

第2回三重県公共事業再評価審査委員会議事録

1 日 時 平成13年8月2日(木) 午前10時～16時40分

2 場 所 グランパールあさあけ2階第1ホール

3 出席者

(1) 委 員

渡辺委員長、木本副委員長、青木委員、大森委員、朴委員、速水委員、福島委員、

(2) 事務局

県土整備部長、公共事業推進審議監、公共事業推進課長、河川課長、港湾課長、
道路整備課長 他

農林水産商工部次長、農業基盤整備課長、農山漁村振興課長 他

4 議事内容

(1) 三重県公共事業再評価委員会開会

(公共事業推進審議監)

定刻となりましたので、ただ今より第2回三重県公共事業再評価審査委員会を開催させていただきます。

本日は7名の委員中、7名の委員の方に出席を賜り、三重県公共事業再評価審査委員会条例第6条の2に基き、本委員会が成立する事を報告いたします。

それでは、議事次第に従いまして審議について渡辺委員長よりしくお願いします。

(委員長)

それでは、再評価対象事業の審議に入りたいと思います。まず、本日の議事の進行について事務局から説明をお願いします。

(公共事業推進課長)

それでは、本日の議事の進行につきまして、ご説明申し上げます。お手元の資料の赤いインデックスをつけてある資料をご覧頂きたいと思っております。その資料の赤いインデックスをつけた7の3ページでございます。その資料の中で、本日は審議箇所所に2重の丸を打ってございます。これが前回事業説明を行いましたものでございます。これにつきまして本日ご審議頂き、そして意見の集約をはかって頂きたいと考えておりますのでよろしくお願い申し上げます。その後、資料の所で1重丸の所でございます。海岸事業が3カ所、道路事業が2カ所、それから農道整備事業が3カ所、合計8カ所、8事業につきましてご説明申し上げますのでよろしくお願い申し上げます。

それから前回国土交通省の再評価の実施要領の変更があったということをご説明させて頂きました。私共これに伴いまして、この本県の再評価実施要綱を改訂をして、国土交通省の案を受け入れた形で県としてやっていこうと考えてございます。それにつきまして若干ご説明申し上げたいと思っております。

お手元にも三重県公共事業再評価実施要綱(案)と言うのがございますが、このスライドでご説明申し上げたいと思っております。まず、対応方針案の所でございますが、これまでは要項では明確な規定をしてございませんでした。そこに書いてありますように、特に明示せずと言うことで、継続、休止、中止と言う判断をやってきたのですが、今回国土交通省もそう言う考え方と言うことでございますので、明文化しようと言うことでやっておりま

す。それが対応方針案の継続、中止と言う考え方で進めたいと思っております。それから再評価の視点でございますが、まずこの 進捗見込みと言う所が、要綱のほうには入っておりませんでしたので、追加を致しました。そういった事でこの再評価の対応方針案の考え方でございますが、まずこの から の考え方、視点でもって再評価を行いまして、その結果、継続が妥当と判断される場合におきましては継続とすることにしております。なお、この場合もこの の所でコスト縮減や代替案立案等の可能性と言う視点から見直しを行いまして、継続であってもその辺の視点からまた見直しを行うと言うことをやろうと言う考えでございます。それから、あと から の視点で再評価を行った結果、継続が妥当でないと言う判断をする場合もございます。その場合につきましても、この視点でコスト縮減や代替案立案等の可能性と言った視点で見て、継続が妥当と判断とされる場合には事業の見直しを行って継続とすることという考え方としたいと思っております。それから中止の考え方でございますが、これにつきましては、 から の視点で再評価を行った結果、継続が妥当でないと判断される場合で、それから の視点で判断をして、継続が妥当でないと判断された場合には中止とすることという考え方でございます。そういった考え方を明確にした形で、この要項に盛り込みまして進めていきたいと思っております。

ただ、この要綱につきましては、最終的にはその全庁的な意志決定と言うことが必要でございますので、今後意志決定を致したいと思っております。現時点ではまだ案と言うことでございますが、方向としてはこういう形で進めていきたいというのと、現実的にこういう形で今検討しておるといことです。以上でございます。

(委員長)

三重県公共事業再評価実施要綱の変更に付きまして、今、公共事業推進課長さんのほうから案の説明を頂きました。これにつきましては、1つは再評価の方法の中で、事業の進捗見込みと言うような観点から1つ視点として入ると言うことが一点です。それからもう一つは、従来継続、休止、中止と言う3つの対応方針案があった訳ですが、それが休止と言うものをなくして、継続か中止かとする。その継続の場合、中止の場合、それぞれにつきましましては、休止がなくなったということもあり、それに伴いまして、それぞれに書かれておるような状況で継続または中止という判断に至ると。そう言う流れの説明を頂きました。なお、これにつきましては、全庁的な調整の後に、実施要綱と言うことで効力を発すると、こういう事でありまして。以上につきまして何かご意見あれば、おっしゃって下さい。はい。

(速水委員)

から までの視点で継続が妥当でないと判断した場合に、そのコスト縮減や代替案の立案等でですね、もう一回継続が可能であると言うふうに、1ページの一番最後に書いてある。その時の可能か不可能は、どこで判断するのですか。

(委員長)

まず、事務局が再評価を行って、それをここで審査にかけて、ここでそのプロセスですね、そのいずれかのプロセスにおいて判断すると、言うことと思いますが、いかがでしょうか。

(公共事業推進課長)

基本的には、執行部のほうで、そういった判断を致します。その判断をする際に から で、継続か継続でないかを判断して、そして継続でないと言った場合には、そのこの視点でもっとも執行部のほうで代替案を考えて判断します。それをもってこの委員会に諮らさせていただきます。そしてご意見をまた頂いて最終的には、また執行部のほうで最終の判断をします。

(速水委員)

と言うか、ちょっとよろしいですか。例えばこの委員会で妥当でないとなった場合に、

もう1回その の視点で検討される訳ですよ。それは可能な訳ですよ。その の視点で検討されて、例えばB/Cが極端に問題だったと、でコストをグッと下げたと、でどうだと言うのは、もう一回この委員会に出てくる訳ですか。

(公共事業推進課長)

もう一度この委員会に再審査をお願いします。

(速水委員)

はい、わかりました。

(委員長)

当初の事務局案に対して、この再評価審査委員会で若干の議論があったと言うような場合には、もう一度持ち帰って、もう一度再審査にかけると、こう言う手続きを踏むと言うことですよ。はい、どうもありがとうございました。その他にいかがでしょうか。そうしますとこの要綱は、いつから施行されますのでしょうか。 月 日と書いてますが。

(公共事業推進課長)

早い時期に、うちのほうの意志を決定する委員会を開催致しまして、そこでもって決定を致したいと思っております。ですから、ちょっとまだその日にち等は、まだ未定でございます。ただ、公共事業部関係部も全部意志は、こういう方向でいこうとで今やっておりますので、実質的にはこの方向で今、こういう形で、視点でもって検討は致しております。

(委員長)

従って私共も一応この要綱案にそって、物事が進められるんだと、と言う見通しの元で望めばよろしいですね。(そう言うことでお願いしたいと思えます。)

わかりました。それでは、この実施要綱案についての意見は、以上で終了としたいと思います。

それでは、早速再評価対象事業の審議のほうに入りたいと思えます。農地防災ダム尾呂志地区、片川生活貯水池事業についての審議に入ります。第1回の委員会で質疑を行いました。各委員からたくさんの質問が出されまして、その点につきまして、事務局のほうから補足説明があると思えます。補足説明をお願いします。これは資料が、説明資料2、3と言う形で配布されていると思えますが、これに基づいてですね。前回第1回の時に、この農地防災ダム尾呂志地区、それから河川総合開発事業につきましての審議の中で、対応方針が中止と言うことで案が出て参りました。そのことについての資料の問題、それからこのダム事業というものが不要になったと言うことについての論拠、それに関する資料、詳しい説明資料が必要ではないかと言うような議論がたくさん出てきました。それに対する当局からの対応と言うことであります。それじゃあ、説明をお願い致します。

(農業基盤整備課長)

失礼します。私、農業基盤整備課長の小出でございます。よろしくお願ひ致します。それではただ今ご指摘ございました件について、ご説明させていただきます。

前回は、資料不足と至らぬ説明で申し訳なかったと思っております。まず、資料に沿った説明でございます。今日は、資料としまして、まず第一に片川ダムの事業の経緯、特に河川協議を中心とした経緯について、もう少し説明させて頂きたいと思ひまして、ページ1に用意しました。そして2番目としましては、御浜町における農業状況の変化、いわゆる社会環境の変化について具体的な説明がないじゃないかと言う指摘がございましたので、再度説明させて頂きたいと思ひます。3番目と致しまして、事業効果及び妥当投資額の算出を数値的に説明と言う意見でございました。これについて説明させて頂きたい。そして、三重県全体として、共同事業としてどのように評価するのか、こういう議論に対してページ14ページでご説明申し上げます。そしてもう1つは、災害復旧事業等で公共

投資が行われ、それに伴って効果が得られたと言うことを説明申し上げた訳ですが、それに対してどのような効果なのか一度試算と言う委員のご指摘でございました。これについてページ15から18でご説明させて頂きたいと言うものであります。

まず、資料に沿ってご説明申し上げます。片川ダム事業の経緯でございます。河川協議を中心とした経緯を書かせて頂きました。前回は河川協議が長期化したと説明させて頂きました。その中身をもう少し説明させて頂くものでございます。昭和49年4月に農地防災ダム事業として事業が採択されました。当片川川は普通河川でございまして、改修計画もない為、農林事業としての防災ダムとしては、認められた訳でございます。そんな中で、53年12月に片川川が準用河川として指定を受けました。55年12月には、土地改良事業計画に伴う了解事項と言うことで、農業基盤整備課、当時の耕地課でございまして、と河川課で協議を開始することになった訳でございます。これは準用河川と位置づけられたことから、協議を開始することになった訳でございます。57年1月には、既にこの事業は既採択である為、設置者は農林部とすることで両課で合意を致しました。57年3月でございますが、片川川が二級河川に指定されました。県の河川課より、河川法24条、26条の申請は許可は知事だが、建設大臣の承認が必要であると。これは二級河川に構築される主要構造物については建設大臣の承認が必要であると。同時に二級河川になったことで、このような事態になった訳でございます。58年10月には、ダム構造、計画について協議を開始致しました。具体的には地質調査とか設計検討を進めている内容でございまして、具体的な設計にわたる基本的な問題についても、設計協議を何度かさせて頂いているところでございます。そんな中で63年3月には、ダム周辺地域の土質等について一応のとりまとめをさせて頂きました。そして、平成3年4月には、農地防災と建設との共同事業として進めることに至った訳で、合意がなされた訳でございます。平成6年4月には、そんな中で片川生活貯水池事業として事業が着手され、平成7年8月には片川ダム全体共同事業として、ダム軸、ダム形式の決定を致した訳でございまして、それからダムの形式等が具体的になってきた訳でございます。以上片川ダム事業の河川協議を中心とした説明でございまして、このようなどころから事業が長期化をしてしまった部分も用地買収以外にございますと言うことでございます。

続きまして、連続してご説明申し上げたいと思いますので、よろしく申し上げます。御浜町における社会状況の変化と申し上げましたが、御浜町における農業の経年変化と言うことでご説明申し上げたいと思います。受益地の大幅な減少についてでございますが、水田面積でございますが、昭和50年には589haございましたものが、平成11年には364ha、具体的に言うと62%に落ち込んでおります。また、樹園地でございますが、970haございました。昭和50年当時でございますが、平成元年をピークで1160ha、平成11年には1100haとなっております。この平成元年に1160haと増加しておりますのは、当地域で国営の御浜農地開発事業を実施していた訳でございまして、これに伴って樹園地の植栽が増大したと言うことであります。その後、平成11年には、微減をしていると言う状況でございます。次に農家人口でございますが、平成50年が6233人から、平成11年には3131人、約50%と非常に激減をしている状況でございます。そして、高齢化と先だって説明申し上げましたが、農家人口に占める60歳以上の人口でございますが、昭和50年には1469人であったものが、平成11年にはほとんど増加している。3131人に対して1545人、農家人口に占める割合は平成11年で申しますと、高齢化が49%、非常に極端な状況になっている訳でございます。先だっては、こういう事もご説明申し上げずに高齢化と社会状況についてお話をさせて頂いた訳で、大変申し訳なく思っております。

続きまして、事業効果の算出及び妥当投資額の算出でございます。先だっては、既存のデータを中心とした説明をさせて頂いた訳ですが、具体的な算出の方法についてご説明申し上げます。まず、今回事業効果の算出に当たりましては、ダムの設置前と設置した後における被害がどのように軽減したのかを求めると言うことでございます。この表1に示させて頂きましたのは、先だっの近10年でございまして、農地防災の効果算出に当たりましては、近10年以上の資料と言うのが要件となっております。昭和62

年から平成9年までの農業用被害額及び一般公共被害額の一覧でございます。先だって速水先生から指摘を受けて、提出させて頂いたものの再掲でございます。

次に続きまして4ページでございます。そんな状況の中で算出の方法でございますが、これからちょっと数値等が煩雑な部分が出てくるんですが、お許し頂きたいと思えます。雨量から河口地点の調節前の流量と調節後の流量を算出するということでございます。雨量と流量との関係式を回帰式として算出しようとするものでございます。その中で表には5分の1から50分の1における調節前流量及び調節後流量を示しております。この中で、50分の1は調節前流量が590トン、そして調節後の流量が530トンとしてございますが、実はそこに示してございますように下流部分で50年確率時点で590トン、そして調節した後は530トンになるということでございます。ちなみに上流が130トンで80トンカットすると言う状況の基でこのようなピークの流量がこのような状況になる訳でございます。その後次の図1でございますが、関係図に示してございます。横軸に雨量、縦軸に調節前流量としまして関係式を求めますと、 $Q = 0.0303R^{1.674}$ 乗と言う、こういうふうな数式が推定される訳でございます。

続きまして5ページでございます。5ページに至りましては、調節前流量と調節後流量の関係でございますが、これはほぼ、ご覧の通り一次直線的な関係を示しております。

続きまして6ページでございますが、そんな中で雨量によって流量を算出し、流量から被害額を算出しようと言うものであります。続いて、流量からの被害額でございますが、調節前流量と被害額の回帰式を求めようと言うものでございます。そこに上段の表でございますが、上段の表は日雨量から調節前流量、先程の回帰式によって求めたもの、そしてそれに伴う農業被害を各実績として整理させて頂きました。下のいわゆる曲線、これが調節前流量と農業用被害額の関係を図式化したものでございます。これを今申しますと、このような状況の中から関係式を回帰式として求めますと、D、いわゆる被害額は、 2×10 のマイナス7乗Qの4.36と言う、こういうふうな関係式が生まれる訳でございます。これはあくまでも、統計の手法から、このような回帰式を算出した訳でございます。

続きまして7ページでございます。同じように先程は農業用被害でございましたが、公共被害につきましても、上段では数値的には日雨量、調節前流量、そして一般公共被害額を整理しまして、それを下の図式の中で横軸に調節前流量、縦軸に一般公共被害額としてプロットをして関係式を求めたもの、これは同じ統計上の関係式でございますが、dが2の10の前のマイナス7乗、Qの4.79でございます。ちなみにここで、0.000000と言って7つ0.が入っておりまして、私10のマイナス7乗と言ってしまいました。が、まあこういう表現をしている訳でございます。

続きまして、こういう事から流量から被害額を置き換えたと言う状況の中で、次のページをご覧になって頂きたいと思えますが、被害の軽減額、農業被害の軽減額とそれから一般公共の被害の軽減額を図示的にと言うか、可視的にイメージとしてとらえて頂くために示させて頂きました。又後ほど説明もさせて頂きますが、例えば農業用被害額で申しますと、上段が調節前の被害額でございます。下段が調節後の被害額でございます。いわゆるカットされた分による被害額でございます。具体的に申しますと、ここでは数値書いてなくて申し訳ございませんが、50年の確率部分、いわゆる規模確率50分の1、右の表のもとで被害額が縦軸に現れておりますが、2億5500万円でございます。いわゆる調節前が、調節後が1億6500万円。そうしますと、その差がほぼ9000万円となります。示している部分が9000万円でございます。ちなみにもう1つ申しますと、また下、後にはご説明申しますが、30年規模で申しますと、上段が1億2700万円であり、下段が8300万円、差がいわゆる被害軽減額として現れてくるもので4400万円、と言う事でございます。

続きまして9ページでございます。一般公共被害額でございます。これも先程の関係式から算出したものでございますが、これも図示的に示させて頂きました。50年確率の横軸50年のところをご覧になって頂きますと、最終的には39億、上段でございます。上段が調節前被害額でございますが、約39億でございます。そして、下段、調節後ですが24億でございます。約15億が差として、いわゆる被害軽減額として現れている訳でござ

ざいます。まあ可視的に表現させて頂きました。

次に10ページでございませう。そう言う中で最終的には年平均の軽減期待額を算出した
いと言うのが、我々の思いでございませう。そんな中で、まず一番左側、この表の一番左側
は規模確率ごとに50分の1迄ずっと入れてございませう。5年おきに入れてございませう。
続きまして年平均の超過確率及び年平均の生起確率、これはまた後ほどちょっとご説明さ
して頂きたいと思ひますが、そんな中で次は降雨量でございませうが、降雨量は先程来から
ご説明申し上げている降雨量を2分の1、5分の1まあそれから50分の1と言う状況で
そこにまた入れさせて頂きました。そんな中で、調節前流量がそれは雨量と降水量の関係
から調節前流量がそこに出ております。で、次に調節後の流量がそこに入れさせて頂きま
した。そうしますと被害額が先程可視的に説明申し上げました部分でございませうが、各被
害額で申しますと、例えば今申し上げました30分の1で申しますと1億2765万4千
円であり、例えば50分の1であれば2億5553万3千円、先程申し上げた被害額で
ございませう。続きまして残被害額と申しますのは、いわゆる調節後の被害額でございませう。
重複しますが30分の1であれば8296万円であり、50分の1であれば1億6610
万9千円と言うことであります。そうしますと被害軽減額は50分の1で申しますと、引
いたものでございませうので、9042万4千円でございませう。そう言う状況でこの表が整
理されております。

続きまして被害軽減期待額でございませうが、これは最終的に一番右側に書いてございま
す、年平均被害の軽減期待額でございませうが、これは少し後ほど説明させて頂く言う年平
均の超過確率及び生起確率との関連から出てくるものでございませう。これはまあ統計的な
事で申し訳ございませませんが、まず例えば2分の1であれば年平均の超過確率は0.5で
ございませう。これは単純、単なる2分の1であります。5年に1回いわゆる5分の1であ
れば0.2でございませう。10分の1であれば0.1でございませう。まあこういうことから
例えば50分の1になったら0.02でございませう。でその右に書いてあります年平均の
生起確率でございませうが、実は超過確率と生起確率は意味が大変違っておりまして、生起
確率と申しますのは、1年トータルを1とした場合、その1年の中で起こりうる重みと
言うふうに理解して頂ければ結構かと思ひます。まあ具体的に申しますと1.1分の1から
2分の1は0.9090から0.500、0.5です。その差が2分の1から、1.1分
の1の差が要は0.4090、2分の1に起こるエリア、いわゆるシェアを占める。2年
に1回の起こり得るシェアを占めると言う理解かと思ひます。例えば5分の1から、2分
の1から5分の1までは、そう言う意味でございませうと、0.5から0.2をひいたもの、
つまり0.3、その部分がいわゆるシェアをしめると言う考え方でございませう。それを1
年の中で起こりうる重みと申しますか、そう言うことで整理しております。それを50分
の1まで、同じような状況で、1年の中の重みをそこで入れさせて頂いております。そう
すると、生起確率を足すと全部で1になると言う、そう言う性質のものであると、です
から1年間の平均値を最終的に我々は求めたいと言うところから、こういうふうな確率の
手法でございませう。そう言うことをご理解して頂いた上で、その中でまた次に右の表に
戻りますが、被害軽減の期待額でございませう。そうしますと最後の数値、例えばで申
しますと、20分の1の所をご覧になって頂きますと、被害軽減額は差ですから2492万1
千円でございませう。これが占める割合、1年の中で占める割合、平均的に占める割合は
0.0170でございませう。それをかけたものが、いわゆる42万4千円でございませう。そう
するとまたちょっと飛びますが、50分の1をご覧になって頂きますと、被害軽減額が
9042万4千円でございませう。そうすると占めるシェアは、いわゆる生起確率の部分
ですから、0.0002でございませう。それをかけますと18万1千円でございませう。最終
的には年平均被害額と申しますのは、1分の1から2分の1、5分の1、ずーっと足した、
期待額をずーっと足したもの、それが最終的に410万7千円、4107右からかか
ってきた、これシグマをしたものでございませう。と言うことで統計的で非常に煩雑な説明
でございませうが、まあこういう事で年平均の期待額を農業としては、410万7千円と算
出した訳でございませう。

続きまして一般公共被害に対する被害の軽減期待額でございませうが、これ全く同じ手法

で数値が一般公共に置き換えたものでございます。この結果だけ申し上げますと、最終の右端でございますが、50分の1の時点でサメクションしたものが5861万と言う格好でございます。

続きまして12ページでございます。それは年平均被害軽減額と言うことで、今申し上げました表7でございますが、農業用被害、それから一般公共被害を最終的に50分の1のところで見topきますと農業用被害が410万円であり、一般公共が5861万であり、トータルで6271万7千円、これが今申し上げました統計的に推測する50年確率における平均の被害軽減額である、6271万7千円となる訳でございます。その中で、先だって私、農業効果の割合が7%と申し上げましたが、実はこれは、ここから発していることでありまして、6271万7千円を分母として、分子が410万円7千円、ということで7%となった訳でございます。これが50%を切っている、大幅に切っている状況で、委員長さんからの指摘を頂いた部分でございます。先だってはここまで説明出来なくて申し訳なく思っております。

続きまして、妥当投資額の計算でございます。13ページでございます。先程申しました年平均の被害軽減額が6271万7千円でございます。そして建設利息率が現在0.039となっております。資本還元率でございますが耐用年数を80年といたしますと、0.0558でございます。維持管理費が230万2千円としますと、ここで妥当投資額は下の数式でございますが、今申し上げました $0.0558 \times 1 + 0.039$ 分の6271万7千円 - 維持管理費はマイナス部分として現れて来ますので、230万2千円を引きますと、10億4206万4千円と言う数字になる訳でございます。これが妥当投資額でございます。私は、先だっちはいきなり10億4206万4千円と言ってしまって、それではわからないじゃないかと言われてしまったので、申し訳ないのですが、こういうことで算出される訳でございます。その中で、分母を40億、そして分子を10億4206万4千円とした時に、いわゆる効果として0.26、先だって説明させて頂きました0.26になった訳でございます。先だっでもお話をさせて頂きましたが、この原因は農業被害が約10分の1に減じたと言うことが非常に大きな要件になってきてます。なぜ農業被害が10分の1になったんかと言うことでございますが、これはまた後に説明する部分とも密接に関係する訳でございますが、災害復旧等の地区の整備、先だっでもご説明申し上げましたが、それが具体的には御浜の当尾呂志地区は旧来はほとんど、土羽もしくは玉石、そういうふうな構造的に非常に軟弱な部分で出来とった。それが災害復旧等でコンクリート構造化が図られた、こういう事から被害の軽減、いわゆる力学的には非常に強度を持つ構造になったと言うことでございます。基本的には、災害復旧は規模を大にするという訳ではない訳ですが、そういうふうな質的改良、材質的改良がなされた事が非常に大きな部分を占めるのではないかと考えておるところでございます。

続きまして14ページでございます。共同事業としての評価をどうするのかと言うことで、これもご指摘を頂きました。先だっちは農業用部門を単独で説明をさせて頂いたので申し訳なく思っております。全体で評価する際の便益と致しましては、治水効果としての便益、これが農地防災でございますが、この便益と正常流量の確保、いわゆる生活貯水ダムでございますが、正常流量の確保についての便益が考えられる訳でございます。正常流量の確保の便益については、確立した手法が現在ございません。ということから、一般的には正常流量を確保する目的のみに造るダム建設に必要な費用を便益とみなしていると言うことでございます。具体的に申しますと、 B/C は C 分の $B_1 + B_2$ とここで申しますが、 C と申しますのが、先だっでもご説明申し上げましたような、いわゆる治水分が40億、正常流量分が10億、トータルで50億でございます。そして、 B_1 は先程申しました妥当投資額でございます。そして、 B_2 は今申し上げました正常流量を確保する為のダム単独として建設したと、具体的には10万トンのダムを単独で造った時の費用と言うことで、ご理解頂ければと思います。それを分子に来る。そうしますと0.51になる訳でございます。この結果 B/C が0.51となり、やはり1を下回る事となって、先だっでもご説明申し上げましたが、事業の進行がトータルで考えても非常に困難なもの判断しているところでございます。

続きまして、先だって私の説明の中で至らなかった部分なのですが、公共事業、災害復旧等で事業をしたことが、大きな被害軽減につながったと申し上げました。それを具体的に効果をはじいたらどうかと、いっぺん考えてみよと言うご指摘があったかと思えます。そこで、我々と致しましては、まず全体としてどれだけ効果があったのかと言う、いわゆる被害の軽減額が全体としてどれだけあったのかと言うこと、これを分子にして、建設事業費、トータル建設事業費がいくらだったのかと言うところを分母としました。と言うことで効果を出そうと言う試みをした訳でございます。図式的に実は16は、その計算式で、数値で表している訳ですが、図式的に申しますと、これの方が非常にわかりやすい。ここの部分で申しますと、昭和36年から47年までの年平均の被害額が1億6388万でございます。そして、昭和60年から平成9年までの11年間の下が、それがちょっと非常にわかりにくいのですが、5884万7千円でございます。非常に見づらく申し訳ございません。そうしまして、実は47年から60年までは、資料が全くないところでございます。そんな中で私共が被害軽減額をどういうふうに算定するのかと考えたときに、今申し上げた47年から60年までを平均的にと言うか、直線的に結んだ。そして、36年から47年は平均値があります。そして、60年から平成9年までは平均値でございます。そうしますと上に上がってくる部分が、トータルの被害の軽減額と言うことになる訳でございます。ここで、16、15ページの中でややこしい計算をしていますが、実はその計算をしております、それが18億9059万4千円と言う数字でございます。これが、想定です。非常にラフな想定でございますが、18億9千万をいわゆる効果と見立てました。

続きまして投資額、分母となる投資額でございますが、まず前提でございますが、農地と農業用施設及び一般公共施設における被害額は、災害復旧の工事費と同額でございます。いわゆる災害復旧にかかる分を被害額と上げている訳でございますので、まず同額でございます。そう言うことと、その中で結局、48年から61年までは同様に17ページの資料から、農地及び農業用施設、一般公共施設を結局直線的に、前と同じような手法で直線的に結びつけて、2で割ったと。これは大胆な手法でございます。トータルとして、14億6687万1千円と推定しました。これが の話でございます。 はこれは実際にございますので、そのまま6億3029万1千円をこのまま入れました。

そして、続きまして災害復旧以外に事業も実は投資している訳でございます。それが、資料と致しましては18ページに入れさせて頂いたところでございますが、当尾呂志川流域で、昭和62年から平成9年までの事業投資を追跡調査させて頂きました。そんな中で、県営のふるさと水と土、これは用排水路の改修工事、そして県単事業で申しますと、排水改良工事がほとんどでございます。これがふるさと水と土で5105万4千円であり、そして県単の改良工事が5202万5千円でございます。団体営の総合整備事業、これは俗に言うモデル事業と言っているものでございますが、これで農道及び排水路改修をしております、トータルで2億7459万2千円でございます。この中で、排水路は防災の効果が非常に多い訳でございますが、道路を入れさせて頂いたと言うのは、道路を強固にすることによって道路被害等を免れると、直接的ではない訳ですが、まあ間接的に被害の軽減に役だっていると言う判断から2億7459万2千円です。トータル全てを投資された金額としてカウントさせて頂きました。そして、県単の局部改良、河川のいわゆる尾呂志川の局部改良事業が平成6年から平成9年までなされておりまして、トータルで4010万円でございます。これをトータルいたしますと4億1777万1千円、災害復旧事業以外のですね整備改良がなされておりまして、と言うことで、また16ページに戻って頂きたい訳でございますが、トータルいたしますと、14億6687万1千円と6億3029万1千円、そして今申し上げた4億1777万1千円をトータル致しますと25億1493万3千円になる訳でございます。ただ、私共は追跡調査がですね平成9年までしか出来ておりませんので、それから先の所まで、実は調査しきれなかった訳でございますが、そう言う意味でこれよりはまだ現実に精査すれば、大になってくるのかなとは思っております。こういうところから、冒頭申し上げた投資効果でございますが、分母が総投資事業費で、分子を被害軽減額と致しますと、率で申しますとここに書いてご

ざいますように0.75と言う数字になっている訳でございます。この試算は非常にラフな試算である訳でございますが、一定の質的改良がなされることによって、かなりの防災的効果をここで生んでいるのかなと言うふうに判断しているところでございます。以上、大変長くなりましたが、先だつての質問を要約するところを求められていたのかと言う気がしまして、ちょっとややこしい説明で申し訳ございませんでしたが、以上でございます。

(委員長)

はい、どうもありがとうございました。大変短時間に、大変精力的に、本当に一生懸命にですね証拠になるような計算をやって頂きまして、またわかりやすい図もありまして、理解は大変進みましたことは、大変感謝したいと思います。それでは、前回ですねこの事業の中止についての判断、それに伴うその判断の根拠について足りない所をいろいろ質問とかがあって、本日ただ今大変詳しい説明をして頂きました。なお、これについての質問だとか、なお残る質問、疑義、まあそんな所がもしあれば1つ、忌憚なく出して頂きたいと思います。まず、前回質問された委員のみなさん、その質問に回答としていかがでしょうか。はい、それじゃあ。

(福島委員)

かなり入念な資料を頂きまして、どちらかと言うと私たちの頭の方がオーバーフロー気味で、非常にとまどっておりますが、事業経過の方で質問を受けて頂きたいと思います。最初の1ページのところでございますが、片川ダムが準用河川に指定されてから、協議を開始するまでにほぼ3年と言う時間が経っております。結構こう拝見しておりますと、素人考えではかなりこういう空白の期間が多いように思いますが、その辺はどう言うふうなことがあったのでしょうか。

(農業基盤整備課長)

これは、主なる部分だけを実は書いてございまして、実は私共ずーっと調べましたら、これに伴う協議が50回を越えておる訳でございまして、そんな中で主たるものを今回入れさせて頂きました。まずは49年から50年で、49年は進めようよと言う話、これが準用河川になってさあ大変と言う話になった訳で、だから、先生がおっしゃっているのは、52年からその後、その後の部分も含めて何か空白時間が多いんじゃないかということでしょうか。

(福島委員)

その紆余曲折は、だいたい進めようと言うのと反対しますと言う意見があったのでしょうか。どのような紆余曲折と言うのは。

(農業基盤整備課長)

いわゆる管理者がまず町になり、県になり、そして国になると言うプロセスの中で、何と申しますか、各々の協議をする視点が違ってきた。協議する視点が違ってきた。

(福島委員)

話題が変わると視点が変わってくる、同じところでも変わってくるんですね。例えば、どう言うふうに。

(農業基盤整備課長)

例えば最終的には、ダムの形式をどのようなダムの形式であらねばならないかと言うところは、国になりますといわゆるダム形式、ダム委員会と言う所も通らなくちゃいけません。そうすると非常に厳しい審査と言いますか、状況がある訳です。単純にいわゆる普通河川であれば、全くそれだつてイージーじゃなく、構造的には同じようなものになる訳で

ございますが、いわゆる地質、周辺に対する、構造に対する、非常に厳しい協議が細部に渡ってと申しますか、基本的には大きくは変わりはないと思っているのですが、細部に渡っての協議と言うのが、物理的に非常に多くなってきた。まあそれが、片一方では用地買収もなかなかうまく進まないと言う状況の中で、片方でそういう状況で河川協議が長引いた、一言で申しますと、そういう事です。

(福島委員)

はい、ありがとうございます。

(委員長)

よろしいですか、はい。それじゃあ、他の件で。

(速水委員)

大変詳しい説明を頂きましてありがとうございます。今のダム of 経過の部分については僕も質問したところなんですけど、この程度のダムと言うのは、設計をさあ開始するよと言う地質調査から始まって、一般的にスムーズにいくと設計が終わるまでにどのくらい期間がかかるのですか。さあ地質調査始めるよと、それから設計完了よと言う迄に一般的にはどのくらいの期間で仕上げるのですか。技術的な問題で結構なんですけど、周辺の話はともかくとして。

と言う質問の趣旨はですね、設計よりも複雑な説明はないだろうと言うふうに私は思うのです。つまり、こういうものを構造的に造っていく過程よりも、それよりも複雑な説明を必要とすることはないだろうと。なぜならば設計と言うのは、あらゆることを検討して、それに見合ったものを造る訳ですから、それ以上の説明はあり得ない。逆にそれ以下の設計であれば、その設計はある意味では手抜きだと言うふうに理解できると思うのです。だから、設計にかかる期間、プラスどのくらいの説明期間があるのかと言うふうな話で、この協議と言うのは国が責任があったのか、県が責任があったのか、町が責任があったのかと言うふうな議論ではなくて、どこかで意欲的に議論を進めてなかったかと言うのは、その辺を見るしかないと思うのですね。いくら細かい説明があったとしても、設計以上の細かい説明はない訳ですから。その期間と言うのは、一体どのくらいかかるものなんです。1年かかるのか、5年かかるのか、10年かかるのか、県の組織から言えば、それはあの100人の設計者がいて出来るのと、5人しかいないのとは違うでしょうが。

(河川課)

一般的に国土省所管の事業のこれがスケジュールでございます。ダム事業の計画から管理までの行程と言うことで、一般的には県の単独事業で事前調査を行いまして、補助事業になってから実施計画調査、それから建設の為の調査に入って完成と、一般的には10年かかる、10年程度かかって完成に至ると。それでこの程度の規模ですと、やはり4、5年と言うのじゃないんですけども、調査だけでも相当10年近くかかるのかなと。ただこの場合ですと共同事業と言うこともありまして、更に時間を要しているものと思っております。

(速水委員)

わかりました。もう1点、例えばそれぞれの河川管理者がまず準用河川に変わった時、或いは二級河川に変わっていくのですけども。例えば二級河川に変わる迄の間に5年間、概ね5年もないのかこれ、4年5年くらいですか、52年に変わってから57年に変わっているのですから。そういうものてと言うのは、県がこう発言の権利と言うものはないのですか。国がこういう基準を作って全部二級河川になっちゃうと言う、そういう世界なんですか。

なぜかと言うとですねこの河川の中で、このダム事業と言うのは、かなり大きな事業だと思えるのです。当然河川管理者が変わったら、ダム事業が大変になるのは、みんなわか

っている訳ですね。それがですね、52年に変わって57年に、5年間の期間の間にですね、ダダッと変わっていく時に、そのダム事業との連携と言うか、リンクと言うのは何らかの形で、その当時持つべきはずだった訳ですよ。そう言う意味で今後もと言うか、県としては二級河川に変わっていく時に、何らかの、ぜひ二級河川に変えて下さいと言う人がいるのか、或いはですね黙ってても国が二級河川になるよと言われたら、はいと言うしかないのか、或いは意見を聞かれるのか。

(河川課長)

すみません、あの河川課長の柴原です。よろしく申し上げます。普通河川がありまして、まず準用河川ですね、これ準用河川の場合は町が指定して準用となる訳です。この場合は一応河川法に準ずる管理をすることということで、今は準用河川の制度があるんですけども、その場合市町村が指定しまして、市町村が管理する。その後、二級河川の場合ですと、それは当然河川法で管理するというとは、県管理になります。

その場合、同じ川で何でと言うところがちょっと明確ではないんですが、ただ管理の仕方が普通河川の場合でしたら、自然にある川をたまたま市町村が、災害が起こった時に管理しているということ、災害にも申請します。準用河川になった段階で明確に市町村が管理する。しかも、その運営については河川法に準じて管理していく。それで今答えにちょっとならんかもわかりませんが、やはりこういう構造物が出来て、下流にそれだけ人家があります。ダムが出来て当然影響も出ます。そう言うことで、最初何も自然のままの普通河川から、やっぱり準用ということ、市町村が管理。市町村が当然ダムの協議等を受けることになりませんが、市町村のほうにその辺の能力の問題がある。それであればやっぱり、市町村と県と差がある訳ではないのですが、ただ技術屋の数として、県の方が多と言う関係で、おそらく県管理に上げて、県の方で見る。当然県の方で見ていく場合、国の指導もありますので、その辺、重要度も高まる、それから自然環境的なものもあると思います。やはりあの地元、町になってきますとどうしてもその事業の必要性が先行しますけど、ある程度広域の管理者が持つようになると、自然環境ですね、そう言うのも入ると言うことで、河川管理者としては好ましい方向になったということ、ただ事業からみますと、そう言う手間がかかってしまったことが、よかったかどうかと言う問題が1つ残りますけど、河川としてはそう言う構造物が出来ると、広域の目で見ると、それで言うてみたら町よりはやっぱり県の方が技術集団も多いということ、そういうふうな動きがあったんだと考えております。

(速水委員)

あのですね、と言うことはある意味じゃ、県の内部でほとんどこう決定されていったと言うふうに理解、町と県の間で決定していったと言うふうに理解出来ると思うのですが、この事業自体を今止めることに関しては、私はこう言う時代でこの状況ですから、止めざるを得ないのはもう十分わかりますけど、今のお話ですとですね、じゃあこれ農林の方のダム事業の進めたい意向と、河川課の方のその川の扱いと全然合っていないですよ。実際そう言う状態だった訳ですか。だってこうなったら難しくなるのはもう当然、今のお話ですと検討はどんどん延びるのはもう当たり前だと言うお話で、一生懸命やって50回も検討したんだけど延びちゃったよと、当たり前だったよと言うお話。河川課のほうでは、当然あの技術者、しっかりした技術集団の河川管理の方に上げてきた方がいいよと言うお話。両方とも当たり前のお話だと思うのですが、よくわかるんですけども。じゃあこの事業に関しては、どっちも全然、少なくとも河川課はこの事業に関して、どんどん進めていこうと言う意識はあまりなかった訳ですか。その当時は。そう一般的にみれば、そう見ざるを得ないです。或いは補助金が上げていった方が有利だから上げていくとかですかね。いろんな兼ね合いがあったにしろ、少なくともこの事業はここまで引っ張られて、ここで止めざるを得なくなったと言う状況になっていく訳ですから。その段階で早くこの事業を進めさそうと言う意向は、お互いに出てこなかった訳ですか。今のご説明ではそうしかとれない。

(農業基盤整備課長)

あの農林サイドだけで申しますと、こういうふうに非常に実は抵抗をしたんだと思います。ただ、全体の大きな流れの中で、こういうふうないわゆる所管替えが行われていった。そんな中で、協議がなかなかうまくいわずに、段々視点が厳しい状況の視点、先程も申しました視点が厳しい状況になってきた。最終的にこんな言い方をするとあれですけども、決着として共同事業と言うところで落ち着いた。

(速水委員)

多分、僕は平成3年のところが、何かいかにもその辺の関連があるのかなと言う読みはしたんですけども。そう言う意味ではやっぱりこの事業自体、ある意味では県の行政のスムーズさが出てないのも1つの、これだけじゃないのでしょうけど、問題はあったんだろうと言うふうに僕は見てるんですけど、この事業を。そう言う点ではやはり、この当時はこれが適切だったと判断されてやろうとされた訳ですけども、スムーズにやる為には、なるだけその辺ですね協力してやっていくと言うのが、今後本当に大事だと思うんです。結果的にこれ造らなくてよかったですねと思う人もいるかも知れないけど、当初の段階でこれ造ろうと思ったような意向からすれば、土地買収費用なり調査費用なり、無駄にここにほうり込んでいる訳ですから。それが県の中のそう言うお互いの理解のなさと言ったほうがいいでしょうか。が、これだけの金をほうり込んだ結果となったと言うふうにやっぱりはっきり反省する点も、他の原因もたくさんあるんでしょうけど、あるような最後のとりまとめになるんだろうなと言うふうに僕は理解してます。

(委員長)

なかなか難しい経緯がかなりよくわかってきましたんですが、それではどうです、他にも何か質問頂いてとりまとめたいと思います。はい、じゃあ。

(朴委員)

まず、いろいろデータを出して頂いてありがとうございます。いろいろ中止に至るまでのいろんな社会的な変遷のデータ、なかなかとりまとめも、やさしそうで難しいところをよくまとめて下さったので、わかりやすかったです。結論を先に申しますと、中止でよかったなと言うことになるかと思うんですね。中止に至ったところでの部分は、ある意味ではしょうがないところもありますね。これをどういう形で今後生かすのかと言うようなところが、大きな課題が残っていると思うんですね。似たり寄ったりするこの河川ダム事業が結構たくさんあると思うんで、これからこのダム事業をこの尾呂志地区、片川のこの地域での教訓をどういう形で生かすのか、それが今後大きな課題となっているのではないかと思います。まあ言ってみれば、30年かけてやっとうこうした決断をしたと言うことがとてもよかったと言うことにはなるんですが、ただ1つ25億と言うようなお金が既に使われている。そう言うような部分で言ってみれば農業効果の場合には、もうほとんど期待出来ない、0.07ですね、7%ですから。だけれども何かこうその他のところで、道路を造ったとか、排水路を造ったとか、そう言ったようなものをこれからどういう形で生かしていくのか、そう言ったようなところに話を持って行って頂けたらいいなと言うふうに思うんです。それに関しては今後どういう形でやっていくんだとか、そう言ったようなプランがあるんでしょうか。

(委員長)

はい、今ですね25億と言われたのですが、実際は事業費は合わせて13億6千万円なんです。

(農業基盤整備課長)

いわゆる地区内整備と申しますか、まあそんなのに25億と言う話でございます。こう

いう状況で私共反省しておりますのは、何と申しましても事業が長期化したことで、本来ならば短期間にそれこそ10年くらいにこれを防災ダムをしておれば、当初の目的通りの効果はきっと発揮していたと思います。ですから、今前回も少しお話をさせて頂いていると、県内にはこのような状況のところはまずない訳ですが、例えばこのような状況の所が出てきたとしたら、もう短期決戦と言いますか、少なくとも10年以内に全てを完結してしまう、完了させて終わる。少なくとも10年以内にこういうものについてはしていきたい。それでしたら今申し上げました途中途中で改良工事がなされて、減少していった云々で何か弁解がましい説明であった訳ですが、まあこういうことはなくなるだろうと考えているところでございます。いずれにしましても事業発足から完了までの、早期完了を肝に銘じて実施していきたいなと言うところであります。

(朴委員)

最後にコメントだけなんですけれども、今はっきり自信を持って10年以内に完結させると言われた根拠はあるんですか。これはもう、大丈夫ですね。

(農業基盤整備課長)

10年以内ですから、こういう部分、例えば長期化している部分もあります、道路とか水路等の線的なものは長期化しているものもございますが、特にこんなものは早期完了をしなければと思います。僕がこんなこと言うとおかしいですが、僕の思いとしておいて下さい。ただ今の10年という発言を訂正したいと思います。

(朴委員)

デリケートな部分があるんでしょう、きっと。最後に申し上げたいのは、どういうことかと言うと、とにかくこういった結果になっているもの、1つの事業がこういう形で残念に終わったと言うことじゃなく、次に生かせる1つ大きなモメントになっていくと言うことはよく伝わってきましたし、この委員会も叩くだけじゃなく、次に持っていく為の部分もプッシュすると言う形での応援もしていきたいなと思っているんで、いい形でとにかくやっていくように、今おっしゃられたような10年が本当に10年か、もっと5年とか4年とか3年とかなればもっといいなというふうな思いを込めて、各省庁間のバランスのとれたいろんな横断的なつながりと言う部分を期待しながら、頑張ってもらいたいなと思います。はい、以上です。

(福島委員)

先程のこれを教訓として、10年も20年も30年もかかるダム事業を、環境的にも非常にリスクが多いダム事業よりも、むしろ河川改修とか、個々のデリケートな細やかなことをやっていくほうがより効率が早くてですね、個々の対応がきくと。20年、30年で非常に農業状況も変わってくることを計算に入れると言うような、そういうリスクを負うよりも、むしろ対症療法をうまくリサーチしてやっていくと言うふうなこと、そういうふうなお考えは、どういうふうにお持ちなのでしょうか。

(農業基盤整備課長)

今、この尾呂志地区では、こういうふうにダムを中止と言うことになれば、更に地区内の農地整備を充実していくことが、重要なんかなと思っています。ただ、整備することのほうがダムを造るよりもいいんじゃないと言うことのご意見でございますが、そう言うところもあるだろうし、やっぱり例えば条件的に限られた谷合の部分とか、条件的にダムが非常に効果を発揮する部分も当然ある訳でございますが、必ずしもと言いますか地区内整備を先行していったほうが、だけでいいじゃないと言いますか、そんな話にはならないのかなと、ケース・バイ・ケースかなと言うふうには考えております。

(福島委員)

もちろんケース・バイ・ケースだとは思いますが、ここにちょっと何かこれからの公共事業のヒントと言うようなものが、ひょっとしたらあるのかなと言うふうに素人考えでは思ってしまう訳なんです。だから是非、そういう面でこれを1つのですね、いいサンプルにして頂いて、何かそういうことを探って頂ければ有り難いと思います。

(委員長)

はい、委員のほうの前向きな受け止め方と言うことをね、ちょっとでも引き出したいと言うような熱意だと思いますので、是非生かして頂きたい。

(速水委員)

残った土地、買収した土地の問題でちょっとご質問したいんですけど。面積、買収面積は14haですが、現在の状況はどう言う、森林のままですか。保安林にはなってますか。保安林じゃなくて一般林ですか。それを例えば民間ですと、事業を目標にして用地を買収すると、その事業がうまくいかなかった、当然売ろうと言う考え方、当たり前のように出てきますよね。例えば100億で買収したって、それが20億になるのが、80億の損をかぶってでも、現金化しよう。資金に換えようと言うふうな動きが当然出てくる。三重県も今後会計がそういう企業会的に考えていくのであれば、この土地ある意味では将来無謀な開発ができないような規制だけはしっかり立てて、森林法の方で、何らかの形でかけておく。そして、売ってしまおうと言う発想は、県としてはない訳ですか。

(農業基盤整備課長)

売却して資金を回収するということかと思いますが、ちょっと議論が少し違いますが、再評価の結果事業が中止になった場合は、その補助金等の返金は求められないということ、これは平成10年の閣議決定がなされている訳であります。そんな中で事業中止に伴って用地買収をですね、先生おっしゃったように競争入札等にかけると言う事態が生じるとなると、まず1つにはその国との関連の中で、用地処分について補助金にかかる適化法の観点から、必ず国の補助金がこれ出てますから、国に返還をなささいと言う点は、これ必ず起こってくるのだと思っております。それが負担割合に応じての返還か、各々国、県、地元と負担してますから、そういう事態が起こってくるだろうと。もう一つには、資金は先生おっしゃったように回収されますが、今言った土地利用について地元としては、憩いの森にしたいと言う意向がある訳でございますが、そんな中で地元の意向に沿わない部分、例えば今おっしゃった森林として確保されるような規制をしながらと先生おっしゃいましたが、その地元の意向に沿えない部分も出てくるのかなと考えております。そうした時に、やはり私共としては、1つの資金回収の手法ではある訳でございますが、大きな目で私共三重県としては、その御浜町が先だっけの資料にも付けておりますが、御浜町が何らかの施設にしたいと言っておりますので、国との協議でございますが、用地をですね公共用のいわゆる施設として憩いの森、散策路、それから源氏ポタルの原産地でもあるし、溪流等含めたそんな整備を両方でやりながら、国に用地に対するご理解を得て、そういう方向で使うことのほうが賢明かと。

(速水委員)

絶対売らなきゃいけないとか言う意見を申し上げるつもりはないんですけど、基本的にただ今後こういう場合にはやはり、1つの考慮の中としてやっぱり、もしこの土地を競売をかけた時に周辺の地価から換算してですね、だいたいどのくらいになるんだと。もちろん国に補助金返さなければいけないですから、へたするとですね補助金返す額のほうが、県に残る額よりと言うか、補助金返す金額はこれ頂いた金額が決まっていますから、購入金額との兼ね合いがあるんでしょうから、へたすると売るとなったら1円も入らずに、出すほうが多くなるという可能性だってあるんだらうなと言うふうには思うんですけど。ただ、今後やっぱりこういうことがあった場合、必ずその何らかの形で、無謀な開発をされる、乱開発されたり、ゴミ捨て場になったら困るのじゃないかと、そういう部分のないような

規制をかけて、当然規制をかければ地価は安くなるんでしょうけど、それを覚悟してでも、例えばしっかりした規制をかけてあれば、森林を販売しても機能は維持できるならば、例えばこの場合ですよ。1つの選択肢として考えると言うか、考えないといけないと思うんです。考慮に入れてみて、だから考慮に入れて、やっぱりでもこっちがしたいわと言うふうなことがやっぱり今後出てくるような発想を、民間だったら必ず売りにかかりますから。

(農業基盤整備課長)

先生のご指摘通りだと思います。そういうふうな選択肢として考えていきたい。

(速水委員)

と言う発想を持って頂ければなと言うことで、私はこれで。

(委員長)

それからもう一つは、町長が要望書のところで書いてますが、道路、路体の完成している道路については、有効利用が図られるように対策をお願いするとなっておりますね。これ有効利用の為にどんなことをしなきゃならないのか、これもちょっと1つ聞かせて頂いて、それを対応方針の中で、できたら何かははっきり出来ればいいんじゃないかと思うのですが、いかがですか。

(農業基盤整備課長)

この連絡道路が、完全につながって、一気通関している訳じゃございませんので、今申し上げました全体の散策路の中の一部と位置づけて、そして全体を何らかのいわゆる通行できる状況にはしたいなと。これからの町との計画の中でしていきたいと考えております。

(委員長)

それも是非、対応方針の中でね、早期に明確にして頂きたいなと思います。いずれにしても、ちょっと監査的なことを申し上げるようで恐縮だけど、公共事業については非常に時間がかかりすぎる、そしてまた大転換になって、また時間かけてガラガラだと、なんだかんだと時間かかって、一体どうなるんだろうと。そういうような感覚がね、やはりもっと行政の人もですね、民間はスピード経営、スピードが勝負だと言う時代なんですから、やっぱりその辺がずれている。ずれていると言うと大変失礼だけれど、あると思うのです。その辺、目に見える形で早期に方向転換、決着をつけて欲しいと非常に要望したいですね。他にどうですか。

(大森委員)

最後にコメントをちょっと申し上げたいなと思って、発言させていただきます。1つは委員長から今長期化した、かなり長期化した言う点に関してなんですけれども、事業費として使ってしまったお金と言うような形で金額は出されていますけれども、これには行政職員の人件費と言うのはおそらく含まれてないんじゃないかなと思うんです。長期化して30年近くやって、県の方も市町村の方も、随分人が動いて頂いたろうと。話し合いも50何回も持ったと言うようなお話もお聞きしました。随分、県の方も、市町村の方も、行政の職員の方動いて頂いているんだと思うのですが、そういうことにかかっている人件費、県職の方がたくさん長いこと仕事をして頂いたら、それだけ人件費はやっぱり確実にかかっている訳ですし、当然それは税金から出ているお金な訳ですから、そこら辺の自分たちの仕事の密度とか、時間のかけ方みたいな、ウエイトの置き方みたいなものも少し考えて頂きたいなと言うふうに思います。

それからやっぱり地域住民、現地にいらっしゃる地域住民の気持ちと言うのが、これだけ長期に渡って、さあダムが出来ると、出来るぞと言われ続けたあげくに、いや実は中止になりましたと言われたのが30年後と言う、結果的に見ればそういう事業ですよ。そうすると、おそらくその買収の作業の最中なんかは、地権者同士のいろんな気持ちの軋轢

があったり、いろんなことがあったらと想像できるのですが、結局その行政の側の迷いが、住民同士のいさかいを生むと言うようなきっかけ作りをしてしまっていると言うふうに受け取られかねないんですよ。もちろん、悪意があってされたとは思いませんけれども、そう言うふうに思いますので、やはり本当に何をなさるにしても自分たちが1つ迷ったり、1つ判断を誤ったりしたことで、とても大きな影響をその地域の方に与えると言うことに関しては、本当に肝に銘じて動いて頂きたいなと言うふうに思います。以上です。

(委員長)

はい。他に何かご意見あれば、どうぞ、はい。

(青木委員)

防災ダムと言う事業については、これを中止をしたいと言うことになる訳ですけども、そう言った農林が中心に始められた事業に、途中から河川の関係で生活貯水池と言うような立場でお入りになって、共同事業と言うことになる訳ですけども、最終的に河川改修の事業は引き続きやっていかないと、この地域のいくら農業人口なり被害額が減ったとは言うものの、これからも安全度と言うのを含めて河川改修と言うのは、やっていく必要があるんじゃないかと。こういう時は、農林から河川への切替ですね、それをはっきりさせてやられるのかですね、このまま河川の事業は続けられるのか、そこら辺の点をちょっとお聞きしたいと思っています。

(河川課長)

河川課の柴原でございます。今回、片川ダムは、私共の共同事業として中止でご提案したんですが、河川管理者としましては前回もご説明しましたように、川の管理は全川に渡る訳ですけど、その中でも特に国道の阿田和橋から2.1kmの高校の先のところですね、その間が人家が連担してますので、その辺から先にやり、それがある程度めどがついたら、もうちょっと上のほうに上ると言うような格好で、河川管理施設としてはこれからも引き続いてやっていきますし、またあの災害等で施設が壊れることがあれば、今までどおり災害の提案もしていきますし、従来通りやっていくつもりはしております。

(青木委員)

その事業の事業着手と言うのはいつからと言うことになるのですか。

(河川課長)

着手と言うより、二級河川として私共は管理していますので、例えばこのダムの話があったから何もしてないと言うことじゃなしに、当然今まで言いましたダムの計画もありながら、災害復旧も執行してますし、場所によっては川の中にあの堆積土砂が溜まってくれば一時的に取って、かなり効果があがりますので、そう言うことはやってきております。ただ、今回ダムがこの格好でもし認められれば、ダムの事業としての治水はやりませんので、当然河川管理者として、この要望にもありますように河川の改修整備をして欲しいと言う町のほうからの要望も出てますので、それを受けて私共の方と町の方とこれから、どの辺りからどんな方法でと言う協議に入っていきます。

(委員長)

よろしいですか。それじゃ他に何かご意見ございますか。よろしいですか、はい。それではですね、だいぶ時間も経過しましたんで、この共同事業については中止と言うことでご了承を頂きたい。付帯意見はいろいろ出ましたんで、それについてはお昼の休憩の時間にとりまとめをいたしまして、そして休憩後に意見書をこの場で正式に決定をすると言うふうに、取りはからいたいと思います。後ですね、午前中にですね、鳥羽河内ダム事業についての補足説明を頂いて、これも審議具申と言う必要があるかと思っておりますので、鳥羽河内

ダム事業について補足説明、資料を。

(河川課長)

それでは続いて鳥羽河内ダム事業について補足、よろしいですか。(はい、お願いします。) 前回の時に4点ほど補足をするように言われていると思います。まず1点は、ダム建設に対して地元要望について具体的な内容を説明せよと言うことと、それから既設の上流にある農地防災ダムの効果がどのくらいあるのかと、その3点目がダムが出来ると加茂川の水位にどのくらいの効果が出るのかと言うことと、それから流量配分について、この4点と理解しています。よろしいですか。(はい。)

まず、1点目から説明させていただきます。まず1点目、ダム建設に対する地元要望について具体的な内容を説明と言うことです。これにつきまして、まずこれは昭和50年の実施計画調査着手以降から地元のいろんな要望、条件が出されております。地元とは継続して話し合いを続けて参りましたが、なかなか解決しないことから、平成3年度に文書でもって、25項目の要望、またその後平成6年に13項目の要望が出されてます。まあこれらについては、県それから鳥羽市、連名でいろいろ回答をしております。考え方としまして、行政で認められないものについては、ダメという回答もかなりございます。その中で、要望項目を大きく分けると、まずダム計画、工事についてがまず1点でございます。それと2番目に補償金等の問題もございました。3番目にダム工事の協力に対する見返り、それから4番目に道路等についてと言う項目があると理解しております。それについて説明させていただきます。OHPそれから手元のほうの資料にもございますので、まずダム計画、工事についてですが、ダムの安全性についてということで、天災人災に関わらず、ダムに関する一切の事故について、国、県が安全責任を負うようにという項目です。その次がダムの構造について。これについては、この時ですけど、現在はロックフィルダムが主流ではないかと、こういう質問要望ですね。3番目がダム工事中の運搬車の速度制限とか、公害対策について。それから農業用水の確保について。その次が5項目が現地立ち入り許可について。土地立ち入り協定締結後、現地に入ると言う条件です。その次、補償金等については、水没地主、工事影響土地地主に対する補償については、物質面、精神面を考慮して誠意をもって対応してくださいと言うことです。その次、ダム工事の協力に対する見返りとして、ダムをやった後、河道もダムの放流見合いでいろいろ訳ですが、その川幅を変えずに、ダムで面積がくわれるので、なるだけ少なくせよと言うことです。それとその次は、消火栓、地下ダムの設置。非常に水の少ないところですので、消火の面とか何とか水をと言うことです。その次、共同アンテナを設置。これは地区内に高いダムが出来ますので、電波障害的な意味で言われています。それと有線放送設備の設置。これはダムが出来ることによって、放水される時の危険がどうのこうのですね。それと、道路等についてですが、道路については工事用ルート、これはまあなんとか地元が使いやすいようにと言うので、ルート、幅員を考えてくれと言うこと。それから後、部分的には付け替え道路が出ますので、その辺の要望と。こういうような項目が地元から出ております。これがまず、1番目の具体的と言いますか、地元の要望の概要と言うんですか、全部じゃないですけども。

これが概要で、現在は地元は概ね理解を頂きまして、平成6年10月住民投票が行われた結果、賛成決議となっております。これを受けて9年度から国補事業としてやっております。そして地元の方からも、このように要望も出されてますので、できるだけ早い機会に着手できるように頑張っていきたいと考えております。これがまず、第1点目です。

2点目としまして、既設の農地防災ダムはどれくらいの効果があるのかと言うことですが、ここにもありますように、鳥羽河内ダム上流部に農地防災ダムがございます。農地防災ダムの諸元は、堰堤高さが24m、堰堤長が78m、貯水量が76万トンで、昭和38年に出来ております。農地防災ダムは、オリフィス形式の穴あきの自然調節ダムで出来ておりますので、降雨時期の前くらいに穴のゴミとかそういう管理をしておるみたいですが、それ以外に雨降った時期については、自然に流れますので特に管理はしてない状況でございます。降雨時は、それで、今回私共が計画しているダムは、360万トンの洪

水調節を持ちますので、農地防災ダムの76万トンに比べて、かなり今計画しているものはかなり効果があると思います。それで農地防災ダムの効果ですけども、今計算でいきますと、3年に1回の洪水被害に対応出来るような規模になっております。農地防災ダムの効果としては、以上でございます。

その次でございます。その次がダムが出来ると加茂川の水位がどれくらい影響が出るかと言うとこなんでも、加茂川本川、この横断図が加茂川の本川で、鳥羽河内川の合流点より約1km下流の断面を示してございます。それでダムがない場合、一応計画の50分の1の雨を降らした場合に、一応この地点で水位が3.12m、それで鳥羽河内ダムが完成しますと2.47m、下の線ですね、これの差が65cm。と言うことは、ダムありとダムなしの差で、65cmの水位が下がるという計算上の結果が出ております。3番目は以上でございます。

4番目についてですが、鳥羽河内の流量諸元でございます。これは手元の資料にもつけてございます。まず鳥羽河内のダム地点で300トンの流量がありまして、それを245トンにカットしますと、その下で55トン。そしてあと残流域含めて、加茂川のほうには140トンの流量規模になります。それに対して本川上流から合流地点で流れてきますのが420トンで、一応これから下の計画につきましては、合流点以下の残流域も含めて630トン、このような流量配分でございます。一応あの4点についての説明、概略でございますけど。

(委員長)

はい、どうもありがとうございました。ただ今、補足説明を頂きました。この件につきまして、さらに再質問あれば、おっしゃって下さい。はい、どうぞ。

(木本委員)

後半の3点、私の質問に答えて頂いて、ありがとうございました。細かいことで恐縮なんですけど、まずあの基準点ですけども、あそこは潮位の影響は受けないと考えてよろしいですか。感潮区間でしょね、あそこは。それと、たまたま流量配分出たんですけども、もう1つ農地防災ダムあるんじゃないですか。これは農地防災ダムはどうする、埋めるんですか、このダムが出来た後。

(河川課長)

それはあの、本川ですか。

(木本委員)

いえ、ちょっと待って下さい、混乱しましたけど。そちらでも結構です。そちらありませんでしたか、鳥羽河内川のほうに。

(河川課長)

鳥羽河内川の上でございます。

(木本委員)

それは、もう埋め殺しみたいたいになっちゃうのですね。そうすると。

(河川課)

常時満水位より、完全に下に沈みます。

(木本委員)

それから、その配分図の場合、もう1本あったような気がするんですけども、農地防災ダム。つまり私申し上げているのは、流量配分図に対して農地防災ダムの効果と言うのは、配分図にはカウントされてないと。

(河川課長)

本川のほうは、カウントしてございません、今の効果の中には。一応今回、鳥羽河内のダムを造ってその影響と言う判断をしましたので。

(木本委員)

そうですね、あの今回のダム1本と言うことですね。(そうです、この図は。)

わかりました。それと、さっきの断面図見せていただけませんか。質問の内容はその調節機能が、ごめんなさいダムのほうです、新しいダムのほうです。これでも結構ですけども、同じ構造物ができるのですけれども、貯水が何を前提にしているのかと言うことです。洪水緩和機能に対して。天まで貯水があるのを考慮しているのか、ダムを空にしたことを前提にしているのか。

(河川課長)

今の農地防災ダムの場合は、穴あきダムですので、空の状態です。今あるやつですね。それが鳥羽河内の今度造るダムの諸元のこと。

(木本委員)

いや、今度もオリフィスでしょ。違うのですかゲートですか。オリフィスですね、同じですね、構造は。ですので、一番聞きたかったのは、その絵で言いますと、そのいわゆる底部の放流扉門があるかどうかなんです。申し上げたいのは、天まで来ている時のカット効果と空の時は違うだろうと言うことです。計算条件はどの辺りの水位で、計算スタートされているのかと言うことなんです。つまりカット効果です。申し上げているのは、もし天まで水位があれば、それは出てきた水は、単純に言えば流れてしまうと言うことで、カット効果はないだろうと言うことを、単純なことを申し上げているんです。続けて言いたいことは、もし当然そう言うことはなくて、制限水位が下のほうにあるんですけれども、一番言いたかったのはそこまでコントロール出来る施設があって、管理体制はあるんでしょうねと言うことを申し上げたかったんです。

(河川課)

既存のダムですけれども、既存のダムはですね一番底のほうですね。常時水が溜まっていないと。一番底のほうで、穴あきダムと言うこと、いわゆる空ダムと言うことになってます。

(木本委員)

結構でございます。今回も同じと理解しても。

(河川課)

今回のダムは、治水と言いますか、正常流量の確保も目的の1つにございますので、常時満水位と言う形で、この高さまでは水が溜まっております。これから上にいわゆるオリフィスがあると。

(木本委員)

そうすると洪水容量としては、そこから上で計算されて。(360万トン。)わかりました。それももう折り込み済みと言うことで、ほぼ満水にして、それでも調節機能が上で確保してあると言う、ありがとうございます。

(朴委員)

前回で説明があったのかも知れませんが、もう一度ちょっと言って頂きたいと思うのですけれども。この事業、今約6.8%進んでいますよね。(そうですね。)これ平成9年に

事業が着手されてですね。(建設事業に着手しておる訳です。)

それで約5年くらいかかって今、基本的な所を調査をしているところで、約6.8%と言う形になりますね。これが、完成年度は何年でしたか。ちょっと知りたいのは何かと言うと、例えば今着手をして、今6.8%いくのに5年かかったと、100%まで例えばどのくらいまでかかってやっていくのか。そう言ったタイムテーブルみたいのもの、スケジュールみたいなもの、それに前回にあったのかどうかちょっと。その辺の部分をまず聞いて頂いた上で、またちょっと探らせて下さい。

(河川課長)

今の完成予定は平成24年の予定をしております。14年度中に計画的なものの整備、それから環境アセス等やりまして、15年度から用地買収を考えております。それでそのスケジュールでいきますと平成24年に完成をするつもりで考えております。

(朴委員)

じゃあ、よろしいですか。先程ちょっと同じ関連ではないかもしれませんが、10年以内に完設する、完成すると言うことになりますね。今平成13年なので。これはまたえらく、最初は本当にスローモーションでいっていたものが、一気にスピードアップ出来ると言うような見込みだと思うのですが、それに関する障害要因とか、そういうものはクリアされたと言うふうに考えてよろしいのでしょうか。と言うことは何かと言うと、今まで一応計画があって、着手するまで20年近くかかった。それは地元の同意を得るのに、時間がものすごくかかったと言うふうに書かれているのですが、そういうことはどういうことかと言うと、後はもうそう言った部分は、もうクリア出来て、あとは物理的にその工事を行うのみだと言うふうに考えてよろしいですか。まず、その辺をちょっと説明をお願いします。

(河川課長)

要望項目、今日、説明さしてもらいましたけど、やはり出来ないやつはもう出来ないと言うことで断って、今日説明したのは12項目程度なんですけど、だいたい地元の要望もやっと整理はできました。今日ちらっと見て頂いたように、地元のほうからもですね一日でも早い現地着手、それからまず用地買収ですね。用地についてももうかなり計画的なことを説明してますので、一日も早い用地買収着手と言うのは、地元から要望を受けております。

(朴委員)

もう1点ちょっとお願いしたいんですけども、ここのリスクの確率が非常に高いのですね。普通は20分の1とか、そういう形の説明が多かったもんで、今回のこの鳥羽に関しては2分の1、或いは加茂川は10分の1、ものすごくリスクが他の河川とか他のダムに比べて確率が高い。と言う形でこちらに書かれているんですけども、そういう意味も踏まえて10年以内に完成するんだと言う形になっていくのか。たまたまいろんな社会情勢とかいろんな部分を踏まえて、そういう形になっているのか。このリスクが非常に高いんですよね。それはこの地域独特のものなのか、そう言った部分も踏まえてつつ説明お願いできますか。

(河川課長)

加茂川の場合は、これ一応助成事業で一応やられてますので10分の1くらい。それで鳥羽河内川については、農林防災では一部上に出てますけど、それ以外は特に計画的に川はいろてませんので、通常現状あるものを災害とかああ言うので部分的に直しとるのは2分の1、3分の1と言うのは普通でございます。特にここだけが、計画的にやってない川については、現状はだいたいそんなもんになってます。それと、今から24年までだだだいたい10年ですね。これについても私共、一日も早くしたいし、地元のそういう要望

も出てますけど、概ね今公共事業の延びが非常に苦しい中で、我々が見て、もちろん施工能力の問題、自分とこのこれからの用地買収と言いましても、概ね了解されとって細かい話になってきますと、いろいろ手順的なもんもございますし、その辺考えて24年が妥当と言うふうなことです。別に延ばしとる訳ではございません。一日も早ようはしたいのですけども、やはり用地買収なんかは特に個々の問題も出てきますし、なかなか概ね了解でもやっぱり買収行為に入る迄にいろいろつめることもございますし、そういう事でございます。

(朴委員)

最後の1つだけお願いしたいと思うのですけども、例えばこの鳥羽の地域では、2年に1回ぐらいの災害、或いは3年に1回ぐらいの災害と言うことで、いつも常に年中行事じゃないけれども、そういう形でリスクを背負ってやっていたと。そういうところの地元の人達から見ると、このダムが出来ることによって調節が出来るんだよと言う、災害、防災になるんだよと言うことは、今も昔も変わらなかったと思うのですけれども、今まで地元の同意を得るのにあれだけ時間がかかっていたんだけれども、これからは早くいくようになったと言うことは何か、単にリスク論だけの2年に1回とか、3年に1回だけじゃない、何かのこう大きく変えられるものがあったのかどうか、その辺ちょっと教えて頂きたいですね。どうもこれは、自然的な要因だけのものじゃないような気がしまして。

(河川課長)

その中には、今日説明しました地元要求の中でですね、項目的にここで言わさして頂いたのは、概ね整理が出来て私共受けられる、と中にはやっぱり地元工ご的なものもあって、やっぱり河川管理者として受けづらいものもあります。そういうのをいろいろこちら立場、事業の性格、そういうので説得する、まあ理解頂くとすることですね。それらにかなりの時間を要しました。それは年月をかけてほしい、言うてみればあの6年ぐらいにですね賛成決議、と言うことはまだ100%ではないと思うのですけども、かなり賛成。それで現在もああいうふうに、こちらのほうも一日も早くやるようにと言うことは、だんだん地元も変わってきてますし、もうあの用地については、ほぼ決まるとるんやで、一日も早うやって欲しいと言われる方もございます。ただ単にいろんな要素があるんですけどね、かかった時間の中でかなり整理はされて、もう私共は入れると思います。それで土地の立ち入りについても了解も頂いておりますので、今も現在現地も入ってますので、一日も早い工事、用地を買って、工事にかかるように努めたいと考えております。

(福島委員)

経過について私質問した張本人にもなりまして、ちょっとお聞きしたいのですが、そのダム構造について議論がされたところに書いてございますよね。ロックフィルダムのほうが主流でないのかと言うふうな意見があったそうですが、それはどういうふうな議論が行われて、どういうふうに一応踏ん切りがついたと言うのか、その経過を少しお話をしたいのですが。

(河川課長)

これについて、ロックフィルダムが主流になるのではとの質問に対して、私共答えたのは、重力式ダムは、最も一般的な形式であり、鳥羽河内ダムの予定地点の地質、地形の条件から重力式ダムが適していると言う説明をしております。それともう1つロックフィルダムにしますと、かなりの石材がいります。当然そういう石材的なものは通常ダムの近い所で確保してくるようになりますので、非常にダム造る事によって、若干現地を変えるのと、もう一つダムの為のその石材をとる所ですね、その分で何か地形を変えますので、自然のほうにも影響が大きくなるので、できれば重力式ダムでと言うことで理解頂いてます。

(福島委員)

地元の方は、ロックフィルダムがなぜいいと言うふうに主張があったのですか。

(河川課長)

その辺は一般的にですね、私も河川管理者の一人として、やっぱり護岸の中でも土堤と言うのですか、土みの安定した勾配と言うのが、今は我々の主流で考えておりますけども、やはり見た感じでその土で幅の広い、安定感と言うんですか、私のようにちょっと太ったほうが安定感があると言う見方かも知りませんが、これ想像なんですけども、やはりコンクリートの一枚、一枚も当然安全なもんなんですけど、そういう目を見た感覚よりは、やはりこう幅の広い、それでたまたま志摩のほうには、伊勢道路の横にアースダムがありますので、ああいうのも近くで伊勢道路で見られているということもありますし、そう言うところじゃないのかなと、これもう推測しか言えませんが。私共聞いとるのはやはりアースダムのほうがと言う、言い方はしとったみたいですが。ただ、やっぱりアースダムするにもやっぱり、地質とか地形とか、もう一つ言えるのは、材料を入れるのにコンクリートであれば、当然コンクリート流すんですけど、やっぱりそれだけの石材とかいるのが、そんな遠方から運びませんので、当然附近地で確保。そうするともう一つ自然を変える要素が出来てきますので、そういう説明して了解頂いたと聞いてます。

(福島委員)

はい、わかりました。

(速水委員)

1点だけなんですけど、多分いろんな意味での賛成反対の動きはあったと思うのですが、土地買収対象者以外ですね、具体的な組織的な反対運動なんて言うのは、あった訳ですか。ここでは。

(河川課長)

大きく外向いて発信してと言うのは、聞いてませんが。この前説明したように、一回目は地区内で賛成、翌年の1月に地区内で反対と、その中ではあったと思うんですけども、その後最終的にその年の秋に、賛成多数と言うことで、議決して頂いたと言うことで、その中ではおそらく組織的ものはなかったと考えています。

その一年間は、中ではいろいろあったかも知りませんが、ただそれが、外向いているような組織だつてというふうには聞いておりません。

(速水委員)

その県に、いろいろな反対の具体的な運動とかというのはなかったということですね。

(河川課)

大きな組織的な反対運動というのは起きなかったとは聞いております。

(速水委員)

はい、わかりました。

(木本委員)

地元から建設要望が出ておりますので、これはまず優先しなければいけないと思いますけれど、これだけダム問題が世間を賑やかしておりますので、アセスとか工期、格別な配慮で進行していただきたいと思っております。その意味でさっきから私、しつこくお尋ねしているのは、3本の河川、1本に防災ダムを造って本当に効果があるのかどうか心配なんです。と申しますのは、非常に失礼な言い方なんですけれども、水文資料、雨量とか流量などが完備している県河川というのは非常に少ないんじゃないか、ですからこの鳥羽河内川についてもどのような資料で計算されたのかという不安が一つと、それから本当に

オリフィスのダムの調節効果が計算どおり出るのかどうか。前回私が農地防災ダムの効果がうんぬんと聞きましたのは、ハイドログラフで出していただければ非常に分かりやすかったのではないかと、実績雨量に対して。もちろん地元に対するご説明も今後は数値だけ出すのではなくて、やはりハイドログラフを使って、今はもうパワーポイントで動きで出せるんですから、このような計画雨量に対して水位はこうなってきますよということを、できるだけ一般の方に分かりやすい解説のご努力をしていただきたいと。何はともかくダム問題で揺れている中で、三重県がこれ、環境先進県でダムを着工するんですから、繰り返しですが格別の配慮をお願いしたいと思います。以上です。

(河川課長)

アセスも今年、来年とやっていきますので十分その辺も注意して、地元の協力も、それからもっと説明も理解していただけるように努力します。ありがとうございます。

(委員長)

ほかにご意見はよろしいですか、はい。それではこの事業については継続というような方針で臨まれるようでございます。この委員会としても、お聞きのように格別にそれに対する大きな異論は出ておりませんが、いろいろ注意しなければならない付帯意見が出されましたものを休憩の時間に整理をして、そして再開後にこの委員会で図らせていただくということで、対応方針案の具申をしたいというふうに思います。それでは一応予定どおり、午前中にこの二つの事業につきましての意見具申のための質疑応答を、一応終了させていただきたいと思います。それでは一旦休憩を取らせていただきまして、再開は午後1時でよろしいでしょうか、ちょっと休憩時間短いですが、それでよろしいですね。それでは1時から再開ということできたいと思います。ではどうもご苦労様でございました。休憩にいたしたいと思います。

(休憩)

(委員長)

大変申し訳ございません、意見具申のための意見書の取りまとめに随分時間がかかりました。お詫びを申したいと思います。

それでは農地防災ダム尾呂志地区、片川生活貯水池事業につきましての審議を行います。第1回委員会で質疑を行いました、それにつきまして本日更に審議依頼を受けまして検討しました結果を、次のように意見書として具申をさせていただきたいと思います。

意見書(第2回)

1 経過

平成13年7月17日に開催した平成13年度第1回三重県公共事業再評価審査委員会において、県より農地防災ダム事業1箇所、河川総合開発事業2箇所の審議依頼を受けた。

各審議対象事業に関して、県の担当職員から事業説明を受けるとともに、審議資料に基づき審議を行った。

2 対応方針案に関する意見

審議対象事業に関して慎重な審議を行った結果、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) 農地防災ダム事業及び河川総合開発事業

尾呂志地区

片川生活貯水池建設事業

及びは、洪水を調節し、下流域の農地等の洪水被害の軽減を図る目的で昭和49年に農林水産省所管の農地防災ダム事業として着手した。平成6年からは既得用水の補給を行う等流水の正常な機能の維持を図る目的が付加され、国土交通省所管の生活貯水池建設

事業との共同事業として実施された事業である。

平成10年度には本委員会が生活貯水池事業について、流水の正常な機能の維持を図る目的から判断し、事業を継続するとの対応方針案を了承した。

しかし、今回事業長期化に伴い農地防災ダム事業について見直しを行った結果、受益農地の減少や近年の災害実績から想定される計画雨量に対する被害軽減額の低下等、投資効果が1を大きく下回り、また農業効果の割合もわずか7%となり、用地交渉等の難航から事業進捗の目処が立たないことから、農地防災ダム事業として事業を継続する妥当性がなくなった。それに伴い共同事業としての生活貯水池建設事業を継続する妥当性もなくなり、両事業を中止するとの県の対応方針案を了承する。

なお、事業採択後27年という長期間を経て結局中止に至った経緯に鑑みて、事業の進め方について検証し、今後の公共事業の計画・実施に活かすべきである。

特に、複数の部局に跨る共同事業について県は、部局間の壁を取り払い、一体として事業評価を行うべきである。また、防災対策として大規模構造物によるのか、複数の局所的な対応により総合的な防災効果を発揮させるのかなどの代替案についても事業期間を勘案の上、事前に十分な検討を行うべきである。

また、事業長期化に伴い事業費のみでなく、それに伴う職員の人件費等の行政コストも多大になるし、とりわけ地元関係者には非常な迷惑をかけたのではと想定され、適切な時期に事業計画の適切な見直しを行うなど、もっと早期に判断を行う必要があったと考える。今後、地権者を含め地元関係者に十分な説明を行うとともに、残された道路、買収した山林の取り扱いについては、多面的な検討を要望する。

(2) 河川総合開発事業

鳥羽河内治水ダム建設事業

については、昭和50年に事業計画調査に着手し、平成9年に建設事業に着手した後も5年間を経過して未着工の事業である。

再評価の結果、洪水調節、流水の正常な機能の維持といった事業目的、費用対効果分析結果から事業の必要性が認められること、及び地元合意も得られ今後の事業進捗が見込めることなどから事業を継続するとの対応方針案について了承する。

なお、(1)の事業の反省を踏まえ、地域住民との情報の共有化を進めることにより、事業計画を明確化して、事業のスピードアップ、効果の早期発現に努めること。

また、ダム問題が大きな社会問題になっている時期でもあり、今後環境アセス、事業実施に当たっては十分な配慮を要望する。

以上でございます。

ただ今の意見書につきまして、何かご意見があればお願いをいたします。

よろしいですか、はい。それでは以上をもちまして、二つの事業についての審議結果を具申をさせていただきます。

それではこのような形で意見の具申を行うということで、意見書として事務局の方に提出をさせていただきます。

引き続きまして海岸事業につきましての、新たに事務局からの説明をお願いしたいと思います。

(港湾課長)

港湾課長の植地と申します。どうぞよろしくお願いを申し上げます。

それでは海岸事業についてご説明させていただきます。今回ご審議いただきますのは、高潮対策事業が長島港海岸中ノ島地区、木本港海岸木本地区の2地区、それから侵食対策事業が千代崎港海岸山中地区の1地区で合計3地区で、いずれも国土交通省港湾局所管の海岸でございます。

再評価対象の判断でございますが、この判断フローの中でいずれも2の事業採択後10年が経過して継続中であること、それからこの今年度もしくは次年度に完成しない海岸であること、この二つから再評価委員会でご審議していただく対象とさせていただきます。

海岸事業につきましては平成10年度から平成12年度にかけて12地区海岸について審議をしていただいております。今年度は赤字で表示しております3地区が審議していただく対象でございます。このうち木本港海岸につきましては、判断フローの建設コストの上昇に伴い、平成10年度に一度審議をしていただいております。

事業継続の判断でございますが、海岸事業は台風などによる波浪や高潮などの災害から住民の生命、財産を守る事業であるということから、便益費用費B/Cが1以上であれば事業継続していきたいと考えております。便益の算定の考え方でございますが、施設完成後50年の期間を設定しまして、この期間に対策を何も行わないと仮定し、この場合に発生すると想定されます被害額を累計しております。被害額の算定につきましては来襲する波が堤防等を越えまして、背後地に浸水すると仮定しまして、浸水高さを算出した上で、このメッシュ図にありますようにその浸水区域内を設定しまして、浸水区域内の家屋、事業所等を数えます。その浸水高さに応じた家屋や事業所等における、例えば電化製品や家財などの標準的な被害額を元に算定しております。費用につきましては潜堤や護岸などの施設の築造コストと50年間の維持管理費の合計額としております。具体的な費用対効果の算出結果を取りまとめたものをお手元の資料の17ページに添付しております。これにつきましては後ほどまた補足説明という形でさせていただきます。

それでは具体的に各海岸の状況について説明させていただきます。まず初めに長島港海岸中ノ島地区高潮対策事業について説明させていただきます。当海岸は北牟婁郡北部の熊野灘沿岸にありまして、出入りの激しい半島とすぐ背後に山地が迫る磯浜とが複雑に入り混じった典型的なリアス式地形を形成しています。長島港におきましては現在西に長島地区で港湾改修事業、江ノ浦地区、中ノ島地区で高潮対策事業が行われております。

次に背後の状況でございますが、中ノ島地区は背後に人家が密集している中、既存施設は昭和28年の13号台風や昭和34年の伊勢湾台風による災害復旧で築造された施設でございますので、大変老朽化が進んでおります。このような当地区海岸の状況を踏まえまして、台風及び低気圧時の高潮災害から背後住民の生命財産を守るため、護岸改良を計画いたしました。当地区は背後に人家が連たんしているため、施設を前出しする設計としております。

実際の施設の整備計画ですが、この横断図にございますように計画高潮位がDLプラス4.038m、最大潮位偏差が2.26m、既存の堤防の天端高はDLプラス5.1mから5.6mとなっております。ちなみにDLとは海図や港湾工事の計画・設計・施工などに際して、基準となるべき高さのこととございまして、旧運輸省所管の海岸では各港ごとに基準面を設定しております。今回の事業では老朽化対応ということで、新しい施設も既存施設と同じ天端高に設定しております。

全体計画でございますが、護岸改良を延長1180mにわたって行う予定となっております。お手元の資料の2ページにございますように、平成13年度末現在の進捗状況は、延長1180mのうち、454mが平成13年度末で完成する予定とございまして、施設延長にいたしまして進捗率が約38%、事業費で申しますと全体事業費が15億7000万円のうち、約8億5000万円が終わるという形になってございまして、進捗率が約54%ということになっております。

当該箇所は現場が狭隘で年間施工可能額が限られているということでございまして、事業の進捗が遅れているわけでございますが、現在のところ平成20年度に完成する見込みでございます。改善施設の整備にはかなりの年月と費用がかかるわけでございますが、施設を整備した背後は安全性が向上し、順次効果も発現されてきている状況でございます。B/Cにつきましても57.45と大きいことから、引き続き事業を継続していきたいと考えておりますので、ご審議の程よろしくお願い申し上げます。

続きまして木本港海岸木本地区高潮対策事業について説明させていただきます。木本港海岸は熊野市の中心部から県南端にかけてなだらかに続く七里御浜の北端に位置してありまして、付近は吉野熊野国立公園に指定されております。海岸の背後には熊野市の中心市街地が広がっており、国道42号やJR紀勢本線などの公共施設が位置しておりますほか、前面に広がっております海浜は例年開催されております花火大会の観客席としても利用さ

れております。七里御浜は主に南端にございます熊野川からの流出土砂により形成されたと考えられておりますが、近年海岸侵食が進みまして浜幅が減少してきております。この海浜は汀線付近から急深となっております。また前面の水深が非常に深いということで荒天時には波が減衰せずに来襲いたしまして、汀線付近で砕波して打ち上げられます。その結果堤防を越えて背後の国道や人家に越波・飛び石などの被害を与えております。このため来襲波浪を減衰させるための対策が急務となっております。海岸前面に離岸堤を設ける面的防護方式によりまして波浪減衰と侵食対策を講ずることといたしました。施設設置にあたりまして、当地域が吉野熊野国立公園地域である事から、景観に配慮しまして常に海面から下に没している潜堤形式を採用いたしました。

実際の施設の整備計画でございますが、この横断図にありますように朔望平均干潮位がDLプラス0.002m、台風来襲時の計画高潮位でプラス4.088mでございます。既存堤防の天端高はDLプラス16.25mとなっております。堤防前面には砂利浜がございます。この海浜の侵食防止と波浪減衰の目的で沖合いに潜堤を設置しております。この潜堤は常時水面下に没している状況とするため、天端高をDLマイナス1mとしております。港湾技術研究所の助言によりまして、設置位置、それから形状について決定しております。

全体計画は延長200mの潜堤1基、及び延長190mの潜堤を2基、合計3基を整備する計画でございます。

お手元の資料7ページにございますように、平成13年度末現在の進捗状況は、潜堤580mのうち200m、3基のうち1基が13年度末で完成する予定でございます。施設延長で進捗が約34%となっております。事業費で申しますと、全体事業費60億円のうち21億2000万円が終わるという形で、進捗率が約35%でございます。当該箇所は所用重量40トンの消波ブロックを使用しております。非常に大きな消波ブロックを使用しているということで、陸上輸送が不可能なことからブロック製作ヤードは岸壁から直接船に積み込むことができる箇所に限られております。年間施工可能量に限界がございますので、事業の進捗が遅れている状況でございます。この箇所につきましても施設を整備した背後は安全性が向上しておりまして、背後の海浜は堆積傾向になってきているなど順次効果も発現されてきております。B/Cにつきましても3.68でございます。1を上回っているということから引き続き事業を継続していきたいと思っておりますので、ご審議の程よろしくお願い申し上げます。

最後に、千代崎港海岸山中地区侵食対策事業についてご説明させていただきます。千代崎港海岸は伊勢湾西岸の北部に位置しておりまして、北東から北西方向に直線的に延びる約3kmの砂浜海岸でございます。海岸背後には県の中心的な工業地帯や、人口の集中地帯が広がっております。当地区は昭和28年の13号台風により大きな被害を受け、昭和30年代に伊勢湾高潮対策事業で堤防が築造されました。かつては白砂青松の名勝として知られ、万葉の歌にも詠まれておりましたが、河川からの土砂供給の減少により海浜は年々侵食され、砂浜は以前の半分程度となっております。昭和40年代には突堤を施工しておりますが、侵食速度を緩める程度に留まっております。台風や低気圧通過時には、背後地への飛沫被害が生じている状況であります。このような被害を低減しまして、更に海浜侵食の進行を防止するために、木本港同様面的防護方式による離岸堤の施工を計画いたしました。

実際の施設の整備計画でございますが、この横断図にございますように朔望平均満潮位がDLプラス2.36m、台風来襲時の計画高潮位でプラス5.07mでございます。既存の堤防の天端高はDLプラス7.6mとなっております。堤防前面には砂浜がございます。この海浜の侵食防止と波浪減衰の目的で沖合いに離岸堤を設置しております。離岸堤の構造につきましては、このような横断形状になっておりまして、海底地盤上に重さが30kgから200kg前後の捨石を投入し、天端、法面を潜水土が均したあと、来襲する波浪で捨石が散乱しないように重量500kgの捨石を敷き並べております。更にその上に所要の重量4トンの天然石を据付けております。

全体計画は延長120mの離岸堤を合計で8基整備する計画でございます。

お手元の資料12ページにございますように、平成13年度末現在の進捗状況は離岸堤960m、全体で8基のうち600m、5基が13年度末で完成する予定でございます。施設延長にしまして進捗率が約63%、事業費では全体事業費25億円のうち、13年度末で15億6000万円ということで約62%の進捗でございます。離岸堤の工事は海上作業となることから、波浪等の影響も受けまして、更にまた漁業活動との調整のため施工時期が限られているという事など、施工面で制約がございまして、事業の進捗が遅れている状況でございます。当初の目標である平成20年度には完成する見込みでございます。この箇所につきましても施設を整備した背後は波浪が軽減されておりまして、その効果が順次発現されてきているという状況でございます。B/Cにつきましても3.19でございます。1を上回っているということから引き続き事業を継続していきたいと考えておりますので、ご審議の程よろしくお願い申し上げます。

費用対効果の算定につきまして、お手元の資料17ページに補足的に資料を付けさせていただきます。資料の17ページとOHPの方でご説明をさせていただきたいと思っております。説明はOHPを見ながら岡田主査の方でさせていただきます。

すみません、港湾課の岡田と申します。よろしく申し上げます。お手元の資料の17ページと画面の方を両方対照してご覧いただきたいと思っております。資料の17ページの真ん中ほどに少し黒っぽくなっているところがあるかと思っております。そこが実際今回の長島港、木本港、千代崎港の便益の算出した結果と費用でございます。便益を費用で割ったものが一番上に書いてあるB/C、費用対効果になっております。それではこの便益と費用、BとCでございますが、これを実際にどのようにはじいているかということをご説明申し上げます。

まず費用につきましては画面も資料も同じことが書いてあるんですけども、施設の建設費の実際にかかった費用と、今後50年間にかかる維持管理費用の総和ということになっております。これにつきましては現在価値に換算しております。それと便益につきましても同じ現在値に換算しているんですけども、年平均被害額の50年分の和、これは施設完了後50年間分という算出をいたしております。

では被害額というのはどのようなものかと申し上げますと、3行目にありますように一般資産等被害額、公共土木施設被害額、それから公益事業等被害額の和となっております。それぞれの用語の説明でございますが、一般資産等被害額というのは、一般的な背後の家屋、家財、事業所の資産、農作物などの被害額、それから公共土木施設の被害額というのはいわゆる公共施設でございます。橋とか道路、公園等の被害額、あと公益事業等被害額というの電気、ガス、水道などの被害額を算出したものでございます。実際に算出するのは一般資産等被害額を算出しまして、公共土木施設被害額と公益事業等被害額につきましては統計資料から求めた係数をかけて、それを被害額としております。

それでは一般資産等被害額の算出でございますが、これは先程も見いただいた同じ画面でございますが、このように浸水が想定される部分を、こういう碁盤の目のように、メッシュと言っておりますけども、切りまして、それぞれの個々の住宅を数え、あと統計資料等でこの背後にどれぐらいの資産があるかということをもとに算出いたします。それを各メッシュごとの資産ということで、全体を求めて面積あたりの、という形です。あともう一つは、個々はそれぞれ高さが違いますので、代表的な地盤高を求めた上で実際のそれぞれのメッシュごとの浸水高を求めます。浸水高というのはこのイメージでございます。浸水高がここの地盤は低いので浸水高は高くなりますし、ここの部分は地盤が高いので浸水高が低くなります。それで浸水高によりまして被害率というのが、これも統計資料からでございますが、被害率というのをかけまして、実際に各メッシュごとのどれぐらいの被害額が出るかというものを算出いたします。それを具体的には来襲の異常気象ですが、10年に1回来る程度の規模の異常気象と、20年に1回来る程度の異常気象と、30年、40年、50年と、10年刻みに算出いたしまして、実際にはこういうイメージで、10年に1回来るものは余り浸水しないので被害額は少なくなる。ただ来る確率は高くなると、20年になれば若干被害の額は大きくなりますが、来る確率は低くなりますと。こういうイメージで、それぞれをかけたものを年平均の被害額という形で、それぞれ色を見ていた

だいたなら、10年の時には1回あたりは少ないけれども回数が多いので被害の額がこうになると、20年、30年、40年、50年、これを足したものを先程申し上げた年平均の一般資産等被害額、そういう額としております。それに先程申し上げたように、一定の係数をかけたものが公共土木施設被害額と公益事業被害額、それをまた50年分足したものが最終的にこのお手元の資料の17の真ん中あたりの黒くなっているところで、長島港海岸ですと約921億円、木本港海岸ですと208億円程度、千代崎港海岸は87億円程度と、このような形になっております。以上で終わらせていただきます。

以上で説明を終わらせていただきます。どうぞよろしく申し上げます。

(委員長)

はい、海岸事業の3カ所についての資料に基くご説明をいただきました。それではただ今の事務局の方からの説明に関してのご意見やご質問をちょうだいしたいと思います。

はい、

(速水委員)

順を追って、まず長島港で質問させていただきたいと思います。ここで長島港は非常に狭くて、2ページの整備の方針の2行目の終わりの方のところで、当地区は背後に人家が連たんしているため、施設を前出しする設計としたというふうに書かれておりますが、この中ノ島地区の堤防の一部、かなりのところで裏側の施設はかなり広場がありますよね、堤防の裏側は。例えば今工事しているところは、裏は道具置き場なんかはずっと並んでますよね。例えばああいうところの用地はどこが持っているんですか。あれは民間が持っているんですか。

(港湾課長)

個人の土地ということで。

(速水委員)

あれは全部個人の土地なんですか。この堤防自体が伊勢湾台風時点で、その後できたというんですけど、実際には何年たっているんでしょうか、

(港湾課長)

伊勢湾台風がございまして、その前に13号台風ということで、昭和28年に海岸部を通りました大きな被害を受けた台風もございまして、正確にはちょっとあれなんですけども、30年代のちょうど半ばぐらいに造られていると考えておりまして、約40年ちょっと経過しているというふうに考えております。

(速水委員)

前提としてこの手の堤防というのは、耐用年数は何年で見てらっしゃるんですか。

(港湾課長)

非常に海岸部で、ある意味では生命線でございますので、老朽化を調査をして、その上で対策が必要であれば、早急に対策していくということで対処しております。

(速水委員)

多分何十年か前に三重県が造ったと思うんですけど、そのときの耐用年数は何年で見てらっしゃるんですか。だって耐用年数があるでしょう、公共工事というのは。耐用年数が切れるから工事の計画が立てられる。

(港湾課長)

例えば一般的な構造物で、橋とかいろいろ50年とかいろいろあると思うんですけども、

特に海岸部でいろいろ潮の影響ですとか、いろんな気象の状況を非常に繰り返し受けるという場所でございますので、やはりその場所場所の老朽化を。

(速水委員)

というと今やっている事業自体の耐用年数は何年なんですか。

(港湾課長)

今申しましたように、特に設定は。いろいろと気象条件等の関係もございますので。

(速水委員)

堤防、ほかの工事もそうなんですが、県の工事というのは耐用年数をみないわけですか。今の、堤防は見ないというお話ですけども、護岸は見ないというお話なんですけども、それぞれの事業で、どうぞ。

(農林水産商工部次長)

農林水産商工部ですけれども、その点について説明させていただきたいと思います。投資効率の関係上、私どもの中では、こういうものが耐用年数であるという基本的なものはございます。ただおっしゃるように様々な基本的なものから別のファクターを入れて耐用年数が若干変わってくることはあり得るかと思えます。

(速水委員)

耐用年数がないというと、ちょっとなんとも言いがたいんですけど。旧堤が、元の護岸が見せていただいているような形で、問題ありという形ですか。

(港湾課長)

はい。実は平成11年に県下の各地区海岸でこういった堤防とか、施設の老朽化の程度といいますが、クラックの入っている状況でありますとか、沈下の状況でありますとか、そういったことを調査しております。そういった中でも、かなり老朽化が進んでいるという事が見受けられまして、ああいった写真のように無基礎に近い部分についても老朽化しているということ。

(速水委員)

いや、今その質問をさせていただいたのは、紀伊半島の南部というのは、三重県全体がそうなんですけど、伊勢湾台風後に整備された護岸はすごく多いんですね。いつもそれを改修する時期がすごくタイミング的に合っていて、どんどん改修されているんですけど、そうなってくるとその時にやった護岸はすべて改修するという前提なんですか。

(港湾課長)

老朽化の状況を見ながら、やはり対応していかないといけないと考えているんですけども。

(速水委員)

多分どんな堤防でもクラックも入るだろうし、痛んでますよね、あの当時の工事ですから。そういうものをすべてやるとなると、やはりかなりの大きな予算の計画を立てて、それで順位付けして、ともかく全部やるんだというふうな、例えば平成11年に調査された部分というのはやはりやらなければいけないよというのは、だいが出てきたわけですか。

(港湾課長)

そうですね、かなり年月のたっているものが、今先生がおっしゃられましたような伊勢湾台風後40年という状況でございますので、かなり今後対応していかないといけないよ

うな施設もたくさんございます。

(速水委員)

基本的にその時にピックアップされた部分は、一応県としては全部対応していくという計画を立てられているわけですか。

(港湾課長)

そこらへんは優先順位も、老朽化の程度でありますとか、いろいろ背後の状況でありますとか、その辺の地区海岸の特性もいろいろ見まして、優先度を検討しまして順次整備していくというような形になろうかと思えます。

(速水委員)

順次整備。(はい。)基本的には全部調査して老朽化しているところには、最終的には全部やっていくと。そのすべてのコストというのは現時点で換算していくくらいという計算は出されているんですか。

(港湾課長)

とくにそこまでは。

(速水委員)

一度聞きたいと思えます。(はい。)それとこの堤防、僕は別にどっちがいいというのではないですけども、例えばこの堤防があるなら、この堤防自体を補修をしていくという発想は、やはり比較計算で出しているのか、やはり不可能だったとかという話はあるんでしょうか。

(港湾課長)

実は先程からお話をさせていただいてますように、非常に老朽化も進んでいて、基礎部あたりも根本の方からかなり痛んできているという事もございますし、そういった形で例えば張りコンクリートとかいう形で補修をしましても、早晚改良していかなければいけないだろうということが一つと。それから古い時代に造った施設でございますので、耐震性と言いますが、そういったことにも乏しい面もございますので、こういった形で現在地での整備というのは、これを壊してそのあとで整備するという事もできませんので、こういう形で前出しの設計をさせていただいたという状況でございます。

(速水委員)

例えば建築のビルなんかですと、かなり古いビルでも耐震改良みたいなものが可能ですよね。そういうふうな部分というのは、僕はビルよりもこっちの方が簡単ではないかという理解をするんですけども、その辺の具体的な比較というのは出されたんですか。

(港湾課長)

具体的には出してはいないんですけども。

(速水委員)

なぜかと言うとB/Cが50いくつと出ていますよね。50いくつも出ますとどんなコストをかけてもある意味ではいいわけですよ。倍にしたって25にしかならないわけですよ、Cを。そういうところ、コストが倍にかかったって半分にはしかならないわけですから。そういうところこそコスト比較をどんどんやって意識を付けておかないと、B/Cの出た数字が大きければある意味では設計段階ではすごく楽なんですよ、追いかけてこないから。そういう意味では具体的な比較みたいなものがないと僕はおかしいだろうというふうに思います。

それからクラックが入っていると。クラックは堤防だったらどこにも入っていると思うんですね、当たり前の話で。クラックが入っているから改修しなければいけないなら、三重県の堤防、新しい堤防でも5年もたてば入ってきますから。そんな世界がありますから。そういう点ではその辺のけじめをどうつけていくか、あるいはどこをどやっていくのかみたいなものというのは、多分今後こういう護岸に関しては、かなり厳密に見ていかないと永遠に金をかけ続けなければいけないというふうに思いますから、その辺の比較というのは、どうやられたかというのはしっかりお聞かせいただきたいというふうに思っています。長島港に関しては以上です。

(港湾課長)

今お話のご主旨、十分今後そのような観点からやっていかないといけないと考えております。ただこの老朽化の程度と言いますか、その辺を見た場合に、やはりコンクリートの貼り付けとかそういった補強では少し対処できないような状況もございまして、基礎部からのやり替えみたいな形になりますと、かなりコストもかかってくるんじゃないかという事もございまして、こういう形で設計させていただいております。

(速水委員)

それは分かります。ただじゃあそのコストはいくらかかるのかという話ですよね。じゃあなぜコンクリが、割れているところはいっぱいあるわけですから。ちょっとでも安くしてちょっとでもたくさんしなければいけないわけでしょ。さっき言った、なぜこんなにしつこく言うのかというと、平成11年に調査されたらやらなければいけないところがたくさんあるわけでしょ。であればなるべくたくさんしなければいけないわけでしょ。であればこういうところはちょっとでも安くしなければいけないわけでしょ。それをだいたいやってましたよと、目視でやりましたよと。だってこれ建築物ですよ、人間が作ったんだから数字で出せるでしょ、数字でやるべきだと思いますよ。

(福島委員)

前あったというか、既存のものは、この高いB/Cの中には全然カウントされていないわけですね。(はい。)今もっているもので守れるものというのは。それはゼロと換算して、本当に計算していいのかどうかという疑問を持つんです。それとこんなに高いB/Cなのに、これは完成年は一応平成20年というふうに見ていらっしゃいますが、かなりのこういうB/Cの効率のものがあるのなら、本当はもっと急がなければいけないというふうに思わなければいけないのかなと思う、この2点が私は非常に疑問に思うところなんです。

(港湾課長)

一点目でございますけれども、確かに既存の施設が現在あって、それでそれなりの効果ももたせられるんじゃないかということでございますけれども。例えばいろいろ随所に老朽化をしてきておりまして、堤防が切れた場合に一気に背後地が浸水するとか、そういう状況が考えられますので。

(福島委員)

でも全然防ぎきれないということではないんですよね、今の堤防の場合でも。ですからゼロとしてカウントするのは、なんか不自然ではないのかなと思いますよね。

(それと、)

B/Cが高いのは本当はもっと完成時を上げる努力をしなければいけないのではないのでしょうかという質問です。

(港湾課長)

実はこの場所につきましては、入り江になっておりまして、漁業活動がかなり盛んに行

われているということで、いろいろ漁船の係留でありますとか、仮の荷揚げでありますとか、そういった活動がございまして、そういったこととの調整がかなりございまして、それと非常に狭い場所での工事ということでございまして、進捗は遅れているという状況なんですけども、私どもそういった、極力調整を何とか円滑に図りまして、事業の重点化も図りまして、できるだけ完成年度を早めたいと、促進を図りたいというふうに考えておりますので、よろしく申し上げます。

(大森委員)

一点質問させていただきます。建築の方では昭和53、54年だったと思いますけども、耐震設計の基準が全部がらっと変わりました、そもそもどういうふうに耐震を考えるかという、強度を考えると基本が変わっているんですね。

ですから、基準が変わる前の建築物は、新しい基準で見るとアウトになってしまう。しかし、もともと違法だったわけではなくて、その当時はちゃんとやったんですけども違法になるんですよ。だからこそ、それを今のにあわせるようにするには補強ですか、立て直すかみたいな話がいろんなところで起こってきているんですけども。私は当時どういうふうにそれが、どういう経過で変わったかということは余り詳しくはないんですが、土木に関しても、そういったような大きな強度的な考え方が変わった時期というのがあったんでしょうか。もし同じような時期に、恐らく同じような事を皆さん考えられたと思うんですけども、建築でも土木でもね。だから同じような時期にもしあったとすれば、伊勢湾台風前後に造られたところというのは、当時は正しくても今のに考えればあわないという事は出てくるんじゃないのかなというふうに思うんですけども、その辺はいかがなんでしょう。

(港湾課長)

土木関係の方も同じようにと言いますか、耐震設計の考え方、随時改正されてきておりまして、現在の構造物はそれに則って当然整備しているという状況でございます。ちなみにこういった海岸保全施設につきましても、海岸線の背後の生命財産を守る非常に重要な構造物だということで、耐震設計上の、例えば重要度係数というようなことがございますけれども、それも例えば重要度係数のAとかそういった扱いで重要な構造物というような位置付けで耐震上の設計も扱っているという状況であります。

(大森委員)

ごめんなさい、ちょっとよく分からないんですけど、要するにあつたわけですか。

(港湾課長)

はい、改定はあります。

(大森委員)

そうするとそれ以前に設計されて工事された護岸工事は、今の基準で考えると全部耐震的には余りいい答えが出ないということですよ。海岸線って三重県の場合、ものすごく長いと思うんですけども、護岸工事をしてあるところの延長、長さもすごい長さだと思わうんですが、全部それを建築物のように耐震診断をしていくと、ほとんど全部がバツになるわけですか。

(港湾課長)

そうでございますね、今の基準に照らしますと、やはり耐震上は十分ではないという状況だと思います。

(大森委員)

それに加えて経年変化もあるということですか。だとすると先程速水さんのご質問にあ

ったような、同じような事になるんですけれども、膨大な長さの海岸線の護岸工事を基本的には全部やり直さなければいけないというふうに考えてみえるわけですか。

(港湾課長)

やはり老朽化の程度と言いますか、特に非常に緊急にやっていく必要がある箇所とか、あるいは背後の人家の状況とか、そういった地域のそれぞれの状況を考えて、なかなか数年で一気に全部というわけにもいきませんので、優先度をつけて順次やっていくという形で、今後そういう整備が必要だというふうに考えております。

(大森委員)

すごく大変な事じゃないかなと思うんですけれども、そういうふうに考えてよろしいわけですか、

(港湾課長)

ちょうど伊勢湾台風から40年以上経過してきているということで、これが非常に大きな、今後の海岸の施設の整備の中で、大きな課題だというふうに考えております。

(大森委員)

そうすると今おっしゃった様な方針で、全部の護岸工事を考えていらっしゃるんだとすれば、全延長のうち今の基準でマルが出る長さというのは、一体何%ぐらいで、急いでやらなければならない長さのところは何%ぐらいあってという、そういうデータはお持ちなんでしょうか。

(港湾課長)

先程申しました例えば11年度の調査した結果等を見まして、老朽化の度合い、場所によってやはり状況が違いますので、老朽化の程度も違うということ、かなり老朽化が進んでいる場所と、その程度が軽い部分といろいろございますので、そういった分類はしております。

(大森委員)

データとしてはもってみえるんですね。マルの長さやバツ中でも優先順位の高い順番の長さぐらいのデータぐらいはもってみえるわけですね。それで今回のこのいくつか出た海岸は、特にこの中でも優先順位が高いのでやりますという部類に属しているわけですか。(そうですね。)そういうことですか。(はい。)分かりました。

(朴委員)

すいません。千代崎港の海岸の侵食対策事業に関して、ちょっと伺いたいんですけれども、他の二つの事業とはちょっと違って、建設コストが19億から25億に上がったと、それが事業区間が伸びたからということなんですけれども、それに関してちょっと伺いたいのは、当初計画はどこからどこまでだったものが、いつ、どういう理由から、どの区間が、どれだけ伸びてそういうようになったのかということをお伺いしたいと思います。まずそこをお願いいたします。

(港湾課長)

計画の変更した場所につきましては、現在指しておりますこの1基分ですね、離岸堤1基を、ちょうどこの位置を一番端の左側になりますけれども、この1基を追加と言いますか、増やした形にしております。ちょうど縦に線が入っておりますけれども、あそこの線がちょうど千代崎港の港湾区域の線になっておりまして、千代崎港海岸というのがございますが、そのちょうど境目になってございます。この縦の線が、今回の一連の離岸堤の計画の中にちょうど千代崎港海岸の抜けていた部分を1基を追加したという形にしております。

ます。

(朴委員)

そうすると今ここでちょっと大雑把に計算をしますと、7基を造るときに19億、1基を造るのに6億というのは計算が合わないということと、それから最初からもし必要であるならばともかく、途中で追加させたとしたら理由はどこにあるのかが、今の説明ではなっていません。もっと詳しい説明をお願いします。まずコストが合わない部分、それから当初の計画から変わっている位置付け、いつ、どういう形になったのかということをもっとちょっと詳しく説明をお願いします。

(委員長)

なぜ追加されたのかということですね、事業区間がどうして延ばしたのか、延ばされたのか、それから1基の値段が全然合わない。その二つね。

(港湾課長)

すいません、ちょっとお答えさせていただきます。1基を追加した理由でございますけれども、当初はここにつきましては海苔養殖が盛んに行われています、この付近につきましては。それで当初から海苔漁業との調整、漁業者の方との調整をいろいろやりながら事業計画を立てていたんですけれども、当初の時点では事業の範囲と言いますか、これが漁業者の方から同意していただいたのは、ちょうど当初の7基の分ですね、これが漁業者から同意をいただいていた範囲でございました。その後、本来ですと先程申しましたように千代崎港海岸というのは、ちょうどあの縦の線までが千代崎港海岸になってございまして、その部分が抜けてしまう形になりますので、その後いろいろ漁業者の方との調整も引き続き図りまして同意を得ましたので、1基を追加をいたしました。それから事業費が1基を追加した以上に膨らんでいるということでございますけれども、実はこれにつきましては1基を追加するのと合わせまして、全体の事業費の見直しもその時点でしておりまして、その結果事業費が大きくなったということでございます。

(委員長)

これはだけでも離岸堤を一つ追加しただけでしょ。どうしてそれでこういう計算になります。コストがこれだけ増えるというのは、2倍以上ですよ。

(港湾課長)

当初の事業計画時点の事業費からその後何年か経過した中で、見直しました結果、いろんなコストの上昇等もありまして、他の資材等の上昇、そういったことも含めまして事業費が大きくなったということもございまして、それと1基分の追加と両方の要素で事業費が大きくなったという状況でございます。

(朴委員)

今出されている図をちょっと見たいんですけれども、平成14年度に3基建設予定なんですね、一番右側の2基と、今新しく追加された左側の1基、要するに青で示されている部分、そうですね。その三つの建設に今までとは違ったコストが上がったということで、6億円になったというふうに考えてよろしいですか。1基プラス、右側にあるものを入れるところのコスト増によって、6億円になったというふうに理解してよろしいですか。

(港湾課長)

当初7基離岸堤を計画しまして、先ほどの理由で1基を追加させていただきました。それで当初見込んだと言いますか、設定した事業費をちょうど追加した時点で離岸堤の8基計画すべてを見直しをしたという中で、1基分は当然増えるわけでございますけれども、事業費の見直し、いろいろ物価上昇等もございまして、そういった要因も含めて事業費が

それだけ上がってきたということでございます。

(朴委員)

今の説明はなっていません。既に4基に関しては平成11年度以前に完成されております。それから黄色と赤になっているのが去年と今年完成するもので、今膨れ上がったということに関しては、これから建設予定にある、既存の計画にあった2基、それから新しく加わった1基、それで3基に関する部分だということであれば分かるんですが。具体的な6億円のコストが上がった事に関する資料をあとで提示して欲しいと思いますし、それからもう一つこの計画はもう1基を増やすというのは、いつ計画されていて、実施されるのが平成14年度以降というふうになっているんですけれども、そこで平成20年ですべての8基、八つが全部終わるといふ形になるのか、その辺の整理をもう一度してください。

(港湾課長)

今お話いただきました件について、申し訳ございませんが、きちっと過去の資料を、経過も整理をしまして、改めてまたご覧いただきたいと思っておりますので、すいません、よろしくをお願いします。

(福島委員)

すいません、防災上から1基増えたということが、本当は理由だと思うんですよ。海岸線上に沿って1基増やしたいというのではなくて、防災上の面で1基ないと非常に支障を来すから1基増やしたいよという理由が必要だと思うんですよ。その辺を今度のときにどうぞよろしくをお願いします。

(委員長)

1基増やしたと、計画を変更したということの理屈が必要であると。それが漁業の調整でできるようになったからというのでは理由にならないという意味ですね。それと具体的なコストの明細と。(はい、分かりました。)

計画変更の根拠ですね、それからコストが、予算が非常に上昇したということについての理由付けですね。

(速水委員)

すいません、木本港を伺いたいんですが。これ、前も僕、申し上げたと思うんですが、七里御浜、ずっと長い海岸線、いろいろ海岸の名前があると思うので、全部が全部、井田海岸だとかあると思うんですが、全体的に離岸堤工事が進んでいると思うんですが、あそこ全体の計画というものをもちだすと思うんですよ。そうしないと七里御浜というのは実際には三重県下のこういう砂利浜の海岸というのは何kmあるんですか、ここから始まってずっと南まで。

(港湾課長)

七里御浜の全体の延長でございますか。約21kmでございます。

(速水委員)

21kmですか。そうすると今までここで再評価した部分でもかなりの部分やったと思うんですよ。そうするとその21kmを下手すると全部離岸堤にしなければいけないになりますよね。1カ所すると離岸堤なんていうのは隣に影響を及ぼして、また隣にしていかなければいけない、また隣にしていかなければならないと、よく言われる話ですけど。そうするとここは580mで60億ぐらいかかっているわけですよ。そうすると21km、まあ2400億なのか、1000億なのか、1500億なのかという話はともかくとして、全体の計画というものがあって、そしてここに離岸堤をやる、ここをどうするという話が出てこない、僕は七里御浜の離岸堤というのは、単独で評価に出てくるのがもう

おかしい時代になってきたというふうに思うんですよ。あちこちでいろんな形でここに登場してくるわけですね。一つ一つB/Cを考えていけば納得なんですけど、七里御浜はさっき言ったように20kmあるんですから、一体これどうするんだという部分のご検討があって、それでその結論があって、そしてそれに基づいて順次整備をしていくと、あるいはそれをもっとオープンになって県民と熊野の人たち皆が議論をして、一体この海岸をどうするんだということを議論しておかないと、延々僕は離岸堤をやり続けるということになりかねないような気がします。木本港に関してはそういう意見でございますので、七里御浜の計画等をどうされているのかということをお聞きしたい。

(港湾課長)

今おっしゃられましたように非常に長い海岸で、ここの海岸保全をどうしていくのかという、これが非常に大きな問題と言いますか課題になっていまして、木本港海岸も含めまして現在こういった離岸堤と言いますか、人工リーフと言いますか、こういった施設を設置させていただいておりますのは、今のところは木本港、それから先程おっしゃいました井田海岸ですね。井田海岸につきましては侵食の度合いが特に激しいということで、あるいは災害もございまして、災害復旧なり、災害復旧と併せた海岸保全ということで、重点的に整備をしているということがございます。それから木本港、それから阿田和地区とか、そういったところでも非常にあの地域として非常に背後の集積、いろんな施設なり家屋なり、非常に集積が高いというようなことで重点的に整備をしているというのが現状なんですけど、実は現在、「七里御浜侵食対策検討会」というようなことで、これは学識者の方と、それから国の研究機関、港湾研究所でありますとか、以前の土木研究所と言いますか、そういった国の研究機関、こういった専門の方にも加わっていただいて、今後、一つやっておりますのは、やはり土砂の流れと言いますか、土砂の供給がどの程度あって、どんな状況になっているのかということから、まず追跡なり検証していこうというようなことを、いろんな資料をもとに整理をさせていただいております。それと併せてこれから先程おっしゃいました今後どのような形で整備をしていくのかと、また河川が何川か流入してきているんですけれども、それと岩礁もあるという中で、できれば河川なり岩礁でゾーンを区切って、それぞれの地域をどうしていくのかということも、今後どういう、その場合にどういった工法が考えられるかと、こういったところまでを現在途中でございますけれども今後早急に検討していただくということで、そういう検討会を今立ち上げましてお願いをしているという状況であります。

(速水委員)

やはり早くそれをやっていかないと安くない事業だと思うんですよ、ここの事業で60億ですから。そういうかなり大きな事業が既に動いてますので、なかなかそれに、海岸というのはやはりトータルなものとして考えていかないと、ここにやったからこっちも影響してくると、それぞれが影響しあってくるようなところがあると思うんですよ。だから全体を見た考え方で設置していかないと、今設置したからやっぱり隣に影響する、というふうな部分がどうしても出てくるような気がするんですよ。そういう点でこの七里御浜というのは、三重県の護岸工事においても恐ろしいところになりかねないという感じを僕はいつも持っているんですよ、南に住んでいますと。あそこはちょっと真剣にどういう投資をしていくかということを考えておかないと、きりなく食っていくだろうという気がしますので、是非とも早急にその辺の方針をしっかりと立てていかないとまずいだろうというふうに思います。

それからもう一つ、さっき護岸全部平成11年に調査されたとお話されておりましたよね。当時いろんな形で護岸工事をやられていて、既にもうこの護岸は何もしなくても朽ちるにまかせていいよという護岸はないんですか。

(委員長)

前にどこかの海岸事業の再評価のときに、当初計画したときには人家とか、農地とかい

ろいろあったんだけど、もうそれがなくなったので止めようじゃないかと、どこですかね、どこかの海岸でしたね、(相賀浦海岸でだいぶ削って)事業をだいぶ縮減をするように提案をして、それを認められましたよね、この委員会で。

(速水委員)

ですから今後は反対に、既に護岸をやってあるんだけど、社会的状況が変わったからこの護岸はもう朽ちてもいいよという部分というのは、そのチェックの中に入っているんですか。

(港湾課長)

実は三重県、地区海岸と言いますと300ぐらいの地区に分かれた海岸があるんですけども、現在地区海岸ごとにいろんな海岸整備の方向性と言いますか、そういった現況の把握も含めて整理をしております。そういった中で今おっしゃいましたような事も含めて、ただほとんどがやはり防護と言いますか、保全が必要な箇所であったり、あるいは海岸の利用との調整が必要な場所であったりするわけでございますけれども、実は今「海岸整備アクションプログラム」というような形で、地区海岸毎の整備方針なり整備計画を考えていこうということで、これもいろいろ優先順位なりいろんな話が入ってくると思いますけれども、そういう状況で今整備をしていく作業の途中でございまして、またいろいろとご指導いただきたいと思っております。

(速水委員)

海岸整備は本当に三重県は大事なことですし、それぞれ住んでらっしゃる方にとっては非常に重要な事だと思っておりますので、僕は本当にこういうところに、さっきの長島港の近くに住んでますから、同じような場所によく分かるんですけども。たださっき言った、例えば既存の堤防、護岸をどう使って、例えば本当に全部掘ってみて、そこでテストしてみて、比較設計する調査費用を見てもらってから、比較をやったっていいと思うんですよね。今後、本当に土地が狭くて、いろんな、去年の鳥羽なんかでもそうですけども、ちょっとでも増やしたいとか、いろんな議論もあるし、そこらを整理しながら既存の堤防をどう、護岸をどう使っていくとか、やはりちょっとでもコストを下げて、ちょっとでも効果を上げていくというふうな意識を持ってないと、港湾の護岸の問題というのは解決しないであろうし、さっきみたいにもういらぬ護岸は止めてしまうよと、多分農の方にも昔、農地を守るための堤防というのが、護岸というのがあったと思うんですけど、これはもう農地は既になくなっていくかかっていうのはあると思うんですけど、そこらを含めて、かなり思い切りいらぬものはもう金をかけない、いるところはなるべく安く効果を出していくという当たり前の話を、もっともっとシビアにやっていかないと。長島港、今日偶然近くてよく知っていたんで、朝僕、実は早く起きてずっと周りを歩いてきたんですね、あの周辺を。それで見ながらもっといろんなやり方があるんじゃないかと思いつつながら、素人なりに歩いてきたんですけど。ああいうところだからこそ、その辺の配慮をしていただきたいというふうに思っております。ありがとうございました。

(委員長)

それではいろんな課題を次回までにはっきりしていただきたいということがたくさんございますので、一つ、次回までに。はい。

(木本委員)

長島港で教えてもらいたいんですけども。千代崎とか木本の場合は越波という行為は分かるんです。直に波が来るということで。長島の場合はあれ内海になると思うんです。そうすると湾口に当然堤防が造ってあるんですね。それは今までのご説明ですと湾内の平穏度を保つために堤防を造るんだと。私が今イメージが湧かないのは、長島の場合の浸水被害というものはどのような形で起こってどうなるのかというのが、僕はイメージが湧か

ないんです。繰り返しですが正面から越波してくるというのは分かるんですけども、長島はどういう状況で浸水被害が起こるのか、分かりますでしょうか。

(港湾課長)

今の先生方のお話ですけれども、例えば朔望平均満潮位と言いますか、大潮のときになり潮が上がるということで、それから最大潮位偏差ということで言っているんですけども、私どもは伊勢湾台風に時の、例えば気圧の低下による海面が上がる分とか、それから風の吹き寄せ等によって海面がまた上がるということで、更に湾内ではありますけれども、それに波が加わるということで、そういった形で越波をするという状況を考えておりました、そういったことから越波を所定の量に押さえるための事業ということでの位置付けを考えております。

(木本委員)

基本的には湾口の堤防を開くのと同じ発想で、湾内でも今おっしゃったような形で越波が起こり得る。

(港湾課長)

高潮と言いますか、異常潮位と言いますか、そういったことで、ある意味では湾の奥ほどそういった潮位が高くなるというようなこともございますので、そういったことも含めましての対応ということなんです。

(木本委員)

はい、分かりました。それを踏まえてのお話なんですけど、常に堤防で浸水被害を守るという発想で今回も改築していかれる。その時に、これはちょっととてつもない話なんですけれども、後ろの住宅地を記念物のようにいじらないという発想ではなくて、例えば後ろの住宅、ちょっと言葉は悪いんですけども、区画整理事業をかけるとか、高床式にするとか、何かそのような形での発想はないんでしょうかね、それでもうちょっと言いますと、これはちょっとますますおかしな話なんですけど、コンクリート堤防でなければいけないのか、つまり波圧に対して、それをよく言うのは工事現場でやっている尾鷲檜を、すつんと落とすとしていって、堀を造って、そうするとこれ、持続的な林業にも...これはちょっと唐突な話ですけれども。私の申しているのは、堤防一本槍ではなくて、何かほかのことを考えておられるのか、いやもう港湾はもうこれで心中しますよという発想なのか、そのあたりをお聞きしたいんですけど。

(港湾課長)

先生がおっしゃいましたように、いろんな発想でも考え方ができると思うんですけど、例えばその背後を全部かさ上げするとか、例えばこの地区につきましてはかなり中ノ島地区、背後、堤防の直背後からすぐ人家があので地域にしてはかなり密集度が高いということで、家をかさ上げするとか、動かすという形になりますと、それはそれでかなりの費用と言いますか、事業費がかかってしまうということで考えておりました。

(木本委員)

私もそう思います。これ19億ぐらいなら私のいった案というのは非常に高くつくと思うので、これは19億で済むのならこれの方がいいかなということはあるんですけど、ただ、さっき速水委員もおっしゃったように、日本中海岸ですのでね、漁村に手をつけないで、これをずっと守っていくとなると、これはとんでもない金になってくるんですね、将来。これはなんか漁港の方で何か、再生というか、区画整理なんて変な言い方をしましたけれども、あれをいじらない限りはお金はどんどん、これはもちろん生活権とか人権とかありますから、暴論ですけれども、なんかそんな気がするんです、私は。

それからもう一点、小さな質問ですけど、旧堤は撤去されるんですか、残されるんです

か。

(港湾課長)
撤去します。

(木本委員)
その時に是非経費を取っておいてください。ということは残存価値ということをご皆さんよく言われるんですけども、私は撤去の価値を、撤去費を見なければいけない。残存価値ばかり強調されて、壊すときのお金を見てない。あれは入れなければいけないんじゃないかな、50年ぐらいしたとき、今回のはもろいい例になりますので、是非資料として残していただきたい。(はい、分かりました。)

(委員長)
今までの海岸事業についていろんな表現で各委員が質問されてますけれど、それはまとめれば、結局その事業手法の選択について、十分比較検討の上、できるだけミニマムコストでマキシマムな便益を求めるという方法についての、きちっとした比較検討のプロセスを経てこの事業の選択が行われているのかどうか、その問題の指摘なんですね。従ってそういうことについて少しよく整理をされて、次回の時には納得できるようなご説明を願いたいということによろしいでしょうか。

ほかにも具体的なところ、あるかと思いますが、一応今日は、あともございますものから、すいませんがよろしいでしょうか、

それでは一応海岸事業の説明は本日は以上と、次回に意見の具申を取り計らうということにしたいと思います。ご説明ありがとうございました。

それでは大変時間も押してまして、あと道路事業の説明と、それから農道整備に関する事業説明がございます。従って続いて、できるだけ能率的にお願いしたいと思いますので、よろしく願います。

休憩は、また疲れてきたら休憩させていただきますけれども、今のところはまだよろしいようですので。はい、どうぞ。

(道路整備課長)

道路整備課長の高尾でございます。どうかよろしくお願いいたします。

それでは道路事業の再評価についてご説明を申し上げます。事務局配布の委員会資料の3ページをご覧ください。今回再評価をお願いいたします箇所は、県事業番号の1番と2番の2カ所でいずれも国道事業でございます。両方ともこの2カ所におきまして事業着手後10年を経過した時点での継続中の事業ということでよろしくお願いをいたします。

それでは私ども道路整備課から配布をさせていただいております資料でございますが、これを順次ご説明を申し上げたいと思います。まず1ページをご覧ください。これは県管理道路の現在の整備状況について掲載をしております。三重県の道路整備状況は全国40位前後ということで大きく立ち遅れております。平成10年8月には道路整備10箇年戦略を策定をいたしまして計画的、重点的整備を進めてきているところであります。道路整備状況を客観的に表す資料として、道路改良率で全国の順位比較をしてお示しをしております。これで三重県の改良が遅れているということはお分かりいただけると思います。

それでは2ページ目のフローのところを開けていただきたいと思います。今回の2カ所の事業につきましては、まず両方とも都市計画決定に対する影響はございません。それでステップの方に進んでいただきまして、評価の方法としては供用しているのか、それとも全く供用していないのかということの区分で、まず一番目の国道260号の南島バイパスにつきましては、部分供用はしておりませんので評価、再評価2になります。それから国道368号の色太バイパスは部分供用しておりますので再評価1で評価を行っております。

3ページはこの箇所の一覧表でございますが、両方とも事業着手が平成4年度から、そ

れから完成予定年度でございますが、国道260号の南島バイパスは平成19年と、368号の色太バイパスは平成15年でございます。

それではページ4の方をお開きください。箇所ごとにご説明を申し上げます。最初にページ4の260号の南島バイパスについてご説明いたします。

OHPの方もご覧いただきたいと思います。一般国道260号は志摩郡阿児町を起点といたしまして、熊野灘沿いの海岸を縫うように走って、北牟婁郡紀伊長島町に至ります。実延長116kmの幹線道路です。当地域の豊かな水産資源や観光資源を生かした地域振興、地域間交流を支えるために国土交通省と三重県がこの260号を協力して整備を進めております。

それでは事業工区の南島バイパスをご説明をいたします。そのページ4の下にも事業概要図という形で入れてありますのでご参照いただきたいと思います。南島バイパスは度会郡の南島町、道方から東宮の間でございます。現道は幅員が非常に狭小でございます。そして片側交互通行を含みます未改良区間の解消を目的に、安全でスムーズな通行ができるように3.5kmのバイパスとして計画をしております。円滑で安全な通行を確保するとともに、当地域は奈屋浦漁港、贅浦漁港と多くの漁港があります。隣の紀勢町に次いで水産業が非常に盛んな地域でございます。一般国道260号は消費地への重要なアクセス道路として地域振興にも寄与する道路でございます。特に現道区間におけます片側交互通行の区間、これを現地の写真をご覧いただきたいと思います。ちょっと分かり辛いかも分かりませんが、当地区は信号機によりまして片側交互通行の区間、起点側と終点側に信号機を設置いたしまして、3分間待って一応交互通行をしております。その交互通行の区間は現道の約440mの区間になっております。現道の区間の最小幅員は2.6m、非常に狭い状況、そして交通のネックになっているんです。また片側交互通行区間以外にもセンターラインがなく、また大型車がすれ違えない区間がございます。幹線道路として役割を果たしていないという状況でございます。そして当区間での交通事故でございますが、平成11年度は61件ございました。それから平成12年度は56件ということ。主に物損の方なんです。人身の方も数件発生をしております。

では当バイパスの計画についてご説明をいたします。ルート決定に当たりましては、海岸沿いの現道には人家が連たんしております。人家への影響を最重要に考える必要がございます。多数の立ち退きが必要になる現道拡幅については、起点側の一部区間を除きましてバイパスで計画をしております。この計画ルートと他の計画ルートを一応比較をしておりますが、現在の計画の北側を通るルート、それからまた南側にルートも検討いたしました。経済性、線形、構造、工事の施工性、将来の土地利用の可能性が大きい、今現在事業を進めているルートで決定をしております。現在の現道沿いは小学校、病院、人家等もございまして、新しいバイパスからの進入路の設置の必要もあることから、余り計画が離れすぎないように、また背後に追い込みますと山に余りにも追い込まないように、できるだけ自然の環境を考慮して、山すそを通るルートになっております。環境への配慮につきましては、このバイパスでできるだけ掘削の切土を少なくして、またトンネルを採用するなど地形の改変を極力押さえた計画になっております。当然法面は植生をいたしまして緑化に努めております。

事業延長は先程申しましたように3.5km、全体事業費は約36億円でございます。本年度は2億7000万円の事業費を投入いたしまして、改良工事とそれから用地買収の業務を進めてまいります。13年度末での事業進捗率は事業費ベースで54%となる予定でございます。

それから平成12年度まで用地買収は買収面積比で約70%強の買収をしております。また工事につきましては、2号取り付け道路、260mでございますが、それから起点側の本線の工事、約600mの改良工事を行っております。非常に小さくで見づらいかも分かりませんが、今押さえているところが改良工事を行っております。

それでは改良工事の状況を写真でご覧いただきたいと思います。今2号取り付け道路と申し上げましたが、先程現道からバイパスまでの間の取り付け道路が260m、それから起点側の本線の工事が今約600m進んでおります。

それでは4ページの再評価の視点ということでご説明していきたいと思ひます。ちょうど中段の中で投資効果を示す指標といたしまして、費用便益比を用いて総便益に対する費用が1.9という形で出ております。計算手法についてはあとで詳しくご説明をいたしたいと思ひます。

それから事業をめぐる社会状況等の変化につきまして、再評価時の評価手法チェック項目という形で説明をさせていただきます。これは必要性を評価するための指標でございます。指標は昨年度と同じで6ページと7ページ、国のマニュアルに添った評価指標の案に基いて評価を行ないました。4ページと6ページ、7ページを併せてこれからご覧いただきたいと思ひますが、その結果でございますが、6ページ、7ページに該当項目を一応黒く印がしてございます。この260号につきましては、その中から対象区間には大型車のすれ違い困難区間が存在するが解消できる、それから拠点開発プロジェクト、「三重サンベルトゾーン構想」を支援する事業であるということで、の3の地域づくりの支援に該当いたします。更に緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付けられていること、それから防災点検対策の必要箇所、落石であるとか、そういった対策箇所が存在しておりまして、それを解消することができること、現道の区間には雨量に対する事前の通行規制区間もでございます。これも整備ができますと一応解消する事はできます。道路の防災対策とか危機管理の充実に該当いたします。この結果、評価指標の要因の変化については、当初から認められておりません。またその他の事業効果といたしましては、先程説明いたしましたように片側交互通行区間を通らなく行き来ができるようになります。現在の区間の起点から終点の通行時間は、平均しますと平常時では10分、朝、夕の混雑時には15分ぐらいかかります。それが4分程度に短縮されます。そのことから走行時間の短縮効果だとか、走行経費の削減効果というものがございます。

次に事業の進捗状況、事業化時期より再評価実施段階までに变化した周辺環境等でございますが、進捗状況は先程も説明はいたしました、これまで事業が遅れてきている理由といたしましては、用地買収に時間を要しているということでございます。随時買収を進めてまいりましたが、用地難航箇所としては単価の折り合い、相続関係、代替地の要求等がございまして、調整しているところがございます。それと共有名義の土地がございまして、共有地の調整に時間を要していることで遅れております。

事業の推進に支障となる周辺環境の変化は特にはございません。地元の熱意といたしましては、この国道260号の改良促進というために、沿線の市町村が同盟会を作つて整備推進に対する強い要望がございまして。

今後の見通しと今後の処理方針といたしまして、最初に述べさせていただきましたが、3分間信号の区間の整備を優先する必要があると考えております。そのため起点側から2号取り付け道路まで約1.8kmでございますが、これの早期の供用を目指し、尚未解決の用地の懸案事項につきましては全力を尽くしてまいります。整備目標につきましては、三重県の道路整備10箇年戦略で平成19年度に前線完成供用を目標として公表しております。そういうことで19年度を目標に事業を推進してまいりたいと思っております。以上のことから、この260号の整備は今整備が進められております高速道路、近畿自動車道の紀勢線へとか、また国道42号との連結をいたしまして、東紀州とも一体となった広域ネットワークが確立する重要な路線でございますので、今後とも事業を継続してまいりたいと考えております。よろしくご審議を賜りたいとお願ひいたします。

それから引き続きまして368号の色太バイパスをご説明申し上げます。一般国道368号は上野市を起点に一部奈良県を通り、多気郡勢和村に至る県内の実延長は約72kmの幹線道路です。当路線は県内陸地域を相互に結び、また伊賀地域、及び中勢地域の交流ネットワークの強化を図り、津、松阪、及び伊賀地方拠点都市地域の整備に寄与する重要な路線です。事業工区の色太バイパスは5ページの下にも概要図が載せてありますが、多気郡勢和村古江から色太の間におきまして現在歩道もなく、また大型車のすれ違いがままならない幅員狭小区間が存在するため、未改良区間の改修を目的に安全でスムーズな通行ができるよう、現道の拡幅とバイパスと合わせて計画をして2車線の道路改良を進めております。当バイパスの計画をOHPでご説明をいたします。資料の中にも写真を入れさせ

ていただいておりますので、よろしくお願いをします。沿線沿いの集落とか施設への影響を考慮いたしまして、計画区間の約8割は現道拡幅で整備を進めています。残り2割の区間をバイパスとして計画をしております。事業延長は2.6kmで、全体事業費は約12億円でございます。このうち既に約1kmの区間につきましては工事が完了いたしまして部分供用しております。本年度も約300m供用する予定でございます。それから現在の現道の道路状況でございますが、幅員が4mから5mと狭く、また車道と歩道の区別がなく、車の対向通行が困難な状況でございます。

それでは部分供用している区間の改良後の状況を見ていただきたいと思います。これは改良前ですね、改良前の通学生徒が通っている状況でございます。それでは改良後の状況を見ていただきます。歩道はスクールゾーンとして中学生の安全な通学に寄与しております。

それでは次に事業の進捗状況についてご説明いたします。平成4年度に事業化をいたしまして、平成4年度から用地買収に着手、平成7年度から工事に着手をしております。本年度の事業費は約1億円の事業費を投入いたしまして、道路改良工事と用地買収を行っております。平成13年度末の事業進捗率は事業費ベースで83%になります。平成12年度まで用地買収は面積比で93%の買収をしております。また工事の進捗率は70%でございます。

次に再評価時の評価指標のチェック項目についてご説明をいたします。6ページ、7ページもまた併せてご覧いただきたいと思います。対象区間に先程と同様に大型車のすれ違い困難区間の存在が解消されるということ、また拠点開発プロジェクト、津・松阪地方拠点都市を支援する事業であるということ、緊急輸送道路のネットワーク計画に位置付けられているということ、防災点検要対策箇所が存在してこれが解消されるということ、その結果チェックリストによる評価指標の要因の変化については、事業当初とは変化は認められておりません。

その他事業効果といたしましては、事業着手の前では、当該区間の起点から終点までは大体通過時間は7分程度かかりましたが、全線供用となると約半分程度で走行いただけると、また先程示したように歩道との分離がされておりますので、安全な通学路の確保という形が取れると思います。

次に、事業の進捗状況・事業化時より再評価時点での 変化した周辺の環境でございますが、今残されている用地買収がごくわずかで、実質93%の用地買収を行っておりますが、後残されております残る筆につきましては17筆ございますが、これにつきましては鋭意努力して用地買収を全線完了させたいと考えております。事業の推進に支障となる周辺の環境としては特にございません。同様に地元の熱意は上野市から勢和村までの市町村で構成されます既成同盟会で早期の建設促進が強く要望されております。

今後の見通しといたしましては、用地買収の残件が17筆残っておりますが、本年度に入りかなり事態も好転してまいりました。そういうことで、出来る限り今年度中に買収を行う予定でございます。工事につきましても先程いきました整備目標は全線平成15年完成目標にして事業を推進しております。当路線は近畿自動車道伊勢線の勢和多気インターへのアクセスとして非常に必要な道路でございますので、安全で円滑な交通確保を目的として重要な路線でございますので引き続き事業を継続してまいりたいと考えております。

最後に費用便益について若干説明させていただきます。

道路整備課の梅谷と申します。

道路事業のB/Cにつきまして説明させていただきます。お手元の資料の13ページのほうをお開きください。一番最後のページでございます。スクリーンのほうでも説明しますが、13ページのほうでは費用と便益の説明、それと一番下に南島バイパスと色太バイパスそれぞれ費用便益の内訳の計算結果を記載してございます。

まず費用ですけれども、大きく二つ分けまして道路の建設に要する費用、それから維持管理に要する費用がでございます。この費用の計算の仕方なんですけれども、南島バイパスの場合を例に取りますと、全体事業費36億円ですね、建設費。これを平成4年から平成12年度までの実施額、それから平成13年度から平成19年度までの実施予定額を各年度に

割り振ります。維持管理に要する費用は1年あたり1400万円と設定しております。それで表の 印の所に書いてございますけども、後で説明させていただきます便益費もそうなんですけども、便益費および維持管理費の算定期間は供用年次を基準としまして40年間で計算しております。この40年間の計算にあたりましては、現在価値への換算をしております、皆さんご存じだと思うのですが、将来の投資が例えば20年後の1億は現在価値と異なって割り引いて考える人がございますので、一定の割引率4%ですけども1年ごとに4%、将来の投資については4%づつ割り引いて計算します。建設費のうちで既に投資しています平成4年度から12年度までの建設費につきましては逆に割り増しされるということです。

先程の割引率で計算しました結果が、南島バイパスにつきましては、道路建設に要する費用が34.7億円、それから維持管理に要する費用が2.2億円で合計36.9億円ということになります。

続きまして便益費でございますけども、便益につきまして大きく走行時間短縮便益、それから走行経費短縮便益、交通事故減少便益と3つございます。

まず最初に走行時間短縮便益ですけども、これは短縮された移動時間に相当する時間だけ労働した場合に生み出されると想定される収入ですとか、物流コストの低減効果を便益として計算します。原単位が車種別、速度別、地形別に設定されておまして、この原単位につきましては、平成10年6月当時建設省の費用分析マニュアルに沿って計算されております。それではこの計算につきまして説明させていただきます。

まず計算の前提となる交通量ですけども、交通量につきましては、平成2年の交通量調査をもとに推計しました平成22年の推定交通量を使っております。乗用車、バス、小型貨物、普通貨物車に分類しまして合計4500台でございます。

それで便益を出すためには整備前の走行経費から整備後の走行経費を差し引きしたものが便益となります。南島バイパスの場合、整備前は現道の4.3キロを時速30キロで走行した場合、整備後は3.5キロのバイパスを時速40キロで走行した場合で計算してございます。走行時間経費を計算するためには、まず総アクセス時間を計算する必要がございます。計算例としましては整備前の乗用車の場合、4.3キロ、時速30キロで走りまして割ります、それで交通量が2205台ですが、1年365日かけますと総アクセス時間が約115000時間1年当たりとなります。これが乗用車の場合です。乗用車の場合1分あたりの時間価値単位というのが、マニュアルのほうで決められておまして、55.82円でございます。ですので整備前の走行時間経費としましては115000時間に55.82をかけると1時間、60分をかけまして約3.864億円ということになります。整備前の乗用車でございます。同じようにバス、小型車、普通貨物を同じように計算しまして、整備前のトータルが11.12億円というふうになります。整備後の場合は式が $3.5 \div 40$ 、それから同じような台数をかけまして原単位も同じでございます。同じように計算した結果が、乗用車が2.54億円、合計で整備後が7.065億円となりまして差し引きしました約4億円の、平成22年1年間の便益となりまして、これを先程申しました40年間割引率をかけて総計しましたのが、こちらの走行時間短縮便益約65.1億円となります。この便益が大半を占めてございます。

続きまして2番目の便益ですけども、走行経費短縮便益でございます、これは燃料費とかオイル、損耗費、車両整備費等の低減効果を算出してございます。この計算の仕方も先程の便益と似ておまして、交通量とか走行距離の設定は同じでございます。

まず総アクセス距離を計算します。これも計算例としましては整備前の乗用車の場合、4.3キロ×乗用車の台数、1年間365日ということで約1年間に346万キロを走るということになります。で1キロ当たりの乗用車が30キロで走るための経費が原単位として定められてございまして、乗用車の場合30キロで11円でございます。これに距離をかけました0.381億円が整備前の乗用車の走行経費になります。同じようにバス、小型貨物、普通貨物車をトータルで計算しますと、整備前が約1.136億円。整備後は距離が4.3が3.5キロ、速度が40キロですのでその原単位を使いまして計算しますと、整備後のトータルが約0.907億円となって差し引き0.229億円となります。

これも同じように40年間割引率をかけましてトータルしましたのが、13ページの後ろの走行経費減少便益ということで3.6億円ということになります。

最後に交通事故減少便益でございますけれども、まず計算は人身事故の件数を予測するわけなんですけども、延長が関係してきまして延長が短い程事故の発生件数が少ないということになりまして、1年当たりの人身事故の発生件数が整備前が約5件、整備後が約4件と約1件くらい減るということになります。

交通事故の減少便益につきましては人的被害、資産被害、応急対策経費、渋滞抑制とこの中で4つに分かれておりまして、比較的には少ないのですがそれぞれいろんな原単位を使いまして出してくるわけでございます、この件につきましては省略させてもらいましてトータルしますと0.066億円、660万円になります。これも同じように40年間割引しますと1.1億円となりまして、合計69.8億円となりまして、B/Cが1.9となります。以上でございます。

(委員長)

それでは2カ所のバイパスの道路事業について説明をいただきました。少し、はいどうぞ。

(大森委員)

南島バイパスについて質問させてください。国道260号線というのはこの南島町のこの部分に関してバイパスを通せばあとは幅員が狭くて未改良区間というのはないんですか。

(道路整備課長)

実はこの260号につきましては現在南勢町、南島町、志摩町で事業を行っております。当南島町に関わる部分につきましては先程ご説明しております南島バイパスと、最初申し上げましたように国の方でお世話かけております南島町から紀勢町の間、これが今事業をお願いをして一緒にやっていただいております。これが出来ると南島町にかかる未改良区間についてはすべて解消されます。

(大森委員)

260号線が全線改良されるということですね。

(道路整備課長)

失礼しました。260号ではなくて、南島町にかかる未改良区間が一応全線完了致します。

(大森委員)

出鼻をくじくみたいで申し訳ないんですけど、先程からずっと説明を聞いてて、狭い日本そんなに急いでどこへ行くという標語を思い出してしょうがなかったんです。15分でいけるところを4分で行けますとか、7分でいけるところを半分になりますという説明を聞かせていただくと、道路ってなんの為に作って行くのかな、3.5キロを36億かけて15分で走るところを4分にして、便益いろいろ計算していただきましたが、社会にとってというか人間生活にとってというか、どういうものであるべきなのかなというのが、個別の話をしているときにこんな話をして申し訳ないんですけど、すごくそういう印象を受けたんですよ。たとえばの話、出していただいた写真で、ダンプが通っててすごく危なくってしょうがない区間とか、本当に危なくて、子供なんか歩かせられないだろうなと見て思うんですが、それを解決するのは山にトンネルを通して15分で走るところを4分で走れるような道路を通して、ダンプがあっちに行きなさいということがベストの解決策なのかな。なんかそういうことを含めて、道路行政ってなんかとってもお金がかかるし、時間も掛かるしどういふふうには基本的には道路っていうのは社会利便上というか

日常生活上というか、そこに住んでる住民の方にとっての道路と、あっちからこっちに行く為の方のこの場所の道路というのは、意味が全然違うと思うんですね。

その辺をどういうふうに整理して考えていらっしゃるのかなとかそういうことを考えながら今の説明を聞かせていただいたんですが、すごい漠然とした話で申し訳ありません。

(道路整備課長)

あの道路というのはいろんな機能を持っていると思うんですね。ただ私ども今時間で速いということがかなり説明した内容だったかもしれませんが、道路はただ速いだけじゃなくて安心で安全で、又隣の市町村とか隣の市とかの交流とか、後当然快適もあるだろうし、当然地元の活気とかもそういうものも道路にすべて含まれているんじゃないかと。だから時間でいうのが一番わかりやすいかなということで表現はさせていただきましたが、いろんな機能は持っていると思いますし、当然今日の審議が二本とも国道でございますので、高速道路または国道というのは国として幹線的な道路という位置づけの中で、ただその地域だけじゃなくてネットワークとして考えて整備を進めていきたいと考えております。

(委員長)

あの今の話ですね、道路整備10箇年戦略を作ったときの点数評価をいちど委員の皆さんに次回にでもご披露いただくと。要するに260号バイパスと色太もですね10箇年戦略の中でBランクですよね。だからAランクというのは前期5カ年で供用をすべしだということふうに点数の高い路線がまず前期供用等で選ばれましたね、それがAランクですよ。Bランクというのがいまの260号バイパスとか色太なんかです。だからそのための点数評価があったじゃないですか。

(道路整備課長)

先程いいましたように当然客観的評価指標というのがございますので、こういった道路の機能を持ち合わせているのかということをもつてご説明したいと思います。

ただ、私どもこの10箇年というのは前期とか後期というのはただ整備目標として分けてあるだけで、色太バイパスにつきましては10箇年のなかでは正直言って前期の平成14年に完了させるべきという形で位置付けをしておりました。ただ、用地が遅れたことで一年延びるということで15年ということであげさせてもらいました。南島バイパスは従来から19年、後期に一応完成するというところで今一生懸命やっております。

(委員長)

私も平成10年かちょっと前ぐらいに説明をうけてそれを思い出しながら喋ったので、色太はそうですね、Aランクですね。ですから県はその辺非常に良く出来た客観指標がありまして、その中で道路事業についてプライオリティの高いところから順番につけるとそのお金を付けるということをやっているんですよ。ですから是非あれを皆さんご理解いただくとかなり解消されると思うんですよ、問題が。次回ちょっとその点数評価の考え方の表をひとつ是非出してください。

(木本委員)

一つは感想と一つはお願いなんですけども。さっき大森委員が言われたように一番始め三重県の道路は遅れているという表があったんですけども、あれ見たら立派だなと、順位は遅れてるけども90何%とか改良率だけは50%でしたっけ?。でも改良率も幅員5.5m以上で個別に考慮していくとどんなもんかいなという、決して遅れているという印象は持たないんですけど、これは感想なんです。90でしょう、舗装率とかは、ただただ順位が低いで率は非常に立派なもんだなと、感想です。

それからお願いは資料の提出のおねがいなんですけども、便益をいろいろ言われたんですけど、これはどこでも便益は良いことばかり書くんです。しかし、悪いこともあるんじゃないか。例えば車の車種のオイルの軽減とか、2番目ですか、書くんですけど道路が良くなれば車が

大きくなって排ガスが増えてとか、マイナスが出てくる。それから交通事故の減少だって増える場合もあるんじゃないか、道路が良くなったら事故の内容が大きくなるんじゃないか。一番もなにかありましたね忘れまして。いや、あらを探すのは得意なんで申し訳ないんですが。申し上げたかったのは、計画と実態はどうだということです。大きく見込んであと良きに計らえじゃ困る。つまり資料をだして頂きたいのはこの建設さんの、マニュアル通りでいいんですが、県内でつくられて見込んだ数値がおそらくトリップをとっておられるとおもうので、これに合ってるかどうかということ。計画どおりに実態はそうなのかと一辺もし資料があればそれを出していただきたいということでございます。

(道路整備課長)

あの今ここで計算しております交通量につきましては計画策定年次において将来予測をしておりますが、各3年おきに交通量の実態調査をしております。

今日ここでグラフをお見せできますが、その伸び率に対する交通の伸びは一応確認はしております。

(木本委員)

あのそれが便益計算出来てるかということなんです。それができてれば見せて頂ければありがたいんですが、出来てなければ次回こうして細かい計算を。

(道路整備課長)

それは現在の交通量でもって横這いになった場合ということですか。

(木本委員)

出されるデータ次第ですけども、ようは横這いだろうが計画達成になろうが、ちょっとそういう実態と計画の数値がどのくらい離れているかという。

(道路整備課長)

それでは一番最新の交通量でもってということで(結構でございます)よろしいですね。

(木本委員)

そんな詳しいものじゃないです、漠然とした私の質問ですので。いったいこのような非常に精緻な計算をされて、それが実際計算されたらどんな値かなというのが知りたいとそのレベルですので。

(道路整備課長)

それと私も費用便益分析については、現時点では国のマニュアルに基づいてやっています。だから先程の説明にありましたように一番新しい原単価というものを国のほうから確認をしまして一応計算に取り入れている。ただ恐らくまだこの費用便益分析については確立されたものじゃないので、現時点の手法でもってということでご理解いただきたいと思います。それと交通量については今の現時点の交通量で推移したときどうなるかということ、一回お示ししたいと思います。

(青木委員)

この色太バイパスについてお伺いしたいんですけど。一般国道368号線ということで上野の方へ続いているということで再評価時のチェック項目に出てます拠点開発のプロジェクト支援、津松阪地方拠点都市ということで上野も拠点都市ということになってますからそういう関連でお書きになっているのかなという気がしたんですけども、勢和多気の周辺は例のクリスタルバレーで非常に今活性化をしております。それとの関連が非常にこの道路は天理方向と関連があるのではないかなと考えておるんですが、やはり産業道路として充分活用ができるということで評価できるのかどうかということですが。

(道路整備課長)

当然今言ったように道路の機能の中で産業と言うものの占める割合は非常に多ございます。津松阪拠点都市という中で、道路の役割というのは当然地域作りの中で重点整備地区という形が何カ所もございますけど、それを結ぶのはアクセス道路ということの位置づけで書かしていただきました。だから本来の産業への目的又当然勢和多気インターにすぐ近いこともございますので、当然流通等の道路の機能としては非常に役割が大きいのでございます。

(委員長)

他にご質問ございますか？ないですか、はい、それじゃこの二つの事業についてまた次回の時に審議員申をさせていただきます。

じゃあさっき大森委員、木元委員の質問に関する資料を次回ご提出お願いします。

休憩なしでよろしいでしょうか。それでは今度は農道整備事業の説明があらうかと思えます。

(農山漁村振興課長)

ご審議して頂きます農道事業は、3地区でございます。農山漁村振興課長の吉田でございます。よろしくおねがい致します。

それでは一般農道事業玉城南部2期地区、農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業の磯部浜島3期地区、同じく上野依那古地区この3つでございます。順次説明させていただきます。

この3つの地区につきましては、着工以来10年が経過しておりましてなお継続したいということで評価をお願いしたいとおもいます。

それぞれの地区ごとに一覧表、地区の図面、経済効果の表がお手元にまいているとおもいますが、まずそれぞれの地区の一枚目の概要表をご覧の上、後 OHP のほうでご説明したいと思います。

まず、一般農道事業玉城南部2期地区でございます。この地区は伊勢平野の南部、伊勢市、小俣町、玉城町、度会町に囲まれたところでございます。南勢の農業の一つの中心地区でございます。圃場整備がほぼ完成、完了しております。大型機械の導入が図られているところでございます。水稲の他にたばこ、大根、苺、果樹、これは柿とブドウですか、こういうふうな畑作物が非常に盛んなところでございます。そしてこの地区の状況を見ますと東西に伊勢自動車道、南北に広域農道いわゆるサニーです、これが整備されてまして、京阪神地方の距離時間が非常に短縮されたような状況になっております。

こうした中で、今後この地域の農業生産の近代化、それからこの広域農道と施設と各集落、圃場この流通経路の整備を図るためにこの農道の新設を行うというものでございます。この地区は延長1500mでございます。平成3年度に着工いたしました。進捗状況でございますが、農道の延長1500mに対しまして12年度末までに1454m実施しております。事業量としては進捗率97%となっております。又総事業費でいきますと、3億3880万円ということで、これに対して執行済みが2億2550万ということで、事業費ベースで67%となっております。残っております工事は広域農道サニーへの取り付けのところと、あと全体の舗装工になっております。

ということで、ほぼあとは舗装を残すのみのような状況になっております。ただこれも着工から10年経過しておりますが、この理由はやはり道路につきものと言いましょか買収関係でございまして、公図が非常に混乱しておったということで確定に時間がかかった。特に共有の土地というのもございまして、18名の共有の土地ということでそれぞれの調整に非常に時間がかかったということでございます。

この道路によります効果でございますが、この整備によりまして、輸送車両につきまして、大型の車両で輸送することができます。それから搬送時間のスピードアップ、それからいわゆる荷傷みの防止ができます。この地域特に野菜とか果実を運びますので荷傷み防

止ができます。

そういうことで、生産性の向上なり生産コストの低減が図れるということです。さらにこの地域は農業地域ではございますが、付近に玉城町の南部第2工場団地というものがございます。三和ロックでありますとか、松下があります。それから農村の活性化施設といいたいでしょうか、いろいろ交流、憩いという施設でアスパ玉城というのがございます。そういうのが近隣にもございまして、いわゆる農業だけの輸送ではなく地域社会としてのいろいろな移動にも便利だということでございます。

先程からいろいろ出ておりますが、いわゆる農業を中心とした経済効果、投資効果は1.03ということになっております。コスト縮減等色々努力しておりますが、道路ですので切ったり盛ったりがありますが、切ったりした場合の残土はその工事現場内で処理をするということ、現場にありました既存の側溝などのもので使えるものは極力再利用していくというふうなことも努力しております。

今後ですけれども、現時点で土地につきましては全部買収済みとなっております。あとは広域農道への取り付けのわずかのところと、あと舗装ということになります。

ということで、地元も非常にこの農道には期待していただいておりますので、平成15年度に完成ということで鋭意努力いたしたいと思っております。この玉城南部第2期地区なんですけれども玉城南部地区につきましては平成10年度再評価をいただいております。

これもふまえて鋭意双方進捗を図るようにやっておりますので、よろしくご審議を賜りたいと思います。

それでは続きまして農林漁業用揮発油税財源身替農道磯部浜島3期地区でございまして、俗にいう農免道路というものでございます。

これにつきましては、2期地区につきましては平成11年度に再評価を賜ったところでございます。その3期地区でございまして。

磯部町、浜島町にまたがります農道でございまして。浜島町の迫子を起点としまして磯部町の穴川の国道167号線との交差点までこれを磯部浜島地区として全体計画されまして、これはかなり長い道路でございましてし長期間ということもありますし、分割して実施しております。4つに分割してございまして、その中の3期地区と申すこととございまして浜島町迫子の二級河川迫子川の主流にかかる橋梁、そこから町道の山原迫子線の磯部町との町境付近、そこまでを3期地区ということとやっております。

この地域につきましては、水稲早場米地帯でございまして。そのほかに特徴としましては温室メロン、苺、路地野菜の大根、ナバナ、あとは肉牛、花木のストック、いわゆる暖かい気候を利用した農業が盛んなところと申すこととございまして。ただ、リアス式海岸を形成しているということで、やはり農地につきましても谷地田といいたいでしょうか手のひら状の農地が沢山ございまして。

特にこのメロンですけれども、南張メロンというメロンでして、一時期は東京の築地市場まで出ておりました。ただ、産地の規模が小さいということもございまして、ただ品質は非常によいということで特に鳥羽志摩地方のホテルの需要がございまして、ホテルでの利用が主体となっております。それと贈答用品というふうなことでこれが一つの特徴でございまして。

このような中で磯部浜島3期地区は平成3年度着工、事業量1600mで事業費が14億7210万円となっております。

先程申しましたように4地区に分けて実施してございまして、1期地区につきましてはすでに平成8年に完了してございまして。2期地区につきましても本年度完了の予定で進めております。それから4期地区につきましましては平成4年に着工いたしまして16年度の完了に向けて整備を進めております。

特に前回の再評価委員会の時に4期地区につきましていわゆる既設の町道を利用して拡幅したほうがいいんじゃないかというご意見をいただきまして、このご意見に基づきまして平成11年度に計画変更いたしました。そして今用地買収を進めております。このご提案によりまして切土量も少なくなりましてコストも低減出来るということでございまして。

そういうことで、この3期地区につきましても4期地区の路線変更に合わせて一部変更

してございます。いわゆる路盤高を変更しております。

この道路整備をすることによりまして、先程申しました米なり野菜なりライスセンターでありますとか野菜の収集荷場、これらを通じましていわゆる市場への供給、それから牛乳とか花につきましてはメーカーへの搬送でありますとか卸売市場への搬送とかがございます。それらが非常に効率よく出来るということでございます。

これが農業的な効果だと思えますが、ここにつきましてはいわゆるリゾート地域で志摩スペイン村でありますとかそういうものがございまして、そこら辺のリゾートの一体的な利用の中でも非常に使われるのではないかとということが考えられております。

そういうことからしまして、非常に農業生産の他にも地域としての活性化なり生活圏としての改善というのが図れるのではないかと思います。

これにつきましても着工より10年かかっておりますが、その理由でございまして、一つはやはり用地取得、これが非常に長期化したということでございます。ここにつきましては公図が非常に混乱しておりました。用地交渉までに関係者と公図の調整が非常に必要だった。それとここは地元ではクロと呼ばれているようなんですが、いわゆる谷地田ですので田圃の周辺の里山、そのある一定の幅は水稻の生育に支障がないように伐採する権利があるというものがあのようなんです。一部はそれが所有権ももっているようで、ただ伐採権だけじゃなく所有権も持っている。それが登記簿にはそれが記載されているんですが実際には公図にはその線が入ってないとか、そういうのがございまして、そこら辺の調整に非常に時間がかかったというのがございます。

それとこのような谷地田をぬって山を削って道路をつけておりますので、工事用の道路というのがなかなか取りにくくて、路線を引いたところを工事用に使うということでやりますので工事としては効率の悪いことになりまして、そういうこともありまして時間がかかっております。

この道路といたしましてはこの3期地区の1.6kmが完成することによりまして、4期地区を一部経由しまして主要地方道の浜島阿児線、町道の山原迫子線が接続するということになりまして、非常に地区としまして交通に便利になります。

そういうことで2期地区とあわせてこの3期地区が完成しますと、全体で約80%の供用率になるということでございます。

今後の方針なんですが、今後につきましては買収は全部完了いたしました。あと路体も280m残すということでありますので、平成13年度に路体は完成して、平成14年度には舗装工事を完了いたしまして事業を完成いたしたいと考えております。特にコスト縮減につきましては山間部をかなり切って、いわゆる残土処理というのが必要になってきます。これは極力近くでということで、この道路の接しております谷の部分地元を協力頂いてそこへ埋めて、近場近場で残土処理をするということで極力工事費がかからないようにということも努力しております。ということで早々に完了する予定でございましてよろしくご審議の方賜りたいと思っております。

それから最後に、同じく農免道路の上野依那古地区でございまして。この上野依那古地区につきましては、上野市の南部になります。近鉄の伊賀神戸駅がございまして、それから北の方へ上がっていくところでございます。木津川の右岸に開けたところでございまして。上野新都市、今供用を開始しておりますが、上野新都市に近いところでございまして。こう言うところで水稻を中心といたしまして穀倉地帯、伊賀米の産地ということになっております。受益地につきましては殆ど圃場整備されております。ということで非常に営農条件は改良された状況になっております。ただこの受益となっておりまして農地はその農地の左側が国道の422号線です。上野市からずっと南の方へ下がってまいるところでございます。これが川と集落の間をぬったような国道でございまして、非常に狭い、集落から国道にでるのに非常に狭い、片方に近鉄伊賀線が走っております。そういうところで農作業、今までですと圃場から国道422号線に出てそれぞれ育苗施設でありますとか、倉庫でありますとかそういうことをやっておりますが、非常に交通に支障をきたしております。

ということで圃場整備された東側、山との境になるんですが、そこを一部圃場整備で用地も地元の協力であみ出しながら一部その里山のところを切りながら路線を決定しており

ます。こういうことで近くに育苗施設とか低温倉庫がございますので非常にその便利になるということがございます。

この事業は平成3年度からでございます、全体の延長は3900mでございます。ここも二つに分割しております。今回評価対象となっております上野依那古地区としまして1687m、それから残り南の部分になりますが、2213m、これは平成6年に着手ということでございます。両方合わせまして3900mということになっております。

総事業費が上野依那古地区は5億9900万、2期地区は5億8000万ということになっております。

先程申しましたように殆どが水稲でございます。あと転作によりまして麦でありますとか大豆でありますとか一部野菜等がつくられております。特に伊賀米ということでコシヒカリが好評でございます。

現在ですけれど、始点より1000mの区間につきましては舗装工事が完成しまして、県道と市道間の供用を開始しております。農道の開設につきましては、終点付近の267mが残っております。現在進捗率が事業費で87.3%、事業量で84.2%ということになっております。ここも10年経過しておりますが、ここにつきましてもやはり用地でございます。特に上野の地域は上野新都市が近いということもありましたし、一時構想になりました森永製菓のエンゼルの森というようないろんな開発の絡みの構想がありまして、非常に関西圏の方がこの土地を取得してみえまして、用地に必ず関西の方がぶち当たるとということで地元の方に比べてやはり用地交渉に時間がかかるということがございます。

ただあと残り是一部のところですので、今一生懸命用地交渉しております。

この事業効果といたしましては、従来から申しておりますように、農産物の荷傷み防止でありますとか、とくにここにつきましては国道しかございませんでしたので、圃場からこの農道を通ることによりまして非常に農産物、農作業につきまして作業が容易になるということになります。これによりまして名阪国道、北の方を通過しております、例えば米の京阪神地方への搬送ということで非常に便利になります。

あとここも一部上野新都市もございまして結果的には422号線に平行しているということもございまして、農業以外の効果もかなり出るということも考えられる道路でございます。

ということで地域の農業を主体としました地域の道路としても非常に必要なものということで考えてございます。それからここにつきましては、山を切りまして非常に湧水がでまして、非常に困ったんですけど、その時に普通なら擁壁をするんですがコスト縮減ということで、大型の籠枠、金枠の中に石を入れてそれを積むという方法、これによりましてコンクリートの擁壁じゃなくて将来的にはそこへ土も詰まってきたり、草等もはえるんじゃないか、環境の面から見てもいい工法になるのかなということで、そういう工法も取って環境面、コストの面からも縮減できるようにやっております。

先程申しましたように残りが267mということで、地元から非常に早くの完成を望まれておまして、残りの用地交渉を進めまして平成14年度の工事完成に向けて鋭意努力しているところでございます。この用地はあと一名だけでございます。これも努力していきたいと考えております。

ということで以上3路線の農道につきましてよろしくご審議賜りますようよろしくお願いいたします。

(委員長)

どうも説明ありがとうございました。残事業量もごくわずかだというようなものですが、なにかこの3つのルートについてご質問があれば、はいどうぞ。

(速水委員)

玉城の場所なんですけど、このB/Cは南部地区全体で出してるんですか。

(農山漁村振興課長)

これは南部地区全体で出しております。1期、2期足して。

(速水委員)

そうすると、最初我々がやったところも入っているんですね。(そうです)その時もう一緒に出してるんですか。

(農山漁村振興課長)

そうです。これは考え方がいろいろあると思いますけども、いわゆる広域農道サニーを一部通過して、これひよっとしたらそれぞれでいう考え方もあるかと。

(速水委員)

たとえば浜島のような部分は逆に一本でやってもいいと思うんですけど、全体がつながらないとどうしようもないみたいなのところがある。ただこの玉城の場合は確かに一つの事業なんですけど、本当にサニーを通じて二つの道路がつながっているみたいなのところですから、これ殆ど完成してますんで今更どうだこうだということのものではないんですけど、こういうB/Cの考え方としては分けた方が正しいのではないかというふうに私は思います。これは意見で結構です。

もう一点これは説明の時に申し上げたんですが、浜島はこれは国立公園の中に入りますよね(そうです)。まだ全国的には認知されてない話だと思いますが、そういう部分で道路工事をやる時の環境リスクを下げていくというのは民間企業ではなくても公共工事でも当然考えて行かなきゃ行けないというふうに思ひまして、緑化法面吹付、先程上野市のお話でかなりいい話が伺えたんですが、今移入植物を吹き付けますよね。アメリカなんかですとインベテッドプランツメンテナンスという言葉がありまして、インベダー、侵入者とか侵略者とかいう意味のインベダーですね、インベテッドプランツメンテナンスという言葉で、侵入植物のメンテナンスという発想があります。つまり国立公園だとか貴重な植生がある周辺にあまり移入植物を持ってくるべきではない、あるいはそういうものを排除していこうというふうな発想があるんです。三重県は環境県でもありますし、そういう国立公園が二つもあるところですから出来れば一部の地域にだけは緑化部分で、そういう発想で、例えば地域の植物の種を選ぶとか、あえて外国のをもってくるとしても何年後かには必ずそれが地域の植生に負けるような弱い種類の緑化植物を使うという発想もあると。これはコストの問題が、国内の植物を使えばいいですが、そういう発想を取り入れてやっていくことが今後必要なんだろうと。特に国立公園だとか観光地の、これは農業関係の事業だけじゃなくて公共全体的にあるとおもいます。出来れば三重県からそういう技術だとか発想を提案をしていただいで全国に広げていけばいいんじゃないかと思っています。以上2点です。

(農山漁村振興課長)

先程の先生の、あの植生の関係なんですけども、従来ですと一番手っ取り早いのはコンクリートを吹付けることなんですけども、国立公園ということもあり環境の面からまず植物を吹付け、混播で牧草主体としました先生のおっしゃるように外国種もはいたものがございます。やはりその次は先生がおっしゃるように、今問題になってますのは外国種が優先になってしまって、その自生の元の植物をおっばらってしまうところまでいきますので、いわゆる混播する場合も一時的にはなっても最終的にはその地元の植生に取って代わるようなものをさがしてやるのがベストだと思います。ただ、まだそこら辺の研究もありますし、コストの問題もあろうかとおもうんです。ただ、それは我々これからやっていくときに当然考えるべき事だと思いますので、ただ技術的な面、即とは行かないと思いますが、それは努力といいますかそういうことが出来るようなことも研究もしていきたいと思っていますし、いろいろお教え願いたいと思います。

(速水委員)

生態の問題なんで積極的にやっぱりこれは考えて置いた方が後々痛い目に遭わないだろうと、公共機関としての環境リスクの低減みたいなところはこの辺が一番大きいんじゃないかなとおもってます。よろしくをお願いします。

(木本委員)

費用対効果ですけど1.03ということは0.97になってもおかしくない。是非、農業振興と一体になって頑張っていたきたいというのが僕の感想です。でなきゃ何のために農道を作ったんだということになりますので、それが感想なんです。

もう一点便益ですか、先程ご説明頂いた一般道路とのすり合わせというのですか便益項目、たとえばライスセンターにいくのに時間が節約出来たとか、これは良い方ですけど悪い方は先程私色々いいましたけども。繰り返しですが、一般道路との便益のすり合わせというのはお考えじゃないですか。

(農山漁村振興課長)

一般道路との便益のすり合わせと申しますと、一般道路にとってかわる便益をカウント出来るかということなんでしょうか。

(木本委員)

時間節減効果等三つ大きな柱がありましたけども、こちら今見せていただくと二本、経営効果とか。ああいう発想はあるのかなという、そのすりあわせです。

(農山漁村振興課長)

いわゆる農道の経済効果を測定するときに農業に限って便益を見る、これ農道であっても道路ですので実際の便益というのは農業以外のところがたくさんあると思います。先程申させていただいたんですが、これをやることによって例えば国道と平行路線になっている場合、例えば伊賀ですけども422号線、これどうしても拡幅もしようないし、圃場のほうから出ようと思っても出られない、それで農道として整備しますと結果的には多分422号線に変わっての機能が出てくると思うんです。農業以外の機能が非常に出てくると思うんですけど、農業の世界、これ言い方が悪いかもしれませんが、この経済効果を出すときに、それは実は横に置いて計算をしている、その結果非常に低いものになるんですけども。

(木本委員)

わかります、今おっしゃってる意味は充分判るんですけど、そこまで深入りしないで、彼らの三本の項目そのまま輸入出来るんじゃないかと、農業側で。例えばさっき一般道路で見せていただいた時間短縮と走行経費、これはありますね、それから人身事故ですか。これは別に一般道路だ農道だって枠にこだわらないで項目として持ってこれるんじゃないかなと、そういう質問だったんです。

(農山漁村振興課長)

はいわかりました。実はこれも農道としての経済効果を測るときに一つの基準というのがございまして、農道では基準の中に人身事故とかそういうことがファクターに入れずに経済効果を測定するという基準と申しますが、そういうことになっているんです。ただ私たちは皆さんとか県民のかたに話したいのは、実は農道と言って農業だけじゃなくて、さっきの交通事故とか一般道路としての効果も充分あるんですよというのが言いたいんですが、ただ事業上の効果測定がそういうことになってまして、ただ余分なものを入れて大きくやるよりは絞って小さいので効果があるという測った方がある面では確実なのかなという気がするんですが。ちょっとこれシステムというかその問題はあるのかなと思います。

(福島委員)

生産向上効果とか品質向上効果とか書いていただいておりますが、これは国で定められたなんかマニュアルで計算してあるんですね。その中には木本先生がおっしゃったような時間が短縮できることが反映されてるとか、そういうことはその中にはないんですか。

(農山漁村振興課長)

説明申し上げます。営農走行経費節減というのはこれは時間短縮の経費です。ただ農作業における圃場から施設まで、あるいは施設から市場までの時間が短縮される。それによって経費が下がるというのはこの部分ではじてございます。一般車両がどうとまでは手法を持ち合わせていないのが現状です。

(木本委員)

多分今のお話はその圃場と圃場ということを主体におっしゃったんですが、例えば保冷倉庫へ持っていかるとかそれも入るんでしょう、もちろん。だからもっと長距離の流通というか移動もはいるわけですね。なにも狭いところで己の家から向こうへ行くのに2分近くになったとかそういうことではなく。

(農山漁村振興課長)

いわゆる大きな農業施設ですね、収集荷場であるとかそういうところも入りますから、単にエリアだけの小さなものではございません。

(福島委員)

非常に素朴な意見なんですが、前半の道路のほうの、先程お話があった方の便益のほうは、労働時間に換算してそしてそれを金額に換算しているんですね。こちらのほうは農業産物のお金の方から算出をしているわけですよ。そうするとほんとうはどこかで全然違った価値基準で、計算方法を両方がしているんですよ。片一方が労働のお金として換算するし、こちらの方はただの果物のお金ですよ、果物とか農産物とか。どこかで基準が全然違っているところの算定でもってB/Cを本当は算定しているのではないですかね。だから農業の面については果物とか農産物はかなり価格が低いわけですから、労働時間の価値に比べて。だから自然にB/Cが1.0とかちいさいわけですが、同じ道路でありながら本当にその基準、別個の基準でですね算定することは本当にいいのでしょうか、どうなんでしょう。国で決めたことではありますけど。

(委員長)

農業に従事する人の時間の価値が、短縮することによって反映すると。それはどこにもはいつてません？営農のだけなんですね。農業経営向上効果のほうで、営農の時間が短くなるということは下にでてますね。

(農山漁村振興課)

走行経費節減、例えば1時間掛かって1時間その人が拘束される、それが30分だと30分で拘束時間がいいわけですから、生産する人の人件費に反映してます。

はい労働賃金で反映させていただいてます。

(木本委員)

これはジョークですけども、今度の新農基法で農地の持つ多面的機能云々、農道の持つ機能、多面的機能もぜひ検討を。

(朴委員)

これ妙に高めようと、立場がちょっとあれなんですが、それにしても1.05、1.07、大したもんだなという風に思いまして。例えば、地域の農村生活改善というようなと

ころはものすごく大きく計算しても良いんじゃないかなと、こんなこと言っているかわからないんですけど。要するに付加価値をどこに置くのかということは、一つの道路ということになっていても、それは建設省がやっている道路の建設の目的と農林水産がやっている目的は違うんで、そこで上積み出来るんじゃないんですか。例えばやろうと思えば良いんですというような部分をどういうところに重みを置くのか、それをじっくり考えれば問題ないと思うんですよね。どっちみち1.0を越えているので別にいいんですが、そういったような部分プラスそれから広域化をしていく部分、その部分は特に玉城とかそういうところはすぐに都市というか、つながるし、伊賀もそうだし、そういうところの土地の住民との交流、それからグリーンツーリズムといろんなかたちのものがこれからどんどん増えていくところへの付加価値というようなものは思い切って前面に出す時期に来ているんじゃないかなと。

そうじゃなければ本当に純粋な農業の目的だけで道路を作るんだということになってくれば、いくら頑張ってみても1.07、1.05ぐらいじゃないかなと思うんですよね。高ければ良いんじゃないけれど、低くて良いというものでもないじゃないですか。そういうところの部分は今後検討の課題かなと思います。これもコメント、木本先生の隣に座ってそのあおりでコメントと言う形にさせていただきます。

(農山漁村振興課長)

このおっしゃっていただきました農業生産だけじゃなくて、農業を通じた農村地域、農村住民、それと都市とのつながりとかそういうことの便益はあるはずだということ、これにつきましては国のほうでも色々考えてもらっているようなんです。これを数値化が出来るように、私たちもいってますし、国の方も色々考えてもらってますし、我々も色々気がつくことがあったらそういうことをして、その数値化の、われわれもいろいろ研究もしていますんで、そういうことで是非入れるような方向で国の方といろいろ話をしていきたいと思っております。

(朴委員)

暫定的に備考欄でも一つ作ってプラス というふうに書いても別にいいんじゃないかなとおもいますね。そのプラス という部分を三重のひとつのインデックスとして考える余地が多くあるんだと。これはみんなが納得いく部分ですから、そういったところの積極的な姿勢を出すのもいいんじゃないかなと思いますね。

(大森委員)

いろいろ付加価値を沢山付けていくのも結構なんですけども、私農免道路とか農道という区分けが、道路を作るお金の性質が違うことから来ている名前だっていうことが、こないだ事前説明のときに聞いて始めて判ったんです。そのぐらい道路は道路としてかやっぱり上を走っている人間には判らないと言う部分もあります。三重県に来て一番びっくりしたのが、農道とか農免道路とか名前が付いている道路が高速道路ほどみんなスピードを出してびゅんびゅん走っているのがびっくりしたのです。農道とか広域農道なんか特にそうですけど、信号がすごく少なくてすごく立派で凄く皆さんスピードを出して走ってますよね。交通事故とか多発して、信号ももっとつけてくれとかいう要望が出てきたりしないんでしょうか。逆にだから先程の道路の交通事故減少便益で、その前の道路の説明のときにありましたけども、農道に関して減少便益よりも増加のデメリットみたいなのは表面にでないのかなと、ちょっとこれは疑問点なんですけど。もし何か資料がありましたら又教えてください。

(農山漁村振興課長)

特に広域農道などは農道と言う名前がついていますけども、現実的には一般の方もかなり走ってもらってますし、ある一定の幅員もありますし、ただ確かに信号も少ないです。ただ必要なところ、交通量等で必要なところは信号もつけるようにしていますし、その後

の状況でも事故が起こるような所は信号を付けるとか標示をすとかいうふうなところはやってはおります。

(委員長)

もう他にないですか。

最後のほうは是非本省のほうのマニュアル通りでなくて、三重県の方で努力をされているようなところを、積極的にプラスしていくと。そういうことでもっと建設的な事業の効果の評価のための精度をあげるということへのご努力を是非期待するということでもありますので、是非長期的に取り組んで頂きたいと思います。

それじゃ最後のほうはかなりおおらかなお話が色々出ましたですから、これ以上の質問はないというふうに判断をさせていただきます。したがって委員の皆さんにおかれましては資料をさらに検討していただいて、次回の委員会で審議員申ということにさせていただきますのでよろしく願いいたします。それじゃ最後になりました。議事次第3その他ですか、事務局の方からご連絡をおねがいします。

(公共事業推進課長)

次回ですが、当会場で開始時間を10時からと言うことでよろしくお願い申し上げたいと思います。次回も大変申し訳ないんですが、盛りだくさんに予定しておりますので、また長時間になると思いますがよろしくお願い申し上げたいと思います。以上でございます。

(委員長)

それじゃ長時間ご苦労様でございました。本日はこれで審議終了といたします。ありがとうございました。

(公共事業推進審議監)

ありがとうございました。それでは第2回の三重県公共事業再評価審査委員会を終了させていただきます。長時間にわたるご審議ありがとうございました。

以上