

平成20年度三重県公共事業再評価箇所一覧表(県事業)

(単位:百万円)

事業名	番号	箇所名	市町名	再評価の理由	全体事業概要と目的	採択年	事業進捗状況			事業を巡る社会経済状況等の動向	費用対便益分析結果・コスト縮減の可能性・代替案の検討等	今後の事業の見通し	委員会意見等	
							目標年	総事業費	進捗率					事業進捗内容
								うち工事費	進捗率					
								うち用地費	進捗率					
森林整備事業 (林道事業)	2	野又越線	大台町・紀北町		<p>[全体事業概要] 延長:15,500m [うちトンネル840m] 橋梁工6橋</p> <p>[事業目的] 大台町、紀北町両町の基幹的な林道として、地域の森林整備を促進する。併せて、古くから文化的な交流があった両地域を連絡する生活道として、海と山の資源を活かした交流を通じて地域活動を促進し、両地域の振興を図ることを目的とする。</p>	H3	6,560	49.0%	<p>延長:11,098m 橋梁工4橋</p> <p>・旧宮川村は、平成18年1月に旧大台町と合併し、大台町となった。また、旧紀伊長島町は、平成17年10月に旧海山町と合併し、紀北町となった。 ・平成16年災害により、県中南部を中心に甚大な被害を受けたが、大台町では死者、行方不明者7名という人的被害を始め、ライフラインが寸断され、紀北町と共に特に甚大な被害を受けた。 ・平成17年10月に「三重の森林づくり条例」が制定され、平成18年3月には「三重の森林づくり基本計画」を策定し、10年間で8万ヘクタールの間伐実施を目標に森林整備を推進している。 ・地球温暖化防止を目的とした、京都議定書の第一約束期間が本年度から始まり、日本に課せられた6%の削減目標のうち、3.8%を森林吸収分として認められているため、国を挙げて森林整備に取り組んでいる。</p>	<p>【費用便益分析結果】 B / C = 123.7億円 / 70.9億円 = 1.74</p> <p>【コスト縮減】 波形線形の採用や幅員、路肩の縮減、また、コンクリート擁壁に替え補強土壁工を積極的に活用し、土工量と法面保護工を縮小すること等により、コストの縮減を図る。</p> <p>【代替案の可能性】 当路線の利用区域内の森林整備を図り、両町を連絡する必要があることから、当林道を開設する以外に代替案はない。</p>	<p>延長:4,402m [うちトンネル840m] 橋梁工2橋 事業費:3,374百万円</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>		
						H30	-	-						

平成20年度三重県公共事業再評価箇所一覧表(県事業)

(単位:百万円)

事業名	番号	箇所名	市町名	再評価の理由	全体事業概要と目的	採択年	事業進捗状況			事業を巡る社会経済状況等の動向	費用対便益分析結果・コスト縮減の可能性・代替案の検討等	今後の事業の見通し	委員会意見等	
							目標年	総事業費	進捗率					事業進捗内容
								うち工事費	進捗率					
								うち用地費	進捗率					
道路事業	7	一般県道 四日市鈴鹿線(鈴鹿橋・高岡跨線橋)	鈴鹿市		<p>【全体事業概要】 延長 920m 幅員 6.5m (15.5m)</p> <p>鈴鹿橋 245m 高岡跨線橋 39m</p>	H11	5,840	33%	<p>平成11年度に事業着手し、仮橋・仮設道路を供用。 現在、鈴鹿橋の四日市側の半分について、既設橋撤去と橋脚を施工中であり、次年度より高岡跨線橋、鈴鹿橋下部工(鈴鹿側)及び上部工に順次、着手予定。</p> <p>・全国各地で大規模な震災が発生し、甚大な被害が多く発生していることから、早期の震災対策の重要性が高まっている。 ・団地開発に伴い、小・中学生が増加しており、安全な通学路の整備への期待が高まっている。</p>	<p>【費用対便益分析】 B / C = 3.1</p> <p>【コスト縮減】 ・仮橋の橋桁と覆工板については、一部を他工事からの流用を図り、全体工事費の縮減に努める。 ・橋桁に耐候性鋼材を使用し、維持管理費の縮減に努める。</p>	<p>橋梁工事の事業進捗を図るとともに、工事委託先である国土交通省、JR東海との調整に努め、平成24年度の供用を目指して事業を推進する。</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。ただし、次の点について、意見を付するものである。 一、今後、道路事業の便益計算にあたっては、該当地域の人口や年齢構成など、将来予測や地域住民の実情を踏まえて行うよう求めるものである。 一、道路規格の設定にあたっては、明確かつ客観的な判断基準に基づき、地域の実情を踏まえて行うよう求めるものである。特に、交通弱者に配慮した整備を進められたい。</p>		
							5,540	29%						
						H24	300	89%						

平成20年度三重県公共事業再評価箇所一覧表(県事業)

(単位:百万円)

事業名	番号	箇所名	市町名	再評価の理由	全体事業概要と目的	採択年	事業進捗状況			事業を巡る社会経済状況等の動向	費用対便益分析結果・コスト縮減の可能性・代替案の検討等	今後の事業の見通し	委員会意見等	
							目標年	総事業費	進捗率					事業進捗内容
								うち工事費	進捗率					
								うち用地費	進捗率					
道路事業	8	一般国道163号長野峠バイパス	伊賀市・津市		<p>[全体事業概要] 延長 4,900m 幅員 6.0m (7.5m) 新長野トンネル1,966m</p> <p>[事業目的] 当該事業は、伊賀市上阿波から津市美里町北長野間を2車線のバイパスで整備することにより、老朽化が著しく幅員が狭小であったトンネル区間を解消するとともに、幹線道路としての利便性を向上させ、円滑で安全な交通を確保する。これにより、伊賀市と津市の交流はもとより、近畿圏と中部圏との交流、地域の経済、産業等の振興に大きく寄与する。</p>	H11	7,500	69%	<p>平成11年度に事業着手し、測量・設計等を進め平成16年度から用地買収に着手。 新長野トンネルを含む約2,400mは、平成20年7月に供用を開始した。</p> <p>平成16年11月1日に、上野市・伊賀町・島ヶ原村・阿山町・大山田村・青山町の6市町村が合併し、「伊賀市」が誕生した。また、平成18年1月1日には、津市・久居市・河芸町・芸濃町・美里村・安濃町・香良洲町・一志町・白山町・美杉村の10市町村が合併し、新「津市」となりました。 当バイパスは、新しい伊賀市・津市の交流を支援する道路である。</p>	<p>[費用便益分析] B / C = 1.2</p> <p>[コスト縮減] ・ライフサイクルコストの観点から、トンネル照明に新技術を活用した器具に変更し、省エネに努めた。 ・道路線形の見直しを行い、橋梁等の構造物削減の検討を進める。</p>	<p>地元及び地権者は事業に協力的であり、平成27年度の全線供用開始に向け事業を推進する。</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。ただし、次の点について、意見を付するものである。 一、今後、道路事業の便益計算にあたっては、該当地域の人口や年齢構成など、将来予測や地域住民の実情を踏まえて行うよう求めるものである。 一、道路規格の設定にあたっては、明確かつ客観的な判断基準に基づき、地域の実情を踏まえて行うよう求めるものである。特に、交通弱者に配慮した整備を進められたい。</p>		
						H27	270	16%						

平成20年度三重県公共事業再評価箇所一覧表(県事業)

(単位:百万円)

事業名	番号	箇所名	市町名	再評価の理由	全体事業概要と目的	採択年	事業進捗状況			事業を巡る社会経済状況等の動向	費用対便益分析結果・コスト縮減の可能性・代替案の検討等	今後の事業の見通し	委員会意見等	
							目標年	総事業費	進捗率					事業進捗内容
								うち工事費	進捗率					
								うち用地費	進捗率					
道路事業	9	一般国道166号 田引バイパス	松阪市		<p>[全体事業概要] 延長 5,000m 幅員 6.5m (12.0m) 橋梁 8橋</p>	H6	7,700	85%	<p>平成6年度に事業着手し、同年より用地買収に着手した。 平成9年度より工事に着手し、これまでに橋梁5橋を含む、3,110mを供用している。</p>	<p>平成17年1月1日に、松阪市・嬉野町・三雲町・飯南町・飯高町の5市町が合併し、新「松阪市」が誕生した。 当バイパスは、新しい松阪市の西部内陸地域と中南勢地方生活圏との交流を支援する重要な路線である。 また、平成16年3月には、直轄事業として、高見峠事業の18.1kmが全区間完成供用し、関西圏との更なる交流促進も期待される重要な路線である。</p>	<p>[費用便益分析] B / C = 1.5 [コスト縮減] ・地域の実情にあった道路構造を採用し、施工済み及び一部工事着手区間を除いて、歩道の幅員の見直し等を行い、コスト縮減を図った。 ・橋桁に耐候性鋼材を使用し、維持管理費の縮減を図った。</p>	<p>田引工区の残区間L=800mについては、用地取得を完了し、橋梁1基(片平1号橋)を含め現在整備中であり、平成22年3月の供用を予定している。 地元及び地権者は事業に協力的であり、平成25年度の全線供用開始に向けて事業を推進する。</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。ただし、次の点について、意見を付するものである。 一、今後、道路事業の便益計算にあたっては、該当地域の人口や年齢構成など、将来予測や地域住民の実情を踏まえて行うよう求めるものである。 一、道路規格の設定にあたっては、明確かつ客観的な判断基準に基づき、地域の実情を踏まえて行うよう求めるものである。特に、交通弱者に配慮した整備を進められたい。</p>	
							7,039	84%						
						H25	661	93%						

平成20年度三重県公共事業再評価箇所一覧表(県事業)

(単位:百万円)

事業名	番号	箇所名	市町名	再評価の理由	全体事業概要と目的	採択年 }	事業進捗状況			事業を巡る社会経済状況等の動向	費用対便益分析結果・コスト縮減の可能性・代替案の検討等	今後の事業の見通し	委員会意見等
							総事業費	進捗率	事業進捗内容				
							うち工事費	進捗率					
							うち用地費	進捗率					
街路事業	27	秋葉山高向線外1線	伊勢市		<p>【全体事業概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> 全体延長 L=753m 幅員 W=14.5~25.5m 主要構造物 JR高架橋 L=369.75m 高架アプローチ部 L=253.25m <p>【事業目的】 当該事業により、伊勢市市街地において、一般国道23号と県道鳥羽松阪線を結ぶ新たな幹線「伊勢南北幹線道路」を整備する。鉄道との交差を立体化することで、踏切を中心とした混雑を解消するとともに伊勢市北部方面から伊勢市中心部への新たな道路ネットワークを形成する。</p>	H6	4,255	95.8%	JR高架橋 L=369.75m 平成20年度概成	平成25年に迎える第62回式年遷宮へのさらなる観光客誘致に県市一体となって積極的に取り組みを進めており、当該事業による市中心部へのアクセス機能の向上は、観光都市としての魅力を向上させ、地域の活性化に寄与するものと期待されます。	<p>【費用対便益分析】</p> <p>B/C=3.2</p> <p>【コスト縮減】</p> <p>コスト縮減の観点から盛土材料、路盤材料等に流用材、再生材を採用しています。</p>	平成22年度の事業完成を目指して事業を推進する。	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。ただし、事業効果の早期発現のため、関連する事業との連携を密に事業推進に努められたい。
						H22	1,799	99.8%					

平成20年度三重県公共事業再評価箇所一覧表(県事業)

(単位:百万円)

事業名	番号	箇所名	市町名	再評価の理由	全体事業概要と目的	採択年	事業進捗状況			事業を巡る社会経済状況等の動向	費用対便益分析結果・コスト縮減の可能性・代替案の検討等	今後の事業の見通し	委員会意見等		
							総事業費	進捗率	事業進捗内容						
														うち工事費	進捗率
目標年															
治山事業	30	保安林管理道 平ノ木線	松阪市		<p>【全体事業概要】 延長:2,260m</p>	H15	528	58.0%	延長:1,260m	<p>(1) 新たな災害の発生 平成16年9月29日の台風21号による雨は、県内各地に甚大な被害をもたらしました。中でも大台町(旧宮川村)では、1000mmを超える集中豪雨になり、多数の崩壊・土石流が発生し大きな災害となりました。 大台町(旧宮川村)に隣接する当事業の整備区域においても、崩壊地の拡大や新たな森林の荒廃が発生し、早急な土砂の流出の防備対策が求められています。 (2) 森林・林業、社会経済情勢の変化 京都議定書が発効し、2012年までの第1約束期間における温暖化ガス削減目標6%のうち、森林吸収源による3.8%の目標達成に向け、間伐の推進が急務となっています。目標達成には、間伐対象森林の約8割を適正な状態にする必要があり、国では保安林の適切な管理・保全等の推進を主要な施策のひとつにあげるとともに、林野公共予算における森林整備への重点化が図られています。 平成19年の内閣府が行った「森林と生活に関する世論調査」では、森林に期待する働きについて「二酸化炭素吸収による地球温暖化防止に貢献する働き」と「山崩れや洪水などの災害を防止する働き」が1位、2位となっています。 三重県では、中長期の目標や森林づくりの方針を示した「みえの森林づくり基本計画」(平成18年3月策定)に沿って、平成19年からの三重県総合計画「県民しあわせプラン」の第2次戦略計画では、治山事業をはじめとして年間8,000haの間伐実施を目標に取り組んでいるところです。 木材価格の長期低迷に起因して、森林所有者の経営意欲の低下等により、自主的な森林整備が困難となっており、間伐等の手入れが不足した森林の増加が問題となっています。 (3) 財政状況の変化 本県の厳しい財政状況によって治山事業の予算が減少しており、事業の進捗に影響することが予想されます。</p>	<p>【費用対便益分析結果】 B/C = 12.1億円 / 6.28億円 = 1.93 【コスト縮減】 平成21年度以降の施工計画について、道路規格を林道2級から3級に変更して幅員を狭めるなど開設単価を抑えるとともに、ルートを変更して開設延長も450m減らすなどの見直しを行いました。 これにより今後必要となる事業費の試算では、見直し前に比べて約1億6千万円縮減されるとともに、完成時期も2年早まり、早期の事業効果の発現が期待できます。 【代替案】 整備区域の治山事業の円滑な実施と保安林機能の維持増進を図る必要があることから、当管理道を開設する以外に代替案はありません。</p>	延長:1,000m 事業費:221百万円	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。		
							528	58.0%							
							-	-							