

令和6年度 第2回三重県公共事業評価審査委員会

1 日時 令和6年9月4日（水）10時10分から15時50分まで

2 場所 三重県吉田山会館 第206会議室

3 出席者

(1) 委員

岡島賢治委員長、小野寺一成副委員長、太田淳子委員、北野博亮委員、清水加奈委員、濱口千穂委員、別府孝文委員

(2) 三重県

(農林水産部)	農業基盤整備課 課長 ほか
(農林水産部)	農山漁村づくり課 課長 ほか
(農林水産部)	治山林道課 課長 ほか
(県土整備部)	道路建設課 課長 ほか
(津農林水産事務所)	森林・林業室 室長 ほか
(伊勢農林水産事務所)	宮川用水室 宮川用水課長 ほか
(熊野農林事務所)	森林・林業室 室長 ほか
(桑名建設事務所)	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
(伊賀建設事務所)	事業推進室 室長 ほか
(熊野建設事務所)	事業推進室 室長 ほか

(事務局)	公共事業総合推進本部 事務局長
	公共事業運営課 課長 ほか

4 議事内容

(1) 開会

(2) 評価対象事業の審議について

【再評価】

4番 道路事業（一般国道365号（東員工区その1））の審議

①桑名建設事務所から説明

②質疑応答

（副委員長）

橋の手前を4車線化することで交差点の渋滞緩和が見込まれるとのことですが、その先の中央大橋は2車線のため、渋滞が橋の手前に移動してしまう懸念はありませんか。具体的には、橋の区間も含めて渋滞緩和効果が見込めるのか、お教えてください。

（桑名建設事務所）

今回の事業区間1.8kmの渋滞緩和が目的です。将来的には員弁川上流に向けて4車線化を進める構想があり、その中で中央大橋の渋滞も解消されと考えています。

（委員）

交通量の増加を考えると事業の必要性は理解できます。一方で、他工事の残土を再利用する計画でしたが、1億円かけて再利用可能な土にする必要が生じたとお話がありました。なぜ事前に残土が使用できないと分からなかったのか、また、具体的にどのような理由で使用できなかったのか教えてください。

（桑名建設事務所）

今回の工事では大量の土が必要でしたが、当初は他工事で発生する土で賄う予定でした。しかし、他工事の残土では量が不足し、別の河川工事で発生する土を使用することになりました。その土は土質が悪く、改良が必要になったため、1億円の増額が必要となりました。

（委員）

先ほどの質問と関連しますが、当初は別の工事の残土を使う予定はなかったのでしょうか。別の河川工事の土を使う前提で計画を進めていたように思いますが、その点はいかがでしょうか。

(桑名建設事務所)

当初から他工事の土を使う予定でしたが、土質は工事発生時に判明するため、改良コストは未定でした。今回は、たまたま搬入される土に改良が必要だったということです。

(委員)

土の調達先によって輸送費も変わると思いますが、土の改良費用 1 億円には輸送費も含まれているのでしょうか。それとも、輸送費は別途かかるのでしょうか。

(桑名建設事務所)

今回の 1 億円は、河川工事から当該工事現場に搬入・仮置きしていた土の改良費用です。運搬費は含まれていません。

(委員長)

先ほど、コスト増加分について質問がありましたが、逆にコスト減少分として維持管理費の削減を挙げています。これは、事業費の削減ではなく、B/C（費用便益分析）で評価するライフサイクルコストの削減と理解してよろしいでしょうか。

(桑名建設事務所)

これは B/C に反映されるものではなく、ライフサイクルコストの削減効果として評価しています。

(委員)

セメント系改良材の使用について、1 億円増額となった根拠を教えてください。具体的には、使用した材料の種類、価格、改良対象となった土の量などの詳細を教えてください。

(桑名建設事務所)

セメント系と石灰系のどちらを使用するか、事前に試験を行い、土量 1 万立方メートルに対して試算した結果、セメント系が 1 億円、石灰系が 1.3 億円となりました。セメント系の方が安価だったため採用しましたが、結果的に改良材単価と土量が多かったため、1 億円の費用となりました。

5番 道路事業（主要地方道神戸長沢線（Ⅱ期工区））の審議

① 鈴鹿建設事務所が説明

② 質疑応答

（副委員長）

東西の連絡についてですが、集落から直接アクセスできるようにするため、そして集客効果を期待して、中央分離帯を開設したという理解でよろしいでしょうか。

（鈴鹿建設事務所）

現在、市道と工場の出入り口や工業団地への接続の関係で、いくつかの交通問題が生じています。具体的には、集落から商業施設へのアクセスが悪くなったり、商業施設への車の流入が制限されたりといった問題です。そこで、新たな市道を設置して交差点を設けることで解決を図りたいと考えており、今年度は設計を行い、今後は用地交渉などを進めていく予定です。

（委員長）

交差点の増加によって事業の効果が減ってしまうと思うのですが、その場合、評価指標 3.3 の数値は変更になるのでしょうか。

（鈴鹿建設事務所）

交通量が少ない市道は、便益計算（B/C）の算定対象外としています。今回の道路も対象外となる見込みです。実際には交通量が少ないながらも事故のリスクはありますので、信号設置による安全性向上は期待できます。

（委員長）

交通事故による便益は、交差点の数でカウントされているという認識でよろしいでしょうか。

（鈴鹿建設事務所）

すべての交差点が交通事故便益の算定対象となるわけではありません。今回の事業では、対象となる市道を選定しており、「フラワー道路」については算定対象に含めています。

(委員長)

(フラワー道路に設置予定の)信号については、どのように考えればよろしいでしょうか。

(鈴鹿建設事務所)

信号設置については、まだ未定です。警察は信号設置の必要性を認識していますが、現状では信号なしで2ヶ所の交差点として計算しています。

(委員長)

集落住民から横断したいとの要望があるにもかかわらず、信号設置が未定なのは、少し疑問を感じます。

(道路建設課)

交差点設置によって走行経費への影響はないと考えられますが、事故便益については委員長の指摘の通り、ある程度の変更は避けられません。しかしながら、B/Cは現状3.2であり、大幅な減少は見込まれません。

(委員)

企業誘致による交通量増加で、住民の生活に支障が出た場合、企業誘致自体が難しくなる可能性もあるのではないのでしょうか。住民への丁寧な説明を市と協力して行うなど、問題が生じないよう配慮をお願いします。

(鈴鹿建設事務所)

地元自治会には説明を行っていますが、意見は様々です。事業推進を望まない方の意見にも耳を傾け、交差点設置については丁寧な説明を行い、理解を得ながら進めていきたいと考えています。

(委員)

この事業区間は鈴鹿市民の利用が多く、渋滞が深刻なため、早期の事業完了が望まれています。丁寧な説明はもちろん必要ですが、予算の都合も踏まえ、可能であれば現在の事業期間から遅延なく、1年半程度で進めていただけないでしょうか。

(鈴鹿建設事務所)

用地買収交渉の早期化や、工程の工夫による工事期間の短縮など、できる限りの対応を行い、早期供用に向けて取り組んでまいります。

6番 道路事業（主要地方道鈴鹿環状線（国府バイパス））の審議

①鈴鹿建設事務所が説明

②質疑応答

(委員)

費用対効果分析の感度分析で、先ほどの東員工区の事業と比較すると、同じ残事業期間2年なのに算出したB/Cの値の幅が広く感じます。

この事業の特徴に合わせた設定でしょうか。

(道路建設課)

国府バイパスは東員工区の事業に比べ、残事業費が多いため、感度分析に違いが生じているものと考えております。

(副委員長)

コスト削減のため、全ての道路で防草対策を行うことは理解できません。しかし、写真のような緑豊かな河川沿いの道路でも、事例のように法面をコンクリートで覆う必要があるのでしょうか。

(鈴鹿建設事務所)

道路維持管理の観点から、法尻から1メートル程度をコンクリートで覆う対策を行っております。全面コンクリートではなく、部分的な施工が現状の防草対策方針でございます。

9番 道路事業（主要地方道御浜紀和線（西原バイパス））の審議

①熊野建設事務所が説明

②質疑応答

（副委員長）

バイパスの整備において、切土と盛土を用いていますが、土量バランスはどのように計画されているのでしょうか。事業区間内で土の流用などを行い、土量調整は完結できる見込みでしょうか。

（熊野建設事務所）

土量バランスはプラスマイナスゼロを目指していますが、この事業では切土量が上回り、やむを得ず土砂を搬出することになります。

（委員）

コスト縮減策として、法面に1メートルほどのコンクリート吹き付けを採用されていますが、これは三重県内の事業において標準的な仕様として推進されているのでしょうか。

（道路建設課）

はい、その通りです。三重県では新規道路建設において、維持管理の草刈り回数を削減するため、法面への1メートル程度のコンクリート吹き付けを標準仕様として、すべての事業で採用しています。

（委員長）

この事業も残り半分程度の進捗と伺っていますが、用地取得を含め、事業全体としては順調に進んでいるのでしょうか。今後の見通しについて教えてください。

（熊野建設事務所）

用地取得については、1.2キロメートルのうち1キロメートルは概ね完了していますが、残る区間は公図混乱区域のため難航しています。御浜町の地籍調査を待っていましたが、紀宝熊野道路事業が優先されることになり、現在は県単独で公図混乱の解決策を模索中です。解決には時間を要しますが、鋭意取り組んでまいります。

(委員)

観光誘客促進を目的の一つとして、バスも通行可能な道路整備を計画されていると思いますが、幅員 2.75 メートルという道路規格で、バスのすれ違いなど、円滑な交通処理は可能なのでしょうか。

(熊野建設事務所)

現状の道路幅では大型バスのすれ違いが困難ですが、本事業により 7.0 メートル（車線幅 2.75 メートル）の道路が整備されれば、大型バスの円滑な通行が可能になります。

(3) 答申

関係資料 委員会意見書参照

(4) 閉会