

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 (下段当初)	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%)		
		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

<p>【前回評価時】 (令和2年時)</p> <p>総費用 (C) 8.3 億円</p> <p>総便益 (B) 12 億円</p> <p>費用便益比 (B/C) = 1.4</p>

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)	5.5 億円/11 億円	15/15 億円
1.3 (1.8)	事業費 : 4.9 億円/11 億円	走行時間短縮便益 : 11/11 億円
参考 [2%] 2.0 (2.7)	維持管理費 : 0.6 億円/0.6 億円	走行経費減少便益 : 3.7/3.7 億円
〃 [1%] 2.5 (3.4)		交通事故減少便益 : 0.7/0.7 億円
【残事業】		(参考)
2.7 (3.7)		時間信頼性向上便益 : 5.4 億円/5.4 億円
参考 [2%] 3.9 (5.3)		CO2 排出量削減便益 : 0.03 億円/0.03 億円
〃 [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 (±10%)	交通量 : B/C = 2.4~3.0 (±10%)
事業費 : B/C = 1.2~1.4 (±10%)	事業費 : B/C = 2.5~3.0 (±10%)
事業期間 : B/C = 1.3~1.4 (±20%)	事業期間 : B/C = 2.6~2.8 (±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

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

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となりますので、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。