

# 令和元年度 第1回三重県公共事業評価審査委員会

1 日時 令和元年8月6日(火) 14時から 17時まで

2 場所 三重県合同ビル 4階 G401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、  
小菅まみ委員、新谷琴江委員、野地洋正委員、松尾奈緒子委員

(2) 三重県

(農林水産部)	治山林道課	副参事	ほか
(県土整備部)	港湾・海岸課	課長	ほか
	道路建設課	課長	ほか
(津農林水産事務所)	森林・林業室	室長	ほか
(熊野農林事務所)	森林・林業室	室長	ほか
(伊勢建設事務所)	事業推進室	室長	ほか
(伊賀建設事務所)	事業推進室	室長	ほか
(熊野建設事務所)	事業推進室	室長	ほか
(事務局)	公共事業総合推進本部	事務局長	
	公共事業運営課	課長	ほか

## 4 議事内容

(司会)

お待たせ致しました。定刻となりましたので、ただ今から令和元年度第1回三重県公共事業評価審査委員会を開催致します。

事前の委員会におきまして、今年度の委員長を安食委員に、副委員長を酒井委員にお願いする事となりましたので、改めましてよろしくお願い致します。

本委員会につきましては、原則公開で運営する事となっております。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)

委員の皆さんいかがでしょうか。本日の審議について公開で行うという事で傍聴許可してよろしいでしょうか。はい、了承を頂きました。それでは傍聴許可致します。

(司会)

傍聴の方がお見えでしたら入室をお願いします。

本日の委員会につきましては、10名の委員中6名の委員にご出席頂いていますので、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、本委員会が成立している事を報告致します。

続きまして、本年度第1回目の委員会となりますので、議事に入る前に委員会の所掌事務について事務局から説明致します。

## 【事務局説明】

(事務局)

赤いインデックスの資料8の三重県公共事業評価審査委員会条例をご覧下さい。条例の第2条で委員会は知事の諮問に応じ、調査審議して頂く旨、規定しています。この中で第1項第1号では公共事業の再評価を、第2号では事後評価を、第3号はその他、評価の実施に関して特に調査審議をお願いする時に該当する規定がございます。

委員会の所掌事務についての説明は以上でございます。

(司会)

ご質問等ありますでしょうか。

それでは、議事次第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。委員長よろしくお願い致します。

(委員長)

議事次第の2番目、令和元年度審査対象事業について、まずこの点を事務局より説明をお願いします。

(事務局)

それでは本年度審査をお願いします、再評価及び事後評価の審査対象事業について説明致します。

赤いインデックスの資料4をご覧下さい。ここには本年度審査をお願い致します、再評価及び事後評価の審査対象事業を一覧にして記載してございます。

表にありますように再評価対象の10事業と事後評価対象の5事業合わせて15事業の審査をお願いしたいと思います。再評価対象事業の再評価理由につきましては、この表の右から3列目の再評価理由欄に番号を付けてございます。

本年度審査をお願いします事業の再評価の理由別事業数につきましては、4事業が事業採択後一定期間を経過した時点で継続中の事業となっています。

また、4事業が再評価後一定期間が経過している事業、これは再々評価等です。

また、2事業が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が生じた事業となっています。

事後評価につきましては、事業完了後、概ね5年が経過した事業で事業規模や事業特性を考慮の上、評価対象としており、5事業の審査をお願いしたいと思います。

本年度の審査対象事業についての説明は以上でございます。

(委員長)

ただ今、本委員会に対して合わせて 15 事業の審査依頼がある旨説明がありましたが、この事につきまして委員の皆さんご質問などよろしいでしょうか？

では特に無いようですので、15 事業の審査依頼について承るという事にしたいと思います。それでは議事次第 3 番です。事務局の方から説明をお願いします。

(事務局)

本日、審査をお願いします事業は赤いインデックスの資料 4 の審査対象事業一覧表の審査欄に審査と付してございます、3 番と 4 番の林道事業、10 番の海岸浸食対策事業でございます。

続きまして、赤いインデックス資料 5 をご覧下さい。こちらには本日審議を行います事業の概要を記載致しました。

次に、そのままページをめくって頂きますと、参考に過去の再評価結果がございます。こちらには当該事業の過去の再評価概要が記載してありますので、審査の際に参考にして頂ければと思います。

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ついた資料を用いて行います。事業主体から事業概要と評価内容を説明致します。委員の皆様から質問・質疑応答につきましては、説明の後にお願い致しますが、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。適宜ご質問頂ければと思います。

個別の事業概要を 20 分以内で説明致します。質疑につきましては各事業の説明の後にお受けしたいと思います。

なお、時間管理の観点からベルを用います。個別事業の説明の際には 18 分経過で最初のベル 1 回を、20 分経過で 2 度目のベル 2 回を鳴らさせて頂きます。説明者は 20 分以内という時間厳守でお願いします。

本日、審査をお願いする資料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。ただ今の説明につきまして何かご意見・ご質問などはよろしいでしょうか？

特に無いようですので、審査の方に移りたいと思います。

それではただ今から再評価対象事業の審査を行います。先程事務局から説明がありましたとおり、審査対象事業の説明を受ける事に致します。なお、本日の委員会終了時間は概ね 17 時を予定しております。説明につきましては簡潔明瞭をお願いします。

それでは、最初の林道事業について説明をお願いします。

## 4番 林道事業（浅谷越線）

（熊野農林事務所）

県営林道の浅谷越線の再評価審査にあたりまして、事業概要を説明させていただきます。

まず最初に林道事業について簡単に説明をさせていただきます。

一般的に森林の中を走っている道路というのをよく林道という場合もございますが、基本的には国の補助事業等で整備をする林道は林道規定に基づく恒久的な公道を言いまして、道路法とか道路構造令に基づく一般道路、国道や県道などがそうなんですけれども、あと、公道ではない作業道や作業路と区別をされております。県内にある林道は、市町や森林組合が管理主体になっております。

次に、林道の目的ですが、下刈、間伐作業や木材搬出の作業効率が高まる事によってコストが軽減され、収益性の向上を図ることや、作業現場までの歩行時間が短縮される事で森林作業の就労条件の改善、森林整備の効率化を図ること、また、山村地域の生活道路として定住環境の改善を図ることとして森林浴等レクリエーションの利用、森林体験や森林学習フィールドへのアクセスを容易にすること等の目的がございます。

先程の林道の目的を整理しますと、林道を整備することで森林へのアクセスや木材の輸送効率が向上し、効率的な木材生産や森林整備が促進され、林業の振興や森林の持つ多面的機能の発揮に繋げていくこととなります。

次に、林道事業の受益者についてですが、森林所有者や林業関係者においては、林道の活用により、作業の効率化が進むこととなりまして、ひいては林業の活性化に繋がります。更に林業が活性化することで地域の雇用創出に繋がるとともに、森林が適正に管理されることで土砂流出防止や水源涵養等の森林の持つ公益的機能の恩恵を地域住民や県民が享受することができます。

なお、林道事業は県や市町において実施しており、県では国道間を結ぶ連絡線形等、基幹的な林道の開設を市町からの依頼によって実施をしております。

続きまして、林道が出来るまでですが、調査測量を行った後に工事に支障となる立木を伐採します。この際には支障木を利用して、工事中の転石等から周辺の木材、木を守る簡易木柵を設置します。

右の工事の丁張りですが、これは工事に必要な位置や勾配等を示したもので、これを設置して掘削を行います。掘削後は排水施設や必要に応じてガードレール等の安全施設を設置します。交通量が多い林道等は舗装して完成となります。

なお、県営林道事業は市町からの依頼により、県が代行して工事を実施していますので、完成した区間から随時、市町へ移管し、供用を開始しています。

それでは浅谷越線について、説明を致します。

浅谷越線は熊野市飛鳥町地内の国道42号から小又地内に延びる市道小又線を起点としまして、

尾鷲市との境界に近い浅谷越を経て、新鹿町地内の市道を終点とする全長 15,080mの森林基幹道です。

起点から熊野原木市場までは約 5 kmで、また終点から熊野市中心部までは約 10 kmの距離に位置しておりまして、尾鷲市に隣接する森林 1,056ha が利用区域となっております。

この浅谷越線は路網があまり整備されていない熊野市の北東部の森林整備の骨格となる林道として、森林の適正管理と資源の有効活用を進める役割に加え、熊野原木市場への距離を短縮することにもなって、搬出コストの低減等による林業の生産性向上も期待されております。

また、市内を南北に通る主要道路の国道 42 号線があるんですが、それと沿岸を通る 311 号線、そして尾鷲熊野道路と連絡する当地域の道路網を形成することによって、津波等で沿岸部の国道 311 号線が被災した場合の迂回路等として、地域の安全確保等の役割を果たす事も目的としております。

計画延長は 15,080m、幅員が 4mです。

次に、全体計画ですが、平成 6 年度に調査を実施しておりまして、平成 7 年度に画面右側の新鹿工区から工事に着手しました。その後、平成 10 年度には画面左側の小又工区からも工事を進めております。

総事業費として、30 億 4,000 万円余りを見込んでまして、令和 8 年度の全線完成を目指して工事を進めています。

平成 30 年度末現在の実績が 12,163mで、進捗率は 80.7%となっております。あと 2,917mが残事業となっております。また、未開設区間があるんですが、そのほとんどは国有林内を通ることとなります。

次のスライドですが、これは未開設区間の写真です。

上段の写真は新鹿町の集落から見たもので、下段は既に開通した林道から写したものです。赤い線が未開設の区間の線形になります。

次のグラフですが、このグラフは林道利用区域内の森林の資源構成を示したものです。

人工林の面積は 887ha、天然林等の面積は 165ha となっています。人工林率が 84%で、本県の人工林の平均の 62%と比べて非常に高い数字となっています。また、人工林のほぼ全域がスギとヒノキの山となっています。

次のこのグラフは先程の人工林の内、スギ・ヒノキについて林齢別に表したものです。

横軸には林齢を、縦軸に面積を示しております。スギ・ヒノキの林齢別分布では 56 年生から 60 年生までの林分が最も多くて、画面の星印がついた所です。そして 41 年生から 65 年生の林分が全体の 75%を占めています。

従前は切捨間伐がほとんどだったのですが、最近では木質バイオマスの発電用のチップとして、新たに利用価値が生まれてきましたので、伐採後林道を利用して原木市場等へ搬出されるようになってきました。

また、これらの森林は近い将来に主伐の時期を迎える、もう一部では迎えている森林もあるんですが、そのことから早急に林道を開通する必要があると考えております。

次に、森林所有者の状況についてご説明致します。

この林道の利用区域の森林の全体の54%が個人や会社の所有となっています。この中には比較的規模が大きい面積を所有されている方もみえて、森林経営計画というのがあるんですけども、それを策定して、持続的・計画的に森林経営を進めてみえる森林所有者もみえます。それと赤い所ですけども、国有林が18%を占めています。

次に、年度別の事業費及び事業の進捗状況について説明をさせていただきます。

このグラフは横軸に実施年度、縦軸には事業費を表しています。

平成30年度末の事業費は23億8,700万円で、事業実績は12,163mを整備しました。令和8年度までの残事業計画は2,917mです。

この図面は、利用区域内の森林整備、植栽・下刈・間伐・主伐等ですが、その実施状況と今後の計画を表した物です。画面の緑色が平成16年度から25年度までの10年間の実績を示しています。そしてピンク色が平成26年度から30年度までの5年間の実績を表しています。森林の林齢や保全状況を調査しながら順次森林の整備を進めていくところです。そして、青色の部分は広葉樹等の天然林を示しております。

次に、これらの写真は、林道沿線で行われた間伐の状況です。

利用区域内の森林整備状況ですが、平成16年度から10年間の実績は451haで、間伐がその内341haと約8割を占めております。

また、平成26年度から30年度までの5年間の森林整備面積が55haで、間伐施業が53haと、また、これも大部分が間伐ということになっております。

次に、林道の利用状況ですが、林道は工事が完成した部分毎にその都度供用を開始して、利用されております。

この画面の右上の写真ですが、これは今現在の状況でして、小又工区の開設済みの林道で架線を用いて、木材を集材しているところで、この林道が活用されている一例です。

この高性能林業機械を使って集材を行って、トラックで搬出している作業現場で、この箇所では来年以降も継続して、伐採・搬出作業が続けて行われる予定です。

この写真は、この林道の近くにありますが、熊野地域の木材集積の中核となっています熊野原木市場です。

この市場は昭和57年に設立されて以来、主にこの地域で生産されたスギ・ヒノキの原木を地域の製材工場等へ供給する役割を担っております。

平成29年度の原木の取扱量は3万7,000 m<sup>3</sup>、熊野地域の林業・木材産業にとっては重要な役割を担っている原木市場で、最近では、県外からも沢山の買い手が集まって来るとい、かなり活気のある木材市場です。

次に、費用対効果の分析について、説明をさせていただきます。

費用対効果の算出につきましては、お手元の概要説明資料のとおり、林野公共事業における事業評価マニュアルに基づいて計算を行っております。

便益については、上から順に評価期間内において木材の生産等が促進される効果、間伐等の森林整備により高度公益的機能が促進される効果、舗装等により災害の発生が抑制される効果、維持管理が縮減される効果、その他の効果というものを推計しておりまして、今回の評価分析では便益が77億円、事業費が44億6,700万円で、費用対効果は1.72となっております。

続きまして、前回評価分析と今回の評価分析の変化についてでございますが、前回は平成26年度に評価分析を行っておりまして、便益が77億6,600万円、費用が40億6,700万円で、費用対効果が1.91となっております。

今回の費用対効果が前回の評価の数値から減少した主な理由につきましては、1つは事業費について過去の事業費を現在価値化したことによりまして、事業費が増加したこと、そしてもう1つは造林事業費を追加計上したこと、この造林事業費というのは利用区域内の森林整備にかかる経費を追加したんですけれども、この追加により、事業費が増加したことが主な理由となります。

次のスライドですが、熊野市では平成30年度に第2次熊野市総合計画を樹立して、市民と共存する豊かな森づくりと、森林を支える人と組織づくりの2つの政策を掲げておりまして、森林の適正管理、林道・作業道の路網整備や林業後継者の育成等に取り組んでおります。

次に、費用対効果に計上されていないその他の効果を説明致します。

林業の後継者対策の一環として地元の三重くまの森林組合の協力を得まして、地元高校生等を対象に林業職場体験研修を毎年度実施をしております。

今年度も6月にこの林道近くの森林を活用して、中学生を対象に体験研修を実施しました。

ちなみに熊野地域では一部の林業家を除いて、大部分の森林所有者の方は自力で森林整備を出来ない等の理由から三重くまの森林組合に作業を委託して、森林の整備を行っております。当林道の利用区域となる森林におきましても、毎年一定の面積を森林組合が委託によって整備をしております。

次ですが、これは地元の熊野市長から提出された意向書です。

「沿線の森林整備の推進と林業を支える重要な基盤整備と位置付けるとともに、自然豊かな観光資源のルートや生活アクセスとして、また、南海・東南海地震の津波により、沿岸部の国道311号が不通となった場合の迂回路や避難場所として重要な路線と位置付けております。1日も早い完成に向けて、より一層の開設促進をしていただきますようお願い申し上げます。」という以上の様に事業継続を強く求められております。

続きまして、当該林道におけるコスト縮減対策についてですが、路肩の縮減と波形線形の積極的な採用の2つの対象があります。

まず、路肩の縮減については、本来ならば車道幅員3.0m、その両脇に路肩50cmずつの計4.0mのところを、路肩をそれぞれ25cm縮減することによって合計幅員を3.5mとして、掘削土量の削減等を図っております。

それと現地の山の地形に沿う様な波形線形を採用することによって、掘削土量を削減しています。今後もこれらの取組を進めて、コストの削減に努めて参ります。

次のスライドですが、県産材の利用拡大を図る為に、丸太伏工や木柵工、木製アスカーブに間伐材を利用しています。

また、景観への配慮についてご説明します。

新鹿海岸から見通せる箇所については、写真の様にモルタル吹付法面やガードレールが目立たない様に着色して景観に配慮をしています。

最後にまとめとなります。

代替案についてですが、利用区域内の森林整備や木材生産を促進させる為に、熊野原木市場への最短ルートとして当林道を開設する以外に代替案はございません。当該林道の開通は地域林業の振興を図り、森林の持つ公益的機能を十分発揮させる為に重要な役割を果たしています。今後もコスト縮減と環境配慮に努めながら早期完成を目指して、事業を継続していきたいと考えております。

以上で説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

(委員長)

それでは委員の皆さん、この評価が妥当であるかどうか、その評価の妥当性等につきまして、ご質問ご意見等をお願いします。

(委員)

先程費用対効果のところ、事業費に造林事業費が追加されたというご説明を頂いたんですけども、林道を作るにあたって、この造林事業費というのはどういうことをされたのか教えて下さい。

(熊野農林事務所)

今までは林道を作る費用だけを出していたんですけども、今回の場合はその利用区域で間伐をする、後、植栽をするとか、そういうものを含めて全て森林整備に位置付けて、そういう山に対する整備の費用を加えています。

(委員)

それは今回のこの林道のこの金額の中に入ってるものとは別のをここでは足されているという意味なんですか。

(熊野農林事務所)

費用の中にそれを含めて一緒にしています。

(熊野農林事務所)

前回はその森林整備の費用が入っていませんね、5年前はですね、費用対効果のマニユア



ルの改正に伴って、造林や間伐の費用をプラスして費用の方に計上するようになったので、今回計上させて頂いております。

(委員長)

その他ご質問等いかがでしょうか？

(委員)

過去の再評価の資料でですね、一番最初の延長は12,700mだったのが、平成26年の再評価で15,080mになっているんですけども、これはどういう。今回もそれに基づいてなんですけど、線形が変わったということなんですけど、この辺りちょっと教えて頂きたいなと思います。

(熊野農林事務所)

林道自体がこの辺の山の整備を目的とした道でして、私最初に説明させて頂いたとおりなんですけど、この辺本当に林道がほとんど無い所なんですよ。

1ページ目の位置図を見て頂きたいんですけども、林道の造り方として、まず最初は道が繋がるだろうなという所で最初に計画を立てていきます。

その中で今未開通の部分、右上の方に赤い点線があると思うんですけども、今後、国有林を通っていく訳なんですけど、そのヘアピンカーブの一番奥の所へ入っていく所があるんですけど、こちらにかなり大きな1つの塊の森林がございます。かなり手入れをされている森林でして、そちらの方の所からですね、ここまで延ばして欲しいという様な意見もあってですね、市の方として、出来るだけ延ばしていこうということで線形を延ばしたという経緯が確かあったと思うんです。

実際にそのあたりの山は結構良い山で、私の記憶では10年程前なんですけれども、ヘリコプター集材で材を出していました。そういうこともあって、ちょっと延ばしたということです。

(委員)

という、現場、地元に対しての、ということで延ばされたということ、それで今回再評価でということなんですけど、前回の26年の時に延長が11,636mで、今年度、今回評価で12,163mで500mしか動いていないんですけど、令和8年完成予定っていう中でですね、これ本当に大丈夫なんかというのを凄くこう、道って繋がって本当に利用価値が有るので、いつも林道事業、長時間掛かって仕方ないというのは分かるんですけど、そのあたりのタイムスケジュール的なものをもし無理の無い範囲で、なんかこう、早くこう繋げばそれなりの効果もあるし、地域にとってもどんどん高齢化が進んでくる中で、道が出来たけど後継者が居なくなっているということにならないような形になるのが本来いいのかなと思うんで、そのあたりちょっとなんかあるようでしたらご意見頂きたいなと思うんですけど。

(治山林道課)

県庁治山林道課林道班です。資料を用意しておりますので、スライドを映します。これは過去30年の林道予算の推移状況であります。平成6年がこのあたりなんですけども、平成6年からこの事業がスタートしておりまして、この時は県の林道予算が40億円程で推移しておりました。こ

の時は40億円程の予算が有りましたので、約1億円の予算で工事を進めておりましたが、公共事業の削減というような流れの中です、ずっと右肩下がりでできておりました、ここが平成30年なんです、平成28年、29年、30年と約4億円の予算で推移をしております。

この事業がスタートした平成6年の当時は40億円程の県全体の林道予算が有りましたが、今は10分の1ということで、中々一つの路線に予算が掛けられなくなってきています。

現在8路線、県営林道を行っております、考え方としまして、完成年度が早い、早期に完成する所に予算を大きく付けまして、とにかく1路線でも完成をさせて、その予算を次に完成が近い路線に厚めに事業費を配分していくということで、とにかく路線を完成させていく、全体を開通させて、林道としての効果を発揮させようという考え方で進めていくこととしております。

この浅谷越線は、今この4番目の所なんです。浅谷越線の前に3路線ありまして、3路線がこれから順次完成していくということで、浅谷越線の方にもう少し先になりますが、予算を多く配分出来るという予定としておまして、後半予算を多く配分し、計画期間内の完成を目指すという考え方で進めております。

以上でございます。

(委員長)

その他はご質問等、はい、どうぞ。

(委員)

質問と言うより、ちょっと要望ですけど、前も言ってる事もあると思うんですけど、木材の材貨が、もう低迷して今ほんとに林道が無いと山の価値がゼロなんです。だから林道と言うのは絶対必要で、これから山を切って整備していく為には。だから、県の予算も色々難しいところがあると思うんだけど、やはり、山の価値を無くさない為に、林道を促進して頂きたいと思っておりますので、よろしくお願い致します。

(委員長)

要望を強く要望したいと言う事で、他は委員の皆さんよろしいでしょうか。

一点質問ですけども、さっきもちらっと出てきました、対象区域の中で国有林が18%、国有林は当然林野庁ですよね、で、三重県の予算で、三重県営の林道を造ってる訳ですが、それは結果的には林野庁もそれで、得する訳ですよね。で、その辺りは県とその林野庁との関係と言うか、その辺りはどうなるんですか？あんまりそういう議論は無いんですか？

(治山林道課)

この事業は、国の補助を受けてやっております、国費は事業費の50%で、残りの50%は県が負担して工事を実施しております。県の予算が最近厳しくなっております、県が50%持たなければいけないということで、県の予算が作れる範囲でしか国に要望出来ないという所がありまして、沢山、事業費を付けて、工事を早く完成させたいのですが、何分、県予算の上限と言うのがありましてです、今このような状況となっております。

(委員長)

はい分かりました。あの、予算の素は国も有り県も有りと言うそういう事ですよ。他は委員の皆さんよろしいでしょうか？

(委員)

コスト縮減で幅員を3.5まで縮められてって言うお話しなんですけど、当初の、さっきのあれで言うと3mの設計で動いてて、基準が変わったりしたかもしれないですけど、幅が短くなると、切盛土量もここに書かれてるように減るし、線形も動かしやすいと思うので、予算が減って結構、こう、進捗率が上がるのかなと思うんですけど、この幅員を3mまで減らすとかその辺りの考えていうのは、中々難しい物なんですか。

(治山林道課)

幅員につきましては、林道規程というのがありまして、1級林道や2級林道がありますが、その中で3mというのは車道幅員、車が走る所です。その両側にある路肩というのが50cmあるんですが、この路肩については25cm縮減出来るという基準があります。

車道幅員の3mについては、これを削ってしまうと林道規程から外れてしまいますので車道幅員の3mは守ってですね、削れる路肩の部分を削ってコストの縮減を図っているという状況であります。

(委員長)

委員の皆さんその他質問等はよろしいでしょうか。

では、特に無いようですので、次に移りたいと思います。

それでは3番林道事業についての説明をお願いします。

### 3番 林道事業（経ヶ峰線）

（津農林水産事務所）

林道経ヶ峰線についてご説明をさせていただきます。

当林道は、平成 26 年度に三重県公共事業再評価実施要綱第 2 条に基づき再評価を行いました  
が、実施後 5 年を経過したため、今回改めまして同要綱に基づき再評価を行いましたので、その  
内容についてご説明致します。

当林道は津市の市街地の西に位置し、旧美里村平木地内の長野峠付近を起点とし、経ヶ峰山頂  
付近北側を通り、旧芸濃町河内地内の安濃ダムの貯水池である錫杖湖の畔を終点とする林道で、  
経ヶ峰を縦断する線形となっております。

全体計画延長は 14,000m、幅員は 5m、利用区域面積は 1,071ha でその内 189ha は国有林とな  
っています。

全体事業費は 39 億 7700 万円、メーター当りの開設単価はおよそ 284,000 円であり、事業期間  
は平成 6 年度から令和 16 年度までの 41 年間としています。

なお、当林道は津市より施工依頼を受け、県営で工事を実施しており、旧美里村地内は山村振  
興法に基づく振興山村地域に指定されているため、県代行林道として、国 50%、県 50%と地元負  
担無しで事業を進めております。それ以外の部分に尽きましては、国 50%、県 32.5%、津市  
17.5%の負担で実施しております。

こちらは空中写真ですが、黒の実線が完成した所で、赤の実線が今後の工事箇所となります。

当林道は路網の未整備な経ヶ峰周辺の森林における基幹となる林道として、林業生産性の向上  
を図ることによって林業生産活動を活性化させ、森林資源を有効活用するとともに、森林の適正  
管理を促進し森林の持つ公益的機能の維持増進を図ることを目的としています。

あわせてキャンプ場やレクリエーション施設が集まる錫杖湖周辺の観光資源から眺望の良い  
憩いの場として利用されている経ヶ峰山頂へのアクセス道として、自然を生かした集客交流産  
業の活性化を図る基盤施設として地域振興を図る事を目的としています。

当林道の利用区域内森林面積は 1,071ha で利用区域内の 83%を占める 891ha がスギ、ヒノキ等  
の人口林となっております。これは利用区域内の人口樹の年齢構成を表したもので、人工林の  
内、約 70%が 11 から 60 年生、3 から 12 年齢の間伐対象の私有林であり、まだまだ多くの森林が  
間伐を進めなければならない状況にあります。

続いて、所有者別の森林面積ですが 1,071ha の内、およそ 17.7%、189ha が国有林となってお  
り、民有林面積は 882ha となっています。民有林における主な所有形態は個人所有が最も多く、  
全森林面積の 54.1%を占めています。

事業の進捗状況ですが、全体計画延長 14,000mの内、画面左下側が美里側で完成延長 3,442  
m、画面上側が芸濃町側で完成延長 3,989m、合計で 7,431mの事業が完了しており、延長で  
53%、事業比で 61%の進捗率となっております。

林道経ヶ峰線の開設においては技術的な課題も多く、急峻な地形だけではなく、地質が予想外にもろい箇所が多く、ある程度しっかりした法面保護工を行わざるを得ない状況となっています。

続いて、前回再評価との比較について説明させていただきます。

全体事業費及び計画延長は前回から変更ありませんが、事業期間につきましては前回から11年間延長し、令和16年度までとしています。

事業期間の延長理由について説明させていただきます。

このグラフは横軸が年度、縦軸が累計の事業費となっており年度別の事業費の進捗状況を表しています。

当林道は平成6年に着工し、平成35年度に完成する予定でした。しかし、近年の厳しい予算事情から計画とおりの予算が確保出来ない状況が続いており、平成30年度までの実績はこのように低迷しております。このため残事業について現状の予算状況を踏まえて再検討を行い、計画期間を令和16年度まで延長したいと考えております。

続きまして、利用区域内の森林整備の状況をご覧頂きたいと思っております。

この図は森林整備の実績を表しており、緑色の部分が平成21年度から26年度の5年間に、間伐、枝打ち等の森林整備を行った所で111haございます。また、赤色の部分は平成26年度から30年度の5年間に森林整備を行った所で113.3haございます。この10年間に合計で224.3haとなり、利用区域面積の約21%の森林整備が行われております。また、今後も同様に5年間で約98ha程度の森林整備が行われる見込みとなっております。

その他、当林道との接続を見据えた林道中畑線や作業道とのネットワーク化が見込まれており、将来は路網の発達とともに森林整備が進むものと期待されます。

これは林道経ヶ峰線の利用区域内で行われた森林整備前と整備後の状況です。

間伐を行う事により、幹が太く生育が良くなる他、うっぺいした樹間が開き、林内に光が差し込み、草等が生えて水源かん養機能や土砂流出防止機能等森林の持つ公益的機能の維持増進が図られます。

ご覧の写真は当林道の美里側、平木地区において当地域における林業の担い手である中勢森林組合が伐採した木を搬出している状況です。

この中勢森林組合では現在おもに現場において、森林作業に従事する作業員は6班体制で20名、それと合わせてご覧のような高性能林業機械を導入した作業システムを取り入れ、森林作業の就労条件の改善や森林整備の効率化を図っております。

続いて、社会経済情勢等の変化等でございますが、平成30年4月から津市総合計画第2次基本計画がスタートし、木材の利用拡大、間伐未利用材の新たな活用、森林情報の整備、施行地の集約化の推進、林業事業体の育成、造林事業や高性能林業機械の導入支援、森林の多面的機能の維持向上、林道の計画的な改修整備、施設の長寿命化、定期的なパトロールによる維持管理の実施

等の林業振興に取り組んでいます。

こうしたことから、地域の適正な森林管理体制確保の為に林内路網の骨格として、また、災害時における迂回路の確保、経ヶ峰登山を中心とした森林レクリエーション等への多面的な利用に重要な役割を果たすものとして、津市からは引き続き当林道の早期完成に向けた要望を頂いている所です。

次に、費用対効果についてご説明致します。

便益の内容で内訳ですが、木材生産便益が約 20 億 7,000 万円、森林整備経費縮減便益が約 34 億 9,000 万円、森林の総合利用便益が約 7 億 9,000 万円、その他の便益が約 8 億円で、合計 71 億 4,000 万円となっています。計算の結果、便益は約 71 億 4,000 万円、事業費は 58 億 8,000 万円となり、B/C は 1.21 となっています。

こちらの写真は標高 819.3m、二等三角点となっている経ヶ峰山頂の様子です。

経ヶ峰は独立峰であり、登山者には 360 度の眺望を楽しんで頂く事が出来ることもあり、山頂付近には展望台などが整備されています。

また、山頂から 5 分程の所には、写真のような山小屋も整備されており、天候急変時の避難施設として大きな役割を担っています。小屋の中には登山の記録やボランティア活動の様子等が壁一面に掲示されています。

また、隣には林間広場もあり、毎年、麓の小学校の遠足や子供達の野外活動の拠点として活用され、地元の方々の経ヶ峰に対する思いをうかがい知ることが出来ます。

こちらは毎年実施されています、経ヶ峰ハイキングの様子です。地元有志が中心となり実行委員会が組織され、毎年 9 月末に小学生から高齢者の方々まで多数が参加されています。

その他の効果としましては林道経ヶ峰線終点の旧芸濃町側にある錫杖湖は、人口の集中する津市市街地から車で 30 分程度と気軽に訪れる事が出来る市民の憩いの場として知られており、森林体験学習や自然体験学習が盛んに行われております。

宿泊施設やキャンプ場もありますので、林道を利用して登山客や車等により経ヶ峰頂上に来られる方も、これまで以上に増加すると思われれます。

また、近年注目されています、自然エネルギー利用施設である風力発電施設が、経ヶ峰線を利用し建設されています。

次にコスト縮減についてご説明致します。

当林道の設計幅員は 5m ですが、路肩を 50 cm 縮減することにより切土や盛土量の減少等のコスト縮減を図っています。

合わせて波型線形による地形の改変をおさえた設計によるコスト縮減を採用しています。

また、コンクリート擁壁工より安価な補強土壁工を採用し、土工量や法面保護工の減少を図っています。

この他、環境配慮の面では、間伐材の有効利用を進めており、木柵や木製アスカーブ等積極的に間伐材の使用をしています。

次に代替案についてですが、当路線は利用区域内の森林整備や、木材生産の促進の他に森林の持つ多種多様な機能の維持・増進や観光の進行にも繋がるものと考えており、当林道を開設する以外に代替案はありません。

津市も事業継続を希望されており、県と致しましては三重県公共事業再評価実施要項第3条の視点を踏まえて、再評価を行った結果、同要綱第5条第1項に該当すると判断される為、今後もコスト縮減と環境配慮に努めながら、早期完成に向けて事業を継続したいと考えております。

説明は以上です。ご審議の程、よろしくお願い申し上げます。

(委員長)

3番の林道事業の経ヶ峰線につきまして今説明がありました。それでは委員のみなさんこの事業につきまして、その評価の妥当性につきまして質問等よろしくお願い致します。

ちょっと最初に、素朴な質問で、スライドの3枚目ですけど、これって既に出来てる黒それから赤、それから黒ってなってますけど、黒が連続していないっていうのはどういう風なことなんですか？

(津農林水産事務所)

起点と終点は既設の道路から工事に入りますので、連続してございます。今委員長からご質問がありました途中の黒につきましては、既設の道がそこに入っていた所を利用して林道を作っています。

(委員長)

スライドの7枚目ですか。

(津農林水産事務所)

この部分ですね。

(委員長)

はい。既に道があるっていう。

(津農林水産事務所)

ここにですね、私共が今整備させていただいてる規格には満たない山の中の道、低規格の林道がありまして、それを利用して工事をしています。

(委員長)

でもその低規格の林道あるんだったらそれ使った方が安上がりになるんじゃないですか。そういうわけでもないんですか。その幅を広げるとか。

(津農林水産事務所)

広げられる所は広げてきてございます。

(委員)

勾配が？

(津農林水産事務所)

先程の林道の説明でもありましたとおり規格というのがありまして、一級林道はこういう勾配、こういう幅員、こういう最小のカーブというそれぞれの規格がございますもので、実はこの辺の黒い所も委員長言われたとおり既設の道を改修して進んで来てございます。

ただこの部分につきましては、改修できないと、勾配が急であったりRと言いますカーブが急であったりして、私共が進めている規格には持っていけないと言う事で、工事には利用してございますが、完成の形には持っていけないということです。

(委員長)

はい、まあ定められた規格があります。ちなみにですけど、地形図で表現されるこれは道じゃないですよ？これって登山道ですか。

(津農林水産事務所)

歩道だと思われます。谷沿いが上がっておりますもので、車道でないことは確かです。

(委員長)

そうですか。道路として林道として使えるものが決して多くはない。元々無かった所に作っていると言う事ですよ。

(津農林水産事務所)

はい。

(委員長)

はい、すみません。その他。

(委員)

それに関してちょっと、森林整備のご説明いただいたパワーポイントで、青とか緑の青とか赤とかこれ、これの整備された緑とか青の、これから作ろうという所の今現在狭い道ある言う事なんですか。

(津農林水産事務所)

森林整備した所が、過去5年あるいは過去10年に間伐を行った所というのは、40年50年前に植えられた人工林でございますので、40年50年前にすでに人は入っていると、ただその時には朝早く起きて背負子で担いで行ったり、山の中に小屋を建てて泊りがけの作業をされたと言う事で、今現在でも切捨間伐と呼ばれるチェーンソーと油だけ持って行くのなら、どこでも行けますけどもこれからそんな作業をこれからの若い人がしてくれるかどうかという、先程の路線で委員長言われたように、適切な森林整備・管理をするためには林道は不可欠だと県としては考えている



所でございます。

(委員)

利用区域内の人工林の齢級構成を拝見した時に1齢級から3齢級までがまったく0のようなんですけども、これっていうのはここ10何年か全然造林っていうか植栽されてないと言う事なのか、これがこの林道ができると期待できるようなものなんでしょうか？

(津農林水産事務所)

ここ10何年植えられてないというのはご指摘のとおり事実でございます、なぜ植えられてないかと言うと、切られてないから植えられてないということです。

皆伐と呼んでますけども、40年前50年前に植えた40年製の木を、一斉に切った後に新植がされると言うことで、今この林道が整備されてない場合は先程も申しましたけど、間伐と言いまし、て抜き切りしてその場に捨ててくると、道があれば出せるんですけども、出せないから仕方なしに捨ててくると、それ私共としましては道がここに入る事で切る木はグラフにありますとおり、いっぱいあるわけですから、道が入ればそこが切られる、切られるとほっておけないので皆さん。当然県としても植えなさいという指導はさせていただきますので増えると考えています。

(委員長)

これ先程津市さんと一緒になって言うお話だったんですけど、それは違うんですか。津市さんもお金出されてる？

(津農林水産事務所)

出されてます。

(委員長)

これある意味、錫杖湖含めてリクレーシヨンの意味合いが大きいんで、津市さんの額っていうのは決まってる額なのかもっと多い額出してくれてるのかその辺りどういう感じになってるんですか？

(治山林道課)

治山林道課でございます。津市に関しましてはですね、一部は過疎地の指定を受けてないものですから、代行制度が受けれない部分があります。その部分に関しまして津市17.5%、事業費の17.5%を負担しております。

(委員)

それは基準で決まってる額？

(治山林道課)

はい、決まっています。

(委員)

そうですね。じゃなくて、これどっちかって言えばリкреーション的意味合いが大きいんで別枠の予算とってくれるとかですね、そういう話しにならないのかなと思うんですけど。

(治山林道課)

林道の開設に関しましては、そういう決まりがありますので、そのリкреーション的なものという事では難しいです。

(委員)

わかるんですけど、なんかそういう意味でもう少し予算増やした形で動くような枠組みが出来たらいいのにな、と思ったんですけども。個人的意見です。

(委員長)

他はいかがでしょう。委員の皆さんその他何かありましたらお願いします。

(委員)

ちょっと素朴な疑問でスライド10ページ目の旧計画が凄い傾きで予算を執行するような計画になってるように見えるんですけども、これって当初は何か見込みがあつてのグレーの部分だったんですかね？

(津農林水産事務所)

まず6年度に始まってから、当時は三重県の林道予算が今に比べて潤沢だったっていうのが先程の説明であって、本来こう伸びて行く予定だったんですけども、ここで紀伊半島大水害が起りまして、23年だったかと思えますけども、それでちょっと予算が減ったのもあり、ただこの見直しの時はここで終わるつもりでしたもので、これも先程ありましたけども、完成間近の所には、優先的に予算配分するという意味でそのつもりでございました。

(委員)

たぶん県の予算ものすごく厳しい中で、なかなか大変なご苦労されてるというのは、すごくわかるんですけど、道路事業として動かすと繋がってないと、先程あったようにあんまり意味がない事業だと思うんで、林道なのか農道なのか、道路法の道路なのかっていう枠組みで全部、予算の出所も使い道も全部違うんですけど、発想も違うんですけど、ただ県民にとっては道は道なんで、多分これできれば皆さん観光しに現地に行くのは林道なんかわからずに通ると思うんで、そういう点で横の柔軟な運用の仕方を県の方で考えていただいて、本当に必要な部分の予算を上手くこう分配しながら動かしていただくようなシステムがあつたら、もうちょっと必要な部分にお金投資して早い目に動いて、県にプラスになる方法に行くのかなと思うんですけど、その辺りいかがですか。

(津農林水産事務所)

ありがとうございます。私個人的には委員の言われることに全面的に賛同いたします所ではご

ざいすけども、残念ながら予算的には厳しいというような状況です。

ただ1つですね、道は起点と終点、繋がって最大限の効果を発揮することは間違いないところなんですけども、林道につきましてはですね、起点、終点繋がらなくても例えば今年、200m伸びれば作業する人が200m歩かなくてすむ。朝もそうですし、夕方もそうですので、観光客の方にとっては繋がってないとなんだこままでかかってなりますけども、森林整備される方、山に入られる方にとっては途中で止まってても十分利用いただけてると、担当者は思っております。

ちょっと反論みたいになりました。申し訳ないです。

(委員)

まあ早くできる分には越したことはないっていう事ですよね。

(委員長)

委員の皆さん他はよろしいでしょうか？

経ヶ峰のその錫杖湖、経ヶ峰レクリエーション云々っていうのは強調されてますけども、これもうちちょっと赤線部分が延長したら、経ヶ峰直下まで車で行けるといふか、本来の登山から言えば邪道かも知れないですけど、楽しんで登山できるっていうか、それはできそうなんですか？

(津農林水産事務所)

錫杖湖側から来ますと、この地図いくつか登山口はあるんですけども、今現在は錫杖湖側から2時間位かかっているかと思っております。この線が全部完成すれば最後の急登の所で1時間はかからないかなというような状況になってしまうかも知れません。

(委員長)

レクリエーションとか登山とかも視野に入れてと言うか、林道はもちろん本来林道という目的あるんですけども、そのレクリエーションの意味においても貢献できるだろうと言う事ですね。

(委員)

私はよく此処へ行かして頂いているんですけど、とても観光の面で、なんかものすごく良い切り口でいろんな方が来られる要素があるなって思っています。

ただ、林道として考えた場合はもっとこの林道を若い子達に勉強して頂いて、林道の使い方ですね、それを勉強して頂いて、私達も全然知らなくてこんなに林道ってこういう使い方があるんだって、ただ林道は木を切って運んでくるだけかと思ったの、それがすごく勉強できて、また地域行って私達はこの林道の使われ方っていうのを勉強して参りたいと思います。そういうことをもっともっと子供達にも教えていける県の何かシステムがあればと思います。また頑張ってくださいと思います。

(津農林水産事務所)

ありがとうございます。この場で今後このような事をさせていただきますと言うお答えはできないんですけども、県全体で考えていかなければならない事だとは認識しておりますもので、今

後も考えて行きたいと思っております。

(委員長)

いわゆる環境教育とか、それはそれでまた部署が違うわけですね？

(津農林水産事務所)

環境教育とか最近、木育、木で育てる育むで、木育につきましても同じ農林水産部の中で、所管はさせて頂いております。その財源につきましては皆さんにご負担頂いております、みえ森と緑の県民税の中で、県民全体で森林を支える社会づくりと言う項目の中で、木育等もさせて頂いておりますもので、そこで取り組んで行きたいと考えています。

(委員長)

はい。またご検討頂けると言う事で他はよろしいでしょうか。

委員の皆さんその他ありませんか。

はいでは特に無いようですので、ただいまの林道事業につきましては、一先ずここまでという事にします。

それでは次に移ります。10番の海岸浸食対策事業について、ご説明の方お願いします。

## 10番 海岸侵食対策事業（宇治山田港海岸）

（伊勢建設事務所）

海岸事業 10 番宇治山田港海岸侵食対策事業の再評価結果をご説明致します。

本事業は平成 12 年度に事業が採択され、平成 26 年に再評価を実施した後、5 年が経過し、なお、継続中の事業であることから、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です。

それでは再評価書に沿ってスクリーンでご説明致します。

初めに事業目的及び内容の内、宇治山田港海岸二見地区の概要について説明します。

宇治山田港海岸二見地区は伊勢湾西岸の南部に位置し、五十鈴川河口から夫婦岩の方向に直線的に伸びる延長約 3.5 kmの海岸です。

当海岸は古くから二見興玉神社の夫婦岩で名高く、白砂青松の名勝地、二見浦として全国に広く知られており、平成 18 年 7 月には国指定名勝に指定されました。また、当地域は伊勢志摩国立公園の第 2 種特別地域に指定されており、明治 15 年には日本初の国指定海水浴場に、平成 8 年には日本の渚 100 選に選ばれています。

次は、海岸背後の状況です。

こちらは航空写真です。当海岸の背後地には国道 42 号や JR 参宮線等の幹線交通網があります。二見工区は夫婦岩や、歴史的な雰囲気を残す旅館街も広がり、多くの観光客で賑わい当海岸堤防は散策等に利用されています。今一色・西・荘工区の堤防の背後は人家が密集し、人口が集中する地域であり、二見浦小学校や二見中学校等重要な施設があります。

続きまして、当海岸の現状について説明します。

現在の堤防は、伊勢湾台風による被災を契機に、昭和 36 年までに築造されました。築後 50 年以上が経過していることから、施設本体の一部欠損が見られる等、老朽化が進んでいます。

また、砂浜の侵食状況ですが、過去の汀線と現在の汀線位置を比較しますと、大正 9 年には広い所では 100m 以上、昭和 34 年には 50m 規模の浜幅があった汀線が大きく後退し、五十鈴川周辺の一部を除くほとんどの領域で、15m 以下にまで浸食され、高潮や波浪等に対する安全性が低下している状況となっています。

続きまして、台風等による高潮時の越波被害状況について説明します。

写真は平成 13 年 8 月の台風 11 号による越波状況と浸水被害の状況です。

このように、台風等の高潮時には波が堤防を越える越波被害が発生する等、背後の旅館街の安全が危惧される状況となっています。

上の写真は平成 23 年 9 月の台風 12 号来襲時の今一色・西・荘工区と平成 24 年 9 月台風 17 号来襲時の二見工区の状況です。いずれも未整備箇所であり、毎年のように訪れる台風や、低気圧による波浪が堤防を越えています。平成 24 年 9 月の台風 17 号では、12 棟の建物浸水被害も発生しています。

下の写真は平成 30 年 9 月の台風 24 号来襲時と令和元年 6 月の低気圧通過時の状況です。浸水までは発生しませんでした。局所的な越波が確認されています。

続きまして、事業目的及び実施内容についてご説明いたします。

本事業では海岸侵食の進行を防止し、海浜の安定を図ると共に波浪や高潮等の越波による浸水を未然に防ぎ、背後地の生命、財産を守る事を目的に、全体計画延長 3,518m の堤防整備を進めています。

次に、全体事業計画についてご説明致します。

事業区間の全体延長は 3,518m であり、二見工区と今一色・西・荘工区に区分され、背後地の状況や海域の利用状況に応じて対策工法を決定しています。

二見工区は面的防護方式として、名勝地に隣接している事から、養浜や突堤及び緩傾斜護岸の構造を採用し、景観に配慮した計画としています。

なお、面的防護方式と、線的防護方式については次のスライドで説明します。

今一色・西・荘工区は名勝地に隣接する 150m を二見工区同様に面的防護方式とし、残り 2,608m を線的防護方式とし、堤防を嵩上げする計画としています。

全体事業費は 66 億 7,000 万円で、事業期間は平成 12 年度に着手し、令和 12 年度を完成予定としています。

上段の図が面的防護方式です。突堤、養浜、緩傾斜護岸等の施設を面的に整備し、波浪等の外力を沖合から徐々に弱める事で、海岸を防護し、背後地の安全確保を図ります。養浜がある為、堤防の高さを低くできます。

下段の図が線的防護方式です。堤防を嵩上げし、高潮時の越波を低減させる事により背後地の安全確保を図ります。

次に、二見工区の実業計画について説明いたします。

二見工区の延長は 758m であり、自然景観の阻害を考慮し、浸水性を高めた階段工による堤防改良、砂流失防止の為の突堤工の新設、海浜の整備を組み合わせた面的防護方式により、伊勢湾台風級の高潮、高浪の浸水を防ぐ為の整備を行っています。

茶色が突堤工、黄色が養浜工、赤色が堤防改良となり、数量は堤防工 5 基、養浜工約 12 万 m<sup>3</sup>、堤防改良が 758m となっています。

次に、今一色・西・荘工区の実業区間について説明致します。

今一色・西・荘工区の延長は 2,760m であり、五十鈴川の河口側から 2,608m が線的防護方式、残り 152m が面的防護方式での整備が進められています。

線的防護方式の区間は、伊勢湾台風級の台風・高浪の浸水を防ぐ為、既設堤防を嵩上げする計画としており、下図の標準断面図にありますように、既設の堤防天端高を 1.5m 嵩上げする計画となります。

面的防護方式の区間は、二見工区の断面と同様の整備を計画しており数量は突堤工 1 基、養浜工約 20,000 m<sup>3</sup>堤防改良 152mとなっています。

事業の進捗状況を説明させていただきます。

まずは、二見工区の状況を説明致します。

二見工区では、背後の旅館街が海に隣接しており実際に越波被害が発生している事から緊急性が高いと判断し平成 12 年度に今一色・西・荘工区よりも先に着手しております。スライドの黒色に着色している部分が今年度までに完成を予定している箇所となります。

二見工区の堤防改良 758mと 1 号から 5 号突堤までの突堤 5 基、養浜約 122,000 m<sup>3</sup>の内、約 110,000 m<sup>3</sup>が今年度に完了する見込みとなっています。

こちらは現在の二見工区の整備状況写真となります。

二見工区では 1 号から 5 号突堤と、この間の堤防改良が完成しており、景観や海浜利用を考慮した整備を行っています。

こちらは平成 30 年 9 月の高波浪時の状況で、写真左が 5 号から 6 号突堤間の未整備区間、写真右側 4 号から 5 号突堤間で一部整備済みの区間です。

左側の未整備区間では波が堤防を越波しておりますが、右側の一部整備済み区間では養浜された浜で高浪が低減されている事がよくわかります。このように整備が完了した区域では所要の防護機能が発揮されています。

次に、今一色・西・荘工区の事業進捗状況について説明します。

二見工区において海岸整備による一定の効果が得られてきた事、また、今一色地区は人家密集区域が堤防背後に広がり整備の緊急性が高い為、平成 25 年度から今一色・西・荘工区にも着手しております。

黒色に着色している今一色地区の 540m区間が今年度までに完成を予定している箇所となります。

こちらは今一色・西・荘工区の整備状況写真となります。左の写真は現在の状況です。

右下の写真は 1.5m嵩上げした写真で、既設堤防と比較して嵩上げしている状況が確認出来ます。

再評価書にありますように二見工区と今一色・西・荘工区を合わせた事業の進捗は、全体事業費 66 億 7,000 万円に対して 33 億 3,000 万円が完了しており、全体の進捗率としては約 50%となります。

次に、事業計画の変更点について説明します。

今一色・西・荘工区の内、名勝地に隣接する 152m区間を二見工区同様に防護方式を面的防護方式へと変更しました。

計画変更の区間は堤防背後には歴史的な雰囲気を残す旅館街が広がり、当該区間は観光客により散策等に利用されています。

当該区間では夫婦岩と関連する自然景観、宿泊施設利用者の海浜利用状況から線的防護による堤防嵩上げでは無く、景観に配慮した面的防護方式の採用が必要と考えられます。

今回、この計画変更により前回の再評価から突堤工 1 基、養浜工約 22,000 m<sup>3</sup>を追加していま

す。

次に、今一色・西・荘工区の一部の面的防護方式への計画変更、また、資材単価や労務単価の高騰等に伴い全体事業費を 56 億 9,400 万円から 66 億 6,500 万円に、約 9 億 7,100 万円増額し、事業期間についても予算執行計画を踏まえて令和 4 年度完成から、令和 12 年度完成へと 8 年間延長しています。

続きまして、事業を巡る社会状況等の変化について説明致します。

こちらの図は伊勢市人口統計情報に基づき、伊勢市二見町の世帯数の推移を示したグラフです。防護区域に当たる伊勢市二見町の世帯数にここ近年で大きな変化は無く、事業の必要性に変わりはありません。

次に、二見町への観光客の動向についてですが、平成 16 年を境にして観光客が順調に増加しており名勝地として景観や利用面へ配慮が必要である事に変わりはありません。

続きまして、費用対効果分析の結果について説明します。

こちらは海岸整備を行わなかった場合に、宇治山田港海岸の背後が 50 年確率の高潮・高浪により、どの様に浸水するかを示した浸水想定区域図になります。

着色が水色から赤色になるにつれ浸水深が大きくなります。

海岸整備を行う事により、海岸背後への浸水は起こらなくなりますので、この浸水被害額を整備による浸水防護便益として計上しております。

海岸事業の費用便益分析指針に基づき、海岸事業が完了してから 50 年後迄を対象に費用と便益を算出しました。

前回評価時の B/C 便益は 1,525 億円、費用は 53 億円で B/C は 28.7 であったのに対して今回の評価結果は、便益は約 1,442 億円、費用は約 70 億円で B/C は 20.7 となりました。

変化の要因としては今一色・西・荘工区の一部の面的防護方式の変更や、人件費の高騰等で費用が増大した事があげられます。

その他の効果として、工事計画における自然景観との調和について説明します。

当海岸は伊勢志摩国立公園特別地域、及び国指定名勝二見浦となっている事から現在の自然景観を損なわない様、関係機関との調整を図り事業を進めています。

具体的な工法としては堤防改良のコンクリートに着色顔料を混入し、海浜景観に馴染むグレー色としています。また、突堤では被覆石を採用し自然景観に配慮した構造としました。

続きまして、地元の意向について説明致します。

台風等の高潮時には波が堤防を越える被害が発生している状況であり、既存堤防施設の老朽化及び海浜部の砂浜侵食から早急な施設整備が求められています。

また、対策工法について地元関係者と協議調整を行った結果、自然災害からの防護効果のみならずノリ養殖を中心とした漁業活動への影響、夫婦岩と関連する自然景観、宿泊施設利用者の海浜利用の上でも最適な工法の採用が求められています。

近年は、台風も大型化する傾向にあるなど甚大な被害をもたらす可能性が高い事から、整備促進を求める声が高まっています。



続きまして、コスト縮減について説明します。

二見工区では作業船の喫水を確保する為、仮設浚渫範囲について事前に深浅測量を実施し、浚渫量が少ない経済的な箇所を選定して仮設費にかかるコストの縮減を図っています。

また、今一色・西・荘工区につきましても堤体内の盛土材料に他工事で発生した発生残土を用いる事でコストの縮減を図っています。

続きまして、代替案の可能性について説明します。

海岸保全施設については線的防護方式、又は面的防護方式による整備が考えられます。

景勝地に隣接する区間については背後の社会環境等を考慮すると、自然景観を阻害する線的防護方式ではなく、既設堤防の高さを変えずに高波を強制的に砕波させる工法を組み合わせた面的防護方式が妥当と考えます。

今一色・西・荘工区については海岸堤防に隣接したところでノリ養殖等の漁業活動が盛んな事から、海域の改変面積が小さく現況の環境を維持出来る線的防護方式が妥当と考えています。

続きまして、再評価の経緯について説明します。

平成 21 年度では周辺環境や多様な利用形態に配慮しつつ、計画とおりに防災効果が発現されるよう事業の継続が了承されました。平成 26 年度では事業継続の妥当性が認められた事から、引き続き事業継続する事が了承されました。

これまで評価委員会の結果から景観や海岸利用について国や市、地元関係者と協議し堤防背後から海岸へアクセスするスロープの設置や突堤天端に遊歩道を整備する等、海岸施設の利用促進を図りました。

また、今後も継続的に事業を進め、重点的な投資や工事分割発注等の工夫を行い早期の防護効果の発現に努めます。

最後に事業主体の対応方針について説明します。

三重県公共事業再評価実施要綱 3 条の視点を踏まえ再評価を行った結果、当事業を継続し一層効果的な事業執行に努め早期に事業効果が発現出来るよう事業を推進したいと考えておりますので、よろしくご審議頂きますようお願い申し上げます。

以上で説明を終わらせて頂きます。

(委員長)

ただ今 10 番の海岸侵食対策事業についてご説明をお聞きしました。

それでは委員の皆さん、ただ今の説明の中身につきまして、また、評価の妥当性につきまして、ご意見ご質問等お願いします。

(委員)

質問なんですけど、浸水区域の 21 かな、これ海岸じゃなくて海岸から離れてるとこの浸水域が高くなってんですけどこれはどうしてなんでしょう？

(伊勢建設事務所)

背後地盤の高さであるとか、そういった事も関係しています。

(委員)

これ越流、越波してきて全部かぶった時に、ここが地盤が低いんで残ってるって言う、残ってるのか浸水する範囲が広いと言う意味でよろしいですか？

(伊勢建設事務所)

そう言う意味です。

(委員長)

よろしいですか？でもこれ私の目で見たところは、その何て言うかな今言ってるのは海の方から水がやって来た場合ですよね？ただこれ五十鈴川ありますよね？五十鈴川の方から水が堤防越えてくるのか、それも有りそうな気がするんですけども、そうすると海岸の事業のお金と五十鈴川の方の対策にかけたお金と合わせるべきなのか、計算上はですね、これどうなるんですかね？この黄色とオレンジの所守ると言うそう言う話しですよ？

(伊勢建設事務所)

あくまでもこの浸水想定については高潮の浸水想定と言う事で、河川の洪水による浸水被害については河川側で浸水想定区域図って言うのを作ってまして海岸については高潮対策で守る。洪水被害と高潮が同時に起こるって言うような考えではなく堤防については高潮の浸水想定に対してやって、河川は河川の浸水想定に基づいて河川整備を行う。

(委員長)

計算上そうなるんでしょうけど何か二重に数えてるみたいに聞こえるんですけどそうじゃないんですか？

(伊勢建設事務所)

防護対象となるところはかぶってるところがあるんですけども、やっぱり費用対効果を検証するにあたって海岸事業って言う意味ですと海岸事業で守られるものはこれだけであると言う事で、そう言う考え方になってます。

公共事業全体で被害を受けるところが一緒なんで合わせてB/Cをはじくべきだって言うご指摘だと思うんですけども、海岸事業のマニュアルに沿ってやらせて頂いてます。

(委員長)

計算上やっぱり重ならないですかね？どうも気になるんですけども、だから守るべきものははっきりしてるんですよ、守るべき地域ははっきりしてるんですよ、オレンジ、黄色の所で、で海から来た場合とそれと川から来た場合で双方で計算する訳ですよ、双方でお金かけて双方で計算する訳ですよ？

(委員)

まあ事業は別個なんで計算上はこうなるんでしょうけど、先程の話にもつながるんですけど、本当は事業全体地域全体見た時に予算をどうする、対策をどうするかって言うのは本来は考えればもう少し安いって言うか、もっと効率的なやり方があると私も思いますけども、それを今すぐにとって言われてもなかなか難しいところあるような気がするんですけど、って私が言ったらいかなのかも知れないんですけど、私もこれ見た時に海岸も含めて浸水域を評価してんのかなと思って質問させて頂いたんですけど、あくまでも河川の海岸をベースでやった時にこう言う浸水域になるのをどう言う風に対応するかって言うのが基本になってるって言うお話しと言う事なんでこの事業としてはもうそれしかないのかなと言う風に私は思ってたんですけど、先生言われる様にもう少し考えてもいいところは当然あるかも知れないなとは思いますが、それは。

(委員長)

ちょっと話しは大きくなるかも知れないのでその様な捉え方もあると言う所、ご検討頂きたいと思いますが、要するに、言い方変えて言うと、本来何て言うかな海から越えてくる位ひどいんだったら川からも越えてくるんじゃないかと言う気はするんですけど、ただ計算上は海から来た場合と、川から来た場合は別だとそういう計算なんですよ？

(伊勢建設事務所)

はい

(委員長)

本来は両方同時に起こりそうな気もするんですけど

(委員)

こっちは水位上がるんで向こうは越えて来るはずですよ。ちょっとメカニズムが違うところはあるんじゃないかなと

(委員長)

あんまり言うと話しが大きくなるんですけども、そういうご意見があったと言う又記録に留めてもらいたいと思います。

(伊勢建設事務所)

はい

(委員長)

委員の皆さんその他よろしいでしょうか？

(委員)

この地域なんですけども、台風シーズンの高波の時は必ず越える所でその都度避難とかする地域ですので、一刻も早く工事を進めていって頂きたいと思う事と、先程の地図で見るとすごく広

い地域に見えるんですけど、あそこの地域は川と海の間がほぼ何て言うのかな、狭い地域と言うのか距離的にそんなに無いと思ってるんです。それで、海岸地域より奥に行く方が実際にはこの二見浦の所は波を越えるとすぐ後ろは山で、その山が脆い所で何処にも行き場のない所っていうところもあったりとか、非常に狭い地域であると言う事がちょっとこの地図との見方がちょっとその川からの越波とってしまうのもあるんじゃないかなと言う風に思うんですけど、どうですか？

(伊勢建設事務所)

地区としては左端にある五十鈴川が、海岸があって陸があって裏に又川があるような事で二見地区については狭いっていう形状をしてると思います。右端の方については本当にご指摘のとおり、浜があって道路があってその横は崖って言う様な状況になってまして、そういう地形の状況ではあります。そう言った意味で海岸だけやっても地域、河川もちゃんとしないと地域は守れないって言うような認識は十分持っておりますし、出来る限り早期の完成を目指して事業は進めてまいりたいと考えております

(委員長)

その他委員の皆さんよろしいでしょうか？

(委員)

あくまでも、高潮・波浪なんですけどここは津波は大丈夫なんですか？

(委員)

普通の台風で堤防を越える事で津波来たら完全にアウトで、後ろの山にも逃げられない

(伊勢建設事務所)

前の図面で今の現況の天端高が5m、で、津波についてはL1津波がDLが6.23という事で津波については現況では対策出来ていないという状況でございます。

(委員)

この辺り、地元の方含めて理解されているかどうかというのが大きなポイントだと思うので対策したから大丈夫だ、という意識になられるんじゃないかって、津波に対しての対策じゃなくて高潮対策ですという所の仕分けをきちりと理解して頂く必要があるなのでその辺りを今後しないといけないかもしれないですけど、現時点ではそういう辺りをちょっと地元の方に十分理解して頂く事を考えて頂いたらなと思います。

(伊勢建設事務所)

その辺、事業の説明の時には高潮対策という事で説明させて頂いてますし、誤差にかかる部分で市役所の方とも十分情報共有しながら進めて参りたいと思います。

(委員)

観光客来られているんで、そういう所はやっぱり重要かなと思います。

(委員長)

後もう1つお聞きしたかったのが、海岸侵食が進むというのはどこでもありそうな話なんですけど、根本的には海水準が本当に上がっているかどうか、平均海面下で地球温暖化で一時期海面が上昇するんだと一時期騒がれてましたけれども、最近あんまり騒がれないみたいですけど、三重県って何かそういう観測と言いますか、何かそういうものはやっているんですか。こう長い目で見た場合、海面がどれだけ上がっているかとか。

(伊勢建設事務所)

その海面の上昇過去から現在の変化という所については、把握していない状況でございます。そして侵食については、その水位の上昇というよりは流れていくものと供給されていく量のバランスの中で川から供給されてくる部分が少なかったりという所で侵食が起きているという認識です。水位との関連という所での評価はしていない状況です。

(委員長)

日本のどこかでは当然そういうこと調べているんでしょうけども、だからそれほど劇的に海面が上がるとは思えないですが、やっぱり長い目で見た場合、じわじわやってくるんだと結局その対策も生じてくるでしょうし、すぐには言いにくいですがその辺りもご検討頂ければと思います。

(委員)

養浜する時の土砂はどこから持って来られるんですか？

(伊勢建設事務所)

熊野川河口の砂です。

(委員)

国が浚渫している分も洗って持って来ている。

(伊勢建設事務所)

はい

(委員)

河川の土砂がいわゆる堆積してきて河床勾配上がっているんで浚渫してそれを利用するってすごく良いので、もし出来ればこの周辺の河川の浚渫等をやっているかどうかはよく分かりませんが、その辺りの流用した形でうまくこう他事業のさっきの洪水対策じゃないですけど、浚渫して河床下げてその土を使える使えないもあるし、費用の対効果もあるんでしょうけど、そのうまく使えるような形でこっちへ持ってって用意しながら他の施設も上手く守れるようなもうちょっと広範囲な運用の仕方というのを考えて頂く事も良いのかなと言う風に思うんですけど、い

かがですか。

(伊勢建設事務所)

養浜に関しては海上運搬・大量運搬という事もあってコスト的な事もあるかと思うんですけども、そういった意味で伊勢市内の物をそこへ運ぶ手立て等の比較という部分とそれだけの量の砂があるかという事については、ちょっと把握していない部分もあるんですけども、通常の養浜用の砂という中で費用比較とかそういった物も含めて今検討させて頂いています。

それと付け加えにさせて頂きまして養浜の砂なんですけど、入れても流れ出では意味がないという事である程度粒径を5ミリ程度の大きさにちょっと揃えて現場に入れてます。ただ、飛砂という事で裏へ飛んでってしまうと、又迷惑をかけてしまうという事もありますのでそこら辺もちょっと踏まえて色々検討した中で今そういったものを使っているという事でご了解頂きたいと思えます。

(委員)

現状じゃなしに、今後多分河川改修した土をどこへ持っていくかという話も当然あるので、その辺り県全体じゃない地域全体でうまくこう回れば両方ともにプラスプラスになるかもしれないなと思っているので今後ご検討頂く事もして頂ければなという風に思うので、という意見です。

(伊勢建設事務所)

ありがとうございます。今後の参考にさせて頂きたいと思えます。

(委員長)

その他、よろしいでしょうか？

ついでにと言いますか、二見ヶ浦の海水浴場というのは営業しているんですか？

(伊勢建設事務所)

営業しております。

(委員長)

という事は、砂浜が維持されればその分収益というか営益がある訳ですよ。それはB/Cの方にも入っているんですか？

(伊勢建設事務所)

B/Cの方に海水浴客の部分は入っていない、便益としては背後の資産であるとかそういった物を見ていまして、観光客数は考慮していない状況です。

(委員長)

でも、海水浴を楽しむ人にとっては、有り難い話ですよ、砂浜が維持されるというのは。ただそれはマニュアル上はそれは入らないと、計算には入ってこないない、そういう事ですか。

(委員)

観光も考慮して、考えられてるんでそれ入っていないんですけど、やっぱそこは重要な所だと思うので何かアピールして頂いたら良いのかなと思うんですけど。B/Cに入らなくても。

(伊勢建設事務所)

はい。

(委員長)

他の事業の場合もそうなんですけども良く議論されるのがこのB/Cの数字が全てではないだろうと、それは例えば数字に表せない所でも人々の生活を支えているじゃないかとかこれだけのメリットがあるじゃないかというそういう言い方もあるかと思しますので、又ご検討頂ければと思いますが。

委員の皆さんその他よろしいでしょうか。

ではこれ以上特にないようですから、審査につきましてはひとまずここまでと致します。

(委員長)

一旦休憩を挟みまして、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ことにしたいと思います。

では、再開予定を16時25分としてひとまず休憩とします。

(休憩)

## 【委員会意見】

(委員長)

それでは時間になりましたので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。

意見書としまして

### 意 見 書

令和元年8月6日

三重県公共事業評価審査委員会

#### 1 経 過

令和元年8月6日に開催した令和元年度第1回三重県公共事業評価審査委員会において、県より林道事業2箇所、海岸侵食対策事業1箇所の審査依頼を受けた。

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

#### 2 意 見

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

##### (1) 林道事業【再評価対象事業】

4番 浅谷越線

3番 経ヶ峰線

4番については、平成6年度に事業に着手し、平成11年度、平成16年度、平成21年度、平成26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であることから再評価を行った事業である。

3番については、平成6年度に事業に着手し、平成11年度、平成16年度、平成21年度、平成26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であることから再評価を行った事業である。

##### (2) 海岸侵食対策事業【再評価対象事業】

10番 宇治山田港海岸

10番については、平成12年度に事業に着手し、平成21年度、平成26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であることから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、10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。

なお、以上3事業について、事業効果の早期発現のため早期完成に努められたい。



以上が意見書の案ということですが、委員の皆さんよろしいでしょうか。  
ご了承頂いた様ですので、では当意見書を持ちまして答申と致します。

(委員長)

それでは引き続き議事次第 4 番の評価対象事業の概要説明についてこの件はまず事務局の方から説明をお願いします。

## 【事務局説明】

(事務局)

評価の概要説明は次回審議で行う事業につきましてその評価の概要を事前に説明することにより、次回審議の際のより深い且つ円滑な審査を達成する目的で行うものでございます。

お手元の資料 7 のうち個別に青いインデックスがついた資料がそうでございます。

今回は道路事業の再評価 3 事業ございます。この資料につきましては事業名や事業箇所、全体計画、位置図など事業の概要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など評価の概要に関する記述で構成されておりますので、ご確認願います。

この資料を用いて事業主体が 1 事業あたり 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等の資料、その他、ご興味を抱かれた事柄など、次回の説明に繋がるご意見ご要望をお願いしたいと思います。

なお、これは審査ではございませんので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。

説明の順番としては、道路建設課が道路事業の一般的概要を説明します。

続いて熊野建設事務所が 6 番主要地方道七色峡線瀬戸バイパスの概要説明を行います。

次に伊賀建設事務所が国道 368 号伊賀、名張拡幅 1 工区と 2 工区を続けて概要説明を行います。

質疑につきましては各事業の概要説明の後でお受けしたいと思います。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。よろしくをお願いします。

(委員長)

次回の評価に向けて対象事業の概要説明をお願いしたいということで、よろしいでしょうか？

それではまず説明にありましたとおり順番に説明をお願いします。

道路事業につきまして、説明をお願いします。

## 道路事業の一般的概要

(県土整備部道路建設課)

道路事業の概要説明ということで、一般的な道路事業についての概要について説明資料してまず 1 ページ目より説明いたします。

道路は県民生活や経済、社会活動を支える基本的なインフラです。

本県の道路整備状況は県管理道路における改良率が 75%と依然として低い状況にあります。特に整備が遅れている県南部や、中山間地域の住民への道路整備に寄せる期待は切なるものがあります。

この為、経済活力の回復や生活の質の向上を図ると共に、安全安心な暮らしの確保に向けて、県民が必要とする道路整備を着実且つ計画的に実施することが不可欠であると考えております。

本県では限られた予算の中で道路整備に対する県民のニーズに的確に対応していく為、道路整備方針を策定し、それに基づき各地域における今後の県管理道路の整備の方向を具体化した道路整備計画に基づき計画的に事業を進めております。

2、関係法令として道路事業を行うにあたって道路の基本法である道路法や政令として公布された道路構造の一般的技術基準が定められた道路構造令など、多くの法律に基づいて行われています。

現在の道路法は昭和 27 年に定められ高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道と言う道路の種類、その路線の決定方法や路線を整備及び修繕を行う際の費用分担などを内容としております。

次に、道路事業の種類でございます。

一般国道指定区間は国土交通省が管理をし、県は県管理と国の法定受託事務による一般国道、これはいわゆる指定区間外と言われる管理を行っております。

基本的には 2 桁の国道 1 号 25 号 23 号 42 号、及び北の方で 258 号線がいわゆる国の指定区間というものになってます。

事業の種類にはバイパスや現道拡幅整備を行う改築事業、歩道設置などを行う交通安全事業、災害防除事業等があり道路建設課主管の私どもの事業はこの内、改築事業となっております。

今回の道路事業評価ですが地方公共団体が行う道路事業の大部分は国の補助金等をもって実施されており、この事業の評価にあたっては国土交通省により定められた費用便益分析マニュアルに基づいて行っております。

当該マニュアルにも記載されているとおり便益については現時点における知見により貨幣価値換算が可能である項目についてのみ算定されています。

以上でございます。

## 6 道路事業（（主）七色峡線（瀬戸バイパス））

（熊野建設事務所）

道路事業 6 番主要地方道七色峡線瀬戸バイパスの再評価の概要について説明を致します。

まず今回評価審査委員会に諮る理由について説明します。

本事業は平成 22 年度から事業を進めて参りました。この度、採択後 10 年が経過し現在事業が継続中であり三重県公共事業再評価実施要項第 2 条の 2、事業採択後一定期間を経過した時点で継続中の事業に該当する為、再評価を実施するものです。

本日の概要説明はこちらの前のパワーポイントの方で説明致します。

最初に当該路線の概要について説明致します。

主要地方道七色峡線は、熊野市神川町花知を起点とし熊野市井戸町の国道 42 号に至る延長約 15.7km の生活幹線道路です。

今回再評価を実施する事業箇所は、赤線で示した瀬戸バイパスで幅員が狭く線形も悪いことから整備を進めているところです。

次に、事業の目的を説明します。

大きくは幅員狭小、線形不良区間の解消と地域産業、観光交流促進の 2 点が挙げられます。

1 つ目は幅員狭小、線形不良区間の解消について瀬戸バイパス西部の沿線には製材工場が立地し大型車が通行していますが、現道は幅員が狭く通行車両のすれ違いが困難な状況となっております。この為、新たに 2 車線のバイパスを整備することによって大型車のすれ違いを容易にすると共に七色峡線を通行する車両の走行性が向上し、交通事故の危険性が低下します。

また、本路線は通勤、通学や熊野市中心部での買い物等の日常生活で利用されていることから、バイパスを整備することによって地域拠点間の所要時間が短縮し、アクセス改善による沿道利用者の利便性向上が期待されます。

2 つ目は地域産業・観光交流促進についてです。本路線沿線には製材工場が立地してありますが大型車の通行が困難な為、搬出時は 4t 車で出発し途中で大型車への積み替えを行っており手間が掛かっています。その為、バイパスを整備することによって大型車の通行がスムーズになることで、積み替えの手間が省略され物流効率化による生産性の向上が期待されます。また、本路線周辺には観光スポットが点在しておりアクセス向上による観光交流の促進が図られます。

続いて、事業内容・進捗状況について説明します。

事業区間は赤色の破線で示した 760m の区間であり、熊野市井戸町瀬戸地方の現道をバイパスにより整備を進めています。事業期間は平成 22 年度から令和 6 年度までの 15 年間、総事業費は 7 億円で主な構造物として橋梁を 2 橋計画しています。

平成 31 年 3 月末の事業進捗率は事業費ベースで 45%、内工事が 34%用地取得は 88%この用地については今年度で全て完了する予定です。

現在事業区間 760m の内、写真 1 で示しているバイパス区間の道路改良工事を進めており、写真 2 で示している井戸川 2 号橋については下部工が完成をしています。

続いて、費用対効果分析の結果について説明します。

まず費用についてですが建設に掛かる費用は6.5億円、供用後50年間の維持管理費が0.69億円で合計7.2億円です。これを基準年である令和元年の現在価値に換算すると6.9億円となります。

次に、便益についてですが供用開始初年の単年便益は、走行時間短縮便益の0.45億円等を合計した0.47億円です。これを50年分集計し費用と同様現在価値に換算すると7.5億円となります。以上により便益7.5億円を費用6.9億円で割った1.1が費用便益比となり費用を上回る効果が発現出来ると考えています。

説明は以上です。ありがとうございました。

(委員長)

ただ今説明のあった事業について審議は次回ですが、その次回の審議に向けてご意見等、ご要望等ありましたらいかがでしょうか。

1点ですけど、この道路って上側に行く道路が結構狭い所がまだ沢山あったと思うんですけども、今回はその一部改良工事を進めてるって感じだと思うんですが、全体像が分かる様にまだ未整備の所がこれだけありますというのも、ここだけじゃなくて全体が分かる様にご説明頂きたいです。

(熊野建設事務所)

分かりました。

(委員長)

委員の皆さん、他よろしいでしょうか？

(委員)

先程ちらっと触れていらっしゃいましたけども、便益の計算に入ってこないけれども、色々これによって助かってる所があるとか、助かる所があるっていうのはそういう所をかなり強調して頂ければなというふうに思います。

(委員長)

他、よろしいでしょうか？特に無い様でしたら、次回本格的にその説明を又お聞きするという事でそれをお願いします。

それでは次に、伊賀地域の方で8番と9番の事業の説明をお願いします。

## 8 道路事業（国道 368 号伊賀名張拡幅 1 工区）

## 9 道路事業（国道 368 号伊賀名張拡幅 2 工区）

（伊賀建設事務所）

続きまして道路事業 8 番の一般国道 368 号伊賀、名張拡幅 1 工区と 9 番目の 2 工区の再評価について関連します案件ですので連続して説明の方させて頂きたいと思っております。

本事業は、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が生じた為、三重県公共事業再評価審実施要項第 2 条の 4 に基づき再評価を行わせて頂きたいと思っております。

それでは事業説明資料に沿って説明申し上げます。

まず、再評価の理由についてご説明致します。

国道 368 号は図の左側に在りますようにこれまで菖蒲池交差点を境に大内拡幅及び伊賀名張拡幅という工区分けで事業を実施させて頂いていた所でございます。

こうした中、国土交通省は平成 31 年 4 月平常時、災害時を問わない安定的な輸送を確保する為の物流上重要な道路輸送網を重要物流道路として路線指定を行いました。

また、これに合わせて重要物流道路の整備について計画的且つ集中的に支援する為、新たな個別補助制度が創設されました。

国道 368 号につきましては上野インターチェンジから八幡工業団地 1 交差点までの 12.4km の区間がその重要物流道路として指定されました。

今後この個別補助制度の活用を見据えて工区割を左に在ります従来の物から右の様な工区割に大幅に変更をすることとなりました。

変更後の工区につきましては右の図に在りますように、その重要物流道路として指定されました、上野インターチェンジから八幡工業団地 1 交差点までを 1 工区、残ります八幡工業団地 1 交差点から国道 165 号蔵持原出交差点までを 2 工区として再編致しました。

以上が今回の 1 工区 2 工区の再評価の理由となります。

続きまして、路線の状況についてでございます。

国道 368 号は伊賀市の市街地と名張市の市街地を結びます生活や産業に欠かせない幹線道路でございます。また、第二次緊急輸送道路にも指定されておりまして災害などの発生中には救援や救助活動、復旧活動に利用される道路でございます。

当該の路線の状況ですが写真の 1 番上の方の写真でございますが、こちらが上野インターチェンジ付近の渋滞状況でございます。

下の 2 番目の写真につきましては八幡工業団地付近の渋滞状況になってます。

どちらも朝夕の通勤時間帯におきまして激しい混雑状況となっております。

こういった渋滞を無くす為、この事業を行います目的と致しましては国道 368 号の現道 2 車線の道路を 4 車線化する事業を実施致しまして、そのことで渋滞を緩和して円滑な交通を確保し、また、上野インターチェンジへのアクセス性の向上を図りますと共に伊賀市、名張市を結ぶ幹線道路としての緊急輸送機能の向上や工業団地への物流機能の向上を図ることで、地域経済と

か産業の発展に寄与したいということで事業を進めております。

続きまして事業内容でございます。

計画延長が 12.4km 道路の幅員は 3.25m の車道が 4 車線ございます。それに中央分離帯とか歩道等を合わせまして全幅と致しましては 20m となります。

事業期間は平成 18 年度から令和 15 年度までの 28 年間でございます。全体事業費は約 95 億円でその内訳と致しまして工事費が 93 億で用地費が 2 億でございます。

続いて事業の進捗状況でございます。

現在菖蒲池 2 交差点から北に向かって 4 車線化工事を進めておりまして、事業進捗率は金額ベースで 26%となっております。

用地につきましては過去 2 車線でのバイパス整備時に先行して 4 車線分の用地をほぼ確保しております。

局所的な改良で上野インターチェンジ付近の改良でありますとか、転回場等の整備というのはこれから必要になってまいりますのでその部分の用地取得をこれからさせて頂く予定でございます。

ここでございますが、お手元に配布させて頂きました概要資料の説明なんですけれどもその中の全体計画と事業の進捗状況という表があるかと思うんですが、その中の用地の進捗がですねすいません 73%と表記させて頂いとるんですけども、正しくは 27%でございます。申し訳ございません。

1 工区の供用済みの延長でございますけれども、この中ほど黒色に着色しております山出交差点から、菖蒲池 2 交差点間の約 1.6km がその供用済みでございます。写真はその供用済み区間の物でございます。

費用対効果分析の結果でございます。

まず費用についてでございますが、建設に掛かります費用は 88 億円、それに供用後 50 年間の維持管理費が 11 億円、合わせまして 100 億円となります。これを基準年度であります令和元年の現在価値観に換算致しますと、82 億円。

続きまして、便益の方ですけれども供用開始初年度であります令和 16 年度の単年便益は主な便益として総工時間便益の 21 億円等を合わせました 22 億となります。

これを 50 年分集計致しまして費用と同様に令和元年の現在価値観に換算致しますと 241 億円となります。以上により費用便益比が 2.9 という結果になりまして費用に対して便益が上回る事が可能になりました。

以上、簡単ではありますが一般国道 368 号の伊賀、名張拡幅 1 工区についてご説明致しました。

引き続き 2 工区の説明をさせていただきます。

1 工区に続きまして道路事業の 9 番目の一般国道 368 号伊賀、名張拡幅 2 工区の再評価について

説明させていただきます。再評価を実施する理由は1工区と同様でございます。

それでは概要説明に沿ってご説明申し上げます。

再評価の理由につきましても先程ご説明させていただきました、1工区で説明したとおりでございます。

路線の状況につきましては先程ご説明させていただきました1工区と同様に伊賀と名張を結ぶ生活産業に欠かせない幹線道路の一役を担っておりまして緊急輸送での指定も同様でございます。

これが現在見て頂いているのが2工区の渋滞状況でございます。

上の方の写真につきましては先程ご説明させていただきました状況と同じでございます。

下の方の写真2につきましては桔梗が丘の駅口交差点付近の状況でございます。

こちらやはり朝夕の通勤時間帯において、特に激しい混雑状況となっております。

このような渋滞を緩和する為、現道2車線の道路を4車化するという事で名張の市街地から工業団地へ通う方、又その逆の渋滞を緩和いたしまして円滑な交通を確保したいと、1工区2工区の整備を行うことによりましてインターチェンジへのアクセス性の向上を図って伊賀市、名張市を結ぶ幹線道路としての緊急輸送道路の機能向上というのを図って参りたいと考えております。

これらのことによって地域経済とか産業発展に寄与するという事を目的に事業をしております。

事業の内容でございます。

計画延長につきましては2工区の方は八幡工業団地1の交差点から国道165号蔵持原出交差点までの1.8km区間でございます。

道路幅員は1工区と同様でございます。

事業の期間なんですけれどもこちらは平成21年度から令和10年度までの20年間を考えております。全体事業費は約20億、この工区は工事費のみでございます。

事業の進捗状況でございます。

現在渋滞の著しい桔梗が丘駅口交差点から北に向かってですね、4車線工事を進めております。事業進捗は金額ベースで63%となっております。

こちらにつきましても、用地費については過去2車線でのバイパス整備時に先行して4車線分の用地を確保しております。

今年度秋に予定しておるんですけれども、里交差点から桔梗が丘駅口交差点、黒色で中ほどに示させて頂いた所なんですけれども、この区間をですね約0.6kmなんですけれども供用開始をする予定でございます。

写真はですね、7月下旬位の工事中の整備中の写真でございます。

費用対効果分析の結果でございます。

1工区と同様に算出させていただきますと、費用便益比がこちらの方は4.6という結果なりまして、2工区の方も費用に対して便益が上回る事が確認出来ました。

以上、先程ご説明させていただきました一般国道368号伊賀、名張拡幅1工区と合わせまして2工

区この2件の案件につきまして、審議の方よろしくお願ひしたいと思っております。  
よろしくお願ひ致します。以上でございます。

(委員長)

今、8番と9番2つの道路事業につきましてご説明ありました。次回きちんとご説明頂くというところですが、次回に向けてご意見などありましたらこの場でお願ひしたいと思います。

(委員)

今回の再評価の理由が重要物流道路指定区間ってというのが新たに出来てそれに格上げなのかよく分からないんですけど、なったということなんですけど、それは予算的な面が変わったのかどういふところが変わったのかよく分からないので、その所ちょっとご説明頂きたいなと思ひます。

(伊賀建設事務所)

はい

(委員長)

その辺りもまた次回お願ひしたいということで、委員の皆さんその他、よろしいでしょうか。では、また次回ご説明お聞きしますということで、概要説明につきましてはここまでとさせていただきます。

## 【閉会】

(委員長)

それではこれを持ちまして今年度第1回目の三重県公共事業評価審査委員会を終了とさせていただきます。

事務局の方から何かありますか？。

(事務局)

特にありませんので、これで終了させていただきます。どうもありがとうございました。

(令和元年度 第1回三重県公共事業評価審査委員会終了)