

平成25年度三重県公共事業事後評価箇所一覧表(県事業)

(単位:百万円)

事業名	番号	箇所名	市町名	全体事業概要と目的	採択年度	完了年度 総事業費		事業の効果	事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化	事業を巡る社会経済情勢等の変化	県民の意見	今後の課題	委員会意見概要	事業方針概要
						前回評価時	前回評価時							
						最終	最終							
広域漁港整備事業	501	波切地区	志摩市	<p>【全体事業概要】</p> <p>防波堤 (L=353.0m) 突堤 (L=440.0m) 耐震岸壁 (L=75.5m) 浚渫 (A=469.0m) 道路 (L=247.7m) 用地 (1式) 防暑雨雪施設(L=65.0m)</p>	H19	2,561	<p>■ 費用便益比 ・B/C=1.12</p> <p>■ その他の効果 耐震強化岸壁の整備により、地震・津波発生など有事の際は緊急物資の輸送拠点となります。</p>	<p>■ 景観への配慮 波切漁港では、大正7年に『波切の石工』により施工された石積護岸が残されています。漁港整備においては、石積護岸を保護するよう進めてきました。この景観は「未来に残したい漁港漁村の歴史文化財百選(2006年:水産庁)」に選ばれています。</p>	<p>■ 震災への備え 近年発生が危惧されている南海トラフを震源とした巨大地震に備え、地域の緊急物資輸送拠点となるような耐震強化対策が必要となりました。</p> <p>■ 志摩市景観計画の制定 平成16年に制定された景観法に基づき、志摩市の持つ自然、歴史、文化等から見てふさわしい良好な景観の形成を図るため、志摩市景観計画が平成25年10月1日に施行され、波切漁港は重点候補地区に選定されました。</p>	<p>■ アンケート調査結果 波切漁港を利用する漁業者40名(配布数87名)から回答があり、主な意見は ・漁港が整備され荒天時に自港で避難できるため、楽になった。 ・大きな台風が襲来しても漁船を安心して係留できる。 ・西突堤を延長したことで入出港時に危険度が増した。 などの意見がありました。</p>	<p>■ 防災対策 震災等有事の際に、水産業の早期再開を行うための拠点漁港が必要となります。このため73ある漁港の中から拠点漁港を選定し、水産業の早期再開や、海上輸送を確保するため、県内で最初に整備した波切漁港と同じように、耐震強化岸壁等の整備を図ります。</p> <p>■ 漁港の整備 県内の漁港については、防災対策以外の大規模な整備は完了したと考えています。しかし、県内73漁港の中には、整備から年月が経過し、老朽化等の問題がでてきています。このため、既存施設を健全な状態で維持できるよう、施設の補修を行い、適切な維持管理に努めてまいります。</p>	<p>平成25年11月19日に開催された第6回三重県公共事業評価審査委員会における審査の結果、「事業の効果については評価結果の妥当性を認める。」との答申をいただきました。</p>	<p>■ 事業の課題 防災対策として、震災等有事の際に、水産業の早期再開を行うためには拠点漁港の整備が必要となります。また、県内73漁港の中には、整備から年月が経過し、施設の老朽化等が課題となっているものもあります。</p> <p>■ 課題の解決方針 防災対策として、県内に73ある漁港の中から拠点漁港を選定し、水産業の早期再開や海上輸送を確保するため、県内で最初に整備した波切漁港と同じように、耐震強化岸壁等の整備を進めていきます。また、防災対策以外の大規模な整備は完了したと考えられることから、今後の漁港整備については、漁港の既存施設を健全な状態で維持できるよう、施設の補修を行い、適切な維持管理に努めてまいります。</p>	
				<p>【事業目的】 波切漁港は太平洋に面し、台風などの荒天時には、港内の静穏度が悪く、漁船を英虞湾内へ避難させるなど漁業活動に支障をきたしていました。このようなことから、水産物の安定供給を図るため、漁船を波切漁港内での避難を主に、漁獲物の鮮度向上及び労働環境の改善を図ります。 また、近年発生が危惧される南海トラフを震源とする巨大地震対策として、地域の緊急物資輸送拠点となるとともに、漁業活動の早期再開を図ります。</p>			H20							2,942

平成25年度三重県公共事業事後評価箇所一覧表(県事業)

(単位:百万円)

事業名	番号	箇所名	市町名	全体事業概要と目的	採択年度	完了年度		事業の効果	事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化	事業を巡る社会経済情勢等の変化	県民の意見	今後の課題	委員会意見概要	事業方針概要						
						総事業費	総事業費													
						前回評価時	前回評価時													
							最終	最終												
道路事業	502	一般国道163号南河路バイパス	津市	<p>【全体事業概要】 延長 L=1,600m 幅員 W=6.5(15.0)m</p> <p>【事業目的】 幅員狭小の旧道区間から交通の転換を図るとともに、円滑性、安全性を高め、中勢地域における幹線道路網の構築により、交通利便性の向上を図る。 (1) 主要渋滞ポイントである殿村交差点の渋滞解消 (2) 中勢バイパスとの一体整備による、中勢地域の幹線道路網の構築 (3) 災害時のネットワークの強化</p>	H6			<p>【費用対効果分析】 B/C=2.7</p> <p>【その他の効果】 ・安濃川の氾濫時においても、道路の通行機能が確保。 ・第二次緊急輸送道路である津芸濃大山田線の代替路線の確保。 ・中勢バイパスとの一体整備等、ネットワークが強化されたことにより、津市西部・伊賀市方面及び津市主要部方面へのアクセス路としての重要性が増大。</p>	<p>【自然環境面への配慮】 盛土部法面に緑化を施した。</p> <p>【生活環境の変化】 旧道区間の交通量は減少し、生活環境に関する特段の問題はない。</p>	<p>平成15年以降、津市内の工業団地における、工場立地件数の伸びが顕著である。 今後も中勢バイパスの整備と相まって、企業活動の更なる活性化が期待されている。</p>	<p>■地域住民の意見 住民アンケート結果では、約86%の住民が満足と回答している。最も改善されたと認識のある項目は「快適に走行できるようになった」。</p> <p>■道路利用者の意見 道路利用者アンケート結果により、約60%の利用者が満足と回答している。最も改善されたと認識のある項目は「快適に走行できるようになった」。</p> <p>■関係機関の意見 津市市役所は、交通事故の発生状況の変化に対し、「交通量の分散により、事故の発生が抑制されていると感じる。」と回答。 津市中消防署は、救急医療活動の支援に対し、「津新町駅近くの病院に安全・迅速に搬送することが可能になった。」と回答。</p>	<p>地域住民及び道路利用者から、交通渋滞や信号に対する不満の声があるため、今後交通状況を把握しつつ、所轄警察署と信号制御等のソフト対策を検討していく。 また、中勢バイパスの早期開通を望む声が多く、整備促進に努めている。</p>	<p>事業の効果については評価結果の妥当性を認める。 道路事業の費用対効果分析に用いる交通量については、データの根拠と算出のプロセスを、再評価時の費用・便益に関わる種々の予測値を示し、整備後の実際の数値と比較し、評価する必要がある。事後評価における実現値と比較して評価されたい。</p>	<p>費用対効果分析に用いる交通量について、より解りやすい論理的な説明を行う必要があります。 事業完了後の事業効果の検証にあたっては、再評価時の費用、便益に関わる種々の予測値を示し、整備後の実際の数値と比較し、評価する必要があります。事後評価時の説明においては、費用対効果分析に用いる交通量について、推計に用いるデータの根拠と算出のプロセスをより解りやすく論理的に説明するよう努めます。 事業効果の検証にあたって、再評価時の予測値と導出プロセスを示し、整備後の実際の数値と比較し評価することに努めます。</p>						
							H19								2,135					
							H21								2,309					

平成25年度三重県公共事業事後評価箇所一覧表(県事業)

(単位:百万円)

事業名	番 号	箇 所 名	市 町 名	全体事業概要と目的	採択年度	完了年度		事業の効果	事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化	事業を巡る社会経済情勢等の変化	県民の意見	今後の課題	委員会意見概要	事業方針概要
						前回評価時	前回評価時							
						最終	最終							
道路事業	503	一般国道260号志摩バイパス	志摩市	<p>【全体事業概要】 延長 L=5,437m 幅員 W=6.5(13.5)m</p> <p>主要構造物 志摩大橋(L=582m)</p> <p>【事業目的】 バイパス事業の実施により、志摩市志摩町内での安全で円滑な交通を確保するとともに、防災面の強化を図る。</p>	S63	H20	11,700	<p>【費用対効果分析】 B/C=1.4</p> <p>【その他の効果】</p> <p>■防災面に関する効果 志摩バイパスが第2次及び第3次の緊急輸送道路に指定され、緊急輸送道路網が強化された。 また、二次救急医療施設である三重県立志摩病院へのアクセスが向上した。</p> <p>■地域の活性化に関する効果 主要な観光地へのアクセス向上により、観光地の駐車場整備などが実施された。 また、道路整備を契機とした地域コミュニティの醸成やイベントの開催など、地域の活性化が図られている。</p>	<p>観光での利用が多い道路であり、観光客が目的地までの風景を楽しめるよう、景観に配慮した橋梁を整備。 国立公園に指定されるような風光明媚な地域であるため、法面を緑化や植樹帯の整備など、周辺の環境に配慮した。</p>	<p>■津波への対応 東日本大震災を契機として、沿岸部における津波への対応が強く求められており、旧道が熊野灘に面した比較的低地部を通過するのに対し、バイパスは英虞湾側の高台を通過することから、防災の観点からも志摩バイパスの重要性は高まっている。</p>	<p>■住民の意見 住民アンケート結果では、回答者のほぼ半数が毎日利用すると回答し、アクセス性や安心安全の向上が評価され、8割以上が「大変満足」「満足」と回答している。</p> <p>■観光客へのアンケート 観光客へのアンケート結果では、御座白浜海水浴場への来訪者の9割がバイパスを利用し、走りやすさや移動時間の早さが評価され、9割以上が「大変満足」「満足」と回答している。</p>	<p>住民アンケートで、地域の発展や観光への波及効果が十分でないという意見や、伊勢方面へのアクセス向上が求められている。このため、伊勢方面、更には名古屋・関西方面を結ぶ広域的な幹線道路ネットワークを強化し、広域的なアクセスの向上を図る。</p> <p>《実施中の事業》 伊勢自動車道と接続し、広域的な幹線道路ネットワークを形成する道路整備が進んでいる。 -一般国道167号(鵜方・磯部バイパス) 道路改築事業(事業中/一部供用済) -一般国道167号(第二伊勢道路) 道路改築事業(H25.9.14開通) -一般国道167号(磯部バイパス)(平成24年事業採択)</p>	<p>事業の効果については評価結果の妥当性を認める。 道路事業の費用対効果分析に用いる交通量については、データの根拠と算出のプロセスを、再評価時の費用・便益に示し、整備後の実際の数値と比較し、評価する必要がある。 事後評価時の説明においては、費用対効果分析に用いる交通量について、推計に用いるデータの根拠と算出のプロセスをより詳しく論理的に説明するよう努めます。 事業効果の検証にあたって、再評価時の予測値と導出プロセスを示し、整備後の実際の数値と比較し評価することに努めます。</p>	<p>費用対効果分析に用いる交通量について、より解りやすい論理的な説明を行う必要があります。 事業完了後の事業効果の検証にあたっては、再評価時の費用・便益に示し、整備後の実際の数値と比較し、評価する必要があります。 事後評価時の説明においては、費用対効果分析に用いる交通量について、推計に用いるデータの根拠と算出のプロセスをより詳しく論理的に説明するよう努めます。 事業効果の検証にあたって、再評価時の予測値と導出プロセスを示し、整備後の実際の数値と比較し評価することに努めます。</p>
						H21	11,339							

平成25年度三重県公共事業事後評価箇所一覧表(県事業)

(単位:百万円)

事業名	番号	箇所名	市町名	全体事業概要と目的	採択年度	完了年度		事業の効果	事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化	事業を巡る社会経済情勢等の変化	県民の意見	今後の課題	委員会意見概要	事業方針概要
						前回評価時	前回評価時							
						最終	最終							
道路事業	504	一般国道311号波田須磯崎バイパス	熊野市	<p>【全体事業概要】 延長 L=1,740m 幅員 W=6.0(8.0)m</p> <p>主要構造物 磯崎トンネル(L=175m)</p> <p>【事業目的】 未改良区間を解消し、安全で円滑な通行の確保及び、緊急輸送道路としての機能の確保を図る。</p>	H2	H20	2,500	<p>【費用対効果分析】 B/C=1.0</p> <p>【その他の効果】 緊急輸送道路の機能を確保するとともに、御浜町阿田和地内の紀南病院(第二次救急医療施設)への走行時間が短縮。「命の道」としての機能向上が図られた。 また、地域住民及び関係者から、「魚の輸送時間が短縮された」「安全性が向上した」「観光バスを利用したツアー観光客が増えた」との声があり、沿線地域の産業・観光支援に寄与している。</p>	<p>整備に伴う改変範囲を少なくするため、現道区間をなるべく利用する平面線形とした。 周辺環境への配慮のため、法面の緑化を実施した。</p>	<p>■紀勢自動車道(熊野尾鷲道路含む)の整備 熊野尾鷲道路(三木里IC~尾鷲大泊IC)がH25.9.29に開通し、平成25年度末には、尾鷲北IC~尾鷲南IC間を除く全線が開通予定である。 残る尾鷲北IC~尾鷲南ICについても平成24年度に事業着手。熊野大泊IC以南についても事業化に向けた検討が進められている。 紀勢自動車道の整備により、国道42号や国道311号等の既存道路とともに、地域の骨格となる道路網が形成され、当地域の産業・観光の活性化が期待されている。</p> <p>■道路機能への期待の高まり 「南海トラフ巨大地震」の発生が危惧される中、「東日本大震災」や「紀伊半島大水害」の教訓をふまえ、防災意識が高まり、道路の防災機能に対する期待が高まっている。</p>	<p>沿線地域住民アンケートでは、回答者の約5割が「ほぼ毎日」「週に3~4回程度」当該事業区間を利用しており、約9割が「大変満足」「満足」と回答し「すれ違い困難区間の解消」「走行時間の短縮」について高評価を得ている。</p>	<p>国道311号の尾鷲市から熊野市に至る区間では、当該事業区間以外にも未整備区間が点在し、安全で円滑に通行できない状況であり、アンケート結果においても、「今回の整備区間以外にも未整備区間が残っている」に対する不満の声が挙がっている。 現在、熊野市遊木町地内の未改良区間の整備を進めているとともに、熊野市甫母町地内においても事業化に向け検討を進めており、今後も地域の重要な路線として整備に努めている。</p>	<p>事業の効果については評価結果の妥当性を認める。 道路事業の費用対効果分析に用いる交通量については、データの根拠と算出のプロセスを、解りやすく論理的に説明されたい。 再評価時の費用・便益に関わる種々の予測値と導出プロセスを示し、事後評価における実現値と比較して評価されたい。</p>	<p>費用対効果分析に用いる交通量について、より解りやすい論理的な説明を行う必要があります。 事業完了後の事業効果の検証にあたっては、再評価時の費用、便益を示し、整備後の実際の数値と比較し、評価する必要があります。 事後評価時の説明においては、費用対効果分析に用いる交通量について、推計に用いるデータの根拠と算出のプロセスをより解りやすく論理的に説明するよう努めます。 事業効果の検証にあたって、再評価時の予測値と導出プロセスを示し、整備後の実際の数値と比較し評価することになります。</p>
						H21	2,522							

平成25年度三重県公共事業事後評価箇所一覧表(県事業)

(単位:百万円)

事業名	番号	箇所名	市町名	全体事業概要と目的	採択年度	完了年度		事業の効果	事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化	事業を巡る社会経済情勢等の変化	県民の意見	今後の課題	委員会意見概要	事業方針概要
						当初	当初							
						最終	最終							
砂防等事業	505	神園地区	伊勢市	<p>【全体事業概要】 全体事業費:811百万円 対策工 ・集水井工+集水ボーリング工+排水ボーリング工:2箇所 ・横ボーリング工:6箇所 ・アンカー工:3箇所 ・抑止杭工:1箇所 ・河川護岸工+洗掘防止工:1箇所 ・水路工:1箇所</p> <p>【事業目的】 大規模な地すべりからの人家や道路の保全、河川への地すべり土塊流入防止などを目的として、地すべり対策事業を実施。</p>	H11	H15	1,040	<p>①対策後の斜面状況 工事完了後1年間の地すべり変位観測の結果、地すべり活動の収束判断基準である累積変位量6mm/年を下回り、地すべり活動は収束。 対策工の効果により斜面は安定し、人家や県道などが保全されている。</p> <p>②費用対効果 B/C=1.12 >1.0</p> <p>③その他の効果 ・山地森林保全効果 ・交通途絶による迂回損失の防止(県道伊勢南島線) ・波及的効果</p>	<p>・切土・盛土のような大きな地形改変を伴う工法は行わず、生態系等の環境への影響を抑えた。</p> <p>・県道沿いに施工したアンカー工は、アンカー間に植栽を行い景観に配慮した。</p>	<p>地すべり土塊到達範囲内にある町営の親水公園宮リバー度会パークは、「三重県緊急輸送道路ネットワーク計画」(平成19年策定)において、東海地震、東南海・南海地震の活動・物資搬送拠点に定められた。このことから、計画策定時と比べ、当地区での地すべり対策の重要性が高くなった。</p>	<p>アンケート結果の分析 ・本事業の認知度は高いが、事業箇所から離れている地区では比較的低い値であった。 ・周辺住民の56%が、地すべり対策工事により安心感が向上したと評価している。 ・地すべり対策工事実施後に地すべりの災害が発生していないことや、道路や家が保全されていることなどが、安心感向上の主な理由となっている。 ・安心感が向上したとは思えない理由として、「地すべり対策工事の効果がわかりにくい」という意見が多かった。</p>	<p>・アンケート結果より、事業対象地から離れている地区では事業の認知度が低いことがわかった。地すべりの被害想定区域は広範囲に及ぶことから、情報提供を行う際には広く周知していく必要がある。</p> <p>・アンケート結果より、地すべり対策工事の効果がわかりにくいという意見が多いことから、地すべりの仕組みや対策工の役割などを十分に説明する必要がある。</p>	<p>事業の効果については評価結果の妥当性を認める</p>	<p>地すべりの被害想定区域は広範囲に及ぶことから、事業の実施にあたっては周辺住民に広く周知するとともに、地すべりの仕組みや対策工の役割など、事業の効果などを十分に説明し、事業の執行に努める。</p>
						H20	811							

平成25年度三重県公共事業事後評価箇所一覧表(県事業)

(単位:百万円)

事業名	番号	箇所名	市町名	全体事業概要と目的	採択年度	完了年度		事業の効果	事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化	事業を巡る社会経済情勢等の変化	県民の意見	今後の課題	委員会意見概要	事業方針概要
						前回評価時	前回評価時							
						最終	最終							
街路事業	506	都市計画道路	朝日町	<p>【全体事業概要】 延長 L=750m 幅員 W=16.0m</p> <p>【事業目的】 JR関西本線を立体交差する跨線橋を整備することで、新しい住宅地と旧市街地を結び、地域活性化を促進させること、歩道整備により歩行者の安全性向上を図ることを目的とする。</p>	H7	H18	2,397	<p>■費用便益比 ・B/C=3.6</p> <p>■その他の効果 ・事業区画周辺において土地区画整理事業が実施され、大型スーパーや病院などが立地し、人口が急激に増加するなど、土地区画整理と一体となった街路を整備して、地域活性化に貢献しました。 ・みえ川越ICから朝日町中心部へのルートは津波浸水域のため、当該道路はみえ朝日ICから朝日町中心部への主要な支援ルートとなり、防災機能の向上が図られる。 ・JRより北側の地域について、踏切を横断する必要がなくなり、北勢BPへのアクセス性が向上するなど円滑な救急医療活動を支援している。 ・小学校の通学路に指定され、以前のように歩道のない幅員狭小区間の踏切を横断する必要がなくなり、安全性が向上した。</p>	<p>・橋梁部において遮音壁、低騒音舗装を採用し、周辺住民への配慮を行った。</p> <p>・環境調査の結果、騒音、大気質、振動、低周波空気振動のすべてについて環境保全目標を達成している。</p>	<p>当該事業周辺では、土地区画整理事業が実施され、平成17年から平成22年にかけて、朝日町の人口増加率が全国市町村の1位(+35.3%)となった。(国勢調査)</p>	<p>地域の住民の方に当該路線に関する意見を得るために、アンケートを実施し889名の方から回答を得た。 総合的な評価としては、「満足」、「やや満足」を合わせて、80%の方が『満足』との回答を得ている。</p>	<p>街路事業は、都市内において実施する道路の改築事業であり、市民生活や経済活動等に伴う交通の円滑化を図るのみではなく、災害時などに活用できる道路としての機能強化、都市の基盤として「まちづくり」に大きく寄与する重要な役割を担っている。 今後も引き続き、これら多岐にわたる事業効果を考慮しつつ、事業箇所の重要性、緊急性を勘案しながら、計画的な整備を推進していく。</p>	<p>事業の効果については評価結果の妥当性を認める。</p>	<p>街路事業は、歩行者の安全、快適な利用についても大切な要となる。歩行者が安全で快適に利用できる街路とするために、歩行する側の立場で考え、計画し整備するよう努めていく。</p>
						H20	2,731							