

令和 7 年度 第 4 回三重県公共事業評価審査委員会

1 日時 令和 7 年 11 月 5 日（水）10 時 30 分から 14 時 45 分まで

2 場所 JA 三重健保会館 3 階 大研修室

3 出席者

(1) 委員

岡島賢治委員長、小野寺一成副委員長、石田優子委員、太田淳子委員長岡誠也委員、清水加奈委員、瀧口千穂委員、別府孝文委員、矢口芳枝委員

(2) 三重県

(県土整備部)	道路建設課	課長	ほか
(県土整備部)	都市政策課	課長	ほか
(桑名建設事務所)	事業推進室	室長	ほか
(四日市建設事務所)	事業推進室	室長	ほか
(松阪建設事務所)	事業推進室	室長	ほか
(志摩建設事務所)	事業推進室	室長	ほか
(農林水産部)	農山漁村づくり課	課長	ほか
(熊野農林事務所)	農村基盤室	室長	ほか

(事務局)	公共事業総合推進本部	事務局長	
	公共事業運営課	課長	ほか

4 議事内容

(1) 開会

(2) 評価対象事業の審議について

【事後評価】

5 0 1 番 中山間地域総合整備事業（御浜西部地区）の審議

① 熊野農林事務所が説明

② 質疑応答

（委員長）

農地防災施設整備について、計画変更に伴い増額があったとのことですが、事前調査で予測できていなかったものでしょうか？

（熊野農林事務所）

ため池の堤体本体のボーリング調査は行っていましたが、排水路施工箇所に関しては調査していなかったことから、予測できていませんでした。

（委員長）

農業集落防災安全施設整備として設置された防火水槽の水はどこから供給されていますか？

（熊野農林事務所）

横に道路側溝があり、その側溝に農業用水も流れています。今回設置した防火水槽の水は、この側溝から供給されています。

（委員）

費用対効果分析を計算する際の肥料はどのようなものを使われていますか？あるいは、有機農法を想定したものでしょうか？

（熊野農林事務所）

有機農法に限ったものではなく、一般的な肥料を使った農業を想定して算定しています。

（委員）

持続的な農業を実現するためには、計算方法などについても有機農法を想定するなどを検討した方が良いと思います。

（熊野農林事務所）

費用対効果分析の計算方法は国のマニュアルで定められたものであるため、国に対して意見を伝えていきたいと思っています。

（委員長）

費用対効果分析をおこなう際の便益は何年間で計算していますか？

(熊野農林事務所)

40年間で計算しています。

(委員)

間接的効果に関するアンケートについて、この問いは複数回答かつ、資料にあるグラフには割合ではなく実数を表示しているという理解でいいですか？

(熊野農林事務所)

そうです。

(委員)

農業生産基盤整備と生活環境基盤整備は費用を多くかけているため、効果も大きかったのかなと感じました。対して、生産量や品質についてはやや見劣りすると感じました。その他、耕作の維持に対しても、効果があったと感じました。

(熊野農林事務所)

本事業は総合整備事業であり、ほ場整備を大々的に実施する事業などと比較すると、生産量が大きく増加するなどの効果にはつながりにくい事業です。このため、今回のような結果になったと認識しています。

(委員)

新規就農者20名増加というのはすごい数字だと感じました。

(熊野農林事務所)

御浜町が新規就農者獲得に向けて、パンフレットを配布するなど積極的に取り組んでいただいていることから、このような結果に繋がっていると認識しています。

(委員)

費用の内訳として、国、県、その他とありますが、この“その他”とは、町だけなのでしょうか？

(熊野農林事務所)

ほ場整備については、地元負担を求めていると御浜町より聞いております。ほ場整備以外については公共性が高いことから、御浜町が全額負担いただいていると承知しています。

(委員)

ほ場整備については、自己負担があるという認識でよろしいでしょうか？

(熊野農林事務所)

この事業においては、自己負担が発生しています。

(委員)

農業農村整備事業とはどのようなものですか？

(熊野農林事務所)

本事業のような中山間地域総合整備事業や、ほ場整備事業などの事業全般を“農業農村整備事業”としています。

(委員)

本事業の後も、必要な事業を導入していくという認識でよろしいでしょうか？

(熊野農林事務所)

地域からは引き続きほ場整備などの要望もいただいておりますので、ニーズに合った事業を導入していきたいと考えています。

(副委員長)

農業用排水施設事業を他事業に変えたとのことですが、その経緯などを教えてください。

(熊野農林事務所)

中山間地域総合整備事業は広域で様々な工種の工事を実施しているため、着工は順番待ちとなっていました。しかし、水路の傷みが激しい箇所や水路として機能していない箇所などは、早急な対応が必要として、別事業に切り替えることで先行して実施しました。

(副委員長)

中山間地域総合整備事業以外にも、いろいろな事業メニューがあるということですか？

(熊野農林事務所)

負担率が変わりますが、いろいろな事業メニューがあります。

(副委員長)

他事業に切り替えた部分は、本事業の B/C からは外れているという認識でよろしいでしょうか？

(熊野農林事務所)

外れています。

(副委員長)

切り替え先の他事業についても、その事業として B/C は算定されているのでしょうか？

(熊野農林事務所)

算定しています。

(委員)

多自然型ブロックを使用することは良いことだと思いますが、コスト面や強度面は従来品と比べていかがでしょうか？

(熊野農林事務所)

コストは高くなります。強度については、石が多く流れてくる箇所では影響がある可能性があります。本事業のような小さな排水路であれば特段の影響は無いと判断して採用しております。

502番 道路事業（主要地方道北勢多度線（阿下喜））の審議

① 桑名建設事務所が説明

② 質疑応答

(委員)

事業が完了して交通量が22%増加したものの、4車線化したために渋滞や混雑は発生していないとのことですが、この増加量は想定内だったのでしょうか？また、周辺道路もこれから整備されてくることと思いますが、さらに交通量が増加しても渋滞は発生しない計画ですか？

(桑名建設事務所)

将来予測は15,000台を見込んでいることから、現在渋滞が発生していないことは想定どおりです。また、周辺道路が整備されて交通量が増加した場合でも、渋滞が発生しない計画としております。

(委員)

不満に感じることへの対応として、“必要に応じて道路管理者として実施可能な対策を検討”とありますが、具体的にはどのような検討を想定されていますか？

(桑名建設事務所)

注意喚起の路面標示や看板、カラー舗装などの対策を検討したいと考えています。

(委員)

信号の設置有無は誰が決めるものですか？

(桑名建設事務所)

警察が決定します。

(委員)

今後の課題として“右折流入が危険”という意見がありました。また、事業箇所付近では、道路整備後に4件の事故が発生しているとのことですが、この意見と事故はリンクしているのでしょうか？

(桑名建設事務所)

事故の発生位置は交差点の北側に多い一方、右折レーンに関するご意見をいただいた箇所は交差点の南側であり、直接影響していないと考えています。

(委員)

交通量の変化について、A断面の交通量は、B断面とC断面を合わせたものというわけでもないのでしょうか？

(桑名建設事務所)

C断面から出てきた車がA断面とB断面それぞれの方向に分岐していく際に、A断面の方へ交通がやや偏っている状況であると認識しています。

(委員)

同路線における、これから整備する区間については、現状渋滞が発生していないのでしょうか？

(桑名建設事務所)

現在のところ、発生していません。

(副委員長)

B断面の東側は、今後拡幅する予定はないという認識でよろしいのでしょうか？

(桑名建設事務所)

拡幅する予定はありません。

(委員長)

やや満足と回答した方について、信号が増えたという意見がありますが、実際信号機は増えましたか？

(桑名建設事務所)

4車線化に伴い、IC付近といなべ市役所に行く市道の交差点が増えました。このIC付近の交差点については、警察の判断で信号機が設置されることとなりました。

(委員長)

交差点が増えたということは、交通事故減少便益がマイナスになったのでしょうか？

(桑名建設事務所)

交差点数は増えていますが、4車線化による便益があることから、結果として交通事故減少便益はプラスとなっています。

(副委員長)

鎌田交差点付近で事故が発生しているとのことでしたが、なぜ起きた事故なのでしょう？

(桑名建設事務所)

信号待ちの追突事故であったと承知しています。

503番 道路事業（一般国道477号四日市湯の山道路）の審議

① 四日市建設事務所が説明

② 質疑応答

(委員)

環境への配慮として法面を緑化したことと、“除草して欲しい”という住民の意見は、つながっているのでしょうか？

(四日市建設事務所)

法面の緑化と除草に関する意見はつながっていると認識しています。法肩部は防草対策として張コンクリートで保護しているものの、この区間にはつる草が多いため、そのつる草を適切に伐採していきたいと考えています。

(委員)

輸送速度が上がったことはいいことだと思いますが、事故が重大化していないのでしょうか？

(四日市建設事務所)

事故の詳細な状況は持ち合わせていません。また、旅行速度の向上と事故内容の変化の関連性は一概にあるといえないと考えています。

(委員)

全線供用後、旧道の事故も減っているようですが、これは交通が転換したことによるものでしょうか？

(四日市建設事務所)

交通の転換も寄与していることと考えています。

(委員)

旧道の線形や走行速度は変わらないにもかかわらず、これだけ事故減少の効果があることはいいことだと感じました。

(四日市建設事務所)

ありがとうございます。

(委員)

フィルターとは、どのようなものでしょうか？

(四日市建設事務所)

段階的に濁水をろ過していくものです。

(委員)

何でできているものですか？

(道路建設課)

ヤシでできており、透水性を確保しながら砂礫を除去できるものです。

(委員)

縦に設置されているものは何ですか？

(四日市建設事務所)

フィルターが流出しないよう設置されているものです。

(委員)

渋滞長について、南行きだけがこれだけ効果が大きいのはなぜでしょうか？

(四日市建設事務所)

当該路線が開通したことで、北側から走行してきた車が当該路線に乗り、宿野交差点まで来なくなるという交通転換がおこったものと考えます。

(副委員長)

今回の事業区間は、高角 IC から菰野 IC までの区間ですか？ あるいは、図に赤色着色があるとおり、四日市 IC から高角 IC までの区間も事業区間に含まれていますか？

(四日市建設事務所)

今回の事業区間は、図に赤色着色しているとおり、四日市 IC から菰野 IC までの区間です。

(副委員長)

国道 477 号の現道部については、今回の事業で拡幅などを実施しているのでしょうか？

(四日市建設事務所)

4 車線化により拡幅しています。

504 番 道路事業（主要地方道磯部大王線（志島バイパス））の審議

① 志摩建設事務所が説明

② 質疑応答

(委員)

平成 27 年度の再評価時点では B/C が 1.5 であったのに対し、今回評価時は 1.1 とのことですが、これはなぜですか？

(志摩建設事務所)

評価時点の原単価が更新されているほか、費用も少し増額しています。その他、再評価時はバイパスの交通量を 6,000 台と想定して計算していましたが、今回 1,500 台としていることから、便益が減少しています。

(委員)

費用が増額した内訳はどのようなものですか？

(志摩建設事務所)

全体で約 1 億 5,000 万円増額しており、その内訳としまして橋梁で約 7,000 万円、ICT や週休二日制工事の導入等で約 2,000 万円、その他インフレや物価高騰等で約 7,000 万円増額となっています。

(委員)

今回の事業箇所では汚濁防止フェンスを施工されていますが、前回説明を受けた事業では、ヤシを使った濁水対策が選定されていました。この選定はどのようにされています？

(志摩建設事務所)

現場の状況に応じて選定しています。

(委員)

写真を見ると、法面に草が茂っていると感じます。他の道路では法面をコンクリートで固めているような箇所もありますが、当該区間について処理は不要ですか？

(志摩建設事務所)

道路の法肩部分は、防草対策として張コンクリートを施工しています。法面全体にコンクリートを施工してしまうと法面に沈下等が発生した場合に気付かない可能性があることから、植生としています。

(委員)

アンケートの配布数はどのように決定していますか？

(志摩建設事務所)

地域住民については、対象地域在住で 15 歳以上の方全員を対象に配布しています。広域的利用者については、40%程度の回収率を想定して 1,000 通を配布しています。

（委員）

信号機に関する意見がありましたが、信号機の設置が必要と思われる箇所などは、事前にわからないのでしょうか？

（志摩建設事務所）

事業着手時にも警察と協議しておりますが、当事業箇所のような交通量がそれほど多くない地域では、信号機の設置を依頼しても、設置してもらえないことが多いです。

（委員）

バイパスは周辺に民家がないため明かりがなく、夜間真っ暗になってしまう状況にもかかわらず照明が設置されないのはなぜですか？

（志摩建設事務所）

県が運用している基準においては、設置できません。要望があれば、維持管理上の必要性を検討しています。

（委員）

今後、住民の意見を反映して、その基準が緩和されるような動きはありますか？

（志摩建設事務所）

基準に関してはお答えしかねますが、照明の設置に関する要望があり、県としても設置する必要があると認められる場合などは、個別に検討していく必要があると考えています。

（委員）

走行速度が 50km/h に向上したとのことですが、当該路線の設計速度は 40km/h となっています。設計速度を上回る走行速度の向上を評価してもいいものなのでしょうか？

（志摩建設事務所）

より経済的な線形等にするため設計速度は 40km/h としておりますが、警察が現地の実態に合わせて設定する速度規制は 60km/h と設定されていることから、安全性に関しては問題ないと考えています。

505番 街路事業（松阪公園大口線外1線）の審議

① 松阪建設事務所が説明

② 質疑応答

（委員）

1時間当たりの踏切遮断時間はピーク時でしょうか？平均でしょうか？

（松阪建設事務所）

ピーク時です。

（委員）

他の道路事業でのアンケートでは“おおいに満足”という選択肢もありましたが、今回の事業では満足が最上位という認識でよろしいでしょうか？

（松阪建設事務所）

そうです。

（委員）

同じような事業であれば項目を同じにしないと他の事業と比べられないと思いました。

（委員長）

県で統一していただければと思います。

（委員長）

踏切改修前の8件と改修後に6件の事故内容に違いがあると思うのですが、この6件が、どのような事故であったかわかりますか？

（松阪建設事務所）

改修前も後も重大事故から軽微な事故まで合わせたものです。

（委員長）

事故の場所はわかりますか？

（松阪建設事務所）

詳細な位置に関するデータは持ち合わせていませんが、交差点付近での事故が多かったと承知しています。

（委員長）

改修の前後を問わず、交差点付近の事故が多かったのでしょうか？

（松阪建設事務所）

そうです。

（委員）

地域住民の意見で、アンダーパスに関する意見以外の意見は無かったのでしょうか？例えば、交通量の増加に対する意見はなかったのでしょうか？

（松阪建設事務所）

ごく少数ではありますが、“交通量が増えたことにより事故が発生しないか心配”という意見がありました。

（委員長）

観光の幅が広がったとありますが、観光地は駅の南側に多く、北側はそれほど多くないと思われませんが、北側にも観光地などがあり、案内しやすくなったなどがあるのでしょうか？

（松阪建設事務所）

飲食店やホテルなどが多いことから、危険な踏切を案内しなくてよくなった、との意見をいただいています。

（委員長）

アンダーパス内に街灯は設置されていますか？

（松阪建設事務所）

設置されています。

(4) 答申

関係資料 委員会意見書参照

(5) 閉会