

平成17年度 第9回三重県公共事業評価審査委員会議事録

1 日 時 平成17年12月22日(木) 10時00分～19時55分

2 場 所 三重県建設技術センター鳥居支所 2階 会議室

3 出席者

(1) 委 員

木本凱夫委員長、浦山益郎副委員長、大森達也委員、大森尚子委員、木津龍平委員、
朴恵淑委員、福島礼子委員、山本亥栄委員

(2) 事務局

県土整備部

公共事業総合政策分野総括室長

都市政策分野総括室長

道路整備分野総括室長

公共事業運営室長

都市基盤室長

港湾・海岸室長

道路整備室長 他

紀北建設部

建設部長

事業推進室長 他

伊勢建設部

事業推進室長 他

志摩建設部

推進監

企画保全室長 他

伊賀建設部

建設部長

事業推進室長 他

紀南建設部

事業推進室長 他

桑名建設部

建設部長

事業推進室長 他

松阪建設部

建設部長

事業推進室長 他

松阪市

4 議事内容

(1) 三重県公共事業再評価委員会開会

(公共事業運営室長)

ただ今から、平成 17 年度第 9 回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。その前に、本日、傍聴を希望される方がいらっしゃいますので、事務局としては入っていただきたいと思いますが、委員長よろしゅうございますでしょうか。

(委員長)

よろしいですか、皆さん。はい、入っていただいでください。どうぞ。

(傍聴者 入室)

(公共事業運営室長)

それでは、本日、10 名の委員中、ただ今 6 名の委員の方のご出席をいただいております。後ほど 2 名の方、いらっしゃるということでご連絡をいただいております。過半数の出席となりますので、三重県公共事業評価審査委員会条例第 6 条第二項に基づき、本委員会が成立することを報告いたします。

申し遅れましたけども、私、委員会の事務局を担当しております県土整備部公共事業運営室長の平手でございます。本日の司会を務めさせていただきますので、よろしく願いいたします。

それでは、会議に入らせていただく前に、お手元の委員会資料のご確認をお願いしたいと思います。資料は、赤いインデックスを付けまして 15 資料用意させていただいております。そのうち 7 番の資料 7 には、青いインデックスで 8 - 1、9 - 1、10 - 1、11 - 1、12 - 1、13 - 1、14 - 1、15 - 1、16 - 1、19 - 2、20 - 3、114 - 3 の資料を添えさせていただきます。また、申しわけございませんが、別冊で 8 - 2 をお配りさせていただいておりますが、ございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、資料 1 の議事次第に従いまして、早速会議に入らせていただきたいと思います。まず、委員会の所掌事務と議事進行につきまして、事務局より説明させていただきます。

(事業評価グループリーダー)

おはようございます。それでは、委員会の所掌事務と議事進行につきまして簡単に説明させていただきます。

委員会の所掌事務につきましては、赤いインデックスの 15 番、資料 15 にございます三重県公共事業評価審査委員会条例の第二条に規定されておりまして、その第 1 号には再評価につきまして事業の継続の適否について、ご審査いただくことになっております。また、

第二号には事後評価につきまして、事業の効果についてご診査いただくことになっております。

ご診査の後は、再評価につきましては継続または中止のご答申をいただきたいと思っておりますし、事後評価につきましては今後計画する事業などへ反映させる内容につきまして、ご答申を頂戴したいと思っております。

本日は、事後評価の案件がございませんので再評価対象事業につきましてご答申をいただきたいと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

第二条第3号は、再評価と事後評価に関する評価について、特にご審査をお願いするときに該当する規定がございまして、現在のところ第3号関連でご審査をお願いする案件はございません。

次に、委員の皆様にご審査をしていただく再評価の視点でございしますが、赤いインデックスの12番、資料12の三重県公共事業再評価実施要項の第3条に、事業主体が再評価を行う際の視点を5つ規定させていただいております。事業主体は、この5つの視点を再評価してまいりますので、委員の皆様にはこの点について事業継続の適否をご判断いただくという観点からご審査をいただきました。事業の継続または中止のいずれかについて、委員会としてご答申をいただきますようお願い申し上げます。

次に、お手元の資料について、説明させていただきます。赤いインデックスの4番、資料4の審査対象事業一覧表の1ページの右側、一番右側の列ですが、審査箇所欄をご覧ください。印がついてございますが、8番から16番の道路事業9件と、19番の海岸事業、これは再審議をお願いしております事業でございます。それと、20番と2ページの114番の都市公園事業、この2件も再審議をお願いしている事業でございますが、合わせて12件のご審査をお願いしたいと思います。

再評価を行った理由でございしますが、再評価理由欄に と記載しておりますのが事業採択後一定期間を経過して継続中の事業でございました。10、11、12、13、15、19 と 114番でございます。

また、 と記載しておりますのが、過去に一度再評価を行った事業でございまして、8、9、14 と 16番でございます。過去に一度再評価を行った事業につきましては、赤いインデックスの9番、資料9と10番、資料10に当時の再評価結果を添えさせていただいておりますので、ご審査の際にお役立ていただければと思います。

なお、20番の都市公園事業につきましては、社会経済情勢の急激な変化などにより、再評価が必要と判断した事業でございまして、 と記載しておりますが、この事業も過去に2度再評価を行っておりますので、赤いインデックス8番の資料8と14番の資料14に当時の再評価結果を添えさせていただいておりますので、ご審査の際、お役立ていただきたいと思っております。

次に、赤いインデックス5番、資料5の平成17年度三重県公共事業再評価審査対象箇所概要一覧表をご覧ください。

この表には、本年度再評価をご審査いただくすべての箇所の残計画の概要を載せさせていただいておりますが、今回、再評価の資料を作成するにあたりまして事業内容を精査いたしましたところ、一部間違いがございましたので、見え消しにて修正させていただいております。修正させていただきました事業を申し上げますと、3ページの道路事業の8番

から5ページの16番までの9箇所と、6ページの19番の海岸事業、それと7ページの20番の都市公園事業でございます。修正理由につきましては、後ほど事業担当室から説明させていただきます。

この表の中で進捗率は、15番の道路事業の19%から8番の道路事業の97.1%となっておりますので、ご審査の際、ご参照いただきたく思います。

次に、赤いインデックスの6番、資料6の平成17年度再評価箇所一覧表をご覧ください。この表には、本日ご審査をお願いいたします箇所の再評価結果の要約と再審議をお願いしております事業につきましては、前回ご審査をいただいたときに頂戴いたしました委員会のご意見を記載してございますので、ご審査の際お役立ていただければと思います。

なお、10ページの19番の海岸事業と11ページの20番の都市公園事業につきましては、前回までに委員会から頂戴いたしましたご意見を踏まえまして、事業計画を見直させていただきましたので、これにつきましても後ほど事業担当室の方から説明させていただきますので、合わせてよろしくお願い申し上げます。

次に、ご審査をいただく順番でございますが、赤いインデックスの1番、資料1の議事次第に載せさせていただきました順番でご審査をお願いしたいと思います。

まず、19番の海岸事業のご審査をお願いいたしました。次に、都市公園事業の20番と114番のご審査をお願いします。次に、道路事業の13番と14番のご審査を一括してお願いしました。その次に、15、16と8番のご審査を一括してお願いします。その後、9番、10、11、12番のご審査を一括してお願いしたいと思います。

それから、委員会の運営上の取り決めでございますが、条例第8条で委員会の運営に関し、必要な事項は委員長が委員会に諮って定めると規定されております。本委員会につきましては、赤いインデックスの13番、資料13に委員会の運営要領が、また赤いインデックスの14番、資料14に傍聴要領が規定されておりますので、ご確認いただきたいと思います。

なお、本日傍聴されていらっしゃる皆様におかれましては、お手元の傍聴要領をよくお読みいただきまして、円滑な委員会議事の進行にご協力いただきますようお願い申し上げます。

また、説明にあたりましては、毎度のことですが効率的な説明を促す観点から、説明中に「リン」用いたいと思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

委員会の所掌事務と議事進行につきましては、以上でございます。

(公共事業運営室長)

委員長、議事進行等につきまして、説明させていただきました。何かご質問はございますでしょうか。

(委員長)

はい、委員の方々、今日は工種が多岐種にわたりますし、案件も多いですが、今、進行についてご説明ありましたが、確認事項ございませんか。

はい。それでは、事務局続けてください。

(公共事業運営室長)

それでは、委員長、早速ご審査の方に入っていただきたいと思いますので、よろしくお願い致します。

(委員長)

ただ今から、再評価対象事業の審査を行います。先ほど事務局からご説明がありましたように、まず、海岸事業の19番の再審査を行いまして、その次に都市公園事業の20番と114番の再審議を行います。その次に、道路事業9件の審議を行うことにいたします。

本日の委員会終了時刻は、少し案件が多いのでおおむね18時といたします。開始時刻が少し遅れましてもう少し延びるかもしれませんが、よろしくご協力をお願いいたします。

なお、説明の方々は事業場所とそれから工事内容を簡単に説明してから、前回の委員会意見に絞ってご説明、お願いいたします。よろしく。どうぞ。

19番 海岸事業 五ヶ所港海岸(中津浜浦地区) 南伊勢町

(県土整備部港湾・海岸室長)

それでは、1番の海岸事業について説明申し上げます。それでは、本日の説明内容を説明させていただきます。

まず、五ヶ所港海岸中津浜浦地区海岸環境事業の概要を説明させていただきます。続いて第6回再評価委員会での9つの指示事項 採択当時の投資効果の考え方、周辺の海岸利用現況数及び計画施設との競合の考え方、利用予測者数が2万人と想定する根拠、駐車場及びトイレなどの施設整備計画の費用を含む概要説明、維持管理費の客観的根拠、海水浴場の競合性を踏まえた利用者予測、当該計画における生態系へ配慮した事項、現況と比較して事業完了後に変化する水質(透明度)の論理的かつ定量的な影響、利用者数予測に基づくアクセス道路の考え方に対する回答をさせていただきます。最後に、今回コスト縮減を図り早期に事業効果を発揮すべく施設規模を見直しましたので、事業計画変更方針とあわせて説明させていただきます。

整備箇所が南伊勢町(旧南勢町)の五ヶ所湾のほぼ中央に位置する中津浜浦地区でございます。こちらが、昨年度に撮影いたしました対象区域の航空写真でございます。続きまして、施設概要を説明させていただきます。当事業では、護岸、突堤、潜堤、人工海浜、遊歩道及び植栽の施設を整備しております。

続いて断面図を示します。護岸、潜堤、人工海浜、遊歩道とこのような構造になっております。

次に、現在の進捗状況を説明いたします。黒色が平成17年度までの完了範囲、赤い色が平成18年度以降の事業範囲を示しております。前回の委員会時において進捗率を53.2%としておりましたが、費用及び利便施設の計画を見直し、事業費の縮減を図ったことから74.2%になっております。

続きまして、第6回委員会での指示事項に対する回答に移らせていただきます。

まず、事業採択時の投資効果の考え方でございます。事業採択時は費用対効果評価の観点がなかったことから、B/Cは検証しておりません。採択当時に変化のあった社会情

勢として、平成5年度に伊勢自動車道が開通したことにより、中部圏、関西圏からの観光客が期待できる環境が整ったことが挙げられます。また、旧南勢町にはない海水浴場を整備することにより、新たな観光客を誘致することができるため、地域の活性化が期待されておりました。このような状況から、地元より海岸環境整備事業による海水浴場整備の強い要望を受け、事業を実施しております。

続いて、周辺の海岸利用状況者数及び計画施設の競合の考え方でございます。御座白浜が21万6,000人、阿児の松原が1万4,000人、渡鹿野パールビーチが6,000人、次郎六郎が1万2,000人、南張海浜公園が1万8,000人、大矢浜が2万人となっております。次に、他施設との競合の考え方でございますが、まず、地元住民の競合でございますが、これまで海水浴場のなかった旧南勢町、旧南島町の住民は当施設を利用し、志摩市の住民は市内の海水浴場を主に利用するのではないかと考えられます。また、県外を含め遠方から当施設を訪れる観光客についてでございますが、志摩地域と南伊勢地域とでは海水浴に付随する観光の魅力等が異なることから、競合等はそれほど発生しないと考えております。

続いて、利用者予測数が2万人と想定する根拠でございますが、予想利用者数は海水浴場を有する市町村の過去3カ年の7、8月の総観光客に対する海水浴場利用者数割合から推定しております。この結果、旧南勢町の総観光客4万9,740人の40.9%、約2万人を利用予測者数としております。

続いて、駐車場及びトイレなどの施設整備計画の費用を含む概要説明でございます。これは施設整備計画のイメージパースでございますが、整備施設は利便施設、東屋、ベンチ、駐車場、植栽を計画しており、事業費は2億500万円を想定しておりました。利便施設の規模を必要最小限のものとした結果、事業費を1億6,500万円から4,500万円に縮小しております。同様に、東屋、ベンチについても1,900万円から400万円に縮減しております。これらの施設規模の見直しにより、合計1億3,700万円の縮減を図っております。

続いて、維持管理費の客観的の根拠でございます。前は、海岸事業の費用対効果マニュアルに基づき、便宜的に全体事業費の0.5%を維持管理費として計上しておりました。しかしながら、運営費、維持修繕費を積み上げて計上する方が望ましいため、今回他海岸の実績に基づき、1年当たり400万円を積み上げ計上しております。B/Cにつきましては養浜工及び利便施設の計画を見直しておりますので、後ほどご説明させていただきます。

続いて、海水浴場の競合性を踏まえた利用者数予測でございます。海水浴場利用者数や観光客数は全国的に減少傾向にあります。このような情勢の中、旧南勢町では地域特性を生かした体験型イベント等を実施し、積極的に新たな観光客の確保に努めております。例を挙げますと、平成15年度から実施している体験型イベント、五ヶ所湾体験ワールドは昨年度に1,000人、今年は4月から6月からの3か月間で既に昨年度1年間の観光客に迫る900人が参加しています。

こちらが五ヶ所湾体験ワールドのパンフレットでございます。このようなパンフレットを作成しPRに努めた結果、今年度は予約を含め15校、1,000人以上の児童生徒が南勢町を訪れる予定となっております。五ヶ所湾体験ワールド以外にも南勢DonDon、五ヶ所湾SUN!3!サンデーふれあい市といったイベントや、他目的宿泊施設「海ぼうず」の整備など、合計2万人以上の新たな観光客を確保しており、今後も観光客の増加が期待されています。

続いて、当該計画における生態系へ配慮した事項でございます。南側突堤は、生物にとって良好な環境である磯場を避けて配しております。また、副次効果として養浜による海水浄化機能の向上が見込まれております。今、述べました事項につきましては、当初計画時に考慮しておりましたが、環境調査などは実施しておりません。

続いて、現況と比較して事業完了後に変化する水質（透明度）の論理的かつ定量的な影響でございます。水質変化は次の3つの手法で検証しております。まず、構造からの検証でございます。突堤間の開口部は常時2m以上の水深を確保しております。突堤も通水性を有しているため、海水交換がスムーズに行われる構造となっております。また、海浜による海水浄化作用も期待することができます。

続いて、同種海岸事例からの検証でございます。当中浜浦地区のようにポケットビーチ状を呈した志摩市の大矢浜、紀北町の城ノ浜、尾鷲市の三木里等の水質を調査した結果、いずれも事業完了後、海水浴場としてAA評価の水質を維持しております。

次に、計算による海水交換状況の検証でございます。計算の結果、1潮汐により発生する突堤間開口部からの海水の流入出による海水の交換量は、約6,000m³となっており、施設内の海水約2万m³の大半が、約1日半で入れ替わる結果となっております。これらの検証の結果、事業完了後の水質低下は、問題のない程度であると考えております。

続いて、利用者予測に基づくアクセス道路の考え方についてでございます。

主な各市町村等からのアクセスは、一般道を利用し、最寄りI.C.から伊勢自動車道玉城I.C.までの高速道路を利用した後、サニーロード、県道中津浜浦五ヶ所浦線を使用し、当施設にアクセスすると考えております。また、前回ご質問のありましたサニーロードと当海水浴場間に位置する県道中津浜浦五ヶ所浦線の道路整備状況でございますが、写真にありますようにおおむね改良済みとなっております。このように、旅行者が当施設を訪れるまでの道路状況は、非常によい状況となっております。

続きまして、社会情勢を踏まえた事業計画変更方針についてご説明させていただきます。近年社会情勢や経済情勢が変化し、公共事業を取り巻く環境は非常に厳しいものとなってきており、効率的な投資による早期の事業効果発揮が求められております。当事業におきましても計画の見直しを行い、利便施設及び養浜の規模を縮小いたしました。まず、先ほどご説明した利便施設でございますが、施設規模を最小限にすることにより、コスト縮減を図っております。また、養浜規模についても海水浴場としての機能を満足する最小限の海浜幅とすることにより、養浜投入量を削減しコスト縮減を図っています。

こちらの平面図のように養浜範囲を黒破線で囲まれた範囲から、赤実線で囲まれた範囲に計画を縮減しております。こちらが断面図でございます。同じく黒破線から赤実線の範囲に変更しております。養浜の勾配を1/15から1/10に変更し、養浜材の投入量を削減しております。あわせて海浜幅を50mから30mに変更しております。これは、今年10月のマニュアル改訂により、海浜幅を弾力的に設定することが可能になったことによる変更でございます。

養浜投入量が9万8,000m³から4万2,040m³に変更したことにより、約4億4,200万円のコスト縮減を図っております。また、右下の表にありますように、海浜の面積が減少したことにより1人当たりの海浜面積は減少しておりますが、整備目標値である7m²をほぼ満足していることから、入り込み客の満足は十分得られると考えております。

こちらの表は、全体計画を示したものです。括弧書きが変更前の数字でございまして、コスト縮減に努めた結果、全体事業費が約 20 億 5,300 万円から 14 億 7,400 万円となり、約 5 億 7,900 万円の減額となっております。また、全体事業費が削減されたことから事業完了予定年度も平成 22 年度から平成 20 年度に前倒ししております。全体計画と維持管理費を見直したことにより、再度費用便益比を算出した結果がこちらの画面でございます。再計算の結果、B / C は 1.78 となっております。以上で説明を終了させていただきます。

最後になりますが、このような海岸環境整備事業については、今後新規着手予定もなく、継続事業としては当地区のみとなります。今後、当地区の整備にあたりまして先ほどご説明いたしましたように、規模を縮小し、コスト縮減に努めて事業を進めていきたいと考えております。何とぞご審議のほど、よろしく願います。

(委員長)

ご説明ありがとうございました。前回の委員会意見に沿って簡潔なご説明、よくわかりました。ありがとうございました。委員の方々、ただ今のご説明に対してどうぞ、ご意見を。

(委員)

説明の中で、養浜計画の変更のご説明をいただいたときに、何かの基準が変わったのだというような説明があったと思います。ちょっとよくわからなかったもので、もう一度願います。勾配の基準が変わったのでしょうか。

(港湾・海岸室)

ビーチマニュアルというのがございまして、その中に海水浴場として必要と考えられる海浜幅という規定がございまして、前回までのというか、従前のビーチマニュアルでは、望ましい海浜幅というのが一応 50m という規定になっておりました。それが、新しくビーチマニュアルというのが改訂をされまして、実は前回の委員会以降に私どもの手元に届いたマニュアルでございまして、記載はされておませんが、おそらく近年の利用形態とかそういうのを勘案して改訂がなされたものだと思うのですが、望ましい海浜幅というのが 30m から 60m というような幅を持った規定に改定されております。その中の最低必要幅というところで、30m という海浜幅に変更をさせていただいたというのが 1 点でございます。

それと、それに伴って海浜面積が減ってくるわけですが、それで必要海浜面積が確保できるかという検証の中で当初計画の中では、望ましい値というのが 1 人当たりの海浜面積、必要面積が 7 m^2 から大体 14 m^2 ぐらいまでの間が望ましいという規定になっておりましたが、その中のほぼ最低の望ましい値の範囲の中というか、それに近い値で収まるのかなということでこういう形の変更にした。

それともう一つ、海浜勾配でございましてけれども 1 : 15 という勾配で既存、既にもう設置した部分はございましてけれども、現況を見まして波の影響等で若干形状も変わっている中で、おおむね 1 : 10 ぐらいで現状安定した形になっておりますので、その形に変更しても問題なからうという判断で、計画変更して養浜量を削減したという形を取らせて

いただきました。

(委員)

これは、前回この再評価委員会にかかったときには、その規定の変更というのはまだ出てなかったということですか。

(港湾・海岸室)

これが、10月31日初版発行ということで、どういう中身に改訂されるかというのは、私どもの方も知らされていまして、入手したときに確認して今回の変更に至りました。

(委員)

少し経費削減をしたらどうでしょうかというような前回は話が出ていたように思うんですけども、すごくタイミングよく出たというふうなことで考えさせていただいてよろしいわけですか。

(港湾・海岸室)

はい。

(委員)

勾配だとか、養浜の規定というのは何か理由があって、多分、元々50mとか1/15とかという数字になっていたんだと思うんですけども、それを小さくすることで規定が変わったということは多分不都合は出ないという判断で出たんでしょうけれども、企画部所としてお考えになってその不都合というのは出ないだろうというふうに判断されますか。

(港湾・海岸室)

まず、断面図をちょっと見ていただければ、赤い護岸の部分は、実はもう既に完成しておりますので、養浜が当然なされないまま終わってしまうと、当然その保護もできないんですけども、養浜をすることによってそういう保護もできるということは、1つあるんです。

それと、今言われた元々の規模を縮小することによって不都合ということですが、この部分が既に完成しております。今、このあたりをちょうど捨石を保護するみたいな形で置いているんですけども、それは今ちょうど波にあたってさらされた状態になっておりますけれども、養浜をすることによってそういった保護も当然必要となります。かつ、この養浜規模につきまして、先ほどもご説明させていただいたように、おおむねの目標値が1人当たりの海浜海水浴場での必要とされるであろう目標面積が7m²というところが規定されています。これは、ビーチマニュアル等でも実績等を勘案した数字だと我々も認識しておりますが、それにほぼ近い数字で収まっているということで、ほぼこの計画に縮小しても不都合もなく利用が可能であろうというふうに判断しております。

(委員)

もう1つ、お願いします。ハードの整備を随分縮小して減額したという説明があったと思いますけれども、ちょっと早かったのでよくわからなかったんですけど、東屋、ベンチで1千何百万だったかの予算が4百何十万に、400万ですか。1,900万円だった当初計画が400万円に減、それから利便施設が1億6,700万円だったものが4,500万円に減というふうな説明でしたけれども、具体的にどういうふうに変わったかという説明をお願いします。

(港湾・海岸室)

まず、利便施設でございます。利便施設はここに駐車場の横に計画をしておりますけれども、当初の計画はこの利便施設にトイレ、更衣室、シャワー、それに加えて休憩所というのが計画されてございました。トイレ、更衣室、シャワーというのはやはり必要な施設であろうと考えておりますが、休憩施設というのは今回それほど必要なかろうというか、削減しても利用に対して支障はないだろうということで休憩施設をやめまして。ほとんどその1億6,700万円の事業費の中に休憩施設が結構大きなウエイトを占めていましたので、それを除いたことよっての利便施設の減額という形になっております。

もう1つ、東屋、ベンチが1,900万円から400万円になったということでございますが、一応、やっぱり散策の方も見えになってちょっと座ったりすることも必要だろうということでベンチは残して、東屋を今回なくそうということで、東屋を計画から外しまして400万円、1,500万円の減額という施設変更を考えました。

(委員長)

ほかにいかがでしょう。確認事項、ご質問。どうぞ。

(委員)

この海水浴場の新設というのは、企画上大きなポイントは2つあると思うんですが、1つは地元経済を潤すということと、2つ目はやはり利用客に喜んでいただくという、その2つだと思っんですね。地元経済をどの程度潤せるのかということなんですが、来ていただくお客さん2万人。1人大体平均どれぐらい。弁当を買うとかあるいはお土産を買っていくとか、1人当たりの経済効果というのがあるはずなんですが、海水浴場の。それはどのぐらいに想定をして全体では、1年間にどれぐらいのお金が地元へ落ちると想定しているらっしゃるかということをおきたいということ。その約15億円の投資に対して、どの程度の経済効果を出すかということですね。

2つ目の利用客の便、楽しみを与えるという点から言うと、先ほどご説明いただいた御座白浜が圧倒的なんですね。非常に交通の便は悪い志摩半島のこの道路というのは、海水浴シーズンになると大渋滞をいつもやっていますけども、それにもかかわらず御座白浜にこれだけたくさんのお客さんが来られるというのは、私は思うに、外洋に面して非常に水がきれいであるということが喜ばれるのと、それからまたビーチが非常に長く広く、開放感が高い。あるいは外洋に面している点からも開放感も高いというようなことが喜ばれていると思うんです。この中津浜浦のそれについて、これを前々から心配をしているんですが、こういう内海ですね、湾が深く入り込んだところの海水浴場ということで、本当に水質がいいのか。近隣の矢野浜とか南張ですか、この辺と同等ぐらいの水質を保ってい

るのかということ、きちっと調べておいていただきたいと思います。

それから、3つ目に玉城インターから来る道路で3つ海水浴場ができることになるわけですが、中津と南張と大矢浜。これがお客さんを取り合って、大矢浜、南張のお客さんが中津浜浦へ移るということでは、県としてはあまりうれしくないわけですね。パイの食い合いをやっているだけでは。だから、この中津浜浦ができたことによって、志摩半島へ来る海水浴客2万人がまるまる乗っかると、従来の数に乗っかるように中津浜、大矢浜、南張がうまく連携をして、海水浴客をぐんと増やすというような取り組みも必要だと思っ

その辺、今後どういうふうに取り組もうとしておられるか、お聞かせいただきたい。

(港湾・海岸室)

まず、今の玉城インターからのアクセスによる、順番前後して申しわけありませんが、競合の話でございます。おっしゃられるように、玉城インターからサニーをってくるアクセスの海水浴場というのは、中津浜ができますと、南張、これナンバリと読むんですけども、南張と大矢浜と3つになります。ただ、南張はどうもサーフィン主体の海水浴場であるというふうに聞いておりますので、おのずと用途が目的が違おうというふうに考えております。そういう意味においては、南張との競合は、ほとんどなかるうというふうに考えてございます。あと大矢浜との競合でございます。これは確かでないということはいきりかたかと思っ

それと、水質でございますけれども、現時点での水質を調査をさせていただいたところ、一応、これが現時点の水質でございますけれども、海水浴場ではございませんので、海水浴場とピッタリ合うようなデータではございませんけれども、ほぼ油膜の有無、COD、透明度につきまして調査結果がござい

それと、先ほどの本論の中の説明でもさせていただいたように、同じような形態でつくられた海水浴場、いわゆる潜堤と突堤で囲まれたような海水浴場で整備した海岸の数年の水質もちょっと調べましたところ、海水交換もされているような状態で、水質悪化という状況にはないという状況でございます。それぞれに海水浴場ができました後は、当然水質の経年変化というのは調べていくことになるかと思っ

それとあと、先ほどの競合の話ですけれども、おっしゃられたように確かにデータ的にも御座白浜というのは、ダントツに入り込み客が多いと。その他のビーチにつきましては、ほぼ同規模で同数と言え

す。そういったそれぞれの魅力、中津浜の方も先ほども説明させていただいたようないろんなイベント等を企画して、観光客の誘致に取り組んでおります。そういったその地域の魅力と観光客の入り込み等併せて、海水浴場の入り込みも相乗効果として求めていきたいというふうに計画してございます。

この辺の取り組みにつきましては、旧南勢町の総合計画の中でもイベントと海水浴場の整備と充実というのを併せて位置づけをしております、イベント等につきましては既にそういう取り組みも進めていただいている中での効果も見られてきているというような状況でございますので、こちらの方の整備も進めていきたいと。ただ、その辺、それにあたって現状を勘案して規模も極力縮小した中で充実を図っていきたいというふうに考えてございます。

それと、経済効果でございますけれども、観光消費額として日帰りの消費額総費用として1人当たり1,100円ぐらいを見込んでございます。それと宿泊消費額として、1人当たり1万5,200円ぐらいでカウントしておりますけれども、全体の経済効果というのは、ちょっと金銭カウントで検証というところまでは至ってございませんけれども、観光客の実態調査の中ではそれぐらいの利益が見込めるだろうというふうな調査結果にはなっております。

(委員)

1,100円というのは、一般的な観光客1人の数字ということですか。

(港湾・海岸室)

そうです。はい。

(委員)

それから、もう1つ、水質のAAレベルというのは、これは全国の海水浴場で見ると上の部類ですか。上の中か、上の上なのか、どの辺に位置するのか。

(港湾・整備室)

海水浴場の水質はAAが一番いい状態、最高の表示になっています。ちょっと見にくくて申しわけございませんが、これは一応海水浴場水質規定の基準でございます。それで、いろいろな項目の中で、すべてがAAの評価があったものにつきましては、水質AAということで適ということで、一番いい評価というふうになってございます。

(委員)

私も水質に関連して1つ懸念があるのは、オープンの例えば閉鎖性海域じゃない所でありますと、常に例えばAAならAAというレベルをずっと維持するだろうと思うんですけども、この場合には両脇に突堤があり、それからその前面には潜堤があると。そういう形で潜堤ですからある程度の海水の交換というものはスムーズに行われるだろうとは思いますが、そういう閉鎖性海域において水が総入れ替えができる時間とその間での汚れというような部分を考えたときに、せめてAAにはならないにしても、Aを常に確

保できるような計算などはできておりますか。それが1つ、この場合のことで質問です。

もう1つが、砂浜を海浜の面積というかその部分を、体積になるんですね。約半分ぐらいでしょうか、単純計算してその幅を50m程度のところから30m程度になっているので、体積になっていきますが、約2の3乗ですから8倍ですか。そういった形での差が出てくるものから見たときに、砂浜のいいところは水質をきれいにしてくれる役割を果たしているの、減ったことに対する水質をきれいに保つような役割がかなり減っていきだろと思うのですが、その部分も十分踏まえて計算をした結果がA Aなのか、せめてAまで落ちるかもしれないけれども、それ以下には例えば、総水が入れ替えるまでの1日、2日、何日かかるかわからないんですが、その間までの部分も踏まえたシミュレーション結果があるのかどうか非常に気になります。それはどうなっていますか。

(港湾・海岸室)

まず、海水交換の話でございますが、まず1つは、おっしゃられているように波による海水交換も当然あります。もう1つは潮汐による干満の差による海水交換というのがございます。この新しく囲まれる範囲にある水の体積というのは、これですね、約2万 m^3 。そのうち潮汐によって6,000 m^3 の海水が交換されるということで、1日半でそれだけの海水が入れ替わるというのがまず1点ございます。

それと、もう1つ突堤でございますけれども、潜堤は確かに水深2mにございますので、あれですが、突堤も自然石を使った石張りの突堤形式を使っておりまして、コンクリート構造物でがしっとつくるものではございませんので透過性の突堤になってございます。その関係上、そこからの透過による海水交換、かつ透過による若干でございますけども浄化作用もあるだろうというふうに考えてございます。

それとかつ防波堤のような高い構造物でございませぬので、満潮ないしは波の荒いときにはそれを越波するような構造になってございますので、そういった観点からも、水質がじゃあどれほど改善されるかというシミュレーションはできませんけれども、海水交換については問題ないであろうというふうに考えてございます。

それと、おっしゃられるように、浜は当然というか浄化作用もございますが、これが減ったことによってそういう浄化作用が多い少ないがあって、浄化作用はその分だけ減っているんじゃないかと、確かにその分はあろうかと思うんですけども、減ったことによって浄化作用が極端に落ちるといふようなことは、我々としても考えてございませぬ。

(委員)

それから、もう1点の確認なんですけれども、海水浴客が約2万人程度だという水準ですと、水質とはほとんど関係がないと、問題ないだろうということでもよろしいですか。そういうふうに理解してよろしいですか。

(港湾・海岸室)

はい。

(委員)

わかりました。

(委員長)

いかがでしょうか。どうぞ。

(委員)

2万人というのは、1日当たりにするとどのぐらいになるのですか。

(港湾・海岸室)

ピーク時とか、いろいろ考え方はあるんですけども、ピークから、全くピーク時というのではなくて、約大体2,000人ぐらいを考えてございます。

(委員)

1日2,000人。

(港湾・海岸室)

多いときですね。一番ピークです。

(委員)

そうすると、実際の稼働期間というのは3週間、1ヶ月ぐらいなんですか。

(港湾・海岸室)

一応、計算は、我々の規模計算をするにあたっては、一応7月、8月の2カ月を考えてございます。

(委員)

ピーク2,000人当たりだと7月前半は、もうほとんど来ない。質問の趣旨は、2万人が本当かなという気がするのですが、2,000人で自動車の駐車場が100台だったのですが、2人乗りで来たとして1,000台。1日10回転する。

(港湾・海岸室)

駐車場の考え方ですけども、今ちょっと申し上げたように2,000人を考えて、ピークで、全くピーク時でというところちょっと過大駐車場の考え方になるかと思しますので、おおむね40%ぐらいのところをカウントして、計画利用客数を480人ぐらいというふうに考えてございます。それで、ある程度公共交通機関の利用も考えられるということで、駐車場利用率を90%ぐらいに設定しまして、おっしゃられた回転率を1.5。最近の利用客として車で4人一応乗ってきていただくということを想定して、近隣の駐車場120台というふうに考えてございます。ただ、実際にきちっと正規に整備する駐車場につきましては、それだけの120台分の駐車場というところ、かなり過大にもなるか平均的に利用客も多い少ないがあろうかということで、40台分の整備というふうに考えています。40台につきまし

ては、年間2万人を想定したときに、こちらの方へみえるのはやっぱり夏場に集中するだろうということで、その日当たり平均ないしはその利用率と回転率とを踏まえて正規に駐車場は40台ぐらいを考えてございます。あと、その周辺の空いた余剰スペースですか、こういったところに止められるような、臨時駐車場にも利用できるようなスペースを考えて、120台の確保を考えてございます。

(委員)

わかりました。もう1つ、質問です。多分、ビーチの魅力は水質と砂浜、ビーチの伸びやかさなどと思うんですね。それで、本当に新たに2万人ONするかどうかというのはわかりませんが、やっぱりビーチの魅力を高めないと難しいんだろうなと推測するんです。1つは、駐車場が混んで止めにくいというのはマイナス要因かなと思って質問したんですけど、もう1つは、ビーチの伸びやかさみたいなことがあるんだろうなと想定するんです。断面図が一番最後から3つ目にありますが、スライド出してもらえますか。

1人当たり7m²でさっきの駐車場が1.5回転すると一番多いときに1,000人ぐらいいるのかもしれませんが。そのときに、どの辺りまで、幅が約135mぐらいでしたっけ。この奥行きがどのぐらいで想定されているのか。1つは経費削減で縮減されたという努力は多とするものですが、逆に10分の1というきつい勾配では魅力に欠けないか、とか思ったりするんです。結構窮屈なビーチになってないのかという気もするのですが、その辺の検討があったらお願いします。

(港湾・海岸室)

当初の1/15よりはかなりきつくなっているかと思うんですが、10で多少急にはなろうかと思うんですけども、面積的にはここにあるように4から14とかいったような、4とかそういう数字だと非常に、確かに窮屈だろうと思うんですけども、望ましい値というか、7近いところに来ていますので、窮屈さというのは許容できる範囲なのかなというふうに考えてございます。

(委員)

1,000人を135mで割ると、奥行き方向にどこまで人がいるのかなというふうに思うんですけど。15mとか、この辺までを想定されているのか、この辺まで想定されているのか。4m²ぐらいになると首都圏辺りのビーチかなと思うんですけど、三重県のような地方と違いますか郊外に来たら、やっぱりゆったりしないと魅力がないんじゃないかなと思うんですね。一体どういう設計思想に基づいてビーチを小さくされたのか。もう少し端的に言うと、前回の利用想定人数2万人をそのままにして縮減されているので、ビーチの魅力を減らしながら辻褃を合わせているような気がするんですよ。

要するに、2万人じゃなくて、予測値も1万人ぐらいになりますと。ビーチの魅力は落とさない、要するにゆとりですね、スペースのゆとりは落とさない。そういう兼ね合いでこれでいいんですとかいう説明だと納得できるのですが、この計画数値では2万人の受け皿として魅力を削ぎながらコスト削減をされているんじゃないかなという印象があります。ここで新たに2万人の追加を見込むんだったら、やっぱりビーチの魅力、水質だとか、地

方に来てゆったりしてのんびりした時間を過ごせるという魅力づくりが重要なので、何か設計思想がおかしいんじゃないかなと思っているんです。

(港湾・海岸室)

確かにおっしゃられるように、浜の面積をちょっと縮小しておりますので、しかも想定
の2万人は変えておりませんので、そういう観点ではゆったりしたビーチが若干窮屈な
と言われると、それに対してはそういう観点はあろうかと思うんですが、先ほど申しまし
たように基準書等で規定しておりますいわゆる実績値から来るものだと考えておりますが、
その望ましい値というものの範囲に近い数字になっているということで、それほど魅力
が激減したというような・・・(テープ交換)・・・

(委員)

・・・取ってくるわけですよね。そのためには、やっぱり魅力がないと。ビーチをつくっ
ただけじゃなくて、プラス の魅力を出さないといけないんじゃないか。でないとも分、
周辺の2万人台のビーチが幾つありましたけど、それとの競合をするだけじゃないか。
やっぱり付加的な売りが無いといけないんじゃないかなという気がするんですよね、新た
に大都市から需要を取ってくるんだったら。そういう観点から言うと、ちょっとコスト縮
減の努力は貴重だと思うんですけども、ビーチの魅力づくりという意味から言うと、本
当にこれで成功するのかなという気がします。これはコメントです。

(委員長)

関連して、2万人は、南勢町の観光客に40%をかけた値が、すべてが中津浜に来ると
いう計算ですね、南勢町の観光客の。あのさっきの計算ですと。そういう計算ですね。す
べてが中津浜に来て、ほかには行かないという計算ですね、あれは。

(港湾・海岸室)

そうですね、今の計算、その2万人の根拠はそういう形で計算しております。

(委員長)

それと、この絵なんですけれども、養浜が減ると遊泳面積は増える。これじゃなかった
かな。もう1つ前かな。遊泳面積も減ったような数字が出ていたんですけど。これか。1
人当たり遊泳面積は減っているというのは、これは浜が減ると水面積は増えるんじゃない
ですか。

(港湾・海岸室)

1人当たりの遊泳面積というのは、泳ぐスペースではなくて、水深1m程度で歩行が可
能な範囲を遊泳水域として必要面積を設定させていただいております。

(委員長)

おかしくはないですね。

(港湾・海岸室)

はい。ですから、勾配が立ってきますと、水深1mの部分は減ってくるということです。遊泳できる区域はもちろん広がってまいります。

(委員長)

わかりました。もう1点、ついでにこれは、潜堤はもう長さは変更ないので、位置は変更しないですね、潜堤の位置。先ほどちょっとおっしゃったですけど、その法尻がずっと上がってきたことによって、あれが崩れないという。前は潜堤で止めていましたけども、今回は何も止めるものがない。さっきのご説明だと、これは大丈夫だというご説明があったのですが、根拠をもう一度聞かしてもらいたいです、これは崩れないという。

(港湾・海岸室)

黒い部分の所は、もう既に養浜が入っております。そこら辺の現状を見たところ、当初計画どおりこの黒い部分については、要するに施工済みの所については、1:15で施工したわけなんですけど、現状、何カ月かたったなかでは、波で1:15で揃えた所が1:10程度に立ってきている状態になっています。そういう状況を見た中では、今後1:15に計画入れて常にそういう維持管理をしていくよりは、1:10で安定しているだろうと考えられる、現況を見た中で考えられる計画で入れた方が、維持管理上も問題ないかなと。

元々勾配は1:15で潜堤で止めるという計画になってございますけども、今、ある程度やっておる中で、1:10で例えば波の影響で1:10が1:15の間で動いたとしても、その潜堤から先へ砂の流出は出ていかないだろうということで、外への砂の流出の悪影響であるとか、そういうものはないだろうということで、潜堤も当然ある程度施工しておりますので、このままにした状態で、浜の勾配も現状を見た中で安定しているだろうということで、こういう形で変更していきたいというふうに考えております。

(委員長)

2点わからないところは、1:15で施工した現状を見て大丈夫だろうという判定をされているのが解せないのと、それから流れたとしても潜堤で止められるということは、黄色い部分をもっとフラットになってくるということじゃないですか。

(港湾・海岸室)

1:15で元々設計してあった、安定するだろうということで設計してあったのが、ちょっと立った状態でも安定しているので、現状に合わせて1:10で大丈夫だろうという設計変更でございます。

(委員長)

今の施工済み潜堤まで詰めた砂が、1:10で安定しているということですか。

(港湾・海岸室)

ほぼそれで、そのぐらいの勾配になって安定しています。

(委員長)

それは、潜堤の効果で1:10なのか、いわゆる自然安定的に1:10なのか、どう判断されます。

(港湾・海岸室)

潜堤の効果なんですけども、潜堤で砂を止めているわけではなくて、海底の勾配がきついものですから、あれがないと砂の投入量が莫大に増えるということで、数量を抑えるために潜堤を作製しているだけでございます。ですから、これがなければ勾配が変わるのかという観点ですと、ずっと沖まで出ていけば1:15で安定はいたします。ですから、潜堤で今の1:15の勾配を決めているわけではなくて、コスト縮減というか環境に配慮して潜堤で養浜の規模を小さくしているような形になっております。

(委員長)

ごめんなさい、ちょっと納得できないんですがね。では、もっと絞ってその黄色い部分の1:10が、さっきもし崩れても潜堤で止めて外へ出ないというご説明だったんですけど、それは本当にこれで安定するんですか。というのは、さっきの質問と同じようなことを聞いているわけですけれども、押さえがなくてこれで安定して、ずっとこれは維持管理もさっきおっしゃったようにいらないという発想ですけど、そんなものですか、これは。

(港湾・海岸室)

そうですね。波によって若干立ってくるような傾向がございますけれども、波によって前へ出てくるというようなことは想定しておりません。

(委員長)

そうすると、押さえの潜堤というのはいない場面が、今までかなり多かったわけですか。

(港湾・海岸室)

潜堤のない構造の海岸も過去にはございます。例えば、昨年、事後評価で審議していただいた大湊地区につきましては潜堤はございません。

(委員長)

いや、ごめんなさい。潜堤の意義がちょっと僕、ご説明が理解できなかったので、ごめんなさい。どうぞ。

(委員)

私の理解では、潜堤が砂浜の砂を固定させる役割をするものじゃなく、それを固定させるか、させられないかというのは、この水深を見ますと、この海岸の方から潜堤のと

ころまでかなり緩やかな海底の地形そのものの勾配が非常に緩やかなものに見えていたの
で、恐らくこのくらいだったら問題ないかもしれないというふうに思っていて。潜堤の
役割というようなものは、砂浜を阻止するというような役割というものはもちろんあるだ
ろうとは思いますが、その役割よりはむしろ波を強い波が押さえられないような
阻止する効果、しかも潜堤ですから水が交換できるような役割をしてくれるので、海水浴
場としては必要とするような設備でしたし、総合的にそういったような判断からのもので
1/10 の勾配で幅が 30mでも安定するんだらうということが、海底の地形というのでしょ
うか、水深のが非常に緩やかになっているので、そこの総合的な判断でやっていたのでは
ないかと思うんですけれども。

今の説明でそういう海底の地形、水深図を見てみますと、かなり前面に出す 30mの幅
のところまでは、緩やかではないでしょうか。施設配置平面図をちょっと見てみますと、
それが見えています。前に出した施設配置平面図を見てみますと、この水深のコンタが
でますよね。かなり緩やかになる。だから、潜堤の役割が砂を阻止するというよりは、

(委員長)

侵食防止ですね。

(委員)

基盤的な部分が安定している。緩やかだということ。

(委員長)

本来の目的はそうですね、潜堤は。

(委員)

そういう説明にはならないのでしょうか。

(委員長)

今の委員の説明は、私の質問に対して答えがそうじゃないかというご説明なわけです。

(港湾・海岸室)

このあたりは確かに若干勾配があるんですけど、このあたりから結構きつくなっていま
すね。このあたりね。ええ、そうですね。ここから先は、ちょっと今度はきつくなってい
ますので。

(委員)

砂浜を阻止するとかいう役割よりは、安定的に 1/10 の傾斜で保つのが、一番海底とい
うのでしょうか、そこの地形のところは緩やかで、30mのところ、水深の3番目の線で
しょうか、そこほとんど等線を引くんだという説明をしないと、説明にならないんじや
ないですか。何で私が説明するのかわからないですが。

(委員長)

結構です。ほかにどうぞ。

(委員)

さっき私も同じことを聞きたいなと思っていたんですけど、先ほどの断面図の表をもう一回見せていただいてもいいですか。断面図というか、養浜計画変更の、この次にある。イメージとしては、今度の変更計画が終わりますと、その前の方は海になるわけですね。そこは。はい。そうしますと、先ほど委員長先生がお聞きになったときに、海浜は動かないとおっしゃって見えましてですね。この海によっては、波によって浜が逃げていく海とそれから立ってくる海と性質がいろいろあると思うのですが、この場合は、先ほどの説明では海浜が立ってくる、むしろ立ってくるんだよという、そういう性質がある海なんですか。

(港湾・海岸室)

現状は先ほど申しましたように、一次、部分的に据えた箇所については、若干立ってくるような状況になっていますので。ただ、波によってこのある程度の範囲では動くとは思いますが、ほぼこの範囲で、現状見た中ではこの範囲で動くであろうというふうに考えてございます。

(委員)

先ほど委員のお話では、潜堤があると波がきついのが妨げられて穏やかになりますよというふうな、逆に委員の方からのフォローがあったのですが、そうすると浜が立ってくるというふうなことにはならないのではないですか。もっとフラットになってくるというふうに考えた方が自然ではないのでしょうか。

(港湾・海岸室)

確かにこういう潜堤というのは波を抑える効果はございますので、そういった観点もあるかと思うんですけども、ここは防護機能というのは元々考えずに、浜の安定という形で入れておりますので、大体ほぼ2 mぐらいの水深でやっております。波の検討の中では若干効果としては、波は低くなると思うんですけども、現状の中で勘案してこの範囲で収まるであろうということで、今回形状変更させていただいております。

(委員)

そうしますと、委員長先生がおっしゃったように、逆にやっぱり今回する海浜がフラットになってくるというふうな考えた方が自然ということではないですか。

(港湾・海岸室)

これがもっと寝てくると、フラットになってくると。

(委員)

当初の計画が変わってくるというふうに考えた方が。

(港湾・海岸室)

ただ、この勾配以上に勾配が落ちてくるというふうには、うちの方は考えてございませんけれども、現状こういう形で今安定しておりますので、フラットになってもこの範囲内で収まるのかなというふうには思っています。

(委員)

フラットになっても効果はあまり変わらないということですか。

(港湾・海岸室)

はい。

(委員長)

現状で 1/10 になるというのは、また理解できないんですが、現状は 1 : 15 で施工されたんじゃないですか。

(港湾・海岸室)

はい、はい。

(委員長)

それが 1/10 というのは、どういう理由で 1/10 なんですか。

(港湾・海岸室)

この部分が押されて、こういう感じで立ってくる。

(委員長)

やっぱり潮汐のところで押されているんですね。わかりました。どうぞ。

(委員)

いろいろと今お聞きしていて思ったんですけども、ちょっと私聞き漏らしたかと思えますので、ちょっと確認ですけども。この計画を見直す根拠となったのは、もちろん前回の審議もありますけれども、先ほどのお話では 10 月に新しく発行されたビーチマニュアルとかということなんですけども、そのビーチマニュアルというものの位置づけというのはどういうものなんですか。例えば、そういうものがすぐ発行されれば、今計画中のものはすべて見直さなければならないとか、あるいはその内容の中に、今、こういった勾配のことなんか科学的な根拠を基にこの範囲の中で十分に維持できるとか、そういうこともちゃんと決められているようなものは基準としてあるんでしょうか。

(港湾・海岸室)

まず1点、ビーチマニュアルの位置づけですけれども、マニュアルが変わったからといっておっしゃられるように、例えば継続中のやつで途中で変わったからと言って、じゃあそれに全面変更するかというようなものではなくて、ある程度当初の計画での基準でいけるものであるというふうに考えてございますが、おっしゃられたように前回の評価でのご意見も踏まえて、かつ今回基準も変わった中で、この地区において見直された基準の中で変更しても問題ないかという検討の中で、今回変更基準に基づいて変更したというのが1点ございます。

1/10とか、あと7とか、先ほどから説明させていただいておるこういう30m幅の基準等につきましても、ある程度望ましい値というような中で、それも併せてこの集客ないしは計画の中で、先ほどからもちょっとご意見いただいているように、この地区に照らして大きな問題がないかどうかちょっと検証した中で、その基準に基づいた変更をしております。

(委員)

1/10のその養浜の事例というのは、県下にあるんでしょうか。

(港湾・海岸室)

今の段階では、まだ1/10で施工したという事例はないです。ございません。

(委員)

簡単な確認ですが、現在の海岸、海底はこれなんですな。

(港湾・海岸室)

そうです。

(委員)

ここへこう砂を入れると、こういうことですね。それから、潜堤のこの高さ、平均のこの水深、この位置での水深というのはどんなふうですか。

(港湾・海岸室)

潜堤の位置の平均水深は、-5mになっております。潜堤の天端の高さは、-2mという設定をさせていただいております。それは、干潮時に人が上に乗ったりして。

(委員)

これは。

(港湾・海岸室)

-2mです。

(委員)

一番下がったときで。

(港湾・海岸室)

一番下がったときで2 mという設定をさせていただいております。

(委員)

では、普段はもっとあるわけですか。

(港湾・海岸室)

少なくとも2 m以上は確保されています。

(委員)

もっとあると。

(港湾・海岸室)

一番大きい所で約3 mでございます。

(委員)

そうすると、海水がこの辺に滞留して澱んで、潮汐ぐらいでは入れ替わらずに、あるいは、波が来てもなかなか入れ替わりにくくて、この辺に汚いものが溜まり込んできて、菌がうようよするなんということにはなりませんか。その辺は大丈夫ですか。

(港湾・海岸室)

若干水質の入れ替わりがしにくくなるかと思えますけれども、菌がうようよするかどうかということまでは、ちょっと想定しておりませんで。

(委員)

私の指摘する懸念については、人工海浜は各地で実施例があるわけですから、その実績から見てそんな心配はありませんと言っただけののならいいんですけどね。その辺も調べといていただく必要があると思えますよ。

(港湾・海岸室)

先ほど申しましたように、今までの同じような海浜の中で、ここがそういう澱んで汚くなってきたというふうな報告は受けておりませんし、先ほどもちょっと申しました突堤も、この潜堤にしてもコンクリート構造物でバシッとしてあるものではございませんので、ある程度透過性の機能も持っていますので、ある程度の水の循環もここできるというふうに思っていますので。委員がおっしゃられるように、かなり滞留するんじゃないかというふうなところは確かにあるかと思うんですけども、透過性の効果によってそういった可能性は低いのかなというふうに思っています。

(委員)

それはあくまで推定でおっしゃっているだけのことでしょう。せっかく各地に実績があるんですから、県じゃなくて国あたりに調べてもらって、大丈夫だよという確認を取っておいていただきたいと思います。

(港湾・海岸室)

わかりました。

(委員長)

まだ、かなり質問がある雰囲気ですけれども、ちょっと時間が押しておりますので、後ほど今の時点の委員会意見をとりまとめてご報告したいと思います。よろしいでしょうか、それで。

(港湾・海岸室)

すいません、最後に一言。説明の中でも申し上げましたように、この事業もうこれ1つでやるということの中でも、今回、いろいろ事業の委員の先生らのご意見もいただきながら、ちょっと検討して事業縮小も図っておりますので、そのあたりもちょっとご審議のところよろしく願いいたします。

(委員長)

はい、ありがとうございました。では、次は20番の都市公園事業に入りますが、準備よろしく願います。

それから、すいません、時間外で。水質の表で、ちょっと多分ミスプリがあったと思うんですが、平成16年云々だけど、あれは多分平成15年の間違いじゃないかな。

(港湾・海岸室)

海水浴場のですか。

(委員長)

そう、そう。CODが16が2.0でしょう。いえ、そっちそっち。パワーポイント。15年が2.5で、それが引かなかったんじゃないですか。

(港湾・海岸室)

15年が2.5。

(委員長)

そうそう。その辺のご説明がないと、あれ論理がおかしい。それから、ついでにああいうとき、大腸菌の測定値も出していただくといいです。

(委員長)

では、ご説明、よろしくお願いいたします。

20番 都市公園事業 熊野灘臨海公園 紀北町

(県土整備部都市基盤室長)

それでは、県土整備部都市基盤室の井上でございます。熊野灘臨海公園につきまして再審議となりますが、よろしくお願い申し上げます。

前回の9月22日の委員会におきまして、大白地区における整備計画の見直しにつきまして、ご審議をいただいたということでございますが、熊野灘公園そのものの整備方針ですとか、大白地区の整備コンセプトの変更の合理的な理由といった、一番根本の部分につきまして整理ができていないんじゃないかということでご意見をいただいたところでございます

本日は、いただいた宿題に対する回答をさせていただくとともに、県としましての今後の対応方針についても説明させていただきたいと考えておりますが、まず、冒頭でその要点だけ私の方から説明させていただければと考えております。

スライドでございますが、前回9月の委員会でいただいた意見5点でございます。これまで我々としまして、それぞれにつきまして整理を行ってきたというところでございますが、前回お示した案でございますが、熊野灘臨海公園のうち、大白地区につきまして従来案ですと野草地ですとか、収穫園を整備するというものでございましたが、それにつきまして野球場ですとかソフトボール場を整備するという形で整備計画を見直すということで、ご提案を申し上げたということであります。

それにつきましては、見直し案につきまして平成14年、前回の再評価委員会で承認いただいた後、実際のその整備、施設整備を検討する段階におきまして住民検討会なども使いながら検討したところでございますが、その野草地ですとか収穫園が運営管理の面でなかなか難しい点が多いという指摘がございました。また、これに代わる施設としまして住民の方から野球場等の建設についてかなり強い要望をいただいたということもございまして、整備計画案を見直して前回9月の委員会にお諮りをしたということでございましたが、前回いただいた意見、この5点を整理しました中で、やはり我々としまして前回ご提示した見直し案、こちらが前回14年の委員会でいただいた意見を十分踏まえた上で、その後の検討が行われたのかと、行われなかったんじゃないかというような反省ですとか、そもそもご意見でいただきましたその熊野灘臨海公園の整備目的ですとか、コンセプト変更の客観的な理由と、もしくはその集客予想人数から見たその施設の必要性とこういったものについて客観的な検討が不十分であった、ご審議いただいてこのようなことは今の段階で申し上げるのも非常に申しわけないところでございますが、こういった論点についての議論が足りなかったと。住民の方々の要望そのまま、県の見直し案ということで県庁としての主体的な客観的な議論検討、こういったものが十分尽くされていなかったものじゃないかというような形で、痛感をしたということでございます。

このための結論からまず申し上げますと、大白地区の見直し案につきましては取り下げさせていただいた上で、委員会からのご指摘も踏まえてこういった熊野灘臨海公園や大白地区の整備目的を十分踏まえた上で、さらにお時間をいただきまして、ソフト対策管理運

営方策等を含めて、大白地区のあり方について引き続き検討をしていきたいというふうに思っているところでございます。

また詳細はスライドに基づきまして、ご説明をさせていただきますが、まずはこの5点のご意見に対しての回答を、紀北建設部の方からさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

(紀北建設部事業推進室長)

それでは、代わりまして紀北建設部事業推進室の島崎でございます。よろしくお願いいたします。

まず初めに、11月8日に委員の方々には遠いところ現地調査ということでお越しをいただきまして、ありがとうございました。まずは、お礼を申し上げたいと思います。

それでは、事務局配付資料の20-3の1ページをごらんいただきたいと思います。前回審議の意見書からのご質問、また現地調査の際にいただいた質問事項等からお答えをしていく形で進めてまいりたいと思います。

1点目でございます。整備目的の明確化という点、関連いたしまして、なぜ都市要素が少ない地区に都市企画決定をして、都市公園を造成するに至ったのかという経緯をというご質問でございました。スライドの方をご覧くださいと思います。

レクリエーション都市は、新全国総合開発計画の一環といたしましてここにありますように、大都市圏、その他の都市圏域から生ずるレクリエーション需要を充足するために、選択性に富んだ各種レクリエーション施設を大量に整備しようとするものでありまして、屋外レクリエーション活動のための大規模な都市公園を核といたしまして、その利用に伴う休養施設などの各種サービス施設を配置するもので、民間の開発エネルギーを活用しつつその都市の整備を公共、民間協力法式によりまして、都市計画として一元的に整備を行うことを目的といたしております。

また、地元の農林水産、商工業とレクリエーションを結合し、新しい雇用の発生を促すような都市形成を図り、地域の開発に寄与することが期待されております。この考え方を基に熊野灘臨海公園といたしましては、関西圏や中部圏といった大都市圏を初めとしました広域的な都市圏で発生するレクリエーション需要を充足する公園を整備するというのが第一の整備目標となりますが、同時に東紀州地域の活性化と連携した都市公園を整備するという目的も併せ持った都市公園として位置づけられております。

スライドをご覧くださいと思います。

当該公園は、先の整備目的と画面にありますように、この基本理念によりまして広域的な集客と大規模開発による地域の活性化をにらんで計画された大規模公園事業でございます。なお、レクリエーション都市整備要綱が策定されました昭和40年ごろの状況でございますが、景気が急激に上昇し、人口、産業との大都市集中が続いておりまして、開発可能性を全国土に拡大するという考え方でございました。そして、その目標達成のための開発方式として大規模プロジェクト構想が取り入れられた時期でもあります。その後、社会経済情勢の大きな変化によりまして、国民のレジャー・レクリエーション需要は大きく変わってまいりました。

また、全国5つの地域で実施されてきましたレクリエーション都市整備事業も大都市が

ら離れた地域での投資効果効率性が悪いことや、経済の低迷によりまず民間投資が期待できないことなどを理由に、いずれも計画の見直しや規模の縮小などを余儀なくされてまいりました。

それで、このレクリエーション都市という大規模公園は、都市圏からのレクリエーション需要を受け入れる施設という性格は維持しつつも、先ほども述べました地域活性化と連携いたします地域住民の余暇活動にも対応するといった面が近年より重要視されてきていると考えます。

次に、整備目的における大白地区の位置づけというご質問でございます。

大白地区の位置づけ、整備コンセプトは、時代の変化の中で変遷を見ております。本事業の最初の再評価、平成 10 年でございますが、その当時の整備方針は画面の左側にお示してしております内容となっております。大白地区につきましては、スポーツゾーンとしての位置づけでありまして、テニスコート、野球場、グラウンド等の屋外運動施設の整備についての構想もあったところでございます。

熊野灘臨海公園は、広大な区域を地区割りいたしまして、各地区毎に整備コンセプトを定め、機能を分担することで全体といたしましてレクリエーション都市としての機能を総合的に発揮することを基としておりました。公園北端に位置します国道 42 号線に面する片上池地区につきましてはエントランスゾーンとして、また、オートキャンプ場、プール等を有します城の浜地区におきましては保養・教育ゾーンとして位置づけられる中で、大白地区につきましてはスポーツゾーンとしての機能を担ったものでございます。

この計画については、平成 10 年度の再評価委員会で頂戴いたしました社会経済情勢の変化等を適切に捉えつつ、段階的に期限を切った適切な整備計画を立てることという意見を十分に踏まえつつ見直しを行い、平成 14 年度の再評価でご審議・ご承認をいただきました。それが、スライド右側の各地区の整備コンセプトでございます。

見直しにあたりましては、地域の資源が十分に活用されていない。自然、資源を失うような公園整備が行われている。整備の方向性が不明瞭である。レク都市と地域社会とが乖離している、等の問題意識の基、施設整備後の管理・運営面も含めて検討を行っております。

大白地区におきましては、このときスポーツ施設がメインの方針からキッズファームへと見直しが行われました。サブタイトルで「子どもたちが自然を育て、その中で子どもが育つ場所」と位置付けておりますが、これは、海山町全体におきます公園の事業運営の方向性を町名のごとく、手つかずの海と山をアピールポイントとするものの中で、整備済み部分の後背地の豊かな自然条件を活用する。地区内の環境を保全、復元し、自然を満喫できるソフト体験プログラムを整備する。子どもたちが環境づくりを手がけ学習を重ねることができる子どものための秘密基地を整備することを基本的な考え方として、キッズファームとしてのコンセプトづくりがされております。

この見直しにおきまして、住民検討会と学識経験者からなります基本計画検討委員会で整理を行ったものでございます。言葉だけが先行して構築するのではなく、地域資源を基に住民検討会で検討した概略の計画案を実現した際にどのように地域づくりに役立てるかを思い描き、その姿を目標にフィードバックするというボトムアップ的な方法により、真摯に検討がなされて決定したコンセプトでございます。

引き続きまして、9月の委員会で大白地区の整備計画並びにコンセプト変更を提案したところでございます。それについての客観的な理由についてのご質問でございます。

まずは、見直しに至った経緯でございますが、前回委員会で了承されました整備計画に基づく具体的な整備の進め方や、整備後の管理運営の方法等について、住民検討会において議論する中で計画に盛り込まれた野草地、収穫園の管理・運営が現実には困難であるという意見が多く見られました。また、原子力発電所の開発計画が中止になったという事情の変化もあり、野球場等の整備について希望や要望も多く寄せられました。この中では、県といたしましては住民の意見を尊重する形で、大白地区のコンセプト変更となる整備計画の見直し案を策定し、9月の委員会で提案したところでございます。

しかし、この計画の見直し案については、次のようにその変更の客観的理由についての検証は極めて不十分であったものであります。まず第一に、平成14年度の再評価委員会におきまして大白地区の整備にあたっては、専門家の意見を聞くなどして自然環境や生態系に十分配慮すべきであるとのご意見をいただいております。これにつきましては、現在専門家の先生にご指導いただいている中ではございますけれども、整備計画を見直すともなれば本来その行為の前に、当地域の自然環境の特徴を踏まえ、専門家の意見を反映すべきであったと考えております。

次に、今回の計画見直しは、主に住民検討会での意見や検討を尊重したものでした。しかし、住民検討会の設置目的という点に関しまして、スライドのような運営規約がございます。資料は6ページになります。画面の赤でアンダーラインをした部分でございます。基本計画段階で抽出整理されたソフト、ハードの整備メニューに対して管理運営面を中心に検討することで行政、民間組織、地域住民等の協働による実現可能な計画として具体化していくことを目的とするとあります。

今回、提案させていただいた見直し計画は、先に述べましたようにハード整備に重点を置いた計画策定となっております。検討会の本来の目的であります管理運営面を中心としたメニューの検討をおろそかにした一方で、本来は検討対象とされていない整備計画自体についての検討を行ってしまったことは、県がコーディネーターとしての役割を十分発揮できなかったものと考えております。

なお、今回ご尽力いただきました住民検討会の方々につきましても、その旨をお伝えするとともに一定のご理解が得られましたことを、ここでご報告をさせていただきます。

さらに、大白地区にグラウンドを整備した場合の施設利用者数の想定や、近隣地域での同種施設の整備状況や整備計画についての検証・把握も不十分であったと考えております。今回、第5回委員会での意見書におきましてご質問をいただいておりますので、その後調査をいたしました内容につきましてご説明を申し上げます。

資料7ページをご覧ください。

上の表が現在の町営グラウンドの平均的な1週間の利用状況でございます。当該地域はご存じの方もみえると思いますけれども、スポーツの大変盛んな地域でございます。現状は、銚子川河川敷にあります町営グラウンドが1箇所あるのみで、ソフトボール、野球、サッカーの主に少年チームが曜日別にあてがわれて練習に励んでおります。調査結果からは、現在のグラウンド利用が飽和状態にあるようにもお聞きしております。スライドをご覧くださいと思います。利用者構成を集計いたしますと、15歳以下の利用率は約6割強とな

っております。新たにグラウンドが整備された場合にも同じような年齢構成になるものと思われま

す。利用計画に関しましては、プロ野球を誘致するというような施設では当然ございません。目的といたしましては、公式サイズのグラウンドを整備することにより、少年の野球大会などを誘致するという考えでございました。

なお、第5回委員会でお示ししました利用者推計は、便益歳出のため最低限のラインとしまして、現町営グラウンド利用から約半数が転換すると見込んだ数値になっております。その後の聞き取り調査などから掘り起こし利用もかなり見込まれるところではありますが、この点に関しましては検討が不十分であったと思います。

次に、スポーツ施設の整備実態と今後の整備計画でございます。こちらでも事後の調査結果でございます。資料8ページの方をご覧ください。前回、現地調査の際にもご説明をさせていただきました内容でございます。現在の町営グラウンドの位置はこちらになります。大白地区はここでございます。周辺には旧紀伊長島町に1箇所、尾鷲に2箇所ございます。利用状況は資料9ページにまとめてございます。ごらんいただきますように、旧海山町内から子どもたちが自転車などで行くことができる施設は、現在の町営グラウンド以外にはございません。また、今後の整備計画もないとお聞きしております。以上が、意見書の質問事項に対する説明でございます。

(都市政策分野総括室長)

それでは、引き続きまして、県土整備部都市政策分野総括室長の中村です。対応方針、それから留意点等について、ご説明させていただきます。

先ほど申し上げました内容を真摯に受け止めて、今回提出させていただきました見直し案は、検討が極めて不十分であると認識しております。今回の再評価におきまして、計画変更にかかる提案を、誠に申しわけございませんが、取り下げさせていただきたいと考えております。その上で、先ほど説明もさせていただきましたけども、現計画に基づく野草地とか収穫園につきましては、その運営管理が難しいという状況もありますので、大白地区のあり方について整備計画にとどまらず、管理運営方策を中心とした検討を引き続きさせていただきたいと考えております。

検討の結果、もしも整備計画の変更ということになれば、その段階で再度再評価委員会のご審議、ご判断を仰ぐことができると考えております。また、その際、再度検討を行うにあたりましては、今回の委員会でのご審議やご意見を踏まえた適切な検討を進めることが何よりも必要であると考えておりますので、ここにお示しいたしました留意点を検討の上、基本的枠組みとして打ち付けた上で議論を進めることとしたいと考えております。

1つは、熊野灘臨海公園として広域的な誘致を図るべき都市公園との位置づけを十分に踏まえること、併せまして当該公園は、紀北地域の地域活性化の核であるということと同時に、地域に親しまれる都市公園であるとの位置づけを同時に有するものとの位置づけから、地域住民との意向も十分踏まえながら策定していきたいと考えております。さらに維持管理の抑制と安定的な維持管理が図られることを念頭に置いた施設計画を目指してまいりたいと思っております。

4点目でございますけども、前回委員会でご意見をいただいているポイントでございま

すが、自然環境と生態系に十分配慮した上での検討を行ってまいります。このような基本方針のもと、大白地区につきましては、いまだ少し時間をいただき、検討を継続していきたいと考えております。なお、事業につきましてはそれまでの間、前回再評価においてご承認いただきました既存計画によりまして、停滞することなく進めて早期完了に努めてまいりたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

(委員長)

ご説明ありがとうございました。ご提案内容、続いてご意見、確認事項頂戴いたしますが、どうぞ。

(委員)

対応方針、よくわかりました。そこで今後も検討を行おうということなんですけれども、そこで1つどういうことを考えていらっしゃるのか、もしそういう考えがあれば教えていただきたいと思うんですが、地域住民の検討会で今回提案がされておりました。その地域住民の検討会の構成メンバーのことなんですけれども、例えば今既存の住民検討会というのが、引き続き機能していくものなのか、あるいはそれももう一度白紙に戻して、もう一度構成をして検討を行うということで考えていらっしゃるのか。そこはどういうふうなことで考えているのか教えていただきたいと思っております。

(紀北建設部事業推進室)

地域検討会につきましては、これからも引き続き継続してやっていきたいというふうに思っておりますけれども、構成するメンバーにつきましては、いまだそのままのメンバーですのか、また、新しく変えるのかということまでは具体的にはまだ詰めてございませんけれども、三重県としましては地域検討会は引き続き続けてまいりたいというふうには考えております。

(委員)

わかりました。それで、例えば構成メンバーをどうするのかは、担当者との話し合いで決めていくことだろうとは思いますが、ぜひともお願いしたいのは、地域住民に親しまれる都市公園であるということを謳っている以上、地域住民の意向というものを非常に尊重しなければならないと思うんですけれども、それだけではなく客観的な立場で物事を考えられるような区分。それが例え有識者なのかどうかそれはよくよく考える必要があるかと思っておりますけれども、客観的な立場で意見を述べられるような部分のメカニズムをぜひとも強化していただきたいというふうに思っております。

それから、スポーツとか特に子ども、大人の関係だとか、教育だとか新たな都市公園のあり方というところの部分も考えられると思うんですけれども、例えばある特定のスポーツなり、何かが決まっていくことによって、直接そこにかかわる人が例えば何かのメリットがあるとか、あるいはないとか、そういうこととは直接かかわるような方々が多数入っていくとか、なかなか表現が難しいことがあるんですけれども、そういうことじゃなく、スポーツというものは本当にいろんなスポーツがある。それから地域住民に特に強く愛さ

れるスポーツもあるでしょう。いろんなものがあると思うんですけども、誰が見ても非常に客観的なバランスの取れた構成になっているという。やっぱり物事をつくるのは、人だと思っておりますので、その人的財源というのでしょうか、人的構成に関してはくれぐれもバランスの取れた配置というのでしょうか、それをお願いいたします。強くお願いしたいと思います。

(委員長)

ほかにいかがでしょう。ご意見。どうぞ。

(委員)

私はちょっとわかりにくかったので、教えてもらいたいんですが、今回の提案を取り下げますというのは、今回のこのキッズファームの点がスポーツ公園になったというところを取り下げるといことなんですか。

(都市政策分野総括室長)

そういうことです。

(委員)

そして、前のキッズファームという収穫園とかそういう自然の野草地とかあった計画の方に戻すということなんですか。

(都市政策分野総括室長)

そうです。今回提案させていただきました、前回のときにそういうキッズファームというのを提案させてもらって承認いただいておりますので、それを継続していくということで、今回はちょっと言い方は悪いんですけど、なかったということになります。

(委員)

そうすると、スポーツ公園とスポーツ施設をつくらない方向で、これからは検討をしていくということなんですか。

(都市政策分野総括室長)

委員会の方々、今、委員の方からもお話ありましたけど、いろんなまた委員の方も新しく入っていただく方もあるかと思っておりますけども、その中でどういう方向が一番いいのかを含めて、また検討していきたいなと思っております。

(委員)

この工期は、昭和45年から始まっています、もう35年間かけています、あとの5年で40年間で一応終わろうという計画がございますよね。今変更、もう一度再考し直すということなんですけども、全体の工期というか事業を大体ほぼ何年ぐらいで終わらそうと思っていらっしゃるんですか。

(都市基盤室長)

大体総事業費 170 億円ぐらい見込んでいる中で、今 150 億円程度整備をしてきたというところでありまして、あと 20 億円が決まりではないんですけども、その事業については今後 5 年とか。今回は平成 14 年度に再評価をいただきまして、3 年目で計画見直しということで、イレギュラー的に 3 年目でこういう審査をいただいております、あとまだ 2 年につきましては 14 年度承認いただいた計画に基づいて、大白地区だけではありませんので、ほかの 2 地区について整備を進めさせていただくと。

またその時点で、事業が全部できていなければ、その時点でまた当然再評価を 19 年度ですか、そういう形になってまいると思っておりますが、いずれにせよ 14 年度でお示した案というのは、あと大体 20 億円ぐらいのものだと思いますので、我々とすればあと 5 年とか、7 年とか、そういうスパンで終わらせなければいけないかなというふうには思っております。

(委員)

そうすると、大白地区の方の提案を取り下げてこれからどうするかというのをもう一度検討されるんですけども、その検討の結果というのを出す目標というのか、時系列的な目標というのか、どういうふうになっているんですか。

(都市政策分野総括室長)

今度 19 年に、定期的見直し、再評価の期間がきますので、そのときまでにできれば検討させていただきたいなと。それでも、そのときまでに案がまとまらなければ、19 年は今の継続というような方針で再評価をさせていただきたいと思っております。

(委員)

地元志向型のスポーツ公園を取り下げる、見直すというのは大変結構だと思います。元の原点の方へ切り替えるというのは結構なんですけど、見直し前の計画、野草地、収穫園、芝生広場と海浜公園、それだけで本当に遠隔地からお客さんを集めるだけの魅力のある公園になるのかなと、ちょっと疑問に思うんです。

先日、実地に見せていただいた海浜公園も、あの程度の海の自然にふれられるところは、こんな奥の方まで来なくたってもっと手近にいっぱいありますので、あの程度の魅力ではいけないのではないかと。あるいは、収穫野草地にしても、収穫であればある程度体験はできるということかもしれませんが、パンチがないんですね。だから、これはよほど十分、都会地の方々の意見を伺っていただいて練り込んだ計画をしていただかないといけないんじゃないかと思っております。

せっかく、紀州の特に大白については山と海が隣接している所ですから、都市からはるばると遠方へ出かけてきて、ここでお過ごしいただくには、やはりここに泊まるといいですか、キャンプでもさせて、キャンプライフの中で農業収穫物を利用するとか、あるいはこの海でちょっと泳ぐこともできるようにするとか、そういうワイルドライフとかそういう自然の中で都会地の方がゆっくり、特に子どもさんたちをこういう自然に触れ

させて、いろいろ体験をさせるようなそういう方向に持って行くのも一つの方向としてあるのではないかなと思います。ほかにもっといいアイデアもあるんじゃないかと思うますので、とにかく都会地から来ていただく方々の意見を十分によく掘り下げて探って、再計画していただければありがたいと思います。

(委員長)

委員、今のはコメントでよろしいでしょうか。

(委員)

はい。コメントというより、意見です。利用者として想定される都会地の方々の意見を掘り下げて、その上で計画を練ってください。

(委員長)

では、担当の方、ご回答をお願いします。意見だそうです。

(都市基盤室長)

今回、我々が再検証する中で、やはり客観的な検討が非常に足りなかったという部分は反省しております、今回、熊野灘臨海公園はやはり関西圏、東海圏から来ていただくという基本コンセプトの中でやはり今後も整備をしていきたいというふうに思っておりますので、まさにお客様のニーズを的確に捉えるということは、客観的な検証の第一歩だとは思っておりますので、ぜひそういった形で進めていきたいと考えております。

ただ、今回は大白公園だけ、我々も大白公園だけをお示ししたものですから、ここだけで見るとそういった形で若干施設整備が足りないというか、魅力が足りないというような議論になってくると思うんですが、先ほども説明がありましたように熊野灘臨海公園、地区割りいたしまして、それぞれ機能を持たせることで全体として魅力を出していこうと。宿泊施設については、例えば城の浜地区にオートキャンプ場があったり、そういった形で地区割りして、総合的な検討も全体としてまたどうやっていくんだという中で、大白地区も改めて客観的な検討をして行かなければいけないのかなというふうに思っております。

(委員長)

ありがとうございます、ほかにどうでしょう。ご意見。よろしいでしょうか。では、最後に私から1つですけれども、単語の説明というんでしょうかね、この事業が昭和45年のレクリエーション都市整備要綱に基づくということはわかったのですが、私の記憶違いかもしれませんが、サンベルトゾーン構想というのは、何かそういう単語ありましたっけ。それと、熊野灘臨海公園。そのあたりの整理はどうなるんでしょう。・・・(テープ交換)・・・都市整備要綱を受けて、そのサンベルトゾーン構想が立てられて、その中に熊野灘臨海公園があったと。

(都市政策分野総括室長)

はい、そのように私、記憶しているんですが。

(委員)

リゾート法では位置づけられています。

(委員長)

そうすると、全く関係ない。あるんですか。

(委員)

関係はあると思います。要するに、サンベルトゾーンはリゾート法ですね。その中で計画されている幾つかの施設の一つとしてこれが位置づけられている。

(委員長)

ごめんなさい。法制度的なこと、大枠わかったんですが、質問をしたかったのは、昭和45年の要綱でスタートしたものを、是が非でも終わらせなきゃいかんものかどうかということ質問したかったんです。当然、社会情勢変化したということで出されてきたんですけれども、それをお聞きしたかったんです。

(都市基盤室長)

30年以上やっておるということで、当然、当初はレクリエーション都市として打ち出したものはもっと華々しいものでございまして、施設整備もゴルフ場からスキー場からいろいろ構想はあったというふうに聞いておりますが、その中で前回の14年度の再評価のときに、かなりそういうリゾート的なものはそぎ落としてスリム化したという形で当時提案を差し上げてご承認いただいたという流れの中でやっておりますので、当初のレクリエーション都市構想を是が非でもやるというのは、既にそういう話ではもうなくなっておるというふうに、ご理解いただければと思います。

(委員長)

ありがとうございます。理解できました。それでは、12時も回りましたので、ここで一旦休憩いたしまして、審議いたしました2件について、意見をとりまとめたいと思います。本来は松阪市の都市公園事業は午前中の予定でしたけど、大変申しわけないですが、午後に回させていただきます。休憩を含みまして意見書とりまとめ、少し時間がかかるんじゃないかと思いますが、事務局、再開時刻は。

(公共事業運営室長)

再開は1時半で、13時30分で。

(委員長)

はい、わかりました。再開、それでは13時30分の予定でございます。よろしく願いいたします。では、一旦休憩に入ります。

(休 憩)

(委員長)

大変お待たせいたしました。ただ今より、委員会を再開いたします。

今しがた午前中の2件につきまして意見書案を検討いたしましたので、読み上げます。
座ったままで失礼いたします。

意 見 書

三重県公共事業評価審査委員会

1 経 過

平成17年6月1日に開催した平成17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、県より海岸事業1箇所及び都市公園事業1箇所の審査依頼を受けた。海岸事業に関しては、同年10月26日に開催した第6回委員会及び同年12月22日に開催した第9回委員会において、また、都市公園事業に関しては同年9月26日に開催した第5回委員会及び同年12月22日に開催した第9回委員会において県及び市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。

なお、都市公園事業に関しては、同年11月8日に開催した第7回委員会において現地調査も行った。

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取りまとめ、三重県知事に対して答申するものである。

(1) 海岸事業

19番 五ヶ所港海岸(中津浜浦地区)〔三重県の事業〕

19番については、平成8年度に事業着手し、その後おおむね10年を経過して継続中の事業である。この事業は、平成17年10月26日に開催した第6回委員会において審査を行った結果、説明不足の点が多々あり事業継続の妥当性が判断できなかったため、再審議としたものである。

今回、審査を行った結果、次の点について不明確であった。

- 一、計画利用者数を踏まえた水質の変化予測(潜堤の海浜側の水質を含む)
- 一、養浜勾配の持続性
- 一、海岸の定性的な魅力

このため、国内の既存海岸の実態を調査検討の上、説明できる資料の提出を待って再審議とする。

(2) 都市公園事業

20番 熊野灘臨海公園〔三重県の事業〕

20番については、昭和45年度に事業着手し、平成10年度及び平成14年度に再評価を行い、その後おおむね3年を経過して、事業内容の大幅な変更が必要と判断したため、3回目の再評価を行った継続中の事業である。この事業は、平成17年9月26日に開催した第5回委員会において審査を行った結果、平成14年度の委員会意見を踏まえた検討内容になっていないように思われた。したがって、再審議とするとともに、平成17年11月8日に開催した第7回委員会において現地調査を行ったものである。

審査を行った結果、前回の第5回委員会において提案された大白地区の計画内容の取り下げを了承する。ただし、次の点について意見を付すものである。

一、第5回委員会での提案を今回、白紙撤回した経緯を考えると、十分に事業のコンセプトを理解せず計画変更したものと考えられる。

したがって、今後、このようなことのないような県としての事業への取り組み姿勢を整えるべきである。

一、具体的な計画については、この公園のコンセプトを踏まえ、一部の利害関係者の意見のみに傾聴することのない、客観的な計画を行うべきである。

以上ですが、委員の方々、よろしいですか。では、後ほど委員の方々には、事務局より意見書を手交いたします。それでは、当意見書をもちまして答申といたします。

では、続きまして道路事業の方の準備、よろしく。

(公共事業運営室長)

すいません、松阪市の都市公園事業。

(委員長)

ごめんなさい。私、午後に回しました松阪の運動公園ですけれども。では、運動公園の方からよろしく願いいたします。

114番 都市公園事業 松阪市総合運動公園 松阪市

(松阪市建設部都市計画課)

失礼いたします。松阪市建設部都市計画課の杉山でございます。よろしく願いをいたします。座って説明させていただきます。

松阪市総合運動公園につきましては、9月26日に審査をしていただきまして、11月8日現地調査をしていただいております。事務局配付の委員会資料114-3番によって説明をさせていただきます。

まず、前段といたしまして松阪市総合運動公園につきましてはのこれまでの概要を説明させていただきます。その後、不足資料等の指摘のありました点につきまして、資料またスライドによりまして説明をさせていただきます。と思います。

松阪市総合運動公園につきましては、市民にスポーツ、レクリエーションの場を提供するというので、平成 8 年度より事業着手をいたしてありまして、52.5ha につきまして、現在事業を進捗中でございます。用地買収を中心に進めてまいりまして、社会経済状況の大きな変化によりまして、平成 13 年度に野球場やプールなどの大型施設建設を取り止めて、自然環境を生かしたジョギングコース、デイキャンプ場などの変更を行っております。

また、施設といたしましては、多目的広場、現況の竹林や里山の形状を利用した展望広場、健康遊具やスポーツ等の遊具を設置する広場、調整池、東屋などの景観施設、トイレ等本年度より工事着手をいたしまして、23 年度に市民に利用していただけるよう一部整備をしていく予定でございます。今回、陸上競技場につきましては芝生広場に変更いたしまして、特に事業費を抑えてたくさんの方々が親しんでいただける公園としていく予定でございます。

委員の方々には前回、名称にこだわらず多くの費用を投資せずにできる限り自然を残しながら環境にも配慮した公園にしてはどうか。また、モミジや桜等のたくさんの植栽をして市民に開放したらどうかというご意見。それから、展望広場には家族や子ども等が集えるようなものにしていくということで、遊具等の設置も必要ではないかというようなことをいただいております。またバリアフリー対応等について、子どもからお年寄りまで利用しやすい公園にしていったらどうかというようなご意見をいただいております。

次に、前回指摘をいただいた資料不足がございましたので、この点につきましてご説明をさせていただきたいと思っております。

まず、不足資料といたしまして、周辺道路網と進入路の関係、それから全体計画図と比較できる今後の進捗計画図、それから 3 番目といたしまして競合公園を含めた利用者数の見通し、それから地元自治体の公園計画における本公園と競合公園との位置関係及び利用計画上の役割というような不足資料がございまして、この点について、今からご説明をさせていただきたいと思っております。

まず、1 点目でございますが、周辺道路網と進入路の関係につきまして、ご説明をさせていただきます。11 月 8 日の現地調査におきまして、松阪インターより 166 号線を通りまして中部台の運動公園を見ていただいたところでございます。この公園から、競合公園ということで見ていただいたんですけども、この公園から県道松阪嬉野線を通りまして、松阪環状線から総合運動公園の現地を見ていただいております。このポイントが総合運動公園の位置でございます。

この県道松阪環状線につきましては、平成 17 年度に供用ということで今、現在工事、県の方でしていただいております、今年度末に開通ということで予定になっております。周辺道路にいたしましては、現在工事中であります 42 号バイパスがございまして、それから鳥羽松阪線、それから県道御麻生園豊原線、それからふるさと農道も隣接しているような状況でございます。

公園の進入路につきましては、松阪環状線からの進入路、それと県道御麻生園豊原線からの進入路がこれでございます。外からはいるところ。それから公園区域に隣接しておりますふるさと農道からの進入も計画をいたしております。

次、写真かな。これが松阪環状線からの進入路ということで、前回現地調査をしていた

だいてちょうどこれが公園にぶつかるところでございます。これは、県道のもう一方の御麻生園豊原線からの進入路ということでございます。これは、ふるさと農道ということでございまして、これからも隣接するというで進入できるということでございます。まずは、進入路につきましてはそういうことで整理をいたしました。

それから、2点目といたしまして地元自治体の公園計画と本公園との関係ということでございまして、これについてご説明を申し上げます。

松阪市の緑の基本計画における緑地整備上の計画課題ということで、これがイラスト化したものでございます。松阪市の緑の量や位置を調査をいたしまして整理を行いますと、自然環境豊かな西部南部山地ということで、まつさかインター周辺の山地がでございます。それと、櫛田川でございます。櫛田川周辺、それから伊勢湾の緑の外の環状ということで、外環状がそういう緑で覆われておるということでございます。

また、市街地につきましては阪内川、これが阪内川でございますが、それと金剛川、そうですね、それ金剛川。それから国道23号線とそれから都市計画道路田村高津線ということで、市街地の内環状緑地ということで、2つの外輪と内輪があるということでございます。また、市街地を結ぶ阪内川につきましては、自然を都市に結び込む緑の自然環境軸ということで、南北方向の骨格軸ということで位置づけをしております。

また、東西の方向の軸といたしましては、西部山地インターの方ですね。それから農業公園のペルファーム、それからカネボウ跡の公園、文化会館がでございます。それから松阪公園、それから学校群を通りまして旧参宮街道から今回の計画の、今推進しております松阪市総合運動公園、そして櫛田川へ抜けるというような東西の骨格の文化環境軸として機能して位置づけをして、整備強化を図るということで位置づけております。

市内の公園の配置計画、今の基本計画につきましては、ここに乗っております基本方針ということで緑のネットワークの形成ということで今お話ししましたようなことで書いております公園緑地の整備、それから緑化の推進というようなことで、緑の基本計画の中で基本方針を定めております。

それと、市内の都市公園の配置計画ということでございまして、現在都市公園として供用を開始しております公園につきましては、運動公園が1箇所でございます。これは前回現地調査をしていただいた中部台運動公園でございます。

それと、総合公園ということで松阪城跡の松阪公園ということでちょうど市街地の真ん中にごございます。松阪公園。それから地区公園が鈴の森公園ということで阪内川の沿ったところにごございます。それから、近隣公園が5箇所ということでそれぞれ各地域で獅師公園、それから東公園、それからコウヨウ公園等がございます。

それから、街区公園につきましては248箇所ということで、たくさんの住宅団地の開発によりまして建設された公園がでございます。特に、特殊公園として篠田山の墓地ということで西山墓地ということで、この公園につきましては墓地ということで特殊公園の位置づけをさせていただいております。それから、都市緑地が4箇所ということでこれにつきましては、阪内川の沿ったところにつきましては緑地の整備をさせていただいております。

合計で261箇所ということで今年の4月1日現在、都市公園として供用しておるものでございます。公園面積につきましては、1人当たり7.46m²ということで現在でございますが、今後三重県の1人当たりの公園が8.2ということ、また全国1人当たりの公園面

積 8.7 ということでなっております、住民 1 人当たりの都市公園 20m² ということで国の政策大綱の中で書いてございます 20m² というようなことを目的にしております、整備を行っているところということでございます。

それと競合公園でございますが、本公園と競合公園との位置関係ということで、それともう一つ利用計画上の役割ということがございまして、全体的に広域的な公園の競合公園も含めてご説明をさせていただきますと、広域的には競合公園となります国園公園であります木曾三川公園ということで大分遠いんですが、木曾三川公園とそれから飛鳥歴史公園、それから広域公園につきましてはレジャー施設として熊野灘の臨海公園ということということで先ほど審査いただいたところの公園、それから志摩スペイン村、それから鈴鹿サーキット、それから伊勢市にあります五十鈴公園でございます。それから、松阪市内におきましては、10ha 以上ということで定義させていただいております競合公園につきましては、先ほど申しました市内の公園の中部台運動公園とそれから農業公園のベルファームということで、10 箇所の公園を競合する公園ということで設定をいたしております。

利用計画上の役割ということでございますが、今回の総合運動公園につきましては、サッカーとソフトボールのできる多目的グラウンド、それからニュースポーツ広場、それから健康遊具の広場が他の公園とは違った施設であるということで、色分けで考えております。また、できるだけ現在の地形の形状を残したジョギングができるような園路などについても他の公園とは違う特徴があるということで考えております。

3 点目といたしまして、全体計画と比較できる今後の進捗状況ということで、ご説明をさせていただきます。赤い外枠の範囲が現在都市計画決定を行っている公園でございます、63.4ha ということでこのだいたいと青とちょっと薄いだいたいというのかな、黄色の部分は別でございますが、この部分の 63.4ha につきましてはでございます。黄色で示してございますところ、これは最終処分場として利用しておるところでございます、焼却灰等の処分を行っております、平成 32 年度に満杯になる予定になっております。

今後の総合運動公園の年次計画につきましては、赤く着色している範囲 26.5ha につきましては、用地につきましては既に取得済みでございます、平成 17 年度から平成 23 年度にかけて施設整備を行っていきたいということで考えております。

青く着色しております範囲 26ha につきましては、次の 24 年度から 28 年度の整備を予定しております。その後、残りのだいたい色の 10.9ha につきましては平成 29 年度から 32 年度ということで計画を、全体計画としていたしております。全体の 63.4ha については、そういうことで事業の進捗を図ってまいりたいというようなことで考えております。

それと、4 点目といたしまして、利用者の見通し、それから費用対効果ということでご説明をさせていただきます。総合公園を含めた利用者につきましては、今回中部台運動公園の利用実態から推計を行っております。参考資料ということでご覧いただければと思いますが、同じようなのがこちらに映し出しておりますが、9 月 26 日の審査を行っていた時点でこの芝生広場、中部台の芝生利用者の数を単純に芝生広場の面積で割りまして 1 ha 当たりの使用人数を算定しております、総合運動公園の広場にかけて利用者者を約 15 万人ということでそのときにお話をさせていただいたわけなんですけれども、中部台運動公園の利用者が分割されずに新たに総合運動公園に利用者が発生してくるということはどうかというような指摘もいただきました。したがって、今回、中部台運

動公園の利用者につきましては、どこの地域の方が申請をしているのかを再度調査をいたしまして、利用状況を確認をいたしております。

そして、その利用者を 42 号線の東西に分割をいたしまして、その東側の方だけが中部台運動公園から総合公園に利用が代わるという想定の下で利用者数を推計をいたしました。42 号線、そこですね、ちょうどこれを境にいたしまして、総合運動公園側は東側ということで分割をいたしまして、中部台の利用者がこちらを利用するというので分けて考えて推計をいたしました。そして、西側につきましては中部台の利用者ということで、42 号から西側につきで、この部分の方については中部台へ行っていただくということなので推計をいたしました。

ちょっと表の方を。表につきましてでございますが、この表につきましては、中部台運動公園の 15 年、16 年度の利用者数を示したものでございまして、公園の利用者数につきましては、1、2 回でございます。全体の公園利用者ということで 15 年度が 56 万 1,000 人、16 年度が 61 万 1,000 人ということでございますが、今回データに利用させていただくのは、その内の芝生広場の利用者ということでございまして、15 年度が 21 万 4,438 人、それから 16 年度は 23 万 4,887 人ということでございます。この中で申請がある分につきましては 4 万 8,435 人、それから 4 万 1,067 人ということでございまして、そのうち申請のないものと分けまして、16 万 6,003 人と 19 万 3,216 人ということで、一般の家族連れとか行楽客の方が利用されるということで、人数的にはかなりそちらの方がほとんどということでございます。

それで、この内の申請者のあります中のイベント参加者ということで市のイベントで利用しておりますのが 2 万 7,100 人とそれから 2 万 5,600 名ということで、このイベントの参加者の分はあくまでも市のイベントということでございまして、これは今後も変化することもありますし、一応このデータについては少な目に利用者を見積もるということから引かせていただいております。

そして最終の利用者をその抜いた分の芝生広場全体で 21 万、15 年度については 21 万 4,438 から 2 万 7,100 を引いた部分でございますが、その数が 17 万 7,338 人、15 年度。それから、16 年度につきましては 20 万 9,287 人ということで推計をいたします。平均いたしますと 19 万 8,310 人ということでございますが、まず芝生広場につきましては利用者数の推定はその利用者ということで約 20 万人ということでございます。この芝生広場の方の利用を 42 号線を境にいたしまして西側と東側に分割したということで、東側の方が利用していただくということで考えておまして、割合からいきますと本来ですと 52.9%、それから 39.6%でございますが、一番最低の率ということで 39.6%を採用させていただきます。したがって、この 19 万 8,312 人の 39.6%ということで、費用対効果の 7 万 8,000 人が総合運動公園を利用するというのでございます。8 ページにその辺が書かれております。

ちょっと 8 ページをご覧ください。7 万 8,000 人が総合運動公園を利用するというので推定をいたしております、上記に市内の他のサッカー場の廃止に伴う移転分 4 万 5,000 人ということを加えまして、12 万 3,000 人を本公園の利用者数として設定をいたしております。

費用対効果につきましては、8 ページに書いてございますが、便益につきましては全体

の 117 億 6,200 万円、それから費用につきましては 88 億 600 万円ということになりました。費用対効果につきましては見直して見まして 1.34 という結果となっております。

特にデータの今回、利用者数をどうしていくのかということでございまして、中部台の公園の利用者を西と東に分けてデータ整理をいたしまして、費用便益の根拠といたしております。

以上、指摘をいただきました不足資料について 4 点ほどございますが、今回その分について説明をさせていただきました。以上でございます。よろしくご審議をお願いいたします。

(委員長)

ご説明ありがとうございました。松阪市の総合運動公園ですけれども、ご意見、ご確認事項ちょうだいいたします。どなたからでも、どうぞ。

(委員)

競合公園等含めまして需要予測で少しお尋ねしたいのですが、先月お話を聞いてから私は公園予定地の隣にある高校でお話しする機会がありました。合計 25 名ぐらいの高校生とお話ししたところ、この松阪市総合運動公園の例を出して「知っているか」と聞いたら、だれも知らなかった。それで進捗率 22%の中で、高校・大学生が全く認知されていないプロジェクトが実際オープンしたら、すぐこれだけの需要があるのかどうかというのは非常に疑問になりました。そういうオープン前の市民への認識度アップというそういう努力とか、されているのかどうか。

されていなくて、市民が何も知らない所で公園がオープンしたとしても当然知らないわけですから、先ほどの中部台公園との分け方という話もありましたが、それ自体が机上の議論だけになってしまうのではないかというふうに感じたんですが、いかがですか。

(松阪市建設部都市計画課長)

当公園につきましては社会的な公表という部分につきましては、議会の方の関係とか地域の中ではそれぞれに公表はいたしております。また、市のホームページ等でも公表はいたしておるわけなんですけども、今、用地買収というところでこれから施設整備を行うということでございまして、認識されている方はそれなりにご存じの方もたくさん見えるわけございまして、今後そういう施設、今年から一部調整池等についての工事ということで入ってまいりますので、今後そういう公表も含めまして、市の広報であるとかPR等はやっていかなければならないと。ただ、今の段階で平成 23 年ということで目標に今後やっていくということでございまして、またちょっとその辺で認識が皆さん薄いのかなというところは、実際のところかなと思います。

ただ、サッカー場等につきましては、かなり不足をしております。現在高須の方の海側の方にサッカー場がございまして、もう、3カ月前からいっぱい並んで待っていただくというような状況でございまして、毎週子どもたちが使っているような状態でございまして、早くこちらの方を何とかしてほしいというような意見もたくさんいただいております。利用者のそれぞれの方々ではやはり認識もしていただいている方もいるということでは

思っております。今後、努力はしていかないといけないということで思っております。

(委員長)

ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

(委員)

前回のご説明で確かニュースポーツの運動場があるというご説明でしたね。その中身は何かというと、スケートボード、あるいはローラースケートであるというお話があったのですが、スケートボードの運動場なんていうのは、わざわざつくらなきゃいかんものなんですかね。それほど需要人口が多いものなのかどうなのか。

(松阪市建設部都市計画課長)

おっしゃるとおりで、どれだけの人口があるかということでございまして、議会の方でもスケートパークの建設に対する誓願ということで出ております。そして、それは採択されたということでございまして、好きなスポーツということでこの中には誓願に書かれておりますのは、人気ランキングとして1位がベースボールで、2位がバスケット、3位スケートボードというほどの人気スポーツということでございまして、かなりそういう面では求められている部分が多いということでございます。

ただ、スケートボードが堂々とすべれる場所というのがやはりないということで、市内の公園の中で一部夜にスケートボーダーがやって近所迷惑になったりというようなことも発生しておりまして、そういう声の場の提供ということも求められている部分もございまして、何とか早くそういう造成をお願いしたいというようなことで、スケートボード、それからインラインスケートということで愛好者、特に最近伸びておるというようなことでございまして、全体といたしましては公のところの議会の方への誓願も出ておりまして、それに基づいてやっていきたいということで、松阪市だけではなくて当然たくさんの需要が見込めますので、伊勢市や津市ということで近郊のスケーターにも要望が切実な要望ということで上がっておりますので、対応をしていきたいということで考えております。

(委員)

本当にそういうスケートボードの運動場をつくって、わざわざ来てやっていただけるんでしょうね。手近なところでサッとやってそれで満足しているということではないんですか。やっぱり、スポーツというのは1時間とか2時間とか、ところでやるようなものなんです。

(松阪市建設部都市計画課)

今、現実に、松阪市内の公園の歩道とかそういう所でスケートボードをやっている少年とか、それこそ二十歳を超えたぐらいの人たちが結構毎晩のようにやってみえるんですけども。その方とも現地で実際に話をしてみたんですが、やはり自分らが楽しめるような施設、それがあれば集まるということは言っておるんですけども、ただそういう施設というのは私どもの行政の方ではなかなかわからない部分がありますので、そのものについ

ては実際にやっておるそういうスケートボードの人たちと話し合っつくるのが一番いいのかなとは思いますが。確かにそういう施設が公の所では非常に少ないというか、そういうのが現実のようで、すごい早くつくってほしいという意見はいただいております。

(委員)

東海地方でトップバッターで松阪にできるということですか。

(松阪市建設部都市計画課)

おそらく志摩の方には施設はあるようなんですけど、あまり利用されていないというのは聞いてはおります。

(委員長)

よろしいでしょうか。次、ほかに意見。どうぞ。

(委員)

維持管理費のことをちょっと質問します。この表を見ると単年度で1億8,000万ぐらいと書いてあるんですが、大物の箱物は止められましたね。具体的に1億8,000万がどこにどういうふうにかかるのか、額だけ見ると結構な額だなと思うんですけど、どのように考えておられるのか。質問の趣旨から言うと、メンテナンスフリーというか、粗放的な管理でいいような緑地なんかはむしろ手のかからない整備の仕方をするといいんじゃないかなと思うんですが、この1億8,000万がどういうところに使われるか、ちょっと教えてください。

(松阪市建設部都市計画課)

すいません。私どもの公園の中で、文化会館の近くに鈴の森公園という公園がありまして、その公園そのものが芝生広場というので約8,000m²ほどございます。その年間の維持管理費で今の現実で約2,500万円ぐらいかかっております。それは芝生の管理、あと水道、電気代等のもので約2,500万円ぐらいの維持管理費というのがかかっております。中部台運動公園の芝生管理そのものでも、中部台の広場そのものだけで約1,600万から1,700万ぐらいの維持管理費がかかっております。それから見て約1億というのが、ちょっと多いかなという感じはするんですけども、芝生管理だけでもかなりの費用がかかるというのが現実なんですけども。

(松阪市建設部都市計画課長)

それだけかかってどれだけの効果があるかということが一番問題だと思うんですけども、中部台ぐらい50万、60万ということで年間利用があると、それだけの効果はあるのかなということで、当然費用対効果につきましても見直した中で1.幾つということで出ておりますので、それだけの効果はあるかということでは思っております。

(委員)

きれいな芝生広場をつくと、ユーザーとしては気持ちよく利用できるのも、今のご意見でいいと思うんですけど。前半の説明で、割と自然を残して云々というくだりがあったもので、そういうふうに見るとやたらと芝生広場をつくとメンテが大変というのと、この辺り山ですよ。だから、里山の雰囲気なるべく残して、その中にスポーツ施設があるというふうにすると、お金もあまりかからないで雰囲気がいいんじゃないかなという気がするんですね。先ほど言われたように、投資効果と利用者の満足度の兼ね合いで決まるんでしょうけども、その辺、今から設計の仕方によっては大分切り詰められる可能性があるかなというふうにちょっと見ました。

(松阪市建設部都市計画課長)

今のご意見ですけれども、確かに自然を生かしたという部分でもご意見を前回もいただいておまして、この部分については施設的にある程度整備をしていくということでございますけれども、この残っておる部分についてはできるだけ自然を残しながら展望台広場をもしっかりでございますし、この 26ha については、そういうものも残しながらジョギングコースであるとか、散歩のところの整備ということで歩道等の整備をしていきたいということでは、当初のフルセットの運動公園ではなくて、見直しを進めておってこういう格好で、できるだけそういう格好で、沿うような格好でやっていくような方針にはしております。

(委員長)

ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

公園の配置計画に関連するのですが、これは総合公園で都市計画区域の中での配置が考えられているからいいと思うんですが、この資料だと7ページに書いてあるんですが、競合公園検討図。ものすごく雄大な検討結果があって、飛鳥村の国立公園まで入っていてすごいなと思ったんですが。それはさておき、大仏山とか、つくった後の雰囲気がよく似ているようなものが近隣にあって、それとの競合。この絵を見るとあまり大仏山とかの誘致圏がこの中に書いてなくて、ものすごく大きい木曾三川公園とか競合しそにもないような公園がいっぱい書いてある。この辺の考え方、いかがでしょうか。

(松阪市建設部都市計画課長)

これにつきましては、マニュアルの中で広域的に魅力度という部分で、それに基づいてそれぞれの半径どれだけの所については利用がありますよというようなことで、遠い所につきましてもそういうことで入れてはおります。決してその方らがどれだけ利用するかという基礎的なもののデータということでここにお示しをしているんですけども、ほとんど今の中ではこの 15 km 圏内ということで大仏山も含めまして、その辺がやっぱり 80% の誘致圏ということで、基本的にはやっぱり市内を中心とした方が利用されるということでは考えておりますが、ただこのマニュアルの中での競合公園ということでただ上げさせていただいておるということでございます。

(委員)

ベネフィットは、トラベルコストではじてあると思うんですけど、この資料番号で言うと、10 ページにどの市町村から来るのかと書いてあります。質問の趣旨は明和町は松阪市の9分の1ぐらいを占めているんですね。明和町の方はほとんど大仏山へ行くんじゃないかなと、この分担率といいますか、人口バランスとか。大仏山って、今整備途上ですけど、割と魅力的なものです。その辺の考え方はどうですか。

(松阪市都市計画課)

15 km圏内の中での所で割合を見てみますと、もうほとんど松阪市が約 74.8、7%ということでございまして、利用するその辺の割合からいきますと、ほとんど7割半ぐらいは松阪市と。残りにつきましてはやっぱり位置的には明和町が近いということで 9.71%ということで出ておりますが、こちらにも来ていただくということから申しますと、9%程度は来ていただくかなとは考えられると思います。大仏山の方へはほとんど行かれると思いますけど、こちらの数字的にはやはりそれぞれの魅力度の中から算出したものはこういうことございまして、位置的な関係から申しましても9%というのは妥当な線かなということでは考えておりますが。

(委員長)

ほかにございませんか。では、ご説明ありがとうございました。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。では、道路事業に移りますが、準備の方よろしくお願いたします。

では、道路事業9件の審査を行います。冒頭事務局からご説明ありましたように、まず13番と14番を一括して審議します。続けてご説明をお願いします。

- 8番 道路事業 一般国道365号員弁バイパス いなべ市～四日市市
- 9番 道路事業 一般国道368号仁柿峠バイパス 松阪市
- 10番 道路事業 主要地方道鳥羽松阪線 松阪市
- 11番 道路事業 一般国道422号八知山拡幅 宮川村
- 12番 道路事業 一般国道422号明豆拡幅 宮川村
- 13番 道路事業 一般国道167号第二伊勢道路 鳥羽市～二見町
- 14番 道路事業 一般国道167号鷓方磯部バイパス 志摩市
- 15番 道路事業 一般国道422号三田坂バイパス 伊賀市
- 16番 道路事業 一般国道311号波田須磯崎バイパス 熊野市

(道路整備室長)

道路整備室長の松田でございます。よろしくお願いたします。座って説明させていただきます。

これから、道路事業をご説明させていただきますけども、個別箇所の説明に入ります前に、2点ご報告させていただきたいと思っております。1つは、今回ご審議いただく案件のうち9番一般国道368号仁柿峠バイパス、11番一般国道422号八知山拡幅、同じく12番明豆

拡幅、16番一般国道311号波田須磯崎バイパス、これらにつきましては本来ならば昨年度に再評価を行うべき事業でございました。ただ、昨年度は台風21号の大豪雨による災害が県内各地で発生いたしまして、その復旧業務等に専念する必要がございまして、この4案件につきましては今年度ご審議をお願いするということにいたしました。ご配慮いただきまして、どうもありがとうございました。

次に、2点目でございますが、今回ご審議いただく事業に関しまして全体事業費の増額がございました。これらにつきまして一括してご報告させていただきたいと存じますので、担当の佐竹の方から事務局配付資料8-2番の道路事業再評価についてまずご説明申し上げます。

(道路整備室)

それでは、お手元にお配りさせていただきました8-2の資料の1ページをご覧ください。再々評価対象事業ということで今回4案件をご審議していただくわけなんですけども、その事業についてちょっとご説明申し上げます。

今回ご審議いただく道路事業ということで8番の一般国道365号員弁バイパス、そして9番の一般国道368号仁柿峠バイパス、そして14番の一般国道167号鶴方磯辺バイパス、そして16番の一般国道311号波田須磯崎バイパス、これはすべて再々評価事業でございます。この事業につきましては、前回の再評価の時点におきまして過年度の施行実績を反映することなく全体計画事業費を想定しておりまして、これは、平成15年度に同じような案件がございまして、非常にご迷惑をおかけいたしましたんですけども、この中で平成15年度の公共事業再評価及び公共事業事後評価結果における事業方針書、これは2ページ目に別添で付けてございますけれども、こちらでこの時にご説明申し上げましたとおり、今後の全体事業費が当該年度までの事業実績量と次年度以降の残事業量を精査勘案して算定するというので、きっちりはいっていきまじいということで前回ご説明申し上げましたとおりになっています。それで、今回の全体事業費につきましても下の表にお示しのとおり大きく増額しておりますけれども、過年度の実績事業量とそれとその実績を踏まえた残事業量を精査勘案した事業費にいたしておりますので、ご審議のほどよろしくお願ひしたいと思っております。

続きまして、もう1点ございまして、こういう修正ばかりで申しわけないんですけども、事務局配付のこの赤いインデックスの5番にございまして再評価審査対象箇所概要一覧表というのがございまして、こちらの記載に誤りがございまして、今回修正させていただきたいと思っておりますのでよろしくお願ひしたいと思っております。

まず、3ページの番号で言いますと8番の365号員弁バイパスからご説明申し上げます。こちらは残計画内容について修正をしております。これは平成17年度の実施延長の見直しを行った結果によるものです。これは、ペーパーを5月に出しておりますので、修正させていただきました。

続きまして、9番の国道368号仁柿峠バイパスでございます。こちらにつきましては、今年度計画を見直しておりますので、その内容にのっとって修正させていただきました。

続きまして、10番の鳥羽松阪線なんですけれども、こちらにつきましては残計画事業費の記載に誤りがございましたので、修正させていただきました。

続きまして、11 番の国道 422 号八知山拡幅でございますけれども、こちらにつきましては道路改良延長を修正させていただいております。これは道路改良延長の中に橋梁の延長とかが入っておりましたので、統一して道路改良の延長の中には橋梁工の延長を含まないという記述の仕方に修正させていただいております。

続きまして、12 番の国道 422 号明豆拡幅でございます。こちらも道路改良延長から橋梁延長を除いた数字に修正させていただいております。

続きまして、13 番の国道 167 号第二伊勢道路でございますけれども、こちらも道路改良の延長からトンネル延長の方を除いた数字でさせていただきます。これは橋梁は除いておったんですけども、トンネルを除いておらなかったものですから統一して除かせていただくという形にさせていただきました。

続きまして、14 番の国道 167 号鷺方磯部バイパスなんですけれども、こちらは橋梁工の数を誤っておりましたので修正させていただきます。

そして、15 番の国道 422 号三田坂バイパス、こちらにつきましても道路改良延長からトンネルの延長を除いた形で統一させていただきまして、なおかつ橋梁につきましては、・・・(テープ交換)・・・は、統一した記入方法で、また、そういう記載ミスもなくしていくように努めていきますので、ご審議のほどよろしくお願い申し上げます。

(道路整備室長)

どうもすみませんでした。それでは、個別事業のご説明に入らせていただきます。

事務局配付の委員会資料 13 1、一般国道 167 号第二伊勢道路と 14 1、鷺方磯部バイパスでございますが、伊勢志摩連絡道路という計画のもとで行っている事業でございますので、まずその位置づけについてご説明させていただきます。その後、それぞれの事業につきまして担当の方からご説明申し上げますので、よろしくようお願い申し上げます。

資料は、事務局配付 8 2 の 4 ページからとなっております。

まず初めに、三重県の観光を廻る状況をご説明申し上げます。現在、三重県を訪れる観光客は、関西圏、中部圏が約 6 割を占めておりまして、また、三重県内からが約 3 割を占めてございます。国際的な広域交流を迎え、全国的に観光客誘致競争が激しくなっている中、いかに三重県を訪れる観光客をふやすのが今後の課題となっております。そこで、今後は従来からのマーケットである関西圏や中部圏はもちろんのこと、これまで集客が少なかった首都圏や全国、また海外からの集客が重要となっております。

続きまして、県外から三重県へのアクセスについてご説明申し上げます。

三重県へのアクセス環境は飛躍的に改善されつつあります。高速道路網といたしましては、平成 15 年 3 月に第二名神高速道路が四日市市で東名阪自動車道に接続いたしました。平成 16 年 12 月には豊田市で東名高速道路へ接続したところでございます。これらによりまして、関東方面からのアクセスが改善されました。また、平成 20 年代の初頭には第二名神高速道路が滋賀県にて名神高速道路へ接続することから、関西方面からのアクセスが向上してまいります。

次に、空の便に関しましては、平成 17 年 2 月に中部新国際空港セントレアが開港いたしました。中部圏から世界への大きな空の玄関口として動きはじめたところでございます。三重県は、高速道路のほか津への高速船、鳥羽へのフェリーなどでアクセスが可能となっ

てございます。このように三重県へのアクセス網の整備が進みますと、観光形態が大きく変わることが予想されます。紀伊半島には京都、奈良、伊勢といった国際的な観光地がたくさんございます。また、平成 16 年 7 月には熊野古道伊勢路が世界遺産へ登録されたところでございます。例えて申しますと、中部国際空港から三重県へ入り、三重県の観光地を経由して京都、奈良への観光を行った後に、関西国際空港から帰国、帰宅するルートなども期待できるわけでございます。そこで、今後の観光におきましては、より一層の域内移動の高速化が求められていると考えているところでございます。

続きまして、伊勢志摩地域の道路網についてご説明いたします。

伊勢自動車道は、伊勢インターチェンジ、伊勢西インターチェンジで伊勢市内と接続いたしまして、さらに伊勢二見鳥羽ラインを経由いたしまして鳥羽市内へと連絡しております。現在の志摩地域へのアクセスは、伊勢西インターチェンジから伊勢神宮林内を通りまして志摩市磯部町に至る伊勢磯部線、通称伊勢道路を利用するルートもしくは伊勢二見鳥羽ラインから鳥羽市内を経由して国道 167 号を利用するルートがでございます。

国道 167 号は、鳥羽市志摩市内の各所で渋滞が発生しておりまして、また伊勢道路につきましても 2 車線あるものの線形が屈曲しておりまして、交通量が多いことから円滑な交通に支障をきたしているところでございます。

そこで新たなネットワークを形成する道路といたしまして、伊勢二見鳥羽ラインの伊勢市二見町松下から、志摩市阿児町を結ぶ伊勢志摩連絡道路、延長 20 km でございますが、これを計画いたしまして整備を進めているところでございます。この道路は、伊勢志摩地域間の移動の高速化を図るとともに、伊勢二見鳥羽ラインを経由いたしまして伊勢自動車道と直結することで志摩地域への県内外からのアクセスを向上させまして両地域の活性化に寄与しようとしているところでございます。

伊勢志摩連絡道路は、志摩市内の渋滞対策、伊勢志摩間のアクセス向上のため、昭和 61 年度から先行して実施している鷺方磯部バイパスを含めまして、平成 6 年度に伊勢志摩連絡道路延長 20 km として計画をいたしました。現在、伊勢志摩連絡道路は工区を 3 つに分けまして、うち 2 工区の事業を行っております。伊勢市二見町松下から鳥羽市白木町を結ぶ延長 7.6 km の第二伊勢道路と、志摩市磯部町から志摩市阿児町を結ぶ延長 8.2 km の鷺方磯部バイパスでございます。これら 2 事業につきまして、これから個別にご説明をさせていただきますので、よろしくお願いたします。それでは、建設部の方から説明をさせていただきます。

(志摩建設部鳥羽地域総合プロジェクト推進監)

志摩建設部鳥羽地域総合プロジェクト推進監の湊谷でございます。

今からご説明させていただきます箇所は、事務局配付の委員会資料 13-1 番、一般国道 167 号第二伊勢道路、国補道路改良事業でございます。事業着手後 10 年を経過しましたことから今回再評価を行うものです。よろしくお願いたします。座って説明させていただきます。

それでは、初めに事業概要を説明させていただきます。スライドをご覧ください。先ほど道路整備室の方から伊勢志摩連絡道路に関しての全体的な説明がありましたので、これからの説明は第二伊勢道路についての説明とさせていただきます。よろしくお願いたし

ます。

まず、現道の状況ですが、現在の国道 167 号並びに県道伊勢磯部線・通称伊勢道路は、伊勢志摩地方の幹線交通を担う道路として生活、産業、観光に非常に大きな貢献を果たしてまいりました。しかし、その後の自動車交通量の増大によりまして、国道 167 号では鳥羽市内で慢性的な交通混雑があり、伊勢道路でも観光シーズンに円滑な通行に支障を及ぼしております。また、台風などによる大雨の際、国道 167 号の鳥羽市内では冠水による通行止め、伊勢道路では雨量規制による通行止めがたびたび発生しており、災害時の当地域の生命線としての役割を十分果たせない状況となっております。

このような状況を解消するとともにこの後説明させていただきます 5 つの効果を上げるため、第二伊勢道路は鳥羽市白木町の国道 167 号を基点とし、伊勢市二見町の伊勢二見鳥羽ラインに至る延長 7.6 km につきまして自動車専用道路として平成 8 年度から事業に着手しております。

第二伊勢道路の計画といたしましては、4 車線で計画しておりますが、事業効果を早期に発現するため、今回の事業におきましては暫定的に 2 車線で整備をしております。当事業を行うことによりまして次のような効果が期待されております。まず、走行時間の短縮が図られ、利便性の向上が図られます。また、国道 167 号や伊勢道路からの交通量の転換が図られ、現道の混雑の緩和など道路網の改善が図られます。

次に、白木インターの整備によりまして高速インターへのアクセス時間の短縮が図られ、社会生活圏の拡大が期待できます。さらに伊勢志摩地域の産業経済の発展や観光地としての発展も促進できると期待しております。そして、近い将来発生が予想されております巨大地震やその他の災害時の救援物資の輸送など、災害時の利用が可能となります。

以上のように 5 つの効果を期待しております。

続きまして、これらの具体的な説明をさせていただきます。スライドをご覧ください。

走行時間の短縮としましては、伊勢西インターから志摩市磯部町内の伊勢道路終点までの所要時間が、国道 167 号を経由と比較しまして約 12 分の短縮が可能となります。また、第二伊勢道路への交通量の転換は、約 1 万 2,000 台の転換が見込まれております。特に県の整備目標の 1 つであります高速道路インターアクセス 30 分の達成率におきましては、旧大王町、旧浜島町の役場所在地からインターチェンジまでの所要時間は現状で約 50 分かかりますところを、おおむね 30 分に短縮することができます。

続きまして、観光地としての発展について説明させていただきます。

昨今の少子高齢化によりまして経済活力が低下していくことが予想されております。この低下を補い、需要の拡大を通じて経済や地域社会を活性させる第二の人口である交流人口の拡大を図っていくことが、人口減少社会において重要なことであると考えております。伊勢志摩地域は全国的な観光地でありながら、入り込み客数は伸び悩んでいる状況にあります。このため、この交流人口を拡大し個性ある地域形成と交流活動を支える交流ネットワークの構築は、当地域には必要不可欠であると考えております。これは、伊勢志摩国立公園内への入り込み客数の推移を示したグラフでございます。近年の客数は景気低迷の影響を受け、下降の一途をたどっております。しかしながら、過去 2 回の式年遷宮を契機に客数が増加に転じております。

次に、このグラフは観光客の出発地の状況を示したものでございます。ご覧のように中

京圏と関西圏からの観光客が全体の約 80%を占めております。

このグラフは鳥羽地域を訪れる観光客が利用する交通手段を示したものでございます。ご覧のように鉄道あるいはフェリーを利用する方は減少傾向にありますが、自動車を利用する方は年々増加しており、約 70%以上を占めていることがわかります。これらのことから当伊勢志摩地域は遷宮を契機とし、中京圏や関西圏からの観光客が自動車を利用して多数訪れるということが言えると思います。したがって、高速道路と一体となった広域ネットワークの形成が必要であり、またこの整備を次回の式年遷宮までになし遂げることによりまして、観光地としてのより一層の発展が促進できると考えております。

続きまして、事業の進捗について説明させていただきます。スライドをご覧ください。緑色に着色している部分が既に完成している箇所でございます。また、黄色で着色している部分が現在施工中の箇所を示しております。なお、赤い色は未着手となっております。

現在までに 1号トンネル、3号トンネル、4号橋梁が完成し、現在、1号、2号、3号、5号の各橋梁や白木インターチェンジ、松下ジャンクションなどを施工しております。本事業は全体事業費 297 億円のうち、今年度までに約 149 億円を投入し、進捗率は 50%となっております。

着工から 10 年が経過しておりますが、今後の見通しについて説明させていただきます。

第二伊勢道路は工事区間の約 80%をトンネルと橋梁が占める典型的な山岳道路となっております。このため、順次トンネルや橋梁といった構造物を施工していかなければ次の施工箇所にたどり着けない地形状況となっております。ご覧のように平成 19 年度末には 2号、3号、5号の各橋梁が完成し、2号トンネル及び4号トンネルの抗口に到達できる見込みとなっております。したがって、平成 20 年度には両トンネルに着手することが可能となり、平成 25 年に開催されます第 62 回式年遷宮までの供用を目指し、鋭意進捗を図っているところでございます。

このスライドは白木インター側から河内地区を写したものでございます。スライドをご覧ください。ご覧いただきますとよくわかりいただけると思いますが、白木インター以外からの進入路はなく、順次工事を進めていかなければならない地形状況となっております。

このスライドは、片上地区から松下地区を写したものでございます。こちらの方も同様な地形状況となっていることがご覧いただけると思います。

続きまして、費用便益比ですが、総費用が 298 億円、総便益が 689 億円となり、費用便益比は 2.3 になりました。

続きまして、コスト縮減について説明させていただきます。スライドをご覧ください。代表的な例といたしまして、松下ジャンクションが挙げられます。ここでは構造規格を見直し、ランプ形状を変更しております。具体的に申しますと設計速度や最少曲線半径について当初、高速性を重視した標準値を考えておりましたが、安全性を確保しつつ地域の交通特性を重視することにより、一部のランプについて特例値を採用することとしました。これによりまして当初に計画しておりましたループ橋 2 橋を取りやめ、道路土工で施工することといたしました。この見直しによりまして、松下ジャンクションのコスト縮減額は約 19 億円となり、これは全体事業の約 6%に相当いたします。

次に、後年度の維持管理費を軽減するための取り組みについて説明させていただきます。本線上の 4 つの橋梁におきまして、耐候性鋼材を使用することにより、塗装の塗り替えを

不要にし、維持管理費の軽減を図っております。この取り組みによりまして100年当たりではございますが、約7億円のコスト縮減を見込んでおります。このように、イニシャルコストの縮減と併せ、維持管理費の軽減にも努めております。

続きまして、代替案の可能性について説明させていただきます。

まず、現道拡幅についてですが、伊勢道路では神宮林があること、国道167号では沿道が既に市街化されていること、河川や鉄道と併走する区間があること、また、高規格道路を整備することなどから、現道拡幅を計画することは現実的ではございません。そこで、現道拡幅に代わるバイパスルート案を比較し、最適案を選定しております。まず、第1案でございますが、現在の伊勢二見鳥羽ラインの二見料金所を基点とするものです。しかし、ここには既にゴルフ場がありましてこの場所をトンネル構造としたとしても、土かぶりが薄いため構造的に難点があり、工事費も増加します。次に第3案でございますが、祝祭博の跡地付近を基点とするルートでございますが、約5kmを超えるトンネルが必要となり、工事費が増加いたします。また、防災上の観点から危険物を積載した車両は通行不可の規制を受けることとなります。

採用案である第二案は、土地利用や環境への影響を検討し、施工性、構造的性、経済性など総合的に比較し他案より優れていると判断し、採用しております。また、現在の工事進捗や用地買収が完了している状況から判断いたしましても、現計画で進めることが妥当であると考えております。

続きまして、環境保全対策について説明させていただきます。

本事業では環境アセスメントを実施し、当事業が環境に及ぼす影響を調査・予測しております。設定した環境要素といたしましては、大気汚染、騒音、植物、動物、景観の5項目について保全目標を設定し、評価しております。その結果、騒音を除く4項目についてはいずれも保全目標を満足しますが、騒音については朝の騒音予測値が環境基本法に定める基準地を超過いたします。このため、防音壁を設置し、基準値を満足するよう対策を講じることとしております。

このスライドは、その騒音対策を講じる場所を示しております。防音壁を設置する場所は、第二伊勢道路の起点側に位置する1号トンネルの抗口付近に設置いたします。この付近には人家が連担しており、対策が必要と評価されている箇所でございます。

最後に、地元の意向について説明させていただきます。

地元の意向としましては、沿線の市町から構成される伊勢志摩連絡道路等建設促進同盟会が結成され、当事業の早期完成を強く要望されております。また、集客量を目的とした取り組みといたしまして、観光客に素焼きのプレートを作製していただき、それを海岸堤防に張りつけ、再度の訪問を促す取り組みや沿道へ花を植える花いっぱい運動を展開して、集客量を期待する取り組みも行われております。

以上、再評価の視点を踏まえ評価を行った結果、当事業を継続し一刻も早く全線供用を図り、事業効果を実現したいと考えております。よろしく願いいたします。

(志摩建設部企画保全室長)

志摩建設部企画保全室長の石橋でございます。よろしく願いいたします。

第二伊勢道路に引き続き、国道167号鶴方磯部バイパスについて、ご説明申し上げます。

なお、当事業は、平成 12 年度に再評価をご審議いただいてから 5 年を経過してることから、再度再評価を受けるものでございます。座って説明させていただきます。

事務局配付資料の 14 - 1 をご覧ください。それでは、まず初めに、事業概要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。鷺方磯部バイパスは、志摩市磯部町の伊勢道路から志摩市阿児町の国道 260 号に至る道路として整備をしています。

続いて、志摩地域の主な観光地を表したスライドです。志摩市には、志摩スペイン村をはじめ、志摩マリンランド、合歓の郷などのレジャー施設、御座白浜に代表される海水浴場をはじめ、横山展望台、登茂山公園、大王岬、安乗岬などの景勝地が数多くあり、年間を通して全国から観光客が訪れております。また、保養所や別荘があり、ホテルなどが立地しております。その中で、志摩市における国道 167 号は、志摩地域と伊勢地域や鳥羽地域を結ぶ唯一の幹線道路であり、志摩市内の観光スポットへのアクセス道路として重要な役割を担っております。

続いて、国道 167 号の道路状況についてご説明します。国道 167 号の旧道は青い実線で示した箇所です。伊勢方面、鳥羽方面を結ぶ国道 167 号は、地域唯一の幹線道路であり、地域の生活道路として重要な役割を担っております。国道 167 号と伊勢道路が交差する近鉄志摩磯部駅周辺の市街地では渋滞が発生し、また国道 260 号の交差点付近の鷺方駅周辺の市街地においても渋滞が発生し、地域の交通に支障をきたしていました。そこで、国道 167 号の現道の渋滞緩和を図り、志摩市内への観光地へのアクセス向上を図るため、志摩市阿児町金谷から志摩市磯部町恵利原に至る新たなバイパスを計画し、そのうち阿児町金谷から磯部町穴川に至る鷺方磯部バイパスを整備しています。

磯部町穴川の国道 167 号の交差点から磯部町恵利原の伊勢道路との交差点までの区間につきましては既に供用しており、志摩磯部駅周辺市街地の渋滞は解消されております。

スライドをご覧ください。現道とバイパスの横断図です。現道は、全幅 6.5m で路肩が狭く、また歩道のない道路でした。バイパスの道路計画としましては、4 車線で計画しておりますが、事業効果を早期に発現するため、当事業におきましては暫定的に歩道つきの 2 車線で整備をしております。当事業を行うことで次のような効果が期待されます。

志摩地域と伊勢鳥羽地域を結ぶ幹線道路機能の強化が図られます。このことで、志摩市内の各観光地へのアクセス向上をさせます。また、現道に集中する交通をバイパスに転換することにより、生活道路である現道の渋滞解消を図ります。さらに、当路線は、災害時における救助・救援などの輸送を担う緊急輸送道路に指定されていることから、当バイパスの整備により、緊急輸送道路としての機能を向上させます。

続きまして、事業の進捗状況についてご説明します。本事業は全体事業費 133 億円のうち、今年度までに約 98 億円を投資し、約 74% の事業進捗となっております。用地、工事それぞれの進捗状況としましては、用地は 80%、工事は約 70% の進捗となっております。平成 7 年度までに国道 167 号交差点から磯部町穴川を結ぶ延長 2.9 km の供用を開始しております。また、阿児町金谷地内の国道 260 号からパールロードに至る約 1.3 km の区間について平成 16 年度に供用を開始したところでございます。残る区間、延長約 4 km につきましては、平成 24 年度の完成に向け事業を進めてまいります。

現在の供用箇所の状況写真です。上が磯部町地内の現在の状況です。下の写真は、昨年開通した区間の供用状況でございます。

これは、磯部町地内の旧道とバイパスの開通前後の交通量の推移を表した図です。開通前の平成 6 年に実施した交通量調査では、旧道の交通量は日当たり 2 万 5,000 台でした。バイパスが開通後の平成 11 年度調査では 1 万 4,000 台と減少し、バイパスの交通量 1 万 1,000 台へと転換しております。これにより旧道の渋滞が解消されており、事業効果を発揮しております。

現道の国道 167 号と国道 260 号の交差点の状況です。依然として渋滞が発生しております。引き続き事業を継続し、渋滞の解消を図りたいと考えております。事業が長期化している理由としましては、事業予定地が交通混乱していたことから交通整理に時間を要したため、平成 15 年度ようやく交通の整理が完了したことから、用地買収が可能となりました。今後は早期完成に向け、努力してまいりたいと思います。

引き続きまして、事業をめぐる社会情勢の変化についてご説明いたします。当バイパスが通過する旧志摩郡内の 5 町が平成 16 年 10 月 1 日に合併し、志摩市が誕生しました。新市の一体性を高めるとともに、広域な連携を強化し、新市への交流を促進する道路として、また市町村合併を支援する道路としても位置づけております。県内有数の観光地を有する志摩市の発展に寄与するよう整備を進めています。

また、志摩半島を通る国道 260 号志摩バイパスにおいて平成 17 年 10 月に志摩大橋が開通しました。平成 15 年度にご審議いただいた箇所でございますが、ようやく開通することができました。志摩大橋から見る英虞湾の景色は美しく、ナイトウォークが開催されるなど、地元の方々や観光客から好評をいただいております。また、映画「ガメラ」の撮影にも使われ、今後新たな観光スポットになるものと思われれます。この国道 260 号と一体となって地域の観光を支える道路として、今後の早期改良が望まれております。

続きまして、費用便益比ですが、総費用が 175 億円、総便益が 277 億円となり、費用便益比は 1.6 となっております。工事の施工にあたっては、掘削土を盛土区間へ計画的に利用し、不足分については他事業より流用しコスト縮減に努めております。

続きまして、前回ご審議いただきました植栽に関するご意見について説明させていただきます。当バイパスは、志摩市の観光スポットへの導入路であるため、景観に配慮し歩道に植栽を施しております。鷓方磯部バイパスは、三重県道路緑化推進計画にも道路緑化を積極的に推進していく路線として位置づけられております。植栽については、地域に応じた樹種を選んだらどうか、また剪定などの維持管理コストを減らせるよう工夫したらどうかという意見をいただきました。旧磯部町の木がクスノキであったために、旧磯部町地内ではクスノキを植えておりました。阿児町地内については、樹種を見直しクスノキに比べ、成長の遅いクロガネモチに変更して、維持管理コストの縮減に努めていきます。

また、低木のボックスウッドについては景観に配慮して、引き続き植えることとしました。なお、これらについては阿児町地内の住民が参加している国道 260 号阿児の会より意見をいただいております。環境面への配慮といたしましては、法面では植栽を施して緑化に努めているところでございます。

続いて、代替案の可能性について説明します。当事業は、先ほど説明させていただいたとおり工事で 70%、用地で 80%の進捗であり、既に工事の完了した区間は部分的に供用しております。残る区間は、鷓方駅周辺の市街地を避けるルートになることから、現計画で整備を進めることが妥当と考えており、代替案はないと判断しております。また、平成

25年には伊勢神宮式年遷宮があることから、これに合わせ観光客の誘致を図るため、平成24年の全線供用を目指して事業を継続してまいりたいと考えております。

以上、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、一刻も早く全線供用を図り、事業効果を早期に発現したいと考えております。よろしくご審議のほどお願いします。以上でございます。

(委員長)

ありがとうございました。連続する道路事業2本のご説明頂戴いたしました。確認事項、ご意見頂戴いたします。どなたからでもどうぞ。

(委員)

第二伊勢道路についてですけども、耐候性鋼が使われているということですけども、県の事業でこの鋼材を使うようになったのはいつごろからですか。

(志摩建設部鳥羽地域プロジェクト推進監)

お答えですけども、ちょっと正確な年度につきましてははっきりしないところがございますが、10年ほど前からは使われてきている、おおむね使われてきているというふうに思っています。

(委員)

ということは、県の事業ではもう耐候性鋼材でほぼ統一した仕様基準というのですか、でやられているのでしょうか。

(道路整備室)

鋼製の橋梁につきましては、景観に配慮するところ以外とか、あと、トラス橋とかで上からさび汁が落ちるところとか、そういう以外につきましては、あと海岸から近くで、錆が普通の潮水とか塩分量とかを比べて問題のない所につきましては、ライフサイクルコストを考えて耐候性鋼材を使うようにしております。

(委員)

わかりました。では、あと1点ですけども、普通の鋼材とイニシャルコストはどのくらい違いますか。確かに塗装とか維持費については削減できますけども、最初の投資の方はどうなんでしょう。

(志摩建設部)

すいません、イニシャルコストにつきましては、鋼材の初期の塗る前、塗るといふか塗ったものと塗らない初期のものにつきましては約1割ですね。鋼材としては1割の単価差が高くなります。それで、先ほど、今示していますパワーポイント上、約7億というふうに表現をさせていただいておりますが、これにつきましては第二伊勢道路の中で4つ橋がございまして、すべて耐候性を採用しております。それで100年当たりということで試算

といいますが、塗ったと仮定いたしますと塗装費にかかる費用につきまして約6億7,000万程度の縮減に、100年というスパンで考えればそれだけの縮減になるだろうという試算をしております。

(委員長)

関連して、償却期間云々がこの100年という整合性は、どういうところであるんです。

(志摩建設部)

平成14年度に橋を設計する際の基準となります道路橋示方書というふうな本がございまして、基準がございまして、その中で今後老朽化していく橋が多数出てくるということで、なるべくライフサイクルコストを低く抑えるという観点で表記がされております。その中で100年持つ耐久性を確保するために、そういう設計をしましょうという趣旨が謳われておりますので、最低100年はもつ橋をつくるというような観点で設計をしております。

(委員長)

いえ。B/Cのコスト計算のときに、その100年とこの計算の整合性はどうかという質問なんです。

(道路整備室長)

B/Cは40年で、供用後40年で想定しています。ただ、ここはライフサイクルコストの、コスト縮減対策としてこういう取り組みもしていますという表示で示させていただいたところがございますので、よろしく申し上げます。

(委員長)

計算は40年、通常の。了解です、はい。ほかにいかがですか。どうぞ。

(委員)

法面の緑化状況の写真が出していただいてあって、よく、これ道路をつくったところで最後に種が張りついているようなネットですか。法面によく施工してみえるのをお見掛けするんですけども、施工して直後にきれいな植物が生えてきて、半年か1年で植栽ががらっと変わっているみたいな状態になっているのを割と見かけるんですけども、磯部に限らずどこへでもやってみえるんだと思いますけども、その辺はどんなふうなんでしょう。あれは、やはりネットをして植栽をして、緑化させるというのが一番一般的なやり方の方ですけども、しないで放っておくという手とかほかの手はないんでしょうか。それから、どういう植種を選ばれているのか、基準があるのかないのかと、それからそれがずっと続くものなのかどうかというのは、ご存じでしたら教えてください。

(志摩建設部企画保全室長)

最初の方で法面につきまして、放っておいたらいかんのかというところは、やはり、切りっぱなしでありますと表面に雨とかそういうので叩かれますとどうしてももろい、今ま

で風雨にさらされていなくて、新しく切った法面でございますので、どうしても崩れやすい状況になります。そういったことから何らかの表面処理を行う必要があるかと思っております。そういう中で、経済的にもまた環境にも優しいそういった配慮をした形の植生でやるのが、一般的にまず考えております。そこに配合する種なんですけども、それにつきましては。

(志摩建設部)

一般的な話なんですけど、県で大体7種ぐらいの混合の種子を標準的に入れています。ここ磯部バイパスの場合、トールフェスクというのが一番多く入っています。種子。それで、その次に続いてはヤマハギとかメドハギという種子を混合して吹きつけております。

(委員)

何年間もその植生のままで維持できていますか。

(志摩建設部)

多分吹いた当時は当然、その種子が発芽してそういう形になるかと思うんですが、だんだんと在来種の種が増えてきて、多分配合の割合というのは当然変わってきているかと思えます。ちょっとその辺は調査した資料はございませんので、確実なものではございませんけども。

(委員長)

ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

(委員)

最初の8-2の資料で三重県の観光アクセスマップ6ページ、ご説明いただいたんですが、ここに三重県の観光ポイントとしては、伊勢志摩、鳥羽、それから熊野古道、伊勢路とあるんですけど、あとは伊賀を加えておいていただきたい。伊賀も大体年間で200、300万人ぐらいかな、伊賀市だけで各ポイント全部合わせますと230万人ぐらい来ていただいています。こんな道路のところで言うことじゃないかもしれませんが、ちょっと頭に入れておいていただきたい。

細かい質問ですが、先ほどの橋梁の耐候性鋼材ですね。100年もつということですが、今までの材料ですと何年ぐらいもつのか、それから、この耐候性鋼材というのは鋼材の材質そのものも変えて、その上、塗装もレベルアップしているのか。どういうことをおやりになった材料なのか、それから今後、これは三重県としてどしどしお使いになるつもりなのかということをお聞きしておきたい。

それからもう1つ、鷺方磯部道路のところの6ページですけども、バイパスの断面図がありますが、これを見ますと片側が2車線で反対側は1車線となっているんですけど、これは交通量からこういうふうにしたのでしょうか。

(志摩建設部)

先ほど耐候性に関しまして、3つご質問いただきました。1番目のご質問、何年たっているかという点。

(委員)

今までの道路ですと大体何年ぐらいの耐久性があるのか。

(志摩建設部)

耐候性を使わなかった場合。

(委員)

ええ。

(志摩建設部)

塗り替えということですか。

(道路整備室)

耐候性鋼材は、まず普通の鋼材を初めにサビを発生させまして、安定させるというような鋼材になっていまして、その分で塗装をしなくていいという形になっています。ですので、通常のものとは比べるという話になりますと、今回の比較は、塗装費、塗装回数とかそういうことを比較して出しておるとい形になると思います。

(委員)

材料の材質、メタルの材質を変えるというよりは、あらかじめ表面にサビを発生させて、酸化に強い皮膜をつくるというような処理をやってると、こういうことですか。

(道路整備室)

処理でなくて、酸化しやすいものを持ってきて、それが自然にサビをつくったときに安定サビという形になりまして、それ以上浸透しないという形になるのが耐候性鋼材です。

(委員)

それを今後、どしどし使っていくということですね。

(道路整備室)

はい。

(志摩建設部)

2点目の質問。バイパスの幅員の話ですけれども、今現在施工しておるのが2車線。ちょっと図面がわかりにくくて大変申しわけなかったのですが、将来計画も2車線、合わせて4車線ということで、片側2車線の計画でございます。

(委員)

将来は2車線にされるわけですか。

(志摩建設部)

はい、そういう。

(委員)

なぜ、現在、一方が2車線で、一方は1車線なのですか。

(志摩建設部)

これは、説明させていただきますと、片側1車線の道路で片方に歩道がついております。

(委員)

歩道ですか、これは。

(志摩建設部)

そういう絵です。それで片側1車線で現在、改良しております。

(委員)

はい、わかりました。

(委員長)

ほかによろしいですか。どうぞ。

(委員)

資料の28ページ、ちょっと見方がわからないので教えてほしいんですが、真ん中に交通状況というのがありまして、現道整備なし、整備あり。だから、現状1日1万台走っているのが、整備後は現道は5,000に減ってバイパスが1万2,000。整備後の方が交通量が増えるというふうに書いてあると思うんですが、その下のトリップの平均像を見ると、整備なしと整備あり、総トリップ数は同じ数字になっているんですが、この辺の見方を教えてください。

(道路整備室)

こちら、今ご質問のありましたまず1つは、交通量が増えるのというお話なんですけども、現道とバイパスの交通量の話なんですけども、現道は交通量減ります。バイパスは当然増えますけども、別のところからも転換いたしまして第二伊勢道路としては1万2,600台程度になると。総トリップの平均像というのは、ここは伊勢志摩地域でこの交通量の推計等費用便益比を算定しておりますけども、その中で、中の動きとしては変わらないと。そのエリア全体では変わらないけども、現道とバイパスの交通量は変わります。なおかつバイパスの交通量については、ほかの道路からも転換をしていくという形

で考えています。

(委員)

新しい便利な道路をつくったら、当然そこを選んで流れ込むから交通量が増えるのは想像つくのですが、(1)の整備前、整備後で交通量が増えるという真ん中の表は、交通量が増えるという予測ですよね。その下のトリップの平均像とどういう関係があるのかがよくわからないんです。そのトリップの平均像でトリップ×時間の短縮で、時間あたり賃金みたいなのを掛けると便益になるわけですね。トリップ数が変わらなければ整備前、整備後便益があまり発生しないような気がするんです。

(道路整備室)

トリップ数というのは、簡単に申しますと、だれかがどこかまで行きたいというか、旅行というか、動きを旅行と例えますと、1つの伊勢から志摩に行きたいというようなときにいろんなルートを通るわけですが、そのときに第二伊勢道路ができますと、そちらへ転換してくると。そうするとその移動時間が短くなりますので、その分便益は走行経費が削減されたり、そういうことで便益は上がります。ただ、伊勢志摩エリアに住んでいる方としては、そこへ目的としては変わらないわけですし、ただどのルートを通るかというのが変わって便益が発生するという形になります。

(道路建設室長)

すいません、ちょっと補足させていただきます。この表の見方ですけども、整備なし、整備ありとございますけども、これ、どちらも将来の交通を予測しております。1つは、もし整備がされない場合には、将来の車はこう流れますというのと、整備ありはこの道路ができたときにこう流れますというのを示してございます。

したがって、下のトリップの平均像ですけども、総トリップは将来を見回すと整備があってもなくてもそのエリアでは同じ総トリップと。ただ、違いますのは、新しいものが整備されると距離は短くなりますので、平均トリップ長が短くなったり、平均速度が早くなったり、走行時間が短くなったりと、このような効果が出てまいります。これを具体的に数字で表したのが上のリンク別表で、バイパスができますと整備された場合には1万2,000台がバイパスへ乗ってまいりまして、現道につきましては整備がなければ1万1,000台を推計できますけども、整備されると5,000台に減ると。したがって、どちらも整備なし、整備ありも将来の姿を表した数字でございます。よろしいでしょうか。

(委員)

下のトリップの平均像で整備なし、整備ありのトリップ数のまず単位がわからないんです。これは1日当たりか何なのかかわからないんですが、1日当たりだとすると、要するにこれと時間の短縮の時分を掛けて、16ページの単年度当たり時間短縮便益が42億円になっているんですね。だから、母数というか基本的なトリップ数がほとんど変化がないので、この0.2分というのがこのぐらいの数になっているんでしょうか、ちょっとその計算のプ

ロセスがわからないんですが。

要するに、便益をはじく原単位がこの 28 ページの下の表らしいという想像はつくのですが、単位がよくわからないので、妥当性がよくわからないということなんですけど。

(道路整備室)

総トリップ数というのは、1日に何台ということで単位になっています。先ほどからのご質問なんですけども、費用便益比を、分析をする対象エリアをある一定のエリアを定めます。伊勢志摩地域と定めると、そこでそこに住んでいる方がどこへ行きたいという需要がまずありまして、そのときにどのルートを通るかというのが道をつくることによってルート選定が変わってきます。シミュレーション上は一番近いとか、混んでないとか、そういうところを選びますので、その中で交通の転換が図られると。ですので、誰がどこに行きたいという総トリップ数自体は変わらなくて、そのときにどこへ行くかというどのルートを選ぶかというのが変わります。そこで時間が短縮されたりして便益が発生するという形になっています。

(委員)

そうすると、この総トリップ数は、今の説明だとある一定範囲の住民のトリップ数ということなんですか。

(道路整備室)

一応、車に置きかえていますけども、車の動きということで。

(委員)

それは住民も入り込み客も混ぜて。

(道路整備室)

そうです。その交通量調査をして、その中での動きを一旦置いてやっています。

(委員)

はい、わかりました。前段の説明が相当地域外から人を招き入れるという話になっていたんで、その辺の説明もちょっとわかりにくかったということです。

(委員)

私は2つお聞きしたいと思います。最初の説明のところでも新道路整備戦略のお話がありました。今回は、9つの道路のお話になっておりますが、この9つの道路がこの新道路整備戦略の中では、どのぐらいの優先順位に置かれている道路なのかということをお聞きしたいということと、もう1つは鶴方の方の道路の方で植栽の変更で、クスノキに比べてクロガネモチに変更するとかなりの維持管理コストが見込まれるというふうにありましたが、ほぼどのぐらいのコストダウンが見込まれていて、これは全国的にこういう傾向があるのかということをお聞きしたいと思います。

(道路整備室)

今回のそれぞれの事業すべて、新道路整備戦略の位置づけといたしましては、1つは、重点整備箇所ということで事業を継続しているものと、新道路整備戦略は15年間の計画を立てていますので、その中で期間内に着手するものというのは2つございます。それともう1つ、着手を検討するという次のランクのものがございます。今動いておりますものは、当然事業を継続しておりますので、すべて重点整備箇所ということで1つ1つの順位につきましてはなくて、押しなべて重点的に整備をしていくという箇所では位置づけています。

(志摩建設部)

すいません、2つ目のお話ですけども、まず全国的にそういうふうな選定をされているかということは、まずそれはございません。地域の実情に合ったような形で樹種を選択されていると思いますので、ここの鵜方磯部バイパスということでクロガネモチを選定いたしました。どのくらい安くなったかということでございますが、まず、木を1本植えるときに、まずその木の単価がおおむね1本当たり1,000円ぐらいのコスト縮減になります。これ全体でいきますと約5kmありまして、8mおきぐらいに植えておりますので、ざっと60万円ぐらいですかね、コストの縮減になります。

それと、枝が伸びてくると当然枝の剪定ということになるんですが、植えた当時はある程度刈り込んで木の形を作っていくんですけども、ある程度成長しますとこのクスノキに比べるとクロガネモチの方が多少成長が遅いということがありまして、1回剪定を取りやめると1本当たり4,000円から5,000円のコストの縮減になります。この5kmで言いますと、約300万円。1年1回止めると300万円のコスト縮減ということになります。

これらにつきましては、先ほどの説明もさせていただいたように地元の方でいろいろな美化活動とか、お手伝いいただいております住民の方のご意見をいただきまして、これだったらいいんじゃないかというお話もいただいて、またその上で専門家の方にもお話を伺った上で決定させていただきました。

(委員)

私は、この2つの事業を両方合わせて考えることで、1つ質問をしたいと思うんですね。どうということかと言うと、生活道路として重要性があるということはもちろん言うまでもないということで、説明は聞いて理解できました。もう1つのねらいというか、目的としては、どうしても観光産業をかつての活気あふれた伊勢志摩地域に戻し、更なる発展をするためにはやはりアクセスが便利でなければだめだとかそういうことで、このバイパスあるいは第二伊勢道路ですか、その両方をつくって図るんだというのが、多分その2つの道路工事の共通点が観光地としての活気をあおるための基本的なインフラ整備だということをお考えたときに、鵜方磯部バイパスのところの資料が一番わかりやすかったと思うんですが、3ページ目の位置図、これもいいですけども、見てみますと途中で、要するに伊勢志摩連絡道路という大きな幹線道路ネットワークという構想があるようなんですが、今のところ平成24年までの完成を目指すという2つの事業の間の、要するに第二伊勢道路と

鵜方磯部バイパスの間が抜けているというか、そこは国道 167 号へ当面タッチしてやっていくと。いずれまた、そこもバイパス計画があるのかもしれないけれども、今のところ大きな観光地へのアクセスをよくするという目的を達成するには、真ん中が抜けたことでも目的とするそういった効果が見込められるんだろうかというところへの、私はいささか疑問を感じるのが 1 つありますね。

それから、第二伊勢道路の場合には、時間短縮ということを最大の目的として内陸のところの部分を持ってくるということ、それから鵜方磯部バイパスもそうなんですけれども、代替案はいろいろな形をやってみたらないだろうと。今のようないラインが一番いいんだということで書いてはいるんですが、また、元に戻って観光産業を 1 つ大きなこの地域では基本的な産業の 1 つであるのは間違いないということを考えると、普通観光産業をよくするための道路とかあるいはインフラ整備をするということは、例えばちょっと変な話かもしれないけれども、パールロードみたいに景色のいい海岸線をずっと沿って走る道路をつくったとか、例えばハワイとかそういうところはみんなそうなんですけども、天国に一番近い道だとかいって、非常に景色のいいところを本当につくって、時間短縮もさることながらそこで楽しみながらやっていける観光の要素、要素を全部ネットにつなげるような感じでつくったりとか、それを見てきたものから見ていますと、ここで大きく観光地の活性化をするためのものとして考えたときに、確かに時間は短縮されるかもしれないけれども、これが起爆剤となって近畿や中部や、強いては・・・(テープ交換)・・・のかということ。

最後の 3 点目というのでしょうか。先の 1 点目と 2 点目は同じような共通しているものですから、合わさった答えで結構なんですけれども、もう 1 つ最後の 1 点として、鵜方磯部バイパスのところのこのバイパスのところの代替案はないよ、これが一番いいよというふうに言っているんですけれども、私から見てみると、その近辺のところでは観光の拠点になるとか、あるいは鵜方駅周辺が混雑しているの、そこを迂回しているような形でこういうラインになったという形と言うんですけれども、言ってみれば既存の 167 号が鵜方駅まで行くので途中で別のラインを引く必要があるんだとすれば、既存のものの混雑していない道路のところを活用しつつ何かタッチできるところはタッチしながらやれるような方法は、本当になかったのかなと。要するに、この代替案がこれが一番いいですよと言っているようなところへの位置づけには、鵜方磯部バイパスの場合には弱いのではないかというふうに思うんですけれどもいかがでしょう。どうでしょうか。

(道路整備室)

まず、次の区間の真ん中の区間のお話なんですけど、これにつきましては今の新道路整備戦略上は、この第二伊勢道路が終わるといって、その後にはやっていくというふうな期間内着手をするということで、一遍にはなかなかできませんので、連続してやっていくということで位置づけております。それで 1 つの一気に通貫でということ考えています。

あともう 1 点は、観光地としてのインフラの道路ということなんですけども、こちらは道路形態上、今の 167 号が本当に市街地の中を通過しておりますので、それを迂回したいというのが 1 点ございます。それと、まだまだ阿児町より奥にも 260 号から向こうにも観光施設はたくさんございますので、それも直結できると。その他のおっしゃられたように、景色のいい所という話はあるかと思うんですけれども、英虞湾沿いは非常にリアス式海岸で

も賢島とか随分ございますので、なかなかそちらのルートも取れませんし、また、別的に矢湾の方も行って、もう既にもう1本別のルートもございまして、もうそれは別の利用形態でされているという中では、今のルートが最適なんじゃないかなというふうに考えています。

(委員)

特に、私が観光道路としての機能を持たせるんだと言ったときに、ちょっと疑問を感じたのが第二伊勢道路のところ、これは完璧に内陸、内陸というか中を通っている。だから、これはむしろ生活道路としての時間短縮だとか、そこから得られる費用対効果というところの部分に重みを置くのかなという感じがしております。もし、例えばどうしてもたまたま今回2つのセットが出されている共通項として生活道路はもちろんのこと、観光産業を活性化するんだということで過去10年、20年間の入り込み客のグラフがあったり、それから利用している交通の手段が自動車が増えすぎていくような部分があったり、それから、関西方面だとか中部地域のところはもちろんのこと、よそからのものも考えてやっているんだということ考えてみますと、例えば10分ぐらい短縮されるのを望まれるのか、やや回っていくことになるんだとしても、とても気持ちのいい道路の部分を景色を見ながら走るということをお客様が望むのかといったときに、おそらく間違いなく観光客としては10分、20分遅れたとしても、そういうところの部分の整備というところの部分がおそらく道路の1つの大きな機能としては、そこに適応するのはないかと。

だから、今回出された2つのところは、観光を1つの大きな柱として考える道路だとしたときの位置づけも弱いんじゃないかということプラス、鵜方磯部バイパスの場合には、特にこの辺を例えば観光目的として走るには、全然あまり意味が大きくなく、少なく、ただ単に渋滞を回避するとかそういうところの部分で非常に大きいのであるならば、その部分、それぞれの道路が持っている目的がはっきりしているところを強調した上で、第二次、第3次的なところとして、もしこれが伊勢志摩連絡道路がループとして完成されたときには、例えば10年後とか何年後かわからないけれども、そういったときには観光というところとも関連づけられて、より大きな効果を得るだろうと。そういうような説明をした方が分かりやすいし、目的に多分合った説明であるだろうと。

そうじゃなければこれができれば、すぐ観光が非常に活性化して行って、この地域の大きな付加価値を生むような形で考えることではないかと思ひまして、やや主たるところとそれに付随してくるようなものとしての位置づけをはっきりしていないような気がして、整理をさせていただきたいなと思って質問をしたわけです。よく説明はわかりました。答えもわかりました、聞きまして。

(委員)

では、今の鵜方の方ですが、また先ほどと同じ質問なんです。32ページ、交通量が整備なしだと8,000台と書いてあるんですね。それから、11ページにこの8,000台がどこを指して8,000台とっているのかわからないんです。11ページを見ると鵜方のところから吹き出しがあって、1日2万台と書いてあるんですね。先ほどの話だと、整備なしも平成42年を推計して、今より半分以下に交通量が減るというふうになっているんです。

よね。さらに、32 ページの下のトリップの平均像を見ると、平均走行経費だけは整備効果があるようになっているけど、それ以外はみんなゼロになっているんです。

26 ページの費用便益の単年度のところだけしか見ていないんですが、便益が走行時間短縮便益、走行費用短縮便益、それぞれ上がってきていて、何をどんなふうに計算したらこうなるのか。要するに、便益が出てくるまでの途中がわからないのと、交通量が一体整備なし、整備ありと、現実の交通量調査の結果とどういうふうに関係しているのか。先ほどの例よりもなお一層わからないんですが。

(道路整備室)

まず初めに、今、ご質問ございました2つあるという違いなんですけども、1つは、事業全体のB/Cの。

(道路整備室長)

先ほどの32ページを見ていただきましたら、実は25ページにも同じような表がございまして、実は25ページが全体の整備の将来像を出してございます。32ページにつきましては、未供用区間を対象にした考え方で、ちょっとそちらの方説明させていただきます。25ページが先ほどの第二伊勢道路に対比した表でございまして、32ページにつきましてはちょっと補足説明をさせていただきます。

(道路整備室)

32ページの表は、26ページの表の様式としては一連のものでして、未供用区間のものを挙げています。先ほどご質問ございました交通量のお話なんですけども、交通量は32ページの現道の交通量なんですけども、こちらは8,471台となっておりますけども、これは国道167号を押しなべて、押しなべてというかこの区間の国道167号の平均の交通量として、29ページを見ていただきますと、それぞれのリンクという形で現道の交通量を書いてございまして、これを平均した数字をここに持ってきておるとい形になっています。

ですので、それぞれのこのリンクというのは交差点がございまして各区分、区分でリンクという形で路線を区切りますので、これを平均した形で持ってきてここで数字を出しておるとい形になります。整備なしですと、その平均像で平均の交通量で比べてこういうふうになっておるとい形です。

(道路整備室長)

すいません、ちょっと補足させていただきます。ちょっと25ページ、これは鵜方磯部バイパスのすべてができ上がったときの費用便益分析の表になってございます。この便益の考え方をちょっと、内訳を説明させていただきますと、25ページの車が流れることに対しまして23ページ、この表が走行経費減少便益でございまして、この中に左側の欄で整備なしの走行経費というのが縦にございます。バイパス道路については空白になってございまして、実は整備がなければこの下の方の国道の現道にこれだけの車が走りまして、またその他のリンクにもこれだけの交通量が発生して費用がこれだけかかります。

その次の欄でございまして、整備ありの走行経費がございまして。これはバイパスができ

たときにバイパスにこれだけの車に乗りますと、そのときの費用がこうということで、その下が国道の現況ですが、整備なしのときに比べまして整備ありのときにこれだけ車が減りまして、減ったときにこの費用がこれだけかかりますと。したがって、この差が便益になってまいります。そういうのを積み上げていきまして費用を出してございます。これがその表でございます。

同じように、24 ページにつきまして、これが走行経費でございます。すいません、もう一つ 22 ページに戻りますと、これが時間短縮便益でございます。同じような考え方で集計させていただいております。これらにつきましては、標準的な1年間の便益でございます。これに対しまして将来割引率とか将来の交通量の変動もございますので、それらをすべて集計したのが21ページの表でございます。これを供用開始後40年間推計いたしまして、それぞれ一番下の欄に現在の価値に換算いたしまして、便益を出してございます。これがベネフィットの方でございます。あとの、コストの方につきましては20ページでございますが、これが改築費用と維持費用になってございます。改築費用につきましては供用開始までの単価をすべて出して、それを現在価値に換算してございますし、維持費用につきましては暫定供用も含めまして供用開始後全体の供用開始後40年間の費用を出して、コストとさせていただいているところです。これが、B/Cの表の見方でございますけれども、よろしいでございましょうか。

(委員)

大枠は大体わかりました。1つ確認させてください。例えば、23ページで整備なしの走行経費の欄で現道のリンク1、2、3、4がありますが、11ページのリンクのポイントが違っているのかもしれませんが、鶴方のちょっと北に今現実に2万台走っているんですね。だから、バイパスがないときにリンクのどこかに2万台というような数字がなくていいのでしょうか。

(委員長)

時間かかるようでしたら。大丈夫ですか、今。時間かかるようですと、後でまとめて。すべてに恐らくかかってくるからです。どちらでも。今。

(道路整備室)

後でまとめてご説明させていただきます。

(委員長)

では、後で詳しくお願いいたします。

(委員)

便益計算のときに、地図の第二伊勢道路の8ページの地図を出していただけますか。私がお伺いしたいのは、パールロードの目的と役割をどう考えられていたのかなということです。パールロードは夜間は無料になります。すると、パールロードの終着点と今回の磯部鶴方バイパスの終着点はほぼ同じような場所にある。これは、ポインターで指示させて

もらいますと、第二伊勢道路はここで終わるわけですが、第二伊勢道路の終点からこの緑の道に道が通って、こう行けば同じようにして行けるわけですね。この部分の渋滞は避けることができる。

伊勢道路がいろいろな天候の問題とかがあってなかなか使いにくいということをお聞きしましたが、伊勢道路から伊勢二見鳥羽ラインを使い、この第二伊勢道路が完成してこう行けば、その方が早いんじゃないかという推測もできるような気がしました。パールロード自体は観光とそういう生活はもう考えてないから、こちらのルートが必要だというふうに解釈していいんですかね。

もう1つは、パールロードからの振り替え需要の部分の便益計算がどこに入っているかを教えていただけますか。

(道路整備室長)

最初の方でございますけれども、利用形態としてはあると思っております。ただ、現在の中間部分が未改良の状態、実は167号、まだ整備をかかってない区間につきましてはキャパシティがございますので、このキャパシティの推移を見守りながら着手していくことになるかと思うのですが。

(委員)

167というのは、この部分のことですか。

(道路整備室長)

はい、そうです。

(委員)

ちょっと意味がよくわかりません。

(道路整備室長)

第二伊勢道路、まず着手したときはまず伊勢道路と鳥羽市内の167号線、ここがキャパがないという状態で代替ルートが必要だということで、今現在の第二伊勢道路に着手しております。それから先につきましてはまだキャパがございますので、その推移を見ながら今後していきます。

それからもう1つ、先ほど委員の方から指摘ございましたように、いろんな道路を活用したらというお話でございますけれども、実は国の方でもシーニックバイウェイというのが非常に叫ばれておりまして、私どもは今背骨となる道路、これをつくっておりまして、それぞれの観光資源の活用につきまして、そういうシーニックバイウェイも含めまして、今後うまく活用していきたいというふうには考えているところでございます。

(委員)

ちょっと理解できなかったのですが、パールロードの目的は何ですか。

(道路整備室長)

元々はここに道路がなくて有料道路で整備をすると。しかも、観光資源が豊富だということでスタートした事業で、それはそれで非常に大きな役割を果たしたと思っております。それを有効的に使って行くことが大事だと思っております。ただ、その前に現在着手している第二伊勢道路につきましては、先ほど言いましたように伊勢道路、鳥羽市内のこの交通容量が足りないという、これに対処する方策として整備しております。今後は伊勢志摩連絡道路とパールロードは有効に複合的に活用していくべきものというふうには考えておるところでございます。

(委員長)

はい、ありがとうございました。まだ、かなり道路事業残っておりますので、一応この2件についてご説明ありがとうございました。それから2万台に関する宿題、また一番後でも結構ですので、よろしくご説明ください。2本につきましては、また後刻意見書をまとめて報告いたします。ありがとうございました。では、15番、16番、8番、準備よろしく願います。

順番変えてもよろしいですよ。では、順番変わるかもしれませんが、15番、16番、8番を一括して審議しますので、続けてご説明願います。何番から。16番から。16番でよろしいですか。それでは、委員の方々、資料は16番から入りますので、よろしく願います。

(紀南建設部事業用地推進室室長)

紀南建設部事業用地推進室室長の片山でございます。よろしくお願いいたします。

今回、再評価をお願いいたします箇所は、事務局配付の委員会資料16-1番、道路事業の国道311号波田須磯崎バイパス道路改築事業でございます。なお、当事業は、平成11年度に再評価のご審議をいただいてから、おおむね5年が経過したことから、再度再評価をしていただくものであります。座って説明させていただきます。

それでは初めに事業概要をご説明いたします。スライドをご覧ください。

国道311号の概要ですが、この路線は尾鷲市の国道42号を基点として熊野灘沿いを南下し、途中山間部を通過し和歌山県内の国道42号に至る全長155kmの幹線道路です。県内延長は約80kmあり、改良済み延長は64km、改良率は79%となっています。当路線は、沿岸に点在する集落と熊野市中心部を結ぶ唯一の生活道路です。また、この地域の主要産業であります漁業、水産業の輸送ルート、熊野古道の観光ルートとして地域の社会経済活動を支える重要な道路となっています。今回、ご審議いただく波田須磯崎バイパスは、熊野市波田須町から磯崎を結ぶ延長1.74kmの区間です。この区間は波田須町にとって熊野市街に向かう唯一の生活道路であり、現道の幅員狭小及び線形不良区間を解消する計画で、平成2年度から事業化しております。ご覧のとおり、現道幅員は3.8m前後と狭小であることから、2路線改良を行います。道路幅員は8mとなります。当区間の整備により、部分的に未改良区間は残るものの波田須町から国道42号に至る区間の整備はおおむね完了いたします。

続きまして、現道の状況についてご説明いたします。この区間の現道は、幅員が狭く車

両の交互通行が困難な状況です。また、緊急車両、水産業の輸送ルートとなっているため、大型車の往来により非常に危険な状況にあります。

また、この地域は大変雨が多いことから、土砂崩れ等により波田須地区から熊野市中心部への通行が非常に危険な状況となります。平成 13 年には集中豪雨により 2 箇所が災害が発生いたしました。ご覧のように斜面が崩れ道路が谷底へ抜け落ち、約 1 カ月間にわたり通行不能となりました。また、311 号の沿線地域は近年発生が予想されている大規模地震に備えるため、平成 14 年 4 月に地震防災対策強化地域に指定されており、当路線は避難路や援助物資の輸送を担う緊急輸送道路として整備が急がれるところです。事業の効果といたしましては、現道における大型車のすれ違い困難区間を解消し、水産業の輸送ルート、観光ルートの円滑な機能の確保を行います。また、災害発生時に孤立する集落をなくし、緊急輸送道路の機能確保を図ります。

続いて、事業の進捗についてご説明いたします。スライドをご覧ください。

本事業は全体事業費 25 億円のうち、今年度までに 16 億円を投入し全体で 63%の進捗となっています。用地、工事費別の進捗状況といたしましては、今年度で用地買収は完了する予定であり、工事費は 61%の進捗となっております。事業が長期化している原因といたしましては、事業予定地が公図混乱していたことから、熊野市の国土地籍調査を待つ用地買収を行う必要があったためです。その国土地籍調査も平成 17 年 9 月に完了したことから、今年度で用地買収が完了する見込みです。既に工事の完了した 830m 区間については供用を開始し、効果を発現しております。残りの 910m についても両側から工事を着手しており、平成 19 年度には磯崎トンネルに着手し、平成 20 年度の供用を目指しています。

続きまして、社会情勢の変化についてご説明いたします。平成 16 年 7 月 7 日には熊野古道を含む紀伊山地の霊場と参詣道がユネスコの世界遺産に登録されました。その熊野古道の 1 つである伊勢と熊野を結ぶ伊勢路は国道 311 号の近くを通過しており、大吹峠への登り口は当バイパスに面する公園内にあります。このことから、熊野古道へのアクセス道路としても当バイパスの早期完成が求められています。

続きまして、費用便益比について説明させていただきます。スライドをご覧ください。本事業において算定した便益はそれぞれ走行時間短縮便益が 46 億 8,000 万円、走行経費減少便益が 2 億 4,000 万円、交通事故減少便益が 2,000 万円、総便益が 49 億 4,000 万円となっています。また、費用は 28 億 6,000 万円ですので、費用便益比は 1.7 となります。

続きまして、コスト縮減についてご説明いたします。工事施工にあたっては、掘削土を盛土区間へ計画的に流用しコスト縮減に努めています。また、当初橋梁で計画を行っていた区間の縦断線形を見直し、掘削土を盛土した盛土工に変更しました。この計画変更により約 2 億円のコスト縮減を見込んでいます。

ご覧のように当初の良好な線形の橋梁案で計画しておりました。これを多少のアップダウンは生じますが、道路構造規格を満足できる範囲で縦断変更を行い、盛土案に変更しています。

続きまして、環境への配慮についてご説明いたします。スライドをご覧ください。

スライドにありますように、供用済み部分の盛土においては、施行後 6、7 年が経過し、現在は在来種が飛来し、付近との調和が図られています。また、未供用部分についても大

きな法面となることから、生態系に配慮し在来種を用いた緑化を計画しています。

続きまして、代替案の可能性について説明させていただきます。

当事業区間の現道は、紀南地域の漁業、水産業及び観光を支える重要な路線であり、また、沿線住民の唯一の生活道路として現道の通行止めはどうしても避ける必要があります。このため、当事業は基本的には現道を生かしつつ、工事ができるところは現道を拡幅し地形の起伏や道路線形が悪く、良好な道路構造を得られないところはバイパスにて整備を行う計画となっております。ご覧のように既に供用済みの 830m 区間は主として現道拡幅にて整備を行っております。

一方、残りの未供用区間については、バイパス計画としています。現地の地形の状況、工事の進捗状況及び用地買収も本年度完了予定であることから、現計画が妥当と考えており代替案はないものと判断しております。

続きまして、前回再評価時の意見への対応についてですが、今回は特に意見をいただいております。

最後に、地元の意向について説明させていただきます。地元の意向といたしましては、沿岸地域の災害時における孤立化の問題が解消されておらず、また生活道路であり日常不便をきたしていることから、周辺市町村から構成される紀南土木行政推進協議会をはじめ、地域住民の方々から本事業の早期完成を強く求められています。

以上、再評価の視点を踏まえ評価を行った結果、当事業を継続し早期に全線供用を図り、事業効果を発現したいと考えております。よろしくご審議お願いいたします。

(伊賀建設部事業推進室長)

伊賀県民局建設部事業推進室長の細野です。遅れて申しわけありません。座らせていただきます。

(委員長)

何番ですか。

(伊賀建設部事業推進室長)

委員会資料 15- 1、一般国道 422 号三田坂バイパスでございます。

(委員長)

はい、了解です。

(伊賀建設部事業推進室長)

平成 8 年度に事業に着手しまして、10 年を経過したことから再評価を行っていただくものであります。それでは、初めに事業概要ですけれども、国道 422 号につきましては滋賀県大津市を基点としまして伊賀市を經由し、北牟婁郡紀北町に至ります総延長約 120 km の幹線道路であります。

今回審査していただきます三田坂バイパスにつきましては、伊賀市北部の山間部に位置する諏訪地区と伊賀市市街地を結ぶ道路でありまして、地域の生活道路として利用され定

期バスやスクールバスが通る重要な道路であります。しかしながら、諏訪地区と市街地側にあります大谷三田地区の間は急峻な峠区間となっておりまして、道路幅員がとても狭くまた急カーブの連続する区間となっております。

スライドの方をよろしく申し上げます。左側の道路につきましては、峠部を通る現道の状況です。道路の幅員につきましては約 3.5mしかなくまたカーブの連続であることから、バス路線であるにもかかわらず大型車の対抗は不可能でありまして、トレーラーにつきましては通行規制をかけて通行止めとしております。また、乗用車同士がすれ違う箇所も限られております。右側の写真につきましては、峠の手前でトレーラーを規制している電光掲示板であります。

次に、伊賀市三田地区内の現道の状況です。左側の写真は J R 関西本線との踏切の写真です。踏切幅が約 3.5m と狭いことから、互いに譲り合って通行している現状であります。また、右の写真につきましては異常気象時の通行規制を知らせる看板の写真です。このように、現道は生活を営む上で安全で円滑な交通に支障をきたしている状況です。

次に、当区間をめぐる道路環境の変化についてご説明申し上げます。

現在、滋賀県内において第二名神高速道路が建設中でありまして、平成 20 年初頭には東名阪自動車道、亀山東ジャンクションから滋賀県草津市の名神高速道路、草津ジャンクションの区間が開通する予定です。これによりまして東名阪自動車道と名神高速道路がつながります。また、滋賀県の国道 422 号におきましても 3 つの工区で道路整備が進んでおりまして、これが完成しますと滋賀県側の国道 422 号はすべて改良済みとなります。このような状況の中、当三田坂バイパスが完成しますと、国道 422 号の東から滋賀県大津市まですべての区間が改良済みとなりまして、滋賀県側と伊賀地域の連携が強化されます。また、伊賀地域から第二名神高速道路信楽インターチェンジへのアクセス道路の役割を果たし、伊賀地域の広域交流を拡大させます。

それでは事業内容について、ご説明申し上げます。三田坂バイパスは、伊賀市諏訪を基点とし大谷地区を経由し、三田地区を終点とする延長 5.1 km のバイパス道路として事業化し、整備しております。現道の幅員につきましては、狭いところで約 3.5m となっております。バイパスの幅員は車道部 6 m の 2 車線道路として整備しております。当事業の事業効果ですけれども、まず大型車や普通車のすれ違いが困難な箇所区間を解消し、現在通行禁止となっている大型トレーラの通行規制の解除を図り、異常気象時の通行規制区間の解消を図ります。これにより、伊賀市北部の諏訪地区、丸柱地区から伊賀市市街地へのアクセスが向上し、生活道路としての機能を向上させます。次に、伊賀市から大津市までの区間すべてが改良済みとなり、円滑な幹線道路が確保され、伊賀地域と滋賀県の交流を増大させます。また、滋賀県側の国道 307 号と連絡することで、第二名神高速道路信楽インターチェンジへのアクセス道路として伊賀地域の広域交流を拡大させます。

続きまして、費用対効果の分析の結果についてご説明申し上げます。当事業における費用便益比ですが、総費用が 89 億円、総便益が 109 億円となり、費用便益比 B / C は 1.2 となっております。

引き続きまして、当バイパスの整備順序についてご説明申し上げます。当事業は、施工区間を 3 つにわけ優先順位をつけ整備を進めております。まず最初に人家が連担します三田大谷地区の狭い踏切部分を解消します。続いて、諏訪地区の人家連担部分の整備を行い

ます。最後に三田地区と諏訪地区を結ぶ峠区間の整備を行います。

続きまして事業の進捗状況についてご説明申し上げます。本事業は全体事業費 109 億円のうち、今年度まで約 20 億円を投資し、約 20%の進捗状況となっております。用地及び工事のそれぞれの進捗状況としましては、用地につきましては約 99%、工事につきましては 14%の進捗となっております。当バイパス事業は、平成 8 年度に事業に着手し、今年で 10 年目をむかえますが、現道の狭い踏切部分を解消するために、現在鉄道との立体交差化を進めておりまして、大谷地区から三田地区の区間約 600mについて来年 4 月に開通する予定で、引き続き大谷地区の約 340mの区間につきましては、平成 18 年度内の供用を予定しております。これにより円滑な交通の支障となっております狭い踏切部を解消し、大谷三田地区から伊賀市市街地へのアクセスを向上させ、事業効果の早期発現を図っております。

続きまして、コスト縮減への取り組みについてご説明申し上げます。道路構造基準であります道路構造例が平成 15 年 7 月に改正されまして、その運用方法が平成 16 年 2 月に改正されております。これにより全国一律の構造規格から、地域の実情にあった道路構造規格を採用できるようになっております。そこで当バイパスにおきましても既に工事を着手していた区間を除きまして、道路構造の見直しを行っております。

当初全国一律の標準幅員として車道幅員を 3.25mに、歩道幅員を 3mとして計画していましたが、これを各地区の状況に応じ変更をしております。具体的には、既に工事が進んでいる大谷地区から三田地区にかけての約 1 kmの区間を除きまして、諏訪地区につきましては小学校や中学校への通学者の交通量を勘案し、歩道幅員を 3 mから 2 mに縮小しております。車道幅員は前後の改良区間の幅員、山間部を通るルートのあることを勘案し、車道幅員を 3.25mから 3 mに縮小しております。これら道路幅員の見直しによりまして全体事業費を約 2 割削減し、約 20 億円のコスト縮減を行います。

続きまして、環境への配慮についてご説明申し上げます。現在工事が進んでおります大谷から三田にかけての工区では、鉄道との立体交差を行うため、盛土構造としておりますが盛土法面には緑化を行い、周辺の水田地帯の景観と調和を図ることとしております。

続きまして、代替ルートの可能性について、ご説明申し上げます。

まず A の諏訪工区につきましては、支障となる人家が少ないことから現道拡幅をメインとして行っております。続きまして C の大谷三田工区につきましては、大谷三田地区の人家連担区域を避け、終点側では先に完成しておりました工業団地内の道路を利用するバイパスルートを採用しております。

残る B の峠工区につきましては、西側の急峻な山岳部を避け、東側の山裾野に沿って走る のバイパスルートと山裾の一部をトンネルで抜く のトンネルルートと比較し、ルートを決しております。 のバイパスルートにつきましては、急峻な地形を避けるルートを採用しておりますが、諏訪地区側から峠に至る区間は急峻な地形となっておりまして、急勾配となるため、適切な道路構造が採用できずその結果 番のトンネルルートを採用しており、このルートが最適であると考えております。

当事業は平成 29 年度の完成を目指し事業を進めております。完成までに長期間を要します理由は、峠をはさんだ地形にあります。現在整備を進めている大谷三田地区や諏訪地区は平坦な水田地を縦断することから、施工区間への進入が容易ですが、峠区間につま

しては急峻な地形であることから工事箇所への進入ルートが限られております。さらに、トンネルや橋梁を5橋施工する必要がありまして、計画的な施工が求められていることから、現道を利用し進入できるところから順次施工を進めていくこととしており、峠区間の整備には約10年ほどを要することとなっております。

最後になりますが、地元情勢並びに意向についてご説明申し上げます。滋賀県の大津市、甲賀市と三重県伊賀市において昭和48年に建設促進期成同盟会が設立されておりまして、当路線の整備による両地域の発展を目指し、積極的な活動が行われております

また、地元自治会を中心に当バイパスの建設促進期成同盟会が平成元年に設立されており、当バイパス事業に積極的な支援をいただいております。当事業において全長5kmのバイパスの整備に要する用地費並びに補償費に総額で約7億円を要していますが、この内平成10年度から13年までの4カ年で進捗率にして約99%の買収が完成しております。この事からも地元における当バイパスの支援体制がいかに強固なものであるかが伺えます。

三重県といたしましてもこれら地域の意向や要望に答えるべく、今後も精力的に整備に取り組んでまいります。以上、当事業について再評価の視点を踏まえて評価を行った結果、事業を継続し一刻も早く全区間の供用を図り、事業効果を発現したいと考えております。

簡単ではありますが、一般国道422号三田坂バイパスの概要についてご説明させていただきます。ご審議の方、よろしく申し上げます。

(桑名建設部事業推進室長)

桑名建設部事業推進室の室長の西本でございます。

今回、再評価をお願いします箇所は、委員会資料8-1番、一般国道365号員弁バイパス国補道路改良事業でございます。平成12年度再評価を行ってから5年が経過したことから、再度再評価をお願いするものでございます。よろしく申し上げます。それでは、座って説明させていただきます。

初めに、事業概要を説明させていただきます。スライドをご覧ください。

一般国道365号は、石川県加賀市を基点とし、福井県、滋賀県、岐阜県を経て、三重県四日市市に至る延長約157kmの幹線道路です。三重県内では、岐阜県境からいなべ市を通過し、四日市市へと至り、北勢地域を縦断する幹線道路となっておりますが、いなべ市から四日市市北部にかけてはスライドの写真のように、幅員が狭く大型車が通行できないところが多いところから、幹線道路としての機能を果たしていませんでした。このため、現在の北勢地域の幹線道路ネットワークにおいては、高速道路を除いた北部を走る国道1号、国道23号、西部を走る国道306号、ミルクロードしか南北地区となる幹線道路はなく、地域の交通利便性、連携、産業の発展等の点で障害となっております。そこで、多くの人口、産業を抱える北勢地域の発展のため、国道365号の整備は望まれたところです。

当バイパスは、通称ミルクロード県道四日市菟野大安線と接続するいなべ市大安町から四日市市駒木町までの延長11.95kmの区間です。昭和59年度に道路改良事業に着手し、平成4年度に終点部の四日市側の工区を延伸して現在の形となっております。当バイパスの整備によりいなべ市と四日市市とを結ぶ円滑な幹線交通を確保いたします。いなべ市側では、国道306号、国道421号、県道桑名大安線、ミルクロードと連絡し、この地方の幹線道路ネットワークを形成しています。加えて、いなべ市から桑名方面へこれらの国道

421号等の渋滞解消にも寄与いたします。

次に北勢地域においては、第二名神高速道路、東海環状自動車道といった高速道路網の整備が進められています。当バイパスは、東海環状自動車道へのアクセス道路としての役割も担っており、（仮称）大安インターチェンジ、（仮称）東員インターチェンジへ接続することでこれら高規格幹線道路と一体となった広域ネットワークを構築し、社会経済圏の拡大を図り、この地域の発展に寄与します。

道路計画としましては、第二名神高速道路から岐阜県方面へ向かう東海環状自動車道と併設する形で計画をしております。ミルクロードと接続するいなべ市の基点側から終点側の（仮称）東員インター付近までは4車線で計画をしていますが、事業効果の早期発現を図るため、全線2車線で整備を進めています。

このスライドは、現道の図面と写真でございます。下がバイパスの計画断面図でございます。この下の断面図の赤表示が暫定的に整備をしています断面でございます。次のスライドを。この写真は、東員町地内で供用を開始した箇所で事業効果を発現している状況で、このように各種道路と連結し、円滑な交通状況となっております。

続きまして、員弁バイパスの事業効果について説明をいたします。当事業を行うことで、いなべ市、四日市市を南北に結ぶ円滑な幹線道路交通を確保し、この地域の幹線道路網を形成します。現道の大部分が大型車のすれ違い困難区域であることから、これを解消することで物流の効率化を図ります。バイパス道路とすることで通過交通を生活道路から分離し、地域住民の安全、安心な交通の確保を図ります。高規格道路と直結することで社会経済圏の拡大による地域の発展を図ります。

具体的にアクセス向上に伴う物流の効率化についてですが、いなべ市は四日市市、鈴鹿市について三重県第3位の製造品出荷額を誇っており、この地域にはトヨタ車体、神戸製鋼、デンソー、東洋ゴムなど多くの工場が立地しています。当バイパスの整備により、いなべ市側と四日市市側を結ぶ南北幹線ができますと、四日市方面への交通アクセスが向上されます。四日市市には物流の拠点となる四日市港がございますし、名古屋港へ直結する伊勢湾岸自動車道、国道23号、大阪方面へ向かう東名阪自動車道がございます。

四日市港は、近年重要港湾として高く位置づけられておりまして、東海地域の玄関口というだけでなく、関西方面を初め北陸方面への物資供給も担っております。四日市港の主要な輸出品の1つである自動車部品を生産する工場も当バイパスの近隣には立地しています。これらのことから当バイパスの整備は、四日市港や高速道路網へのアクセス強化により、物流の効率化に大きな役割を果たします。具体的には、いなべ市から四日市港までの所要時間が20分程度短縮されると想定しています。その他、四日市市にはこの地域唯一の3次医療施設である三重県立総合医療センターがありますが、いなべ市と東員町からそのセンターへの交通アクセスが向上されることが見込まれております。

続きまして、事業の進捗について説明をさせていただきます。

本事業は全体事業費181億円のうち、本年度までに約174億2,000万円を投入し、進捗率は97%となる予定であります。現在はスライドで未供用と表示してある区間を残し、大部分が完成し供用をしております。

今回が2回目の再評価でございますが、ここまで事業が長期化している理由といたしましては、境界未確定区域の調整整理など用地難航案件が非常に多かったことです。前回の

再評価では、平成 14 年度の完成を目指し事業を進めていると申し上げましたが、境界確定に多くの時間がかかり、また、用地交渉も想定していた以上に難航したことから、非常に多くの日数を要しました。そのため、平成 19 年度まで完成が遅れたところでございます。

今後の予定としましては、用地問題等の目途がついたことから、現在早期全線供用を目指し集中的に工事を実施しており、この 12 月 9 日には四日市工区の約 800m の部分の供用を開始しております。スライドはその箇所状況でございます。来年度には、四日市市側の残る 1 km、平成 19 年度にはいなべ市側の残る 1.4 km を供用させ、事業を完了する予定でございます。

続きまして、社会経済状況等の変化について説明させていただきます。当バイパスが通過する員弁郡内旧 4 町が平成 15 年 12 月 1 日に合併し、いなべ市となり、県内 14 番目の市として発足しております。この合併は、県内では平成の合併の一番手として注目されたところです。当バイパスは、旧各町をつなぐ幹線道路であることから、本県では市町村合併を支援する道路として位置づけ、本県の北の玄関口であるいなべ市等の発展に寄与するよう整備を急いでいます。また、いなべ市と東員町を合わせた製造品出荷額等は、前回再評価の平成 12 年時点の 4,800 億円から平成 15 年時点では、7,500 億円へと 1.6 倍に大きく伸びており、幹線道路網の整備による物流の効果が急がれるところです。

続きまして、当事業による費用便益ですが、総費用が 244 億円、総便益が 1,866 億円となり、費用便益は 7.6 となりました。

続きまして、コスト縮減について説明させていただきます。工事実施に当たり、盛土区間の必要土は他の事業箇所から搬入土を活用しており、残る区間で 1 億円以上のコスト縮減を見込んでおります。具体的に残る区間について、約 8 万立米の土を他事業から流用しますと、購入土との差をコスト資金として算定しますと、1 億 5,000 万程度になります。

続きまして、環境への配慮について説明をさせていただきます。

環境への配慮につきましては、法面はヨモギ、メドハギ等の在来種を主に緑化に努め、付近景観との調和を図っております。右側のスライド 2 枚は、2 カ月前に施工した箇所です。ここでは来種した他の荒土法面の覆土として利用し、その上にヨモギ、メドハギ等の代替種を、種子吹き付けしています。現地にあった土を利用したことにより、早期に緑化しただけでなく、・・・(テープ交換)・・・前回の再評価時にはこの路線はどのようにバイパスに乗り降りしたらいいかわかりにくい。バイパスと現道とのつながりをわかりやすくしてほしいとの意見をいただきました。確かにこのあたりは現道より市道や農道が非常に広く、わかりにくくなっておりました。それで、バイパスにつながっていない箇所におきましては、このスライドにございますように主要な交差点に著名地点を記入した案内標識を建てて対応しています。このスライドの赤い太線が員弁バイパスで、黄色い線が市道でございます。そして、その後、供用した箇所でもドライバーの方にわかりやすい工夫した案内標識を建てて対応しております。

続きまして、代替案の可能性について説明をさせていただきます。

当バイパスの道路整備につきましては、本年度末で進捗率が 97% となり、既に延長 11.95 km のうち 9.5 km 部分を供用していること、残る区間も現在工事を進めていることから代替案は考えられず、現計画で進めることが妥当であると判断をしております。

最後になりますが、地元の意向について説明させていただきます。東海環状期成同盟会をはじめ、近隣関係の市町より当事業の早期完成を強く要望されております。また、周辺の市町の当バイパスへの期待が大きいことから、部分供用する際にはこのスライドにあるように、関係市町の広報誌において地域の皆様に情報提供をしております。

以上、再評価の視点を踏まえまして評価を行った結果、当事業を継続し一刻も早く全線供用を図り、事業効果を発現したいと考えております。よろしくご審議のほどお願いいたします。以上です。

(委員長)

ご説明ありがとうございました。バイパス3本、ご説明頂戴しました。順番は区切りませんが、もし1件、例えば今ご説明いただいた員弁についてご質問が出れば、なるだけいなべに集中して確認事項、意見頂戴いたします。どなたからでも。どうぞ。

(委員)

各路線の1日の走行台数をそれぞれ教えてください。現状で結構です。

(紀南建設部事業推進室長)

国道311号波田須磯崎バイパスでございますが、平成17年の調査によりますと、車両の通行台数は1日当たり2,094台になっております。

(伊賀建設部事業推進室長)

三田坂バイパスにつきましては800台です。

(桑名建設部事業推進室長)

大安町で10,105台です。

(委員)

ありがとうございます。

(委員長)

ほかにご意見頂戴します。委員、どうぞ。

(委員)

工事費の事業費の増減についてお聞きしたいんですけども。これは311号については15億4,000万から25億、それから員弁バイパスが150億から181億ということなんですけども、それぞれ11年、12年に再評価をしているときにはその見通しはなかったんでしょうか。それと、増額の要因について教えてください。

(道路整備室)

全体事業費の話なんですけれども、前回は平成15年度のときに、15年度のときには

260号の下津浦拡幅とあと260号の志摩バイパスで同様の案件がございまして、過年度の場合は今までの実績はあまり評価せずに、将来の全体事業費を出してきたと。それまでにB/C等のそういう指標もございませんでしたし、今まではそういうふうにしていたんですけども、今後平成15年度以降はこれに改めると、きちりさせていただくということで、今回出しておりますので、前回のものは過年度の施工実績を反映していなかったということでご理解いただきたいんですけども。

(委員)

増額の要因ですよ。要因はわかりませんか。

(委員長)

増額と言うより、冒頭説明があったように、今まで全体事業費で見ていたのを、精査すれば実際のものにすればこういう額であったという、そういう理解でよろしいのですね。

(委員)

それは15年度に見直した結果がそうだったということ。

(道路整備室)

前回の再評価、再々評価、そのときも再々評価だったんですけども、同様の問題が起きまして、今後きちり審査を受ける以上当然のことなんですけども、全体事業費は計上していくということで今回見直して、その15年度の方針のときにも今後はまだほかにもありますけども、今後受けるやつは一旦再評価を受けて、再々評価を受ける中で、こういうのがございますけども、もう一回ちゃんと積み上げて出していくということでお話しさせていただいて、今回はその方針に基づいてやっていますので、どうぞご理解いただきたいんですけども。

(委員)

わかりました。では、それに関連して。三田坂バイパスですけども、これについては用地買収が99%終わりました、工事の進捗は14%ということですね。今の現状で例えばこれは工事が14%ということは、これからかなりの量の工事を行っていくわけですけども。用地買収は99%終わっているということで、用地買収の際に、例えば道路の場合ですと先ほどにもいろいろとコスト縮減の検討もされているようなんですけども、例えばルートを検討、それから例えばトンネルですね。トンネルのルートの検討、位置の問題、それから橋梁が8箇所ありますけども、その高さの関係なども含めて検討した結果、ルートを決めて用地買収を行ったんでしょうか。それとも当初計画のままでとりあえず用地を買収したのでしょうか。どちらでしょうか。

(伊賀建設部事業推進室長)

平成15年でしたか、道路構造令が改正されまして、車道が3.25から3m、歩道が3mから2mに変えているんですけども、それは買収以後の話です。

(委員)

私の質問の趣旨は、先ほどの3件の中で、ほかの2件はかなりもう工事が進んでおりまして、先ほど15年に全体事業を見直して、結果的には当初から見るとかなりの増額になっているということなんですけども、この三田坂バイパスはこれからということで、今後の見通しとして増額についてはどういうふうに考えておられるかということが聞きたかったわけです。

(伊賀建設部事業推進室長)

今後、トンネルとか橋梁区間とかあるんですけども、細かな調査といいますかまず地質調査、ボーリングですね。そこら辺をやってみて確かに事業費の増減はあると思うんですけども、そこら辺は単価の算出に精度といいますかその限界がありますもので、通常これぐらいかかるやろということで、経験上の値というようなことで出させてもらっています。今後の地質調査によりましては、増える要素もあると思います。

(委員)

今後の事業の進捗で多少の増減は考えられると思うんですけども、要は、例えば2割とか3割とか、そういった増額はとも考えられないということによろしいんでしょうか。と言うのは、例えばトンネルというのは、これは確か1,500mぐらいありましたか。1,675mですよ。かなり長いですし、それなりの調査までは行かなくてもある程度の調査から見通しは立てていると思うんですけども、そうでないとルートを決定はできないと思うんですけども、いかがですか。

(道路整備室)

その件に関しましては、今回ちゃんと積み上げをしまして積算しておりますので、そんな大幅な増減はないと考えております。

(委員)

はい、わかりました。

(委員)

コスト縮減という考え方を教えていただきたいんです、むしろ。例えば磯崎バイパスの場合は、コスト縮減で発生土の計画的な流用を図りますということで、同事業の中で切土を盛土に転用してコスト縮減を図りますというふうにおっしゃっていただきました。これというのは、工事をするときには当然切土ができて余分な土ができてくるわけですから、当然その工事をするときには流用できるというふうには考えられないのではないのかなというふうに思うんです。だから、これをもって同事業の土のやり繰りというのは、コスト縮減という中に当てはまるのかなというふうに、疑問に思うんですが、それはどういうふうにお考えでしょうか。

(道路整備室)

いつもいろいろコスト縮減をどのように書くかということで悩むんですけども、切土、盛土の中で、当然全体の延長としては流用するのが当然のお話なんですけども、その中でも工事をどのように進めていくかの中で、流用に努めていくということで書かせていただいたものでして、ご指摘のとおり、そう言われますとなかなかお答えにくいところはございますけども、そういうふうに努めていくということでご理解いただきたいんですけども。

(委員)

縮減の努力というのは、本当にお願いをしたいと思いますが、コストということの考え方というのをこれからじっくり考えていただいて、安易にこれはコスト縮減ですよというふうにおっしゃっていただかない方がいいのかなというふうに思いました。

(道路整備室)

わかりました。すみません。

(委員)

地震対策のことが聞きたいんです。盛土は、攪拌されているから地耐力が弱いと思うんですけど、この中の資料では地盤の状況がよくわからないんですけど、9枚目に崩れたような絵があって、非常に地盤条件がよくない地域だろうなと想像するんです。それで、話の中には災害時に孤立するような地域だからこの道路大切ですよというふうにおっしゃいました。東南海地震のときなどを想定して、対策は打ってその上で盛土工法を選択されているのか。その辺の工夫について何かあったら教えてください。

(道路整備室)

通常、橋梁等では、地震の震度等がございまして、盛土ではそういう決まりは、安定して盛土材は吸収するというので、今のところそういう検討はしていません。それはそういう震度に対してどうなるというのがあまり被災例が少ないということで、ないということで、盛土材については検討していません。

(委員)

盛土した所で崩れた例はないというふうにおっしゃったんですか。

(道路整備室)

盛土材は、何というんですか、例がないということはないんですけども、盛土材はそんなに安定しているという考えで、それを震度をもって評価するというようなものは今ないと思うんですけども。

(委員)

かなり重要なことを指摘されていると思うんですね。本当だったら安心なんですけども、切り盛りすると、地盤条件が悪いのは盛土の所ですよ。そういうことがないというふう

におっしゃったんだったら安心なんですけども、本当だろうか。ちょっと心配なんですけども、質問の趣旨は、コストをなるべく削減するという努力は貴重なものだと思うんですけども、今日の午前中の案件にもあったんですけど、要するにトレードオフになっちゃう可能性がありますよね。これが地震のときにも災害を受けやすいものだったら、本当はこの事業はこの地域の安全・安心の基盤だと思うのに、コストカットしたおかげでその期待に応えられないとなると問題だと思うんですね。それで、ぜひ慎重な判断をしていただいて。やっぱり値段を抑えるというのは重要なんだけど、その結果不十分なものをつくってしまうというのは、要するに社会基盤をつくる上では問題だなという気もするんですね。本当に大丈夫だろうかとか判断しきれないんですけども、自信を持っておっしゃったのでそうだろうというふうに理解させていただくのかなと今思っております。

(道路整備室長)

すいません、確かに盛土の区間。去年の雨でも国道 42 号線、尾鷲、止まりましたけども、ちょうどあれは谷筋のちょっと盛ったような所で、あそこも飛んでおります。今年も中国自動車道でしたか。高速道路の盛土の所で崩れておりますし、確かにご指摘のとおり弱い構造だとは思いますが。ただ、今後の検討材料にさせていただきたいと思っております。

(委員長)

三田について伺いたいんですけども、鉄道の交差点を盛土架橋にするというのですが、あその鉄道はそんなに列車の本数は多くないと思うんですけど、平面交差にせず立体交差にされた理由というのは、何か特別な理由はあるのでしょうか。

(道路整備室長)

鉄道との交差は原則は立体というのが原則でございまして、やむを得ない場合には平面。平面でも交通量の多い所は緊急対策として今立体化を進めておりますが、本当は基本はやっぱり立体が原則で、道路法にも一応鉄道管理者との協議を必要として、原則的には立体交差というふうなことも盛られていると思っております。

(委員長)

その原則の根拠というのはどういう根拠なんですかね、立体にするという。

(道路整備室長)

安全対策がメインで、道路法に記載されていると思うんですが。

(委員長)

衝突を回避というのが大原則。

(道路整備室)

そうですね。

(委員長)

列車を通したまま施工できる。

(道路整備室長)

そうと思いますけど。

(委員長)

ありがとうございました。ほかにいかがですか。どうぞ。

(委員)

道路はあまりよくわからないというか、道路は道路だなと思うしかないので、あまり指摘できるところがないんですけども、3本並べて資料を見せていただいたときに、ほかの道路は何も触れていないんですけども、三田坂バイパスのところだけは地元の意向というのをすごく大きく書いてあって、特に用地買収の協力体制、契約率 99%ですか。これは、今まで道路のお話を聞いていて、用地買収が進まなくて事業が進みませんという説明は随分お聞きしたように思うので、大変珍しいのかなというふうな印象を受けたんですけども、この点についてどういうことなのかということをお教えいただけますか。

(伊賀建設部事業推進室長)

この地区につきましては、地元の意向といたしますか、すぐに工事着手してほしいというそういう意向がありまして、10年から13年、本当に4カ年でほぼ99%買収されているわけです。あと数筆、2名でしたか、まだ同意をもらっていないんですけども、地元の意向はそういうふうに、そういう意見だよとそういうことを言いたいということで説明させてもらいました。

(委員長)

今のご説明でよろしいでしょうか。どうぞ。

(委員)

そのぐらい必要性が強いんだというふうな説明だと受け取ってよろしいですか。

(伊賀建設部事業推進室長)

はい、地元はそういう意見です。

(委員)

その2筆の方は結構キーポイントで、その方がいる限り道路はつくれないという状態なんですか。

(伊賀建設部事業推進室長)

当面の事業に継続する中では、まだあまり影響はないんですけども、峠区間の方にあり

まして、諏訪地区と三田大谷地区とあるんですけども、その峠部分にその2名の方が見えますもので。当面は三田地区を来年、大体一応、供用開始をしまして、その次にちょっとスクリーンをお願いしたいんですけども、大谷三田地区につきましては、来年供用開始しまして、その次ですね、その次に諏訪地区ですね。真ん中の方に書いてある諏訪地区の方へ現道拡幅で入っていきまして、残り最後に峠部分のトンネル部分とか橋梁部分を考えていますので、その区間に2名の方が見えますもので、当面事業には差し障りというか、支障はないということです。

(委員長)

いいですか。ほかにいかがでしょう。バイパス3本ですけれども。よろしいでしょうか。では、ご説明ありがとうございました。後刻意見書を取りまとめて報告いたします。もう出ましたか。

(道路整備室)

先ほどいただいていた宿題について、少しここで話しさせていただきたいと思います。先生からご指摘いただいていた未供用区間の走行時間短縮便益算定表 29 ページの交通量のお話なんですけれども、鶺方磯部バイパスの 29 ページですけども、23 の方がいいんですが。未供用の方で、23 ですか。23 ページの話なんですけども、現在は今ここにその前に書いてあったように、2万台通っています。将来、これは平成 42 年ということで平成 11 年の交通センサス、交通量調査をして 30 年後の交通量で算定するようになっておりまして、そのときの交通量がどうなるということで、今2万台通っているのが、一番リンクの4のところでは1万4,000台になるという形になっています。

(委員)

過疎化が何かが進んで、要するにトリップが減るということですね。

(道路整備室)

志摩地域は、そんなに減らないんですけど、その周りが少し減りますので、減ってくるという数字で出ています。南勢地区とか南島町とか減少する所もございますので、全体としては低く出ているということです。

(委員)

初めての経験ですね。今までは公共事業は、大体需要が増えるものだという想定をして計算をされていて、今回初めて減りましたね。

(道路整備室)

そういうことです。

(委員)

わかりました。

(委員長)

今の件に関してですけれども、B / C簡潔に出していただいて非常にわかりやすいんですけれども、あまりにも簡潔過ぎるような気がしますので、ちょっと、今質問されたようなB / Cの計算に至るプロセス、そのフロー図か何かでもう少ししていただくとありがたいと思いますので、次回からよろしく願いいたします。

(委員)

特に、これ、非常に見にくい表なんですよ。ちょっと工夫してください。

(委員長)

それでは、繰り返しですが、ありがとうございます。次の4件、準備をお願いいたします。

(公共事業運営室長)

委員長、長いこと審議続いていますので、説明者の交替もありますので少し休憩されたいかがですか。どうされます。

(委員長)

休憩はさみましよう。委員、いかがですか。委員。休憩。

(公共事業運営室長)

10分ぐらいですので、25分ぐらいでよろしいございません。30分にしましょうか。

(委員長)

どっち。わかりました。では、30分再開です。

(公共事業運営室長)

すいません、お願いします。

(休憩)

(委員長)

では、お待たせいたしました。再開いたします。4件、9番、10番、11番、12番を続けてご説明、よろしく願いいたします。

(松阪建設部事業室長)

松阪建設部事業室長の日置といいます。どうぞよろしく願いします。

今回、再評価をお願いいたします箇所は、事務局配付の委員会資料9 - 1、道路事業の一般国道368号上仁柿バイパス、ここの道路改良事業でございます。当事業は、平成11

年度に再評価を行ってから、その後おおむね5年が経過したことから再度再評価をご審議
お願いするものであります。よろしくお願いたします。

それでは、初めに事業概要についてご説明いたします。

三重県中部地域における幹線道路網は、南北軸として沿岸部を国道23号、伊勢自動車
道が縦断し、東西軸として名阪国道、国道163号、国道165号、国道166号が横断して
おります。一方内陸部においては、国道368号が唯一の南北軸として伊賀地域から南勢
地域を結んでいます。この国道368号は伊賀市の国道25号を基点とし名張市、奈良
県御杖村、美杉村、松阪市飯南町を経て勢和村の国道42号に至る延長約72kmの
幹線道路であり、内陸部において伊賀地域と津、松阪地域及び南勢地域を結び、
この地域の交流連携を支援する上で重要な役割を担う道路です。

現在、その79%が改良済みで残る未改良区間については現在美杉村を中心として名
張市側で杉平工区、松阪市側で仁柿峠工区の整備を進めております。今回の事業区
間である一般国道368号仁柿峠は、昔から伊勢本街道の難所と名高い峠であり、南
勢伊賀地域間の交流を分断することから、この地域の交流連携を高める上では、
整備が不可欠な道路です。また、当路線は災害時における緊急救援活動の基盤と
なる緊急輸送道路にも指定されており、一刻も早い道路整備が求められており
ます。スライドをご覧ください。黄色い示した線が現道であります。急峻な山岳
地を縫うように通っており、幅員も狭く急勾配とカーブ連続となっていることが
わかつてお思います。このため、現在は大型車の通行を規制しておりますが、
小型乗用車にあってもすれ違いが非常に困難な状況であります。

また、これまでたびたび法面崩壊などの災害に見舞われ、大雨による事前通行
規制もしております。幅員は狭小であり、小型乗用車同士の対向も困難な上、
路上にも小崩落した石が散乱している状況であり、交通の安全確保の点からも
一刻も早い整備が望まれています。

仁柿峠バイパスは、平成2年度に上仁柿地内から峠地内までの延長4.25kmが
事業化され、これまで上仁柿地内で380mの区間を供用開始しています。当バイ
パスの整備により現道の道路幅員3mが整備後は7mとなります。当バイパス
整備による本県内陸部の交通の変化ですが、仁柿峠での交通分断が解消され
幹線機能が確保されますので、平成42年度における仁柿峠の計画交通量とし
ましては、1日当たり約1,200台を見込んでおります。整備前の計画交通量は、
1日当たり約600台ですが、この峠を整備することにより美杉村方面から松
阪方面へ向かう最短ルートとなることから、伊賀市、名張市、美杉村などと松
阪市、伊勢市などの間を相互に行き来できる交通が他路線から600台程度が
転換されると見込んでおります。

このことにより当事業における費用便益比は、総費用88億円に対し、走行
時間短縮便益が131億円、走行費用短縮便益が10億円、交通事故減少便益が
2億円、総便益が143億円となり、費用便益比は1.6となります。

次に、事業の効果としましては、このバイパス事業を行うことにより、峠
における交通分断が解消され、本県内陸部における幹線交通が確保されま
す。これによりこの地域の交通連携及び生活産業の振興に寄与します。

次に、過酷な現道状況を解消することで、安心・安全な通行を確保しま
す。続いて、大型車のすれ違いが可能となり、通行規制区間を解消しま
す。緊急輸送道路としての機能も

確保します。

続きまして、事業推進上の課題について説明させていただきます。計画案は岩盤を中心とした地質となっていますが、中央構造線に接近していることもあり亀裂風化が進み、また地表にはルーズな土砂が堆積する脆弱な地質となっている箇所が多く存在しております。このため、これまでの施工した区間ではスライドに示しますように法面の安定を図るため、大規模な工事を行っております。また、岩盤の性質や土砂の堆積厚さなどにおいて変化に富んだ地質であったため、調査や法面对策工法の選定に多大な時間と工費を費やしており、安定した工程の確保は困難なものとなっています。さらに、今後の施工区間において地すべりや斜面崩壊に対する要注意地形などの存在が確認されました。

また、仁柿峠バイパスの計画案は伊勢本街道の難所として昔から名高い高低差 270mの峠区間であることから、ルートを決める上で大きな制約となっており、脆弱な地質と相まって事業の進捗は遅れている要因となっております。現バイパスルートは、先ほどご説明しましたように、急峻な地形、脆弱な地質に対する法面对策費の増大により、全体事業費が大幅に増額することとなりましたので、改めてルートの妥当性について検討いたしました。現在のルートは、当初スライドが示す A、B、C、3案の中から採択された C ルートです。B ルートの現道拡幅案につきましては、前回再評価時も説明しておりますが、まず現道交通の確保は不可能なこと、次に現道の線形が非常に屈曲しておりこれを拡幅しても道路規格にあった線形や縦断勾配が確保できないことから、検討段階で施工不能と判断しました。

C ルートについては、今後の施工区間における要注意地形などを回避し、多大な事業の増額、事業進捗の遅れの要因となっている法面对策法の減少目的とした改良案として C' ルートを検討いたしました。以上のことから A 案、C 案、C' 案の 3案で比較検討しました。比較における工事費の算出については先ほどより説明しております脆弱な地質による工事の実績を元に算出し直しました。再検討の結果、C' ルートにおいては事業費を抑えることができる上、施工能力の向上が可能なものとして判断されました。このことにより今後 C' ルートにより、より経済的かつ効率的に事業を推進すべく計画変更を行うこととしました。C' ルートの変更において検討した内容ですが、まず設計規格の見直しを行いました。

国道 368 号はこれまで幅員 8 m 設計速度 40 km の道路規格で計画し、設計施工を行ってきましたが、全体事業費の大幅な増額もあり、今後の施工区間においては人家、集落もなく、急峻山岳地である特性と道路構造令の見直しにより、地域の実情に即した運用が可能となった状況を鑑みて、道路規格を幅員 7 m、設計速度 30 km に変更しました。さらに、要注意地形を含めた脆弱な地形を回避し、切土法面を極力発生させないようにスライドに示すように谷を長大橋で渡り、トンネルとループ橋を有する計画に変更しました。また、縦断計画についても道路規格見直しにより最急勾配を 8 % にするなどして、ルート延長を 330m 短縮しました。このようなことにより大幅法面对策工を回避することができ、橋梁、トンネルが主体工であるため、施工効率が大幅に向上します。

これまでの進捗と今後の予定です。本事業は全体事業費 90 億円のうち、今年度までに約 32 億円を投入し、35% の進捗となっています。用地工事費別の進捗状況にしましては用地買収を 80%、工事は 32% です。上仁柿側 380m は供用しております。

続きまして、今後の予定についてご説明いたします。これまでスライドで示しますように、上仁柿側、峠側の2方向から工事を進めてきましたが、切土法面の安定を図りながら型押し施工であり、進捗が思うように進みませんでした。しかし、先ほども述べましたように今回のルート計画見直しにより、事業停滞の要因となっていた大規模法面を回避し、安定した事業進捗を見込めるトンネル、橋梁といった構造物に変更したことから、今回、工所用道路網を計画し最大で6箇所の進入口を設けることにより、安定した事業進捗を図ります。これにより工事促進を図ることができ、早期の供用開始が実現されると考えており、平成28年度の全区間供用を目指しています。

今後は、これらの工事道路設置に向けて協議や調査を進めてまいります。

続きましてバイパス計画に関連する社会経済状況の変化として木材産業の活性化が挙げられます。松阪市において平成15年度に国道166号沿いの松阪市木の里町では、大規模な木材コンビナートが完成し、市内だけでなく美杉村からも多く木材が流通しています。しかしながら、現状では仁柿峠の大型車通行規制により大幅な迂回を余儀なくされており、地域産業面からもこの路線に対する重要度が増しております。

続きましてコスト縮減について説明させていただきます。当路線は、山腹を切土盛土をしながら道路を築路するため、工事施工にあたっては施工順序の調整により、盛土計画の現場内流用を行うと共に発生残土については公共事業間流用と計画区管内処理を図り、コスト縮減に努めております。また、計画の見直しに伴いまして、今後は新工法、新技術を積極的に採用し、さらなるコスト縮減に努めてまいります。

続きまして、環境の配慮について説明させていただきます。今回のルート見直しにより切土、盛土による地形の改変を大幅に押さえることができましたが、やむを得ず法面とする場合においては極力緑化を行い、周辺景観と調和を図ることとしています。ご覧のスライドにありますように施工済みの緑化法面では、施工後約2年が経過した法面では在来種が飛来し、景観の調和が図られています。今後発生する法面についても同じように生態系に配慮し、在来種による緑化を計画しております。

最後に、地元の意向について説明させていただきます。地元の意向としましては、沿線の市町村から構成される国道368号道路改良促進期成同盟会を初め、地域住民から本事業への早期完成を強く求められています。

以上、再評価の視点を踏まえ評価を行った結果、当事業を継続し、一刻も早く全線供用を図り、事業効果を発現したいと考えております。よろしくご審議をお願いいたします。

続きまして、再評価をお願いいたします箇所は、事務局配付の委員会資料10-1番、道路事業地方道鳥羽松阪線でございます。

それでは、初めに事業概要を説明申し上げます。鳥羽松阪線の概要ですが、この路線は鳥羽市の国道42号と松阪市の国道42号を結ぶ道路であり、国道23号と共に中南勢地域の幹線を担う路線です。路線延長約31kmとなっております。鳥羽松阪線は松阪市内において沿線住民の生活道路及び松阪から伊勢間の通勤者の使用道路として広く利活用されており、国道23号の交通事故や工事による障害などにより交通規制が発生した場合には、同路線の代替道路として重要な役割を担っています。また、災害時の緊急救援及び緊急物資などの輸送を担う第3次緊急輸送道路としての指定もされております。

しかし、現在の鳥羽松阪線は交通量が1日約2万5,000台あることから櫛田川にかかる串田橋付近から松阪市市街地の42号の交差点までの区間が朝夕を中心に混雑し、円滑な交通に支障をきたしている状況でございます。そのため、櫛田橋の手前から現在国が進める国道42号松阪多気バイパスとの交差点までの区間3.7kmを新道路整備戦略において重点整備区間として指定し、交通渋滞の緩和、地域の幹線道路として円滑な交通を確保するため、整備を進めているところでございます。

今回ご審議いただく鳥羽松阪線道路改良事業では、重点整備区間3.7kmのうち、県道松阪度会線との交差点から県道松阪環状線及び御麻生園豊原線との交差点を結ぶ延長1.8kmの区間でございます。この区間では櫛田橋の右岸側で県道松阪度会線、県道東黒部松阪線、県道伊勢小俣松阪線が接続し、また左側では県道松阪環状線、県道御麻生園豊原線が接続することから交通が流入し、朝夕大変混雑しており、櫛田橋右岸側にある櫛田橋南詰め交差点では、三重県渋滞対策プログラムにおいて渋滞ポイントに指定されています。また、櫛田橋は老朽化が著しく幹線交通を支える橋梁としての強度が不足している状況でございます。このため、現道の渋滞を解消し櫛田橋の架け替えを行う計画で平成8年度から事業化しています。整備計画としましては交通量に対応すべく現道の2車線道路、4車線道路へ拡幅整備する計画です。

続いて、事業の目的と工法についてご説明申し上げます。先ほどご説明申し上げましたとおり、現道では櫛田橋南詰め交差点を中心に朝夕の渋滞が激しい状況にあります。また、櫛田橋は昭和11年に架設された橋でありまして、床版、橋桁とも鉄筋が露出するなど腐食が進行している状況にあります。さらに建設が古いことから現在の道路橋の基準には適合しておらず、近年の大型車の加重に対して耐力が不足している状況でございます。このような現道状況の中、当該事業の効果としましては4車線化を拡幅整備することで渋滞を解消し、円滑な交通を確保することで広域幹線道路としての機能強化を図ります。

次に、老朽化の激しい櫛田橋の架け替えを行い、安全な交通確保を図ります。また、昨年は台風や大規模地震などの災害が多数発生しており、避難路や救援物資の輸送を担う安全な道路の必要性を再認識させられたところでございます。当該事業により緊急輸送道路としての機能の強化を図ります。

続きまして、事業進捗についてご説明申し上げます。本事業は全体事業費約86億円のうち今年度までに約73億円を投入し、84%の事業進捗となっています。用地費、工事費別の進捗状況としましては、用地費は93%、工事費は約75%の進捗となっております。また、早期の事業効果の発現を図るため、平成18年度には櫛田橋の前後約840mの区間については部分供用を開始する予定でございます。

続きまして、事業開始から10年を経過していることについて説明いたします。当事業は1日約25,000台と交通量が非常に多い路線で現道拡幅工事でありまして、渋滞に配慮し、道路の切り回しを行い工事を進める必要があることや、櫛田橋の架け替え工事においては櫛田川の湧水期に工事期間が制限されることから、事業計画期間を平成8年から平成22年までの15年間としております。また、用地につきましては事業予定地における民地境界問題や沿道に位置する店舗などの営利上の交渉により、用地買収が難航している箇所もございしますが、用地の進捗状況は93%となっており今後も用地交渉を重ね、問題解決に鋭意努力し、平成22年度の全区間供用を目指しているところでございます。

事業を巡る社会経済状況の変化につきまして、ご説明申し上げます。本事業を巡る道路環境の変化としましては、県道御麻生園豊原線が平成 15 年度に整備供用されました。また、県道松阪環状線が今年度完成し、供用する予定でございます。さらに、国道 42 号松阪多気バイパスが現在、国において整備中であります。このように当該路線に接続する幹線道路の整備が進んでおり、幹線ネットワークとしての機能を果たすため、当該路線の整備が急がれるところでございます。

続きまして、費用対効果についてご説明申し上げます。当事業における費用便益比ですが、総費用は 93 億円、総便益は 279 億円となり、費用便益比 B / C は 3 となります。

続きましてコスト縮減についてご説明申し上げます。本施工にあたっては使用する材料について他事業から流用が可能かどうか検討し、また相互事業間で工事工程を調整することでコスト縮減を図っております。具体的に申し上げますと、櫛田橋の取り付け付近における盛土材料について、近接する松阪環状線の道路事業からの搬出土を利用し、盛土材料費のコスト縮減をしております。また、櫛田橋を架けるのに必要であった仮橋を鈴鹿建設部が事業を進める四日市鈴鹿環状線の鈴鹿橋架け替え工事の仮橋に転用し、材料購入費のコスト縮減に努める予定でございます。これにより、相互事業間で約 2 億 3,000 万円のコスト縮減が見込まれています。

続きまして、代替案の可能性についてご説明申し上げます。当事業の代替案としましてはバイパス案も考えられますが、バイパス案の場合、現道と分岐・合流する箇所や、当事業区間に接続する周辺幹線道路と交差する箇所は、新たに交差点ができ交通の多い当路線においては新たな交通渋滞を招きます。また、事業目的の 1 つであります櫛田橋の老朽化による架け替え工事も別途対応が必要となり、橋を 2 橋架けることが必要なことから、結果として事業費が多くなります。そこで基本的に現道を生かしつつ拡幅整備を行う計画としております。

また、当該計画は事業着手前の平成 8 年に都市計画決定がなされており、地域の合意形成が図られていると考えています。なお、現在の工事の進捗状況や用地進捗状況からも、現計画で進めることが妥当であると考えております。

最後に地元の意向について申し上げます。地元の意向としましては、昔から地域の重要な幹線道路であることから、地域住民から本事業の早期完成を強く求められています。以上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、一刻も早く全区間供用を図り、事業効果を発現したいと考えております。よろしくご審議をお願いいたします。

・ ・ (テープ交換) ・ ・ 事務局配付委員会資料 11 - 1 番一般国道 422 号八知山拡幅と 12 - 1 番一般国道 422 号明豆拡幅でございます。一般国道 422 号におきましては、宮川村地内でこれらの 2 事業を着手しており、共に事業採択後 10 年を経過していることから、再評価のご審議をお願いいたします。なお、両事業の事業区間は近接しておりますので、全体の事業概要につきましては八知山拡幅にてまとめてご説明いたします。

それでは、初めに当該路線の概要を説明させていただきます。一般国道 422 号は滋賀県大津市を基点として三重県の西側を南北に縦貫し、北牟婁郡紀北町内の国道 42 号に至る延長約 121 km の幹線道路です。当該路線は、宮川村において西部地区の集落と村中心部や生活圏である松阪市方面を結ぶ唯一の生活道路です。また、この地域の主要産業である林

業や清流宮川、大杉谷溪谷をはじめとする自然豊かな観光資源を支える重要な幹線道路となっています。宮川村では平成 18 年 1 月に隣接する大台町との合併を控えており、新町の一体化を支援する路線として重要な役割を担っています。

今回再評価をご審議いただきます八知山拡幅は、宮川村滝谷地内にある延長 850m の区間です。また、この後引き続きご審議いただく明豆拡幅は、宮川村明豆地内にある延長 1,289m の区間です。

それでは、当該地域の現状と課題、事業の背景についてご説明いたします。宮川村では近年急速に過疎化、高齢化が進行しており村民が安心して暮らせる村づくりが課題となっています。過疎化により小中学校が統廃合され、遠方からの通学には唯一の公共交通機関である村営バスが利用されるようになりました。また、村民の高齢化に伴い村中心部にある医療機関や役場などへの移動手段として村営バスの日常的な利用が年々増加しております。また、この地域は林業が盛んな地域ですが、近年林業は全国的にも厳しい経営を強いられており、宮川村においても採算性、後継者不足などの問題を抱えています。原木などの搬出に必要な道路の整備は、林業の活性化に寄与するものと考えております。

宮川村は、村全体が吉野熊野国立公園、奥伊勢宮川峡県立自然公園に指定されており、全国有数の清流として知られる宮川や多くの登山客を魅了する大杉谷溪谷など、豊かな観光資源に恵まれています。また、近年では自然との共生をテーマに宿泊交流施設「奥伊勢フォレストピアが」建設され、多数の観光客を呼び込んでおります。

昨年 9 月の台風 21 号による大雨により、宮川村では甚大な被害を受けました。当該路線も宮川村各所で多数被災し、数個所で道路が寸断されました。寸断された区間が解消されるまでの間、地域住民の物資の輸送など日常生活に大きな支障を来したことから、地域交通の利便性の向上を求めるばかりでなく、災害に強い命の道づくりの重要性について改めて認識させられました。

それでは、これより八知山拡幅の事業内容についてご説明します。今回ご審議いただく八知山拡幅は、宮川村滝谷地内の延長 850m の区間です。この区間は、宮川滝谷地区より上流側の大杉谷地区で生活する村民にとっては唯一の生活道路であり、八知山トンネルの通行不能区間の機能回復及び幅員狭小区間の解消を目的として整備を進めています。

それでは、現道の状況についてご説明いたします。当該区間は八知山トンネルがありますが、平成 8 月 2 日に発生した北海道の豊浜トンネルの崩落事故を受け、平成 9 年 3 月にトンネル点検を実施したところ、終点部抗口部に崩落の危険性があるということが判明し、平成 10 年 2 月に通行止めとしました。現在当該区間から上流へ向かう交通は、宮川の対岸を通る村道への迂回を強いられているところがございます。また、トンネル区間以外の現道は、大部分の幅員が 4 m 前後と狭く大型車両のすれ違いが困難な状況です。

続きまして事業計画についてご説明いたします。通行止めとなっている現トンネルの機能回復を図るため、バイパスにて新たなトンネルを抜くこととしています。危険な現トンネルを山側に迂回する新たなトンネルは延長が長く、線形も曲線となることから対抗車などの交通の安全を確保する上でも 2 車線の整備が必要です。

続きまして、トンネル区間以外の現道は、宮川本線と急な斜面に囲まれた地形に位置する道路となっています。現道幅員は 4 m 前後と狭小であることから 2 車線に拡幅整備を行っております。

当該事業の目的・効果としましては、通行不能となっている現八知山トンネルの機能回復を図り、国道 422 号の道路機能を回復させます。拡幅整備により大型車のすれ違い困難箇所を解消し、地域交通の円滑化を図ると共に日常の生活道路としての安全性の向上を図ります。地域住民が安全かつ安心して暮らせるよう、災害に強い命の道を確保します。村内唯一の公共交通機関となっている村営バスの円滑な運行確保をします。当該事業としましては、これらの事業効果を見込んでいます。

続いて事業の進捗についてご説明いたします。本事業は全体事業 20 億円のうち、今年度までに約 7 億円を投入し、36%の進捗となっています。用地費、工事費別の進捗としましては、用地費は約 97%、工事費は約 34%の進捗となっています。事業が長期化している原因としましては、事業予定地のうち八知山トンネル基点側抗口部の付近に未買収者 1 名あり、当該事業への反対から協力が得られず用地買収が難航しております。今後の予定としましては、引き続き任意交渉を継続しながら法的な措置を視野に入れ、平成 22 年度末の全面供用を目指してまいります。

続きまして、社会経済状況の変化についてご説明いたします。宮川村では平成 18 年 1 月に隣接する大台町との合併を控えており、新町の本庁舎は現在の大台町役場となることが決定しております。合併による行政サービスの向上や効率化を支援する上でも、当事業の早期完成が望まれています。また、平成 17 年度末に近畿自動車道紀勢線の勢和多気ジャンクションから大宮大台インターチェンジまでが開通することにより、広域交流が拡大され、宮川村への観光客の増加が見込まれます。

本事業の費用便益を算定しましたところ、走行時間短縮便益が 11 億 9,000 万円、走行経費減少便益が 1,000 万円、総費用が 8 億 8,000 万円となり、費用便益は 1.4 となりました。なお、トンネル区間につきましては、通行不能となっている現八知山トンネルの機能回復工事であることから費用対効果の対象とはしておりません。

続きまして、コスト縮減についてご説明させていただきます。当該事業におけるダム工事はトンネル及び橋梁区間ではありますが、トンネル工事で発生する残土については有効活用が図られるよう他工事との調整を行ってまいります。これにより他工事への不足土の購入に必要な費用 4,000 万円が減額されます。

続きまして、環境への配慮についてご説明いたします。この区域は、滝谷の川岸岩壁植物群落として県の天然記念物に指定されております。新トンネルをバイパスルートで施工することにより、現在の自然のまま美しい景観をそのままの姿で残すことができます。

続きまして、代替案立案の可能性を説明させていただく前に、村内の道路事情についてご説明いたします。宮川村は急峻な山間に位置することから、村の中心を流れる宮川に沿って集落が点在しております。左岸側の一般国道 422 号と県道大台宮川線は幹線道路として右岸側の村道と県道大宮宮川線は、補助幹線道路として集落間を連絡しており、宮川にかけられた複数の橋梁でそれぞれの路線を連結し、補完しあって宮川村の交通を支えています。事業概要で申しましたように、一般国道 422 号は宮川村と周辺地域を連絡する重要な幹線道路であり、村西部の大杉地区の住民にとっては、村中心部や生活圏である松阪市方面へ向かう唯一の生活道路です。当該路線の現状としましては、地域の重要な幹線道路として順次整備を図っておりますが、依然として未改良区間が残っております。未改良区間につきましては、今後再評価をお願いします八知山拡幅、明豆拡幅を含め平成 15 年

度に策定した新道路整備戦略において今後も計画的に整備を図って行く箇所として位置づけをしているところがございます。

なお、右岸側を通る村道は、八知山工区に接続する滝水橋から上流の半二郎橋の間は地形が非常に急峻であるため、村道は途絶えており、その間の約 4 km は一般国道 422 号が唯一の道路として機能しております。

それでは、代替立案の可能性についてご説明いたします。当該現道は宮川の左岸側の急峻な山と宮川の間を通るルートとなっております。現在、通行止めしている八知山トンネルの区間につきましては、終点側抗口部に崩落の恐れがあることから、バイパスルートを設定しております。その他の区間においては地形の状況から現道拡幅を行う計画です。また、先ほどもご説明申し上げましたとおり、宮川村の道路は左岸側の国道 422 号、右岸側の村道が対になってそれぞれの道路機能を果たしております。宮川村の主要幹線の機能を果たす当該区間の機能回復が急務となっております。なお、対岸には村道新大杉谷 2 号線が通っておりますが、幅員が狭く大型車両のすれ違いが困難な状況です。村道終点部の滝水橋が接続する現道区間はもっとも宮川に近接する区間であり、今年の台風で道路の一部が流出しました。左の写真は、村道新大杉谷 2 号線を撮影したものです。現況は道路幅員が狭く、大型車両などのすれ違いが困難な状況が確認いただけます。

右の写真は、昨年台風 21 号により約 100m にわたって流出した八知山トンネル上流側の現道区間を撮影したものです。仮復旧がなされるまで 8 日間を費やし、その間、大杉地区は陸の孤島と化し、空輸による生活物資の輸送を余儀なくされました。また、現在の工事進捗状況、用地進捗状況からも現ルートが妥当と考えており、代替案はないと判断しております。以上、再評価の視点を踏まえ、評価を行った結果、当事業を継続し一刻も早く全区間の供用を図り、事業効果を発現したいと考えています。よろしくお願いたします。

続きまして、事務局配付資料委員会資料 12-1 番一般国道 422 号明豆拡幅についてご説明いたします。全体の事業概要につきましては、先ほどご説明いたしました八知山拡幅と共通の内容であるため、省略させていただきます。それでは明豆拡幅の事業内容からご説明いたします。

今回ご審議いただく明豆拡幅は、宮川村明豆地内の延長 1,289m の区間です。当事業により幅員狭小区間の解消を図る計画で、平成 8 年度から事業化されています。続いて現道の状況についてご説明いたします。この区間の現道は、大部分の幅員が 4 ~ 5 m 前後と狭く、大型車両のすれ違いが困難な状況となっております。また、昭和 2 年に架設された炭屋谷橋は、橋梁点検の結果、対策が必要と位置づけられています。計画の断面についてご説明いたします。現道は宮川本線と急な斜面に囲まれた地形に位置する道路となっております。現道幅員は 4 ~ 5 前後の狭小であることから、2 車線で改良を行っております。

続きまして費用対効果についてご説明いたします。当該事業の効果としましては、先ほどの八知山拡幅とほぼ同じ内容となっております。事業効果につきましては、現道の状況で説明しました老朽橋について、当該事業につき架け替えを図り、安全な交通を確保いたします。

続きまして事業進捗についてご説明いたします。本事業は平成 8 年に事業着手し、同年より用地買収、平成 10 年度より工事着手しており、全体事業費 12 億 2,000 万円のうちこ

れまで8億6,000万円を投入し、70%の進捗となっています。用地、工事費別の進捗状況としましては、用地費が約98%、工事費は約67%の進捗となっており、人家の連担しています終点側御棟地区より工事を進め、残る未買収地の改修を図り、平成21年の全体供用に向けて事業を推進しています。

社会経済状況の変化につきましては、先ほどご説明しました八知山拡幅と同じ内容でございます。

続きまして、費用対効果についてご説明いたします。本事業の費用対効果を算定しましたところ、走行費用短縮便益が24億4,000万円、走行経費減少便益が4,000万円、総費用が13億8,000万円となり、費用便益比は1.8となりました。

続きまして、コスト縮減についてご説明します。平成15年度の道路構造令の改正に伴い、これまでの全国一律の道路構造で整備してきたものを、地域の実情に合った道路構造を採用できるようになりました。当事業の歩道につきましては、これまで3.5mの幅員で整備していたものを工事未着手区間につきましては、歩道を2.5mに縮小しコスト縮減を図ります。歩道幅員を3.5mから2.5mに縮小することにより、当該事業では約2,000万円のコスト縮減が見込まれます。

続きまして、環境の配慮についてご説明いたします。当道路は清流宮川と並行しながら山間部を通る道路であり、可能な限り道路切土法面を緑化し、周辺の良好な環境の保全形成に努めてまいります。

続きまして、代替立案の可能性についてご説明いたします。当該区間は宮川の左岸側を通る道路で急峻な山と宮川の間を通るルートとなっています。現地の地形の状況や基本的な現道拡幅の計画となっており、なお、宮川の対岸には村道新大杉谷線が通っておりますが、幅員が狭く大型車両などのすれ違いが困難な状況です。現地の地形の状況や現在の工事の進捗状況、用地の進捗状況から現計画が妥当と考えており、代替案はないと判断しております。

最後に地元の意向についてご説明いたします。写真は、今年の台風21号による当該事業区間の被災状況を撮影したものです。土砂流出により道路が一時寸断され通行不能となり、地域住民の生活に大きな支障を来しました。当該路線は地域の唯一の幹線道路であり、災害に強い命の道としての整備が切望されています。また、大杉谷溪谷をはじめとする観光誘致を今後も促進していくとともに、重要な生活道路でもあり日常往来に不便を来していることから、沿線の市町村から構成される三重県南北縦貫道路建設促進期成同盟会をはじめ、地域住民から本事業の早期完成を強く求められています。

以上、再評価の視点を踏まえ評価を行った結果、当事業を継続し、一刻も早く全区間供用を図り、事業効果を発現したいと考えております。どうぞよろしく願います。

(委員長)

4本の丁寧なご説明、ご苦勞様でございました。どこと限りませんが、なるべく1人の委員の方言われれば、それに集中した形でご質問、確認事項頂戴いたします。どなたからでも、どうぞ。

(委員)

私は、鳥羽松阪線の費用便益の分析のところを教えていただきたいのですが、この件については交通事故減少便益がマイナス1億円というふうになっていて、ほかの事業はゼロとかあるいはプラスになっているところが多いんですが、この事業についてはかえって交通事故が増えるというふうに、便益が計算していただいていると思うんです。鳥羽松阪線の13ページのところを見ていただきます。10-1のところですが、道路が整備されればこういうこともあるかと思うのですが、どういうふうな根拠でこういうふうなマイナス1になったのか、教えていただきたいと思いますが。

(委員長)

委員、すいません。関連してですけれども、この4本は非常に今おっしゃった交通事故減少便益がマイナス1とか、ゼロとか、ほかと比べると非常にこの4本は特徴あると思うのですが、どのような理由でこれは便益がマイナスになったり、ゼロになったりする。しかも、使用目的年ですか、27年でしたっけ。初年度じゃなくて。

(道路整備室)

すいません、先ほどのマイナス、交通事故の件なんですけども、通常、交通事故減少便益というのは交差点の箇所数と交通量によって算定されるのですが、今回の鳥羽松阪線は現道拡幅事業でありまして、交差点数はまず変わらないという原則がありまして、ただ交通量が増えるということがありまして、そういうことで今より交通量が増えることによって交通事故の確率が上がるということで、マイナスというのが出ております。

(委員)

ほかの事業でも例えば交通量は増えるということはあると思うんですが、この件に限ってマイナスとなっているのは、例えばこの21ページの算定表、交通事故減少便益算定表で、上の方にマイナスというふうにバイパスのところが上がっているんで、多分恐らくマイナスになるとは思うんですが、例えば交通量は何台増えるとマイナスになるとか、何かそういう指標というのがあるんですか。

(道路整備室)

指標というか、この今、21ページを見ていただくと、左側の欄が整備なしの交通量事故損失額となっていて、その中で左側に28,488台というのが入っていると思うんです。左側の現道のところなんですけども。

(委員)

29,000と書いてありますが。

(道路整備室)

その下の一番左側が国道の現道と書いてある、真ん中の欄ですね。

(委員)

はい、はい。ここ。ありました。

(道路整備室)

この中に 28,488 台とありまして、その右の所に交差点数ということで 1 が 3 つ並んでいると思うんですけども、これが交差点数が 3 箇所ありまして、整備前の場合は 28,488 台走っていますと。それが右の欄の整備後の方の上欄のバイパスという欄を見ていただくと、交差点数は同じように 1、2、3、1、1、1 と 1 が 3 つで 3 箇所と。ただ交通量が 29,163 台と増えておるといことで、交差点の数は変わらないんですけども、交通量が増えるということ、それによって交通事故の可能性が増えると。その差がちょうどこの 1 億円という数字が出ている原因なんです。

(委員)

すると、ほかの事業も恐らくこういうふうになっているんですね、ゼロというところは。

(道路整備室)

そうですね。ほかの所は結構バイパスの場合が多くて、交差点が減る方向とかが多いんですよね。今回の場合は、完璧な現道拡幅で交差点数は変わらないと。その上交通量も増えるというそういう条件が重なって、偶然 1 億円というマイナスがちょっと出たという結果になっております。

(委員)

はい、ありがとうございました。

(委員長)

確認ですけど、事故は交差点で起こるとい計算ですね。

(道路整備室)

はい。

(委員)

一般国道 422 号八知山と明豆の 1 日の交通量、台数を教えていただけますか。

(松阪建設部事業推進室)

八知山拡幅につきましては、1 日 707 台です。それから、明豆拡幅につきましては、1,947 台です。

(委員)

ありがとうございました。あと、大杉谷沿いのこの道路というのは、この 2 つの工事で大体 2 車線化といいますが、片側 1 車線確保が完了しますか。まだほかにもいっぱい手を入れて行かなきゃいけない所が残っているのですか。

(松阪建設部事業推進室)

国道 422 号の改良区間につきましては、まだまだ未改良区間が多く残っております。

(委員)

仁柿峠バイパスの例ですが、約 90 億円かかる。改良した後は 1 日 1,200 台通る。90 億円を 50 年がかりで回収しようとする単純な計算をやりますと、大体 1 台 450 円ぐらい交通料をいただかないと 90 億円を 50 年で回収できない。大変な費用ですね。だから、止めるとかそんないじわるなことは言いませんけども。

こういう道路の改善企画をやっていただくときに、B / C でやっていただくのとはまた別に、大体その道路は 1 日何台走ると言っていると、その利用度がピンと来ますから、1 日の通行台数を言っていただきたい。それともう 1 つ、投資分を 50 年がかりで交通料で回収しようとする 1 台幾らいただかなければならないということで、おおよその投資効果の見当がつかますので、今後の道路のご説明のときには入れていただきたいと思えます。

もう 1 つ、現在の松阪鳥羽線の櫛田橋。これはいつ建設されていますか。

(松阪建設部事業推進室)

昭和の 11 年です。

(委員)

昭和 11 年。70 年経過ですか。70 年経過で大体寿命が迫っているわけですね。支承部の腐食とか、床版の鉄筋露出ですか。橋桁も鉄筋露出しています。今度架け直していただく橋は、どれぐらいのライフを目標にしてそういうウィークポイントのところをどういうふうに入力するかということをしっかり企画・設計をしていただいて、70 年でライフが来ちゃうなんていうようなことじゃなくて、120 年とか 150 年ぐらいは持つぞというような目標設定をして橋の設計・企画をやっていただきたいですね。恐らく寿命が来るところというか、ウィークポイントは大体専門家ならわかるはずですよ。わかるはずであるし、わかるように努力していただかないといけないはずですからね。そういうような取り組みをしていただきたいと思えます。

(委員長)

コメントでしょうか。解答。コメントですか。

(委員)

八知山拡幅について、この手元の資料の 2 ページ目、真ん中 4 - 1 費用便益比のところには文章がありまして、1 行目の後半から読むと、「新たなトンネル工事は云々対象から除外しています。」と書いてあるんですけど、この意味は何でしょうか。

(道路整備室)

八知山トンネルは、現在通行不能になっています。そこでまず考え方は2つあるかと思うんですけども、今止まっているという話とその他の路線を回っているということもあるかと思うんですけども、今、それが不通になっているものを再度また元に戻すということになりますので、費用便益比のことに対象とするのは馴染まないのじゃないのかなということで、除外して算定をさせていただきました。もし、これをすべて入れてB/Cを出しますと、0.6ぐらいになります。

(委員)

だから、これはちゃんと説明していただかないと。要するに、事務局というか事業サイドが解釈すると、これは従前通っていたものだから、代替で通すからその機能は担保しておいて、それを補償するのは除いた計算でこうですと。それを現実にはそのトンネルを掘らないとこの機能が保証されないから、その事業費を入れると0.6ですというのはやっぱりちゃんと説明していただかないと、正確な判断ができません。

(道路整備室)

すいません。

(委員)

それから、次の明豆拡幅と並べるとどのぐらい離れているのかわかりませんが、ほぼ同じ区間と見えます。この4ページの絵を見ると宮川ダムという所からルート422がぶつかっている所までは同じ区間と考えると、この宮川ダムからぶつかった所までの交通機能を維持するために、この2つがネックになっている。事業別に2つに分けて書いてあるんですけども、この宮川ダムからR422の区間の交通機能を担保するためにこの2箇所の工事をやったというふうに理解すると、工事費は明豆谷、それから今の八知山拡幅の工事費が分母に来て、今の交通量に伴う便益が分子に来て解釈する方が、県民感覚からすると妥当のような感じがするんですけどもいかがでしょうか。

(道路整備室)

おっしゃることもよくわかるんですけども、それぞれ事業が別々の事業でやっております、その中で費用便益比を出したということで、事業別で出させていただいたということとでしかないんですけども、今回はそういう形で出させていただいていると。

(委員)

もう1点、今の2つにかかわるんですが、八知山の24ページと明豆谷の26ページ。この間にほかの道から流入する交通量はないので、多分同じ交通量が流れていると想像できます。そうするとそれによって生ずる便益、例えば整備前、整備後、アクセス時間とかいろいろ書いてあるんですが、同じ数字にならないと、せめてオーダーは同じではないのかなと思うんですが、いかがでしょうか。

(道路整備室)

20 ページなんですけれども、今回交通量を出すにあたりまして、ここはもう末端というか、枝で言うところ一番端になりますので、なかなか交通量が出ないという、計算上は出ないものですから、今の八知山地区で700台程度だったと思います。それであと大杉地区とかこちらの明豆までのそれぞれ住んでいる方の人口がございますので、それで一応計算を出しまして、なおかつその計算を出した後にもう一度明豆地区から西側について交通量を一旦出しました、計算で。それをもう一度実際の交通量と比較して八知山地区で707台に相当しているかとか、そういうことを確認して出しています。増えているのは明豆地区の背後には集落がたくさんございますので、そちらで1,000人程度いると聞いています。八知山から西側については300人程度ということで、そちらの交通量が入ってきて交通量は変わってくる。ですもので、便益も変わるという形で計算しています。明豆地区で2,200台、八知山で700台程度で考えています。

(委員)

わかりました。

(委員長)

ほかにいかがでしょう。どうぞ。

(委員)

仁柿峠バイパスの事業費について確認をしたいんですけども、当初から倍増していますので、その当初からの比較ということは問いませんが、これはいつ見直しをして90億になったんでしょうか。

(道路整備室)

今年度見直しました。

(委員)

今年度ですか。

(道路整備室)

今年度です。

(委員)

それは何か、今年度になった理由は何かあるんでしょうか。

(道路整備室)

今までの全体事業費ですと、103億円程度かかるということもございまして、その中でもっと、まず1つはコスト縮減というのがあります。もう1つは、今までのやり方ですとなかなか進捗が望めない。何とかならないかという話で、一番終点部の用地をまだ買っていない部分について見直したと。それをやったのは今年度です。

(委員)

そうすると当然、今まで工事で32%ですか、その実績を踏まえて全体のルートに対してここは崩落箇所が多いとか聞いていますので、そういうことも考慮した事業費を出したとこういうことでしょうか。

(道路整備室)

そうです。6億が随分高くなっておりますので、ちょっとメーターは出ていませんけど、メーター200万ぐらいかかっておりますので、その実績を元に算定しています。

(委員)

その実績の中でよくこういう工事の場合にはあることなんですけども、場所によって法面というか斜面の対策が最初設計をして実施してもうまくいかないということがあって、見直したりとかあるいは別の工法を使ったりとかいうこともあるんですけども、そのあたりはどうでしょうか。今回の事業の中でそこまでも考慮しておりますか。

(道路整備室)

今のところ、考慮していません。新しい工法というのは、まだそこまで検討していませんので、今後先ほどの説明にも出ましたですけど、新工法とかそういうのを入れてなおかつ今の計画も厳しい計画ですので、見直すところがあれば見直していかなきゃいけないんじゃないかなというのは考えています。

(委員)

では、これから新しい工法とか提案を受けてコスト縮減に努めると、こういうことですね。はい、わかりました。

(委員長)

参考までに伺いたいんですけども、仁柿はよく検討されたと思うんですが、これは本課サイドの指示でC'が出たのか、事業サイドの案というかアイデアでC'が出たのか、どちらになるんです。

(道路整備室)

これは、建設部からの発案で、案としては両方でもみました。

(委員長)

ありがとうございました。それをお聞きした上で、八知山ですが、旧のトンネルの改修と新設のトンネルの比較ということが、いわゆる工法的な比較が全くなかったんですが、その点はいかがなんでしょう。

(道路整備室)

これは八知山トンネルの工法の検討の結果なんですけども、八知山トンネルは今、通行止めになっておりまして、そのときの点検の中で含めて検討はしています。その中でなぜだめになったかというのは2つございまして、1つは 番と書いてありますように岩塊が剥落の恐れがあると。1番の左の写真でございますけれども、こちらに剥落の恐れがあるというのが1点。もう1つは、トンネルの内部に節理、亀裂がたくさんございまして、それを拡幅すると左の図にございますけれども、真ん中部分が落ちまして右側の河川側に出されて崩落していくということがわかりましたので、ルートを検討したと。そのルートを検討するにあたっては、1つは下流側は今の八知山トンネルの入り口から影響のない範囲で10m程度離すと。そこからルートを巻きまして、上流側に急峻な崖がございますので、その出口は不適切ということで外しまして、なおかつその先に沢部がございますので、そこも外して最終のところ出たという形で形は決めています。

(委員長)

少し気になったのは、新しい隧道を掘るときの工法で、崩落もしくは剥落という可能性はない、大丈夫。

(松阪建設部事業推進室長)

こちらの部分は安定した岩盤ということで、ないということで。

(委員長)

ですから、 のところで思いきり離しているということですか。

(松阪建設部事業推進室長)

そうです。

(委員長)

はい、ありがとうございます。どうぞ。

(委員)

もう一度、交通事故減少便益のことがちょっとまだ腑に落ちていないというのが、理解が不足しているので、教えていただきたいです。例えば、もう1つ前の案件の仁柿のところの便益の表を見ていただきますと、こちらの方は便益がプラスになっているんです。22ページの計算式のところ、算定表を見ていただきますと、先ほど交差点数が増えると交通事故が便益としてはマイナスになるんですよということなんですけど、これは国道だけで見ていると1が2になっているから交差点の数は増えているんです。そのところでは便益はマイナスになってはいるのですが、でもよく見るとその他のリンクのところの方がプラスになっているので、総計するとプラスになるのか。その辺の方の説明をもうちょっと、こちらの方と先ほどの面と比べるとどういうふうに差が生じて、片方がプラスで片方はマイナスの便益になっているのか、説明していただくとありがたいのですが。

(道路整備室)

仁柿峠なんですけども、6ページにございますように、交通はマイナスで転換するところもございますけども、その他大きなエリアで取りますとプラスになるところもございます。これは仁柿峠に600台増えることによってその波及効果でその他のルートの交通量が増えるという形で、その部分で取って全部集めるとこの金額が出ているという形になっています。

(委員)

そうすると、赤印のマイナスのところがこの算定表のところのその他のリンクのところの数値に表れていると解釈していいのですか。

(道路整備室)

すいません、逆に変な話なんですけども、その他のもつこの100台というマイナスになっているところ以外のところで、仁柿峠を通過して増える路線がございますので、そちらの値で増えているということと理解いただいたらと思いますけど。

(道路整備室長)

ちょっと補足させていただきますが、仁柿峠バイパスの場合は交差点も少なく安全な道路へ、危険な道路から車が回ってきて、全体的に死亡交通事故が減ると。一方、鳥羽松阪線でございますけども、バイパスができることによりまして4車線になって速度が速くなります。したがって、早くなった分だけよそから車が回ってまいりまして。だから比較的交通事故の少ない道路から車が回ってきて、この交差点の多い道路に台数としては多くなってしまって、結果的に交通事故が計算上は増えてしまうような結果になっているというのが現状でございます。

(委員)

そうすると、ごめんなさい。この22ページの算定表では、そういうふうな傾向がどこに現れてくるのですか。

(道路整備室)

すいません、さっきの、僕、間違えていまして、交通量が減りますので交通事故減少便益は増えるということで、委員の言われるとおりでして、ここのマイナスになった100台が例えばリンクAの0.01に出てくるという形で出ています。その他のリンクのリンクA、左側の主要地方道久居美杉線というのがございまして、ここでも100台減っておりますので、右側の一番左のところに便益として上がってくるという形になります。それが、これはネットワークで見えていますのでほかの部分も入れて、全部入れるとその他の計で出てくるという形になっています。仁柿峠の場合は、全体的に交通量が薄いものですから、その他のところで少し大きく出ている部分がございます。

(委員)

まあ何とか。印象なんですけど、全体にこういう表を見て教えていただいたような印象の方が、この数値の算定よりも確かな感じがするというか、計算式でやっていくと本当なのかなという、そういう印象を受けますね。

(委員長)

ほかにいかがでしょう、どうぞ。

(委員)

私は368号を名張から志摩まで走ったことがあります。丹生を越えて。そのときにこの仁柿峠がもうすごいネックになるなというのは、自分で実感を持ったものですから、今日のお話はすごくよくわかったんですね。多分、あの道、あそこさえスムーズに通ったら、後の道とても今広くなっていて、先ほど説明の中にありましたけど、美杉から材木をウッドピアに運べるのになと、私も同じことを思ったので、すごくそういう意味では納得のできる計画だなというふうに、1つは思いました。

それで、説明の仕方も先ほどからB/Cの話はすごくわかりにくいという話が出ているんですけども、仁柿峠のバイパスと鳥羽松阪線については、今日のご説明のあり方というのはすごくよくわかったと私は思いました。特に、いくつか代替案があってそれぞれに対してこういうメリット、デメリットがあってこれになりましたというような説明を、かなり具体的にきちんとしていただいて、特に数字で表れにくかったのかもしれないんですけども、ビジュアル的にはすごくよくわかりました。この2つのルートに関しては本当にそう思いましたので、これからも道路の説明っていつもよくわからないんですけど、こういうふうにしていただくとわかりやすいかなと思います。

ただ、仁柿峠について言うと、最終的にこのC'案になったという説明だったと思うんですけど、この12ページの右隅に小さく写っているループ橋は、これは実際にもう架かっているのですか。違いますよね。

(道路整備室)

これはよくイメージがわからないと言うので、モデル的に入れています。すいません、まだ架かっていません。

(委員)

はい。美杉の山の中にいきなりこれができるのかなと思うと、ちょっと不思議な気はしますけれども、説明としては大変よくわかりました。ありがとうございました。それに引き換え、宮川の方が。宮川の2つの422の2箇所の説明になっていたと思うんですけども、先ほど委員もおっしゃったけども、同じ道のごく近所の場所の拡幅で、多分しょってある事情だとか状況はかなり似ていると思うんですけども、その説明はやっぱりちょっとお聞きしているとすごく理解しづらいなというような気がしました。

1つ、最後までよくわからなかったのは、宮川の災害があったからこの計画、事業になったのか、もともとそういう事業があって、あの災害があったので急がなきゃいけないという社会情勢になっているという説明だったのか。結構基本的なそのところすら、何と

なくお話を聞いていると、ちょっとあいまいになっていたような気がします。そこら辺が同じ道路の4つ並べて説明をしていただきましたけれども、2つが出色の出来だったので、ちょっとこっかがわかりにくかったかなと思いました。すみません、意見です。

(委員長)

どうですか。ほかに。

(委員)

これだけ教えてください。

(道路整備室)

委員言われた、後者の方です。後で災害が来た。

(委員長)

それでは、最後に参考までに422の整備進捗率が今どのくらいかということと、宮川村の中の県道、国道合わせて拡幅の進捗率ってどのくらいですか、今。いいですよ、今、本質的な問題じゃないですから、後でメモでも入れていただければ。

では、たいそうご説明ありがとうございました。今の4件を含めまして、道路事業9箇所、松阪の運動公園合わせまして、委員会意見をまとめ、後刻ご報告申し上げます。よろしいですか、委員の方々。以上。時刻はどうします。

(公共事業運営室長)

一応、目標8時ということをお願いします。

(委員長)

はい。では、すいませんが、8時再開ということでもよろしく願いいたします。

(休憩)

(委員長)

よろしいでしょうか。お揃いでしょうか。お待たせいたしました。今しがた意見書案を検討しましたので、読み上げます。座ったまま失礼いたします。

意見書

三重県公共事業評価審査委員会

1 経過

平成17年6月1日に開催した平成17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、県より都市公園事業1箇所及び道路事業9箇所の審査

依頼を受けた。

都市公園事業に関しては、同年9月26日に開催した第5回委員会及び同年12月22日に開催した第9回委員会において、市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。

道路事業に関しては、同年12月22日に開催した第9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) 都市公園事業

114番 松阪市総合運動公園〔松阪市の事業〕

114番については、平成8年度に事業着手し、その後おおむね10年を経過して継続中の事業である。

この事業は、平成17年9月26日に開催した第5回委員会において審査を行った結果、資料不足及び説明不足の点が多々あったため再審議とするとともに、平成17年11月8日に開催した第7回委員会において現地調査を行ったものである。

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。

(2) 道路事業〔三重県の事業〕

8番 一般国道360号員弁バイパス

9番 一般国道368号仁柿峠バイパス

10番 主要地方道鳥羽松阪線

11番 一般国道422号八知山拡幅

12番 一般国道422号明豆拡幅

13番 一般国道167号第二伊勢道路

14番 一般国道167号鷺方磯部バイパス

15番 一般国道422号三田坂バイパス

16番 一般国道311号波田須磯崎バイパス

8番については、昭和59年度に事業着手し平成12年度に一度再評価を行い、その後おおむね10年を経過して継続中の事業である。

9番、16番については、平成2年度に事業着手し、平成11年度に一度再評価を行い、その後おおむね5年を経過して継続中の事業である。

10番、12番、13番、15番については、平成8年度に事業着手し、その後おおむね10年を経過して継続中の事業である。

11番については、平成7年度に事業着手し、その後おおむね10年を経過して継続中の事業である。

14番については、昭和61年度に事業着手し、平成12年度に一度再評価を行い、その後おおむね5年を経過して継続中の事業である。

審査を行った結果、すべての事業について事業継続の妥当性が認められたことから事業継続を了承する。ただし、次の点について意見を付するものである。

一、今後、全体計画の工事内容について変更があった場合は、その経過について詳細に説明するべきである。

一、道路整備は多様な目的を持っているものと考えられる。したがって、今後は道路整備の目的を主たる目的と副たる目的に分けるとともに、効果についても定量的と定性的に分けてわかりやすく説明されたい。

一、費用便益比については、単に計算結果表のみを添付するのではなく、その見方及び考え方を箇条書きにするなどわかりやすい説明に努めるとともに、日当たり交通量及び事業費を交通量1台当たりに換算したコストを明確にされたい。

また、11番については、総コストからトンネルにかかる費用を削除していたが、この考え方が不明瞭であった。したがって、道路事業の費用便益の考え方を改めて整理するとともに、今後はこれについてわかりやすい説明を求めるものである。

一、コスト縮減については、いつの事業実施時点に比べてどのような取り組みを行い、幾ら縮減したのかについて説明されたい。

一、盛土の耐震性については、設計上の考え方を検討の上、整理されたい。

一、橋梁の耐久性の向上に向けて取り組まれたい。

一、14番については、パールロードの交通量予測を含めて将来交通量を検討されたい。

以上、意見書ですが、委員の方々、ようございますでしょうか。はい。では、後ほどの意見書は、委員の方々には事務局から手交いたします。

これでもって答申に代えますが、事務局、何かほかにごありますか。

(公共事業運営室長)

事務連絡だけさせていただきます。

(事業評価グループリーダー)

どうも本日は長時間のご審議、大変お世話をおかけいたしました。本年は今回が最後の開催でございます。次回は年明け早々になりますが、1月11日の水曜日10時から、本日より同じこの場所でご審査をお願いしたいと思います。

ご審査をお願いいたします事業は、再審議となっております地域水産物供給基盤整備事業の相差と、本日再審議をお願いすることになりました海岸環境整備事業の五ヶ所港海岸のご審査をお願いしたいと思います。

以上でございます。今年1年ありがとうございました。どうぞよいお年をお迎え下さい。ありがとうございました。

(委員長)

それでは、本日の審査、すべて議事を終了いたしました。ご協力ありがとうございました。