

令和元年度 第2回三重県公共事業評価審査委員会

1 日時 令和元年9月17日(火) 13時40分から 16時20分時まで

2 場所 吉田山会館 2階 第206会議室

3 出席者

(1) 委員

安食和宏委員長、酒井俊典副委員長、

木下誠一委員、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

(県土整備部) 道路建設課 課長 ほか

河川課 課長 ほか

(四日市建設事務所) 事業推進室 室長 ほか

(鈴鹿建設事務所) 事業推進室 室長 ほか

(志摩建設事務所) 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) 県土整備部 公共事業運営課 課長 ほか

4 議事内容

(司会)

お待たせいたしました、ただ今から令和元年度第2回三重県公共事業評価審査委員会を開催致します。

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)

本日の審査は公開で行うと言う事で傍聴を許可してもよろしいでしょうか？

特に異議なしと言う事ですので、傍聴を許可いたします。

(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7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、本委員会が成立している事を報告いたし

ます。

それでは、議事次第2番以降について委員長に進行をお願いしたいと思います。
委員長、よろしくお願いいたします。

(委員長)

それではただ今から議事次第の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については概ね17時頃を予定しております。

それでは、議事次第2番について、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)

それでは、評価対象事業の審査について説明させていただきます。

赤いインデックス資料の4、審査対象事業一覧表をご覧ください。

本日審査をお願いします事業は、評価対象事業一覧表の6番、8番、9番、全て道路事業となっています。

続きまして、赤いインデックス資料5の評価箇所一覧表をご覧ください。

こちらに本日審査を行います事業の概要を記載いたしました。なお、説明は赤いインデックス資料6の内、個別に青いインデックスの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、説明の後をお願いしたいと思います。専門用語等ご不明な用語がございましたら説明の中でも結構でございます。適宜ご質問を頂ければと思います。

個別の事業についてそれぞれ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2回をな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をお願いします。

本日ご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)

今まず全体の説明をお聞きしましたけれども、差し当たり今迄の所で、ただ今の説明につきまして委員の皆さんよろしいでしょうか？

特に無いようですので、それではただ今から評価対象事業の審査を行います。先程事務局から説明がありましたとおり、審査対象事業の説明を受ける事とします。説明につきましては簡潔明瞭に行って、円滑な議事進行にご協力をお願いします。

では順番に沿って、まず6番の道路事業から説明の方をお願いします。

6番 道路事業（（主）七色峽線（瀬戸バイパス））

（熊野建設事務所）

道路事業6番、主要地方道七色峽線瀬戸バイパスの再評価について説明いたします。

まず、最初に今回、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まいりました。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綱第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。

前のスライドで説明させていただきます。

最初に当該路線の概要について説明します。

主要地方道七色峽線は、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15.7kmの生活幹線道路です。

次に、現時点における七色峽線の改良状況について説明します。

延長約15.7kmのうち、黄色の実線の部分が2車線で改良済みの箇所です。図面中央、紫色の実線部分は山間部で沿道に民家等が少ない事から地元で協議を行い、1.5車線改良や待避所整備による柔軟な整備手法により事業を実施しています。

また、図面右側の紫色の実線部分は災害関連事業により、1.5車線改良を実施しました。

本日、再評価を実施する事業箇所は、残る未改良区間で瀬戸地内における人家連坦区間であり、幅員が狭く、線形も悪い事から赤線で示した瀬戸バイパスとして整備を進めています。

続いて、事業区間の現状について説明します。

赤色の破線で示した七色峽線の事業区間は、沿線地域唯一の生活幹線道路でありながら、道路際まで河川と人家が迫っており幅員も狭い事から大型車の通行や普通車のすれ違いが困難な状況となっている事から、早期の改良が望まれています。

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、観光の交流促進の2点が挙げられます。

事業の効果として1つ目は、幅員狭小、線形不良区間の解消による走行性の向上です。

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事業区間は幅員が狭く通行車両のすれ違いは困難な状況となっています。

この為新たな2車線のバイパスを整備する事により、大型車のすれ違いが容易になると共に、本路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。

2つ目は、地域間アクセスの改善です。

本路線は神川町などから熊野市中心部への通勤、通学や買い物通院等の日常生活で利用されています。瀬戸バイパスを整備する事によって、地域の拠点間の所要消費時間が短縮し、アクセス改善による沿道利用者の利便性の向上が図られます。

3つ目は、地域産業、観光の交流促進です。本路線の沿線には製材工場が立地していますが、大型車の通行が困難な状況の為、搬出時には4t車で出発し途中で大型車に積み替えを行っており手間がかかっています。

この為、瀬戸バイパスの整備により大型車の通行がスムーズになる事で、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、事業の内容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、井戸地内の現道をバイパスにより現在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。

続いて、事業の進捗状況について説明します。

平成31年3月末の事業進捗率は、事業費ベースで45%、うち工事が34%、用地取得が88%です。なお、用地については今年の8月に全て完了しました。

現在、事業区間760mのうち写真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しています。

また、上部工については、今年度工事に着手します。

続いて、事業を巡る社会経済情勢等の変化について説明します。

本事業は平成22年度に事業を着手しましたが、平成23年9月に発生した紀伊半島大水害により、熊野地域、なかでも2級河川井戸川の沿線である当地域は甚大な被害を受けました。

熊野建設事務所では、23年に災害復旧室を設置し、公共事業費の推移グラフからもわかるとおり、茶色で示している災害復旧にかかる事業を最優先に事業展開を行ってきました。

このような社会状況の変化もあり、紀伊半島大水害被災時に着手したばかりだった当事業は、用地買収を平成26年度から本格的に行い、工事着手は平成29年度になりました。

続いて、費用対効果分析について説明します。

ここでは交通便益のうち、1番便益の効果が高い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七色峡線の整備なしと整備ありの走行時間の差で表します。本路線の現道における自動車の交通量は、754台、走行時間は4分です。

バイパスにおける交通量は758台、走行時間は1.6分です。現道とバイパスの差、0.3億円が瀬戸バイパスの走行時間短縮便益となります。

同様の計算手法で、小型貨物や普通貨物も算出し、熊野建設事務所管内の全ての路線で便益を算出すると、1年間当たりの走行時間短縮便益は0.45億円となります。

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、建設にかかる費用は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 億円などを合計した 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。

続いて、費用対効果分析の感度分析について説明します。

感度分析とは、費用便益分析の結果に影響を及ぼす要因について、その要因が変動した場合に結果にどれ程の影響を及ぼすかを把握するものです。

影響要因としては、スライド中段に示す交通量、事業費、事業期間の 3 つの事項を基本と考えます。

感度分析の結果としては、各変動要因いずれにおいても費用便益比が、1.0 を上回る事を確認しており、瀬戸バイパスの事業の妥当性を担保しているものと考えています。

続いて、その他の効果について説明します。

当事業によるその他の効果として、広域ネットワークの形成があります。これは熊野市中心部と関西方面を結ぶ路線として、国道 169 号、309 号を利用していました。

ところが、平成 15 年に奈良県と和歌山県をまたぐ不動トンネルが、近畿地方整備局の町村代行事業で整備された事により、関西方面をつなぐ路線として不動トンネルから七色峡線を経由した新たな最短ルートができました。その事から七色峡線の整備需要が急速に高まっています。

七色峡線の幅員狭小、線形不良区間である瀬戸バイパスが整備される事により、関西方面への最短ルートとして広域ネットワークの形成に大きく寄与する事ができます。

続いて、地元の意向について説明します。

沿線自治体からの要望として、紀南土木行政推進協議会が七色峡線の整備促進を要望しています。

次に、地元住民からの要望については、地元自治会長へのヒアリングで、幅員が狭く、すれ違いが困難である事、通行車両の速度が速く危険を感じる事から、瀬戸バイパスを早期に整備して欲しい、と言う意見をいただいています。

また、住民参加のワークショップでは、過疎化の進行への懸念から移転する住居はなるべく少ない方がいい、定年後で静かな環境を求めて戻ってくる人もいるので現在の住環境を悪化しないようにして欲しい、と言う意見から住居移転を伴わないバイパスルート案になりました。

沿線企業からの要望については、大型トラックの通行が困難である為、別の場所で積み替えを行っている事や、集落を通行時に歩行者のスペースが十分でない箇所がある為、危険を感じている事から瀬戸バイパスの整備に期待している、と言う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、1 点目に耐候性鋼材の使用です。鋼橋に耐候性鋼材を用いる事で、塗装費用を縮減しま

す。

2点目にコンボ桁の採用です。橋桁に新技術工法として開発された桁の本数を減らす事が出来る、コンボ桁を採用する事で、上部工施工費を縮減します。

3点目に張りコンクリート工の施工です。道路法面の一部に張りコンクリートを行い、草刈に要する維持管理費を縮減します。

4点目に建設発生土の使用です。道路の盛り土材については、購入土を用いず他工事で発生する建設発生土を使用し、購入材料費の縮減を図ります。

最後に、代替え案の可能性について説明します。

赤色の破線で示したバイパスルート案と、黄色の破線で示した、現道拡幅ルート案を比較検証しました。現道拡幅ルート案はルート上に支障となる家屋があり、地域に与える影響が大きいことや、コスト面においても優位性がない事からバイパスルート案を最適ルートとして採用しました。

なお、用地について本年8月に全て完了した事から、代替え案はありません。

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、この事業を継続したいと考えていますので、よろしくお願いいたします。

説明は以上です。ありがとうございました。

(委員長)

ただ今、道路事業6番についてご説明をお聞きしました。

では、委員の皆さんいかがでしょうか？この評価が妥当であるかどうか、その他ご意見、ご質問あればお願いします。

(委員)

ちょっと教えていただきたいんですけども、先程の路線の改良状況のところでは2車線のところもあれば、1.5車線化しているところもあると、今回の区間については2車線化って言う事で1.5車線化と言うのは、どういうものなのかと言う事と、今回の所が2車線化してますけど1.5車線化って言うのが可能なかどうか、もし可能であればそれでコストダウンが図れたのかどうか、その辺をちょっと教えていただきたいと思います。

(熊野建設事務所)

まず、1点目の1.5車線の整備なんですけど、1.5車線って言うのは幅員が4mで本来2車線って言うのは5mでラインが入るんですけど、それを出来るだけの現場の条件とか、地域性とか考慮して2車線とまではいかないけど、対向ができるというような形の幅員を持つというのが1.5車線整備になってきます。紫色で示している所は先程も説明しましたが、比較的ほとんど山間部で人家もないと言う事とかもあり、通る周辺の地元の人達も意見いただきまして、出来るだけ早く効果が発現出来るように1.5車線整備と言う事で、今この瀬戸バイパスと並行しながら行っているところです。瀬戸バイパスについては、ずっと人家も連坦もしてますし、周辺に製材所とかも

ありますので、こちらの方に関しては2車線で整備をしていくと言う様な形で取り組んでいます。

(委員)

その時に今、今回はバイパスという事で人家のそこは、はずれてルートを通すって言う事ですから人家の有る無し、と言う事は関係ない気がするんですけども、幅員として、さっきの1.5車線でも5mですか、それでも問題ないような気もするんですけども、それは駄目だと言うような事の原因をもう少しわかりやすく教えていただければ。

交通量としては変わらないし、交通も1.5車線まで通れる言う事ですね。別に人家もバイパスですからはずれている、別に拡幅の制限も無いと言う事になって、そうすると幅員狭い方がコストダウンはかれるんじゃないかと思うんですけど、そこら辺を教えてください。

(熊野建設事務所)

先程も話しもしましたが、瀬戸バイパスよりもちょっと上のところで製材工場とかもあります。当然、先程も地元の企業の方のヒアリングした時にもやっぱり現道自体通ると、今は狭いんですけども、当然大型の車とかが通って対向しようと思うと、今まで1.5車線って言うのは普通自動車の対向だとなんとかいけるんですけども、大型車が通ると、当然その対面通行って言うのは困難な形にもなってくるし、そこまでの間にはそういう大型の車っていうのが結構頻繁に通ると言う形になっておりますので、そう言うところ含めて、実際に拡幅していこうと思ったら2車線程度ないと通行できないのかなと言うふうに考えています。

(委員)

わかりました。

(委員長)

はい、ひとまずよろしいですか？

1.5車線はだから上流部の方で神川、スライド2枚目ですけど、1.5車線って言うのは上流部の方で結構な距離残ってるんですよ、ただこれがもう一気に拡幅するとか、それは差し当たり無理ですか？無理と言うかそこまでは考えていないと言う事ですか？

(熊野建設事務所)

それは、今のこちらの部分ですか？

(委員長)

まあ2箇所ありますけども、その紫色のところはまだ工事計画はないんですか？

(熊野建設事務所)

先程言ったように1.5車線で整備を進めておりますので、基本的には1.5車線で当面と言う形で考えています。

(委員長)

はい、と言う事ですけど、委員の皆さんはその他よろしいでしょうか？

(委員)

すいません、本当にこの今バイパス通す区間はですね、本当に狭くてですね、8t車もいっぱいいっぱいでもう対行出来ない状況で本当にありがたいとは思ってるんですけども、ちょっと聞きたいんですけど、私もワークショップを15年、20年くらい前かな、その時にこの事業で改修バイパス通す部分があるでしょ？それから先にS字になってるでしょ？その上の。

そこが車がネックだけど、そのSの手前までは大水害の時に改修工事で綺麗になってるんですよ。だけどそのネックはSなんです。だから先々ですね、トンネル峠をトンネル越えてやった手前ですけども、奈良県の下北山から熊野の駅からだったら10分か15分くらい短縮できるんですけどね、だからそのバイパス言う面でもね、出来ればここを出すとかにして欲しかったんですけどね。

(熊野建設事務所)

はい、言われるように、元々このバイパスと言うのは、今のこの760mと言うのを1工区として、その次の又改良しない所2工区と言う事で全体としてはそれを踏まえた形で計画を持ってます。ただこれ当然その全部まとめて一気にやろうとすると、今以上に期間はかかると言う事もありまして、まずは赤色で示している760mのバイパスと2つの橋梁を足して、その後はその橋梁が出来た段階で、当然うちの事務所の管内の中でも色々な事業をやっておりますので、そういう事業のバランスとか熊野市の方の意向とかも聞きながら、その次にどういう形でやっていくかって言うのをその段階で検討していきたいなと言う風に思っています。

(委員)

はい、わかりました。ちょっと関係無いんですけど1つ、ネックとなっているところなんですけど。

(熊野建設事務所)

あのSのところですよ？

(委員)

運送屋の知ってる方に聞いたら、少しカーブを拡幅すれば11t車も観光バスも入るらしいです、その辺ちょっと検討していただきたいと思います。

(熊野建設事務所)

その辺のところも検討させていただきたいと思います。

(委員長)

その他はよろしいでしょうか？

(委員)

ちょっと伺いたい点なんですけども、前回の平成 22 年度の評価時の B/C が 1.99 って書いてあるんですが、総便益が 9.8 億円ってなってるんですけど、今回の 11 ページの B/C が 1.1 になって便益が 7.5 億円になってるんです。この理由が何なのかなって、伺いたいなと思って。費用が上がるのはわかるんですけど、便益が結構落ちてるんですけど。

(熊野建設事務所)

22 年当時はですね、事業採択の時に便益を出してするって言うの県の基準って言うんですかね、そういうので算出してあります。それで県の基準は国と何が違うねやと、地域係数をかけるって言う形で、実際熊野の地域ですと 1.5 って言う地域ケースがかかってあります。ですので便益自体もここで 1.5 倍下げてるって言うような形の数値で、当時の評価として算出してありますので、これ 1.5 で割ると今とあまり変わらんような便益と言うような形になるかなと言うふうに思います。

(委員)

それはどうしてそうなったんでしょうか？

(熊野建設事務所)

今回の基準はですね、国の方法で計算を求めましたのでそうなっているんですけど、三重県の求め方ですと地域係数をかけるって言う計算の仕方がそもそも今回と前回とで違ったと言う事なんです。

(委員)

いや、それはわかるんですけど、そうするとですね地域係数がもしあれば、B/C がギリギリ 1 に近い値では決してないよと言う話しもあってですね、地域にとってこの道が必要かどうかと言う判断する上で、もう少しこう説得性が出てくる、地域係数と言うのは地域にとって経済指標だけで決まらんよって言う意味合いが含まれているんだと思うんですけど、それを国の基準でやられた理由みたいな、それはそういう風に決まってきたんですか？その辺りちょっと私よくわからないですけど

(熊野建設事務所)

すいません、これ元々 B/C とかをはじく時に県の方がルールって言うような形で聞いておりましたので、そういう風な事で加味できればそれの方が当然良いとは思いますが、統一してそういう形の評価をしているって言う形かと思います。

(委員)

ここでも算出できるんですけど、地域へ出ていくとなかなか B/C を稼げないっていう話しが結構あると思うんですけど、これは 1 超えてるから 1.1 でいいとは思いますが、これがもし 1 切った場合ですね、本当に必要かって話しにもなると思うので、将来的な事も考えてみると、国の B/C の判定だけで果たして地域でそれなりの考え方が多分あると思うので、県でちょっと色々考え

ていただくっていう事もあってもいいのかなと言う風に思うんですけど、いかがですか？

(熊野建設事務所)

はい、そうですね、そうだと思います。県の中でもそういう事も踏まえて、ちょっと考えさせていただきたいなと思います。

(委員長)

はい、その他よろしいでしょうか？

1つ私の方からですね、前回その概要説明でこのお話しの概要お聞きした時に、多分自分が言ったんですけど、その工事期間自体は短いけれども事業全体はまだ残っております、で、広域的な図と言うのは出してもらったんですけど、それは関連するのかも知れないですけど14番目のスライドで、改めて見るとさっきまで1.5車線云々とか出てきましたけれども広域ネットワークと言っても、細かい事言うと向こう側北山村ですよ、北山村と熊野市の間はあそこまだ道狭いですし、なんというか不動トンネルは、確かに改良済みだと思うんですけど、まだまだ広域的なネットワーク云々と言いきれないと思うんですが、上の方が従来の国道の方があれ全部幅は広いですよ、非常に立派な道ですけど今回の区間が最短ルートって書いてあるんですが、でも最短ルートと言うよりはちょっとまだまだ未整備な所もありますので、広域ネットワーク云々っていいのかって言うのはどうも気になるんですけども、これはどうなんでしょう？これはどのように捉えたらいいのか

(熊野建設事務所)

今、1.5車線とかでやってる所とか、それ以外も確かに七色ダムの中の所のトンネルを抜けて不動トンネル側に行くところへんの所で、若干ちょっと狭い所があると思うんですけども、大体その不動トンネルから七色ダムの中までに関しても2車線で整備されてますし、若干は残る所はあるんですけども、概ねこの今整備やってる所とかを完成してくると通りやすい位置にはなるのかなって言う事でそういうような広域ネットワークの形成に寄与すると言うような形で言わせていただきました。

(委員長)

言葉遣いとしてはやや強引な気もするんですが、さっき説明あったと思うんですけど時間短縮便益、所要時間にしてそんなに変わらないですか？本当にそんなに変わらないですか？上の方の黒いルートで。

(熊野建設事務所)

あのこれもちょっと今熊野庁舎から不動トンネル、ちょっと今タッチしてる所ですね、このタッチしてる所までは距離で29km、時間で40分位かなと思ってます。それが今度熊野庁舎の方から七色峡線を通して、不動トンネルを越えて169でタッチする所まで来ているのが距離としては24km、ただ、時間は当然今の現状でいくと狭い所とかもありますので43分位かかるって言うような形かと思います。それで距離的には5km位短くなってると言うような状況で

(委員長)

でも所要時間にすれば、ほとんど今のところ一緒ですか？

(熊野建設事務所)

ですね

(委員長)

わかりました、広域ネットワークと言うのはちょっと短縮距離としてはどうかなと思ったので、気になったと言うところです。今回の事業区間については意義は勿論当然あると思うんですけど、すいません、今の私の感想ですが、委員の皆さんその他よろしいでしょうか？

(委員)

委員長言われたここ 23 年災害で結構大きな被害があった所ですね、今後将来的に雨の降り方によっては道路自体が通行止めになる可能性もなきにしもあらずで、やっぱり代替え道路としてバイパス的な意味合いを持ってないと、中入っていけないって言う事になりますんで、そういう状況も含めてですね、地域の道路って言うのか、県で考えていただいたらなと言う風に思います。よろしくをお願いします。

(熊野建設事務所)

わかりました。

(委員長)

その他よろしいでしょうか？皆さんよろしいですか？

はその他特にないようでしたら、この道路事業につきましては、ひとまずここまでとしまして次にうつりたいと思います。

では、次の 8 番の道路事業について説明をお願いします。

8番 道路事業（国道368号伊賀名張拡幅1工区）

（伊賀建設事務所）

それでは、道路事業の8番目と9番目一般国道368号、1工区、2工区の説明をさせていただきますと思います。

先に道路事業8番、一般国道368号伊賀名張拡幅1工区の方から説明させていただきます。

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性が生じた為、三重県公共事業再評価実施要項第2条の4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説明をさせていただきますと思います。

まず、再評価の理由についてご説明申し上げます。

理由につきましては、1工区2工区同様となります。まとめてご説明をさせていただきますと思います。

国道368号は図の左側なんですけど、これまで大内拡幅と言う工区と、伊賀名張拡幅と言う工区分けで事業を実施してまいりました。

こうした中ですね、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郵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いたしまして、機能強化とか重点支援を実施すると言う事となりました。

この事によりまして、工業団地等の物流拠点等に接続する県道等が、重要物流道路として指定されると共に、重要物流道路の基幹道路から防災拠点等に接続する道路が補完路として指定される事となりました。また、これに合わせ重要物流道路の整備について、計画的かつ集中的に支援すると言うような新しい個別補助制度、予算の支援の枠組みが創設されました。

国道368号については、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の区間が重要物流道路として指定されました事から、県といたしましては、現在改良事業としてどちらの工区も行っておるんですけれども、今後、国の個別の補助制度の活用を見据えて工区割りの変更をする事と致しました。

なお、変更後の工区につきましては、図右にありますように、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、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工区として再編をいたしました。

以上が、今回1工区、2工区の再評価を受ける理由となります。

続きまして、1工区の路線状況について説明申し上げます。

国道368号は伊賀市の市街地あと名張の市街地を結びます生活や産業に欠かせない幹線道路となります。

また、第2次緊急輸送道路に指定されておりまして災害などの発生時には、救援、救助活動、復旧活動に利用される道路でございます。

続きまして、渋滞の状況でございます。

上野インターチェンジ付近では、図の写真1の様に、渋滞が発生しておりまして、八幡工業団地付近でも下の写真2の様にですね、渋滞が発生している状況です。どちらも、特に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。

この為、この事業を行う目的といたしましては、現況2車線の道路を4車化する事業を実施する事で、渋滞を緩和し、円滑な交通の確保をいたします。

この事で、上野インターチェンジへのアクセス性の向上を図りまして、伊賀市、名張市間を結ぶ幹線道路としての機能でありますとか、工業団地への物流機能そういった機能の向上を図りたい、それでこれらの事によりまして地域経済とか産業の発展に寄与させていただけると言う風に考えおります。

次に、事業内容についてでございます。

計画延長は12.4km、道路の幅員は3.25m車道が4車線で、あと、中央分離帯とか歩道等合わせまして、全幅幅員が20mでございます。

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。全体費用は約95億円でその内訳といたしまして工事費が約93億円、用地費が約2億円でございます。

次に、事業進捗でございます。

現在、菖蒲池2交差点から北に向かって4車化工事を進めておりまして、事業進捗は事業費ベースで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いたしまして、4車線分の用地の方をほぼ確保しております。あと、インターチェンジ等付近等と言うのはこれから取得する予定でございます。

それと、供用済みの延長ですけれども、図の真中位に示させていただいております、黒色の線で示します山出交差点から菖蒲池の2交差点間の約1.6km区間でございます。

次に、費用便益比についてご説明申し上げます。

まず、国道368号の4車化の整備を行わない場合と、整備を行った場合のそれぞれの将来交通量でございますけれども、整備を行わない場合の将来交通量は、1日当たり15,700台、続いて4車化の整備を行った場合は、当路線と並行して南北に走っております伊賀コリドールロードから約5,900台の転換、その他の路線から約3,500台の交通の転換がありまして、4車化整備後の将来交通量は1日当たり2,500台となります。

次に、走行時間についてでございます。

現在国道368号では、今回の事業区間の12.4kmについて4車線化の整備を行う前では、25分かかっていたところが4車化によりまして、20分、約2割の短縮効果が見込めます。

これまでの交通量の変化と走行時間の変化を元に、走行時間短縮便益を算出します。

実際の便益の算出については、車種ごとに計算を行っておりますが、ここでは交通車両が乗用車であるとしてご説明申し上げます。

まず、整備後も、国道368号の利用する車両15,700台についての走行時間が、25分から20分

に短縮されます。

これに1台当たりの時間の価値原単位45.15円をかけた上で、更に1年当たりに換算いたしますと、走行時間短縮便益は1年当たり12.9億円となります。

これらの例と同様に全ての路線の転換について、車種別に算出いたしますと、1年間当たり21億円の走行時間短縮便益となります。

また、その他の便益であります走行経費減少便益でありますとか、交通事故減少便益についても同様に算出しております。それをまとめた表が次の表でございます。

建設にかかる費用は88億円で、それに維持管理費が11億円ございまして、合計100億となります。

それを令和元年の現在価値に換算いたしますと、費用は82億円となります。便益の方も当初開始初年度であります、令和16年度の単年便益と言うのは走行時間短縮便益の21億円などを合計した、22億円となります。

これを50年間集計いたしまして、令和元年の現在価値に換算いたしますと、241億となります。

それから費用便益比を求めますと、2.9となりまして、費用に対して便益が上回る事が確認できます。

なお、表にはないんですけれども、感度分析を行わさせていただいたとしても、費用便益比が1以上で有る事を確認しております。

続きまして、その他の効果についてでございます。

伊賀市内にはですね、広域防災拠点施設、伊賀拠点と言うのがございまして、当該路線は災害時における広域防災拠点へのアクセス強化等、緊急輸送道路としてのネットワーク強化に貢献いたします。また、平成20年から伊賀市、名張市におきましては、地図にも示させていただいてあるんですけれども、3つの病院によります二次救急医療輪番体制が確立されております。

なお、その中の1つであります岡波総合病院と言うのは、当該路線への移転と言う事が決定されております。あと、当該路線の整備によりまして救急車によります緊急搬送がスムーズとなりまして、搬送時間短縮でありますとか、救命率の向上に寄与する事と考えております。

次に、地元の意向についてでございます。

事業を実施しております伊賀市、名張市はもとより当該路線を通過致します市町村によりまして、国道368号改修期成同盟会と言うものが設立されてございまして、毎年早期の完成を強く要望されております。

続いて、沿線企業へのヒアリングをしたところ、企業の声ですけれども、どの企業の方からも当該事業を行う事で渋滞が解消されると、輸送時間の短縮につながるのだから早期に完成をして下さいと言う事で強く望まれております。

次に、コスト縮減の効果についてでございます。

当該事業においては、維持管理費への考慮をいたしまして、耐候性鋼材の使用でありますとか、張りコンクリート工の施工、あとLED照明の使用を行っております。

また、建設発生土の流用を行いましてコスト縮減を図っております。

次に、代替案の立案の可能性についてご説明申し上げます。

当該事業は、全事業区間においてほぼ用地の確保済みとなっております。

全体計画 12.4 kmのうち約 1.6 kmを既に供用済みと、この様に現在まで用地取得の状況と、工事進捗の状況から代替案ないと言う風に考えております。

以上、当該事業につきまして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、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、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 号伊賀名張拡幅 1 工区についてご説明させていただきました。

ご審議の程、よろしくお願い申し上げます。

(委員長)

ただ今 8 番の道路事業についてご説明をお聞きしましたが、委員の皆さんいかがでしょうか？その評価の妥当性なりにつきましてご意見、ご質問をお願いします。

1 つすいません、13 枚目のスライドで道路の場合は考え方は何回かお聞きしてるんですけど、その B の方で走行時間、走行経費、交通事故ありますよね？交通事故減少便益 0.2 億って言う事は、これ立派な道路になると交通事故は減ると言う事ですか？道路がいっぱいになったら、かえってスピード出しそうな気もするんですけど、この場合は交通事故は減るんですか？

(伊賀建設事務所)

スムーズに走れると言う事で、交通事故のほうが減っていくと言う風な考え方をするのかと思います。

(委員長)

スムーズに走った方が、事故は減るもんなんですか？渋滞してるからむしろ気をつけて走るんで、あんまり事故がないような気もするんですけど、普通はやっぱりスムーズに走ると事故は減ると言うマニュアルではそういう風に考える訳ですか？

(伊賀建設事務所)

そうですね、事故渋滞による損失額と言うのを長く計算しておりますので、そういった所が減っていく。

(委員長)

要するに、事故による損失が減るからですかね？

(伊賀建設事務所)

そうです

(委員長)

基本のマニュアルに従ってるんですか

(伊賀建設事務所)

はい、マニュアルとおりで算出させていただいておりました事故渋滞によります、損失額と言うものを算定しておりますので、そういったものが減ってくると言う風な計算の考えになります。

(委員長)

はい、そうですか。あと、もう1点10枚目いいですか？10枚目でさっき説明ありましたが、368号線が立派な道路になるとコリドールロードからこれだけの車があるだろう、その他から何千台来るだろうと言う、さらりとおっしゃってましたけど、この根拠は何ですか？これって何か根拠があるんですか？コリドールの方がどーっと移って来るんですかね？

(伊賀建設事務所)

短縮効果を計算させて頂く時に、368号主にいたしまして、周りにあります道路を全部ネットワーク化させていただいて、で、何処を通ることを368がスムーズに流れる事によって、他を走っていた車が時間が短い時間で流れていくと言う風な形で細かな道路からこっちの368を利用する車が増え全体的に面的にネットワーク化して計算させておりますので、そういった所からひらった数字が、1番コリドールがちょうど南北に並んでいる主な路線でございますので、そちらの方をこの台数でちょっと紹介させていただくとする事で、全体的にはデータでも合計させていただいています。

(委員長)

ネットワーク化して云々と言うのはまあわからないでもないんですけど、だから例えばコリドールロードを通して短い距離しか走ってない車は、移動しようがないですよ、368通る事はないだろうと、そういうデータってあるんですか？昔でいったら発地と着地のデータって言うか、なんかそんなのってあるんですか？ここから何処に走る車がこれ位ありますよ、とか

(伊賀建設事務所)

道路調査する時にそういう調査もしたりとかするんですけれども。

今は平成30年の2月に国土交通省の方から公表されました、平成22年の全国道路街路交通路の情勢調査ベースの令和12年度の将来ODに基づいて推計をまわしてるところでございます。

(委員長)

だからODだから、OとDがはっきりしてるって、そういうデータが何て言うか基本的なデータがあってそれに基づいてって。

(伊賀建設事務所)

そうですね、中部管内のものを受けまして伊賀と名張現況の流れ、現況再建等に対してそれも又将来交通量の推計をまわしてると言うところでございます。

(委員長)

はい、わかりました。委員の皆さんご意見、ご質問などいかがでしょうか？

(委員)

直接的には関係無いんですけども、14ページのその他の効果の中で災害時のネットワークの構築に言う枠組みがあってですね、ここに緊急輸送道路の色がついてるんですけど、これをひきあげるとかなんとかって言う話にはつながらないですか？今回の道路を改修するに当たって、上下間をつなぐ意味合いも含めて、ランクが上がるとかですね、そういう事は無いんですか？

(伊賀建設事務所)

緊急輸送道路としては今のままになります

(委員)

今のまま？

(伊賀建設事務所)

はい

(委員)

輸送だけをメインに

(伊賀建設事務所)

輸送する道路って言う、今回新たに出てきたネットワークの中の一部であったって言う事で、緊急輸送道路とリンクする訳では

(委員)

訳ではなしに、これだけって言う

(伊賀建設事務所)

そうですね、はい

(委員)

それともう1点、用地取得ほぼ100%に近いって言われてるんですけども、と言う事は現在の進捗率が20何%ですけど、あとは肅々と工事を進めれば令和10何年ですかね？に、完了する予定で考えてよろしいと言う事ですね

(伊賀建設事務所)

そうですね、今のところの交付金の頂いとお金から考えまして、大体これ位の年数って言う事で考えさせていただいてまして、ほぼほぼ2車から4車になる部分って言うのがみんな取得済みで、横に空いてる土地のところですので、粛々と工事をさせていただくと言う風に考えております。

(委員)

さっきの広域農道が100台になるような、なんか、ちょっとなんか違和感するんですけど、わからないではないんですけど、ちょっと日100台しか通らなくなるとは思えないんですけど、計算上こうなるんですかね？

(伊賀建設事務所)

一応、計算上はこういう風になるという事で、はい。今コリドールの方が通ってるのが、ほぼほぼこっちへ流れてくる形になってしまうので、はい

(委員)

わかりました。

(伊賀建設事務所)

こうなっていたら嬉しいんですけどね

(委員長)

はい、と言う説明ですが、その他ご意見、ご質問などよろしいでしょうか？

(委員)

全体的に非常に納得したんで、1つだけちょっと気になってて知りたかった事なんですけれども、走行時間短縮便益で例えば25分が20分になるとかって言う、その短縮時間の計算ってどういう条件の、例えば渋滞がすごい激しい時の短縮なのか、そうじゃないのかとかなんかそう言うのってどういう風にこの数値が見積もられてるのか、教えていただきたいんですけども

(伊賀建設事務所)

改良する前と後の平均速度って言うのが出てくる訳なんですけども、その平均速度で、1工区の場合は12.4kmでございまして、仮に30キロで12.4を割ったら何分かかりますよって出てまいります。で、整備すると4車線になってスムーズにこう流れますので、その変位速度って言うのが上がってまいります。それが35キロになったら35キロで同じ12.4を割りますもんで、その時に何分ってという話しになってその差ってということになります。

(委員)

と言う事は平均値なので最も短縮する時はもっと短縮できると

(伊賀建設事務所)

ですね

(委員)

平均ならされて5分という

(伊賀建設事務所)

そうですね、はい

(委員)

なるほど、と言う事はこの計算方法は、多分ルールにのっとってそうされてるんだと思うんですけども、最初に問題としておっしゃってた渋滞状況とかそういう話しを考えると、もっとも渋滞してるような時間帯でいくと、ひょっとしたらもうちょっと短縮できるかも知れないと思っていいんですかね？

(伊賀建設事務所)

そうですね、はい

(委員)

わかりました。ありがとうございます。

(委員長)

委員の皆さん、その他はよろしいでしょうか？

では特に無いようですので8番の道路事業については、ここまでとしまして、次にうつりたいと思います。

次は9番です。9番の道路事業の説明をお願いします。

9番 道路事業（国道368号伊賀名張拡幅2工区）

（伊賀建設事務所）

1工区に続きまして、道路事業9番、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。

こちらの事業も1工区と同様に再評価を実施する必要って言うのは社会経済情勢のも急激な変化などによって行うと言う事でございます。

それでは前のスライドで説明させていただきます。

再評価の理由につきましては、1工区でご説明させていただいたとおりでございますので、こちらではちょっと割愛させていただきたいと思っております。

当該路線状況でございます。

こちらの国道368号は、1工区と合わせまして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。

第2次緊急輸送道路にも指定されております事から、災害など発生時には救援や救助活動、復旧活動に利用される道路となります。

こちらの2工区の方の渋滞状況でございます。

八幡工業団地付近と言うのは先程も写真が出ておりましたが、上の方の写真1のような渋滞状況、もう少し離れました、桔梗が丘駅口交差点付近という所でも、下の2番目の写真でございますけれども渋滞が発生しております。こちらです、共に朝夕の通勤時間帯というのが激しい渋滞になっております。

この為です、八幡工業団地1交差点の方から国道165号蔵持原出交差点までの区間におきまして、現況2車線の道路を4車化するという事業を実施する事で、渋滞を緩和して円滑な交通を確保したいという風に考えております。

この事で上野インターチェンジへも、名張市街地側からのアクセス性の向上というのが図られまして、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ものも図れる、と言う風に考えております。

これらの事によりまして、地域経済や産業の発展に寄与できるものと言う風に考えております。

事業内容についてでございます。

計画延長は1.8kmでございます。道路の幅員と言うのは1工区と同様でございます。3.25mの車道が4車線で全幅20mと言う形になります。

事業期間の方は平成21年度から令和10年度までの20年間でございます。

全体事業費の方ですけれども、約20億円ということでこちらは工事費のみとなっております。

次に、事業進捗状況について説明いたします。

現在、渋滞が著しい桔梗が丘駅口交差点の方から北に向かいまして4車化工事を進めておりまして、事業進捗率というのは金額ベースで、63%となっております。

用地につきましては、過去の2車線でバイパス整備をやらせていただいた時に先行いたしまして、4車線分の用地を確保しております。

今年度ですね、ちょっと写真の方入れさせていただいておるんですけど、現在整備中の写真なんですけれども里交差点の方から、桔梗が丘駅口交差点間、図で黒色に着色させていただきました、約0.8kmの区間の橋梁を予定しております。

次に、費用便益についてでございます。

こちらの国道368号の4車線の整備を行わない場合と、整備を行った場合って言うの、それぞれの将来の交通量と言うものを算出しております。

整備を行わない場合の将来交通量は1日当たり10,800台、4車線の整備を行った場合は、こちらから他の路線から約4,600台の交通転換があると言う風に考えておまして、4車線整備の将来交通量は1日当たり15,400台と言う風に算出しております。

次に、走行時間についてでございます。

国道368号と言うのは、今回の事業区間1.8kmにおいて4車線化の整備を行う前には、この区間5分かかっていたって言うのが4車線化によりまして、3分間、約4割のですね短縮効果を見込めると言う風に考えております。

そうしまして、これまでの交通量変化と走行時間の変化を元に走行時間短縮便益を算出いたします。

こちらでも1工区と同様にですね、交通車両が乗用車って言う事を想定させていただいて計算の方示させて頂いてます。

整備後もですね国道368号を利用する車両10,800台については、走行時間が5分から3分に短縮されると、これに1台当たりの時間価値原単価45.15円をかけた、更に1年間と換算いたしますと、走行時間短縮便益は1年間当たり3.6億円になります。

これらの例と同様に全ての道路の転換についてですね、車種別に算出させていただくと、1年間当たり6.1億円の走行時間短縮便益となります。

また、その他の便益であります走行経費減少便益でありますとか、交通事故減少便益と言うところもこちらと同様に算出させていただいております。

次に、それを取りまとめた表でございます。

費用の方でございますけれども、建設にかかる費用は、19億円、供用後50年の維持管理費が1.6億円という事で、合計で20億円となります。

これを基準年であります令和元年の現在価値に換算いたしますと、20億円となります。

続きまして便益比でございますが、供用開始初年であります令和11年度の単年便益と言うのは、走行時間短縮便益の6.1億円などと合計いたしまして、6.8億円となります。

これを50年分集計いたしまして、費用と同様に令和元年の現在価値に換算いたしますと、90億円となります。

その結果ですね、費用便益比が4.6と言う値になりまして、費用に対して便益が上回る事が確認させていただいております。

あと、こちらと同じ様に感度分析行っても費用対便益が1.0以上である事を確認しております。

それから、その他の効果なんですけどこちらですね、1工区と同様に緊急輸送ネットワーク強化に貢献と言う事と、救急救命活動も支援するものと言う風に考えております。

続いて、地元の意向でございます。

こちらの期成同盟会と言うものによりまして、早期完成を強く要望されている状況は変わりません。沿線の企業の声の方も地元と同様でございますけれども、輸送時間の短縮につながるので早期完成を強く要望されているという状況でございます。

コスト縮減の効果なんですけども、こちらの方も張りコンクリート工の施工と言う事、LED照明の使用と言うのをあてさせていただいて維持管理費を考慮してやっていくと言う事です。

こちらの方も建設発生土の流用と言うのを工事間でさせていただいております、コスト縮減を図らせていただいております。

代替え案立案の可能性についてでございますけれども、当事業につきましては全事業区間において用地も確保済みと、後、全体計画の1.8kmの内、約0.6kmを令和元年に供用しております。

この様に現在までの用地取得状況と、工事進捗状況から代替え案はございません。

以上、当事業につきましては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、再評価を行った結果、同要綱第5条1項に該当すると判断される為、当事業を継続したいと言う風に考えております。

1工区と重複する部分が多かったんですけれども、伊賀名張拡幅2工区についてもご審議の程、よろしく願いいたします。

(委員長)

今道路事業9番についてご説明をお聞きしました。先程の8番と連続してる区間でありますけど、9番の方のご説明につきまして、ご意見、ご質問などいかがでしょうか？委員の皆さん、よろしく願いします。

(委員)

工区の分けの仕方が変わって、今回の評価になったと思うと言うお話しだったんですけれども、B/Cがこの変化したのってその工区を変えた事によって計算で変わったと言う理解でよろしいですか？

(伊賀建設事務所)

はい、先生おっしゃるとおりでございます、当区の前回の区画割りって言うのが、5.1kmと9.1kmって言う風な分けさせていただいておったんですけど、1工区の方が今度は長く重要物

流道路と言うところに指定されました関係上ですね、その重要物流道路が指定された区間まで延長の方で伸ばさせていただいた、それに2工区の方は全体から交差点まででございますので、それぞれのところで事業費をはじかせていただいて、それぞれで便益を出さしていただいて、B/Cを出したって言う事で変更しております。

(委員)

工区2の方では、前回よりB/Cあがっていて、工区1の方では前回より下がっていてトータルするとそんなに変わらないって言う事なんですかね？

(伊賀建設事務所)

そうですね、前回からおっしゃるのはどの辺りを

(委員)

平成21年

(伊賀建設事務所)

評価書の所にある数字って言う風に

(委員)

その平成21年度の数値からの変化と言うのは、工区が変わった事によってそれぞれ工区1は下がって、工区2は上がったって言う様な感じの理解でよろしいですかね？

(伊賀建設事務所)

単純にそうですね、はい

(委員)

わかりました、ありがとうございます。

(委員長)

と言う事でそこまでよろしいですか？その他ご意見、ご質問はいかがでしょうか？

(委員)

今のところで平成21年度の総費用が43億9,000万で、今回が20億で半分くらいになってるんですけど、施設自体が距離が長かったんもあるんですけど、橋梁や何やかんやが結構あってとか、そういう施設自体の影響もあったんか、その辺り教えていただきたいなと思います。

(伊賀建設事務所)

はい、先生おっしゃるとおりでございます、やはり2工区で距離短くはなってるんですけど、近鉄の上を超えます跨線橋と言う橋梁がございまして、それを除いて八幡工業団地を過ぎて今度上野市内の方へ入って行くと、後は跨道橋や渡河する橋梁そういった所もありまして、お金

がかかってくるって言うのはどうしても市街地に近い方が、若干お金がかかっている。

(委員長)

要するに、多分同じ事言うんですけど、だから2つ並べてご説明されましたので、つい比べてしまうんですが、だから1つ目の方が28年ですか、28年計画で2つ目が20年で、距離は全然違うと、じゃ2つ目もっと簡単に短い時間で出来るじゃないかと言いたくなるんですが、ですがそれ程単純ではないと言う、で、2つ目がやっぱりちょっとよりややこしいのだと言う、そういう事ですね

(伊賀建設事務所)

そうですね、それもございますし、今の下の部分って言うか短い部分につきましては、個別補助化って言うのを見込めないって言う状況でございますので、交付金と言う枠のしぼりの中で粛々とさせていただくって言う事もありますので、単年度のやっぱりそこへかける費用と言うのは少ないってなると、やはり全体の事業費は少なくとも、時間的にはかかってしまうのかなと言うようなところちょっと考えさせていただいて、期間としてはちょっと長いかなっていつもおっしゃられるようになってるかと思うんですけど、ちょっとその辺は、はい、そういう状況です。

(委員長)

と言うご説明でした。委員の皆さんはその他よろしいでしょうか？

(委員)

よりその街中と言う事で、4車線化による自動車の事もそうですけど、歩道のその歩いている人達がより安全に移動出来るのかと言う風に思うんですけど、それって言うのはB/Cの計算の中で先程ちらっと出てきた、その事故が減るみたいなのかそう言うところに含まれているんですかね？それともその他の利益みたいな事になるんでしょうか？

(伊賀建設事務所)

歩行者の方についてはその他の部分になっておりまして、Bのところでは計上しておりません。

(委員)

よりプラスアルファの利益があったと言う

(伊賀建設事務所)

そういう事でございます。

(委員)

わかりました。

(委員長)

その他はよろしいでしょうか？委員の皆さんよろしいでしょうか？

その他特に無いようですので、審査につきましてもここまでと致します。

では、3つのご説明お聞きしましたのでここで一旦休憩をはさみまして、ただ今審査しました事業について委員会の意見をまとめる事にしたいと思います。それでは一旦休憩としまして再開は15時30分予定とします。

では、それではよろしくお願いいたします。

(休憩)

【委員会意見】

(委員長)

それでは委員会を再開します。

今しがた意見書案を検討しましたので、私の方からまず読み上げます。

意見書としまして、

意 見 書

令和元年9月17日

三重県公共事業評価審査委員会

1 経過

令和元年9月17日に開催した令和元年度第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) 道路事業【再評価対象事業】

6番 (主)七色峡(なないろきょう)線(瀬戸(せと)バイパス) 8番 国道368号伊賀名張拡幅(いがなばりかくふく)1工区

9番 国道368号伊賀名張拡幅(いがなばりかくふく)2工区

6番については、平成22年度に事業に着手し、一定期間である10年を経過して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。

8番については、平成18年度に事業に着手し、その後、社会経済状況の急激な変化等により初めての再評価を行った事業である。

9番については、平成21年度に事業に着手し、その後、社会経済状況の急激な変化等により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、6番、8番、9番について事業継続の妥当性が認められたことから事業継続を了承する。

以上が、意見書です。委員の皆さんよろしいでしょうか？意見が無いようですのでそれでは、この意見書を持ちまして答申とします。

次の説明の方よろしいでしょうか？

【事務局説明】

（委員長）

それでは、引き続き議事次第3番の次回評価対象事業の概要説明にうつります。まず事務局の方から説明をお願いします。

（事務局）

それでは議事次第3、評価対象事業の概要説明について、説明させていただきます。

評価の概要説明は、次回審査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す。お手元の赤いインデックスの資料7の内、個別に青いインデックスがついた資料をご覧ください。

今回は河川事業の一般的概要の説明と、再評価事業2件、事後評価事業2件の概要説明を行います。この資料につきましては、事業名や事業箇所、全体計画、位置図等事業の概要に関する記述と、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おりますので、ご確認をお願いします。

説明につきましては、箇所ごとにそれぞれ5分以内で説明いたします。

質疑につきましては、説明の後にお受けしたいと思います。なお、これは審査ではございませんので、ご質疑につきましてはごく簡単な程度でお願いしたいと思います。

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。

よろしく申し上げます。

（委員長）

それでは、順番にお願いしたいと思います

再評価の5番、道路事業についてその概要説明をお願いします。

5番 道路事業 (主) 四日市鈴鹿環状線(采女)

(四日市建設事務所)

道路事業5番主要地方道、四日市鈴鹿環状線采女北工区再評価につきまして、概要説明をさせていただきます。

概要説明につきましては、正面のスクリーンにてご説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。

まず、三県公共事業評価審査委員会に諮る理由につきまして、ご説明いたします。

この度、平成21年度に事業着手後、10年が経過したことから三重県公共事業再評価実施要綱第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ございます。

当該事業の概要につきまして、ご説明させていただきます。

主要地方道四日市鈴鹿環状線は、四日市市東富田町を起点とし、鈴鹿市北玉垣町に至る延長25kmの道路でございます。この四日市鈴鹿環状線のバイパス道路として、四日市市波木町から四日市市貝家町を結ぶルート900mが当該事業でございまして、今回ご審議いただくものでございます。

続きまして、当該路線の課題について課題についてご説明させていただきます。

現道の四日市鈴鹿環状線は、幅員狭小でございまして、歩道もない未改良道路であり貝家橋南詰交差点においては、渋滞が慢性化しており対策が求められているところでございます。

また、四日市鈴鹿環状線付近にはですね、緊急高度医療を行っております三重県立総合医療センターが立地しておりまして、緊急搬送のルート確保の観点からも、四日市市波木町から貝家町を結ぶバイパスの整備が必要となってまいります。

次に、事業の目的についてご説明させていただきます。

現道について渋滞が慢性していることにより、交通の分散化を図り、渋滞緩和を目的としております。

また、バイパス整備する事により、利便性の向上を図る事を目的としております。

続きまして、事業内容についてご説明させていただきます。

今回ご審議いただく四日市鈴鹿環状線采女北工区道路改良事業は、四日市市波木町から貝家町までの延長900mが全体計画となっております。

事業期間としましては、平成21年度から令和6年度までの17年間を予定しております。

総事業費につきましては、23億円を予定しております。

設計速度につきましては、時速40kmでございます。また、主要な構造物といたしまして、橋梁工1橋を含む道路改良900mの施行を行うものでございます。

続きまして、費用対効果分析の結果についてご説明させていただきます。

まず費用についてですが、建設にかかる費用は、21億8,000円となります。供用後50年間の維持管理費が9,000万円で合計22億6,000万円となるところでございます。これを基準年である令和元年度の現在価値に換算いたしますと、22億4,000万円となってまいります。

次に、便益でございます。

供用開始初年単年便益は、走行時間短縮便益の7億4,000万円と走行経費減少便益、交通事故減少便益等を合計した8億3,000万円となります。これを50年度分集計しまして、費用と同様現在価値に換算致しますと132億5,000万円となってまいります。

以上によりまして、便益132億5,000万円を費用22億4,000万円で割った5.9が費用便益比となりまして、費用に対し便益が上回っている事が確認できるところでございます。

続きまして、三重県公共事業再評価実施要綱第3条の視点を踏まえまして、再評価を行いました結果、当事業を継続し早期に道路整備を行いたいと考えておりますので、よろしくご審議いただきますようお願い申し上げます。

簡単ではございますが、説明は以上となります。

(委員長)

ただ今説明がありました事業について、5番道路事業ですが、この事業について、次回の審査に向けて何かこういうところをお聞きしたいとか、準備して欲しいとか、意見もしくは要望などありましたら、よろしく申し上げます。

委員の皆さんいかがでしょうか？

あの、1つだけ大きな病院があるので、その視点からも重要であるというお話しだったと思いますんで、だからこれで道路整備される事によって、搬送ルートと言いますかこういう風になるという、その辺りも又合わせて説明いただければありがたいなと思います。

その他、よろしいでしょうか？では特に無いようですので次回改めて説明お聞きします。

(四日市建設事務所)

ありがとうございました。

(委員長)

では次にうつります。事後評価503番、道路事業について概要説明をお願いします。

503 番 道路事業 (主) 神戸長沢線

(鈴鹿建設事務所)

道路事業 503 番主要地方道神戸長沢線の事後評価の概要について説明いたします。

本事業は、平成 26 年度に供用を開始し、5 年が経過する事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。

平成 24 年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、スライドで説明をさせていただきます。

始めに、事業概要を説明させていただきます。

神戸長沢線は鈴鹿市街地と、東名阪自動車道の鈴鹿インターチェンジを結ぶ生活や産業を支援する重要な路線である一方、災害時には避難、救助、物資の供給や、応急対策活動に利用される緊急輸送道路としての役割も担っています。

次に、路線の状況について説明いたします。

神戸長沢線は鈴鹿の市街地から東名阪自動車道へのアクセスルートの 1 つですが、その周辺には椿大神社、鈴鹿フラワーパーク、鈴鹿青少年の森、鈴鹿サーキット等の観光地があると共に、伊船工業団地、鈴鹿中央工業団地等の産業拠点が立地しており、当該事業区間においては、整備前は著しい交通渋滞が発生しておりました。

次に、本事業の目的について説明いたします。

安全で円滑な交通の確保を図る為、本事業は大きく 4 つの目的を持って整備を行いました。

1 つ目は、交通容量の拡充による渋滞の緩和

2 つ目は、道路ネットワークの強化による鈴鹿インターチェンジへのアクセス性の向上

3 つ目は、利便性向上などによる地域経済や産業の発展

4 つ目は、災害時の緊急輸送機能の向上です。

次に、事業の概要について説明いたします。

事業期間は平成 15 年度から平成 27 年度までの 13 年間ですが、地域の早期供用の要請を受け、平成 26 年 12 月に供用を開始しております。

全体事業費は約 24 億円です。事業延長は 1,100m で、構造規格は第 3 種第 2 級の 4 車線です。車道の幅員は 13m、全幅は 25m、計画交通量は日当たり 17,400 台です。

次に、費用便益分析の結果でございます。

まず、費用について説明いたします。

建設にかかった費用は 23.6 億円です。供用後 50 年間の維持管理費が 1 億円で、合計 24.6 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、33.9 億円になります。

次に、便益です。

供用開始初年である、平成 27 年の単年便益は走行時間短縮便益の 1.7 億円などを合計した 2.3

億円です。これの 50 年分集計し、費用と同様に令和元年の現在価値に換算すると 56.6 億円となります。

以上より算出した便益 56.6 億円を費用 33.9 億円で割った結果、費用便益比が 1.7 となりまして 1 を上回る事から、費用を上回る効果が発現できていると考えています。

続きまして、当該箇所に関する県民の意見を把握する為に実施した、アンケートの結果について説明致します。

整備に対する満足度は地域住民の 76%、道路利用者の 66%の方より満足とのご回答をいただきました。

以上で、主要地方道神戸長沢線の概要説明を終わらせていただきます。よろしくお願ひします。

(委員長)

503 番の事後評価道路事業につきまして、説明をお聞きしましたが、次回の説明、審査に向けてと言う事で委員の皆さんいかがでしょうか？何かご意見等ありましたらお願いします。

1つ申しますと、走行時間の短縮云々と言うと出てきますんで、これ要するにインター、問題はインターだと思うんです。インターに行くのにどれくらい時間かかるのかと言うので、昔に比べれば良くなったんでしょうけど、私時々通りますけど結構渋滞してます。今でも、鈴鹿インターの近くって、何だろうと不思議なんですけど、そこ通ると物凄くいい道路なんですけど、ともかくこの道路開通により、インターまでのアクセスが何分から何分までと、当然出てくるでしょうけども、次回その辺りをご説明お願いしたいと思います。

委員の皆さん他よろしいでしょうか？特に無いようでしたら、今日のところはここまでとしまして、次回説明の方又よろしくお願ひします。

では、次にうつります。河川事業について一般的な概要とそれと再評価の 11 番、広域河川改修事業について説明をお願いします。

河川事業の一般的概要

(県土整備部河川課)

三重県が実施しております、河川事業全般についてご説明をさせていただきます。
前のモニターに従ってご説明させていただきます。

まず始めに、河川の種類について概念図でご説明させていただきます。

河川の種別につきましては、モニターの白枠、四角の中にあります様に 1 級河川、2 級河川、準用河川、普通河川に区分されてございます。

1 級河川とは、治水上または利水上特に重要な水系に係わる河川で国土交通大臣が指定したものです。

2 級河川とは、1 級河川として指定された水系以外の水系で、公共の利害に重要な関係がある河川で、都道府県知事が指定したものです。

今回、再評価の対象となっている三滝川、事後評価の対象となっている松山路川は共に 2 級河川となっております。

続きまして、準用河川とは 1 級河川及び 2 級河川以外の河川で、市町村長が指定したものを言います。河川法の 2 級河川に関する規定が準用されます。準用されることで準用河川と申し上げる訳でございます。

続きまして、普通河川とは公共の水流及び水面の内、1 級河川、2 級河川、又は準用河川に指定された水系以外を普通河川と申し上げます。河川法の適用は受けません。

なお、三重県内に国土交通大臣が管理する 1 級河川が 37 河川 233.5 km、三重県知事が管理する 1 級河川及び 2 級河川が 546 河川 2309.9 km、市町長が管理する準用河川が 867 河川 1000.4 km いわゆる 1000 km と 400m という事でございます。

次に、河川整備基本方針と河川整備計画について説明をさせていただきます。

平成 9 年の河川法改正により河川管理者は治水、利水、環境に配慮した河川整備を行う必要が出てまいりました。これに伴い河川整備基本方針と河川整備計画を策定する事となりました。

河川整備基本方針とは、水系一貫で河川管理を行う基本方針として、将来の河川計画の規模や流量、河川工事や河川維持、自然環境の保全並びに河川空間の利用について基本となる計画を言います。

河川計画の規模とは、年超過確率で何分の 1 いわゆる 100 年に 1 年データ、1/100、1/50 というような形で表現しております。

河川整備基本方針の計画規模は、流域面積とか市街地の面積想定氾濫区域内の人口、資産、過去の実績降雨等を考慮して決定してございまして、年超過確率 1/30 から 1/100 を基本として決定してございます。

続きまして、河川整備計画とは、河川管理者が河川基本方針に沿って河川ごとに治水、利水、環境の現況並びに課題等を踏まえて、地域住民や専門家の意見収集を行い、今後 20 年から 30 年

の間に具体的な整備の内容を示した計画を言います。

河川整備計画の計画規模は、時間雨量大体概ね 1 時間に 60mm 程度で、年超過確率で申し上げますと、1/5 から 1/10 を基本として、その地域における河川とのバランスや過去の浸水被害との発生状況、又過去の整備状況をそれぞれ考慮して計画規模を決定してございます。

河川整備基本方針は、1 級水系は国土交通大臣、2 級水系は都道府県知事が定める事となっております。

1 級水系につきましては、社会資本整備審議会の意見を聴取する事になってございます。

2 級水系については都道府県河川審議会がある場合には、都道府県河川審議会の意見徴収を行い定める事となっておりますが、三重県では河川審議会が設置されてございません。

この為 2 級水系につきましては、三重県が河川整備基本方針の案を作成し、国に許可申請を行い、その許可後広報に掲載する事で河川整備基本方針の成立となります。

河川整備計画は、各河川管理者が定める事となっております。

河川整備計画の策定にあたりましては、学識経験者で構成する流域委員会、関係住民等で構成する流域懇談会から意見徴収した上で、各市町に意見照会を行います。それらの手続きを終えまして国に同意申請を行い、その後広報に掲載する事で計画成立と言う事になります。この様な手続きを経て策定された整備計画に基づきまして、三重県では河川整備に取り組んでございます。

こちらが、三重県が管理している河川の河川整備計画の作成状況でございます。

三重県が管理する河川は 1 級河川で 354 河川、2 級河川で 192 河川の合計 546 河川を管理してございます。

この内、河川整備計画作成済み河川は、1 級河川で 13 河川、2 級河川で 26 河川の合計 39 河川となっております。

河川整備計画を作成する河川としては、想定氾濫区域内の人口資産の重要度や浸水実績等の緊急性等から河川の優先度を評価し、計画的に河川整備を実施する河川を選定してございます。

この中で、今回対象となっている三滝川につきましては、平成 26 年度に再評価を実施してから一定期間が経過し、継続中の事業である為、再度再評価を行うものでございます。

また、桧山路川につきましては、平成 26 年度に事業を完了いたしまして一定期間が経過した為、事業評価を行うものでございます。

以上で三重県が実施している河川事業全般についての説明を終わらせていただきます。

(委員長)

11 番の三滝川についてご説明をお願いします。

11番 広域河川改修事業 二級河川三滝川

(四日市建設事務所)

広域河川改修事業 11 番の 2 級河川三滝川の概要説明につきまして、お手元の概要説明資料及びスライドにおきましてご説明させていただきます。

まず流域の概要をご説明させていただきます。スライドをご覧ください。

三滝川は、鈴鹿山脈の御在所岳を源とし、また、海蔵川につきましては菰野町千草地方を源とし、共に菰野町、四日市市を流れ伊勢湾に注ぐ 2 級河川となっております。

流域面積につきましては三滝川が 62.3 平方キロメートル、海蔵川が 43.8 平方キロメートルとなっております。

流路延長につきましては三滝川が 22.5 km、海蔵川が 19.4 km となっております。

次に、事業区間についてですが、河口部を起点といたしまして三滝川が 9.7 km でございます。海蔵川が下流部 0.8 km 及び中上流部の 3.4 km の合計 4.2 km となっております。それから、三滝川から分派する三滝新川が 0.5 km となっております。

なお、この三滝新川によって三滝川から海蔵川への分派を計画している事から、3 河川を 1 事業として行ってございます。

次に、事業箇所周辺の状況につきましてご説明させていただきます。

東名阪自動車道、国道 477 号、近鉄名古屋線等重要な交通網が発達しております。下流部から中流部にかけては市街地が形成されており、沿岸部は工場等が集積しております。上流部には、四日市市郊外及び菰野町には農耕地が広がっております。

次に、別様式 1 概要説明資料をご覧いただきたいと思います。

まず事業の着手理由は沿川の浸水被害防止を目的としまして築堤工、河床掘削、護岸工等の施工による河川改修を行い、流下能力を確保し治水安全度の向上を図るものでございます。

今回再評価を行う理由といたしましては、平成 26 年度に再評価を実施し以降 5 年が経過しており、三重県公共事業再評価実施要綱第 2 条 3 項、再評価を実施して一定の期間が経過した事業に該当する為です。

前回の再評価におきましては、事業継続の承認をいただいておりますと同時に事業効果を早期に発言させる為に、整備順序を明確にして事業の進捗を図りたいとの意見をいただいております。

次に、事業の進捗状況につきましてご説明させていただきます。

事業期間は平成 18 年度から令和 17 年度の 30 年間で、全体事業費といたしましては 160 億 4,000 万円を予定しております。現在の進捗率につきましては、全体事業費ベースで約 42%、残事業費は 92 億 5,900 万円となっております。

続きまして、A3の参考資料の右下進捗状況をご覧ください。

平成18年度以前に完了している区間につきましては、黒色の区間となっております。

近鉄川原町駅付近の連続立体交差事業と合わせて実施していた、近鉄橋梁及びですね明治橋の架け替えが完了しまして、現在は近鉄橋梁から堀木橋の間の護岸整備を実施すると共に、JR関西本線上流で高潮対策工事を行っております。

三滝川は下流から上流の一連区間で流下能力が不足しておりまして、中上流区間は多数の橋梁や堰の改修が必要となっております。

事業効果を早期に発現する為近鉄橋梁から堀木橋間の整備完了後につきましては、三滝新川の整備に着手する予定でございます。

続きまして、参考資料左下の写真をご覧ください。

の写真は、ネック点となっていた近鉄橋梁の架け替えが完了した状況でございます。

の写真につきましては、三滝川中流部の様子でございます。この区間は堰や橋梁が河川を横断しており、流下能力が不足している所でございます。

の写真につきましては、海蔵川上流部で一連川幅が狭く、周辺は主に水田が広がっている状況でございます。

続きまして、参考資料右上の事業効果をご覧ください。

上段は三滝川の下流部3km付近の計画図を、下段は海蔵川の上流部6km付近の計画図を示しております。

共に引き堤による河道拡幅と掘削による流下能力を確保しまして治水安全度の向上を図ります。また、河道掘削する際につきましてはですね、平にせず、現在のみお筋を活かす等、自然環境にも配慮した河川整備を行います。

最後に、費用対効果についてご説明させていただきます。

スライドの想定氾濫区域図をご覧ください。

この図は、被害が最大となる破堤地点を想定し、作成したものでございます。

三滝川及び海蔵川が氾濫した場合、氾濫区域内にある住居や事業所等多くの資産が浸水しまして、大きな被害が発生する恐れがあります。

また、国道1号、国道477号等の主要な交通網が冠水しまして、浸水被害が大きくなる事が予想されます。

次に、様式7の費用対効果算出表をご覧ください。

これらの検討結果をもとに費用便益比を算出いたしました。

算出した結果、総便益は1兆5,168億円1,100万円となります。総費用は173億7,400万円となり、費用便益比は87.3となっております。

このことから、当該事業の想定氾濫区域内住民の生命、財産、生活を守る為の整備効果は非常に大きいものと考えております。

三滝川の概要につきましては、以上でございます。

よろしくお願ひいたします。

(委員長)

三重県の河川整備について概要説明並びに事業の11番の三滝川についてのご説明ありましたけど、次回の審査に向けてと言う事で、委員の皆さんいかがでしょうか？

(委員)

あの前回の意見もあったんですけど、なかなか事業をずっと続けていく事は費用的にも大変だと言うのはわかるんですが、B/Cで87.3もあるような事業なんで、その辺りこれでいくと17年で終わるのかな？って言う疑問符もあるので、その辺りの進捗についてご説明いただければと思うので、次回お願いします。

(委員長)

次回の説明の際にお願いしたいと言う事です。その他はよろしいでしょうか？

その他特に無いようですので、その次にうつりたいと思います。

事後評価の504番、総合流域防災事業です。その概要の説明をお願いします。

504 番 総合流域防災事業 二級河川 桧山路川

(志摩建設事務所)

河川事業 504 番 2 級河川桧山路川、総合流域防災事業の事後評価についてご説明します。

この事業は、平成 24 年に再評価を受け 26 年に完了しました。事業完了後 5 年が経過しましたので公共事業事後評価実施要綱第 3 条に基づき、事後評価を行いました。

事業の目的及び内容について説明します。

桧山路川は志摩半島の南側、志摩市浜島町内を南下し英虞湾に注ぐ流域面積 3.35 平方キロメートル、流路延長 2.8 km、流域の約 8 割が山地で構成されている中小河川です。

流域の河口部には桧山路大橋があり、県道磯部浜島線と平行して、浜島町桧山路地区を貫流しています。今回の事後評価対象は河口部の桧山路大橋を起点に上流へ 990m 区間です。

続いて、流域の概要です。

河川沿いは桧山路地区の中心地で家屋が多く、狭い平野で農地も形成されています。

また、下流域には平成 11 年に浜島ふるさと公園が整備され、コミュニケーションやスポーツの拠点施設として利用されています。

事業が完了した事で、対象区間では河川整備計画によって定められた 10 年確率規模の流下能力が確保され治水安全度が向上しています。

次に、目的及び事業概要を説明します。

河川改修前の流下能力は 10 から 30 立方メートル毎秒程度であり、10 年確率の流量 50 から 60 立方メートル毎秒と比べ、20 から 50% 低い状況でした。その為、浸水被害が連続した事から治水安全度を向上させる目的で河川整備を実施しました。

次に、事業評価の経緯について説明します。

前回平成 24 年度の公共事業評価審査委員会において、事業継続の了承を頂いております。

最後に当事業の B/C は、総費用が 17 億 4,100 万円、総便益が 33 億 8,600 万円となり、これにより算定した結果 1.94 となります。

以上が、河川事業 504 番 2 級河川桧山路川、総合流域防災事業の概要説明となります。

よろしくお願いたします。

(委員長)

事後評価の 504 番の事業についてご説明がありました。審査は次回ですが、次回の審査に向けてと言う事で委員の皆さんいかがでしょうか？ご意見等ありましたらお願いたします。

(委員)

これ事後評価なんですけど、これ工事に対して地元の人とか周辺の人にアンケート等って効果の善し悪しをとらえてれば、その辺りご説明いただければと思いますけど。

(志摩建設事務所)

はい、わかりました。アンケートの方取っておりますので次回の説明の時ご説明させていただきますと思います。

(委員長)

次回と言う事でよろしく申し上げます。委員の皆さんその他はよろしいでしょうか？

(委員)

この写真とか絵を拝見する限り、何かこう環境に配慮されたような工事の仕方をされてる様に見えるんですけども、その辺りの事と、それから完了後5年経ってその辺どうなってるかって言うのを是非わかれば教えていただきたいんです。

(志摩建設事務所)

はい、わかりました。

(委員長)

はい、その点も合わせてよろしく申し上げます。

他はよろしいでしょうか？特に無いようですので、本日の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。

これで本日の議事を終了いたします。以降につきましては事務局の方から申し上げます。

【閉会】

(事務局)

事務連絡をいたします。

次回の委員会は11月15日金曜日、場所はこちら吉田山会館で開催する予定です。出席予定の委員の皆さんにおかれましては、お忙しいとは存じますが出席いただきますよう、よろしくお願いいたします。

それではこれもちまして令和元年度第2回三重県公共事業評価審査委員会を終了致します。

(令和元年度 第2回三重県公共事業評価審査委員会終了)