

平成18年度 第7回三重県公共事業評価審査委員会議事録

1 日 時 平成19年1月18日(木) 10時02分～11時42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、芝崎裕也委員、南部美智代委員、野口あゆみ委員、松山浩之委員、宮岡邦任委員、山本亥栄委員

(2) 事務局

県土整備部

公共事業総合政策分野総括室長、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

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。定刻となりましたので、ただ今から平成18年度第7回三重県公共事業評価審査委員会を開催いたします。傍聴者の方がいらっしゃいますので、傍聴の方に入ってくださいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

(傍聴者 入室)

(公共事業運営室長)

それでは、本日は、10名の委員すべてにご出席いただきましたので、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、私、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の平手と申します。よろしくお願いたします。

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。資料は赤インデックスを付けております12番まで資料を付けさせていただいております。そのうち資料7には青いインデックスで4-3という形での資料を1冊添付しております。なお、これまで配付いたしております資料4-1、4-2につきましては、お持ちいただいておりますでしょうか。お持ちいただければ、事務局の方で用意してお

りますので、加えさせていただきますのでお申し出いただきたいと思います。

それでは、資料1の議事次第に従いまして、早速会議に入らせていただきたいと思えます。まず、事務局の方から委員会の所掌事務と議事進行の説明をさせていただきます。

(公共事業運営室副室長)

傍聴者が見えるとのことですので、委員会の所掌事務と議事進行等について、簡単にご説明いたします。まず、委員会の所掌事務につきまして資料11、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。第1項第1号におきまして、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。

資料8、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。

最後に、当委員会の運営要領と傍聴要領を、それぞれ資料9、10に添付いたしております。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。

次に、議事進行でございますが、本日は再審議となっております県の農道事業1件のみでございますので、よろしく願いいたします。

資料につきましては、赤いインデックス資料5に全体計画内容と残計画内容を記載した再評価審査箇所概要一覧表を、赤いインデックス資料6に事業概要、工期、進捗概要等を記載した再評価箇所一覧表を、赤いインデックス資料12に農道事業の前の意見書と平成16年度の当委員会の意見書を添えてございますので、お役立てください。

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ございましたら、よろしく願いいたします。

(委員長)

皆さん、いかがでしょうか。では、進めてください。

(公共事業運営室長)

はい。それでは、早速ご審査の方に入らせていただきたいと思えますので、委員長、よろしく願いいたします。

(委員長)

それでは、ただ今から再評価対象事業の審査を行います。議事次第に従い、農道事業の審議を始めたいと思えます。本日の委員会終了時間は概ね12時とします。

それでは、説明者の方は、特に前回の指摘事項に絞って説明していただきたいのですが、前回ちょっとお休みだった方もおられますので、概要も含めて簡単明瞭にご説明お願いいたします。

(農山漁村室長)

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たします。

農免農道の農山漁村 2 期地区の再評価につきましては、第 5 回の委員会で事業内容の説明をさせていただきましたが、審議時間が不足していたため継続審議となり、再度前回の第 6 回委員会において、平成 16 年度の指摘事項や経済効果についてご説明させていただきました。前回の委員会で当初計画と変更計画との比較について説明が不足していたとのご意見をいただき、再審議となりました。本日は、当初計画からの変更点についてご説明させていただきます。

最初、委員長からも話がありましたように、簡単に概要を説明させていただきます。当地域は、旧上野市南部の木津川の右岸に拓けた水稲を中心とする地帯であり、特に伊賀米の産地です。農業経営の安定化と併せて農村環境の改善を図るために、赤の実線と点線の農道 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期待されているところでございます。

ルート変更を行った部分について説明させていただきます。当初計画ルートは、図の青の線の所でございますが、最も安価となるような谷筋を走るもので、地形の改変面積も最も少ないルートでした。しかし、このルートは、池の上の緑の部分がありますけれども、その所に市の天然記念物であるタニヘゴ群生地の一部を通る計画であり、タニヘゴへの影響が避けられないルートでした。このため、前回は説明させていただきましたけれども、ご覧の A、B、C の 3 ルートについて検討し、B ルートを変更計画案としたものです。その検討結果は、表のとおりでございます。

変更計画ルートではタニヘゴ群生地への影響はありませんが、何らかの対策が必要となる希少種が、表の右側のとおり 34 種見つかりました。これらの希少種について対策工法や保全措置をとりまとめ、環境調査検討委員会へ提案し、承認を得たところでございます。詳しくは、説明資料環境調査検討委員会報告書概要版の 5 - 1 ページにまとめてありますので、そちらをご覧ください。

変更計画における詳細ルートの選定につきましてご説明させていただきます。最初に二つ池の左側の分水嶺を越えた位置に、改変面積が少なく最も経済的なルートを設定しました。先ほどの B ルートです。このルートの改変部分が、ご覧の図面の緑の線になります。次に、希少生物への影響を回避する線形を検討しました。ご覧の図では、緑の路線を赤の点線に変更することで、左の図でございますが、腐生植物、腐った所に生える植物のヒナノシャクジョウをそのように変えていますし、右の図ではイヌセンブリとかモウセンゴケなど、青の点線で囲まれた部分を回避するようにしたものです。このように、できる限り希少種を回避するルートとし、回避できない 7 種の植物については移植としました。

このような検討を実施して選定したルートがご覧のルートです。タニヘゴへの影響につきましては、当初ルートでは二つ池上流の数百個体と二つ池左側の 100 個体の移植が必要でしたが、変更ルートでは 20 個体の移植となっており、伊賀市の天然記念物に指定されている二つ池上流の群生地には影響のない計画となっております。また、変更計画の検討にあたり、昨年移植試験を実施し、定着を確認したところでございます。

今回、変更した部分の当初計画の縦断図でございます。左が不動寺、図面の上方で、右が上野南部地区、図面の下方になりますが、取り付け部になります。スライドでは詳細な表示ができませんので、お手元の資料のP15に詳細図が添付してあります。

こちらが変更計画の図面でございます。当初計画では、縦の縮尺が1/100ですが、変更計画では同じ縮尺では大きな図面になって表すことができませんので、1/250の縮尺に縦の方向だけ縮めております。当初計画に比べ切土区間が長い計画となっておりますが、道路構造令で認められている限りの勾配を取ることで極力改変面積を少なくする縦断計画としております。

当初計画と変更計画の標準的な横断図で、変更計画の方が切土が多くなっております。変更計画で生ずる切土の法面には、地域の在来種により植生を図ることとしております。

ご覧の表は、当初計画と変更計画の変更内容ですが、説明資料の52ページに掲載しているものと同じでございます。事業費につきましては、当初事業費5億7600万円から2億8000万円事業費が増加し、8億5600万円になります。

主なものを説明させていただきます。ルート変更にかかる事業費の増の主なものとして、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などの経費が6360万円。タニゴ保全対策による路線変更に伴い掘削部分が増え、法面保護面積が増えたことにより5080万円。路線変更に伴います用地買収費の増が3000万円。希少植物の保全のために擁壁工を追加したことに伴う増が2500万円などがございます。その他の事業費の主な変動内容はご覧のとおりでございます。なお、今まで提出しております路線変更による買収面積の増が3900万円となっておりますけれども、詳しくは路線変更による増が3000万円で、ここに示してあります1期から2期への編入に伴う増が900万円ということで、合わせて3900万円になります。

説明は以上です。継続して事業を実施してまいりたいと考えておりますので、よろしくご審議をお願いします。なお、今回配付させていただきました資料は、希少植物の生息する位置情報が含まれておりますので、会議終了後回収させていただきたいと考えておりますので、どうかよろしく願いいたします。以上でございます。

(委員長)

はい、ありがとうございます。それでは、今ご説明いただきました依那古2期地区につきまして、ご質問、ご意見ありましたらお願いいたします。

変更前後の総括したB/Cの表は出てきませんか。2億8000万円でしたか。単純にコストが増えただけですか。

(農山漁村室)

第1回目のときに表を付けさせていただいていると思うのですが、第2回目でもいいですね。39ページをご覧いただけますでしょうか。大きな数字で39。

(委員長)

2億8000万円増えて、その結果、B/Cが1.5。

(農山漁村室)

はい、そうです。当初は1.3何某だったのですが、なぜ事業費が増えたのにも関わらず、大きく数字がなっているのかということにつきましては、ほかの地区でも申し上げましたが、割引率というB/Cをはじくときの率がございまして、それが5.5%から4%に変更になったと。これにつきましては、農水省の方が違う5.5%の方を使っておったんですが、国土交通省ほかと数字を合わせるということで、現在では各省庁一律で4%になっているということで、自然と数字が上がってしまっております。もう1点は、当初計画では一般交通による効果をあまり見ていなかったのですが、今までのこの評価委員会の委員のご意見等も踏まえまして、見れる効果は全部見たらどうだというご助言もいただきましたので、今回は見れる一般交通車両の効果をすべて見たということで、その2点が要因となって率は上がっております。

(委員長)

今おっしゃいました1.3という値は、当初計画のことですか。

(農山漁村室)

そうです。当初計画です。

(委員長)

はい。以上のような。はい、どうぞ。

(委員)

それと関連してですが、やはり当初計画と変更後のルートでの便益の差というのは、割引率抜きでどれくらいあるのか。要するに、近い将来あればそれほど割引率考えなくても名目だけで見れば上がるのか下がるのかぐらいはわかると思います。

(農山漁村室)

割引率を今までどおりの5.5でやると、B/Cは1.1という数字になります。

(委員)

変更後が1.1。

(農山漁村室)

はい。変更後が1.1です。それで、変更前は1.31です。

(委員)

それで、割引率の要因以外の、例えば便益の計算の部分での差というのはどれくらいあるのですか。名目というか、当初の生データで割引率を掛ける前の便益の差というのはどれくらいあるのですか。つまり、割引率を考慮しない場合の便益の差がどれくらいあるのかということですが。

(農山漁村室)

生の数字ということでしょうか。

(委員)

はい。説明を聞いていますと、B / Cの違いは割引率の要因だけだとしか理解できません。要するにルート変更をされたことによって実際の便益がどれくらい変わったのかということのを考慮しないと、割引率だけだったら意味がよくわからないところがあります。

(農山漁村室)

基本的に農業効果で申し上げますと、ほとんど延長が変わっていないと。あれだけ振ったくらいでは延長が変わらないということですので、ほぼ農業効果に関しては変わりはないということです。ですので、例えば取り付け位置が変わったとか、もっとものすごくルートを変えてしまえば、当然便益の方もそれなりに変わってくるのですが、今回の場合は起終点が一緒ということで、内容的にはそんなに変わっておりません。

(委員)

建設距離が変わっただけで、例えばまん中に交差点が増えたとか、そういうことがないために、便益は変わらないというふうに判断できるということですか。

(農山漁村室)

そういうことです。

(委員長)

ほかにありますでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

2つ質問があります。1つは、法面が随分多くなったので、在来種で被覆するんだという説明がありましたけれども、地域の在来種というものが具体的に何を示して、どういう方法で植栽をされるのかを教えてください。それから、もう1つは、今のB / Cの話のときに、交通量で委員会の意見を反映して一般交通をかなり見ましたというような説明のされ方だったと思いますが、私の記憶だと、当初計画が654台/日で当初の計画のときに算定していたものを、交通工学の専門の方にやり直してもらったら1901台になりましたという説明が前回あったと思うんです。これは、どっちを信じていいのかかわからない話だなと思った記憶があるので、そういうカウントの仕方というか数字の出し方によって随分Bが変わったんじゃないかというふうに感じていたのですが、その辺の説明をもう一度お願いしたいと思います。

(農山漁村室)

最初ご質問いただきました地域の在来種の話ですが、環境調査検討委員会の中で今まで

やっておった工法はほとんど在来種と外来種を混ぜて法面に吹き付けたり、張り芝というのをやるにしても、在来種と外来種が混じっているようなものが多かったと思います。在来種といいましても日本で採れた種子というだけで、この地域のもものではございませんので、できるだけこの地域に近い種子を使った方がいいということで。今年、部分的に法面が崩れた所がございまして、そのときに環境調査検討委員会の委員の方と一緒に現場を回しまして、法面の地域にある「これはいいんじゃないか」というような種を秋に採取いたしました。それを集めて藁に仕組んで、それを張るようなことを今年はやりました。ですので、そういう工法とか、採った種子を吹き付けをするにしても、その種を使ってやろうと思っています。ですので、採取につきましては、現地で我々が人力で集めてやろうと思っております。種子については以上でございます。今の説明でよろしいでしょうか。

(委員)

具体的に言うと、例えばどういうものですか。今のお話を聞いていると、いわゆる山の法面に生えているような雑草と言うと変な言い方ですが、雑草の類いなのかなというふうな感じがしましたが、それでよろしいですか。

(農山漁村室)

そうですね。ススキとかも集めましたし。名前聞いたんですけど、あまり聞き慣れない名前ばかりだったので、ちょっと全部忘れてしましまして、申しわけございません。

(農山漁村室)

一般車両の台数につきましてはですが、当初計画の際に、前回もちょっとお話をさせていただきましたが、農道の場合は新設の場合が多くて、なかなか推測というのが難しいわけですが、当時どういうやり方をやっていたかと言いますと、農道がつくであろう付近の交差点で止まった車に対して、「もしこういう道ができれば、あなたは使われますか」とか、そういうやり方でもって台数を決めておりました。ですので、先ほどおっしゃられたように600台という数字でもってはいじっておったんですが、今回、上野南部、もっと南側の農免道路が開通したということが1点ございます。

もう1つ、実測をしたと。上野依那古1期地区、供用一部開始しています。この2期地区の北側になる1期地区の方でもう供用開始していますので、そこで交通量を実測したということでもって、もう1240台というような車が通っておるということから。例えば、上野南部地区の一番南側との境界の所で730台、北側の方で1240台という数値が得られたということから、そういうデータをもとにして解析をしたら1901台になったということでございます。

(委員)

よくわからないのですが、実測をもとにしてはじき出した数字だということでしょうか。その実測値が入口の方で1200何がして、出口の所で700何がしだったものが、はじき出すと1900になるというからくりがよくわからないのですが。

(農山漁村室)

現在はまだすべて開通はしてないわけですね。ですから、今の状況といいますのは、この集落の中に入り込んだ車がこのあたりから乗っていくと。それでこう行ったり、こう行ったりするということで、当然ここが開通すれば、ここが混雑今しているわけですね。ですから、これが開通すればバイパス機能として、例えばここからこう走る車もいるだろうということがあると思います。現時点でこの交通量調査をしたときに、ゆめが丘の工業団地に通勤されている方がかなりお見えになって、ここからこう右折する車はかなりあるわけなんですね。ですから、その方たちはこれがこうつながれば、恐らくもっと南から来られる方はこれを走られるだろうし、今ここからこういうふうに出てきてみえる方はもうここからこういうふうに走られるんだろうなというような要素というか、そういうものも加味しております。

(委員)

そういう加味の仕方というのは理解できるように思うんですけども、それで1900台という台数が出てきて、それによって恐らくBの数字が、細かいことよくわかりませんが、随分変わってきていると思うんですね。跳ね上がったに近いくらい変わってきているんじゃないかなと。跳ね上がった数字のBの数字をもとにして、先ほど言われた割引率を考慮しないと1.1だったというご説明がありましたけど、そういう数字になってしまうということも併せて考えると、かなり危なっかしい橋を渡っているなという印象がやっぱりあるんですよ。

公共事業としてそこまでお金をかけて、予測交通量を当初考えていたより随分高い数字に、3倍ぐらい高い数字で考えた挙句、ようよう1を超えましたみたいな説明にどうしても聞こえてしまうもので。例えば、先ほどルートも最初の当初計画とすごく似ていますけれども、詳しく聞くと、要するにかなり尾根の所を逆に通って、切り通しを随分つくらなければいけないという計画になっていると。道路のつくり方としては、全体を見るとあまり自然な所を通ってないんじゃないかという道路のつくり方ですね。そういう道路のつくり方をしても、なおかつやっぱりこういうふうに通さなければ本当にいけないのかなというところへ立ち返ると、説明のいろんな内容が多少強引さを感じてしまうようなところがあるように思います。

私も思うんです。通ったら通るだろうなと。道路が全部通れば、今おっしゃったような通り方をされる方が見えるんだろうなというふうには、常識的には思いますけど、道路を通すという計画、それも農道という形で道路を通すという計画が、そういう説明のされ方で事業として成り立っていくこと自体に、何となく釈然としないものを感じてしまうように思うんですね。それと、非常に農業の話を最初のころはすごくされていたのに、今のお話だと工業団地へ行く人の通勤ルートになることが、農道でそれでいいのかなという気もしますし。道路というのはどなたが通っても道路だと思えますけど。

何だか延々と再評価をしているのは、やはりその辺の事業としての説明の仕方というか、成立ちの仕方が何となく釈然としないものを、みんなを感じるからじゃないかなというふうに非常に思うんですね。だから止めておけというところまで踏み込めないんですけど。農道というものをつくるときに、それもこれだけお金をかけて3.何kmの道をつくるとき

の理論付けというか、根拠付けというか、それがこのままずっと農道ってこうやってつくってもいいのかなということまで考えてしまうんですけど。担当の方としては、どういふうにその辺を整理されて考えてみえるのかなと思いますので、ちょっとお聞かせいただきたい。

（農山漁村室長）

その前に、繰り返しになるかも知れませんがお話をさせていただきます。農業効果については、前のときに説明させていただいていますので、一般交通という視点で説明させていただきましたもので、特にそれが強調されていると思います。

それから、農道の 1901 台ですが、先ほどの繰り返しになると思いますけど、上野依那古の農免農道が下の部分ですが開通しました。それと、その中で調査しましたところ、上野依那古地区、上の部分ですが、1240 台調査結果が出ています。それから、上野南部地区、下の部分ですが、そこで 730 台現在通っております。それはまん中の部分が通じてなくてです。ですので、それが今行き止まりになっておるのですが、集落の中を抜けて行って通っているんですけど、それですら 1240 台と 730 台ですので、合わせますと 1970 台ぐらいになると思います。ですから、1901 台というのは、多分それほど多いということではなくて、多分通じましたらもっと車がたくさん通るんじゃないかというふうには考えております。

（農山漁村室）

確かに我々農道をつくってありまして感じますのは、例えば、北海道であるとか東北地方であるとか、集落と農地が明確に区分されているような所であればこういうことは起こらないと思うのですが、例えば、三重県の大半の農村というのは、本当に生産の場と生活の場が密接につながっているというか、近いと思うんですね。ですから、我々は当然農産物をより効率的に運ぶというのが主目的というか、もちろん第一の目的なんですが、それとともに農村に居住されている方の生活の利便性の向上というの、やはり重要なことじゃないかなというふうに感じております。

その辺確かにジレンマというのはあるのですが、我々は主目的は今も前に出ておりますが、カントリーエレベーターであるとか農業倉庫であるとか、そういう所へ生産物を運ぶのにより時間がかからないようにとか、そのように考えてすべて計画は立てておるのですが、現実問題として一般車両がどうしても流入してきってしまうというのは避けられないんですね。ですので、本来なら農業をどうしていくんだというお話をさせていただくのが一番いいと思うんですけど、どうしても 2 年前もそうだったと思うのですが、一般車両がこんなに走るのかとか、走りすぎじゃないかとか、違う所で話をさせていただかなくてはいけないというのは、ちょっと辛い部分もあるんですけど。我々としては生産性の効率を上げるということと、もう 1 つ居住者の利便性向上という 2 つを考えてやっております。

（委員長）

ちょっと確認ですが、先ほど当初計画の B / C が 1.3 と言われた計算には、今説明された一般車両交通量が 1901 台として計算されているのですか。

(農山漁村室)

1.3 は 600 台じゃなくて、ちょっとお待ちください。もっと少ない数字ではじめてもっております。当初計画です。当初は 356 台です。

(委員長)

そうすると、計算上は今大森委員が言われたように、一般車両のアクセス時間削減便益というのが相当大きくなっているということは否めないわけですね。

(農山漁村室)

はい。もうそれはそのとおりです。

(委員長)

ほかにご質問ありますでしょうか。どうぞ。

(委員)

ちょっと別の視点で確認したいことがあります。用地買収はどこまで進んでいるのでしょうか。

(農山漁村室)

2 期が今言わせていただいた、ここからこの部分が依那古 2 期地区と呼んでいるのですが、ここで青く塗らせていただいた部分、ここに不動寺さんというお寺がありますが、そこまではほとんど用地買収はされております。部分的に裁判で残っていた所、買ってございません所が若干ございますけど、ほとんどこの部分は買ってございます。

(委員)

計画平面図が何かでわかりませんか。ちょっとこれでは何となく。要は、今回の変更に影響があるかないかですけども、既に用地を買収した所が。まったくくないですか。

(農山漁村室)

それは今回の変えた所には影響ございません。買った所、済んだ所から変えておりますので。

(委員)

そうですか。ちょっと気になったのは、今まで買収済みの所の面積が全体の 40% ぐらいあるんですね。数字的にはそうなるんですけど。それで、工事をどこまで進められているのかちょっとわかりませんが、進み具合と買収の割合からいくと、工事の進捗が非常に少ないような感じがするのですが、用地買収をした所をほとんど工事を進めているということではないのですか。

(農山漁村室)

ないです。おっしゃられるとおりです。

(委員)

その辺の進み具合、どこまでどうだということはわかりますか。変更の要素が大きいので、あまり進めてない、止めてあったということですか。

(農山漁村室)

それがございます。それと、ここがちょうど不動寺の所で今回検討した部分ですが、ちょうどここから、長さでいけばこの辺まで来るぐらい、図面がなくて申しわけないんですけど、それがももとの2期の区域でございまして、その中で一番頭の所、1期と2期の境の所で裁判があって工事ができなかったということもあって、やったのは間の一部分しかやっております。それと、この問題があったということもあって、農免道路は依那古地区と南部地区というのが動いておりましたので、予算を南部2期地区の方を完成するのに集中的に使っておったということもあって、このあたりの工事は部分的にしかできていないというのが事実でございます。

(委員)

何となく用地買収の済んでいる部分が多いような気がしたものですから確認をしたかったのですが、延長でいくと買収済みの所はだいたい4割ぐらいになるのでしょうか。全体の延長でいきますと。

(農山漁村室)

全体の延長ですが、10.4km ございます。そのうち900mの区間につきましては買収済みでございます。それで、300mにつきましては、路体工事を現在施工済みということでございます。

(委員)

900mならだいたい合いますね。

(農山漁村室)

900mでございます。2.4kmのうち900mということです。

(委員)

あと用地買収については、今後の変更部分についてですが、今までと費用が計画されているのと変動する可能性としてはどうなんでしょうか。ほぼ同じような比率でできるというふうにお考えですか。

(農山漁村室)

残っている部分は、若干切り盛り、カットという部分が増えてきておりますので、少し

増えるかも知りません。先ほど申しましたタニヘゴを避ける部分、それから環境調査で植物等が非常に多く見られたということで、回避したあたりが用地買収費として若干増えていきそうに思われます。当初は現道を利用した形で買収をいたしておりましたので、あか道というもともとの1 m80cm か2 mぐらいの道路を利用した形で、その部分から、7 mの幅員でございますが、2 mぐらいはその現道を利用した形で計画ルートとしておりました。ですから、その部分が若干増えてくるのではないかと想定されます。

(委員)

今後の事業費の算出された数字より増える可能性があるということでしょうか。それともそういうものを見込んだ事業費になっているということですか。

(農山漁村室)

見込んでおるということです。先ほど説明させていただきました増えた分2億8000万円につきましては、見込んで計上させていただいております。

(委員)

今、おっしゃられたように、面積的なことじゃなくて、いわゆる単価ですよ。それが上がる可能性があるのも、それを見込んでいるということでしょうか。

(農山漁村室)

単価も同一という形でやっていきたいなと思っています、既に見込んでおりましたので、その単価という形で。

(農山漁村室長)

買収単価については、一応公表というのですか、こういう単価でさせていただきますというので買収しておりますので、場所によって、この後例えば極端なこと言うと、ごねた所について高くするとか、そういうことになるのもまた揉めることになりますので、一応これだけの単価で買収させていただきますということによっておりましたので、その単価に合わせて買収をしていくということになります。

(委員)

その数字を使って事業予算としているということですね。そうすると、ほぼ取得済みの所と単価的には変わらないということでしょうか。

(農山漁村室)

そのとおりでございます。

(委員)

はい、わかりました。

(委員長)

ほかにいかがでしょうか。はい。

(委員)

質問になるかどうか、ちょっと私は環境的にも数字的にもあまり得意ではなくて、どちらかと言うと、一般県民的な想像なんです。今回は、私の得意とするバリアフリーの所もあまり関係ない所にあるのかもしれないですが。ふと思ったことですが、道がなかった所に道をつくるということは、すごく大きなことではないかと、私は県民ながらにすごく思います。

2つ心配することがあるんですけど、先ほどずっと前からおっしゃられている自然環境的な所と人的な環境の所というのがすごく変わってくるんじゃないかと思えます。自然環境的な所というのは、車の交通量の関係であるとか、あと排水。雨が降ったときの、道をつくったことによって、本当に水って吸収される所がちょっと減っただけでもどこかに水が滞ってしまったりすることが、よく町中を見ていると感ずることがあります。車の交通量に関しては排気ガスのことであるとか、交通量が多くなるということは、かなりそういったところも気になるかなというのがあります。

人的な環境というのは、道がなかった所に道ができるということは、結果的にタニヘゴがある所の近くを人が通ることになりますよね。避けたと言えども、近くに道ができるということは、人が入りやすくなるということになるので、そのあたり見つけられやすくなるというか、知っている人たちはより入りやすくなるということと、あと心配なところは、私の地元でもよくあって、すごく地元の人たちが悩まれているんですけど、山に道をつくってしまうと不法投棄が大変ひどくなって、今や物を捨てるのにお金がかかるとなったら、余計そういうものが増えてきます。そういったところをすごく気になって。工事によってなるべく環境を壊さないようにですとか、自然な植物を避けて通ったといっても、やっぱり間接的に何らかの影響がいろんな所に出てくるんじゃないかなと思うと、工事によるいろんな面々の喪失だけではなくて、できてからその道をつくったことによって影響されるもの。人がごみを捨てたりとか、水の排水の部分とかって、もちろんそんなことは考えていただいているとは思いますが、

想像力。ここに道ができたならきっと人はここにゴミを捨てに来るかもしれないとか、こういうことが起こり得るかもしれない、人が山に入るかもしれないというようなところをどれくらい想像して、もしそれらの対策というものも、例えばゴミを捨てる人が増えてきたら、どういったところに対策していくかというところを、便利になるんですけどやっぱりそれなりに代償があるのかなというのをすごく思いましたので、今まで何回もお話を聞かせていただいている、いろんな対策みたいなものもあるようなんですけど、そういったできる限り。想像力って一体どれくらい、こういうこともあり得るかもしれないからこういうことを考えていますというものがありましたら、教えていただきたいと思えます。

(農山漁村室)

確かに道をつくることによって環境に負荷を与えないなんていうことはまったくなくて、必ず負荷は与えると我々考えております。例えば、今おっしゃられました排水の問題です

ね。今回、湿地を好むタニヘゴという植物等が見つかったわけですが、そういう湿性の植物のためにも、例えば道路側溝に流れ込んだ排水を、透過性のマスというか底を打たないマスをつくって地下に浸透させていくとか、そういうことは考えております。

もう1つおっしゃられました不法投棄とかそういうものに関しましては、我々考えておりますのは、今営農をここでされているわけですね。どちらかと言うと不便で耕作放棄になって、どんどん人がそういう場所に入らなくなると、やっぱり不法投棄というのは増えてしまうと思うんです。ですが、現在営農もされていて、道が付くことによって営農することも便利になるわけですね。そうすると、耕作放棄地というものの発生も防止できて、私はこの道路に関して考えてみますと、必ず人の姿がある場所ではないかなと思っていて、山の中に立派な道をつくるのとはちょっと違うかなと思っております。

(委員)

ありがとうございます。おっしゃられるとおり、人の目がないと本当にそのあたりは皆さん捨てに行くことが多いんですけど、常に誰かの目が光っている所というのは必要なと思いますので、交通量が多ければいいというわけではないですけど、地域の人たちの目というものを大切にしていっていただければなと思います。ありがとうございます。

(委員長)

ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。では、この辺で質疑を終えまして、一旦休憩をとりまして、意見書をまとめたいと思います。再開は何時にいたしましょうか。

(公共事業運営室長)

30分ぐらいでいかがでしょうか。

(委員長)

はい。では、今、50分ですので、20分に再開とさせていただきます。

(休憩)

(委員長)

それでは、委員会を再開いたします。今しがた意見書案を検討いたしましたので、読み上げます。着席して失礼させていただきます。

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、県より農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業1

箇所の審査依頼を受けた。

当事業に関しては、同年11月21日に開催した第5回委員会及び同年12月22日に開催した第6回委員会及び平成19年1月18日に開催した7回委員会において、県の担当職員から事業説明を受けるとともに、審査資料に基づき審査を行った。

2 意見

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

(1) 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13年を経過して継続中の事業である。

審査を行った結果、自然保護への配慮がされていること、事業が相当程度進捗し事業効果の発現を促す必要があることから、事業継続を了承する。ただし、類似の事業については、主として農業振興の視点から事業の推進に努め、また本委員会への説明を期待するものである。

以上です。委員の皆さん、これでよろしいでしょうか。それでは、当意見書をもちまして答申といたします。なお、文書化された意見につきましては、後ほど事務局に手交いたしまして、事務局から各委員に配付することにいたします。

それでは、議事次第4の「その他」ですが、事務局何かありますでしょうか。

(公共事業運営副室長)

それでは、連絡連絡だけさせていただきます。次回でございますが、3月1日木曜日でございます。午後1時から、第1回委員会と同じ場所、アスト津4階の大ホールで開催する予定でございます。次回につきましては、審査は全部終了いたしましたので、本年度委員会から頂戴いたしましたご意見を踏まえまして、本県が決定しました事業方針についてご報告をさせていただきたいと思っておりますので、お忙しいとは存じますが、ご出席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)

はい。それでは、これで本日の議事を終了いたします。どうもご苦労さまでした。

(公共事業運営室長)

どうもありがとうございました。