

平成 16 年度 第 5 回三重県公共事業評価審査委員会議事録

1 日 時 平成 16 年 11 月 2 日（火） 16 時 35 分～18 時 00 分

2 場 所 三重県上野庁舎第 3、4 会議室

3 出席者

（1）委 員

木本委員長、浦山委員、大森委員、木津委員、芝崎委員、朴委員、福島委員

（2）事務局

農水商工部

観光・地域づくり分野総括室長

農山漁村室長 他

県土整備部

公共事業総合政策分野総括室長

公共事業運営室長 他

伊賀県民局

農政商工部長

農村基盤室長 他

4 議事内容

（1）三重県公共事業評価委員会開会

（委員長）

傍聴、おはかりしなくてよろしいですか。

（事務局）

傍聴者の方が 1 名おみえになっていますがよろしいでしょうか。

（委員長）

公開ですから結構です。どうぞ。入っていただいでください。

（事務局）

それでは入っていただいでください。

（委員長）

傍聴の方、どうぞお掛けください。議事進行の為、よろしくご協力の程をお願い申し上げます。

それでは今、事務局からご案内がありましたように農山漁村室から説明ですけれども、これをうけまして質問その他適宜行っていただくよう、お願いいたします。どうぞ、お願いいたします。

(農村基盤室長)

配布させていただきました8の3の資料にもとづいて説明させていただきます。先月10月15日に開催されました第4回の委員会におきまして、計画交通量の妥当性について判断出来なかったというご意見をいただいておりますので、妥当性を理解していただく為に私どもは次のように資料を作成させていただきました。まずは現地で交通量の調査をさせていただきました。という事で1ページをご覧になっていただきたいと思います。1ページがABCと測定位置を書いてございます。先程通ったコースの中でございます。A地点というのは大きな図面を広げて見ていただいた所でございます。B地点は図面の交差点の所でございます。C地点はユメポリスから422号線の途中の都市計画道路のC地点の所でございます。ABCの地点で測りまして結果的に申し上げますと、6ページをご覧になっていただきたいと思います。6ページのA地点です。A地点というのは私どもの事業計画はA地点で計画をさせていただきましたので、A地点で計画交通量と実態がどうかという所でございます。農業交通量につきましては、括弧書きで示させていただきました412台に対しまして386台と約94%という事で若干少なくなっております。一般交通量につきましては計画の356台に対しまして491台という事で多くなっております。合わせまして括弧の768台の、これが計画交通量でございますけれども、877台という交通量が出て参りました。という事でこれが交通量の検証でございます。ただいま現場の方をずっと通っていただいた途中、この時間は通行量が若干少な目でございましたけれども、7ページをめくっていただきますとこれがA地点でございます。その次のB地点の国道422号線実測の状況を添付させていただいておりますけれども、特に朝夕は非常に車が通行しております。こちらで今写真が出ている所でございます。少しビデオも撮ってございますので、422号線の通行状態を見ていただければというふうに思っております。これが10月の25日朝午前7時19分の状況でございます。測定は午前7時から夜の午後7時まで12時間測定をいたしました。これが422号線の場所でございます、この図面の1ページで示させていただきましたB地点でございます。このようにたくさん通っている所でございます。この画面は上野市街地の方向から青山町方面へ向かった画面でございます、まっすぐ行きますとちょうど踏み切りがある所でございます。よろしいでしょうか。このような状況でございます、13ページ以下につきまして測定した結果データがございます。それにもとづいて今、一覧表にさせていただきましたのが6ページという事で、私どもの計画しました交通量より若干大目に交通量があるという事で検証させていただきました。あと、ちなみに県土整備部の方で交通量の調査をしてございます。25ページをご覧になっていただきたいと思います。平成13年5月に県土整備部の方で422号線等の交通量の調査をしております。27ページでしたか。422号線の所です。28ページをご覧になっていただきたいと

思います。28 ページの上野市の沖という所で測定箇所がございます。422 号線の上から 3 つ目の上野市沖という所がございます。ずっと横にいきますと 12 時間の交通量というのが右の方に 9,702 というのがございます。このような交通量が発生しておりまして、私どもの日交通量の 12 時間の測定と大体ほぼ同じ数字になってきております。3 ページをもう一度ご覧になっていただきたいと思います。28 ページの今申し上げました交通センサスでは 9,700 台程通っていたわけですが、10 月 25 日に測定しました結果が 3 ページの左側の計でございます。9,370 台というところで、大体数字でよく似た通行量が確認されております。資料の 3 ページの括弧書きが、一般交通量と計画日交通量に黒の括弧書きが付いているのですけれども、これはミスプリントがございまして、括弧はないものとして削っていただきたいと思います。申し訳ございませんでした。という事で 6 ページにございますように、このような形で実測をしまして計画交通量の検証をさせていただきましたので、ご理解の程よろしくお願ひしたいと思います。農業の方につきましてはページ数で申し上げますと、21 ページをご覧になっていただきたいと思います。農業の方は平成 11 年から 15 年の 5 ケ年の生産の実績を調べまして、その平均を取って農林水産省の算出基準にもとづいて算出しました。これは農業関係の車両は 9 月の月がピークになっておりますので、農業関係の車両は抜き出して現地の測定をするという事が出来ませんでした。という事で生産量の実績から計算式にもとづきまして算出しました。その結果、22 ページをご覧ください。右下に 386 という結果を得ました。計画の 412 台に対しまして農業関係が 386 という結果になりました。以上でございます。

(委員長)

前回、交通量と実態がどのような整合をしているかという指摘のもと、交通量調査をされまして今ご報告を受けたのですけれども、適宜ご質問をください。まず私の方からですけれども、3 ページの説明をいただいたのですが、土木部の数字と同じというのは国道でポイントはこちらへ入ってくる、この辺り多分流入率というのでしょうか。いわゆる国道のものを対象としているのではなくて、そこからこちらへ入ってくる量ですよ。国道を走る量はともかく、それはどれになるのですか。B 地点は入ってこなくて良いのですか。

(農村基盤室長)

A 地点の方を、3 ページの 12 時間の交通量の実測という欄がございます。下段の黒の数字が今回私どもが実測した数字でございます。その右の流入率という数字は農免農道の方へという事で、いわゆる聞き取り調査によりまして農免農道が出来ればそちらの方を通行しますかという聞き取り調査をいたしました。例えば軽乗用車でしたら実測値が 2,687 台に対して、その内 37% が農免農道を通るというアンケートを得ております。2,687 台と 37% をかけまして 994 台と、農免道路の方へ流入してくる台数を算出しております。日交通量が 1.2 倍という計算式の基準がございますので、1.2 倍いたしますと 1,193 台です。軽自動車から乗用車換算をしますと、換算係数を 4 と 5 をかけまして 954 台というようになっております。以下同様に普通乗用車、トラックという事で計算しております。その結果、一般交通量の実測の台数が 1,354 台というような結果を得ております。

(委員長)

今の説明は何ページでしたか。

(農村基盤室長)

3ページです。

(委員長)

3ページですね。そうですね。ありがとうございます。それと先程おっしゃいました21ページでしたか。農業交通量。21ページは読み方がわからないので申し訳ないのですが、現況と計画がほとんど数字が、どうなのでしょう。

(農村基盤室長)

これはですね。現況というのは農免農道がなかった場合を意味しておりまして、下の計画欄というのは農免農道が整備されたという事を意味しております。生産量につきましてはこの地域の生産量からピーク輸送量というものを算出しているという事でございます。

(委員長)

この読み方がわからないのですけれども。

(農山漁村室)

現況と計画というのは農免農道の現況と計画でございますが、こちらにあります輸送量との数字は、受益面積は現況と計画の側にもしておりますから同じ数字でやっております。これで変わっておりますのは、現況と計画は輸送車両、テラー、軽トラック、小型トラックと次のページにもございますが、その車種の構成が現況と農免道路が出来れば変わりますという事で、車種別に台数と輸送量をはじいております。

(委員長)

はい。ありがとうございました。どうぞ他の委員の方、ご質問頂戴いたします。

(委員)

前回評価された時の数字と今回検証された数字は大差が無かったということですか

(農村基盤室長)

そうでございます。なお、一般交通量につきましては大目になっておりました。

(委員長)

確認ですけれども、前回いただいた資料で費用便益効果 1.67 で話を進めてよろしいですか。これは今日かなりご説明いただいたバイパス効果というのは、この中でアクセス機能

などに入っているのでしょうか、入っていないのでしょうか。入ってる。それはアクセス機能に入りますか。そうですね。ですので生産性率向上よりもアクセス機能の方が数字は大きいという事ですね。

(委員)

地図で言いますと、調査 A 地点です。南の方から来た人が B 地点で別れてカントリーの方に行く、その車両のバイパス効果のみですか。今日、B 地点の辺りで地図を広げて説明していただいた時には、名張の方から流れてきて、その方のバイパス効果の事を強調されていたようですが、それは入っていないというように理解して良いのでしょうか。

(農村基盤室長)

A 地点でもバイパス効果が発生するという計画で位置付けておきまして、名張からの交通量は当時計画の段階から見込んでおりませんでしたので、今回新たに少し付加的な形で、プラスアルファという形でバイパス的な機能が発生しているのではないだろうかというように考えているという事でございます。

(委員)

もう一つ質問ですが、この事業ではバイパス効果を発現する為に既に整備されている南側から農道がありますね。それから幅員 5 メートルになります。渡りの所を今後整備しなければいけないと言われているのですが、今回の依那古の 2 期の事業費を分母としてこの話はされていると思うのです。バイパス機能、先程の便益で言いますと 11 億円ですよね。アクセス時間短縮便益を発現させる為には、県道の拡幅整備がある程度されないと発現しないと理解しますと県道の整備費も分母の中に、要するにコストの中に入れて考えなければこの論理は成り立たないのではないのでしょうか。

(農村基盤室長)

それにつきましては今、先生の方から県道の改修と言いますか、その事業費もカウントしなくてはならないのではないかというお話だと思っておりますが、計画の時に A 地点で現在の道路が 5 メートルあるわけなのですけれども、現在の道路でこの農免道路を利用しますかどうかというアンケートの聞き取りをしましたところ、A 地点で何%かの流入しますというお答えをいただきまして、それにもとづいて農道の経過交通量というものを出售させていただいているというところでございます。ベネフィットもそのような形で B / C もそのような形で算出しております。ですから名張の方から来る交通量は計画にはカウントしておりません。プラスアルファ的な形で考えております。

(委員)

名張の方は計画時点から考えておりませんので外してありますという事でそれは結構なのです。今、南の方から既に整備されている農道を通して来て幅員が 5 メートルの狭い県道を渡って、これから整備しようとしている依那古の 2 期を通してカントリーに行くわけ

ですね。依那古の2期しか整備されていない、県道部分は整備されないという仮定で、「あなたは依那古の2期の方に流入するつもりですか。」という調査をされたのですか。

(農村基盤室長)

そうです。はい。

(委員)

わかりました。

(委員)

現地調査をさせていただいているいろいろな事がわかったという事で、何か例えば生かす方法はないのだろうかという事で考えたのです。そうした時に例えばこの幅が4メートルの場合、5メートル7メートルといういくつかのものがあるという話も聞いているのですけれども、例えばいろいろな調査あるいは本来農免道路の事業として行われるものですから、そこから得られる便益という部分プラス、アクセスが改善されるというところからくる部分をふまえて考えてみます。例えばこれがB/Cが1.0を超えると、一応一つの事業としての成り立つか成り立たないかという所の部分をクリアした仮定のもとで考えた時に、大幅に例えば道路が持っている機能性から見た時に、例えば新たにのり面の所の部分あるいは山側の所を削りながらつくっていくという部分ではなくて、既存の農道の部分をうまくタッチしながらそこを活用しながらやっていく方法もあるのではないかと思うのです。例えば今、ABCという所でいろいろな交通量調査をしているのですけれども、先程交通アクセスの所の部分では10年20年のスパンで見た時に、いくつかの効果が生まれてくるのだという事もB/Cの所にプラスして意味があるのだという事になった時の話なのですが、現在ここは農道がないわけですからここは新しくやっていくという事で、この辺りは4メートルの農道が走っておりまして、右側にもまた少しありまして、またこれが北の方にまっすぐに抜ける道があります。これが4メートルという事を考えてみますと、この2期の道路の約4分の1だけ新しく道路をつくるというわけです。そのような事で後の4分の3に関しては既存の農道をうまく整備なり、何かの形でやっていくという事であれば、もともと農免農道としての機能プラスここで分散が出来るような、ですから必要なのだという位置付けも全部クリア出来る形でお金をかけずに出来るのではないかと思うのです。要するに私の意見としてはこの南の方の4分の1の新しい事業だけで後は既存の農道を上手に整備するなり、そのような形でのもので十分機能するのではないかという事を感じているのが一点なのです。それからもう一点は交通量の調査の所で流入するのかもしれないのかというアンケートをとったというのは、例えばA地点で2,500近い人からアンケートをとったという部分を、全部アンケートをとった結果が約3分の1近い人が出来ればバイパス機能として使いたいのですというような事を言ったのか、2,500とか例えば3,000とか4,000という交通量調査は一つのカウントとして行ったもので、後のアンケート調査は母集団がかなり小さい所で調べたものなのか、その辺りはどのようなデータベースなのか。その2点の説明をお願いしたいと思います。

(農村基盤室長)

一点目でございます。今、先生が言われました現在今日通っていただいた農道は実は現場でも少し話が出たかと思うのですけれども、県では場整備をした地域でございます。その時の計画が昭和 60 年代にたてられた計画でございます。当時地元の地域の方から農免農道のような農道といったニーズがございませんでした。という事で面整備が先に出発しました。その後地域にやはり幹線的な農道が、もう少し広い農道が欲しいのだというニーズが出て参りまして農免農道という計画が持ち上がりました。今、今日も通っていただきましたあの道を整備が出来た後に農免農道という事で追いかけていきましたので、いろいろ農免農道の計画にあたって地域の皆様とお話をする中で、農免農道を整備すると用地買収という事が発生いたします。その辺りに非常に理解が得られなかったという事で、やむを得ず右手の方へ計画路線を振ったという経緯が計画に至ってございます。

(委員)

よろしいですか。それは例えば何メートルのどのような道路なのかという事に尽きると思うのです。この道路は説明としてはっきり申し上げているのは農免農道としての道路なのだけれども、生活道路であるという部分もあるわけです。それは多いにそうだろうと思います。これだけの交通量があって、バイパスの機能も持たせるのだというのは本来の趣旨がどうであれ多いに結構なものだと思うのです。けれども例えば走ってみた時に農地買収が難しいとか難しくないという事ではなくて、既存の道路の幅が 4 メートルという事でありました。そこに実際に今日走ってみた時に、のり面の所の整備などを考えれば十分に 4 メートルであれば片方で農業をやっている方々の物が置かれていたとしても車は通るだろうと思うのです。しかも一日例えば 20 年後に名張からのタッチがあったとして、たくさん交通量が迂回してくるのだとした場合においても、今から 20 年後の事はまだ何がどういう形で変わるのか全くわからないところで、現在の交通量から考えるに十分に耐えられるものではないかというような印象を受けております。勿論朝と夕方のラッシュの時には結構通るのですよと言われてはいるのですけれども、今回出されている状況から見てみますと朝 7 時から翌日の 7 時とか 8 時とかあるいは 12 時間とか、そこには当然ラッシュの時間も入っているもので一日 2,500 位のものが走るとか 1,800 のものが走るとか、細かい数値が調査をすればある程度もっとはっきりしたのが見えるかもしれませんが、十分この農道を整備する事で耐えられるような機能を持たせる事が可能だろうというように私自身は判断をいたします。しかし専門的な立場から見た時にその辺りの説明が今のところなっていないような気がいたします。農地買収とか私はそのような事を申し上げているではありません。

(農村基盤室長)

わかりました。私が先程説明をさせていただきました資料の 6 ページのように、計画の交通量に対して現実がどうかという実測にもとづきまして検証させていただきました。先生が言われますように先程通っていただきました道路は 4 メートル幅しかございません。

私どもの計画させていただいておりますのは、計画交通量を算定して7メートルの幅という事で計画させていただいているわけであります。実際は計画に対して約14%増しの114%の交通量が確認されているという事で、それだけの交通量が4メートル道路をとてもではないですけれども今現在としては通行出来るような状況ではございません。キャパシティからオーバーフローするのではないかとこのように考えております。

(委員)

すみません。それはきちんと計算をした結果なのでしょうか。あるいはそうではないのですか。道路が出来れば交通量が増えるのは当然なのですよ。7メートルであろうと10メートルであろうと3メートルであろうと、道路が出来れば車が通るわけです。そのような事で予定したものより114%増えて、7メートルでもあふれているのだという説明ではないですよ。

(農村基盤室長)

いえ、7メートルであふれているという事ではなくて、私が申し上げたかったのは計画交通量の妥当性という視点で実測したデータにもとづきまして、計画交通量に見合う交通量が現実的に発生していますという事を検証という事で申し上げさせていただきました。

(委員)

そこが問題だと思うのです。今、現状がどのようになっているか、何メートルの道路があればこれが回避出来るのか、あるいは予定されている機能をフルに発揮出来るのかという事ではなく、最初から7メートルの道路があればこれだけの交通量があるだろうと。その予測が114%上回るようなものであったから、残りの2期の所の部分も7メートルにしなければいけませんと。そうする為には農地買収などいろいろなものを考えた時にあっさり新しい道路をつくった方が良いですよという説明ですよ。それは逆ではないですか。要するに計画ありきでやっているという印象がどうしても拭えません。

(農山漁村室)

基本的な所の話をしていただきたいと思いますが、多分今の朴委員のお話は既設の農道を利用して、拡幅などをして農道をつくれればどうかという事でよろしいでしょうか。

(委員)

もしそれがまた計画が全然されていなくて今日いきなり言われた事であれば、そうした時に起こり得る、例えば交通の大乱が起きたとか、例えば費用的にもそこを4メートルの道路を保つ為にかかる費用等を考えた時、新しい道路をつくった方が費用対効果の面でも良いですよという資料があるならばそこで納得がいくのですけれども、今の話はどうもそのような話ではないという気がするのです。

(農山漁村室)

現況の農道と言いますのは、ほ場整備の中の農道は実は受益者の方から共同減歩という形で、土地を無償で提供していただいでつくらせていただいでいる農道でございます。それで今、当初のほ場整備の計画と農道の計画があればほ場整備の地区内に別途の事業で、農道事業で道路を買収して今言いました7メートルといった道路の建設は可能でございます。それは農免農道というのではなくて一般農道という事業でございますが、ただこの地区の場合は先程の説明にもありましたように、ほ場整備の計画と農道の計画が別途で後から出てきたという事です。今その地区内に出来た幹線道路は6メートルの道路でございますが、あれを7メートルに広げるという事につきましてはほ場整備をされていますと200メートルに1ヶ所交差点が発生するわけです。そうしますとあの区域内で10数箇所の交差点が発生するのです。それと農道でございますから農業車両でありますトラクターとかコンバインとかが走ります。それから道路に農業車両が駐車します。そこへ一般交通のトラックとか通過交通が来るととても危険な事になりまして、そのような場合にはほ場整備の地区内に農業車両と合わせてつくる場合には、側道をつくるなりして別途の措置が必要という事になります。それともう一つ、地区内の幹線農道を広げる話につきましてはこの農道の時に地元へ説明に入ったのですが、危険であるから用地買収と言いますか、道路をつくる事には反対だという意見がされたという形が今までの経緯でございます。

(委員)

説明はわかりました。全体の農業の交通量とか、あるいは何トントラックの交通量などを見た時に一日2桁と言いますか、今は非常に少ないのが現状ですよね。そのような所で例えばそのようなものがバンバン走るから危ないですよというような説明でしているのですけれども、私が今一番言いたい事は何かと言いますと、例えばほ場事業が先に来て後へ道路が来たであろうと、何がどうであろうと一つの新しい建設が行われる時に、例えば当然既存のものを使う場合はどのような費用がかかり、新しい道路をつくる時にはどのような便益があってどのような費用がかかり、だからこのような選択肢があるのだというような考え方はなかったのかと、そのような事がまず私としては伺いたかった事であるのと同時に当然あるべき姿ではないかと思うのです。どうしても7メートルであるとか6メートルであるとか、その道路が先にあってそこに合うような話をしているような気がしてならないのです。この道路であるとすれば、例えば一番の目的に合うような道路は何メートルの道路であれば良いのか。それからそれをつくるにあたって既存のものやあらゆるものを全部ミックスして、要するにベストミックスというような形を行った時に、このような選択肢にはなっていないですよという事を私としては是非とも問いたいという事でありました。今でもまだ計画中でありますので、そのような所の部分にはこういったような問題があって、どのような費用があって、結果的には今のような計画にもとづいて行った方が一番良いですよというような資料が提案出来ないものなのかという事があって申し上げたのです。

(委員)

少しお話が戻るようですけれども、私は交通量の検証という6ページの表でもう一度教

えていただきたい所があります。これは10月25日にされた実測の交通量になるわけですよ。伺っておりますと、9月と10月が一応農業関係の車両が一番ピークになるという事を伺ってありました。そうしますとこれを押し並べて年間の交通数量としますのはどうなのかという気がいたします。そこが一つ疑問に感じている所です。それからもう一つは先程からいろいろご説明がありまして、名張の方からのバイパス効果もこの道路にはありますよというお話がありました。そうしますとこの予測数値が多分平成20年頃には分配率が変わってくると思います。例えば一般交通量の方はどの位の増加をおおよそ言いますか、見込んでいらっしゃると言いますか、予測出来るのかという事も少しお聞きしたいというように思います。この2つの点をお聞きしたいと思います。

(農山漁村室)

3ページでしたか、6ページでしたか。これは一日の交通量ですね。

(委員)

10月という期間の一日の交通量で日計画交通量をオーバーしましたという事になるのですが、9月と10月の一番農業関係の一番多いという数字を押し述べて年間の交通量と考えるのも良いのかという疑問を持ちました。

(農村基盤室長)

わかりました。先程のご質問の件ですけれども、一点目の一般交通量につきましては先程ビデオ等で見ていただきましたように、先月の10月25日に測定した数値でございます。農業用交通量につきましてはカントリーエレベーターでも少しお話したのですが9月がピーク月になりまして、10月に農業用交通量というのはピーク月を過ぎておりますので、農業交通量の実測というのはなかなか出来なかったという経緯がございます。その点をご理解をお願いしたいと思います。それでは農業交通量はどうしたのかという話になるわけですけれども、近年11年から15年の5年間の受益地の農業生産のデータをとりまして、そのデータにもとづきまして農免農道を通行する量を算出しております。

(委員)

それは月で割って平均を使うのですか。

(農村基盤室長)

それはですね。農業交通につきましては9月がピーク月になりますので、9月の数値をもって農業交通の量を表現しております。

(委員)

それではピークのマックスの交通量と考えてよろしいのですか。

(農村基盤室長)

本来ですと9月に農業交通の実測をすれば良かったのですけれども、10月という事で出来なかったものですから。

(委員)

それはわかるのですけれども、それはピーク時の数字を持ってきて実測ということで、計画に利用していると解釈しても構わないのでしょうか。

(農山漁村室)

計画は9月がこの場合は水稻ですから米の収穫時期の運搬がピークでございます。9月1ヶ月間の収穫量を稼働日数の20日間で割った数量を一日の単位としてカウントしています。それがこのピークの一日当たりの量という形で計算しております。ですから農業交通につきましては一般交通は実測出来ますが、農業交通のこの資料は平成2年の計画の実証という形で行ったのが、過去5年間で農産物の収量がどのように変わったかという収量の増減をもって、車種を想定しているというのが16年のデータですから推定でございます。ですから平成2年の妥当性と言いますのは平成2年の412台に対して今回は収量、1次輸送、農地からカントリーへ持って行く収量は減りましたが、2次輸送としてカントリーから倉庫へ持って行く輸送が過去5年間で増えておりましたから、それから車種を計画の車種で配分していきますと、台数が10数台減ったのではないかという形になるのではないかという推定でございます。

(委員)

例えば一般交通量の場合は朝とか夜とかにピークがありますよね。その数字をもって押し並べて平均数値を出して計画交通量としていないですよ。

(農山漁村室)

農業は違います。はい。

(委員)

農業はそのようなピーク時の数字を持ってきても構わないのですか。

(農山漁村室)

それが計画の手法と言いますか、国へ事業申請する時の計画はそのような形でやりなさいというルールになっております。

(委員)

わかりました。それでは一点は、一応理解したとします。もう一点の私の質問ですけれども、名張からのバイパスが平成20年に一応完成予定というようになっているのですよね。そうしますとこの交通量はやはり勿論バイパス効果が発動するわけですから、増えると考えていると思うのですけれども、どの位増えるという事を予測していらっしゃるの

しょうか。

(農山漁村室)

はい。道路関係の方はいらっしゃいますか。

(事務局)

現況は962台です。ただこの部分が完成しますとある程度増えると思います。ただまだ全線が改良済みではないので、368側がまだ一部未改良の部分が残っております。増えるにしてもどこまで増えるかはまだ少し現状ではわかりかねます。

(委員長)

委員良いですか。それではまず先程の委員のご質問に対してお答えを頂戴いたします。

(農政商工部長)

私なりに先生の質問に対して答えさせていただきます。今、交通量という事で検証して計画交通量が768台です。768台からいわゆる2車線の7メートルというものも出てきますし、設計速度とかそういったものも出てくるわけでありまして。今、必要な道路はと言いますと7メートルの道路が必要だということになったわけですが、今、先生が言われるのは現状を見たら道路があるではないかと。そうしたらその部分はもっと差し引いたらどうかというご意見だとは思いますが、今も私どもがそこで図面を確認したところ4メートルの道路は本当にクランクの道ばかりでございます。それを今、768台の片側にするとこれは半分になるのでしょうか。その量を通そうと思うとやはりもっと、先生が言われますのは例えば一車線をこの既設の道路に置けないのかという事だと思うのです。違っていましたらまた教えてください。ですがそれにはまた大変な工事をしていかなければ、その交通量を流す事は出来ません。という事はそれを改良する為にはまた用地買収から、たとえ2車線はそこへ持って行くという意味ではないのですよ。その片側だけでも4メートル道路を活用してはどうかという事に対しては非常に経済的にも不経済であるという資料は出来ると思うのです。その説明がないと言われますのでそうかもわかりませんが、そのような事を検討しなさいという事であればさせていただきたいと思っております。私の答えでは満足していただけないのでしょうか。

(委員)

私も道路の専門家ではないので、例えば4メートルの場合の交通量を消化出来るのか、あるいは安全かつ本当の道路の目的に沿ったものになるのかは、私自身もわからない部分が多くあります。ただ例えば今日走ってみた感じからみた時に、果たして7メートルの2車線でこの立派な道路をこれからはずっとつくって、最終的にはボトルネックのような所にどのみちタッチするわけですよ。そういったような所で果たしてここで謳っているいろいろなアクセスの効果が考えられるのだろうかというところに、まだ見えていない部分が多くありましたので、それならば既存の道路を活用しながらやっていくような方法も一

つの選択肢であったのではないかという事だったのです。今の説明では、例えば一日 700 台であろうと 300 台であろうと、そのような車が円滑かつ安全に通す為には 7メートルの道路が必要で、その道路をつくるにあたっては、既存の道路を活用していく為に土地買収やクランクが多いといういろいろな理由に伴い、新しい道路をつくった方が一番ベストチョイスだという事だと思っておりますけれども、それを示すような資料がない中で私達は専門家だからこのような形で考えるのですと言われましても、なかなかこちらは納得出来ない部分があるのです。そこに対して例えば資料を用意する事が可能であるならば、次回が 16 日にまたあるわけなのですけれどもそこまでに出示していただけるかはわかりませんが、こちらとしては納得出来るような資料があって、いくら頭でこうですよああですよと言われても、例えば一日通るであろうと思われるいろいろな資料にもとづいた通行量、それに例えば既存の道路を活用する場合にかかる費用、それと新しい道路をつくる時にかかる費用、そういったようなものを合わせた形でのチョイス 1、チョイス 2 といったような形の資料は出していただけないものでしょうか。このような事について伺いたいです。

(委員長)

委員の言われるのはまず計画をたてる時には現道拡幅といったような、A 案 B 案 C 案といったような順番があるではないかと。どうしてもだめだから新規で通そうという事ですよ。その過程が見えないという事で、新規で通される事ばかりを強調されて効果を強調されるが、それまでに何とかもう少し安くあげる方法はないのかという云々のプロセスが見えない、それを見せていただきたいと解釈してよろしいですよ。

(委員)

例えば計画その 1 その 2 その 3 というようなものが十分検討されたのでであろうと思うのです。だからその当時のものでも結構ですし、今現在こういったように流れが変わってきている中で、やはり最初はこのような形で行って新しい道路をつくって今もその選択肢としては間違いなかったし、それが一番ベターなあり方だというようなものをわからせるような資料が欲しいという事が一点です。それをお願いしたい部分です。もう一つは先程、これはあまり大きなものではないのですけれども、アンケートをとって約 3 割ないし 4 割の人が道路が出来ればそこを通りたいのですというものの、母集団は調査したものが全部ではないと思うのですけれどもどうなっているのでしょうか。

(委員長)

それも次回先程いわゆる A 案 B 案 C 案といった今の原案の簡単なデータが欲しいと、それではその時に一緒にそれからその時にアンケートの用紙、どのようなアンケートをされたのか、先程何でしたか。それで良いです。

(農村基盤室長)

今、説明させていただいてよろしいですか。

(委員)

チョイス1、2、3とか例えば1と2とか行かう時に、それはとても重要な資料だと思うのです。これしか大事ではないですよ。何故このようなルート考えたのか。勿論南の所の4分の1の所では止むを得ない所があったのでこのような結果にされた。変更されたという部分に関してはシダがどうなったかなどというような事もあるのでそれはわかりませんが、今この計画の調査の所が先程委員長の方からもおっしゃられたように、どのような質問をしたのか、どのようなアンケートであったのか、それからどのような母集団でどのような形であったのか、大変重要な部分だと思うのです。そこで交通量のどれだけのものが走るのか、安全かつ円滑なものは何メートルのどのような道路が必要なのかという事が、全部そこに関わるわけですから資料を見ないとわからないと思いますので、出していきたいと思います。

(委員長)

勝手に裁断しますが合わせてお願いいたします。それとニーズがあったと言われるのですが、そのニーズの主語というのは誰からのニーズなのか。

(農村基盤室長)

土地改良法の法律でこの事業をやっておりますので、今この図面にピンクで示した所が土地改良この農道事業の受益地になっておりますので、そういった土地の所有者から農道整備の申請というものが上がって参ります。それが私どものニーズというように表現させていただいたというところでございます。

(委員長)

その団体名は何なのか。

(農村基盤室長)

団体名と言うよりは各受益者である農家の方々です。

(委員長)

しかしその方々が100戸あれば100戸来るわけではないですよ。誰かまとめて来るのではないですか。

(農村基盤室長)

集落ごとに代表の方が土地改良事業の農道整備をしてくださいという申請が上がってきます。

(委員長)

申請書が当然上がってくるのですよね。それは集落ごとと理解して良いのですよね。

(農村基盤室長)

そうですね。大体集落ごとに上がってきます。

(委員長)

その申請書の書類はあるという事ですか。

(農村基盤室長)

はい。あります。

(委員長)

何が言いたいかと言いますと、例えば委員が言われた今の現道、今の農道を拡幅する時にいわゆる地元が欲しいのだと言えば、今の農道を拡幅すると言いましてもかなり現実的であって、つまり地元が欲しいと言うのであれば地元のほ場を減歩しても今の農道を拡幅して1本通すという案もかなりまっとうな理由ではないかと思うのです。地元は欲しいと言っているのですから。

(農村基盤室長)

ですけれども少しお言葉を返すようですみません。こと現実の事業という事になりますと、ほ場整備をした所を拡幅してと言いますと農地が潰れますので、そういった事は現実の問題としてなかなか理解をしていただけない所があります。いろいろ計画の段階で地元の方々と協議、調整はしてきたところ、今現在の計画の位置に落ち着いたという経緯がございます。そのような事でご理解をお願いします。

(委員長)

おっしゃる事は十分わかるのですけれども、それはやはり押してでもそこまで要望があるのであれば減歩で行くという、それもかなり強く押しても良いのではないですか。それからもう一つ。用地買収に云々という事なのですが、勿論これは農地の所有者と山林の所有者とは違うと思うのですけれども、そこまでのニーズがあって用地買収に手間取るという事は少し理解出来ないのです。これはまた次回でお願いします。

(委員)

先程の今日の資料の3ページ、交通量の調査をもう一度伺いたいのです。このB地点でのアンケート調査なのですけれども、どの地点でどのような質問をしたのかという事です。それを少し詳しく聞かせていただけませんか。このB地点の9,370台というのは上り下りとも、上りというのはこの場合どちらを言うのでしょうか。

(農村基盤室長)

当時流入にかかるアンケートはB地点ではなくて、A地点で行っておりました。はい。ごめんなさい。A地点B地点の両方ともやっております。すみません。間違えました。

(委員)

B地点というのは入るところですか。B地点でやるのであればB地点の方が交差点で、B地点でこちらでルートを利用される方は、こちら側からこのように走って来る方に対してあなたはどちらへ行きますかとここに入る地域住民の方も、これを聞いたうえで出しているならばわかるのです。どの地点で調査しているのか。

(農村基盤室長)

先生が言われる場所でのアンケートです。

(委員)

この地点ですね。こちらから来るわけですね。そうしますとこれは本当はこの9,370台というのはこちらからの交通量とこちらからの交通量との両方を合わせていますよね。そうですね。ですから本当はこちらからの交通量だけに対してこれは4,000何百台であったと思うのですけれども、この4,000何百台に対してあなたはこちらへ行かれるのですか、こちらへ行かれるのですかという事が出さなくてはいけないはずですよね。そのような問いをさせていただいているのですか。

(農村基盤室長)

はい。そのようにしております。

(委員)

それがこのデータで見ますと9,370というのはまた、4,000何百台の内1,563台がこっちへ行くと言ったわけですか。

(農村基盤室長)

そういう事です。

(委員)

それは本当ですか。

(農村基盤室長)

流入率の聞き取りは上野市街から青山方面ですか。

(委員)

そうですね。ですから4,000何百台ですよね。

(農村基盤室長)

ですからこちら側の片側の通行に対してアンケート調査を行っております。

(委員)

そうですね。4,000 何百台の内 1,500 台、3 台に 1 台がこっちへ行くと言ったわけですか。

(農村基盤室長)

1,300 台です。 の。実測は 12 時間行っておりますので、1,300 台と読んでいただければと思います。

(委員)

それは少し、これは本当にそうですか。こちらから走ってくる大部分は青山・伊賀神戸の方へ行くのではないですか。こちらへ行くのは。

(農村基盤室長)

農免農道は依那古農免と図面で言いますと、その下の上野南部農免というものがございます。

(委員)

ここでこちらへ抜ける人もこのバイパスを通るとこのようにしているのですか。

(農村基盤室長)

ここで先生が言われるアンケートをやっておりまして、この地点ではこちらへ行く車両とこちらへ行く車両がございますので、こちらへ行く車両を対象にアンケート調査を行いました。アンケートはこの農道が出来れば通りますかというアンケート調査を行って、何%の方が通りますというお答えをいただいたという事です。

(委員)

そういう事ですか。こちらを通られますかというようにやったのですね。しかしそれでずとかなりこの所のネック性を理解せずに答えているのではないですか。

(委員長)

そのアンケートの時は図面も提示されましたか。

(農村基盤室長)

それはしていません。図面というのは当時しておりません。単にこのようにバイパス的に農道計画を持っておりますので、出来た時にはこちらを通りますでしょうかという聞き方をさせていただきました。細部にこのような図面をしていこうという事になって、このようなバイパス的な機能を申し上げて聞いたという事です。

(委員長)

まず無理ですね。車を運転している人に図面を差し出してどうかというのは大変ですよ。

(農村基盤室長)

なかなか物理的にもたくさん止めて聞くのも出来ないという事もありまして、聞き方としてはそのようなイージーな方法を取らざるを得なかったというところでございます。申し上げたのはそのような方向で聞いておりますという事です。

(委員)

しかし今これを考えてみますと、仮にこの道路がこのように出来たとしますとこれは本当に何分で走れる事になるのか。それに対して今までのこの道路であれば何分だと、その差の分をとってこちらを走られますかと。非常に危険な所がありますよね。このような所を選びますかと。多分実際にこれが完成しても、こちらを走る台数というのはアンケート調査の3分の1がこちらを走るという事ではなくて、10分の1位しか走らないのではないですか。

(農村基盤室長)

今はこのような事でそれですけれども、ここの地点でもアンケート調査をしました。このような農道が出来れば通られますかという事も他の地点でもしております。聞き取り調査のデータをもとに農道の流入量というものを算出しております。

(委員)

これが通っていればかなり早くなっていると思うのですが、今の修正計画のものですとこれがありますから。

(農村基盤室長)

これは現地で申し上げた通り建設部ともども総合行政で何とかこれを解決していきたい。

(委員)

今出していただいているベネフィット計算の中のバイパス効果というのは、相当減ってしまうのではないかと思いますよ。

(委員長)

という事で先程もお願いしたので重なるのですが、アンケートの個票ですよ。それともし当時どのような、例えば地図もない5台に1台位、3台に1台を止めてお願いしたのだというアンケートの方法と用紙、そういったものを次回合わせて提出をお願いいたします。

(農村基盤室長)

アンケート用紙というのを今回も探したのですけれども見当たらなかったの、アンケート結果というものはあります。そのような事でご理解をお願いしたいと思います。

(委員長)

提出は結構です。いわゆる原票はないという事ですよ。ただ集計結果は残っているという事ですよ。それでは集計結果だけでもお願いします。

(委員)

この農道としての視点でお伺いしたいと思うのですけれども、カントリーエレベーターの処理能力に対する耕作面積と利用率といったものもおそらく大事になってくると思うのです。例えば耕作面積に対する農道を使う予想利用率と、それからカントリーエレベーターそのものの利用率ですね。

(農政商工部長)

受益面積といたしましてピンクに塗った部分がカントリーへ行く面積でございます。455町位あります。今、現在15年度を確認した時点でカントリーエレベーター利用率は35%でした。34%です。

(委員)

34%の利用率ですね。という事は他の方は各農家の方々の個人で処理されているという事ですよ。そういう事ですか。わかりました。

(農政商工部長)

ですから将来高齢化になっていったり、機械が老朽化していったりした場合にはまたこちらに増えてくると思います。

(委員長)

かなり時間が経っておりますので、原則次回資料のご提出と説明を再度お願いするという事で、質問事項をどんどんお出しいただければと思います。どうぞ。

(委員)

少し確認をしたいのですけれども、先程アンケートの話が出ておりましたA地点とB地点の間の流入量だとかというアンケートをとられたという話でしたよね。前回の資料の中に付けていただいている今回の事業の費用便益分析の表の中にあるアクセス機能向上便益でアクセス時間短縮便益が11.280億円ですね、この単位は。これはどこかからどこかへ行く為に、時間がどれだけ短縮になったという事に、時給か何かを掛けて計算されているようにいつも伺うと思うのですけれども、この時に使った時間が短縮するという場所はA地点からB地点の便益のみですか。そうしますと今まで途中まで来ているものがあり

ますよね。赤線の実線の所です。今日見せていただいた途中まで行って、今は途中で後は途中が今から2期でしたか。今回今から2期をしますというお話ですよね。1期2期が全部開通したあかつきに、A地点とB地点の間で短縮時間がそれだけになりますからという事掛ける時給の計算が一般車両で11.28億円になったという事ですか。逆に言いますとここに出てきている一番大きな便益であるアクセス時間短縮便益というのは全てがそこにかかっているわけですか。他のルートの短縮便益というのは全然カウントされていないわけですね。要するに国道のあそこの地点からあそこの地点までだけだという事ですよね。はい、わかりました。

(委員長)

他にどうでしょうか。確認事項、ご質問です。

(委員)

例えば私からの提案は2つあります。県道を用いた場合の費用、それから新しい道路を建設する時の費用あるいは位置付け、それからアンケートはどのようなものであったのかといったようなものはまた書かなくてはいけないのですか。それで確認で良いですよね。書かなくても良いですよね。

(委員長)

そうしますとまたこれも次回に教えていただければ良いのですけれども、当初のほ場整備とそれからライスセンターのリンクの仕方ですね。この計画は全く別個ですか。ライスセンターの設置とピンクのほ場整備の計画は、しかし本当に別ですか。というのもライスセンターの収容云々という事と。今申し上げているのはライスセンターへ運ぶのはほ場整備の基幹農道というところで、そのような計算をするのではないかという意識が私にはあるのです。いわゆるほ場整備があってすぐ側にライスセンターがあるという事は、基幹農道を通してあそこへ搬入するのが私達の考えなのですけれども、ですから全くあれがリンクせずに事業化されたという事は考えられないのです。それは事業を行う担当は別でしょうけれども、それはまた調べていただきたいのです。また別であれば別で納得いたします。と言いますのはライスセンターへ運ぶ形で先程言われたマックス、ピークの時の幹線農道をいうものは1本通しますからね。それが一つとそれからもう一つは、いわゆる農免道路ではあるけれどもどうしてもバイパス機能を持たせるのだという発想でしょうか。私のお聞きしたいのは農免道路本来の目的のウエイトはどのくらいあるのだろうかという事です。非常にバイパス機能に固執されていますけれども、これがもう一つです。それから最後は今日私も無理を申しましたけれども、先程の一番下はB点でしたかA点でしたか。B点と踏み切りまでの施工を、農免を延長して出来るか出来ないかというご検討をお願いしたい出来ないかという事です。A点ですか。A点ですからあれともう、いわゆるあれの土木部の道路を迎える受けまで農免が延長出来ないのかという事です。

(委員)

先程のアクセス時間短縮便益でもう一度確認したいのですが、普通車両だけのものがこの数字ですか。一般車両だけですか。今、委員長のお話を聞いていて思ったのですが、最初の話でカントリーエレベーターまでの輸送に使うという話がしきりに出ていた記憶があります。例えばピンクの一番南の受益地から友生のカントリーエレベーターへお米を運ぶ為に、今までであれば国道を通らざるを得なかったのに、こちらを通るから少し農業作業時間が短縮されるといったような便益というのはここには入っていないのですか。それは労働時間短縮便益か何かの方に入っているのですか。アクセスは一般車両ですか。生産効率の方で逆に米の輸送を考えているのですか。そうしますとそれを軽トラックに乗せて、カントリーエレベーターまで行く車両だという事もアクセスではなくて、労働時間の短縮といったところでカウントしているという事ですよ。そうしますと委員長がおっしゃられたように、先程の9.いくつとか1.0いくつと言うものが農業に純粋に立脚している便益という事ですか。はい、わかりました。

(委員)

前回いただいている資料の3ページに経済効率性評価が出ております。その中で生産性の向上便益というものが時間数で言いますと整備前現状が36,600時間、それが整備後で16,600時間という事で年間にして20,000時間減りますという数値が示されていますよね。大体50%、半分以下の時間で行く事が出来るようになりますという事のデータになっておりますけれども、それは本当なのでしょうか。

(農山漁村室)

それは前回の質問の時に私が、時間が長いという事で怒られた位に説明させていただいた内容でございますが、現況の保有農業車両は農道が出来れば機械の大型化とも合わせて車両が大型になるだろうという事をアンケートなどによって計画で変えております。ですから軽トラックが1トン車になれば軽トラックで3回運ぶ分が1トン車1回で済みますと、その分の輸送時間が減りますと、ですから人件費が1時間で1,830円掛ける輸送時間が3分の1になる分の効果、それからトラック車両の輸送経費、燃料代それからタイヤの損耗、オイル代等も節減出来ますというのが、こちらの年間が4万数千時間から18,000時間、約24,000時間削減されますという内容でございます。

(委員)

時間短縮だけではなくて今まで軽トラックを使った部分、軽トラックであったものが中型トラック等になるといった事を前提にしていらっしゃるわけですか。

(農山漁村室)

新しい農道が出来ることによって、それから周辺の基盤の整備も合わせて進む事によってそのような変化が出てくるだろうという事を推定して農業交通、農業効果をはじいております。

(委員)

細かい事を言いますけれども、軽トラックが小型トラックなりに全部変わると考えているのか。何10%が大体今までの経験から言うとこれ位だという数字にもとづいているのですか。

(農山漁村室)

そこは今日の資料を見ていただきますと、農業の所でございますから例えば23ページです。23ページで見ていただきますと、平成2年計画時の表でございます。こちらの現況と計画という様式になっておりますが、例えば1次輸送2次輸送という区分になっておりまして、1次輸送というのは農地からライスセンターへ持って行くものを言います。例えば23ページの表でテラーという所を見ていただきますと、1次輸送の車種別輸送量の単位等の所でございますが、40が括弧してございます。これが現況は全体の輸送の40%をテラーで運んでいるという、それが下の計画へ行きますと5が両括弧でしてございます。これは農道が出来ますとテラーのシェアが40%から5%に減りますという推計でございます。その代わりに軽トラックにおきましては1次輸送では現況の40%が30%に減るだろうと。その右に行きますと小型トラックの1トンが、現況の10%から農道が出来れば30%にシェアが増えるだろうと。これが農家の方から農協等からの聞き取りで道路の新設に伴って営農形態が変わるであろうという事から推計して、この計画と現況の差を金額で換算して効果として作業の時間短縮で挙げております。

(委員)

私が先程申し上げました質問の確認というかお願いなのです。先程の説明の中で名張へのバイパス効果というものが出現するのですという事を、今日初めて伺ったわけなのですけれども、そこまでの便益というものはここには一応農道なので入れていなかったわけなのですが、そのような事を考慮に入れるかという事がまず一つの本当はこの委員会では限界と言いますか、この農道なのでそれを考えるのが必要なのかというような一つの議論がまずあると思うのです。そのようなバイパス効果というのはどのように発動するのかというような事をお考えになっているのかというような資料を次回の時にお願したいのです。それを議論の対象とするのかどうかという事が一つにはあると思うのですけれども、今日はそのように力説されたので、そのような面はどのようにお考えになっているのかという事を聞くのはどうかと思うのです。

(農山漁村室長)

今のご質問の趣旨なのですけれども、農道としてという機能とバイパスとしての機能という部分を要は我々としてどのように捉えて整備をしているのかという、ある面で言いましたらビジョン的なものをお示しさせていただくという形になるわけですか。名張の効果自体の具体的な部分は今の話にもありまして、今この中に加味という部分もありますし、現道の整備自体も全線がまだ開通していない中で、エクス値が出ないという部分もあると思うのです。そのようなものではなくて、我々が農道を整備させていただくスタンスと

いう中で当然オール県庁の中で整備をさせていただいておりますので、農道という部分の目的を踏まえながら、これは県民の道路だという発想でさせていただいております。ですから両面機能という部分がありまして、これはある面で言いましたら費用対効果と言いますか、喜んでいただいているという部分でさせていただいているという理屈になるわけなのですが、これでご理解いただけませんか。

(委員長)

そうしますと県庁内の申し合わせ事項といったものがあって然るべきではないかと思うのです。そうでないと事業事業においてその時の担当によっていくと、バイパス機能を大きく見るのだとか、農免農道広域農道はバイパスが主にするのだという事でどうでしょうか。互いの合意事項を。

(農山漁村室長)

すみません。今の私、途中で申し訳ないのですけれども、そのような我々の大きな総論的な考え方ではなく、例えばこのような部分でこのような事を考えているとか、一般農道であれば一般農道でこのように考えているといった話になるわけですか。例えばこれについてこう。

(委員長)

例えば県全体の道路ビジョンというのはどのようになっているのでしょうか。新道路ビジョンでしたか、何でしたか。戦略ですね。あの辺りでどのように位置付けていらっしゃるのか。それはいわゆる農免農道としての国庫補助から踏み外すのか。踏み外してまで皆様、県は県民の為にされているのか。それはある種の合意もしくは基準ガイドラインがあってされるのか。それとも例えば、ここの依那古でこれはここを通っているではないですか。場当たりと言いますと御無礼な言い方ですけども、見れば当然ここでやるべきだというような現場の担当サイドでどんどん進めて行くものなのか。

(農山漁村室)

単純な話でございますが、農免農道である場合には道路部局、県の中で道路協議をして了解をとってありまして、農免農道につきましては国交省と農水省の本省で協議を得て了承で了解をいただいて実施するという事になっております。

(委員)

バイパス効果が発生するというような説明が少しありましたけれども、それはどのようにこちらは理解したら良いのかという事になってくるわけですが。

(農山漁村室)

バイパスというのは付帯的な意味かと思いますが、たまたまメインの道路があってそれに並行するとバイパスという意味でのバイパスであれば、確かにどの道路も新設される道

路はバイパスかと思います。ただこの場合は並行しておりますが、私どもの場合は422を現在交通の混雑の問題等も含めて、こちらへ農業を主として赤く塗った所から集出荷の為に422が混雑とか狭い所があり、こちらへつくろうという事がメインであります。ただ道路は公共的なものですから農業に合わせて一般車両も入ってくるだろうと思いますから、そちらの方にとってはそれはバイパスという事なのかという感触であります。

(委員)

その中で名張からの道路は混雑してきて、そのバイパス効果といったような生活道路としての利便性もわかりますという説明が今日現地でありましたよね。その事を少し聞きたいのです。

(農山漁村室)

それは検証という形で、実は19年度にその道が出来るというのも今回の再評価を機会に土木の方へ聞いてわかった事で、新しい社会情勢の変化で新たな交通量が見込めるであろうという点でございます。それからユメポリスも当初の計画では具体化しておりませんでした。今でいきますと6,000人の居住が発生するというわけです。それから前回再評価いただいたコリドールも比自岐の所に18年度に出来ますから、そのような3つのポイントで新たなこの農免に需要が発生するだろうという事をご説明したつもりです。その為にこの効果がどうこうという事ではなかったかというように、私どもはあくまでも平成2年度の計画の検証を今回はさせていただいたという事です。

(委員長)

まわりくどい質問をして、簡潔明瞭なお答えをいただきましてそうだろうと思いますけれども、実はそれをお答えいただくと一般車両の通行効果の方が農業生産より多いのを農免道路であるというのはどのような事かという事になってくるのではないですか。そうしましたら皆様が良く委員会で言われるように、別に土木の道路と農林部の道路というように区別を設けなくても良いのではないですか。例えば土木部の道路で農業側の道路をどんどんつくっても構わないのではないかと、私はガイドラインなどと申し上げたのはその辺りなのです。はじめてみて一般車両の方がはるかに利便性が大きいではないかという事で、何の為のものかと。農免道路というのはあれですよね。揮発油税ですよね。農業サイドの揮発油税財源身替としてこれをつくりますという事ですよね。その趣旨でつくった農免道路に一般車両の効果の方がはるかに大きいという、何か大変矛盾する事が出てくるのではないかと思います。

(農山漁村室)

そうですね。当初は農業効果が半分以上というような採択基準がございましたが、今の14年計画後の再評価ですと50%を切っておりますから、一般車両のウエイトが大きいという事に対しての現状は変わってきております。ですから今の内容では事業は出来ていないのかという事も考えられます。

(委員長)

率直にありがとうございます。それから皆様、私が最後の質問という事で、ラストでよろしいですか。先程委員の方から車両の変化について言われたのですが、私はいわゆるほ場整備内の営農組織ですか。集落営農それから何でしたか。生産法人といったものが今後どのように見通されているのか。もっと端的に言いますと、これは聞いたかもしれませんがけれども今の車両というのは各戸農家が全て耕作しているという前提ですか。各農家が例えばここに150戸の農家があれば、150戸がそれぞれ農業をしてそれぞれがフル装備をしてライスセンターへ持って行くという事ですか。と言いますのは生産量から逆算すると言います事は、これ一連の生産法人が出来てその方がボンと運べば大型トラック1台で良いという事ですか。そうではなくて皆様100戸がやっているならば100台走って行くという事ですか。その数字というのは逆算ですと出ないわけですね。

(農村基盤室長)

それにつきましては地域の担い手さんという所に集約という事で進められております。今現在は資料等がございませんので、次回の時に先生のご質問の内容について整理してお答えしたいと思います。

(委員長)

はい。軽くで結構でございます。おそらく農協さんか、最近上野市の農政でもやっているかもしれませんね。

(農山漁村室長)

はい。わかりました。

(委員長)

いかがですか。かなり時間の方が超過いたしました。それでは事務局におまかせしますが、次回もう一度質疑応答という形で終わりたいと思います。よろしく願いいたします。どうも長時間の説明ありがとうございました。