

令和7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7年度公共事業再評価結果	11
	県土整備部の取り組み	
	道路事業の対応方針について	14
	河川事業の対応方針について	16
	企業庁の取り組み	
	水道施設整備事業の対応方針について	18
2	令和7年度公共事業事後評価結果	19
	農林水産部の取り組み	
	中山間地域総合整備事業について	21
	県土整備部の取り組み	
	道路事業について	23
	街路事業について	24

【資料】

令和7年度	三重県公共事業評価審査対象事業位置図	25
令和7年度	再評価書	42
令和7年度	事後評価書	77

1 令和7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、表一1のとおり
11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、
11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、2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7年度三重県公共事業再評価審査対象事業一覧表（表一1）

（※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	道路事業	一般国道368号 下太郎生	津市	H23	③	継続	継続
2	道路事業	一般県道一志出家線 中川原橋	津市	H18	③	継続	継続
3	道路事業	主要地方道一志美杉線（室ノロバイパス）	津市	H28	②	継続*	継続
4	道路事業	一般県道二本木御衣田線	津市	H23	③	継続	継続
5	道路事業	一般県道亀山安濃線（高野尾バイパス）	津市	H28	②	継続	継続
6	道路事業	一般国道368号（仁柿峠バイパス）	松阪市	H2	③	継続*	継続
7	河川事業	二級河川 朝明川	四日市市・川越町・朝日町	S49	③	継続	継続
8	河川事業	二級河川 志登茂川	津市	S47	③	継続	継続
9	河川事業	二級河川 相川	津市	H22	③	継続	継続
10	河川事業	二級河川 志原川	熊野市・御浜町	S52	③	継続	継続

番号	事業名	箇所名	市町名	採択年度	再評価理由	答申	対応方針
11	水道施設整備事業 (環境衛生施設整備事業)	北中勢水道用水供給事業	四日市市・津市等	H5	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が生じた事業

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	1番	一般国道368号（下太郎生）
	2番	一般県道一志出家線（中川原橋）
	3番	主要地方道一志美杉線（室ノロバイパス）
	4番	一般県道二本木御衣田線
	5番	一般県道亀山安濃線（高野尾バイパス）
	6番	一般国道368号（仁柿峠バイパス）

2 道路事業の背景

道路事業は、幅広い国民生活や社会経済活動を支える基盤であり、限られた財源で、安全・安心の確保、生活の質の向上、生産性の向上といったストック効果を高めるための対応が一層求められているところです。このような道路事業は、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7年9月26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、1番、2番、3番、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番については「今後、事業の計画的な執行を図り早期完了に努められたい。」との意見をいただきました。

令和7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、5番、6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、6番については、「事業期間が長期にわたっていることから、詳細な調査をもとに大幅な事業計画の変更が無いよう、事業の早期完成に努められたい。」との意見をいただきました。

4 対応方針

審査の結果、事業継続の妥当性が認められたことから、事業効果の早期発現に向け事業を継続して実施していきます。

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

3番の主要地方道一志美杉線（室ノロバイパス）について、計画的な事業執行による早期完了には、円滑な用地確保が必要となります。そのため、関係者へ事業内容や事業の影響を丁寧に説明し、計画的な事業執行を行い、早期完了に努めます。

6番の一般国道368号（仁柿峠バイパス）について、事業の早期完成には、事業計画の履行の徹底が必要となります。そのため、適切な時期に詳細な調査を実施し、事業の進捗管理を徹底することにより、事業の早期完成に努めます。

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	7番	二級河川	朝明川 あさけがわ
	8番	二級河川	志登茂川 しともがわ
	9番	二級河川	相川 あいかわ
	10番	二級河川	志原川 しはらがわ

2 河川事業の背景

河川事業は、「河川整備計画」に基づき、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号のほか、今年度においても、9月12日から13日にかけて発生した豪雨などにより、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7年8月25日に開催された第1回三重県公共事業評価審査委員会における審査の結果、7番から10番の4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 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か事業を継続していきます。

なお、河川事業は、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。そのため、それぞれの現場に応じたコスト縮減を図るとともに、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。

企業庁の取り組み (再評価)

水道施設整備事業の対応方針について

[企業庁]

1 再評価審査対象事業

水道施設整備事業 11番 北中勢水道用水供給事業

2 水道施設整備事業（北中勢水道用水供給事業）の背景

北中勢水道用水供給事業は、北勢地域の4市4町（桑名市、四日市市、鈴鹿市、亀山市、木曽岬町、川越町、朝日町、菰野町）及び中勢地域の2市（津市、松阪市）から、市町単独で水源を新たに開発することが困難であることから、三重県に対し、広域的に水道用水供給事業を実施するよう要請があったため、実施しているものです。

給水区域における水需要は減少傾向にあるものの、市町が抱える自己水源の能力低下や渇水、災害リスクへの備え等の観点から、水道用水供給事業は重要な役割を担っています。

3 委員会意見

令和7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、11番については「事業継続の妥当性が認められたことから事業継続を了承する。」との答申をいただきました。

4 対応方針

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

引き続き関係機関等と丁寧な調整を図り、令和9年度の供用開始に向けて、計画的に事業を推進していきます。

2 令和7年度公共事業事後評価結果

三重県が実施した公共事業の効果について、本年度は、表－2のとおり5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、5事業すべてにおいて「評価結果の妥当性を認める」との答申をいただきました。

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

令和7年度三重県公共事業事後評価審査対象事業一覧表（表－2）

（※印：付帯意見あり）

番号	事業名	箇所名	市町名	採択年度	完了年度	答申	事業方針
501	中山間地域総合整備事業	御浜西部地区	御浜町	H22	R2	了承	各部の取組のとおり
502	道路事業	主要地方道北勢多度線（阿下喜）	桑名市	H28	R2	了承	各部の取組のとおり
503	道路事業	一般国道477号四日市湯の山道路	四日市市	H9	R2	了承	各部の取組のとおり
504	道路事業	主要地方道磯部大王線（志島バイパス）	志摩市	H18	R2	了承	各部の取組のとおり
505	街路事業	松阪公園大口線外1線	松阪市	H14	R2	了承	各部の取組のとおり

事後評価理由：事業完了後おおむね5年が経過した事業

農林水産部の取り組み

(事後評価)

農業農村整備事業（中山間地域総合整備事業）について

[農林水産部]

1 事後評価審査対象事業

中山間地域総合整備事業 501番 御浜西部地区

2 農業農村整備事業（中山間地域総合整備事業）の背景

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

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

3 委員会意見

令和7年11月5日に開催された第4回三重県公共事業評価審査委員会における審査の結果、501番については「事業の効果については評価結果の妥当性を認める。」との答申をいただきました。

4 事業への対応方針

中山間地域では、人口減少や高齢化の進行に伴う、集落機能の低下により農業生産活動の継続が懸念されることから、農業生産活動の持続性確保や農村集落の機能維持に向けて、生産基盤や生活環境基盤の総合的な整備を進めるとともに、日本型直接支払制度も活用しながら、農業生産条件の不利の補正や、農地、農業用水路等の保全を取り組んでいきます。

県土整備部の取り組み

(事後評価)

道路事業について

[県土整備部]

1 事後評価審査対象事業

道路事業	502番	主要地方道北勢多度線（阿下喜）
	503番	一般国道477号（四日市湯の山道路）
	504番	主要地方道磯部大王線（志島バイパス）

2 道路事業の背景

道路事業は、幅広い国民生活や社会経済活動を支える基盤であり、限られた財源で、安全・安心の確保、生活の質の向上、生産性の向上といったストック効果を高めるための対応が一層求められているところです。このような道路事業は、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7年11月5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、502番、503番、504番については「事業の効果については評価結果の妥当性を認める。」との答申をいただきました。

4 対応方針

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

また、幅広い国民生活や社会経済活動を支える道路事業の推進に取り組みます。

街路事業について

[県土整備部]

1 事後評価審査対象事業

街路事業 505番

まつさかこうえんおおくちせんほか
松阪公園大口線外1線

2 街路事業の背景

街路事業は、都市における円滑な交通機能の確保、都市環境、防災等の面で良好な公共空間を備えるとともに、市街地の形成を図ることにより、安全で円滑な都市生活と機能的な都市活動に寄与することを目的とし、市街地の都市計画決定された道路を整備する事業です。

都市計画道路松阪公園大口線は、松阪市内の南北の幹線である国道23号、国道166号、県道松阪環状線を結ぶ、中心市街地の交通流動の円滑化を担う幹線道路で、当事業区間は第1次緊急輸送道路に指定されています。

鉄道交差の立体化により慢性的な渋滞を解消し、歩行者・自転車等の安全で円滑な交通を確保するとともに、災害時の輸送機能強化を目的に無電柱化と同時整備を行い、令和2年度に完了しています。

3 委員会意見

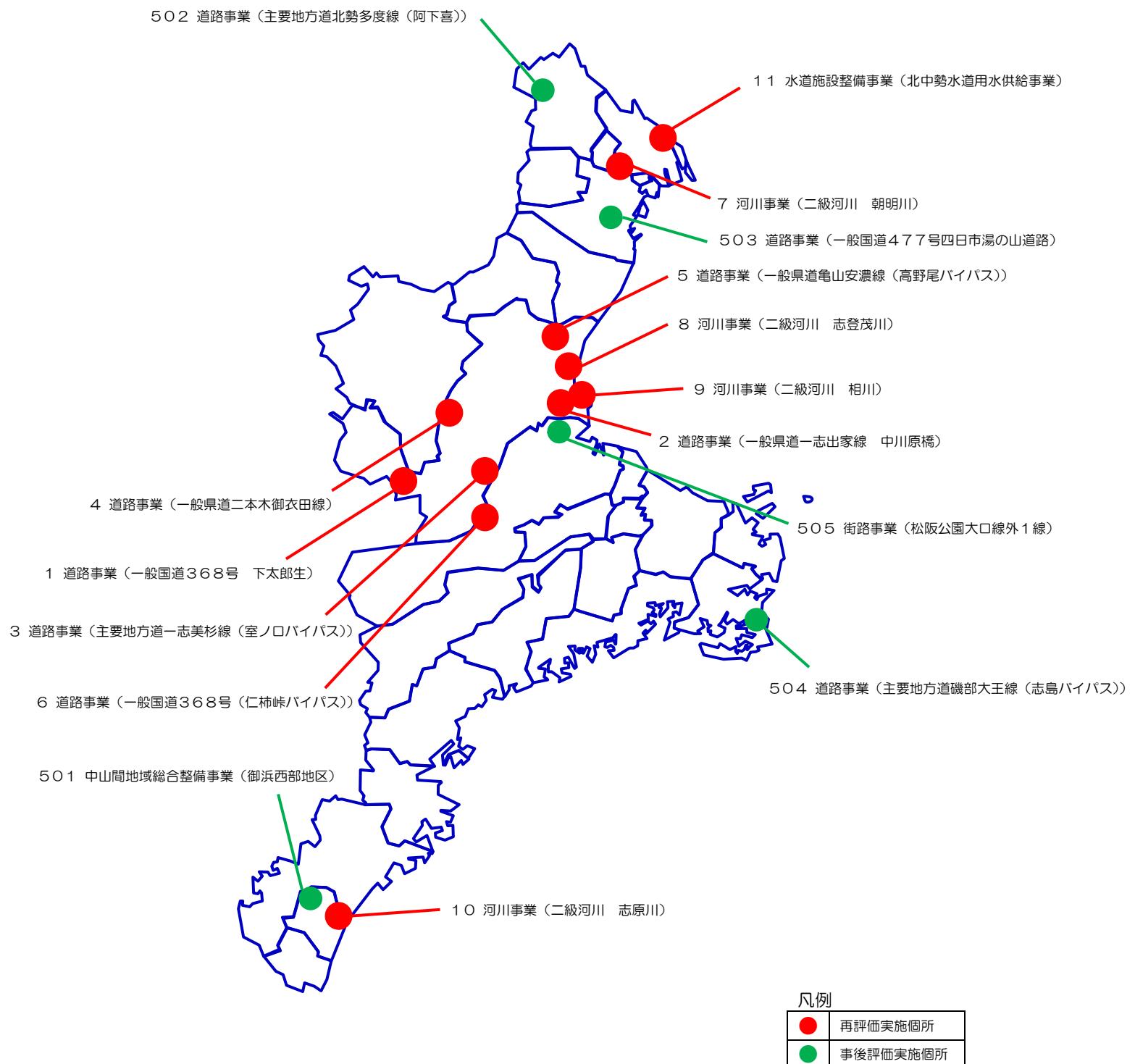
令和7年11月5日に開催された令和7年度第4回三重県公共事業評価審査委員会における審査の結果、505番については「事業の効果については評価結果の妥当性を認める。」との答申をいただきました。

4 対応方針

審査の結果、当該対象の整備に伴い、安全で円滑な交通機能の確保、緊急輸送道路としての防災機能の強化や沿線地域の生活環境改善等の事業効果について、妥当性が認められたことから、当該事業の道路機能が健全に保てるよう道路施設等の適切な維持管理に努めます。

また、引き続き良好な都市環境の基盤となり社会経済活動を支える街路整備事業の推進に取り組みます。

令和7年度 三重県公共事業評価審査対象事業位置図



1番 道路事業 一般国道368号(下太郎生)



2番 道路事業 一般県道一志出家線(中川原橋)



3番 道路事業 主要地方道一志美杉線(室ノ口バイパス)



4番 道路事業 一般県道二本木御衣田線



5番 道路事業 一般県道亀山安濃線(高野尾バイパス)



6番 道路事業 一般国道368号(仁柿峠バイパス)



7番 河川事業 二級河川 朝明川



県管理区間

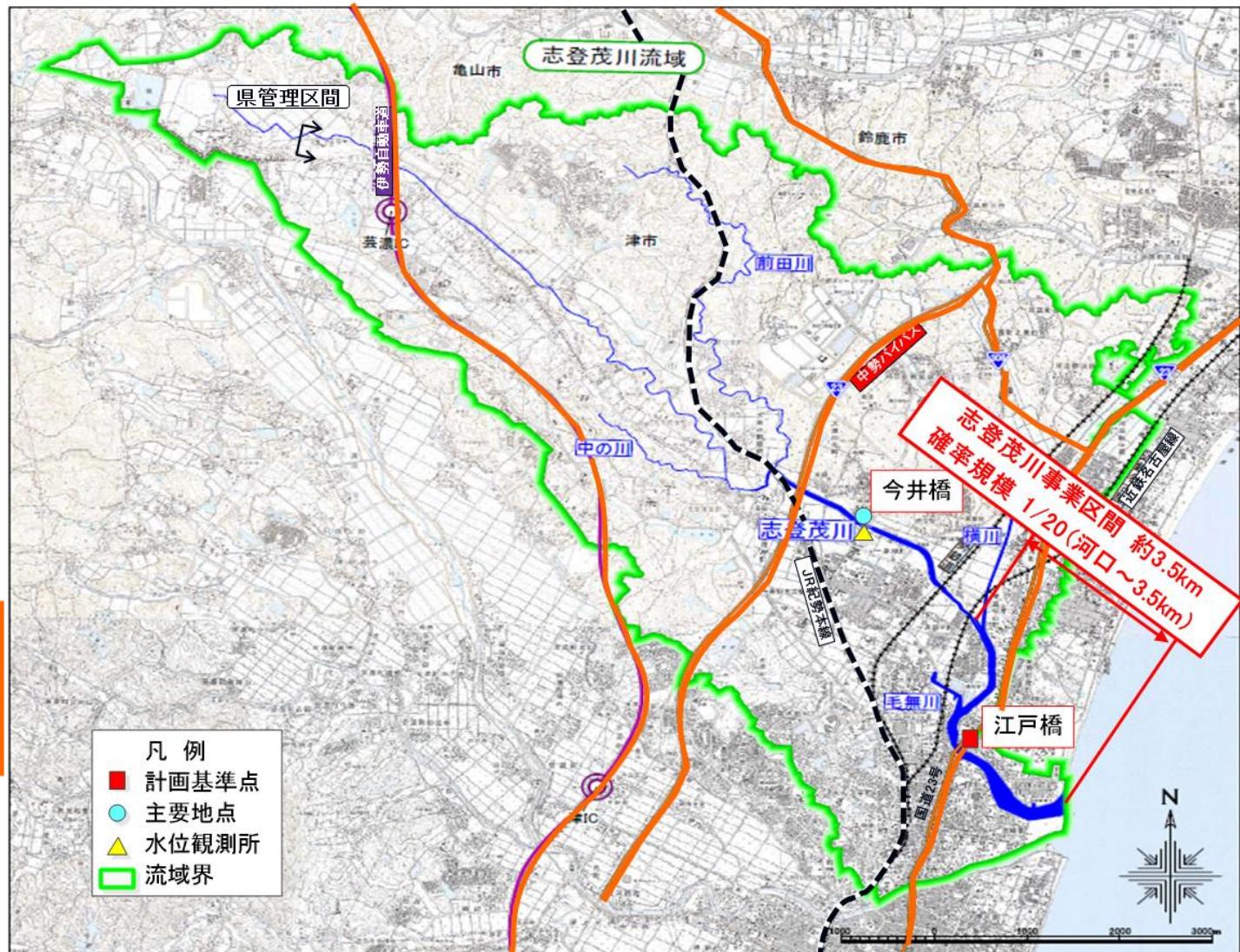
河川名	朝明川
流域面積	87.1km ²
流路延長	25.3km

8番 河川事業 二級河川 志登茂川



県管理区間

河川名	志登茂川
流域面積	49.2km ²
流路延長	25.5km

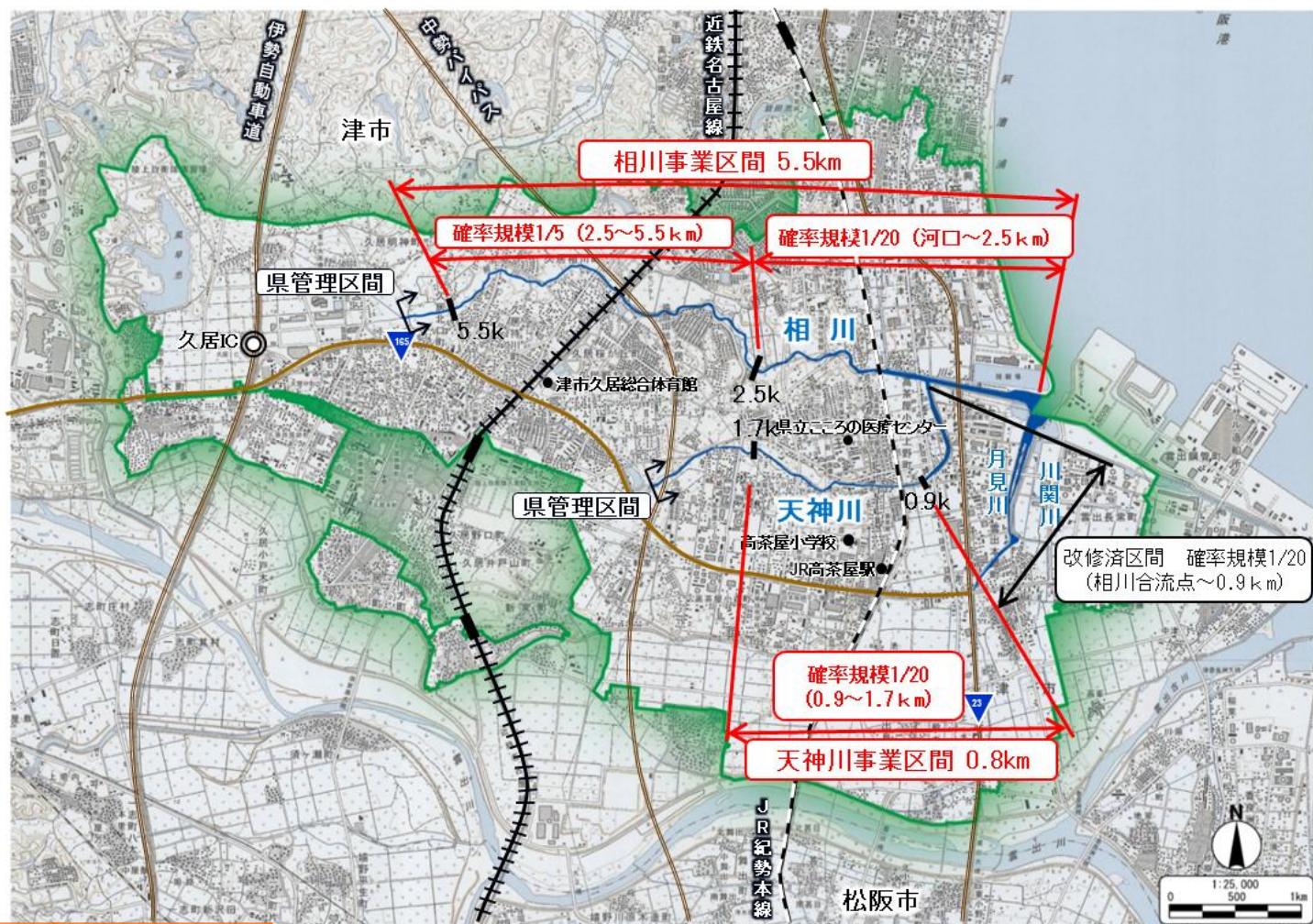


9番 河川事業 二級河川 相川

位置図



県管理区間



河川名	相川	天神川
流域面積	23.9km ²	
流路延長	6.0km	2.9km

10番 河川事業 二級河川 志原川

位置図



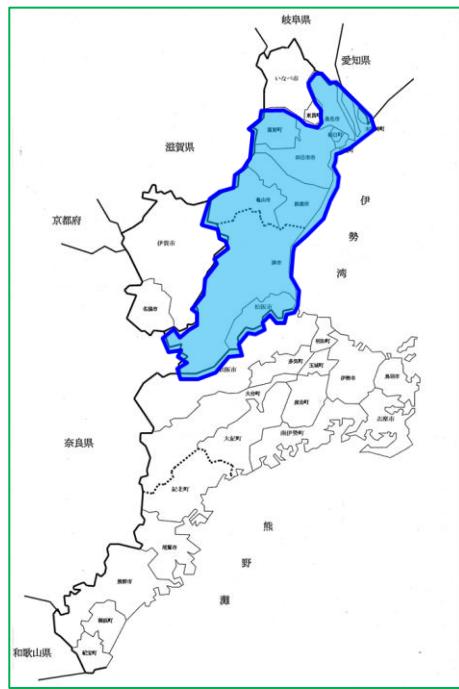
県管理区間

流路延長：志原川 6.5 km
産田川 7.4 km

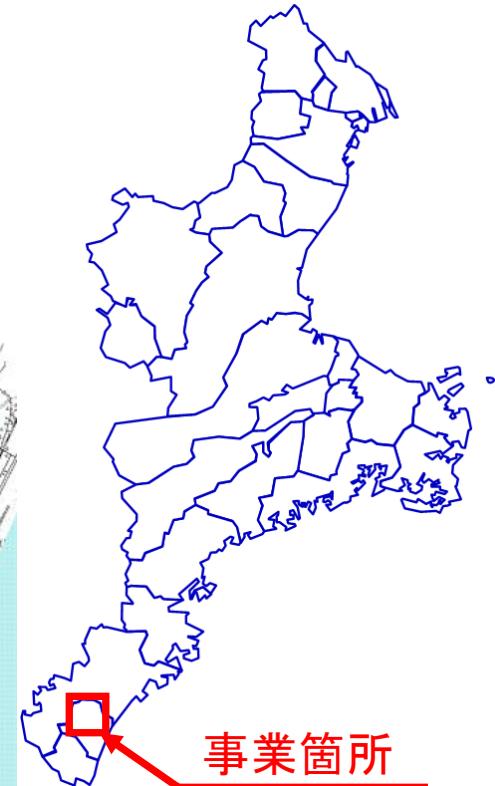
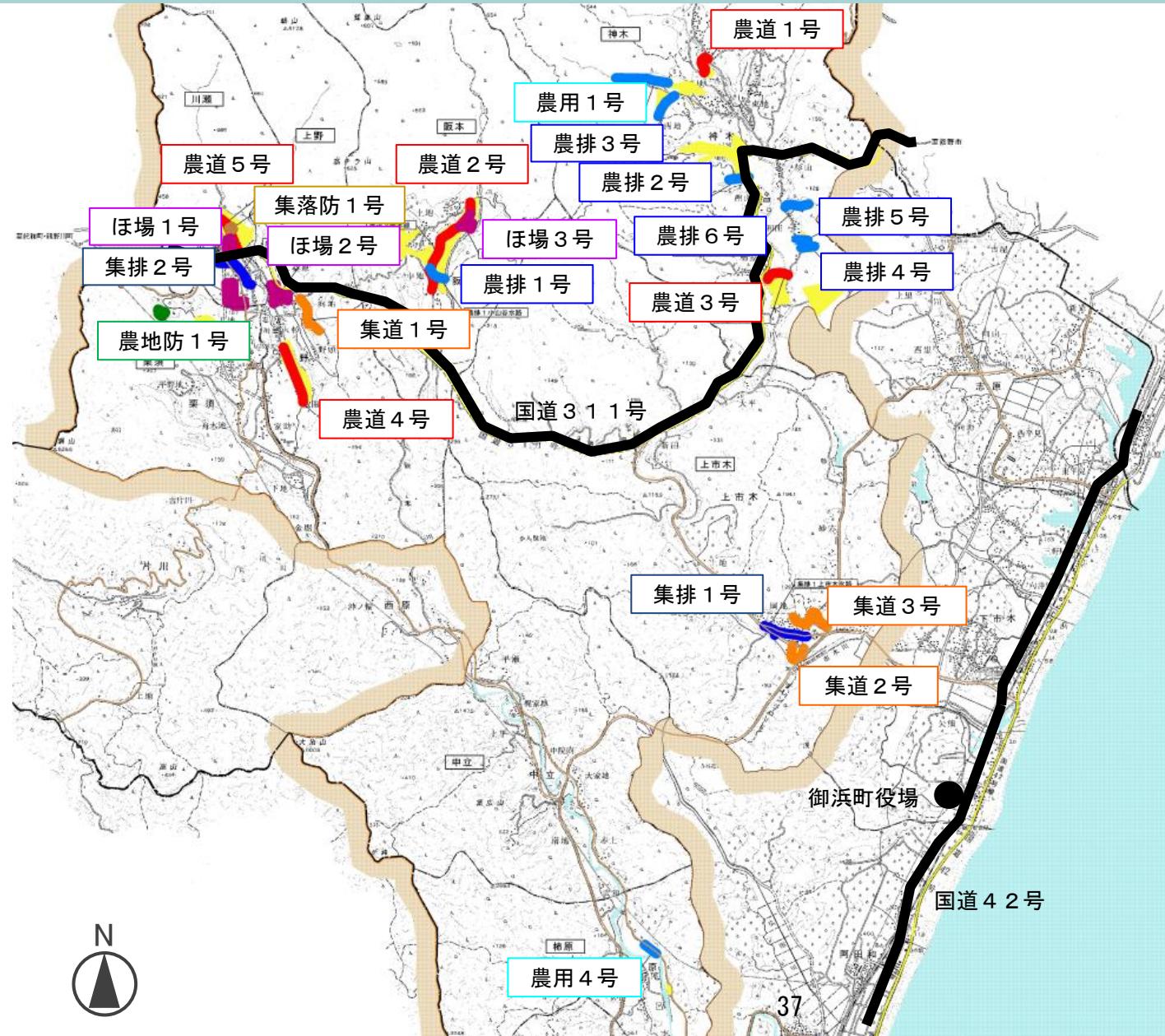
流域面積：23.6 km²



11番 水道施設整備事業 北中勢水道用水供給事業



501番 中山間地域総合整備事業 御浜西部地区



事業箇所

凡例

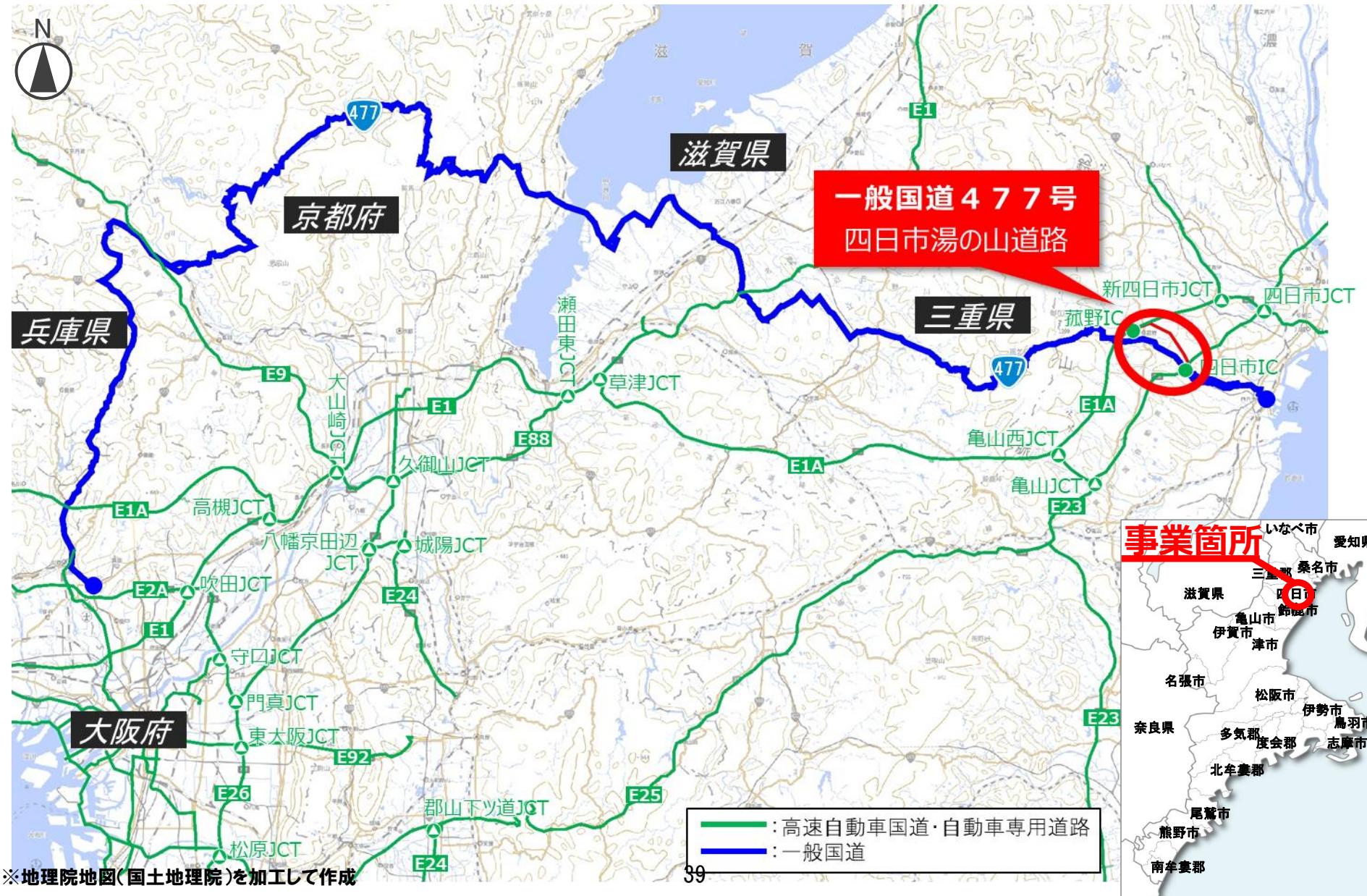
受益面積	
農用排	
農道	
ほ場整備	
農地防災	
集落道路	
集落排水	
集落防災	

502番 道路事業 主要地方道北勢多度線(阿下喜)



※地理院地図(国土地理院)を加工して作成

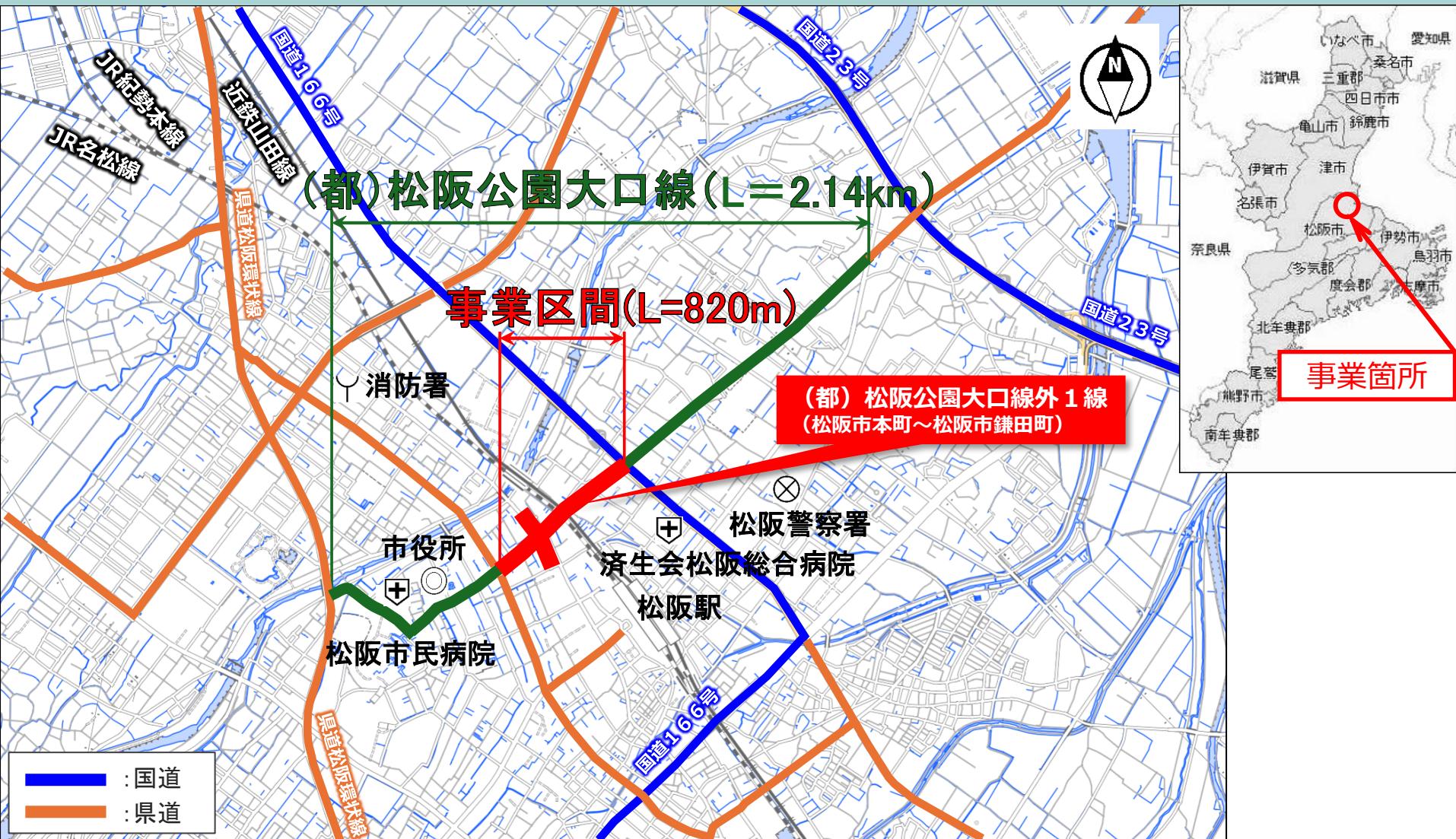
503番 道路事業 一般国道477号(四日市湯の山道路)



504番 道路事業 主要地方道磯部大王線(志島バイパス)



505番 街路事業 松阪公園大口線外1線



令和 7 年度 再評価書

再評価書

箇所名	一般国道368号 (下太郎生)	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 (下段前回)	平成23年度～令和11年度	全体事業費 (下段前回)	1,651百万円(負担率:国0.55:県0.45)	
		平成23年度～令和11年度		1,651百万円(負担率:国0.5:県0.5)	

事業目的及び内容

■当該路線の概要

一般国道368号は、伊賀市から一部奈良県を経由し、多気郡多気町に至る延長約71kmの幹線道路であり、事業区間は日常生活の快適な移動、観光振興や緊急・災害時の救援・復旧・復興に資する道路です。周辺には観光資源・施設、名張市市街地等があり、日常交通や観光交通を担うとともに、第二次緊急輸送道路にも指定されている重要な路線です。

事業区間は、幅員狭小で車両とのすれ違いが困難な箇所が多く、車両の通行に支障をきたしています。さらに、線形不良区間もあり見通しも悪く、危険な走行環境となっています。そのことにより、周辺観光地へのアクセス性にも支障をきたしており、また緊急輸送機能も不十分です。

このようなことから、幅員狭小箇所の解消による安全で円滑な交通の確保、観光振興、防災機能の強化等を図るため、平成23年度に事業着手しました。

一般国道368号下太郎生の整備によって、自動車の円滑な走行空間の確保、観光周遊の支援並びに緊急時における交通機能の強化を図ります。また、広域防災拠点へのアクセス性を向上させ防災機能の向上を図ります。

■事業目的

- ・自動車の円滑な走行空間の確保（幅員狭小・線形不良区間の解消）
- ・観光振興の支援
- ・緊急時における交通機能の強化

■事業内容

- ・事業計画期間 19年間（平成23年度～令和11年度）
- ・全体事業費 1,651百万円（工事費：1,634百万円、用地費：17百万円）
- ・計画延長 L=0.7km（起点）津市美杉町太郎生～（終点）津市美杉町太郎生
- ・幅員 W=6.0 (9.75) m

事業主体の再評価結果

1 再評価を行った理由

令和2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項第2条（3）に基づき再評価を行いました。

2 事業の進捗状況と今後の見込み

2-1 事業の進捗状況

令和7年3月末時点の事業進捗率は事業費ベースで78%（工事78%，用地100%）となっています。

令和7年3月末時点で延長425mが供用済みです。

2-2 今後の見込み

令和11年度の全線供用に向け、事業を推進します。

3 事業を巡る社会経済情勢等の変化

国が令和7年3月に公表した南海トラフ巨大地震の被害想定は依然として甚大であり、令和6年の能登半島地震において道路の寸断により孤立集落が多数発生した状況も踏まえ、防災拠点と中山間地域を結ぶ緊急輸送道路の重要性が一層高まっています。

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

【前回評価時】(令和2年時)

総費用 (C) 14億円

総便益 (B) 19億円

費用便益比 (B/C) = 1.4

② 費用対効果分析の結果

費用便益比 (B/C)	総費用 (C) (残事業) / (事業全体)	総便益 (B) (残事業) / (事業全体)
【事業全体】(参考) 1.4(1.5)	2.5億円/19億円 事業費 : 2.2億円/18億円 維持管理費: 0.3億円/0.3億円	27/27億円 走行時間短縮便益 : 22/22億円 走行経費減少便益 : 4.3/4.3億円 交通事故減少便益 : 0.3/0.3億円 (参考)
参考 [2%] 2.3(2.4) " [1%] 2.9(3.1)		
【残事業】 10.7(11.2)		時間信頼性向上便益 : 1.1億円/1.1億円 CO2排出量削減便益 : 0.2億円/0.2億円
参考 [2%] 15.4(16.1) " [1%] 18.8(19.6)		

③ 感度分析の結果

【事業全体】

交通量 : B/C = 1.3~1.6 ($\pm 10\%$)

事業費 : B/C = 1.4~1.4 ($\pm 10\%$)

事業期間 : B/C = 1.4~1.5 ($\pm 20\%$)

【残事業】

交通量 : B/C = 9.7~11.8 ($\pm 10\%$)

事業費 : B/C = 9.9~11.8 ($\pm 10\%$)

事業期間 : B/C = 10.5~11.0 ($\pm 20\%$)

※出典：費用便益分析マニュアル（令和7年8月 国土交通省 道路局 都市局）

4-2 その他の効果

① 通勤・通学の支援

- ・津市や奈良県御杖村等から名張市へ通勤・通学で利用している人も多いです。
- ・事業区間の整備により、通勤・通学の支援や所要時間の短縮が期待されます。
- ・また、通勤・通学時における安全性の向上や生活の利便性向上が期待されます。

② バス交通の円滑化

- ・事業区間には近鉄名張駅と敷津を連絡する路線バス（三重交通）が6本/日（平日/片方向）運行しています。また、スクールバスも運行しています。
- ・事業区間の整備により、バス交通の円滑化を図るとともに、ドライバーの心理的負担の軽減も期待されます。

③ 救急搬送の迅速化

- ・美杉町太郎生地区からの救急搬送先は名張市の名張市立病院、県立一志病院等となっており、年間で10件弱の搬送があります。
- ・事業区間の整備により、救急搬送の迅速化を図るとともに、搬送患者への負担軽減や消防隊員の心理的負担軽減も期待されます。

④ 観光振興の支援

- ・事業区間周辺は室生赤目青山国定公園に指定されています。事業区間近傍には、アユ・アマゴ釣りに多くの人が訪れる箇所があります。また、桜の名所である三多氣の桜名所公園などの観

光資源・施設があります。

- ・事業区間の整備により、広域的な観光振興を支援します。
- ・また、大規模イベント時の渋滞緩和と観光客数の増加が期待されます。

⑤緊急輸送道路の機能強化

- ・事業区間を含む一般国道368号は、津市南部で唯一の東西方向の緊急輸送道路（第2次）に位置づけられています。
- ・事業区間の整備により、緊急輸送道路の機能強化を図り、それに伴う緊急車両の到着時間の短縮が期待されます。

4-3 地元の意向

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、日常生活の維持、観光振興や緊急・災害時の救援・復旧・復興に資する道路であるため、事業の早期完成を強く要望されています。

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

施工段階のコスト縮減として、当事業の路側擁壁については、当初想定の工法では河川側にコンクリート架台が必要でしたが、新工法を導入することで河川側への影響を抑えることで、工事費の縮減を図ります。

5-2 代替案

比較案としては、バイパスルートが考えられますが、トンネル構造となるため、現計画（現道拡幅案）と比べコストが高くなり、施工性からも現計画が最適と考えられます。このため、代替案はありません。

再評価の経緯

令和2年度の再評価においては、事業継続の妥当性が認められたことから、事業継続を了承されています。

事業主体の対応方針

三重県公共事業再評価実施要綱第3条の視点により再評価を行った結果、同要綱第5条第1項に該当すると判断されるため当事業を継続したいと考えています。

委員会意見の概要【事業方針作成時に記述】

事業継続の妥当性が認められたことから事業継続を了承する。

対応方針の概要【事業方針作成時に記述】

審査の結果、事業継続の妥当性が認められたことから、事業効果の早期発現に向け事業を継続して実施していきます。

再評価書

箇所名	一般県道一志出家線 (中川原橋)		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 (下段前回)	平成 18 年度～令和 9 年度		全体事業費 (下段前回)	3,810 百万円 (負担率 : 国 0.55 : 県 0.45)	
		平成 18 年度～令和 9 年度			3,810 百万円 (負担率 : 国 0.55 : 県 0.45)	
事業目的及び内容						

■当該路線の概要

一般県道一志出家線は、津市一志町田尻から津市庄田町に至る延長約 2.6km の路線であり、事業区間は産業振興の支援や日常活動における安全な通学環境の創出等に資する道路です。周辺には工業団地、小学校・中学校等があり、物流や通勤・通学等を担う重要な路線です。

事業区間は、道路幅が狭小なため、自動車の円滑な走行に支障をきたし、周辺の工場や工業団地へのアクセス道路として課題が生じていたことに加え、自転車や歩行者の通行は常時危険な状況にありました。さらに、一級河川雲出川に架かる中川原橋は、幅員が狭小であることのみならず、昭和 31 年の供用から約 70 年が経過し、老朽化が進み、円滑な物流が阻害されており、歩行者・自転車の安全性も低い状況でした。

このようなことから、自動車の円滑な走行空間の確保、産業振興の支援、歩行者・自転車の安全な通行空間の確保等を図るため、平成 18 年度に事業着手しました。

一般県道一志出家線中川原橋の整備によって、すれ違い困難箇所の解消を図り、自動車の円滑な走行空間を確保すると共に、物流効率化等による産業振興の支援、空間確保による歩行者・自転車の安全性向上を図ります。

■事業目的

- ・自動車の円滑な走行空間の確保（橋梁の老朽化対策を含む）
- ・産業振興の支援
- ・歩行者・自転車の安全な通行空間の確保

■事業内容

- ・事業計画期間 22 年間（平成 18 年度～令和 9 年度）
- ・全体事業費 3,810 百万円（工事費 : 3,657 百万円、用地費 : 106 百万円、補償費 : 47 百万円）
- ・計画延長 L=1.3km（起点）津市一志町高野～（終点）津市庄田町
- ・幅員 W=6.00m (9.75) m
- ・主要構造物 橋梁 2 橋

事業主体の再評価結果

1 再評価を行った理由

令和 2 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。

2 事業の進捗状況と今後の見込み

2-1 事業の進捗状況

令和 7 年 3 月末時点の事業進捗率は事業費ベースで 97%（工事 97%，用地 100%）となっています。

令和 7 年 3 月末時点で延長 1.3km の全区間が供用済みです。

2-2 今後の見込み

令和 9 年度の旧橋撤去完了に向け、事業を推進します。

3 事業を巡る社会経済情勢等の変化

当該路線と一志町中心部を繋ぐ、市道高野田尻線は平成20年に踏切区間の拡幅工事を終え、一志出家線までの区間が全線改良されました。このことから交通量が増大し、当該事業の必要性はますます高まっています。

また、庄田工業団地など一志出家線の周辺には工業団地が複数立地するとともに、当該道路の隣接地にJAの事業所が令和2年度に新設されており、本事業の必要性は一層高まっています。

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

【前回評価時】(令和2年時)

総費用 (C) 36億円

総便益 (B) 41億円

費用便益比 (B/C) = 1.1

② 費用対効果分析の結果

費用便益比 (B/C)	総費用 (C) (残事業) / (事業全体) — 億円 / 46億円 事業費 : — 億円 / 45億円 維持管理費 : — 億円 / 0.7億円	総便益 (B) (残事業) / (事業全体) — / 49億円 走行時間短縮便益 : — / 40億円 走行経費減少便益 : — / 8.3億円 交通事故減少便益 : — / 0.5億円 (参考) 時間信頼性向上便益 : — 億円 / 4.7億円 CO2排出量削減便益 : — 億円 / 0.3億円
【事業全体】(参考) 1.1(1.2)		
参考 [2%] 1.6(1.7)	事業費 : — 億円 / 45億円	走行時間短縮便益 : — / 40億円
〃 [1%] 1.9(2.1)	維持管理費 : — 億円 / 0.7億円	走行経費減少便益 : — / 8.3億円
【残事業】 — (—)		交通事故減少便益 : — / 0.5億円
参考 [2%] — (—)		(参考)
〃 [1%] — (—)		時間信頼性向上便益 : — 億円 / 4.7億円
		CO2排出量削減便益 : — 億円 / 0.3億円

③ 感度分析の結果

【事業全体】	【残事業】
交通量 : B/C = 1.0~1.2 ($\pm 10\%$)	交通量 : B/C = — ~ — ($\pm 10\%$)
事業費 : B/C = 1.1~1.1 ($\pm 10\%$)	事業費 : B/C = — ~ — ($\pm 10\%$)
事業期間 : B/C = 1.0~1.1 ($\pm 20\%$)	事業期間 : B/C = — ~ — ($\pm 20\%$)

※出典：費用便益分析マニュアル（令和7年8月 国土交通省 道路局 都市局）

4-2 その他の効果

① バス交通の円滑化

- 事業区間には津市コミュニティバス（一志西循環ルート）が週3日、8本/日（両方向）運行しています。
- 事業区間の整備により、バス交通の円滑化が図られるとともに、ドライバーの心理的負担の軽減が図られました。

② 救急搬送の迅速化

- 救急搬送において、年間約500件が中川原橋を使用しており、多くは三重中央医療センターに搬送しています。
- 事業区間の整備により、救急搬送の迅速化を図るとともに、消防隊員の心理的負担の軽減も図られました。

③ 産業振興の支援

- ・事業区間周辺には工場や工業団地が多数立地しており、輸送において中川原橋を利用しています。
 - ・事業区間の整備により、大型車がスムーズにすれ違いできるようになり、物資輸送時間の短縮や輸送時の安全性の向上により、産業振興の支援が図られています。
- ④ 歩行者・自転車の安全性向上
- ・事業区間周辺は栗葉小学校、久居西中学校の校区となっています。生徒が一志出家線を横断する際に、信号待ちの待機場所もなく、危険な状況となっていました。
 - ・事業区間の整備により、歩行者・自転車の安全性向上が図られました。

4-3 地元意向

中川原橋は完成済で、令和6年10月20日から供用開始しており、便利になったとの声をいただいております。

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

維持管理段階のコスト縮減として、「耐候性鋼材の使用」と「張コンクリート工の施工」を実施しました。

5-2 代替案

令和6年10月に新橋が供用済みですが、近接する橋梁であることから、河川条件により旧橋撤去の必要があるため、代替案はありません。

再評価の経緯

令和2年度の再評価においては、事業継続の妥当性が認められたことから、事業継続を了承されています。

事業主体の対応方針

三重県公共事業再評価実施要綱第3条の視点により再評価を行った結果、同要綱第5条第1項に該当すると判断されるため当事業を継続したいと考えています。

委員会意見の概要【事業方針作成時に記述】

事業継続の妥当性が認められたことから事業継続を了承する。

対応方針の概要【事業方針作成時に記述】

審査の結果、事業継続の妥当性が認められたことから、事業効果の早期発現に向け事業を継続して実施していきます。

再評価書

箇所名	主要地方道一志美杉線 室ノロバイパス	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)	平成 28 年度～令和 20 年度 平成 28 年度～令和 20 年度	全体事業費 (下段当初)	2,247 百万円(負担率：国 50%：県 50%) 2,247 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>主要地方道一志美杉線は、津市一志町井関地区から津市美杉町下多気地区へ至る延長約 25km の幹線道路であり、美杉町下多気地区と津市中心部を最短で連絡しています。事業区間は日常の活動や緊急時の救援活動等に資する道路です。周辺には県の天然記念物である矢頭の大杉、三多気の桜名所公園、オートキャンプ場等の観光資源・施設が存在しています。</p> <p>事業区間は、人家が連担しているとともに幅員が狭小であり、すれ違いが困難な区間も多く、車両の通行に支障をきたすとともに、歩行者・自転車の安全性も低い状況となっています。また、バスの通行にも支障をきたしています。</p> <p>このようなことから、自動車の円滑な自動車走行空間の確保、観光振興の支援、歩行者・自転車の安全な通行空間の確保等を図るため、平成 28 年度に事業着手しました。</p> <p>主要地方道一志美杉線室ノロバイパスの整備によって、すれ違い困難箇所の解消を図り、自動車の円滑な走行空間を確保すると共に、周辺の観光資源・施設との連携強化による観光振興の支援及び歩行者・自転車の安全性向上を図ります。</p>					
<p>■事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車の円滑な走行空間の確保（バイパス整備） ・観光振興の支援 ・歩行者・自転車の安全な通行空間の確保 					
<p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 22 年間（平成 28 年度～令和 20 年度） ・全体事業費 2,247 百万円（工事費：2,217 百万円、用地費：28 百万円、補償費：2 百万円） ・計画延長 L=1.04km（起点）津市一志町波瀬～（終点）津市一志町波瀬 ・幅員 W=5.5 (7.0) m ・主要構造物 橋梁 2 橋 トンネル 1 本 					
事業主体の再評価結果					
1 再評価を行った理由	平成 28 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。				
2 事業の進捗状況と今後の見込み	<p>2-1 事業の進捗状況</p> <p>令和 7 年 3 月末時点の事業進捗率は事業費ベースで 8%（工事 8%，用地 10%）となっています。</p> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>令和 20 年度の全線供用に向け、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	平成 28 年 4 月から美杉町下之川の津市一般廃棄物最終処分場が供用を開始しており、本事業の必要性は一層高まっています。				

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

【前回評価時】(平成28年時)

総費用 (C) 13億円

総便益 (B) 17億円

費用便益比 (B/C) = 1.4

② 費用対効果分析の結果

費用便益比 (B/C)	総費用 (C) (残事業) / (事業全体) 14億円 / 17億円 事業費 : 13億円 / 16億円 維持管理費 : 0.3億円 / 0.3億円	総便益 (B) (残事業) / (事業全体) 20 / 20 億円 走行時間短縮便益 : 18 / 18 億円 走行経費減少便益 : 2.1 / 2.1 億円 交通事故減少便益 : 0.1 / 0.1 億円 (参考) 時間信頼性向上便益 : 0.5 億円 / 0.5 億円 CO2排出量削減便益 : 0.1 億円 / 0.1 億円
【事業全体】(参考) 1.2 (1.2) 参考 [2%] 1.9 (2.0) 〃 [1%] 2.6 (2.6)		
【残事業】 1.4 (1.5) 参考 [2%] 2.3 (2.4) 〃 [1%] 3.0 (3.1)		

③ 感度分析の結果

【事業全体】	【残事業】
交通量 : B/C = 1.1~1.3 ($\pm 10\%$)	交通量 : B/C = 1.3~1.6 ($\pm 10\%$)
事業費 : B/C = 1.1~1.3 ($\pm 10\%$)	事業費 : B/C = 1.3~1.6 ($\pm 10\%$)
事業期間 : B/C = 1.1~1.2 ($\pm 20\%$)	事業期間 : B/C = 1.4~1.5 ($\pm 20\%$)

※出典：費用便益分析マニュアル（令和7年8月 国土交通省 道路局 都市局）

4-2 その他の効果

① 地域関連の交通の円滑化

- ・事業区間には人家が連担しており、沿道関連交通が通行するとともに、美杉町と津市中心部との交通等も通行します。
- ・事業区間のバイパス整備により、地域関連交通の円滑化を図るとともに、市街地部への所要時間短縮や生活の利便性向上が期待されます。

② バス交通の円滑化

- ・事業区間には近鉄久居駅方面と室の口を連絡する路線バス（三重交通）が10本/日（平日/片方向）運行しています。
- ・事業区間のバイパス整備により、バス運行の円滑化やドライバーの心理的負担の軽減が期待されます。

③ 救急搬送の迅速化

- ・一志町波瀬地区、美杉町下之川地区などからの救急搬送先は、津市の三重中央医療センター等となっており、年間で20件程度搬送しています。
- ・事業区間のバイパス整備により、救急搬送の迅速化を図ることに加え、消防隊員の心理的負担の軽減が期待されます。

④ 観光振興の支援

- ・事業区間周辺には県の天然記念物である矢頭の大杉、さらに広域にみれば、オートキャンプ場、桜の名所である君ヶ野ダム公園、三多気の桜名所公園などがあります。
- ・事業区間のバイパス整備により、これらの観光資源・施設の連携を図り、広域の観光振興を支援し、観光客数の増加が期待されます。

⑤ 歩行者・自転車の安全性向上

- ・事業区間では幅員狭小のため、歩行者・自転車と自動車が輻輳しており、安全性が低い状況にあります。

- ・事業区間のバイパス整備により、自転車・歩行者と自動車を分離し、歩行者・自転車の安全性向上を図ります。

4-3 地元の意向

令和6年に「主要地方道一志美杉線道路整備促進協議会」において、当該路線は日常生活の維持、観光振興や緊急時の救援に資する道路であるため、事業の早期完成を強く要望されています。

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

施工段階におけるコスト縮減として、仮設橋を設置しての施工ではなく大型土のう等を活用することで、施工費用の削減を図ります。

維持管理段階のコスト縮減として、道路法面を張コンクリートで覆うことで、草刈に要する維持管理費の縮減を図ります。

5-2 代替案

本事業を実施するにあたって、現道を拡幅する案など複数案を検討しましたが、現道は人家が連担しており用地補償費が高くなるといった面があり、現計画がコスト面でも最適と考えられます。

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。

今後、事業の計画的な執行を図り早期完了に努められたい。

対応方針の概要【事業方針作成時に記述】

審査の結果、事業継続の妥当性が認められたことから、事業効果の早期発現に向け事業を継続して実施しています。

計画的な事業執行による早期完了には、円滑な用地確保が必要です。円滑な用地確保にあたっては、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、計画的な事業執行を行い、早期完了に努めます。

再評価書

箇所名	一般県道二本木御衣田線	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 23 年度～令和 11 年度	全体事業費 (下段当初)	1,123 百万円(負担率：国 50%：県 50%)		
	(下段当初)	平成 23 年度～令和 11 年度		967 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>一般県道二本木御衣田線は、津市白山町二本木から同町川口に至る延長約 1 km の道路で、新設区間は一般県道藤大三停車場線のバイパスにあたり、事業区間は安全な移動空間の創出や道路利用者の利便性向上に資する道路です。周辺には商業施設や小中学校が立地しており、日常生活や通学を担う重要な路線です。</p> <p>並行路線の一般県道藤大三停車場線は、広域的な幹線道路ネットワークの機能が十分に果たされていない状態です。また、幅員が狭く線形が悪いため、車両の対向が困難な箇所や、歩道が未整備であるため、歩行者・自転車の通行に危険な箇所があるなど、日常生活等に支障をきたしています。</p> <p>このようなことから、広域的な幹線道路ネットワークの強化、自動車の円滑な走行空間の確保、歩行者・自転車の安全な通行空間の確保等を図るため、平成 23 年度に事業着手しました。</p> <p>一般県道二本木御衣田線の整備によって、国道 165 号や久居美杉線と接続し、津・白山中心部から津・久居中心部への通行ルートが拡充されることで、広域的な幹線道路ネットワークの強化を図るとともに、自動車の円滑な走行空間を確保、歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を行います。</p>						
<p>■事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な幹線道路ネットワークの強化 ・自動車の円滑な走行空間の確保（幅員狭小、線形不良区間の解消） ・歩行者・自転車の安全な通行空間の確保 						
<p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 19 年間（平成 23 年度～令和 11 年度） ・全体事業費 1,123 百万円（工事費：976 百万円、用地費：50 百万円、補償費：97 百万円） ・計画延長 L=1.4km（起点）津市白山町二本木～（終点）津市白山町川口 ・幅員 W=6.0 (9.75) m ・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>令和 2 年度に再評価を実施後、一定期間（5 年）が経過している事業であるため、三重県公共事業再評価実施要綱第 2 条（3）に基づき再評価を行いました。</p>						
<p>2 事業の進捗状況と今後の見込み</p> <p>2-1 事業の進捗状況</p> <p>令和 7 年 3 月末時点の事業進捗率は事業費ベースで 26%（工事 25%、用地 35%）となっています。</p> <p>2-2 今後の見込み</p> <p>令和 11 年度の全線供用に向け、事業を推進します。</p>						
<p>3 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>令和 6 年 2 月に「国道 165 号（中和津道路）整備促進協議会」の臨時総会が開かれ、国道 165 号（中和津道路）の「重要物流道路」の指定を目指し、早期整備の実現が求められています。</p> <p>周辺開発の進展や国道 165 号（中和津道路）の整備により、利用者の増加が見込まれるとともに、周辺道路を含めた安全性向上へのニーズから、ますます重要性が高まっており、事業の必要性に変化はありません。</p>						

4 事業採択時の費用対効果分析の要因の変化、地元意向の変化等

4-1 費用対効果分析

① 前回評価時の費用対効果分析の結果

【前回評価時】(令和2年時)

総費用 (C) 8.3億円

総便益 (B) 12億円

費用便益比 (B/C) = 1.4

② 費用対効果分析の結果

費用便益比 (B/C)	総費用 (C) (残事業) / (事業全体) 5.5億円 / 11億円 事業費 : 4.9億円 / 11億円 維持管理費 : 0.6億円 / 0.6億円	総便益 (B) (残事業) / (事業全体) 15 / 15億円 走行時間短縮便益 : 11 / 11億円 走行経費減少便益 : 3.7 / 3.7億円 交通事故減少便益 : 0.7 / 0.7億円 (参考) 時間信頼性向上便益 : 5.4億円 / 5.4億円 CO2排出量削減便益 : 0.03億円 / 0.03億円
【事業全体】 (参考) 1.3 (1.8) 参考 [2%] 2.0 (2.7) 〃 [1%] 2.5 (3.4) 【残事業】 2.7 (3.7) 参考 [2%] 3.9 (5.3) 〃 [1%] 4.7 (6.5)		

③ 感度分析の結果

【事業全体】	【残事業】
交通量 : B/C = 1.2~1.5 ($\pm 10\%$)	交通量 : B/C = 2.4~3.0 ($\pm 10\%$)
事業費 : B/C = 1.2~1.4 ($\pm 10\%$)	事業費 : B/C = 2.5~3.0 ($\pm 10\%$)
事業期間 : B/C = 1.3~1.4 ($\pm 20\%$)	事業期間 : B/C = 2.6~2.8 ($\pm 20\%$)

※出典：費用便益分析マニュアル（令和7年8月 国土交通省 道路局 都市局）

4-2 その他の効果

① 幹線ネットワークの強化

- 現道及び並行路線は人家が連担しており、沿道関連交通が通行していますが、幅員狭小のため、通行しにくい状況にあります。また、並行路線の一般県道藤大三停車場線は、広域的な幹線道路ネットワークの機能が十分に果たされていない状態です。
- 事業区間の整備により、国道165号や久居美杉線と接続し、津・白山中心部から津・久居中心部への通行ルートが拡充され、これまで通行することができなかった大型車や迂回していた自動車等の通行が可能となることで、幹線道路ネットワークの強化や周辺地域との交通の円滑化が期待されます。

② 商業施設へのアクセス向上

- 現道及び並行路線は幅員が狭く、川口地区から商業施設へのアクセス道路として利用しにくい状況にあります。
- 事業区間の整備により、川口地区から商業施設へのアクセス向上など、生活の利便性向上が期待されます。

③ 救急搬送の迅速化

- 現道及び並行路線は、救急搬送ルートとして利用されていますが、幅員が狭く、走行性の悪い区間が存在します。
- 事業区間の整備により、2車線分の幅員を確保し、交通の分散が図られ現道の交通量が減少することで救急搬送の迅速化を図り、スムーズで安全な搬送が期待されます。

④ 歩行者の安全性向上

- 現道及び並行路線は、小中学生の通学路として利用されていますが、幅員が狭小な上、歩道が未設置の区間があり、大変危険な状態となっています。
- 事業区間の開通により現道の交通量が減少することで、児童・生徒など歩行者の安全性の向上が期待さ

れます。

4-3 地元の意向

令和5年8月に「津市」から提出された「令和6年度県政に対する要望」では、当該路線について早期の事業完了が要望されております。

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

施工段階のコスト縮減として、事業区間の一部において、市道を活用することで、工事費の縮減を図ります。

5-2 代替案

比較案としてはバイパス案が考えられますが、バイパス案はトンネル構造でコストが高く、住宅の地下を通すことになりますので、経済性、施工性からも現計画が最適と考えられます。

再評価の経緯

令和2年度の再評価においては、事業継続の妥当性が認められたことから、事業継続を了承されています。

事業主体の対応方針

三重県公共事業再評価実施要綱第3条の視点により再評価を行った結果、同要綱第5条第1項に該当すると判断されるため、当事業を継続したいと考えています。

委員会意見の概要【事業方針作成時に記述】

事業継続の妥当性が認められたことから事業継続を了承する。

対応方針の概要【事業方針作成時に記述】

審査の結果、事業継続の妥当性が認められたことから、事業効果の早期発現に向け事業を継続して実施していきます。

再評価書

箇所名	一般県道亀山安濃線 高野尾バイパス	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)	平成 28 年度～令和 12 年度 平成 28 年度～令和 12 年度	全体事業費 (下段当初)	1,346 百万円(負担率:国 0.55:県 0.45) 1,346 百万円(負担率:国 0.55:県 0.45)				
事業目的及び内容								
■当該路線の概要								
<p>一般県道亀山安濃線は、亀山市下庄町から津市安濃町に至る延長約 17km の幹線道路であり、事業区間は日常生活の快適な移動、産業・観光振興に資する道路です。周辺には豊里ネオポリス住宅団地、安濃工業団地・安濃内多工業団地があり、物流や日常生活等を担うとともに、第 1 次緊急輸送道路でもある主要地方道津関線にも接続している重要な路線です。</p>								
<p>事業区間は、人家連坦地で幅員が狭小であり、一部自動車通行不能区間であるため、迂回して通行をしている状況にあり、周辺の工業団地や観光資源などへのアクセス性にも課題が生じています。また、歩行者・自転車の通行が危険な箇所が存在します。</p>								
<p>このようなことから、自動車の円滑な走行空間の確保、地域産業・観光振興の支援、歩行者・自転車の安全な走行空間の確保等を図るため、平成 28 年度に事業に着手しました。</p>								
<p>一般県道亀山安濃線高野尾バイパスの整備によって、自動車交通の円滑化による生活の利便性向上とともに、工業団地・観光施設へのアクセス性向上や三重県内最大級の農産物直売所への安全な輸送ルートの確保により、産業・観光の支援を図ります。さらに、歩行者・自転車の安全性向上を図ります。</p>								
■事業目的								
<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の円滑な走行空間の確保（バイパス整備） ・産業・観光振興の支援 ・歩行者・自転車の安全な走行空間の確保 								
■事業内容								
<ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 15 年間（平成 28 年度～令和 12 年度） ・全体事業費 1,346 百万円（工事費：1,104 百万円、用地費：35 百万円、補償費：207 百万円） ・計画延長 L=1.3km（起点）津市高野尾町～（終点）津市高野尾町 ・幅員 W=6.0 (11.0) m ・主要構造物 橋梁 1 橋 								
事業主体の再評価結果								
1 再評価を行った理由								
<p>平成 28 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>								
2 事業の進捗状況と今後の見込み								
<p>2-1 事業の進捗状況 令和 7 年 3 月末時点の事業進捗率は事業費ベースで 17%（工事 16%，用地 19%）となっています。</p>								
<p>2-2 今後の見込み 令和 12 年度の全線供用に向け、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								
<p>平成 28 年 7 月に三重県内最大級の農産物直売所として開業した「朝津味ファーマーズマーケット」は、地元の農産物の販売や飲食スペースがあるなど、観光の拠点となりえる機能を有しています。また、令和 8 年の完成に向け、亀山下庄工業団地が造成中となっており、伊勢自動車道芸濃 IC とのアクセス道路が求められていることから、ますます重要性が高まっています。</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

【前回評価時】

総費用 (C) 8.8 億円

総便益 (B) 14.6 億円

費用便益比 (B/C) = 1.7

② 費用対効果分析の結果

費用便益比 (B/C)	総費用 (C) (残事業) / (事業全体)	総便益 (B) (残事業) / (事業全体)
【事業全体】(参考) 1.4 (1.5)	8.9 億円 / 12 億円 事業費 : 8.3 億円 / 12 億円 維持管理費 : 0.5 億円 / 0.5 億円	17 / 17 億円 走行時間短縮便益 : 12 / 12 億円 走行経費減少便益 : 5.5 / 5.5 億円 交通事故減少便益 : 0.2 / 0.2 億円
参考 [2%] 2.1 (2.2) 〃 [1%] 2.7 (2.8)		(参考) 時間信頼性向上便益 : 0.5 億円 / 0.5 億円
【残事業】 2.0 (2.0)		CO2 排出量削減便益 : 0.1 億円 / 0.1 億円
参考 [2%] 2.9 (3.0) 〃 [1%] 3.6 (3.7)		

③ 感度分析の結果

【事業全体】	【残事業】
交通量 : B/C = 1.3~1.5 ($\pm 10\%$)	交通量 : B/C = 1.8~2.2 ($\pm 10\%$)
事業費 : B/C = 1.3~1.5 ($\pm 10\%$)	事業費 : B/C = 1.8~2.2 ($\pm 10\%$)
事業期間 : B/C = 1.4~1.5 ($\pm 20\%$)	事業期間 : B/C = 1.9~2.0 ($\pm 20\%$)

※出典：費用便益分析マニュアル（令和7年8月 国土交通省 道路局 都市局）

4-2 その他の効果

① 地域間連の交通の円滑化

- 現道は幅員狭小で、一部自動車通行不能区間があるため、豊里ネオポリスから津市街地へのアクセス道路として利用しにくい状況にあります。
- 津市街地に向かうアクセスルートとして団地内の道路を使用するルートがありますが、当該路線を使用する場合と比較して所要時間が長くなることに加え、現状の交通量（通過交通）が多く、安全性にも課題が生じています。
- 事業区間の整備により、豊里ネオポリスから津市街地への自動車交通の円滑化や、通過交通が転換することによる団地内道路の安全性向上も期待されます。

② 救急搬送の迅速化

- 現道は救急搬送ルートとして活用されていますが、幅員が狭く、自動車とのすれ違いが困難な箇所があります。
- 当該路線が整備されることによって、救急搬送の迅速化やスムーズで安全な搬送が期待されます。

③ 観光振興の支援

- 事業区間周辺には多くの観光施設があり、特に平成28年7月に三重県内最大級の農産物直売所として開業した「朝津味ファーマーズマーケット」は、地元の農産物の販売や飲食スペースがあるなど、観光の拠点となりえる機能を有しています。
- 事業区間の整備により、朝津味ファーマーズマーケットを拠点とした観光振興の支援に寄与することが期待されます。

④ 産業振興の支援

- 現在、亀山市で新たな工業団地（亀山下庄工業団地）が造成中であり、伊勢自動車道芸濃ICからのルートとして、現道を通ることが想定されますが、幅員狭小で大型車が通行するルートに適していません。

また、別ルートも団地内道路を利用するため、こちらも大型車が通行するルートに適していません。

- ・事業区間の整備により、高速 IC から亀山下庄工業団地へのアクセス性向上による産業振興の支援が期待されます。

⑤ 農業振興の支援

- ・事業区間周辺には三重県内最大級の農産物直売所（朝津味ファーマーズマーケット）があり、出荷元としては、津市街地方面から農産物の輸送が多くなっています。
- ・現在のアクセスルートとしては主要地方道津闊線から、コンビニ前の交差点を右折するルートが主になっていますが、渋滞が頻繁に発生しています。
- ・事業区間の整備により、朝津味ファーマーズマーケットへの安全な輸送ルートの確保が期待されます。

⑥ 歩行者・自転車の安全性向上

- ・現道は豊里中学校の通学路となっていますが、幅員狭小で、歩行者・自転車の通行が危険です。
- ・事業区間の整備により、歩道があるバイパスに通学路が転換することで、通学時の安全性の向上や現道における歩行者・自転車の安全性向上が期待されます。

4-3 地元の意向

令和6年8月に「津市」から提出された「令和7年度県政に対する要望」では、当該路線について早期の事業完了が要望されております。

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

維持管理段階のコスト縮減として、本事業は、道路法面を張コンクリートで覆うことで、草刈りに要する維持管理費の縮減を図ります。

5-2 代替案

比較案としては、現道拡幅案が考えられますが、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、工事にも着手していることからも、バイパスの現計画が最適と考えられます。よって、代替案はありません。

再評価の経緯

再評価の経緯はありません。

事業主体の対応方針

三重県公共事業再評価実施要綱第3条の視点により再評価を行った結果、同要綱第5条第1項に該当すると判断されるため、当事業を継続したいと考えています。

委員会意見の概要【事業方針作成時に記述】

事業継続の妥当性が認められたことから事業継続を了承する。

対応方針の概要【事業方針作成時に記述】

審査の結果、事業継続の妥当性が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。

再評価書

箇所名	一般国道 368 号 (仁柿峠バイパス)		事業名	道路事業		課名	道路建設課 (松阪建設事務所)				
事業概要	工 期 (下段前回)	平成 2 年度～令和 19 年度 平成 2 年度～令和 15 年度		全体事業費 (下段前回)	16,500 百万円(負担率：国 0.5 : 県 0.5) 12,200 百万円(負担率：国 0.5 : 県 0.5)						
事業目的及び内容											
■当該路線の概要											
<p>一般国道 368 号は、伊賀市から一部奈良県を経由し、多気町に至る延長約 71km の幹線道路であり、古くは伊勢本街道、和歌山街道として、伊勢神宮への参拝や交易路として利用されてきました。当路線の起終点は、高規格幹線道路に接続するほか、国道 166 号及び国道 369 号と一体となり、松阪市や多気町などの県中南勢地域と奈良県や大阪府などの関西方面とを連絡する広域ネットワークの役割を担う幹線道路です。また、大規模な災害時には、救助・救急・医療・消火活動及び避難者への緊急物資の供給等に必要な人員や物資等の輸送に利用される第 2 次緊急輸送道路に指定されています。さらに、津市美杉町や松阪市飯南町と松阪市内の二次および三次救急医療機関を連絡する最短ルートとなる命の道であり、沿線地域の重要な生活道路としても活用されている重要な路線です。</p>											
<p>事業区間は、幅員狭小で、急カーブや急勾配が連続する未改良区間のため、大型車通行不能区間かつ普通車のすれ違いも困難であるとともに、異常気象時に通行止めを行う事前通行規制区間（時間雨量 35 mm、連続雨量 80 mm）となっているなど、道路の安全性・快適性などに支障をきたし幹線道路機能が確保されていません。</p>											
<p>このようなことから、線形不良区間や事前通行規制区間の解消、広域幹線や緊急輸送道路の確保を図るために、平成 2 年度に事業着手しました。</p>											
<p>一般国道 368 号仁柿峠バイパスの整備によって、幅員狭小・線形不良区間を解消し、安全な通行を確保するとともに、大型車の通行が可能となることで、物流輸送ルートが確保されるなど、地域産業の支援を図ります。また、救命救急活動の支援や災害時の物資輸送の円滑化を図ります。</p>											
■事業目的											
<ul style="list-style-type: none"> ・広域的な幹線道路ネットワークの強化 ・自動車の円滑な走行空間の確保 ・緊急時における交通機能の強化 											
■事業内容											
<ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 48 年間 (平成 2 年度～令和 19 年度) ・全 体 事 業 費 16,500 百万円 (工事費 : 16,150 百万円、用地費 : 350 百万円) ・計 画 延 長 L=3.9km (起点) 松阪市飯南町上仁柿～(終点) 松阪市飯南町上仁柿 ・幅 員 W=5.5 (7.0) m ・主 要 構 造 物 トンネル 1 本、橋梁 9 橋 											
事業主体の再評価結果											
1 再評価を行った理由											
<p>令和 2 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>											
2 事業の進捗状況と今後の見込み											
<p>2-1 事業の進捗状況</p> <p>令和 7 年 3 月末時点の事業進捗率は事業費ベースで、45%（工事 45%、用地 77%）となっています。</p>											
<p>2-2 今後の見込み</p> <p>令和 19 年度の全線供用に向け、事業を推進します。</p>											
3 事業を巡る社会経済情勢等の変化											
<p>国道 368 号は、近年の激甚化する災害や頻発する大雨により、過去 5 年間（令和 2 年～令和 6 年）で 11 回、通行止めを実施しています。また、国が令和 7 年 3 月に公表した南海トラフ巨大地震の被害想定は依然として甚大であり、令和 6 年の能登半島地震において道路の寸断により孤立集落が多数発生した状況も踏まえ、防災拠点と中山間地域を結ぶ緊急輸送道路の重要性が一層高まっています。</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

【前回評価時】(令和2年時)

総費用 (C) 146 億円

総便益 (B) 169 億円

費用便益比 (B/C) = 1.2

② 費用対効果分析の結果

費用便益比 (B/C)	総費用 (C) (残事業) / (事業全体) 64 億円 / 213 億円 事業費 : 63 億円 / 212 億円 維持管理費 : 1.2 億円 / 1.2 億円	総便益 (B) (残事業) / (事業全体) 224 億円 / 224 億円 走行時間短縮便益 : 182 億円 / 182 億円 走行経費減少便益 : 40 億円 / 40 億円 交通事故減少便益 : 1.9 億円 / 1.9 億円 (参考) 時間信頼性向上便益 : 43 億円 / 43 億円 CO2 排出量削減便益 : 2.0 億円 / 2.0 億円
【事業全体】 (参考) 1.1 (1.3) 参考 [2%] 1.9 (2.2) " [1%] 2.6 (3.1)		
【残事業】 3.5 (4.2) 参考 [2%] 5.5 (6.6) " [1%] 7.2 (8.6)		

③ 感度分析の結果

【事業全体】	【残事業】
交通量 : B/C = 0.95~1.2 ($\pm 10\%$)	交通量 : B/C = 3.2~3.9 ($\pm 10\%$)
事業費 : B/C = 1.0~1.1 ($\pm 10\%$)	事業費 : B/C = 3.2~3.9 ($\pm 10\%$)
事業期間 : B/C = 0.92~1.2 ($\pm 20\%$)	事業期間 : B/C = 3.1~3.9 ($\pm 20\%$)

※出典：費用便益分析マニュアル（令和7年8月 国土交通省 道路局 都市局）

4-2 その他の効果

① 緊急輸送道路機能の確保

- 現道は第2次緊急輸送道路に位置づけられていますが、事前通行規制区間に指定されており、土砂災害の危険性も高いことから、大雨や地震により道路が寸断するおそれがあります。
- また、国道368号や久居美杉線でも土砂災害の危険性が高く、現道と同時に道路が寸断した場合、旧美杉村で孤立集落が発生する可能性があります。
- 事業区間の整備により、国道166号と一緒に、災害時の物資輸送の円滑化や孤立集落発生の回避が期待されます。

② 救命救急活動の支援

- 現道における救命救急活動の実績は5年間で3件発生しています。
- 松阪市と津市境付近の現地では、津市側の消防署から出動し松阪市に救急搬送する事例があります。
- 事業区間の整備により、救急搬送の迅速化、傷病者の負担軽減、松阪市と津市の相互連携強化に繋がります。

③ 安全な通行の確保

- 現道において、平成20年～令和6年の17年間で6件の人身事故が発生するなど、危険な状況にあります。
- 事業区間の整備により、車線分離による安全な通行が確保され、事故による人命の危険性の低減や通行規制の解消が期待されます。

④ 地域産業の支援

- カーボンニュートラルの実現に向けて再生可能エネルギーである木質バイオマス発電の需要が高まるなか、伊賀市・名張市・津市美杉町などの産地と松阪市内の木材コンビナート・木質チップ工場を結ぶ現道が大型車通行不能のため、大幅な迂回による輸送コスト増の発生に加え、取引の見送り等の影響が顕在化しています。

- 事業区間の整備により輸送時間が短縮し、大型車による輸送が可能となるなど物流効率化が期待されるとともに、木材取引の活性化が期待されます。

4-3 地元の意向

当該路線が通過する6市町により、「国道368号改修期成同盟会」が設立されており、地域間の物流及び交流促進に資する道路であるため、事業の早期完成を強く要望されています。

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

維持管理段階のコスト縮減として、鋼橋に耐候性鋼材を使用し塗装費用の縮減及び道路沿い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縮減を行います。

5-2 代替案

現道拡幅の場合、地形が急峻であり、現道拡幅案では工事施工にあたっては現道の通行への影響が避けられません。

別ルートの場合、切土区間がほとんどとなり、斜面の安定性が確保できません。
以上のことから、バイパスの現計画が最適と考えられます。

また、現在すでに用地補償の進捗率77%、事業進捗率45%であることから、代替案はありません。

再評価の経緯

令和2年度の再評価においては、事業継続の妥当性が認められたことから、事業継続を了承されています。

事業主体の対応方針

三重県公共事業再評価実施要綱第3条の視点により再評価を行った結果、同要綱第5条第1項に該当すると判断されるため、当事業を継続したいと考えています。

委員会意見の概要【事業方針作成時に記述】

事業継続の妥当性が認められたことから事業継続を了承する。

事業期間が長期にわたっていることから、詳細な調査をもとに大幅な事業計画の変更が無いよう、事業の早期完成に努められたい。

対応方針の概要【事業方針作成時に記述】

審査の結果、事業継続の妥当性が認められたことから、事業効果の早期発現に向け事業を継続して実施しています。

事業の早期完成には、平成2年度の事業着手から事業期間が長期にわたっているため、事業計画の履行の徹底が必要です。事業計画の履行にあたっては、適切な時期に詳細な調査を実施し、事業の進捗管理を徹底することにより、事業の早期完成に努めます。

再評価書

箇所名	二級河川 朝明川	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 27 年～令和 26 年	全体事業費	15,756 百万円(負担率：国 50%：県 50%)				
		平成 27 年～令和 26 年	(下段前回) ^{※1}	13,416 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>朝明川は、三重県と滋賀県との県境に位置する釈迦ヶ岳の南に連なる根の平峠に源を発し、東流して焼合川、田光川などの支川を合流し、菰野町、四日市市、朝日町、川越町の 1 市 3 町を流れ伊勢湾に注ぐ幹線流路延長 25.3km、流域面積 87.1km² の二級河川です。</p> <p>流域の上流部は自然豊かな山地となっており、中流域は農耕地が広がり、その中に集落が点在しています。また、下流部は多くの民家が密集しており、沿岸部では国際拠点港湾である四日市港が位置し事業所・工場等が集積しています。</p> <p>主な被害として、昭和 34 年の伊勢湾台風では、高潮の被害等により、約 18,000 戸の家屋が浸水しました。また、昭和 46 年の台風 23 号、平成 12 年の東海豪雨によても浸水被害が発生しています。</p> <p>このため朝明川の改修は、浸水被害を軽減するために、築堤工、河道掘削工、護岸工の施工を行うとともに、橋梁、堰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>延長 12,800m</p> <p>① 築堤 L=5,660m ② 河道掘削 V=517,758m³ ③ 護岸工 A=38,167 m²</p> <p>④ 橋梁 N=2 橋 ⑦ 堰 N=6 基 ⑧ 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>令和 2 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 27 年度に河川整備計画策定 ② 令和 7 年度までに事業費ベースで約 5% が完了予定 ・今後の見込み <p>令和 26 年度の事業完成を目指しています。</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"> ・新名神高速道路や東海環状自動車道、国道 1 号北勢バイパス等道路網が集中する地域です。また、鉄道は JR 関西本線、近鉄名古屋線、三岐鉄道三岐線が通り、治水対策の必要性が高い状況です。 ・朝明川流域では、下流部に人口や資産が集中しており、引き続き河川改修事業が求められる状況です。 								

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

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 $B/C = 482,753 \text{ 百万円} / 8,990 \text{ 百万円} = 53.7$

② 費用対効果分析の結果 ≈3(R6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 $B/C = 505,113 \text{ 百万円} / 11,235 \text{ 百万円} = 45.0$

費用便益比（総便益/総費用） 残事業 $B/C = 382,596 \text{ 百万円} / 10,429 \text{ 百万円} = 36.7$

※総便益 $B = \text{年便益の総和(現在価値化)} + \text{残存価値(現在価値化)}$

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

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、デフレーターの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 (R2年度)	今回評価時 (R7年度)		備考
			全体事業	全体事業	
費用	事業費	8,166	10,141	9,350	河川改修事業費
	維持管理費	825	1,094	1,079	事業費の0.5%
	総事業費	8,990	11,235	10,429	
効果	年平均被害軽減期待額	32,522	33,086	26,004	
	便益	482,453	504,935	382,418	施設整備による浸水被害軽減効果
	残存価値	300	178	178	完成50年後の施設の残存価値
	総便益	482,753	505,113	382,596	便益+残存価値
費用便益分析結果(B/C)		53.7	45.0	36.7	
参考					
B/C [社会的割引率2%]		-	66.9	54.3	
B/C [社会的割引率1%]		-	83.7	67.8	

【B/C変化の要因】

資産単価の上昇により、総便益が増加しました。また、前回評価時点から、建設資材単価及び労務費等の上昇により、全体事業費が増加しました。これらの影響で前回評価時と費用便益比が変化しました。

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 B/C が1を超え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%)	41.1~49.7	33.4~40.7
残工期 (-10% ~ +10%)	44.6~45.2	36.4~36.9
資産額 (-10% ~ +10%)	40.5~49.5	33.0~40.4

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等の鉄道のほか、緊急輸送道路に指定されている国道1号、国道23号等の重要交通網が存在しています。

浸水が発生し、これらの交通網に重大な影響を与えることになれば、より深刻な被害になることが想定されますが、河川改修を行うことにより、これらの被害が軽減することが想定されます。

(環境への配慮)

河道掘削をする際は既存の濁筋を意識し、治水に支障がない範囲で植生を保全する等、自然環境にも配慮した河川整備実施に努めます。

4-3 地元意向

河川の沿川に多数の人家や学校、病院、公共施設が存在しており、地元市町、流域地区自治会等から河川整備への強い要望があります。

5 コスト縮減の可能性や代替案立案の可能性

5-1 コスト縮減

河道掘削を行う際は、発生土を他の公共事業に流用することや、民間企業による砂利採取制度を活用することで、建設副産物の発生を抑制し、コスト縮減に努めます。

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見直しに伴い、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』：ダムの適地は上流域の山地となりますが、流域の大部分が平地で、ダムの適地がありません。
- ② 『遊水地案』：遊水地として新たに広大な用地を取得することや、補償することは困難であり、事業期間も長期化することが想定されます。

再評価の経緯

令和2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。

対応方針の概要【事業方針作成時に記述】

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

※1 再評価実施事業は(下段前回)とし、前回再評価時の内容を記載する。未実施の場合は(下段当初)とし、当初計画時の内容を記載する。

※2 再評価実施事業は、前回再評価時の内容を記載する。未実施の場合は、当初計画時の内容を記載する。

※3 当該事業を所管する省庁の費用便益分析手法に従い費用対効果分析の結果を記載する。

※4 当該事業を所管する省庁の費用便益分析手法に従い感度分析の結果を記載する。

再評価書

箇所名	事業名		課名	
事業概要	工 期	河川事業	課 名	河川課
	平成 27 年～令和 26 年 (下段前回)※	全体事業費 (下段前回)※	9,594 百万円(負担率：国 50% : 県 50%)	
事 業 目 的 及 び 内 容				

1 事業の目的

志登茂川は、その源を三重県津市芸濃町椋本に位置する農業用ため池横山池に発し、津市高野尾町、津市大里野田町を経て、津市大里睦合町にて右支川中の川を合流し、JR 紀勢本線と交差し、津市大里窪田町にて左支川前田川を合流し、その後、中勢バイパス、近鉄名古屋線と交差し、左支川横川を合流すると、南流し、右支川毛無川を合流し、国道 23 号線と新江戸橋で交差し、伊勢湾の河口へ注ぐ流路延長は 25.5 km、流域面積は、49.2km² の二級河川です。

流域内には、JR、近鉄に加えて、国道 23 号、中勢バイパス、伊勢自動車道など道路網が充実しており、移動性に優れていることから、住宅及び商業施設が集積し、市街化が進んでいます。

被害の実績として、昭和 46 年～平成 24 年の 41 年間で 42 回の水害が報告されており、平成 16 年 9 月の洪水では、床上浸水 102 戸、床下浸水 245 戸の家屋浸水被害が発生しております。

このため志登茂川の改修は、浸水被害を軽減するために、築堤工、河道掘削、護岸工の施行を行うとともに、橋梁工の改築を実施することで流下能力を確保し、治水安全度の向上を図ることを目的としています。

2 事業の内容

事業の内容は次の通りです。

延長：3,500m

- ① 築堤 3,094m ② 河道掘削 145,045m³ ③ 護岸 2,712m² ④ 橋梁 2 橋 ⑤ 用地補償費 1 式

事 業 主 体 の 再 評 価 結 果

1 再評価を行った理由

令和 2 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。

2 事業の進捗状況と今後の見込み

- ① 平成 27 年度に河川整備計画を策定
 - ② 令和元年に市道江戸橋の架替が完了
 - ③ 令和 7 年度までに事業費ベースで 22% が完了
- ※ 令和 26 年度の事業完成を目指としています。

3 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・鉄道 (JR 線、近鉄線)、国道 23 号、中勢バイパス、伊勢自動車道等、道路網が集中する地域であり、浸水区域に位置する津市の人口・世帯数に大きな変化は見られないが、過去の浸水被害の発生状況および想定氾濫区域内の世帯数が増加していることから、事業の必要性は高い状況です。

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

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 $B/C = 86,354$ 百万円／ $6,677$ 百万円 = 12.9

② 費用対効果分析の結果 ※3 (R6 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 $B/C = 131,072$ 百万円／ $8,799$ 百万円 = 14.9
残事業 $B/C = 78,253$ 百万円／ $5,569$ 百万円 = 14.1

※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、デフレーターの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 (R2 年度)	今回評価時 (R7 年度)		備考
			全体事業	全体事業	
費用	事業費	5,985	7,924	5,004	河川改修事業費
	維持管理費	692	876	565	事業費の0.5%
	総事業費	6,677	8,799	5,569	
効果	年平均被害軽減期待額	5,109	6,376	4,998	
	便益	86,135	130,806	78,024	施設整備による浸水被害軽減効果
	残存価値	219	266	229	完成50年後の施設の残存価値
	総便益	86,354	131,072	78,253	便益+残存価値
費用便益分析結果 (B/C)		12.9	14.9	14.1	
参考					
B/C [社会的割引率2%]		-	21.5	20.4	
B/C [社会的割引率1%]		-	26.6	25.2	

【 B/C 変化の要因】

資産単価及び資産数が増加したため、総便益が増加しました。また、前回評価時点から、建設資材単価及び労務費等の上昇により、全体事業費が増加しました。これらの影響で前回評価時と費用便益比が変化しました。

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%)	14.0 ~ 15.9	12.8 ~ 15.6
残工期 (-10% ~ +10%)	14.8 ~ 15.0	14.0 ~ 14.1
資産額 (-10% ~ +10%)	13.5 ~ 16.3	12.7 ~ 15.4

4-2 その他の効果

事業区間内の想定はん濫区域内には、JR線、近鉄線の他、国道23号、中勢バイパス、伊勢自動車道などの重要交通網が存在しています。

浸水が発生し、これらの交通網等に重大な影響を与えることになれば、より深刻な被害になることが想定されますが、河川改修を行うことにより、これらを軽減することが可能となります。

4-3 地元意向

河川の沿川に多数の人家や学校、病院、公共施設が存在しており、地元市、流域地区自治会などから河川整備への強い要望があります。

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

施工現場での発生土を築堤盛土や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縮減に努めます。

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見直しに伴い、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 『遊水地案』：新たに広大な用地取得や、用地補償することは社会性・施工性により困難です。
- ② 『ダム案』：上流域は緩やかな丘陵地帯であり、ダム容量を確保できる適地は存在しません。

再評価の経緯

令和2年度の再評価においては、事業継続の妥当性が認められたことから、事業継続を了承されています。

事業主体の対応方針

三重県公共事業再評価実施要綱第3条の視点により再評価を行った結果、同要綱第5条第1項に該当すると判断されるため、当事業を継続したいと考えています。

委員会意見の概要【事業方針作成時に記述】

事業継続の妥当性が認められたことから事業継続を了承する。

対応方針の概要【事業方針作成時に記述】

審査の結果、事業継続の妥当性が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。

※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 相川		事業名	河川事業		課名	河川課	
事業概要	工 期	平成 22 年～令和 21 年	全体事業費 (下段前回)※	9,989 百万円(負担率：国 50% : 県 50%)		課名	河川課	
	(下段前回)※	平成 22 年～令和 21 年		(下段前回)※ 8,937 百万円(負担率：国 50% : 県 50%)				
事 業 目 的 及 び 内 容								

1 事業の目的

相川は、その源を津市の久居地域中央部に位置する農業用ため池の風早池に発します。旧久居市と旧津市の境界を東に流れ、天神川と合流した後、伊勢湾に注ぐ、幹線流路延長 6.0km、流域面積 23.9km² の二級河川です。支川の天神川は幹線流路延長 2.9km です。

流域内には、JR、近鉄に加えて、国道 23 号、中勢バイパス、国道 165 号など道路網が充実しており、移動性に優れていることから、住宅及び商業施設が集積し、市街化が進んでいます。一方で、中上流域には河畔林が分布し、下流部の感潮・汽水域には干潟・ヨシ原が形成されるなど、豊かな自然環境を有しています。

主な被害として、相川流域では、昭和 44 年～平成 19 年の 39 年間で 24 回の水害が報告されており、平成 16 年 9 月の洪水では、床上浸水 33 戸、床下浸水 180 戸の家屋浸水被害が発生しております。

このため、本事業は、相川と下流で合流する天神川とを一体となって整備を行い、河道改修により計画流量に対する流下能力を確保し、治水安全度の向上を図ることを目的としています。

2 事業の内容

事業の内容は次の通りです。

延長：相川 5,500m、天神川 800m

- ① 築堤 3,400m ②河道掘削 167,655m³ ③護岸 8,300m ④樋門・樋管 27 基 ⑤橋梁 27 橋
- ⑥堰 6 基 ⑦用地補償費 1 式

事 業 主 体 の 再 評 価 結 果

1 再評価を行った理由

令和 2 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。

2 事業の進捗状況と今後の見込み

- ① 平成 22 年度に河川整備計画を策定
- ② 平成 27 年度に事業再評価を実施
- ③ 令和 7 年度までに事業費ベースで 31% が完了
- ※ 令和 21 年度の事業完成を目指としています。

3 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・鉄道 (JR 線、近鉄線)、国道 23 号、中勢バイパス、国道 165 号等、道路網が集中する地域です。
- ・想定氾濫区域内の世帯数は増加しており、資産も多いため、治水事業の必要性は高い状況です。

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

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 $B/C = 61,609$ 百万円 / $7,611$ 百万円 = 8.1

② 費用対効果分析の結果 ※3 (R6 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 $B/C = 95,737$ 百万円 / $10,512$ 百万円 = 9.1
残事業 $B/C = 68,585$ 百万円 / $5,444$ 百万円 = 12.6

※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、デフレーターの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 (R2 年度)	今回評価時 (R7 年度)		備考
		全体事業	全体事業	残事業	
費用	事業費	6,836	9,475	4,898	河川改修事業費
	維持管理費	775	1,038	546	事業費の0.5%
	総事業費	7,611	10,512	5,444	
効果	年平均被害軽減期待額	2,993	3,825	4,068	
	便益	61,392	95,474	68,462	施設整備による浸水被害軽減効果
	残存価値	216	263	123	完成50年後の施設の残存価値
	総便益	61,609	95,737	68,585	便益+残存価値
費用便益分析結果 (B/C)		8.1	9.1	12.6	
参考					
B/C [社会的割引率2%]		-	12.7	18.1	
B/C [社会的割引率1%]		-	15.4	22.2	

【 B/C 変化の要因】

資産単価及び資産数が増加したため、総便益が増加しました。また、前回評価時点から、建設資材単価及び労務費等の上昇により、全体事業費が増加しました。これらの影響で前回評価時と費用便益比が変化しました。

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%)	8.7 ~ 9.6	11.5 ~ 14.0
残工期 (-10% ~ +10%)	9.1 ~ 9.2	12.57 ~ 12.63
資産額 (-10% ~ +10%)	8.3 ~ 9.9	11.4 ~ 13.8

4-2 その他の効果

事業区間内にはJR線、近鉄線の鉄道施設のほか、国道23号、中勢バイパス、国道165号等の重要交通網が存在しています。

浸水が発生し、これらの交通網に重大な影響を与えることになれば、より深刻な被害になることが想定されますが、河川改修を行うことにより、これらを軽減することが可能となります。

4-3 地元意向

河川の沿川に多数の人家や、病院、公共施設が存在しており、地元市、相川水系治水事業促進協議会などから河川整備への強い要望があります。

5 コスト縮減の可能性や代替案立案の可能性

5-1 コスト縮減

河床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縮減に努めます。

橋梁の架け替えを行う際に、地元関係者などと協議を行い、隣接する人道橋を廃止し、1橋に統合することで、コスト縮減を行いました。

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見直しに伴い、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 『遊水地案』：遊水地として新たに広大な用地取得や、補償することは困難です。
- ② 『ダム案』：上流域は緩やかな丘陵地帯であり、ダム容量を確保できる適地は存在しません。

再評価の経緯

令和2年度の再評価においては、事業継続の妥当性が認められたことから、事業継続を了承されています。

事業主体の対応方針

三重県公共事業再評価実施要綱第3条の視点により再評価を行った結果、同要綱第5条第1項に該当すると判断されるため、当事業を継続したいと考えています。

委員会意見の概要【事業方針作成時に記述】

事業継続の妥当性が認められたことから事業継続を了承する。

対応方針の概要【事業方針作成時に記述】

審査の結果、事業継続の妥当性が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くます。

※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 志原川		事業名	河川事業		課名	河川課								
事業概要	工 期	平成 27 年～令和 26 年		全体事業費 (下段前回) ^{※1}	7,354 百万円(負担率：国 50% : 県 50%)										
	(下段前回) ^{※1}	平成 27 年～令和 26 年			(下段前回) ^{※1} 6,325 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>志原川は、その源を長尾山に発し、三重県南部の熊野市、御浜町を経て、支川産田川を合流し、国道 42 号及び J R 紀勢本線と交差し、熊野灘に注ぐ流路延長 6.5 km、流域面積 23.6 km² の二級河川です。</p> <p>その流域は三重県の東紀州地域に位置し、熊野市、御浜町の 1 市 1 町からなり、山地部はスギ・ヒノキの植林が広がり、中上流域から下流部にかけて水田地帯を流下し、支川産田川の本川合流点の上流付近には大前池、志原池の天然の池沼があり、下流部の感潮域には広大なヨシ原が形成されるなど、豊かな自然環境を有しています。</p> <p>主な水害としては、近年では平成 13 年 8 月台風 11 号や平成 23 年 9 月台風 12 号などにより、多くの家屋浸水被害を含む甚大な被害が発生しています。</p> <p>このため志原川の改修は、浸水被害を軽減するために、築堤、河道掘削、護岸の施工を行うとともに、橋梁、堰、志原川樋門等の横断工作物の改築を実施することで、流下能力を増大させ、治水安全度を向上させることを目的としています。</p>															
<p>(2) 事業の内容</p> <p>事業の内容は、次のとおりです。</p> <p>延長 (志原川) L=2,600m (産田川) L=4,100m</p> <p>①築堤 V=22,126m³ ②河道掘削 V=59,964m³ ③護岸 A=8,685m² ④樋門・樋管 N=7 基 ⑤橋梁 N=4 橋 ⑥堰 N=3 基 ⑦用地補償費 N=1 式</p>															
事 業 主 体 の 再 評 価 結 果															
<p>1 再評価を行った理由</p> <p>令和 2 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 平成 27 年度に河川整備計画を策定しました。 ② 平成 27 年度から河川整備計画に基づき広域河川改修事業による河川改修を進めているところです。 ③ 令和 7 年度までに事業費ベースで約 11% が完了予定です</p> <p>※令和 26 年度の事業完成を目指としています。</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"> 志原川周辺の国道 311 号や県道鵜殿熊野線は、現在建設中の熊野大泊 IC から熊野市久生屋町までの国道 42 号熊野道路へのアクセス道路としての重要性が増しています。 さらに、令和 6 年 12 月に国道 42 号新宮紀宝道路が開通し、全線が開通したあつきには、さらなる交通の利便性や物流の向上が見込まれます。 当流域内には広域防災拠点も所在しています。 															

4 事業採択時の費用対効果分析の要因の変化、地元意向の変化等

4-1 費用対効果分析

①前回評価時の費用対効果分析の結果 ※2

費用便益比（総便益/総費用） 全体事業 $B/C = 29,101$ 百万円 / $4,038$ 百万円 = 7.2

②費用対効果分析の結果 ※3(R6 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 $B/C = 41,851$ 百万円 / $5,427$ 百万円 = 7.7

残事業 $B/C = 38,553$ 百万円 / $4,458$ 百万円 = 8.6

※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、デフレーターの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 (R2年度)	今回評価時 (R7年度)		備考
		全体事業	全体事業	残事業	
費用	事業費	3,742	4,997	4,112	河川改修の事業費
	維持管理費	297	430	346	事業費の0.5%
	総事業費	4,038	5,427	4,458	
効果	年平均被害軽減期待額	1,957	2,480	2,468	
	便益	29,086	41,829	38,537	施設整備による浸水被害軽減効果
	残存価値	15	22	16	完成50年後の施設の残存価値
	総便益	29,101	41,851	38,553	便益+残存価値
費用便益分析結果 (B/C)		7.2	7.7	8.6	
参考					
B/C [社会的割引率2%]		-	11.5	12.7	
B/C [社会的割引率1%]		-	14.4	15.9	

【B/C変化の要因】

資産データを最新のデータに更新した結果、想定氾濫区域内の総資産が増加しました。また、前回評価時点から、建設資材単価及び労務費等の上昇により、全体事業費が増加しました。これらの影響で前回評価時と費用便益比が変化しました。

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%)	7.1 ~ 8.4	7.9 ~ 9.6
残工期 (-10% ~ +10%)	7.7 ~ 7.8	8.6 ~ 8.7
資産額 (-10% ~ +10%)	7.0 ~ 8.5	7.8 ~ 9.5

4-2 その他の効果

事業区間には、JR 紀勢本線、国道 42 号、国道 311 号、県道鵜殿熊野線、県道御浜北山線など、この地域の重要な交通網があり、10 年に 1 回程度発生すると予想される豪雨によって浸水が想定される区域には、緊急輸送道路でもある国道 311 号、県道鵜殿熊野線、県道御浜北山線も含まれています。

浸水が発生すると、これら主要交通網が途絶し、社会的、経済的に大きな影響が発生することが想定されますが、河川改修により浸水被害を軽減することができると考えています。

4-3 地元意向

河川事業に対する地元の意向ですが、河川の沿川に多数の人家や、公共施設が存在しており、地元市町、流域地区自治会などから河川整備への強い要望を頂いています。

5 コスト縮減の可能性や代替案立案の可能性

5-1 コスト縮減

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、コスト縮減に努めています。

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見直しに伴い、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 『遊水地案』：志原川や産田川の周辺には農用地区域や家屋、公共施設があるため、遊水地の整備可能な土地が少なく、また、遊水地候補地は農業地域であるため、関係機関との調整必要となります。さらに、河道改修も必要となります。
- ② 『ダム案』：全量カットしたとしても、志原川、および産田川下流の河道改修が必要となり、また、大規模な事業となるため、周辺環境への影響が考えられます。

再評価の経緯

令和2年度の評価審査委員会においては、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。
対応方針の概要【事業方針作成時に記述】
審査の結果、事業継続の妥当性が確認されたことから、事業効果の早期発現に向け事業を継続して実施していきます。

※1 再評価実施事業は(下段前回)とし、前回再評価時の内容を記載する。未実施の場合は(下段当初)とし、当初計画時の内容を記載する。

※2 再評価実施事業は、前回再評価時の内容を記載する。未実施の場合は、当初計画時の内容を記載する。

※3 当該事業を所管する省庁の費用便益分析手法に従い費用対効果分析の結果を記載する。

※4 当該事業を所管する省庁の費用便益分析手法に従い感度分析の結果を記載する。

再評価書

事業名	水道施設整備事業	事業区分	北中勢水道用水供給事業（第2次拡張）	課名	水道事業課
事業概要	工 期 (下段：前回)	平成5年度～令和8年度	全体事業費 (下段：前回)	67,775百万円 (負担率:国1/3、県(出資)1/3、起債他1/3)	
		平成5年度～令和6年度		89,286百万円 (負担率:国1/3、県(出資)1/3、起債他1/3)	

事業目的及び内容

1 事業の目的

北中勢水道用水供給事業は、三重県北勢地域の3市4町（桑名市、四日市市、鈴鹿市、木曽岬町、川越町、朝日町、菰野町：以下、北勢系）を対象に計画給水量 131,300 m³/日、中勢地域の2市（津市、松阪市：以下、中勢系）を対象に計画給水量 81,416 m³/日の供給を行ってきました。

これらの受水市町から、さらなる将来の水需要に対し、市町単独で水源を新たに開発することが困難であることから、広域的に水道用水供給事業を実施するよう三重県に要請があつたため、長良川河口堰を水源として北勢系（亀山市を加えた4市4町）に計画給水量 47,600 m³/日、中勢系に計画給水量 83,584 m³/日を供給することを目的に第2次拡張事業（以下「事業」という。）を開始しました。

その後、平成20年に、北部広域圏広域的水道整備計画（変更）に基づき、計画給水量を北勢系 18,000 m³/日、中勢系 58,800 m³/日に縮小し、施設整備を進めています。

2 事業内容

導水ポンプ所2か所、導水管 L=57.2 km、播磨浄水場（増設）、大里浄水場、送水管 L=75.3 km、調整池2か所、加圧ポンプ所3か所

事業主体の再評価結果

1 再評価を行った理由

令和2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。

2 事業の進捗状況と今後の見込み

2-1 事業の進捗状況

①事業費ベース

全体事業費	執行済（R7まで）事業費	残事業費	進捗率
67,775百万円	64,077百万円	3,698百万円	94.5%

②施設ベース

	全体数	整備済（R7まで）	整備中	進捗率
浄水場	2か所	2か所	—	100%
調整池	2か所	2か所	—	100%
ポンプ所	5か所	4か所	1か所	80%
送水管	75.3 km	75.3 km	—	100%
導水管	57.2 km	55.8 km	1.4 km	97.6%

※事業用地は100%取得済み

③事業期間

当初は取水施設を新設することとしていましたが、関係機関との協議の結果、取水施設を新設する代わりに、桑名市が所有する施設の一部を転用して取水することとしました。この協議に時間を要したことから、事業期間を2年延長し、平成5年度～令和8年度（令和9年度供用開始）としています。

2-2 今後の見込み

残事業である長島導水ポンプ所及び導水管については、令和9年度の供用開始に向けて、計画的に整備を進めています。

3 事業を巡る社会経済状況等の変化

市町が抱える自己水源の能力低下、渴水、災害リスクへの備え等、様々な課題への対応が必要となっており、安定した給水体制を確保するため、広域的かつ安定した水源の確保と水源の複数化等による基盤強化が求められています。

3-1 水需要への影響要因の動向

給水区域内人口については微減傾向（▲0.3%/年）にあり、それに伴い水需要も減少傾向（▲0.4%/年）となっていますが、直近10年間においては、給水量における県水の割合は増加傾向にあります。

また、時間帯での給水量の変化を見ると、1日最大では浄水場の施設能力の8割以上となっており、現在の施設規模を引き続き確保していく必要があります。

3-2 水源状況

年降水量は微減傾向（▲0.1%/年）にあり、近年、受水市町の自己水源において、渴水や水質悪化などが発生しています。

また、過去30年間において、東海地方でも渴水による上水道の減断水が複数回発生しており、今年度も夏期の降水量が少なく全国的に渴水傾向となるなど、渴水のリスクと常に隣り合わせであることから、水源の複数化によりリスクに備える必要があります。

3-3 近年の自然災害による全国的な水道の被害状況

令和6年1月の能登半島地震では、土砂災害や停電等により最大136,000戸が断水し、令和4年9月の台風15号では、静岡県において最大76,000戸が断水しました。

大規模地震の発生確率の増加や異常気象の頻発、激甚化等を踏まえ、水道施設の強靭化に関するより一層の積極的な取組が求められています。

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（令和2年度）評価時の費用対効果分析の結果

【前回評価時】（令和2年度）

総費用 (C)	2,570 億円
総便益 (B)	4,150 億円
費用便益比 (B/C)	=1.6

②費用対効果分析の結果

費用便益比 (B/C)	総費用 (C) （残事業）／（事業全体） — 億円／3,420 億円 事業費： — 儆円／2,892 億円 維持管理費： — 儆円／ 528 億円	総便益 (B) （残事業）／（事業全体） — 儆円／5,332 儆円 生活用水被害額： — 儆円／2,189 儆円 業務営業用水被害額： — 儆円／3,101 儆円 工場用水被害額： — 儆円／ 42 儆円
【事業全体】 1.6 参考 2.0 [2%] 〃 2.3 [1%] 【残事業】 —		

分析手法：水道事業の費用対効果分析マニュアル

[平成23年7月改訂・平成29年3月一部改訂・厚生労働省]

4-2 地元意向

① 受水市町の要望

上記3の状況等を踏まえ、受水市町においては、自己水源と県水受水による水道水源の複数化により、安定した給水の確保に努めることとしており、三重県が導水施設の整備を行い、安定した水源を確保することを求めていました。

② 住民等の要望

受水市である四日市市が令和6年度に実施した「四日市市水道に関する市民の意識調査」において、水道水に求めるものとしては、「安全性」が78%、次いで「災害時における安定した供給」が13%という結果になりました。

水道水の安全性や災害時における安定供給を、用水供給事業者の立場として確保していく必要があります。

5 コスト縮減の可能性や代替案立案の可能性

5-1 コスト縮減

取水施設を転用することにより、取水施設の建設にかかるコストの縮減（約29億円）に繋がりました。

また、当初の事業計画では、取水施設から中勢系の鈴鹿導水ポンプ所までの導水管（34.9km）を整備することとしていましたが、三重県が別途実施している工業用水道事業の管の一部を使用することとし、導水管の整備延長が1.4kmとなったことにより、導水管（33.5km）の整備にかかるコストの縮減（約551億円）に繋がりました。

その他、工事の実施においては、建設発生土の工事間流用や道路建設工事と同調して管布設工事を実施することなどにより、コスト縮減を図っています。

5-2 代替案

個々の市町では水源開発が困難なことなどから、広域的に水道用水供給事業を実施するよう関係市町から要請を受けて事業を実施しており、水源については、長良川河口堰以外に安定した水源が存在しません。

5-3 新技術の活用

管路における耐震管や高効率ポンプの採用等、コスト縮減につながる新技術を積極的に採用していきます。

再評価の経緯

令和2年度の再評価においては、事業継続の妥当性が認められたことから、事業継続を了承されています。

事業主体の対応方針

三重県公共事業再評価実施要綱第3条の視点により再評価を行った結果、同要綱第5条第1項に該当すると判断されるため、当事業を継続したいと考えています。

委員会意見の概要【事業方針作成時に記述】

事業継続の妥当性が認められたことから事業継続を了承する。

対応方針の概要【事業方針作成時に記述】

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

令和7年度 事後評価書

事後評価書

箇所名	御浜西部地区		事業名	中山間地域総合整備事業	課名	農山漁村づくり課																																																																																														
事業概要	工 期 (下段当初)※	平成22年度～令和2年度		全体事業費 (下段当初)※	1,099百万円（負担率：国55%：県30%：他15%）																																																																																															
		平成22年度～平成27年度		940百万円（負担率：国55%：県30%：他15%）																																																																																																
事業目的及び内容		<p>1 事業目的 本事業区域は、御浜町西部の中山間地域であり、農地は急傾斜地かつ未整備で点在しているなど、地理的条件が不利な地域であり、農業生産基盤はもとより、農村生活環境も未整備の集落が多く耕作放棄地の増加や人口減少の原因のひとつとなっています。 こうしたことから本事業は、農業用排水施設整備、農道整備、農地防災施設整備、農用地の改良又は保全事業などの農業生産基盤整備の実施により農作業の省力化を行い、地域農業の持続的な安定を図り、あわせて農業集落整備、農業集落排水施設整備などの農村生活環境整備を実施することにより、中山間地域の振興を図ることを目的として実施されました。 なお、平成30年度に周辺状況の変化から、農業用排水施設で2路線3施設、農道1路線の1部区間を減する計画変更を行っています。</p> <p>2 事業内容</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;"></th> <th style="width: 30%; text-align: center;">【変更後・実績】</th> <th style="width: 30%; text-align: center;">【当初】</th> <th style="width: 10%;"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>農業用排水施設整備</td><td style="text-align: center;">L= 1,529 m</td><td style="text-align: center;">L= 2,460 m</td><td style="text-align: center;">△ 931 m</td></tr> <tr> <td>農道整備</td><td style="text-align: center;">L= 2,263 m</td><td style="text-align: center;">L= 2,620 m</td><td style="text-align: center;">△ 357 m</td></tr> <tr> <td>ほ場整備</td><td style="text-align: center;">A= 2.4 ha</td><td style="text-align: center;">A= 2.4 ha</td><td style="text-align: center;">0 ha</td></tr> <tr> <td>農地防災施設整備</td><td style="text-align: center;">ため池</td><td style="text-align: center;">1箇所</td><td style="text-align: center;">0箇所</td></tr> <tr> <td>農業集落整備</td><td style="text-align: center;">L= 1,079 m</td><td style="text-align: center;">L= 1,170 m</td><td style="text-align: center;">△ 91 m</td></tr> <tr> <td>農業集落排水施設整備</td><td style="text-align: center;">L= 662 m</td><td style="text-align: center;">L= 720 m</td><td style="text-align: center;">△ 58 m</td></tr> <tr> <td>農業集落防災安全施設整備</td><td style="text-align: center;">防火水槽</td><td style="text-align: center;">1箇所</td><td style="text-align: center;">0箇所</td></tr> </tbody> </table>		【変更後・実績】	【当初】		農業用排水施設整備	L= 1,529 m	L= 2,460 m	△ 931 m	農道整備	L= 2,263 m	L= 2,620 m	△ 357 m	ほ場整備	A= 2.4 ha	A= 2.4 ha	0 ha	農地防災施設整備	ため池	1箇所	0箇所	農業集落整備	L= 1,079 m	L= 1,170 m	△ 91 m	農業集落排水施設整備	L= 662 m	L= 720 m	△ 58 m	農業集落防災安全施設整備	防火水槽	1箇所	0箇所																																																																		
	【変更後・実績】	【当初】																																																																																																		
農業用排水施設整備	L= 1,529 m	L= 2,460 m	△ 931 m																																																																																																	
農道整備	L= 2,263 m	L= 2,620 m	△ 357 m																																																																																																	
ほ場整備	A= 2.4 ha	A= 2.4 ha	0 ha																																																																																																	
農地防災施設整備	ため池	1箇所	0箇所																																																																																																	
農業集落整備	L= 1,079 m	L= 1,170 m	△ 91 m																																																																																																	
農業集落排水施設整備	L= 662 m	L= 720 m	△ 58 m																																																																																																	
農業集落防災安全施設整備	防火水槽	1箇所	0箇所																																																																																																	
1・事業の効果																																																																																																				
<input type="radio"/> 「直接的効果」 ・費用便益分析																																																																																																				
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">区分</th> <th style="width: 20%;">当初計画時 (基準年:H22)</th> <th style="width: 20%;">計画変更時 (基準年:H30)</th> <th style="width: 20%;">今回評価時 (基準年:R7)</th> <th style="width: 10%;">備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">費用</td><td>事業費</td><td style="text-align: center;">11.86億円</td><td style="text-align: center;">16.70億円</td><td style="text-align: center;">29.49億円</td><td>実績に伴う再計算</td></tr> <tr> <td>合計</td><td style="text-align: center;">11.86億円</td><td style="text-align: center;">16.70億円</td><td style="text-align: center;">29.49億円</td><td></td></tr> <tr> <td rowspan="13">効果</td><td>作物生産効果</td><td style="text-align: center;">1.14億円</td><td style="text-align: center;">2.10億円</td><td style="text-align: center;">3.29億円</td><td>実績に伴う再計算</td></tr> <tr> <td>品質向上効果</td><td></td><td style="text-align: center;">0.60億円</td><td style="text-align: center;">0.98億円</td><td>実績に伴う再計算</td></tr> <tr> <td>営農経費節減効果</td><td style="text-align: center;">0.83億円</td><td style="text-align: center;">1.05億円</td><td style="text-align: center;">1.81億円</td><td>実績に伴う再計算</td></tr> <tr> <td>維持管理費節減効果</td><td style="text-align: center;">0.86億円</td><td style="text-align: center;">0.53億円</td><td style="text-align: center;">0.98億円</td><td>実績に伴う再計算</td></tr> <tr> <td>営農に係る走行経費節減効果</td><td style="text-align: center;">5.54億円</td><td style="text-align: center;">8.12億円</td><td style="text-align: center;">15.15億円</td><td>実績に伴う再計算</td></tr> <tr> <td>災害防止効果（農業関係資産）</td><td style="text-align: center;">0.30億円</td><td style="text-align: center;">0.61億円</td><td style="text-align: center;">1.10億円</td><td>実績に伴う再計算</td></tr> <tr> <td>災害防止効果（一般資産）</td><td style="text-align: center;">0.67億円</td><td style="text-align: center;">0.46億円</td><td style="text-align: center;">1.14億円</td><td>実績に伴う再計算</td></tr> <tr> <td>一般交通等経費節減効果</td><td></td><td style="text-align: center;">0.09億円</td><td style="text-align: center;">0.17億円</td><td>実績に伴う再計算</td></tr> <tr> <td>地籍確定効果</td><td style="text-align: center;">0.01億円</td><td style="text-align: center;">0.00億円</td><td style="text-align: center;">0.00億円</td><td>実績に伴う再計算</td></tr> <tr> <td>生活環境改善効果</td><td style="text-align: center;">5.14億円</td><td style="text-align: center;">7.01億円</td><td style="text-align: center;">10.35億円</td><td>実績に伴う再計算</td></tr> <tr> <td>災害防止効果（公共資産）</td><td></td><td style="text-align: center;">1.06億円</td><td style="text-align: center;">2.00億円</td><td>実績に伴う再計算</td></tr> <tr> <td>国産農産物安定供給効果</td><td></td><td style="text-align: center;">0.37億円</td><td style="text-align: center;">0.57億円</td><td>実績に伴う再計算</td></tr> <tr> <td>安全性向上効果</td><td></td><td style="text-align: center;">0.02億円</td><td style="text-align: center;">0.04億円</td><td>実績に伴う再計算</td></tr> <tr> <td colspan="2">合計</td><td style="text-align: center;">14.48億円</td><td style="text-align: center;">22.03億円</td><td style="text-align: center;">37.57億円</td><td></td></tr> <tr> <td colspan="2">費用便益分析結果 (B/C)</td><td style="text-align: center;">1.2</td><td style="text-align: center;">1.3</td><td style="text-align: center;">1.3</td><td></td></tr> </tbody> </table>							区分	当初計画時 (基準年:H22)	計画変更時 (基準年:H30)	今回評価時 (基準年:R7)	備考	費用	事業費	11.86億円	16.70億円	29.49億円	実績に伴う再計算	合計	11.86億円	16.70億円	29.49億円		効果	作物生産効果	1.14億円	2.10億円	3.29億円	実績に伴う再計算	品質向上効果		0.60億円	0.98億円	実績に伴う再計算	営農経費節減効果	0.83億円	1.05億円	1.81億円	実績に伴う再計算	維持管理費節減効果	0.86億円	0.53億円	0.98億円	実績に伴う再計算	営農に係る走行経費節減効果	5.54億円	8.12億円	15.15億円	実績に伴う再計算	災害防止効果（農業関係資産）	0.30億円	0.61億円	1.10億円	実績に伴う再計算	災害防止効果（一般資産）	0.67億円	0.46億円	1.14億円	実績に伴う再計算	一般交通等経費節減効果		0.09億円	0.17億円	実績に伴う再計算	地籍確定効果	0.01億円	0.00億円	0.00億円	実績に伴う再計算	生活環境改善効果	5.14億円	7.01億円	10.35億円	実績に伴う再計算	災害防止効果（公共資産）		1.06億円	2.00億円	実績に伴う再計算	国産農産物安定供給効果		0.37億円	0.57億円	実績に伴う再計算	安全性向上効果		0.02億円	0.04億円	実績に伴う再計算	合計		14.48億円	22.03億円	37.57億円		費用便益分析結果 (B/C)		1.2	1.3	1.3	
区分	当初計画時 (基準年:H22)	計画変更時 (基準年:H30)	今回評価時 (基準年:R7)	備考																																																																																																
費用	事業費	11.86億円	16.70億円	29.49億円	実績に伴う再計算																																																																																															
	合計	11.86億円	16.70億円	29.49億円																																																																																																
効果	作物生産効果	1.14億円	2.10億円	3.29億円	実績に伴う再計算																																																																																															
	品質向上効果		0.60億円	0.98億円	実績に伴う再計算																																																																																															
	営農経費節減効果	0.83億円	1.05億円	1.81億円	実績に伴う再計算																																																																																															
	維持管理費節減効果	0.86億円	0.53億円	0.98億円	実績に伴う再計算																																																																																															
	営農に係る走行経費節減効果	5.54億円	8.12億円	15.15億円	実績に伴う再計算																																																																																															
	災害防止効果（農業関係資産）	0.30億円	0.61億円	1.10億円	実績に伴う再計算																																																																																															
	災害防止効果（一般資産）	0.67億円	0.46億円	1.14億円	実績に伴う再計算																																																																																															
	一般交通等経費節減効果		0.09億円	0.17億円	実績に伴う再計算																																																																																															
	地籍確定効果	0.01億円	0.00億円	0.00億円	実績に伴う再計算																																																																																															
	生活環境改善効果	5.14億円	7.01億円	10.35億円	実績に伴う再計算																																																																																															
	災害防止効果（公共資産）		1.06億円	2.00億円	実績に伴う再計算																																																																																															
	国産農産物安定供給効果		0.37億円	0.57億円	実績に伴う再計算																																																																																															
	安全性向上効果		0.02億円	0.04億円	実績に伴う再計算																																																																																															
合計		14.48億円	22.03億円	37.57億円																																																																																																
費用便益分析結果 (B/C)		1.2	1.3	1.3																																																																																																
※土地改良事業の費用対効果分析マニュアル、農村生活環境整備費用対効果マニュアル、新たな土地改良の効果算定マニュアルによる																																																																																																				

・定性的効果について

農道の整備を行うことにより輸送車両の大型化で農作業の効率化が図られました。また、農業用用排水施設の整備を行うことにより、用水の供給が維持されたことで、作物生産性が保たれました。

集落内道路の整備により、道路の通行が改善され、利便性が向上するとともに、集落内の排水路の整備により、雨水排水の状況が改善され、農村生活環境の快適性・安全性が向上しました。

・整備後に現れている効果について

農業生産基盤の整備により大型機械の導入が進むとともに土地改良施設の維持管理労力が低減されました。整備をきっかけに地域の営農意欲が高まり、新規就農者の増加につながっています。

2・事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化

工事施工の際に再生砕石の利用を設計仕様とするなど環境面への配慮を行いました。

特に排水路では、ポーラスコンクリートブロックによる多自然型護岸や、底張りを石張りとし澁みを作るなど、環境配慮を行いました。

3・事業を巡る社会経済情勢等の変化

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

4・県民の意見

<アンケート目的>

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

<アンケート方法>

- ・事業実施の各地区周辺に居住する住民にアンケート調査を実施しました。

実施エリア 御浜町大字上野、大字柿原、大字上市木、大字川瀬、大字栗須、大字神木、大字阪本
全体で150戸

- ・質問項目は、①農家か、非農家か、②事業の認知度、③農作業の委託状況、④管理の状況（整備後）、⑤今後の農業について、5項目です。

<アンケート内容>

- ・アンケートでは110戸（回収率73%）から回答を得て、うち事業を知っている人は98戸（65%）でした。

① 事業の認知度

知っている：89% 知らない：11%

事業の認知度は89%でしたので、以下の値は有効回答数98戸の回答を元にしています。

② 農家か、非農家か

専業農家・兼業農家（農業収入が主及び副）：67戸 土地持ち非農家（農業収入なし）・非農家：31戸
98戸中、農家が67戸で非農家が31戸でした。

③ 今後の農業

家族等で今後も農業を続けたい：72% 農作業を委託したい：19% わからない：9%

家族等で今後も農業を続けたいと72%が回答しており、営農意欲が高いことがわかりました。

○「間接的効果」

・波及的効果について

アンケートでは、生活環境基盤整備を行ったことで、「集落内の排水がよくなつた」「集落内道路の通行がスムーズになった」という意見をいただいています。

・整備後に現れている効果について

アンケートでは、農業生産基盤整備を行ったことで、「景観がよくなつた」という意見をいただいています。

農業生産基盤整備の効果

効果があつた：85% 効果がなかつた6% わからない：9%

農業生産基盤整備の営農面の効果について85%評価されています。

生活環境基盤整備の効果

効果があつた：81% 効果がなかつた：1% わからない・整備箇所がない：18%

集落内の道路や排水路等の生活環境基盤整備の効果について81%評価されています。

・波及的効果について

水路や農道の整備の結果、農村集落としての景観が良くなつたと回答もあり、事業により「景観が悪くなつた」との回答はありませんでした。

自然環境 よい影響があつた・変わらない：76% 悪い影響があつた：0% わからない：24%

景観 よい影響があつた・変わらない：74% 悪い影響があつた：0% わからない：26%

【農業者の意見】

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

【非農業者の意見】

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

5・再評価の経緯

再評価は実施しておりません。

6・今後の課題等**<地域の課題>**

人口減少や高齢化が進行し、後継者不足により営農意欲が低下することで、耕作放棄地の増加が懸念されていましたが、整備箇所周辺においてはそうした農地は見られていないものの、将来の営農体制としては不安が残る状況です。今後、農家のみで地域農業を維持することは困難な傾向にあり、多様な主体による草刈りなどの地域の共同活動への支援が必要です。

<今後の対応>

今後、後継者不足により農業従事者が減少傾向にあることから、農業法人や担い手農家への農作業受委託の促進といったソフト対策、そして、さらなる農作業の軽減・省力化が可能となる中山間地域総合整備事業によるハード整備、それらと併せて日本型直接支払制度などを組み合わせた農業者支援を進めていきたいと考えています。

7・委員会意見の概要**【事業方針作成時に記述】**

事業の効果については評価結果の妥当性を認める。

8・事業方針の概要**【事業方針作成時に記述】**

中山間地域では、人口減少や高齢化の進行に伴う、集落機能の低下により農業生産活動の継続が懸念されることから、農業生産活動の持続性確保や農村集落の機能維持に向けて、生産基盤や生活環境基盤の総合的な整備を進めるとともに、日本型直接支払制度も活用しながら、農業生産条件の不利の補正や、農地、農業用水路等の保全に取り組んでいきます。

※再評価実施事業は(下段前回)とし、前回再評価時の内容を記載する。未実施の場合は(下段当初)とし、当初計画時の内容を記載する。

事後評価書

箇所名	主要地方道北勢多度線（阿下喜）		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)	平成28年度～令和2年度	全体事業費 (下段：前回)	641百万円（負担率：国：55% 県：45%）																																																											
		平成28年度～令和2年度		700百万円（負担率：国：55% 県：45%）																																																											
事業目的及び内容		<p>■当該路線の概要</p> <p>主要地方道北勢多度線は、いなべ市北勢町阿下喜の国道306号を起点とし、桑名市多度町北猪飼に至る延長約14kmの幹線道路であり、事業区間は産業振興の支援や、自動車の円滑な走行空間の確保、緊急時における交通機能の強化を図る道路です。</p> <p>周辺の工業団地、セメント生産工場、物流施設の関連交通が多く、慢性的な渋滞が発生しており、産業振興の支援が求められていました。</p> <p>沿道に東海環状自動車道いなべICが接続し、いなべ市役所やにぎわいの森、いなべ総合病院等の拠点施設が立地し、安全・安心、快適な走行空間の確保も課題となっていました。</p> <p>緊急輸送道路や道路啓開ルートとして指定され、沿道にはいなべ市防災拠点倉庫が立地し、広域的な救援・復旧活動を支援する道路の機能強化が求められていました。</p> <p>このようなことから、平成28年度にいなべIC周辺の4車線化および鎌田交差点の改良に着手し、産業振興の支援、円滑な交通流の確保、緊急時における交通機能の強化を図りました。</p> <p>■事業の目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・産業振興の支援 ・自動車の円滑な走行空間の確保 ・緊急時における交通機能の強化 <p>■事業の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業期間 5年間（平成28年度～令和2年度） ・全体事業費 641百万円 (工事費：590百万円、用地費：51百万円) ・計画延長 L=0.44km（起点）いなべ市北勢町阿下喜～（終点）いなべ市北勢町阿下喜 ・幅員 W=13.0 (26.0) m 																																																													
1・事業の効果																																																															
1-1 費用対効果分析																																																															
◆費用便益分析結果																																																															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>前回 (基準年:H30)</th> <th>今回評価時 (基準年:R7)</th> <th colspan="3">備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用</td> <td>事業費</td> <td>6.5億円</td> <td>8.4億円</td> <td colspan="3">事業費の変更</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>0.2億円</td> <td>0.3億円</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>6.7億円</td> <td>8.7億円</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">効果</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>29億円</td> <td>34億円</td> <td colspan="3">マニュアルの変更</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>1.4億円</td> <td>2.8億円</td> <td colspan="3">マニュアルの変更</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>0.1億円</td> <td>1.2億円</td> <td colspan="3">マニュアルの変更</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>30億円</td> <td>38億円</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用便益分析結果 (B/C)</td><td>4.5</td><td>4.4</td><td colspan="3" rowspan="2"></td></tr> </tbody> </table>						区分		前回 (基準年:H30)	今回評価時 (基準年:R7)	備考			費用	事業費	6.5億円	8.4億円	事業費の変更			維持管理費	0.2億円	0.3億円				合計	6.7億円	8.7億円				効果	走行時間短縮便益	29億円	34億円	マニュアルの変更			走行経費減少便益	1.4億円	2.8億円	マニュアルの変更			交通事故減少便益	0.1億円	1.2億円	マニュアルの変更			合計	30億円	38億円				費用便益分析結果 (B/C)		4.5	4.4			
区分		前回 (基準年:H30)	今回評価時 (基準年:R7)	備考																																																											
費用	事業費	6.5億円	8.4億円	事業費の変更																																																											
	維持管理費	0.2億円	0.3億円																																																												
	合計	6.7億円	8.7億円																																																												
効果	走行時間短縮便益	29億円	34億円	マニュアルの変更																																																											
	走行経費減少便益	1.4億円	2.8億円	マニュアルの変更																																																											
	交通事故減少便益	0.1億円	1.2億円	マニュアルの変更																																																											
	合計	30億円	38億円																																																												
費用便益分析結果 (B/C)		4.5	4.4																																																												
※出典：費用便益分析マニュアル（令和7年8月 国土交通省 道路局 都市局）																																																															

1-2 費用対効果の検証

◆走行時間短縮効果の検証

当該事業により、鎌田交差点から阿下喜交差点までの走行時間が約2分短縮しました。

(開通前4分 → 開通後2分)

◆走行経費減少効果の検証

当該事業により、現道利用時に比べ北勢多度線（阿下喜）の旅行速度が向上し、走行経費が減少しました。

(開通前17.2km/h → 開通後30.6km/h)

◆交通事故減少効果の検証

鎌田交差点では、平成23年度～平成29年度の7年間での人身事故件数総数は7件発生していましたが、交差点整備後の平成30年度～令和6年度の7年間では4件となり約43%減少しました。また、4車線化区間の整備（令和3年3月）前後4年間の人身事故件数は両期間とも0件でした。

1-3 その他の効果

①産業振興の支援

周辺のセメント生産工場や工業団地の物流車両の多くは、変則交差の鎌田交差点を通過するため混雑や安全面における懸念が続いていました。

鎌田交差点の改良や4車線化整備により、いなべ市藤原地区の産業拠点の主な製品の納入先であるトヨタ車体いなべ工場へのアクセスや名古屋・桑名・四日市・津方面への広域的アクセスが向上し、産業活動の支援に寄与しました。

今後の東海環状自動車道の北伸により、岐阜方面への物資輸送の効率化に寄与するものと考えられます。

②地域関連の交通の円滑化

事業区間起点部の鎌田交差点は、鋭角で付加車線がない変則交差点でした。ピーク時間の著しい渋滞発生や、見通しの悪さなど課題が多い交差点でした。

事業後は、4車線化により交通容量が増加したことから混雑時の渋滞が改善され、8割以上の利用者が走りやすくなつたと回答しています。また、変則な交差形状も改善され安全・安心な走行環境が確保されました。

③歩行者・自転車の安全性の向上

整備前は片側歩道で路肩が狭く、大型車両の走行も多いため、歩行者・自転車の安全性が懸念されていました。

事業完了後は両側に3.5m幅の歩道が整備され、地域の道路利用者の8割以上が安全・安心に通行できるようになったと回答しています。

④救急搬送の迅速化

いなべ市北勢地区、藤原地区を管轄とするいなべ消防署北分署の救急搬送出動回数は年間730回あり、事業区間の利用回数は700回と多くなっています。

北勢多度線整備前は鎌田交差点が変則交差点であったことから、見通しの悪さが救急搬送に支障をきたしていましたが、整備後は安全・安心な救急搬送が図られています。

⑤緊急輸送道路の機能強化

当該路線は、第2次緊急輸送道路、道路啓開ルートに指定されています。

事業区間沿道には、いなべ市役所、市災害対策本部、地域内輸送拠点、災害拠点病院、救助活動拠点・進出拠点等が立地し、事業区間の強靱化、広幅員化は拠点に集中する救援・復旧活動車両の迅速かつ円滑な活動を可能にしました。

また、事業区間は、南海トラフ地震をはじめとする大規模災害時において、進出拠点から被災地までのルート上に位置し、沿道のいなべ市災害拠点倉庫等を介し、沿岸地域のいち早い支援に機能するものと考えられます。

2・事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化

当該事業区間はいなべ市役所やにぎわいの森の入口として、多くの利用者が見込まれるため、防護柵部材について景観に配慮した色彩を使用し、周辺環境との調和を図りました。

交差点改良によって新たに生じた盛土区間に植生を促すことで、自然環境や景観の保全を図りました。

3・事業を巡る社会経済情勢等の変化

東海環状自動車道の大安IC～いなべIC間の開通（令和7年3月）を見据え、近年、周辺工業団地の企業立地数が増加しており、今後、更なる企業立地が期待されています。

当事業箇所の沿道には、いなべICをはじめ、いなべ市役所、にぎわいの森、いなべ市防災拠点倉庫が整備され、市内外に向けた拠点機能が一層強化されています。

北勢多度線（阿下喜）の意見として、いなべ市北勢町阿下喜小学校区を対象に823通のアンケートを配布とともに、住民以外の広域的道路利用者に対してWEBアンケートを実施しました。地域住民アンケートは、368通のご回答をいただきました。WEBアンケートにおいては、442名の方からご回答を得られました。

地域住民の約93%、道路利用者WEBアンケートでは約94%が満足と回答しています。

また、利便性向上の視点から、関係機関へのヒアリングを実施しました。

満足と感じること

【地域住民利用者アンケート】

- ・他地区とのつながりが近くなり、工場等の産業誘致が活発になることを期待する。観光地としても連絡しやすくなり、発展することを期待する
- ・鎌田交差点の交差形状が改善され、渋滞が減って走りやすくなつた。
- ・歩道が両側に整備され、歩行者と自動車ともに安全に通行できるようになった。

【広域利用者WEBアンケート】

- ・北勢多度線の整備といなべインターチェンジの開通が相まって、交通量は増加したが、整備前に比べて混雑緩和及び安全性が向上した。
- ・鎌田交差点は夕方になるといつも渋滞して困っていたが、整備後は渋滞することがなくなって通過に時間が掛からなくなつて良くなつた
- ・遠方からレジャー目的で訪れるため、北勢多度線の整備といなべインターチェンジの開通によりスムーズに行楽地に行けるようになってありがたい。

【周辺事業者へのヒアリング】

- ・どの企業も始業時間が同じで、藤原地区の企業、工場への通勤車両が鎌田交差点へ集中する。桑名、員弁方面から北勢多度線を利用し、鎌田交差点を直進右折するとき、方向別の付加車線が長めに整備されたため、整備以前に比べ、混雑のストレスがなくなり、短い時間で通過できるようになった。

不満と感じること

- ・市役所前市道との交差点に信号機がなく、市道からの流入、市道への右折流入が危険である。
- ・鎌田交差点の南流入の右折信号が短い。
- ・車線が増え（道路が広くなり）、交通量・大型車が増えて、通過速度も早くなり、危険である。
- ・いなべIC入口交差点に信号機が増え、不便になった。

関係機関の意見

- ・工場立地時に一番の心配事は、鎌田交差点の渋滞でしたが今回の整備でそれが払しょくされました。（自動車部品製造会社）
- ・製品出荷で、鎌田交差点を通過利用しています。また、日常的に多い名古屋方面での商談や県外にある本社での会議に出席する際は、いなべICまでの混雑区間が円滑になり、業務の効率化が図られています。（軽包装資材製造会社）
- ・製品出荷、原燃料搬入のトラックは800～1,000台/日あり、全車両が鎌田交差点を通過しています。鎌田交差点と4車線化区間の付加車線が方向別に整備され、輸送時の安全面が向上し、ドライバーの運転が楽になりました。（セメント・石灰石製品製造会社）
- ・弊社への納品トラックが約300便/日通行しています。輸送業者から、車線増により見通しが良くなり、運転しやすくなつたと聞いています。また、北勢や藤原方面からの通勤利用者からは、退勤時に常態化していた渋滞が緩和され、通過時間が大幅に短縮されたと聞いています。逆に鎌田交差点に向かう（西行）区間では道路が広くなり、下り勾配が連続するため、スピードがでて、走行時危険になったというトラックドライバーの通勤利用者がいるようです。（自動車製造会社）
- ・藤原地区の工業団地への通勤時の鎌田交差点の東流入（北勢多度線の西行）は、事業実施前は大変混雑していました。事業完了後は三方向にそれぞれ車線が整備され、信号待ち時間もなく、スムーズに走行できるようになりました。（物流会社）
- ・整備前の鎌田交差点は、対向直進車両の見通しが悪く、対向車の速度が速いため、ヒヤリと感じたことが数回ありました。事業後は、付加車線が確保され、対向車の見通しが良くなり、安全安心で不安感がなくなりました。（いなべ市都市整備課）

- ・現在、事業区間を歩いて通学する児童はいませんが、上級生になると歩いて通学することになると思います。歩道が広くなり、車道との間にガードパイプが設置され、通学児童の安全性が十分確保されていると思います。（阿下喜小学校）
- ・北勢多度線といなべ IC の整備が一体的に実施され、特に重篤な患者を桑名市や四日市市の2次、3次医療施設へ搬送する時間短縮や加減速が少ない走行による患者への負担軽減効果は大きいと思います。（いなべ消防署北分署）
- ・本分署は、特殊車両(10 t 水槽車)を有しており、管内他消防署の応援出動機会が多く、鎌田交差点の改良は安全な通行に寄与しています。（いなべ消防署北分署）
- ・事業区間は地盤が悪く、大災害時には電柱や家屋の倒壊等で緊急輸送道路としての機能性確保が懸念されていました。道路が広くなり強靭化が図られ、沿道のいなべ市防災拠点倉庫の機能強化が期待されます。（いなべ市防災課）
- ・南海トラフ災害時のくしの歯ルートの複数ルート形成が期待できます。（進出拠点の藤原文化センターから鎌田交差点で3ルート：国道306号、東海環状自動車道、北勢多度線に分岐、各沿岸被災地へ進出）（いなべ市防災課）

5・再評価の経緯

当該事業は、平成28年度に事業着手し、平成30年度に再評価を実施しています。平成30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。

6・今後の課題等

- ・市民から寄せられた意見は、主に交差点における信号や交通運用に関する意見です。警察に対し、いなべ市と連携して引き続き改善要望するとともに、必要に応じて道路管理者として実施可能な対策を検討します。
- ・交通量の増加および通過速度の向上に伴う危険性に対する意見については、今後の交通状況の推移を注視し、必要に応じ警察と連携し対策を検討します。

7・委員会意見の概要

【事業方針作成時に記述】

事業の効果については評価結果の妥当性を認める。

8・事業方針の概要

【事業方針作成時に記述】

審査の結果、当該対象の整備に伴い、所要時間の短縮や沿線地域の生活環境改善等の事業効果について、妥当性が認められたことから、当該事業の道路機能が健全に保てるよう道路施設等の適切な維持管理に努めます。
また、幅広い国民生活や社会経済活動を支える道路事業の推進に取り組みます。

※再評価実施事業は（下段前回）とし、前回再評価時の内容を記載する。未実施の場合は（下段当初）とし、当初計画時の内容を記載する。

事後評価書

箇所名	一般国道477号 四日市湯の山道路		事業名	道路事業	課名	道路建設課 (四日市建設事務所)																																							
事業概要	工 期 (下段:前回)	平成9年度～令和2年度 平成9年度～令和2年度	全体事業費 (下段前回)	47,267百万円 (負担率:国:55% 県:45%) 47,267百万円 (負担率:国:55% 県:45%)																																									
事業目的及び内容		<p>■当該路線の状況</p> <p>一般国道477号は、三重県四日市市から三重県菰野町、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県を経由し、大阪府池田市に至る延長約230kmの幹線道路であり、北勢地域を南北に走る、国道23号、国道1号、国道1号北勢バイパス、東名阪自動車道、新名神高速道路などの幹線道路を東西に連絡する、通称「湯の山街道」と呼ばれる道路です。周辺には工業団地や観光地があり、物流や観光交通を担うとともに、第1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、四日市市、菰野町を東西に連絡する交通の要所であり、周辺に立地する大規模工場への通勤、物流や観光に伴う交通量が多く、慢性的な渋滞が発生し、安全で円滑な交通に支障をきたしていました。</p> <p>このようなことから、地域産業・観光支援、防災機能強化、交通渋滞緩和等を図るために、平成9年度に、地域高規格道路として事業着手しました。</p> <p>一般国道477号四日市湯の山道路の整備によって、周辺地域や南北に走る幹線道路とネットワークを構成し、四日市港及び四日市市街地や東名阪自動車道四日市ICと新名神高速道路菰野ICとのアクセス機能を強化することで、物流効率化等による産業活性化、観光地各所への移動時間短縮による観光振興の支援を図りました。また、広域防災拠点へのアクセス機能の強化により緊急時における交通機能の強化を図りました。さらに、現道から当該路線に交通転換することで、自動車の円滑な走行空間の確保を図りました。</p>																																											
1・事業の効果		<p>■事業の目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・産業・観光振興の支援 ・緊急時における交通機能の強化 ・自動車の円滑な走行空間の確保 <p>■事業の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業期間 24年間 (平成9年度～令和2年度) ・総事業費 47,267百万円 (工事費: 30,070百万円、用地補償費: 17,197百万円) ・事業延長 L=9.0km (起点) 四日市市高角町～(終点) 菰野町大字音羽 ・幅員 W=14.5 (26.5) m ・主要構造物 東名阪アンダーワーク (290m)、橋梁工 (10橋)、ボックスカルバート工 (17基) 																																											
<p>1-1 費用対効果分析</p> <p>◆費用便益分析結果</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>H30再評価時 (基準年:H30)</th> <th>今回評価時 (基準年:R7)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用</td> <td>事業費</td> <td>647億円</td> <td>912億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>3.5億円</td> <td>6.0億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>651億円</td> <td>918億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">効果</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>1,196億円</td> <td>1,648億円</td> <td>マニュアルの変更</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>43億円</td> <td>161億円</td> <td>マニュアルの変更</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>52億円</td> <td>40億円</td> <td>マニュアルの変更</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>1,291億円</td> <td>1,849億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用便益分析結果 (B/C)</td><td>2.0</td><td>2.0</td><td></td></tr> </tbody> </table>						区分		H30再評価時 (基準年:H30)	今回評価時 (基準年:R7)	備考	費用	事業費	647億円	912億円		維持管理費	3.5億円	6.0億円		合計	651億円	918億円		効果	走行時間短縮便益	1,196億円	1,648億円	マニュアルの変更	走行経費減少便益	43億円	161億円	マニュアルの変更	交通事故減少便益	52億円	40億円	マニュアルの変更	合計	1,291億円	1,849億円		費用便益分析結果 (B/C)		2.0	2.0	
区分		H30再評価時 (基準年:H30)	今回評価時 (基準年:R7)	備考																																									
費用	事業費	647億円	912億円																																										
	維持管理費	3.5億円	6.0億円																																										
	合計	651億円	918億円																																										
効果	走行時間短縮便益	1,196億円	1,648億円	マニュアルの変更																																									
	走行経費減少便益	43億円	161億円	マニュアルの変更																																									
	交通事故減少便益	52億円	40億円	マニュアルの変更																																									
	合計	1,291億円	1,849億円																																										
費用便益分析結果 (B/C)		2.0	2.0																																										
<p>※出典: 費用便益分析マニュアル (令和7年8月 国土交通省 道路局 都市局)</p>																																													

1-2 費用対効果の検証

◆走行時間短縮効果の検証

当該事業により、高角ICから菰野IC間の走行時間が約8分短縮しました。
(開通前18分 → 開通後10分)

◆走行経費減少効果の検証

当該事業により、旧道利用時に比べ四日市湯の山道路区間の旅行速度が改善され、走行経費が減少しました。
(開通前23km/h → 開通後60km/h)

◆交通事故減少効果の検証

当該事業により、1年あたりの事故件数は、平成12年～30年の年平均48件から令和元年～6年の年平均13件へと、約73%減少しています。

1-3 その他の効果

① 産業振興の支援

- ・四日市湯の山道路は重要物流道路にも指定されており、円滑な物流を図るにあたり重要な路線となっています。
- ・千草工業団地から東名阪自動車道へは、主に旧道を利用していましたが、交通混雑のために時間がかかっていました。
- ・バイパス整備により、千草工業団地から東名阪自動車道および新名神高速道路へのアクセスが向上し、事業所・港湾関連の物資輸送の効率化が図られました。

② 観光振興の支援

- ・菰野町IC西側には北勢地域の主要な観光地である湯の山温泉があり、周辺にはアクアイグニス、御在所岳ロープウェイ、フォレストアドベンチャー・湯の山などレクリエーション施設も多数あり、多くの観光客が訪れていましたが、旧道を利用した場合、渋滞が問題となっていました。
- ・バイパス整備により、東名阪自動車道や新名神高速道路、四日市方面から観光地へのアクセスが向上しました。

③ 緊急輸送道路の機能向上

- ・当該路線は第1次緊急輸送道路に指定されています。
- ・バイパス整備により、大規模災害発生時には第1次緊急輸送道路である東名阪自動車道、新名神高速道路と一体となって、広域的な救援・復旧活動が可能になりました。

④ 地域関連の交通の円滑化

- ・旧道は交通量が多く、慢性的な渋滞が発生していました。
- ・バイパス整備により、旧道の交通量が約4,400台/日程度減少し、走行性が向上しています。これにより、買い物・病院・銀行などの生活に必要な移動がスムーズになりました。また、バスの定時性確保にもつながっています。

⑤ 救急搬送の迅速化

- ・菰野町の救急搬送は令和6年度で1,765件発生しており、四日市方面への搬送では四日市湯の山道路の利用率が高くなっています。
- ・搬送先としては市立四日市病院、県立総合医療センター（バイパス利用）、菰野厚生病院（旧道利用）などが多い状況ですが、バイパス整備により、病院への搬送時間が短縮されたとともに、消防署への戻りが大幅に早くなり、救急体制の迅速な構築にも役立っています。

⑥ 歩行者・自転車の安全性向上

- ・旧道沿道あるいは近傍には小学校があります。旧道は通学路に指定されており、200人以上が通学で通行しています。また、中学校、高校もあり、自転車で通学している人も多く、旧道利用時の安全性が懸念されていました。
- ・バイパス整備により、通過交通が減少し、歩行者や自転車の安全が向上しました。

2・事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化

- ・事業の環境面への配慮として、護岸の施工に伴う濁水の流出防止に十分留意し、河川にフィルターを設置することで、河川環境への負荷の低減を図りました。
- ・事業による環境の変化として、法面の緑化を行うことで、周辺環境との調和を図りました。

3・事業を巡る社会経済情勢等の変化

平成30年10月の四日市湯の山道路開通直後である平成31年3月に新名神高速道路（新四日市JCT～亀山西JCT間）が開通し、広域な道路ネットワークが形成されました。その後、令和7年3月に北勢バイパスも一部開通し、物流効率化の支援につながっています。

4・県民の意見

一般国道477号四日市湯の山道路の意見として四日市市並びに菰野町在住の3,040通のアンケートを配布するとともに、住民以外の広域的な地域にお住いの道路利用者に対してWEBアンケートを実施しました。住民アンケートは、1,029通のご回答をいただきました。WEBアンケートにおいては、400名の方からご回答を得られました。地域住民の約96%、広域的利用者WEBアンケートでは約91%が満足と回答しています。

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

満足と感じること

【地域住民・WEBアンケート】

- ・四日市湯の山道路の整備後、目的地までの時間の目安がたてやすくなり、利用する機会が増えた。四日市方面の商業施設の利用が増加した。
- ・新名神開通、菰野ICとの相乗効果で関西方面へのアクセスがよくなり行動範囲が広がった。
- ・ミルクロード、国道306号へ出る場合にバイパスを利用して南北どちらへも合流しやすくなつた。住宅街を抜けて出なくて良くなつたので、安全性も増して安心して運転できる。
- ・消防車、救急車の到着が早くなつたので助かっている。
- ・混雑緩和による時短で、スムーズに四日市や菰野、湯の山温泉にアクセスできるようになった。
- ・渋滞が少なくなったと感じている為、通勤ラッシュに余裕が持てるようになった。
- ・愛知・岐阜方面から菰野町まで来る道路が良くなつた。
- ・四日市といえば渋滞が長年問題になつていたが、バイパスができたことによりアクアイグニスまで短時間でスムーズに行けるようになり大変便が良い。

不満と感じること

【地域住民・WEBアンケート】

- ①菰野ICから先の早期整備を要望する。
- ②道路際に生えている草・木の整備がされていないところが目立つ。

関係機関からの意見

- ・通勤時間帯等、旧道はかなり混んでいましたが、バイパスができて利便性が良くなり、輸送時間が短縮されました。特に、東西方向の行き来がしやすくなり、高速ICへのアクセスが大幅に向上しました。（物流会社）
- ・区画整理事業を進めていますが、四日市湯の山道路ができると四日市方面とのアクセスが向上したので、区画整理事業をアピールする際の好材料です。（菰野町都市整備課）
- ・菰野町への観光は自家用車での来訪が最も多いです。四日市ICから降りて湯の山方面へ来る方もおられるので、来訪者のアクセス機能が強化されたと思います。（菰野町観光協会）
- ・バイパス整備後は、交通量が大幅に減ったため、旧道の危険性は緩和されたと感じます。（菰野中学校）
- ・四日市方面への搬送では四日市湯の山道路の使用率が高いです。搬送後に消防署へ戻る際のメリットも大きく、次の出勤に備えて早く戻る必要があるので非常に助かっています。（菰野町消防本部）

5・再評価の経緯

当該事業は、平成9年度から事業着手し、これまでに平成18年度、平成23年度、平成24年度、平成26年度、平成30年度に再評価を実施しています。平成30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。

6・今後の課題等

- ① 菰野ICから先の早期整備を要望する。

→対応方針：現在、菰野バイパス（菰野町音羽～千草）約2.0kmを整備中です。早期供用に向けて、事業の推進に努めてまいります。

- ② 道路際に生えている草・木の整備がされていないところが目立つ。

→対応方針：草・木の張り出し等による車両への通行支障が生じないよう除草および伐採を行ってまいります。

7・委員会意見の概要
【事業方針作成時に記述】

事業の効果については評価結果の妥当性を認める。

8・事業方針の概要
【事業方針作成時に記述】

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

また、幅広い国民生活や社会経済活動を支える道路事業の推進に取り組みます。

※再評価実施事業は(下段前回)とし、前回再評価時の内容を記載する。未実施の場合は(下段当初)とし、当初計画時の内容を記載する。

事後評価書

箇所名	主要地方道磯部大王線 (志島バイパス)		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)	平成18年度～令和2年度	全体事業費 (下段前回)	1,727百万円(負担率:国55%:県45%)																																										
		平成18年度～平成31年度		1,571百万円(負担率:国55%:県45%)																																										
事業目的及び内容		<p>■当該路線の状況</p> <p>主要地方道磯部大王線は、志摩市磯部町から阿児町を経由し、大王町に至る延長約18kmの道路であり、事業区間は自動車の円滑な走行空間の確保や産業・観光振興の支援、緊急時における交通機能の強化に資する道路です。当該路線周辺には、安乗ふぐで有名な安乗漁港をはじめとした地域の主要産業である水産業の拠点となる漁港があり、全国的に有名な安乗埼灯台や大王埼灯台、有数のサーフポイントである国府白浜や市後浜などの観光スポットが点在しています。</p> <p>事業区間である志島地区の旧道は幅員が狭く、すれ違いが困難な状況であり、見通しも悪いことから、円滑な交通に支障をきたしていました。</p> <p>このようなことから、幅員狭小及び線形不良の解消を図るために、平成18年度に事業着手し、令和2年度に完成しました。</p> <p>主要地方道磯部大王線志島バイパスの整備によって、幅員狭小及び線形不良が解消され、安全で円滑な交通が確保されました。また、令和4年度からサイクルイベントのコースに設定されるなど観光振興の支援も担っています。</p>																																												
1・事業の効果		<p>■事業の目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車の円滑な走行空間の確保 ・産業・観光振興の支援 ・緊急時における交通機能の強化 <p>■事業の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業期間 15年間 (平成18年度～令和2年度) ・総事業費 1,727百万円 (工事費: 1,466百万円、用地費: 261百万円) ・事業延長 L=1,900m (起点) 志摩市阿児町甲賀～(終点) 志摩市大王町畔名 ・幅員 W=6.00(7.50)m ・主要構造物 橋梁工 (1橋) 																																												
<p>1-1 費用対効果分析</p> <p>◆費用便益分析結果</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>H27再評価時 (基準年: H27)</th> <th>今回評価時 (基準年: R7)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用</td> <td>事業費</td> <td>17億円</td> <td>28億円</td> <td>事業費の変更</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>0.6億円</td> <td>1.2億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>17億円</td> <td>30億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">効果</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>25億円</td> <td>30億円</td> <td>マニュアルの変更</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>1.3億円</td> <td>3.2億円</td> <td>マニュアルの変更</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>0.03億円</td> <td>0.2億円</td> <td>マニュアルの変更</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>26億円</td> <td>34億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用便益分析結果 (B/C)</td><td>1.5</td><td>1.1</td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>※出典: 費用便益分析マニュアル (令和7年8月 国土交通省 道路局 都市局)</p> <p>1-2 費用対効果の検証</p> <p>◆走行時間短縮効果の検証</p> <p>当該事業により、志摩市阿児町甲賀から志摩市大王町畔名区間の走行時間が約1分短縮しました。 (開通前 3分 → 開通後 2分)</p>							区分		H27再評価時 (基準年: H27)	今回評価時 (基準年: R7)	備考	費用	事業費	17億円	28億円	事業費の変更	維持管理費	0.6億円	1.2億円		合計	17億円	30億円		効果	走行時間短縮便益	25億円	30億円	マニュアルの変更	走行経費減少便益	1.3億円	3.2億円	マニュアルの変更	交通事故減少便益	0.03億円	0.2億円	マニュアルの変更	合計	26億円	34億円		費用便益分析結果 (B/C)		1.5	1.1	
区分		H27再評価時 (基準年: H27)	今回評価時 (基準年: R7)	備考																																										
費用	事業費	17億円	28億円	事業費の変更																																										
	維持管理費	0.6億円	1.2億円																																											
	合計	17億円	30億円																																											
効果	走行時間短縮便益	25億円	30億円	マニュアルの変更																																										
	走行経費減少便益	1.3億円	3.2億円	マニュアルの変更																																										
	交通事故減少便益	0.03億円	0.2億円	マニュアルの変更																																										
	合計	26億円	34億円																																											
費用便益分析結果 (B/C)		1.5	1.1																																											

◆走行経費減少効果の検証

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

(開通前 38.4km/h → 開通後 50.3km/h)

◆交通事故減少効果の検証

志島バイパス及び旧道区間における、開通前の平成25年～令和2年度の8年間で1件の交通事故が発生していましたが、本事業区間開通後の令和3年～令和5年度の3年間では0件と減少しています。

1-3 その他の効果

① 通過交通と生活交通の分離

- ・志摩市阿児町甲賀地区と志摩市大王町畔名地区を行き来する通過交通がバイパスに転換したことで、志摩市阿児町志島地区内の狭小な旧道では交通量が減少してすれ違い回数が減り、地元住民の生活交通が安全かつ円滑に通行できるようになりました。（アンケート調査より、地域住民の利用者のうち約5割が「旧道の交通量が減り、安全性や安心感が増した」と回答。）

② 産業振興の支援

- ・当該路線が開通したことにより、地元漁業関係者と建設業関係者の輸送に利用され、所要時間の短縮や安全性の向上に寄与しました。

③ 観光振興の支援

- ・安全性の高い当該路線の開通により、伊勢志摩サイクリングフェスティバルといったイベントのルートとして活用されるようになりました。
- ・また、当該路線が開通することにより、観光面では点在する観光スポットが狭隘区間を通行せずに結ばれるこにより、アクセス性が向上しました。

④ 道路の防災性向上

- ・津波避難時に阿児町甲賀地区から高台への避難がしやすくなりました。
- ・第2次緊急輸送道路である国道260号への新たなアクセス経路として、災害時における円滑な救援活動に寄与します。

2・事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化

- ・事業の環境面への配慮として、降雨により濁水が発生しやすい土質であったため、そのまま濁水を流下させないよう沈砂池の設置や汚濁防止フェンスを設置し、濁水対策を行いました。
- ・事業による環境の変化として、法面の緑化を行うことで、周辺環境との調和を図りました。

3・事業を巡る社会経済情勢等の変化

南海トラフ巨大地震の被害想定が令和7年3月31日に更新され、避難者数の増加が想定されています。また、令和6年8月には南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意）が出されたことから、住民の防災意識が高まっています。

事業区間の周辺地域は津波浸水想定区域に指定されていることから、津波災害時に機能できる道路として、防災面での役割が増しています。

4・県民の意見

主要地方道磯部大王線志島バイパスの意見として志摩市在住の約4,000人の住民へアンケートを配布しました。主要地方道磯部大王線志島バイパス沿線の阿児町志島、阿児町甲賀、大王町畔名在住の方を対象に地域住民利用者アンケートとして3,011通、それ以外の無作為に抽出した志摩市内在住の方を対象に広域的利用者アンケートとして1,000通を配布しました。地域住民アンケートは1,156通のご回答をいただき、広域的利用者アンケートにおいては383通のご回答をいただきました。地域住民の約86%、広域的利用者では約92%が満足と回答しています。

また、利便性向上の視点から、関係機関へのヒアリングを実施しました。

満足と感じること

【地域住民・広域的利用者アンケート】

- ・車道が広くなり、安全で快適な走行が可能になった
- ・旧道の交通量が減り安全性や安心感が増した
- ・通勤（通学）や通院、買い物・レジャー移動などにかかる所要時間が短縮した
- ・津波等被災時の避難道路となる

不満と感じること

【地域住民・広域的利用者アンケート】

- 「バイパス終点側の旧道との交差点に信号がないため、危険を感じる」等の志島バイパス走行時の安全面に関するご意見が多い。

関係機関の意見

- 安乗漁港と波切漁港を移動する鮮魚を扱う大型トラックは国道260号を利用していたが、開通後は志島バイパスを利用するようになった。主要地方道磯部大王線は信号がない道路なので、所要時間が短縮したほか、信号による急発進、急減速が減り、輸送トラック内の水がこぼれることによる活魚へのストレスが低減した。（三重県外湾漁業協同組合）
- 志島バイパスの開通により、生コンクリートを広範囲にスムーズに届けられるようになった。（生コンクリート製造業者）
- 志島バイパスは安全性の高いルートであり、伊勢志摩サイクリングフェスティバルのルートとして設定した。また、市後浜⇒国府白浜間でのサーファーの移動や安乗埼灯台⇒大王埼灯台間の観光ルートとしても利用されている。（志摩市観光協会）

5・再評価の経緯

当該事業は、平成18年度に事業着手し、これまでに平成27年度に再評価を実施しています。平成27年度の再評価において、事業継続の妥当性が認められたことから、事業継続を了承されています。

6・今後の課題等

- バイパス終点部と旧道との交差点に信号がないため、危険を感じる。
→対応方針：交差点付近の路面カラー表示により安全対策は実施済みですが、今後は警察と調整しつつ、利用状況を見ながらさらなる注意喚起を検討していきます。

7・委員会意見の概要

【事業方針作成時に記述】

事業の効果については評価結果の妥当性を認める。

8・事業方針の概要

【事業方針作成時に記述】

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

また、幅広い国民生活や社会経済活動を支える道路事業の推進に取り組みます。

※再評価実施事業は（下段前回）とし、前回再評価時の内容を記載する。未実施の場合は（下段当初）とし、当初計画時の内容を記載する。

事後評価書

箇所名	松阪公園大口線外1線		事業名	街路事業	課名	県土整備部 都市政策課 (松阪建設事務所)	
事業概要	工 期 (下段前回)※	平成14年度～令和2年度		全体事業費 (下段前回)※	9,956百万円（負担率：国0.55：県0.29：他0.16）		
		平成14年度～平成31年度		10,100百万円（負担率：国0.55：県0.29：他0.16）			
事業目的及び内容		<p>■当該路線の状況 都市計画道路松阪公園大口線は、松阪市内中心市街地と国道166号（旧国道42号）及び23号を連絡する幹線道路として、JR紀勢本線・名松線、近鉄山田線の3線を跨いでいます。当路線の沿線には、松阪市役所、松阪市民病院、JR松阪駅、近鉄松阪駅、松阪警察署、広域消防本部など多くの公共施設があり、市民生活に欠かせない道路です。また、当路線（鎌田町～本町）は伊勢自動車道松阪IC及び国道166号（旧国道42号）と防災拠点である松阪市役所を結ぶ第1次緊急輸送道路に指定されており、大規模災害の発生時には、避難・救助、物資の供給、諸施設の復旧等に利用される重要な道路です。</p> <p>しかし、当該区間は鉄道と平面交差しているため、踏切遮断による慢性的な交通渋滞が発生していました。そのうえ、JRによるとH10～H15の間で毎年1回の割合で列車が停止する事例が発生していました。また、踏切部は自動車、歩行者、自転車が混在し、踏切以外で歩道がなく路肩の狭い区間では設置された電柱をよけるために車道にはみだすなど、危険な状況がありました。さらに災害時に電柱倒壊して、道路閉塞が生じる危険がありました。</p> <p>平成14年度から開始した本事業は、平成28年3月に鉄道立体交差化の本線アンダーパス部約290mの供用を開始し、令和3年2月に歩道整備事業、令和3年3月に無電柱化事業が完了しました。</p> <p>■事業の目的 ①鉄道交差の立体化により踏切を解消し、安全で円滑な交通の確保 ②歩行者及び自転車の安全を確保 ③緊急輸送道路としての防災機能強化</p> <p>■事業内容 ・事業計画期間 19年間（平成14年度～令和2年度） ・全体事業費 9,956百万円（工事費：5,708百万円、用地補償費：4,248百万円） ・事業延長 L=820m（起点）松阪市本町～（終点）松阪市鎌田町 ・幅員 W=16.0m（アンダーパス部16.0m～32.0m） ・主要構造物 鉄道アンダーボックス（50m）、電線共同溝</p>					

1・事業の効果

1-1 費用対効果分析

◆費用便益分析結果

区分		H28再評価時 (基準年:H28)	今回評価時 (基準年:R7)	備考
費用	事業費	122.4億円	188.3億円	基準年の変更（H28→R07） 電線共同溝事業費の扱いの変更
	維持管理費	0.3億円	0.5億円	
	合計	122.7億円	188.8億円	
効果	走行時間短縮便益	122.6億円	205.3億円	マニュアル変更による原単位の見直し
	走行経費減少便益	11.4億円	27.7億円	
	交通事故減少便益	1.2億円	1.2億円	
	合計	135.2億円	234.1億円	
費用便益分析結果 (B/C)		1.1	1.2	

※出典：費用便益分析マニュアル（令和7年8月 国土交通省 道路局 都市局）

1-2 費用対効果の検証

◆走行時間短縮効果の検証

当該事業により踏切が除去され、鎌田町交差点から本町交差点まで所要時間が3.3分から1.6分に1.7分短縮され、走行時間短縮に寄与しています。また、踏切部における1時間あたり踏切遮断時間32.5分、最大渋滞長270mが解消されました。

◆走行経費減少効果の検証

踏切遮断、渋滞の解消により走行効率が向上し、走行に必要な経費減少に寄与しています。平成27年度と令和3年度の全国道路・街路交通情勢調査より鎌田町交差点から本町交差点方向の旅行速度は、9.5km/hから19.6km/hと改善されました。

◆交通事故減少効果の検証

供用前3年間（平成25年度から平成27年度）と供用後の3年間（令和4年度から令和6年度）で、交通転換により、周辺道路の交通量が減少したことで事故の減少つながりました。また、事業区間は交通量が増加したが、事業により安全性が向上し

したことから事故が減少しました。

1-3 その他の効果

①円滑な救急、救命活動への寄与

- ・踏切による遮断の解消：平成28年3月にアンダーパス部の供用を開始したことにより、踏切遮断に伴う渋滞が解消され、円滑な交通が確保されています。また、この供用開始により、救急活動において搬送時間の短縮につながっています。
- ・救急車両の利用促進：踏切を解消しにより、消防自動車、救急車などの緊急車両が最短ルートを選択可能となりました。

②歩行者及び自転車の安全を確保

- ・歩行者・自転車利用者等の安全性向上：踏切を立体交差化し、両側に自転車歩行者道を設置することにより、鉄道や自動車交通から分離した安全な通行空間を確保し、合わせて自動車交通や鉄道の安全性と円滑性が向上しました。

③その他

- ・観光・産業の支援：周辺の観光施設（松坂城跡等）への観光客が増加する中、渋滞緩和によって来訪者の利便性が向上しました。

2・事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化

①静かで安全な住環境の確保

アンダーパス供用により、周辺の幅員が狭い生活道路に進入していた迂回する車両が減少し、地域住民の安全・安心に寄与しました。特に松阪公園大口線の南北の市道の交通量減少が大きく、生活道路への通過交通の流入低減につながりました。

3・事業を巡る社会経済情勢等の変化

東日本大震災、熊本地震、能登半島地震の経験により、緊急輸送道路の役割が再認識されているところ、本事業により緊急輸送道路としての防災機能向上に寄与しました。

まず、踏切がなくなることにより、交通支障箇所が解消され、災害時に救援活動や物資輸送に重要な役割を果たす災害時の第1次緊急輸送道路としての防災機能が向上しました。

また、電線共同溝に伴う無電柱化により、災害時の電柱倒壊のリスクが排除され、道路の防災機能が向上しました。

4・県民の意見

松阪公園大口線外1線道路改良事業の意見として、地元住民（松阪市本町・鎌田町在住：930世帯）へアンケートを配布するとともに、地元住民以外の広域的な地域にお住いの道路利用者に対してイオンタウン松阪船江でアンケートを実施しました。地元住民アンケートは930件配布し459件（回収率49.4%）、道路利用者アンケートは345件のご回答を得られました。地元住民の約89%、道路利用者アンケートでは約92%が「満足」、「どちらかといえば満足」と回答しています。

また、交通の円滑化、自歩道整備による道路環境の確保、緊急輸送道路の機能強化等の効果や客観的な意見を得るために、沿道施設や道路利用者として、警察署、消防署、教育機関、沿道企業（公共交通、観光関係）等へのヒアリングを実施しました。

満足と感じること

【アンケート】

①鉄道交差の立体化により踏切を解消し、安全で円滑な交通の確保

【地域住民・道路利用者】

- ・踏切待ちの時間が無くなり通過しやすくなった。
- ・交通渋滞が解消され、通勤・通学等に時間通りに通行できるようになった。

【地域住民】

- ・踏切がなくなり段差が解消され、通過しやすくなり、騒音も減少した。

②歩行者及び自転車の安全を確保

【地域住民・道路利用者】

- ・無電柱化により電柱、電線が無くなり道路の見通し、景観が改善された。
- ・無電柱化により通行時の安全性が向上した。

【地域住民】

- ・歩行者と自動車が分離され安全に通行できるようになった。
- ・災害時に電柱が倒れたり、電線が垂れ下がる等の危険発生の心配がなくなり、災害時の安全性が向上した。

③その他

【地域住民】

- ・付近の道路を通った時に、整備前より車の流れが円滑になっていた。

【道路利用者】

- ・道路がきれいになった。

不満と感じること

【アンケート】

①アンダーパス部の道路冠水の不安

【住民意見】：大雨時に冠水しないか心配。

関係機関からの意見

①円滑な救急、救命活動への寄与

・【搬送時間短縮】：踏切により遮断されるため、他のルートを利用していたが、踏切除去により最短ルートを安心して選択できるようになり、搬送時間の短縮につながっている。『消防署』

・【患者の身体負担軽減】：踏切の段差は患者の負担を考慮して徐行していたが、踏切除去により、患者の身体負担を減らすことができるようになった。『消防署』

②歩行者及び自転車の安全を確保

・【交通の安全と円滑を確保】：踏切は雨天時に滑りやすく、自転車の走行で危険を感じていたが、踏切の除去、歩車道の完全分離により、交通の安全と円滑を確保できるようになった。『警察署・観光情報センター』

・【交通安全向上】：中学1年生の5月の校外学習のための移動にアンダーパスが利用可能となった。引率時に踏切による分断もなく、歩車道が分かれているため安全性が向上した。『鎌田中学校』

③観光・産業支援

・【観光バス増加】：アンダーパス利用の観光客を想定して市役所と本町交差点の間に、豪商のまち松阪バス専用駐車場を令和元年に新設。以前からある松阪市駐車場と合せてバス利用の観光客が増加した。（令和6年度の利用数：607台）
『市役所』

・【イベント開催】：ディズニーパレード開催に対して、パレード実施路線区間、松阪駅・駐車場からの人流を考慮して、アンダーパスの歩道利用を前提に計画をたて、無事開催できた。『市役所・警察署』

・【観光案内選択肢増加】：以前は踏切を避けて観光案内をしていたが、アンダーパス利用の観光案内が可能となり、観光案内の幅が広がった。『観光情報センター』

④静かで安全な住環境の確保

・【生活道路の通過交通低減】：事業前は北側市道の利用が多数確認されたが、アンダーパス開通後はほとんど確認されず、生活道路の通過交通が減少し、環境の改善に寄与している。『市役所』

5・再評価の経緯

当該事業は、平成14年度に事業着手し、これまでに平成23年度、平成28年度に再評価を実施しています。
平成28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。

6・今後の課題等

①アンダーパス部の道路冠水の不安

【対応策】：

- ・県土整備部SNSを活用し、排水ポンプや路面冠水警報装置により、管理していることを情報発信しました。

7・委員会意見の概要

【事業方針作成時に記述】

事業の効果については評価結果の妥当性を認める。

8・事業方針の概要

【事業方針作成時に記述】

審査の結果、当該対象の整備に伴い、安全で円滑な交通機能の確保、緊急輸送道路としての防災機能の強化や沿線地域の生活環境改善等の事業効果について、妥当性が認められたことから、当該事業の道路機能が健全に保てるよう道路施設等の適切な維持管理に努めます。

また、引き続き良好な都市環境の基盤となり社会経済活動を支える街路整備事業の推進に取り組みます。

※再評価実施事業は（下段前回）とし、前回再評価時の内容を記載する。未実施の場合は（下段当初）とし、当初計画時の内容を記載する。