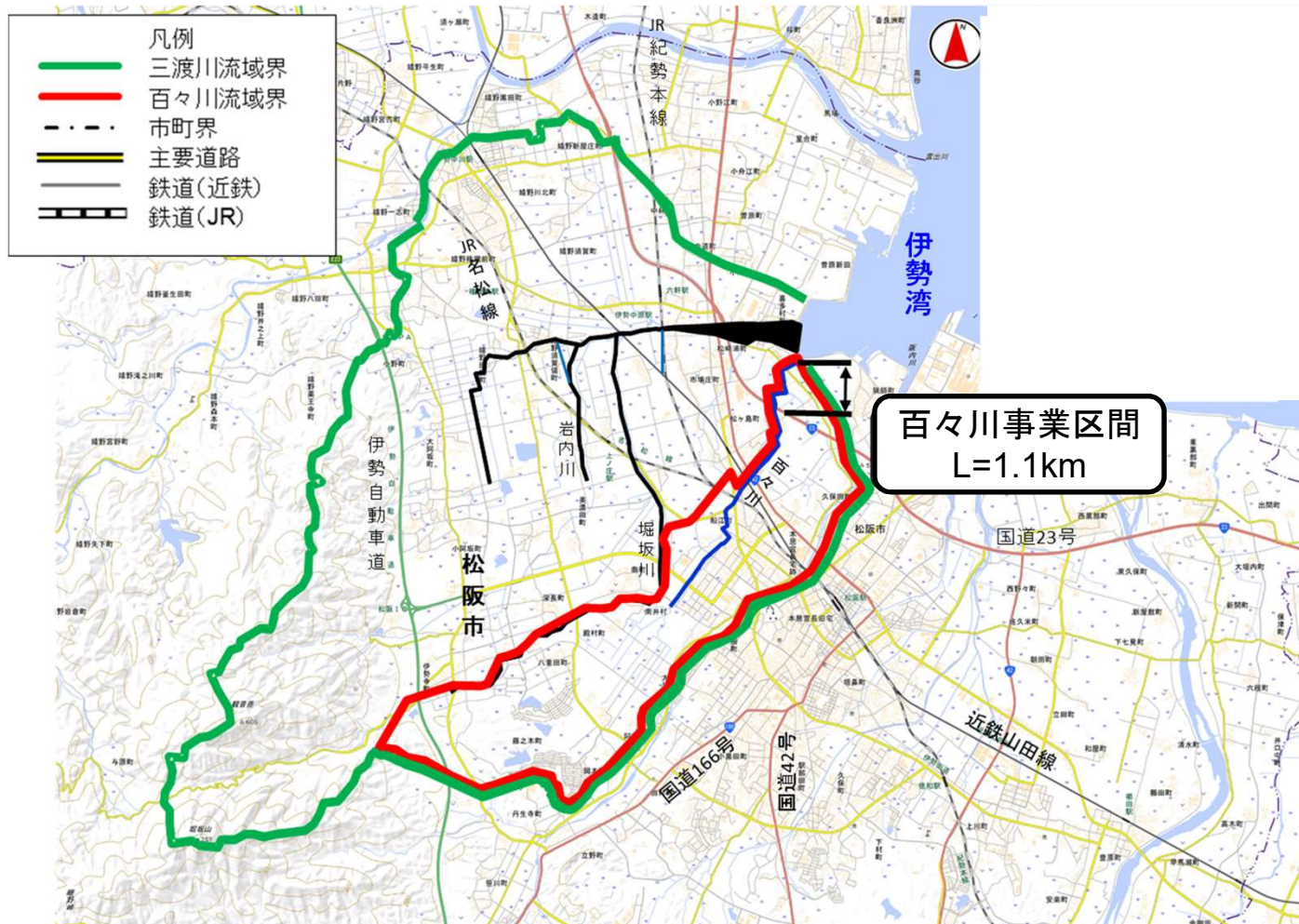


県管理区間

流路延長: 15.2km
流域面積: 9.2km²



19番 河川事業 二級河川 百々川



県管理区間

流路延長: 8.8km

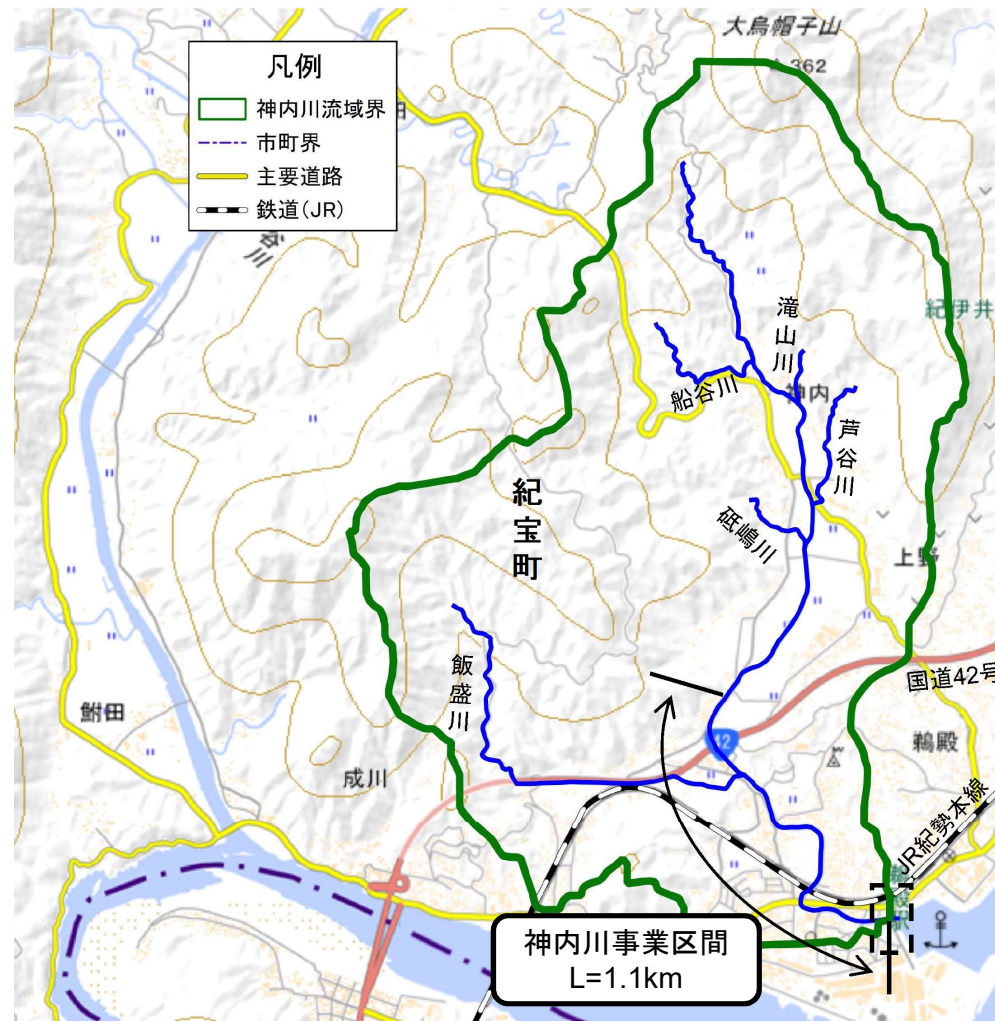
流域面積: 9.8km²

20番 河川事業 二級河川 神内川

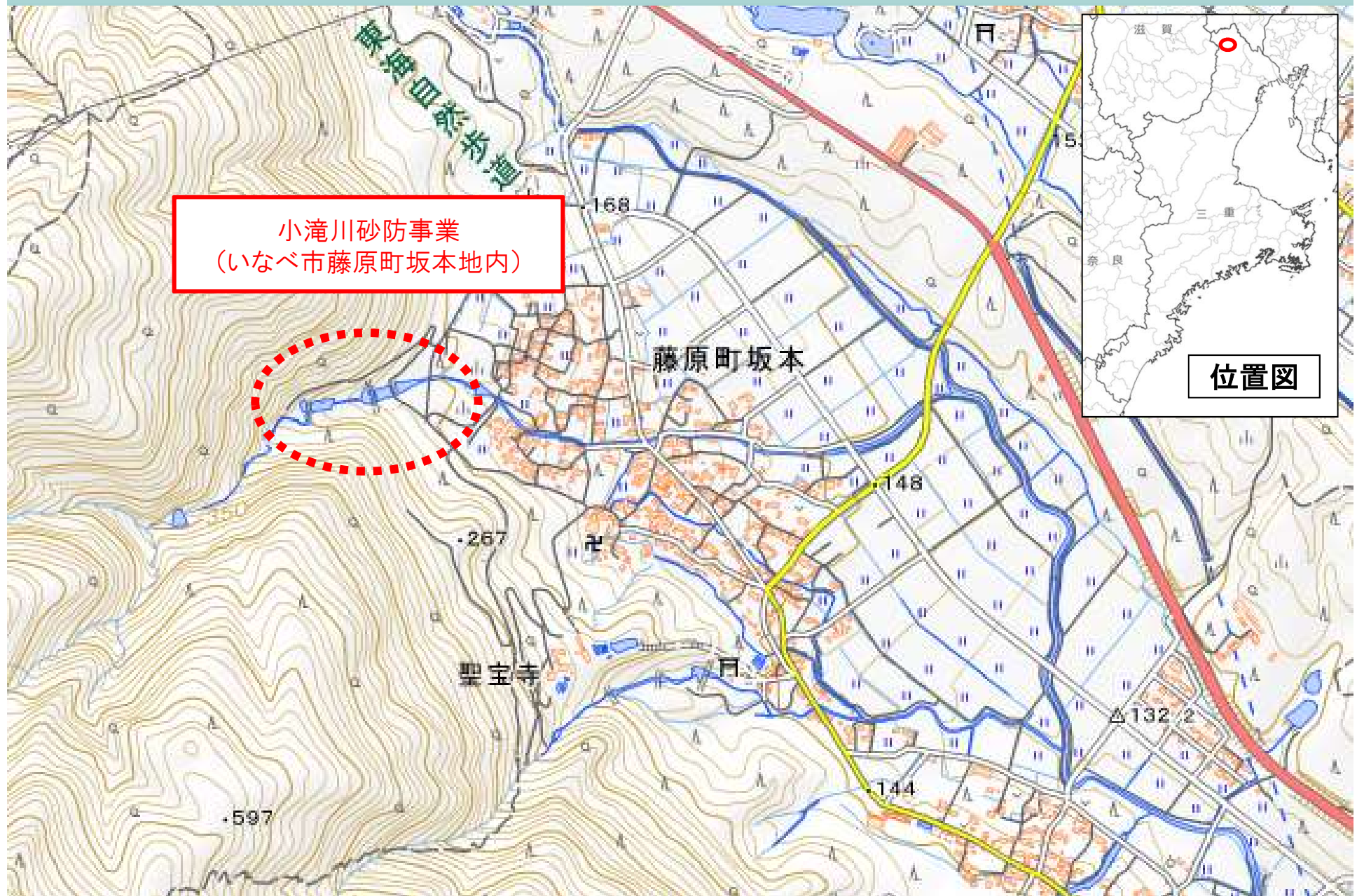


県管理区間

流路延長: 4.4km
流域面積: 7.5km²



21番 砂防事業 小滝川



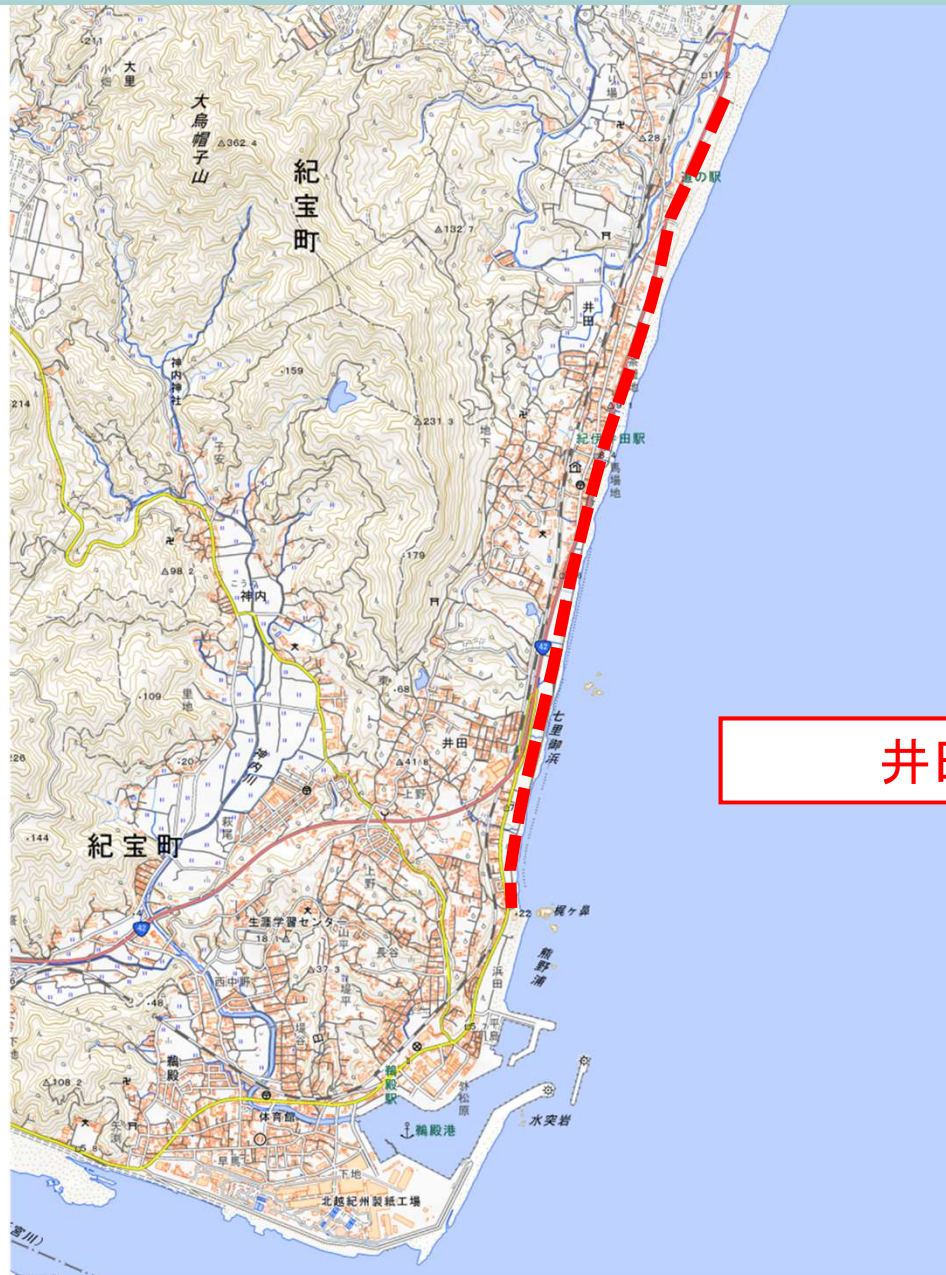
22番 海岸事業 城南第一地区海岸



23番 海岸事業 川越地区海岸



24番 海岸事業 井田地区海岸



井田地区海岸

再 評 価 書

箇所名	東又谷	事業名	治山事業	課名	治山林道課
事業概要	工 期 (下段前回) ^{※1}	H 2 4 年～R 9 年	全体事業費 (下段前回) ^{※1}	2,615 百万円 (負担率：国 50%：県 50%)	
		H 2 4 年～R 7 年		1,300 百万円 (負担率：国 50%：県 50%)	
事 業 目 的 及 び 内 容					
<p>1 当該箇所の概要</p> <p>本地区は、三重県から和歌山県に広がる紀伊山地の中腹を流れる一級河川宮川の支流上流部における標高 200m～760mに位置し、年間降水量が 3,000mm を超える多雨地域です。</p> <p>本地区では、平成 23 年 9 月の台風第 12 号豪雨により、上流部において、大規模な山腹崩壊が発生しました。崩壊土砂は下流域の溪岸を侵食し、東又谷の最下流部の出口まで到達し、国道路肩が被災しました。崩壊土砂量は、約 195 万 m³ を超過するものと想定され、特に発生源から東又谷の中間部までの区間には、幅 90～150m、深さ 25～35m 程度の不安定土砂が異常堆積しました。</p> <p>2 事業目的</p> <p>溪床に堆積した不安定土砂の移動抑止、山腹斜面の山脚固定、流木の捕捉及び溪岸侵食の防止を図り、荒廃した溪流を早期に復旧することにより、下流の民家や国道の保全を図ることを目的としています。</p> <p>3 事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業期間：平成 24 年～令和 9 年 (16 年間) ・総事業費：2,615,000 千円 ・全体計画：谷止工(コンクリート)3 基、谷止工(鋼製スリット)1 基、谷止工(インセム)1 基、 流路工(床固工 2 基含む)273.3m、植栽工 1.4ha 					
事 業 主 体 の 再 評 価 結 果					
<p>1 再評価を行った理由</p> <p>全体計画事業内容について、施設の新設、及び構造変更、それに伴う全体計画事業費に変更があったことから、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</p> <p>平成 24 年度に全体計画調査実施、同年度谷止工 (コンクリート) に着手、現在は流路工を施工しています。</p> <p>(2) 進捗状況 (令和 4 年度末の事業量)</p> <p>完 了：谷止工 (コンクリート) 1 基、谷止工 (鋼製スリット) 1 基、谷止工 (インセム) 1 基 流路工(床固工 1 基含む)239.7m、植栽工 0.8ha 事業費：1,110,231 千円 (進捗率：約 42%)</p> <p>(3) 今後の見込み</p> <p>残計画：谷止工 (コンクリート) 2 基、植栽工 0.6ha 完了年度：令和 9 年</p> <p>3 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>【全体計画の変更の理由】</p> <p>近年の度重なる豪雨により、上流の崩壊地に堆積していた不安定土砂が濁水を伴って流下するなど、下流への影響が依然として確認されています。溪流内には流下した土砂が堆積しており、また崩壊地にはそれぞれ未だ大量の不安定土砂が堆積した状況となっています。</p> <p>今後の豪雨により、これらの不安定土砂が土石流となって下流へ流下するおそれがあることから、現地調査や地元調整を踏まえて検討した結果、不安定土砂を捕捉するために、合流点に施工予定の谷止工を土砂の捕捉が可能な構造へ変更し、その下流に同じく土砂の捕捉が可能な構造の谷止工を 1 基追加しました。以上のことから、全体計画を見直し、総事業費の増額及び計画期間の延長を行いました。</p> <p>近年異常気象による災害が日本各地で頻発していることもあり、地域住民の降雨災害に関する危機意識が高まっており、当事業の早期完了が強く望まれています。</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

前回評価 (令和4年)	
便益 (B)	水源涵養便益 575,213 百万円
	山地保全便益 1,169,181 百万円
	環境保全便益 43,021 百万円
	合計 1,787,415 百万円
費用 (C)	1,376,775 百万円
分析結果(B/C)	1.30

② 費用対効果分析の結果 ※3

今回評価	
便益 (B)	水源涵養便益 648,848 百万円
	山地保全便益 5,210,419 百万円
	環境保全便益 45,607 百万円
	合計 5,904,874 百万円
費用 (C)	2,479,759 百万円
分析結果(B/C)	2.38

【山地保全便益（土砂流出防止便益）の算定因子の見直し】

本事業の費用対効果分析における主たる便益は山地保全便益（土砂流出防止便益）です。これは谷止工等の施工により、侵食による表土の流出及び山崩れ等によって大量に発生する土砂の流出を抑制する効果を算定したものです。林野公共事業における事業評価参考単価表において、土砂流出防止便益の算定因子である「年間浸食土砂量の差：V1-V2」については、当初計画時から溪間工は「山腹崩壊地少一整備済森林（200-1.3）」を用いて便益を算出していました。

しかし、当該箇所は三重県下の治山事業の中で最も規模の大きい深層崩壊地であるため、降雨の度に堆積している土砂から多量の濁水が発生しており、また、上流から土砂が大量に流入、溪流に堆積し、平成27年から令和3年の間に63,138m³の土砂撤去を実施しました。崩壊地の面積と土砂撤去量より、1haあたりの年間流出土砂量は578.2m³/年/haとなりました。土砂撤去実績に基づいた計算による年間流出土砂量の結果に合わせた山地保全便益の変更を検討し、林野庁の了解も得られたため、「山腹崩壊地多一整備済森林（600-1.3）」を採用することとしました。

地被区別年間浸食深流出土砂量※

地被区分	区分の目安 <侵食深(cm/年)>	流出土砂量
山腹崩壊地	多	600
	中	400
	少	200
荒廃地等	森林火災跡地(軽度)	20
整備済森林		1.3

※林野公共事業における事業評価参考単価表より抜粋

③ 感度分析の結果 ※4

4-2 その他の効果

4-3 地元意向

1級河川宮川への土砂流出抑止や人家・国道等の保全を図るためにも、大台町より当事業の継続と早期完了が望まれています。

<p>5 コスト削減の可能性や代替案立案の可能性</p> <p>代替案として、土砂撤去が考えられますが、堆積土砂が大規模であるため、排土にかかる期間が長期にわたること、また、残土処分場の確保が現実的に困難であることから、本事業を実施していく以外に代替案はありません。</p>
<p>再 評 価 の 経 緯</p>
<p>令和4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。</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。 本事業の計画変更を事例として、気候変動リスクを考慮した適切な流出土砂量を把握できる観測体制の構築が望まれる。</p>
<p>対応方針【事業方針作成時に記述】</p>
<p>再評価において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>
<p>事業方針の概要【事業方針作成時に記述】</p>
<p>県内の治山工事箇所との優先順位を考慮しながら重点的な予算配分を行い、事業の早期完了を図ります。 また、局地的な降雨等による荒廃状況の変化を把握できるよう、航空レーザー測量データ等を用いた土砂の移動状況の把握に努め、蓄積されたデータを他の事業計画に反映するよう努めます。</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	林道三峰局ヶ岳線	事業名	林道事業	課 名	治山林道課														
事業概要	工 期 (下段前回)	平成5年～令和10年	全体事業費 (下段前回)	5,817百万円(負担率:国 50:県 50:他 0)															
		平成5年～令和 5年		5,179百万円(負担率:国 50:県 50:他 0)															
事 業 目 的 及 び 内 容																			
<p>(1)所在地 松阪市飯高町下滝野字大平地内の市道虻野線を起点とし、松阪市飯高町富永字三峰地内の林道飯高北奥線を終点としています。</p> <p>(2)事業の目的 高見山地の南斜面に広がる広大な森林地帯の中央部を横断する基幹林道として、森林整備の促進を図るとともに、小流域ごとに分断している既設路網を接続し、ネットワーク化して利用区域内の森林施業の効率化を図ることを目的とします。 併せて、国道166号の災害時の迂回路や森林レクリエーションのアクセス路として位置付けています。</p> <p>(3)全体計画 ①延長 : 21,492m ②幅員 : 4.0m ③事業費 : 5,817,000千円(250千円/m) ④事業期間: 平成5年度～令和10年度(36年間)</p> <p>(4)利用区域の森林資源等の状況 当該路線の利用区域面積は2,464ha、うちスギ・ヒノキの人工林が1,757haです。 人工林の60%が11～60年生の間伐対象森林です。</p>																			
事 業 主 体 の 再 評 価 結 果																			
<p>1 再評価を行った理由 平成30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)事業着手 平成5年度全体計画調査実施、平成6年度から5工区で着工、現在は2工区で実施。</p> <p>(2)進捗状況(令和4年度末の事業量) ①完成延長 : 20,421m(進捗率:95.0%) ②事業費 : 5,227,421千円</p> <p>(3)課題 計画延長の増加や地質の悪い箇所に対する法面保護対策の追加、及び盛土材の流用に伴い費用が膨らんだことや、希少猛禽類への配慮がより厳しくなったことなどにより、現在の事業計画期間及び全体事業費での完成は困難となっております。</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">期 間</th> <th colspan="2">R5 調 査 時 点</th> <th rowspan="2">備 考</th> </tr> <tr> <th>整備面積</th> <th>うち間伐</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H25～29</td> <td>356 ha</td> <td>317 ha</td> <td></td> </tr> <tr> <td>H30～R4</td> <td>250 ha</td> <td>248 ha</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>(5)その他利用区域内の状況 開設が完了した区間においては、作業道が開設され間伐等の森林整備に利用されています。</p>						期 間	R5 調 査 時 点		備 考	整備面積	うち間伐	H25～29	356 ha	317 ha		H30～R4	250 ha	248 ha	
期 間	R5 調 査 時 点		備 考																
	整備面積	うち間伐																	
H25～29	356 ha	317 ha																	
H30～R4	250 ha	248 ha																	

3 事業を巡る社会経済状況等の変化

(1) 周辺環境の変化

- ① 松阪市では、令和2年度を始期とする総合計画を樹立し、林業基盤の整備・担い手の育成・林業経営安定の推進を図ることとし、その実現に向け、行政が果たすべき役割として路網整備をあげています。
- ② 間伐等の森林整備について、森林組合が所有者に森林施業プランを提案して、施業地の集約化を図る「提案型集約化施業」の取り組みが行われています。

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 前回再評価時の費用対効果分析の結果

【前回評価時】(H30年時)	
B(便益)	17,595 百万円
C(費用)	10,740 百万円
B/C	1.64

② 費用対効果分析の結果

B/C	B(便益)	C(費用)
費用便益比	総便益(B) 25,492 百万円	事業費(C) 13,626 百万円
1.87	<ul style="list-style-type: none"> ・木材生産便益 4,716 百万円 ・森林整備経費縮減便益 16,412 百万円 ・災害等軽減便益 3,827 百万円 ・維持管理費縮減便益 170 百万円 ・その他の便益 367 百万円 	<ul style="list-style-type: none"> ・林道事業費 11,481 百万円 ・造林事業費 2,100 百万円 ・維持管理費 45 百万円

4-2 その他の効果

災害発生時には国道166号の迂回路として期待されます。

4-3 地元意向

(1) 松阪市・受益者

当該林道は地元林業の振興に大きく貢献するものであり、集落間の連絡道としても活用される、利用度の非常に高い路線であることから、継続を望んでいます。

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

- ① 地形にあった波形線形の採用や、路肩の縮減により、土工量及び法面保護工を削減しコスト縮減を図ります。

5-2 代替案

当路線の利用区域内の森林整備を図るとともに、切り出した木材を効率よく運搬する必要な施設として、現時点で95%の進捗があり、代替案の検討よりも現在の計画を進めることが妥当と考えます。

再 評 価 の 経 緯
平成30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、コスト縮減と環境配慮に努めながら早期完成を目指し、事業を継続いたしたい。
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【事業方針作成時に記述】
再評価において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。
事業方針の概要【事業方針作成時に記述】
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について検討するなど、コスト縮減に努めるとともに、事業予算の重点的な配分により事業の早期完成を図ります。

※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	林道野又越線	事業名	林道事業	課 名	治山林道課														
事業概要	工 期 (下段前回)	平成3年～令和22年	全体事業費 (下段前回)	9,259 百万円(負担率：国 50%：県 50%)															
		平成3年～令和14年		6,560 百万円(負担率：国 50%：県 50%)															
事 業 目 的 及 び 内 容																			
<p>(1) 所在地 紀北町十須字江竜地内の国道 422 号を起点とし、大台町大字桧原字野又谷の国道 422 号を終点とします。</p> <p>(2) 事業の目的 紀北町、大台町両町を結ぶ基幹的な林道として地域の森林整備を促進します。林道の開設により、森林施業の促進を図り、森林の持つ公益的機能の高度発揮に資するとともに、効率的な施業や生産・流通体制の整備を図ることを目的とします。</p> <p>(3) 全体計画 ①延長 : 15,503m [うちトンネル933m(1号97m、2号836m)] ②幅員 : 5.0m ③事業費 : 9,259,000 千円 (597 千円/m) [うちトンネル3,746,505 千円] ④事業期間： 平成3年度～令和22年度 (50年間)</p> <p>(4) 利用区域の森林資源の状況 利用区域面積は1,378ha、民有林は1,111ha、そのうち人工林862haで、民有林の人工林率は78%です。国有林が267haあり、そのうち31haが人工林で国有林の人工林率は12%です。人工林面積の約73.7%が41年生以上の利用可能時期を迎えた森林です。</p>																			
事 業 主 体 の 再 評 価 結 果																			
<p>1 再評価を行った理由 平成30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3年度全体計画調査実施、平成4年度より5工区で着工。令和5年度は大台側工区で実施。</p> <p>(2) 進捗状況 (R4年度末の事業量) ①完成延長 : 13,710m (進捗率：88%) ②事業費 : 4,117,307 千円 (進捗率：44%)</p> <p>(3) 今後の見込み 残計画延長1,793m[うちトンネル933m]について、令和22年度の完成を目標としています。</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">期 間</th> <th colspan="2">R5 調 査 時 点</th> <th rowspan="2">備 考</th> </tr> <tr> <th>整備面積</th> <th>うち間伐</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H25～H29</td> <td style="text-align: center;">174.4 h a</td> <td style="text-align: center;">160.1 h a</td> <td></td> </tr> <tr> <td>H30～R4</td> <td style="text-align: center;">191.4 h a</td> <td style="text-align: center;">185.9 h a</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						期 間	R5 調 査 時 点		備 考	整備面積	うち間伐	H25～H29	174.4 h a	160.1 h a		H30～R4	191.4 h a	185.9 h a	
期 間	R5 調 査 時 点		備 考																
	整備面積	うち間伐																	
H25～H29	174.4 h a	160.1 h a																	
H30～R4	191.4 h a	185.9 h a																	

3 事業を巡る社会経済情勢等の変化

(1) 周辺環境の変化

- ① 大台町では、令和3年度に第2次大台町総合計画後期基本計画を樹立し、「木材生産基盤の整備」、「雇用の促進・林業後継者の育成」等を施策とし、林業振興に取り組んでいます。
- ② 紀北町では、令和4年3月に紀北町第2次総合計画後期基本計画を樹立し、「森林整備の推進」、「林業経営基盤の整備」等を施策とし、林業の振興に取り組んでいます。

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

	前回評価時
B (便益)	11,035百万円
C (費用)	9,497百万円
B/C	1.16

② 費用対効果分析の結果

	今回
B (便益)	18,224百万円
C (費用)	13,106百万円
B/C	1.39

(林野公共事業における事業評価マニュアル (令和5年6月))

4-2 その他の効果

災害時、特に国道422号が被災した場合の災害時緊急用道路として、地域における安全確保の役割も期待されます。

4-3 地元意向

- (1) 大台町では、木材生産基盤の整備と適正な森林管理を実行するため、また紀北町では、尾鷲ヒノキの産地であり林業経営基盤の整備や、公益的機能を十全に果たす健全な森林の育成が約束されるよう適切な森林整備を実行するために不可欠な林道とされています。また両町の地域活性化や災害時緊急用道路としての役割も期待されることから、事業の継続を強く要望されています。

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

路肩の縮減等を積極的に活用し、土工量及び法面保護工を削減しコスト削減を図ります。

5-2 代替案

施業の効率化を図り、当路線の利用区域内の森林整備を促進するとともに、切り出した木材を効率よく運搬させるために最適な施設であることから、当林道を開設する以外に代替案はありません。

再評価の経緯

《平成30年委員会意見》

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。なお、事業が長期に渡っていることから、森林整備・林業振興のみならず、地域振興も視野に入れて事業の早期完成に努められたい。

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、コスト削減と環境配慮、木材利用に努めながら、当事業を継続いたしたい。
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。 事業が長期間に渡っていることから、事業効果の早期発現のため、森林整備・林業振興のみならず、地域振興と公益的機能発現も視野に入れて早期完成に努められたい。
対応方針【事業方針作成時に記述】
再評価において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。
事業方針の概要【事業方針作成時に記述】
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について検討するなど、コスト削減に努めるとともに、事業予算の重点的な配分により事業の早期完成を図ります。 また、市町や林業事業体と連携した路網整備の推進により、「林業振興」や「森林整備による公益的機能の発現」を図るとともに、集落間や観光・集客施設等へのアクセス向上を図ることにより地域振興に配慮しながら、効果的・効率的な事業推進に努めてまいります。

※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	林道三和片川線	事業名	林道事業	課 名	治山林道課
事業概要	工 期	昭和49年～令和19年	全体事業費	8,535百万円(負担率：国50%：県50%)	
	(下段前回)※1	昭和49年～令和9年	(下段前回)	7,635百万円(負担率：国50%：県50%)	
事 業 目 的 及 び 内 容					
<p>(1) 所在地 熊野市紀和町和気地内の県道小船紀宝線を起点とし、同町小栗須地内の国道311号を終点とします。</p> <p>(2) 事業の目的 路網が未整備な熊野市紀和町南東部の広大な森林において骨格となる林道として、森林の適正管理と森林資源の有効利用を図るとともに、布引の滝など森林や自然を活かした観光資源へのアクセス道路として地域振興を図ることを目的とします。</p> <p>(3) 全体計画 ① 延長 : 32,260m ② 幅員 : 5m (天瀬～楊枝川区間は平成14年度から4mに縮減) ③ 事業費 : 8,535,031千円 (265千円/m) ④ 事業期間 : 昭和49年度～令和19年度 (64年間)</p> <p>(4) 全体計画の変更内容 全体計画について、事業費を8,535百万円(900百万円増)へ、計画期間を昭和49年から令和19年度(10年延長)への変更を予定しています。 ・物価上昇 404百万円 ・残土処理工 206百万円(岩石破碎工、転圧工) ・法枠工 231百万円 ・転石破碎工 59百万円 <hr style="width: 50%; margin-left: 0;"/> 合計 900百万円</p> <p>(5) 利用区域の森林資源等の状況 当該路線の利用区域面積は2,496ha、このうち人工林1,520haで、人工林率は61%です。人工林面積の93%が利用可能な41年生以上となっており、豊富な森林資源が利用時期を迎えています。</p>					
事 業 主 体 の 再 評 価 結 果					
<p>1 再評価を行った理由 平成30年度に再評価を実施後、一定期間(5年)が経過し、事業継続中であるため、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>					

2 事業の進捗状況と今後の見込み

(1) 事業着手

昭和49年度に布引工区で工事着手しました。早期の完成を図るため、天瀬工区・楊枝川工区・小栗須工区と順次工区を拡大し、令和5年度は布引工区、楊枝川工区、小栗須工区の3工区で工事を実施しています。

(2) 進捗状況（令和4年度末の事業量）

- ① 開設延長 : 24,718m (進捗率 76.6%)
- ② 事業費 : 6,288百万円 (進捗率 73.6%)

(3) 今後の見込み

布引工区から小栗須工区間は令和8年度の開通を目標としています。
天瀬工区から楊枝川工区間は令和19年度の開通を目標としています。

(4) 利用区域内の森林整備状況

	R5 調査時点		
	整備面積	うち主伐	うち間伐
H29までの実績	1,017 ha	98.5 ha	757.1 ha
H30~R4の実績	73 ha	0.3 ha	64.9 ha

(5) その他利用区域内の状況

三重くまの森林組合や森林所有者などにより、これまで約14,400mの作業道等が開設され、間伐等の森林整備や木材生産が実施されました。

3 事業を巡る社会経済情勢等の変化

(1) 周辺環境の変化

- ①熊野市は、平成17年11月1日に熊野市と紀和町が合併しました。
- ②熊野市では、平成20年度に第1次総合計画を、平成30年度には第2次総合計画を樹立し、重点施策として「森林の価値を高めた持続可能な林業・木材産業の振興」のほか、施策Ⅰ「森林・林業でかがやきを増す人づくり」、施策Ⅱ「災害に強い森林づくりと環境林の保全」の3つの施策を掲げており、森林の適正管理、林道・作業道の路網整備や林業後継者の育成などに取り組んでいます。
- ③平成24年4月に広域合併した三重くまの森林組合が、地域林業の中核的担い手として、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林業作業については、高性能機械（プロセッサ、グラップル及びフォワーダー）が普及し、機械作業による造材や集材の効率化が進んでいます。

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 (H30年度)	
B (便益)	15,993 百万円
C (費用)	15,834 百万円
B/C	1.01

② 費用対効果分析の結果 ※3

今回評価	
B (便益)	21,752 百万円
C (費用)	18,959 百万円
B/C	1.15

③ 感度分析の結果 ※4

今回評価	
B (便益) の下振れ (-10%)	20,932 百万円
C (費用) の下振れ (+10%)	20,855 百万円
B/C	1.00

(林野公共事業における事業評価マニュアル (令和5年4月))

4-2 その他の効果

「布引の滝」など森林や自然に市民がふれあう機会増進のための短縮路として、また災害発生時には県道熊野川紀和線の迂回路として期待されます。

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、自然豊かな観光資源へのアクセスや生活道、また避難道路としての役割もあることから事業継続を強く望んでいます。

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

波形線形の採用、用途に応じた幅員や路肩の削減を行うことで、土工量と法面保護工を減らすなどによりコスト削減を図ります。

5-2 代替案

当路線の利用区域内の森林整備を図る必要があること、更には観光資源への集客や地域住民の迂回路として地域振興に資することから、当林道を開設する以外に代替案はありません。

再 評 価 の 経 緯
<p>《平成30年度再評価時の委員会の意見》</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。事業が長期に渡っていることから、早期の事業完成に努めるとともに、事業効果の十分な発現のために、森林整備・林業振興を目的とした施策をさらに推進されたい。」</p>
事 業 主 体 の 対 応 方 針
<p>三重県公共事業再評価実施要綱第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、一層のコスト縮減と環境配慮を行い、関係する市町や地元関係者との連携を図りながら事業を継続し、早期完成を目指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。 事業が長期に渡っていることから、事業効果の早期発現のため、森林整備・林業振興のみならず、地域振興と公益的機能発現も視野に入れて早期完成に努められたい。</p>
対応方針【事業方針作成時に記述】
<p>再評価において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>
事業方針の概要【事業方針作成時に記述】
<p>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について検討するなど、コスト縮減に努めるとともに、事業予算の重点的な配分により事業の早期完成を図ります。 また、市町や林業事業体と連携した路網整備の推進により、「林業振興」や「森林整備による公益的機能の発現」を図るとともに、集落間や観光・集客施設等へのアクセス向上を図ることにより地域振興に配慮しながら、効果的・効率的な事業推進に努めてまいります。</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 421 号 大安 IC アクセス道路		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 (下段前回) ^{*1}	平成 24 年度～令和 7 年度	全体事業費 (下段前回) ^{*1}	6,200 百万円(負担率：国 55%、県 45%)		
		平成 24 年度～令和 6 年度		5,500 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 421 号は、桑名市三ツ矢橋を起点とし、いなべ市を経て、滋賀県近江八幡市に至る延長約 72 km の幹線道路です。当該路線は、いなべ市内で整備が進められている東海環状自動車道の大安 IC へ員弁川を渡河しアクセスするための重要な路線となります。</p> <p>しかし、周辺地域には、員弁川を横断できる道路が限定されているため、国道 421 号の三笠橋で慢性的な渋滞が朝夕の通勤時間帯に発生しています。また、東海環状自動車道は、平成 30 年度に東員 IC～大安 IC 間が開通し、令和 6 年度に大安 IC～(仮称)北勢 IC 間、令和 8 年度に(仮称)北勢 IC～養老 IC 間が開通予定となっており、これらにより東海環状自動車道西回りが全線開通し、高速道路の道路広域ネットワークが完成するため、さらなる渋滞が予想されます。</p> <p>このため、本事業によりバイパスを整備することで、一般国道 421 号現道部の三笠橋に集中する交通を分散させ、交通渋滞の緩和を図るとともに、インターチェンジまでのアクセス時間を短縮し、大安 IC へのアクセス向上を図ります。</p> <p>また、東海環状自動車道へのアクセス強化ならびに、員弁川を渡河する新たな路線を整備することで、産業集積地である当該地域への交通の利便性を向上させ、地域産業の支援を図ります。</p> <p>これらに加え、当該地域は、鈴鹿山脈の周辺に観光地が点在しており、新たな道路整備により当該観光地へのアクセスを強化することで、地域観光産業の支援を図ります。</p>						
<p>■事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道 421 号の交通渋滞の緩和 ・大安 IC へのアクセス向上 ・地域産業の支援 ・地域観光産業の支援 						
<p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画区間 14 年間(平成 24 年度～令和 7 年度) ・全体事業費 6,200 百万円(工事費：5,200 百万円、用地費：1,000 百万円) ・計画延長 L=3,500m(バイパス区間L=2,200m、4車線拡幅区間L=1,300m) (起点)いなべ市員弁町大泉新田～(終点)いなべ市大安町高柳 ・幅 員 バイパス区間W=6.5m(11.5m)、4車線拡幅区間W=14.0m(24.75m) ・主要構造物 橋梁 1橋 						
事 業 主 体 の 再 評 価 結 果						
<p>1 再評価を行った理由</p> <p>全体計画事業費に変更があったことから、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 4 年度末時点の事業進捗率は、事業費ベースで 65%(工事 59%、用地 100%)となっています。</p> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>令和 7 年度の完成に向け、事業を推進します。</p>						

3 事業を巡る社会経済情勢等の変化

現在整備が進められている東海環状自動車道の（仮称）北勢 IC～養老 IC 間が令和8年度に開通予定と公表されており、これにより東海環状自動車道（西回り）が全線開通し、高速道路の道路広域ネットワークが完成します。

また、いなべ市では企業の事業進出が進んでいるとともに、本事業への期待の声も寄せられています。

このため、大安 IC へのアクセスの強化となる事業の必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。

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2年時）	
総費用（C）	51.1 億円
総便益（B）	243.5 億円
費用便益比（B/C）	= 4.8

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】 3.4	20 億円 / 64 億円 事業費：19 億円 / 62 億円	217 億円 / 217 億円 走行時間短縮便益：197 億円 / 197 億円
【残事業】 10.8	維持管理費：1.5 億円 / 1.5 億円	走行経費減少便益：19 億円 / 19 億円 交通事故減少便益：1.3 億円 / 1.3 億円

③ 感度分析の結果 ※4

【事業全体】	【残事業】
交通量：B/C = 3.1～3.7（±10%）	交通量：B/C = 9.7～11.9（±10%）
事業費：B/C = 3.1～3.7（±10%）	事業費：B/C = 8.6～14.7（±10%）
事業期間：B/C = 3.0～3.5（±20%）	事業期間：B/C = 10.0～11.2（±20%）

※出典：費用便益分析マニュアル（令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局）

4-2 その他の効果

① 地域産業の活性化

・大安 IC 周辺には、市之原工業団地や大安工業団地等多くの産業拠点が整備されており、企業の事業拡張、新規進出が進んでいます。これらの産業拠点に立地する企業からヒアリングした結果、新たなルートでのアクセスが可能となり、三笠橋の渋滞緩和や、東海環状自動車道が繋がった場合の大幅な時間短縮による輸送コストの削減や従業員の確保がしやすくなるなどの期待の声が寄せられており、地域産業の更なる活性化が期待されます。

② 防災機能の強化

・一般国道 421 号現道は緊急輸送道路に指定されていますが、三笠橋の慢性的な渋滞により緊急時の輸送路として機能しないことが想定されます。このため、本事業区間を緊急輸送道路の予定路線に指定し、令和6年度の供用開始により国道 421 号現道部と合わせ新たな輸送路を増やすことで災害時の物資輸送等防災機能の強化が図られます。

③ 地域観光産業の活性化

・当該路線周辺には、キャンプ場や公園等いなべ市の自然を生かした観光地が点在しており、令和6年度の供用開始により員弁川を渡河する新たな路線が増え各観光地へのアクセスが容易となることで、地域観光産業の更なる活性化が期待されます。

4-3 地元意向

令和元年8月に「三重県市長会」から提出された三重県への要望では、一般国道 421 号大安インターアクセス道路の早期完成を強く要望されています。

<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</p> <p>① 主要構造物として橋梁を1橋計画していますが、桁材に耐候性鋼材を使用することで塗装が不要となり、維持管理費の縮減を図ります。</p> <p>② 道路法面の一部に張コンクリートを行うことで、維持管理における除草費の縮減を図ります。</p> <p>5-2 代替案</p> <p>既存家屋への影響などをもとに、一般国道421号を拡幅するルートと計画ルートと比較・検証したところ、一般国道421号を拡幅するルートは補償物件が多く地域に与える影響が大きいことから、計画ルートを最適ルートとして採用しました。</p>
<p>再 評 価 の 経 緯</p>
<p>令和2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>
<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【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>
<p>事業方針の概要【事業方針作成時に記述】</p>
<p>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。</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 (磯山バイパス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	平成26年度～令和7年度	全体事業費 (下段当初) ^{※1}	4,100百万円(負担率：国50%：県50%)	
	(下段当初) ^{※1}	平成26年度～令和6年度		3,690百万円(負担率：国50%：県50%)	
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、鈴鹿市神戸から八野町を經由し、磯山(一般国道23号)に至る延長約22kmの幹線道路であり、当該路線は産業・観光振興の支援や緊急・災害時の復旧・復興に資する幹線道路です。周辺に鈴鹿サーキット、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、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が悪い箇所があり走行性が低いため、本来有すべき一般国道23号から鈴鹿サーキット、三重交通Gスポーツの杜鈴鹿、既存工業・産業団地へのアクセスルートとして支障をきたしています。また、三重交通Gスポーツの杜鈴鹿は広域防災拠点に指定されていますが、一般国道23号との連絡は十分でなく、防災面でも必要な機能を有していません。さらに、朝夕ピーク時には通過交通が流入しており、小、中学生を含む歩行者等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。</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26年度に事業着手しました。</p> <p>主要地方道鈴鹿環状線(磯山バイパス)の整備によって、一般国道23号から各拠点へのアクセス機能を強化することで、産業・観光振興の支援を図るとともに、防災機能向上を図ります。また、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。</p> <p>■事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・産業・観光振興の支援 ・緊急輸送道路網の機能強化 ・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 12年間(平成26年度～令和7年度) ・全体事業費 4,100百万円(工事費：3,721百万円, 用地費：379百万円) ・計画延長 L=1.7km(起点)鈴鹿市徳田町～(終点)鈴鹿市五祝町 ・幅 員 W=6.5m(10.0m) ・主要構造物 鉄道立体交差(アンダーパス) 1箇所 					
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26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5年3月末時点の事業進捗率は事業費ベースで61%(工事58%, 用地100%)となっています。</p> <p>② 令和4年度までに延長0.2kmが供用済みです。</p> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>令和7年度の全線供用に向け、事業を推進します。</p> <p>整備完了後は、緊急輸送道路に指定する予定です。</p>					
<p>3 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>平成31年2月に中勢バイパスの鈴鹿・津工区が暫定供用し、令和5年度には全線開通する予定です。また、周辺では平成30年に御園地区地区計画が都市計画決定され、企業立地が進んでいます。</p> <p>現道の交通量は年々増加し、並行する道路の主要渋滞箇所も依然として解消されていません。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】 (平成 26 年時) 総費用 (C) 19 億円 総便益 (B) 110 億円 費用便益比 (B/C) = 5.9

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】 5.8	12 億円 / 40 億円 事業費 : 11 億円 / 40 億円	233 / 233 億円 走行時間短縮便益 : 196 / 196 億円 走行経費減少便益 : 29 / 29 億円 交通事故減少便益 : 7.3 / 7.3 億円
【残事業】 19.4	維持管理費 : 0.7 億円 / 0.7 億円	

③ 感度分析の結果 ※4

【事業全体】	【残事業】
交通量 : B/C = 5.2~6.4 (±10%)	交通量 : B/C = 17.5~21.3
事業費 : B/C = 5.6~5.9 (±10%)	事業費 : B/C = 17.7~21.4
事業期間 : B/C = 5.5~6.0 (±20%)	事業期間 : B/C = 18.6~20.2

※出典：費用便益分析マニュアル（令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局）

4-2 その他の効果

① 物流の効率化

- ・事業箇所の起点部には、産業・物流施設が複数立地しているが、現道は幅員狭小のため一般国道 23 号へのアクセスルートとして機能していません。
- ・また重要物流道路である一般国道 23 号と一般国道 23 号中勢バイパスを連絡する主要地方道亀山鈴鹿線やサーキット道路(自身も重要物流道路)は、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、主要地方道亀山鈴鹿線、サーキット道路の渋滞緩和・解消が期待されるとともに、新たな経路としての利用も想定されることから、物流の効率化が図られます。

② 観光誘客の支援

- ・事業箇所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、鈴鹿青少年の森があり、令和 4 年で約 186 万人の観光客が訪れています。中でも鈴鹿サーキットで開催される F 1 日本グランプリには 3 日間で全世界から 20 万人(令和 4 年)が来場しますが、レース終了後に大きな渋滞が発生しています。
- ・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。

③ 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一般国道 23 号と第 2 次防災拠点である三重交通 G スポーツの杜鈴鹿の連絡は、サーキット道路が位置づけられています。
- ・今後、一般国道 23 号中勢バイパスが令和 5 年度に全線供用が開始されることを受け、第 1 次緊急輸送道路と防災拠点を補完することのできる緊急輸送道路としての役割が期待されます。
- ・また、令和 5 年 5 月に供用した南消防署天名分署からの現場到着時間短縮が期待されます。

④ 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、鈴鹿市では一般国道 23 号中勢バイパス(STEP 1 広域支援ルート)、主要地方道亀山鈴鹿線(STEP 2 被災地アクセスルート)、一般国道 23 号(STEP 3 沿岸沿いルート)の順に啓開します。
- ・事業箇所を含む鈴鹿環状線(磯山バイパス)は、くしの歯ルートの一つとして活用できることから、発災時に啓開する道路の選択肢が増え、道路啓開の確実性・迅速性の向上が期待されます。

⑤ 地域住民の生活環境改善

- ・事業箇所と並行する現道は、幅員狭小で歩道未整備であり、朝夕の通勤時間帯を中心に混雑する路線を避けた通過交通の流入があり、小・中学生を含む歩行者等の安全な通行に支障をきたしており、地域住民の生活環境も悪化しています。
- ・事業箇所の整備により、現道の交通がバイパスに転換することで、現道の歩行者等の安全性が向上し、地域住民の生活環境の改善も期待されます。

⑥ 公共交通の走行性確保

- ・現道はコミュニティバス路線(白子・平田線、1日 23 便)であるが、人家連担区域は幅員が狭小であり、すれ違い困難であることから、朝夕の通勤時間帯において通過交通の影響で走行性が低下しています。
- ・事業箇所の整備により、現道の交通がバイパスに転換することで、コミュニティバスの走行性・定時制の向上に大きく寄与します。

4-3 地元の意向

「県道鈴鹿環状線バイパス整備促進期成同盟会」が設立されており、事業の早期完成を強く要望されています。

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

工事費の削減対策として、他工事発生土を当該工事の盛り土に活用しています。整備後の維持管理コストの削減対策として、伊勢鉄道のアンダーパス区間において、車道舗装に耐用年数の長いコンクリート舗装を採用し舗装修繕に要する維持管理費の削減を図ります。また、道路法面の防草対策で張コンクリートを行い草刈に要する維持管理費の削減を行います。

5-2 代替案

比較案としては、現道拡幅が考えられますが、現道は人家が連担しているため、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。

再 評 価 の 経 緯

当事業は平成 26 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。

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【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。

事業方針の概要【事業方針作成時に記述】

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。

※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163号 (片田バイパス3工区)	事業名	道路事業	課名	道路建設課 (津建設事務所)
事業概要	工期	平成26年度～令和10年度	全体事業費 (下段当初) ^{※1}	1,936百万円(負担率:国50%:県50%)	
	(下段当初) ^{※1}	平成26年度～令和10年度		1,936百万円(負担率:国50%:県50%)	
事業目的及び内容					
<p>■当該路線の概要</p> <p>一般国道163号は、大阪市から京都府木津川市を經由し、津市に至る延長約123kmの幹線道路であり、災害の発生時に避難・救助・救援活動の基盤となる「第2次緊急輸送道路」に指定されています。三重県内では中勢地域と伊賀地域を結び、生活・経済を支える重要な路線となっています。</p> <p>事業区間は、歩道がない人家連担地域を通過しており、沿線住民の安全・安心な道路利用環境の確保が課題となっています。また、一部が土砂災害警戒区域にあり、被災時には交通遮断や地域の孤立が懸念されます。さらに、付近には工業団地もあり、大型車の通行需要が高いのにも関わらず、現道は大型車のすれ違いに余裕のない幅員となっていることから、走行性・速達性の改善も課題となっています。</p> <p>このようなことから、幅員狭小の解消を図るため、平成26年度に事業着手しました。</p> <p>一般国道163号(片田バイパス3工区)の整備によって、人家連担区間や土砂災害警戒区域を回避し、安全・安心、快適な道路環境を形成するとともに第2次緊急輸送道路の機能を強化します。また、走行性が向上するため、物流効率化や工業団地への新規事業者の誘致等による経済活動の促進に寄与することが期待されます。</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 ・緊急輸送道路の機能強化 ・産業振興の支援 <p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 15年間(平成26年度～令和10年度) ・全体事業費 1,936百万円(工事費:1,573百万円, 用地費:363百万円) ・計画延長 L=2.4km(起点)津市片田久保町～(終点)津市片田田中町 ・幅員 W=6.5m(8.0m) ・主要構造物 — 					
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> <p>2-1 事業の進捗状況</p> <p>令和5年3月末時点の事業進捗率は事業費ベースで55%(工事48%, 用地86%)となっています。</p> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>令和10年度の完成供用に向け、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>人家連担地域を通過する状況や近隣の工業団地を始めとした沿線地区での経済活動など、事業の必要性に大きな変化はありません。</p> <p>事業開始後の平成31年に名阪国道や一般国道165号が「重要物流道路および代替・補完路」に指定されましたが、異常気象や災害、事故等により、これらの並行する重要路線が通行止めとなった場合は、一般国道163号が機能を代替することが想定されます。近隣のニューファクトリーひさい工業団地に新たな企業進出(令和7年竣工予定)が予定され、片田バイパスの必要性が更に増加しています。</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

【前回評価時】 (平成 26 年時)	
総費用 (C)	15 億円
総便益 (B)	36 億円
費用便益比 (B/C)	= 2.4

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】 1.7	7.4 億円 / 20 億円 事業費 : 6.5 億円 / 19 億円	33 億円 / 33 億円 走行時間短縮便益 : 32 億円 / 32 億円 走行経費減少便益 : 1.1 億円 / 1.1 億円 交通事故減少便益 : 0.8 億円 / 0.8 億円
【残事業】 4.5	維持管理費 : 0.9 億円 / 0.9 億円	

③ 感度分析の結果 ※4

【事業全体】	【残事業】
交通量 : B/C = 1.5~1.9 (±10%)	交通量 : B/C = 4.1~5.0 (±10%)
事業費 : B/C = 1.6~1.9 (±10%)	事業費 : B/C = 4.2~5.0 (±10%)
事業期間 : B/C = 1.4~2.3 (±20%)	事業期間 : B/C = 3.4~9.0 (±20%)

※出典：費用便益分析マニュアル (令和 4 年 2 月 国土交通省 道路局 都市局)

4-2 その他の効果

① 安全・安心、快適な道路環境の確保

- ・片田バイパス 3 工区に並行する国道 163 号現道区間では過去 9 年間で交通事故が 18 件あり、そのうち歩行者横断中の事故 (2 件) も発生しています。
- ・片田バイパスの整備により、歩行者と車両の分離や、地域交通と通過交通の分離が図られ、交通事故の抑制が期待されます。

② 緊急輸送道路の機能強化

- ・国道 163 号は、第 2 次緊急輸送道路に指定されていることや、伊勢自動車道 (津 IC) アクセスを担う重要な道路ですが、現道は土砂災害警戒区域に指定されている区間があり、災害により交通が寸断される危険性があります。
- ・片田バイパスの整備により、土砂災害警戒区域を回避でき、さらに人家連担地域を回避 (迂回) することで、地震時の家屋倒壊により道路封鎖となるリスクがなくなり、安定した緊急輸送活動への寄与が期待されます。

③ 産業振興の支援

- ・事業区間は大型車のすれ違いに余裕がなく、歩行者への細心の注意も払いながらの低速走行を強いられるため、物流車両の安全性、速達性の支障となっています。
- ・片田バイパスの整備により、車両の走行性が向上し、物流の効率化や販路拡大等による経済活動の促進が期待されます (ニューファクトリーひさい工業団地において、大型養殖施設が令和 7 年に竣工予定)。

4-3 地元意向

当該路線が通過する関係 2 市により、「一般国道 163 号 (津市・伊賀市間) 整備促進期成同盟会」が設立されており、交通環境改善のため、事業の早期完成を強く要望されています。

また、地元自治会で構成する「国道 163 号バイパス建設促進協議会」から、バイパス早期完成の要望がなされており、道路整備に大きな期待が寄せられています。

<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</p> <p>切土盛土を基本とした工事区間であるため、土量バランスを考慮し、盛土部については可能な限り流用土を使用することで材料費を縮減します。また、バイパス道路の周辺は田畑が広がっており、農業用の大型水路がありますが、水路を跨ぐための道路構造物を橋梁からカルバートに変更することで、施工費を縮減します。さらに、法面では張コンクリートの打設を行い、維持管理時における除草費用の縮減対策を実施します。</p> <p>5-2 代替案</p> <p>現在のバイパスルートは現道を活かすとともに地形を考慮した整備費用に有利なルートを選定しています。現道拡幅の可能性についても、人家連担地区であり実現困難な状況です。用地買収実績も8割を超えており、工事未着手区間は僅かであることから、現計画どおり進めることが最適と考えられます。</p>
再 評 価 の 経 緯
<p>当事業は、平成26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>
事 業 主 体 の 対 応 方 針
<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>
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。</p>
対 応 方 針 【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>
事業方針の概要【事業方針作成時に記述】
<p>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。</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(奥立川)		事業名	道路事業	課名	道路建設課 (津建設事務所)
事業概要	工期 (下段当初) ^{※1}	平成26年度～令和15年度	全体事業費 (下段当初) ^{※1}	1,447百万円(負担率:国50%:県50%)		
		平成26年度～令和15年度		1,447百万円(負担率:国50%:県50%)		
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、伊賀市から一部奈良県宇陀郡御杖村を經由し、多気郡多気町に至る延長71kmの幹線道路であり、災害の発生時に避難・救助・救援活動の基盤となる「第2次緊急輸送道路」に指定されています。三重県内では中南勢地域と伊賀地域、また、一般国道369号を經由して奈良・大阪方面を結び、生活・経済を支える重要な路線となっています。</p> <p>事業区間は、線形不良で極めて狭隘な道路のため、乗用車同士のすれ違いが困難な状況となっており、日常的な生活、災害時の物資輸送や救急搬送などに支障をきたしています。また、大型車の通行が困難であるため、木材の運搬や観光バスが大きな迂回をしており、交通のアクセスが課題となっています。</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、安全で円滑な交通環境の確保のため、平成26年度に事業着手しました。</p> <p>一般国道368号(奥立川)の整備によって大型車の通行困難な状況を解消し、安全・安心、快適な道路環境を形成するとともに第2次緊急輸送道路としての機能を強化します。また、大型車の通行が可能となることにより、広域的な物流支援や、地場産業である林業の一層の発展、観光バスの受入れによる観光促進などの地域おこしへの寄与が期待されます。</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 ・緊急輸送道路の機能強化 ・産業・観光振興の支援 						
<p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 20年間(平成26年度～令和15年度) ・全体事業費 1,447百万円(工事費:1,436百万円,用地費:11百万円) ・計画延長 L=1.0km(起点)津市美杉町上多気～(終点)松阪市飯南町 ・幅員 W=6.0m(7.5m) ・主要構造物 橋梁4橋、トンネル80m 						
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> <p>2-1 事業の進捗状況</p> <p>① 令和5年3月末時点の事業進捗率は事業費ベースで9.3%(工事9.3%,用地6.3%)となっています。ただし、取得済みの用地を面積ベースにすると95%となっています。</p> <p>② 令和4年度までに、延長0.2km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>一般国道368号は第2次緊急輸送道路に指定されていますが、大型車の通行が困難な状況は変わっておらず、引き続き早急な対処が望まれるため、必要性に変化はありません。</p> <p>また、一般国道368号は、奈良や大阪方面から松阪地区や南勢地域への最短ルートであり、令和3年に多気郡多気町において大型商業リゾート(多気VISON)が開業したことで、事業の必要性が更に増加しています。</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

【前回評価時】 (平成 26 年時)	
総費用 (C)	8.9 億円
総便益 (B)	16.8 億円
費用便益比 (B/C)	= 1.9

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】 1.2	9.2 億円 / 11 億円 事業費 : 8.9 億円 / 11 億円	13.7 億円 / 13.7 億円 走行時間短縮便益 : 8.6 億円 / 8.6 億円
【残事業】 1.5	維持管理費 : 0.3 億円 / 0.3 億円	走行経費減少便益 : 5.0 億円 / 5.0 億円 交通事故減少便益 : 0.1 億円 / 0.1 億円

③ 感度分析の結果 ※4

【事業全体】	【残事業】
交通量 : B/C = 1.1~1.3 (±10%)	交通量 : B/C = 1.4~1.7 (±10%)
事業費 : B/C = 1.1~1.3 (±10%)	事業費 : B/C = 1.4~1.7 (±10%)
事業期間 : B/C = 1.0~1.4 (±20%)	事業期間 : B/C = 1.5~1.7 (±20%)

※出典：費用便益分析マニュアル（令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局）

4-2 その他の効果

① 安全・安心、快適な道路環境の確保

- ・地域住民（美杉町上多気地区）が日常的な買い物を行う施設が集積している松阪市飯南町へは、幅員が狭小であり見通しの悪い区間を通行しなければならず、それらを避けて通行するには大幅な迂回や、距離の離れた久居方面へ向かわなければならず、日常的な移動に対して大きな負担となっています。
- ・県外から南勢・伊勢志摩方面へは奥立川工区である国道 368 号が最短経路となっていますが、相互交通が困難なことによる渋滞が発生しやすいため、道路利用者の円滑な通行が困難となっています。
- ・奥立川工区の整備により、迂回等の必要性を解消し地域住民の生活を支援します。
- ・また 2 車線道路となるため、地域住民の快適な交通環境を整え生活を支援するとともに、県外からの道路利用者の安全安心で快適な交通を確保します。

② 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いますが、事業区間は大型車の通行はもちろん、乗用車同士のすれ違いも困難であるため、緊急輸送活動の重大な支障となります。
- ・奥立川工区の整備により、緊急輸送活動への寄与が期待されます。

③ 産業・観光振興の支援

- ・美杉地域は、「美杉材」として高く評価されるほど、古くから林業が盛んな地域ですが、木材を取り扱うウッドピア松阪が位置する松阪地区や南勢地域へ出荷するには大きな迂回を強いられています。
- ・伊勢本街道等を活かした観光（年間延べ約 4.8 万人(令和4年)）がありますが、奥立川工区で大型バスが通行困難なため、誘客の支障となっています。
- ・一般国道 368 号は奈良や大阪方面から令和 3 年開業の大型商業リゾートである多気 VISON や南勢・伊勢志摩方面への最短ルートですが、当該工区を避けた大幅な迂回が強いられています。奥立川工区周辺には飲食店などもあり、道路利用者の立ち寄りも想定されています。
- ・奥立川工区を整備することで、木材運搬の大型車やバスの利用が可能となり、産業の更なる発展や観光誘客への効果が期待されます。
- ・奥立川工区を通過する車両の美杉地域への立ち寄りなど、経済活動の促進への寄与に期待できます。

<p>4-3 地元意向</p> <p>当該路線が通過する関係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。</p> <p>また、地元自治会である「多気地区自治会連合会」から、事業の早期完成の要望がなされており、道路整備に大きな期待が寄せられています。</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</p> <p>流用土を積極的に活用して”材料費の縮減”を図ります。さらに、法面に張コンクリートによる防草対策を施し、除草による”維持管理費”の縮減を図ります。</p> <p>5-2 代替案</p> <p>現道の線形が急カーブ・急勾配となっており、拡幅しても道路構造令を満足しないことから、全線にわたる現道拡幅は困難です。なお、当該工区は山間地に囲まれているため、道路線形を変更すると、いずれかの部分でトンネルが必要となってきます。よって、現計画が最適と考えられます。</p> <p>また、用地買収が約9割完了し、工事着手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26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【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>
<p>事業方針の概要【事業方針作成時に記述】</p>
<p>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。</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 亀山白山線（3工区）	事業名	道路事業	課 名	道路建設課 (津建設事務所)
事業概要	工 期 (下段当初) ^{※1}	平成26年度～令和12年度	全体事業費 (下段当初) ^{※1}	600百万円(負担率:国50%:県50%)	
		平成26年度～令和6年度		600百万円(負担率:国50%:県50%)	
事業目的及び内容					
<p>■当該路線の概要</p> <p>主要地方道亀山白山線は、亀山市和田町から旧久居市を經由し、津市白山町川口に至る延長約37kmの道路であり、旧芸濃町、旧美里町の主要部を連絡しており、地域の生活・経済を支える重要な路線です。</p> <p>事業区間は、近鉄榊原温泉口駅から榊原町中心部を結ぶ最短経路ですが、人家と河川に挟まれた狭隘な道路であり、円滑な交通の行き来に支障をきたしています。また、通学路に指定されていますが、歩道がなく、歩行者の安全が確保されていない状況にあります。さらに、榊原町は日本屈指の美肌の湯で知られている榊原温泉があり、年間約20万人(令和4年時点)もの来訪者がありますが、近鉄榊原温泉口駅間を結ぶ送迎バスは事業区間を迂回するなど、交通のアクセスが課題となっています。</p> <p>このようなことから、幅員狭小及び線形不良を解消及び歩行者空間を確保するため、安全で円滑な交通の確保のため、平成26年度に事業着手しました。</p> <p>亀山白山線(3工区)の整備によって、安全・安心、快適な道路環境を形成します。また、歩道を整備することにより、通学路としての安全性を確保します。さらに、榊原温泉へのアクセス性が改善し、来訪者の利便性が向上することで、観光誘客の促進への寄与が期待されます。</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 ・観光振興の支援 <p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 17年間(平成26年度～令和12年度) ・全体事業費 600百万円(工事費:477百万円, 用地費:123百万円) ・計画延長 L=0.7km(起点)津市榊原町～(終点)津市榊原町 ・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> <p>2-1 事業の進捗状況</p> <p>令和5年3月末時点の事業進捗率は事業費ベースで20%(測量・設計19%、用地28%)となっています。</p> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>令和12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>当該工区は、コロナ禍により榊原温泉への来訪者が減少したものの、幅員狭小による自動車の行き来や歩行者の安全性に支障をきたしている現状に変わりはないため、必要性に変化はありません。</p> <p>さらに、令和4年に市営温泉施設をリニューアルオープンし、イベントが定期的開催されるなど、観光誘客を積極的に実施しています。当該工区の整備は、利便性向上により観光誘客の促進に寄与が期待されるため、事業の必要性が更に増加しています。</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

【前回評価時】 (平成 26 年時)	
総費用 (C)	4.3 億円
総便益 (B)	10.2 億円
費用便益比 (B/C)	= 2.4

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】 1.2	3.9 億円 / 5.3 億円 事業費 : 3.7 億円 / 5.0 億円	6.4 億円 / 6.4 億円 走行時間短縮便益 : 5.7 億円 / 5.7 億円
【残事業】 1.6	維持管理費 : 0.2 億円 / 0.2 億円	走行経費減少便益 : 0.7 億円 / 0.7 億円 交通事故減少便益 : 0.0 億円 / 0.0 億円

③ 感度分析の結果 ※4

【事業全体】	【残事業】
交通量 : B/C = 1.1~1.3 (±10%)	交通量 : B/C = 1.5~1.8 (±10%)
事業費 : B/C = 1.1~1.4 (±10%)	事業費 : B/C = 1.5~1.8 (±10%)
事業期間 : B/C = 1.1~1.3 (±20%)	事業期間 : B/C = 1.5~1.8 (±20%)

※出典：費用便益分析マニュアル（令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局）

4-2 その他の効果

① 安全・安心、快適な道路環境の確保（交通円滑化）

- ・ 亀山白山線 3工区は、近鉄榊原温泉口駅や津市白山町周辺を連絡する最短経路となりますが、幅員狭小により円滑な車両の行き来が困難であることから、広域農道グリーンロードへ迂回するなど、地域住民の生活移動において負担となっています。また、老朽化が進んでいる落合橋があり、災害時に通行が寸断される恐れもあります。
- ・ 当該工区の整備により、新たな2車線の道路となり、駅や買い物先との往来など、地域住民の生活移動の負担を軽減します。
- ・ 災害にも強い交通環境となり、地域住民の生活基盤の強化への寄与が期待されます。

② 安全・安心、快適な道路環境の確保（交通安全）

- ・ 亀山白山線 3工区は一部通学路として指定されていますが、歩道が整備されていないため、通学児童の交通安全が課題となっています。
- ・ 当該工区の整備により、歩道が設置され、児童が安全安心で円滑な道路交通環境が期待されます。

③ 観光振興の支援

- ・ 榊原温泉は年間約 20 万人（令和4年時点）が訪れる温泉観光地であり、新型コロナウイルス感染拡大に伴い減少した利用客の回復に向けて、令和4年には市営温泉施設（湯の瀬）のリニューアルを行い、イベント等様々な取り組みを実施していますが、狭隘な道路により近鉄榊原温泉口からの円滑なアクセスに支障を来しています。
- ・ 当該工区の整備により、温泉来訪者の利便性向上や送迎バスの運行が容易となり、観光促進への寄与が期待されます。

4-3 地元意向

地元自治会である「榊原地区自治会連合会」から、事業の早期完成の要望がなされており、道路整備に大きな期待が寄せられています。

<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</p> <p>事業コストの縮減として、設計の工夫により切土範囲を縮小し、”施工費の縮減“を図ります。また、維持管理コストの縮減対策として、また、流用土を積極的に活用して”材料費の縮減“を図ります。さらに、法面に張コンクリートによる防草対策を施し、除草による”維持管理費“の縮減を図ります。</p> <p>5-2 代替案</p> <p>現道は谷杉川と隣接し、老朽化した橋梁（落合橋）を含むため、現道拡幅は困難です。なお、バイパス区間については、切土量の検討を行い、現ルートに設定していたため、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26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【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>
<p>事業方針の概要【事業方針作成時に記述】</p>
<p>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。</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 167 号 磯部バイパス		事業名	道路事業	課 名	道路建設課 (志摩建設事務所)
事業概要	工 期 (下段前回) ^{※1}	平成 24 年度～令和 7 年度	全体事業費 (下段前回) ^{※1}	13,500 百万円(負担率：国 55%、県 45%)		
		平成 24 年度～令和 6 年度		12,000 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>一般国道 167 号は、志摩市阿児町から伊勢市通町に至る延長約 49 km の幹線道路で、うち約 20 km 区間が伊勢地域と志摩地域を相互に連絡する目的で、「伊勢志摩連絡道路」に指定されています。当該路線は、伊勢志摩連絡道路の一部として、伊勢市、鳥羽市、志摩市の連携強化を図る広域道路ネットワークを形成する道路であり、災害時の物資輸送等を支える緊急輸送道路であるとともに、救急救援活動、観光産業を支える重要な幹線道路です。</p> <p>しかし、事業区間に並行する磯部バイパス現道区間の一部は、津波や洪水発生時の浸水想定区域に位置しているため、緊急輸送道路の指定から外れており代替道路として市道が指定されている状況にあり、災害時広域防災拠点のある伊勢方面からの物資輸送や応援要員の移動などの面で課題があります。また、伊勢地域と志摩地域を結ぶもう 1 つの路線である県道伊勢磯部線も緊急輸送道路に指定されていますが、雨量規制区間に指定されており、降水量の多い当該地域では通行止めとなることがあります。</p> <p>また、交通安全面では、磯部バイパス現道区間、県道伊勢磯部線とも、線形不良などにより死傷事故率が高く、交通安全上の課題を持っています。</p> <p>さらに、救急救援活動では、志摩地域から伊勢方面への救急搬送は、現時点では距離が短い県道伊勢磯部線が利用されますが、急カーブ区間の連続する道路であるため、患者や救急隊員への負担が大きくなっています。</p> <p>これらに加え、磯部バイパス現道区間の線形不良・狹隘区間の存在や、県道伊勢磯部線の急カーブが、観光地へのアクセス性も損ねています。</p> <p>このため、本事業により、道路ネットワークの強化を図り、災害等の緊急輸送道路機能の確保、交通安全性の向上、救急救援活動の円滑な実施、および地域観光産業の支援を図ります。</p>						
<p>■事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時の「緊急輸送道路機能の確保」 ・救急救援活動を支える「安全、安心、快適な道路環境の確保」 ・広域ネットワークの整備による「地域観光産業の支援」 						
<p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 14 年間 (平成 24 年度～令和 7 年度) ・全体事業費 13,500 百万円 (工事費 13,087 百万円、用地費 413 百万円) ・計画延長 L=2,500m (起点) 志摩市磯部町恵利原～ (終点) 志摩市磯部町五知 ・幅員 W=6.5m (8.0m) ・主要構造物 トンネル 1 本、橋梁 1 橋 						
事 業 主 体 の 再 評 価 結 果						
<p>1 再評価を行った理由</p> <p>全体計画事業費に変更があったことから、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 4 年度末時点の事業進捗率は、事業費ベースで 77% (工事 76%、用地 100%) となっています。</p> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>令和 7 年度の完成に向け、事業を推進します。</p>						

3 事業を巡る社会経済情勢等の変化

伊勢志摩連絡道路は、平成 25 年 9 月に「第二伊勢道路」が開通し、平成 29 年 12 月に「鵜方磯部バイパス」が開通しました。令和 3 年 3 月には伊勢志摩連絡道路が、中長期的にブロック都市圏の形成や災害に備えたりダンダンシー確保・国土強靱化を進めるための新広域道路ネットワーク計画に位置付けられました。

また、志摩市では平成 28 年 6 月に G 7 伊勢志摩サミットや令和 5 年 6 月に G 7 交通大臣会合が開催されるなど、伊勢志摩地域の名前は国内外へ広まっており、この経験を生かして、地域間の連携や観光地の周遊性、防災性の向上の取り組みが進んでいます。

さらに、一般国道 167 号沿いにある道の駅「伊勢志摩」が、広域的な防災拠点として令和 3 年 6 月に防災道の駅へ選定されるなど、伊勢志摩連絡道路の残る区間にあたる磯部バイパスの重要度は益々高まっています。このため、当事業の必要性に変化はありません。

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 前回評価時の費用対効果分析の結果 ※2

【前回評価時】 (令和 2 年時)	
総費用 (C)	107.1 億円
総便益 (B)	131.8 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】 1.2	31 億円 / 147 億円 事業費：30 億円 / 145 億円	171 億円 / 171 億円 走行時間短縮便益：161 億円 / 161 億円
【残事業】 5.5	維持管理費：1.2 億円 / 1.2 億円	走行経費減少便益：8.9 億円 / 8.9 億円 交通事故減少便益：1.8 億円 / 1.8 億円

③ 感度分析の結果 ※4

【事業全体】		【残事業】	
交通量：B/C=1.1~1.3	(±10%)	交通量：B/C=4.9~6.0	(±10%)
事業費：B/C=1.1~1.3	(±10%)	事業費：B/C=5.0~6.0	(±10%)
事業期間：B/C=1.1~1.2	(±20%)	事業期間：B/C=5.2~5.7	(±20%)

※出典：費用便益分析マニュアル (令和 4 年 2 月 国土交通省 道路局 都市局)

4-2 その他の効果

① 災害時の緊急輸送道路機能の確保

・志摩地域で大きな災害が発生した場合は、伊勢市にある三重県広域防災拠点から物資が輸送されることになっており、一般国道 167 号は輸送ルートとして、「三重県広域受援計画」や「中部版くしの歯作戦」に基づく優先的な道路啓開ルートとなっています。磯部バイパスが完成することにより、磯部バイパス現道区間の津波・洪水浸水区域や県道伊勢磯部線の雨量規制区間を回避し、災害に強い緊急輸送道路として機能します。

② 救急搬送活動の支援

・志摩市では医師不足により重症度や緊急度が高く対応困難な患者は、県道伊勢磯部線を利用し伊勢市にある伊勢赤十字病院へ救急搬送されています。磯部バイパスが完成することにより、一般国道 167 号が利用され、安定した高速走行による搬送時間の短縮や、走行中の揺れが軽減されることによる安全な応急措置など、救急搬送活動に寄与します。

③ 地域観光産業の支援

・志摩市の観光入込客数は、コロナ禍により一時的に落ち込んだものの、令和 4 年度には回復し、コロナ禍以前より増加しています。磯部バイパスが完成することにより、伊勢志摩間の連絡機能強化による遠方からの来訪者増加など、更なる地域観光の活性化が期待されます。

<p>4-3 地元意向</p> <p>伊勢市、鳥羽市、志摩市、南伊勢町で構成する「伊勢志摩連絡道路建設促進同盟会」から磯部バイパスについて、「平時には医療サービス、産業、観光等の暮らしを支える道路として、また災害時には地域の「命の道路」として避難、救急救命、復旧等重要路線として」、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>① トンネル照明について、LED 照明を採用しライフサイクルコストを削減します。</p> <p>② 防草対策工により、除草に要する維持管理コストの削減を図ります。</p> <p>5-2 代替案</p> <p>バイパス・現道拡幅併用案は、支障となる家屋が多くあり、また、改良後の依然として生活道路と通過交通が混在することから安全性に劣るとして、バイパス案が最適と考えています。</p> <p>また、平成 30 年度に用地買収が完了し、工事にも着手していることから、バイパス案での事業継続が妥当と考えています。</p>
<p>再 評 価 の 経 緯</p>
<p>令和2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>
<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。なお、今後の道路事業の立案にあたって、事業費の算定が難しい事業は、事業計画時にできる限り詳細な調査を行い、大幅な事業費の変更が無いように努められたい。</p>
<p>対応方針【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>
<p>事業方針の概要【事業方針作成時に記述】</p>
<p>トンネル工事等の事業費の算定が難しい事業については、同種事業の実績や地域特性を適切に反映し、既存資料も踏まえた調査を実施し、大幅な事業費の変更が無いように努めます。</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260号(船越)	事業名	道路事業	課名	道路建設課 (伊勢建設事務所)
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}	2,251百万円(負担率:国55%:県45%)	
		平成26年度～令和8年度		2,251百万円(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260号は、志摩市阿児町から北牟婁郡紀北町に至る延長約91kmの幹線道路です。当該路線は熊野灘の豊かな自然環境と地域資源を活かした広域観光ルートとして重要な役割を担う路線であり、大規模災害時に地域の孤立を防ぎ、円滑な救助・救援活動の基盤となる「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、現道が通学路に指定されていますが、道路幅員が狭小なうえ線形不良により見通しが悪く、歩道が設置されていないため、危険な道路空間となっています。また、津波浸水想定区域に位置しているため、災害時の物資輸送や救急搬送などに支障をきたします。</p> <p>このようなことから、幅員狭小及び線形不良の解消及び歩行者空間を確保するために、平成26年度に事業着手しました。</p> <p>一般国道260号(船越)のバイパス整備によって、安全・安心、快適な交通を確保し、通勤・通学における利便性や安全性の向上を図ります。また、津波高を考慮した盛土構造により、津波からも安全性の高い道路とすることで、第2次緊急輸送道路の機能を強化し、災害等緊急時の交通機能の確保を図ります。</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 ・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 13年間(平成26年度～令和8年度) ・全体事業費 2,251百万円(工事費:2,121百万円,用地費:130百万円) ・計画延長 L=0.7km(起点)南伊勢町船越～(終点)南伊勢町船越 ・幅員 W=6.0m(10.75m) ・主要構造物 橋梁 1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26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5年3月末時点の事業進捗率は事業費ベースで57%(工事54%,用地100%)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>第二次医療機関の「南伊勢町立南伊勢病院」が令和元年11月に移転し開業しました。これにより町立南伊勢病院へアクセスする緊急性のニーズ、緊急輸送道路としての重要性が一層高まっています。</p> <p>また、「太平洋岸自転車道」が令和3年5月にナショナルサイクルルートに指定され、一般国道260号は三重区間を担っており、新たな観光資源として期待されています。</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

【当初評価時】 (平成 26 年時)	
総費用 (C)	15.3 億円
総便益 (B)	16.8 億円
費用便益比 (B/C)	= 1.1

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】 1.1	6.4 億円/22 億円 事業費 : 6.1 億円/22 億円	24.5 億円/24.5 億円 走行時間短縮便益 : 23.8 億円/23.8 億円
【残事業】 3.8	維持管理費 : 0.3 億円/0.3 億円	走行経費減少便益 : 0.7 億円/ 0.7 億円 交通事故減少便益 : 0.1 億円/ 0.1 億円

③感度分析の結果 ※4

【事業全体】	【残事業】
交通量 : B/C =1.0~1.2 (±10%)	交通量 : B/C =3.5~4.2 (±10%)
事業費 : B/C =1.1~1.2 (±10%)	事業費 : B/C =3.5~4.2 (±10%)
事業期間 : B/C =1.1~1.2 (±20%)	事業期間 : B/C =3.7~4.0 (±20%)

※出典 : 費用便益分析マニュアル (令和 4 年 2 月 国土交通省 道路局 都市局)

4-2 その他の効果

① 安全・安心、快適な道路環境の確保

- ・当事業区間の現道は、道路幅員が狭小で小さい曲線半径が連続しているため、乗用車とバスなどのすれ違いが困難な箇所も見られ安全面の課題があります。
- ・また、南勢小学校と南勢中学校の通学路に指定されていますが、歩道が設置されていないため、徒歩で通学する児童や地域住民にとって危険な歩行空間となっています。
- ・当事業区間のバイパス整備により、狭隘・線形不良箇所が解消され、歩行者の安全通行が確保されることで、安全性や利便性の向上が期待されます。

② 緊急輸送道路の機能強化

- ・当該地域において、南海トラフ地震などの大規模な災害が発生した際は、伊勢志摩広域防災拠点で県外から物資を受け入れて、伊勢自動車道や一般国道 260 号などの緊急輸送道路から南伊勢町の地域内輸送拠点などへ輸送されます。
- ・当事業区間のバイパス整備により、広域的な幹線道路ネットワークとしての緊急輸送道路の機能が強化され、より円滑な物資輸送、救急搬送が可能となります。

③ 防災機能の向上

- ・船越地区は標高が低いいため、南海トラフ地震などの大規模な津波が発生した際は、人命や財産に甚大な被害をもたらす危険性が高いエリアとなっています。
- ・当事業における道路計画高は、南海トラフ地震で想定される津波高を考慮し、また津波に対して粘り強い法面構造とすることで、緊急時でも通行できる道路としての機能が確保されます。

④ 広域観光の支援

- ・一般国道 260 号は、リアス式海岸沿いの熊野灘の豊かな自然環境と地域資源を活かした広域観光ルートとして重要な役割を担う路線であり、一般国道 167 号 (伊勢・志摩連絡道路) と共に三重県南部の活性化にとっても必要な道路です。また、「太平洋岸自転車道」の三重県区間としてナショナルサイクルルートに指定されたことにより、新たな観光価値が創出され、地方創生を築いていく重要な基盤となります。
- ・当事業区間のバイパス整備により、道路空間の安全性・快適性が向上し、さらなる広域観光の活性化が期待されます。

⑤ 地域住民の生活支援

- ・南伊勢町は東西に長く、一般国道 260 号に沿って 38 地区が点在しており、一般国道 260 号は住民が日常的に利用する生活道路となっています。多くの地区では小売店舗などが減少し、日常生活に必要な買い物などは、船越地区を通過して町外や五ヶ所地区まで移動しています。
- ・当事業区間のバイパス整備により、地域住民が安心して通行ができるようになり、日常生活の支援に大きく寄与します。

4-3 地元意向

関係 4 市町（南伊勢町、志摩市、大紀町、紀北町）で構成する「国道 260 号道路改良促進期成同盟会」から一般国道 260 号船越事業について、住民にとって「命の道、生活の道、産業の道、教育の道」として重要な役割を果たす幹線道路であるため、早期完成を強く要望されています。

また、令和 5 年度も国土交通大臣に対し、要望活動を実施しています。

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

施工段階におけるコスト削減対策として、現場発生土を当該工事の盛土に活用しています。整備後の維持管理コスト削減対策として、盛土法面区間で張コンクリートを行い除草に要する維持管理費の削減を行います。

5-2 代替案

比較案としては、現道拡幅、山側バイパス、海側バイパス（現計画）が考えられます。現道拡幅は船越地区の集落を通過し、住宅が密集した沿道を拡幅するため困難と考えられます。また、山側バイパスは北側の急斜面の施工により事業費が増大するため、集落を海沿い迂回するバイパスの現計画が最適と考えられます。

また、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。

再評価の経緯

当事業は、平成 26 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。

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【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。

事業方針の概要【事業方針作成時に記述】

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。

※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 422 号 (下地志子)	事業名	道路事業	課 名	道路建設課 (尾鷲建設事務所)
事業概要	工 期 (下段当初) ^{※1}	平成 26 年度～令和 12 年度	全体事業費 (下段当初) ^{※1}	3,240 百万円(負担率：国 50%：県 50%)	
		平成 26 年度～令和 12 年度		3,240 百万円(負担率：国 50%：県 50%)	
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、甲賀市、奈良県御杖村、三重県伊賀市、名張市、津市、松阪市、大台町の 3 県 8 市町村を經由して北牟婁郡紀北町に至る延長約 176km の道路です。紀北町内においては、十須地区・大原地区・島原地区と紀北町中心市街地を結ぶ唯一の道路であり、鉄道が無い地域であることから、通勤、通学、通院、買い物等の日常生活を営むうえで、地域住民に欠かせない道路です。</p> <p>事業区間は、道幅が狭く普通車でも対向が困難な未改良区間があり、線形不良による視距確保が困難で危険な状況となっており、平成 30 年から令和 4 年度の過去 5 年間で計 6 件の事故が発生しています。また、過去には平成 16 年の台風 21 号等による赤羽川からの浸水により、下地地区、志子地区においても床上浸水などの甚大な被害を受けました。</p> <p>このようなことから、幅員狭小箇所及び線形不良箇所の解消を図り、災害時の際の迅速な避難行動や救援活動を支援するため、平成 26 年度に事業着手しました。</p> <p>一般国道 422 号 (下地志子) の整備によって、十須地区・島原地区と紀北町中心部への走行性が向上し、安全・安心、快適な道路環境を形成します。また、災害発生時には、地域住民の避難ルートとしての機能を果たすことが期待されます。</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 ・災害時等における避難行動や救援活動の支援 ・多様な交流を促進する広域的な道路ネットワークの形成 					
<p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 17 年間 (平成 26 年度～令和 12 年度) ・全体事業費 3,240 百万円 (工事費：2,903 百万円, 用地費：337 百万円) ・計画延長 L=1.8km (起点) 紀北町島原～(終点) 紀北町東長島 ・幅 員 W=6.00m (9.75m) ・主要構造物 トンネル 1 本、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 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> <p>2-1 事業の進捗状況</p> <p>① 令和 5 年 3 月末時点の事業進捗率は事業費ベースで 23% (工事 17%, 用地 74%) となっています。</p> <p>② 令和 4 年度までに、延長 0.34km が供用済みです。</p> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>令和 12 年度の全線供用に向け、事業を推進します。</p> <p>整備完了後は、緊急輸送道路に指定する予定です。</p>					

3 事業を巡る社会経済情勢等の変化

地域住民にとって、当路線が生活をするうえで欠かすことができない道路であることは変わっておらず、引き続き早急な対処が望まれるため、事業の必要性に変更はありません。

さらに、当事業区間が災害時に道路啓開を行うくしの歯ルートに選定され、防災上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

① 前回評価時の費用対効果分析の結果 ※2

【前回評価時】
総費用 (C) 20.0 億円
総便益 (B) 28.6 億円
費用便益比 (B/C) 1.4

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】	20.2 億円 / 29.3 億円	34.6 億円 / 38.5 億円
1.3	事業費 : 19.6 億円 / 28.7 億円	走行時間短縮便益 : 32.1 億円 / 35.7 億円
【残事業】	維持管理費 : 0.6 億円 / 0.6 億円	走行経費減少便益 : 2.5 億円 / 2.7 億円
1.7		交通事故減少便益 : 0.04 億円 / 0.1 億円

③感度分析の結果 ※4

【事業全体】	【残事業】
交通量 : B/C = 1.3 ~ 1.4 (±10%)	交通量 : B/C = 1.7 ~ 1.8 (±10%)
事業費 : B/C = 1.2 ~ 1.4 (±10%)	事業費 : B/C = 1.6 ~ 1.9 (±10%)
事業期間 : B/C = 1.2 ~ 1.5 (±20%)	事業期間 : B/C = 1.6 ~ 1.8 (±20%)

※出典：費用便益分析マニュアル（令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局）

4-2 その他の効果

① 道路利用者が安全・安心に利用できる道路整備

- ・当事業区間においては、過去5年間で6件の事故が発生しています。また日常生活を営むうえで、地域住民は当路線を頻繁に利用しており、狭小箇所・線形不良箇所は、日々負担となっています。
- ・下地志子の整備により、地域住民が安全・安心に通行できるようになり、日常生活の移動の支援に寄与します。

② 台風等災害発生時の避難行動の支援

- ・台風等による大規模な浸水被害や南海トラフ地震等の大規模な災害が発生した際は、中部版くしの歯作戦の活動・物資輸送拠点となる赤羽公園多目的広場が活動拠点となります。
- ・下地志子の整備により、赤羽公園多目的広場から紀伊長島 IC との連携が強化され、より円滑な活動支援が可能となります。

③ 道路ネットワークの強化と地域産業の振興

- ・下地志子を含めた国道422号の道路整備により、道路ネットワークが強化され、熊野古道・熊野灘臨海公園などへの観光地への誘客等が見込まれます。

④ 救急医療活動の支援

- ・十須地区・島原地区での火災等の災害発生時や、町内及び尾鷲市内等の医療機関への迅速な緊急・消防活動が可能となり、住民の安心な暮らしを確保します。
- ・下地志子の整備により、紀北町中心部や紀伊長島 IC へのアクセス性が強化され、緊急医療活動の支援に寄与します。

<p>4-3 地元意向</p> <p>当該路線が通過する関係5市町による「三重南北縦貫道路建設促進期成同盟会」が設立されており、物流及び観光を目的とした広域交流に繋がる道路として、また、地元自治体である紀北町からは、地域の生活環境を向上させる防災上重要な道路として、事業の早期完成を期待されています。</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>下地工区においては、トンネルの掘削により発生した土砂を盛土部に利用することで、盛土材料費を削減します。また、トンネルに設置する照明については、従来の低圧ナトリウム灯ではなくLED照明を用いることにより維持管理費（電気代・交換頻度）の削減を図ります。</p> <p>5-2 代替案</p> <p>代替案としては、現道拡幅案が考えられるが、拡幅に伴い、人家が連坦している箇所への用地補償や急峻な山の部分の掘削と法面対策が必要となります。さらに、用地買収の7割が完了し、工事に着手していることからバイパス案（現計画）が最適と考えます。</p>
<p>再 評 価 の 経 緯</p>
<p>当事業は平成26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項第3条の視点により再評価を行った結果、同様項第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【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>
<p>事業方針の概要【事業方針作成時に記述】</p>
<p>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。</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	二級河川 員弁川	事業名	河川事業	課名	河川課
事業概要	工期 (下段前回)※1	平成 21 年～令和 20 年	全体事業費 (下段前回)※1	9,032 百万円(負担率:国 50%:県 50%)	
		平成 21 年～令和 20 年		9,032 百万円(負担率:国 50%:県 50%)	
事業目的及び内容					
<p>1 事業の目的</p> <p>員弁川は、三重県と滋賀県の県境に位置する鈴鹿山脈北部の御池(おいけ)岳を源とし、伊勢湾に注ぐ、流域面積 265.7km²、流路延長 36.7km の二級河川です。</p> <p>上流域は、山地および水田地帯と丘陵となっています。中流域には水田が広がり、また、下流域は桑名市の市街地が形成されています。</p> <p>昭和 49 年 7 月には、集中豪雨があり、約 3,600 戸の家屋が浸水しました。また、平成 12 年 9 月の東海豪雨では、約 250 戸の家屋が浸水しました。近年も平成 23 年及び 24 年にも氾濫危険水位を超えるなど、高水位の状況が頻発しています。</p> <p>このため員弁川の改修は、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、頭首工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 実施の内容</p> <p>事業の内容は、次のとおりです。</p> <p>全体延長：L=8,500m</p> <p>① 築堤 V=70,200m³、②掘削 V=659,100m³、③護岸、L=5,200m</p> <p>④橋梁 N=1 基、⑤頭首工 N=2 基</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 30 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>・事業の進捗状況</p> <p>① 平成 20 年度に河川整備計画策定</p> <p>② 平成 21 年度から事業着手</p> <p>令和 5 年度末までに事業費ベースで 14%が完了予定</p> <p>・今後の見込み</p> <p>令和 20 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> <p>東海環状自動車道、新名神高速道路の開通等により、道路網が集中する地域であり、依然として治水対策の必要性が高い状況です。</p> <p>近年では平成 12 年に浸水被害が発生しています。平成 29 年 10 月には、安永水位観測所における水位がはん濫危険水位を超過するなど、高水位の状況が頻発しており、早期に治水安全度を向上させることが望まれています。</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

費用便益比（総便益/総費用） 全体事業 B/C= 181,634 百万円 / 7,363 百万円 =24.7

② 費用対効果分析の結果 ※3 (R2 治水経済検討調査マニュアル (案) により検討)

費用便益比（総便益/総費用） 全体事業 B/C= 243,127 百万円 / 7,718 百万円=31.5

費用便益比（総便益/総費用） 残事業 B/C= 228,738 百万円 / 6,277 百万円=36.4

※総便益B= 年便益の総和（現在価値化）+ 残存価値（現在価値化）

※総費用C= 事業費（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		前回評価時 (H30 年度)	今回評価時 (R5 年度)		備考
		全体事業	全体事業	残事業	
費用	事業費	6,618	6,915	5,536	河川改修事業費
	維持管理費	745	803	741	事業費の0.5%
	総事業費	7,363	7,718	6,277	
効果	年平均被害軽減期待額	10,735	13,582	13,582	
	便益	181,547	243,053	228,664	施設整備による浸水被害軽減効果
	残存価値	87	74	74	完成50年後の施設の残存価値
	総便益	181,634	243,127	228,738	便益+残存価値
費用便益分析結果(B/C)		24.7	31.5	36.4	

【B/C 変化の要因】

被害率の変更や近年の被害実績より被害割合等の見直しを実施された最新の評価方法（治水経済調査マニュアルR2.4）を適用したこと、資産単価を見直したことにより、費用便益比（B/C）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%)	28.9~34.6	33.0~40.6
残工期 (-10% ~ +10%)	31.3~31.7	36.0~36.8
資産額 (-10% ~ +10%)	28.4~34.7	32.8~40.1

4-2 その他の効果

事業区間内には、JR 関西本線や近鉄名古屋線、三岐鉄道北勢線等の鉄道施設のほか、国道1号、国道23号ならびに国道421号等の主要交通網が集中している地域です。

河川改修事業による浸水被害の軽減に伴い、洪水時における交通途絶被害等の防止効果が期待できます。

（環境への配慮）

環境への配慮として護岸工法は、水生生物の生息環境に配慮し、多孔質な構造とするとともに、覆土を行うなどして水際の植生を保全します。河道掘削に際しては、現状のみお筋を極力保全することとし、やむなく掘削する場合には、現状のみお筋が再生されるように掘削形状を工夫します。

<p>4-3 地元意向</p> <p>平成 12 年に浸水被害が発生したこともあり、治水事業費の増額による河川改修事業の着実な促進を要望するため、流域住民等を中心とした「員弁川改修事業促進期成同盟会」が設立されています。</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>① 河道掘削等による発生土を築堤の盛土材や他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ます。</p> <p>② 護岸の構造や施工に関して、新たな技術開発があった場合には、適宜比較を行い、周辺環境にも配慮しながら、経済性を考慮した新技術や工法の導入に努めます。</p> <p>5-2 代替案</p> <p>河川の改修計画の手法に対する代替案には、『ダム案』、『遊水地案』などがあります。これらに関する対応は、次のとおりです。過去から河川改修を進めてきた実績や前回と社会情勢の変化がないことから、河川改修が妥当と考えています。</p> <p>① 『ダム案』 流域の大部分が平地であり、山地の占める割合が低いことから、ダムの適地がありません。</p> <p>② 『遊水地案』 流域平地部は土地利用が進んでおり、遊水地として新たに広大な土地を取得することや、移転補償することが必要となり、社会的影響が大きく、設置は困難です。</p>
再 評 価 の 経 緯
平成 30 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。
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【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、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。
事業方針の概要【事業方針作成時に記述】
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組みます。

※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	一級河川芥川	事業名	河川事業	課 名	河川課
事業概要	工 期 (下段前回) ※1	平成 30 年～令和 29 年	全体事業費 (下段前回) ※1	6,802 百万円 (負担率：国 50%：県 50%)	
		平成 30 年～令和 29 年		5,700 百万円 (負担率：国 50%：県 50%)	
事 業 目 的 及 び 内 容					
<p>1 事業の目的</p> <p>芥川は、一級河川鈴鹿川の左支川で、鈴鹿市内の標高 100m 級の丘陵地に源を発し、市内を南流した後、東流し、途中河次川を合流し、鈴鹿市加佐登町地内で鈴鹿川に合流しています。流域面積 11.39km²、流路延長（法指定区間延長）6.7km です。</p> <p>芥川流域では大部分が茶畑、水田等の農地として利用されており、下流域の一部で JR 加佐登駅を中心に市街地が形成されています。流域の上流部にあたる東名阪自動車道鈴鹿 IC 付近には大規模な工業施設や商業施設が集中しています。</p> <p>芥川の治水事業は、大雨の被害が発生する度に随時、修復が行われてきました。昭和 60 年度より鈴鹿川合流点より河次川合流部までの区間を小規模河川改修として、平成元年度より、河次川合流部から上流の区間を局部改良事業として施工が開始され、その後、両区間が広域河川改修事業として統合されました。現在は総合流域防災事業として旧小規模河川改修区間を施工中です。</p> <p>以上を踏まえ、本事業では、浸水被害を軽減するため、築堤、掘削、護岸工、横断構造物の改築を実施することにより流下能力を確保し、治水安全度の向上を図ります。</p>					
<p>2 実施の内容</p> <p>事業の内容は、次のとおりです。</p> <p>延長：3,300m</p> <p>① 築堤 V=10,370m³ ②河道掘削 V=105,480m³ ③護岸整備 L=3,300m ④橋梁改築 N=5 基 ⑤落差工 N=6 基</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 30 年度に整備計画を策定後、一定期間（5 年）が経過し、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 条第 3 項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> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の進捗状況 ・事業の進捗状況 <ul style="list-style-type: none"> ① 平成 30 年度に河川整備計画策定 ② 平成 30 年度から事業着手 <p style="margin-left: 40px;">令和 5 年度までに事業費ベースで 10%が完了</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後の見込み <p style="margin-left: 40px;">令和 29 年度の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> <p>流域には国道 1 号や JR 関西本線が横断し加佐登駅が位置する等、交通の要衝であるとともに、沿川には庄野町の集落をはじめとした住宅地が広がり、想定氾濫区域内の人口・資産状況から、依然として事業の必要性が高い状況です。</p> <p>大雨の被害が発生する度に随時修復が行われてきたことから、早期の事業推進による治水安全度の向上が望まれています。</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 整備計画策定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=11,186 百万円 / 4,709 百万円=2.4

② 費用対効果分析の結果 ※3 (R2 治水経済検討調査マニュアル(案)により検討)

費用便益比（総便益/総費用） 全体事業 B/C=13,831 百万円 / 5,167 百万円=2.7

費用便益比（総便益/総費用） 残事業 B/C=12,881 百万円 / 4,620 百万円=2.8

※ 総便益 B=年便益の総和（現在価値化）+ 残存価値（現在価値化）

※ 総費用 C=事業費（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		前回評価時 (平成30年度)	今回評価時 (令和5年度)		備考
		全体事業	全体事業	残事業	
費用	事業費	4,215	4,636	4,146	河川改修事業費
	維持管理費	494	531	474	事業費の0.5%
	総事業費	4,709	5,167	4,620	
効果	年平均被害軽減期待額	639	883	863	
	便益	11,087	13,792	12,842	施設整備による浸水被害軽減効果
	残存価値	99	39	39	完成50年後の施設の残存価値
	総便益	11,186	13,831	12,881	便益+残存価値
費用便益分析結果 (B/C)		2.4	2.7	2.8	

【B/C変化の要因】

マニュアルが改訂されたことより便益 (B) が増加しました。また、地盤条件等の調査結果に基づく護岸工法の変更により事業費が増額となり、総費用 (C) は増加しました。その結果、費用便益比 (B/C) は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%)	2.5~3.0	2.5~3.1
残工期 (-10% ~ +10%)	2.4~2.7	2.5~2.8
資産額 (-10% ~ +10%)	2.4~2.9	2.5~3.0

4-2 その他の効果

事業区間内には、三重県を南北に結ぶ重要な交通網（国道1号やJR関西本線）が横断しており、県道27号線のアンダーパスについては、浸水し通行不可能になるとともに下流区間への浸水範囲の拡大が予想されます。

残事業を執行することによりこれらの被害を軽減することが期待できます。

【環境への配慮】

河道掘削時には可能な限り植生を残すよう配慮し工事を実施します。

<p>4-3 地元意向 自治会や各地区の代表者により「芥川改修促進期成同盟会」が組織されており、地元からは河川整備への強い要望があります。</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</p> <p>① 河床掘削等による発生土を他の公共事業に流用し、有効活用することで、建設副産物の発生を抑制しコスト縮減に努めます。</p> <p>② 周辺環境にも配慮しながら、経済性に考慮した新技術や工法の導入を図っていきます。</p> <p>5-2 代替案 河川の改修計画の手法に対する代替案には、『ダム案』、『遊水地案』などがあります。これらに関する対応は、次のとおりです。過去から河川改修を進めてきた経緯もあることから、現行の河川改修が妥当と考えています。</p> <p>① 『ダム』：流域の大部分が平地であり、ダムの適地がありません。</p> <p>② 『遊水地』：流域平地部は土地利用が進み、農地には集落も点在しており、広大な敷地を確保するには用地の取得や移転補償が必要となり、社会的影響が大きく、設置は困難です。</p>
再 評 価 の 経 緯
平成 30 年度に河川整備計画策定に伴う報告をしています。
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【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、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。
事業方針の概要【事業方針作成時に記述】
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。

※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	一級河川 椋川	事業名	河川事業	課 名	河川課
事業概要	工 期 (下段前回) ※1	平成 30 年～令和 29 年	全体事業費 (下段前回) ※1	2,306 百万円 (負担率：国 50%：県 50%)	
		平成 30 年～令和 29 年		2,306 百万円 (負担率：国 50%：県 50%)	
事 業 目 的 及 び 内 容					
<p>1 事業の目的</p> <p>椋川は、一級河川鈴鹿川の支川で、鈴鹿山脈明星ヶ岳の南東の山地に源を發し、亀山市の市街地北部の谷間部を蛇行しながら東流して、途中亀田川、椿亀川、山田川を合流し、鈴鹿市和泉町地内で鈴鹿川に合流しています。流域面積 17.0km²、流路延長 10.3km です。</p> <p>椋川流域では多くの部分が農地として利用されています。</p> <p>流域内には亀山サンシャインパークや、アイリスヒルズ、みずほ台といった住宅団地を有しています。</p> <p>椋川は、過去に何度となく洪水氾濫による浸水被害を受けており、特に昭和 46 年 8 月の台風 23 号、同年 9 月の台風 29 号では甚大な被害を受け、鈴鹿川合流点より上流部の延長 L=8,740m について昭和 46 年度から 49 年度にかけて災害復旧助成事業による改修が行われました。過去には、平成 7 年 5 月出水による住宅や田畑、道路への冠水被害や、平成 24 年 9 月内水氾濫による床上浸水被害が発生しています。</p> <p>以上を踏まえ、事業の目的は、浸水被害を軽減するため、築堤、掘削、護岸工、横断構造物の改築を実施することにより流下能力を確保し、治水安全度の向上を図ることです。</p>					
<p>2 実施の内容</p> <p>事業の内容は、次のとおりです。</p> <p>延長：3,370m</p> <p>① 築堤 V=11,680m³ ②河道掘削 V=73,200m³ ③護岸整備 L=2,680m ④橋梁改築 N=3 基 ⑤堰改築 N=1 基</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 30 年度に整備計画を策定後、一定期間（5 年）が経過し、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 条第 3 項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>・事業の進捗状況</p> <p>① 平成 30 年度に河川整備計画策定 ② 平成 30 年度から事業着手 ③ 令和 2 年度に国道 306 号(椋川橋)の架け替えが完了 令和 5 年度までに事業費ベースで 41%が完了</p> <p>・今後の見込み</p> <p>令和 29 年度の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> <p>流域には国道 1 号や国道 306 号が通り、JR 関西本線が横断し井田川駅が位置する等、交通の要衝であるとともに、近年は上流の宅地造成も進み、過去の浸水実績の発生状況および想定氾濫区域内の人口・資産状況から、依然として事業の必要性が高い状況です。</p> <p>過去には、浸水被害が発生していることから、早期の事業推進による治水安全度の向上が望まれています。</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

費用便益比（総便益/総費用） 全体事業 B/C=2,971 百万円 / 2,113 百万円=1.4

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=4,052 百万円 / 2,200 百万円=1.8

費用便益比（総便益/総費用） 残事業 B/C=1,180 百万円 / 1,034 百万円=1.1

※ 総便益 B=年便益の総和（現在価値化）+ 残存価値（現在価値化）

※ 総費用 C=事業費（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		前回評価時 (平成30年度)	今回評価時 (令和5年度)		備考
		全体事業	全体事業	残事業	
費用	事業費	1,890	1,974	928	河川改修事業費
	維持管理費	223	226	106	事業費の 0.5%
	総事業費	2,113	2,200	1,034	
効果	年平均被害軽減期待額	152	206	78	
	便益	2,936	4,039	1,167	施設整備による浸水被害軽減効果
	残存価値	35	13	13	完成 50 年後の施設の残存価値
	総便益	2,971	4,052	1,180	便益+残存価値
費用便益分析結果 (B/C)		1.4	1.8	1.1	

【B/C変化の要因】

流域内の宅地化が進み資産増加した結果に加え、マニュアルの見直しにより便益 (B) が増加しました。また、評価年次の変更および現在価値化により総費用 (C) も増加しました。その結果、費用便益比 (B/C) は増加する結果となりました。

④ 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%)	1.7~2.0	1.04~1.3
残工期 (-10% ~ +10%)	1.7~1.9	1.01~1.2
資産額 (-10% ~ +10%)	1.6~2.0	1.001~1.2

4-2 その他の効果

事業区間内には、三重県を南北に結ぶ重要な交通網（国道 1 号や JR 関西本線）が横断しており、市道については、浸水により通行不可能になると予想されます。

残事業を執行することによりこの被害を軽減することが期待できます。

【環境への配慮】

河道掘削時には可能な限り植生を残すよう配慮し工事を実施します。

<p>4-3 地元意向 度重なる浸水被害の解消のため、自治会や各地区の代表者により「椋川改修促進期成同盟会」が組織されており、地元からは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>① 河床掘削等による発生土を他の公共事業に流用し、有効活用することで、建設副産物の発生を抑制しコスト削減に努めます。</p> <p>② 周辺環境に配慮しながら、経済性に考慮した新技術や工法の導入を図っていきます。</p> <p>5-2 代替案</p> <p>河川の改修計画の手法に対する代替案には、『ダム案』、『遊水地案』などがあります。これらに関する対応は、次のとおりです。過去から河川改修を進めてきた経緯もあることから、現行の河川改修が妥当と考えています。</p> <p>① 『ダム』：流域の大部分が平地・丘陵地であり、ダムの適地がありません。</p> <p>② 『遊水地』：流域平地部は、農地の中に集落も点在しており、広大な敷地を確保するには用地の取得や移転補償が必要となり、社会的影響が大きく、設置は困難です。</p>
再 評 価 の 経 緯
平成 30 年度に河川整備計画策定に伴う報告をしています。
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【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、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。
事業方針の概要【事業方針作成時に記述】
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。

※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	二級河川 安濃川・岩田川	事業名	河川事業	課 名	河川課
事業概要	工期 (下段当初) ^{*1}	平成 15 年～令和 14 年	全体事業費	11,356 百万円(負担率：国 50%：県 50%)	
		平成 15 年～令和 14 年	(下段当初) ^{*1}	11,356 百万円(負担率：国 50%：県 50%)	
事業目的及び内容					
<p>1 事業の目的</p> <p>安濃川は、芸濃町の山間部を水源として伊勢湾に注ぐ、流域面積 110.7 km²、流路延長 23.9 kmの二級河川です。</p> <p>岩田川は、片田薬王寺町の貯水池を水源として東流し、三泗川と合流した後に伊勢湾に注ぐ、流域面積 32.6 km²、流路延長 11.7 kmの二級河川です。</p> <p>三泗川は、安濃川の洪水を岩田川に流下させる役割を持っている為、安濃川と岩田川は一連の河川として事業を行っています。</p> <p>主な被害として、昭和 49 年 7 月の集中豪雨と平成 16 年 9 月の台風 21 号で大規模な家屋浸水被害が発生しており、中でも平成 49 年 7 月の集中豪雨では、津市内で 4 万人を越える被災者、12,500 戸を越える家屋が浸水し、そのうち、安濃川・岩田川流域では、5,000 戸を越える家屋が浸水しました。</p> <p>このため、安濃川・岩田川沿川の浸水被害軽減を目的とした河道掘削・堤防の整備・横断構造物の改築による河川改修を実施することにより、流下能力を確保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>2 実施の内容</p> <p>事業の内容は、次のとおりです。</p> <p>全体延長：L=18,500m (安濃川 11,100m、岩田川 6,300m、三泗川 1,100m)</p> <p>① 河道掘削 V=105 万 m³ ② 築堤 V=23 万 m³ ③ 護岸工 L=3,400m</p> <p>⑤ 橋梁 N=6 基 ⑥ 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 30 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> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の進捗状況 <ul style="list-style-type: none"> ① 平成 15 年度に河川整備計画策定 ② 平成 15 年度から事業着手 ③ 令和 2 年度に三泗川合流点までの岩田川の整備が完了 令和 5 年度までに事業費ベースで 19%が完了予定 ・今後の見込み 令和 14 年度の事業完成を目標としています。 					
<p>3 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>安濃川、岩田川は、津市の中心市街地を貫流しており、水田地帯となっている中上流部に伊勢自動車道津インターチェンジや国道 23 号 (中勢バイパス) が横断し、中勢バイパス東側にあります「メッセ・ウィング三重」の隣に津市産業スポーツセンターサオリーナが平成 29 年 10 月に開業されるなど、流域内の開発が進んでおり、依然として河川改修事業の必要性は高い状況です。</p> <p>大規模災害について市民の不安が高まっており、「津市・住民意識調査」(平成 28 年 7 月)において「災害に強いまちの推進」が最も関心が高い評価となり、強い要望を受けております。</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

費用便益比（総便益/総費用） 全体事業 B/C = 114,803 百万円/ 10,540 百万円 = 10.9

② 費用対効果分析の結果 ※3 (R2 治水経済調査マニュアル (案) により検討)

費用便益比（総便益/総費用） 全体事業 B/C = 183,134 百万円/ 12,634 百万円 = 14.5

費用便益比（総便益/総費用） 残事業 B/C = 134,221 百万円/ 8,451 百万円 = 15.9

※総便益 B = 年便益の総和（現在価値化）+ 残存価値（現在価値化）

※総費用 C = 事業費（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、デフレーター補正を併せて実施しています。

費用便益分析結果

(単位：百万円)

区分	当初評価時 (H30 年度)	今回評価時 (R5 年度)		備考	
	全体事業	全体事業	残事業		
費用	事業費	9,505	11,350	7,579	河川改修事業費
	維持管理費	1,035	1,284	872	事業費の 0.5%
	総事業費	10,540	12,634	8,451	
効果	年平均被害軽減期待額	6,074	8,526	7,335	
	便益	114,437	182,332	133,503	施設整備による浸水被害軽減効果
	残存価値	366	802	718	完成 50 年後の施設の残存価値
	総便益	114,803	183,134	134,221	便益+残存価値
費用便益分析結果 (B/C)		10.9	14.5	15.9	

【B/C 変化の要因】

被害率の変更や近年の水害実績より被害割合等の見直しが実施された最新の評価方法（治水経済調査マニュアル R2.4）を適用したこと、資産単価を見直したことにより、費用便益比（B/C）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%)	13.2~16.1	14.5~17.6
残工期 (−10%~+10%)	14.4~14.5	15.8~15.9
資産額 (−10%~+10%)	13.1~15.9	14.3~17.5

4-2 その他の効果

安濃川、岩田川は津市の中心市街地を貫流している河川であり、重要交通網である伊勢自動車道や国道 23 号、国道 163 号等の道路のほか、近鉄名古屋線や JR 紀勢本線の鉄道が横断しています。浸水が発生するとこれら交通網に影響を与え交通途絶となれば、より深刻な被害が想定されますが、河川改修によりこれらを軽減することが可能となります。

(環境への配慮)

環境への配慮として、堤内地の状況も踏まえて引き堤や盛土、河道掘削を行い、河積を確保することとされていますが、その際には、流れに変化をもたらしている現在の蛇行した形状を基本として、掘削する場合には、現状の滲筋が再生されるように掘削形状を工夫するなど自然環境にも配慮した河川整備を実施します。

4-3 地元意向

安濃川及び岩田川下流の市街地には、多数の人家や学校、病院、公共施設などが集積しています。このため、地元自治会連合会から、河川整備への強い要望があります。

<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</p> <p>① 河道掘削等による発生土を築堤の盛土材や他事業に流用し有効活用することで、建設副産物の発生を抑制しコスト削減に努めます。</p> <p>② 護岸の構造や施工に関して、新たな技術開発があった場合には、適宜比較を行い、周辺環境にも配慮しながら、経済性を考慮した新技術や工法の導入に努めます。</p> <p>5-2 代替案</p> <p>河川の改修計画の手法に対する代替案には、『ダム案』、『遊水地案』などがあります。これらに関する対応は、次のとおりです。過去から河川改修を進めてきた実績や前回と社会情勢の変化がないことから、河川改修が妥当と考えています。</p> <p>① 『ダム案』</p> <p>流域の大部分が平地であり、山地の占める割合が低く、ダムの適地が限られています。また、流域内には既に安濃ダムも設置されていることから、新たにダムを設置する適地がありません。</p> <p>② 『遊水地案』</p> <p>流域平地部は土地利用が進んでおり、新たに広大な土地を確保するには、用地取得や移転補償が必要であり、社会的影響が大きく、設置は困難です。</p>
<p>再 評 価 の 経 緯</p>
<p>平成 30 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。</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 条の視点を踏まえて再評価を行った結果、同要綱第 5 条 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【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事業を継続して実施していきます。</p>
<p>事業方針の概要【事業方針作成時に記述】</p>
<p>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。</p>

※1 再評価実施事業は(下段前回)とし、前回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	二級河川 三渡川		事業名	河川事業	課名	河川課
事業概要	工 期	平成 20 年～令和 19 年	全体事業費	2,646 百万円(負担率：国 50% 県 50%)		
	(下段：前回)	平成 20 年～令和 19 年	(下段：前回)	2,005 百万円(負担率：国 50% 県 50%)		
事 業 目 的 及 び 内 容						
<p>(1) 事業の目的</p> <p>三渡川は、三重県の中央部に位置し、流域面積 54.3km²、流路延長 21.1km の二級河川です。流域全体が松阪市に含まれ、岩内川、堀坂川、百々川等の支川を合流した後、松阪市松崎浦において伊勢湾に注いでいます。</p> <p>三渡川流域では、平成 16 年 9 月台風 21 号により、45 戸の家屋が浸水被害を受けました。</p> <p>三渡川の改修は、河川の築堤工、掘削工及び護岸工、ネック点となっている橋梁の架替により流下能力を確保し、治水安全度の向上を図ることを目的としています。</p>						
<p>(2) 事業の内容</p> <p>事業の内容は、次の通りです。</p> <p>延長 1,600 m</p> <p style="padding-left: 20px;">①築堤 8,100 m³ ②掘削 50,200 m³ ③護岸工 400 m ④橋梁 3 橋 ⑤用地補償 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>前回再評価後、一定期間が経過し、なお継続中であるため、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>・事業の進捗状況</p> <p style="padding-left: 20px;">① 平成 20 年度に河川整備計画策定</p> <p style="padding-left: 20px;">② 平成 20 年度に事業着手</p> <p style="padding-left: 20px;">③ 平成 30 年度に市道橋の架替完了</p> <p style="padding-left: 20px;">令和 5 年度末までに工事費ベースで 69%が完了予定</p> <p>・今後の見込み</p> <p style="padding-left: 20px;">令和 19 年度の整備完了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 16 年に浸水被害が発生したことを受け、地元住民の治水事業への理解と関心が高く、事業による治水安全度の向上が望まれています。 ・平成 27 年に中勢バイパス道路が開通し、国道 23 号、J R 紀勢本線と併せて想定氾濫区域内に交通網・物流網が集中しており、治水対策の必要性が高い状況です。 						

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

(平成 30 年度 費用対効果分析結果 ; R2 治水経済調査マニュアル (案) による)

① 前回評価時の費用対効果分析の結果

費用便益比 (総便益/総費用) 全体事業 $B/C=307.58 \text{ 億円} / 22.44 \text{ 億円} = 13.7$

② 費用対効果分析の結果

費用便益比 (総便益/総費用) 全体事業 $B/C=413.32 \text{ 億円} / 35.92 \text{ 億円} = 11.5$

残事業 $B/C=157.35 \text{ 億円} / 6.26 \text{ 億円} = 25.1$

※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		前回評価時 (H30 年度)	今回評価時 (R5 年度)		備考
		全体事業	全体事業	残事業	
費用	事業費	2,009	3,275	621	河川改修の事業費
	維持管理費	235	317	5	事業費の 5%
	総事業費	2,244	3,592	626	
効果	年平均被害軽減 期待額	1,322	1,526	934	
	便益	30,715	41,301	15,719	施設整備による浸水被害軽減効果
	残存価値	43	31	16	完成 50 年後の施設の残存価値
	総便益	30,758	41,332	15,735	便益+残存価値
費用便益分析結果 (B/C)		13.7	11.5	25.1	

【B/C変化の要因】

総便益 (B) の変化の要因としては、氾濫解析において、詳細な地盤データを用いたことで、地形の再現性が向上し、浸水範囲が増加したことで被害額が増加しました。

また、総費用 (C) の増加の要因は、残事業の工事費の精査を行った結果、費用が増加しました。

前回再評価からの増加の割合が便益より費用が上回ったことで、費用便益比が減少する結果となりました。

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%)	11.2 ~ 11.9	22.6 ~ 28.3
残工期 (-10% ~ +10%)	11.2 ~ 11.4	24.9 ~ 25.7
資産額 (-10% ~ +10%)	10.4 ~ 12.7	22.6 ~ 27.6

4-2 その他の効果

想定氾濫区域内には、緊急輸送道路に指定されている国道 23 号、166 号、JR 紀勢本線、近鉄線等の交通網が集中しているため、交通・物流のネットワークの確保が図られます。

(環境への配慮)

環境への配慮として護岸工法は、基礎付近に石を置く等、植物や動物が利用可能な環境の形成を行います。河道掘削については、ヨシ帯はできる限り保全に努め、治水上やむを得ない場合のみ掘削を行います。

<p>4-3 地元意向 三渡川流域では、平成16年9月に浸水被害を受けていることから、松阪市自治会連合会より、三渡川の改修に関する要望が出されています。</p>
<p>5 コスト削減の可能性や代替案立案の可能性 5-1 コスト削減 ・河道掘削等による発生土を築堤の盛土材や他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ます。 ・護岸の構造や施工に関して、新たな技術開発があった場合には、適宜比較を行い、周辺環境にも配慮しながら、経済性を考慮した新技術や工法の導入に努めます。</p> <p>5-2 代替案 ①『ダム案』 流域の大部分が平地で、ダムの適地はありません。 ②『遊水地案』 新たに用地を取得することや、移転補償することが必要となり、社会的影響が大きく、設置は困難です。</p> <p>以上のことから、三渡川では河道改修が妥当と考えられます。</p>
<p>再 評 価 の 経 緯</p>
<p>平成30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。</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>対応方針【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事業を継続して実施していきます。</p>
<p>事業方針の概要【事業方針作成時に記述】</p>
<p>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。</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	二級河川 百々川	事業名	河川事業	課名	河川課
事業概要	工 期	平成 20 年～令和 19 年	全体事業費	4,564 百万円(負担率：国 50% 県 50%)	
	(下段：前回)	平成 20 年～令和 19 年	(下段：前回)	3,945 百万円(負担率：国 50% 県 50%)	
事 業 目 的 及 び 内 容					
<p>(1) 事業の目的</p> <p>百々川は、松阪市東部の丘陵部を源とし、水田、市街地を抜け三渡川に注ぐ、流域面積 9.8km²、流路延長 4.4km の二級河川です。</p> <p>百々川流域では、豪雨や台風により平成 5 年 11 月に 20 戸、12 年 9 月に 48 戸、16 年 9 月に 100 戸の家屋が浸水被害を受けました。</p> <p>百々川の改修は、築堤工、掘削工及び護岸工、ネック点となっている水門改築、橋梁架替等により流下能力を確保し、治水安全度の向上を図ることを目的としています。</p> <p>(2) 事業の内容</p> <p>事業の内容は、次の通りです。</p> <p>延長 1,000m</p> <p>① 築堤 12,200 m³ ②掘削 32,600m³ ③護岸工 1,700m ④水門 1 基 ⑤橋梁 2 橋 ⑥用地補償 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>前回再評価後、一定期間が経過し、なお継続中であるため、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> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の進捗状況 <ul style="list-style-type: none"> ① 平成 20 年度に河川整備計画を策定 ② 平成 20 年度に事業着手 ③ 平成 25 年度に防潮水門の改築完了 令和 5 年度末までに工事費ベースで 57%が完了予定 ・今後の見込み 令和 19 年度の事業完了を目標としています。 					
<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 5 年、平成 12 年、平成 16 年に浸水被害が発生したことを受け、地元住民の治水事業への理解と関心が高く、事業による治水安全度の向上が望まれています。 					

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 前回再評価時の費用対効果分析の結果

費用便益比 (総便益/総費用) 全体事業 B/C=55.75 億円/42.70 億円=1.3

② 費用対効果分析の結果

費用便益比 (総便益/総費用) 全体事業 B/C=134.45 億円/61.51 億円=2.2
 残事業 B/C=82.46 億円/16.41 億円=5.0

※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、デフレーターを併せて実施しています。

費用便益分析結果

(百万円)

区分		前回評価時 (H30 年度)	今回評価時 (R5 年度)		備考
		全体事業	全体事業	残事業	
費用	事業費	3,816	5,524	1,473	河川改修の事業費
	維持管理費	454	627	168	事業費の 0.5%
	総事業費	4,270	6,151	1,641	
効果	年平均被害軽減 期待額	251	514	489	
	便益	5,541	13,404	8,223	施設整備による浸水被害軽減効果
	残存価値	34	41	23	完成 50 年後の施設の残存価値
	総便益	5,575	13,445	8,246	便益+残存価値
費用便益分析結果 (B/C)		1.3	2.2	5.0	

【B/C変化の要因】

総便益 (B) の変化の要因としては、地盤高データを最新のデータへ更新したことにより、浸水面積が増加したことで被害額が増加しました。

また、総費用 (C) の増加の要因は、当初計画より、事業費の精査を行った結果、費用が増加しました。

前回再評価からの増加の割合が費用より便益が上回ったことで、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

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%)	2.1 ~ 2.3	4.6 ~ 5.6
残工期 (-10% ~ +10%)	2.2 ~ 2.2	5.0 ~ 5.1
資産額 (-10% ~ +10%)	2.0 ~ 2.4	4.5 ~ 5.5

4-2 その他の効果

百々川の防潮水門の改築により、高潮被害の軽減が見込まれます。

また、百々川に流入する準用河川甚太川周辺の浸水被害の軽減が見込まれます。

(環境への配慮)

環境への配慮として護岸工法は、多孔質な構造とし植物の生育環境に配慮します。河道掘削に際しては、現況河道の河床形態を基本とし、平坦な河床は避け、自然な形状の河床となるよう配慮します。

<p>4-3 地元意向 百々川流域では、平成16年9月に浸水被害が発生しています。また、過去にも平成5年11月、平成12年9月等、幾度も浸水被害を受けていることから、松阪市自治会連合会より、百々川の改修に関する要望が出されています。</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> <ul style="list-style-type: none"> ・河道掘削等による発生土を築堤の盛土材や他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ます。 ・護岸の構造や施工に関して、新たな技術開発があった場合には、適宜比較を行い、周辺環境にも配慮しながら、経済性を考慮した新技術や工法の導入に努めます。 <p>5-2 代替案</p> <ol style="list-style-type: none"> ①『ダム案』 流域の大部分が平地で、ダムの適地はありません。 ②『遊水地案』 新たに用地を取得することや、移転補償することが必要となり、社会的影響が大きく、設置は困難です。 <p>以上のことから、百々川では河道改修が妥当と考えられます。</p>
再 評 価 の 経 緯
平成30年度の再評価においては、「事業に伴い廃川する河川敷の今後の扱いについて、検討されたい。」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。
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【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、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。
事業方針の概要【事業方針作成時に記述】
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組みます。

※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	二級河川 神内川	事業名	河川事業	課名	河川課
事業概要	工期 (下段当初) ^{※1}	令和元年～令和30年	全体事業費 (下段当初) ^{※1}	5,844百万円(負担率:国50%:県50%)	
		令和元年～令和30年		2,430百万円(負担率:国50%:県50%)	
事業目的及び内容					
<p>1 事業の目的</p> <p>神内川は、その源を三重県南端に位置する紀宝町の大鳥帽子山（標高 362.4m）に発し、途中支川が合流し、国道 42 号が渡河した後に支川の飯盛川が合流し、さらに JR 紀勢本線が渡河した後に紀宝町の中心市街地を流下して鶴殿港にそそぐ、流路延長約 4.4km、流域面積 7.5km² の二級河川です。</p> <p>平成 23 年 9 月には、紀伊半島大水害があり、121 戸の家屋が浸水しました。また、平成 29 年 10 月の台風第 21 号では、75 戸の家屋が浸水しました。</p> <p>このため神内川の改修は、洪水時の河川水位を低下させるために、河道掘削、護岸工の施工を行うとともに、水門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 実施の内容</p> <p>事業の内容は、次のとおりです。</p> <p>全体延長：1.8km</p> <p>① 掘削 V=47,000m³、②護岸 L=3,600m</p> <p>③防潮水門 =1 基、④道路橋 N=2 基、⑤歩道橋 N=1 基</p>					
事業主体の再評価結果					
<p>1 再評価を行った理由</p> <p>令和元年度に神内川水系河川整備計画の策定を報告後、全体計画事業費に変更があったことから、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する必要性が生じました。</p>					
<p>2 事業の進捗状況と今後の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の進捗状況 ① 平成 30 年度に河川整備計画策定 ② 令和元年度から事業着手 令和 5 年度末までに事業費ベースで 10%が完了予定 ・今後の見込み 令和 30 年度の事業完成を目標としています。 					
<p>3 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>JR 紀勢線ほか、国道 42 号などの主要な交通網の開通等により、交通網が集中する地域であり、依然として治水対策の必要性が高い状況です。</p> <p>過去には平成 23 年、平成 29 年に浸水被害が発生しており、早期に治水安全度を向上させることが望まれています。</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

費用便益比（総便益/総費用） 全体事業 B/C= 83,931 百万円 / 2,134 百万円 =39.3

② 費用対効果分析の結果 ※3 (R2 治水経済検討調査マニュアル (案) により検討)

費用便益比（総便益/総費用） 全体事業 B/C= 82,790 百万円 / 4,587 百万円=18.1

費用便益比（総便益/総費用） 残事業 B/C= 82,791 百万円 / 3,856 百万円=21.5

※総便益B= 年便益の総和（現在価値化）+ 残存価値（現在価値化）

※総費用C= 事業費（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		前回評価時 (H30 年度)	今回評価時 (R5 年度)		備考
		全体事業	全体事業	残事業	
費用	事業費	1,909	4,113	3,460	河川改修事業費
	維持管理費	225	474	396	事業費の0.5%
	総事業費	2,134	4,587	3,856	
効果	年平均被害軽減期待額	6,695	7,106	7,106	
	便益	83,914	82,767	82,767	施設整備による浸水被害軽減効果
	残存価値	17	23	24	完成50年後の施設の残存価値
	総便益	83,931	82,790	82,791	便益+残存価値
費用便益分析結果(B/C)		39.3	18.1	21.5	

【B/C 変化の要因】

被害率の変更や近年の被害実績より被害割合等の見直しを実施された最新の評価方法（治水経済調査マニュアルR2.4）を適用したこと、資産単価を見直したことにより、費用便益比（B/C）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%)	16.4~20.1	19.5~23.9
残工期 (-10% ~ +10%)	17.9~18.2	21.4~21.5
資産額 (-10% ~ +10%)	16.3~19.9	19.3~23.6

4-2 その他の効果

事業区間内には、JR 紀勢線の鉄道施設のほか、国道 42 号等の主要交通網が存在している地域です。

河川改修事業による浸水被害の軽減に伴い、洪水時における交通途絶被害等の防止効果が期待できます。

（環境への配慮）

環境への配慮として護岸工で使用するブロックは動植物に配慮した環境配慮型の製品を使用などして水際の植生を保全します。河道掘削に際しては、現況河道の河床形態を基本とし、平坦な河床は避け、自然な形状の河床となるよう配慮します。

4-3 地元意向

当該地域では、過去から浸水による被害を何度も受けていることから紀南土木行政推進協議会及び熊野・南郡正副議長会をはじめ地元の方々から河川改修の早期完了を求める強い要望があります。

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

- ① 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ます。
- ② 護岸の構造や施工等に関して、新たな技術開発があった場合には、適宜比較を行い、周辺環境に配慮しながら、経済的な技術や工法の導入に努めます。

5-2 代替案

河川の改修計画の手法に対する代替案には、『ダム案』、『遊水地案』などがあります。これらに関する対応は、次のとおりです。今回の全体事業費の変更に伴い、代替案について再検討した結果、河川改修が妥当と考えています。

① 『ダム案』

流域内の山地は低山地であり、ダムの適地がありません。また、ダムで洪水調整を行う場合でも、下流部で水門改築を含む河道改修が必要となり、経済的にも不利となります。

② 『遊水地案』

流域平地部は土地利用が進んでおり、新たに広大な土地を確保するには、用地取得や移転補償が必要となり、社会的影響が大きく、設置は困難です。また、沿川農地のほぼ全域を遊水地とした場合でも、水門改築を含む河道改修が必要となり、経済的にも不利となります。

再 評 価 の 経 緯

令和元年度の再評価においては、河川整備計画について報告しております。

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。

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【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、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。

事業方針の概要【事業方針作成時に記述】

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組みます。

※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	二級水系員弁川水系小滝川		事業名	砂防事業		課 名	防災砂防課																
事業概要	工 期 (下段当初) ^{※1}	H26年～R8年	全体事業費 (下段当初) ^{※1}	1,335 百万円 (負担率：国50%：県50%：他0%)																			
		H26年～R8年		1,317 百万円 (負担率：国50%：県50%：他0%)																			
事 業 目 的 及 び 内 容																							
<p>1 当該箇所の概要 二級水系員弁(いなべ)川(がわ)水系(すいけい)小滝川(こたきかわ)は、いなべ市北西部に位置し、鈴鹿山脈の北部地域にある流域面積 2.70 km² の土石流危険溪流です。 小滝川は保全対象として藤原町坂本地域の人家 133 戸、県道 614 号篠立下野尻線 400m、公会堂、商店等を抱えておりながら、平成 11 年以降に 10 回もの土石流が発生している土石流頻発地として知られています。</p> <p>2 事業目的 荒廃が進み土石流が頻発する小滝川において、砂防施設を整備し、土石流による災害を未然に防ぐことを目的としています。</p> <p>3 事業内容 事業期間：平成 26 年度～令和 8 年度 総事業費：1,335 百万円 事業内容：山腹工 2,700m²、管理用道路 1,190m</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、一定期間である 10 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 (2) の規定に基づき、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 2-1 事業の進捗状況 (工事着手：平成 26 年、事業進捗状況は下表に示す) 事業費約 13.35 億円に対して、令和 4 年度末で約 10.85 億円が施工済みであり、進捗率は 81%となっています。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 10px 0;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 15%;">工種</th> <th style="width: 15%;">数量</th> <th colspan="2" style="width: 30%;">事業費 (百万円)</th> <th rowspan="2" style="width: 15%;">進捗率</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">計画</th> <th style="text-align: center;">計画</th> <th style="text-align: center;">整備済み</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>山腹工</td> <td style="text-align: center;">2,700m²</td> <td rowspan="2" style="text-align: center;">1,335</td> <td rowspan="2" style="text-align: center;">1,085</td> <td rowspan="2" style="text-align: center;">81%</td> </tr> <tr> <td>管理用道路</td> <td style="text-align: center;">1,190m</td> </tr> </tbody> </table> <p>2-2 今後の見込み 令和 8 年度の完成を目指し、引き続き事業を推進してまいります。</p> <p>3 事業を巡る社会経済情勢等の変化 周辺地域の人口は近年減少傾向にあるものの、災害時に配慮が必要な高齢者数はむしろ増加しており、事業の必要性に変化はないと考えられます。また、三重県北勢地域における近年の雨量は横ばい～やや増加傾向であり、過去の土石流発生時と同様に災害発生の危険度は高いままと考えられます。</p>									工種	数量	事業費 (百万円)		進捗率	計画	計画	整備済み	山腹工	2,700m ²	1,335	1,085	81%	管理用道路	1,190m
工種	数量	事業費 (百万円)		進捗率																			
	計画	計画	整備済み																				
山腹工	2,700m ²	1,335	1,085	81%																			
管理用道路	1,190m																						

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

【当初評価時】 （平成26年時）	
総費用（C）	1,063 億円
総便益（B）	1,190 億円
費用便益比（B/C）＝	1.12

②費用対効果分析の結果 ※3

便益約20.27億円に対して、費用約16.33億円となり、費用便益比は1.24となっています。

費用便益比（B/C）	総費用（C） （事業全体）	総便益（B） （事業全体）
【事業全体】 1.24	1,633 億円 事業費：1,509 億円 維持管理費：124 億円	2,027 億円 直接被害便益：7.88 億円 間接被害便益：11.84 億円 残存価値便益：0.55 億円

③感度分析の結果 ※4

○当該事業を所管する省庁の費用便益分析手法に従い記載する。

【事業全体】 残事業費：B/C = 1.22 ~ 1.26 (±10%) 残工期：B/C = 1.24 (±10%) 資産額：B/C = 1.13 ~ 1.36 (±20%)

○分析手法を明らかにしてください（利用マニュアル類の明示）

- ・土石流対策事業の費用便益分析マニュアル（令和3年1月）

4-2 その他の効果

安心・安全効果による住民の心理的不安の削減や、防災PR・教育の場としての砂防事業への理解促進及び県民の防災意識向上の効果が得られます。

4-3 地元意向

員弁川水系では、流域住民等を中心とした期成同盟会が設立されており、期成同盟会の要望書の中では、砂防事業の更なる促進が要望されています。また、いなべ市の市民意識調査では、土砂災害対策に関する優先度や重視度が高い結果となっており、土砂災害対策の継続と早期整備完了が望まれています。

<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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たな近隣の残土処理地を確保することによる土砂運搬工の工事費削減。 <p>5-2 代替案</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山腹工より下流へ砂防堰堤を設置することが代替案として挙げられるが、すでに既設堰堤が存在するため現実的ではない。
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【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、事業効果の早期発現に向け事業を継続していきます。
事業方針の概要【事業方針作成時に記述】
<p>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。</p> <p>また、砂防堰堤等のハード対策に加えて、土砂災害警戒区域等の指定や土砂災害に係る危険度の情報提供等のソフト対策により、土砂災害の被害軽減に努めます。</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	城南第一地区海岸	事業名	海岸事業	課名	港湾・海岸課
事業概要	工期 (下段当初)	H26年～R16年	全体事業費 (下段当初)	8,377百万円 (負担率：国50%：県50%)	
		H26年～R16年		8,974百万円 (負担率：国50%：県50%)	

事 業 目 的 及 び 内 容

城南第一地区海岸は、桑名市南東部に位置し、木曾三川の揖斐川と二級河川の員弁川に挟まれた沖積低地です。当海岸は背後にゼロメートル地帯が広がり、住宅地や第一次緊急輸送道路である伊勢湾岸自動車道、国道23号が存在しています。当海岸での耐震照査の結果、地震により地盤が液状化し、堤防が沈下するおそれがあることが判明しました。また、高潮対策に必要な堤防高を満たしていないことも判明しました。このため、高潮や高波等による浸水被害から背後地の生命・財産を守ることを目的として、既設堤防の耐震対策及び堤防の嵩上げを実施しています。

【事業概要】

城南第一地区海岸	H26～R16	堤防工	L=2,443m
1工区	H26～R06	堤防工 (地盤改良工 (矢板工 (波返工	L=790m L=200m L=400m L=790m
2工区	R06～R09	堤防工 (矢板工	L=490m L=490m
3工区	R09～R16	堤防工 (矢板工	L=1,163m L=1,163m

事 業 主 体 の 再 評 価 結 果

1 再評価を行った理由

平成26年度に事業採択後、一定期間である10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(2)の規定に基づき、再評価を行いました。

2 事業進捗状況と今後の見込み

2-1 事業の進捗状況(工事着手：平成26年、事業進捗状況は下表に示す)

事業費約84億円に対して、令和4年度末で約35億円が施工済みであり、進捗率(事業費)は41.60%、進捗率(延長)は29.92%となっています。

工種	事業費			進捗率(%) (事業費)	整備延長		進捗率(%) (延長)
	全体 (千円)	施工済 (千円)	残事業 (千円)		全体	整備済	
堤防	8,376,944	3,485,016	4,891,928	41.60	2,443 m	731 m	29.92

2-2 今後の見込み

令和16年度の完成を目指し、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等の変化

想定浸水地域は、依然として人家が密集しています。

また、城南第一地区海岸の関連事業として、揖斐川右岸の河川堤防では、国土交通省中部地方整備局木曾川下流河川事務所にて、河川堤防の耐震対策が下流側から上流側にかけて順次工事が進められており、引き続き、国と県が一体となって当該地域の堤防耐震対策の整備を実施していくことが重要となっています。

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

① 当初（平成26年度）時の費用対効果分析の結果

総便益 (B) 799.80 億円
・浸水防護便益 799.80 億円
総費用 (C) 55.86 億円
・事業費 55.74 億円
・維持管理費 0.12 億円
費用便益比 (B/C) = 14.32

② 今回（令和5年度）評価時の費用対効果分析の結果

総便益 (B) 1,398.85 億円
・浸水防護便益 1,398.85 億円
総費用 (C) 75.60 億円
※小数第3位以下の影響により合計値が合わない
・事業費 75.43 億円
・維持管理費 0.18 億円
費用便益比 (B/C) = 18.50

③ 感度分析の結果

残事業費 : B/C = 17.72 ~ 19.36 (±10%)
便益 : B/C = 16.65 ~ 20.35 (±10%)
残事業期間 : B/C = 18.05 ~ 19.23 (±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、各ケースで費用対効果分析を行いました。B/Cは16.65~20.35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 地元の意向

当該地域は、地震に対する住民の不安も大きく、また海拔ゼロメートル地帯であり、浸水被害が懸念されることから、桑名市から、毎年、当該事業の早期完成を要望されています。

4-3 その他の効果

当海岸の背後地は、JR 関西本線や近鉄名古屋線等の鉄道施設のほか、国道1号、国道23号及び国道258号等の主要交通網が集中している地域となっています。

一旦、浸水が発生するとこれら主要交通網が途絶し、社会的影響が大きくなることが想定されますが、城南第一地区海岸堤防の耐震化対策によりこれらを軽減することが可能となります。

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

当海岸の1工区では、新技術の適用や経済性を考慮し、平成30年度以降は地盤改良工から矢板工（二重矢板工法（透水））へ工法を変更しています。

また、矢板工については地質状況を踏まえ、測線ごとに経済的な断面を採用するなど、設計時において可能な限りコストの縮減に取り組んでいます。

5-2 代替案

1工区の二重矢板工法（透水）の代替案として、鋼管矢板（透水）工法が挙げられます。鋼管矢板（透水）工法は、二重矢板工法（透水）と比較して、施工性や海域・周囲への影響に大きな差はありませんが、経済性において劣ります。

上記により、二重矢板工法（透水）を採用した現計画で整備を進めることが妥当と判断しています。

再 評 価 の 経 緯
当事業は、今回が初回の再評価となるため、過去からの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。
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【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実施していきます。
事業方針の概要【事業方針作成時に記述】
海岸事業は、各海岸によって工法や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、国の補正予算の活用等により必要な予算確保に努め、早期完成に向けて、引き続き事業を推進していきます。

※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	川越地区海岸		事業名	海岸事業	課名	港湾・海岸課
事業概要	工期 (下段当初)	H26年～R17年	全体事業費 (下段当初)	1,660百万円 (負担率: 国 50% : 県 50%)		
		H26年～R17年		1,660百万円 (負担率: 国 50% : 県 50%)		

事 業 目 的 及 び 内 容

【事業目的】

1) 海岸の位置：

川越地区海岸（川越南地先）は、三重県北東部、伊勢湾の湾奥に位置し、背後に三重郡川越町および朝日町が位置しています。

2) 海岸背後の状況：

当海岸の背後地は、第一次緊急輸送道路である伊勢湾岸自動車道をはじめ国道 1 号や 23 号等の幹線道路や、JR 関西本線や近鉄名古屋線の鉄道交通網があり、交通の便に恵まれた地域です。

しかしながら、川越町のほぼ全域と朝日町の平地部の大部分が、浸水想定エリア内に含まれるという状況です。

3) 海岸の状況：

当海岸の既設堤防は、高潮・高波に対して堤防高さが一部箇所において不足しています。また、地震時の液状化により沈下・崩壊する可能性があります。さらに一部老朽化が進んでいる箇所があり、ひび割れや目地の開きが確認されています。

このため、①高潮対策として、50 年確率の高潮・高波から浸水被害を防ぎ、背後地の生命・財産を守ること、②地震対策として、地震発生後に襲来する 50 年確率の高潮・高波から浸水被害を防ぎ、背後地の生命・財産を守ることを目的として、堤防の嵩上げ及び耐震化を実施しています。

【事業概要】

川越地区	H26～R17	堤防工	L=943.5 m
区間②	H26～R4	堤防工	L=650.0 m
		(矢板工)	L=260.0 m
		(堤防嵩上工)	L=550.0 m
		(堤防補強工 (表))	L=380.0 m
		(堤防補強工 (裏))	L=460.0 m
区間④	R3～R17	堤防工	L=293.5 m
		(矢板工)	L=293.5m

事 業 主 体 の 再 評 価 結 果

1 再評価を行った理由

平成 26 年度に事業採択後、一定期間である 10 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（2）の規定に基づき、再評価を行いました。

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26年、工事着手：平成26年、事業進捗状況は下表に示す）

事業費 16.6 億円に対して、令和 4 年度末で約 7.6 億円が施工済みであり、進捗率は 45.7%となっています。

地区名	工種	全体計画		全体事業費 (単位：千円)	施工済額 (単位：千円)	残事業費 (単位：千円)	進捗率
		全 体	整備済み				
川越	堤防	943.5 m	665.0m	1,660,000	758,000	902,000	45.7%
全 体				1,660,000	758,000	902,000	45.7%

2-2 今後の見込み

令和 17 年度の完成を目指し、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等の変化

浸水想定エリア内は、事業採択時より人家や企業が増加している地域であり、事業の必要性に変化はないと考えています。

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当初（平成26年度）評価時の費用対効果分析の結果

総便益 (B) 328.42 億円
・浸水防護便益 328.42 億円
総費用 (C) 10.87 億円
・事業費 10.75 億円
・維持管理費 0.15 億円
費用便益比 (B/C) =30.22

②今回（令和5年度）評価時の費用対効果分析の結果

総便益 (B) 499.38 億円
・浸水防護便益 499.38 億円
総費用 (C) 15.90 億円
・事業費 15.73 億円
・維持管理費 0.17 億円
費用便益比 (B/C) =31.40

③感度分析の結果

残事業費 : B/C=30.16~32.75 (±10%)
残工期 : B/C=30.43~32.42 (±10%)
資産 : B/C=28.26~34.54 (±10%)

感度分析の実施方法としては、残事業費、残工期、資産を個別に±10%変動させて、各ケースで費用対効果分析を行いました。いずれのケースでもB/Cは1.0を上回っており、有効な事業であると考えています。

4-2 その他の効果（交通途絶の波及被害防止）

浸水が発生すると、JR 関西本線や近鉄名古屋線等の鉄道施設のほか、国道1号、国道23号等の主要交通網が途絶し、人流・物流の停滞や迂回交通の発生等、社会的影響が大きくなることが想定されますが、海岸堤防の対策によりこれらの被害を防ぐことが可能となります。

4-3 地元の意向

川越町が実施している住民意識調査の事業採択時と現在の結果を対比したところ、水害対策に対する重要度は高く、満足度は低いいため、住民の意識変化はないと考えられます。

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

当海岸では、鋼材を変更し、全体で経済的となる材料を採用するなど、設計時において可能な限りコストの削減に取り組んでいます。

5-2 代替案

代替案として、地震による液状化に対応できる工法が必要であり、他の工法として考えられる固結工法と比較しましたが、施工性、経済性、海域・周辺への影響のいずれの観点においても、現在の二重締切鋼矢板工法が優位と考えられます。

これらのことより、代替案は考えられず、現計画で整備を進めることが妥当と判断しています。

再 評 価 の 経 緯
当事業は、今回が初回の再評価となるため、過去からの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。
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【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実施していきます。
事業方針の概要【事業方針作成時に記述】
海岸事業は、各海岸によって工法や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、国の補正予算の活用等により必要な予算確保に努め、早期完成に向けて、引き続き事業を推進していきます。

※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	井田地区海岸		事業名	海岸事業	課名	港湾・海岸課																																									
事業概要	工期 (下段前回)	H03年～R17年	全体事業費 (下段前回)	20,776 百万円 (負担率: 国 50% : 県 50%)																																											
		H03年～R14年		19,590 百万円 (負担率: 国 50% : 県 50%)																																											
事 業 目 的 及 び 内 容																																															
<p>熊野市から紀宝町に至る熊野灘に面した七里御浜海岸は、太平洋の荒波が来襲するため、昭和 34 年伊勢湾台風や昭和 36 年第 2 室戸台風などにより、大きな被害を受けてきました。</p> <p>このうち南端の井田地区海岸は、かつて 100m 以上あった海浜幅が、現在ではほぼ消失している箇所も見られるなど特に侵食が著しく、消波機能が低下し、高波により背後地に影響が及んでいます。</p> <p>代表的な被災は、平成 6 年台風 26 号、9 年台風 7 号により、海岸堤防が破堤し、国道 42 号が通行止めになった他、平成 16 年台風 16 号でも人工リーフ未整備箇所では海浜が国道 42 号近くまで侵食される被害を受けました。</p> <p>井田地区海岸の背後地には、災害時輸送道路の第一次緊急輸送道路であり東紀州地域の重要な幹線道路でもある国道 42 号や JR 紀勢本線（紀伊井田駅）、井田公民館、井田小学校、井田保育所などの重要な施設があり、地域住民からは人工リーフの早急な整備が望まれています。</p> <p>このようなことから、沿岸（リーフ）部での砕波による波の打上げ高の低減や侵食が進む海浜の安定を図り、高潮時の波浪に対する住民の安全を確保するとともに国土を保全するため高潮対策事業を進めています。</p>																																															
<p>【事業概要】</p> <p>事業期間 45 年間（平成 3（1991）年度～令和 17（2035）年度）</p> <p>総事業費 20,776 百万円</p> <p>事業延長 3,200m</p> <p>事業概要 人工リーフ 11 基（2,846m）</p> <p>堤脚保護工 9 基（354m）</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 30 年度に再評価を実施後、一定期間である 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</p> <p>2-1 事業の進捗状況（工事着手：平成3年 事業進捗状況は下表）</p> <p>総事業費約 208 億円に対して、令和 4 年度末で約 156 億円が施工済みであり、費用で約 75%、整備延長で約 73%の整備が進捗しています。</p>																																															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">工種</th> <th colspan="3">事業費（千円）</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 （千円）</th> <th>施工済 （千円）</th> <th>残事業 （千円）</th> <th>全体計画</th> <th>整備済</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">人工リーフ</td> <td rowspan="2">19,737,500</td> <td rowspan="2">14,572,400</td> <td rowspan="2">5,165,100</td> <td rowspan="2">73.83</td> <td>2,846m</td> <td>1,986m</td> <td rowspan="2">69.78</td> </tr> <tr> <td>11 基</td> <td>10 基</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">堤脚保護工</td> <td rowspan="2">1,038,300</td> <td rowspan="2">1,038,300</td> <td rowspan="2">0</td> <td rowspan="2">100.00</td> <td>354m</td> <td>354m</td> <td rowspan="2">100.00</td> </tr> <tr> <td>9 基</td> <td>9 基</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>20,775,800</td> <td>15,610,700</td> <td>5,165,100</td> <td>75.14</td> <td>3,200m</td> <td>2,340m</td> <td>73.13</td> </tr> </tbody> </table>							工種	事業費（千円）			進捗率 （%） （事業費）	整備延長		進捗率 （%） （延長）	全体 （千円）	施工済 （千円）	残事業 （千円）	全体計画	整備済	人工リーフ	19,737,500	14,572,400	5,165,100	73.83	2,846m	1,986m	69.78	11 基	10 基	堤脚保護工	1,038,300	1,038,300	0	100.00	354m	354m	100.00	9 基	9 基	合計	20,775,800	15,610,700	5,165,100	75.14	3,200m	2,340m	73.13
工種	事業費（千円）			進捗率 （%） （事業費）	整備延長			進捗率 （%） （延長）																																							
	全体 （千円）	施工済 （千円）	残事業 （千円）		全体計画	整備済																																									
人工リーフ	19,737,500	14,572,400	5,165,100	73.83	2,846m	1,986m	69.78																																								
					11 基	10 基																																									
堤脚保護工	1,038,300	1,038,300	0	100.00	354m	354m	100.00																																								
					9 基	9 基																																									
合計	20,775,800	15,610,700	5,165,100	75.14	3,200m	2,340m	73.13																																								
<p>2-2 今後の見込み</p> <p>暫定断面の施工により事業効果の早期発現に取り組んでいます。</p> <p>また、早期期完成を目指し、当地区に重点投資を行い、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等の変化</p> <p>紀宝町全体では、人口・世帯数とも近年は減少傾向にありますが、海岸背後地の井田地区では、人口・世帯数ともに若干の増加傾向にあります。</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（平成30年度）評価時の費用対効果分析の結果

総便益 (B)	438.31 億円
・浸水防護便益	438.31 億円
総費用 (C)	335.28 億円
・事業費	335.14 億円
・維持管理費	0.14 億円
費用便益比 (B/C)	=1.31

② 今回（令和5年度）評価時の費用対効果分析の結果

総便益 (B)	627.14 億円
・浸水防護便益	627.14 億円
総費用 (C)	446.17 億円
・事業費	446.00 億円
・維持管理費	0.17 億円
費用便益比 (B/C)	=1.41

【B/C変化の要因】

前回評価と比較し、「海岸事業の費用便益分析指針（改訂版）」が令和2年4月に一部更新されたことに伴い、被害率を更新した結果、便益が増加しました。これにより、B/Cは増加しました。

③ 感度分析の結果

残事業費	: B/C=1.40~1.42 (±10%)
残事業期間	: B/C=1.35~1.46 (±10%)
便益	: B/C=1.27~1.55 (±10%)

感度分析の実施方法としては、残事業費、残事業期間、便益を個別に±10%変動させて、各ケースで費用対効果分析を行いました。B/Cは1.27~1.55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

七里御浜海岸は、吉野熊野国立公園に指定されているほか、平成16年7月には熊野古道の「浜街道」として世界遺産にも登録されています。また、21世紀に残すべき日本の美しい浜辺として「日本の白砂青松百選」「日本の名松百選」「21世紀に残したい日本の自然百選」「日本の渚百選」に選定されています。

さらに、紀宝町では、昭和63年に日本で初めてウミガメ保護条例を制定し、井田地区海岸はウミガメの産卵場であり、海岸背後の小学校にてふ化活動が実施されるなどウミガメ保護活動が積極的に行われています。

当事業により、七里御浜の海浜風景やウミガメの産卵環境の保全が期待されます。

他にも、人工リーフの整備により、藻場等が形成される効果も確認されています。

4-3 地元の意向

消波機能を持つ海浜が消失し、海岸背後地の安全度が年々低下している状況に対して地元は危機感を持っています。

熊野市、御浜町、紀宝町で構成される「七里御浜海岸侵食対策連絡協議会（平成2年設立）」などから、海岸侵食による海浜の減少や台風時に高波が堤防を越波し、国道42号に被害が及ぶことを懸念し、以下のような要望をいただいています。

- ・七里御浜海岸の侵食・高潮対策事業の整備促進を図ること。
- ・「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策等の緊要な経費を確保し、事前防災・減災対策の推進」を図ること。

人工リーフ等の海岸保全施設の早期完成による侵食・高潮対策事業の促進が強く望まれています。

<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 鵜殿港の岸壁背後で被覆ブロックを製作し、運搬に係るコスト削減を図っています。</p> <p>5-2 代替案 同等の整備効果を発現させる施設として、離岸堤や消波堤があります。 しかしこれらは施設が海面上へと露出し、国立公園や世界遺産である井田地区海岸の景観を保全するためにも、人工リーフによる整備が妥当であると考えています。 このため、海面上に施設が現れない人工リーフを選定しており、代替案はありません。</p>
<p>再 評 価 の 経 緯</p>
<p>当事業は、これまでに平成15年度、平成20年度、平成25年度、平成30年度に再評価を実施し、事業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> <p>当事業に関して、平成30年度に実施した再評価委員会の付帯意見並びにそれに対する対応は以下のとおりです。</p> <p>【付帯意見】 事業期間が長期にわたることから、早期事業完成に努められたい。</p> <p>【対応】 国土強靱化補正予算等を活用し、事業の早期完成に努めています。 鵜殿港でのブロック製作によりコスト削減を図り、事業の早期完成を目指しています。 他機関と調整のうえ、河川の掘削土砂などの一部を利用し養浜することで、高潮対策効果が発現するよう努めています。</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。 事業期間が長期にわたることから、暫定断面における11号箇所早期完成に努められたい。</p>
<p>対応方針【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実施していきます。</p>
<p>事業方針の概要【事業方針作成時に記述】</p>
<p>引き続き、近隣においてブロック製作ヤードを確保しブロックの運搬費などのコスト削減などを図るとともに、国の補正予算の活用等により必要な予算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。