

平成23年度 第2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10月4日(火) 10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、田中彩子委員、南部美智代委員、宮岡邦任委員、森下光子委員

(2) 三重県

(県土整備部)	永納 道路整備室長
	井浦 都市政策室長
	長谷川 港湾・海岸室長 他
(四日市建設事務所)	服部 プロジェクト推進室長
	山口 事業推進室長 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	土井 公共事業総合政策分野総括室長
	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)

定刻となりましたので、ただ今から、平成23年度第2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たします。座って失礼します。

本委員会につきましては、原則公開で運営することになっております。委員の皆さま、本日の審議において、傍聴を許可するというところで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。

(委員同意)

では、特に反対はございませんので、公開で行うということで、傍聴を許可してください。

(公共事業運営室長)

はい、分かりました。それでは、傍聴の方、ご入場をお願いいたします。

(傍聴者 入室)

(公共事業運営室長)

本日の委員会につきましては、10名の委員中、7名の委員にご出席いただいておりますので、三重県公共事業評価審査委員会条例第6条第2項に基づきまして、本委員会が成立することをご報告いたします。

早速ですが、議事次第が資料1に付けてございますが、議事次第の2番以降につきまして、委員長に進行をお願いしたいと思います。委員長、どうぞよろしくお願い申し上げます。

(2) 再評価対象事業の審査

(委員長)

はい。それでは、ただ今から議事次第2「再評価対象事業の審査」を行います。説明の方は、簡潔明瞭をお願いいたします。それでは、まず事務局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公共事業運営室の保田です。座らせていただきます。本日、審査をお願いしています事業は、赤いインデックスの資料4の審査対象事業一覧表の審査の欄に○印が付いております1番、2番の道路事業の2事業と、5番の街路事業の1事業の計3事業でございます。午前中に道路事業、午後から街路事業について審議をお願いします。

続きまして、赤いインデックスの資料5をご覧ください。こちらは、本日審議を行います3事業の概要を記載しています。次に、赤いインデックスの6をご覧ください。こちらは再評価の内容を記載していますので、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。

事業主体の説明で、1番の一般国道477号道路事業につきましては、2事業を代表してB/Cの算出方法について説明させていただきます。ですので、通常より

5分程度時間を頂きまして、約20分で説明させていただきます。その他は約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いますので、よろしく申し上げます。本日、ご審査をお願いする事業につきましての説明は、以上でございます。

(委員長)

ありがとうございました。委員の皆さん、ただ今頂きました説明で、何かご意見、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、ただ今から事務局から説明いただきましたとおり、1番、2番の事業の説明を受けることといたします。それでは、道路事業について、説明をお願いいたします。

1番 一般国道477号 よっかいちゆ やまどうろ 四日市湯の山道路

(四日市建設事務所 プロジェクト推進室長)

おはようございます。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。どうぞよろしく申し上げます。それでは、これから通し番号1番道路事業国道477号四日市湯の山道路の概要説明をさせていただきます。座って説明させていただきます。

当事業は、平成18年度に再評価を行いました。その後5年間の経過し、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。お手元の資料を3枚めくっていただきましたところに再評価書がございます。その再評価書の2ページの下段に、再評価の経緯が書かれております。前回の再評価では、事業の継続を了承されております。なお、附帯意見は頂いておりません。それでは、再評価書に沿って、前のスクリーンの方でご説明させていただきます。

はじめに、路線の概要をご説明いたします。一般国道477号は、四日市市内の国道23号を起点とし、菰野町、大津市、京都市を経て、大阪府池田市に至る延長202kmの幹線道路です。

青色で着色した現道の国道477号は、北勢地域を南北に走る国道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幹線道路を東西に連絡する片側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整備が進んでおり、これまでに、伊勢湾岸自動車道および新名神の亀山・大津間が開通しております。平成27年度には、四日市ジャンクションから四日市北ジャンクション間が、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が開通する予定となっております。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間の全区間が開通することから、図面赤色の四日市湯の山道路は、新名神と東名阪を

接続するアクセス道路として、当地域の重要な幹線道路となります。

一方、当地域を東西方向に連絡する幹線道路は、国道 477 号のみであり、沿道の開発も進んでいることから、交通量が多く、慢性的な渋滞が発生しております。菰野町のミルクロードと交差する宿野交差点周辺は、住宅団地が点在し、商業施設なども隣接していることなどから、交通量が非常に多く、慢性的な交通渋滞が発生しております。平成 22 年度の渋滞調査によりますと、宿野交差点での渋滞長は 800m となっております。

このようなことから、高速性・定時性を有する規格の高い道路である地域高規格道路として、平成 9 年度に図面赤色の四日市湯の山道路の事業に着手いたしました。これにより、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こととなります。さらに、現道の渋滞緩和、緊急輸送機能の向上、社会経済活動の活性化、地域連携の強化が期待されております。

四日市湯の山道路の事業の目的としましては、市街地と新名神菰野インターチェンジのアクセス向上、国道 477 号の渋滞緩和による利便性の向上が挙げられます。

次に、事業内容についてご説明いたします。事業期間は、平成 9 年度から平成 30 年度で、全体事業費は 390 億円です。事業延長は、東名阪の四日市インターから新名神の菰野インターまで延長 9 km です。道路幅員は、本線部は 3.5m の 4 車線、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、青色で着色した東名阪アンダー工が 290m、黄色で着色した橋梁工が 3 橋ございまして、それらを合わせて 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説明いたします。当路線は、将来計画は 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 車線で整備しております。ここで 9 月 16 日の概要説明について、一部訂正をさせていただきます。前回の概要説明時においてお配りしました概要説明の資料の工事費と進捗率に記載ミスがあり、誤った説明をしてしまいました。どうも申し訳ございません。全体事業費 390 億円に対しまして、工事費は 212 億 2,500 万円、用地費が 177 億 7,500 万円に、またそれぞれの進捗は 64%、70% に訂正させていただきます。

引き続き、事業の進捗状況について説明させていただきます。平成 15 年には、高角インター橋を含む高角インターを供用いたしました。現在、高角インター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、整備を進めております。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。また、図面の破線部分のミルクロードから終点の菰野インターまでの区間につきましては、新名神の開通に合わせて、平成 30 年度の供用を予定しております。

ここで、費用対効果を分析するための費用便益比の算出方法について説明いたします。今回の再評価では、平成 20 年 11 月に国土交通省が策定した最新の費用便益比マニュアルに基づき算出しております。費用便益比とは、道路整備を行うことによる効果を金銭に置き換えた便益と、道路整備に要する費用を比較し、事業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、道路整備に要する費用より、道路整備による効果が大きいことを示しています。なお便益は、走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益の 3 便益を合計して算出します。また、費用につきましては、工事費、補償費、維持管理費を合計して算出します。

費用対効果の分析結果について説明いたします。まず、交通車両 1 台・km 当たりの換算コストですが、全体事業費を将来 50 年間の総交通量で割った結果、1 台・km 当たり 17 円となりました。続きまして、表①費用の欄をご覧ください。当路線の建設に係る事業費が 378 億円、供用後 50 年間の維持管理費が 8 億円で、合計 386 億円となります。この費用を、社会的割引率を考慮して、基準年である平成 23 年の現在価値に換算すると、合計 423 億円となります。なお、事業費のうち用地は、資産として残るため、その残存価値を現在価値化した後の事業費から控除しております。次に、表②便益の欄をご覧ください。供用年である平成 31 年の便益は、単年便益の欄に記載しており、合計 40 億円となります。この単年便益について、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、平成 23 年の現在価値の便益で、合計 627 億円となります。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。

続きまして、便益の具体的な算出について説明をいたします。便益を算出するにあたり、まず、四日市湯の山道路の整備なしの場合と、ありの場合のそれぞれの将来交通量と走行時間を推計いたします。まず、将来交通量ですが、並行する主要な道路として、国道 477 号、県道千草赤水線、田光四日市線があり、四日市湯の山道路の整備なしの場合のそれぞれの 1 日当たりの交通量は、国道 477 号が 1 万 3,200 台、千草赤水線が 5,200 台、田光四日市線が 8,000 台となります。四日市湯の山道路の整備を行うと、国道 477 号の交通量は 8,900 台となり、4,300 台の交通量が四日市湯の山道路に転換いたします。同様に、千草赤水線から 3,600 台、田光四日市線から 3,000 台が転換し、他の路線からの転換交通量も含めると、四日市湯の山道路の 1 日当たりの交通量は 1 万 3,600 台となります。実際の便益の算出では、すべての路線について計算を行いますが、この後の説明では、一例として国道 477 号から四日市湯の山道路への交通量の転換のみについて説明いたします。

走行時間につきましては、起点の四日市インターから終点の菰野インターまでの通行時間は、国道 477 号を利用する場合は、約 20 分要するのに対して、四日

市湯の山道路を利用する場合は約 10 分となり、10 分間の時間短縮が図れます。これは、国道 477 号は交通量が多く、現道が混雑しているのに対して、四日市湯の山道路は立体交差であるため、交差点や信号機が少なく、時間短縮が図れることによります。

続きまして、3 便益について説明いたします。まず、3 便益のうち、走行時間短縮便益についてでございますが、走行時間短縮便益とは、道路整備により自動車交通が円滑化し、走行時間が短縮することで、道路利用者がどのくらい得をするかを、便益としてお金に換算したものでございます。

走行時間短縮便益とは、整備なしと整備ありの走行時間費用の差となります。走行時間費用は、車種別交通量、走行時間、車種別時間価値原単位を掛け合わせたもので、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価値を、貨幣換算したものでございます。まず、国道 477 号から四日市湯の山道路に交通転換する車について説明いたします。実際には、車種ごとに計算を行いますが、ここでは国道 477 号から四日市湯の山道路に転換する交通量の 4,300 台すべてが普通乗用車であると仮定して算出いたします。そうすると、整備なしの走行時間が約 20 分であるのに対して、整備ありの走行時間が約 10 分となることから、四日市湯の山道路の走行時間短縮便益は 1 年間当たり 7.2 億円となります。

次に、国道 477 号に残る交通について説明いたします。国道 477 号から 4,300 台が転換するに伴い、国道 477 号の交通量は 8,900 台に減少し、スムーズに走行できるようになります。そのため、所要時間は約 20 分から 16 分に 4 分短縮されます。国道 477 号における時間短縮便益を算出すると、5.9 億円となります。先にご説明した四日市湯の山道路の便益 7.2 億円と、国道 477 号の便益を合計すると、年間 13.1 億円となります。なお、すべての路線について車種ごとに算出すると、1 年間当たり約 31 億円となります。

続きまして、走行経費減少便益について説明いたします。走行経費減少便益とは、道路整備により自動車がスムーズに走行できるようになり、自動車の燃費が向上するなど、走行経費が節約できることで、道路利用者がどのくらい得をするかを、便益としてお金に換算したものでございます。

走行経費減少便益は、整備なしと整備ありの走行費用の差となります。走行費用は、車種別交通量、距離、走行経費原単位を掛け合わせたもので、走行経費原単位とは、自動車 1 台が 1 キロ走行するのに必要な経費を表したものでございます。国道 477 号から四日市湯の山道路への転換交通を例として説明いたします。国道 477 号と四日市湯の山道路の走行距離は、それぞれ 7.9 km と 9 km でございます。また、走行経費原単位は、走行速度に応じて設定されており、それぞれの走行速度は、国道 477 号は混雑し交差点も多いことから時速 20 km、四日市湯の山道路は交差点が少なく走行速度も速いことから時速 60 km となり、四日市湯の山

道路の走行経費減少便益は約 2 億円となります。

また、国道 477 号は交通量が 8,900 台に減少すると、スムーズに走行できるようになり、走行速度も時速 20 km から 30 km に上昇し、走行経費が節約できるため、これに伴う走行経費減少便益を算出すると約 0.6 億円となり、四日市湯の山道路の便益 2 億円と合計しますと、約 2.6 億円となります。なお、すべての路線について車種別ごとに算出しますと、1 年間当たり約 7 億円となります。

最後に、交通事故減少便益です。道路整備を行ったことで、走行距離が短くなったり、交差点数を少なくしたりすることにより、交通事故を減らすことができます。それを便益としてお金に換算したものでございます。

交通事故減少便益は、整備なしと整備ありの社会的損失の差となります。社会的損失とは、原単位に走行台キロ、走行台箇所を掛けて合計したものです。なお、走行台キロは、交通量に距離を掛けたもの、走行台箇所は、交通量に交差点数を掛けたものです。国道 477 号の交差点数が 20 箇所に対して、四日市湯の山道路は 3 箇所となり、交通事故減少便益を算出すると、0.8 億円となります。なお、すべての路線の転換について算出すると、1 年間当たり約 3 億円となります。以上について集計し費用で割ると、費用便益比は 1.5 となり、整備効果が期待できる結果となりました。

また、これら 3 便益以外の定性的な整備効果といたしまして、大規模災害時における緊急輸送等の応急復旧活動への寄与、菰野地域の観光振興などが挙げられます。

図面黒色の国道 477 号は、緊急輸送道路に指定されていますが、沿道は住宅団地が点在し、交差点も多いことから、緊急時には交通が集中すると考えられ、緊急輸送道路として十分に機能していないことが懸念されています。一方、図面赤色の四日市湯の山道路は、十分な耐震性を有する規格の高い道路として整備を進めており、大規模災害時には東名阪や新名神などと一体的な緊急輸送道路網を構成し、広域的な災害復旧活動に大いに貢献すると考えています。

また、菰野地域の観光振興では、菰野町観光協会などに聞き取り調査を行ったところ、四日市湯の山道路による湯の山温泉などへのアクセスの向上により、観光客が多くなることを期待するとの声を頂いております。

次に、地元の意向について説明いたします。四日市商工会議所等で構成される新名神促進北伊勢経済団体会議などから、新名神高速道路等の整備とともに、渋滞緩和、地域ネットワークの構築、物流の効率化などの面から、高速道路へのアクセス道路として、早期供用開始が強く望まれています。

次に、代替案について説明させていただきます。当路線は、平成 6 年に道路構造や地形などを考慮し、人家密集地を避けた計画として都市計画決定されております。また、高角インターから吉沢インターまでの全区間について、平成 25 年度の供用開始に向け、用地買収をすべて終え工事を進めており、進捗状況は

89%となっております。このようなことから、代替案はないと考えております。

最後に、前回の概要説明の際に、隣接する三滝川の浸水想定区域についてご質問を頂き、回答をさせていただきました。その回答に誤りがございましたので、あらためて説明させていただきます。三滝川の浸水想定区域内に、四日市湯の山道路が入っていないかというご質問に対しまして、入っておりませんと回答させていただきました。あらためて確認をしましたところ、前のスクリーンのとおり、四日市市内では、浸水想定区域に含まれておりました。前回の回答につきまして、謹んでお詫び申し上げます、訂正をさせていただきます。申し訳ございませんでした。

以上、再評価の視点を踏まえまして評価を行った結果、早期供用に向け事業を継続したいと考えております。ご審議のほど、どうぞよろしくお願いいたします。

2番 一般国道260号 ^{なんとう}南島バイパス

(伊勢建設事務所 事業推進室長)

続いて、260号のご説明をさせていただきますが、準備が整うまで、しばらくお待ちください。伊勢建設事務所事業推進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。それでは、通し番号2番、道路事業の一般国道260号南島バイパスの再評価結果につきまして、説明いたします。当事業は、平成18年に再評価を行いました、その後5年が経過し、なお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。資料の青いインデックスの2-2のお手元の再評価書の2ページの再評価の経緯をご覧ください。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。なお、附帯意見は頂いておりません。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。図に青色で示した一般国道260号は、志摩市を起点として、南伊勢町・大紀町を経由し、紀北町に至る延長約114km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生活道路であることはもとより、大規模災害の発生時に避難・救助・物資の供給、施設の復旧等の広範な応急活動に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、図に赤丸で示した箇所、旧南勢町と旧南島町を結ぶ区間に位置しています。当事業区間の西側に位置する赤色で着色した地域は、南伊勢町の南島庁舎などがあり、旧南島町のおよそ3分の1の人口、約2,400人が居住しており、当路線は伊勢や松阪方面への通勤や買い物などの生活道路となっています。また、漁業が盛んな地域でもあり、県下一の水揚げを誇る奈屋浦漁港で水揚げされた水産物を、中部圏や関東圏などの市場に輸送する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。事業区間周辺には、この地域で唯一の医療機関である南島メディカルセンターや、県下一の水揚げを誇る奈屋

浦漁港、南島東小学校および南島中学校が位置し、旧南島町の生活や産業の中心となっています。しかし、現道は3分間信号による約440m区間の交互通行区間をはじめ、峠のつづら折れや幅員の狭小な区間が連続し、安全で円滑な通行に大きな支障を来たしています。

次に、現道の状況を写真で説明いたします。幅員が狭小な区間では、車の対向が困難で、通行車両や歩行者の安全が確保できていません。この写真は、峠のつづら折れ区間で、大型車が通行する際は、このように危険な状況となっています。また、この写真は、慥柄浦集落内の普通車でも対向ができない未改良区間の状況です。通称3分間信号と呼ばれ、終日信号により交互通行を余儀なくされています。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、安全で円滑な交通を確保するとともに、緊急輸送道路の機能強化を図ることを目的として、事業を進めています。

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4年度から平成29年度までで、全体事業費は55億円、工事費が46億1,000万円、用地費が8億9,000万円、計画延長は3,470mでございます。道路の幅員は3mの車道が2車線、歩道や路肩を含めて全幅員は11mとなっています。主な構造物として、トンネルを2本計画しています。なお、事業期間については、一部において任意での用地買収が困難であり、収用による用地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。その他の事業内容については、再評価にあたり再検討いたしましたが、計画の変更はありません。

続きまして、事業の進捗状況について説明いたします。平成22年度末の事業進捗率は74%で、工事が70%、用地取得が95%です。これまでに1,100mの区間が完成し、片側通行の区間を平成20年12月に、つづら折れ区間を平成23年2月にそれぞれ供用いたしました。現在は、概成区間680mを含む残る2,370mの区間について、順次事業を進めているところでございます。

次に、費用対効果分析の具体的な算出方法についてご説明いたします。まず、費用対効果分析の便益の算出については、南島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。まず、整備なしの場合の1日あたりの交通量は、3,800台となります。次に、整備ありの場合は、東紀州方面や旧南島町の中心部方面と伊勢志摩方面を連絡する交通が、図の国道42号や高速道路を利用し北側を経由するルートから、国道260号や伊勢南島線を通るルートに200台が転換するため、南島バイパスの将来交通量は4,000台となりました。

次に、走行時間を算出します。現在の走行時間は、幅員狭小や峠のつづら折れ区間に加え、3分間信号待ちなどから、13分を要しています。バイパスが整備されることにより、所要時間は5分となり、8分の時間短縮ができます。

これをもとに便益を算出します。ここでは、最も便益額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、車種別の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、ここでは計算内容が分かりやすいように、すべてが乗用車であるものとしてご説明させていただきます。国道260号南島バイパスを通る4,000台は、走行時間が13分から5分に短縮され、走行時間短縮便益は1年間あたり5.3億円となります。すべての路線の転換について車種別に算出すると、1年間あたり約6億円となります。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と整備を行った場合の差により、算出しています。

表の上段をご覧ください。交通車両1台・kmあ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あたり22円となりました。続いて①費用の欄をご覧ください。費用については、建設に係る事業費が53億円で、供用後50年間の維持管理費が3億円、合計56億円となります。なお、事業費について、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23年の現在価値に換算すると、合計63億円となります。

次に、表の中段②便益のご説明をさせていただきます。供用年である平成30年の便益は、走行時間短縮便益が6億円、走行経費減少便益が4,000万円ですが、単位の関係で表示上0億円としています。また、交通事故減少便益は400万円ですが、表示上同様に0億円としています。これらを合計して6億円となります。この単年の便益について、費用と同じように社会的割引率の4%を用いて、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23年の現在価値の便益で、合計100億円となります。以上により、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、整備効果が期待できます。

次に、定性的な効果についてもご説明をさせていただきます。この地域の主要産業は漁業であり、バイパス終点部には奈屋浦漁港が位置しています。まき網漁を中心とした遠洋・近海漁業が盛んで、平成21年水揚げ高が4万7,729t、水揚げ額が35億4,000万円と、ともに三重県一を誇る漁港です。奈屋浦漁港の漁業関係者にお聞きしたところ、当該事業区間の現道は幅員が狭く、対向が困難な箇所があるため、現在大型車は主に紀勢大内山インターから東京・名古屋方面へ運搬している状況のようです。南島バイパスの整備によって、玉城インターチェンジからの運搬が可能になるため、輸送距離の短縮、通行料金の軽減に伴う運搬コストの縮減が図られる他、魚価が上がることも期待されているため、南島バイパスの早期開通を望んでいるとのご意見でした。

次に、救急時の搬送についてご説明いたします。南島バイパスより東側にある

阿曾浦地区などご覧の5地区には、約1,350人が居住しています。この地域からの救急要請には、紀勢地区広域消防組合南島分署が対応しており、南島バイパス区間を通過して各地区に向かいます。患者さんを収容した後は、軽症者は再び南島バイパス区間を通過して、主に南島メディカルセンターに搬送しています。重症者については、伊勢南島線を通り、伊勢市内の総合病院に搬送しています。南島分署に各地区からの救急要請回数を確認しましたところ、年平均約75回の救急要請があったとのことでした。救急隊員の皆さんからは、1分1秒を争う救急救命活動では、時間短縮と走行の安定性が重要であり、南島バイパスの整備により、幅員が狭い区間を通過することなく活動ができるので、早期の整備を期待しているとの声を頂いています。

続きまして、防災機能面について説明いたします。現道の国道260号は、海拔10m以下の地域を走っており、津波等により道路が浸水や崩壊する恐れがあり、緊急輸送道路としての機能を果たせない可能性があります。当事業は、山側を抜けるバイパスで、ほぼ全区間にわたり海拔が10m以上を走ることから、津波に対する安全性が向上し、被災時の救助や復旧支援に寄与するものと考えています。また、槌柄浦や贅浦の集落も、海拔が10m以下の所が多く、南島バイパスは集落住民の緊急避難地としての機能も果たせるものと考えております。

続きまして、地元の意向について説明いたします。地元の南伊勢町からは、国道260号の整備促進につきまして、産業振興や住民の日常生活の安全性を確保するため、早期完成を強く要望されているところでございます。

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。計画の中にありますトンネル照明は、年々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、建設コストや維持コストの縮減に努めたいと考えております。

続きまして、代替案の可能性について説明いたします。全体計画3,470mのうち1,100m区間は、既に供用済みであり、680m区間は概成しているところです。また、用地の取得率は95%となっています。事業の進捗状況や周辺の地形・土地利用状況から、代替案はないと考えています。

以上、再評価の視点を踏まえて評価を行った結果、早期供用に向け事業を継続したいと考えていますので、どうぞご審議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。それでは、今説明頂いた評価が妥当であるかどうか、評価の妥当性について協議したいと思えます。まず、菰野町の方のR477を中心に、最初質疑をお願いいたします。後でまたR260の方に移りたいと思えます。道路関係の一般的な話については、いつやっただいただいても結構ですので、そういうふうに進めたいと思えますので、よろしくお願いいたします。どなたからでも質問等ございませんでしょうか。

(委員)

3点ほど確認します。まず、将来的交通量について確認させていただきます。これの算出について、まず湯の山街道 477 号線の振替交通量は 4,300 台という計算をされていますが、これは起点はどこからどこを計算されて 4,300 台なのか。沿線すべてで 4,300 台という意味なのかどうなのか。つまり、何が言いたいかといいますと、菰野町の中で一番大きな住宅地、大羽園が多分この辺にあると思うのですが、大羽園の人たちが四日市に通勤するときに、宿野の所で左に曲がってミルクロードへ行って、ミルクロードからこの新しい路線に乗っていくという計算をした場合、もしそうされているのであれば、この区間というのは 1 車線で、交通量が逆に増えることになるわけです。ですので、この 4,300 台という妥当性について確認させていただきたいというのが、1 点目です。

2 点目は、前回私が浸水の件について質問させていただいて、今日ご訂正をいただいたのですが、ちょっと浸水予定図を見せていただけますか。これを読ませていただくと、これ四日市の東名阪のガード下ですよね。ガード下の辺りは 2 m ~ 5 m 来るわけです。つまり、ここら辺四日市中央工業高校があって、この辺りというのは最悪のケースだと 5 m ぐらいの浸水があるという判断ですよね。そういう前提でお伺いしたいのは、便益以外の定性的な整備効果で、大規模災害時における応急復旧活動に寄与という効果があるだろうということは、確かにあることにはあると思うのですが、ちょっと言い過ぎではないか。このラインのこの四日市区間は、浸水は 1 m ~ 2 m、最悪のケースだと 50cm ~ 5 m の幅で浸水しているのに、その路線が本当に応急復旧活動に寄与できているのかという意味では、ちょっと言い過ぎではないのか。

3 点目は、その便益以外の定性的整備効果ですが、菰野地域の観光振興ということで、確かに東名阪、新名神ができたなら、関西の軽井沢というリゾート地を目指しているというお話も聞いたことがあります。ただ、もう 1 つあるのが、この効果としては、今菰野は大豆とか農業が結構盛んになってきていて、農業振興においても非常に効果があるのではないかと。それから、ミルクロード沿いに大きな工場が幾つかあります。その工場が出荷しやすくなる。つまり、四日市港だけでなく、名古屋港への出荷というか、名古屋港を通じて輸出がしやすくなるという意味で、そういう 2 つの定性的な追加効果があるのではないかと。以上です。

(四日市建設事務所 高規格道路課長)

委員ご質問の 3 点について、ご回答させていただきたいと思っております。将来交通量の算出で、4,300 台転換するというので、今考えております。当然ミルクロードにつきましても、交通量が増えることは考えております。ただ、この

4,300台自体は、この路線7.5kmの平均した交通量の転換ということで、今お示しはさせていただいています。各路線ごとで、区間区間で交通量は変わりますので、加重平均して4,300台ということでご説明をさせていただいています。

もう1点、浸水想定ですが、前回のご質問に対して不備がございまして、大変申し訳なかったのですが、どうしても今の想定区域の中では、このような形になっております。ただ、私ども道路につきましても、今の東名阪アンダー以外の部分につきましても、おおむね盛土構造で今つくっておりますので、その部分につきましても、路面が冠水することはないと考えています。ただ、おっしゃられるように、東名阪アンダーにつきましても、どうしても浸水した場合は浸かることになる。なおかつ、今この想定図を見ていただきますと、そこの下の尾平のジャスコへ続く四日市バイパスにつきましても浸かりますので、全体が浸かるということですので、浸水に対しては今後どういうふうに取り組んでいくか、周りの道路等含めて対策について、検討していきたいと思っております。

もう1つ、農業と産業に対する部分のご指摘、ちょっとここではあまり産業のことは触れませんでした。委員ご指摘のとおり、ミルクロード沿いとか国道306号沿いにも工業団地がございまして、大和ハウス等の工業団地もあるかと思っております。そちらのアクセス、特に今の段階では東名阪と新名神へのアクセス。また、この道路は地域高規格道路といたしましても、今の尾平のジャスコから向こう側については、まだ改良的には今のこういう混雑の状況ですので、どちらかというところ、高速道路へのアクセスが向上して、資材の運搬とかそういうものに寄与するということを考えております。そこは表現できなくてすみませんでした。

(委員長)

今の質問に関連しますが、浸水想定区域図をもう一度見せていただけますか。これほとんどの部分、盛土なのですか。

(四日市建設事務所 高規格道路課長)

一部を除いて盛土です。

(委員長)

そうすると、この道路と三滝川の間というのは、人が住んでいらっしゃる居住地がありますか。

(四日市建設事務所 高規格道路課長)

はい、ございます。

(委員長)

その場合、盛土ができたことで、水が越えなくて、逆にその間は浸水がひどくなるということはありませんか。

(四日市建設事務所 高規格道路課長)

今の影響という意味では詳細には検討しておりませんが、今の中で場所、場所に当然農道等の通路がございますので、そのボックスカルバートを横断的なもの幾つかあてておりますので、大きな被害はないと考えております。

(委員長)

浸水の計算も、一遍された方がいいかという気がします。よく道路ができたことによって、浸水するようになったとって訴訟になったり、そういう話はいろいろな所でありますので、ちょっと気を付けられた方がいいかと思います。それは一応コメントです。

(四日市建設事務所 高規格道路課長)

ありがとうございます。

(委員長)

他に何かございませんでしょうか

(委員)

今日のご説明、割と費用対効果の話が多かったのですが、環境の面について聞きしたいと思います。バイパスができることによって、かなりそこを通行する台数も増えるような説もあったのですが、車の通り方が変わることによって生じる大気質の変化ですとか、あるいは、先ほど盛土の話もありましたが、工事中も含めて水質への環境影響に対する予想される変化と、それに対する対応というところを、少しご説明していただければと思います。

(四日市建設事務所 高規格道路課長)

この事業を実施するにあたりまして、この事業は直接環境アセスメントに該当する事業ではございませんが、事業規模もある程度大きいということで、環境影響調査を実施しております。それで、今委員ご指摘の水質と大気質、騒音、振動、低周波振動等調査をしておりまして、その中で、騒音以外は環境目標を満足するというので、結果を得ております。騒音で環境基準を上回る部分がございますので、その部分につきましては、遮音壁を設置するというので、今設置を考えておりますし、一部分もう供用している高角インターの区間が、ちょうどその部分にあたる箇所ですが、そこについては遮音壁を既に設置させていただいていま

す。詳細な今の水質の中身というところは、今日のご用意していなくて申し訳ありません。

(委員)

1つ気になるのが、平尾の地区ですが、平尾インターチェンジの少し下流側の堤防寄りに、確か四日市市の水道水源があったかと思います。今もそのすぐ横で工事をされていると思うのですが、あれを行うことによって、あそこの水道水源、多分沖積層に掘られていると思うので、あまり深くないと思います。盛土ができたりとか、インターチェンジは基本的に盛土という話なのですが、橋脚等をつくる場合に、少し掘り込むことがあったときに、濁り水ですとか、下流側での水位の低下ですとか、そういう影響というのが、一時的にでも起こり得ないかということですが。

(四日市建設事務所 高規格道路課長)

その部分につきましては、今工事をしていまして、そこで四日市水道局の方とも協議させていただきまして、観測所を掘らせていただいて、逐一工事による影響を協議させていただいて、出た場合は対応するというので、今進めております。今のところ何もそういう状況には至っておりません。

(委員)

あとは盛土ですが、一部を除いて盛土という話ですが、どこから持ってくるかによって、だいぶ起源が違ったとしても、水質が雨として盛土に浸透したときに、周辺に及ぼす水質への影響というのは、少し変わるのではないかという気がします。その辺りに水源水に入ってくる水の量がどのくらいあって、それで今の水質がどのくらい変わってしまうのか。そのあたりを見積もったときに、敏感な人が、例えば味が変わることに気付くような量が入ってしまうと、それは問題だと思います。そのあたりも含めて将来的な地下水への浸透量の変化ですとか。今は比較的地形の傾斜方向に道路をつくられているのですが、大きく見ると割と上流から下流の地下水の流動系をまたぐような形でもつuraれているので、そういったところでこういう人工構築物ができるときに、その下流側の集落で井戸を使っている家に、工事中を含めて一時的に水位が低下することによって枯れてしまう可能性というところまで、評価されているのか。そのあたりのことをお願いします。

(四日市建設事務所 高規格道路課長)

今の井戸の調査につきましては、特に平尾地区は北側というか山手にありますので、地下水の流れとしては上にあるかと思いますが、東名阪アンダーの部分で特に影響が出るのではないかということで、周辺の井戸をすべて調査させていた

だきまして、工事期間中ずっと継続観測させていただいて、今のところ問題ないと言うことで、結果は得ております。平尾地区につきましても、あと現場等ございますが、井戸というのはあまりないと、私どもの調査では、南側ですけど、川と私どもの盛土の間の部分ではないと考えております。ただ、今委員ご指摘のとおり、四日市市の水源地がございますので、そちらについては今四日市市の水道局と協議をしながら工事を進めておるとい形です。

(委員)

分かりました。道路ができる前に、今の状態を押さえておいていただいて、その因果関係が何かあったときにきっちり分かるような形に、ぜひともしておいていただいた方がいいと思いますので、そのあたりもう一度確認いただいて、もし足りないようであれば、補足的に調査等入って、環境影響に対する事後の措置の方もしっかりしていただければと思います。

(四日市建設事務所 高規格道路課長)

分かりました。再度確認させていただきます。

(委員)

この事業ですが、工期が平成9年から平成30年となっておりますが、平成9年にもう着工しているということでしょうか。これの構想は、この2～3年前から4～5年前からつくられて、平成9年から着工しているという意味ですか。

(四日市建設事務所 高規格道路課長)

9年は、用地買収とその調査ということですよ。

(委員)

でも、用地買収、調査したということは、もう設計図はできていたわけですか。

(四日市建設事務所 高規格道路課長)

その前の平成7年に、都市計画決定をしています。

(委員)

そういうことですね。何が聞きたいかは、その当時、平成7年のころの構想と、今こうやってここの再評価の委員会でお話ししているときとでは、時代背景がものすごく違うと思うのです。3.11の災害があった後、やはりここの費用対効果以外の便益の災害に対して強いということが、非常にこういう予算を使って工事を進めていく中で、県民の皆さんの安心感とか、地域の住民の皆さんもすごく期

待する部分があると思います。先ほど東名阪のアンダーが浸かるかも分からないとか、そういうところ辺をもう少し詳しく、水害マップというのか、多分新しくできたもので、先ほど示していただいているのかと思います。災害があった後、また全県的に見直したのではなかったかと思います。もし津波が来たら、どこまで水が来るかということは、県は発表してないか、どこがされたか分かりませんが、どれぐらいの水害の想定で、どこからどこまでぐらいは浸かってしまうかも分からないとか、そのあたりがもし詳しくお聞きできたら、もう少しだけ聞きたいと思います。

それから、これは高規格道路ですよ。建築するのに非常にコストが高い道路だと思いますが、国の方の補助金も入ってくるわけですね。55 ぐらい入ってくるのですか。そうすると、やはり役に立つものとして認識したいですし、そういうことをちょっと教えていただくと。全長にわたってどれぐらいの高さがあるとか、そういうことも教えていただけたら教えていただきたい。

それから、もう1点、高角の辺りから四日市港まで、例えば滋賀県のものづくりの車が、出来上がった新名神を通過して、四日市の湯の山の所のインターチェンジ、菰野から下りて、四日市港へ行くルートとしては、どういう道筋を考えていらっしゃるのでしょうか。ここでつながって行けるのかと思いますが、もし分かったら、つくることには関係ないかも知れませんが、道路の付加価値として示していただけるとありがたいと思います。

(四日市建設事務所 高規格道路課長)

まず、1点目の災害のことについて、今、詳しい。

(公共事業総合政策分野総括室長)

フォローをちょっとさせていただきます。災害の津波については、昨日、新しい。今までは確か三連動で、確かマグニチュード8.7の想定がされていました。今回マグニチュード9が東日本大震災で想定されるということで、9の滑りの量を見直した想定が出されています。ただ、その概要ですが、伊勢湾内はほぼ既存の堤防の高さで収まり、熊野灘沿岸が非常に高くなった感じ。この資料で四日市の方は、防潮堤が機能した場合はほとんどが収まります。

これが公表されたもので、防潮堤等の施設がない場合です。

(公共事業総合政策分野総括室長)

入り口部分は確かに堤防がない場合は浸水する。紫色が1 m以内の量ということで、こういうようにわずかに。黄色が4～5 m。ただ、これは堤防がない場合です。今回、道路をつくっている部分については、もうほとんど影響がないという状況の想定。こういうような図が出されたということでございます。

(委員)

堤防がない場合でも、影響はないのですか。

(公共事業総合政策分野総括室長)

ごめんなさい。これがない場合の想定ということです。

(委員)

伊勢湾内はあまり心配しなくてもいい地域というお話が前からありました。

(公共事業総合政策分野総括室長)

高さ的にはいい。議会でも答弁させていただいているのは、クラックとか空洞化とか、そういう堤防の補修面を、今後重点的に調査してやっていきたいということで、今考えています。

(委員)

そうすると、高規格道路である今回のこの道路については、あまり浸水については心配しなくてもよいという方向と考えてよろしいですか。

(公共事業総合政策分野総括室長)

今回の477号は東西方向ということと、盛土構造ということもありまして、津波については問題ないのではないかと。ただ、担当者が説明しましたように、東名阪のアンダー部分、これがどうしてもオーバーにできなかったというのは、上を飛べなかったということで、あそこについては排水の対策は講じるについても、岐阜県とか他の地域における災害を見ていても、浸かっている例もあるもので、それはきちんとした対応を取りたいという説明です。それ以外はほぼ大丈夫なのではないか。だから、津波についてはほぼ大丈夫です。

(委員)

ありがとうございます。そういうはっきりしたことが分かっていると非常にいいです。

(公共事業総合政策分野総括室長)

今、高角というのが東側にあります。真っ白というのは影響ないと。

(委員)

ないということですね。はい、分かりました。アンダーの所は地面から何mな

のですか。新名神が何mで、こちらは何mかとか分かりますか。

(道路整備室)

標高ですか。

(委員)

標高ではなくて、地面から。標高と両方。どれぐらいの差があるのかと思って。

(道路整備室)

標高は、地面から4～5m下がった格好になっていると思います、一番深い所で。7～8m。

(委員)

7～8m。ずっと続いてくる高規格道路の高さよりも、そこで下りるということですか。

(道路整備室)

今の地盤面から下がっていく。前後からも下がっていくということです。先ほど来、見てもらっている三滝川の浸水想定区域図ですが、堤防が切れたことも含めて、最大これぐらい浸水するかも分からないよと。最大という言葉は、相手は自然ですので、絶対はありませんが、三滝川の今ある堤防が切れることも含めて、これぐらいの浸水の恐れがある。だから、万一に備えて、ハザードマップというものにこれを活用していくのですが、避難誘導を計画して行ってほしいよという格好での浸水想定区域図となっています。

(委員)

津波ではなくて、三滝川が決壊したときの水没のことをおっしゃってみえたのですね。

(道路整備室)

はい。

(委員)

意味合いがはっきり分かりました。そうすると、対策とか避難誘導をどうしていくかという地域への投げ掛けをしておけば、またその部署が動くということになりますか。

(道路整備室)

今回準備してないのですが、これを受けて多分四日市さんの方で、そういう洪水被害に対するハザードマップ避難誘導計画みたいなものをご検討いただくということになって、多分それも今回の被害でもそうですが、万全ではないですが、何らかの計画を策定させていただいているということになります。

もう1つだけ補足させていただきますと、前回の概要説明のときに、街路事業の方で、同じように鉄道をアンダーで越えるものがありました。そういうものに対して、水が溜まって通れなくなるのではないかという話で、それについては、ポンプでもって強制排水をしますというご説明が、概要説明のときにあったと思いますが、ここの東名阪の下についても同じように、ポンプ設備を横に置いて、普段の降雨のときに、そこがちょっと低いので、水が寄ってくれば、それはポンプで強制的に周辺の水路などへ排出させていただいて、通行が可能なように確保するという事は、予定はしております。

(委員)

分かりました。そういう意味合いの部分をはっきりと示していただきたいと、一市民としてもそのように感じますことと、強制排水のポンプは、電源は高い所にあるのでしょうか。そういうこととかも、もう一般的に結構危機感をお持ちの方も多いものですから、そういうことについても、しっかりとしたお示しをしていただくとありがたいと思います。ありがとうございました。

(葛葉委員長)

今のご回答で疑問があったのですが、1つは、委員のご質問で、津波の話と普通の河川の氾濫の話がありましたが、ここ津波の影響があるほど低い所ではないと。ただ、堤防が切れた場合にどうなるかとか、要するに、内水、外水氾濫が起きたときには、こういうふうな氾濫が起きるという図ですが、これが最大の場合というご回答がありましたが、それは最大の場合ではなくて、これは多分100年に1回か50年に1回か。三滝川だから、50年に1回か何かの図ですよ。

(道路整備室)

80年です。

(委員長)

80年ですか。だから、80年に1回はこれが起きると。だから、100年に1回や200年に1回の雨が降ると、これよりひどいことになるということだと思います。それから、これが80年に1回として、先ほどアンダーになっている所がありました。このアンダーになっている所の排水能力は、恐らくそれは内水の話だ

から、80年に1回じゃなくて、もっと低いですよ。何年に1回ぐらいですか。

(道路整備室)

20年です。

(委員長)

20年に1回。だから、20年に1回ぐらいは、そこはびしょびしょになると。よくあるのは、びしょびしょになるぐらいでしたらいいですけども、そこで車が動けなくなって、溺死される方があるような事例も、どこかでは起きていますので、そのあたりしっかりと対策をされているかどうかということですけど、それは大丈夫ですか。

(四日市建設事務所 高規格道路課長)

それは、直前ではなくて、この道路に入る出入りの所で、情報板で浸水していることをご周知させていただいて、なおかつゲートを閉めるということで、事前にさせていただく。

(委員長)

一番怖いのは、渋滞が起きてしまってから、雨が降るときもあるので、それが怖いので、その辺のところを何か対策をしていただければと思います。

(道路整備室)

1つだけですが、三滝川の浸水想定区域図は、あくまで堤防を切ってしまうという前提もありますので、堤防が機能しないみたいなのところも含めて、ああいう格好になっています。

(委員長)

はい、南部委員。

(委員)

3年ぐらい前だったか、湯の山の方で大水害がありましたよね。あれは三滝川ではなくて、他の川ですか。湯の山温泉の所で大災害が起きました。

(道路整備室)

湯の山の方でああいう格好で大災害が起きています。では、中流部で三滝川が氾濫したかということ、あのときでも氾濫はしていないです。

(委員)

その影響は絶対ないですか。

(道路整備室)

絶対というとあれですけど。

(委員)

いつでも何でもそうで、そう思っていたんです、想定外でございましたで片付けてしまうのと、こういう書類を出すときに、今までだったらこんな赤字で、大規模災害時にどうのこうのって書いてなかった。でも、こういうときに書けばいいとか、私は違うと思います。この大規模の応急復旧活動に使えるというのは、その道路を使って支援物資なり何かを送れますよというだけであって、これが災害時に大丈夫だ、生活を守るとは、私は考えられないのです。そうであるならば、途中が水に浸かっている、ここの道路だけは支援物資が送れるような状態なのですか。でもないですよ。

(道路整備室)

今回の3月に東日本大震災がございました。あのときも、津波被害とかいろいろなことで被害を受けました。緊急輸送道路については、絶対被害を受けないということではなくて、優先的な機能の回復ということも含めて対応させていただくこととなります。ですので、万が一浸水被害を受けているときには、優先的にポンプ車ならポンプ車が入って、水を掻き出して、優先的に通れるようにして、例えば放っておいたら3日後とか4日後にしか通れない状態で、物資が運べない状態であっても、それはあらかじめ機能の強化したような道路があって、復旧に3日、4日かかるのではなくて、例えば1日や半日で復旧させて、そこを通れるようにして、そういうことによって緊急的な物資の輸送などにも効果があるようにしていくことも含めて、対応を考えさせていただくことになっています。

(委員)

そういうことに対応した道路ですよという意味ですか、ここに赤字で書いてあるのは、13ページに書いてあるのは、そういうことに対応ができる道路ですよということですか。

(道路整備室)

そういうことです。絶対に浸からないとか、そういうことではなくて。

(委員)

3月11日のあれはあくまでも津波で、東北での事故。でも、今回の三重県紀宝町のあの同じ図が、ちょっとこっちへ来たら、この三滝川だって同じことが起こっていたのと違うかなと、私は思う。それで、向こうの東北のことは東北で、また話は別で、水害というものを一生懸命入れていかないと、三滝川がこれを計画したときからもう20年以上はたっている。それで、またこうしたわ、またこうしたわとなると、あんたら公共事業評価審議しているのに、そんなことどうして言わなかったのかと、私、言われるのが一番嫌なので、みんなでそれは想定外ですと片付けるのではなくて、せっかくこういう場を与えてもらうので、同じような立場に立って討議していく方がいいと思います。

三滝川の道路をつくる周辺の住民の人は、おおきに、おおきにと言っているのか、そういうことも対応してくれとか、道路ができることによって、電気か何かがいっぱいできたら、農業で大豆ができないとか、米ができないとかいう問題もいっぱいあります。そういうものも考慮してつくっているのか。そういうことはどうですか。

(道路整備室)

それについては実際工事をやったり、計画をつくったりする段階で、それぞれの地域のご意見をいただきます。

(委員)

やはり住民の人のアンケートなり何なりはとっているのですか。

(道路整備室)

説明会をさせてもらっています。

(委員)

説明会をしている場合に、あなたたちが説明する。そうすると、向こうから質問なり何なりが出ますよね。

(道路整備室)

質問なり何なりいろいろな意見があって、できることとできないことといろいろなあるのですが、意見を擦り合せ調整させていただきながら、最終的なつくるものを決めていくというか、大きなところは都市計画決定とかで変わらないかも分かりませんが、例えば照明灯をどうしましょうとか、排水をどうしましょうとか、そういう諸々についていろいろなご相談をさせていただいた中で、物事を決めてやっていくという格好はとっています。

(委員)

そういう住民の人の相談の主な事例は分かりますか。反対意見はこんなのがありましたとか、そういうのは分かりませんか。ここは大賛成だったのですか。

(道路整備室)

いえ、いろいろな意見があります。広域的な機関組織では、諸手を挙げて頑張ってくれという話を頂きますが、個々には先祖から引き継いできた農地が減るとか、そういうことも含めていろいろな意見を賜ります。先ほど委員がおっしゃられた、この事例ではないですが、一般的に照明灯が当たって、長い時間稲にかかっていると、収量が大きく減るといふ苦情も頂いたりすることもありますし、道路をきれいに整備すると、道路周辺の水路はそれなりに整備しますので、水の問題をご意見頂いたり、いろいろなご意見は賜ります。その都度やれる範囲というのもあるし、物理的にできることとできないこともありますので、その辺をご相談させていただきながら、進めさせていただいているというのが実態です。

(委員)

確かに道路ができると、数値的に見た場合に、車が何台たくさん通れるようになって、何分になってと、こうやって見せていただくと、すごいな、道路ってできるといいねと思うんだけど、環境的にどうなるの。地域の人たちは諸手を挙げて賛成しているのかとか、想定外の水害が出たときに、この道路によって、こっち側の住民が被害を受け、こっち側は助かってって、そういうことがいっぱいあります。そういうのも考慮しながらやってかないといけないと、私は思ったので聞きました。

(委員)

今、委員がおっしゃられた中のご返答の中に、作物が長く照明に当たると獲れにくいとかいろいろありますが、虫が集まりにくいとか、そういうことに対応するような照明ってできてきたのでしょうか。そういうことも踏まえてご回答を住民の方にはされているのでしょうか。

(道路整備室)

虫はちょっと分かっていないです。ただ、普通の照明だったらぼっと広がるのですが、指向性を持ったというか、ある一定範囲を集中的に照らすような格好の照明を入れたりさせてもらっています。そうすることによって広がらずに。では、それがゼロかどうかは、いろいろあるかと思いますが、極力広がらずに道路だけを照らすような格好のものを採用しています。

(委員)

では、道路の側は行くけれども、道路より外には行かないような照らし方ができる照明に、最初の予定の材料を変えたということですか、ご意見によって。

(道路整備室)

はい。ご意見頂きながら。逆に、そういう農耕地であれば、100%ここで切れるということではないですが、指向性を持ったようなものも含めて、あらかじめ最初からそういうふうを考えていくのが普通かと思っております。

(委員)

そういうご質問が来ると、そのようにお答えされて、ずっと対応してきているということですね。できることからというのは、そういう意味ということですか。

(道路整備室)

そうです。

(委員)

はい、分かりました。よろしくお願いします。

(委員長)

江崎委員、お願いします。

(委員)

たくさんあるのですが、まず、分かりづらかったのですが、この R477 と書いてあるのですが、この赤い線、新しい道路も 477。ということは、477 が 2 つあるということですか。それがまず 1 つ。昔の道路の方も 477 で、新しい道路も 477 という名前なのかというのが、ちょっと分からなかったのが、まず 1 つです。

もう 1 つは、先ほどのお話にも通じる場所ですが、古い方の旧道というか、477 の方に住宅地があるとお伺いしたのですが、私はこの道路の沿線沿いが分からないのですが、そこは小さな商店さんとか商店街さんとかがあって、そういう小さい、弱い。結構大きな道路ができると、ますます大きなお店とか、大きな商売とか、大きな工場とか、そういう企業さんとかには、すごく利便性が高くなるのですが、逆に小さな道路によって買い支えされている商業も、結構あると思います。そういう便益は、基準にはないので、多分今は国の基準とかもなっていないと思うのですが、現実問題として、結構大きな道路ができると、小さいお店さんとかにしわ寄せが行く、弱い人たちのところにそういうのが行くことがよく見受けられます。この辺の地域がどういうものになっているのかとか、そういう方々

が将来にわたってずっと、便益を出されているのですが、衰退していつて幾つもなくなくなっていったときに、これから高齢化もどんどん進んでいつて、住宅地も今は若い人が住んでいるかもしれませんが、車に乗って買い物に行けない人たちが歩いて行けるお店とかが、将来にわたってなくなっていくんじゃないか。結構そういうことを地域の中で想像してしまうのですが、この辺の地域の背景みたいなものも、少しだけ教えてください。道路と道路の間とか、古い道の周辺の皆さんの生活というのが、少し見るとうれしいです。

(道路整備室)

道路の関係ですが、青いのが国道 477 号の現道になっています。ですので、東名阪の伊勢湾側については、今 2 本 477 号が既にあるという格好になります。今回の赤い区間の整備をして、一連として機能させるときに、再度路線の呼び名も含めて再整理をさせていただくことになろうかと思えます。最終出来上がった段階には、今赤い部分が 477 号になって、青い方は県道であるとか、市町道の方へということに整理をさせていただくことになろうかと思えます。

(四日市建設事務所 高規格道路課長)

2 つ目のご質問ですが、もともと今青い道路、湯の山街道しかなくて、今までの産業の発展となっている沿線に住宅団地等ができて、あと沿道サービスができてきたというのが、今までの経過ではないかと思っております。今回、新たに作る道路は、地域高規格道路ということで、盛土にありまして、そこには沿線に商店とかショッピングセンターが張り付くような形にはなりません。それと、団地からすぐにこの道路に乗れるわけではなくて、どこかで曲がっていただいて、現道を通して、私どもの新しい四日市湯の山道路に乗る形になりますので、沿道のサービスがすべてなくなるとか、そんなこともないと考えていますし、今、1 万 3,200 台と想定をしていて、その後 8,300 台。まだ 8,000 台通りますので、どちらかという、今、菰野方面から四日市市街に向かう場合、渋滞で困っている方が便利になるという部分の方が多いのではないかと。バランスはどうしてもありますが、全然なくなるということは、もともとの交通量が激減するという形でもありませんので、ある程度の交通量が見込めるのと、私どもの道路を通るまでには、一定区間は今の道路を走っていただかないといけないので、委員ご心配の部分については、ある程度バランスがあるかと思えますが、大きなことはないのではないかと考えています。

(委員)

先ほどの沿線の話ですが、今の現道は宿野のミルクロードの交差点にマックスバリュの大きなのがあって。ここですね。この辺に菰野高校があったり、団地

があったりして、委員が言われるのは、この辺の商店関係が衰退してしまうのではないか。そうすると、住宅地がこの辺にあって、当然新興住宅地は高齢化が進むわけですから、この辺の人たちが高齢者になったときに、交通難民みたいなことが起きるのではないかという質問です。それは可能性としてあると思います。

(四日市建設事務所 高規格道路課長)
大型ショッピングセンターです。

(委員)
ここは一号館とかありますね。

(四日市建設事務所 高規格道路課長)

はい。ただ、私どもの道路自体は、本当に盛土で沿路サービスがないという形ですので、下りた所で今委員ご指摘ありましたような商店の移動とかいうのはあるかも分かりませんが、細かな商店の移動が、私どもの道路の近くに行くということは、あまりないと考えております。

(委員)

そういう意味ではないです。道路のところにみんな商店が移動するよという意味じゃないんです。私はそう思います。ただ、生活している人たちが、今小さなお店も、きゅんきゅんの道路でも、道路があるから店があるのではなくて、店はみんなで守っていこうねと。道路が大きくなったら、そっちへこの人たちの商店が移るという意味ではなくて、人が行ってしまうので、ここが衰退するのではないかとされるのだと、私は思います。

(委員)

そうです。今でもぎりぎりなもので、交通量が減っていくということは、単純に考えて、早く行きたい人たちも通っていることで、買い支えが何とか保たれている。今、多分商売として余裕があってやっている小さい商店さんというのがないので、これ以上減るということが、確実に痛手にはなるだろうと思うのです。ただ、人間が便利とか、安心とか、安全ということを求める限りは、多少我慢しなければいけなかったり、リスクを負わなければいけないこともあるのですが、その辺がどれぐらいなのかが、ごめんなさい、私がこの地域を知らないのですが、どのぐらい小さい商店さんが、毎年毎年どれぐらいお店を辞めてしまっているか。でも、余裕で実はやっているのだったら、多少そっちへ流れていってもいいのですが、本当にのんびり行ってもいいよという人しか通らなくなる道だと思うので、その人たちだけで買い支えがしていけるのか。

ここの写真の一番最初に見た事業目的の赤で書いてくれてある後ろの背景が、多分この道なのかと思うと、もしかしたら小さい店すらないかもしれないですが、一般のチェーン店が結構並んでいるとなると、こっちの人たちはまさにこういう店だったら、交通量が減ったら、多分 10 年ぐらいで償却することを考えてこういう店舗というのは出していますよね。そうすると、これの工事をしている間に、あっちへ道が行くよねっとなったら、ここから逆に撤退してしまって、このバイパスより先とか、もっと違う所に、盛土の所にはつくれないけど、それを考えて違う所に次は移転することを考えられるのではないかと。そうすると、ここを頼ってまだ何とか軽自動車とかで、近い所だったら行けていたお年寄りが、もう行けなくなるとか、いろいろなことを勝手に考えたんです。その辺に住んでいる人が、今想定しているよりもどんどんもっと早く、地域の衰退につながることはないかどうかということです。

(四日市建設事務所 高規格道路課長)

大変難しい質問と思います。私どもも、道路をつくらない方がいいのかみたいな話になりますので。ただ、先ほども申しましたが、今の交通量から考えて、混雑している部分で減りますが、無茶苦茶減るといえるか、今の道路に対してある一定の余裕を持ったぐらいの交通量に減る。2車線で8,300台という形になりますので、そこは道路としてはいいのかなと。それで、無茶苦茶減るといえることでもないの、いいのかなと思いますけど、今の委員のご質問に対しては、直接その交通量が70%ぐらいになることで、沿道サービスがどういうふうになるのかと言われますと、非常に私ども難しい質問で、大きなのはゼロになるということはないと思いますけど、何か言われるとあるのではないかと。ここで、本当に難しいご質問です。ただ、私が思うところでは、一定の減り量がある程度に収まりますので、無茶苦茶大きな被害はないのではないかと。ここでは申し上げられないです。

(道路整備室)

正直、そういった視点での評価、整理が十分できてない状況です。この道路の事業をやるときに、あらかじめ平成7年に都市計画決定がなされているというご説明をさせていただきました。都市計画決定って何かというと、まちづくりの中で、今後まちをどういうふうにしていこうかという計画が、都市計画決定です。その中の一つとして、この道路が計画構想されて、きっちり進められている。位置付けられるということは、道路の計画予定の区域についても、いろいろな土地利用上の制限もかかっているということで、そういう思いも持ったまちづくりの視点で位置付けられています。

おっしゃられるように、車が減ると客足が少し遠のく。それに伴って店舗の移

転とか、それはあるかもしれませんが、そこはどうなっているのか、評価する術も持ってないし、評価も詳細には行なえてない状況です。都市計画決定が打たれて、東名阪とか現道の477号の混雑渋滞状況なども踏まえて考えると、新名神とこの私どものやっているこの事業、一体的に地域の構図を何とか改善しないといけないということでの取組を優先的に考えて。それだけを考えているところもあるのかも分からないですけど、そういうことで取組をさせていただいています。おっしゃられるような危惧はないとは言いませんが、そこまでの評価はし得てないのが実情です。

(委員)

関連して2つ確認です。1つ目は、くどいようで申し訳ないですけど、浸水マップは、先ほど言われたように、該当道路の盛土が想定されていない浸水マップですよね。ですので、盛土を考慮すると、この線を線対称でこちらの部分の水がここに溜まるから、さらに倍ということはあると思います。いろいろな地形の問題とありますが、単純に考えて、挟み撃ちの効果が出てくることはありますよね。つまり、ここら辺の住居が完全に浸かってしまうケースが出るかもしれないということでもよろしいですか。要するに、浸水マップ自体、今日出してもらったのは、道路を考慮してないケースでの浸水マップということですよ。

(四日市建設事務所 高規格道路課長)

そうだと思います。

(委員)

2つ目は、さっき委員の質問にまだ、これは飛ばされてしまったので。委員が2つ目に質問されていたのは、この道路を使って菰野の産業で、例えば先ほど言われた大和ハウスとか、農業の産物を、どうやって四日市港へ運んでいくんだというご質問でしたが、それだけお願いします。

(委員)

滋賀県から来るものづくりのものは全部、新名神を通ってきます。

(四日市建設事務所 高規格道路課長)

ご質問の回答なくて申し訳ありませんでした。今、例えば菰野インターから下りた車が、私どもの四日市湯の山道路を通りまして、一番可能性があるのは、この後四日市バイパス、今の尾平のジャスコの前の道路ですが、そちらへ下りまして、もう1つ今事業を進めています北勢バイパス。こちら今東芝の近くまで来ているかと思いますが、これがつながりますと、これを經由して、昔の富田山城線、

上海老茂福線で、ずっと四日市港の霞埠頭までダイレクトにつながるということがあるかと思えます。東名阪を使ってというのは、どちらかというとないかと。もう下に北勢バイパスができますので、北勢バイパスでそのままつながっていくのではないかと考えています。

(委員)

1つ確認させていただきたいのですが、ほとんど盛土だという話ですが、盛土の高さはどれぐらいですか。6ページの所に盛土の断面が書いてあるのですが、高さではどうですか。

(四日市建設事務所 高規格道路課長)

7 mです。

(委員)

さっきの浸水の図面ですが、今載ってないですが、今年の夏に菰野町地内の竹谷川から溢水して、一部浸水したというお話を聞いたことがあります。たまたまあの辺ちょっと調査に入ったら、農家でそういう話を聞きまして、1 mぐらい田んぼが浸かって、そこにある洗濯用に使っていた井戸が完全に浸かって、1カ月ぐらい使えなかったという話をしていました。この前の代替案の図面だと、多分写真でちょうどこれで言うと、この辺りになります。竹谷川が流れて、その左岸側に、多分これ予定されている所だと思います。この辺りで田んぼが浸かったというお話があります。

それで、今大きな河川は割と堤防をきちんと築かれているので、そこそこ堤防が決壊しなければ、そんなに溢水ということはないんだと思いますが、こういう用水路とか小さな河川からの溢水の危険というのが、割とあるのではないかと思います。そういうときに、この辺りも盛土で7 mあったとしたら、逆に左岸側は堤防的な役割をしているから助かるかもしれないですが、逆に両岸に溢水するはずの水が、全部右岸側に行ってしまうと、こちらの被害が大きくなってしまいうという可能性もありややなしやだと思います。そういったときに、今公表されているのが、比較的大きな河川の浸水想定は出されているのですが、小さな河川の方がむしろ内水がかなり危険なのかという気がします。そのときに、ここが盛土であったとすれば、堤防の効果がどのぐらい出てしまうのか。盛土ではなかったときにはどうなのかという評価は、少し必要だと思います。

盛土の高さって、さっき商店の話もありましたけど、また別なのですが、こちらのもう既に供用されている所を見ると、沿道にはコンビニができたりとか、スタンドができたりとか、大きなショッピングセンターができたりとかしますので、あの辺と同じような高さの盛土であれば、恐らくこちらの方にも、そのうち水田

が商店に変わったりということは、当然起こり得ると思います。そういうのは地元さんがどれだけ土地を売ってしまうかにかかっているのですが、なかなか難しいと思いますが、この堤防の高さ、僕が気にしているのが、三滝川のような大きな河川ではなくて、むしろ用水路とか竹谷程度の規模の河川からの溢水で、どの程度この辺りが浸かってしまうのか。そういう想定も含めて、また水を逃がすようなカルバートを少し多めにつくるとかというのは、考えていただきたいと思います。

(四日市建設事務所 高規格道路課長)

今、ちょうど先ほどもご説明さしあげましたとおり、平成 30 年の供用に向かって、この区間については地元さんと協議をさせていただいていまして、先ほど委員がおっしゃられたようなことも含めて、すべて今協議をさせていただいています。照明とか、農作物への影響とか、あと排水のことも含めて協議をさせていただいています。排水のことについても多く意見を頂いていますので、その辺も含めて検討させていただこうと思っております。

それと、盛土の高さですが、今の四日市バイパスの尾平のジャスコの今もう既に供用されている所は平面ですので、もう全然違って、今ちょうどもしご存じならば、吉沢インターの近くで高く盛っている部分があります。そこがちょうど盛土の形となります。あの高さです。ですので、沿道サービスはほぼないと思います。よろしくお願ひします。

(道路整備室)

東名阪からミルクロードまでの間で、10 箇所弱ぐらいの横断があつて、それが全部横方向に全部抜けている状態になっています。ただただ車を通すだけの 6 m、7 m ぐらいのボックスから、ちょっと長い目の橋梁という格好で、盛土ですが、盛土のかなり穴が開いている状態になります。全部かというところ、ちょっと評価できてないですが、大きな影響はないのかなと思っております。

(委員)

ありがとうございます。「かな」から、「確実に起きない」ぐらいのレベルまで、またいろいろと検討をさらに行っていただきたいと思ひます。よろしくお願ひします。

(委員長)

では、もうちょっと私から、非常に基本的なことですが、道路の概要の地図を見せていただけますか。路線の概要でいいです。赤いのが出た方がいいのですが。はい。基本的にこれができたときに、この辺からの人が乗りやすくなるというのはよく分かるのですが、例えばこっちに行く人もこう行くことを想定されている

のでしょうか。要するに、聞きたいことは、どなたがこれを使うのかというのが、予測はされていますが、これはこちらに行く人が、こちらからこちらに乗り換えるとか、これに乗る人が乗るとか、こちらに行く人もこうなるとか、このあたりどういうふうな人が乗ることになっているのでしょうか。

(四日市建設事務所 高規格道路課長)

どの部分で何台というのは、総体的に全体で想定していますので、できませんが、大きくは菰野町の市街から四日市市への動き、これが一番大きな交通量を占めると思います。それと、菰野インターからの出入り。それと、菰野インターから向こう側の鈴鹿スカイライン方面への交通の流れ。この3点になるかと思っております。

(委員長)

この辺の方が出るときにという意味ですね。

(四日市建設事務所 高規格道路課長)

はい。

(委員長)

分かりました。

(四日市建設事務所 高規格道路課長)

それと、今、菰野インターから先は、破線でちょっと示しておりますが、菰野バイパスという事業を別にしておりまして、こちら今、地元さんと調整をしているところございまして、1.6 kmで鈴鹿スカイラインの所までつなぐ形で考えております。

(委員長)

分かりました。他に質問ございませんでしょうか。特になければ、後でまた戻っていただいても結構ですけれども、時間のこともございますので、とりあえずR260の方に移りたいと思います。R260の方で何かご質問ございますでしょうか。皆さん、ずっと菰野の話をしておりましたので、もう説明が頭から抜けているかもしれませんけれども。

(委員)

5ページの事業の進捗状況と今後の見込みの図面が分かりやすいでしょうか。これでまた便益の話ではないのですが、点線になっているここは拡幅だと思いの

ですが、このエリアが災害の津波の想定か何かで、海拔 10m以下の地域になっています。継起的に拡幅が多分するべきなのでしょうけど、これが緊急用の道路ということ考えたときに、他が全部山側回しているのですが、地元のことを考えたとき、山側を回した方が、安全は担保できるのかという気もするのですが、このあたりは費用的にはどうしようもないことで、こうなってしまうものなのですか。地元の安全安心を考えたときに、どう考えればいいのか、少し教えてください。

(伊勢建設事務所 事業推進室長)

伊勢の事業室長の渡辺と申します。先ほど津波の浸水想定域の図面を見てもらった方がいいのかも分かりませんが、今、委員おっしゃられましたこの部分が、10m以下の標高の所でございまして、現道拡幅になっているという所です。3,470mの全体計画の中で、260号自体は志摩から紀北町に至る区間が路線として緊急輸送道路に指定されていて、先ほど県庁の方が申しましたように、短時間でそういった機能が回復できるようにするという性格の道路ですので、この部分については一部 10m以下の所があるのですが、そういった緊急対応することで、緊急輸送道路としての機能を発揮できると考えていまして、コスト面でも現道拡幅することで、道路の性格として一連の 3,470mの全体区間で国道のバイパスとしての機能を発揮できると捉えておりまして、この部分をまた再度山側に戻すということは、なかなか全体の面では難しいのかなと考えています。

(委員)

例えば、今こういう新しい道路をつくったときに、標高が高い所に道路が通っていれば、避難場所にも機能するという話を、どこかで聞いたこともあります。そういった意味合いで考えると、この地域というのは、この町から車で逃げれば、この辺標高高い所で津波の到達時間以内には、十分に逃げられるということと考えてよろしいということですか。

(伊勢建設事務所 事業推進室長)

区間の人家が連坦している区間が、ちょうどこの区間の真ん中の槌柄浦とか贅浦というエリアになっておりまして、この道路が3月11日以降、津波のことを地元の方もすごく関心を持たれていまして、山側でここにございますように、計画高 30mぐらいの所を通ります。昨日発表された津波のシミュレーションでも、贅浦では 15mぐらいの高さの津波が 20分ぐらいで来るという想定になっているのですが、この一部供用している所について、既に地域からバイパスに避難できるような通路や階段が、今7箇所程度設けてありまして、あれ以降地域の方にとってはもう目の前が海ですし、裏に高い所に逃げられる道路があるということで、

安心感は持っていていただいているとお聞きしています。

(委員)

今、その話にもありましたように、私も今日の朝刊でそのお話は読んだのですが、想定の高さがだいぶ今回上がりました。今、いろいろな海岸ですとか、水位もつくっておられる。その前の段階でいろいろつくられていますけど、今までの津波の高さよりも、だいぶ予想が上がってしまったということは、今海拔10mに塗られていますけど、例えば15mで色を塗ってしまうと、さらにこの赤い範囲が広がっていきます。そのときに、今の誘導路ですとか階段も含めて、そういう場所でいいのか。あるいは、バイパス自体もう少しこちらの谷の奥の方まで水に浸かってしまったときに、つくった階段がきちんと機能するのかとか、その辺の評価というのはこれからになるのか、それでも大丈夫なのかということは、今後検討していただければいいのでしょうか。

(伊勢建設事務所 事業推進室長)

そういった規模の地震が起こった後、津波が発生して大事なことは、すごく早く逃げられるかどうかということですので、国道自体は避難道路をつくる整備ではないのですが、たまたま背後地にこういった30mもあるような避難ができる高さの道路ができているということで、昨日示された結果をもとに、今つくった施設で大丈夫とか、そういったものはもう一度検討をして、地元の方とも最も適切な位置に、位置を変えるようなこともありかなと考えています。

(委員)

マニュアルを見ますと、道路のB/Cの計算って、交通量とか速度でしか評価されないようなのですが、そのあたりで地元によく防災の面で還元できるように、必要なところはきちんとお金かけていただければいいかと思います。

(伊勢建設事務所 事業推進室長)

そのようにさせていただきたいと思っています。

(委員)

先ほど委員がおっしゃられたように、B/Cによります計算の仕方が、時間とか走行経費の短縮、交通事故の減少。前にもこういうお話があったと思いますが、B/Cというのがこれで決められているので、これでやるということは、よく分かるのですが、やはり地域的にこの南島町の方というのは、三重県全域で見ても医療的に医師がいない、大きな病院がない、脳外科の手術ができないとか、本当にそういう場所でお暮らしの方が、たくさんいらっしゃると思います。先ほど南島メ

ディカルセンターでしたか。これは南島病院のことですか。

(伊勢建設事務所 事業推進室長)

南島メディカルセンターというのは、厚生連の病院です。昔の南島病院です。

(委員)

そうですね、南島病院ですね。こちらが一つのまず身近な一次救急の拠点になっていらっしゃると思いますが、どうしても山田日赤あるいは伊勢市民に送るといことになります。この道路ができて、伊勢の方に行くのは、これを通っていくのですか。高速に上がるために、伊勢南島線、これで行っていただくわけですね。南島バイパスにまず上がってもらって、そして行く。そうすると、非常に興味があって、8ページのその他の効果のところ、救急車の出動回数とか書いてありますが、実際時間的にどのくらい短縮するのか。例えばこの地点、海の方の方が何か重症なことになって、どうしても山田日赤に運ばなくてはいけない。これが全部できたときには、どれくらい時間が短縮して運んでいていただけるかとか、できたらそういうこともB/Cに関係ないかも分かりませんが、非常にこの地域の方から求められている、時間短縮とか経費がどのよりも大きな問題でもあると思いますので、そういうことも道路をつくる側の方々がしっかり把握していただいて、こういうところでもぱっと教えていただけると、なるほどなとも思うので、そういうところも教えていただけたらと思います。

(伊勢建設事務所 事業推進室長)

260号が、現在事業中の南島バイパスが赤色で着色の箇所になっていまして、その前後は道路の改良が済んでいます。このエリアの救急を受け持つ紀勢地区の南島分署というのが、南島バイパスよりも西側に消防の拠点がございまして、今説明させていただいたこのエリアの方というのが、南島バイパスの西側からくやくにゃ道をこれまで3分間信号を救急車でも待って、このエリアに到着して、軽症の方は再度ぐにゃぐにゃ道を通って、南島メディカルセンターに行かざるを得なかったのです。ところが、これができると、片道8分の短縮ができると説明させていただきましたが、行きと帰りで16分間、このエリアの方が南島メディカルセンターに行くには、時間短縮されます。重症の方は、このエリアの方が伊勢南島線、このオレンジ色の道路を通って山田日赤とか伊勢の総合病院に搬送されるのですが、救急車がこちらから到着するまでに8分間の時間短縮が図れて、あとは既に完了していますもので、到着が早まるということが、この道路の整備で言えると思います。

(委員)

そうしますと、山田日赤まで1時間以内には着くという感じですか。

(伊勢建設事務所 事業推進室長)

1時間かからないと思います。

(委員)

とてもその道路の値打ちとしてはいいことかと。今まではそれ以上、1時間半もかかって行かれたのが、1時間以内。もっと早いかも分かりませんね。

(伊勢建設事務所 事業推進室長)

この効果でいうと、8分としか言えないのですが、全体で1時間以内で、このエリアからは山田日赤で到着します。

(委員)

そうですか。山田日赤は、今後拠点病院になっていきますので、そこまでの時間というのは、ものすごく大事かと思います。ありがとうございます。

(伊勢建設事務所 事業推進室長)

それとちょっと蛇足ですが、この今既に一部供用した所の道路を踏まえて、今ある南島メディカルセンターというのが、新しい道路沿いのこちらに移設をしております、今工事中なのですが、そういった道路の開通を見越して、医療機関の機能強化みたいなのところも図られています。

(委員)

消防署の分署の分署もできないのですね、救急車。

(伊勢建設事務所 事業推進室長)

また道路ができたら検討されるかも分かりません。

(委員)

そうですか。ありがとうございます。よろしく申し上げます。

(委員)

これは平成4年からですね。この道路全部の4年から29年度のこの中で、今できているのが、どこからどこまでですか。

(伊勢建設事務所 事業推進室長)

資料を出しますので、お待ちください。今できている区間が、全体の 3,000m のうち、黒く旗揚げさせていただいた 400m と 700m、この区間ができています。

(委員)

もう使っている？

(伊勢建設事務所 事業推進室長)

使っています。

(委員)

それだけの所を使っている。そして、つづら折れというのはどこら辺のことですか。

(伊勢建設事務所 事業推進室長)

峠のつづら折れ区間というのが、黄色く表示した、信号からここまでの区間で、ぐにゃぐにゃ道だったのですが、それが去年の 2 月にここを通らずに 400m 供用したことで、行けるようになりました。

(委員)

行けるようになったのに、4 ページの写真を見ると、何回でもこの写真って出ているのと違うって。大変な所ばかりの写真を私たち見せつけられると、これはえらいことだと思うけど、出来上がっているのだったら、今こんなになりましたよという写真の方がいいのと違うかと、私は思いました。

それからもう 1 つ、今回の 3 月 11 日の津波によって、私たちはこれを使うようにと変えていただくのは、とてもありがたいのですが、ここへ上がっていく道を、階段を付けるなり何なりはしますというのは分かります。でも、上へ上がった途端に、車がいっぱい来て、何のために上へ上がったのか、交通事故がいっぱい起きてしまったら、どうにもならないでしょう。だから、そこの場には、津波を想定して避難所が設けてあるのか、いやいや、もう道路なのだから、それは併用できますよというだけなのか。出来上がった途端に支援の車というのは、必ずここを通らざるを得なかったら通ります。なのに、人はどこにも行きようがない。下へ下りるにも行きようがないということはないですか。

(伊勢建設事務所 事業推進室長)

最初にまず、写真からご説明させていただきます。この写真は道路の整備の必要性をどうしても訴えたかったもので、この写真を使わせていただいておりますが、一番最後で終わりの画面で、ご審議をお願いしますが、おかげさまでこのように

今道路のつづら折れ区間が解消する区間ができています。もう1つ、こちらがこの写真では、左側が人家が連坦している海側の地形になっているのですが、この出来上がっているこの道路を通じて、慥柄浦の人たちはここに上がれるのですが、このトンネルを掘ったりしたときの残土置き場として、道路の沿線に幾つか広い土地ができていますので、将来この道路が出来上がったら、そういう所も活用して、避難地にも利用ができると思いますし、そういったことはまた地元の方ともご相談をさせていただくことになると思いますが、一番安全に使っていただきたいと思っていますので、そういったスペースは所々に今できています。

(委員)

ありがたいと思うのですが、もう明日来るかも分からないのに、出来上がってからまた町内の人と検討しながらと言ってもらっていたのでは困ります。例えば、この終わりと書いてあるこっち側の所、ちょっと広いですよ。ここは使えるとします。そして、こっちから上がってくる人はここへ集まるんですよと言われます。見てみると、あの車の向こう側もちょっとあるよねって思いますよね。でも、向こうへ渡ることは絶対できない。車線もないし、人は通ったらいけないですよ、この道路。

(伊勢建設事務所 事業推進室長)

いえ、人は通れます。これが歩道です。

(委員)

通っても構わないのですね。それでは、向こうへ行くのなら、向こうへ行ってもいいですよという印を書いてももらわないと困るなと思うのと、トンネルの中というのは頑丈なので、もしかしたらそこへ避難の何かでは使えますか。無理？

(伊勢建設事務所 事業推進室長)

緊急輸送道路ですもので、避難されている横を物資のトラックとかが通ります。

(委員)

でも、なった直後は。

(伊勢建設事務所 事業推進室長)

それはもう雨も当たりませし、そういう使い方があると思います。

(委員)

そういう場合だったら、こっちへ行く所をストップすることはできますか。聞

くだけ。確かめたい。もしそうだったら、命が助かるよね。トンネルの中は、例えば5時間なら5時間、こっちをストップできたら、皆さんが5時間そこを使えたら、命が助かるのと違うかなと思ったので、もし可能だったらこっちを止めてもらうことができるのだったらいいなと思ったので、聞くだけです。

(伊勢建設事務所 事業推進室長)

そういった緊急時には、そんな対応をどうしてもせざるを得ないというか、そうなってくるんだと思います。

(道路整備室長)

ごめんなさい、自分の考えですが、逆に言うと、今 78 時間以内、3 日以内に外部から助けに入らなければいけない。そのためにこの緊急輸送道路というのは、逆にそういう通行の確保として一番重要だということで、完全に止めるというのは無理なのではないか。申し訳ありませんけど。ただ、歩道に人がいるのに、どかせることはないと思いますけど、今、委員が言われるように、道路を避難地全体のということは、緊急時においてもちょっと難しいのではないか。まずは自衛隊とかそういう人たちを入れる。これが道路に課せられた、自分らに課せられた使命だと思っています。

(委員)

でも、ここだけと違って、そこへ行くまでの道路って、もっと大変と違うのですか。

(道路整備室長)

逆に言うと、道路が入り口でここに入って来られないのなら、別に問題はなく、車は来ないですから、使っていただいてもいいと思いますが、道路管理者が積極的に通れる道を止めて避難地にするということは、ちょっと申し訳ないけどできません。

(委員長)

他にございませんでしょうか。それでは、特にないようですので、道路事業の再評価については、ここまでにさせていただきたいと思います。ご説明、どうもありがとうございました。それでは、ここで休憩にいたしますので、事務局から午後の予定をご説明お願いします。

(公共事業運営室長)

委員の皆さま、午前中の審査、ありがとうございました。一旦休憩に入らせて

いただいて、少し遅れていますが、予定どおり 13 時からの再開でお願いしたいと思っております。午前中、ご苦労さまでした。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、少し遅れましたが、午前に引き続きまして、審議を進めたいと思っております。委員長、引き続き進行をよろしくお願いいたします。

(委員長)

それでは、午前に引き続きまして、議事次第 2、再評価対象事業の審査を行います。説明の方は、簡潔明瞭にお願いします。それでは、事務局、説明をお願いいたします。

(事務局)

お手元の資料 4 の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 5 番の松阪公園大口線外 1 線でございます。この説明は、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について、この事業の説明後をお願いいたします。事業主体の説明に際しては、約 15 分で説明いたします。先ほどと同じように、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、よろしくお願いいたします。

(委員長)

それでは、今説明いただきましたとおり、5 番の事業の説明を受けることいたします。それでは、街路事業について、説明をお願いいたします。

5 番 まつさかこうえんおおぐちせんほか せん 松阪公園大口線外 1 線

(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。よろしくお願い致します。それでは、松阪公園大口線の再評価についてご説明をいたします。当事業は、平成 14 年に事業着手をしましたが、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。それでは、再評価書に沿って、スクリーンでご説明をさせていただきます。

まず、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、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 線をまたいでおります。当路線の沿線には、市役所、市民病院、公民館、JR 松阪駅、近鉄松阪駅、松阪総合病院、警察署、広域消防本部など、多くの公共事業施設がございます。また、松阪公園大口線は、伊勢自動車道松阪インターチェンジと防災拠点である市役所を結ぶ第一次緊急輸送道路の一部を担っております。また、震災等で物資の陸送が困難となった場合に、耐震バースを有しております津松阪港から市役所を結ぶ緊急輸送道路となっております。

次に、事業区間の概要についてご説明いたします。事業区間には、JR・近鉄の踏切があり、朝 7 時から夜 7 時までの 12 時間のうち、遮断時間は 7 時間 7 分 10 秒であり、率にすると 59.3%遮断していることとなります。そのため、朝夕のピーク時間帯は、慢性的な渋滞が発生しております。国道 42 号方面から松阪市民病院への救急搬送の救急車が、踏切で停車せざるを得なくなることもございます。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、整備を進めてまいりました。

それでは、事業内容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 年度まで、全体事業費は 96 億円で、計画延長は本線と取付け道路合わせて 820m でございます。道路の幅員は車道幅 9 m、歩道幅 7 m、全幅 16m の道路でございます。主な事業内容は、鉄道立体交差化、いわゆるアンダーパスでございます。なお、従前からご意見を頂いておりますバリアフリーにつきましては、ユニバーサルデザインのまちづくり施設整備マニュアルの基準により、バリアフリーに配慮した計画としております。

次に、アンダーパスの冠水対策についてご説明いたします。アンダーパスは、周辺の道路面より低いため、雨水をアンダーパス部から導水管にてポンプ室へ排水します。その雨水をポンプにて排水し、神道川に流す計画となっております。ポンプ故障時の対応については、予備のポンプを 1 台設置予定であり、停電時には自家発電機により自動始動を行い、24 時間の連続運転が可能となっております。また、計画以上の雨が降り冠水した場合には、表示盤に冠水通行止めを表示して、道路利用者の安全を確保いたします。

続きまして、事業の進捗状況と今後の見込みについて、ご説明させていただきます。平成 22 年度末の事業進捗率は 70%で、用地取得は 97%まで進んでおります。これまで平成 21 年度に仮設道路を供用し、現在は鉄道立体交差部の施工を行なっておるところでございます。

それでは、費用対効果分析の具体的な算出方法について、ご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きましては、松阪公園大口線の整備を行わなかった場合と、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。整備された場合の効果は、並行する主要な競合道路の 3 路線を抜粋して、

効果の具体的な算出を行うことをご説明します。松阪公園大口線の整備に対して、図中の青色着色部の3路線を抜粋しております。右側の交通量推移グラフは、整備を行わなかった場合と、整備を行った場合について、交通量の増減を表示しております。松阪公園大口線の整備を行うことにより、本線に並行する競合道路の交通量が2,300台、3,600台、1,000台と、3路線合わせて約6,900台減少し、このうち松阪公園大口線に6,600台転換します。

次に、3便益についてご説明いたします。まず、3便益のうち走行時間短縮便益についてご説明いたします。走行時間短縮便益とは、整備を行わない場合と、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ございます。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価値を、貨幣換算したものでございます。また、実際には、車種ごとに計算を行いますが、ここでは乗用車の場合についてご説明させていただきます。松阪公園大口線の整備なし、整備ありの場合について、本線及び競合道路の交通量、所要時間の累積に、時間価値原単位を乗じて算出しますと、走行時間短縮便益は1年当たり1.4億円となります。すべての路線、車種別交通量ごとに算出し、合計をいたしますと、1年あたり4.4億円となります。

続きまして、走行経費減少便益についてご説明いたします。同じように乗用車の場合で算出いたしますと、走行経費減少便益は、1年間あたり0.1億円となり、すべての路線、車種別交通量ごとに算出し合計いたしますと、1年あたり1.6億円となります。

最後に、交通事故減少便益についてご説明いたします。これにつきましても同じように、交通事故減少便益は、1年間あたり0.04億円となり、すべての路線ごとに算出し合計いたしますと、1年間あたり0.3億円となります。

表の上段1. 費用の部分をご覧ください。費用につきましても、建設にかかる事業費が96億円。供用後50年間の維持管理費が7,000万円。合計96億7,000万円となります。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23年度の現在価値に換算いたしますと、合計105億4,000万円となります。続きまして、表2の便益をご説明いたします。供用年である平成27年の便益は、走行時間短縮便益が4億4,000万円、走行経費減少便益が1億6,000万円と出ます。また、交通事故減少便益は3,000万円となります。これらを合計いたしますと、6億3,000万円となります。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、供用年から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23年の現在価値の便益で、合計116億3,000万円となります。以上より、費用便益比は便益の116億3,000万円の費用を、105億4,000万で割った結果、1.1となり、整備効果が期待できるということでございます。続きまして、交通車両1台・km当たりの換算コストですが、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48円となりました。

次に、費用対効果以外の効果についてご説明させていただきます。当該事業区間の近くには、二次救急医療施設となっている松阪市民病院がございます。松阪市民病院へは、平成22年度に2,648人が救急搬送されており、国道42号方面からの搬送は、松阪公園大口線が利用されています。しかし、踏切の遮断時間は、朝の7時から夜の7時の12時間のうち7時間7分10秒で、率にいたしまして59%が遮断されております。写真のとおり、救急車が踏切で停止しているような状況がございます。このことから、鉄道の立体化で遮断時間をゼロにすることにより、救急救命時における時間短縮と走行の安定性が図られ、住民の安全な暮らしの確保に寄与いたします。

その他の事業効果といたしましては、地区住民の安全・安心の向上があります。当該事業区間は、踏切の影響で慢性的に渋滞を起しております。この渋滞を避けるために、幅員の狭い生活道路に通過交通が流入し、すれ違いが困難で、危険な状態となっております。このため鉄道の立体化により渋滞を解消し、生活道路への通過交通の流入を防ぎ、地域住民の安全・安心の向上に寄与します。

続きまして、防災機能についてご説明させていただきます。三重県におきましても、東海・東南海等の地震が心配される中、耐震バースを有する津松阪港からの緊急物資等を搬送する緊急輸送道路として、非常に重要な役割を担っている路線であることから、無電柱化することにより、台風や地震といった災害時に電柱が倒れたり、垂れ下がった電線が、緊急用車両の通行の邪魔をするといった危険を回避し、確実な輸送路の確保をいたします。また、無電柱化により、景観の向上や歩行空間の確保についても期待しております。

続きまして、地元の意向についてご説明させていただきます。松阪市では、平成21年度に中心市街地のまちづくりを進めるため、市民、商業者、各種団体、行政等が、みんなで考え、みんなで作るまちづくりの指針として、松阪まちなか再生プランを作成しました。この再生プラン作成のために行われた市民意見聴取会において、踏切アンダー化の早期完成を求める意見が、数多くございました。

コスト縮減の可能性についてご説明いたします。LED等新たな電気機器の導入を検討することにより、従来の電気機器に比べ長寿命であり、機器の交換が少なくなる、また、省エネルギーにより、電気料金の削減ができるなど、維持コストの縮減に努めます。

続きまして、代替案立案の可能性についてご説明させていただきます。平成21年度に仮設道路を供用しており、現在では現道を掘削し、鉄道アンダー工事を行っているところでございます。また、用地取得率は97%まで進んでおります。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、代替案はございません。

以上、早期供用に向け事業を継続したいと考えております。ご審議のほど、よ

ろしくお願いします。以上でございます。

(委員)

便益とは関係ないです。アンダーパスの冠水対策、6ページの絵をお願いします。これで1つ確認ですが、ポンプアップして、今側溝を流れるという感じになっているのですが、これは位置としては、地表に暗渠か何かにして、蓋をかぶして、側溝のような形で流すということで、この図のとおりと理解してよろしいでしょうか。

(松阪建設事務所 事業推進室 道路課長)

今ございます排水路に流して、最後に神道川に流れていくということです。

(委員)

これはもう既存の側溝があるということですか。

(松阪建設事務所 事業推進室 道路課長)

その横に新たにまたつくらせていただいています。

(委員)

分かりました。なぜそういう質問をしたかと言うと、この排水溝の位置によっては、川の水位が増してくると、よく最近ありがちな蓋が開いてしまって、結局排水ができなくて、ここの水がはけないかもしれないということでご質問させていただきました。そうしましたら、この排水溝も、護岸部上の方に付いているので、水位が上がってもそこで河川の水圧によって排水ができないという問題は、まずあり得ないという考えでよろしいですか。

(松阪建設事務所 事業推進室 道路課長)

はい、そう考えていただいて結構です。

(委員)

ありがとうございます。

(委員長)

他に何かございませんでしょうか。こっちがさっきと同じように20年とかで、こちらが数十年で、先にこちらがアウトになるので、こちらがいっぱいになるときには、既にこちらのポンプ能力を超えているという形になりますよね。

(松阪建設事務所 事業推進室 道路課長)

この計画は、今の計画が 10 年確率でやっております。こちらの川の計画と合わせてやっています。当然川の下流の流量がないのにぼんぼん水を捨てる、今度はこちらがこうなっていますので、計画合わせで。

(委員長)

分かりました。他にありますか。

(委員)

分かればなのですが、先ほど 5 ページの下の図で、病院に行くのにこの踏切が止まっていて、結構救急車がすっと行けないという話がありましたが、全体として年間で二千何件という数字が出ていたと思うのですが、違いましたか。すみません、11 ページでした。2,648 件という松阪市民病院に行く救急車があって、そのうちこの踏切を、どのぐらいの件数が通っているのかは、半分ぐらいとか、80%ぐらいとか、そういうのは分かりますか。一応聞きたかったのです。

(松阪建設事務所 事業推進室 道路課長)

トータル人数というのは数字で出ているのですが、そのうち何人かがこちらで、何人かがこちらというのは、データを取っておりません。確認しているのは、42 号側であった事故については、すべてここを通っていくということは聞いております。だから、市民病院に入っていくのに、山側の車については確認してないですけど、42 号側、いわゆるこちら側で起こった事故については、全部これを搬送していくということを聞いております。

(委員)

事故？

(松阪建設事務所 事業推進室 道路課長)

事故とか病気とか、こちら側であったそういう救急車を使うことについては。

(委員)

確認ですが、松阪市の場合は、救急医療施設が 3 病院あって、松阪中央と済生会と松阪市民が当番制になっていて、要するに、全体の 3 分の 1 が簡単に言えば松阪市民に行く。それが 2,648 で、42 号線よりも東側というか、鉄道よりも東側にあったときに、何か病気とか救急医療が必要なときに、7 ページの陸橋を使っていくことはないのですか。僕ら松阪にいますと、陸橋を通ってくるのをよく見るイメージがあるのですが、それは違うのですか。必ずここを通っているのです

か。普通救急で急いでいたら、逆に 42 号線の陸橋を使った方が、踏切に遮断されることがなく行けるので、普通に救急士さんが考えると、そういうルートを使うと思います。もう 1 つ、北側にも陸橋がありますね。松阪インターへの取付け道路。これがすべてここを使うということはないと思うのですが、そうなのですか。

(松阪建設事務所 事業推進室 道路課長)

すべてというのが、42 号方面の市内の付近ですが、42 号方面で、画面スクリーンでこちら方面からは、この道路を渡るということは聞いております。

(委員)

それは鎌田中学周辺で何かあったときには、ここを使うということですか。

(松阪建設事務所 事業推進室 道路課長)

はい。

(委員)

それなら分かりました。

(委員)

先ほどの四日市のときにもお聞きしたようなことですが、6 ページのアンダーパス冠水対策のところ、よく集中豪雨があったときなどに、下にいる車が動けなくなったという事故がたくさんありますが、これもこういうふうにアンダーパスの所に溜まってきたものを、ポンプ室を通して、神道川に抜くというのは、ある程度の高さまではそれで、もっと勢い的に増えてきたら遮断と、自動的に何もかもが進むようになっているのでしょうか。

(松阪建設事務所 事業推進室 道路課長)

今のメカニズムで言いますと、今言われましたように、ある程度の水位、通常の雨ですと、ポンプがまずスタートします。もっともっとすると 2 台フル運転。それ以上降ったときに、今あまり言葉はよろしくないですが、想定外のような雨が降った場合については、自動で遮断するのではなく、まず冠水中というランプが付いて、通れなくする。それから、事務所なりから出て通行止め、バリケードを下ろして通さないようにするということです。ゲートが勝手に下りてくるとか、そういうところまでは、今考えておりません。

(委員)

事務所というところ、県土整備部の事務所ですか。

(松阪建設事務所 事業推進室 道路課長)

松阪建設事務所です。

(委員)

松阪建設事務所の方がそこへ行って、ものすごく突発的に雨量が増えるとか、そういうことが今はあるみたいですから、そういうところの時間のタイムラグとかに対しては、早いめに冠水注意になって、いつでも来られるようになっているのでしょうか。もし市内にたくさんこういう所があったら、たくさんの方がそれに待機しているわけではないと思うので、そういうところの対策もできているかどうか、教えてください。

(松阪建設事務所 事業推進室 道路課長)

まず、当然この運転については、自動でポンプアップするわけですが、水位計についてはセンサーが付いておりますので、ある程度の水位になると、事務所の方に通報が来るようになっておりますので、その時点でも走っていけば十分対応できると考えています。

(委員)

では、表示に気が付かずにとなたか入っていったといっても、まだ大丈夫な状況で入っているぐらいですよ。どうにもならないというときには、ちゃんと遮断というのか、通行止めにするということですか。それは人的にも大丈夫ですか、夜中でも。

(松阪建設事務所 事業推進室 道路課長)

今、私どもの事務所では、中川駅にも同じようなアンダーボックスがあります。これについても同じような対応をしておりますので、例えばポンプの故障があっても、すぐ通報が来て、そこへ行って対応するようになっておりますので、今中川のアンダーのポンプと同じような対応をすれば、まず問題ないと考えています。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

少し補足させていただきますと、台風等異常気象時におきましては、事務所の方では 24 時間体制で人を置いて待機するという体制をとっておりますので、そういう対応についても十分対応できるだけの人員を置いて監視対応という格好になっておりますので、その点については万全を期して対応させていただけると考えています。

(委員)

人手がなくて行けなかったということは、もう絶対ないですか。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

そういうことが逆にあってはならないと思います。当然こういう施設をつくれば、そういうことが想定されることですので、そういうことがないように体制はとって対応させていただきます。

(委員)

行くということですね。今後、完成したときから、その対応をしないといけないことになります。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

今、課長の方が申しましたけど、1つ中川駅の方にもアンダーパスをしている所がございますので、現時点でも同じような体制をとっています。

(委員)

ありがとうございます。今はアンダーパスというこちらの手法の方が主流なのですか。上に高架で架けるのではなくて、今後できていくであろうものは、アンダーパスが多いのでしょうか。

(松阪建設事務所 事業推進室 道路課長)

アンダーで越えるのか、オーバーで越えるのかということですが、ここみたいにアンダーで、勾配上、下を抜いて持ってくるというところでは、取り付ける道路、この場合 42 号線が非常に近いわけですが、ここを越えていくと、国道 42 号へ取り付かない。そういう事業費等々の比較をして、事業というのはアンダーにするのか、オーバーにするのか決めていきます。

(委員)

では、周辺に勾配を上げていく部分があるかないかで、アンダーなのか、オーバーなのかというのが多いのですか。

(松阪建設事務所 事業推進室 道路課長)

そうです。勾配というのは、1つのファクターになります。

(委員)

すべてではないけれども。アンダーというのは、結構増えていく可能性は、今後もあることになりますか。三重県下でも、そういう踏切で渋滞している所ってたくさんありますものね。それ参考だけでよかったので、結構です。ありがとうございます。

(委員)

7 ページの事業の効果のところですか。これができるとうと 6,600 台、ここが増えるのですが、たまにここを夕方通ると、結構 42 号との交差点の信号でつかかかって、踏切 1 回で越えられないことがあるのですが、それでさらに倍に増えるとなると、アンダーパスになっても、ここでそれなりに渋滞することが考えられます。そのときに、踏切の影響はなくなるわけですが、倍になって渋滞が引き起こされたときに、割と都市域なんだけど、周辺住宅もあると思うのですが、渋滞に起因する騒音ですとか、あるいは大気環境への影響は、どのくらい見積もられているのでしょうか。

(松阪建設事務所 事業推進室 道路課長)

今言われるように、1 つの路線、この路線にすれば、当然交通量が多くなるわけですから、CO₂ の負荷は生じてまいります。面的にどうなのかというところで、今よりは CO₂ でいいますと約 94% になるという試算をさせてもらっています。

(委員)

減るといえることですか。

(松阪建設事務所 事業推進室 道路課長)

はい。ですから、大口線だけを捉えれば、当然集まって交通量が増えるわけですから、CO₂ については増える。そこを含めた 4 路線のトータル的なところを面で見ますと、93.7% ぐらいになるという試算が出ています。

(委員)

全部を含めてというのは、7 ページの図で言うと、C とか D とか B も含めてということですか。

(松阪建設事務所 事業推進室 道路課長)

そうです。

(委員)

そうすると、この大口線の新しくアンダーパスになった所の住民さんは、割を

食ってしまうということになるわけですね。そこだけ考えると局所的には、全体では 94%なんだけど、ここだけは 110%とか、120%になるという話ですね。全体としての評価は、それはそれであるんだと思いますが、工事をされていて、この事業の効果として、環境的にマイナスの要因がここで発生するのであれば、何らかの策は講じないといけないのかなという気もするのですが、それは全体で下がってればよしと見るのか。公共事業のあり方ですが。

(松阪建設事務所 事業推進室 道路課長)

ちょっとローカル的な話ですが、ここで今の話の中で、例えば 42 号線なども、このグラフの中では松阪多紀バイパスというのが完成されたとか、そういうところもあるので、一概に今の渋滞等がそのまま継続するというのもないのではないかと考えています。

(委員)

そういうのも含めて、車の台数の増減についてシミュレーションして、こういう結果が出ているのではないのですか。それで、増えているのですよね。だから、ここは CO₂ どんどん高くなっていく。

(松阪建設事務所 事業推進室 道路課長)

割を食うと言え、そうになっています。

(委員)

この地元の方は、そういうのを知っていて、それでもアンダーパスで通れた方がいいという、そのあたりは説明で空気が汚くなりますよという話は承知していて、オッケーなんだということですか。

(松阪建設事務所 事業推進室 道路課長)

確かに地元の方も、交通量が増えたら空気も悪くなるんだろうなという話はされています。

(委員)

地元がそれでよければ、それでいいのかという話も、それは分かりませんが、ちょっとそのあたり、環境の面で考えると、何かおかしいなというところが 1 点で、多分ここが台数が増えると、先ほど申し上げたように、国道 42 号の交差点信号の間隔が変わらなければ、踏切で引っ掛からないわけで、この渋滞の列はこの台数ある時間帯に集中して、朝ばつと集まるような形だと、さらに長くなってしまいかもしれないですね。そうすると、北側の方から 42 号で来ると、交

差点の手前ぐらいで、いきなり1車線、2車線の右折になったり、割と詰まる所とかが多かったと思うのですが、そういうのも含めてこの辺りの交通行政、信号の間隔とか併せて変えるようなことも考えていただかないと、ここだけ点で変えても、このエリアの交通のスムーズな動きって、なかなか出てこないのかと思います。

ですから、今ここで渋滞が引き起こると、CO₂増加しますが、そういったところでなるべく交通の渋滞が起こらないような策、信号の何かを変えたりとか、2車線が1車線に急になってしまうような所を少し考えていただくとか、そういうところである程度解消はできるのかという気がしますので、もう少し周辺部分も含めていろいろな策を講じていただくといいのかなと、素人感覚では思うのですが、もしそういうことも可能であれば、ご検討いただければと思います。

(松阪建設事務所 事業推進室 道路課長)

分かりました。

(委員長)

他に何かございませんでしょうか。特にないようでしたら、この辺で質疑を終えまして、一旦休憩をはさみまして、本日審議いたしました3件について、委員会意見をまとめることといたしますが、委員の皆さん、それでよろしいでしょうか。

(委員同意)

それでは、一旦休憩といたしまして、再開は事務局、何時にしましょうか。14時50分ぐらいにしますか。

(公共事業運営室長)

予定どおりでお願いできますでしょうか。

(委員長)

では、14時50分といたします。

(休 憩)

(公共事業運営室長)

よろしいでしょうか。では、委員会を再開させていただきます。委員長、よろしく申し上げます。

(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10月4日
三重県公共事業評価審査委員会

1 経 過

平成23年10月4日に開催した平成23年度第2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2箇所および街路事業1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) 道路事業〔県事業〕【再評価対象事業】

- 1 番 一般国道 477 号 よっかいちゆ やまどうろ 四日市湯の山道路
- 2 番 一般国道 260 号 なんとう 南島バイパス

1 番については、平成9年に事業に着手し、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。

2 番については、平成4年に事業に着手し、平成13年度、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、1 番、2 番については、事業継続の妥当性が認められたことから、事業継続を了承する。

ただし、1 番については、該当事業が周辺地域へ及ぼす影響、特に防災面の影響について、適切な評価に努められたい。2 番については、災害時における活用について、南伊勢町とともに対応されたい。

(2) 街路事業〔県事業〕【再評価対象事業】

5 番 まつさかこうえんおおぐちせんほか せん 松阪公園大口線外 1 線

5 番については、平成 14 年に事業に着手し、10 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、5 番については、事業継続の妥当性が認められたことから、事業継続を了承する。

(3) 総括意見

今後の再評価においては、社会情勢の変化をより反映したものとされたい。

以上、意見書です。委員の皆さん、これでよろしいですか。

(委員同意)

それでは、当意見書をもちまして答申とします。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。では、これもちまして、再評価関係を終わらせていただきます。

(3) 熊野灘臨海公園事業 経過報告

(委員長)

それでは、引き続きまして議事次第 3 番目の熊野灘臨海公園事業の経過報告について、事務局より説明をお願いいたします。

(事務局)

お手元の資料 8 の熊野灘臨海公園事業経過報告をご覧ください。説明は、事業主体から行います。委員の皆さまからの質疑については、説明の後をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

(都市政策室)

都市政策室長の井浦でございます。どうぞよろしくお願いいたします。座ってご報告をさせていただきたいと思っております。平成 19 年度三重県公共事業評価審査委員会で意見を頂きました熊野灘臨海公園の対応方針について、ご報告をさせていただきます。

まずは、簡単にではございますが、経緯についてご説明させていただきます。平成 19 年度の第 4 回委員会におきまして、城の浜地区に位置付けられていた公的健康温泉施設については、利用者の想定及び民間ホテルとの役割分担を踏まえた計画方針の提出を待って再審議との意見を頂きました。その後、第 6 回委員会

におきまして、計画方針の説明をいたしましたところ、管理運営面から、過剰投資の懸念が強く、中止・縮小の方向で検討するようご意見を頂きました。また、第8回委員会におきまして、一定の結論が出たときに、委員長に取り扱いを相談することとなり、本年3月28日の相談を経て、今回の報告に至ったところでございます。

公的健康温泉施設の概要につきましては、既存の体育館の前で、温泉を利用した健康づくりの活動、例えば温泉ウォークなどでございますが、そういったことのできる施設の整備、足湯、それに駐車場や東屋や植栽といった周辺整備を含むものでございました。

重複になりますが、第4回委員会の概要でございます。第4回の委員会では、公的健康温泉施設のある城の浜地区を贅沢な休息のもと、集客交流を活性化させるべく官民が連携して整備を進めておりまして、温泉の掘削が行なわれている旨の説明もいたしました。掘削している温泉の湯の公園への活用につきましては、今後民間と調整していくとお答えいたしました。また、残事業につきましては、城の浜地区では健康温泉施設・園路・遊歩道があると説明いたしました。その位置付けは残した状態で、事業継続を提案いたしました。結果といたしましては、利用者の想定やホテルとの役割分担を踏まえた計画方針をお示しした上で再審議いただくこととなりました。

この公的健康温泉施設につきまして、民間との役割分担、利用者の想定につきましては、民間では文字どおり贅沢な休息に値する、主にホテル利用者を対象として、癒しと安らぎを提供する施設を整備することが目的となります。対しまして、県としましては、温泉という資源を活用することにより、少し贅沢で誰でも気軽に楽しむことのできる公園利用者全体を対象とした施設を計画してまいりたいと考えます。以上のような説明をいたしました。

第4回のご意見に回答しました上で、当健康温泉施設につきましては、総額3億6,000万円との投資額が、施設の詳細が未定で、多く見積もった額ではあるものの、過剰投資の懸念が強いということで、中止・縮小の方向で検討するよう指示を頂きました。

第8回委員会の事業方針報告におきましては、第6回委員会での意見を受け、過剰な投資とならないよう、中止を含め計画を縮小する方向で検討する旨、報告いたしました。その検討結果の取り扱いにつきましては、委員長から付帯意見を付けた関係上、成り行きに非常に興味があるとのことを受けまして、一応の結論が出た段階で、委員長に相談した上で対応させていただくこととなりました。

そこで、検討内容でございますが、健康温泉施設が地域振興に資するものとして、整備していきたいという考え、同一区域内にあるホテルに入浴施設がある状況で、民間の事業を圧迫するのではないかという懸念、また、近年の景気低迷により、多額の事業費を要する施設を整備するが、公園整備予算の確保が困難にな

ってきている状況で、当該施設を整備する必要がある、他の公園施設の必要性と比べてあると言えるのかどうかなど、総合的に検討したところでございます。

以上を踏まえまして、公的健康温泉施設につきましては、中止とさせていただきます。以上で、報告を終わらせていただきます。

(委員長)

ありがとうございました。ただ今、説明していただきました事業について、委員の皆さん、何かご質問等ございますでしょうか。

(委員)

今のご説明を聞いた中で、3億6,000万の金額とか、温泉はもう既に掘られていて、ホテルも動いているのか。今の説明では、現状が中止ということで、温泉を掘られていて、例えばホテルがもう動いているんだと。公園の方の足湯は中止としたという。簡単に言えば、そういうことなのでしょう。総合的な温泉施設としては中止という意味を、もう一度聞かせてください。

(都市政策室長)

もともとこの公園の整備の事業の中に、温泉を掘る、そういった掘削の費用については、この事業費にはもともとからして入っておりませんでした。県土整備部の事業ではなくて、県全体の事業の一つとして、民間事業者と協力して温泉掘削というものをさせていただきます、それは既にお湯も出て、そしてホテルにおきまして、今温泉として提供されている、そういう状況でございます。

(委員)

県のお金は何も入っていないということですか。

(都市政策室長)

その掘削のお金につきましては、政策部が所管している事業であります、デカップリング事業と言っておりますけれど、民間が主体で事業をやるのですが、それに対して補助金的なものを出して、それで温泉を掘って、そして雇用対策に結び付ける。そういう事業を行いました。

(委員)

少しお金は入っているけど、すべてやめということになるのですか、公園のみということで。

(都市政策室長)

公園の施設への利用を目的として、温泉を掘り始めたわけでは、そもそもないという位置付けであります。当初の計画では、出たお湯を活用して、例えばホテル利用者でない方に対しても、足湯などの気軽に利用してもらえる施設というものができないかなといったことを検討していたところですが、やはりこれを整備することによって、そもそも施設の整備にはお金がかかりますし、それを将来的に長く維持管理していくのにもお金がかかると。そういったご意見も踏まえつつ検討した結果、今回中止という判断に至ったというご報告でございます。

(委員)

そうですか。そうすると、最初としては、もう足湯も含めて民間と協力して、県の事業として公的なものとして提供しようというところを、中止にしましたということなのですね。

(都市政策室長)

中止にした部分はそうです。県の公園の施設として提供する分、その整備をやめたということでございます。

(委員)

公園だけは残っているということですね。

(都市政策室長)

そうです。公園整備については、引き続き進めさせていただいておりますので、広場整備等々。

(委員)

温泉のお湯を使うということだけは、中止ということですか。

(都市政策室長)

そのお湯を活用してサービスを提供する施設の整備を、やめますということでございます。

(委員長)

委員が入れ替わったり、いろいろしていますので、地図か何かありませんか。

(都市政策室)

これはかなりアップなのですが、熊野灘臨海公園の城の浜地区といいまして、だいたい位置は 42 号から、道の駅になっておりますマンボウという所がある

のですが、その若干北側から進入して行って、山の奥の方に入っていくとあるエリアです。この城の浜地区という所は、割と初期の段階から着手した所で、現在、基本的にほとんど完成しているような状態の地区でございます。そこに官民一体ということで、民間のホテルがもう既に建っております。これが民間のホテルです。これはかなり昔から建っています。もともと温泉があったのですが、その温泉の湯は持ってきていたわけです。

それで、今回の温泉を掘ったというのは、自前の温泉をホテルの湯に使うために掘るといった目的で、それが雇用にも結び付くということで補助を頂けたんだと思うのですが、ホテルを自分のところで出た温泉で入るというために掘ったものです。それが公園の計画にもあった、公的な健康温泉施設というものに使えないかという狙いもありまして、位置付けはしておったのですが、事業費もたくさんかかる、あと民間とかぶってくるということを、総合的に判断させていただいて、やめさせてもらったということです。答えの方を先に言ってしまって、パワーポイントもそんな感じで作ってしまいましたので、分かりにくかったかもしれませんが、民間で掘った湯を使ってうまいこといこうかと思ったけど、それはちょっといろいろ総合的に判断してやめた。そういったことのご報告となっています。

(委員長)

委員会の意見を踏まえて、そういうふうな結果にされたというご報告をされているわけで、それに対して本委員会です承しますとしてもよろしいでしょうかということなのですが。多分今年や去年から委員になった方には、なかなか分かりにくくて申し訳ないのですが、当委員会の意見に沿ったことですので。では、よろしいですか。

(委員同意)

では、了承ということで、どうもありがとうございました。

(4) 事後評価対象事業の概要説明

(委員長)

それでは、引き続きまして、議事次第4番の事後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、その事業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5つの事

業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、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、ご要望をお願いいたします。なお、これは審議ではございませんので、ご質疑につきましては、ごく簡単な程度でお願いいたします。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)

それでは、街路事業の3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 事業推進室長)

四日市建設事務所事業推進室の山口でございます。よろしくお願いいたします。通し番号505番の街路事業富田山城線の事業概要について説明させていただきます。本事業は、平成10年度より事業を着手し、平成18年度の事業完了後、5年が経過したことから、三重県公共事業事後評価実施要綱第3条に基づき、事後評価を行うものです。

初めに、路線の概要について説明させていただきます。図上に緑色で示した都市計画道路富田山城線は、三重県北部の四日市市における東名阪自動車道四日市東インターチェンジと、特定重要港湾である四日市港霞埠頭を結ぶ産業道路であり、また第一次緊急輸送道路に指定されている重要な道路となっております。今回の事業評価の対象区間につきましては、その路線うち赤色で示す東側の1.56kmの区間になります。

次に、事業区間周辺の概要をご説明させていただきます。こちらは事業区間周辺の拡大図ですが、当路線は国道1号、23号、近鉄名古屋線、JR関西本線を横切っており、その周辺では国道1号北勢バイパスが事業中です。また、四日市ハイテク工業団地が立地しております。こちらは、事業前の国道1号との交差点部の写真ですが、交差点は渋滞が多発しており、産業及び都市生活に支障を来しておりました。当事業の目的といたしましては、国道1号を立体交差化し、近鉄線、JR線の高架部分を含めた4車線化を行うことで、円滑な都市交通の確保を図ることを目的として、事業を行いました。

次に、該当路線の事業概要を説明させていただきます。事業前は、左の図に示すように2車線道路で、近鉄名古屋線及びJR関西本線とは立体交差しており、国道1号とは平面交差しておりました。このため当事業では、右の図のよう

に、全線4車線化し、国道1号との立体交差を行いました。

事業の概要についてですが、事業期間は、平成10年度から平成18年度。総事業費は、約103.6億円。事業延長は、1.56km。また、高架下の道路は、国道1号と平面交差をいたしております。道路幅員は、標準区間で30mでございます。供用開始年度は、高架部分については、平成16年12月に行いました。

続いて、費用便益分析についてですが、最新の費用便益分析マニュアルに基づき、費用便益比B/Cを算出いたしました。交通量1台あたりの換算コストでは、1台・1kmあたり13.4円となりました。算出にあたりましては、道路整備により、道路利用者が享受する便益Bとして、走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益といった3つの便益を合計しています。次に、道路整備に要した費用をCとして、事業費、維持管理費を合計して算出いたしております。これらは評価年次、いわゆる基準年次を平成23年として、供用後50年にわたって検討しております。その算出結果についてですが、まず便益Bの基準年における現在価値は234.5億円。同じく費用Cは133.1億円となり、これらによりB/Cは1.8と算出されました。また、このことにより、便益が費用を上回っていることから、事業の効率性はあるものと考えられます。以上、概要説明を終わります。

(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の東でございます。街路事業506番駅前高塚線外1線及び507番東町野登線の事後評価について説明いたしますので、よろしく願います。今回の事後評価は、平成6年度より事業を着手し、平成19年度の事業完了後、おおむね5年が経過したことから、三重県公共事業事後評価実施要綱第3条に基づき行うものです。

初めに、路線の概要について説明いたします。都市計画道路駅前高塚線は、JR亀山駅を起点とし、主要地方道亀山白山線に至る幹線道路であります。都市計画道路東町野登線は、亀山市中心部の商業地域を起点とし、国道1号亀山バイパスを経て、亀山市北部方面へ至る幹線道路であります。そのうち、今回事後評価を実施する駅前高塚線外1線としましては、駅前高塚線のうち亀山中学校前から江ヶ室交番前までの区間と、東町野登線のうち、江ヶ室交番前から市道和田江ヶ室線との交差点までの計576mの区間であります。東町野登線としましては、市道和田江ヶ室線との交差点から北へ167mの区間であります。この2事業につきまして、平成15年度に再評価を行なっており、その際は2事業を別々に評価しておりましたが、この2事業は連続した事業であり、整備効果としては一体的に発現されるため、本事業評価におきましては、2事業を合わせて評価させていただきます。なお、冒頭で事業評価の理由として、平成19年度事業完了後、おおむね5年が経過したと説明させていただきましたが、駅前高塚線外1線が平成18年度に事業完了しているため、そこから5年が経過した今年度評価させていただきます。

くものでございます。

続きまして、事業箇所周辺の状況について説明いたします。事業箇所周辺には、亀山市役所、亀山公園、亀山神社、亀山城跡などの施設が立地しております。また、第二次救急医療施設に指定されております亀山市立医療センターなどの医療施設や、対象区間を通学路として利用する亀山西小学校、亀山中学校が位置しております。周辺の交通施設としましては、道路は西部に東名阪自動車道の亀山インターチェンジや亀山パーキングエリアスマートインターチェンジ、北部に国道1号亀山バイパス、南部にJR関西本線亀山駅が位置する交通の要所となっております。

次に、事業の着手理由について説明いたします。整備前の現道の状況としましては、沿道に市役所や小中学校、都市公園が立地しているにもかかわらず、幅員が狭小で歩道が整備されておらず、歩行者と自動車が交錯するといった安全面での課題がありました。これら地域の課題を解消するため、当該路線の整備により、幅員狭小区間の拡幅や両側歩道の整備を行い、交通の円滑化や歩行者空間の確保、電線地中化による防災空間の確保を目的とした事業であります。

次に、当事業の内容についてご説明します。当該事業は総事業費20億1,300万円、総延長743mであり、平成6年度に事業を着手し、平成19年度に事業完了しております。整備内容については、駅前高塚線が車道幅員3m、路肩0.5m、植樹帯1.0m、歩道2.5mの全幅14mの2車線道路であり、電線共同溝事業も合わせて行っております。東町野登線は、区間の大半が交差点部となっておりますので、車道幅員2.75m、付加車線2.5m、路肩0.5m、歩道2.5mの全幅14mの2車線道路です。

続きまして、費用便益分析結果についてご説明します。まずは、整備した路線の交通車両1台あたり換算コストについてご説明いたします。駅前高塚線及び東町野登線の整備後の計画交通量は、1日あたり8,700台となりますので、事業費や事業延長から算定する交通車両1台あたり換算コストは、16円となりました。

次に、費用便益比をご説明いたします。費用便益比の詳細については、本審査にてご説明いたしますので、今回は結果についてのみご説明いたします。費用は、駅前高塚線と東町野登線の建設にかかった事業費と、供用後50年間の維持管理費を合計して、現在価値に換算すると、約27億4,000万円となります。便益は供用年次から50年間の便益を積み上げて、費用と同様に現在価値に換算すると、約40億3,000万円となります。便益比の40億3,000万円を、費用の27億4,000万円で割った費用便益比は、1.5となり、費用に対する便益が上回っており、事業効果が十分に発現していることが確認できました。以上で、駅前高塚線及び東町野登線の事後評価の概要説明を終わらせていただきます。よろしくお願ひします。

(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、委員の皆さまから、次回の審議に向けて何かご意見、ご要望などはございませんでしょうか。

(委員)

駅前高塚線と東町野登線は、住宅地の中を走っている道路だと思います。B/Cの計算だけでもあれですが、どのくらい地域への開発利益が発生したかというのを見せてほしいので、例えば沿線地価がどれくらい変わっているかが分かれば。要するに、B/Cだけじゃない部分での評価ということを見たいので、それをどこで見ればいいのかと考えたときには、開発利益。この整備されたことによって、周辺の住民にどういう利益があったかというのも、一つの便益だと思いますので、もし分かればいいので、そこら辺の地価の上昇などがもし分かればお願いします。

(鈴鹿建設事務所 事業推進室長)

本審査のときに、ご説明させていただきます。

(委員長)

他に何かございませんでしょうか。

(委員)

富田山城線の方ですが、この道路ができたことによって、交通量がどれくらい増えて、大気質が計画段階に見合った形で出てきているのか、あるいは今実測どのくらいの値が出てきているのかです。環境がどの程度変わったのかの説明を、次回していただければいいと思います。よろしくお願いします。

(四日市建設事務所 事業推進室長)

はい、分かりました。

(委員長)

他にないでしょうか。

(委員)

この駅前高塚線とこの部分ですが、私も何回か通ったことも、行ったこともあるのですが、非常に広くなっていて、以前とは随分見た感じも、あと人と車が行き交うにしても、ゆったりとした感じがしておりました。防災空間の確保と事業

目的書いていただいておりますが、電柱も地中に入っているから、余計にすっきりと広い空間なのでしょう。防災についての小学校、幼稚園等もありますので、この辺り、防災に関してどれぐらい避難とかそういうことに関して、市と学校側とか幼稚園側とかも、お話しもなさっているのでしょうかけれども、以前より良くなった部分を、当たり前かも知れませんが、効果がどれぐらい違ったかということが、项目的に幾つかお聞きできたら。これはどこに聞いていただくか、あまり道路には関係ないのかもしれないかもしれませんが、亀山市役所さんの方も把握されていると思います。今後またこういう地域があれば、参考になるかと思えますので、聞かせていただければと思います。そう詳しくなくていいのです。前はできなかったこういうことができるようになったとか、そういうことを具体的に聞かせていただければと思います。

(鈴鹿建設事務所 事業推進室長)

分かりました、一度亀山市なりその小学校等々にも聞きに行くなり致します。

(委員)

すみません。お手間かけますけど、よろしくお願いします。

(委員長)

では、だいたいその辺でよろしいでしょうか。それでは、次に、海岸及び港湾事業について、概要説明をお願いいたします。

(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西と申します。次回の委員会でご審議いただく海岸事業 503 番小山浦地区海岸の概要を、お手元の資料とスクリーンで説明させていただきます。

1 枚目は、小山浦地区海岸の位置図になります。小山浦地区海岸は、紀北町の南端付近、銚子川右岸にある延長約 530m の海岸です。

続いて、小山浦地区海岸高潮対策事業の全体計画と事業箇所周辺の状況です。まず、全体計画と実績について説明します。当海岸は、異常気象時の高潮、波浪などから、海岸背後地の住民の生命、財産を守ることを目的とし、平成 11 年度に事業を着手しました。平成 18 年度完了予定とし、事業費 15 億 4,000 万円で事業を進めてまいりました。事業内容は、離岸堤 1 基、220m の整備でした。事業は計画どおり離岸堤 1 基 220m を、平成 18 年度に完了し、事業費は 16 億 700 万円となりました。

続いて、事業箇所周辺の状況について説明します。小山浦地区海岸は、銚子川の右岸に位置する海岸で、海岸堤防背後には住宅地が密集しています。また、住

宅地の背後には農地が広がり、JR 紀勢本線や国道 42 号が通っています。こちらは小山浦地区海岸の離岸堤整備前の状況になります。小山浦地区海岸は、過去に度重なる災害を受け、堤防全面に消波ブロックを設置するなど海岸保全を行なってまいりましたが、台風、低気圧の通過に伴う高潮、高波浪による越波被害が頻発しており、背後地の住民が不安にさらされていました。

次に、費用対効果分析結果について説明します。こちらは事業である離岸堤を整備しなかった場合、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想定浸水区域となります。メッシュは 50m 四方で整備しており、メッシュ内の数値は浸水深の値、色分けは浸水深で区分しています。青色が浸水深が低く、赤色が浸水深が深くなることを示しています。事業を実施しない場合には、このような浸水範囲となりますが、事業である離岸堤を整備することで、このような浸水範囲が発生しないこととなりますので、この浸水エリアに存在する家屋や公共土木施設など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。

次に、供用期間である 50 年間の浸水防護便益の内訳になります。家屋や事業資産額にあたる一般被災被害額は、57 億 9,500 万円となります。道路施設などの公共土木被害額は、104 億 4,100 万円となります。電気、ガス、水道などの公益事業等被害額は、1 億 8,200 万円となります。以上を合計して、164 億 1,800 万円が、供用期間 50 年間における浸水防護便益となります。こちらは費用の内訳になります。費用は大別すると、離岸堤整備の費用である事業費と、離岸堤完成後に係る維持管理費があります。事業費は平成 11 年度から平成 18 年度までの事業費を、平成 23 年価値換算した結果、21 億 7,900 万円となります。維持管理費は、供用期間である平成 19 年度から平成 68 年度までの 50 年間の維持管理費を、平成 23 年価値換算した結果、2,600 万円となります。以上合計して 22 億 500 万円が、維持管理を含めた費用となります。

最後に、費用対効果分析結果となります。便益と費用は先ほど説明したように、浸水防護便益である B が 164 億 1,800 万円、費用である C が 22 億 500 万円となります。費用対効果は、便益 B ÷ 費用 C で求めることができ、小山浦地区海岸の高潮対策事業としては、B/C は 7.45 となります。以上で、小山浦地区海岸の概要説明を終わらせていただきます。

(松阪建設事務所 事業推進室 流域課長)

松阪建設事務所流域課長の松橋といいます。室長は所用で席を外しておりますが、申し訳ありませんが、私の方から説明させていただきます。それでは、次回の委員会でご審議いただきます港湾事業 504 番津松阪港大口地区の概要説明をさせていただきます。お手元の資料と併せて前の画面でご覧ください。

まず初めに、本事業の事業評価までの経緯を説明いたします。本事業の内容に

つきましては、1つ目が国の補助事業による岸壁、泊地、臨港道路の整備で、平成12年度から18年度の7カ年で実施しております。表の一番上の欄でございます。2つ目が、県の単独事業によるふ頭用地整備で、平成14年から平成21年度までの8年間で実施しております。3つ目が、県の単独事業で港内整備で、平成21年度から22年度の2カ年で実施しております。全体としては、12年から22年の11カ年で実施しております。今回の事後評価は、三重県公共事業事後評価実施要綱の規定に準じまして、全体事業費が10億円以上の事業であることと、3つの事業のうち最初の事業が完了した平成18年から5カ年経過したことから、実施するものでございます。

津松阪港の概要ですが、伊勢湾の西海岸の中央部に位置し、背後の中南勢地域の物流及び交流の拠点として重要な役割を果たすため、昭和46年3月に津松阪両港を合併し、重要港湾に指定されております。また、松阪港は耐震岸壁を有しており、震災時に緊急物資の取り扱いが可能で、県民生活の安定に寄与することができる港となっております。

それでは、事業の概要をご説明いたします。本事業は、松阪港区の大口地区で、国際物流ターミナル、旅客対応ターミナルの整備を目的とし、平成12年から平成22年まで実施した国補港湾改修事業で、全体事業費といたしましては、44億2,000万円となっております。

続きまして、事業箇所周辺の状況について説明いたします。津松阪港大口地区の背後には、主に工業用地としての土地利用がなされており、多くの企業が立地しております。大口地区は、これらの企業の原材料の製品や、輸送拠点として重要な役割を担っております。また、松阪旅客ターミナルには、高速旅客船津エアポートラインが就航しており、中勢地域と中部国際空港との間を結ぶルートとしても、大きな役割を果たしております。

本事業の全体計画をご説明いたします。今回の事業は、松阪港区大口地区の中央ふ頭において実施したものでございまして、施設の老朽化や貨物船の大型化に対応して、背後立地企業の物流コストを削減し、産業の競争力を高めるための国際物流ターミナル整備を行っております。また、国際物流ターミナル整備に合わせて、高速船の旅客ターミナルに必要な用地造成を行うことで、中部国際空港へのアクセスの向上を図っております。具体的な整備範囲は、赤色の破線で囲っております範囲で、岸壁につきましては、-7.5mの水深の岸壁が260m。これは昭和54年に整備された-4.5m水深の岸壁を改良したものでございます。泊地につきましては、-7.5m水深で、7ha。ふ頭用地につきましては、外航貨物の取り扱いができるよう、フェンス等の港内整備も併せて整備してございます。その他、臨港道路の整備を行っております。

続きまして、B/Cの概要について説明いたします。今回、国土交通省港湾局が取りまとめております港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル及び港湾投資の

評価に関する解説書 2011 に従いまして、費用対効果分析を実施しております。

まず、費用便益分析を行うに当たって、評価の前提条件を定めます。主な前提条件として、評価年度を平成 23 年度、評価期間を工事期間から、ターミナル供用開始後 50 年目となる平成 67 年度に定めます。社会的割引率は、マニュアルに基づいて 4 % といたします。

費用ですが、整備費と維持管理費を計上いたします。整備比は実績、維持管理は整備費の 0.5 % 相当を想定しています。これを平成 23 年度の現在価値に換算しますと、整備費が 55.9 億円、維持管理費が 5.3 億円となり、合計で 61.2 億円となっております。

便益は、国際物流ターミナル整備の効果として、大型船による入港による輸送コスト削減便益、施設延命化による輸送コスト削減便益の 2 項目を計上しております。また、旅客対応ターミナル整備の効果として、旅客の移動コスト削減便益を計上しております。

それぞれの便益項目の具体的な内容は、これから説明させていただきます。まず、国際物流ターミナルの整備の効果として、大型船の入港による輸送コスト削減便益の考え方について説明いたします。画面の方をご覧ください。今回の整備が行なわれなかった場合、画面上の整備なしのケースのように、大型の外航船は、水深不足や施設の老朽化による代替港を利用した遠回りの輸送を余儀なくされます。事業を実施されたことで、画面下の整備ありのケースのように、中央ふ頭を利用できるため、陸上輸送コスト及び海上輸送コストの削減が可能となっております。この輸送コストの差を便益として算出して、平成 23 年の現在価値に換算しますと、46.3 億円となります。

次に、施設の延命化による輸送コストの削減便益について説明いたします。本事業で改良を行う以前の既存岸壁は、昭和 54 年に整備されており、老朽化が進んでいました。今回の改良が行なわれなかった場合、将来的には施設の老朽化により岸壁が利用できなくなるため、画面上の整備なしのケースのように、代替港を利用した遠回りの輸送を余儀なくされることとなります。改良が行なわれたことで、施設の延命化が図れるため、将来においても画面下の整備ありのケースのように、中央ふ頭を利用した効率的な貨物の輸送ができるため、陸上輸送コスト及び海上輸送コストの削減が可能となっております。この貨物輸送コストの差を便益と算出し、平成 23 年現在価値に換算しますと、25.1 億円。

次に、中部国際空港への海上アクセスによる移動コスト削減便益についてご説明いたします。津松阪港大口地区に、高速旅客船が就航していなかった場合、画面上の整備なしケースのように、津港を利用した遠回りの移動をしなければなりません。今回の整備によって、画面下の整備ありのケースのように、中央ふ頭を利用した移動が可能となり、移動に要するコストが削減される他、移動時間の短縮が可能となっております。この移動コストの差を便益として算出し、同じく

平成 23 年の現在価値に換算しますと、3.2 億円となります。

ここまでご説明しました便益を用いて、費用便益分析を行いました結果、便益額が 75.6 億円、費用が 61.2 億円となり、費用便益比は 1.23 となります。以上で概要説明を終わらせていただきます。

(委員長)

ありがとうございました。ただ今説明していただきました 2 つの事業につきまして、委員の皆さん、次回の審議に向けまして、何かご意見、ご要望などございませんでしょうか。

(委員)

最初の小山浦の方で一つお願いします。事業実施前と実施後で、この離岸堤をつくることによって、潮流がどういうふうに変化したのかということ。その変化がもしあるとすれば、その変化によって海岸の地形がどういうふう変わったのかということをお願いします。あと、砂州が結構出てきているみたいですが、もし地形の変化があったとすれば、銚子川から海域に出る懸濁物質ですとか栄養塩が、事業実施前と実施後で変わったのか。あるいは、銚子川に遡上してくる塩水の遡上域が変わったのかとか、その辺の川との関係の地点の影響があれば、お示しただけであればと思いますので、よろしく願いいたします。

(委員)

小山浦の方で、背後の住宅地、要するに該当地域の人口推移というのを見せていただきたいです。それから、津松阪港については、今コスト削減の便益の計算は、マニュアルに則ってですよ。ですので、この 5 年間の実績値、どのくらい貨物船が入港して、旅客については旅客人数の推移等見せていただきたいと思います。

(委員長)

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

(公共事業運営室長)

はい、1 点だけ。次回の審議会ですが、11 月 8 日の火曜日、勤労福祉会館の方で開催いたしますので、ご出席をよろしく願いいたします。事務局からは以上でございます。

(5) 閉会

(委員長)

それでは、これで本日の議事を終了いたします。どうもありがとうございました。

(公共事業運営室長)

ありがとうございました。