

## 平成22年度 第5回三重県公共事業評価審査委員会議事録

1 日 時 平成22年12月20日(月) 9時35分～15時24分

2 場 所 勤労者福祉会館 6階研修室

3 出席者

(1) 委 員

葛葉泰久委員長、大森達也副委員長、岩田俊二委員、田中彩子委員、  
南部美智代委員、森下光子委員

(2) 三重県

(県土整備部) 水谷 道路整備室長 井浦 都市政策室長 吉田 河川・砂防室長

長谷川 港湾・海岸室長 ほか

四日市建設事務所 山口 事業推進室長 ほか

松阪建設事務所 森 事業推進室長 ほか

伊勢建設事務所 渡辺 事業推進室長 ほか

志摩建設事務所 萩原 事業・用地推進室長

伊賀建設事務所 山出 事業推進室長 ほか

尾鷲建設事務所 大西 事業推進室長 ほか

事務局 土井 公共事業総合政策分野総括室長

里 公共事業運営室長 ほか

## 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)

お待たせをいたしました。ただ今から、平成22年度第5回三重県公共事業評価審査委員会を開催いたします。

さて、本委員会は原則公開することになっております。傍聴も許可することによってよろしいでしょうか。

(委員長)

委員の皆さん、よろしいでしょうか。本日の審議は公開で行い、傍聴を許可することとにいたしたいと思いますが、よろしいですね。

はい、では、許可いたします。

(公共事業運営室長)

ありがとうございます。では、順次、また傍聴者がおみえになれば、入っていただきます。

本日の委員会につきましては、10名の委員中、6名の委員にご出席をいただきましたので、三重県公共事業評価審査委員会条例第6条第2項に基づき本委員会が成立することをご報告いたします。

それでは、まず、お手元の委員会資料の確認をお願いいたします。資料には赤いインデックスで1から9番までの資料の番号を付けております。その中で資料6には再評価対象の3事業の資料、資料8には事後評価対象の4事業の資料、また、資料9には河川整備計画の報告を行う1事業の資料を添付してございます。1から9まで資料はおそろいでしょうか。

それでは、議事次第に基づき、以降の進行については委員長をお願いいたします。よろしくをお願いいたします。

## (2) 再評価対象事業の審査

(委員長)

それでは、ただ今から、議事次第2、前回審議事項対象事業の審査を行います。

なお、本日の委員会の終了時刻は、おおむね17時とさせていただきます。

説明の方は簡潔明瞭をお願いいたします。

では、事務局から説明をお願いいたします。

(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保田です。

本日、ご審査をお願いします対象の事業について説明いたします。お手元の資料、赤いインデックスの4をご覧ください。4の2ページになります。審査対象事業の事後評価事業の一覧表の中の4事業に○印を付しておりますが、その内、502番、503番の海岸事業については、前回から継続審議となっております。この後、担当室より説明を行いますので、よろしくをお願いします。なお、前回説明した内容につきましては省略いたします。

箇所の概要につきまして資料7に記載しています。個別の説明は資料8に添付した資料を用います。事業主体からの追加説明は約5分間で行います。なお、説明の効率化を図る観点から、ベルを用いてお知らせしますので、よろしくをお願いいたします。

(委員長)

それでは、事務局から説明がありましたとおり事業の説明を受けることといたしますが、委員の皆さん、何かご意見、ご質問はございませんでしょうか。

特に無いようですので、説明をお願いいたします。

(県土整備部 港湾・海岸室長)

おはようございます。県土整備部 港湾・海岸室長の長谷川でございます。

前回の委員会でご審議いただきました海岸事業の2事業の事後評価でございますが、その説明におきまして、再評価時にいただいた委員会意見に対するその後の説明が不足しておりましたので、今回、追加で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。

まず最初、道瀬地区海岸です。資料8の中の青いインデックス502-3 道瀬地区海岸でございます。それをめくっていただきまして3枚目のパワーポイントで説明させていただきます。

道瀬地区海岸につきましては、平成15年に再評価を行っておりますが、当時の委員会で審議されましたほかの海岸も含めた海岸事業への全体に対する意見として2点、意見をいただいております。まず、1点目としましては、事業を進めるにあたっては、時間とコストの管理をより積極的に行うための経済比較、代替案の立案を検討し、その内容を明確にされたいという意見をいただいております。この意見に対するその後の取組としましては、下に書いてありますように、この海岸保全施設整備の工法選定、どのいうふうな工法を取るかに当たりましては、複数の代替案から経済性、施工性、あるいは周辺環境等への影響を総合的に比較検討することで最適な工法を採用するように取り組んでおります。また、その後の再評価においては、代替案の可能性について検討した内容を、委員会においても説明するようにさせていただきます。

2点目の意見としまして、上に書いてありますように生物多様性の重要性にかんがみ、海浜生物の保全は大きな課題である。したがって、今後、事業を実施する場合は、可能な限り観光への配慮に努められたいという意見をいただいております。この意見に対するその後の取組としまして、新規に海岸事業に着手する場合、事業の計画段階で複数の代替案から環境への負荷の提言に関して比較検討し、その検討内容について、県の内部の組織で構成しております「三重県環境調整システム推進会議」というものがあるんですけど、そこで審議を行っております。そして、事業計画の策定にあたっては、その審議結果を反映して環境配慮の調整を行って事業を実施しております。

なお、道瀬地区海岸で考えられる環境への配慮への取組としましては、養浜を行っているんですが、養浜材を土砂の供給元、この道瀬地区海岸の浜に供給元から確保することということが考えられますが、当海岸の周辺には大きな土砂の供給とか、供給になるような大きな川が無く、当海岸の土砂供給は周辺の崖からとか、あるいは中小の河川からとかの土砂供給なり、いろんな養浜が考えられて、特定の場所から供給することはなかなか難しいということで、地元とも調整しながら、従来から使用してきた養浜材により事業を実施して事業を完了したところでございます。以上、2点が道瀬地区海岸に関して再評価のときにいただいた意見に対する今後の取組でございます。

続きまして、資料の8の503-3 阿津里浜地区海岸についてでございます。資料は503-3の表紙から2枚めくっていただきまして、その資料でございます。阿津里浜地区海岸につ

きましたは、平成14年度に再評価を行っています。当時の委員会で審議された、これもほかの海岸も含めた海岸事業全体の意見としていただいております。1点ございます。上の囲いのところに書いてありますように、海浜の後退に対する対策として、県内各地で養浜を実施しているが、長期的な視野に立ち、自然的な循環を含めた地域内循環システムの中で海岸保全のあり方を検討するべきであるという意見をいただいております。

これに対するその後の取組としましては、再評価後の平成15年に策定いたしました海岸保全基本計画の中で、今後の海岸事業の方向性を示した主要施策の1つとして、浸食対策の中では海浜の後退が顕著で、現状の汀線を維持することが困難な海岸では、河川等の源流部から海岸までの一貫した土砂移動範囲において土砂を総合的に管理し砂浜の保全、回復を図るということを定めて、これに基づいて浸食対策を進めることとしております。

ただ、こういうふうには海岸保全基本計画の中で浸食対策の1つの方向を定めたんですが、河川の源流部から海岸までにおける総合的な土砂管理がなかなか難しく、この土砂管理としては、浸食の著しい県南部の七里御浜海岸で奈良県、和歌山県、三重県、それと国交省さん含めて調整を行っているところなんですが、なかなか河川等からの養浜材をどのように確保するかとか、関係機関との調整に時間を要するケースが多く、現在のところ、このような土砂管理を実現できていないというのが現状でございます。

しかしながら、砂浜の保全回復を図るためには、総合的な土砂管理は重要でございますので、全国的にもいろいろ取り組まれていることもありますので、我々としても、今後ともこういった総合的な土砂管理について取り組んでまいりたいと考えております。

以上で、阿津里浜地区海岸の説明を終わらせていただきます。よろしく申し上げます。

(委員長)

ありがとうございました。ただ今、ご説明いただきました2つの事業は、前回の委員会において継続審議となったものです。今日のご説明いただいた内容を踏まえ、特に何かあれば前回のご説明いただいたで分も結構ですが、主に継続審議になった理由の部分について、何かご質問はございませんでしょうか。

委員お願いいたします。

(委員)

阿津里浜地区のなんで実現できないかということ、もう少し具体的に教えてください。

(港湾・海岸室長)

いわゆる源流部から海岸までというと、源流部からでしますと、河川上流になりますと砂防事業をやっています。それと、途中でダムがあります。それと、途中で河川では河川で護岸事業をしたり、あるいは河川の事業をやったりします。それと、海岸の浸食が進むというのは、基本的には河川からの土砂の供給が少なくなっているということが大きな原因なんです。じゃ、河川からどのようにして昔のように砂利が供給されるようにするためには、

やっぱり今ある、例えばダムの上流から土砂を採ってくる。あるいは河川で護岸等で昔は出てきたところが出てきてないところを出るようにするとか、どういうふうに量的に確保して、あるいは工法的にどうやって持ってくるかというところの調整が難しいということで、なかなか実現できてないということです。

(委員長)

委員、それに対して何かございませんでしょうか。

(委員)

一方でダムの堆積があって、ダムの効果という問題もあるんですけどね。何かうまくできませんかね。

(港湾・海岸室長)

ダムからだとも当然費用もかかりますので、そのまま採って持ってくるわけにいかない、砂利だけじゃないので、いろんなシルト分とかありますので、それを振り分けするなりするとか、そういう技術的な問題もありますし、費用の問題もあります。

(委員長)

今後にわたっていろいろな検討をしていただければと思いますが、すぐには無理だということですかね。

(港湾・海岸室長)

すぐに無理というか、取り組んでってちょっと来年から事業化しようかという、なかなか難しい。

(委員長)

分かりました。ほかに何かございませんか。2つの事業を合わせて今ご質問、コメントをお願いいたします。

(委員)

関係機関との調整、関係機関というのはいくつぐらい、どのような機関、国土交通省とかそういうところとかいうことですか。参考に聞かせてください。

(港湾・海岸室長)

今、具体的に我々総合的な土砂管理でまずやっているのは、さっきも言いましたように七里御浜なので、ちょうど河川が国土交通省さんの管理、あと和歌山県さんの管理区間があり、当然三重県もあります。海岸は三重県ですけど、あと、ダムの管理者が電源開発公社のダム

になり、そういったところが関係機関にあたります。あと、当然、関係市、和歌山県や三重県の市町村さんも当然関係しております。

(委員)

その三者、大きく国交省、三重と和歌山との話し合う場というのはいないんですか。

(港湾・海岸室長)

場は設置して協議は進めています。

(委員)

そういう段階で話し合いを行うということですか。現状はそういうことですね、分かりました。

(委員長)

ほかに特に無いでしょうか。では、無いようでしたら、この件につきましては終わりにさせていただきます。

それでは、どうもありがとうございました。

次、議事次第3の再評価対象事業の審査に入ります。まず、事務局から説明をお願いいたします。

### **(3) 再評価対象事業の審査**

(事務局)

本日、ご審査をお願いします再評価対象事業について説明いたします。再度、お手元の資料の4の1ページをご覧ください。インデックスの赤い資料です。審査対象事業一覧表の審査箇所には○印が振ってございます。8番、9番、10番と道路事業の3事業が本日の再評価箇所でございます。説明につきまして、この後、担当室より行いますので、よろしく願いいたします。箇所の概要につきましては資料5に記載しています。個別の説明は資料6に添付した資料を用います。事業主体の説明は約15分間で行います。なお、説明の効率化を図る観点から、説明時間の2分前から2分ごとにベルを用いてお知らせしますので、よろしく願いいたします。

(委員長)

それでは、事務局から説明がございましたとおり事業の説明を受けることといたしますが、委員の皆さん、何かご質問、ご意見等ございませんでしょうか。

特に無いようですので、準備ができ次第、道路事業についてご説明をお願いいたします。

## 8番 一般国道368号 仁柿峠<sup>にがきとうげ</sup>バイパス

(松阪建設事務所 事業推進室長)

松阪建設事務所 事業推進室の森でございます。

座って説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

それでは、通し番号8番の一般国道368号仁柿峠バイパス道路事業の再評価について説明いたします。

当事業は、平成17年に再評価を行いました。その後、5年が経過し継続中の事業であることから、三重県公共事業再評価実施要綱第2条第3項に基づき再評価を行うものです。

お手元の再評価書の2ページ下の再評価の経緯をご覧ください。前回、平成17年度の再評価では事業の継続を了承されています。

ただし、次の点について意見をいただいています。

- ① 今後、全体計画の工事内容について変更があった場合は、その経緯について詳細に説明すべきである。
- ② 道路整備は多様な目的を持っているものと考えられる。したがって、今後は道路整備の目的を主たる目的と副たる目的に分けるとともに、効果についても定量的と定性的に分けて分かりやすく説明されたい。
- ③ 費用便益については、単に計算結果表のみを添付するのではなく、その見方及び考え方を箇条書きするなど分かりやすい説明に努めるとともに、日当たり交通量及び事業量を交通車両1台当たりに換算したコストを明確にされたい。
- ④ コスト縮減については、いつの事業実施時点に比べてどのような取組を行い、いくら縮減したのかについて説明されたい。
- ⑤ 盛土の耐震性については、設計上の考え方を検討のうえ整理されたい。
- ⑥ 橋梁の耐久性の向上に向けて取り組まれたい。

という6つの意見をいただいております。今回の再評価はいただいた意見を反映して実施しています。

それでは、再評価書に沿ってスクリーンで説明させていただきます。

まず、路線の概要について説明いたします。図上の青色線で示した一般国道368号は伊賀市を起点として奈良県内を通過し、多気郡多気町に至る延長約74kmの幹線道路です。当路線は伊賀地域と中勢地域の中山間部を最短距離で結ぶ道路であり、大規模な災害の発生時に避難、救助、物資の供給等、応急対策活動に利用される緊急輸送道路に指定されています。仁柿峠バイパスは図上の赤い○印で示した箇所です。

続きまして、現道の状況について説明いたします。図上の青色線が現道ですが、急峻な山間部にあるため道幅が狭く、急カーブ、急勾配が連続し、普通車でも対向困難な未改良区間となっています。この写真は現道ですが、車が対抗できない箇所の状況のものです。現道にはこのような箇所が多数あり、写真のような状況が日常的に発生しています。

また、右側の写真は、急カーブで車が脱輪している状況のものです。この事故によりまし

て約3日間通行止めとなりました。このように現道は円滑な通行ができないだけでなく、安全性が十分確保できない状況になっています。また、赤色線で示した区間は大型車が通行不能となっており、大雨のときには通行を規制する区間にもなっています。このようなことから、事前通行規制を解消し、安全で円滑な交通の確保を図るとともに、緊急輸送道路としての機能強化を図るため事業に着手しました。

続きまして、事業内容について説明いたします。事業期間は平成2年度から平成32年度まで、全体事業費は90億円で、工事費が86億5,000万円、用地費が3億5,000万円、計画延長は3,920mです。道路幅員は2.75mの車道が2車線で、全幅員が7.0mです。主な構造物としてトンネルが1本、橋梁が7橋となっています。なお、事業期間については、地質調査の結果、脆弱な地層が存在したことから、施工中の安全対策を十分に施しながらの工事となり、工事に時間を要するため、完成予定年度を平成28年度から平成32年度に変更しています。その他、事業内容については前回評価から変更はありません。また、道路の盛土勾配や橋梁の構造については、耐震性、耐久性を考慮した道路土工指針や、道路橋示方書に基づき設計を行っています。

続きまして、事業の進捗について説明いたします。平成21年度末の事業進捗率は49%で、工事が48%、用地取得が74%です。これまでに橋梁3橋を含む起点側400m、終点側1,360m区間が完成し、この内、終点側の380mを供用しました。現在は残る2,160m区間について工事を進めています。

続きまして、費用対効果分析の具体的な算出方法について説明いたします。便益算出については、仁柿峠バイパスの整備を行わない場合と、整備を行った場合におけるすべてのルートからの交通量転換を元に計算を行いますが、計算方法が分かりやすいように名張市と多気町間ルートと津市美杉町と多気町間ルートの2つのルートから、仁柿峠バイパスを利用するルートへの交通量転換を例に説明いたします。まず、整備を行わない場合と整備を行った場合のそれぞれの将来交通量を推計します。現況交通量は、国道368号では1,500台、名張市と多気町間ルートにおける国道165号では7,300台、津市美杉町と多気町間のルートにおける県道久居美杉線では6,000台です。整備を行わなかった場合の1日あたりの将来交通量は、国道368号では500台、名張市と多気町間ルートでは6,400台、津市美杉町と多気町間ルートでは5,600台となりました。また、整備を行うと、名張市と多気町間ルートから200台が、津市美杉町と多気町間ルートから200台が仁柿峠バイパスを利用するルートに転換して、その他のルートからの転換も含め、整備後の国道368号の将来交通量は1,000台となりました。

次に、走行時間を算出します。国道368号を通行しなかった場合の走行時間は、名張市と多気町間ルートは120分、津市美杉町と多気町間ルートは110分です。バイパスが利用できるようになると走行時間は、名張市と多気町間ルートが70分、津市美杉町と多気町間ルートは50分に短縮されます。また、事業区間内では整備前の走行時間は18分ですが、整備後は6分に短縮されます。これを元に便益を算出します。ここでは最も値が大きい走行時間短縮便益について説明いたします。走行時間短縮便益は、整備を行わない場合の走行時間費用と、整備を行った場合の走行時間費用の差となります。走行時間費用は車種別の交通量、走



行時間、車種別時間価値原単位を掛け合わせたものです。時間価値原単位とは、自動車1台の走行時間が1分短縮された場合のその時間の価値を貨幣換算したものです。なお、実際は車種ごとに計算を行っていますが、計算内容が分かりやすいようにすべてが乗用車であるとして説明いたします。

まず、国道368号を通る500台は走行時間が18分から6分に短縮され、走行時間短縮便益は1年間当たり1億円となります。次に、名張市と多気町間ルートから転換した200台については、走行時間が120分から70分に短縮されて1.7億円、津市美杉町と多気町間ルートから転換した200台については、110分から50分に短縮されて2億円となります。すべての路線の転換について車種別に算出しますと、1年間当たり7億円となります。走行経費減少便益、交通事故減少便益についても同様に、整備を行わなかった場合、行った場合の差により算出しています。

表の上段1費用をご覧ください。費用については、建設にかかる事業費が86億円、供用後50年間の維持管理費が3億円で89億円となります。なお、建設費について用地は資産として残るため控除しています。この費用を社会的割引率の4%を用いて基準年である平成22年の現在価値に換算しますと、合計92億円となります。

次に、表中段2便益を説明いたします。供用年である平成33年の便益は、走行時間短縮便益が7億円、走行経費減少便益が1億円となります。また、交通事故減少便益は1,000万円となり、表示上0億円となります。これらを合計して9億円となります。なお、表示桁数の関係で各便益と合計は一致していません。この単年便益について、費用と同様に社会的割引率の4%を考慮し、供用から50年間分の便益を積み上げて合計したものが、基準年である平成22年の現在価値の便益で合計117億円となります。以上によりまして、費用便益比は便益の117億円を費用の92億円で割った結果、1.3となり、整備効果が期待できます。

続いて、交通車両1台・km当たり換算コストですが、建設費を将来50年間の総交通量で割った結果、1台・km当たり126円となりました。

続きまして、定性的な効果について説明いたします。平成13年度に松阪市木の郷町地内におきまして大規模な木材コンビナート「ウッドピア松阪」が完成しております。津市美杉町からも木材が搬送されています。このグラフは美杉町からウッドピア松阪への木材出荷量の推移を表にしたもので、平成21年度の出荷量は4,468 m<sup>3</sup>となっています。美杉地区の林業関係者にお聞きしたところ、当該事業区間において大型車が通行不能であるため、木材は図に示すような迂回ルートで搬送しているとのことでした。当バイパスを整備すると、図に示すようなルートでの搬送が可能となり、輸送コストが縮減されることから、林業の活性化につながるものと期待されています。

また、走行時間が短縮されることから、災害発生時における緊急活動を円滑に行うことが可能となり、住民の安全・安心の向上が期待されています。

続きまして、地元の意向について説明いたします。当該路線が通過する6市町村の三重県伊賀市、名張市、津市、松阪市、多気町、奈良県御杖村に国道368号改修期成同盟会が設立されております。地域間の物流及び交流促進のため、早期完成を強く要望されています。

続きまして、コスト縮減の可能性について説明いたします。当事業では鋼橋5橋すべてで定期的な塗装の塗り替えが不要となる耐候性鋼材の使用により維持管理コストを縮減することとしています。これまでに2橋を施工し、完成後50年間の維持管理コストを約5,000万円縮減しています。今後、残り3橋を施工し、合計約1億6,000万円縮減します。また、このほかにも切土法面の法尻部分にコンクリート吹付を施工し、除草に要する維持管理コストの縮減を図っています。なお、これらのコスト縮減については、前回再評価時に既に考慮済みであるなど全体事業費の変更はありません。

続きまして、代替案の可能性について説明いたします。全体計画3,920mの内、1,760m区間は整備済みです。また、残りの区間の内、1,080mが用地買収済みで、用地の進捗率は74%となっています。残る区間においても順次、工事を進めている状況にあることや、費用対効果分析の結果を総合的に判断し、代替案はありません。

以上、再評価の視点を踏まえ評価を行った結果、早期供用に向け事業を継続したいと考えています。ご審議よろしく願いいたします。

## 9番 一般国道422号 <sup>み</sup>三田坂<sup>た</sup>バイパス

(伊賀建設事務所 事業推進室長)

伊賀建設事務所 事業推進室長の山出でございます。よろしく願いします。

続きまして、通し番号9番道路事業の一般国道422号三田坂バイパスについてご説明させていただきます。

当事業は、平成17年度に再評価を行いました。その後、5年が経過し継続中の事業であることから再評価を行うものです。お手元の再評価書の裏面下の再評価の経緯をご覧ください。前回の再評価では事業の継続を了承されています。ただし、先ほどの仁柿峠バイパスと同様に①から⑥の意見をいただいております。今回の再評価はいただいた意見を反映し実施しています。

それでは、再評価書に沿ってスクリーンで説明いたします。まず、当該路線の状況について説明いたします。こちらは事業区間周辺の平面図で、青色が422号、赤色が事業区間を示しています。国道422号は滋賀県大津市を起点とし、伊賀市を經由して北牟婁郡紀北町に至る総延長約125kmの幹線道路です。

次に、伊賀市内の国道422号について説明いたします。国道422号は、伊賀市北部の山地部に位置する諏訪地区から伊賀市市街地を結び、定期バスやスクールバスが通行する地域住民にとって生活に欠かせない道路です。しかし、当該区間は急峻な山間部にあるため道路が狭く、急カーブ、急勾配が連続する普通車でも対向が困難な未改良区間となっています。また、大型車が通行不可能であるとともに、降雨時には時間雨量35ミリ、連続雨量120ミリに達した段階で通行規制する区間となっています。左側の写真は現道の交通状況で、バスが道いっばいを使って通行しており、幅員は狭いところで2.5mしかありません。このように大半の区間で車の対向ができないため、対面した場合にはどちらかの車が対向できるところまでバック

せざるを得ません。右側の写真は、大型車の通行不可を表示している電光掲示板です。続いて、左側の写真は、JR関西本線との踏切の写真です。踏切幅が約3.5mと狭いことから、互いに譲り合って通行しています。右の写真は、異常気象時の通行規制を知らせる看板の写真です。過去5年間では4回の通行止めを行いました。このようなことから、事前通行規制を解消し、安全で円滑な交通の確保を図るため三田坂バイパスの事業に着手しました。

次に、事業内容について説明いたします。事業期間は平成8年度から平成29年度までの22年間です。全体事業費は109億円で、工事費が102億200万円、用地費が6億9,800万円です。計画延長は5.1kmです。道路の幅員は3mの車道が2車線、全幅員7.5mです。主要構造物はトンネル1本と橋梁8橋です。なお、事業内容について再点検いたしましたが、変更はありませんでした。また、道路の盛土勾配や橋梁の構造については、耐震性や耐久性を考慮した道路土工指針や道路橋示方書に基づき設計を行っています。

次に、事業の進捗状況と今後の見込みについて説明いたします。平成21年度末の事業進捗率は34%であり、工事が29%、用地取得が99%です。これまでに起点側720m、終点側940m、合計で1,660mを供用しており、構造物は橋梁3橋が完成しています。左の写真は、起点側の供用状況で、定期バスが円滑に通行できるようになりました。右の写真は、終点側の供用状況で車の対向が容易になり交通の安全が確保されました。現在は峠部分の3,440mの工を進めており、3号と7号橋梁を施工しています。真ん中の写真は7号橋梁の施工状況です。

次に、事業を巡る社会経済情勢の変化について説明いたします。当該路線は伊賀市諏訪丸柱地区から中学校や医療機関など生活関連施設がある伊賀市市街地までを結ぶ路線であり、同地区の住民にとっては生活に欠かすことのできない重要な道路であることから、当事業の必要性に変化はありません。また、平成20年2月23日に新名神高速道路の亀山ジャンクションから草津ジャンクションの区間、約50kmが開通しました。これにともない、当該路線は伊賀市街地から新名神高速道路の信楽ICへ接続する道路としての役割を担います。

次に、費用便益について説明いたします。まず、三田坂バイパスの整備を行わない場合と、整備を行った場合のそれぞれの将来交通量を推計します。現況の交通量は国道422号が500台、市道諏訪新居線が2,500台、県道甲南阿山伊賀線が1万7,000台です。次に、三田坂バイパスの整備を行わなかった場合の1日あたり交通量は、国道422号が400台、市道諏訪新居線が2,000台、県道甲南阿山伊賀線が1万5,300台です。また、三田坂バイパスの整備を行うと、国道422号から400台、市道諏訪新居線から1,600台、県道甲南阿山伊賀線から1,500台、その他路線からの転換により、三田坂バイパスの1日当たり交通量は3,700台となります。

次に、走行時間を算出します。JR伊賀上野駅から諏訪地区への走行時間は、国道422号の現道を利用すると20分、市道諏訪新居線を利用すると16分、三田坂バイパスを利用すると8分となることから、それぞれ12分、8分の時間短縮が図れます。また、伊賀市街地から丸柱地区への走行時間は、県道甲南阿山伊賀線を利用すると31分、三田坂バイパスを利用すると24分となり7分の時間短縮が図れます。これを元に便益を算出します。ここでは走行時間短縮便益について、交通量が乗用車であるとして説明いたします。まず、国道422号を通

る400台は走行時間が20分から8分に短縮され、走行時間短縮便益は1年間当たり0.8億円となります。次に、市道諏訪新居線から転換した1,600台については走行時間が16分から8分に短縮され、1年間当たり2.1億円、県道甲南阿山伊賀線から転換した1,500台については走行時間が31分から24分に短縮されて、1年間当たり1.8億円となります。すべての路線の転換について車種別に算出すると、1年間当たり6億円となります。

走行費用減少便益、交通事故減少便益についても同様に、整備を行わない場合、行った場合の差により算出しています。費用対効果分析を行った結果はスライドのとおりです。表の上段1費用をご覧ください。費用については、建設にかかる事業費と50年間の維持管理費を基準年の平成22年における現在価値に換算し、104億円となります。次に、表の中段2便益をご覧ください。基準年の平成22年度における現在価値は合計121億円となります。なお、交通事故減少便益の単年便益は0.01億円、基準年における現在価値は0.31億円となり、表示上0億円となります。また、表示桁数の関係で各便益と合計は一致しておりません。以上より費用便益比は便益の121億円を費用の104億円で割った結果、1.2となり、整備効果が期待できます。

続いて、交通車両1台・km当たり換算コストですが、三田坂バイパスの建設費用、将来50年の総交通量で割った結果、1台・km当たり32円となりました。

次に、定性的な効果について説明いたします。諏訪及び丸柱地区での火災などの災害発生時や市内の医療機関への迅速な救急消防活動が可能となり、住民の安心な暮らしを確保できます。また、路線バスやスクールバスの通行が円滑になることで地域住民の利便性が向上します。このように地域住民の生活の安心・安全が向上することが期待されます。また、伊賀市街地や事業区間終点側にある三田工業団地から新名神高速道路信楽インターへのアクセスが向上することから、産業道路として活用が期待されます。企業に聞き取りしたところ、滋賀県への出荷や、滋賀県から通勤している社員の利便性の向上に期待しているとのことでした。

次に、地元の意向について説明いたします。伊賀市と滋賀県の大津市、甲賀市が構成する国道422号整備促進期成同盟会と、伊賀市と地元自治会が構成する国道422号バイパス建設促進期成同盟会から、沿線地域の生活環境を向上させる道路として、また、大津地域と伊賀地域を最短で結び、産業経済の発展と文化交流の基幹となる道路として当事業の早期完成が要望されています。

続きまして、コスト縮減の可能性について説明いたします。当事業においても、先ほどの仁柿峠バイパスの取組と同様に、耐候性鋼材の使用とコンクリートブロック張工の施工を行っています。まず、耐候性鋼材の使用については、2橋の鋼製橋梁に耐候性鋼材を使用しており、供用後50年間で1億400万円のコスト縮減となります。もう1つのコンクリートブロック張工の施工については、全体で1,700㎡のコンクリートブロック張工を施工し、これにより供用後50年間で約350万円のコスト縮減となります。なお、耐候性鋼材は前回再評価時点においても考慮しており、また、コンクリートブロック張工の施工による工事費の増減は全体事業費に占める割合がわずかであるため、今回全体事業費は変更していません。

続きまして、代替案の可能性について説明いたします。三田坂バイパスの全体計画 5,100mの内、起点側と終点側の1,660mは現に供用済みで、残る3,440mの区間についても、現在、3号橋梁と7号橋梁を施工中です。用地取得についても99%の進捗となっています。このように現在までの工事の施工と用地取得の状況、費用対効果分析の結果を総合的に勘案して、代替案はありません。以上、当事業について再評価の視点を踏まえて評価を行った結果、事業を継続し、一刻も早く全区間の供用を図り事業効果を発現したいと考えています。簡単ではありますが、一般国道422号三田坂バイパスの概要についてご説明させていただきました。ご審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

## 10番 一般国道422号 八知山<sup>やちやま</sup>拡幅

(松阪建設事務所 事業推進室長)

松阪建設事務所 事業推進室の森でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、通し番号10番の一般国道422号八知山<sup>やちやま</sup>拡幅の再評価につきまして説明いたします。当事業は平成17年に再評価を行いました、その後5年が経過し、継続中の事業であることから、三重県公共事業再評価実施要綱第2条第3項に基づき再評価を行うものです。

お手元資料、再評価書の2ページ下の再評価の経緯をご覧ください。前回、平成17年度の再評価では事業継続を了承されています。また、368号仁柿峠バイパスと同じ①から⑥の意見と、③の中では費用便益比におけるトンネル費用の考え方について意見をいただいています。今回の再評価ではいただいた意見を反映し実施しています。

それでは、再評価書に沿ってスクリーンで説明いたします。事業区間周辺の当路線の状況について説明いたします。国道422号は宮川左岸沿いに位置し、県道大台宮川線と一体となって、大台町大杉地区と国道42号を結ぶ道路です。沿線には宮川総合支所、宮川小中学校、警察、消防やスーパーなど生活関連施設、医療機関があり、沿線住民の生活に欠かせない重要な道路です。

しかし、当該路線は急峻な山地と宮川に挟まれており、過去には災害により集落への通行が不能になったことから、緊急時の通行を確保するため宮川両岸に道路を設け、リダンダンシーの確保をすることが必要となっています。なお、リダンダンシーとは代替性を持った道路網を構築することで、災害等による集落の孤立化を防止できます。また、当該事業により、宮川上流の大台町大杉地区には、この地域の主要な観光資源であるキャンプ場や大杉谷登山道があり、唯一のアクセス道路となっています。

次に、事業箇所<sup>箇所</sup>の状況について説明いたします。現道は道路幅が狭く普通車が対向できない状況です。また、八知山トンネルは写真のとおり、トンネル坑口上部の赤色で囲んだ岩盤が崩落する危険性から、八知山トンネルを含む195mを通行止めにしており、紫色で着色した対岸の町道を迂回路として活用している状況です。しかし、迂回路である町道は道幅が狭く、右写真のように大型車が道路いっぱいに通るため、対向車両は橋の手前で通過するのを待たなくてはならず、また、中央の写真のように道路をはみ出してなんとか通行している状

況です。このように迂回路は安全で円滑な交互通行が困難であるとともに、災害時に備えた代替性を持った道路網が確保されていない状況です。

このような状況の中、平成 16 年 9 月の台風 21 号により、大台町では甚大な被害を受けました。写真 1 の箇所では地滑りにより町道が被災し通行止めとなりました。写真 2 の箇所は迂回路が無く、大杉地区はこの被災により 8 日間にわたり孤立しました。また、写真 3 は並行する町道の山側斜面の写真です。ご覧のとおりいたるところに転石があり、災害に対して脆弱な状況です。このようなことから、通行止め区間を解消し、安全で円滑な交通の確保を図るとともに、代替性を持った交通網の構築を図るため事業を進めています。

次に、八知山拡幅の事業内容について説明いたします。事業期間は平成 7 年から 25 年まで。全体事業費は 20 億 1,000 万円で、工事費が 19 億 4,000 万円、用地費が 7,000 万円です。計画延長は 850m です。道路幅員は 2.75m の車道幅員が 2 車線で、全幅員が 7 m です。

主な構造物はトンネルが 1 本と橋梁が 1 橋となっています。なお、事業期間は用地交渉が難航しており、法的手続きを進めることとしたため、これに要する期間を考慮し、完成予定年度を平成 22 年度から平成 25 年度に変更しています。また、道路幅員は道路の利用状況を踏まえ、全幅員を 8 m から 7 m に変更しています。その他の事業内容については、前回評価から変更はありません。また、橋梁の構造については耐久性を考慮した道路橋示方書に基づき設計を行っています。

次に、事業の進捗状況について説明いたします。平成 21 年度末の事業進捗率は 37% であり、工事が 35%、用地取得が 97% です。これまでに起点側 400m の整備を行い、この内、起点側 260m を供用しています。

次に、費用対効果分析の具体的な算出方法について説明いたします。まず、八知山拡幅の整備を行わない場合と整備を行った場合のそれぞれの将来交通量を推計します。事業実施によって現状、黒いルートを迂回している交通が赤い国道ルートに転換するので、これらの交通量を整理しますと、まず、迂回路となっている町道の現況交通量は 1,800 台です。八知山拡幅の整備を行わなかった場合の 1 台あたりの将来交通量は、町道で 1,500 台となります。また、八知山拡幅工区の整備を行うと通行止めが解消され、国道 422 号の走行性が高まり、町道の交通が転換し、交通量は 1,300 台となります。

次に、走行時間を算出します。迂回路である黒色の町道を利用する場合の走行時間は 7 分です。八知山拡幅の整備を行った場合、走行時間は 2 分となり、5 分の時間短縮が図れます。これを元に便益を算出します。走行時間短縮便益について、交通量がすべて乗用車であるとして説明いたします。整備により迂回路から転換した 1,300 台は走行時間が 7 分から 2 分に短縮となることから、走行時間短縮便益は 1 年間当たり 1.1 億円となります。なお、車種別に便益を算出すると 1 年間当たり 1.2 億円となります。走行経費減少便益、交通事故減少便益についても同様に、整備を行わない場合、行った場合の差により算出しています。

表上段 1 費用をご覧ください。費用については、建設にかかる事業費と 50 年間の維持管理費の合計を基準年の平成 22 年における現在価値に換算し、21 億円となります。なお、維持管理費の現在価値は 3,000 万円ですが、表示上は 0 億円となります。次に、表の中段 2 便益

をご覧ください。平成 22 年における現在価値は合計 23 億円となります。なお、1 年間あたりの走行経費減少便益は 700 万円、交通事故減少便益は 50 万円、基準年における現在価値は 900 万円となっていますが、表示上 0 億円となります。以上により、費用便益比は便益の 23 億円を費用の 21 億円で割った結果、1.1 となり、整備効果が期待できます。

続いて、交通車両 1 台・km 当たり換算コストですが、八知山拡幅の建設費用を将来 50 年間の総交通量で割った結果、1 台・km 当たり 100 円となりました。

続きまして、前回平成 17 年の再評価では、総コストからトンネルにかかる費用を削除していたが、この考え方が不明瞭であった。したがって、道路事業の費用便益の考え方を改めて整理するとともに、今後はこれについて分かりやすい説明を求めるものであるとの意見をいただきました。前回の再評価の費用便益比の算定にあたり、通行止めとなっている八知山トンネルの工事費と、トンネルの通行止め解消による便益を共に除外し、費用は 9 億円、便益は 12 億円、費用便益比は 1.4 となっていました。

今回の再評価にあたっては、実情を正確に反映した評価となるよう、トンネルの工事費と整備によるトンネルの通行止め解消の便益を組み込んだ費用便益比の算出を行い、費用は 21 億円、便益は 23 億円、費用便益比は 1.1 となりました。

続きまして、定性的な効果について説明いたします。事業を行うことで国道の通行止め区間が解消されます。これにより、災害などで宮川左右岸どちらか一方の道路が通行不能となっても車両の通行を確保することができるため、大杉地区の孤立化の防止につながります。また、表のとおり、救急車、消防車は大杉地区へ年間約 22 回出動していますが、整備により迅速な救急消防活動が可能となります。このように住民の安心な暮らしを確保することができます。

次に、2 点目ですが、平成 18 年 3 月に近畿自動車道紀勢線の大宮大台 I C が開通しました。また、平成 16 年災害で不通となっていた大杉谷の登山道は今年 10 月 1 日から一部開通しました。大杉地区にあるキャンプ場の入り込み客数は、平成 18 年以降、増加傾向です。このようなことから、当該事業を行うことで観光地への利便性が向上することとなり、観光客の層の増加が期待されており、観光産業への支援につながるものと考えられます。

続きまして、地元の意向について説明いたします。当該路線が通過する 5 市町、三重県津市、松阪市、伊賀市、大台町、紀北町で設立された「三重県南北縦貫道路建設促進期成同盟会」から、住民にとって安心・安全な生活基盤の確保が不可欠であるとして、八知山拡幅工区の早期完成を強く要望されています。

続きまして、コスト縮減の可能性について説明いたします。トンネル照明は器具の技術が向上しており、最新の照明器具の導入を検討し、建設コスト、維持コストの縮減に努めます。

続きまして、代替案の可能性について説明いたします。八知山拡幅の全体計画 850m の内、起点側から 400m は整備済みです。また、用地進捗率は 97% です。事業の進捗状況、費用対効果分析の結果を総合的に判断し、代替案はありません。以上、再評価の視点を踏まえ評価を行った結果、当事業を継続し、一刻も早く全線供用を図り地域の住民の安全の向上を図っていきたいと考えています。ご審議をよろしく願いいたします。

(委員長)

ありがとうございました。ただ今、3つの事業につきましてご説明をいただきました。評価の結果、継続したいというご説明でしたが、委員の皆さん、この評価の内容、判断に関してご質問、コメント等をいただきたいと思います。

進め方ですが、3つの事業を一緒に進めていきたいと思いますので、ご質問もしくはコメントされる場合に、どの事業かということをもっと明らかにしていただいでコメントをお願いいたします。

私から1つよろしいでしょうか。仁柿峠の、スライドでいうと、スライドNo.が付いてないので、費用対効果分析の具体的な算出と将来交通量、それでもいいですし、そのときの走行時間でもいいですが、仁柿峠の2枚のうちどちらか、配付資料で言うと下に6ページ、もしくは7ページとついてるあたりにですね。これで結構です。こういうのを算定されるときの、名張や美杉の辺りに住んでらっしゃる方のお考えというのがよく分からないんですが。さっき松阪の施設に行くのにどうかという話があったんですが、美杉に住んでいらっしゃる方は車でここに来たいもんなんだろうという話なんですね。普通に考えたら、何かあったときにはこう来て松阪に来るか、こう来て津に行くということは私らでも容易に想像できるんだけど、美杉の方が多気に来るとするのは、そんなにたくさんあるのかなと思うわけです。そのときに、これができることによってここに集まるルートがどれだけ変わるかと、人数が変わるかということは算定するのは非常に有意義だと思うんだけど、ここを中心として集まるということで人数とか時間を算定するという考え方に私は違和感を覚えるんですが、その辺のご説明は何かありますでしょうか。

(委員)

同じ質問なんで一緒にさせてもらいたいんですが、このルート選定が本当に現実的なのかということで委員長言われたんですが、この美杉のルート選定が本当にこれが松阪に勤めている美杉の人たちの通勤経路になっているのかということです。美杉から松阪に来ている学生って本当にこんな橋を越えて雲出川の向こうに一回出て、また戻ってるのかというルート選定が気になります。それに関連して、社会実験で3月まで高速道路の無料化が行われてます。そうしますと、やはり社会実験であります、高速道路が無料化になっていますので、この110分という時間経路自体が高速道路の無料化によってもっと短くなってるはずですので、この実験がうまくいって、今後、伊勢道は無料化が完全実施された場合は、この具体的な算出の部分が変わってくるんじゃないかというのが想像できます。ですので、委員長の質問と同じで現実的かどうかということをお伺いしたいと思います。

(松阪建設事務所)

ちょっと説明させていただきますと、高速道路の無料化に関しては推計上はまだ完全に無料化されていないということもありますので、申し訳ないんですが、今回考慮させていただいてないという状況でございます。



あと、その交通の流れに関しましては、様々なここにある国道以外にも、細かい県道等もございまして、そういったいろいろなルートからも使われている方に対して推計をして、それをトータルして出していくというのが現実的に実際の計算ではやってはおるんですが、ここでは分かりやすい説明に主眼を置いてさせていただきたいという思いがありまして、あえて管内であります多気町に向かうルート設定ということで、名張市から多気町、津市美杉町から多気町というルートをまず設定させていただいています。実際、ほかにも通れる道があるんですが、仁柿峠に関しまして、最初に見ていただいたスライドの写真もございまして、非常に急勾配で急カーブが連続するという、非常に走って危険な感じがするような場所がございます。大型車が通れないということもありまして、普通車も対向困難な状態であるということで、あえてこういった走りにくくて危険な場所を選ばない車もあるということで、そういった車を対象に計算をさせていただいております。

(委員長)

もう一度、さっきの図を見せていただけますか。例えば美杉町にいらっしゃる方が、今までやったら津に行くのに本来ならこう行きたいのに、選ばずにこう行く人がいるとか、こう行く人がいるとかというのがあったとして、それがこうなりますよというのは非常によく分かるんです。ただ、そうなんです、名張や美杉のこういう人がどうなるかというのは、これが本当にこう行く人がこうなるんですかね。でも、この数字自体がこんなに多いのかというと、その辺ちょっと不明確なんです。要はそういうことも含めて、ここからここも、ここから津も松阪もいろんな調査をされて、それを全部含めたうえで費用便益計算をされてると。ただし、ここで見せたのはなぜか知らないけれどこういう道やという理解でよろしいんですか。すべての計算はされてると。特にここを挙げて計算をして費用便益を計算しただけではないと。そこが一番大事なところなんです。

(松阪建設事務所)

実際の青いルートのほうを見ていただくと、実際、整備しなかった場合は、このポイントで出した数字なんです、6,400台ぐらいと。こう行って津へ向かっていく方とか、また、もう久居方面で止まれる方とかいろんな車がありまして、それが6,400台と。その中で、こういったルートで向かわれる方が200台おられて、その200台がこういう危険解消とか、非常に走りやすくなるということで、このルートに転換していかれるということで、すべてが200台というわけではなくて、6,400台の内、200台がこういったルートを将来なんです、使われているのがこういった形で転換されるというふうに出させていただいております。

(委員)

この2つのポイントの場所はどの辺ですか。165号の場合は、白山の大三あたりのことを指されていますか。

(道路整備室)

道路整備室の森といいます。

先ほどからのご説明、ちょっとだけ補足させていただきます。委員長おっしゃられたように、いろんな交通を推計させていただいて、それに対して仁柿峠のバイパスができることの効果を全部積み上げさせてもらって評価をさせていただいています。

今、委員がおっしゃられてましたように、大三のところがどこということではなくて、例えば名張から多気であれば、名張方面のほう、例えば極端に言えば滋賀のほうからかも分かりませんが、そちらのほうから多気町以南の方向へ行く車がどれぐらいおりますよ。例えば上のほうで165号が将来整備無しの場合、6,400台ですよ。それは副委員長おっしゃられたように、津へ行く車も6,400台は含まれておりますが、例えば松阪のほうであるとか、例えば伊勢のほうへ行く車も含まれております。そういう名張市方面から伊勢、松阪を含めて多気町方面へ行く車がおおむね200台ぐらいおって、それが仁柿峠ができると通りやすくなることから転換していきますよということで、そういうことを評価させていただいておる。細かくは委員長おっしゃられたように細かいたくさんポイントがあって、それを評価させていただいておるんですが、分かりやすいように名張市方面、多気町方面みたいな格好でご説明をさせていただいておるといって格好になってございます。

(委員)

なぜポイントを聞いたかということ、165号から松阪以南に行く道が1日7,300台あって、それが6,400台回るといってことなんです。それで1日200台、この根拠はどのように出されているのかということです。要するに、多分委員長も恣意的になっているのではないかということだと思います。論理的に証明されるのかどうかを今聞かせてもらっています。1日200台という数が恣意的に費用便益の計算をされているのではないかというのを確認させてほしいわけです。だから、165号のポイントが大三あたりと言われたら、大三と聞くと、白山、津市ですから、それが本当にそこから南へ流れているのが200台もあるのかというのが、根拠として交通量調査とかから出てきた。あるいは住民アンケートで、例えば旧白山町にお住まいの人たちの中に松阪に勤務している人、あるいは松阪に通学している人がいて、そういうのを考えてみると200台になるという話を説明しておられるのなら分かるんですが、その200台の根拠を出してもらえると、もう少し分かりやすいのかと。

(道路整備室)

交通量の推計にあたりましては、大体5年に一度ぐらい交通量の調査をしております。今掲げさせていただいたポイントについても交通量の調査をしています。その道路を通る交通量を調査するというのと、全数ではございませんが、どこからどこへ行く交通がということとを合わせて調査しております、どこからどこへ行く交通がどれぐらいある。結果としてそれぞれのポイントで交通量がどれだけあるというような格好の調査をしております、そういう調査の結果をもとに将来の人口なりなんんりの推計を踏まえて将来の交通量を出す

ということです。実際のポイントでの交通量、どこからどこへ行く出発地と目的地がどういう状況になっている。将来の人口動態とかを踏まえて交通量の推計をしています。仁柿峠バイパスを整備する場合、整備しない場合ということで推計をした結果、200台がそれぞれ転換してくるということで推計をしています。

(委員)

そうすると、1つ分からなくなってきたのが、県道久居美杉線は1日6,000台通る。美杉村ってそんなに人口いないんですよね。それから、主な産業から考えるとトラックぐらいしかないわけですよね。今後もこの人口、先ほど人口動態と言われましたが、人口動態を考えたときに、美杉というのは限界集落に近付いている状況の中で、この台数を費用便益の計算として、キープできると考えられているということですか。

(道路整備室)

はい。おっしゃるとおりで、現状、調査の結果、6,000台の交通があるということです。

将来、動態も含めてすると、6,000台が増えるわけではなくて5,600台程度になるであろうというのが推計の結果でございます。6,000台は美杉スタートじゃなくて、今、現状、久居美杉線を通っているすべての交通ということでございます。全てです。

(委員)

全てですか。だから、久居のほうの165号とのポイントのあたりの台数でもあるわけですね。

(道路整備室)

あそこで記載させていただいたポイントの道路の総交通量です。6,000台。

(委員)

ポイントというのはあそこの1箇所じゃなくて、

(道路整備室)

あそこで通行する上り下りの両方の車の1日あたりの総数。

(委員)

県道久居美杉線だと総数というのはポイントじゃなくて、先ほど言われたのは166号と交差点のところの台数って、先ほど言われたように解釈したんですが、違うんですか。真ん中の要するに久居美杉線の中のほうの美杉寄りのほうの地点の台数なのか。それとも、高速道路全部使っている台数なのか。

(道路整備室)

今、緑の道路上に○印が少し書いてありますが、あの位置での上り下りの総交通量ということになっています。その位置ですね。

(委員)

それが大体どの辺ですか。旧美杉村になるんですか。そうすると、人口が5,000人はいないと思うんですが、あのあたりは。

(道路整備室)

必ずしも美杉の人だけじゃなくって、美杉に仕事に行く。美杉じゃなくって違うところからそこを通過するような車も含めて、現状、17年の計測値ですが6,000台であったと。これ計った実際の結果です。

(委員)

分かりました。推計は1日5,600台で30年間という形で、便益の計算では。

(道路整備室)

はい。将来、5,600台になるということで推計しています。

(委員)

分かりました。

(委員長)

何度も多分説明してくださっているんだろうけど、まだちょっと理解していないというか、耳に入っていなかったこともあるので、これ、県境ですよ。これは将来的に人口が減って台数も減ってという数字ですか。

(道路整備室)

おっしゃるとおりです。

(委員長)

これは全部そういうことですよ。それを整備が無しだったらこうだけど、整備をしたらこちらの分が増えるので、200台こちらに移って、それで結局ここも500に減るけども、整備をすることによって1,000に増えるということですね。

次に、この6,400とか5,600というのはここを通過している数なんで、これがどこに行くかという話は本当は分からないんですよ。というのはね、これを見ると、6,400、5,600みんなここに来ますというふうに見ちゃいけないということですよ。だから、本来、この人が

この道路が整備されてなかったら、おそらくこう来てるだろうけど、この人たちが高速道路がただになるというのもあるって、こう来ますということも含まれているわけですよ。だから、確かにこれができることによって、今までこう来てた人が、これが便利なのかどうか分かりませんが、こう来ることが増えてくるということなんだけど、この図を見ると、どうもこれがみんなここに寄ってくるように思ってしまうんで、それで最初、私、違和感を覚えたんだけど、おっしゃりたいことは分かりました。多分ほとんどここで止まった後、こっち行くのと違うかなと気がしますが。理解はいたしました。

(道路整備室)

6,400台の内、かなりの分が津のほうへ逃げるだろうと思ひまして、おっしゃるとおりです。

(委員長)

分かりました。では、私らばかりではあれなので、ほかの方どなたか何かございませんでしょうか。後の2つの事業も含めてで結構ですので。

委員。

(委員)

ここらあたりの道路状況がなんか土手の上を走ってたような気がして、集落のともあつて、この辺の整備状況はどうなってるんですか。

それから、三重県でやってるから多気名張というルートをつくってますけど、実際はこの369号に行くんじゃないでしょうかね、多気から。そういう気がしますけど、名張というよりも。その辺はどういうふうに見えていますか。

(伊賀建設事務所)

伊賀建設事務所の松本と言ひます。

松阪建設事務所の案件なんですけど、先ほど委員のほうからご説明いただきました、この名張市の件に関しましては、私ども伊賀建設事務所の所管でございますので、私のほうから状況を説明させていただきます。

今、委員ご質問いただきました場所は、名張市の比奈知ダムの上流側のあたりになるかと考えます。それで、現在、名張市から比奈知ダムを過ぎて津市へ向けては、ダムの関連もございまして改良済みとなっております。ただ、今、赤の点で示しております場所が名張市の長瀬というところなんですけど、土手の上を走っているというのは、河川のちょうど堤防兼用の国道のことを指されていると思うんですけど。現在、名張市管内におきまして未改良となっております部分が、今、赤の点のところ、3.7kmでございます。その3.7kmにつきましては2つの工区に分けて事業を進めておりまして、1つが1.1km、1つが2.7kmということで3.8km残っておりますが、その1.1kmの区間につきましては、今年度3月をもって1.1kmすべて供用を開始する予定でございます。残りの2.7kmにつきましては、平成19年度より事

業に取り組んでおりました、現在、用地買収を進めておるということで、工事については用地買収完了区間からということで、来年度から一部工事にかかれる予定でございます。ということで、今委員ご説明いただきました土手の上を通っている部分のところについては、現在、事業化を進めておりますので、順次、改良を進めていくという状況でございます。

(松阪建設事務所)

もう1点でございますが、名張市だけじゃなくて、ほかの道路もいくんじゃないかということでございますが、これは説明の便宜上ということで、この辺の大きな市ということで名張市を例にして作らせていただいております。当然いろんな道路にこれから入っていくということは考えられます。

(委員長)

では、その他の質問ございませんでしょうか。

委員。

(委員)

聞いてみると、なるほど、すごく便利になって、そういうことも考えてもらってるんやなと思うんですが、早くなって車がいっぱい通ったらCO<sub>2</sub>は全然出なくて、そして生物、今この多様性どうのこうのという環境問題に一生懸命取り組んでるのに、それはそういう効果も全部加味したうえの費用対効果なんではないでしょうか。そういうこともこの3つの案件の中で、全部実は費用対効果の中には自然環境というものも含まれてますというのか、そこんところを教えてください。

(道路整備室)

道路整備室です。先ほど指摘のありましたCO<sub>2</sub>については、今の3便益の中で便益として額としては計上してない格好になっています。ただ、CO<sub>2</sub>の削減量というのは、先日、第二伊勢道路とか鶴方磯部バイパスの再評価を審議いただいたかと思うんですが、あのときと同じように、いくらCO<sub>2</sub>が削減されるのかというような数量は今回算出していますもので、その数量だけご報告させていただきます。

(松阪建設事務所)

これは国道368号の仁柿峠バイパスの場合のケースでございますが、国土交通省の案ではCO<sub>2</sub>削減量は、バイパスの整備を行わない場合のCO<sub>2</sub>排出量から、整備を行った場合のCO<sub>2</sub>排出量を減じた差ということで出さしていただくことになっています。その中でCO<sub>2</sub>排出量ということですが、車種別の交通量に走行延長と車種別CO<sub>2</sub>排出原単位というのがございまして、それを掛け合わせて、これを1年間に換算すると。最終的にグラムからトンに換算するというので、100万で割っております。CO<sub>2</sub>の排出量はすべて路線の転換につ

いてすべて車種別に算出することとなっておりますが、先ほどの便益の出し方と一緒に、すべてが乗用車であったということで仮定させていただきますと、このように年間当たり132 tということになりました。先ほどと同じように、ほかのルートからの計算を同様にさせていただいた結果、年間当たり2,190 t削減ということになっております。これは将来的に交通量が、先ほども推計上で減るということもございまして、あと、道路網が整備されると渋滞等いろんな解消がされるということで、そういったところでCO<sub>2</sub>が削減されるということで、このような数字になっているということでございます。

(委員)

よく分かりませんが、要するに道路ができた。でも、こういうことも全部加味しているんで、便利になって、そして自然も破壊されないでじっとしてますよということをおっしゃるのか、いや、そこのところはちょっとこういうこともあるんですわというとか、そこだけ教えてくださったらいいんです。しかも仁柿峠にしても全部のところがすばらしい自然のところですよね。そこにはなんの珍しい草も鳥も何もそういうものは何にもないんやと。そういうことも全部加味したうえで花も木も全部うまく考えてますよっていうことでしたら、それで結構ですが、そういうことはどうでしょうか聞いてるんですよ。

(松阪建設事務所)

実際が大型車が現状通れないところに対して通れるようになるということもあるんですが、そのCO<sub>2</sub>自体はこのように減るということで、環境への配慮には十分になっていることだと考えております。

あと、いろんな植物とかそういったものに対しても、こういったCO<sub>2</sub>は削減されるということで、後は渋滞とかの解消等もこのバイパスに限らず、いろんなところで排気ガスとかそういった削減されて、CO<sub>2</sub>削減と共にそういった広範囲的な環境への配慮になってることかと考えております。

(委員長)

補足的な質問ですが、私の理解でいいでしょうかということなんです。そもそも、CO<sub>2</sub>の計算をされているのが時間が経つごとに車がある程度減るというのもあり、それから、こちらの道を通ったのが、こちらの道を通るというだけの話で、台数的にはそんなに変わらないと。それで、こちらの道からこちらの道になったのですが、普通でいえば時間が短くなるか、もしくは距離が短くなるか、そういうふうになりになるので、個々のCO<sub>2</sub>を計算したらちょっとは減っていると。だけど、それを便益として大々的に上げるほど、CO<sub>2</sub>を減らすための事業でもないのだから挙げてない。ただ、それに対して大きなマイナスになっている、負荷がかかっているものではないという意味です。

ところが、こちら側の道がたくさん通ったら、こちらはばらまくだろうけど、こちらに通ったら、それがこちらに移ってくるだろうし、そのところまで元々走ってたところに

CO<sub>2</sub>がおって、今度のところは大丈夫やとか、そんなところの調査までは何もやっていないと。そこまでの調査は要求されてない話だということですよ。そういう理解でよろしいですか。

(松阪建設事務所)

CO<sub>2</sub>に限れば、今委員長が言われたように、個々の路線じゃなしにトータル的にどうなるのかということで考えております。

あと、先ほどもありましたが、文化財とか貴重な生物については、そのつど、その事業についての調査を行って必要な対応をしてみたいと思いますので、特にこの事業でそういうことをいじめるとかいうことはございません。

(委員長)

では、ほかの委員、まず、委員から。

(委員)

三田坂バイパスのところで、この地域のことは余りよく分からないので教えていただきたいのですが、三田坂バイパスの9ページのところにありますその他の効果というところでお聞きしたいと実は思うんですが、何度も出てくるこの便益の出し方が、今後50年間をかけて費用対効果を出してしてると思うんですが、9ページの上のその他の効果の丸柱、諏訪、三田地区、その方々が上野のほうに行かれるのに、やっぱり消防であるとか市民病院、岡波総合病院さんへ通われる。

そして、あと、丸柱とか諏訪の地区の子どもさんたちが学校へ通われるのがスクールバスと書いてあることだと思うんですが、地域住民の方の路線バスは1日15本、スクールバスが対象生徒は20人ということなんですが、数的に言うと本当にご不便でありましょし、この便益50年という将来的なことを思うと、段々減ってくるんじゃないかというのが普通考えられることなんですが。

じゃ、どうかというと、もう1つ書いてあるのが、信楽のIC、新名神へ入って行かれる産業道路としての使い方によりということもあるので、そちらのほう非常に費用対効果のうえでいくと、車が増えてくる可能性もあるのかと将来的に思うんですが、今現在、この三田工業団地から信楽のインターに乗る車というのが現在どれぐらいなのか、参考にもし分かっていたら教えていただきたいのと、それからプラス、丸柱というのが山のこっち側で、そこから確かすごい道があって滋賀県のほうへ行ったと思うんですが、今はその道も良くなって滋賀県側も非常に信楽インターに乗れるようないい道路ができてるのかどうか、非常に産業道路としての将来性があるのかということをお聞きしたいと思います。分かっている範囲で教えてもらえませんか。



(伊賀建設事務所)

伊賀市内から新名神のほうへ乗る車というのは、実は今現在、この三田坂バイパスが大型車が通れないとか、普通車も対向が困難ということもありまして、このあたり名阪国道に壬生野インターというのがありまして、こちらから最寄りの土山インターが新名神高速道路にありまして、そちらの道路がメインの新名神に乗るルートになります。例えば伊賀市内の方が新名神に乗っかろうと思うと、このルート、おおまかにこういったルートに乗られています。

(委員)

要するに産業道路としての期待が非常にあるとかいうようなことは、これができることによって、かなり移るであろうという予測を立てられているということですか。

(伊賀建設事務所)

そうですね。まず、新名神高速道路が開通した後、特に名阪国道の連絡ということで、この間の県道については交通量の調査はしておりませんが、実感として大型車が非常に増えております。近年。

あと、三田工業団地の中にあるとある企業にお聞きしたところ、滋賀県への工場もあって、1日2台ぐらいは通行しとると。そのルートはといいますと、この工業団地からこの名阪の横の国道を走りまして、このルートを通られるということをお聞きしております。

あと、今後、この三田坂バイパスが広がれば通ることがありますでしょうかと聞いたところ、それは実はここの駅前に密集しとるんですが、三田坂バイパスの事業区間、この赤のルートでこのルートになってすごく直近にあることから、大型車はこちらに流れるのではないかとということで、利用できることを期待しておりますというお話をお聞きしております。

(委員)

そうすると、10 ページに地元の意向のところ、国道422号バイパス建設の期成同盟会の会議風景がありますが、やはりこれは企業なり地元の市町とかの方々の同盟会だと思いますが、非常に422号バイパスに対しては期待しておられるということイコール、車が必ずやそこを通って産業活性化するという予測はどういう点で三田工業団地の1社が2台ばかり通るではあんまりですけど、いろんなことで感じておられるところを教えてくださいたいですが。

(伊賀建設事務所)

期成同盟会2つございまして、右側の期成同盟会は地元の方が中心となっておるということで、諏訪とか三田坂バイパスをはさんで北と南の区の方、6区やと思うんですが、区長さんが入っておるということで、どちらかというところの期成同盟会はそういう医療とか消防の関係とか地域の方という意味合いが強いので、地域の方のつながりということで、そういった要望が非常に強い同盟会でございます。

一方で、この左側の期成同盟会、これは伊賀市、三重県で地元伊賀市と、あと甲賀市とか

滋賀県のいわゆる行政が作っておる期成同盟会でございまして、当然産業ということもありますけど、伊賀の忍者と甲賀の忍者といった文化的な交流も非常に滋賀県と伊賀市の間では盛んに行われております。忍者フェスタとかいうのもあるんですが、そういったことも含めて産業、観光ということで非常にご要望いただいとるということで、今、委員おっしゃいますように、当然その422号が開通すれば、そういう産業についても車は走るであろうし、そういう文化的な交流ももっといづれ盛んになるであろうというのを期待してご要望いただいております。

先ほどのご質問の続きになるんですが、この左側の期成同盟会につきましては、伊賀市と大津とか甲賀市ということもあって、三重県のほうでは三田坂バイパスの整備を進めております。それと同様に滋賀県のほうでは、滋賀県側の422号の未改良区間について、現時点では未改良区間についてはすべて事業化していただいておりますということで、三田坂バイパスと現在、滋賀県側で進めていただいております未改良区間を改良すると、大津なり伊賀市の幹線はすべて改良済みとなるということで、未着手の未改良区間はないという状況でございます。

(委員)

分かりました。一貫して信楽インターに滋賀県側のほうも整備をされるし、三重県側は三重県側で目標を作ってやってるから、つながれば産業道路としても非常に、また、学校、消防用にもそうですが、非常に有意義だと思われているわけですね。そすと、この台数よりもっと増える場合もあるかも分からないということですか。

(伊賀建設事務所)

かもわかりませんが、現時点ではこれ以上の数字は持ってないんですが、今の予測としてこういう数字でございますので。

(委員)

50年というと、すごく社会情勢も変わるだろうと思って、将来的に両方の県でやっていこうということが既に行われているのであれば、いろんな面で見込みがあるかと思って。ありがとうございます。分かりました。

(委員長)

それでは、委員。

(委員)

三田坂バイパスについてです。諏訪の峠は運転するなど、40年間。対向してもバックができないから、行ってはいけないということで、先日、初めて横に乗せてもらって、あの道、今日の審議に合わせてちょっと見せてもらった。さすがにこんなところに諏訪村があったんかというようなところでした。本当にここ冬場なんかはどうして運転していらっしゃるのかな

と。夫に「便益、便益」とよく帰って言うんですが、これ本当に便益では勘定できない住民にとっては本当に大変な道で、これは何らか解決せないかんから、今度行ったら言うわというような話からと、伊賀で本当に大手の企業があつて、その大手の企業が草津のほうに回っていますよね。これ会社の車だけでなく、伊賀の人は、阿山に大きな工場があつたのが草津のほうに移って、そういうところへ通勤されている方が皆今さっき言われた壬生野インターから下りて向こうへ抜けられるんです。そうすると、女性の立場から、子を持ったお母さんが朝早く帰りも急いで帰る混雑した道がちょっとでも軽減できるなら、本当に50年間の便益がどうのこうのと言う以前に、早くそういう便利なようにしてあげないかんていうのも私の思いですし、これ説明された中に書いてなかったんですが、一番最初のほうの答えにあつたんですが、橋を強くする工事の方法を変えたとか言われても、以前の橋はどうで、今回の橋の強さにするのやったら耐久性が何年延びたとか、手入れの方法がどれだけ縮減されるから少なくなるのか、そういうようなところを私ら素人は全然分かりませんので、どういふふうに変わっているのかというのを教えてほしいのと、盛土問題に前の意見書で出されてる答えについては出ていないんやけど、これってどういう方法で今工事なさっているのかをお尋ねして、できるだけ速やかにこれもしてあげてほしいというのは地元の意見です。

(伊賀建設事務所)

橋につきましては何橋かございます。まず、耐候性というのは、ちょっとご説明が長くなるかわかりませんが、橋が塗装されてますと時間がたつとその塗装が傷んできます。塗装は何のためにしてあるかという、橋のさび止めのために塗装がしてあるわけですが、何年か経てば橋は塗り替えていかなきゃならないということになるかと思ひます。ただ、この耐候性鋼材というのは、まず塗り替えが要らない。もっと細かく言うと、橋の構成の鋼材の表面に逆にさびを付けてしまつて、そのさびが塗装の役割とするということで、塗り替えが要らないことで塗り替えの費用を浮かしていくということで、この耐候性の鋼材というのを最近使っています。ということで、この耐候性の鋼材を使っている桁については茶色っぽいさびたような色をしております。ただ、経年変化等に伴つてきれいな茶色になっていくということが立証はされております。

それで、その橋の構造そのものなんですが、一番大きく変わっているのが、阪神大震災の後、橋の構造計算の基準値が非常に大きく変わつております。それで、その後、何度か構造計算上の基準が変わつておりますが、そのときそのときで一番新しい構造計算上の基準を用いて私ども設計をさせていただいておるといふことになります。ただ、古い橋になつてくれば、当然、橋の対策が必要になってきます。それについてどうするのかとなつてくると、順次、古い橋から架け替えをしていくのか、もしくは架け替えじゃなくて補強をしていくのかということをやつていくところでございます。

ただ、この三田坂バイパスにつきましてはすべて新基準、今の基準を満たしておりますので、何かあつて大きく基準が変わらない限り、補強は必要ないと思ひますけども、これまでの橋の中で今の基準を満たさない橋については、伊賀市の管内においても順次、古い橋から

落橋防止装置とか耐震対策といった事業を進めておるところは当然でございますけども、この三田坂バイパスに限っていえば、すべての橋について新基準を満たしておると考えておりますので、今のままでこの橋をいじらずにやっていると考えております。

それと、後もう1点ご質問いただきました盛土についてですが、基準と言ってしまうと広範囲なんですけど、土工指針という基準がございます、その中に盛土の材質、体積とか粘着性とかいろいろあるんですが、そういうのがある程度それを満たす土を使って、なおかつ、法面の勾配、私ども一般的に言って1割5分、1 m50の水平に対して1 m上がっていくという、1.5 対1という勾配か、1.8 対1という勾配、これの高さにつけて使い分けておりますが、そういった形で基本的にはそういう土工指針という基準に基づいて盛土部分の施工をしておりますし、それなりの材質を使ってそういった、いわゆる締め固め施工、当然締め固めた後も密度がきちっと締まるとるかどうかの検査をしておりますので、そういったことで盛土の安全性は確保できると考えております。それと、ただ、どうしても表面については水が流れたりしますので、その表面の水が流れて削られることを防止するために、今は環境との兼ね合いもあるんですが、芝を張っていくというふうな植生をしていくということで現在はやらせていただいております。

(委員)

三田坂って本当に橋と橋とトンネルだけという感じ。トンネルって見た感じ、あそこ山がそんなに高くないんですか、そういうようなこともきちっと出て、きっちり期限内にできる予定。

(伊賀建設事務所)

今、ご質問いただきましたトンネルですが、割と浅いように思うんですが、一番深いところと50m以上の深さがあります。差があります。浅ければトンネルできませんので、ある程度の高さがないと。一番深いところでも50m60mぐらいの深さは持っております。

それと期限ということなんですが、今、三田坂バイパスについては29年度を目標に置いております。今の進捗状況でいきますと、大谷側からの900mぐらいを供用してまして、そこから引き続き、峠のほうへ向いて工事をしていく部分と、実はトンネルのすぐ下側のところに今仮栈橋の工事をしておりまして、仮設道路を付けております。そこに仮栈橋の工事をして、この図面でいくと、大谷のほうから上へ上がっていく工事と、そのトンネルのところ、その仮栈橋が下向いて下がっていく工事ということで、2方向の工事を進めていきたいと考えています。それと別にトンネルは上向いて掘っていくということで、3方向の施工が可能かと考えておりまして、そういった形の中から、今のところ、29年度末という目標はクリアできると考えております。

(委員)

ありがとうございます。通勤者のためにも早くお願いします。

(伊賀建設事務所)

わかりました。ありがとうございます。

(委員長)

ほかに、特に3つ目の事業の八知山拡幅が今のところ、ご質問が出てないと思いますので、委員。

(委員)

その八知山拡幅についてですが、当初計画が8mだったんですが、それが7mになったというんですね、幅員。それはどういう理由なんですか。

(松阪建設事務所)

当初、確かに計画は8mでしておりましたが、道路の基準になります道路構造令が平成16年に改定になりまして、その中で現状、ここに見合った交通量で道路幅員を決めることができましたので、今回、8mから7mに幅員構成を変えさせていただきました。

(委員長)

片側3mにしても2.75mにしても、要するに片側1車線で余裕を持って普通に走れる大きさということですか。

(道路整備室)

もう少し詳細に説明させていただきます。当初、8mといいますのは、車道が今言われたように3mと幅員が1mの両側ということで8mと。これがそれまでの基準で造られております。

先ほど16年と言ったんですけど、正確には15年に道路構造令の改定ございまして、中央の管理する道路については、その地形とか状況、計画上の道路区分等を加味して地域に合った道路整備ということで基準が示されまして、その基準が今上段にあるような7mの基準になっております。したがって、今この2m75でも道路にとっての走行性については、広ければ広いほど走りやすいのは走りやすいわけですが、維持上、2m75であっても走行性には問題ないと考えております。

(委員長)

改正されるまでは問題ない、広さよりも構造令で若干広めのを造らざるを得なかった状態だったということですね。

(道路整備室)

これは非常に広い道路というわけなんですけど、場所場所によって狭い道路を造るという

ことがあったということから、一つの標準として8 mという標準を使っておるということでございます。

(委員長)

分かりました。委員よろしいですか。

(委員)

今回の事業地区の左右というか東西というか、供用している部分の幅員は何mなんですか。

(道路整備室)

供用している部分については、旧の基準で供用を開始しております。8 mでございます。

(委員)

1 m少なくしますと工事費はどれぐらい縮減できるんですか。

(松阪建設事務所)

その辺につきましては一応試算をさせていただきまして、工費で約1,300万円ほど縮減をできたんですが、ただ、さっきもちょっと説明させていただいたと思うんですが、用地の買収が一部残っておりまして、その法的手続きを含む関係で、その辺の資料作成に1,300万円ほどかかるということで、トータル的には全体事業費は変えてございません。

(委員長)

10ページのコスト縮減の可能性というところに、新しい照明器具の導入によるコスト縮減が挙げられてますが、せっかくの8 mから7 mに縮減するという今の1,300万円が縮減ということがなぜ載ってないのか不思議なんです。

というのは、かねがね縮減の可能性というのを、私、なんのためにこれが載っているのかよく分からなかったんですが、できるだけ縮減する努力はしましたというのは非常によく分かるんだけど、常々、そのときどきの開発された工法の中で一番安全で、なおかつ安いものをずっと取ってこられてるはずなので、そうなる、前回の計画時よりも、例えば5年経ったので、そのときよりももっと新しいものが出たのでそれを使いますという意味であれば非常にいいことなだけで、なんかここに書かないかんで無理やり何かをちょっと削ってみましたという風潮が出てくると、それによって不便が出たり、安全性が損なわれたりということがよくないので、ここ、あんまり私に変なこと言うといかんですが、縮減しました縮減しましたということで削るものをちょっと考えていただいたほうがいいかと思うんですね。それを考えたときに、今の立派な理由があって、その事情に合った道路幅で細くなりました。それで1,000なんぼが浮きましたというのであれば正当な理由かと思うので、そういうことは書かれたほうがいいと思うんですけど、なんでここは載ってないのでしょうか。それよ

りも照明器具の導入によるコストの縮減のほうがぐっと大きかったから、道路幅が狭くなったのは誤差の範囲というふうになったんでしょうか。そのあたりの何か説明はありますか。

(松阪建設事務所)

ちょっと答えになるかわかりませんが、今の話で構造令の改定という大きな流れがあって、それに乗っているという言い方はおかしいですが、そういうことから、あえてこれについてはコスト縮減しましたという胸を張って言えるものにはしてないということでございます。

(委員長)

ご自分たちの努力でやったのではないというので、要は遠慮されたということですね。

(松阪建設事務所)

そういうことです。

(委員長)

ほかに。

(公共事業総合政策分野総括室長)

委員の皆様方のご意見の中に道路整備についての三重県の考え方、それと、道路整備は単なる数値だけじゃないというお話の意見をいただきましたので、県の考え方について補足させていただきます。

今回出させていただいている評価につきましては、あくまでもB/Cをマニュアルに沿ってこの3つの便益について求めるというような形で数字を出さしていただいているのが1点。

それと、その他の効果につきましては、前回の意見の中にも、道路についてはまさにいろいろな効果がある。特に、それぞれの地域によって効果も違うだろうというご指摘いただいて、いろいろな効果についても説明をいただきたいということで書かせていただいているということでございます。

ただ、整備につきましては、あくまでもB/Cが1.0以上、これはやはり基本的には説明しなければならないということで説明をさせていただいておりますが、事業採択におきましては、まさに紀勢道のように命の道とか、生活の中で安全・安心を確保するとかいうトータルの面について考慮させていただいて、最低限の基準を満たしたうえで採択していくということで、今回422号におきましても、地元のある企業がというご質問もいただきましたが、私も直に地元の市町、滋賀県の市町から産業面及び安全・安心の確保から、どうしてもこの道路については鋭意、早期の供用を進めてほしいということ直に首長さんからもいただいております。そういう意味で道路整備においても重点的に取り組みたいという思いで取り組んでいるということでご了承いただきたいと思っております。

(委員)

三田坂バイパスを通って一路滋賀県に近づきますと、滋賀県、交通量が少ないのでも、どの道走ってもゆったり走れる広い道ばかりがいくつもどこの道へ行ってもあるんですよね、どこへ逃げても。これって三重県はやっぱり湾岸事業にお金がかかり過ぎてから道路にお金をくたさらないのか、それとも、橋のほうはやっぱり後回しになるのか。せっかく滋賀県が伊賀の近くまであれだけ何本もの大きな道が来てるのに、三重県の公共のほうでそういうふう理解して、それにつなぐようなものを造ってもらったら、もうちょっとスムーズにいくのと思うときは多々あります。

(公共事業総合政策分野総括室長)

今、地域性の話ですが、基本的に一番最初、北勢地域が道路整備を進めました。次に紀州地域、それで今言われましたように三重県というのは東西、大阪と名古屋をつなぐのが一番最初に整備を主範的にやったということで、今後は第二名神ができた中で、第二名神との連絡、南北、まさに368号、422号という奥行き南北についても、今後検討指定かなければならない路線だと思っています。

ただ、滋賀県さんは確かに進んでます。三重県としましては、これからも社会資本整備が非常に遅れているということで確保はしていきたい。そのように努力をしていきたいと思えます。いろいろ提案も含めて国にも要望しているという状況でございます。

(委員)

新しい質問よろしいですか。これは多分、私も反省がありますが、公共事業を行っていく中で、事業計画の時点では予想できなかったこととして、人口の高齢化が急速に三重県で進んでいるということがあります。特に松阪警察署管内は今年にいたっては高齢者の交通事故が急増してしまっていて、三重県自体でも今年も死亡事故が20件ほど例年よりも多いと聞いています。

先日も飯南のほうに行ったときに166号線沿いが非常に事故が増えていると聞きました。私は公共事業評価委員会では交通事故減少便益というのを計上して、これが便益だと言っていたのが、逆に現実には166号線の飯高町内のバイパスが供用開始されてから事故が増えているのではないのか。正確な数字は知りませんが、そういう意味で何が問題かということ、高齢者対策がこれから必要になってくるのかということ。そういう意味でこの仁柿峠バイパスもそうです。八知山もそうです。本当に高齢化率が50%を超えるような地域になってきてるところで、こういった高齢者対策が、三田坂もそうかもしれません、どういうふうに関後取られていくのかということ。高齢者に優しい道路作り、要するに道路を横切っても、おじいちゃん、おばあちゃんが歩いても、次の車が来るまでに渡りきれんような、渡りきれないから事故が起きるといふ話も聞いたことがあるので。そういう高齢者向けの道路作りといったものがどうなっているのかお伺いしたいのです。特に松阪については事故が非常に多い。整備されれば整備されるほど事故が増えてるというふうなうわさも聞



いたことありますので、その辺はどうなってるのかお伺いしたいのですが。

(松阪建設事務所)

委員先ほど言われた166号線の田引バイパス、まさに11月1日に供用開始した道路でございます。その事故につきましては、おそらく朝、通勤時間にセンターラインをはみ出して正面衝突したという事故がございました。確かに市内のほうでも交差道路での一旦停止をせずにぶつかったという事故があります。今、松阪警察管内では非常事態宣言を出して取り組んでおるところでございます。

確かに私たちも現場へ行くと、いろんな中で道路が良くなると車がよく走るじゃないかと。危なくないのかということはあるんですが、やはり交通安全について警察とも話すると、一番はやっぱりモラルを守ってもらうというのが非常に大事で、そういう取組として松阪市においては子どもだとかお年寄りを対象にした交通安全指導という「とまと一ず」というのがあるんですが、そういうので指導していただくという取組も行っています。

一方、先ほど368号の仁柿のあたりでは、ここには出てきてないですが、実際あそこの道路を通ると非常にガードレールに傷が多いと、山に傷が多いと。そういうことなんですね。やはり死亡事故も無くすということ大事なんですが、そういう物損もなくしていかなくてはならないということから、やはり最低限の整備をしていきたいということで考えております。答えになっているどうか分かりませんが。

(委員長)

前回も私言ったんですが、最近、櫛田川の上流のほうへ私よく行くんですね。仁柿峠のところもよく通るんですが、本当に今向こうから来んといってくれと祈りながら走って来たときに、ああ来たというあの感覚をずっと味わっているんですが。要するに、じゃ、そういうことを考えたら、ひとつひとつの道路全部2車線にしてあげたいというのがあるんですよ。お金があればやっていただければいいというのは非常に賛成です。

仮にお金がないとかいう場合に、例えばこの櫛田川の上流にしても、どこで行きちがえばいいか分からん、なかなか退避場所が無いこととか、退避場所があっても、地元の人は多分正面になった場合にどちらが戻ったほうが近いかというのをよくご存じだと思うんですが、こちらとしてはよく分からないと。そういうのを、例えば全部に信号を付けるわけにはいかんでしょうが、退避場所を増やすとか、ここまではこちらが下がらないかんとか、そういう2車線にできないのであれば、2車線にできないだけの何かの対策というのも考えていただいたらいいかと。これは単なるコメントですが、そう思います。

(公共事業総合政策分野総括室長)

それについて、まさに例えば三田坂も仁柿も含めて、まだまだ供用までには時間がかかっていることもありますし、まだまだ道路の狭いところにご要望が強い路線がたくさんあるという状況下で、公共事業費が削減されていくという、そういう中でどうしたらいいのか、今検

討しております、次期の道路整備戦略も立てる中で、委員長が言われるような待避所とか、歩道も完全な歩道じゃなくて、路肩をちょっと広げて歩ける、自転車も通れるような、それから、1.5次改築ということも含めて地元の方とご相談しながら、完全な2車線なら、例えば後50年かかるよと、30年かかるよという説明になっておりますが、じゃ、今まさに待避所をつくってくださいとか、一部拡幅する、隅切りをするというような整備も含めて道路整備に取り組んでいこうと。安くして効果を早く上げる整備に取り組んでいこうということで、今、議論して提案をしているところでございます。

(委員)

1つ質問なんです、トンネルって横に歩道が付いてるのもあるし、紀南のほうへ行くと、車だけしか通れへんところありますやん。その横のもう1つ歩道の付いてるトンネルというか、自転車と人しか通れないトンネルというのもあるよね。あれはこの新しいとこのトンネルはそういうのを付けてするものですか。いやいや、もうトンネルの中は自動車と歩道と一緒になってるトンネルが普通なんですか。

(松阪建設事務所)

今、八知山のところにトンネルがあるので、お答えをさせていただきますが、歩道の整備というのは、トンネルだから橋だから歩道を付ける付けないということではございませんで、その道路として歩行者、自転車の利用がどうだということでは歩道の計画はさせていただきます。ですから、当然歩道の要るような道路に造る橋、トンネルであれば、同じように歩道は造らせていただくと。

今、委員がおっしゃっていただいたのは、おそらく狭いちょっと段の上があったところを言われていると思うんですが、これはトンネルの管理用の通路でございます、そこを歩いてください、自転車走ってくださいというものじゃございませんので、通常の歩道とはちょっと違うものだというところでございます。

(委員)

例えば高齢の人がいっぱいいるところで、その向こうの村へ行こうと思うときに、トンネルの中は通れへんけど、もう1つトンネルがあるところありますよね。東紀州、長島の辺りにないですか。あんなところにもう1つトンネルがあつて、人と自転車しか通れへんところ、ああいうところがあるのかなって。

(松阪建設事務所)

紀伊長島で国道42号本線のトンネルと、その横に小さい歩行者、自転車用のトンネルがあるところがございます。これは旧道のトンネルがそのまま残ってますので、それを歩行者とか自転車用に残しているという状況です。あれは新たに別にそれ用に造ったものではないというふうに思ってます。

(委員)

そうなんですね。分かりました。

(委員)

ちょっと質問で、八知山のところでもう一度、先ほど委員がおっしゃられた拡幅の幅が8.0か7.0ということで、1,300万円ほど縮減というようなこともお聞きしたんですが、これの再評価書のところを見ると、工期が3年伸びたんですね。平成7年から25年に。前回の再評価のときは7年から22年ですから、前回の再評価以降に多分用地買収ができなくて伸びましたというようなお話を説明の中でいただきましたが、これはその建設事務所の中に道路を造るときの土地の買収の担当があつて、最終、前回の再評価のときは買える予定やったんですが、その後、さあ買いに行こうかとなったら、結果的にいろいろもめたか、ご賛成いただけなくて強制執行みたいになるんですか。強制的に買うような方向にいくのかなど。そのあたり聞かせていただきたいのと、早く察知できなかったかということと、これご不自由されているところですから、3年も伸びずに強制するならもっと早く強制して、予定どおりにできてたら、もうできたんと違うかなとか、3年伸びることによって、またいろいろ目に見えない部分ではあるかもわかりませんが、いろいろ費用もかかるんじゃないとか、いろいろなことが出てきますけど、現状がどんなふうだったかということをお聞かせいただければと思います。

(松阪建設事務所)

お答えさせていただきます。委員ご指摘のとおり、ここについては先ほども説明しましたが、災害で孤立したとかいうことで非常に重要な道路と、いわゆる命の道というふうに考えております。

1つ、この事業がなんで遅れたのかという話の中にあるのが、用地の取得が困難ということ。それと、16年の災害が非常に未曾有の災害でございまして、その復旧に対して非常に力を注いでしまったという2点が考えられます。

今、事業の進捗どうかと、収用でもするのということでしたが、今まさに収用の事業認定の手続きに入っております。去る9月にも収用のための説明会をさせていただいたところで、県としては来年事業に着手できるというぐらいのところまで予定立てておいて、今その土地を取得する手続きに既に入っております。

(委員)

そうすると、土地の買収が97%、後の3%がその強制的にするような部分。

(松阪建設事務所)

事業認定で取得する部分が残る後1年ということになります。

(委員)

そういう部分お一人の方に、そういうことは早くすることは無理で、今、最大限のスピードでやってこういうことでしたということなんですか。

(松阪建設事務所)

先ほど言いましたが、事業認定にかかる部分の書類の作成とかに時間がかかってくるということです。この方も話の中ではもう協力していただけるのかということも何回かございました。そういう関係でどうしても強制的にということじゃなしに、それを待ってはいよいよ強制収用しなきゃだめだということに來ましたので、既に手続きに入って自治体の指導をしているところでございます。

(委員)

いろいろ努力を積み重ねて、それでもだめなときだけが強制的にということで、そういうことがなければ、もうできてたわけですか、早い話が。その土地を売っていただくことがスムーズにいったら、22年にできてたのでしょうか。災害があったから遅れてるという部分も言われましたが。

(松阪建設事務所)

はい、土地さえ協力していただければ、もう少し早く供用開始ができたと考えております。

(委員)

非常に重いですね、売ってくださらなかった方の意味合いが困ってらっしゃるところだと思うので、できるだけ早く進めていただきますようによろしく申し上げます。

(委員)

仁柿峠の旧道は一部でも廃道にして植林かなんかできないんでしょうか。だめなんですか、やっぱりこれはいつまでも残しておかないといけないんですか。

(松阪建設事務所)

そういう旧道につきましては、例えば林道等そこを利用しながら作業をされている方もみえますので、一概に廃道してということにはならないです。いわゆる国道としての機能は新しいバイパスのほうに移管していくわけなんですけど、そういう地域の道路、先ほど言いましたように山の管理だとか、そういうことには利用される方が当然おりますので、それについては今道路を引っぱがして木を植えるとかについては考えてございません。

(委員)

質問した意味が、さっき委員のおっしゃったことなので、便益ばかりじゃなくて、不便の

ほうもちゃんとカウントしてね、木を切ったら、その木をどっかで植え替えしてほしいなという意味で質問してたんですけど。

(委員長)

ほかに何か質問ございますか。大体そろったかと思しますので、それでは、道路事業の再評価についてはここまでとさせていただきます。

ご説明ありがとうございました。事務局、ここで休憩にしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(公共事業運営室長)

ありがとうございました。それでは、13時再開ということで休憩とさせていただきます。ありがとうございました。

( 休 憩 )

(公共事業運営室長)

それでは、再開をお願いいたします。

(委員長)

それでは、ただ今から議事次第の4河川整備計画の報告を行います。

では、事務局から説明をお願いいたします。

#### (4) 河川整備計画の報告

(事務局)

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。この表の2番、二級河川相川でございますが、一番右側の欄に「報告」と記載してございます。本年度、この河川につきましては、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を行いたいと思います。報告につきましては、お手元の資料の青いインデックス2-1が付いた資料を用いて行います。委員の皆様は資料をご覧ください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、審議は行いませんのでご了承いただきますようお願いいたします。事務局からは以上です。

(委員長)

委員の皆さん、ただいまの説明で何かご質問、ご意見等ございませんでしょうか。

特に無いようですので、それでは、河川整備計画の報告をお願いいたします。

(県土整備部 河川・砂防室長)

それでは、お手間を取らしまして申し訳ございません。三重県の県土整備部 河川・砂防室長の吉田でございます。

先ほど説明がありましたように、相川水系の河川整備計画を今年度策定いたしましたので、その内容及び経緯につきましてご報告させていただきます。

この間、座って失礼させていただきます。

この報告する理由は、今、事務局からご説明させていただきましたので簡単に言いますと、河川とかダム事業につきましては、河川法に基づきましてこういう計画を策定する際には、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定められております。この手続きが行われた場合には、その結果を三重県公共事業評価審査委員会に報告するものと規定されておりますので、これに基づきまして、今回ご報告をさせていただくものでございます。

まず、河川整備基本方針河川整備計画につきまして、少し簡単にご説明させていただきます。平成9年に河川法が改正されまして、これまでの工事实施基本計画、河川改修全体計画といった治水、利水に加えまして、河川環境の整備保全を位置付けた総合的な河川整備計画を策定するということになっております。このうち河川整備基本方針と申しますのは、長期的な視点に立った河川整備の基本的な方針でございまして、個別事業など具体的な河川整備の内容ではなくて、水系ごとの整備の基本的な考え方を定めるとされております。また、河川整備計画につきましては、今後20年から30年に河川整備の目標を明確にいたしまして、個別事業を含む具体的な河川の整備内容を明らかにするものと定められております。

今回ご報告いたします二級河川相川水系の河川整備計画の策定にあたりましては、河川法に基づきまして河川に関して学識経験を有する者の意見を聴くためということで、流域委員会を4回開催させていただいております。また、同じ法に基づきまして、関係住民の意見をこの計画に反映させるということで、流域懇談会を2回開催させていただいております。このような各委員会、懇談会の意見を受けまして、最終的に河川整備基本方針及び河川整備計画について、国土交通大臣のほうと協議をいたしまして、河川整備基本方針については、平成22年6月24日、それから、河川整備計画につきましては、策定した案に対しましてパブリックコメントや関係機関の意見聴取等の手続きを経まして、平成22年11月30日に同意を得ているところでございます。

それでは、今度策定いたしました河川整備計画の内容についてご説明させていただきます。まず、相川流域でございますが、相川は三重県の中央部、津市の南部に位置しておりまして、その源を三重県津市のほぼ中央に位置する農業用のため池風早池に発しまして、同市の久居北口町、久居相川町を東流しながら天神川、河口部で川関川、月見川等を合わせた後、伊勢湾に注ぎます流路延長が6.5km、流域面積が23.93km<sup>2</sup>の二級河川でございます。

まず、河川の環境と河川事業の現状についてご報告いたしますと、まず、流域の源であります風早池は、古い時代から風早明神を奉りまして農業用ため池として用いられてまいりま

した。河川の水利用に関しましては、水系全体で慣行水利11件の水利権がございました。河川環境の現状でございますが、河口部につきましては、感潮汽水域で葦原、干潟が広がっております。また、中流部におきましては、ネムノキ、エノキ等の河畔林が発達しているところでございます。そういうふうにより多様な生物の生息空間となっているということでございます。

河川空間の利用につきましては、中流域での散歩やサイクリング、河口部では魚釣り等、住民の身近な空間として利用されているといった河川でございます。

相川周辺での過去の主な水害をご説明させていただきますと、大きなのが昭和28年9月の台風13号、昭和34年9月の伊勢湾台風が挙げられます。また、昭和44年から平成19年の39年間におきまして24回の水害が報告されていると。ほぼ2年に1度洪水被害が生じるような浸水の常襲地帯となっている河川でございます。また、近年では平成16年9月の台風21号によりまして、床上浸水33戸、床下浸水180戸の被害が発生していると。このような状況を右のほうの写真に平常時と洪水時の写真を対比して並べてございます。これは平成16年9月の台風のとときの豪雨災害ということでございます。こういうふうな被害が頻発している河川でございます。

このような相川水系におきまして、河川整備計画は相川水系河川整備基本方針に基づきまして、その計画対象期間をおおむね30年と定めております。まず、洪水による災害の防止、又は軽減に関する目標といたしまして、相川本川のうち下流の市街地を流下する築堤河道区間につきましては、支川の天神川と同じくおおむね20年に1度発生すると予想される降雨を対象に。それから、相川中上流部の山付部や農地を流下する掘込み河道区間につきましてはおおむね5年に1度発生すると予想される降雨に対して被害を防ぐということを目指しております。それから、河川の適切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努めてまいります。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きましては、今後とも河川流況の把握に努め、検討していきます。また、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の実態把握に努め、治水、利水面との調和を図りながら、河川が本来有する動植物の生息、生育、繁殖環境のために整備に努めております。このような大きな目標を定めております。

この目標に従いまして具体的な整備の概要でございますが、右のほうの図になります。まず、相川本川の河口部から2.5km地点までの築堤区間でございますが、この区間につきましては、河道を拡幅するための引き堤及び河道掘削を行います。さらに、これに合わせて区間内に存在する道路橋、あるいはJR橋等の橋梁の改築工事を行うとしております。また、2.5km地点から上流域の掘込み区間につきましては、河道拡幅のための掘削と区間内に存在する橋梁の改築を行うことにしております。

それから、支川の天神川につきましては、河積が小さく流下能力が不足しているため、河道拡幅及び河床掘削を行い、合わせて区間内に存在するJR橋を含む橋梁、堰の改築を行うというふうにしております。

整備のイメージといたしまして、相川につきましては、河床掘削を行う場合にはできる限

り干潟の保全に努めるなど、治水上やむを得ず掘削を行う場合は必要最小限の範囲にとどめようと考えております。また、河道拡幅を行う場合には現況の環境に配慮し、片側のみの拡幅としまして、河畔林の保全に努めようと考えております。また、天神川につきましては、河床掘削を行う場合には現況河道の河床形態を踏まえ、平坦な河床を避けて水生生物の生息環境を保全していこうと考えております。

それから、左のほうの費用対効果でございますが、総便益、この被害軽減便益等でございますけれども、526億円に対しまして、総費用が57億3,000万円ということで、B/C費用便益比は9.18となります。費用便益比が1を上回っておりますので、整備の実施というのが妥当なものであると判断しているところでございます。

最後、最初に示しました策定の経緯でございますが、このような形で法に基づき本計画を策定したものでございますので、よろしくお願いたします。説明は以上でございます。

(委員長)

ありがとうございました。ただ今、報告いただきました河川整備計画につきましては、審議案件ではございませんので、本日、審議を行いませんが、今、お聞きした内容で特に分かりいただけなかった内容など、ご質問等ございましたらお聞きいただいても結構ですので、何かございませんでしょうか。どうぞ。

(委員)

中流地域の特にスライドNo.6のこの平成16年の台風のときの相川状況のエリアについてですが、非常に相川流域というのは高齢者が増えておりまして、この浸水被害のエリアも来年の小学校1年生は誰もいない状態ぐらいになります。整備計画自体とあまり関係ないかもしれませんが、いわゆる避難経路といいますか、非常に高齢者が多くて、80歳、70歳代が多いエリアになってきていますので、そういった整備をするにあたって、緊急時の避難の確保ということを考えてもらえたらということ。

それから、2点目は、中流地域、この相川の近鉄とJRの間というのはウォーキングコースになってまして、この中流地域のところを見てもらいますと分かりますけれども、非常に多くの人歩いていますので、そういった景観とかウォーキングコースを担っているエリアを大切にしてほしいと、景観のほうも重視していただきたいと思います。

(河川・砂防室長)

この相川流域につきましては、私ども市町が作りますハザードマップの基礎となります浸水想定区域図と申しまして、洪水が発生したときにどの地域がどのぐらいの水深になるかという図面を市に渡して、市のほうでハザードマップを作成していただいておりますが、その中で避難場所がありますとか、避難経路のあたりについては、また市とも相談させていただきます。

それと、近年、避難途中で亡くられるという事態が兵庫県の佐用町で発生し、本当に痛



ましい事故で、そういう中で今、国も含めてどういう場合に避難するのか、どういう場合は家にとどまったほうがいいのかというような避難の判断の基準というものも含めて今検討されておりますし、我々もそういうものも含めて、今後検討していきたいと思っております。

それから、先ほど中流地域のお話ございました。私どももこのあたりがサイクリングでありますとか、ジョギングとかの形で利用されているということも把握しておりまして、もし改修する場合は片側に田んぼの左岸側のほうへ拡幅して、右岸側の河畔林を残すような形の整備を考えていきたいと思っております。以上でございます。

(委員長)

ほかに何かございませんでしょうか。では、特に無ければ、これで河川整備計画の報告を終わりたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、ただ今から、議事次第5番の事後評価対象事業の審査を行います。

まず、事務局から説明をお願いします。

## (5) 事後評価対象事業の審査

(事務局)

お手元の資料4—2ページ目をご覧ください。審査箇所欄に○印が付してございます、504番の街路事業、507番の道路事業の2事業が本日の事後評価の審査箇所でございます。説明につきまして、この後、担当室より行いますので、よろしく願いいたします。箇所の概要につきましては資料7に記載しています。個別の説明は資料8の資料を用いて行います。事業主体の説明は、約15分間で行います。よろしく願いいたします。

(委員長)

それでは、事務局からご説明いただきましたとおり、事後評価の説明を受けることといたします。委員の皆さん、何か特別ご意見ご質問等ございませんか。

無ければ、まず、街路事業について用意ができ次第、ご説明をお願いいたします。

### 504番 街路事業 かんじょう ぐうせん たるさか 環状1号線 (垂坂工区)

(四日市建設事務所 事業推進室長)

よろしいでしょうか。これより504番 街路事業環状1号線 垂坂工区事後評価についてご報告させていただきます。

私、四日市建設事務所の山口と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

座って説明させていただきます。

当事業は、平成17年度に供用を開始し、その後5年が経過をしたことから、三重県公共事業事後評価実施要領第3条に基づき行うものです。なお、事業期間は平成7年度から16年度

までの10年間のため、再評価は行なっておりません。今回の事後評価の対象箇所は三重県北部の四日市市です。ご覧いただきますように、四日市市を南北に通過する環状1号線の1.08kmが今回の事後評価対象区間でございます。四日市市地域の主な交通ネットワークは、山間部の東名阪自動車道と伊勢湾岸自動車道、臨海部の国道1号と国道23号で形成されています。

事業の目的について説明させていただきます。環状1号線は四日市市内を国道1号及び国道23号と南北に並行して通過する都市計画道路で、住宅地と四日市東ICや市街地等を結ぶ生活道路です。当該地域周辺では工業団地や宅地が開発され、地域内の人口も増加している状況です。四日市市の中心街を通る幹線道路では慢性的な交通渋滞が発生し、市街地内の生活道路でも渋滞に悩まされ、円滑な車両通行に支障を来している状況です。また、当該区間は住宅化が進む市街化区域にありながら、幅員狭隘であり、すれ違いが困難な状況となっていました。このため、都市内交通の円滑化を目指し、都市計画道路環状1号線を街路事業として平成7年度に事業着手しました。

事業の概要について説明させていただきます。事業期間は平成7年度から平成16年度まで、総事業費は約21億円です。道路幅員は3mの車道が2車線で、両側に3mの歩道を設置し、全幅員は16mとなっております。

なお、前回の概要説明でご質問がありました停車体と前後の幅員についてご説明します。市街地の道路ではバスの乗降や路上での駐停車の需要も多くなり、車両の安全かつ円滑な通行が妨げられないよう、沿道、路肩に停車帯を設置し、円滑な交通機能の確保を図っています。また、当該区間の延伸部につきましても、同じ幅員16mで四日市市により事業が進められているところでございます。

事業の効果について説明させていただきます。費用対効果の算出につきましては、道路事業と同様でございます。環状1号線の整備を行わなかった場合の1日当たりの将来交通量は、それぞれ旧道が1万1,200台、垂坂49号線は9,000台、国道1号が2万3,800台、阿倉川西富田線が1万3,000台となります。また、整備を行うと旧道から4,000台、垂坂49号線から5,000台、国道1号から3,500台、阿倉川西富田線から2,500台が環状1号線に転換するなど、交通量は1万7,000台となります。

便益の算出につきましては、整備を行わなかった場合と行った場合のすべての路線からの転換について計算を行いますが、説明では計算方法が分かりやすいよう、旧道、垂坂49号、国道1号からのみ環状1号線へ転換することとし、すべてが乗用車であるとします。走行時間については、区間①の走行時間は整備なし7分ですが、整備後は5分に短縮されます。区間②も同様に整備無しの場合は6分ですが、整備後は5分に短縮されます。区間③も同様に、整備無しの場合は13分ですが、整備後は12分に短縮されます。走行時間短縮便益は整備を行わない場合と、整備を行った場合の走行時間費用の差となります。走行時間費用は車種別の交通量と走行時間と車種別時間価値原単位を掛けたものです。時間価値原単位とは、自動車1台の走行時間が1分短縮された場合の時間の価値を貨幣換算したものです。交通量すべてが乗用車であるとした場合、2億4,000万円となります。なお、すべての路線の展開につ

いて車種別に算出いたしますと、1年間あたり約4億3,000万円となります。

費用対効果の分析結果を説明させていただきます。表の①費用をご覧ください。費用につきましては、事業費と供用後50年間の維持管理費を合わせて21億2,000万円となり、基準年における現在価値に換算すると28億2,000万円となります。表の中段②便益をご覧ください。供用年である平成17年の単年便益の合計は4億5,000万円となります。この単年便益についても同様に50年間積み上げ、基準年における現在価値に換算すると101億円となります。以上より費用便益費は、便益の101億円を費用の28億2,000万円で割った3.6となります。また、交通車両1台km換算コストは、建設費を将来50年間の走行通量で割った結果、1台km当たり6円となりました。

次に、概要説明時にご質問がありました交通事故減少の結果ですが、平成14年度から平成21年度までの供用前の旧道と供用後の新道について発生した人身事故件数を調査しましたところ、供用前の旧道では年平均4.5件発生しておりましたが、供用後のバイパスは年平均3件であり、1年あたり約1.5件の人身事故の軽減が確認されたことから、交通事故減少の効果は現れていると考えております。なお、供用後の括弧内の数字は旧道の事故件数であり、年平均4.5件から1.3件に減少し、旧道での安全性は向上していると言えます。

次に、その他の効果について説明させていただきます。当該路線周辺の住宅地から商業施設までの移動時間は、実際に走行したところ、旧道では幅員狭小なため車同士のすれ違いが難しく、また遠回りとなっており6分かかりました。新道においては幅員も広くほぼ最短距離であり、3分で走行できるようになり、3分間の時間短縮が図れ日常生活の利便性が向上しています。新道の交通量は現在でも将来の1万7,000台に対し約1万台通行しており、便利な道路として利用されていると考えております。旧道については大型車の交通量が減少したことから、アンケートでは交通量が減り、幅の狭い道路でのすれ違いの心配がなくなったとのご意見を一番多くいただいています。このことから生活道路の安全性が向上し、地域の利便性が働いたと言えます。また、大谷台小学校の指定通学路は水色で示すルートです。旧道区間の交通量が減少したことや、新道の両側に歩道を設置したことにより通学児童の安全性が向上したと考えています。

周辺の状況について説明させていただきます。写真は左側が平成8年ごろと、右側が平成17年ごろの状況です。四日市ハイテク工業団地や垂坂新町の住宅地が開発されたことや、大型商業施設の進出も確認できます。

周辺の人口について説明させていただきます。垂坂橋周辺の人口増加率は三重県の増加率、また、四日市市の増加率に比べ高くなっており、人口は供用開始後も増加を続けています。このグラフは地価の伸び率です。供用後は県や市全体の下落率に比べ小さいことが分かります。これは土地利用の状況や地域の利便性が向上し、人口が増加した影響によるものとうかがえます。

次に、環境面への配慮について説明させていただきます。都市部における良好な生活環境を確保するため、植林により道路と周辺環境との調和に配慮しました。また、舗装にはリサイクル材を使用し、建設資材のリサイクル推進に努めました。

次に、事業を巡る社会情勢等の変化について説明させていただきます。周辺の道路では慢性的な交通渋滞が発生し、それを解消するために様々な事業が展開されています。当該区間の延伸部にあたる四日市市事業の環状1号線は、平成23年1月供用開始に向け工事を進めています。近鉄河原町駅付近の連続立体交差事業は、鉄道の高架化により踏切による交通渋滞を解消します。国道1号北勢バイパスは、国道1号と国道23号に集中する交通量を分散し、慢性的な渋滞を解消します。現在、垂坂町まで部分供用されています。事業の効果を把握するため、平成22年7月にアンケート調査を行いました。調査方法は、事業区間周辺の全世帯、全事業所へ直接配付し、郵送によりアンケート票を回収したもので、アンケートの有効回答数は789票でした。アンケートの項目は巻末の資料のとおりでございます。

アンケートの集計結果です。総合的な評価で65%の方が当該事業に満足していただいております。満足な点につきましては、日常生活が便利になったというご意見が最も多く、次いで、渋滞なくスムーズに走行できる、歩道が整備されているので歩行者が安心して利用できるようになったといったご意見をいただき、地域の利便性が向上していることがうかがえます。不満な点についていただいた意見ですが、票数が多い項目から整理したのがこのグラフです。最も多いのが現道との交差点が危ないと感じる。次に、整備区間は快適だが、その前後区間で交通渋滞が発生するとの意見をいただいております。最も多かった現道との交差点が危ないと感じるとの意見について説明させていただきます。現道との交差点は鋭角で信号機がないため、改善要望をいただいているところでございます。これにつきましては、市道完成までの間は交通安全対策として公安委員会と連携し、路面標示により減速を促すなど安全に対し注意喚起を行っているところです。平成23年1月には市の事業区間が完成する予定であり、信号機の設置により交差点の安全性が確保されることで課題も解消される見込です。次に、多くいただいた整備区間は快適だが、その前後で交通渋滞が発生するとの意見について説明します。大谷台の住宅地内では、小学校や住宅地付近を通過する車が多く、混雑緩和や歩行者の安全性などについて改善要望が寄せられています。これは環状1号線が地域生活において使い勝手の良い便利な道であることにより引き起こされた問題であると推測できます。この問題は地域生活に影響が大きいため早期に解決が待たれているところですが、平成23年1月に市施工区間が完成するという事で、住宅地内を通過している車がそこに迂回し、渋滞が解消されると期待しております。

最後になりますが、街路事業は都市内において実施する道路の改築事業であり、市民生活や経済活動等に伴う交通の円滑化を図るのみではなく、現道の市街地化を誘導する等の機能を併せ持つなど、都市の基盤として町づくりに大きく寄与する重要な役割を担っています。このため、今後とも引き続き、これら多岐にわたる事業効果等を考慮しつつ、事業箇所的重要性、緊急性を勘案しながら計画的な整備を推進していきたいと考えております。以上、環状1号線垂坂工区の事後評価について説明を終わらせていただきます。ご審議のほどよろしくお願い申し上げます。

(委員長)

ありがとうございました。この事後評価の妥当性について、何かご質問、ご意見等ございませんでしょうか。

1個私から。ものすごく単純なことなんですけど、環状1号というのは、どこが環状なんですか。ここだけやと分からないんで、もうちょっと大きな地図でこの環状1号の中のこの部分やというのが分かれば。そういうものをもしもお持ちであれば。

(四日市建設事務所)

すいません、ちょっと下のほう切れた状態なんですけど、スライドでピンク色で示した、この路線が都市計画道路環状1号線について設定されている部分でございます、今回の事後評価の対象として出させていただいてますが、黒で表示しております1.08kmの区間と、路線計画の路線の北の端のほうも、これ下のほう切れてるんですけど、ここからぐっと回って国道1号をまたいで国道23号のところへつながっていきます。こういう区間で、単体では環状という形ではないんですが、こういうような四日市市の駅周辺中心市街地を中心として、23号を経て環状の形を成しているということで、都市計画道路環状1号線という計画の位置付けでございます。

(委員長)

はい、分かりました。次に、お配りいただいた資料でいうと6ページ、事業の効果というところに便益が書いてあるところなんですけど、このあたりの便益の計算は、事業が終わった後の予測値としてではなく、実際、終わった後に計測した所用時間を短縮時間とかそういうふうなのを使った便益ですか、これは。

(四日市建設事務所)

こちらにつきましては、赤で示している区間ですね。今回の事業対象区間と先ほどちょっと説明のあった、この左下の部分、事業区間プラス市が事業して、23年1月に供用予定というところも含んだルートで設定しておりますので、将来推定上の時間になってます。ただ、その他の、例えば区間1、オレンジ色、ピンク色ですね、青色の整備なしの路線につきましては、現在も走れる状況ですので、実際、将来の推計ではなくて、現状の走行値ということになりますけども、実際に走行して、おおむねこれないし、これに近い値で走行ができたという確認をさせていただいてます。

(委員長)

ということは、この工事を始める前の評価なり、それから、途中での評価で将来完成したときの予測値をある程度持ってらっしゃったと思うんですけど、その値から見てそんなに変わらない、大体おおむねこんな効果があるだろうと想定したとおりの効果が出ているということですね。そんなに変わらない値が出てくるんですね、今のご説明やと。

(四日市建設事務所)

その現状を走った時間というところですかね。そうですね、ただ、例えば国道1号のルートですね、水色で示しているルートにつきましては、一応その推計上13分ということで表示させていただいているんですが、実走したところ、信号のタイミングとかもろもろあるかと思うんですが、14分、15分等、もう少し時間がかかっているこの3路線については、ちょっと時間がかかっているのかということがありますので、ちょっとその辺はまだもう少し完全にでき上がれば回転と言いますか、良くなる余地はあるかというふうに考えてます。

(委員長)

まだ良くなればいいんですが、何が聞きたかったかという、例えば6分から5分、7分から5分、13分から12分ということで、それによって走行短縮便益が95億円。1分早くなって95億円で、それが費用の3.6倍となるとですね、何となくピンと来ないんです。じゃ、1分短縮するためにこれだけのお金を払うかという、ピンと来ないんですが、それはこの後、そのためにこの環状の絵を見せていただいたんですけど、全部つながった段階でいろんな便益を数えれば、これ以上の効果があるということと、それから、それこそが今日の大事なところなんだけど、この短縮という数字で出てくる部分では規定上の便益の計算ではこれだけでも、それ以上にもっとこの道路ができることによって、いいことがいろいろあるということで、評価としては○だというふうに見なされるわけですよ。そこらあたりをうまく説明していただかないと、いやいや、下手だと言っているわけじゃなくて、上手にいただかないと、1分95億円というのが非常に引かかると思うんです。その辺のところをよろしくお願いたします。

(委員)

これ大変喜んでおられるような結果が出てますが、さっき読んでもらえなかったんですけど、このアンケート調査の結果、こんな「ストレスを感じる」とか、「県道との交差点のところが危ないと感じる」がすごく多いですよ、これ数字的に「快適だが、その前後で交通渋滞が発生する」とか「道路や歩道で場所により凹凸あるため通行に支障がある」こういう点は、市民生活や経済活動等に伴う交通の円滑化と書いてありますがね、こういう点はどういうふうな解決方法をお考えなんでしょうか。

(四日市建設事務所)

開けていただいたところで、先ほどありました現道との交差点が危ないと感じるといったところですね。

(委員)

アンケート調査では大分そういう数字的なものが多いところがあるので、この数字的な多いことを解決するには、どのような次、対策を練って継続されていくんでしょうか。

(都市政策室)

都市政策室の松本と申します。

今、委員言われますように、改築済みのところが非常に良くなったということなんですが、今、四日市市さんで事業をされているところが、あそこら辺の交差点で、今詰まっているかというか、逆にそこら辺で交通渋滞を引き起こしているという不満がどうもあるらしくて。ただ、そもそも県の環状1号線の事業と市の環状1号線の事業とで若干は工期的なずれはあったんですが、市のほうの事業が用地とか難航したということで伸びておることが実はありまして、それは今度の1月にいよいよ開通するというので、それが供用開始されればスムーズな通行になるのかなと考えております。

(委員)

こういうほか、いろんなこの課題ある問題点も、その周辺の方といろいろお話し合いなさって解決なさっているんですね。

(都市政策室)

一つには供用開始したところの道路は交通量が増えましたというのがもちろんあるんですが、路面標示なんかでもう少し減速してくださいねとか、そういうふうな誘導でもって対策は練ってるつもりでおるんですが、交通安全上、運転手さんのマナーというものももちろんございまして、それにはやはり道路管理者としましてもできるところで、今、写真でもありますように、「止まれ」標識付近にちょっとした表示を出して、走行的にもう少し減速しないと危ないという圧迫感を与えるとかで、できる限りのことで対策はしているということでございます。

(委員)

ありがとうございました。

(委員)

今の説明お聞きした中で、あそこで市の事業と県の事業との兼ね合いの部分でちょっと教えてもらえませんか。市の事業のほうが生用開始したら大分良くなるとかおっしゃられた意味がちょっと分からない。1月に生用開始。この場所ではないんですか。示して見せてもらえませんか、どの部分が生用開始してないからどうだということを教えてもらえませんか。

(四日市建設事務所)

説明させていただきますと、今、アンケートで不満な点としましていろいろ意見が出てましたのは、この環状1号、県事業が完成するまではこういうふうな県道、車の流れだったのが、ここできたことよってこの車はこういうふうに通りましたと。ところが、ここから先は

従来の上のままですので、ここらあたりの地域の方からのストレスが多かったと。市の23年1月、この年明いたら供用開始するという区間がこの点々々の区間でございますので、そうしますと、県で施工した区間、23年1月に供用開始する区間、既にできあがったる区間、一気に通貫しまして、この完成済みの市道に2車線がタッチするということで、流れとしてはスムーズな流れになると。ただ、この市道が完成するまでの間にアンケート調査を実施しましたもので、地域住民の方のストレスがこういった不満な点ということにつながっておりますので、もう年明けましたら解消されるのかなと期待をいたしておるところでございます。

(委員)

よく分かりました。流れていくわけですね。こう回らなくちゃいけなかったところ。はい、ありがとうございました。

(委員長)

委員

(委員)

この10ページの環境面への配慮というところありますよね。そこの舗装の路盤材にアスファルト材にリサイクル資材を使用し、建設資材のリサイクル推進に努めましたという文言ありますね。そのことで、それは要支援の人、例えば車いすの人たちもとてもうまく通れるような道なんでしょうか。そして、それは全部のところこれをを使用してあるんでしょうかということ伺いたい。

(四日市建設事務所)

すいません、ここの舗装にはリサイクル材を使用したということで、今委員ご指摘の質問はバリアフリーの話だと思うんです。歩道であったりとか、いわゆる段差解消のご質問かと思うんですが。私ども、この環境面への配慮について説明させていただいたのは、当該工事にかかる舗装の材料につきまして、リサイクル材を使ったと。過去の工事で発生した材料をまた今回手間をかけることによって使用したということの意味での環境面の配慮です。

(都市政策室)

すいません。都市政策室の佐脇と申します。

先ほど委員おっしゃったのは、要するにリサイクル材を使った舗装にすると歩きにくいみたいな心配はないかという質問かと思ったんですが。そうですね。今回のこの道路なんです。黒の舗装しとるとこは車道のところなんです。今回の件に関しましては、車道のところにそのリサイクル材を使とるということで、あまり人の通らん場所なんです。それに加えて、リサイクル材を使った場合も道はちゃんと平らに施工できますもので、仮に人が通るようなところにリサイクル材の黒舗装があったとしても、そういった意味でガタガタで通り



にくいという心配はないと考えておりますもので、大丈夫かと思えます。

(委員)

だから、舗装の歩道のほうも車いすの人もスムーズに通れるようになっているということなんですか。いや、それは関係ないんです、段差は段差ですというのか、これだけの文言を見ると、何かすばらしい道を造ったんやなって、リサイクル材を使ってこういうふう環境面に配慮したんやなって私たちは考えてしまう。行ってみたら、なんや車いすの人が通るときにはガタガタとして、一人では動けへんやないかというようなことがあったら困るので聞きました。大丈夫なんですか。大丈夫なんですか。

(都市政策室)

実はアンケートのところに出ておりますが、歩道の部分につきましては、ちょっと悪いほうの意見はありました。

(委員)

結局何にもしてないということですか。

(都市政策室)

凹凸のほうがございまして、そういった良くないという意見もいただいております。

(委員)

だから、ここへ書くときに、全部じゃなくて、やっぱりまだそこまでは至ってませんか、そうやって書いていただくと、ああそうか、それまではいかんのやなって思いますよね。私は前のとき、前回もあったんやけど、写真のところにもう全然あかんふうに写ってんのに、いや、車いす対応してありますって書いてあると、どっちが本当か分からへんで、結局はそういうことまでは手が回らないということやったら、次、そういうことも考えていただくと、三重県の人全部にやさしい道路というのでいいかなと思ったんで聞きました。

(都市政策室)

ご意見ありがたくちょうだいいたします。先ほどの場所は環境の部分ということで、環境のええとこだけ書かしてもらいまして、ちょっと分かりにくかったと思いますので、その点はお詫び申し上げます。ちなみに工法的にバリアフリーの対策はしておるところなんですけど、やはり乗り入れ等ある関係上、歩道にでこぼこと言いますか、完全な平坦というわけにはなかなかいってない部分がございます、至らぬところもあったかと思えます。

(委員)

今委員がおっしゃったことは、もう1つあるんですけど、要するにアスファルト材に再生

材を使った。例えば歩道にこういう再生材を使うと、経年劣化してしまって、わだちができたり、でこぼこができるのと違うんかという質問です。それと、先ほど委員も言われたんですけど、県民の意見の12ページの350人中55人が歩道で場所によりというところでバリアフリーになってない、逆にバリアが再生材を使うことで発生しているんじゃないのか。だから、事後評価でやるわけだから、そういうケースは出てないのかという確認やったと思うんですけど、違いますか。特にアスファルト材を使ったことによって逆のマイナスも出ているんじゃないかという質問です。

(都市政策室)

私どももこのアンケートの結果も拝見しまして、現場に確認にも行ってまいったところなんです。ここの路線につきましては、歩道部分はインターロッキングブロックって私ら呼んでますが、アスファルトにせずに、これぐらいの大きさのタイルみたいなものを敷き詰めて施工してあるところなんです。そういった意味もありまして、今回そのアスファルトで歩道をつくっておらないという状況でございます。ですので、そういうお答えしたんですが。ただ、アスファルトでつくったからといって、再生材使ったから悪くなるとかいう、そのようには考えてございません。

(委員)

アスファルトってこれぐらいの石ころにするんですか。それとももう一回溶かすんですか。それとも、下の地面の土台にするためにこれぐらいの細かさに切って、砂利代わりに敷くのがよく今ありますわね。それにされてるんですか。砂利材ですね。

(都市政策室)

リサイクル材なんですけど、路盤材も再生材ということで再生材を使用してまして、その上のアスファルトに対しましても再生利用しているということで、できたものは全く普通のアスファルトと変わりがなくて、ボコボコというイメージではなくして、新品でつくったのと一緒に格好のものができるということです。アスファルトもそうですし、路盤材についても再生材というか、元々コンクリートであったものを砕いて使っているといった状況です。

(委員)

今の続きのようなことなんですけど、環境に対してとか、弱者に対しての配慮が日本中でなされているんですが、建物つくるにしても何にしても、車いすの配慮とか、目の見えない人に対してのブロックの、目が見えない人に対してこれをしなさいとか、いろいろ三重県下というか、各市からいろいろ指導が来ますが、この時代につくってたもので新しくできてたのにでこぼこがあるというのは、設計上はどういうふうを考えてらっしゃるのか、でこぼこがあってもいいというようなものがあるわけではないと思うんですが、設計上の配慮はないんで

しょうか。

(都市政策室)

でこぼこはあってはならないと思います。今、ここで言うでこぼこといいますのは、現場を見たときにどういうふうなイメージであったかと言いますと、そもそも、車道の道路の高さから歩道の高さが一段高いところにあったようなイメージだったんです。それが背後地にある建物に入ってくるのに、歩道を下げてあります。入口としては下げてあります。それは昔の主流的な施工の仕方だったんですが、この現場においてもそういうのを見直されまして、歩道と車道と高さを面一にしてあるような現場はこの中にも実はありまして、ですから、ちょうど昔の考えと今の考えと共生されたというところは現場では見られております。今のでこぼこと言いますのは、今あります画面の高いところを間口をつくったというのが、でこぼこがあるというふうなイメージなのかなと解釈させていただいています。

(委員)

じゃ、その間口のところをちょっと斜めにして、車いすということないでしょうけど、下へ降りやすいようにとか、そういう配慮はなされてない、設計上は。

(都市政策室)

それも配慮されています。当然、このときの工法におきましても何%の勾配でつくりなさいですとかいう基準に基づきまして、その当時からこういうふうな設計を最初しまして、現場のほうを増工してあるという状況です。

(委員)

でこぼこがあるというのは、例えば四つ辻の交差点がそこにありますよね。そしたら、これ交差点ですよ、ここ多分こういうふうな。例えば歩道に行く人が、さっきからもしかして車いすで行くとしたらこっちにしましょうか。こう行きますわね、自分で行くにしても、押してもらうにしても、ここへこの道を渡って向こう側の歩道へ行くのにでこぼこという意味じゃないんですか。

(都市政策室)

そういうのは発見されなかったですね。

(委員)

それはなかった。でこぼこがあるというふうなここに書いていただいているのはちょっと意味合いが違うんですね、私たちが持った感じ。

(都市政策室)

私どももそう思いまして、現場のほう調査しているんですが、そういうふうなものがありますと、維持管理上、危ないですので、すぐ直さなければならないということになります。見させていただいたときにはそういうものがなかったというか、日常的にも現場のほう管理しておりますので、あれば対応はしますし、今の状況では無いという状況だと思います。

(委員)

それにしても数が多いですね、でこぼこがあると書かれた方が。ちょっと後々もう1回調べられたほうがいいように思います。

(都市政策室)

1回見たらいいというつもりはございませんのですが、どうもガタガタ道というイメージで私ら現場のほう確認させてもろたんです。でこぼこやもんで。どうもそういうインターロッキングというブロックが置いてありますので、それが古くなってガタガタかなと、そういう様子ではどうもなくて、おそらく今指しておるところ辺、家の入り口があります。さっき説明しましたとおり、古い時代は歩道が車道に比べて一段高くなっていた状態。そこに家がこんなに建ってますと、車が入っていくために切り下げをするわけなんです。そうすると、斜めの部分ができてまいります。それがようけありますと、歩道を真っ直ぐに進もうと思う者にとっては、言うたら波打ったような状態になりますよね。それがどうもアンケートで出てきた「でこぼこ」なんじゃないかなということで、私らは現場見た感じではそのように思いました。それどうやって解決するのかなと、横に家建っておりますので、家下げたるわけにもまいりますし、ということで、すぐに抜本的な解決というのがなかなかできなくて、非常に申し訳ないと思っておるところなんです。局所的なまた修繕とか、そういういろんな機会をとらえて改善できたらと考えておるところでございます。

(委員)

ありがとうございます。できたばかりででこぼこがあるなんていうアンケート結果が出るのはあまり良くないと思うんですけど、本当にそういう意味であるんだったら、表現の仕方が何か、よく分かりませんが、アンケートせっかくされたのに、ちょっとイメージが。

(都市政策室)

もう一度、見てきたほうがいいのか分からんですけど。

(委員)

また聞いてみたらどうですか、住民の人に、と思ったりします。

(都市政策室)

無記名ですのでね。

(委員)

せっかく新しくつくったのがそれではどうでしょうかね。

(都市政策室)

どうも施工期間の多少時間が長くて、事業期間見ますと、どうもそういう歩道が一段高かったのが、同じ高さにしようというふうに変わってきた時代がはさまっておりますので、そうやって一段高くなるところと、歩道と車道が一緒ぐらいの高さのとこと、この区間には混ざり合いがしておりますので、特に通られる方、ここのところは波打つとんのこっちは真っ直ぐやのにとか、そういうような印象もお持ちじゃないのかなと思っております。

(委員)

住宅地の様ですし、そのうちたくさん高齢化されますでしょうし、そのときに慌てなくてもいいよなというのか。せっかくつくるんやから、こういう結果が出ないほうがいいのになと思いますが。また、ちょっと調べてみてくださいという余計なことを申し上げたいと思います。

(都市政策室)

一応、現場のほう確認させていただきまして、そのガタつきを見るつもりで歩いたんですが、よう発見せんだというのが事実でございます。そうすると、やっぱりこの波打ちかなというのが、私ら現場を見た感想なんですけど、もう一度見たほうが良さそうな気もしてまいりましたので、また確認させていただきます。

(委員)

よろしくお願いします。

(委員)

健常者の皆さんみたいに若い人がさっさと歩くのと。それから、車いすの人、ほんまに自分一人で動かしている人、そんな人たちとは全然違う。この歩道から斜めになってますよね、あれのその一番最後のところに1つブロックの境がある。あれが動かないんです。だから、私らみたいに年取ってくると、たったあんなだけのところにつまずく。命の道とは言いながら、そうになってない。やさしいと言いながら、とにかくきれいなというのだけ、とにかく安くというだけが気がかりで私は聞きましたので、ぜひ配慮ください。

(都市政策室)

ありがとうございます。

(委員長)

委員。

(委員)

教えていただきたいんですけど、環状1号の道路の管理主体はどういうことになってるんでしょうか。施工者の市と県がモザイクになってますけど、本来的には市が全部やるべきなんじゃないですか、都市計画上。その辺はどうなんでしょう。教えてください。

(四日市建設事務所)

今、委員おっしゃっていただいたとおり、都市計画道路ですので、基本的には市町さんのほうで整備を進めるというところなんですけど、今回、事業区間といたしておりますところは、そこは先ほどの説明で比較対象としておりました現道、県管理の四日市鈴鹿環状線のバイパスという位置付けで整備を行っておりますので、この区間につきましては県管理道路ということで県が工事を実施しております。その南側につきましてはそういう位置付けではなく、四日市市が都市計画道路の整備ということで事業を行ったということで、そういう色分けがございます。

(委員)

管理主体は、じゃ、分かれるわけですね。その部分、部分で。

(都市政策室)

そうですね。この都市計画道路のルートの中で、県があつて市があつてということで、都市計画道路の一本の線の中にいろいろ混じってきているという形になります。

(委員)

それじゃ、委員の質問に関連して、事業費の負担が60分の33があつたときに、60分の17が県、これ他というのは四日市市ですね。他と書いてある四日市市が60分の10を負担していると。地価の推移を見ると、9ページなんですけど、その供用開始後、逆にマイナスから伸びがあるということは、この街路事業で開発利益が発生しているわけですね。今の条例上無理だと思うんですけど、事業負担は県が60分の17してて、開発利益は、固定資産税になると思うんですけど、四日市市が得ている。つまり県は事業費負担はして街路整備はしたけれども、開発利益は四日市に出しちゃってるというのが現状。これは制度上、今の法律上どうしてもそこはしょうがないとこなんですけど、どういうふうに解釈すればよろしいですか。

(都市政策室)

委員のおっしゃられるとおりです。

(委員)

そうですね。地価が上がった分は取れなかった。県としてはお金を出すだけで利益が取れなかったということですか。開発利益が取れなかったということですか。

(公共事業総合政策分野総括室長)

だから、地価が上がるという効果もあるから、地元負担の市の負担をもらっているという意味ではないのですか。一般道路は地元負担もらってませんよね。それは広域の効果があるから、県がやっているけども、このような効果、地域の限定する効果もあるから地元負担が寄与してるということではないの。

(委員)

そのプラスマイナスがどうなっているのかなというのをききたいのですが。

(公共事業総合政策分野総括室長)

だから、地元負担を取る理由を教えてください。

(都市政策室)

私ども考えておりますのは、都市計画事業というものにつきましては、やはり中心となる町づくりという観点からしますと、市町さんが中心になって行う事業という考えがございます。そういった中で事業の内容等によって県事業がお手伝いさせていただく。やっぱり町づくりとしてその町をつくるため、要するに限定的というのも変ですけど、そちら利益を得ると、いい町がつかれるということから、負担金ということにいただいております。こういった町が良くなるという中に、市から、今回のはちょっと上昇じゃなくて、ほかより下がり方が少ないというので、あまり

(委員)

最初、ゼロベースですから。

(都市政策室)

そういうことからしますと、そういった利益も減ですが。私らどっちかと言うと、町づくりは市町さんのやつやもんで、私らがお手伝いするときはご負担いただくと。町づくりの仕事はそういうふうにご考えてございます。

(委員長)

それでは、そろそろよろしいでしょうか。出尽くしたところだと思いますので、では、環状1号線につきましては、ここで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。次、507番 国道260号のご説明をお願いいたします。

(事務局)

委員長よろしいでしょうか。準備ができましたのでご説明させていただきます。

### 507番 一般国道260号 しもつうらかくかく 下津浦拡幅

(伊勢建設事務所 事業推進室長)

私、伊勢建設事務所の事業推進室長をしています渡辺と申します。どうぞよろしくお願いたします。

座って説明させていただきます。

それでは、通し番号507番の一般国道260号下津浦拡幅道路事業の事後評価につきまして説明いたします。当事業は平成17年度に事業が完了し、5年を経過するため、三重県公共事業事後評価実施要領第3条に基づき事後評価を行うものです。なお、平成15年に再評価を受けていますが、付帯意見はなく、事業継続を了承されています。それでは、事後評価書に沿ってスクリーンで説明いたします。

まず、路線の概要について説明いたします。図上に青色で示した一般国道260号は、志摩市から南伊勢町、大紀町を経て紀北町に至る延長114kmの道路です。当路線は熊野灘沿いの唯一の幹線道路であり、沿線地域の生活や産業を支え、大規模な災害時には避難、救助、等の応急対策活動にも利用される緊急輸送道路に指定されています。当事業区間は図上の赤い○印で示した箇所、南伊勢町の南勢庁舎等の公共施設があります五ヶ所浦地区と、下津浦や木谷や宿浦、田曾浦の各地域を結ぶ重要な区間に位置しています。また、漁業が盛んな宿田曾漁港で水揚げされた水産物を中京圏の市場に輸送する際は、国道260号からサニーロードを経て伊勢道玉城インターにアクセスすることから、産業道路としての役割も担っています。

次に、事業区間の概要について説明いたします。当事業に着手した昭和63年当時は国道260号は未改良区間が多くありました。未改良区間の南側にあります宿浦、田曾浦地区は、旧南勢町のおよそ4分の1の人口を占める約2,200人が居住していますが、本地区と南伊勢町の南勢庁舎等の公共施設があります五ヶ所浦とを結ぶ260号は幅員が狭く、急カーブ、急勾配が連続しており、安全な通行に支障を来たしていました。左側の写真は整理前の道路の状況ですが、車両の対向が困難であることがご覧いただけるかと思います。このため、このような未改良区間を整備することにより、安全で円滑な交通を確保し、緊急輸送道路としての機能強化を図るために事業に着手したところでございます。

次に、事業内容についてご説明いたします。事業期間は昭和63年度に着手し、平成17年



度に完成し、全体事業費は60億8,300万円、内、工事費が53億9,300万円、用地費が6億9,000万円です。計画延長は2,310m、幅員は3mの車道が2車線と2mの歩道で、全幅10mとなっています。主な構造物は、<sup>かみはら</sup>神原トンネルと橋梁が3橋となっています。なお、平成15年度の再評価における際の全体事業費は57億6,300万円でしたが、平成16年度に工事中の法面が崩壊し、切土勾配の見直しや法面の補強工事が必要となったため、3億2,000万円の増額となっています。その他の事業内容については、前回の再評価時から変更はありませんでした。

次に、事業の効果について説明させていただきます。まず、費用対効果分析の便益の算出について、下津浦拡幅の整備を行わない場合と整備を行った場合のそれぞれの将来交通量を推定します。当該路線は県道南勢浜島線と交差するため、交差点の地点より北側の①区間と南側の②区間では交通量が異なるので、それぞれの区間について交通量を推計します。まず、整備なしの場合の1日当たりの交通量は、区間の①で3,800台、区間の②で1,500台となります。次に、整備ありの場合は、神津佐と鶴方方面を連絡する交通が図上の紫色の南勢磯部線を通り磯部町を経由するルートから、図上のオレンジ色の国道260号や南勢浜島線を通るルートに200台が転換し、区間①の交通量は4,000台となります。また、神津佐と宿田曾地区を連絡する交通は、緑色のルートから黄緑色のルートに300台が転換し、区間②の交通量は1,800台となります。便益の算出については、整備なしの場合と整備ありの場合の路線間の転換を考慮して計算を行っていますが、転換量も少ないので、説明では計算方法が分かりやすいように、すべての交通量が国道260号を通ることとして説明させていただきます。

次に、走行時間について説明いたします。区間①の走行時間は、整備なしの場合は8分ですが、整備を行うと2分に短縮されます。区間②の走行時間は、整備なしの場合は4分ですが、整備を行うと1分に短縮されます。以上により、全体で約9分の時間短縮が図れます。これらをもとに便益を算出します。ここでは最も便益が大きい走行時間短縮便益について、交通量はすべて乗用車であるとして説明いたします。まず、区間①を通る4,000台は、走行時間が8分から2分に短縮されることから、走行時間短縮便益は1年間で4億円となります。次に、区間②を通る1,800台は走行時間が4分から1分に短縮されることから、走行時間短縮便益は1年間当たり0.9億円となります。このようにすべての路線の転換について車種別に算出すると、1年間当たり約6億円となります。また、走行経費減少便益、交通事故減少便益についても同じように、整備なしの場合と整備ありの場合の差により算出しています。

続いて、分析結果ですが、表の上段①の費用の欄をご覧ください。費用については、建設にかかる事業費と50年間の維持管理費の合計61億円を、基準年の平成22年における現在価値に換算すると83億円となります。次に、表の中段②の便益の欄をご覧ください。供用年である平成18年の便益を計算すると、走行時間短縮便益が6億円、走行経費減少便益が1億円、交通事故減少便益が0億円で、総額が6億円になります。なお、交通事故減少便益は800万円出ているんですけども、表示の関係上0億円としています。また、表示の桁数の加減で便益の合計は一致しておりませんので、ご了承ください。この単年度便益を50年間分積み上げて、基準年であります平成22年における現在価値に換算すると167億円になります。この結果

費用便益費は、2.0となりました。また、交通車両1台当たりの換算コストでは1台1km当たり36円となりました。

次に、先ほど説明しました費用対効果分析について、実際に検証してみました。まず、走行時間の短縮については、整備前の旧道と整備後の新道を実際に走行しましたところ、旧道では12分かかりましたが、新道を走ると3分となり、分析結果どおりの約9分の時間短縮を確認しました。また、今年の秋に交通量調査を実施したところ、区間の①では4,200台、区間の②では1,300台の交通量を確認しています。

次に、概要説明のときに要請がありました交通事故減少の効果についても検証しました。供用前区間と供用後区間で発生した人身事故件数を調査したところ、供用前区間では年平均1.8件発生していましたが、供用後区間は平均年1.0件であり、1年当たり約1件の減少が見られることから、交通事故減少の効果も確認しました。

次に、B/Cの定量的なデータに反映されていない定性的な効果について説明いたします。定性的なデータについて説明いたします。まず、救急時の搬送についてですけれども、当整備区間の沿線にあります木谷、下津浦の地区は約370人が居住していきまして、救急の要請時には志摩広域消防組合南勢分署が当区間を利用しています。救急車で利用しています。患者さんを収容した後は、再び当区間を通過して主に町立の南伊勢病院に搬送しています。南勢分署に両地区からの救急要請回数を確認しましたところ、供用後、年平均約10回の救急要請があったとのことでした。救急隊員からは、整備によりカーブによる揺れの減少など安定した走行ができるようになったことや、到着にかかる時間も早くなったとの声もいただいています。1分1秒を争う救急救命の時間短縮と走行の安定性が向上したことによりまして、地域住民の安心感の向上につながっていると考えています。

次に、地場産業への支援について説明いたします。宿田曾漁港を要しています宿浦、田曾浦地区では、就業者の約2割の方が漁業に従事していきまして、地域の主要産業となっています。漁港で水揚げされる水産物は主に中部圏の市場へ輸送されていきまして、その際、オレンジ色で示すルートを通りまして伊勢道の玉城ICに向かいます。整備に伴う効果について漁業組合の方に伺ったところ、整備された区間は対向困難が解消されスムーズに走行できるようになったことから、魚が傷まず早く輸送できるようになったとの声をいただいています。また、今後、宿浦から木谷の区間が整備されると、緑色で示すルートによる輸送が可能になることから、より安全に鮮度を落とすことなく輸送することができるため、早期の整備を期待するとのことでした。

次に、環境面への配慮について説明いたします。当整備区間は、伊勢志摩国立公園第三種特別地域に位置していることから、環境省と協議を行いながら事業を進め、切土法面を積極的に緑化するなど周辺環境と調和を図るよう配慮しました。

次に、事業を巡る社会経済情勢の変化について説明いたします。旧南勢町では平成17年に中学校の統廃合がありまして、五ヶ所中学、宿田曾中学、南海中学の3つの中学校が五ヶ所浦に建設された南勢中学校に統合されました。これに伴い、宿田曾中学校に通っていた宿浦や田曾浦地区の生徒はスクールバスでの通学となりまして、下津浦拡幅工区はスクールバス

の通行ルートとしても役割を担うことになりました。現在、木谷地区の未整備区間についてはバスの通行が困難であるとのことから、オレンジ色のルートに迂回している状況ですが、今後、木谷地区の整備を進めることによって、より一層の効果が期待されています。

続きまして、整備に対しての県民の意見についてです。当事業の効果を把握するため平成22年7月から8月にかけてアンケート調査を行いました。沿道地区住民の方々には自治会を通じてアンケート用紙を配布するとともに、事業箇所周辺市町の庁舎にアンケートボックスを設置しまして、事業区間を利用されている方々からの意見も収集しました。アンケートの回収総数といたしましては、1,486人の方から回答をいただいています。回答者の内訳は沿道地区住民が1,177人、アンケート回収箱への投函が309人でした。

次に、整備に対する評価ですが、「非常に満足している」「やや満足している」を合わせて76%であり、「非常に不満である」「やや不満である」を合わせて7%であることから、当下津浦拡幅整備工区の整備については、おおむね満足いただいていると考えています。

次に、整備に関する満足な点について選択式の複数回答で意見を求めたところ、主な満足点として、「目的地までの走行時間が短縮された」、「快適に走行できる」、「対向困難箇所が解消できた」との回答を得ていまして、利用者が円滑に通行できることに満足されていることがうかがえます。また、同様に整備に関する不満な点の意見を求めたところ、主な不満点として、「南伊勢町木谷付近が未整備となっている」、「完成までに長期間を要した」との回答を得ており、当事業箇所以外の未整備区間の整備や、早期の供用を望まれていたことがうかがえます。当該整備区間については、多くの住民の方からおおむね満足との声をいただいています。260号に未整備区間が残っていることや、完成までに長期間要したことへの不満の声もいただいています。そこで、今後の課題といたしましては、木谷付近の未整備区間の整備と、事業効果の早期発現が必要であると考えているところです。木谷付近の未整備区間につきましては、既に事業に着手していまして、現在、工事を進めているところです。また、事業効果を早期に発現すべく、段階的な供用も含めまして早期の全線供用を図っていきたいと考えています。以上、一般国道260号下津浦拡幅工区の事後評価について説明させていただきました。ご審議よろしくお願いたします。

(委員長)

ありがとうございました。委員の皆様、ただ今、ご説明をいただきました評価の妥当性について何かご質問、コメント等ございませんでしょうか。

5枚目のスライドなり、この辺の村というんですか、集落というんですか、が全部写った地図、これで結構です。さっきの説明ですと、ここにたくさん人住んでらっしゃるんですか。ざっとどれくらいの方が住んでらっしゃるんですか。ざっとした数字で結構です。

(伊勢建設事務所)

下津浦地区と木谷地区になりますが、木谷地区というのは②の下に四角で囲んである地区ですが、木谷地区で196人、約200人です。それと、下津浦地区で169人、約170人となっ

ています。

(委員長)

このあたりはどうなんですか。

(伊勢建設事務所)

宿浦が少し大きくて1,017人、田曾浦が1,191人、2つで2,200人ほどの人口があります。

(委員長)

そうなる、やっぱりこれが大事になってくるんですね。この後の話が。

ほかにどなたか何かございませんでしょうか。

細かいことですが、実際走られて、旧道のほうでこれぐらいかかったという実験もされますし、そもそも最初の便益を算定するときに旧道でどれぐらいかかるかという算定をされていると思いますけど、それは行きちがうのが非常に難しいという部分がありますよね。そんなのはどけて、とりあえず道が非常に細くて入り組んでいるという部分で算定されているんですよ。

(伊勢建設事務所)

当初は対向することが難しいこととか、カーブが多くてスピードが出ないということも踏まえて、時速20kmで計算をしています。

(委員長)

いや、言いたいことはここで便益で走行時間短縮と書いてあるけれども、実は何か引っかけると、それどころやないこともあるということです。何があるか分からないので。

委員

(委員)

このアンケートのところで8番の満足な点のところ。8番は案内標識が分かりやすいという。不満なところで案内標識が分からんという点、何か矛盾した答えが出てますけども、案内標識の具体的に皆さんが見て分からん点でここやなというのがありますか。何かね、今、私たちがよく言ってるんですが、反対に走ってみたり、年取ってくると何や分からんねというところがあるんで、ここを今度は改善していきたいと思うんですというところがあったら教えてほしいなと思います。

(伊勢建設事務所)

ご意見ありがとうございます。委員おっしゃられた、不満な点のほうで5%、8番案内標識分かりにくいといただいておりますので、これについて現地を確認したり、また、私ども

の保全の部隊がおりまして、そちらのほうにもいろいろどっか分りにくいところ、そういう意見とか、地域から声がないかなというのを事務所の中で確認しましたところ、住民の方から道幅が非常に狭くて大型車が入ると危ないという意見で、そういう標識とかが不足しているという意見がありまして、また、アンケートの個別のアンサーの分で同様の意見もありましたので、実は今年度ですね、1枚案内標識を追加で施工いたしました。そのような点がこの5%だったのかなと解釈させていただきまして、そのような施工をさせていただいたところでございます。今後も住民の方の意見を十二分に参考にして、そういう維持管理をしていかなければならないとは思ってはおります。すいません。

(委員)

このことですか。

(伊勢建設事務所)

すいません。ちょっと写真遅れましたけども、今、画像に映しております大型車通行不能という写真を、その地域の意見は志摩市南張側から、この地図で言いますと下から上に向かって、南から北に向かって行く方向で、そういう大型車が道路が狭くて危ないですよという看板が少ないと意見でございましたので、伊勢警察さんともご相談のうえ、1箇所追加設置させていただきました。

(委員)

でも、木谷というところから神津佐というところまでは大型車は通れるんですよ。

(伊勢建設事務所)

大型車は通れます。

(委員)

通れる。でもこっちから行ったら木谷まで大型車が通れないの。

(伊勢建設事務所)

これはちょっと図面が小さいんですが、今回、改良したところがこの赤い区間で、今までのうねうね道が新しく道路になって、大型車はここまではスムーズに来れるんですが、この先がまだ未改良区間が残っています。一方、こちらは志摩の管内なんですが、浜島からずっと宿浦、田曾についてはすべて改良済みになっていまして、大型車はいい調子でここまでは来れるんですが、この先が未改良になっていますので、よくご存じな車は手前から迂回されるんですが、分からない車がこの狭いところに入ってくるもので、大型車は通れないというPRをしてくださいというふうな意見だったということが分かりまして、この看板を付けさせてもらいました。

最近はカーナビを積んでいる車が多くて、未改良でも国道というふうにも案内されるらしくって、あの狭いところに入ってくるようなこともあるそうですので、こういった看板を新たに設置したところでは。

(委員)

私は運転しませんが、こんなこと言うのはいかんかもしれませんけど、例えば宿浦から来るとき、緑のところから木谷のところまで通れないわけで、そしたら、この先って書いたら、ずっと通れないって理解するわ。そやから、木谷というところまで行けませんとか、それが分からないと余計分からんような看板違うのか。て思いましたわ。

(伊勢建設事務所)

ありがとうございます。確かにおっしゃるとおりだと思います。そういう意見を踏まえて、また今後も対応を考えていきたいと思います。シール等貼ったりできますので、そういうことも踏まえて直していきます。すいません、ありがとうございます。

(委員長)

アンケートの回収総数が 1,486 人ということで、1,500 人ほどいらっしゃるみたいですけど、アンケートってここまでですか。地域以外の人もやっているんですか。

(伊勢建設事務所)

アンケートの配布先ですか。志摩市さんと南伊勢町役場さんといろいろお話し合いしまして、こちらのスクリーンに配布地域を今映させてもらいました。このような地区と言いますか、南伊勢町であれば五ヶ所浦、飯満、下津浦、木谷、泉、宿浦、田曾浦、神津佐という 8 地区。あと、志摩市のほうは、桧山路、塩屋、迫子、大崎、浜島、南張という 6 地区が今回整備させていただいた区間を非常に利用されているというふうに踏まえまして配布しました。

(委員長)

分かりました。どんなアンケートをやっても 5%、10% 変な回答する人がいらっしゃるんで、それを除外して見れば、このアンケートの総意としては、とにかくさっさとここつなげろと言ってる、それしか書いてないように思うんだけど。じゃ、この辺の人も入っているんですね。それはなんら不思議なことでもないし悪いことでもないけど、こう回りたい人がたくさんいらっしゃるということですよ。

(伊勢建設事務所)

そのように受けとめております。まさにそのような意見でございました。

(委員長)

分かりました。ほかに。

(委員)

意外と回収率少ないですね、パーセンテージが。もうちょっと回収率を上げるにはどうしたらいいか、また考えてもらったら、意見がまだ動いてくるというか、ちょっと少ないのかな。半分はほしいですね。

(伊勢建設事務所)

今回は個別に配布をさせていただきましたもので、ご回答いただいた方は同封の封筒に入れていただいたら回答できるようにしたんですが。私ども前々回、大仏山公園の事後評価のご審議いただいた中では、面接方式でアンケートを答えていただいた方にはちょっとした記念品を配るといことしましたら、少し高くなりましたので、こういうところで戸別配付は難しいんですが、工夫をしたいと思っています。

(委員長)

委員

(委員)

南勢中学ですね、3つの中学校を統合して。宿浦、田曾浦というんですか、こちらの方はこのオレンジのラインを遠回りでスクールバスが行っているということで、開通すればもっと早く着くのかも分かりませんが、毎日のことですが、どれぐらいスクールバスの所要時間、45人の方ですよ、どれぐらいかかって。

(伊勢建設事務所)

約ですが、約20分強ほど、今、迂回といいますか、遠回りの形で20分ほど。

(委員)

そんなに遠方ではないんですね。分かりました。ものすごい時間がかかるかなと思いましたが、じゃ、最初に乗った人がその目的の中学まで20分で、途中で乗せていったりするんですよ。

(伊勢建設事務所)

途中でも乗せていったりするんですが、子どもたちに聞くと、この浜島を通過していくんですが、浜島のこのオレンジ色のルートでは浜島の中学校の前を通過していくそうなんです。町が違うもので、北側が早くできたら、よその町の中学校の前を通らずに行けるということで、期待が大きいと言っています。

(委員)

現状はそういうところで、一刻も早い完成をとということですね。ここで降りたいですよ、中学あるんだったら。ありがとうございました。

(委員長)

委員

(委員)

①と②に工区が分かれています、その現況交通量を見ますと①が4,200台で、②が1,300台、これは費用効果分析のときの想定で見ますと、①は4,000台、②は1,800台という状況を考えますと、①が必ずしも事業目的の田曾浦ですか、そっちの方面だけのことを意識した目的にはなっていないと思うんですよ。目的が少し厳密に言えば違っているんじゃないかなと思いますけど、いかがでしょう。

(伊勢建設事務所)

確かに先生おっしゃられましたように、この①と②の境に南勢浜島線という県道がありますので、①の区間の性格は宿浦、田曾浦の地域の方だけじゃないものがあると思っています。260号をトータルで考えると、ネットワークで考えると、この宿浦、田曾浦の方たちが旧南勢町の中心であります五ヶ所に行くルートという位置付けが一番高いと思っているんですが、区間によって性格が少しおっしゃられるように違っているのかなというふうに思っています。

(委員長)

よろしいですか。ほかによろしいでしょうか。

それでは、このあたりで質疑を終えまして、いったん休憩を挟みまして、ただ今、審議しました事業について委員会意見をまとめることといたしたいんですが、委員の皆様よろしいでしょうか。

それでは、いったん休憩といたしまして、事務局、何分にしましょうか。

(公共事業運営室長)

3時半でお願いできますか。

(委員長)

分かりました。では、いったん休憩といたしまして、再開は15時30分といたします。

( 休憩 )

(委員長)

では、委員会を再開いたします。



今しがた、意見書案を検討いたしましたので、読み上げます。

## 意見書

平成 22 年 12 月 20 日  
三重県公共事業評価審査委員会

### 1 経 過

平成 22 年 9 月 10 日に開催した平成 22 年度第 1 回三重県公共事業評価審査委員会において、県より道路事業 3 箇所、街路事業 1 箇所、道路事業 1 箇所、海岸環境整備事業 2 箇所の事後評価の審査依頼を受けた。

この事業に関して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議を行った結果、以下のような意見を委員会としてとりまとめ、三重県知事に対して答申するものである。

#### (1) 道路事業 [県事業] 【再審査対象事業】

8 番 一般国道 368 号<sup>にがきとうげ</sup>仁柿峠バイパス

9 番 一般国道 422 号<sup>みたさか</sup>三田坂バイパス

10 番 一般国道 422 号<sup>やちやま</sup>八知山拡幅

8 番については、平成 2 年度に事業着手し、平成 11 年度、17 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。

9 番については、平成 8 年度に事業着手し、平成 17 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。

10 番については、平成 7 年度に事業着手し、平成 17 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、8 番、9 番 10 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、残事業の早期完成に向けて、計画的で効率的な事業執行を求めるものである。なお、交通量推計について、より現実的でわかりやすい説明をされたい。

#### (2) 海岸事業 [県事業] 【事後評価対象事業】

502番 道瀬<sup>どうせ</sup>地区海岸

503番 阿津里<sup>あづりはま</sup>浜地区海岸

502番については、平成6年度に事業着手し平成17年度に完了した事業である。

503番については、平成5年度に事業着手し平成17年度に完了した事業である。

審査を行った結果、課題に対する対応方針を含めた事後評価の妥当性を認める。

なお、海岸環境整備事業などの県民等による施設の利用を想定する事業については、完成後の管理の方法などについて、計画当初から住民参画による計画をされたい。

(3) 街路事業 [県事業] 【事後評価対象事業】

504番 環状1号線 垂坂<sup>たるきか</sup>工区

当該事業については、平成7年度に事業着手し平成16年度に完了した事業である。

審査を行った結果、課題に対する対応方針を含めた事後評価の妥当性を認める。

ただし、今後の歩道等の計画・施工において、バリアフリーについて十分留意されたい。

(4) 道路事業 [県事業] 【事後評価対象事業】

507番 一般国道260号 下津浦<sup>しもつうら</sup>拡幅

当該事業については、昭和63年度に事業着手し平成17年度に完了した事業である。

審査を行った結果、課題に対する対応方針を含めた事後評価の妥当性を認める。

(5) 総括意見

今回のアンケート結果の分析と対応については、評価できるものであった。このような分析・対応を今後の公共事業評価サイクルにおいて確実に実行されたい。

以上、意見書です。委員の皆さん、よろしいでしょうか。

それでは、当意見書をもちまして答申といたします。

なお、意見書につきましては、後ほど、事務局から各委員に配付することにいたします。

次に、議事次第6その他ですが、事務局、何かありますか。

(6) その他

(公共事業運営室長)

長時間にわたりご審議いただきましてありがとうございます。

次回の連絡でございます。年が明けまして2月7日月曜日、午後2時から、吉田山会館で開催をしたいと思います。

なお、今回は本年度に委員からちょうだいしましたご意見を踏まえまして、本県が決定します事業方針をご報告いたします。

お忙しいとは存じますが、ご出席いただきますようお願いをいたします。

以上でございます。

### (7) 三重県公共事業評価審査委員会閉会

(委員長)

それでは、これで本日の議事を終了いたします。

(公共事業運営室長)

それでは、委員会を閉じさせていただきます。

本日は長時間にわたりありがとうございます。お気をつけてお帰りください。どうもありがとうございました。