

令和4年度 第4回三重県公共事業評価審査委員会

1 日時 令和4年10月18日(火)9時10分から14時50分まで

2 場所 JA三重ビル本館 5階 大会議室

3 出席者

(1) 委員

岡良浩委員長、大野研委員、小野寺 一成委員、北野博亮委員、小菅まみ委員
水木千春委員

(2) 三重県

(農林水産部) 水産基盤整備課 課長補佐兼班長 ほか

(農林水産部) 農業基盤整備課 課長 ほか

(松阪農林事務所) 農村基盤室 室長 ほか

(伊勢農林水産事務所) 水産室 室長 ほか

(県土整備部) 防災砂防課 課長 ほか

(県土整備部) 道路建設課 課長 ほか

(県土整備部) 都市政策課 課長 ほか

(四日市建設事務所) 事業推進室 室長 ほか

(津建設事務所) 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

(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)

お待たせいたしました。只今から、令和4年度第4回三重県公共事業評価審査委員会を開催いたします。

本日は司会を務めます、県土整備部公共事業運営課長の向井田です。よろしくお願いいたします。

本日の委員会は、新型コロナウイルス感染防止のため、関係者の入場制限を行っております。

出席者の皆様におかれましてもマスクの着用、手指消毒の徹底など、感染防止対策をよろ

しく願います。

本委員につきましては、原則公開ですることになっています。

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)

はい。

委員の皆さん、本日の審査を公開で行うということによろしいでしょうか。

それでは、傍聴を許可いたします。

(司会)

傍聴の方がお見えになったら、入室をお願いします。

(事務局)

傍聴者はいません。

(司会)

本日は、委員 10 名のうち 6 名の方に出席を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 2 項に基づきまして、この委員会が成立していることをご報告いたします。

なお、委員 2 名の方がご都合により、午前中の意見書答申までの出席となります。委員会途中で、委員の出席が過半数を割った場合につきましては、三重県公共事業評価審査委員会条例では定めておりません。

このため、三重県公共事業評価審査委員会条例第 8 条「この条例に定めるもののほか、委員会の運営に関し、必要な事項は、委員長が委員会に諮って定める。」によりまして、本件の対応方針を定めていただく必要があります。

事務局といたしましては、午前中に委員の過半数の出席のもと、事業の審査を行ってること、また午後からは次回審査のための概要説明になり、審査ではないことを踏まえまして、午後からの委員会につきましては、委員 10 名のうち 4 名の方の出席で委員会を再開したいと考えており、三重県公共事業評価委員会条例第 8 条に基づき、委員長より委員会に諮っていただきまして、了解を得たいと思っておりますので、委員長いかがでしょう。

(委員長)

はい。

先ほども確認しましたけれども、改めて、午後委員会を再開させていただいてよろしいでしょうか。

はい。よろしいと思います。

(司会)

ありがとうございます。

それでは、議事次第、第2番以降につきましては、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たします。

(委員長)

只今から、議事次第の第2、評価対象事業の審査をおこないます。本日の委員会の終了時刻は、おおむね15時05分を予定しています。

それでは議事次第2番目について事務局からご説明をお願いします。

【事務局説明】

(事務局)

はい、事務局の公共事業運営課の寺田と申します。

よろしくお願いたします。

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の審査対象事業一覧表の方をご覧ください。

本日、審査をお願いします事業としまして、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。

505番、506番、507番の砂防事業3件の方に参ります。下の表の505から507番になります。

続きまして赤いインデックス資料5、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しておりますので、審査していただく際にご参照していただければと思います。

次に赤いインデックス資料6の方をご覧ください。

この6の中に個別に青いインデックスを貼り付けた資料がございます。

これがそれぞれの事業主体の方から評価した内容について説明するようになって参ります。

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。専門用語などでご不明の要望もございましたら、説明中でも結構でございますので適宜、ご質問いただければと思います。

個別の事業につきましては、それぞれ15分程度で説明いたします。

個別事業の説明につきましては、各事業の説明の後にお受けいたします。

また、時間管理の観点からベルを用いております。

個別事業の説明の際には、13分経過で最初のベル1回、15分経過で2度目のベル2回を鳴らせていただきます。

説明者につきましては、1事業を15分以内というふうに簡潔でお願いしたいと考えております。

説明の順番としましては、まず津建設事務所が505番松ヶ久保川の説明を行います。

次に、津建設事務所が506番松の木谷川の説明を行います。その次に熊野建設事務所が507番奥西谷の説明を行います。

事務局からの説明は以上でございます。

(委員長)

はい。

委員の皆さん、何か今の説明でご質問等ございますか。

よろしいですか。

はい。津建設事務所の説明をお願いします

505番 砂防事業 (松ヶ久保川)

(津建設事務所)

それでは、津建設事務所事業推進室の笹尾でございます。

どうぞよろしく願いいたします。

座って説明させていただきます。

それでは松ヶ久保川砂防事業の事業内容についてご説明いたします。

本事業は、平成29年度に事業が完了し、5年が経過したことから、三重県公共事業事後評価実施要綱第3条に基づき、事後評価を行うものです。

まず初めに、本事業を実施した箇所的位置についてご説明いたします。

松ヶ久保川砂防堰堤は、津市美里町の北西に位置する平木地区の松ヶ久保川に設置されたものです。

また本流域には本施設以外に砂防施設はありません。

松ヶ久保川から土石流が発生した場合に被害が生じる恐れがある範囲である土砂災害警戒区域を、黄色のラインで示しております。

続きまして事業箇所周辺の状況についてご説明いたします。

事業箇所の下流域には人家、喫茶店、多目的集会所及び、第三次緊急輸送道路である国道163号などが存在しております。

次に事業の目的をご説明いたします。

本溪流は、台風や豪雨の激甚化、頻発化による、山腹の侵食や崩壊が進み、多くの不安定土砂が河床に堆積している状況です。

また、本溪流の土砂災害警戒区域内には人家、道路、橋梁及び集会所などの保全対象が多数存在しています。

このような状況の中、土石流による土砂及び流木の流出を未然に防ぎ、人命や財産、公共施設などを保全するために砂防事業を実施いたしました。

次に、本溪流の概要を説明するに当たりまして、まず初めに、計画流出量の算出方法についてご説明いたします。

計画流出量は、土石流による流出する計画流出土砂量と計画流出流木量の合計です。

計画流出土砂量は、流域内のすべての谷について区間ごとの延長に、その谷の堆積土砂の幅と深さを乗じた土砂量の総合計として算出します。

計画流出流木量も同様に、流域内のすべての谷について、区間ごとの延長に、その谷の侵食が想定される溪岸の幅、単位面積当たりの流木量及び流出率を乗じた流木量の総合計として算出します。

それでは、本溪流の計画流出量について具体的にご説明いたします。

オレンジ色で示す範囲が、松ヶ久保川の流域であり、その面積は0.44平方キロメートル、溪床勾配は5分の1です。

計画流出量は図の青色の谷について、先ほどの計算手法に基づき算出し、計画流出土砂量は1万1634立方メートル。

計画流出流木量は212立方メートルとなり、計画流出量はそれらを合計した1万1846立方メートルとなります。

次に砂防堰堤による効果量の算出方法についてご説明いたします。

不透過型堰堤の効果量は流出する土砂と流木を捕捉する量である計画捕捉量と、土砂と流木が堆積する量である計画堆積量、及び土砂と流木の流出を抑制する計画発生抑制量の三つから構成されます。

なお、図中の緑色で示す計画堆積量は、除石管理型の堰堤の場合にのみ計上することができます。

松ヶ久保川砂防堰堤は非管理型の堰堤であるため、効果量として計上しません。

よって、松ヶ久保川砂防堰堤の効果量は、赤色で示す計画捕捉量と、黄色で示す計画発生抑制量の合計となります。

それでは、松ヶ久保川砂防堰堤の具体的な効果量と整備率についてご説明いたします。

松ヶ久保川砂防堰堤の効果量は、先ほどの算出手法により算出し、計画捕捉量が1万710立方メートル、計画発生抑制量が1226立方メートル。

その合計値である効果量が1万1936立方メートルとなります。

効果量、1万1936立方メートルを、計画流出量1万1846立方メートルで割った、本事業の整備率は、100.7%となり、整備率100%を達成しています。

次に、松ヶ久保川砂防堰堤の整備に係る本事業の概要についてご説明いたします。

本事業の事業期間は平成21年度から平成29年度までの9年間で、全体事業費は5億3000万円でした。

整理した堰堤は1基で堤防の規模は、高さ14メートル、幅150メートル、堰堤の体積は8503立方メートルです。

続きまして、費用便益分析の算出方法についてご説明いたします。

まず初めに、便益の算出についてご説明いたします。

便益は国土交通省の土石流対策事業の費用便益分析マニュアルの最新版に基づいて算出いたしました。

便益は松ヶ久保川砂防堰堤により保全される施設、言い換えれば松ヶ久保川砂防堰堤が整備されていない状態で土石流が発生した場合に、被害を受ける施設の被害を貨幣価値に換算して求めたものです。保全対象としては、家屋30戸、国道163号、83メートル。

市道及びその他道路2475メートル。

橋梁13橋、公益事業施設1施設、事業所1施設及び農地、3.96ヘクタールが対象となります。

次に、先ほど抽出いたしました保全対象被害額を算出いたします。

被害額の算出例として、画面、下方に家屋被害額の算出方法を示しております。

現地調査にて確認した家屋戸数に平均床面積と家屋 1 平方メートル当たりの評価額を乗じ、保全対象の家屋資産額を算出いたします。

その家屋資産額に被害率を乗じて、保全対象家屋全体の被害額を算出いたします。

家庭用品、事業所、道路などについても同様に算出しております。

これらが直接的な被害額となり、総額で 13 億 4100 万円となりました。

さらに、間接的な被害として、営業の停止、交通途絶、応急対策及び人的精神被害などを算出します。

これらは 18 億 9600 万円となりました。

次に費用便益分析の結果についてご説明いたします。

費用は、事業期間中の建設費に、供用後 50 年間の維持管理費を加えたものです。

なお、維持管理費は、施設点検、補修工事、除石の費用を計上しますが、松ヶ久保川砂防堰堤は非管理型の不透過型堰堤であるため、除石費用は計上していません。

津建設事務所における直近 5 年間の除石を含まない維持管理費の平均値から 1 施設、1 年当たり費用 60 万円と見積もり、その 50 年間分として 3000 万円を計上しています。

便益は、直接被害、間接被害、残存価値の三つを合計しています。

なお、残存価値とは、施設の供用を開始してから 50 年後に施設が有している価値を示します。

総費用が 7 億 3400 万。

総便益が 37 億 8600 万円となり、総便益を総費用で割った本事業の費用便益比は 5.16 となり、投入した費用の約 5 倍の便益が見込まれます。

続きまして、その他の効果についてご説明いたします。

その他の効果とは、貨幣価値化が困難である、定性的な効果を示します。

その他の効果の一つ目には、緊急輸送道路の保全による波及被害の防止です。

これは、第三次緊急輸送道路に指定されている国道 163 号の安全性が確保されることにより、災害発生時における人命の保全、災害応急対策の円滑な実施を図るための救助、救急、医療、消火活動及び避難者への緊急物資の供給などに必要な人員及び物資等の輸送を維持することができるということでございます。

二つ目としましては安心感の向上です。

砂防施設の整備により、土砂災害に対する安全性が向上し、生活する地域住民の安心感の向上が期待されます。

続きまして、事業の環境面の配慮及び事業による環境の変化についてご説明いたします。

一つ目は、設計時における環境への配慮としての経済断面の採用です。

砂防堰堤の断面形状については、上流側背面に土砂が堆積することから、下流側の勾配を緩くした方が、小さな断面形状で安定した砂防堰堤が作られる経済断面となります。

一方で、土石流発生時に土砂が越流することになる越流部においては、下流側の勾配を緩くしてしまうと、越流土砂が砂防堰堤に衝突し損傷を与える危険性があります。

そこで、砂防堰堤の設計においては、越流土砂による損傷を極力受けないようにするために、越流下流側の勾配を2分としています。

また、施工性の観点から、非越流部の勾配も越流部と同一勾配とすることが一般的です。

ただし、砂防堰堤の幅が100メートル以上または体積を10%以上削減できる場合には、非越流部の下流側勾配緩くした経済断面を採用することが認められています。

松ヶ久保川砂防堰堤の左岸側袖部は、幅が100メートルを超え体積を約11.5%削減可能であることから、経済断面を採用し、コンクリートの使用量を削減しております。

二つ目は、施工時における環境への配慮としてのリサイクル製品の活用です。

堰堤のコンクリートを打設する際の型枠に三重県認定リサイクル製品の残存型枠を活用することで、残存型枠の製造過程において、天然資源の使用を削減しております。

続きまして、事業を巡る社会経済情勢等の変化についてご説明いたします。

一つ目は、土砂災害発生リスクの増加です。

三重県内における短時間強雨発生回数は、40年前と比較して1.4倍となっています。

短時間強雨の発生回数の増加に伴い、土砂災害の発生リスクも増加します。

このような状況の中、本事業を含む砂防事業全体の重要性が高まっていると言えます。

二つ目は、人口減少と高齢者割合の増加です。

津市住民基本台帳より抽出した津市美里町の人口構成を示したグラフをご覧ください。

美里町の人口構成の推移を見ますと、松ヶ久保川砂防堰堤の工事に着手した平成21年度と比較し、令和4年の総人口は、4034人から3260人へと約2割減少しております。

一方で65歳以上の高齢者の人口は1213人から、1388人へと約2割増加しております。

そのため、災害時の要配慮者に該当する高齢者が増加する、言い換えれば、要配慮者の避難を共助する支援者が減少することになり、避難行動が困難になることが懸念されます。

続きまして、県民の意見についてご説明いたします。

土石流に対する安全安心の向上について、地元住民の満足度を確認するためにアンケート調査を実施しています。

アンケート調査の対象は、津市美里町平木地区の住民で、アンケートをお配りした総数は47世帯、有効回答数は24世帯でした。

アンケートの項目の一つとして、松ヶ久保川砂防堰堤の整備に対する満足度について伺っております。

砂防堰堤の整備により、安心して暮らせるようになったという回答が29%。

どちらかという、安心して暮らせるようになったという回答が42%であり、合計71%の方から事業に対し、満足しているとの回答をいただいています。

自由意見としましては、土石流による土砂災害発生がなくなり安心して暮らしている、工事完了後、土砂の流出がなくなったなどの意見をいただいております。

最後に、課題の分析とその対応についてご説明いたします。

アンケートの結果から、避難行動につなげる、土砂災害警戒区域の認知度の向上を課題と

して抽出いたしました。

ソフト対策に対する認知度のグラフをご覧ください。

避難場所やハザードマップに対する住民の方々の認知は高いものの、土砂災害警戒区域であることの認知度がそれほど高くないことがわかりました。

自分が住んでいる場所が土砂災害警戒区域であることを知らなければ、避難行動に繋がりにくいと考えます。

そこで、土砂災害警戒区域の認知度を向上させ、避難行動につなげるように、概ね5年ごとに行われる土砂災害警戒区域の見直し時に、改めて土砂災害警戒区域の範囲、意味、土砂災害発生の可能性、避難行動の必要性などを、対象地区住民の方々に繰り返し説明していきたいと考えています。

以上で松ヶ久保川砂防事業の本審査説明を終わります。
ご清聴ありがとうございました。

(委員長)

はい。

どうもありがとうございました。

何か今のご説明に対して、ご質問等ございますか。

(委員)

ありがとうございます。

パワーポイントの説明分かりやすかったです。

ちょっと、パワーポイントの説明資料の前に付いている事後評価書というのがあるんですけど、真ん中より下に事業効果という表がありまして、当初は平成20年で今回評価時が令和4年ということで、基準年が違うからということかもしれませんけど、建設費や管理費も含めて、合計が3億から7億になっていて、それから便益が9億から37億になっているという理解でいいですか。

それで、約10年違うからかもしれないんですけど、何かこの経済断面とかタイプが違うとか、一生懸命やられてる割に、基準が違うかもしれないんですけど倍になっているということと、便益はマニュアルが変更されていたので、こんなに違うのかもしれないんですけど、どこのマニュアルを変更されるとこんなに違ってくるのかを教えていただけるとありがたいです。

(津建設事務所)

建設費につきましては、現在の価値ということで基準年を変更していますので、今と昔の価値では昔の価値の方が高くなっており、事業評価の概念上、当時は3億というものが、今考えると、7億のところでの建設費の変化が見られていて、便益につきましては、今スライドに映させていただきましたけれども、2個目の表の間接被害軽減っていう部分の人的被害

(精神以外) というのは、とても大きな数字でご覧いただけたらと思います。

こちらにつきましてがマニュアルの変更によって、新たに、全国オールジャパンで計上されてきたものになりますもので、これを計画当時は、計上していなかったんですけども、こういった変化が見られるというのが大きな特徴かなと考えております。

(委員)

はい。

(委員)

この表が出てるので伺いたいんですが、人的被害という値がちょっと大きすぎるような気がするんですが、多分一桁間違っているということはありませんか。

合計値が 1800 で、人的被害が 1800 というのは違うのではないですか。

(津建設事務所)

見にくくて申し訳ございません。この間接被害軽減額、緑のもので囲っているものなんですけども、4、13、17、1、53、1808 ということで、これらを合計していただく表です。

(委員長)

いや、この人的被害が 18 億という額になっているんですね。

(津建設事務所)

他の被害に比べて人的被害がやたらと大きすぎませんかというご質問だということですか。

(委員)

上の値が合わせて 1800。

それにしてもその 1800 っていうのを大きいなと思ひまして。

(委員)

新しくマニュアルに加わったものですのでちょっと出し方ですね、この下の表にあるように、何を根拠にこの額を算出しているのか、このマニュアルの説明になるのかもしれませんがそれを教えていただければと思います。

(津建設事務所)

すみません、津建設事務所の方から説明させていただきます。

マニュアルですね、概要説明の時にお配りしたものの 23 ページがこの部分ですけども、

マニュアルの簡単なことなので口頭で説明させていただければと思いますが、1人当たり約2.3億円を計上すると。

精神的に受ける被害を金銭的に取り込むと2.3億円ぐらいになるよってというのが日本の我々国土交通省で使っているルールになっておりまして、それかける人口となってきますのでどうしても大きく見えてしまうのですが、このような数値となります。

(委員)

被害が起きると、そのぐらいの精神的な価値になる。

(津建設事務所)

被害を被る想定のもと、我々国土交通省の事業においては整理しています。

(委員)

人的被害の上の逸失利益とていうのは、これは人命ではない。

(津建設事務所)

おっしゃる通りで上の表の右上、人的被害(逸失利益)152と書いてるものはちょっと言いにくいところで死者数みたいなものになってまして、土石流によって家屋が全壊してしまいますと、全壊した家に住んでいる方々が亡くなる可能性が高いので、それに対して全壊の家屋数の大体4割が、亡くなってしまおうという計算を用いて、その額を152ということを出しています。

(委員)

これは、1人亡くなると、どれぐらいの損失ということになるのですか。

(津建設事務所)

逸失利益はライブニッツ式という難しい式で計算するんですけども、1900万ぐらいを計上していくと。

(委員)

高齢化してるからだと思いますが、多分交通事故と同じようなものだと思うのです。

精神被害よりもマニュアルの変化でさらに水害の時の被害率も上がっているんですね。

だから、なぜB/Cがあがってるんですかっていう話をしたかったんですが主に経済断面というよりは、マニュアルの変化の方が大きいですね。先ほどのご質問の割引率は、今何%ですか。現在価値化すると。

(津建設事務所)

4%です。

(委員)

4%ですね。

ただそれがものすごく大きい、その先の貯金した利益がつかますよね。

近年はこのところすごく値上がってるというのは若干疑問です。

(委員)

事業費の経済断面とカリサイクルを使って抑えているんだけど、これは7ページになるんですかね。貨幣価値が倍ぐらいになっているってことですね。

けどやっぱり先ほど亡くなる方と精神被害ダブルカウントじゃないかという感じもするんですけど、それはマニュアルだから我々が言うことではないのでしょうか。

(委員長)

いや、ダブルカウントではなく多分亡くなった方の被害と人口があって何人か亡くなるというのは直接被害として考えて、生き残った方は精神被害があって間接被害として考えてということがマニュアルの意味です。

マニュアルを作った側ではないので単価が高いことについては何とも言えませんが。

(委員)

ダブルカウントではないんですね。

ありがとうございました。

(委員)

でもそれを言うと本当はこの事業を巡る社会経済情勢等の変化2のところは人口が減ってます、だけど、高齢者が増えてます。経済価値化だけの話で言うと、人命の価値も上がってきていますよね、そうして人口も減ってるわけだから、精神的被害も減りますよねということで本当は社会情勢の変化でいうとどんどん便益減って方向にあるため、必要ですって説明の背景としてはあんまり説明としてはならないかなと。

だから、本当はそれを越えたところの話だと思うのですが、便益は出ないけれどもこういうことがあるのでという説明には使えるかなと。

あと、その1の方も、もちろんその時間降雨強度の話もあるんですけど、連続降雨とかいうのも問題だから、水木先生もいらっしゃいますが、リスクは上がってると思いますが、これだけで、リスクが上がっているというのは、どうなのかなと思います。

(委員長)

他いかがでしょうか。

私からですね、この30戸。

先ほどの便益の算出のところは現状30戸になっていますが、空き家になってたりしませんか。

計算上は空き家になっていても30戸あれば30戸計算するのですか。30戸はそれほど多くないので、確認はしているのでしょうか。

(津建設事務所)

委員長おっしゃられるように当時との家の変化についてはもちろんございまして、当時は33軒ありましたが、今回現地確認させていただいて、住まわれてる家を尋ねるところで、適切に反映させていただいています。

(委員)

申し訳ないんですが、そのうちがどのくらいが逸失利益になって、どのくらいが精神損害になるんですか。

(津建設事務所)

はい。

逸失利益っていうものに関しましては、全壊する建物を土俵として考えますので、土砂災害が起こった時に60%が100cm以上土砂が堆積して全壊するっていう、一定の整理をやってますので、まず家の数掛ける60%というものに、マニュアルで定められた0.432というのがあるんですけども、その率を掛けまして、どれぐらいの人身被害を受けるか、30軒から言いますと8名になるのですけれど、8名に対して先ほどの単価を乗じて計上させていただいています。

(委員)

でも、だから精神的被害は90人に近いですよ。

30戸で、一戸当たり何人住んでるんですかという話になった時に90人に近い数字が出てこないようにちょっとおかしいと思うんですよ。

(津建設事務所)

はい。

(委員)

だから、ちょっと変なんじゃないかな。

具体的に30戸の集落で、何人が住まわれていると想定して、何人が亡くなられて、何人が残られたのか、という根拠があるんじゃないでしょうか。

(津建設事務所)

はい。

逸失利益については30軒に対しての係数をかけて8名ということで、8名に対して1900万っていう算出した単価を上げさせていただくってということで、人的被害、逸失という部分の直接被害低減の部分で計上させていただきました。

人的被害の精神被害の部分につきましては、同じ人身被害者数8名というものに対して、2億3000万をかけますと、18億というものになってきます。

事業評価をする中での人身被害者数の被害を受ける方々の人数というのは、8名ということで、このページについては固定した上で、単価が変わってくるので、152であったり、1808ってというような数字になります。

(委員)

18億ということだから、それでいいですね。

亡くられる方が8名ということは、残った方の精神被害という意味ですか。

(津建設事務所)

人的被害っていうところにおいては、なくなるとか、なくなるというような直線的な表現っていうのは、我々はもちろんなくて、被害を直接受けることによるお金と、被害を受けたけど体には何も影響なかったよっていう精神的なものがあり、同じ人間に対して、単価が違うかけ方をさせていただきますので、少し煩雑なところがありますが、このような形で国土交通省の土石流の事業においては算出しています。

(委員)

これくらいの被害があればなくなってるだろう。

これくらいの逸失被害があって、こういう被害だったら残った方の精神的被害は亡くなった方の数値で出していいことになっているということですね。

(津建設事務所)

直接被害受けられたっていう方の数値ですね。

(委員)

そういうマニュアルなんですね。

それがもしかしたら残った方の精神的被害かもしれないんですけど。

はい。

まだございましたらどうぞ。

(委員長)

はい。

ありがとうございました。

それでは質問が終わったということで、次の事業評価 506 番松の木谷川砂防事業にいき
たいと思います。

506番 砂防事業 (松の木谷川)

(津建設事務所)

では、引き続き津建設事務所の事業推進室の笹尾がご説明させていただきます。

よろしくお願いいたします。

続きましては、松の木谷川砂防事業の事業内容についてでございます。

本事業の平成29年度の事業が完了し、5年が経過したことから、三重県公共事業事後評価実施要綱3条に基づき、事後評価を行い、説明の内容としましては先ほどの松ヶ久保川と同様の流れで説明させていただきます。

それでは本事業を実施した箇所的位置の説明から始めさせていただきます。

松の木谷川砂防堰堤は津市美杉町八知の最北に位置する須渕地区にある松の木谷川1と松の木谷川2という二つの溪流の合流点に設置したものです。

当流域には本施設の他に松の木谷川2に2基の砂防堰堤が整備されています。

松の木谷川から土石流が発生した場合に、被害が生じる恐れのある範囲である土砂災害警戒区域を、黄色のラインで示しております。

なお、事後評価の範囲としましては、松の木谷川1と松の木谷川2のそれぞれの土砂災害警戒区域を重ね合わせた範囲としております。

続きまして、事業箇所周辺の状況についてご説明いたします。

事業箇所の下流域には人家、須渕公民館、美杉消防団倉庫、須渕簡易水道配水場、美容院及び第二次緊急輸送道路である県道15号などが存在しています。

次に、事業の目的をご説明いたします。

本流域は、台風や豪雨の激甚化頻発化により、山腹の侵食や崩壊が進み多くの不安定土砂が河床に堆積している状況です。

また、本溪流の土砂災害警戒区域内には、人家、道路、橋梁、公民館、消防施設、水道配水場、美容院など、保全対象が多数存在しています。

このような状況の中、昭和57年と平成6年に砂防堰堤を各1基ずつ整備しましたが、整備率が75%程度にとどまっていたため、今回、整備率100%への向上を目指して事業を実施しました。

次に、本溪流の計画流出量についてご説明いたします。

計画流出量の算出方法は、松ヶ久保川と同様となります。

緑色で示す範囲が松の木谷川1の流域であり、その面積は0.05平方キロメートル、オレンジ色で示す範囲が松の木谷川2の流域であり、その面積は0.27平方キロメートルです。

両溪流を合わせた流域面積は0.32平方キロメートルとなります。

また、主流路となる松の木谷川2の溪床勾配は5分の1です。

松の木谷川1の計画流出土砂量が3398立方メートル。

計画流出流木量が36立方メートルとなり、松ヶ久保川2の、計画流出土砂量が2万745

立方メートル、計画流出流木量が 244 立方メートルとなります。

松の木谷川砂防堰堤は溪流の合流点に位置しているため、堰堤位置における計画流出土砂量と計画流出流木量は、両溪流の値を合計したものがあり、それぞれ 2 万 4143 立方メートルと、280 立方メートルとなります。

そして計画流出量は、その合計で 2 万 4423 立方メートルとなります。

次に、松の木谷川砂防堰堤の効果量と整備率についてご説明いたします。

算出手法は、松ヶ久保川と同様で、松の木谷川砂防堰堤の効果量が、計画捕捉量が、4120 立方メートル。

計画発生抑制量が 796 立方メートル、その合計値である効果量は 4916 立方メートルとなります。

既設堰堤の効果量は、上流側が 1 万 9408 立方メートル下流側が 2000 立方メートルであり、

堰堤 3 基の効果量の合計は、2 万 6324 立方メートルとなります。

効果量 2 万 6324 立方メートルを、計画流出量 2 万 4423 立方メートルとなった本溪流の整備率は 107.8%となり、整備率 100%を達成しています。

次に、松の木谷川砂防堤防の整備に係る本事業の概要についてご説明いたします。

本事業の事業期間は平成 21 年度から平成 29 年度までの 9 年間で、全体事業費は 5 億 4000 万円でした。

整理した堰堤は一基で、堰堤の規模は、高さ 11 メートル幅 169 メートル、堰堤の体積は 9356 立方メートルです。

続きまして費用便益分析の算出方法についてご説明いたします。

まず初めに、費用の算出についてご説明いたします。

費用便益分析は、国土交通省の土石流対策事業の費用便益分析マニュアルの最新版に基づいて算出いたしました。

保全対象としましては、家屋 21 戸、県道 1 5 号 113 メートル、市道及びその他道路に 2551 メートル、橋梁 8 橋、公共事業施設 3 施設、事業所 1 施設及び農地 4.23 ヘクタールが対象となります。

次に、先ほど抽出しました、保全対象の被害額を算出いたします。

松の木谷川の被害額を算出した結果、家屋、家庭用品などの直接被害額は総額で 10 億 1500 万円。

営業の停止、交通途絶、応急対策、人的精神被害などの間接被害額は総額で 14 億 4000 万円となりました。

松の木谷川には既存の砂防堰堤が存在するため、今回整備した砂防堰堤の効果分を評価するためには、先ほど算出した被害額に整備率の向上分となる 25.5%を乗じる必要があります。

そこで、先ほど算出した松の木谷川全体の被害額に 25.5%を乗じて算出した、今回整備

した砂防堰堤による向上分は、直接被害額が 2 億 5900 万円、間接被害額が 3 億 5700 万円となりました。

次に、費用便益分析の結果についてご説明いたします。

総費用が 7 億 3900 万円、総便益が 7 億 8300 万円となり、総便益を総費用で割った本事業の費用便益比は 1.06 となり、1 を超えているため、事業の効果が認められます。

次に、感度分析についてご説明いたします。

土石流対策事業用分析マニュアルでは、感度分析にあたり、残事業、残工期、資産を±10%変動させるものとしていますが、本事業には、残事業及び残工期が存在しないため、資産となる直接被害軽減効果のみを変動させました。

直接被害軽減効果をマイナス 10%した場合の費用便益は、0.99。

プラス 10%した場合の費用利益は 1.13 となります。

続きまして、その他の効果についてご説明いたします。

その他の効果の一つ目は、緊急輸送道路の保全による、波及被害の防止です。これは第二次緊急輸送道路に指定されている県道 15 号の安全性が確保されることにより、被害発生時における人命の保全、災害応急対策の円滑な実施を図るための救助救急、医療、消火活動、及び、避難者の緊急物資の供給など、必要な人員及び物資等の輸送に寄与することができるものでございます。

二つ目として、安心感の向上です。

砂防堰堤の整備により、土砂災害に対する安全性が向上し生活する地域住民の安心感の向上が期待されます。

次に三つ目として、土石流に伴う雲出川の閉塞防止です。

松の木谷川の土砂災害警戒区域は雲出川まで到達しており、砂防堰堤が整備されていない場合、土石流が雲出川に流れ込み下流域の施設に被害が発生する可能性があります。

なお、下流域には、家屋が約 30 戸、県道 15 号、橋梁 3 橋、落差工 2 基などが存在しています。

続きまして事業環境の配慮及び事業による環境変化についてご説明いたします。

一つ目は設計時における環境への配慮としての経済断面の採用です。

松の木谷川砂防堰堤も、右岸側袖部の幅が 100 メートルを超え、体積を約 14%削減可能であることから、経済断面を採用し、コンクリートの使用量を削減しています。

二つ目は、施工時における環境への配慮としてのリサイクル製品の活用です。

堰堤のコンクリート打設する際の型枠に三重県認定リサイクル製品の残存型枠を活用することで、残存型枠の製造過程において、天然資源の使用を削減しております。

続きまして事業を巡る社会経済情勢等の変化についてご説明いたします。

一つ目は土砂災害発生リスクの増加です。

三重県内における短時間強雨の発生回数が 40 年前と比較して、1.4 倍となっています。短時間強雨の発生回数の増加に伴い、土砂災害発生リスクも増加します。

このような状況の中、本事業を含む砂防事業全体の重要性が高まっているといえます。
二つ目は人口減少と高齢化割合の増加です。

津市住民基本台帳より抽出した津市美杉町の人口構成を示したグラフをご覧ください。

美杉町の人口構成の推移を見ますと、松の木谷川砂防堰堤の工事に着手した平成 21 年と比較し、令和 4 年の総人口は 6013 人から 3809 人へと約 4 割減少しております。

高齢者の人口も 2905 人から、2356 人と、約 2 割減少しているもの、令和 4 年度の総人口に対する割合は約 1 割増加している状況です。

そのため、災害時の要配慮者に該当する高齢者が増加する、言い換えれば、要配慮者の避難を共助する支援者が減少することになり、避難行動が困難になることが懸念されます。

続きまして、県民の意見についてご説明いたします。

土石流に対する安全安心の向上について、地元住民の満足度を確認するためにアンケートを実施しております。

アンケート調査の対象は津市美杉町八知須渕地区の住民でアンケートをお配りした総数は 40 世帯、有効回答数が 19 世帯でした。

アンケートの結果の一つとして、松の木谷川砂防堰堤の整備に対する満足度について伺っております。

砂防堤防の整備により、安心して暮らせるようになったという回答が 21%。

どちらかという安心して暮らせるようになったという回答が 26%であり、合計 47%の方から事業に対し、満足しているとの回答をいただいています。

その一方で、そうは思わない、またはわからないとの回答も 42%あり、土石流に対する不安が拭き切れていない方も一定数いることが伺えます。

自由意見としましては、自然災害に対するハードには限界があると思うという意見をいただいております。

最後に、課題の分析とその対応についてご説明いたします。

先ほどのアンケート結果から、砂防堰堤を整備しただけでは、地区住民の安心感が十分得ることができなかったことがわかりました。

一方で、別のアンケート結果によれば、土砂災害ハザードマップや土砂災害警戒区域の認知度が非常に高く、当地区の住民が非常に高い防災意識を持っていることがうかがえます。

砂防堰堤の整備や地区住民の高い防災意識が安心感につながらないのは、当地区における人口減少と高齢化率の上昇が、自助、共助、避難で不安を覚えているからではないかと分析しました。

これらの不安を払拭するためには、効果的で実行性のある警戒避難体制の確立が何よりも重要だと考えます。

そこで、県としましては、過疎化地区や高齢化地区における警戒避難体制の先進事例を紹介するなど、警戒避難体制整備の主体である市を支援していきたいと考えています。

以上で松の木谷川砂防事業の本審査説明を終わります。

ご清聴ありがとうございました。

(委員長)

はい、どうもありがとうございました。

またご質問等ございませんか。

(委員)

今回はどうしてB/Cが当初より下がったのですか。

当初B/Cの時にはもうマニュアル変わっていたんですか。

(津建設事務所)

松の木谷川、今回の溪流につきましても、先ほどの松ヶ久保川と同様の事業スタートとなっておりますので、マニュアルの変化というのは先ほどの流れと同じなのですが、今回の松の木谷川につきましては先ほどの精神的被害が新たに計上されたりとかってというマニュアルの変化っていうB/Cが大きくなる側に対して今回コストの方が想定よりも大きくなってしまったので、当初1.22と考えていたのがベネフィットの増加分よりもコストが上回っていたことによって、1.06という数字が出てきています。

(委員)

だから割引率についての話ですね。

(津建設事務所)

コスト等の割引率と実際にかかったお金をかけて対してなので

(委員)

だから、建設費が実際に思ったよりかかってしまったということですね。

(津建設事務所)

そうですね、端的にいうとそうですね。

(委員)

ごめんなさい。先ほどのパワポの前の表二つ比べると、最初の方は3.7億が7億で今回3.7億が7億なので、なんというか、こちらの建設費が、先ほどの説明では、一生懸命コスト削減して、全部金銭価値が変わるのでこんなもんですっていう説明されて、今回も3億なにがしが7億なにがしどうか。

2つのダムの建設費を比べるとですけどそんなに変わっていないんじゃないかと。

だから、効果の方が、前は4倍ぐらいになって、今回2倍ぐらいなのでむしろこっちの方が効果が無かったということになるんですけど。この表を比べると、ちょっと今の説明は、何か違う値だったかもしれないなと思われそうですがどうなのでしょう。

(津建設事務所)

2つを比較するのがいいのかどうかというのがあるんですけど。

(委員)

それはそうなんですけど、3億が7億、3億が7億は変わらないのでこっちばかりが建設費がかかったと言われても、むしろ便益の方が結構下がっているように見えますけども。

(津建設事務所)

先ほどのダムにつきましては、全く砂防堰堤が無いところに作ったので効果が100%見込むことができました。

今回の場合は2基ありましたんで、25%分しか計上できませんので、便益を出す中ではもう先取りした部分は引いておりますので、効果としては同じような、100%というのはあるんですけど、見かけ上は、今回のダムによる効果は低く見えてしまうというか、非常にちょっと私どもの説明する中で非常に難しかったんですけど、そういった状況となっております。

(委員)

なるほど。

こうやってずっと作っていくということですか。

(津建設事務所)

そうですね、同時に作るのであれば、一つの全体の中での効果に対して、ダム三つを使ってですね、一気に出せるんですけど、そうすると、全体の比率っていうのは非常に大きくなると思うんですが、先取りしてしまいますと、本当に何か余ったところというところ、おかしいかもわからないですけど、残った部分だけの効果ということになってきますのでどうしても見かけ上は、今回のダムによる効果というところ、小さく見えてしまうっていうのが、ちょっとB/Cの出し方の中でも、効果も先の中でうちの中に出てしまうところがあります。

(委員)

わかりました。また土砂がいっぱいになってくるとまた作るということですか。

(津建設事務所)

この溪流につきましては、今回は100%満足しましたので、今回これでもうダムは作る必要はないというのが、今の基準の中での、砂防堰堤をつくるという中では、終わりといいますか、完成形になります。

(委員)

永遠と作るのかという話になって、緑の部が一応この50年に自然に埋まる部分なんですか。

(津建設事務所)

砂防堰堤のところにつきましては、50年に埋まるという考え方ではなくて何も無いところに堰堤を作りますので、先ほど説明の中、水通しというのが、説明あったと思いますけど、その高さまでは、上流から流れてくる土砂が自然と溜まってしまう量になりますので、それは50年間でたまるのではなくて、ひょっとするともっと早く流出が多いところでは出てくるかもしれませんがそれは、堰堤を作ることによって機械的にこの計画堆砂量と書いていますこの方は貯まってしまうところも量になります。

(委員)

だから緑が埋まってしまっても一応そこは流れるんだからという話でその緑の部分が埋まってしまったら、それこそ新しく堰堤を作らないといけないという話にはならないのですか。

(津建設事務所)

このダムの場合は、非管理型という一旦作ってしまえば取らないという考え方になりますのでその時は、大きな土砂が出てきますと、緩やかな勾配に対して急激に出て参りますので、その時に貯まる部分はこの赤いところ、この部分を、土砂が出てきたときの効果として見込んでいるというのがあります。

ですから、効果の部分のところと、もともとこの何もないければ溪流のところからどどん土砂が流されてますけど、その分がこの部分は、流れでないところの分として、二つの効果をこの堰堤の場合は効果として見込んでおります。

(委員)

だから、普通に流れてきて緑に達してその以降に流れてくるとその赤のところへ入っていくんですね。

(津建設事務所)

そうです。

(委員)

だから、緑まで貯まってしまったら効果がだんだん減っていくので、新たに作る必要が生じるのではないですか。

(津建設事務所)

赤いところにつきましては、一旦土石流や土砂が出てきた場合は貯まりますけれど、その後、通常のもっと小さい雨によって徐々に流れていって、安定した勾配になってまたその時はなくなっているというふうな考え方で、効果としてはこの赤いところを見込むというような話になります。

(委員)

はい。わかりました。

(委員長)

他質問ございますか。

(委員)

次の事業の資料を見ると、熊野の場合はこういう砂防ダムができるところに景観に配慮とか緑化とか書いてあるんですが、津市の場合はそういう景観配慮とか緑化とかはしないんですか。

(津建設事務所)

立地と言うかロケーション的にもう民家からも見えないような離れている場所だったので、そこに関しては誰か見る方々がいらっしゃらないので特別に配慮している事項はないです。

(委員)

分かりました。

(委員長)

他いかがでしょうか。

(委員)

感度分析で1を切っているんですね。

これは特に問題はない。

こういう時の対応というのは何かあるんですか。

(津建設事務所)

概要説明の際に、委員長からお話いただきまして、トライアルしてみた結果になります。

事後評価ということでものができて上がってるものに対して改めて評価しますので、もう変動するものというのは少ないため、マニュアル上はしなさいってことにはなっていないのですけれども、ご意見いただいたことに対して、我々も真摯に受けとめましてチェックしてみたという結果を皆さんにご説明させていただきたいなと思いました。

(委員)

1にギリギリだから変化も少ないでしょうし、1にギリギリだから大丈夫という判断をされていると。

(委員長)

この点についてはお礼を言わせていただこうと思っていたのですがB/Cが1とかなり近いので、いわゆる感度分析がマニュアルでやることになっているので、一応感度分析をやっただけませんかというお話をしました。ここに書いてありますように残工期は無いので資産のプラスマイナスだけでやっていただきましてマイナスのときに、1を下回っているというのは、事実だと思います。これは計算上そうなる。

ただ私の理解としては、その他の効果があるから、恐らく、B/Cはそれでも1を超えるだろうというようなご理解をさせていただいてるんですけども、そういう理解でよろしいでしょうか。

(津建設事務所)

はい。

ありがとうございます。

その通りです。

(委員長)

はい。

ということで、様々なB/Cに含まれない効果もあるということでそういう風な理解をしていただきたいと思います。

他いかがでしょうか。

(委員)

すいません。

住民の方へのアンケートですね、ご意見聞かれたところで、今回はあまり効果を感じている方が少ないというか、安心して暮らせるようになったって感じている方が少ないかなというような、率直な結果がありましたけれども、今後の課題のところ、過疎化それから高齢化が進んでいく地区ということもあって、津市の方にですね、支援をしていくってというような言葉があったんですけども、具体的にはどのような計画があるのか、またこれからそれを津市さんとコミュニケーション取られて決めていくのか、プロジェクトと現状を教えてくださいなればと思います。

よろしくをお願いします。

(津建設事務所)

はい。

三重県でも防災対策部の方で、各市町村 29 市町に、いろんな講演であったり、研修であったりさせていただいてる中で、やはり、高齢化っていうのは、事実でどこでも起きてることなので、そういった高齢化、人が少なくなっている地域、過疎化地域において、どんなことをやっているかという先進の事例集を防災対策部の方で作ってますので、それをまた津市さんの防災部局と調整しながらどういうところは相手さんのニーズがあるのかを確認しながら決めていければなと思っております。

(委員)

ありがとうございます。これから具体的に地域に入られてどのようにやっていかれるかというところはこれからということによろしいですか。

どんどん高齢化と過疎化もどんどん進んでいくのかなっていう懸念もありますので、また早々にそういった計画とかがありましたらぜひ進めていただければと思います。

ありがとうございました。

(委員)

はい。

他いかがでしょうか。

どうもありがとうございました。

(事務局)

ここで5分間休憩をさせていただきたいので20分の再開ということによろしく願いいたします。

あと入口の扉の方開放させていただきます。

(休憩)

(防災砂防課)

すみません、防災砂防課でございます。

先ほど津建設事務所の方から、松ヶ久保川の説明で人的被害について色々説明と議論があったので補足で説明させていただきます。

お手元の資料の8ページをご覧いただきたいと思っております。

8ページの上の方の表をご覧いただきたいのですが。

まず、この、人的被害を算出するに当たりまして、人数を算出しますが、出し方なんです、ここの砂防につきましては、対象となる家屋30戸でございます。

で、この30戸に対して、土砂災害の土砂の厚みを想定しております。

これ、1メートルを超える厚みが堆積する戸数を計算する場合につきましては、60%をかけることとなっております。

30掛ける、コンマ6という数字でございますが、18戸ですね。18戸という家屋が全壊してしまうと考えます。全壊する18戸に対して、コンマ432という数字をかけます。これが進んでいきますと7.8人、約8人という数字が出ます。

で、この表にあります、人的被害、逸失利益について、この1億5100万というのが、この8人に対して、1億5100万の被害があるという考え方をします。

またその下の表、人的被害の精神被害につきましても、この8人の方を対象に、1人当たり2億2600万円。

これもすでにマニュアルの方で、係数と式が決まってるんですが、この数字をかけた数字、18億ということであっております。

(委員長)

はい、ありがとうございます。

では507番砂防事業の説明宜しく申し上げます。

507番 砂防事業 (奥西谷)

(熊野建設事務所)

熊野建設事務所事業推進室長の成瀬でございます。

よろしくお願いいたします。

それでは座って説明の方を進めさせていただきます。

それでは奥西谷砂防堰堤の事業内容についてご説明いたします。

本事業は平成 29 年度に事業完了し、5 年が経過したことから、三重県公共事業事後評価実施要綱第 3 条に基づき、事後評価を行うものです。

奥西谷砂防堰堤は三重県熊野市新鹿町の北東に位置する奥地区内の奥西谷に設置されたものです。

流域面積は 0.39 平方キロメートル。

溪床勾配 1/2.4。

計画流出量は、2 万 579 立方メートルであり、流域には本施設以外に砂防施設はありません。

奥西谷から土石流が発生した場合に、被害の生じる恐れがある範囲、土砂災害警戒区域を写真の黄色のラインで囲まれた範囲で示しております。

事業箇所の下流域には写真に示すような人家、及び、第一次緊急輸送道路である国道 42 号、熊野尾鷲道路などが存在しています。

事業の目的をご説明いたします。

本溪流には土石流対策施設がなく、台風や豪雨の激甚化、頻発化により、山腹の侵食や崩壊が進む恐れがあり、多くの不安定土塊が河床に堆積している状況です。

また、本溪流の土砂災害警戒区域内には人家、道路、橋梁などの公共土木施設の保全対象が存在しています。

このような状況の中、土石流による土砂及び流木の流出を未然に防ぎ、人命や財産、公共施設などを保全するため砂防事業を実施いたしました。

次に、事業の概要についてご説明いたします。

本事業は平成 21 年度に着手し、平成 29 年度に完了しました。

全体事業費は 5 億 3700 万円。

整備された堰堤は一基。

堰堤の規模は、高さ 14 メートル、堤長 119.5 メートル。

体積 9713 立方メートルとなっております。

事業の効果として、砂防堰堤の施工後は土砂災害は発生しておらず、人家等は保全されております。

次に、本溪流の計画流出量についてご説明いたします。

奥西谷では大きく三つの溪流があります。

堰堤を設置したのは、本川と支溪Bの合流箇所にあたります。

支溪Aについては、生産土砂量が少なく、堰堤設置箇所の地形の都合もあり、堰堤の捕捉する土石流の対象外としております。

緑色と青色の網掛けで橙色の点線で囲んだ箇所、範囲が、今回設置した奥西谷砂防堰堤の流域です。

この面積は0.36平方キロメートル、溪床勾配は2.4分の1です。

計画流出土砂量と計画流出流木量は、土石流が発生した場合に、流出が想定される図の実線のあたりについて、算出手法に基づき算出値それぞれ、2万579立方メートルと359立方メートルとなります。

計画流出量としてはそれらを合計した2万938立方メートルとなります。

また、防災砂防課の資料として提供された全体計画書に記載されている、全体の流出土砂量に対して、今回事業が完成した後の、現在の整備率は92.6%となっています。

ちなみに全体計画書では括弧内の土砂量が記載されていますが、整備率は同じとなります。

次に、効果量の算出についてご説明いたします。

不透過型堰堤の効果量は流出する土砂、流木を捕捉する量である、計画捕捉量、それから土砂等流木を堆積する量である計画堆積量、及び土砂と流木の流出を抑制する計画発生抑制量の三つから構成されます。

奥西谷砂防堰堤は管理型の堰堤であるため、三種類すべてを効果量として計上していません。

続いて本溪流の効果量についてご説明いたします。

先ほどの算出方法により、奥西谷砂防堰堤の効果量は赤色と緑色で示す範囲の計画測量と、計画堆積量の合計、1万8819立方メートルと、黄色で示す範囲の計画発生抑制量2888立方メートルの合計となり、その値は2万1707立方メートルとなります。

整備率は効果量を計画流出量で割った値であるため効果量2万1707立方メートルを、計画流出量2万938立方メートルで割った103.6%が整備率となります。

次に便益の算出についてご説明いたします。

便益は令和3年1月に発行された土石流対策事業の費用便益分析マニュアル案に基づいて算出しております。

便益は、奥西谷砂防堰堤により保全されている施設、言い換えれば、奥西谷砂防堰堤が整備されていない状態で、土石流が発生した場合に、被害を受ける施設の被害を、貨幣価値に換算してまとめたものです。

保全対象としては家屋6戸。

国道42号、133メートル。

市道とその他道路682メートル。

橋梁2橋、及び農地221アールが対象となります。

次に、前項で抽出した保全対象の被害額を算出いたします。

被害額の算出例として、下方に家屋被害額の算出方法を示しております。

現地踏査にて確認した家屋戸数に平均床面積と家屋 1 平方メートル当たりの評価額を乗じ、保全対象の家屋試算額を算出いたします。

さらに、その家屋資産額に被害率を乗じて保全対象家屋全体の被害額を算出いたします。家庭用品、事業所、道路等についても同様に算出しております。

これらが直接的にこうむる被害額となり、総額で 11 億 5000 万円程度となります。

さらに、間接的な被害として、営業の停止、交通途絶、応急対策及び人的精神被害等を算出します。

こちらは 6 億円程度となりました。

費用便益分析の結果を説明いたします。

令和 4 年度を基準年として国土交通省の費用便益分析マニュアルに基づき算出しています。

建設費についてはマニュアル上、事務費、消費税を控除することとなっておりますので、いわゆる全体事業費とは異なる数字となっております。

費用 C は事業期間中の建設時に、供用後の 50 年間の維持管理費を加えたものです。

維持管理費については、小規模な修繕等を行う、維持管理業務及び点検パトロールに要する費用を平均した費用を年数分計上しています。

便益 B は、直接被害、間接被害、残存価値の三つを計上しております。

これらで算出した本事業の費用便益は現在価値化したものとなります。

総費用 C が 6.23 億円。

総便益 B が 24.81 億円。

本事業の費用便益比は 3.99 となり、投入した費用以上の便益が認められます。

奥西谷砂防堰堤の整備により、その他の効果も期待されます。

その他の効果としては、貨幣価値化が困難である効果を示しております。

その他の効果の一つは、緊急輸送道路の保全による波及被害の防止でございます。

これは第一次緊急輸送道路に指定されている国道 42 号熊野尾鷲道路の安全性が確保され災害発生時における人命の保全、災害応急対策の円滑な実施を図るための救助、救急、医療、消化活動、及び避難者への緊急物資の供給、などに必要な人員及び物資等の輸送に寄与するものです。

二つ目として安心感の向上です。

砂防堰堤の整備により、土砂災害に対する安全性が向上し、生活、地域住民の安心感の向上が期待されます。

奥西谷砂防堰堤を整備するには環境面への配慮も行っております。

緑化工を採用することにより、自然斜面の早期回復を図っております。

現在の写真では徐々に既存の自然に戻っている状況も見られます。

また、景観面にも配慮しております。

幅 119.5 メートルのある堰堤なのですが、堰堤前面の樹木を残すことにより、熊野尾鷲道路や集落から目立たなくなっております。

事業の効果についてです。

奥西谷砂防堰堤完成後に、令和元年、令和 2 年と 2 回の豪雨を経験しておりますが、大規模な土砂流出もなく、下流は十分保全されていると言えます。

しかし、今後の気候変動による影響で短時間強雨の発生回数の増加に伴い、土砂災害発生のリスクも増加しております。

このような状況の中、本事業を含む砂防事業全体の重要性が高まっていると言えます。

奥西谷の下流には新鹿海水浴場がございます。

奥西谷での土石流発生の間接的な影響として、国道 42 号熊野尾鷲道路の被災による観光客の来訪が停止することも考えられます。

土石流に対する安全安心の向上について、地元住民の満足度を確認するためアンケート調査によって住民の方々の意見を収集しております。

アンケート調査の対象は熊野市新鹿町奥地区内の住民でアンケートをお配りした総数は 17 世帯、有効回答数は 10 世帯でございました。

回収率としては 59%となっております。

地域住民の半数程度の方の意見をいただいております。

アンケートの項目として、奥西谷砂防堰堤の整備に対する満足度について伺っております。

砂防堰堤の整備により、安心して暮らせるようになったという回答を 50%、どちらかという安心して暮らせるようになったという回答が 10%であり、合計 60%の方から、事業に対し、満足しているとの回答をいただいております。

一部、満足していないという回答がありますが、別途行っている質問の回答と合わせますと、近隣溪流への事業展開を期待している意見の表れであると考えております。

自由意見としまして、落石や土砂の自然流出を防ぐことは日頃の生活にとってありがたいことと思います。

昔、崩れ落ちたことがある。

雨が降ると一気に水が多くなるなどの意見もいただいております。

本事業の有効性で、地域の不安感の払拭、安心感の付与などでは、大きな意義があったものと思われま。

最後に、今後の課題とその対応についてご説明いたします。

アンケートの結果から、避難行動につなげる各種ソフト対策の認知度の向上を課題として抽出しております。

ソフト対策に対する認知度のグラフをご覧ください。

避難場所や土砂災害警戒区域であることに対する住民の方々の認知度は比較的高いもの

の、ハザードマップについての認知度がそれほど高くないということがわかりました。

自分が住んでいる場所が土砂災害に対してどのような状態に置かれているかがわからなければ、避難判断へよくない影響があると考えます。

さらに、避難所や土砂災害警戒区域であることの周知についても、行き届いていない部分があると考えられますので、ハザードマップをはじめとした各種ソフト対策の認知度を向上させ、避難判断の材料となるように今後熊野市の協力を得ながら避難行動の必要性や、各種ソフト対策の活かし方などを対象地区住民の方々に説明していきたいと考えます。

説明については以上でございます。

ご審議のほどよろしくお願いいたします。

(委員長)

はい。

どうもありがとうございました。

何かご意見ご質問等ございますでしょうか。

(委員)

管理型ということで維持管理費が50年分高くなると思うのですがそれほど上がっていないんですけれどもこれを先ほどの維持管理費、修理と単に石を取り除く費用は入っているのですか。

(熊野建設事務所)

ご質問ありがとうございます。

評価書の方ですね、右側の方にB/C算出結果表というのがございまして、それをご覧いただきたい。

その中でですね、一番大きな表がありますが、2)便益および費用の総和算出結果ということで、大きく左側が費用、右側が便益になっており、その中で真ん中に維持管理費②というのがあります。

(委員)

どこでしょうか。

15ページですね。

(熊野建設事務所)

改めてお話しさせていただきますとこのB/C算出結果方法ですね、大きく一番大きな表があると思うんですけれども、大きく左側が費用ということで、右側が便益となっております。

資料の真ん中にですね維持管理②ということで表記がございます。

さらに、左側に費用ということで見ていただくとこれが各年度ごとの費用を積み上げとさしていただいております。

例えばなんですけれども、2027年を見ていただきますと、その前後の年と比べて、500万円ほど増やしてございます。

で、この費用がいわゆる除石費用となっております。

これを、10年ごとに計上しております、定期的に除石費用が含まれているということで、お願いしたいと思います。

(委員)

10年の除石の費用が含まれているという話ですね。

はい。ありがとうございます。

(委員)

ありがとうございます。

また直接的じゃなくて申し訳ないんですけど、谷があって支流があって、砂防堤防を作っていくときに、1個で完結させようというものもありますし、何か結果的に三つぐらいの支流があってできているものと思うんですけど、これっていうのはこの谷とか地形とか見て支流見て、ここは1個でいけるっていうふうになるのか、ここは支流ごとに止めないと無理だよなって、そういう全体な計画があって、こういうのは行われてるんでしょうかっていう質問が1つ。

もう一つ、すいません。

先ほど見てると、経済断面とかですね、なんかりサイクル製品とか使ってこう安くしようとかしてるのもあるんですけど、この場合は、あんまりこれ適切に使える状況じゃないという理解でよろしいですかね。

それが2つ目です。

(熊野建設事務所)

はい。

どうもありがとうございます。

まず最初にいただいたのは、堰堤の基数の決め方についてということかと思うんですけども、それは設計業務というものをしております。

その設計業務の中で、いくつか案を作りまして、それぞれ1個ずつ作る方がいいのか二つまとめて作るのがいいのかとうのを比較を行っております、その比較の結果として、この二つを作るのが一番効率がいい、コストがいいということで検討をした結果となっているのが1つ目の質問の回答です。

(委員)

この範囲で土砂は止まるっていう感じ。

終わるわけ。

(熊野建設事務所)

はい。

二つ目なんですけどコストはもちろん考えてることもあるんですけども、時間も限られておりますので、この中で特に、言うべきことでもなかったかなと思って、正直そこまで、コスト縮減効果ということでなかなか出てこないものつくりになっておりますので、ここでは、触れておりません。

(委員)

触れてないけどやってるんですか。

(熊野建設事務所)

津建設と同じようにやっています。

(委員長)

はい。

よろしいでしょう。

他ありますでしょうか。

(委員)

先ほど前のところで、景観配慮されて非常に素晴らしいと思うのですが、例えば、コストにどれぐらい影響しているのかとか、先ほど熊野尾鷲道路からとかそういう話がありましたがこれは熊野古道とかは関係ないんですかね。

(熊野建設事務所)

はい。

その場所については特に熊野古道は関係ございません。コストっていう意味では正直、結果としてこのような配慮を行うことができたことです。

(委員)

いやそこにB/Cに余裕があって景観とかに配慮していただきたいと思うんですが、それはだからその熊野市さんのあたりだと配慮できる内容ではないんですか。

(熊野建設事務所)

あと三重県景観計画というものがあってですね、それは三重県全域が対象範囲となっておりますので一応三重県全域で基本的に景観に配慮する必要があるということになっております。ここについてももちろん景観に配慮する必要があるということになってくるということになります。

(委員)

はい、ありがとうございました。

(委員長)

ほかにご覧いませんか

それでは他にご質問ないようでございますので、そこで審査これまでにさせていただきます。

今審査いただき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が、委員の皆さまよろしいでしょうか。

はい。

そういうことでお願いします。説明者の方は、申し訳ありませんが一旦退出をして、待機をお願いします。

再開ですが予定では11時30分ということでよろしいでしょうかね。

はいそれでは11時30分再開ということで一旦委員会は終了とします。

(休憩)

【委員会意見】

(委員長)

それでは委員会を再開したいと思います。

委員会の方で取りまとめさせていただいた意見書の方を読み上げさせていただきます。

意 見 書

令和4年10月18日

三重県公共事業評価審査委員会

1 経 過

令和4年10月18日に開催した令和4年度第4回三重県公共事業評価審査委員会において、県より砂防事業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) 砂防事業【事後評価対象事業】

505番 まがつがくぼがわ
松ヶ久保川

505番については、平成21年度に事業に着手し、平成29年度に完了した事業である。

今回、審査を行った結果、505番の事業の効果については評価結果の妥当性を認める。

(2) 砂防事業【事後評価対象事業】

506番 まつのきたにかわ
松の木谷川

506番については、平成21年度に事業に着手し、平成29年度に完了した事業である。

今回、審査を行った結果、506番の事業の効果については評価結果の妥当性を認める。本事業の効果について、地域住民に十分理解されるよう努められたい。

(3) 砂防事業【事後評価対象事業】

おくにしたに
507番 奥西谷

507番については、平成21年度に事業に着手し、平成29年度に完了した事業である。

今回、審査を行った結果、507番の事業の効果については評価結果の妥当性を認める。

以上が取りまとめた意見書でございます。

それでは午前中の委員会は終了しまして午後12時45分から委員会を再開したいと思います。

一旦事務局にお返しいたします。

【事務局】

(事務局)

はい。ありがとうございます。それではお昼を挟んで午後12時45分より、委員会を再開させていただきます。

(昼食休憩)

(司会)

それでは皆さまがおそろいになりましたので、委員会を再開させていただきます。
議事次第、第3番の評価対象事業からの再開となります。
それでは委員長よろしく申し上げます。

(委員長)

はい。
それでは議事次第3番の評価対象事業の概要説明について事務局より説明をお願いします。

【事務局説明】

(事務局)

赤いインデックス資料1をご覧ください。

ここの3番、第5回評価対象事業の概要の説明の方に入ってまいります。

この評価対象事業の概要説明につきましては、次回審議を行う事業について、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かつ円滑な審査を達成する目的で行うものでございます。

具体的な内容につきましては赤いインデックス資料7のうち、個別に青いインデックスが付いている資料をご覧ください。

今回は、道路事業2件、街路事業1件、水産基盤整備事業1件、農業農村整備事業1件の計5件を説明させていただきます。

各個別事業の概要を説明に先立ち、事業一般概要を説明させていただきます。その後、個別事業の概要説明という流れで進めさせていただきます。

なお、今回の503番の道路事業、510番の街路事業につきましては、関連した事業であることから、まとめて説明させていただきます。

一般的概要の説明についても、同様な扱いとさせていただきます。

事業の一般的な概要の説明につきましては、様式1に、事業の概要について、評価対象事業の位置づけについて、そして費用対効果分析について整理しており説明は後ろについているパワーポイントを用いて、ご説明させていただきます。

道路事業、街路事業につきましては合わせて20分以内、水産基盤整備事業と農業農村整備事業については15分以内で行います。

評価対象事業の概要の説明につきましては、別様式2、事業の概要と評価結果について整理しており、説明についてパワーポイントを用いて、503番の道路事業、510番の街路事業については、あわせて10分以内で行います。

その他については5分以内で行ってまいります。

委員の皆様におかれましてはこれは審査ではございませんので、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などの資料、その他ご興味をいただいた事柄など、次回の説明に繋がるご意見、ご要望をお願いしたいと考えております。

説明の順番といたしまして、道路建設課及び都市政策課が道路事業及び街路事業一般概要説明を行います。

続きまして四日市建設事務所が 503 番、国道 477 号西浦バイパス、510 番近鉄名古屋線川原駅付近を合わせて説明いたします。

次に志摩建設事務所は 504 番、国道 167 号鵜方磯部バイパスの概要説明を行います。

次に水産基盤整備課が水産基盤整備事業の一般的な概要の説明を行いまして、伊勢農林水産事務所が 502 番桃取地区の概要説明を行います。

その次に、農業基盤整備課より農業農村整備事業の一般的概要説明を行いまして、続きまして、松阪農林事務所が 501 番中南勢・中南勢 2 期の概要説明を行います。

質疑につきましては各説明の後でお受けしたいと考えております。

なお、事業の一般的な概要説明には時間単位の観点からベル用います。

道路事業及び街路事業説明については、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 回をならせていただきます。

水産基盤整備事業及び農業農村整備事業の説明につきましては、13 分経過で最初のベル 1 回、15 分経過で 2 度目のベル 2 回を鳴らさせていただきます。

説明者は時間厳守をお願いいたします。

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。

よろしく願いいたします。

(委員)

はい。以上でございます。

それでは早速ですけれども道路事業及び街路事業の一般的な概要説明をお願いします。

道路事業及び街路事業の一般的な概要説明

(道路建設課)

県土整備部、道路建設課長の南でございます。

どうぞよろしくお願いたします。

まず初めに道路事業の一般的な概要についてご説明いたします。

まず、本資料の構成についてご説明いたします。

初めに、道路建設課より、道路事業の概要、評価対象となる事業の位置付け、費用対効果分析について、を説明します。

そののち、都市政策課の方から、街路事業の概要についてご説明いたします。

道路事業の目的についてです。

明日の議会で議決予定ですけれども、みえ元気プラン、これは強じんな美し国ビジョンみえを着実に推進するための中期戦略計画です。

三重県の道路の現状と課題として、激甚化、頻発化する風水害や、切迫する大規模地震等への備えや、北勢中勢の都市部における慢性的な渋滞の発生などが挙げられます。

そのため、県民の安全安心な暮らしを確保し、地域経済の活性化、観光復興に向けたところにつなげる、道路整備を推進することとしています。

三重県では、道路整備方針を平成23年に策定し、今後の道路整備の方向性として、四つの方針を定めています。

1つ目の方針は、高規格幹線道路へのアクセス改善。

県内の高規格幹線道路の効果を最大限に生かすために、インターチェンジへ通じる道路を整備しています。

二つ目が、緊急災害時の復旧復興に資する道路整備です。

災害発生時の救助や、緊急物資の輸送を確保する緊急輸送道路の整備、また、南海トラフ巨大地震等に備え、橋梁の耐震補強などを行っています。

三つ目の交通円滑化を図る渋滞対策としては、4車線化整備や、交差点改良などを進めています。

四つ目として、安全安心快適な道路環境を確保する道路整備として、地域の課題やニーズに対応した安全安心で快適な道路をするために、整理を行っています。

この道路整備方針に基づき、県民ニーズ、予算確保、重要度を考慮した上で、道路事業の執行計画を策定し、道路整備を行っております。

計画的な道路整備を進め、道路整備に対する県民の理解を深めていくためには、より透明性を確保することが重要です。

このため、県土整備部関係予算と合わせて、今年度の新規及び完成予定の箇所を4月に公表しています。

道路は、種類ごとに管理者がこの表の通り分かれています。

道路事業が、道路の基本的なことを定めた、道路法や道路の構造の技術基準が定められた道路構造令などに基づいて整備をしています。

道路の種類が、道路法により、高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道の四つに分けられます。

その中で、一般国道は、指定区間の直轄国道と、指定区間外の補助国道に区分され、指定区間は、国土交通大臣、指定区間外は都道府県や政令市が管理を行っています。以上です。

赤の線で示しておりますのが、高速自動車国道で、東名阪自動車道、新名神高速道路、伊勢湾岸自動車、伊勢自動車道、紀勢自動車道があります。

青色の線が、直轄国道、1号、23号、25号、名阪国道ですね、42号など、を示しております。

今回の評価区間は、緑色の線で、すべて一般国道の指定区間外です。

三重県の管理区間になります。

次に、今年度、評価対象となる事業の位置付けについてご説明いたします。

三重県の道路整備事業は、先ほどご説明させていただきました道路整備方針の四つの方針に基づいて実施しております。

国道477号は、四日市市周辺や周辺において、東名阪自動車道及び新名神高速道路や北勢バイパスなどの広域交通網と市街地を結ぶ交通の要所となる道路です。

西浦バイパスの事業区間は、踏切による渋滞や、鉄道橋梁による高さ制限。

降雨時の通行止めの解消により、緊急災害時に強く、県民の安全安心な暮らしを確保するため、新たな道路を整備しました。

国道167号は、第一次緊急輸送道路に指定されており、大規模災害の発生時に、地域の孤立を防ぎ、円滑な救助、救援活動の基盤となる道路です。

鵜方磯部バイパス事業区間は、志摩市市街地において、朝夕や休日、観光シーズンに慢性的に発生している交通渋滞を解消し、安全で円滑な交通の確保をするため、新たな道路を整備いたしました。

費用便益分析について説明いたします。

費用便益比、 B/C とは、道路整備を行ったことによる効果を金銭に置き換えた便益と、道路整備に要する費用を比較し、事業実施の効果を評価するための指標です。

費用便益比が、1.0以上となる場合は、道路整備に要する費用より効果が大きいことを示しています。

便益は走行時間短縮便益、移動経費減少便益、交通事故減少便益の3便益を合計して算出します。

また、費用は、工事費と用地費、維持管理費を合計して算出します。

便益の算定項目についてご説明いたします。

まず、走行時間短縮便益についてです。

道路の整備、により整理前に比べ、整備後は目的地に早く到着できるようになります。

この短縮される走行時間をお金に換算したものが、走行時間短縮便益です。

走行時間短縮便益は下に書いてある式により求めることができます。

走行時間短縮便益は、整備なし、走行時間経費から、整理あり、走行時間経費で求め、走行時間経費は、車種別交通量掛ける走行時間掛ける車種別時間価値原単位掛ける 365 日で求めます。

これを、道路の供用開始後 50 年分の費用を集計し、走行時間短縮便益を算出します。

今回、車種別交通量は、平成 27 年度、全国道路街路交通情勢調査をベースとする OD 表で推計した交通量、車種別時間価値原単位は、費用便益分析マニュアルで定められた数値を使用しております。

続きまして、走行時間減少便益について説明いたします。

事業により、自動車がスムーズに走行できるようになると、自動車の燃費など、自動車の走行にかかる費用が節約できます。

この費用を算出したものが、走行経費減少便益です。

走行経費は、下の式で求めることができ、走行時間短縮便益同様、50 年分を集計したものが、走行経費減少便益となります。

続きまして、交通事故減少便益について説明いたします。

道路事業により、走行距離が短くなったり、交差点が少なくなることで、交通事故が減少します。

交通事故による被害の減少分をお金に換算したものが、交通事故減少便益です。

交通事故の社会的損失が画面の、下にあります式により、求めることができ、この社会的損失を 50 年間分集計し、交通事故減少便益を算出します。

前回のマニュアルの改正点についてご説明いたします。

国土交通省の費用便益分析マニュアルは、令和 4 年 2 月に改定があり、今回の事後評価では、改訂版を適用しております。

主な改正点については、便益算定の基礎データとなる原単位を平成 20 年価格から、令和 2 年価格で、更新しています。

一つ目として、総合時間短縮便益の計算に用いる時間価値原単位の変更ですが、平成 20 年度の価格と令和 2 年の価格を比較した場合、すべての車種で、増加しております。

二つ目としては、走行経費減少便益に用いる走行経費原単位の更新についてです。

上の表は、一般道の平地で速度 60 キロの場合ですが、今回のマニュアルの改定により、すべての車種において、走行経費減少便益の計算に用いる走行経費原単位が増加しています。

三つ目としては、交通事故減少便益に用いる交通事故損失原単位の更新についてです。

下の表は、一般道路の 2 車線の場合です。

走行台キロと走行台箇所にかかる原単位は、減少しています。

最後に、交通量推計について、道路交通センサスをベースとするOD表の更新について説明いたします。

交通量推計には、主に道路交通センサスをベースとするOD表を用います。

今回の評価では、平成22年ベースから、平成27年ベースに更新したことで、中部管内の交通量は約1%減少、三重県で約4%減少しました。

将来交通量が一部管内で約3%減少、三重県内で約6%の減少しております。

私からは以上です。

(都市政策課)

続きまして街路事業の概要について説明します。県土整備部都市政策課長の林と申します。

よろしく申し上げます。

まず、スライドにありますように街路事業の目的です。

街路事業は、みえ元気プランの「政策11、交通、暮らしの基盤」の中の「施策11-3、安全で快適な住まいまちづくり」に位置付けられています。

三重県の街路事業の課題といたしましては、市街地の拡大や、人口減少により低密度な市街地が形成されたことによる地域活力の低下。

南海トラフ大地震に代表される大規模自然災害リスクの増加などがあげられます。

そのため、これらの課題の解消策といたしまして、街路事業では、道路改築事業、連続立体交差事業、電線共同溝整備事業等により、災害リスクを踏まえたコンパクトでにぎわいのあるまちづくりを推進することとしております。

次のスライドです。

次に街路事業とは何かについて説明いたします。

街路事業は、国土交通省都市局が所管している都市計画道路を整備する事業でございます。

道路の所管区分につきましては、原則として、市街地における都市計画道路は都市局が、それ以外の地域におけるものは道路局が所管しております。

街路は、自動車専用道路、区画街路、歩行者専用道路、幹線街路に区分されており、それらが系統的に結び合うことで、都市交通の根幹を担っています。

そして、街路事業は都市における円滑な交通の確保、豊かな公共空間を備えた良好な市街地の形成を図り、安全で快適な都市生活と機能的な都市活動の形成に寄与することを目的としております。

次のスライドです。

次に、街路事業の連続立体交差事業について説明いたします。

この事業によって、市街地において道路と交差している鉄道の連続区間を高架化、または地下化します。

都市に数多く存在する踏切は、交通渋滞や踏切事故の原因となり、鉄道が市街地を分断することで、一体的な市街地の形成を阻害しています。

このような状況を解消するため、複数の踏切を一挙に除去し、踏切による交通渋滞と交通事故を故解消し、鉄道で分断された市街地を一体化することにより、地域の活性化を図る事業です。

次に、評価対象となる事業の位置付けについて説明します。

三重県の街路事業についても、先ほど道路建設課から説明させていただきました道路整備方針の四つの方針に基づき実施しています。

そして、今年度評価対象にあたる近鉄名古屋線川原町駅付近の連続立体交差事業につきましては、交通渋滞を解消し、安全で円滑な交通を確保するための事業であり、道路整備方針の三つ目、「交通円滑化を図る渋滞対策」に該当する事業となっております。

最後に、道路事業と連続立体交差事業における費用対効果分析の違いについて説明いたします。

道路事業と連続立体交差事業は、両事業ともに、令和4年2月に国土交通省が策定した、費用便益分析マニュアルに基づき算出しております。

先ほど説明のありました、一般的な道路事業は、左側の費用便益分析マニュアルに基づいています。

一方、連続立体交差事業につきましては、それに加えて、右側の連続立体交差事業編も考慮しています。

そこで、道路事業と連続立体交差事業の二つのマニュアルの相違点について、これからご説明いたします。

前述いたしました3便益、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中に含まれている便益が二つのマニュアルでは異なっておりまして、連続立体交差事業編では、特に踏切が除去されることによる便益も考慮されております。

まず走行時間短縮便益につきましては、連続立体交差編では、踏切を除去することによりまして、歩行者、自転車の踏切待ちが解消され、移動時間が短縮される便益も、自動車利用者の移動時間短縮便益に加えて考慮されています。

こちらの便益については、実際に踏切を通過する歩行者・自転車の人数や踏切待ちの時間を計測して、踏切待ちが解消されることによる便益を算出いたします。

次に、走行経費減少便益ですが、こちらは両方のマニュアルとも同じ算出方法となっております。

最後に、交通事故減少便益です。

連続立体交差事業編では、踏切事故がなくなることによる便益も、交通流円滑化による交通事故減少便益に加えて考慮されております。

これらが二つのマニュアルの違いになります。

以上が、都市政策課からの街路事業の説明でございました。

ご清聴ありがとうございました。

(委員長)

失礼しました。

道路事業、街路事業の概要説明が終わりました。

ご意見、ご質問ございますか。

(委員長)

質問しようと思ったんですけど、資料があるということがわかりました。

道路事業の新規事業と、完成予定事業箇所というのが、資料の中には小さく載っていたのですが、ちゃんと大きなものが配布資料の中にあります。あると確認しましたので質問をやめますが、これだけだと小さいけれども、後ろの方に令和4年度のものをつけてありその中に詳細がありますので、それを見ながらですと、道路事業、街路事業の位置付けがよくわかるのではないかなと。

ご質問ありませんか。なんかほかに。

ご意見ご質問ございませんか。

(委員)

スライドの11枚目の方に走行経費現象便益というのは、燃料費の削減による説明を受けたと思うのですがその後の14枚目のスライドを見ると平成20年と比較して令和2年は全て上昇しているということですが一般的には燃費は向上して下がるのは納得できるのですが上昇した理由は何か説明していただけるのでしょうか。

(道路建設課)

走行経費の原単位のところなんですけども、増加しているということなんですけども、その経費の原単位の中に含まれるものが、こちらにありますように、燃料費、それから、油、タイヤチューブただ車の整備の方、それから車両の償却費、こういったものが含まれておまして、委員おっしゃるように燃費の方は大分向上しておるかと思うんですけども、近年ですね、燃料費の高騰とか他にもございますし、労働者の賃金の方もですね、上昇しておりますので、また整備費とか、そういったものについて、変動が行われているので、その辺で、トータルとして上がっているという状況になります。

(委員長)

という回答でよろしいでしょうかね。

私が聞いているのは、1人当たりっていうか、車が平均的に言えば大型化しているの、小さい車の利用というか、皆の乗る車が大きくなっているというふうに聞いてます。

これは、事実か定かではありませんので必ずしも1人当たりの燃費が下がっているわけ

ではないということを私は聞いてます。最近の状況は分かりませんが。

(委員長)

はい。

これはいずれにしても国交省だとは思いますが

(委員)

はい。

それは理解してますが理由が分からなかったのです。

(委員長)

他にいかがでしょう。

一般的な概要説明ですので、個別の事業の中でまたご質問があれば。

それでは事後評価 503 事業道路事業、510 番街路事業の概要説明をお願いします。

503番 道路事業 (国道477号 西浦バイパス)

510番 街路事業 (近鉄名古屋線川原町駅付近)

(四日市建設事務所)

それでは四日市建設事務所事業推進室長の内山でございます。

よろしくお願いいたします。

それでは、510番、街路事業、近鉄名古屋川原町駅付近連続立体交差、503番道路事業、一般国道477号西浦バイパスの事後評価について、あわせて説明させていただきます。

本事業、事業完了後、一定期間経過しましたので、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ございます。

なお、両事業については、平成27年度に再評価が実施され、事業の継続は了承されております。

今回二つの事業を合わせてご説明させていただきますので、スライドの対応がどちらのものかわかりやすくするために、スライドの右肩、にですね、事業名を記載してしますので、お聞きいただく際の参考にしていただければと思います。

それでは今回の事業場所でございますが、四日市市の中心部で近鉄川原駅周辺となります。

近鉄川原町駅周辺では、区画整理事業と一体となった総合的なまちづくり近鉄名古屋線川原町駅周辺総合事業定期事業が実施されております。

今回事後評価を実施する2事業、二級河川三滝川河川改修事業を加えた3事業がこのまちづくりの基本事業として位置付けられております。

まず、連続立体交差事業活動について説明させていただきます。

連続立体交差事業近鉄名古屋線の高架化のことで、三滝川の境に1期、2基工事に分かれ、今回は二期工事区間、三滝川と海蔵川の間となります。

一般国道西浦バイパスは三滝川の右岸で青破線で囲まれた中の赤い線で示した箇所となります。

次お願いします。

まず、連続立体交差事業について、路線の状況及び、事業目的を説明します。

整理前の状況として、箇所1の四日市関ヶ原線については、交通量も多く、踏切遮断時間も非常に長いため、整理前、写真1左側のように常時渋滞が発生している状況でございました。

箇所2の川原町駅前線については、近鉄川原町駅の利用者、自転車、徒歩等で通行するにもかわらず、道路幅員が4.1メートルと狭い上に、歩道整備されていないことから、人と車が輻輳し、非常に危険な状況であります。

整備前の状況の写真2左側の状況でございます。

次に箇所3午起末永線は踏切部の幅員が4メートルと非常に狭い。

整理前の写真3、左側のように、対面通行が困難な状況でございました。

このようなことから、川原町駅付近において、鉄道高架化することによって、自動車交通の円滑化を図り、安全な交通機能を確認する目的で事業を実施いたしました。

また鉄道の西側の地域、スライドでは緑色に着手した箇所になりますが、末永本郷地区土地区画整理事業が実施されていましたが、鉄道で東西地区の交流を分断していました。

今回、鉄道高架化したことで、土地区画整理事業と一体的に整備することで、地域間交流を促進させ、活力あるまちづくりの推進を図りました。

次に、西浦バイパス事業について路線の状況及び、事業目的を説明させていただきます。

今回整備箇所は三滝川右岸に位置し、連続立体交差事業の起点部に位置します。

当該整備区間は、青色で示す河川内ルートと茶色で示す堤防天端ルートの2ルートがありました。

まず、河川内のルートには三つの課題がありました。

一つ目は、降雨等により、河川が増水すると、写真1、のように道路が冠水し、通行ができなくなります。

写真2は、道路冠水におけるゲートによる通行止めをしている状況となります。

二つ目の課題は、鉄道橋梁による高さ制限。

同じく写真ではございますが、大型車両等の通行を規定する高さ制限のゲートが確認できます。

三つ目の課題は、河川内ルートそのものが、河川の通水断面を阻害していることでございます。

次に、堤防天端ルートにおける課題は、踏切の渋滞でございます。

写真3に示すよう、踏切により1時間半遮断時間29分と、自動車交通への負荷が非常に高い状況となっております。

これらのことから、破線で示すとおり、川の外、堤内側に鉄道と立体交差したバイパス道路を設置することにより、これらの課題を解決し、自動車交通の円滑化を図り、安全な交通機能を確認することを目的として実施しました。

平面図と縦断図による当該2事業の概要を説明させていただきます。

連続立体交差事業は平面図の真ん中あたりの横長の赤枠で示した箇所で4ヶ所の踏切を廃止し、交差する道路の拡幅を行っております。

4箇所の踏切の箇所について、縦断で説明させていただきます。

右から三つの踏切は鉄道高架下化した区間になり残りの一つは三滝川左岸の四日市関が原線で、鉄道のアンダーパスなんていうことがわかります。

国道477号、西浦バイパスは、平面図左側、上下方向、赤枠で示した箇所で連続立体交差事業区間と交差していることがわかります。

縦断図を見ていただきますと、点線で示した踏切がある堤防上のルートと河川内二つの

ルートがございましたは、本事業の堤防内側のアンダーパスに集約していることがわかります。

繰り返しになりますが事業概要について説明させていただきます。

最初に、連続立体交差事業でございます。

事業区間は三滝川から海蔵川間の680メートル。

事業期間は平成18年度が令和2年度まででございます。

なお、鉄道の高架軌道は平成28年5月に協議を開始しています。

総事業費は106.55億円。

整備内容といたしましては、平面交差の線路高架したことに加え、鉄道と交差する道路について、拡幅及び歩道の整備を実施いたしました。

一番広いところでは、4メートルから22メートル、18メートル拡幅してございます。

次に、西浦バイパスの事業概要です。

事業期間は、四日市市西町から西浦2丁目までの460メートル。

事業期間は平成18年度から平成29年度、総事業費が18.71億円。

事業概要については、横断に示します通り、河川内ルート、堤防天端ルート、この二つのルートを廃止して、堤防内側にこれらのルートを集約した新たな道路を整備いたしました。

次に、費用対効果分析について説明いたします。

まず、参考となるんですが、連続立体交差事業及び西浦バイパスの両方整備した場合、今回の整備した内容と整合してるものでございますが、それぞれ、移動時間短縮便益、走行時間減少便利、交通事故減少便益を合計し、基準年である令和4年に現在価値化すると、便益は281.7億円。

費用については、当事業と供用後50年間必要となる維持管理費を合計し、現在価値に換算すると、177.4億円。

以上により、両方整備した場合の費用便益が1.6となり、費用を上回る効果が発現されています。

次に、連続立体高架事業単独で整備した場合について説明させていただきます。

連続立体交差単独で整備した場合、先ほどと同様に費用及び便益を計算いたしますと、費用は223.7億円。

便利は154.3億円。

以上により、費用便益比は、1.4となり費用を上回る効果が発現されています。

最後に西浦バイパスについて説明します。

連続立体交差事業と同様に西浦バイパスと単独で提示した場合の便宜及び費用計算すると、便益は96.7億円。

費用は29.5億円となります。

以上により、西浦バイパスの費用便益比は3.3となり、こちらも費用を上回る効果が発現されることがわかりました。

それでは、最後になります。それぞれの事業に対する満足度を、地域の方々にお聞きしました、その結果を説明させていただきます。

連続立体交差事業では、地域住民、約 79%、道路利用者約 71%の方々が満足どちらかといえば満足という回答をいただいております。

満足度が若干低く見えますが、どちらでもないわからないところと、どちらも 95%以上という形となります。

次に、西浦バイパスに関するアンケートをしたところ、地域住民の約 65%。

道路利用者約 71%の方々が満足、どちらかどちらかといえば満足と言う回答をいただいております。

連続立体交差事業と同様に、どちらでもない、わからないを除くと地域住民の 95%、道路利用者 98%となります。

以上で事後評価の概要について説明を終わらせていただきたいと思います。

ご清聴ありがとうございます。

(委員長)

はい。

どうもありがとうございました。

今の説明について次回の審議に向けてなにかご意見、ご要望ございましたらお願いします。

(委員長)

私から 1 点。次にお願いしたいのがございまして、交通流の台数がこれをやったと。

これっていうのは、バイパスの道路とか連続立体交差の踏切の通る台数が変わるんじゃないでしょうか。結果として、増えたのか減ったのかというのがある種の判断、解析系の交通流の推定結果、台数があれば多分、他の時間とか費用だとかベースになっていると思うのですが今の資料ですと台数がなかったのでもうそれで次回説明してください。

(四日市建設事務所)

わかりました。

ありがとうございます。

交通量の推計の方でもそうですし、実際に昨年ですかね。

実際の交通量も計っておりますので、整備前、整備後の比較もできますので、それについては、今度の本審査会でご説明させていただきたいと思っております。

(委員長)

他に何かいかがでしょう。

本当一つ加えて言うそうですね。

川原町駅周辺総合整備事業やった2つの事業についての対象これなのでいいのですがおそらく密接にかかわってきて、建設事務所さんとしては、複合的にやってらっしゃると思いますので、もう少し、おそらく四日市駅はかなり都市に近いところでございますので、全体の総合整備事業の概要ぐらいはお話さしていただいた上でこの事業のご説明をいただいた方がより理解は深まるんじゃないかと思います。

私はもうかなり委員が長いので、前回に1度この審査をやったと思うんですけど区画整理事業と連続立体交差事業の2つの事業の合わせた説明を受けたような気がするんですけども三重県さんで把握している全体の整備事業というのはどういうものかっていうことは委員の皆さまにご説明したうえで今回のプロジェクトの費用対効果を説明するとよりわかりやすいのではないかと。

他いかかでしょうか。特にご意見ございませんかね。

それでは他にないようでございますので今回はこれで終わりにさせていただいて次の504番の事業の道路事業の説明を準備ができ次第お願いします。

504番 (国道167号鶴方磯部バイパス)

(志摩建設事務所)

それでは、志摩建設事務所事業推進室長、相本でございますよろしくお願いたします。

それでは、504番の一般国道167号鶴方磯部バイパス道路事業の事後評価について、ご説明させていただきます。

当事業は、平成20年度の事業が完了し、5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3条に基づき、事後評価を行うものです。

なお同事業につきましては、平成27年度に道路事業再評価が実施され、事業継続が了承されております。

本事業区間について、本事業区間は、図上の破線で示した箇所になっておりまして志摩市に位置しており、当路線は志摩地域と伊勢鳥羽地域を連絡するとともに、沿線地域の生活産業、観光を支える道路であり、大規模な災害時は、避難、救助等、広範囲な応急対策活動に利用される緊急輸送道路にも指定されております。

なお、本事業区間は第一次緊急輸送道路に指定されております。

次に、国道167号の事業区間の状況でございます。

国道167号は、志摩市の志摩磯部駅鶴方駅周辺の市街地を通過すること、近隣に志摩スペイン村を始めとする観光施設が多数あることから、市街地において、朝夕や休日、観光シーズンには慢性的な渋滞となっております。

図上で茶色で着色させていただいたところは、渋滞箇所です。

右上の写真は供用開始前、平成27年の写真で、朝の8時ごろの鶴方駅周辺の渋滞状況を撮影したこととなっております。

このようなことから志摩市市街地の交通渋滞を解消し、安全で円滑な、道路を確保を図ることから、昭和61年度から鶴方磯部バイパスの事業に着手しております。

次に、事業区間の防災面における現状について説明します。

一つ目としましては、先ほどもスライドでご説明しましたように、渋滞発生に伴う救急搬送の遅れが生じていました。

また二つ目として鶴方の交差点部及び磯部大王線の海岸沿いが浸水区域になっておりまして、有事の際に緊急輸送道路としての機能を発揮できないという恐れがありました。

このことから、当バイパス事業は渋滞解消とともに防災面において安全で円滑な交通の確保を目的に実施しました。

次に、事業沿革についてご説明させていただきます。

鶴方磯部バイパスは、平成7年度まで、高塚交差点から土橋交差点の間の約3キロ、平成16年度までに、赤松ヶ谷から鶴方までの約1.3キロを供用を開始し、平成29年度に残る約3.4キロを開通し全線約7.7キロを供用開始しております。

なお平成7年度開通区間と並行する現道主要地方道磯部大王線は、開通に伴い交通渋滞

が緩和されております。

次に、費用対効果分析を行った結果をご説明させていただきます。

便益については走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の3便益の合計を令和4年基準に、現在価値換算すると、755.2億円となっております。

また、建設に必要となる工事費、用地補償費及び供用後の維持管理費も、こちらも令和4年基準に現在価値に換算しますと、328億円となっております。

以上のことから、費用便益費は、便益の755.2億円を費用の328億円で除算した結果、2.3となりまして、費用に対する事業効果を発現しているとなっております。

最後に、バイパス開通に係るアンケート結果をお示させていただきます。

アンケートにつきましては、広域的利用者と地域住民への利用者に対してアンケートを行っております。

結果としまして、地域住民の97%、近隣県の道路利用者90%以上は、どちらも、どちらかといえば満足と多い結果となっております。

簡単ではございますが、以上で概要説明終わらせていただきます。

よろしくお願いいたします。

(委員長)

どうもありがとうございました。

こちらについても次回の審議に向けて何かご質問等ございますでしょうか。

(委員)

ご説明ありがとうございました。

すいません。

スライドの2枚目の地図の中に黒い矢印で写真①と鶴方駅のところに写真②ってあるんですけど、向かって右側に貼っていただいているのが上も写真①と下も写真①とあるのですがこれは写真②っていうのは。

(志摩建設事務所)

ここにちょっと本日つけさせていただいていませんで、次回つけさせていただきます。

(委員)

よろしくお願いいたします。

ありがとうございます。

(委員長)

私からはこちらもですね金額ベースでは出ていたと思うのですが交通流についてどれく

らの従前、従後台数の変化を予想していたか、ですね。

さっきの四日市もあるのであれば最新の交通事情が実際どうだったかわかると費用対効果のベースになる数値になると思いますのであればお願いします。

(委員長)

簡単な事このアンケートはいつ頃、最近やった調査ですか。
行った日付が書いてないようですので。

(志摩建設事務所)

今年です。

(委員長)

今年ですか、このためにやっていただいたのですか。
はいわかりました。

(委員長)

ほかございませんでしょうか。
それでは質問がないようでございますので、どうもありがとうございました。

(事務局)

ここで一旦、休憩をいれさせていただいてもよろしいでしょうか。5分間休憩を取らせて頂きます。

(委員長)

それでは早いですが、水産基盤整備事業の一般的概要の説明をお願いします。

水産基盤整備事業の一般的な事業概要

(水産基盤整備課)

水産基盤整備事業の一般的な概要について説明させていただきます。

私は三重県農林水産部水産基盤整備課で課長補佐をしております玉津といいます。

本日は、当課の課長の大野が他の業務と重なり出席できませんので、私、玉津の方から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。

それでは、座って説明させていただきます。

まずは、説明の内容の構成について説明させていただきます。

まず、事業の概要としまして、最初に事業の目的を説明したあと、漁港整備と漁場整備の概要について説明します。

そして、事業計画について水産基盤整備事業における事業計画について説明させていただきます。

二つ目に、評価対象事業の位置付けとして、今回の評価対象となる事業が、県の新たな総合計画である、みえ元気プランのどこに位置付けられているかを説明いたします。

そして最後に、費用対効果分析について、基準と算定項目、そして、マニュアルの改正点について説明いたします。

それでは、水産基盤整備事業の目的について説明します。

水産基盤整備事業は、水資源の持続的利用と国民のニーズに的確に対応した水産物の安定供給及び、水産資源の整備環境の保全創造に資するために、漁港及び漁場の計画的な整備による水産物の生産及び流通の基盤づくりを総合的に行うこととしています。

水産基盤整備事業の整備は、大きく分けて、漁港施設の整備と、漁場の整備があります。今回評価いただく、漁港関連道というのは、この漁港施設に含まれるものであって、漁港と主要道路を結んで水産物の運搬といった漁業活動を主な目的として広域的に整備する道路事業となります。

次に、漁港整備の概要を説明させていただきます。

左側に漁港漁場整備法の条項を抜粋したものを示していますが、漁港整備事業とは、漁港の新設、漁港施設の新設、増築、改築、補修、もしくは、除却を行う事業となります。

漁港施設は、この写真の上の方にありますように、漁港内を静穏に保つための防波堤や突堤、また、獲れた水産物を船から陸揚げするための岸壁、それから、水産物を出荷するための輸送施設などがあります。

次に漁港関連道の説明です。

漁港関連道は、漁港と漁港を結ぶ、または漁港と近隣の主要道路を結ぶ道路になります。

今回評価する桃取地区は、起点を主要道路であります県道 759 号、終点を舟越漁港としています。

続きまして、漁場整備の概要です。

漁場整備事業についても先ほどと同じように、条項の抜粋を示しています。

魚礁の設置や、水産動植物の増殖場、養殖場の造成など、漁場の保全を目的とした事業になります。

写真は鋼製の魚礁やコンクリート製の藻礁を設置している状況の写真になります。

続きまして、事業計画の説明になります。

三重県における長期的な事業計画を策定するにあたり、三重県を六つの圏域に区切って、それぞれの圏域で、総合水産基盤整備事業計画というのを立てております。

総合水産基盤整備事業計画では、それぞれの圏域における水産業の状況を踏まえ、水産物の流通の拠点となる、流通拠点漁港や、地域の中核的な生産活動が行われている生産拠点漁港などを設定しています。

県内には 72 漁港あり、県管理はそのうち 13 漁港ありますが、こういった拠点漁港を中心に、漁港整備の計画や漁場整備の計画をたてています。

今回評価いただく桃取関連道がある答志島は、この鳥羽漁業圏域にあります。

圏域の範囲は鳥羽市ということになります。

この答志島には鳥羽漁業圏域内で流通拠点漁港であります答志漁港、それから、生産拠点漁港である舟越漁港がありまして、三重県の水産業にとって、重要な位置付けとなっております。

次に、今回調査対象となる事業の位置付けになります。

今回、評価対象事業となる水産基盤整備事業は、県の新たな総合計画である、みえ元気プランにおいて、施策 6-3、水産業振興における基本事業 3、災害に強く生産性が高い水産基盤整備と活力ある漁村の構築として位置付けられています。

その水産基盤整備事業の中で、漁港関連道の整備は、水産物の流通及び漁業用資材の輸送を合理化して、安心、安全かつ安定的な水産物の供給を構築する、そして、漁村環境の改善を図るために、効率的な運搬が可能となる関連道の整備を行うこととして位置付けられています。

続きまして、費用対効果分析について説明いたします。

費用便益比は、今回で言いますと、漁港関連道の整備を行うことによる効果を金銭に置き換えた便益と漁港関連道の整備に要する費用を比較することで、事業実施の効果を評価するための指標となる。

費用便益比は 1.0 以上となる場合は、整備に要する費用及び整備による効果が大きいことを示していることとなります。

今回の評価における算出は水産庁の水産基盤整備事業費用対効果分析のガイドラインと国土交通省の費用便益分析マニュアルに基づいて算出しています。

そして、漁港関連等の整備による便益の事例には走行時間短縮便益そして走行経費減少便益そして避難経路確保による効果といった便益があります。

費用は工事費と維持管理費といった、必要な経費を合計して算出しています。

続きまして、先ほど説明しました、便益の項目について詳しく説明していきます。

まず、走行時間短縮便益についてですが、漁港関連道が整理された場合、整備前に比べて、目的地に早く着くことができるようになりますが、この短縮された走行時間をお金に換算したものが、走行時間短縮便益になり、これは費用便益分析マニュアルに記載の算出方法である、前のスクリーンで言いますと、下段の式によって求めることになります。

なお、この時に用いた交通量につきましては、令和3年12月に、交通量調査を実施した上で、地元漁協へのヒアリングをして、一般交通と漁業活動等の分別を行っています。

続きまして、走行経費減少便益について説明いたします。

漁港関連道が整備されたことにより、自動車がスムーズに走行できるようになると、自動車の燃費など、自動車の走行にかかる費用が節約できます。

この節約費用を算出したものが、走行経費減少便益となります。

走行経費は、画面ですと下の方になり、マニュアルに従って式で求めます。

続きまして、避難経路確保による効果について、漁港関連道が整備された場合、整備前に比べて避難場所に早く着くことができます。

避難場所への経路を確保することで、避難が可能となる住民が増加して、人的損失額が減少することを、お金に換算したもので、これが避難経路確保による効果となります。

避難経路確保による効果は、ガイドラインに従って、この画面でいうと下の式によって求めていくことになっております。

最後に、費用便益分析マニュアルの前回からの改正点について説明いたします。

費用便益分析マニュアルは令和4年2月に改定がありまして、今回の事後評価では、改訂版を適用しています。

主な改正点としましては、便益の算定の基礎データとなる原単位を平成20年価格から令和4年価格に更新しているのですが、表記で令和2年価格となっているのですが、令和4年の記載間違いでございます。

申し訳ございません。

令和4年の価格に更新しております。

走行時間短縮便益の計算に用いる時間価値原単位の変更は、この下段の通り平成20年価格に47.91に対して改定後は52.94、令和2年と書いてあるのですが、この52.94という数字は、令和4年の価格、正しい数字を入れて、記載しております。

これによって小型貨物車の時間価格原単位というのが増加していくことになります。

また、走行経費減少便益の計算に用いる走行経費原単位につきまして、速度が時速15キロ、時速30キロの時の走行経費原単位が、今回のマニュアルの改定により、平成20年価格から、こちらも、令和2年と間違っ記載しているのですが、令和4年の間違いです。

令和4年の価格が増加しております。

こちらに記載している時速15キロのところは、21.98、時速30キロのところの19.61この数字自体は、令和4年の価格を記載しており、2年と4年の表記が間違っております。

以上がマニュアルの改正点となっております。

説明の方は以上となります。

よろしくお願いいたします。

(委員長)

はい。

ありがとうございました。

今の説明について、ご意見ございますか。

(委員)

水産基盤整備事業における、道路整備評価と一般的な道路整備は基本的には同じですか。

(水産基盤整備課)

今回、用いている走行時間短縮便益と走行経費減少便益というのは、国土交通省のマニュアルに基づいて、算出しておりますので、基本的には同じだと考えております。

(委員)

説明していただいた中で漁業関連の車両か一般車両かを区別するとおっしゃっていたと思うのですが、それは何か評価に影響はあるのでしょうか。

(水産基盤整備課)

ヒアリングで、一般交通と、漁業活動の区別をしており、効果の算定に関するところで、漁業活動に関する経費というのを算出しているため、一般交通と漁業活動に要する車の種類を分けて算出しているということです。

(委員)

分けて評価にも影響している。

(水産基盤整備課)

影響しています。

(委員)

具体的に何かどのように評価に影響しているかが分かるとありがたいなと思います。

(委員長)

次回の中で結構だと思いますが、要は道路事業では、時間と経費と事故の影響それにかえ

て避難経路となっている項目はわかるのですが、今、委員がおっしゃってるのは、車種を漁業用か一般用か分けるとおっしゃって、それがこの具体的な費用便益分析にどう影響しているかよくわからないことだと思いますのでそれはちゃんと次回説明していただければと思います。

(水産基盤整備課)

今回の説明のところで説明させていただきたいと思っております。

(委員)

私もちょっといまいち理解できていないのは、資料の後ろにつけていただいた水産のマニュアルってあるじゃないですか。水産基盤整備事業の費用対効果。ここにこの道路に関してはあまりないんですよ。

だから、おそらく道路がメインであると国交省の方の一般的な道路の費用便益マニュアルを使いながら併用されているということだと思うのですが、それをどんなふうに併用されているのかわからないと思います。

その運用は三重県さんがしているので、あくまで水産庁の水産基盤整備事業の費用対効果のマニュアルと道路の費用分析マニュアルをどうミックスしたかは三重県の分析だと思います。

マニュアルがあるのかもしれませんが、こういうふうにやることになってるからこうやったらこういう結果になりましたという繋がりが分からないとちょっと我々としては混乱する可能性があります。

あと最後の方にあった、令和2年じゃなくて令和4年だったっていうのは、これは令和2年っていうのがこの後につけていただいている、水産基盤整備事業マニュアルが出来たのが令和2年ですよ。おそらく今おっしゃったように4年に変えたっていうのは、この項目については、水産基盤整備事業のガイドラインを使っているのではなくて、国交省の方のガイドラインを使っているということですよ。

要は、どちらのガイドラインに従って、どんなふうにこの事業を評価されたか。

ちょっといまいちわからない。

二つの関連があるので。

(司会)

これで今、令和2年価格に更新って言ったのを訂正してもらったと思うんですけど、これであっていませんか。

(水産基盤整備)

令和4年の2月が変わったと思いますのでそれに合わせてもらいました。

(司会)

令和 4 年 2 月にガイドラインを改定して、下の令和 2 年価格っていうのは先ほど訂正したと思うんですけど、そこってそのまま令和 2 年ですよ。

ガイドラインは、令和 4 年の 2 月だと思うのですが。

(水産基盤整備課)

マニュアルの価格が、令和 4 年 2 月に改正されたのでそれに合わせました。

(司会)

先ほど訂正したのが令和 2 年価格に更新っていうのを令和 4 年に変えてとおっしゃってましたよね。

令和 2 年であってるっていうことよろしいですよっていうことなんですけど。

(事務局長)

道路事業の方と説明がちぐはぐになっているので、これは令和 2 年価格でいいんじゃないかなってちょっと事務局サイドとしては思ったので確認をお願いします。

(水産基盤整備課)

確認させて下さい。

(委員長)

はい。

あんまり我々としては、その何年か、あんまり細かく見てたわけではないんですけどそこは運用としてははっきり説明したほうがいいと思います。

(委員長)

他いかがでしょうか。

その上でちょっと私の方から、さっきの、道路の費用対効果便益の中で、避難経路確保便益があったと思うのですが、頭では理解できるんだけど、先ほど言った精神的被害額っていうのはだいたいどれぐらいの原単位になっているのか。これ 1 人当たりということですよ。というのと、対象年度をどのように、関連されたのかっていうのは、これは一般的なことでというよりは、次回の説明に加えていただくとありがたいなと。また後の概要説明で言ってるのであれば、それでいいので。

ほかにいかがでしょうか。

ないようでしたら、502 番水産基盤整備事業の概要をお願いします。

502番 水産基盤整備事業 (桃取地区)

(伊勢農林水産事務所)

三重県の伊勢農林水産事務所、水産室長の南です。

水産基盤整備事業桃取地区漁港関連道の事業評価について説明させていただきます。

当事業は、平成28年に完了しており5年が経過したため事後評価を行います。

以後、座らさせていただきます。

三重県鳥羽市の答志島には桃取漁港、舟越漁港ほか計四つの漁港があり島の多くが伊勢志摩公園地区に指定されております。

舟越漁港は避難港としての役割に加えて、黒ノリ共同加工施設などが整理されており当漁港と各漁村を結ぶ関連道の活用と相まって島内の生産拠点として重要な役割を担っています。

桃取地区漁港関連道は、漁業生産の拠点である舟越漁港と天候に左右されずに本土と往来できる桃取漁港を結んでおりまして、漁業関係者の輸送時間が短縮するとともに、走行の安全性も向上しています。

関連道は漁港関係者をはじめとして、地域住民の生活に欠かすことのできない道路となっております。本事業では、水産物の輸送時間を短縮し、品質向上や走行経費の低減を図ることとしております。

関連道の整備により、安全安心かつ安定的な水産物の供給網を構築し、水産業の発展を図るとともに、その環境を改善することを期待してしています。

事業期間は平成20年度から平成28年の十年間で、総事業費は約18億7800万円。道路延長は1950メートルで、幅員は5メートルとなっております。

事業の効果といたしましては、漁業者の移動など、漁業活動に係る走行時間の短縮、漁獲物など水産物の流通に係る走行時間の短縮、水産物の本土への出荷など、海上輸送に係る走行経費の縮減、水産物の陸上輸送にかかる走行の縮減、災害時の避難経路及び避難場所が確保できる直接的な効果を今回算定しております。

費用便益分析については、費用については事業費と同様40年間の維持管理費の合計を現在価値に換算して約30.1億円となっております。

便益は便益発生年から令和38年度までの便益を現在価値に換算して合計値は約41.1億円となります。

あと、定量化していない事業効果について、一般交通も安全に走行できるようになったこと、時間短縮して利便性が向上、また、救急搬送など、桃取地区の緊急時の利便性が向上したことがあります。

次に事業において影響を受ける予測された希少植物や絶滅危惧種について、影響を受けない場所に移植、放流するなど、保全対策を実施しており、当事業による絶滅等の影響はないものと考えております。

漁業は全国的に生産量減少が続いておりますけれども、答志島については、漁船隻数や漁業就業者数の減少は緩やかになっております。

漁業就業者のうち60歳以上高齢者が占める割合は比較的少なく、漁業者の減少も比較的緩やかなことから、継続的な発展が期待されています。

県民意見としましては、水産物の輸送時間が短縮されて、漁業活動効率性が向上した、^④走行時間減少して水産物が向上した、など主に利便性や安全性が向上したなどの意見が確認されています。

今後の課題としましては、維持管理費が負担になっているとの意見がありましたが、これについては、関連道の管理者である鳥羽市と調整を行い、今後事業計画を立てる際には維持管理が負担にならないような工法を検討していきたいと考えています。

最初の3点につきましては、漁業関係の交通については、事業効果として、便益を算定させていただいて、あと、災害時の避難経路及び避難場所の確保効果について水産庁のガイドラインに基づき算定しています。

その一般交通に関しては、水産庁事業ということで、定量化しない効果として表現させていただいております。

(委員長)

はい。

どうもありがとうございました。

また次回に向けてご意見ご質問ございましたら。

おそらく費用便益額についてもう少し詳しい算定方法を教えていただくと先ほどの北野委員のご質問とか、あと私が疑問に思っている一番便益としては高い避難経路の対象年数とか、計算の仕方を教えていただければこれだけ効果があるんだと分かるかと思えます。

(伊勢農林水産事務所)

本審査までに準備させていただきます。

(委員長)

他いかがでしょうか。

(委員長)

答志島は個人的に毎年行っているのですが、だいたい車社会ですよね。以外と効果が結構あると思うんですよね。

(伊勢農林水産事務所)

ほぼこの関連道を使っていると思います

(委員長)

ほかいかがでしょうか。私の印象としてはやっぱり別に道路事業の評価ではなくて、水産基盤整備の道路としてどちらかっていうと水産業にどれだけ役に立ってるかっていうことがわかるようなのがあるといいかなという。

漁港に運ぶんだけど、当然海洋輸送で、漁港がその正直もっているような物流を含めたトータルとして水産基盤としてこの道路があると、こんなに輸送が良くなったというように定性的なもので結構ですので、答志島に必要なんだってという理解に繋がるかなと思いますので。

それは何か資料か何かあればお示しいただいた方がより理解しやすいかなという気がいたします。

他何かございますか。

(委員)

どうもありがとうございました。

先ほどの便益の金額に換算できるところではないんですけど、事業の効果（直接的効果）の災害時の避難経路及び避難場所の確保効果というところですね避難経路って言うのは何となくわかりませんが、避難場所って言うのはこの道路自体が避難場所、高い所になるので一時的な避難場所となるということですか。

(伊勢農林水産事務所)

そうです。

漁港にいる方が、震災で津波があった際に今までだと津波が到達するまでに安全な場所まで逃げられないんですけど、今回はこの道路整備したことによって、避難できるようになったということです。

(委員)

この道路自体がそのような使い方ができるということですか。

例えばこの道路が、そういうような、何か周知じゃないんですけど、看板的なものを例えば出すとか、一時避難場所としての案内っていうのはないのですね。これは住民の意識としてそういう高いところにこういうものができたからこういう効果が一応望めるというような、感じですかね。

また行く行くは啓発の面でも何かしらの看板あるだけでも、いざという時にあそこが主要避難場所ではないですけど一時的避難場所になるんだなと分かるものがあればより効果的だと思います。

よろしく願いいたします。

ありがとうございました。

(委員長)

ありがとうございました。

他、いかがでしょうか。

どうもありがとうございました。

準備が出来次第、よろしく申し上げます。

農道整備事業の一般的な概要説明

(農業基盤整備課)

それでは、農道整備事業の一般的な概要説明をさせていただきます。

私は三重県農林水産部、農業基盤整備課長の湯浅と申します。

どうぞよろしくお願いいいたします。

それでは座って説明させていただきます。

まず、本資料の構成についてご説明させていただきます。

まず、事業の概要につきましては、農業農村整備事業の目的や農道整備事業の事業計画について、ご説明いたします。

続きまして、2番の評価対象事業の位置付けにつきましては、県が策定している今後5年間の中間戦略である、みえ元気プラン案での位置付けをご説明いたします。

続きまして3の費用対効果分析につきましては、費用対効果の算定方法と、マニュアルの前回からの改正点につきましてご説明をさせていただきます。

それでは事業計画と目的につきましてご説明をさせていただきます。

本県では、令和2年3月に策定しました、三重県農業農村整備計画に基づきまして、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柱といたしまして、農業農村整備事業に取り組んでおります。

この中で、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り組みを進めていくこととしております。

今回、評価していただきます、農道整備事業は、2の安全安心な農村づくりに位置付けております。

続きまして農業農村整備事業の柱の一つ目の、農業生産性の向上におきましては、担い手への農地の集積集約化を進めるために、農業用水の給水の自動化や、パイプラインやほ場の大区画化に取り組み、水管理や維持管理の省力化を推進しています。

次に、二つ目の安全・安心な農村づくりでは、農村の安全・安心を確保するため、農業用ため池や、排水機場の耐震対策及び長寿命化を実施して、農作物の湛水被害や宅地等の浸水被害の未然防止に取り組んでおります。

続きまして三つ目の地域の特性を生かした農村の振興では、中山間地域等の条件不利を解消するために、集落道路や農業集落排水などの生活基盤や生活環境の整備を進めております。

続きまして農業農村整備事業の柱の二つ目、安全・安心な農村づくりに位置付けられている、農道整備事業の事業計画につきましてご説明させていただきます。

県内では、優良な農地の持続的な確保や農地と主要農業施設を結ぶ農道の整備といたしまして、広域営農団地農道整備事業等を実施しまして、これまで、約1280キロの農道を整

備してまいりました。

現在、これらの農道の多くは、標準耐用年数を経過いたしまして、老朽化により機能が低下しておりますので、今後は保全対策事業につきまして、舗装の修繕や法面保護等の更新整備に取り組みます。

続きまして今回、評価対象となる農道整備事業の県の総合計画における位置付けにつきましてご説明をさせていただきます。

農道事業は、本県の今後5年間の中期戦略であるみえ元気プランにおきまして、施策6の4、農山漁村の振興の基本事業3、安全・安心な農村づくりの中に位置付けておりまして、中山間地域等に安心して住み続けられるよう生活インフラの整備を推進し、農村生活の利便性や快適性の向上に向けて取り組むこととしております。

続きまして、費用対効果分析についてご説明いたします。

農業農村整備事業の評価基準である総費用総便益比は、道路整備を行ったことによる効果を金銭に置き換えた便益と、道路整備に要した費用を比較しまして、事業実施の効果を評価するための指標です。

総便益とは、品質向上効果、営農にかかる走行経費節減効果などを評価期間内で、現在価値化した合計により算出しております。

また、総事業費用につきましては、工事費、用地費、評価期間内、40年の再整備費を現在価値化した合計により算出しております。

そして、これらを計算して得られる総費用総便益比が1.0以上となる場合は、道路整備に要する費用より効果が大きいことを示しております。

次に便益の算定項目についてご説明いたします。

まず、品質向上効果についてです。

農道整備の場合、農作物の荷傷み防止効果となります。

整備前の既設農道が、未舗装または舗装の凹凸が激しい場合、運搬する農作物の損傷が大きいため、商品として出荷できる量は減少いたします。

これが農道を整備することによりまして、商品として出荷できる量が増加しますので、増加する出荷量と作物単価により算出した金額が荷傷み防止効果となります。

計算式にあります、収穫量、商品化向上率、作物単価は、対象となる農作物により異なりますので、個別の作物ごとに算定いたします。

ちなみに、商品化向上率は1から8%で、平均的には3%程度となっております。

品質向上効果の総便益は、工事完了年度から一定期間40年以内で現在価値化を算定しまして、その総和をもって総便益を算出しております。

次に、維持管理費節減効果についてでございます。

農道の新設・拡幅の整備が行われた場合は、維持管理が増加しますが、この増加する維持管理を金銭に換算したものが、維持管理費節減効果でございます。

通常、道路の新設、拡幅の場合は、維持管理費が増額するため、マイナスの効果となりま

す。

これを、工事完了年度から一定期間内で現在価値化し、その総和をもって総便益を算出します。

次に、営農にかかる走行経費節減効果についてです。

農道の整備・改良が行われた場合、農業輸送車両が小型車から大型車へ移行することができ、1度に多くの輸送ができるので、運搬車両の延べ台数及び走行時間が減少いたします。

このことによる、減少する人件費等を金銭に換算したものが、走行経費節減効果です。

走行経費は、画面下段の式により求めることができます。

これを工事完了年度から一定期間内で現在価値化し、その総和をもって総便益を算出いたします。

次に、一般交通等経費節減効果についてご説明いたします。

農道整備によりまして、農道利用する一般車両がスムーズに走行できるようになると、一般車両の走行時間が短縮されまして、走行にかかる費用が節減できます。

この費用を算出したものが、一般交通等経費節減効果でございます。

総走行経費は画面下段の式で求めることができます。

これを工事完了年度から一定期間内で現在価値化をしまして、その総和をもって総便益を算出します。

総費用総便益比は、これらの総便益と費用で算出しております。

最後に、事業評価マニュアルの前回からの改正点についてご説明いたします。

事業計画策定時には、改正版、新たな土地改良の効果算定マニュアル平成19年9月で算定していましたが、今回の評価では、平成30年2月に一部改正されました。

土地改良事業の費用対効果算定マニュアルに基づきまして算出しております。

主な改正点につきましては、算定様式の一部の文言修正でありますので、効果の考え方、算定手法につきましては変更はございません。

なお、費用対効果分析に必要な諸経費等につきましては、令和4年4月に農林水産省農村振興局整備部から通知がありました、土地改良事業の費用対効果分析に必要な諸経費等についてを用いております。

説明は以上となります。

よろしく願いいたします。

(委員長)

はい。どうもありがとうございました。

今の説明について何かご質問等ございますか。

(委員)

便益の中で維持管理費節減効果というのがありますよね。

これは道路の場合、後ろに付いているマニュアルは一般的な農道整備の話なので農地とか灌漑地とかそのようなことも含めた項目だと思うのですが道路に関して言うとどういう意味になりますか。つまり、維持管理費が削減されるって道路なのでそもそも、県道であれば県さんが削減されるのか。

それでもその利用しているのは、農林ですね。

県民が、費用は削減されるという意味ですか。どういう意味で、維持管理費削減効果、一般的にはそれでいいのですが、道路事業の場合どうですかね。

(農業基盤整備課)

道路を拡幅したり新設しますと、アスファルト舗装などの維持費用が発生いたしまして、道路管理者が必要な費用が増えるということで維持管理費節減効果はマイナス効果となります。

(委員長)

そうすると別に誰が負担するかは別にして、農道だから道路痛みますよと、良くない道路であれば。

その費用が農道整備するとほとんど多分、行政のを利用すると思うのですが、これが整理すると、削減されるっていう効果を、それを便益としてみている。

(農業基盤整備課)

道路管理者が維持管理に必要な費用が発生するという事でプラス効果ではなくて、マイナス効果ということで、計上させていただいております。舗装を直したり、維持管理を、道路をつくることによって新たに発生する維持管理費となります。

(委員長)

つまり要は道路を作ったら、維持管理費増えますよってことですね。

それをマイナス効果として、見てるから、むしろ費用だと思ってみたほうがいいのか。

(農業基盤整備課)

そういう意味です。

(委員長)

便益に入っているのでは意味が分からなかったもので。そういう意味ですか。

(農業基盤整備課)

県土整備部さんとかですと、この維持管理費をコストで計上していると思いますが、農業

の場合ですと、効果で計上することとなっています。今回、ここに道路がなく、新しく作ることで、新たに維持管理費が発生します。例えばこちらに田んぼがあって、こちらに田んぼがあって、両側に道路があって、この道路二つをなくしてしまっ、一本化することで、稀にこの維持管理費効果は、今回はマイナスですけれども、施設をなくして統一化することによって、プラスになる場合もございます。農道整備事業では、維持管理費削減効果は、マイナスだったりプラスになったりしますが、効果で計上することとなっています。

(委員長)

どっちに入れるかは別にしてプラスになれば便益だし、マイナスになれば費用になる。

それは、わかりました。

それは事業が違えば、扱いが違うという理解はできます。

他はどうですか。

はい。

それでは、一般的概要説明は終わりでそれでは 501 番の、農業農村整備事業の概要説明をお願いします。

501番 農業農村整備事業 (中南勢・中南勢2期(ビーフロード))

(松阪農林事務所)

松阪農林事務所、農業基盤室長の森山でございます。

どうぞよろしくお願いいたします。

それでは事後評価 501 番中南勢、中南勢 2 期地区の概要につきまして、ご説明させていただきます。

それでは座ってご説明させていただきます。

本地域は、三重県の中南勢に位置しており、都市部でハウスイチゴ、中山間地ではみかん、山間地ではお茶の栽培が行われております。

また、松阪牛の飼育の中心的地域として高い評価を受けております。

しかしながら、これらの生産団地を連結する道路網が未整備のため、運搬に時間を要し、非効率な農業経営になっておりました。

このため、広域農道を建設し、農産物の流通と、農業生産活動の活性化を目的に、道路を整備したものです。

なお本計画は、当初計画から一部路線で、既設道路の利用や取付部の、ルート変更によりまして、3109mの減少となったことから、事業計画の変更を行っております。

この計画を対象としまして、今回の事後評価を行っております。

それでは事業内容についてですが、農道整備延長が 10996m、幅員につきましては、日計画交通量から、土地改良事業計画設計基準の 3 種 3 級に該当いたしまして、道路幅員を 6m 全幅 8m の 2 車線道路としております。

では中南勢地区についてご説明いたします。

本地区は明和町内での道路新設を実施しており、平成 11 年度から、平成 25 年度にかけて、4124m の整備を行っております。

中南勢 2 期地区につきましては、平成 12 年度より開始しまして、松阪市内の松阪工区は、2 つのトンネルを含む、道路新設区間で 2350m を整備しました。

また、多気町地内の勢和多気工区につきましては、新設と一部拡幅区間からなっておりまして、4522m を整備し、平成 28 年に完了しまして、合わせて 6872m の供用を開始しております。

次に経済効果についてご説明させていただきます。

今回の費用便益分析につきましては、農水省の効果算定マニュアルにより行っております。

まず最初に便益についてです。

現在の農業農村整備事業の効果は四つに大別されておりますが、本農道事業整備においては、食料の安定供給の確保に関する効果及び農村の振興に関する効果を便益として計上しております。

一つ目の食料の安定供給の確保に関する効果ですが、品質向上効果、維持管理費節減効果、営農にかかる走行経費節減効果の三つでございます。

二つ目は、農村振興に関する効果としまして、一般交通等経費節減効果がございます。

一つ目の、品質向上効果ですが、これは、農業生産物の品質への影響に関する便益でございます。

道路をアスファルト舗装整備することによりまして、トラックに積まれた農産物へのダメージを軽減し、品質を守ることで発生する（5：37：26）効果で年82万4000円。

二つ目の維持管理費節減効果は、施設の物理的な損耗を適切に維持するために必要な費用で、マイナス効果となり年1306万円となっております。

三つ目の営農に係る走行経費節減効果は、道路が整備され、舗装されることで、農産物を運ぶ車両の大型化が可能になるなど広域農道を利用する車両等の走行経費の低減や人件費の削減による効果を便益として算出したもので年13億5838万円となっております。

次に、農村振興効果からの発現効果ですが、一般交通等経費節減効果がございます。

この効果も営農経費節減効果と同様に広域農道を利用する一般交通車両が、道路が整備されることで、走行時間が節減され、人件費及び車両経費を便益として算出したもので年1億5457万4000円となっております。

次に、県民の意見としまして、アンケートを実施しました。

設問は9問で、それぞれ設問内容は一覧のとおりです。

また、配布エリアは、道路沿線の地域とし、松阪市では、山室自治会、多気町では丹生と長谷自治会、明和町では、池村自治会としまして、全部で675部を配布し、回収は415で、各自治会の回収は御覧の通りであります。

抜粋でアンケート結果の一つを説明します。約9割以上の方から効果があったと回答をいただき、その内訳は、日常生活が便利になった、通勤通学の走行距離や時間が短縮された。

レジャー・娯楽施設への走行距離や時間が短縮された。

農地への通作や農産物の輸送が便利になったなど、効果を認めていただいているところでございます。

以上で簡単ではございますが、説明を終わらせていただきます。

ご審議よろしく申し上げます。

(委員長)

はい、どうもありがとうございます。

ちょっと私から、1点だけ質問させていただきますと、最後のアンケートですね。

農村農業の整備なんで広域農道なんで必ず農業の効果ではないと思うんですが、どっちかっていう、通勤通学とか日常生活とかっていうところにいわれちゃうとレジャーや娯楽施設へのアクセスの情報、農業と関係ない、効果を実感されたって印象があるんですが、それに対してこの今みてる経済効果ということと言うと、効果で一番大きいのはやっぱり、営

農にかかる走行経費、そうすると出てくる数字の便益と県民の方が実際感じてる便益の意味がですね違うような気がするんですが。それはなんかどういうふうに我々評価すればいいですか。ちょっと今、悩んでいるんですけども。

何かそういうこの道路の、もう事業は終わったはずですので。

事後評価としてどういうふうに我々、理解したらいい。

何か補足される説明があれば次回、例えば具体的に言うと、ビーフロードという名前言ってるんだから、何か具体的に農業にこんな効果がありますよ。

そういうことがあれば、それはよかったねというふうになるでしょうし、このアンケートだけ見ると本当にあんまり農業に関係ないほうが多いのかなという感じがして、それはそれでいいという評価の言い方もあるのかもしれませんが。

その辺のどんなふうはこの事業を評価したらいいか。追加資料ございましたら。

(松阪農林事務所)

はい。

アンケートを取ったところは自治会になります。

道路を作った、近いところの自治会にアンケートをさせていただいています。

いろんな幅広い農業をされてる方、農業されていない方また一般の方を含めてアンケートをとらせていただいたという形になっております。

あと、アンケートの結果については複数回答ありとしておりますので、こういう答えが日常生活や、レジャーとかそういった方々が結構多かったっていうことも事実あります。一方、レジャーとか通勤というのは往復だけですよね。

一応通られる方、農業の走行費節減効果というのは、作物とかを運ぶということから往復以上、何往復も利用することからウエイトは確かに大きくなるのでアンケートの結果と経済効果としては、若干そういう考え方になってしまいます。

(委員長)

だから、住民にアンケートしなければならぬというふうになってるわけでもないでしょう。違いますか。

公共事業やったら、住民の方にアンケートを取りなさいということになっているのですか。

そういう訳ではないですよ。

要は、繰り返しますがこの事業をやった効果が具体的にこのような効果があったよというプレゼンテーション、その時に住民だけに聞いたら、多分農業よりは、生活が舞台になるのは、当然といえば当然なんですけど。

それだけをプレゼンされると私のような疑問が湧いてきてしまうのであの数字としては、こんなふうに費用便益が出てくるはずですけども、その中で定性的な意味がわかるよう

な説明があるとなおいいのかなと思います。

(松阪農林事務所)

そうですね、県民の意見を聴くということにはなっておりますので。

アンケート調査等と書いてあって、一般的にアンケートをする、いままでもやってきているそれにならってやってるってということなんですけども、利用者に特化したアンケートの作り方をしてませんでしたのでやっぱりこれは自治会の方が幅広く得られるのだろうと。

(委員長)

農業に関わらず産業道路ですから産業の場合で聞かないといけないんじゃないですか。

住民にも当然聞いていただいていた方がいいんですけども林道だったら林業に対してどのような効果があったか

これ、農村ですから、農業に関する定性的な評価がないと聞いている側からすると、やや違和感があるのかなと思います。可能な範囲で結構です。これからヒアリングするわけにもいかないから、多分、こういう事業やってらっしゃる具体的な効果は民間というか農業従事者にお聞きされていると思いますのでそういった点をプレゼンしていただいだけでも、大分印象が違ってくると思います。

その他にありますか。

次回に向けての説明は終わりで一旦進行を事務局へお返しします。

(司会)

長時間ご審議、ありがとうございました。

ここで再度事務連絡をさせていただきます。

次回の開催についてですが、今回は12月20日、火曜日に開催する予定です。

冒頭でも説明した通り、11月15日から変更させていただいておりますので、ご注意をお願いします。

出席予定の皆様におかれましては、お忙しいところと思いますが、出席の方よろしく願いいたします。

それではこれもちまして、令和4年度第4回三重県公共事業評価審査委員会を終了させていただきます。

本日はありがとうございました。

(令和4年度 第4回三重県公共事業評価審査委員会終了)