

平成20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20年12月25日(木) 9時00分～17時00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

葛葉泰久委員長、大森達也委員、岩田俊二委員、芝崎裕也委員、鈴木宏委員
田中彩子委員、南部美智代委員、野口あゆみ委員、宮岡邦任委員、森下光子委員

(2) 事務局

県土整備部

公共事業総合政策分野総括室長

道路整備室長

都市政策室長

河川・砂防室長

港湾・海岸室長

公共事業運営室長

鈴鹿建設事務所 事業推進室長

津建設事務所 事業推進室長

松阪建設事務所 事業推進室長

伊勢建設事務所 事業推進室長

志摩建設事務所 事業推進室長 他

環境森林部

森林・林業分野総括室長

森林保全室長 他

農水商工部

農業基盤室長 他

4 議事内容

(1) 三重県公共事業評価審査委員会開会

(公共事業運営室長)

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20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。

本日の司会を務めます、三重県公共事業評価審査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渡辺です。どうぞよろしくお願いいたします。

座って司会のほう、進めさせていただきます。

本審査委員会につきましては、原則公開ということで開催させていただいております。本日は傍聴をご希望される方がいらっしゃいますので、ここで入場していただきたいと思いますが、委員長、よろしいでしょうか。

(委員長)

委員の皆さん、いかがでしょうか。傍聴の方にお入りいただいて、公開で審議したいと思えますけど、よろしいでしょうか。

(委員のうなずき有り)

はい、お入りいただきください。

(公共事業運営室長)

ありがとうございます。本日の委員会でございますが、10名の委員中、9名の委員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、本委員会の会議が成立することをご報告いたします。

それではまず、お手元の委員会資料のご確認のほう、お願いしたいと思います。本日の資料でございますが、資料は9つ用意しております、赤いインデックスで1番から9番まで付けております。その内、赤いインデックスの資料7には青いインデックスで2番、7番、8番、9番、27番、30番の6冊を付けております。また、資料8には、青いインデックスで21と、22と23、この22と23は一緒になっていると思いますが、この2枚が付いております。また、資料9でございますが、青いインデックスで501番、502番、503番、506番、509番、510番の6枚を添付しておりますが、お揃いでしょうか。

それでは、議事次第2番目の委員会の所掌事務および議事進行につきまして、事務局のほうから説明させていただきます。

(2) 委員会の所掌事務と議事進行

(事務局)

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堤です。私のほうから「委員会の所掌事務および議事進行」について説明させていただきます。

「委員会の所掌事務および議事進行」についてですが、これまでと同様にご審議を行って

たきますので、主要な点のみの説明とさせていただきます。

なお、傍聴の皆様におかれましては、受付でお渡しいたしました「平成 20 年度三重県公共事業評価審査委員会について」という資料をご参照いただきたいと思います。

本日は三重県公共事業評価審査委員会条例第 2 条第 1 項第 1 号の規定に基づき、6 件の再評価の調査審議をお願いいたします。各事業につきましては、事業主体が三重県公共事業再評価実施要綱に基づき再評価を行っておりますので、委員の皆様には、事業主体の評価内容等について、ご審議いただきたいと思います。

次に、審査の進め方でございますが、これまでと同様、資料 7 の説明資料と正面のスクリーンを用いまして事業主体が説明いたしますので、説明が終わりましたら、ご質問いただきたいと思います。

なお、恐縮ではございますが、答申につきましては、できるだけ本日中にいただけますよう、よろしく願いをいたします。委員会の所掌事務と議事進行につきましては、以上でございます。

(公共事業運営室長)

委員長、ただ今の説明につきまして何かご質問等ございませんでしょうか。

(委員長)

委員の皆さん、ご質問等、ございませんでしょうか。

特に無いようですので、事務局、次、進めてください。

(3) 再評価対象事業の審査

(公共事業運営室長)

それでは議事次第の 3 番目でございますが、本日、再評価のご審査をお願いします事業につきまして、事務局のほうから説明させていただきます。

(事務局)

次に、本日、ご審査をお願いいたします再評価対象事業でございますが、お手元の資料 4、「審査対象事業一覧表」の 1 ページをご覧ください。こちらの審査箇所欄、一番右の欄に印が付いております。2 番、7 番、8 番、9 番、27 番、30 番の 6 事業でございます。説明の順番につきましては、説明者の関係上、午前中に道路事業と街路事業、午後から森林整備事業と治山事業のご審議をお願いしたいと思います。

なお、道路事業につきましては、説明内容を考慮して、8 番、9 番、7 番の順に 3 件続けて説明させていただきます。

また、委員の皆様からの質疑応答につきましては、説明の後に適宜、質疑応答の時間を設

けますので、その都度、お願いしたいと思います。

なお、これらの再評価の概要を赤いインデックスの資料5、「再評価箇所一覧表」に記載いたしましたので、ご審査の際にご覧いただきたいと思います。

以上でございます。

(公共事業運営室長)

委員長、ただ今の説明につきまして何かご質問等ございましたら、お願いいたします。

(委員長)

委員の皆さん、何かご質問等ございませんでしょうか。

特に無いようですので、では審議に入ります。

(公共事業運営室長)

それでは、道路事業のほうから説明させていただきますので、よろしくをお願いします。

(津建設事務所 事業・用地推進室長)

それでは、まず第一番目の事業ですが、委員会資料の8の2番、道路事業の一般国道163号、長野峠バイパス国補道路改築事業です。この事業は平成11年度に新規事業採択を受け、10年を経過し継続中の事業であるため、再評価のご審議をお願いするものです。よろしくをお願いいたします。前のスクリーン画面と同じものが、お手元にスクリーン資料としてあると思いますので、どちらかをご覧いただきたいと思います。

事業の実施箇所です。国道163号は大阪市を起点として、生駒市、京都府の木津川市を経て津市に至る124kmの幹線道路です。三重県内においては、伊賀市と津市を連絡する最短経路となっています。しかし、163号は伊賀市と津市の境に長野峠という峠がありまして、つづら折れの道路となっております。また、現在の長野トンネルは大型車のすれ違いができないなど、通行に大きな障がいとなっています。このため、平成11年度よりトンネルを含む全長4.9kmの長野峠バイパスの事業に着手し、今年7月には新長野トンネルの供用を開始しております。トンネル以外の区間についても、順次、改良工事を進めております。

県内における国道163号は、津、松阪エリアと伊賀、関西方面を連絡し、また、中勢地域、北勢地域の東西軸である名阪国道、ちょうど163号の北側に位置しています。それと、国道165号、これは南側に位置している道路です。これらの道路を補完する役割も持っております。地域の道路ネットワーク上、非常に重要な路線となっています。

しかしながら、現道は先ほど申しましたように大型車のすれ違いが困難なトンネルをはじめ急カーブが多数あり、また、落石等の危険箇所も多数存在します。降雨時には通行規制をかけており、時間雨量35mm、もしくは連続雨量120mmで通行止めとなる道路です。

次、現道における課題ですが、この道路は中勢地域、北勢地域の東西を結ぶ幹線道路と

してネットワークを形成すべき路線ですが、狭隘（きょうあい）な峠越えの道路であることから、活用度が低く、地域間の円滑な交流や名阪国道などの代替機能を十分に発揮できていない状況です。画面には伊賀市と津市の境界付近の交通量を示しておりますが、国道163号は名阪や国道165号に比べて交通量が少なく、十分活用されていないことがうかがえます。

バイパス事業は、まず最大の難所であった旧長野トンネル区間を迂回する新長野トンネルを含む2.4kmの区間が完成し、今年7月に供用を開始しました。新トンネルの開通後、11月に交通量調査をしましたところ、国道163号の交通量は、開通前の1,999台、1日当たりですが、これに対して開通後は2,326台、約16%増加しております。これは新トンネルの開通により走行性が向上し、他の路線から交通の転換がなされたものと考えられます。今後、全区間の改良工事が完成すると、さらに交通の転換が発生するものと予測しております。

新長野トンネルの開通によって一定の効果を上げましたが、新トンネルから北長野地区の間では、先ほどの課題でも申しましたように、つづら折れの区間が残り、約4割の区間が半径50m未満の急なカーブとなっており、通行に大きな障がいとなっています。また、落石等の危険箇所の区間が15%を占め、雨降りのときには土砂崩れなどの恐れが残っております。新長野トンネルの供用により、防災上のリスクは一定の改善がされましたが、まだ多くの落石等の危険箇所が点在しております。従って、今後、引き続き残区間の改良に着手し、峠区間全体の交通の円滑化、安全性、定常性の確保に取り組んでいく必要があります。長野峠バイパスが開通いたしますと、課題である急なカーブとか狭い道路幅員が解消され、円滑で安全な交通を確保することができます。また、平木から北長野の両地区間には歩道を設置しますので、歩行者の安全も確保することができます。歩道設置区間は、ちょうど終点側の900mの区間です。

計画交通量ですが、現況の交通量は2,000台から2,300台で推移しております。42年度には4,000台を予測しております。これは主に名阪国道から700台、国道165号から200台の転換が見込まれる結果です。また、名阪国道が事故等により1日、通行規制が行われると、これは時々なんですけど、さらに700台程度の転換が発生します。迂回路として使われておるといことです。

このバイパス事業の効果ですが、まず1つ目は、現道での大型車のすれ違い困難箇所を解消し、地域間の交流を促進するネットワーク、道路網が構築されます。2つ目ですが、安全で安心できる暮らしを確保するために、津市、伊賀市、名張市の3市で構成される医療圏、中勢伊賀医療圏と呼んでおりますが、ここの救急医療体制に位置付けられておる第三次救急医療施設、三重大学付属病院がそのようになっております。ここへのアクセスの向上が図られます。それと第三次救急医療施設と申しますのは、生命にかかわる緊急度の特に高い患者を対象として、高度な医療を提供できる施設というふうな位置付けになっております。3つ目の事業効果ですが、現道での落石等危険箇所が解消され、災害に強い道

路となります。4つ目ですが、旅行速度が向上し、バイパス間の所要時間は、現道に対し約5分間短縮されます。

以上の効果により、当事業の費用便益比ですが、総費用77億円に対し、走行時間短縮便益が84億円、走行費用減少便益が7億円、合計で総便益は91億円となって、費用便益比は1.2となります。ここの便益には含まれておりませんが、名阪国道の代替経路としての便益が別途あります。また、通行経路の選択肢が広がることによって、緊急輸送活動を弾力的に行うことができ、地域を支える生命線としての効果も期待できます。

次に、進捗状況についてですが、長野峠バイパスは平成11年度に事業化され、全体事業費75億円の内、今年度までに主にトンネル工事費として約52億円を投入し、全体の進捗率は69%となっています。内訳として用地と工事の進捗状況は、これまでトンネル工区を主体に行ってまいりましたので、用地の進捗は16%、工事の進捗は71%となっています。進捗が遅れた要因は、最優先である新長野トンネルの建設に時間を要したことです。トンネルの計画地点に断層を破砕帯などの脆弱な地質が確認されたために、調査とか検討に多大な時間とか費用がかかった。その辺で他の区間の改良に着手できずにおったということです。今後は順次工事を進めていく予定でありまして、今年の130mの区間の工事を実施します。

次に、代替案の可能性についてですが、残工事区間の現道が長野川に沿った、溪谷に沿った形で通っておりまして、大型車のすれ違いが困難な急なカーブが連続しております。このような急な連続する区間では、一部ショートカットと言うんですか、バイパス化も必要ですが、原則としては現道を拡幅する計画としておりまして、コストを抑えております。計画は妥当なものと考えております。

次に、コストの縮減についてですが、各種工法選定によるコスト縮減は勿論ですが、平成18年度からはライフサイクルコストを考慮し、維持管理費にも目を向けた取り組みを行っております。その1つとして、新長野トンネルにおける照明で、新しい技術を活用した器具を設けました。センサーランプの改良によるもので、従来比に対して、メーカーのカタログ値では約20%の省エネが期待されるものです。参考までですが、新長野トンネルの電力使用料は1ヶ月当たり約14万円です。規模が大体同じ国道311号の八鬼山トンネルでは、1ヶ月当たり約30万円かかっております。

コストの縮減と環境への配慮が両立する取り組みを行っております。長野峠バイパスでは今後の改良区間において、法面が多く出てきますので、可能な限り在来種により緑化を行い、生態系の配慮、周辺景観との調和を図っていきます。一方で、除草に要する維持管理費を抑えるために、切土法面の内、路面から1.5mの高さ、路面に関係する部分ですが、ここをコンクリート吹き付けなどを採用することにより、草刈費用を削減します。写真にありますのは、平成18年度に供用しました国道260号での実施事例です。

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16年11月に伊賀市、平成18年1月に津市がそれぞれ周辺市町村との合併により発足しております。新伊

賀市は県内第7位、新津市は県内第2位の人口規模となり、中北勢地域の人口産業の集積拠点を形成するに至っています。この長野峠バイパスは、これらの伊賀市、津市を最短経路で連絡する路線であり、地域間の交流、発展に寄与するものとして大いに期待されている事業です。

地元の意向について説明させていただきます。地元の意向としましては、沿線の市町村から構成される「国道163号道路整備促進期成同盟会」というのがあります。これは旧上野市、旧大山田村、旧美里村、旧津市で構成されておる同盟会です。この同盟会をはじめ、地域住民から本事業への早期完成が強く求められております。この計画区間内にある平木地区の住民からは、特に計画の終点となっている北長野までの早期完了の要望があります。また、大型車が家の軒先すれすれを通るので、早く拡幅工事をしてもらいたいという要望もあります。今年7月に行われた新トンネルの開通式では、地元や利用者からも大いに歓迎され、盛大な式典が行われました。

以上のとおりで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、早期に事業効果を発現したいと考えております。よろしくご審議のほどお願いいたします。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

松阪建設事務所事業推進室の細野といいます。引き続きまして評価をお願いします箇所は、事務局配布の委員会資料9の2番、道路事業の一般国道166号田引バイパス国補道路改築事業でございます。当事業につきましては、平成15年に再評価のご審議をいただいた案件ですが、前回の再評価時点において、過年度の施工実績を反映することなく、全体計画事業費を想定しておりまして、そこで平成15年度公共事業再評価及び公共事業事業評価結果における事業方針書でご説明申し上げましたとおり、今回の全体事業費は当該年度までの実績事業量と、次年度以降の残事業量を精査勘案して算出しております。また、事業区間につきましても、同様に残事業費を精算、勘案したことにより、平成25年までとさせていただきます。

それでは田引バイパスの説明をさせていただきます。一般国道166号は大阪府羽曳野市を起点とし、三重県松阪市に至る延長約114kmの幹線道路です。当道路は近畿圏と中南勢地域を最短距離で結んでおりまして、生産物の輸送や観光等に広く利用され、また、第二次緊急輸送道路の指定も受けております。その他、松阪市西部内陸地域における唯一の幹線道路でありまして、通勤、通学には欠かせない重要な生活道路となっております。

しかし、奈良県から三重県西部にかけましては、急峻な山地を縫って走る急カーブの連続する狭隘な路線となっていました。特に難所でありました高見峠につきましては、昭和42年から権限代行で国による直轄事業での整備が進められまして、平成16年3月に整備が完了しております。残る未改良区間につきましても、今回の評価対象であります田引バイパスをはじめ、着実に整備が進められております。

今回の対象区間は、急峻な山地を蛇行する櫛田川に並行する狭隘な路線でありますこと

から、急カーブが多く見通しが悪くなっており、安全で円滑な通行に大きな支障を来たしております。また、櫛田川にかかる粟野橋につきましては、昭和 36 年に完成しまして、完成後 47 年を経ていることから、老朽化が著しいことは元より、幅員が狭小であるため大型車の対面通行ができない状況です。この他、対象区間につきましては全線が雨量による通行規制区間となっておりまして、連続雨量で 200mm、時間雨量で 30mm と、そういう制限がかかっております。現道は幅員狭小で歩道が無く、大型車とのすれ違いには一旦停止が必要な状況です。このスライドをご覧くださいますと、現道には歩道が無いため、小学生などの歩行者が非常に危険な状態であることがお分かりいただけると思います。また、現況の粟野橋の幅員は狭く、大型車とのすれ違いは困難な状況となっております。この状況を踏まえ、平成 6 年度に現在の田引工区、約 3.25 km を事業化し、平成 8 年度に現在の粟野工区 1.75 km を粟野バイパスとして事業化いたしました。その後、平成 9 年度に事業の効率化を図るため両事業を統合しまして、事業延長 5 km の田引バイパスとして事業を進めております。

事業の効果といたしましては、地域ネットワークの構築として大型車のすれ違い困難区間を解消します。安全で安心できる暮らしの確保としまして、二次医療施設へのアクセス向上を図ります。災害の備えにつきましては、現道に防災点検における要対策箇所、危険な箇所が 3 箇所ありまして、防災上の問題を解消することから、緊急輸送路としての信頼性が向上します。また、整備したバイパスを利用することにより約 9 分間の所要時間の短縮が図られております。事業の効果としましては、交通量にも変化が生じます。これまでの当該区間の日交通量につきましては、約 3,000 台程度で推移しています。田引バイパスの整備がされなかった場合、この傾向が維持され、現状と同等の交通量になると思われます。一方、田引バイパスが整備された場合は、走行性の向上や所要時間の短縮などが図られるため、国道 368 号など近畿圏と連絡する並行路線から当該路線に約 400 台の交通が転化し、約 3,500 程度になると予測しております。

次に、事業の効果を元に田引バイパスの便益比を算定しますと、総費用の現在価値では、建設に関する費用が 89.5 億円、供用後 40 年間の維持管理に要する費用が 4.3 億円で、合計 93.8 億円となっております。総便益の現在価値では、バイパス供用による走行時間短縮便益が 141.4 億円、走行経費減少便益が 2.9 億円、交通事故減少便益がマイナス 1.3 億円となりまして、合計で 142.9 億円となっております。この結果、費用便益比につきましては 1.5 となります。

現在の事業の進捗状況ですが、当バイパスは平成 15 年度末まで約 1.7 km を供用開始しております。その後、現在までの 5 年間に新たに 1.4 km を供用しており、全事業区間 5 km 中、約 3.1 km が供用されております。残る供用区間約 1.9 km の内、田引工区の 800m につきましては、平成 22 年 8 月の供用開始を予定しております。残る粟野工区の 1.1 km につきましても、平成 25 年度の全線供用開始に向けて事業を推進しております。

地域の実情に合った道路構造を採用できるようになったことから、施工済み及び一部工

事着手区間を除きまして、道路の幅員を 12m から 10.25m に見直しを行い、コスト縮減を図りました。これで幅員比率で約 15% のコスト縮減を図っております。また、橋梁につきましても、定期的な塗装塗り替えを必要としない耐候性鋼材を使用することにより、ランニングコストの縮減に努めております。これにつきましては塗装が将来要らないというような耐候性鋼材を使っております。

環境面への配慮といたしまして、法面工では厚層基材での緑化吹付工を基本としております。山の岩質状況によりコンクリートの法枠が必要となる箇所もございますが、これにつきましても法枠内に緑化を施すなど、在来種であるヤマハギ、コマツナギ等を主体としました環境緑化への配慮を行っております。

次に、代替案の検討につきましてご説明いたします。田引バイパスの未整備区間は、田引工区と栗野工区の一部でございますが、田引工区では用地取得が完了しており、先程も申し上げましたとおり、平成 22 年 8 月の供用を目指して工事を進めております。このため、田引工区では代替案の検討は行っておりません。残る栗野工区における代替案の検討についてですが、現在、栗野橋の東側まで供用されておまして、栗野橋は老朽化が著しく、架け替えの必要があります。現道の有効利用を図るべく検討を行いましたが、現道に沿って人家が連坦しており、建設コストが高むことから、現計画のバイパスルートが最良であると考えております。

本事業に関連する社会経済状況の変化としましては、平成 17 年 1 月 1 日に松阪市が周辺市町との合併により新体制が発足しております。松阪市は元々中南勢地域の人口、産業の集積拠点を形成していますが、市町村合併により、国道 166 号は新しい松阪市内部の拠点間の交流、発展を支援する、より重要な路線と位置付けられることから、企業推進が大いに期待されているところです。

次に、地元の意向について説明させていただきます。先ほどの長野峠バイパスのように、ここにつきましても松阪市と多気町と共に「一般国道 166 号整備促進期成同盟会」を結成されておまして、国道 166 号の整備促進の要望活動を行っておりまして、田引バイパスの事業区間である松阪市飯高町地内の未改良区間の整備等が強く望まれております。

最後に、前回、ご質問がありました横断歩道と信号機の箇所数について説明させていただきます。横断歩道につきましては、田引工区内の既に供用しております区間に 3 箇所、栗野工区の供用済み区間に 2 箇所ありまして、あと、計画区間につきましては、田引工区に 1 箇所と、栗野工区に 1 箇所の合計 2 箇所を計画しておりまして、歩行者の横断時の安全確保を図っております。信号機につきましては、現在、計画がございません。今年 3 月より川俣小学校、前回ちょっと説明させていただきました川俣小学校ですが、他の 2 校と統合されまして、香肌小学校となっております。現在、この川俣小学校というのは休校しております。休校となっております川俣小学校の空き校舎を利用しまして、高齢者や子育てを支援する福祉施設や、あと、盆踊りとか花火大会等に地域振興施設としての有効利用の検討を重ねております。

以上、再評価の視点を踏まえて評価を行った結果、当事業を継続したいと考えております。よろしくご審議承りますようお願いいたします。

(鈴鹿建設事務所 事業推進室長)

続きまして、四日市鈴鹿線の鈴鹿橋・高岡跨線橋の説明をご説明させていただきます。鈴鹿建設事務所事業推進の室長をしております中田でございます。よろしくお願いいたします。ご審議いただく箇所の番号が7番となっております。一般県道四日市鈴鹿線(鈴鹿橋・高岡跨線橋)の道路事業の再評価対象事業でございます。本事業は平成11年度に事業着手後、10年が経過いたしまして継続中の事業であるため、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、事業概要について説明をさせていただきます。一般県道四日市鈴鹿線(鈴鹿橋・高岡跨線橋)でございますけれども、四日市市を起点といたしまして、鈴鹿市に至る延長約8kmの幹線道路でございます。昭和28年に四日市市と鈴鹿市を結ぶ国道23号として当初は整備をされました。その後、昭和48年に国道23号が海側のほうに新たにバイパスとして整備をされまして、昭和50年に三重県に移管された後、一般県道四日市鈴鹿線として三重県が管理をしております。本事業は老朽化してました橋梁の架け替えを実施し、耐震性を向上させ安全な通行の確保を目指し、平成11年度に事業を着手いたしました。

次に、現在の状況について説明をいたします。鈴鹿橋は一級河川の鈴鹿川を渡る12径間の鉄筋コンクリートの橋として整備をされましたが、現在、50年以上経ちまして老朽化が非常に激しく、橋桁の橋脚部分が連結されていないという、ちょっと特殊な形状をしております。今後、起きるであろう大地震に対応する耐震対策も非常に難しいというような状況の橋梁でございます。

事業区間は鈴鹿市高岡町から鈴鹿市一ノ宮町までの鈴鹿橋と、高岡跨線橋を含めた920mの区間となっております。現在、仮橋を含めた仮設道路が完成をいたしまして供用中でございます。また、鈴鹿橋の四日市側、左岸側でございますけれども、この半分については本年度も工事を発注いたしまして、既設橋梁の撤去ならびに橋脚の施工をやってございます。現況橋梁の課題でございますが、現在の鈴鹿橋は、昭和28年に建造されてから55年が経過しております。老朽化が著しく、設計が古いため、現行の基準による耐震性を有していない状況でございます。同じく高岡跨線橋も鈴鹿橋と同じ昭和28年に供用されて、老朽化が進んでおり、鉄道との交差点という、斜めに架かっている橋なので、40度という角度で非常に小さく、落橋しやすい構造ということになっております。

それから、右岸左岸両側でございます2ヶ所にある堤防交差点では信号も無く、それぞれの方向から右折車および堤防道路からの直進車が原因で、事業区間の全体の1kmにわたって朝夕、渋滞が発生しております。このため、鈴鹿市一ノ宮地区、高岡地区からは快適かつ安全に通行できるよう、早期の改善が求められてまいりました。また、一之宮小学校及び学校のPTAの方からは、現状の交通状況を踏まえて、子供たちの安全な通学の確

保を求められております。仮設道路の通行期間時、橋梁の新設時の安全な通学方法についても協議を重ねております。

さらに、当区間は児童や学生の通学路でありまして、鈴鹿橋を渡る自転車の歩行者数は、平成 16 年度では自転車が 80 台、それから歩行者 280 人となっております。しかしながら、平成 20 年度には歩行者の数が一之宮小学校に通われる方が高岡団地の方向から、そちらの団地の人口増に伴いまして 400 人を軽く超えるような形になって、増加している状況でございます。朝夕を中心に堤防道路交差点の渋滞が激しいため、交通安全上、危険な状況となっております。橋梁と架線との交差点では毎年 10 件程度の交通事故が発生しております。このため、橋梁の架け替えにおいては、自転車、歩行者の安全確保を図るため、自転車も通れる歩道の設置を行いまして、交通の利便性を確保して県民の安全で安心な生活の確保を目指しております。

次に、事業概要でございます。事業概要につきましては、平成 11 年度から平成 24 年度までの 14 年間で予定しております。全体事業費は 58 億 4,000 万円、全体延長が 920m となっており、車道幅員は 6 m50 c m で、歩道を含めた全部の幅は 15.5m で整備しております。主要構造物としましては、先ほど申し上げましたように、鈴鹿橋の延長 245m でございます。それと J R 高岡跨線橋の 39m となっております。主たる構造物であります鈴鹿橋については、橋梁設計の基本となる道路橋示方書の改訂に伴いまして、大きく次の項目が変更となっております。新橋は橋脚の柱や基礎を大きくしまして、また、流水を阻害しない位置に橋脚を計画し、併せて耐震性を確保した橋梁となっております。また、J R 高岡跨線橋につきましても、落橋防止対策を施工しまして、耐震性を確保してまいります。

本事業の事業効果を整理いたしますと、次の 4 点が挙げられます。1 つ目が橋梁架け替えによる耐震性、安全性を確保してまいります。2 つ目は右折レーンの設置による利便性の向上を図ります。3 つ目は歩道設置による通学路の安全を確保します。4 つ目は国道 23 号の幹線道路の代替機能が確保できます。以上の 4 点でございます。

次に、計画交通量についてご説明をいたします。本路線は過去の交通量は資料の左下にございますけれども、平成 2 年から出ておりますけれども、大体 1 万 8,000 台前後で推移しており、非常に多くの交通量があります幹線道路となっております。

次に、費用対効果のご説明いたします。通常、費用対効果の検討においては、道路事業、通常、対象となる路線の拡幅とかバイパスとかというような整備条件の変化によって、便益の増加分の費用と比較して評価を行いますけれども、当事業の場合、路線の条件に変化が無いことから、通常と同様に評価することがちょっと難しいような状況となっております。また、このようなケースにおいての手法というのも無いものですから、今回、一般的な道路事業の評価の手法を参考といたしまして、橋梁のある無しのケースにおいて、走行時間便益、走行経費の減少便益とか、交通事故減少便益の 3 つの項目について分析評価を行いました。結果、本事業における費用便益は、総事業費が 58 億円に対しまして、走行時間の短縮便益が 187 億円、走行経費の減少便益がマイナス 4 億円、交通事故の減少便益が

マイナス 5.7 億円と、総便益は 178 億円となりまして、費用便益比は 3.1 となっております。

続きまして、進捗状況について説明をさせていただきます。本事業は平成 11 年に事業着手をいたしまして、これまでに用地買収及び工事を進めて来ております。これまでに全体事業費約 58 億円の内、約 19 億円を投入いたしまして、全体の進捗率は 33% となっております。用地、工事の進捗別といたしましては、用地はもう 89%、工事は 29% となっております。残りの残事業量といたしましては 67% となっております。ちょっと付け加えますが、用地の残りというのは、今、仮橋にかかる借地でお願いしておる残りの分ということでございます。今後の予定といたしましては、一部の工事の委託先でございます、河川堤防の施工を行っていただきます国土交通省、及び JR の関西線の高岡跨線橋の施工を委託させていただきます JR 東海と調整を進めまして、平成 25 年の供用を目指して事業の推進を図ってまいりたいと考えております。

次に、代替案の選定でございます。ここで資料のミスがございます。訂正をお願いしたいと思うんですが、図面に出ております青いところに C ルートと書いてございますけども、これ A ルートの間違いでございます。下から A、B、C ということになっておりますので、ご訂正のほう、よろしく願いをいたします。計画ルートの検討でございますが、現道沿いがずっと集落が密集し、墓地にも隣接しているため、他のルート案では地域集落の保全が困難でございます。また、前後の現道への取り付けにおいても、良好な道路線形の確保が非常に難しいことから、現道の架け替えというルートを採用しております。

次に、事業を巡る社会経済状況等の変化ということでございますが、本事業に関連します社会経済状況の変化といたしましては、全国各地で大規模な震災が発生し、甚大な被害が多く発生していることから、耐震対策に対する県民の期待は大きく、早期の整備が求められることが挙げられます。また、通学路の整備については、非常に要望が大きくて整備の優先度も高いことから、本事業で橋梁部分を中心に安全な通学路の確保に努めてまいります。

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。本橋の工事に伴う仮橋の供用期間が 5 年という長期になりますことから、本来仮設道路の車道及び歩道の部分に利用いたします覆鋼板、車が走っていただく直ぐ路面のところに当たる鋼材でございますけれども、これは通常、買い取りということで全部買い上げてましてやるわけですけれども、他工事からそういう同様の品がございましたもので、その流用を図りまして全体工事の縮減に努めております。また、先ほどの田引バイパスと同様、新しく橋には耐候性鋼材ということで、塗装の要らない鋼材を利用いたしまして、塗り替えコストの費用分のコスト縮減を図っております。

続きまして、環境への配慮について説明をさせていただきます。鈴鹿橋施工中の河川工事においては、特に取り壊しというときには大きな音が出ます。そういうときのことを考えまして、橋体を切断いたしましてクレーンで吊り下げたり、そういうときの発生する騒

音とか、あるいは振動とかが抑えられるように、工法やそれから使用する重機について配慮をしております。

地元の意向でございます。朝夕の通勤時、通学時間帯には鈴鹿橋を中心に多くの車両や自転車、歩行者道が通行されてることから、道路利用者の利便性の向上に対する要望は非常に強くございます。また、小学校の通学路であることから、PTAの方々とか小学校の関係者の方から通学時の安全性の確保について感心も持たれ、強く望まれていることから、早期の完成を言われているところでございます。

以上の再評価の視点を踏まえて評価を行った結果、当事業を継続して早期の新規供用を図り、事業の効果の発現をしたいと考えております。よろしくご審議をお願いいたします。

(委員長)

ありがとうございました。ただ今、3件の事業について説明をいただきました。それぞれ全部評価の結果、継続したいというご説明をいただきましたけれども、委員の皆様、この評価、判断に関して何かご質問はございませんでしょうか。今日もとりあえず1つずつ、3件個別の質問をいただいてから、最後にまとめて全部に通じるような質問をいただくかと思えますけれども、まず、一番最初の長野峠について何かございませんでしょうか。もしくは最初に全部に通ずるような質問がもしもございましたら、それを聞いていただいたほうが、他の方にもお分かりになれるという話であれば、別にそれでも結構ですので、その辺、臨機応変をお願いいたします。

先に私から質問させていただいてよろしいでしょうか。非常に簡単なことなんですけど、さっきから地図見ているんですけども、事前にお配りいただいた道路事業の概要、三重県県土整備部道路整備室の作られたこの資料、これの33ページに表-5というのがありまして、道路種別ごとの年間維持管理費というのがありまして、これで道路には種別があって、一般国道、直轄と一般国道補助、それから都道府県道2つ、それから市町村道というのがあるっていうのが、これであ—こういうのがあるんやなというふうに分かります。

今度はこちら側のこれは「来て見て三重の町」というのが書いてある、これも県土整備部が作られたんでしょうか。こういう地図があります。この地図の道路を見ると、殆どが黄色に塗った道路ばかりで、赤で塗った道路というのが三重県にはあんまり無いなと思いつつながら、さっきご説明を聞いてたんですけど、凡例というか、この色に塗ったのはどんな道路って書いてあるのが、ここら辺りにあるんですけど、これで私よく分からないのは、ここの凡例見ると、直轄管理と県管理っていう、大きく分けて2種類あるんですけども、いわゆる国道と都道府県道というのの分け方とどう関係があるのかと。要するに直轄管理というのは、多分国の直轄管理というので国道なんだろうけれど、黄色で塗ったのは都道府県道なのか。それとも一般国道の補助というのも入ってるのか。そのあたり説明していただけないでしょうか。多分、委員とかは全部お分かりやと思えますけれども。

(道路整備室)

道路整備室です。主要地方道は一般県道につきましては、基本的に全て県が管理しております。そして国道につきましては直轄国道と、あと県が管理しておる国道と2種類ございまして、一般的にはこの辺ですと、国道23号とか国道1号とか国道42号といったような2桁の数字までの国道につきましては、国の方が管理しております、今回、審議にありまます国道163号とか国道166号といったような3桁のものは県管理です。

(委員長)

ということで、県管理の国道と県道と合わせて黄色で塗られてると思ったらいいわけですね。

(道路整備室)

黄色と青がそうですね。

(委員長)

分かりました。ありがとうございます。

何でそんなことをお聞きしたかという、そもそも最初に今日の3本の内、2本は国道という名前が付いてる道路で、なぜ県の予算がここで出てくるのかなというのが一番最初に私そう思たんですけど。要はそれは県管理の部分であるから、5.5対4.5の比率で県が負担するというような仕組みになると考えればよろしいわけですか。これがもしも直轄であれば、国に任せるものであると。今日の部分は県管理の部分やから、そもそもここで審議をされてると思ってもよろしいわけでしょうか。

(道路整備室)

県管理の部分ですので、ここで審議されておるということでございます。

(委員長)

分かりました。ありがとうございます。

それから、コスト縮減というので、どれで出てきたんか覚えてませんが、多分田引でしたかね、道路の幅を12mから10mに、こういう話が出てますけれど、このあたり、要は今日出てきた道路みんな、最初の2本そうですし、あと他にも道路あったと思いますけど、例えば三重県で大規模な災害が、大体想定されるのは地震とか津波とかそんなんだと思いますけど、その場合に西側に逃げるというようなので非常に東西の道路というのは大事やと思うんですけど、そのとき、皆さん、この道路に集中されて渋滞が起きて、その渋滞が起きて、なお且つ渋滞が起きて2車線埋まっても、なお且つ救急車が横に通れるとか、それぐらいの余裕までは一応考えて10mということになってるんでしょうか。要するに思

いっきり狭くすれば、安く上がってええもんというもんでもないと思うんだけど、そのあたりのところはギリギリ確保してるというような考えで造られてると思ってよろしいでしょうか。緊急車両が十分余裕を持って通れるぐらいの幅にはなってますねという確認です。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

1車線が3m25cmでしたかね、そういうのが2車線あるということで、緊急車両や大型車両はみな通れる話ですわ。

それと、あと幅員が田引バイパスの場合、狭まりましたのは、平成16年に道路の設計の元となっています道路構造令というのがあるんですけども、それが改定されまして、従来歩道3m取ってたんですけども、歩行者の状況等を考慮しまして、2mまで狭められるというようなことがありましたもんで、この国道166号の田引バイパスにつきましては、歩行者そんなに多くないということで、2mに下げさせていただきました。勿論平成16年以前のやつについては、既に用地買収等が終わっとるやつについては、それで行っとるんですけども。平成16年以降については3mを2mに縮減させていただいております。

(委員長)

最近、やたらと歩道に線引いてというの色々やってらっしゃるみたいだけれども、法律が変わったんでしょうけれど。要はスライド12の下の図を見た場合でも、2車線あって、それに歩道が1個あるっていうのは、最悪の場合、緊急車両が歩道を走るれるんですね、これ。要するに、2車線というのはどう埋まるかよう分かんので、特に災害があった場合、災害で逃げる場合は、多分片方向に逃げるとは思うんですけど、災害で皆さん逃げて、非常に道路が埋まって動きにくい状態のときに、緊急車両がどうしても通らないかんというときに、一番左側の2mのところを乗り越えて走るということ是可以できるんでしょうか。できないんですか。構造的な問題です。非常に素人の質問ですから、普通に答えていただければ結構です、これは。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

緊急時に通るといふご質問なんですけども、それ以前に例えば道路、黄の部分で雨なんかで崩落して道路に溜まりますわね。そういうときに三重県の建設業者と協定を結んでおりまして、早急にそれを復旧すると、そういうような協定を結んでおります。早急には復旧するわけなんですけども。それ以前の段階では、例えば物理的に通れるとしましても、なお且つまだ法面のほうから崩落土があるとか、そういう場合を考慮するんですけども、通常はみな通行止めしております。

(道路整備室長)

そういう意味じゃなくて、車道にもう車が詰まるとときに、緊急車両、例えば救急車なんかが、この2 mの歩道を緊急的に通れるのかということですね。そういうことですね、委員長。

(委員長)

そうです。要するに2車線埋まったら、諦めやないかんのかということです、これは。ですから、この工事の是非を問うているのと違って、単純に道路というものは2車線が埋まってる状況もあるやないですか。そういうときに国道23号でも無理矢理うまいこと救急車の方は通りますけれど。この絵を見てると、2車線災害時に埋まってたら、もうどうしようもないのか。それとも、左にはみ出てこれは行けるものなのかという、審議とはあんまり関係のない質問だと思ってくださって結構です。

(道路整備室)

道路整備室の野田でございます。基本的には歩道ですので、そこを通ってる、緊急時ですので、歩行者の方とかみえると思いますので、原則的には通れないと思います。ただ、車道ですけども、2車線、これでも全幅で約7.75mぐらいでございます。よく今走ってると、緊急車両通りますと、両側へ寄って真ん中空けるとか何かして、そういうことで多分実際はなるのではないかなという感じはしておりますけども。約8m弱でございますので、3mの車が寄っても、3m無いんですね、2m50cmぐらいでも何とか。全部が全部大型車が並んでしまえば、真ん中通るといのは難しいか分かりませんが、そこでは小型車もおりますので、譲り合える・・・(テープ交換)・・・のがあれできますけど、実際にはそういうことで緊急車両が通って行くのではないかなと思うんですけども。

(委員長)

分かりました。ありがとうございました。要は非常にそういうことは想定することではないにしろ、どんどん何でもかんでもお金削って狭く狭くというふうにしていく中でも、ある程度そういうことも想定されながら造られるたほうがええのと違うかなという、ちょっとした意見です。それはそれで結構ですので。他の委員の方、何かご質問ありませんでしょうか。委員。

(委員)

これは長野峠のほうですね。トンネルのことで最新の電気で半分ぐらいの維持費でできるというお話がありましたけれども、私、そういう新しいトンネルあんまり通ったことないので分からないですけども、古いトンネル通ると、ときどき1つおきにしか電気が点いていないというのあるんですが、あれも参考までにお伺いしたいんですけども、コスト縮減というか、維持費の縮減をしているのかなというのと、そうした場合って、どれぐ

らい、やっぱり1つおきだと半分減るから、やはり半分の維持費になるのかなというの、知りたいなと思いましたけど。

(津建設事務所 事業・用地推進室長)

照明等の器具の数を半分にしたからといって、基本料金自体ありますので、2分の1になるということはないと思います。2分の1をもっと超える価格と思います。

それと今、トンネル内の照明で点けておるとこ、点けていないとこ、費用の節約で半分消しておるんやないやろかというご質問です。トンネルの照明の考え方なんですけども、明るい昼間、いきなり暗いトンネルへ入るときに、できるだけ明るさの変化を少なくするというんですか、入口付近の明るさとか、トンネルの真ん中付近の明るさとか、そういうなんを漸次変えております。全く半分量で半分消すというのは、ちょっと分かりませんが、長野トンネルの場合はそういう格好で明暗の変化をできるだけ無くす。極力段々トンネルの中へ入って慣れてくれば、中央部に入れば、照度を落とすみたいな、そんなふうなことは考えてます。また、夜間の場合は、また夜間の外とトンネルの明暗の差が小さいですので、また、それはそういうふうな照度の管理しております。

(委員)

ありがとうございます。なるほど距離が長いから、余計にそういうのを気をつけるとか、明暗をさり気なくなっていくようにということとをされてるということですね。分かりました。また気をつけて他のトンネルなんかを調べ見たいと思いますけれども、今後、恐らく県でトンネルを造られるときには、きつこの安い維持費になるようなものを採用されていくんだと思うので、是非そういうのがあるんだったら、どんどん使っていただけたらなと思いました。ありがとうございます。

(委員長)

では、委員。

(委員)

長野峠バイパスのことでお聞きしたいですけれど。津と伊賀のほうを結ぶ最短距離ということで、日頃使われる方も結構また増えていくとは思いますが、名阪国道が雪が降って通行止めになったとき、通れないとき、よく伊賀の方とか津の方がお互いに行き来するのに、長野峠を通るといことも今もう普段からあることだと思うんですけど。そういうときに、名阪って荷物をたくさん積んだトラックが通りますけれども、雪でもし急にストップされたときなんか、多分こういう長野峠のほうへ行ってみたりとか、下の旧道を走ったりされると思うんですが、新しく造られるこのバイパスというのが、これ3桁の国道ですね、163ですから。そういう大きなトラックなんか急にいっぱい通っても、道の

強度というか、そういうこともある程度は考えられているのか。たくさんのトラックが通ることが年に何日もあって、道路がへこむんじゃないかとか、そんなことを思うんですが。名阪のトラックが流れてきたら、大変な量にはなると思うんですが。そういうことに関しては、何か3桁の国道ですけれども、ちょっとそういうことに関してお聞きしたいなと思いますけど。

(津建設事務所 事業・用地推進室長)

実際、名阪は大きな車の事故とか、先ほど委員の方がおっしゃったように、雪、そういうときに度々通行止めになって、殆どがこの国道 163 号のほうへ流れてきます。びっくりするくらい数珠つなぎな格好で峠を下りてくる車が非常に多くなります。県の場合は、標高の高い位置をとおる道路ということで、県のほうも雪氷対策ということで12月から入るわけなんですけども、通行止めを極力無くすということで、凍結というんですか、早朝の気温が下がるときに間に合う格好で、融雪材等を散布して、そういう名阪からの転換もあるということを考えて、そういうふうな雪氷活動を行っております。

それから、大きな車が通っても大丈夫かというお話なんですけども、車線幅員を3mの幅員2車線取っておりますので、大型車の通常の幅員は2.5mで、十分対応できる、スペース的にはなっております。

もう1つ、舗装が傷むかどうかという話なんですけども、舗装につきましては舗装構成というんですか、舗装の強度自体、大型車の交通量を想定して舗装厚を、どの道路でもそうなんですけども、造っております。通常、舗装は10年ぐらいの耐用年数考えて舗装をするわけなんですけども、大型車が毎日毎日通るようになれば、舗装の傷みが激しくて補修等していかないかん。そういう格好にはなると思うんですけども。そうしょっちゅうは名阪が止まるということはありませんので、そういうような場合は十分対応できるし、そういう維持補修等で舗装補修可能ですので、対応できると思います。

(委員長)

今のご質問に関連しますけど、そもそも、どんな道路でも舗装厚は予想する大型車なりの通行台数なりで決まりますよね。そのときに、ここの今の話に出ている道路は、名阪国道から流れてくることまで考えて、それで割り厚めに造ってあるかどうかという質問やと思うんですけど。そのあたりは。

(道路整備室)

いや、そういうたまにあるというんですか、そういうことを想定しては舗装厚を特に厚くするということはしておりません。あくまでも国道 163 号の計画交通量として必要な舗装構成を取っております。

(委員長)

分かりました。ありがとうございます。

委員。

(委員)

全体に関するところで1点と、あと個別のところでは2点ほど質問させていただきたいのですが。まず全体に関するところで、教えていただきたいんですけども、費用便益の交通事故減少便益というところが、例えば8の2番ですと、Bのところは0億円になっているんですけども、他の9の2番ですと、例えばマイナスになっていたり、あと四日市のほうもマイナスになってるんですね。で、交通事故減少便益というものが文字のイメージですと、道路整備をすることによって交通事故が当然無くなって安全になって、そうするとこれはプラスになるのではないかなというふうに考えたんですが。例えば9の2番のところですと、結構マイナスになっていて、それがスライドの6番のところの写真の説明をされたときに、通学の児童が危ない現状がありますというお話がありました。あと、7の2番のほうでも、マイナスが大きいんですが、そのときにスライドの例えば17番のところは、社会経済状況などの変化というところで、小中学生を中心とした安全な通学路整備の必要が高まっていますと書いてあります。この辺の話と、道路を整備したにもかかわらず、ここがマイナスになるというのは矛盾しないのでしょうか。

(津建設事務所 事業・用地推進室長)

交通事故減少便益の算出方法というんですか、この算定方法が今決められておりますのが、例えば長い距離を走ると事故が起こる可能性が多い。あるいは交差点の数が多いと、事故が起こる可能性が多い。交差点を通過する車の台数、それから長い距離を走行する車の台数、そういう交通量と道路延長と交差点の数から事故を算定する式になっております。実際、それが恐らく今経過している道路は交通量、将来増えるという格好で台数が増える。交差点の数は多分バイパスなんかやると減る。そういう相互関係で動く。それで、本来ですと、例えば現在の交差点なんか、交差点処理というんですか、右折レーンとか、あるいは信号機とかそういう交差点を通過する上で十分な安全というのが、現在の現況道路では殆ど取られてない。そういう部分をカウントするというんですか、考えるような算定式になっておらない。それが一番問題やないかと思いますが。全くのバイパスで交差点が殆どない。距離延長が例えば短くなる。台数が増えても、そっちのほうの方がウエイトが大きい。そういう場合はメリットとして出てくるし、そうでない場合は逆にマイナスになる。そういうふうな算出やと思います。

(委員)

分かりました。何か計算方法色々あるんだろうと思ったんですが。実際のこういう状況

とのイメージとちょっと合わなかったので質問させていただきました。ありがとうございます。

あと、8の2番の長野バイパスなんですが、トンネルの部分で供用区間2.4kmで結構長く、破碎帯があるということで、トンネルからの湧水が結構あるのではないかと思ったんですが。その湧水があったときに、トンネル、地質にもよるのでしょうかけども、トンネルを造った後の湧水のpH値は、結構高いという話を聞いたことあるんですが、そのときのかなり湧出したときに、値が出たときpHを調整する何かの対策が取られているのかということですね。もしそういう高いpH値が出たときに、何か対策がされてればいいんですけども、近くに水道水源とかそういうのがあって、それに影響することはないのかということが1点です。

もう1点は、トンネルですとかバイパスを造ったときに、当然旧道が残るわけですが、旧道が残ったときに、旧道は目に触れなくなりますので、結構不法投棄の温床になっていたりするのを、目にすることがよくあります。旧道の管理というのは、それは県は全く考えていないのか、あるいは何か対策を取られる方向にあるのかという、この2点をお聞きしたいと思うんですが。

(津建設事務所 事業・用地推進室長)

何も無い場合は、山の真ん中にトンネルを掘って抜きますので、トンネル内を防水というんですか、ライニングしてない限り、穴の中へ浸透水等が落ちてきて、極端なこと言うたら、水の流出形態というんですか、そういうことに影響を及ぼさないということも懸念され、このトンネルの場合、ちょうど伊賀と津市の両方にまたがってトンネルが設置されておりまして、津側は長野川というか、雲出川になります。もう1つ、伊賀側が服部川、これは木津川になります。特に伊賀側のほうの組合から、トンネルを造ることによって、従来地表面を流出して服部川へ入る、そういう水が減るんやないか。減ったらどうするんやというような話がありまして、トンネルの工事を着手前から、あるいはトンネル工事中、トンネル施工後、今も実際そういう湧水量等、ずっと観測しております。結果としましては、当然梅雨期とか雨の降らない時期あるんですけども、うまく施工された、たまたま運が良かったんか分かりませんが、そういうふうな懸念はございませんでした。今も観測しております。

もう1つは旧道が残る、その旧道の管理はどうなるのかなというお話なんですけども、旧道が現状の交通に対して対応が困難ということで、バイパスという格好で新しい部分、道路を計画するわけなんですけども。しかし、旧道沿いに例えば山とか、林業をやってる方とか、そういう利用者がございますので廃止はできないという格好で、この道路の場合、津側は津市の道路に。それから伊賀側は伊賀市の道路に、そういうふうに管理形態を変えようとしております。実際、両側が市道として認定はされております。ただ、市道としての供用開始はまだです。今まだ手続きが残っておりまして、そういうふうな管理形態に移

行して不法投棄と、あるいは旧道でも山、崖部分、そういう崩落の危険等伴いますので、そういう管理ひっくるめて、新しい管理者の方に管理していただく、そういうふうを考えております。

(委員)

分かりました。そうしますと、道路の管理のほうは、道路が新しくできた段階で市のほうに移管するということで承知しました。

あと、トンネルの湧水のほうなんですけども、それではpHの値がそんなに高いとかそういう傾向も特に見られてないということですか。

(道路整備室)

建設中というんですか、そういうところではpHはやっぱり高かったです。それでpHは薬剤で抑えて排水するというか、そういうトンネルの施工中はそういうこと見られました。現在はそういうことはない。

(委員)

落ち着いているということで、分かりました。

あと、もう1点よろしいでしょうか。今度は7の2番のほうなんですけども、今、施工中の環境管理は8の2番のほうはやられたんですけども。スライドの番号で19番のところ、環境への配慮で河川堤防の施工についてはというのが書いてあるんですけども、例えば橋脚の架け替えを多分されると思うんですけども、仮の橋を造るときですとか、新しくまた橋を造るときに、橋脚を造るときに工事中の河川の水を止めたりとかということをした場合の、河川の生態系に関する環境への配慮というのは何かされているんでしょうか。

(鈴鹿建設事務所 事業推進室長)

現状の工事を行う場合は、完全にその部分はドライにしてしまうという形にさせていただいておりまして、大型土嚢とあとは矢板という形で事前に工事区間を閉め切ってしまうと、勿論そういう場合に濁水が出るような状況であれば、どっかに仮にその泥水がある程度薬剤を使う場合もあるかも分かりませんが、そういうふうな形での負荷をかけないような状況というのはずっと考えておりまして、一応そういう形の仮設もやっております。だから、そういうことで河川本体に対してそういうふうな負荷をかけないというようなことは今進めておりますけれども、全体に閉め切る区間が河川の半分いかないぐらい、流水の半分いかないぐらいの区間をとりあえず閉め切って、順次、切り替えてという形にやっておりますので、それほど生態系に影響はないのかなというふうに考えております。

(委員)

その辺りで、鈴鹿川漁協があったか無いか忘れてしまったんですが、漁協があったとして、例えばアユなどにも影響はないという話は付いてるということで考えてよろしいですか。

(鈴鹿建設事務所 事業推進室長)

この区間、鈴鹿川の下流から中流域に関しては、内水面の漁協はございません。上流部に行きますと、旧の関町辺りに行きますと、ございますけれども、そういう面で内水面の関係の整理はしておりません。

(委員)

分かりました。ありがとうございます。

(委員長)

スライドを出していただく都合上、3つの事業を順番にご質問いただいておりますけれども、大体長野峠につきましては色々出ましたので、ここで長野峠終りというわけではないんですけれども、徐々にこの後、他の2つにも質問移っていただいてというふうに考えておりますので、臨機応変にまだご質問されてない方が長野峠に戻っていただくなり、それから全体的な質問をしていただくなり結構ですけれども、この後、自由に段々徐々に移ってください。ということで、委員お願いいたします。

(委員)

交通量調査についてお伺いします。長野峠のバイパスの交通量が16%増加したということですが、この中身はどのようなものでしょうか。先ほどから大型車というのを強調されてるので、実は生活中心の道路だったはずのものが、伊賀と津の間の抜け道になってしまったために、生活道路というよりは産業道路のような使い方が実態としてされてるのかどうかという点です。

もう1つ、田引について、お伺いしたいのは、交通量調査のところで、スライドの9ページのところですが、平成2年から500台ほど増えております。その後、平成42年になると1日当たり3,500台に増えることとなっています。走行性が向上して通過時間が短縮されるということなんですが、この地域へこの沿線の旧飯南、飯高の例えば3中学、飯南中学、飯高中学、飯高東中学というのがありますが、この中学校の現在の中学校2年生はもう80名いない状態で、しかも、小学校についても飯高町のこの3小学校合併させてるという状態の中で、急激な人口減少地域にあると思われるのに、なぜ交通量が増えるのかということです。この沿線には確か宿泊施設みたいなものができたというふうに聞いておりますが、飯高の駅の温泉利用者は順調に増えているということは聞いております。ただ、そちらのもう1つのほうについては、順調であるかどうかということとははっきりしてないというこ

とは言えますので、そういう観光客の部分も考慮できるのかどうかという点があります。

そして四日市については、この交通量について確認なんですけど、先ほどから児童、児童というのが強調されているように私は感じました。実はこの沿線の先には3つの高校があるわけです。四日市農芸高校と海星高校と四日市工業高校がありまして、この地域の子供たちは自転車でその高校に通っていることが多いわけです。その自転車通学のことを考慮されてるのかどうかということです。その写真に出てきておりませんが、児童、学生の安全性は、児童、学生同士の自転車と児童の間の安全性というの、歩道の中で起こっておると思います。

話は戻りますが、田引につきましては、先ほど申し上げたように非常に高齢化が進んでいる地域であります。それで私もこの地域をよく通らせてもらうんですが、このコスト縮減の取り組みのところにありますように、先ほど委員長も質問されました道路幅の問題で、どちらかと言えば高齢者の電動車椅子みたいなのが走っていることが多いような気がするんですね。子どもが歩いているよりは、そういった電動車椅子とか、そういった障がい者の人が乗っている車、つまり高齢者向けのバリアフリーの道路になっているかどうかということが、実は実態としては必要なのかなというのを感じましたので、その点を教えていただきたいと思います。

(津建設事務所 事業推進室長)

まず長野峠バイパスの交通量のことでお話させていただきます。決してこの道路は大型車を対象というんですか、優先というんですか、そういう格好で造っている道路ではございません。例えば旧の長野トンネルなんかを見ますと、私なんかも経験したんですけども、1台の大型の車が向こうから入ってくると、中へ入っていけない。非常に怖いんですね。県民の声なんかでもそういう意見が出とったように思うんです。大型車が通るもんで危ないというんですか、平木の集落の人も言っていましたけども、家の軒先ギリギリを通る。特にカーブが多いもんで、大型車は幅員が通常の乗用車と比べ大きいです。当然カーブと申しますと、内輪差が出てきまして、かなり端へ寄るといって、そういうふうなことで

(委員)

16%増加した中身が、実態は大型車のほうが16%の増加の中の車種別の増加はどうなってるのかということをお聞きしています。

(津建設事務所 事業推進室長)

今はちょっと手元に詳細なデータはありませんが、大型車の混入率は12.8%ぐらい混入されておる。約13%が大型車だと、そういうようなことです。

(委員)

交通調査をしたときに、車別をすべて含んで 16%増加というのは、全体の交通量の増加ですよね。

(津建設事務所 事業推進室長)

全体の増加です。日当たりの交通量の増加量が 16%。

(委員)

その中で、増加全体の 16%は分かるんですけども、車別で見たときに、大型車が増加しているのか、ほぼ横這いで全てが同等の比率で増えてるのかということをお伺いしたい。

(津建設事務所 事業推進室長)

今、私先ほどに大型車混入率が 12.8%と申しました。それは平成 17 年に交通量調査しております。今回、この 11 月に交通量調査しましたときの大型車の混入率は 16%。12.8 から 16%に若干大型車の混入が増えている、そんな結果です。

(委員)

普通車はどうですか。普通車もしくは軽自動車との比率の差を見ることで生活道路の中心の道路となっているのか。それとも実は大型車が増えているのか、委員が言われたような状態が起きているのかということ、交通量から考えることはできませんか。

(道路整備室長)

ちょっと前の例えば普通車が何台で、今度何台になった、大型車が前何台で、今度何台になった、それは出るので、ちょっと時間いただけますか。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

それでは田引バイパスの交通量の件について答えさせていただきます。スライドのほうで平成 2 年から平成 6 年にかけて 500 台ほど増えとるんですけども。これにつきましては、平成 5 年に国の方に直轄でやっていただきました高見トンネル、これが開通しております、500 台ほど増加しております。あと平成 42 年で 3,500、500 台ほど増えとるわけですけども、これは計算式でやっておりまして、

(松阪建設事務所)

松阪建設事務所の大川と申します。平成 42 年の推計につきましては、現況の交通量が横這いと想定しているのに、計算上 400 台ほど、368 号から転化ということで 3,500 台と、そういうふうな推計いたしております。交通量の伸びの中で、道の駅とかかなり入り込み客数増えておるのが考慮されてるかどうかということなんですけども、そこまでの考慮はこ

の計算の中には入っておりません。あくまでも日本の全体の経済情勢とか、そういうのは反映された交通量になっと思うんですけども、局部的な入り込み客の増加というのは、この3,500台には含んでおりません。

(委員)

ということは、この500台の増加は国道368号からの振替需要になるわけですから、奈良との交流が増えるというふうに考えていいわけですか。

(松阪建設事務所)

実は国道368号も奈良のほうに行っておるんですけども、国道166号のほうを通る人が増えるという、

(委員)

通って奈良に行く人が増えるということですね。分かりました。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

それと、今の入り込み客の話ですけども、2つ大きな施設が飯高にありまして、委員言われてみえますのは1つは(業者名)やと思うんですけども、これにつきましては平成8年からこの平成19年まで、今資料を見とるんですけども、約9万人前後で推移して、ちょっとまだ下がり気味かなということです。

あと、飯高の旧の役場の前にあります道の駅ですけども、それにつきましては、平成2年にオープンしまして、あと平成16年に温泉が開業したんですわ。それによりまして、平成19年度で入り込み客40万2,000人、平成11年の温泉の出る前と現在平成19年、温泉出た後ですけども、約30万人の増加となっております。

(鈴鹿建設事務所 事業推進室長)

続きまして、四日市鈴鹿線の鈴鹿橋のほうで、先ほど自転車交通量のご質問をいただきまして、申し訳ございませんけども、スライドのほうの資料の3番目をご覧いただきたいと思うんですけども。実は今の現況の橋の横に造られておる歩道橋が、恐らく2mもないぐらいの、1mの幅の狭い歩道になってまして、中々そこに小学校とかそういう方の児童が通学されとると、自転車が通りにくいような現状がございまして、実は上に高岡橋って書いてある、これ市道橋なんですけども、幅が2m少々あると思うんですけども。自転車の方は今こちらをメインに使われて通学をされとる方が多いというふうに現場のほうで見えております。それで今後、今度できる橋は両側の歩道になりますので、その段階では、こちらのほうを通行される学生というのは多くなると思うんですけども、ちょっと数字的なものを今つかんでおりませんもんで、申し訳ございませんが、そういう状況になっており

ます。

(松阪建設事務所)

すいません、先ほどの質問で歩道についてバリアフリーの考慮されているかという点についてですけども、田引バイパスにつきましては、先ほど説明させていただきましたように3 mから2 mに歩道幅員は狭めております。歩道の幅員なんですけども、道路の構造を決めとる道路構造令のほうで、歩行者については専用幅、歩く幅として1 m、車椅子の場合ですと1 mということで、2 mの幅員であれば、歩行者と車椅子の方がすれ違うだけの幅員はできておるということで、そういう形で計画させてもらっております。

(委員長)

先ほどの名阪国道から流れてくる大型車のところの数字は、直ぐに出てこなかったら、後でも結構ですので。出ましたか。じゃ、よろしく願いいたします。

(津建設事務所 事業推進室長)

普通車なんですけども、前の調査では1,742台ありました。これが1,931台になってます。189台の増です。それと大型車ですが、257台が395台、138台の増と。トータル1,999台が2,326台。率でいうと、大型車の率が増えておる。台数的には189台の普通車の増、大型車の138台の増、数字的には似かよっとるんですけども、大型車は一部ですんで、率としては大型車の割合が増えております。

(委員)

そこで平木地区の人たちが大型車ということがよく目立つようになってきたというふうに考え、そのような要望が出てきたというふうに考えればいいわけですね。

(津建設事務所 事業推進室長)

そうですね。

(委員長)

委員お願いいたします。

(委員)

先ほどの委員のバリアフリーのことで、私もちょうどそれを聞こうと思てたところなんですけれども、先ほどの鈴鹿のほうの橋の歩道なんですけれども、色々そういうバリアフリーの視点で色んな歩道とかを、各県の歩道とかを見てきたんですけれども。最近、歩道とか自転車使われる方、本当に多くなってきてるので、委員がおっしゃられたように、歩

道内での歩行者と自転車、また車椅子であるとか、色んな人たちが通ることによってのせめぎ合いみたいなものがあるのを見かけるんですけれども。そのときによく色んな歩道を見てくると、幅とかによるんですけれども、視覚でもって皆を自然と寄らせるというか、例えば歩道の中にも真ん中に線を入れることによって、右端を歩くか左端を歩かかっていうふうに、真ん中を歩かないようになるとか、色を変えるとか、色を付けるとか、青い色とか緑色とかそういうのを付けることによって真ん中を歩かないとかいうようなことで、自然と人間の心理を突いたような歩道にも工夫を作っていくといいのかな。最近、道路とかでも、そういう錯覚なんかで車のスピードを緩めたりとかするようなものを、色を付けたりしてますので、そういう歩道にも工夫を設けていったら、歩道では歩行者は端を歩いて、自転車の通るスペースを作って上げるというようなものを何か工夫していただけたらいいのかなと思いました。今回、その橋のほうは両側に歩道を造るということだったので、大分緩和されるのかなと思いますけれども、そういう事例をちょっと作っていただけるといいかなと思いました。

それと田引でしたか。先ほど小学校に高齢者の方たちとかのデイサービスでしたか、何か作られるということなので、そうなってくると、本当に委員が心配されるようなハンドル付きの電動車椅子が使われて行かれる方であるとか、車椅子の方たちがちょっと外へ散歩にというようなことで、歩道を使われる方が大変多いと思うんですけれども。先ほど歩道の図面を見て気になったんですけれども、田引のスライドの12のところ、3mの歩道を2mにしましたという図があるんですけれども、その山側のほうというか、法面のほうになると思うんですけれども。法面側のほうに側溝ができてと思うんですけれども、この側溝には蓋をされますか。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

現況の利用状況で、あと歩行者の数とかによりまして蓋をする場合もあります。イメージとして街中でようけ歩行者がおる場合は蓋をしとるんですけども、郊外地というか山地ですね、そういうところはそのままにしとる場所もあるんですけども。

(委員)

先ほども言いましたけど、ハンドル付きの電動車椅子の方たちの事故って、よく聞かれると思うんですね。誤った操作で事故をするということが。そういうときには、この側溝に蓋をしていなかったら、脱輪する可能性はかなりあると思うので、そういう危険な学校周辺とかで、そういう電動車椅子使われている方がいらっしゃるところでは、特にこの側溝には蓋をしてもらわないと、それこそ行き違い、先ほど2mあれば車椅子と歩行者のすれ違いができたりとか、車椅子同士のすれ違いができるというのは確かにそうなんですけれども、寄せ過ぎて落ちるといことは大いに想像できますので、ぜひそこら辺周辺には、予算もあるかと思うんですけれども、側溝の蓋をお願いしたいと思いました。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

歩道の先ほども言いました利用状況によりまして、必要であれば、財政的に厳しいんですけど、やっていきたいと思うんですけども。はい。市町のほうで逆にそういう事故とかありまして、私どもも要望受けてやっとなる場合もあるんですわ。

(委員)

事故が起こる前にぜひやっていただきたいのと、やはり事故が無くても、車椅子で歩道を歩いてもらうと分かるんですけども、恐怖感があるんですね、蓋が閉まっていないということによって。それがその恐怖感によって、ちょっとあーって言う間にいくと思いますし、あと、ここって多分造られるときに、こっちに側溝があることによって気持斜め数%ですけども、側溝側に傾きますよね。そこを車椅子で通ると、力の弱い人はどんどん側溝側に行ってしまうんですね。ですので、もう吸い込まれるようにして側溝に落ちてく可能性がありますので、そういうことも考えてぜひ蓋のほうはお願いしたいなと思います。よろしくお願いします。

(鈴鹿建設事務所 事業推進室長)

先ほどの鈴鹿橋のほうの件につきまして委員のほうからご意見いただきまして、学校のほうとPTAの方、警察等も非常に職員のほう、密接に意見交換させていただいて、そこら辺うまくやっておりますので、また最終の舗装のときに、また学校とか色んな方々のご意見とかもいただきながら、より安全になるように考えていきたいと思っておりますので、ありがとうございました。

(委員長)

これはコメントですけども、委員とかが普段から色々活動されてるんやと思いますけれども、私も自分は今は車でビュンビュン走っていることしか考えてないですけど、恐らく人口構成とか考えたら、科学技術の発展とかも色々考えたら、20年ぐらい経つと、道をハンドル付きの車椅子がものすごい数で走っているような状況に、多分日本はそういうふうになるのかもしれないなと。そのときに多分また道路の造り方も法律が変わるんでしょうけれど、ある程度そういうことも見越したような造り方も今からしとかなないと、後で慌てることになるのかなというふうにちょっと思いますけれども。県庁の仕事は法律で決まったとおりにはせないかんで、今どうこうということばじゃないんですけど、恐らくそういうことも頭の隅に置いておかれたほうがいいのかと。ちょっと余計なことですけど、コメントとしてさせていただきます。

他に、委員お願いいたします。

(委員)

鈴鹿の人に聞きます。学校とよく相談してと言われましたよね。1つだけ聞きたいことがある。あの橋のところって、すごい雪が降ると、とっても大変なところ。風は西から吹いてくるわ、雪は積もるわ、下はツルツルやわってというので、そういう点の配慮というのはあるんです。この構造上にペンキを塗り直さんでもいいというのがあるのであれば、雪の対策ができるような構造にしてあるんですよというんやったら、教えていただきたい。

(鈴鹿建設事務所 事業推進室長)

今、特にこの仮橋の状況のときでも、特に高岡跨線橋っていうJRの関西線をまたいでいるところについては、通常よりちょっと、そんなにきつい勾配ではないんですけども、斜めの状況になってますので、実はその上の鉄板の上に滑り止めの舗装というか、そういうものを考えて今施工しています。これもちょっとまだ今年何も降ってない状況ですので、結果が出るかどうか分かりませんが、一応そういうふうな効果のある舗装というのも今考えておまして、今の長い橋については、殆ど勾配がない真っ平らな状況ですので、今の仮橋については、何もそういうものは考慮しておりませんが、橋梁というのは下が吹きさらしの状況ですので、新しく橋ができたとしても、他の橋のどこにもあるような橋の状況とはそう大きく変わったということとはできないとは思いますが、部分的にでもそういうふうな勾配のあるところかというものについては、これはまた警察との協議になると思うんですけども、必要であれば、そういうこともまた検討してかないかなのかなというふうに考えております。

(委員)

よろしく申し上げます。それからもう1つお願いしたいのは、田引の人に聞きたいんですが、この場所って道路は分かりました。緊急輸送道路になるというのも、ああそうかと思ったんですが、実は最たる活断層の通ってる上と違うんですか。そうであるならば、かえってそのほうが、よそのところで起こった輸送道路になるよりも、下に活断層があって、有名な何かありますよね。それもあるぐらい三重県でもここはすごい活断層があるところって言われているところに道路があって、自分とかが地震で崩壊するようなことは考えられないんでしょうか。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

活断層って中央構造線、先ほどちょっと言われました月出のほうにそれが、褶曲層かな、路頭しとるところあるんですけども、確かに中央構造線近くを走っておるんですけども、この地形としまして、山と川ですね。ほいで櫛田川走るとるんですけども、その沿川に道路できてまして、ここは今バイパスとか考えとるんですけども、それ以外に道路を造る場合、考えにくいと言いますかね。答えになってないか分かりませんが、

(委員)

私の質問がおかしいんか分らんけど、もしそういうようなことを考慮した場所というか、注意をする何かというのを、道路を走っている者にとってみれば、そら仕方がないんや、ここに道路造らなどこにも持っていけえへんやんかて言われればそれまでやけど、どこでもそうなんやけど。それを全然知らないで走ってて、何かなったときに、そらしゃあないやん、通った者が悪いやんて、そんなふうには私は思えられへんねんけど。それなりの対処する場所をこうやって考えてますっていうんやったら、教えてください。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

対処の仕方ですか。例えば切土法面ですと、法枠とかそういうので措置をとるわけですけども、落石とかあると、そういうネットとか防止策とか考えまして、あと、橋梁とかに

(委員)

そうじゃなくて、そんなんは分かりましたんな。その道路を使ってる者にとって、あっ、ここはこういう箇所なんで、ここにそういう場合に緊急に避難できる場所を造ってありますとか、そういうのは無いんですか。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

緊急避難場所というのはないですね。

(委員)

ほんなことは考えやんでいいんですか。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

津波とかそういのは避難場所とは考えとるんですけども。道路の場合はわざとそういう造るといのは、そういう手法はないですね。

(委員)

わざと造るんですか。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

わざとというか、意識して造るといのはね。ただ、バイパスとかで現道がカーブしてまして、それを真っ直ぐした場合にちょっと土地が余りますわね。そういう残地を利用するのは計画しとるわけじゃないけども、使えるんじゃないかなとは思いますが。

(委員)

なるほど、そんなことまで考えなくても、道路は真っ直ぐきれいにしたらええんやていうふうなんですか。例えばそういう災害が起きたときに、もしこのトンネルの先で何かあったときには、ここにてというようなことまでは考えないほうがいいんですか。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

橋梁とかは地震を考えて設計をしとるんですけども。

(委員)

地震のあったときに絶対に自信のある場所ですか、この道路は。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

そやで早急に道路管理者としましてパトロールいたしまして、現況を把握して、

(委員)

でもパトロールて言わんといて。後で来るんやろ、あんたのどこ。先に地震が来る前に自宅がパトロールしてくれるんやったらええよ。私らが考えるんは、地震がありました、後であんたのところがパトロールして、あっ、ここが何かしてますって言うだけですやん。でも、通ってる人がもしそこで地震になったら、そこでもうべっちゃんこになるのは仕方がないと思えば、それまでなんやけど。緊急地震速報がある以上、何かそういう場所があったらええなと私は思たん。緊急地震速報がある中で走ってて、止まってください言うてそこで止まるよりも、なんかそういうような場所があったらええねて私は思いました、以上。

(委員長)

多分、委員のおっしゃりたかったことのごく一部は、例えば大きな地震があったと。この辺りで大きな地震があったとして、それでそのときには国道 166 号ですか、ここはそんなに大きな影響はなかったかもしれないけど、余震でまた崩れる可能性があるかもしれないというようなときに、それなりのもう国道 166 号を通るの止めて下さいというようなアナウンスなりをする体制がまずはあるのですかというようなことも、ご質問の一部かなと思うんですけど。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

道路情報と標識とかは設置されまして、それへは表示させてもらうんですけども、それと私ども防災時の、台風とかもそうなんですけども、地震が 5 強やったかな、5 強以上が三重県内で発生しますと、全員召集ということで私ども職員全員事務所へ行きまして、委

員言われるように直ぐには対応できやんか分かりませんが、できる限り急いで対応させていただきますと、そういう体制になっております。

(委員長)

分かりました。じゃ今の質問はこれぐらいにしまして、他の。勿論長野も田引も四日市も全部入れて、他にご質問ありませんでしょうか。

委員お願いいたします。

(委員)

ほんまに極々単純な質問なんです。河川とか農道ですか、そういうところは地元の自治体とか業者が道の草刈なんかされるんですよね。これ見たら、ずっと山沿いにありますし、そういうところを通ると、雪が積もったときに、この枝がたわわになって、突然と自分のフロントガラスの前に雪がパサッと落ちることがあるんです。そういう山の伸びてきた枝の剪定とか、そういう下刈りですか、ススキの。そういう管理っていうのは経費節減に努められて、その地元の村の自治体に頼んでおられるのか、県がされているのか、業者に頼まれているのか、どういうふうにされているんでしょうか。それとも、もう伸びっ放しで、木は伐ったら法律的にだめなんか、そういうところはどうなってるんでしょうか。そういうのも交通の危険性がありますので、お聞かせ願いたいんですが。

(道路整備室長)

今、道路の維持管理のお話かと思えます。今までもコスト縮減とか色々話もございましたし、スライドの中にも法面1m程度ですね、ブロック張って維持管理コストを縮減していこうということで取り組みもしております。現実に三重県の道路につきましても、草刈は年1回から2回、場所によりますけども、してございます。ただ、全面すればいいんですけども、相当お金かかるということで、1m程度、通行に支障のない程度の対応ということとさせていただきます。

もう1つ、今言われました木のほうですけども、通常建築限界ってあるんですけども、車が通れる幅の以内に入ってくる枝なんかは切ったりしてございます。もう1つ、問題は管理道路区域内の木でしたら、直ぐに伐れるんですけども、民地の木もございまして、中々その辺、ご了解も得やな、まず個人の方に伐っていただかなあかんということもございまして、そういうところの調整もございまして、直ぐに対応できないというのがありますけど、できるだけ中の通行に支障のない程度の最小限の枝切りというのは定期的にやっております。今言われております竹なんかですね、割と重みで垂れてきますのであれなんですけど、それについては全て緊急的に維持管理、維持のほうで対応させていただいたのが現状やないのかなと思っておりますけども。

もう1つ、自治会委託ということでお話もございましたけども、色々そういうことでご

協力をいただいている路線もございます。全てが全て、中々地元の方のご協力を得られないというのがございますので、それ以外につきましては、そういう業者への発注ということで取り組んでございます。全て法面全部きれいに刈れればいいんですけども、中々延長も長いということで、費用がかかるということで最小限ということで取り組んでおるのが今の現状でございます。

(委員)

ありがとうございました。ただ、見たら田引、まして長野峠はとにかく山のところばかり通るんで、一回そういう怖い目があったんで、雪が落ちてこないように怖いと思うぐらいで、ご回答ありがとうございました。

(委員長)

では、委員お願いいたします。

(委員)

田引のところ教えていただきたいんですけども。スライドの12のところ、取り組みコスト縮減というところがありますが、以前は道路の全部の幅が12mだったんですね。それが10.25mにコスト縮減でなりましたと。1.75mを削減されているわけなんですけど、中を見ると、歩道3.00mが2.00mですから、ここで1m引かれて、そして車道の脇と脇が2.00mの次の0.50m、その次はまた0.50mと縮減のほうにはなってますけど、上が0.75mやから、ここで0.25m減って、そして一番右端のところ0.50m減ったんだなというふうで、全部で1.75m減ったなというふうに見てるんですけども。地域の実情にあった道路構造の採用ということで、その地域の実情というのが、この上の写真見ると、殆ど人家が無いようなところなんですけれども、そういうところは人が歩くとことかは幅を狭くしましょうというふうに国が決められたのか、基準として。例えばここが街中というか、民家が密集しているところだったら、先ほどからよくご老人が乗られるシニアカーというんですかね、エンジン付きの10km/hぐらいで走るもの、将来そういうものが、まだまだ老人の人口増えますから、そういうものが行き交うような街中の風景が出るのかも分かりませんが、どれぐらいの人口とか人家があったら、この歩道を元の3mに戻そうという基準があるのか無いのか。その地域の実情にあったというのがどういう意味なのかを参考に教えていただきたいですし、先ほどのエンジン付きのシニアカーが走るとか、車椅子の人たちが行き交うということはないにしても、2mだとちょっと狭いようには思うので、これは多分そういうお身体の不自由な方々がここへ出てきて行き交うことはないというような背景があるんだろうと思うんで、その基準なり何なりあるのか。コスト縮減で全ての全国的にそうなのか、参考で教えていただきたいんですけど。お願いいたします。

・・・(テープ交換)・・・全体は非常に広くなってるけど、そここちらの田引のほう

との差というのがあるのか、考え方に。お願いいたします。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

道路幅員を1m75cm、歩道も含めて狭くなっているわけですが、私ども道路の設計してます道路構造令という規準のものがあるんですわ。それが平成16年2月に改定されて、今言われましたようにちょっと分かりにくいですが、実情に合ったということで減らしたわけですが、それは減らすことはできるということです。それで、あと交通量とか人口とか歩行者の数とか、そこら辺から狭くしたというふうに思います。

それで、将来、老人人口が増えてくる、私どももそうなるんですが、そのときまでは考えてない。今現在で考えておるだけで、確かに何年前、私、四日市のほうにありまして、随分開発されるときに、既にできてます道路が片側歩道で、後でまた追加買収とかして歩道も造った覚えはあるんです。そういうときに随分と手間がかかりますもんで、実際、先やるときゃよかったなという感覚はあるんですが、今、右肩上がりの現状やないもんで、今現在こういうふうな状況になっております。

(委員)

その実情に合ったというか、車の量が少ない、人口が少ないとかいうところで、3mのところを2mにできますよという、そういう決まりがあるんですか。

(松阪建設事務所)

3mから2mに減らしたんですが、元々3mというのは、自転車と歩行者が通れるということで、これもさっき言うてました構造令ちゅうことで3mというのはあったんですが、田引のほうの現状を見ますと、自転車、歩行者の交通量、そう多くないということで、今、県のほうで歩道の幅員どうするかというのも定め、ある程度ありますもんで、それに基づきまして2mという形で今計画させてもらっております。

(委員)

歩行者とか自転車の人があんまりいらっやらないって判断をしながら減らしたということですね。

(松阪建設事務所)

2mですと、例えば人ですと2人は当然すれ違えるんですが、車椅子の方と人とか、何とかすれ違いができると。3mですと、2人並んどってそれにすれ違えると、そういうふうな想定がするんですが、この場合ですと、単独同士のすれ違いぐらいかなということで計画しております。

(委員)

きっとそこまでの交通、人が行き交うところのない場所なのかなとは思っておりますけど、それが街中になって、また違う場面であれば、3 mとかいう形で出てくるわけなんですか、これからは。たまたま山の中で人が少ないからっていう、そういう考え方でいいんでしょうか。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

人口の資料を今見とるんですけども、昭和45年に、旧のこれは飯高町ですわ、合併される前の飯高町ですけども、昭和45年、8,200人ぐらいおったんですけども、現在、今年5,069人、3,200人ぐらい減らるとるんですわ。それで世帯数は昭和45年、2,180軒ぐらいあったんですけども、現在平成20年で1,954世帯、100世帯ぐらい減るとるだけで、世帯は減ってないんですけども、人口は3,000人ぐらい減ってますよと、そういうことです。

(委員)

先ほど、委員も言われましたけど、やっぱり、お年寄りのことばかり言うとしてもいいかもしれませんけども、多分集落の中で誰々のところに行こうとか、そういうときに出られると思うんですね。まさか5 kmも6 kmも離れた隣の集落に行こうとご老人が、お身体の不自由な方がそこまでの動きはなさらないと思うので、人家があるところとかそういうところは色んな人が動きやすいような町づくりというか、それが道路というのは基本ですから、そういうことが入っているのかなと思ってお聞きしたかったので、今はあまりそういうお答えで納得はしました。そうなるんだなということで。高岡のほうはどうですか。

(道路整備室長)

すいません、ちょっと今の付け加えさせていただきますけども、やはりその歩道を利用される方の頻度だと思います。今も2 mとなりますと、必ずどこでも交差ができるという幅員でございます。3 mとなりますと3つ、極端に言うたら人、自転車、車椅子が3台並んで走れるというような交差できるというふうな幅員でございますので、その道がどんだけの利用のあれがされとるかということで、たまに3人が行き交うこともあるか分かりませんが、確率的には非常に少ない。対向できれば十分というようなことで、実情に合ったと幅員ということで見直しをやったということでございます。今言われました人家連坦の中で、蓋がどうのこうのというお話ございましたけども、今も前も松阪のほうからもありましたけども、それは現状とか実情に合わせて、それまた検討をしていきたいということで考えてございます。鈴鹿橋のほうの説明をさせていただきます。

(鈴鹿建設事務所 事業推進室長)

私ども、資料で歩道の幅員が抜けておりました。先ほどの田引とは逆の説明になるんか

と思いますけれども、実際、7の資料を見ていただけますか。スライドの7番の資料で、これの左上のほうに高岡台という団地がございます、それから右下のほうにいきますと、一之宮小学校というのがございます。実はこの高岡台だけでも子どもが約400名近くおみえになるということで、今、その生徒がずっとこの橋を渡られて一之宮小学校へ来られるという状況の中で、今の既存の橋の歩道が1m50cmぐらいしかないんです。生徒が団子になって通らないかんような状況になって、これを解消するためにも、今度の歩道の幅については、小さな歩車道分離のブロックを含めて2m50cmの幅の歩道を両側に設けると。それなぜかといいますと、本来いくと、片側でもいいんじゃないかという話もあるんですけども、この道路自体が1万8,000から9,000台の交通量ございまして、中々信号で渡って頻繁に横断するわけにもいきませんので、やはりこちらの下流側というか、下側の人も通られる方もおみえになりますので、両側に設けるといってスムーズに通行していただこうと考えております。

(委員長)

今の委員のご質問と、それから先ほどの委員のコメントを合わせてもうちょっと言わせていただくと、道路の幅員にしたって、それから道路本体じゃなくって歩道の幅を2mにする、3mにするというのにしたって、全て本当は広いほうがいいに決まってるんだけど、当たり前ですけど、予算の制限とか、それから段々段々右下がりの経済状態とかいうこと考えて、それなりに狭めるわけですけど、そのときにこのところは人がこれから多くなるからとか、それから、ここはこれだけの人数がいるからとかいうような客観的な基準があって、それに応じたものを造るというような非常に細かい基準をここで出していただくわけにもいかないし、時間もないんですけど、そういうものをお持ちでしょうねと。それで、無ければこれからそういうふうな客観的な基準をちゃんと作って、物事を懸命にちゃんと説明できるような基準で従ってやってくださいねと。その客観的な基準の中に、例えばさっき委員言われたように、人口はどんどん下がってるはずなのに、先ほどのことに対してはちゃんとお答えいただきましたけれども、中学生、小学生の数もちゃんと数えて、それから将来予測もしっかり行って、それによって客観的な基準で道路は次こうするというようなことをやっていただくと、非常に税金を公平に再配分できるというような考え方になってるかなというふうなことをしてくださいねということだと思います。そんなことでよろしいですね。委員。

(委員)

素朴な疑問なんですけれども、鈴鹿のほうは先ほどおっしゃられたように学校が近くにあるのでということで、歩行者の数と自転車の数を調べられたということと言われてましたよね。その結果、先ほどすごく的確な両側に2.5mの歩道を造る。そんだけ必要だということ調べた上で分かったということなんですけれども。

逆にこの田引のほうというのも、学校が近くにあるんですけども、田引のほうではそういう歩行者に対して、車の数は調べられてるようなんですけれども、歩行者の数とか、そういう出てくる数。先ほども言ってましたけど、出てくる実情に合った道路構造をとるのであれば、歩道を造るのであれば、どれくらい通るであろうかという、そういう予測みたいな調査というのはされていらっしゃるんでしょうか。必要ないのかも知れないんですけども。

(松阪建設事務所)

歩行者、自転車の数ですけども、この校区より少し離れたところで平成 17 年度に調査しておる結果ですと、自転車、歩行者合わせて 60 名程度ということの結果が出ております。で、先ほど少し説明させていただきましたように、小学校が統合されましてスクールバスで通うようになってるとというような現状でございます。ですから、このバイパス区間の中で小学生、中学生が歩道を何人も歩くというのは今無い状況なんですけども。ただ、スクールバスでも、家から出てバス停までは当然歩くわけですし、高齢者なんか増えてまいりますと、電動の三輪車ですか、そういうのも通るとというような状況で、2 m の歩道は必要かなということで付けさせてもらっております。

バイパスをやっていく中で、何かしかバス停があるんですけども、バス停降りて集落の入口までの付近などにつきましては、両側に歩道付けさせてもらって、バス停から集落の入口までの安全を守ると、そういう配慮もさせてもらってる状況でございます。

(委員)

ありがとうございます。もしかすると、先ほど委員がおっしゃられたように、歩道がきれいに通りやすくなったから、じゃ、外に出ようかというご高齢の方も出てくるかもしれない、今、現状の数よりも、もしかすると増える可能性だってありますよね。そうなると、どうしても道路を造るときに、車の交通量、車の交通量っていう形で一生懸命調査をしていただけてますけれども、将来的にはこういう歩道を利用する人の数っていうのも調べていただけてるんだと思いますけど、予測みたいなものも道路を造るときには考えていったほうがいいのかなということ、新しく歩道ができることによって増えるかもしれないという可能性は予想になってしまいますけれども、例えば地元住民の人たちにこういう歩道を造ろうと思いますけれども、出るきっかけになりますかというようなアンケートを取ってみるとか、そういうものももしかすると必要になってくるのかなということ、を思いましたので、また、よろしければちょっと頭の片隅にでも置いていただければと思います。

(委員長)

委員お願いいたします。

(委員)

長野峠と田引の2つについて、今まで色々議論されていますように、国道だから地域間交通であるわけですし、その交通条件を改良するという目的で整備なさっているんですが、委員もおっしゃったように、従前から生活施設としても使っているわけですね。その生活の評価っていうのがされてないというのが私非常にびっくりしたんですが。事故削減効果というのは道路距離と交差点の数だとおっしゃられて、非常にびっくりしたんですけど。車に乗ってる側からの事故削減効果なんですね。それに対して、歩行者なり生活者の評価をどうしていくかということが非常に問題かと思えます。長野峠のほうは事故削減効果ゼロって出てまして、その数式に当てはめると、そういうことになるのかも分からないんですけど。生活者の立場から見れば、ある程度の効果もあるんだと思うんですね。その辺の評価を今後どうしていくのかということが非常に問題かと思えます。あまり歩行者や自転車やなんかの、あるいは車椅子の交通量を予測すると、あまり整備しなくてもいいという結果になっちゃうかも分からないんですね。今後、そういう歩道の整備というもの、あるいは安全施設の整備というのをどうしていくかということも、少し考えていったほうがいいかなと思うんですね。

今回の長野峠については900m、それから田引のほうはよく分かりませんが、歩道どこを整備するか。その辺はそれで十分なのかどうかということをまず1点お伺いしたい。

それから、幅員のこと色々議論になっておりますが、私は車道と歩道との間の縁石みたいなものがあるんですけど、その辺の防護柵の必要性とか、そういうことがもっと重要じゃないかと思ってまして、その辺の整備はいかがなものかと。とりあえずその2点、歩道整備部分というのがどういう理由で、十分なのか。それから、車道と歩道の境界部分は、今の縁石だけで十分なのかという点をお伺いしたいんです。

(津建設事務所 事業推進室長)

長野峠バイパスの歩道整備区間が、終点側の900mで計画してございます。この900m計画しましたのは、ちょうど平木っていう集落がこの計画上にございます。そして、直ぐ隣りに北長野、もう少し大きな集落で、郵便局とか農協とか小学校とかがある施設です。この集落間の行き来というのは当然あります。ただ、反対側というんですか、4.9kmの伊賀側の部分なんですけども、山越えという格好になりますので、歩行者とか自転車、ゼロということではないんですけども、歩道というスペースを造りにいくというんですか、そういうところまでは行き過ぎやないかというように考えております。本来、道路には車道、車の通る部分、歩行者の通る部分、当然設けないかんわけなんです。たまたま歩道が設けられてないという区間は少ないということで、路肩という部分ですか、車線の外側に路肩という部分、50cmとか75cm取ってございます。そういうところを少ない部分については活用してください。そんな格好になってます。従いまして、そういう行き来が見込める

というんですか、予想できる平木と北長野間の部分については、歩道を付けたい。実際、車が通るもので怖いということで、この小学生なんかは三交バスとかそういうバスで、怖いもんでそういうバスで通わしとるという話も聞いております。最低限、どうしても歩道がほしいという部分、幅員も最小幅員の歩道幅員になってます。人と人が少なくとも行き交うことができるという最小の幅員です。そういう格好で計画しています。

それともう 1 つ、歩道と車道を分離する安全施設ということで、今、計画では縁石というんですか、車止めみたいなものを路面から 20 c m ぐらい上げることによって、車止めという格好で分離しております。人も例えば車も非常に多い道路ですと、歩車道を分離する安全施設というんですが、ここにもう 1 つガードレールを追加したりとか、そういうことも検討するという格好になります。ここでは 2 車線の道路ができあがる、それぞれの車線内で、白線のライン内で一応通行できる。かつ、こういう安全施設で防護できるというふうに考えておりますので、今はこういうふうな歩車道境界ブロックというんですか、こういう安全施設までで止めております。委員おっしゃるように、例えばカーブとか部分的に出てきて、車が飛び込む恐れのあるところ、そういうところは例えば部分的にこういうブロックだけでなく、ガードレールとかそういうものを追加してこさえたり、そういうふうな手法を取るんだと思います。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

田引バイパスの歩道の整備についてですけども、比較的人家が多いとは言えないですけども、ありますもんで、歩道を設置して、その集落とか、あと通学とか行き来を予想して設置させていただきとるという話です。

あと、縁石につきましては、先ほど説明ありましたもんで省かせていただきます。

(委員)

車線の幅員ですけど、長野のほうは 3 m で、田引のほうは 3.25 m ですね。これは中々長野のほうは拡幅が難しいということなんですか。どうなんでしょう。

(津建設事務所 事業推進室長)

これも先ほど道路構造令という用語が出てきました。道路を改築とか新設する場合に、構造上の基準というんですか、則って造る必要がございます。この国道 163 号につきましては、道路構造令上の道路の規格なんですが、3 種 3 級という規格で、設計速度というものも想定します。一応ここは 40 k m / h という速度で走行できる道路ということで考えております。当然道路の企画が大きくなってきたり、設計速度等が上がってくれば、すれ違おう上においてその部分で車線幅員が増えたり、あるいは大きな車がかなり通るといった交通量の非常に道路、そういう場合やったら、先ほどの構造令上、規格が上位のランクになってきまして、車線幅員も増えるという格好になっております。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

田引バイパスの車線につきましては、道路構造令を利用しまして3m25cmで、長野峠バイパスより25cm広いんですけども、道路の種別といたしますか、それが3種の2級を使っております。その3種の2級で使いました3m25cm、これは将来予測の交通量からきとると思います。

(委員長)

委員、よろしいでしょうか。委員、お願いいたします。

(委員)

すいません、長野峠バイパスのコスト縮減のトンネルのところの照明の維持管理費で、年間14万円というお話を聞いたんですが、八鬼山は30万円ですというところで、このトンネル照明は今現在、LEDは使えるようになっておるんですか。

(津建設事務所 事業推進室長)

すいません、なっていないということです。

(津建設事務所 事業推進室長)

それと、先ほど年間の経費で委員おっしゃって見えましたが、1ヶ月あたりの電気料金です。14万円、30万円というのは。

(委員)

それですね、トンネルは車がどんどん走りますと、汚れが出てきますね。そのときによく清掃をやってますね。片側を車止めて。そういうような対策として、例えば光触媒を塗布することによって、そういうふうな清掃維持管理費というのがかなり削減できると思うんですが、そういうようなところは検討はされとるんですか。

(津建設事務所 事業推進室長)

そこまでは今してません。現在としては。

(委員)

照明は水銀灯なんですか。それともランプは今のトンネルはナトリウム灯なんですか。蛍光灯ですか。確かに蛍光灯は今安いですね。工場なんかでも水銀灯と比較すると、はるかに安いですね。蛍光灯は今ごく一部水銀を含んでますね。そうすると、そういうふうなものは最終的には、例えば北海道とかそういうような専用のところで処分するようにな

と思うんですね。それで今、パナソニックなんか工場の照明を一括して引き受けて、自社で蛍光灯回収しまして処理しとるところで、またそれがリサイクルに使われるというところがあります。一社独占でそういうふうなものはできないと思いますが、殆ど蛍光灯やったら、かなり年数は持ちますから、そう維持管理上、問題ないと思いますが。そんなときはまだこれは維持管理は専属のところになんかどこかに任されるわけですか。

(津建設事務所 事業推進室長)

ちょっとこれ、ややこしいトンネルでして、ちょうど境界をまたぐというんですか、津と上野ということで、維持管理のほうは、建設は津のほうで造ったんですけども、維持管理のほうは伊賀、要は境界をまたぐトンネルの場合は起点側にあるところで管理するという格好になってまして、そちらのほうで今管理していただきたいしております。詳細については今分かりません。

(委員)

ありがとうございました。

(委員長)

全員の委員の方、ひとつお質問していただいたと思いますので、時間のこともございますので、ここでこの3つの道路事業についての質疑応答を終わらせていただきますけども、よろしいでしょうか。

(委員のうなずき有り)

それでは、5分間休憩ということでよろしいですか。

(公共事業運営室長)

はい、それでは5分間休憩ということで、再度集まり次第始めます。

(休憩)

(公共事業運営室長)

それでは、再開させていただきますので、街路事業の説明よろしくをお願いします。

(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と申します。よろしくお願いをいたします。座らせていただきまして説明させていただきます。

今回、審議をお願いします箇所は、事務局配布の委員会資料、27の2番街路事業の秋葉山高向線外1線でございます。この事業は平成15年度に再評価を実施し、その後、5年を経過しなお継続中の事業であることから、今回、再評価を行ったものです。

それでは初めに当該地域の状況についてご説明いたします。スクリーンをご覧ください。当路線が位置する伊勢市は、伊勢志摩地域の経済地域の中心であり、さらに伊勢神宮を初めとする観光資源を有し、毎年多くの観光客が来訪する全国的な観光都市です。伊勢市街地における主要道路網は伊勢自動車道、一般国道 23 号、主要地方道鳥羽松阪線の東西方向の幹線道路と、主要地方道伊勢松阪線、一般県道宇治山田港伊勢市停車場線、及び市道藤社御園線の南北方向の幹線道路で構成されております。国道 23 号と県道鳥羽松阪線の間には、市街地を南北に分断する形で近鉄山田線と J R 参宮線が通過しており、これら南北方向の 3 路線は近鉄山田線、及び J R 参宮線と踏切でそれぞれ平面交差していることから、慢性的な渋滞が発生しています。中でも、県道伊勢松阪線の近鉄踏切、画面左の図の赤丸においては、恒常的な踏切遮断による慢性的な渋滞が発生しております。特に朝の通勤時間帯である 7 時から 8 時においては、踏切遮断時間が約 31 分となっており、緊急対策踏切に指定されております。同様のことがこれら南北方向の幹線道路で発生しており、地域社会や住民の生活を支える幹線道路としての機能が果たせていない状況にあります。県道伊勢松阪線の沿線には市内有数の大規模工場である横浜ゴム三重工場、第三次救急医療施設である山田赤十字病院があり、地域社会や住民の生活を支える重要な路線となっております。また、県道伊勢松阪線の当該区間は大型車の走行も多いことから、自転車、歩行者の安全性が危惧されている状況となっております。

事業の目的についてですが、慢性的な渋滞の原因となっている鉄道との交差を立体化し、市街地へのアクセス向上を図り、強いては伊勢市の町づくりに寄与することを目的に、国道 23 号から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ました。この内、国道 23 号から県道伊勢松阪線の現道を結ぶ 0.6 k m の区間は、平成 8 年 5 月に完成し供用しております。続く県道鳥羽松阪線までの区間について、北から延長 1.1 k m を県道伊勢松阪線の道路事業として、その南側の延長 0.8 k m を街路名秋葉山高向線外 1 線街路事業として整備を進めております。この伊勢南北幹線道路の整備により、期待される効果として、鉄道との交差を立体化することにより、踏切による渋滞を解消し、円滑な交通を確保します。現道からバイパスへの交通転換を図ることで、現道を利用する自転車、歩行者の安全性を向上させます。国道 23 号から伊勢市中心部とを結ぶ新たな幹線ネットワークが完成することから、観光拠点などへのアクセス機能向上や、地域内交通の円滑化による産業、観光の発展が期待されます。

続きまして、事業の内容について説明させていただきます。都市計画道路秋葉山高向線は市道八日市場宮川堤線を起点とし、県道鳥羽松阪線を経て県道伊勢松阪線に至る幹線道路として、昭和 46 年に都市計画決定されています。今回の再評価の対象となっているのは、J R 参宮線との立体交差部を含む街路事業の区間です。街路事業区間の事業概要についてですが、事業計画期間は平成 6 年度から平成 22 年度までの 17 年間です。全体事業費は 42 億 5,500 万円、全体延長は 753m、幅員は 14.5m から 25.5m です。なお、都市計画決定における代表幅員は 18m となっております。主要な構造物ですが、J R 参宮線をまたぐ橋梁部

が橋長 369.75m、その橋梁前後のアプローチ部が延長 253.25m、合わせた高架区間の延長が 623mとなっております。

当事業の進捗状況についてですが、当事業は平成 6 年度に事業化を行い、平成 11 年度から工事に着手しております。高架橋の下部工の施工は完了しており、現在施工している橋梁上部工の工事も平成 21 年 1 月には完成し、これにより橋梁部の工事が完了します。現在、斜路付き階段工と終点側アプローチ部の工事を進めており、平成 20 年度末の工事進捗率は 92.8%になります。一方、用地買収の進捗率ですが、99.8%です。未買収となっている土地については多数の共有地であり、任意買収は不可能であることから、現在、収用裁決の申請手続きを進めており、早期買収を行います。今後の見込みですが、未買収地の土地収用を執行し、引き続き事業の推進に努め、平成 22 年度の事業完成を目指します。

続きまして、事業をめぐる社会経済状況等の変化について説明させていただきます。まず、地域状況の変化としまして、平成 17 年 11 月 1 日に周辺 4 市町村の合併により新伊勢市が誕生しました。伊勢市は伊勢志摩地域の中核都市として更なる発展が期待されています。また、新たな伊勢地域の発展には、地域間の連絡強化を図る必要があります。これを支援する道路ネットワークの形成が求められています。当事業は鉄道により分断された地域の南北を連絡する道路ネットワークを形成するものとして、地域間の連絡強化に寄与するものと期待されます。また、伊勢市の観光資源の象徴である伊勢神宮への入り込み客数は、平成 5 年の第 61 回式年遷宮の 838 万 7,000 人をピークに減少傾向にありましたが、第 62 回式年遷宮行事の始まった平成 17 年度から増加傾向に転じ、平成 19 年度は 708 万 7,000 人の入り込みがありました。これは前回遷宮時入り込み客数を上回る状況となっております。また、平成 25 年に迎える第 62 回式年遷宮への更なる観光客誘致に向け、県市一体となって積極的に取り組みを進めているところでもあります。当事業による市中心部へのアクセス機能の向上は観光都市としての魅力を向上させ、地域の活性化に寄与するものと期待されます。

ここで再評価書の順番が前後しますが、再評価の経緯について説明します。当事業は平成 15 年度に再評価を実施しておりますが、その委員会において、次の意見を附帯して事業継続を了承されております。附帯された意見は、複雑な計算や、それに代わる仮定条件を置いた簡便法による費用対効果分析は、県民がその計算過程や結果を理解できるよう説明されたいという意見でした。このことを踏まえ、費用便益分析の算定過程や、その分析結果について分かりやすい資料作成に努めました。伊勢南北幹線道路が整備された場合の効果を予測するために、平成 17 年に実施したパーソントリップ調査のデータを用いた交通量推計を行っております。

交通量推計の流れについて説明いたします。まず、H17 センサスなどの実態調査結果との検証を踏まえた現況交通量を算出します。これが現況再現と呼ばれています。次に、現況再現結果を基に将来の道路ネットワーク等を加えて、伊勢地域の将来交通量を予測し、秋葉山高向線整備時と未整備時の伊勢地域の将来交通量を算出します。その予測結果から

整備効果等を算出します。主な算出内容は秋葉山高向線や周辺幹線道路の交通量、秋葉山高向線を整備することによるB/C渋滞損失時間の削減などがあります。これにより算出された当事業の費用便益比は、走行時間短縮便益165億円、走行費用減少便益9.6億円、交通事故減少便益2.7億円となり、これらを合算した総便益は177.2億円となります。これに対して、総費用は事業費と維持管理を合算して55.4億円になります。よって費用便益比は3.2となりました。

ここで費用便益比における費用の算出について説明します。改築費の単純合計は各年度の改築費を合計した金額になります。改築費の現在価値の合計は、各年度の改築費に割引率を乗じた値の合計から減価償却としての用地費を引いた金額になります。維持管理費の単純合計は、各年度の維持修繕費を供用開始年次から40年間分の合計した金額になります。維持管理費の現在価値の合計は、各年度の維持修繕費に割引率を乗じた値を供用開始年次から40年間分の合計金額になります。

続きまして、便益の算出について説明いたします。走行時間短縮便益、走行経費減少便益は、乗用車、バス、小型貨物、普通貨物の4項目から構成され、単純便益は各項目の合計した金額になります。走行時間短縮便益、走行経費減少便益の現在価値の合計は、各年度の単純合計に割引率を乗じた金額を、供用開始年次から40年間分の合計金額になります。事故減少便益は1項目から構成され、単純便益は事故減少便益の金額になります。事故減少便益の現在価値の合計は、各年度の単純便益に割引率を乗じた金額を、供用開始年次から40年間分の合計金額になります。伊勢南北幹線道路が整備された場合の効果についてですが、伊勢市市街地における南北方向幹線道路の平成37年における交通量の推計結果は、表のとおりとなります。伊勢南北幹線道路という新たなネットワークが構築されるため、南北方向の3路線は交通量が現況より約2,000台から5,800台減少する推定結果となり、伊勢市街地における南北の幹線道路の慢性的な渋滞の緩和が期待されます。伊勢南北幹線道路が整備された場合の渋滞緩和効果についてですが、先ほど説明しましたように南北方向の3路線において、交通量の減少、走行速度の改善が見られ、その結果として、南北方向の3路線の渋滞損失時間が約2割減少する推定結果が出ました。

地元の意向についてですが、平成3年に「伊勢南北幹線道路建設促進期成同盟会」が結成されており、鉄道により分断された市街地の連絡、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います。

コスト縮減の可能性については、起点側、終点側アプローチの盛土材料に公共事業間の流用材を使用することや、路盤や舗装材等に再生材を使用するなど、コスト縮減に努めております。

代替案立案の可能性についてですが、当事業の現在の用地買収の進捗状況が99.8%、工事の進捗状況が92.8%であること、また、伊勢南北幹線道路として伊勢松阪線道路事業との連続性から代替案は無いものと考えます。

その道路事業区間の進捗状況についてですが、平成20年度末での事業進捗率は約57%と

なっております。現在、近鉄山田線のアンダーボックス工事を行っており、平成 25 年の伊勢神宮式年遷宮までに供用を図るべく、鋭意事業を推進しております。

最後になりましたが、前回概要説明時にご質問がありました計画路線決定の経緯について説明させていただきます。スクリーンのほうで説明します。昭和 18 年に横浜ゴムが現在の場所に用地取得を行い、製造業を開始しました。昭和 46 年に秋葉山高向線の都市計画道路が、横浜ゴムの工場を避けた形で計画決定されました。昭和 54 年に横浜ゴムが都市計画道路西側に倉庫としての用地造成を行い、拡張されております。この経緯により結果的に道路が工場内を分断するような今の形態となりました。

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、早期に全線供用を図り、事業効果を発現したいと考えています。ご審議よろしくをお願いいたします。

(委員長)

ありがとうございました。ただ今、説明いただいた事業は、評価の結果、継続したいというご説明でしたけれども、委員の皆さん、この評価判断に関しまして何かご質問ございませんでしょうか。委員。

(委員)

1つ確認なんですけども、この山田赤十字病院が沿線にありますけど、この山田赤十字病院は確か移転予定があったんじゃないかと思えます。そうしますと、この秋葉山高向線の便益計算において、山田赤十字病院があることの便益を計上されてた場合、完成予定年度以降の便益というのは消される必要があるんじゃないかという点です。山田赤十字病院とこの秋葉山の線の便益との関係について教えてください。つまり山田赤十字病院ができた後も、便益の大きさが減るはずだと思うんですけども、それがそのままなのかどうかということを確認させて下さい。

(伊勢建設事務所 事業推進室長)

ご意見のように山田赤十字病院は、この図面でいきますと宇治山田港伊勢市停車場線と藤社御園線の間ぐらいになりますかな、移転が決まっております。しかし、この全体のネットワークの中での移転ということで考えております。

(伊勢建設事務所)

伊勢建設事務所の森といいます。山田赤十字病院、先ほどのように移転の計画がありまして、それが進められとると。今、正直便益計算上、その移転による交通量の動きとかというのは、ちょっと評価はようできてない状況にあります。ただ、山田赤十字病院につきましても、やっぱり3本の南北、現在連絡する道路の途中のところへ移転するということ、影響はあるんでしょうけども、大きな影響はないんじゃないかなというぐらいの

感覚ですが、今はちょっと検討上の評価は細かくはできていない状況にはあります。

(委員)

移転後もこの秋葉山の便益の中には含まれているということでもいいんですか。要するに今の秋葉山の計算の中にも、山田赤十字病院の緊急車両の問題は含まれていますか。

(伊勢建設事務所)

便益計算上、緊急車両という格好で

(委員)

緊急対策というか、要するに地震とかのときの対策での計算というのは含まれないんですか。

(伊勢建設事務所)

便益の計算上は、車の流れのある場合とない場合の比較で整理させていただいておりまして、特に緊急車両と取り出してという格好で数字上は出してはいただいておりません。

(委員)

分かりました。街路事業ですので分かりました。緊急車両の問題があって、それも便益に計上されてるかどうかの確認がしたかったんで、それがされてないんだったら、それでいいです。

(委員長)

他にご質問ございませんでしょうか。

委員。

(委員)

教えていただきたいんですけども。今回の交通事故減少便益というのがBのところはかなりあるんですが、これはJRのところを踏切ではなくて、オーバークロスすることによって回避できてるので、それで上がってるという解釈でいいんですか。

(伊勢建設事務所)

そのようなJRと近鉄の平面交差ということの委員のご指摘のとおりのおりようです。

(委員)

先ほどのこの前の時間の説明ですと、交通事故減少便益というのは距離と交差点との関

係だという話だったんですが、ここでこの便益には実際には出てないんですけども、工場の真ん中を突っ切るということで、どのくらい歩く人がいるかというのは分からないんですが、歩道の整備というのは、特にこの「街路」という言葉のイメージから考えると、歩道も整備しようとか、自転車の人も安全に通行できるようにする方向性を、イメージとして持ってたのですが、そういう整備というのは特にこの計画では行ってないということなんですか。

(伊勢建設事務所)

今、スクリーンに映させていただいておるように、街路ということで都市計画決定されとる道路なんですけども。両側に自転車歩行車道ということで、バイパスのほうにも、そういうふうな格好で歩道、自転車歩車道を整備させていただくということでの取り組みを行っております。

(委員)

逆に、私さっき言ったように、工場の真ん中までの道ですよね。それで全体通じたときに、他の現在渋滞している伊勢松阪線とかそちらの交通量が減ったときに、自転車の人とかはむしろそちらが使いやすくなって、バイパスから町に出るのに、北から南に遠回りになるこちらの道路は人が通らないんじゃないか、そういうようなことも考えられるんですけども。そのときにこういう両側をきちんとした歩道が逆に必要なのかどうなのか、いかがでしょう。

(伊勢建設事務所)

街路で街中に非常に近いこの道路になりますので、将来の沿道開発とか色んなこともあろうかと思えます。そういったとこを踏まえまして、元々都市計画決定で歩道等ある内容をそのまま整備の中でも進めさせていただくとするところでもよろしいでしょうか。

(委員)

分かりました。ありがとうございます。

(委員長)

他に質問ございませんですか。委員。

(委員)

前回もちょっとお伺いしたんですけども、確か今工事されるところの部分と、国道 23 号よりのほうと事業がちょっと違うということで、そちらのほうの進捗状況とかを出していただいて、これは 8 ページ目ですかね。国道 23 号寄りのほうでちょっとまだ用地買収み

たいなのができているというのが出てくるんですけど。違いました。

(伊勢建設事務所 事業推進室長)

国道 23 号のほうでは未買収地ありませんで、未買収地はこの街路事業の区間の中でございます。鳥羽松阪線よりでございます。

(委員)

こっちのほうに。で、これ全部多分国道 23 号と旧道のほうと繋がって、この B / C みたいなものが出てくることになると思うんですけども。一応着工してできあがるのが平成 22 年になってるんですよね。それがまだ用地のほうで、ここができなければ、ここが繋がらなければ、結局できないわけですよね。その見込みというのはあるんでしょうか。何か結構たくさんの人たちが持っているからどうのってということ、ちらりとおっしゃられたけれども。その点で、もう来年できるというふうになってますけれども、目処は着いていらっしゃるんでしょうか。

(伊勢建設事務所 事業推進室長)

今、具体的にその調査の作業をしておりますで、色々意向確認とか、皆さんにお会いしたり、郵送でしたりして作業を進めておりますで、平成 21 年度、約 2 年間かかりますもんで、土地収用委員会の見込みが。約来年の末ぐらいに収用できることを見込んでおります。

(委員)

結構よく聞くのが、一つの土地に対してたくさんの方が持っていると、一人でもはんこ押さないと、中々進まないというのはよく伺いますけれども。もしそういう可能性があって、ずれ込むなんてことは、ずれ込んだときってどうなるのかなって、ちょっと疑問に思ったんですけど。

(伊勢建設事務所)

買収ができなかったら、その部分、工事できないことになるんですけども。今の 800 人ほどの権利者が現存されてます。正直、800 人ほどおりますので、所在不明の方とか色々な方がおみえになって、物理的に全ての人々の理解、調印をいただくということはできません。そういうことを踏まえまして、土地収用法というの、ご存知かと思うんですけども。強制執行という格好の言葉になるのかも分かりませんが、土地収用法での手続きを今進めさせていただいておりますで、それが先ほど室長が説明させていただいたように、平成 21 年度末なり、平成 22 年度の早い段階でその手続きを終えたいなど。それで土地を取得させていただいて全区間の完成に持っていきたいというふうに思っております。

(委員)

なるほど。800人本当に全部の印が要る必要もないということなんですね。逆に言うと。

(伊勢建設事務所)

法的な手続きの中での取得を今念頭に進めさせていただいてます。

(委員)

なるほど、分かりました。ありがとうございます。

(委員長)

他にご質問ございませんでしょうか。

委員お願いいたします。

(委員)

16番のスライドで、交通量がBB断面、CC断面、DD断面が減るという効果があるということが分かりますが、CCの藤森社というんですか、よく分からない。この路線がかなり減少効果が大きいんですけど、これはどういうふうに説明、これはOD調査かとか、そういうアンケートみたいなことをやった結果なんですか。BBがさほどでもないのに、何でCCが効果が非常に発現するのかというのが理解できないんですけど。その辺の説明をお願いします。

(伊勢建設事務所)

イメージ的な説明は中々説明させていただけないんですけども。平成17年にパーソントリップ調査、人の移動を調べさせていただいたパーソントリップ調査というのがございます。それをベースに交通量推計をさせていただいたと。その中で、今回の秋葉山高向線が整備された場合、平成17年の交通量と比べてどういうふうになるんだろうということで評価させていただいた結果でございます。想像だけで申し訳ないんですけども、伊勢松阪線に比べて、藤社御園線というのが元々交通量が結構多くございまして、大きい分、効果が大きく数字的に出たのかなというふうに思います。

(委員長)

委員、よろしいですか。それなりに調査の結果でどれだけ、今までこっちの道路通った人がこちらに通るとかというのは、ちゃんとした理論があって、それのとおり振り分けられたということですね。

(伊勢建設事務所)

そうですね。通常の交通量推計という格好のやり方の中で、現在の路線の距離であるとか、走行速度であるとかというのを踏まえて新しいものができれば、どちらが優位性が高いんやというのを、コンピュータのシミュレーションの中で推計評価した結果でございます。

(委員長)

分かりました。委員、もしも追加質問があれば、していただいても結構ですけども。質問でなくてもコメントでも疑義があればしていただければ。

(委員)

簡単に言いますと、それこそ誤解を恐れず言いますと、この秋葉山高向線はかなり市街地の縁辺部を通過していて、その市街地の中心方向が市役所のほうだと考えれば、そんなに効果が出るはずがないなと僕は思うんですけどね。パーソントリップの結果だということなんですけど。何かそういう感じがするんですけどね、私は。

(伊勢建設事務所)

ちょっと補足させていただきます。説明にもありましたように現在の伊勢松阪線、藤社御園線、宇治山田港伊勢市停車場線ともに、数は若干違いますけど、鉄道との平面交差を持ってございます。そこでかなりの踏切の遮断時間がありまして、慢性的な混雑をしとったりしてる状況でございます。そういう中で、今回の秋葉山高向線を含むこの路線というのが、市街地の縁端部分通ってはいるんですけども。鉄道と全て立体交差できるという形態になってございまして、その辺で若干優位性が出るとるんかなというふうに、距離的には若干あれですけども、そういう走行面からの優位性が出るとるんかなというふうに思います。

(委員)

感想なんですけども、伊勢市の事業にはなってますけども、これ旧御園村のほうですよ。旧御園村の市街地があるというふうにも考えていいわけですよ。この図で言えば、旧御園村の市街地があるんで、その辺のパーソントリップの影響というのはあるんじゃないですかね。市で見れば一つの市ですけども、実は合併して旧御園村の中での人の動きもあるんで、そういう効果というのもあるんじゃないかと思うんですけども、どうですかね。

(伊勢建設事務所 事業推進室長)

委員がおっしゃいましたように、御園村の市街地に建設して走っておりますもんで、その辺の影響というのか、効果もあろうかと思えます。

(委員)

難癖つけてるようで申し訳ない。鳥羽方面から走ってきて、御園村に行く量がかなりあるという理解でいいんですか。

(伊勢建設事務所)

御園村が今の宮川の右岸になるんですけども、左側の青いのが一級河川の宮川になります。その右岸側で御園村があるんですけども。ちょうどJRの北側辺りから藤社御園線と国道23号の交差、そのラインを結んだところから北側ぐらいが大体御園村のラインになってございまして、その御園村のある程度集落ていうか、中を通ってございまして、そこを起点とか終点にする発生集中の交通量なんかの影響なんかも、大分受けるという格好にはなろうかと思えます。

(委員長)

これとか、この辺りを立体交差にするとか言う計画はあるんでしょうか。そのほうが、そもそも平面交差というのは危ないものですし、交通の遮断にもなるんで、そういう計画ももしもあれば、もっと良くなるんじゃないかなと思うんですけど。お金の問題もありますが。

(伊勢建設事務所)

今現在はありません。今の路線が精一杯ということでございます。今の時点では。

(委員長)

分かりました。他の委員の方、何かご質問はございませんでしょうか。

無ければ、ちょうど当初の時間でもありますので、ここで午前中の審議を打ち切らせていただきまして、続きは昼からにしたいと思えます。

(公共事業運営室長)

それでは、これからお昼の休憩を経て、1時15分再開ということでお願いしたいと思います。

(休憩)

(公共事業運営室長)

それでは、午後の部のほうを再開させていただきます。午後最初には森林整備事業、松阪のほうから語説明お願いいたします。

(環境森林部 森林・林業分野総括室)

環境森林部でございます。森林・林業分野総括室の森でございます。どうぞよろしくお願いたします。

私ども、今日、2件ご審査いただくことになっております。1件目は森林整備事業2番の県営林道野又越線でございます。続きまして、治山事業30番の保安林管理道、平ノ木線をご審査いただくことになっております。どうぞよろしく申し上げます。

(森林保全室長)

森林保全室長の西村でございます。よろしく申し上げます。

林道野又越線は松阪と尾鷲の両事務所にまたがりますので、森林保全室のほうからご説明させていただきます。座って説明させていただきます。

林道野又越線は平成15年度に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。再評価実施後、5年を経過しましたので、同要綱に基づき再評価を行いますので、その内容についてご説明します。スクリーンのほうをご覧ください。当林道は紀北町紀伊長島区十須地内の国道422号を起点とし、大台町桧原地内の国道422号を終点としています。全体計画は延長15.5km、一般の人の通行も考慮し、幅員は5m、全体事業費は65億6,000万円、平成3年度に着工し、今回、5年延長して平成30年度の完成を目指して施工中でございます。

進捗状況は平成19年度末で72%、残延長は4,402mで、峠部分についてはトンネル840mを計画しています。なお、国道422号は紀北町、大台町とも林道との取り付け付近で行き止まりとなっており、地図の上では東側、これは右側ですが、ここに線形は示されていますが、当面、開設される計画はございません。次、黄色の実線が既に開設された部分でございます。赤の点線が開設予定の部分、それから、緑色が本年度開設中の箇所となっております。

林道野又越線は紀北町、大台町の基幹的な林道として森林整備を促進し、林産物を搬出する重要な施設であるとともに、併せて古くから文化的な交流があった両町を連絡する生活道路として、また、海と山の資源を活かした地域振興を図ることを目的としています。

次に、利用区域の森林面積でございますが、1,378haで、内、県行造林が72ha、紀北町有林170ha、森林総研の分収造林109ha、あとは73人の所有者が760haを所有しています。その他に紀北町側に国有林276haがございます。利用区域内の人工林の状況でございますが、5から10齢級が多くなっております。その内、84%の757haが間伐対象と間伐を非常に多くしなければならない状況でございます。

次に、利用区域内の森林整備の状況ですが、これまでの5年間に間伐をはじめ新植、枝打ちなど372haが整備され、今後の5年間でも332haの森林整備が計画されているところでございます。

林道事業の採択要件は、着手してから10年間の間に利用区域内の森林で10%の以上の森林整備を実施することになっております。緑色が過去5ヶ年の実施箇所、オレンジが今後5ヶ年の計画箇所ですが、過去5ヶ年の実績だけで既に27%の整備がなされています。

林道開設に伴う森林資源の利用可能面積の広がりについてでございますが、これは林道

の整備前の状況です。利用可能な道路から 200m以内を赤色、200 から 400mを青色、400 から 600mを黄色で色を変えてございます。これが整備後の状況です。一般的に林業が成り立つのは主伐で 400m以下、間伐で 200m以下とされておりまして、林道整備後は赤色の 200 m以内、それから青色の 200 から 400mの部分大幅に増えることになっております。

次に、大台町側では森林所有者の他、森林総研、これは旧の緑資源公団です、の分収育林や、治山事業により森林整備が進められています。それから、紀北町側では町有林や県行造林を中心に計画的な森林整備が進められております。

続きまして、森林林業に関連する状況の変化でございます。まず、市町村合併がございました。旧宮川村は平成 18 年 1 月に大台町と合併し、新の大台町になっております。旧紀伊長島町は平成 17 年 10 月に旧海山町と合併し、紀北町になっています。

次は、平成 16 年 9 月の台風 21 号により、林道及び林道に至る道路が大きな被害を受けました。これは大台町側の土石流による林道の被災状況でございます。これは大台町側の下方の国道 422 号の被災状況でございます。これは紀北町側の山崩れによる林道の被災状況でございます。これは紀北町側の林道の被災状況です。これらの被害の復旧に時間を要しましたため、工事の進捗が遅れが生じております。これは紀北町側の国有林内の計画区間で発生した大規模な山腹崩壊ですが、この復旧につきましては、国有林のほうで復旧することになっております。

次に、県の森林林業の状況でございますが、平成 17 年 10 月に三重の森林づくり条例が制定され、これを受け、平成 18 年 3 月に三重の森林づくり基本計画を策定し、これに基づき現在、森林づくりに取り組んでいるところでございます。また一方、国際的には地球温暖化防止を目的とした京都議定書の第一約束期間が本年度から始まり、日本の削減目標 6 %の内、3.8%を森林の二酸化炭素吸収分として認められていますので、国を挙げて今、森林整備に取り組んでいるところでございます。

次に、関連集落の状況ですが、紀北町十須赤羽地区と大台町大杉地区は、西暦 1,600 年頃から海産物と林産物の交流を通じて交流があった地区でございます。その後、車社会の到来により一旦交流は途絶えましたが、昭和 63 年に紀北町の赤羽小学校の児童が、峠を越えて大杉谷小学校の児童と交流会を行ったことをきっかけに地区の交流活動が復活し、その後、継続的に大人も含めて交流が行われております。国道 422 号の着工見通しが無い中、主目的は森林整備の推進ですが、この林道野又越線の早期完成にける住民の期待には大きいものがございます。

次に、費用対効果でございます。図面に示しましたとおり、前回と今回の内訳を対比して示しております。それから、前回、費用対効果分かりやすくということで、今回、前回の評価に合わせて対比できるようにしてございます。費用対効果は、今回、便益 123 億 7,000 万円、費用 70 億 9,000 万円で、B / C は 1.74 となっており、前回の 1.64 から 0.1 上がっております。内訳では、今回、水源涵養が 44 億 7,000 万円、木材生産が 41 億 2,000 万円、山地保全が 28 億 9,000 万円で、この 3 つで全体の 93%を占めております。

次に、地元の意向でございますが、紀北町では豊かな水産資源の背景となっている森林に対する住民の関心が高く、発電用に宮川ダム湖から三浦湾へ大杉谷の水を放流していることから、三浦漁協やボランティア団体が毎年大杉地区へ出かけ、植林、育林活動が続けております。また、紀北町としても当林道の利用区域内にある町有林の整備に積極的に取り組んでおり、事業継続を強く望んでいます。一方、大台町では豊かな森林資源や清流を活かし、森林管理の担い手、フォレストファイターズの育成や、木造住宅部材の加工を行うプレカット工場を第三セクターで立ち上げております。また、ナチュラルウォーター「森の番人」の生産などに取り組んでおり、木材生産や森林の適正管理を促進するためにも、事業継続を強く望んでおります。

次に、コスト縮減でございますが、地形の改変を極力抑えた波形線形や、安価な構造物により切土と盛土のバランスを取り、壁面には緑化を図る工法を積極的に採用しております。これがその完成状況でございます。また、通行の安全に問題が無いところでは、路肩の縮減を採用しております。間伐を推進するため、林道工事では木材の有効利用を進めており、切り取り法面の木柵工など積極的に間伐材を使用しています。特にこの林道野又越線におきましては、工事の支障木や根株などをチップに加工しまして法面に吹き付ける植生の土壌基盤材として活用しております。

次に、第6回審査委員会の概要説明で質問のありました大杉谷自然学校についてご説明します。旧宮川村では平成13年に自然体験施設「大杉谷自然学校」が開校し、宮川の自然と文化を活かした各種体験プログラムが実施されています。画面では地域の方との筏づくり、大和谷溪流トレッキング、宮川体験キャンプでの川遊びのほか、大杉地域の家庭にホームステイをして、地域の自然に根ざした生活や文化を学ぶ「孫さんクラブ」で、地域の方にここでは柿を吊るす縄のなえ方を教えていただいている様子でございます。因みにご覧になった方もみえるかもしれませんが、去る12月23日でございますが、全国ネットのテレビ番組で、この「孫さんクラブ」の様子が放映されています。他に紀北町の海を使った体験学習など、東紀州方面での活動を行っております。

自然学校から紀北町紀伊長島区の役場支所までの距離ですが、三瀬谷経由で国道42号を使用する現在のルートでございますと、60.7kmでございます。これが林道が完成すれば、28.4kmと短縮され、その方面のアクセスが良くなることから、海と山との交流プログラム等の新たな取り組みも期待されるところでございます。さらに、宮川流域では日本一の清流を活かし、魅力ある地域づくりを進める宮川流域ルネッサンス事業を推進しています。大杉地区はその最上流部で、森林を守りながら厳しい自然環境の中で生活や文化を育んできた地域です。過疎化、高齢化が進んでいますが、人が住み続けること、その地域の人が活力ある暮らしを送ることが、森林や清流を守っていく上で最も大切なことであると考えます。林道野又越線は森林整備の直接的な推進に大きな効果があるとともに、過疎地域の人々の生活を支え活力を高めることによって、間接的にも森林整備を促進する機能を併せ持つ林道です。このため、紀北町、大台町両町の期待も大きいものがあり、三重県といたしま

しては事業を継続したいと考えております。よろしくご審査をお願いします。

以上でございます。

(委員長)

ありがとうございました。それでは委員の皆さん、事業継続したいというご意見でしたので、この件につきまして何かご質問、またはコメントはございませんでしょうか。

委員をお願いします。

(委員)

林道のときにいつも質問をさせていただいてるかもしれないんですが、スライドの15枚目なんですけども、災害のときの写真がこうやって出てるんですけども、同じく25枚目にコスト縮減の補強土壁工による縮減というのがあるんですが、先ほどの写真でスライドの15枚目のほうで、もし仮に補強土壁工による結果、こういうふうに路肩部分がなんか緑の格好に見えてるんですが、崩れたような形の結果だとしたら、この復旧費用というのも結構かかると思うんですよね。そのときに、どこまでコスト縮減するかということは、非常に大事かと思うんですけども。永い目を見たときに、従来の工法を取られたほうが、結局、道路としては頑丈だという話であるのであれば、切り詰めるところは切り詰める必要があると思うんですが、必要な経費はかけていただいたほうがいいのではないかなと思うんですが、その辺り、どうお考えでしょうか。

(森林保全室長)

この写真、確かに補強土壁が壊れとる写真なんですけど、平成16年の台風21号は時間雨量100mm以上が3時間も続いたというような、いまだかつて無い大雨でございまして、ここでは補強土壁が被災しているんですけど、その後、通常の災害というとおかしいんですが、平成17、18、19年度の災害、本年度もそうなんですけど、補強土壁については水の処理とか、その辺をしっかりと行えば、被害は生じておりません。ただ、確かに補強土壁は仮設的な感じも受けるわけなんですけど、その辺、先ほども言いましたように水の処理とか、色んなことしっかりと対応を今やっておるといようなことで、ここだけじゃなくて、このときは本当にすごい災害でございまして、コンクリートであっても飛んでいったような状況でございますので、しっかり対応策は取らしていただきたいと思います。

(委員)

よろしくお願いします。ありがとうございます。

(委員長)

他の委員の方、何かございませんでしょうか。

委員お願いします。

(委員)

先ほど、他の委員会でよく聞く話なんですけども、林道ではあまり聞いたことがないので聞かせていただきたいんですが、この地域というのは、例えば国道42号で言えば、この地域の高校、2つ廃校になるぐらい、宮川高校と長島高校が廃校になるぐらい過疎化が急激に進んでいる地域なわけです。その中で、森林整備をしたときの担い手、つまり担い手が育成できる事業なのか。そして、担い手がもし減っていった場合、さらに県の負担によって森林整備事業が必要になる事業なのか。ここで約半分が私有地だったと思いますが、個人の所有で55%持っているわけですので。その部分での担い手と、担い手による今後の事業の予想というのはどういう風になっているかということをお聞かせいただきたいんですが。

(森林保全室長)

世界的な話では京都議定書の関係も始まった中で、国では間伐対象森林の8割方はきちんと整備せいかんという目標の中で、今動いております。そのため、予算についてもかなり充実した、公共事業が下がる中では、森林整備の関係の予算というのはかなり充実されております。この地域は、ちょっとスライドをご覧くださいなんですが、フォレストファイターズという、これは旧の宮川村が役場の職員並みの待遇ということで作った会社でございます。旧宮川村から大台町になりましたが、ある程度、そういう行政の支援も受けながら、この担い手、特に地元の人というよりは、よその地域から林業やりたいというのでやってきた人を育てています。それから、地域には例えば宮川森林組合とか、紀北町側は尾鷲という森林組合もございまして、継続的に若手の人を入れております。

それから最近では、ちょっと今経済情勢あれなんですけど、トヨタ自動車が宮川の中で1,600haほどの森林を購入されて森林整備をやっていくとか、トヨタにはトヨタの考え方もあって、バイオとかああいうのについては、食料は止めて、こういう木とかああいうのでバイオエタノールとかいうのができないかというような。また、それから健全な森林経営をやっていくにはどういうスタイルがいいのかというのを、今1,600haの森林で調査しておりまして、そういう中では、担い手という面では、将来の仕事ということも考えると、十分やっていけるのじゃないのかなと思っております。

(委員長)

私の方から質問させていただきますけれども、スライドで言えば20枚目の費用対効果分析の比較というのを見ていただきまして、それプラス事前にお配りいただいております保安林管理道整備の一般的な概要説明資料に、林野公共事業における事前評価マニュアルの3ページの総括表というのを両方見比べさせていただきますと、この20ページ目のスライドの

右側の、これ私らのコメントを生かして、従来の項目ごとに分けていただいて、左右なおかつ同じ色にさせていただいて、非常によく分かるようにさせていただいて有難いんですが。ただ、やっぱりこれは県の話じゃなくて、非常にこれ、林野庁のつくる用語が、一瞬これ見たら全部同じ感じに見えるぐらい、同じような名前ばかり並んで、一体何が言いたいのか全然分からないんです。パッと並べると、これ簡単なんで、私の方からこれでよろしいですかという確認をさせていただきますけども、よろしいですか。まず一番大きい青がありますよね。青というのは水源かん養機能だから、要するに道路を造ったおかげで洪水が防げるとか、要するに水関係で水源かん養ができるという部分で、次に水色が山地保全便益と書いてあるんで、要するに土砂災害を防止する便益と。それから、黄色が環境保全便益でズラズラといっぱい並んでるんですけど、要はここは炭素固定の温暖化が主なのかなと思います。

それから、もう1つ、大事なのが非常に多い茶色ですけれども、この茶色が木材生産等便益というやつで、これを見ると、木材の生産の経費がかからなくなるとか、木材の利用が増進されるとか、普通私らが考える、この目的のために林道を造るんじゃないのという一番便益の王道というか、その部分が茶色であると。それからチョコチョコとある緑の部分が、これはちょっと分かりにくいんですけれども、これも造林の作業の経費が縮減するとか、そういうところですけど、少ないからこれは置いときまして、大体そんな感じで捉えてますが、よろしいでしょうか。

(森林保全室長)

そうです。それで、黄色は炭素固定だけを、色んなのがダアッとあるんですけど、やっぱりここで該当するというのを選んでやっているということでございます。

(委員長)

分かりました。他の委員の方、今のお答え参考にご質問していただければと思います。

どなたか何かございませんでしょうか。

委員お願いします。

(委員)

この林道整備というの、100%公共負担で行うんですか。

(森林保全室長)

今回、県営林道ということで上げさせていただきたいしておりますが、普通が市町村が補助事業により行う林道でございます。林道というのは個人負担も、利益を受ける人が一部個人で負担して補助事業で行うのがそうなんです、規模が一定以上になると、県の代行制度というのがございます。そういうようなものは、例えば峰越えとか、一般の人も使う

ようなところ。それから、規模が大きいのにについては、100%公費というのもございます。この場合には過疎法とか、半島振興法とか、色んなそういう条件不利なところに対する優遇法のかかる場所については、100%国と県のお金で行うということができるようになっております。

(委員)

この場合は、その過疎だか何だかで全部 100%。

(森林保全室長)

はい、そうです。

(委員長)

そこには日本の今の農林水産業全部に通じる、普通の工業とか経済以上に右肩下がりになっている部分で、三重県は“農”とか“林”とかいうのをてこ入れしないと、長期的に公の目から見てそれが得策だという判断から、ある程度公共事業をそこに投入にしているという判断ですね。

(森林保全室長)

はい。ただ、のべつ幕なしじゃなくて、1つの町ではいくつまでとかいう、2つまでぐらいやったと思うんですけど、限度を設けてやっております。

(委員長)

委員。

(委員)

教えてください。先ほどの 22 ページあたりのスライドの 18 のあたりで、京都議定書の 6%、知事もマイナス 6%の運動の中で、森林はその内の 3.8%を埋めるということが、日本全国そうなんでしょうけど。例えば環境庁かどこから、三重はこれぐらい森林面積をなささいよとか、そういうのがあるんですか。振り分けみたいなものが。だから、どうしてもこれだけは緑にしておかないといけないとか、そういったことで予算をいただけるとか、そんなことはあるんでしょうか。教えてください。

(森林保全室長)

割り当てられたというのは無いんですね。はっきり言うて、それは国レベルの話ですので、国でこれだけやるという目標はあります。当然それを達成しようとする、色々三重県の森林ではこれくらいせないかんというのは当然出てくるわけです。

先ほど、ちょっと話しましたが、間伐対象森林というのが3から12齢級とって、60年生の木ですね。ここまではきちんと間伐とかの手入れをやり、3.8%のところに入してくれるというのがございまして、それを行こうとすると、8割方の森林をきちんと手入れしなければなりません。間伐対象、3から12齢級までの森林の8割方を手入れしなければいけないというふうなので、今いろいろやっているところでございます。

(委員)

ありがとうございます。どこの県もそういうことを考えてされてるんですか。日本中。

(森林保全室長)

そうです。ただ、でこぼこは当然個人所有の山ですので、色んな所有者負担とか色んな問題がございまして、でこぼこは出てきますが、当然それを目指しているところでございます。

(委員)

でも色々環境のこととか、色々CO₂の話とかあるから、一般の人たちも、森林で3.8%が満たされるんだというようなことは常識として知っててもいいですよ。そういう意味では、意識として。

(森林保全室長)

はい、そうです。

(委員)

ありがとうございます。

(委員長)

委員お願いします。

(委員)

三浦漁協の植樹のことで聞きたいんですが、これはずうっと何年も続けてやってみえたいんでしょうか。それと、ここの写真では子どもが植えてるところの写真があるんですが、誰が植えても100%育つか。何年もしてきて、また1年毎にどんな状態か見に行くようなふうなアフターあるんかとか。それから、これによってみんなが「ああ良かったね」というようなはまだ見えてえへんのか、見えてんのか、私には分かりませんので、教えてください。

(森林保全室長)

まず、これは10年は続いています。それで、三浦漁協とか地域のボランティアとか募って、みんなで行ってやるわけですが、小学生が植えたのがどうかというんですけど、これは地域の森林のプロも付いておって、きちんと後の面倒も見ております。それから、最初は植えるのが主体なんですけど、最初は植えておりましたが、途中でやっぱり植えるのだけではあかんと。木がきちんと生育してくのもということで、下刈りとかそういうようなものもやっております。1997年やでちょうど10年、もうやっております。効果なんですけど、森林というのは中々5年や10年で森林になりませんので、効果はというのは長い目でこれは見ていかなければなりません、みんながこういうようなことをやるということで、やっぱり海には森林が大事やという意識がすごく高まっていることは確かでございます。

(委員)

分かりました。そしたら、どんな木を植えてはるんです。

(森林保全室長)

広葉樹、スギとかヒノキじゃなくって。

(委員)

そうですね、分かりました。ありがとう。

(委員長)

委員お願いします。

(委員)

ちょっと教えてほしいんですけども。森林所有状況ですね。スライドの4ですけども。確か760haの内の個人が73名の個人で構成されてるって、先ほど説明ありましたけども。私がチラッと最近、この林業に関して聞いた話によると、林業経営指数というのが最近では400haぐらい所有していないと、林業としては成り立たないということをチラッと聞いてるんですけども。その辺の部分ではちょっとどうなのかなということ、そして、スライドの20ページの今回の評価の茶色の部分ですね。木材の生産便益という部分のところと、ちょっと私の意識の中では少し矛盾点があるんですけども、その辺、ちょっと説明していただければと思うんですけども。

(森林保全室長)

はっきり言うて、林業というのは木材価格に左右されるところがあって、一番高かったところに比べて、昭和55年が一番高かったんですが、木材価格が4分の1ぐらいまで落ちて

きておるんです。ですので、先ほど委員おっしゃったように、経営してこうと思うと、400 ha というんですけど、実際に1,000 ha をお持ちの方でも、非常に苦しくなっているのは事実でございます。ですので、こういう中では、今三重県では100 ha とか200 ha の人も一応小規模になってきますんで、こういう人達を団地化して、一つのロットを大きくしてなんとか施行の集約化、コスト縮減を図れないかということに今取り組んでいます。ですので、人数多いんですけど、一つの経営体として考えていくときには、もっと大きくならんかというようなところで、今取り組んでいるところです。

それから、先ほどのコスト縮減のところなんですけど、現在の市場価格とかそんなのに左右されてきますので、当然木材価格がちょっと前の倍ぐらいなら、これもかなり大きく出てきて、今、非常にそういう面では木材の便益の占める割合が、木材価格が下がることによって、ちょっと落ちているというのも事実でございます。

(委員)

そうすると、経営指数というのが多分林業の場合も国からの基本的な数字というのが出てきていると思うんです。それを参考にして、今回の評価の林業整備生産便益ですか、木材生産便益とか、そういった数字を元に算出されてるわけですかね。

もう1つ、全体団地化するということなんですけども、国有林とか、旧緑資源の、今は森林総研ですか、県行造林と町有林と、それを全部全体をひっくるめて、この便益を出しているということですね。個人も含めてね。

(森林保全室長)

便益事態は全体をひっくるめて出しておりますが、経営指数とか、400 ha というんじゃないかって、今、団地化はうちでは民有林、個人所有のところを中心に団地化を図っております。先ほどの県行造林とか形態が違うんですね。分収契約に基づいてやっているところについては、年数が来たら伐らなければならないとか、色んな制約がございますので、民有林中心でっております。

(委員長)

よろしいですか。では、他の委員の方、何かございませんでしょうか。
委員お願いします。

(委員)

先ほどもちょっと出た、21 ページ目の植樹の件なんですけど、これはどこのお金でというか、多分NPOとか、そういうボランティア団体とか、漁協がしてるのかもしれないですけど、どこかしらこの植樹のための予算が出ると思うんですけど、どこから出てるのでしょうか。

(森林保全室長)

昔は水産庁の関係の予算とか、そういうのもございました。ただ、今は県の我々のところで一部組んでおります。ただ、全額出るんじゃないくて、当然地元も持ってますし、それから、県のほかにも色々、シャープからも今いただいているように聞いてます。

(委員)

ありがとうございます。10年間継続できたのは、多分そういう予算があるからだと思うんです。けれども、今後こういう活動というのは色んなところでやってると思うんですけれども、恐らくシャープなんかでも、これから厳しくなってきたりするとか、あと何分の1の助成というのがあって、その何分の1の比率が段々と負担が大きくなってきたりとかすると、無くなる可能性もあると思うんです。だから、そういう予算というのを、県で何分の1の助成っていうのでしていただけるんならいいんですけれども、いつまでもこういう形でできるのであれば、この団体が自立できるようなこともやってくれてる、毎年やってきているでいいやっていうふうに、でも今年もやってくれるだろうと思いきや、実はもう厳しくなってきたのでできませんということもあるので、やはりそういったところのフォローもちょっと考えていただければと思います。

(森林保全室長)

企業も厳しくはなってきたということなんですけど、今県内で11やったんですかね、企業の森というて、企業自ら森林づくりとかに入っていていただいておりまして、そういうようなところは継続したような契約というようなのでやっておりますので、我々も当然予算も確保がんばっていきますし、また、三浦漁協のように意識がかなり海と森の関係について、意識が町民の方というんか、漁民の方、高くなっておりますので、そういうようなところは若干減っても続いていくのかなとは思っております。

(委員)

そうですね。こういう活動を無くさないようにというように力強く思っただけの団体なら、いいと思います。最近もある番組で、森と海がすごく繋がっているんだよという番組をしたときに、志摩の漁協の海女さんが、森は大切なんだと、海女さんの口から森が大切なんだということが言われてるといのは、本当ちょっと前までは極端な話、漁協の人たち、山のことは分からへんというみたいなことを言ってたような時代もあったので、すごくいい傾向になるのかなと思いました。この道ができて60kmぐらいかかった道が、その半分で行けるようになるというのも画期的なことなのかなと思いました。ありがとうございます。

(森林保全室長)

因みに三浦漁協だけやなくて、今では鈴鹿の漁協が森林組合と連携したり、あと鳥羽磯部漁協にも森林組合と連携したり、段々そういう取り組み増えてきておりますので、我々もこの芽をもっと大きいものにしたいと考えております。

(委員長)

委員どうぞ。

(委員)

現在の便益とかそういうことじゃなくて、林業経営で現在はどういう状況で、平成 30 年になると、どういう状況になるのかを教えていただきたいんですけどね。便益とか何とかじゃなくて。多分組合がやってらっしゃるんでしょう、大体経営は。

(森林保全室長)

そうですね。個人の所有者の方も三重県はみえますし、優良材というので全国でも名を馳せております。ただ、現在、先ほど言いましたように 1,000 h a お持ちの方でも非常に厳しいのは現状でございます。こんな中で、今、流通の改革というのですか、新しい生産システムというのですか、農業のほうでも直送とか色んなのがあると思うんですけど、そういうのに取り組みながらコスト縮減やっておりますして、今現在、29 万 3,000m³ ぐらい、1 年間に伐採されておるんですけど、平成 23 年には 32 万 4,000m³ まで増やしたいというんで、県のほうもがんばっているところです。ただ、平成 30 年はどうかというのは、中々難しい問題ですけど、今の世界情勢、非常に厳しいんですけど、環境とか色んな意識の中では、国産材の需要というのは今後益々高まるものだ我々も思っておりますので、こういう道を付けて、コスト縮減、木が出しやすい環境づくりをきちんとやっていかなければならないと思っております。

(委員)

生産量はいいにしても、お金ではどういことですか。

(森林保全室長)

木材はいち早く自由化がされておって、木材価格というのは外材が主導で動いております。ここ最近の様子を見ると、上がったたり下がったりは多少しますけど、そんなに大きな動きはないんですね。ですので、先ほど言いましたように、国産材の需要というのが高まってくれば、その分、経営の安定化は図れるというふうに今踏んでおります。

(委員長)

委員、お願いいたします。

(委員)

スライドの6ページで、平成21年、22年で今までに無いピークがくるわけですね。そうですね。平成21年に例えば91.5haとか、平成22年に95.5ha、特に間伐とか枝打ちというんですか、それが過去の5年間に比べてピークが来るわけですね。そうすると、この林道の開設の条件というのは、例えば民間の人が70何軒でしたか、74人でしたかね、持ってみえますね。そのときの林道の開設の条件として、そういう人も皆協力するよと。きちっと枝打ちするとの同意を取って、この事業は整備しとるわけなんですか。

(森林保全室長)

いえ、そこまでは同意は取ってないんですが。当然林道をつけるときには、地域の方に寄っていただいて、ここを道付けるか付けないか、当然、一番最初にもお話しましたが、用地費というのは無いんですね。無償提供をやっていただいております、やっぱりやる意思のない人は、そんな無償で土地を明け渡しませんので、その辺はきちんとコンセンサス取ってやっています。ただ、何年に何すると、そこまでの細かいことまではやっぱり個人のご負担もありますので、それはちょっと、同意をとっておりません。

(委員)

そうすると、例えば平成21年、22年のフォローというのは、もしその個人の山主がそのような枝打ちとかやらなかった場合は、結局荒地になるわけですね。そうすると、そのフォローというのは別の何か他の事業で、例えば森林組合がやるとか、ボランティア団体がやるとか、そういうようなことになるわけなんですか。

(森林保全室長)

個人のところについては、施業計画というのを立てておいて、何年に何をするとよというきちんとした計画を立てております。ただ、先ほど言いましたように、多少経営状況とかそういうのでぶれるんですけど。それと、我々もこれはきちんとやっていただくように所有者も指導しておりますし、それから、またこの後、保安林管理道が出てくるんですが、保安林というのに指定していただくと、荒れてきたところについては、国の事業なり何なりでやれる制度もございまして、この辺も含めながら、山が荒れないようにきちんと指導しているところでございます。

(委員)

それからもう1つ、幅員のところで、前回の委員会のところで幅員が狭まったりそういうようなところでは、きちっと標識とか安全対策を取りなさいというような条件がありま

したですね。今回は4.7mに全幅になりましたと。5mがですね。そうすると、全線4.7mですか、それとも5mの区間もあって、波状の状況によって4.7mとか5mとか非常に変化しとるわけなんですか。

(森林保全室長)

見通しのいいところか、安全上問題のないところは縮減しておりますけど、前回は指摘いただきたいように、通行の支障のありそうなところはきちんとした幅員でやっておりません。

(委員)

全体的に延長が4kmですね。その内、どのぐらいが標準的な区間ですか。

(森林保全室長)

コスト縮減というのが出てくる前は、もう全線5mでやっておったんです。このコスト縮減というのが出てきたのが、この何年か前ぐらい。幅員を縮減するというのも、中々非常に難しいところがあって、闇雲にやっとなんじゃなくて、ですので、ここでは大きなので出しておりますけど、こういうのも1つの縮減の方法というんですか、そういうようなことで。ちょっと今何mというのは手元にはないもんですから、申し上げにくいんですけど。かなり割合は少ない割合でございます。

(委員)

全線が4.7mになったわけではないということですね。

(森林保全室長)

そうです。

(委員)

ありがとうございました。

(委員長)

他に特に無ければ、どうもありがとうございました。それでは、次に治山事業の平ノ木線ですか、こちらのご説明お願いいたします。

(森林保全室長)

保安林管理道平ノ木線について説明させていただきます。座って説明させていただきます。保安林管理道平ノ木線は、三重県公共事業再評価実施要綱第2条の(2)事業採択後、

一定期間5年を経過し継続中の事業であることから、再評価を行いましたので、その内容につきましてご説明します。

まず、保安林管理道ですが、その名のとおり、保安林の管理を行うために整備する道路でございます。ここで保安林制度と治山事業の関係について少し説明させていただきます。保安林制度は水を育んだり、土砂崩れなどの災害を防止したり、美しい景観や保健休養などの場を提供したりする重要な森林を、農林水産大臣または都道府県知事が保安林に指定します。そして、こうした機能が失われないように、伐採や土地の形質の変更など、できる限り制限し、適切な森林整備により森林の働きを維持しようとする制度でございます。三重県では民有林の約27%、9万4,000haが保安林に指定されています。保安林にはその指定目的により17種類ありますが、主に水を育む水源かん養保安林と、土砂の流出を防ぐ土砂流出防備保安林からなっています。

次に、保安林の管理でございますが、森林法では農林水産大臣及び都道府県知事は、保安林の整備及びその保全のために必要な措置を講じて、保安林が常にその指定の目的に即して機能するように努めなければならないと定めています。このため、国や都道府県では荒廃した産地や溪流において、森林整備や治山ダム工などの治山事業を実施して、保安林の機能強化を図っています。

次に、治山事業でございますが、これは大雨等に崩れた森林を復旧した写真が載っておりますが、このような事を行う復旧治山事業とか、次に落石、背後の山からの落石を防止したり、土石流等の山地災害の未然防止を図るダム湖を設置する予防治山事業がございます。それから、その他に先ほどのハード事業以外に、機能の低下した保安林を健全な森林に育てるための間伐なども実施しております。保安林管理道の位置付けですが、治山事業の中の防災林整備に属する事業でございます。保安林管理道の役割でございますが、山崩れなどの復旧整備や、手入れの必要な保安林などが集中している区域に、長期に亘り、治山工事や間伐などの森林整備を効率的に行うための道路として開設するものでございます。

さて、保安林管理道平ノ木線は、松阪市飯高町宮本地内、大台町との町境、国道422号の湯谷トンネル入口付近を起点として開設しております。全体計画は延長2,260m、事業費5億2,800万円で、平成23年度の完成を目指して開設中です。これは整備区域の航空写真でございますが、黒い実践が整備区域、黄色に点線が保安林の範囲、青色の実線が既設路線、赤の実線が計画路線、黄色の、小さい がございますが、これが治山ダム湖の計画、黄色の実線の囲み、これが大規模な崩壊地の復旧計画箇所となっております。平成20年度末では開設延長1,260m、進捗率56%となっております。

次に、整備区域でございますが、これは105haで、内、85haが水源涵養保安林に指定されており、スギが約6割、ヒノキが約3割、雑木が約1割の資源の構成となっております。所有状況でございますが、所有者は25名で、私有林が約6割、共有林が約3割となっております。

整備区域内の森林の状況でございますが、手入れ不足により林内の表土は流出し、下層

木の生育は著しく低下しております。地質でございますが、当区域は中央構造線の南側に位置し、西南日本外帯域に入り、三波川変成岩類黒色片岩で剥離が多く、非常にもろい岩室となっております。

平成 16 年 9 月の台風 21 号で、隣の旧宮川村でも大きな被害が生じましたが、当地域でも溪流荒廃や小規模な崩壊が林地に発生したほか、黄色の点線の囲みでございますが、最上部のほうで大規模な山崩れが発生しまして、現在も拡大を続けております。これが山崩れの状況です。土砂の流出が止まらない状況となっております。崩壊地からの土砂や荒廃した溪流を保全するために、治山ダム湖を計画しております。これは施工後のイメージの写真でございます。崩壊地の上部から下流を見下ろした写真でございますが、崩壊地の復旧とともに、治山ダム湖を計画的に施工し、下流の保全対象の保全、それから被害の軽減を図ることとしています。

今回の見直しのポイントでございますが、先ほど申し上げましたように、平成 16 年度に大規模な山崩れが発生しました。また、県の予算が年々厳しくなっております。そんな中で、崩壊地等の復旧に向け管理道の早期完成を図る必要がございます。このため、今回、現地を再精査し、路線の線形、及び縦断勾配を見直すとともに、道路規格を変更しました。ピンクの線が当初の計画路線、赤色の線が見直した線形です。見直しの結果、延長で 450 m、事業費で 1 億 5,200 万円の縮減を図り、完成も 2 年ほど早まることとなりました。現在の開設した状況でございます。保安林管理道平ノ木線は平成 14 年度から全体計画調査を実施し、平成 15 年度から工事に着手しております。

森林整備の状況でございますが、森林整備計画面積 68 h a の内、これまでに水色の部分 24 h a で間伐を実施しました。今後、ピンクの残り 44 h a の間伐とともに、保安林管理道の完成を待って、治山ダム湖や山腹崩壊の復旧を行いたいと思っております。これは森林整備、早魃を実施した状況でございます。

次に、事業をめぐる社会経済状況等の変化についてご説明します。1 つは先ほどご説明しましたように、平成 16 年度に大きな災害が発生しました。次に、先ほど林道でも説明しましたが、地球温暖化防止対策を進める上で、森林の担う役割が重要視されるようになっております。特に間伐の実施が課題ございまして、国では平成 24 年までの時限立法、森林の間伐等の実施の促進に関する特別措置法を今年の 5 月に制定しております。また、平成 19 年に内閣府が行った森林と生活に関する調査では、森林に期待する働きについて、二酸化炭素吸収による地球温暖化防止の働きと、山崩れや洪水などの災害を防止する働きが 1 位 2 位を占め、森林に対する国民の期待に変化も見られます。また、中長期の目標や、森林づくりの方針を示しました「三重の森林づくり基本計画」に沿いまして、平成 19 年度から県民しあわせプラン第二次戦略計画におきまして、治山事業も含め、年間 8,000 h a の間伐を目標に今取り組んでいるところです。しかし、木材価格の低下などから、手入れの不足した森林の増加が問題になっているところでございます。

次に、費用対効果についてご説明します。治山事業で評価する便益は、事業区分別にこ

れは表した表でございます。黄色の部分がこの保安林管理道整備事業に該当する分でございます。各便益の評価に当たりましては、性格の異なる全ての事業について一律に便益を当てはめることが適当でないということから、事業の内容や地域の実態に応じて、この中から適宜選択して評価することとしています。また、保安林管理道整備事業の評価は管理道の開設に要する経費の他に、管理道の整備によって実施が可能となる治山ダム湖などのハード整備や、間伐などの森林整備に要する経費も含めて費用対効果分析を行うこととなっております。

次に、主な便益の評価手法について簡単にご説明させていただきます。治山事業の評価期間は、事業期間に50年を加えた期間となっております。表の洪水防止便益、流域貯水便益、水質浄化便益など、森林整備に伴う便益は、林道で評価した手法と同じ手法ですので、説明は省略させていただきます。4つ目のまず土砂流出防止便益でございますが、森林整備により減少する土砂流出量を砂防ダムで抑止する場合の建設コストで換算します。土砂崩壊防止便益は、山腹崩壊が生じる場合、発生する土砂流出量を砂防ダムで抑止する場合の建設コストで算出します。第6回の審査委員会の概要説明で詳しくとの意見をいただきました炭素固定便益でございますが、これは間伐などの森林整備とか、緑化工の実施により、立木の成長などが促進されて増加する森林の蓄積量を二酸化炭素に換算し、石炭火力発電所で使用されています科学的吸着法による回収コストで換算することとなっております。山地災害防止便益は治山事業を実施しない場合に発生する山崩れや土石流等の災害により、被害を被る家屋や資材等の被害想定額として評価しております。

費用対効果分析の結果についてご説明申し上げます。左側が当初平成15年、それから右側が今回でございます。今回、便益は12億1,000万円、費用は6億3,000万円で、B/Cは1.93となっております。最も便益が大きいのは、土砂災害防止便益で9億3,000万円となっております。なお、炭素固定便益は652万円で、全体の0.5%程度です。事業開始時点と比較しますと、費用対効果は1.6から1.93へ増加しています。この主な要因は平成21年度以降の線形とか道路の規格の見直しによりまして、開設延長の短縮とか、開設コストの縮減が図られることによるものでございます。

次に、コスト縮減の取り組みでございますが、先ほど説明しましたように、路線の線形、規格の見直しで単価を縮減しました。

次にこれは計画位置の起点から終点までの主な林内の状況です。また、林道でもご説明しました路肩の縮減によりまして、土工量法面工等の低減を図るとともに、安価な構造物の補強土壁工などを採用して、現場発生土の有効利用を図っています。それから、ここも間伐材の積極的な利用とか緑化工、また安全対策に取り組んでいます。

当保安林管理道を早期に開設し、山腹崩壊や荒廃溪流の復旧工事への早期着手に対する地域の期待は大きく、事業継続を望む要望書が地域住民から県に提出されています。また、松阪市も事業継続を強く望んでおり、開設後の管理道の維持管理について積極的に協力することになっていきます。以上のことから、保安林管理道平ノ木線は森林の保全、整備に不

可欠であり、地元住民をはじめ、松阪市も早期の完成を強く望んでいます。このため、事業を継続し、コスト縮減と環境への配慮に努めながら、早期完成を目指したいと考えていますので、よろしくご審議をお願いします。

以上です。

(委員長)

ただ今の事業、継続したいという評価結果をいただいております。それで、ただ今から質疑応答に入るわけですけど、最初、私確認させていただきたいことがありまして、異例ではございますけど、事務局にちょっと質問なんですけど、よろしいですか。

三重県公共事業評価委員会委員各位という文書をいただいておりますけど、そこにいつものとおり、持って来てくださいというマニュアルがずらっと並んでますよね。そこにこないだ送っていただいた防災ダム事業、ほ場整備、砂防事業の一般的な事業概要というのがあって、それとは別に既に送付済みの道路事業、街路事業、治山事業を持って来てくださいというのがありますけれど、さっき私、先走ったのか、保安林管理を使って先ほどの林道の質問をしたんですけれども、あれは間違いなんですか。というのは、林道は林道で別に見るものがあるんですでしょうか。

(事務局)

一応、事前に林道の概要資料をお送りしていますので、基本的にはそちらを見て頂きたいということがあるんですが、本日の資料には林道の資料を付けておりません。ただ、お持ちの資料にも、B/Cのご質問で使われた同じ3ページの表がございます。

(委員長)

あの表は同じですよ。分かりました。問題といえば、非常に話をお聞きして、私と中で混乱してきたんですけれども、簡単に言うと、治山事業の中の保安林の管理道と、林道が何が違うのか、段々分からなくなってきた、それで保安林のほうの1ページに、林道との違いというのがちゃんと書いてあるんで、これを見まして、ようやく分かりましたが、林道というのは木材を主とする林産物を搬出する。要するに産業として使う道であって、保安林管理道というのは保安林の適正な維持管理に使うということは分かりました。実際のところ、この2つのものが全然別事業で出てくるのは分かるし、目的は違うんだけど、最終的にどういうふうに使われることを目的としているかということは違うとしても、事業としては同じような事業と言ってしまうとあれなんですけれども、造る構造物としては全然違うものではないわけですよ。同じようなものを造るけれども、目的が違うから2つに分かれてるといふふうに考えればよろしいわけですか。

(森林保全室長)

そうです。基準は一緒のものを使っております。

(委員長)

分かりました。ありがとうございます。

委員。

(委員)

私もそれで確認なんですけど、そすと、林道の場合は木材を運ぶ道なんですよね。だから保安林の場合は民有林も保安林になりますよね。ここからが質問なんですけども、そうすると、民有林の個人保有のものを税金を用いて保安するというのでいいんですね。

(森林保全室長)

はい、そうです。

(委員)

そうすると、受益者負担はない。つまり民有林の所有者はフリーライダーというか、ただ乗りができるということになるわけですか。

(森林保全室長)

そうです。ただ、制限がかかります。地目が森林から保安林という地目に変わりますので、木を伐るのも許可が要りますし、普通やったら届出とあって、届出するので大体勝手には伐れるようなもんなんですけど、保安林になりますと許可制度になります。それから勝手に開発とかそういうのができないという制限がかかりますので、国とか県で守っていくというのが保安林という制度でございます。

(委員)

ということは、許可制にはなりますけども、民有林を県の税金を用いて守って、許可と言っても、殆ど拒否することはない許可ですよ。実質申請制に近いものですか。データが分からないんですけども。そうすると、許可制だとしても実態はちょっと分かんないんですけども、実態が例えば100%許可制、申請したら許可してもらえらるものでしたら、受益者負担は発生してなかったら、これは法律上、止むを得ないのかもしれないんですけど、ということは、ただ乗りが理論的にあり得るということですね。

(森林保全室長)

ただ乗りという言葉がいいのかどうか、私には分かりませんが、所有者負担無しで森林整備をしていただけるということは、これは事実でございます。ただ、先ほど言いまし

た勝手にやると、原型復旧命令とか色んなことがかかりますので、これは非常に厳しい制度でございます。伐る面積の制限とか色んな制限かかってきます。

(委員)

すいません、ただ乗りというのは専門用語ですいませんでした。いつも公共財のただ乗りという話をしているもんですから、すいません。

(委員長)

関連するとね、私の考え方としては、その保安林をしっかりと県がお金を払って守って、その下の土砂災害や洪水を抑えてるという意味なんでしょう。

(森林保全室長)

そうです。それで保安林の指定目的とか、色んなのがあって、その目的を達成するために、言うたら全額公費で守るということになるわけです。

(委員長)

多分、委員と私は出所が違うんで、全然考え方が違うと思うんだけど、私はそれで納得はしてるんですけど。それだけの話です。

(委員)

それで木は個人保有なんですよ。

(委員長)

そちらに視点を移すとおかしいなという気は分かるんだけど。そこは深く追求するのは止めときます。

他の方、どなたか。委員。

(委員)

今のことと関連するんですけど、この保安林の便益のほうにも木材生産便益が入って然るべきじゃないかなと思うんですよ。だって、これだって間伐しなくちゃいけないし、ある時期来たら伐採しなくちゃいけないし、全くほったらかしにするわけにいかないわけですよ。木材生産という意味もあるわけですよ。

(森林保全室長)

全然木材生産に使えないというのではないんですけど、工事をやる場合に費用対効果というのは非常に大きい因子になってきます。1をベースにするわけなんですけど、そのと

きに木材生産が主目的になると、費用対効果上がってくるわけですね。ですので、主目的でもこれは評価をして、きちんと保安林の制度に合致したこれは事業ですよというために、その木材生産とかは見ないというのが治山事業でございます。木材生産の便益を見ると、上がるわけですね、木材生産便益という分が上がってきますので、じゃなくって、本当にこの治山事業という観点で、災害を防止するとかそういうような観点でこれを弾くということになっています。

(委員)

すいません、公共事業って直接的な効果もあれば、間接的な効果もあって、委員の言われるように便益が増えることがなぜいけないのかが分かんないんですけども。便益が上がれば、別にそれはそれでそれなりの公共事業の効果になるわけですから、更にもっといい事業として評価できるわけなんです。それをわざわざ落とすようなことをなぜされるのか、こんどは逆に分かんなくなるんです。

(森林保全室長)

ただ、我々も国で決められたのに則ってやってあって、国の方で治山事業はそれを評価品というふうなのに決めておりますので、見ないということで行っております。

(委員長)

委員。

(委員)

そうすると、でも林業計画とか、そういうのはあるわけですね。なんかその辺がよく。そうすると、なんか道は造っても、何でも木が生えてればいいやという論法になっちゃうんですね。

(森林保全室長)

ただ、これも採択基準がございまして、保安林があって、荒れとって治さなければならぬところしか当然できないものですから、事業をやって荒れた山をきちんとして、下流に土砂とかあんなんが流れやんようにするという目的でやりますんで、ただ、山があればできるちゅうもんじゃないでございます。

(委員長)

他のどなたか、何か。委員。

(委員)

保安林指定は色々評価あれば、一市町村内何箇所でもいいわけですか。

(森林保全室長)

はい、制限はありません。

(委員長)

委員、お願いします。

(委員)

25 ページの当初と変更のルートですね、ピンクと赤がありますね。ピンクのところから赤のほうにいったところ、南北方向で全然場所が変わったわけですね。すると、ピンクの辺りのところの保安林の管理というのは問題ないわけなんですか。ルート変更して。

(森林保全室長)

はい、尾根を越える位置がちょっと上に上がったちゅうことで、そんなに影響はありません。これの次のこのスライドをちょっと見ていただきたいんですけど、これが森林整備をやる予定のところです。ですので、ちょっと振っただけでは影響はありません。当然、山の中やもんで、現地に横付けというわけにはいかんわけですね。あるところでは、ですので、歩いていく距離が若干変わりますけど、それほど影響はございません。

(委員)

林道の計画をするときに、何ルートか選定して、その中で一番最適なやつを絞られたと思うんですね。当初の計画のときに。そのときには、下の今の今回の変更案については、全然対象に入ってなかったわけですか。

(森林保全室長)

そうです。最初は企画を途中で変更したというのも話しましたが、その最初の企画でいくと、当然そこは勾配も幅員も取りにくいということで、検討案には入りませんでした。

(委員)

そうすると、今回の勾配の変更というのは急になったということなんですか。

(森林保全室長)

多少、急にできる規格に、地質が、というのは、地質のところでも若干話しましたが、非常にもろいところで、思ったより経費が高んできたわけです。色々話を進める中で、木材搬出をするのではなくて、主に森林整備を進めるということでワンランク落としても、

十分工事ができると判断しましたので、国のほうにも協議をかけまして、変更止むを得ないやろというような話はいただきたいしております。

(委員)

保安林も樹齢の間伐とか伐採の期間が来たら、やはり伐採するわけですか。将来的にも保安林として残すわけなんですか。

(森林保全室長)

はい、保安林も色々あって、当然木は永遠には大きくなりませんから、ある程度のところまで伐るわけですけど、保安林になると必ず植えやないかんというのが付いてきます。2年以内の植栽義務というのが発生しまして、他のところではほったらかしにしても、あんまり追及はされませんが、保安林の場合はこれはきちんと追及されます。

それから、木材搬出が目的と違いますので、ここは中型のトラックが入る程度でよいというふうに、はい。

(委員)

ありがとうございました。

(委員長)

他の委員の方、何かございませんでしょうか。では、特に無いようですので、この事業についての質疑応答を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

事務局、ここで5分ぐらい休憩入れてもよろしいでしょうか。では、5分だけ休憩入れてから河川整備計画のほうに移ります。

(公共事業運営室長)

それでは2時40分ということで、よろしく申し上げます。

(休憩)

(公共事業運営室長)

委員の皆さん戻られましたので、再開させていただきます。

議事次第の4番目でございますが、河川整備計画の報告につきまして事務局のほうから説明させていただきます。

(4) 河川整備計画の報告

(事務局)

それでは、お手元の赤いインデックスの資料4、審査対象事業一覧表1ページを再度ご覧ください。この表の21番から23番、河川事業の二級河川員弁川、二級河川三渡川、二級河川百々川でございますが、一番右の欄に河川整備計画の報告と記載してございます。本年度、これらにつきましては再評価を行うということとして、本委員会にご審議をお願いいたしておりましたが、これら3河川にかかる河川整備計画の国の認可が下りましたので、三重県公共事業再評価実施要綱第8条に基づき、河川整備計画の報告に代えさせていただきます。

報告につきましては、お手元の資料8、河川整備計画報告資料、青いインデックスが付いた資料を用いて行います。番号順に続けて行いますので、委員の皆さまは資料をご覧いただきながらお聞きいただきたいと思います。

なお、河川整備計画は、別の第三者委員会を経て策定された計画でございますので、本委員会におきましては報告のみとさせていただきます、ご審議を行っていただくものではございませんので、ご了承いただきたいと思います。

事務局からは以上でございます。

(公共事業運営室長)

委員長、ただいまの説明につきまして、新しい試みというか、今までちょっとやってませんので、ご質問等ございましたら、よろしくお願いします。

(委員長)

委員の皆さん、何かご質問とかございませんでしょうか。

(公共事業運営室長)

質疑とかじゃなくて、ご質問等ございましたら、それは自由にお受けしたいと思います。

(委員長)

認可の下りた整備計画ですので、ここで審議して変わるものでもないということ、非常に身も蓋も無い言い方になりますけど、それよりも委員の皆様、一般生活をやっておられる中で、こういうこと聞きたいということがあれば、積極的に聞いてくださいということは考えております。ただし、あまり長い時間をとっておりませんので、そんな長い質疑はできませんけれども、とりあえずそういうことがありましたら、また、お手を挙げていただければと思います。

ということで、河川整備計画の報告を始めてください。お願いいたします。

(河川・砂防室長)

失礼いたします。河川・砂防室町の久世でございます。よろしくお願いいたします。

今年度、河川整備計画を策定しました、今ご紹介にありました3河川につきまして、計画の概要や策定までの経緯等を説明をさせていただきます。座って説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。

まず、先ほどもご説明ございましたけれども、本委員会への報告する理由でございますけれども、本年度、二級河川の員弁川、それから二級河川の三渡川、それから百々川の河川整備計画を策定いたしましたので、三重県公共事業再評価実施要綱第8条に基づき報告をさせていただきます。この要綱につきましては、本年6月に一部改定をさせていただきます。画面にございますように、河川、ダム事業については、第2条の規定に拘らず、河川法に基づき学識経験者等から構成される委員会等での審議を経て、河川整備計画の策定変更を行った場合には、再評価の手続きが行われたものとして位置付けるものとする。また、この手続きが行われた場合には、その結果をこの委員会に報告するというところでございますので、本日、ご説明をご説明させていただくところでございます。

今、言葉出てできました河川整備基本方針、河川整備計画でございますけれども、平成9年の河川法の改正によりまして、これまで治水、利水を中心に行ってきました河川整備が、河川環境の整備保全が新たに加わって、総合的な河川計画制度となっております。その内の河川整備基本方針とは、長期的な視点に立った整備の基本的な方針を示すということで、個別な内容ではなく、水系ごとの整備の考え方を示すこととなります。

一方、河川整備計画とは、今後20年から30年後の河川整備の目標を明確にして、具体的な河川の整備内容を明らかにするというところでございます。このようなことの従いまして、有識者の方々とか官憲住民の方々、関係市町長の意見等広く聞かせていただきながら、県内河川の計画策定を順次進めておるところでございます。

それでは、本年度策定をいたしました員弁川と三渡川、百々川の整備計画の概要を報告させていただきます。申し訳ありません。画面でも表示はしておるんですが、お手元の資料の中でA3の形で同じものを取りまとめておりますので、どちらかという、そちらをご覧いただきながらお話をお聞きいただければと思っております。

まず、員弁川の河川整備計画でございますけれども、まず、履歴の概要でございますけれども、員弁川につきましては、その源を鈴鹿山脈北部の御池岳に発しまして、山間部を南東に下り、途中、多くの支川を合流させながら木曾川と並行させて伊勢湾に注ぐ、流域面積が265km²、幹線の流路延長が36kmの、三重県の中の二級河川では一番大きな流域面積を持つ河川でございます。その中ではいなべ市、桑名市、朝日町を流域の中に含んでおります。資料の真ん中上のところでございます。

河川環境と河川利用の現状でございますけれども、河川環境については、下流の干潮域ではヨシ群落とかシオクグ群落が見られまして、広い水面や水深の浅いところでは、水鳥の生息場所となっております。それから中流にかけましては、湊筋の蛇行とか、砂礫の川原、あと瀬淵等が見られますし、ツリヨシの河岸植生など、多様な環境が分布しており

ます。

同じところにあります河川利用でございます。小さな字で申し訳ないんですけども、やはり地元の小学校の総合学習の場であるとか、山間部におきましてはキャンプ場などの自然を活かした施設が河川沿いに整備されておりまして、水遊び等に利用されておりまして、また、員弁川の水質につきましては、全区間がいわゆるA類型に指定されておりまして、現状、その水質は基準を満足していると、きれいな水という形でございます。

既往の浸水被害でございますが、右側中央に新聞が載っておりますけれども、古くは昭和34年の伊勢湾台風ということで、大きな被害をもたらしております。また、近くはこの新聞にもありますように、昭和49年7月洪水などで甚大な被害を発生させておるといところでございます。

真ん中下側、黄色のところでございますけれども、河川整備計画の整備目標ということで整備をさせていただいております。この整備計画の計画対象期間としては、概ね30年を考えております。それから、洪水による災害の防止、または軽減に関する目標としましては、員弁川本川につきましては、先ほど申しました、新聞にも載っております昭和49年7月洪水と同程度の出水、これが大体30年に1回ぐらいの雨ということでございますけれども、これに対して被害を防ぐことを目標としております。

それから、河川の適正な利用につきましては、今後とも関係機関と連携の下、適切な水利用が図られるように勤めてまいりたいと考えております。また、流水の正常な機能を維持するための必要な流量についても、今後とも河川流量の把握に努め検討を行っていきたいと考えております。

あと、河川環境の整備と保全に関しましては、やはり流域内河川の自然環境とか河川利用の実態の把握にさらに努めまして、治水、利水との調和を図り、河川の縦断方向とか周辺支流との連続性の確保に努めてまいりたいと思っております。

具体の整備内容としましては、先ほどの平面図に戻りますけれども、河口から3.7kmの町屋頭首工、ちょうど近鉄橋梁が渡っておるところでございますが、そこから11km地点の藤川合流点までのところについて、そういった町屋頭首工の可動堰への改築とか、河床の掘削、護岸の整備、引堤等をしていきたいと思っておりますし、途中にあります桑部橋という県道橋の改築を実施したいと考えております。それから、1つ飛んで上流区間になりますけれども、14.8kmから16kmの地点付近につきましては、員弁川の第2頭首工というのがございまして、そのこのところの可動堰へ改築をしたいというふうに考えております。そのようなことを大きな事項としては考えております。具体の整備イメージとしましては、その右側に横断図でお示しをご説明させていただいておりますけれども、やはり砂の多い河川でございますので、河床や中洲については、河積阻害などが地水上の安全性を損なう恐れのある場合については掘削をします。また、川幅が不足する区間については、引堤により川幅を確保してまいります。ただ、これらの河川改修を行うに当たりましては、やはり瀬や淵、河原の保全というのを復元していこうと。現状の澁筋を尊重した施工方法等を

取っていききたいというふうに考えております。

あと、右下でございますけれども、費用対効果分析を行っております。これにつきましては数字で示されておりますように、総便益が1,238億円に対しまして、総費用が57億円で便益比は21.7となっております。便益比が1を超えるということで、整備の実施は妥当なものであるというふうに判断をしております。

左の方になりますけれども、写真等で状況を入れさせていただきたいというふうに思っておりますけれども、こういった計画の策定に当たりましては、河川法に基づきまして、河川に関して学識経験を有する方々の意見を聞くということで、流域委員会を3回開催しております。また、関係住民の意見をお聞かせ願うということで、流域懇談会も組織して、これを2回開催しております。こういったものを踏まえまして、国土交通大臣に協議をいたしまして、この左の矢印のところにありますように、河川整備基本方針については本年8月15日、また、この河川整備計画については12月5日に同意を得たというところでございます。

続きまして、三渡川と百々川の整備計画について引き続きご説明をさせていただきたいと思っております。やはり左上のところに位置図なり地図が貼り付けてございますけれども、三渡川につきましては、その源を松阪市の小阿坂町の鉢ヶ峰というところに発しまして、松阪市西部を逗留しながら、岩内川とか堀坂川、百々川の支川を合流して伊勢湾に注ぐ、流路延長が21km、流域面積が54km²ということで、先ほどの員弁川と比べますと、相当小ぶりな二級河川でございます。一応流域としましては、松阪市1つという格好になってございます。

真ん中のところへまいりまして、河川環境と河川利用の現状でございますけれども、河川水の利用に関しましては、水系全体で許可の水利が6件、慣行水利が13件というところでございます。また、河川空間の利用につきましては、近隣の方の散歩やジョギング、また、河口部の干潟での潮干狩り、魚釣りなど、住民の方々の身近な空間として利用されております。

また、この河川の水質でございますけれども、特に類型指定はされておらないんですけれども、環境基準のA類型相当ということで、良好な水質になってございます。

河川の環境の状況としましては、やはり河岸にマダケ林やメダケ群落が点在をしております。また、河道内にヨシ原とかございますし、下流部につきましては、干潮時に広大な干潟が出ておまして、鳥類や魚類、トンボ類の生息成育の場になっております。

次に、既往の浸水被害でございますが、この左下にも上げております、平成5年とか平成12年の東海豪雨のときにも、罹水をしておりますけれども、一番記憶に新しいのが16年9月の台風21号ということで、このときも相当な被害を出しておる状況でございます。

具体の河川整備計画の整備目標でございますけれども、これについては真ん中変に記述をさせていただきたいというふうに思っております。これも計画期間としましては概ね30年を考慮しております。また、洪水高潮等による災害の防止、または軽減に関する目標としましては、三渡川

の本瀬につきましては、下流区間については概ね 10 年に 1 回、上流部の農地部については、5 年に 1 回発生すると想定される豪雨について被害を防ぐことを目標としております。因みに三渡川本川の十年に 1 回の雨というのは、先般の 16 年 9 月の雨ぐらいに相当するというふうに解釈しております。それから、百々川につきましては、10 年に 1 回というような程度の豪雨に対して被害を防ぐことを目標としております。

次に、河川の適正な利用及び流水の正常な機能の維持に関する事項については、やはり流水の正常な機能を維持するための必要な流量は、今後、流量の把握をしながら取水の実態とか、動植物の状況等を見ながら設定に努めていきたいというふうに考えております。

それから、河川環境の整備と保全に関しましては、流域内河川の自然環境及び河川利用の実態把握を更に進め、治水、利水との調和を図りながら、河川が本来有する動植物の生育、生息、また繁殖環境の保全と整備に努めていきたいというふうに考えております。

整備内容につきましては、左上の図にもございますけれども、三渡川本川につきましては、河口部は非常に広い状況にございますけれども、急に狭くなっております、そういった箇所、河口から 1.6 km から 3.2 km 地点までの 1.6 km 区間について、河床の掘削でありますとか、築堤、河道の拡幅、また横断してあります市道三渡橋の改築などを考えております。また、百々川につきましては、河口から 1 km の区間ですね、ここにおきまして河道拡幅とか、県道松ヶ崎橋の改築、また、河口部にあります百々川水門の改築などを考えております。整備のイメージとしましては、一番最下段にございますように、横断図的には考えております。三渡川につきましては、河床掘削を行う場合についても、できる限りヨシ原の保全に努め、地水上、止む無く掘削が必要な場合のみ掘削をしていこうと。また、そういったところの掘ったところは、平坦になりがちですけれども、そういったことは避けて、自然な形状の河床となるように配慮していこうと考えております。それから、百々川については、引堤によって相当川幅が大きく変わりますけれども、低水路につきましては、平坦な河床とならないよう配慮していきたいと考えております。それから、やはり河口部に大きな干潟が広がっておりますので、あまり掘り下げないということで、干潟の高さ程度の掘削に河床は止めたいというふうに考えております。

あと、右側下から 2 番目ぐらいにございます。費用効果分析ですけれども、三渡川につきましては、便益 699 億円に対して、13 億 5,000 万円ということで便益比は 51.9、百々川につきましては、148 億円に対して 26 億 5,000 万円で費用便益は 5.6 となっております。共に費用便益は 1 を上回っておりますので、整備の実施は妥当であるというふうに解釈しております。

以上のご説明住みました河川整備計画の策定にあたりましては、員弁川のところでもご説明申し上げましたけれども、河川に関する学識経験を有する方々の意見を聞くために、流域委員会を 3 回、また、関係住民の意見を反映させるための流域懇談会を 2 回開催しております。これらを経た後、河川法に基づきまして国土交通大臣に協議し、基本方針については 8 月 14 日、整備計画については 12 月 9 日に同意を得ております。

以上、早口でございましたけれども、員弁川と三渡川、百々川の河川整備計画の概要についてご説明をさせていただき、報告とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

(委員長)

はい、ありがとうございました。ただ今、ご報告いただきました河川整備計画につきましては、審議内容ではございませんが、本日、今お聞きした内容で特にお分かりいただけなかったこと、それから、それ以外でも何か疑問点などありましたら、ご発言いただきたいと思いますが、どなたか何かご発言ございますでしょうか。

特に無いようでしたら、この事業につきましてはご報告いただいたということで、この項目を終わらせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、このあたりで一旦審議を終えまして、休憩を挟みまして、今まで午前中からかけて行ってきました6件の審議につきまして、委員会の意見をまとめるということをしたいと思いますが、委員の皆さん、それでよろしいでしょうか。

(委員のうなづきあり。)

それでは、一旦休憩といたします。再開は目標大体1時間後といたします。事務局よろしくをお願いいたします。

(公共事業運営室長)

それでは再開を一応1時間後の16時ということにさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

(休憩)

(公共事業運営室長)

それでは、再開いたしますので、委員長から意見書のほうをお願いいたします。

(委員長)

それでは、まとめた意見書の案を読ませていただきます。

意 見 書

三重県公共事業評価審査委員会

1 経 過

平成20年7月23日に開催した平成20年度第1回三重県公共事業評価審査委員会において、県より森林整備事業1箇所、道路事業3箇所、街路事業1箇所の再評価の審査依頼を受けた。また同年11月6日に開催した平成20年度第5回三重県公共事業評価審査委員会において、県より治山事業1箇所の再評価の審査依頼を受けた。

これらの事業に関して、同年12月25日に開催した第7回委員会において、県の担当職員から事業説明を受けるとともに、審査資料に基づき審査を行った。

2 意見

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

(1) 森林整備事業 [県事業]

2番 県営林道 野又越線

2番については、平成4年度に事業着手し平成10年度と平成15年度に再評価を行いその後おおむね5年を経過して3回目の再評価を行った継続中の事業である。

今回、審査を行った結果、2番について、事業継続の妥当性が認められたことから事業継続を了承する。

(2) 道路事業 [県事業]

7番 一般県道四日市鈴鹿線（鈴鹿橋・高岡跨線橋）

8番 一般国道163号 長野峠バイパス

9番 一般国道166号 田引バイパス

7番、8番については、平成11年度に事業着手しその後おおむね10年を経過して再評価を行った継続中の事業である。

9番については、平成6年度に事業着手し平成15年度に再評価を行いその後おおむね5年を経過して2回目の再評価を行った継続中の事業である。

今回、審査を行った結果、7番、8番、9番について、事業継続の妥当性が認められたことから事業継続を了承する。ただし、次の点について、意見を付するものである。

一、今後、道路事業の便益計算にあたっては、該当地域の人口や年齢構成など、将来予測や地域住民の実情を踏まえて行うよう求めるものである。

一、道路規格の設定にあたっては、明確かつ客観的な判断基準に基づき、地域の実情を踏まえて行うよう求めるものである。特に、交通弱者に配慮した整備を進められたい。

(3) 街路事業 [県事業]

27番 秋葉山高向線外1線

27番については、平成6年度に事業着手し平成15年度に再評価を行いその後おおむね5年を経過して2回目の再評価を行った継続中の事業である。

今回、審査を行った結果、27番について、事業継続の妥当性が認められたことから事業継続を了承する。ただし、事業効果の早期発現のため、関連する事業との連携を密に事業推進に努められたい。

(4) 治山事業 [県事業]

30番 保安林管理道 平ノ木線

30番については、平成15年度に事業着手しその後おおむね5年を経過して再評価を行った継続中の事業である。

今回、審査を行った結果、30番について、事業継続の妥当性が認められたことから事業継続を了承する。

(5) 総括意見

一、今後、費用便益分析においては、マニュアルにとらわれず、三重県の実情にあった便益算定を行われたい。

以上ですが、委員の皆さん、これでよろしいでしょうか。

(委員のうなずき有り。)

では、これを意見書として提出させていただきます。

(5) 事後評価対象事項の事業概要説明

(委員長)

続きまして、続きまして、議事次第5番目の事後評価対象事業の事業概要説明ですが、事務局から説明をお願いします。

(公共事業運営室長)

それでは、事業概要説明について、事務局より説明させていただきます。

(事務局)

それでは説明いたします。

お手元の赤いインデックス、資料9でございます、その中の青いインデックスが付いた資料を用いまして、次回審議を行っていただく事業について、その事業概要を説明させていただきますので、委員の皆様におかれましては、次回の審議の際に説明して欲しい点など、次回の説明に繋がるご意見をお願いしたいと思います。

なお、本日は、すべて事後評価対象事業であり、防災ダム事業1件、湛水防除事業1件、ほ場整備事業1件、道路事業1件、港湾事業1件、砂防事業1件の、合計6件の概要説明を行います。

また、説明は番号順に行いますので、質疑応答は、各事業の説明を行いました後をお願いしたいと思います。以上でございます。

(公共事業運営室長)

委員長、ただ今の事務局の説明につきまして何かご質問等、ございましたら。

(委員長)

委員の方々、何かご質問はございませんか。

特に無いようですので、事務局次へ進めてください。

(公共事業運営室長)

それでは、今日6件ございますが、1件ごとに質疑応答を入れてい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。

それでは、事業概要のほう、よろしくお願いいたします。

(農業基盤室長)

農水商工部、農業基盤室の岩崎でございます。

公共事業事後評価実施要綱に基づきまして、事業完了後概ね5年を経過した事業から、本年度、当室では501番の防災ダム事業(大沢池地区)、502番の湛水防除事業(伊曾島北部地区)、503番ほ場整備事業(機殿地区)の3事業の事後評価を行いましたので、1月8日の第8回委員会での審議をよろしくお願いいたします。本日はこれら3事業の事前概要説明を行いますので、よろしくお願いいたします。座らせていただきます。

501番防災ダム事業(大沢池地区)です。この事業は9月でしたか、第3回委員会で再評価をご審議いただきました防災ダム事業(安部七郷池)とは、事業名は同じでございます

が、事業趣旨が若干異なりますので、ご理解をいただきたいと思います。

事業の着手理由でございますが、まず、プロジェクターの位置図をご覧ください。お手元の図面と内容は同じでございます。本地区は津市の北部、県の総合文化センターの北側にございまして、国道 23 号のバイパスが、それから県道津関線バイパスなどが近年整備されまして、都市化の傾向が少しずつ押し寄せつつある地域です。

次は計画一般平面図です。今回の事業で改修したため池は 2 ヶ所あります。1 つは大沢池、あの大きいほうです。もう 1 つは嘉間池です。これら 2 つの農業用ため池は、志登茂川水系の毛無川の上流、約 58 h a の水田と畑に用水を灌漑しています。図面では濃い赤い部分でございます。毛無川、大雨時の流入量に対して、流下能力が不足しておる箇所が数多くございます。ちょうど身田の町の中を流れておりますもので、非常に狭くなっておりまして、特に図面では赤い印、J R の下でございます。この部分が一番危険な断面のところでございます。これがその部分を下流から見た写真です。上流から見ると、あの上が J R の線路になっているところでございます。この部分がネックとなりまして、度々冠水して湛水被害を地域の農地、農業用施設ばかりではありません。一般の公共施設にも及ぼしておりました。このため、本事業において毛無川の断面を検討した上で、その上流にあります 2 箇所のため池を改修して大きくしまして、洪水の調整容量を確保することによって、下流部の 236 h a、これは薄い赤と濃い赤、両方やと思いますが、の冠水被害を防止することを目的として事業を実施しました。その仕組みにつきましては、次回に詳細なご説明を申し上げたいと思います。大沢池が約 13 万 t から 33 万 t、約 20 万 t です。嘉間池が小さいほうですが、4 万 t から約 10 万 t、約 6 万 t 大きくしまして、合わせて約 26 万 t の洪水の調節容量を増加しました。

次に、全体計画でございますが、概要説明の資料のとおりでございます。事業期間は昭和 63 年から平成 11 年度まで。事業費が 14 億 8,000 万円余、負担率は国が 55%、県 30、市 15% でございます。これに対して事業は完成が 3 年遅れ、平成 14 年度になりました。事業費は 4,500 万円増加し、15 億 2,700 万円での完了となりました。事業量は計画通りの実施で、堤体工、余水吐工、取水施設工と合わせて実施いたしました。

周辺の主要な施設といたしましては、皆さんご存知と思いますが、三重県の人権センター、それから身体障がい者の身障センターまた看護大学、また、ライフラインといたしましては、中勢バイパス、主要地方道津関線、J R 紀勢本線、伊勢鉄道等がございます。周辺で現在継続中の公共事業はございません。周辺の環境ですが、周辺の丘陵地はたくさん、最近特に目立ってきましたが、新興住宅地が開発されていましたが、受益地内の農地は水田を中心に、比較的よく保全され、農業が継続されています。動植物など生物につきましては、採択年度が昭和 63 年と古いため、当時はこのような生態調査はやっておりませんでした。しかし、今年、大沢池のこの下流の地域で実施した田圃の生き物調査というものを実施しまして、モツゴとかヨシノボリなどの魚類とか、ヌマガエル、アマガエルなどのアマガエル類が確認されておりまして、都市化が進んでいる中で、比較的農村的環境を残し

ていると考えております。その調査では、レッドデータブック等にありますが希少な動植物は発見されませんでした。

以上で大沢池地区の概要説明を終わります。

(委員長)

はい、ありがとうございました。ただ今、ご説明いただきました事業について、委員の皆さん、次回の審議に向けて何かご意見。

委員。

(委員)

今、ご説明いただいた中の周辺で継続中の公共事業について、継続中の公共事業は特にありませんということだったんですが、今年度、審査させていただいた番号、インデックスの4の13番、二級河川志登茂川の河川改修事業というのは志登茂川ですよね。ここから志登茂川に流れていくわけですので、関連事業になるんじゃないですかね。

(農業基盤室長)

そうですね、広く捉えればそうなると思いますが、この事業は大沢池から一身田の地区の中の毛無川を通りまして、ずっと下流部、右下のほうのところで志登茂川に合流するというので、直接志登茂川の流量には影響しないと。受益はあくまでもこの毛無川の一身田地区ということで、委員おっしゃられるように広く捉えれば、そういう考え方もできますが、直接の受益という考え方からしますと、無いというふうにご説明申し上げた次第です。広い目で捉えれば、関連事業と言えると思います。

(委員長)

他に特にご要望とかございませんでしょうか。

では、次 502 番お願いいたします。

(農業基盤室長)

それでは、次に 502 番湛水防除事業(伊曾島地区)をご説明させていただきます。前にあります計画一般平面図をご覧ください。この地区は三重県のずっと北のほう、木曾川と長良川に挟まれた桑名市長島町でございます。これは典型的な輪中地帯でございます。一帯の標高がマイナス 2 m からマイナス 0.5 m という海拔 0 m 以下地帯です。旧長島町なんですけれども、周囲は堤防に囲まれまして、地域内の排水は全てポンプ排水、機械排水で常時強制的に排水を行っております。しかし、地下水の汲み上げ等により地盤沈下は今でも若干でございますが、進行しておりまして、昭和 36 年以降の沈下量は 1 m 50 c m に及ぶポイントもございます。また、この流域の開発によりまして、宅地から娯楽施設等を中心

としました開発によりまして、降雨時の流出量の増加、加えて古くから排水機はあるわけなのですが、その古い排水機の老朽化などによりまして、雨の排水量に対する能力の低下を来たしております。

続きまして、詳細の部分アップしましたところでは、排水能力を強化するため、葎ヶ須排水機場、この排水機場、それから大島排水機場、上のほうですが、2箇所の排水ポンプを新設しまして、もう限界にきておりました旧の排水機は全部撤去しました。また、前々からはポンプ場の両方の前にあります船溜まり、一般の船が停まっているんですけども、その船溜まりに古いポンプ場の排水をしていたわけなのですが、地盤沈下の結果、長良川の水位が相対的に上昇しまして、長良川の水位が高いときには、大島水門も一番下にありますが、この水門を閉鎖することが度々生じてまいりました。こうなりますと、いくらポンプを回しても、どんどん船溜まりの水位が増えてくだけで、排水がまた逆流してくるということになりましたため、直接長良川へこのポンプの水を排水できるよう、あの区間でございますが、樋管、ボックスカルバートなんですけども、これを新設しました。また、附帯しまして、この葎ヶ須排水機場の排水路も整備しました。これによりまして、全体で531haの湛水被害を軽減します。さらに長島町全体には他にも、長島町は本当は一つの大きな輪中なんですけど、更に小さな輪中がその中にあります。その小さな輪中ごとに6排水機場が設置されておまして、それぞれの機場を地元の管理人が別々に管理しておりましたが、それらを集中的に管理する集中管理システムを構築しまして、降雨時にも内水位、それから川の外水位、それからポンプの運転状況とか故障状況を瞬時に役場で一元的に管理できるようにいたしました。

全体計画でございます。説明資料のとおりでございますが、事業期間は平成2年から14年、事業費が33億8,500万円、負担率は国が55%、県30%、市が15%です。これに對しまして、事業費は約1億2,000万円減少し、32億6,600万円での完了となりました。事業量は計画通りの内容でございますが、葎ヶ須と大島の排水機場、樋管工でございます。また、集中管理システムも一式実施いたしました。

周辺の主な施設と申しますと、桑名市の長島町総合支所、それから長島中学校、中部小学校、中部保育園、中部第二保育園、長島中央病院、ライフラインとしましては国道1号、主要地方道の水郷公園線、国道23号、近鉄の名古屋本線、JR関西本線等がございます。近くには民間施設ではございますが、最近、皆さんご存知のなばなの里というような施設もございます。

周辺で継続中の公共事業は、湛水防除事業、同じ事業名なんですけど長島北部地区がもう少し北のほうでやっております。また、同地域内では地域用水環境整備事業長島中部地区といたしましてメインの排水路を、もう少し景観とか生態系にやさしく改良しているところでございます。

周辺の環境ですが、名古屋への通勤圏内として住宅等は非常に増加しておりますが、農業的にも大消費地名古屋が近いので、促成栽培のトマトなどの生産が盛んです。希少な動

植物に関しましては、調査は行っておりませんが、この輪中内には里山も全然ありませんし、水室につきましても特に清流ではない、逆に汚れておるということでございまして、希少な動植物の情報は現在届いておりません。

以上で伊曽島北部地区の概要説明を終らせていただきます。

(委員長)

はい、ありがとうございました。ただ今の 502 番について何かご質問ございませんでしょうか。ご質問というかご要望とはございませんか。

分かりました。じゃ、どうもありがとうございました。では次、503 番お願いいたします。

(農業基盤室長)

それでは、次に 503 番ほ場整備事業(機殿地区)でございます。事業の目的でございますが、もう前回、それから去年からご説明させていただいておりますように、ほ場整備事業と申しますのは、農業の機械化とか営農技術の発展などに対応して、農地の区画を大きくまとめ、また、農道や用水路、排水路などを整備することによって、生産性の向上、農業経営の合理化と農業の担い手の育成を図ることを目的とするものでございます。

当地区は松阪の近くにございまして、国道 23 号と近鉄大阪線の間ちょうど挟まれたところに位置しまして、左右には櫛田川と菟川に挟まれた肥沃な生産地でございます。松阪市の主要な穀倉地帯でございます。しかし、従前の農地の格は狭小不整形、道路は狭く、蛇行している。用水路や排水路は水捌けの悪い土水路、土の水路でございましたので、大型機械の導入とかは元より、転作もできない。営農に多大な労力を要していました。このため、農地の区画を大きくし、道路、排水路を整備し、用水につきましてはパイプライン化等を行うほ場整備事業を計画しまして、平成 2 年度に着手いたしました。

全体計画の実績でございますが、事業期間は平成 2 年度から 14 年度までの 13 年間、事業費は 26 億 7,000 万円余でございます。負担率は国 50%、県 27.5%、市及び受益者負担が 22.5%でございます。この内、市が 7.5%、受益者の方が 15%を負担されております。

事業量は整地工が 160 h a、道路が約 17 k m、用水路も約 26 k m、排水路も約 17 k m、それから近代化施設用地整備 1 箇所、約 1 h aでございます。それから、農業用ではございませんが農業集落道 2.2 k mでございます。

周辺の状況でございますが、松阪農業協同組合 J A 松阪が平成 7 年度に建設しました多目的育苗センターというものがございます。この施設は私ども事業で整備しました近代化施設用地に建設されまして、この私どもの地区内及び周辺の地区に稲の苗とか、ブロッコリーなどの野菜苗を出荷させていただいております。

周辺で継続中の公共事業につきましては、現在ございません。周辺の環境は、これも先ほどの大沢池地区と同じでございますが、今年の夏に田んぼ周辺の生き物調査を行いました。その結果、地区内の水路でドジョウ、メダカ、タモロコ、タナゴ、トノサマガエルな

どを見つけることができました。

以上、簡単でございますが、ほ場整備事業機殿地区の概要説明を終わります。

(委員長)

はい、ありがとうございました。委員の皆さん、何かご質問、ご要望はございませんでしょうか。

委員。

(委員)

負担率が市は出してないという事業なんですね。市は出てる。その他のところに受益者でおっしゃった。この26億7,000万円の負担が国が50%で、県が27.5%、その他22.5%というのが市ですか。

(農業基盤室長)

説明します。その他22.5%の内、松阪市が7.5%を負担してございます。残りが地元農家の受益者農家の方で、15%になります。

(委員長)

委員、よろしいでしょうか。

(委員)

よく分かりました。

(委員長)

では、他にないようですので、どうもありがとうございました。

では、次、506番をお願いいたします。

(公共事業運営室長)

少しお待ちください。

(道路整備室長)

道路整備室の野田でございます。座って説明させていただきます。よろしくお願ひします。

それでは、道路事業506番国道260号宿浦バイパス道路事業につきまして、平成14年度に完成し、供用開始してから5年経過ということから、事後の評価をお願いをいたすものでございます。それでは、お手元の概要説明資料を見て、ご説明をさせていただきます。

一般国道 260 号でございますけども、三重県志摩市阿児町の国道 167 号を起点といたしまして、熊野灘沿いを南下いたしまして、北牟婁郡紀北町に至ります延長 111 k m の道路でございます。生活・産業・交流・安全安心に欠かせない重要な路線でございます。この赤い実線が国道 260 号でございます。右のほうが志摩方面、左のほうが紀北町方面となっております。この地域には鉄道はございません。移動手段につきましては全て自動車に頼っている状況でございます。国道 260 号の内、宿浦バイパス工区であります南伊勢町宿浦から、志摩市浜島町南張を結ぶ区間につきましては、旧南勢町内の宿田曾漁港を有する宿浦、田曾浦から役場所在地であります五ヶ所浦を結ぶ重要な区間の路線となっております。写真 が今回起点となっております宿田曾漁港の航空写真でございます。この写真の左側ぐらいから今回の宿浦バイパスの工区が始まっております。

しかしながら、リアス式海岸特有の地形状況のため、幅員が狭く、急カーブ、急勾配が連続しておりまして、安全で円滑な通行が確保されておりました。写真 でございますけども、整備前の国道 260 号でございます。現道の状況を写した写真でございます。また、本線は救護活動の交通を分担いたしまして、防災拠点間を連絡する緊急輸送道路の指定を受けておりますが、異常気象時、事前通行規制区間となっております。円滑な交通の障がいとなってございました。当事業区間は未整備であります南伊勢町宿浦から、南伊勢長音神津佐区間の内、南伊勢町宿浦から志摩市浜島町南張の区間、4.9 k m の区間をバイパスによりまして道路の改築事業に着手したところでございます。宿浦バイパスの延長は 2,340m でありまして、主要な構造物、その中にはトンネルが 3 箇所ございます。幅員の構成でございますけども、3 m の車道が 2 車線、それと 2 m の歩道でございますが、これが片側にございます。それで全幅が 10m となっております。番目の写真でございますけども、これがバイパスの供用後の利用状況の写真でございます。その横、番の写真でございますが、先ほどもご説明させていただきました主要構造物、トンネル 3 本ということでご説明させていただきましたが、その内のトンネル、宿浦の第 3 トンネルということで、五ヶ所側に近い、五ヶ所側にあるトンネルでございます。

事業期間でございますけども、平成元年に着手いたしまして、平成 14 年に完成いたしました。工事期間 14 年間かかってございます。全体事業につきましては、47 億 4,400 万円を要しております。この内、用地の補償費につきましては、約 4 億 300 万円となっております。

宿浦バイパスの事業目的でございますけれども、整備によりまして、狭歪で屈曲しました道路状況を解消し、安全で円滑な通行の確保、交通所要時間の短縮、緊急輸送道路としての機能の確保を目的としていました。この整備に伴いまして、地域間の輸送時間の短縮、コスト縮減を通じた産業立地条件の改善、地場産業の市場の拡大などの地域間の交流と、地域の活性化が期待されているところでございます。

また、完成後に県民の意見を聞くということで、アンケート実施をいたしまして、沿道地区住民の方々、ならびに道路を利用いただいている皆様方の安全度を知るために、ア

ンケート調査を実施いたしました。

事業箇所の周辺の状況でございますが、周辺の施設といたしましては、今も写真の で
ご覧いただきました宿田曾の漁港がございます。それと、周辺で継続中の公共事業でござ
いますけども、同じく一般国道 260 号の木谷拡幅の 1 期がございます。周辺の環境につい
ては特にございません。

以上、今回三重県公共事業事後評価実施要領第 3 条に基づきまして審査をお願いするも
のでございます。国道 260 号宿浦バイパス道路事業については以上でございます。よろし
くお願いをいたします。

(委員長)

はい、ありがとうございます。道路事業 506 番に関しまして、委員の方々からご要望、
ご意見等ございましたら、委員お願いします。

(委員)

アンケートを求められたそうなんですが、その中身が知りたいです。どんな中身やっ
たのか。それから、その結果はどうやったのかを聞かせてください。

(道路整備室長)

次回にその辺のアンケート、どのどこにお願いしたか。また、どういう結果だったのか
というの、またご説明、はい、分かりました。配らせていただいたアンケートの用紙と
いうことでよろしいですか。

(委員長)

では、次回によりしくお願いいたします。

(農業基盤室長)

はい、分かりました。

(委員長)

他に、委員お願いします。

(委員)

緊急輸送道路としてということは、病院とかそういったところに行くためのものになる
ということですよ。そうすると、恐らくここからだ志摩病院なんだろうかね。志摩
病院か、できたら次回までに、例えば志摩病院なら、どれくらい短くなるのか。比較です
ね。どれくらい短縮できるのか。あと、交通所要時間の短縮で書いてありますけれども、

これらもどこからどこに対しての短縮、例えばどういったところ、必要なところ、行かなくちゃいけないところの、誰がどこに行くための短縮になるのかというような何か例をいくつかいただけたらいいかなと思いました。

(道路整備室長)

それにつきましても、次回にご説明させていただきます。

(委員長)

委員。

(委員)

確か宿田曾漁港が緊急輸送拠点になってませんでしたか。関連する事業として、宿田曾の漁港整備というのはあったと思います。宿田曾か阿曾浦か、地震対策の港ということじゃなかったでしたか。

(道路整備室長)

周辺の施設ということで、宿田曾の漁港を上げさせていただいてございます。継続中の事業、宿田曾の今、事業をやっておる、すいません、ちょっと。当日までにはその辺の今現在の漁港の整備状況のほうも確認をさせていただきたいと思います。物資とか色々ございます。物資の輸送路というのもございますので。

(委員)

気になったのは、やっぱり海沿いの道なので、そういう、じゃ、災害があったときというのは、こちら辺はどういう津波の状況なんかも多分出てるとは思うんですけど、そういうのもちょっと情報として、本当に災害があったときに活用できる道なのか。この漁港も活用できるのかというようなところを、具体的に資料として付けていただければと思います。

(道路整備室長)

拠点としましては、ここは旧の南勢町の役場が防災拠点となっていてございまして、その辺へのアクセスという意味もございます。

(委員長)

その辺の他事業の状況等を含めて、次回、詳細によろしく願いいたします。

(道路整備室長)

はい、そのようにご説明をご説明させていただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

(委員長)

それでは、他に無ければ、どうもありがとうございました。他に無いようですので、次、509番をお願ひいたします。

(港湾海岸室長)

港湾海岸室の世古口です。よろしくお願ひをいたします。

509の2番的矢港(渡鹿野地区)港湾改修事業の事業評価でございますけども、志摩建設事務所の小西室長のほうから概要説明させていただきます。

(志摩建設事務所 事業推進室長)

志摩建設事務所事業推進室、室長の小西と申します。よろしくお願ひします。

的矢港(渡鹿野地区)港湾改修事業に事業概要について事前説明をさせていただきます。的矢港は志摩半島のやや南側、鳥羽市と志摩市の間に位置しております。的矢湾内に位置する渡鹿野島は周囲約7km、面積で約0.7km²、人口310人の小さな島です。古くから荒天時の避難場所、風待ちの港として使われてきました。島の主な産業は観光業です。今回の港湾施設を利用して、島民の方の及び観光客が対岸へ船で行き来しているというような交通の要所となっております。この渡鹿野島の玄関口となっている港湾施設を渡鹿野地区と呼んでおります。渡鹿野地区には渡鹿野島と対岸を結ぶ通常の渡し舟や、宿泊施設の専用の渡し舟、そして観光用の釣船等が収容されております。

事業目的としましては、渡鹿野島地区の過密となっていた船溜まりスペースについて、港湾機能の拡充を図るとともに、施設の老朽化に対応するため、平成3年度から整備を開始し、平成15年度の完成しております。事業全体といたしましては、21億9,400万円となっております。当事業は離島新工法の対象となっている事業で、国の補助率が通常4割のところ、6割から8割となっております。

事業内容は防波堤につきましては、防波堤東側が150m、防波堤南側が28m、合わせて178m、護岸につきましては、北側護岸15m、南側護岸115mを合わせて130m、物揚げ場につきましては、北側から96m、94m、140m、合わせて330m、棧橋につきましては1基、これらを整備しております。

以上で概要の説明を終らせていただきます。次回の審議のほど、よろしくお願ひをいたします。

(委員長)

はい、ありがとうございました。ただ今の件につきまして、どなた会員の方、要望等ご

ざいませんでしょうか。特にございせんか。

はい、では、どうもありがとうございます。それでは最後ですけれども、510 番の説明をお願いいたします。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

松阪建設事務所事業推進室長の細野といいます。よろしく申し上げます。

続きまして、ご審議いただく、最後になりましたけれども、砂防事業 510 番三峰川の概要説明をさせていただきます。よろしく申し上げます。三峰川は現在の松阪市飯高町大字富永にありまして、中央構造線に沿って流下する櫛田川の北側に位置しております。三峰川は奈良県との県境をなす三峰山に源を発する流域面積 3.53 k m²の渓流です。三峰山山頂付近に広がるススキの生い茂る高原地帯は八丁平と言われまして、室生赤目青山国定公園の特別地域に指定されておりまして、対象渓流の保全対象である福本集落、このダムの下流に位置するんですけども、福本集落から谷筋に沿って三峰山の登山道が整備されております。

続きまして、三峰川の状況及び着手理由についてご説明します。流域面積につきましては、スライドの青で囲った範囲で 3.53 k m²ありまして、赤い三角の堰堤位置より下流につきましては、福本の集落内を流下しまして、国道 166 号をくぐり、櫛田川に注いでおります。流域内の渓流では山腹崩壊や河床の洗掘が進行しておりまして、不安定な土砂が堆積しとるという状況です。この土砂が大雨のときの影響で土石流として流下する危険性が高く、被害想定区域に存在する人家 23 戸のほか、松阪市の簡易水道施設、及び集会所、国道 166 号や市道など、人命や地域の生活基盤を支える施設を土砂災害から守ることを目的として事業を着手しております。

続いて、全体計画と実績についてご説明します。このダムにつきましては、先ほども言いました土石流を止めるためのスリット型というダムになってまして、真ん中辺、ちょっと写真を見ていただきますと、括れとるんですけども、スリット型の砂防ダムでして、堤長 77.3m、堤高 14.5mとなっております。真ん中の括れたスリットの手前には魚道が設置してあるんですけども、環境面に配慮しまして、水生生物ですか、そこら辺を配慮しまして魚道をこしらえさせていただきました。事業期間につきましては、平成 11 年度、着手しまして、15 年度で完成しております。総事業費につきましては、当初全体計画 4 億 1,700 万円でありましたが、実績で 6 億 5,190 万円となっております。これにつきまして、2 億 3,500 万円の増となっておりますけれども、この付近、午前中、再評価でも説明させていただいたんですけど、中央構造線が走っておりまして、今のスライドの上部に表示しているんですけど、その部分に掘削中に地滑りの兆候が発生しまして、動いたことによりまして不安定土塊があるということで、対策工法として法枠とあとアンカー工法を対応させていただきまして、それによる増額が 2 億 3,500 万円となっております。

あと、負担率につきましては、国と県で 2 分の 1 ずつです。

あと、周辺で継続中の公共事業としましては、午前中に再評価を受けさせていただきました国道 166 号の田引バイパスと、県道蓮狭線の何れも道路改築工事を実施しております。

以上で概要説明を終らせていただきます。

(委員長)

はい、ありがとうございました。ただ今の件に関しまして、委員の方から何かご要望、ご質問等ございませんでしょうか。特に無いようですね。どうもありがとうございました。

それでは、特になにもございませんでしたので、議事次第の 6 番目のその他に移りますけれども、事務局、何か 6 番でありますでしょうか。

(6) その他

(公共事業運営室長)

委員長、次回の日程につきまして連絡のほうさせていただきます。

(事務局)

次回、第 8 回委員会は、年を越しましてすぐの、1 月 8 日の木曜日、10時からこちら建設技術センター鳥居支所で開催いたしますので、お忙しいこととは存じますが、ご出席賜りますようよろしくお願いいたします。

以上でございます。

(7) 閉会

(委員長)

それでは、これで本日の議事を終了いたします。どうもありがとうございました。

(公共事業運営室長)

それでは、これをもちまして平成 20 年度第 7 回三重県公共事業評価委員会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。

(17 時 00 分閉会)