

平成18年度 第5回三重県公共事業評価審査委員会議事録

1 日 時 平成18年11月21日(火) 9時40分～17時15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

浦山益郎委員長、葛葉泰久副委員長、大森達也委員、大森尚子委員、
南部美智代委員、宮岡邦任委員

(2) 事務局

県土整備部

道路政策分野総括室長

住民参画まちづくり分野総括室長

道路整備室長

都市政策室長

下水道室長

河川室長

公共事業運営室長 他

農水商工部

担い手・基盤整備分野総括室長

農山漁村室長 他

四日市建設事務所

事業推進室長 他

伊勢建設事務所

事業推進室長 他

尾鷲建設事務所

事業推進室長 他

北勢流域下水道事務所

所長

事業推進室長 他

津市

公園緑地課長

下水道管理課長 他

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)

お待たせいたしました。ちょっと予定時間より遅れましたけれども、ただ今から平成18年度第5回三重県公共事業評価審査委員会を開催いたします。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、事務局といたしましてはお入り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。

(「異議なし」の声あり)

(公共事業運営室長)

はい。それでは、傍聴の方、入っていただいでください。

(傍聴者 入室)

(公共事業運営室長)

本日は10名の委員中5名の委員に出席いただいておりますので、三重県公共事業評価審査委員会条例第6条第2項に基づき、本委員会が成立することをご報告いたします。

申し遅れましたけれども、本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と申します。本日の司会を務めますので、よろしく願いいたします。

それでは、会議に入ります前に、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13資料ご用意しております。赤いインデックスで1番から13番まで付けております。そのうち資料8には青いインデックスで3-1、4-1、5-1、6-1、7-1、8-2、15-2、108-2、111-3の9冊を添付いたしておりますが、ございますでしょうか。

では、続きまして事務局より委員会の所掌事務と議事進行について、ご説明したいと思います。

(公共事業運営室副室長)

それでは、委員会の所掌事務と議事進行について、簡単にご説明いたします。

委員会の所掌事務につきましては、資料12 三重県公共事業評価審査委員会条例をご覧ください。条例の第2条で委員会の所掌事務を規定しております。この中で、第1項第1号におきましては、公共事業の再評価に係る調査審議についてご審議いただき、事業の継続か中止かのご答申をいただきたいと考えております。

次に、委員の皆様にご審査いただく再評価の視点でございますが、お手元の資料9 三重県公共事業再評価実施要綱をご覧ください。この要綱の第3条で、事業主体が再評価を行う際の5つの視点を規定しております。

次に、お手元の資料について説明いたします。先ほどの赤いインデックスの資料4、審査対象事業一覧表をご覧ください。本日は3番、4番、5番、6番、7番、8番、15番、108番、111番の9事業になります。このうち三重県が行っております8番の下水道事業及び15番の河川事業、津市が行っております108番、111番の都市公園事業は再審議事業でございます。過去に再評価を行っております事業につきましては、赤いインデックス資料7に過去の再評価一覧表を添えてございます。

なお、本日予定で審査をお願いしておりました企業庁の北中勢水道用水供給事業でございますが、事業室より今年度の再評価を見合わせしたいとの依頼があり、本日は審査がございませんので、よろしく願いいたします。

次に、赤いインデックス資料 5、平成 18 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、本日再評価をご審査いただく箇所の残計画の概要を記載しております。

次に、赤いインデックス資料 6、平成 18 年度三重県公共事業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します箇所の再評価結果の要約を記載しております。

次に、赤いインデックス資料 13 をご覧ください。再審議事業に関連します第 1 回～4 回の当委員会の意見書の抜粋と 4 番の農林漁業揮発油税身替農道整備事業、いわゆる農免事業に関連します平成 16 年度当時の意見書の抜粋を添えてございます。この農免事業については、平成 16 年度に委員会で審議されましたが、最終的に平成 18 年度に再評価を持ち越した事業でございます。

次に、この地区の資料でございますが、環境調査検討委員会資料というのが入れられておりまして、その資料が青いインデックス 4-1(45 ページ)の後ろと別冊でそれぞれ委員のお手元に置いてございます。まず、青いインデックス 4-1(45 ページ)の後ろの資料についてですが、委員以外の一般傍聴用資料におきましては、個人情報保護の観点から、当該委員の個人名を伏せた資料としております。また、別冊の資料についてですが、委員以外一般傍聴資料におきましては、希少動植物の詳細な所在場所が記載されておりますので、野生動植物保護の観点から、委員以外の配布は控えて、1 部傍聴者供覧用に受付の方に設置してございますので、ご覧になる傍聴者は受付でお申しください。また、誠に恐縮ですが、委員にお配りした資料につきましても、審議が終了しましたら回収させていただきたいと思っておりますので、ご理解、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

次に、本日ご説明いたします順番でございますが、まず再審査事業から始めさせていただきたいと思っております。昼食後は県より道路事業の全体的な説明に続き、5 番から順に 3 事業、担当室からご説明し、質疑応答をお願いしたいと思います。次に、県より農道事業の概要説明に続き、3 番、4 番の事業担当室からご説明し、質疑応答をお願いしたいと思います。なお、今回も 15 分程度で説明させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

最後に、委員会の運営上の取り決めでございますが、条例第 8 条におきまして、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しておりまして、本委員会につきましては、資料 10 に委員会の運営要領を、また、傍聴者に対する取り決めといたしまして資料 11 に傍聴要領を添付いたしておりますので、ご確認をいただきたいと思っております。

なお、本日、傍聴されます皆様におかれましては、お手元の傍聴要領をよくお読みの上、円滑な三重県公共事業評価審査委員会議事にご協力いただきますようお願いいたします。

委員会の所掌事務と議事進行については、以上でございます。

(公共事業運営室長)

委員長、ここまでで何かご質問等ありましたら、お願いしたいと思います。

(委員長)

委員の皆様、何かありますでしょうか。では、進めてください。

(公共事業運営室長)

それでは、早速ご審査の方をお願いしたいと思いますので、委員長、よろしく申し上げます。

(委員長)

はい。それでは、ただ今から再評価対象事業の審査に入りたいと思います。先ほど事務局から説明がありました事業につきまして、まず8番と111番につきまして説明を受けて、その後審議としたいと思います。なお、今日は委員会終了は5時と予定しておりますので、ご協力お願いいたします。それでは、説明よろしく願いいたします。

8番 下水道事業 北勢沿岸流域下水道(南部処理区) 四日市市、鈴鹿市、亀山市
111番 下水道事業 中勢沿岸流域下水道(志登茂川処理区)流域関連公共下水道
津市(雨水) 津市

(北勢流域下水道事務所事業推進室長)

おはようございます。北勢流域下水道事務所事業推進室長の長谷川でございます。これからご審議・・・(マイクオフ)・・・耐震化対応による増額です。それでは、全体事業費について順を追って説明いたします。

まず、今回の約1,200億円とした全体事業費の内容について説明いたします。事業費は管渠と処分場に分け、処分場はさらに1期分、2期分に分け、それぞれ建設費、用地費、測量試験費に区分し算出しております。管渠につきましては建設費が286億円、総額が311億円、処理場は建設費が684億円、用地費などを含めた総額は833億円としており、全体は表の右の最下段にありますように、1,144億円としております。これをラウンドして約1,200億円と称させていただいております。算定方法については、整備済部分を過年度実績額から、未整備分は実際にかかる費用を積算し積上げたものでございます。先ほど整備済と未整備に分けて内訳金額を提示しましたが、現在の整備の状況としてはこの図ならびに表のとおりでございます。管渠につきましては、四日市市内で一部区間を残すのみで98%の整備となっております。処理場につきましては、31%の整備となっております。

次に、管渠建設費についての幹線ごと、口径ごとの内訳資料でございます。管渠については、先ほどの整備の状況のとおり、ほぼすべてが実績額となっております。処理場建設費について建設費684億円の施設ごとの内訳資料でございます。処理場施設は流入渠などを除き、概ね土木建築部分と機械電気施設ごとに区分されますので、その内訳を含めて表示いたしました。

次に、用地費の内訳です。第1期分については取得済用地費であり、第2期分について

はこれから埋立造成工事を行う費用となっております。なお、2期分については当初計画では17.9haの用地購入費を想定しておりましたが、今回計画では9.7haの埋立用地造成費を算定しております。

それでは、事業費の増額理由に関する説明を行います。まず、当初事業費の内訳との比較ですが、処理場建設費が約350億円の増額となっており、管渠は延長が伸びたことによる差額、その他については概ね大きな変動はないと考えております。

このスライドは、先ほどお示しした資料3の増額理由の一覧です。これからここに挙げました増額理由につきまして、その内容を個別に説明いたします。当初計画策定時の建設費は、当時の知見に基づいて算定を行っておりますが、当時は処理場の計画処理水量の規模などに応じて関連的に費用を推定することができる、いわゆる費用関数式を用いて算出するのが一般的でした。ところが、その後この算出結果が実態から少し乖離していることが経験的に判明してきております。すなわち、今回の事業費増額の要因の1つとしても、過去の知見、すなわち過去の費用関数式を用いていたことによって生じた算定額の差異が、増額という形となったと考えております。具体的な金額につきましては、実態に比較的近いとされている平成11年関数式を用いて便宜的に比較計算を行い、この差異の算定を行い、約100億円となりました。

次に、下水道処理場からの放流水の水質につきましては、伊勢湾の水質環境基準の達成のため放流水質の向上が求められ、当初計画の際には設定されていなかったCOD化学的酸素要求量、T-N全窒素、T-P全燐の項目ならびに数値が設定されました。このため、処理方式を変更し、当初では標準活性汚泥法を主体とした方式から、嫌気無酸素好気法を主体とした方式へ変更いたしております。この方式では、図に示しましたように、生物処理による窒素、燐除去を行うため、標準活性汚泥法よりも大きな規模の水槽などをつくる必要がございます。これに伴う費用の増額は約70億円となります。この算定も比較の実態に近い平成11年費用関数式を便宜的に用い、処理方法以外の条件と同一にし、試算比較を行い差額を算定いたしております。

続きまして、処理場については、景観や周辺環境に対する配慮が求められております。また、地元住民からは場内の緑化ならびに施設上部を公園化するよう強く求められております。特に、この南部浄化センターにおいては、第2期分の施設用地、すなわち埋立にかかる状況の変化から、環境上の配慮が強く求められ、整地形状の変更ならびに縮小を行っております。その結果として、水処理施設を景観と利用に配慮した地下式化とし、覆蓋公園化の計画としております。

先に資料の8-1にてその内容をご説明申し上げます。南部浄化センターについては、地元住民の強い要望から、このように水処理施設上部を周囲の環境緑地と一体となった公園整備を計画しております。この公園整備を実現するために、中央部に図に示したように、水処理施設を地下式化としております。地下式化については、下の図の地下式化のイメージに示しましたように、本来の施設に管理空間を含めた覆蓋施設を上部に加えた上で地中に埋設させます。この際、図に示すように、土圧や地下水圧に対抗させることから、部材を厚くする構造などの強化を図る必要が生じ、また管理する水位を深くすることにより、水処理ポンプの施設が追加されることとなります。こういった施設対応が費用増加を伴うこととなっております。これらにかかる費用を最近行った設計作業の数量情報を用いて、

事業に該当する部分の積上げ計算を積算して出しましたところ、約 99 億円の算定になっております。

続きまして、環境対策費として、工事に伴い発生する産業廃棄物の適正処理にかかる費用でございます。処理場の第 1 期分用地内には、過去に埋設されていたアイアンクレーと称されるチタン廃棄物が地中に存在しております。このアイアンクレーについては、産業廃棄物として管理型処分場へ排出するよう求められております。これに要する費用は当初の想定にはなく、約 15 億円の増額となっております。

次に、耐震化にかかる増額ですが、平成 7 年に発生した阪神淡路大震災を受け、下水道施設にかかる耐震基準の改定が行われました。これには、施設によりより大きな力が加わることを想定し、部材の強化を図るもので、これに一定の費用の増加を伴うこととなりました。また、この周辺は軟弱な地盤であるため、耐震対策を含めて相当な杭基礎を構築することとしております。これらの費用が約 68 億円となっております。

これまでにご説明しました増額理由及び増額金額を改めて一覧表にした資料でございます。これらの増額は、合計 352 億円となります。これは当初事業費で想定していた処理場建設費との差額約 350 億円とほぼ同額となり、これにて処理場建設費用にかかる増額の理由と程度が概ね説明できたものと考えております。金額の右欄に付記させていただきましたが、これらの増額理由はいずれも環境上の配慮、対策あるいは処理場機能を確保するといった点から必要でやむを得ぬ事由事項と考えております。

これまでの説明をまとめて事業者としての見解を整理させていただきました。まず、1,200 億円の全体事業費は、実績及び精査されたものであり、適切に設定されたものであると考えております。次に、全体事業費が当初事業費 750 億円から約 1,200 億円と増額したことについては、主に処理場建設費の増額によるものでございます。ついで、処理場建設費の増額理由の要因は、過去の費用関数式を用いていたことによる差異に加えて、当初計画以降に生じた放流水質向上のための高度処理方式の採用によること、第 2 期区域を自ら埋立を行うことに関連した環境上の配慮としての施設の地下式化、覆蓋公園化であること、耐震化など処理場機能を確保することなど、その後の社会情勢の変化を受け、主に環境上の配慮として必要となったものでございます。そして、それぞれの増加費用については、具体的な金額で説明できるものであると考えております。これらにより、事業費に関しましては、増額理由も含めて妥当なものであると考えております。

これからは、前回第 2 回委員会での説明と重複になりますが、約 1,200 億円として算定した B / C は 1.41 であり、1 を上回っております。また、段階的効率的な整備を図っていること、社会状況の変化に適宜対応していること、地元意向に即していること、加えて下水道が生活環境改善ならびに公共用水域の水質保全に欠かせない事業であり、既に供用を始め関連市と一体的に展開しており、一層の整備が関連市から期待されていると考えております。また、事業費については、今後の設計工事においてさらなる検討を重ね、少しでもコスト縮減を図ってまいりたいと考えております。したがって、我々事業者としては、事業継続は妥当と考えております。委員の皆様方には十分にご審議を賜りたくお願い申し上げます。以上で説明を終わらせていただきます。

(委員長)

ありがとうございました。引き続きまして、111番、説明をお願いいたします。

(津市下水道管理課長)

津市の下水道管理課長の紀平でございます。まず、第2回、第3回委員会の審議におきまして、説明できる資料が十分でなく、委員の皆様方にはご迷惑をおかけしたことをお詫び申し上げます。それでは、中勢沿岸流域下水道(志登茂川処理区)流域関連公共下水道津市(雨水)につきまして、スライド等を使用してご説明させていただきます。ここで失礼して座らせていただきます。

第3回の委員会でご審議いただき、再度説明を求められております費用効果分析における便益を中心に、簡潔なサイエンスの概略等を含めご説明させていただきます。まず、今一度中勢北部サイエンスシティ構想の話から始めさせていただきます。サイエンスシティはオフィスアルカディアを核としまして、その周りの生産や流通、住宅地、公園を一体的に整備する複合型産業集積拠点でございます。津・松阪地域は地方拠点法に基づく地方拠点都市に指定され、その構想の中でオフィスアルカディアが業務拠点地区として位置づけられましたことから、そのオフィスアルカディアを中心に活気に満ちた豊かな暮らしを先導する交流と共生の拠点を形成することを整備テーマに掲げ、津市の重点施策としてサイエンスシティの整備を行ってまいりました。その整備の中でも道路、上水道、雨水排水を含む下水道事業は、開発事業において1つ欠けても開発事業自体が成り立たないほど重要度の高い事業として位置づけられており、サイエンス第1期造成工事と一体化して、雨水排水整備事業を進めてまいりました。

それでは、第3回委員会意見書で説明を求められております便益の内容についてご説明をさせていただきます。公共下水道における雨水整備事業は、浸水被害がありそれを解消していくという目的をもって取り組みます。その際の便益を求める方法としては、一般的に被害防止便益回復費用法を用いて計算いたします。今回のサイエンスシティにつきましては、新たに開発造成を行ってきた新市街地であるため、開発区域内や区域外で被害を出さないように排水設備の整備を行っていることから、過去に浸水被害もなく、また既存水路等もないため、回復費用法で便益を計算することはできません。そのため、今回の雨水に対する便益の測定方法としましては、排水対策、すなわち治水安全度が確保されている場合と確保されない場合についての地下変動を計測する高度化便益を用いる方法で、内容といたしましては、サイエンスシティの地価総額、分譲価格による地下変動率等を用いて、現在価値法により計算しました。

前回の委員会にてご審議いただきました際には、東海豪雨の被災都市とその周辺の都市における地価変動を平均して、浸水被害による地価減少率9%を求め、それを用いて高度化便益を計算いたしました。地価変動の計測地が津市ではなく、東海豪雨の際に最も被害の出た愛知県の旧西枇杷島町であるため、今回のサイエンス排水区に適用するには無理があるとのご意見をいただいております。その後、不動産鑑定士に市内での浸水被害前と被害後における地価変動の実例を確認いたしましたところ、残念ながら市内のデータはございませんでしたが、県内の実例として南部伊勢市周辺のデータがあり、浸水被害後においては約9~15%減少していることが確認できまして、同様の結果を得ることができました。

しかしながら、客観的に浸水被害状況の代償等を鑑みまして、不動産鑑定士に中勢北部サイエンスシティの鑑定を依頼して再検討を行いました。鑑定内容としましては、サイエンスシティにおいて雨水排水設備の有無による格差を、全国的な実地検証の結果を経て統一化された旧国土庁監修による土地価格比準表（六次改訂）に基づき鑑定していただきました。中勢北部サイエンスシティの土地利用状況を土地価格比準表に照らし合わせまして、オフィスアルカディア、産業、流通区域は、大工場・中小工場地域として、住宅地は造成宅地をベースとして検討しております。比準表によりますと、造成宅地における雨水排水設備が未整備の場合と整備済の場合による最大の格差は5%でございます。工場地域による下水道と施設の整備状態による最大の格差は、大工場・中小工場の10%でございます。

サイエンスシティの鑑定結果としましては、雨水排水設備が未整備の場合による住宅地の格差は5%で、工場地域の格差につきましては、住宅地とは異なり排水設備が不十分な状態で敷地内や道路等が冠水すると、生産性、流通性に大きな支障を来すことが想像でき、また敷地面積によっては各区画内に調整池等を設けることが義務付けられることもあり、購入者に対する金銭的な負担や土地利用の有効性が失われるなど、敷地内外に対する影響が大きいため、8%の格差が見込めるとの結果が得られております。それぞれの分譲価格に格差を乗じて計算しますと、18億8,910万円となります。それに費用効果分析マニュアルにて定められている利率率4%を用いまして地価を地代換算しますと、整備完了後の年平均便益は7,560万円となります。この費用を対象に段階的整備を考慮した現在価値法による計算を行います。計算期間は平成69年度までの期間とし、費用効果分析マニュアルに基づき計算しますと、総便益は16億8,000万円となります。

費用につきましては、建設費及び維持管理費の合計で、14億1,000万円となります。これらの結果をもとに費用便益費いわゆるB/Cを計算しますと、1.19になりまして、今回のケースに置き直しましても事業効果を確認することができました。

以上で、第3回の委員会においていただきましたご意見についての説明は終わらせていただきますが、冒頭にも述べさせていただきましたように、雨水排水整備は開発行為における根幹をなす部分であり、都市計画法で求められる雨水流出量を抑制し、開発に伴う流出量増加による下流への影響を防ぐことを目的とした開発行為規制への対応ができず、開発行為自体が成り立たないことから、本市としましてはサイエンスシティ第1期造成工事と一体化を図り、コスト縮減に配慮して、計画どおり完了に向けて鋭意努力いたしていく所存でございますので、ご審議のほどよろしくお願いたします。

（委員長）

ありがとうございました。それでは、8番と111番のご説明をいただきましたので、まず8番北勢沿岸流域下水道（南部処理区）についてご意見、ご質問がありましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

（委員）

資料8-1なんですが、処理施設を地下化するという事なんですが、あえて地表に置かず地下化するメリットについて、ちょっとご説明いただきたいと思っております。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

北勢流域下水道事務所事業推進室の者でございます。まずは、公園設置を求められております。地元から要望が出ております。うちの処理場に限らずですけど、こういう水処理施設という大きな面積の所を利用してという例が多ございます。その利用の使い勝手、こういったものを考えますと、なるだけアプローチのしやすいような高さにとというのがございます。それと、これが突出をしておりますと、どうしても景観を非常に阻害することになります。ここが今の堤防になっておりまして、この人家のある所はこの堤防より、図面で切れていますが少し低くなっております。その向こうに海上があるということで、ここに突出した施設をつくるということは、非常に見上げるような形になりまして景観を阻害するということがありますので、こういったことを十分に考慮させていただきまして、なるだけ低くさせていただいたということでございます。

(委員)

わかりました。それで、単に公園ということ考えたとき、私あまり記憶が定かではないのですが、品川かどこかであえて地下化にしなくても蓋をただけで公園になったというような部分が、どこかの下水処理場であった覚えがあるのですが。今のお話だと陸の方の住宅を考えてということなので、またいろいろファクターが違って来たかなという気がするのですが、単に公園化だけを考えるのであれば、あえて地下化する必要はないのかな、蓋だけすればいいのかなというようなことで質問させていただきたいのですが。例えば、公園化だけを考えたときに、地下化の方がコストが安く済むので地下化するのかなと私考えたんですが、その辺の費用の問題というのは、地下化する場合と普通の処理施設をつくった場合に蓋をして公園にする場合と、かなり違って来るものなんですか。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

確かに蓋をただけで公園にはなりますが、費用の点につきましては、蓋をするということは地下化しようと思いと同一でございます。今回それを少し下に入れるということで、冒頭の説明でも申し上げましたが、やはり土圧、水圧、地下水圧といったような圧力に対抗するという点で若干施設の強化を図るといったような部分が施設の増額を伴っているということになっております。

(委員)

あとここ沿岸域に処理するというので、これで言うところらが海になる図に多分なると思うんですけど、この深さがどのぐらいかという問題になると思うんですが、恐らく海に近いということになると、海水の侵入が考えられてくると思うんですが、その場合の施設の塩水に対する強度とかそういうものというのは、特に問題ないのでしょうか。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

塩水という意味では、特に強度という点では議論になるようなことはありません。あくまでそういうことも含めた地下水圧の問題でございます。

(委員)

例えば、セメンチングをしたときに、それが長期に渡って海水に浸されたときに、劣化してきて地中に処理水が浸透していくですとか、そういう可能性というのはないと考えてよろしいわけですね。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

ええ。直接の地下式の構造の強化はそういうものではございません。もちろん我々塩水に限らずいろんな環境の影響を受けるということでの品質、材質。そういったことについては、詳細な設計の段階、工事の段階で、また更なる留意工夫をしていきたいと考えております。

(委員)

ありがとうございます。

(委員長)

ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

この全体の事業の変更については、前回の審議のときの説明としては、埋立計画が別の事業であったと。その一部に処理場をつくるという計画でしていたものが、埋立地自体が計画がなくなったということで、自前で埋立をしなければならなくなったので、事業費がだいぶ増額しましたというような流れの説明をいただいたように記憶しています。それによろしかったですよ。

(北勢流域下水道事務所事業推進室長)

はい。今のご質問ですが、ここは楠町が先に港湾計画の埋立計画がございました。この計画がなかなか進まないということがございまして、下水道第2期分必要な時期になってきておりますので、自ら埋立をやむを得ずやらなければならなくなったということでございます。

(委員)

そういうご説明だったというふうに記憶しているのですが、この工事費全体事業費の内訳を見ますと、主な原因であったはずの用地造成費については89億円の増加。当初考えていなかったものが89億円かかるという話で、全体事業費が350億円も上がってくる説明には何らなっていないと私は思います。その中で、なぜそんなにたくさん全体事業費が上がったかという説明が、今先ほどから説明していただいている用地を最初の前提とは違って自前で埋め立てなければならなかったという理由ではなく、処理場自体の作り方を大きく変更したからだという説明だったというふうに、今のご説明を聞いていました。処理場自体が大きく変わりましたという説明が細かくされていたわけですが、今の委員言わ

れたような地下化、覆蓋化、公園化というような話が、そのあたりの増額の要因になっているというご説明だったと思うんですね。

1つお聞きしたいのは、まず用地を別の事業で埋め立ててもらはずだったときの処理場の計画というのでは、覆蓋化もなかったし、公園化もなかったし、地下化もなかった。要するに、ある土地に上へポンと置くというタイプの処理場を考えていましたというのが当初の事業費だったというふうに理解してよろしいですか。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

今のご質問に、まずその部分についてお答えさせていただくとしたら、当初の計画の構想みたいなところですので、ある程度公園化をするようなイメージのことありましたけど、具体的な事業費用としては計上されておらず、今回具体的に計上をしたところ、増額の要因になったというところでございます。

(委員)

それでは、用地ということとセットで考えた場合に、これは素人判断かもしれませんが、用地を海の中へ新たにつくる場合の埋立土量と、それからそこへつくることわかっている施設を地下化した場合のその用地の埋立土量を考えると、地下化した場合の方が土量については少なくて済むというような印象がありますが、それは私の認識違いですか。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

埋立の費用のことも含めてお話申しますと、今大きな流れとしては、埋立構想がなくなって埋立をすることによってという話がありますが、当初から昔の大きな規模での用地購入ですね。人が埋立した土地を買うということの想定はしておりましたので、今回は自分で埋め立てることになりましたけども、そういった費用のバランスとしてはそれほど大きく出していないというのが1つあります。

もう1つは土量の問題ですが、これも今回この第2期分を細かく計画していたときに我々も工夫をさせていただいたんですけども、単純に埋めるとなると約100万 m^3 ぐらいの土が必要だという、この2～3年前に検討を具体的なことに着手したときの数字があったのですが、それをやはり施設を地下式化することによって埋立土量を減らすことができると。今回、詳細に説明しておりませんが、そういったことで土量は約50万 m^3 、半分程度に縮小しております。こういう部分はいわゆるコスト縮減を伴ったものと。地下式かすること自体は単純な増額になりますが、それによって減らすこともできたものもあるというふうに考えさせていただいたところでございます。

(委員)

埋立土量が半分減る代わりに、土を動かすことというのはとてもお金がかかりますので、埋立土量が半減したということのコストダウンと、地下式にするということの構造的なコストアップとの割合を見て地下式にしたんだというほどでもないわけですか。コストダウンとコストアップと両方ありましたけれども総合的な判断ですという程度の話ですか。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

そんなこんなも含めていろいろな勘案、判断をさせていただいて、単純な増額ではないというふうに考えさせていただきました。

(委員)

もう1つ質問です。地下式にしたという説明の中で、杭の話が出てきて、耐震化のイメージの図があります。私の認識としては、建築物というのは地上に建っているからこそ地震力が水平力として働くのであって、地下埋設物というのは、水平力働きませんよね。地下埋設物についての地震力に対する検討というのは、私は実は勉強不足でよくわからないのですが、私の認識としては少なくともおそらく砂地であろうと思われる地盤に対して、なおかつその上に埋立をしているという地盤に対して耐震化をしようと思った場合、地震に強くしようと思った場合、おそらく支持層はかなり下だと思われるので、杭を強固にするという形の地盤対策よりも、逆にフローティング方式なんだろうというふうに常識的には考えるんですけども、これは説明をお聞きしていると随分違う方向で地盤対策、地震対策を考えていらっしゃるようなんですが、この辺のところの検討というのは、これによるのでしょうかという確認です。

神戸の震災のときに、沖合のフローティング工法でつくった建物はほとんど被害がなくてという話は、皆さんご存知だと思います。液状化が一番恐いですよね、砂地ですと。その辺で地下にこういう処理場を建設するという場合の耐震的な考え方というのが、果たしてこの説明でいいのかな、危なくないのかなという印象を持ったのですが、その辺説明していただけますか。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

基本的にはこういったイメージでありますとか、杭基礎によって支持するということで、その地震力の影響等で、杭のどちらかという構造体との接合部といいますか、そういったところの強化を図っていくという考え方しております。なお地下式との若干の関連ですが、ここには液状化層もございますが、そういったものも施設を深くすることによってそういった危険、リスクを若干除外するような方向での設計も可能だというようなところも含めてやっております。また、子細につきましては詳細設計のときにいろいろ気をつけてやっていきたいと考えているところです。

(委員長)

関連しますが、今の杭による耐震化をここで68億円ということで事業を進めていくと、支持層がすごく深いとか、あるいは詳細設計をやったら変更が出たとかということで、これまた増加要因が出てきてさらに膨らむということはないですか。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

地質地盤につきましては調査済で杭の支持層も確認しておりますので、若干の施工の誤差は発生するかもわかりませんが、大きな変動はないというふうに考えております。

(委員長)

よろしでしょうか。一応、杭で支持する方法で考えているお金のようです。ほかにありますでしょうか。ちょっと確認させてください。資料 11 全体事業費が 1,200 億円。それから、2つ目の黒ポチで増加が約 450 億円。それから、この前の資料 10 の表の合計が 350 億円ですね。この差額の約 100 億円は、埋立費というふうに理解するのでしょうか。資料 4 - 4 で第 2 期分は 67 億円なのですが、資料 10 と全体事業費が 750 から 1,200 になった差額との関係をちょっと補足してください。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

資料 5 番のところでございますが、全体事業費が一番下に書いてございますが、750 億円と約 1,200 億円で、実際には費用積立で 1,144 億円というところです。この部分を 450 億円との差というふうに表現しておりますが、主たるところはこの処理場の所で 350 億円発生しているということでございまして、あとは管渠の部分で延長が変わっておりますのでその部分の増額と、どちらかというところの 1,144 億円を 1,200 億円と称している部分の差も 50 億円ほどありますので、そういったもので総額の 450 億円になっているというところでございます。

(委員長)

そうすると、微少とは思えませんが、多少の変動を積上げると 100 億円になるという意味ですね。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

そうです。

(委員長)

それからもう 1 点、資料 10 ですが、当初計画からの社会情勢の変化による増加要因というのは埋立の話がありましたが、それ以外にこの表の備考の所に書いてある伊勢湾水質改善環境対策処理場機能確保、耐震対策ですね。これが社会情勢の変化で増加になったと理解していいのですか。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

はい。そのように理解していただいて結構です。

(委員長)

そうすると、は方法がより精緻になったというのでしょうか、実態に合った積上げをやったので、これは社会情勢じゃなくて方法の違いになりますよね。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

そうですね。

(委員長)

という、前回から今日までの間にご説明していただいたのは、社会情勢の変化として、埋立の話とこの資料 10 による から のお話を承ったということに理解していいわけですね。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

そうです。

(委員長)

はい。では、続きまして、111 番に移りたいと思いますが、ご質問ありましたらお願いします。では、私の方からですが、スライド 8、この一番上に書いてあります治水安全度。この概念を説明していただけませんか。

(津市下水道管理課)

失礼します。津市の下水道管理課宇田と申します。治水安全度の有無ということで書かせていただいたんですが、何年かに 1 回の大雨に耐えられるような断面の整備を目標に雨水の排水設備を整備させていただくと、それは置き換えて治水安全度というふうな言い方で今回表現させていただいています。津市の場合、第 2 回でも説明させていただきましたとおり、8 年確率ということで、時間雨量 57 mm というのを目標に設定させていただきまして、それを目標値ということで設計をさせていただいています。

(委員長)

ちょっとよく理解できなかったのですが、浸水するかもしれないという定性的な事柄を指すということですか。もう少し平たく説明にしますと、不動産鑑定士の方にどういう状況になったら地価がどのくらい下がるのかという説明をされたと思うんですけど、それがよくわからないのですが。

(津市下水道管理課)

今回、雨水の排除施設。要するに、管渠であったり、水路であったり、そういう設備が非常に確率年を見ずに、例えば県型側溝 300 とかそれだけの側溝で整備をした場合に、下流域への影響、それからサイエンスシティ地内でどういう影響が出るかということで、鑑定の方お願いいたしました。今回につきましては、実際に治水安全度という言い方をしていますが、管渠の方で 8 年確率の雨水が雨が降っても冠水しない状態での整備を進めていますので、今まで冠水したことはないのですが、もしそれが無い場合、要するに 57 mm で見ない場合、それより低い場合のときのもし状態であったときに、どれだけの格差が出るかということで鑑定をお願いいたしました。

(委員長)

例えば、57 mm で雨が降ったとして、側溝をつくらない。下流への影響という意味では調整池もあるんでしょけど、簡単に言うとこの地価の低減を考えると、雨が降ったとき

に敷地の中に冠水するということですね。そうなるかどうかという判断をするんだと思うんですけど、丘陵地なので表流水として流れていくというものはあり得ないのですか。フラットにしているから水が溜まる。57 mmの降雨量で降るとびちゃびちゃになる。そうなると土地とそうならない土地の評価をしてもらったと。こういう理解なんですか。

(津市下水道管理課)

そう捉えていただいて結構かと思います。

(委員長)

その評価額が住宅地だと5%、それ以外の所だと8%下落する。この表の意味はそういうふうに理解するのですか。

(津市下水道管理課)

はい、そのとおりです。

(委員長)

一応、表の見方はそのようでございます。はい、どうぞ。

(委員)

委員長の今の質問の中にもありましたけど、丘陵地なので常識的にかんがりの雨が降っても恐らく浸水しないですよ。そういう浸水するような宅地と、雨水がちゃんと完備されていて浸水しない土地の不動産的な評価の仕方という数字が違ってくるのは当然で。ここかどうかは別にして当然で、そういうものに対して地価の下落もしくは付加価値化というような形で不動産の評価額が違ってくるということを、この雨水路の計画のベネフィットに使うこと自体が非常に無理がある説明に聞こえて仕方がない。聞けば聞くほど、今回一般論を話しているわけじゃないので、あくまでもサイエンスシティのあの場所のという事業の再評価をしているわけですよ。・・・(テープ交換)・・・

やはり最後の最後まで、地価の下落もしくは付加価値化というような不動産の土地評価ということベネフィットに使うこと自体が、もう論理的に無理があるんだとしか思えないんです、説明をお聞きしていると。その論理的に無理がある説明を「ああ、そうですか」と納得するわけにいかないという私たちの立場の話もありますし、やっぱり納得できないんですよ、その説明については。

ただ、非常によく理解できるのは、ああいう場所に開発をされて、雨水の排水を考えないわけがない。つまり、雨水の排水ということは、丘陵地を造成して住宅地なり工場用地なり何らかのものをつくるのであれば、それはもう当然の話で、しない方がおかしい話ですし、して当然なんですよ。して当然の事業をこういう形で再評価が上がってきて、そういう説明をしようとするもので、すればするほど無理が出てくるし、すればするほどこじ付けにしか聞こえない。

私、この間からご説明を聞いていて、どうしてこういうことになるんだろうとすごく不思議でしようがないんですけども、何か公共事業の予算の話であるとか、事業区分です

か。ちょっと私にはあまりよくわからないのですが、そこら辺の話なのかなと、逆にこちら側からは思ってしまうぐらい、この場にこの事業が単独で出てきて、この事業が妥当かどうかという説明をなさるといのは、もう論理矛盾ですよ、最初から。ですので、すぐこの事業扱いに困っているというのが、こちらの正直なところなんです。

その辺、非常に正直に、ちょっと私にわかるように説明していただきたいというのはこの間から思っているんですけど、少なくとも今の説明を私が聞いて、「ああ、なるほど。あそこに排水路をつくらないと、これだけのベネフィットが発生しないんだな。B / Cを計算するとBがちゃんと妥当なカウントをしていただいてあって、十分 1.19 なのでOKですよ」という判断をとてもしづらいというのが正直なところなんです。それで、ちょっと説明をしていただけないかなということが、私の正直な質問です。

(委員長)

半分コメント、半分質問という整理をさせていただいて、この方法の妥当性というか、事業者側としてこのヘドニックアプローチをとった場合の説明をスライドでされたと思うんですけど、もう少しわかりやすく補足してください。

(津市下水道管理課)

スライド5の方の説明になるのですが、実際ご説明の中でも言わせていただいた中で、雨水排水設備を整備していくときには、浸水被害があって、それに対応するという形をもって対応していく雨水整備が結構多いと思います。その際にB / Cを出す場合の便益として、やり方としては、今 と書かせていただいている被害防止便益ですね。そこに雨を降らせてシミュレーション化して降水した場合にどれだけの被害が出るかというふうな解釈をもってB / Cを出す。要するに、便益を出すというのが最も一般的な方法であります。

今回、これもご説明の中でちょっと言わせていただいたんですが、委員方もおっしゃられるように丘陵地であるというのもあるのですが、過去に浸水被害もない新しく開発した団地である。それで、事業としても新市街地という解釈の補助金に乗って進めさせていただいている事業でもございますし、それに対して被害防止便益で計算するのは非常に困難、無理に近いのかなと。その理由としては、既存水路がない、それから一応確率年をもった設計値のもとで工事を進めさせていただいているという前提の中で、非常に難しいというふうな答えになりまして、その中で便益を出すには高度化便益、ベネフィットという手法がありましたもので、そちらの方で今回は進めさせていただいております。

大森委員おっしゃったとおり、かなり苦しい部分はあるかと思いますが、前は東海豪雨の実際激震の起きた場合の9%ということにさせていただいておったんですが、非常に激震等全然起こっていない所の差をそこに持ってくるのは難しいのではないかとということも考えまして、今回平時、要するに何も起こってない場合のもとで、うちが対応には鑑定士さんのご意見が一番かなと思ひまして、平時の段階で例えばない場合というのは受益の方に。例えば、下流のことも考えますと調整機能というのは必要です。そして、調整機能というのも下水道設備の中の1つとして考えていますので、それがいい場合というのは各受益の方に調整機能をもっていただいたような調整池であったり貯留施設であったりというのをつくっていただく必要というのが、開発行為上どうしても出てくることにはなりま

す。

となりますと、やはり目に見えない便益とB/Cとありますが、そういうのがやはり数字上表れてこない部分というのがどうしても出てくるのかなということが、私ども事業者側としては考えます。なるべくそういうことを受益に方に対する負担を和らげるという言い方はおかしいのですが、大森委員もおっしゃったように、今の新しい開発の中で雨水施設がないということ自体が非常に考えにくい。それで、今回サイエンスシティの再評価ということで上げさせていただいた中で、私ども便益を出すにはどのような方法がというのは、非常に頭を悩ましたんですが、前回は言わせていただいたとおり、ちょっと消去法みたいな形でベネフィットにたどり着いたというのが現状でございます。

(委員)

開発なので調整池ありますよね。調整池は今回の事業の中には入ってなかったですよ。入っていましたが。

(津市下水道管理課)

調整池もはめての事業費。

(委員)

例えば、調整池というのは当然計算をされて、これだけの調整池必要だという計算が成り立ちますよね。その調整池の中に造成区域全体の雨水を寄せるために必要なんだみたいな理屈では通らなかったのですか。

(津市下水道管理課)

当然、調整池もありますのですが、そこに導いている雨水管渠もすべて入れての表になっていますもので、委員言われましたように、それも入れての話。

(委員)

それだけではベネフィットとしては足りないということですか。要するに、それすらも溢れてしまって、浸水するというところまで考えないといけなかったということですか。浸水を軽減するというようなベネフィットですよ、ここで大きく言われているのは、先ほどから言われている、浸水して地価が下がるというところを回避するというベネフィットですよ、説明の趣旨は。そうですね。

(委員長)

要するに、流出係数を掛けて出てくる水を溜める施設の工事費をどういう理屈で便益を設定するかという話ですね、今日の説明はそれがなかったら地価が下落する。だから、その分のお金を使って雨水管渠と調整池をつくったという、論理になっていると思うんです。だから、当然開発行為として処理しないとけない雨水を事業としてやった。その便益として何が見合うかという論理構築をされたということだと思うんですね。よろしいでしょうか。丘陵だけにちょっと腑に落ちないところがあると思うのですが。

(委員)

非常に苦しいのはよくわかるので、開発したら下水管つくるのが当然というふうに本当は持っていきたいんだろうし、私らもそれでいいと思うんだけど、B/Cでやらなければいけないというのであれなんですけど。これつくらなかったらどうなるのですか。コストの話はもうどうでもいいので。どうでもいいというのもあれなんですけど、つくらなかったらこの雨水は10年降雨はどこに流れてどうなるのですか。

(津市下水道管理課)

どういうふう流れてどういう影響があるかというお話ですね。少々お待ちください。画面の中央下の方になります赤く示された所がサイエンスでありまして、赤い所が中勢バイパス道路です。サイエンスから出てくる水につきましては、志登茂川、今赤い線をなぞっている所が志登茂川なんですけど、それともう1つ流域が分かれておりますもので、横川、今赤い線をなぞっている所横川に流れていきまして、横川は志登茂川の支流になっておりますもので、最終的には志登茂川の方に流れる形になっております。これを流れていきまして、調整池をつくる際の河川のネック点になりますと、近鉄と志登茂川、横川の近鉄橋梁の部分がネック点ということで、調整池の方は大きさ、規模を決めております。

(委員)

前回はこれ聞いたと思いますが、この下水道をつくらないと、下流地点のどこかのハイドログラフは上がるのか下がるのかどっちですか。つくらないと。

(津市下水道管理課)

調整池をつくらないと。

(委員)

調整池というか、今回の工事をしないと、ハイドログラフは上がるのか下がるのか。

(津市下水道管理課)

上がります。

(委員)

その辺もちょっと攻め方かなという気はするんだけど。

(津市下水道管理課)

申しわけありません。これをつくらないと、近鉄橋梁と河川のネック部がありますので、その部分が河川の水位が上がって影響を受けるということになってきます。

(津市下水道管理課)

ちょっと補足になるのですが、近鉄名古屋線というのが今も言いましたようにネック点

になってございます。もしここがネック点ということは、まず水が流れてここで溢れると、その後、近鉄線に対する影響がかなり大きいものがあると。今のところ、ちょっとした雨でもここで冠水をしてしまいますと、名古屋からの近鉄線が止まってしまう可能性がある。それから、そこから下流に対する 23 号線、三重大付近ですね。いわゆる栗真ということで都市下水道らせていただいておりますが、そちらの方に対する影響も出てくるということが、今のところ考えられております。

(委員長)

今のご説明を方法論に置き直すと、被害防止便益でチェックした方がいいという議論をしているんじゃないでしょうか。

(津市下水道管理課)

それも1つの方法として考えたんですが、それになりますと、河川に対することの費用についても見る必要が出てくると。今回はサイエンス内でのB/Cという解釈で考えさせていただいておりますので、今回こういう形に。

(委員長)

要するに、調整池をつくるというのは、流出の時間差をつけるという意味ですよね。ネック点の水位を上げないという意味ですね。要するに、調整池と開発地内の側溝ですね。敷地がべちゃべちゃにならないようにするという話と、下流域への影響という2つの要素が入っていて、今委員の質問だと、やっぱり下流域の影響を見るべきじゃないかという議論を今されているんじゃないでしょうか。

(委員)

前回、私それを言わなかったのは、逆のことを私言ったと思うんですけど。要は、つくと下のハイドログラフが、逆に全部ざっと流れてハイドログラフが上がるのかなと思っただけで、その辺のところ、流出計算を私ここやってないからわからないんだけど、実際つくったためにハイドログラフが上がるのを防止するのであれば、それはそれなりのベネフィットかなと今ちょっと思ったのでね。

(委員長)

はい、よろしいでしょうか。今、後半の議論で、下流への被害便益というのが出てくるんじゃないかという議論を、後半で少し展開したことになります。ほかにありますでしょうか。では、この2つの事業については以上とさせていただきます。どうもありがとうございました。

では、続きまして、108番都市公園事業のご説明をお願いいたします。

108番 都市公園事業 岩田池公園 津市

(津市公園緑地課長)

津市都市計画部公園緑地課長の不破でございます。どうぞよろしく申し上げます。それでは、都市公園事業岩田池公園につきまして、本年度7月13日に第1回目のご審議をいただきました結果をもとに再評価をいたしましたので、説明させていただきます。際審議になりますので、概要だけ簡単に説明させていただきます。

岩田池の位置から説明させていただきますので、スクリーンをご覧ください。まず、スクリーンに左側は三重県地図でございまして、オレンジ色の着色部分が現在の津市の市域でございます。岩田池公園の位置でございますが、津市の中心市街地の南約2km、近鉄名古屋線南が丘駅の北東300mに位置しておりまして、公園の北西には県道久居停車場津線が隣接しております。これは旧国道165号線でございます。

次に、その周辺の状況と事業の目的について説明いたします。ご覧いただいております写真は、当公園周辺の航空写真でございまして、左側が昭和50年、右側が平成12年に撮影されたものでございます。広い範囲で自然林がなくなっておりまして、著しく宅地開発が進んでおりますのがおわかりいただけるかと存じます。岩田池につきましては、市内有数の渡り鳥の飛来地でございまして、岩田池公園につきましては、野鳥の生態系も十分考慮し、市街地に残された自然環境の保全や保護とともに豊かな自然に親しみ、また地区住民の健康の増進を図ることのできる場所として、平成4年度より事業に着手しております。

現在の整備状況といたしましては、岩田池北側の赤い色の部分でございますが、既に整備済の区域でございまして、主な施設としましては、野鳥の観察や散歩のできる園路、鳥の解説板、ベンチ、植栽、集会所、駐車場等が既に整備されております。今後整備を行いますのは、主に池の南側の水色の部分でございますが、この整備予定につきましては再評価を行い、去る7月13日にご審議をいただきましたその際に、見直し計画の策定を待つて再審議するというご意見をいただきましたので、今回見直させていただきました。

こちらは委員会からの意見書になりますが、「見直し計画の策定にあたっては、平成13年度の再評価委員会意見を踏まえ、自然環境の保全に留意されたい」とありまして、平成13年度の委員会からのご意見といたしましては、「今後の公園計画・整備にあたっては、防犯面、安全面、子供から高齢者まであらゆる人の利用を前提とし、開発の進む民地と公園との緩衝帯の設置などについて、目的を明確化して自然環境の保全と利用面から総合的な検討を行うとともに、公園整備・維持にあたっては、住民参画、住民との協働に努めること。また、自然環境を十分に活かした公園整備のあり方について検討を行うこと」という内容でございました。

委員会からのご意見を左側の5つの項目に整理いたしまして、それぞれの項目に対する検討内容を右側に示してございます。検討内容に基づきまして、今後の整備内容につきましては確認を行い、外れている部分の修正を行うことといたしました。この5つの項目を検討いたしました結果から、このような施設配置を計画いたしました。申しわけございませんが、お手持ちの資料の28ページをご覧くださいと思います。これをもとにエリアをどのように変更したか説明させていただきます。

まず、1つ目の「目的を明確にして自然環境の保全利用を検討する」という項目でございますが、この項目が公園全体施設計画にかかわる最も重要な部分でございますので、まずはこの部分の検討を行いました。資料は9ページに少し戻ってください。図面の赤い枠で囲みました部分が公園の計画区域でございまして、緑色で着手してございます箇所が岩

田池公園内の自然環境が残された部分となっております。当初計画では、現況の自然環境の保全、自然と人間を考える拠点づくりを基本方針としてまいりましたが、広いエリアで現況の保護・保全を考えておりました。緑色の着色部分がそれに当たりますが、現存するアシ原から水辺樹林、開発された両側の樹林地までほぼ保全を重視し極力手を付けずに残地する計画をしておりましたが、公園の南側におきましても、もともと開発により入り組んだ形成をしておりますので、さらにまた樹林地が覆うように存在しておりましたため、各エリアが分断され、一体的な利用を行いにくい状態でございました。

そこで、全体の一体的な利用が図れる方法として、樹林地や渡り鳥の生息する水辺や水辺の樹林地に自然に親しみながら利用できる空間整備として、園路を配置する計画をしておりました。しかし、前回の委員会の中でもご質問いただきましたように、現在のままその自然を保全した状態で利用することで、防犯、安全面の対策や野鳥の生息地へ利用者が立ち入るといことで、野鳥への影響などが懸念される面がございました。また、中央の宅地開発されました両側の樹林地につきましては、民家と隣接しておりますことから、樹林をそのまま残地すると、今後維持管理面や安全面におきまして、さまざまな問題が考えられることになってまいりました。

そこで、現況の保護・保全を行う部分を、自然環境を専ら保護・保全に努める部分と、自然を利用しながら管理していく部分に細分化し、図のようにまとめました。まず、絶対条件として専ら自然の保護・保全をする部分につきましては緑色の部分でございまして、池の南側の水辺周辺のアシ原とそれを取り巻く水辺周辺樹林と限定しました。アシ原の保全につきましては野鳥などの生息域の確保が目的でございまして、水辺樹林の保全につきましては、生息区域と利用区域の緩衝帯としての目的でございます。また、後ほど詳しく述べますが、公園利用者の安全確保と環境保全の両面から保全区域に沿い柵等を設置したいと考えております。

次に、紫色の部分でございますが、これは現存する樹林を活かしながら、里山としての管理を行い、園路などを配置しまして、森林浴や気軽に自然体験ができる場所として利用していこうとするものでございます。この写真は、対岸の整備済区間から保全する区域を見たものでございまして、右手の方がアシ原から水辺周辺を樹林が囲んでいる様子が確認していただけたと思います。この水辺を取り囲む樹林地については、現況のまま保護・保全したいと考えております。

次に、こちらは先ほどの図面で言いますと紫色の部分でございまして、里山として管理する計画をしている樹林地の整備イメージでございます。里山として自然環境の体験の場以外に園路としても活用を考えておりますので、防犯・安全面も考慮しながら、間引きなどを行いまして、また隣接する住宅地に面する部分も十分配慮したいと思っております。

これまでは自然環境の保全利用をする部分のお話でしたが、続きまして、多様性のある公園整備ということでお話させていただきます。図面の赤色に着色しました部分につきましては、区域の計画決定により以前から何らかの形で手が加えられ、先ほどとは逆に開発された平らな形状をしております。既に造成されておりますことから、この部分については、広場や修景施設、便益施設などとして、多目的に利用してまいりたいと考えております。また、この部分につきましては、住宅地と隣接しておりますことから、整備する際には図面で青色で示したように、緩衝帯を設置したいと考えております。この緩衝帯につき

ましては、公園と宅地の高さの関係がございますので、日照の確保や木の種類を選別いたしまして、その場に応じた緩衝帯としたいと考えております。

次は、このあたりの写真を西側のエリアからご覧になっていただきたいと思います。この写真の と ですが、現況の水辺樹林をそのまま保全する場所でございます。現況樹林の管理・保全と記してある所でございますが、これは里山として管理する部分でございます。また、現況の樹木につきましては、極力残していきたいと考えております。写真の左側に隣接する住宅でございますが、その部分に緩衝帯を設置したいと考えております。このエリアにつきましては、平坦な土地でございますのでこれを利用して、整備済の駐車場と併せ岩田池公園の顔となるようにメインエントランスとしての空間の整備、また野鳥や樹林地のフィールドワークの拠点として利用できる広場や健康遊具、幼児遊具などの配置を行いたいと考えております。緩衝帯の設置につきましては、プライバシーの保護や不審者の侵入防止、宅地擁壁などの目隠しなど、修景向上の機能を持たせまして、民地に対しましては前庭的な空間の整備を行うことで、公園として整備する上での一定の配慮を行ってまいりたいと考えております。

次に、赤い点線で囲った部分でございますが、西側のエリアと東側のエリアの中間部分の山腹エリアとしてございます。ここは公園の中でも最も高い部分でございますので、 と の写真でおわかりいただけだと思いますが、西に広がります住宅地が一望できる場所となっております。また、先ほどの西エリアと広場整備を行う東エリアを結ぶ中間点でもございますので、今見ていただいている写真は先ほどの西側のエリアから当該箇所を望んで写したものでございますが、直接見通せますことから、アイストップとなるような施設を配置しまして、奥のエリアへの利用者の誘導を行いたいと考えております。そのほかにトイレ、駐車場など主に便益施設を配置する計画をいたしております。

次は、一番大きな東側の山野エリアでございます。 の写真でございますが、広場から池の方を望んだ写真でございます。中央の水辺樹林はそのまま保全いたしまして、左側の樹林は里山としての管理を行います。

次に、 と の2枚の写真でございますが、以前の開発によりまして既に造成されておりました、地形的には大きく3段、いわゆる雞壇状になっておりました、岩田池公園の中では最も広いスペースが確保できます。多目的に利用できる広場や遊具広場など整備したいと考えております。

次に、防犯・安全面での配慮についてでございますが、防犯面と安全面に区分いたしまして、それぞれ対策を立てていきたいと思っております。まず、防犯面につきましては、犯罪の巣とならないように、見通しの確保や夜間の対策として照明灯の設置が不可欠と考えております。見通しの確保につきましては、特に植栽の配置、組み合わせに十分留意しまして、目線での視界の確保を行いたいと思っております。特に、住宅地横の樹林地におきましては、園路も整備しますことから、先ほど里山のイメージで説明いたしましたように、適度な間伐を行い整備を行ってまいりたいと考えております。また、周辺を含めたくさんの目があることによりまして、犯罪発生の抑止にもつながりますことから、大勢の方に利用いただけるように整備を行ってまいりたいと考えております。

安全面では、整備時のハザードの撤去ということで、遊具の設置に関しては、ほかの施設などと安全領域を確保したり、水辺の樹林地などに手を加えない部分へは立ち入れない

ような柵やサイン等を設置しておきたいと思います。全体計画が複雑な形状をしておりますことから、施設などの配置がわかる案内板も設置したいと考えております。また、供用後の管理方法でございますが、現在津市では市内の多くの公園で地元自治会等の団体、また通年の維持管理を契約しておりまして、草刈、剪定、清掃、遊具の点検、危険箇所の巡視などをお願いしておりまして、何か異変等がございましたら連絡をいただくようになっております。遊具の安全につきましては、管理団体以外に専門業者での点検も実施しておりますことから、岩田池公園につきましても同様に管理してまいりたいと考えております。

赤い点線で示しましたように、環境を保護・保全する部分と利用する部分の境には、フェンスやサイン等で立ち入りを禁止する処置をとりたいと思います。また、全体がわかるような案内板も設置したいと考えております。

最後に5つ目の項目でございますが、公園整備の維持管理の住民参画と協働ということになります。先ほどの項目でもお話しましたように、地域住民や関係団体に公園へ興味を持っていただけるような公園整備事業の実施。設計段階から意見をいただきたいと考えております。特に、野鳥に対する施設計画や工事施工時の環境面での配慮なども必要でございますことから、関係団体への協力を図ってまいりたいと考えております。この写真は自治会の作業、また岩田池の会館部分の作業を写したものでございます。先ほどずっとお話したことを総合的にまとめますと、このような計画になっております。

続きまして、事業の進捗でございます。前回の再評価と今回の再評価の比較でございます。総事業につきましては、前回25億200万円でしたが、今回の見直しで21億300万円となりまして、3億9,900万円の削減を考えております。その具体的な項目につきましては、資料の最後でございますが44ページをご覧ください。先ほどの保全・保護に関する項目で、図面で言いますと園路工の延長の減、また橋梁工の減になりますが、この項目で5,800万円。水辺の広場、展望台を計画しておりましたのを削除して、これで1億8,000万円。逆に安全と自然の防護柵の立入防止策で500万円を増額しましたが、トータルいたしまして3億9,900万円の削減となります。今回、見直しました総事業で現在の進捗率にいたしますと、事業費ベースでは72.5%となります。また、次年度以降の残事業としては、5億7,800万円を考えております。

最後に、費用対効果でございますが、前回同様の方法で見直しまして、施設にかかる費用に変更がございましたことから、その部分の修正を行い、費用便益費は1.32となりました。ちなみに前回は1.20でございました。この方法につきましては、前回と同様でございますが、この資料の32ページから40ページにかけて資料が添付してございます。また、40ページ以降につきましては、カモの生態する調査や風景、今回説明しましたエリアの航空写真等が添付してございます。

少し時間が長くなりましたが、以上で再評価の説明を終わらせていただきます。よろしくご審議のほどお願いいたします。

(委員長)

はい、ありがとうございました。ただ今の108番について、質問がありますでしょうか。本日はスライドの8ページ目というか、この資料の8枚目、前回の意見書を整理して5項目について対応をご報告いただきましたが、ご質問よろしいでしょうか。では、ちょっと

教えていただきたいのですが、この公園の全体の公園網における位置づけ、それから公園整備の趣旨・目的。その辺をもう一度教えていただけませんか。質問の趣旨は、あまり二分法で言うてはいけないんでしょうけども、野鳥を大切にするのか、人の利用を大切にするのか、両方狙っておられるようですが、それが調和するのかということを確認したいのですが。

(津市公園緑地課)

お答えしたいと思います。前回は自然の保全というふうなことで、いろいろご説明をしていたわけなんですけど、やはり具体的なものがなかったということで説明不足になって、今回また改めて説明をすることになったんですけど、やはり一番の苦労したところというのが、自然でありながら民家と接している部分、そこを一体どうしたらいいのか。当然保全という手を掛けずにそのまま、自然林の保全というふうな形になるかと思うんですけど、そのままではどんどん山というのは荒れていってしまう。雑草なり蔓草なりどんどん生えてきてしまう。また、木自体もだんだん密集してきて、それぞれがだんだん弱った木というのが出てくるというふうな、そういう荒れた状態になってきてしまう。

その場所というのが民家と接している部分があるということで、そこを今回どうするかということで、自然林の部分と2つに分けて、民家と接している部分については保全。守りながら手を加えて管理をしていくと。そういう部分として位置づけをすることといたしました。コンセプトとしては、やはりこの池には毎年水鳥、野鳥が飛んできます。この公園のメインとなっている部分なんですけど、その野鳥も保護し、また自然の山に来る野鳥も保護する。そういった形で自然と人が共存できる、共生できるようなそういう場にしたいと。そういうことで今回見直しを行いました。

(委員長)

樹林を2つに分けられて整理されたというのはよく理解できたんですけど、もう少し具体的に質問をすると、広場が結構大きくて水辺に近い所まで。例えば、この資料で言うと26ページなんですけど、広場が2箇所ありまして、ほとんど水辺の近くまでアプローチできるようになっている。ここで前回私どもの要求もあったんですけど、ユニバーサルに使えるようにいろんな遊具だとか、小さな子供が遊ぶような環境をつくるというコンセプトになっていると思うんですね。それから、もう1つは照明をたくさん、量はわかりませんが、イメージとしてはたくさん入るだろうなど。そうすると、野鳥の生息環境としてはディスターブするんじゃないかなと思うんですね。

そういう意味で、自然林を2区分されて住宅地とバッファーをつくっていくようにするというのはよくわかったんですけど、その精神とこの広場とか照明器具を入れていくというのが、少し矛盾しないかなという気がしたんです。もう少し言うと、広場は人がそこで遊ぶような環境にしなくてもいいのではないかなと。設計目標として、もう少し自然を活かすというようなテーマの公園整備もあり得るんじゃないかなというふうには思ったんですけど、先ほどの自然林の扱いと兼ねて、その辺を少し教えてください。

(津市公園緑地課)

こちらの資料を見ていただきたいのですが、今説明の中で全体を大きく2つに分けたという部分では変わりがないのですが、保護する部分と利用する部分を途端に分けるといっわけではございませんでして、先ほど住宅地との緩衝帯というのは修景緩衝帯とっておるんですけどそういう部分と、自然の部分と利用する部分の間には環境緩衝帯といって木を植える部分とか、樹林地の奥にも山裾エリアというのがあるのですが、そちらの方の広場も動的な広場という使い方ではなくて、木の生えている中を歩けるとか、そのような整備。ですので、一定に利用する部分と保護する間には緩衝帯というのをすべて設けていく予定であります。今、赤い方に示してございます方にも果実園、実のなるような木なども配置して、ちょうど現状といたしましては随分高低差のある所でございまして、その斜面などを利用して植樹などを行って、一定の所を保護する部分と利用する部分の間にはバッファーのものを設けるつもりではございます。

(委員長)

まったくの経験的感想なんですけど、10年前ぐらいに比べると野鳥の数が減ったような印象があるんですけど、そんなことないですか。

(津市公園緑地課)

すいません、ちょっと今資料を捜しておるんですけど、パワーポイントの方用意できなかったのですが、平成5年ぐらいからの資料をまとめておりましたんですけど。

これは三重県の方でご協力いただいて資料もいただいたんですけど、毎年ガン・カモ類の一斉調査というものがやられておまして、この紹介は前回もさせていただいたんですけど、棒グラフになっている部分、これが岩田池のカモの数で、三重県全体の数が折れ線になっている部分です。これは数量は縮尺書いてありますが、ちょうど平成9年までの量から一転して平成10年に落ちておるんですけど、野鳥の会とかそういった所へもいろいろ問合せをさせていただいて、原因になるようなものは何なのかということもお聞きしたのですが、海の方で岩田川と雲出川の河口辺りが禁猟区になったということで、そこへかなりカモが集まっていったというふうなことが考えられております。その後も一度は同じぐらいの量でも来ていますし、原因としてはそういうことではないかなと。

(委員長)

ぜひそれ両方足した数字を確認していただきたいです。私、岩田池は定点観測しています。まるっきり個人的な感想ですが、園路整備がされてから随分減ったような印象があるんですけど。要するに、人がアクセスしやすい環境になったとか、園路に照明が付いたとか、そういうのが影響しているんじゃないかなとか。まるっきり個人的な感想なんですけど、そういう経験的な印象があるもので、あまり照明をたくさん入れると、目標としている動植物に優しい環境と人に優しい環境がお互いに干渉し合うというか、摩擦を持つんじゃないかなという気がするのですが、いかがでしょう。

(津市公園緑地課)

私もこのグラフを見てヒヤッとしたわけなんですけど、平成10年という所でございまして落

ちているわけです。平成 10 年というのが、最後平成 18 になっている所も見ていただくとわかるのですが、平成 10 年 1 月に落ちておると。工事が始まったのが平成 11、12、13 なんです。ですので、この園路整備する前に実際下がっておるといふうなことがわかるかと思えます。

(委員長)

それはぜひ丁寧な観測をしながら、後追いでも照明は整備できるのではないかと思うので、少し丁寧な観測をしながら整備を進めていただければと思います。後半はちょっとコメントです。

(津市公園緑地課)

あと、生態についてなんですが、だいたい昼間というのが岩田池の方にいるみたいでして、日が暮れて約 10 分ぐらいすると皆飛び立って、夜エサをとるらしくて、こちら辺のカモは町屋の海岸の方へ飛んでいくみたいなんですけど、そちらの方で夜間エサをとって、また朝方帰ってくるという部分がございますので、おっしゃられるように照明の影響というのは経過で観測していくつもりではございますけれども、直接今のところは影響はないのかなとは感じております。

(委員長)

はい、ありがとうございました。ほかに質問ありますか。はい、どうぞ。

(委員)

第 1 回評価委員会のときに出していただいて、実は今年度中に計画を見直す予定がありますというご説明だったものですから、それならば予定がちゃんとしてからもう 1 回説明してくださいという形で今日出て来ていただいているというふうに理解しているのですが、先ほど委員長の質問があったときにパワーポイントで出された図というのは、資料でいただいていますか。なぜかと言いますと、再評価書の 1 ページ目の未供用(未整備)のエリアという所の説明の中に、見直し前、見直し後ということていくつか挙げていただけてあって、これを見ると全体としては見直し前に山野エリアにあった展望施設がまずなくなったということと、見直し後には山野エリアに駐輪場が増えている。それから、山裾エリアに駐車場が増えている。それから、中腹エリアにトイレが増えているというのは、この再評価の 1 ページ目を見るとわかるんですけども、ほかのエリアのいろいろな付けていただいているビジュアルの資料のどこにもそれが載っていない。

計画全体の見直しをしますので、その説明をしますというはずだったのに、計画の説明がないぞと思って、さっきからずっとひっくり返しているんですけど。個別の緩衝帯の説明であるとか、樹木の説明であるとか、表示の説明であるとか、そういうのは承りましたが、公園整備計画といいますが、公園全体としてどういう公園に計画するかの見直しが行われたはずなのに、その公園としての説明が一切なかったように思います。

一番大きく感じたのは、アプローチの説明が何もなかった。それから、公園全体として見直しをしたのであれば、見直し前、見直し後という比較がこの最初の再評価書の第 1 ペ

ージにある字の説明しかなかったように思います。その辺が説明としては、わざわざここにもう一回出て来ていただいた説明としては、ちょっと説明不足かなと思いましたので、その資料がありましたら説明をお願いします。

(津市公園緑地課)

資料の方なのですが、一番最後の追加で1枚はめさせていただいた。はい。2つ並べるというふうな形でもよかったんですが、変更点見ていただくのにそちらの方がよくわかるかなということで、変更点のみを出させていただいて付けさせていただきました。金額も100万円単位ですが、事業費の概算金額ということで入れさせていただきました、そこで説明をさせていただきました。アプローチの関係なのですが。

(委員)

この図には、トイレ、駐輪場、駐車場は落としてないですね。見直し計画をされたということで、お金も入っているわけですから、トイレ、駐輪場、駐車場がどの程度の規模のもので、どの程度の金額を見ていただいているかが、まったくこれではわかりません。

(津市公園緑地課)

今の44ページとあとは28ページの計画でございますが、確かに今おっしゃられるような、トイレと書いてあるだけで、駐輪場と書いてあるだけで、その規模についてはそこまで詳細には説明資料入れてなかったもので申しわけございません。若干資料を持っていますので、金額等調べたいと思います。

(委員)

事業費の内訳はどこかに書いてありますか。

(津市公園緑地課)

特に工種ごとというふうな明細までは付けさせていただいておりません。

(委員)

やっぱりちょっと資料不足かなという気がします。知りたいのは、見直し前にどういう計画で、どういう所にいくくらいお金を使うつもりだったということと、それから今年度新たに見直しをされたということです。見直しをされた後で、合計はとも出ているみたいなので、根拠としては持ってみるんだと思いますけど、例えばトイレにどの程度の規模のものでいくくらい、駐輪場はどの程度のものでもいくくらいというような、やはり工事金額全体の内訳書くらいは入れていただきたいなと思います。

(委員長)

今の件で何か写せるでしょうか。

(津市公園緑地課)

では、説明できる範囲でいたしたいと思います。ちょっとお時間ください。まず、便所につきましては、事業費で 3,200 万円ほど上げてあります。駐輪場につきましては、約 110 万円ほど計上してございます。

(委員長)

ちょっと時間がかかりそうなので、この次に河川事業の説明を聞きますので、その後我々審議に入るので、そのときに 1 枚にまとめて渡していただけないでしょうか。

(津市公園緑地課)

はい、わかりました。そうさせていただきます。

(委員長)

追加費用分ですね。

(津市公園緑地課)

先ほどアプローチの件はよかったですか。

(委員長)

それは説明してください。

(津市公園緑地課)

それでは、アプローチの件を説明させていただきます。このスライドの方を見ていただきたいのですが、これは資料としては付けさせていただいてございませんが、青い線の部分、点線も実線も含めてなんですが、この部分については前回もこのような形でのアプローチを考えておりました。一般公道も含めて樹林地の中の園路、そして、今既設で整備済の部分は入ってないのですが、一番左側の水色で囲まれた部分が当初のエントランスの部分でございまして、ちょうど上の方に細長くなっておるのが水辺エリアとして供用している所でございます。下側色が付いている部分について、薄い黄色の部分、左側から山裾エリア、山腹エリア、山野エリアと 3 つのエリアの広場等の整備を計画してございまして、それぞれの広場へのアクセスとして、そういう青い線の園路というものを考えておりました。これは公道も含めてです。

それが、ちょうど右側の部分なんですが、今回の見直しで一番大きく変えたというのが、その部分の整備について、どうしても自然環境の保護、自然林の保護というふうなものと整備というふうなことがやはり上手くいかないといったことで、これを外して赤い下の線があるのですが、これをアプローチの連絡路として。これは公道でございまして、公道を利用すると・・・(テープ交換)・・・入っているので、航空写真の絵があったと思うのですが。まず近鉄線がどこにあるのかなんですが、今赤い点で示しておるのが近鉄線でございます。下の方が南が丘の団地になってございまして、南が丘駅の部分というのがこの辺りでございまして。また、国鉄の方が右上の方を走ってございまして、ここの阿漕駅というのがこの辺りにございまして。エントランスの部分としてメインエントランスがこの部分でございま

す。あと、サブエントランスとしてこの部分につくってございます。

(委員)

公道から南が丘に曲がる方の道を車で曲がってきて、先ほどの駐車場と書いてあった所へ車を止めて利用するというのが、想定されているメインのアプローチの仕方ということですか。あとは近隣の方が歩いてみえるということですか。

(津市公園緑地課)

はい。今おっしゃられたとおり、それがメインとなっていて、もう一箇所駐輪場で若干の駐車場というのが高くなっている部分ですね。やっぱり駐車場、メインエントランスが一番低い所になって、高い所まで、高さで 15m からあるわけですので、上にも必要であろうということで、上の所にあまり台数置けないのですが、駐車場、駐輪場の整備を考えております。

(委員)

この 31 ページの年間利用者数というのが 20,000 人と書いてあるのですが、何時から何時までというのじゃなくて、いい加減の「まあこんなもんかいな」という感じですか。こんな広い公園にたった年間 20,000 人。鳥の来る方が多いんですね。もちろんだと思っております。エントランスゾーンか何かわからないですが、そこに来た人だけの人数じゃなくて、年間ここを訪れる人たち全部で 20,000 人なんですか。この数字は違う。

(津市公園緑地課)

今の 20,000 人は、これが元になっている数字なんです。朝の 8 時から夕方 6 時まで。そして、今供用の部分というのがエントランスから水辺エリアにかけてのほとんど園路状の細長くなっている部分なんです。そこへ訪れた方の人数でございます。1 日調べて、それを年間に換算した数字ということなんです。

(委員)

この公園内の通路の図が上がっていたのですが、それを見せていただけないでしょうか。そのこの部分なんです。確かここ一般の住宅だったはずなんです。この辺の出入口付近の住人というのは、この出入口の了解を得られているのかということと、こういう細い道というのも一般の公道に今指定されているのかという、2 点確認をしたいと思います。

(津市公園緑地課)

開発でできた団地なんです。すべて公道でございます。先ほど駐車場の説明をさせていただいたのが山腹エリアのここなんです。そこからこの黄色い部分、自然樹林を入って行くルートにつきましては、駐輪場は山野エリアの中にあるのですが、人が自転車しか入れないと。そういった想定で考えております。

(委員)

防犯のことも上げられているんですけど、逆にこういう通りやすくなったときに、この辺りの住まわれる方というのは、逆に通行人の目に晒されることになるので、防犯的にどうなのかなと思ったので質問してみました。

(委員長)

今のはコメントでよろしいですか。はい。ほかによろしいでしょうか。では、どうもありがとうございました。12 時前になりましたが、このまま続けて。では、15 番よろしくをお願いします。

15番 河川事業 二級河川赤羽川 総合流域防災事業 紀北町

(尾鷲建設事務所事業推進室長)

尾鷲建設事務所事業推進室の森でございます。今回、再評価の再審議をお願いする箇所につきましては、事務局配付の委員会資料 15 - 2 河川事業の二級河川赤羽川総合流域防災事業でございます。よろしくお願いいいたします。座って説明させていただきます。

前回 10 月に行われました再評価委員会では、想定氾濫区域などの便益の算出根拠について説明が不足していたとの意見をいただきました。そこで、今回は想定氾濫区域などの便益の算出根拠について説明させていただきます。まず、初めに平成 10 年から平成 18 年における便益算定方法の主な変更点について、続きまして、想定氾濫区域図についてご説明いたします。

それでは、平成 10 年から平成 18 年におきます便益算定方法の主な変更点についてご説明いたします。便益算定を行う際には、国で定めた指針があり、マニュアルとしてとりまとめられております。1 つ目の変更点は、使用する資産データが詳細なメッシュデータに変更になったことによるものでございます。資産データの調査につきましては、平成 10 年当時は町単位の集計でありましたが、今回は国勢調査メッシュ統計をもとに集計することとなりました。そのほかにも人口、世帯数などがメッシュ統計を用いて集計することになっております。その結果、資産評価の精度が向上しております。

2 つ目の変更点につきましては、使用する一般資産の被害率が最近の水害実態を基本としたものに変更となったことでございます。スライドで示しますとおり、家屋の被害率が平成 10 年当時は 0.177 であったものが、平成 18 年では 0.343 と、約 2 倍に増加しております。被害額は資産額に被害率を乗じて算定いたしますので、このことから当時と比べまして一般資産の被害額は増加することとなります。

3 つ目の変更点ですが、使用する公共土木施設の被害率が最近の水害実態を基本としたものに変更になったことでございます。被害率が平成 10 年当時は 95.8% であったものが、平成 18 年には 169.4% に変更となりました。なお、赤羽川につきましては、下水道、都市公園がありませんので、被害率は 168.8% となります。公共土木施設被害額は一般資産被害額に被害率を乗じて算定することから、被害額は増加することとなります。

次に、想定氾濫区域図についてご説明いたします。初めにスライドで示しますのは、前回 10 月の委員会にご説明しました想定氾濫区域でございます。スライドで示します想定氾濫区域図は、基本的にはマニュアルに基づいて作成しておりますが、平成 16 年の台風

21 号の超過洪水によりまして、事業区域内で破堤しなかったという実績を踏まえまして県が独自に考えまして、破堤は想定せず越水のみとして作成したものでございます。なお、青色で囲んでいる所が平成 16 年の台風 21 号による浸水の実績区域でございます。

次に、今回作成しました想定氾濫区域図についてご説明いたします。今回使用したマニュアルに基づきますと、各氾濫ブロックについて一箇所の破堤地点を想定することになっております。このことからマニュアルの考えを踏襲しまして、破堤を考慮した氾濫解析を行った結果、スライドで示します想定氾濫区域図のとおりとなります。ちなみに×の所が破堤の想定箇所でございます。

続いて、スライドで示しておりますのは、平成 10 年当時の想定氾濫区域でございます。平成 10 年当時と今回を比較した氾濫区域面積及び区域内の資産状況について説明いたします。スライドで示しておりますのは、想定氾濫区域図をもとに集計したその区域内における資産状況を、平成 10 年当時と今回を比較した表でございます。人口や世帯数、従業員数等につきましては、平成 10 年当時は旧長島町等の全体の統計表をもとにした平均値により算出しておりますが、平成 18 年では国勢調査によるメッシュ統計結果をもとにその区域内における人口や世帯数を集計しております。氾濫区域内における地域は人口密集地域でございますので、山地が多い旧長島町では平成 10 年当時の資産データは実際より小さい値となり、今回と比べ半分程度となっております。

最後になりますが、費用対効果の算定結果についてご説明いたします。費用対効果を算定した結果、30.39 となりました。平成 10 年当時からの主な増加要因でございますが、一般資産及び公共土木施設などの被害率が増加したこと。それから、前回の 10 月と比べましての増加要因につきましては、破堤を考慮したことによりまして、氾濫区域面積が拡大したことによりまして、便益費が増加したためでございます。

これで想定氾濫区域などの便益の算出根拠についてのご説明を終わらせていただきます。平成 19 年度から事業が再開できるよう、再度ご審議のほどよろしくお願い申し上げます。

(委員長)

はい、ありがとうございました。ご質問ありますでしょうか。では、平成 10 年と 18 年を比べた浸水面積、人口世帯を比べた表、2 の 4) ですか。これちょっと聞き取れなかったので説明を補足してほしいのですが、平成 10 年は人口が 1,700 人が、平成 18 年には 3,200 人になるのは、メッシュデータを使ったためだということでは聞こえたんですけど、なぜ平成 10 年は数字 1,700 人ぐらいと少ないのかというのがちょっと聞き取れなかったのをお願いします。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

わかりました。浸水面積についてはご覧いただいたとおり、若干減ってはおりますが、まず 10 年度の方からご説明させていただきますと、この中にはございませんが、10 年度につきましては、この浸水地域の棟数、家の数というのをまず出しております。この浸水区域 1 ha 当たりの棟数を実際に数えて、そして浸水地域全体の面積に棟数を掛けたということで棟数が出ておるわけですが、実際この棟数については 10 年も 18 年もあまり大きく変わってはないと思いますが、ただその棟数から世帯数を出しております。ただ、棟数

から世帯数を出すにあたっては、紀伊長島町全体の棟数と世帯数の割合を棟数に掛けて算出してあります。また、その上の人口でございますが、世帯数に紀伊長島町全体の1世帯当たりの人数を掛けて出しておるといったことで、人口を出してあります。

先ほどはスライドの説明の中で、「山地が多い旧紀伊長島町では平成10年当時の資産データは実際より小さい値となる」というご説明をさせていただきましたが、これは棟数に掛ける、いわゆる棟数当たりの世帯数もしくは世帯数当たりの人口といったところが、紀伊長島町全体の数字を用いておったということで、世帯数及び人口が平成10年度は実際より小さい値となっておったというふうに考えております。

18年度につきましては、国勢調査における実際の調査結果がございますので、その調査結果をもとにこの地域、氾濫区域内の世帯数及び人口等を出してありますので、そういった算出方法の違いにより、平成10年度と18年度の差が生じてきております。

(委員長)

わかりました。そうすると、浸水想定面積を測るメッシュは、これ500mでしたっけ。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

3ページの方に。

(委員長)

100m。国調も100mメッシュデータですよ。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

3ページの方ですが、国勢調査のメッシュが500m。

(委員長)

簡単に言うと、丘陵部分を抜いたデータがわかったということですか。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

そういうふうな言い方もできるかと思います。

(委員長)

わかりました。あと、詳細な計算プロセスがわからないのですが、浸水面積が平成10年当時と今回よく似ているというのか、まだ40ぐらい違いがあるというのか、程度が難しいんですけど、前回に説明を受けた越水のものに比べると、平成10年とだいたい同じ様な結果になったという評価だと思うんですが、青い枠というのは、平成12年の実績ということでしたか。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

赤の線で囲ってありますが、平成16年度の災害の際の浸水区域ということでございます。

(委員長)

2の2)で、この絵で言うと川よりも右側、だから左岸になるのでしょうか。そこはこの図面だと黄色とか青とかいうメッシュがたくさんあるんですが、したがって被害はこのシミュレーションでも大きくない。したがって、平成10年のときも浸水被害はなかったと。そういうふうに理解すればよろしいのでしょうか。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

そうです。青の線が16年度の実績でございます、今回のちょっとスライドでは色が薄くて見にくいのですが、お配りした資料のピンクとか黄色とか水色の四角で色づけがしてある部分が想定氾濫区域ということでございまして、いわゆる被害が生じる区域ということになっております。

(委員長)

だから、平成10年はその面積がかなり大きいんだけど、そこが多分現実に合ったような計算結果になっている。要するに、平成10年が過大すぎた。今回の計算結果、要するに黄色とか青いメッシュがたくさんあるので、標高とかが考慮されて、あまり浸水被害が起こらないような浸水深さになっている。したがって、平成16年、大雨のときにもここは青い枠で囲んでないので、あまり浸水被害を受けていないと。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

今委員長ご指摘ありました水色の線で囲っていませんので、この部分について被害を受けていない区域でございますが、まず1つ考えられる理由といたしましては、今回流量算出をするにあたりましては、赤羽川本川に周囲からの支川が当然流れ込んでおりまして、その支川からの流量というのも当然本川流量としてカウントしているわけですが、ただ、平成16年当時につきましては、支川の水が本川にはけなかったということもあって、いわゆる支川の水が上流の方で氾濫しておったということもあって、その分下の方への負担が少なかったのではないかとこのように考えております。ただ、今回本川に流入する流量、いわゆる支川の流量も含めた上で氾濫解析等行いますと、やはり左岸側、この図面で見ると右側の一番端っこになりますが、左岸側下流部においても浸水が生じるという検討結果になっております。

(委員長)

質問の趣旨は、今回の越水プラス破堤を考慮というものが、かなり精度が高いんですよということを確認しようとしているのですが、要するに、平成10年と比べると、左岸側が随分ピンク色の部分が大きいのですが、それが小さくなっているのは、現実により近いシミュレーション結果になっているという意味でしょうかということなんですが。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

そういうことです。すいません。

(委員長)

はい。ちょっと素人なもので。

(委員)

16年のをもとにやっているわけですね。今回の破堤の×印というのは、平成16年の台風のときには破堤していないのですか、実際には。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

平成16年度の災害時には、破堤はこの区間では生じておりません。

(委員)

そうすると、今回のこの2)のシミュレーションは、破堤させたものとしてシミュレートすると、平成16年の浸水エリアにほぼ合っているんですけど、実際の16年の実績では破堤していないのだから、浸水の原因としては違うもので計算しているということですよ。実際平成16年は破堤していなくて、越水でこの浸水エリアがあって、今回は×印で破堤させて浸水計算しているので、実際の実績によって計算したものではないですよ。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

今回は私ども用いております治水経済マニュアルといったものに則ります考え方を踏襲した形で今回越水プラス破堤を考慮した形ということで、氾濫想定区域を出ささせていただいております。ただ、平成16年当時、先ほど申しましたように、現実には破堤はしておりません。ただ、破堤をしなかった理由といたしましては、やはり。

(委員)

だとしたら、平成16年の原因が違えば、本川ではなくて別のファクターで。例えば、こういう部分というのを支流からの氾濫で浸水している可能性ということも実際あったわけですよ、当初は。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

それはあったと思います。

(委員)

その場合、今回対象としているのは本川のわけなので、今無理やり破堤させてこのエリアに合わせたときに、過大な評価を実はしてしまっているということにならないのですか。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

ただ、本川が流下能力を得ることによって、当然支川から流入してくる支川からの流入水位についても本川ではくことができると。ただし、今回支川からの流入、支川が氾濫したということにつきましては、本川が流れなかったということで、支川が溢れたというこ

とも原因として考えられますので。

(委員)

ですから、平成 16 年は溢れたという理由なんですよ、実際破堤していないということなので。だから、破堤を理由にこういう計算を今回させるのは間違っているんじゃないかということなんです。ですから、このエリアに合わせてあげるんだったら、支流からの合流を合わせてこのエリアに合わせてあげて、そのときに本流からの越流の量がどの程度なのかという試算をしないと、実際に平成 16 年ベースで合わせたときに、どの程度本流からの越水で浸水氾濫がこのエリアにあったのかという実際の議論にはなっていないですよ。

(河川室長)

B / C の B を評価する場合は、一応マニュアルに基づいてやるとなると、想定されるのは越水の被害とか破堤も当然あるわけで、そういったことを考慮してどれだけの被害を軽減するかというのが計算の手法です。たまたまこの川につきましては、実績の浸水がありましたものですから、それであえて検証しているわけございまして、通常の川をこれからやる事業に対して過去の浸水がどうであったかという議論はもちろん必要ですが、本来その事業をやるにあたっての B は、当然考えられる災害、それをどれだけ軽減するかとなりますと、今例えば下流の左岸側は破堤することもあるわけですから、当然それはベネフィットとしては計算するということですので。ちょっとたまたま実例がございましたのでちょっと混同しやすいのですが、そのところちょっと区別して考える必要があると思いますが。

(委員)

ということは、この間出してきたときに越水のみで計算させてきたというのは、何でそのときから破堤が入ってなかったのでしょうか。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

それは、今説明ありました本来はマニュアルに沿ってやるべきところを、私どもの独自の判断というか勝手な判断で、言い方悪いのですがマニュアルから逸脱したやり方をやってしまったというところで、この部分については私どもの前回お示した算出方法、誠に申しわけなかったんですけど、私どもが前回 10 月にお示した結果を出した算出方法、いわゆる考え方について誤りがあったというふうに考えております。この点については、私どもが委員の委員方にお詫びを申し上げなければならないところだと考えております。

(委員)

はい。あともう 1 点なんです、破堤の想定箇所、今×印で示しているのですが、ちょっと教えていただきたいのですが、こういう攻撃斜面の所で破堤するのは何となくわかるのですが、滑走斜面側で破堤するパターンというのは、どういったときに破堤してくるのですか。こっち攻撃斜面なのでこちらというのは洪水が起こったときに圧力かかるので、

破堤するというのは何となくわかるのですが、こちら側というのは、川の流れは外向きに圧力がかかりますから、こちらというのはあまり圧かからないですね。こういう所で破堤を想定しているというのは、どういう場合にそういった所で破堤するというのを想定しているのでしょうか。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

今回もマニュアルに基づいてさせていただく中で、流れによって極小部であるとか、そういう所での破堤という考え方ではなしに、今回のマニュアルに基づきますと、こういうような築堤の場合、築堤をスライドダウン、下げると。築堤がもしなかった場合、一番被害が大きくなる所で破堤をさせなさいよというところで記載の方がございますものですから、河川に伴う前後にある背後の状況とかを見まして、被害額が最も大きくなる場所で破堤をさせておるというところで、×印の箇所を選定させていただいております。

(委員)

では、そのマニュアルというのは、最大限に被害が想定される場所で、とにかく現実的にはまずあり得ないという所でも想定しろというようなマニュアルなわけですね。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

そうでございます。

(河川室長)

メカニズムがいろいろございまして、委員おっしゃいましたように、直接外力がかかって侵食されて破堤する場合と、例えば越水して裏側が崩れる場合、それから破堤につながる。一番心配しますのは、徐々に水が浸透して裏側から水が漏れ出して一挙に破壊するというケースがございまして、必ずしも水流が当たる部分だけで破堤するということではございませんもので、堤防の安全性というのはいろんな角度から検討するという意味で、今申しました一番被害の大きい所で仮定の破堤をさせておるということです。

(委員)

そうですね。後ろの2つのパターンというのは、何年か前の京都のように、下流部が狭窄部になっていて、ダムアップしたときにどこか弱い所で破堤するというパターンだと思うんですけど、ここ見た感じそういう狭窄部はあまりないような気がするのですが、そういったものが考えられないときに、そういう弱い所も現実にも考慮に入れなくては行けないのですか。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

マニュアルの中では、現況の河道の断面から余裕高を引きまして、その流量の流れる余裕高より高い水位の流量が流れたときには、各山で囲まれた氾濫原で設定してある所で、一番被害が大きくなる所で計画洪水を超えた時点でもう破堤する可能性があるという考えによってシミュレーションはしております。

(委員)

わかりました。では、ちょっとまた考えます。ありがとうございます。

(委員)

資料の3番を今見ていたのですが、平成10年度と18年度と費用対効果分析結果を比較してあるのがあります。先ほどから説明の中に「マニュアルでは」という文言が大変多いのがどうも気になってしょうがないんですけど。例えば、総受益、総費用の考え方も、下に書いてある、この受益の話がすごくわかりにくいのはどの事業も一緒なんですけど、例えば残存価値というのが平成18年の方だと総受益の方に入ってくるファクターなのに、平成10年のときには施設の残存価値、これ同じものかどうかよくわからないんですけど、年費用の方にかかってくるとか、随分計算の仕方自体が違うのかなと思わざるを得ない書き方がしてあって、なおかつ受益費を。これ上は年受益と年費用ですよ。下が総受益と総費用ですよ。何かあまり比較になってないような気がするのですが。これだけを見せていただくと、10年度の再評価のときのいろんな計算結果というものと、今回また出してもらいたいような計算根拠というのが、どう整理してどう考えてどういうふうに変化したと考えればいいのかということすら、何だかよくわからなくなってきてしまうような表になっていると思うんです。

この事業自体は同じ事業なんだと、継続している同じ事業なんだというふうに捉えて見せていただくと、同じ事業とは思えないような数字が並んでいるし、そういうふうになってしまった経緯が、先ほどの想定氾濫区域の説明にもありましたように、マニュアルが変わったんだとか、メッシュのピッチが変わったんだとかというようなことなんですという説明だというふうに受け取ればよろしいのでしょうか。

最後の3番の矢印が書いてあるので、上と下は変わりましたよという意図で書かれている資料だと思うんですけども、何がどういうふうになったというふうに考えてみるのかという説明をしていただきたいと思います。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

まず、この3番の表なんですけど、表の意図としましては、平成10年度当時に費用対効果分析を行った結果、費用対効果分析が18であったものが、今回今日お示ししたものであれば30.39であるというふうなことがまず1点でございます。それと、年受益、年費用が総受益、総費用に変わっているということですが、先ほど委員の方からもありましたが、マニュアルという言葉をもた使いますが、当時はいろいろ被害想定額の出し方については、先ほど申しましたように精度の問題であるとか、被害率の算定の方法であるとかいうところが変わってきておるわけですが、それをもとに費用対効果というものを出す最後の手段になると思うんですけど、平成10年当時は1年間の費用と1年間の受益に換算して、それを比べて効果分析結果としていたものが、平成18年度において使用する治水経済マニュアルにおいては、トータルにかかったコストに対してトータルの受益ということで、被害想定額を出すところまでは被害率とか精度の問題はあるにしろ同じなんですけど、そこから年間の受益、年間の費用、総トータルの費用、総トータルの受益を出すところの考え方

が、平成 10 年当時のマニュアルと平成 18 年当時のマニュアルで変わっております。

そういったことから、委員おっしゃいましたように、残存価値とか細かいことも書いてあるのですが、そういったものを足し合わせて年間当たりのものにするのか、総トータルにするのかという最後のところで考え方が変わってきておるといことで、ちょっと答えにはなっていないかもわからないですが、最後の費用対効果を出すところで考え方、いわゆる計算方法、手法が変わってきておるといことでございます。

(委員長)

残存価値が平成 10 年度には便益に入って、18 年度には費用の方に入っているように理解できることについての説明はないですか。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

10 年当時は年費用の方に残存価値が入っておりますが、残存価値を引いておるといことになっております。18 年度のマニュアルの方では総便益の方に入っておりますけど、総便益の方に足しておるといことになっております。足すと引くのテクニク的なものなんだろうと思うんですけど、12 年度マニュアルは年費用から引いておると。18 年度では総便益の方に足しておるといことで、ちょっと計算手法の中身については除外なんですけど、決して残存価値が年費用の方になっていたものが総便益の方になっているというわけではなく、10 年当時は費用の方から引いておったものを、18 年度は便益の方に足しておるとい手法が変わっております。

(委員長)

ほかに質問ありますか。はい、どうぞ。

(委員)

さっきの最も被害想定が考えられる場所でシミュレーションをするということなんですけど、だとすると、例えば 2) の今回の予想図なんですけど、印の越水部分というのは平成 16 年の実績でやられていますよね。そのときに一番左岸側の下流部の 印というのは、その実績に基づいて多分計算されていると思うんですけど、平成 10 年はこの辺りまで氾濫予想区域でなっているのですが、もし最大限考えられるとしたら、印は実績を使っていて、×印が予想されているというのは、何かベースが違っておかしいので、この印は実績はここだけでも予想としてはこっちに持ってこないといけないんじゃないですか。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

印も越水箇所の想定でやっております。

(委員)

想定なんですけど、何でそのときに平成 10 年こっちの方まで入っているんですけど、一番考えられそうなこっちに持ってきてないんですか。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

その箇所については、河川の幅も単純な話でございますが、河川そのものの流下能力がございますもので、シミュレーション上ここでは越水することはないということで、そこから狭くなっておりますここで氾濫する可能性があるだろうという形で、すいません、印の方もシミュレーションでさせていただいております。

(委員)

その考え方というのは、さっきの川の圧力の話じゃないですが、ある程度河川の状態を今の話と考えていますよね。マニュアルは最大限災害がある可能性のある所で破堤させたりするという話になっているんですけど、その話とちょっと矛盾するような気がするのですが。激震な災害があったときにはもしかすると越水するかもしれない所でやった方が、理論的には合ってくるんじゃないですか。今のは地形ですとかそういうのを考慮しているようなんですが、その話とさっきの破堤箇所の話というのは、何か話的には矛盾するかなという気がするのですが。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

確かに破堤箇所ですが、一番背後地なんか見ましても、人家密集しておる所でございますので、スライドが薄くて申しわけないんですけど、この破堤の箇所につきましても、先ほどの築堤が破堤した場合の被害予想として、多大な被害を及ぼすという箇所の選定としては、そんなにずれておるといふふうには考えておらないのですが。

(委員)

この図面だと今のエリアというのが平成 16 年の氾濫のブルーの線というのは実は入っていないのですが、この地域というのは 16 年は浸水しなかった地域だったんですね、そういう意味では。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

そうでございます。

(委員)

まだちょっと腑に落ちないんですけど、とりあえずいいです。

(委員長)

ほかにありますでしょうか。では、ないようなので、一旦これで午前は終了とさせていただきますが、再開はどうしましょう。1時スタート。

(公共事業運営室長)

で行けたらお願いしたいのですが。

(委員長)

では、1時スタートということで。

(公共事業運営室長)

先ほどの津市が若干の説明をしたいということですけど。

(津市下水道管理課長)

ちょっと説明が不足しておいて誠に申しわけなかったのですが、3点ほどご説明だけさせていただきますと思ひまして、お時間を頂戴いたします。よろしくお願ひいたします。

1つは、治水安全度という表現をしております、これにつきまして、鑑定評価との関係がわかりにくかった点がありまして、これについて補足的な説明をということで。治水安全度についてがあるということは、いわゆる排水施設の整備の状況、これが鑑定の格差となって表れてくるということで、浸水被害の有無という部分は、今回の場合は排水施設の整備の状況という形で評価がされてきております。ですから、敷地内に池などが必要になってくるという点、あるいは当然それに伴って工場用地の場合ですと生産活動に結びつかない調整池あるいは池の工事費がいるということが必要になってくる。その分が格差になって表れてくるということです。

今、ちょうどスライドが出ておりますが、先ほども説明に使わせていただいたスライドなんですが、造成宅地の品等検証格差率表の所で、雨水排水、その下にイの排水方式、あるいは口に排水能力、そしてハに排水設備。この所でそれぞれの格差率が2%と1%と2%ということで、これまず排水方式については「管渠または開渠である地域」、これが格差の表れであると。それから、前回の説明で「地域確率雨量に基づく設備である地域」、これが57mmということで説明をさせていただく分です。それから、「敷地内に雨水枥があり排水が良くかつ道路内にマンホールが適切に整備されて、勾配道路がグレーチング処理である地域」。このようなことで格差が出てきておるということで、浸水があるなしという形で出てきておるのではないということです。

それから、大工場、中小工場地域につきましては、「動力資源及び用排水に関する費用等」という形で、その格差が工場排水について最大で10%出てくるということでございますので、これが鑑定において価格の差として表れてくる。それがそれぞれ5%あるいは8%であるということでご理解をお願いしたいということです。

それから、もう1点。スライド等使って下流域への影響ということの説明させていただいたのですが、この評価は今回受けるのはサイエンス排水区ということでございまして、開発行為における制限というのは当然前提条件であると、委員の方からお話出ておりましたけれども、前提条件ということから、もうネック点云々ということは、本来的には河川全体の問題でありまして、サイエンスのみで受けるというよりも河川の再評価という形的时候にはそのようなものが必要になってくるということは考えられますが、今回のサイエンス排水区について、あえてそこまでちょっと踏み込んでいないということでございます。

それと、新市街地の開発事業関連公共下水道事業というのが数が少なく、その評価の手法は想定されていないと考えておるわけですが、この補助金を受けていくためには、いわゆる10年以上継続の場合ですと本審査会で審査が必要であるということと、B/Cも1以上が求められておるということでございますので、ひとつ今回の審査にあたりまして

よろしくお願ひしたいと思ひます。以上でございます。

(休 憩)

(委員長)

それでは、再開したいと思ひます。引き続きまして、道路事業について説明及び審議に入りたいと思ひます。まず、道路事業の概要説明をいただき、5番、6番、7番と3件続けてご説明お願ひします。よろしくお願ひします。

5番 道路事業 一般国道477号四日市湯の山道路 四日市市～菰野町

6番 道路事業 主要地方道伊勢松阪線 伊勢市

7番 道路事業 一般国道260号南島バイパス 南伊勢町

(道路整備室)

道路整備室の佐竹でございます。座ってご説明申し上げます。今回ご審議いただきますのは、お手元の資料でございますように、道路事業5-1一般国道477号四日市湯の山道路、6-1主要地方道伊勢松阪線、7-1一般国道260号南島バイパスでございます。

次に、一般国道260号南島バイパスの全体事業費について、お手元の資料5-2をご覧いただきたいのですが、それについて事前にご説明申し上げます。

(委員長)

道路事業の全体概要説明はもうよろしいのですか。

(道路整備室)

ごめんなさい。概要は今回割愛させていただきたいと思ひます。個々で十分説明できると思っております。

(委員長)

では、お願ひします。

(道路整備室)

5-2の1ページをご覧ください。南島バイパスは、平成13年度に再評価を行っている事業でございます。そのときに前回の13年度のときの全体事業を35億5,000万円と算定しておりました。今回、55億円ということで大幅な増額となっております。この件につきましては、平成15年度にも事業費の増額ということでご指摘を受けたわけですが、そのときと同様、過年度の施工実績を反映することなく全体事業費を算定しておったという形になっております。それで、15年度のときの事業方針書、これは2ページ以降に付けてございますが、その3ページ目の問題点の解決方針のとおり、今回は当該年度までの事業実績量、次年度以降の残事業量を精査勘案して算定しております。平成15年度以前にこのように再評価を受けたこのような案件がこれが最後となりますので、ご審議のほ

どよろしくお願いいいたします。

それでは、5 - 1 一般国道 477 号四日市湯の山バイパスからご説明申し上げます。

(四日市建設事務所事業推進室長)

四日市建設事務所事業推進室長の森でございます。よろしくお願いいいたします。座って説明させていただきます。それでは、委員会資料 5 - 1 道路事業一般国道 477 号四日市湯の山道路について説明させていただきます。本事業につきましては、事業採択後 10 年が経過しましたので、事業の進捗状況、整備方針について再評価をいただくものでございます。

それでは、初めに事業概要を説明させていただきます。一般国道 477 号は、四日市市内を通過する国道 23 号を起点とし、菰野町、滋賀県大津市、京都市を経て大阪府池田町に至る全長 202km の幹線道路でございます。四日市建設事務所管内で見えますと、現道の 477 号は国道 23 号より東名阪自動車道の四日市インターチェンジを通過し湯の山温泉方面へ向かう 27.6km、2 車線の主要幹線道路で、県内では湯の山街道と呼ばれております。今回再評価をいただく四日市湯の山道路は、この現道の北側に赤色で示しますバイパス道路のうち東名阪四日市インターチェンジから現在整備が進められている第二名神高速道路の菰野インターチェンジまでの約 9 km の区間です。本路線には東名阪の四日市インターが接続されており、利便性が高いことから、これまでも沿道周辺では大規模な住宅団地や商業施設、物流施設等が立地して、市街地方面への通勤や臨海部の工業地帯への物流、また週末や観光シーズンには湯の山温泉への交通量も多く、各所で渋滞が発生しています。スクリーン茶色の が渋滞箇所でございます。

国道 477 号の現道において、日交通量は約 17,000 台となっております。特に、交差する国道や県道の交差点において、朝夕のラッシュ時を中心にご覧のように渋滞が目立っております。このような状況を踏まえ、現道の渋滞対策が早急な課題となり、バイパス事業に着手することになりました。

本路線の整備計画においては、交通の分散を図り交通渋滞を緩和することを目的に、昭和 55 年度三滝川左岸の市街地側からバイパスの整備に着手いたしました。また、第二名神の四日市菰野間の施工命令が平成 10 年に国土交通大臣から道路公団に出されたことを受けて、本路線はこれまでのバイパスとしての機能に加え、第二名神菰野インターへのアクセス道路としての性格が加わりました。さらに本路線は 2 本の高速道路へのインターチェンジにアクセスし、四日市市の市街地や特定重要港湾である四日市港に直結することから、高速道路と一体となって交流や連携機能を果たす道路として、地域高規格道路の指定を受け、四日市インターアクセス道路として整備を進めることになりました。

このうち図面青色の市街地と四日市インターを結ぶ四日市バイパス工区約 5 km は、平成 14 年度に完成し、一部 4 車線を含む 2 車線で暫定供用を始めました。次に、ピンク色の四日市湯の山工区については、四日市インターから第二名神菰野インターまでの区間で、平成 16 年度再評価をいただいた延伸区間を含む延長約 9 km であり、今回の審議対象となっております。黄色の区間約 2 km につきましては、菰野インターから現道 477 号を結ぶ終点部工区で、現在のところ未着手工区となっております。なお、地域高規格道路では、東名阪自動車道などの高速道路と連結して、地域道路網の中で骨格的な役割を果たす道路

で、交差点の立体交差化、自歩道の分離などの手法により、走行速度を上げた規格の高い道路でございます。

続きまして、北勢地域の幹線道路網整備の現状と国道 477 号の役割について説明をいたします。北勢地域では、近年第二名神高速道路や東海環状自動車道などの幹線道路網の整備が進んでいる状況で、これに合わせてアクセス道路などの整備が図れているところでございます。第二名神は現在愛知県方面から四日市ジャンクションまでが開通し、それ以降の区間については、平成 17 年度に中日本高速道路株式会社が事業者として整備することが決定され、平成 20 年に亀山東ジャンクションから大津ジャンクションの間、平成 27 年には四日市ジャンクションから東海環状自動車道接続部の四日市北ジャンクション間が、平成 30 年には四日市北ジャンクションから亀山間が完成予定と発表されました。国道 477 号バイパスは、この第二名神高速道路に接続する幹線道路網の 1 つとして、重要な役割を担うことになりました。

次に、事業の経緯について説明させていただきます。四日市湯の山工区につきましては、平成 9 年度より事業着手しております。平成 16 年度再評価をいただいた延伸区間については、12 年度より事業に着手しております。平成 17 年度には延伸区間を含む約 9 km を一体化し事業を行うこととなりました。工事の進捗といたしましては、平成 14 年度に東名阪自動車道下のアンダーボックス工事を着手いたしました。平成 15 年度に高角インターチェンジの供用を開始し、平成 16 年度から吉沢インターチェンジ、これは仮称です、の周辺を着手しております。平成 23 年には高角吉沢間 4.7km の部分供用を開始し、残り 4.1km を第二名神高速道路と合わせて平成 30 年に供用を開始する予定です。平成 17 年度までの進捗につきましては、51.5%となっており、用地取得率は今後第二名神と同時取得する区間を除き 96%となっております。

続きまして、事業効果について説明させていただきます。本事業の整備効果といたしましては、当道路の整備により、現道の渋滞緩和、第二名神菰野インターへのアクセス、走行時間短縮による利便性・生産性向上、そのほかとしまして、生活圏の拡大、災害時の緊急輸送道路としての役割などの効果が見込まれております。

現道の渋滞状況について説明させていただきます。資料 11 ページと併せてご覧ください。平成 13 年と平成 15 年に実施しました渋滞調査によりますと、県道四日市菰野大安線、通称ミルクロードとの宿野交差点では、最大渋滞長が 850m、通過時間が 8 分となっております。・・・(テープ交換)・・・幹線道路であり、沿道開発が進み、周辺から発生する交通が集中する構造となっていることが大きな原因となっております。計画道路による渋滞解消につきましては、計画路線の整備により新たに東西の交通容量が確保され、交通量の分散に伴い現道交通量が減少します。

具体的なバイパス整備に伴う現道の渋滞解消効果としまして、資料 13 ページと併せてご覧ください。平成 15 年度に完了しました四日市バイパス工区を例に渋滞箇所の変化を説明させていただきます。平成 9 年調査時に発生していた渋滞箇所である柳橋南交差点、生桑橋南交差点の 2 箇所が、平成 15 年調査では解消されております。スライドはバイパスと現道の交通量の関係を示しています。これを見ると供用延長が延びるに従い、バイパスへ交通量がシフトしていることが確認できます。以上のように、バイパス整備に伴う渋滞解消の効果を、今後バイパスの供用延長が延びるほど通過交通のシフトも増えて、交通

の分散が図られるものと考えられ、現道では交通量の減少に伴い渋滞解消などの効果もより一層大きくなるものと思われます。

続きまして、当該道路の構造要件の見直しについて説明させていただきます。当該道路は地域骨格道路として出入り制限を前提とした立体道路として検討、設計を進めてきました。しかし、一方で公共事業におけるさらなるコスト縮減を図り、平成 15 年地域高規格道路の構造要件の見直しにより、サービス速度の考え方、車線数、出入り制限、交差方法、現道活用区間等について満たすべき構造要件が緩和されました。このため当該道路についても、地域状況や交通状況を勘案しつつ、サービス向上とコスト縮減を図るために、構造要件の見直しを行い、一部平面道路を含む暫定 2 車線にて段階的な工区発現が可能となる整備を行い、事業効果の早期発現、初期投資コストの縮減に努め、平成 30 年の供用開始を目標に事業を展開してまいります。

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。先ほど説明させていただきました構造要件の見直しに伴い、当初全線立体道路を予定しておりました。一部平面道路にし、盛土及び高架橋が減少したことにより、コスト縮減となりました。具体的には盛土の減少により約 4 億 8,000 万円、高架橋の減少により 12 億 2,000 万円。トータルで 17 億円のコスト縮減になりました。

続きまして、費用対効果について説明させていただきます。今回、平成 42 年ネットワークにより将来交通量を予測し、本事業区間 9 km における費用対効果を算出しました。総便益が 604 億円見込まれているのに対して、平成 18 年度を基準とした建設費、完成後の維持管理費の総費用が 367 億円で、B / C は 1.6 となっております。また、時間短縮について、正面スクリーンのとおり、高角インターから菰野インター予定箇所まで現在おおよそ 15 分、混雑時は 30 分以上かかっていたものが、当路線を利用することにより約 5 分以上短縮することができます。

続きまして、代替案について説明させていただきます。資料 6 ページの航空写真と併せてご覧ください。当路線のルート検討としては、現道拡幅案、三滝川右岸ルート案、三滝川左岸ルート案で比較検討を行い、人家の密集した所を避けて経済性、施工性、土地利用などの面から総合的に優れ、菰野インターに直接アクセスする三滝川左岸ルートを選定しており、かつ地元と何度も協議を重ねて都市計画決定したために、代替案はないと考えております。

続きまして、環境への配慮についてですが、資料 18 ページと併せてご覧ください。本事業は、都市計画決定時、三重県の環境影響調査の実施に関する指導要綱に定める対象事業には該当しない工事でした。しかしながら、地域の環境を適正に図ることが重要な社会的責務であるため、この要綱の趣旨に即して環境影響調査を実施いたしました。人の健康または生活環境に係る項目については、大気質、水質、騒音、振動、低周波振動について調査を行い、一部区間の騒音以外は環境目標を満足しております。騒音の予測値が環境保全目標を上回る地点に対しましては、遮音壁の設置等適切な保全対策を講じます。自然環境に係る項目及び自然景観に係る項目につきましては、地形・地質、植物、動物、景観に関して調査を行い、すべて環境保全目標を達成しました。工事実施に際しましては、可能な限り現況植生の保全に努め、植物の生育環境、動物の生息環境の保全に配慮してまいります。

続きまして、地元の意向について説明させていただきます。地元では第二名神の整備と併せて本事業の整備による渋滞緩和、地域ネットワークの構築、物流の効率化、土地利用の高度化などの面からの要望も強く、沿線の四日市市、菰野町で構成される四日市インターアクセス道路整備促進期成同盟会が結成されており、早期完成が強く望まれておるところでございます。

以上、再評価の視点を踏まえて評価を行った結果、本事業を継続し、第二名神高速道路及び関係機関との調整を図りながら事業を推進したいと考えておりますので、よろしくご審議いただきますようお願いいたします。

(委員長)

では、続きまして6番をお願いします。

(伊勢建設事務所事業推進室長)

伊勢建設事務所事業推進室長の野呂でございます。よろしくお願いいたします。ただ今から評価をお願いします箇所は、事務局配付の委員会資料6-1道路事業の主要地方道伊勢松阪線でございます。それでは、事業概要についてご説明いたします。座って失礼します。

県道伊勢松阪線は、伊勢市宮町を起点に松阪市本町に至る延長約26kmの幹線道路です。本路線は松阪伊勢北部地域と伊勢市中心部を結び、この地域の交流連携を支援する上で重要な役割を担っています。伊勢市内においては、東西の幹線である国道23号と県道鳥羽松阪線を結ぶ南北の幹線として、地域経済や住民の生活を支える重要な路線となっております。しかしながら、踏切を起点に渋滞が発生しており、これを解消するため、一般国道23号と県道鳥羽松阪線を結ぶ新たな幹線道路として、伊勢南北幹線道路が計画されています。このうち県道伊勢松阪線から鳥羽松阪線の区間を伊勢松阪線バイパスとして整備を進めております。当事業はこの一部区間として整備を進めているところでございます。

続きまして、伊勢市街地の道路交通の現状についてご説明申し上げます。伊勢市街地の道路網は、東西の国道23号、県道鳥羽松阪線、南北の県道伊勢松阪線、市道藤社御園線、県道宇治山田港伊勢市停車場線から構成されております。しかしながら、南北の幹線道路はすべて既成市街地を通過していることから、南北方向の交通集中により混雑が発生しています。さらに、東西の幹線道路の間に位置する近鉄山田線、JR参宮線の踏切を起点に慢性的な交通渋滞が発生しています。

続きまして、伊勢市街地における南北の幹線道路の渋滞状況でございます。このように踏切の影響により混雑が発生しております。特に、伊勢松阪線では、近鉄踏切を起点とした渋滞が顕著で、朝夕の通勤時間帯では最大500m程度の渋滞が発生するなど、円滑な交通に支障を来しております。

次に、県道伊勢松阪線の現状についてご説明申し上げます。伊勢松阪線の沿線には、第三次緊急医療施設である山田赤十字病院や市内有数の大規模工場である横浜ゴム三重工場が位置し、これらのアクセス道路として地域経済や住民の生活を支える重要な役割を担っています。また、国道23号から鳥羽松阪線の間は第二次緊急輸送道路にも指定されており、防災上の観点からも重要な路線となっております。しかしながら、踏切のうち近鉄山田線踏切は緊急対策踏切に指定され、対策が急がれる状況にあります。

次に、踏切による渋滞状況についてご説明申し上げます。ここにお示ししているのは、緊急対策踏切に指定されている近鉄踏切の遮断時間です。ご覧のように、平均 21 分と恒常的な踏切遮断が発生し、慢性的な渋滞の原因となっています。さらに鉄道の運行本数が多い朝夕の通勤時間帯に遮断時間が長く、午前 7 時台では 26 本の鉄道が通過し、遮断時間は延べ 27 分となっています。

次に、道路状況についてご説明申し上げます。現道は路肩が狭い上、沿線工場の大型車の通行も多く、大型車のスムーズなすれ違いが困難な状況にあります。また、一部区間は通学路に指定されていますが、歩道が未整備なため、歩行者・自転車の安全性が低下しています。近鉄踏切では自動車と自転車との輻輳も発生し、歩行者の安全確保が強く望まれています。さらに、近鉄踏切側の交差点は、形状が悪く、車両同士の輻輳が発生し、事故の危険性が高くなっています。

これまでご説明申し上げましたように、伊勢松阪線においては踏切を起点とした交通渋滞の緩和、歩行者・自転車の安全性の確保が課題となっており、大規模な工場や病院が隣接し、近鉄踏切が緊急対策踏切に指定されていることから、他の南北幹線道路に比べて特に対策の必要性が高い路線となっております。これらの課題を解決するため、国道 23 号と県道鳥羽松阪線を結ぶ新たな幹線道路である伊勢南北幹線道路が計画されており、このうち県道伊勢松阪線から県道鳥羽松阪線を結ぶ区間を伊勢松阪線バイパスとして整備を進めております。

続いて、道路計画についてご説明申し上げます。伊勢南北幹線道路は延長約 22.5km の幹線道路で、近鉄山田線及び J R 参宮線を立体交差する計画になっています。このうち国道 23 号から県道伊勢松阪線の区間は、平成 8 年 5 月に完成し供用を開始しています。続く県道伊勢松阪線から県道鳥羽松阪線を結ぶ区間については、伊勢松阪線バイパスとして南側の市街地を街路事業、その他の北側を道路事業として整備を進めています。今回の評価対象は、北側の道路事業区間であり、近鉄山田線を地下で交差する計画となっています。なお、J R 参宮線と高架で立体交差する街路事業区間については、平成 22 年度の完成を目標に事業を進めており、現在までの進捗率は 78% となっています。道路構造は 2 車線で、両側に歩道を設置する計画であります。また、主な構造物としては、近鉄山田線軌道下のアンダーボックスがあります。近鉄アンダーボックスは近鉄の下をくぐる延長 40m、幅 19.4m、高さ 8.0m で計画されています。

続いて、バイパス整備による交通量の変化についてご説明申し上げます。バイパスが整備されない場合の平成 42 年時点の将来交通量は、日当たり 8,200 台と見込んでいます。次に、バイパスが整備された場合の将来交通量は、バイパス 7,400 台、現道 2,900 台、合わせて 10,300 台と見込んでいます。

続いて、当事業の整備効果についてご説明申し上げます。主たる整備効果としましては、鉄道を立体交差するバイパス事業により、松阪方面と伊勢市中心部との所要時間が短縮されます。さらに、現道からバイパスへの交通の転換を促し、市街地における南北方向の混雑緩和が期待できます。次に、付帯する効果としましては、現道の自転車交通量の減少により、自転車・歩行者の安全性が向上します。また、混雑緩和による中心市街地環境拠点へのアクセス機能の向上や物流コストの低減を図ることで、地域産業の活性化が期待できます。さらに、本路線は沿線に山田赤十字病院、近鉄宮町駅、J R 山田上口駅等の防災拠

点を有しています。バイパス整備により地震台風時等の避難、災害時の輸送機能を確保し、防災機能を強化します。

続いて、これらの整備効果についてご説明申し上げます。まず、松阪方面から伊勢市中心部への所要時間の短縮についてご説明申し上げます。現状の国道 23 号から県道鳥羽松阪線までの所要時間は、混雑時で 9 分程度必要となっています。鉄道を立体交差するバイパス整備により、所要時間は 4 分程度となり、5 分の時間短縮が図れます。続いて、市街地における南北方向の混雑緩和についてご説明申し上げます。バイパス整備後は国道 23 号から県道鳥羽松阪線の所要時間が大きく短縮されることで、バイパスへの交通転換により現道の交通量が 5,300 台削減され、混雑緩和が図れます。また、現道の伊勢松阪線は、沿線の横浜ゴム三重工場に出入りする大型車のアクセス道路となっており、1 日 100 台程度の利用が見られます。バイパス整備後は、当路線が工場へのアクセスルートとなることで、大型車交通量が減少します。さらに、自動車交通量の減少により、現道を利用する自転車・歩行者の安全性が向上します。

このことにより、当事業における費用便益費は、総費用 58 億円に対し、走行時間短縮便益が 103 億円、走行経費減少便益が 1 億円、総便益は 104 億円となり、費用便益比は 1.8 となります。

これまでの事業の進捗と今後の予定についてご説明申し上げます。本事業は、平成 9 年度から事業に着手し、今年度までに全体事業費 57 億円のうち約 20 億円を投入し、その進捗率は 35%となっています。用地・補償、工事別の進捗状況としましては、用地・補償は 100%、工事は 9%となっています。図中の黄色の部分は本年度までの施工済区間であり、ほぼ舗装を残すのみとなっています。また、緑のハッチ部分は今後の施工箇所を示しています。

次に、事業が長期化した理由としては、一部区間の用地買収が難航したことが挙げられますが、平成 15 年度に用地買収をすべて完了し、平成 17 年度に関連する補償工事が完了しました。今後の予定としましては、平成 18 年度から近鉄交差部の工事に着手し、平成 23 年の供用を目指し鋭意事業を進めてまいります。

続いて、事業を巡る社会経済状況等の変化についてご説明申し上げます。平成 17 年 11 月 1 日に 4 市町村の合併により新伊勢市が誕生しました。伊勢松阪線バイパスは、この合併を支援する道路に位置づけられております。当事業による新たな幹線道路ネットワークの構築は、鉄道に分断された地域を解消し、地域内、地域間の連携強化を図り、伊勢地域のさらなる発展に寄与するものと考えられます。

次に、伊勢市内の観光客数の推移についてご説明申し上げます。当地域は伊勢神宮をはじめとする数多くの観光資源があり、観光産業は伊勢市の主要な産業の 1 つとなっております。しかしながら、伊勢市内の観光客数は平成 5 年の第 61 回式年遷宮の 1,100 万人をピークに減少が進み、平成 17 年度は 750 万人まで減少しており、県を挙げて観光客の誘致に取り組んでいるところでございます。当該事業による市街地の混雑緩和は、観光都市としての魅力向上につながり、地域産業の活性化に寄与するものであり、平成 25 年の第 62 回式年遷宮に向け、道路整備を進めているところであります。

続いて、代替ルートの可能性についてご説明申し上げます。現在のルートは、近鉄山田線、JR 参宮線との交差、横浜ゴム三重工場をコントロールして決定しております。まず、

鉄道の交差についてですが、軌道と道路の交差部が直角に近いほど軌道への影響が小さく、さらに構造物の延長が短くなるため、工費安価となります。そのため、近鉄・JR共に極力直角で交差させております。次に、横浜ゴム三重工場については、工場施設の移転が生じないよう、西側と東側の工場の間を抜けるルートとしております。また、近鉄山田線と横山ゴム三重工場間につきましては、将来的な土地利用を妨げないように、既存の道路を活用したルートを採用しています。用地買収がすべて完了していることや、現在の工事進捗状況、前後区間の工事進捗状況からも代替ルートはないものと考えております。

最後に、地元の意向についてご説明申し上げます。当事業においては、伊勢南部幹線道路建設促進期成同盟会が結成されており、同盟会より鉄道により分断された市街地の解消及び都市交通の円滑化を図るため、早期の完成を強く要望されております。また、前後区間の整備が進む中、早期の整備効果発現を図る上でも、当該区間の整備が急がれる状況にあります。

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、事業効果を発現したいと考えています。よろしくご審議のほどお願いいたします。

(委員長)

ありがとうございました。続きまして、7番お願いします。

(伊勢建設事務所事業推進室長)

引き続きまして評価をお願いします箇所は、事務局配付の委員会資料7-1道路事業一般国道260号南島バイパス国補道路改築事業でございます。座って失礼いたします。当事業は平成13年度に再評価をいただいてから、その後概ね5年が経過したことから、再度再評価のご審議をお願いするものであります。よろしくお願いいたします。

それでは、初め事業概要についてご説明いたします。一般国道260号は、三重県志摩市阿児町の国道167号を起点として、三重県北牟婁郡紀北町の国道42号に至る延長約117kmの幹線道路で、伊勢志摩地方生活圏の熊野灘沿いを連絡する唯一の幹線道路となっています。しかしながら、一般国道260号は、リアス式海岸が連続する厳しい地形条件により、急カーブ、急勾配、狭小な幅員の区間が多く、円滑な交通を確保できなかったことから、順次改良整備を進めております。現在、82%が整備済で、志摩バイパス、木谷拡幅、錦峠、南島バイパスの4工区で事業を展開中であり、南島バイパスについては平成4年度に事業化しております。

今回の事業区間であります南島バイパスは、旧南島町、現南伊勢町の道方から東宮の区間であり、現道は3分間信号による約440mの交互一方通行区間をはじめ、峠のつづら折れや幅員狭小区間が連続し、安全で円滑な通行に大きな支障をきたしています。周辺には地域唯一の二次指定医療機関である南島病院や主要産業である漁港、小中高等学校が存在し、生活や産業の要所となっています。また、一般国道260号は、地域を結ぶ唯一の幹線道路であることから、緊急輸送道路の指定を受けています。しかし、現道区間は降雨による事前通行規制区間が存在し、大雨時には通行止めを余儀なくされております。これらを解消して自然災害時に地域を支える生命線として機能させるためにも、早期のバイパス整

備が求められております。

この区間の最大の難所である3分間信号による交互一方通行区間の状況です。古くからの集落を通過する延長440mの区間で、現道の狭い所では2.6mの幅員しかなく、普通自動車がすれ違うことができないことから、最大210秒3分半待ちの交互一方通行としています。このような状況にもかかわらず、通学者や通勤車両、水産物輸送をはじめとした大型トラックの通行も多く、迂回路が存在しないため、この区間を通るしかなく、非常に危険な区間となっています。

町内にある奥伊勢消防署南島分署の救急車両出動回数は、スライドのように年間300回を超えています。この区間を通行するのが平成17年で261回あり、換算すると3日に2回通行していることとなります。3分間信号区間は狭小幅員で対向ができないため、救急車両も進入することができず、信号を待つこととなります。また、万一事故が発生した場合には、救急車両の通行も不可能となります。南島分署長からは、「救急活動や消火活動で3分間信号の通過時、緊急車両でもサイレンを消し、一般車両と同じように停車している現状である。1分1秒を争うような場合に信号がネックとなるので、早期完成を望みます」と強い要望があります。

スライドは、3分間信号を含む現道区間で発生した過去4年間の事故件数です。平成14年度は49件発生しています。事故が発生すると、迂回路がなく大渋滞となり、通勤通学や通院など支障をきたしています。地元新聞においても、この問題は取り上げており、こちらは今年8月の記事であります。3分間信号区間の槌柄浦地区や幅員狭小区間の贅浦地区からは、スライドのような苦情が絶えません。

この地域の主要産業は漁港であり、バイパス終点部には奈屋浦漁港が位置しています。巻網漁を中心とした遠洋、近海漁業が盛んで、漁港には-30の冷凍倉庫などの最新施設が整っており、平成16年度水揚げは23,593t、水揚高が20億6,100万円であり、三重県1位の漁港です。奈屋浦漁港から国道260号南島バイパス終点部へは2車線の漁港関連道路が整備されており、新鮮な漁獲品を全国各地の消費者へ陸送しています。当区間の整備は鮮魚の運搬時間の短縮や大型車の通行による沿道への影響といった面でも大きな期待が寄せられており、奈屋浦漁港にある熊野灘漁協組合の総務課長は、「鮮魚を陸送する唯一の道路であり、南島バイパスは長年の要望である」と強い期待があります。

当バイパスの整備により、信号機による交互通行をはじめとしたつづら折れ区間や幅員狭小区間を解消し、円滑で安全な交通を確保することで、地域の交流、生活、産業及び社会活動の振興に寄与するとともに、緊急輸送路としての十分な機能を確保します。

このバイパス事業の効果を整理しますと、交互一方通行区間や事前通行規制区間が解消され、歩道付き2車線道路となることから、交通の円滑化、平常化を図り、利便性を向上させるとともに、安心安全な生活を確保します。これに対して、地域の交流促進、国道42号や紀勢自動車道伊勢線及び紀勢線などの広域アクセスを強化します。また、緊急輸送道路としての機能を確保します。

次に、計画交通量についてご説明いたします。平成42年における260号南島バイパスの交通量推計結果です。現況交通量4,600台に対し、バイパス整備後はバイパスに4,000台、現道に400台の交通量が分担されます。現道は幅員狭小や峠のつづら折れに加え、3分間信号待ち等から、混雑時には平均でおおよそ13分を要します。整備後の所要時間は

5分と推定しており、8分の短縮が図れます。

これらの効果により、当事業における費用便益比は、総費用 58 億円に対し、走行時間短縮便益が 103 億円、走行費用短縮便益が 4 億円、総便益は 107 億円となり、費用便益比は 1.8 となります。また、豪雨や事故による通行止め、巨大地震の被害が想定されている中、南島バイパスでは便益では表されない地域を支える生命線としての効果が発揮されま

す。

続きまして、進捗状況についてご説明させていただきます。南島バイパスは平成 4 年度に事業化され、全体事業費 55 億円のうち昨年度までに約 25 億円を投入し、全体進捗率は 45% となっています。用地、工事別の進捗状況としましては、用地買収は 88%、工事は 36% であります。進捗が遅れている要因といたしましては、一部地権者の同意が得られないことと、登記簿名義 121 名、共有地において相続人の整理に時間を要していることです。このため、未買収地を避けた位置で工事を行ってまいりましたが、未買収地が点在し、片道施工のため効率が悪く、多大な時間を要する結果となっております。未買収地につきましては、これまで任意取得に向けて努力してまいりましたが、共有地の相続関係者が 900 人を超え、任意ではますます困難な状況となったため、法的手続きにより取得する準備を進めております。

今後の予定としては、最大の難所である 3 分間信号による交互一方通行区間と峠のつづら折れ区間、人家連担部の幅員狭小区間を解消するため、工事中の迂回路の確保が困難であり、集落を迂回し集落背後の山裾を通るルートを採用しています。また、用地取得 88% 及び工事進捗 36% の状況から、現計画で進めることが妥当と考えています。

本バイパス計画に関連する社会経済状況の変化といたしましては、平成 17 年 10 月に南勢町と南島町の合併により南伊勢町が発足しております。南伊勢町は旧役場庁舎による分庁方式でスライドのような機関が配置されました。南島バイパスは合併支援道路として位置づけられており、旧町の役場を結ぶなど、各行政機関や医療機関などの交流に寄与する道路となっております。

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。平成 18 年度からライフサイクルコストを考慮し、除草に要する維持管理費を抑制するため、切土法面の路面から 1.5m 程度の高さまでを、従来の植生法面に代わりコンクリート吹付等を採用することとしています。写真は平成 18 年度供用した国道 260 号下津浦拡幅工区の試行区間の一例です。

続きまして、環境への配慮についてご説明させていただきます。南島バイパスでは法面が多く出現しますが、可能な限り極力緑化を行い、周辺景観との調和を図ることとしております。

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、沿線の市町から構成される国道 260 号道路改良促進期成同盟会をはじめ、地域住民から本事業への早期完成を強く求められております。

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、少なくとも片側交互通行区間を解消するための部分供用を図り、事業効果を発現したいと考えています。よろしくご審議をお願いいたします。

(委員長)

はい。5 番、6 番、7 番の 3 つご説明いただきました。もう一括して質問のある所から入りたいと思いますが、いかがでしょうか。

(委員)

四日市湯の山線で質問させてください。説明としては、第二名神へ向いて四日市港の方からダイレクトに行かれるような道ができるんだというようなところに主眼が置かれていたように思うんですけど、東名阪とのアクセスが今ひとつ私は理解しにくかったですけど、吉沢インターチェンジというのが東名阪に吉沢インターというのができて、そこから上がれるというふうな道になる予定なんですか。

(四日市建設事務所事業推進室)

スクリーンをご覧ください。今日ご審議をいただいております四日市湯の山道路区間というのは、このピンク色で示した部分が四日市湯の山道路の工事の色になっておりまして、東名阪自動車道の四日市インターチェンジというのが、国道 477 号の現道にタッチしています。この現道部分から三滝川を越えまして、バイパスとの交差が、ここが高角インターチェンジでございまして、これは四日市湯の山道路のインターチェンジでございまして。そこから以降吉沢インターチェンジ、潤田インターチェンジを経て、第二名神の菰野インターチェンジに至るんですけど、事業区間が第二名神の菰野インターとここで一度現道が東名阪の四日市インターチェンジに迎えに行く形になりますもので、ここの部分で四日市インターチェンジとアクセスして、ここで菰野インターチェンジとアクセスするというところで、この折り返しを含めて 9 km の事業区間になっていて、2 箇所のインターチェンジに接続します。高角インターチェンジからは四日市市内の方を向いてつながっておりますので、大きく市街地と東名阪、第二名神というふうに連絡している道路の計画になっております。

(委員)

尾平のジャスコの辺りがずっと工事をしておりますね。結局、今のご説明だと、今回の道路から東名阪に乗ろうと思うと、結局湯の山街道の方へ行って四日市インターから乗るといことですか。

(四日市建設事務所事業推進室)

そうです。今、委員おっしゃられた尾平のジャスコというのはこの辺りでございまして、

これは既にご説明させていただきましたように一部4車線、2車線で供用している区間でございます。

(委員)

結局、湯の山街道から四日市インターに乗る辺りというのは、結構渋滞をしていることの多い所だと思うんですけど、あそこの解消というよりも、第二名神の方へのアクセスを重視しているというふうにかえたらよろしいですか。

(四日市建設事務所事業推進室)

今、委員おっしゃられましたように、この四日市インターチェンジ周辺にミルクの交差点とか、各地で渋滞しているんですけど、これはなぜかと申しますと、四日市から菟野を結ぶ唯一の大きな道路なんですけど、この周辺から四日市方面に行こうと思うと、すべて今477号の現道に乗らないと四日市に向かえないというところがあるんですけど、この新しいバイパスによりまして、これまで唯一であった所が新しいバイパスが建設されるということで、現道の交通をこのバイパスに誘導していくことによって、現道の交通混雑の解消も図ろうと。それと併せてもう1つが、高速道路のインターチェンジへのアクセス機能があると、大きく2つの側面があるというふうにご説明させていただいたのは、こういうことでございます。

(委員長)

ほかにありますでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

湯の山道路なんですけど、18ページの環境に関してお聞きしたいと思います。だいたい先ほどのご説明ですと問題なしということだったんですけど、どの程度の交通量ですか、そういうものに対して予測値がどのくらいだとか、そういう具体的な数字がなかったもので、もうひとつ漠然とした感じで私の中で終わっているのですが、その辺数字がもしありましたら見せていただければと思います。

(四日市建設事務所事業推進室)

パワーポイントで準備はしていないのですが、先ほどご説明の中で環境影響調査、アセスではないのですが、準じた調査を行いまして、環境基準をクリアできない所で一部騒音がクリアできない所があるというふうにご説明をさせていただきましたが、予測の結果で先ほど言いました高角インターチェンジ、四日市の高角町という所で人家が密集している区間なんですけれども、これにつきまして、これはソッキンです。朝で69デシベル、昼間で70デシベル、夕方68デシベル、夜で63デシベルということで、環境基準値を超えてしまうというふうに予測されておりますので、現在も今高角インターチェンジというランプ部分は供用しているんですけど、これについては遮音壁で対応させていただいております。

(委員)

当面は2車線というお話だったと思うのですが、将来的にはこの区間も4車線を多分考えられていると思うんです。そのときに交通量が増えた場合に、もちろんその時点で環境アセスの方はやられると思うんですが、その場合にほかにも例えば騒音の基準を超える区間があった場合には、またその都度遮音壁を増やしていくというスタンスでよろしいですね。

(四日市建設事務所事業推進室)

そうです。

(委員長)

ほかにありますでしょうか。はい。

(委員)

4月までこの地域に住んでいたのが、地元住民として感想なんです。先ほどの四日市インターチェンジから四日市バイパスに行く道の所なんです。渋滞緩和があったということなんです。なかなか知る人ぞ知る道になっているんじゃないのかなということです。先ほど大森委員の方からあったように、四日市インターから菰野に抜ける道というのは、コノ字になっているわけですが、これも現時点では知る人ぞ知る道で、地元の人たちは皆知っているものですから、旧湯の山街道を使わずにそちらを使って、特に尾平のジャスコから高角の辺りまで信号がまったくないものですから、非常に早く進める。でも、いざ津の方からとか、あるいは県外から来た人たちが、久保田のあたりまで来てほしいと言われても、標識すらないものですからわからないということになるんですね。そうすると、もしそういう利用を促すような標識等が設置されていけば、さらに便益というか、渋滞緩和が進むのではないかなということは感じておりましたので、またその辺は考慮してもらえればと思います。

(四日市建設事務所事業推進室)

標識は設置はさせていただいているのですが、ちょっと見にくいのがあるかもわかりません。それと、最近車のナビゲーションのシステムが進んでまいりまして、こういった新設道路ができた場合は、そういった情報の提供もさせていただいておりまして、そういった面からでも今後ますます使っていただけるような努力はさせていただきたいと思います。

(委員長)

ほかにありますでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

素人質問ですけども、例えば7番のいろいろスライドがありますが、5ページだとこの信号の所で通学時間帯の状況とか非常に交通事故が危ないということがいろいろ書いてあって、7ページの所にも人身事故、物損事故というのがいろいろ書いてありますよね。

そのわりには便益の所、0に算定されていますよね。こういうことをやっても0であって、高々8分が5分になる程度で103億円と。そういう基準で便益計算やらざるを得ないんですか。

(伊勢建設事務所事業推進室長)

・・の算定方法では、交通量と交差点・・決まってしまうので、例えば・・交通事故が多いという・・結果に・・。先ほど踏切の所もあったんですけど、なかなかそういう所を的確に交通量の配分とかだけに表してくるのは非常に難しいでして、なるべく近くにはもってくようにはしていますが、なかなか出ないというのが実態でございます。決してこの部分を出せばもう少し大きく出るとは思っているのですが、今そこまでは反映させていません。

(委員)

だから、逆に言えば、この部分に関してはもっと便益があるんじゃないかと評価をしてもいいんじゃないかと後押しするようなことを考えてはいるんだけど、でも国が決めた基準のままに計算されなきゃいけないんだらうから、しょうがないんだらうけど。

(伊勢建設事務所事業推進室長)

おっしゃるとおりで。こういう信号がある所・・のある所は難しい。マニュアルどおりではなかなか出てこないというのはおっしゃるとおりです。

(委員)

わかりました。

(委員長)

今の件に関するんですが、だいたい走行スピードが上がると事故の確率が増えて、走行便益がプラスになって交通事故がマイナスになって計算されることが多かったと思うんですね。今回の私の理解だと、わりと高架というか、平面にあまりタッチしないから、特に湯の山はそのような説明だったと思うんですけど、したがって交通事故便益があまり出ていないというふうな理解をしていたのですが、そうではないのですか。もうちょっと言うと、縦断面で平面にタッチしている場所がどこかがわからないので、要するに交通事故になりそうな可能性のある所がほとんどありません。したがって、交通事故便益は0ですよというような説明がされればすっきりすると思うんですが、それがわからないので、今の定性的な説明で本当かなという気がするのですが。

(伊勢建設事務所事業推進室長)

(マイクオフ)

(委員長)

主要交差点が2箇所なので、計算やったらほとんど0だったと。

(伊勢建設事務所事業推進室長)
(マイクオフ)

(委員長)
湯の山街道、伊勢松阪も同じですか。

(四日市建設事務所事業推進室)
はい。

(伊勢建設事務所事業推進室長)
そうです。

(委員長)
正確な数字わかりませんが、主要交差点がほとんどないから、交通事故便益はほとんど0ということですね。それから、ほかに質問ありますか。はい。

(委員)
委員長の質問、私もわかりにくいなと思ってお聞きしていたんです。3つとも道路、平面なのか立体で横断しているのか、新しい今の計画の道路に対して旧道がどこかで交差しているのか、それとも上をまたいでいるのか、下に行っているのかというのがちょっとわかりにくかったので、すみませんが、3本とも説明していただけますか。

(四日市建設事務所事業推進室)
・・(マイクオフ)・・それが2箇所目でございます。それとあとが立体交差なんです、ランプ部分が県道の四日市菰野大安線、いわゆるミルクロードとくっ付きます吉沢インターの所が3箇所目。それと、第二名神に寄りまして、306との交差点に仮称潤田インターチェンジでございますが、そこが4箇所目。それと、第二名神の料金所の計5箇所目でございます。

(伊勢建設事務所事業推進室長)
それでは、伊勢松阪線。18ページをご覧いただきたいのですが、今こちらに緑のラインがあるかと思えます。今回の対象区間が左の赤色の実線で近鉄をアンダーで下ってきてやってくる所。ここで横浜ゴム工場の所で交差点が1箇所ということで考えています。現道についても右側の県道伊勢松阪線と示してございます所で、緑のラインが左側に曲がっているかと思えますが、ここで1箇所。ということで、1箇所、1箇所と考えています。
南島バイパスですが、15ページ、16ページをご覧いただきたいのですが、15ページで工場道路という箇所があるかと思えますが、こちらに進入口ができますので、ここで1箇所。それと、終点部の現道と交わる所で1箇所ということで比較をしております。右側にいろいろ工事用道路とかその他進入路、取付道路書いてございますが、今回算定の中で入

れさせていただいているのは、左側にある工事用道路の取付1箇所だけでございます。その他については、まだ今回の中では主要な交差点ではないということで入れていません。

(委員長)

今、説明された交差点は、みんな既存道路と平面で交差するわけですね。

(伊勢建設事務所事業推進室長)

平面タッチです。

(委員長)

でも、数が少ないのと、幅も歩道もちゃんと付いているから、事故の確率は小さいという計算になっているのですか。

(伊勢建設事務所事業推進室長)

(マイクオフ)

(委員長)

では、絶対数が少ないからほとんど0ということですね。ほかにありますでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

南島バイパスについて、9ページの所の航空写真ですが、ちょっと写真を見ると道路に沿っていくつかりニアメントが見られるんですが、地質的にここ古いのであまり問題ないかと思うのですが、大地震とかあったときに、リニアメントに沿った所で何か地質の違いのような所が剥き出しになっていると、せっかくの緊急用にも使えるような道路が崩落か何かで崩れて使えなくなるような可能性があるかと思うのですが、そのようなところを考慮しつつこのルートというのは決められているのかということをお聞きしたい。あるいは、できたときの安全対策ですとか、法面ですとか、そういったことについてお聞きしたいと思います。

(伊勢建設事務所事業推進室)

担当課長の片倉でございます。どうぞよろしく願いいたします。今、おっしゃられました、恐らく山崩れなり何なりというふうな対策だと思うのですが、まず、法面と申しますのは、法枠なり、それからロックボルトと申しますが、法面对策を計画しております。その辺で防災対策をしっかりしていこうじゃないかということでございます。

(委員)

決めているときのルートに関しては、ルート決定の時点である程度地質的なところを考えて、ルートというのはこの時点では決められているという解釈でよろしいのですか。

(伊勢建設事務所事業推進室)

そうですね。まず、ご説明をいたしましたように、現道上には非常に人家が密集してあるというのも一番のルート選定の主題にしておりましたが、もちろんその辺も含めて。ただ、見ていただきますように非常に起伏の激しい所。というのは、どこを走りましてもこの町内はこういうふうな形状でございますので、どうしても切盛というのが出てまいります。

(委員)

わかりました。ありがとうございます。あと法面に関してなんですが、環境への対策のようところで、芝の吹付けか何かを多分されると思うのですが、僕は付近の緑と比べて緑が結構目立つなという印象があるんですが。こういったもののほかに環境への配慮で法面の芝か何かの吹付けの緑化のほかの対策というのは、現時点ではないのですか。

(伊勢建設事務所事業推進室)

申しわけございません。写真が悪うございます。時期的に非常に枯れたような色でございますが、現状はもう少し緑色で、そんなには違和感、ご覧になっていただいても問題ないと思います。それから、法枠施工しておりますが、法枠と法枠の枠内と申すんですが、その辺も緑化に努めております。ですから、ほとんど違和感はないと思います。

(委員)

南島の方で「法的手続きをとりました」と2回ほど出てきたんですが、全体のものの中に法的手続きをとらなければいけないような物件はどれぐらいあるのですか。

(伊勢建設事務所事業推進室)

具体的には今お話ししました百二十数名の当時の共有地でございます。これが2筆ございます。地番が何番と何番というふうな形で2筆ございます。その121名が現在お話をさせていただきましたが、900名以上の相続。大変昔の共有地・・・(テープ交換)・・・はい。このような例、県内にはございます。もちろんそのような例に基づきまして、私どもも対応していきたいなと思っておるんですが。現実解決されておると聞いておりますので、努力したいと思います。

(委員)

そういうのにかかる費用というものも、もちろんこの中には盛り込んでいくものなんですか。

(伊勢建設事務所事業推進室長)

はい。

(委員)

どれぐらい占めるんです。

(伊勢建設事務所事業推進室長)

今、ちょっと担当に確認したんですが、ほとんど私ども用地課の職員。例えば、900名の相続の方へのご連絡なり何なりというのはどうしても必要になってきますので、そのような葉書を出す作業とか含めて、ほとんど自前というか、事務費の方で対応させていただいております。そのような手続きの資料の作成については。

(委員)

今までいろんなこういうのをやったときに、「だいたい300万ですわ」とか「だいたい300億ですわ」とか言われると、私たちポケットの中を考えると、「300億がだいたいなんや」という気持ちがあるもので、こういうのをするとき、通信費なりいろいろその家へ行って話したり何かするお金って、結構いりますわね。

(伊勢建設事務所事業推進室)

そうですね。現実的にはもちろん。

(委員)

そういうのは初めから見込むものなんですか。そんなの見込まなくてもよろしいわ、事務的でよろしいんやわというものなんですか。

(伊勢建設事務所事業推進室)

今までお話をさせていただきましたように、任意交渉という形で進めてまいったんですが、かなり長い間に相続が発生したという状況ですので、当初はもちろん今おっしゃったようにその金を見込んでおったということはありません。いよいよ解決していかなければならない。あとそれを含めて3筆、実は今進めている工区の中にはございます。その辺の解決というのはまず優先であろうということで、来年度その事業認定の本申請という用意で、今鋭意頑張っておるところでございます。

(委員)

わかりました。

(委員)

今の説明をもう少しはっきり教えていただきたいんですけど、要するに買収の同意が得られなかった方がたくさん見えるというお話ですか。

(伊勢建設事務所事業推進室)

共有名義に関しましては、お話をさせていただきましたように、非常に相続が南島町以外に県外の方もたくさんお見えになりますし、中には戸籍まで調査をさせていただいて居所をつかむというふうなことも必要になってきますし。

(委員)

居所がつかめない方がたくさん見えるということですか。それとも、同意をしていただけない方がたくさん見えるということですか。

(伊勢建設事務所事業推進室)

共有名義に関しましては、非常に相続を追うのに時間がかかるような状況でございます。

(委員)

どのあたりでそれはあきらめるものなんですか。それから、法的手続きとおっしゃったのは、強制使用だとか強制執行というようなやり方だということですか。

(伊勢建設事務所事業推進室)

具体的には、どこであきらめるといいますか。どういうふうな形。

(伊勢建設事務所事業推進室)

状況ですけども、ほとんど存在者とかはわかっている状況ですが、交渉がなかなか九百何人が全国に見えると。ということで、事務的に全部を当たっている時間的なことも経費もかかりすぎるといって、まとめて事業認定を出していただいて、法的な解決をした方が早い。もうそれしかなだらうという、今状況にあります。

(委員)

わからないんですけど。

(伊勢建設事務所事業推進室)

補足します。例えば、1つの土地。100番地という土地がございましたら、その100番地1つの土地について、121名の権利を持ってみえる方が見えると。その方がお亡くなりになったり、子供さんが生まれたりということで、どんどん相続が発生して、現在964名ぐらいになっているんですけど。それがそれだけ見えますと、日々亡くなられたり結婚されたり子供さんが生まれたりということで、日々変わります。この100番地という地番を個人さんの土地から三重県に登記を付ける際に、1つの契約で一発で登記を付けるわけですが、それが1,000名もおりますと、例えば1日3軒回っても1年以上かかってしまうと。どんどん契約というか、個人さんの了解を得ている間に次々とまた相続が変わってくるとい状態ですので、まとめて皆さん一斉にご理解していただくということで、事業認定という手続きをとらざるを得ないという判断をしています。

(委員)

そうすると、急に私のところへお金が転がり込んでくる。

(伊勢建設事務所事業推進室)

そういう話はこういう事業認定以外でも相続が発生していればよくある話です。

(委員)

マイクオフ

(伊勢建設事務所事業推進室長)

そういうことも含めて理解が得られている方、得られてない方含めて、事業認定手続きで土地を道路管理者の方に分けていただくという手続きになります。分けていただくような制度の手続きなんです。

(委員)

要するに、強制的にそこはもう道路用地に登記を移してしまうという、移しましたよという通知を全員に送ってしまうみたいな話ですよ。

(伊勢建設事務所事業推進室)

はい。その前段の手続きになります。

(委員)

そういうことですね。

(伊勢建設事務所事業推進室)

事業認定という言葉が出てきたので、補足させていただきます。土地収用法ということで、事業認定というのは、事業が妥当かどうかというのを国の方で審査していただいて、事業の必要性について申請して認めてもらうということで、事業の必要性を事業認定で認めていただいた先に、土地収用法に基づく裁決申請というのがあります。その裁決申請の中で収容委員会で審理いただいて、補償金であるとか、金額について収容委員会で審理をしていただくということで、収容委員会で審理をいただいて最終的にそこで認められたら、道路用地という形で登記が付くということで、一般的にこう言われておるのがそこが強制収容という形。当然、収容委員会の場合では用地金額であるとか補償金額は、事業者側が提示した金額を収容委員会の場で妥当かどうかというのを判断いただいた上で、金額的なものが地権者の方に当然支払われるという形になります。

(委員)

御上には逆らえないという話かなと思って聞いてしまいました。はい、コメントです。それから、1つ南島で教えていただきたいのですが、皆さん苦労してみえるなというのは写真を見せていただくとすごくよくわかりますし、何とかしなきゃいけないというのもすごくよくわかります。多分、要するに自然発生的に皆さんが通ってこられた所が道になっていたという道が現道なんですよ、南の方特に。だから、今から通そうと思っている所は、要するに人がそもそも通ろうと思ってなかったような所を、山を抜きつつ便利なようになると直線になるようにというふうにつくっていく道なのかなというような読み方をさせていただいたんですけれども。

そうなりますと、先ほども人家密集地という言い方がありましたが、人は、住民はこの不便な道に張り付いて住んでみえるわけですね。生活も、南島中学校も小学校も病院もありますから、張り付いて住んでみえるわけですね。そうすると、バイパスというのは、生活道とトラックだの何だのという輸送に使う道を切り離しましょうということで、生活道の方を少し確保してあげられる。現道拡幅ができない分確保してあげようという計画なんだらうなど。あまりそういうご説明がなかったので、私は勝手に解釈したんですけど、そういうことかなというふうに思うんです。

そうだとすると、現道拡幅がない以上、道幅は変わってないわけだし、3分間信号も恐らくそのまま生きるでしょうから、そうすると、生活道としてそこに住んでみえる方たちというのは、バイパス沿いには移住しませんよね、通常。移住しませんから、やはりその方たちが中学校へ行ったり、病院へ行ったり、はたまたもう少し遠方に行くときには、やはり現道を使われるということは想定してのバイパス計画になっているわけですか。

(伊勢建設事務所事業推進室)

今のバイパスの性格、今大森委員さんがおっしゃってみたいような形で考えております。現道の交通量を少しでも減らしてあげて、生活道路として安心して使っていただける。交通量が減る分ということでございますが。当然、今主要産業である水産業というのは、たくさんトラックが何台も通りますから、その分は当然シフトされます。それから、例えば町営のバスであるとか、通学のバスであるとかというのは、現道の方に人家がございますから、そちらの方を回られるというふうに、分散をして交通量を減らして、少しでも安全なようにというのが主眼。

ただ、現道に張り付いておる人家の方がバイパスに対して非常に使いづらいことになるのではないかなというふうな、私、今のお話を聞かせていただいてそういうふう感じたんですが、そのようなことでよろしいんですか。それでしたら、途中で何本かバイパスの方へアクセスできるような道路。これちょうどご相談をしながら考えております。現実的には今1箇所もうできております。当時、工事用道路としてつくった所でございますが、峠の中間付近に1本ございます。それから、今回工事用道路として南島中学校の横に1本抜こうとしております。これもバイパスへのアクセス道路。人家から抜けられるようになっております。それから、もう1箇所途中でつづら折れの所でございますが、もう1本実は町とご相談をさせていただいて、できるだけ現道の集落からバイパスの方へ使っていただけるようなものを、都合3箇所、全体の3.数kmの間に実は考えております。

(委員)

先ほどのご説明だと、信号が2箇所しかない。現道との平面交差が2箇所しかないの、交通事故があまり起こりませんという説明だったと思います。今のご説明だと、もう少し現道からのアクセスが増えるという説明ですね。交通事故云々の話がありましたけれども、現道とバイパスとの接道の所は、車を想定してみえる。私が先ほど言いましたようなことで計画を立ててみえるのであれば、現道とバイパスとのアクセスというのは、車だというふうに考えてみえるはずですね。ですから、車で現道からバイパスに対して、最初にご説明のあった2箇所以外に、今出てきたもう2箇所ぐらいを考えてみえるという

ことになってきますと、交通事故の話が、少し何だかさっきの説明とちぐはぐだなというのが1点。

それから、資料の9ページの事業の概要の所です。現道があまりにも過酷な状況なので、そちらを生活道として確保して、バイパスの方で大型車両等の通過車両をさばいていこうという計画であるとすれば、この上の絵の現況断面から整備後のバイパスの絵の断面というのは、すごく実情に沿わない説明の絵になっているように、私には思えます。バイパスの方は恐らくこんなふうに歩行者が歩道に歩くというような道では考えられてないんじゃないかなというご説明だというふうに承ったんですけれども、その辺はどうなのでしょう。

(伊勢建設事務所事業推進室)

今、こちらの方に南島中学校、南島小学校ございますね。こちらの方にはバイパスが歩道できれば通学生はこちらを利用していただけたと思います。ですから、生活道路としてもちろんそちらも通られるでしょうけども、小学校、中学校への通学というのは、ある程度見込める形ですので、歩道を整備させていただきました。

(伊勢建設事務所事業推進室長)

それと、アクセスのことですが、まだちょっと町とこれから協議を進めていく中ですので、まだ確定しておりませんので、先ほどの費用便益の中では申せなかったということで、食い違いがあったことはお詫び申し上げます。まだ、ちょっと確定しておりませんので。

(委員)

片側歩道の2車線というのは、これは生きているのですか。先ほどおっしゃった、小中学生の通学にバイパスを歩くでしょうか。

(伊勢建設事務所事業推進室長)

(マイクオフ)

(委員長)

では、1点細かいことですが、例えば5の湯の山街道の26ページ。ちょっと見方を正確に教えていただきたいのですが、「1.交通状況」という表です。現道、整備なしの所を見ると、1日当たり16,000台走っている。それが、整備ありになると、現道は1,100台にやや減って、バイパスに1,200台通る。そのスピードが時速53kmで、この分が時間短縮便益になっているというふうに理解するんですが、その下の「トリップの平均像」というのを見ると、整備なしの平均速度が37km、整備ありが37.7km。これが意味不明なんです。要するに、整備しても平均速度があまり変わらないというふうに読めるんですが、これで時間短縮便益がかなりある。ほとんど時間短縮便益なんです。こういう理解でよろしいのですか。

(四日市建設事務所事業推進室)

まず、ご指摘ございました1番の交通状況、リンク別状況というのが、当該路線の現道とバイパスを比べた値になっています。トリップの平均像は、北勢地域全体で道路ネットワークを組み立てまして、その中での・・・をとっておりますので、北勢地域全体の道路として見ると、平均速度としては整備なしが37.1kmで、整備ありで37.7km、0.6km向上しますという形で、総計で見えています。

(委員長)

ああ、そうですか。もう少しというか、ものすごく補足していただかないと意味不明ですね。ネットワークに1本この道路を入れることによって、北勢地域がこうになるということですね。だから、今回の話は主に(1)の所を見て理解するわけですね。同様なことは、伊勢松阪の31ページを見るとわかるんですが。したがって、バイパス効果が相当あるという結果になっていると思います。これについては、ネットワーク全体では効果ゼロなんですね。

(伊勢建設事務所事業推進室)

これは中南勢伊勢志摩でやっています。

(委員長)

広すぎるわけですね。今のような表が、南島バイパスにはないのでよくわからない。26ページに丸めたといか、計算したアクセス時間、アクセス距離になっているのでよくわからないのですが、要するに、前の2つはバイパス効果がすごく出て、それで時間短縮便益が増えているというB/Cの説明はわかるのですが、南島町についてはその結果がないのと、先ほどの大森委員の話のように、地域の利用者が多いとすると、そんなにバイパス効果も発現しないんじゃないかなと想像するんですが。したがって、前2者のような表がないと、これ妥当かどうか判断できないなとちょっと思うんですが、どうでしょう。

(伊勢建設事務所事業推進室)

(マイクオフ)

(委員長)

ほとんどこれでは理解不能ですね。簡単に言うと、730台が増加分で、その人の走行時間短縮便益が103億円。地域の人は多少あるでしょうけど。

(伊勢建設事務所事業推進室)

(マイクオフ)

(委員長)

はい、わかりました。ほかにありますか。はい。

(委員)

委員わかったみたいですけど、私今のほとんど理解不能だったんですけど。結局、全体としてどういうふうに。南島町のバイパスの位置づけが全体の大きな。伊勢東紀州に今流れているものを、南島町を通過して伊勢方面へ動かすというような形をスムーズにするために位置づけられているという説明ですか。

(伊勢建設事務所事業推進室)

その道路ができることによって、その他の道路・・・あるわけですが、・・・ぐらいはこちらに転換してくるだろうと。・・・は、そちらの道路を本来今使っている・・・の方を円滑にするという形で考えていますが、具体的には・・・(マイクオフ)・・・。

(委員長)

我々は 15 分間の説明で理解しないといけないので、もうちょっとわかりやすい資料にさせていただかないと審査できないですね。ほかにありますか。なければ、ちょっとここで 10 分ぐらい休憩とらせていただきたいと思います。どうもご苦労様でした。あの時計で 3 時スタートにさせていただきたいと思います。

(休憩)

(委員長)

それでは、3 時になりましたので、再開したいと思います。続きまして、農道について説明及び審査を始めたいと思います。まず、農道事業の概要説明をいただいて、3 番、4 番と連続してご説明をお願いします。では、よろしくお願いします。

3 番 広域農道整備事業 中勢 3 期地区 津市、松阪市

4 番 農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業 上野依那古 2 期地区 伊賀市

(農山漁村室長)

それでは、農道事業の概要についてご説明させていただきます。失礼させていただきます。座ってご説明させていただきます。スライドの方出ますので、少々お待ちください。それでは、ご説明させていただきます。

農道とは、農耕用の道路を意味し、林道とか港湾道などと同じように、特定の目的を持った道路でございます。しかしながら、農村の近代化が進むにつれ、このような耕作的性格のみの農道では、農業及び農村の実情に対応することが不可能になってきています。このため、農村地域の農道においては、農業生産の近代化、それから流通の合理化に資するとともに、都市に比べて立ち遅れている社会生活環境の改善に資するものでなければなりません。

農道の種類ですが、農道の種類には基幹的農道、ほ場内農道、地域内農道と大きく 3 つの種類がございます。基幹的農道には、農業用の利用を主体として、併せて農村地域の社会生活活動にも利用される、農村地域の基幹的な農道。広域農道ですとか農免農道などがございます。広域農道では、イメージ図では今指していただいているまん中の道路にな

るんですけど、広域営農団地整備計画というものがございまして、それにおける団地内の農道網の基幹となるべき道路ということで、広域農道整備事業で整備しております。農免農道は、図面ではそちらのものになりますが、農村地域における農業生産活動及びに生活環境の改善に必要な基幹的な農道であり、農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業で整備しております。

また、ほ場内農道と申しますのは、ほ場の中にある普通の農業的利用がメインになってきます道路ですが、ほ場への通作あるいは農業生産活動に主に利用される農道で、一般農道整備事業で整備しております。

それから、最後の地域内農道ですが、地域内農道というものはイメージ図の方ではこちら、今指している部分になるんですけど、農業生産活動に利用されるのはもちろんなんですが、集落や基幹施設、基幹道路を連絡して農業の振興を図る農道ということで、ふるさと農道整備事業で整備を実施しております。

それぞれの事業のこれまで過去 15 年間、平成 3 年度以降にですけど完了いたしました各地域の事業の事業別の平均工期、平均延長、平均事業費、平均コストを示させていただいたのがご覧の表でございます。一般農道につきましては、拡幅なしで現況道路の舗装だけという事業がございますので、拡幅ありと拡幅なしという形でちょっと地区に分けて整理させていただきました。ご覧のように、やはり広域農道、農免農道、一般農道という形で規模も延長も大きくなっておりまして、その分工期もかかっているような形になっております。ふるさと農道につきましては、生活道的な利用の道路があるということで、新たにほ場の中の拡幅ではなくて、新たな道ということが多くて、若干工期、コスト等が高いような傾向になってございます。

次に、農道の整備計画の策定手法についてでございますが、整備計画の策定にあたっては、ご覧の 6 つの項目について考慮して計画を策定することとなっております。まず、(1) 農道の利用形態の特殊性ですが、こちらにつきましては、農道は高速用車両、一般的な通過交通などですが、それと低速車両、農業用交通車両の混合交通になることや、農産物、農業用資材の積み下ろしの場所として利用されるなど、利用形態の特殊性を十分考慮することということになっております。

次に、(2) 関連事業との調和・既設道路網との整合についてですが、農業農村整備事業、ほ場整備とかかんがい排水事業などの農業振興のための事業ですが、そちらの事業あるいは道路改修事業。県道、市道含めまして、その付近でやる改修計画などについて十分協議調整を行って、既設道路網と機能が重複しないよう整合を図りつつ、既設道路の活用について十分検討を行うこととしております。

次に、(3) 維持管理体制・費用等についてですが、適切な維持管理が行われるよう、路線、構造計算等で考慮することということとしております。

それから、(4) 農村地域の社会生活環境の改善についてですが、農道は農村地域の健全な発展を図る上で重要な社会資本の 1 つでございますので、農村地域住民の生活環境の向上に資するものとするよう配慮することとしております。

次に、(5) 生態系・景観等の周辺環境との調和への配慮についてですが、周辺環境に与える負荷について十分に検討を行い、最小限の負荷に努めるとともに、農道が通過する周辺環境との調和に配慮することとしております。

最後ですが、(6)柔軟な整備水準の設定についてでございます。事業費の一層の縮減を図る観点から、特例地の積極的な適用を図り、大規模構造物を極力回避、縮小する路線計画とすることとしております。これら6つの観点から総合的に検討した上で、農道の整備計画を策定しております。

次に、農道の構造についてでございます。基幹的農道(広域農道、農免農道)につきましては、道路構造令に準拠して設計をいたしております。それ以外の農道、一般農道ですとかふるさと農道につきましては、農林水産省が監修し農業土木学会が発行しております土地改良事業計画設計基準「農道」編というものに準じて設計をいたしております。この設計基準は、ほぼ構造令に準拠してありまして、県が整備する農道については、ほぼ構造令に沿ったものになっておりますというふうな認識いただいても結構だと考えておるところです。

次に、計画交通量ですが、農道の計画交通量は、計画農業交通量と計画一般交通量からなる計画の基礎諸元でございます。交通量調査等を基礎として、将来の交通形態及び交通量を予測して決定いたしております。農業交通量は、農業交通量が最も多い月でなかつ最も交通量が多いとされる区間で算定いたしております。このときの日平均交通量を計画農業交通量として算定いたしております。計画一般交通量の算定につきましては、交通量調査や交通センサス等のデータから、現状の推定流入交通量を算定し、これをもとに将来目標における日交通量を算定いたしております。

農道事業が関係する法令でございますが、広域農道、農免農道、一般農道は、土地改良法という法律に基づいて実施する事業でございます。ふるさと農道につきましては、特に法に基づくものではございませんで、要領・要綱に基づく事業でございます。土地改良法に基づき実施する事業につきましては、受益者の2/3以上の同意が必要となるという規定がございまして、常に事業実施前には受益者の同意をいただいた上で事業を実施させていただいております。

最後にですが、農道の効果の算定手法について、簡単にご説明させていただきます。農道の効果はご覧のとおり、農業用効果として農業経営向上効果、農業生産向上効果があり、一般交通の効果といたしましては、生活環境整備効果として計上いたしております。一般交通の効果は、国道交通省の基準を準拠させていただいております。県道や市町村道と同様な手法で算出いたしております。

次に、話はちょっと前後するのですが、簡単な方、一般交通の方から簡単に説明させていただきます。周辺の道路を走行していた車両が完成しました農道を走ることによって発生する効果といたしましては、走行距離の短縮、走行速度の上昇、安全性の向上がでございます。走行距離が短縮されることによりまして、走行時間が短縮されまじたり、走行経費が節減されるというような効果が期待されます。それから、走行速度の上昇により走行時間の短縮が可能となり、これらの効果により発生する移動時間の短縮に相当する人件費をアクセス時間削減便益として。それから、アクセス経費節減効果として、農道の整備によって節減されるランニングコスト、走行距離が短縮される分ですね、についてはランニングコストの方を計上させていただきます。例えば、こちらの広域農道の方でしたら右側の一般道路。こちらの道路のバイパスとして機能する効果を計上させていただいております。この場合はアクセス時間短縮便益として、一般道の走行時間と広域農道へ流入する交

通量から算定した経費と、広域農道走行時間と交通量から算定した経費の差を計上させていただいております。このイメージ図の場合は、若干広域農道の方が長くなってくると思えますので、アクセス経費節減便益につきましては広域農道の方が長い場合、マイナス効果になってくると思われまふ。それから、農免農道につきましては、横のL型の一般道から流入する道路を便益として上げさせていただいております。それから、また戻りますが、安全性の向上便益といたしまして、走行距離、交差点数、それと先ほど話ありましたように、通行量から想定される交通事故量、それから基準単価を算定いたしまして、交通事故減少便益。逆にこれも道路の形態により増えるともあるんですけど、計上させていただいております。

次に、農業用効果でございますが、農業用の効果につきましては、農地からそれぞれの農地でとれました施設を集出荷場へ移動する輸送、それから、集出荷場から市場への輸送を軽減する効果を計上させていただいております。農地や集出荷場の位置、生産される農産物によって走行するルートを考慮する必要がございます。例えば、米の場合はコントリーエレベーターの方へ輸送することになるのですが、その周りのほ場であれば、広域農道ができることによる効果はほとんどございませんが、営農団地の一番上のほ場でございますと、一般道路をぐるっと回ってくる経路が大いに広域農道使うことによって短縮されるという形で、場所によって輸送経路を変更する必要がございます。また、野菜の出荷場が一番上の団地の施設でございますとしたら、その周りのほ場から運ぶ効果については、ほとんど効果はございませんが、ライスセンターのあるほ場からですと、先ほどの逆で大きく効果が出るというようなことです。

考え方としては、道路の利用形態が変わることによって発生する効果、一般道路の効果とまったく同じなんですけれど、それぞれがほ場単位で、それから作物によって走行ルートが変わってきますので、規模の大きい農道ですと100通りを超えるようなパターンを想定して、それを合算するという形をとっておりますので、非常に複雑なように見えておりますが、基本的な考え方は先ほど説明させていただきました一般道路の場合とまったく同様なものになっております。

つまり、走行距離の短縮、走行速度の上昇などによる輸送時間の短縮や走行経費の節減が、一般道路と同じようにまったく効果を算定するメインになっている形です。一般交通との違いといたしましては、走行台数を一般道路の場合は、これまでの道路の通過量ですとか、これからの推移を想定して決めておりますが、農道の場合は地域でとれる農産物、将来的な営農計画に基づく農産物の生産量を運ぶのに必要な貨物の輸送量から出しております。

それと、もう一つ一番右側にあります走行振動の軽減という形で、これはもともと農地から農産物を搬出するにあたって、舗装路以外を、舗装されていないような道路を走っていた場合に、農道が整備されたことによって、すべて舗装路を走れるようになりましたら、トマトとかいちごとか、そこに書いてあります軟弱野菜については商品が傷む分が節減できるという効果を一部、そのような状況を満たす場合だけ見ております。

以上、簡単ですけれど、農道の概要についてご説明させていただきました。それでは、引き続き中勢3期の説明の方に移らせていただきますので、しばらくお待ちください。

(農山漁村室長)

資料3 - 1 広域農道整備事業中勢3期地区をよろしくお願いいたします。農山漁村室長の中山でございます。どうかよろしくお願いいたします。

パワーポイントが始まる前に、ちょっと経過だけお話させていただきます。詳しくは後でご説明申し上げますが、中勢3期地区うちの一志嬉野工区におきまして、県道の波瀬バイパスが昨年8月末に完成しました。それで、機能面で本工区と一志嬉野工区と波瀬バイパス等と効用といたしますか、それが果たせるということになりまして、実施する必要性が希薄となりまして、中止を含めた整備のあり方について検討するため、前年度の再評価審査を延期させていただきました。それで、今回改修されました県道で代替機能が果たせるということになりましたので、一志嬉野工区を整備しない方向で調整ができましたので、本日再評価委員会に上げさせていただきます。どうかよろしくお願いいたします。

まず、事業の概要でございます。本地区は津市芸濃町岩原、上の部分ですが、その県道亀山白山線を起点といたしまして、津市白山町の国道166号線、まん中ぐらいの所ですが、そこまでが中勢1期、中勢2期。さらに、松阪市三雲町小津地内の三重県中央卸売市場、先ほど示している所です、に至る区間、全区間26.7km、通称グリーンロードと言われている道路でございます。本地域は、津市と松阪市の旧嬉野町、旧三雲町からなる中勢地域一体の所でございます。今回再評価をお願いしておりますのは、赤の部分になります中勢3期地区の所でございます。

本地域の概要等でございます。本地域は海から山までさまざまな自然に恵まれております。写真で示しますように、東部には白砂青松の面影を伝える海岸とか、中央部には緑あふれる田園と里山、西部は山林、湖、溪流などがあり、豊かな自然環境に恵まれた地域でございます。産業面におきまして、グリーンロード沿い、本広域農道沿いには、津市美里町家所の工業団地とか松阪市嬉野町の天花寺団地と産業業務の拠点が立地されまして、生活産業道路としても利用が多くなっているところでございます。また、周辺にはゴルフ場もあります。

本広域農道の受益地となる農地は12,030haでありまして、中勢地域の広大な農地を対象としております。本地域の農業は、米、野菜、花木等の生産が盛んで、県下有数の生産量を誇っており、今後さらに発展が期待されております。本地域の基幹作物の作付体系、営農体系、出荷体系において一体性がある農地を、広域営農団地として設定いたしまして、その基幹となる道路を整備するものであります。

本計画は生産出荷体制の組織化を目的とする中勢広域営農団地整備計画による生産から流通までの課程を、近代化施設の整備計画に合わせまして有機的に農道を整備し、流通・輸送面での生産コストを低減するなど、地域農業の安定と活性化を図るものであります。

本農道の路線につきましては、図でお示ししますように、亀山の方の白山線を起点といたしまして、津市二本木の165号線まで、先ほど説明したとおりでございますが、中勢1期、2期といたしまして、さらに中勢3期地区で旧三雲町の国道23号線に接続し、三重県中央卸売市場に至る全長26.7kmの2車線の農道でございます。先ほども言いました、グリーンロードの愛称をつけられて親しまれております。

事業主体の再評価結果でございます。再評価を行った理由。再評価後一定期間が経過し、なお継続中ですので、三重県公共事業再評価実施要綱第2条に基づき再評価を行いました。

事業の進捗状況と今後の見込みでございます。中勢1期地区は昭和50年、中勢2期地区は昭和51年に事業を着手いたしました。それぞれ中勢1期、2期につきましては、平成4年度に全区間完了いたしまして供用を開始いたしております。中勢3期は、平成7年度に全長11.2kmで採択されました。それで、平成8年度に工事を着手いたしました。先ほど冒頭で話させていただきました一志嬉野工区を取りやめましたので、現時点での中勢3期地区の全延長は5.9kmという事業計画に見直しました。一志工区が1.2km、左の上の所です。それから、嬉野三雲工区3km、右の所です。白山工区はまん中の所でございます。その所については供用を開始しており、農産物の流通促進のアクセス時間短縮や利便性の向上が図られております。

左の写真は供用しております嬉野三雲工区でございます。写真の右側は本事業で残る白山工区1.7kmです。平成19年に工事着手を予定しておりまして、その他取り付け工事等も含めて平成21年度に完了する予定をしております。赤の点々の部分でございますが、一志嬉野工区ですが、最初に話させてもらいましたように、代替機能を有する県道白山小津線波瀬バイパス、左上の部分です。波瀬バイパスが完成いたしましたことから、県道を利用するよう計画を変更いたします。

そういう中で、全体計画の変更ですが、平成18年度全体事業費40億6,000万円で、採択時に比べ11億9,000万円の減となっております。これは先ほど少し説明しましたように、県道白山小津線の整備が進み、一志嬉野工区と平行し、一志町波瀬地内を迂回する波瀬バイパスが平成17年9月28日に供用が開始されまして、流通輸送面において有効に利用されていることから、本事業の一志嬉野工区5.3kmを見直したことによるものでございます。代替機能が果たせるので、その部分を止めたということでございます。

事業進捗として、平成17年度までに5,911mのうち4,197m、71%を完了しておりまして、約1.7kmを残すところとなっております。

周辺環境の変化でございます。本計画県道沿いにカントリーエレベーターが設置され、その輸送路として利用されております。また、ほかに産直青空市場とか市民農園とか野菜流通施設等が設置され、農道として有効に利用し、農業振興が図られておるところでございます。

費用対効果分析でございます。本農道は北部で県道亀山白山線に、南端で旧三雲町の国道23号線に隣接することから、より広域的な地域の連携も期待できるとともに、中勢地域の南北の幹線ルートとしての営農走行経費、一般交通のアクセス時間、アクセス経費等の節減効果が見込めます。なお、本事業による費用対効果分析は表のとおりで2.73になっております。詳細については資料がありますので、ご参照ください。

地元の意向でございます。全線完成により、県道亀山白山線、国道23号線、名阪国道を経て、大消費地である中京、京阪神方面へのアクセスがスムーズになり、輸送時間の短縮、生産コストの低減につながることへの期待が高まっております。また、本農道は市町村合併による地域の連携等の交流の促進につながることも期待も高まっております。早期の事業完了が求められているところでございます。

コスト縮減でございます。法面保護工事にあたって、現場発生材の伐採木や根株等をチップ化いたしまして、法面緑化材として利用することで、コスト縮減を図りたいと考えております。また、農道舗装において、路盤材、アスファルト合材に再生材を使用し、環境

に配慮した工事とコスト縮減を図っています。環境対策としまして、先ほど言いました伐採木とか根株などの現場での発生材を工事に活用することで、在来種の保全と廃棄物の縮減を図ります。代替案は特にございません。

再評価の経緯でございますが、当事業は平成7年度に事業採択されたことから、今回が第1回目の評価になります。

事業主体の対応方針です。三重県公共事業再評価実施要綱第3条の視点を踏まえて再評価を行った結果、同要綱5条1項に該当すると判断されるため、当事業を継続したいと考えております。どうかよろしくお願いたします。

それから、次は4-1の農林漁業農免農道の上野依那古2期地区をよろしくお願いたします。それでは、よろしくお願いたします。

実は、平成16年度に再評価を受けまして、環境調査等を実施した上で、本年度再審議を受けさせていただきようになっております。そういう中で、委員も替わられておりますので、所在地等の概要の方からご説明させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

当地域は、旧上野市の南部、木津川の右岸ひ拓けた水稲を中心とする農業地帯であり、特に伊賀米の山地として知られております。赤の部分でございます。農業経営の安定化と併せ、農村環境の改善を図るために本農道3.9kmを整備し、農業はもとより生活道路として地域の活性化に寄与するものとして期待されております。

平成16年度の再評価におきまして、希少植物である天然記念物のタニヘゴ。黄色の部分に書いてある所がタニヘゴでございます。保全に配慮し、赤の実線で示しますルートで再評価を受けさせていただきました。赤の部分です。ですが、委員会のご意見等を踏まえ、下側の農免の上野南部農免と直接アクセスできるルートについて検討を行ってきたところでございます。

平成16年度公共事業評価委員会でご指摘を受けた事項は、ここに記載しております4項目でございます。これらの課題を検討するために、これ組織図なんですけど、ちょっと小さくてあれですけども、上側の赤の枠でくくってある所、「上野依那古2期地区環境調査検討委員会」。まん中の所の赤の部分ですが、「上野南部地域の明日の農業を考える会」を立ち上げるとともに、まん中の右側でございますが、各集落での懇談会とか自治協議会や推進協議会を開催し、地域の方々の意見を聞くとともに専門家の助言を受けまして、とりまとめまいったところでございます。

1つ目の課題、環境に対しましては、9名の委員からなる環境調査委員会。左の写真が催しているところでございます。伊賀市の天然記念物であるタニヘゴ。これ右上の写真です。シダの一種でございます。タニヘゴ群生地を中心に、貴重な野生生物を保全する農道計画とするため、調査方法や対策について検討を9回重ねてまいりました。

タニヘゴの群生地は、・・・(テープ交換)・・・は湿地を守ることが不可欠です。このため水文地質調査をいろいろな所で実施。この赤の部分とかが調査した地点でございますが、地下水の状況等について調査をいたしました。

調査結果に基づきまして、タニヘゴ群生地への水供給の概念を示したのがこの断面図でございます。黄色の部分のタニヘゴ群生地の左側ですが、上層は風化しているものの花崗

岩できており、降雨直後の表面流出が主体で長期的な地下水供給は少なく、右側、古琵琶湖層分布域からの地下水供給が多いことがわかりました。群生地への地下水供給に影響を与えないためには、2つ池の左側、西側になるのですが、左側の山の尾根を越えた場所に道路計画をすれば、タニヘゴ群生地の出現に影響がないことがわかりました。図に記載しておりますA、B、Cの各ルートについては、後ほどで説明したいと思います。

水文地質調査の結果を参考にいたしまして、左上に示します植物とか動物の各種いろいろな調査を1年間を通し図の範囲で行いました。写真は地元のNPO依那古探検隊の子供たちも参加した昆虫類の調査を行っているところです。また、埋蔵文化財については、三重県埋蔵文化財センター調査員により調査を行ったところでございます。

この表が、動植物調査の結果でございます。植物とかほ乳類とか鳥類とか書いてございます。例といたしまして、上の一段目の所です。植物については、127科386属675種が生息いたしまして、環境省レッドデータブック等の記載種が6種、近畿版が15種、三重版が17種、伊賀市版が24種で、いずれかに記載された31種が重要種ということで考えました。鳥類調査中に、猛禽類の発祥が確認されたために、緑の線で示す範囲で猛禽類の調査を実施いたしました。その結果、計画路線周辺には営巣木は見つからなかったことから、道路建設による影響はないと判断されます。しかし、約2km南側でオオタカの営巣木が発見され、グリーンの所でございます。現状では問題がないのですけど、この個体が計画路線近隣で営巣した場合には対策が必要となることから、環境省のマニュアルを参考に、1営巣区において調査を継続して実施したいと思います。

次に、2つ目の課題でございます。依那古地域の4集落で、地域住民の方々や自治協議会などとの懇談会を開催し、地域の現状と農免農道についてご意見を伺いました。これが懇談会の状況の写真でございます。いただいたご意見の詳細については、別途配付させていただいておりますのでご覧いただきたいと思いますが、主な意見について紹介させていただきます。国道422号線、ブルーの所でございます。422号線の朝のラッシュ時は、市部から柘川まで混雑いたしまして、沿線沿いの方々は国道に出にくい状況で困っております。また、カントリーエレベーターへの運搬は国道を走りにくく、上野依那古2期地区と南部農免とをできるだけ直線に通してほしいという多くの方からの要望がございました。また、朝のラッシュ時に国道を避けて丸山中学校、黄色の部分ですが、脇の道を走り、ほ場整備内の道路を経由して依那古農免に出る車が多く、通学路の狭い道に車が入るので危険であり、いつか事故が起きるといった意見が多くの方から出たところでございます。

また、農免事業に対する意見の把握を目的といたしまして、アンケート調査を実施いたしました。青で示します依那古地区で4集落、ピンクで示します比自岐地区3集落、緑で示します神戸地区6集落に加え、区域外の一般交通把握のために黄色で示します上野ゆめが丘団地、上側です。青山の阿保地区、桐ヶ丘団地の全戸数5,063戸のうち908戸に調査を実施いたしまして、702戸の回答を得たところでございます。

アンケートの詳細な結果については、お手元に資料が付いておりますので、ご覧いただきたいと思っております。この表の場合につきましては、半数の方が完成を強く望まれ、全体の80%の方が開通を望まれているという結果になっております。ほかの詳細は資料をご覧ください。

残る2つの課題を検討するため、農業アンケートの実施や上野南部地域の農業を考える

会を開催し、今後のこの地域の農業のあり方について検討しました。また、交通工学専門の大学教授の助言を受けまして、交通量調査と将来交通量の分析を行いました。

営農のアンケート結果です。これにつきましてもお手元に資料を配付させていただいておりますので、ご覧いただきたいと思います。農機具の購入予定とか、農作業の委託に関する考え方などを調査いたしました。やっぱり委託とかそんなのが増えてくるような結果になっております。

今後の営農の見通しでございます。農業を考える会で将来の見通しについて検討した結果、本地域は伊賀米の主要な産地であり、伊賀米を中心に伊賀地域で使用する種籾の生産や小麦、大豆、白菜等、ここに書いてあるようなのですが、今後生産されると考えられます。

次に、ルートを選定についてご説明させていただきます。国道 422 号線のバイパス的機能を有する農免農道とするためには、下側の南部農免と直結する必要があるとして、その部分はできておるわけです。具体的には、ご覧の 3 つの 3 ルートです。二つ池の東側を通る A ルート。二つ池の西側の山林を通る B ルート。一部県道を改良し柘川集落内を抜ける C ルートです。先ほど示しました横断図の A、B、C とも連動いたしております。これらの 3 つのルートについて検討しました。A ルートは、タニヘゴ生息地への地下水供給に影響がある。C ルートは、地元住民から、柘川の集落の中を通りますので、安全性、騒音などに反対が強く、了解が得られませんでした。このため、B ルートについて、希少生物や埋蔵文化財への影響について検討することとしました。

B ルートでは、タニヘゴ群生地への影響はありません。先ほど説明したとおりでございます。何らかの対策が必要となる希少種が、調査の結果 34 種見つかりました。この表の右側の所でございます。これら希少種についてとるべき対策工法や対策保全措置をとりまとめ、環境調査検討委員会へ提案し、承諾を得ました。

対策保全措置について説明申し上げます。まず、希少生物の影響を回避する線形を検討いたしました。図では緑の路線を赤の点線に変更する、避けるということで変更するというので、左の図はヒナノシャクジョウという希少種ですが、右の図はイヌセンブリ、モンセンゴケなどを回避したものです。どうしても影響が回避できない場合には、移植等の措置をとることとします。また、環境配慮樹や動物移動用の暗渠の設置、現地種子の採取による法面緑化などを実施したいと思います。この写真です。環境配慮樹とか移動用の暗渠等です。また、これらの環境保全措置について効果の検証を行うために、モニタリング調査を数年間にわたって行っていきます。これらの対策により、希少な野生生物を保全する農道計画とすることができたと考えております。

事業費の変動でございます。今回の再評価にあたり事業費の見直しを行いました。当初事業費 5 億 7,600 万円から 2 億 8,000 万円増加いたしましたして、8 億 5,600 万円になります。増加事業の主なものといたしまして、タニヘゴ保全対策による路線変更に伴う掘削部分が増え、法面保護面積が増えたことにより 5,080 万円。今回実施いたしました環境調査と今後のモニタリング調査等の経費 6,360 万円。ふとん籠追加による 2,500 万円。路線変更に伴う用地買収の増 4,190 万円などでございます。

事業コストの縮減でございます。残土の近隣の公共事業の使用や伐採木を法面保護材に使用すること等により軽減いたしたいと思います。

交通量調査についてでございます。既に供用している上野依那古農免を多くの一般車両が走行していることから、一般計画交通量の再検討が必要と考え、交通工学の専門家に助言をいただき、交通量の調査及びこの地域に合った手法により将来交通量の解析を実施しました。この結果、計画農道が開通した場合、一般車両の走行台数は1,901台となりました。現在、供用開始している2番の地点におきまして、1,034台が農免に流入していることから、助言者の大学の先生からほぼ妥当な結果だろうと評価をいただいております。

費用便益でございます。詳細はお手元の資料にありますのでご覧いただきたいと思えます。考える会で検討いたしました営農計画に基づき農業経営向上効果を算定し、交通量予測の結果により生活環境整備効果を算定いたしました。事業計画の費用便益は、1.50となりました。これにつきましては、事業費の増はございましたが、割引率が5.5から4%に変更されたこと、一般交通による効果を算定していなかったことなどによるものです。

事業が完了すれば、住民の方々が望まれた市部から比土までの通行が可能となり、カントリーエレベーターやシードセンターへの農免農道を中心に安全でスムーズな走行が可能となります。地域で収穫された米を乾燥調整する友生カントリーエレベーターへは国道を経由せず通行が可能になります。伊賀地域の種籾が処理されるシードセンターへも便利になります。農免農道をバイパス的に使用することから、国道の朝の混雑が緩和され、中学校付近への迂回する車も減り、安全性が向上することが期待されます。

最後になりましたけれども、このようにさまざまな検討を重ねた結果、本計画農道は希少な野生生物を保全し、また地域の方々の要望や将来の営農計画に沿った農道の利用計画が作成できたと考えているところでございます。環境保全対策の見本となる事業となりように、来年度以降継続してまいりたいと考えておるところでございます。どうかよろしく願います。以上です。

(委員長)

はい、ありがとうございました。今、3番と4番の説明をいただきましたが。

(農山漁村室)

先ほど最初に説明させていただいたのが抜けておりましたので、お手元の資料の中で希少生物の位置情報ですとか、そういうものにつきましては、ペーパーの配付から抜かせていただいております。オオタカの巣とか、さっきの迂回する所の希少植物の位置図は、お手元の資料から抜かせていただいておりますので、ちょっと見ていただいております。ご承願いたします。

(委員長)

ちょっと見る暇なかったんですけど、別冊をいただいております。

(農山漁村室)

別冊の方につきましては、審議が終わりましたらまた回収をさせていただこうと思っておりますので、またよろしく願います。

(委員長)

それでは、まず3番の中勢3期について質問及び審査に入りたいと思いますが、いかがでしょうか。質問ありましたらお願いします。では、一般的なお話なんですけど、農道の事業の採択基準、概略を教えてくださいませんか。

(農山漁村室長)

農道事業の概要を見ていただきたいと思います。詳細な条件というのがいろいろございますが、これの2ページの方に事業ごとの概ねの条件というものが書いてあります。例えば、広域農道ですと、受益面積が1,000ha以上なければいけない。農道事業の概要の2ページです。主なものですが、広域農道でありましたら受益面積が1,000ha以上ですとか、延長が10km以上、それから車道幅員が5m以上というような規定がございます。それぞれ農免農道ですと、それが50ですとか、一般農道でも50ha以上というようなそれぞれの規定になっております。

今回、中勢3期地区でありましたら、中勢3期地区については、10km以上ございませんが、中勢地区というのは1期、2期、3期、すべて1つの事業で、それを分割的に採択という形になっておりますので、3つの地区合わせて二十何kmで10km以上という形になっております。

(委員長)

あと、営農状況だとかあるいは費用対効果で、農業関係の効果がどのぐらいとか、そういう条件はないのでしょうか。

(農山漁村室)

効果につきましては、土地改良法の方で、すべての効果がすべての費用を上回るということ規定がございます。その規定に基づいて、土地改良法ができました昭和30年代から農林省の事業については、すべて効果算定を行って確認をするという形になっております。交通量につきましては、基本的には農業用交通が一般交通を上回るということ規定ですとか、あと細かいというか、地域の農業。広域農道ですと先ほどの広域営農団地整備計画に必要な基幹道路と位置づけられていることですとか、農免農道でありましたら、地域の農地の改廃が1%以内であるとか、そういう細かい規定はいろいろございます。

(委員長)

その条件に合わせた説明を今求めては無理ですか。例えば、農業関係の交通量が半分以上ですよね。よくわかりませんが、当然計算されていると思いますが、今回県道を通することになりますよね。そうすると、農業関係の車両よりも一般交通の方が多くなるのではないかなと思うんですが、そうすると採択条件はどうなるか。それから、先ほどの農地転用率が数%とかいう非常に厳しい条件ありますけど、そういう基準で見るとひよっとすると三重県下どこも適用しないんじゃないかなとか思うんですが。

(農山漁村室)

先ほど言いました1%の改廃と、それからもう1つの事業の、これは農免農道なんですけど、事業については、これはその地域が特定の農業振興策を策定していれば、これに及ばないという規定がございまして。今、中勢のお話をさせていただいているんですけど、上野依那古地区の場合は、採択時に野菜の産地指定という振興計画と酪肉の振興計画がございまして、それに網羅されておる地域に必要な農免農道についてはこれの限りではないという条例がございまして、それでそれには該当しないという形に整理させていただいております。

(委員長)

県下で一番生産性の高い地域だからいいんだろうなと思うんですけど、今おっしゃったような説明を少し、少しというか的確にさせていただくと、県道バイパスにしても、広域農道としての機能があるとか、その辺が明快にわかると思うんですけど。交通量の問題と先ほどの営農関係の条件ですね。それを今もし説明できるのだったらお願いします。

(農山漁村室)

それは中勢3期について・・・。

(委員長)

ああ、そうか。全部で農業用交通を見たりするんですかね。

(農山漁村室)

広域農道の場合は、農業用交通とうちで設定した交通が、先ほど説明しました太い線について考えておるんですけど。言われましたように、県道の方は一般交通が多いので、当然県道は一般交通が多いという形になるんですけど、我々が計画しています農道につきましては、中勢3期地区ですと、農業交通1,404台、一般交通1,362台という計画をしております。

(委員長)

今のは3期部分。

(農山漁村室)

中勢3期です。1,404台が農業用交通。一般交通が1,362台。合計が2,766台という形になっています。それが1期の所、計画の中で一番農産物の流通のピーク月のピーク場所という形で、中勢1期地区の数値を。

(委員長)

1期の数値を今おっしゃったんですか。

(農山漁村室)

はい。全体を代表する数値という形で。

(委員長)

そうすると、このパワーポイントの資料の 32 ページにある B / C の表は、どこの部分を見込んだ数字になっているのでしょうか。

(農山漁村室)

農業交通につきましては、先ほどあの図面にありましたように、それぞれの産地からそれぞれの農産物を出荷場へ運ぶというのをすべての場所で想定した上で流通経路という形になっています。事業を代表する数値です。農林水産省の言うところの補助事業の中でこの地区を代表する数値としては、その地区の中で一番流通の多い時期の一番多い場所でその地区を代表する数値を示せとなっていますので、その数値としてはその場所のその数値になるということで、効果についてはそれぞれの場所でそれぞれの通行量について算定した上で効果をはじかせていただいているという形になっております。

(委員長)

ちょっと整理させていただくと、32 ページの B / C の表は、コストは 3 期分だけで見ているわけですね。

(農山漁村室)

全体で見えております。

(委員長)

この 32 ページの表は中勢 3 期じゃなくて、広域農道。

(農山漁村室)

広域農道全体のものになっています。

(委員長)

では、中勢 3 期分だけで見ると、これとは異なるわけですね。そういう見方はしないのですか。

(農山漁村室)

広域農道の場合は、広域営農団地整備計画というものをまず立てまして、それはそのエリアの中の農産物を合理的に運ぶ、合理的に輸送するという目的でもって事業を行いますので、これはたまたま国の例えば予算の関係とかで分割採択になっておりますけども、基本的には 1 地区であると。1 期、2 期、3 期で 1 地区であるというふうに考えております。

(委員長)

今の件はわかりました。先ほど 32 ページ、詳しくは別の資料を見なさいと言われたん

ですけど、別の資料がないので、原単位とか諸々わからないんですが。

(農山漁村室)

7ページからの資料です。

(委員長)

わかりました。これですか。補足資料が前にあるんですね。わかりました。ちょっと後で確認させていただきます。どなたか。はい、どうぞ。

(委員)

中勢3期の今のご説明を聞いていますと、B/Cを計算するときには、グリーンロード全体が広域農道だというふうでB/Cを出すというような説明だったと思います、この32ページ。だとすると、3期の今回計画変更をしましたという説明だったと思うんですけど、計画変更をある一部分でしたということが、全体のB/Cとか便益に対して。Cは要するに少しコストダウンになりますよね、現道使いますので。Bについてはどういうふうに考えられるのかなというのが、今の説明でよくわからないのでお願いします。

(農山漁村室)

基本的に今回見直しました一志嬉野工区は、当初考えておりました一志嬉野工区に見合った機能を有する県道をもって、その工区に充てるということで考えておりますので。細かいことを言えば、延長が違えば便益は若干変わってくるんですけど、大まかには便益も変更はしないというふうに考えております。

(委員)

県道を利用する計画に変更したことがまずいという話をするつもりはないんですけど、今の説明のとおり受け取ると、結局計画変更しようがしまいが、何かあまり大勢に影響がないんだよという説明に聞こえるんですね。例えば、この計画を見ますと、一志嬉野工区というのは、赤の点線の所に本来は農道を通すつもりだったということですよ。赤の点線の所をとりやめて、赤の実線の所は実際にやるんだけれども、茶色とグリーンを使ってぐるっと回れるようにしましたという話ですよ。その場合、現在の県道に完全におんぶする形になるわけで、先ほどの一般車両が千何百台と農業車両が千何百台と、ほとんど拮抗するような農業車両が県道の方へ通るという計画になっているわけですよ。

その場合の、例えば交通事故便益だとか短縮時間便益というのは、一志嬉野工区で当初の予定どおりこの点線の所へつくった場合と変わりませんという説明だというふうに聞こえるんですけども、変わらないんだったらもともとどうだったんだろうというところへ疑問が。

(農山漁村室)

私が先ほど申し上げましたのは、農業効果の中で、例えばもっと遠くから、津市の北の方から農産物を中央卸売市場まで運ぶような場合は、延長的にそんなに変わりがないとい

うことから、大まかに変更はないと申し上げたんですが、例えば農業効果であっても、一志嬉野工区沿いの農地が若干ありますので、そういう所の農産物については当然不便になるわけですね。ですから、そういうものは当然変わります。先ほどおっしゃられました一般車両につきましても、委員おっしゃられるとおり、当然変更点はございます。

(委員)

広域農道だということから今みたいな話になるのかなと思うんですけども。再評価に上がってくる案件として、中勢3期というあるエリアを取り出してここで審議をという話になるのであれば、当然広域の中の一箇所だということは十分わかっているんですけども。道路はだいたいみんな全部そうですね。延長長い中の1箇所の審議ですね。その場合、例えば中勢3期に限ってもう少し何か突っ込んだ話ができないと、これが正解なのかどうか。先ほどおっしゃったように、一志嬉野のこちら側の方は不便になると。通るはずだったものが通らないという話が絶対出てくるはずですし、県道沿いの方は逆に向こうにグリーンロードができるはずだったのに、こっちに農業用車両が来るよという話になるはずなので、絶対に影響がないはずはない。

そういったことを今回例えばそれをあえてしても、なおかつ現道を利用したということでのメリットが大変出ましたと。なので延長期間を短くし、コストをダウンして、少しでも早く全体の広域のベネフィットを出すようにしましたというような説明だったら、何となく「ああ、なるほどな」という気はするんですけども、ここ1箇所とっての審議にもかかわらず、全体のベネフィット、全体のコストの話しかやはり表として出していただいてないというのは、確かに1箇所だけ見るわけにいかないのはよくわかりますけれども、何となく、「じゃあ私は何を見たらいいんでしょう」みたいな腑に落ちないところがあるんですけど、その辺はどういうふうに整理したらよろしいでしょうか。

(農山漁村室)

例えば、中勢3期地区が始まったのは平成7年なんですけど、その際のこの波瀬バイパスというものにつきましては計画がまだなかったということです。それともう一つ、波瀬バイパスにつながっている東の方、右側に向かっている県道がございまして、この県道につきましても狭小な部分が多かったということがございまして。一番のネックは波瀬集落の中を通過する県道が狭かったということから、一志嬉野工区はどうしても必要だということで計画をしたわけなんですけど、経年変化もございまして、波瀬バイパスがその後地域の要望もあり、同じ県なんですけど、県土整備部において施工されたということ、それから、それにつながる県道の狭小部分がだんだん解消されてきたことから、この一志嬉野工区をつくったとしても、当初見込んでいたほどの効果は見込めないということが一番大きな理由でございまして。

(農山漁村室長)

実は1年間待っていただいたというの、先ほど申されましたように、一志嬉野工区の方で、実は事業開始の平成7年ぐらいから、「こういうことでやりますよ」とか、地元へ入って説明申し上げたりとか、そういうのをしておったわけです。その中で、先ほど言い

ましたように、波瀬バイパスとか県道が改修された中で、果たして平行路線となる道路をつくるのがどうかという中で、代替できる県道がバイパスもできた中で、そういう中で果たして県として受注すべきかどうかという中で、1年間実は待っていただいたのは、そういう地元の方とか市町村とか関係者の方々に過去の経緯を含めた中でご説明申し上げてご理解をいただくための期間を1年間取らせていただいて、そういう機会を持たせていただいて、了解を取って本日上げさせいただいたということです。

(委員)

県道を使うことでの交通事故減少便益が便益として出てくるということの理解がなかなかしにくいんですけども、これはどういうふうに。

(農山漁村室)

便益は今回計画しております、今ですと見えている赤い3つの路線、その路線を走ることによって、既設の道路から流れ込む車両の、先ほど申しましたこの白山工区でございましたら、県道をこのように迂回するのに比べて、こっちへ来る路線が。県道がこう走っております、ここにも県道が走っております、カギ型に走る場合と真っ直ぐ農免を走る場合で流入する台数を計算しまして、その台数が県道は減る。県道が走った場合と農道が走った場合の交通事故の発生件数とか算出した・・単価から発生した費用の差額を計上するという形になっておりますので、すべてほかの道路を走っていたものが計画道路に流入してくる分の効果だけという形になっておりますので、波瀬バイパスとかそういう所を利用する部分の効果というのは見てないという形になっております。

(委員)

波瀬バイパスに農業用車両が流入してくるもののマイナスの便益というのはカウントしてないということですね。

(農山漁村室)

そうですね。

(委員長)

一般車両だけが通っているのに対して、農業用車両が入っていくと、例えば速度が遅くなって、県道に対してマイナスの効果を与えるという負の便益というか、マイナス効果があるんじゃないですか。この事業そのものは変わらないかもしれませんが。

(農山漁村室)

そうですね。確かにおっしゃられますように、農業用車両は農業用車両だけの道をつくらうじゃないかというのが農道なんですね。ですから、おっしゃっていただくことはよくわかるんですが、広域農道という性格がございまして、ある程度通作、家からほ場までを使う農道もあれば、どちらかと言うと通作よりも二次交通と我々呼んでおります出荷場から市場へ向けて走るとか、そういうようなことを主目的にした道路であるということが言

えるかと思います。

(委員)

農道のベネフィットってすごくわかりにくいんですけど、今の話なんかもそうで、交通事故便益ってマイナスの便益で出ることが今まで結構ありましたよね。プラスもあるけどマイナスもあるということでプラスマイナスして、便益としては見られますという説明があったことが過去に多かったように思います。今回、何もかも減少便益だというふうに上げていただいて、今委員長おっしゃったような負の効果というのは全然蓋をしちゃっているなという印象があるのが1点と。

それから、先ほどピーク時の一番多い交通量のおっしゃいましたよね。農業って農閑期、農繁期の差がすごく大きい産業だと思うんですけど、道路を整備するときに、一番忙しい一番たくさんのお金をベネフィットとして使っていく。それはそういうマニュアルですとおっしゃられればそれまでなんですけど、そういうことに関する是非というのはどうなんでしょう。

(農山漁村室)

おっしゃるように、計画の基準とする幅員ですとかその辺を決めるための台数はピークを。道路を規格するにあたって、ピークに対応できるようなものにしておかないと、渋滞とかそういう発生が起こりますので、そちらの方は基本的にはピークに合わせるのかなと考えております。効果については、年がら年中ピークが発生するというふうには効果を出しているのではなくて、1年間発生する農産物をそれぞれ1月から12月まで、この時期にはお米ができるとか、この時期には白菜ができるというのをすべて網羅した上で、生産される農産物を運ぶ量を、なおかつ我々が計画している農道を通る分について効果を計上しているという形になってございます。

(委員長)

ちょっと事務局、時間が今日5時をめぐりに進めているのですが、今から評価をしないといけないんですが、いかがいたしましょうか。この辺で少し時間が不足気味だという感じがするのです。次回、審議を継続ということは可能でしょうか。

(公共事業運営室長)

それは可能です。

(委員長)

では、こちらの審査員側で判断するのですね。

(公共事業運営室長)

審査委員会の判断で結構です。

(委員長)

いかがでしょうか。では、申しわけありませんが、ご説明を伺って、今中勢3期については、今までの議論を踏まえて継続審議とさせていただきたいと思います。申しわけありませんけど、よろしく願いいたします。依那古も同様です。今から評価書のとりまとめをさせていただきまして、めどはできたら30分ぐらいでやりたいと思います。目標は50分。これはここに置いておけばいいですね、別添資料。

(公共事業運営室長)

環境の関係の特別な資料だけ回収しますので。

(休憩)

(委員長)

それでは、委員会を再開します。ただ今、意見書案を検討いたしましたので、読み上げさせていただきます。着席して失礼します。

意見書

三重県公共事業評価審査委員会

1 経過

平成18年8月30日に開催した平成18年度第2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、県及び市より広域農道整備事業1箇所、農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業1箇所、道路事業3箇所、都市公園事業1箇所、下水道事業2箇所、河川事業1箇所の審査依頼を受けた。

このうち、広域農道整備事業及び農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業、道路事業に関しては、同年11月21日に開催した第5回委員会において、県の担当職員から事業説明を受けるとともに、審査資料に基づき審査を行った。

また、都市公園事業に関しては、同年7月13日に開催した第1回委員会及び同年11月21日に開催した第5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。

また、下水道事業に関しては、同年8月30日に開催した第2回委員会において、県及び市の担当職員から、また同年9月19日に開催した第3回委員会、同年11月21日に開催した第5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。

また、河川事業に関しては、同年9月19日に開催した第4回委員会及び同年11月21日に開催した第5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) 広域農道整備事業〔県事業〕

3 番 中勢 3 期地区

3 番については、平成 7 年度に事業着手しその後おおむね 1 2 年を経過して継続中の事業である。

審査を行った結果、審議未了のため継続審議とする。

(2) 農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業〔県事業〕

4 番 上野依那古 2 期地区

4 番については、平成 6 年度に事業着手しその後おおむね 1 3 年を経過して継続中の事業である。

審査を行った結果、審議未了のため継続審議とする。

(3) 道路事業〔県事業〕

5 番 一般国道 4 7 7 号四日市湯の山道路

6 番 主要地方道伊勢松阪線

7 番 一般国道 2 6 0 号南島バイパス

5 番、6 番については、平成 9 年度に事業着手しその後おおむね 1 0 年を経過して継続中の事業である。

7 番については、平成 4 年度に事業着手し平成 1 3 年度に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、5 番、6 番については、事業継続の妥当性が認められたことから事業継続を了承する。

7 番については、交通量の予測等の計算及び便益計算の根拠となる資料について、妥当と判断できる説明が不足していた。したがって、これを説明できる資料の提出を待つて再審議とする。

(4) 下水道事業〔県事業〕

8 番 北勢沿岸流域下水道（南部処理区）

8 番については、昭和 6 2 年度に事業着手し、平成 1 0 年度に再評価を行いその後おおむね 8 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 2 回目の再評価を行った

継続中の事業である。

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。ただし、全体事業費については、県民の理解が得られるような事業費で取り扱うこととされた。

(5) 河川事業〔県事業〕

15番 二級河川 赤羽川 総合流域防災事業

15番については、昭和55年度に事業着手し平成10年度に再評価を行いその後おおむね8年を経過して継続中の事業である。

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。

(6) 都市公園事業〔市町等事業〕

108番 岩田池公園

108番については、平成4年度に事業着手し平成13年度に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、事業計画の見直し内容について、具体的な説明が不足していた。したがって、事業見直し前後及び計画内容と事業費を対比した資料の提出を待って再審議とする。

(7) 下水道事業〔市町等事業〕

111番 中勢沿岸流域下水道（志登茂川処理区）流域関連公共下水道 津市（雨水）

111番については、平成9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。

審査を行った結果、事業継続の妥当性が認められたため、事業継続を了承する。ただし、開発地区内での雨水対策は不可欠なものである。今後、開発事業については、適切に計上されたい。

(8) 総括意見

一、河川事業について、想定氾濫区域等シミュレーションを行う場合は、マニュアルを踏まえつつ、地域の特性ならびに実情にあわせたものとされたい。

以上、意見書ですが、委員の皆さん、よろしいでしょうか。では、これをもちまして県知事に答申させていただきたいと思っております。事務局、何かございますでしょうか。

(公共事業運営副室長)

その他で連絡だけさせていただきます。次回は、12月22日金曜日朝10時より、本日より同じこの場所で開催する予定でございますので、お忙しいとは存知ますがご出席いただきますようお願いいたします。なお、次回は事後評価4件と、本日の継続審議になりました2件、及びこれまでの再審議の案件を何件かやらせていただく予定でございますので、よろしくお願ひしたいと思います。どうもありがとうございました。

(委員長)

どうもありがとうございました。

平成18年度 第5回三重県公共事業評価審査委員会議事録

1 日 時 平成18年11月21日(火) 9時40分～17時15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

浦山益郎委員長、葛葉泰久副委員長、大森達也委員、大森尚子委員、
南部美智代委員、宮岡邦任委員

(2) 事務局

県土整備部

道路政策分野総括室長

住民参画まちづくり分野総括室長

道路整備室長

都市政策室長

下水道室長

河川室長

公共事業運営室長 他

農水商工部

担い手・基盤整備分野総括室長

農山漁村室長 他

四日市建設事務所

事業推進室長 他

伊勢建設事務所

事業推進室長 他

尾鷲建設事務所

事業推進室長 他

北勢流域下水道事務所

所長

事業推進室長 他

津市

公園緑地課長

下水道管理課長 他

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)

お待たせいたしました。ちょっと予定時間より遅れましたけれども、ただ今から平成18年度第5回三重県公共事業評価審査委員会を開催いたします。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、事務局といたしましてはお入り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。

(「異議なし」の声あり)

(公共事業運営室長)

はい。それでは、傍聴の方、入っていただいでください。

(傍聴者 入室)

(公共事業運営室長)

本日は10名の委員中5名の委員に出席いただいておりますので、三重県公共事業評価審査委員会条例第6条第2項に基づき、本委員会が成立することをご報告いたします。

申し遅れましたけれども、本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と申します。本日の司会を務めますので、よろしく願いいたします。

それでは、会議に入ります前に、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13資料ご用意しております。赤いインデックスで1番から13番まで付けております。そのうち資料8には青いインデックスで3-1、4-1、5-1、6-1、7-1、8-2、15-2、108-2、111-3の9冊を添付いたしておりますが、ございますでしょうか。

では、続きまして事務局より委員会の所掌事務と議事進行について、ご説明したいと思います。

(公共事業運営室副室長)

それでは、委員会の所掌事務と議事進行について、簡単にご説明いたします。

委員会の所掌事務につきましては、資料12 三重県公共事業評価審査委員会条例をご覧ください。条例の第2条で委員会の所掌事務を規定しております。この中で、第1項第1号におきましては、公共事業の再評価に係る調査審議についてご審議いただき、事業の継続か中止かのご答申をいただきたいと考えております。

次に、委員の皆様にご審査いただく再評価の視点でございますが、お手元の資料9 三重県公共事業再評価実施要綱をご覧ください。この要綱の第3条で、事業主体が再評価を行う際の5つの視点を規定しております。

次に、お手元の資料について説明いたします。先ほどの赤いインデックスの資料4、審査対象事業一覧表をご覧ください。本日は3番、4番、5番、6番、7番、8番、15番、108番、111番の9事業になります。このうち三重県が行っております8番の下水道事業及び15番の河川事業、津市が行っております108番、111番の都市公園事業は再審議事業でございます。過去に再評価を行っております事業につきましては、赤いインデックス資料7に過去の再評価一覧表を添えてございます。

なお、本日予定で審査をお願いしておりました企業庁の北中勢水道用水供給事業でございますが、事業室より今年度の再評価を見合わせしたいとの依頼があり、本日は審査がございませんので、よろしく願いいたします。

次に、赤いインデックス資料 5、平成 18 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、本日再評価をご審査いただく箇所の残計画の概要を記載しております。

次に、赤いインデックス資料 6、平成 18 年度三重県公共事業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します箇所の再評価結果の要約を記載してございます。

次に、赤いインデックス資料 13 をご覧ください。再審議事業に関連します第 1 回～4 回の当委員会の意見書の抜粋と 4 番の農林漁業揮発油税身替農道整備事業、いわゆる農免事業に関連します平成 16 年度当時の意見書の抜粋を添えてございます。この農免事業については、平成 16 年度に委員会で審議されましたが、最終的に平成 18 年度に再評価を持ち越した事業でございます。

次に、この地区の資料でございますが、環境調査検討委員会資料というのが入れられておりまして、その資料が青いインデックス 4-1(45 ページ)の後ろと別冊でそれぞれ委員のお手元に置いてございます。まず、青いインデックス 4-1(45 ページ)の後ろの資料についてですが、委員以外の一般傍聴用資料におきましては、個人情報保護の観点から、当該委員の個人名を伏せた資料としております。また、別冊の資料についてですが、委員以外一般傍聴資料におきましては、希少動植物の詳細な所在場所が記載されておりますので、野生動植物保護の観点から、委員以外の配布は控えて、1 部傍聴者供覧用に受付の方に設置してございますので、ご覧になる傍聴者は受付でお申しください。また、誠に恐縮ですが、委員にお配りした資料につきましても、審議が終了しましたら回収させていただきたいと思っておりますので、ご理解、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

次に、本日も説明いたします順番でございますが、まず再審査事業から始めさせていただきたいと思っております。昼食後は県より道路事業の全体的な説明に続き、5 番から順に 3 事業、担当室からご説明し、質疑応答をお願いしたいと思います。次に、県より農道事業の概要説明に続き、3 番、4 番の事業担当室からご説明し、質疑応答をお願いしたいと思います。なお、今回も 15 分程度で説明させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

最後に、委員会の運営上の取り決めでございますが、条例第 8 条におきまして、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しておりまして、本委員会につきましては、資料 10 に委員会の運営要領を、また、傍聴者に対する取り決めといたしまして資料 11 に傍聴要領を添付いたしておりますので、ご確認をいただきたいと思っております。

なお、本日、傍聴されます皆様におかれましては、お手元の傍聴要領をよくお読みの上、円滑な三重県公共事業評価審査委員会議事にご協力いただきますようお願いいたします。

委員会の所掌事務と議事進行については、以上でございます。

(公共事業運営室長)

委員長、ここまでで何かご質問等ありましたら、お願いしたいと思います。

(委員長)

委員の皆様、何かありますでしょうか。では、進めてください。

(公共事業運営室長)

それでは、早速ご審査の方をお願いしたいと思いますので、委員長、よろしく申し上げます。

(委員長)

はい。それでは、ただ今から再評価対象事業の審査に入りたいと思います。先ほど事務局から説明がありました事業につきまして、まず8番と111番につきまして説明を受けて、その後審議としたいと思います。なお、今日は委員会終了は5時と予定しておりますので、ご協力お願いいたします。それでは、説明よろしくお願いいたします。

8番 下水道事業 北勢沿岸流域下水道(南部処理区) 四日市市、鈴鹿市、亀山市
111番 下水道事業 中勢沿岸流域下水道(志登茂川処理区)流域関連公共下水道
津市(雨水) 津市

(北勢流域下水道事務所事業推進室長)

おはようございます。北勢流域下水道事務所事業推進室長の長谷川でございます。これからご審議・・・(マイクオフ)・・・耐震化対応による増額です。それでは、全体事業費について順を追って説明いたします。

まず、今回の約1,200億円とした全体事業費の内容について説明いたします。事業費は管渠と処分場に分け、処分場はさらに1期分、2期分に分け、それぞれ建設費、用地費、測量試験費に区分し算出しております。管渠につきましては建設費が286億円、総額が311億円、処理場は建設費が684億円、用地費などを含めた総額は833億円としており、全体は表の右の最下段にありますように、1,144億円としております。これをラウンドして約1,200億円と称させていただいております。算定方法については、整備済部分を過年度実績額から、未整備分は実際にかかる費用を積算し積上げたものでございます。先ほど整備済と未整備に分けて内訳金額を提示しましたが、現在の整備の状況としてはこの図ならびに表のとおりでございます。管渠につきましては、四日市市内で一部区間を残すのみで98%の整備となっております。処理場につきましては、31%の整備となっております。

次に、管渠建設費についての幹線ごと、口径ごとの内訳資料でございます。管渠については、先ほどの整備の状況のとおり、ほぼすべてが実績額となっております。処理場建設費について建設費684億円の施設ごとの内訳資料でございます。処理場施設は流入渠などを除き、概ね土木建築部分と機械電気施設ごとに区分されますので、その内訳を含めて表示いたしました。

次に、用地費の内訳です。第1期分については取得済用地費であり、第2期分について

はこれから埋立造成工事を行う費用となっております。なお、2期分については当初計画では17.9haの用地購入費を想定しておりましたが、今回計画では9.7haの埋立用地造成費を算定しております。

それでは、事業費の増額理由に関する説明を行います。まず、当初事業費の内訳との比較ですが、処理場建設費が約350億円の増額となっており、管渠は延長が伸びたことによる差額、その他については概ね大きな変動はないと考えております。

このスライドは、先ほどお示しした資料3の増額理由の一覧です。これからここに挙げました増額理由につきまして、その内容を個別に説明いたします。当初計画策定時の建設費は、当時の知見に基づいて算定を行っておりますが、当時は処理場の計画処理水量の規模などに応じて関連的に費用を推定することができる、いわゆる費用関数式を用いて算出するのが一般的でした。ところが、その後この算出結果が実態から少し乖離していることが経験的に判明してきております。すなわち、今回の事業費増額の要因の1つとしても、過去の知見、すなわち過去の費用関数式を用いていたことによって生じた算定額の差異が、増額という形となったと考えております。具体的な金額につきましては、実態に比較的近いとされている平成11年関数式を用いて便宜的に比較計算を行い、この差異の算定を行い、約100億円となりました。

次に、下水道処理場からの放流水の水質につきましては、伊勢湾の水質環境基準の達成のため放流水質の向上が求められ、当初計画の際には設定されていなかったCOD化学的酸素要求量、T-N全窒素、T-P全燐の項目ならびに数値が設定されました。このため、処理方式を変更し、当初では標準活性汚泥法を主体とした方式から、嫌気無酸素好気法を主体とした方式へ変更いたしております。この方式では、図に示しましたように、生物処理による窒素、燐除去を行うため、標準活性汚泥法よりも大きな規模の水槽などをつくる必要がございます。これに伴う費用の増額は約70億円となります。この算定も比較の実態に近い平成11年費用関数式を便宜的に用い、処理方法以外の条件と同一にし、試算比較を行い差額を算定いたしております。

続きまして、処理場については、景観や周辺環境に対する配慮が求められております。また、地元住民からは場内の緑化ならびに施設上部を公園化するよう強く求められております。特に、この南部浄化センターにおいては、第2期分の施設用地、すなわち埋立にかかる状況の変化から、環境上の配慮が強く求められ、整地形状の変更ならびに縮小を行っております。その結果として、水処理施設を景観と利用に配慮した地下式化とし、覆蓋公園化の計画としております。

先に資料の8-1にてその内容をご説明申し上げます。南部浄化センターについては、地元住民の強い要望から、このように水処理施設上部を周囲の環境緑地と一体となった公園整備を計画しております。この公園整備を実現するために、中央部に図に示したように、水処理施設を地下式化としております。地下式化については、下の図の地下式化のイメージに示しましたように、本来の施設に管理空間を含めた覆蓋施設を上部に加えた上で地中に埋設させます。この際、図に示すように、土圧や地下水圧に対抗させることから、部材を厚くする構造などの強化を図る必要が生じ、また管理する水位を深くすることにより、水処理ポンプの施設が追加されることとなります。こういった施設対応が費用増加を伴うこととなっております。これらにかかる費用を最近行った設計作業の数量情報を用いて、

事業に該当する部分の積上げ計算を積算して出しましたところ、約 99 億円の算定になっております。

続きまして、環境対策費として、工事に伴い発生する産業廃棄物の適正処理にかかる費用でございます。処理場の第 1 期分用地内には、過去に埋設されていたアイアンクレーと称されるチタン廃棄物が地中に存在しております。このアイアンクレーについては、産業廃棄物として管理型処分場へ排出するよう求められております。これに要する費用は当初の想定にはなく、約 15 億円の増額となっております。

次に、耐震化にかかる増額ですが、平成 7 年に発生した阪神淡路大震災を受け、下水道施設にかかる耐震基準の改定が行われました。これには、施設によりより大きな力が加わることを想定し、部材の強化を図るもので、これに一定の費用の増加を伴うこととなりました。また、この周辺は軟弱な地盤であるため、耐震対策を含めて相当な杭基礎を構築することとしております。これらの費用が約 68 億円となっております。

これまでにご説明しました増額理由及び増額金額を改めて一覧表にした資料でございます。これらの増額は、合計 352 億円となります。これは当初事業費で想定していた処理場建設費との差額約 350 億円とほぼ同額となり、これにて処理場建設費用にかかる増額の理由と程度が概ね説明できたものと考えております。金額の右欄に付記させていただきましたが、これらの増額理由はいずれも環境上の配慮、対策あるいは処理場機能を確保するといった点から必要でやむを得ぬ事由事項と考えております。

これまでの説明をまとめて事業者としての見解を整理させていただきました。まず、1,200 億円の全体事業費は、実績及び精査されたものであり、適切に設定されたものであると考えております。次に、全体事業費が当初事業費 750 億円から約 1,200 億円と増額したことについては、主に処理場建設費の増額によるものでございます。ついで、処理場建設費の増額理由の要因は、過去の費用関数式を用いていたことによる差異に加えて、当初計画以降に生じた放流水質向上のための高度処理方式の採用によること、第 2 期区域を自ら埋立を行うことに関連した環境上の配慮としての施設の地下式化、覆蓋公園化であること、耐震化など処理場機能を確保することなど、その後の社会情勢の変化を受け、主に環境上の配慮として必要となったものでございます。そして、それぞれの増加費用については、具体的な金額で説明できるものであると考えております。これらにより、事業費に関しましては、増額理由も含めて妥当なものであると考えております。

これからは、前回第 2 回委員会での説明と重複になりますが、約 1,200 億円として算定した B / C は 1.41 であり、1 を上回っております。また、段階的効率的な整備を図っていること、社会状況の変化に適宜対応していること、地元意向に即していること、加えて下水道が生活環境改善ならびに公共用水域の水質保全に欠かせない事業であり、既に供用を始め関連市と一体的に展開しており、一層の整備が関連市から期待されていると考えております。また、事業費については、今後の設計工事においてさらなる検討を重ね、少しでもコスト縮減を図ってまいりたいと考えております。したがって、我々事業者としては、事業継続は妥当と考えております。委員の皆様方には十分にご審議を賜りたくお願い申し上げます。以上で説明を終わらせていただきます。

(委員長)

ありがとうございました。引き続きまして、111番、説明をお願いいたします。

(津市下水道管理課長)

津市の下水道管理課長の紀平でございます。まず、第2回、第3回委員会の審議におきまして、説明できる資料が十分でなく、委員の皆様方にはご迷惑をおかけしたことをお詫び申し上げます。それでは、中勢沿岸流域下水道(志登茂川処理区)流域関連公共下水道津市(雨水)につきまして、スライド等を使用してご説明させていただきます。ここで失礼して座らせていただきます。

第3回の委員会でご審議いただき、再度説明を求められております費用効果分析における便益を中心に、簡潔なサイエンスの概略等を含めご説明させていただきます。まず、今一度中勢北部サイエンスシティ構想の話から始めさせていただきます。サイエンスシティはオフィスアルカディアを核としまして、その周りの生産や流通、住宅地、公園を一体的に整備する複合型産業集積拠点でございます。津・松阪地域は地方拠点法に基づく地方拠点都市に指定され、その構想の中でオフィスアルカディアが業務拠点地区として位置づけられましたことから、そのオフィスアルカディアを中心に活気に満ちた豊かな暮らしを先導する交流と共生の拠点を形成することを整備テーマに掲げ、津市の重点施策としてサイエンスシティの整備を行ってまいりました。その整備の中でも道路、上水道、雨水排水を含む下水道事業は、開発事業において1つ欠けても開発事業自体が成り立たないほど重要度の高い事業として位置づけられており、サイエンス第1期造成工事と一体化して、雨水排水整備事業を進めてまいりました。

それでは、第3回委員会意見書で説明を求められております便益の内容についてご説明をさせていただきます。公共下水道における雨水整備事業は、浸水被害がありそれを解消していくという目的をもって取り組みます。その際の便益を求める方法としては、一般的に被害防止便益回復費用法を用いて計算いたします。今回のサイエンスシティにつきましては、新たに開発造成を行ってきた新市街地であるため、開発区域内や区域外で被害を出さないように排水設備の整備を行っていることから、過去に浸水被害もなく、また既存水路等もないため、回復費用法で便益を計算することはできません。そのため、今回の雨水に対する便益の測定方法としましては、排水対策、すなわち治水安全度が確保されている場合と確保されない場合についての地下変動を計測する高度化便益を用いる方法で、内容といたしましては、サイエンスシティの地価総額、分譲価格による地下変動率等を用いて、現在価値法により計算しました。

前回の委員会にてご審議いただきました際には、東海豪雨の被災都市とその周辺の都市における地価変動を平均して、浸水被害による地価減少率9%を求め、それを用いて高度化便益を計算いたしました。地価変動の計測地が津市ではなく、東海豪雨の際に最も被害の出た愛知県の旧西枇杷島町であるため、今回のサイエンス排水区に適用するには無理があるとのご意見をいただいております。その後、不動産鑑定士に市内での浸水被害前と被害後における地価変動の実例を確認いたしましたところ、残念ながら市内のデータはございませんでしたが、県内の実例として南部伊勢市周辺のデータがあり、浸水被害後においては約9~15%減少していることが確認できまして、同様の結果を得ることができました。

しかしながら、客観的に浸水被害状況の代償等を鑑みまして、不動産鑑定士に中勢北部サイエンスシティの鑑定を依頼して再検討を行いました。鑑定内容としましては、サイエンスシティにおいて雨水排水設備の有無による格差を、全国的な実地検証の結果を経て統一化された旧国土庁監修による土地価格比準表（六次改訂）に基づき鑑定していただきました。中勢北部サイエンスシティの土地利用状況を土地価格比準表に照らし合わせまして、オフィスアルカディア、産業、流通区域は、大工場・中小工場地域として、住宅地は造成宅地をベースとして検討しております。比準表によりますと、造成宅地における雨水排水設備が未整備の場合と整備済の場合による最大の格差は5%でございます。工場地域による下水道と施設の整備状態による最大の格差は、大工場・中小工場の10%でございます。

サイエンスシティの鑑定結果としましては、雨水排水設備が未整備の場合による住宅地の格差は5%で、工場地域の格差につきましては、住宅地とは異なり排水設備が不十分な状態で敷地内や道路等が冠水すると、生産性、流通性に大きな支障を来することが想像でき、また敷地面積によっては各区画内に調整池等を設けることが義務付けられることもあり、購入者に対する金銭的な負担や土地利用の有効性が失われるなど、敷地内外に対する影響が大きいため、8%の格差が見込めるとの結果が得られております。それぞれの分譲価格に格差を乗じて計算しますと、18億8,910万円となります。それに費用効果分析マニュアルにて定められている利率率4%を用いまして地価を地代換算しますと、整備完了後の年平均便益は7,560万円となります。この費用を対象に段階的整備を考慮した現在価値法による計算を行います。計算期間は平成69年度までの期間とし、費用効果分析マニュアルに基づき計算しますと、総便益は16億8,000万円となります。

費用につきましては、建設費及び維持管理費の合計で、14億1,000万円となります。これらの結果をもとに費用便益費いわゆるB/Cを計算しますと、1.19になりまして、今回のケースに置き直しましても事業効果を確認することができました。

以上で、第3回の委員会においていただきましたご意見についての説明は終わらせていただきますが、冒頭にも述べさせていただきましたように、雨水排水整備は開発行為における根幹をなす部分であり、都市計画法で求められる雨水流出量を抑制し、開発に伴う流出量増加による下流への影響を防ぐことを目的とした開発行為規制への対応ができず、開発行為自体が成り立たないことから、本市としましてはサイエンスシティ第1期造成工事と一体化を図り、コスト縮減に配慮して、計画どおり完了に向けて鋭意努力いたしていく所存でございますので、ご審議のほどよろしくお願いたします。

（委員長）

ありがとうございました。それでは、8番と111番のご説明をいただきましたので、まず8番北勢沿岸流域下水道（南部処理区）についてご意見、ご質問がありましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

（委員）

資料8-1なんですが、処理施設を地下化するという事なんですが、あえて地表に置かず地下化するメリットについて、ちょっとご説明いただきたいと思っております。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

北勢流域下水道事務所事業推進室の者でございます。まずは、公園設置を求められております。地元から要望が出ております。うちの処理場に限らずですけど、こういう水処理施設という大きな面積の所を利用してという例が多ございます。その利用の使い勝手、こういったものを考えますと、なるだけアプローチのしやすいような高さにとというのがございます。それと、これが突出をしておりますと、どうしても景観を非常に阻害することになります。ここが今の堤防になっておりまして、この人家のある所はこの堤防より、図面で切れていますが少し低くなっております。その向こうに海上があるということで、ここに突出した施設をつくるということは、非常に見上げるような形になりまして景観を阻害するということがありますので、こういったことを十分に考慮させていただきまして、なるだけ低くさせていただいたということでございます。

(委員)

わかりました。それで、単に公園ということ考えたとき、私あまり記憶が定かではないのですが、品川かどこかであえて地下化にしなくても蓋をただけで公園になったというような部分が、どこかの下水処理場であった覚えがあるのですが。今のお話だと陸の方の住宅を考えてということなので、またいろいろファクターが違って来たかなという気がするのですが、単に公園化だけを考えるのであれば、あえて地下化する必要はないのかな、蓋だけすればいいのかなというようなことで質問させていただきたいのですが。例えば、公園化だけを考えたときに、地下化の方がコストが安く済むので地下化するのかなと私考えたんですが、その辺の費用の問題というのは、地下化する場合と普通の処理施設をつくった場合に蓋をして公園にする場合と、かなり違って来るものなんですか。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

確かに蓋をただけで公園にはなりますが、費用の点につきましては、蓋をするということは地下化しようと思いと同一でございます。今回それを少し下に入れるということで、冒頭の説明でも申し上げましたが、やはり土圧、水圧、地下水圧といったような圧力に対抗するという点で若干施設の強化を図るといったような部分が施設の増額を伴っているということになっております。

(委員)

あとここ沿岸域に処理するというので、これで言うところらが海になる図に多分なると思うんですけど、この深さがどのぐらいかという問題になると思うんですが、恐らく海に近いということになると、海水の侵入が考えられてくると思うんですが、その場合の施設の塩水に対する強度とかそういうものというのは、特に問題ないのでしょうか。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

塩水という意味では、特に強度という点では議論になるようなことはありません。あくまでそういうことも含めた地下水圧の問題でございます。

(委員)

例えば、セメンチングをしたときに、それが長期に渡って海水に浸されたときに、劣化してきて地中に処理水が浸透していくですとか、そういう可能性というのはないと考えてよろしいわけですね。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

ええ。直接の地下式の構造の強化はそういうものではございません。もちろん我々塩水に限らずいろんな環境の影響を受けるということでの品質、材質。そういったことについては、詳細な設計の段階、工事の段階で、また更なる留意工夫をしていきたいと考えております。

(委員)

ありがとうございます。

(委員長)

ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

この全体の事業の変更については、前回の審議のときの説明としては、埋立計画が別の事業であったと。その一部に処理場をつくるという計画でしていたものが、埋立地自体が計画がなくなったということで、自前で埋立をしなければならなくなったので、事業費がだいぶ増額しましたというような流れの説明をいただいたように記憶しています。それによろしかったですよ。

(北勢流域下水道事務所事業推進室長)

はい。今のご質問ですが、ここは楠町が先に港湾計画の埋立計画がございました。この計画がなかなか進まないということがございまして、下水道第2期分必要な時期になってきておりますので、自ら埋立をやむを得ずやらなければならなくなったということでございます。

(委員)

そういうご説明だったというふうに記憶しているのですが、この工事費全体事業費の内訳を見ますと、主な原因であったはずの用地造成費については89億円の増加。当初考えていなかったものが89億円かかるという話で、全体事業費が350億円も上がってくる説明には何らなっていないと私は思います。その中で、なぜそんなにたくさん全体事業費が上がったかという説明が、今先ほどから説明していただいている用地を最初の前提とは違って自前で埋め立てなければならなかったという理由ではなく、処理場自体の作り方を大きく変更したからだという説明だったというふうに、今のご説明を聞いていました。処理場自体が大きく変わりましたという説明が細かくされていたわけですが、今の委員言わ

れたような地下化、覆蓋化、公園化というような話が、そのあたりの増額の要因になっているというご説明だったと思うんですね。

1つお聞きしたいのは、まず用地を別の事業で埋め立ててもらはずだったときの処理場の計画というのでは、覆蓋化もなかったし、公園化もなかったし、地下化もなかった。要するに、ある土地に上へポンと置くというタイプの処理場を考えていましたというのが当初の事業費だったというふうに理解してよろしいですか。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

今のご質問に、まずその部分についてお答えさせていただくとしたら、当初の計画の構想みたいなところですので、ある程度公園化をするようなイメージのことありましたが、具体的な事業費用としては計上されておらず、今回具体的に計上をしたところ、増額の要因になったというところでございます。

(委員)

それでは、用地ということとセットで考えた場合に、これは素人判断かもしれませんが、用地を海の中へ新たにつくる場合の埋立土量と、それからそこへつくることわかっている施設を地下化した場合のその用地の埋立土量を考えると、地下化した場合の方が土量については少なくて済むというような印象がありますが、それは私の認識違いですか。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

埋立の費用のことも含めてお話申しますと、今大きな流れとしては、埋立構想がなくなって埋立をすることによってという話がありますが、当初から昔の大きな規模での用地購入ですね。人が埋立した土地を買うということの想定はしておりましたので、今回は自分で埋め立てることになりましたけども、そういった費用のバランスとしてはそれほど大きく出していないというのが1つあります。

もう1つは土量の問題ですが、これも今回この第2期分を細かく計画していたときに我々も工夫をさせていただいたんですけども、単純に埋めるとなると約100万 m^3 ぐらいの土が必要だという、この2～3年前に検討を具体的なことに着手したときの数字があったのですが、それをやはり施設を地下式化することによって埋立土量を減らすことができると。今回、詳細に説明しておりませんが、そういったことで土量は約50万 m^3 、半分程度に縮小しております。こういう部分はいわゆるコスト縮減を伴ったものと。地下式かすること自体は単純な増額になりますが、それによって減らすこともできたものもあるというふうに考えさせていただいたところでございます。

(委員)

埋立土量が半分減る代わりに、土を動かすことというのはとてもお金がかかりますので、埋立土量が半減したということのコストダウンと、地下式にするということの構造的なコストアップとの割合を見て地下式にしたんだというほどでもないわけですか。コストダウンとコストアップと両方ありましたけれども総合的な判断ですという程度の話ですか。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

そんなこんなも含めていろいろな勘案、判断をさせていただいて、単純な増額ではないというふうに考えさせていただきました。

(委員)

もう1つ質問です。地下式にしたという説明の中で、杭の話が出てきて、耐震化のイメージの図があります。私の認識としては、建築物というのは地上に建っているからこそ地震力が水平力として働くのであって、地下埋設物というのは、水平力働きませんよね。地下埋設物についての地震力に対する検討というのは、私は実は勉強不足でよくわからないのですが、私の認識としては少なくともおそらく砂地であろうと思われる地盤に対して、なおかつその上に埋立をしているという地盤に対して耐震化をしようと思った場合、地震に強くしようと思った場合、おそらく支持層はかなり下だと思われるので、杭を強固にするという形の地盤対策よりも、逆にフローティング方式なんだろうというふうに常識的には考えるんですけども、これは説明をお聞きしていると随分違う方向で地盤対策、地震対策を考えていらっしゃるようなんですが、この辺のところの検討というのは、これによるのでしょうかという確認です。

神戸の震災のときに、沖合のフローティング工法でつくった建物はほとんど被害がなくてという話は、皆さんご存知だと思います。液状化が一番恐いですよね、砂地ですと。その辺で地下にこういう処理場を建設するという場合の耐震的な考え方というのが、果たしてこの説明でいいのかな、危なくないのかなという印象を持ったのですが、その辺説明していただけますか。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

基本的にはこういったイメージでありますとか、杭基礎によって支持するというところで、その地震力の影響等で、杭のどちらかという構造体との接合部といいますか、そういったところの強化を図っていくという考え方しております。なお地下式との若干の関連ですが、ここには液状化層もございますが、そういったものも施設を深くすることによってそういった危険、リスクを若干除外するような方向での設計も可能だというようなところも含めてやっております。また、子細につきましては詳細設計のときにいろいろ気をつけてやっていきたいと考えているところです。

(委員長)

関連しますが、今の杭による耐震化をここで68億円ということで事業を進めていくと、支持層がすごく深いとか、あるいは詳細設計をやったら変更が出たとかということで、これまた増加要因が出てきてさらに膨らむということはないですか。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

地質地盤につきましては調査済で杭の支持層も確認しておりますので、若干の施工の誤差は発生するかもわかりませんが、大きな変動はないというふうに考えております。

(委員長)

よろしでしょうか。一応、杭で支持する方法で考えているお金のようです。ほかにありますでしょうか。ちょっと確認させてください。資料 11 全体事業費が 1,200 億円。それから、2つ目の黒ポチで増加が約 450 億円。それから、この前の資料 10 の表の合計が 350 億円ですね。この差額の約 100 億円は、埋立費というふうに理解するのでしょうか。資料 4 - 4 で第 2 期分は 67 億円なのですが、資料 10 と全体事業費が 750 から 1,200 になった差額との関係をちょっと補足してください。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

資料 5 番のところでございますが、全体事業費が一番下に書いてございますが、750 億円と約 1,200 億円で、実際には費用積立で 1,144 億円というところです。この部分を 450 億円との差というふうに表現しておりますが、主たるところはこの処理場の所で 350 億円発生しているということでございまして、あとは管渠の部分で延長が変わっておりますのでその部分の増額と、どちらかというところの 1,144 億円を 1,200 億円と称している部分の差も 50 億円ほどありますので、そういったもので総額の 450 億円になっているというところでございます。

(委員長)

そうすると、微少とは思えませんが、多少の変動を積上げると 100 億円になるという意味ですね。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

そうです。

(委員長)

それからもう 1 点、資料 10 ですが、当初計画からの社会情勢の変化による増加要因というのは埋立の話がありましたが、それ以外にこの表の備考の所に書いてある伊勢湾水質改善環境対策処理場機能確保、耐震対策ですね。これが社会情勢の変化で増加になったと理解していいのですか。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

はい。そのように理解していただいて結構です。

(委員長)

そうすると、は方法がより精緻になったというのでしょうか、実態に合った積上げをやったので、これは社会情勢じゃなくて方法の違いになりますよね。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

そうですね。

(委員長)

という、前回から今日までの間にご説明していただいたのは、社会情勢の変化として、埋立の話とこの資料 10 による から のお話を承ったということに理解していいわけですね。

(北勢流域下水道事務所事業推進室)

そうです。

(委員長)

はい。では、続きまして、111 番に移りたいと思いますが、ご質問ありましたらお願いします。では、私の方からですが、スライド 8、この一番上に書いてあります治水安全度。この概念を説明していただけますか。

(津市下水道管理課)

失礼します。津市の下水道管理課宇田と申します。治水安全度の有無ということで書かせていただいたんですが、何年かに 1 回の大雨に耐えられるような断面の整備を目標に雨水の排水設備を整備させていただくと、それは置き換えて治水安全度というふうな言い方で今回表現させていただいています。津市の場合、第 2 回でも説明させていただきましたとおり、8 年確率ということで、時間雨量 57 mm というのを目標に設定させていただきまして、それを目標値ということで設計をさせていただいています。

(委員長)

ちょっとよく理解できなかったのですが、浸水するかもしれないという定性的な事柄を指すということですか。もう少し平たく説明にしますと、不動産鑑定士の方にどういう状況になったら地価がどのくらい下がるのかという説明をされたと思うんですけど、それがよくわからないのですが。

(津市下水道管理課)

今回、雨水の排除施設。要するに、管渠であったり、水路であったり、そういう設備が非常に確率年を見ずに、例えば県型側溝 300 とかそれだけの側溝で整備をした場合に、下流域への影響、それからサイエンスシティ地内でどういう影響が出るかということで、鑑定の方お願いいたしました。今回につきましては、実際に治水安全度という言い方をしていますが、管渠の方で 8 年確率の雨水が雨が降っても冠水しない状態での整備を進めていますので、今まで冠水したことはないのですが、もしそれが無い場合、要するに 57 mm で見ない場合、それより低い場合のときのもし状態であったときに、どれだけの格差が出るかということで鑑定をお願いいたしました。

(委員長)

例えば、57 mm で雨が降ったとして、側溝をつくらない。下流への影響という意味では調整池もあるんでしょけど、簡単に言うとこの地価の低減を考えると、雨が降ったとき

に敷地の中に冠水するということですね。そうなるかどうかという判断をするんだと思うんですけど、丘陵地なので表流水として流れていくということはありませんか。フラットにしているから水が溜まる。57 mmの降雨量で降るとびちゃびちゃになる。そうなると土地とそうならない土地の評価をしてもらったと。こういう理解なんですか。

(津市下水道管理課)

そう捉えていただいて結構かと思います。

(委員長)

その評価額が住宅地だと5%、それ以外の所だと8%下落する。この表の意味はそういうふうに理解するのですか。

(津市下水道管理課)

はい、そのとおりです。

(委員長)

一応、表の見方はそのようでございます。はい、どうぞ。

(委員)

委員長の今の質問の中にもありましたけど、丘陵地なので常識的にかんがりの雨が降っても恐らく浸水しないですね。そういう浸水するような宅地と、雨水がちゃんと完備されていて浸水しない土地の不動産的な評価の仕方という数字が違ってくるのは当然で。ここかどうかは別にして当然で、そういうものに対して地価の下落もしくは付加価値化というような形で不動産の評価額が違ってくるということ、この雨水路の計画のベネフィットに使うこと自体が非常に無理がある説明に聞こえて仕方がない。聞けば聞くほど、今回一般論を話しているわけじゃないので、あくまでもサイエンスシティのあの場所のという事業の再評価をしているわけですね。・・(テープ交換)・・

やはり最後の最後まで、地価の下落もしくは付加価値化というような不動産の土地評価ということ、ベネフィットに使うこと自体が、もう論理的に無理があるんだとしか思えないんです、説明をお聞きしていると。その論理的に無理がある説明を「ああ、そうですか」と納得するわけにいかないという私たちの立場の話もありますし、やっぱり納得できないんですね、その説明については。

ただ、非常によく理解できるのは、ああいう場所に開発をされて、雨水の排水を考えないわけがない。つまり、雨水の排水ということは、丘陵地を造成して住宅地なり工場用地なり何らかのものをつくるのであれば、それはもう当然の話で、しない方がおかしい話ですし、して当然なんですね。して当然の事業をこういう形で再評価が上がってきて、そういう説明をしようとするもので、すればするほど無理が出てくるし、すればするほどこじ付けにしか聞こえない。

私、この間からご説明を聞いていて、どうしてこういうことになるんだろうとすごく不思議ではないんですけれども、何か公共事業の予算の話であるとか、事業区分です

か。ちょっと私にはあまりよくわからないのですが、そこら辺の話なのかなと、逆にこちら側からは思ってしまうぐらい、この場にこの事業が単独で出てきて、この事業が妥当かどうかという説明をなさるといのは、もう論理矛盾ですよ、最初から。ですので、すぐこの事業扱いに困っているというのが、こちらの正直なところなんです。

その辺、非常に正直に、ちょっと私にわかるように説明していただきたいというのはこの間から思っているんですけど、少なくとも今の説明を私が聞いて、「ああ、なるほど。あそこに排水路をつくらないと、これだけのベネフィットが発生しないんだな。B/Cを計算するとBがちゃんと妥当なカウントをしていただいてあって、十分 1.19 なのでOKですよ」という判断をとてもしづらいというのが正直なところなんです。それで、ちょっと説明をしていただけないかなということが、私の正直な質問です。

(委員長)

半分コメント、半分質問という整理をさせていただいて、この方法の妥当性というか、事業者側としてこのヘドニックアプローチをとった場合の説明をスライドでされたと思うんですけど、もう少しわかりやすく補足してください。

(津市下水道管理課)

スライド5の方の説明になるのですが、実際ご説明の中でも言わせていただいた中で、雨水排水設備を整備していくときには、浸水被害があって、それに対応するという形をもって対応していく雨水整備が結構多いと思います。その際にB/Cを出す場合の便益として、やり方としては、今 と書かせていただいている被害防止便益ですね。そこに雨を降らせてシミュレーション化して降水した場合にどれだけの被害が出るかというふうな解釈をもってB/Cを出す。要するに、便益を出すというのが最も一般的な方法であります。

今回、これもご説明の中でちょっと言わせていただいたんですが、委員方もおっしゃられるように丘陵地であるというのもあるのですが、過去に浸水被害もない新しく開発した団地である。それで、事業としても新市街地という解釈の補助金に乗って進めさせていただいている事業でもございますし、それに対して被害防止便益で計算するのは非常に困難、無理に近いのかなと。その理由としては、既存水路がない、それから一応確率年をもった設計値のもとで工事を進めさせていただいているという前提の中で、非常に難しいというふうな答えになりまして、その中で便益を出すには高度化便益、ベネフィットという手法がありましたもので、そちらの方で今回は進めさせていただいております。

大森委員おっしゃったとおり、かなり苦しい部分はあるかと思いますが、前は東海豪雨の実際激震の起きた場合の9%ということにさせていただいておったんですが、非常に激震等全然起こっていない所の差をそこに持ってくるのは難しいのではないかとということも考えまして、今回平時、要するに何も起こってない場合のもとで、うちが対応には鑑定士さんのご意見が一番かなと思ひまして、平時の段階で例えばない場合というのは受益の方に。例えば、下流のことも考えますと調整機能というのは必要です。そして、調整機能というのも下水道設備の中の1つとして考えていますので、それがいい場合というのは各受益の方に調整機能をもっていただいたような調整池であったり貯留施設であったりというのをつくっていただく必要というのが、開発行為上どうしても出てくることにはなりま

す。

となりますと、やはり目に見えない便益とB/Cとありますが、そういうのがやはり数字上表れてこない部分というのがどうしても出てくるのかなということが、私ども事業者側としては考えます。なるべくそういうことを受益に方に対する負担を和らげるという言い方はおかしいのですが、大森委員もおっしゃったように、今の新しい開発の中で雨水施設がないということ自体が非常に考えにくい。それで、今回サイエンスシティの再評価ということで上げさせていただいた中で、私ども便益を出すにはどのような方法がというのは、非常に頭を悩ましたんですが、前回は言わせていただいたとおり、ちょっと消去法みたいな形でベネフィットにたどり着いたというのが現状でございます。

(委員)

開発なので調整池ありますよね。調整池は今回の事業の中には入ってなかったですよ。入っていましたが。

(津市下水道管理課)

調整池もはめての事業費。

(委員)

例えば、調整池というのは当然計算をされて、これだけの調整池必要だという計算が成り立ちますよね。その調整池の中に造成区域全体の雨水を寄せるために必要なんだみたいな理屈では通らなかったのですか。

(津市下水道管理課)

当然、調整池もありますのですが、そこに導いている雨水管渠もすべて入れての表になっていますもので、委員言われましたように、それも入れての話。

(委員)

それだけではベネフィットとしては足りないということですか。要するに、それすらも溢れてしまって、浸水するというところまで考えないといけなかったということですか。浸水を軽減するというようなベネフィットですよ、ここで大きく言われているのは、先ほどから言われている、浸水して地価が下がるというところを回避するというベネフィットですよ、説明の趣旨は。そうですね。

(委員長)

要するに、流出係数を掛けて出てくる水を溜める施設の工事費をどういう理屈で便益を設定するかという話ですね、今日の説明はそれがなかったら地価が下落する。だから、その分のお金を使って雨水管渠と調整池をつくったという、論理になっていると思うんです。だから、当然開発行為として処理しないといけない雨水を事業としてやった。その便益として何が見合うかという論理構築をされたということだと思うんですね。よろしいでしょうか。丘陵だけにちょっと腑に落ちないところがあると思うのですが。

(委員)

非常に苦しいのはよくわかるので、開発したら下水管つくるのが当然というふうに本当は持っていきたいんだろうし、私らもそれでいいと思うんだけど、B/Cでやらなければいけないというのであれなんですけど。これつくらなかったらどうなるのですか。コストの話はもうどうでもいいので。どうでもいいというのもあれなんですけど、つくらなかったらこの雨水は10年降雨はどこに流れてどうなるのですか。

(津市下水道管理課)

どういうふうに流れてどういう影響があるかというお話ですね。少々お待ちください。画面の中央下の方になります赤く示された所がサイエンスでありまして、赤い所が中勢バイパス道路です。サイエンスから出てくる水につきましては、志登茂川、今赤い線をなぞっている所が志登茂川なんですけど、それともう1つ流域が分かれておりますもので、横川、今赤い線をなぞっている所横川に流れていきまして、横川は志登茂川の支流になっておりますもので、最終的には志登茂川の方に流れる形になっております。これを流れていきまして、調整池をつくる際の河川のネック点になりますと、近鉄と志登茂川、横川の近鉄橋梁の部分がネック点ということで、調整池の方は大きさ、規模を決めております。

(委員)

前回はこれ聞いたと思いますが、この下水道をつくらないと、下流地点のどこかのハイドログラフは上がるのか下がるのかどっちですか。つくらないと。

(津市下水道管理課)

調整池をつくらないと。

(委員)

調整池というか、今回の工事をしないと、ハイドログラフは上がるのか下がるのか。

(津市下水道管理課)

上がります。

(委員)

その辺もちょっと攻め方かなという気はするんだけど。

(津市下水道管理課)

申しわけありません。これをつくらないと、近鉄橋梁と河川のネック部がありますので、その部分が河川の水位が上がって影響を受けるということになってきます。

(津市下水道管理課)

ちょっと補足になるのですが、近鉄名古屋線というのが今も言いましたようにネック点

になってございます。もしここがネック点ということは、まず水が流れてここで溢れると、その後、近鉄線に対する影響がかなり大きいものがあると。今のところ、ちょっとした雨でもここで冠水をしてしまいますと、名古屋からの近鉄線が止まってしまう可能性がある。それから、そこから下流に対する 23 号線、三重大付近ですね。いわゆる栗真ということで都市下水道らせていただいておりますが、そちらの方に対する影響も出てくるということが、今のところ考えられております。

(委員長)

今のご説明を方法論に置き直すと、被害防止便益でチェックした方がいいという議論をしているんじゃないでしょうか。

(津市下水道管理課)

それも1つの方法として考えたんですが、それになりますと、河川に対することの費用についても見る必要が出てくると。今回はサイエンス内でのB/Cという解釈で考えさせていただいておりますので、今回こういう形に。

(委員長)

要するに、調整池をつくるというのは、流出の時間差をつけるという意味ですよね。ネック点の水位を上げないという意味ですね。要するに、調整池と開発地内の側溝ですね。敷地がべちゃべちゃにならないようにするという話と、下流域への影響という2つの要素が入っていて、今委員の質問だと、やっぱり下流域の影響を見るべきじゃないかという議論を今されているんじゃないでしょうか。

(委員)

前回、私それを言わなかったのは、逆のことを私言ったと思うんですけど。要は、つくと下のハイドログラフが、逆に全部ざっと流れてハイドログラフが上がるのかなと思っただけで、その辺のところ、流出計算を私ここやってないからわからないんだけど、実際つくったためにハイドログラフが上がるのを防止するのであれば、それはそれなりのベネフィットかなと今ちょっと思ったのでね。

(委員長)

はい、よろしいでしょうか。今、後半の議論で、下流への被害便益というのが出てくるんじゃないかという議論を、後半で少し展開したことになります。ほかにありますでしょうか。では、この2つの事業については以上とさせていただきます。どうもありがとうございました。

では、続きまして、108番都市公園事業のご説明をお願いいたします。

108番 都市公園事業 岩田池公園 津市

(津市公園緑地課長)

津市都市計画部公園緑地課長の不破でございます。どうぞよろしく申し上げます。それでは、都市公園事業岩田池公園につきまして、本年度7月13日に第1回目のご審議をいただきました結果をもとに再評価をいたしましたので、説明させていただきます。際審議になりますので、概要だけ簡単に説明させていただきます。

岩田池の位置から説明させていただきますので、スクリーンをご覧ください。まず、スクリーンに左側は三重県地図でございます、オレンジ色の着色部分が現在の津市の市域でございます。岩田池公園の位置でございますが、津市の中心市街地の南約2km、近鉄名古屋線南が丘駅の北東300mに位置しております、公園の北西には県道久居停車場津線が隣接しております。これは旧国道165号線でございます。

次に、その周辺の状況と事業の目的について説明いたします。ご覧いただいております写真は、当公園周辺の航空写真でございます、左側が昭和50年、右側が平成12年に撮影されたものでございます。広い範囲で自然林がなくなっておりまして、著しく宅地開発が進んでおりますのがおわかりいただけるかと存じます。岩田池につきましては、市内有数の渡り鳥の飛来地でございます、岩田池公園につきましては、野鳥の生態系も十分考慮し、市街地に残された自然環境の保全や保護とともに豊かな自然に親しみ、また地区住民の健康の増進を図ることのできる場所として、平成4年度より事業に着手しております。

現在の整備状況といたしましては、岩田池北側の赤い色の部分でございますが、既に整備済の区域でございます、主な施設としましては、野鳥の観察や散歩のできる園路、鳥の解説板、ベンチ、植栽、集会所、駐車場等が既に整備されております。今後整備を行いますのは、主に池の南側の水色の部分でございますが、この整備予定につきましては再評価を行い、去る7月13日にご審議をいただきましたその際に、見直し計画の策定を待つて再審議するというご意見をいただきましたので、今回見直させていただきました。

こちらは委員会からの意見書になりますが、「見直し計画の策定にあたっては、平成13年度の再評価委員会意見を踏まえ、自然環境の保全に留意されたい」とありまして、平成13年度の委員会からのご意見といたしましては、「今後の公園計画・整備にあたっては、防犯面、安全面、子供から高齢者まであらゆる人の利用を前提とし、開発の進む民地と公園との緩衝帯の設置などについて、目的を明確化して自然環境の保全と利用面から総合的な検討を行うとともに、公園整備・維持にあたっては、住民参画、住民との協働に努めること。また、自然環境を十分に活かした公園整備のあり方について検討を行うこと」という内容でございました。

委員会からのご意見を左側の5つの項目に整理いたしまして、それぞれの項目に対する検討内容を右側に示してございます。検討内容に基づきまして、今後の整備内容につきましては確認を行い、外れている部分の修正を行うことといたしました。この5つの項目を検討いたしました結果から、このような施設配置を計画いたしました。申しわけございませんが、お手持ちの資料の28ページをご覧くださいと思います。これをもとにエリアをどのように変更したか説明させていただきます。

まず、1つ目の「目的を明確にして自然環境の保全利用を検討する」という項目でございますが、この項目が公園全体施設計画にかかわる最も重要な部分でございますので、まずはこの部分の検討を行いました。資料は9ページに少し戻ってください。図面の赤い枠で囲みました部分が公園の計画区域でございます、緑色で着手してございます箇所が岩

田池公園内の自然環境が残された部分となっております。当初計画では、現況の自然環境の保全、自然と人間を考える拠点づくりを基本方針としてまいりましたが、広いエリアで現況の保護・保全を考えておりました。緑色の着色部分がそれに当たりますが、現存するアシ原から水辺樹林、開発された両側の樹林地までほぼ保全を重視し極力手を付けずに残地する計画をしておりましたが、公園の南側におきましても、もともと開発により入り組んだ形成をしておりますので、さらにまた樹林地が覆うように存在しておりましたため、各エリアが分断され、一体的な利用を行いにくい状態でございました。

そこで、全体の一体的な利用が図れる方法として、樹林地や渡り鳥の生息する水辺や水辺の樹林地に自然に親しみながら利用できる空間整備として、園路を配置する計画をしておりました。しかし、前回の委員会の中でもご質問いただきましたように、現在のままその自然を保全した状態で利用することで、防犯、安全面の対策や野鳥の生息地へ利用者が立ち入るといことで、野鳥への影響などが懸念される面がございました。また、中央の宅地開発されました両側の樹林地につきましては、民家と隣接しておりますことから、樹林をそのまま残地すると、今後維持管理面や安全面におきまして、さまざまな問題が考えられることになってまいりました。

そこで、現況の保護・保全を行う部分を、自然環境を専ら保護・保全に努める部分と、自然を利用しながら管理していく部分に細分化し、図のようにまとめました。まず、絶対条件として専ら自然の保護・保全をする部分につきましては緑色の部分でございまして、池の南側の水辺周辺のアシ原とそれを取り巻く水辺周辺樹林と限定しました。アシ原の保全につきましては野鳥などの生息域の確保が目的でございまして、水辺樹林の保全につきましては、生息区域と利用区域の緩衝帯としての目的でございます。また、後ほど詳しく述べますが、公園利用者の安全確保と環境保全の両面から保全区域に沿い柵等を設置したいと考えております。

次に、紫色の部分でございますが、これは現存する樹林を活かしながら、里山としての管理を行い、園路などを配置しまして、森林浴や気軽に自然体験ができる場所として利用していこうとするものでございます。この写真は、対岸の整備済区間から保全する区域を見たものでございまして、右手の方がアシ原から水辺周辺を樹林が囲んでいる様子が確認していただけたと思います。この水辺を取り囲む樹林地については、現況のまま保護・保全したいと考えております。

次に、こちらは先ほどの図面で言いますと紫色の部分でございまして、里山として管理する計画をしている樹林地の整備イメージでございます。里山として自然環境の体験の場以外に園路としても活用を考えておりますので、防犯・安全面も考慮しながら、間引きなどを行いまして、また隣接する住宅地に面する部分も十分配慮したいと思っております。

これまでは自然環境の保全利用をする部分のお話でしたが、続きまして、多様性のある公園整備ということでお話させていただきます。図面の赤色に着色しました部分につきましては、区域の計画決定により以前から何らかの形で手が加えられ、先ほどとは逆に開発された平らな形状をしております。既に造成されておりますことから、この部分については、広場や修景施設、便益施設などとして、多目的に利用してまいりたいと考えております。また、この部分につきましては、住宅地と隣接しておりますことから、整備する際には図面で青色で示したように、緩衝帯を設置したいと考えております。この緩衝帯につき

ましては、公園と宅地の高さの関係がございますので、日照の確保や木の種類を選別いたしまして、その場に応じた緩衝帯としたいと考えております。

次は、このあたりの写真を西側のエリアからご覧になっていただきたいと思います。この写真の と ですが、現況の水辺樹林をそのまま保全する場所でございます。現況樹林の管理・保全と記してある所でございますが、これは里山として管理する部分でございます。また、現況の樹木につきましては、極力残していきたいと考えております。写真の左側に隣接する住宅でございますが、その部分に緩衝帯を設置したいと考えております。このエリアにつきましては、平坦な土地でございますのでこれを利用して、整備済の駐車場と併せ岩田池公園の顔となるようにメインエントランスとしての空間の整備、また野鳥や樹林地のフィールドワークの拠点として利用できる広場や健康遊具、幼児遊具などの配置を行いたいと考えております。緩衝帯の設置につきましては、プライバシーの保護や不審者の侵入防止、宅地擁壁などの目隠しなど、修景向上の機能を持たせまして、民地に対しましては前庭的な空間の整備を行うことで、公園として整備する上での一定の配慮を行ってまいりたいと考えております。

次に、赤い点線で囲った部分でございますが、西側のエリアと東側のエリアの中間部分の山腹エリアとしてございます。ここは公園の中でも最も高い部分でございますので、 と の写真でおわかりいただけだと思いますが、西に広がります住宅地が一望できる場所となっております。また、先ほどの西エリアと広場整備を行う東エリアを結ぶ中間点でもございますので、今見ていただいている写真は先ほどの西側のエリアから当該箇所を望んで写したものでございますが、直接見通せますことから、アイストップとなるような施設を配置しまして、奥のエリアへの利用者の誘導を行いたいと考えております。そのほかにトイレ、駐車場など主に便益施設を配置する計画をいたしております。

次は、一番大きな東側の山野エリアでございます。 の写真でございますが、広場から池の方を望んだ写真でございます。中央の水辺樹林はそのまま保全いたしまして、左側の樹林は里山としての管理を行います。

次に、 と の2枚の写真でございますが、以前の開発によりまして既に造成されておりました、地形的には大きく3段、いわゆる雞壇状になっておりました、岩田池公園の中では最も広いスペースが確保できます。多目的に利用できる広場や遊具広場など整備したいと考えております。

次に、防犯・安全面での配慮についてでございますが、防犯面と安全面に区分いたしまして、それぞれ対策を立てていきたいと思っております。まず、防犯面につきましては、犯罪の巣とならないように、見通しの確保や夜間の対策として照明灯の設置が不可欠と考えております。見通しの確保につきましては、特に植栽の配置、組み合わせに十分留意しまして、目線での視界の確保を行いたいと思っております。特に、住宅地横の樹林地におきましては、園路も整備しますことから、先ほど里山のイメージで説明いたしましたように、適度な間伐を行い整備を行ってまいりたいと考えております。また、周辺を含めたくさんの目があることによりまして、犯罪発生の抑止にもつながりますことから、大勢の方に利用いただけるように整備を行ってまいりたいと考えております。

安全面では、整備時のハザードの撤去ということで、遊具の設置に関しては、ほかの施設などと安全領域を確保したり、水辺の樹林地などに手を加えない部分へは立ち入れない

ような柵やサイン等を設置しておきたいと思います。全体計画が複雑な形状をしておりま
すことから、施設などの配置がわかる案内板も設置したいと考えております。また、供用
後の管理方法でございますが、現在津市では市内の多くの公園で地元自治会等の団体、ま
た通年の維持管理を契約しておりまして、草刈、剪定、清掃、遊具の点検、危険箇所の巡
視などをお願いしておりまして、何か異変等がございましたら連絡をいただくようになって
おります。遊具の安全につきましては、管理団体以外に専門業者での点検も実施して
おりますことから、岩田池公園につきましても同様に管理してまいりたいと考えて
おります。

赤い点線で示しましたように、環境を保護・保全する部分と利用する部分の境には、フ
ェンスやサイン等で立ち入りを禁止する処置をとりたいと思います。また、全体がわかる
ような案内板も設置したいと考えております。

最後に5つ目の項目でございますが、公園整備の維持管理の住民参画と協働ということ
になりますが、先ほどの項目でもお話ししたように、地域住民や関係団体に公園へ興味
を持っていただけるような公園整備事業の実施。設計段階から意見をいただきたいと考
えております。特に、野鳥に対する施設計画や工事施工時の環境面での配慮なども必要で
ございますことから、関係団体への協力を図ってまいりたいと考えております。この写真
は自治会の作業、また岩田池の会館部分の作業を写したものでございます。先ほどずっと
お話ししたことを総合的にまとめますと、このような計画になっております。

続きまして、事業の進捗でございます。前回の再評価と今回の再評価の比較でござい
まして、総事業につきましては、前回25億200万円でしたが、今回の見直しで21
億300万円となりまして、3億9,900万円の削減を考慮しております。その具体的な項目に
つきましては、資料の最後でございますが44ページをご覧ください。先ほどの保全・保
護に関する項目で、図面で言いますと園路工の延長の減、また橋梁工の減になりますが、
この項目で5,800万円。水辺の広場、展望台を計画しておりましたのを削除して、これ
で1億8,000万円。逆に安全と自然の防護柵の立入防止策で500万円を増額しましたが、ト
ータルいたしまして3億9,900万円の削減となります。今回、見直しました総事業で現在
の進捗率にいたしますと、事業費ベースでは72.5%となります。また、次年度以降の残
事業としては、5億7,800万円を考慮しております。

最後に、費用対効果でございますが、前回同様の方法で見直しまして、施設にかかる費
用に変更がございましたことから、その部分の修正を行い、費用便益費は1.32となりま
した。ちなみに前回は1.20でございました。この方法につきましては、前回と同様で
ございますが、この資料の32ページから40ページにかけて資料が添付してございま
す。また、40ページ以降につきましては、カモの生態する調査や風景、今回説明しまし
たエリアの航空写真等が添付してございます。

少し時間が長くなりましたが、以上で再評価の説明を終わらせていただきます。よろし
くご審議のほどお願いいたします。

(委員長)

はい、ありがとうございました。ただ今の108番について、質問がありますでしょうか。
本日はスライドの8ページ目というか、この資料の8枚目、前回の意見書を整理して5項
目について対応をご報告いただきましたが、ご質問よろしいでしょうか。では、ちょっと

教えていただきたいのですが、この公園の全体の公園網における位置づけ、それから公園整備の趣旨・目的。その辺をもう一度教えていただけませんか。質問の趣旨は、あまり二分法で言うてはいけないんでしょうけども、野鳥を大切にするのか、人の利用を大切にするのか、両方狙っておられるようですが、それが調和するのかということを確認したいのですが。

(津市公園緑地課)

お答えしたいと思います。前回は自然の保全というふうなことで、いろいろご説明をしていたわけなんですけど、やはり具体的なものがなかったということで説明不足になって、今回また改めて説明をすることになったんですけど、やはり一番の苦労したところというのが、自然でありながら民家と接している部分、そこを一体どうしたらいいのか。当然保全という手を掛けずにそのまま、自然林の保全というふうな形になるかと思うんですけど、そのままではどんどん山というのは荒れていってしまう。雑草なり蔓草なりどんどん生えてきてしまう。また、木自体もだんだん密集してきて、それぞれがだんだん弱った木というのが出てくるというふうな、そういう荒れた状態になってきてしまう。

その場所というのが民家と接している部分があるということで、そこを今回どうするかということで、自然林の部分と2つに分けて、民家と接している部分については保全。守りながら手を加えて管理をしていくと。そういう部分として位置づけをすることといたしました。コンセプトとしては、やはりこの池には毎年水鳥、野鳥が飛んできます。この公園のメインとなっている部分なんですけど、その野鳥も保護し、また自然の山に来る野鳥も保護する。そういった形で自然と人が共存できる、共生できるようなそういう場にしたいと。そういうことで今回見直しを行いました。

(委員長)

樹林を2つに分けられて整理されたというのはよく理解できたんですけど、もう少し具体的に質問をすると、広場が結構大きくて水辺に近い所まで。例えば、この資料で言うと26ページなんですけど、広場が2箇所ありまして、ほとんど水辺の近くまでアプローチできるようになっている。ここで前回私どもの要求もあったんですけど、ユニバーサルに使えるようにいろんな遊具だとか、小さな子供が遊ぶような環境をつくるというコンセプトになっていると思うんですね。それから、もう1つは照明をたくさん、量はわかりませんが、イメージとしてはたくさん入るだろうなど。そうすると、野鳥の生息環境としてはディスターブするんじゃないかなと思うんですね。

そういう意味で、自然林を2区分されて住宅地とバッファーをつくっていくようにするというのはよくわかったんですけど、その精神とこの広場とか照明器具を入れていくというのが、少し矛盾しないかなという気がしたんです。もう少し言うと、広場は人がそこで遊ぶような環境にしなくてもいいのではないかなと。設計目標として、もう少し自然を活かすというようなテーマの公園整備もあり得るんじゃないかなというふうには思ったんですけど、先ほどの自然林の扱いと兼ねて、その辺を少し教えてください。

(津市公園緑地課)

こちらの資料を見ていただきたいのですが、今説明の中で全体を大きく2つに分けたという部分では変わりがないのですが、保護する部分と利用する部分を途端に分けるといっわけではございませんでして、先ほど住宅地との緩衝帯というのは修景緩衝帯とっておるんですけどそういう部分と、自然の部分と利用する部分の間には環境緩衝帯といって木を植える部分とか、樹林地の奥にも山裾エリアというのがあるのですが、そちらの方の広場も動的な広場という使い方ではなくて、木の生えている中を歩けるとか、そのような整備。ですので、一定に利用する部分と保護する間には緩衝帯というのをすべて設けていく予定であります。今、赤い方に示してございます方にも果実園、実のなるような木なども配置して、ちょうど現状といたしましては随分高低差のある所でございまして、その斜面などを利用して植樹などを行って、一定の所を保護する部分と利用する部分の間にはバッファーのものを設けるつもりではございます。

(委員長)

まったくの経験的感想なんですけど、10年前ぐらいに比べると野鳥の数が減ったような印象があるんですけど、そんなことないですか。

(津市公園緑地課)

すいません、ちょっと今資料を捜しておるんですけど、パワーポイントの方用意できなかったのですが、平成5年ぐらいからの資料をまとめておりましたんですけど。

これは三重県の方でご協力いただいて資料もいただいたんですけど、毎年ガン・カモ類の一斉調査というものがやられておまして、この紹介は前回もさせていただいたんですけど、棒グラフになっている部分、これが岩田池のカモの数で、三重県全体の数が折れ線になっている部分です。これは数量は縮尺書いてありますが、ちょうど平成9年までの量から一転して平成10年に落ちておるんですけど、野鳥の会とかそういった所へもいろいろ問合せをさせていただいて、原因になるようなものは何なのかということもお聞きしたのですが、海の方で岩田川と雲出川の河口辺りが禁猟区になったということで、そこへかなりカモが集まっていったというふうなことが考えられております。その後も一度は同じぐらいの量でも来ていますし、原因としてはそういうことではないかなと。

(委員長)

ぜひそれ両方足した数字を確認していただきたいです。私、岩田池は定点観測しています。まるっきり個人的な感想ですが、園路整備がされてから随分減ったような印象があるんですけど。要するに、人がアクセスしやすい環境になったとか、園路に照明が付いたとか、そういうのが影響しているんじゃないかなとか。まるっきり個人的な感想なんですけど、そういう経験的な印象があるもので、あまり照明をたくさん入れると、目標としている動植物に優しい環境と人に優しい環境がお互いに干渉し合うというか、摩擦を持つんじゃないかなという気がするのですが、いかがでしょう。

(津市公園緑地課)

私もこのグラフを見てヒヤッとしたわけなんですけど、平成10年という所でございまして落

ちているわけです。平成 10 年というのが、最後平成 18 になっている所も見ていただくとわかるのですが、平成 10 年 1 月に落ちておると。工事が始まったのが平成 11、12、13 なんです。ですので、この園路整備する前に実際下がっておるといふうなことがわかるかと思えます。

(委員長)

それはぜひ丁寧な観測をしながら、後追いでも照明は整備できるのではないかと思うので、少し丁寧な観測をしながら整備を進めていただければと思います。後半はちょっとコメントです。

(津市公園緑地課)

あと、生態についてなんですが、だいたい昼間というのが岩田池の方にいるみたいでして、日が暮れて約 10 分ぐらいすると皆飛び立って、夜エサをとるらしくて、こちら辺のカモは町屋の海岸の方へ飛んでいくみたいなんですけど、そちらの方で夜間エサをとって、また朝方帰ってくるという部分がございますので、おっしゃられるように照明の影響というのは経過で観測していくつもりではございますけれども、直接今のところは影響はないのかなとは感じております。

(委員長)

はい、ありがとうございました。ほかに質問ありますか。はい、どうぞ。

(委員)

第 1 回評価委員会のときに出していただいて、実は今年度中に計画を見直す予定がありますというご説明だったものですから、それならば予定がちゃんとしてからもう 1 回説明してくださいという形で今日出て来ていただいているというふうに理解しているのですが、先ほど委員長の質問があったときにパワーポイントで出された図というのは、資料でいただいていますか。なぜかと言いますと、再評価書の 1 ページ目の未供用(未整備)のエリアという所の説明の中に、見直し前、見直し後ということていくつか挙げていただいてあって、これを見ると全体としては見直し前に山野エリアにあった展望施設がまずなくなったということと、見直し後には山野エリアに駐輪場が増えている。それから、山裾エリアに駐車場が増えている。それから、中腹エリアにトイレが増えているというのは、この再評価の 1 ページ目を見るとわかるんですけども、ほかのエリアのいろいろな付けていただいているビジュアルの資料のどこにもそれが載っていない。

計画全体の見直しをしますので、その説明をしますというはずだったのに、計画の説明がないぞと思って、さっきからずっとひっくり返しているんですけど。個別の緩衝帯の説明であるとか、樹木の説明であるとか、表示の説明であるとか、そういうのは承りましたが、公園整備計画といいますが、公園全体としてどういう公園に計画するかの見直しが行われたはずなのに、その公園としての説明が一切なかったように思います。

一番大きく感じたのは、アプローチの説明が何もなかった。それから、公園全体として見直しをしたのであれば、見直し前、見直し後という比較がこの最初の再評価書の第 1 ペ

ージにある字の説明しかなかったように思います。その辺が説明としては、わざわざここにもう一回出て来ていただいた説明としては、ちょっと説明不足かなと思いましたので、その資料がありましたら説明をお願いします。

(津市公園緑地課)

資料の方なのですが、一番最後の追加で1枚はめらせていただいた。はい。2つ並べるというふうな形でもよかったんですが、変更点見ていただくのにそちらの方がよくわかるかなということで、変更点のみを出させていただいて付けさせていただきました。金額も100万円単位ですが、事業費の概算金額ということで入れさせていただきました。そこで説明をさせていただきました。アプローチの関係なのですが。

(委員)

この図には、トイレ、駐輪場、駐車場は落としてないですね。見直し計画をされたということで、お金も入っているわけですから、トイレ、駐輪場、駐車場がどの程度の規模のもので、どの程度の金額を見ていただいているかが、まったくこれではわかりません。

(津市公園緑地課)

今の44ページとあとは28ページの計画でございまして、確かに今おっしゃられるような、トイレと書いてあるだけで、駐輪場と書いてあるだけで、その規模についてはそこまで詳細には説明資料入れてなかったもので申しわけございません。若干資料を持っていますので、金額等調べたいと思います。

(委員)

事業費の内訳はどこかに書いてありますか。

(津市公園緑地課)

特に工種ごとというふうな明細までは付けさせていただいておりません。

(委員)

やっぱりちょっと資料不足かなという気がします。知りたいのは、見直し前にどういう計画で、どういう所にいくくらいお金を使うつもりだったということと、それから今年度新たに見直しをされたということです。見直しをされた後で、合計はとも出ているみたいなので、根拠としては持ってみるんだと思いますけど、例えばトイレにどの程度の規模のものでいくくらい、駐輪場はどの程度のものでもいくくらいというような、やはり工事金額全体の内訳書くらいは入れていただきたいなと思います。

(委員長)

今の件で何か写せるでしょうか。

(津市公園緑地課)

では、説明できる範囲でいたしたいと思います。ちょっとお時間ください。まず、便所につきましては、事業費で 3,200 万円ほど上げてあります。駐輪場につきましては、約 110 万円ほど計上してございます。

(委員長)

ちょっと時間がかかりそうなので、この次に河川事業の説明を聞きますので、その後我々審議に入るので、そのときに 1 枚にまとめて渡していただけないでしょうか。

(津市公園緑地課)

はい、わかりました。そうさせていただきます。

(委員長)

追加費用分ですね。

(津市公園緑地課)

先ほどアプローチの件はよかったですか。

(委員長)

それは説明してください。

(津市公園緑地課)

それでは、アプローチの件を説明させていただきます。このスライドの方を見ていただきたいのですが、これは資料としては付けさせていただいてございませんが、青い線の部分、点線も実線も含めてなんですが、この部分については前回もこのような形でのアプローチを考えておりました。一般公道も含めて樹林地の中の園路、そして、今既設で整備済の部分は入ってないのですが、一番左側の水色で囲まれた部分が当初のエントランスの部分でございまして、ちょうど上の方に細長くなっておるのが水辺エリアとして供用している所でございます。下側色が付いている部分について、薄い黄色の部分、左側から山裾エリア、山腹エリア、山野エリアと 3 つのエリアの広場等の整備を計画してございまして、それぞれの広場へのアクセスとして、そういう青い線の園路というものを考えておりました。これは公道も含めてです。

それが、ちょうど右側の部分なんですが、今回の見直しで一番大きく変えたというのが、その部分の整備について、どうしても自然環境の保護、自然林の保護というふうなものと整備というふうなことがやはり上手くいかないといったことで、これを外して赤い下の線があるのですが、これをアプローチの連絡路として。これは公道でございまして、公道を利用すると・・・(テープ交換)・・・入っているので、航空写真の絵があったと思うのですが。まず近鉄線がどこにあるのかなんですが、今赤い点で示しておるのが近鉄線でございます。下の方が南が丘の団地になってございまして、南が丘駅の部分というのがこの辺りでございまして。また、国鉄の方が右上の方を走ってございまして、ここの阿漕駅というのがこの辺りにございまして。エントランスの部分としてメインエントランスがこの部分でございま

す。あと、サブエントランスとしてこの部分につくってございます。

(委員)

公道から南が丘に曲がる方の道を車で曲がってきて、先ほどの駐車場と書いてあった所へ車を止めて利用するというのが、想定されているメインのアプローチの仕方ということですか。あとは近隣の方が歩いてみえるということですか。

(津市公園緑地課)

はい。今おっしゃられたとおり、それがメインとなっていて、もう一箇所駐輪場で若干の駐車場というのが高くなっている部分ですね。やっぱり駐車場、メインエントランスが一番低い所になって、高い所まで、高さで 15m からあるわけですので、上にも必要であろうということで、上の所にあまり台数置けないのですが、駐車場、駐輪場の整備を考えております。

(委員)

この 31 ページの年間利用者数というのが 20,000 人と書いてあるのですが、何時から何時までというのじゃなくて、いい加減の「まあこんなもんかいな」という感じですか。こんな広い公園にたった年間 20,000 人。鳥の来る方が多いんですね。もちろんだと思っております。エントランスゾーンか何かわからないですが、そこに来た人だけの人数じゃなくて、年間ここを訪れる人たち全部で 20,000 人なんですか。この数字は違う。

(津市公園緑地課)

今の 20,000 人は、これが元になっている数字なんです。朝の 8 時から夕方 6 時まで。そして、今供用の部分というのがエントランスから水辺エリアにかけてのほとんど園路状の細長くなっている部分なんです。そこへ訪れた方の人数でございます。1 日調べて、それを年間に換算した数字ということなんです。

(委員)

この公園内の通路の図が上がっていたのですが、それを見せていただけないでしょうか。そのこの部分なんです。確かここ一般の住宅だったはずなんです。この辺の出入口付近の住人というのは、この出入口の了解を得られているのかということと、こういう細い道というのも一般の公道に今指定されているのかという、2 点確認をしたいと思います。

(津市公園緑地課)

開発でできた団地なんです。すべて公道でございます。先ほど駐車場の説明をさせていただいたのが山腹エリアのここなんです。そこからこの黄色い部分、自然樹林を入れて行くルートにつきましては、駐輪場は山野エリアの中にあるのですが、人が自転車しか入れないと。そういった想定で考えております。

(委員)

防犯のことも上げられているんですけど、逆にこういう通りやすくなったときに、この辺りの住まわれる方というのは、逆に通行人の目に晒されることになるので、防犯的にどうなのかなと思ったので質問してみました。

(委員長)

今のはコメントでよろしいですか。はい。ほかによろしいでしょうか。では、どうもありがとうございました。12 時前になりましたが、このまま続けて。では、15 番よろしくをお願いします。

15番 河川事業 二級河川赤羽川 総合流域防災事業 紀北町

(尾鷲建設事務所事業推進室長)

尾鷲建設事務所事業推進室の森でございます。今回、再評価の再審議をお願いする箇所につきましては、事務局配付の委員会資料 15 - 2 河川事業の二級河川赤羽川総合流域防災事業でございます。よろしくお願いいいたします。座って説明させていただきます。

前回 10 月に行われました再評価委員会では、想定氾濫区域などの便益の算出根拠について説明が不足していたとの意見をいただきました。そこで、今回は想定氾濫区域などの便益の算出根拠について説明させていただきます。まず、初めに平成 10 年から平成 18 年における便益算定方法の主な変更点について、続きまして、想定氾濫区域図についてご説明いたします。

それでは、平成 10 年から平成 18 年におきます便益算定方法の主な変更点についてご説明いたします。便益算定を行う際には、国で定めた指針があり、マニュアルとしてとりまとめられております。1 つ目の変更点は、使用する資産データが詳細なメッシュデータに変更になったことによるものでございます。資産データの調査につきましては、平成 10 年当時は町単位の集計でありましたが、今回は国勢調査メッシュ統計をもとに集計することとなりました。そのほかにも人口、世帯数などがメッシュ統計を用いて集計することになっております。その結果、資産評価の精度が向上しております。

2 つ目の変更点につきましては、使用する一般資産の被害率が最近の水害実態を基本としたものに変更となったことでございます。スライドで示しますとおり、家屋の被害率が平成 10 年当時は 0.177 であったものが、平成 18 年では 0.343 と、約 2 倍に増加しております。被害額は資産額に被害率を乗じて算定いたしますので、このことから当時と比べまして一般資産の被害額は増加することとなります。

3 つ目の変更点ですが、使用する公共土木施設の被害率が最近の水害実態を基本としたものに変更になったことでございます。被害率が平成 10 年当時は 95.8% であったものが、平成 18 年には 169.4% に変更となりました。なお、赤羽川につきましては、下水道、都市公園がありませんので、被害率は 168.8% となります。公共土木施設被害額は一般資産被害額に被害率を乗じて算定することから、被害額は増加することとなります。

次に、想定氾濫区域図についてご説明いたします。初めにスライドで示しますのは、前回 10 月の委員会にご説明しました想定氾濫区域でございます。スライドで示します想定氾濫区域図は、基本的にはマニュアルに基づいて作成しておりますが、平成 16 年の台風

21 号の超過洪水によりまして、事業区域内で破堤しなかったという実績を踏まえまして県が独自に考えまして、破堤は想定せず越水のみとして作成したものでございます。なお、青色で囲んでいる所が平成 16 年の台風 21 号による浸水の実績区域でございます。

次に、今回作成しました想定氾濫区域図についてご説明いたします。今回使用したマニュアルに基づきますと、各氾濫ブロックについて一箇所の破堤地点を想定することになっております。このことからマニュアルの考えを踏襲しまして、破堤を考慮した氾濫解析を行った結果、スライドで示します想定氾濫区域図のとおりとなります。ちなみに×の所が破堤の想定箇所でございます。

続いて、スライドで示しておりますのは、平成 10 年当時の想定氾濫区域でございます。平成 10 年当時と今回を比較した氾濫区域面積及び区域内の資産状況について説明いたします。スライドで示しておりますのは、想定氾濫区域図をもとに集計したその区域内における資産状況を、平成 10 年当時と今回を比較した表でございます。人口や世帯数、従業員数等につきましては、平成 10 年当時は旧長島町等の全体の統計表をもとにした平均値により算出しておりますが、平成 18 年では国勢調査によるメッシュ統計結果をもとにその区域内における人口や世帯数を集計しております。氾濫区域内における地域は人口密集地域でございますので、山地が多い旧長島町では平成 10 年当時の資産データは実際より小さい値となり、今回と比べ半分程度となっております。

最後になりますが、費用対効果の算定結果についてご説明いたします。費用対効果を算定した結果、30.39 となりました。平成 10 年当時からの主な増加要因でございますが、一般資産及び公共土木施設などの被害率が増加したこと。それから、前回の 10 月と比べましての増加要因につきましては、破堤を考慮したことによりまして、氾濫区域面積が拡大したことによりまして、便益費が増加したためでございます。

これで想定氾濫区域などの便益の算出根拠についてのご説明を終わらせていただきます。平成 19 年度から事業が再開できるよう、再度ご審議のほどよろしくお願い申し上げます。

(委員長)

はい、ありがとうございました。ご質問ありますでしょうか。では、平成 10 年と 18 年を比べた浸水面積、人口世帯を比べた表、2 の 4) ですか。これちょっと聞き取れなかったので説明を補足してほしいのですが、平成 10 年は人口が 1,700 人が、平成 18 年には 3,200 人になるのは、メッシュデータを使ったためだということでは聞こえたんですけど、なぜ平成 10 年は数字 1,700 人ぐらいと少ないのかというのがちょっと聞き取れなかったのをお願いします。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

わかりました。浸水面積についてはご覧いただいたとおり、若干減ってはおりますが、まず 10 年度の方からご説明させていただきますと、この中にはございませんが、10 年度につきましては、この浸水地域の棟数、家の数というのをまず出しております。この浸水区域 1 ha 当たりの棟数を実際に数えて、そして浸水地域全体の面積に棟数を掛けたということで棟数が出ておるわけですが、実際この棟数については 10 年も 18 年もあまり大きく変わってはないと思いますが、ただその棟数から世帯数を出しております。ただ、棟数

から世帯数を出すにあたっては、紀伊長島町全体の棟数と世帯数の割合を棟数に掛けて算出してあります。また、その上の人口でございますが、世帯数に紀伊長島町全体の1世帯当たりの人数を掛けて出しておるといったことで、人口を出してあります。

先ほどはスライドの説明の中で、「山地が多い旧紀伊長島町では平成10年当時の資産データは実際より小さい値となる」というご説明をさせていただきましたが、これは棟数に掛ける、いわゆる棟数当たりの世帯数もしくは世帯数当たりの人口といったところが、紀伊長島町全体の数字を用いておったということで、世帯数及び人口が平成10年度は実際より小さい値となっておったというふうに考えております。

18年度につきましては、国勢調査における実際の調査結果がございますので、その調査結果をもとにこの地域、氾濫区域内の世帯数及び人口等を出してありますので、そういった算出方法の違いにより、平成10年度と18年度の差が生じてきております。

(委員長)

わかりました。そうすると、浸水想定面積を測るメッシュは、これ500mでしたっけ。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

3ページの方に。

(委員長)

100m。国調も100mメッシュデータですよ。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

3ページの方ですが、国勢調査のメッシュが500m。

(委員長)

簡単に言うと、丘陵部分を抜いたデータがわかったということですか。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

そういうふうな言い方もできるかと思います。

(委員長)

わかりました。あと、詳細な計算プロセスがわからないのですが、浸水面積が平成10年当時と今回よく似ているというのか、まだ40ぐらい違いがあるというのか、程度が難しいんですけど、前回に説明を受けた越水のものに比べると、平成10年とだいたい同じ様な結果になったという評価だと思うんですが、青い枠というのは、平成12年の実績ということでしたか。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

赤の線で囲ってありますが、平成16年度の災害の際の浸水区域ということでございます。

(委員長)

2の2)で、この絵で言うと川よりも右側、だから左岸になるのでしょうか。そこはこの図面だと黄色とか青とかいうメッシュがたくさんあるんですが、したがって被害はこのシミュレーションでも大きくない。したがって、平成10年のときも浸水被害はなかったと。そういうふうに理解すればよろしいのでしょうか。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

そうです。青の線が16年度の実績でございます、今回のちょっとスライドでは色が薄くて見にくいのですが、お配りした資料のピンクとか黄色とか水色の四角で色づけがしてある部分が想定氾濫区域ということでございまして、いわゆる被害が生じる区域ということになっております。

(委員長)

だから、平成10年はその面積がかなり大きいんだけど、そこが多分現実に合ったような計算結果になっている。要するに、平成10年が過大すぎた。今回の計算結果、要するに黄色とか青いメッシュがたくさんあるので、標高とかが考慮されて、あまり浸水被害が起こらないような浸水深さになっている。したがって、平成16年、大雨のときにもここは青い枠で囲んでないので、あまり浸水被害を受けていないと。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

今委員長ご指摘ありました水色の線で囲っていませんので、この部分について被害を受けていない区域でございますが、まず1つ考えられる理由といたしましては、今回流量算出をするにあたりましては、赤羽川本川に周囲からの支川が当然流れ込んでおりまして、その支川からの流量というのも当然本川流量としてカウントしているわけですが、ただ、平成16年当時につきましては、支川の水が本川にはけなかったということもあって、いわゆる支川の水が上流の方で氾濫しておったということもあって、その分下の方への負担が少なかったのではないかと考えております。ただ、今回本川に流入する流量、いわゆる支川の流量も含めた上で氾濫解析等行いますと、やはり左岸側、この図面で見ると右側の一番端っこになりますが、左岸側下流部においても浸水が生じるという検討結果になっております。

(委員長)

質問の趣旨は、今回の越水プラス破堤を考慮というものが、かなり精度が高いんですよということを確認しようとしているのですが、要するに、平成10年と比べると、左岸側が随分ピンク色の部分が大きいのですが、それが小さくなっているのは、現実により近いシミュレーション結果になっているという意味でしょうかということなんですが。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

そういうことです。すいません。

(委員長)

はい。ちょっと素人なもので。

(委員)

16年のをもとにやっているわけですね。今回の破堤の×印というのは、平成16年の台風のときには破堤していないのですか、実際には。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

平成16年度の災害時には、破堤はこの区間では生じておりません。

(委員)

そうすると、今回のこの2)のシミュレーションは、破堤させたものとしてシミュレートすると、平成16年の浸水エリアにほぼ合っているんですけど、実際の16年の実績では破堤していないのだから、浸水の原因としては違うもので計算しているということですよ。実際平成16年は破堤していなくて、越水でこの浸水エリアがあって、今回は×印で破堤させて浸水計算しているので、実際の実績によって計算したものではないですよ。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

今回は私ども用いております治水経済マニュアルといったものに則ります考え方を踏襲した形で今回越水プラス破堤を考慮した形ということで、氾濫想定区域を出ささせていただいております。ただ、平成16年当時、先ほど申しましたように、現実には破堤はしておりません。ただ、破堤をしなかった理由といたしましては、やはり。

(委員)

だとしたら、平成16年の原因が違うのであれば、本川ではなくて別のファクターで。例えば、こういう部分というのを支流からの氾濫で浸水している可能性ということも実際あったわけですね、当初は。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

それはあったと思います。

(委員)

その場合、今回対象としているのは本川のわけなので、今無理やり破堤させてこのエリアに合わせたときに、過大な評価を実はしてしまっているということにならないのですか。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

ただ、本川が流下能力を得ることによって、当然支川から流入してくる支川からの流入水位についても本川ではくことができると。ただし、今回支川からの流入、支川が氾濫したということにつきましては、本川が流れなかったということで、支川が溢れたというこ

とも原因として考えられますので。

(委員)

ですから、平成 16 年は溢れたという理由なんですよ、実際破堤していないということなので。だから、破堤を理由にこういう計算を今回させるのは間違っているんじゃないかということなんです。ですから、このエリアに合わせてあげるんだったら、支流からの合流を合わせてこのエリアに合わせてあげて、そのときに本流からの越流の量がどの程度なのかという試算をしないと、実際に平成 16 年ベースで合わせたときに、どの程度本流からの越水で浸水氾濫がこのエリアにあったのかという実際の議論にはなっていないですよ。

(河川室長)

B / C の B を評価する場合は、一応マニュアルに基づいてやるとなると、想定されるのは越水の被害とか破堤も当然あるわけで、そういったことを考慮してどれだけの被害を軽減するかというのが計算の手法です。たまたまこの川につきましては、実績の浸水がありましたものですから、それであえて検証しているわけございまして、通常の川をこれからやる事業に対して過去の浸水がどうであったかという議論はもちろん必要ですが、本来その事業をやるにあたっての B は、当然考えられる災害、それをどれだけ軽減するかとなりますと、今例えば下流の左岸側は破堤することもあるわけですから、当然それはベネフィットとしては計算するということですので。ちょっとたまたま実例がございましたのでちょっと混同しやすいのですが、そのところちょっと区別して考える必要があると思いますが。

(委員)

ということは、この間出してきたときに越水のみで計算させてきたというのは、何でそのときから破堤が入ってなかったのでしょうか。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

それは、今説明ありました本来はマニュアルに沿ってやるべきところを、私どもの独自の判断というか勝手な判断で、言い方悪いのですがマニュアルから逸脱したやり方をやってしまったというところで、この部分については私どもの前回お示しした算出方法、誠に申しわけなかったんですけど、私どもが前回 10 月にお示しした結果を出した算出方法、いわゆる考え方について誤りがあったというふうに考えております。この点については、私どもが委員の委員方にお詫びを申し上げなければならないところだと考えております。

(委員)

はい。あともう 1 点なんです、破堤の想定箇所、今×印で示しているのですが、ちょっと教えていただきたいのですが、こういう攻撃斜面の所で破堤するのは何となくわかるのですが、滑走斜面側で破堤するパターンというのは、どういったときに破堤してくるのですか。こっち攻撃斜面なのでこちらというのは洪水が起こったときに圧力かかるので、

破堤するというのは何となくわかるのですが、こちら側というのは、川の流れは外向きに圧力がかかりますから、こちらというのはあまり圧かからないですね。こういう所で破堤を想定しているというのは、どういう場合にそういった所で破堤するということを想定しているのでしょうか。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

今回もマニュアルに基づいてさせていただく中で、流れによって極小部であるとか、そういう所での破堤という考え方ではなしに、今回のマニュアルに基づきますと、こういうような築堤の場合、築堤をスライドダウン、下げると。築堤がもしなかった場合、一番被害が大きくなる所で破堤をさせなさいよというところで記載の方がございますものですから、河川に伴う前後にある背後の状況とかを見まして、被害額が最も大きくなる場所で破堤をさせておるというところで、×印の箇所を選定させていただいております。

(委員)

では、そのマニュアルというのは、最大限に被害が想定される場所で、とにかく現実的にはまずあり得ないという所でも想定しろというようなマニュアルなわけですね。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

そうでございます。

(河川室長)

メカニズムがいろいろございまして、委員おっしゃいましたように、直接外力がかかって侵食されて破堤する場合と、例えば越水して裏側が崩れる場合、それから破堤につながる。一番心配しますのは、徐々に水が浸透して裏側から水が漏れ出して一挙に破壊するというケースがございまして、必ずしも水流が当たる部分だけで破堤するということではございませんもので、堤防の安全性というのはいろんな角度から検討するという意味で、今申しました一番被害の大きい所で仮定の破堤をさせておるということです。

(委員)

そうですね。後ろの2つのパターンというのは、何年か前の京都のように、下流部が狭窄部になっていて、ダムアップしたときにどこか弱い所で破堤するというパターンだと思うんですけど、ここ見た感じそういう狭窄部はあまりないような気がするのですが、そういったものが考えられないときに、そういう弱い所も現実にも考慮に入れなくてはいけないのですか。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

マニュアルの中では、現況の河道の断面から余裕高を引きまして、その流量の流れる余裕高より高い水位の流量が流れたときには、各山で囲まれた氾濫原で設定してある所で、一番被害が大きくなる所で計画洪水を超えた時点でもう破堤する可能性があるという考えによってシミュレーションはしております。

(委員)

わかりました。では、ちょっとまた考えます。ありがとうございます。

(委員)

資料の3番を今見ていたのですが、平成10年度と18年度と費用対効果分析結果を比較してあるのがあります。先ほどから説明の中に「マニュアルでは」という文言が大変多いのがどうも気になってしょうがないんですけど。例えば、総受益、総費用の考え方も、下に書いてある、この受益の話がすごくわかりにくいのはどの事業も一緒なんですけど、例えば残存価値というのが平成18年の方だと総受益の方に入ってくるファクターなのに、平成10年のときには施設の残存価値、これ同じものかどうかよくわからないんですけど、年費用の方にかかってくるとか、随分計算の仕方自体が違うのかなと思わざるを得ない書き方がしてあって、なおかつ受益費を。これ上は年受益と年費用ですよ。下が総受益と総費用ですよ。何かあまり比較になってないような気がするのですが。これだけを見せていただくと、10年度の再評価のときのいろんな計算結果というものと、今回また出してもらいたいような計算根拠というのが、どう整理してどう考えてどういうふうに変化したと考えればいいのかということすら、何だかよくわからなくなってきてしまうような表になっていると思うんです。

この事業自体は同じ事業なんだと、継続している同じ事業なんだというふうに捉えて見せていただくと、同じ事業とは思えないような数字が並んでいるし、そういうふうになってしまった経緯が、先ほどの想定氾濫区域の説明にもありましたように、マニュアルが変わったんだとか、メッシュのピッチが変わったんだとかというようなことなんですという説明だというふうには受け取ればよろしいのでしょうか。

最後の3番の矢印が書いてあるので、上と下は変わりましたよという意図で書かれている資料だと思うんですけども、何がどういうふうになったというふうを考えてみるのかという説明をしていただきたいと思います。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

まず、この3番の表なんですけど、表の意図としましては、平成10年度当時に費用対効果分析を行った結果、費用対効果分析が18であったものが、今回今日お示ししたものであれば30.39であるというふうなことがまず1点でございます。それと、年受益、年費用が総受益、総費用に変わっているということですが、先ほど委員の方からもありましたが、マニュアルという言葉をもた使いますが、当時はいろいろ被害想定額の出し方については、先ほど申しましたように精度の問題であるとか、被害率の算定の方法であるとかいうところが変わってきておるわけですが、それをもとに費用対効果というものを出す最後の手段になると思うんですけど、平成10年当時は1年間の費用と1年間の受益に換算して、それを比べて効果分析結果としていたものが、平成18年度において使用する治水経済マニュアルにおいては、トータルにかかったコストに対してトータルの受益ということで、被害想定額を出すところまでは被害率とか精度の問題はあるにしろ同じなんですけど、そこから年間の受益、年間の費用、総トータルの費用、総トータルの受益を出すところの考え方

が、平成 10 年当時のマニュアルと平成 18 年当時のマニュアルで変わっております。

そういったことから、委員おっしゃいましたように、残存価値とか細かいことも書いてあるのですが、そういったものを足し合わせて年間当たりのものにするのか、総トータルにするのかという最後のところで考え方が変わってきておるといことで、ちょっと答えにはなっていないかもわかりませんが、最後の費用対効果を出すところで考え方、いわゆる計算方法、手法が変わってきておるといことでございます。

(委員長)

残存価値が平成 10 年度には便益に入って、18 年度には費用の方に入っているように理解できることについての説明はないですか。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

10 年当時は年費用の方に残存価値が入っておりますが、残存価値を引いておるといことになっております。18 年度のマニュアルの方では総便益の方に入っておりますけど、総便益の方に足しておるといことになっております。足すと引くのテクニク的なものなんだろうと思うんですけど、12 年度マニュアルは年費用から引いておると。18 年度では総便益の方に足しておるといことで、ちょっと計算手法の中身については除外なんですけど、決して残存価値が年費用の方になっていたものが総便益の方になっているというわけではなく、10 年当時は費用の方から引いておったものを、18 年度は便益の方に足しておるとい手法が変わっております。

(委員長)

ほかに質問ありますか。はい、どうぞ。

(委員)

さっきの最も被害想定が考えられる場所でシミュレーションをするということなんですけど、だとすると、例えば 2) の今回の予想図なんですけど、印の越水部分というのは平成 16 年の実績でやられていますよね。そのときに一番左岸側の下流部の 印というのは、その実績に基づいて多分計算されていると思うんですけど、平成 10 年はこの辺りまで氾濫予想区域でなっているのですが、もし最大限考えられるとしたら、印は実績を使っていて、×印が予想されているというのは、何かベースが違っておかしいので、この印は実績はここだけでも予想としてはこっちに持ってこないといけないんじゃないですか。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

印も越水箇所の想定でやっております。

(委員)

想定なんですけど、何でそのときに平成 10 年こっちの方まで入っているんですけど、一番考えられそうなこっちに持ってきてないのですか。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

その箇所については、河川の幅も単純な話でございますが、河川そのものの流下能力がございますもので、シミュレーション上ここでは越水することはないということで、そこから狭くなっておりますここで氾濫する可能性があるだろうという形で、すいません、印の方もシミュレーションでさせていただいております。

(委員)

その考え方というのは、さっきの川の圧力の話じゃないですが、ある程度河川の状態を今の話と考えていますよね。マニュアルは最大限災害がある可能性のある所で破堤させたりするという話になっているんですけど、その話とちょっと矛盾するような気がするのですが。激震な災害があったときにはもしかすると越水するかもしれない所でやった方が、理論的には合ってくるんじゃないですか。今のは地形ですとかそういうのを考慮しているようなんですが、その話とさっきの破堤箇所の話というのは、何か話的には矛盾するかなという気がするのですが。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

確かに破堤箇所ですが、一番背後地なんか見ましても、人家密集しておる所でございますので、スライドが薄くて申しわけないんですけど、この破堤の箇所につきましても、先ほどの築堤が破堤した場合の被害予想として、多大な被害を及ぼすという箇所の選定としては、そんなにずれておるといふふうには考えておらないのですが。

(委員)

この図面だと今のエリアというのが平成 16 年の氾濫のブルーの線というのは実は入っていないのですが、この地域というのは 16 年は浸水しなかった地域だったんですね、そういう意味では。

(尾鷲建設事務所事業推進室)

そうでございます。

(委員)

まだちょっと腑に落ちないんですけど、とりあえずいいです。

(委員長)

ほかにありますでしょうか。では、ないようなので、一旦これで午前は終了とさせていただきますが、再開はどうしましょう。1時スタート。

(公共事業運営室長)

で行けたらお願いしたいのですが。

(委員長)

では、1時スタートということで。

(公共事業運営室長)

先ほどの津市が若干の説明をしたいということですけど。

(津市下水道管理課長)

ちょっと説明が不足しておいて誠に申しわけなかったのですが、3点ほどご説明だけさせていただきますと思ひまして、お時間を頂戴いたします。よろしくお願ひいたします。

1つは、治水安全度という表現をしております、これにつきまして、鑑定評価との関係がわかりにくかった点がありまして、これについて補足的な説明をということで。治水安全度についてがあるということは、いわゆる排水施設の整備の状況、これが鑑定の格差となって表れてくるということで、浸水被害の有無という部分は、今回の場合は排水施設の整備の状況という形で評価がされてきております。ですから、敷地内に池などが必要になってくるという点、あるいは当然それに伴って工場用地の場合ですと生産活動に結びつかない調整池あるいは池の工事費がいるということが必要になってくる。その分が格差になって表れてくるということです。

今、ちょうどスライドが出ておりますが、先ほども説明に使わせていただいたスライドなんですが、造成宅地の品等検証格差率表の所で、雨水排水、その下にイの排水方式、あるいは口に排水能力、そしてハに排水設備。この所でそれぞれの格差率が2%と1%と2%ということで、これまず排水方式については「管渠または開渠である地域」、これが格差の表れであると。それから、前回の説明で「地域確率雨量に基づく設備である地域」、これが57mmということで説明をさせていただく分です。それから、「敷地内に雨水枥があり排水が良くかつ道路内にマンホールが適切に整備されて、勾配道路がグレーチング処理である地域」。このようなことで格差が出てきておるということで、浸水があるなしという形で出てきておるのではないということです。

それから、大工場、中小工場地域につきましては、「動力資源及び用排水に関する費用等」という形で、その格差が工場排水について最大で10%出てくるということでございますので、これが鑑定において価格の差として表れてくる。それがそれぞれ5%あるいは8%であるということでご理解をお願いしたいということです。

それから、もう1点。スライド等使って下流域への影響ということの説明させていただいたのですが、この評価は今回受けるのはサイエンス排水区ということでございまして、開発行為における制限というのは当然前提条件であると、委員の方からお話出ておりましたけれども、前提条件ということから、もうネック点云々ということは、本来的には河川全体の問題でありまして、サイエンスのみで受けるというよりも河川の再評価という形的时候にはそのようなものが必要になってくるということは考えられますが、今回のサイエンス排水区について、あえてそこまでちょっと踏み込んでいないということでございます。

それと、新市街地の開発事業関連公共下水道事業というのが数が少なく、その評価の手法は想定されていないと考えておるわけですが、この補助金を受けていくためには、いわゆる10年以上継続の場合ですと本審査会で審査が必要であるということと、B/Cも1以上が求められておるということでございますので、ひとつ今回の審査にあたりまして

よろしくお願ひしたいと思ひます。以上でございます。

(休 憩)

(委員長)

それでは、再開したいと思ひます。引き続きまして、道路事業について説明及び審議に入りたいと思ひます。まず、道路事業の概要説明をいただき、5番、6番、7番と3件続けてご説明お願ひします。よろしくお願ひします。

5番 道路事業 一般国道477号四日市湯の山道路 四日市市～菰野町

6番 道路事業 主要地方道伊勢松阪線 伊勢市

7番 道路事業 一般国道260号南島バイパス 南伊勢町

(道路整備室)

道路整備室の佐竹でございます。座ってご説明申し上げます。今回ご審議いただきますのは、お手元の資料でございますように、道路事業5-1一般国道477号四日市湯の山道路、6-1主要地方道伊勢松阪線、7-1一般国道260号南島バイパスでございます。

次に、一般国道260号南島バイパスの全体事業費について、お手元の資料5-2をご覧いただきたいのですが、それについて事前にご説明申し上げます。

(委員長)

道路事業の全体概要説明はもうよろしいのですか。

(道路整備室)

ごめんなさい。概要は今回割愛させていただきたいと思ひます。個々で十分説明できると思っております。

(委員長)

では、お願ひします。

(道路整備室)

5-2の1ページをご覧ください。南島バイパスは、平成13年度に再評価を行っている事業でございます。そのときに前回の13年度のときの全体事業を35億5,000万円と算定しておりました。今回、55億円ということで大幅な増額となっております。この件につきましては、平成15年度にも事業費の増額ということでご指摘を受けたわけですが、そのときと同様、過年度の施工実績を反映することなく全体事業費を算定しておったという形になっております。それで、15年度のときの事業方針書、これは2ページ以降に付けてございますが、その3ページ目の問題点の解決方針のとおり、今回は当該年度までの事業実績量、次年度以降の残事業量を精査勘案して算定しております。平成15年度以前にこのように再評価を受けたこのような案件がこれが最後となりますので、ご審議のほ

どよろしくお願いいいたします。

それでは、5 - 1 一般国道 477 号四日市湯の山バイパスからご説明申し上げます。

(四日市建設事務所事業推進室長)

四日市建設事務所事業推進室長の森でございます。よろしくお願いいいたします。座って説明させていただきます。それでは、委員会資料 5 - 1 道路事業一般国道 477 号四日市湯の山道路について説明させていただきます。本事業につきましては、事業採択後 10 年が経過しましたので、事業の進捗状況、整備方針について再評価をいただくものでございます。

それでは、初めに事業概要を説明させていただきます。一般国道 477 号は、四日市市内を通過する国道 23 号を起点とし、菰野町、滋賀県大津市、京都市を経て大阪府池田町に至る全長 202km の幹線道路でございます。四日市建設事務所管内で見えますと、現道の 477 号は国道 23 号より東名阪自動車道の四日市インターチェンジを通過し湯の山温泉方面へ向かう 27.6km、2 車線の主要幹線道路で、県内では湯の山街道と呼ばれております。今回再評価をいただく四日市湯の山道路は、この現道の北側に赤色で示しますバイパス道路のうち東名阪四日市インターチェンジから現在整備が進められている第二名神高速道路の菰野インターチェンジまでの約 9 km の区間です。本路線には東名阪の四日市インターが接続されており、利便性が高いことから、これまでも沿道周辺では大規模な住宅団地や商業施設、物流施設等が立地して、市街地方面への通勤や臨海部の工業地帯への物流、また週末や観光シーズンには湯の山温泉への交通量も多く、各所で渋滞が発生しています。スクリーン茶色の が渋滞箇所でございます。

国道 477 号の現道において、日交通量は約 17,000 台となっております。特に、交差する国道や県道の交差点において、朝夕のラッシュ時を中心にご覧のように渋滞が目立っております。このような状況を踏まえ、現道の渋滞対策が早急な課題となり、バイパス事業に着手することになりました。

本路線の整備計画においては、交通の分散を図り交通渋滞を緩和することを目的に、昭和 55 年度三滝川左岸の市街地側からバイパスの整備に着手いたしました。また、第二名神の四日市菰野間の施工命令が平成 10 年に国土交通大臣から道路公団に出されたことを受けて、本路線はこれまでのバイパスとしての機能に加え、第二名神菰野インターへのアクセス道路としての性格が加わりました。さらに本路線は 2 本の高速道路へのインターチェンジにアクセスし、四日市市の市街地や特定重要港湾である四日市港に直結することから、高速道路と一体となって交流や連携機能を果たす道路として、地域高規格道路の指定を受け、四日市インターアクセス道路として整備を進めることになりました。

このうち図面青色の市街地と四日市インターを結ぶ四日市バイパス工区約 5 km は、平成 14 年度に完成し、一部 4 車線を含む 2 車線で暫定供用を始めました。次に、ピンク色の四日市湯の山工区については、四日市インターから第二名神菰野インターまでの区間で、平成 16 年度再評価をいただいた延伸区間を含む延長約 9 km であり、今回の審議対象となっております。黄色の区間約 2 km につきましては、菰野インターから現道 477 号を結ぶ終点部工区で、現在のところ未着手工区となっております。なお、地域高規格道路では、東名阪自動車道などの高速道路と連結して、地域道路網の中で骨格的な役割を果たす道路

で、交差点の立体交差化、自歩道の分離などの手法により、走行速度を上げた規格の高い道路でございます。

続きまして、北勢地域の幹線道路網整備の現状と国道 477 号の役割について説明をいたします。北勢地域では、近年第二名神高速道路や東海環状自動車道などの幹線道路網の整備が進んでいる状況で、これに合わせてアクセス道路などの整備が図れているところでございます。第二名神は現在愛知県方面から四日市ジャンクションまでが開通し、それ以降の区間については、平成 17 年度に中日本高速道路株式会社が事業者として整備することが決定され、平成 20 年に亀山東ジャンクションから大津ジャンクションの間、平成 27 年には四日市ジャンクションから東海環状自動車道接続部の四日市北ジャンクション間が、平成 30 年には四日市北ジャンクションから亀山間が完成予定と発表されました。国道 477 号バイパスは、この第二名神高速道路に接続する幹線道路網の 1 つとして、重要な役割を担うことになりました。

次に、事業の経緯について説明させていただきます。四日市湯の山工区につきましては、平成 9 年度より事業着手しております。平成 16 年度再評価をいただいた延伸区間については、12 年度より事業に着手しております。平成 17 年度には延伸区間を含む約 9 km を一体化し事業を行うこととなりました。工事の進捗といたしましては、平成 14 年度に東名阪自動車道下のアンダーボックス工事を着手いたしました。平成 15 年度に高角インターチェンジの供用を開始し、平成 16 年度から吉沢インターチェンジ、これは仮称です、の周辺を着手しております。平成 23 年には高角吉沢間 4.7km の部分供用を開始し、残り 4.1km を第二名神高速道路と合わせて平成 30 年に供用を開始する予定です。平成 17 年度までの進捗につきましては、51.5%となっており、用地取得率は今後第二名神と同時取得する区間を除き 96%となっております。

続きまして、事業効果について説明させていただきます。本事業の整備効果といたしましては、当道路の整備により、現道の渋滞緩和、第二名神菰野インターへのアクセス、走行時間短縮による利便性・生産性向上、そのほかとしまして、生活圏の拡大、災害時の緊急輸送道路としての役割などの効果が見込まれております。

現道の渋滞状況について説明させていただきます。資料 11 ページと併せてご覧ください。平成 13 年と平成 15 年に実施しました渋滞調査によりますと、県道四日市菰野大安線、通称ミルクロードとの宿野交差点では、最大渋滞長が 850m、通過時間が 8 分となっております。・・・(テープ交換)・・・幹線道路であり、沿道開発が進み、周辺から発生する交通が集中する構造となっていることが大きな原因となっております。計画道路による渋滞解消につきましては、計画路線の整備により新たに東西の交通容量が確保され、交通量の分散に伴い現道交通量が減少します。

具体的なバイパス整備に伴う現道の渋滞解消効果としまして、資料 13 ページと併せてご覧ください。平成 15 年度に完了しました四日市バイパス工区を例に渋滞箇所の変化を説明させていただきます。平成 9 年調査時に発生していた渋滞箇所である柳橋南交差点、生桑橋南交差点の 2 箇所が、平成 15 年調査では解消されております。スライドはバイパスと現道の交通量の関係を示しています。これを見ると供用延長が延びるに従い、バイパスへ交通量がシフトしていることが確認できます。以上のように、バイパス整備に伴う渋滞解消の効果を、今後バイパスの供用延長が延びるほど通過交通のシフトも増えて、交通

の分散が図られるものと考えられ、現道では交通量の減少に伴い渋滞解消などの効果もより一層大きくなるものと思われます。

続きまして、当該道路の構造要件の見直しについて説明させていただきます。当該道路は地域骨格道路として出入り制限を前提とした立体道路として検討、設計を進めてきました。しかし、一方で公共事業におけるさらなるコスト縮減を図り、平成 15 年地域高規格道路の構造要件の見直しにより、サービス速度の考え方、車線数、出入り制限、交差方法、現道活用区間等について満たすべき構造要件が緩和されました。このため当該道路についても、地域状況や交通状況を勘案しつつ、サービス向上とコスト縮減を図るために、構造要件の見直しを行い、一部平面道路を含む暫定 2 車線にて段階的な工区発現が可能となる整備を行い、事業効果の早期発現、初期投資コストの縮減に努め、平成 30 年の供用開始を目標に事業を展開してまいります。

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。先ほど説明させていただきました構造要件の見直しに伴い、当初全線立体道路を予定しておりました。一部平面道路にし、盛土及び高架橋が減少したことにより、コスト縮減となりました。具体的には盛土の減少により約 4 億 8,000 万円、高架橋の減少により 12 億 2,000 万円。トータルで 17 億円のコスト縮減になりました。

続きまして、費用対効果について説明させていただきます。今回、平成 42 年ネットワークにより将来交通量を予測し、本事業区間 9 km における費用対効果を算出しました。総便益が 604 億円見込まれているのに対して、平成 18 年度を基準とした建設費、完成後の維持管理費の総費用が 367 億円で、B / C は 1.6 となっております。また、時間短縮について、正面スクリーンのとおり、高角インターから菰野インター予定箇所まで現在おおよそ 15 分、混雑時は 30 分以上かかっていたものが、当路線を利用することにより約 5 分以上短縮することができます。

続きまして、代替案について説明させていただきます。資料 6 ページの航空写真と併せてご覧ください。当路線のルート検討としては、現道拡幅案、三滝川右岸ルート案、三滝川左岸ルート案で比較検討を行い、人家の密集した所を避けて経済性、施工性、土地利用などの面から総合的に優れ、菰野インターに直接アクセスする三滝川左岸ルートを選定しており、かつ地元と何度も協議を重ねて都市計画決定したために、代替案はないと考えております。

続きまして、環境への配慮についてですが、資料 18 ページと併せてご覧ください。本事業は、都市計画決定時、三重県の環境影響調査の実施に関する指導要綱に定める対象事業には該当しない工事でした。しかしながら、地域の環境を適正に図ることが重要な社会的責務であるため、この要綱の趣旨に即して環境影響調査を実施いたしました。人の健康または生活環境に係る項目については、大気質、水質、騒音、振動、低周波振動について調査を行い、一部区間の騒音以外は環境目標を満足しております。騒音の予測値が環境保全目標を上回る地点に対しましては、遮音壁の設置等適切な保全対策を講じます。自然環境に係る項目及び自然景観に係る項目につきましては、地形・地質、植物、動物、景観に関して調査を行い、すべて環境保全目標を達成しました。工事実施に際しましては、可能な限り現況植生の保全に努め、植物の生育環境、動物の生息環境の保全に配慮してまいります。

続きまして、地元の意向について説明させていただきます。地元では第二名神の整備と併せて本事業の整備による渋滞緩和、地域ネットワークの構築、物流の効率化、土地利用の高度化などの面からの要望も強く、沿線の四日市市、菰野町で構成される四日市インターアクセス道路整備促進期成同盟会が結成されており、早期完成が強く望まれておるところでございます。

以上、再評価の視点を踏まえて評価を行った結果、本事業を継続し、第二名神高速道路及び関係機関との調整を図りながら事業を推進したいと考えておりますので、よろしくご審議いただきますようお願いいたします。

(委員長)

では、続きまして6番をお願いします。

(伊勢建設事務所事業推進室長)

伊勢建設事務所事業推進室長の野呂でございます。よろしくお願いいたします。ただ今から評価をお願いします箇所は、事務局配付の委員会資料6-1道路事業の主要地方道伊勢松阪線でございます。それでは、事業概要についてご説明いたします。座って失礼します。

県道伊勢松阪線は、伊勢市宮町を起点に松阪市本町に至る延長約26kmの幹線道路です。本路線は松阪伊勢北部地域と伊勢市中心部を結び、この地域の交流連携を支援する上で重要な役割を担っています。伊勢市内においては、東西の幹線である国道23号と県道鳥羽松阪線を結ぶ南北の幹線として、地域経済や住民の生活を支える重要な路線となっております。しかしながら、踏切を起点に渋滞が発生しており、これを解消するため、一般国道23号と県道鳥羽松阪線を結ぶ新たな幹線道路として、伊勢南北幹線道路が計画されています。このうち県道伊勢松阪線から鳥羽松阪線の区間を伊勢松阪線バイパスとして整備を進めております。本事業はこの一部区間として整備を進めているところでございます。

続きまして、伊勢市街地の道路交通の現状についてご説明申し上げます。伊勢市街地の道路網は、東西の国道23号、県道鳥羽松阪線、南北の県道伊勢松阪線、市道藤社御園線、県道宇治山田港伊勢市停車場線から構成されております。しかしながら、南北の幹線道路はすべて既成市街地を通過していることから、南北方向の交通集中により混雑が発生しています。さらに、東西の幹線道路の間に位置する近鉄山田線、JR参宮線の踏切を起点に慢性的な交通渋滞が発生しています。

続きまして、伊勢市街地における南北の幹線道路の渋滞状況でございます。このように踏切の影響により混雑が発生しております。特に、伊勢松阪線では、近鉄踏切を起点とした渋滞が顕著で、朝夕の通勤時間帯では最大500m程度の渋滞が発生するなど、円滑な交通に支障を来しております。

次に、県道伊勢松阪線の現状についてご説明申し上げます。伊勢松阪線の沿線には、第三次緊急医療施設である山田赤十字病院や市内有数の大規模工場である横浜ゴム三重工場が位置し、これらのアクセス道路として地域経済や住民の生活を支える重要な役割を担っています。また、国道23号から鳥羽松阪線の間は第二次緊急輸送道路にも指定されており、防災上の観点からも重要な路線となっております。しかしながら、踏切のうち近鉄山田線踏切は緊急対策踏切に指定され、対策が急がれる状況にあります。

次に、踏切による渋滞状況についてご説明申し上げます。ここにお示ししているのは、緊急対策踏切に指定されている近鉄踏切の遮断時間です。ご覧のように、平均 21 分と恒常的な踏切遮断が発生し、慢性的な渋滞の原因となっています。さらに鉄道の運行本数が多い朝夕の通勤時間帯に遮断時間が長く、午前 7 時台では 26 本の鉄道が通過し、遮断時間は延べ 27 分となっています。

次に、道路状況についてご説明申し上げます。現道は路肩が狭い上、沿線工場の大型車の通行も多く、大型車のスムーズなすれ違いが困難な状況にあります。また、一部区間は通学路に指定されていますが、歩道が未整備なため、歩行者・自転車の安全性が低下しています。近鉄踏切では自動車と自転車との輻輳も発生し、歩行者の安全確保が強く望まれています。さらに、近鉄踏切側の交差点は、形状が悪く、車両同士の輻輳が発生し、事故の危険性が高くなっています。

これまでご説明申し上げましたように、伊勢松阪線においては踏切を起点とした交通渋滞の緩和、歩行者・自転車の安全性の確保が課題となっており、大規模な工場や病院が隣接し、近鉄踏切が緊急対策踏切に指定されていることから、他の南北幹線道路に比べて特に対策の必要性が高い路線となっております。これらの課題を解決するため、国道 23 号と県道鳥羽松阪線を結ぶ新たな幹線道路である伊勢南北幹線道路が計画されており、このうち県道伊勢松阪線から県道鳥羽松阪線を結ぶ区間を伊勢松阪線バイパスとして整備を進めております。

続いて、道路計画についてご説明申し上げます。伊勢南北幹線道路は延長約 22.5km の幹線道路で、近鉄山田線及び J R 参宮線を立体交差する計画になっています。このうち国道 23 号から県道伊勢松阪線の区間は、平成 8 年 5 月に完成し供用を開始しています。続く県道伊勢松阪線から県道鳥羽松阪線を結ぶ区間については、伊勢松阪線バイパスとして南側の市街地を街路事業、その他の北側を道路事業として整備を進めています。今回の評価対象は、北側の道路事業区間であり、近鉄山田線を地下で交差する計画となっています。なお、J R 参宮線と高架で立体交差する街路事業区間については、平成 22 年度の完成を目標に事業を進めており、現在までの進捗率は 78% となっています。道路構造は 2 車線で、両側に歩道を設置する計画であります。また、主な構造物としては、近鉄山田線軌道下のアンダーボックスがあります。近鉄アンダーボックスは近鉄の下をくぐる延長 40m、幅 19.4m、高さ 8.0m で計画されています。

続いて、バイパス整備による交通量の変化についてご説明申し上げます。バイパスが整備されない場合の平成 42 年時点の将来交通量は、日当たり 8,200 台と見込んでいます。次に、バイパスが整備された場合の将来交通量は、バイパス 7,400 台、現道 2,900 台、合わせて 10,300 台と見込んでいます。

続いて、当事業の整備効果についてご説明申し上げます。主たる整備効果としましては、鉄道を立体交差するバイパス事業により、松阪方面と伊勢市中心部との所要時間が短縮されます。さらに、現道からバイパスへの交通の転換を促し、市街地における南北方向の混雑緩和が期待できます。次に、付帯する効果としましては、現道の自転車交通量の減少により、自転車・歩行者の安全性が向上します。また、混雑緩和による中心市街地環境拠点へのアクセス機能の向上や物流コストの低減を図ることで、地域産業の活性化が期待できます。さらに、本路線は沿線に山田赤十字病院、近鉄宮町駅、J R 山田上口駅等の防災拠

点を有しています。バイパス整備により地震台風時等の避難、災害時の輸送機能を確保し、防災機能を強化します。

続いて、これらの整備効果についてご説明申し上げます。まず、松阪方面から伊勢市中心部への所要時間の短縮についてご説明申し上げます。現状の国道 23 号から県道鳥羽松阪線までの所要時間は、混雑時で 9 分程度必要となっています。鉄道を立体交差するバイパス整備により、所要時間は 4 分程度となり、5 分の時間短縮が図れます。続いて、市街地における南北方向の混雑緩和についてご説明申し上げます。バイパス整備後は国道 23 号から県道鳥羽松阪線の所要時間が大きく短縮されることで、バイパスへの交通転換により現道の交通量が 5,300 台削減され、混雑緩和が図れます。また、現道の伊勢松阪線は、沿線の横浜ゴム三重工場に出入りする大型車のアクセス道路となっており、1 日 100 台程度の利用が見られます。バイパス整備後は、当路線が工場へのアクセスルートとなることで、大型車交通量が減少します。さらに、自動車交通量の減少により、現道を利用する自転車・歩行者の安全性が向上します。

このことにより、当事業における費用便益費は、総費用 58 億円に対し、走行時間短縮便益が 103 億円、走行経費減少便益が 1 億円、総便益は 104 億円となり、費用便益比は 1.8 となります。

これまでの事業の進捗と今後の予定についてご説明申し上げます。本事業は、平成 9 年度から事業に着手し、今年度までに全体事業費 57 億円のうち約 20 億円を投入し、その進捗率は 35%となっています。用地・補償、工事別の進捗状況としましては、用地・補償は 100%、工事は 9%となっています。図中の黄色の部分は本年度までの施工済区間であり、ほぼ舗装を残すのみとなっています。また、緑のハッチ部分は今後の施工箇所を示しています。

次に、事業が長期化した理由としては、一部区間の用地買収が難航したことが挙げられますが、平成 15 年度に用地買収をすべて完了し、平成 17 年度に関連する補償工事が完了しました。今後の予定としましては、平成 18 年度から近鉄交差部の工事に着手し、平成 23 年の供用を目指し鋭意事業を進めてまいります。

続いて、事業を巡る社会経済状況等の変化についてご説明申し上げます。平成 17 年 11 月 1 日に 4 市町村の合併により新伊勢市が誕生しました。伊勢松阪線バイパスは、この合併を支援する道路に位置づけられております。当事業による新たな幹線道路ネットワークの構築は、鉄道に分断された地域を解消し、地域内、地域間の連携強化を図り、伊勢地域のさらなる発展に寄与するものと考えられます。

次に、伊勢市内の観光客数の推移についてご説明申し上げます。当地域は伊勢神宮をはじめとする数多くの観光資源があり、観光産業は伊勢市の主要な産業の 1 つとなっております。しかしながら、伊勢市内の観光客数は平成 5 年の第 61 回式年遷宮の 1,100 万人をピークに減少が進み、平成 17 年度は 750 万人まで減少しており、県を挙げて観光客の誘致に取り組んでいるところでございます。当該事業による市街地の混雑緩和は、観光都市としての魅力向上につながり、地域産業の活性化に寄与するものであり、平成 25 年の第 62 回式年遷宮に向け、道路整備を進めているところであります。

続いて、代替ルートの可能性についてご説明申し上げます。現在のルートは、近鉄山田線、JR 参宮線との交差、横浜ゴム三重工場をコントロールして決定しております。まず、

鉄道の交差についてですが、軌道と道路の交差部が直角に近いほど軌道への影響が小さく、さらに構造物の延長が短くなるため、工費安価となります。そのため、近鉄・JR共に極力直角で交差させております。次に、横浜ゴム三重工場については、工場施設の移転が生じないよう、西側と東側の工場の間を抜けるルートとしております。また、近鉄山田線と横山ゴム三重工場間につきましては、将来的な土地利用を妨げないように、既存の道路を活用したルートを採用しています。用地買収がすべて完了していることや、現在の工事進捗状況、前後区間の工事進捗状況からも代替ルートはないものと考えております。

最後に、地元の意向についてご説明申し上げます。当事業においては、伊勢南部幹線道路建設促進期成同盟会が結成されており、同盟会より鉄道により分断された市街地の解消及び都市交通の円滑化を図るため、早期の完成を強く要望されております。また、前後区間の整備が進む中、早期の整備効果発現を図る上でも、当該区間の整備が急がれる状況にあります。

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、事業効果を発現したいと考えています。よろしくご審議のほどお願いいたします。

(委員長)

ありがとうございました。続きまして、7番お願いします。

(伊勢建設事務所事業推進室長)

引き続きまして評価をお願いします箇所は、事務局配付の委員会資料7-1道路事業一般国道260号南島バイパス国補道路改築事業でございます。座って失礼いたします。当事業は平成13年度に再評価をいただいてから、その後概ね5年が経過したことから、再度再評価のご審議をお願いするものであります。よろしくお願いいたします。

それでは、初め事業概要についてご説明いたします。一般国道260号は、三重県志摩市阿児町の国道167号を起点として、三重県北牟婁郡紀北町の国道42号に至る延長約117kmの幹線道路で、伊勢志摩地方生活圏の熊野灘沿いを連絡する唯一の幹線道路となっています。しかしながら、一般国道260号は、リアス式海岸が連続する厳しい地形条件により、急カーブ、急勾配、狭小な幅員の区間が多く、円滑な交通を確保できなかったことから、順次改良整備を進めております。現在、82%が整備済で、志摩バイパス、木谷拡幅、錦峠、南島バイパスの4工区で事業を展開中であり、南島バイパスについては平成4年度に事業化しております。

今回の事業区間であります南島バイパスは、旧南島町、現南伊勢町の道方から東宮の区間であり、現道は3分間信号による約440mの交互一方通行区間をはじめ、峠のつづら折れや幅員狭小区間が連続し、安全で円滑な通行に大きな支障をきたしています。周辺には地域唯一の二次指定医療機関である南島病院や主要産業である漁港、小中高等学校が存在し、生活や産業の要所となっています。また、一般国道260号は、地域を結ぶ唯一の幹線道路であることから、緊急輸送道路の指定を受けています。しかし、現道区間は降雨による事前通行規制区間が存在し、大雨時には通行止めを余儀なくされております。これらを解消して自然災害時に地域を支える生命線として機能させるためにも、早期のバイパス整

備が求められております。

この区間の最大の難所である3分間信号による交互一方通行区間の状況です。古くからの集落を通過する延長440mの区間で、現道の狭い所では2.6mの幅員しかなく、普通自動車がすれ違うことができないことから、最大210秒3分半待ちの交互一方通行としています。このような状況にもかかわらず、通学者や通勤車両、水産物輸送をはじめとした大型トラックの通行も多く、迂回路が存在しないため、この区間を通るしかなく、非常に危険な区間となっています。

町内にある奥伊勢消防署南島分署の救急車両出動回数は、スライドのように年間300回を超えています。この区間を通行するのが平成17年で261回あり、換算すると3日に2回通行していることとなります。3分間信号区間は狭小幅員で対向ができないため、救急車両も進入することができず、信号を待つこととなります。また、万一事故が発生した場合には、救急車両の通行も不可能となります。南島分署長からは、「救急活動や消火活動で3分間信号の通過時、緊急車両でもサイレンを消し、一般車両と同じように停車している現状である。1分1秒を争うような場合に信号がネックとなるので、早期完成を望みます」と強い要望があります。

スライドは、3分間信号を含む現道区間で発生した過去4年間の事故件数です。平成14年度は49件発生しています。事故が発生すると、迂回路がなく大渋滞となり、通勤通学や通院など支障をきたしています。地元新聞においても、この問題は取り上げており、こちらは今年8月の記事であります。3分間信号区間の槌柄浦地区や幅員狭小区間の贅浦地区からは、スライドのような苦情が絶えません。

この地域の主要産業は漁港であり、バイパス終点部には奈屋浦漁港が位置しています。巻網漁を中心とした遠洋、近海漁業が盛んで、漁港には-30の冷凍倉庫などの最新施設が整っており、平成16年度水揚げは23,593t、水揚高が20億6,100万円であり、三重県1位の漁港です。奈屋浦漁港から国道260号南島バイパス終点部へは2車線の漁港関連道路が整備されており、新鮮な漁獲品を全国各地の消費者へ陸送しています。当区間の整備は鮮魚の運搬時間の短縮や大型車の通行による沿道への影響といった面でも大きな期待が寄せられており、奈屋浦漁港にある熊野灘漁協組合の総務課長は、「鮮魚を陸送する唯一の道路であり、南島バイパスは長年の要望である」と強い期待があります。

当バイパスの整備により、信号機による交互通行をはじめとしたつづら折れ区間や幅員狭小区間を解消し、円滑で安全な交通を確保することで、地域の交流、生活、産業及び社会活動の振興に寄与するとともに、緊急輸送路としての十分な機能を確保します。

このバイパス事業の効果を整理しますと、交互一方通行区間や事前通行規制区間が解消され、歩道付き2車線道路となることから、交通の円滑化、平常化を図り、利便性を向上させるとともに、安心安全な生活を確保します。これに対して、地域の交流促進、国道42号や紀勢自動車道伊勢線及び紀勢線などの広域アクセスを強化します。また、緊急輸送道路としての機能を確保します。

次に、計画交通量についてご説明いたします。平成42年における260号南島バイパスの交通量推計結果です。現況交通量4,600台に対し、バイパス整備後はバイパスに4,000台、現道に400台の交通量が分担されます。現道は幅員狭小や峠のつづら折れに加え、3分間信号待ち等から、混雑時には平均でおおよそ13分を要します。整備後の所要時間は

5分と推定しており、8分の短縮が図れます。

これらの効果により、当事業における費用便益比は、総費用 58 億円に対し、走行時間短縮便益が 103 億円、走行費用短縮便益が 4 億円、総便益は 107 億円となり、費用便益比は 1.8 となります。また、豪雨や事故による通行止め、巨大地震の被害が想定されている中、南島バイパスでは便益では表されない地域を支える生命線としての効果が発揮されま

す。

続きまして、進捗状況についてご説明させていただきます。南島バイパスは平成 4 年度に事業化され、全体事業費 55 億円のうち昨年度までに約 25 億円を投入し、全体進捗率は 45% となっています。用地、工事別の進捗状況としましては、用地買収は 88%、工事は 36% であります。進捗が遅れている要因といたしましては、一部地権者の同意が得られないことと、登記簿名義 121 名、共有地において相続人の整理に時間を要していることです。このため、未買収地を避けた位置で工事を行ってまいりましたが、未買収地が点在し、片道施工のため効率が悪く、多大な時間を要する結果となっておりました。未買収地につきましては、これまで任意取得に向けて努力してまいりましたが、共有地の相続関係者が 900 人を超え、任意ではますます困難な状況となったため、法的手続きにより取得する準備を進めております。

今後の予定としては、最大の難所である 3 分間信号による交互一方通行区間と峠のつづら折れ区間、人家連担部の幅員狭小区間を解消するため、工事中の迂回路の確保が困難であり、集落を迂回し集落背後の山裾を通るルートを採用しています。また、用地取得 88% 及び工事進捗 36% の状況から、現計画で進めることが妥当と考えています。

本バイパス計画に関連する社会経済状況の変化といたしましては、平成 17 年 10 月に南勢町と南島町の合併により南伊勢町が発足しております。南伊勢町は旧役場庁舎による分庁方式でスライドのような機関が配置されました。南島バイパスは合併支援道路として位置づけられており、旧町の役場を結ぶなど、各行政機関や医療機関などの交流に寄与する道路となっております。

本バイパス計画に関連する社会経済状況の変化といたしましては、平成 17 年 10 月に南勢町と南島町の合併により南伊勢町が発足しております。南伊勢町は旧役場庁舎による分庁方式でスライドのような機関が配置されました。南島バイパスは合併支援道路として位置づけられており、旧町の役場を結ぶなど、各行政機関や医療機関などの交流に寄与する道路となっております。

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。平成 18 年度からライフサイクルコストを考慮し、除草に要する維持管理費を抑制するため、切土法面の路面から 1.5m 程度の高さまでを、従来の植生法面に代わりコンクリート吹付等を採用することとしています。写真は平成 18 年度供用した国道 260 号下津浦拡幅工区の試行区間の一例です。

続きまして、環境への配慮についてご説明させていただきます。南島バイパスでは法面が多く出現しますが、可能な限り極力緑化を行い、周辺景観との調和を図ることとしております。

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、沿線の市町から構成される国道 260 号道路改良促進期成同盟会をはじめ、地域住民から本事業への早期完成を強く求められております。

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、少なくとも片側交互通行区間を解消するための部分供用を図り、事業効果を発現したいと考えています。よろしくご審議をお願いいたします。

(委員長)

はい。5 番、6 番、7 番の 3 つご説明いただきました。もう一括して質問のある所から入りたいと思いますが、いかがでしょうか。

(委員)

四日市湯の山線で質問させてください。説明としては、第二名神へ向いて四日市港の方からダイレクトに行かれるような道ができるんだというようなところに主眼が置かれていたように思うんですけど、東名阪とのアクセスが今ひとつ私は理解しにくかったですけど、吉沢インターチェンジというのが東名阪に吉沢インターというのができて、そこから上がれるというふうな道になる予定なんですか。

(四日市建設事務所事業推進室)

スクリーンをご覧ください。今日ご審議をいただいております四日市湯の山道路区間というのは、このピンク色で示した部分が四日市湯の山道路の工事の色になっておりまして、東名阪自動車道の四日市インターチェンジというのが、国道 477 号の現道にタッチしています。この現道部分から三滝川を越えまして、バイパスとの交差が、ここが高角インターチェンジでございまして、これは四日市湯の山道路のインターチェンジでございまして。そこから以降吉沢インターチェンジ、潤田インターチェンジを経て、第二名神の菰野インターチェンジに至るんですけど、事業区間が第二名神の菰野インターとここで一度現道が東名阪の四日市インターチェンジに迎えに行く形になりますもので、ここの部分で四日市インターチェンジとアクセスして、ここで菰野インターチェンジとアクセスするというところで、この折り返しを含めて 9 km の事業区間になっていて、2 箇所のインターチェンジに接続します。高角インターチェンジからは四日市市内の方を向いてつながっておりますので、大きく市街地と東名阪、第二名神というふうに連絡している道路の計画になっております。

(委員)

尾平のジャスコの辺りがずっと工事をしておりますね。結局、今のご説明だと、今回の道路から東名阪に乗ろうと思うと、結局湯の山街道の方へ行って四日市インターから乗るといことですか。

(四日市建設事務所事業推進室)

そうです。今、委員おっしゃられた尾平のジャスコというのはこの辺りでございまして、

これは既にご説明させていただきましたように一部4車線、2車線で供用している区間でございます。

(委員)

結局、湯の山街道から四日市インターに乗る辺りというのは、結構渋滞をしていることの多い所だと思うんですけど、あそこの解消というよりも、第二名神の方へのアクセスを重視しているというふうに考えたらよろしいですか。

(四日市建設事務所事業推進室)

今、委員おっしゃられましたように、この四日市インターチェンジ周辺にミルクの交差点とか、各地で渋滞しているんですけど、これはなぜかと申しますと、四日市から菟野を結ぶ唯一の大きな道路なんですけど、この周辺から四日市方面に行こうと思うと、すべて今477号の現道に乗らないと四日市に向かえないというところがあるんですけど、この新しいバイパスによりまして、これまで唯一であった所が新しいバイパスが建設されるということで、現道の交通をこのバイパスに誘導していくことによって、現道の交通混雑の解消も図ろうと。それと併せてもう1つが、高速道路のインターチェンジへのアクセス機能があると、大きく2つの側面があるというふうにご説明させていただいたのは、こういうことでございます。

(委員長)

ほかにありますでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

湯の山道路なんですけど、18ページの環境に関してお聞きしたいと思います。だいたい先ほどのご説明ですと問題なしということだったんですけど、どの程度の交通量ですか、そういうものに対して予測値がどのぐらいだとか、そういう具体的な数字がなかったもので、もうひとつ漠然とした感じで私の中で終わっているのですが、その辺数字がもしありましたら見せていただければと思います。

(四日市建設事務所事業推進室)

パワーポイントで準備はしていないのですが、先ほどご説明の中で環境影響調査、アセスではないのですが、準じた調査を行いまして、環境基準をクリアできない所で一部騒音がクリアできない所があるというふうにご説明をさせていただきましたが、予測の結果で先ほど言いました高角インターチェンジ、四日市の高角町という所で人家が密集している区間なんですけれども、これにつきまして、これはソッキンです。朝で69デシベル、昼間で70デシベル、夕方で68デシベル、夜で63デシベルということで、環境基準値を超えてしまうというふうに予測されておりますので、現在も今高角インターチェンジというランプ部分は供用しているんですけど、これについては遮音壁で対応させていただいております。

(委員)

当面は2車線というお話だったと思うのですが、将来的にはこの区間も4車線を多分考えられていると思うんです。そのときに交通量が増えた場合に、もちろんその時点で環境アセスの方はやられると思うんですが、その場合にほかにも例えば騒音の基準を超える区間があった場合には、またその都度遮音壁を増やしていくというスタンスでよろしいですね。

(四日市建設事務所事業推進室)

そうです。

(委員長)

ほかにありますでしょうか。はい。

(委員)

4月までこの地域に住んでいたのが、地元住民として感想なんです。先ほどの四日市インターチェンジから四日市バイパスに行く道の所なんです。渋滞緩和があったということなんです。なかなか知る人ぞ知る道になっているんじゃないのかなということです。先ほど大森委員の方からあったように、四日市インターから菰野に抜ける道というのは、コノ字になっているわけですが、これも現時点では知る人ぞ知る道で、地元の人たちは皆知っているものですから、旧湯の山街道を使わずにそちらを使って、特に尾平のジャスコから高角の辺りまで信号がまったくないものですから、非常に早く進める。でも、いざ津の方からとか、あるいは県外から来た人たちが、久保田のあたりまで来てほしいと言われても、標識すらないものですからわからないということになるんですね。そうすると、もしそういう利用を促すような標識等が設置されていけば、さらに便益というか、渋滞緩和が進むのではないかなということは感じておりましたので、またその辺は考慮してもらえればと思います。

(四日市建設事務所事業推進室)

標識は設置はさせていただいているのですが、ちょっと見にくいのがあるかもわかりません。それと、最近車のナビゲーションのシステムが進んでまいりまして、こういった新設道路ができた場合は、そういった情報の提供もさせていただいておりまして、そういった面からでも今後ますます使っていただけるような努力はさせていただきたいと思います。

(委員長)

ほかにありますでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

素人質問ですけども、例えば7番のいろいろスライドがありますが、5ページだとこの信号の所で通学時間帯の状況とか非常に交通事故が危ないということがいろいろ書いてあって、7ページの所にも人身事故、物損事故というのがいろいろ書いてありますよね。

そのわりには便益の所、0に算定されていますよね。こういうことをやっても0であって、高々8分が5分になる程度で103億円と。そういう基準で便益計算やらざるを得ないんですか。

(伊勢建設事務所事業推進室長)

・・の算定方法では、交通量と交差点・・決まってしまうので、例えば・・交通事故が多いという・・結果に・・。先ほど踏切の所もあったんですけど、なかなかそういう所を的確に交通量の配分とかだけに表してくるのは非常に難しいでして、なるべく近くにはもってくようにはしていますが、なかなか出ないというのが実態でございます。決してこの部分を出せばもう少し大きく出るとは思っているのですが、今そこまでは反映させていません。

(委員)

だから、逆に言えば、この部分に関してはもっと便益があるんじゃないかと評価をしてもいいんじゃないかと後押しするようなことを考えてはいるんだけど、でも国が決めた基準のままに計算されなきゃいけないんだらうから、しょうがないんだらうけど。

(伊勢建設事務所事業推進室長)

おっしゃるとおりで。こういう信号がある所・・のある所は難しい。マニュアルどおりではなかなか出てこないというのはおっしゃるとおりです。

(委員)

わかりました。

(委員長)

今の件に関するんですが、だいたい走行スピードが上がると事故の確率が増えて、走行便益がプラスになって交通事故がマイナスになって計算されることが多かったと思うんですね。今回の私の理解だと、わりと高架というか、平面にあまりタッチしないから、特に湯の山はそのような説明だったと思うんですけど、したがって交通事故便益があまり出ていないというふうな理解をしていたのですが、そうではないのですか。もうちょっと言うと、縦断面で平面にタッチしている場所がどこかがわからないので、要するに交通事故になりそうな可能性のある所がほとんどありません。したがって、交通事故便益は0ですよというような説明がされればすっきりすると思うんですが、それがわからないので、今の定性的な説明で本当かなという気がするのですが。

(伊勢建設事務所事業推進室長)

(マイクオフ)

(委員長)

主要交差点が2箇所なので、計算やったらほとんど0だったと。

(伊勢建設事務所事業推進室長)
(マイクオフ)

(委員長)
湯の山街道、伊勢松阪も同じですか。

(四日市建設事務所事業推進室)
はい。

(伊勢建設事務所事業推進室長)
そうです。

(委員長)
正確な数字わかりませんが、主要交差点がほとんどないから、交通事故便益はほとんど0ということですね。それから、ほかに質問ありますか。はい。

(委員)
委員長の質問、私もわかりにくいなと思ってお聞きしていたんです。3つとも道路、平面なのか立体で横断しているのか、新しい今の計画の道路に対して旧道がどこかで交差しているのか、それとも上をまたいでいるのか、下に行っているのかというのがちょっとわかりにくかったので、すみませんけど、3本とも説明していただけますか。

(四日市建設事務所事業推進室)
・・(マイクオフ)・・それが2箇所目でございます。それとあとが立体交差なんです、ランプ部分が県道の四日市菰野大安線、いわゆるミルクロードとくっ付きます吉沢インターの所が3箇所目。それと、第二名神に寄りまして、306との交差点に仮称潤田インターチェンジでございますが、そこが4箇所目。それと、第二名神の料金所の計5箇所でございます。

(伊勢建設事務所事業推進室長)
それでは、伊勢松阪線。18ページをご覧いただきたいのですが、今こちらに緑のラインがあるかと思えます。今回の対象区間が左の赤色の実線で近鉄をアンダーで下ってきてやってくる所。ここで横浜ゴム工場の所で交差点が1箇所ということで考えています。現道についても右側の県道伊勢松阪線と示してございます所で、緑のラインが左側に曲がっているかと思えますが、ここで1箇所。ということで、1箇所、1箇所と考えています。
南島バイパスですが、15ページ、16ページをご覧いただきたいのですが、15ページで工場道路という箇所があるかと思えますが、こちらに進入口ができますので、ここで1箇所。それと、終点部の現道と交わる所で1箇所ということで比較をしております。右側にいろいろ工事用道路とかその他進入路、取付道路書いてございますが、今回算定の中で入

れさせていただいているのは、左側にある工事用道路の取付1箇所だけでございます。その他については、まだ今回の中では主要な交差点ではないということで入れていません。

(委員長)

今、説明された交差点は、みんな既存道路と平面で交差するわけですね。

(伊勢建設事務所事業推進室長)

平面タッチです。

(委員長)

でも、数が少ないのと、幅も歩道もちゃんと付いているから、事故の確率は小さいという計算になっているのですか。

(伊勢建設事務所事業推進室長)

(マイクオフ)

(委員長)

では、絶対数が少ないからほとんど0ということですね。ほかにありますでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

南島バイパスについて、9ページの所の航空写真ですが、ちょっと写真を見ると道路に沿っていくつかりニアメントが見られるんですが、地質的にここ古いのであまり問題ないかと思うのですが、大地震とかあったときに、リニアメントに沿った所で何か地質の違いのような所が剥き出しになっていると、せっかくの緊急用にも使えるような道路が崩落か何かで崩れて使えなくなるような可能性があるかと思うのですが、そのようなところを考慮しつつこのルートというのは決められているのかということをお聞きしたい。あるいは、できたときの安全対策ですとか、法面ですとか、そういったことについてお聞きしたいと思います。

(伊勢建設事務所事業推進室)

担当課長の片倉でございます。どうぞよろしくお願いたします。今、おっしゃられました、恐らく山崩れなり何なりというふうな対策だと思うのですが、まず、法面といいますが、法面対策を計画しております。その辺で防災対策をしっかりしていこうじゃないかということでございます。

(委員)

決めているときのルートに関しては、ルート決定の時点である程度地質的なところを考えて、ルートというのはこの時点では決められているという解釈でよろしいのですか。

(伊勢建設事務所事業推進室)

そうですね。まず、ご説明をいたしましたように、現道上には非常に人家が密集してあるというのも一番のルート選定の主題にしておりましたが、もちろんその辺も含めて。ただ、見ていただきますように非常に起伏の激しい所。というのは、どこを走りましてもこの町内はこういうふうな形状でございますので、どうしても切盛というのが出てまいります。

(委員)

わかりました。ありがとうございます。あと法面に関してなんですが、環境への対策のようところで、芝の吹付けか何かを多分されると思うのですが、僕は付近の緑と比べて緑が結構目立つなという印象があるんですが。こういったもののほかに環境への配慮で法面の芝か何かの吹付けの緑化のほかの対策というのは、現時点ではないのですか。

(伊勢建設事務所事業推進室)

申しわけございません。写真が悪うございます。時期的に非常に枯れたような色でございますが、現状はもう少し緑色で、そんなには違和感、ご覧になっていただいても問題ないと思います。それから、法枠施工しておりますが、法枠と法枠の枠内と申すんですが、その辺も緑化に努めております。ですから、ほとんど違和感はないと思います。

(委員)

南島の方で「法的手続きをとりました」と2回ほど出てきたんですが、全体のものの中に法的手続きをとらなければいけないような物件はどれぐらいあるのですか。

(伊勢建設事務所事業推進室)

具体的には今お話ししました百二十数名の当時の共有地でございます。これが2筆ございます。地番が何番と何番というふうな形で2筆ございます。その121名が現在お話をさせていただきましたが、900名以上の相続。大変昔の共有地・・・(テープ交換)・・・はい。このような例、県内にはございます。もちろんそのような例に基づきまして、私どもも対応していきたいなと思っておるんですが。現実解決されておると聞いておりますので、努力したいと思います。

(委員)

そういうのにかかる費用というものも、もちろんこの中には盛り込んでいくものなんですか。

(伊勢建設事務所事業推進室長)

はい。

(委員)

どれぐらい占めるんです。

(伊勢建設事務所事業推進室長)

今、ちょっと担当に確認したんですが、ほとんど私ども用地課の職員。例えば、900名の相続の方へのご連絡なり何なりというのはどうしても必要になってきますので、そのような葉書を出す作業とか含めて、ほとんど自前というか、事務費の方で対応させていただいております。そのような手続きの資料の作成については。

(委員)

今までいろんなこういうのをやったときに、「だいたい300万ですわ」とか「だいたい300億ですわ」とか言われると、私たちポケットの中を考えると、「300億がだいたいなんや」という気持ちがあるもので、こういうのをするとき、通信費なりいろいろその家へ行って話したり何かするお金って、結構いりますわね。

(伊勢建設事務所事業推進室)

そうですね。現実的にはもちろん。

(委員)

そういうのは初めから見込むものなんですか。そんなの見込まなくてもよろしいわ、事務的でよろしいんやわというものなんですか。

(伊勢建設事務所事業推進室)

今までお話をさせていただきましたように、任意交渉という形で進めてまいったんですが、かなり長い間に相続が発生したという状況ですので、当初はもちろん今おっしゃったようにその金を見込んでおったということはありません。いよいよ解決していかなければならない。あとそれを含めて3筆、実は今進めている工区の中にはございます。その辺の解決というのはまず優先であろうということで、来年度その事業認定の本申請という用意で、今鋭意頑張っておるところでございます。

(委員)

わかりました。

(委員)

今の説明をもう少しはっきり教えていただきたいんですけど、要するに買収の同意が得られなかった方がたくさん見えるというお話ですか。

(伊勢建設事務所事業推進室)

共有名義に関しましては、お話をさせていただきましたように、非常に相続が南島町以外に県外の方もたくさんお見えになりますし、中には戸籍まで調査をさせていただいて居所をつかむというふうなことも必要になってきますし。

(委員)

居所がつかめない方がたくさん見えるということですか。それとも、同意をしていただけない方がたくさん見えるということですか。

(伊勢建設事務所事業推進室)

共有名義に関しましては、非常に相続を追うのに時間がかかるような状況でございます。

(委員)

どのあたりでそれはあきらめるものなんですか。それから、法的手続きとおっしゃったのは、強制使用だとか強制執行というようなやり方だということですか。

(伊勢建設事務所事業推進室)

具体的には、どこであきらめるといいますか。どういうふうな形。

(伊勢建設事務所事業推進室)

状況ですけども、ほとんど存在者とかはわかっている状況ですが、交渉がなかなか九百何人が全国に見えると。ということで、事務的に全部を当たっている時間的なことも経費もかかりすぎるといって、まとめて事業認定を出していただいて、法的な解決をした方が早い。もうそれしかなだらうという、今状況にあります。

(委員)

わからないんですけど。

(伊勢建設事務所事業推進室)

補足します。例えば、1つの土地。100番地という土地がございましたら、その100番地1つの土地について、121名の権利を持ってみえる方が見えると。その方がお亡くなりになったり、子供さんが生まれたりということで、どんどん相続が発生して、現在964名ぐらいになっているんですけど。それがそれだけ見えますと、日々亡くなられたり結婚されたり子供さんが生まれたりということで、日々変わります。この100番地という地番を個人さんの土地から三重県に登記を付ける際に、1つの契約で一発で登記を付けるわけですが、それが1,000名もおりますと、例えば1日3軒回っても1年以上かかってしまうと。どんどん契約というか、個人さんの了解を得ている間に次々とまた相続が変わってくるとい状態ですので、まとめて皆さん一斉にご理解していただくということで、事業認定という手続きをとらざるを得ないという判断をしています。

(委員)

そうすると、急に私のところへお金が転がり込んでくる。

(伊勢建設事務所事業推進室)

そういう話はこういう事業認定以外でも相続が発生していればよくある話です。

(委員)

マイクオフ

(伊勢建設事務所事業推進室長)

そういうことも含めて理解が得られている方、得られてない方含めて、事業認定手続きで土地を道路管理者の方に分けていただくという手続きになります。分けていただくような制度の手続きなんです。

(委員)

要するに、強制的にそこはもう道路用地に登記を移してしまうという、移しましたよという通知を全員に送ってしまうみたいな話ですよ。

(伊勢建設事務所事業推進室)

はい。その前段の手続きになります。

(委員)

そういうことですね。

(伊勢建設事務所事業推進室)

事業認定という言葉が出てきたので、補足させていただきます。土地収用法ということで、事業認定というのは、事業が妥当かどうかというのを国の方で審査していただいて、事業の必要性について申請して認めてもらうということで、事業の必要性を事業認定で認めていただいた先に、土地収用法に基づく裁決申請というのがあります。その裁決申請の中で収容委員会で審理いただいて、補償金であるとか、金額について収容委員会で審理をしていただくということで、収容委員会で審理をいただいて最終的にそこで認められたら、道路用地という形で登記が付くということで、一般的にこう言われておるのがそこが強制収容という形。当然、収容委員会の場合では用地金額であるとか補償金額は、事業者側が提示した金額を収容委員会の場で妥当かどうかというのを判断いただいた上で、金額的なものが地権者の方に当然支払われるという形になります。

(委員)

御上には逆らえないという話かなと思って聞いてしまいました。はい、コメントです。それから、1つ南島で教えていただきたいのですが、皆さん苦労してみえるなというのは写真を見せていただくとすごくよくわかりますし、何とかしなきゃいけないというのもすごくよくわかります。多分、要するに自然発生的に皆さんが通ってこられた所が道になっていたという道が現道なんですよ、南の方特に。だから、今から通そうと思っている所は、要するに人がそもそも通ろうと思ってなかったような所を、山を抜きつつ便利なようになると直線になるようにというふうにつくっていく道なのかなというような読み方をさせていただいたんですけれども。

そうなりますと、先ほども人家密集地という言い方がありましたが、人は、住民はこの不便な道に張り付いて住んでみえるわけですね。生活も、南島中学校も小学校も病院もありますから、張り付いて住んでみえるわけですね。そうすると、バイパスというのは、生活道とトラックだの何だのという輸送に使う道を切り離しましょうということで、生活道の方を少し確保してあげられる。現道拡幅ができない分確保してあげようという計画なんだろうなど。あまりそういうご説明がなかったので、私は勝手に解釈したんですけど、そういうことかなというふうに思うんです。

そうだとすると、現道拡幅がない以上、道幅は変わってないわけだし、3分間信号も恐らくそのまま生きるでしょうから、そうすると、生活道としてそこに住んでみえる方たちというのは、バイパス沿いには移住しませんよね、通常。移住しませんから、やはりその方たちが中学校へ行ったり、病院へ行ったり、はたまたもう少し遠方に行くときには、やはり現道を使われるということは想定してのバイパス計画になっているわけですか。

(伊勢建設事務所事業推進室)

今のバイパスの性格、今大森委員さんがおっしゃってみたいような形で考えております。現道の交通量を少しでも減らしてあげて、生活道路として安心して使っていただける。交通量が減る分ということでございますが。当然、今主要産業である水産業というのは、たくさんトラックが何台も通りますから、その分は当然シフトされます。それから、例えば町営のバスであるとか、通学のバスであるとかというのは、現道の方に人家がございますから、そちらの方を回られるというふうに、分散をして交通量を減らして、少しでも安全なようにというのが主眼。

ただ、現道に張り付いておる人家の方がバイパスに対して非常に使いづらいことになるのではないかなというふうな、私、今のお話を聞かせていただいてそういうふう感じたんですが、そのようなことでよろしいんですか。それでしたら、途中で何本かバイパスの方へアクセスできるような道路。これちょうどご相談をしながら考えております。現実的には今1箇所もうできております。当時、工事用道路としてつくった所でございますが、峠の中間付近に1本ございます。それから、今回工事用道路として南島中学校の横に1本抜こうとしております。これもバイパスへのアクセス道路。人家から抜けられるようになっております。それから、もう1箇所途中でつづら折れの所でございますが、もう1本実は町とご相談をさせていただいて、できるだけ現道の集落からバイパスの方へ使っていただけるようなものを、都合3箇所、全体の3.数kmの間に実は考えております。

(委員)

先ほどのご説明だと、信号が2箇所しかない。現道との平面交差が2箇所しかないの、交通事故があまり起こりませんという説明だったと思います。今のご説明だと、もう少し現道からのアクセスが増えるという説明ですね。交通事故云々の話がありましたけれども、現道とバイパスとの接道の所は、車を想定してみえる。私が先ほど言いましたようなことで計画を立ててみえるのであれば、現道とバイパスとのアクセスというのは、車だというふうに考えてみえるはずですね。ですから、車で現道からバイパスに対して、最初にご説明のあった2箇所以外に、今出てきたもう2箇所ぐらいを考えてみえるという

ことになってきますと、交通事故の話が、少し何だかさっきの説明とちぐはぐだなというのが1点。

それから、資料の9ページの事業の概要の所です。現道があまりにも過酷な状況なので、そちらを生活道として確保して、バイパスの方で大型車両等の通過車両をさばいていこうという計画であるとすれば、この上の絵の現況断面から整備後のバイパスの絵の断面というのは、すごく実情に沿わない説明の絵になっているように、私には思えます。バイパスの方は恐らくこんなふうに歩行者が歩道に歩くというような道では考えられてないんじゃないかなというご説明だというふうに承ったんですけれども、その辺はどうなのでしょう。

(伊勢建設事務所事業推進室)

今、こちらの方に南島中学校、南島小学校ございますね。こちらの方にはバイパスが歩道できれば通学生はこちらを利用していただけたと思います。ですから、生活道路としてもちろんそちらも通られるでしょうけども、小学校、中学校への通学というのは、ある程度見込める形ですので、歩道を整備させていただきました。

(伊勢建設事務所事業推進室長)

それと、アクセスのことですが、まだちょっと町とこれから協議を進めていく中ですので、まだ確定しておりませんので、先ほどの費用便益の中では申せなかったということで、食い違いがあったことはお詫び申し上げます。まだ、ちょっと確定しておりませんので。

(委員)

片側歩道の2車線というのは、これは生きているのですか。先ほどおっしゃった、小中学生の通学にバイパスを歩くでしょうか。

(伊勢建設事務所事業推進室長)

(マイクオフ)

(委員長)

では、1点細かいことですが、例えば5の湯の山街道の26ページ。ちょっと見方を正確に教えていただきたいのですが、「1.交通状況」という表です。現道、整備なしの所を見ると、1日当たり16,000台走っている。それが、整備ありになると、現道は1,100台にやや減って、バイパスに1,200台通る。そのスピードが時速53kmで、この分が時間短縮便益になっているというふうに理解するんですが、その下の「トリップの平均像」というのを見ると、整備なしの平均速度が37km、整備ありが37.7km。これが意味不明なんです。要するに、整備しても平均速度があまり変わらないというふうに読めるんですが、これで時間短縮便益がかなりある。ほとんど時間短縮便益なんです。こういう理解でよろしいのですか。

(四日市建設事務所事業推進室)

まず、ご指摘ございました1番の交通状況、リンク別状況というのが、当該路線の現道とバイパスを比べた値になっています。トリップの平均像は、北勢地域全体で道路ネットワークを組み立てまして、その中での・・・をとっておりますので、北勢地域全体の道路として見ると、平均速度としては整備なしが37.1kmで、整備ありで37.7km、0.6km向上しますという形で、総計で見えています。

(委員長)

ああ、そうですか。もう少しというか、ものすごく補足していただかないと意味不明ですね。ネットワークに1本この道路を入れることによって、北勢地域がこうになるということですね。だから、今回の話は主に(1)の所を見て理解するわけですね。同様なことは、伊勢松阪の31ページを見るとわかるんですが。したがって、バイパス効果が相当あるという結果になっていると思います。これについては、ネットワーク全体では効果ゼロなんですね。

(伊勢建設事務所事業推進室)

これは中南勢伊勢志摩でやっています。

(委員長)

広すぎるわけですね。今のような表が、南島バイパスにはないのでよくわからない。26ページに丸めたといか、計算したアクセス時間、アクセス距離になっているのでよくわからないのですが、要するに、前の2つはバイパス効果がすごく出て、それで時間短縮便益が増えているというB/Cの説明はわかるのですが、南島町についてはその結果がないのと、先ほどの大森委員の話のように、地域の利用者が多いとすると、そんなにバイパス効果も発現しないんじゃないかなと想像するんですが。したがって、前2者のような表がないと、これ妥当かどうか判断できないなとちょっと思うんですが、どうでしょう。

(伊勢建設事務所事業推進室)

(マイクオフ)

(委員長)

ほとんどこれでは理解不能ですね。簡単に言うと、730台が増加分で、その人の走行時間短縮便益が103億円。地域の人は多少あるでしょうけど。

(伊勢建設事務所事業推進室)

(マイクオフ)

(委員長)

はい、わかりました。ほかにありますか。はい。

(委員)

委員わかったみたいですけど、私今のほとんど理解不能だったんですけど。結局、全体としてどういうふうに。南島町のバイパスの位置づけが全体の大きな。伊勢東紀州に今流れているものを、南島町を通して伊勢方面へ動かすというような形をスムーズにするために位置づけられているという説明ですか。

(伊勢建設事務所事業推進室)

その道路ができることによって、その他の道路・・・あるわけですが、・・・ぐらいはこちらに転換してくるだろうと。・・・は、そちらの道路を本来今使っている・・・の方を円滑にするという形で考えていますが、具体的には・・・(マイクオフ)・・・。

(委員長)

我々は 15 分間の説明で理解しないといけないので、もうちょっとわかりやすい資料にさせていただかないと審査できないですね。ほかにありますか。なければ、ちょっとここで 10 分ぐらい休憩とらせていただきたいと思います。どうもご苦労様でした。あの時計で 3 時スタートにさせていただきたいと思います。

(休憩)

(委員長)

それでは、3 時になりましたので、再開したいと思います。続きまして、農道について説明及び審査を始めたいと思います。まず、農道事業の概要説明をいただいて、3 番、4 番と連続してご説明をお願いします。では、よろしくをお願いします。

3 番 広域農道整備事業 中勢 3 期地区 津市、松阪市

4 番 農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業 上野依那古 2 期地区 伊賀市

(農山漁村室長)

それでは、農道事業の概要についてご説明させていただきます。失礼させていただきます。座ってご説明させていただきます。スライドの方出ますので、少々お待ちください。それでは、ご説明させていただきます。

農道とは、農耕用の道路を意味し、林道とか港湾道などと同じように、特定の目的を持った道路でございます。しかしながら、農村の近代化が進むにつれ、このような耕作的性格のみの農道では、農業及び農村の実情に対応することが不可能になってきています。このため、農村地域の農道においては、農業生産の近代化、それから流通の合理化に資するとともに、都市に比べて立ち遅れている社会生活環境の改善に資するものでなければなりません。

農道の種類ですが、農道の種類には基幹的農道、ほ場内農道、地域内農道と大きく 3 つの種類がございます。基幹的農道には、農業用の利用を主体として、併せて農村地域の社会生活活動にも利用される、農村地域の基幹的な農道。広域農道ですとか農免農道などがございます。広域農道では、イメージ図では今指していただいているまん中の道路にな

るんですけど、広域営農団地整備計画というものがございまして、それにおける団地内の農道網の基幹となるべき道路ということで、広域農道整備事業で整備しております。農免農道は、図面ではそちらのものになりますが、農村地域における農業生産活動及びに生活環境の改善に必要な基幹的な農道であり、農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業で整備しております。

また、ほ場内農道と申しますのは、ほ場の中にある普通の農業的利用がメインになってきます道路ですが、ほ場への通作あるいは農業生産活動に主に利用される農道で、一般農道整備事業で整備しております。

それから、最後の地域内農道ですが、地域内農道というものはイメージ図の方ではこちら、今指している部分になるんですけど、農業生産活動に利用されるのはもちろんなんですが、集落や基幹施設、基幹道路を連絡して農業の振興を図る農道ということで、ふるさと農道整備事業で整備を実施しております。

それぞれの事業のこれまで過去 15 年間、平成 3 年度以降にですけど完了いたしました各地域の事業の事業別の平均工期、平均延長、平均事業費、平均コストを示させていただいたのがご覧の表でございます。一般農道につきましては、拡幅なしで現況道路の舗装だけという事業がございますので、拡幅ありと拡幅なしという形でちょっと地区に分けて整理させていただきました。ご覧のように、やはり広域農道、農免農道、一般農道という形で規模も延長も大きくなっておりまして、その分工期もかかっているような形になっております。ふるさと農道につきましては、生活道的な利用の道路があるということで、新たにほ場の中の拡幅ではなくて、新たな道ということが多くて、若干工期、コスト等が高いような傾向になってございます。

次に、農道の整備計画の策定手法についてでございますが、整備計画の策定にあたっては、ご覧の 6 つの項目について考慮して計画を策定することとなっております。まず、(1) 農道の利用形態の特殊性ですが、こちらにつきましては、農道は高速用車両、一般的な通過交通などですが、それと低速車両、農業用交通車両の混合交通になることや、農産物、農業用資材の積み下ろしの場所として利用されるなど、利用形態の特殊性を十分考慮することということになっております。

次に、(2) 関連事業との調和・既設道路網との整合についてですが、農業農村整備事業、ほ場整備とかかんがい排水事業などの農業振興のための事業ですが、そちらの事業あるいは道路改修事業。県道、市道含めまして、その付近でやる改修計画などについて十分協議調整を行って、既設道路網と機能が重複しないよう整合を図りつつ、既設道路の活用について十分検討を行うこととしております。

次に、(3) 維持管理体制・費用等についてですが、適切な維持管理が行われるよう、路線、構造計算等で考慮することということとしております。

それから、(4) 農村地域の社会生活環境の改善についてですが、農道は農村地域の健全な発展を図る上で重要な社会資本の 1 つでございますので、農村地域住民の生活環境の向上に資するものとするよう配慮することとしております。

次に、(5) 生態系・景観等の周辺環境との調和への配慮についてですが、周辺環境に与える負荷について十分に検討を行い、最小限の負荷に努めるとともに、農道が通過する周辺環境との調和に配慮することとしております。

最後ですが、(6)柔軟な整備水準の設定についてでございます。事業費の一層の縮減を図る観点から、特例地の積極的な適用を図り、大規模構造物を極力回避、縮小する路線計画とすることとしております。これら6つの観点から総合的に検討した上で、農道の整備計画を策定しております。

次に、農道の構造についてでございます。基幹的農道(広域農道、農免農道)につきましては、道路構造令に準拠して設計をいたしております。それ以外の農道、一般農道ですとかふるさと農道につきましては、農林水産省が監修し農業土木学会が発行しております土地改良事業計画設計基準「農道」編というものに準じて設計をいたしております。この設計基準は、ほぼ構造令に準拠してありまして、県が整備する農道については、ほぼ構造令に沿ったものになっておりますというふうな認識いただいても結構だと考えておるところです。

次に、計画交通量ですが、農道の計画交通量は、計画農業交通量と計画一般交通量からなる計画の基礎諸元でございます。交通量調査等を基礎として、将来の交通形態及び交通量を予測して決定いたしております。農業交通量は、農業交通量が最も多い月でなおかつ最も交通量が多いとされる区間で算定いたしております。このときの日平均交通量を計画農業交通量として算定いたしております。計画一般交通量の算定につきましては、交通量調査や交通センサス等のデータから、現状の推定流入交通量を算定し、これをもとに将来目標における日交通量を算定いたしております。

農道事業が関係する法令でございますが、広域農道、農免農道、一般農道は、土地改良法という法律に基づいて実施する事業でございます。ふるさと農道につきましては、特に法に基づくものではございませんで、要領・要綱に基づく事業でございます。土地改良法に基づき実施する事業につきましては、受益者の2/3以上の同意が必要となるという規定がございまして、常に事業実施前には受益者の同意をいただいた上で事業を実施させていただいております。

最後にですが、農道の効果の算定手法について、簡単にご説明させていただきます。農道の効果はご覧のとおり、農業用効果として農業経営向上効果、農業生産向上効果があり、一般交通の効果といたしましては、生活環境整備効果として計上いたしております。一般交通の効果は、国道交通省の基準を準拠させていただいております。県道や市町村道と同様な手法で算出いたしております。

次に、話はちょっと前後するのですが、簡単な方、一般交通の方から簡単に説明させていただきます。周辺の道路を走行していた車両が完成しました農道を走ることによって発生する効果といたしましては、走行距離の短縮、走行速度の上昇、安全性の向上がでございます。走行距離が短縮されることによりまして、走行時間が短縮されまじたり、走行経費が節減されるというような効果が期待されます。それから、走行速度の上昇により走行時間の短縮が可能となり、これらの効果により発生する移動時間の短縮に相当する人件費をアクセス時間削減便益として。それから、アクセス経費節減効果として、農道の整備によって節減されるランニングコスト、走行距離が短縮される分ですね、についてはランニングコストの方を計上させていただきます。例えば、こちらの広域農道の方でしたら右側の一般道路。こちらの道路のバイパスとして機能する効果を計上させていただいております。この場合はアクセス時間短縮便益として、一般道の走行時間と広域農道へ流入する交

通量から算定した経費と、広域農道走行時間と交通量から算定した経費の差を計上させていただいております。このイメージ図の場合は、若干広域農道の方が長くなってくると思えますので、アクセス経費節減便益につきましては広域農道の方が長い場合、マイナス効果になってくると思われまます。それから、農免農道につきましては、横のL型の一般道から流入する道路を便益として上げさせていただいております。それから、また戻りますが、安全性の向上便益といたしまして、走行距離、交差点数、それと先ほど話ありましたように、通行量から想定される交通事故量、それから基準単価を算定いたしまして、交通事故減少便益。逆にこれも道路の形態により増えるともあるんですけど、計上させていただいております。

次に、農業用効果でございますが、農業用の効果につきましては、農地からそれぞれの農地でとれました施設を集出荷場へ移動する輸送、それから、集出荷場から市場への輸送を軽減する効果を計上させていただいております。農地や集出荷場の位置、生産される農産物によって走行するルートを検討する必要があります。例えば、米の場合はコントリーエレベーターの方へ輸送することになるのですが、その周りのほ場であれば、広域農道ができることによる効果はほとんどございませんが、営農団地の一番上のほ場でございますと、一般道路をぐるっと回ってくる経路が大いに広域農道使うことによって短縮されるという形で、場所によって輸送経路を変更する必要があります。また、野菜の出荷場が一番上の団地の施設でございますとしたら、その周りのほ場から運ぶ効果については、ほとんど効果はございませんが、ライスセンターのあるほ場からですと、先ほどの逆で大きく効果が出るというようなことです。

考え方としては、道路の利用形態が変わることによって発生する効果、一般道路の効果とまったく同じなんですけれど、それぞれがほ場単位で、それから作物によって走行ルートが変わってきますので、規模の大きい農道ですと100通りを超えるようなパターンを想定して、それを合算するという形をとっておりますので、非常に複雑なように見えておりますが、基本的な考え方は先ほど説明させていただきました一般道路の場合とまったく同様なものになっております。

つまり、走行距離の短縮、走行速度の上昇などによる輸送時間の短縮や走行経費の節減が、一般道路と同じようにまったく効果を算定するメインになっている形です。一般交通との違いといたしましては、走行台数を一般道路の場合は、これまでの道路の通過量ですとか、これからの推移を想定して決めておりますが、農道の場合は地域でとれる農産物、将来的な営農計画に基づく農産物の生産量を運ぶのに必要な貨物の輸送量から出しております。

それと、もう一つ一番右側にあります走行振動の軽減という形で、これはもともと農地から農産物を搬出するにあたって、舗装路以外を、舗装されていないような道路を走っていた場合に、農道が整備されたことによって、すべて舗装路を走れるようになりましたら、トマトとかいちごとか、そこに書いてあります軟弱野菜については商品が傷む分が節減できるという効果の一部、そのような状況を満たす場合だけ見ております。

以上、簡単ですけれど、農道の概要についてご説明させていただきました。それでは、引き続き中勢3期の説明の方に移らせていただきますので、しばらくお待ちください。

(農山漁村室長)

資料3 - 1 広域農道整備事業中勢3期地区をよろしくお願いいたします。農山漁村室長の中山でございます。どうかよろしくお願いいたします。

パワーポイントが始まる前に、ちょっと経過だけお話させていただきます。詳しくは後でご説明申し上げますが、中勢3期地区うちの一志嬉野工区におきまして、県道の波瀬バイパスが昨年8月末に完成しました。それで、機能面で本工区と一志嬉野工区と波瀬バイパス等と効用といたしますか、それが果たせるということになりまして、実施する必要性が希薄となりまして、中止を含めた整備のあり方について検討するため、前年度の再評価審査を延期させていただきました。それで、今回改修されました県道で代替機能が果たせるということになりましたので、一志嬉野工区を整備しない方向で調整ができましたので、本日再評価委員会に上げさせていただきます。どうかよろしくお願いいたします。

まず、事業の概要でございます。本地区は津市芸濃町岩原、上の部分ですが、その県道亀山白山線を起点といたしまして、津市白山町の国道166号線、まん中ぐらいの所ですが、そこまでが中勢1期、中勢2期。さらに、松阪市三雲町小津地内の三重県中央卸売市場、先ほど示している所です、に至る区間、全区間26.7km、通称グリーンロードと言われている道路でございます。本地域は、津市と松阪市の旧嬉野町、旧三雲町からなる中勢地域一体の所でございます。今回再評価をお願いしておりますのは、赤の部分になります中勢3期地区の所でございます。

本地域の概要等でございます。本地域は海から山までさまざまな自然に恵まれております。写真で示しますように、東部には白砂青松の面影を伝える海岸とか、中央部には緑あふれる田園と里山、西部は山林、湖、溪流などがあり、豊かな自然環境に恵まれた地域でございます。産業面におきまして、グリーンロード沿い、本広域農道沿いには、津市美里町家所の工業団地とか松阪市嬉野町の天花寺団地と産業業務の拠点が立地されまして、生活産業道路としても利用が多くなっているところでございます。また、周辺にはゴルフ場もあります。

本広域農道の受益地となる農地は12,030haでありまして、中勢地域の広大な農地を対象としております。本地域の農業は、米、野菜、花木等の生産が盛んで、県下有数の生産量を誇っており、今後さらに発展が期待されております。本地域の基幹作物の作付体系、営農体系、出荷体系において一体性がある農地を、広域営農団地として設定いたしまして、その基幹となる道路を整備するものであります。

本計画は生産出荷体制の組織化を目的とする中勢広域営農団地整備計画による生産から流通までの課程を、近代化施設の整備計画に合わせまして有機的に農道を整備し、流通・輸送面での生産コストを低減するなど、地域農業の安定と活性化を図るものであります。

本農道の路線につきましては、図でお示ししますように、亀山の方の白山線を起点といたしまして、津市二本木の165号線まで、先ほど説明したとおりでございますが、中勢1期、2期といたしまして、さらに中勢3期地区で旧三雲町の国道23号線に接続し、三重県中央卸売市場に至る全長26.7kmの2車線の農道でございます。先ほども言いました、グリーンロードの愛称をつけられて親しまれております。

事業主体の再評価結果でございます。再評価を行った理由。再評価後一定期間が経過し、なお継続中ですので、三重県公共事業再評価実施要綱第2条に基づき再評価を行いました。

事業の進捗状況と今後の見込みでございます。中勢1期地区は昭和50年、中勢2期地区は昭和51年に事業を着手いたしました。それぞれ中勢1期、2期につきましては、平成4年度に全区間完了いたしまして供用を開始いたしております。中勢3期は、平成7年度に全長11.2kmで採択されました。それで、平成8年度に工事を着手いたしました。先ほど冒頭で話させていただきました一志嬉野工区を取りやめましたので、現時点での中勢3期地区の全延長は5.9kmという事業計画に見直しました。一志工区が1.2km、左の上の所です。それから、嬉野三雲工区3km、右の所です。白山工区はまん中の所でございます。その所については供用を開始しており、農産物の流通促進のアクセス時間短縮や利便性の向上が図られております。

左の写真は供用しております嬉野三雲工区でございます。写真の右側は本事業で残る白山工区1.7kmです。平成19年に工事着手を予定しておりまして、その他取り付け工事等も含めて平成21年度に完了する予定をしております。赤の点々の部分でございますが、一志嬉野工区ですが、最初に話させてもらいましたように、代替機能を有する県道白山小津線波瀬バイパス、左上の部分です。波瀬バイパスが完成いたしましたことから、県道を利用するよう計画を変更いたします。

そういう中で、全体計画の変更ですが、平成18年度全体事業費40億6,000万円で、採択時に比べ11億9,000万円の減となっております。これは先ほど少し説明しましたように、県道白山小津線の整備が進み、一志嬉野工区と平行し、一志町波瀬地内を迂回する波瀬バイパスが平成17年9月28日に供用が開始されまして、流通輸送面において有効に利用されていることから、本事業の一志嬉野工区5.3kmを見直したことによるものでございます。代替機能が果たせるので、その部分を止めたということでございます。

事業進捗として、平成17年度までに5,911mのうち4,197m、71%を完了しておりまして、約1.7kmを残すところとなっております。

周辺環境の変化でございます。本計画県道沿いにカントリーエレベーターが設置され、その輸送路として利用されております。また、ほかに産直青空市場とか市民農園とか野菜流通施設等が設置され、農道として有効に利用し、農業振興が図られておるところでございます。

費用対効果分析でございます。本農道は北部で県道亀山白山線に、南端で旧三雲町の国道23号線に隣接することから、より広域的な地域の連携も期待できるとともに、中勢地域の南北の幹線ルートとしての営農走行経費、一般交通のアクセス時間、アクセス経費等の節減効果が見込めます。なお、本事業による費用対効果分析は表のとおりで2.73になっております。詳細については資料がありますので、ご参照ください。

地元の意向でございます。全線完成により、県道亀山白山線、国道23号線、名阪国道を経て、大消費地である中京、京阪神方面へのアクセスがスムーズになり、輸送時間の短縮、生産コストの低減につながることへの期待が高まっております。また、本農道は市町村合併による地域の連携等の交流の促進につながることも期待も高まっております。早期の事業完了が求められているところでございます。

コスト縮減でございます。法面保護工事にあたって、現場発生材の伐採木や根株等をチップ化いたしまして、法面緑化材として利用することで、コスト縮減を図りたいと考えております。また、農道舗装において、路盤材、アスファルト合材に再生材を使用し、環境

に配慮した工事とコスト縮減を図っています。環境対策としまして、先ほど言いました伐採木とか根株などの現場での発生材を工事に活用することで、在来種の保全と廃棄物の縮減を図ります。代替案は特にございません。

再評価の経緯でございますが、当事業は平成7年度に事業採択されたことから、今回が第1回目の評価になります。

事業主体の対応方針です。三重県公共事業再評価実施要綱第3条の視点を踏まえて再評価を行った結果、同要綱5条1項に該当すると判断されるため、当事業を継続したいと考えております。どうかよろしくお願いたします。

それから、次は4-1の農林漁業農免農道の上野依那古2期地区をよろしくお願いたします。それでは、よろしくお願いたします。

実は、平成16年度に再評価を受けまして、環境調査等を実施した上で、本年度再審議を受けさせていただきようになっております。そういう中で、委員も替わられておりますので、所在地等の概要の方からご説明させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

当地域は、旧上野市の南部、木津川の右岸ひ拓けた水稲を中心とする農業地帯であり、特に伊賀米の山地として知られております。赤の部分でございます。農業経営の安定化と併せ、農村環境の改善を図るために本農道3.9kmを整備し、農業はもとより生活道路として地域の活性化に寄与するものとして期待されております。

平成16年度の再評価におきまして、希少植物である天然記念物のタニヘゴ。黄色の部分に書いてある所がタニヘゴでございます。保全に配慮し、赤の実線で示しますルートで再評価を受けさせていただきました。赤の部分です。ですが、委員会のご意見等を踏まえ、下側の農免の上野南部農免と直接アクセスできるルートについて検討を行ってきたところでございます。

平成16年度公共事業評価委員会でご指摘を受けた事項は、ここに記載しております4項目でございます。これらの課題を検討するために、これ組織図なんですけど、ちょっと小さくてあれですけども、上側の赤の枠でくくってある所、「上野依那古2期地区環境調査検討委員会」。まん中の所の赤の部分ですが、「上野南部地域の明日の農業を考える会」を立ち上げるとともに、まん中の右側でございますが、各集落での懇談会とか自治協議会や推進協議会を開催し、地域の方々の意見を聞くとともに専門家の助言を受けまして、とりまとめまいったところでございます。

1つ目の課題、環境に対しましては、9名の委員からなる環境調査委員会。左の写真が催しているところでございます。伊賀市の天然記念物であるタニヘゴ。これ右上の写真です。シダの一種でございます。タニヘゴ群生地を中心に、貴重な野生生物を保全する農道計画とするため、調査方法や対策について検討を9回重ねてまいりました。

タニヘゴの群生地は、・・・(テープ交換)・・・は湿地を守ることが不可欠です。このため水文地質調査をいろいろな所で実施。この赤の部分とかが調査した地点でございますが、地下水の状況等について調査をいたしました。

調査結果に基づきまして、タニヘゴ群生地への水供給の概念を示したのがこの断面図でございます。黄色の部分のタニヘゴ群生地の左側ですが、上層は風化しているものの花崗

岩できており、降雨直後の表面流出が主体で長期的な地下水供給は少なく、右側、古琵琶湖層分布域からの地下水供給が多いことがわかりました。群生地への地下水供給に影響を与えないためには、2つ池の左側、西側になるのですが、左側の山の尾根を越えた場所に道路計画をすれば、タニヘゴ群生地の出現に影響がないことがわかりました。図に記載しておりますA、B、Cの各ルートについては、後ほどで説明したいと思います。

水文地質調査の結果を参考にいたしまして、左上に示します植物とか動物の各種いろいろな調査を1年間を通し図の範囲で行いました。写真は地元のNPO依那古探検隊の子供たちも参加した昆虫類の調査を行っているところです。また、埋蔵文化財については、三重県埋蔵文化財センター調査員により調査を行ったところでございます。

この表が、動植物調査の結果でございます。植物とかほ乳類とか鳥類とか書いてございます。例といたしまして、上の一段目の所です。植物については、127科386属675種が生息いたしまして、環境省レッドデータブック等の記載種が6種、近畿版が15種、三重版が17種、伊賀市版が24種で、いずれかに記載された31種が重要種ということで考えました。鳥類調査中に、猛禽類の発祥が確認されたために、緑の線で示す範囲で猛禽類の調査を実施いたしました。その結果、計画路線周辺には営巣木は見つからなかったことから、道路建設による影響はないと判断されます。しかし、約2km南側でオオタカの営巣木が発見され、グリーンの所でございます。現状では問題がないのですけど、この個体が計画路線近隣で営巣した場合には対策が必要となることから、環境省のマニュアルを参考に、1営巣区において調査を継続して実施したいと思います。

次に、2つ目の課題でございます。依那古地域の4集落で、地域住民の方々や自治協議会などとの懇談会を開催し、地域の現状と農免農道についてご意見を伺いました。これが懇談会の状況の写真でございます。いただいたご意見の詳細については、別途配付させていただいておりますのでご覧いただきたいと思いますが、主な意見について紹介させていただきます。国道422号線、ブルーの所でございます。422号線の朝のラッシュ時は、市部から柘川まで混雑いたしまして、沿線沿いの方々は国道に出にくい状況で困っております。また、カントリーエレベーターへの運搬は国道を走りにくく、上野依那古2期地区と南部農免とをできるだけ直線に通してほしいという多くの方からの要望がございました。また、朝のラッシュ時に国道を避けて丸山中学校、黄色の部分ですが、脇の道を走り、ほ場整備内の道路を経由して依那古農免に出る車が多く、通学路の狭い道に車が入るので危険であり、いつか事故が起きるといった意見が多くの方から出たところでございます。

また、農免事業に対する意見の把握を目的といたしまして、アンケート調査を実施いたしました。青で示します依那古地区で4集落、ピンクで示します比自岐地区3集落、緑で示します神戸地区6集落に加え、区域外の一般交通把握のために黄色で示します上野ゆめが丘団地、上側です。青山の阿保地区、桐ヶ丘団地の全戸数5,063戸のうち908戸に調査を実施いたしまして、702戸の回答を得たところでございます。

アンケートの詳細な結果については、お手元に資料が付いておりますので、ご覧いただきたいと思いますが、この表の場合につきましては、半数の方が完成を強く望まれ、全体の80%の方が開通を望まれているという結果になっております。ほかの詳細は資料をご覧ください。

残る2つの課題を検討するため、農業アンケートの実施や上野南部地域の農業を考える

会を開催し、今後のこの地域の農業のあり方について検討しました。また、交通工学専門の大学教授の助言を受けまして、交通量調査と将来交通量の分析を行いました。

営農のアンケート結果です。これにつきましてもお手元に資料を配付させていただいておりますので、ご覧いただきたいと思います。農機具の購入予定とか、農作業の委託に関する考え方などを調査いたしました。やっぱり委託とかそんなのが増えてくるような結果になっております。

今後の営農の見通しでございます。農業を考える会で将来の見通しについて検討した結果、本地域は伊賀米の主要な産地であり、伊賀米を中心に伊賀地域で使用する種籾の生産や小麦、大豆、白菜等、ここに書いてあるようなのですが、今後生産されると考えられます。

次に、ルートを選定についてご説明させていただきます。国道 422 号線のバイパス的機能を有する農免農道とするためには、下側の南部農免と直結する必要があるとして、その部分はできておるわけです。具体的には、ご覧の 3 つの 3 ルートです。二つ池の東側を通る A ルート。二つ池の西側の山林を通る B ルート。一部県道を改良し柘川集落内を抜ける C ルートです。先ほど示しました横断図の A、B、C とも連動いたしております。これらの 3 つのルートについて検討しました。A ルートは、タニヘゴ生息地への地下水供給に影響がある。C ルートは、地元住民から、柘川の集落の中を通りますので、安全性、騒音などに反対が強く、了解が得られませんでした。このため、B ルートについて、希少生物や埋蔵文化財への影響について検討することとしました。

B ルートでは、タニヘゴ群生地への影響はありません。先ほど説明したとおりでございます。何らかの対策が必要となる希少種が、調査の結果 34 種見つかりました。この表の右側の所でございます。これら希少種についてとるべき対策工法や対策保全措置をとりまとめ、環境調査検討委員会へ提案し、承諾を得ました。

対策保全措置について説明申し上げます。まず、希少生物の影響を回避する線形を検討いたしました。図では緑の路線を赤の点線に変更する、避けるということで変更するというので、左の図はヒナノシャクジョウという希少種ですが、右の図はイヌセンブリ、モンセンゴケなどを回避したものです。どうしても影響が回避できない場合には、移植等の措置をとることとします。また、環境配慮樹や動物移動用の暗渠の設置、現地種子の採取による法面緑化などを実施したいと思います。この写真です。環境配慮樹とか移動用の暗渠等です。また、これらの環境保全措置について効果の検証を行うために、モニタリング調査を数年間にわたって行っていきます。これらの対策により、希少な野生生物を保全する農道計画とすることができたと考えております。

事業費の変動でございます。今回の再評価にあたり事業費の見直しを行いました。当初事業費 5 億 7,600 万円から 2 億 8,000 万円増加いたしましたして、8 億 5,600 万円になります。増加事業の主なものといたしまして、タニヘゴ保全対策による路線変更に伴う掘削部分が増え、法面保護面積が増えたことにより 5,080 万円。今回実施いたしました環境調査と今後のモニタリング調査等の経費 6,360 万円。ふとん籠追加による 2,500 万円。路線変更に伴う用地買収の増 4,190 万円などでございます。

事業コストの縮減でございます。残土の近隣の公共事業の使用や伐採木を法面保護材に使用すること等により軽減いたしたいと思います。

交通量調査についてでございます。既に供用している上野依那古農免を多くの一般車両が走行していることから、一般計画交通量の再検討が必要と考え、交通工学の専門家に助言をいただき、交通量の調査及びこの地域に合った手法により将来交通量の解析を実施しました。この結果、計画農道が開通した場合、一般車両の走行台数は1,901台となりました。現在、供用開始している2番の地点におきまして、1,034台が農免に流入していることから、助言者の大学の先生からほぼ妥当な結果だろうと評価をいただいております。

費用便益でございます。詳細はお手元の資料にありますのでご覧いただきたいと思えます。考える会で検討いたしました営農計画に基づき農業経営向上効果を算定し、交通量予測の結果により生活環境整備効果を算定いたしました。事業計画の費用便益は、1.50となりました。これにつきましては、事業費の増はございましたが、割引率が5.5から4%に変更されたこと、一般交通による効果を算定していなかったことなどによるものです。

事業が完了すれば、住民の方々が望まれた市部から比土までの通行が可能となり、カントリーエレベーターやシードセンターへの農免農道を中心に安全でスムーズな走行が可能となります。地域で収穫された米を乾燥調整する友生カントリーエレベーターへは国道を経由せず通行が可能になります。伊賀地域の種籾が処理されるシードセンターへも便利になります。農免農道をバイパス的に使用することから、国道の朝の混雑が緩和され、中学校付近への迂回する車も減り、安全性が向上することが期待されます。

最後になりましたけれども、このようにさまざまな検討を重ねた結果、本計画農道は希少な野生生物を保全し、また地域の方々の要望や将来の営農計画に沿った農道の利用計画が作成できたと考えているところでございます。環境保全対策の見本となる事業となりように、来年度以降継続してまいりたいと考えておるところでございます。どうかよろしく願います。以上です。

(委員長)

はい、ありがとうございました。今、3番と4番の説明をいただきましたが。

(農山漁村室)

先ほど最初に説明させていただいたのが抜けておりましたので、お手元の資料の中で希少生物の位置情報ですとか、そういうものにつきましては、ペーパーの配付から抜かせていただいております。オオタカの巣とか、さっきの迂回する所の希少植物の位置図は、お手元の資料から抜かせていただいておりますので、ちょっと見ていただいております。ご承願いたします。

(委員長)

ちょっと見る暇なかったんですけど、別冊をいただいております。

(農山漁村室)

別冊の方につきましては、審議が終わりましたらまた回収をさせていただこうと思っておりますので、またよろしく願います。

(委員長)

それでは、まず3番の中勢3期について質問及び審査に入りたいと思いますが、いかがでしょうか。質問ありましたらお願いします。では、一般的なお話なんですけど、農道の事業の採択基準、概略を教えてくださいませんか。

(農山漁村室長)

農道事業の概要を見ていただきたいと思います。詳細な条件というのがいろいろございますが、これの2ページの方に事業ごとの概ねの条件というものが書いてあります。例えば、広域農道ですと、受益面積が1,000ha以上なければいけない。農道事業の概要の2ページです。主なものですが、広域農道でありましたら受益面積が1,000ha以上ですとか、延長が10km以上、それから車道幅員が5m以上というような規定がございます。それぞれ農免農道ですと、それが50ですとか、一般農道でも50ha以上というようなそれぞれの規定になっております。

今回、中勢3期地区でありましたら、中勢3期地区については、10km以上ございませんが、中勢地区というのは1期、2期、3期、すべて1つの事業で、それを分割的に採択という形になっておりますので、3つの地区合わせて二十何kmで10km以上という形になっております。

(委員長)

あと、営農状況だとかあるいは費用対効果で、農業関係の効果がどのぐらいとか、そういう条件はないのでしょうか。

(農山漁村室)

効果につきましては、土地改良法の方で、すべての効果がすべての費用を上回るということ規定がございます。その規定に基づいて、土地改良法ができました昭和30年代から農林省の事業については、すべて効果算定を行って確認をするという形になっております。交通量につきましては、基本的には農業用交通が一般交通を上回るということ規定ですとか、あと細かいというか、地域の農業。広域農道ですと先ほどの広域営農団地整備計画に必要な基幹道路と位置づけられていることと、農免農道でありましたら、地域の農地の改廃が1%以内であるとか、そういう細かい規定はいろいろございます。

(委員長)

その条件に合わせた説明を今求めては無理ですか。例えば、農業関係の交通量が半分以上ですよね。よくわかりませんが、当然計算されていると思いますが、今回県道を通することになりますよね。そうすると、農業関係の車両よりも一般交通の方が多くなるのではないかなと思うんですが、そうすると採択条件はどうなるか。それから、先ほどの農地転用率が数%とかいう非常に厳しい条件ありますけど、そういう基準で見るとひょっとすると三重県下どこも適用しないんじゃないかなとか思うんですが。

(農山漁村室)

先ほど言いました1%の改廃と、それからもう1つの事業の、これは農免農道なんですけど、事業については、これはその地域が特定の農業振興策を策定していれば、これに及ばないという規定がございまして。今、中勢のお話をさせていただいているんですけど、上野依那古地区の場合は、採択時に野菜の産地指定という振興計画と酪肉の振興計画がございまして、それに網羅されておる地域に必要な農免農道についてはこれの限りではないという条例がございまして、それでそれには該当しないという形に整理させていただいております。

(委員長)

県下で一番生産性の高い地域だからいいんだろうなと思うんですけど、今おっしゃったような説明を少し、少しというか的確にさせていただくと、県道バイパスにしても、広域農道としての機能があるとか、その辺が明快にわかると思うんですけど。交通量の問題と先ほどの営農関係の条件ですね。それを今もし説明できるのだったらお願いします。

(農山漁村室)

それは中勢3期について・・・。

(委員長)

ああ、そうか。全部で農業用交通を見たりするんですかね。

(農山漁村室)

広域農道の場合は、農業用交通とうちで設定した交通が、先ほど説明しました太い線について考えておるんですけど。言われましたように、県道の方は一般交通が多いので、当然県道は一般交通が多いという形になるんですけど、我々が計画しています農道につきましては、中勢3期地区ですと、農業交通1,404台、一般交通1,362台という計画をしております。

(委員長)

今のは3期部分。

(農山漁村室)

中勢3期です。1,404台が農業用交通。一般交通が1,362台。合計が2,766台という形になっています。それが1期の所、計画の中で一番農産物の流通のピーク月のピーク場所という形で、中勢1期地区の数値を。

(委員長)

1期の数値を今おっしゃったんですか。

(農山漁村室)

はい。全体を代表する数値という形で。

(委員長)

そうすると、このパワーポイントの資料の 32 ページにある B / C の表は、どこの部分を見込んだ数字になっているのでしょうか。

(農山漁村室)

農業交通につきましては、先ほどあの図面にありましたように、それぞれの産地からそれぞれの農産物を出荷場へ運ぶというのをすべての場所で想定した上で流通経路という形になっています。事業を代表する数値です。農林水産省の言うところの補助事業の中でこの地区を代表する数値としては、その地区の中で一番流通の多い時期の一番多い場所でその地区を代表する数値を示せとなっていますので、その数値としてはその場所のその数値になるということで、効果についてはそれぞれの場所でそれぞれの通行量について算定した上で効果をはじかせていただいているという形になっております。

(委員長)

ちょっと整理させていただくと、32 ページの B / C の表は、コストは 3 期分だけで見ているわけですね。

(農山漁村室)

全体で見えております。

(委員長)

この 32 ページの表は中勢 3 期じゃなくて、広域農道。

(農山漁村室)

広域農道全体のものになっています。

(委員長)

では、中勢 3 期分だけで見ると、これとは異なるわけですね。そういう見方はしないのですか。

(農山漁村室)

広域農道の場合は、広域営農団地整備計画というものをまず立てまして、それはそのエリアの中の農産物を合理的に運ぶ、合理的に輸送するという目的でもって事業を行いますので、これはたまたま国の例えば予算の関係とかで分割採択になっておりますけども、基本的には 1 地区であると。1 期、2 期、3 期で 1 地区であるというふうに考えております。

(委員長)

今の件はわかりました。先ほど 32 ページ、詳しくは別の資料を見なさいと言われたん

ですけど、別の資料がないので、原単位とか諸々わからないんですが。

(農山漁村室)

7ページからの資料です。

(委員長)

わかりました。これですか。補足資料が前にあるんですね。わかりました。ちょっと後で確認させていただきます。どなたか。はい、どうぞ。

(委員)

中勢3期の今のご説明を聞いていますと、B/Cを計算するときには、グリーンロード全体が広域農道だというふうでB/Cを出すというような説明だったと思います、この32ページ。だとすると、3期の今回計画変更をしましたという説明だったと思うんですけど、計画変更をある一部分でしたということが、全体のB/Cとか便益に対して。Cは要するに少しコストダウンになりますよね、現道使いますので。Bについてはどういうふうに考えられるのかなというのが、今の説明でよくわからないのでお願いします。

(農山漁村室)

基本的に今回見直しました一志嬉野工区は、当初考えておりました一志嬉野工区に見合った機能を有する県道をもって、その工区に充てるということで考えておりますので。細かいことを言えば、延長が違えば便益は若干変わってくるんですけど、大まかには便益も変更はしないというふうに考えております。

(委員)

県道を利用する計画に変更したことがまずいという話をするつもりはないんですけど、今の説明のとおり受け取ると、結局計画変更しようがしまいが、何かあまり大勢に影響がないんだよという説明に聞こえるんですね。例えば、この計画を見ますと、一志嬉野工区というのは、赤の点線の所に本来は農道を通すつもりだったということですよ。赤の点線の所をとりやめて、赤の実線の所は実際にやるんだけれども、茶色とグリーンを使ってぐるっと回れるようにしましたという話ですよ。その場合、現在の県道に完全におんぶする形になるわけで、先ほどの一般車両が千何百台と農業車両が千何百台と、ほとんど拮抗するような農業車両が県道の方へ通るという計画になっているわけですよ。

その場合の、例えば交通事故便益だとか短縮時間便益というのは、一志嬉野工区で当初の予定どおりこの点線の所へつくった場合と変わりませんという説明だというふうに聞こえるんですけども、変わらないんだったらもともとどうだったんだろうというところへ疑問が。

(農山漁村室)

私が先ほど申し上げましたのは、農業効果の中で、例えばもっと遠くから、津市の北の方から農産物を中央卸売市場まで運ぶような場合は、延長的にそんなに変わりがないとい

うことから、大まかに変更はないと申し上げたんですが、例えば農業効果であっても、一志嬉野工区沿いの農地が若干ありますので、そういう所の農産物については当然不便になるわけですね。ですから、そういうものは当然変わります。先ほどおっしゃられました一般車両につきましても、委員おっしゃられるとおり、当然変更点はございます。

(委員)

広域農道だということから今みたいな話になるのかなと思うんですけども。再評価に上がってくる案件として、中勢3期というあるエリアを取り出してここで審議をという話になるのであれば、当然広域の中の一箇所だということは十分わかっているんですけども。道路はだいたいみんな全部そうですね。延長長い中の1箇所の審議ですね。その場合、例えば中勢3期に限ってもう少し何か突っ込んだ話ができないと、これが正解なのかどうか。先ほどおっしゃったように、一志嬉野のこちら側の方は不便になると。通るはずだったものが通らないという話が絶対出てくるはずですし、県道沿いの方は逆に向こうにグリーンロードができるはずだったのに、こっちに農業用車両が来るよという話になるはずなので、絶対に影響がないはずはない。

そういったことを今回例えばそれをあえてしても、なおかつ現道を利用したということでのメリットが大変出ましたと。なので延長期間を短くし、コストをダウンして、少しでも早く全体の広域のベネフィットを出すようにしましたというような説明だったら、何となく「ああ、なるほどな」という気はするんですけども、ここ1箇所とっての審議にもかかわらず、全体のベネフィット、全体のコストの話しかやはり表として出していただいてないというのは、確かに1箇所だけ見るわけにいかないのはよくわかりますけれども、何となく、「じゃあ私は何を見たらいいんでしょう」みたいな腑に落ちないところがあるんですけど、その辺はどういうふうに整理したらよろしいでしょうか。

(農山漁村室)

例えば、中勢3期地区が始まったのは平成7年なんですけど、その際のこの波瀬バイパスというものにつきましては計画がまだなかったということです。それともう1つ、波瀬バイパスにつながっている東の方、右側に向かっている県道がございまして、この県道につきましても狭小な部分が多かったということがございまして。一番のネックは波瀬集落の中を通過する県道が狭かったということから、一志嬉野工区はどうしても必要だということで計画をしたわけなんですけど、経年変化もございまして、波瀬バイパスがその後地域の要望もあり、同じ県なんですけど、県土整備部において施工されたということ、それから、それにつながる県道の狭小部分がだんだん解消されてきたことから、この一志嬉野工区をつくったとしても、当初見込んでいたほどの効果は見込めないということが一番大きな理由でございます。

(農山漁村室長)

実は1年間待っていただいたというの、先ほど申されましたように、一志嬉野工区の方で、実は事業開始の平成7年ぐらいから、「こういうことでやりますよ」とか、地元へ入って説明申し上げたりとか、そういうのをしておったわけです。その中で、先ほど言い

ましたように、波瀬バイパスとか県道が改修された中で、果たして平行路線となる道路をつくるのがどうかという中で、代替できる県道がバイパスもできた中で、そういう中で果たして県として受注すべきかどうかという中で、1年間実は待っていただいたのは、そういう地元の方とか市町村とか関係者の方々に過去の経緯を含めた中でご説明申し上げてご理解をいただくための期間を1年間取らせていただいて、そういう機会を持たせていただいて、了解を取って本日上げさせいただいたということです。

(委員)

県道を使うことでの交通事故減少便益が便益として出てくるということの理解がなかなかしにくいんですけども、これはどういうふうに。

(農山漁村室)

便益は今回計画しております、今ですと見えている赤い3つの路線、その路線を走ることによって、既設の道路から流れ込む車両の、先ほど申しましたこの白山工区でございましたら、県道をこのように迂回するのに比べて、こっちへ来る路線が。県道がこう走っておりまして、ここにも県道が走っておりまして、カギ型に走る場合と真っ直ぐ農道を走る場合で流入する台数を計算しまして、その台数が県道は減る。県道が走った場合と農道が走った場合の交通事故の発生件数とか算出した・・単価から発生した費用の差額を計上するという形になっておりますので、すべてほかの道路を走っていたものが計画道路に流入してくる分の効果だけという形になっておりますので、波瀬バイパスとかそういう所を利用する部分の効果というのは見てないという形になっております。

(委員)

波瀬バイパスに農業用車両が流入してくるもののマイナスの便益というのはカウントしてないということですね。

(農山漁村室)

そうですね。

(委員長)

一般車両だけが通っているのに対して、農業用車両が入っていくと、例えば速度が遅くなって、県道に対してマイナスの効果を与えるという負の便益というか、マイナス効果があるんじゃないですか。この事業そのものは変わらないかもしれませんが。

(農山漁村室)

そうですね。確かにおっしゃられますように、農業用車両は農業用車両だけの道をつくらうじゃないかというのが農道なんです。ですから、おっしゃっていただくことはよくわかるんですが、広域農道という性格がございまして、ある程度通作、家からほ場までを使う農道もあれば、どちらかと言うと通作よりも二次交通と我々呼んでおります出荷場から市場へ向けて走るとか、そういうようなことを主目的にした道路であるということが言

えるかと思います。

(委員)

農道のベネフィットってすごくわかりにくいんですけど、今の話なんかもそうで、交通事故便益ってマイナスの便益で出ることが今まで結構ありましたよね。プラスもあるけどマイナスもあるということでプラスマイナスして、便益としては見られますという説明があったことが過去に多かったように思います。今回、何もかも減少便益だというふうに上げていただいて、今委員長おっしゃったような負の効果というのは全然蓋をしちゃっているなという印象があるのが1点と。

それから、先ほどピーク時の一番多い交通量のおっしゃいましたよね。農業って農閑期、農繁期の差がすごく大きい産業だと思うんですけど、道路を整備するときに、一番忙しい一番たくさんのお金をベネフィットとして使っていく。それはそういうマニュアルですとおっしゃられればそれまでなんですけど、そういうことに関する是非というのはどうなんでしょう。

(農山漁村室)

おっしゃるように、計画の基準とする幅員ですとかその辺を決めるための台数はピークを。道路を規格するにあたって、ピークに対応できるようなものにしておかないと、渋滞とかそういう発生が起こりますので、そちらの方は基本的にはピークに合わせるのかなと考えております。効果については、年がら年中ピークが発生するというふうには効果を出しているのではなくて、1年間発生する農産物をそれぞれ1月から12月まで、この時期にはお米ができるとか、この時期には白菜ができるというのをすべて網羅した上で、生産される農産物を運ぶ量を、なおかつ我々が計画している農道を通る分について効果を計上しているという形になってございます。

(委員長)

ちょっと事務局、時間が今日5時をめぐりに進めているのですが、今から評価をしないといけないんですが、いかがいたしましょうか。この辺で少し時間が不足気味だという感じがするのです。次回、審議を継続ということは可能でしょうか。

(公共事業運営室長)

それは可能です。

(委員長)

では、こちらの審査員側で判断するのですね。

(公共事業運営室長)

審査委員会の判断で結構です。

(委員長)

いかがでしょうか。では、申しわけありませんが、ご説明を伺って、今中勢3期については、今までの議論を踏まえて継続審議とさせていただきたいと思います。申しわけありませんけど、よろしく願いいたします。依那古も同様です。今から評価書のとりまとめをさせていただきまして、めどはできたら30分ぐらいでやりたいと思います。目標は50分。これはここに置いておけばいいですね、別添資料。

(公共事業運営室長)

環境の関係の特別な資料だけ回収しますので。

(休憩)

(委員長)

それでは、委員会を再開します。ただ今、意見書案を検討いたしましたので、読み上げさせていただきます。着席して失礼します。

意見書

三重県公共事業評価審査委員会

1 経過

平成18年8月30日に開催した平成18年度第2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、県及び市より広域農道整備事業1箇所、農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業1箇所、道路事業3箇所、都市公園事業1箇所、下水道事業2箇所、河川事業1箇所の審査依頼を受けた。

このうち、広域農道整備事業及び農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業、道路事業に関しては、同年11月21日に開催した第5回委員会において、県の担当職員から事業説明を受けるとともに、審査資料に基づき審査を行った。

また、都市公園事業に関しては、同年7月13日に開催した第1回委員会及び同年11月21日に開催した第5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。

また、下水道事業に関しては、同年8月30日に開催した第2回委員会において、県及び市の担当職員から、また同年9月19日に開催した第3回委員会、同年11月21日に開催した第5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。

また、河川事業に関しては、同年9月19日に開催した第4回委員会及び同年11月21日に開催した第5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) 広域農道整備事業〔県事業〕

3 番 中勢 3 期地区

3 番については、平成 7 年度に事業着手しその後おおむね 1 2 年を経過して継続中の事業である。

審査を行った結果、審議未了のため継続審議とする。

(2) 農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業〔県事業〕

4 番 上野依那古 2 期地区

4 番については、平成 6 年度に事業着手しその後おおむね 1 3 年を経過して継続中の事業である。

審査を行った結果、審議未了のため継続審議とする。

(3) 道路事業〔県事業〕

5 番 一般国道 4 7 7 号四日市湯の山道路

6 番 主要地方道伊勢松阪線

7 番 一般国道 2 6 0 号南島バイパス

5 番、6 番については、平成 9 年度に事業着手しその後おおむね 1 0 年を経過して継続中の事業である。

7 番については、平成 4 年度に事業着手し平成 1 3 年度に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、5 番、6 番については、事業継続の妥当性が認められたことから事業継続を了承する。

7 番については、交通量の予測等の計算及び便益計算の根拠となる資料について、妥当と判断できる説明が不足していた。したがって、これを説明できる資料の提出を待つて再審議とする。

(4) 下水道事業〔県事業〕

8 番 北勢沿岸流域下水道（南部処理区）

8 番については、昭和 6 2 年度に事業着手し、平成 1 0 年度に再評価を行いその後おおむね 8 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 2 回目の再評価を行った

継続中の事業である。

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。ただし、全体事業費については、県民の理解が得られるような事業費で取り扱うこととされた。

(5) 河川事業〔県事業〕

1 5 番 二級河川 赤羽川 総合流域防災事業

1 5 番については、昭和 5 5 年度に事業着手し平成 1 0 年度に再評価を行いその後おおむね 8 年を経過して継続中の事業である。

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。

(6) 都市公園事業〔市町等事業〕

1 0 8 番 岩田池公園

1 0 8 番については、平成 4 年度に事業着手し平成 1 3 年度に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、事業計画の見直し内容について、具体的な説明が不足していた。したがって、事業見直し前後及び計画内容と事業費を対比した資料の提出を待って再審議とする。

(7) 下水道事業〔市町等事業〕

1 1 1 番 中勢沿岸流域下水道（志登茂川処理区）流域関連公共下水道 津市（雨水）

1 1 1 番については、平成 9 年度に事業着手しその後おおむね 1 0 年を経過して継続中の事業である。

審査を行った結果、事業継続の妥当性が認められたため、事業継続を了承する。ただし、開発地区内での雨水対策は不可欠なものである。今後、開発事業については、適切に計上されたい。

(8) 総括意見

一、河川事業について、想定氾濫区域等シミュレーションを行う場合は、マニュアルを踏まえつつ、地域の特性ならびに実情にあわせたものとされたい。

以上、意見書ですが、委員の皆さん、よろしいでしょうか。では、これをもちまして県知事に答申させていただきたいと思っております。事務局、何かございますでしょうか。

(公共事業運営副室長)

その他で連絡だけさせていただきます。次回は、12月22日金曜日朝10時より、本日よりと同じこの場所で開催する予定でございますので、お忙しいとは存知ますがご出席いただきますようお願いいたします。なお、次回は事後評価4件と、本日の継続審議になりました2件、及びこれまでの再審議の案件を何件かやらせていただく予定でございますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。どうもありがとうございました。

(委員長)

どうもありがとうございました。