

平成28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28年9月5日（月）9時10分～12時00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、岡良浩委員、木下誠一委員、新谷琴江委員、松尾奈緒子委員、三島直生委員、南出和美委員

(2) 三重県

(農林水産部) 農業基盤整備課長 ほか

(県土整備部) 道路建設課長 ほか

(県土整備部) 下水道課長 ほか

(県土整備部) 都市政策課長 ほか

(伊勢農林水産事務所) 宮川用水課長 ほか

(松阪建設事務所) 事業推進室長 ほか

(伊勢建設事務所) 事業推進室長 ほか

(志摩建設事務所) 鳥羽地域プロジェクト推進室長 ほか

(北勢流域下水道事務所) 事業推進室長 ほか

(中勢流域下水道事務所) 事業推進室長 ほか

(事務局) 公共事業総合推進本部事務局長 (県土整備部副部長)、公共事業運営課長 ほか

4 議事内容

(1) 三重県公共事業評価審査委員会開会

(司会)

それではお待たせいたしました。平成28年度第2回三重県公共事業評価審査委員会を開催いたします。本委員会は、原則公開で運営することとなっております。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)

委員のみなさんよろしいでしょうか。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すか。それでは傍聴を許可いたします。

(司会)

それでは傍聴の方がお見えであれば入っていただければと思います。

本日の委員会につきましては、10名の委員中8名の委員にご出席いただいておりますので、三重県公共事業評価審査委員会条例第6条第2項に基づきまして、本委員会が成立していることをご報告いたします。

それでは議事次第第2番以降につきまして、委員長に進行をお願いしたいと思いますので、委

員長よろしくお願ひいたします。

(委員長)

ただいまから議事次第の2「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12時を予定しています。説明につきましては簡潔明瞭に行い、円滑な議事進行にご協力をお願いします。

それでは議事次第第2番目についてまず事務局から説明をお願いします。

(事務局)

それでは本日、ご審査をお願いいたします事業につきましては、赤いインデックスの資料4をご覧ください。こちらの審査対象事業一覧表の審査欄、2枚ありますが、そちらのところで「審査」と付した3番、4番、5番の道路事業でございます。

続きまして、赤いインデックス資料5をご覧ください。こちらには本日審議を行います事業の概要を記載いたしました。次にそのままページをめくっていただきますと、参考としまして「過去の再評価結果」がございます。こちらにつきましては、当該事業の過去の再評価結果概要が記載してありますので、ご審査の際に参考にさせていただければと思います。なお、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付いた資料を用いて行います。

事業主体から事業概要と事業内容を説明いたします。委員の皆様からの質疑応答につきましては、説明の後にお願ひしたいと思いますが、専門用語などご不明な用語がございましたら、説明中でも結構でございます。適宜ご質問をいただければと思います。事業主体の説明に際しましては、最初に道路事業の一般的概要として3分程度で説明いたします。質疑を挟みまして、個別の事業について4番「国道260号南島バイパス」、3番「国道167号磯部バイパス」、5番「国道368号上長瀬」の順にそれぞれ15分程度で説明いたします。個別事業の質疑につきましては、各事業の説明の後にお受けいたします。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を1回、15分経過で2度目のベルを2回鳴らさせていただきます。説明者は1事業を15分以内という時間厳守でお願いします。本日、審査をお願いする事業についての説明は以上でございます。

(委員長)

委員の皆さんよろしいでしょうか。今の説明につきまして、ご質問ご意見などはどうでしょうか。では、特に無いようですので、それでは、ただ今から「再評価対象事業の審査」を行いたいと思います。さきほど事務局から説明がありましたとおり、審査対象事業の説明を受けることとします。説明につきましては、簡潔明瞭にお願ひいたします。それではまず道路事業について説明をお願いします。

道路事業

(道路建設課)

道路建設課です。よろしくお願ひいたします。8月8日の概要説明時緊急輸送道路及び道路幅員の決定方法について、補足説明のご要望をいただきましたので、説明します。

インデックス6番の後ろについている「緊急輸送道路について」の資料をご覧ください。まず緊急輸送道路ですが、緊急輸送道路とは、地震等発災後から発生する緊急輸送を、円滑かつ確実に実施するために必要な道路で、道路構造そのものの耐震性が確保されているとともに、ネットワークとして機能することが必要です。

次に緊急輸送道路の区分について説明させていただきます。緊急輸送道路の地震後の利用特性により、第1次、第2次、第3次の3つに区分されています。第1次緊急輸送道路は県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する道路です。第2次緊急輸送道路は、第1次緊急輸送道路と市町村場、主要な防災拠点を連絡する道路です。第3次緊急輸送道路は、その他の道路で第1次、第2次緊急輸送道路を補完する道路などです。

次に、三重県内の緊急輸送道路の状況でございますが、第1次緊急輸送道路は三重県内で60路線、延長は749.8kmあり、改良率は100%です。第2次緊急輸送道路は三重県内で169路線、延長は560.3kmあり、改良率は96%です。第3次緊急輸送道路は三重県内で174路線、延長は498.5kmあり改良率は95%でございます。

緊急輸送道路におきまして、現在実施中の主な県事業について紹介させていただきます。第2次緊急輸送道路で実施中の事業は国道368号の上長瀬と仁柿峠バイパス、国道260号の南島バイパスと船越、国道169号の土場バイパス、国道166号の田引バイパスなどです。第3次緊急輸送道路で実施中の事業は、国道167号の磯部バイパス、国道311号の賀田工区と甫母拡幅などを実施しております。緊急輸送道路の説明は以上です。

続きまして、道路幅員の決定方法について説明いたします。道路幅員は、道路構造令が規定する道路区分に応じて決定しております。道路区分の決定にあたっては、まず上の表のとおり道路の種別として、「道路の別」と「道路の存する地域」により、道路を4つに分類します。今回説明します国道260号南島バイパス、国道167号磯部バイパス、国道368号上長瀬は「その他の道路」、「地方部」であるため、3事業とも道路の種別は第3種となります。

次に、「道路の種類」、「地域の地形」、「計画交通量」によって5つの級別に分類します。磯部バイパスは「一般国道」、「平地部」、計画交通量は4,000以上20,000未満で第3種第2級、南島バイパスは「一般国道」、「山地部」、4,000以上20,000未満で第3種第3級、上長瀬は「一般国道」、「平地部」1,500以上4,000未満で第3種第3級になります。道路の車線幅員は道路区分に基づき決定され、画面の表のとおり第3種第2級である磯部バイパスは、車線幅員が3.25m、第3種第3級である南島バイパス、上長瀬は車線幅員が3.00mとなります。路肩及び歩道幅員についても、道路構造令に基づき決定しております。以上で説明を終わります。

(委員長)

はい、道路事業の全体的なところで説明していただきました。ただ今の説明について、何か質問はよろしいでしょうか。

(委員長)

道路幅員の件は、今のご説明でここまで決まるのだというのは分かるのですが、一番最後の最後で、道路そのものの幅が決まると、プラス歩道があるか無いかという違いが見られますが歩道があるか無いかというのは、何で決まるのでしょうか。

(道路建設課)

歩道につきましては、その利用形態によりまして、街の中でしたら当然歩道も必要ですし、その利用の形態を考えて考慮しています。

(委員長)

何かルールが決まっているわけではなくて、その一つ一つで、その場その場で考えるということですか。

(道路建設課)

その時に通行量、歩行等がどれだけあるのか等も踏まえて決めていると。今資料を持っていないのですがそのように評価しております。

(委員長)

県庁の方が決めるのではなく、決めるもとになる規則のようなものがあるということですか。

(道路建設課)

歩道の設置する基準等についても、作っております。

(委員長)

県としての基準という意味ですか。

(道路建設課)

はい。

(委員長)

分かりました。細かいところを言うと大変かもしれませんが、そういう基準があると。

(道路建設課)

はい。

(委員長)

その他、委員のみなさん、よろしいでしょうか。はい、ではまた個別の事業の説明がありますので、気づいた事など、またそちらで質疑の時間でまたよろしく申し上げます。まず4番「国道260号南島バイパス」の説明について申し上げます。

4番 道路事業 国道260号南島バイパス

(伊勢建設事務所)

伊勢建設事務所事業推進室長です。よろしくお願ひいたします。それでは説明します。

当事業は平成23年に再評価を行いました。その後5年が経過し、なお継続中の事業であることから、「三重県公共事業再評価実施要綱第2条（3）」に基づき再評価を行うものとなります。それでは再評価書に沿ってスクリーンで説明させていただきます。

まず、路線の概要について説明いたします。図に青色線で示した一般国道260号は、志摩市を起点として、南伊勢町、大紀町を經由し紀北町に至る延長約108kmの幹線道路です。当路線は熊野灘沿岸地域より連絡する唯一の生活道路であるとともに、産業や観光に寄与する道路です。また、大規模災害の発生時に避難、救助、物資の供給、施設の復旧等の広範な応急活動に利用される「緊急輸送道路」に指定されています。当事業区間はスライド赤線で示した箇所、南伊勢町の南勢庁舎と南島庁舎を結ぶ区間に位置しています。また、漁業が盛んな地域でもあり、県下一の水揚げを誇る奈屋浦漁港で水揚げされた水産物を、中部圏や関東圏などの市場に輸送する産業道路としての役割も担っております。

次に、国道260号の整備状況について説明いたします。伊勢建設事務所管内では、近年5工区で事業を進めるなど、未改良区間の解消に取り組んでおります。このうち、木谷バイパス・木谷拡幅工区が、本年3月に供用いたしました。また、錦峠工区では国の直轄代行業業により、平成27年2月に供用しました。現在は南島バイパスの他に、平成26年度より船越バイパスの事業に着手しており、これらの工区が完成すると未改良区間が解消できます。

次に、事業区間の概要について説明いたします。こちらは事業区間周辺の平面図で青色が国道260号の現道、赤色がバイパスの事業区間を示しています。当該区間周辺には、県内第1位の水揚げを誇る奈屋浦漁港や、この地域で唯一の医療機関である南島メディカルセンター、南島東小学校、南島中学校などがあり、沿線地域の産業・生活に欠かせない道路です。①の写真は幅員狭小で対向が困難であるとともに、歩道も無く自動車や歩行者の安全が確保されていない状況です。②の写真は峠のつづら折れ区間で大型車が通行する際には、このように危険な状態となります。③の写真は、人家連担区域で普通車でも対向ができないため、信号による片側交互通行となっている通称「3分間信号区間」の状況です。④の写真は、センターラインはあるものの、線形が悪く幅員も十分でないため、大型車通行時にはセンターラインを越え、走行せざるを得ない状況です。このようなことから、幅員狭小・線形不良の区間を解消し安全で円滑な交通の確保を図るとともに、緊急輸送道路としての機能強化を図るため、南島バイパスの事業に着手しました。

続きまして、事業内容について説明いたします。事業期間は平成4年度から平成33年度まで、全体事業費は65億円で、工事費が56億1千万円、用地費が8億9千万円、計画延長は3,470mです。道路幅員は3mの車道が2車線、全幅員が11mです。主な構造物として、トンネルを2本計画しています。

事業の進捗状況について説明いたします。平成27年度末の事業進捗率は92%で、工事が91%、用地取得が96%です。これまでに交互通行区間を平成20年12月に、つづら折れ区間を平成23年2月に、併せて1,100m区間を供用しました。現在は整備中区間1,280mの施工を進めており、平成28年度末の供用を予定しております。

次に、事業内容の変更について説明いたします。まず全体事業費ですが、これまでは55億円としていましたが、岩盤がもろいことが判明し、追加の対策が必要になったことから、10億円増の65億円となりました。また事業期間につきましても、工事の施工量が増えたことにより、工程を見直した結果、4ヶ年の延伸となり平成33年度的全線供用に向け事業を進捗することとしていま

す。

次に具体的な増額要因について、説明いたします。一つ目はトンネルの詳細設計を実施したところ、トンネル補強が必要となりました。2号トンネルの土質は、茶褐色の土砂に近い崖です。このままトンネルを掘削しますと、写真のようにトンネル内で落盤が発生します。これはトンネル作業やトンネルの構造上の安全面から問題があります。このため、図のようにトンネル掘削方向から鋼管を打ち込むとともに硬化剤を注入し、トンネル天盤の崩落を防ぎました。これが実際の写真です。トンネル上部に複数の鋼管が確認できると思います。2号トンネルほぼ全延長に渡りこの工法にて施工した結果、約3.9億円の増となりました。

二つ目の増額要因といたしましては法面对策です。こちらも法面の崩落が発生するなど、掘削部の岩盤がもろいことが判明したため、スライド横断図のように、法面を鉄筋で補強するとともに、法面にコンクリートの枠を配置しました。これが実際の写真です。この結果、法面对策費用が約6.1億円増となりました。

次に、費用便益比の算出方法について説明いたします。今回の再評価では、平成20年11月に国土交通省が策定した「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（B/C）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効果が大きいことを示しています。なお、便益（B）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（C）は工事費、補償費、維持管理費を合計して算出します。

それでは3便益について説明いたします。まず、走行時間短縮便益についてご説明致します。道路事業により、目的地に早く着くことができるようになります。この短縮される走行時間をお金に換算したものが、走行時間短縮便益です。

続きまして、走行経費減少便益について説明いたします。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と、自動車の燃費など自動車の走行にかかる費用が節約できます。この費用を算出したものが、走行経費減少便益です。

最後に交通事故減少便益について説明いたします。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。この交通事故による被害の減少分をお金に換算したものが、交通事故減少便益です。

それでは、南島バイパスの費用対効果分析の具体的な算出について説明いたします。まず、費用対効果分析の便益の算出については、南島バイパスの整備を行わない場合「整備なしの場合」と、整備を行った場合「整備ありの場合」のそれぞれの将来交通量を推計します。

整備なしの場合の1日あたりの交通量は、3,500台となります。整備ありの場合は、東紀州や旧南島町の西部方面と伊勢・志摩方面を連絡する交通が、図の国道42号や高速道路などを經由するルートから、国道260号や伊勢南島線を通るルートに500台が転換するため、南島バイパスの将来交通量は4,000台となりました。

次に、走行時間を算出します。南島バイパスの両側の主要な交差道路である県道の間で考えますと、現道区間の走行時間は、幅員狭小や峠のつづら折れに加え、3分間信号待ちなどから約27分を要します。バイパスが整備されることにより、所用時間は16分となり、約11分の短縮ができます。

これをもとに便益を算出します。なお、3便益の内、便益の一番大きい「走行時間短縮便益」のみ説明させていただきます。走行時間短縮便益は、整備を行わない場合の走行時間費用と、整備を行った場合の走行時間費用の差となります。走行時間費用は車種別の交通量、走行時間、車種別の時間価値原単位を掛け合わせたものです。時間価値原単位とは、自動車1台の走行時間が1分短縮された場合の、その時間の価値を貨幣換算したものです。

なお、実際は車種ごとに計算を行っておりますが、ここでは計算内容が分かりやすいように、すべてが乗用車であるとして説明いたします。国道260号南島バイパスの整備前は3,500台で走行時間が27分でしたが、整備後は交通量が4,000台で走行時間が16分に短縮され、走行時間短縮便益は1年間あたり5.1億円となります。すべての路線の転換について車種別に算出すると、1年間あたり約6億円となります。走行経費減少便益、交通事故減少便益についても、同様に整備を行わない場合と、整備を行った場合の差により算出しております。

費用対効果分析結果について説明いたします。まず費用については、「①費用」の表をご覧ください。南島バイパスの建設に係る費用が61.9億円、供用後50年間の維持管理費が3.1億円で総額65億円となります。これを基準年である平成28年の現在価値に換算すると87億円となります。

次に便益については、「②便益」の表をご覧ください。平成34年の供用を予定していますので初年度である平成34年の1年間の便益を算出すると、「走行時間短縮便益」が6億円、「走行経費減少便益」が2千万円、「交通事故減少便益」が1百万円となります。これらを合計して、1年間の便益の総額が6.2億円となります。供用から50年分の便益を積み上げて、費用と同様に平成28年の現在価値に換算すると101.4億円となります。

以上により、費用便益比は便益の101.4億円を費用の87億円で割った結果、1.2となり、費用に対する事業効果が発現できていると考えています。

次に、その他の効果です。漁業は、南伊勢町の主要産業であり、バイパス終点部には奈屋浦漁港が位置しています。まき網漁を中心とした遠洋・近海漁業が盛んで、平成26年水揚げ高が約5万t、水揚げ額が約37億円と、ともに県内1位を誇る漁港です。奈屋浦漁港の漁業関係者にお聞きしたところ、当該事業区間の現道は、幅員が狭小で対向困難な箇所があるため、現在、トレーラー以上の大型車は主に紀勢大内山ICから東京・名古屋・関西方面へ運搬している状況です。また、南島バイパスの整備によって、玉城ICからの運搬が可能になるため、輸送距離の短縮、通行料金の縮減に伴う運搬コストの縮減、水産物輸送の効率化が期待されるということです。

次に、救急搬送の支援です。この旧南島町地区からの救急要請には、紀勢地区広域消防組合南島分署が対応しており、患者収容後は南島バイパス区間を通り、伊勢志摩方面の病院へ搬送しています。南島分署に、救急要請回数を確認したところ、年平均285件は南島バイパス区間を通り伊勢志摩方面へ搬送しているとのことでした。また、救急隊員からは、供用済区間を通ることによって、時間の短縮が図られるとともに、つづら折れや路面の悪い旧道を通らなくてすむので、揺れや振動による患者さんの負担が減少するなどの効果が現れており、早期の全線開通を期待しているとの声も聞いております。

続きまして、防災機能について説明します。前回、平成23年度の再評価では、付帯意見として「災害時における活用について南伊勢町とともに対応されたい」との意見を聞いております。この地域の最大津波高は+9.5mと推定されおり、南島バイパスの現道区間は、全線にわたりこの最大津波高以下であり、道路浸水や崩壊の恐れがあります。山側を抜けるバイパスは20mを超える

高さで整備しており、津波に対する安全性が向上し、被災時の救助や復旧支援に寄与するものと考えています。また道路整備にあわせ、南伊勢町では平成24年度に防災計画の見直しを行い、バイパス隣接地を一時避難所に指定し、地域の防災機能の確保が進められています。さらに、道路整備にあたっては、バイパス沿いの避難地高台に早く避難できるよう、南伊勢町と協議・調整のうえ、道路法面等への避難階段の設置を行っており、地域防災機能の強化に貢献できるものと考えています。

続きまして、地元の意向について説明いたします。地元の南伊勢町から国道260号の整備促進について、小学校や南島メディカルセンターが位置する地域の要所ですが、幅員狭小や線形不良により大変な不便を強いられているとして、早期供用を強く要望されています。

次に、コスト縮減についてです。トンネル照明にLED照明等を採用することにより、維持コスト縮減を図っています。南島バイパス2つのトンネルでは、供用後50年間で約3千万円のコスト縮減を見込んでいます。

最後に、代替案の可能性について説明いたします。全体計画3,470mのうち、1,100m区間は供用済みであり、終点側の1,280m区間についても平成28年度末に供用を予定しています。事業の進捗状況や周辺の地形・土地利用状況から代替案はありません。

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、当該事業を継続したいと考えています。

簡単ではありますが、一般国道260号南島バイパス道路事業の概要についてご説明させていただきました。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

(委員長)

ありがとうございました。今、ご説明いただきましたが、委員のみなさん、この評価が妥当であるかどうか、評価の妥当性について、ご質問やご意見など、何かございませんか。

(委員)

事業費が、当初より10億円増えているという事ですけども、これについては、もう既に工事済の所ですか、それで10億円プラスになりました、ということでしょうか。

(伊勢建設事務所)

はい、工事済の箇所です。

(委員)

そうすると、あと残り未整備区間ありますよね、そちらの方でこの様な形で何か変更、例えば法面対策やトンネルはないのでしょうか。そういうようなことが発生することはないのかどうか見通しを教えていただければと思います。

(伊勢建設事務所)

トンネルは既に施工済み2本のトンネルだけでございますので、残事業区間にはトンネルはございません。あと南島バイパス周辺の土質の状況につきましては、中間部のすでに供用済み区間

があったと思いますけども、そのあたりの土質はさほど悪くなくて、ほとんど法面の対策が必要になっておりません。図面でいう左側・西側の区間につきましては、土質が悪くて対策が必要になってきている、状態ですので今、想定ではございますが、東側の未整備区間については、さほど法面とか土質が悪いわけではないと考えておりまして、そういった増額はないものと見込んでおります。

(委員長)

その他、ご意見ご質問はいかがでしょうか。

(委員)

検討して欲しいのですが、非常階段を設置されるのですね。やはり高齢者が多く来ると思うので、もっとスロープみたいなものがあれば、ありがたいかなと。

(伊勢建設事務所)

どうしても地形上、スロープが付けられる所と階段しか無理な所があります。

今、スロープみたいな所も1ヶ所だけは設けてございまして、付けられる所には付けてありますね。そういうような対応になってございます。

写真で出ましたけども、一番右下がスロープの形態になっているかと思うのですが、どうしてもスロープを付けるには、地形的な制約と、後は延長も必要なので全ての個所にスロープっていうのは難しいのですができる範囲の中で対応させていただいています。

(委員長)

全然ないわけではなくて、若干はありますと。

(伊勢建設事務所)

そうです。

(委員長)

その他は、ご意見ご質問はいかがでしょうか。

(委員)

この道路には、歩行者のところもあると思うのですが、こういう費用便益の計算のところ、歩行者っていうのは、計算には入らないものなのですか。

(伊勢建設事務所)

この道路で3mの自転車・歩行者道を併設させて頂いております。便益上、歩行者とか自転車がどれだけどういう効果があるかっていうのは、便益計算上は入れてございませんので、そういった面では、今、費用便益比が1.2で説明させて頂きましたけども、算出方法が具体的に示されていないかったり、分からないという事で、出してはないのですが、そういう事も確かに効果

としてはあげられるかと思えます。

(委員)

かなり前の状態だと、学校があるのに歩行者が非常に危なそうな所は解決されているわけですね。分かりました。計算上は、ルール上は入らないけれども、そういうその他の効果もあるだろうという事でよろしいのですね。

(伊勢建設事務所)

そのとおりです。

(委員長)

委員のみなさん、その他はよろしいでしょうか。

(委員)

大変重要な道だと私も思いますけども。B/Cを出す時に、お話があったような中で、その他の効果のウエイトがかなり大きいと思うのですが、ここにこのあたりの津波被害等を考えると緊急避難としての道路の意味合い等、大変高いものがあるので、できるだけ早く全線開通に向けて、対応していただけたらなと思っています。

(伊勢建設事務所)

整備を進めて行きたいと思えます。

(委員長)

その他、よろしいでしょうか。

(委員)

さきほど図面が出た中で、南北に赤の道があるのですけども、これはもう整備している道、13ページ「その他の効果」のところで、13ページ上の地図。最後から一つ前です。これ南北に赤の道があって、ずっと改修した道になっているということですか。

(伊勢建設事務所)

そうですね。工事用と暫定的な供用、段階的な供用を兼ねて、整備した道になっております。

(委員)

これは、将来的に使える道だと。

(伊勢建設事務所)

将来的には使えます。ただ工事とか暫定的な取り付けになっていますので、例えば右側の道辺りですと非常に勾配が急になっていますので、そういった意味も含めて、残りの右側の未整備区

間の整備をやります。利用はできるのですけれども、万全な状態ではないという事です。

(委員)

県としては、管理していない道になるのですか。

(伊勢建設事務所)

管理としては、町の管理を予定しています。

(委員)

緊急で逃げるのに、勾配がきつくても縦に逃げられたらいいかなと思うので、と思ってお伺いしました。

(委員長)

その他、よろしいでしょうか。

(委員長)

地場産業、特に水産業にかなりのメリットがあるというご説明でしたが、それはそのとおりかと思いました。奈屋浦漁港は、大変重要な漁港であり、さきほどの説明ですと、三重県トップの水揚げ高というご説明だったのででしょうか。

(伊勢建設事務所)

三重県トップの水揚げ量・水揚げ高を誇ってしまして、先般報道されていましたが、漁港のBCP計画ということで、被災時の市場に被災があっても、市場に早く水産物を供給・提供できるBCP(事業継続計画)で、位置づけられた港・漁港にもなっております。

(委員長)

参考までに、漁港として奈屋浦漁港は、尾鷲や紀伊長島よりも実績としては大きいのですか。

(伊勢建設事務所)

水揚げ高は県下一位という事です。

(委員長)

三重県の第一位なのですね。分かりました。委員のみなさんその他はよろしいでしょうか。では特に無いようですので、ひとまずここまでとします。

次に移ります。事業の3番「国道167号磯部バイパス」の説明を受けることにします。それでは説明をよろしくお願いします。

3番 道路事業 一般国道167号磯部バイパス

(志摩建設事務所)

志摩建設事務所鳥羽地域プロジェクト推進室長です。よろしくお願いいたします。

それでは、番号3番の一般国道167号磯部バイパス道路事業の再評価につきまして、説明いたします。

当事業は、着手から4年を経過いたしました。社会経済状況の急激な変化等に該当する事由によりまして、三重県公共事業再評価実施要綱第2条第4項に基づき再評価を行うものです。

以下、再評価書に沿って、説明いたします。まず、路線の概要についてですが、画面の青色で示しました一般国道167号は、伊勢志摩サミットが開催されました志摩市阿児町から伊勢市に至る延長約49kmの道路です。沿線地域の生活・産業・観光を支える重要な道路であり、災害時には、避難、救助、物資の供給等の応急活動に利用される緊急輸送道路に指定されています。また、伊勢地域と志摩地域を相互に連絡強化する目的で、20km区間が伊勢志摩連絡道路に指定されています。この伊勢志摩連絡道路の整備状況は、黒色区間が供用済みでありまして、オレンジ色の区間が現在別事業で実施中でありまして、平成29年度末の開通を目指しています。そして、今回ご審議いただく磯部バイパスは、赤色の区間になります。

次に、事業箇所周辺の状況について、説明いたします。周辺には、志摩スペイン村をはじめまして、サミット開催地の賢島など、県内有数の観光スポットが多数ございます。しかしながら、青色で示している現道部分には一部狭い区間があることや、伊勢志摩間の主要ルートとなっております。画面でいうと茶色の区間の県道伊勢磯部線、通称「伊勢道路」と呼んでおります。これにつきましては山間部を走るカーブの多い道路であるため、交通事故が多く、大雨時には通行止めになるなど、機能に支障をきたしている状況です。また、重症患者を伊勢赤十字病院へ救急搬送する際にも、この道を通るのですがカーブが多い道路のために、患者への負担が大きくなっているという状況でございます。さらに、大規模地震等が発生した場合には、現道一部区間は津波による浸水、伊勢道路では崩落による交通遮断等により広域防災拠点のあります伊勢方面からの物資輸送や、応援要員の移動などに支障をきたす恐れがあります。

これら、国道167号、伊勢道路が抱える課題を解決するため、磯部バイパスを整備するものがあります。具体的には、津波浸水区域の回避による緊急輸送道路機能の確保、狭溢区間の回避による幹線道路機能の強化と交通安全性の向上、伊勢志摩地域の連絡強化による救急救援活動、ポストサミット効果を生かす地域観光産業の支援であります。

次に、事業内容について説明いたします。事業期間は、平成24年度から平成33年度、全体事業費は85億円で、計画延長は2,500m、主要構造物は、トンネル1本、橋梁1橋です。幅員構成は、車道幅員3.25mの2車線で、全幅員8.0mです。ここで、概要説明時にご質問のありました、伊勢道路の代替ルートの可能性についてご説明いたします。画面の茶色に示しました路線が伊勢道路なんです。道路周辺の緑色で示しているエリアは伊勢神宮の神宮林となっております。これらの神宮林では新たな用地の確保というのは困難なことから、伊勢道路を改良するということは、代替案はございません。

次に、事業の進捗状況について説明いたします。まず、全体区間の内、供用されている区間はございません。進捗状況としましては、平成27年度までに道路・トンネル・橋梁の設計が完了し用地買収に着手しており、今年度も引き続き用地買収を進めているところであります。

次に、今後の見込みですが、用地につきましては、平成29年度での買収完了を目指して、工事については、今年度後半から順次着手する予定であります。供用開始については、平成

33年度を予定しております。

次に、事業内容の変更について説明いたします。まず全体事業費ですが、これまでは60億円としていましたが、2つの要因により85億円に変更になります。一つ目はトンネル補強及び掘削方法の変更による約21億円の増額。二つ目は残土処分方法の変更による約4億円の増額で、合計25億円の増額となりました。では、増額要因についてご説明いたします。一つ目としましては、トンネル補強及び掘削方法の変更です。まず、トンネル補強方法の変更についてですが、地質調査の結果、想定より地質が悪いことが判明いたしましたので、ロックボルトと呼ばれる補強鉄筋の長さとお本数を増加したり、支保材と呼ばれるH型鋼の強度を増したり、トンネルの底面にはコンクリートによる補強を追加することなどが、必要になりました。また、掘削中の崩落を防止するため、上部の掘削前面の地盤を固める工事の追加が必要になりました。

次に、掘削方法の変更ですが、このトンネルでは民家の近くを通ることから、画面でいいますと青囲み区間ですがこれについては騒音や振動を抑えて慎重に掘り進める必要が生じまして、夜間の作業中止や掘削スピードを抑えるなどの対策が必要となりました。これら、トンネル補強及び掘削方法の変更によりまして、工事費用が約21億円の増額となる見込みです。二つ目の増額要因ですが、残土処分方法の変更です。当初計画では、全量20万m³を事業箇所近くへ搬出することとして、運搬距離を4kmと想定していました。搬出候補地の検討の結果、当初通り近くへ搬出できるのは6万m³となり、残り14万m³については、30km圏内で搬出候補地を別途調整することとなりましたので、運搬費用が約4億円増額となる見込みであります。

次に、事業期間の変更について、ご説明いたします。お示ししている工程表について、上段青色が当初の計画、下段赤色が変更計画です。用地買収が平成26年度に完了予定でしたが、一部地権者との調整に時間を要したことにより、工事着手時期が遅れまして、完成時期を当初の平成31年度から平成33年度まで、2年間延伸する必要が生じました。

次に、費用対効果分析の説明ですが、費用便益比の算出方法につきましては、先ほどの道路案件で詳細な説明がなされておりますので、ここでは要点のみとさせていただきます。便益の内、代表で走行時間短縮便益について説明をします。整備なしの交通量は9,500台で所要時間は6分ですが、整備ありでは交通量は9,500台で変わりませんが、時間は3分に短縮され、すべてが乗用車といたしますと、走行時間短縮便益は1年間あたり4.76億円となります。これらを、すべての車種についてすべての路線について算出し合計すると、1年間あたり5.1億円となります。こちらが費用対効果分析の結果であります。上段①の費用をご覧ください。費用につきましては、合計80.9億円となります。これを平成28年度の現在価値に換算すると72.8億円となります。次に、中断②の便益ですが、供用年である平成34年度の単年便益は、5.6億円となり、これを用いて算出した便益合計は、92.1億円となります。以上より、費用対便益比は、1.3となり、整備効果が期待できるものであります。なお、概要説明時の費用便益比としては1.7としていましたが、国土交通省の最新の交通量推計の考え方にに基づき算出しなおした結果、費用便益比は1.3となりました。続きまして、定量的な便益では表せないその他の効果ということで説明いたします。まず、救急搬送についてです。志摩市内では、対応できない重症患者は、主に伊勢赤十字病院へ搬送されております。平成27年の実績では、救急搬送者全体の約4割にのぼっています。現状では、搬送には伊勢道路を利用していますが、カーブが多くて、患者への負担軽減のため、低速走行を余儀なくされているのが現状です。磯部バイパスが開通すれば、安定した高速走行が可能になりまして

搬送時間は約5分短縮されるとともに、搬送中の患者への応急処置も安全に行えるようになります。これらについては、救急搬送を担っております志摩市消防組合からも、早期の開通に期待を寄せていただいております。

次に、防災面からの効果ですが、図面には、管内の県管理道路沿いの津波浸水想定区域や土砂災害危険箇所を示しています。水色が浸水区域です。志摩地域で大災害が発生した場合は、画面上の方にあります赤丸のところに広域防災拠点から物資が輸送されることとなりますが、主な救援輸送ルートは、土砂災害や津波により通行不能となることが懸念されます。磯部バイパスが完成することによりまして、これらの懸念が解消されて、災害に強い緊急輸送道路として機能することが期待されます。

次に観光面の効果ですが、志摩市の観光入り込み客数は、平成27年度で約370万人に達しており、先ごろ開催されました伊勢志摩サミットにより、全国的な知名度が向上しています。また、市内の宿泊施設ではリニューアルが促進され、受け入れ態勢が充実してきました。このタイミングで磯部バイパスを整備していくことは、高速道路から志摩地域へのアクセス性の向上によりまして、ポストサミットにおける、更なる観光客増加に貢献するものと考えております。続きまして、地元の意向について、説明いたします。伊勢市、鳥羽市、志摩市、南伊勢町で構成いたします伊勢志摩連絡道路建設促進同盟会から、磯部バイパスについては救急搬送、緊急輸送道路、観光振興等で大きな効果が期待できるということで、早期完成を強く要望されています。

次にコスト縮減について説明します。トンネルの照明にLEDを採用することによりまして、供用後50年間で約7,000万円のコスト縮減が期待できます。その他のコスト縮減としましては、トンネル換気設備について材料購入費の節減を図るために、直轄道路等での余剰設備の再利用を検討します。また、防草対策工によりまして除草に要する維持管理コストの削減を図ります。

最後に代替案について説明します。本事業のルート選定にあたっては、バイパス案と、現道拡幅案を比較検討の結果、現道拡幅案では支障となる家屋が多数あり、地域に与える影響が大きいこと、また改良後も依然として生活道路と通過交通が混在し、安全性にも劣るということで、バイパス案を採用しております。

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、当該事業を継続したいと考えています。説明は以上でございます。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。今の説明につきまして、特に評価の妥当性について、委員の皆さんご意見ご質問をお願いします。

(委員)

さっきとよく似ているのですが、これもかなり事業費が当初よりは多くなっているのですが、この理由をご説明されましたけれども、これは、どういう時点で、こういうことをやる事になっているのか、最初60億円でやるっていつだったのが、85億円になりましたというのは、いつやられた事なのですか。今の、この再評価のためにやられた、という事ですか。

(志摩建設事務所)

いわゆるボーリング調査等で調査を進めていた結果、トンネルについては地質が悪いということでその結果、事業費が増えてくるのも反映していて、今回の再評価するにあたって再計算しました。

(委員)

二つお聞きしたい事がありまして、夜間できない、工事が出来ない、と言う様な事は、あらかじめ分かっていた事じゃないでしょうか。それは、実際に工事の実施計画を作られて、そのの所を考えないと分からなかった事なのではないでしょうか。事前には分からなかった事なのか、と言う事をお聞きしたい。もう一つは、別途調整する30km内での土砂ですけども、これは今調整中ですか。もしこれが調整できなかつたら、また予算が膨らむ可能性がある、と言う事なのではないでしょうか。その点についてお伺いしたいと思います。

(志摩建設事務所)

一つ目の夜間作業の中止については、調査を進めていった過程で分かってきたということですので、今回これだけの増額になったということでございます。それから2点目につきましては、基本的には30km圏内であれば見つけられるだろうと、基本的にはそういう想定でやっています。実際、管内の近い場所もまだアタックをしている状況なので、それを、現時点では確保できているのは6万m³ですけども、それ以外も考えて周辺でアタックしますし、30km圏内で充分確保できる、と今は考えております。

(委員)

おそらく、どうしてもコストがプラスになる方向に行く傾向、それが本当にいいのかちょっと疑問ではあるのですけれども、できるだけ当初予算の時にきちんとそうならない様な算定をされた方がよいと思います。これは、私の意見ですけれども

(委員長)

そのあたりも是非考慮いただきたいという事です。その他は。一つ私も聞こうと思っていたのです。今のやりとりのあった、一番最後の残土処分の変更というので、一般論としては、残土処分というのはどのようにやるのですか。

(志摩建設事務所)

通常ですと公共事業間流用で、他の公共事業で必要なところと言うのが大原則なのですが、非常に量が多く、それが難しいということもあって、トンネル周りに場所を確保するという事をやっている訳です。

(委員長)

4kmのあたりで処分できるはずだと思っていたのが、30kmになったっていうのはもうちょっとその内容を説明すると、どういう事なのですか。どこそこで、こういうふうにとろうと思ったけ

ども、それをどこそこに持って行って、こういうふうにするという、説明をお願いします。

(志摩建設事務所)

トンネルの周辺でまず確保したいという事で、その想定で動いたと。で、それが現状では6万m³しか確保できていない状態の中で、30km圏内まで広げる中で探すと、言うような考え方で広げにいった、という事になります。

(委員長)

残土を処分するっていうのは、処分という言葉の意味とは違って、これどうやって活用するかって事ですか。

(志摩建設事務所)

残土を処分というのは、余った土砂を現場から除去するということですけど、受け入れ先として有効利用ができれば、それに越した事はないという事で、そういう意味での処分です。

(委員長)

処理するっていうのは、もう一回ですが、別のところで活用する、使うという事ですか。

(志摩建設事務所)

使うこともございますし、単純に埋めるだけのケースもございます。

(委員長)

ちょっとイメージがわからなくて、公共事業で、ここに出て来た土を、他の公共事業で活用するというのは、例えば、どのような使い道があるのですか。

(志摩建設事務所)

説明が足りなくて申し訳ございません。道路の盛り土とかに必要なになっているとか、後は港をつくったりする時に、埋め立てが必要になったりしますので、そういう所に入れるとか、タイミングが合えば、そういう所に入れるのがまずは優先と言う事です。

(委員長)

わかりました。今回は特にトンネル自体が長いので、当然で出て来る土がたくさんあると。その処分がやや難しいところがあると言う事ですね。だいたい理解しました。委員の皆様その他にいかがでしょうか。

(委員)

先ほどの振動騒音対策による増額した、っていうやりとりがありましたけれども、やっていくうちに判明したっていうのは、この地質的に予想していたより騒音が大きく出たという事なのですか、それとも、この地質的に新たに施さなければいけない工事に、騒音が予想していたよりも

大きかったという事ですか。ルートが近くにある事自体は、元から分かっている事であって、途中で判明したという所を、もうちょっと詳しく説明してください。

(志摩建設事務所)

地質が判明した時点で、周辺にある家屋に影響を与えるか与えないかの評価をしました。その結果、影響があると判断し振動・騒音に対する対応が必要になりました。

(委員長)

その他、ご意見ご質問はいかがでしょうか。

(委員)

事業期間が2年延長したのですが、その理由が地権者との調整に時間を要したという事ですが夜間で工事ができなくなるとか、そういう事は事業期間の延長には関わってなかった、という事ですか。あくまで地権者との調整に時間を要した事だけが要因でしょうか、と言う事を確認したいのですが

(志摩建設事務所)

確かにこの事業、トンネルがほとんどを占めていますので、これはトンネルにつきましては、今予定表に示していますように、来年度着手出来れば今言った要素を含めての、33年度に収まるという事でございます、あくまでもその工事着手が2年間ずれてしまった事が要因という事です。

(委員)

わかりました。

(委員長)

その他はよろしいでしょうか。ご意見ご質問など。

(委員)

この道路は、自動車専用道路ですか。

(志摩建設事務所)

一般道路です。

(委員)

人も通れるのですか。

(志摩建設事務所)

基本的には通れる道路ですけど、高速で走るという事もあるし、トンネルもあり、非常に危

険という事もありまして、警察と協議しながら、決めていくのですが、歩行者や自転車は、今の道を回って頂くような調整をして行きたい、と考えています。まだ確定ではありませんが。

(委員)

施工にあたって両サイドから掘り進む？片側から？

(志摩建設事務所)

通常この延長ですと片側からという事になります。

(委員)

両サイドからやって、早くするとかできないのですか。

(志摩建設事務所)

一概に言えません。

(委員)

そうですか

(志摩建設事務所)

コストが逆に掛る場合があります。

(委員)

分かりました。

(委員長)

その他はよろしいでしょうか。ではこの事業につきましては、ひとまずここまでとさせていただきます。次に移ります。次の5番の道路事業国道368号の説明をお願いします。

5番 道路事業 一般国道368号上長瀬

(伊賀建設事務所)

伊賀建設事務所事業推進室長です。どうぞよろしくお願いいたします。通し番号5番の一般国道368号上長瀬道路改良事業の再評価について、ご説明いたします。

当事業は、平成19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。事業対象路線の一般国道368号は、伊賀市の国道25号を起点として、一部奈良県内を通過し、多気郡多気町の国道42号に至る伊賀地域と中勢地域を結ぶ重要な幹線道路です。また、大規模な災害の発生時等に、地域の孤立を防ぎ、円滑な救助・救援活動および生活の復興支援の基盤となる緊急輸送道路に指定されております。今

回ご審議いただく上長瀬道路改良事業は、図中の赤丸の部分です。当該路線においては、伊賀建設事務所管内では平成22年度に当事業箇所と隣接する下長瀬地区での道路改良事業が完了しており、現在は、当事業の他に伊賀市内において大内拡幅事業を、名張市北部において伊賀名張拡幅事業を実施しています。また、津建設事務所管内では下太郎生拡幅及び奥立川拡幅、松阪建設事務所管内では仁柿峠バイパス事業を実施しております。

次の画面は、事業箇所周辺の航空写真です。事業箇所周辺は、山間部であることから国道368号や奈良県側の国道369号沿いに住宅地や集落が集まっています。このように国道368号は、名張市南東部や津市南部地域、奈良県御杖村等と名張市・伊賀市市街地を結ぶ唯一の幹線道路であり鉄道も無いことから、これらの地域にとって、通勤、通学、通院、買い物等の日常生活を支えるとともに緊急時の救急搬送等を担う重要な道路です。

次に「現道の状況」について、説明します。事業箇所は名張市長瀬から名張市上長瀬までの延長2.0kmの区間です。青色で着色した箇所が現道で、赤色で着色した箇所が当事業区間です。当事業区間の現道は、画面左側の写真のとおり、幅員が狭小で線形が悪いことから、車両のすれ違いが困難であり、視距の悪い道路となっています。

次に「事業目的」について、ご説明致します。狭小部で3.8mしかない青色で着色した現道を赤色の2車線、幅員9.75mの道路に改良することで、すれ違い困難箇所を解消するとともに道路の視距を改善します。これにより安全で円滑な交通を確保し、幹線道路としての機能向上を図るとともに、緊急輸送道路ネットワークを強化することを事業目的としています。

次に「事業内容」について、ご説明致します。計画延長は、2.0kmです。主要構造物は、橋梁3橋です。全体事業費は、約19億円で、内訳は工事費が約17億円、用地費が約2億円です。事業期間は、平成19年度から平成33年度までの15年間です。

次に「事業の進捗状況と今後の見込み」について、ご説明致します。事業進捗状況としては、平成27年度末の時点で50%であり、用地の取得状況は平成27年度末の時点で88%となっております。また、平成27年度までに起点側約460mおよび1号橋と2号橋の間の約300mの計760mが供用済みで、先週の9月2日にこの間の約380mが供用を開始致しまして、起点側から2号橋までの約1,140mが供用済となりました。今後は平成34年度的全線供用に向け事業を推進します。

次に、「事業を巡る社会情勢の変化」について、ご説明致します。国道368号は平成8年に第2次緊急輸送道路に指定されており、切迫性が高まっている大規模地震や、激甚化する集中豪雨等による大規模災害発生時に、物資輸送や被災者の避難を支援します。また、平成24年度には伊賀市において、全国からの応援部隊・救護物資等の受入窓口の役割を担う三重県広域防災拠点整備されたことから、この伊賀拠点から県内の各拠点への物資輸送等を担う道路として、国道368号の重要度は高まっています。

次に当事業の費用便益比の算出にあたり、便益の1つである「走行時間短縮便益」について、説明します。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おりますが、ここでは、乗用車類を例としてご説明いたします。乗用車類の将来の予測交通量は、当事業区間の整備有り、無しの場合どちらも1日当たり1,631台と推定しており、2車線整備されることにより、走行時間が①の8.00分から②の3.43分に短縮されます。これらに③の乗用車類1台当たりの時間価値原単位45.78円を用いて走行時間費用を算出し、整備無しの場合の値から整備有りの場合の値を引き算し、走行時間短

縮便益を算出いたしますと、1年間当たり1.25億円となります。同様に、小型貨物や普通貨物の車種別の算出結果を合計致しますと、1年間当たり1.6億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、同様に国土交通省のマニュアルに基づき算出しております。

次に「費用便益比の結果」について、ご説明致します。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28年度における現在価値に換算し合計しますと、19.5億円となります。

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、先ほど説明させて頂いた通り、1年あたり1.6億円となります。その他走行経費減少便益については1年あたり0.1億円、交通事故減少便益については、0億円です。これら1年あ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28年度における現在価値に換算し合計致しますと3便益合計で27.2億円となります。以上により、費用便益比は、便益の27.2億円を費用の19.5億円で割った結果、1.4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。

次に、費用便益比で求めた便益以外のその他の効果といたしまして、「救急搬送の支援」についてご説明します。当事業区間が位置する名張市長瀬地区への救急車の出動件数は、H23～H27の5年間で73件で、主に国道368号が利用されています。搬送先は名張市が56件と最も多く、次いで伊賀市が14件、津市が2件、奈良県天理市が1件となっており、長瀬地区からの搬送は、国道368号を利用しております。当事業区間は、緊急車両の通行に支障をきたす、幅員狭小区間や線形不良区間が存在していますが、当事業で2車線整備を行うことにより、これらが解消し、救急搬送時間が短縮されるとともに、走行性が安定することによる患者への負担が軽減されるなど救急搬送を支援します。

続いて「公共交通の支援」について、ご説明致します。事業箇所付近の公共交通機関としては鉄道は通っておらず、バスが地域の重要な移動手段となっております。現在、奥津駅前から名張駅前を結ぶ三交バス奥津線が、国道368号を経由して運行されております。運行経路に道幅が狭い区間があり、対向車とのすれ違いが困難であることから、定時性が確保しづらい点が課題となっております。これまでの当事業の部分供用区間を含めた道路整備により、定刻からの大幅な遅れは解消される等、道路整備の効果が発現しつつあります。より一層の定時性確保に向けて当事業を進めることにより、バスの運行を支援します。

次に「通勤、通学の支援」について、ご説明致します。名張市へ通勤・通学している方の出発地は、津市が最も多く、県外の奈良県御杖村、曾爾村からもみられます。津市美杉町や奈良県御杖村の方々は、国道368号を主に利用されています。当事業により、2車線整備を行うことで、通勤・通学時間を短縮し、交通の安全性を向上することで、通勤・通学を支援いたします。次に「観光誘客の支援」について、ご説明致します。津市美杉町の三多気において毎年開催される「三多気桜まつり」の観光人込客数は、例年2万人を記録し、会場へのアクセス手段としては、自家用車や三交バス奥津線の利用が多く、国道368号が主に利用されております。当事業により、名張市方面からの車両移動の利便性・安全性を向上させ、三多気桜まつりなどへの観光誘客を支援します。また、当事業箇所付近の名張川には、アユ釣客が年間約6,900人訪れており、アユ釣りシーズンには多くの釣客で賑わいます。アユ釣客は主に自家用車で国道368号を利用して釣場を訪れており、当事業で2車線整備を行うことにより来訪しやすくすることで観光誘客を支援します。

次に「地域経済の支援」について、ご説明致します。名張市において、廃校となった市立長瀬小学校の校舎を有効活用し、民間のコールセンターを誘致することができました。オペレーターとして約140人の雇用を創出し、敷地内に設置した地産野菜等の直売所が活況を呈しているなど、地域経済の活性化に大いに寄与しております。旧小学校が面する国道368号では、拡幅整備が進んでおり、通勤で利用しやすい点が、企業が進出を決めた一因となっております。当事業により2車線整備を進め、更なる地域活性化を支援いたします。

次に「地元の意向」について、ご説明致します。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、本年度も8月5日に総会が開催されました。同盟会からは、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。

続きまして「コスト縮減」について、ご説明致します。2号橋から3号橋の区間で、道路路体等の盛土材として他工事で発生した土を使用することで、工事費用として855万円のコスト縮減が期待されます。次に「代替案立案の可能性」について、ご説明致します。当事業では、約88%の用地を取得しております。また、全体計画2kmのうち、約1,140mが既に供用しています。これらの、現在までの用地取得の状況および工事進捗状況から、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、代替案はないと考えております。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号上長瀬道路改良事業について、ご説明させていただきました。ご審議のほど、よろしくお願い致します。

(委員長)

はい、ありがとうございます。5番の事業国道368号について今ご説明いただきました。委員の皆さん、評価の妥当性についてご意見ご質問等お願いします。

(委員)

スライドの三重県広域防災拠点、伊賀拠点の場所が分からないんですが、368号線沿いにあるのですか。ここから重要な物資を輸送すると書いてあるのですが、伊賀ラストワン前って目の前にあるのですが、そこの道がちゃんと機能してなかったら、368号線あってもダメなんじゃないかと思いますが。

(伊賀建設事務所)

今あるのは旧上野農業高校の所にございまして、368号とは直接接続しておりませんが、搬送する場合は一旦名阪国道に乗って上野インターに入って、368号に入るという形になるかと思えます。

(委員)

わかりました。

(委員長)

委員の皆さん、その他よろしいでしょうか。走行時間短縮便益で説明して頂きましたスライドの9番、今の所8.0分かかるのだけれども3.43分になりますっていう、ここだけ、やたら数字が細かいのですが、なにか理由があるのでしょうか。

(伊賀建設事務所)

すこし細かい数字まで出していますが、特段の理由はありません。

(委員長)

正確に計算してみた、という事ですか。

(伊賀建設事務所)

そうです。

(委員長)

四捨五入するよりは、便益が大きくなるとは思いますが、もう1点お聞きしたいのは、交通事故の交通事故減少便益0なのですけど、新しい道路通すのに結果的に交差点が増えて、それで交通事故が増えるとか、いろんな場合あり得ると思いますが、ゼロっていうのは、まったく影響ないってことですか。

(伊賀建設事務所)

影響するのが走行距離と交差点数で、計算上は、交通事故減少便益に関係してきますが、交差点として、大きくカウントしているのが1箇所ということで、工事前が1箇所、工事した後も1箇所ということで変わりません。

(委員長)

写真でも出ていますが、車がすれ違うのが大変ですよと、下手すると今のままだと車が接触事故おこすかもしれない。それは、多分確実に減りますよね？と思うのですがそれは出て来ないのでしょか。

(伊賀建設事務所)

今の国交省のマニュアルですと、交差点数と距離だけでカウントします。

(委員長)

マニュアルどおりだという事ですね。

(伊賀建設事務所)

事故は必ず減るとは思います。

(委員長)

現実には当然予想されるけども、計算上は困難だと。

(伊賀建設事務所)

そうですね。

(委員長)

その他、委員の皆さんいかがでしょうか。

(委員)

通勤・通学の支援の中で、津市からの名張市へ通勤・通学している人が多いって事で、526人と113人になっているのですが、津市っていうのは、この道を使っている人じゃなくて、全部でという意味なのですか？

(伊賀建設事務所)

ここについては、ご指摘の通り、この道を使う方が限定できませんでしたので、全体を書かせて頂きました。

(委員)

わかりました。それともう1点。先ほどの時間短縮を含めてなのですが、多分、ここの区間だけのB/Cを出されているのですが、全体の道がよくなると、多分通行量も増えると思うのですが、その辺りは現時点の算出方法では反映されない、という事でよろしいですか？

(伊賀建設事務所)

ここは、いろいろ算出の考え方はあるのですが、今回はずっとここの交通量を、平成11年、17年、22年、27年と取っていますが、ほとんど2千5百台、現状では、全体交通量2千5百台で変わってなくて今後も大きく転換されず、ここはこの地域の方しか通らないだろう、という事で今検討しております。

(委員長)

他はよろしいでしょうか。

(委員)

13ページの車道と歩道の区別するためのものを設置されるのですか。

(伊賀建設事務所)

車道と歩道の上に縁石を置かして、区別はつけます。

(委員)

これは完成図ですか13ページは？

(伊賀建設事務所)

このスライドでは、分かり難いですが、縁石がついています。

(委員)

歩道の高さが下がっているので車が歩道に入っていく感じがしますが。

(伊賀建設事務所)

歩道と車道の間は20cm位、縁石を置いていますし、そこで止まります。

(委員)

歩行者が安全に歩けるような状態にして頂きたいのと、あと先ほど出ました広域防災拠点、伊賀にある農業高校の所に出来ていますね。あれは、すごく分かりにくいと思います。私達地元でもちょっと分かりにくいので、看板を立てるなり、名阪の部分に立てるなり、何かして頂きたいのと、後もう1つすみません。山土を入れるって書いてあるのですが、購入すると書いてあるから、先ほど磯部で山土が出てくるっておっしゃっていたので、それを利用できないのですか。

(伊賀建設事務所)

山土はもうすでに一旦確保はしてあるのですが、距離がコストにかかってきますので、あまり遠いと買った方が安いという部分もあります。そこは流用する時の問題としてあります。

(委員長)

その前に出てきました三重県の広域防災拠点伊賀拠点っていうのが、あまり知られていないのではないかっていうのは、道路事業そのものとは関係ないので伊賀の事務所の方でまたそのあたりは、ご検討お願いします。

その他はよろしいでしょうか。今3つお聞きしましたので、場合によっては、前の事業に戻ってもらっても構いませんが、4番3番5番を通して、何かご意見ご質問等よろしいでしょうか。

(委員)

磯部バイパスの時にちょっと聞き忘れたのですが、ここの走行台数は、変わってなかったと思うのですが、これはプラスマイナスなんかあってゼロなのか、あまり変わらないでゼロなのかっていう所、もし補足説明があればお聞きしたいと思います。

(志摩建設事務所)

先ほどの数字の内訳と言いますと、磯部バイパス部分と現道部分という事ですけど、現道部分は最初9,500台という事で、磯部バイパスができますと、磯部バイパスで9,500台、現道部分が900台という事になりまして、恐らくですけど、伊勢道路を通っている車が分配されると言いますか

振り替えられるという事で、たまたま9,500台になったという事です。

(委員)

分かりました。

(委員長)

その他はよろしいでしょうか。

(委員)

道路事業3件聞かせていただいて、質問も色々出ていたのですが、B/Cの考え方自体が、その他の効果がかなり大きいのに、それがまったく反映されてないっていうのは、国がそういう指針を出しているから仕方ないけど、県としては、そのあたりの位置づけをどう考えられているのか伺いたい。

(道路建設課)

いろいろな効果は確かにありますが、今でもこのマニュアルなどのルールに従っています。やはり、そういう他の数字で出せないものは文言等、図面等で説明させていただいて、皆さま方に分かり易く説明させていただくつもりでいます。こういう事に関して、国と情報交換する場があれば良いのですがそういう場も今まではありませんので、今の所こういった形でさせていただくと考えています。

(委員)

そのあたり、実際にそうした形に国が考えてもらいたい。是非お願いします。

(道路建設課)

また、そういう場がありましたら、こういう意見があるという内容説明させていただきます。

(委員長)

その他はよろしいでしょうか。それでは、質疑応答につきましては、ひとまずここまでと致します。この後は、一旦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ます。委員の皆さんよろしいですね。それでは、一旦休憩としまして、再開は11時10分という事で、よろしいですね。それでは、それをお願いします。

< 休憩 >

(委員長)

それでは、予定の時刻となりました。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、私の方から読み上げます。

意 見 書

平成28年9月5日
三重県公共事業評価審査委員会

1 経 過

平成28年9月5日に開催した平成28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3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260号南島^{なんとう}バイパス

3番 一般国道167号磯部^{いそべ}バイパス

5番 一般国道358号上長瀬^{かみながせ}

4番については、平成4年度に事業に着手し、平成13年度、平成18年度、平成23年度に再評価を行い、その後、一定期間である5年を経過して継続中の事業であることから4回目の再評価を行った事業である。

3番については、平成24年度に事業に着手し、社会経済情勢の急激な変化等により再評価を実施する必要性が生じた事業である。

5番については、平成19年度に事業に着手し、一定期間の10年を経過し継続中であることから初めての再評価を行った事業である。

今回、審査を行った結果、4番、3番、5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。はい、よろしいですね。

それでは、当意見書を持ちまして答申とします。

(委員長)

それでは、引き続き議事次第3番、評価対象事業の概要説明について、そちらに移ります。よろしいですか。議事次第3番です。では、まず、事務局の方から説明をお願いします。

(事務局)

評価の概要説明は、次回の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事により、次回の審議の際により深い、且つ、円滑な審議を達成する目的で行うものです。お手元の資

料の赤いインデックスの付いた資料7をご覧ください。そして、その後ろにあります黒字に青いインデックスが付いた資料が、今回の説明資料となっております。

今回は、再評価4事業、事後評価1事業の合計5事業でございます。この資料につきましては、事業名や事業箇所、全体計画、位置図など事業の内容に関する記述と、再評価の視点に基づく評価内容や、評価結果等、評価の概要に関する記述で構成されていますので、ご確認願います。

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、追加して欲しいデータ等の資料、そのほか、ご興味を抱かれた事柄等、次回の説明に繋がる御意見、ご要望をお願いしたいと思います。

5つの事業の概要説明を続けて行いますので、質疑につきましては、全ての説明の後にお受けしたいと思います。尚、これは審議ではございませんので、質疑につきましては、ごく簡単をお願いしたいと思います。

次回評価対象事業の概要説明についての補足説明は、以上でございます。よろしくお願い致します。

(委員長)

今、説明いただいたとおりです。それでは、5つの事業について、連続してお聞きするという事です。

それでは、順番に概要説明を、お願いします。

1番 かんがい排水事業 宮川4工区

(農業基盤整備課)

それでは、宮川用水の事業説明をさせていただきます。

私は、農林水産部 農業基盤整備課長です。どうぞ、よろしくお願い致します。

「かんがい排水事業宮川4工区」につきましては、三重県公共事業再評価実施要綱第2条に基づき、事業採択後一定期間(10年)を経過した時点で継続しているため、再評価を行うこととなりました。このたび、委員の皆様からご意見を頂く事となりました。かんがい排水事業と申しますのは、農業生産の基礎となる水利の条件、農業用水を確保したり、農業用水を適宜適量供給したり、あるいは、排水の改良を行う事業でございます。それでは、概要説明をさせていただきます。資料をご覧ください。

事業名は、かんがい排水事業(1番)宮川4工区でございます。事業の着手理由と致しましては、本地区の施設は、昭和32年度に着工された国営宮川用水土地改良事業の下流の幹線水路として、伊勢市の農地611haをかんがいする、県営事業により整備された総延長15.7kmの農業用水路です。建設から40年近くが経過し、施設の老朽化により、漏水や事故などが発生し、維持管理に多大な時間と費用を費やしておりました。このため、国営造成施設(国営宮川用水第二期事業)と一体的に改修する事とし、パイプライン化により、国営施設と連動した水管理システムを採用し、安定した農業用水の供給と維持管理の省力化を図るため、平成18年度に事業に着手したところです。

次に、全体計画と事業の進捗状況を説明させていただきます。事業進捗状況図をご覧ください。「黄色」は、国営宮川用水土地改良事業で整備した幹線水路です。「黒色」、「赤色」、「緑色」は宮川4工区の水路の位置でございます。「黒色」の部分は、平成27年度までに既に改修を実施した部分でござ

ざいます。「赤色」の部分は、平成 28 年度以降に改修を行う部分です。「緑色」は、調査の結果、比較的老朽化が進んでいない事から、現況の水路を利用する区間です。

宮川 4 工区は平成 18 年度から事業に着手し平成 32 年度までの 15 年間でパイプライン 11,275m 事業費 53 億 3,900 万円で整備する計画でございます。事業の負担割合は、国 50%、県 25%、市 15% 農家が 10% の負担でございます。次に、標準的な工法としては、開削工法による農業用パイプラインを埋設する工事でございます。一方、建物が密集していて、開削が困難な市街地では、推進工法による工事も行っております。推進工法と言いますと、地面を開削せずに、発進地点と到達地点で立坑、縦に穴を掘り、そこから地中で管を押し進めていく工法でございます。残計画と致しましては、平成 28 年度以降用水路 5,479m、事業費に致しますと 25 億 3,100 万円を見込んでおります。事業の実施箇所は、図面の赤色の部分でございます。周辺の施設と致しましては、改修された国営事業の 1 号幹線水路がございます。周辺で実施中の公共事業と致しましては、国の事業名で、農業競争力強化基盤整備事業、農業用水施設保全合理化事業がございます。この事業は、4 工区と同じ、県営かんがい排水事業の目的で、多気にあります宮川 1 工区、明和にあります斎宮有爾中地区、玉城にあります田丸地区まで、パイプラインの工事を行っております。

また、その他伊勢市の小俣地区では、用水路のパイプライン化と合わせて、水田に自動給水栓の整備も行っております。農業用水路をパイプライン化する事や、自動給水栓を設置する事により、農家の水管理の省力化を図ることで、担い手の農作業の負担を軽減し、農地の集積を進め、安全で安心な食料の安定的な供給を継続して行きたいと考えております。

再評価の経緯でございますが、本地区では再評価は実施しておりません。次に、事業の効果ですが、かんがい排水事業等の土地改良事業の費用対効果につきましては、農林水産省農村振興局制定の「土地改良事業の費用対効果分析マニュアル(平成 19 年)」に基づき算定を行っております。宮川 4 工区の評価につきましては、お手元の「費用対効果集計表」のとおり、便益合計は、231 億 4,727 万円で、事業費合計は、226 億 9,205 万 5 千円となり、費用対効果は、1.02 となっております。簡単ではございますが、概要説明を終わらせて頂きます。

8 番 下水道事業 北勢沿岸流域下水道（南部処理区）

（北勢流域下水道事務所）

北勢流域下水道事務所事業推進室長です。よろしく申し上げます。

8 番北勢沿岸流域下水道（南部処理区）の説明をさせていただきます。資料ですが、別様式 1 と A3 横のカラーの図面資料等を使って説明させていただきます。

下水道の着手理由としましては、四日市市内の内部川南部、鈴鹿市、亀山市の家庭排水、工場排水を下水道に集水し、処理することにより、水域内の河川や伊勢湾の水質汚濁防止、並びに地区内の生活環境整備に資することを図ることを目的としております。

次に、再評価の理由でございます。当事業では平成 18 年度に再評価を受けております。その後 10 年が経過したため今回再評価を行うものでございます。それでは、全体計画と事業の進捗状況についてご説明します。まず、前回評価以降の計画変更については、“あり”でございます。

次に、事業の進捗状況についてご説明します。カラーの A3 横の資料をご覧ください。事業の位置については、左上の赤い範囲の 3 市となっております。図面の左下の部分ですけれども、進捗状況の図面を載せております。流域下水道事業の全体計画区域は、上の 3 市のうち緑色とグレーの部分

です。グレーの部分は面整備が終わっており、供用されている区域となっています。緑色の部分は、これから市が面整備を進めていく区域です。面積は、全体が 6,854ha、うち、グレーの整備済みが 3,186ha、残計画が 3,668ha です。それらの区域から排出される汚水は、図面で赤色となっております流域幹線管渠を通じまして、右端にある南部浄化センターに送られて、浄化処理を行ったのちに、伊勢湾に放流しています。赤い色で書いてあります流域幹線管渠の延長は 39.4km で、すべて完成しています。県と市の役割分担ですが、県は赤で表す流域幹線の管渠と、処理場の整備を行います。そして、関連する 3 市は区域内の人家等から排出される汚水を、赤の幹線管渠まで繋ぐ、面的な管渠の整備を行います。図の右上の部分をご覧ください。浄化センターの平面図でございます。黒い部分が稼働している施設でありまして、赤色の部分が、第 2 期施設として処理場の整備を進めているところです。稼働している黒い部分の施設の処理能力は、1 日あたり 64,600 立方メートルです。現在、グレーの区域から排出される汚水は、この処理場で処理をされています。

次に、事業費等について説明します。先ほどの別様式 1 で説明させていただきます。事業期間は、全体計画が S62 年から H65 年です。次に事業費です。事業費は県が行う流域下水道事業と、関連する市が行う流域関連公共下水道事業があり、合わせた全体計画の事業費は 2,990 億円あまりであります。残計画は 1,147 億円あまりです。進捗率は 62% となっています。内訳としまして、工事費、用地費の進捗率は、それぞれ右端にあります 61%、71% となっています。負担率ですが、事業メニューによって異なりますが、様式に記載のとおりです。事業周辺箇所の状況についても、様式の中ほどに記載のとおりでございます。

次に、再評価の経緯でございます。前回再評価は H18 年度に行っています。答申内容ですが「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。ただし、全体事業費については、県民の理解が得られるような事業費で取扱うこととされたい」でございました。位置図は先程の、左上にある様な別添のとおりでございます。事業の効果 (B/C) については、前回再評価では 1.4、今回再評価では 1.8 となっています。以上で、概要説明を終わります。よろしくお願ひします。

9 番 下水道事業 中勢沿岸流域下水道（志登茂川処理区）

（中勢流域下水道事務所）

中勢流域下水道事務所 事業推進室長です。それでは、下水道事業 9 番についての概要説明をさせていただきます。資料につきましては別様式 1 の概要説明資料、並びに参考の図面を付けさせていただきます。それでは、別様式 1 の概要説明資料に従い説明させていただきます。

事業名は、中勢沿岸流域下水道 志登茂川処理区でございます。事業の着手理由は、津市の家庭排水、工場排水を下水道に集水処理することにより、水域内の河川および伊勢湾の水質汚濁防止、地区内の生活環境に資することを図る、という事でございます。再評価の理由としましては、三重県公共事業再評価実施要綱第 2 条の（3）、再評価実施後、一定期間（10 年間）を経過している事業である、という事でございます。続きまして、全体計画と事業の進捗状況でございます。前回計画以降の計画変更は“あり”でございます。もう 1 枚の A3 の図面でご説明をさせていただきます。図面の左下の所に、カラーの進捗図がございます。先程の南部処理区の事業と同様、図面の色としましては、緑色の所とグレーの部分が計画区域で、緑の所が未整備でグレーの所が整備済みでございます。後、図面の右の中ほどに赤字で、志登茂川浄化センターいわゆる下水の終末処理場を計画しており

ます。そこから黒い線で、やや北東の方、それから南西の方にそれぞれ幹線管渠を配置しております。黒い線の幹線管渠は整備済みでございます、左上の真ん中程の所に赤い線がございますが、この部分の幹線管渠が一部未整備という状況でございます。左下の所に数字で示させて頂いております全体計画が、2,570ha、整備済み392haを除きまして残計画2,178haとなっております。幹線管渠につきましては、全体27.8kmのうち25.1kmが整備済みでございます。処理能力につきましては、49,900立法メートル日当たり、という状況でございます。県と市の役割分担につきましては、先程の事業と同様で、浄化センターと幹線管渠を県が事業として整備させて頂き、着色部分を市が、家庭からの接続、それから県への流域管渠への接続をして行くと、いわゆる面整備という事業を展開しております。ここでは、流域関連公共下水道という事業で表現させて頂いております。右側浄化センターでございます。浄化センターの配置図でございます。図面のやや右側の所に、黒いハッチの所に現在建設をしております、その建設状況は下の写真の通りでございます。では、概要説明資料に戻りまして、事業期間、事業費の説明をさせていただきます。全体計画といたしまして、事業期間は、H5年～H60年、事業費につきましては1,448億5千万円、そのうち県の流域下水道事業626億9千万円、津市が行います流域関連公共下水道821億6千万円という内訳になっておりまして、残計画が28年度以降で事業費として978億5千7百万円、進捗として32%でございます。それぞれの工事費の内訳が、表にお示してあるとおりでございます。負担率につきましては、流域下水道処理場につきましては、国の割合が0.67、県・市の割合が各0.165であり、流域下水道幹線管渠につきましては、国0.5、県・市が各0.25です。流域関連公共下水道全線につきましては、国0.5、市0.5でございます。事業箇所周辺の状況ですが、周辺の施設としまして、三重県庁、津駅等がございます。周辺で継続中の公共事業でございますが、今回の志登茂川処理区は津市の北部に位置しておりますが、津市の南部の方で、雲出川左岸処理区、同じ流域下水道事業の松阪処理区、それと津市の中央部で、津市公共下水道単独処理区の事業が展開されております。周辺の環境として、伊勢の海県立自然公園がございます。再評価の経緯、前回平成18年の答申内容でございますが、「審査を行った結果、本事業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」とご意見を頂いております。位置図につきましては、先程の資料の通りでございます。事業の効果B/Cにつきましては、今回1.5と算出させて頂いております。以上でございます。

10番 街路事業 松阪公園大口線外1線

(松阪建設事務所)

松阪建設事務所事業推進室長です。よろしくお願いたします。

松阪公園大口線外1線街路整備事業の再評価と、主要地方道鳥羽松阪線の櫛田橋工区の事後評価の概要を、続けてご説明をさせていただきます。

それでは、事務局配布の委員会資料10番の「街路事業松阪公園大口線外1線街路整備事業」の再評価結果の概要につきまして、ご説明をさせていただきます。

当事業は平成14年度に事業着手いたしまして、平成23年度に再評価のご審議をいただき、その後、5年が経過し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3項」に基づきまして、再評価を行うものでございます。尚、平成23年度再評価時には、付帯意見なしで事業継続について、ご了承頂いております。それでは、スクリーンに沿ってご説明いたします。まず、はじめに事業区間の概要についてご説明いたします。

松阪公園大口線は、松阪市都市計画マスタープランにおきまして、市内の交通流動の円滑化を担う幹線道路として位置づけられており、市内中心市街地と国道 42 号及び国道 23 号を連絡する延長約 2.4km の都市計画道路でございます。沿道には、松阪市役所、松阪市民病院、JR 松阪駅、近鉄松阪駅、松阪警察署、広域消防本部など多くの公共施設があり、市民生活に欠かせない道路としても利用されております。また、松阪公園大口線は伊勢自動車道松阪 IC 及び国道 42 号と防災拠点であります松阪市役所を結ぶ、「第 1 次緊急輸送道路」の一部を担っており、大規模災害発生時には、緊急輸送を円滑かつ確実に実施するために重要な役割を担っております。松阪公園大口線外 1 線街路整備事業は、松阪市本町から JR 紀勢本線、名松線、近鉄山田線と交差して、松阪市鎌田町の国道 42 号までの延長 600m と、本線を交差する塚本垣鼻清生線の 220m を合わせて延長約 820m の事業区間となっております。尚、鉄道立体交差点アンダーパスの 290m 区間につきましては、スクリーンにありますように、平成 28 年 3 月 13 日に供用をいたしております。

続きまして、事業着手時における「事業区間の状況」について、ご説明いたします

まず、「踏切遮断による慢性的な交通渋滞の発生」があります。事業区間の現道は、鉄道の平面交差により、踏切遮断に伴う慢性的な交通渋滞が朝夕の通勤・通学時を中心に発生しており、踏切部及び事業区間終点側の国道 42 号との交差点部である鎌田町交差点は、主要な渋滞箇所となっております。また、道路交通センサスにおける旅行速度は、松阪市内の市街地での平均値時速約 25km/h に対しまして、当該箇所につきましては約 10km/h であり、低い数値となっております。

次に、「危険な歩行者及び自転車の通行環境」がございます。事業区間は、中心市街地の市民生活に欠かせない道路でありながら、歩道がなく、路肩も狭いため、歩行者及び自転車の通行空間が確保できていない状況となっております。また、踏切部は、ご覧のとおり鉄道、自動車、自転車及び歩行者が混在し危険な状況となっております。続きまして、「緊急輸送道路機能の状況について」ご説明いたします。当該路線は、第 1 次緊急輸送道路に位置づけられておりますが、踏切部は、朝 7 時から夜 7 時までの 12 時間のうち、踏切遮断時間が約 7 時間あり、割合にいたしますと約 59% が遮断していることになり、緊急輸送道路として、災害時の緊急輸送に支障がでる恐れがあります。また、日常におきましても、この踏切遮断により、第 2 次救急医療施設であります松阪市民病院等への救急搬送時に、踏切での停車や他のルートへの迂回等が発生しておる状況でございます。これらの事業区間の状況を踏まえまして、本事業では、鉄道交差の立体化によりまして、踏切遮断に伴う交通渋滞を緩和し、円滑な交通を確保すること、それと中心市街地の市民生活に欠かせない道路として、歩行者及び自転車の安全を確保すること、それと災害時の緊急輸送に重要な役割を果たす緊急輸送道路としての機能強化を図ること、これら 3 つを目的に平成 14 年度に事業着手いたしました。

それでは、事業の内容について、ご説明いたします。事業計画期間は、平成 14 年度から平成 31 年度までの 18 年間に計画しております。また、全体事業費は、約 101 億円となっております。計画延長は、本線部と市道部を合わせまして 820m、道路標準幅員は、車道幅が 9m、歩道幅が 7m、全幅が 16m の計画となっております。

最後に、費用対効果の分析結果について、ご説明いたします。これにつきましては、国土交通省が策定いたしました費用便益分析マニュアルに基づき、算出しております。その結果、本事業の費用便益比は 1.1 となり、整備効果が期待できる結果となりました。

以上、簡単ではございますが、松阪公園大口線外1線街路整備事業の再評価結果の概要について、説明を終わらせていただきます。

504番 道路事業 主要地方道鳥羽松阪線(櫛田橋工区)

(松阪建設事務所)

それでは引き続きまして、道路事業504番「主要地方道鳥羽松阪線(櫛田橋工区)」の事後評価内容につきまして、ご説明をいたしたいと思っております。

本事業は平成22年度に事業が完了し、5年が経過したことから「三重県公共事業事後評価実施要綱第3条」に基づきまして、事後評価を行うものです。平成17年度に行われました再評価では、事業の継続が了承されております。それでは、スライドにてご説明をさせていただきます。はじめに、路線の概要についてご説明をいたします。主要地方道鳥羽松阪線は、鳥羽市の国道42号と松阪市の国道42号を結ぶ道路で、国道23号とともに中南勢地域の交通を担う主要幹線道路でございます。現在の国道23号(南勢バイパス)が整備されるまでは、国道23号として中南勢地域を結ぶ唯一の幹線道路でありましたことから、商業施設が立地するなど、沿道利用が盛んな地域の生活に密着した重要な道路となっております。また、伊勢市中心部から松阪市中心部にかけて、災害時の救急・救援及び緊急物資等の輸送を担う「緊急輸送道路」として指定されております。尚、今回ご審議いただきます櫛田橋工区は、スクリーン上でお示しする赤色の区間となります。

次に事業区間周辺の状況について、ご説明をいたします。事業箇所周辺は、松阪度会線交差点から国道42号交差点までの区間が混雑しており、地域の主要幹線道路としての機能に支障をきたしていました。特に、櫛田川の右岸側では、県道松阪度会線、県道伊勢小俣松阪線、県道東黒部早馬瀬線が、左岸側では県道松阪環状線、県道御麻生園豊原(みおぞのとよはら)線が接続し、鳥羽松阪線に流入することで、朝夕大変混雑しておりました。特に、松阪度会線、伊勢小俣松阪線、東黒部早馬瀬線が接続いたします右岸側の「櫛田橋南詰交差点」は、渋滞ポイントとしても位置付けられておりました。加えまして、櫛田橋は老朽化が著しく、幹線交通を支える橋梁として早急な対策が必要となっていました。そこで、当櫛田橋工区は、右岸側の松阪度会線との交差点から、左岸側の松阪環状線及び御麻生園豊原線との交差点までの区間におきまして、現道2車線から4車線への拡幅整備を行いました。

続きまして、整備を行った事業目的でございますが、3つございます。一つ目は、従来からの交通渋滞の緩和により円滑な交通を確保すること。二つ目は、老朽化した櫛田橋の架け替えにより安全性を確保すること。三つ目は、地震・災害時に重要となる緊急輸送道路の機能向上を図ることです。

続きまして、事業の概要についてご説明をいたします。事業期間は、平成8年度から平成22年度までの15年間、全体事業費につきましては、80億5,900万円でございます。事業延長は1.5kmでありまして、幅員は車道幅員が14.0mで、全幅が26.0mの道路となっております。

次に、費用便益比についてご説明いたします。今回の事後評価の費用便益費に付きましても、先程の街路事業と同じで、国土交通省が策定致しました費用便益分析マニュアルに基づき、算定いたしております。その結果、本事業の費用便益比は2.2となり、費用に対する事業効果が発現できている結果となりました。

最後に、本事業の効果を検証するために実施したアンケートの結果について、簡単にご説明をい

たします。整備に対する満足度についてのアンケートの結果は、地域住民の76%、それと道路利用者の86%の方々が、「概ね満足」とご回答を頂いております。

以上、簡単ではございますが、主要地方道鳥羽松阪線（櫛田橋工区）の事後評価内容の概要説明について終わらせていただきます。

（委員長）

ありがとうございました。今、5つの事業について、まとめてお聞きしました。次回の審議に向けてという事ですが、委員の皆さん、いかがでしょうか。ご意見、要望等お願いします。

（委員）

最初の、かんがい排水事業ですが、費用便益分析をやる時の項目ごとの数字だけあげていただいているのですが、どのように算定されるのか、というのを補足で説明してください。とりわけ、食糧の安定供給の確保に関する効果だけがあると、というふうになっていると思いますが、そのあたりの算定の方法、さきほどの道路ですと、例えば時間短縮だとか効果だとか、走行時間とか、費用分析ありましたけど、同じように、どのように計られているのか、説明してください。

（委員長）

はい、という要望がありました。それは次回よろしくお願いします。その他、委員の皆さんはいかがでしょうか。

（委員）

下水道事業の方で、2つあったのですが、かなり長い期間事業計画、当初計画から色々な変更があると予想するのですが、両方にお聞きしたいのですが、浄化センターを造るために、新しく導入された最近の技術を取り入れる計画になっているのか、それと、ここで処理された残渣が、後からどのように処理されているのか、処理される予定になっているのか、を説明して下さい。

（委員長）

はい、という要望ですが、そのあたりの説明は、具体的には次回という事でお願いします。他はよろしいでしょうか。

（委員）

鳥羽松阪線、これは完了しているものですが、アンケート結果で満足度というのが示されているのですが、渋滞の緩和状況の調査結果がありましたら、数字というか、こんなに改善されましたというのを説明してください。よろしくお願いします。

（委員長）

その他は、いかがでしょうか。

(委員)

かんがい排水事業の所でご説明にもあったと思いますが、維持管理の省力化という所で農家の方の省力化が出来る、というあたりを、私、農業に詳しくないのでもう少し具体的に、どんなところが今大変で、どのように省力化されるのかがわかるようなご説明を頂ければと思います。

もう1つ、同じアンケートの事ですが、勿論、満足、やや満足が多い、というのは、それは良いのですが、逆にどちらとも言えないとか、不満と言う声が若干はあるのでその辺のフィードバックという、どういう所が“どちらとも言えない”のかと言う所が、もし分かればご説明いただければと思います。

(委員長)

その他はよろしいでしょうか。私から1つ申しますと、3つ目の下水道事業ですが、中勢沿岸流域下水道事業 志登茂川処理区のお話をお聞きしましたが、率直な感じ、相変わらず下水道の普及率が低いな、とお聞きしたのですが。津市として見た場合、この事業としては、この地域を扱っているというのは分かるのですが、自治体単位で見た場合、どうなるのか、その辺りは、これからは外れてしまいますけども、これと後、別にあるのでしょうか、どのようにカバーしているのか、そのあたりをお聞きしたいなと思いました。そのあたりは、簡単で結構ですけど。

その他は、いかがでしょうか。特にこれ以上は無いようですので今出たご意見要望については、また次回という事でよろしくお願ひします。概要説明については、ここまでとします。では、事務局の方からお願ひします。

(事務局)

事務局から、簡単な事務連絡をさせていただきます。次回は、9月27日(火)に、本日と同じこの会場で第3回の三重県公共事業評価審査委員会を開催する予定でございます。

後日、出席確認をさせていただきますので、お忙しい時とは存じますが、ご出席いただきますようお願い致します。以上でございます。

(委員長)

それでは、これで本日の審議を終了致します。

(司会)

それではですね、これをもちまして平成28年度第2回三重県公共事業評価審査委員会を、終了させていただきます。本日はご審議、ありがとうございました。

< 終了 >