

平成 16 年度 第 7 回三重県公共事業評価審査委員会議事録

1. 日 時 平成 16 年 12 月 16 日 (木) 10 時 00 分 ~ 19 時 00 分

2. 場 所 三重県建設技術センター鳥居支所

3. 出席者

(1) 委 員

木本委員長、浦山副委員長、朝日委員、大森委員、木津委員、野口委員、福島委員、山本委員

(2) 事務局

県土整備部

理事

公共事業総合政策分野総括室長

流域整備分野総括室長

住まい政策分野総括室長

都市政策分野総括室長

公共事業運営室長

道路整備室長

港湾・海岸室長

都市整備室長

住宅室長 他

農水商工部

担い手基盤整備分野総括室長

観光地域づくり分野総括室長

農山漁村室長

水産基盤室長 他

嬉野町農林建設部長 他

伊賀農政商工部長 他

鈴鹿建設部事業推進室長 他

四日市建設部事業推進室長 他

伊賀建設部事業推進室長 他

4. 議事内容

(1) 三重県公共事業評価審査委員会開会

(公共事業運営室長)

平成 16 年度第 7 回の三重県公共事業評価審査委員会を開催させていただきます。本日は委員の方 10 名中 7 名の委員の方にご出席いただいております。公共事業評価審査委員会条例の第 6 条第 2 項にもとづきまして、本委員会が成立する事を報告いたします。私、本日司会を務めさせていただきます県土整備部公共事業運営室長の北川です。よろしくお願いいたします。本日は傍聴を希望される方々がいらっしゃいます。事務局といたしましては非公開にすべき案件がございませんので入ってきていただきたいと思います。委員長よろしいで

しょうか。

(委員長)

はい。いかがでしょうか、委員の方々。はい。ご入室、お願いいたします。傍聴の方々、お待たせいたしました。お手元に三重県公共事業評価審査委員会の傍聴要領をお持ちだと思います。良く読んでいただきまして会議の進行中に一部言動に制御する事もございますが、ご協力の程をよろしくお願い申し上げます。それでは事務局、進めてください。お願いします。

(公共事業運営室長)

それでは次に本日の議事進行の説明と、それからお手元の資料の説明をさせていただきます。

(2) 議事進行及び委員会資料について

(事務局)

それではまず本日の議事進行を説明させていただきますが、その前に基本的な委員会の会議のあり方につきまして、今回も簡単に少し説明をさせていただきます。

基本的に委員会の会議は1事業当たり2回の委員会に分けてお願いしたいと思います。簡単に申しますと、1つの事業に対しまして県の行いました評価の内容を聞き取っていただく聞き取りと、その内容をご審議いただく審査の2回の会議となりますのでよろしくお願い申し上げます。ご質問等につきましてはお手元の質問書にお書きいただきまして、後日事業自体が更に資料を補完いたしまして、次の委員会でお答えさせていただきたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

続きまして本日の会議の進め方につきまして説明させていただきます。本日は赤いインデックスの資料4の1ページ、2ページ、3ページに網掛けで掲載してございます事業につきまして、ご審査をお願いいたします。よろしいでしょうか。最初は再審議をお願いしております8番の農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業をお願いしまして、次に10番の地域水産物供給基盤整備事業をお願いいたします。3番目に106番、市町村事業の水道事業をお願いいたしまして、次4番目に11、13、16番の道路事業3件と17番の街路事業を一括してお願いしたいと思います。その後事後評価審査対象事業の502番の海岸事業、503番の公営住宅整備事業のご審査をお願いしたいと思います。また、ご審査の後には誠に勝手ではございますが、出来得る限り本日中にご答申を賜ればと思っておりますのでよろしくお願いいたします。議事進行、簡単ではございますがここまでよろしいでしょうか。はい。なお、赤いインデックスの資料6には再評価の5つの視点を簡単に記載しました、再評価箇所一覧表を添付してございます。7ページ、9、10、11、12、13ページと19ページに網掛けの付いています事業は本日ご審査をいただく事業でございますので、ご審査の時にご活用いただければと思います。また、資料12は事後評価箇所一覧表を添付してございますので、同様にご活用いただければと思います。ここまでよろしいでしょうか。はい。それではお手元の委員会資料のご確認をお願いいたします。資料は赤いインデックスの資料で1番から17番までの17資料を用意しております。この中で資料9には再評価の説明資料が青いインデックスで7冊添えてございます。また、資料11には事後評価の説明資料が同じく青いインデックスで2冊添えてございます。なお、8番の農道農道依那古2期地区につきましては、これまでにお渡しさせていただきました資料が全部で5冊ございます。青いインデックスの8-1、8-2、8-3、8-4それと4-3。これは既にご答申をいただきました、ふるさと農道整備事業の上川地区の資料でございますが、この中に依那古2期地区の費用便益を説明した資料が付いてございます。よろしいでしょうか。はい。また、地域水

産物供給基盤整備事業の舟越地区につきましても全部で2冊ございますが、青いインデックスの資料番号10-1、10-2でございます。よろしいでしょうか。はい。それから水道事業の嬉野町につきましても資料が2冊ございます。106-1と106-2でございます。はい。次に道路事業でございますが、資料番号11-1、13-1、16-1でございます。よろしいでしょうか。はい。その次に街路事業でございます。17-1を前回お渡しさせていただいておりますが、よろしいでしょうか。はい。それから事後評価対象事業でございます。海岸事業の502-1と公営住宅整備事業の503-1を前回お渡しさせていただいております。いずれもお持ちいただいておりますでしょうか。はい。次に赤いインデックスの資料5をご覧くださいませでしょうか。資料5には委員の皆様から頂戴いたしましたご質問を記載させていただいております。お間違えがないか、ご確認いただければと思います。よろしいでしょうか。資料5です。もし誤りとか漏れがございましたら、ご審査の最中でも結構でございます。どうぞ適宜お申し出いただければと思います。次に赤いインデックスの資料7と8をご覧ください。ここには平成11年度の再評価結果と平成12年度の再評価結果の概要を載せてございます。本日2度目のご審査をお願いいたしております106番の水道事業と、10番の地域水産物供給基盤整備事業のご審査の時に役立ていただければと思います。議事進行等につきましては以上でございます。

(公共事業運営室長)

委員長、今の説明で何かご質問等がございましたら、または資料の不足等がございましたら。

(委員長)

かなり資料が多いのですが、よろしいでしょうか。また、途中で不足がありましたら適宜お申しつけください。ご用意をお願いいたしますので。

(事務局)

はい。どうぞ。

(公共事業運営室長)

それでは委員長、ご審査の方をよろしくお願いいたします。

(3) 再評価対象事業の審査

(委員長)

それではまず、農林漁業揮発油税財源身替農道整備事業でございます。それから地域水産物供給基盤整備事業、水道事業、道路事業、街路事業の合わせて7件の再評価審査と、それから事後評価ですけれども、海岸事業と公営住宅整備事業の合わせて2箇所です。審査に入ります。本日の会議終了予定時刻は概ね17時、午後5時とします。委員の皆様方、よろしいでしょうか。お願いいたします。それでは審議に入ります。先程事務局からご説明がありましたように、まず8番のいわゆる農道事業、農免農道事業ですけれども、上野依那古2期地区の再審議を行います。説明者の方は前回の委員会意見の答えのご説明という形でよろしくお申し上げます。簡潔明瞭にご説明をよろしくお願いいたします。

(伊賀農政商工部)

おはようございます。伊賀の農政商工部でございます。これまで私どもの説明が不足していたという事もございまして、現地調査を含めて今日は5回目となります。本当に委員の皆様方には時間を取らせてしまいまして申し訳なく思っております。今日はひとつよろしくお

願いたいと思います。

(農山漁村室)

それでは資料にもとづいて説明をさせていただきます。座らせていただきます。前回、一般交通量の流入率の妥当性について意見をいただいております。この為、今回は目次を見ていただきますと1番としまして、ネットワーク手法による一般交通量の予測。それから流入率の検証。それからそれに伴う、費用便益の分析という形で資料を作成させていただきました。その内容についてご説明をさせていただきます。その前に今回調査方法につきまして変更しておりますから、その理由について少し説明をさせていただきます。第6回の委員会におきまして、流入率の算定は交通量調査地点において通行車両を対象に聞き取り調査を行い、流入率を算定しましたというように回答しております。これにつきまして今回は流入率の妥当性が判断出来る資料の作成をいただいております。この為、今回も現地で計画時と同じようにアンケートによる調査を試みようと考えておりましたが、以下の理由によりアンケート調査を断念しました。その理由としましては1点としまして、調査時期が冬期であるという事で午後5時以降の調査が困難であるという事と、上野警察と協議もした所でございますが、調査員の安全性に問題があるのではないかという意見をいただいております。それともう1点が当初、ネットワーク手法というのは十分ではなかったと思っておりますが、今の時点におきましてはかなり精度の高いネットワーク手法が実用化されているという事で、今回取り入れた手法はネットワーク手法という事で資料を作成しております。それではその資料の説明をさせていただきます。まず、1ページでございます。この位置図にあります調査地点1, 2, 3, 4の4箇所です。12月6日に12時間の実測調査を行っております。その結果が2ページの、これが図化したものでございます。この左右の4箇所です。3色で書いてございますが、この方向での実交通量12時間でございます。これが実際に測定した結果でございます。それで次のページでございます。こちらは赤い農免農道というのが現在まだ接続はされていない状況でございますが、実測調査によりまして右側の2つの図の方で破線で書いてございますルート、つまりゆめポリスの方から2番の地点でございます。農免農道へ進入している車があったという事、それから下の方で県道柘川青山線の方で同じく農免農道の方へ流入ないし農免農道の方から出てきている車があったという事で、その分を今回のネットワークという事で丸が書いてございます1, 2, 3, 4の区間で交通量の推計を行った事から、農免農道への流入出の車両を除外しております。その計算の過程が4ページ以降でございます。これはこの見方でございますが、上の表でいきますと縦にA, B, C, D, E横にA, B, C, D, Eの欄がございます。これが図面1のポイントでございますが、例えばAからBという形で見ていただくわけでございます。これに関しましてはAからBに行く車が506台ありまして、その内の140台が除外する車両であるという事で、この計算式をもって数値を見直しております。その結果が下の表になります。次のページをお願いします。これも先程の除外の交通量を除外する為の計算式でございます。その結果が下の表にまとまっております。この上の表がOD表、フレーター調整後と言いまして、除外交通量を除いた各方向からの車両台数、ネットワークで用いますOD表という事になります。この12時間交通量を下の表で24時間に換算するという事で昼夜率の1.2倍を掛けた数字がこの表でございます。この表にもとづきましてネットワーク手法で解析をしております。それでその結果がこの表になります。これで示しておりますのが、このA, B, C, D, Eの各方向からの車両が移動しているわけでございます。この場合でいきますと、条件としまして国道422の初期速度を40キロ、それからゆめポリスへ行く県道も40キロ、農免農道も初速度40キロ、県道柘川青山線のみ30キロという条件を以て検討した結果が、農免農道には3,130台の通行が推定されるという結果になりました。その内訳としまして右の表で農免農道の3,130台の車がどこから何台来るかという事でございますが、上の方を見ていただきますとゆめポリスの方から2,618台、国道422から流入してくるのは511台、合わせて3,130台です。それから下の方から行きま

すと、422 を上ってきて右折をして農免農道へ 2,396 台、それから県道の 4 番の方向からが 733 台、合わせて 3,130 台が通行するという推計が出ました。次、お願いします。これによりまして計画時の交通量、一般交通でございますが、10 年前の計画時には 12 時間交通量が 580 台、24 時間で 696 台、流入率は 36% という形で計算しておりましたが、今回の 10 年後の推計の手法も変わっております。こちらを対象にした形で表わしますと流入一般交通量、先程の 3,130 台に対して 24 時間交通量 4,145 台、ひとつ前に戻ってください。4,145 台と言いますのが当初の計画がこの 3 の地点、こちらでございます。こちらでの計画でございます、こちらの 1,241 台と 2,904 台、合わせまして 4,145 台という事で次のページをお願いします。3,130 台に對しまして 4,145 台から流入するという事で単純計算しまして 76% が農免農道へ流入するであろうというのが、今回のネットワーク手法による検証の結果でございます。次、お願いします。それともう 1 点、これをもって費用便益分析を行ってくださいという事で、先程の一般交通量が 3,130 台に増加したという事、それから速度がネットワーク手法によりまして 39.9 キロと、それから国道が 29.2 キロという速度が出た為にそれをもとにアクセス環境の向上の分野を計算し直しております。その結果、一般交通量が増えた為に時間短縮便益が 28 億円、その他経費節減、交通事故減少便益等が増加しまして前回の費用便益比 1.67 に比べまして 2.97 という結果になっております。以上で説明を終わります。

(事務局)

すみません。ここで事務局から一つ指摘があります。3 ページのこの表の流入率の計算式ですが、丸 3 イコール丸 4 分の丸 2 になっておりますが、これは丸 2 分の丸 4 の間違いですよね。はい。訂正を連絡してください。お願いします。

(伊賀農政商工部農村基盤室)

前の画面をご覧ください。8 ページの表の中で丸 3 イコール丸 2 割る丸 4 という計算式になっておりますが、申し訳ございません。分母と分子が逆になりまして、丸 4 割る丸 2 という事でご訂正をお願いします。申し訳ございませんでした。

(委員長)

訂正よろしいでしょうか。はい。ご説明ありがとうございました。説明資料の 10 ページ以降は入力データと、よろしいでしょうか。簡便法と書いてあるのですけれども、このデータ類はネットワーク法との関連はどうなるのでしょうか。10 ページの A 入力基本ですけれども簡便法によりという事なのですが、今ご説明いただいたネットワーク手法とは関連があるのでしょうか。

(農山漁村室)

簡便法と言いますのは県の評価システムの表現かと思いますが、先程説明しました変更の内容が 11 ページの方でございます。すみません。こちらの書面の方で丸 8 番の計画路線の交通量という事で、計画路線の乗用車という所に 3,130 台、先程の数値です。それから丸 10 番で整備前が 29.1 キロ、整備後 39.2 キロという数値を変更して入れさせていただいております。

(委員長)

はい。ありがとうございます。ただいまの農免農道のご説明をいただきましたが、確認事項やご質問を頂戴いたします。どなたからでもお願いいたします。どうぞ。

(委員)

少し良くわからない所があるので教えていただきたいのです。例えば平均速度の 29.1 と

39.2 というのはどのように出されたのかを教えてくださいたいのと、7ページの所ですが、上の赤字で初期速度 40 キロ、初期速度 30 キロと配分結果の所にそのような数値も書いてありますよね。これもどのような数値なのか、少し教えてくださいたいのです。

(農山漁村室)

すみません。平均速度と言いますのは7ページ、あちらで見させていただきますと、このネットワークの計算方法についてですが、例えばいろいろな4つのポイントがあります。1, 2, 3, 4というポイントがございますが、例えばAの方向からEの方向へ行く場合に422を下ってくる方法、それから1から2へ行って2から農免農道を通りまして3の方へ来る方法、それからBから行きますとゆめポリスの方のBから2の地点へ行きまして、農免農道から3の方へ行く方法、それから1へ回りまして422へ行く方法、それから3で行きますと3をEからAの方へ上る方法、それから3から農免農道へ行く方法、それから4から3へ行きまして1へ行く方法、それから4から農免を通して2を通して1へ行く方法、このようにいろいろな方法がございます。これの入力の条件としまして各ポイントで初期速度と言いまして40キロで初速度を設定しました。それで均等法という形でやっております。国道のルート、それから農免のルートへこの場合は両方とも初期速度が40キロでございますが、流入をさせますと通行台数の増加にともなって、時間経過にともなって初期速度の40キロが落ちてくるという形になります。この結果、平均速度と言いますのが2番の赤い所です。農免農道につきましては40キロの初期速度で通過させたと、最終的に3,130台が通る時点で平均速度が39.2キロになったと。それから422におきましては40キロで通行させてみたところ、最終的に29.2キロに低下したと。29.1キロに低下したという意味でございます。

(委員)

それらの計算は何か国のマニュアルがあるのですか。

(農山漁村室)

そうです。初期速度40キロが少し落ちるといふ。マニュアルがありますが、この計算の中身につきましては電算で解析しているという事で、詳しい資料は今日は持ってきておりません。

(山本委員)

解析をされているという事ですけれども、入力条件を入れられると思うのです。その条件によってこのような平均速度が出てくるのだと思いますので、条件でも少し説明していただかないと、何故30キロに落ちて農道の方が40キロなのかという事がわかりづらいですよ。

(農山漁村室)

すみません。このネットワーク手法では用いる条件としまして、交通台数と走行距離と速度の3つの条件で計算をしております。という事でございまして、車両台数につきましてはOD表のデータ、最終的にいきますと昼夜率を掛けた6ページの台数、方向別でございますが、この数値を用いて計算しております。それから距離につきましては国道422号線の1から3の区間が3.12キロ、それからAからBの間が260メートル、それから農免農道が4,100メートル、それから3から県道柘川青山線でございますが、農免までの区間が130メートル、それから農免から4番の区間が850メートル、この条件をもって解析をしております。

(野口委員)

すみません。少し基本的な所と言いますか、私は少し理解が出来ないのですけれども、ネットワーク手法の、どのようにされたかという詳しいやり方というものを教えてくださいたい

いのです。今ひとつ良くわからないのでお願いします。

(農山漁村室)

すみません。私も十分理解は出来ていないかとは思いますが。ネットワーク手法の中で今回この方法は利用者均衡配分モデル手法という手法がございます。それと多分午後の県道の方では分割法という形でされていると思いますが、これは車の流入の方法によります。分割法と言いますのは、3分割とか4分割という形で比較する2つの路線に対して分割して車を流していくという方法でございます。こちらの方法は利用者均衡配分モデル手法という事で、その概念は利用者が利用する経路は常に最短経路のみで、それ以外の経路は利用されないという概念でやっております。その結果、利用者はなるべく時間の短い経路を選ぶものと仮定しております。その結果、等分等時間原則が満たされた均衡状態、誰もこれ以上時間を短縮出来ないという状況になるという事で、等時間原則を満たす交通量と時間を数値計算により求めております。そのもととしましてOD自動車、OD交通量と道路ネットワークを用いて路線別に交通量を推計しております。という事で1, 2, 3, 4のポイントにおきまして、例えば1でありますと、AからEへ行く場合でありますと、Aから1, 3, Eを通るルートとAから2の方向、それから農免農道を通りまして県道へ出て3へ行く方法、これをスタートポイント1ならば1から同時にその2方向へ車を通すという形になります。それで例えば422が車の交通量が多いですから、そちらでスピードがダウンすれば自動車は農免の方へ回るといって順次計画実交通量を流していくと。その結果としまして1番から3番へ行く方法といたしましては、1番から3番へ国道を通る方法であっても1番から2番を経て農免農道を通って行っても到着する時間は同じだという考えです。ですから距離が長ければ速度が上がる、距離が短ければ速度が落ちてどの方法から行っても同じ時間に到達するという、これが利用者均衡配分モデルという形の方法でございます。

(委員)

ありがとうございます。という事は要するに人間の心理的な憶測での分析という事になるのですよね。

(農山漁村室)

前提はそのような事ですよ。はい。

(委員)

この12月6日に7時から19時までの間に台数は計ってという形で、その台数をもとに憶測を出したという事ですか。

(農山漁村室)

はい。その数値をもとに入力したという事です。

(委員)

ありがとうございます。

(委員)

資料8-3の3ページ辺りですけれども、前回見せていただいた資料は調査をして、この車はどちらを通りますかと質問をして流入率を出されているのですね。実態にもとづいてみると、精度はわかりませんが非常にわかりやすかったです。今回はアンケートが出来ない、意思確認が出来ないという事でネットワーク手法が使われたわけで、それは止むを得ない事は先程の説明がありましてわかったのですけれども、当初計画の580台、12時間

交通量 A 地点が 580 台。前回の資料ではそれが大体倍くらいになって、今回は更に 3 倍くらいになっています。方法を変えると数字が変わるという事は方法の安定性がないという印象を受けるのです。その辺りの見方を少しご説明いただきたいのと、もう一つ中身の質問をしますと、ネットワークとしていろいろと交通量や速度を設定されているのですけれども、4 地点から 3 地点の区間がどのような整備状況になっているのか、道路の整備の質とこの速度の関係の言っていたかかないと理解しにくい。4 と 3 の区間が現道のまま、要するに整備がされないままでも、幅が広がった時にもこのネットワーク手法の結果が成立するのか。その辺りの説明を追加していただかないと、この計算がどのような中身を持っているのか、理解出来ないのをお願いします。

(農山漁村室)

委員の言われる通り、計画時と方法が変わっておりまして台数も大きく変わって、推計の手法が変わる事によって大きく変わっているのは事実かと思えます。それで妥当性という事かと思えますが、当初のアンケートの方法というものは方法が違う事でこの 8 ページの表も、実際にはアンケートによる流入率の 36%を検証した事には正確にはなっていないというように思っております。その為にこのネットワークでいきますと、もっと広い範囲でアンケートと言いますのは 3 番の地点の所でとった値だけでやっておりますが、今回は上の方から A の方、図面を出してください。A とか B の方からの流入も考慮しておりますから台数かなり増えたのかと。それから当初考えておりませんでした、ゆめポリスからの台数かなり今回増えているという事で、その分がアンケートの時点とは異なった状況であります。こちらでいきましたも 3,130 台の内、ゆめポリスから 2,600 台来ているという事で、他の要素が出てきたのかというようには思いません。その為、今回説明させていただいておりますのが、計画当初の流入率を算定しました 3 番と 4 番の間の所での 36%に対して、これでいきますと 4,000 何がしから 3,130 台が流入するという流入率の推計の 70 数%という形で説明をさせていただいたという事になります。それから整備状況と言いますのは今の県道柘川青山線は初期速度を 30 キロにしていると言いますのは、現状が国道農免に比べて狭いという事で、現状の走行速度の 30 キロという事で条件を入れておりまして、この道路が拡幅ないし改修をされないと、またここが良くなる為に農免農道への一般者の流入は増える事が予想されます。

(委員)

今日の説明資料の 7 ページですが、これで少し確認させていただきます。農免農道を利用する台数、これが一日 3,130 台となっておりますよね。この 3,130 台はどこからどのように走っていくか、現在走っている車がここへ流入するかと言いますと、一つは A から C へ行く車、それから B から E へ行く車、それから B から C へ行く車、それから E から B へ行く車ですね。それと D から B へ行く車、D から A へ行く車ですか。それから C から A へ行く車、ならびに C から B へ行く車、これを合算したわけですよ。

(農山漁村室)

そのような事です。

(委員)

前のページの 6 の表から合算したのですね。

(農山漁村室)

合算と言いますか、配分をしたという事になるかと思えます。

(委員)

配分と言いますが、それらの今の出発点から行き先へ行く車は全てそこを通ると仮定してやっているわけですね。わかりました。それが一つです。それから2番目の確認はその根拠というのは、今言いましたルートの場合には農免農道を走る方が国道422号を使うより早いという推定のもとに計算されているわけですね。そうしますと先程の6ページの表を見ますと、先程言いました農免農道へ入っていくものの内で、2つウエイトが高いのはBからEへ行く1,188台と、それからEからBへ行く1,209台ですね。このウエイトが高いわけですね。要するにポイントはBとEの間だという事で、BとEの間を行き来するには農免農道の方を皆利用する事になるでしょうという推定で、それはその所要時間から出したという事ですね。農免農道を使った方が短いと。

(農山漁村室)

所要時間が短いという事ではなくて、国道を使っても同じ時間で行けるという事ですね。

(委員)

いえいえ。3から1を経由して2へ行くか、3から柘川青山線へ入って農免農道を通って2へ行くか。そのどちらが早いかと言いますと農免農道を通った方が早いと出したわけですね。推定したわけですね。平均速度とか何とか書いてあるわけですがけれども、3,1,2と行くか。これに数字が書いていませんから少し言いにくいのですがけれども、3から右へ折れ曲がって農免農道へ入って2へ行くルート、これを実測してみると時間数は農免農道を通った方が早いという結果にもとづいて先程の推定をしているわけです。あるいはBからEへ行くのもB,2,1,3と行くよりはB,2、農免農道、3と行った方が早いというように出したわけですね。質問の意味はわかりますか。

(伊賀農政商工部)

少し説明させていただきます。

(委員)

ですから私が聞きたいのは、そのように出したという事は本当に信号待ち時間であるとか、実測をきちんとやってあるのですかという事です。3の地点での信号待ち時間、1の所での信号待ち時間、それから勿論実際に走ってみてどれだけ時間がかかったかというような事にトライしたうえで出されたのですか。本当に実際に道路が出来た時に農免農道を走る方が実測は早くなるのですか。その差はどのくらいなのですか。

(伊賀農政商工部)

説明させていただきます。1点目の信号とか、422の踏み切りの関係ですね。そのようなファクターは計算の中には取り入れておりません。それから2点目は農免農道経由の場合には距離としては長いわけですがけれども、平均速度が速いという事で時間的に422を利用した場合とほとんど変わらないという計算をしております。

(委員)

実際に走ったというのは、何回も信号待ち等もやってみて10回くらいトライしてみてその平均スピードがどうだったかという出し方なら実態に近くなるだろうけれども、単に422号線の3と1の間を走っている平均速度と、農免農道を走っている間だけの平均速度の比較ではあまり実質的な意味を持ってこないという事だと思うのです。本当に通り抜ける為にどちらが早いという見方をしていただかなければいけないわけです。

(伊賀農政商工部)

あのですね。これは今申し上げました計算の中から出てくる平均速度でございます。農免農道は今現在出来ておりませんので、走って平均速度を実測するという事は少し不可能な状態でございます。ご理解をお願いしたいと思います。

(委員)

それはわかるのですよ。ですからそこへ推定を入れなければいけないわけです。農免農道を走った場合に農免農道の平均スピードはこれくらいで行く事が出来て、県道柘川の青山線へ到達する2から県道柘川青山線へ到達する時間は、これは今の農免農道を走ってみて割り出す事が出来ますよね。実際にははその距離に対して時速で割ってみたら出るのですから。後は県道柘川青山線をどれだけの時間でこの3の交差点まで辿り着いて、3でどれくらいの時間を待ってEの方へ入れるのかとか、それを実測データとある程度の推定とを内混ぜにしてきちんと所要時間を割り出さなければいけないのではないかという事を申し上げているのです。

(農山漁村室)

この方法では今言われました諸条件ですね。踏み切りとか交差点は考慮しておりませんが、現実的には国道422につきましてはそのような障害がありますから、今よりもそれを考慮すれば農免農道へ流入する車両はもう少し増えるのかと思います。ただそれは、細かい要素についてはやっていないという事でございます。

(委員)

いえ。そのように細かいと言いますが、実際に所要時間が問題なわけですから、所要時間が本当にどちらの場合であれば何分何十秒で、こちらの場合であれば何分何十秒だという事を出したうえで、こちらの方が1分早いから全部こちらへ入るでしょうということに言っていないと、非常に大雑把な推定だけでおっしゃるのはいかがなものかと思います。やはり待ち待ち時間であるとか、いろいろとその他の要件も加味して推定をしていただかないといけないのではないかという事です。

(農山漁村室)

まだこれからの農免農道をつくるという事で実測と言いますが、それが出来ないものでこれは比較した方法でございますが。

(委員)

申し上げているように農免農道の中を走っている時間数は、この平均速度39.2キロですか。これは実際に走ってみてのスピードだと思いますから、それはそのまま使えば良いと思うのです。仮にBから2のポイントで農免農道へ入って、後はEの方へ抜けて行くというのを出す場合には、まず2の所でこれを確認して農免農道へ入る時の所要時間がありますよね。何秒かの時間があるでしょう。それから今度は県道柘川青山線の所で、これはおそらく一時停止をしますよね。一時停止をして県道柘川青山線へ入り込みます。その点から今度は踏み切りを渡って国道との交差点に出て、ここで一時停止ストップをする。この間にどのくらいの時間を要するのですか。それから柘川青山線から国道422号へ出る時に、これは信号があるのでしたか。大体ここでどれくらいの待ち時間を必要とするのでしょうかという、その辺りは皆推定なり、あるいはある程度の実測なりで出していただけだと思いますよ。そのようなそれぞれの要素を、要素時間を積上げていきましてBから2を経て農免農道を経て3、Eに至る所要時間を出して推定していただければ良いと思うのです。信用の出来る数字で。同じように他も皆出せますよね。それと対比出来るのはBから2を経由して1の交差点を通過してEの方へ走り抜ける、これは今走れるわけですから。10回くらいタイム

トライをしてみれば、大体普通の走り方で出してみてもその平均くらい取れば所要時間は出ますよね。それでその2つで実際にどれくらい違うのですかと。5分30秒と5分15秒くらいの差なのですか。どれくらいの差なのですかというような事を出していただいて、これであれば大体これの何%くらいのドライバーがこちらを選ぶでしょうと。やはりドライバーは所要時間で決めますからね。所要時間あるいはその道路の危険性、安全性等も加味して決めると思いますから、そのような現実的ないろいろなファクターを加味したうえで、どちらの道を取るという判断をしていただかなければいけないと思いますけれども。

(農山漁村室)

今おっしゃられたのは国道については現状があるのだから、制限を受ける時間等を加味して検討しなさいという事でよろしいのでしょうか。はい。

(委員長)

おそらくネットワーク手法を適用するにあたって、実測し得る所のデータはそれを加味して、条件としてネットワーク手法でシミュレーションをかければいかがでしょうかというご意見ですね。

(農山漁村室)

その場合ですと、新設農道もそのネックをある程度は加味しなければ問題かと思えますから、その場合であれば農免農道の計画での交差点などという部分も見れば精度もまた高まるのではないかと思います。

(委員長)

そうですね。繰り返しおっしゃっているのは今、農免農道が全部開通していないのでその所は推測でも良いではないか。ただ、同じ推測値でも信頼のおける推測値がとれるのではないかというご指摘だと思います。

(農山漁村室)

その通りだと思います。

(委員長)

他にご意見はいかがでしょうか。最後、私の方から一つ。このネットワーク手法の精度というのはいかがなのでしょうか。あちこちで多分適用されて、その後の精度というのはいかがなのでしょうか。

(農山漁村室)

この場合、この区域は単純に422と農免農道の規格でやっておりますが、例えば国道などになりますとODの結果で全ての路線をネットワークで結んでやっておりますから、今回は距離が短いという事でこの2ルートだけでやったものでございます。ネットワークというものは実測のデータを用いてやっている事から精度は高いものと思います。

(委員長)

はい。ありがとうございました。他にご質問は。どうぞ。

(委員)

質問ではないのですけれども、やはり前回の10月25日にやられた調査表と今回の結果を見ますと、流入量の交通量ははるかに14倍くらいになっているのですよね。今回の分析表

から結果に数値を算定すると。そうしますと前回の調査は一体何だったのかというように私達は受けてしまいまして、どうもこの2つの結果の大きな違いというものには釈然としないと言いますが、一体どちらを本当に信用したら良いのかと思ってしまったりします。その辺りについては。

(農山漁村室)

すみません。前回の10月は計画時と同じ所で12時間交通量を予測したという事です。それで流入率についてははじいておりません。ですから今回12月6日に行いました実測の交通量とは10月と今回では1割増えておりますが、前回は流入率の予測はやっておりません。という事で、前回は計画時の流入率を実際の通行車両に掛けて想定したという事で、それが不十分だという事で今回このような形のネットワークで行ったという事でございます。

(委員)

お願いなのですが、この資料というのは例えばそのような前回と比べてこのような点で違いがあったからこうであったのだとか、このような事が判明出来ますというような事が本当であれば書かれていなければいけないと思うのです。これは本当に簡単な資料が漠然とボンと出されているという感じで、その辺りも一生懸命にやっていただいた割には少し不親切ではないかと思うのです。やはりその努力が本当は報われるような感じで、もう少し資料を丁寧にやっていただいた方が良かったのではないかというように思いました。

(農山漁村室)

その通りだと思います。何回も言いますが、比較の手法が異なりましたので前回の資料とこの表は最小限として付けさせていただいたのですが、これも完全に比較するような要素ではありません。今回は申し訳ありませんが、前回の資料と合わせた資料というのはつくるとかえって誤解を受けるのではないかという事で最小限にさせていただきました。

(委員)

前回議論になった点は、当初のアンケートに基づく流入率は甘めに出ているのではないかという趣旨でした。今回改めてネットワークで計算したら、より大きい流入量になったという事は、1期から2期の区間でストレートに繋がるルートでアンケートをした方が選択率が高い、流入率が高いたらという趣旨で質問をしたのです。今回このような計算をして、より高い流入量になったというのは理解しづらいです。調査方法として前回に比ますと1箇所増えているだけなのです。ですから丸1, 2, 3は同じポイントで調べているはずですが、4、この1箇所を増やしただけで、流入率が数倍と言いますが、10倍近くになっているというのがそもそも理解出来ません。それを説明してくださいという趣旨でいろいろ質問がありました。問題点は、委員が盛んにおっしゃったようにこのネットワークは何をモデル化しているのかという事です。踏み切りがないではないかというような趣旨の質問は、平均時速の設定の所で整備の良いものと悪いものとが割り振られていると思うのですけれども、その状況がわからないのです。今のように3から4の渡りの道路を29キロと言われましても、ネットワーク手法で計算されてどれだけ主張されましても、少し何か実感とは合わないという印象が拭いきれないのではないかと思うのです。1箇所丸4の地点の調査を増やしただけでこのように交通量が変わるのですか。(テープ交換).....今回76%という計算結果が出てかなり高いと思われませんか。

(農山漁村室)

全体での考え方と言いますが、見方につきましては先程木津委員が言われましたように、ゆめポリスと422のE地点ですね。青山町からのこの結ぶルートが多分10年前のゆめポリ

スの団地がなかった時のものと比べますと、このルートはメインに E から B へ行くルートですか。これが新たに大きな要素になった為に、この要件がかなり加味されているのではないかという感じはします。

(委員)

前回いただいた資料は平成 16 年 10 月調査です。今回は 12 月ですから丸 2 地点の数値はそれ程変わらないはずではないですか。

(農山漁村室)

前回とは実測の交通量は 1 割くらいしか増えておりませんが、アンケート手法からネットワーク手法によって流入車両が 400 台から 3,000 台に増えたという事で考えておりますが。

(委員)

平成 2 年のアンケート時点と最近の実態を見ますと、ゆめポリスから 2 の方に行く人が実態として結構いるという事を言われているのですね。

(農山漁村室)

実測調査からも 2 ページでございます。これから見ていただきましてもまだ農免農道は出来ておりませんが、実測からいきますと右側ですね。2 ページの右上を見ていただきますと、矢印の方向で上から右へ曲がる車 6 番、それから 1 番。それから反対に行く方 4 番 3 番を見ますと、合計で農免農道側から 1,154 台が実際に通行しているというデータが出ております。この分では農免農道は現在出来ておりませんが、途中までではございますが、この農免の出来た 1 期地区を通って後は集落内とか水田の中ですか、それを通して県道枅川青山線の方へ来ているというのが実測からも出ておりますから、これは新たな数値ではないかと思えます。

(委員)

最後に一つ。流入率 76% の評価はどのように評価されているかを補足してください。

(農山漁村室)

今回ルートを変えて 422 側へ近づけた事もあるかと思いますが、422 からの一般車両の流入率が予想よりはるかに多いというように感じております。

(委員)

流入率 36% より 76% の方が将来整備された時の実際値に近いだろうというように、おっしゃったのですね。

(農山漁村室)

はい。近いと思えます。

(委員長)

いかがでしょうか。よろしいでしょうか。はい。それではご説明、大変ありがとうございました。後程、委員会意見を取りまとめたかと考えております。それでは続きまして 10 番の地域水産物供給基盤整備事業でございます。舟越のご説明をお願いします。ご準備よろしくお願いたします。

(水産基盤室長)

よろしいでしょうか。

(委員長)

はい。よろしくお願ひいたします。前回の委員会意見に答える形で簡潔明瞭によろしくお願ひいたします。

(水産基盤室長)

水産基盤室長の南出でございます。よろしくお願ひいたします。座って説明させていただきます。再評価番号 10 - 3 県営地域水産物供給基盤整備事業、舟越地区につきまして第 6 回委員会において審査の結果、配布資料の 1 ページに記載させていただいております 3 点の資料の提出という事で求められました。それにつきましてパワーポイントを交えながら説明をさせていただきます。まず 1 点目でございます。2 号突堤の必要性に関するシミュレーション結果資料という事ですが、1 号突堤の長さは 60 メートルで計画しております。スクリーンで示しておりますように、必要航路幅を考慮してこの突堤の長さを最大限 80 メートル、最大限に伸ばした場合 80 メートルになりまして、この状態で 2 号突堤がないという条件でシミュレーションをかけてみました。これは前回示させていただきました完成時には 2 号突堤有りという事で、シミュレーションした結果で緑の部分が静穏域になりますという事が前回示させていただいた図面でございます。今回、今申し上げましたように 60 メートルで計画していたものを 80 メートルにして、この 2 号突堤がないという条件でシミュレーションをかけさせていただいた時の波高分布図でございます。特に 2 号突堤の東側の水域において静穏域が減少しております。減少している静穏域としましてはこの部分ですけれども 80 メートルになります。これは特に 2 号突堤による遮蔽効果、ここはなしという条件でやりましたのでその影響が原因だと考えております。本港は避難港である事から静穏域の確保が必要であるという事です。それから前回も少し申し上げましたが、特に台風等の強風時において漁船と係船岸とか、漁船同士による破損を防ぐ為にこの 2 号突堤は不可欠ではないかと考えております。また漁港の漁場の設計の手引きというものもございますが、その中で漁船と係船岸及び漁船同士の接触による破損を防ぐ為に、必要に応じて係船岸の途中に突堤を配したり、風対策を設置するとしております。また右側の図面ですが、両岸に突堤式岸壁を設ける場合はその間隔は 150 から 200 メートルとしております。ちなみに本漁港はこの部分ですが 300 メートルでありますので、2 号突堤は必要ではないかというように考えております。続きまして当初計画から現計画に至るまでの時系列的な事業費及び工事内容の詳細な経過という事でございます。平成 6 年度計画時点です。それから平成 12 年度再評価時点。前回の再評価時点です。それから平成 13 年度の全体計画変更時点。これらにつきまして計画年度、計画期間、全体事業費の推移を表わしております。詳細につきましては資料の 5 ページを見ていただきたいと思います。丸 1 の平成 6 年度計画時点及び丸 2 の平成 12 年度再評価時点では平成 6 年度から平成 17 年度までの事業費及び事業量となっております。また資料の右側の点線で 22 年度までのフルプランでの全体事業量を明記しております。一番下段の全体計画変更につきましては平成 22 年度までの計画で、右側が全体計画という事になっております。これらを時系列的にまとめたものが資料の 6 ページ、パワーポイントで示しておりますこの表でございます。左から平成 9 次計画時点、それから平成 12 年度再評価時点、平成 13 年度全体計画変更時点とその増減、それから右側に増減理由を記入しております。増減及び増減理由につきましては平成 12 年度の全体計画変更時点から平成 12 年度の再評価時点を差し引いた数値及びその理由を表わしております。それから平成 12 年度再評価時点でのフルプランと比較した場合は、11 億 4,820 万円の増となっております。この中で新たに追加したものは、2 号防波堤では静穏域の解析により先端部を 50 メートル延伸したこと並びに地盤改良を 130 メートル実施した事で 4 億 1,590 万円の増となっております。また一番下段の道路工の中で排水管及び排水樋門の整備によりまして、1 億 9 千万の増となり、合わせて 6 億の増となっております。またこれらを整備計画図に示しましたものがこの表で

ございます。資料の7ページでございます。また資料の7 - 1ページには各工種ごとの年度別の事業費の推移を表に表わさせていただいております。続きまして便益を避難港としての効果とその他の効果に分けた資料という事でございます。配布資料の8ページの上からからの台風と、荒天時における本土避難に対する便益と漁船の耐用年数の増加でございます。この3つを合わせまして便益が1億8,323万円となります。ではこの他に貨幣化出来ない効果といたしまして、前回申し上げましたが荒天時における本土避難による家庭離散の防止。本土避難しなければならない為の家庭離散の解消が図れるという事と、それから地震・津波等により被災した時に、救援活動の拠点港として利用出来るという事があげられております。資料の9ページ以降は費用対効果の算出資料でございます。以上でございますが、次年度以降も継続してこの計画で実施したいと考えておりますので、よろしくご審議をお願いしたいと思います。説明は以上でございます。

(委員長)

はい。ご説明、ありがとうございました。委員の方々、ご意見や確認事項を頂戴いたします。どなたからでもどうぞ。どうぞ。

(委員)

魚港の常識がありませんので教えていただきたいのですけれども、4ページで波高が書いてあるのですが、緑の所とうす緑の所の境が多分50センチくらいだと思うのです。50センチというのはどのような支障があるのですか。あるいは40センチ代とどれくらい違うものなのですか。

(水産基盤室長)

要するに荒天時の静穏域をつくる為に防波堤等を設置して波を抑えるという事で、荒天時の静穏を50センチ以内に納める事が静穏域だという定義のもとに事業をさせていただいております。

(委員)

50センチというのはどのようなものなのですか。例えば結構揺れて陸から船に入れないくらいになるのですか。

(水産基盤室長)

設計基準で50センチとか40センチと決めているのですけれども、漁をしてきて獲ってきたものを陸へ揚げるというような行為については50センチではとても危ないので、そのような岸壁については40センチくらいに下さいとしております。そのものを陸揚げする時には40センチくらいの静穏域にして整備下さいと、今回のように船を休憩という事で船を避難して着けておく場合は50センチ程度でも良いだろうと、そのような基準でやっております。

(委員)

そうしますと漁港と言いますか、荷物の積み下ろしをする時には船が暴れたら困ると思うのですけれども、このような一時避難のような所は陸に荷物を出し入れしないから多少は揺れても良い、ただ隣とぶつかったらいけないという事で、例えば普通の漁港の設計基準をそのまま適用しないで50センチも避難港の場合は許せるとか、そういう判断は出来ないものなのですか。

(水産基盤室長)

少し説明が悪かったのかもしれませんが、一般の漁港でも船を着ける所によってここは魚の積み下ろしをします、ここは止めておいて家に帰って船を休憩で止めておきますという目的によって変えております。ここも一緒なのですけれども、ここについては船を避難して止めておく作業を止めておくという事で 50 センチで、10 センチの実際の積み下ろしの作業の時とは 10 センチくらい少し荒れていても良いのではないかというような基準にしているという事なのですけれども。ですから避難港ですから 50 センチというのではなくて、一般の漁港においても休憩岸壁として利用する時は 50 センチまでは認めておりますと。

(委員)

そうしますとこの薄い緑の所も許容範囲というようにはならないのですか。

(水産基盤室長)

今の言い方はもしこれが避難港だけではなかったら、もっと 40 センチ以下にしなければならぬ所も出てくるわけです。それが 50 センチ、船を止めておくだけの所へ 50 センチまで許容したという事なのです。

(委員)

わかりました。

(委員長)

はい。他にいかがでしょう。避難港についてですが、ご質問事項はございませんか。どうぞ。

(委員)

6 ページの表で道路が 100 メートル延びると 882 メートルから 982 メートルくらいに延びるという事で、ほぼ倍以上の事業費になっておりますが、100 メートル増えるだけで 3 億 4,300 万円も本当に工事費が増えるのでしょうか。少しここに何か増減理由が書いていただいているのですが少しわかりにくいのでお願いします。

(水産基盤室)

その下に排水樋函及び樋門等という事で、内数でこれによる増という事で 1 億 9 千万でこの水色の部分なのですけれども、これと合わせて 100 メートルで 3 億 4 千万の増となっております。

(委員)

この 1 億 9 千万が内数に入っているのですか。

(水産基盤室)

はい。

(委員)

それともう一つよろしいですか。

(委員長)

どうぞ。

(委員)

これは一番最初の審議の時にも確認をさせていただいたかと思います。これ程の 50 億円を使って実際必要性に迫られてつくるという事だと思うのですが、これは実際にはいつから使えるのかという事です。やはり 22 年にならないと使えないのでしょうか。

(水産基盤室)

18 年度から、こちらで言いますと、左側の先程の 2 号突堤の左からの分について約半分なのですけれども、その部分について係留という形で避難港としてその半分の供用開始する予定です。

(委員)

わかりました。

(委員長)

他にいかがでしょう。どうぞ。

(委員)

3 ページの所なのですけれども、シミュレーションの絵ですけれども、2 号突堤をなくす時に、この 1 号突堤を 60 から 80 メートルに変えるという事で、その 10 メートル伸ばすというのは何故でしょうか。

(水産基盤室長)

2 号突堤がなくなりますので、1 号突堤が最大限伸ばせるのはどこまでかという事で、船の幅それから回転半径等考慮をしますと、20 メートル伸ばすのが精一杯だという事です。2 号突堤をなくして、1 号突堤を精一杯伸ばしてシミュレーションをかけても 80 メートルまだ静穏にならない部分が出るという事でございます。

(委員)

別にそれを 60 メートルのままにしておくともっと被害と言いますか、その部分は。

(水産基盤室長)

静穏が保てないという事です。

(委員)

3 ページの上の絵がありますよね。その 3 ページの上の絵の突堤を取っただけの状況にはならないという事なのでしょうか、これは。2 号突堤を取っただけというような問題ではないのですか。1 号突堤というのはそれ程影響があるものなのですね。

(水産基盤室長)

もともとのご質問が、2 号突堤をありきのままでやったのではないかという事だったのですね。前回の時にです。ですから 2 号突堤の必要性がもう一つわからないという意味だったというように捉えまして、2 号突堤をなくした場合に今のお話でそのままもしシミュレーションをかければ、もっと今の 80 メートルの所は静穏にならない部分が増えると思います。1 号突堤でとにかくカバー出来る部分はどれだけだろうという事で航路幅も考慮して最大限 60 メートルが 80 メートルまでです。それはもう精一杯です。それで 2 号突堤をなくした時のシミュレーションをかけると、やはり 80 メートルの静穏でない部分が出たという事です。

(委員)

わからないものですから、2号突堤を取っただけで済むのかと思っていたのです。上の絵のようになるのかと思っていたのですけれども、20メートルを伸ばさなければそれだけ影響があるという事がわからなかったのです。出来たら20メートルを取らない状態であればどのくらいあったのかという比べる事が出来たら、なお良かったのではないかと思います。

(水産基盤室長)

それも考慮したら良かったのでしょうかけれども、このシミュレーションをかける為に実際の話として大変なお金がかかります。そのような事が想定出来たので、出来るだけ想定も入れた中で最適に説明出来る中身はこれではないかという事で判断して、させていただきました。

(委員長)

どうぞ。

(委員)

私は2号防波堤が当初の計画から今回までの間に、かなりの増額になっているという事について少し確認をしたいのです。平成12年度の再評価時点はどこまで出来ていたのでしょうか。まず、それをお聞きしたいのです。2号防波堤ですね。

(水産基盤室長)

7-1の表をご覧いただきたいと思います。最終的に全体に210メートルの内、これで行きますと平成12年度再評価時点までですので、そうですね。120メートルまでその時点では出来ていたという事です。

(委員)

それですね。平成12年度には当初計画、少し良くわからないのは数字的には160の計画のままで金額的にもほぼ変わらないという事で、若干減になっていますよね。そこで120メートルをやった時点では地盤改良はなかったのでしょうか。それともその後の延伸についての計画も全くなかったのでしょうか。

(水産基盤室長)

その時点では地盤改良は一部もう施工しておりました。それでその以降の話で前回の時も申し上げたのですが、160メートルをやった時点でシミュレーションをかけて、もう50メートル必要だという事で、前回のシミュレーションの対比でもお示しさせていただいたように50メートル必要だという事で、シミュレーションをかけて、それでやっと静穏域を保てるという結果になっております。

(委員)

そうしますと平成12年度の再評価時点では、その2号防波堤の増額についての変更計画は提示されなかったという事でしょうか。

(水産基盤室長)

それは50メートル延伸の部分という意味でしょうか。

(委員)

両方ですね。地盤改良も当然発生していますし、延伸もその時点でわかっていれば提示すべきではなかったのでしょうか。

(水産基盤室長)

地盤改良につきましてはおっしゃられますように既に一部施工に入っておりましたが 50メートルの延伸が必要かどうかという事は、その時点ではまだ少しわからなかったという事でございます。

(委員)

それでは、私はこのような評価委員会に出させていただいて常々疑問に思っている事なのですが、再評価をする時に当然まだ全ての工事や事業が終わっていないという事ですから、最終の予測を出来るだけ正確に提示させていただいて、それで評価をすべきではないのだろうかという事を思うわけです。今回のこの資料を見ますと、やはりその時点で十分予測は出来たのではないのでしょうか。それと 120メートルを施行、160メートルの計画で施工している中で、解析はしないまでも当然最終の状態というものを考えた時にこうあるべきだという中で、今回平成 12 年度の場合、再評価があるのでそれまでを含めて出そうというようには考えなかったのでしょうか。

(水産基盤室長)

その時点ではおっしゃられますように、出来るだけ最終に近い部分という事を念頭に置いてしているわけですが、なにぶん工事を進めていく中での不確定要素というものもございまして、正確な予想というのは非常に難しいという事をご理解いただきたいと思います。

(委員)

今の説明は非常に私としては納得出来ないものです。というのは逆にそのようなものだからこそ予測をある程度視野を広げてやるべきではないのでしょうか。この公共事業の場合に当初計画から時には事業費がほとんど同じ、あるいは減額というものたまにはありますけれども、ほとんどが増額です。常々思っている事は、要は計画時点が本当にいろいろな視点で十分に検討された結果なのだろうかという事が、どうしても事業費の増額だけを見ても考えられるわけです。ですから是非そこをもう少し、この評価委員会があるからという事ではなくて、当然皆様は日頃の年度年度の予算執行の時に、計画の執行の時に当然考えてやられていると思いますので、是非そこをこの委員会でも資料の提示をよろしく願いたいと思います。

(委員長)

はい。大事なご意見です。コメントでよろしいでしょうか。非常に大事なご意見だと思います。いかがでしょう、他に。避難港についてですが、どうぞ。

(委員)

避難港としての便益の計算というものをお願いしております、避難港としての便益だけを計算しての B/C というのが 0.626 になったという結果でしたというように、今日の資料を見ればよろしいですね。そうするとここに新たに大変避難に困るので避難港をつくりましたというご説明で最初はスタートした計画だというように認識しているのですが、純粹に避難港としての便益というのを計算すると、1 を結構大きく割り込んだ数値になるという事で、この港の性格というのは理解して良いわけですね。ひとつ良くわからないのは計画時点でこれは避難港をつくらなければならないというところで、この港の計画をされた時点で便益の計算を当時されたかどうかは別として、避難港という目的だけでこの工事をやるのはやはり少しどうかというところがあったので、付加価値を付けましたという事なのではないでしょうか。その辺りの理由付けと言いますか、流れの説明を少ししていただきたいと思います。結果的に

は計算をしてみたら、避難港だけでは1を大きく割り込んでいるというのは事実だとは思いますが、計画当初にその辺りをどのように考えていらっしゃったかを教えてください。

(水産基盤室長)

当然計画の発端は避難港が必要だという事があったという事ですけども、その時点からB/Cの計算もしておりました。避難港だけではなくて、当然ここに書いてあるような便益もあるではないかという事で、それも視野に入れた中での計画をしております。平成6年の時には、はじいていません。すみません。私は少し間違いを申し上げました。避難港として新しく設置する必要性のもとにやりましたけれども、他の要素もあるという、当然視野に入れてここで言うております避難港以外の便益も考えた中で事業をスタートしております。

(委員)

そうしますと計画のたて方としてお聞きしたいのです。当時はB/Cという計算を計画時点で算出する事はなかったというお話ですけども、その後いろいろな事業でB/Cという考え方をに入れていらっしゃると思うのです。では、例えば現在何かの漁港の計画をたてる時に、おそらく計画段階でのB/Cというものはじいていらっしゃるのだと思います。今のお話をお聞きしていますとそのように推察されますが、その場合に例えばここに避難港が欲しいですねというのが極めて情緒的な発端と言いますが、そのような計画のスタートだと思うのです。それを今度現実的に仕事として煮詰めていく時に、B/Cが避難港として例えば0.6とか0.7だという1を割り込んだB/Cの計画になってしまった場合、これは少しこれから離れるのですけれども、そのようになってしまった場合に計画のたて方としては、では避難港だけではこれは少し計画として成り立たない、良くないので違ういろいろな事を考えようというような流れで今、計画をたてる方向なのか。それとも緊急避難というのは結構大事な事なので、たとえそれが1を割り込もうが本来の目的でのB/Cが1を割り込もうが、それはもうなければいけないのだというところから、それではどのように計画をするかというように流れていくのか。何か少しその辺り、今の計画というのはどのようにこのB/C本来の目的のB/Cが1を割り込む事に対する事業部の考え方の基本的なところというのを教えていただけませんか。

(水産基盤室長)

これは仮定の話になりますが、例えば今、別の所でやはり同じような状況で避難港が必要だという事で新しい港を計画したと仮定した場合に、当然そこに港が出来るのですから必要の発端は避難港であっても、それ以外の避難港としてだけではなく他の利用も当然出来るわけです。そのような利用にしようという事は避難港としてのB/Cをはじくか、はじかないに関わらず、そのような視野を持って計画をする事になると思います。

(委員)

考え方としては、例えばここを避難港としてだけしか使わないという港を新たにつくるよりも、せっかくそこへ巨額のお金を入れて施設をつくるわけですからいろいろな事に使おうと。荒天時にも使おうというのが一番馴染む考え方ですし、それは当然の事だというように認識しているという事はひとつおいていただいて、例えば先程の静穏域の話でもそうですけれども、本当に避難港としての緊急課題であるという事の港の見方をすれば、50センチあっても良いという判断もひとつは出来るわけですよ。命を守る為にそこへ避難するという事であれば、先程のご説明ですと波の高さが多少高くても外に出るよりはずっと良いと。命を守れるという避難港の性格というのはひとつにはあり得る姿だとは思いますが、ただそこで何か荷降しをしたり、せっかくだからいろいろな時にこのような事にも使いましょうという

話が出てくるので、例えば防波堤を少し長くしなければならなかったり、突堤を長く追加しなければならなかったりという事も逆に言いますと出てくる話だと思うのです。増額に結び付きますよね。Bの方の増とCの方の増とのバランスの話に究極はなるのかというように思うのですけれども、それはいかがなのでしょう。やはりそれはバランスで、それではここは究極でお金をかけずに緊急避難だけで多少波が高くても良いという港をつくらうという判断もあり得るのでしょうか。

(水産基盤室長)

一般論として非常に難しい話だと思うのですが、当然そこで避難港以外に利用出来る要素があればそれを考えるというのが普通だと思うのです。ですからその時にはおっしゃるように、それを例えば40cmなり30cmなりに静穏を保つ為にCの方が大変かかるといような場合と、その程度によっても考え方は変わってくるかと思えます。しかし基本的には漁港の場合でしたら1箇所に何10億もかけてつくるわけですから、それが多少の静穏域を増やす為にまた何10億もかかるという場合は別ですけれども、その辺りでの兼ね合いと言いますか、検討だと思うのです。ですから一概にそれを、Cの方にかかるお金を想定の中で検討するという事になるのではないかと思います。

(委員)

何故そのような事をお聞きするかと言いますと、いつも思いますのはやはり事業としてB/Cが1を越えなければいけないというのが、どうもやはり至上命令のようだという感触がお聞きしているとあります。でも例えば本当に荒天時の避難という事が非常に緊急課題であるならば、逆にですよ。緊急課題であるならば、例えば先程の静穏域の話でも荒天時の外の海が2メートルも3メートルもある時に、中が40センチまで落さなければいけないのか。その時に荷下しが出来なくてはいけないのかという事になると思うのです。荒天時に2メートル3メートルある時に中で荷下しをする必要はないので、とりあえず緊急的に避難をして命を守るという、台風は必ず1週間も2週間も続きませんので終わったらまた母港に戻るといふ、本当に緊急避難ですよ。その為には例えば道路もいらないではないか。静穏域も50センチでも別に良いではないかというような、究極そのような避難港もとてもCを小さくしてあり得ると思うのです。しかし多分それを計算すると先程のこの計算のように、0.6までいかないにしてもきっと1を割るのかという気もするのです。良くわからないですけれども、1を割ろうが割るまいが、本当に緊急に避難港がその場所に必要であれば今のような考え方の非常にコンパクトな短時間の緊急場所という方が、22年までかかって良い港をつくるよりも、漁民の方達から見れば必要なかもしれないという事もあり得るのではないかと私は思うのです。随分長い間かかっていますよね。18年から一部供用を開始するとおっしゃったけれども、一部供用を開始するというおっしゃり方は多分荷下しの部分の供用開始の事をかなりメインに考えていらっしゃる、本当の単発的な緊急避難では今も使っていないわけですよ。そうしますと本当に本当の緊急避難用の道路も付いていない、静穏域もあまり低くない、そのような困り場所のようなものがB/Cが0.6であろうが0.5であろうが、とりあえず最初に必要という計画のたて方というのは、やはり漁港の場合はお金が大きいのであり得ない話なのでしょう。

(水産基盤室長)

先程の話ですと、18年からやるというのは先程のシミュレーションの結果から、東側半分が概ね0.5以内になるので緊急避難として使いたいという事です。おっしゃられた途中の段階でこの場合は東側と西側と半分に分けて、たまたま東側の部分が18年で静穏がある程度確保されるし、道路も出来るし、当然避難港として使用する場合もここへつけて、道路がないとそれぞれの港へ帰れません。そのような最低限の利用出来る状態になるので、18年か

ら半分だけ供用を開始したいという考えなのです。おっしゃっていただくように、ある程度例えば 50 センチ以内とか、ある程度緊急避難で最低限供用に耐えられるという状況で一部供用を開始するという事は当然そのような事で考えているわけですが、この場合は特に新しい港をつくったという事がございます。防波堤等がある程度やらなければたとえ今の状態で半分の区域だけでも静穏域をつくるのに、やはりこれだけの期間とお金がかかったという事が現実なので、ようやくそのような事になるので 18 年からという事でございます。

(委員長)

よろしいですか。今のご質問に関連してですけれども、B/C が 1 より下がっても本当の避難港という事業は成り立っているのですか。少々波高 1 m くらいでもひたすらもう避難するだけだという。

(水産基盤室長)

国庫事業で水産庁の補助を受けてやっている限り、1 を割っての事業実施は今の時点で無理だと思います。

(委員長)

はい。ありがとうございます。それからこれは当初お聞きしたかもしれませんが、忘れてしまいましたすみません。旧の漁港を整備するという方式は代替案としては検討されたのでしょうか。つまり新港をつくるのではなくて、旧港の整備で台風荒天時をしのぐという事です。

(水産基盤室長)

旧港の整備というのは答志島の 3 港がありまして、そこで当然もう避難する場所がとれないという、係留岸の充足率と申し上げましたけれども、どれだけ荒天時にそこにある船がとめられるだけの係船岸があるかという事です。それを旧港で確保する事が出来ないという事でここへ新しくつくったのです。

(委員長)

いえ。旧港の再整備という事でそのような可能ではなかったのかという事なのですが。

(水産基盤室長)

可能か不可能かという事であれば、お金さえかければ出来ない事はないわけです。基本的に係船岸をつくって、また防波堤をどんどんつくってという事ですけれども、それよりここへつくった方が安いという考えのもとにという事です。

(委員長)

お聞きしたかったのはそこで、もしそこで比較のお金の計算があれば良かったという事なのです。それから先程スクリーンに出ておりました、何でしょうか。荒天時の家族離散、貨幣価値というのは少し大げさではないかという気がします。家族離散という、たかだか 4、5 日ですよ。本土避難による家族離散の解消というものはわかりますけれども、少し表現としては大げさではないかと思えます。

(水産基盤室長)

特にここは離島でございまして、本当の働き手のお父さんが船に乗って行きまして、本土で本当に台風で荒れている間に泊って、島には女性と子供と年寄りしかいないという状況に現実的にはなるわけです。

(委員長)

それともうひとつ、すみません。非常に小さい質問ですけれども、舟越というのは外海に面するのですよね。ですから津波などの場合、一番最初にかぶるのではないかという気がするのですが。

(水産基盤室長)

特にその旧3港の内、答志と答志和具漁港はそれこそ本当に東側の外海に面しているのです。ここは北に向いておりますので、どちらかと言いますと湾の方へ向いているという事です。

(委員長)

ありがとうございました。他にいかがでしょう。どうぞ。

(委員)

先程からいろいろと議論されている内容に少し10歩譲って、そうしますと漁獲物の付加価値がこれから出来上がるという事ですよね。その保障を少し書いていただいているのですが、それでも内訳と言いますか、もう少し具体的にお話したいと思います。

(水産基盤室長)

避難港以外としてのそのような便益があるではないかという事ですよね。

(委員)

それをおっしゃっていてそれがその裏付けと言いますか、その付加価値が上がりますという保障の内容を少しお話したいと思います。

(水産基盤室長)

それは便益という意味ですか。その便益でしたら8ページの所のその他の、中身をですか。

(委員)

1経営体が規模拡大しますというように書いてはいただいています。

(水産基盤室長)

規模拡大というのはどこの所を言っているのでしょうか。

(委員)

8ページの表があります。その下から2つ目の所に、漁獲物付加価値化の効果という所がありまして、その中身の内訳が少し書いていただいております。1経営体が規模拡大しますというように書いていただいております。

(水産基盤室長)

現在の旧港にそのような水産加工場があるわけですが、そこでもう規模を拡大する用地的な余裕がないという事で、新しく港が出来て用地も出来ますのでここでそのような事が出来るという事でございます。

(委員)

逆に言いますと1経営体が規模拡大するだけで、かなり便益が上がるという事と解釈して

よろしいのですか。

(水産基盤室)

現在、水産加工の経営体というのは14年度時点で14経営体があるのです。その内の答志島という所は非常に用地が狭いという事で、ここでこの舟越の中では茶色で塗ってあります用地というのがかなりございますので、この辺りでヒアリングもしまして少なくとも1経営体はここに移動する事が可能だという事で聞いております。これらの経営体というのが年間なんですけれども、1経営体当たり約4千万くらいの付加価値という事で、要は儲け分なんですけれども、その経営体が14経営体の内1経営体がここへかわってきた場合、このままここへまるっきり4千万分なのですが、付加価値として見込まれるという事でこの便益の中に効果としてあげさせていただいております。

(委員)

はい。

(委員)

私はこのような港の事には全く素人ですから、ただ外野席として聞いておいていただければ良いのですけれども、どうも300メートルのこのような港湾をつくるという事で50億円という全体費用がかかるという事です。道路も入っているわけですが、50億円と言いますと、労賃だけから言いますと、おそらく1千人の人が1年間ふるにかかるくらいでようやく50億円ですよ。ですから勿論港をつくるのは基礎調査、設計から始まって原材料費もあるでしょうし、重機のリース代と言いますか、償却代もあるでしょう。それで最後に労賃という事もあるのですが、本当に50億もかかるのかという感じがするのです。それをベースにして少し質問させていただきませんが、港湾の設計というのは基本設計というのはどこがやられるのかという事と、それから業者です。どのような分離発注スタイル、元請発注スタイル、どのようなスタイルでいって、入札等はきちんとやって、競争原理は働かせて決めているのかという辺りをお教えてください。

(水産基盤室)

設計なのでございますけれども、設計につきましてはやはり海関係の実績のあるコンサルタントを選定しまして、入札という形をとっております。それと後は業者の方なのでございますけれども、今はほとんど公募型という事になっているのです。13年度くらいからだと思うのですが、ただここでは地盤改良とかケイソンもあったのですけれども、後は一般的な海の仕事という事で、そのような地盤改良などというのは勿論そのような限られた業者、何社くらいでしょうか。8社くらいか、それくらいだと思うのです。それもケイソンも限られております。ですから少し丘の工事であれば一般の入札になるのですけれども、海の工事につきましてはまず業者をこちらから実績の調査をして、それからある程度限定していくという形になっております。

(委員)

コンサルについても競争設計させるわけですか。

(水産基盤室)

はい。そうです。

(委員)

それから業者の選定については、一部特殊技術が必要とする所はそこへ任せるしかないと思うのですが、全体。

(水産基盤室)
それも入札です。

(委員)
それも入札ですか。

(水産基盤室)
はい。全部です。

(委員)
そうしますととにかく全体的に入札競争をさせるという事ではあるわけですね。そう
か。そのうえの50億円という事ですね。はい、ありがとうございました。

(委員長)
ご意見、確認事項など他にございませんでしょうか。ご説明ありがとうございました。意
見書を後程委員会で取りまとめます。委員の方々、少し時刻が遅いのですけれども、このま
まよろしいでしょうか。後1件です。(テープ交換)

(委員長)
どうもお待たせいたしました。委員会を再開いたします。今しがた休憩時に農免道路と、
それから避難港、水道事業の意見書案を検討いたしましたので、私が読み上げます。なお、
文書化された意見書につきましては後刻、事務局より配布していただきますのでよろしくお
願いいたします。

(答申時刻 1 4 時 4 5 分)

意 見 書
(公 共 事 業 再 評 価)

三重県公共事業評価審査委員会

1 経 過

平成 1 6 年 7 月 7 日に開催した平成 1 6 年度第 1 回三重県公共事業評価審査委員会(以下、委員会という。)において、県より農道整備事業 1 箇所、地域水産物供給基盤整備事業 1 箇所、の審査依頼を受けた。

この農道整備事業に関しては、同年 8 月 9 日に開催した第 2 回委員会、同年 9 月 7 日に開催した第 3 回委員会、同年 1 0 月 1 5 日に開催した第 4 回委員会、同年 1 1 月 1 6 日に開催した第 6 回委員会及び同年 1 2 月 1 6 日に開催した第 7 回委員会において、県の担当職員から事業説明を受けるとともに審査資料に基づき審査を行った。また、この間、同年 1 1 月 2 日に開催した第 5 回委員会において現地調査も行った。

地域水産物供給基盤整備事業に関しては、同年 1 0 月 1 5 日に開催した第 4 回委員会、同年 1 1 月 1 6 日に開催した第 6 回委員会及び同年 1 2 月 1 6 日に開催した第 7 回委員会において、県の担当職員から事業説明を受けるとともに、審査資料に基づき審査を行った。

水道事業に関しては、同年 1 0 月 1 5 日に開催した第 4 回委員会及び同年 1 1 月 1 6 日に開催した第 6 回委員会及び同年 1 2 月 1 6 日に開催した第 7 回委員会において、町の担当職員から事業説明を受けるとともに、審査資料に基づき審査を行った。

2 意 見

審査対象事業に関して慎重な審査を行った結果、以下のような意見を委員会としてとりまとめ、三重県知事に対して答申するものである。

(1) 農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業

うえのいなこ
8 番 上野依那古 2 期地区

8 番については、平成 6 年度に事業着手し 1 0 年を経過して継続中の事業である。

この事業は、平成 1 6 年 9 月 7 日に開催した第 3 回委員会において審査を行った結果、審議未了となったため、同年 1 0 月 1 5 日に開催した第 4 回委員会において継続審議を行った。

その結果、計画交通量の妥当性について判断できなかったため、同年 1 1 月 2 日に開催した第 5 回委員会において現地調査を行った。

これまで行った審査の結果を踏まえ、同年 1 1 月 1 6 日に開催した第 6 回委員会において審査を行った結果、当農道の当初計画が、農業効果のみならず一般交通効果の大きい計画であったことを考えると、ルート変更を必要とした時点で当農道の初期目的も変更になることから、改めて、農道の必要性について検討するべきであったと考えられた。したがって、「一般交通の流入率の妥当性が判断できる資料」及び「前述にかかる費用便益の再計算資料」の提出を待って再審議としたところである。

同年 1 2 月 1 6 日に開催した第 7 回委員会において、前回説明のあったアンケートによる調査手法を変えてネットワーク手法による交通量調査を行い、計画交通量を見直した旨説明を受けた。

審査の結果、前回説明を受けた計画交通量に対して著しく台数が増加しており、たとえ調査手法を変えたとしても著しく計画交通量に変化が生じることはその信頼性に疑問を持たざるを得ないものと判断された。

また、県の調査は、既存道路の実態調査、すなわち、交差点や踏切での一旦停止や信号待ちなどの多様なファクターを踏まえて実測をしていないため、計画交通量との比較ができなことからこの妥当性、およびこれにかかる費用便益の再計算結果の妥当性を判断できなかった。

したがって、次の資料の提出を待って再審議とする。

一、既存道路の実態調査、すなわち、交差点や踏切での一旦停止や信号待ちなどの多様なファクターを踏まえて行った現交通量およびその平均速度の実測値とそれをもとに計算した計画交通量の説明資料

一、国道422号から本農道終点間の改良計画が確実と判断できる資料

なお、今後、本委員会に提出する資料については、説明の基礎データのみとするのではなく読んで理解できるように文章表現を付記するよう望むものである。

(2) 地域水産物供給基盤整備事業

10番 舟越

10番については、平成6年度に事業着手し10年を経過して継続中の事業である。

平成16年10月15日に開催した第4回委員会及び同年11月16日に開催した第6回委員会において審査を行った結果、2号突堤の必要性について判断できなかった。また、当初計画から現計画に至るまでの時系列的な事業費と工事内容および便益について避難港としての効果とその他の効果が不明確となっていた。これらのことから、事業継続の妥当性について判断できなかったものである。

今回、同年12月16日に開催した第7回委員会において審査を行った結果、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、事業実施に当たり常に精度の高い全体計画内容、全体計画事業費を把握しておくことを求めるものである。

一、避難港としての事業の性格を考えると早期に工事を完成するよう一層の努力を求めるものである。

(3) 水道事業 [市町村事業]

106番 広域化促進地域上水道施設整備事業(嬉野町内)

106番については、平成5年度に事業着手し平成11年度に一度再評価を行い、その後5年を経過して継続中の事業である。

この事業は、平成16年10月15日に開催した第4回委員会及び同年11月16日に開催した第6回委員会において審査を行った結果、日最大計画給水量の妥当性を判断できな

ったことから事業継続の妥当性についても判断できなかったため、当該説明資料の提出を待って再審議としたものである。

今回、同年12月16日開催した第7回委員会において審査を行った結果、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。

以上でございます。委員の方々、よろしいでしょうか。それでは当意見書をもちまして答申といたします。続きまして、11番13番16番の道路事業と、それから17番の街路事業を一括してご説明をお願いいたします。

(公共事業運営室長)

委員長、県土整備部の理事が参っておりますので、少しだけ挨拶させていただきます。

(県土整備部理事)

県土整備部理事の松井でございます。県土整備関係のご審議をいただくにあたりまして、一言ご挨拶をさせていただきたいと思っております。委員の皆様方には年末のお忙しい中を早朝からご熱心にご討議、ご審議いただきまして誠にありがとうございます。県土整備部関係といたしましては再評価として道路事業が3件、街路事業が1件、そして事後評価として海岸事業、そして公営住宅事業がそれぞれ1件ございます。前回の委員会におきまして、その概要についてご説明させていただいたところでございますけれども、本日はそれぞれの案件につきまして担当者から補充説明をさせていただきますので、よろしくご審議を賜りますようお願い申し上げます。

(委員長)

それでは説明よろしくをお願いいたします。

(鈴鹿建設部事業推進室室長)

鈴鹿建設部の事業推進室室長の中西でございます。事務局配布の委員会資料11-2番。道路事業の一般国道306号伊船バイパス、国道道路改良事業につきましてご審議をお願いいたします。よろしくをお願いいたします。座って説明させていただきます。はじめに事業概要について簡単に説明させていただきます。スライドをご覧ください。国道306号は一般国道23号、1号、東名阪自動車道鈴鹿インターチェンジ及び一般国道365号と接続し、本県北勢地域の広域なネットワークを形成する幹線道路であります。伊船バイパスは鈴鹿市伊船町から長澤町までの延長1.75キロメートルを整備する道路改良事業として、平成7年度に着手しました。次に現道の状況でございますが、この区間の現道は人家密集地域となっており、生活道路としての役割を担っています。また、近隣の小・中学校の通学路として利用されているところでございます。しかしながら幅員が狭く歩道もない事に加え、大型車両の交通量が多い事から歩行者の安全や、自動車の円滑な通行が確保出来ていない状況となっております。そこで本事業を整備する事により大型車のすれ違い困難区間を解消し、物流の効率化が図られます。また、バイパス道路として通過交通を生活道路から分離する事により、地域住民の安全、安心な交通確保が図られる事になります。続きまして委員の皆様からいただきましたご質問に対する回答に移らせていただきます。資料3ページをご覧ください。まず委員長からのご質問で、バイパスの起点・終点と現道との擦り付けの平面を示して、車の流れの予想を解説してください、についてご説明させていただきます。スライドをご覧ください。バイパス周辺の平面図となっております。物流などの通過交通は赤色のバイパス部分を通りまして、生活交通は青色の現道部分を利用する事となります。起点部についてはバイパスは主に通過交通となるので、バイパス交通がスムーズに流れる交差点形状にしています。交差点では既設の市道三畑高塚線と現道との道路中心線を合わせて、バイパスと交差する計画となっております。なお、この交差点には将来信号機が設置される予定になっており、安全な通行が確保されるよう計画しています。終点部につきましても起点部と同様にバイパス交通を主流とした形状にしています。交通安全確保の為、現道をバイパスに直角に接続させています。資料6ページをご覧ください。委員長からと委員からのご質問で、解消した取り付け道路の位置を示してください。また、取り付けが必要だった計画内容と解消に至る経緯も説明してくだ

さい。そしてこの道路だけの経費縮減額も説明してください。また、コスト縮減として取り付け道路を地元協議により廃止したとありますが、廃止が可能となった原因について説明してください、について合わせてご説明させていただきます。スライドをご覧ください。取り付け道路を廃止した場所は県道神戸長沢線との交差点から約140メートル南の位置になります。次に取り付け道路を必要とした理由と、これを取り止めに至った経緯ですが、当初の計画ではバイパス整備により市道Aから県道神戸長沢線への乗り入れが出来なくなる事から、この従前の機能を確保する為に新たな乗り入れ道路を計画していました。その後、市道Bの道路整備が実施される事になり、県道への接続する別ルートが確保される事となりました。そこでこの取り付け道路を廃止したい旨を地元へ協議したところ理解が得られた為、取り止める事が可能となったものです。次に取り付け道路を廃止した事による経費縮減額についてご説明いたします。資料8ページをご覧ください。この取り付け道路を廃止した事により概算工事費で700万円、用地保証費で1千300万円、合計2千万円のコスト縮減となります。続きまして資料9ページをご覧ください。委員からのご質問で、事業期間が当初計画より2年間遅れた理由を具体的な資料をもとにして説明してください、についてお答えいたします。スライドをご覧ください。平成7年から平成9年度までは調査、設計を行いました。次に集落の生活道路としての安全確保を図る為、起点から神戸長沢線への区間の早期併用を目指し、事業に着手しました。用地買収を平成10年度から着手しましたが一部買収が難航した為、用地買収完了予定時期を平成16年から平成19年度に見直しています。工事につきましては平成13年度からの着工を予定しておりましたが用地交渉を見据え、着工時期を平成15年度へ2年間遅らせる事となりました。その結果、当初平成19年度に完成予定であった計画を平成21年度に2年間延長する事となりました。続きまして資料10ページをご覧ください。委員からのご質問で、ごく一部の家屋連坦部分の為に多くの金額がかかるようですが、代替案の精査はされていますか、についてご説明させていただきます。スライドをご覧ください。計画区間における現道の約6割、ちょうど今この区間でございますが、家屋が連坦しており、密集地域となっている事がわかりいただけだと思います。スライドの写真をご覧いただきますと、沿道両側に人家が張り付いている様子をご理解いただける事と思います。このように現道の拡幅案は多くの家屋移転により、多額の保証費が生じる事となります。また、ご質問にある代替案の精査でございますが、資料11ページをご覧ください。この表は道路計画を策定する際に検証したルート案の比較をまとめたものです。現在の計画であるバイパス案はA案でございます。現道拡幅案をB案として比較しております。現道拡幅案の支障となる家屋数につきましては35棟という事で、バイパス案の2棟に比べはるかに多くなります。用地補償費で比較しますと、現道拡幅案はバイパス案に比べ約8億円効果になると試算されます。工事費も含めた総事業費においても現バイパス計画は経済的に優れた計画となっています。また、道路機能面でもバイパス案は通過交通を現道から分離する事が出来、より安全な生活の確保が図られます。加えて線形的にも優れた計画となっています。以上、道路機能、経済性の両面から判断した結果、現バイパス計画は代替案として考えられる現道拡幅案より優れている事からバイパス計画にて整備を行っています。ご質問に対する説明は以上でございます。

(四日市建設部事業推進室)

それでは続きましてよろしくお願いいいたします。私、四日市建設部大規模事業グループの渡辺と申します。どうぞよろしくお願いいいたします。ご説明をさせていただく箇所ですけれども、事務局配布の資料13-2番でございます。一般国道477号四日市湯の山道路延伸工区でございますので、よろしくお願いいいたします。座って失礼いたします。はじめに事業の概要を簡単に説明させていただきます。スクリーンをご覧ください。四日市湯の山道路延伸工区は国道477号のバイパス事業で第二名神高速道路仮称でございますが、菰野インターチェンジと直結する道路事業でございます。事業採択後5年を経過して未着工となっている為、

本日審議をお願いいたしております。国道477号通称湯の山街道は渋滞が慢性化している為、現道のバイパス機能と高速道路へのアクセス機能を持たせた道路として、4つの工区に分けて整備をしています。このうちの延伸工区が今回の審議対象箇所でございます。今、赤で示させていただいた所でございます。国道477号は四日市市及び菰野町におけます唯一の東西方向の幹線道路でございます。沿道開発が進み、一日の交通量は約1万8千台となっております。この為、バイパスにより交通を分散させる必要があります。続きまして北勢地域の幹線道路網整備の現状と国道477号の役割についてご説明させていただきます。北勢地域では近年、高速道路網の整備が進んでおります。これに合わせましてアクセス道路などの整備が進められているところでございます。第二名神高速道路は愛知県方面から四日市ジャンクションまでが開通し、四日市から菰野間は施行命令が出されています。この延伸工区を含みます国道477号バイパスは、第二名神高速道路に接続する幹線道路網の1つとして重要な役割を担う事になります。本事業の整備効果といたしましては当該区間の整備により、国道477号バイパスは第二名神高速道路の菰野インターチェンジに直結する事になり、北勢地域の道路利用者の利便性の向上や、産業の生産性の向上を図るとともに、社会生活圏の拡大、現道の渋滞緩和などが見込まれます。また災害時における県外からの緊急物資等の輸送にかかせない高速道路と直結する事で、災害時の安全性の向上が図られる事になります。当延伸区間は第二名神高速道路のインターチェンジの一部を形成する工区となっており、第二名神高速道路の進捗に合わせた整備が必要となります。このような中、第二名神高速道路は道路公団民営化などの議論によりまして、現在のところ未着工の状況となっております。この為、一体的に整備を図る必要のある当工区も一部調査を進めておりますが、未着工の状況となっております。しかしながら近年、公団の民営化議論に合わせまして高速道路整備の手法も整備されて参りました。また、本年6月には四日市～菰野間の施工命令の位置付けが暫定2車線から暫定4車線となり、着工に向けた環境も整いつつあるところです。今後も当工区は第二名神高速道路の進捗に合わせた整備を図りながら、事業を継続して参りたいと考えております。それでは前回以降にいたしておりますご質問の事項に対しまして、回答をさせていただきます。スクリーンをご覧ください。資料では4ページでございます。はじめに委員長からいただいております、一般国道477号の主たる渋滞箇所とその理由、また計画道路による渋滞解消はどのように保証されていますか、というご質問に対する説明をさせていただきます。渋滞箇所に関しましては平成13年と15年に実施した渋滞調査によりまして、現道の渋滞箇所は4箇所となっております。茶色の丸、黄色で交差点名を表示してございますが、渋滞ポイントはスクリーンに示しておりますように、市街地側で国道477号の現道とバイパスとが合流します久保田橋南交差点、沿道に大規模団地があります県道川島貝家線と交差する川島園入口交差点、県道上海老高角線と交差する高角交差点、通称ミルクロードと呼ばれています県道四日地菰野大安線と交差する宿野交差点の合計4箇所となっております。渋滞の理由は現道が東西方向に走る唯一の幹線道路であるという事もございまして、周辺から発生する交通が集中する構造となっている事が大きな原因と考えられます。スクリーンは渋滞箇所の概要を示しています。沿道周辺では大規模な住宅団地や商業施設などの沿道開発が進んで交通の集中が起きていると見られます。ご覧いただけますように最大で850メートル、通過には10分かかるといふ交差点等もございまして、計画道路による渋滞解消の保証についてという事でございまして、計画道路の整備により新たに東西方向の交通容量が確保されるという事で、交通量の分散に伴い現道交通が減少する事となります。また計画の道路は立体交差の構造である為、現在沿道で起きている交差点での渋滞はなかなか発生しないと見込まれております。この為、円滑な交通が確保されるという事になります。具体的なバイパス整備に伴う沿道の渋滞解消効果といたしまして、平成14年に完了しました国道477号四日市バイパスを例に渋滞箇所の変化について説明させていただきます。平成9年調査時の渋滞箇所でありました柳橋南交差点、それと生桑橋南交差点の2箇所が平成15年の調査では渋滞が解消されております。ご覧いただいておりますスライドはバイパスと現道の交通量の関係を示したもので

す。平成6年3月時点では供用延長が2.1キロ、平成8年3月では3.4キロメートルでした。これに対して現道とバイパスの12時間当たりの交通量は約2万台程度で推移しています。バイパスの交通量の割合は平成6年では約9%、平成9年では19%、平成11年では33%と、供用延長が延びるにしたがいバイパスへの交通シフトがされているという事がこの資料で確認されます。グラフの縦軸が交通量、横軸が調査年度というように表現させていただいております。資料の6ページをご覧ください。ここで1つお断りがございますが、ミスプリントがございました。誠に申し訳ございません。資料の6ページ、上から3行目です。当該延伸工区の整備を行った場合の現道交通量は、資料では5,783台となっておりますが、下の青囲みの整備ありの所で示させていただいておりますように、5,758台が正しい値でございました。訂正よろしくお願いたします。この資料の6ページをご覧ください。これは延伸工区の日当たり効果を算出するにあたりまして交通配分のシミュレーションを行ったものでございます。当該工区の整備を行った場合は、現道交通量は5,758台、整備を行わない場合は8,357台と試算されまして、約2,600台という事で30%の減少と見込まれております。以上のようにバイパスの整備に伴います交通渋滞解消の効果は大きく、今後バイパスの供用延長が延びる程、通過交通のシフトが増えて交通の分散が図られるものと考えています。この為、現道では交通量の減少に伴い、渋滞解消などの効果も一層大きくなるものと思われまます。続きまして委員からいただいております、現在までの調査結果から当初計画と差異がある事項について説明してくださいとのご質問でございます。資料では7ページでございます。現在までに調査をした内容でございますけれども、平成12年度に登記簿調査、また平成12年度に道路排水影響調査、13年度から14年度にかけて橋梁のタイプ検討、15年度に道路予備設計を実施しております。いずれも基礎調査として行っている段階でございます。今後道路の実設計を作成する為の調査を行ってきたところでありまして、当初計画との差異はございません。続きまして説明を変わせていただきます。

(道路整備室)

変わりました道路整備室の佐竹でございます。ここからは道路の計画に関する事になりますので、私の方からご説明申し上げます。座って失礼いたします。まず委員長からいただいております、延伸が必要となったのは菰野インターチェンジが当初に予期出来なかったからですか、との質問に対しましての説明をさせていただきます。スライドをご覧ください。資料は7ページでございます。事業化の経緯といたしましては、延伸工区は平成6年7月に第二名神高速道路と同時に都市計画決定がなされております。続きまして平成10年12月に第二名神高速道路、四日市ジャンクション～菰野インターチェンジ間の施行命令が出された事を受けまして、平成11年度に地域高規格道路の指定を受けております。そして平成12年度から事業化されております。また一方、四日市湯の山工区なのですけれども、こちらは平成7年12月に都市計画決定がなされてありまして、これを受けて平成9年4月から事業化に着手しております。ご質問の菰野インターチェンジの位置についてなんですけれども、第二名神高速道路の都市計画の決定においてこの位置は決定しております。ただ施行命令によって第二名神高速道路の事業化が担保されるまでは、延伸工区は菰野インターチェンジにおいて第二名神高速道路に直結するという道路の性格上から、事業の執行の効率を考えまして事業化いたしませんでした。その結果、工区を2工区に分けて事業化しております。続きまして委員からいただいております、未着工となっている要因についてご説明申し上げます。スライドをご覧ください。資料は8ページでございます。青色が第二名神高速道路、赤色が延伸工区でございます。このように延伸工区は第二名神高速道路に菰野インターチェンジで接続する事から、第二名神高速道路の計画に沿ってルート線形を決定しております。道路計画上、一体となった道路でございます。しかし第二名神(テープ交換)

議論の中、着工には至っていない状況です。当延伸工区はこのように道路計画上及び農地の用排水、用地買収等の事業執行上からも第二名神高速道路と協調して事業を進める必要が

あり、この為に未着工となっております。続きまして委員からいただいております、第二名神高速道路の建設の確実性についてどのように判断していただけますか、万が一建設が中止された場合もこの道路の意味がありますか、とのご質問に対してご説明申し上げます。資料は9ページから10ページでございます。スライドをご覧ください。第二名神高速道路の建設の確実性につきましては、第二名神高速道路は国土開発幹線自動車道建設法で高速幹線自動車道として、国において建設すべきと位置付けられた国土の骨格となる道路でございます。また、第二名神高速道路全体の進捗状況としましては、この12月12日に愛知県豊田市において東名高速道路と接続いたしました。滋賀県側につきましても現在着々と工事を進めている状況でございます。このように高速道路ネットワークとしての環境が整いつつあります。今後、亀山から大津間が開通して名神高速道路に繋がりますと、東名～名神を結ぶ新たなネットワークが形成されますので、現在の東名阪の状況からしまして第二名神高速道路の四日市ジャンクションから亀山ジャンクションまでの区間は必ず必要な区間であると考えております。次に、当延伸工区が併走する四日市ジャンクション～菰野インターチェンジ間の状況につきましては、平成10年12月に暫定2車線での施行命令が出され、来年10月の日本道路公団の民営化に向け、高速道路の整備手法が具体化される中、本年6月には暫定4車線整備に変更がなされたところです。このように工事着手に向けた整備が進められております。県といたしましても早期着手に向け、最重要課題として関係機関に強く要望しているところでございます。次に、万が一高速道路建設が中止にされた場合の延伸工区の意味についてですけれども、当延伸工区は第二名神高速道路への接続道路としての機能と同時に、国道477号のバイパスとしての機能を有しております。今回の延伸工区を整備し、続いて終点部を整備する事で国道477号のバイパスとして新しいネットワークを形成し、渋滞の緩和、利便性の向上に寄与すると考えております。なお、終点部の区間は新道路整備戦略において期間内着手箇所として位置付けております。次に、委員からいただいております、資料13-1における18ページのトリップの平均長の表の見方と、この表から何が読み取れるのかというご質問に対して説明申し上げます。スライドをご覧ください。資料は11ページから12ページでございます。費用便益分析は延伸工区が新たに出来まして、第二名神高速道路に接続する事により、交通量等に影響が出るエリアを対象に行っております。スライドが今回設定したエリアでございます。次にトリップの平均長についてでございます。まず、トリップとは人が一つの目的を持って出発地から到着地まで移動した場合の動きを示します。例えば勤務先へという目的で自宅から会社へ行った場合にもこの動きが1トリップとなります。本来は徒歩、鉄道による移動も含まれますが、今回は自動車による移動を対象としております。次に総トリップ数とはこのエリアにおけるトリップの総数でございます。単位は一日当たりの台数で表わしております。このエリア内において延伸工区を整備なしの場合と整備ありの場合のものとは、移動目的には変化はないとして同じ値で算定しております。前回ご質問のあった平均トリップ長ですけれども、このエリアにおけるトリップの平均移動距離でございます。この値は資料の1リンク別状況の合計欄の走行台キロを総トリップで割ったものです。整備なしと整備ありでは同じ14.5キロメートルとなっておりますが、厳密には整備なしは14.502キロメートルで、整備ありは14.494キロメートルとなります。ご質問のこの表から何が読み取れるかという事ですが、この表は費用便益費算定の便益の算定に用いるトリップ長、速度、走行時間、走行経費、事故件数の平均値を延伸工区のある場合と整備がない場合と比較しております。ここから費用便益費算定の対象としましたエリアの妥当性が検証出来ます。今回はこの平均値の差が小さくなっている事から、これ以上対象エリアを大きくしましても延伸工区を整備によって生じる便益の値に大きく影響がない事が予想されます。概ね影響のあるエリアを網羅していると考えております。以上でございます。

(伊賀建設部事業推進室)

三重県伊賀県民局建設部事業推進室整備2グループ、課長の北川でございます。よろしく

お願いいたします。審議をお願いする箇所は、委員会資料の 16 - 2 道路事業国道 25 号一ツ家バイパスでございます。まず事業概要を説明いたします。資料の 1 ページをご覧ください。当該道路は中部圏から近畿圏に走っている名阪国道と併走する道路でございます。名阪国道が工事や事故、降雪により通行規制がかけられた時に渋滞し、当該事業区間の国道 25 号がこの車がここへ迂回してくるわけでございます。当該区間は一ツ家地区にとって唯一の生活道路でございます。幅員が狭く、この地域には砕石工場、リサイクル工場、この図面にはございませんが、この奥にも砕石工場がございます。大型車の通行があり、一ツ家地区の住民の方が大型車両との交互通行が出来ず、困っている所でございます。このスライドは事業区間の JR 交差点付近の写真でございます。幅員が狭く、大型車が通行してくれば向こうへ行く車が待機して待たなければなりません。それと見通しが狭く、このような状態でございます。事業効果としましては事業区間の幅員が約 4.5 メートルと狭く、大型車のすれ違い、困難区間の解消、それと谷の上に通っている 25 号に災害が発生した時の一ツ家集落孤立化の解消、それと先程説明いたしました名阪国道が通行規制に陥った場合の代替機能を強化する事を図っております。それでは前回の質問事項につきまして回答させていただきます。資料は 3 ページをご覧ください。はじめに委員からいただいております、当初の事業費よりも全体事業費が減額になっていますが、これはコスト縮減の努力の結果と考えて良いですか。他に理由があったら教えてください、とのご質問に対して説明いたします。ご質問の通り、これはコスト縮減の取り組みの結果でございます。後にも説明させていただきますが、道路構造令の一般的な技術基準である運用が改正になり、地域の実情にあった道路構造とする事が可能になった事により、歩道の幅員の見直しを行い、約 6 千万円のコスト縮減が計られました。続きまして委員長からいただいております、バイパスの起点・終点と現道との擦り付け平面図を示してください、とご質問に対して説明させていただきます。スライドをご覧ください。これが起点部の平面図でございます。こちらが当該区間の起点側、これが改良前、今の現道。これはもう供用開始している道でございます。交差点は直角にバイパスに接続して視認性も良く、交通事故のないような形状となっております。これが終点部の平面図でございます。ここにも現道へタッチする取り付けとそれと JR の踏み切りを越えた所の交差点、これについても直角に交わらせていただいております。次に委員長からいただいております、法面緑化の植生種と維持管理について説明させていただきます。資料は 5 ページをご覧ください。当該工事区間の植生種がお示ししておりますように 5 種混合の法面安定の為、吹き付け工を施工しております。周辺環境との調和や生態系を考慮すると郷土種による群落をつくる事が望ましいところですが、法面の早期安定を図る為に、外来の草本類も一部使用しております。また、当該工事区間において写真の通り植生が根付いている事から維持工事等は特に行っておりません。続きまして委員からいただいております、事業経過期間と進捗率から判断して遅れているとは思えませんが、事業期間を 3 年延期する理由を説明してください、とご質問に対しまして説明をいたします。まず、一ツ家バイパスは現道沿いに人家を有する起点から JR の所まで住民の安全を確保する為に優先して工事に取り組んで参りましたが、この間におきましてまず住民の境界争い、ここです。ここと共有地の同意承諾期間に時間を要した事から、3 年間の遅れが生じてしまいました。この為、事業期間の延伸が必要となったものです。今後は残る用地買収を完了し、18 年度をメドに完了しまして平成 22 年度にこの事業を完了する目標といたしております。次に委員長からいただいております、バイパス整備によって見込まれる産業トラックの通過増大はどの程度と考えられますか、とご質問に対しまして説明させていただきます。当該事業の短区間のみの整備では産業トラックの増加は至らないと考えていますが、現在隣接する砕石工場、リサイクル工場と奥にも砕石工場がありまして、ヒヤリンクの結果、大型車が日当たり 600 台となっております。歩行者と大型車の交通の安全を図るうえで整備が必要と考えております。この図面は委員長からいただいております、バイパスを通して歩道を利用する人は誰ですか、とご質問に対しての説明をいたします。当該地区は一ツ家地区と奥にある大杉地区の住民の方でございます。ここに

住んでいらっしゃる住民の方が歩行者または車でも良いのですが、このように行かれまして奥には中学校、小学校それと住民の方が良く使われる JR の柘植駅でございます。このような住民の方の動きが考えられます。していらっしゃいます。そして最後に委員からいただいております、コスト縮減対策として歩道幅員を 3メートルから 2メートルに変更する事になっておりますが、変更可能とした理由である地域の実情を具体的に説明してください、とのご質問に対して説明させていただきます。まず地域の実情を述べる前に、道路計画の基本である道路構造令が改正された事により、歩道幅員の見直しが可能となりました。まず旧道路構造令の運用から説明いたしますと旧道路構造令では都市部、地方部ですか。自動車交通量、道路の種類は何ですかという事で、道路の標準幅員が決まりました。これは国土交通省の通達により、標準幅員で全国画一的な道路整備をなさうという事が過去の道路事業の計画でございました。改正後、新道路構造令の運用では地域の特性や交通特性、あとはネットワークを考え必要な道路機能の明確化、あと構造令の特に重要なものが弾力的運用でございます。地域に適した道路構造としても良いですというように改正されまして、当該道路計画をしておりました歩道 3メートルを道路構造令の最低幅員の 2メートルにいたしました。あと地域の実情でございますが、現在一ツ家バイパスは 1.5 キロメートルで計画しておりました、まず起点側という事でこちらが起点側になっております。起点側で整備済みの箇所が 520 メートルございます。これは 3メートルが歩道で供用を開始して、皆様に通っていただいております。次にこの終点からこちらの集落、これが 25号でございます。25号はここからここは歩道を付いておりません。しかしこの集落、交通量がこちらへ流れる為にこちらの道はそれ程車が通らない状態なので、歩道整備としましてはここからここまでも供用を開始しております。よって今現在実施している工事に対しまして、歩道整備済み区間がこことここ、あと残す所はここになっておりました、集落の人数的には少ないのではございますが 3メートルを 2メートルとする計画で変更させていただきました。以上でございます。

(四日市建設部事業推進室)

それでは街路事業の朝日中央線について説明させていただきます。座らせていただきます。まず、路線概要及び事業目的について説明します。この事業目的ですが、第二名神みえ朝日インター及び北勢バイパスのアクセス道路として整備し、朝日町及び周辺地域のまちづくりに寄与する事を目的としております。施行位置につきましては前のスクリーンをご覧ください。朝日町役場付近から JR 関西本線を跨線橋で立体交差し、県道四日市朝日線へ接続する区間を整備しております。全体計画の期間につきましては、平成 7 年度に着手しまして、来年度の平成 17 年度に完了を見込んでおります。そして全体事業費につきましては、約 24 億円となっております。当事業は事業採択後 10 年が経過し、なお継続中でありまして再評価を行っているところでございます。今後の対応方針としましては、再評価の視点を踏まえて評価を行った結果、当事業を継続し、一刻も早く供用を図り効果を発現したいというように思っております。続きまして各委員の方々からご質問のありました事について説明させていただきます。それでは前のスクリーンをご覧ください。まず、委員からいただいております、全体事業費が減額になった理由についてのご質問です。当初事業費は 25 億 5 千万円であり、変更事業費は約 24 億円で約 1 億 5 千万円の減額となっております。これは当事業で発生する残土について、当初、四日市港北埠頭と国道 477 号改築工事の現場へ運搬する予定でしたが、近接する県道四日市朝日線道路改築工事などといった近辺の事業と工程の調整を行って、約 3 万 7 千 m³ の有効利用が図れたと。それにしただが、約 7 千 500 万円を縮減する事が出来ました。全体での縮減額につきましては表に取りまとめておりますので、次のスクリーンをご覧ください。残土処理で約 7 千 500 万円、路盤材に再生材を使用する事で約 500 万円、橋梁の歩道形式を一部見直した事で約 1 千万円、その他工事発注単位の大ロット化により約 6 千万円、合計 1 億 5 千万円のコストを縮減する事が出来ました。次に委員長からいただいております、起・終点を明瞭に示す事についてのご質問ですが、資料 1 ページをご覧

ください。都市計画道路朝日中央線につきましては、北勢バイパスと朝日中央線が交差している所が起点となっており、朝日町と桑名市の境が終点となっております。また事業区間につきましては、朝日町役場付近が起点で、都市計画道路富田一色朝日線との交差点が終点となっております。延長が750メートルでございます。次に2ページをご覧ください。委員長から、湾岸道路へ乗り入れが出来るかというご質問についてです。ここで言います、伊勢湾岸道路とは北勢バイパスの都市計画道路名であり、朝日中央線の起点は北勢バイパスと接続する地点です。朝日中央線と高速道路である伊勢湾岸自動車道とは立体交差をしており、伊勢湾岸自動車道への乗り降りは県道四日市朝日線や北勢バイパスを経由して、みえ朝日インターまたはみえ川越インターを利用する事となります。また桑部播磨線の位置についてのご質問ですが、朝日中央線の終点部と接続する所が起点で、員弁川にかかる桑部橋を経由して国道421号に接続しています。最後に3ページをご覧ください。委員からいただいております、事業期間の延伸理由についてのご質問です。地域の利便性の向上を行う検討に約2年を要しました。これは当路線がJR線と県道を立体交差する為、地域住民がこの道路を直接利用出来ず利便性に欠けるということで、出来る限り利用しやすい道路構造として歩行者が階段で登れるようにするなど、地域の住民のご意見をお聞きしながら検討を行いました。図に示しますように赤で示しておりますが、片方を階段状に変更しております。この為、これを踏まえた道路構造の設計を行う為に1年間を要しました。トータル3年が延びたという事でございます。以上簡単ではございますが説明を終わらせていただきます。

(委員長)

ありがとうございました。道路3本街路1本のご説明を頂戴いたしました。ご意見、再質問などを頂戴いたしますが、どなたからでもどうぞ。

(委員)

306の伊船バイパスについてお願いします。私の質問に答えていただいておりますが、私の質問の趣旨は現在現道が家屋連坦部を通過しているため現道拡幅は無理だというご説明だったのですが、家屋連坦部自体はそれほど程長くないのに結構金額をかけてバイパスを計画しているようですが、代替案はなかったのでしょうかというのが私の質問の趣旨なのです。ですから例えば今、鮮やかな赤でまっすぐに書いてある所が伊船バイパスの計画だと思えます。それを左にくっと連坦部を通過してもう一回こちら側に行っている所が現道だと思えます。連坦部を通過している所を、例えばの話ですけれども赤線の方を途中まで行きまして、そこから田んぼの中を現道の方へもう一回もう少し連坦部の、そうですね。現道へ集落の周囲を沿うような形で、例えば現道の方へぶつけるというような計画はなかったのかという事です。代替案としては、例えばそのような事も考えられたのではないですかというような趣旨で質問させていただいたのですけれども、家屋連坦部の拡幅は到底無理でしたというお答えだけで終わっていたように思いましたので、その点そのような代替案というものはなかったのでしょうか。

(鈴鹿建設部事業推進室長)

はい。代替案の検討でございますけれども、確かに今言われたような線形も考えられるところでございます。まず、この通過交通をスムーズに流してしまうという事を考えますと、やはり法線という事で線形ですね。線形は直線に近い方が良いという事でございまして、なるべく早く通過交通を地区の外へ流してしまうという事の観点から、そのような計画をいたしました。それで先程言われたような案ですけれども、私どもといたしましては代替案としまして現道拡幅案という事で考えた次第でございます。

(委員)

そうしますと具体的にはこの区間については、現道を拡幅して現道のままいくという案が1つと、今おっしゃった極めて直線的な部分でいくという案との2通りの案での比較しかなかったという事ですか。

(鈴鹿建設部事業推進室長)

そうでございます。

(委員)

まっすぐな所でそのままスムーズに行けばそれで良かったのだと思うのですけれども、2箇所ですか。買収でかなり難航しているというようなお話も確か先程あったように思うのですけれども。

(鈴鹿建設部事業推進室長)

先程説明させていただきましたけれども、現在起点から神戸長沢線という県道があるのですけれども、その中で2件確かに用地買収が難航しておりました。ただ、その1件です。その上ですけれども、その部分はもう用地買収が完了しております。下の赤丸の部分ですけれども、その部分1件が残っております。それで今の用地買収の状況を説明させていただきますと、その部分は今委任交渉を行っております。2、3日前も用地交渉を行ったのですけれども、かなり理解を示していただいているというように聞いております。

(委員)

道路の計画の話をお聞きしていると用地買収が難航したり、公図混乱していたりして、工期がとてめにかかってしまいましたというご説明が最終的にされるケースが多いように思うのです。終わってからの説明をそのように私達がお聞きしますと、計画の時にもう少しその辺りも含めて勘案して計画すれば工期の話は随分違うのではないかというように、素人考えかもしれませんが思ったりもします。例えば今の場合でも、それはストレートにいくのが一番直線的で距離は短いですがけれども、例えば直線的にいこうとした時に買収が困難な事が予測される場所が何箇所もあった場合に、そこを避けてもう少し迂回する。連坦部は避けるけれどももう少し迂回するようなルートの設定の方法というのは、あまり計画の時にはあり得ないのですか。

(鈴鹿建設部事業推進室長)

用地買収というのはやはり中へ入ってみて、相手に用地交渉をして初めて難しいとか時間がかかるというような状況がわかるものでございます。まず最初に道路線形を決めまして、それを計画しまして、まず地権者に同意を得てというのはなかなか難しいものでございます。結局先程言わせていただきましたように、経済性とか走行性とか安全性といったものを考えて計画をして用地買収に入っていくというような状況ですので、用地買収の難航を予想するというのは非常に難しいのではないかと考えております。

(委員長)

他にご意見、確認事項はございますか。どうぞ。

(委員)

一ツ家バイパスという所の便益について伺いたいのですが、他の道路事業に比べますとここが極端にと言いますか、便益が小さくなっております。前にいただいた資料の方の2ページを拝見しておりますが、便益計算の表が書いていただいております。11月16日の方の資料ですが拝見しておりますと、この場合は交通事故の減少便益が0円というようになって

おりますが、これはこれでよろしいのでしょうか。

(伊賀建設部事業推進室)

そうですね。数字が切り捨てとなっておりますので0千万円という事です。細かい数字をあげましたら多少は出てくるのですが、そのようにお考えください。

(委員)

という事は、これは交通量が非常に小さい為に交通事故便益が小さくなっているという事ですか。

(伊賀建設部事業推進室)

はい。

(委員)

全体としてこの便益が小さい数字になったという理由としてはどのような事をお考えでしょうか。

(伊賀建設部事業推進室)

交通量が主たる原因です。

(委員)

はい、わかりました。

(委員長)

どうぞ。

(委員)

同じく一ツ家バイパスです。ここの名阪の柘植の辺りから関町に至る国道ですが、これは順次一ツ家バイパスが終われば次の区間というように、順次やっていく計画になっていますか。

(伊賀建設部事業推進室)

はい。新道路戦略での計画区間内に入っております。はい。

(委員)

一ツ家バイパスを仕上げるには22年までかかって行って、それが終わったらまたその次という事になるわけですか。

(伊賀建設部事業推進室)

はい。ちょっとこれは整備室の方にマイクを渡させていただきます。

(道路整備室)

今定めております新道路戦略は昨年度定めまして、15年間という期間を設けておりますけれども、その期間内に着手するという事で位置付けております。

(委員)

はい、わかりました。それから同じく一ツ家バイパスです。改善されるのは名阪が大渋滞

を頻発するのですよね。そのバイパス道路としてのウエイトが現実的には高くなっていると思うのですが、これはこの場でお願いするのは違うのかもしれませんが、あるいは県の管轄ではないのかもしれませんが。名阪の渋滞ですが、よく工事をして渋滞しているわけですが、ちょっとした工事をしてもすぐに渋滞しているのですよね。

(伊賀建設部事業推進室)

はい。そうですね。1キロとか2キロはもうすぐに止まります。

(委員)

いえ、もっと10キロくらいやっています。大体1時間とか、ひどいものだと1時間半も遅れるとかです。あれは工事の時の整理の仕方です。要するに走っている車を見ますと、とことんの所まで2車線で突っ走って行って、それで1車線で絞られる所で初めて割り込むのです。ですからそこでほとんどスピードを0に減速されてしまうのです。ですから大渋滞を起こすのですけれども、あれをもっとうまくコントロールして早く一列に整列させれば、30キロか40キロくらいですっと通って行くのです。

(伊賀建設部事業推進室)

そうですね。誘導区間の延長を長くして徐々に遠くから絞れるようにしてジグザグに入れるようにという事ですよね。

(委員)

そうです。これは国の方かもしれませんが、県の方からもやかましく言ってくださいよ。あれを改善しなさいと。あれはちょっとした工夫で大改善出来るのです。そうしますともうこの一ツ家バイパスなどはお金をかけなくても良いかもしれません。

(伊賀建設部事業推進室)

はい、そうですね。国土交通省へははっきり言わせていただきます。わかりました。

(委員)

よろしく願いいたします。

(委員長)

他にご意見、確認事項は。どうぞ。

(委員)

すみません。前回の時に私は休んでおりましたので、若干こちらのあがってきた経緯の話になるかと思いますが、1つご質問させていただきたいと思います。今回こちらの資料によるとリサイクル工場の立地、それから砕石場の立地という事によって大型運搬車両の往来があるというような記述があります。私は都計審の方の委員もやっております、例えば現在ですとそのようなリサイクル系の工場が立地する時には必ず搬入搬出の経路についての明確な何台車両が通った事によってこれをつくっても良いかどうかというような審議がなされています。今回こちらの中では10年前以前のものなのですが、そのような立地の審査の中で、この道路事情について考慮されていなかったのでしょうか。いかがでしょうか。

(伊賀建設部事業推進室)

はい。まず砕石工場ですが、JRの所にある砕石工場は操業昭和28年からやっております。次に再生工場は平成5年4月です。それで一番スライドの外にあった砕石工場は昭和45

年ですので、この道路計画をする前につくられているものであります。そこまでは私どもではわからないところがございます。よろしいでしょうか。

(委員)

はい、わかりました。

(委員長)

他にご意見、ご質問はございますでしょうか。どうぞ。

(委員)

朝日中央の方のなのですけれども、委員の質問の事です。コスト削減ですね。これなのですけれども、1億5千万円も減額になっているのはすごい事だと思いました。これを詳しく、どれにどれくらいという数字というのは、その表がこれに付いていなかったのだからわからなかったのだから実は見えないのですけれども。

(四日市建設部事業推進室長)

申し訳ございません。表を少し説明させていただきます。1番目に残土処理の関係を書かせていただいているのですけれども、削減額として全体で7千500万円、当初は四日市港北埠頭へ4万5千m³を持って行くつもりでございました。それと国道477号改築工事に2万m³で、合計6万5千m³の残土が出るという予想をしておりました。その中の見直しで、残土が発生する近隣の約700メートルから4キロの区間の中に、工事現場や盛土が出来る所が発生したので、それで3万7千m³を近隣へ持って行ったという事です。それでいきますと表は、差を書いているのですけれども、四日市港埠頭への2万9千m³、国道477号への8千m³が近隣へいったという事で、要は運搬距離の差が、近隣へ持っていったことにより、5千万円と2千500万円の合計7千500万円が残土処理で減額出来たという事です。あと、路盤材ですが、再生材という事で再生骨材を使う事によって、面積が1万2千m²あるのですが、これで約500万円減額出来るという事です。それと橋梁構造の変更という事で、実はこれは当初、両歩道で全て高架形状になっていたのですけれども、先程少し説明させていただきましたが、地域に住んでおられる土地の高さより、橋梁は上を通りますから、利用出来ないという事で片歩道を階段形式に変えました。このことから、鋼材が少ない重量で済んだという事で約1千万円です。あとの残り6千万ですが、これは工事発注の大ロット化と言いまして、1億円以上で工事発注をすることで、例えば5千万円で発注するよりも2億円で発注する方が諸経費が安いとか、そういったものとか入札差金等も含めて、6千万円くらいになるという事で、トータル1億5千万円の縮減と判断をしています。

(委員)

ありがとうございます。何となくわかったような、わからないような。数字だけを見ていても今ひとつ良くわからなかったのですけれども、要するに歩道が今までどのような形式に変えられたというのは、最初に見込んでいた設計と実際とが違っていたという事なのではないでしょうか。

(四日市建設部事業推進室長)

これは断面図を書いているのですけれども、人家の利用出来る道路の高さのこの基面が道路でございまして、今度出来る橋梁がこれです。ですから、これとこの間に落差があるもので、この人達はここへ乗れないのです。利用出来ないという事で、少なくとも人だけでも歩けないかという事で、断面的に、本来このように両歩道になっていたのですけれども、7メートルの車道の他に3メートル50センチと3メートル50センチの歩道を当初は設けており

ました。それで片方のこちらの3メートル 50 センチをとり止めて、階段状にしたという事です。歩道につきましては、こちらについてはまっすぐ高架の上を歩けますが、こちらについては一旦下へ降りるわけです。階段状で降りてきて、また登って上へあがっていくというような構造でここを変えております。そうした事でこの鋼材の重量が少なく済みまして、1千万減額出来たという事でございます。

(委員)

わかりました。そうしますと歩道は階段を使わないと乗り降り出来ないと言いますか。

(四日市建設部事業推進室長)

そうですね。このへんの地域の方々は、ここへ降りようとするればこれしか使えないと。ただ、当然道路は南側につきましてはずっと繋がっておりますから、こちらの歩道を利用すればいちいちこのように降りる事なくして行く事が出来るという事です。ですから、本来は両歩道を計画していたのを、片方だけ階段状で下げたというような事です。

(委員)

はい、ありがとうございます。

(委員長)

それはこちら側には階段があるという印はあるのでしょうか。地元の人達ならわかるでしょうけれども、歩いていて降りて登ったなどという事は。

(四日市建設部事業推進室長)

はい。今それでどのような表示をしたら良いのかなど、いろいろと実際に頭を痛めているのですが、歩行者が利用出来るように、一旦降りるとか降りないとか、そのような看板も考えていかなければいけないのかとも思っております。

(委員長)

そうですね。道路を横断する危険性があるのではないかと思います。

(委員)

そうですね。それは是非私も付けてほしいと思います。例えば車椅子の方ですとか、あと最近多い高齢者のスクーターの、ありますよね。高齢者用のものです。あのような方が歩いていて知らずに来てしまってUターンして帰らなければいけないという、戻らなければいけないという事などがあつたりすると大変だと思いますので、その事前のバリアの情報と言いますか、この先は階段ですという事があるとそこへ行くまでの間で気が付けばそのような無駄な力を使わずに済むのではないかと思います。

(四日市建設部事業推進室長)

わかりました。どのような看板にするか、いろいろ検討させていただきます。

(委員長)

他にいかがでしょう。どうぞ。

(委員)

はい。四日市湯の山道路延伸部の件ですが、これは前回の資料によりますと1.65キロの工事で70億円という事で非常に1メートル当たりの単価が高いわけですが、これは相当高規

格の道路で計画されているのでしょうか。

(四日市建設部事業推進室)

先程もご説明させていただきましたように、高速道路と併走部分でございます、工区の起点側に国道 306 号という国道が走っておりまして、その国道を立体交差します。インターに向かって徐々に地盤下まで降りてくる構造になるのですけれども、それまでは一部高架構造がございます。

(委員)

高架になっていたり、上野のように盛土のような所もあるんですね。このような立派な道路でなければいけないわけですね。

(四日市建設部事業推進室)

この道路につきましては先程も地域高規格道路の指定を受けたとご説明させていただきましたが、第二名神高速道路と現在の東名阪の四日市インターをそれぞれ連絡する道路という位置付けもございまして、この区間につきましては規格の高い構造で計画をしております。

(委員)

はい。わかりました。

(委員長)

他にいかがでしょうか。ご質問、確認事項はよろしいですか。はい。それではご説明大変ありがとうございました。後刻、委員会意見取りまとめでご報告申し上げます。では続きまして事後評価の審査に入ります。ご準備をお願いいたします。

(4) 事後評価対象事業の審査

(委員長)

準備が整いましたならば、502 番の海岸事業からご説明お願いいたします。どうぞ。お願いいたします。

(港湾・海岸室長)

港湾・海岸室の田中でございます。それではただいまから宇治山田港海岸侵食対策事業の事後評価について、ご説明させていただきます。よろしく申し上げます。座らせていただきます。まず少し申し訳ないのですが、始めにお手持ちの資料に一部記載ミスがございましたのでよろしくお願ひ申し上げたいと申します。資料の 2 ページでございます。これの上から 11 行目なのですが、真ん中の中程の 2 の 質問の所で上から 11 行目です。今回は昭和 58 年から昭和 63 年までの実際の汀線変化と昭和 58 年の汀線を基準とし、とございますが、この 58 年というのが 57 年でございました。申し訳ございませんが、今回は昭和 58 年の所を 57 年と、それから右の方の所をまた昭和 58 年の所を 57 年というように訂正いたしたいと思ひます。申し訳ありません。よろしくお願ひ申し上げます。それでは説明に入らせていただきます。スクリーンの方をご覧ください。まずざっとでございますが、事業の概要についてご説明させていただきます。当海岸は伊勢市東部に位置しておりまして、宮川・五十鈴川に挟まれた三角州にございます。干潮時には広大な干潟が出現する為、古くから海水浴や潮干狩りに利用され、背後地住民をはじめ周辺地域の人々の憩いの場となっております。しかし近年では汀線いわゆる波打ち際ですが、これが後退し、海浜が減少して参りました。この為防護機能が低下し、背後地への侵食被害及び浸水被害の発生が危惧される状況でした。当

事業は侵食対策事業としてこれらの侵食被害を未然に防止する事により、背後地の生命や財産を守る事を目的としています。総事業費は約 22 億円、整備延長は 955 メートルでございます。平成 4 年から平成 12 年度まで実施しております。主な施設として人口海浜、階段護岸、直立護岸、飛沫防止帯、駐車場、トイレなどを整備しております。それでは委員会の方々からいただきました質問に対する回答の方へ移らせていただきます。資料の 1 ページをご覧ください。1 の、及び でございます。整備方針における伊勢らしさが感じられる海岸づくり、伝統的な文化と歴史がかおる海岸づくりについての説明です。及び実施にあたっての苦労について説明をさせていただきます。まず、伊勢らしさが感じられる海岸づくりでございます。直立護岸部分は擬石タイプのブロックを配置し、今スクリーンの方でも示させていただいております。階段護岸部は周辺環境と融和させる為、色調を抑えた擬石タイルを使用しております。またトイレや四阿も切り妻屋根や丸柱を使用して、伊勢らしいデザインで統一しております。しかしながら限られた予算の中での修景でございますので、住民の方々に伊勢らしさが伝わっているかどうかというのは心配な所でございます。続きまして伝統的な文化と歴史がかおる海岸づくりでございます。大湊は、おはらい町・河崎・古市と共に伊勢を象徴する街道の一つとなっております。また日本固有の海岸の代名詞である白砂青松の復元に努めております。海岸事業で文化や歴史を表現するという事の難しさを感じているところでございます。資料の 2 ページの方をご覧ください。続きまして 2 番 の、一部で中詰材が流出したメカニズムについてでございます。シミュレーション予測通りにならなかった明確な理由というところまでわかっておりませんが、要因の 1 つとして沖合にあった漁礁のような物質等、何らかの地形変動が沖合の方であったのではないかと考えております。続きまして 2 の の、当初のシミュレーション結果についてご説明をいたします。スクリーンの方をご覧ください。まず海象条件や海底状況、周辺施設の位置などを調査し、波による汀線の変化を、波打ち際線の変化をシミュレーションで予測しております。昭和 57 年から昭和 63 年までの実際の汀線の変化と昭和 57 年の汀線を基準として、想定のを 63 年まであて続けたシミュレーションによる汀線の変化がほぼ同じ結果を示しておりましたので、シミュレーション結果が妥当であるというように判断して事業完了後の海浜の変動予測もこのシミュレーションにより実施したという事でございます。その結果がこちらでございます。スクリーンの方で示してあります。まず、現況を再現シミュレーション、現況に実際に合うようなものであったかどうかという事ですが、青い線が実際の波打ち際線の変化でございます。同じ線が、赤い方がシミュレーション予測による汀線の変動予測でございます。これでほぼ同様の結果を示しておりますので、シミュレーションの結果は妥当であるというように判断をしました。この手法を用いまして、今度は事業完了後の波打ち際線の変動を予測したものがこちらの予測図でございます。上の方にございますが、赤い部分は汀線が後退する部分、青い部分は汀線の前進を表わしております。汀線は養浜が完了してから 3 年程度は変動しますが、その後はこのように安定するという結果になっております。上の赤い部分の幅が、これは少し拡大しておりますので大きいのですけれども、概ね一番大きい所でも 10 メートル前後、大きく変動する所でも 10 メートル前後の出入りとなっております。資料 2 ページに戻らせていただきます。続きまして 2 の の、手戻りがあった場合、事業効果にどのように反映されるのかという事でございます。通常の維持管理に要する費用は事業の効果の算定にあたりまして、当初から考慮されております。しかしながらこの現場のように、継続的な維持補修が必要となるような場合は費用を追加計上して事業効果を算定するという事の方が妥当ではないかというように考えます。続きまして 2 の の、中詰材が海亀の産卵に支障をきたしているのかというご質問についてでございます。・・(テープ交換)・・しなかったという事例があった事を、先日開催されました志摩半島の野生シンポジウムで聞いております。今後は専門家などの方から意見を聞きながら、生態系への影響を極力減らした海岸整備を実施していきたいというように考えております。資料の 3 ページをご覧ください。続きまして 3 の で、海浜には車いすやベビーカーなどで降りられるのかというご質問につい

てでございます。スクリーンにもございますが、海岸中央部に配置された管理用の斜路を利用する事により降りる事は可能でございます。勾配、傾きが10%ございましてバリアフリー構造の数値にまでは至っておりません。計画当初からバリアフリー化という事で、このような勾配を配慮しておくべきであったという事を反省しているところでございます。続きまして4の の、完成後の管理所管、及び維持管理費の財源についてという事でございます。資料の3ページでございますが、海岸の管理は三重県の方で実施をしております。また維持管理費は県単独費という事で実施をいたしております。続きまして5番の 、CODの値の変化の読み取り方がどうかという事でございます。CODの値は変化はしていないものというようにこちらでは読み取っております。続きまして6の 、夜間の出入りが多くなったり、他地区から来る人のマナーの悪さに対する改善方法という事でございます。一般的に施設が整備されると良い面だけでなく、人が集まって騒がしくなったり、ゴミが増えるなどの悪い面も増えます。海岸は公共施設である為、利用者を制限する事は出来ません。また、このような問題は利用者のマナーモラルによるところも多いと考えておりまして、なかなか有効な対策が見つからないというのが実情でございます。今後は整備後の周辺環境の変化も考慮して、地元の方などとさらに意見調整をしながら対策を進めていく事も必要ではないかというように考えております。続きまして資料4ページの方でございます。メンテナンスがされていないという苦情に対する、6の でございます。苦情の対する対応についてですが、スクリーンにも一部写させていただいております。これは護岸の一部でタイルの剥離や落書きが見られ、これらが補修されていない事に対する苦情というように考えております。予算の状況もでございます。全てに現在は対応出来ていないところではございますが、今後予算確保に努めて極力対応していきたいというように考えております。続きまして7の の、補修にかかる費用はいくらか。また、毎年補修費を投入するののかというご質問でございます。浜崖の段差の改修に要する費用は一回当たり現在までは3回実施しているところですが、1回当たり100万円程度かかっております。浜崖が発生した時には今後も補修を実施していくつもりでございます。ただ、台風などいろいろな条件があると思いますが、毎年補修が必要になるとは考えておりません。続きまして8の の、切妻屋根と入り口の配置は一般の家庭と同じなのかというご質問でございます。切妻屋根は古い民家や伊勢神宮の南御門などの切妻屋根をイメージしておりますが、入り口の配置までは考慮はいたしておりません。以上で簡単ではございますが、質問に対する回答を終了させていただきたいと思っております。よろしくお願い申し上げます。

(委員長)

ご説明ありがとうございました。再質問や確認事項がございましたら頂戴いたします。どなたからでもお願いいたします。どうぞ。

(委員)

私の質問の、夜間の出入りが多くなったり、他地区からのマナーの悪さなのですけれども、そのモラルの問題というのはその後続く、きっと委員がおっしゃっているメンテナンステナンスというものと多分重なってくる部分があるのではないかと思うのです。これは本当に早急に何か対策を考えていかなければ、このメンテナンスされていない状況ですと余計に落書きというのは、落書きされているとまた落書きが増えてくるといったような形ですので、何とか早急にやっていく方法を地元の方とそのような場をつくってと書いてありますけれども、そのメドというものはたっているのですか。委員会のようなものが何か発足するか、何かそのような地元の人達が声を上げているというような事はありますか。

(港湾・海岸室長)

現在のところ具体的にどのような検討会ですとか、委員会をしたらどうかというところま

ではまだ至ってはおりませんが、確かにこのような事のメンテナンス上の問題もあれば、いろいろなそのような人のモラルと言いますか、そういった事もございます。またボランティア活動もこの海岸ではなされてもおりますので、その人達ともいろいろと相談も出来るように考えていきたいと思っております。

(委員)

ありがとうございます。結構伊勢の方とか NPO 団体もちょこちょこありますし、そういった民間の力を是非使っていただければと思います。よろしくお願いします。

(委員長)

他にいかがでしょう。私からの海亀の話なのです。私自身が海亀にそれ程詳しいわけではないのですが、やはり土木工事としては浚渫土、宇治山田港の浚渫土を使ってという事で非常に有効利用という形でありました。私もこのような事は全く予想しなかったという事です。是非このような時は生態系の先生とご相談していただきたいと思えます。何か海岸の色が違ふと当たり前ですが地中の温度まで違ってくるという事で、これはまた生態系に微妙な影響を与えるそうです。何かあそこはもっと砂が黒かったのだという事で、今度は瀬戸内海系の砂を入れてもっと白っぽくなって、何か保温効果がなくなったというような話も聞くのです。これも私は受け売りなのですがかなり微妙な問題で、けれども言われてみれば我々サイドの物理的な問題ですから、なるほどと納得出来る面もありますので海岸事業で、もしそのような事があれば是非格別な配慮をお願いしたいと思えます。

(湾港・海岸室長)

一部粒径といったものも若干加味、厚さなどを考えていた部分もあるのですが、まだいろいろな複雑な要素もあると思われまますので、今後の海岸事業にあたってはもう少し綿密にいろいろとご相談させていただいたりとか、そのように努めていきたいというように考えております。

(委員長)

よろしくお願いいたします。いかがでしょう。確認事項、質問事項は。どうぞ。

(委員)

今回これは事後評価ですよ。事後評価の場合の最初の評価書の事業内容の所というのは、各項目ごとに工事費の内訳というのはいつもいただかなかったでしょうか。

(委員長)

今のご質問ですが、どうでしたか。

(事務局)

事後評価の場合は特に付けてくださいというご要望をいただいてなかったというように思っておりますので、過去の経緯については付けておりませんが付けるのは可能だと思います。

(委員)

明細が今回付いていないと言いますが、工事の内容としては何メートル何 m³ といったようなものは付けていただいているのですが、それと 30 億という総費用ですね。事業費の全体の金額は書いていただいているのですが、各々にいくらかかったかという事がデータとしてはいただいた中に入っておりません。例えばこの伊勢風のトイレが一体いく

らで出来たのかという事で少し好奇心も含めて見てみようと思いましたが、どこにも書いてなかったという事なのです。事後評価の場合に済んでしまった事業ですので今さらどうこうという事は勿論ないのですけれども、だからこそ逆に実際このようなものをつくる事にいくらかかったのだという話がわかった方が良いのかという気はいたします。特に少しこのようなハードなものと言いますか、目に見えるものにはと言いますか、極めて一般の方に身近なもの、砂防ダムであるとか道路であるというのとは違いまして、人工海浜をつくったりとか、公園的なニュアンスを入れた工事の場合は少し内訳がわかると良かったかというような気がいたします。でトイレはいくらだったのでしょうか。

(港湾・海岸室)

今手持ちの資料では東屋とトイレの合わせた事業費しか持ち合わせておりませんが、2つ合わせて3,300万円という結果になってございます。

(委員)

すみません。私も今、委員の言われました全体資金の話についてはこのようなケースの場合は資料をいただきたいという事と、それから確か前回の時の資料なのですが、事業をめぐる社会経済情勢等の変化の後について、アンケート調査、住民意見のアンケートというものをやられておりますけれども、例えばこの中の安全面であるとか利用面、環境面というような事に対して、これだけのものが出来ていてこれだけのお金をかけたのだというような住民の考えを伺う質問がもしあれば、評価がしやすいと思います。要するにコスト負担は県民がしているわけですよね。「そのようなコストと行政サービスとしてこのような事を受けているものの両面を考えてどうですか」というような質問項目があると、私達はそれに対して評価がしやすいかと思えます。今後の課題としてお願いいたします。

(委員長)

どうぞ。

(委員)

これは事後評価ですから、いただいた資料の中でも5番の今後の課題等という所がやはり一番重要と言いますか、項目になると思うのです。それで実際はこのような問題点があったという事にはなっておりますが、それについて例えばこれは前回の資料でしたでしょうか。前回の資料の2ページの所に5番で、今後の課題等というように書いていただいておりますけれども、項目が5-1、5-2とあがっております。ここの所が一番本当は事後評価の中で重要な項目だと思まして、このような問題があったという事に更に進んで実際はこのようにしたらどうかといったような提案と言いますか、そのようなものを盛り込むくらいにもう一歩進んでいただいた方が、後のこれからまた新しい事業をする人の為には役に立つというように思いました。

(委員長)

そうですね。聞き置いたという形にならないように、特に役所の方は配置転換がございませぬ。引継ぎですとかその他、何かおっしゃるのはちょっとしたマニュアルと言いますか、何かそのような例えば失敗事例であるとか、反省する点という事でどうでしょうか。後々に伝わるような形というもので。

(委員)

例えばより具体的に言いますと、先程の維持管理の問題ですと住民参加型にするとか、何かいろいろと私達が考えているよりも担当者が考えた意見の方が、もっと具体的で良的確

な意見が実は多分あると思うのです。それをもっとどんどん書いていただくというようにした方が良いかというように思いました。実際に事項としてよりも、より一歩進んで実はもっとこのようにしたらどうかというような事も盛り込んでどうかと。

(委員長)

いわゆる対策、今後の為のアイデアですよね。そういった事もこの評価書に、事務局の方になると思いますけれども。

(公共事業運営室長)

わかりました。今後のまた事後評価にあたってはそのような点も十分考慮してやっていただくようにしたいと思います。

(委員長)

はい。どうぞ。

(委員)

それに関連してなのですが、私はいつもこのような時に同じ事を言うような気がするのですが、先程の意見は大変良いと思えました。1ページ目の所で限られた予算の中での実施であった為に、住民の方々に伊勢らしさが感じていただけたかどうか心配なところがあるという事で、この東屋とかトイレなどの事を心配されていらっしゃるかもしれませんが、これもこの計画段階の当初から住民の方が関わっていれば、作り終わってから住民の方の意見を伺うというような事もなかったのではないかと思います。住民の方達がこのようなトイレをつくってほしいとか、このような形の東屋であったら伊勢らしくて良いという皆の意見を取り入れて形にしてあげればこのような事も出てこなかったのではないかと思います。それをやる事によって、その後の皆でつくった東屋やトイレが汚されたりですとか、壊されたりなどしますと、やはりその時の段階から関わっていた住民達もそのままではいけないと思って、何かしら NPO なり何なり自分たちでボランティア団体なりをつくって行って、維持管理を住民達でやっていけるようなきっかけになるのではないかと思います。ですからこのような事をする段階から、企画・計画段階から大変かもしれませんが住民に取り組んでいただくといい事もあると思いますので、今後こういったものがありましたらそれを是非取り入れていただきたいと思います。

(港湾・海岸室長)

はい。是非そのようにしていきたいというように考えております。

(委員長)

他にいかがでしょう。最後に私から、事後評価というのは非常に大切な資質だと思うのですが、どうでしょうか。百点満点で事後評価をされて、この事業は何点と採点されますか。

(港湾・海岸室長)

3分の2くらいで66点くらいという事で。

(委員長)

一番減点された理由というのは、一番大きいものは何でしょうか。

(港湾・海岸室長)

ここで最初から一番大きく説明させていただいた、浜崖が出来て非常に皆様もどうなのかと言われているこの状況です。全区間ではないですが、この辺りはコスト縮減を非常にしたわけなのですけれども、やはりコスト縮減だけを図るだけではなくて総合的な、図ればそれだけで済む問題ではないと言いますか、総合的にどうすれば一番安くなるか。ランニングコストもありますし、そういった観点で全体的に考えていかなければいけないのではないかとこの事です。その中には先程ありました環境的な配慮ですか、こういったものも合わせてどれが一番本当に、お金ではないですね。総コストという意味でそれが一番安いのだろう、効率的にとか効果的なのだろうという面から考えて、そのような 66 点などという事でございます。

(委員長)

どうぞ。

(委員)

この B/C が 24.4 という数値になっているのですが、実際のところこの事業は 24.4 という B/C の数値が妥当であると思えますか。担当者の方は率直にお答えください。

(港湾・海岸室長)

そうですね。これも少し本当に直感的な話なのですが、B/C の出し方というのには出し方がいろいろ定まっております、ここの場合は例えば堤防が何年経ったら崩壊するからそれ以降は背部が全部浸水する。それまでは、それが大変大きいのですけれどもこの背後は全部浸かってしまうという事になります。ただ感覚的に 24 というのは、やはり事業費がこれに 20 数億ですから、それに 24 というのは少し確かに B/C の数値としては大き過ぎると言うのは何ですけれども、少し感覚が違うというのも若干感じる事もあります。ただ手法が今はそのようになっておりますので、それではこれをどうするかというのは非常に今は言えません。

(委員長)

それでは他によろしいでしょうか。ご説明ありがとうございました。また後刻、意見書を取りまとめてご報告申し上げます。ありがとうございました。次は 503 番の公営住宅整備事業ですが、準備の方をよろしくお願いいたします。どうぞ、お願いいたします。

(住宅室長)

県土整備部住宅室の長谷川でございます。どうぞよろしくお願いいたします。それでは 503 - 2 番、県営住宅北口団地建替事業の事後評価に関しまして、委員の皆様方からいただいておりますご質問に対して回答をさせていただきます。よろしくお願いいたします。回答に入らせていただく前に、改めて当事業の概要につきまして簡単に説明をさせていただきます。スクリーン中央の少し上をご覧くださいと思います。県営住宅ミレニ北口の位置をピンク色で示しております。当事業の施工場所は久居市北口町で、近鉄久居駅から北西に徒歩 7, 8 分の所でございます。次に県営住宅北口団地建替事業の目的及び内容につきましてご説明をさせていただきますと思います。まず、従前の住宅の状況についてでございますが、北口団地は昭和 39 年度に建設された建物であり、鉄筋コンクリート造の 5 階建の 2 階から 5 階に 36 戸がございまして、事業実施時点では 18 戸の入居状況でございました。1 階につきましては民間の店舗でございましたが、既にその時には閉鎖している状況でございました。建物は経年による劣化、老朽化が著しい状況でございました。そこで事業の目的についてはこのような状況を踏まえまして次の 3 点の必要性から建替を行う事といたしました。まず第 1 に、耐震診断の結果を受けまして耐震性能が劣っているという状況でございました。入居者の生命と財産の保護を目的に耐震対策をする必要があったという事。第 2 点目でございます

が、経年により設備等の劣化や住戸面積が狭小であった事などから設備等を改善いたしましたし、居住水準を向上させる事により劣悪な状況を改善する必要があった事。第3番目といたしまして、建物が老朽化をし、周辺環境に悪影響を与えていたという事もございましたから、周辺環境や地域景観を改善する必要があったという事でございます。以上の3点が事業の目的、必要性でございました。次に建替後の住宅の概要についてでございます。ミレニ北口団地は平成10年から11年の2カ年にかけて建設をいたしました。建物は鉄筋コンクリート造4階建てで延べ面積は1700.21平米でございます。住戸数につきましては24戸で、従前住宅の入居者の14の方が戻り入居していただいております。新規に10戸の募集を行ったところ、94人の方に申し込みをいただいております。現在まで空家というのは一切ございません。従前の建物の北東側と南側からの写真でございます。仕上げ材が劣化剥離し、下の写真で特に見えますと思いますが、黒ずんでいる状況でございます。同方向から撮影した建替後の写真でございます。ご覧いただきましたように、周辺環境の改善も図る事が出来たと考えております。以上で簡単ではございますが、事業概要の説明を終わらせていただきます。先方から多くのご質問をいただいておりますので、少しお時間を超過するかも知れませんが、ご了解いただきたいと思っております。それではスクリーンにより、ご説明をさせていただきます。まず第1点目でございます。入札の折、地元業者の受注を奨励する特例等がありましたかというご質問でございます。資料につきましては1ページでございます。その点につきまして、地元業者の受注を奨励するという特策は特にとっておりませんでした。当時の発注基準にもとづきまして、指名競争入札により久居市内の業者を1社、津市内の業者さんを11社、計12社で地元の業者を指名させていただいて、その結果、久居市内の建築業者さんが落札されたという結果でございました。続きまして費用対効果の計算方法についてお尋ねでございます。資料については2ページ目でございます。将来に渡る費用と便益を現在価値化して評価対象期間の総和としての総費用と総便益を算出いたします。その比が費用対効果になると考えておりますが、総便益は評価対象期間中の市場家賃と駐車場代を現在価値化したものの合計としております。総費用は評価対象期間中の維持管理費を現在価値化したものの合計に、当時の建設費を加えたものとしております。具体的には費用となる建設費が380,100千円という事でございます。維持管理費が年間2,352千円としております。便益となる市場家賃が年間24,480千円、駐車場代が年間1,440千円としておりまして、共通事項となる現在価値化をする為の社会的割引率は4%としております。評価対象期間は税法上の耐用年数を採用いたしまして47年で計算をしております。これらによりスクリーンのような計算を行いますと、費用対効果は1.31という結果になっております。続きまして3点目の今後の課題についてでございますが、資料につきましては3ページでございます。共益費の負担増が生じるので意見を踏まえた対応という表現について質問がございました。説明をさせていただきます。いわゆるエレベーターを設置すると共用の電気代が増加をいたしますが、この費用は入居者でご負担いただくという事になります。共益費から支出という事になりますと、毎月の入居者の方々の負担している共益費を値上げする事となってしまいます。また公営住宅の家賃は応能応益となっております。この応能応益につきましては後程の家賃の決定について詳しくご説明をさせていただきますが、現在、応能応益となっておりますので便益が上がれば家賃も上がるという事になって参ります。そうした事から入居者の意見を聞きましたところ、家賃や共益費が上がるのであればエレベーターはいらないという意見も頂戴いたしました。特に1階の入居者につきましてはエレベーターを使われないわけですので、費用負担が生じるのは納得出来ないというような意見もいただいております。入居者全員の意見調整が必要となりますので、なかなかまとまらないのが現状でございます。また設備の基準につきましては、これまで県営住宅では5階以下はエレベーターがないというのが標準でございますので、今回のミレニ北口の設備基準を下げたわけではございません。逆にたたいま申し上げました理由によりまして、設備基準を上げるという事が難しかったというのが現状でございます。4点目のアンケートの結果について、すみません。アンケートの結

果の中で家賃の算出方法について説明をさせていただきます。資料につきましては4ページでございます。公営住宅の家賃につきましては、従来は個々の団地によりましてその建設費や増設費という事で一律同じ家賃という事になっておりました。それが法の改正によりまして、入居者の収入による負担能力に応じた額というものをもとに、住宅の立地や規模などの便益で補正する事により、求められる応能応益方式と変更になっております。具体的にはスクリーンの方で表現しておりますが、家賃算定基礎額に地価の状況により設定をされます立地係数、それから住戸の面積による規模係数、それから建設後の経年変化によります経過年数係数、それからさらに周辺地域の状況や設備等を勘案して設置される利便係数をかける事によりまして、家賃を算出する事となっております。スクリーンの右側につきましては、今回のミレニ北口で採用した数値でございます。それからアンケートの中でのご質問にもう1点ございまして、建替前後の家賃の変化についてお尋ねでございます。建替前につきましては8,000円から16,000円の範囲という事でございます。建替後が赤い所でございますけれども28,000円から、すみません。20,800円から55,500円となっております。最も多い家賃の価格帯といたしましては今、丸で表示をしておりますけれども10,000円前後であった方が、建替後は20,000円から30,000円というような引き上げがございました。また共益費につきましては建替前後ともに1,000円という事で変化はございません。続きまして入退居の条件についてご説明をさせていただきます。資料の5ページ目でございます。主な入居の条件でございますけれども、三重県内に住所または勤務先がある事、それから住宅に困窮している事が明らかな事、困窮しているという事から持家のある方とか、あるいは現在に他の公営住宅に入っておられる方については入居が出来る事にはなっておりません。それから収入が公益住宅法で定める基準の範囲内である所得制限がございます。世帯全総数で月200,000円の方以下という事に定められております。他に同居する親族がある事とか、地方税を滞納していない事などの条件もあります。それから続きまして退去の条件でございます。退去についてでございますけれども、勿論入居者のご都合により退去されたいとおっしゃる方は返還届を出していただく事で事足りるわけですが、例えば入居を希望されていても家賃を3ヶ月以上滞納された時、あるいは生活の本拠地が実際は他に移られた時、1ヶ月以上住宅を使用されない時などは明け渡し請求が出来る事となっております。また、国の方で定めが決まっておりますけれども、高額な収入のある方につきましても明け渡しが出来るという事となっております。続きまして6番目のご質問でございます。資料の方は7ページでございます。県営住宅の耐震診断の状況についてご説明をさせていただきます。阪神淡路大震災後の平成7年度から9年度にかけて、いわゆる昭和56年以前に建設された県営住宅、建築基準法の耐震診断基準の厳しくなった以前の建物でございます。この対象の県営住宅について診断の実施をいたしました。結果につきましては対象242棟の内、27棟が耐震性能不足というように判定されております。この27棟の内、ミレニ北口を含む15棟につきましては建替をしたり、耐震補強をしたり、あるいは用途廃止をしたりといった事を行いまして耐震対策済みとなっております。また、未対応であります...(テープ不調)

・・・に前面空地が必要であったという条件もありました。現在の配置計画の考え方でございますがまず建物の敷地の大きさと言いますか、形状。それから方位の関係から建物は東西軸に住戸をまず並べて配置をいたしました。次に建物の南側に採光をとる為に、確保する為に緑地を配置しております。北側の道路の方に駐車場の配置をいたしました。次に北側に戸数分の駐車台数を確保いたしました。建物西側にも駐車場を配置する事といたしました。それから建物を西側に寄せ、東側で駐車場を確保という事で、前回のようにこちらの道路の方に駐車場を確保する事も可能でございましたが、敷地西側には民家がございますのでそちらの影響とか、あるいはこの東側の前面道路につきましては交通量が非常に多いものですから、そこに駐車場を設けると車の出入り等で危険が生じるという事から、現在のご覧になっていただいておりますような配置に最終的にさせていただきました。それから11点目の、三重県住宅マスタープランとの整合性についてお尋ねでございます。資料の方につきましては

は 12 ページでございます。7 番の所でご説明もさせていただきましたが、三重県住宅マスタープランではまず、市町村を第一義的な公営住宅の供給主体であるというように位置付けております。基本的には県は公営住宅の新規供給はしない、即ち新築はしないという事となります。しかしながら一方で県営住宅の既存のストックがあるわけですから、老朽化した住宅の建替を中心に、整備を図るという事しております。このような事から当事業につきましても新築ではなく、かつての北口団地をミレニ北口という事の建替でございますので、住宅マスタープランとの整合性がとれているものと考えております。それから 13 番目の 1 番目でございますが、可能な限り入居者の概要についてお尋ねでございます。資料の方につきましては 14 ページでございます。まず入居者の年齢構成を表したグラフでございますが、ご覧になっていただきましたように青色の 60 歳代が最も多く 25%でございます。20 代と 50 代の方が最も少なく 4%というような状況になっております。次は収入分位別の世帯割合を表したものでございます。収入が最も低い第 1 分野がやはり 75%という事で 4 分の 3 を占めているという事でございます。それから家族人数別の世帯割合を示したグラフでございます。2 人世帯、茶色の部分でございますが 37%と最も多く、1 人暮らしの方も 25%、4 人 5 人と多人数でお住まいの方は非常に少ない状況になっております。それから家族構成別で見ますと、母子または父子というお 2 人住まいが 37%と最も多くなっております。1 人暮らしの方も 4 分の 1 というような状況でございます。それから車椅子対応の駐車場の記入の事でございますけれども、配置図の車椅子対応駐車場に点線で書かれた四角の印は何ですかというお尋ねでございます。これは屋根という事ではなくて、駐車した時の車の大きさを示したものでございます。車椅子対応駐車場に駐車して乗り降りされる時にどれくらいのスペースがあるのかという事をわかりやすくする為に、点線で記したものでございます。車椅子利用者の駐車場につきましては、雨の日の乗降に便利にように屋根付きが望ましいというような事と考えてはおりますけれども、他の一般駐車場と同一料金という事で 1,700 円を頂戴しているわけです。屋根付きにしますと不公平感が生じるというような問題もございまして、これまで県営住宅の駐車場に屋根を付けた例は一切ございません。以上で今回いただきました質問の説明は終わるのですが、前回の委員会の中で少し説明不足な点がございましたので、再度ご報告申し上げます。1 点目はスロープの勾配についてお尋ねだったと思いますが、三重県のバリアフリー条例の基準ではスロープの勾配は 12 分の 1 以下という事になっております。また条例には明確に記載されてはおりませんが、屋外の傾斜路は雨天等を考慮して 15 分の 1 以下が望ましいという事になっております。これをミレニ北口に当てはめた時にはスロープの勾配につきましてはいわゆるエントランスへのスロープ、玄関への傾斜路、1 階の共用部分へのスロープにつきましては 12 分の 1 としております。なお、身体障害者の方のバルコニーへのスロープは望ましいとされている 15 分の 1 という事となっております。これによりましてミレニ北口のスロープにつきましては、バリアフリーの基準を満たしている事となっております。最後になりましたけれども、当事業の計画スケジュールはどのようなものだったのかというお尋ねです。まず先程も申しましたが、平成 7 年度に耐震診断の調査を行いましたところ、耐震性が不足しているという判断をされました。そこで翌年の 8 年には建替を行うのか、あるいは耐震補強を行うのかなど、どのような対策を施すのかという検討をいたしました。9 月には説明会を開催いたしまして、入居者の方々に対して耐震診断結果も公表しております。そして平成 9 年度に建替を行うという方針を決定いたしまして、入居者の方々に対しましては 8 月に事業方針を、2 月に事業計画あるいは日程、スケジュール等を説明しております。平成 10 年度には年度当初に入居者の方々に対して移転あるいは仮住まいの説明を行いました。年度の中頃に実施設計を、それから年度の後半には従前住宅の解体にとりかかっております。平成 11 年度末にミレニ北口が完成いたしました。平成 12 年の 4 月から入居を開始させていただきました。以上でご質問いただきました項目につきまして説明をさせていただきました。ありがとうございました。

(委員長)

ご説明ありがとうございました。委員の方々、確認もしくは再質問がございましたら頂戴いたします。どなたからでもお願いいたします。どうぞ。

(委員)

私がさせていただいた質問に対するお答えをお聞きしての、また質問なのですけれども、1つは住宅マスタープランとの整合という質問をさせていただきました。住宅マスタープランは三重県の場合、マスタープランを立てる時点で県営住宅の新たな新築はしませんという事で、かなりはっきりおっしゃっているのです。新規供給をしないけれども、既存の県営住宅についてはストックを良質なものにするという観点から、建替という事はしますという方針でマスタープランを立てられていますよね。という事は私の認識としては、これから今後新規供給がほとんどないという基本方針が立っている以上、ストックの改善という意味での建替事業、建替案件というのは県としてはとても数少ない新築事例になるだろうというように、マスタープランを読んで私は認識したのです。とても数少ない新築事例になるからこそ、建替というチャンスでストックである県営住宅の質の向上と言いますが、そのような事を図っていかない限り県営住宅の、公営住宅のレベルアップというのは今後新築をしないという事であれば、新規供給がないという事であれば建替というチャンスを逃してレベルアップはあり得ないのではないかとというようにマスタープランを読ませていただいたのです。そうであればなおさら建替というチャンスを使って、県としてはもう少し踏み込んだ、決められてやらなければいけない内容以上にもう少し踏み込んだものを提案していただく、立てていただくという事が出来なかったのかという事が私の印象だったものですから、このような聞き方をさせていただきました。ですから新規供給をしないから、既存の県営住宅は新規供給をしないのだけれども、今回は建替なのでマスタープランとの整合はとれているというお答えでした。しかしそのような意味でお聞きしたかったわけではなくて、新規供給がなかったからこそ建替というチャンスで、何か県が県営住宅のあり方として考えていらっしゃるものを出さない限り、もう出すチャンスがないのだというような事でマスタープランとの整合をこの建築時点、建設時点でお考えになりませんでしたかという質問です。

(住宅室長)

確かに県営住宅というのは、かつては県営住宅としてのそれなりの大きな役割がございました。昔は一種二種というように公営住宅も2段階に分かれておりました。いわゆる低所得者、いろいろな事情の特殊な、特別な目的があるものについて二種というものがありましたし、一種というものが主に県が役割を担っていたという事です。二種につきましては市町村が地域に特別な対策として建ててきたわけです。それがもう公営住宅法の改正によりまして、皆撤廃をされまして応能応益になりましたように、いわゆる収入が0の方でも入れるという事になったわけです。一種二種という隔たりがなく、県が広域的に県として公営住宅を維持運営していくという役割が極めて少なくなりまして、それぞれの地域の事情に合った供給の仕方を市町村さんが考えていただくという流れが大きくなっていったわけです。しかし一方では県という公営住宅のあり方、あるいは公営住宅の居住水準というものを市町村さんに示して、リードをしていくという役割も担っているというようには認識しております。ただ、今回の建替について先程言われましたように、最後のチャンスですからもっといろいろな事を考えればという事だと思うのですが、例えば環境に配慮したとか、太陽光発電とか、エレベーターを設置するとか、もっと障害者の居住の充実をとかいう事もあるかと思いません。しかしやはりあまり華美と言いますが、何と言いますが、県民の方からいわゆる県が持っている賃貸住宅にふさわしい基準というのが、ある一定の限度額という限度があると思えますので、我々はこのミレニ北口に手を抜いたとは決して思いませんが、過大な設計をしたとも、過大過ぎると思っております。先程委員さんがご指摘されましたように、もっと

チャレンジでいろいろな挑戦をこの建物にすべきであったかとおっしゃられますけれども予算の範囲内、あるいは県民から贅沢だと言われない範囲内で建替をして、居住者の方に喜んでいただいたというように思っております。答えになっているのでしょうか。少し難しい質問でした。申し訳ありません。

(委員)

エレベーターの話が絡んでくるのです。建設年度が、これは 11 年度が建設年度ですが、三重県の方のバリアフリーまちづくり賞という賞がありまして、平成 11 年度に同じ年度です。同じ年度に建設された東員町の町営住宅に長深団地というもの、これも建替事業であったはず。建替事業で同じ年度に規模も良く似た規模で建替という事で、県営ではなく町営住宅ですけれども、東員町さんがされた団地があります。これが 3 階建て、当時勿論このケースと同じです。エレベーターの設置基準はなかったのですけれども、町の方の判断という事で 3 階建てにエレベーターを設置して、18 戸の住居の内 2 戸が一応車椅子対応というような形で作られている事例があります。これは公がやられた事ではありませんけれども、当時の設置基準を上回る対応で細やかな配慮があったという事で、この年のバリアフリーのまちづくり賞というものを受賞しているのです。いつも県とか市町村の方の話を聞きまして思うのは、非常に良く似た事例を非常に良く似た年度にあちらこちらでやっていらっしゃるのだけれども、なかなかいろいろなチャレンジした内容であるとか、それから織り込んだ配慮の仕方であるという事が横で繋がっていないと言いますか、例えば県は町営住宅でやられた事をおそらくこの時点であまりご存知なかったでしょうと思います。町の方も随分手探りでやったというような事もおっしゃっていたので、例えばそのような時にもう少し横の繋がりと申しますか、同類のものの計画があった場合にいろいろな知恵の出し合いがあって、少しずつ設置基準を上回るような内容のものも出来たかもしれないというような事も思ったものですから、少しその辺りもお聞きさせていただきました。何故かと言いますと、特にエレベーターがそうなのですけれども、既存の県営住宅の特に独立階段タイプのもので三重県では多いですね。あれは現実的には今からエレベーターを付けるのはほとんど不可能ですよ。ですからほとんど不可能なものの中にも中にはかなりあるという認識がありますので、出来る所は出来たらやると良かったのではないかという気が特にします。

(住宅室長)

コメントさせていただきますが、多分これから先程既存ストックの活用と言いましたけれども、高齢社会にはなりますがエレベーターを既存のものに先程申された階段室型に付けるというのは少し不可能だと思います。片廊下式ですと少し予算をかければ出来ると思いますが、それですら今の県の財政状況ですと地元の方に納得していただくのではないかと、あるいは住み替え制度によって高齢の方を下層に、低い方に住んでいただくというような事で、とてもではないですけれども既存にエレベーターというのは無理かも知れません。そのような意味では委員の言われたように、最後のチャンスだからという事は確かに当たっているのですけれども、少し難しかったという事です。先程言われました東員町の例は当然市営公営住宅でも国の補助をいただいておりますので、私どもと相談をして補助申請の手伝いも我々がしているわけですから承知をしているのですが、多分エレベーターについては補助対象外で、東員町さんがそれだけご努力されたというように思っております。県の段階ではちょっとエレベーターまでは付けられなかったという予算事情がございます。すみません。

(委員)

先程委員さんがいろいろと三重県の住宅マスタープランの話をしていただきましたけれども、これから公営住宅というのは先程この住んでいらっしゃる構成を見ましても、母子家庭や父子家庭が 37% というようになっておりますし、行政としては、手をさしのべなくてはならな

いと思います。県は新たに建設をする計画はないとのことですが、それについてどう思われますか。

(住宅室長)

新たな敷地を求めて新たな建設はもうしないという方針を立てております。しかしながら4,293戸という県営住宅の管理をしておりますので、当然お住まいでございますからその居住の整備をしていくのは当然の事です。建替などという事も近い将来出てくる団地もございます。そのような県のストック活用をしながら、やはり先程言いましたように一義的には市町村に建てていただくという事で、地域に密着した福祉的な要素も含めた、福祉的な事も十分に考慮した住宅を建てていただくというような方向にしていきたいと思っております。特に今年度、国の方では住宅政策のあり方というのは大幅に検討されております。公営住宅についてもいわゆるセーフティネットで県営、市営あるいは県営住宅、市営住宅の中でも先程言いました低所得者だけではなくて、少し上の特優賃と言っているものがあるのですけれども、そのようなものとのセーフティネットと言いますか、収入が高額になったりしたらそちらに住み替えられるというものです。今の制度では出来ないわけですが、それをサイクル的にあるいは民間アパートからとか公団住宅といった事にも行き来が出来るようなセーフティネットの公的な住宅のあり方というものが今、議論されている最中でありまして、間もなく国が整理をされてくると思っております。その中でも市町村が主体となって供給するのだというような、初めて突っ込んだ論争をしておりますので、県としてはストックの活用は別におろそかにはしません、今後の供給は市町村に主体となっていただくように、流れとしてはやっていきたいというように思っております。

(委員)

市町村の方に流れとしてはやっていただきたいというような理由というのは、やはり財政上の理由が一番大きいのでしょうか。

(住宅室長)

いえ。県の財政も豊かではありませんので、窮屈な状態でありますから新規供給とか建替というものはかなり難しい事は確かですけれども、住宅政策のあり方としてやはり広域的な県ではなくて地域に密着した公的な住宅という事で位置付けられております。そちらの方に十分市町村さんに協力を得ながら、あるいは市町村さんが新規に建設する時には県は口も出さずけれどもお金も出すという事で、支援もするというような形で応援をしていきたいという県の役割を担っていきたいという事でございます。

(委員)

はい。ありがとうございました。

(委員長)

どうぞ。

(委員)

すみません。先程のエレベーターの話に戻すようで大変申し訳ないのですが、実際に私の知り合いなどに車椅子の者が一人暮らしをしたいとか、自立したいためにいろいろなアパートなどをあたりしておりますと断られる事が多いのです。それはお金の問題でもなく、ハード面でも何とか工夫してやるからと言いましても、やはり室内での車椅子で移動する事によって傷むという事であったりですとか危険、信用出来ないと言いますと何ですけれども、例えば火事を起こすかもしれない、何々をするかもしれないという事があって民間

で結構制約をされてしまって、断られる率が高いらしいです。やはり理解がある所とない所があります。それに比べて、おそらく公的なこういった県営住宅とか町営住宅、市営住宅というのは受け入れてもらいやすい部分というのは確かにあると思うのです。そういった所にやはりエレベーターがないとなると、やはり1階しか、1階の空きがない限りなかなか入れないわけです。多少バリアフリーではなくても何とか工夫して入れるという人達もいるのですけれども、そういった人達が少しでも入れる環境になるのには、やはり本当にエレベーターの設置というのは考えていただけたらありがたいと思うのです。公的なところで警沢だと思われる面もあるかもしれないのですけれども、逆を返せば民間を引っ張っていただく見本になるような、モデルになるようなこういった公的なアパート的なものですね。そういったものが出来ていけば良いと思ひまして、是非今後このような建替というものが何年後かになるかもしれないのですけれども、そういった事を踏まえて是非つくっていただければと思います。

(住宅室長)

エレベーターについて何故出来なかったかというのは重複しますので省略しますけれども、いわゆる障害のある方、あるいは高齢で動きにくい方につきましては最近の公営住宅については棟に1戸くらいなのですが、障害者さん用の住戸をミレニ北口のようにつくっております。それから過去にあった県営住宅でも、先程言いましたストック活用計画で障害者が住める、いわゆるバリアフリーの住宅を住戸改善いたしまして、県内に資料の16ページに載せさせていただいておりますけれども、今26戸の改善をして保有をしております。現況を言いますと結構空家もありまして勿論市町村では、今資料を持ち合わせておりませんが、町村営住宅でも100何戸かのこのような車椅子対応、障害者さん用の住戸というのは改善していただいているのですけれども、現状としてつくって募集をするのですが何戸か現在県営も市営も空家があります。応募して住んでいただきたいのですけれどもその方を、特定の方の目的に改善しておりますので、一般の方を入れるわけにはいきません。必ずストックをしなければいけませんので、空家状況が続くわけです。そうなりますとまた何故あれが空家なのか、何故障害者の為にストックしておくのかという違うご意見の方も出てきます。やはり需要と供給のバランスというものを見ながら、ストックしていくという事になるかと思ひます。是非何かお知り合いの方がありましたら、まだ空家があるというような事をPRしていただければありがたいと思ひます。

(委員)

ありがとうございます。結構時々募集というような事でやっておりますけれども、なかなかないようなのです。私も気がつけば教えているのですけれども、そのようなものは県で聞けば市も町営のものもわかるのですか。

(住宅室長)

県では年4回、1月4月7月10月と募集をしている中で、インターネットにも載せておりますし、お問い合わせをしていただければお答え出来ると思ひます。ただ市営の申し込みが県の方で現在集約している状況ではありませんので、各市町村のインターネットには載っているかもわかりませんが、まとめて見る状況ではありません。ご迷惑をかけるかもしれません。

(委員)

ありがとうございます。是非お知らせしておきます。ありがとうございます。あと、すみません。ついでに私の質問のあった駐車場の屋根の事についてなのですが、これは別に車全体を覆うような屋根でなくても構わないと思ひます。乗り降りする部分だけの屋根

だけでも良いと思うのです。本当に乗降する時には大変で、雨が降っている時に誰かに傘をさしてもらわないといけない、その誰かが傘を指しているとその誰かが濡れてしまうという事もありますのでその部分だけでも、やはり乗り降りする乗降する部分だけでも屋根があると大変助かると思いますので、また考えていただければと思います。

(住宅室長)

一度検討させていただきたいと思います。ありがとうございます。

(委員長)

どうぞ。

(委員)

これは事務局に質問なのですけれども、私は最初の頃に再評価の委員をさせていただいて最初にお伺いした時に、ハコモノは出ませんというご説明をお伺いしたような気がいたします。今まであまりこのようなものを評価委員会で上がったケースに記憶がないのです。これは事後評価で、また違いますけれどもそれが1点です。ハコモノも出てくるのですかという事が1点です。それからB/Cが一応事後評価でここに書いていただいているのですけれども、Cはわかりますが、Bは公営住宅の場合はどのように計算するのか説明をしていただけますか。

(公営事業運営室長)

まずハコモノの件ですが、再評価と言いますと事業着手して10年とか、あるいは未着手5年なののですけれども、建築物ですともうほとんどその間に必ず長期間にかかってつくるというのはほとんどありませんので、多分それでは出てこないだろうという話であったのかと思います。ただ当然事後評価ですと完了5年ですので、あれば対象になって参ります。あと費用便益については。

(住宅室長)

それでは私の方からよろしいでしょうか。Bにつきましては国の方でも定められております。ですから市場家賃、駐車場と、ここに書いてあるような計算式です。我々も本当に思っているのは、この中で福祉的な要素とか便利性などというものが全く観念から外れていますので少しどうかと思うのですが、国はこれでしなさいという事になっていますので、申し訳ありませんがこれで出させていただきました。

(委員)

そうすると例えば民間で同じようなアパートをつくった家賃代と駐車場代が便益になるという事ですよ。

(住宅室)

説明させていただきます。資料の2ページにも書かせていただいているのですけれども便益の方、実際の県の方に入る家賃収入というのは市場家賃ではなくてもっと安い家賃になっておりますが、市場家賃を便益とさせていただいたのは、その入居者に一般市場であればそのような住宅を低所得者に供給出来るという物理的な面も考慮して、市場家賃を便益とさせていっている次第です。ですから実際の便益というのはお金の、家賃として入ってくる家賃収入だけではなくて市場家賃、周辺の民間で供給されればこれくらいになるだろうという家賃を便益にさせていただいたのは、市場家賃と実際の収入がある家賃との差というのはそのような低所得者に、政策的な役割と言いますか、効果を考慮されているものだと考えて

おります。わかりづらいでしょうか。

(委員)

例えば周辺でこのような新築のアパートで2DKの場合、例えば家賃が月にいくらからいという相場がある、それを入れるという事で良いのですよね。

(住宅室)

そうです。実際の県に入っている家賃収入ではなくて、その周辺の相場の家賃を便益としています。実際に入ってくる収入はそれ程ないではないかという事なのですが、その差というのは低所得者の為に政策的な役割といったようなものを考慮して貨幣価値に、貨幣には換算出来ませんので政策的な役割とか、福祉的な役割というのは貨幣としてはなかなか表せられないので、その差というのが物理的にそのようなものと換算したという事です。

(委員)

そうすると極論を言えば、家賃をタダにしてもB/Cは1を超えるわけですよね。

(住宅室)

そのような事になります。はい。ただ法律で決まっておりますので、家賃をタダにする事は出来ませんけれども、目的が達成しているという意味ではそのような事になります。

(委員長)

どうぞ。

(委員)

すみません。少し初期の最初の段階できっとお伺いしていたり、またはお話が出ていたのかもしれないのですが、以前建てられていた住宅と今回建替後の住宅ではかなり広さ、延べ面積がかなり縮小されていて、それからあと供給戸数も減っているという状況で今回建替がなされているわけですが、これはどのような意図なのでしょうかとこの事なのです。それは先程ストックとしては維持していくというお話があったと思うのです。ですから新規に建てるという事はしないけれども、今までのストックはそのまま維持するという事で今回建替がなされたという事です。しかしながら今回その戸数が減っているという事と、延べ面積が減っているという事では、若干むしろそのストックは減少しているのではないかとこのように思いました。もう1点。今回この4階建の建物を建てているのですけれども、逆に例えば2つの、今までは建物の高さが比較的民間の今の高層住宅と比較すると低い建物が建っているわけですが少し高めのを建てて2つ、要するに住宅としてはもう終了するというようなコスト、建設費の削減というような事が可能になるのではないかとこの事なのですが、その辺りはどうなのでしょうかとこの事なのです。

(住宅室)

それではまず面積の話からさせていただきます。面積が減っているのはまず1階が店舗だったんで、その分の面積が減っています。それと1戸当たりの住戸面積は当然大きくなっています。建替前の1戸当たりの平均面積よりは建替後の方が大きくなっております。その戸数が減った分と、1階が店舗であったという事で延べ面積としては小さくなったというのが現状です。それから戸数につきましては、建替前は実際36戸ございましたけれども、入居者は18戸であったという事で入居戸数に対しては増えているという事です。それから今回高さの話が今ありましたが、高さを上げると建築基準法の制限がありまして、この建物が建った当時は、これは法律の話になるのですが、道路斜線制限という適用がございましてし

た。ですから高さの制限がなかったのがこの建替時点でそのような高さ制限というものがあつた為に、もとのような高さで建てられなかったとか、採光を確保する為に高さを高くすると光が下の方は入らなくなるという事で、高くする事は出来なかったという事です。それと建替前に駐車場が整備されていなかったのですが、この平成10年度11年度このようなモータリゼーションと言いますか、車社会になりまして駐車場も整備しなければいけないという事で、敷地内で駐車場を整備して高さも制限されてという事になりますと、この位が限度であつたという事です。

(住宅室長)

2点目のお尋ねの有効利用で、上に積んで有効利用という事も考えられたという事ですけれども、このミレニ北口では先程言いましたようにいろいろな条件がありましたので、そのような事は不可能だったのです。しかし今後県営住宅で先程言いました建替というのもぼちぼち出てくる時期ですので、当然低層ではなくてコストダウンも含めて土地の有効利用も含めて高層にも検討していきたいと思います。現実、河芸町の千里団地につきましては、あれは何階でしたか。14階。松阪のエスプラント末広というのは8階という高層もしくは中層のものも建て始めておりますので、有効活用の点も十分考慮に入れていきたいと思います。

(委員)

ありがとうございます。出来れば一番適した場所にコストも削減出来る形で、そして少し高層にすれば先程のエレベーターの問題というのも回避されると思います。何か住宅政策全体を考えて多分その場所にどうしても建てたいという事であるとか、以前住んでいた方はここに住みたいなど様々な要望があると思うのですが、そのところは全体状況を見て最善の方法を、そして建設費のコスト削減も含めて、より多くご検討いただいて、これからの政策に活かしていただきたいと思います。

(委員長)

他にいかがでしょうか。どうぞ。

(委員)

すみません。アンケートの事についてなのですが、私も大変プライベートな事などを聞くという事で、難しかったとおっしゃられたりとかしております。このアンケートの回収が半分だった理由というのはわからないと思うのですが、どう思われますか。例えば内容が答えにくい内容であつたとか、何か思い当たる節のようなものがありましたら教えていただきたいと思います。

(住宅室)

我々も半分しか回収出来なかったのが非常に残念だと言いますが、がっかりと言いますか、だつたのですが、まず回収率を上げたいし、プライベートに関わる事もあるので無記名にさせていただいたとう事がありまして、それが逆に無記名なら出さなくてもわからないというような事になったのかもしれないかもしれません。それは1つの想像ですけれども、それと1戸1戸回収方式にすれば強制的には出来たかもしれないかもしれません。それも反省点という事で、どちらが良かったのかは今でもどちらが良いとはわからないのですが、先程説明させていただきましたような点が懸念されたという事でこのような事になったのです。皆様、あまりアンケートでも例えば粗品が付いてくるとか、そのような事であればまた違つたのかもしれないかもしれません。何も得がないという事とか、無記名だから出さなくてもわからないという事だつたのだと思います。私どもとしましても回収率が悪かったので、無記名ですから誰からきているかわかりません。再度全員の方に、まだ出していらっしゃる方はいない方はお願いいたしますという事で

文書と言いますか、お手紙を差し上げてお願いしてきたのですが、結果としてこのような状況でした。

（委員）

ありがとうございます。大変苦労されていると思いますし、確かに無記名だと自分一人くらは良いかと思われる方もいらっしゃると思うのですけれども、やはり半分出てこなかったというのは私には裏を読めば、例えばこの県営住宅に対しての満足度がないのかという事も読み取れるのかとしたりなどしました。また今後アンケートをいかにたくさん出してもらえるかというような対策のような何かを、今後また考えていければ良いと思います。家賃が1ヶ月タダと言えれば皆やるかもしれませんね。それは無理だと思いますけれども、また回収が上がる事であればしていただいて今後活かしてください。

（委員長）

はい。ご意見、よろしいでしょうか。それではただいまから一旦休憩を挟みまして、道路事業3件、街路事業1件の再評価対象事業と海岸事業1件、それから今ご説明いただきました公営住宅整備事業1件の事後評価対象事業の合わせて6件、委員会意見を取りまとめる事にいたします。よろしいですね、皆様。それではまたしばらく、再開は何時にいたしましょうか。6時半。それでは18時半にまた。お願いいたします。それでは一旦休憩に入ります。

（委員長）

全員揃いですね。よろしいでしょうか。はい。委員会を再開いたします。今しがた休憩時に道路事業3件と街路事業1件、合わせて4件の再評価対象事業と海岸事業1件と公営住宅整備事業1件、合わせて2件の事後評価対象事業の意見書案を検討いたしました。私が読み上げます。なお、文書化された意見書につきましては後刻、事務局より各委員に配布していただきます。よろしく。ちょっと失礼ですけれども、座ったまま意見書を読ませていただきます。まず、再評価の方からです。

意見書
(公 共 事 業 再 評 価)

三重県公共事業評価審査委員会

1 経 過

平成16年7月7日に開催した平成16年度第1回三重県公共事業評価審査委員会(以下、委員会という。)において、県より道路事業3箇所、街路事業1箇所の審査依頼を受けた。

道路事業、街路事業に関しては、同年11月16日に開催した第6回委員会及び同年12月16日に開催した第7回委員会において、県の担当職員から事業説明を受けるとともに、審査資料に基づき審査を行った。

2 意 見

審査対象事業に関して慎重な審査を行った結果、以下のような意見を委員会としてとりまとめ、三重県知事に対して答申するものである。

(1) 道路事業

11番 一般国道306号伊船バイパス

13番 一般国道477号四日市湯の山道路(延伸)

16番 一般国道25号一ツ家バイパス

11番、16番については、平成7年度に事業着手し概ね10年を経過して継続中の事業である。

13番については、平成12年度に事業着手し、その後、概ね5年を経過して未着工の事業である。

平成16年11月16日に開催した第6回委員会及び同年12月16日に開催した第7回委員会において審査を行った結果、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。

(3) 街路事業

17番 朝日中央線

17番については、平成7年に事業着手し概ね10年を経過して継続中の事業である。

平成16年11月16日に開催した第6回委員会及び同年12月16日に開催した第7回委員会において審査を行った結果、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、階段歩道の設置に当たっては、そのメリットおよびデメリットを十分考慮の上利用者に不自由とならないよう配慮されることを望むものである。

事後評価です。

(答申時刻 : 1 8 時 4 5 分)

意 見 書
(公 共 事 業 事 後 評 価)

三重県公共事業評価審査委員会

1 経 過

平成16年12月16日に開催した平成16年度第7回三重県公共事業評価審査委員会において、県より海岸事業1箇所、公営住宅整備事業1箇所の審査依頼を受けた。

海岸事業、県営住宅事業に関しては、同年11月16日に開催した第6回三重県公共事業評価審査委員会及び同年12月16日に開催した第7回三重県公共事業評価審査委員会において、県の担当職員から事業説明を受けるとともに、審査資料に基づき審査を行った。

2 意 見

審査対象事業に関して慎重な審査を行った結果、以下のような意見を委員会としてとりまとめ、三重県知事に対して答申するものである。

(1) 海岸事業

おおみなと
5 0 2 番 宇治山田港 (大湊 地区)

5 0 2 番については、平成4年度に事業着手し平成11年度に完了して概ね5年を経過した事業である。

平成16年11月16日に開催した第6回三重県公共事業評価審査委員会及び同年12月16日に開催した第7回三重県公共事業評価審査委員会において審査を行った結果、県の事後評価結果の妥当性を認める。

ただし、今後の事業に対して次の意見を付するものである。

- 一、自然環境に対する影響は学識経験者等を活用するなどし十分配慮されたい。
- 一、計画段階から住民参画を求め、維持管理などに住民やボランティア団体等と協働される仕組みを構築されたい。
- 一、アンケートを行う際には事業がかかったコストも含めて、県民の立場に立った意見徴取を実施されたい。

(2) 公営住宅整備事業

5 0 3 番 ミレニ北口

5 0 3 番については、平成10年度に事業着手し平成11年度に完了して概ね5年を経過した事業である。

平成16年11月16日に開催した第6回三重県公共事業評価審査委員会及び同年12月16日に開催した第7回三重県公共事業評価審査委員会において審査を行った結果、県の事後評価結果の妥当性を認める。

ただし、今後の事業に対して次の意見を付するものである。

- 一、民間のモデルになるような障害者や高齢者などに配慮した仕様を検討されたい。
- 一、公営住宅の統合を図るなど、コスト縮減に努められたい。
- 一、アンケートの回収率を上げるための対策を検討されたい。

(3) 総括意見

今後の事後評価について次の意見を付するものである。

- 一、事後評価の結果を踏まえて、直面する課題とその解決策並びに事後評価の結果から将来予想される課題を推測し、その対応方針を記載するとともに今後計画される事業へ迅速に反映されるようなシステムを早期に構築されたい。
- 一、事業の妥当性を判断するため、事業費の内訳を添付されたい。

以上ですが、よろしいでしょうか。それではこれもちまして答申といたします。

(5) その他

(委員長)

それでは次に議事の題でその他ですが、事務局、何かございますでしょうか。

(事務局)

はい。それでは少し事務連絡をさせていただきます。次回の日程でございますけれども、本日再審議となりました事業がございますので、委員の皆様には大変お疲れのところ申し訳ございませんが、再度控え室の方へお集まりいただきまして今後の日程調整をさせていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。事務局からは以上です。

(委員長)

それでは本日の審議、終了いたします。

(6) 閉会

(公共事業運営室長)

これもちまして平成 16 年度第 7 回の三重県公共事業評価委員会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。