

平成23年度 第1回三重県公共事業評価審査委員会議事録

1 日 時 平成23年 9月16日(金) 13時00分～17時00分

2 場 所 三重県吉田山会館 2階 206会議室

3 出席者

(1) 委員

葛葉泰久委員長、大森達也副委員長、江崎貴久委員、芝崎裕也委員、南部美智代委員、森下光子委員

(2) 三重県

(県土整備部)	北川 県土整備部長
	長谷川 港湾・海岸室長
	永納 道路整備室長
	井浦 都市政策室長 他
(四日市建設事務所)	服部 プロジェクト推進室長 他
(鈴鹿建設事務所)	東 事業推進室長 他
(松阪建設事務所)	井戸坂 事業推進室長 他
(伊勢建設事務所)	渡辺 事業推進室長 他
(尾鷲建設事務所)	大西 事業推進室長 他
事務局	渡辺 公共事業運営室長 他

4 議事内容

(1) 三重県公共事業再評価委員会開会

(公共事業運営室長)

お待たせいたしました。ただ今から、平成23年度第1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公共事業運営室長の渡辺と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

なお、事前の委員会におきまして、本年度の委員長を葛葉委員に、副委員長を大森委員にお願いすることとなっておりますので、あらためてよろしくお願いいたします。本日の委員会につきましては、原則公開で運営することとなっております。委員の皆さま、本日の審議において、傍聴を許可することによってよろしいでしょうか。

(委員長)

委員の皆さま、よろしいでしょうか。

(委員同意)

(委員長)

では、傍聴を許可いたします。

(公共事業運営室長)

ありがとうございます。では、傍聴の方、ご入室をお願いいたします。

(傍聴者 入室)

(公共事業運営室長)

傍聴の方から、頭撮り写真を撮りたいということですので、ここで頭撮りをさせていただきたいと思います。

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

それでは、開会にあたりまして、公共事業総合推進本部の副本部長であります県土整備部長の北川からごあいさつを申し上げます。

(2) 県土整備部長あいさつ

(県土整備部長)

県の県土整備部長の北川でございます。今日は葛葉委員長さまはじめ委員の皆さま方には、お忙しい中、当委員会にご出席いただきまして、本当にありがとうございます。昨年は、再評価・事後評価は17件。今年度は再評価6件、事後評価7件、計13件ということで、これからお願いしたいと思います。

皆さまご存じのように、今回台風12号の対応で、私どもばたばたしてまして、3月11日の東北の地震・津波以降、特に津波対策の取組ということでやっていたところですが、そこへまたこの12号ということで、特に芝崎先生の地元でもある熊野市御浜町、紀宝町は甚大な被害を受けております。私どもの集計でも、公共土木施設の災害が900件、1,000件近い、金額で200億超えるだろうということです。また、林業関係、農業関係、漁業関係も、本当に大きな被害を受けております。本当にこれまで想定していなかった、また想定以上という言葉を使うのは悪いかも分かりませんが、特に熊野川などは想定していなかった雨

が降り、水位が上昇したという状況です。

私どもも防災対策としていろいろ対応していますが、公共事業のあり方というか、対応の仕方というのも、すべて何もかもハードで対応できるという状況ではなくなってきたと思っています。そういう意味で、地域の皆さんとも話し合いをしながら、どう対応していくかというのも、これからの課題かと思っています。そういう意味で、この委員会のいろいろな審査の中でも、そういった観点も入れていただきながら、チェックもかけていただけたらと思っています。

今年度いろいろな事業の再評価、また事後評価。特に事後評価は大事で、それをしっかり評価して、次の整備に活かしていくということも必要だと考えております。本当に皆さんの県民の視点からのチェックというのを、ぜひ期待したいと思いますので、よろしく願いいたします。私は、また防災関係の打ち合わせがありますので、これで失礼しますが、よろしく願いいたします。

(公共事業運営室長)

ありがとうございました。それでは、お手元の資料の確認をお願いいたします。本日は12種類の資料を用意しております。資料は赤いインデックスで1から12番までのインデックスが付けてございます。お揃いでしょうか。もし不足がございましたら、事務局の方までお申し出いただきたいと思っております。

続きまして、本年度第1回目の委員会となりますので、議事に入る前に、委員会の所掌事務について、事務局から説明をさせていただきます。

(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。よろしく願いいたします。私の方から、委員会の所掌事務について説明させていただきます。お手元に配らせていただいた資料がございます。資料11の三重県公共事業評価審査委員会条例をご覧ください。

条例の第2条で、委員会は知事の諮問に応じ、調査審議していただく旨を規定しています。この中で、第1項第1号では公共事業の再評価を、第2号では事後評価を、第3号ではその他評価の実施に関して特に調査審議をお願いするときに該当する規定でございます。委員会の所掌事務についての説明は、以上でございます。

(公共事業運営室長)

委員の皆さま、所掌事務につきまして、ご質問等よろしいでしょうか。それでは、資料1を見ていただきたいと思っております。本日の事項になってございますが、事項の3番以降につきまして、委員長に進行をお願いしたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

(3) 再評価及び事後評価対象事業の諮問

(委員長)

それでは、議事次第3番目の平成23年度審査対象事業について、事務局より説明をお願いいたします。

(事務局)

それでは、本年度ご審査をお願いいたします再評価及び事後評価の審査対象事業について説明いたします。お手元の資料の赤いインデックスの資料4をご覧ください。

ここに本年度ご審査をお願いいたします再評価及び事後評価の審査対象事業を一覧にして記載してございます。ここにございますように、再評価対象の6事業と、事後評価対象の7事業、これは裏の2ページ目でございますが、合わせて13事業の県事業のご審査をお願いしたいと思っております。再評価対象事業の評価理由につきましては、この表の右から2番目の再評価理由欄に番号を付けてございます。下段平成23年度再評価件数集計をご覧ください。本年度ご審査をお願いいたします事業の再評価の理由につきましては、事業採択後一定期間を経過している事業が1事業、再評価後一定期間が経過している事業、これは再々評価などでございますが、5事業となっております。

なお、昨年度の最終回にお知らせしました予定箇所には若干変更がございますので、説明をさせていただきます。事後評価507番の街路事業東町野登線についてですが、評価を来年度に予定していましたが、506番の街路事業駅前高塚線と事業が密接に関連することから、今年度審査の対象としました。また、事後評価につきましては、事業完了後おおむね5年が経過した事業で、事業規模や事業特性を考慮して評価対象としております。7事業の県事業のご審査をお願いしたいと思っております。

本年度の審査対象事業についての説明は、以上でございます。

(委員長)

ただ今、本委員会に対しまして合わせて13事業の審査依頼がございました。このことにつきまして、委員の皆さん、何かご質問はございませんでしょうか。

特にないようですので、それでは、13事業の審査依頼について、承ることといたします。

次に、議事次第4番目について、事務局から説明をお願いいたします。

(4) 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事業は、先ほどの赤い資料のインデックス4番の審査対象事業一覧表の審査箇所に○が振ってございます3番、4番の海岸事業の2事業です。続きまして、赤いインデックスの資料をご覧ください。こちらには本日審査を行います2事業の概要を記載しております。続いて、赤いインデックスの6番をご覧ください。こちらについては、再評価の事業の概要を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っております。

なお、説明は、事業主体から事業概要と評価内容を説明いたします。委員の皆さまからの質疑応答につきましては、各事業の説明の後をお願いいたします。また、事業主体の説明につきましては、専門用語などをできるだけ使わないで、分かりやすく説明させていただきましますので、ご不明な用語がございましたら、説明中でも適宜ご質問をいただきたいと思っております。事業主体の説明につきましては、約15分で説明いたします。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たいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。本日、ご審査をお願いする事業については、以上でございます。

(委員長)

委員の皆さん、ただ今頂きました説明で、何かご質問等ございませんでしょうか。特にないようですので、次に進みたいと思っております。ただ今から再評価対象事業の審査を行います。先ほど事務局から説明がありましたとおり、3番、4番の事業の説明を受けることといたします。なお、本日の委員会終了時刻は、おおむね17時といたします。説明の方は簡潔明瞭をお願いいたします。それでは、まず海岸事業について、説明をお願いいたします。

(港湾・海岸室長)

県土整備部港湾・海岸室長の長谷川でございます。今日、2事業、海岸事業の審査をお願いするのですが、個別の事業の説明に先立ちまして、まず最初に海岸事業の概要について説明させていただきます。資料はインデックス6にあります海岸事業の概要の1ページ、2ページは文章ですが、3ページ以降のパワーポイント、前にします資料と同じものがコピーしてありますが、これに基づいて説明させていただきます。

はじめに、三重県の海岸の概要をご説明させていただきます。三重県の海岸は、三重県の伊勢市の神前岬、黒く四角で囲ってございますが、そこまでを境に伊勢湾沿岸と、それより南の熊野灘沿岸に大別されております。伊勢湾沿岸は、全体として均一で緩やかな海底勾配の海岸でして、熊野灘沿岸は、伊勢志摩地域から熊野市の鬼ヶ城にかけては複雑なリアス式の海岸、それ以南は直線的で急な海底

勾配の海岸となっております。

今回ご審議いただきますのは、スクリーンに示しております2つの海岸でして、北の方は侵食対策事業でやっております千代崎港海岸、鈴鹿市にある海岸です。それと、高潮対策事業で行っています長島港海岸、紀北町の海岸です。

三重県の海岸線は非常に長く、総延長 1,088 km ございます。全国で8番目に長い海岸線の延長となっております。我々県土整備部が所管します海岸線延長は、赤の斜線で示してあります約 783 km ございます。三重県の海岸線延長全体の約 72% を占めております。このうち今回ご審議いただく2つの海岸の所管は、国土交通省の港湾局の所管、黄色く色付けしておりますが、約 267 km ございまして、三重県の海岸線延長の約 25% に当たります。

先ほどのスクリーンにありますように、長く複雑な地形をしている三重県の海岸線の整備を、効果的あるいは効率的に進めるために、三重県における海岸整備の計画としまして、海岸整備アクションプログラムを策定しております。海岸整備アクションプログラムについて、簡単に説明させていただきます。平成 14 年に策定しまして、19 年度に見直しを行っていますが、策定にあたりましては、まず県内のすべての海岸について、①にありますように、海岸整備の方向性によって、3つにまず分類しております。3つの区分は、人工海岸、防護と利用を考慮した整備。2つ目が環境維持海岸、防護と利用、自然環境の保全を考慮した整備。3つ目が環境保全海岸、自然環境の保全を考慮して最小限の整備を行うという海岸の3つに区分しております。2つ目としまして、その区分した整備の方向性に加えまして、防護に関する優先度を判定します。防護に関する優先度としましては、波が堤防を越えてくる量、あるいは老朽化の程度、あるいは防護区域内の人口などで整備の優先度を判定しています。また、地震対策に関する社会的要請に対応するために、19 年度の見直しの際に、耐震性に関する観点も判断項目に追加しております。こうしてとりまとめた内容について公表しまして、県民の皆さまのご意見を頂いた上で、今後おおよそ 10 年間に整備あるいは事業着手する検討を行う海岸というのを整備しています。三重県ではこの海岸整備アクションプログラムに基づきまして、海岸整備を推進しているところです。

次に、今回審議いただきます高潮対策事業あるいは侵食対策事業について、簡単に説明させていただきます。まず、高潮対策事業ですが、今回審議いただきます長島港海岸が、これに該当します。高潮対策事業は、高潮、高波による被害が発生する恐れのある地域につきまして、防護施設の新設・改良等を行う事業でございまして、長島港海岸はじめ、三重県の海岸堤防の多くは、昭和 28 年の 13 号台風ですとか、昭和 34 年の伊勢湾台風などを契機に整備されたものが多く、整備後約 50 年が経過しております。その後、地盤の沈下とか、老朽化の進行などによりまして、高潮や高波に対しての防護機能が低下しているところが見られます。防護機能が低下しますと、高波時に波が堤防を越えて、背後地が浸水してし

まうというのが、上の絵になります。それに対応するために、下の絵のように、沖合に離岸堤等を整備して、波を弱めて堤防を越えないようにします。あるいは、堤防を嵩上げて、背後地を保全するというやり方もあります。また、老朽化した堤防については、堤防の補強を行います。こういったことをやる事業でございます。

次に、侵食対策事業ですが、これは海岸侵食によって被害が発生する恐れのある地域について、防護施設の新設・改良等を行う事業です。今回ご審議いただきます千代崎港海岸が、この事業に該当します。侵食につきましては、例えば河川の護岸が整備されることなどによって、海岸への土砂の供給量は減少することなどによって、海浜が侵食されます。海浜が侵食されると、海浜の持っている消波機能、波を小さくする機能が小さくなります。このように消波機能が小さくなると、上の図のように沖合の波が高いまま堤防まで到達して、波が堤防を越えて、その結果背後地が浸水してしまいます。また、侵食によって堤防の基礎部分が露出しまして、堤防自体が不安定となって、壊れるということにつながります。これを防ぐために、高潮対策と同様ですが、沖側に離岸堤等整備することで、離岸堤の陸側、堤防との間の水域が静穏になり、波が小さくなりまして、そこの漂砂、漂っている砂が沈降して、離岸堤背後の海浜が安定、あるいは回復するということで、結果として波を小さくしようというような事業でございます。

高潮とか高波による浸水被害の状況です。これは他県、富山県の状況ですが、平成 20 年に富山湾で発生しました低気圧による被害の状況です。この例では、堤防が壊れて、内側に波が入っている状況が見て取れます。

次に、事業の効果ですが、これは県内の宇治山田港海岸、二見の海岸の状況です。平成 21 年の台風 18 号来襲時の状況ですが、手前の赤い部分が侵食対策事業として、この場合は護岸整備と養浜ということで、人工的に砂を入れた部分ですが、赤い所は整備済みでございます。それに比べて奥側の青い線で囲んだ部分が未整備の区間でして、波が堤防に直接当たって、一部堤防を越えている状況が見て取れます。それに比べまして手前の整備済みの区間は、浜があることで高波が低減されまして、堤防への越波を防いでいるという状況です。

最後になりますが、費用対効果分析につきまして説明いたします。高潮対策事業による便益につきましては、先ほど説明させていただきましたように、上段の図のように、高潮・高波による越波によって、背後地の家屋あるいは事業所などの資産に浸水被害が生じることを想定して、離岸堤や堤防補強の整備を行うことで、被害を未然に防ぐことができる資産額を、便益として算出しております。

侵食対策事業も基本的には同じなのですが、砂浜が侵食されたことから背後地への越波が生じて、浸水被害が生じることを考えております。高潮対策事業と同じように、背後の資産の浸水被害が生じることを想定して、施設を整備することで未然に防ぐことができる資産を、便益として算出しております。

以上で、海岸事業についての概要を説明させていただきました。引き続き個別の事業の説明をさせていただきます。

3番 ながしまこうかいがん 長島港海岸

(尾鷲建設事務所 事業推進室長)

尾鷲建設事務所事業推進室長の大西と申します。それでは、海岸事業3番の長島港海岸高潮対策事業の再評価結果について説明させていただきます。よろしくお願いたします。

はじめに長島港海岸の概要について説明させていただきます。長島港海岸は、北牟婁郡紀北町北部の熊野灘沿岸に位置し、紀伊半島の東部海岸に発達する典型的なリアス式海岸により形成されています。事業箇所としまして、西側より中ノ島地区、西長島地区、呼崎名倉地区の3地区がございます。

こちらは、上空からの写真です。長島港海岸の背後には住宅地があり、人家が密集しております。また、北西にJR紀勢本線、熊野街道と呼ばれる国道42号が走るなど、交通の便に恵まれた地域です。

当海岸における護岸・堤防施設の現在の状況写真です。左側の写真が、各地区におきまして整備が完了した区間の状況になっております。一方で右側が、今後整備を実施する区間の状況になります。

続いて、災害時における様子を示します。上段が波浪時、下段が高潮の状況写真です。波浪時には、越波した海水が県道に降り注ぐ危険な状態になります。このような状態に対しまして、既設堤防の補強または改良を行うことにより、波浪や高潮などによる災害を防除し、堤防背後の生命と財産を守ることを、当事業の目的としております。

続きまして、再評価を行なった理由でございます。この事業は、平成18年度に長島港海岸の再評価を実施後、一定期間である5年が経過し、継続中の事業です。このため、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す。前回の再評価対象の1つでありました西長島地区は、平成22年度に事業が終了いたしましたので、今回より残りの呼崎名倉と中ノ島の2地区をご審議いただきたいと考えています。どうぞよろしくお願いいたします。

続きまして、事業目的について説明いたします。以上のような施設の老朽が進行することによって、地震時などに施設が崩壊し、背後の住宅地を高潮による浸水の危険にさらす恐れがあります。そこで施設の補強や改良を施すことによって、背後地の生命、財産が危険にさらされることを未然に防ぐために、平成2年から堤防補強の整備を進めております。また、一部の地域では波が堤防に達するまでのエネルギーを減衰するために、離岸堤の整備を行いました。

続きまして、各地区別に工事進捗状況を説明いたします。写真は中ノ島地区で

ございます。現在、護岸の補強工事を実施しております。全体延長 1,180mのうち合計 564mが整備されました。これにより、最も海気象条件的に厳しい湾口部からの直線区間が完了し、一定の成果が得られたと考えています。なお、黒色が平成 22 年度までに整備済み区間、赤色が平成 23 年度以降の残工事を示しています。中ノ島地区の断面は、このようになっております。既設護岸の前面に新たな護岸を整備することによって、補強を行います。

次は、呼崎名倉地区です。こちらの地区は、呼崎地区及び名倉地区といった 2 地区によって構成されています。西側の呼崎地区では、堤防補強及び離岸堤の整備が計画され、東側の名倉地区で、堤防改良が計画されました。堤防補強は、1,030mのうち黒線で示します呼崎地区 550mが完了し、離岸堤につきましても 300mが完了しました。そして、赤線で示します名倉地区において、今後改良工事を行う予定です。呼崎地区におきまして、堤防補強と離岸堤の断面は、このようになっております。こちらは先ほど示しましたように、既に整備が完了しております。次に、名倉地区です。名倉地区では、今後海岸堤防の整備を行ってまいります。内容として、堤防の嵩上げを行い、波浪時の越波対策を施す予定です。

既に整備が完了した地区は、このような状況になっております。左上の写真は中ノ島地区において、既設の胸壁の前面に新設された胸壁の写真です。右上の写真は、西長島地区における補強後の堤防の状況です。下段の写真は、呼崎地区において整備された海岸堤防と離岸堤です。

事業費から見る進捗状況について説明します。水色の着色が中ノ島地区、青色の着色が呼崎名倉地区、灰色の着色が西長島地区の進捗状況を示しています。全体では事業費が 40 億円となっており、このうち施工済み額が約 29 億 7,000 万円です。全体の進捗率は 74.3%となっています。残事業として、中ノ島地区の護岸補強と、名倉地区の堤防改良が残っております。また、西長島地区の堤防補強は、平成 22 年度をもちまして事業が完了いたしました。

呼崎名倉地区については、事業費の見直しを行っております。続いてこの説明をさせていただきます。呼崎名倉地区につきましても、当初事業費は堤防補強と離岸堤の整備で 37 億 1,000 万円でした。しかし、その後の平成 22 年度までに総延長 1,030mのうち延長 480mの名倉地区における詳細設計がまとまりました。黄線でお示した所がその区間です。これを受け、事業費の再算定を行いましたところ、見直し後の名倉地区では、堤防補強工事約 6 億 9,000 万円から、堤防改良工事約 7,000 万円となり、約 6 億 2,000 万円の減額となったものです。また、名倉地区における離岸堤 3 基も計画から削除され、約 14 億円の減額となり、呼崎名倉地区全体として、当初より 20 億 3,000 万円の減額となっております。

続いて、この理由を説明いたします。当初、名倉地区におきましても、呼崎地区と同様に、離岸堤と海岸堤防による面的防護によって、高潮による浸水被害を防ぐように計画しておりました。詳細設計に際し、詳細な海底地形の測量の結果

を用いて、高波による推算を行なったところ、名倉地区は呼崎地区と比べると、高波時の波高が低くなったことや、堤防の前面に設置されている消波ブロックの効果が十分見込めることから、離岸堤を整備しなくても、堤防 95cm 程度嵩上げすることで、越波対策を行なえることが分かりました。よって名倉地区では、離岸堤を計画より削除し、海岸堤防により高潮被害を防ぐ線的防護方式に計画を変更しました。整備内容は、既設堤防の嵩上げとなりまして、この変更に伴い、事業費が当初より減少しました。

次に、今後の事業進捗の見込みです。当事業につきましては、円滑な執行環境が整っているところですが、厳しい財政状況の中、近年予算が大幅に減少している状況下にあります。このような中で、2地区同時投資することは、事業の停滞を招くことが想定されることから、現在では1地区に対して集中投資することによって、効率化を図っております。黒矢印で示した当初目標を見ましても、平成20年度以降は1地区に集中投資をすることによって、各地区における整備を完了する計画としております。それでは、赤矢印で示す見直し後の予定です。まず、熊野灘に直接面し、海気象条件的に最も厳しい呼崎名倉地区について、最優先地区として位置付け、平成25年の完成を目指してまいります。中ノ島地区については、現在残っている湾奥部の整備を、平成25年度より再開して、当初目標どおりに平成36年の完成を目指します。

次に、まだ整備されていない区間における現状を示させていただきます。上段には、名倉地区において、台風時において飛沫が堤防の天端を越える様子を示しております。下段は、中ノ島地区における胸壁のずれと、護岸の生じたクラックを示しています。このような状況を、今後の改良工事によって改善していきます。

次に、社会経済情勢の変化及び地元の意向という観点について、併せて説明します。中ノ島地区の護岸背後は、右上に示す写真のように、住宅が集中している様子が分かります。このような状況にありますので、防護必要性は変わりありません。

また、呼崎名倉地区におきましても、中ノ島地区と同様に背後に民家が密集していて、さらに JR も通っている交通要地であります。当地区では、今年の7月に発生しました台風6号によって、高波が押し寄せ、海岸線を通る県道に飛沫ももたらしました。加えまして、東南海・南海地震や今年3月に発生しました東日本大震災により、多くの住民が津波防災に対して関心を持つ中、護岸や堤防の補強改良に寄せる期待は切なるものがございます。このように護岸や堤防の補強改良の必要性及び機運は一層高まってきており、重点的効率的な整備により、1日も早い事業の完了に努めてまいりたいと考えています。

続きまして、費用便益分析の結果について説明いたします。こちらは海岸整備を行わなかった場合に、呼崎名倉地区の背後が、50年確率の高潮及び高波により、どのように浸水するかを示した浸水想定区域図になります。呼崎名倉地区に

においては、一部 5 m を越える浸水深となる箇所が見られます。海岸整備を行うことにより、海岸背後への浸水は起こらなくなりますので、この浸水エリア内に存在する家屋や公共土木施設等の浸水被害額を算定し、整備による浸水防護便益として計上しております。

供用後 50 年間の浸水防護便益としましては、家屋、事業所、農作物等の一般資産被害額。橋、道路、公園などの公共土木被害額。電気、ガス、水道などの公共事業等被害額をそれぞれ算出しております。合計した浸水防護便益は、中ノ島地区は約 56 億円、呼崎名倉地区は約 56 億円、西長島地区は約 9 億円と算出されました。

続いて、B/C を平成 23 年度の現時点で評価します。先ほど説明しました高潮及び高波による浸水防護便益を、建設費と維持管理のコストの合計で割ります。結果としまして、中ノ島地区の B/C は 23.2、呼崎名倉地区は 19.5、西長島地区は 26.6 となります。なお、呼崎名倉地区と西長島地区につきましては、先ほど説明したとおり、事業費が減少したため、前回再評価時に比べ費用対効果が大きく増加しております。

コスト縮減について説明させていただきます。呼崎名倉地区に関しましては、先ほど説明させていただいたように、当初は既に整備が完了した呼崎地区の延長として、名倉地区におきましても、呼崎地区と同様に、離岸堤と海岸堤防を合わせた面的防護の計画をしておりました。しかし、名倉地区では実施設計において、海岸堤防の嵩上げによる線的防護により整備を行うこととなり、当初は呼崎地区と同じだった事業計画を見直しました。見直しの結果としまして、堤防の嵩上げを行なえば、安価に越波対策を行なえることから、離岸堤を取り除き、海岸堤防のみで浸水を防ぐ線的防護の計画へ変更しました。その結果、当初は離岸堤と堤防補強として計画していた事業費を、堤防の嵩上げのみのコストに抑えることができました。コスト縮減後の呼崎名倉における事業費は、16 億 8,000 万円となり、当初の事業費 37 億 1,000 万円より 20 億 3,000 万円のコスト縮減となりました。

代替案について説明します。代替案として、当初の計画どおり離岸堤を整備する面的防護の案が挙げられます。しかし、当地区では海岸が安定しているため、先ほどのコストの面から見ても、離岸堤の整備は不経済となります。よって、名倉地区における整備は、今回の計画どおり堤防の嵩上げのみで浸水被害を防ぐようにするのが妥当であります。

最後に、再評価にあたりまして、現在の取組を説明いたします。前回の再評価委員会において、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との答申を頂きました。それを受けまして、今後事業継続をするにあたりまして、効率的・効果的な投資に努めるとともに、コスト縮減を図りながら、事業を実施していきますとの対応方針を示しています。現在の取組としまして、離岸堤の必

要性を再検討し、コスト縮減を図る。1地区への集中投資によって、効率的・効果的な海岸整備を推進しています。以上、再評価の視点を踏まえて再評価を行った結果、継続が妥当と判断されるため、当事業を継続したいと考えています。ご審議をよろしくお願いいたします。

4番 ちよぎきこうかいがん 千代崎港海岸

(鈴鹿建設事務所 事業推進室長)

鈴鹿建設事務所事業推進室長の東でございます。千代崎港海岸侵食対策事業の再評価結果につきまして説明させていただきます。ご審議をよろしく申し上げます。

はじめに、千代崎港海岸の概要について説明させていただきます。スライドをご覧ください。千代崎港海岸は、鈴鹿市内伊勢湾西岸の北部に位置する、北東から南西方向に直線的に伸びる延長約3kmの海岸です。こちらは、上空からの写真です。千代崎港海岸の背後には住宅地があり、人家が密集しております。また、南北に近鉄名古屋線、塩浜街道と呼ばれる県道四日市楠鈴鹿線などが走る交通の便に恵まれた地域です。

続きまして、当海岸の状況について説明いたします。当海岸の南側に位置する原永地区は、豊かな砂浜に恵まれ、県内で最も北に位置する海水浴場に指定され、シーズンには多くの人で賑わっております。一方、北側の北若松地区は、左の写真のように、年々侵食が進行し、海浜のほとんどが消失してしまいました。このため台風や低気圧の通過時には、背後地への飛沫が生じている状況となっております。一方で、離岸堤が整備された山中地区では、右の写真のように、ある程度砂浜が回復していることが見受けられます。北若松地区に関しましても、当初の山中地区と同様に年々侵食が進行し、砂浜が消失していることが見受けられます。これらはまだ離岸堤が整備されておきませんので、現在も侵食が進んでいることが考えられます。

引き続きまして、再評価の理由です。この事業は、平成18年度に千代崎港海岸の再評価を実施後、一定期間である5年が経過し、継続中の事業です。このため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。対象範囲についてですが、平成18年度評価の対象であった千代崎港海岸山中地区に隣接する鈴鹿海岸の北若松地区においても、千代崎港海岸と同様の侵食被害が懸念されております。そのため、千代崎港海岸で施工している離岸堤を引き続き施工していくことにより、工法の統一性、連続施工による早期事業効果の発現が期待できることから、関係機関と協議し、北若松地区にも離岸堤を設置するように、整備範囲を赤線で示す範囲に拡大しました。このことについては、地元の方々や漁協に既に理解していただいておりますので、事業として円滑な工事進捗が期待できま

す。そのため、今回における事業評価対象に、鈴鹿海岸北若松地区も含めております。

続きまして、事業目的について説明いたします。先ほどの飛沫の状況もあり、このまま侵食が進みますと、高潮位時の大型台風等の越波により、背後地へ浸水が生じる恐れがあります。そこで、海岸侵食の進行を防止し、海浜の安定を図るとともに、波浪や高潮などの越波による浸水を未然に防ぎ、背後地の生命・財産を守るため、離岸堤の整備を平成4年度より進めております。

続きまして、事業計画について説明いたします。事業計画は、千代崎港海岸全体として、離岸堤1,150m、10基の設置を計画しております。事業計画につきましては、前回の平成18年度再評価以降に見直しを行っておりますので、後ほどご説明いたします。平成4年度より工事に着手し、海岸侵食の最も進んでいる計画区域中央部から1号堤、2号堤と順次整備を進め、北側、南側の侵食状況を確認しながら、それぞれ整備を進めております。なお、青色で示している箇所は、当事業により侵食被害を防止することのできる範囲を示しております。

離岸堤の構造でございますが、4tの被覆材を用い、満潮時において離岸堤の上端が約1mほど海面から出るような高さとしております。

続きまして、事業の進捗状況について説明いたします。現在山中地区における7基の離岸堤の整備が完了しております。次のスライドで詳細を説明します。前回評価時には、山中地区における6号離岸堤120mのうち20m、7号離岸堤170mのうち100mが未整備の状況でした。その翌年の平成19年度までに、6号離岸堤の整備が完了し、平成22年度までに7号離岸堤の整備が完了し、当初目標の山中地区の整備は完了いたしました。しかし、平成20年度に北若松地区も事業の対象となり、残り3基の離岸堤の整備を、平成22年度から行っております。これらを踏まえまして、事業全体の進捗率は約81%となっております。

整備が完了した離岸堤の状況は、このようになっております。上段の写真は、先に完成した1～7号離岸堤の空中写真です。山中地区の離岸堤整備は、平成22年度をもちまして完了し、引き続き北若松地区離岸堤につきましては、整備を実施しております。下段の写真は、平成22年度に完成した7号離岸堤の写真です。

今後の見込みですが、北若松地区における離岸堤残り3基の整備を、平成28年度に完了し、千代崎港海岸全体の事業を完了する見込みとなっております。

次に、事業をめぐる社会的状況等の変化について説明させていただきます。当該地区は、近鉄名古屋線伊勢若松駅に隣接し、国道23号からのアクセスもよく、交通の便に恵まれた地域です。本事業箇所の背後地は、依然として人家や公共施設も多く、人口集積地区となっており、防護の必要性に変化はありません。また、住民の防災意識の高まりから、安心して生活のできる環境の実現のために、以前と変わらず事業の必要性は高いものがあります。

地元の意向について説明いたします。画面下の写真は、離岸堤が整備された山中地区と未整備である北若松地区の境界の様子です。離岸堤を整備しますと、波のエネルギーが弱まり、背後は穏やかになります。この離岸堤の整備効果について、背後地住民の方々の認識が向上しており、また一連防護の必要性から、未整備区間の離岸堤の早期完成が望まれています。

続きまして、費用便益分析の結果について説明します。こちらは海岸整備を行なわなかった場合に、千代崎港海岸の背後地が、50年確率の高潮及び高波により、どのように浸水するかを示した浸水想定区域図になります。海岸整備を行うことにより、海岸背後への浸水はなくなりますので、この浸水エリア内に存在する家屋や公共土木施設等の浸水被害額を算定し、整備による浸水防護便益として計上しております。

供用後50年間の浸水防護便益としましては、家屋、事業所、農作物等の一般資産被害額。橋、道路、公園等の公共土木被害額。電気、ガス、水道等の公共事業等被害額をそれぞれ算出しております。合計した浸水防護便益は、当地区は約122億円と算出されました。

続きまして、費用について説明いたします。費用につきましては、施設建設に際し投入した費用と、今後50年間にかかる維持管理費用の総和をコストとし、現在価値に置き換えて算出しています。今回、千代崎港海岸の費用は約40億円となります。以上から、千代崎港海岸のB/Cを算定しますと、3.1となります。なお、平成18年度に行いました再評価時の費用対効果分析結果は2.4でございました。今回では、北若松地区が追加され、浸水想定区域が拡大しました。そのため費用対効果分析結果が増加しています。

画面上の写真は、昭和63年の右側の港湾施設の造成が始まったころの7号離岸堤背後地の状況写真です。画面下の写真は、港の整備完了後の航空写真です。防波堤や物揚場等の整備が進められたことから、当事業区間南端で堆砂が見られるようになりました。事業区間南端での堆砂に伴い、越波の軽減や護岸基礎の安定が見込まれることから、離岸堤の整備範囲を平成14年に再検討しました。その結果、120mの離岸堤2基を、170m1基に配置変更を行っても、同等の事業効果が得られることが分かりました。

この事業計画の見直しにより、120m2基の離岸堤6.3億円が、1基170mの4億円に縮減され、当初計画より約2.3億円の事業費の削減となりました。

続きまして、代替案について説明いたします。当地区のように、侵食により越波が生じる海岸の場合、侵食傾向の海岸整備においては、高波浪を強制的に砕波させる工法を組み合わせる面的防護が最適となります。また、離岸堤整備による堆砂効果についても期待できることから、当海岸においては代替案は考えられず、現在の81%という進捗状況及びその効果から見ても、現計画で進めることが妥当であると判断します。

最後に、再評価にあたりまして、現在の取組を説明いたします。前回の再評価委員会において、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との答申を頂きました。それを受けまして、今後事業継続をするにあたりまして、効率的・効果的な投資に努めるとともに、コスト縮減を図りながら、事業を実施していきますとの対応方針を示しています。取組としまして、離岸堤の配置を再検討し、コスト縮減を図ることによって、効果的・効率的な海岸整備を推進しています。以上、再評価の視点を踏まえて再評価を行なった結果、継続が妥当と判断されるため、当事業を継続し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)

ご説明ありがとうございました。2つの事業のご説明を頂きました。その前に海岸事業の概要説明を頂きました。いずれも継続ということですが、進め方といたしまして、まず海岸事業の概要説明を含めて、まず最初の方の長島港の海岸を主に議論したいと思います。長島港と千代崎港と両方にまたがるようなご質問であれば、随時していただければと思いますが、順番として最初の方は、概要説明を含めて長島港というふうに進めたいと思います。何かご質問、コメント等ございませんでしょうか。

(委員)

私も今回の12号震災被災地に住んでいる者として、最近の自然災害に関する不安がすごく出てきていまして、逆に質問というか、お答えしていただきたいことが少しあります。とにかく最近の自然災害は、人間のこういった計画、人間の知力を上回る自然の力に、どのように対応しているのかということ、今の説明を聞きながら感じたことがあります。やっぱり今一度見直していった方がいいのではないかと。計画そのものが耐震構造と言われるようになってからのものとはいえ、東日本の大震災の教訓をどのように計画に盛り込んでいるのか、生かしているのかということ、ちょっと今のご説明の中でお答えいただきたいということが1つです。

そして、両方とも越波のシミュレーションの効果、そして被害の防止に対してもう少し津波と高波とは素性の違うものだと思いますので、その辺をもう少し具体的に教えていただきたいと思います。説明の中では非常に効果的だとおっしゃっているのは理解できるのですが、実際に本当にそうなのか。私、これで8年目になるので、以前のご説明はもっと静穏域の部分とか、もう少し非常に具体的に事細かくシミュレーションがあったのですが、ちょっとその辺が高波の場合と台風時と、他の因果関係で起こる波の種類というのがあると思うので、その辺のところをもう少し細かく教えていただければいいかと。全体の事業そのものは、早

期整備が必要というのは、すごく理解できるのですが、もう少しその辺の高波とか津波対策を、同一レベルで考えていいものかどうかというのを、非常に聞きながら自分なりに悩んでいました。

ハード整備において、限界があるのではないかということ、冒頭に北川部長がおっしゃっていたと思いますが、そのソフト事業の推進というのは、逆に言えばこの計画そのものが、どっちみち被害想定がここに出ていますので、B/Cを算出するにおいても、当然被害は出ますよと。でも、これをするによって軽減できますよというのも分かるのですが、そういったハード整備に耐えられない自然災害を予測して、ハザードマップ的な浸水被害予測とか出てはいますが、その辺のもっと幅広いシミュレーションというものが、あってもいいんじゃないかというのを少し感じました、今の説明を聞いて。その辺も少しもっと具体的にご説明していただければ、分かりやすいかと思いますが、いかがでしょう。

(港湾・海岸室長)

まず、今のこの2つの事業ですが、基本的に伊勢湾台風クラスの高潮、高波に対して背後地を守ろうということで整備しています。これは三重県の海岸すべてです。いわゆる3月11日に起こったような大きな津波も含めてですが、三重県の海岸整備で、津波に対しての高さで堤防の高さを決めているというか、津波から守ろうということには、今してないのが現状です。それはなぜかと言うと、なかなかこうですという答えがないのですが、三重県としては、台風とかの高波から守る高さで堤防を、今進めてきていますというのが現状です。ですから、委員が言われたように、津波に対してはどうなのかという、津波はまたこれで守れるわけでは、当然ないと考えています。現に昭和19年の東南海の津波とかでは、今の堤防より高い津波が観測されていますので、この堤防で津波まですべて守れるというわけではないというのが、まず1点。説明はなかったですけど、津波対策ではないということは、ご理解いただきたいです。

では、高潮に対してどうなのかという話で、高潮の方も、いわゆる伊勢湾台風クラスの高潮なり波浪なりということで、今やっていますけど、確かにそれを越える台風なりが来る可能性も、当然あるとは思いますが。ただ、今それをどこにするかというのは、そこまで議論は行っていません。温暖化の中で、潮位が100年後には60cm上がるとか、いろいろなシミュレーションがありますが、それは今計画の中に反映して整備するところまでは行ってなくて、この事業両方とも、伊勢湾台風クラスの高潮、高波が来たときに、堤防が壊れずに、高さも波を越えない高さを確保しようということで、整備を進めています。また、つくったものを壊れないように補強していこうということで、事業を進めているところです。

(委員)

県民を代表した人間として、どうやって他の人に説明したらいいのか分からないような、非常に困った答えだと思います。社会状況の変化に対応しているのかなと思うと、やっぱり今の自然の変化に対応してないのかなと思わざるを得ないのが、今のお答えなのかと。正直言うと、ただ生命と財産を守るという観点から言えば、残念ながらレベルの小さい自然災害に対しては対応できても、レベルの高い自然災害に対しては、まったく機能しないというお答えに近いお話ですよ。だから、それで逆にこれだけの県費を使っていいのかなというところまで行っちゃうと、これは本当に暴論になりますが、やはりもっと高いレベルのシミュレーションもあっていいのかなというのは、正直私の考え方です。以上です。

(港湾・海岸室長)

補足で説明させていただきますと、いわゆる3月11日の東日本大震災があって、その後国の方でも、今後海岸堤防でどう津波に対応していくのかの議論がされています。今までは津波と言うと、想定津波というだけの概念しかなかったのですが、いわゆる2つの津波を想定して考えようということになってきています。1つは、今回のような1,000年に一度とかのものに対しては、ハードは無理だろうと。そこは避難を軸として、生命を守ることを主に考えよう。では、どんな津波でも津波対策はしないのかというわけではなくて、数十年から150年程度に1回来るような津波に対しては、堤防で守ろうというような考え方が、今年になって出てきています。

三重県においても、その高さがどれになるのか、今までシミュレーションもしていませんので、それを出して、じゃあそれまで堤防が上げられるのかどうか。あるいは、現実問題として高くなれば、堤防も大きくなりますので、立ち退きとかそういうのも出てくると思います。ですから、そういうことができるのかどうかも含めて、津波対策、今年から検討に着手したところですので、まったく津波に対してはできないというのではなくて、今回の被害を受けて、やっとうまくではあります、検討に入って津波対策をどうしていくかということ、外力として加えていこうと考えています。

(委員)

ありがとうございます。最後に、ハード面での限界があるのであれば、せめて先ほど北川部長がおっしゃったようなソフト面、とにかくハザードマップの見直しを、もう少し具体的に進めていただければいいのではないかと思います。それは液状化現象とかいろいろなものがあると思うので、特に僕が今気になっているのは、100年に一度とか1,000年に一度とおっしゃいましたが、まだ熊野灘沖の東南海・南海・東海、南海トラフの崩落もまだ続いているということなので、これはまだ収束しているとは思えないので、特に三重県が一番その震源域になっ

ていますよね。だから、そういう部分に関して言えば、ハード整備はなかなか人間がつくっていくもので、時間がかかりますが、ソフトの関係に関しては、ハザードマップという部分に関しては、予測されるものを先にどんどん危険地域とかそういうったものはできると思います。ここに浸水のハザードマップとか出ていますが、こういった部分だけでも、もう少し具体的に見直されてはいかがかなと、そのように感じました。以上です。

(港湾・海岸室長)

津波に対するハザードマップにつきましては、県土整備部ではなくて、防災危機管理部の方で、3月11日直後から、三重県独自に国の検討を待たずに、マグニチュード9.0を想定したときに、津波がどういう形になるのかというのをシミュレーションしていきまして、今その浸水エリアなりを出しているところです。もう9月にはということ聞いていますので、近々公表されるのかと思います。防災危機管理部の方で、今回の津波被害を受けてそういう見直し、それによって例えば避難所がもう少し高い所にある方がいいのか、避難できる経路はあるのかも含めて、検討しているところです。

(委員長)

他に何かございませんでしょうか。

(委員)

長島港の確認ですが、この長島港の該当地区といいますか、紀北町は、非常に人口が減少しているエリアで、ご存じのように、長島高校も廃校となり、宮川高校も廃校となるような、非常に急激に人口が減少している地域です。今、B/Cの計算で出されているのは、平成23年の価値ということで、今の人口の下での一般資産価値でB/CのBを計算されていると思います。それはマニュアルどおりでしようがないことだと思いますが、ただ直観的に、例えば呼崎名倉地区であれば、防護人口を369人で計算されていますが、今後かなり人口が減少していくことが予想される所ですので、実際B/CのBというのが、実はもう少し実態としては下回っているのではないのかという予想ができます。ただ、マニュアルどおりの計算と言え、そのとおりですので、確認させていただきたいのは、今後の人口動態が、この該当地域でどれほど変わっていくのか。例えば、呼崎名倉地区の防護人口は369人という計算ですが、65歳以上の人口の方がどれほどいて、逆に言えば15歳以下の人口がどのくらいいるのか。特に、高校がなくなってしまうような地域ですので、恐らく労働世代の15歳から65歳の人口というのが、減少することが予想されます。ですので、その辺の人口動態等を教えていただきたいです。

(尾鷲建設事務所 事業推進室長)

人口動態というか、世帯数につきまして、前回の再評価時と、今回平成 23 年 8 月 31 日現在を確認させてもらっております。中ノ島地区につきましては、平成 18 年度は 329 戸に対しまして、現在では 325 戸。呼崎名倉地区につきましては、217 戸に対して 224 戸。西長島地区につきましては、371 戸に対して、現在 349 戸ということで、5 年間の間に大きな変動は現在では見られていません。

(委員)

ただ、それは世帯数であって、私が聞いているのは、人口分布です。世帯数としては、長生きされていけば、65 歳人口が多ければ、世帯数は変わらないのでいいわけですが、年齢別の人口が変わってくれば、この公共事業は 50 年計画でやっているわけですから、65 歳以上の方が失礼ながら 50 年先いきているということは、ちょっと考えにくいわけですので、その辺の人口状況を見ないと。呼崎名倉地区では 19.5 ということで上がっていますが、これは C が下がったから上がったということで、B の方がどういうふうになっているのかを確認させてもらいたいです。分からなかったら、また後でも構いません。

(尾鷲建設事務所 事業推進室長)

調べて、また分かり次第、お答えさせていただきます。

(委員長)

では、他に。

(委員)

今日から初めて参加させていただいたので、基本的なところが分からないことがありました。最初に海岸整備の概要をご説明いただいたときに、整備のアクションプログラムがあるということで、ここはざっくりとしたものを出していただいているのかなと思います。ここで海岸整備の方向性というのが出されているのですが、主に人工海岸と環境維持海岸と環境保全海岸と分かれていると思います。例えば、今回出されてきた長島港の海岸とか、千代崎港の海岸というのは、一体どれに当たるのかが、ちょっと分かりませんでした。それとも、もうここに上がってくる時点で、これは人工海岸という規定があって上がってくるものなのか。その辺が分からなかったなので、教えていただいてもいいですか。

(港湾・海岸室長)

そこまで説明なくて申し訳ないです。まず、千代崎港海岸は、真ん中の環境維

持海岸として分類しております。それと、長島につきましては、中ノ島、呼崎名倉、西長島と3地区ありますが、中ノ島地区は人工海岸です。呼崎名倉地区は環境維持海岸。西長島地区は人工海岸と環境維持海岸の2つに分かれて分類しております。以上です。

(委員長)

他に何かございませんですか。もう両方の海岸合わせてご質問いただければと思います。

(委員)

少し教えてください。5ページに高潮対策事業と書いてあります。そこで整備前の波の状況だったら、高潮はこんなふうになって、整備後だったら弱くなりますと書いてありますね。あれって、私は思います。どんなに前に何か波消しみたいなのがあっても、こっちの本当の方の護岸が上だけちょこちょつと直すようなのだったら、被害って同じではないかと思ってしまいます。だって、伊勢湾台風からこっちへあの護岸が一番底から全部きちんとなっているということはないです。あれからもう60年たって、そのままの所もいっぱいあるのに、それを置くだけで、こんなふうに軽減できるのかなって。高潮だけじゃなくて、津波を、東北を見てきたときに、こんなのを置いたら、余計またこれがひっくり返って、もっと大変になると違うかなって、素人考えで思ってしまいますが、そういうのはいかがですか。

(港湾・海岸室長)

高潮対策の説明させていただいたのは、整備前に同じ高さの波が来たときに、前に離岸堤がないと、そのまま高い、多少は当然沖に比べて小さくなりますが、高いまま堤防に当たって越えていきます。それを防ぐために前に離岸堤を置くことで、ここで波が小さくなって、堤防に当たる波が小さくなるというのが、高潮対策事業です。ですから、これはいろいろなところがありますが、波を小さくするという意味では、効果はあります。ただ、津波に対してどうかというと、津波に対しては津波の大きさにもよりますが、離岸堤の上を越えてくるような津波に関しては、ほとんどの効果はないです。先ほどもお答えしましたが、これも高潮対策で、いわゆる津波防護のための施設では、残念ながらないので、津波に関して大きな効果を期待できるものでは、確かにはないです。これが転がってというのは、東北の地震を見ても、離岸堤ブロックが転がって被害を大きくしたというのは、あまり事例としてははないようですが、これは津波に効果がある、これで津波が防げたということはないです。

(委員)

あの前の三角みたいな波のエネルギー減少と書いてありますよね。それを置いても、こっちの堤防の下がガサガサといたら失礼だけど、田老の堤防でもあんな状態なのに、三重県の堤防が全部びゅっときれいとは、私思えないのです。あれを置くだけで。確かに今までだったら、高潮対策、それは結構ですと言っているんだけど、今こんな状態になっても、いやいやまだ高潮対策でいいんでございますって、そんなうちら県民は今心配でしょうがないときに、なおまだこっちが、いやいや 50 年前からこういうのと言われると、なんでこうなのかなと思ってしまうので、ぜひ変えられるところは変えてやっていただきたいというのが意見です。

(港湾・海岸室長)

我々も同じ気持ちです。ただ、どれだけ上げるか。正直なところ、伊勢湾内はそうでもないですけど、熊野灘沿岸は、もう軒並み堤防は低いですから、かなり事業費がかかります。あと、そこで生活されている皆さんの生活もあります。ですから、単純に堤防を上げればいいというものでもないでしょうし、そこは地域の皆さんと話をしながら、どんな津波対策がいいのか。今までやってこなくて申し訳ないですけど、これから検討して三重県としても対策は考えていきたいと思っています。決して津波については知りませんというわけでは、もちろん今回の災害を受けて、それは委員と同じような意見でございます。

(委員)

紀南の方へ行くと、今回のこれの後で行ったときにも、随分侵食というのが、砂浜が短くなっているというか、こんなんだっただろうかと思うぐらい地形が変わっているのを見ると、あそこに住んでいないから、私たちは北勢に住んでいるから、まあなっているぐらいに思うんだけど、あそこに住んでいてあれだけ侵食されたのを目の当たりにして、しかもごみが山のように砂浜に大木やらいっぱいあると、もう居ても立ってもいれないだろうなというのが私の思いなので、ぜひそういうことも交えて考えてほしいと思いました。

(委員長)

補足ですが、要は高潮対策事業であって、高潮の話をされているのだろうけど、質問のほとんどが津波で出てくるというのが、それが国民というか、ここは県民ですけれども、県民ひいては国民の現状の興味である。ちょっと筋違いのところがあるのは分かるのだけど、認識していただきたいというのがコメントです。

他に何かございませんでしょうか。私の方から一つ伺います。配付されている資料の年平均被害額軽減額算出表という、下に 8 ページと書いてある表がありま

す。長島でもどこでもいいのですが、とりあえず長島を例にいけます。この資料の8ページあたりに、年平均被害額軽減額算出表というのがあります。とりあえず私も河川が専門なので、この表の見方は分かっているつもりですが、これをずっと見ていくと、要は50年確率の被害も、この整備をすることによってゼロになる。ゼロになるから、それ全部足し算して、989になっています。言いたいことは、50年確率の高潮に対しても、この整備によって被害がゼロになるということですよ。ということは、この整備は50年に1回の高潮に対して、完全に住民を守りますということをおっしゃっていると思うのだけど、私の感覚からいくと、河川の場合、ここは100年に1回、ここは200年に1回で守りますと、はっきりと基本方針で宣言して、100年に1回には守りますけれども、100年に1回以上は逃げるなり、皆さん自助で努力してくださいということ言うのが、100年に1回という意味だと。特に、最近いろいろなところで言っているんです。

ここは50分の1という計算をされているのだけど、三重県では50年というのに耐えるように、そこまでは守りますというようなことを、はっきりと宣言をされているのですか。実は、そういうふうに言われた方が、私はいいと思うのだけど、50年に1回の高潮なり、台風なりには、自信を持って守りますけど、それ以上のときには浸水する可能性もありますよ。その数字がここは50ということですね。その解釈は、私はとりあえずこの辺専門だから分かりますが、その辺のところをあまり住民の方に対して、すごく明らかに説明されるということはされているのですか。

(港湾・海岸室長)

50分の1というのは、この堤防の整備をする波として、50年に1回の波を守るための整備をしているということ。そういう意味では、50年に1回の波では守りますということです。それを住民の方々に、その考え方を広く説明したり、こうですよ、それ以上の波も来ますよ、その波は当然逃げてもらわないとだめですよということは、あまりこれまでは積極的に言っていないのかなと思います。

(委員長)

分かりました。普通で考えれば、堤防があれば、その堤防の高さのところまでは守ります。それ以上のものは逃げてくださいというのは、非常に当たり前のことなのだけど、それが50年に1回だというのは、皆さんお近くですからあれですが、河川の方では割とそういう言い方を多分していると思うので、そういう言い方も、県の方は恐らくそれ以上のことは知りませんよとは言えないと思うのだけど、それ以上になったら、自分でちゃんと自分の身は守ってくださいというのは、これからはちゃんとと言わないと、最近多いいろいろな災害で皆さん被災されているけれど、そういうのがなかなかなくなるのかなと。これは私のコメ

ントです。

(委員)

人口、分からなかったらいいです。私が気にしていたのは、割引率を4%で計算しているじゃないですか。4%というのは、割引率は何やかんや起こって価値が変わっていくから、それを割り引いて考えましょうという意味ですが、ただ国交省は人口が成長を前提に割引率4%を算出しています。今後、こういうことが三重県南部は起こってくるとは思いますけど、要は、人口がマイナスになっているときに、割引率4%で計算して、その4%の中には人口減少も含んじやっていないのかなというところから、ちょっとどうなのだろう。以前は、スライドで人口動態を出してもらっていたので、今日は欲しいときなかったで聞いたので、用意はされていると思ったのですが、なければ別にいいです。

(港湾・海岸室)

先ほどのご質問の件を説明させていただきます。ご質問があったのが、呼崎名倉地区の便益が、前回からどのように変わっているかというお話だったと思います。前回便益額で323億円。今回の便益額で556億円。増加していることになっております。この原因ですが、手法の問題というところもございます。実際、国の方から出ている家屋ごとの評価額というのがありまして、それが前回平米当たりの評価額が。

(委員)

確か単位がちょっと変わっている。

(港湾・海岸室)

変わっているというところがあって、かなり1.2倍ぐらい増加しています。あと、原単位の決め方ですが、前回のときは紀伊長島町の世帯数なり人口でやっていたのですが、今回合併しまして、紀北町になったということで、そのあたりの原単位が変わりまして、平米当たりの世帯数などが増加したことによって、実際の世帯数は変わってないですが、手法の中で増加していくということになっております。

(委員)

マニュアルどおりオクケーということで、それは私もよく分かります。ただ、現実がマニュアルどおりになっているかということ、ちょっと怪しいなということはあるということですね。それは認めてもらわないとしょうがないですね。

(港湾・海岸室)

前回から世帯数は実際変わっていないのに、便益が増加しているということは、そういったことが言えると思います。

(委員)

年齢別人口についても上がっている、平均年齢も上がっているということ。

(事務局)

実態として、集落の人口を取るとよかったです、その集落人口を今持っていないのが事実です。先生おっしゃるように、国どおりのマニュアルではなくて、実態に合ったというところで、若干あれですが、計画自体はそういう形になって増加しています。世帯数中心にやっているので。その辺をご理解お願いします。

(委員)

分かりました。

(委員長)

概要説明、それから長島、千代崎全部合わせて結構ですので、何かご質問、コメントございませんでしょうか。

(委員)

すべての委員さんがおっしゃったこととほぼ似たことになるのですが、ずっとこの間から大きな災害を目の当たりにして、これからの公共事業も、そういう1,000年単位でも来るような大きな災害があると見込んだ上での計算で、少しずつでも工事を進められると、いらぬお金を使わなくても済むんじゃないかと、私はずっと思いながら聞いておりました。今、本当に異常気象で、大雨。地震にしても、本当でどこで起こるか分からない状態なので、今までどおりの公共事業というより、一歩踏み込んだ高いレベルでの公共事業。少しお金が高くなっても、やり直ししなくてもいいような所が、少しでもちょっとずつ増えていったら、いらぬお金を使わないで済むのではないかというのが、素人考えでございます。以上です。

(委員長)

だいたいそんなところでよろしいでしょうか。それでは、ここで一旦休憩をはさんでよろしいですか、事務局。

(公共事業運営室長)

そうですね。この再評価につきまして、一度休憩を取っていただいて、意見書のとりまとめをやるということによろしいですか。

(委員長)

はい。では、委員会の意見をまとめることとさせていただきます。一旦休憩といたしますが、再開は15時半ごろにしますか。

(公共事業運営室長)

はい、それをお願いします。

(委員長)

では、15時半に再開とさせていただきます。

(休 憩)

(公共事業運営室長)

それでは、委員会を再開いたします。委員長、よろしくお願いいたします。

(委員長)

はい。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23年9月16日

三重県公共事業評価審査委員会

1 経 過

平成23年9月16日に開催した平成23年度第1回三重県公共事業評価審査委員会において、県より海岸事業2箇所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) 海岸事業〔県事業〕【再評価対象事業】

- 3 番 ながしまこうかいがん 長島港海岸（海岸高潮対策事業）
4 番 ちよさきこうかいがん 千代崎港海岸（海岸侵食対策事業）

3 番については、平成 2 年に事業に着手し、平成 13 年度、平成 18 年度に再評価を行ない、その後おおむね 5 年を経過して継続中の事業である。4 番については、平成 4 年に事業に着手し、平成 13 年度、平成 18 年度に再評価を行い、その後おおむね 5 年を経過して継続中の事業である。

今回、審査を行った結果、3 番、4 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、今年 3 月に発生した東日本大震災により、多くの県民が津波防災対策に対して関心を持つ中、本地区においても、東海・東南海・南海地震発生が危惧されることから、関係部署および関係市町と連携し、災害時の避難など、ソフト対策を含めた総合的な施策を進められたい。

以上です。委員の皆さん、よろしいでしょうか。

（委員同意）

（委員長）

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。

（５） 再評価対象事業の評価概要説明

（委員長）

引き続きまして、議事次第 5 番の再評価対象事業の概要説明について、事務局より説明をお願いいたします。

（事務局）

ただ今から行います評価の概要説明は、次回審議を行う事業につきまして、その評価の概要を事前に説明することにより、次回審議の際の説明を、より深くご理解いただく目的で行うものでございます。説明は、お手元の資料 7 の青いインデックスが付いた資料を用いて行います。この資料につきましては、事業名や事業箇所、全体計画、位置図など、事業の概要に関する記述と、再評価の視点に基づく評価内容や評価結果など、評価の概要に関する記述で構成されています。この資料を用いて事業主体が 1 事業当たり 10 分程度で説明いたしますので、委員の皆さまにおかれましては、次回の審議の際に補足してほしい説明や追加してほ

しいバックデータなどの資料、その他ご興味を抱かれた事柄など、次回の説明につながるご意見、ご要望をお願いしたいと思います。なお、これは審議ではございませんので、質疑につきましては、ごく簡単な程度でお願いしたいと思います。次回評価対象事業の概要説明についての補足説明は、以上でございます。よろしくお願いいたします。

(委員長)

ありがとうございました。江崎委員は初めてですので、簡単にまた同じことを言うようですが、要は次回これを持ってきてくださいと。今答えていただくわけではなくて、次回こんなものを見せてくださいというようなことを言っていたければと思います。それでは、道路事業の2件について、概要説明をお願いいたします。

(四日市建設事務所 プロジェクト推進室長)

四日市建設事務所プロジェクト推進室の服部と申します。それでは、通し番号1番の道路事業一般国道477号四日市湯の山道路の再評価につきまして、概要説明をさせていただきます。

スクリーンの平面図をご覧ください。まず、はじめに、路線の概要についてご説明いたします。図面青色の一般国道477号は、四日市市の国道23号を起点として、菰野町、大津市、京都市を経て、大阪府池田市に至る延長約202kmの幹線道路です。北勢地域には、国道23号、国道1号、北勢バイパス、東名阪自動車道、新名神高速道路などの当地域を南北方向に走る幹線道路がありますが、国道477号はこれらを東西方向に連絡する片側1車線の通称湯の山街道と呼ばれる幹線道路です。

近年、北勢地域では、新名神高速道路などの高速道路の整備が進んでおり、これに合わせてアクセス道路などの整備が進められております。これまでに、伊勢湾岸自動車道および新名神高速道路の亀山・大津間が開通しており、平成27年度には、東名阪の四日市ジャンクションから東海環状自動車道との接続部である四日市北ジャンクション間が開通する予定です。また、平成30年度には、四日市北ジャンクションから亀山西ジャンクション間が開通する予定です。これにより、四日市ジャンクションから亀山西ジャンクションの全区間が開通し、四日市湯の山道路は、新名神と東名阪を接続する幹線道路として、重要な役割を担うこととなります。

一方、現在当地域を東西方向に連絡する幹線道路は、現道の国道477号のみであり、交通量が多く、沿道の開発も進んでいることから、慢性的な渋滞が発生しております。スクリーンをご覧ください。上の写真①は、国道477号とミルクロードとの交差点である菰野町の宿野交差点で、下の写真は、菰野町菰野地内の渋

滞状況です。宿野交差点周辺は、住宅団地が点在しており、交通量が非常に多く、商業施設も隣接していることから、慢性的な渋滞が発生しております。

このため、平成9年度に、高速性・定時性を確保した規格の高い道路である地域高規格道路として、四日市湯の山道路の事業に着手いたしました。この道路の整備により、新名神高速道路などの高速交通を補完し、既に供用済みの四日市バイパスに接続することで、四日市市街地や東名阪自動車道と新名神高速道路菰野インターチェンジ間の連絡を強化するとともに、現道の渋滞緩和を図り、緊急輸送機能の向上、地域の社会経済活動の活性化、地域間連携の強化が期待されます。

今回、再評価を行う理由といたしましては、当事業は平成9年度に事業着手し、事業着手後10年が経過した平成18年度に再評価を実施しましたが、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ございます。

次に、事業の全体計画についてご説明いたします。事業期間は、平成9年度から平成30年度までで、全体事業費は390億円です。事業費の負担割合は、国が55%、県が45%となっております。事業延長は、四日市市高角町の東名阪自動車道の四日市インターチェンジから、菰野町音羽地内の新名神高速道路の菰野インターチェンジまでの延長9kmとなっております。道路幅員は、本線部は3.5mの4車線で、両側に副道と歩道を設置し、全幅員は36mです。また、主要な構造物として、東名阪アンダー工が290m、橋梁が3橋ございまして、1,120mとなっております。

続きまして、事業の進捗状況についてご説明いたします。将来計画は本線部は4車線の計画ですが、事業効果を早期に発現させるため、暫定2車線の計画で整備を進めております。平成22年度末の事業進捗率は、全体で67%、工事が63%、用地取得が72%となっております。現在、四日市インターチェンジからミルクロードまでの区間について、平成25年度の供用に向け整備をしており、東名阪アンダー工は完成し、吉沢橋の下部工などの施工を進めております。このうち平成15年に高角インター橋を供用しております。また、ミルクロードから終点の菰野インターチェンジまでの区間につきましては、新名神高速道路の事業進捗に合わせて、平成30年度の供用を予定しております。

お手元の別紙1概要説明資料の下段、再評価の経緯の欄をご覧ください。前回、平成18年度の再評価においては、事業の継続を了承されております。附帯意見は頂いておりません。今回の再評価にあたり、事業期間、事業費を再点検いたしました。事業の全体計画の変更はございません。

次に、日当たり交通量及び事業費を、交通車両1台kmあたりに換算したコストについて説明します。スクリーンをご覧ください。四日市湯の山道路の建設に係る費用を、将来50年間の総交通量で割った結果、1台1kmあたり17円になりました。

次に、費用便益比について説明いたします。今回の再評価にあたり、費用便益比については、平成 20 年 11 月に国土交通省が策定した費用便益分析マニュアルに基づき算定しております。費用便益比とは、道路整備を行ったことによる効果を金銭に置き換えた便益と、道路整備に要した費用を比較し、事業実施の効果を評価するための指標です。費用便益比が 1 以上となる場合は、道路整備に要した費用より、道路整備による効果が大きいということを示しております。詳しい算出過程につきましては、次回の審議会でご説明いたします。

まず、費用につきましては、表の①の費用の欄をご覧ください。四日市湯の山道路の建設に係る費用が 378 億円、供用後 50 年間の維持管理費が 8 億円で、総額が 386 億円です。これを基準年である平成 23 年の現在価値に換算すると、423 億円になります。

次に、表②の便益の欄をご覧ください。供用年である平成 31 年の 1 年間の便益を計算すると、走行時間短縮便益が 31 億円、走行費用減少便益が 7 億円、交通事故減少便益が 3 億円で、総額が 40 億円となります。供用から 50 年分の便益を積み上げて、費用と同様に平成 23 年の現在価値に換算すると、627 億円になります。

以上より、費用便益比は、便益の 627 億円を、費用の 423 億円で割った結果、1.5 となり、整備効果が期待できる結果となりました。

一般国道 477 号四日市湯の山道路の概要の説明につきましては、以上でございます。

(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渡辺と申します。引き続き、一般国道 260 号のご説明をさせていただきます。

それでは、道路事業通し番号 2 番の一般国道 260 号南島バイパスの再評価結果について、概要を説明させていただきます。スクリーンの平面図をご覧ください。はじめに、路線の概要について説明いたします。国道 260 号は、志摩市を起点に、南伊勢町・大紀町を經由し、紀北町に至る延長約 114 km の幹線道路です。当路線は、熊野灘沿岸地域を連絡する唯一の道路であるため、地域の生活道路であることはもとより、大規模災害の発生時には、避難・救助・物資の供給、施設の復旧等の幅広い応急活動に利用される緊急輸送道路に指定されている重要な道路です。当該事業区間は、赤丸で示した箇所、南勢町、旧南島町になりますが、道方地内から東宮地内の区間でございます。

こちらは事業区間の平面図で、青色が国道 260 号の現道、赤色がバイパスの事業区間を示しています。当該区間周辺には、南島メディカルセンターや、奈屋浦漁港、南島東小学校、南島中学校などがあり、沿線地域の生活に欠かせない道路となっています。しかし、当該区間は、リアス式海岸特有の急峻な地形や人家の

連担した区域であるために、幅員が狭く普通車同士でもすれ違いができないため、信号により終日交互通行を行なわざるを得ない区間や、雨量規制のあるつづら折れ区間、大型車では対向困難な幅員狭小区間などの未改良区間となっています。

次に、現道の状況写真です。①の写真では、幅員が狭小で歩道もなく、自動車や歩行者の安全が確保されていない状況です。また、②の写真は、人家連担区域で、普通車でも対向ができないため、信号による片側通行となっている通称地元では3分間信号区間と言われている状況の写真です。このようなことから、幅員狭小や線形不良の区間を解消し、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、南島バイパスの事業に着手しています。

お手元の別紙1をご覧ください。今回再評価を行う理由は、平成18年度に再評価を行いました。その後5年を経過したことから、三重県公共事業再評価実施要綱第2条第3項に基づき行うものです。前回平成18年度の再評価では、事業の継続を了承されています。また、附帯意見は頂いておりません。

スクリーンをご覧ください。次に、事業の全体計画について説明いたします。事業期間については、任意での用地買収が困難であり、土地収用による用地の取得に時間を要することから、完成予定年度を平成27年度から29年度に変更しています。なお、その他の事業内容については、今回の再評価に当たり再点検しましたが、計画の変更はありません。全体事業費は55億円で、事業費の負担割合は、国が55%、県が45%です。事業延長は3,470mです。道路の幅員は3mの車道が2車線と、歩道や路肩を含む全幅員11mとなっています。主な構造物として、トンネルが2本あります。平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで74%、工事が70%、用地取得が95%です。構造物につきましては、トンネル2本のうち1本が完成しています。これまでに1,100mの区間が完成し、交互通行区間を平成20年12月に、つづら折れ区間を平成23年2月に供用いたしています。現在、概成区間680mを含む残る2,370m区間について、順次工事を進めています。③の写真は、バイパスの供用済み区間の写真です。車の円滑な通行が確保できていることが、お分かりいただけるかと思えます。

次に、日当たり交通量及び事業費を、交通車両1台あたりに換算したコストについて説明いたします。南島バイパスの将来交通量は、1日当たり4,000台と推計されました。南島バイパスの建設費を、将来50年間の総交通量と、計画延長の3.47kmで割った結果、1台・km当たり22円になりました。

最後に、費用便益比についてご説明いたします。まず、費用については、表①の費用の欄をご覧ください。南島バイパスの建設に係る費用が53億円、供用後50年間の維持管理費が3億円で、総額56億円となります。これを基準年である平成23年の現在価値に換算すると、63億円となります。

次に、便益についてですが、表②の便益の欄をご覧ください。平成30年の供用を予定していますので、初年度であります平成30年の1年間の便益を算出す

ると、走行時間短縮便益が6億円となります。走行費用減少便益は4,000万円となりますが、表示の関係上、これを0億円としています。また、交通事故減少便益は400万円となりますが、表示の関係上、同様に0億円としています。1年間の便益の総額は6億円となります。供用から50年分の便益を積み上げて、費用と同様に平成23年の現在価値に換算すると、100億円となります。

以上によりまして、費用便益比は、便益の100億円を、費用の63億円で割った結果、1.6となり、費用に対する事業効果が発現できていると考えています。

一般国道260号南島バイパスの再評価の概要を、以上のとおり説明させていただきました。ありがとうございます。

(委員長)

ありがとうございます。ただ今ご説明いただきました1番の一般国道477号と、2番の一般国道260号、これらの事業について、委員の皆さん、次回の審議に向けて何かご意見、ご要望などございませんでしょうか。

(委員)

四日市のバイパスですが、ちょっと確認ですけど、継続中の公共事業、これは道路事業が新名神だけですよね。河川事業は、要するに横に流れている三滝川の整備事業はもう終わったのですか。というのは、確か四日市バイパスの横を三滝川が流れていて、この該当区間も、三滝川が横を流れています。そうすると、例えば三滝川の浸水とか河川の決壊で、河川の方は浸水マップみたいなものがあるかなと思います。それがどうなのかを教えてくださいませんか。

(四日市建設事務所 プロジェクト推進室長)

四日市橋の所の三滝川につきましては、現在河川事業を進めております。また、三滝川の浸水想定図ならびにハザードマップにつきましても、浸水想定図は県が、ハザードマップは市の方が作成しまして、ホームページで公表しております。

(委員)

この該当区間は大丈夫ということですね。それは確認して大丈夫だということですね。要するに、この区間がそこに入っているのかどうかを聞いたかったです、次回までに。

(四日市建設事務所 プロジェクト推進室長)

今回の事業区間につきましては、その部分は含まれておりません。

(委員長)

他に何もなければ。では、この2つの事前説明は終わらせていただきます。次に、街路事業について、概要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井戸坂でございます。よろしく申し上げます。それでは、街路事業通し番号5番の松阪公園大口線外1線の再評価について、概要をご説明いたします。

はじめに、路線の概要についてご説明いたします。松阪公園大口線は、松阪市都市マスタープランにおいて、市内の交通流動の円滑化を担う幹線道路として位置付けられており、松阪市の中心市街地と国道42号及び23号を連絡する幹線道路として、JR紀勢本線、名松線、近鉄山田線の3線をまたいでいます。また、伊勢自動車道松阪インターチェンジと国道42号を結ぶ緊急輸送道路に指定されており、大規模災害の発生時に避難、救助、物資の供給、諸施設の復旧等の広範な救急活動に利用される重要な道路でございます。当路線の沿線には、松阪市役所、松阪市民病院、公民館、JR松阪駅、近鉄松阪駅、警察署、広域消防本部など、多くの公共施設があり、沿線地域の生活にも欠かせない道路となっております。しかし、当該区間は鉄道と交差していることから、踏切に遮断され、慢性的な渋滞が発生しております。

こちらは現状の状況でして、①②は踏切部の渋滞状況でございます。この踏切の遮断時間は、朝7時から19時の12時間で、7時間7分10秒となり、遮断率は59.3%となっております。③の写真は、渋滞を避けて通過交通が生活道路に流入し、すれ違いが困難で危険な状況を写させていただいております。④の写真は、救急車が電車の通過を待っている状況でございます。

このようなことから、鉄道交差の立体化により踏切を解消し、安全で円滑な交通の確保を図るとともに、緊急輸送道路の機能強化を図ることを目的として、平成14年度から事業の着手をいたしております。

お手元の別紙1概要説明書にありますように、当事業は平成14年に事業着手をいたしました。その後10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2項に基づき、再評価を行うものでございます。

スクリーンをご覧ください。事業の全体計画についてご説明いたします。事業期間は、平成14年度から平成26年度でございます。全体事業費は96億円で、事業延長は取付けの部分を含めて820mとなっております。道路の幅員は車道部9m、歩道部7mで、全幅16.0mでございます。主な構造物は、鉄道立体化、アンダーパスでございます。平成22年度末の事業進捗率は、事業費ベースで70%、工事が50%、用地取得が97%です。平成21年度に仮設道路が完成し、現在は鉄道立体化工事を実施しているところです。

次に、日当たり交通量及び事業費を、交通車両1台あたりに換算したコストに

ついてご説明いたします。松阪公園大口線の将来交通量は、1日当たり1万3,300台と推計しております。松阪公園大口線の建設費を、将来50年間の総交通量と、計画延長の820mで割った結果、1台・km当たりのコストは48円となります。

最後に、費用便益比についてご説明いたします。スクリーンをご覧ください。まず、費用については、表①の費用の欄でご説明させていただきます。松阪公園大口線の建設に係る費用が96億円、供用後50年間の維持管理費が7,000万円、総額96億7,000万円となります。これを基準年である平成23年の現在価値に換算すると、105億4,000万円となります。

次に、便益については、表②の欄でご説明いたします。平成27年の供用を予定していますので、初年度である平成27年の1年間の便益を算出すると、走行時間短縮便益が4億4,000万円となります。同じく走行費用減少便益が1億6,000万円。交通事故減少便益が3,000万円となります。以上のことから、1年間の便益の総額は6億3,000万円となります。供用から50年分の便益を積み上げて、費用と同様に平成23年の現在価値に換算いたしますと、116億3,000万円となります。

以上により、費用便益比は、便益の116億3,000万円を、費用の105億4,000万円を割った結果、1.1となり、費用に対する事業効果が発揮できるものと考えております。また、定性的な効果といたしましては、踏切の遮断による渋滞が解消されることから、渋滞の緩和による環境負荷の低減、救急救命時の時間短縮による救急レスポンスの向上や、市道への迂回する車がなくなるなど、地域住民の安全・安心の向上、住みよいまちづくりに貢献するなどが挙げられると考えております。

松阪公園大口線の再評価の概要は、以上でございます。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、ご意見、ご要望などございませんでしょうか。

(委員)

この鉄道の立体化で、交通の位置というのは、水没する箇所とか予想されないですか。どこかGLLが低くなるような所は出ないのですか。

(松阪建設事務所 事業推進室 道路課)

ご説明させていただきます。当然アンダーの工事ですので、今の道路より低くなっていくということで、水は当然そこに溜まってくるということですが、これ

につきましては、そこから管で抜きまして、それからポンプ室をもう既に。平面図をお願いします。ちょうどこの部分が一番低くなります。縦断的に考えると、ここからずっと下がって行って、ここで鉄道をくぐって上がってくるということで、ここが一番低くなります。ここへ溜まった水につきましては、ここから低い所に管を抜いて、もう既にポンプ室がつくられておりまして、そのポンプ室から市の河川に排出されるという計画をしております。当然ポンプについては、まだ設置はしておりませんが、既にポンプ栓ができておりますので、完成した際には、そちらの方へ全部排出されるということになっております。

(委員)

ありがとうございました。

(委員長)

他にございませんか。では、特にないようですので、事業概要説明はこれで終わります。どうもありがとうございました。事務局、他に何かございませんでしょうか。

(公共事業運営室長)

特に事項についてはございませんが、次回の委員会は 10 月 4 日の火曜日、吉田山会館、当会館で開催する予定としておりますので、お忙しときとは存じますが、ご出席いただきますようお願いいたします。以上でございます。

(6) 閉会

(葛葉委員長)

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)

ありがとうございました。