

平成 28 年度 第 4 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 10 月 28 日（金）13 時 10 分～16 時 30 分

2 場 所 JA 健保会館 大研修室

3 出席者

（1）委員

酒井俊典副委員長、木下誠一委員、小菅まみ委員、新谷琴江委員、
野地洋正委員、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

（農林水産部）農山漁村づくり課長 ほか

（県土整備部）道路建設課長 ほか

（県土整備部）港湾・海岸課長 ほか

（松阪農林事務所）農村基盤室長 ほか

（伊賀農林事務所）農村基盤室長 ほか

（四日市建設事務所）プロジェクト推進室長 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

（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）

お待たせいたしました。それでは、定刻になりましたので、ただ今から、平成 28 年度第 4 回の三重県公共事業評価審査委員会を開催します。本日の司会を務めます、三重県公共事業総合推進本部事務局で県土整備部公共事業運営課長です。どうぞよろしくお願ひします。

本日は委員長が不在という事で、三重県公共事業評価審査委員会の条例第 5 条の第 3 項に基づきまして、副委員長に委員長の職務を代理していただきます。

それでは、本委員会につきまして、会を進めさせていただきますが、原則、本委員会につきましては公開という事になっております。副委員長、本日の委員会の傍聴を許可してよろしいでしょうか。お伺ひします。

（副委員長）

委員長の代理で私、副委員長が進行させていただきますので、よろしくお願ひします。事務局からありましたとおり公開で行うかどうかですけど許可してよろしいでしょうか。

そうしましたら、許可でお願ひします。

（司会）

それでは、傍聴の方がみえましたら、入室をお願ひします。

報告をさせていただきますが、本日の委員会につきましては、10名の委員の中、7名の委員の方に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報告します。それでは、議事次第の第2番以降につきましては、副委員長に進行をお願いしたいと思いますので、副委員長どうぞよろしくお願いいたします。

(副委員長)

そうしましたら、ただ今から議事次第2 評価対象事業の審査を行います。尚、本日の委員会の終了時刻は、概ね16時20分を予定しています。説明は簡潔明瞭に行い、円滑な議事進行に御協力をお願いします。それでは議事次第2番目につきまして、事務局から説明をよろしく申し上げます。

(事務局)

それでは資料の赤いインデックスの資料4をご覧ください。こちらに、本日の審査をお願いし審査対象事業一覧表の中で、一番右の欄の審査の欄に審査と付しています。再評価としましては2番の道路事業、そして下半分のところでの事後評価の所につきましては、501番の農道整備事業、502番、503番の中山間地域総合整備事業、505番の港湾改修事業です。続きまして、赤いインデックスの資料5をご覧ください。こちらには、本日審議を行います事業の概要を記載しています。なお、本日の説明につきましては、赤いインデックスの6番、こちらの資料の内、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、説明の後にお願いしたいと思います。専門用語などご不明な用語がございましたら、説明中でも結構です、適宜ご質問をいただければと思います。説明に際しましては、各事業15分程度で説明します。最初に再評価2番、道路事業一般国道477号菟野バイパス、次に事後評価505番、港湾改修事業鳥羽港、次に事後評価501番 農道整備事業伊賀地区・青山地区、そして502番、中山間地域総合整備事業茅広江地区、503番、中山間地域総合整備事業志摩地区、の順で審議していただきます。個別の質疑につきましては、各事業の説明の後にお受けします。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す。

(副委員長)

どうもありがとうございました。ただ今事務局から説明がありましたけども、ご意見等ありませんでしょうか。よろしいでしょうか。そうしましたら先に進めさせていただきます。

それでは、ただ今から再評価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、審査対象事業の説明を受けることとします。説明は簡潔明瞭をお願いします。それでは、2番の道路事業の説明をよろしく申し上げます。

2番 道路事業（一般国道477号菟野バイパス）

(四日市建設事務所)

道路事業の2番、一般国道477号菰野バイパス再評価について説明します。

四日市建設事務所プロジェクト推進室長です。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、今回、再評価審査委員会に諮る理由について説明します。

一般国道477号菰野バイパスは、社会資本整備交付金事業として平成20年度から事業を進めてまいりました。平成28年度から、国において地域高規格道路と合わせて整備する事業に対して、新しい補助事業のメニューが出来ました。その中の採択要件の一つに、事業評価の実施があるため今回、再評価に諮るものです。後ほど説明しますが、地域高規格道路とは、四日市インターアクセス道路のことで、それと合わせて事業をするということです。

三重県公共事業再評価実施要綱上の扱いとしましては、第2条の4、社会経済状況の急激な変化等により、再評価を実施する必要が生じた事業に基づくものとして、実施します。

では、当該路線の概要から説明します。一般国道477号は、国道23号との交差点から四日市市、菰野町、大津市、京都市を経て、大阪府池田市に至る延長約226kmの道路です。このうち青色で示しました三重県区間は、県の北勢地域を南北に縦断する国道23号、国道1号、現在整備中の国道1号北勢バイパス、さらには東名阪自動車道などを東西に連絡しており、湯の山街道と呼ばれています。また、国道477号のバイパスとしては、現在、四日市市の中心市街地から東名阪自動車道や、平成30年度開通予定の新名神高速道路に連絡する四日市インターアクセス道路の整備を進めているところです。今回、再評価を実施する区間は、この地域高規格道路である四日市インターアクセス道路と現道の国道477号を結ぶ菰野バイパスです。

続いて、事業区間の概要について説明します。菰野バイパスと並行する現道の国道477号では、沿道の開発が進んでいます。交通量は非常に多く、県道四日市菰野大安線、いわゆるミルクロードと呼んでいるものですが、このミルクロードと交差する宿野の交差点など、全線において渋滞が慢性化しています。また、近くには湯の山温泉がありますが、特にこれからの紅葉シーズンでは、「長蛇の列が出来て一体何時に着くのか予想が出来ない。」、と言う声が聞こえるほど、観光地へのアクセス面でも支障をきたしているのが現状です。

次に事業の目的です。大きくは円滑な交通の確保と、アクセスの強化の2つです。まず1つ目の円滑な交通の確保ですが、菰野バイパスは、四日市インターアクセス道路と一体となって、現道である国道477号のバイパスとしての機能が期待されます。現道交通の分散によりまして、慢性的な渋滞箇所の緩和、走行時間の短縮、交通事故の減少を図ります。2つ目のアクセスの強化ですが、新名神高速道路や東名阪自動車道に直結する事から、1つ目の目的と同様に、四日市インターアクセス道路と一体となって湯の山温泉に代表される観光地や、それから四日市港など物流拠点へのアクセスの強化により、観光産業や地域産業の発展に寄与します。

続いて、事業の効果について説明します。まず、1つ目の期待される効果としては、渋滞の緩和があります。四日市インターアクセス道路と一体となって菰野バイパスを整備することにより交通の分散が図られ、東名阪四日市ICから湯の山温泉までの走行時間は、約6分短縮されます。慢性的に発生している渋滞が緩和されることにより、住民生活の利便性の向上や経済活動の円滑化といった効果が期待できます。

2つ目は交通安全の確保です。国道477号における東名阪、四日市IC付近からの西側の交通事故ですが、平成26年度には重傷事故2件を含む44件の事故が発生しています。交通事故は交通量と交差点の数に影響すると言われており、菰野バイパスや四日市インターアクセス道路は、市

街地を避けたルートとし、交差点の数を限定した計画となっています。バイパスが整備され、通過交通がバイパスを利用して現道の交通量が減少する事で、交通事故の削減が期待できるところです。

3つ目は、観光地へのアクセス強化です。御在所ロープウェイなど、湯の山温泉付近では、特にこれからの紅葉シーズン、多くの観光客で賑わいを見せます。湯の山温泉の観光入込客数は、外国人観光客の増加と相まって近年、増加傾向にあります。最近よく耳にするインバウンド効果というものです。また、平成30年度には、御在所山上公園のレストランがリニューアルオープンします。さらには、御在所ロープウェイの駐車場の改築、さらに湯の山大橋の完成を控えるなど、官民において様々な取り組みが進められ、一層の観光客の増加が期待されています。菰野バイパスは、四日市インターアクセス道路と一体となって、観光地へのアクセスの強化、渋滞解消を図るとともに四日市市内も含めた広域的な周遊観光を可能として、中部圏、近畿圏からの観光客はもとより、外国人観光客の一層の増加が期待されます。

続いて、事業の内容を説明します。起点は、菰野町音羽地内の四日市インターアクセス道路と接続する交差点です。終点は、菰野町千草地内の現道477号との交差点で、延長は2kmの計画となっています。事業期間は、平成20年度から平成33年度、総事業費は38億円です。道路の幅員は11.25m、車道部が片側2車線の6.5m、歩道は片側2.5mの計画です。

次に今後の見込みです。まず、前回の概要説明の際に質問をいただいた件ですが、「事業期間の進捗が57%に対し、事業費は1%となっているけども何故か。」という進捗状況の質問について説明します。平成20年度に概略設計に着手して、これまで、地元に対し事業内容を説明する中で、一部難航した地区はあったものの、了解を得る事ができ、その時に並行して、用地買収に向けた作業を進めてきたところです。昨年度、ようやく、事業区間すべての地区から概ねの了解が得られましたので、用地買収に向けた事前の交渉にも着手できましたが、予算の執行としては、実質的な進捗が出来なかったことから、事業費ベースの進捗は1%となっています。現在、詳細な計画内容を検討するとともに、本格的な用地買収の着手に向けた手続きを進めています。今後は、早期の用地買収完了と工事着手に努め、平成33年度の全線開通を目指し、事業を進めます。

次に、事業を巡る社会情勢等の変化について説明します。菰野町内の国道477号の交通量は、平成17年度から平成22年度で約7%、さらに平成22年度から27年度で15%増加しています。平成27年度の日当たり交通量は約9,600台に達しています。また、平成33年開催の「三重とこわか国体」では、菰野町地内のB&G海洋センターが山岳競技の会場予定となっています。四日市市周辺でも複数の会場が予定地に選ばれています。図面の右下に四日市市の四日市ドームがありますが、四日市市でも3種目の競技予定があります。湯の山温泉は、関係者の宿泊地になる事も予想されます。菰野バイパスや四日市インターアクセス道路を利用することで、大型バスの利用も可能となり、さらに定時性が確保され、関係者や来場者の円滑な移動や国体運営への貢献が期待されます。このように、菰野バイパスを取り巻く社会情勢は変化していき、その必要性というものは、一層高まっています。

次に、道路事業における費用対効果分析について説明します。道路事業の三便益、いわゆる走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益とありますが、ここでは、走行時間短縮便益について説明します。走行時間短縮便益は、バイパスの整備の無しの場合と有りの場合との走行時間費用の差を表します。菰野バイパス整備なしの場合、音羽から千草までの走行時間は4

分で走行時間費用は、年間約 3 億円です。菰野バイパス整備有りの場合、走行時間は 2 分と短縮され走行時間費用は、年間約 1 億 5 千万円となります。走行時間短縮便益は、整備無しと、有りの差になりますので、この差 1 億 5 千万円というのが便益になります。同様の計算手法で、全ての路線について車種別交通量ごとに、便益を計算すると、1 年間あたりの走行短縮便益は、約 4 億 4 千万円となります。

費用対効果分析の結果ですが、まず費用について説明します。建設にかかる費用は、消費税を控除した単純の合計額で約 35 億 5 千万円です。供用後 50 年間の維持管理費が約 1 億 7 千万円で、合計 37 億 2 千万円です。これを基準年である平成 28 年の現在価値に換算すると、約 31 億 5 千万円となります。次に便益です。供用開始初年の単年度便益は、走行時間短縮便益の約 4 億 4 千万円などを合計した、約 4 億 9 千万円です。これを 50 年分集計して、費用と同様に現在価値に換算しますと約 80 億 6 千万円となります。以上より、便益 80 億 6 千万円を、費用 31 億 5 千万円で割った 2.6 が費用便益比となり、費用に対し便益が上回ることが確認できます。

次に、事業効果についてですが、先に事業効果、渋滞緩和、交通安全、観光アクセスについて説明しましたが、ここではその他の効果として 2 点説明します。まず、1 点目は、災害時のネットワークの強化です。現在、県では、東名阪、四日市東 IC の隣接地に、平成 29 年度の完成を目指して広域防災拠点、北勢拠点の整備を進めております。菰野バイパスは四日市インターアクセス道路と一体となって、災害時における広域防災拠点へのアクセス強化、緊急輸送道路としてのネットワーク強化に貢献します。また、救急車や消防車による緊急活動がスムーズになり、三次救急医療施設であります市立四日市病院への搬送時間の短縮、救命率の向上に寄与します。

その他の効果の 2 点目は、菰野町の街づくり計画についてです。画面は菰野町が平成 21 年 3 月に策定しました、菰野町都市マスタープランに位置づけられた、千草地域の土地利用方針図です。これによりますと、新名神高速道路の菰野 IC 付近に、新都市拠点や工業拠点などが計画されています。菰野バイパスは、四日市インター道路と一体となって、東名阪自動車道を含めた高速道路とのアクセスを強化し、地域の活性化に寄与するとともに、菰野町の街づくり計画の展開に寄与すると考えられます。

続いて、地元の意向について説明します。菰野町、四日市市の沿線自治体では、四日市インターアクセス道路と併せて、菰野バイパスの整備について、積極的な要望活動を行っています。今月の 17 日、菰野町長と四日市市長が一緒になって、東京霞ヶ関の国土交通省本省に要望活動に行きまして、国土交通事務次官へ直接要望を行っています。また、湯の山温泉協会、女将の会きららのメンバーへ直接、当道路に関してヒアリングさせていただきました。そして、「湯の山温泉に直結する、菰野バイパスの早期整備を期待しています。この湯の山温泉の知名度アップに努め、外国人観光客の拡大につなげたい。」、というご意見をいただいています。

次に、コスト縮減について説明します。まず、主要構造物として橋梁を 1 橋計画していますが、塗装の必要がない、塗装がいらぬ耐候性鋼材の使用を検討しまして、塗装費用の縮減に努めます。また、道路法面の一部に張コンクリートを施しまして、草刈に要する維持管理費を縮減します。さらに、道路の盛土材については、他工事との調整を図り、他工事で発生する建設発生土の使用を検討し、コスト縮減を図ることとしています。

最後に、代替案の可能性について説明します。こちらは、検討した比較ルート案を示しています。A 案が、既存の町道を拡幅するルート案。B 案が今回の計画ルート案で、C 案が新名神と並行

して、三滝川を渡河するルート案です。事業延長や既存家屋への影響などをもとにルート案を比較、検証し、最も経済的な最適ルートであると考えられる、計画ルート案B案を採用したところ
です。説明は、以上です。どうもありがとうございました。

(副委員長)

どうもありがとうございました。ただ今、ご説明をいただきましたけれども、この評価が妥当
であるかにつきまして、委員の皆様からご質問等ございましたらよろしくお願ひします。

(委員)

事業の進捗が1%、予算の消化が1%を説明していただいて、内容は理解できました。当初計画
から工期については変更無しで、沿線住民の方の理解が得られなかったから、交渉で長引きまし
たということですが、それは最初から大体折込済みで、実際の工事や、用地買収が始まったタ
イミングは予定通りなのですか。

(四日市建設事務所)

折込み済みとまでは言えなくて、実際に交渉が長引いたのは事実ですが、新たな補助事業のメ
ニューが、タイミング良く、今回できたので、採択されれば、事業進捗が図れるという事で、今
回審査をしていただいている、そういう現状です。

(委員)

工事の期間自体は、当初計画よりは短縮されているのですか。

(四日市建設事務所)

はい、短縮されます。

(委員)

工事期間も短縮される、という事ですね。

(四日市建設事務所)

はい、そうです。

(委員)

予算が上がれば、工期の短縮は可能であるということですか。

(四日市建設事務所)

はい。

(委員)

公共事業で、「予定よりもすごく延びました。」と、いつまでも完成しないような状況が見られ

ますが、そのような事はなさそうですね。

(四日市建設事務所)

はい、そのようにしていきたいです。

(委員)

わかりました。B/C の計算をしていただいたところで、音羽から千草間というのは、地図上では、どの区間を検証されているのでしょうか。

(四日市建設事務所)

お手元の資料を見ていただきますと、7 ページの下あたり、菰野インターを出た所から、現道の国道 477 号への交差点の間です。

(委員)

じゃあ、今回のその対象の菰野バイパスのみ、という事ですよ。

(四日市建設事務所)

はい。

(委員)

菰野インターは、出来ていないですよ。

(四日市建設事務所)

平成 30 年度供用予定で、整備を進めているところです。

(委員)

算定をどのようにされたか、ということですが。交通量は、インターが出来ていないから、見込みの計算をされているのですか。

(四日市建設事務所)

交通量につきましては、このポイントだけではなく、実際に B/C を出す場合は、この菰野バイパスの整備があるか無いかで、影響を受けた範囲というのが四日市市と菰野町の全域で、その範囲で、交通量の推計をしまして、それぞれの移動時間に関して便益を計算しています。説明の際はピンポイントで計算したものを先ほど説明しましたが、B/C としては、この圏域内全てで計算しています。

(委員)

この道路自体、計画の地図とかを見ると、四日市インターのアクセス道路の存在と、後は、新しく出来る新名神の存在が、ものすごく大きいですよ。それが完成した時には、ものすごく有

効に働く道路だというのがイメージ出来るのですが、そういう理解で聞いていたのですが、他の道路が2つともその大きな道路が、完成していない状況で、どのようにその計算が出来たのかが、よく理解できないのですが。出来たとした時のB/Cを算出しているのですか。

(四日市建設事務所)

そうです。平成42年という基準年がありまして、その基準年というのは、交通量センサス数を出した現状の交通量を算定した結果、25年後で、その平成42年という時点をベースにして、従って新名神が出来ている等を勘案した上での交通量推計です。

(委員)

分かりました。その方が妥当だというのは思っていて、それをどのようにやれているのかお聞きしました。主要道路が完成した上で、ここにバイパスが有るのと無いのだと、これぐらい違うのだ、という計算になっている。という事ですね。分かりました。

もうひとつよろしいですか。国土交通省まで行きました、という写真で、菰野バイパスの整備促進を要望したというのは、今回の対象部分と、さらに周辺を含めたものを要望されているのですか。

(四日市建設事務所)

まずは、四日市インターアクセス道路で菰野インターまでの間を要望しまして、さらにその先の菰野バイパスを要望しました。

(委員)

この路線は、すでに予算措置がされているのですよね。

(四日市建設事務所)

交付金事業ということで、今までは平成20年度から、進めています。

(委員)

新たな予算獲得を、今、対象としているバイパスの区間に対して行っている途中ですか。

(四日市建設事務所)

そうです。

(委員)

それらの要望が通らなければ、事業期間はだいぶ先になり、短縮される予定が伸びてしまう可能性がある、という事ですか。

(四日市建設事務所)

あります。

(委員)

今は、その予算が交付される見込みは、かなり高いのですか。全く分からないのですか。

(四日市建設事務所)

見込みはわかりません。

(委員)

事業計画の全体の期間について、今ここで説明していただいた内容は、新しいメニューの事業で採択されるのを前提とした期間ですね。そのあたりは、この資料に、書かれているのでしょうか。新規事業で実施された場合にはこの期間で出来ます。もし、それがうまくいかなかった場合には、計画は変わりますよ。というようなことが、どこかで説明がされているのでしょうか。こういう予算というのは、大体、内諾を得た上で、こういう資料をつくられているのですか。

(四日市建設事務所)

内諾までは得られておりません。

(委員)

この資料を見させていただくと、採択された上での計画で内容の一部が書かれているような気がするものですから、採択される場合と、採択されない場合があつて、まだ決定していない事項である、と書いてあつたほうがいいのかと思います。内容はよくわかりました。

(四日市建設事務所)

わかりました。

(副委員長)

結局、事業採択する時、再評価の審査をしてないといけない。ということですよ。

(四日市建設事務所)

事業採択要件が、地域高規格道路のインターチェンジに直結することと、その事業の妥当性が評価委員会で評価されている。ということが条件となります。

(副委員長)

申請して国が判断してもらえる。という入り口の段階でということですか。

(四日市建設事務所)

そうです。

(副委員長)

整備促進頑張りますよ。と言いたいという事だと思います。他いかがでしょうか。

これが出来て、新名神が出来て、このあたり道が良くなりますが、今後のこの平成 33 年を含めて新名神が出来た時に、このあたりの交通事情は、予想できるのですか。交通量が今でも 15% 増えていて、人の動きは、かなり変わってくると思いますが。

(四日市建設事務所)

渋滞は、随分緩和されると思います。それは、現在、湯の山大橋というのが、スカイラインを登って国道 477 号を登ってから、湯の山温泉街へ直結する橋梁を今整備していきまして、観光車両が、恐らくそちらを通るので、かなりこの地域の中を通る道と観光車両との交通分離が図れる。という事で、今のような生活車両と観光車両との交通集中による渋滞というのは、緩和されるであろうと予想しております。

(副委員長)

他、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。そうしましたら、どうもありがとうございました。続きまして、505 番の事後評価、港湾改修事業の説明をお願いします。

505 番 港湾改修事業（鳥羽港佐田浜地区）

(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。

それでは、番号 505 番の港湾改修事業鳥羽港佐田浜地区、事後評価の説明をします。画面をご覧ください。まず、初めに事業の概要です。鳥羽港は志摩半島北部の鳥羽市に位置しています。事業箇所は、鳥羽港の佐田浜地区で、港湾改修事業により平成 6 年度に着工し平成 22 年度に完了し、平成 23 年 4 月から供用開始しました。総事業費は 129.4 億円です。

次に、事業箇所周辺の整備状況について説明いたします。鳥羽港佐田浜地区は、JR・近鉄の鳥羽駅に近く、大規模駐車場も隣接しています。画面によりますと、新しく整備した箇所としまして緑色で塗っております緑地、赤色で示しています防波堤や護岸、それから青色で臨港道路、それからオレンジ色の浮き桟橋、これらについては県の事業で、黄色のターミナルは、鳥羽市の事業で整備しました。

続きまして、鳥羽港佐田浜地区の利用状況です。当地区には市営定期船、大型観光船、小型観光船が就航しています。市営定期船は、鳥羽湾に浮かぶ島々への住民の足として、また、離島観光のアクセス手段として重要な役割を担っています。大型観光船は、鳥羽湾の中で最も風光明媚な『志摩の松島』めぐりのコースを巡り、途中イルカ島と真珠島・水族館前に寄港する周遊ルートを通年で運行しています。小型観光船は、個々の観光客の多様なクルージングの要望に応じて、様々なルートで運行しています。

次に、事業の目的についてですが、まず、上位計画として「マリンタウン 21 計画」があります。マリンタウン 21 計画は、「賑わいある海の玄関口の形成」と「背後のまちづくりとを一体化した親水空間の整備」を目指したもので、港湾事業とタウン事業に分かれていきまして、今回整備しましたのは、港湾事業です。ここで、整備前の旧港の状況ですが、船舶の停泊場所と離発着場所が同じだったため、効率的な入出港ができない状態にありました。そこで、旧港の問題を解決しつつ、マリンタウン 21 計画の達成を目指して、新しい港を整備しました。

ここで、概要説明時にご質問のありました、佐田浜地区の土地利用、施設の利用計画について説明します。佐田浜地区の新しい港においては「アクセス面」と「景観」、この2つの観点から緑地とターミナルを配置しています。

まず、「アクセス」を考えた視点として、ターミナルを中心に、佐田浜地区散策の拠点となり、東側に出来ました新しい港、南側のエントランス、北側の緑地という事で、3方向にアプローチ出来るように配置しています。また、駅や駐車場に近い埋め立て用地の南側にターミナルを配置しています。

次に、「景観」という観点で、緑地を埋立地の北側に配置する事によりまして、北北西に見えます「三つ島」がありますけど、これを含めた鳥羽湾の島々が浮かぶ姿を楽しめることに配慮しました。また、緑地部分に接続してターミナルを配置することにより、ターミナル2階から、緑地を含めた鳥羽湾のパノラマを楽しめる空間演出が出来るように配慮しました。

それでは次に、各施設の整備の前と後をご覧ください。浮き桟橋と歩道には、雨を防ぐ屋根を配置しました。さらにターミナルから浮き桟橋へ至る区間にも屋根を配置しています。また、浮き桟橋への渡り橋や乗り場へ向かうスロープでは、「三重県ユニバーサルデザインのまちづくり条例」に準拠して整備する事により、勾配等に配慮する事で、より安全・快適に利用できるようになりました。ターミナルに関しましては、市の事業ではありますが、リニューアルされまして「賑わいある海の玄関口」にふさわしい、綺麗でさらに利用し易いターミナルになっています。

次に、事後評価を行う理由についてですが、本事業が総事業費10億円以上で、事業完了後5年が経過したことから、三重県公共事業事後評価実施要綱第3条に基づき、事後評価を行うものです。

続きまして、事後評価を行う上で、どういう視点で評価するかですが、これについては、ご覧の6つの視点により評価を行います。その視点①の「事業効果」につきましては、費用対効果である「費用便益比の算定」です。この算定につきましては、はじめに項目の設定を行います。費用につきましては、事業費と維持管理費を計上します。これらを平成28年度時点の現在価値に換算し合計すると、206.0億円になります。便益については、画面にあります「利便性向上」と「海の玄関口に見合った施設整備」による便益を計上していきます。

ここで、便益のうち「利便性向上」から説明します。「旅客・船舶の移動コスト削減便益」ですが、これは旧港地区において、船舶の停泊場所と離発着場所が同じため、効率的な入出港ができない状態が、整備により解消し、効率の良い運航が図れることで「海上移動時間が削減される便益」です。この便益は（供用）期間50年間で23.8億円になります。次に、「施設更新によるコスト削減便益」ですが、これは、今回の整備により、引き続き佐田浜地区での旅客船利用が可能となることで、「旧港を再整備しなくて済む便益」と「旧港の再整備中に中之郷地区というこの地区以外の地区を、その代替りの港として利用しなくて済むことで、利用客の移動時間が削減できる便益」です。これにつきましては、合計で42.8億円になります。

次に「海の玄関口に見合った施設整備」についてご説明します。「交流機会の増加便益」は、新しい港湾施設が整備される事で「魅力ある鳥羽市の海の玄関口となり、観光客の満足度が向上して一人当たりの旅行費用が増加するとともに、佐田浜地区への訪問回数が増えるという便益」です。整備前に比べて整備後に、1年あたり1,211円旅行費用を多くかけてもいい、という結果が得られていますので、これにより、対象客数を乗じまして全便益を算定し、50年分を合計しま

すと便益は171.8億円になります。これら説明しています各便益は、それぞれの単価に対象者数を乗じて算定していますが、それぞれの対象者数は新しい港の供用後、すなわち平成23年度以降の利用者を基に設定しています。つまり、新しいデータに基づく事業効果の検証という事です。

ここで、概要説明時にご質問のありました、マニュアルに基づく便益では測れない、というか現れない定性的な効果で、交流機会が増加した事例をもとに説明します。佐田浜地区は、平成24年3月にみなとオアシスに認定されています。それを受けて、佐田浜地区においては、四季を通じてご覧のような様々なイベントが開催されています。港を訪れた方が交流できる機会が増えました。特に鳥羽みなとまつりは、夜は花火がある祭りですが、鳥羽港を象徴するイベントで、毎年約12万人の方にお越しいただいています。以上の便益に加えまして、景観等が向上する事により、地域環境や就労環境等が改善される「景観・環境向上の便益」0.7億円と、供用終了後に売却した場合の「緑地の残存価値」として0.9億円を計上した総便益は240億円になります。算定の結果、いわゆる費用対効果、費用便益比は1.17となります。

次に視点②として、周辺環境がどのように変化したかを説明します。新たに緑地広場を整備したことによって、当該施設より鳥羽港の景観を楽しみながら散策したり、休憩できるようになりました。また、老朽化していた施設を新しくすることで、港自体の景観がより良いものとなっています。さらに「三重県ユニバーサルデザインのまちづくり条例」に準拠し、施設のバリアフリー化にも取り組んできました。浮き桟橋への渡り橋や連絡通路にスロープが設置され、ターミナルには多目的トイレが設置されたりしています。

次に、視点③としまして、鳥羽港佐田浜地区が位置する鳥羽市の社会情勢の変化について、入込観光客の推移により説明します。青色の棒グラフが年度毎の入込客数です。鳥羽市は三重県内でも優良な観光地であり、平成27年度の入込観光客は、県全体の約12%を占めております。新しい港が供用開始されてからの5年間において、入込客数の推移は、概ね増加傾向となっております。平成25年度は、伊勢神宮の式年遷宮で、国内外の注目が高まったためか、特に多くなっております。次は、外国人観光客については、画面赤色の折れ線グラフですが、伊勢志摩サミット等で海外諸国での関心が高まった事が影響したのかもしれませんが、外国人観光客数は相当な増加傾向にあります。

次に視点④の「県民の意見」についてですが、これについては県民の意識を把握するため、アンケート調査を行っています。7月17日～21日までの間、観光客、本土側の鳥羽市民、定期船利用者、離島市民に対してアンケートを実施しました。結果としては、多くの方が新しい施設の清潔さや使いやすさに満足している。というご意見をいただいています。一方で、駅や駐車場からのアクセスが以前と比べ悪くなったとか、船の便数が少ないといったことや、施設内に売店、コンビニ等を設置してほしい、というようなご意見・ご要望もいただいています。

続きまして、視点⑤の「再評価の経緯」についてご説明します。前回の平成20年度第6回再評価委員会におきまして、「事業継続の妥当性が認められた」ことで、事業継続を了承していただきました。その際に3つ意見をいただきまして、①番目が「高齢者・要援護者の利便性向上となるよう効果発現に努めること」、②「過大な投資とならないよう、海岸事業などの他事業や他主体と連携し、整合を図ること」、③としましては「維持管理計画の策定などストックマネジメントを構築すること」。これらの意見につきましては、①につきましては「三重県ユニバーサルデザインのまちづくり条例」に準拠して、高齢者・要援護者にもご利用頂き易い施設の整備に努

めてまいりました。②に関しましては、隣接海岸において、海岸高潮事業に着手する際に、計画設計にあたり、事業主体と関係団体が連携を図り進めてきました。③に関しては、平成 26 年度から県内 19 港湾の施設点検を順次行っていきまして、点検結果をもとに、平成 30 年度から維持管理計画を策定する予定となっています。

最後に視点⑥の「今後の課題」です。まず維持管理面については、主要施設のみならず、関連施設もライフサイクルコストを考慮した維持管理が必要であることと、緑地の景観を保全するための定期的な清掃・点検を今後とも継続していくことが必要となります。また、施設の利用促進につきましては、沢山の方に施設を利用していただくために、今回のアンケート調査結果で得られた意見を、施設運営者と管理側である、私どもが情報共有して、運営の参考にしたいと考えています。さらに、市や各企業が施設を利用したイベント等が沢山行われる事で、港が活性化する事が期待されますので、利用促進の方策については、検討してまいりたいと考えています。

以上をもちまして、鳥羽港佐田浜地区事後評価の説明を終わらせていただきます。審議の程、よろしく申し上げます。

(副委員長)

どうもありがとうございました。ただ今、説明いただきました、この評価に関して、ご質問等ございましたらよろしく申し上げます。

(委員)

一番最後の方で、平成 20 年の再々評価時の答申と、その後の対応についてですけど、維持管理計画の事で説明いただいたのですが、その所、ライフサイクルコストを考慮して、維持管理が必要ということも書かれていますけど、ライフサイクルコストを考えているのであれば、実は、建設段階というか、計画段階から考えていないといけなくて、出来上がってから考えるものではないですよ。過去の進捗が分からないのですけど、平成 20 年の再々評価時というのは、まだ建設の途中段階だったということなのではないでしょうか。

(志摩建設事務所)

はい、そうです。

(委員)

その時にも、維持管理計画が指摘されていて、ここにはその後の対応として、県内の他の 19 港湾は平成 26 年度より施設点検を順次実施し、平成 30 年度に維持管理計画を策定すると書いてありますけど、結局計画は何も変えずに、出来上がってから維持管理計画を策定しますよ。という意味だとすると、折角平成 20 年度の段階、それでももう遅かったのかもしれないですが、その指摘を受けたのに対策としては、あまり現実的ではない、というか効果的ではない対策のような気がするのですが、具体的に、そういうことに関して「いや、そうじゃないです」ということがあったら、お聞かせいただきたいのですが。

(志摩建設事務所)

実は、現実的には平成20年度段階では、緑地等は出来上がってしまっていて、そういう意味では、おおかた物が出来てしまっていたという状態でしたので、ご指摘のように、ライフサイクルコストを考慮した構造物につきまして、例えば、浮棧橋につきまして、ハイブリッドタイプで、外側をコンクリートで巻いていたりしますので、そのような構造にしたりすることで対応したこともありますのでそのような対応を含めて、そういわれて意識している部分と、たまたまそうだった部分があるのですが、そういう形での対応は一つあったかと思います。例えば、ご指摘のように、20年度時点の段階では、ほとんどそのまま事業としては終了しましたので、そのまま事業は完成させた。というのが実情です。

(委員)

建設途中になると、そんなに変更するのは実際出来なくて、一番いい理想的な解答としては、既にその時点で維持管理計画まで、ライフサイクルコストまで計画がされていて、例えば、鉄骨むき出しになって、コンクリート系の材料で保護してやることで、メンテナンスフリーで何十年ぐらいは持ちますよ。というのは、計画で既に進んでいるので、ちゃんと考慮されていますよ。という解答が一番。

(志摩建設事務所)

確かにおっしゃられるように、そういう事を考慮しながら、当然、施設計画は立てていました。

(委員)

ライフサイクルコストというのは、もう計画段階から考慮されていて、それに従って再度見直して、例えば、建設期間っていうのが何年かかかるわけですから、その間に新しい技術が開発されてくるのですよね。もしそういうので、たまたま良い技術がその後、計画段階の後になって開発されて、利用出来るのであれば、それを採用しました、というのが一番わかりよいというか、対応かと思うのですが、そういうのが無ければ、むやみに変える必要がなくて、計画どおりに、当時の最先端のというか、今、最適に考えられるものでやりました。という解答で十分だと思うのですが。

それと、もう1点聞かせてください。今お聞きした中では、防災に対する対策が、あまり聞かれなかったような気がするのですが、何か対処されている事はあるのでしょうか。

(志摩建設事務所)

防災っていうと、例えば、津波とか地震とかそういう事ですか。

(委員)

防災といったのは、そういうもの全てです。人の命に関わるような災害が起こった時に、被害を最小限に抑えるために、例えば、こういうインフラの設備なんていうのは、離島の人達の、生活の足になっているものですから、そのあたりで、何か対策がされているのですか。

(志摩建設事務所)

ターミナルが一つキーのステーションになっていまして、ここが、あらゆる情報の発信源にもなっているということで、そこで異常があつて防災の対応が必要な時であつたり、そういう時には、利用者に対してアナウンスするとか、そういう体制をとることです。ターミナルの中にも、避難所の案内であつたりケースごとに対応して非常時には、実際にアナウンスして対応して行くとか、そのような体制をとっています。施設そのものの構造については、基本的には、波浪に対しては、耐えるような構造です。後は、非常時にはそこを使わないとか、そこへ近づかないという案内をする。そういうソフト面の対応が出来るような体制で、運行中は職員が常駐して対応しています。

(委員)

一般的な、高潮とかそういうものは、防波堤も整備されているのですよね。

(志摩建設事務所)

そうです。そこで、一つ説明が抜けていましたが、ここは、港灣の、いわゆる港の利用の整備で高潮である防潮堤とか、そういうものはこの整備の中にはございません。そういう意味での仕分けとか、高潮対策については別の防護ラインで守るといった形をとっています。なぜかと言いますと、台風とか高潮の時には、船は就航しませんので、その時にはそのエリアには船は近づかないような配備をするという対応をとっています。

(委員)

写真の上の防波堤というのは、新しく作ったものですか。

(志摩建設事務所)

はい、あの防波堤は、港の中の船が接岸、離発着する時に安全に船を止められて、出港できるように防波堤の内側では、港の船を利用するための、乗り降りをするための静穏効果を保つのが主な目的ですが、たまたまそういう防波堤がある事で、台風時の高潮、高波から守る事で実際は波が消えますので、高潮対策効果は副次的に期待できます。

(委員)

わかりました。整備前と整備後の比較写真とかがあつて、ターミナルなんかは、言葉は良くないですが、けっこうボロボロな状態から、あそこだけ新しくなっている時点で、なんかそれなりの台風とか高波とか、通常地震なんかに対しては、明らかに耐久性とか防災の対策としての、そういうものは何か整備されているとか通常の災害に対処できるようになりましたか。

(志摩建設事務所)

台風時の風とかに耐えるような構造であつたりとか、そういう意味での耐久性は十分有した構造となっています。

(委員)

整備前よりは確実に上がっているのです、そのあたりは、そういうのも考慮されながら作られているのですか。

(志摩建設事務所)

確かに、そのおっしゃるようになくなったという事です。

(委員)

わかりました。そういう意図も考慮されて当然作られていると思います。もう一つは、今、防災というのは、東南海とか南海とかの地震の事がどうしても、こういう海に面したところを、しかも南の方だと話題にはなると思います。こういう港で津波の対策というのは、どうしても話題にはなってくると思うのですが。どうなのですかね。そのあたりは、特に、意識はされていないということでしょうか。

(志摩建設事務所)

現状では、津波の高さに耐えられるような高さの防波堤であったり、護岸で出来ているわけではありませんので、完成時点では、まだそこまでの必要な高さの認知がなかったという、例の東日本の大震災の後の話ですので、そういう状況からハザードマップ等もありますけど、津波の時点でどれ位浸水するかという情報もありますので、そのあたりもここでいうと、キーステーションになっているターミナルの中で、それを知らせるといことと、避難場所はどこですよ、という事を明示するという様な対応を現実的にはしているところです。

(委員)

参考までに、予想の最大の津波の高さは。

(志摩建設事務所)

海拔 5.4m という数字が出ています。

(委員)

そういうのに全てに対応できるような港を作るなんていったら、物凄い費用になってしまうので、そんなのまったく求めていないので、必要ないと思います。それよりは、そこにいて危ないという状況なので、避難路を確保されていてそれがわかりやすいようになっているとか、あと、例えば足の不自由な方に対してユニバーサルデザインを施したものになっているという事なので、避難計画なんかもちやんと作られていて、そこに残って耐えられるようにするのではなくて、逃げる対策としてきちんとされていますよ、という答えなので、それでたぶん十分だと思います。視点が全然違って、というような事はされているわけですよ。

(志摩建設事務所)

はい、そうです。ハード事業に加えてソフト面といいますか、逃げられる体制を整えてあると

いう事と、それをちゃんとアナウンスできる体制を持っているというかたちで、対応していると考えています。

(委員)

よくわかりました。どうもありがとうございました。

(副委員長)

他いかがでしょうか。はい、お願いします。

(委員)

今回の整備の状況、施設のバリアフリー化にも配慮されているということで、それにおいては「三重県ユニバーサルデザインまちづくり条例」に基づいて整備を行って、利便性の向上・安全性の向上が図られていますよ。というようなお話だったと思うのですけれども、それはその後にアンケート調査等を取られて、そしてまた、具体的に対応を取っているところが、あるのでしょうか。今、ユニバーサルデザインで紹介された例でいうと、どちらかという、バリアフリー化は、スロープや多目的トイレをつけたり、どちらかと言うと、身体障害の方を中心に整備されているような気がするのですけれども、障がい者の方といっても、様々、視覚・聴覚さまざまおられると思うのですね。また、外国人の観光客もおられますから、こういう旅客施設は、さまざまの方を対象にして、という事なので、それがユニバーサルだと思うのですけれども、そういった観点からもアンケート等を取られて、そうして、具体的に対応されている所があれば教えていただきたいと思います。

(志摩建設事務所)

デザイン、整備の段階でのアンケートは取っていませんが、今回、アンケートを取った中でのごとによろしかったですか。

(委員)

資料を見ると、バリアフリーについてのアンケート結果等も書いてあったと思いますが、それが概ね良い評価もあったと思いますけれど、ただそれは、一般の観光客の障がいを持たれた方とか細かい特性について取られているわけではありませんので、実際使われている方の、そういった方々の意見とかを踏まえて、5年間もう運用されていますよね。そうすると、本当に色んな問題が発生しているのではないかと、想像するのですが、それがどうなのかな、と思ひまして。

(志摩建設事務所)

確かに、出来上がったというか、アンケートの中に、入ってからチケット売り場の場所が、ちょっと分かりにくいかなと、そういう事を言う方もあったりしていますので、それは看板等で案内を補強するとか、そういう様な対応をしたりとか、という事はあります。後は、基本的に段差は設けない形にしていまして、それについての苦情は無かったかと思っています。

(委員)

こちらの希望としては、ユニバーサルデザインとかバリアフリーとかってというのは、つくって終わりではなくて検証しながら、また改善して行くという、そういうプロセスが大事だと思いますので、そういう事が出来れば、上手く対応していただくことを、お願いしたいなと思っています。

(志摩建設事務所)

はい、わかりました。

(副委員長)

ありがとうございました。他、いかがでしょうか。私から、維持管理の景観方面というか、定期的な清掃とか点検についてですが、それらは、地元の人がやっているのか、それとも業者に委託しているのですか。

(志摩建設事務所)

現在は委託してやっています。草刈関係は、県が発注した業務委託の形でやっています。

(副委員長)

市じゃなくて県がやるのですか。

(志摩建設事務所)

緑地は県の管理ですので、県が発注してやります。

(副委員長)

それはずっと、そういう予算を組み込んで

(志摩建設事務所)

そうですね。毎年計上して管理しています。

(副委員長)

他、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、どうもありがとうございました。

そうしましたら、続きまして、501番の事後評価 農道整備事業 伊賀地区、青山地区の説明を、よろしくをお願いします。

501番 農道整備事業（伊賀地区、青山地区）

(農林水産部農業基盤整備課)

農林水産部農業基盤整備課長です。よろしくをお願いします。

それでは「農道整備事業 501番伊賀地区・伊賀2期地区・伊賀3期地区・青山地区通称:伊賀コリドールロード」の事後評価につきまして説明します。それでは、事後評価書に沿って、画面のパワ

ーポイントにより説明します。始めに事業の概要から説明します。位置図の赤の線が伊賀コリドールロードです。本事業の目的は、伊賀市、名張市に点在する農業生産団地を環状道路で接続し、農産物の集出荷の合理化と消費地へのアクセス向上、地域農業の発展のために建設したものです。

次に、各地区の事業概要です。施工延長は、赤の区間が農道区間で、伊賀地区が10.7km、伊賀2期地区が17.0km、伊賀3期地区が10.8km、青山地区が4.5kmとなり、合計延長は43.0kmです。また、緑の区間が建設区間で47.8km、コリドールの道路総延長といたしましては90.8kmです。施工期間は、伊賀地区が昭和61年度にスタートし、平成22年度に伊賀2期地区と伊賀3期地区が完了し、コリドールロードとしては全体で25年間の工期で完成しました。次に、事業費ですが、伊賀地区が63億3千万円、2期地区が97億8千万円、3期地区が88億1千万円、青山地区が38億6千万円となり、総事業費は287億8千万円です。本事業の受益面積としては、全体で8,976haとなります。次は、本事業の整備状況の写真です。道路は片側1車線の2車線道路となっています。①が上柘植IC付近、②が大内IC付近、③、④が名張市の状況で、⑤のように農業用の大型機械の運搬にも利用されています。

次に「事業の効果」で「直接的効果」についてご説明いたします。今回の「費用便益の分析」につきましては、三重県の公共事業評価システムに基づき算出しております。また、計算の諸元となる数字につきましては、事業完了後の実績の数値に置き換えて計算を行っています。最初に、「便益」について説明します。「便益」とは、「費用」を投じて生まれた様々な「効果」を、お金に換算して表現したものをいいます。本事業が持っている「便益」は、大きく分けて二つあり、一つが「生産性の向上」、もう一つが「アクセス環境の向上」です。今回の「事後評価時点」で便益の額が一番大きいのは、「アクセス時間短縮便益」で825億9千万円、次に「労働時間短縮便益」で388億3千万円です。「便益」の合計は1,379億4千万円となります。次に「費用」についてです。「費用」はその名のとおり、事業で「効果」を生じさせるために必要なお金のことです。本事業の「費用」については、「農道整備事業」にかかる「事業費」と、県道などの建設区間にかかる「事業費」、そして道路の「維持管理費」から算出し、「費用」の合計は773億5千万円となります。「費用便益比」につきましてはB/Cは、1.78となりました。

それでは主な便益について説明します。

一つ目は「生産効率向上便益」です。これは農業分野の車両に関する便益です。道路整備によって、農産物を運ぶトラックなどの運転時間が短縮される、または、輸送車両の積載量が大型になる事で、全体として輸送車両の台数が減少します。これらに伴ってその分の人件費も減少しますが、これを便益として計算するのが「労働時間短縮便益」です。同じ様に燃料費やタイヤの損耗費などの減少分を対象に、便益を計算するのが「生産経費節減便益」となります。写真は伊賀米とアスパラガスの出荷の状況です。コリドールロードが整備され、輸送車量が大型化し全体の輸送台数が減少し、それに伴って人件費や燃料等のコストも減少し、便益が発生します。

二つ目は「アクセス機能向上便益」です。これは先ほどの「生産効率向上便益」とは違い、一般の通行車両を対象にした「便益」です。考え方は先ほどと同様となります。写真は、朝の通勤や、工業団地の輸送トラックの状況です。道路整備により運転時間が短縮され、併せて人件費や燃料費などのコストも節減され、それを便益として計算しています。その他の便益につきましては、いずれも道路の整備に伴い減少、または改善される事により発生します。次に、「間接効果」について説明します。最初に、「農産物直売所」についてです。これは伊賀地域内の「農産物直売所」を

示した位置図です。伊賀市の「とれたて市ひぞっこ」や、名張市の「とれたて名張交流館」を始めとし、伊賀地域には 25 箇所ほどの「農産物直売所」ができ、コリドールを通じて市内外から、新鮮な作物が運ばれ、店内は地域の購入者で賑わっています。写真は伊賀市にある「とれたて市ひぞっこ」です。平成 27 年に設立され、ここに登録している生産者数は当初の 295 名から現在 390 名まで増加し、その売り上げは年間 3 億 2 千万となっています。次は、名張市にある「とれたて名張交流館」です。平成 24 年に設立され、登録している生産者数も設立時の 166 名から現在の 241 名まで増加し、売り上げは年間約 1 億円となっています。二つの直売所は、この地域を代表する「農産物直売所」として、地域の活性化に一役を買っています。次は、「菜の花」についてです。景観作物として栽培が行われている菜の花は、菜種から搾油ができることから、菜種の生産が行われるようになってきています。菜種は刈取り後、コリドールを通行して「菜の舎（くら）」という搾油施設に運ばれます。油を詰めるビンは近隣のガラス工場で生産されるなど、地域産業にも寄与しており、最近では地域の高校・民間とのコラボレーションで、菜種油を利用したシャンプーなどの商品開発も始まっています。次は「メロン」についてです。名張市美旗地域では「メロン」の生産が行われるようになり、収穫時期にはコリドール沿いのカントリーエレベーター内で直売所が開かれます。毎年、直売所オープン初日には、整理券が配られるほど購入者が来場し、メロンのブランド化に繋がっています。

次は、「デイサービス」についてです。これは伊賀地域内での施設の位置を示した地図になります。老人介護施設でお話しを聞いたところ、施設の利用者の送迎や、多くの職員の通勤路としてコリドールを利用している事が確認出来ました。「朝夕の車の多い時間帯でも、時間通りに自宅に送迎できるため、大変助かっている」とのお話をいただきました。

また次は、「事業の環境面への配慮」についてです。本事業では、工事により開削した山の斜面に、植生緑化を施したほか、有識者の方からアドバイスをいただき、山間に生息するリスの生態に配慮した、リスブリッジ等、環境面への配慮を行いました。

次は、「事業を巡る社会経済情勢等の変化」についてです。伊賀地域の「農業者数と高齢化」についてです。本事業の農業者数につきましては、平成 22 年度では 14,000 人と約 30%減少しています。高齢化人口率は約 7%の増加となっており、本地域でも農業者の高齢化が進んでいる状況です。次に「農用地の利用集積」についてです。伊賀地域の水田の作付面積は、平成 27 年度で 8,278ha と 0.5%の微減となっています。また、農用地利用集積面積は、平成 27 年度には 1,863ha と約 30%増加しており、集積率としては 5.5%の増加となっています。本地域においても、農用地の集積は進んできています。

次は、「県民の意見」について説明します。今回の事後評価にあたり、伊賀市、名張市を通じて先行アンケートを配布し、伊賀市 488 戸、名張市 283 戸、計 771 戸の回答がございました。最初に、「伊賀コリドールロードの利用状況」についてです。回答をいただいた 771 戸のうち、690 戸、約 89%のご家庭が、「ほぼ毎日」から「月に数回の程度」で、コリドールを利用されている事がわかりました。

次に、「利用目的」についてです。この設問からは複数回答となります。一番多かった回答が「買い物」で 247 戸、二番目が「レジャー・娯楽」で 209 戸、次が「通勤」で 195 戸でした。コリドールが地域の住民にとって、日常の生活道路として、十分活用されている事が確認できました。

次は「効果」についてです。「目的地までの走行時間が短縮された」が 537 戸、「既存の道路との

接続がよくなり、利便性が増した」が 293 戸でした。ご回答をいただいたご家庭の方から、コリドールの効果を認めて頂けたのではないかと考えています。

次に、「影響」についてです。「悪影響はない」との回答が一番多く 335 戸でした。「影響がある」では、「ゴミの投げ捨て等で環境が悪化している」が 210 戸でした。次に「農業面の効果」についてです。農業をされている方は、全体のうち 265 戸 34%お見えになりました。「農地への通作が便利になった」、「農作物の出荷が便利になった」との回答は、どちらも約 4 割でした。

次に「農業機械の大型化」については、約 3 割の方が「大型機械での作業が可能になった」と回答されました。「耕作の継続について」は、「営農意欲が強まった」、または「担い手に頼みやすくなった」と答えた方は約 2 割でした。コリドールの整備により、担い手が他集落からの出入りを行いやすくなった事や、生産者が育てた作物の直売所が増えた事など、営農意欲の向上に繋がったのではないかと考えています。

次に、「管理の状況」についてです。「適切に管理されている」が約 30%、一方「舗装の打ち替えが必要」が約 23%、交通安全施設等の改善が必要」が約 17%という結果でした。次に、「今後の農道事業で改善すべきこと」についてです。150 を越える意見がありました。その主なものをまとめますと、道路の設計に関する事項や、農業面への配慮を求める声、維持管理についてのご意見、事業の計画時の住民参加に関する意見がありました。

次に、「再評価の経緯」について説明します。本事業につきましては、平成 16 年度に再評価の審査が行われた結果、事業継続の妥当性が認められ、了承の「答申」をいただきました。ただし、計画時点での経済性の検討が十分でなかった事から、今後は、総合行政の観点から、部局を越えて最も経済的な線形を十分検討するように求められました。このため、「再評価後の対応」としましては、基幹農道の新規路線を計画する際には、県道等と事業計画の協議・調整を行った上で、路線の線形等の決定を行っています。また、地域交流施設や防災拠点施設など、総合行政の観点から、他部局の事業とも連携・調整を図りながら事業を実施しています。

最後になりますが、「今後の課題等」について説明します。「地域の課題」としては、「県民からの意見」にもありましたとおり、老朽化した舗装の打ち替えや、道路・交通安全施設等の改善の要望などがあり、これらの対応が必要となっています。「今後の対応」についてですが、舗装の打ち替えについては、現在、一部地域ですでに実施しています。また、今後につきましても、伊賀市、名張市と引き続き協議・調整の上、舗装の打ち替えや改善が必要な箇所への対応など、維持管理、保全対策事業の実施を検討していきます。以上が本事業の事後評価の説明となります。どうぞよろしく審査をお願いします。

(副委員長)

どうもありがとうございました。ただ今、説明をいただきました農道事業につきまして、事後評価に関して、妥当であるかどうか、お願いします。

(委員)

農道は、農業の振興のためにあると思います。農家の方だけにアンケート取って 8 割くらい便利になったと思っていたら 4 割で農道の名をかりて違う効果があるような感じがしますが、どうですか。

(農業基盤整備課)

アンケート 1,000 名とらせていただいたのですが、農家の方も含めて 1,000 名で、農家の
方 1,000 名にとったという事ではございませんので。

(委員)

いや、この 265 戸で取って、その内の 4 割でしょ？

(農業基盤整備課)

申し訳ございません。

(委員)

4 割というのは、ちょっと少ないのではないかと。農道というのは、やっぱり農業振興のための
目的があって、目的以外の効果の方が強いような意味合いがあるので。

(農業基盤整備課)

そうです。申し訳ございません。全部回答取りまして、771 戸から回答をいただいた内の、農
家が占める割合が 265 戸という事で、農家の方だけに取ったわけではございませんので、その内、
農家の方についても確かに委員、ご指摘のとおりで 3 割の方が作業の効率がよくなったとか、回
答をいただいていますけれども、道路は農用としての、農業の効果が大きい為に作ったわけです
けれども、現在ベースとしましては、地域の方も利用されている中で、農業の方を見るとそういう
事ですけども、他の方が全体として利用されていることで、私共としては、地域の為に利用され
ているとことで、農業以外に全体として効果が上がっている。と考えています。

(委員)

やはり、8 割くらいの効果があったというのが出たら、費用対効果もかなり上がってくると思
うのですけど。

(副委員長)

今のご質問で 24 ページの所で、農業の利用者もあるのですが、このあたりの 265 戸の中で、
分けて評価はされてないという事で、全体でされたという事でよろしいですか。

(農業基盤整備課)

今回のアンケートにつきましては、先程からお話にありますとおり、伊賀市、名張市を通じま
して、伊賀市、名張市全体に配布しています。ですので、実際にコリドール、農業として使われ
ている方としても、全体の中の 100 名の方が使われている、という回答をいただいています、
それからいきますと、ある程度もうちょっと割合としては、上がってくるのかなと思っています。
今回 265 戸は、伊賀市、名張市と全体の農業の方を対象で答えいただいていますので、伊賀のコ
リドールと関係ない事も回答をいただいているので、そこでは低めの数字が出ているのかな、と
考えています。

(副委員長)

そうなんです。よろしいですか。他いかがでしょうか。何でも結構ですが。いかがですか。

(委員)

リスブリッジ、と書いてありますよね。

(農業基盤整備課)

道路を作ったために、遮断したリスの通路を確保するためです。

(委員)

昨日もここ通らせていただいたのですが、ブリッジが低いような気がします。大型機械を通す道なのですが、大型機械のトラックの上には、まだ高いコンバインも乗りますし、高いトラクターも乗るので、高さはどうなのかなと思いました。

(農業基盤整備課)

道路の上に架ける場合は、やはり高さを考えまして、道路交通法上、車両制限の高さもありますので、それ以上の高さで設計はしてありますので、特殊車両でなければ、ちゃんと通って行けると思っています。

(副委員長)

他はいかがでしょうか。

私の方で1点。社会情勢の変化で、集約、農地の利用の集積分析、これが農業者人口に比べて減っている、集約化されてきているっていう、これは、農道が出来た事も要因としてある、という事でよろしいのですか？

(農林水産部 農業基盤整備課)

その1つにはあると考えて、やっぱり大型機械が運べるようになったり、そういう事が出来ますので、今までずっと出来なかった事を、もう少し耕作の範囲が広がるのかなと。

(副委員長)

来やすくなったという事が反映されているという考えですね。交通量はどれくらいあるのでしょうか。

(農業基盤整備課)

平成16年度におきまして、ここで交通量を実測してまして、その時には2,915台でした。今回、事業完了後に実測しましたところ8,511台ということで、まあ3倍くらいですね、通行量が増えました。

(副委員長)

どちらかといえばさっきの話で、農道というか、バイパス的位置づけになっている、というような意味合いもある、ということでしょうか？

(農業基盤整備課)

そうですね。沢山利用していただく。

(副委員長)

そういう中で、今後の課題の中で、老朽化した舗装の打ち替えとかですね、そのあたりをどう考えられているのかな、というのをちょっとお話だけでも。

(農業基盤整備課)

最後の所でも書かせていただきましたが、老朽化した道路の保全につきましては、保全対策という事で、老朽化した舗装の打ち替え等の事業もございまして、管理されている伊賀市、名張市さんと相談しながらですね、順次決めて今一部の所でも既に、舗装の打ち替えをしている所もあります。

(副委員長)

いかがでしょうか？他ありませんか？よろしいでしょうか？

そうしましたら、どうもありがとうございました。それでは続きまして、事後評価 502 番の中山間地域総合整備事業 茅広江地区、よろしくお願ひします。

502番 中山間地域総合整備事業（茅広江地区）

(農山漁村づくり課)

農山漁村づくり課長です。どうぞよろしくお願ひします。中山間地域総合整備事業 茅広江地区の説明をします。

まず、本事業の目的及び内容について説明します。事業区域では、松阪市広瀬町、茅原町に跨る櫛田川沿岸の中山間地域で、農地は急傾斜かつ未整備で分散しているなど、地理的条件がかなり不利な地域です。ほ場整備などの農業生産基盤の整備が、他に比べて取り残されており、耕作放棄地の増加が危惧されておりました。こうしたことから、本事業では、ほ場整備を実施することにより、大型機械の導入や農業用水施設の整備による用水管理の省力化を行い、農業経営の安定化による地域農業の持続的な発展を図る事を目的として実施しました。ご覧の写真は、左側が事業実施前です。右側が事業実施後の広瀬工区の航空写真です。赤色で囲んだ部分が事業実施区域です。続きまして、下茅原工区の事業実施前後の写真になります。ご覧のように、整備前は不整形で、大小さまざまな水田がありましたが、整備後は、整形をして、大区画に整備しています。ほ場整備のイメージについて説明します。ほ場整備では、水田の区画整理と併せて、用水路、排水路、農道の整備を行います。小区画で不整形の水田を農道に接するように区画を整形しまして、用水路と排水路を分離して、整備しています。事業実施前と事業実施後の写真です。事業実施前は、小区画で形状が不整形という形で大型機械の作業が困難でした。事業実施後は、田んぼも大

区画となり、大型機械の作業が容易となりました。また、道路に面していない区画という形でしたので、そういう様な場合は、田越しで機械を入れたりして、大型機械の作業は今まで出来ませんでしたけれども、整備後は、全ての田が農道に面する形になりましたので、大型機械の乗り入れが出来るようになりました。区画形状が先ほどから説明しているように、狭小で、道路に面していない区画があったことから、大型機械の作業に適さず、営農に大きな労力が必要で必要でした。このため、耕作放棄地が発生するという恐れもありました。事業実施後は、区画形状の大区画化と耕作道路の整備により、大型機械の導入が容易となりました。また、営農コストの方も縮減が実現しました。農業用水については、事業実施前は、用水量が天候に大きく左右される沢水であったり、ため池からの取水でした。このため、用水供給が不安定で水不足の不安がありました。また、水路は土水路という形で、田越しのかんがいであったりしたので用水の管理に大変な労力を必要としていました。今回の事業により貯水池を整備して、ポンプによる配水が可能となり、農業用水が安定的に供給されるようになりました。また、用水路が、土水路からコンクリート水路に替わった事もあり維持管理の労力も軽減されました。農地防災として、広瀬工区において、ため池の整備を実施しています。ため池は農業用水の水源となっていますけれども、老朽化によりまして一部で漏水が発生しており、放置すると堤体の決壊による下流への浸水被害や、用水の供給に支障をきたす恐れがありました。そのため、ため池の漏水箇所を補修して、堤体の安定を図りました。

続きまして、事業の効果を費用対効果により説明します。効果の内容としては、農林水産省監修の土地改良の経済効果により算出しています。まず、本事業による効果を、事業内容に沿って具体的に算出すべき効果項目で整理します。効果項目として、作物生産効果、営農経費節減効果、維持管理費節減効果等、本事業を実施することにより発生する効果を各工種別に算出します。具体的には、作物生産効果は、用水路の整備により、用水が安定供給されることにより生産量が増加する効果です。また、営農経費節減効果は、区画が大きくなったことにより、大型機械の導入や田植えや稲刈りなどの基幹作業の効率が高まりまして、作業時間が短縮される事による効果です。維持管理費節減効果は、砂利道の補修とか草刈、あるいは水路の泥さらい等の作業が楽になって、維持管理費が減少する効果です。これらの効果の一年当たりの合計が、①です年総効果額となります。①の年総効果額をもとに計算すると、②の妥当投資額が出てきます。それが 14 億 9,829 万円となります。③の総事業費は 12 億 8,518 万円ですので、②の妥当投資額を③の総事業費で割りますと投資効率となります。今回の場合は、事業効果は 1.17 になりました。

続きまして、県民の意見について説明します。地域の県民の方からのご意見をいただくために、事業地域内の 2 集落、広瀬地区で 69 戸、下茅原地区で 68 戸、合計で 137 戸にアンケート調査を実施しました。その結果、130 戸から回答をいただきまして、回収率は 95%となりました。事業の認知度については、89%の方に本事業が行われた事を認知していました。実際に営農している農家の方に対しては、事業実施後の農作業の変化、農業面での変化、世帯の今後の農業の展望をたずねています。耕起、代掻き、田植え、収穫等の農作業の委託状況をたずねましたところ、全体の 44%の方が何らかの作業を委託しており、そのうち、12%は全ての作業を委託している回答をいただきました。事業実施によります農業面での効果としては、「生産量が増えた 6%」から、「耕作放棄地対策として効果 13%」までを合わせると 93%となり、こちらの方々が「効果があった」と評価をいただいています。特に、「農作業が楽になった」という方が 27%、「農道や用水

路、排水路の管理が楽になった」という方が26%、と事業による農作業や管理の省力化が評価をいただいています。また、「耕作を続けられるようになった」15%、「耕作放棄地対策となっている。」13%など、耕作放棄他の防止効果も評価をいただいています。

世帯の今後の農業の方向について質問しましたところ、「家族が跡を継ぐ」という方と「自分たちが出来るまではする」を併せて69%が、今後も農業を続けていく意志がある事がわかりました。しかし、「自分たちができるまで」の42%と、できなくなったら委託する可能性もある事から、「すべての作業を委託」というのが15%、「わからない」10%、これらを合わせますと67%の世帯に委託の可能性があるとわかりました。次に、農業以外の効果では、「集落内道路の通行がスムーズにできるようになった45%」から「その他3%」までを合わせますと84%の方が「効果があった」と回答がありました。その他の意見の中には、「道路が安全できれいになった」という回答や、「道路整備により、ウォーキングコースなどに使用できるようになった」など、事業の実施が地域の農村生活環境の向上にも寄与しているということがわかりました。農地や施設の管理状況についてたずねました。65%の方が「適切に管理されている」と回答していただきまして、「適切に管理されていない」と回答されたのは2%となりました。こちらの施設は、地元農家であったり自治会に管理していただいています。続きまして、自然環境・景観への影響についてですけれども、「自然環境に良い影響があった15%」、「景観に良い影響があった18%」を合わせまして、「全体的に良い影響があった」が33%、「変わらない」の回答が32%、「悪い影響」が5%となり、事業による負の影響は比較的小さかったかな、と考えています。自然環境に関しては、「生活排水が混入しなくなった」あるいは「ホタルが飛ぶようになった」という意見がある一方で、「植物や昆虫の種類が減ったように感じる」「ホタルが少なくなった」という意見がありました。景観に関しては「全体的に景観が良くなった」という意見に対して「昔からの景色がなくなってしまった」という意見もありました。

続きまして、前回の概要説明時にご質問をいただきました、耕作放棄地の状況です。本地区の農業用水施設を管理します地元の団体に確認したところ、本事業を実施した区域内には、「耕作放棄地は無い」ことが確認出来ました。また、アンケートの中でも「耕作放棄地がなくなった」という回答をいただきました。事業の環境面への配慮としましては、地域内の一部排水路を環境水路としまして、土の部分を残した施工をしています。写真は、地元の幼稚園児が環境学習の一環としまして、ホタルの幼虫のエサとなりますカワニナを放流しているところです。地元住民の環境に対する意識向上にも効果があったと思われます。

最後に、今後の課題と対応方針についてご説明します。アンケートの意見では、その他の意見としまして、高齢化による後継者不足、農地や農業用施設の維持管理を農家のみで実施することへの不安などの意見がありまして、今後の検討課題となっています。対策としては、担い手への営農の委託の推進であったり、農地や農業用施設の維持管理費の補助制度の活用等を、推進していく必要があると考えています。以上で、説明を終わらせていただきます。審議について、どうぞよろしくをお願いします。

(副委員長)

どうもありがとうございました。ただ今、502番の事後評価につきましてご説明をいただきましたけれども、その評価につきまして、妥当であるかどうかご質問等ありましたら、よろしくお

願います。いかがでしょうか。

(委員)

どれだけ放棄地が減ったのかな、というのが聞きたかったので、無くなったというのは、すごく良かったなと思っています。それと、農業者に対しては、水路も作っていただいたし、すごく便利になって作り易い田になったな、ということです。

(農山漁村づくり課)

ありがとうございます。説明しましたように、耕作放棄地の減少につきましては、今般面整備をしていますので、大型機械も入るようになりましたし、ある程度水管理出来るようになったので、このまま耕作放棄地にならずに済むのかな、と思いますけれども。全体的にちょっと耕作放棄地が出て来ていますので、これからの課題になります。後、写真をご覧いただくとおわかりいただけますが、かなりこちらの地域の方、草刈りとも丁寧に行われておまして、地域にほとんど草が無いような状態で、大変管理を熱心にされています。説明させていただいたように、高齢の方々が、どのように本人の農地を守って行くのか、方法は無いかな、ということで、市町の方々と話をしながら農地を守っていきたいと考えています。

(委員)

高齢化が進んで、田を委託する、沢山増えている方に委託をしたら、どうしても草刈りが追いつかなくなってしまって、今の状態の様に、常に草刈りをされている高齢者の方がいらっしゃるみたいですけど。多分伸び放題になるかもわかりません。

(農山漁村づくり課)

ありがとうございます。委員がおっしゃっていただいているように、全部が全部担い手さんの方へ行きますと、やはり、その分草刈り等の管理が出来なくなってきますので、そこはやっぱり地権者であられる方とかですね、地域自体全体で、地域の農地を守って行く、今、市が取り組んでいますので、そういう形で守って行きたいと考えています。

(副委員長)

よろしいでしょうか。他いかがでしょうか。

(委員)

この事業の受益者は、かなり限定されるというか、そこで田んぼを作っている方に、直接的に補助していることになりますよね。で、これの便益の計算の所でも、色々効果が計算されているのですが、そこで農業を営まれている方の収益が上がったとか、経費が削減されたとか、そういうことと大まかな所は理解したのですが、今、県の補助事業で入っていて、税金に基づく経費を個人事業者に与えているというか、投資しているような形になるので、国自体として、農業の振興は、すごく重要な国策であって、これで農業が衰退してしまつては非常にまずいという事で、そこに投資をすると。次の世代に繋いで行くという事自体に価値があるから、個人の所有をして

いる所にも、それだけ経費を掛けてやっている、という理解で良いのでしょうか。

(農山漁村づくり課)

ありがとうございます。私どもの土地改良事業は、土地改良法という法律に基づいて申請事業になっています。その地域、農業従事者の方々の同意をもって、申請書をもって事業が出来る形になっていまして、国の補助事業になります。こちらは、全体の事業者だけの補助金でなしに、受益者負担が伴います。ですので、過大な部分ができませんと、受益者の方々のご負担が増えるという事もあって丁度ぎりぎりのラインの所を計算しながら、整備をしている事業になりますので、先程申し上げた特定の方々の受益部分は、受益者が特定されて、その方々の法手続き上は、受益者のうち3分2の同意をいただければ国の補助で事業を実施して行ける、そういったかたちで農地を守って行く、あるいは農村を守っていくことが、国の政策になっていまして、そちらについて、県でもそういうかたちを掘り起こしている、という状況があります。

(委員)

事後評価書の全体事業費で負担率その他15%が、受益者全員で分担しているということですね。

(農山漁村づくり課)

各市によって考え方が違いますので、こちらにつきましては、松阪市が7.5%、直接の農家さんは7.5%を負担していただいています。

(委員)

県と国で、その他の中に、また市と受益者に分かれるのですか。

(農山漁村づくり課)

はい

(委員)

良く分かりました。

(副委員長)

他いかがでしょうか。

(委員)

棚田の農家の方たちのご年齢は、平均どれ位ですか。

(農山漁村づくり課)

直接年齢は調べていませんが、ほとんどが60才を超えておられる方で、基本的にはここの水田とまわりにある茶畑と、年金などで生活されている方々がほとんどかな、というのがわかりました。

(副委員長)

他いかがでしょうか。さっきから、話が出ていますけど、後継者の話で、自分達が出来るまではする、という所が、基本的に継いでやりましょう、というのが中々出て来ていない中で、ほ場整備をすることによって作業がし易くなって、環境も良くなるからやっけて行こうか、というような気になる方、というか、そういう動機付けみたいな、何か考えられていますか。

(農山漁村づくり課)

地域でお話を伺っていると、やはり定年になって帰って来られた方が、逆に担い手になっておられるところと、最後にお話しましたが、国の補助と言いましたが、多面的機能支払いで、地域全体で農地、農業施設を守って行く施策をしていければと思っています。

(副委員長)

他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。そうしましたら、どうもありがとうございました。それでは、続きまして503番の事後評価、中山間地域総合整備事業 志摩地区の説明をよろしくお願いします。

503番 中山間地域総合整備事業（志摩地区）

(農山漁村づくり課)

引き続きまして中山間地域総合整備事業 志摩地区について、説明します。

こちらの本事業の目的及び内容について説明します。事業区域は、志摩市の旧浜島町、大王町、志摩町、阿児町、磯部町にまたがります中山間地域です。こちら、農地は急傾斜地、かつ未整備で分散しているなど、地理的条件が不利な地域であり、農業生産基盤はもとより、農村生活環境の整備も遅れた集落が多く、過疎や高齢化の原因のひとつとなっていました。こうしたことから、農業用の用排水路整備であったり、農道、ほ場整備などの農業生産基盤整備を同時にすることによって、農作業の省力化と農業経営の安定化を図るとともに、農業集落の方の道路整備であったり、排水路整備で農村生活環境も整備を実施することにより、地域の活性化を図ることを目的として実施しています。

次に、事業費について説明します。総事業費は、23億5,000万円です。工事費の内訳ですけれども、農業生産基盤に係るものが10億300万円、農村生活環境に係るものが7億円の内訳になっています。本事業により整備を実施した所を図示しました。こちらが位置図になっています。ご覧のように志摩市全域で整備を行っていますけれども、この中から、各工種それぞれ旗揚げをしまして、そちらの箇所について説明します。工種の整備前と整備後について、農業生産基盤整備から説明します。用水路の整備で、土水路をコンクリート水路に改修しました。その事により漏水が防止され、用水の効率的利用を図ることが出来ました。併せて、土砂上げなどの維持管理労力の軽減が図られました。次に、排水路の整備ですけれども、こちらは老朽化した既存の排水路を改修しまして、断面を大きくすることにより、農地の冠水を防ぐことが出来ました。農道の整備です。こちらは、道路拡幅であったり、未舗装の箇所に舗装を行うことで大型機械の通行がスムーズになり、農産物の輸送効率が向上しました。合わせて、維持管理労力の軽減が図られました。また、こちらの写真は、ハウスが写っていますけれども、こちらのハウスではバラの栽培が

行われて出荷の品質向上にも寄与しています。ほ場整備は、区画を拡大することにより大型機械での作業が可能になり、農作業労力の軽減が図れました。現在は、国の「多面的機能支払」を利用して、地元組織が、当地区の農道及び用排水路の維持管理をしています。次に、農地防災の整備ですが、ため池の堤体盛土と取水施設、洪水吐き、張ブロック等の施工をしました。そのことにより、ため池の堤体補強で漏水防止、法面の浸食が防止出来ました。また、写真の箇所では、堤体下流部に多数の農業用ハウスが建設されておりまして、こちらは、みつばを栽培しています。そういった農業施設をはじめとする下流域の防災対策が図られました。

次に、農村生活環境整備事業について、説明します。農業集落道の整備につきましては、集落の間を結ぶことで、人と物の流通を確保するとともに、緊急車両なども安全に通行できるように道路を拡幅しました。その事によって地域住民の安全安心に寄与することができました。続いて、集落防災安全施設です。宅地や道路がたびたび浸水する被害が発生していましたが、排水機場を整備した事により浸水被害を防ぐことができました。環境への配慮としては、阿児町の排水路で、絶滅危惧Ⅱ類に指定されているホトケドジョウの生息が確認されました。このため、上流部を石積護岸にしたり、水たまりや魚巢ブロックを配置することにより水棲生物の生育環境に配慮しました。本事業では、志摩市の特産物の生産にも寄与して、特産物である阿児町のいちごであったり、きんこいも、あるいは浜島町の南張メロンなどは、農産物直売所でも販売しています。写真は少し古いので、道の駅の写真を使いましたが現在は、先日「ディスカバー農山漁村（むら）の宝」の優良事例に選ばれました、鳥羽市駅の「鳥羽マルシェ」でも農産物直売所で、そういった特産物を販売しています。

次に、事業の効果を費用対効果によりまして説明します。本事業の効果も農林水産省監修の土地改良の経済効果により算出をしています。本事業は、農道や水路、ほ場整備など複数の工種と路線を、総合的に整備する事業で費用対効果についても、実施する工種ごとに効果を求めています。工種ごとの効果項目を説明しますと、農薬用排水路では「作物生産効果」、「営農経費節減効果」と「維持管理費節減効果」を計上しています。農道整備では「作物生産効果」、「維持管理費節減効果」と「営農に係る走行経費節減効果」を計上しています。農地防災は「災害防止効果」を計上しています。それらを合計して妥当投資額を算出して、総事業費との割合で、事業全体の費用対効果を算定しています。ご覧の表を説明しますと、事業ごとの効果を合計したものが①の年総効果額です。それをもとに②の妥当投資額を算出しまして、③の総事業費で割りますと、④の投資効率となります。今回の費用対分析効果は1.38となりました。

次に、県民の意見について説明します。地域の方から、ご意見を頂戴するため、事業を実施しました地域が18集落です。その中から、事業費の大きい所を10集落選びまして、その中で不作為に抽出した280戸にアンケートしました。回答は195戸からいただきまして、その内訳は、農家が97戸、非農家98戸です。回収率は70%でした。事業の認知度については、88%に本事業が行われている事を認知していただいていたいました。実際に営農をされておられる農家に対しては、農道やほ場整備などの農業生産基盤が整備されたことによる農作業の変化や農業面での効果、今後の農業の展望をたずねました。耕起や代掻き、田植え、収穫などの農作業の委託状況を尋ねましたところ、全体の31%が、何らかの作業を委託しておられ、そのうち、全ての作業を委託しておられる農家は、16%でした。事業実施による営農面での効果でけども、85%が「効果があった」と評価をいただきました。特に、「農道や用水路、排水路の維持管理が楽になった」あるいは、「農

作業が楽になった」と、事業による省力化が評価されています。続いて、「耕作を続けられるようになった」であったり、「耕作放棄地対策として効果があった」など、耕作放棄地の防止効果も評価をしていただきました。今後の農業の方向について聞きましたところ、59%が「今後も農業を続けていきたい」と回答をしていただいております、営農意欲が高いことがわかりました。しかし、その一方で、「自分たちができるまで」という答えが48%ありまして、「農作業を委託したい」の21%と「今後わからない」の18%を合わせると、87%が今後、委託の可能性があることがわかりました。次に、集落内の道路や排水路等の農村生活環境整備の効果について、複数回答可としてたずねました。全体の73%が「効果があった」と回答しており、その内訳としては、「集落内道路の通行がスムーズにできるようになった」や「集落内の雨水排水の状況が改善された」など、生活環境の向上に寄与していると評価をいただきました。次に、農地や施設の管理状況についてたずねました。58%が「適正に管理されている」、10%の方は、「適正に管理されていない」と回答しています。自然環境・景観への影響についてお尋ねしました。「よい影響があった」「変わらない」と回答された方が、自然環境については64%、景観については71%、「悪い影響があった」と回答された方は、自然環境で3%、景観では1%と、事業による負の影響は非常に少なかったことがわかりました。具体的に悪い例としましては、ゴミが増えた、と、手入れさせていない箇所が目立つようになった、という事実がありまして、今後の事業の実施の際に講じて行く事項と考えています。概要説明時に質問をいただきました、耕作放棄地の状況ですけど、本日説明しました地域について、志摩市農業委員会が実施しました、平成27年9月の農地利用状況調査で確認しましたところ、農薬用排水施設、ほ場整備、農地防災の受益地には耕作放棄地がないことを確認しました。しかし、農道の受益地13.4haの中に0.4haの耕作放棄地が解消されていない、という状況もわかりました。本事業については、志摩市の全域にまたがることから、参考に志摩市全体の耕作放棄地の推移を調べました。「農林業センサス」から調べたところ、平成22年度と平成27年度の耕作放棄地面積ですが、県全体では増加している中、志摩市では減少している状況で、県も熱心に耕作放棄地の方に取り組んでいることがわかりました。

最後に、今後の課題と対応方針について説明します。アンケートの意見の中には、「耕作放棄地が少なくなった」、「若い世代が定着してくれるようになった」との意見もありますが、やはり高齢化によります後継者不足や農地・農業用施設の維持管理を、農家だけで実施するのは困難な状況になってきています。対策として農業を持続させていくために営農組合などへの作業受委託であったり、取り組みを推進することと合わせて、農業・農村の持つ多面的機能の維持・発揮を図るための「日本型直接支払制度（多面的機能支払）」で、そちらを普及啓発することにより農家、非農家、自治会など地域ぐるみによる共同活動の取組を拡げて行く必要があると思っています。

以上で、説明を終わります。審議について、どうぞよろしく申し上げます。

(副委員長)

どうもありがとうございます。ただ今ご説明をいただきました503番の事業評価につきましてご質問等あるようでしたら、よろしく申し上げます。

(委員)

9ページの事業の効果のB/Cの項目ですが、1つ前の事業は、もっと項目が沢山ありますよね、生活環境とか景観とか、そのへんを評価していたけれども同じ中山間の事業で、マニュアルも同じ内容だと思いますが、それで項目だけが違うのがどういう事なのかな、という事を教えていただきたいのですけど。

(農山漁村づくり課)

基本的には説明しましたとおり、同じ農水省の経済効果の算定式を使っています。松阪の事業は説明したのと違うのでは、とのことですが、中身が面整備を使いますので、資料で中山間地域整備事業の概要を配りしましたが、こちらで、色んな事業がありまして、松阪の茅広江地区は、1ページです、2番の(2)集落型事業のところですよ。生産基盤型事業になります。こちらは、基本的には、ほ場整備が必須で、事業実施面積が20ha以上ないと出来ないという。今、説明しました志摩地区については、(2)番の事業採択時が、大王町、志摩市の旧の市町にわかれていますので、広域連携型事業になります。こちらは、細かい事業の工種がかなりありますので、それぞれの工種で出してきて算出する形で、基本的には効果の算定方法は、大きくは変わりませんが、ほ場整備による効果の算定を積み上げると、それぞれの効果の積み上げで変わります。

(委員)

という事は、効果に対して、景観保全効果だとか、生活環境整備効果は、広域型の所では特に考慮しない、と。実際に景観的にも変わっている気もしますが、そこは除外するようになっているのですか。

(農山漁村づくり課)

各工種によって算出できる効果が決められていまして、農道整備ですと走行経費節減効果をみなさいよ、と決められている。それぞれで、項目を見て算出しています。

(委員)

わかりました。

(副委員長)

よろしいでしょうか。他いかがでしょうか。

(委員)

事業内容については、良く理解出来ました。今、説明していただいた資料で、整備前後の写真が使われていますが、スクリーンに出していただけますか。この農道の写真は、左右で比較すると同じ場所だと大体わかりますよね。次の所を見せて下さい。これ、同じかどうか良くわかりません。次の所も、これも、明らかに何か違います。次のページも、これも大幅に勾配も違ってきます何が言いたいかというと、我々は、ここで、今、出していただいた資料に基づいて、いろいろ意見を述べる立場なのですが、整備前整備後のこういう写真は、極めて重要な物だと感じ

ますね。こういう、違う写真を載せてしまうと、信頼性に非常に関わる事になってしまいますね。割と大きな問題です。この場ですべて出させていただく資料としては、ちょっとまずいかなという気がします。と言うのは、違う写真が載っても判別出来ないのです。そんな事は絶対無いと思いますが、偽装されているという事は、誰にも分からないで、そのまま続いて行きますよね。整備前後の比較をする写真であれば、それがちゃんと分かる写真を載せて頂くと良いと思います。状況によってその写真が何も揃わなかったりしたら、なんか、注釈なりを付けるようにしたらと思います。ちょっと判断しかねる所があるので。内容とは関わらないですが、資料作成の話です。

(農山漁村づくり課)

最初の説明は、ご理解いただいたと思います。資料の写真について、ここは既存のほ場整備の所ですけれども、工事で動いておりますので、ここの右側に道路が、地区の周回、ここの道路がこの道路かと思います。同じような所を撮影するように心掛けておりますので、そういう形でこれは通っていると思います。次のページの溜め池改修は1か所ですので、撮影ポイントがなかなかこちら側から撮りにくかった、というのもあったかと思いますが、池は1つですのでこちらが堤体ですので、こちらの写真はこちらから撮っているかなと思います。池の外周が写っていませんので、こちらの池です。委員がおっしゃったように、本来、真っ直ぐ見てあったように撮影するべきで、気をつけたいと思います。道路ですが、申し訳ございません。場所は同じですけれども、撮影方向が、こちら側から撮った写真で現地は同じ交差点ですけれども、委員から指摘のとおり、非常に分かり難い写真であった事をお詫びします。次から気をつけさせていただきます。

(委員)

資料としては、不完全だなと思うので、もしこの写真だったら、1枚地図をつけて、整備前の写真をこちら側から撮った写真で、整備後はこっちから撮った写真だというのが分ければ、違いが無いという事です。これは、普通に見るとデータが違うから、これは参考になりませんよ、という事になりますよね。

(農山漁村づくり課)

ありがとうございます。

(副委員長)

ぜひそのあたりは、今後注意していただいて、私も、どこがどうなっているのかなと思いましたので。ぜひ、よろしく願います。他にいかがでしょうか。

(委員)

高齢者の人口の増加に伴って、今後の活用方法が難しいのだな、というのがありますので、どのように活用されているのか、お伺いしたいと思います。

(農山漁村づくり課)

大きな課題だと思いますけど、こちらは、やはり地域ぐるみで農地を守る集落営農という形です

ね、集落全体で、一人で農業をするだけではなく、団体に農業を営んで行けるような体制を取るのも、一つの方法と考えていますので、担い手への集積等合わせて、集落全体で農業を行っていかたちを、両方で進めます。特に平地につきましては、かなり収益を上げる事が出来ますので、担い手さんの集約になりますけど、特に中山間地域は集約しただけでは、担い手さんの収益で、それだけで農地減少は止まりませんので。農業もしながら他の収益も合わせながら、その地域を守っていただける方策についても、地域と市町さんと打ち合わせしながら、取り組んで行きたいと考えています。

(副委員長)

よろしいでしょうか。他いかがでしょうか。

先程の、全体に関係する話で、放棄農地が減少してきていることは、大変良いと思うのですが。三重県全体では、決してないと思うので、このような取り組みが今後、中山間も、不利益地にどう反映してくるかは、すごく重要だと思うので、それを上手く展開していただければとすごく思いますけど。さっきの話と同じですけど。そのあたりもっと不利益地の扱いは、どのようになっているのですか。

(農山漁村づくり課)

副委員長がおっしゃっていただいたように、放棄農地は平成22年から平成27年にかけて増加しています。そういった中で、特に条件の不利な中山間地の農地を持っていることで、国もそれらの施策がありまして、中山間地域直接支払い事業で支援金というか、事業を持っておりまして、普通の平地で水田なり、農作業を行っておられる方に比べて、やはり急傾斜なりの中山間地域ではその分の労力がかかるので、その労力は直接支払いで補填をしますよ、という取り組みも始めていますので、そちらの事業も推進しながら中山間地の農業を守って行きたいと考えています。

(副委員長)

ありがとうございます。他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。そうしましたら、長時間にわたりまして、どうもありがとうございました。

それでは、ここで、一旦休憩をはさみまして、ただ今から、審議しました事業につきまして、委員会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。それでは、一旦休憩として、16時から再開したいと思います。よろしく申し上げます。

< 休憩 >

(副委員長)

委員会を再開します。今しがた意見書の検討をして作成いたしましたのでここで読み上げます

意 見 書

平成28年10月28日
三重県公共事業評価審査委員会

1 経 過

平成28年10月28日に開催した平成28年度第4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1箇所、港湾改修事業1箇所、農道整備事業1箇所および中山間地域総合整備事業2箇所の審査依頼を受けた。

この事業に関して、担当職員から事業説明を受けるとともに、審査資料に基づき審査を行った。

2 意 見

審査対象事業に関して慎重な審査を行った結果、以下のような意見を委員会としてとりまとめ、三重県知事に対して答申するものである。

(1) 道路事業 [県事業] 【再評価対象事業】

2番 一般国道477号菰野^{こもの}バイパス

当該箇所は、平成20年度に事業に着手し、社会情勢の急激な変化等により再評価を実施する必要が生じたため初めての再評価を行った事業である。

(2) 港湾改修事業 [県事業] 【事後評価対象事業】

505番 港湾改修事業^{とばこうさだはまちく}（鳥羽港佐田浜地区）

当該箇所は、平成6年度に事業に着手し、平成22年度に完了した事業である。

(3) 農道整備事業 [県事業] 【事後評価対象事業】

501番 農道整備事業^{いがちく あおやまちく}（伊賀地区、青山地区）

当該箇所は、昭和61年度に事業に着手し、平成22年度に完了した事業である。

(4) 中山間地域総合整備事業 [県事業] 【事後評価対象事業】

502番 中山間地域総合整備事業^{ちひろえちく}（茅広江地区）

503番 中山間地域総合整備事業^{しまちく}（志摩地区）

502番については、平成13年度に事業に着手し、平成22年度に完了した事業である。

503番については、平成12年度に事業に着手し、平成22年度に完了した事業である。

今回、審査を行った結果、2番について妥当性が十分に認められることから事業継続を了承する。なお、事業の計画的な執行を図り早期完了に努められたい。

505番、501番、502番、503番の事業の効果については評価結果の妥当性を認める。

(副委員長)

以上です。委員の皆さん、よろしいでしょうか？それではこれで、当意見書を持ちまして答申としたいと思います。どうもお疲れ様でした。それでは事務局お願いします。

(司会)

はい、副委員長ありがとうございました。これで、今年度予定していました、審査はすべて終了になります。次回は、今年度審議していただいた、まとめで、総括の報告になります。2月14日の月曜に予定していますので、お忙しい時とは思いますが、ご出席よろしくお願ひしたいと思ひます。事務局としては以上でございます。委員の方々におかれましては、長時間のご審議にご協力いただきまして、誠にありがとうございます。それではこれを持ちまして、平成28年度第4回三重県公共事業評価委員会の方を終了させていただきたいと思ひます、本日はどうもありがとうございました。

< 終了 >