

平成27年度 第3回三重県公共事業評価審査委員会議事録

1 日 時 平成27年8月21日（金）13時00分～15時30分

2 場 所 三重県吉田山会館 第206会議室

3 出席者

(1) 委員

安食和宏委員長、酒井俊典副委員長、岡良弘委員、木下誠一委員、新谷琴江委員、田中彩子委員、野地洋正委員、松尾奈緒子委員、三島直生委員

(2) 三重県

(農林水産部) 治山林道課長 林道班長 ほか

(県土整備部) 道路建設課 課長補佐 ほか

(企業庁) 水道事業課長 ほか

(松阪農林事務所) 森林・林業室長 ほか

(津建設事務所) 事業推進室長 ほか

(志摩建設事務所) 事業推進室長 ほか

(事務局) 県土整備部副部長（公共事業総合政策担当）、
公共事業運営課 課長補佐 ほか

4 議事内容

(1) 三重県公共事業評価審査委員会開会

(司会)

それでは皆様お待たせをいたしました。

ただ今から、平成27年度 第3回 三重県公共事業 評価審査委員会を開催いたします。

さて、本日の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。

委員長、本日の委員会は、傍聴を許可してよろしいでしょうか。

(委員長)

はい、委員の皆さん、いかがでしょうか。公開で行うということで、傍聴を許可してもよろしいでしょうか。はい、それでは異議なしということですので、それでは、傍聴を許可いたします。

(司会)

傍聴の方がみえましたら、入室よろしくお願ひ致します。

それでは、本日の委員会につきましては、10名の委員中7名、新谷委員が、交通事情等がございまして、遅れてみえるという事でございます。

三重県公共事業評価審査委員会条例 第六条第2項の規定に基づき、本委員会が成立していることを報告いたします。

それでは、議事次第2番目以降につきまして、委員長に進行の方をお願いしたいと思います。委員長よろしくお願ひします。

(委員長)

それでは、ただいまから議事次第 2「再評価対象事業の審査」を行います。なお、本日の委員会の終了時刻は、おおむね 16 時頃を予定しております。説明については、簡潔明瞭に行い、円滑な議事進行に御協力をお願いします。

ではまず、事務局の方から説明をお願いします。

(事務局)

本日の審査をお願いしております事業は、赤いインデックスの資料 4、審査対象事業一覧表の審査欄に丸印が付してあります 1 番、3 番、6 番、7 番、12 番の再評価 5 件について、説明いたします。

続きまして、赤いインデックスの資料 5、再評価箇所一覧表をご覧ください。

こちらには本日審議を行います 5 件の概要を記載しております。

次に、そのままページを数ページめくっていただきますと、参考資料といたしまして、過去の再評価結果を記載しましたので、ご審査の際に、ご参考にしていただければと思います。

なお、事業の説明は、お手元の資料 6 のうち、個別に青いインデックスがついた資料を用いて行います。

事業主体から事業概要と評価内容を説明致します。委員の皆様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致します。

また、事業主体の説明におきましては、専門用語などをできるだけわかりやすく説明いたしますが、ご不明な用語などがございましたら、説明中でも適宜ご質問いただきたいと思います。

説明時間は、1 箇所 15 分以内とし、12 番の水道事業「北中勢水道用水供給事業」、1 番の林道事業「波留相津線」、3 番の道路事業「一般県道一志出家線中川原橋」、6 番の「一般国道 167 号鶴方磯部バイパス」、7 番の「主要地方道磯部大王線志島バイパス」の順で説明致します。箇所ごとの説明が終わりましたら、質疑をいただきたいと思います。

なお、時間管理の観点から「ベル」を用います。個別事業の説明の際には 13 分経過で最初のベル 1 回を、15 分経過で 2 度目のベル 2 回を鳴らさせていただきます。説明者は、1 事業 15 分以内で説明してください。

本日、ご審査をお願いします事業についての説明は以上でございます。

(委員長)

今、説明をいただきましたが、ただ今の説明につきまして、委員の皆さん、よろしいでしょうか。ご意見、ご質問などは、はい、よろしいですね。特にないようですので、それでは、ただ今から「評価対象事業の審査」を行います。

先程、事務局から説明がありましたとおり、まず、12 番 水道事業の説明を受けることとします。

それでは、事業課の方は、その説明について簡潔明瞭をお願い致します。

(2) 再評価対象事業の審査

1 2 番 北中勢水道用水供給事業

(水道事業課)

7 月 14 日の委員会で継続審議となりました、12 番「北中勢水道用水供給事業」でございますが、

本事業につきましては、継続審議と致しまして、次回「社会経済情勢の変化等を踏まえた事業の必要性」を説明するようにとのご意見を頂いておりましたので、補足説明をさせて頂きたいと思っております。また、パワーポイントでも資料を映してまいります、お手元の本冊をご覧頂ければと思っております。よろしくお願い致します。

まず、1ページをご覧ください。事業概要を簡単に説明いたします。

北中勢水道用水供給事業（第2次拡張）につきましては、水源を長良川河口堰に求めまして、地図で示しています北勢系8市町、中勢系2市へ水道用水の供給を行うものでございます。

今回の再評価での変更点は、表にありますように、計画目標年度を平成37年度に、また、建設期間を平成36年度まで7年間延伸するもの、となっております。

また事業費につきましては、919億6千万円になるという風に見込んでおります。このことによりまして、費用対効果分析におけるB/Cにつきましては、2.69です。

それでは、2ページ目をご覧ください。

概要図は、左側の平面図が北勢系、右側の平面図が中勢系を示しています。この図は、企業庁が実施しております水道用水供給事業の、配管のルートを事業ごとに色分けしたものを示しております。

このうち、今回対象の長良川系につきましては、赤で示した配管ルートにつきましては、既に実施済みの部分でございます。紺色の点線で示している箇所が、今回の未整備の配管ルートということで、引き出し線で導水管路の整備と示したところになりますが、今後整備を進めて行く箇所となります。

また、管路以外の未実施の箇所としては、取水施設でありますとか、浄水施設の一部が残っております。現時点では、中勢系は平成10年度から北伊勢工業用水道事業の施設を暫定使用致しまして、給水の方を行っております。また、北勢系につきましても、平成13年度から給水を開始しているところでございます。

(事務局)

資料につきましては、お手元の資料で、4番の資料の2ページ3ページになりますけれど、ビジュアル的に見て頂いた方が、繋がりが分かりやすいと思っております。左が北側で中勢系に繋がって行くと、パワーポイントで地図を示しておりますので、その辺りの関連性についてはですね、お手元の資料を見比べて頂いた方がわかりやすいと思っておりますので、よろしくお願い致します。

(水道事業課)

4ページをご覧ください。

先程、事業計画を7年間延伸したことを申し上げましたが、ここでは、その延伸に至る経緯を記載しています。平成24年度に受水市町の方から、事業を延伸する要望がありまして、協議を重ねてきました結果、平成27年7月に三重県知事の方から整備の延伸期間を7年とする通知を受けまして、事業工期が確定しております。

次に5ページをご覧ください。

ここからは、前回の審査における補足説明をさせて頂きますので、よろしくお願い致します。前回の委員会でも意見を頂きましたが、事業を継続するための重要な要因をまとめさせて頂きました。基本的には、上位計画であります「北部広域圏広域的水道整備計画」に基づきまして、計画給水量を日量で76,800m³と致しまして、施設整備を進めております。水需要は当初計画を下回ることも予測

されますが、受水市町からは、市町の自己水源の大半を占めております地下水の減衰に対する代替水源の確保でありますとか、渇水時・地震などの災害時においても安定給水が必要とのことで、水源の多重化が求められております。

次に、6 ページをご覧ください。

今回、計画目標年度である、平成 37 年度における水の需要水量の状況を推計致しましたが、「北部広域圏広域的水道整備計画」の平成 30 年度の安定供給可能量に対しまして、本事業を実施しない場合は、木曽岬町、川越町、朝日町、津市、松阪市では、不足が生じてまいります。

次に 7 ページをご覧ください。

前回の委員会におきまして、節水型のトイレや節水型の洗濯機の普及についてご意見を頂きました。節水型のトイレにつきましても、使用水量原単位が減少していることから、最新値を用いまして、更新年数（住宅更新年数）も考慮致しまして、需要水量を算定しています。

次に 8 ページをご覧ください。

また、洗濯機につきましても節水型となってきておりますので、使用水量原単位につきましても、メーカーの最新値を用いまして、更新年数（機器更新年数）も考慮して、需要水量を算定しています。

次に、9 ページをご覧ください。

節水型のトイレや洗濯機の最新値を用いまして、買い替え時期や普及率等を考慮したうえで、生活用水原単位を算定しておりまして、グラフのように推移すると推計しております。これに人口をかけまして、生活用水の水量を算定しております。

次に 10 ページをご覧ください。

前回の委員会におきまして、『近年の少雨化傾向であるとしているが、最近では降水量も多い、渇水との関連は？』というご意見を頂いておりますので、補足説明をさせていただきます。

気象庁の「アメダスでみた短時間強雨発生回数の長期変化」によりますと、短時間強雨の発生回数を示したグラフですが、ご意見頂きましたとおり、1 時間に 50 mm 以上の回数でありますとか、80mm 以上の回数も増加傾向にございます。しかしながら、11 ページの方をご覧くださいと、国土交通省の「日本の水資源」では、全国 51 地点の年降水量の平均値は、低減傾向にあり、さらに異常少雨と異常多雨の変動が大きくなる傾向もあります。そのため、前回は少雨化傾向にあるという風に記載をさせていただきました。

次に、12 ページをご覧ください。

こうした、少雨化傾向によりまして、河川の流量が利水基準年よりも減少していることから、渇水が頻発しているということになっております。

次に 13 ページをご覧ください。

前回の委員会におきまして、「水源能力が低下している」ことにつきまして、「自己水源が老朽化し、取水量が減っている」とご説明させて頂きました。受水市町における自己水源の計画一日最大取水量の推移を表したグラフですが、これは減少傾向となっております。

また、今回、各市町の作成している水道ビジョンから関連する部分を記載致しましたが、「自己水源では老朽化が進行していること、また維持管理に多額の費用がかかっていること」を理由と致しまして、廃止や統合の検討がなされております。

14 ページをご覧ください。

前回の委員会におきまして、「水道事業から工場用水を供給することについて」ご質問を頂いており

ました。水道用水の用途別分類につきましては、生活用水、業務・営業用水、工場用水、その他用水と分類されておりまして、工場への給水も含まれております。

参考までに、平成 25 年度の水道統計におきましては、工場用水はグラフのとおり約 5%を占めております。

次に 15 ページですが、前回の委員会におきまして、「中勢系の導水管をなぜ既存の木曽川水系の送水管と重なるようなルートに埋設するのか」というご意見を頂きました。

このことにつきましては、簡単なポンチ絵に示しましたが、中勢系長良川水系の導水管につきましては、未処理の原水を大里浄水場まで送るものでございます。このため、北勢系木曽川水系の送水管は、播磨浄水場で処理された浄水を送水するための管路でありますので、別途整備する必要がございます。また、ルート選定に当たりましては、市街地や住宅地など、管の埋設が難しいところを避けてルートを選定することになりますので、既存の木曽川水系と同様なルートになってまいります。

次に 16 ページをご覧ください。

前回の委員会におきましては、「前回の再評価時に、代替水源の確保や渇水時における安定給水が重要とあったが、現状はどうなっているのか」というご意見を頂きました。

このことにつきましては、平成 26 年 3 月に、三重県新地震・津波対策行動計画が策定されまして、南海トラフ巨大地震が発生した時の被害想定でも、長期間にわたる断水被害が想定されておりまして、水道施設の耐震化と共に、複数水源化が重要であるというふうと考えております。

次に 17 ページをご覧ください。

最後の項目になりますが、前回の委員会では説明しておりませんでした。平成 27 年 4 月から水道水質基準の一部改正がございまして、特にトリクロロ酢酸の基準値が強化されております。このため、大里浄水場の過去の水質試験結果を確認したところ、新基準値に対しまして 70%を超える実績も多く、新基準値を超えるケースもありました。こうしたことから、大里浄水場の未整備施設として、浄水設備のうち、活性炭設備が未整備でありますので、早急にこの整備を図って行きたいという風に考えております。

以上によりまして、簡単ではございますが、継続審議として委員会からご指摘頂きました、「社会経済情勢の変化等を踏まえた事業の必要性について」に対する補足説明とさせて頂きたいと思っております。それでは、よろしくお願い致します。どうも、ありがとうございました。

(委員長)

説明ありがとうございました。それでは、委員の皆さんいかがでしょうか？この評価が妥当であるかどうか、その点につきまして、ご意見ご質問などお願いします。

前回の話でも出ていましたが、これは住民目線で言いますと、水道料金は変わらないのですか。この事業によって、つまり工事費がかかる。その分が水道料に転嫁される、という事ではないのですか。

(水道事業課)

今回 7 年延伸という事で、県営の水道用水供給事業から（受水市町へ）の料金を今以上に上がらない程度にしましょう、という事で、7 年の延伸を決めて頂きましたので、この 7 年延伸する事で、受水市町から（住民へ）の料金にも影響はするんですけども、まず対受水市町とは変わらないことを前提としております。

(委員長)

わかりました。

その他、ご意見、ご質問などはいかがでしょう？

(委員)

延長する事に対しては、今言われた理由はわかりますし、良いと思います。水道事業自体が大変重要で、県民の安心・安全且つ快適な生活をする上でも重要だ、と思うのですが、延伸するだけじゃなくて、予算的な話もありますけども、早くする事、そのあたりの事も、考え方というのがあるのかどうなのか、お伺いしたいなと思います。やはり、予算的な事も含めて、これがマックスだと、限界だという事で 37 年度というのが出てきたと理解してよろしいですか。

(水道事業課)

残事業を考えながら、工期も考えながら、受水市町への要望にも応えるという事で 37 年度とさせて頂きました。

(委員)

いつもここで議論をしますが、事業期間が長いと、なかなか効果が、発揮できない。なかなか大変だと思えますね。予算的な事が当然あるのだと思いますが延びてくると、工事費も多分増えるでしょうし、いろんな問題が出てくると思うのですが、今ここでそういう事を申し上げても仕方がないので、そういう点はちょっと気になるな、と思ったところです。

(委員長)

そのあたりも又ご考慮頂ければ、という事ですが、その他のご意見、ご質問などはよろしいでしょうか。

前回に続いて、再度ご説明をお願いしたのは、1 つには、やはり必要性、必然性と言いますか、これだけ必要だ、という、そのあたりが論点になっていたかと思いますが、委員の皆さん、よろしいでしょうか。今日、ご説明いただいたという事で。その他の観点でも、かまいませんが、何か、ご意見ご質問、いかがでしょうか。

(委員)

前回のお話をお聞きしていないので、理解が良くないのかもしれませんが、17 ページの水質基準が強化されるから、という話ですが、これって、大里浄水場の浄水施設が、完全でないから、それを直していくというか、更新するというのは、これ別の計画の話ですよ。大里浄水場の設備を更新したりするという話が別の事業ですよ。今ここで話されていたのとは。

(水道事業課)

この中勢の第二次拡張事業の中で、まだ未整備となっております、活性炭設備（注入設備）はまだございませんので、この水質が強化されたこともあって、早急に整備する必要が出てまいります。今

36年まで延伸して行きますけれども、その中で活性炭設備だけは、ちょっと前倒しをして行こうかな、と考えています。

(委員)

いや、今回審査されている事業の中に入っていますか。

(水道事業課)

入っています。

(委員)

わかりました。こちらの15ページの、導水管の延伸の話と、浄水場の整備と別なのかと思ったのですが、これは一緒に行うという事ですか。だから、水質基準が変わる事に対する対応が必要である、という事ですか。

(水道事業課)

2ページを見ていただきますと、黄色く囲ってある中ほどに、大里浄水場の一部浄水施設設備という事で書かせて頂いておまして、黄色い部分ですね。3ページの中勢系の方ですね。大里浄水の一部施設整備と書いていますが、これはまだ活性炭設備が未整備ですので、これをこの事業の中でやります。

(委員)

はい、わかりました。理解しました。

(委員長)

というご説明です。その他はよろしいでしょうか。

(委員)

大里浄水場の話は、結構間近に迫っていて、という説明を本日は受けまして、その中で送水管がダブっていてどうの、送水管が二つもいらんじゃないか、というような、前回の説明の部分を、この大里の部分だけは別に、浄水処理される前の水を大里まで送るという事で、導水管が別だと、この話は前にしっかりと聞きしましたか？

(水道事業課)

同様のルートになるのは、何であるのかとか、重複するのかとか、何で別にしないといけないのか、というご意見をいただいております。

(委員)

そこで終わっていて、その答えがこれで。

(水道事業課)

その時にも、一定程度、ご説明はさせていただいたのですが、改めてわかりやすいように説明させていただきました。

(委員)

今日の説明の方が、良くわかりました。

(水道事業課)

口頭で説明させて頂きましたので、非常にわかりにくかったかな、いう事で、説明させていただきました。

(委員)

はい。図で示していただいているので、ありがとうございます。これで結構です。

(委員長)

はい、それでは、その他よろしいでしょうか。よろしいですかね。特に他、ないようでしたら、この事業につきましては、ここまでとさせて頂きまして、次に移りたいと思います。

次に、1番の事業の説明を受けることとします。

1番 林道波留相津線

(松阪農林事務所)

それでは、県営林道「波留相津線」について、ご説明させていただきます。

林道「波留相津線」の位置ですけれども、本林道は、松阪市飯南町地内にあり、国道166号から少し南下したところですが、松阪木材市場に近い波留地内の市道を起点としております。この赤い部分です。終点は上相津地内の県道を終点としております。この地域においては、古くから吉野林業を模範として優良材生産が行われており、林業が主要な地域産業として位置付けられています。本林道の事業計画の全体概要として、車道幅員を3mとして、全体計画延長は5,838mということになっています。

林道の利用区域は、この黄色い線で囲ってある部分ですが、林道によって森林資源の有効利用や森林整備が促進される区域ということで、204haと設定しております。

次に、これは航空写真の図面ですけれども、次に、開設の進捗状況について、ご説明致します。北側の波留側は平成10年度から整備をしております。また、右相津側では、南側ですが、平成12年度から、右側下の方にあります合計、平成26年度末までに延長4,790mが施工済で、進捗率は82%という事になっています。真ん中の赤い点線の部分が未完成の部分で、吹き出しで赤く書いてございますけど、1,048m、事業費3億2千万円が未完成の部分というふうになっております。

次に、利用区域についてご説明致します。

利用区域の森林資源構成として、人工林が77%、天然林が23%となっております。三重県の平均人工林の比率は62%ですので、それより15%ほど上回っている状況です。

次に、利用区域内の森林資源構成です。緑色の部分がスギ・ヒノキで、黄色の部分が広葉樹という風になっております。

次に、利用区域内の人工林の齢級構成というものです。横軸に齢級、縦軸に面積を表しています。このグラフを見て頂きますと、一番のピークが51年生～60年生という事がわかります。間伐の対象である15年生～60年生については、全体の72%を占めており、成熟した森林であるという事が言えます。また、木材として利用可能な41年生以上の材積は4万2千m³あります。この材積量は、一般の木造住宅に換算しますと、約1,450戸分に相当する面積であります。

次に、利用区域内の森林所有者の状況について説明します。

区域内の所有者別の森林面積の割合は、個人が約78%、共有が17%を占めています。個人については下の円グラフで、1haが26人、1～5ha未満が33人で、いわゆる小規模の個人所有者です。小規模の個人所有者が個別に森林整備をしようとしても、採算があわないことから森林整備ができず、森林の公益的機能の発揮が見込むことができない状況でございます。しかし、林道を作ることによって、小規模な個人所有者でも伐採、搬出が可能となり、森林資源の有効活用が可能となります。また、県としても小規模の個人所有者について集約化等を進めており、効率的な森林整備を推進しているところです。

次に、事業費及び事業の進捗状況についてです。

横軸には年度で、面グラフのところは、左の累計事業費のところですが、折れ線グラフは完成延長を表しています。計画では平成27年度の（この赤の点線の部分ですが）完成を予定していましたが、工事区間において地質が悪い箇所が多々あり、平成23年度から26年度は法面の復旧工事保護対策に費用がかかり、したがって、開設延長はほとんど増えない状況でした。このことにより計画期間および計画事業費での完了が困難な状況となりました。

そこで、残事業について再検討を行いましたところ、工事期間を5年間延長して平成32年度まで、全体事業費を23億3千万円に変更したい、というふうに考えております。

こちらは波留側の工事中に発生した、法面の崩壊状況です。こちらは相津側の工事中に発生した、法面の崩壊状況と復旧状況という事になります。

次に、B/Cについて、ご説明させていただきます。

前回の事前概要説明時に頂いたご質問もふまえた上で、費用対効果について説明させていただきます。まず、効果を計上していない便益(水色の便益)について説明します。

一般交通便益としては、通勤通学に林道を利用することにより走行時間等が縮減される場合の便益です。本林道では通勤通学に林道を利用することは想定していませんので、便益をゼロとしています。

二番目に森林の総合利用便益としては、レジャーのため森林に入り込む者が林道を利用することにより、走行時間等が縮減される場合の便益です。本林道では沿線に森林公園等のレジャー施設がないことから便益をゼロとしています。

三番目に山村環境整備便益としては、防火水槽や防災無線、広場等を整備したときの便益です。本林道では、林道以外に施設がないことから便益をゼロとしています。

最後ですが、その他の便益としては、一番下の部分ですけれども、ガードレールを設置することによる安全性の向上、木材を林道施設に使用することによる環境便益ですが、今回は計上していません。

次に、木材生産便益について、ご説明をさせていただきます。赤の上二つの部分をご説明致します。生産等経費縮減便益と利用増進便益については、既設の林道の幅員を拡幅した場合に計上する便益ですので、今回の波留相津線はすべて新たに開設（新設）するという事ですので、便益としてはゼロとさせていただきます。木材の生産確保・促進便益については、3億3千8百万円を計上しています。これは、林

道整備に伴い増加する主伐の促進効果で、主伐材積に木材価格を乗じて算出します。

木材価格は右肩下がりとなっていますので便益が出にくくなっています。

続きまして、森林整備経費縮減便益に関して、一番上の造林作業経費縮減便益が、1億8百万円で、林道開設により現場までの到達時間が短縮されることにより、縮減される作業経費を便益としています。治山経費縮減便益が2千8百万円で、治山事業の実施にかかる仮設道等の経費が縮減される場合、その経費を便益としています。(作業道、索道等、資材運搬費)三番目、森林管理等経費縮減便益が、8万7千円で、森林管理のための巡視や普及指導活動について、林道整備により縮減される移動時間を便益としています。森林整備促進便益が、7億4千1百万円で、林道を利用して森林整備が促進されその森林が持つ公益的機能が発揮されることを便益としています。主な公益的機能としては、洪水の防止、貯水、水質の浄化、土砂流出の防止、土砂崩壊の防止、炭素の固定などの機能があります。

続いて災害等の軽減便益について、ご説明致します。災害時迂回路等確保便益について、これは災害により、他の公道が寸断された場合に林道を迂回路として利用する際の便益です。評価マニュアルによりますと、直近10年間程度において決壊等の被害があった公道でないと適用出来ないことから、本林道においては、便益はゼロということです。林道の主たる目的は木材生産や森林整備による公益的機能の発揮ですが、災害を受けると林道が通行不可能となり、これらの機能が発揮されなくなります。そこで、舗装等を行うことで、災害を未然に防止し、常に木材生産や森林整備が可能となります。また、災害後の復旧経費も縮減されます。このような効果を、赤の部分ですが、災害復旧経費縮減便益とし、30億4千1百万円を計上しています。計算方法としては松阪市において発生した過去10年間の未舗装林道と舗装林道の、災害復旧にかかる経費の差から算出しています。

今回の再評価において前回の再評価より便益が大きくなっているのは、(災害復旧経費縮減)便益の計上方法が過去10年間の災害復旧経費を対象として算出していることから、最近の集中豪雨等により、災害の被害が増加していることによるものです。最後になりましたが、維持管理経費縮減便益が、1千万円です。舗装等を行うことにより、後の維持管理費が縮減される効果を便益としています。維持管理には、砂利などの補修などを行っています。

以上が、林野庁の評価マニュアルに基づく便益です。計上できない便益として、先程申しましたけれど、県道が通行止めになった場合に、本林道が迂回路として使用出来ることから、住民の安心感が高まるというふうには考えられます。事例として、平成16年の台風による崩落により、尾鷲で国道42号が通行できなかった時に、林道横山線、林道平尾線が利用されたことなどもあり、波留相津線も災害時の迂回路としての期待も地元から持たれています。

また、和歌山県では平成23年の台風12号災害により、国道、県道等が大きな被害を受け、道路網が寸断されました。一方で、被害を受けなかった林道が国道や県道の代替として機能したいくつかの事例もみられています。さらに、計上できない便益として、今までは、所有森林の境界を伝えようとしても、車で行くことが出来ず、子や孫に後世に伝えることが不可能であった方から、林道が開通することにより、境界を孫に伝えることが出来るとの声も頂いています。近年稼働したバイオマス発電施設により、今まで森林内に放置されていた木の先端部分や枝葉は、バイオマス発電の原料として利用されるようになりました。便益の計上方法は現在確立されておらず、評価額としては計上出来ません。しかし、林道を作ることにより、木質バイオマス発電のためにも、木材搬出にも利用され、経済効果をもたらすと位置づけをしております。

こちらが、林道整備の実績です。水色の部分は平成17年度から21年度、緑色の部分が、平成22年

度から 26 年度、5 年間で約 22.8ha が整備されました。

林道の場合は、完成した部分から利用され効果が発揮されます。こちらは地元の「松阪市長」から提出された意向書です。松阪市からは、「林業振興や地域活性化を図る上で不可欠であることから、早期開通を目指して継続を望んでおります。」という意向が寄せられております。

本来ならば車道幅員 3.0m、路肩 50cm かける 2 の計 4.0m のところを、部分的に路肩をそれぞれ 25cm 縮減することにより合計幅員を 3.5m とし、掘削土量の削減などを図って、コスト削減を図っています。

また、波形線形という部分ですけれど、地形なのでこぼこに対して、こまめにカーブ設定をして、切り取りなどの削減を図ります。また、場合によっては縦断勾配(進行方向)を波形にする場合もあります。

また、本林道における木材利用の状況です。木材を柵状に配置して側溝や道路への土石の堆積を防止しているところです。

最後に代替案の検討についてですが、この赤の点線の部分から出される木材に付いては、現在の赤い線、林道内の狭い集落内を通る線、それと緑の峠越えのルートになります。青い線が全部開通しますと、青い線が安全で運搬路が短いルートとなります。また、この 2 車線区間、青い線の部分ですけれども、森林作業を主目的とした作業道で、未完成区間を接続した場合には大型トラックによる運搬は不可能であることから、効率が悪く本林道を作る以外に代替案はありません。

最後に、今後もコスト縮減と環境配慮に努めながら早期完成を目指し、事業を継続して行きたい、と言うふうに考えておりますので、ご審議の程よろしくお願い申し上げます。

以上で説明を終わります。ありがとうございました。

(委員長)

説明ありがとうございました。では早速、委員の皆さん、ただ今の評価が妥当であるかどうか、そのあたり、ご意見、ご質問をお願いします。

(委員)

この林道が 5.8 km ぐらい。これが無いと、現在はぐるっと 1 周回って行かないと行けないのが、(地図) 赤の所を回って行かないと行けない状況ですよ。これ、時間的な短縮は、どれくらいになるのですか。林道をつけても変わらないのか、あるいはどうなのか？

(松阪農林事務所)

時間短縮勿論あるんですけど、赤いところ集落内、肝心な所を通らないとならないので、効率が悪い、という事があるので、相当時間が掛るといふ事があります。

(委員)

ある意味、グルッと回らないで、こっち通って行くバイパス的な意味合いがあるのかな、と思ったんですけど、もし完成すれば。

(松阪農林事務所)

勿論、利用区域内だけのお話をさせて頂いたんですけども、他の地域の利用区域外のバイパス的な

道になると思いますし、赤い道を通るんですけど、もう少し南の方の森林の場合ですと、やはりバイパス的な道になると思います。

(委員)

そのあたりの、時間短縮と言うのは、通勤通学だけとかあるんですけど、そのあたりは、これには反映できないんですね。

(治山林道課)

通勤通学等に使う所ですね、今道路が赤のラインで入りますので、無い場合であれば短縮という事で考えられるんですけども、現在有るという事で、それについては計上させて頂いておりません。

(委員)

効果としては、かなりある、と考えている、と書いてあります。

(治山林道課)

効果としてはあるかとは思いますが、災害サイドの方でも説明させていただきましたけれども、直近 10 年間に、通勤路とかがですね被災していた場合は、計上させて頂く形にはなるんですけども、平成 6 年くらいには 1 度あったのですけれど、それ以降はありませんので、実際には使われる可能性も高いのですけれども、便益としては計上させて頂いておりません。

(委員)

もう 1 点、コスト削減の中で、幅員を 0.5m 小さくされていますけど、これ、切り盛りがだいぶ違うかもしれないけど斜面が急なので、このあたり、効果的には、どれくらいのコスト削減になるのですか。

(松阪農林事務所)

コスト削減的にはですね、山の勾配によってもだいぶ違いますので、一概には言えないのですけれども、当然切りが高いと搬出に不便になりますので、そういう事も考えてですね、コスト削減もありますし、搬出もしやすいようにという事で、幅員を狭めています。

(委員長)

他はいかがでしょうか？ ご意見、ご質問お願いします。

(委員)

簡単に言うと、林道が整備された時に利益を得る人というのは、直接的には地元の林業者だけなのですか。

(治山林道課)

そうです、森林を持っている方が主に利益を得るといえるか、森林を持っている方にとっての利益に

なるんですけれども、当然森林というのは、公益機能がありますので、言い換えれば下流部の方全てが利益を受けるという形で捉えています。

(委員)

この資料、今説明していただいた中でいくと、林道の整備というのは、木材の持ち出しをし易くする為とか、そこに山を持っている人に対する利益であって、他の人にはあまり直接的な利益がない、さっき言われたような、水源の確保だとか、防災だとかというのは記載いただいています、それが目的だったら他の方法が色々あるじゃないですか。そうすると、こういうのが常識なのかもしれないですが、個人所有が計算では 70 人位、それプラス自分の土地だという事ですが、この人たちの為にこれだけの事を、林道を作りました、税金を使って。

(松阪農林事務所)

そうですね。

(委員)

ですから、そのあたりの事は、一般的にも、これで成立している考え方ですかね。

(松阪農林事務所)

まず、利用区域の所有者の方はこれだけです。という説明をさせていただきました。森林整備を行えば公益的な機能は増進されるというふうに考えておりますので、林道を作るのが目的ではなくて、森林整備のための道を作っているという事で、受益者としては消費者、もっと広い意味に考えております。

(委員)

そういう考え方で今までもやってきたし、これからもやって行くという事で、それは一般的な考え方だから良いと思いますが、例えば、森林整備を目的にしている。ことを考えると、今、林道によって整備される森林の範囲というのは、丸で囲まれた範囲だけだという事で、その場合というのは、莫大な森林面積があるとすると、ここだけ整備して他は整備出来ないという状況に対する構造みたいで、果たしてそういう説明で成立するのかどうか。

(松阪農林事務所)

利用区域としての説明は 204ha ですけれども、当然隣の森林にも影響は出て来ますし、もっと木材の搬出は盛んにしますし、というところで、B/C の便益の計算の元になる話をさせていただきますけど、先ほど委員からご意見のありましたバイパスとしても使えるような、そういうお話もありますし、当然この林道を付けてもっと最奥部を支線を出して行って、又作って行くので、費用対効果はある、と考えております。

(委員)

はい、わかりました。

(委員長)

はい、どうぞ

(委員)

今の、委員の質問の延長みたいですがけれども、災害復旧経費縮減便益というのが 30 億円ありますよね。便益の合計が 42 億円、30 億円が災害復旧経費の縮減便益という事で、先ほど説明の中で軽く言われたと思いますけれども、他の所で災害があった時のかかった費用から見て、これ位の縮減される、と言われたところを、もう少し詳しく、30 億円が縮減されるので、このルートを作らなくても、もうここに道があるから良い、という意味なのか、ちょっとピンとこないの、30 億円の縮減というのは、非常に大変な事だとは思いますが、もう少し詳しく説明をお願いします。

(治山林道課)

災害復旧縮減便益ですが、上の方が未舗装の道路の場合、下の方が舗装道路の場合なんですけれども。未舗装であればですね、そこに水が通って、写真を見て頂くと、その様な形でそこを水が通る事によって側面がやられて、全く道が使えないという形になってしまう事が多々あります。その中で、直近の 10 年間という事で、松阪市内の未舗装と舗装道路でどれくらいの災害があったかを計算させて頂いております。黄色の部分が舗装道路、中でも着色していない部分が未舗装道路になるんですけれども、それですね 1m 当たりの単価を算出いたしまして、その差を経費として見ております。その経費の見方なんですけれども、まず、未舗装路における災害復旧経費がこの地域で 5 万 1 千円かかります。舗装してあった場合の災害復旧経費が 1 万 4 千円かかってきます。で、降雨が多い地域少ない地域という事で、補正を掛けさせて頂いて、更に、延長ですが、全てが被災するというわけではなくて、研究がされているんですけれど、7%以上の勾配がある所はすぐに崩れやすいという事で、その補正がですね、だいたい 58%くらいが 7%以上の区間になります。それで 3,386m という延長が出まして、災害復旧経費の差として 2 千 3 百万円程度年間かかるというのと、対象延長を掛けまして、評価期間が事業実施の年度プラス 40 年の、63 年をかけて、現在価値化という事で 0.61 を掛けさせて頂いて、30 億円と言う計算をしております。

(委員)

ありがとうございます。事業実施が 23 プラス 40 年。

(治山林道課)

はい、そうですね。

(委員)

で、60 年。ああ、そういう計算なんだ。

(治山林道課)

40 年については、マニュアルの方であります。

(委員)

便益の合計金額が40億円くらい。4分の3くらいの30億円が災害復旧縮減便益で出てくる。

(治山林道課)

地域によっては違うので、全ての道がこういう経費で出るというわけではないですけど。

(委員)

こういう出し方で、結構今は計算される事が多いですね。かなり大雨とか、いろんな被害がありますよね。

(治山林道課)

そうですね。最近ですとやはり、集中豪雨で1時間雨量が非常に多いので、非常に被害が大きくなっている、というのがあります。

(委員)

ありがとうございます。

(委員長)

ちなみに、今、聞いていて疑問に思ったのですが、林道というものの中でも、舗装道路と未舗装道路があるんですね。どこで、どのように決めているのですか。これは舗装道路なのですか？

(治山林道課)

これは舗装ですね、はい。ここで通れるのですが、林道で舗装する、しないというのを、最初に決めますけど、その時当然交通量等も影響してきます。当然交通量の多い所であれば、対向する時に非常に危ないという事で、今回ですね、被害を受けやすい所であれば、舗装をしておかないと毎回毎回災害が起きていては、とても使い道にはならないので、そういう所に関しては舗装させて頂いております。あと7%というので災害を受けやすいというのがあるんですけども、7%以上の区間が多いという事も考慮させて頂いております。

(委員長)

はい、そうしますと、計算上は先程言いましたように、未舗装道路に比べて舗装道路の方が、メリットが多くなるという事ですね。

(治山林道課)

そうです、はい。

(委員長)

もしもこれで、未舗装でやったとしたら、B(便益)の方は出てこないという事になるのですかね。

そういう選択肢はあり得ないのかもしれないですが。

(治山林道課)

そうですね、その選択肢は最初に決めているので、ない。

(委員長)

そうですね。だから計算上 B (便益) は、なくなっちゃいます。もしも未舗装道路で作った場合は。

(治山林道課)

B (便益) は無くなるのですけれども、災害の復旧で無くなる、というのもおかしいですけれども、災害を受けないように後でずーっと使えるように、当然法面工とかも、きっちりきっちりやってきていますので、そういう費用も非常に嵩んでいるという形にはなってきます。

(委員長)

今のもしもの話は、余計だったかもしれないですが、はい、わかりました。

その他、ご意見などいかがでしょうか？

(委員)

分かればいいんですが、地元の意向書の所ですが、市長の名前で書いてありますが、これっていうのは、市長の名前でまとめて出されているのだと思いますけれども、元々どこの方が、こういう意見書というのを出されているのかなって思います。

(松阪農林事務所)

市長で、ということ。元々事業を始める時ですけれど、合併前の旧飯南町の時から始めて頂いている事業だと思えますが、平成 10 年という事で合併しておりませんで、その地区、相津地区とかその山を持っている方とか、そういう地区から要望があって、飯南町の方がやって行きたいという事で、この地区の人に聞いたり、地域施業がまとまって集約化する事が出来るという事もありますので、役場の方の農林の担当の人が要望を聞いて頂いて、要望が出たことだと思います。

(委員)

わかりました。当然だと思いますけど、土地を持っている人から出されたものだと、地元地区から市長に届いて市長名で出されていると。

(松阪農林事務所)

地区の方からも要望がありまして、一緒に使っているというのもありますし、今までですと迂回路の説明であったんですけど、何分かかるかというか、安全面という事で、波留地内の県道と言うのは 3m50 くらいの狭い道路で、赤の書いたルートで、地図の方で相津地区と波留地区、下相津地区相津地区という所が集落の中で通るルートになるんですけど、この部分につきましても、大型で材料を出して運ぶ 12m のトラックであるとか、大型が通って行くという事もありますので、そこを通れ

ば、それを、林道を使う事になったら、今度新しくできます波留相津線の方を通過して市場の方へ運んで頂けるという事で、大型のダンプが通るという事で安全面が高くなると。時間的にも本当に、林道の方にコスト削減のカーブを掛けたりという事はあるんですけど、そこ（地区内）を大型の車両が通らなくなる、という事もありますので、地区の方の要望は勿論、山を持っている人、そうでなくても、そういう人の話も勿論ある、という事で、相津地区、波留地区からの要望があるのだと考えております。それと、費用便益以外にも、木材を搬出するという事と、こちらの県道の方の、緑色の部分も松阪の方へ出すのであれば、波留相津線の方を利用して通る事によって安全にトラック輸送できるというメリットも、利用区域外でも勿論利益は、緑で書いてある峠越えで三瀬谷の方に行ってしまうんですわ。それに比べて松阪市内のコンビナートであるとか、それと松阪飯南通りにも大きな市場があるんですけど、そこへ持って行く、小径木ですけど、割と強いと言う言葉は変ですけど、かなり取引されているものもあります、そちらの方へ持って行く事を考えますと、バイパス的な、利用区域としては拾えないんですけど、バイパス的な利用があるルートになると。緑の在来ルートと言うのか、県道の部分の支えも必要と言う部分も出て来ると思うんで、地区の皆さんの要望もあって、役場、一番最初の始まりが飯南町から始まり、いま松阪市の方に行っているんだと考えております。

(委員)

わかりました。木材運搬のトラックが、周辺の道路を通った時に周辺の道路が狭いから、こっちを通る事で安全面の事が解消されるという事もある、という事ですね。その際には、周辺道路の拡幅なんかよりも、こっちの林道整備の方が効率的で安いという判断があったうえで、計画されている事なのでですね。

(松阪農林事務所)

そこはそうでもないです。そこについてはそこまで無いんですけど、最初の計画、なかなか無いと思うんですけど、事業始まってからも、途中まで人家の無い所の改修の便益を出した事もあるんですけど、そこまではあれなんですけど、勿論、県としてはそういう考えで整理しているという事です。

(委員)

今、説明していただいた中だと、周辺道路の交通安全があるから、周辺からの意向もあります。という説明をしていただいたので、そこはそれで検討した上です。と回答していただかないと、という気がするのです。今回、金額が大きいものを出すものですから、そのへんで誰がメリットを受けるのか、先の水道事業なんかはメリットが、ものすごく大きいというのはわかりますよね。こういう何か、そのへんで一部の人だけが利益を受けるようなものではないか。もし、一部の人だけだったら、個人で出し合って整備するものであって、ちゃんと税金を使ってやるものというのは、本来的には、利益が出るというものは、住民が納得出来るものであるというか、この説明だと、なんとなく釈然としない所もあるので、一応そういう説明は書いた方が良くと思いました。

(松阪農林事務所)

それで、利用区域の方もそうですし、それ以外のところも勿論、メリットは地域の方にもすごくメリットがある、という事になっております。

(委員長)

はい、ひとまずよろしいですか。地元からの要望があります、と言うのはよくわかる話で、それはそれで一つの材料になると思います。それはいいのですが、ただ、もっと本質的に言いますと、これだけ時間がかかって、予定より遅れているので、林道は出来た、出来たけど林業やる人がもういなくなつた、という事は大丈夫ですか。担い手の問題は、大丈夫でしょうか。

(松阪農林事務所)

担い手の問題については、いわゆる、自伐林家が多いという、いわゆる林業専門ではありませんけれども、自伐林家さんが多いという事と、森林組合の方で大きな森林組合、松阪飯南森林組合というのがございます。そちらでも担い手の確保して頂いていますので、小規模の所有者もまとめて頂く事によって、森林組合に委託というような形でして頂くと、森林整備が進んでいくのではないかと、というふうに考えております。

(委員長)

森林整備をやる主体はあると、そういう説明ですね。その他は、よろしいでしょうか。はい、それでは、かなり時間をとりましたので、このあたりで、午前中の質疑をひとまず終えたいと思います。そして、一旦昼食休憩をはさみまして、ただ今審議しました事業について、委員会としての意見をまとめる事にしたいと思います。委員の皆さん、よろしいでしょうか。

それでは、一旦休憩としまして、再開は13時で、よろしく申し上げます。

< 昼食休憩 >

(委員長)

それでは委員会の再開をします。では早速ですが、次の事業、3番の事業について説明を受けることにします。説明をよろしく申し上げます。

3番 一般県道一志出家線

(津建設事務所)

道路事業一般県道一志出家線の再評価について、ご説明いたします。今回の再評価は、当事業が平成18年度に事業着手し、概ね10年が経過し、現在も継続中であるため、三重県公共事業再評価実施要綱第2条の2に基づき行うものです。また、当事業は、今回が1回目の再評価になります。

はじめに、事業目的及び内容についてご説明いたします。まず、当該路線の概要ですが一志出家線は、図上の青色で示した、津市一志町田尻から津市庄田町宇八王寺田に至る延長2.6kmの道路です。当該路線は、国道165号と県道久居美杉線を結ぶ道路であり、高野団地を中心とした旧一志町中心部から旧久居市街地へのアクセス道路として、市道高野田尻線と一体となって利用されています。そのうち、今回再評価を実施する区間は、赤色で示した延長1.3kmの区間です。

次に、事業区間の概要ですが、当区間を流れる一級河川雲出川の左岸には、住宅団地である善応寺団地の他、庄田工業団地、久居工業団地等の工業団地が立地しております。また、雲出川の右岸は、旧一

志町中心部や、高野団地に近接し、事業区間沿いにはゴルフ練習場が立地しております。さらに、周辺の交通施設としては、東側には国道 165 号を經由して伊勢自動車道の久居 IC が、南側には JR 名松線の一志駅、近鉄大阪線の川合高岡駅が位置しております。現状の道路幅員では、大型車の対向が困難な状況であり、課題となっています。また、現況交通量が多い路線ではありますが、栗葉小学校の児童や久居西中学校の生徒が通学しています。ここで概要説明の際にご質問のありました「通学の状況について」説明をさせていただきます。関係する小中学校に確認しましたところ、現在、一志出家線の中川原橋を含む当該事業区間を通学している児童及び生徒数は、小学生 27 名、中学生 11 名の合計 38 名ということでございました。また、沿線にはたくさんの住宅もあり、地域の人にも安全で安心して利用していただけることにもなります。

次に、事業の目的である円滑な自動車交通の確保という点についてご説明いたします。現道の交通状況としましては、雲出川を渡河することから、朝夕の通勤時には本路線に交通が集中しています。また、十分な路肩が確保されていないことから、歩行者・自転車を避けるために対向車線にはみ出している状況でございます。

ここで概要説明の際に質問を頂きました「擦れ違い困難による待機場所について」ご説明をさせていただきます。橋梁部における車道幅員は約 5.0m と狭く、路肩も約 20cm しかないことから、車体幅が約 2.5m もあるような大型車同士の擦れ違いが困難なため、橋梁手前で対向車を待つという状況がみられます。このため、周辺の道路利用の状況に応じた道路整備を行うことにより、円滑な自動車交通が確保できます。

次に歩行者・自転車の安全確保という点についてご説明いたします。当該事業区間の現道には歩道がなく、歩行者は車道の路肩を歩行する状況がみられます。また、自転車についても狭い幅員の中で自動車と混在する状況が見られます。写真は狭い路肩を通行する小学生、狭い橋梁を通行する中学生の様子です。このため、周辺の道路利用の状況に応じた歩行者・自動車の通行空間の整備を行うことにより、歩行者等の安全が確保できます。

次に、橋梁の老朽化対策という点についてご説明いたします。雲出川に架かる中川原橋は、昭和 31 年に供用され今年度で 60 年が経過し、基礎の洗掘、支承の腐食、高欄の鉄筋露出等の老朽化が進んでいます。このため、当事業で橋を架け替えることにより、橋梁の老朽化対策を図ります。また、ここで概要説明の際に質問のありました「橋梁の老朽化対策について」ご説明をさせていただきます。

中川原橋につきましては、概ね 5 年に一度の定期的な橋梁点検を実施していますが、老朽化対策等の工事は実施しておりません。今回の事業で橋梁を架け替えることにより、老朽化対策等の対応を実施したいと考えております。

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 18 年度から平成 33 年度までの 16 年間です。総事業費は、29 億 4 千万円で、工事費が約 25 億 2 千 9 百万円、用地費が約 4 億 1 千万円でございます。計画延長は、1,300m でございます。道路の幅員は、一般の幅員が 11.25m で、このうち 3m の車線が 2 車線と、歩道が 2m となっています。橋梁部においても車線、歩道の幅員は変わりありませんが、路肩等を縮小しておりますので、幅員は 10.5m となっています。

また、ここで概要説明の際にご質問のありました「歩道幅員について」説明をさせていただきます。歩道幅員は 2m となっており、歩行者が利用する計画といたしております。自転車については、原則、車道を走行していただくということにしております。

次に、事業の進捗等についてご説明いたします。平成 26 年度末の事業進捗率は、全体で 17% であり、

工事が 11%、用地取得が 55%でございます。これまでに、図上の黒色で示した国道 165 号との交差点である庄田交差点は、渋滞箇所でもあることから、交差点から約 80m の区間を完成させ、供用いたしております。また新設区間のうち、図上の灰色で示した約 120m については、舗装以外の工事が終わっている状況でございます。今後は、残りの用地買収の推進と橋梁の早期着手を図り、平成 33 年度の全線供用に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

では、事業を巡る社会経済情勢等の変化について、ご説明いたします。当該路線と高野団地を繋ぐ、市道高野田尻線では平成 20 年に踏切区間の拡幅工事が完了し、一志出家線までの区間が全線改良されたことから、当該事業の必要性はますます高まっています。

続きまして、費用便益分析についてご説明いたします。事業により得られる便益は、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 つの便益で構成されています。この 3 種類の便益を、供用後 50 年間にわたって発生するものと考え、各年の合計を便益として算定します。また、費用とは、工事費、用地費、移転補償費などを含む事業費と維持管理費の 2 つの費用で構成されています。

続きまして、各便益の算定についてご説明いたします。まず、走行時間短縮便益ですが、これは、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、お金の換算したものです。

具体的には、まず、バイパス整備を行わない場合と、行った場合のそれぞれの将来交通量を推計いたします。現況の推計交通量は、一志出家線が 6 千 2 百台。亀山白山線と二本木御衣田線の合計値が 1 万 5 百台、伊勢自動車道、久居美杉線、松阪久居線の合計値が 4 万 2 千 3 百台でございます。これらを踏まえて将来交通量を推計します。まず、一志出家線の整備を行わなかった場合の 1 日当たりの将来交通量は、一志出家線が 3 千 7 百台、亀山白山線と二本木御衣田線の合計値が 1 万 1 千 7 百台、伊勢自動車道、久居美杉線、松阪久居線の合計値が 3 万 5 千 2 百台でございます。また、一志出家線の整備を行うと、亀山白山線と二本木御衣田線の合計値から 7 百台、伊勢自動車道、久居美杉線、松阪久居線の合計値から 1 千 1 百台。などの転換により、一志出家線の 1 日当たり交通量は、1 千 8 百台増えて、5 千 5 百台となります。

次に、走行時間を算出します。「一志地区」から「白山地区」への走行時間は、県道久居美杉線を利用すると、「20 分」。一志出家線を利用すると「19 分」となることから、「1 分」の時間短縮が図れます。また、「嬉野地区」から「庄田地区」への走行時間は、国道 165 号を利用すると「15 分」、一志出家線を利用すると「12 分」となり、「3 分」の時間短縮が図れます。これらの算出結果を用いて、走行時間短縮便益を算出いたします。具体的には、自動車の車種毎に、日交通量、走行時間、時間価値原単位を掛け合わせたものを走行時間費用として算出し、整備を行わない場合の走行時間費用から、整備を行った場合の走行時間費用を差し引いた分の費用を走行時間短縮便益としております。

将来交通量推計によると、一志出家線の交通量は、整備なしの交通量 3 千 7 百台から、整備ありの 5 千 5 百台へと、1 千 8 百台の増加となっておりますので、この 1 千 8 百台を元に、計算手法をご説明いたします。本来であれば、車種別も様々であるとともに、1 千百台の時間短縮は 3 分で、7 百台の時間短縮は 1 分ですが、これを簡便的に 1 千 8 百台がすべて乗用車であるとし、さらにこれらの車の走行時間が 15 分から 12 分となると仮定して、走行時間短縮便益を算出した場合、1 年あたり、9 千万円となります。このような計算手法で、全ての路線の転換について車種別交通量ごとに、便益を算出すると、1 年間あたり、約 2 億円となります。次に、走行経費減少便益ですがこれは、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ると、自動車の燃費向上やタイヤの消耗が減少するなど、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、お金の換算したものです。具体的には、整備を行わない場合の走行経費から、整備を行った場合の走行経費を差し引いた分の費用を走行経費減少便益としています。また、走行経費とは、自動車の車種毎に、距離、車種別走行経費原単位を掛け合わせたものです。将来交通量推計によると、一志出家線の整備によって、津市嬉野地区から庄田地区への主要経路は、国道 165 号経由の 8.5km から、一志出家線経由の 7.0km に転換するとしています。これを簡便的に転換する交通量を 1 千 8 百台としすべてが乗用車であると仮定した場合、走行距離が 8.5km から、7.0km となることから、走行経費減少便益は 1 年間あたり、1 千万円となります。

このような計算手法で全ての路線の転換について車種別交通量ごとに、便益を算出すると、1 年間あたり、約 1 千万円となります。

最後に、交通事故減少便益ですがこれは、道路整備を行い、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、それをお金に換算したものです。

具体的には、整備を行わない場合の社会的損失から、整備を行った場合の社会的損失を差し引いた分の費用を交通事故減少便益としています。また、社会的損失とは、自動車の車種毎に、原単位、距離、交通量、交差点数を掛け合わせたものです。これを簡便的に転換する交通量を 1 千 8 百台としすべてが乗用車であると仮定した場合、行距離が 8.5km から、7.0km となることから、交通事故減少便益は 1 年間あたり、400 万円となります。

このような計算手法で、全ての路線の転換について車種別交通量ごとに、便益を算出すると、1 年間あたり、約 10 万円となります。以上の事を踏まえ、費用便益分析結果についてご説明いたします。まず便益は、供用年次から 50 年間の便益を現在価値に換算したものを積み上げると、約 33 億 9 千万円となります。次に費用のうち、維持管理費については、便益と同様に、供用年次から 50 年間の維持管理費を現在価値に換算したものを積み上げます。そして、積み上げた維持管理費と、事業費を足し合わせると、約 25 億円となります。便益の 33 億 9 千万円を、費用の 25 億円で割った費用便益比は、1.4 となり、費用に対して便益が上回っており、事業効果が得られると確認できました。

次に、その他の効果として、通学路の確保について、ご説明いたします。当該区間の道路整備により歩行者・自転車の通行空間が明確になることで、歩行者・自転車と自動車の交錯が減少し、通学する栗葉小学校の児童や久居西中学校の生徒のための安全な通学路が確保されるとともに、この道路を利用していただく歩行者・自転車の方々の安全性が確保されます。

次に、住民の安全安心の確保についてご説明いたします。先にご説明したとおり、中川原橋は供用後 60 年が経過し、老朽化が進んでおります。また、現状では、中川原橋付近の橋梁は、伊勢自動車道を除き、耐震対策がなされていない状況にあることから、中川原橋の架け替えを行うことにより、耐震性が確保され、道路を利用する方々の安全性が向上するとともに、地域住民の方の安全安心が確保出来ます。

次に、コスト削減の可能性について説明いたします。当事業においては、維持管理の面も考慮して、「耐候性鋼材の使用」と「張コンクリート工の施工」を行います。「耐候性鋼材の使用」については、鋼製橋梁に耐候性鋼材を使用しており、塗装塗り替え費用の削減を図るとともに「張コンクリート工の施工」については、除草費用の削減を図ります。また、道路照明についてもライフサイクルコスト低減の観点から LED 照明の採用の検討を致したいと思っております。

次に、代替案の可能性についてご説明いたします。比較案としては、現道拡幅案が考えられますが、新しい橋の路面高が上がることから、沿道への影響が大きくなるため、難しいと考えております。また、

既に約 55%の用地が取得済みとなっており、残る未取得区間の用地も概ね合意をいただいております。よって、これらの総合的な評価から、代替案はないと判断いたしております。

以上のことから当事業については、事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢等の変化、事業採択時の費用対効果分析の要因の変化、コスト縮減の可能性や代替案立案の可能性、などの再評価の視点を踏まえて評価を行った結果、今後も事業を継続し、進捗を図ることにより早期の事業効果の発現に努めていきたいと考えております。以上、一般県道一志出家線のご説明をさせていただきました。

ご審議の程、よろしくお願い致します。

(委員長)

はい、どうもありがとうございました。では、委員の皆さん、今の評価が妥当であるかどうか、そのあたりに関してご意見、ご質問をお願いいたします。

(委員)

交通事故減少の計算のところ、全ての路線にすると、10万円出ちゃうのですけど。これはなぜなのでしょう？

(津建設事務所)

交通事故減少便益、そもそも交通量とですね、総推移を出して頂く過程において、交通量の転換、車の転換というのは、時間の短い方へ短い方へ転換していくという前提で計算をさせて頂いております。その為にですね、どうしても、転換した時に距離が長くなってしまったりとかですね、交差点が多くなったりとか、そういう要因の中でですね、計算手法が距離とか、交差点とかいうことで、計算をさせて頂いておりますので、そういった関係ですね、どうしてもマイナスの便益が出てしまう場合がございます、それらをトータルしてしまうと、減ってしまうというふうな結果になっております。

(委員長)

その他、ご意見ご質問いかがでしょうか。はい。どうぞ。

(委員)

細かいことですが、その他の方から 19 ページのスライドで A3 の所を自転車で通学する学生と自動車の交差といういい方が、基本的には自転車って車道を走るものなので、歩道は走らないのですけど、これは状況が変わらないかなという気がしますけども。

(津建設事務所)

二つご説明をさせて頂きたいと思います。一つはですね、現在のですね、間を撮っておいて頂いた写真はですね、橋梁の上を自転車が走っておる写真でございました。ので、現在の橋梁には、約 5メートルの車道と路肩がほとんどございません。それで、新しい、まあ、ちょっと橋梁に限ってご説明をさせて頂きますと、新しい橋梁の場合は 3m の車道、車道が、約 2.5m が 3m に広がることと、それと両側に路肩というのができますので、車との交差というかですね、車が後ろへ自転車の後ろについてしまうというような状況は解消できると思っております。それと、さきほど、委員がおっしゃられ

ましたように、自転車は基本的に車道を走らなければならないという話の中で、原則自転車は車道を走らなければならないとなっておりますので、これはちょっとファジーな説明のところであるんですけども。あくまで原則ということがありまして、除外規定みたいなものがあるようでございます。一つは、13歳未満のお子さん。小学生になろうかと思うんですけども。13歳未満のお子さんであったりとか、70歳以上の高齢者の方、または、体がご不自由な方とかが除外ということで、歩道を走って頂くことができるようございます。もう一点はですね、安全を確保するためにやむを得ない場合、これは一つ、ファジーな部分があるんですけども、走って頂く方のおそらくご判断になると思うんですけども、例えば、非常に車が多く走っておって特に朝一、特に朝ですね、多く走っておって、危ないなというふうに感じたときは、歩道を走って頂くことは可能のようございます。このあたりの走り方の判断は、あれですね、いろんな場合があるかと思うんですけども、現在の歩道が2mございますので、自転車同士の対向についても出来る幅員であるという風に考えておりますので、そこら辺はちょっと、走って頂く方の判断になるかもわかりませんが、現在の状況よりは、はるかに解消される、と言う風に私ども考えております。

(委員)

車道自体が広がったから、自転車が通っていても、車はその横を通れるくらいの幅ではないか、ということですね。

(津建設事務所)

それもあります。

(委員)

歩道を通っても良いというのは知っていて、通るかどうかの判断というのは個別であるんですが、それは置いておいたとして、車道を走った場合、一応、原則通りに走った場合も余裕ができますか？

(津建設事務所)

車道が広がりますし。

(委員)

自転車の専用レーンを作るわけではない。ただ、単に車道を広くした。

(津建設事務所)

そうです。

(委員)

それで、十分効果があると思いますし、その前にあった交通事故の減少による便益の計算にも、歩道がないところに歩道を作るということで、すごくプラスするようなカウントとか、そういうのがあっても良いと思う。非常に重要なことだと思いますから。以上です。

(委員長)

その他ありますか？

(委員)

用地ですが、架け替える橋の用地の取得済みか否かというところで、結構重要な両脇の部分と、ここがまだ未取得のようなのですけれども、この見通しは、大丈夫なのでしょうか？

(津建設事務所)

わかりました。今、スライドで見て頂いて、右側が新しく、真ん中の青い部分が川でございすけれども、右側の黒い部分というのが、用地取得が終わっている部分でございす。実はですね、少し、ここまで10年あまり空くということで、今日、ご審議お願いしておるわけでございすけれども。ここで10年かかっていて、80mの橋梁と用地買収に時間がかかっておったというのは、実は右側の黒い部分の用地買収に、ご同意頂くのに時間が掛かっったということもありまして、10年ここまでかかっるといふ状況もございす。今度はですね、赤色の部分なんですけれども、ちょっと右側にも少し、赤い色の部分が残っているんですけれども、実は細かい話をすると、左側に土地をお持ちの方と、同じ方なので、一遍に買わないと、この税金の恩恵が受けられないということもあつて、残つておる状況でございまして。基本的に左側の赤い部分については、今年度4月から一括して地域の方に入らせてもらいまして、先ほどもご説明させて頂いたように、ほとんどの方から、買収に応じて頂けるようなご同意は頂いておりますので、なんとか今年中には、早ければ、今年度中には何とか用地については、けりをつけたいなと。ちょっと言葉汚くて申し訳ないですけれども。つけたいなという風には考えております。

(委員長)

はい、その点は大丈夫だ、という説明ですね。その他はいかがでしょうか。

(委員)

同じようなことかもしれませんが、一つは、今お話しあつたように用地買収が終わっていないということで、全体が、17%ですか。これは、日程より早いのでしょうか、日程通りでしょうか。

(津建設事務所)

今回ですね、33年度までという事業年度を頂いております。それで、今年中に何とか用地のけりはつけたいと思つておりまして。来年度からですね、橋梁の下部工事に達したいと考えております。橋梁の下部と上部と、そして道路ということになるんですけれども。今の現時点では、33年度の始め頃の供用が出来る、という様なことで考えております。

(委員)

聞きたかつたのは、当初の予定より早かつたのか、遅かつたのか、ということですよ。

(津建設事務所)

実はですね、一番最初、事業を起こした頃の予定よりは用地買収が遅れた分だけ、少し遅れておる、と言う風に考えております。その分、何とか、左側の用地買収ですけれども、この図で申し訳ないですけれども、何とか今年1年で、目途をつけてですね、早く買う事によって、遅れを取り戻して、33年度の供用には間に合わせたいと考えております。ただ、本来であれば、もう少し右側の用地買収がスムーズにいけば、もう少し早く工事着手が出来ると考えております。

(委員)

そしたら、こちら側の用地買収が早く進むには、何か。気持ちはわかるんですが、根拠はあるんですか。

(津建設事務所)

今年4月から、地域の方とお話をさせて頂いておりますので、決して悪い感触をもっておりませんので、ご同意頂けると考えております。

(委員)

出来るだけ早く事業が終わって頂きたいかなど。

(津建設事務所)

わかりました。

(委員)

もう一つはですね。ちょっと、普通にはあまりないのですが。こういう小学校があるような通学路の近辺。狭い工事の場合、工事中の安全みたいなものも、これは、資料には無いですが、そういう様な対策は講じられているのでしょうか。

(津建設事務所)

今回の場合はですね、たまたまと言ったらおかしいんですけども。バイパスを作る工事でございますので、基本的に、現道も工事中は今の現道の方を歩行者の方が歩いて、バイパスが出来るまでは、今と状況は何も変わらないんですけども、今の状態で作って頂けるということで、工事車両が、たとえば、地域の方とか、通行している方に多大なご迷惑をかける、という事はないとは思っています。ただ、現道と、新しいバイパスがどうしても接続しますので、その部分の工事は、十分注意を図って、行っていく必要があると考えております。

(委員)

それは、何か発表されたことはございますか。そういう所を、どういうふうにするか。

(津建設事務所)

それは、交通誘導員を少し多めに付けたりとかですね、当然バリケードで仕切ったりとかになると

思いますけれども、おそらく現道タッチの部分は、一般の交通の方とか、歩行者に接する方との交差もありますので、交通誘導員をつけて作業をしていくと。必要によっては交通誘導員を増やしていく、という事で対応させて頂く、という風に考えております。

(委員)

それは費用便益であり、その分少しは、安全対策の配慮もあるので、それで、少しはコストがかかっていることを理解して欲しい、と。

(津建設事務所)

そうですね。

(委員)

ありがとうございます。

(委員長)

その他はよろしいでしょうか。

(酒井委員)

橋梁の架け替えのことなのですけれども。見せていただいた、パワーポイントだと、かなり老朽化が進んでいるというようなご説明だったのですけれども。架け替えで新しくなるまでに大丈夫ですか？

(津建設事務所)

5年に一度の橋梁の定期点検を行っております。ただ、私どもの事務所だけではないですけれども、当然、道路管理者としてはですね、黄色いパトロールカー、ご覧頂いた事あるかもわかりませんが、二日に1回とか、定期的に走らせて頂いて、状況を見て行きたいという風な状況でございますので、何かあれば、すぐに止めるということになるろうかと思うのですけれども。現時点ではそういうような状況でございます。

(委員)

橋梁自体に問題があった時の対応は別として、橋梁自体の耐震までは、していないで、耐用年数の60年を超えているということなので、そのあたり、完成するまで、とりあえず持たせることは、可能かどうかということですか。

(津建設事務所)

確かに耐震の補強やらせて頂いている橋梁もあるんですけれども、なかなか古いので、川の中にたくさん橋脚があるので。川の流れも変わるので、橋脚を太くするという工事もできないという事もあります。ただですね、現在の状況、委員、おっしゃって頂いたように、大丈夫かと言われるとですね、大丈夫とは言いづらいですね。早く工事を完成させたいというふうに思っておりますので。すみませ

ん、答えになってなくて申し訳ありません。確かに耐震の補強やらせて頂いている橋梁もあるんですけども、なかなか古いので、川の中にたくさん橋があるので。川の流れも変わるので、橋桁を太くするという工事もできないという事もあります。ただですね、現在の状況、委員、おっしゃって頂いたように、大丈夫かと言われるとですね、大丈夫ではないですね。早く工事を完成させたいというふうに思っておりますので。すみません、答えになってなくて申し訳ありません。

(委員)

ぜひ早くしていただければと思います。

(委員長)

その他よろしいでしょうか。その他、ご意見、ご質問など。

(委員)

今の聞いていたのですけれども、終わった後、この橋はどうなるのですか？

(津建設事務所)

はい。この橋はですね、今の予定で、先ほどのスケジュールと重なるんですけれども、平成 33 年度の早いうちに供用を開始して、供用を開始したら、そのあと撤去する予定になります。ただですね、道路はですね、前後の道路は市道として残させて頂いて、当然、お家の利用とか、グラウンドがあったりとか、ゴルフ場があったりしますので、道路の部分は津市の市道として残させ頂いて、橋梁は撤去するという形になります。

(委員長)

はい、よろしいでしょうか。他にないようですので。今の事業につきましてはここまでとしまして、次に移りたいと思います。次は、6 番の説明を受けることとします。6 番につきまして、事業の説明をお願いします。

6 番 一般国道 167 号鶴方磯部バイパス

(志摩建設事務所)

それでは、道路事業 6 番の「一般国道 167 号鶴方磯部バイパス道路事業」の再評価につきまして、ご説明いたします。

当事業は平成 22 年に再評価を行いました。その後 5 年が経過し、継続中の事業であることから、「三重県公共事業再評価実施要綱第 2 条第 3 項」に基づき再評価を行うものです。前回、平成 22 年の再評価では、事業継続を了承されています。また、「道路事業の費用効果分析においては、マニュアルに規定される便益だけでなく、観光・防災・救急救命等その他の効果について、背景も含めて説明されたい。」という意見を頂いています。

今回の再評価は、頂いた意見を反映し、実施いたします。それでは、再評価書に沿って、スクリーンでご説明いたします。

まず、路線の概要についてご説明いたします。図上の青色で示した一般国道 167 号は、志摩市阿児町

から鳥羽市を經由し伊勢市に至る区間と、第二伊勢道路を含む延長約 49km の道路です。当路線は、志摩地域と、伊勢・鳥羽地域を連絡するとともに、沿線地域の生活・産業・観光を支える道路であり、大規模な災時には、避難・救助等の広範な応急対策活動に利用される「緊急輸送道路」にも指定されています。

次に、志摩市内の国道 167 号について、説明いたします。国道 167 号は、志摩市の志摩磯部駅・鵜方駅周辺の市街地を通過すること、近隣に志摩スペイン村をはじめとする観光施設が多数あることから、市街地において、朝夕や休日、観光シーズンには慢性的に渋滞しています。図上で、赤く着色したところが渋滞箇所です。左下の写真は、現在の写真で、8月の朝8時ごろの鵜方駅周辺の渋滞状況を撮影したものです。このようなことから、志摩市市街地の交通渋滞を解消し、安全で円滑な交通の確保を図るため、鵜方磯部バイパスの事業に着手いたしております。

次に、鵜方磯部バイパスの事業内容です。当該事業は、事業計画期間が、昭和 61 年～平成 29 年度、全体事業費は、145 億 6 千 5 百万円、計画延長は 7,650m、主要構造物は、トンネル 1 基と、橋梁 5 橋です。幅員について概要説明時に歩道がなぜ広いのか、というご質問を頂いておりますので、それも合わせて説明させていただきます。まず、幅員構成ですが、3.25m の車道が 2 車線で、これに、植樹帯 1.5m 十自転車歩行者道 3.0m を加えた、全幅 12.25m です。なお、歩道(自転車歩行者道)については、「道路構造令」に基づき、自動車の交通量が多い 3 種の道路ということで、自転車歩行者道(自歩道)としています。自転車歩行者(自歩道)幅員については、「道路構造令」で、3m 以上という事になっておりますので、3m と致しております。

次に、事業の進捗状況です。全体事業区間 7,650m のうち、これまでに、画面中央部黒色の 2,930m と、画面の右下黒色の、1,280m を供用いたしております。残る未供用区間の、赤色 3,440m については、現在、工事を進めているところです。平成 26 年度末の事業進捗率は、92% となっています。現在までに用地買収が全て完了していることから、全区間において工事を実施しております。事業の完成ですけれども、平成 29 度に完成、供用を予定いたしております。

次に、事業内容の変更について、ご説明いたします。まず、全体事業費ですが、これまで、133 億 5 千万円としていましたが、水質汚濁防止対策で約 3 億 9 千万円の増、軟弱地盤対策で約 3 億 5 千万円の増、残土処理で約 2 億 9 千万円の増、その他等合わせてですね、合計 12 億 2 千万円増の 145 億 7 千万円となっています。また、事業計画期間については、これらの対策に期間を要したことなどから、2 ヶ年延伸となっております。

次に増額要因について、もう少し詳しくご説明させていただきます。1 つ目の水質汚濁防止対策関係ですが、未供用区間に着手したところ、区間一帯が想定より土質が悪いということで、粘土分の多い土質であったことから、濁水対策が必要となってきました。写真は施工中の濁水対策の状況ですが、粘土分が多いため、降雨時には赤褐色の濁水が発生し、流末である的矢湾、英虞湾に出ないように対策を実施する必要が生じ、沈砂池や汚濁防止フェンス設置等などの設置を行って約 3 億 9 千万円の増額となっております。2 つ目は、軟弱地盤対策です。区間一帯が想定より土質が悪かったことから、軟弱地盤の対策が必要となりました。地盤の置換え、その他、セメントによる改良(安定処理)が必要となっています。このことに伴い、約 3 億 5 千万円の増額となっています。3 つ目の増額要因としましては、残土処理です。残土については、当初 8km で想定していましたが、実運搬の距離、実際に捨てる場所が確定してきて、その距離の変更に伴って、増額となっております。また、悪い土が多かったということで、その処分を行ったということで、残土量も増えているということで、約 2 億 9 千万円の増額

となっております。

次に、道路事業における費用対効果分析するための、費用便益比の算出方法についてですが、他の案件でも同様の説明がなされていることから、説明は省略させていただきます。こちらが、費用対効果分析の結果です。表の上段①の費用をご覧ください。費用については、鶴方磯部バイパスの建設に係る費用が、141億7千万円、供用後50年間の維持管理費が6億7千万円で、合計148億4千万円となります。なお、建設費について、用地は資産として残るため、控除しています。この費用を、社会的割引率の4%を用いて平成27年の現在価値に換算すると、合計229億7千万円となります。次に表の中段②便益をご覧ください。供用年である、平成30年の便益は、単年便益の欄に記載のとおり、合計23億8千万円となります。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27年の現在価値の便益で、合計446億2千万円となります。以上より、費用便益比は、便益の446億2千万円を、費用の227億1千万円で割った結果、1.9となり、整備効果が期待できるものとなっております。

ここで、概要説明時に、費用便益比が前回の再評価の時と比べて大きく変わっているということで、ご質問がありましたので、ご説明をいたします。費用便益については、「費用便益分析マニュアル(平成20年11月)」に基づき算出しています。2012年(平成24年)、国土交通省により推計モデルが見直されておりまして、今回の鶴方磯部バイパスがあるゾーン、志摩市4地区というのがあるのですが、旧の42年の推計値が、6万9千821台だったのが、新しい推計値で5万4千253台ということで、約2割交通量、発生集中交通量が減っているということで、これを計算すると、便益が前回546億円あったものが、今回446億円となっております。便益が増えたという部分と、費用の方、先ほど少し説明させて頂きましたが、費用の増額等もありまして、その結果、B/Cに付いては前回3.0であったものが、今回1.9という結果となっております。

また、定量的な費用便益ではありませんが、前回の意見で「道路事業の費用効果分析においては、マニュアルに期待される便益だけではなく、観光・防災・救急救命等その他の効果について、背景も含めて説明されたい。」というご意見を頂いておりますので、それを踏まえて効果に付いてご説明させていただきます。

まず、救急救命について、ご説明いたします。志摩市の主たる救急病院は、志摩病院ですが、救急受入に制限等があり、救急搬送の約半数は、三次救急医療機関である伊勢赤十字病院への搬送となっているのが現状です。

この伊勢赤十字病院への搬送は、画面中央の黄色部分である鶴方駅前の渋滞箇所を搬送しているため、消防本部においても、バイパス開通による搬送時間の短縮及び搬送リスクの低減が期待されています。なお鶴方磯部バイパス供用により、走行距離で8キロ、時間で6分の短縮が見込まれています。次に防災面からの効果について、ご説明いたします。画面青色の国道167号の現道は、近鉄鶴方駅周辺で、大規模地震による津波浸水が想定される区域を通過いたします。そのため、災害時に緊急輸送道路としての機能の確保が求められていますが、新しいバイパスについては、高台を通過するということで、津波被害にも強い緊急輸送道路の機能強化が期待できます。

次に、観光面について説明いたします。志摩市の観光入込客数を見ると、平成25年度で4百万人を超えています。また、平成28年の伊勢志摩サミット開催による全国的な知名度が向上しています。平成25年9月には、高速道路に連絡する第二伊勢道路が開通し、高速道路を利用して、志摩地域に訪れる観光客の利便性が向上しており、鶴方磯部バイパスの供用により、将来の観光客の増加が期待されて

います。

次に、概要説明時に鵜方駅周辺市街地に与える影響について、ご質問を頂きましたので、こちらの方をご説明させていただきます。バイパス整備により、鵜方駅周辺市街地の空洞化につながるのではないかと、という、ご心配ですが、バイパス整備により鵜方駅前の国道 260 号の交通量は減少します。ただ、鵜方駅周辺においては、市役所・志摩病院・商業施設などが存在しており、志摩市の中心地であることに変わりがないと思います。そういったことで、渋滞緩和による利便性の向上などのメリットがあることから、道路整備でただちに鵜方駅周辺の空洞化につながる、という事ではないのかな、と言う風に考えております。鵜方磯部バイパスをはじめ、伊勢志摩地域の道路ネットワークの強化を図ることにより、志摩市として観光・産業面での特長があるという風に考えております。

続きまして、コスト削減の可能性について説明いたします。当事業においては、LED 照明の使用による維持管理費の削減を計画いたしております。道路照明灯では、これまで高圧ナトリウムランプが多く用いられていましたが、これに代えて LED を使用することで、電力料金の削減、維持管理費用の削減を図っていきたいと考えております。

次に地元の意向です。伊勢市、鳥羽市、志摩市、南伊勢町で構成する「伊勢・志摩連絡道路建設促進同盟会」から、朝夕の通勤時間帯や観光シーズンには、交通渋滞が日常化し、観光客だけでなく救急医療など、地域住民の日常生活にも大きな支障が生じているとして、鵜方磯部バイパスの早期完成が強く要望されています。

次に代替案の可能性について、ご説明いたします。鵜方磯部バイパスの全体計画 7, 650m のうち 4,210m はすでに供用済みで、未供用区間は 3,440m です。未供用区間の用地買収は全て完了しており、現在完成に向けて工事を進めている状況であること。それと道路の状況は、現在も市街地部で渋滞していることなどから、総合的に判断して、代替案はないものと考えております。

以上、三重県公共事業再評価実施要綱第 3 条の視点を踏まえて評価を行った結果、同要綱第 5 条第 1 項に該当すると判断されるため、当事業を継続したいと考えております。ご審議の程、よろしくお願い致します。

(委員長)

はい、ありがとうございます。それでは、委員の皆さん、今の評価が妥当であるか、まずその点につきましてご質問、ご意見などをお願いいたします。

(委員)

事業内容変えていますよね、いつ変更したのですか。

(志摩建設事務所)

前回、平成 22 年度に再評価を受けておりまして、それ以降に変更した部分を仕上げたものですね。

(委員)

最近の変更についてですね。

(志摩建設事務所)

はい、そうです。

(委員)

事業計画そのものの変更がいつかってことです。5年ごとに再評価されたということで、何も関係なく、たぶん。

(志摩建設事務所)

再評価を受けた以降にですね、3,440mの区間の用地買収が完了しまして、工事に着手しておりますので、それ以降の便益です。

(委員)

それ以降の。いろいろ、残土の問題とかね、いくつかあって、出来上がりの設計そのものは変わっていないですね。

(志摩建設事務所)

そうですね。出来上がりの道路の形自体は変わっていないですね。

(委員)

そうすると、便益に関して下がっているのは、あくまで台数の問題だけで。逆に言うところの便益を上げるために、設計変更されたものは、ほとんどないという事ですか。まあ、なかなかできない事かもしれませんが。

(志摩建設事務所)

コスト縮減という理由で、前回の再評価の時に説明させて頂いたものが、供用を、使用をすぐするかといったことを取り組んだ上での用地取得になっていますので。

(委員)

そうですか、はい、わかりました

(委員長)

その他はいかがでしょうか。ご意見、ご質問お願いします。

(委員)

市街地の中のバイパスなので、影響がないというか、鵜方磯部の周辺で、大丈夫なのか。道路というよりは、都市計画的な話ですけれども、そういうバイパスなので、どっちかという、きちんと走ってもらわないといけませんよね。将来的には、沿道にはいろいろなものが出来て、なかなか、基本的には市街地を通ると聞いたので、良く起こるような気がするんですけども。設計というよりも、都市計画的にそういうそのいわゆる沿道の開発というのが、工夫された上での施工なのではないでしょうか。

(志摩建設事務所)

このバイパスが出来ると、バイパスの交通の転換と言いますか、その沿線の開発が進むということは、どの場合でもあるとは思うんです。だから、今回、その鵜方駅周辺の道路については、国道 260 号ということで、旧の志摩町方面から、浜島町方面に向かう交通だったりとか、そういったことで、将来の交通量を今、現在、鵜方駅前が 1 万 4 千台程度の交通量なんですけれども、将来の交通量推計でも 9 千台程度ということで、志摩町方面へ抜ける通過交通は悪くなる感が、バイパスに転換しますけれども、将来的にも沿線の利用はある、というなことで考えてはいます。

(委員)

私がお聞きしたかったのは、バイパス作る時に、たとえば県土開発を進めるためには、あえて公開にするとかですね、乱暴に言えば。撤回するとかそういう方法もあると思うのですが、あるいは、規制として、あるいは、あえて道路側の進入路を引くか、ということもあるような気がするのですけれども。そういう意味での配慮、工夫というのはあるのですか、ってことをお聞きしているのです。

(志摩建設事務所)

すみません、バイパスを整備する時に、そこまでちょっと、規制とかそういったところまでは踏まえては計画しては、いない現状です。

(委員)

そうしたら、将来出来上がった後にどうするかですね。

(委員長)

はい。ひとまずよろしいですか。その他はご意見、ご質問いかがですか

(委員)

標準横断図のところですね、植樹帯が 3.5m 確保されていると思いますけれども、この植樹帯はどうして設けられている。それは、道路構造令という法律に基づいているのか。あるいは、この地域性ということで、景観的な配慮があるのか。それとあと、植栽帯を設けるにしても、朝晩の時間とかですね、そういうこともあると思いますね。例えば、どういう樹種、低木系なのか、高木なのか、そのへんはどういうふうにお考えなのかという事をお聞きしたい。

(志摩建設事務所)

植栽についてなんですけれども。今回は、観光地である志摩ということで、伊勢志摩国立公園内にあるという事で、バケーション地を通過する幹線道路ということで、167 号から、この図面だけでなく、国道 260 号の御座の方に向かうところにおいても、全体的に植樹帯を設けております。維持管理の関係ですけれども、クスノキを植えたりしていたけれども。ちょっと成長が遅いような木にしたとか、あとの維持管理コストを考えて、樹の配置を広めに配置したりとか、全体的な維持管理コストが、低管理料だとかを考えてながらやって行きたいと思います。

(委員)

景観的な配慮とコストの削減を両方含めて、ということですね。

(委員長)

その他はいかがでしょうか。はい。

(委員)

自歩道が3mありますね。これ、そもそもなぜそのようにしたのですか？

(志摩建設事務所)

まず、自動車交通が多いということで、車と歩行者を分けるという事とですね、あと、今回、この道路についてちょっと規格が高いということで、設定速度が60^{km/h}となっております。設定速度が50^{km/h}を超えてくるような道路になると、自転車についても車道と分離した方が望ましいというものがあられて。ここでは、歩道という形になって、歩道という形で、自歩道、自転車、歩行者道という形で、歩道の方に自転車を載せるような形でできています。そういったことで、3mにしています。

(委員)

それは、わかりましたけれども。歩行者が多いとか、自転車が多いとか、あるいは観光対応で歩行者や自転車が多いと、分離したいと。そういうようなことだけど、ちょっと違う。

(志摩建設事務所)

交通量自体が多いということで、自動車交通が多いので、分離を原則考えさせて頂いて、その中で。

(委員)

自動車の交通が多いからですか。

(志摩建設事務所)

自動車の交通が多い。

(委員長)

その他は、よろしいでしょうか？よろしいですか？はい他に特に無いようですので、では今の事業につきましては、まあここまでとしまして、次に移りたいと思います。次の7番の説明を受けることとします。その説明についてお願いします。

7番 主要地方道路磯部大王志島バイパス

(志摩建設事務所)

それでは7番の「主要地方道磯部大王線志島バイパス」の再評価につきましてご説明致します。当事業は平成18年度に事業採択後、一定期間が経過し、事業継続中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1項に基づき、再評価を行うものです。それでは再評価書に沿ってスクリーンで説明致します。

当該路線の状況について、ご説明致します。主要地方道磯部大王線は志摩市磯部町と、大王町を連絡する道路で、志摩半島東部の沿岸部の集落を結ぶ延長約18kmの道路です。当該路線周辺には全国的にも有名な安乗埼灯台や犬吠埼灯台、有数のサーフポイントである御座白浜や市後浜等観光スポットがあります。こうした状況の中、事業区間である志島地区の現道は幅員が狭く、見通しの悪い状況であり、現道沿いには小学校や保育所も存在しています。写真は志島地区の現道を通行する路線バスの様子です。車道をほぼ全幅使った状態で通行しているような状況です。普通者と軽自動車のすれ違いの様子ですが、対向車が来た場合は、お互いに譲り合って通行しなければいけないような状況でございます。この写真は高齢者や小学校を避けて走る車両のものです。概要説明の際ですね、ご質問頂きました事業の目的を明確にということで、まあ今こういった道路状況の中ですね、こうした志摩市沿岸部の未改良区間を解消し、安全で円滑な交通の確保を図りたいということで、事業に着手致しております。

事業内容についてご説明致します。事業計画期間は平成18年度から平成31年度を予定しており、全体事業費は15億7千万円となっております。計画延長は狭隘区間の志島地区を迂回し、起点側の阿児町甲賀から、終点側の志摩市大王町畔名に至る1,900mです。当の幅員はスクリーンの左下の標準断面図の通り、3mの車道がある斜面で全幅は7.5mとなっております。主要の構造物としては起点側に橋梁が1橋ございます。

事業の進捗状況と今後の見込みです。これまで志摩市大王町畔名側の切土区間1,040mより工事を進め、盛土区間860mについては現在施工中であり、現在は橋梁下部工の施工を進めています。尚、平成26年度末の事業進捗率は75%となっております。用地買収についてはすべて完了致しております。切土区間については、現在塗装工を残すだけの所まで完成しております。盛土区間については概ね道路の形が出来上がっており、現在橋梁の下部工の工事を施工しておる状況でございます。表の通り、橋梁下部工に続き、排水工を始め残りの工事を進め、平成31年度の前線供用に向けて事業を進めている所でございます。

事業を巡る社会情勢等の変化でございます。平成25年9月には高速道路に連絡する第二伊勢道路が開通致しております。このことにより、高速道路を利用して志摩地域に訪れる観光客の利便性が向上しています。また平成28年度の伊勢島サミットの開催により全国的な知名度向上により、将来の観光客の増加が見込まれているような状況でございます。

費用対効果分析の結果についてご説明致します。表の上段側が費用です。費用については志島バイパスの建設にかかる費用が15億円、橋梁部50年間の維持管理費が1.6億円で合計16.6億になります。尚、建設費については用地がスタートして資産として残る為控除しています。この費用を社会的割引すると割引率の4%を用いて、平成27年の現在価値に換算すると合計17.1億円となります。表の中段②便益をご覧ください。供用年である平成32年の便益は単年便益の欄に記載しており、合計1.5億円となります。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27年の現在価値の便益で合計26億円となります。以上より費用便益費は費用の26億円を、費用の17.1億円で割った結果、1.5となり、整備効果が期待できます。その他の効果についてご説明致します。防災機能の強化面では、現在、志摩広域消防大王分署から甲賀地区に火災時に応援出動する場合、約10分で到着致します。志島バイパスが供用した場合、約6

分での到着となり、志島バイパスを通行することにより、4分の時間短縮が見込まれ、迅速な現場到着や緊急走行時の安全確保が可能となっております。交通安全対策の効果に関しましては、志島バイパス供用に伴い、主要交通がバイパスに流れることから、集落が隣接する現道部については交通量の減少が見込まれ、通過交通と生活交通の分離という事で、集落内の安全も確保できるものと考えております。観光面の支援では、当該路線が開通することにより、点在する観光スポットが狭隘区間を通行せずに結ばれることから、アクセス性が向上致します。

地元の意向についてご説明致します。平成11年度に志島地区より要望があり、交通渋滞等、交通事故の危険を解消する為、志島バイパスの早期完成を強く要望されています。

コスト縮減です。切土法面の法尻部や盛土法面の路肩部コンクリート張工を施工し、除草に要する維持管理コストの削減をはかっています。当該事業において必要となる土砂は加工時の残土を流用し、建設コストの縮減を図っております。また不要となった土砂は近隣の公共事業の盛土台に活用し、建設コストの縮減を図っています。

代替え案の可能性について説明致します。現在用地買収はすべて完了致しております。完成に向けて全線に渡り工事を進めている状況であること、現道の状況は現在も変わらず危険な状況であり、総合的に判断した結果、代替え案はないものと考えています。

以上が三重県公共事業再評価実施要綱第3条の視点を踏まえて評価を行った結果、当要綱第5条第1項に該当すると判断される為、当事業を継続したいと考えております。よろしくご審議お願い致します。

(委員長)

はい、ご説明ありがとうございました。では早速、委員の皆さんご意見ご質問等、今の評価の妥当性についてご意見等お願いします。

(委員)

工事の進捗のお話で、切土部分が終わって、盛土に今度移るということですけど、出ていった土砂の流用に関して、切土部を盛土部に持って行って、盛土部はもう出来ているようなイメージでいいのですか？

(志摩建設事務所)

盛土についてはですね、盛土区間が軟弱地盤ということで、プレロード工法で、通常よりも土を余分に盛って、沈下を促進させる為に、今、余盛りしている状態です。

(委員)

その余盛りした状態で、もう道は出来ているということですか。

(志摩建設事務所)

形としては行っているのですが、その余分に盛土をしたものを、今度撤去したものを。

(委員)

残土をどこかに出すのですか？

(志摩建設事務所)

近くの公共工事に使っていきたいなど。

(委員)

それは、出す先はもう決まっているのですか？

(志摩建設事務所)

近くで小学校の増設工事がございまして、そちらの方で予定しています。

(委員長)

はい、その他いかがでしょうか？ご意見ご質問お願いします。

すいません。ちょっと一つ教えて欲しいのですが、今の話は主要地方道で県道ですよね。一つ前の話は一般国道 167 号で、国道を県が事業としてやるわけですよね？これは予算的には扱いは違うのですか？例えば国が、いくらか補助金を付けるとか。

(志摩建設事務所)

今、制度変わりました、交付金ということで一括で来るんですけども、やはりこの志摩管内ですと、骨格になる道路は 167 号ということで、国からの予算付けが県に一括で来ますけども、そこでどうやって進めていくかって言う中で、やっぱり国道を優先してとか、管内での効果っていうところを重点的に配分したいというようなことです。

(委員長)

そういうことは私も知らなかったのですが、この工事があるから、いくら、というように国のお金がくるわけではなくて、一括してくると。

(志摩建設事務所)

そういった、こういう工事があるよ、っていう積み重ねで総額が付いて来るんですけども、その配分については、県の裁量に任されている部分が。

(委員長)

配分するというのは、重要な国道に配分するのですか？県道もですか？

(志摩建設事務所)

国道、県道にまあ重要度とか、例えば県道でも緊急輸送道路に充てる部分であったりとか、そういった路線の重要性を考慮しながら

(委員長)

ではどの国道に、もしくはどの県道に使うかっていうのは、県の裁量というか、県が判断するのでよろしいってことですか。わかりました。ではコストの部分では当然それを考慮した上での、工事の経費というのがここに出ているわけですか？国の補助金うんぬんを踏まえた上での、実際にかかっているお金であるということですか？

(志摩建設事務所)

そうですね。

(委員長)

そうですね。はい、わかりました。その他は？委員の皆さん、いかがでしょうか？

(委員)

前日も指摘されたように、みんながその目的を明確にせよという事で、さっきおっしゃっていましたが、ひとつなんか、観光についてもお話をされていましたが、通過道路と生活道路の管理っていうお話と観光は通過する人達という意味でよろしいですか？

(志摩建設事務所)

県道を通るそこに生活圏がある人と、新しくできたバイパスを通って交通ということで、通過交通の中には学校の方も含まれますし、この集落以外の志摩町の現道を通らなくていい車両も通過交通ではないかと。

(委員)

この地域に観光スポットがあるという話とは、どう繋がるのですかね？もうちょっと広い範囲で通れるという。

(志摩建設事務所)

バイパスがある区間の北側にコウ白浜の海岸、それと南側に市後浜ということで、そこを移動する人が今、集落の中を走っているんですけども、そういった車と集落の中の歩行者とか、生活交通とが輻輳している状態であったものを、できるというメリットはあると思います。

(委員)

はい。わかりました。ありがとうございます。

(委員長)

その他は、ご意見ご質問はいかがでしょうか？委員の皆さん、よろしいでしょうか？はい、では、その他、特にないようですので、一先ずこのあたりで質疑を終えて、一旦休憩を挟みまして、それからただいま審議しました事業について、委員会としての意見をまとめることにしたいと思います。委員の皆さんよろしいでしょうか？では、だいたい予定の時間通りにきていますので、一

且休憩としまして、再開は14時50分よろしいですか？

(事務局)

はい

(委員長)

では14時50分の再開ということにしたいと思いますので、よろしくお願い致します。

< 休憩 >

(委員長)

はいそれでは、委員会を再開します。今しがた意見書案を検討しましたので、この場で読み上げます。意見書としまして

意 見 書

平成27年8月21日

三重県公共事業評価審査委員会

1 経 過

平成27年8月21日に開催した平成27年度第3回三重県公共事業評価審査委員会において、県より水道事業1箇所、林道事業1箇所および道路事業3箇所の審査依頼を受けた。

これらの事業に関して、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) 水道施設整備事業 [県事業] 【再評価対象事業】

12番 ほくちゅうせいすいどうようすいきょうきゅう 北中勢水道用水供給事業

当該箇所については、平成5年度に事業に着手し、平成15年度、平成20年度に再評価を行い、その後、平成25年度より休止していた事業を平成27年度より再開するにあたり再評価を実施する必要が生じた事業であり、平成27年度第1回審査委員会で継続審議となった。

今回、継続審査を行った結果、前回の問題点の説明がなされ、事業継続の妥当性が認められたことから事業継続を了承する。

(2) 林道事業 [県事業] 【再評価対象事業】

1番 はるあいづせん 波留相津線

当該箇所については、平成10年度に事業に着手し、平成15年度、平成18年度、平成22年度に再評価を行い、その後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、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) 道路事業 [県事業] 【再評価対象事業】

いちしで やせんなかがわらばし
3番 一般県道一志出家線 中川原橋

うがたいそべ
6番 一般国道167号鶴方磯部バイパス

いそべだいおうせんしじま
7番 主要地方道磯部大王線志島バイパス

3番については、平成18年度に事業に着手し、その後おおむね10年を経過して継続中の事業である。

6番については、昭和61年度に事業に着手し、平成12年度、平成17年度、平成22年度に再評価を行い、その後5年を経過して継続中の事業である。

7番については、平成18年度に事業に着手し、その後おおむね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、3番、6番及び7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。

以上です。委員の皆さんよろしいでしょうか？

(委員)

はい。

(委員長)

それでは、意見書については、読み上げはここまでということです。引き続きまして、議事次第3番の評価対象事業の概要説明に移りたいと思います。よろしいですか。はい、では事務局から説明をお願いします。

(3) 再評価・事後評価対象事業 概要説明

(事務局)

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、次回審議の際のより深いかつ円滑な審議を達成する目的で行うものでございます。

お手元の資料7のうち、個別に青いインデックスがついた資料がそうでございます。今回は道路事業の再評価が1事業、街路事業の再評価が1事業、河川事業の再評価が1事業、砂防事業の事後評価が1事業でございます。なお、道路事業と街路事業につきまして、同じ事業箇所でありますので四日市建設事務所から2つの事業をまとめて説明させていただきます。

この資料を用いて事業主体が1事業当たり5分以内で説明いたしますので、委員の皆様におかれましては次回の審議の際に補足や追加の説明、バックデータなどの必要資料、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・ご要望をお願い致します。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たいと思います。

説明の順番といたしましては道路事業の 2 番と街路事業の 11 番をあわせて、次に河川事業の 10 番、最後に 505 番の砂防事業の順で概要説明を行います。質疑につきましては、説明の後で説明者ごとにお受けしたいと思います。

次回評価対象事業の概要につきましてはの補足説明は以上でございます。よろしくお願いたします。

(委員長)

はい、ありがとうございます。それでは早速、今説明がありました順番で概要説明をお願いします。

2 番 一般国道 477 号西浦バイパス道路改築事業

1 1 番 近鉄名古屋線川原町駅付近連続立体交差事業

(四日市建設事務所)

それでは、街路事業 11 番「近鉄名古屋線川原町駅付近連続立体交差事業」及び道路事業 2 番「一般国道 477 号西浦バイパス道路改築事業」の概要を説明します。なお、この 2 事業については関連した事業であることから、10 分のお時間を頂きまして、合わせて説明を行いたいと思います。では前方のスクリーンをご覧ください。

事業箇所の周辺状況について説明します。事業箇所は近鉄四日市駅の少し北側、四日市市の中心に位置しています。近鉄四日市駅に近いこともあり、周辺は区画整理事業等によって住宅地が形成された地域となっています。また、当箇所は東名阪自動車道及び現在整備が進められている新名神高速道路や北勢バイパスなど広域交通網と、市街地を結ぶ国道 1 号や 365 号、477 号など主要な道路が通過する交通の要所となっており、さらに国道 365 号、477 号は四日市市西部に発展した住宅地と、四日市市東部の市街地を接続する重要な路線となっています。今回の再評価では、赤で囲んだ箇所が対象となります。

次にそれぞれの事業の路線状況及び事業目的について説明します。まず、街路事業 11 番:近鉄名古屋線川原町駅付近連続立体交差事業についてです。整備前の状況では、都市計画道路午起末永線(うまおこしすえながせん)は左上写真のとおり、踏切部の幅員が非常に狭く、対面通行が不可能な状況となっていました。また、都市計画道路川原町駅前線については左下の写真のとおり、川原町駅の利用者が自転車、徒歩等で通行するにもかかわらず、道路幅員が狭い上に歩道も整備されておらず、人と車が輻輳し、非常に危険な状況であったとともに、線路によって地域が分断されており、まちづくりの支障となっていました。国道 365 号と重用する都市計画道路四日市関ヶ原線については、右下写真のように交通量も多く遮断時間も非常に長いため、常時渋滞が発生している状況でした。この連続立体交差事業は、川原町駅付近の延長 680m 区間において、鉄道を高架化することによって 4 箇所の踏切を除去するとともに、道路を整備することによって都市内交通の円滑化を図り、安全な交通機能を確保することが目的となっております。

次に、三滝川右岸を走る道路事業 2 番一般国道 477 号西浦バイパス道路改築事業の路線状況及び事業目的について説明します。スクリーンの地図ですが、先ほどの地図のうち、一般国道 477 号の整備対象区間を拡大した部分を示しています。一般国道 477 号の今回の整備対象である四日市市西町から、西浦二丁目の区間については、三滝川の右岸側を現道が 2 ルート走っておりました。このうち、画面で、黄色で示した堤防天端を走るルートには踏切があり、ピーク時間当たり遮断時間が 29 分と、自動車

交通への負荷が非常に高い状況になっていました。また、オレンジ色で示した河川内のルートは、鉄道橋梁による高さ制限や出水時の通行禁止など通行に関する諸条件とともに、河川の通水断面を阻害しているという問題がありました。西浦バイパス道路改築事業は、堤内側に鉄道と立体交差したバイパス道路を整備することによってこれらの課題を解決し、自動車交通の円滑化を図り、安全な交通機能を確認することが目的です。これら 2 事業については、河川の通水断面を確保するための、二級河川三滝川河川改修事業による近鉄橋梁の架け替えと同時、一体的に整備をおこなうことによってコスト縮減、工期短縮を図り、総合的なまちづくりを推進しております。なお、二級河川三滝川河川改修事業については、平成 17 年度に策定された整備計画に基づき事業を行っていることから、別途再評価を受けており、昨年度平成 26 年度の当再評価委員会に置いて、事業継続との答申を頂き、現在事業継続中でございます。

次に、標準断面図について説明します。まず左側の図、鉄道高架橋について、この図は四日市から名古屋に向かう方向、右が東、伊勢湾側、左が西、鈴鹿山脈側を示す図となっております。手順としましては、現在線の西側に仮線を構築し、鉄道を仮線に上り線下り線と順に移設した後に現在線の位置に高架橋を構築し、その後下り線上り線と順に復旧する仮線方式で施工しています。現在は③番の下り線の移設が完了したところです。次に右側の図一般国道 477 号西浦バイパスについて、この図は三滝川の上流から下流を見た図、つまり伊勢湾の方に向かっている図でございますが、上の図が橋梁部分、下の図が鉄道との交差部です。図のように鉄道との交差部は函渠によって立体交差化する構造になっています。

次に、全体事業と事業の進捗状況についてご説明します。なお、これより連続立体交差事業を連立事業という言葉で説明させていただきますので、よろしくお願い致します。まず連立事業ですが、事業期間は平成 18 年度から平成 29 年度までの 12 年間で予定しています。総事業費は 105 億 6 千 5 百万円で、うち工事費が 99 億 2 千 7 百万円、用地費が 6 億 3 千 8 百万円です。工事については予算ベースで 74%が完了しており、用地費については 100%が完了しております。これまでに下り線の切り替え及び四日市関ヶ原線の踏切の除去が完了しており、今後上り線を高架線に切り替え、残り 3 か所の踏切を除去し、仮線部に道路を復旧して工事完了となります。こちらが現在の状況写真になっています。左側の写真が四日市関ヶ原線の立体交差部の写真です。仮線による高さ制限ゲートを残して平成 24 年度に供用開始しています。右側の写真が川原町駅付近の高架線の現状になっています。下り高架線については平成 26 年度に供用開始しております。新型特急“しまかぜ”が走行している部分が高架の下り線です。その右側の線路が仮上り線で、仮上り線と高架下り線の間、現在高架上り線を構築しています。続いて、西浦バイパスの全体事業と事業の進捗状況について説明します。事業期間は連立事業と同じく平成 18 年度から 29 年度までの 12 年間で予定しています。総事業費は 19 億 1 千 7 百万円で、うち工事費が 10 億 3 千 6 百万円、用地費が 8 億 8 千百万円です。工事については予算ベースで 94%が完了しており、用地については 100%が完了しています。これまでに全線供用開始しており、鉄道仮線による高さ制限を解除して工事完了となります。

こちらが現在の状況写真です。左の写真赤色の伊勢志摩ライナーが走行しているのが仮上り線です。この仮上り線を奥側の本線、画面で見えるコンクリートの欄干の向こう側です。こちらに切り替えて、仮上り線を撤去した後に、右側写真にあります高さ制限ゲートを撤去して工事完了となります。

最後に費用便益費について説明します。今回の再評価の事業につきましては、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います。まず連立事業ですが、費用につ

きましては、事業費と維持管理費の合計が 106 億 6 千万円となり、これを基準年であります平成 27 年度の現在価値に換算いたしますと、118 億 1 千万円となります。次に便益については、平成 29 年度の供用を予定しておりますので、初年度であります平成 29 年度の 1 年間の便益を算出致しますと、画面に示しました 3 つの便益これらの合計が 9.2 億円となります。供用から 50 年分の便益を積み上げまして、費用と同様に平成 27 年度の現在価値に換算いたしますと、176.6 億円となります。以上によりまして、費用便益比は 1.5 となります。西浦バイパス事業についても同様の考え方で事業費を算出しますと 22 億 7 千万円となり、便益については 46 億 3 千万円となります。以上によって費用便益比は 2.0 となり、両事業とも費用に対する事業効果が発現できると考えてございます。

以上で近鉄名古屋線川原町駅付近連続立体交差事業、及び国道 477 号西浦バイパス道路改築事業の概要説明を終わります。以上です。

(委員長)

はい、ありがとうございます。今、2 番の道路事業とそれから 11 番の街路事業、2 つ合わせて説明をお聞きしました。いかがでしょうか？審議は次回ですが、次回の審議に向けて、ご意見ご要望等をお願いします。

(委員)

近鉄は費用を出さないという事、出してないということなので、そのあたりの経費について伺えればと思いますけど。予算、経費。そのあたりを伺いたい。

(四日市建設事務所)

はい。

(委員長)

他、いかがでしょうか？

(委員)

簡単で結構ですので区画整理事業やった後に、これやっておりますよね。全体の、この事業だけじゃなくて、一連の事業だと思いますので、大雑把で結構ですので、かなり長い時間が経っている。全体がわかるような内容を教えて頂きたい。それともう一つは、連続立体交差事業費用便益方式というのは、始めて聞くものですから、他の方も同じだと思いますが、また違う連続立体事業用の費用便益費ありますよね？

(四日市建設事務所)

あります。

(委員)

少し違いを含めて、簡潔にご説明をお願いします。

(委員長)

そのあたりは次回、よろしく申し上げます。委員の皆さん、その他いかがでしょうか？よろしいでしょうか。はい、では他に無いようですので、2番と11番の事業につきましては、ここまでとさせていただきます。次の10番の事業についての、概要説明をお願いします。

10番 二級河川相川広域河川改修事業

(津建設事務所)

津建設事務所の松本でございます。どうぞ宜しくお願い致します。

「河川事業 10 番二級河川相川 広域河川改修事業」の概要説明について、お手元の概要説明資料およびパワーポイントにて、ご説明をさせていただきます。

まず、流域の概要をご説明致します。流域位置図をご覧ください。相川は、その源を津市の旧久居地域中央部に位置する農業用のため池である風早池に発します。旧久居市と旧津市との境界を東に流れ、藤方にて天神川を合流し、河口部で月見川、川関川を合流して伊勢湾に注ぐ、二級河川でございます。流域面積は、23.93 平方km、流路延長は、相川が 6.03 km、天神川が 2.94 kmでございます。二級河川相川広域河川改修事業は、支川である天神川と一体となって整備を進めており、事業区間は、相川は河口部から 5.5 km付近まで、天神川は、0.9 km付近から 1.7 km付近までの 0.8 kmの合計 6.3 kmでございます。

事業箇所周辺の状況につきましては、JR 紀勢本線、近鉄名古屋線、国道 23 号が南北に縦断するなど移動性に優れています。このため、数多くの大規模住宅団地や大規模店舗が立地し、市街化が進行しています。一方で、中上流域には河畔林が分布し、下流部の感潮・汽水域には干潟・ヨシ原が形成されるなど、豊かな自然環境を有しております。

次に別様式 1、概要説明資料に沿って説明させていただきます。まず、整備計画の目的は、河道改修により計画流量に対する流下能力を確保し、治水安全度の向上を図ることです。今回、再評価をおこなう理由は、平成 22 年度に整備計画を策定してから 5 年が経過しており、三重県公共事業再評価実施要綱第 2 条 (3)「再評価を実施して一定の期間が経過した事業」に該当するためでございます。前回の委員会においては、河川整備計画を策定したことに伴い、整備計画の報告を行わせて頂いております。

次に、事業の進捗状況についてご説明いたします。事業期間は整備計画を策定した平成 22 年度から平成 51 年度の 30 年間で、全体事業費は 89 億 3 千 7 百万円でございます。現在の進捗率は、全体事業費ベースで 10%、残事業費は 80 億 2 千 4 百万円でございます。併せて参考資料右下の進捗状況をご覧ください。平成 25 年度以前に完了している区間は、黒色の区間となります。本年度は、相川の国道 23 号付近の護岸工を行いました。

次に、参考資料下段の写真をご覧ください。写真①は、相川の下流部 0.7 km付近の写真で、右岸側の護岸工が施工済みとなっております。写真②は、相川の中流部 3.4 km付近の写真で、この区間については、未改修区間となっております。次に写真③は、天神川の上流部 1.0 km付近の写真で、この区間についても未改修区間となっております。

次に右上の事業効果をご覧ください。上段は、相川下流部の計画図を、下段は、天神川上流部の計画図を示しています。相川と天神川では川幅を広げるために堤防を、居住地側へ移動させて作り変え、現在の堤防を撤去致します。さらに断面や高さが不足する堤防の拡幅や嵩上げを行い、河床を掘り下

げることによって流下能力の確保を行います。また、河床を平らにせず、現在の滞筋を尊重し、瀬や淵の保全・復元に努めることや、植生に配慮した護岸工法を検討するなど、自然環境に配慮した河川整備を行います。

最後に、費用対効果についてご説明致します。想定氾濫区域図をご覧ください。この図は、被害が最大となる破堤地点を想定し作成したもので、天神川右岸 1.0 km 付近で破堤した場合は、JR 紀勢本線沿線の市街地や国道 23 号を中心に洪水が広がり、浸水被害額が大きくなることが想定されます。これらの検討結果をもとに、費用便益比を算出致しました。その結果、総便益 B は 1, 650 億 4 千 2 百万円でございます。総費用 C は、65 億 9 千 7 百万円となり、費用便益比は 25.0 となりました。このことから、当該事業の想定氾濫区域内住民の生命・財産・生活を守るための整備効果は大きいと考えております。なお、費用対効果算出表につきましては、最終ページに添付しておりますので、ご参照いただければと思います。ここで、誠に申し訳ございませんが、費用対効果算出表につきまして、1 点訂正がございます。実はこの表のですね、事業費の③の事業費の合計欄でございますが一番下の方なんですけども、8,949 と記載してある数字がございます。8,949 と書かれとる数字があるんですけども、8,937 の間違いでございます。申し訳ございません。8,937 の間違いでございます。

概要説明資料の方はですね 8,937 となっております、正しい数字になっておりますけれども、この資料の方がですね 8,949 が 8,937 が正しいということでございます。誠に申し訳ございません。

以上で相川の概要説明について、終了させていただきます。宜しくお願い致します。

(委員長)

はい、ありがとうございました。10 番の河川事業について、相川の事業について今説明をお聞きしましたが、次回の審査に向けてご意見ご要望等、いかがでしょうか？

(委員)

これもさっきと同じで、河川の B/C をどうやって計算するのかという事と、次回ですね、今の状況で行くと便益っていうのが、いろんな便益があつて、どういう効果が発生するのかという事ですね。それと、今この事業をやっている、かなり前に便益 B/C は変化していますね。

(津建設事務所)

はい。

(委員)

この中を、どういう原因で変わったか、という事を分かるように。

(津建設事務所)

わかりました。次回、ご説明させていただきます。

(委員長)

はい、その他、いかがでしょうか？

(委員)

効果の所でご説明いただいた、断面にされた理由を、もう少し詳しく説明いただきたいのと、後、環境配慮に関しての事項についてもご説明いただきたいと思います。

(津建設事務所)

はい、わかりました。

(委員長)

その他はよろしいでしょうか？委員の皆さん、その他はよろしいでしょうか？それでは、審査は次回という事ですので、今日のところは、その他無いようでしたら、では 10 番の事業についてはここまで、という事にさせてもらいまして、次に移ります。505 番の砂防事業に付いて、概要説明をお願いします。

505 番 庵座谷川砂防事業

(四日市建設事務所)

資料番号 505 番、庵座谷川砂防事業の事後評価概要について、スクリーンでご説明させていただきます。よろしく願いいたします。

本事業は平成 13 年度から平成 22 年度にかけて実施致しまして、事業完了後概ね 5 年が経過致しましたので、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あります。

まず、事業実施箇所についてご説明いたします。庵座谷川は、三重郡菰野町千草地内の、朝明川上流域左支川に位置する土石流危険渓流でございます。付近には、人家、キャンプ場、発電所などがあり、朝明川に沿って県道朝明溪谷線が走っております。

次に、『事業目的』についてご説明いたします。本事業は、土石流危険渓流である庵座谷川に砂防堰堤を 2 基設置致しまして、土石流による災害を未然に防止することを目的といたしております。写真は、事業着手前の土砂の堆積状況でございます。

続きまして、『被害想定及び保全対象』についてご説明いたします。画面で黄色く囲まれている範囲が庵座谷川で土石流が発生した場合の被害想定区域でございます。保全対象は、人家 3 軒、キャンプ場、県道朝明溪谷線、橋梁 1 橋でございます。付近にあります、その他の施設の位置関係については、ご覧の図の通りとなっております。

続きまして、『事業内容』についてご説明いたします。画面の図は、平面図、空から見たもの図面でございます。図では、上から下に向かって、庵座谷川が流下しております。本事業では図の右側を流れる本川と、左側を流れる支川に堰堤をそれぞれ 1 基、計 2 基の砂防堰堤を整備致しました。事業期間は 13 年度から 22 年度の 10 年間、総事業費は約 5 億 7 千万円でございます。

続きまして、『費用対効果』についてご説明をいたします。算出にあたりましては、「土石流対策事業の費用便益分析マニュアル」に基づいております。整備期間および供用期間に発生する便益と費用の現在価値化を行い総計した結果、総便益は約 9 億 3 千万円、総費用は約 8 億 4 千万円で、費用対効果 B/C は 1.1 という事になりました。

また、『事業実施に対するご意見』という事で、アンケートを実施しております。アンケートは朝明溪谷まあキャンプ場があるんですけども観光施設利用者や登山客を対象に実施して、95 名の方から

回答を得られております。1部をご紹介させていただきます。このアンケートの結果、砂防堰堤の工事により、62%の人が安心感を得ているという事を確認できております。

簡単ではございますが、以上で、庵座谷川砂防事業の事業評価、概要説明を終了させていただきます。よろしくお願ひ致します。

(委員長)

はい、ありがとうございます。505番の砂防事業について、今、説明いただきました。次回の審議に向けて、ご意見又はご要望などいかがでしょうか？

(委員)

既設堰堤が上にあるという事をお話されていたと思うのですが、その状況について、ご説明いただければと思います。

(四日市建設事務所)

付近の上なり下なりの状況…。

(委員)

堆砂状況なり、浚渫したか、しないかについて。

(四日市建設事務所)

はい、わかりました。

(委員長)

はい。その他いかがでしょうか？はいどうぞ。

(委員)

同じような事ですが、B/Cで、水害、基本的に被害というのは、何年かに1回起こるような問題じゃないですか。この被害額軽減算出のマニュアル上どういうふうになっていて、ここでこういう展開になったんだろう、たぶん1回起こった非常に大きなものを、ならして出していらっしゃる、そういうのは理解できますが、もともとどういう出し方なのか、という考え方を含めてお示し頂ければと思います。

(四日市建設事務所)

考え方ですね。わかりました。

(委員長)

その他は、ご意見又はご要望など、どうでしょうか。委員の皆さん、宜しいでしょうか。質疑応答は次回、時間を取って行いますので、その時という事で。他に無いようでしたら、ではここまでで、事業概要説明はこれで終わりとさせていただきます。事務局から、よろしいでしょうか。

(4) 閉会

(事務局)

それでは事務連絡として、次回開催に付いて、ご案内申し上げます。次回につきましては、9月29日の火曜日、この会場の隣、第1回第2回と同様で「三重県合同ビル G301 会議室」で開催する予定でございます。お忙しい事とは存じますが、ご出席頂きますようお願いいたします。以上でございます。

(委員長)

はい。それでは、これで本日の議事を終了いたします。

(司会)

ありがとうございました。それでは、これをもちまして平成27年度第3回三重県公共事業評価委員会を終了させていただきます。委員の皆様方には、どうもありがとうございました。以上でございます。

< 終了 >