

令和元年度 第3回三重県公共事業評価審査委員会

1 日時 令和元年11月15日(火) 13時40分から 17時00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、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、南出和美委員

(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

(農林水産部) 農業基盤整備課 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

(熊野建設事務所) 事業推進室 室長 ほか

(津農林水産事務所) 農村基盤室 室長 ほか

(伊勢農林水産事務所) 宮川用水室 室長 ほか

(事務局) 公共事業総合推進本部 事務局長

県土整備部公共事業運営課 課長 ほか

4 議事内容

(司会)

ただいまから、令和元年度第3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こととなっています。

委員長、本日の委員会は、傍聴を許可しても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？本日の審査は、公開で行うということで傍聴を許可してもよろしいでしょうか。特に意義は無いようです。それでは、傍聴を許可致します。

(司会)

では傍聴の方が、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六条第2項に基づき、本委員会が成立していることを報告致します。

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)

ただいまから議事次第2評価対象事業の審査を行いたいと思います。なお、本日の委員会の終了時刻は、概ね17時頃を予定しております。

それでは議事次第2番につきまして、まず、事務局のほう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4の審査評価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審査欄に審査と付してございます。再評価5番道路事業、再評価11番公域河川改修事業、事後評価503番道路事業、事後評価504番総合流域防災事業の4事業となっております。

続きまして、赤いインデックス資料5番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致しました。なお、審査は赤いインデックス資料の6のうち、個別に青いインデックスが付いた資料を用いて行います。事業主体から事業概要と評価内容を説明致します。委員の皆様からの質疑応答につきましては、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、説明中でも結構でございます、適宜ご質問をいただければと思います。

個別の事業について、それぞれ15分程度で説明致します。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致します。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1回を、15分経過で2度目のベル2回を鳴らせて頂きます。説明者は1事業15分以内という時間厳守でお願い致します。

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)

委員の皆さん、ただいまの説明につきまして何かご意見ご質問はよろしいでしょうか？

はい、特に問題ないようです。それでは、ただいま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ことにします。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御協力をお願いします。

それでは5番道路事業について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、説明させていただきます。よろしくお願ひ致します。

まず、三重県公共事業評価審査委員会に諮る理由につきまして説明させていただきます。

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。

続きまして、当該路線の概要について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の道路となっております。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が当該事業となっております。今回ご審議頂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歩道も無い未改良道路であります。貝家橋南詰交差点等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所でございます。また、四日市鈴鹿環状線付近には救急高度医療を行っている三重県立総合医療センターが立地しており、救急搬送のルート確保の為にも四日市波木町から貝家町を結ぶこのバイパスの整備が必要となります。

次に、事業の目的について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ため、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、バイパス整備により、利便性の向上を図ることを目的としております。

続きまして、事業内容について説明させていただきます。

今回審議頂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が全体延長となっております。事業期間につきましては、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。

総事業費は、23億円となっております。設計速度は時速40キロメートルで設計をしております。主な構造物と致しまして、橋梁工1橋を含む道路改良900mの施工を行うものとなっております。

次に、事業の進捗状況についてご説明させていただきます。

事業区間延長900mのうち、既に用地買収は完了しております。今年度は橋梁下部工に着手する予定であり、令和6年度の供用開始に向けて事業を進捗しております。

次に、今回再評価を行うことになった理由について説明させていただきます。

理由は、事業計画期間の延長でございます。

当該施行箇所付近は三重県レッドデータブックの絶滅危惧 B種に位置付けられているオオタカが生息していることが確認しております。事業着手当時、生息状況調査を実施してきたところで

す。

この為、オオタカに配慮した施工方法について、専門アドバイザーにより意見を頂きながら、工法検討を行ってきた所でございます。

検討の結果、工事に伴う地形改良を段階的に実施して環境変化に徐々に慣れさせていく整備の手法が良いとのご指導も頂いております。

このことを考慮致しまして、平成 27 年度から 29 年度に工事用道路整備として一部着工した所でございます。

平成 30 年度には一部工事を中止致しまして、環境変化に慣れさせて今年度 10 月から本格的な工事として実施しているところでございます。

このことによって、6 年間の延伸が必要になってきた所でございます。

次に、道路事業における費用対効果分析について説明させていただきます。

道路整備による効果を数値に置き換えた便益と、道路整備に要した費用を比較し、事業実施の効果を評価する為の指標でございます。

便益には、走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益の 3 便益があります。これらを合計して算出しております。

費用につきましては、工事費、用地費、維持管理費を合計して算出しております。

続きまして、具体的な算出方法について説明させていただきます。

ここでは、3 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させていただきます。

走行時間短縮便益は四日市市鈴鹿環状線の、整備なしと整備ありの走行時間費用の差で表しております。

現道の四日市市鈴鹿環状線について、バイパスの整備なしの場合、四日市市波木町から貝家町への走行時間は 4 分で、走行時間費用は年間で 5 億 7,000 万円となります。

バイパスの整備ありの場合は、走行時間は 3 分に短縮され、走行時間費用は年間 3 億円となっております。

走行時間短縮便益は、整備なしとありの差になりますので、年間 2 億 7,000 万円となっております。

同様の計算手法におきまして、すべての路線につきまして車種別交通量ごとに、便益を算出致しますと、1 年間あたりの走行時間短縮便益は、約 7 億 4,000 万円となっております。

続きまして、費用対効果分析の結果についてご説明をさせていただきます。

まず、費用についてですが、建設にかかる費用が 21 億 8,000 万円となります、供用後 50 年間の維持管理費が 9,000 万円となりまして、合計 22 億 6,000 万円となるところでございます。

これを基準年であります令和元年度の現在価値に換算致しますと、22 億 4,000 万円となっております。

次に、便益でございます。

供用開始初年の単年便益は、走行時間短縮便益の7億4,000万円等を、合計した8億3,000万円となってまいります。

これを50年分集計致しまして、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おります。

以上の事により、便益は132億5,000万円を費用の22億4,000万円で割り戻しました5.9が費用便益比となっております。

費用に対しまして便益が上回っていることが確認できる所でございます。

続いて、費用便益分析の感度分析について説明致します。

感度分析とは、費用便益分析の結果に影響を及ぼす要因と致しまして、その要因が変動した場合、結果にどれほどの影響を及ぼすかを把握するものでございます。

影響要因と致しましては、スライド中段に示す交通量、事業費、事業期間の3つの事項を基本として考えております。

感度分析の結果と致しましては、各変動要因にいずれにおきましても、費用便益比が1.0を上回る事を確認させていただいております。当該事業の妥当性を担保しているものと考えてございます。

続きまして、その他の効果について説明致します。

四日市市波木町から貝家町について、現道を通行した場合27分かかかる所が本事業の施工を行うバイパス道路を通行した場合には20分となり、走行時間がおよそ7分短縮する見込みでございます。

また、通過交通を中心に、現道から四日市鈴鹿環状線に交通の転換を図ることで、慢性的に発生していました現道の渋滞が緩和され、道路利用者の利便性の向上が期待できるものと思っております。

また、別の効果と致しまして、三重県立総合医療センターと鈴鹿市街地のアクセシビリティを強化することで、鈴鹿方面からの緊急搬送時の所要時間の短縮など、緊急医療支援の強化が期待できる所でございます。

続いて、地元の意向についてご説明させていただきます。

現道の沿線住民からは、渋滞が緩和されることで時間規制の道路への侵入が減少致しまして、通学路の安全性につながる事や、歩道の整備により歩行者の安全性が確保される。といった意見があり、早期の整備を望む声がございます。

また、沿線の団体からも、幅員が広がる事で緊急車両が安全に通行できるため、早期の開通を期待する事や、渋滞緩和による、学校の課外活動や、通学路の安全性が確保できるといった意見があり、早期の開通を望む声が出ております。

次に、コスト縮減、代替案について説明させていただきます。

内部川の右岸側の盛土部分につきましては、当初、盛土材を購入土で使用する計画としておりましたが、左岸部の工事で発生致しました残土を流用することで、約1億円のコストを縮

減させることができます。

また、代替案の可能性でございますが、当初、現道拡幅案も想定しておりましたが、民家が多く立地しており、用地買収が困難と想定された事や、用地買収がすでに完了している事から、現時点で代替案の可能性はないものと考えております。

最後になりますが、前回の概要説明時におきまして、本事業が行われることで搬送ルートがどのように変わるのか、というご質問を頂きましたので、今回ご回答させて頂きたいと思っております。

鈴鹿市消防局に確認を行いました所、現状では赤色で表示したルート1号線にて三重県総合医療センターに、緊急搬送を行っているという事でございます。

ただ、本事業の北工区が整備されることによって、水色で表示したルートにて総合医療センターに輸送する予定としているというような回答を得ております。現状の赤色の搬送ルートにつきましては、国道1号を通る事から、信号機や交通量が多くて昼間に渋滞が多発しております。それが、青色のルートに変更されることによって、信号機や交通量も少なくなる為、搬送時間の短縮が期待できる所でございます。

また、将来的ではございますけども、灰色の点線で表示致しました南工区が整備される事によって、さらなる時間短縮が期待出来るものと考えておる所でございます。

以上の事から、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、よろしくご審議頂きますようお願い申し上げます。

説明は以上でございます。よろしくお願い致します。

(委員長)

ただいま、5番の道路事業について、今、説明をお聞きしました。

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、その他について質問、意見をお聞きしたいと思います。いかがでしょうか？

(委員)

今回の工事期間が延長した原因として、オオタカの影響が確認されたことで慣らす為にゆっくりされたという事なんですけれども、あんまりそういう手法に詳しくないもので、工事をゆっくりすることで巣が移動するとか、そういうことをおっしゃってるのか、そのものを破壊する訳じゃないけれども、巣をそのまま保持されたまま環境に慣れるっていう事なんですか？移動することは無い様なことを期待しているという事なんですか？

(四日市建設事務所)

今の道路のルートでですね、特に左岸側なんですけれどもその通るルートにオオタカが巣を作っていた訳ではなくて、その付近の山なんですけれども、その赤の線の少し右側で、そこに巣が確認されたこともございまして、本来でありましたらその赤のところを一気に大きな重機とか入れて切っただけだと思ったんですけども、中々音とか敏感という風に先生方に頂きましたので、そ

の辺りがオオタカが慣れていくかどうかちょっとあるんですけども、少しずつ山を落としていて予算を縮小して、それで落としていってそれでもオオタカが次の年も調査しておりますので、巣はちゃんとあったよねとかですね、そういうの確認しながら工事を進めさせていただいてですね、何年か掛けてこういう風にやった所、オオタカの巣は一応ここで繁殖もしたという言う結果もございましたので、やっとだいぶ順に下がってきましてので今年度一番下まで下げれるということで、橋梁に取り掛かっているという、こういう状態でございます。

(委員)

わかりました。ありがとうございました。

(四日市建設事務所)

ちょっと補足させていただきますと、オオタカという鳥が元々この辺りに住んでましたもので、工事の計画区域に入るという事で、一旦この路線の計画路線から外れた所に、代替の巣を木に掛けさせていただきます、まずは一旦そちらに誘導して、そちらに巣作りをするかというのを計りながら、場合によってはずっと一所に居る訳ではありませんので、毎年都合のいい木とかに移動したりするもので、そういうの計っております結果としては、計り出してしばらくはちょっと離れた川近辺の方に移動しております、しばらく居なかったっていうのもあるんですけども、それからまた去年、一昨年位からこちらの方に1ペアずつ戻ってきてまして、営巣中ただ営巣してある所も山が入り組んでおりますので、道路が入る所と一つ下側に尾根を挟んでおります、尾根の向こうという事で、直接は工事の動きが見えない、音だけという事で、音も巣作りを始める1月、2月から卵を産んでヒナを抱える春先4月、6月っていうのが、特に敏感な時期なので、今頃10月とか11月とかその辺りは色々な所に飛んで行ってるので影響もない、そういう所で山を切ったりして、多少地形の改変を段階的に進めておれば、急に変わればタカもびっくりするんですけども、徐々に家が建っていくのと同じで、徐々に家が建っていけば慣れてくるという事で、アドバイスをいただいたのが三重県のレッドデータブックの鳥類の編纂をします先生に毎回お聞きしてご指導頂きました。

(委員)

実際こういう工事期間を延ばしたことによる効果はちゃんと確認されたということでよろしいですかね。

(四日市建設事務所)

そうですね、今継続して調査をオオタカしております、また戻ってきて頂いたとかですね、そういうデータは持っておりますので、少なかつたんであろうという風に私は、影響がですね、少なかつたんであろうというふうに思っております。

(委員)

わかりました。

(委員長)

はい、よろしいでしょうか、他ご質問など委員の皆さん、はいどうぞ。

(委員)

南工区は予定入ってるんですか？それ道路まだ出来てないんでしょう。

(四日市建設事務所)

今、事業採択頂いているのは、北工区の事業採択頂きまして、私共と致しましては、やっぱり国道1号線までバイパスで開通したいっていうのがありましてですね、北工区につきましても引き続き、まだ、事業計画は載ってませんが、できればこれが出来るか、その後もやって行きたいと考えておりますけれども、まだ、ちょっと事業計画にはなっていないですけれども、私どもとしては繋ぎたいという。

(委員)

そうですね、ここまで来てたら。

(委員長)

はい、他にご意見ご質問などいかがでしょうか？

(委員)

説明して頂いた何分掛かるかっていうのが、何分が変わるっていう話が最初に出て来た4分が3分になるっていう話と、後に出て来た7分短縮するっていう話がちょっと、どこまでかついて行けなくなってしまったんですけれども、これ計算する時の短縮するっていうのは現道同士で比較されるんですけど、ちょっとすいませんもう一回そこだけ教えて頂けますでしょうか。

(四日市建設事務所)

今、こちらの7分短縮したという話がちょっと見にくいのですが、四日市笹川から四日市鈴鹿市内っていう事で、事業区間はこちらなんですけれども、市の管理道路も含めておりまして、笹川団地という大きな団地から入ります。そちらの方から本路線だけではなくて、現在の県道、国道1号で、鈴鹿市内の所まで何分掛かるかというのを大体実測しまして、その結果27分程度掛かるというのが、出来ることによって、道路がまだ出来てませんので大体シミュレーションで混み具合とかで平均速度がどれ位になりますというのが出ますので、それを掛け合わせると同じ区間でトータル7分短縮してるというような事が、まず、7分短縮の理由になります。

次に、4分から3分に短縮するというものなんですが、こちらの方は、今このバイパスの区間がこれは交通量推定という交通の流れシミュレーションするものから出しておりまして、元々4分というのが整備されてなかった場合、今の流れがこういう風に来てここに到達するんですけども、このバイパスが出来ることによって起点は同じなんですけど、このバイパスを通った経路になります。という事で、ちょっと距離も短くなりますので4分であったのが3分になります、と言うようなシミュレーションの結果ということになります。

(委員)

わかりました。

(委員長)

はい、そういうルートで時間を計って比べてみたというご説明ですが。委員の皆さんその他はよろしいでしょうか？

それでは、今の事業につきましては、ひとまずここまでとしまして次に移りたいと思います。11番の広域河川改修事業です。ご説明の方をお願いします。

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)

11番、2級河川三滝川広域河川改修事業の説明をさせていただきます。

当該事業は平成26年度に再評価を行いました、その後一定期間が経過し、継続中の事業であることから、三重県公共事業再評価実施要綱第2条3項に基づきまして再評価を行うものでございます。

それでは、再評価書に従いまして、スクリーンにてご説明させていただきます。

はじめに、河川の概要について説明させていただきます。

三滝川は鈴鹿山脈の御在所岳を源とし、また、海蔵川は菰野町千草地内を源として、伊勢湾に注ぐ2級河川でございます。

流域面積は、三滝川が62.3km²、海蔵川が43.8km²、流路延長につきましては三滝川が22.5km、海蔵川が19.4kmとなっております。

下流から中流部にかけては、市街地が形成されておりまして、沿岸部には事業所、工場などが集積しております。

上流部につきましては、自然豊かな山地となっており、四日市市郊外および菰野町につきましては農耕地が広がっている所でございます。

次に、事業期間と事業区間につきまして説明させていただきます。


2級河川三滝川広域河川改修事業につきましては、三滝川、海蔵川、三滝新川の3河川を一体的に整備する事業となっております。


この3河川につきましては、想定氾濫区域が重なっている事、分派を計画していることなどから非常に密接な河川となっております、1事業といたしまして改修を実施している所でございます。


事業期間につきましては、平成18年度から令和17年度までの30年間を予定しております。

事業区間は河口部を起点と致しまして、三滝川につきましては9.7km、海蔵川につきましては下流部と中上流部を合わせた合計4.2kmとなっております。三滝新川につきましては、分派と言う事で0.5kmの整備を行いたいと思っております。

続きまして、事業区間の河川状況についてご説明させていただきます。

まず三滝川についてですが、の写真につきましては、河口から1.5キロ地点にある老松橋下流の状況となっております。この区間につきましては、高潮対策の為にですね、堤防の嵩上げを実施している所でございます。

の写真につきましては、ネック点となっていた近鉄橋梁の架替が完了した状況の写真となっております。

の写真につきましては、尾平橋上流の状況でございます、この区間につきましては、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の現場状況です。

次に、海蔵川及び三滝新川についてですが、の写真につきましては、海蔵川下流の写真とな

っております。

護岸整備がすでに完了しており、流下能力が確保されておる状況でございます。

は三滝新川の状況でございます、三滝川から海蔵川への分派をさせる為に、河床を掘削する必要がある所の状況でございます。

の写真につきましては、海蔵川上流の状況でございます、一連川幅が狭く、周辺は主に水田が広がっているという状況となっております。

次に、想定氾濫区域図について説明させていただきます。

この図は、概ね 50 年に 1 回発生すると予想される降雨によりまして、浸水が想定される区域を示しております。

事業が完了しますと、この規模の降雨に対しまして、浸水被害が軽減されます。なお、三滝川においては、県内河川の安全度のバランスや、過去の実績降雨規模等の観点から整備目標を概ね 50 年程度として整備を進めております。

次に、事業の目的及び実施内容について説明させていただきます。

事業目的につきましては、浸水被害を軽減する為に、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事となっております。

事業の内容と致しましては、河床掘削、築堤、護岸工、横断構造物の改築等となっております。

具体的な事業内容を横断図にてご説明させていただきます。

上段は三滝川、下段は海蔵川の計画図の一例を示しております。

ともに、引き堤による河道拡幅と掘削による流下能力を確保致しまして、治水安全度の向上を図っていきたいと考えております。

また、河道掘削する際には、平らにせず、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ってまいりたいと思っております。

また、三滝川下流部につきましては、ふるさとの川モデル区間に位置づけられておりまして、階段等を設置し、親水性にも配慮をするとともに、地域住民と連携致しまして、高水敷を都市部の良好な公園と致しまして、水辺空間の整備を進めている所でございます。

次に、既往浸水被害の状況についてご説明させていただきます。

スライドは昭和 49 年 7 月の集中豪雨における被害の状況でございます。青く塗ってある区域が、実際に浸水した範囲となっております。

この洪水におきましては、四日市市内で床上浸水が 6,380 戸の被害が発生しております。2 つ目の写真につきましては、平成 12 年度の東海豪雨による浸水被害の状況でございます。

東海豪雨におきましても、四日市市内で床上浸水等の浸水被害が発生した所でございます。

次に、これまでの河川改修の経緯についてご説明させていただきます。

三滝川は、昭和 13 年の集中豪雨により堤防が決壊したことを機に、三滝川と海蔵川を結ぶ三滝新川を整備することによって、三滝川の下流区間を廃川に致しまして、三滝川の流水を全面的に海蔵川に切り替える計画としておりまして、昭和 16 年度より中小河川改修事業に着手しておりま

した。

しかし、昭和 36 年の大規模な浸水被害が発生したことから、海蔵川のみでの洪水処理は困難であると判断致しまして、三滝川の下流区間を廃川にせず、洪水を流下させる為に河川改修を行うよう、昭和 44 年に全体計画の見直しを行ってきた所でございます。

以降、全体計画に基づきまして、三滝川につきましては、下流区間の整備を進めてきましたが、平成 17 年度に河川整備計画を策定致しまして、平成 18 年度からは整備計画に基づき事業を実施しておる所でございます。

次に、近鉄三滝川橋梁付近を一例と致しまして、河川事業の効果についてご説明させていただきます。

事業完了後につきましては、計画規模の洪水に対しまして、この付近における河川水位を事業実施前に比べて 2.5m 程低下させる効果が見込まれ、浸水の被害を低減することが期待できます。

続いて、事業の進捗状況と今後の見込みについてご説明させていただきます。

整備計画策定以前に完了している区間は黒色の区間と致しまして、再評価対象となる事業区間の内、未着手の区間は緑色で着色しております。

現在の青丸で示した近鉄三滝川橋梁の上流川の護岸整備、及び高潮対策として堤防嵩上げを JR 関西線上流側で現在実施しております。

概要説明の際、B/C が 87.3 もあるような事業で令和 17 年度に事業が完了するのか、というご質問をいただいたところでございます。

これにつきましてご回答させていただきたいと思っております。B/C につきましては、87.3 と高いものとなっております。

これは、市街地における整備であることから、投資額に対して便益が大きくなった為でございます。また、B/C は投資効果を示すものでありまして、事業の進捗の指標となるものではございません。

なお、事業の進捗状況につきましては、これまで 13 年間事業を進めてきており、今年度末時点における事業費ベースでの進捗率は、42% となっております。

残りの事業期間及び事業費からは、今後の事業実施において、これまで以上の事業費が毎年度必要となってくるような状況ではなく、実現可能であると判断しております。

今後につきましても、早期整備効果を発現すべく予算の確保及び、一層の事業推進に努めてまいりたいと考えておる所でございます。

次に、事業をめぐる社会情勢等の変化についてご説明させていただきます。

スライドの表は、流域周辺の市街地に位置する地区の人口合計の推移を表しております。

四日市市の総人口は、前回再評価を行った平成 26 年度に比べると、微減となっておりますが、この市街地におきましては、増加傾向であることから、事業につきましても必要性が向上しているものであると考えてございます。

次に、資産算出に用いるデータについて、説明させていただきます。

治水経済調査マニュアル案におきましては、ご覧の家屋、家庭用品、事業所償却、在庫資産、農業科償却、在庫資産、農作物等を資産として評価する対象としております。

ここから、総便益の算出でございますが、このグラフのように、総便益 B につきましては、事業着手した平成 18 年度から施設完了後 50 年間を対象期間としております。

年毎の便益である年平均被害軽減期待額は図の黒枠の棒グラフで示したとおり、事業着手時点では小さいものなのですが、施設完了時には最大となってまいりまして、その後 50 年間は一定となってまいります。

これを、評価地点を令和元年度といたしまして、現在の価値に換算した金額が青い棒グラフの部分になりまして、この青い部分を対象期間分累計したものに、残存価値を加えたものを総便益 B として計算させていただいております。

続きまして、費用便益費の算出結果についてご説明させていただきます。

治水経済調査マニュアルに基づきまして、総便益、総費用を現在価値化した結果、総便益は 1 兆 5,168 億 1,100 万円となります。総費用につきましては、173 億 7,400 万となり、費用便益費につきましては、87.3 となっております。

次に、費用便益費 B/C の変化の要因についてご説明させていただきます。

前回再評価時と比較致しますと、1.6 倍程度費用便益費が増加しております。

理由と致しましては、資産データ等を最新のデータに更新した結果が 1 つでございます。もう 1 つが、想定氾濫区域内の総資産額が増加した事及び、評価メッシュを細分したことによって浸水深が増加した事による総便益費が増加致しました事から、結果と致しまして費用便益費が増加した結果となっております。

次に、残事業費の B/C についてご説明させていただきます。

令和 2 年度以降の残事業の費用便益費は 43.3 となっております。残事業費の B/C におきましても 1 を超えておりますので、事業の進行が妥当であると考えてございます。

また、事業を取り巻く将来の不確実性を考慮する為、残事業、残工期、資産額について変動させた場合の感度分析を実施致しまして、費用対効果を確認致しました。

結果、表のとおり残事業、残工期、資産額のそれぞれ $\pm 10\%$ 変動させた、いずれの場合におきましても、本事業の経済性が確認される結果となっております。

次に、その他の効果についてご説明致します。

流域内には、鉄道施設の他、国道 1 号、国道 477 号等の緊急輸送道路に指定された重要交通網が存在致します。

浸水が発生し、これらの交通網に重大な影響を与えることになれば、より深刻な被害になることが想定されますが、河川改修を行うことにより、これらを軽減することが可能となっております。

次に、地元の意向についてですが、沿線には多数の人家、工場等が存在しております。

地元市町、地元住民等からは、河川整備の強い要望がございます。また、要望等につきまして

は毎年開催しております、三滝川ふるさとの川整備事業推進連絡協議会を通じて、協議、調整を行っている所でございます。

続きまして、コスト縮減策についてご説明させていただきます。

河床掘削等の発生土を近隣の他事業に流用することにおいて、コスト縮減に努めております。

また、護岸の材料工法等、選定する際におきましては、新技術等の情報収集を行いコスト縮減に努めておる所でございます。

次に、代替案について説明致します。

現在進めております河道改修案以外につきましては、一般的にはダム案、遊水池案となっておりますが、ダム案につきましては流域の大部分が平地であり、ダム設置の適地がございません。

また、遊水池案につきましては、周辺につきましては広大な用地を取得する事や、保証することがかなり困難であり、事業期間も長くなることになってまいります。

以上のことから現在の河川改修による計画が妥当であると考えております。

続きまして、再評価の経緯について説明させていただきます。

前回平成 26 年度再評価委員会におきまして、事業効果を早期に発現させる為に、整備手順を明確にして事業の進捗を図りたい、とのご意見を頂いております。

三滝川につきましては、下流から上流の一連区間で流下能力が不足しており、特に中上流区間は多数の橋梁や堰が改修が必要となっております。

その為この区間では局所的な改良では整備効果が発現できないことから、下流から順次整備を行い、治水安全度の向上をはかってまいります。

最後に今後の対応方針について説明致します。

再評価実施要領第 3 条の視点を踏まえ、再評価を行いました結果、当該事業を継続し、一層効果的な事業執行に努め、早期に治水効果が発揮できるような事業を推進していき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いたします。

以上で説明を終わらせて頂きます。よろしくお願い致します。

(委員長)

はいありがとうございました。

ただいま 11 番の事業についてご説明をお聞きしました。この評価が妥当であるかどうか、その他の件につきましていかがでしょうか？委員の皆さんご意見、ご質問等をお願いします。

(委員)

初歩的な質問で申し訳ないんですけども、今回のこの河川改修で浸水被害が軽減されるって言う事なんですけども、浸水被害はなくなるっていうものではないんでしょうか。今想定氾濫区域って言う事で、5 枚目くらいのスライドがあったと思うんですけども、これは今現状の状態で氾濫するとこういう被害がでますよって言うことですか？この河川改修が行われると、その浸水

被害がどういう風に、どの程度になるかどっかに記されているんですか。

(四日市建設事務所)

基本的に未改修の段階で切れた場合、どこまで被害を及ぼすかというのが黄色で示した範囲でございます。計画規模ですけど、先ほど50年に一度の降雨という計画規模は決めておりますので、その計画規模の雨に対応した河川整備を行っており、その規模でありましたら切れることはなくなります。

(委員)

浸水被害はなくなるって言う。

(四日市建設事務所)

そう言う事です。

(委員)

まあそういうことの理解でいいんですね。軽減というか、もうなくなるという事ですね。昨今堤防が氾濫したりとか、決壊したりとかそういうのが起きてたりもしますけれども、そういう事に対して例えば見直しを今後図っていかないといけないのか、もしあるんでしたらちょっと教えて頂きたいと思います。

(四日市建設事務所)

一応私共はハード対策と、当然ソフト対策がございまして、まずハード対策をやらせていただいている中で、ハード対策につきましては一定の河川においてどの位の規模で整備をしていこうかと言う、一定の目安があってその目安に沿った形で整備しておりまして、さっき委員がおっしゃって頂きました、想定規模以上洪水に対して合わせてソフト対策を致しまして市町と地元と連携しハザードマップを作って地元には周知をして、逃げていただくなど、そういうのを今市町とも連携しこの事業とはまた別で取り組んでいます。

(委員)

ソフト対策でハザードマップの作成とかっていうのはある。ハード面においては今計画が決まっているからひたすらこのまま当初の計画とおりとずっと続ける、そういうスタンスなのか、今この状況だから今後のものについては見直すのかどういうスタンスなんでしょうか。

(河川課)

先程のお答えでございますが、一度この50年に対しての計画規模で、現在改修をさせて頂いている所です。ですから50年程度の雨が降ればこれは安全ですよ、と言う事は先程ご説明をさせて頂きました。

ただ、今回の台風19号のように、その計画規模を上回る雨が降れば、当然計画規模以上の水が流れると言う事になりますので、その場合はやはり溢れると、浸水被害が出てくるであると、そういうものに対してどのように考えていくかと言う事に対しましては、まあ全国的に色々議論は

されておるんですけども、やはり河川というものは、どんな状況で雨が降るかわからないと言う事で、いわゆるソフト対策と併用して取り組み逃げていただく、その逃げることにに関して、いち早く皆様に情報を流して、どのように逃げていただくかと言う事を主体的に考えています。

では計画を見直さないのかというご議論でございますが、当然計画に対しては見直す余地はございますが、一旦用地買収もしてできてるものを簡単にさらに引き提をすると言う事はなかなか難しいことです。

そうした中でやはり今回も破堤という言葉が沢山マスコミの中でも出てきたと思いますが、そういう破堤をしない、いわゆる堤防は土で出来たりしておりますけども、そこをコンクリートで張ったりしてできるだけ粘り強く、仮に水が外に溢れ出すにしても、堤防が決壊しない、そういうような対応策等も考えています。計画全般的には見直してというのはなかなか難しいことですが、そういうような対策を随時考えながら、現在進めている所でございます。

お答えになってないような形でございますけども、今現在、日本中でも進行中で色々議論している所でございます。そのような形で進めてございます。

(委員)

わかりました。ありがとうございます。

(委員長)

委員の皆さんその他はよろしいでしょうか。

(委員)

ちょっとした疑問なので、大した質問じゃないかもしれないんですけども、東海豪雨の時の浸水区域の地図を見ていると、今回先程5ページ目位に見せていただいた想定氾濫区域とほぼ違う所が浸水しているようなんですけども、これは工事によってこの辺が改善されるという事なんですか

(四日市建設事務所)

破堤区間から水が流れたものがこの広がりなんです。今回この豪雨につきましては、さっき委員が仰っていただいたように河川から溢れたのではなく、内水がはけなくて浸水したという状況が主な要因となっています。

(委員)

河川の方の流下能力が上がると、改善されると思っていいんですか？そういう現象についても。

(四日市建設事務所)

断面が広くなると、流れる量も増加し余裕も出てまいりますので、内水の受け入れるだけの容量は大きくなるのではと思います。

(委員)

先程の工事による効果として、資産が守られるって言う話の中で直接の氾濫域だけの話しだったのか、今仰ったような内水氾濫も計算に含まれてるのかどちらなのでしょう。

(四日市建設事務所)

計算式はあくまで当初の未改修の時に破堤した地点で浸水の広がり範囲が、今後整備することでそれが軽減しますので内水の被害は計算に入ってないんです。

(委員)

じゃあそういう計算には入ってないけど、全体的に評価できますか。

(四日市建設事務所)

評価は難しいです。

(委員)

わかりました。

(委員長)

その他よろしいでしょうか？

1つお聞きしますけれども、雨がたくさん降ってもそれを溜まらないように、流せばいい訳ですよ。

ただそうしますと、四日市の目の前海なので例えば逆の方から見ると、高潮とか津波とかですね、そっちの方に対してはどうなのかっていうのも又気になるんですけど、水がすごい逆の方にさかのぼってくるとかそういうのもありえるかと思うんですが、その辺りはどのように考えるんでしょう。

(四日市建設事務所)

ご質問いただいた高潮についてと言う所なんです。ちょっと写真が小さくて恐縮なんですけども、三滝川の下流部におきまして、3ページの写真の 番老松橋下流 1.5k っていう所の写真をつけさせて頂いております。で、こちらについてはまだ事業中ですので完全には完了してないんですけど、こちらが新しいコンクリートの壁を見ていただけるかと思えます。で、こちらの壁がない部分が元々の堤防の高さになっていまして、その上流側の壁が立ってる部分が高潮対策として堤防の嵩上げをした箇所です。こちらにつきましては下流に向かって今事業中ですので、延伸しています。治水と合わせて高潮対策というところで海岸に近く高潮の影響の受ける所っていうのはこのような形で並行して事業を行っているという状況でございます。

(委員長)

高潮対策についても進めているという所ですが、他はよろしいでしょうか？ご意見、ご質問等お願いします。

(委員)

ちょっとこのへん最近のニュースもあって興味があって色々お伺いしたくなってすみません。途中でお話しいただいたのかもしれないんですけども、今回三滝新川の所で、別れたり合流したりとかしていますけれども、なんかこの間の災害でも合流地点でかなり災害が起きていたような印象をうけたんですけども、今回のこの区間自体はそういう所に入っていないんですけども。

(四日市建設事務所)

12ページを見て頂きますと、下が三滝側の現況河川でございまして、上が海蔵川の現況河川で本来でしたら別々の河川で、本来流れるべきでした。それが三滝川の計画で本来ですと三滝を廃川して海蔵川に全て合流させようという計画あったんですけども、今の計画では三滝の下流部を残して、海蔵川へ一部分派する形になっています。

(委員)

これって何かコントロールではなくて自然に分かれる？

(四日市建設事務所)

工事で、かきこみも作りながら分派をします。全国的にもなかなか難しい工法で、模型実験などのシミュレーションをした上で、そういう工法を採択しています。

(委員)

わかりました。ありがとうございます。

(委員長)

その他はよろしいでしょうか。委員の皆さんよろしいでしょうか。ではその他特にないようですので、この事業の説明審査につきましては一とまずここまでと致します。

ここで5分間休憩をとりたいと思います。その後でまた事業の説明をお聞きします。

(休憩)

(委員長)

503番道路事業につきまして、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)

それでは道路事業 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 年が経過することから三重県公共事業事後評価実施要項第 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、前のスライドで説明させていただきます。

はじめに路線の概要を説明させていただきます。

神戸長沢線は鈴鹿市の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、その大部分が第 1 次緊急輸送道路に位置付けられており、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という役割を担っています。

次に、路線の状況について説明いたします。

神戸長沢線は先程も申しましたが、鈴鹿市の市街地から東名阪自動車道へアクセスするルートの一つです。

その周辺は椿大神社、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ともに伊船工業団地、鈴鹿中央工業団地等が立地した産業拠点となっているため当該事業区間においては 4 車線の整備がなされる前には著しい交通渋滞が発生していました。

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ため、本事業は大きく 4 つの目的をもって整備を行いました。

1 つ目が交通容量を拡充し、渋滞を緩和させること、2 つ目は道路ネットワークの強化の一つとして、鈴鹿インターチェンジへのアクセス性を向上させること、3 つ目は災害時における緊急輸送機能を向上させること、4 つ目は利便性の向上により地域経済や産業の発展に寄与することです。

次に、事業の概要及び幅員構成等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、地域からの早期開通の要請を受け、平成 26 年 12 月に供用を開始しています。

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 車線でございます。

標準部の車線幅員ですが 13m、全幅が 25m で、幅員の構成は一番下の図に示すとおりでございます。

計画交通量は日当たり 17,400 台です。右は整備後に撮影した写真でございます。

次に、費用便益分析の結果について説明いたします。

まず、費用について説明します。

建設にかかった費用は 23.6 億円、供用後 50 年間の維持管理費が 1.0 億円となりますので、合計 24.6 億円となります。

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 億円となります。

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 億円等を合計した 2.3 億円です。

これを 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 億円になります。

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、便益が費用を上回る効果が発現できていると考えてございます。

次に、費用対効果の効果にあたる走行時間の短縮と走行費用の減少についての検証をいたします。

右上のグラフをご覧ください。

神戸長沢線と並行路線の断面交通量の合計値、並びに分担率を示しています。

交通量は平成 22 年から 27 年にかけて、全体で 26% 程度増加しています。

27 年現在で神戸長沢線が分担している交通量は 1 万 6,200 台であり、並行路線を含む単年交通量の約 20% を担っています。

なお、将来予測でもほぼ現況と同程度を想定しています。

右下のグラフをご覧ください。

事業区間の供用前後における混雑度の変化を示しています。

2 車線の時は混雑度が 1.49 と 1.25 を上回っている状況にあり、朝夕のピーク時を中心に慢性的な渋滞が発生している状況でした。現在は 4 車線となり、交通量は増えているものの混雑度としては 0.47 と、かなり緩和されています。

また、鈴鹿インターチェンジから汲川原橋南詰交差点までの区間においては信号待ち時間を除くと約 1 分程度の時間短縮が測られています。

次に、交通事故の減少についての検証をいたします。

右上のグラフをご覧ください。

本事業区間における事故件数の推移は着実に減少しています。死傷事故率で比べますと整備前の 4 年間の単位当たり 117 件であったのが、整備後 4 年間は 16 件へと 86% も減少しています。

近隣の加佐登小学校でお話を伺いました。

学校では当該箇所が 4 車線に整備される前は交通事故の危険性が高い箇所として注意を呼びかけていたそうです。現在は歩道が整備されたうえ、学校に向かう周辺道路の通過交通も減少したことから、安全性が向上したと実感しているということでございます。

また、その他の効果として緊急輸送機能の向上に関する説明をいたします。

スライドは鈴鹿市周辺の災害時の緊急輸送道路網を示したものです。

冒頭でも述べておりますが、神戸長沢線は第 1 次緊急輸送道路ということですので、今回の 4 車線化の整備は緊急輸送機能を強化しているといえます。

また、普段の緊急対応の機能はどうかという面で、救急搬送に関して鈴鹿市中央消防署にお話しをお伺いましたところ、時間の読める複数ルートを確保することが救急搬送には大変重要なことであることから、本事業の整備は救急対応への信頼性の向上につながっているといったような意見をいただいております。

次に、事業をめぐる社会経済情勢について説明をいたします。

説明の前でございますけれども、訂正がございます。事前にお配りしたこの9ページのスライドの資料ですけれども、一番上の記載で右端の方でございます。これが製造品出荷額4位と記載されると思いますが、正しくは右下にグラフがございます。あれのとおり県内第3位ということでございますので、3位に訂正をお願いいたします。

それでは説明を続けさせていただきます。

鈴鹿市は製造品出荷額が三重県第3位の都市であり、現在も伊船工業団地や国府工業団地等を中心に企業の誘致を進めています。

また、平成27年度にはアジア No.1 航空宇宙産業クラスター形成特区というのに指定され、次世代産業への貢献も期待されております。

現在、鈴鹿市における製造品出荷額の約7割を輸送用機械が占めており、その関連産業から完成自動車や自動車部品といったものが名古屋港や四日市港の他、関西方面等へも運ばれております。

製造、運送に携わる方からは、「以前は渋滞で時間が読みづらかったので、かなり余裕を見る必要があったが、4車線化された後は時間的な判断がしやすくなった。」とか、「運搬・運送に長時間かかることが少なくなり、業務効率が向上した。」といった声をいただいております。

一方で鈴鹿市は観光についても三重県下で3番目に入込客数が多く、さらに年々増加傾向にあります。広域的な集客を持つ施設やイベント性の高い施設もあり、東名阪自動車道の鈴鹿インターチェンジは遠方からみえる観光客の玄関口となっております。

当事業によるこれら観光地と高速道路とのアクセス性の向上は観光産業の発展に寄与するものと考えてございます。

次に、沿道環境の改善について、説明をいたします。

国土交通省の通達により示されております、対象道路の整備により削減される自動車道からのCO2排出量の算出手法に基づき、当該事業によるCO2削減量を試算しました。

本事業の影響を受ける範囲のCO2排出量は当該事業の実施により、約年間約668t減るという結果が算出されました。

また、影響を受ける並行路線の範囲の中でみますと1,122tの削減効果があるという結果になりました。

続きまして、県民の意見について説明いたします。

当該整備に対する幅広いご意見をいただく為に沿線の7つの町の地域住民へアンケートを配布するとともに、三重県内の道路利用者に対してウェブアンケートを実施しました。

住民アンケートは2,695通を配布し、866通のご回答をいただきました。回収率は32.1%でし

た。

また、WEB アンケートにおいては 615 名の方からご回答をいただきました。

調査内容については居住地等の個人属性及び利用状況や満足度について調査を実施しました。

その結果については、この円グラフに示すように地域住民の 76%、道路利用者の 66%の方々より満足とのご回答をいただきました。

また、満足と感ずる内容については住民アンケート、WEB アンケートともに車道の幅が広がったため走りやすくなったという回答が最も多い結果となりました。

次に、住民が不満と感ずていることについてでございます。

大きく 4 つにまとめましたが、1 つ目は今回の事業区間終点部であるフラワーロードとの交差点手前から鈴鹿インターチェンジ側が 4 車線から 2 車線に絞り込まれていることから渋滞しやすくなっていること、これは概要説明時にも事前のご質問いただいたことと同じようなお話しです。

2 つ目は信号が多くしょっちゅう停車しなければならないこと、3 つ目は走りやすくなったことによってスピードを出す車両が増加し、危ないと思うこと、4 つ目は信号無視や割り込みをする車等が危ないと思うこと、ございました。

まず、1 つ目の件でございますが、当該事業区間を過ぎて鈴鹿インターチェンジに向かっては片側 1 車線の道路であるため、これに合わせて事業区間の終点部で片側 2 車線を 1 車線に絞り込んでいく状況になっております。

その結果、特に朝夕に右折車両が連なることによる渋滞が発生してございました。

この暫定的対応といたしまして、今年度、整備区間周辺側の右折車線を延伸する工事を実施いたしました。

その結果でございますけども、右折車両と直進車両の分離が図られ、当事業区間での右折待ちを起因とする渋滞が大きく減少することとなりました。

なお、当該事業区間を過ぎて、鈴鹿インターチェンジに向かう部分は現在 2 期工区ということで事業を進めておりまして、この区間の早期完成に努めることで、さらなる渋滞緩和に努めてまいりたいというふうに考えてございます。

なお、ご意見の 2 つ目から 4 つ目までの意見については警察のほうにもアンケート結果を伝えまして、警察、道路管理者両者の役割分担をもって対応していきたいというふうに考えてございます。

以上で、説明を終わらせていただきます。ご審議のほどよろしくお願ひいたします。

(委員長)

503 番道路事業につきまして、ご説明を受けましたけれども、委員の皆さん、いかがでしょうか？評価の妥当性やその他につきまして、ご意見ご質問等お願ひします。

(委員)

二酸化炭素排出量の削減に関してなんですけど、非常にこれがそうだとすれば喜ばしいことだ

と思うんですけれども、この交通量と走行延長で交通渋滞が緩和されて、排出量が削減されたというふうにおっしゃいましたけれども、その前のところの費用対効果の便益の計算のところ、交通量自体は増えているように、どの範囲までを入れているのかとかが、同じなのか違うのかとかにもよるのかもしれませんが、交通量そのものはこの辺の近辺の路線も含めて増えていると思っていいですか？ けれども、排出量としては減っていると思っただけいいんでしょうか？

(鈴鹿建設事務所)

簡単に申しますと、交通量増えているというのは6ページのスライドを見ていただいているんですね。

(委員)

はい。

(鈴鹿建設事務所)

22年から27年については周辺道路を含めて、確かに交通量は増えているということです。CO2削減量なんでもございますけども、これの計算についてはやっぱり自動車の走る速度によって、あまり遅いとやっぱり二酸化炭素の発生が多くなるというようなこともございまして、速度によってどれだけのCO2が出るという計算をやっておるんですけども、そういうのも含めて交通量それからその時の2車線から4車線になった時の速度の変化、そういうのも含めて計算したところ、こういう削減するという結果が出ているということでございます。

(委員)

と言う事は対象としている道路自体は同じものを対象としている、例えば周辺の並行路線とかそういうものも入っているというところは一緒なんだけれども、台数の増加分による排出量の増加よりも、打ち消して減らすぐらい速度の効果が大きいということによろしいですか。

(鈴鹿建設事務所)

はい、そうですね。もうちょっと補足させていただきますと、11ページの図で先程、私の申しました、668tの排出量削減というのがこの今の事業区間の話しですね。その下に表がありまして、並行路線というのがこの市道であったり、306号ですか、こちらの削減量がこれだけになりますということで、実際には計算にはこの間の道路も計算しておるんですけど、その分をピックアップしておるというような恰好でございます。

(委員)

市道のほうがかなり減っていると言う事ですね、分かりました。

(委員長)

はい、よろしいでしょうか？ その他ご意見ご質問等。

6枚目のスライドで、さっき説明ありましたけれども、右下の混雑度の推移で混雑が緩和された、ああなるほどっていう感じなんですけど、混雑度っていうのは、それはどうやって計算するん

ですか？

(鈴鹿建設事務所)

簡単に言いますと、この幅の道路っていいですか、2車線の道路だったり、4車線の道路でしたら、交通量が計画どどれだけ走れるっていうのを分母にいたしまして、実際に今どれだけ車が走っているか、というのが分子になりますと、ということは1を超えると、元々考えていたよりも沢山の車が走っていますよと、例えば0.47、0.5に近いと元々走れる交通量の中で半分くらいしか走っていないというようなイメージですかね。

(委員長)

まあ、もちろん計算式があるわけですよ。ということは1を超えると、例えば混雑度が2になるとということは通常スムーズに流れるものも2倍くらい？

(鈴鹿建設事務所)

大体1.0から1.25の間ですと日中、昼間12時間ですね、その間にピーク時になんか渋滞っぽいようなものが出てくると。これ1.75を超えると終日混雑しているような、そういうようなイメージになります。

(委員長)

じゃあ、逆に言いますと0.47、0.5というのはどのくらいのレベルになる。全く問題は無いというレベルなんですか？

(鈴鹿建設事務所)

数字上はすいすい通れるということなんですが、やっぱり通勤の時間とかあるいは観光シーズンといいですか、なんかイベントがあった時には、やっぱり、ピークは出てきたりします。

(委員長)

はい、わかりました。これはあくまでも事業区間ですよ？そこを計算しているわけですよ？いやこれは、要するに2期工区の方、その上の方って言うか2期工区の方はまだけっこう渋滞していると思うんですけども。現状では2期工区ってけっこう渋滞していますよね？

(鈴鹿建設事務所)

はい。

(委員長)

今でも。それはそれでまた今後考えなければいけない。

(鈴鹿建設事務所)

はい。今、事業を一生懸命進めています。

(委員長)

はい、分かりました。委員の皆さん、その他いかがでしょうか？

(委員)

先程このページでご説明いただいた時に1分の時間短縮っていうお話しをされた時に信号待ちを除くと、っていうふうにおっしゃったと思うんですけども、最後の県民の意見のところでは信号が多くて、信号待ちが気になるみたいなご指摘があったような話だったんですけど、実際のところ、検討の時はそれはバラつくような話しなんで、含まないものかもしれないんですけども、信号待ちを入れると実は遅くなるかなとかそういうことはないんですかね？

(鈴鹿建設事務所)

1分程度と言いましたのが、鈴鹿インターチェンジの所から一番下の4車線、整備済み区間の端っこだめというところが、この1,100mの4車プラスによって1分短縮したということなんですけども、事業区間の中では4車線になったことによって、1,100mの中で信号がもともと2つやったんが、5つになったという状況ですね。はい。

(委員)

時間的にはそれを込みにすると、いっぱい時間かかるといことはあるんですか？

(鈴鹿建設事務所)

私が走っている感じではそうではないとは思っているんですけども、やっぱり普段今まで信号の無かった所に倍くらい増えとるっていうことは、やっぱり普段から通られている方は気になるのかなと思います。

(委員)

実際、混雑度は下がっているわけではない、いろいろな数値は大丈夫だという話しなんですよね。分かりました。

(鈴鹿建設事務所)

事業区間の方、信号がもともと2ヶ所だったのが、5か所に増えてはおるんですけども、元々2車線で渋滞していましたのが、4車線になっておりますもので、走り易くはなってございます。と言うのと、あと信号は増えてはおるんですが、青になったり、赤になったりというのは連動して同じ時になりますので、増えてはおるんですがスムーズには走れるようには4車線になったということで、なっていると考えてございます。

(委員)

わかりました、ありがとうございます。

(委員長)

その他はよろしいでしょうか？ご意見ご質問等ありましたら、お願いします。ではその他、特

に無いようですので、この事業につきましてはここまでといたします。

その次にまいります。

次が 504 番の総合流域防災事業に移りたいと思います。

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いたします。

この事業は平成 24 年度に再評価を受け、26 年度に事業が完了しました。

事業完了後 5 年経過した事業になりますので、公共事業事後評価実施要領第 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 km²、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 990m の区間です。

続いて、流域の概況です。

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。

事業が完了したことで、対象区域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。

続いて、過去の浸水被害について説明します。

平成以降では平成元年 8 月 30 日の集中豪雨、平成 2 年 9 月 30 日の台風 20 号、平成 3 年 9 月 19 日の台風 18 号により床上浸水が発生しています。

写真は平成 2 年と平成 3 年の洪水による浸水被害の状況です。

撮影地は事業区間の中間点付近で、左側の写真は下流方向、右側の写真は上流方向を写しています。

下の表に示しますように平成 3 年には浸水面積 5.5ha、床上浸水 19 棟、床下浸水 10 棟の被害が生じています。

こちらの図は改修前の河道に河川整備計画によって定められた 10 年確率に相当する流量を流した場合の想定氾濫区域です。浸水区域別に凡例のとおり着色しています。

続いて、事業の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 ~ 30 m³/秒程度であり、10 年確率の流量 50 ~ 60 m³/秒と比べ、20 ~ 50% と低い状況でした。そのため浸水被害が連続したことから、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。

次に事業の効果を説明します。

河川改修の効果は河川の工事実施前後の浸水被害の変化で確認することができます。

左の表は浸水被害が発生した主な年と雨量、右側の表が事業実施後で過去の浸水被害発生時と同等規模の雨量を示しています。

なお、令和元年 10 月 12 日の雨量は東日本を中心に甚大な被害となった台風 19 号時の記録です。

浸水被害発生時と事業実施後の雨量を比較して、雨量が同規模もしくは増しているにも関わらず、浸水被害は発生していません。

これらのことにより、事業実施後における河川水位は浸水被害発生時より低下していると考えられ、いずれも家屋浸水被害が発生していないことから、事業の整備効果が発現されていると確認できます。

次に、費用対効果についてご説明します。

平成 24 年度に実施した再評価では、B/C が 1.98 であったのに対し、今回の事後評価では 1.94 に下降しました。

これはですね平成 24 年度に想定していた工事完了までの物価の上昇率や維持管理費を令和元年時点の実情や想定に見直したためです。

次に、環境面への配慮について説明します。

当事業においては生物の生息環境を保全する事を目的に、自然石を使用した護岸としています。

また下流区間では、平均満潮位より上に親水性に考慮した階段護岸を採用し、水辺までのアクセスが可能となるようにしています。

平均満潮位より下は生物に配慮し魚巣ブロックを使用しています。

松山路川は着工前は自然豊かな河川でしたが、当事業による河川整備が完成した直後は、一時的に植生が喪失し自然環境が低下しました。

しかし、現在では着工前と同様に植生が回復したことで自然環境に馴染んでいると共に、魚巣ブロック周辺で魚類の生息が確認しています。

次に、河川の利用とその安全対策について説明します。

松山路の集落は左右岸に住居があり、地区の方々は憩いの場として河川を利用しています。

また浜島町ふるさと公園があり、地区外の人を訪れます。この為利用面及び親水性の観点から、図のように階段護岸や階段工を設置しています。

次に、人口と世帯数の推移について説明します。

浜島町及び松山路地区の人口推移についてはどちらも減少傾向にあります。世帯数はほぼ横ばいとなっています。

次に、事業説明時にご意見を頂いた、地元住民のアンケート、意見ですね、アンケート結果について説明します。

河川改修を実施したことによる安心感等を調査すると共に、事業効果の確認や事業に関する課題を把握する事により、今後の同種事業に反映する事を目的として松山路地区の居住者、漁業協

同組合、行政関係者を対象にアンケートを実施しました。

アンケートは 80 名に配布し、49 名の方からご回答を頂きました。回収率は 61%でした。

主なアンケート項目は桧山路川に対する意識、河川改修事業の満足度、環境に対する意識、河川工事に関する意見といった内容です。

次にアンケート結果について説明します。

自然災害に対する対策として行政に何を望みますか？との質問に対して 20%の方が、河川や海岸の堤防の整備と回答されました。

また避難経路や避難場所の整備等も含めたハード対策を望む方は 72%であり、防災訓練や防災教育等ソフト対策を望む方は 23%になります。

桧山路地区は沿岸部であるため、河川の氾濫だけでなく高潮や津波に対する備えが重要であり、ハード対策を要望する住民が多くいるものと考えられます。

次に、桧山路川の氾濫の危険を感じた事がありますか？との質問に対し、河川改修前は 79%の方が桧山路川の氾濫の危険を感じており、21%の方が感じた事が無いと回答されました。

河川改修後にはそのうち 63%の方が氾濫の危険を感じ無くなり、河川改修により氾濫に対する住民の不安感が改善された事が伺えます。一方、16%の方が常に氾濫の危険を感じると回答されています。

次に河川改修工事に対する認知度、満足度についての調査です。

桧山路川の河川工事についてご存じでしたか？という質問に対しては 92%の方が認識しており、本事業の認知度が高い事が分かりました。

次に桧山路川の工事は満足いくものでしたか？との質問では 75%の方は満足、どちらかと言えば満足と感じ、その理由としては大雨時に氾濫の危険を感じる事が無くなったとの意見が多い事が考えられます。

一方 25%の方は不満、どちらかと言えば不満と感じ、その理由として事業完了後の土砂の堆積や、草木の繁茂等維持管理に対する意見が多かった事が要因として考えられます。

次に環境面に対する意識についての調査結果です。

桧山路川の工事により環境面で何か変化はありましたか？の質問では 62%の方が、堤防の散策等で川へ出かけるようになったと回答を頂いております。

また、36%の方が自然環境が良くなったと回答を頂いており、自然環境が悪くなったと回答した方はいらっしゃいませんでした。

現在桧山路川でどのような活動をしていますか？の質問では、62%の方が清掃美化活動に参加して頂いており、その他生物、植物の保全活動等が実施されている事が分かりました。

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於いて事業継続の了承を頂いております。

最後に、今後の課題について説明します。

1点目は継続的な維持管理の実施です。

河道内に繁茂する草木は、多様な河川環境や豊かな景観を創出します。日々の河川巡視を継続して実施し、治水機能を損なわない範囲で河川環境や景観に配慮した維持管理を今後も進めていく必要があります。

2点目はハード対策とソフト対策の両立です。

近年頻繁化、激甚化する水害から被害を最小化するためには、ハード対策とソフト対策の両立を図っていく事が求められます。ソフト対策は自治体と連携しながら防災教育や避難訓練などにより、地域住民の防災意識の向上を図っていく必要があると考えています。

最後に、地域住民への十分な事業説明です。

工事期間中は住民の不安も少なく、工事完成後も氾濫に対する住民の不安感が軽減されました。

この事から他の事業を進めていく際には、工事説明会や工事見学会等により地域住民への事業説明を十分しながら事業を遂行していく事が必要と考えています。

以上で、2級河川桧山路川総合流域防災事業の説明を終わらせて頂きます。ご審議の程よろしくお願いたします。

(委員長)

504番の総合流域防災事業につきまして今説明がありましたが、委員の皆さんいかがでしょうか？評価の妥当性、その他ご意見ご質問等をお願いします。

(委員)

非常に満足出来るような工事をして頂いたのかと思います。これによってもうこれで安心と思ってしまう様に、今後のソフト面を充実して頂ければもっと素晴らしいと思いますので、その点宜しくお願致します。

(志摩建設事務所)

ありがとうございました。地元、市ともですね連携して、その中でですねしっかりと対応して行きたいと思っております。

(委員)

私は農業をしています。特に川、川の草刈りとかは大変だと思うんですけど、維持管理。そこで環境美化活動を、活動状況の所にありました、凄く大事だと思いますので、これからもどんどん地域の皆さんと活動を進めていって、川の水が氾濫しないように流れて行くよう協力して頂きたいと思います。

(志摩建設事務所)

それらについてもですね、やはり地域住民の方が川というものを知っていただけるのかなと思

いますので、なかなか行政も昨今維持管理のほうを、草刈りをあそこもここもってなかなか出来にくい状況の中で地域住民の方にやっていただいているところが非常に多くございまして、本当に助かっているところがございます。そういったところでやっぱり地域のものは地域で守っていただく、地元で守っていただくということなんかも、啓発しながら、県でやらないといけない所はやっていくということで、対処しながらしていきたいと思っております。
ありがとうございます。

(委員)

先程あった三滝川の川がすごく大きい川ですよ。草なんか生えないかなと思ってたんですけど、こっちの小さい川に入ったら、際やら真ん中に草が生えたり、流木があったり、ブロックやらプラスチックなんかの類が、なんか真ん中でゴミになって固まっている時が多いです。だから美化環境っていうのが年に2回地元ではあるんですけど、川に入って、そのゴミを捨ててくださいとは言いますが、川に入って捨てることはどうしても若い方には抵抗があるのか分からないですね。

(志摩建設事務所)

たしかに大きな木とかですね、大きな川で深い所ですと、なかなか住民さんですと危ない危険だという所もございまして、そういった所はどうしても支障になる所については県のほうですべき所というのはあるかと思えます。

(委員)

それは言ったらいいんですか？県に

(志摩建設事務所)

そうですね、そういったご要望があればですね、出来ることは十分対応をさせていただけるかと思えます。

(委員長)

はい、他はいかがでしょうか？

参考までに1つお伺いしますが、これは今事後評価であって、きっちりなさってきたんだなというところは理解できます。数字を見ると桧山路地区っていうのは67世帯、150人と書いてありますよね。だから、ちょっと言い方悪いかもしれないんですが、狭い地域の話しでそれでこういう工事をまめになさっているんだなというのは分かるんですが、県としてもなかなか大変だろうなと思うんですけど、これは志摩建設事務所なんですよ？

(志摩建設事務所)

はい。

(委員長)

志摩建設事務所で、この手の管轄している河川というのはどれ位あるんですか？数でいうと。

(志摩建設事務所)

志摩建設事務所では鳥羽市と志摩市が管轄です。この私どもが管理している河川は志摩建設事務所管内で2級河川だけです。20くらいだと思うんですけど、引き続き調べまして、またご報告させていただきます。

(委員長)

はい、すみません。参考までに、というところなんですけど、そうするとおよそ20あるということはもちろん予算の問題もありますけど、1つ1つ順番を考えて、こういう形でも進めて行かなくちゃいけないということですか。

(志摩建設事務所)

そうですね、実際ですね、もうこういった形で完了している河川というのはいくつかございますけども、なかなか手をつけられない河川、まだ計画も入っていない河川というのもございます。そういう中ではただ、川の事業はかなり年数がかかり、お金もかかるという中で、1つの事務所でやっていくって言うのは、非常に難しい部分がございますので、集中してやっているという状況でございます。今現在、志摩建設事務所では志摩市内で1か所、1河川集中して取組んでいる状況でございます。

(委員長)

はい、分かりました。委員の皆さん、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。はい、よろしいでしょうか。では、その他特に無いようですので、ひとまずここまでといたします。

本日は4つの説明をお聞きして、審査を進めてまいりました。

それでは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こととします。委員の皆さん、よろしいでしょうか？それで進めていきます。では、16時10分再開予定ということで、それをお願いします。

(休憩)

(委員長)

それでは委員会を再開します。

(志摩建設事務所)

志摩建設事務所管内の2級河川でございますけども、鳥羽市で8河川、志摩市で19河川、合計27河川ということでございました。ここでご報告させていただきます。

(委員長)

はい、ご確認いただいたということで、ありがとうございます。

【委員会意見】

(委員長)

今、委員の方で検討しまして、意見書案を検討しました。この場で私の方から読み上げたいと思います。

意 見 書

令和元年11月15日
三重県公共事業評価審査委員会

1 経 過

令和元年11月15日に開催した令和元年度第3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2箇所、広域河川改修事業1箇所、総合流域防災事業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) 道路事業【再評価対象事業】

5番 (主) 四日市鈴鹿環状線(采女)

5番については、平成21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。

(2) 広域河川改修事業【再評価対象事業】

11番 二級河川 三滝川

11番については、平成18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、その後おおむね5年を経過して再評価を行った継続中の事業である。

(3) 道路事業【事後評価対象事業】

503番 (主) 神戸長沢線

503番については、平成15年度に事業に着手し、平成27年度に完了した事業である。

(4) 総合流域防災事業【事後評価対象事業】

504番 二級河川 桧山路川

504番については、平成6年度に事業に着手し、平成26年度に完了した事業である。

今回、審査を行った結果、5番、11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。

503番、504番の事業の効果については評価結果の妥当性を認める。

なお、11番については事業効果の早期発現のため、早期の事業完成に努められたい。

以上が意見書案です。委員の皆さん、よろしいでしょうか？それでは当意見書をもちまして、答申としたいと思います。

【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ついて、事務局のほう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進めさせていただきます。

評価の概要説明は次回審査の際に意義深いかつ円滑な審査を達成する目的で行われるものです。

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の付いた資料をご覧ください。

今回は農業農村整備事業の一般的概要の説明、再評価事業 2 件、事後評価事業 3 件の概要説明を行います。

この資料につきましては、事業名や事業個所、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ください。

説明につきましては箇所ごとにそれぞれ 5 分以内ずつ説明いたします。

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説明は以上でございます。

よろしく願いいたします。

(委員長)

はい、了解しました。それでは順番に概要の説明をお願いしたいと思います。

それではまず再評価の 7 番、道路事業について、概要説明をお願いします。

7番 道路事業 (主) 御浜紀和線(西原バイパス)

(熊野建設事務所)

道路事業7番主要地方道御浜紀和線西原バイパスの再評価の概要について、説明いたします。

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まいりました。

この度、採択後10年が経過し、現在事業は継続中であり、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ため、再評価を実施するもので、本日の概要説明は前のスライドのほうで説明を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。

主要地方道御浜紀和線は南牟婁郡御浜町阿田和の国道42号を起点とし、同町川瀬で国道311号に合流し、熊野市紀和町矢ノ川に至る延長約14.6kmの生活幹線道路です。

今回、再評価を実施するのはこの御浜紀和線の幅員狭小線形不良区間の改良として、現在整備を進めている赤線で示した西原バイパスです。

次に、事業の目的について説明します。

大きくは幅員狭小線形不良区間の解消と、沿道利用者の利便性向上の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です。事業区間の幅員が狭く、普通車の通行時においても、対向が困難な状況となっています。

このため車道バイパスの整備により、対面通行が容易になり、走行性の向上が図られるとともに交通事故の危険性が低下します。

2つ目は沿道利用者の利便性向上についてです。本路線は紀南病院と尾呂志診療所、瀬流荘を結ぶ定期バスが運行しており、主に通学や買い物、通院で利用されています。

このため西原バイパスの整備により、地域間の所要時間が短縮し、沿道利用者の利便性が向上するとともに、定期バスの定時制確保が図られます。

続いて、事業内容及び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1.2kmの区間であり、御浜町西原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14年度までの23年間、総事業費は11億円で、主な構造物として橋梁3基を計画しています。

平成31年3月末の事業進捗率は事業費ベースで10%、うち工事が9%、用地取得が面積ベースで84%です。

なお、バイパス区間の用地については本年度で完了する予定です。現在、事業区間1.2kmの内、写真で示しているバイパス区間の道路改良工事を進めています。

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、建設にかかる費用が10.3億円、供用後50年間の維持管理費が1.1

億円で合計 11.4 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 8.7 億円となります。

次に便益についてですが、供用開始初年度単年便益は走行時間短縮便益の 0.79 億円等を合計した 0.89 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 10.1 億円となります。以上により便益 10.1 億円を費用 8.7 億円で割った 1.2 が費用便益比となり、費用を上回る効果が発現できると考えています。

続いて、その他の効果について説明します。

1 つ目は救急搬送車両が安心して通行することができる、救急搬送の安定化です。

2 つ目は町内外のゴミ収集運搬等、日常生活に伴う公共車両の利便性向上です。

3 点目は 2020 年秋に開業予定のホテルと丸山千枚田等の観光地へのアクセス向上による地域産業、観光の交流促進です。

当バイパス事業はこれらの効果を発揮する重量な役割を担う道路事業です。

説明のほうは以上です。

(委員長)

ただいま説明のあった事業につきまして、これは次回の審査に向けてということですが、委員の皆さん、いかがでしょうか？何かご意見ご質問等お願いします。

1 点だけ申しますと、今回の事業それ自体は 1.2 km というその区間なんですけれども、この道路自体が全体的にどれくらい整備されているのか、その全体像も合わせて示してもらったほうが分かりやすいかと思いました。だから、御浜町から 311 号線までの間で、だいたいどの程度整備されているかとかですね、そのあたりもちょっと示していただければありがたいと思います。

委員の皆さん、その他はよろしいでしょうか？

(委員)

次回の話ですけれども、トータルで事業期間が 23 年で、現在の進捗がかなりまだ 10% とか、そういう感じなんですかね、その辺のところを少し説明していただければ、今後その残りの時間でちゃんと完成できそうなのかとか、そういうことは是非教えてください。

(委員長)

次回に向けてお願いしたいということですが、他はよろしいでしょうか。

では審査については次回ということで、ではその次に移ります。

農業農村整備事業について、その一般的概要、それから再評価 1 番の事業について、ご説明をお願いします。

農業農村整備事業の一般的概要

(農業基盤整備課)

農業農村整備事業の一般的な概要説明をさせていただきます。

三重県の農業は水稻を中心に野菜、果物、花き等の農作物が生産されています。

高齢化や担い手の不足により、農業就業人口は減少傾向ではございますが、農業生産額におきましては近年一定の水準を保っております。

また、地震や集中豪雨等による災害が頻発、激甚化しており、今後 30 年間で震度 6 弱以上の地震が発生する確率が三重県は非常に高いこと、1 時間降雨量 50 mm 以上の年間発生回数も年々増加している状況でございます。災害に強い農村づくりが求められているところでございます。

農業農村整備は、安全・安心な食料を安定的に供給できる持続的な農業の実現や頻発、激甚化する自然災害に対応し、安全・安心な農村づくりの実現のための取組を進めていくことが重要となっております。

県では、平成 28 年 3 月に三重県農業農村整備計画を策定し、農業生産性の向上、安全・安心な農村づくり、地域の特性を生かした農村の振興を公共事業の柱として、農業農村整備事業に取り組んでいるところでございます。

農業生産性の向上では農業者の大きな負担となっている、水管理や維持管理労力を軽減し、地域の実情に即した営農しやすい環境づくりのため、農業用水路のパイプライン化やほ場整備等の生産基盤の整備を進めています。

安全・安心な農村づくりにおきましては、決壊すると大きな被害をおよぼす農業用ため池の改修や、農地・農作物の湛水被害だけでなく、宅地、公共施設等への被害を未然に防止する役割をもつ排水機場等の耐震対策や長寿命化を進めているところでございます。

地域の特性を生かした農村の振興におきましては、中山間地域等の条件不利を解消するため、農道や集落道路等の生産基盤や農村環境の改善を図るため、農業集落排水等の生活環境の整備を進めているところでございます。

今回、ご審議いただきます 4 地区につきましては再評価 1 地区、事後評価 3 地区となっておりまして、再評価の宮川 1 工区、事後評価の宮川 4 工区その 2 では、農業生産の基礎となる幹線用水路のパイプライン化が行われているところでございます。

事後評価の安部・七郷池では下流域への被害を未然防止するため池の耐震対策が行われているところでございます。

事後評価の中勢 3 期地区では農業生産物の円滑な流通を担う基幹的な農道整備を行っております。各地区の概要につきましてはこれから担当事務所より説明させていただきますので、よろしくをお願いします。

1番 農業農村整備事業 県営かんがい排水事業 宮川1工区

(伊勢農林水産事務所)

農業農村整備事業再評価1番の県営かんがい排水事業宮川1工区の概要説明をさせていただきます。

はじめに宮川1工区地区とこの後に事後評価をお願いしております、502番の同じ事業名で宮川4工区その2地区は共に宮川用水の関連事業でございます。

両地区に共通いたします宮川用水の国営事業と関連事業について、簡単にパワーポイントで説明したいと思います。

これは宮川用水の計画一般平面図で、一番上流側が大台町にあります粟生頭首工で、こちらを水源といたしまして、全長が約40kmになります。

こちら黒線の部分が国営幹線水路でございます。そこから青線がいくつか分岐しておりまして、こちらが県営幹線用水路でございます。さらにその用水路から各田んぼへと配水する、この図面には表現されておられませんけれども、支線水路がございまして、その県営幹線水路と支線水路、これらを関連事業として整備を進めております。

宮川用水は国営事業、関連事業による用水路を通じて、大台町から伊勢市にわたる受益地約4,700haへ農業用水を供給しております。

国営施設につきましては昭和32年から41年にかけて、初期の整備が行われまして、平成7年から24年にかけて第2期の整備によりまして、改良と更新の整備が行われております。

それに接続します県営幹線水路につきましては、受益地を6つの工区に分けて、今回の県営かんがい排水事業等で整備を進めております。

今回、一番上流部に位置します1工区、こちらの再評価と海沿いの地区にあります伊勢市北部地域の受益を対象といたします4工区その2地区、こちらの事後評価を行いました。国営事業は宮川用水第2期地区ということで、流域面積が4,680ha、事業費が491億7,600万円で、平成24年度に完了しております。事業内容としてはご覧のとおりです。関連事業といたしましては今回評価をしていただきます1工区地区と4工区その2地区を含めまして全部で31地区でございます。

国営事業の宮川用水地区は、これら関連事業を一体の計画としておりまして、関連事業を合わせたトータルの事業費を総費用、4,680haを対象とした効果額を総便益として、事業効果が算出されております。

以上が、簡単ですけど宮川用水の概要でございます。

それでは、これ以降は概要を資料の方でご説明をさせていただきます。

再評価資料をご覧ください。事業の着手理由の所からご説明させていただきたいと思っております。

中段以降ですけど、本地区は国営宮川用水施設の下流幹線水路として昭和36年から40年にかけて整備されました。総延長15.5kmの農業用用水路です。この時は主にコンクリート三面張り水路で整備をしておりました。

造成から 50 年以上経過をいたしまして、老朽化による漏水など維持管理に多大な時間と費用を要したと言う事で、国営事業と合わせてパイプライン化整備を一体的に行いまして、農業用水の安定確保と維持管理の省略化を目的として事業を実施したものでございます。

再評価の理由といたしましては、事業採択後一定期間 10 年を経過した時点で継続を要すると言う事で、県の再評価実施要綱第 2 条 2 項に該当するものでございます。

次に、全体計画と事業の進捗状況でございますけれども、事業期間は平成 21 年度から令和 6 年度まで、進捗といたしましては現在 69%となっております。

事業費は全体計画が 34 億 7,200 万円、残計画は 6 億 5,800 万円となり、進捗は 81%でございます。

その内訳につきましては、ご覧のとおりでございます。

負担率につきましてもご覧のとおりです。

事業量の進捗ですけれども、ここにあります幹線水路がパイプライン整備の延長でございます。全体計画が 15,528m に対しまして、残計画は 1,218m でパイプラインの整備自体は、現時点で 92%の所までできております。

他に旧用水路処理工というものですけれども、これはパイプライン化によりまして不要となりました、コンクリート三面張り水路の撤去もしくは閉塞を行う工事でございます。

3 ページの位置図をご覧ください。

凡例にございます県営計画路線の赤線が、今回の事業の対象箇所でございます。6 つの路線がありまして、合わせて 15.5 kmになります。

次のページが進捗状況で、残っておりますのは、左上の 1.2 kmになります。

5 ページに旧用水路の残存しておりますコンクリート三面張り水路が、約 9.5 kmございます。安全上から処理を要するという事でございます。

それでは、1 ページの方へ戻っていただきまして、中段の事業箇所の周辺状況について、国営施設や関連事業の方をあげさせていただいており、ご覧のとおりです。

再評価の経緯は過去に再評価の経緯はございません。

位置図は先程見ていただいたとおりです。

最後に事業効果 B/C ですけれども、農林水産省制定の土地改良事業の費用対効果分析マニュアル 19 年度版に基づきまして、算定をしております。

当初計画は 1.09 でしたけれども今回 1.01 となりました。

内訳につきましては、最後の 7 ページと 8 ページに付けさせていただいております。

7 ページの今回をご覧ください。

効果項目の区分毎の便益額はご覧のとおりです。

便益の合計は下から5行目にありますけれども119億6,167万7,000円となりました。

総事業費Cは当該事業費、本事業の事業費ですけれども、あと関連事業費といたしまして、国営事業のうち本地区分の事業費を計上しておりまして、合わせて118億511万3,000円となりました。

結果、今回B/Cは1.01となりました。次のページは計画時点の数値、1.09の内訳になります。以上で、1番の宮川1工区地区の概要説明を終わります。よろしくお願いいたします。

(委員長)

農業農村整備事業について、それから再評価の1番宮川1工区です。今説明がありました、次回の審査に向けて委員の皆さんいかがでしょうか？何かご意見など、ご要望などいかがでしょうか？

(委員)

この農村整備事業による効果っていうのは非常に興味を持っておりまして、是非次回教えていただきたいくて、この費用対効果の集計表の見方がちょっとわからなかったものですから、このマイナスがついてるものですか、又ちょっとその辺の事を教えていただければと思います。

(委員長)

他はよろしいでしょうか？はい、他特に無いようですので次回、又審査と言う事でお願いします。

その次移ります。事後評価の502番、農業農村整備事業について説明をお願いします。

502 番 農業農村整備事業 県営かんがい排水事業 宮川4工区その2

(伊勢農林水産事務所)

はい、引き続き、私の方からご説明させていただきます。

事業名が農業農村整備事業の今回は事後評価の502番、県営かんがい排水事業宮川4工区その2地区になります。

事業の着手理由ですけれども、先程の宮川1工区地区とほぼ同様の理由になりますけれども、3段目からご覧ください。

本地区は、国営宮川用水施設の下流幹線水路として、昭和35年から53年にかけて整備をされました農業用用水路ですけれども、こちらの地区につきましては、昭和30年代から50年代にかけての整備の時に既にパイプラインで整備がされておりました。

これが建設から新しい区間でも完了後40年以上が経過いたしまして、老朽化による漏水で維持管理に多大な時間と費用を要したと言う事で、国営の第2期事業と合わせて、こちらの事業はパイプラインの更新整備を一体的に行いまして、農業用水の安定供給と維持管理の省力化を目的として事業を行ったものでございます。

全体計画につきましては、平成19年度の当初計画になります。

事業期間は平成19年度から25年度、事業費につきましては計画が14億6,700万円に対し、実績は12億9,900万円で1億6,800万円の減額でございました。

工事費・用地費の内訳、負担率はご覧のとおりでございます。

次に事業量ですけれども、幹線用水路とあります延長の部分が、これは旧パイプラインの更新、又は補修整備の内容になります。

実績としまして、6,888mの整備をいたしました。水管理システムとは基地局の方から流量でありますとか、異常の検知を遠隔監視するシステムで計画どおり整備が行われております。

4ページをご覧ください。

凡例のとおり、赤線の県営計画路線が本事業の対象箇所になります。

青線の既設利用区間につきましては、これまでに、既に改修が済みでありまして、未整備で残ってございました区間を本事業で整備をいたしました。

5ページに当地区の整備工法を挙げさせていただいております。

管の更新区間というのは、古い管を取り除いて新しい管に入れ替えた区間であります。

管の更生区間と申しますのは、古い管を内面から補強した区間でございます。

また、1ページへ戻ってください。

中段の下から、事業箇所周辺の状況は国営施設、それから県営で行っております他の関連事業を入れさせていただいております、ご覧のとおりです。

再評価の経緯はございません。位置図は先程のとおりです。

最後、事業の効果 B/C ですけれども農林水産省制定の基準で算定をしておりますけれども、先程の宮川 1 工区地区と異なりまして、以前の基準を適要しております。

当初計画 1.15 に対しまして、今回 1.10 になりました。内訳の方は 6 ページにつけさせていただいております。

上段の表で総事業費は、当該事業費と言う事でこれが当地区の事業費になります。

それから、関連事業費といたしまして国営事業費及び他の関連事業費の内、本工区に相当する事業費を計上しております。

年効果額につきましては下の表あげております、効果項目を合計したものでございます。

また、上の方に戻っていただきまして、4 行目の妥当投資額が総便益 B になります。

その下の投資効率が、最終的に B/C と言う事になります。

計画が 1.15 に対しまして実績が 1.10 となっております。年効果額の実績値につきましては昨年度国営事業が事後評価にあたりまして調査をされました、全受益の効果額から本地区の受益分を面積按分して算出をしております。

以上、簡単ではございますけれども、502 番の概要説明の方終わらせていただきます。よろしくお願いたします。

(委員長)

事後評価の 502 番です。今、宮川 4 工区その 2 について説明がありましたが、委員の皆さんからご意見などいかがでしょうか？

(委員)

効果額の中で農業生産の向上効果として作物生産効果が、計画よりも実績が 1/3 以下くらいのようなんですけれども、この理由と言うか、又次回教えていただければ

(伊勢農林水産事務所)

はい、わかりました。

(委員長)

次回の審査に向けて又お願いしたいと言うことです。その他は皆さんよろしいでしょうか？

はい、ではその他特に無いようですので審査については次回と言う事で、その次に移りたいと思います。

事後評価の 501 番、農業農村整備事業について、その概要説明をお願いします。

501 番 農業農村整備事業 広域農道整備事業 中勢 3 期

(津農林水産事務所)

農業農村整備事業事後評価 501 番、広域農道整備事業中勢 3 期地区につきまして、ご説明いたします。

本地区は事後評価の対象基準の総事業費 15 億円以上、且つ整備延長 3km 以上を上回っており、平成 25 年度の事業完了後 5 年を経過した事から、今回事後評価をお願いするものです。

なお、本地区は平成 18 年度に事業を着手後、10 年が経過した事から再評価のご審議もいただき、事業継続を了承するとのご意見をいただいております。

今回の事後評価にあたり費用対効果の算定に加えて、地域住民の方々や営農者の方にもアンケートを行い、事業の効果検証を行いましたのでよろしくご審議をお願いいたします。

それでは、審査にかかる事前概要説明をさせていただきますので、お手元にお配りさせていただいた資料をご覧ください。

1 ページ目の上段ですが、事業の着手理由を説明させていただきます。

2 枚目には A3 用紙の平面図を合わせてご覧ください。

前の方ではスライドでも表示させていただきます。ちょっとスライドが小さくて見にくいんですけども、本農道の路線につきましては、図でお示しましたように、津市芸濃町地内の県道亀山白山線を起点としまして、津市白山町の二本木地内の国道 165 号までの 20.8 km を中勢 1 期および 2 期地区として整備しております。

そして、引き続きまして国道 165 号から松阪市三雲町地内の三重県中央卸売市場に至る 21.9 km、内、農道区間約 6 km を中勢 3 期地区として整備したもので、現在は全延長 42.7 km を通称グリーンロードとして親しまれております。

中勢 1 期地区と 2 期地区を含む本広域農道全体の受益地となる農地は 12,030ha で、中勢地域の広大な農地を対象としております。

本地域の道路網としまして、計画当時は国道 163 号や 165 号といった東西に横断する道路と、東部の海岸部を南北に縦断する国道 23 号が整備されておりましたが、西部の山間地を縦断する道路がなく、整備が求められておりました。

計画路線周辺ではコメ、野菜、花木等の生産が盛んで県下有数の生産量を誇っており、基幹となる道路を整備する事で、流通輸送面での生産コストを低減するなど、地域農業の安定と、活性化を図るものであります。

今回は、中勢 3 期地区の事後評価を対象となっておりますので、よろしくご説明いたします。

次に、中勢 3 期地区の実績を説明させていただきます。

1 ページ目の概要説明資料にお戻りください。

事業期間は平成 7 年度から平成 25 年度までの 18 年間です。

事業費は 38 億 2,400 万円で、片道 1 車線の道路整備として、5.9 km を実施しております。

事業箇所周辺の状況でございますが、カントリーエレベーターを始め、表のような状況となっ

ております。

次に、周辺で継続中の公共事業ですが現在津建設事務所によりまして、国道 165 号を起点にこの茶色の破線部分なんですけども、一般県道二本木御衣田線道路改良事業を行っております。

6 ページ、7 ページの総費用総便益比総括表をご覧ください。

事業の効果は平成 18 年度の再評価時の費用便益比は 2.73 でしたが、今回事後評価時に算定しますと、総費用総便益比は 2.25 となります。

また、地域住民営農者の方々を対象に実施したアンケート結果からも、回答者の 9 割の方から事業の効果があったとの回答もいただいており、農業面でも農地への通作や農作物の出荷等も便利になったとの農村整備の効果がうかがわれる回答もいただいております。

県営事業として整備いたしました広域農道ですが、現在は津市および松阪市に譲渡させていただいており、今後も両市の管理のもと農業を中心とした地域の基幹農道として役割を果たしていくものと確信しているところです。

簡単ではございますが、以上で説明を終わらせていただきます。

(委員長)

ただいまの 501 番事後評価の事業についてご説明ありましたが、次回の審査に向けてのご意見と言う事ですが、委員のみなさんよろしいでしょうか？

1 つ確認です。総便益とは要するに何処で効果があったかということは、当然また次回詳しい事出てくると思いますけど、基本は農業農村整備だから農業関係が基本ということで良かったですか？

(津農林水産事務所)

農業関係と一般交通車も通りますので、それらも含めて算出しております

(委員長)

そうですね、今回は 3 期ですよね？

(津農林水産事務所)

はい、3 期ですが、便益につきましては 3 期だけではなく、1 期、2 期、3 期合わせた便益になっています。

(委員長)

1 期、2 期はよく通ってるんですけども、農業幹線以外でも、一般市民的にも、便益を受けてるなと思うので、そのあたりも含めてご説明いただきたいと思います。

その他はよろしいでしょうか？

では審査については次回お願いしますと言うことで、その次にいきたいと思います。

事後評価 505 番農業農村整備事業について説明をお願いします。

505 番 農業農村整備事業 地震対策ため池緊急整備事業 安部・七郷池

(津農林水産事務所)

農業農村整備事業事後評価 505 番地震対策ため池緊急整備事業、安部・七郷池地区の概要説明をさせていただきます。

安部・七郷池地区につきましては農林水産省所管の農業農村整備事業地震対策ため池緊急整備事業でございます。

前の方のスライドをご覧ください。

総事業費が 10 億 3,200 万円、想定被害面積が 289ha となっております。

事後評価の対象基準の総事業費 10 億円以上、想定被害面積 150ha を上回っており、平成 25 年度の事業完了後約 5 年を経過した事から、今回事後評価をお願いするものです。

なお、この地区も平成 20 年度に事業を着手後 10 年が経過した事から、再評価のご審議をいただき事業計画を了承するとのご意見をいただいております。

事後評価にあたり、費用対効果の算定や地域住民の方々や、利用者の方にアンケートを行い事業の効果検証を行いましたので、よろしくご審議をお願い申し上げます。

事業目的および内容ですけれども、農業用ため池について地震等による堤防の決壊を防ぎ、下流の農業地を守ると共に人家や公共施設の被害を未然に防止する事を目的に実施するものです。

事業の採択要件および、事業の費用負担は前のスライドのとおりでございます。

それではお手元にお配りさせていただいた資料をご覧ください。

地区の概要説明をさせていただきます。

1 ページの概要説明資料と合わせて、3 ページの平面図をご覧ください。また、前の方でも表示させていただきます。

安部・七郷池地区は津市の西部旧安濃町草生に位置しておりまして、昭和 55 年から平成元年度に整備されました、ほ場整備事業の平尾・安部地区の水源となっております。

受益面積、ピンクのところでございますが、安部池が 58ha、七郷池が 81ha、合わせて 139ha でございます。

また、想定被害区域は黄色の部分でございます。289ha となっております。事業着手の理由でございますが、1 ページの上段、両ため池共堤体からの漏水が著しく、加えて洪水吐の通水断面不足等、安全性が大きく低下している状況にありました。

また、資料 3 枚目の航空写真で見いただきますように本ため池は、地域の結構高い所にございまして地震等により堤体が決壊すれば、下流の集落密集地や農地を直撃し大きな公共被害、農地被害を発生させる事となります。

この被害を未然に防止する事を目的に農業用ため池改修を実施する事となりました。

次に全体計画について説明します。

資料 1 ページ、全体計画実績の欄をご覧ください。

事業期間は平成 10 年度から平成 25 年度、事業費は 10 億 3,200 万円です。

整備内容でございますが、表のとおりとなっております。

なお、事業工区でございますが、本地区は希少野生動植物種である希少野鳥の繁殖地であった事から、繁殖期間を避けた8月から12月末までの5か月間限定の施工となり、事業期間が16年間となったものでございます。

なお、各工事の標準断面につきましては7ページに添付しておりますので、ご参照ください。

最後に8ページ目、事業の効果の資料をご覧ください。

左側が再評価時、右側が実績の効果でございます。

再評価時点では、表の下段投資効果率は1.91でありましたが、事後評価時点では投資効果率は2.13となっております。

資料中ほどの年総効果額の内訳につきましては、ほとんどが災害防止効果でございます。

想定被害としましては、農地の耕土流出、農道・水路等の農業用施設の被害や人家や県道等の公共関係被害を想定しております。

また、地域住民営農者の方々を対象に実施したアンケート結果からも、ため池の決壊の心配、不安が少なくなった。ため池の漏水がなくなった等、ため池整備の効果を伺われる回答をいただいております。

以上で、農業農村整備事業安部・七郷池地区の概要説明を終わらせていただきます。

(委員長)

505番の事業につきまして、今説明がありました、委員の皆さんご意見等いかがでしょうか？委員の皆さんよろしいでしょうか？

先ほどと同じなんですけど、結局これで得られる便益の中身については、次回出てくるでしょうけども、基本的に農業農村関係なのでは、池が高い所にあるので生活を守ってる様なものもありまして、色んな側面がありそうな気がしたので、農業農村が基本でしょうけども、それで守られているものと言うか、それでどの辺りが保障されてるとか、その辺りをまとめて改めてお聞きしたいと思いました。

(津農林水産事務所)

効果面の詳細な説明って言う形でよろしいでしょうか？

(委員長)

はい。農業農村と、それ以外の部分も含めてと言う事で。

(委員)

先ほどのお話しに関連してわかる範囲で結構なのですが、先程の希少野鳥の話もそうですけれども、最近ため池が色んな生物の生息地として、色んな話しをよく聞くのですが、もしそう言った事がわかれば特にこの工事、整備後の事として情報があれば教えてください。

(委員長)

又次回に向けてお願いしたいと言う事です。他は委員の皆さんよろしいでしょうか？

その他特にないようですので概要説明についてはここまでとしたいと思います。
これで本日の議事を終了いたします。最後に事務局の方からいかがでしょうか？

【閉会】

(事務局)

はい、事務連絡です。次回12月3日、火曜日にこちらの会場で開催しますので、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3回三重県公共事業評価審査委員会を終了いたします。

(令和元年度 第3回三重県公共事業評価審査委員会終了)