

平成27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27年8月11日(火) 13時00分～17時10分

2 場 所 三重県合同ビル G301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、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、森下光子委員

(2) 三重県

(県土整備部) 道路建設課 課長補佐 ほか

(松阪建設事務所) 事業推進室長 ほか

(伊賀建設事務所) 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)

お待たせをいたしました。定刻となりましたので、ただ今から平成27年度第2回三重県公共事業評価審査委員会を開催させていただきます。委員の皆様方にはお忙しい所、ご出席頂きましてありがとうございます。それでは最初に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。委員長、本日の委員会を、傍聴を許可するという事でよろしいでしょうか？

(委員長)

委員の皆さんいかがでしょうか？本日の審議は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。特になし、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)

傍聴の方見えまして入室をお願いします。

それでは委員会を開催させていただきます。本日の委員会につきましては、10名の委員中、9名の委員にご出席を頂いております。三重県公共事業評価審査委員会条例第6条第2項に基づき、本委員会が成立していることをご報告申し上げます。それでは、議事次第2番目以降につきまして、委員長に進行をお願いしたいと思います。委員長よろしくお願い致します。

(委員長)

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。なお、本日の委員会の終了時刻はおおむね16時を予定しております。説明は、簡潔明瞭に行い、円滑な議事進行にご協力をお願いします。それでは、まず事務局から説明をお願いします。

(事務局)

本日ご審査をお願いします事業は、赤いインデックスの資料4の評価対象事業一覧の審査欄に丸印が付してあります4番、5番、8番、9番の道路事業の再評価4事業について、説明致します。

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4事業の概要を記載しております。

次に、そのままページをめくっていただきますと、【参照】として、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の6の内、個別に青いインデックスが付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、各事業の説明の後にお願い致します。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致しますが、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事業15分以内とし、8番三田坂バイパス、9番大内拡幅、4番仁柿峠バイパス、5番八知山拡幅の順で説明致します。1事業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。尚、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を1回、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)

はい、ありがとうございます。委員の皆さん、ただ今の説明につきまして、何かご意見ご質問等はいかがでしょうか？はい。よろしいでしょうか？では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。先ほど、事務局から説明がありましたとおり、まずは道路事業8番の説明を受けることとします。それでは、事業課の方は、事業の説明を簡潔明瞭にお願い致します。

(2) 再評価対象事業の審査

8番 一般国道422号三田坂バイパス

(伊賀建設事務所事務所)

番号8番道路事業の「一般国道422号三田坂バイパス」について、ご説明させていただきます。当事業は、平成22年度に再評価を行いましたが、その後5年が経過し、継続中であることから、公共事業再評価実施要綱第2条に基づき、今回再評価をお願いするものです。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、「当該路線の状況」について、ご説明いたします。こちらは、事業区間周辺の広域図で、青色の線が現在の国道422号、赤色の線が事業区間を示しています。国道422号は、伊賀地域と滋賀県大津市を結ぶ幹線道路として、重要な路線となっています。

次にこちらは、事業区間周辺を拡大した図面です。赤色の線が三田坂バイパス区間です。当事業区間の青色の線で示した現在の国道422号は、伊賀市市街地と諏訪地区とを結び、定期バスやスクールバスが通行し、地域の住民にとって、生活に欠かせない道路です。しかし、当該区間は、急峻な山間部にあるため、道幅が狭く、急カーブ・急勾配が連続しています。このため、乗用車でも対向困難な状況であります。また、大型車が通行不能であるとともに、降雨時には時間雨量35mm、連続雨量120mm

に達した段階で通行止を行う区間となっています。

左側の写真は、現在の国道 422 号の交通の状況で、ご覧の通り、定期バスが道いっぱいを使って通行しており、幅員は狭いところで 2.5m しかありません。このように、大半の区間で道幅が狭く、車の対向ができないため、対面した場合には、どちらかの車両が対向できるところまでバックせざるを得ない状況となっています。右側の写真は、大型車の通行不可を表示している電光掲示板です。

続きまして、左側の写真は、降雨時の通行規制を知らせる看板の写真です。過去 5 年間では、4 回の通行止めを行いました。右側の写真は、平成 24 年の台風で道路の路肩が崩落した写真です。平成 23 年の台風でも被災しております。

このような現道の状況を解消するため、三田坂バイパスとして、片側 3m、2 車線、全幅員 7.5m のバイパス道路を計画し、整備を行っております。三田坂バイパスを整備することで安全で円滑な交通の確保を図ります。また、雨量による通行規制を解消いたします。

次に、事業内容について、ご説明いたします。区間延長は、5,100m です。主な構造物は、トンネル 1 本と橋梁 8 橋です。事業期間は、平成 8 年度から平成 29 年度を予定しており、全体事業費は 109 億円です。再評価にあたり、事業期間、事業費を再点検致しましたが、事業の全体計画の変更はございません。次に、事業の進捗状況について、ご説明いたします。平成 26 年度末の事業進捗率は、事業費ベースで 70%、用地取得が 100%、工事が 68% です。これまでに、諏訪地区側の 720m、三田地区側の 940m の合計 1,660m を供用しており、未供用区間は 3,440m となります。また、構造物は写真の 6 号橋梁をはじめ、橋梁が 6 橋完成しています。

次に概要説明の時にご質問ございました、今後の工程についてご説明いたします。トンネルにつきましては、本体工事を平成 24 年度より行っておりましたが、この 8 月 5 日に完成したところでございます。今後、照明灯や防災などの設備工事を行って参ります。また、橋梁工事ですが、残る 4 号橋梁、5 号橋梁を施工中でございます。4 号橋梁につきましては現在橋桁の工事を行っており、今年度中に完成致します。5 号橋梁につきましては現在橋台工事に着手しており、平成 29 年に完成予定でございます。三田坂バイパスとして平成 29 年度内の供用を目指しております。

次に費用便益比の算出方法についてご説明いたします。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「費用便益比マニュアル」に基づき算出しています。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、1.0 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おります。なお、便益としましては、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、費用は、工事費、補償費、維持管理費を合計して算出します。

費用及び便益の算出方法についてご説明いたします。費用は建設にかかる事業費と、供用後 50 年間の維持管理費を、社会的割引率を考慮して基準年の現在価値に換算し、合計いたします。当事業は平成 29 年度に完成することから平成 30 年度以降の 50 年間の維持管理費としています。また、評価年度を基準とすることから基準年は平成 27 年度として現在価値に換算いたします。なお、事業費のうち、買収済みの用地は資産として残るため、事業費から控除しております。便益は先ほどの 3 便益について、供用年である平成 30 年度以降の 50 年間分を、社会的割引率を考慮して基準年である平成 27 年度の現在価値に換算し、合計いたします。三田坂バイパスは平成 29 年度で完成することから、平成 30 年度より便益が発生するとして算出しています。なお、概要説明の時にご質問を頂きました供用時期

の取り扱いの考え方ですが、平成 18 年度以降供用を開始している区間がございますが、今回三田坂バイパスでは、平成 30 年度の全線開通供用時に初めて便益が出るものとして算出しております。

費用便益分析結果についてご説明致します。上段①の費用の欄をご覧ください。先ほどご説明致しました方法で算出した結果、費用は合計 120.8 億円となりました。次に、表の中段②の便益の欄をご覧ください。先ほどご説明しました方法で算出した結果、便益は 205.4 億円となりました。以上より、費用便益比は、便益の 205.4 億円を費用の 120.8 億円で割った結果 1.7 となり、整備効果が期待できます。

次に便益の具体的な算出について、ご説明いたします。便益を算出するにあたり、まず、三田坂バイパスの整備を行わない場合と整備を行った場合のそれぞれの将来交通量と走行時間を推計します。まず、将来交通量ですが、道路事業としては、平成 42 年のものを使用しております。三田坂バイパスの整備を行わなかった場合の 1 日当たり将来交通量は、現在の国道 422 号が 5 百台、市道諏訪新居線が 2 千 3 百台。県道甲南阿山伊賀線が、1 万台です。また、三田坂バイパスの整備を行うと、三田坂バイパスに転換してくる 1 日当たりの交通量は現在の国道 422 号から 5 百台、市道諏訪新居線から 1 千 6 百台、県道甲南阿山伊賀線から 2 千 2 百台、その他路線からの転換を含めて、三田坂バイパスの 1 日当たり交通量は、5 千台となります。

次に、走行時間を算出します。例えば、「JR 伊賀上野駅」から「諏訪地区」への走行時間で考えます。現在の国道 422 号を利用すると「20 分」、市道諏訪新居線を利用すると、「19 分」必要としていたものが、三田坂バイパスを利用すると「8 分」となることから、それぞれ、「12 分」「11 分」の時間短縮が図れます。また、「伊賀市市街地」から「丸柱地区」への走行時間で考えると、県道甲南阿山伊賀線を利用しますと「29 分」必要としていたものが、三田坂バイパスを利用すると「23 分」となり、「6 分」の時間短縮が図れます。

次に、3 便益についてご説明致します。まず、走行時間短縮便益についてご説明致します。走行時間短縮便益とは、道路事業により、自動車交通が円滑化し、走行時間が短縮することで、道路利用者にとどのくらい便益をもたらすかを、お金に換算したものです。

具体的には、走行時間短縮便益とは、整備無しの場合と整備有りの場合の走行時間費用の差となります。走行時間費用は、車種別の交通量、走行時間、車種別時間価値原単位を掛け合わせたものです。時間価値原単位とは、自動車 1 台の走行時間が 1 分短縮された場合の、時間価値を貨幣換算したものです。実際には車種ごとに計算を行いますが、ここでは、交通車両が全て乗用車であるとしてご説明いたします。現在の国道 422 号から三田坂バイパスに転換する 500 台については、走行時間が 20 分から 8 分に短縮されることにより、走行時間短縮便益は、1 年間あたり 1.0 億円となります。同様の計算を、すべての路線について車種別に計算致しますと、1 年間あたり 9.4 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致します。走行経費減少便益とは、道路事業により、自動車がスムーズに走行できるようになることから、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、道路利用者にとどのくらい便益をもたらすかを、お金に換算したものです。

具体的には、走行経費減少便益は、整備無しの場合と整備有りの場合の走行費用の差となります。走行費用は車種別に、交通量・距離・走行経費原単位を掛けあわせたものです。走行経費原単位とは、自動車 1 台が 1km を走行するのに必要な経費を表したものです。距離については現在の国道 422 号の延長は 6.7 km、三田坂バイパスの延長は 5.1 km となります。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、現在の国道 422 号は幅員が狭く、急カーブ・急勾配であるため時速 20 キロ、三

田坂バイパスは幅員が広く、走行しやすくなるため時速 50 キロにそれぞれなり、走行経費減少便益は 0.1 億円となります。すべての路線の転換について車種別ごとに、便益を算出致しますと、1 年間あたり、1.5 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。道路整備を行ったことで、走行距離が短くなったり、交差点数を少なくすることにより、交通事故を減らすことができます。交通事故減少便益は、交通事故によって発生してしまう社会的損失額が、道路整備を行うことによって減少する分を便益としています。

具体的には、交通事故減少便益は、整備無しの場合と整備有りの場合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及び走行台箇所をそれぞれ掛け合わせ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。現在の国道 422 号から三田坂バイパスに転換する 500 台については、国道 422 号の交差点数が 7 箇所に対して、三田坂バイパスの交差点数は 6 箇所となり、交通事故減少便益を算出すると 0.014 億円となります。すべての路線について、同様に便益を算出致しますと合計で 1 年間あたり、0.02 億円となります。

次に概要説明の時にご質問のありました、費用便益比が前回評価時に比べて変化した点についてご説明申し上げます。要因としましては交通の流れの変化による便益の増加です。将来交通量を算出するに当たっては、平成 42 年時点の道路ネットワークの境界を他県と連携して設定しております。前回、平成 22 年度の前回再評価では、名神高速道路、新名神高速道路、名阪国道を結ぶ名神名阪連絡道路が平成 42 年時点では供用済みであるとしてネットワークを設定し、将来交通量を推計していました。しかし、今回新たに国、他県と連携して、道路ネットワークを設定するに当たっては、名神名阪連絡道路は現時点で事業化されていないことから、平成 42 年では開通供用がなされていないものとして、将来交通量を推定しました。主にはこのことが影響して、伊賀市市街地側から新名神高速道路方面への交通の流れが変化して、三田坂バイパスでの 1 日当たりの将来交通量が前回の 3,700 台から今回 5,000 台に増加しております。これに伴って便益が増加し、費用便益比が前回の 1.2 から今回の 1.7 に変わりました。なお、前回同様、今回の道路ネットワークにおいて、名神名阪連絡道路は開通しているとした場合の費用便益費を算出しましたところ、1.1 となっております。

次に定性的な効果について、ご説明いたします。伊賀市市街地や事業区間終点側にある三田工業団地から、新名神高速道路信楽インターチェンジへのアクセスが向上することから産業道路としての活用が期待されます。また、名阪国道が災害や交通事故などで通行止めの際に、代替道路として新名神高速道路を使用する場合にも活用が期待されます。

次に地元の意向についてご説明致します。伊賀市と滋賀県大津市、甲賀市で構成する「国道 422 号整備促進期成同盟会」と伊賀市と地元自治会で構成する「国道 422 号バイパス建設促進期成同盟会」から沿線地域の生活環境を向上させる道路として、また、大津市と伊賀地域を最短で結び、産業・経済の発展と文化交流の基幹となる道路として当事業の早期完成が要望されております。

続きまして、コスト削減の可能性についてご説明いたします。当事業においてはトンネルの照明灯につきまして、これまで多く用いられていたナトリウムランプ灯に変えて LED 灯を使用していきます。これにより、初期設備投資を含め、供用後 50 年間トータルで約 7 千万円のコスト縮減となります。また、この他にも「鋼橋における耐候性鋼材の使用」や「法面への防草対策コンクリートの施工」、「掘削残土の他工事流用」などを行い、コストの削減を図っています。

続きまして、「代替案立案の可能性」についてご説明致します。用地取得については、100%の進捗となっています。また、三田坂バイパスの全体計画 5,100mのうち起点側と終点側の 1,660mは、既に供用済みとして、残る 3,440mの区間についても、現在トンネル本体工事が完成しております。また、残っている 4号橋梁、5号橋梁ともに着手しております。このように、用地の取得状況と現在までの工事の進捗、費用対効果分析の結果を総合的に勘案して、代替案はありません。

以上、当事業について、三重県公共事業再評価実施要綱第3条の視点をふ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。簡単ではございますが、一般国道 422号三田坂バイパスの概要について、ご説明させて頂きました。ご審議のほど、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。今、説明していただきましたが、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、その評価の妥当性についてご意見・ご質問をお願いします。

(委員)

簡潔にお伺いしますが、最新版がどのように通行規制がなくなりまして、それを解消するのが目的だ、という事だったのですが、これ新しい道路ができると、通行規制の最大雨量っていうのは変わってくるってことですか？

(伊賀建設事務所)

県の道路は変わらないと思いますけども、新しい道路の規制が無くなるんですけど、っていう事で。

(委員)

規制がなくなるっていうのは？

(伊賀建設事務所)

三田坂バイパス、というのは規制がなくなる。

(委員)

そうですか。具体的に数字はないですか？

(伊賀建設事務所)

数字はない、と思うんですけど。

(委員)

最大雨量何 mm 以上というのを無くして。

(伊賀建設事務所)

はい。もう規制を無くすという。

(委員)

規制をなくす？

(伊賀建設事務所)

はい。

(委員)

そうですか。

(伊賀建設事務所)

はい。

(委員)

わかりました。

(委員長)

はい、どうぞ。

(委員)

単にトンネルになるので規制解除されるということですが、現道は管理されるのですか？

(伊賀建設事務所)

最終的には市へ、移管するかたちになるかと。

(委員)

市道ですね？

もう1点、12ページのところで、費用便益比の、交差点の数が県道甲南阿山伊賀線の所で切れていますが、これは、どういうことでしょうか？

(伊賀建設事務所)

どうしても、道路をネットワークで考えておりますので、地元のネットワークの中でですね、交差点が太い所がすべて減るということではなくてですね、全体で考えると減る所もありますので、トータルでは金銭に置き換えると、便益が増えるという形になります。

(委員)

それは、今回の区間だけではなくて全部の区間？

(伊賀建設事務所)

はい、そうですね。ちょっと全部お示しすることができませんので、わかりやすい例を取り上げて示しておる関係で、ただ3便益とも同じ路線で示させて頂いた方が、おわかりになるかなという事でございまして、そこで出てくる所にこの甲南阿山伊賀線だけはちょっとマイナスになっている。ただ、全路線をトータルしますと、0.2便益が出るって事です。

(委員長)

委員のみなさん、その他、いかがでしょうか？

(委員)

日頃すれ違い難い道幅ということだと思います。暗くなってからの交通量の推計、データはいつの時点のものですか？そんなにたくさんはないと思うけど、前回とは違う？

(伊賀建設事務所)

基本ベースは、17年度のものを一応ベースにしています。ただ前回とは、ODデータを少し基本ベースで見直しております。

(委員)

わかりました。増えた理由が、考えている連絡道路ができますからというお話はよくわかったのですが、基本の交通量自身はどこに入っているかですよね？交通量自身が増えているでしょ？非常に常識的な事ですけれど。

(伊賀建設事務所)

今の全体的の流れはですね、乗用車は全体的には減っていますけれど。

(委員)

減っていますよね。

(伊賀建設事務所)

ただ前回と違うのは、前回の22年の時も減っておるんですけども、今回はその間にちょっとデータを取り見直しております、大型車は少し前回の時から増える方向で、乗用車は減る方向で。

(委員)

わかりました。ありがとうございます。

(委員長)

委員の皆さん、その他はよろしいでしょうか？

(委員)

便益を、50年間で出すって事で、平成42年の段階でも、車の台数とかを計算していますね？

(伊賀建設事務所)

はい。

(委員)

すると、やはりその3千7百台から5千台になったという要因の大きなものが、名神名阪連絡道路、これは、事業化はされてないけど、計画だけはある？

(伊賀建設事務所)

計画は、ございます。

(委員)

以前は3千7百台で出したのだけれども、今回はそろそろ事業化されていい時期なのですか？その、されているべきであろうが、されていないので事業化、5千台のこちら側の方のですね、三田坂バイパスに車の方が行く、というそういう計算ですよ？

(伊賀建設事務所)

ちょっとあの、大きな話ですので、私もわからないところあるんですけど、前回は22年から42年ですので、20年間という事業期間があるんですけど。

(委員)

あと15年。

(伊賀建設事務所)

あと15年となるので、さすがにちょっと難しいかなという事でネットワークを外したのではないかなと。

(委員)

本当は、大きくいって今の現時点での話であって、例えばこれ5年後とか再評価があった時、その時には事業化の方向に向かったとか、10年後は、便益は都度変わるというふうに考えるんですか。

(伊賀建設事務所)

道路のネットワークが、国も42年に設定しているんですよ。おっしゃられるように全然ネットワーク変わらなと思うんですけど、それをすべて反映するのができないものから、ある一定の期間をおいてですね、42年に決めて、ネットワークを決めて事業を出すみたいな、と思っています。

(委員)

こういう出し方に、って事に決まっているのでしょうか？

(伊賀建設事務所)

はい。

(委員)

この42年の？

(伊賀建設事務所)

国も決めて、42年という事です。

(委員)

はい。じゃあ現時点で考えられる中での、一番近い便益比の出し方と、正確な出し方はこれ、というふうなふうに思って良いという事ですね。

(伊賀建設事務所)

はい。

(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、いかがでしょうか？

(委員)

B/Cの計算がちょっとまだ慣れないもので、わからないところが多いのですが、この出し方って、こういうものだって決まっているのですか？その他の方が、とかっていうのは、もうその便益データには入らないものですか？ちょっと実は台数とかで入ってきているとか、ないですか？

(伊賀建設事務所)

いや。今のですね、費用便益比の一番初めの所でちょっと、一例だけだったんであれなんですけど、国土交通省が策定した便益比マニュアルというものの中にはですね、これは数値的には3便益しか取り込まない部分でして、その他ほかの定性的な評価っていう部分につきましてはですね、数字自体が入ってきませんので、別の意味で分けて説明させて頂きました。

(委員)

あと、それとかその、評価はそうとして、雨の規制が無くなった、とかも？じゃあこの数字の中には入ってこない？

(伊賀建設事務所)

入ってこないですね。

(委員)

何台こっちにくるはず、とかいうところにも入ってこない？

(伊賀建設事務所)

何台こっちに入るというのは？

(委員)

背後に、雨が降ったらとか？

(伊賀建設事務所)

雨は関係ないです。

(委員)

ただすれ違いにくい、とかそういうのも入ってこない？

(伊賀建設事務所)

すれ違いにくいというのは入ってきます。

(委員)

入ってくる。

(伊賀建設事務所)

走行時間が短縮されます。

(委員)

走行時間のところで入るのですね。一台で行った時間でみたわけではないって事ですね。わかりました。ありがとうございます。

(委員長)

はい。その他は、いかがでしょうか？

(委員)

トンネル工事だったんですけど、以前のあの崩落事故が起きましたよね。そういう対策について、以前も言ったかもわからないけど、そこの補強っていうのは、今までのそのトンネルと違う掘り方とか、外壁の塗装の仕方とか、そういうのは何か少し工夫されて、検討されているんでしょうか？

(伊賀建設事務所)

トンネルは、一番最新のやり方で掘らせて頂いて、コンクリートの壁を、一番最新のやり方でさせて頂いた、と思います。

(委員)

以前のやり方とは違う方法で、災害に強い、そういう崩落事故の少ない、そういう新しい設計方法でこのトンネルの場合は、設計されているということですか？

(伊賀建設事務所)

設計方法といいますかどの年代と比較するのがありますけども。

(委員)

長野県で、トンネル事故があった。まだそんなに経ってないな？

(伊賀建設事務所)

あの形とは違いまして、上にあの空間を設けずに、アーチ状でしっかり支えている状態です。

(委員)

アーチ状がその施工のやり方で、割とあそこ水路も多いし、湿気もあるし、伊賀の地震もいつ起こるかわからないっていう時に、そういうちょっと災害に対する工夫っていうものをされていたら、教えていただきたいと思います。

(伊賀建設事務所)

水も多く出ておりますので、そちらも対策はきっちりさせて頂いております。

(委員)

橋梁については、震度どれ位まで耐える位の橋梁でしょうか？

(伊賀建設事務所)

今の橋梁はですね、震度7までは大丈夫かと思えます。

(委員)

安心しております。ありがとうございます。

(委員長)

はい、その他はよろしいでしょうか？

(委員)

それはね、ほんとに聞きたいのですが、パワーポイントの24にコスト削減の可能性というところで、LEDにすることによって、1億3千万円が6千百万円になるとなっております。で、LEDってというのは、昔はだいぶ高かったけど、今やナトリウム灯よりもお安いのね？

(伊賀建設事務所)

そうですね。LED灯の方が機種単独は高いんですけども、照らす範囲が広がって事で。

(委員)

能力が高いってことですか。

(伊賀建設事務所)

はい。灯数を減らせる事で、このイニシャルコストが。

(委員)

あーそれでね。

(伊賀建設事務所)

1灯あたりは。

(委員)

よくわかりました。電力もそれほど使わず、保守費は長持ちするので変えなくて良い、という。

(伊賀建設事務所)

はい。

(委員)

そういう事ですか？今後もパネルはすべてLEDになってくるのだな、っていう認識を持っていたらいいでしょうか？

(伊賀建設事務所)

LEDになっていきます。

(委員)

なっていく。わかりました。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？はい、よろしいですかね。では特にないようですので、今の道路事業につきましては、ここまでといたします。次に移りたいと思います。次の9番の説明を受けること

とします。その事業の説明についてよろしくお願ひします。

9番 一般国道368号大内拡幅

(伊賀建設事務所)

続きまして、道路事業、通し番号9番一般国道368号大内拡幅の再評価について、ご説明致します。

本事業は、平成18年度に事業着手し、事業採択後10年が経過し、事業継続中であるため、公共事業再評価実施要綱第2条に基づき、再評価を行うものです。

それでは、再評価書に沿ってご説明致します。

まず、「当該路線の状況」について、ご説明致します。事業箇所は、伊賀市の西側になります。

こちらは、事業区間周辺の位置図です。図中の青線で示した線が、一般国道368号です。国道368号は、伊賀地域においては、ピンクでしめした伊賀市市街地と名張市市街地を結ぶ、生活にも産業にも欠かせない幹線道路です。また、第2次緊急輸送道路に指定されており、災害などの発生時には救援や救助活動、復旧活動に利用される道路です。今回、ご審議頂く区間は、図中の赤色の区間です。

続きまして、当事業を実施している国道368号の伊賀市内の状況についてご説明させていただきます。当路線においては、朝夕の通勤時間帯に交通量が多くなっています。また、大型車が占める割合も他の県管理道路に比べて多い状況です。特に、北向き方面は名阪国道上野IC付近で写真のように渋滞が発生しており、南向き方面は旧国道368号との交差点になる、菖蒲池交差点付近で渋滞が発生しています。特に朝夕の通勤時間帯において、激しい混雑状況となっています。このため、名阪国道上野インターチェンジから、菖蒲池交差点までの区間において、大内拡幅事業として、現道2車線の道路を4車線化する事業を実施しています。

このことにより、国道368号の渋滞を緩和し、円滑な交通を確保します。また、このことで、名阪国道上野インターチェンジへのアクセス性の向上を図り、伊賀市、名張市間を結ぶ幹線道路機能の向上を図ります。これらのことにより、地域の経済や産業の発展に寄与します。また、4車線化により緊急輸送機能の向上が期待されます。

次に、「事業内容」について、ご説明いたします。

計画延長は、5.1kmです。道路の幅員は、3.25mの車道が4車線で、全幅員20.0mです。主要構造物は、橋梁2橋です。事業期間は、平成18年度から平成32年度までの15年間です。全体事業費は、33億円で、工事費が31億円、用地費が2億円です。

次に、「事業進捗状況」について、説明いたします。

現在、渋滞の著しい終点側の菖蒲池交差点から北に向かって4車線化工事を進めており、事業進捗率は32%となっています。用地については、国道368号を現在の形に整備するため、過去に2車線改良事業を行っていますが、その事業で先行して4車線分の用地はほぼ確保されています。また、事業区間の南側、山出交差点から菖蒲池交差点までの区間約1.5kmについて、今年度工事を完成させ、4車線の供用を開始する予定です。

次に、前回の概要説明において、ご質問をいただきました、当事業の今後の見込みについてご説明させていただきます。

今後の見込みですが、平成27年度では、赤色の太い線になりますが、先ほどの説明のとおり山出交差点から菖蒲池交差点の間において、4車線供用を予定しています。

平成28年度から平成29年度にかけては、ピンク色の線になりますが、山出交差点から山出2交差

点の間の4車線化の整備を進めます。

また、平成28年度から平成31年度にかけては、オレンジ色の線のところの木津川に架かる大内橋について、現在の2車線の橋の隣に4車線化に伴い新しい橋を設置します。

平成30年度から平成31年度にかけては、黄色の線のところの名阪国道の跨道橋について、4車線化に伴い、新しい橋を設置します。

平成30年度から平成32年度にかけては、茶色の線になりますが、名阪跨道橋から山出2交差点の間の4車線化の整備を進めます。

これらにより、平成32年度の4車線化の全線供用に向けて事業を推進して行きます。次に「事業を巡る社会経済情勢の変化」について、説明いたします。

平成20年度から、伊賀市・名張市における二次救急医療輪番体制が確立されています。二次緊急医療とは、入院治療や手術を必要とする重症患者に対応する救急医療のことです。伊賀地域の3病院が救急医療の対応を交代でおこなっています。伊賀・名張間の救急搬送時には、当該路線が用いられています。

このように、当該路線は、救急搬送時において、重要な役割を担っている道路であり、当事業の必要性が高まっております。

次に、費用便益比について、ご説明いたします。

まず、国道368号の4車線化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の交通量ですが、整備を行わない場合の将来交通量は、1日当たり15,300台です。続いて、4車線化の整備を行った場合は、当路線と並行して南北に走っている市道花之木古山神戸線から、約5,800台の転換、その他の路線から約4,900台の交通の転換があり、4車線化整備後の将来交通量は、1日当たり26,000台となります。

次に、走行時間についてです。

国道368号については、今回の事業区間の5.1kmについて、4車線化の整備を行う前では、10分かかっていたところが、4車線化により9分に短縮されます。同様に、他の路線を通過していた交通についても、4車線化された368号を通過することで、走行時間が短縮されます。並行して走る市道花之木古山神戸線を通過するルートでは、15分かかっていたところ、4車線化された国道368号を通過することで走行時間が9分に短縮されます。これまでの交通量の変化と走行時間の変化をもとに、走行時間短縮便益を算出します。実際の便益の算出においては、車種ごとに計算を行っていますが、ここでは、交通車両が乗用車であるとしてご説明いたします。

まず、整備後も国道368号の利用する車両15,300台については、走行時間が10分から9分に短縮されます。これに1台当たりの時間価値原単位45.78円を掛けまして、さらに1年当りに換算しますと、走行時間短縮便益は、1年間当たり2.6億円となります。

これらの例と同様に、全ての路線の転換について、車種別に算出しますと1年間当たり10.6億円の走行時間短縮便益となります。また、その他の便益である「走行経費減少便益」、「交通事故減少便益」についても、同様に算出しています。

費用便益比の算出結果についてご説明いたします。

まず、費用については、表の①費用の欄をご覧ください。

費用については、建設に係る事業費と供用後50年間の維持管理費の合計を基準年の平成27年度における現在価値に換算しますと、32.1億円となります。なお、当事業は平成32年度に完成すること

から維持管理費は、平成 33 年度以降の 50 年間の維持管理費の合計としています。

次に、便益については、表の②便益の欄をご覧ください。

走行時間短縮便益については、先ほど説明させていただいたとおり、1 年当たり 10.6 億円になります。

この他走行経費減少便益については、1 年当たり 0.6 億円、交通事故減少便益については、1 年あたり 0.3 億円となります。これらの 1 年当たりの便益について、それぞれ供用後から 50 年間分を基準年の平成 27 年度における現在価値に換算し、合計致しますと、3 便益では 189.2 億円となります。

以上により、費用便益比は、便益の 189.2 億円を費用の 32.1 億円で割った結果、5.9 となり、費用に対する事業効果が十分にあると考えております。

なお、当事業につきましても、事業期間内に順次部分供用を行っていきませんが、全線開通時に初めて想定している便益が出るものとして算出しております。

次に、「その他の効果」について、ご説明いたします。

国道 368 号の沿線や名張市市街地には工業団地が位置しており、工場が集積しています。当事業の 4 車線化整備により、工場から名阪国道上野インターチェンジへのアクセス性が向上することで、産業道路としての機能向上が期待されます。

また、平成 20 年 2 月 23 日には、新名神高速道路の亀山ジャンクションから草津ジャンクションの区間、約 50 km が開通しております。当事業の 4 車線化整備により、名張市市街地側から、現在事業実施中の国道 422 号(三田坂バイパス)を経由し、新名神高速道路信楽インターチェンジを結ぶルートの形成に寄与し、産業道路としての機能向上が期待されます。

次に、地元の意向について、説明いたします。

当該路線が通過する、三重県伊賀市・名張市・津市・松阪市・多気町・奈良県御杖村(みつえむら)の 6 市町村により、「国道 368 号改修期成同盟会」が設立されており、地域間の物流及び交流促進のため、事業の早期完成を強く要望されています。

また、沿線自治会の代表による沿線協議会である国道 368 号整備検討会が毎年数回開催されております。地域から早期 4 車線化を強く要望されています。

続きまして、コスト縮減の可能性について説明いたします。

当事業においては、LED 照明の使用による維持管理費の削減を行っています。LED 照明灯の使用については、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、これに変えて LED 灯を使用することで、電力料金の削減、維持管理費用の削減を図っています。1 基あたり供用後 50 年間で約 45 万円のコスト縮減となります。現段階で 15 基の照明灯の設置を計画しており、合計で約 670 万円のコスト縮減になります。

次に、「代替案立案の可能性」について説明いたします。

当該事業は、全事業区間においてほぼ用地は確保済みとなっています。大内拡幅の全体計画 5,100m のうち、南側の約 1,500m を平成 27 年度に供用予定をしています。

このように、現在までの用地取得の状況と工事進捗の状況から代替ルートはないと考えており、費用対効果分析の結果を総合的に勘案して、代替案はありません。

以上、当該事業について、三重県公共事業再評価実施要綱第 3 条の視点をふまえて評価をおこなった結果、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。

簡単ではありますが、一般国道 368 号大内拡幅の内容について、ご説明させていただきました。

ご審議のほど、よろしく願いいたします。

(委員長)

ありがとうございました。それでは、委員の皆さん、この評価が妥当であるかどうか、この評価の妥当性について、ご意見やご質問等をお願いします。

(委員)

再評価書の最初の所の旧の国道 368 号線との交差点になる菖蒲池の交差点が、渋滞が激しいので 4 車線化するという部分ですが、ここの部分が改善になるのかどうか、少し疑問があるのですけど。そのあたりを教えていただければ。

(伊賀建設事務所)

4 車線化しますと、計画交通容量自体は 3 倍、4 倍と上がってまいりますので、渋滞が解消されると考えています。

(委員)

右折車との兼ね合いで渋滞が発生するのに、解消されるのですか？交差点での交通量が増えたら、今より交通量が増えて通りやすくなるけど、交差点の兼ね合いで、渋滞が解消されないかもしれないという疑問がありますので、そのあたり、いかがですか。言いたい事は、そういうわけではないですよ。

(伊賀建設事務所)

言いたい事は、そういうわけではないです。

(委員)

道を広げて通りやすくするっていうのはすごく意義のある事だけど、理由の中にそのあたりを大きくクローズアップされていて、それが本当に効果を発揮できるのかどうか、という疑問があるので、そのあたり、ちょっと伺ったのですけど。

(伊賀建設事務所事務所)

効果は、交通容量があがるので、あるとは思っていますが、定量的にどのようになる、というのを、ちょっとお示し出来るものは無いです。

(委員)

私は、今同じ観点の所でね、整備前 10 分かかっていた所が、整備後 9 分、たった 1 分しか短縮しないのかと、実はもっと早くなればいいのになあ、と逆に想像していたのですけれど、今おっしゃった右折車であるとか、そういうものもあるという所で 4 車線になっても、まあ 1 分の短縮なのか、とそんな理解の仕方をしてしまっていたのですけど。あんまり考えない方がいいのかも。

(伊賀建設事務所)

1分になるというのは、実際は、混んでいるというか全体的に交通容量が不足してしまっていて、伊賀から名張の間と言うのは、いろんな道を通って名阪国道に出たりして、最終的に名張か上野へ出たりしていますので、こちらに集まって来ています。逆に、外回りを回って来る時は早く走ることによって、この路線自体は10分が9分になるだけですけど、全体的に見るとすごく効果があるという。ただ、この路線は、皆さんご承知かと思うんですけど全体的に幹となる路線がございませんので、今、分散しておる状態でございまして、それが皆ここへ集まって来るという形で。

(委員長)

先程、質問が出ておりますけど、答えが足りないのかと、私も思っていますが、つまり、道路が太くなるので車がたくさん走る、それはイメージしやすいですけども。例えば、そこに車がたくさん集まってきている交差点では、車が沢山つながるのでないかとか、4車線から2車線に変わる出口の所で、かえって渋滞になるのではないかとか、そういうイメージですが、その答えとして、道路事業は渋滞されているわけですから、例えば他の所で、これこれやったけど、問題ないとか、そういう所がありましたら教えていただければ、こちらでも理解しやすいと思いますが、どうでしょうか。

(委員)

道路の専門家が来ていらっしゃると思いますので、まず渋滞路線を4車線化するというのは、設計としては、混雑しない設計になっているのでしょうか？

(伊賀建設事務所)

はい、なっています。

(委員)

例えば今あんまり解消されないから、もっと太くしないといけないという判断は無いのですか？

(伊賀建設事務所)

はい。今の台数で2車線あたり9千台位で推定されますので、4車線にすると、3万5千台程の容量があるかと、思っております。

(委員)

3万台位でというルールがあって、狭い箇所を広くすることで県としては問題ない、と考えておられる？

(伊賀建設事務所)

今の交差点につきましては、警察の所管の信号等による対応もございまして、そちらでも対応して行きたいとは思っております。

(委員)

用地取得の方はほぼ済んでいるという事ですが、平成 26 年度末に用地 36%になっていますが、これは今年度中でほとんど終わっていますね。

(伊賀建設事務所)

ここには書いておりませんが、2 車線の工事をですね、昭和の終わりにしてしまして、その時に既に 4 車線の用地を取得している部分がございます、そちらで、別事業ですでに買われているという形になっています。今回の事業の中には、その部分の用地の取得費は含んでいません、という形です。

(委員)

1 ページの 26 年度の用地取得率の用地 36%というのは、これは何ですか。

(伊賀建設事務所)

これは、以前に過去に買われた用地プラス、今回の道路を付けるのに当たって、必要な部分を用地買収する部分がございます、その進捗率が 32%です。

(委員)

それは全体の何割くらい？

(伊賀建設事務所)

1 割から 2 割です。

(委員)

事業進捗でいうと平成 32 年には、問題なく終わりますね？

(伊賀建設事務所)

昭和の終わりの 62 年に 2 車線化供用したのですが、その部分で、その時既に用地を取得してしまして、今回はその用地を使って 4 車線に広げていくという事で、ずいぶん時間が経っているんですけど、進めているという事です。

(委員)

先程の話の菖蒲池の所は今年度、供用するのですか？

(伊賀建設事務所)

供用します。

(委員)

ここをどうのこうの、どうしようもない、という事ですね。供用するんで、どうしようもないって

いう事ですね。

(伊賀建設事務所)

はい。

(委員)

経費の関係で、大内橋が一番最後になるわけですか。要するに経費が分配される金額によって、大内橋が、あの橋が一番混雑する所ですよ。最終が大内橋の所の先程の工事の年度で一番最後にあつたでしょ。本当ならば、あそこの所が一番混みますよね、大内橋の所が。

(伊賀建設事務所)

上野インターの所が。

(委員)

はい上野インターの所が。それなのに、どうしてそれが一番最後なのですか。私は菖蒲池よりも上野インターを出た所の方を優先的にして欲しいな、一市民ならして欲しいのではないかな、と思う。インターを降りてずっと向こうに向かった道は、それこそ昭和の終わりに本当に4車線の大きな、拡幅出来るようにして、ずっとそのまま、これは、「いつになるんやろう、いつになるんやろう」と言っていて、それこそ20何年が経っています。きっとあそこは、すごく混んだので、名阪と上野の市内の方から来る車が合流する所でもありますし、予算の関係であそこが一番最後になったのですか。

(伊賀建設事務所)

名阪国道に降りる所のランプというかインターチェンジも関係して来ますので、名阪国道の管理者の国さんと協議をさせて頂いているところでした、それを含めて事業に入っていくという事で、遅れておる部分はあつたかと思えます。それと、大内橋につきましては、設計を進めておりまして、国交省との丁度河川の管理境の所でございまして、そこにつきましても河川との協議等を進めている関係で、着手が遅れている所ですけども、終わり次第、着手して行きたいと考えておるところです。

(委員)

ありがとうございます。自分が通る時も、名阪から出るに出られない。そんな状態もありますので、又そういう方面、早急にお願いします。

(委員長)

はいそういう要望も出ております。その他は、よろしいでしょうか。

一つ質問ですけど。交通事故の減少便益がプラスに出ますよね。1つ前の事業の説明で計算すると、何でプラスになるか、理解できなかったのですが。距離は変わらないですよ、幅を広げるのだから。交差点の数が変わるのでしょうか。何でこれがプラスになるのか、ちょっと説明してもらえますか。

(伊賀建設事務所)

すいません。まず、原単位の値はですね、上段の方が2車線の場合でして、4車線になりますと損失額の原単位が減るという形で、まずそこが違うところがございます。それから先程、交通量の結果の所でご説明差し上げた部分があるのですが、市道花之木古山神戸線から上野島ヶ原線を通って、市道花之木古山神戸線を走るルートがありますけど、こちらですと距離が短くなるものですから、これで全体としては便益が出てくる形になっています。

(委員長)

交差点の数は、なぜ増えるのですか？10から12に増えた、という事ですか？

(伊賀建設事務所)

4車線になりまして、信号交差点が増えるという事で、12か所にしています。

(委員長)

わかりました。左上の原単位がそもそも変わってくるのですよね？

(伊賀建設事務所)

はい、変わってきます。2車線から4車線になると、少なくなります。

(委員長)

それで計算すればプラスになる、プラス効果は出てくるはずだと。それはマニュアル通り、計算式通りだと思いますので、それは良いのですが。心情的には、道路が広くなるとスピードを出すのではないかと、そう思いますが、そのあたりは計算が出来ないでしょうね。

(伊賀建設事務所)

交通量に対する事項で、今の原単位としては小さくなっており、スピードの分で換算されるんじゃないかなと、プラス中央分離帯が出来るという事で、事故が少なくなる、という部分もあって、今回は小さくしようと。

(委員長)

わかりました。マニュアルどおり計算するところになりますという事かと思えます。

他の委員の皆様は、その他いかがでしょうか。他はよろしいでしょうか。では、特に無いようですのでこの事業の説明についてはここまでと致します。次に移りまして、次は4番の説明を受けることとします。4番の事業について説明をお願いします。

4番 一般国道368号仁柿峠バイパス

(松阪建設事務所)

それでは、通し番号4番の「一般国道368号仁柿峠バイパス 道路事業」の再評価につきまして、ご説明致します。

当事業は平成 22 年度に再評価を行いました。その後 5 年が経過し、継続中の事業であることから、「三重県公共事業再評価実施要綱 第 2 条 第 3 項」に基づき再評価を行うものです。お手元の再評価書の 2 ページ目「再評価の経緯」をご覧ください。

前回、平成 22 年度の再評価では、事業の継続を了承されています。ただし、次の点について意見を頂いております。

- ① 残事業の早期完成にむけて、計画的で効率的な事業執行を求めるものである。
- ② 交通量推計について、より現実的でわかりやすい説明をされたい。

という 2 つの意見を頂いております。今回の再評価に頂いた意見を反映し、実施しています。

それでは、再評価書に沿ってスクリーンでご説明を致します。

まず、路線の概要について説明致します。

図上の青色線で示した一般国道 368 号は、伊賀市を起点として、奈良県内を通過し多気郡多気町に至る延長約 74 km の幹線道路です。

当路線は伊賀地域と中勢地域の中山間部を最短距離で結ぶ道路であり、大規模な災害の発生時に避難・救助、物資の供給等の応急対策活動に利用される『緊急輸送道路』に指定されています。仁柿峠バイパスは、図上の赤丸で示した箇所でございます。

続いて、現道の状況についてご説明致します。図上の青色線が現道ですが、急峻な山間部にあるため道幅が狭く、急カーブ・急勾配が連続し、普通車でも対向困難な未改良区間となっています。また、赤色線で示した延長 4km の区間は大型車が通行不能になっているとともに、大雨のときには通行を規制する区間にもなっています。この写真は現道ですが、車が対抗できない箇所の状況です。また、この写真は、過去に急カーブで車が脱輪したときのものです。この事故により約 3 日間通行止めとなりました。

続きまして、事業内容についてご説明致します。

本事業は幅員狭小区間である松阪市飯南町峠から、上仁柿に至る延長約 4km 区間の事前通行規制を解消し、安全で円滑な交通の確保を図るとともに、緊急輸送路としての機能強化を図ることを目的に事業着手を致しました。事業期間は、平成 2 年度から平成 36 年度まで、全体事業費は 122 億円で、工事費が 118 億 5 千万円、用地費が 3 億 5 千万円、計画延長は 3,920m です。道路の幅員は 2.75m の車道が 2 車線で、全幅員が 7m です。主な構造物といたしましては、トンネルが 1 本、橋梁が 9 橋となっています。なお、事業期間につきましては、残事業精査の結果によりまして、平成 32 年度から平成 36 年度に変更しています。

また、事業費につきましても 90 億円から 122 億円に変更しておりますが、これにつきましては、後ほどご説明をさせていただきます。

続きまして、事業の進捗状況について説明をいたします。平成 26 年度末の事業進捗率は事業費ベースで 43%、うち工事が 42%、用地取得が 74%でございます。これまでに橋梁 3 橋を含む起点側 400m、終点側 1,530m 区間が完成し、このうち終点側の 380m を供用いたしました。現在、残る 1,990m の区間について事業を進めています。また、残事業の早期完成に向けて、今後の更なる工事進捗を図るため「1 号」及び「2 号」工事用道路工事にも着手しており、これらの完成後には効率的に複数箇所からの本線工事を行う計画でございます。なお、バイパス工事区間につきましては、現道区間に設定されている「大型車通行規制」及び「雨量規制」を解消することを目的としていることから、完成後はこれら規制の対象にはならないと考えております。

続きまして、全体事業費の見直しについてご説明致します。前回の再評価時点では、全体事業費 90 億円で計画しておりましたが、その後、追加の地質調査や詳細な地形測量等の結果を踏まえて設計精度を向上させたり、事業進捗向上のため一部区間の設計見直しを行った結果、全体で 122 億円の事業費が必要となりました。内訳は道路費として 15.6 億円、橋梁費として 15.7 億円のそれぞれの増です。道路費では切土法面対策や盛土の土留擁壁に係るコストが増加し、橋梁費では未整備の橋梁について詳細検討による橋長の変化や基礎工、仮設工規模の変更等により必要コストが増加いたしました。道路費の具体的な例です。当初設計では必要最小限の地質調査結果をもとに、切土法面勾配等の道路断面を設定し、事業進捗を図ってまいりました。しかしながら、整備後の法面崩壊が相次いだため地質調査を追加したところ、当初の工程では安定が確保できず、多くの区間で法面勾配を緩くしたり、グラウンドアンカーなどの安定対策の追加が必要となりました。但し、図の下段のように一旦はグラウンドアンカーで計画した法面についても、法面勾配や工法の見直しを図りまして、可能な限り追加費用の抑制に努めております。これは橋梁費増加の具体例です。従来の橋梁費は近隣の地質調査結果と地形図を用いまして、橋梁計画を立て事業費を算出していましたが、設計に先立ち、実際の橋梁箇所での地質調査及び地形の細部測量を実施いたしました。その結果、当初想定していた橋台の位置では基礎杭を追加する必要があると、それを避けるために橋長を長くする必要があったりと、各橋梁において複数案の比較検討を実施し、経済性や施工性を考慮したうえでの最適な工法を選定しましたが、結果的には当初想定よりも費用がかかる事となりました。

以上の結果、全体事業費は前回の 90 億円から 32 億円増の 122 億円が必要となります。

続いて、残工事の工程についてです。これまで説明いたしました「事業内容の見直し」に基づきまして、効率的な事業執行が図れる計画を検討した結果をご説明いたします。具体的には、平成 27 年度以降引き続き「工事用道路」と「本線道路」工事を実施します。なお、順調に進めば平成 28 年度には 1 号工事用道路が、また平成 30 年度には 2 号工事用道路が完成予定ですので、本線の複数箇所からの工事着手が可能となります。その結果、順次、各橋梁及びトンネルにも着手出来る運びとなり、平成 36 年度には全ての工事が完成する予定です。なお、先線の用地買収が未着手ですが、起業予定地における一応の調査は完了しており、問題無くご協力いただけるものと判断しております。そのため工事進捗に影響のないよう用地買収交渉にも着手してまいります。以上のことから、事業完了年度を平成 32 年度から平成 36 年度に変更いたしました。

続きまして、費用対効果分析についてご説明いたします。

なお、主な算出方法につきましては本日審議いただいている他の道路事業と同じですので、ここでは、仁柿峠バイパスにおけます「将来交通量」と「費用便益比」の結果のみ説明をさせていただきます。便益の算出についてございますが、バイパスの整備を「行わない場合」と「行った場合」における交通量転換をもとに計算を行っています。ここでは名張市役所と飯南振興局間の移動を想定してバイパス整備による交通量の変化をご説明いたします。まず、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します。計算の結果、整備を「行わない場合」は約 1,000 台/日、「行った場合」は大型車の交通の転換が発生し、約 1,220 台/日となりました。なお、バイパス整備により転換する大型車の迂回ルートは、国道 165 号～国道 23 号～国道 42 号～国道 166 号と想定いたします。便益の算定におきましては、このように広域迂回していた交通車両が、バイパスを通ることにより発生する時間や、距離の短縮による利益を貨幣換算して求めております。

表の上段①費用をご覧下さい。

費用につきましては建設に係る事業費 111.0 億円、供用後 50 年間の持管理費が約 3.4 億円で、合計 114.4 億円となります。なお、建設費につきましては、用地は資産として残るため控除いたしております。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 27 年の現在価値に換算いたしますと合計 124.5 億円となります。

次に、表の中段②便益をご説明いたします。

供用年であります平成 37 年の便益は「走行時間短縮便益」が約 7.9 億円、「走行経費減少便益」が約 1.3 億円、「交通事故減少便益」は約 2 千万円となりまして、これらを合計すると約 9.3 億円となります。この単年便益につきまして、費用と同様に社会的割引率の 4%を考慮いたしまして、供用から 50 年間分の便益を積み上げて合計したものが、基準年であります平成 27 年の現在価値の便益で合計約 134.9 億円となります。

以上によりまして、費用便益比は便益の 134.9 億円を費用の 124.5 億円で割った結果、1.1 となりまして、費用に対する事業効果が実現できるものと考えております。

続きまして、定性的な効果についてご説明いたします。

平成 13 年度に松阪市木の郷（きのさと）町地内におきまして大規模な木材コンビナート、ウッドピア松阪が完成しております。県内各地はもとより近隣県からも木材が搬入されています。

このグラフはウッドピア松阪の木材取扱量の推移を表したものです。近年は減少傾向にありましたが、平成 25 年度は増加しております。搬入される木材につきましては、起業地周辺の松阪市飯南町はもとより、林業の盛んな津市美杉町や県外では奈良方面からの搬入量が多いとのこと。そのため、当バイパスを整備することにより輸送コストが縮減されることから、林業の活性化につながるものと期待されております。また、走行時間が短縮されますことから、災害発生時における応急活動を円滑に行うことが可能となり、住民の安全・安心の向上が期待されています。

続きまして、地元の意向についてご説明いたします。

当該路線が通過する 6 市町村の三重県伊賀市、名張市、津市、松阪市、多気町、奈良県御杖村によりまして「国道 368 号改修期成同盟会」が設立されております。地域間の物流及び交流促進のために早期完成を強く要望されております。また、バイパス整備に伴い設置いたします「工事用道路」についてですが、林業関係者の多い地元地域からの強い要望もありまして、将来的には林道として、松阪市に移管する方向で調整を行っております。

続きまして、コスト縮減の可能性についてご説明いたします。

当事業では設計済みの鋼橋(5 橋)において、定期的な塗装の塗り替えが不要となる耐候性鋼材を使用し、維持管理コストを縮減する計画です。これまでに施工を完了している 2 橋につきましては、完成後 50 年間の維持管理コストを約 5 千万円縮減いたしました。この他にも、切土法面の法尻部分にコンクリート吹付を施工し、除草に要する維持管理コストの縮減を図っております。また、今後の先線計画におきましては、トンネル照明について最新器具の導入を検討する等、建設・維持管理コストの縮減に努めます。

続きまして、代替案の可能性についてご説明いたします。

当該計画は、平成 17 年度の再評価時に実施した計画変更において、比較選定を実施したうえで決定したルートでありますことから、これに対する代替案はございません。なお、全体計画 3,920m のうち 1,930m 区間は整備済みです。

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いたしたいと考えて

おります。ご審議のほどよろしくお願ひいたします。

(委員長)

はい。どうもありがとうございました。それではさっそく委員の皆様、いかがでしょうか。この評価が妥当であるかどうか、評価の妥当性についてご意見・ご質問などお願いします。

(委員)

前からも言っていますが、これ工事期間 36 年までですね。完成時にどうなっているかわからないよね。費用対効果なんて出ないと思うね、これ。だから本来やったらもう 10 年で 4 km とかね。普通は、考えられません。4 km 作るのに 35 年もかかるとは。だからそのへんの費用対効果なりも考えてやっぱり期間もね。やっぱりそれから効果が出るなら出るなりに、年数も減らすなどしてね。だから、工事に優先順位付けて、同じ 30 年かかる事業があったら、10 年ずつやったら 2 つが 10 年、20 年で効果が出ますので、そういう形の方式をなんで取れないのかと思いますけどね。もう少しその工事の期間というのをね、短縮できて、本当に効果が出るような形にして欲しい。これ要望ですけどね。

(委員長)

一つ、大事な点だと思いますが、今のご意見について、いかがでしょうか。

(松阪建設事務所)

これにつきましてはですね、ご存知のとおり現道が急峻でカーブも多くですね、それをまあ、例えば現道拡幅するっていうことであれば、一定の効果が発現できるわけですけど、実際もう全体がバイパス区間でないと道路構造令が満足できない、というのがございまして、非常にそこらへんからも時間がかかって効果が遅いというのも要因の一つか、というふうに考えております。後それと、先程もご説明させて頂いたのですが今後、本線の工事を事業進捗させるために、1 号工事用道路と 2 号工事用道路でも前回から工事用道路は、いわゆる計画していたのですが、そこらへんも踏まえて複数箇所からですね、なんとか早い時期に工事を完成させようという事で、計画いたしております。

(委員長)

よく出てくる意見なのですが、なかなかスパッとした回答がしにくい、まあそれはそれでわかりますけども、こうした意見を記憶にとめておいて、それを受けて、注意していただければと思いました。

(委員)

それに対して、また 4 年も必要と、そのあたりの考え方っていうか、もう先延ばしにしていって、ずうーっとやり続けるような感じにしか見えないのですが、いかがなものですかね。これ費用が、やっぱりかかるもので、簡単ではないとは思いますが、そのあたりも県内の道路建設に対する、見込みがあるわけじゃなくて、先程みたいに本当に多い所で、先に行ってやらなければならない、温度差ってあるのが多少わかるのですが、これをずうーっと長伸ばしにして行く事が、果たして建設

して行く上でも、ほったからしにしている事が果たして、私は良い事ではないと思うので、時間も含めてそのあたり。同じ意見なのですが。

(松阪建設事務所)

本当にご指摘の通りだとは思いますが、トンネルがありますし、橋梁も残り 6 橋ございまして、ある程度、工事用の進入路は確保するものの、確かに予算確保の面でもですね、今非常に厳しいというのは皆さんご承知の事だとは思いますが、そこら辺の確保をなるべくできるように、複数箇所から施工して行きたい、という事で 36 年ということ設定させて頂くという説明しか、今のところはできないということです。

(委員長)

よろしいですか。ちょっと納得できないところはあるかと思うのですが、だからといってこれ以上説明しにくいというところでしょうか。他にありますか。

(委員)

これは費用便益によってというところで、しかも、事業費が前回より増加しているものがありました。この追加の調査をされて、コストがかかる可能性が無いとは言えないという事ですから、そのもし費用便益比が 1.0 を下回った場合は、どうされるのでしょうか。

(松阪建設事務所)

非常に厳しいご質問なので答えづらいのですが、ここでも詳細な地質調査とかですね、最後の測量をやったということで、それが無いというふうに信じておるところなのですけども。おっしゃられましたように、増える可能性は有る、無いとはいえない。

(委員)

私が、事前にこういう工事をするわけではないので、危惧するとしたら、やっぱり危ないぞとか、いうのは分かるような気はするのですが、一方でやっぱり効果との対比で事業というのは、やるかやらないかを決定するものですから、だからその場合どうされるかというのは、あらかじめ考えておかないと、ちょっとまずいのではないかと思います。これは数量的には、こういう場所で、非常に大きな工事でされていて、それはそれで役に立つ事はあるとは思いますが。一方でわれわれの税金を使ってやるわけですから、私、これ 1.1 だからやる、という判断する事は、正直、納得できないところがあるのですが。というのは費用便益予測というのは、同じフレームで評価したらどれが、一番評価が高いか、という優先順位を作るためにあるもので、1 以上だからやるとかやらないとかという話は、本来は、ないのと、これはちょっと、再評価する今の、この事業に関係した質問ではないかもしれませんが、そういう意味で、今、事業を担当されている方が、費用便益について、5 年後もう 1 回評価するわけですね。その時にもっとコストを変えます、実は下がりました。どうしますかということは、厳しい質問だけど、やっぱりそれは考えていただかないと、非常に県民に関して説明できなくなるじゃないですか。

(松阪建設事務所)

さきほどもちょっと定性的な効果をいろいろ事業のですね寄与するとか、先程も雨量規制がかからなくなったり、大型車も通れるようになって、大型車の規制も解除できるといった効果なんかがあるんですけど、なかなかやっぱりこれ、いわゆる国のマニュアルがございまして、そこにやはり今の時点では乗って行かなければならない、という事もあってですね、確かにあの、委員のおっしゃられますような、いろいろな効果を盛り込めたら私どももこの 368 号の仁柿峠バイパスにつきましては、まだ先が 10 年程あるようございまして、またもう 1 回減少するという事もある、とそういうふうになればいいなど。ちょっと感想になってしまったんですけど、えらい申し訳ないですが。それぐらいしか、ちょっと私どもはやっぱ言えないですけど。

(委員)

私、さっきからちょっと気になっていた数字があつて、整備無しの時に 1,000 台、整備してからもただ増えるのは普通乗用車が 1,000 台のまま、それで大型車の入れなかった 220 台が、ただここへ来ているだけで数字が増えていますよね。だから、B/C が上がるどころか、もう少しこの地場産業への支援、と言いますが、産業的にもこのウッドピア松阪だけでしたら、なかなか交通量も増えることは、住民こそ減って通る台数は少なくなり、このウッドピアだけの産業でしたら、どれだけ交通量が増えるか、それこそ 10 年先はもっとこれ減少されているかわかりませんので、そういうもっと交通量の増える見通しでされているけど、B/C は、私は、下がっていく一方なのかな、と思いながら見ていましたけど、これ交通量は何も多くなっていないですよ、整備されたからといって、ただトラックの台数がこちらへまわっただけ、っていうそういう事で、そのところ、もうちょっと考えていかないと、B/C は先程言われたようにだんだん下がって行くのかな、という感じがしたんですけど。

(松阪建設事務所)

これも先程話がありましたけど、交通量推計の前提、決められた式なのでなかなかそこは変えられないので。すいません、こうで。

(委員長)

B/C はこうだという事で。

(委員)

他の委員さんが言われたようなことをやっぱり活性化とかいろいろ、はては県土整備部だけではできない話ですよ。あの地元産業の部分であるとか、三重県全体が考えていかないと解決しないものがあるな、という感想ですけど、感じております。そういう事も投げかけていただくのも非常にいいかなと思いますね。まあ、道路は建設していくのですから、やはり有効に利用していただきたく今の 1.1 だから、まあ数値的にはいいですよ。そこがまだ 5 年後にまたもう一度再評価、この時どうなっているか不安のような気が私はしていましたが、松阪建設事務所さん側も不安のようなことをおっしゃるので、よくは理解できたんですけども、最初の工事費には 90 億円でまあわかる限りで設定していますね。それが一部供用し出したら、法面がはがれてきたからもう一回いろいろ仮に直していたとか、強化をしたというのはあんまり表向きにも威張って言える内容ではないと思うのですが、

その最初に設定をした時はその調査の方法でよかったという、工事に入っても何か基準みたいなものがあるのでしょうか。崩れてきたからもう一回したというのも、なんとなくこの説得力のない不安材料の一つであるのですけれども、非常に難しい場所ではあると思いますが、そういうことは他でもあるのでしょうか。

(松阪建設事務所)

逆に中央構造線が走ってしまっていて、ちょっと必要最小限という、先程の地質調査なんかのお話をさせて頂いたんですが、まあそれ以降は十分なボーリング調査等々をやっているんですね。設計に配慮して工事をさせて頂いています。

(委員)

それは、三重県の中でそういう基準っていうのが十分な事をしているふうに、それ以降変わったという事ですか、全体に。

(松阪建設事務所)

全県的な基準かどうかはあれですが、ここの箇所についてはですね、そういった事に非常に、ちょっと違えば地質が変わってしまうぐらいの構造線がもまれています。

(委員)

ちょっと大変なことになりますね。その昔の最初の始まりの時は、そういう事はあまり考えずに。

(松阪建設事務所)

考えずに、と言いますか、必要最小限で。

(委員)

必要最小限、お金が無かったと、予算的に。そのあたりは長年のことですので、いろいろ変わってくるのでしょうか、ちょっと心配な部分だな、思っています。

(委員長)

はい、その他はいかがでしょうか。もうすでにご意見というか、まあ要望といいますか、いくつか出ているかと思いますが。その他いかがでしょうか。

(委員)

今後の課題として、だからこういう道の拡幅の場合は、事業期間のスペンが、年数が長過ぎるからこういう事にもなるのですが、将来その産業を発展させようとか、そこをバイパスにすればどこまで通ってすごく交通量も増えて良くなるよ、というような、そういう見通しを立てようと思ったら、やっぱりさきほど言われた工事の年数も短くして。10年、20年の先で環境は変化しますので、人口は減るばかりで道の利用者は減るばかりなので、やはりそういう産業の発展というのも考えて、1つの公共事業だけじゃなしに、やっぱり縦の線、横の線しっかり話し合ってもらって、そういう見通し

をつけたかたちでの道路工事をしていただきたいな、という要望なのです。

(委員長)

あの、すいません。1点だけ申しますと、ちょっと批判的に言われたかもしれないのですが、私は率直なところ、これは実は画期的だと思っただけで、ここは私のイメージ的には通れない道なので行かない道です。これが通ると、実は名張と松阪・伊勢を直接つなぎますよね。だから、今回のマニュアルではそこまで計算できないですけども、例えばその伊勢の方面に新しいルートで観光客が行くかもしれないし、それはそれで説明はできると思いますよ。だから、なんかもうちょっとそのあたりも積極的に評価していただいて、何か言うてくだされば、もうちょっと理解しやすいかなというところも感じました。やっぱり今回もマニュアル通りの結果ですので、これはこれでいいと思うのですが、あそこが通れるなら、私的にはすごいなと実は率直にそう思っています。

(委員)

今のお話も受けて結局この中の話、全般ですけど、やっぱり効果の実現を考えると、短期間で工事を終わらせないと、先程、他の委員さんも話されたように、20年も30年もかけて日本経済自体が大きく変わっていて、そこで道路が出来ても、全然効果が実現できていない。できた時点で効果が発揮するように道路建設しているので、是非とも10年ぐらいのスパンで物事を考えてもらうような県土整備部さんの方針っていうか、ちょっと考えていただきたいな、とすごく思う事なのです。

(委員長)

県の担当するところに、そのあたりのご意見は伝えたいと思いますが、ひとまずこの事業につきましては、よろしいでしょうか。はい、ではあのひとまずここまでといたします。ちょっと時間が予定より遅れておりまして、もう一事案ありますので、次にうつりまして、第5番の説明を受けることとします。では、よろしく申し上げます。

5番 一般国道422号八知山拡幅

(松阪建設事務所)

お待たせいたしました。それでは続きまして、通し番号5番の一般国道422号八知山拡幅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、継続中の事業でありますことから、「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、再評価書の2ページ下の「再評価の経緯」をご覧ください。前回平成22年の再評価では、事業継続を了承されております。また、「残事業の早期完成にむけて、計画的で効率的な事業執行を求める」との意見を頂いております。この件につきましては、後に出てきます「残事業の工程について」でご説明をさせていただきます。それでは、再評価書に沿いまして、スクリーンの方でご説明をいたします。

まず、当該路線の状況について、ご説明いたします。

国道422号は、宮川の左岸沿いを通り、県道大台宮川線を経由し、国道42号に至る道路でございます。沿線には、宮川総合支所、宮川小中学校、警察・消防やスーパーなどの生活関連施設・医療機

関があり、周辺住民にとりましては、生活に欠かせない重要な道路でございます。

当該路線は、急峻な山地と宮川に挟まれており、過去には災害により集落への通行が不能となりましたことから、緊急時の通行を確保するため、宮川兩岸に道路を設けまして、代替性をもった道路網の構築を図り孤立化を防ぐこととしています。また、当該事業より宮川上流の大台町大杉地区には、この地域の主要な観光資源であります、キャンプ場や大杉谷登山道があり、唯一のアクセス道路となっております。

次に当該事業箇所の状況について、説明いたします。現道は、幅員狭小であり、普通車が対向できない状況でございます。また、この八知山トンネルは、写真のとおり、トンネル坑口上部の赤色で囲んだ岩盤が崩落する危険性から、平成 10 年 2 月から八知山トンネルを含みます 195m 区間を通行止めと致しております、紫色で着色しました対岸の町道を迂回路として活用している状況でございます。しかし、迂回路である町道は、道幅が狭く、右写真のように、大型車が道路いっぱいに通るため、対向車両は、橋の手前で通過するのを待たなくてはならず、また、中央の写真のように、道路をはみ出してなんとか通行している状況でございます。このように迂回路は幅員が狭小のため、安全で円滑な交互通行ができず、さらに国道が通行止めであることから、代替性をもった道路網の確保が図れていない状況でございます。このような状況のなかで、平成 16 年 9 月の台風 21 号によりまして、当該事業周辺では甚大な被害を受けました。写真①の箇所では、地滑りにより町道が被災し、通行止めとなりましたが、対岸の国道を迂回することができました。写真②の箇所は、対岸に道路がなかったため、8 日間にわたり孤立しました。また、写真③は、並行する町道の山側斜面の写真です。ご覧のとおり、至るところに転石があり、災害に対してぜい弱な状況でございます。このような状況であるため、安全で円滑な通行の確保を図るとともに、代替性をもった交通網の構築を図るため、事業に着手いたしました。

次に、八知山拡幅の事業内容について説明いたします。事業期間は平成 7 年から 28 年まで、全体事業費は、20 億 1 千万円で工事費が 19 億 4 千 4 百万円、用地費が 6 千 6 百万円、計画延長は 850 m でございます。道路の幅員は、2.75m の車道が 2 車線で、全幅員が 7m でございます。

主な構造物といたしましては、トンネルが 1 本と橋梁が 1 橋となっております。なお、事業期間は、用地買収が難航していましたが平成 25 年 1 月に用地買収が完了したことから、後に要する期間を考慮いたしまして、完成予定年度を平成 25 年度から平成 28 年度に変更しております。また、その他の事業内容につきましては、再点検しましたが、前回評価から変更はございません。また、橋梁の構造につきましては、耐震性や耐久性を考慮いたしまして、「道路橋示方書」に基づき、設計を行っております。

次に、事業の事業進捗状況について、ご説明いたします。平成 26 年度末の事業進捗率は、50% でありまして、工事が 48%、用地取得が 100% でございます。これまでに、起点側の 260m を供用しております。この写真は、供用済み区間のもので、安全で円滑な通行に十分な幅員を確保しております。現在、平成 26 年度に橋梁工事が完成し、同年からトンネル工事を行っておるところです。

今後は、平成 28 年度の全線供用開始に向け、残る 590m の工事を進めてまいります。

次に事業を巡る社会経済状況の変化について、ご説明いたします。当該路線は、大杉地区から大台町役場宮川支所、宮川小・中学校、警察・消防・役場・生活関連施設・医療機関等を結ぶ道路で同地区の住民にとっては、生活に欠かすことのできない重要な道路でございます。また、平成 26 年 4 月には大杉谷登山道が約 10 年ぶりに全線供用開始を行い、尾鷲側からのアクセス道路として平成 16 年

度の災害から通行止めとなっていました、大杉谷海山線も平成 28 年度の供用開始を予定致しております。

これらにより、キャンプ場や大杉谷溪谷への登山などアクセス性が向上し、観光客の増加が期待されています。また、当該道路の整備によりまして、観光産業への支援に繋がるものと期待されております。

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します。なお、主な算出方法につきましては、本日、ご審議いただいております。他の道路事業と同じですので、ここでは、八知山拡幅における「将来交通量」と「費用便益比」の結果のみ説明させていただきます。まず、八知山拡幅の整備を行わない場合と、整備を行った場合のそれぞれの将来交通量を推計します。事業実施によって、現状黒いルートを迂回している交通が、赤い国道ルートに転換するので、これらの交通量を整理致しますと、まず、現況交通量は、迂回路で 1,800 台となっています。八知山拡幅の整備を行わなかった場合の 1 目当たりの将来交通量は、迂回路で 1,500 台です。このような整備前の状況に対して八知山拡幅の整備を行いますと、通行止めが解消され、国道 422 号の走行性が高まり、町道を通行していました 1,500 台が国道 422 号に転換するため、交通量は、1,500 台となります。

次に費用対効果分析の結果について説明致します。表の上段①費用をご覧下さい。費用については、建設に係る事業費と 50 年間の維持管理費の合計を、基準年の平成 27 年における現在価値に換算致しまして、23.6 億円となります。うち、維持管理費の現在価値は、0.3 億円となります。次に、表の中段②便益をご覧下さい。基準年の平成 27 年における現在価値では、合計 25.0 億円となります。なお、走行時間短縮便益の単年便益は 1.2 億円。走行経費減少便益の単年便益は、0.1 億円。交通事故減少便益の単年便益は、0.0 億円、それぞれ基準年におきます現在価値につきましては 23.3 億円、1.6 億円、0.1 億円となります。以上によりまして、費用便益比は、便益の 25.0 億円を費用の 23.6 億円で割った結果、1.1 となりまして、費用に対する事業効果が発現できると考えています。

続きまして、前回の再評価では、「残事業の早期完成にむけて、計画的で効率的な事業執行を求めるものである。」とのご意見を頂ましたので、残事業の工程についてご説明をいたします。まず、用地取得ですが平成 24 年度に用地取得が完了しました。次に、橋梁下部工及び旧橋撤去を平成 25 年度から平成 26 年度にかけてまして施工を行いました。ここで、橋梁下部工事及び旧橋撤去は河川内工事のため鮎の漁期を避けて平成 25 年 10 月から着手致しました。次に、橋梁上部工ですが下部工と同様に平成 25 年度から平成 26 年度にかけて施工を行いました。トンネル本体工事ですが、平成 26 年度から平成 28 年度にかけて現在施工中でございます。そして今後トンネル照明設備工事と赤い部分の道路改良工事を平成 28 年度に施工の予定で、平成 28 年度末の供用開始に向けて、現在事業を進めているところです。

続きまして、定性的な効果について、ご説明いたします。事業を行いますことで、国道の通行止区間が解消されます。これにより、災害などで、どちらか一方の道路が通行不能となりまして、車両の通行を確保することができるため、大杉地区の孤立化を防ぐこととなります。表のとおり、救急車・消防車は、大杉地区へ年間約 27 回出動していますが、迅速な救急・消防活動が可能となります。

以上のような効果によりまして、『住民の安心な暮らし』を確保することができます。

次に 2 点目ですが、『観光産業への支援』が期待できます。平成 18 年に近畿自動車道紀勢線の大宮大台インターチェンジが開通しました。これにより、自然豊かな大杉地区の観光地へのアクセスが高まり、より身近な存在となりました。平成 16 年災害で不通となっていました大杉谷の登山道は、平成

26年4月に約10年ぶりに全線供用開始をいたしました。これにより観光客の増加が期待されており、当該事業を行うことで、観光地への利便性が向上することとなり、観光産業への支援につながるものと考えられます。

続きまして、地元の意向について説明させていただきます。当該路線が通過します5市町、三重県津市、松阪市、伊賀市、大台町、紀北町で設立されました「三重南北縦貫道路建設促進期成同盟会」から、『災害時の緊急輸送路としても道路整備は緊急の課題である。』という旨の要望がありまして、拡幅の早期完成を強く要望されています。

続きまして、コスト縮減の可能性について説明いたします。トンネル照明では、器具の技術が向上しておりまして、広スパン・省電力・長寿命な照明器具が開発されています。視認性や安全性を確認しながら導入を検討し、コスト縮減に努めます。

続きまして、代替案の可能性について説明いたします。八知山拡幅の全体計画850mのうち、起点側から260mは供用済みでございます。また、用地の進捗率は、100%で、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。

以上の再評価の視点を踏まえて、評価を行いました結果、当事業を継続し、一刻も早く全線供用を図りまして、地域住民の方々には、安心・安全な暮らしを送って頂きたいと考えておりますので、よろしくご審議をお願い致します。

(委員長)

はい、説明いただきました。ありがとうございます。では、早速、委員の皆さんいかがでしょうか？評価の妥当性についてご意見、ご質問などをお願いします。

(酒井委員)

供用は28年度までに出来上がると考えてよろしいですね。

(松阪建設事務所)

この時期は間違いなく。その時、終わっているという言い方は、ちょっと語弊があると思いますので、ちょっと、予定でよろしくをお願いします。

(委員)

それから、先ほどからずっと話が出ていますが、B/Cが1.1というのが、はたして、この社会の周辺の状況を含めた中で、もっと必要性のある部分がたくさんあると思うのですが、それが反映されていないというのは、なかなか歯がゆいところですが。そのへんは県として、何か出せるところはないのでしょうか？

会計検査に対して、もしこれが0.9になった時に、だけど、絶対に必要ですよ。先ほど、他の委員からも話がありましたけど、そのあたりの県の方針として、絶対に必要だという、理解が出せるかという資料を頂きたい。この事業だけじゃなくても。

(委員)

きちっと理由を言いにくいのでしたら、今の質問に関連してなんですけど、数字には出せないけれ

ども、こうして大台地区へ救急車も走っています。消防車も走っています。1番大事な住民の安心そういう暮らしの中に根付いている道ですので、それ計算できないのはいろいろとあると思います。さっきの1.1の場合と比較して申し訳ないのですが、この場合、住民の方が、すごくこの道ができることによって安心出来る生活を送っておられるという、数字においては、何かあった時に、この説明は、私は十分いけるのではないかと思います。人命というのは数字に変えられないものがあると思いますので、私は十分これを強調していただいても、良いのかなと思います。以上です。

(司会)

というご意見でしたけども、何か、コメントされますか？

(道路建設課)

このような命の道的な回答というのは、マニュアルでは、先ほどからずっと、説明させていただいていますけれども、なかなか数字としては表れてこないというのがございまして。わざと最初に命の道っていうキーワード的なものを言ったんですけれども。そういうようなところで、必要性というのは、訴えていきたいと思っております。

(司会)

どうぞ。

(委員)

費用便益比というのは、皆さんもご承知のようにごく一部の効果しかみていないのです。わかりますよね。乗用車の通行が楽になるとか、つなぐとか、それも一部の基準で見ているだけなので。ですから、これでやる、やらないということではないと私は思っているのですよ。今、おっしゃられたことは大事な事だと思いますね。説明としてお願いしたいことは、もし、通行止めとか、ある程度は道路の為の話をしてはいるのですが、じゃあ安心安全のために、どういう人が利用してもえるのかということをお話していただいたうえで、その中で道路が必要だと。道路の中でも全体の中でも、その基準でいうと三重県としては、この部分が一番大事なのだという、例えばランク付け何々であれば、とても分かりやすい。分かります？あるいは、みんなで観光産業の視点についても同じです。道路があれば来るのかもしれないけど、道路側の話なので、内輪の話じゃ、全然だめです。観光の施策として、たとえば、こういうものが必要なのだという優先順位をつけられて、その中の高いランクに道路があるのであれば、かりにB/Cが低くてもね、やれないって考えない方が良いと思います。あるいは、環境保全のところですね、環境面って全然B/Cに反映されていないですからね。環境の保全上重要だということが、三重県の中で優先順位をつけられるのであれば、それで良いと思う。そういう説明がないから非常にうまく議論が噛み合っていない。さっきの林業も同じですよ。林業をする為に、逆に道路が必要なのですか？といたら私はちょっと違うのではないかと思います。ですから、そういう視点があれば、我々としてはね、専門家からすれば、良いと思うのだけでも。道路をつくれればこういう効果がありますっていう説明だけだと、やっぱり不十分。という気がします。以上です。

(委員長)

今の意見に説明されますか。

(道路建設課)

言われると、道路があつてということだけではなくて、その各方面との整合を今後、説明していきたいと思います。ありがとうございます。

(委員長)

その他は、いかがでしょうか？

一点申しますと、前回言ったような気がします。この短い区間を取り上げて計算するのが、私は酷な話かなと思います。それはしょうがないのですけれども、ちょっと設定が厳しいのかないつも思っています。つまり、道路は1本なので、これで大杉谷まで、センターラインがずっとある道ができたよというのだったら、かなり大きいことだと思いますよ。全体が良くなったよっていうのだったら。これまでも、道路整備をかなり進めているはずですので、何と申しますか、ここだけを取り上げて見るのではなく、ここの道路を一本通してみた場合、やっぱりこれだけ、意味があるでしょうか、これだけの効果があるはずですよという、そういう主張も出来ると思うのですが、どうなのでしょう。そのあたりをできたら、ちょっと聞きたいのですけど。

(松阪建設事務所)

今回、広範囲に説明というのはもっともだと思います。ただ、この42号から大杉谷から大台ヶ原までの、時間短縮だけは見たんですけれども、とりあえず3分短縮したということで。今回出した結果はですね、この事業の八知山拡幅は、効果を発揮しなかったというのが結果であります。

(委員長)

今回は、この区間に限って計算して、こうなったというのは、それはそれで良いですけれども。たとえば、また、工事は続くでしょうから、この工事期間が終わったとしても、また他のところで続くでしょうから。その場合の備え方といいますか、説明の仕方としては、私が言ったような道路全体で見ただけにこれだけ意味がある、これだけ効果があるという、そういうところを考えて頂きたいと思いました。

他に委員の方々、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、ひとまずここまできかせていただきます。今、4つの事業について、まとめて説明をお聞きしました。その質疑につきましては、ここでひとまず終わりにしまして、いったん休憩をはさみまして、それで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とします。委員のみなさん、よろしいでしょうか。そういう手続きを進めたいと思います。少し時間を頂きまして、それでは一旦休憩としまして、再開は15時40分の予定とします。では、それではお願いします。

< 休 憩 >

(委員長)

それでは今から、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読み上げます。

意 見 書

平成27年8月11日

三重県公共事業評価審査委員会

1 経 過

平成27年8月11日に開催した平成27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4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】

4番 一般国道368号仁柿峠バイパス

5番 一般国道422号八知山拡幅

8番 一般国道422号三田坂バイパス

9番 一般国道368号大内拡幅

4番については、平成2年度に事業に着手し、平成11年度、平成17年度、平成22年度に再評価を行い、その後おおむね5年を経過して4回目の再評価を行った継続中の事業である。

5番については、平成7年度に事業に着手し、平成17年度、平成22年度に再評価を行い、その後おおむね5年を経過して3回目の再評価を行った継続中の事業である。

8番については、平成8年度に事業に着手し、平成17年度、平成22年度に再評価を行い、その後おおむね5年を経過して3回目の再評価を行った継続中の事業である。

9番については、平成18年度に事業に着手し、一定期間の10年を経過して初めての再評価を行った継続中の事業である。

今回、審査を行った結果、5番、8番、9番について事業継続の妥当性が認められたことから事業継続を了承する。

ただし、9番については、渋滞緩和効果について、より現実的でわかりやすい説明をされたい。

4番については、継続審議とする。次回は、事業の必要性についてより明確に説明されたい。

以上が意見書です。委員の皆さんよろしいでしょうか。

それでは、当意見書をもちまして答申とします。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布する事と致します。

続きまして、議事次第3番評価対象事業の概要説明について、事務局から説明をお願いします。

(3) 再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、次回の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付いた資料がそうでございます。今回は林道事業の再評価が1事業、道路事業の再評価が3事業でございます。この資料につきまして、事業主体が1事業当たり5分以内で説明致しますので、委員の皆様におかれましては、次回の審議の際に補足して欲しい説明や追加して欲しいバックデータなどの資料、その他ご興味を抱かれた事柄など、次回の説明につながるご意見・ご要望をお願いしたいと思います。

なお、これは審議ではございませんので、ご質疑につきましてはごく簡単な程度でお願いしたいと思います。説明の順番といたしましては、林道事業の1番から、道路事業の3番、6番、7番の順で概要説明を行います。質疑につきましては、説明の後でまとめてお受けしたいと思います。

以上でございます。よろしく申し上げます。

(委員長)

それでは、順番に概要説明をお願いします。まず、1番から、お願いします。

1番 林道波留相津線

(治山林道課)

それでは、森林整備事業、県営林道「波留相津線」の事業概要について、説明をさせていただきます。

まず、はじめに林道事業の概要についてご説明致します。林道は、国の補助を受ける等して整備する「林道規程」に基づく、恒久的な公道をいいます。道路法、道路構造令に基づく一般道路や、公道でない作業道等とは区別されています。三重県内にある林道は、市町や森林組合が管理主体になっています。また、県営林道事業は市町からの依頼により、県代行で工事を実施し、完成した区間から随時市町へ移管し、森林整備等に利用されています。

林道の目的は、下刈、間伐作業や木材搬出作業の作業効率が高まることにより、コストが軽減され、収益性の向上が図れる。また、作業現場への歩行時間が短縮され、森林作業の就労条件の改善、森林整備の効率化が図れる。更に、山村地域の生活道路として定住環境の改善が図れる、などであります。前の写真は林道の完成イメージです。次に「波留相津線」の概要について申し上げます。

林道「波留相津線」は、松阪市飯南町大字向粥見字波留地内の町道を起点とし、上相津地内の県道に接続する終点まで、総延長5,838mの峰越え林道です。次に、事業の計画概要でございますが、事業の着手理由としては、地域の林業基盤施設として、骨格的な林道を整備し森林資源の有効利用や森林施業の促進による公益的機能の発揮のため、波留地区と相津地区の集落間を連絡し、効率的な施業・生産・流通を図ることを目的に開設しています。また、前回の再評価で、事業継続の妥当性が認められたことから、事業継続を了承するとのご意見を頂いたところです。

「波留相津線」は、利用区域の森林面積が204haで、平成10年度から工事を開始し、平成27年度までの18年間、5,838mの計画で進めて来ております。開設済延長が波留側で2,095m、11億3百13万1千円、相津側で2,695m、9億3百56万7千円の合計4,790m、事業費20億6百69万8千円となっております。事業の実施にあたっては、ルートを選定は慎重に行い、安定したルート、経済

性はもちろんのことですが、作業の安全性等を十分考慮して実施してまいりました。しかし、当地域の近くに中央構造線が横断しており、破碎岩地帯であることから、法面崩落等による作業の中断や、法面对策工事等に日数、事業費を要してしまい、残り 1,048m、事業費 3 億 2 千 70 万 2 千円が未完成となっております。

当林道は地域関係者の期待も大きく、残りの区間を開設することにより、区域全体の森林整備の促進や木材の搬出コスト縮減等、効果も大きいことから、事業期間を 5 年間延長し、完成年度を平成 32 年度に変更したいと考えています。また、事業費につきましても法面对策工事等で経費が増額したことから、全体事業費を 23 億 2 千 7 百 40 万円に変更したいと考えているところでございます。現在の進捗状況は 86% となっております。

続きまして費用対効果の概要についてですが、林道事業の費用対効果につきましては、林野庁が作成した「林野公共事業における事前評価マニュアル」に基づき計算を行います。

林道事業の評価期間は、「工事期間に、路体の耐用年数 40 年を加えた期間」と定められており、便益計算は利用区域内で実施する森林整備面積を、主な算定因子としています。

波留相津線の評価につきましては、お手元の「林道事業費用対効果集計表」のとおりとなります。当路線の便益総額は、42 億 6 千 8 百 95 万 3 千円で、事業費合計 32 億 1 千 7 百 19 万 8 千円となり、費用対効果は、1.33 となりました。以上で概要説明を終わります。

(委員長)

ありがとうございました。今説明のありました事業について、いかがでしょうか。委員の皆さん、特に次回の審議に向けてという事で、ご意見、ご要望などお願いします。

(委員)

費用対効果の集計表が、資料で出ていますけれども、ざっと見ただけで、何でこれがゼロなのだろう、と不思議に思う様なものがいっぱいあって、それぞれの、計算全部は無理かもしれませんが、書いていただければと思います、お願いします。

(委員長)

次回に向けて、よろしく申し上げます。その他、いかがでしょうか。

(委員)

あと、同じことです。この今の費用便益の集計を見ると、災害等軽減便益がほとんど？

(治山林道課)

そうですね。

(委員)

と言う事なので、着手理由と整合しているのか、ちょっと微妙な所があるんですが、地域の林業基盤施設としての有効利用だとか、簡単な数字だけですから、整合性の所で微妙な所がありますから、目的の所をきちんと説明された方が良いかな、と思います。

(委員長)

はい、というご指摘がありましたので、お願いします。その他は、よろしいでしょうか。
では、他は無いようですので、1番の事業につきましては、ここまでと致します。
次にうつりまして、3番の道路事業について、お願いします。

3番 一般県道一志出家線

(津建設事務所)

道路事業通し番号3番、一般県道一志出家線の概要について、概要をご説明致します。

まず、当該路線の状況についてご説明いたします。事業箇所は、津市の中心地から東よりに位置しています。

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字八王子田に至る延長2.6Kmの道路です。

当該路線は、国道165号線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の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の区間でございます。

続きまして、当事業を実施している一志出家線の状況について説明させていただきます。現道の交通状況と致しましては、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おります。また、現況の道路幅員では、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。さらには、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にあります。

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。当該事業区間の一部は、栗葉小学校への通学路になっていますが、現道には歩道がなく、児童が車道の路肩を歩行する状況が見られます。また、久居西中学校への通学路にもなっており、自転車についても自動車と混在する状況が見られます。

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、基礎の洗堀、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、津市一志町高野から、庄田町字八王子田までの区間において、中川原橋の架け替えを含む現道のバイパスを整備する事業を実施しています。この事により、円滑な自動車交通を確保します。また、このことで、歩行空間の安全性を確保し、雲出川に架かる橋梁の老朽化対策を図ります。

次に、「事業内容」について、ご説明いたします。計画延長は1,300メートルです。道路の幅員は、3メートルの車道が2車線、全幅員11.25メートルでございます。主要構造物は、橋梁2橋です。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。全体事業費は約29億円で、そのうち工事費が約25億円、用地費が約4億円でございます。

最後に費用便益比について、ご説明いたします。まず、費用については、表の①の費用の欄をご覧ください。事業費と維持管理費を平成27年度における現在価値に換算すると、25億円となります。

次に、便益については、表の②の便益の欄をご覧ください。3つの便益の合計を費用と同様に平成27年における現在価値に換算すると、33.9億円となります。

以上より、費用便益比は、便益の 33.9 億円を費用の 25 億円で割った結果、1.4 となり、費用に対する事業効果があると考えております。

一般県道一志出家線の再評価の概要については、以上でございます。よろしくお願いを致します。

(委員長)

ありがとうございます。ただ今、3 番の事業について、ご説明をいただきました。次回の審議に向けて、という事で、ご意見など、ご要望などよろしくお願いします。

(委員)

この目的は、すれ違いが困難というのは、なかなかこの表では表せないという事なのか、あるいは、歩行者とか通学路という事で、どれぐらいの量があつて、どれぐらいが通学路になっているか、全体がそうなのか。通学路だけなら、道路全体を変える必要はないと考えますので、そのへんを、なんていうのでしょうか、かなり定性的な量等で説明をしてもらった方が。

(津建設事務所)

はい、わかりました。

(委員長)

その他、いかがでしょうか。

(委員)

今のご意見に、延長ですけれども、歩道は何メートル位の物を作られるのか、それがわかるようなものをお示し頂き、自転車はどこを通るのかとか、こういう子供さんの通学にも寄与するところを、具体的にしていきたいと思います。

(津建設事務所)

はい、わかりました。

(委員長)

それではお願いします。その他は、よろしいでしょうか？

(委員)

橋梁の老朽化の所の、橋梁の改修状況というのが、どうなっているのかわからないのでそのあたりを。

(津建設事務所)

橋梁部の補修には着手をしていないですけれども、まず、事業区間を進捗状況の中でご説明したいと思います。

(委員長)

その他は、よろしいでしょうか？その他、特に無いようでしたら、3番の事業についてはここまでと致します。次に移りまして、6番の事業について、お願いします。

6番 一般国道167号鵜方磯部バイパス

(志摩建設事務所)

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

前回、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。

なお、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。」と意見をいただいています。

それでは、まず、路線の概要について、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経由し伊勢市に至る区間と、平成25年度に開通しました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、沿岸地域の生活・産業・観光を支える道路です。

また、大規模な災害時には、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」に指定されています。

次に、志摩市内の国道167号ですが、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おります。

図上で、赤く着色したところが渋滞箇所です。右上の写真は、事業着手当時の写真で平日朝の志摩磯部駅周辺の渋滞状況を撮影したものです。

また、左下の写真は、現在の写真で8月の朝8時頃の鵜方駅周辺の渋滞状況です。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に、国道167号のバイパスとして、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が、当該事業は、事業計画期間が昭和61年から平成29年と、全体事業費が145億6千5百万円、計画延長は7,650m、幅員は車道3.25mが2車線と、植樹帯等を加えた全幅12.25mとなっています。主要構造物として、トンネルが1基、橋梁が5橋となっております。

次に事業の進捗状況でございます。全体事業区間7,650mのうち、これまでに図面中央部黒色の2,930mと、図面の右下黒色の1,280mを供用しており、残る未供用区間は、赤色3,440mとなっています。現在の事業進捗率ですが、用地買収については、すべて完了してございまして、平成26年度末で92%（用地100%、工事88%）となっています。

次に事業内容の変更について、ご説明いたします。まず全体事業費についてですが、これまでは133.5億円としていましたが、水質汚濁防止対策（約3.9億円の増）軟弱地盤対策（約3.5億円の増）などで、合計12.2億円増加いたしまして、145億7千万円となっております。

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年間延伸となっております。増額いたしました全体事業費で費用対効果分析を行った結果でございます。建設に必要な工事費、用地補償費及び供用後の維持管理費を平成27年における現在価格に換算すると229.7億円になります。

また、便益につきましては、走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の3便益の合計を、こちらも平成27年の現在価値に換算すると446.2億円となり、費用便益は1.9となり、整備効果が期待できる計画となっております。一般国道167号鵜方磯部バイパスの概要説明については、以上でございます。

(委員長)

はい、ありがとうございます。今、概要説明を報告しました。今の事業につきまして、ご意見等、いかがでしょうか？

私から1点ですが、これ、全線開通した時は、鵜方の町を素通りというか、交通量激減だと思いますが、渋滞は確かに問題なのでしょうけども、地域経済に与える影響というのは、むしろ商業関係の人が何がしら影響を受けるとか、そういうのはありそうな気がしますけれども、出来ましたらそのあたりも、ご説明いただければ良いかな、と思いました。また次回に。

(志摩建設事務所)

はい、わかりました。

(委員長)

その他、いかがでしょうか？

(委員)

すぐには言いませんが、これまでに少しでも、ここを、供用を多くするとかいう事は、有り得ないでしょうかね？事業費の残が、12億ですか。なんか宙ぶらり早くやっていただけると良いと、勝手な事、思いますけどね。

(志摩建設事務所)

予算面じゃなくて、工程的な事。

(委員)

そうですね。2年間は必ずかかる所で、大変だ、という所なのですね。

(志摩建設事務所)

そうなんです。

(委員)

あまり関係なかったかもわかりませんが、そういう様な事を思いました。ありがとうございます。

(委員)

標準横断面、このようにされた理由をまた、伺います。

(志摩建設事務所)

はい、わかりました。

(委員)

B/Cは、5年前からかなり下がっておりまして、3.0が1.9それには理由があるわけで、そこらのところ。

(志摩建設事務所)

はい。

(委員長)

その他、いかがでしょうか？次回の説明に向けて。よろしいでしょうか。その他、無いようですので、6番の事業につきましては、ここまでという事にしまして、次にうつりたいと思います。

最後は、7番の事業について、よろしくお願いします。

7番 主要地方道磯部大王線志島バイパス

(志摩建設事務所)

続きまして、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、概要をご説明致します。

当事業は平成18年度に事業採択後、一定期間（10年）が経過し、事業継続中であるため、三重県公共事業再評価実施要綱第2条第2項に基づき再評価を行うものです。

まず、当該路線の状況に付いて説明致します。図上の赤色で示した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。

また、志摩半島東部の沿岸部には、安乗地区から大王地区まで、漁業の盛んな地区が幾つかございます。更に、当該路線周辺には、全国的にもめずらしい四角い灯台の安乗崎灯台や、中部、近畿地方では有数のサーフポイントである国府白浜などの観光スポットも存在しています。

こうした周辺状況の中、事業区間である志島地区の現道は幅員が狭く、見通しが悪い状況で、観光スポットへの観光交通と生活交通が混在し、円滑な交通に支障をきたしています。

また、保育所や小学校への送迎や通学路として利用されており、交通安全面においても問題を抱えている事から、早期の改良が望まれておりました。

こうしたことから、未改良区間を解消し、安全で円滑な交通の確保を図る為、延長線900mのバイパス事業に着手いたしております。

次に事業内容でございます。事業計画期間としましては、平成18年度から平成31年度を予定しており、全体事業費15億7千万円となっております。計画延長としましては、狭隘区間の志摩地区を迂回し、起点側の阿児町伊賀から、終点側の志摩市大王町畔名に至る1900mです。道路の幅員は、左下の図の通り、車道幅員が3mの2車線で、全幅は7.5mとなっております。

主要構造物としては、起点側に橋梁が1橋ございます。現在の事業の進捗状況ですが、これまでに志摩市大王町畔名側の切土区間より工事を進め、盛土区間 860mについても工事を実施いたしております。甲賀側にある橋梁下部工の施工を進めています。平成 26 年度末の進捗状況ですが、用地買収については全て完了いたしております、75%の進捗となっております。

費用対効果分析の結果でございます。建設に必要な、工事費、用地補償費及び、供用後の維持管理費を平成 27 年における現在価値に換算すると 17.1 億円となります。

また、便益につきましては、3 便益の合計で、こちらも平成 27 年の現在価値に換算すると 26.0 億円、費用便益比は 1.5 となり、整備効果が期待できると考えております。

以上、主要地方道磯部大王線志島バイパスの再評価の概要説明を終わらせて頂きます。

(委員長)

今、7 番の道路事業につきまして、説明していただきました。この事業につきまして、いかがでしょうか？ご意見の方、お願いします。

(委員)

この道路の必要な理由が、いまひとつ分からない。着手理由、未改良区間を解消し、安全で円滑な交通の確保を図るという事は、何の事をおっしゃっているのか、何か説明があつてないような気がする。その目的に応じてやった道路の方が伝わるとは思いますけど。もう少し、供用がなぜ必要か、という事を示した方が、もう少しわかり易く説明した方が良いと思います。住民用に作るのか、それとも観光客の為に作られるのか、そここのところの目的をもう少し伺ってみたい。

(志摩建設事務所)

はい、わかりました。

(委員長)

それでは又、次回、よろしく申し上げます。その他は、いかがでしょうか？よろしいでしょうか？

特にその他無いようですので、事業概要説明については、これで終わりとさせていただきます。事務局の方からよろしいでしょうか。

(4) 閉会

(事務局)

長時間のご審議、ありがとうございます。次回につきましては、8月21日金曜日、時間が12時50分からという事で、会場はこの建物の西隣にあります吉田山会館2階第206会議室でございます。お忙しいこととは思いますが、ご出席頂きますよう、よろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして、平成 27 年度第 2 回、三重県公共事業評価委員会を終了させていただきます。どうも、長時間のご審議ありがとうございました。

< 終了 >