

平成25年度 第6回三重県公共事業評価審査委員会議事録

1 日 時 平成25年 11月19日(火) 10時40分～15時30分

2 場 所 三重県合同ビル G301会議室

3 出席者

(1) 委 員

葛葉泰久委員長、安食和宏副委員長、田中彩子委員、南部美智代委員、野地洋正委員、宮岡邦任委員、森下光子委員

(2) 三重県

(農林水産部)	尾崎 治山林道課長 他
	平野 水産基盤整備課長 他
(松阪農林事務所)	鈴木 森林・林業室森林保全1課長 他
(伊勢農林水産事務所)	松田 森林・林業室長 他
(尾鷲農林水産事務所)	武南 森林・林業室長 他
(熊野農林事務所)	萩原 森林・林業室長 他
事務局	向井 公共事業運営課長 他

4 議事内容

(1) 三重県公共事業評価審査委員会開会

(公共事業運営課長)

お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただ今から平成25年度第6回三重県公共事業評価審査委員会を開催いたします。本日の司会を務めます公共事業運営課長の向井と申します。どうぞよろしく願いいたします。

本委員会につきましては、原則公開で運営することになっております。委員の皆様、本日の審議において、傍聴を許可するということがよろしいでしょうか。

(委員長)

委員の皆様、よろしいですか。

(同 意)

はい。では、本日の審議を公開で行うということで、傍聴を許可いたします。

(公共事業運営課長)

ありがとうございます。傍聴の方がおみえでしたら、入室をお願いします。

本日の委員会につきましては、現在5名の委員に出席していただいております。あと1名若干15分ほど遅れて出席していただくということですので、案件ごとの審議には間に合うと思いますので、定刻どおり始めさせていただきます。

それでは、議事次第2番以降につきまして、委員長に進行をお願いしたいと思います。委員長、よろしくお願いいたします。

(2) 再評価・事後評価対象事業の審査

(委員長)

それでは、ただ今から、議事次第2の評価対象事業の審査を行います。なお、本日の委員会の終了時刻は、おおむね16時を予定しております。説明は簡潔明瞭に行い、スムーズな議事進行にご協力をお願いいたします。それでは、事務局説明を、まずお願いいたします。

(事務局)

事務局を担当しております公共事業運営課の山本でございます。本日審査をいただきます事業は、インデックス4をご覧ください。1番から4番の再評価でございますが、林道事業4件でございます。ページの裏面につきましては、事後評価ということで、漁港整備事業の波切漁港でございます。合わせて5件の事業の審議をお願いしたいと思います。続きまして、インデックス5につきましては、本日審議をいただきます事業の概要および、めくっていただきますと、過去の再評価結果を添付してございますので、参考としていただければと思っております。

説明につきましては、赤いインデックス6番、インデックスに個別の事業名を記載してございますので、この資料に従いまして説明をさせていただきます。事業主体から事業概要と評価内容を説明いたします。委員の皆さまからの質疑応答につきましては、各事業の説明の後をお願いしたいと思います。午前中の予定につきましては、林道事業再評価2件ということでございます。

説明の順番ですが、林道事業につきましては、今年度初めての審査ということで、最初に林道事業の概要について、治山林道課より約10分間で説明していただきます。続きまして、1番三峰局ヶ岳線、2番野又越線の順番に説明をいたします。各事業につきましては、おおむね15分程度で説明をしたいと思います。質疑につきましては、個々の事業の後をお願いいたします。午後につきましては、3番林道事業木屋村山線、4番三和片川線の再評価2件と、事後評価で広域漁港整備事業の波切の説明をいたします。

なお、時間管理の観点から、ベルを用います。13分程度になりましたら、ベルを鳴らさせていただきます。以降、2分ごとにベルを使用していきます。以上でございます。

(委員長)

委員の皆さま、ただ今の説明で、何かご質問・ご意見等、ございませんでしょうか。特にないようですので、ただ今から、評価対象事業の審査を行います。先ほど事務局から説明がありましたとおり、事業の説明を受けることといたします。なお、本日の審議予定としましては、午前中に2事業の説明を受ける予定としております。説明の方は簡潔明瞭をお願いいたします。まず、林道事業の概要の説明を受けることといたしますので、事業課の方は事業の説明をお願いいたします。

(治山林道課長)

農林水産部治山林道課長の尾崎でございます。よろしくお願いいたします。説明につきましては、前のスクリーンでさせていただきます。なお、お手元の資料につきましては、1ページ目からとなっております。よろしくお願いいたします。まず、林道事業の概要および費用対効果につきまして、私の方からご説明させていただきます。

はじめに、林道の目的、効果でございます。林道は、森林施業を効率化し、収益性の向上や森林の持つさまざまな機能の増進、生活道路として山間地域の定住環境の改善が図れるなどの効果があります。林道は、地域の実情に応じてその構造や規格を決めておりますが、出来る限り低コストで自然環境に配慮して行うこととしております。

県営で実施する林道は、規模が大きく、複数の市町にわたるものや、峰を超えて集落をつなぐ連絡道など、三重県が市町から施工の依頼を受け実施しており、工事完成後は市町が管理しております。

また、林道を基幹とした路網整備につきましては、木材搬出や森林整備、林業機械導入の基盤になるもので、国の「森林・林業再生プラン」「三重の森林づくり条例」「三重県民力ビジョン」でも、路網整備の推進が位置付けられているところでございます。

次に、コスト縮減ですが、林道の開設は、先ほども申しましたように、低コストで自然環境に対する影響の小さいものでなければなりません。そのため、コスト縮減では、真っ直ぐにつくらず、地形に沿った波形線形としております。

また、路肩の縮減、いわゆる狭くすることで、施工幅が減少し、切土・盛土量、立木・用地補償費、法面保護工の減少などから、経費の削減を図っているところでございます。

林道事業の費用対効果は、林野庁作成の「林野公共事業における事前評価マニュアル」に基づき算定させていただいております。評価の期間は、工事期間に路体の耐用年数40年を加えた期間です。この間に発生する事業費と便益により、費用対効果を求めております。なお、この費用対効果の算定につきましては、前

回再評価から評価マニュアルの変更等がございました。今回の対象となっている各路線についても、変更後のもので算定させていただいております。主な変更点は3点ですが、それぞれの便益の項で簡単に触れさせていただきます。

対象となる便益は、この図のとおり、木材生産便益・森林整備経費縮減便益・一般交通便益・森林の総合利用便益・災害等軽減便益・維持管理費縮減便益・その他便益の7つの便益に区分されております。それでは、それぞれの便益の説明をさせていただきます。

木材生産便益は、林道整備により、木材生産の増加や、将来の資源確保につながる森林整備の増進を便益としております。

森林整備経費縮減便益は、林道整備により、森林の整備や森林内で行われる作業経費の縮減、森林整備の増進によって発生する森林の持つ公益的機能を便益としております。

このうち木材生産便益と森林整備経費縮減便益の算定では、利用区域内で実施する森林整備面積を主な算定因子としております。森林整備経費縮減便益は、林道整備による森林の整備や森林内で行われる作業経費の縮減、森林整備の増進によって発生する森林の持つ公益的機能を便益としております。この森林整備面積の算定では、今回の評価まで整備実績と森林整備サイクルから求めた今後の森林整備面積により集計しているところでございます。標準的な森林整備のサイクルは、苗木を植栽してから10年程下刈を行い、その後、間伐を15年生から60年生までの間、およそ10年毎に行い、80年生で伐採することとしております。

今回の算定の変更の中で、森林整備促進便益、いわゆる公益的機能増進便益につきましては、これまで他事業の便益として2分の1を控除していたものを、すべて林業事業の便益として算定することに変更されております。また、同便益の対象となる森林整備面積について、前は評価期間中に実施した面積の累計を計上しておりましたが、今回の評価では実施面積1回分を計上することとしております。

一般交通便益です。これにつきましては、林業生産活動以外に、林道を通勤等の一般生活道として利用することの便益としております。

森林の総合利用便益では、林道整備により、森林浴や山菜等の副産物採取などの利便性の向上や、森林へのふれあい機会増進を便益としております。

災害等軽減便益は、災害発生時の迂回路や防火帯としての機能、舗装等を行うことにより災害復旧費が縮減される効果を便益としております。この便益については、これまで計上しておりませんでした。変更により計上できるようになりました。

維持管理費縮減便益では、改良・舗装等を行うことにより、後の維持管理費が縮減される効果を便益としております。

その他の便益は、通行の安全確保や木材の有効活動、ボランティア活動による

維持管理費の縮減等を便益としております。

以上で、私からの説明を終わらせていただきます。続きまして、林道三峰局ヶ岳線、野又越線、木屋村山線、三和片川線の説明を、担当事務所からさせていただきます。

1 番 三峰局ヶ岳線

(松阪農林事務所 森林・林業室 森林保全1課長)

松阪農林事務所森林保全1課長の鈴木と申します。どうぞよろしく願いいたします。それでは、1-2 林道三峰局ヶ岳線の事業概要を説明させていただきます。まず、はじめに場所から説明させていただきます。林道三峰局ヶ岳線は、松阪市飯高町下滝野地内の市道を起点といたしまして、飯高町富山地内の林道飯高北奥線との接続点を終点とする総延長2万700mの森林基幹道です。三峰局ヶ岳線は、三重県の中央に位置する松阪市を東西に横断する国道166号線の北側を、同線に並行する線形となっています。当地域は、古くから主にスギの優良材生産が行われ、林業は主要な地域産業として位置付けられておりまして、林道や作業道によるネットワーク整備が図られています。当該林道は、飯高町東部の櫛田川左岸から津市との境界となります山頂までの2,464haの森林を利用区域としています。この利用区域とは、林道によって森林資源の有効利用や森林整備が促進される区域のことです。

本線は、この利用区域内のアクセス条件を改善させ、施業の効率化や林業生産性の向上を図ることで、森林資源を有効利用するとともに、森林の持つ公益的機能を持続的に発揮させることを目的としています。計画延長は2万700m、幅員は4mです。

次に、開設状況でございますが、本線は平成6年度から工事を開始して、最盛期には5工区体制で施工しながら、平成24年度末までに延長1万9,171mの開設をいたしました。進捗率は92.6%となっております。計画の残量につきましては、延長1,529m、事業費4億8,600万円ほどが未完成となっております。

これは未開設区間の写真です。右が起点側、左が終点側です。

このグラフは、利用区域内の森林資源構成を表しています。区分は大きく人工林と天然林別に分けています。当区域における人工林は75%、天然林は25%で、人工林の比率は県平均の62%を大きく上回っております。また、人工林のスギ・ヒノキが73%と、大半を占めていることから、本地域は林業が盛んな地域であることが分かります。

このグラフは、先ほどの人工林のうち、スギ・ヒノキについて詳細に示したものです。横軸は木材の年齢を、縦軸は面積を表しています。スギ・ヒノキの齢級分布では、46年生から50年生が最も高く、間伐対象となる11年生から60年生

が大半の 89%を占めています。また、スギ・ヒノキのうち、利用可能である 41 年生以上の材積は、52 万 8,027m³あります。この材積量は、一般の木材住宅に換算しますと、約 1 万 8,000 戸分にあたりまして、当該地域は成熟した森林地域であるといえます。

次に、森林所有者の状況について説明します。このグラフは、区域内の所有者別の森林面積の割合を表しています。一番多いのは個人所有で、全体の約 34%を占めています。続いて、森林農地整備センター、区有林、森林組合等所有林の順となっています。

このグラフは、年度別の事業費と進捗状況です。棒グラフは横軸に年度、左の縦軸に事業費を示しています。折れ線グラフは、右の縦軸で進捗率を表しています。当林道は平成 6 年度に着工して、平成 24 年度末の完成延長は 1 万 9,171m で、進捗率は 92.6%となっています。計画では、平成 27 年度の完成を予定していましたが、工事区間において地質の悪い箇所が多々ありまして、法面の保護対策に伴う費用が予想以上に増額となりました。

また、平成 23 年度の紀伊半島大水害によって、下方道路である林道飯高北奥線が被災したため、その復旧が終わるまで、現場への資材搬入ができなかったことや、公共事業費の縮小により、思うように進捗が得られなかったことから、当初計画期間内での完了が困難な状況になってまいりました。このことから、残工事の開設について再検討を行いましたところ、工事期間を 3 年間延長して、平成 30 年度まで、事業費を 4 億 9,000 万円増額して、全体事業費を 50 億 6,900 万円に変更したいと考えております。

この写真は、紀伊半島大水害の豪雨による飯高北奥線の被災状況です。また、本線の赤桶川工区におきましては、地質不良のため、このような法枠工の施工が必要となってきました。

こちらは、林道の利用区域内における森林の整備状況です。緑色の部分は、前回評価時点での実績箇所です。水色の部分が、平成 20 年度から 24 年度にかけて整備された区域です。間伐など約 480ha が整備されました。

次に、当地域における林業について説明します。松阪市飯高町は、伊勢平野と奈良を結ぶ回廊上にあって、その地理的条件から、林業は高見峠を隔てた反対側の吉野林業の強い影響を受けて発達したものです。その特徴はスギが主体ですが、苗木を 1 ha 当たり 5,000~6,000 本と高密度に植栽して、その後 10 年生から 30 年生の間に、5 回程度の枝打ちが行われます。間伐は、11 年生程度から始めて、間伐率 10~25%の割合で、5 年に一度、計 5 回程度行われます。丁寧な枝打ちと細やかな間伐作業によって、写真のような磨き丸太や無節柱などの付加価値の高い高品質材の生産が行われてきました。

このように、節のない良質な木材の生産を行ってまいりましたが、住宅建築様式の移り変わりにより、建築業界からは安定した木材の供給や、規格狂いの少ない乾

燥した木材が求められるようになってまいりました。このような情勢の中で、地域の代表的な林業事業体である松阪飯南森林組合では、作業道の開設や施業プランの提案による集約化などを行って、積極的な木材生産に取り組んでいるところです。本線から多数の作業道が開設され、間伐材の搬出など、森林の整備に利用されております。

次に、先ほど治山林道課から説明がありました費用対効果の分析について、本線の状況を説明させていただきます。費用対効果の算出につきましては、「林野公共事業における事前評価マニュアル」に基づき計算を行っております。算出結果につきましては、便益が150億5,400万円、事業費が80億9,700万円で、費用対効果は1.86となっております。また、費用対効果の計算には含まれませんが、林道には森林整備や木材生産以外にも、災害時の迂回路やレクリエーションの場の提供など、さまざまな効用があります。

また、本線の周辺には、道の駅「飯高駅」や、つつじの里「荒滝」などの集客施設があります。また、三峰山や月出の中央構造線など、景勝地もあるため、本線はこれらへのアプローチのために、重要な役割を果たしていると考えております。

こちらは、地元の松阪市長から提出された意向書です。松阪市からは、地域住民の生活環境の改善や、林業振興による地域活性化を図る理由で不可欠であることから、早期開通を目指して継続を望んでおりますという意向が寄せられております。

続きまして、本線におけるコスト縮減対策についてです。この写真は、道路幅を縮減した状況です。幅員を4.0mから3.5mに縮減しています。

この写真は、波形線形の様子です。

この写真は、本線における木材利用の状況です。法面に伏工で、視線の誘導や草刈り手間の削減を図ったり、道路際に柵状に配置して、側溝や道路への土石の堆積防止を目的としています。

最後に、代替案の検討についてでございますが、本線は沿線の森林整備を促進させるとともに、切り出された木材を市場まで効率よく運搬させるためにも、必要な施設です。図に示しました区域の森林から伐採された木材を、大型トラックで運搬するには、現行では赤線で示したルートでなければ、市場まで出すことができませんが、本線の開通後は、青線のルートで運搬することが可能になり、大幅に運転距離が短縮されることとなります。

森林作業を主目的とした作業道で接続した場合は、このような効率的な運搬は不可能であることから、当該林道を開設する以外に代替案はありません。当該林道の開通は、地域林業の振興を図り、森林の持つ公益的機能を十分発揮させるために、重要な役割を果たしています。今後も、コスト縮減と環境配慮に努めながら、早期完成を目指し、事業を継続していきたいと考えておりますので、ご審

議のほどよろしくお願ひ申し上げます。以上で説明を終わります。ありがとうございました。

(委員長)

ありがとうございました。では、委員の皆さん、ただ今ご説明いただいた事業につきまして、その評価が妥当であるかどうか、評価の妥当性について、質問・意見等ございませんでしょうか。はい、委員。

(委員)

林道の話の前に、全体的な説明があったかと思います。その中の災害等軽減便益について、もう少し詳しくご説明いただきたいです。というのは、これは新しく計上されたというお話だったかと思います。迂回路等確保便益と書いてあるのですが、例えば、谷筋の大きな国道がやられていけば、当然林道の方がもっと大きな被害を受けていて、迂回路としては使えないのではないのでしょうか。それも含めて、どういった形でこの2つの便益が林道に対してあるのかを、もう少し詳しくご説明いただければと思います。

(松阪農林事務所 森林・林業室)

松阪の山下でございます。災害経費縮減便益につきましては、平成 22 年度から入れておりますが、内容としましては、舗装を行った道路、こちらの便益として考えております。単価的には、地域の舗装を行っていない道路と舗装を行った道路において、過去 10 年間に発生した災害、その差額を便益としてあげております。地域によってその差額は大きく差がございますが、その地域、地域で発生した災害、過去 10 年間のものを便益としてあげております。もう一つ何か。ちょっと聞き漏らしたのですが。

(委員)

今のが災害復旧経費縮減便益ですね。もう一つ、先程の全体の説明の方では、災害時迂回路等確保便益というのがあったのですが、ここの事業では、それは計上されてはないのですが。

(松阪農林事務所 森林・林業室)

迂回は以前計上しているところもあったかも分かりませんが、現在はないと思います。

(委員)

分かりました。舗装してあった方が、要は修理代が削減されるというお話です

が、写真で9ページに、H23年災害による被災状況等という写真があります。これは他の林道だったと思うのですが、かなり大きくえぐられて、道路自体が流されてしまうことも多々あると思うのですが、こういった事例も含めて復旧作業というのは、舗装されていた方がかなり便益的には縮減されるという理解でよろしいですか。

(松阪農林事務所 森林・林業室)

一言に災害と言いましたが、今回、舗装に関する災害経費のあげ方というのは、路盤材。例えば、法面が崩落したとか、路肩が崩落した。また、この場合だったら、下に河川があるのですが、河川が浸食されて、結果的に路肩、また路盤まで行ったと、いろいろな災害がございます。その中でも、路盤そのものが浸食されて路肩が壊れたとか、路盤が原因の災害だけを取り上げてあげております。その単価差ということでご理解いただきます。

(委員)

よく分かりました。ありがとうございます。

(委員長)

他にありますでしょうか。概要説明の中で、便益を一つずついろいろあげていただいているのですが、ちょっと誤解かもしれませんが、何年かの間ここでこういう話を伺ってきた印象からすると、環境保全便益の中に、炭素固定がどうのこうのというのが、もうちょっと強調されていたような気が何となくするんですけど、最近はそのようなことないんですか。15ページのスライドを見ると、その他の便益の中に、一応は環境保全確保便益というのがありますが、ここにいわゆる温暖化防止とかいうのを、昔は割とその説明されたような気がするんですけど、あれはここに入っているのですか。

(松阪農林事務所 森林・林業室)

炭素固定の便益におきましては、そちらの真ん中の方の森林整備促進便益の公益的機能の中にまだ現存しております。こちらの方の環境保全便益と申しますのは、木材を林道工事で使った場合に、その木材を使うことが環境にいいという効果を使うのがこちらの効果でございます。委員のおっしゃっておられます酸素固定につきましては、こちらの森林整備促進便益、いわゆる公益的機能の便益の中にございまして、現存でもあります。大きい部分の一部に入っております。

(委員長)

伺いたいのは、その額は割と大きく見積もられているのですか。額的にどれぐ

らいということまでは必要ないです。要は、たくさん便益があっても、昔からの説明を伺っていると、これはとりあえずゼロにしておきますというのが、結構いろいろな事業課の話であるじゃないですか。大きいところだけあげるというのがあると思うんだけど、そういうのは計られているのですか。

(松阪農林事務所 森林・林業室)

すべて見ております。ただ、率は非常に低いです。全体にしますと1%あるかないかの実績です。

(松阪農林事務所 森林・林業室)

資料の19ページの下の方に、(3)環境保全便益というのがございまして、炭素固定便益をあげてございしますが、樹木の炭素を固定する便益と、土壌蓄積分ということで、合計8億円ほど計上させていただいております。

(委員長)

分かりました。こういうのをどんどん入れてくださいということは、別がないので。要するに、不思議に思ったので。昔はもうちょっとそういう説明をされたような気がしたから言うだけの話で、そういう趣旨です。どうぞ、委員。

(委員)

16ページにいろいろ便益が書いてあります。概要の説明のところで、森林の総合利用便益というのがあったと思います。それで、この林道のご説明のときに、月出の構造線の写真ですとか、あるいは三峰山の登山の写真が入っていますが、あれはレクリエーションになるのかと思うのですが、あの便益というのはこの16ページの表の中のどこかに入っているのでしょうか。上記以外の便益の中に、そのあたりも計上されているのでしょうか。

(松阪農林事務所 森林・林業室)

この便益につきましては、三峰山の方に年間だいたい1万5,000人ぐらいは旅行でみえるみたいなんですけど、その訪れているお客さんのうち、何人の方が林道を通るかというのは、ちょっと把握はできておりませんので、今回もその数字が分からない数字ということで、便益からはオミットさせてもらっております。

(委員)

分かりました。でも、説明にはそういう写真を、一応載せてみたわけですね。

(松阪農林事務所 森林・林業室)

はい。

(委員長)

他に何かございませんか。よろしいですか。なければ次に進みます。では、続いて、2番目の事業の説明をお願いいたします。

2番 野又越線

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室長)

尾鷲農林水産事務所森林・林業室長の武南と申します。どうぞよろしくお願いたします。続きまして、林道野又越線についてご説明いたします。

野又越線につきましては、平成20年度にこの再評価実施要綱第2条に基づきまして再評価を行いました。5年を経過いたしましたので、同要綱に基づきまして再評価を行いましたので、その内容についてご説明いたします。野又越線は、紀北町紀伊長島区十須地内の国道422号を起点とし、大台町桧原字地内の国道422号を終点としています。全体計画は、延長15.6km、一般の方の通行も考慮しまして、幅員は5mとしております。全体事業費は65億6,000万円。平成3年度に着工し、平成30年度の完成を目指して施工中でございます。

これは空中写真ですが、黄色の実線が完成した所で、赤の点線が今後の工事箇所となります。町境の峠の部分につきましては、840mのトンネルで結ぶことを計画しております。林道野又越線は、紀北町・大台町の基幹的な林道として、森林整備を促進し、林産物を搬出する重要な施設であるとともに、古くから文化的な交流があった両町を連絡する生活道路として、地域振興も図ることを目的としています。

利用区域の森林面積は1,381haで、個人所有は767ha、56%を占めており、その他国有林が267ha、19%、紀北町有林が167ha、12%、森林総研分収造林が109ha、8%、県行造林が72ha、5%となっております。

また、1,381haあります利用区域内の64%が人工林となっておりまして、これを年齢別に仕分けしたグラフが、このグラフでございます。ご覧いただきますと、11年生から60年生の間伐が必要な林分が、人工林の85%を占める760haございまして、まだまだ多くの間伐を進めていかなければならない状態であることがご覧いただけると思います。

次に、進捗状況ですが、全体計画15.6kmのうち12.7km、81%が開設されており、残計画は大台町側で1.3km、10億1,000万円、紀北町側で1.6km、17億3,000万円となっております。

しかしながら、平成23年度に起きました紀伊半島大水害によりまして、林道は被災してしまいました。これは大台町側の被災状況でございまして、溪流で発

生しました土石流によりまして、林道自体が流出してしまった現場でございます。また、この写真は、先ほどの土石流が流れ至った先の林道で起こった災害でございます。この2つの現場につきましては、現在、災害復旧工事を行っております。本年度内に復旧するものとしております。

これは平成16年の台風21号災害により被災した紀北町側の国有林内の山腹崩壊の状況です。当時は、ここに至る林道もなく、現地の復旧にも行けない状況でございましたが、25年度には完了する見込みでございます。この2つの災害等で工事の進捗が遅れが生じまして、事業期間を延ばさざるを得なくなりまして、平成30年度に完成予定でございましたが、1年間計画を延長し、平成31年度の完成を目指して工事を進めたいと考えております。

さて、続いては、利用圏域内の森林整備状況をご覧いただきたいと思います。これは森林整備を実施した場所で、過去5年間の間に整備した箇所を赤で、過去10年間で整備した箇所を緑で着色してあります。紀北町側では、町有林や県行造林を中心に計画的な森林整備が進められており、大台町側では森林所有者の他、森林総研の分収育林や治山事業による森林整備が進められております。

内訳としましては、間伐をはじめ、植栽・枝打ちなどを、平成15年から平成19年の5年間に372ha、平成20年から24年の5年間に220ha、合わせて10年間に592haが整備されました。

これは森林整備を実施した状況です。

これは森林整備で伐採された間伐材を、搬出している状況でございます。林道が開設されたことで、間伐材を効率的に搬出できるようになりました。

続いて、社会経済情勢等の変化でございます。大台町では、平成20年度に第1次大台町総合計画後期基本計画を樹立し、木材生産推進のための基盤整備、素材生産・加工・販売まで、木材の一体的流通体制の構築などを施策とし、林業振興に取り組んでいただいております。一方、紀北町では、平成24年3月に紀北町第1次総合計画後期基本計画を樹立し、森林施業の効率化の推進、計画的な間伐、保育の促進等を施策とし、林業の振興に取り組んでおります。

こうしたことから両町からは、林業振興や地域活性化を図る上で不可欠であるということから、さらなる事業の積極的な推進について、格段の配慮を願いたいとの強い要望を頂いているところです。

次に、費用対効果について説明させていただきます。ここでちょっと委員の先生にお詫びがございます。大変申し訳ないのですが、以前お渡しいたしました概要説明資料では、B/Cが1.09となっておりますが、最終チェックを行いましたところ、計算間違いがございまして、恐れ入りますが訂正させていただきますと思います。

それでは、費用対効果について説明させていただきます。再計算の結果、便益は106億2,000万円、費用は85億9,000万円となりまして、B/Cは1.24となつ

ています。便益の内訳ですが、木材生産便益が 10 億円、森林整備経費縮減便益が 76 億 3,000 万円、その他の便益が 20 億円で、合計 106 億 2,000 万円となっています。この便益の他、大台町・紀北町ともに森林に恵まれておるわけですが、野又峠から登る仙千代ヶ峰という山がございまして、ここに訪れる方も多く、森林レクリエーションなどにも、当林道は利用できるのではないかと考えております。また、紀北町では、豊かな水産資源の背景となっております森林に対する住民の関心は高いものがございまして、森林と海のつながりを深めて、水源涵養林の育成を図ることを目的として、紀北町の漁業関係者や三浦小学校の生徒たちによる植林および体験学習が、毎年行われております。

次に、コスト縮減です。地形の改変を抑えた波形線形を採用する他、安価な構造物により切土と盛土のバランスを取り、壁面には緑化を図る方法を積極的に採用しております。これは補強土壁工の完成状況写真です。この他、施工にあたりましては、間伐材の有効利用を進めておりまして、切取法面の木柵工やアスカーブなど、積極的に間伐材を使用しております。また、工事の支障木や根株などをチップに加工しまして、法面に吹き付けて、植生用の土壌基盤材として活用させていただいております。

次に、代替案でございまして、当路線の利用区域の森林整備を図り、両町を連絡する必要がありますことから、当林道を開設する以外に、代替案はないと考えております。

当林道は、森林整備の直接的な推進に大きな効果があるとともに、過疎地域の人々の生活を支え活力を高めることによって、間接的にも森林整備を促進する機能を併せ持つ林道です。このため、紀北町・大台町両町の期待は大きいものがございまして、県といたしましては、三重県公共事業再評価実施要綱第 3 条の視点を踏まえ再評価を行った結果、同要綱 5 条の第 1 項に該当すると判断しております。コスト縮減と環境配慮に努めながら、早期完成を目指し、事業を継続していきたいと考えております。以上で説明を終わります。ありがとうございました。

(委員長)

ありがとうございました。委員の皆さん、ただ今説明いただきました事業の評価の妥当性等についてご意見・ご質問等ございませんでしょうか。委員。

(委員)

走行時間短縮便益というのと走行経費短縮便益というのが、16 ページの所で計上されているのですが、この考え方というのは、この林道を開発している北の端から南の端まで、そこに到達するまでの走行時間と走行経費に対して、短縮が図られましたという考え方よろしいですか。

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室)

はい。今、おっしゃっていたとおりの考え方です。

(委員)

この林道の端から端まで何か用があってそういう走り方をする人は、多分いらっしやらない気がします。例えば、これで言うと、紀北町の紀伊長島の町の中からこの林道を通って、大台町の町の中まで行くという走り方をされると思うんです。そういう走り方をされたときに、今、紀勢自動車道が通っているので、そちらを通ってしまった方が早いと思うんです。実際に現実味のない林道の端から端にという走り方で便益の計算というのは、成り立たせていいものなのですか。

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室)

実際、これ聞き取りにはなるんですけども、大台町側と紀北町側で所有者さんが、紀北町さんに住まわれている方が大台町さんにかなり山林を持たれているということで、そちらに実際に森林施業に行こうと思っても、今であるとぐるっと回って行かなければいけないという状況なのですが、実際この林道があれば、そこへすんなりへ行けるということも聞いております。

(委員)

分かりました。どうもありがとうございます。

(委員長)

23年の台風12号のときの崩落した所の写真で、確認で聞くのですが、これは切土部分じゃなくて、盛土部分で崩落しているんですか。要は、何が言いたいかというと、先ほど費用縮減で切土と盛土のバランスを取ってというのをおっしゃっていたし、現実的には切土だけでやっていると、残土が出てきて困るというのはよく分かるんだけど、切土・盛土のバランスを取りながらやっていると、やっぱり災害のときには盛土の所は落ちやすいとなると、結果的には災害が起きるとマイナスになる可能性はあるわけですよ。そのあたりはお金の話は置いておいて、どんな感じなんですか。やっぱり盛土の所は、常識で考えたら落ちやすいですよ。

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室)

そうですね。この写真ですが、実際谷がものすごく大きくなっているような形に見えるのですが、これ土石流でものすごく大きく変わらして、実際ものすごく小さな谷だったんです。もともとは下に斜面もありまして、そこに山として乗っているもので、盛土で考えていたんですけど、土石流でものすごくやられてし

まったもので、今はもう復旧を完了しているのですが、下から少し前に一応出させていただいて、盛土で施工させていただいています。

(委員長)

いろんなことを考えたら、切・盛、切・盛でやるのが当然だとは思いますが、盛土を多用することによって、危険も出てくるし、最終的な全体的な収益性を考えたら、そんなにマイナス、あまり大きくなるようであれば困るんだけど、その辺は心配ないわけですね。心配ないというか、起きてしまったら対処療法的にやっていくしかないというような方針で、今はやられているわけですか。

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室)

そうです。できるだけ災害が起こらないように考えているのですが、このときの雨がものすごく、まさかこのような土石流が起こるとは想定できませんでしたので、ここはやられてしまったんですが、基本現地を確認させていただいて、盛る場合でも下の土質が安定しているかどうか確認してから、そこへ盛れるかどうかを判断していきます。

(委員長)

分かりました。他に何かありませんか。はい、委員。

(委員)

13 ページで、私は初めてこの文言を聞いたので教えてください。木製アスカーブって何ですか。これをすることによって、安いとか、何かすごくいい方法なのか。いい方法なら、なぜ他の所はしないのですか。

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室)

他の林道のところでもしています。この木製アスカーブですが、前に補強土壁という盛土構造の構造物があるのですが、水がこの舗装の上を走るときに、水が盛土部分にかからないように設計をしております。木を使わせてもらっているのですが、木材を有効活用するというところで、木製ということで使わせていただいております。

(委員)

これの方が安いから使っているのですか。効果が大きいからですか。

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室)

ここで立木を例えば搬出、不要木として出す費用もかかりますので、使える木

に関しては使うという形を取っております。

(委員)

ここで取れた木を使うということですか。

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室)

この現地で取れたというわけではないのですが、この地域で伐採した木を。

(委員)

それならあくまでも製材するなりなんかしやなあかんのと違う？ このまま丸いまま使っているのですか。

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室)

この木は製材させてもらって使っております。

(委員)

それなら、どこかで製材はしてこないといけない？

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室)

そうです。

(委員)

それをここの地域でやっている？

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室)

そうです。地域の材を使うようにして使っております。

(委員)

材料はいいけど、仕事もここの地域で。どこだった？

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室)

これは紀北にあります。

(委員)

紀北で製材した木ですか。

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室)

そうです。

(委員)

こういうものをするときは、全部地域で、その製の材でなんかして、全部そこで賄っているということですか。

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室)

そうです。基本三重県産材ということで、証明も付けて工事では使用しております。

(委員)

これは特許ですね。

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室)

特許ではありません。

(委員)

誰が使っても構わない？

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室)

はい、構いません。

(委員)

ありがとうございます。

(委員長)

ついでに伺います。施工後 40 年の便益を考えるとおっしゃったと思いますが、左側の木の所とかああいうのは、40 年もつのですか。見た感じ、どこ見てもそんなにもたないだろうなという気がするので、それは何回か交換してというようなことで、費用を算定されているのですか。

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室)

例えば、上の部分が多少崩壊した場合ですが、当然通常の県道とかと違いました、まったく崩れないというわけではありませんので、その部分に関しては維持管理費として、B/Cの方に計上しております。

(委員長)

だから、言いたいことは、今想定していらっしゃるのは、この形状の道路が、だんだん劣化してくるだろうし、いろいろあるだろうけど、この形状のままずっと維持していくのに、壊れたところは全部直して行ってという維持管理のところに、その部分が入っていると考えればいいわけですね。要は、一番最初に見栄えのいいものをいっばいつくるけれども、駄目になったら2～3年でそれは取り除きますよという話ではないわけですね。

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室)

そうです。それではないです。

(委員長)

分かりました。他に何かございませんでしょうか。はい、委員。

(委員)

14 ページのこの間伐材を利用してどうのこうのとあります。そこに緑化の促進。真ん中に草が生えてくるわけですね。そこはどんな草が多いのですか。例えば、よそから飛んできたというのがよくあります。そういうのは生えないですか。

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室)

ここに関しては、上にシダとかがありまして、そういうのが飛来しまして、そういうシダとかが生えてきています。

(委員)

だから、よそから飛んできたとか、そんなことはあまりないのですか。

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室)

いいえ。飛来してくる種が生えることはあります。

(委員)

コスモスの黄色いのがどうのこうのって、よくありますね。そういうのは？

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室)

現地でまだコスモスは見たことはないですが、種類のには1種類ではなくて、いろんなものが入ってくるような形にはなっております。

(委員長)

他に何かございますか。はい。

(委員)

以前、林道のこういうお話だと、開通すると不法投棄の問題とかが出てくるんじゃないかというのが、毎回のように確か質問があったと思います。これも紀伊長島のインターチェンジから、すぐに林道の方につながるような近道があるみたいですが、不法な捨て場がないかとか、そういうようなことが考えられないわけではないと思いますが、どうなのでしょう。何か具体的な策が新たに対応として考えられていますか。

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室)

実際に不法投棄が多い林道であれば、入り口に所有者さんの許可を頂いて、柵等をする場合もあります。この箇所については、今現在工事中でして、工事業者さんが毎回入られているもので、今の状況としてはないと思っています。完成後については、紀北町さんと大台町さんの方で点検等も行っていただきますもので、もしそのときに不法投棄等あれば、その場その場で対応していこうかと思っております。

(委員)

要は、ゲートを作るということですか。

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室)

ゲートはこの場には難しいと思います。今、ゲートと言わせてもらったのは、例えばそこまで長い林道ではなくて、突っ込み林道の場合ならそういうこともあるということで、ご理解いただければと思います。

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室長)

一応、林道に関する産業廃棄物の不法投棄に関しましては、環境部の方とも連携させていただいて、地元の森林組合さんとかがよく山を使われますので、そのときに通報する制度がございます。県と森林組合の地元の方々と連携しながら、不法投棄があった場合は対応させていただいています。

(委員)

分かりました。どうもありがとうございます。

(委員)

もう一つすみません。この町長さんのお願いの文章は分かりましたが、地域の人たちはどのような声があるのかを、聞かせていただきたいです。通ったからい

いというのか、いや、車が多くなってしまっただけというのか。

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室長)

基本的には、実は両町の文化的なつながりがございまして、この野又越線の脇に国道 422 号線というのが説明させていただいたと思いますが、歩道なんです、歩道の国道があるんです。それを使って嫁入りしたとか、塩が通ったというのがあります。そのことがございまして、紀北町議会の方では、国道 422 号線の早期開通をとということをするというお願いが上がってたりしたのですが、現実問題なかなか難しいということで、この野又越林道というのがとりあえずつながってくれてありがたいというのが、地元の声として実際にあります。

(委員)

農業においても同じことが言えると思うのですが、そういうことによって若い担い手って、便利になったことで、個人の所有者の方たくさんいらっしゃいますが、こういう方って後継者をきちっと育成されていっている方も、こういうことによって増えているというのはあるのでしょうか。

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室長)

確かに林道の開通によりまして、機械化林業というのが進む大きな基盤ができたわけですから、最近では大型機械を使った林業を行うケースが増えてきております。そうすると、オペレーターとして雇われるという方が増えてきています。実は、林業の労働者というのは、最近若い人の雇用が増えているんです。そのことで紀北町側とか尾鷲側ではそれほどの人数は増えてないんですけど、反対側の大台町側では、かなりの人数が雇用されていると聞いております。

(委員)

それは地元の若者ですか。

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室長)

そうです。

(委員)

他から来ていない？

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室長)

もちろんです。

(委員)

それでは、反対側ももっとたくさん後継者があればね。

(尾鷲農林水産事務所 森林・林業室長)

Iターン、Jターンとかいろいろありますが、尾鷲の方では漁業の方が結構そのあたりはお話が多いです。

(委員)

ありがとうございます。

(委員長)

特にないようでしたら、本件につきましてはこれで終了とさせていただきたいと思えます。そうしますと、午前中の審議はここまでとなりますが、事務局ここで終了ということによろしいですか。では、あと事務局、お願いいたします。

(公共事業運営課長)

委員の皆さま、午前中の審議ありがとうございます。午前中の審議はこれで終わりにします。午後は予定どおり1時からの再開ということで、お願いをいたします。ありがとうございます。

(休憩)

(事務局)

午前に引き続き、林道事業の再評価案件でございます。お手元の資料のうち3番の木屋村山線を、伊勢農林水産事務所の方から説明をさせていただきます。4番の三和片川線につきまして、熊野農林事務所の方で、それぞれ約15分程度で説明させていただきます。質疑応答につきましては、説明の後にお願いしたいと思います。では、よろしくお願いいたします。

(委員長)

それでは、事務局から説明がありましたとおり、3番の林道事業の説明を受けることといたしますので、説明をお願いいたします。

3番 木屋村山線

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室長)

伊勢農林水産事務所森林・林業室長の松田でございます。3-2の県営林道木屋

村山線について、概要を説明させていただきますので、よろしく申し上げます。

まず、表紙でございますが、左上の写真は、前回の再評価時の表紙の写真でございます。右下の写真は、5年を経過しました現在の写真でございます。林道の法面等の植生により安定しております。

はじめに、木屋村山線の位置について説明させていただきます。当林道は、三重県の南西部に位置します大紀町と南伊勢町の町境付近で、峠を越えて大紀町と南伊勢町を結ぶ峰越え林道でございます。当林道の起点は、大紀町と南伊勢町を結んでおります林道大紀南島線の村山地区にあります町境付近で、大紀町の木屋地区にある林道奥西河内線と連絡する計画でございます。

次に、事業の進捗についてでございます。全体計画延長が1万86m、事業費が16億5,690万円で、平成15年度に着手し、平成24年度までの10年を経て、延長6,755m、事業費13億4,516万9,000円、進捗率で67%を実施しており、残延長3,331m、事業費3億1,173万1,000円を、今後5年間で完了する予定でございます。

これは木屋村山線の起点でございます。平成15年度に施工いたしました。手前がその林道大紀南島線でございます。

これは平成23年度に開設いたしました箇所、本年度舗装を行っているところでございます。

これは平成19年度の施行箇所、獣害対策として、法面に亀甲金網を張り、路肩には簡易な柵を設けた場所でございます。

これが現在の写真です。法面は自然植生により安定しており、道路下のスギの木のシカによる皮剥も見られておりません。

この写真は、本年度施工中の箇所でございます。既設林道のブリコ谷線を改築しているところでございます。

これが既設林道ブリコ谷線の起点で、木屋村山線の終点でございます。奥に見えるのが、林道奥西河内線でございます。

次に、森林整備の実績について説明させていただきます。この図は、前回の再評価のときにお示しいたしました森林整備の計画図でございます。濃い緑の所は、平成17年度に大紀町側で間伐を行った所です。薄い緑の所は、平成16年度に南伊勢町側で受光伐を実施した箇所です。濃いピンクと薄いピンクの場所は、前回の再評価時に説明いたしました平成20年度以降の森林整備の予定箇所を表しております。

その後、平成21年度に2箇所、36.12ha、22年度に4.45ha、23年度に49.32haの計89.89haの間伐が実施されまして、平成16年度から24年度までの9年間で、141.05haの森林整備が行われました。間伐がだいたい5～10年ごとに必要であることとか、まだ未整備の森林もございますので、今後ともこの林道を利用して森林整備が行われると考えております。

これは平成 21 年度の森林整備状況の写真です。高性能林業機械が入らない斜面の急な所では、チェーンソーにより人力で伐採をしているところがございます。

これは平成 23 年度の森林整備の状況で、林道から機械を搬入する道を付けながら、高性能林業機械、これはプロセッサと申しますが、これによって伐採分も 3 m ごとに切っている写真でございます。これはグラップルという機械が先ほど玉切りをしました木材を、運搬機械のフォワーダといいます。これに積み込んで、運搬をしているところでございます。左の写真は、フォワーダが林道沿いに木材を集めているところです。右の写真は、左のフォワーダよりも作業効率の高いグラップルという機械が、木材を集積しているところでございます。このように林道の設計にあたりましては、単に運搬に必要な道をつくるだけでなく、木材を集積する場所としても利用できるように、地形や地質を見ながら、適切な場所に集積場を設けるように努めております。

これは森林整備が完了した写真でございます。市場価値のない細い木等は、やむを得ず林野に残されております。本県では、このような木も利用できるように、木質バイオマス発電等を進めているところでございます。

次に、社会経済情勢の変化について説明させていただきます。このグラフは、大紀町と南伊勢町の土地利用状況と森林構成を表したグラフですが、いずれも 5 年前からほとんど変わりがございません。

このグラフは、前回の再評価時に説明させていただきました林道の利用区域内の森林資源構成でございます。その後、5 年を経過しましたので、このように林齢も 5 年ずつ上がりました。主伐が行われていないということになると思います。なお、利用区域内の森林面積についても、前回と変わりはございません。

次に、費用対効果について説明させていただきます。誠に申し訳ないのですが、以前に委員の皆さまにお渡しいたしました概要説明資料では、費用対効果を 2.15 としておりましたが、最終チェックを行いましたところ、積算間違いがありまして、費用対効果を 2.05 に訂正させていただきます。それでは、あらためまして費用対効果について説明させていただきます。ご覧のように計算の結果、木材生産便益が約 4 億 3,000 万円、森林整備経費縮減便益が約 13 億 8,000 万円、その他の便益が約 18 億 8,000 万円、合計便益が 36 億 9,000 万円となっております。一方、費用は約 18 億円となっておりますので、費用対効果は先ほど申し上げました 2.05 となります。

次に、地元の意向について説明させていただきます。当林道は、大紀町と南伊勢町から林道開設の要望を受けまして、三重県が両町に代わって工事を行っており、森林整備の促進や、津波等の際の避難路とか、緊急時の迂回路としても利用可能ということで、両町からは事業の継続および早期開通を望まれております。

次に、コスト縮減についてでございます。当林道では、切取土量と残土を減らす補強土壁工によるコスト縮減と、午前中に治山林道課から説明のありました路

肩の縮減と波形線形によるコスト縮減を実施しております。

次に、代替案でございます。当林道の利用区域内の森林整備を図るためには、当該林道を開設する以外に代替案はないと考えております。

次に、今後の対応方針についてですが、当林道につきましては、林道開設が進むにつれまして、森林整備が実施されております。両町とも早期完成を要望しておられます。それと費用対効果分析でも、投資効果の妥当性を確認しているところでございます。このようなことから県としましては、今後ともコスト縮減に努めながら、早期完成を目指して事業を継続したいと考えておりますので、ご審議のほどよろしくお願いいたします。以上で説明を終わらせていただきます。

(委員長)

ありがとうございます。委員の皆さん、この評価が妥当であるかどうか、妥当性に関してご質問・コメントがございましたら、よろしくお願いいたします。はい、委員。

(委員)

スライドの 10 枚目、森林整備の状況の図ですが、スライドの 7 枚目を見ると、この辺はまだ林道としては開設残・舗装残となっているようですが、森林整備としては既に平成 21 年ですか 22 年にやられているようなんですね。それで、ここが開設済で舗装残となっていて、ここが赤色なので、これからの森林整備になると思います。これから林道整備をする予定の所で、既に森林整備がされているわけですが、こういう所で森林整備促進便益の水源涵養便益とか、計算がいろいろされているわけですが、道路がまだできていないのに森林整備ができてしまっている所は、どういうふう今回の便益計算の中に入っているのかをお聞きしたいです。

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室)

ここの林道は、既設の林道を取り込む形になっています。この黒い線が木屋村山線の林道なのですが、ここは既にブリコ谷線という低規格林道がございまして、これを改築してこの林道に取り込んでいくということでございます。お手元の資料で開設という言葉を使っておりますが、既に道があるんです。写真を見ていただくと、これブリコ谷線の起点になります。木屋村山線は終点になるわけですが、もう既に道が、これが奥西河内線で、これからこっちに入っていく道があります。森林整備はこれを使ってできる。

それから、森林整備は 1 回やれば終わりではなくて、地域によっていろいろですが、5 年ないし 10 年で間伐を進めていきますので、この林道を使って先ほど申し上げた機械を入れて、作業道を付けながら、奥深くまで作業ができるように

なる。低規格の細い林道ですと、なかなか大きな機械が入りにくいということもございまして、これからはそういうふうに使われていくんだろうと思っています。

(委員)

結局、既存の林道で整備は進められているわけなんですよ。それがさらに拡幅するとかそういったことで整備が進むから、今回さらに進む部分で便益計算をされているという話ですか。

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室)

はい。

(委員)

分かりました。もう1点ですが、開設はされているけれども、舗装はされていないという所があります。こういう所は、舗装はされていないというところで残計画の残りの3,331mの中に入っていて、それを基にして便益計算をされているのですか。

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室)

はい、そうです。

(委員長)

先ほどの一番最初のご説明のときに、津波の対策にもなるということをおっしゃったような気がするのですが、全体の地図というか、もっと海が写るような地図がありましたら、どのようにこれが津波に役に立つのかという説明をしていただきたいです。

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室長)

海からは相当上がっております。意向書として頂いた南伊勢町の意向書の中に、津波対策、逃げるのに使う道という位置付けをしているということが書いてありましたので、そういう説明をさせていただきました。

(委員長)

市町村がそう言われたとして、実際どこからどこにどう逃げるのに使うということですか。その今照らしていらっしゃる所ですか。

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室長)

村山地区からずっと上がってくるような形になると思います。

(委員長)

いや、そんなに上まで逃げなくても。

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室長)

南伊勢町は太平洋沿いですので、津波が3分、5分で到達するというのもございますので、他の事業で津波対策の避難路というのはつくっておるのですが、災害時の迂回路とか、そういう形でも活用できるという意味で書いていただいたと思っております。

(委員長)

はい、分かりました。他に何かよろしいですか。委員。

(委員)

説明をお聞きしたいのですが、13ページの17と18のスライドを比較していますよね。これ再評価年が上も25・25、下も25・25です。意味がどうなのか教えてください。

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室)

これ25年度に、森林の齢級構成になっているという表示です。20年度のこの数字の表示は、特に書いてないのですが、例えば6齢級の25.57haという面積があります。5年前は一步手前の5齢級の所にあったんです。ですので、ここは5年間山を皆伐、全部木を切ってしまうと、新しく植えた所がございませんので、みんな5年ごと年を取って行って、隣の齢級に移っていったということになります。この棒グラフを見ていただくと、これは5年前の棒グラフですが、5年たちますとこっちに1つずつずれるという格好になります。

(委員)

25・25って、両方とも25じゃないですか。どういう意味なのでしょう。

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室)

これは上が人工林の面積を表しています。下が天然林の面積を表しています。

(委員)

20年と25年でなくて？ いいのですか。

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室)

これ一つ前の例えば。

(委員)

違います。そのもう一つ前の。17 と 18 の比較が、比較になっているか。数字が違いますよね。私も虫眼鏡で見ました。間違い？

(治山林道課長)

これが 20 じゃないといけない。

(委員)

それなら意味分かります。

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室)

申し訳ございません。20 年のデータをここに載せておくべきでした。

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室長)

25 が 20 ですね。数字が間違っています。評価年が 20 年度のときのものが 5 年前のやつで。

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室)

ここに書いてある例えば 6 齢級の数字は、下も上も一緒なんです。これは 25 年の数字しか書いてないものですから。ただ、委員おっしゃるように、最初のページには 25 年の数字ではなくて、20 年度を載せるべきじゃないかということだと思うのですが、ここには 25 年の数字しか載せてないものですから、グラフと合わないじゃないかと、こういうことだと思います。

(治山林道課長)

下の数字の部分は 25 しか表現していないんです。表としてこの 13 ページの上の表のグラフは、20 年度を表現しています。

(委員)

上の表を出してもらったら、25 って書いてあるのが、20 だということですか。

(治山林道課長)

ですので、下のデータを 20 に入れ替えないと、表と合わないということです。

(委員長)

1枚目のグラフは、グラフの下に平成20年の表が載っていて、2枚目は25年のグラフがあって25年の表があるように、先生は期待されているのですが、実際あるものは、1枚目の方は、グラフは20年度のグラフだけど、下に貼り付けてあるのは2枚目の表と同じものが貼り付けてあるから。

(委員)

この表は、要するにどういう意味なんですか。

(委員長)

特に意味はないんですよ。ここに20年を貼り付けておけば分かりやすかったんだけど、なぜか知らないけど25年がそのまま貼り付けられているということですね。

(委員)

ご説明の中でも、ちょっと動くだけで、大して変わらず変化なしという説明がありましたでしょ。それにしても表、おかしくないですか。

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室)

ご指摘のとおりでございます。大変申し訳ございません。あらためて申し上げますと、これは25年現在の表なのですが、20年当時はどうかといいますと、例えば6と書いてある所の数字が、25.57とここに書いてありますが、平成20年のときは1つ手前のここにあったんですね。だから、ここにある数字は1つずつ手前にずれる。ここにあった数字も1つずつ手前にずれるということになるわけです。

(委員)

グラフだけは？ それは変です。

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室)

それはおかしいですね。申し訳ございません。

(委員)

そのように読んでくださいということですね。

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室)

はい、申し訳ございません。

(委員長)

他に何かありますでしょうか。はい。

(委員)

確か午前中に、木製アスカーブというのを至る所で使っていますという話でしたが、ここの新たな所の写真を見て、写っていないのか壊れてしまったのか、何が何か分からないですが、そんなに早く壊れるものなんですか。年数が 40 年と言っているのに、何年かですぐに写真にさえ写らないのですか。それとも、使っていないのか、どちらですか。

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室)

この写真は、今年舗装したところですが、ここに木製アスカーブは入れてございます。写真では分かりにくいのですが、雨が降って道路に水が走ったときに、路肩へ流れそうな所は、このアスカーブを入れて水が行かないようにしますが、こちらの方が高くてこちらの方が低い所は、何としても入れなければいけないことはないものですから、そういう所は除いてあったりします。全線必ず入っているということでもないです。でも、たまたま見ていただいた写真に、入っていない所が写っていたということでございます。

(委員)

15 ページなんか何も入っていないですね。事業コスト縮減と書きながら。これピンボケだから写らないだけですか。

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室)

こちらはまだ舗装していないので入っていません。舗装したときに、こちらへ水が流れていくようであれば、木製アスカーブをこのように入れるということになります。

(委員)

5-1 事業コスト縮減等の可能性と書いてあるところの 21 も、これで入っているのですか。

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室)

それも右側の写真。

(委員)

これ舗装してあるな？

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室)

これ舗装してないんです。

(委員)

こっち側の柵だけ付けた？

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室)

はい。

(委員)

だから、これから大方それを使っていくということですか。

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室)

そうです。はい、これからも使っていきます。舗装させていただくときに使っていきます。

(委員)

それもある箇所だけ？ 全部ずっと？

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室)

必要な所へ使わせていただきます。水が走って路肩を侵食しないように。

(委員)

そういう所だけ？

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室)

基本的にはそのようにしたいと思っています。

(委員)

それが環境問題にも？

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室)

木材利用という観点で。

(委員)

すぐ腐っても？ どれぐらの耐久年数なのですか。それは雨の降る量にもより

ますが、何年ぐらいあるのですか。

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室)

正確にはつかんでいないです。申し訳ございません。

(委員)

防腐はしているのですか。

(伊勢農林水産事務所 森林・林業室)

防腐はしておりません。

(委員長)

補足説明ありますか。よろしいですか。では、特にご意見・ご質問ないようでしたら、続いて4番に移りたいと思います。4番の林道事業について、ご説明お願いいたします。

4番 三和片川線

(熊野農林事務所 森林・林業室長)

熊野農林事務所森林・林業室の萩原でございます。県営林道三和片川線の再評価について説明をさせていただきます。

三和片川線ですが、三重県と和歌山県の県境をなします熊野川の左岸、熊野市紀和町和気地内を起点といたしまして、途中熊野市の道ですが、市道を接続しまして、紀和町小栗須地内の国道311号を終点とする全長3万2,260mの森林基幹道でございます。総事業費は76億3,500万円余りを見込んでございます。終点から熊野市中心部までの距離は、約20kmです。

当該林道ですが、紀和町南東部の森林の適正な管理と木材の搬出に寄与する高規格林道として位置付けるとともに、布引の滝などをはじめとする自然を生かした観光資源へのアクセス道路として、地域の活性化に寄与することを目的としてございます。

昭和49年に布引工区から工事を着手したところですが、早期の完成を図るため、その後、天瀬工区、楊枝川工区、小栗須工区と順次施工の範囲を広めることとしました。今年度は楊枝川、布引、小栗須の3工区で工事を実施しております。平成24年度末の実績は2万4,099mで、進捗率は74.7%。8,161mが残事業となっております。

これは未開設区間の写真でございます。上段の写真は、旧紀和町の北部から小栗須～布引方面を写したものでございます。下段は、熊野川の対岸、和歌山県側

から天瀬側を写した写真でございます。

このグラフは、林道利用区域内の森林の自然構成を示したものでございます。人工林の面積は 1,567ha、天然林の面積は 930ha になっています。人工林率は 63%ということで、本県の人工林率 62%とほぼ同じ数字となっています。

人工林を樹種別に見ますと、スギおよびヒノキが 61%になっています。このグラフですが、先ほど人工林内のスギ・ヒノキについて、林齢別に記したものでございます。横軸に林齢を、縦軸に面積を示しています。スギ・ヒノキの年齢別の分布ですが、46 年生から 50 年生までの林分が最も多く、また 41 年生から 60 年生までの林分が全体の 75%を占めております。従前は間伐しても採算性の面から赤字となるため、これらの森林は切り捨てられて林内に放置されることが多かったのですが、最近では木質バイオマスの発電用チップとして、新たな利用価値が生じたことから、伐採後林道を利用して全国市場等へ搬出するようになってまいりました。また、これらの森林は 10 年後、20 年後に主伐の時期を迎えることから、早期に林道を開通させる必要があると考えてございます。ちなみに利用可能な 41 年生のスギ・ヒノキの材積ですが、47 万 7,000m³ということで、膨大な森林資源が蓄積されているといえると思います。

次に、森林所有者の状況について説明をします。全体の 73.3%が個人所有となっています。個人所有のうち規模別に示したものです。森林所有面積が 1 ha 未満の方が、99 名と最も多く、次いで 1 ha～5 ha の順になっております。このように 5 ha 未満の零細な森林所有者が、所有者比率では 79%を占めております。このため、間伐等施業実施にあたっては、地元の森林組合が集団化する方法で、森林の整備に取り組んでいるところでございます。

次に、年度別の事業費ならびに事業の進捗状況について説明させていただきます。棒グラフの横軸に実施年度を、また左側の縦軸に事業費を示しております。折れ線グラフは進捗率を表しております。24 年度末の事業実績は 2 万 4,099m です。計画では平成 33 年末を事業の完成と予定しておりましたが、国・県の財政事情から、平成 22 年度以降、公共事業費が大幅に削減されました。計画では年間 3 億円程度の予算の配分を予定しておりましたが、実際にはその半分程度に留まっています。このため、残工事の改正につきまして再検討したところ、工事期間を 6 年間延長いたしまして、平成 39 年度末まで延長したいと考えてございます。

この図面ですが、利用区域内の森林の整備、いわゆる植栽・下刈り・間伐・主伐の実施状況ならびに今後の計画を示したものでございます。緑色の部分は、平成 15 年度から 24 年度までの 10 カ年間の実績を記しております。ピンク色で示した所は、今後 5 カ年間の計画量を示してございます。このように工事の進捗に合わせながら、順次森林の整備を進めていくということでございます。ちなみに青色の部分は、天然林でございます。

次に、利用区域内の森林の整備状況でございます。平成 20 年度からの 5 カ年

間の実績は 464ha です。間伐施業が 299ha ということで、3分の2を占めております。また、今後5カ年間の整備面積ですが、580haを計画しておりまして、そのうち420haが間伐施業となっております。

次に、林道の利用状況を記したものでございます。この写真は、県行造林地内の作業の風景です。右側の写真ですが、これはグラップルクレーンというものを使っての木材の積み下ろしの作業風景です。

三和片川線は、当該地域の森林の整備を進めていく上での骨格林道となるものなのですが、一方、これらに派生するような形で、作業道や保安林管理道といった支線の整備も併せて進めているところです。前者の幅員は、大型車両の通行や、高性能林業機械による伐採・集積・搬出等を目的とする高規格な林道でございます。これに対して支線となるものにつきましては、それを補完する形で設置されるものですので、幅員も3m以内に留めるとか、あるいは簡易な方法を採用するなど、ローコストな路網整備に努めているところでございます。

熊野市は、2,178haの森林を所有する大規模な森林所有者です。このうち人工林が1,019haありまして、平成24年度にフォレストック認証という認証を受けました。フォレストック認証ですが、これは間伐等適正な整備がなされた森林を対象に、生物多様性に配慮した持続可能な林業経営を行うとともに、健全な森林整備を通じて創出されるCO₂の吸収機能、これを企業に売却して収入を得る。こういった制度のことをフォレストック制度といいます。昨年度は7社から105万円のCO₂の売却益があったということから、熊野市ではこれらの資金を森林整備に活用しているところでございます。当林道沿線におきましても、175haがその対象森林という格好で位置付けられております。

次に、費用対効果の分析について説明をさせていただきます。費用対効果の算出につきましては、林野公共事業における事業評価マニュアルに基づいて計算を行ってございます。便益の計算を実施したところ、木材生産がおよそ29億円、森林整備経費縮減効果が93億円、その他便益が3億円で、合計126億円の便益に対しまして、事業費が123億円ということで、費用対効果指数は1.02となっております。

冒頭の位置図でも紹介しましたように、布引の滝といいまして、日本の滝百選に選ばれている有名な滝がございまして、四季を通じて風光明媚な観光地ということで、毎年県内外から多くの観光客が訪れております。

この写真は、熊野市、いわゆる旧紀和町の時代なのですが、平成3年に布引の滝や大峯生活環境保全林周辺の豊かな自然というのを後世に保存するため、約20haの森林につきましては、永久に皆伐をしないという「きらずの森条例」というのを制定しまして、生活と調和した森林づくりを目指しているところです。

これは地元熊野市長から提出された意向書でございまして、沿線の森林整備の推進と林業を支える重要な基盤整備と位置付けるとともに、豊かな自然への観光ル

ートとして、また集落間を結ぶ生活道路として、さらには災害発生時の避難道路として、さまざまな機能を有した重要な路線と位置付けられまして、全線の開通を強く希望しているところでございます。

この写真は、コスト削減を図るための一つの事例でございます。先ほど来から紹介がありました波形線形を採用したものでございます。

この写真は、コスト削減で地形が急峻ということで、一部の区間におきましては、幅員を5 mから4 mに縮減するといった対応を取っております。その場合、当然安全性を確保する必要があるでございますので、標識とかカーブミラーを設置することで、視認性や安全性の確保を図っているところでございます。

次に、景観や自然環境に配慮した工法についてご説明申し上げます。当該地域には、希少動物であるオオダイガハラサンショウウオが生息しています。このオオダイガハラサンショウウオは、体長15cm程度の両生類で、県が定めるレッドデータブック2005では、絶滅危惧のⅡ類に位置付けられているものです。このため、私どもは施工にあたって、事前に生息の調査を行う。また、コンクリート側溝につきましては、専門家のアドバイスによりまして、45度の傾斜をつけることによって、側溝からはい出しやすいような設計をしております。また、旧紀和町内には丸山千枚田がございまして、周辺の森林と同化するようにモルタルに顔料を着色することで、遠景からの景観にも配慮した設計となっております。

この写真は、県産材の利用拡大ということで、丸太伏工や木柵工を利用した写真でございます。

最後になりましたが、代替案もないことから、私ども県といたしましては、コスト削減と環境配慮に努めながら、早期の完成を目指し、事業を継続していきたいと考えているところでございます。

以上で、説明を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

(委員長)

ありがとうございました。ただ今の事業につきまして、この評価が妥当であるかどうかという観点から、コメント・質問等おありでしたら、よろしくお願いたします。はい、委員。

(委員)

スライドの2枚目の地図を出してください。ちょっと地図がぼやけていてよく分からなかったのですが、この谷筋にも布引の滝に行くアプローチの道がありそうなんですけど。

(熊野農林事務所 森林・林業室長)

私の方から説明をさせていただきます。ちょうど真ん中の所に県道熊野川紀室

線があります。図面の青が、実際にはもっと下の方まで下りてきまして、Vになるような形で、また右上の方に上がっていく格好になっています。そこから下に向かって熊野市の市道がございます。その市道に橋が架かっているのですが、そこが私どもの市道との接続点という格好になります。

(委員)

だから、布引の滝は今でもこの県道を使って、市道を使ってアプローチができるのですね。

(熊野農林事務所 森林・林業室長)

はい、そうです。

(委員)

それで、費用対効果のところを見ると、ふれあい機会確保便益というのがあるのですが、これは先ほどの「きらずの森」に対するものなのか、あるいは、この辺の観光地に行くものなのかが、ちょっと「きらずの森」がどこにあるのかが、地図には示されていないので分かりません。もし今、この辺に行くのにアプローチ道があるとすれば、ここが今回の事業実施区間になっていますが、ここを使って布引の滝に行くのか、こっちを使って行くのかという、その辺の数字がうまく出てこないような気がします。だから、しっかりとした便益の評価ができないのではないかと考えます。

(熊野農林事務所 森林・林業室)

ご説明いたします。現在、この布引の滝に行こうと思いますと、311号を通過して、ここに県道がありますが、ここを通過して、こう来て、この林道を通って、ここに行くということになっています。こちらの方が開通したあかつきには、熊野市内の方からこう来て、ここを通過して、こっちへ行けるということで、短縮効果があると考えています。現在、便益の方で見ておりますのは、現在のルートを通ってくる観光客の方の入込客数を、熊野市さんの方にお聞きしまして、それを効果として見ております。

(委員)

なるほど。実は、午前中にも月出の中央構造線の景勝地というのがあって、林道ができる前にも、別にアプローチできるので、完成後にどこをどう通ってここに来るとい入込客数がうまく算定できないので、対象から外しましたという説明をしていただいたんですね。ですので、同じような例かなと思ったもので、説明させていただきました。そういう予測できれいに割り切れるものなのかが、少

し疑問です。

(熊野農林事務所 森林・林業室)

繰り返しの説明になりますが、この滝へのアプローチのルートが、現在、青色の 311 号から派生している県道を使って、現状布引の滝に行っています。この林道が開通したあかつきには、311 号がございませので、それが熊野市というか、42 号から派生してきていまして、その手前には丸山千枚田とかあるのですが、ほとんどの利用が 311 号を使っています。なので、この 311 号からのアプローチが期待できますので、この 311 号から迂回することなく直接布引の滝の方にアクセスすることが、相当期待されるということでございます。

(委員)

この辺も 311 号なんですよ。

(熊野農林事務所 森林・林業室)

そうです。

(委員)

県道と林道だと、一般的な印象だと、県道の方がカーブが少なく道幅が広くて、多少遠くてもアプローチがしやすいのかなと考えるのですが、それでもやっぱり距離が短ければ、急峻なカーブのきつい林道を使うものでしょうか。

(熊野農林事務所 森林・林業室長)

現状の県道を見てみますと、県道とは言うものの、もともとは昭和 30 年代まで林道でした。それが県道に昇格していまして、現道が、今開設している林道よりは、くねくね道といいますか、走りにくいというか、そういう状態にございます。なので、これは期待値でございますが、布引の滝に行くには、林道を利用された方が便利だと思っています。

(委員)

ということは、安全性を考えたときにも、この区間が開通したあかつきには、この辺に布引の滝はこちらという看板か何かが付くと考えてもいいんですね。

(熊野農林事務所 森林・林業室長)

もちろん開通したあかつきには、案内板等が設置されるものと考えています。

(委員)

もしそうであれば、観光客は多分この道を使うということになると思うので、この便益で計算できると思います。あともう1点ですが、他の事業にすべて災害復旧経費縮減便益というのが入っているのですが、この事業だけどうも入ってなさそうです。この林道は全部舗装されないから、その便益が計算されていないという解釈でよろしいでしょうか。

(熊野農林事務所 森林・林業室)

はい、委員のおっしゃるとおりで、この路線は舗装は全体計画の中には入っておりませんので、道は熊野市さんが今後舗装なりされていきますので、この事業費の方には入っておりません。ですから、舗装しないので、災害の効果は見ておりません。

(委員)

そうすると、さっきの説明からすると、路盤が舗装すると頑丈になるから、災害経費が縮減されるというお話があったのですが、そういう便益が見込まれるのであれば、この事業でやった方がいいのではないかと思います。そういうふうに路盤が崩れる危険性があるとすれば、ここ全通しても結局崩壊して閉鎖されている期間が長いとすれば、やっぱり布引の滝に行くのにはこちらを回らなくては行けないから、便益計算としてもそれは期待できないんじゃないかということもあり得るのではないかと思います。ですから、災害復旧経費縮減便益というのがもし計算されるような工事が、併せて舗装されるようなことがあれば、併せて効果は期待できるんじゃないかと思います。なぜその部分だけ、他の林道が全部舗装を含めてやられているのに、ここだけがやられないことになっているのでしょうか。

(熊野農林事務所 森林・林業室)

この林道は、計画期間が昭和49年から始まっています。この林道をつくるというときに、当時の考えで、舗装しなくてもいいよということで、計画をスタートして、現在に至っているわけです。現在でも、例えば、この図が出ていますが、市道からここに上がっている間は、熊野市さんが舗装しております。それ以外の開通した箇所でも、ちょっと勾配な急な所とか、そういう所はコンクリートで路面工ということで、安全を確保するようにしております。今後、ここが開通したあかつきには、当然ここへの短縮という位置付けもございまして、熊野市さんはこの区間舗装されて、先ほど申しましたように、観光客の方をこちらからこっちへ誘導するというか、誘導として位置付けていただけたらと考えております。

(委員)

昭和 49 年から始まってかなり長期間ですが、その間に災害に対する考え方もいろいろ変わってきていると思います。そういう状況に併せて、計画もそれなりに変えていただいた方が、僕はいいかと思います。そういった意味では、所々舗装されたり、コンクリートで補強されているというお話はあるのですが、できるだけ他の事業のように、この災害復旧経費縮減便益が期待できるのであれば、できるだけ早くここも舗装された方がいいんじゃないかと考えますので、ご検討いただければいいと思います。よろしくお願いします。

(委員長)

委員の今の提案のご質問の答えが、私にはちょっと理解できませんでした。要は、ここに来るのに、どこでもいいのですが、こっちから来るのがこっちから来るように変わったとして、そのときに客の数が増えるんですか。客の数が増えたら、1人当たり幾らという便益が増えるだろうし、客の数が増えないとした場合、要するに時間短縮便益ですか。時間が短縮されたら便益は増えるだろうし、それはどういうふうに計算されているのですか。何が良くなったのですか。

(熊野農林事務所 森林・林業室)

現在の計算で見えておりますのは、県道を使って実際お客さんとして見ている数を大元に、年間車が何台というので見ております。それはこっちを通ったときと、こっちを通ったときの差なのですが、現在の入込客数を基にして計算しているのですが、当然今後ここが開通したあかつきには、また入込客数も増えるかも分かりませんので、それをカウントして、また新たな効果として、計上していきたいと考えております。

(委員長)

というか、今便益として、お金として幾らというのは、上がっていないのですか。

(熊野農林事務所 森林・林業室)

上がっています。

(委員長)

上がっている根拠は、要するに客が増えるから便益があると計算されたのか、時間が短縮されるからと計算されたのか、どちらなのですか。

(熊野農林事務所 森林・林業室)

現在の計算は、今現在はこう行かなければいけないところを、今後はこのよう

に行けるから、短縮効果がある。それにその時間差に現在の入込客数の数をカウントいたしまして、効果を計算しています。

(委員長)

分かりました。では、便益としては、時間短縮便益として計算されているわけですね。

(熊野農林事務所 森林・林業室)

そうです。現在の入込客数計算しております。

(委員長)

分かりました。他に何かございますか。委員。

(委員)

先ほど来から便益のお話がよく出ますが、1.02 という非常に際どい数字なので、委員の先生方も心配して、いいのかなと思われるんだろうと思います。それの一環でお伺いしたいのですが、10 ページのフォレストックという認定証を、熊野市さんが頂いたということです。すみません、不勉強かも知りません。初めてこういう認定証があるということも分かりまして、お金が105万円ですか。これは熊野市さんに入ったのですか。

(熊野農林事務所 森林・林業室長)

フォレストックという制度は、まだ歴史も浅くて、私が知る限り、全国で20件ぐらいの方が、団体として認定されております。三重県では、大紀町の方と、名古屋の方で旧美杉村に持ってみえるのですが、それと熊野市で、三重県では3番目の事例でございます。この利益については、民間の企業がこの趣旨に賛同されて、排出権というのを買われるわけです。今回、7社からそういう要望がございまして、105万円が熊野市に入りました。熊野市はこれを特別会計のような格好で、市有林の森林整備に使っていくということで、引き続いてやっていくということでございます。

(委員)

これはできればどんどん進めていくと、いい循環になるなど感じるのですが、まだまだもっともっと大きくしていけば、金額的にも増えてくる。しかし、認定自体が難しいのか。それともう一つ、ここの費用対効果のところには、それは計算できないのですか。

(熊野農林事務所 森林・林業室長)

認定は、正直言いまして、ハードルは高いです。一つは、今森林経営計画という5カ年間の計画なのですが、これを立てることが大前提の状態です。それと併せて環境に配慮した森林整備ということも当然行っていくわけで、第三者機関が認証といいたいでしょうか、調査をしまして、それに基づいて承認をされたということでございます。

こういった制度は、非常に持続可能な森林整備をしていくということで、私どもとしても重要なことと思っております。これは広げていきたいと思っております。これは熊野市さんにとっても、105万円のお金が入るというメリットもあるのですが、もう一つの副次的な効果としては、協賛いただいた企業とマッチングといいたいでしょうか、そういうふうなことができるというメリットもあります。これは相手さんの企業にもよるのですが、例えばデパートさんですと、そういったところに熊野市の物産展のようなものを出店するとか、あるいは、企業の方、これは東京の女性服の会社ですが、そういった方は企業の商品を買われた方を、自分のところが協賛している森林に案内して、地域の方と交流する。こういったことで、双方にメリットのあることでございますので、これについては引き続き範囲を広げるなりしていきたい。

しかし、熊野市は、最大ですと1,200万円まで売買にするとあるんです。ただ、まだ1年目でPRが不足しているんで、105万円しか収益は出ていないんですが、これを広めることによって、最大で年間1,200万ぐらいの事業収益が見込めると期待しております。

(委員)

こちらのB/Cにはもちろん？

(熊野農林事務所 森林・林業室長)

B/Cには、これは入ってございません。

(委員)

そういうことですか。三重県にとっても非常にいいことだと思います。今後、進んでいくといい感じがいたします。

(熊野農林事務所 森林・林業室長)

熊野市さんは、紀和町周辺もそうですし、熊野古道周辺にも市有林をたくさん持ってみえまして、そういう熊野古道沿線の森林の整備にも、お金をつぎ込んでいくということ、市長さんは言ってみえます。まだ今年の4月に認証を受けたばかりですので。

(委員)

ありがとうございます。こちらもおっしゃりたいことがあるようです。

(治山林道課長)

ちなみに三重県は、地上権付けて県行造林。県が植栽して、収益して、それを土地所有者と分配するというものを、3,500haほどやっています。そのうち1,000haについては、フォレストック認定を受けて、そこから売却益を頂いております。それは昨年のことです。直接 B/C には影響しませんが、B/C として大事なのは、コスト削減と効果の一層の発揮ということは、特に一番ウエイトの大きい森林整備をいかに進めていくか、ないしは間伐、木材をいかに搬出していくか。そういう意味で、森林整備を進めていく上のきっかけ、ないしは費用を頂けるわけですので、そういうものが進んでいくことで、委員がおっしゃっている 1.02 というものを、少しでも高めていく。そういうものにつながっていけばと期待しております。

(委員)

ありがとうございました。よく分かりました。時代的にも進んでいっていただくべきものだと思います。

(委員)

委員の立場であまり発言しにくいのですが、本当にこの林道だけじゃなしに、朝から4つの林道ですが、それもお願いしたいのですが、やはり材価が低迷して大変な状況ですので、搬出コストが少しでも下がって、手取り単価が取れるように、早期になるべく完成していただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

(委員長)

だいたい委員からのご質問・コメントは出尽くしたと思いますので、林道事業についてはここまでといたしまして、次は広域漁港整備事業の説明を受けることにいたします。事務局説明、よろしく願いします。

(事務局)

それでは、林道事業の4件の説明を終わります。続きまして、一番最後でございますが、事後評価案件、広域漁港整備事業でございます。この広域漁港整備事業につきましては、今年度初めての案件でございますので、最初に漁港整備事業の概要について、水産基盤整備課の方から5分程度説明させていただきます。そ

の後、501 番の波切漁港の広域漁港整備事業について、事後評価案件ということで、15 分程度で説明をさせていただきます。質疑応答については、事業の後にお願いいたします。よろしくお願いいたします。以上です。

(委員長)

それでは、説明をお願いいたします。

501 番 波切地区

(水産基盤整備課長)

農林水産部水産基盤整備課の平野です。どうぞよろしくお願いいたします。漁港整備事業の概要についてご説明させていただきます。前のパワーポイントをご覧ください。

まずはじめに、三重県の水産業の状況についてご説明させていただきます。三重県では、古来より津々浦々に漁村が発達し、水産業はそれぞれの地域文化の根幹を成すものとして、人々の暮らしを支えてまいりました。本県では、沿岸漁業から遠洋漁業まで、多岐にわたって水産業が営まれております。沿岸地域はその特徴から、伊勢湾圏域、鳥羽・志摩圏域、熊野灘圏域の3圏域に区分され、各圏域ではそれぞれ特徴を生かしたさまざまな水産業が営まれております。

三重県の各地域の位置についてですが、まず木曾岬町から伊勢市までを伊勢湾圏域、鳥羽市、志摩市を鳥羽・志摩圏域、南伊勢町から紀宝町までを熊野灘圏域の3圏域となっています。パワーポイントはこれら3つの圏域の漁業の特徴を示しています。波切漁港の属する鳥羽・志摩圏域は、伊勢湾からの内湾と外洋が接することで、好漁場が形成され、一本釣りや刺し網などにより、マダイやヒラメなどの漁業が営まれています。また、岩礁地帯では、アワビ・イセエビ漁、英虞湾及び的矢湾では真珠・青のりの養殖が営まれています。なお、波切漁港でも、カツオの一本釣りなどの漁業が営まれています。

次に、三重県の漁港についてご説明いたします。漁港は、漁業生産の拠点であり、水産物流通の出発点として重要な役割を担っています。また、漁港の管理は、地方自治体が行っています。管理者別の漁港数は、三重県の管理する漁港が12港、市町管理の漁港が61港、合わせて73港であり、本土が65港、離島が8港となっております。

次に、三重県の漁港港勢です。漁港数で73港というのは、全国で16位になります。全国では2,873港あります。登録されている漁船の数は、1万ちょっとで、全国7位です。漁獲物の陸揚量は、全国10位となっており、全国的に見ても上位に位置する水産県となっています。

次に、漁港整備事業の概要について説明させていただきます。漁港の整備は、

水産業の健全な発展及びこれによる水産物の安定供給を図ることを目的に実施しています。また、耐震強化岸壁の整備を行うなど、地震・津波発生などの有事の際に、緊急物資等の輸送拠点となるような防災対策も実施しています。なお、波切漁港につきましては、県内漁港で最初に耐震強化岸壁の整備を実施した唯一の漁港となっております。

次に、漁港の主な施設についてご説明させていただきます。1つ目として、赤で囲みました防波堤外郭施設とありますが、これは外海からの波に対して港の中を静穏にする施設や、港内の水面を静穏に保つ突堤など、波・風による悪影響から防護するための施設をいいます。2つ目に水域施設ですが、今黄色で表示したところです。漁船等の通行に利用される水面や、漁船等の操船・係留・停泊等に利用される水面のことをいいます。

3つ目、係留施設です。係留施設とは船を岸に着けて、漁獲物の陸揚げ、漁業用生産資材の積み卸し等の作業や、漁船員の乗り降り等を行うために水際に築造する施設をいいます。4つ目として、輸送施設です。道路・橋などの漁獲物および漁業用資材の搬入・搬出を行う施設であり、漁港内にあるようなものをいいます。

以上、漁港整備事業の概要についての説明となります。どうもありがとうございました。続いて、今回ご審議いただきます内容について説明させていただきます。

それでは、事業概要の説明に引き続きまして、資料番号 501 番県営広域漁港整備事業波切地区の事後評価を説明させていただきます。本地区は、公共事業事後評価実施要綱第 3 条に基づき、事業費が 10 億円を超え、かつ事業完了後 5 年を経過したことから、今回ご審査いただきます。なお、本事業は、平成 17 年度に、先ほど林業の方で説明させていただきましたように再評価を受け、費用対効果等を検討していただき、継続の答申を頂きました。それでは、501 番の広域漁港整備事業波切地区の事後評価についてご説明いたします。パワーポイントで説明させていただきます。

はじめに事業実施地区の位置ですが、波切漁港は、志摩半島東端部、志摩市大王町に位置します。赤色で囲んだ区域が波切漁港であり、太平洋に面しております。大王崎の難所として船人たちに知られ、かつ豊かな漁場を控えた漁業基地となっております。

次に、事業目的および内容についてご説明します。まずはじめに整備前の状況についてです。事業実施前は、台風や発達した低気圧が来襲するたびに高波が進入し、港内の静穏が十分確保できていませんでした。このように赤い矢印の高波が港外から進入してくるため、黄色で示す岸壁付近の水域では写真のように波が高く、荒天時には漁業者は船を岸壁につなぐことができないため、漁船を安全に係留・係船ができず、英虞湾内に避難させていました。

ここで、荒天時の避難経路についてご説明します。漁業者は、船で波切漁港を出発し、深谷水道を経由し、英虞湾奥の避難場所へ漁船を移動させます。所要時間は片道約1時間です。このように避難すると、移動中だけでなく、避難先での漁船の見回りや、避難するための燃料代など、多大な手間と費用が必要となり、漁業者の大きな負担となっていました。

このようなことから、次の2点を目的として事業に着手しました。1点目は、水産物の安定供給を図ることです。これは漁船の波切漁港内での避難を主に、漁獲物の鮮度向上および労働環境の改善を図ります。2点目は、防災拠点漁港として、緊急物資輸送路を確保することです。近年発生が危惧される東南海トラフを震源とする巨大地震対策など、社会情勢の変化により、地域の緊急物資輸送拠点となるとともに、漁業活動の早期再開を図るため、耐震強化対策を行った岸壁の整備を図ります。

ここで防災拠点港についてご説明させていただきます。防災拠点港の役割は、有事の際に海上からの物資の搬入等、防災の拠点となる港のことです。これは関係部署が協議を行い、県内では港湾、例えば四日市港などを主として、14の防災拠点港の位置付けがなされています。港湾のみでは対応しづらい、近くに港湾がない旧大王町と旧志摩町の防災拠点港として、漁港では唯一14港の防災拠点漁港の中に、波切漁港が位置付けられました。

次に、具体的な整備内容についてご説明します。①～③は突堤、④⑤防波堤、⑥浚渫、⑦耐震強化岸壁、⑧防暑雨雪施設、以降読みにくいのでひさしと読ませていただきます、⑨道路、⑩漁港用地を、平成6年度から平成19年度にかけて、全体事業費25億6,100万円で整備いたしました。

次に、事業の効果についてご説明させていただきます。まず、港内の静穏度向上の効果についてご説明させていただきます。港内の水面が荒れているような状況から、穏やかになることを静穏になるといいます。これは整備前の写真です。整備前は、港内の高波により、漁業者は漁獲物の陸揚げができないばかりでなく、安全に係留することができない状況となっています。整備後の写真では、黄色で囲ったように、港外、港の外に白波が立っていますが、港内は静穏が保たれています。港内が静穏となることで、漁業者は係船することができるようになったことから、避難および作業時間の短縮や、出漁回数の増加につながりました。また、漁業者は漁獲物の荷揚げが容易となったことから、作業時間の短縮や漁師の安全の確保にもなりました。つまり、けがをしないようになったということです。

次に、ひさしによる効果をご説明します。消費者へ安心して安全な漁獲物を提供することは、漁業者の責務となっています。整備前、漁業者は屋根のない所で漁獲物の陸揚げ、選別などの作業を行っていたため、荒天時や降雨時での作業は漁獲物の鮮度が低下しやすく、鳥の糞などの異物が混入しやすい状況にありました。また、漁業者にとっても労働環境が悪い状況でした。これらを改善するために、

ひさしの整備を実施しました。これにより漁業者は水産物の鮮度を保ち、消費者へ安全で安心な漁獲物を提供するとともに、漁業者の労働環境が改善されました。

次に、耐震強化岸壁の整備による効果をご説明します。これは東日本大震災において被災した仙台の塩釜港岸壁の状況写真です。手前の通常の岸壁は、赤の線のように海側へ押し出され、背後は壊れています。奥の耐震強化岸壁は、岸壁機能が保たれ、仙台塩釜港は地震直後でも係船可能であり、緊急物資の輸送拠点として活用されました。先ほどご説明させていただきましたように、県内の漁港として初めて波切漁港が防災拠点港となり、耐震強化岸壁の整備を行い、防災上重要な役割を担うだけでなく、耐震強化岸壁を活用した水産業の早期復興の役割を担うことができるようになりました。

次に、費用便益分析の手法についてご説明します。費用便益分析については、水産庁漁港漁場整備部から出されています「水産基盤整備事業費用対効果分析のガイドライン」に基づいて、費用便益を算出いたしました。

便益額の内訳ですが、水産物の生産性向上として、漁船の避難回数の削減、漁船の耐用年数の延長、出漁日数の増加等の総便益は、44億5,700万円となります。漁業就業環境の向上として、ひさしの整備に伴う快適性向上の便益は3億8,700万円となります。非常時・緊急時の対処、耐震強化岸壁による水産物の早期再開における効果の便益は3億1,000万円となり、総便益額は51億5,400万円となります。費用便益分析結果についてですが、総費用は45億9,200万円となることから、B/Cは1.12となりました。

次に、事業の環境面への配慮についてご説明します。波切漁港では、大正7年に施工された波切の石工の手による石積み護岸が残されています。漁港整備にあたっては、石積み護岸を保護するよう進めてきました。現在この景観は「未来に残したい漁業漁村の歴史文化財産百選」、これは2006年水産庁により選ばれております。また、志摩市が本年10月1日付けで、景観法に基づく景観形成団体に認定されました。その中で、波切漁港は重点候補地区として位置付けられています。

次に、漁港利用者のアンケートによる意見についてご説明させていただきます。本事業の整備が完了したことにより、漁港利用者の意見を把握するため、アンケートを実施いたしました。対象者は、日常的に漁港を利用する漁業者、定置網業者、漁協です。漁業者からの回答は87人に配付して、40人の回答があり、回答率は46%です。定置網は1経営体あって、1団体です。漁協も1団体で、100%です。

アンケート結果ですが、満足な点として、自港で避難できるため楽になった、台風が来ても漁船を安心して係留できる、ひさしがあることにより陸揚げ作業の短縮および漁獲物の鮮度が保たれたなどの回答を頂きました。また、不満な点として、西突堤を延長したことで漁港からの出入りがしづらくなったなどの意見を

頂きました。なお、この西突堤を設けたことによる航路の幅については、水産庁の基準に準拠して実施したものであり、現時点では改修を行う考えはありませんが、今後は漁協と協議し、西突堤に安全灯の設置など、航行の安全対策に努めてまいりたいと考えております。

最後に、今後の方針についてご説明いたします。本事業が完成し5年が経過しましたが、その間に東日本大震災があり、災害からの復旧・復興に多くの時間、莫大な費用がかかることが判明しました。また、本事業の反省を含め、これからの漁港事業実施による課題と今後の方針につきましては、一番大切なことは防災対策、もう一つは漁港施設の長寿命化を主とした漁港の整備の2点と考えております。まず、防災対策ですが、震災等有事の際に物資の供給や水産業の早期再開を行うため、波切漁港の他にも拠点漁港が必要と考えます。このため、73ある漁港の中から拠点漁港を選定し、水産業の早期再開や海上輸送を確保するため、県内で最初に整備した波切漁港と同じように、耐震強化岸壁等の整備を図りたいと考えております。

次に、漁港施設の長寿命化を主とした漁港の整備についてでございます。県内の漁港につきましては、防災対策以外の大規模な整備は、ある程度完了したと考えています。しかし、県内73港の中には、整備から月日が経過し、老朽化等の問題も出てきております。このため、既存施設を健全な状態で維持できるよう、人間でいえば健康診断のようなものである漁港保全を行い、少し施設が痛んだときや、痛まないように、また痛む手前に施設の改修と補修を行い、適切な維持管理に努めて、長寿命化を図りたいと考えています。

以上で説明を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

(委員長)

ありがとうございました。では、ただ今の事業につきまして、この評価が妥当であるかどうかについて、ご意見またはご質問等お願いいたします。はい、委員。

(委員)

今後の方針のところで、耐震強化岸壁等の整備というのが挙げられています。事業は平成19年に終わっています。東日本大震災がその後起こっていて、三重県でも津波の予測とかで、かなり危険度を高めた予測がなされています。そういうところがあって、このあたりの耐震強化岸壁の整備は、どのぐらい具体的に今後進めていただく予定がありましたら、お聞かせ願いたいです。

(水産基盤整備課長)

漁港整備には地元負担金等が必要となりますので、基本的には耐震強化岸壁の整備はしないようにしていました。しかし、志摩地区のこの近くには港湾がない

ので、先ほど説明させてもらったように波切漁港では耐震強化岸壁の整備をしました。しかし、東北の被災状況を見ていると、なかなか復旧ができていない。先ほどの塩釜みたいに耐震強化岸壁であればいいですが、耐震強化岸壁でないと岸壁がガタガタに壊れてしまい、そこから物資等を搬入できない。かといって、耐震強化岸壁の整備は費用がかかり、73 港の漁港すべてできないため、ある程度港湾の間隔が広いところとか、水揚げの多い所とか、背後に漁業者が多い所とか、そのような所を選定し7～8港で耐震岸壁等の整備ができるよう、国にも訴えています。正確に言いますと7港です。

(委員)

分かりました。拠点漁港という話もされていまして、ぜひこのあたり将来の震災に備えて、できる所から早急に取り掛かっていただければと思います。

(水産基盤整備課長)

ありがとうございます。先ほど説明させていただいたように、施設の長寿命化のため漁港の健康診断をして、なるべく早めに手当することで、コストをカットして、耐震岸壁の整備をしていきたいと考えています。

(委員)

もう1点確認なのですが、西突堤ができて危険だという話があったのですが、それは対策を取られるようなので、その話はちょっと置いておいて、結構強固に波が来ないように周りを固めているのですが、逆にこの辺り、海水が循環しないのかなという気がしたんです。それで、水質の対策とかそういうのは何かされているのでしょうか。

(水産基盤整備課長)

基本的には、先生が言われるように、静穏度と水質というのは相反します。波の出入りを止めれば水質が悪くなるし、開けていれば船が泊められないという状況です。基本的には漁港で海水交換施設整備はしてないのが普通です。工法として防波堤に穴を開けて、海水を出入りさせるようなことで海水交換するような例はありますが、漁師の方は手入れがいいもので、管理も割とちゃんとしてもらっているのです。港を大事に、自分らの玄関口という感じで大事にしますので、海水交換をするようなのは、全国的にも少ないと思います。

(水産基盤整備課)

ここでは、海水交換の計画もあったのですが、平成17年の再評価時に、水質状況とか港内の調査をさせていただいて、きれいでしたので、海水交換装置は削

除させていただきました。

(委員)

あと、水質もそうなんです、結局いろいろものが出てると、当然ヘドロとかも浚渫しなければいけない可能性が出てきます。そのときの浚渫の処理とかも問題になってくると思いますので、そこを使っている漁協の方々の意識を高めることも含めて、少し考えていただければと思います。

(水産基盤整備課長)

分かりました。

(委員長)

他に何かございますか。はい。

(委員)

今の堤防というのか、つくってある所、以前のと全然違いますよね。このように仕切りが増えていて、だからこそ波が来なくて、随分違うなと思って、感心して見ていました。参考に、①②⑤で囲まれた所というのは、このように細かくなってくると、何に使うことになるのですか。日ごろの漁業の仕事の中で、荷揚げは⑦の方に行きますでしょ。そちらの方はどういうふうな仕事として使う場所になりますか。

(水産基盤整備課)

この①②⑤で囲まれた水域は、蓄養水域といって、ナマコを養殖しているような水面とか、荒天時などの大型船の避難場所としても使われています。

(委員)

ナマコの養殖にも使っているし、大型船もそこへ荒天時は入ってくるという、そういう使い方で、全部うまく使ってもらっていると考えるのはよろしいですね。②ができたことによって危ないというのは、船が入ってきて、カクカクと回らないといけないから、操縦するのに危ないということですか。よく分かりません。アンケート、せっかくいいのができたので、回収率が46%というのはちょっともったいないなという気はいたしますが、無理やり出していただくわけにはいかないのかも分からないけど、もうちょっと高い回収ができるといいなと思います。それで、危険度が増したというところが、すごく気になるのですが、何か事故があったとか、そんなことはあるのでしょうか。

(水産基盤整備課)

ありません。

(委員)

漁師さん上手だから、あんな所にぶつかっていることはないと思いますが。

(水産基盤整備課長)

はい、狭くなったなという感じだと思いますが。

(委員)

その程度の感じで思えばよろしいのでしょうか。

(水産基盤整備課長)

今回のアンケートの回答がどたなのかは分からないので、漁協と話をして、本当に安全灯が要るのか等を協議したいと考えています。

(委員)

漁師さんがあそこで当たっていたら。

(水産基盤整備課長)

何かアンケートに書いてくださいと言えば、やはりそんな話になる可能性もあるし、1人だけからの回答なので、漁協と本当に安全灯を建てなければいけないのかを協議します。地元の方だけでなく、他の船も使用するため、1人の意見を軽視するのではなく、事故の起こっていない今のうちに、基本的に安全灯をやっていく方向で対応しようと思っています。

(委員)

分かりました。ありがとうございます。

(委員長)

他に何かございますでしょうか。はい、委員。

(委員)

最後の方の環境面への配慮というところでお伺いしたいのですが、私、初めて聞きました、石積み護岸という歴史的・文化的なものがあるということ。さっきのご説明ですと、それをまねしたような方法を使ったということだったのですか。

(水産基盤整備課)

こちらが石積みになっていまして、波切の石工という石積工の方がつくられた日本で一番古い漁港の岸壁になっています。これを保全していくように、漁港の整備は進めていきますという説明をさせていただきました。

(委員)

勘違いだったら申し訳ないのですが、そうしますと古いものを壊さずにそのまま残しますという意味であって、わざわざ古い様式をまねしてつくるという意味ではないのですか。

(水産基盤整備課)

そうです。

(委員)

はい、分かりました。ちなみに大王町は昔から絵かきの町であるとか、結構景観に関してはかなり厳しい所だと思うのですが、今回も港の工事でやはりそのあたりを配慮されたところとかあるんでしょうか。

(水産基盤整備課長)

先ほどの石積みの話からですが、波切の石工といえば、とても立派な技術を持っていて有名です。それと、絵かきの町をはじめてもう十何年になると思いますが、景観のために、例えば擬岩を使って漁港を整備する等は特にしていません。波切の大王崎側、古い石積側については今回工事をやっていません。大王崎の防波堤はこちらの方です。今回整備させてもらったのは、赤色の方です。

(委員)

絵を描く分にはそれほど影響はないだろうと。

(水産基盤整備課長)

実際の話。それに、正直お金がかかるので、していません。

(委員)

それは分かります。了解しました。

(委員長)

他に何かございますか。特にないようですので、このあたりで質疑を終えまし

て、一旦休憩をはさみまして、本日審議いたしました事業についての委員会意見をまとめることといたしますが、委員の皆さん、いかがでしょうか。

それでは、一旦休憩といたしますが、再開は、事務局、15時半でいいですか。では、再開は15時半に再開といたします。

(休憩)

(委員長)

それでは、委員会を再開いたします。今しがた意見書案を検討しましたので、読み上げます。

意 見 書

平成25年11月19日

三重県公共事業評価審査委員会

1 経 過

平成25年11月19日に開催した平成25年度第6回三重県公共事業評価審査委員会において、県より林道事業4箇所および広域漁港整備事業1箇所の審査依頼を受けた。

この事業に関して、担当職員から事業説明を受けるとともに、審査資料に基づき審査を行った。

2 意 見

審査対象事業に関して慎重な審査を行った結果、以下のような意見を委員会としてとりまとめ、三重県知事に対して答申するものである。

(1) 林道事業〔県事業〕【再評価対象事業】

- 1 番 みむねつぼねがたけ 三峰局ヶ岳線
- 2 番 のまたごえ 野又越線
- 3 番 こやむらやま 木屋村山線
- 4 番 みわかたがわ 三和片川線

1番については、平成5年度に事業に着手し、平成10年度、15年度、20年度に再評価を行い、その後おおむね5年を経過して継続中の事業である。

2番については、平成3年度に事業に着手し、平成10年度、15年度、20年度に再評価を行い、その後おおむね5年を経過して継続中の事業である。

3番については、平成15年度に事業に着手し、平成20年度に再評価を行い、その後おおむね5年を経過して継続中の事業である。

4番については、昭和49年度に事業に着手し、平成10年度、15年度、20年度に再評価を行い、その後おおむね5年を経過して継続中の事業である。

今回、審査を行った結果、1番、2番、3番、4番について、事業継続の妥当性が認められたことから、事業継続を了承する。

ただし、事業効果の早期発現のため、早期の事業完成に努められたい。

(2) 広域漁港整備事業〔県事業〕【事後評価対象事業】

501番 ^{な きり}波切地区

当該箇所は、平成6年度に事業に着手し、平成19年に完了した事業である。今回、審査を行った結果、事業の効果については評価結果の妥当性を認める。

以上、意見書です。委員の皆さん、これでよろしいですか。

(委員同意)

(委員長)

それでは、当意見書をもちまして答申といたします。なお、意見書につきましては、後ほど事務局から、各委員に配付させていただくことにいたします。他に何かありませんか。事務局も何もございませんか。何もないければ、審査についてはこれで終わります。以降、事務局にお返しいたします。

(4) 閉会

(公共事業運営課長)

それでは、これもちまして、平成25年度第6回三重県公共事業評価審査委員会を終了させていただきます。皆さま、お疲れさまでした。委員の皆さま、どうもありがとうございました。

(終了)