

平成 16 年度 第 8 回三重県公共事業評価審査委員会議事録

1 日 時 平成 17 年 1 月 13 日（木） 13 時 30 分～15 時 55 分

2 場 所 三重県建設技術センター鳥居支所

3 出席者

(1) 委 員

木本委員長、浦山副委員長、朝日委員、大森委員、木津委員、芝崎委員、野口委員、
朴委員、福島委員、山本委員

(2) 事務局

農水商工部

農水商工部長

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

4 議事内容

(1) 三重県公共事業評価審査委員会開会

(公共事業運営室長)

お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただいまから平成 16 年度第 8 回の三重県公共事業評価審査委員会を開催させていただきます。本日は 10 名の委員の方、全員ご出席いただいております。県の評価委員会条例の第 6 条第 2 項にもとづきまして、本委員会が成立している事を報告いたします。それでは、本日は傍聴される方がいらっしゃいますので、事務局といたしまして非公開にすべき案件ではございませんと考えております。委員長、いかがでしょうか。

(委員長)

はい。入っていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。入場していただきます。傍聴の方、お待たせいたしました。お手元に傍聴要領をお持ちと思いますが、この要領は会議が円滑に進むよう、また委員が客観的な意見を述べられるよう、会議中における傍聴の方の発言や行動を一部制限させていただいております。どうか良く読んでいただきまして、ご協力の程よろしくお願い申し上げます。どうぞ事務局、お願いします。

(2) 議事進行及び委員会資料について

(公共事業運営室長)

それでは次に本日の議事進行の説明と、お手元の資料の確認をさせていただきます。

(事務局)

まず、本日の会議の進め方につきまして説明させていただきます。本日は赤いインデックスの資料4の裏側になりますが1ページに網掛けで示してあります、8番の農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業上野依那古2期地区について、前回までに引き続きましてご審査をお願いしたいと思います。また資料5には再評価の5つの視点を簡潔に記載しました、再評価箇所一覧表を7ページに網掛けで示してございますので、ご審査の時にご利用いただければと思います。なお、ご審査の後は誠に勝手ではございますが、出来る限り本日中にご答申をいただければと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

それではお手元の委員会資料のご確認をお願いしたいと思います。資料は赤いインデックスの資料で1番から11番までの11資料を用意させていただいております。この中で資料6には再評価の説明資料が青いインデックスで、8-6依那古2と付いたものが1冊添えてございます。なお、本日ご審査いただく8番の上野依那古2期地区は再審議をお願いしてございますので、これまでにお渡しさせていただいた資料が全部で6冊ございます。資料番号を申しますと、8-1、8-2、3、4、5それと4-3、これは既にご答申をいただきましたふるさと農道整備事業の上川地区の資料でございますが、この中に依那古2期地区の費用便益を説明した資料が付いてございます。ご持参いただきましたでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございます。議事進行等につきましては以上でございます。

(公共事業運営室長)

委員長、今の説明で何かご質問等はございますでしょうか。

(委員長)

委員の皆様、いかがでしょうか。ご説明につきまして資料の確認やその他、よろしいでしょうか。はい。それでは他にございませんようなので事務局、議事進行よろしく願いいたします。

(公共事業運営室長)

それでは委員長、早速ご審査の方をよろしくお願いいたします。

(3) 再評価対象事業の審査

(委員長)

今いただきました資料の8番の農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業上野依那古2期地区での再審議です。本日の会議1件でございますので、終了時刻は概ね15時といたします。皆様、15時程度を目安でよろしいでしょうか。では8番の農免道路、依那古2期地区の説明をお願いいたします。説明はかなり頂戴しておりますので、前回の委員の方々の質問事項に簡潔に回答するような形でよろしくお願いいたします。

(農水商工部長)

失礼いたします。農水商工部長の石垣でございます。担当の方から説明をさせていただきますが、一言前もってお詫びを兼ねてご説明をさせていただきたいと思っております。今日は評価委員会につきまして、実は正月早々と言いますか、私ども案件1件でこのような形で委員の皆様方にご足労いただいたという事につきましては、担当部長としましてまずもお詫びを申し上げたいという思いでございます。今回の上野依那古2期地区につきましては三重県公共事業評価審査委員会の委員の皆様方に8月9日、私もその時に出させていただきますわけでありましてけれどもそれ以来、本日まで継続してご審議いただいた事に対して大変重く受け止めております。特にこの間7回に渡って審議をいただいたわけでありまして、説明が二転三転いたしましたという事につきまして、特に委員の皆様方にご理解を得られなかつ

たという事につきましては、私どもの責任でありまして改めてお詫びを申し上げたいと思っております。それでその上で12月16日の委員会において、ご指摘いただきました事項につきましては後程担当から説明させていただきますが、特に国道422号から本路線まで結ぶ幹線道路につきましては県土整備部さんの方と十分協議をしました。その結果、早期道路改良整備は大変困難であるという事に至りまして、そのような判断をせざるを得なくなったという状況に今あります。したがってこの度私自身、担当にも指示したわけでありませうけれども、本路線に対して地域からの強い整備の要望があるというのは事実であります。そしてその上でルートの上で、これまでいただいた委員の皆様方のご意見を踏まえて熟慮させていただいた結果、改めて上野南部地区と直接アクセス出来るルートを改めて検討していきたいという思いで、再度ルート設定を行いたいと今は考えているわけでありませう。それで改めて結論を言いますと、審議をご猶予をいただきたいという思いで今日、今説明させていただきますと思っております。この南部地区に直接アクセスするルートにつきましては、環境関係の専門家の方々にも現地を見ていただきました。その結果、詳細な環境調査を行う必要はあるが、タニゴ群生地を迂回ルートが地域の皆様のご理解をいただいて検討する事が出来れば、整備は可能であるという意見もいただいております。この時期にこのような事をお話させていただくという事は、担当部長としても大変心苦しく申し訳ないという思いでいっぱいではあります。ルートの再検討を行う為に改めてご猶予をいただき、審査の継続をお願いしたいと思っております。今後これまでの委員の皆様方にいただいた貴重なご意見は十分かみしめまして、環境・経済性等総合的な観点から効果性の高いルートの選定を行って参りますので、何卒ご理解を賜りますようお願いをいたしたいと思っております。特にもし今日ご審議をいただきまして審議の継続をお認めいただきましたならば、私は抜本的な見直しをする中で次のような日程を進めていきたいと思っております。まず、16年度内に関係者の方々から改めて整備方針の変更という事を説明して、ご理解を得たいと思っております。そして17年度に環境調査を改めて実施したいと思っております。それにつきましては三重県公共事業評価審査委員会の委員の皆様方に、その都度経過報告等についてはご報告をさせていただきたいと思っております。18年度に環境調査を完了いたしまして、改めて整備ルートを確定した後、委員会において再受審したいという思いであります。何度も結論を言うようでございませうが、様々な観点から私どもも検討して参りました。県土整備部等との協議も行って参りました。その上で地域からも強い要望があるという事を踏まえて、改めてご猶予をいただきたいという事でございませう。この結果等につきましては今から担当の方からご説明をさせていただきますけれども、是非とも委員の皆様方にはその点もご理解をいただいて進めさせていただきたいと思っております。よろしくをお願いいたします。

(委員長)

はい。今、部長さんの方から説明がございました事、それを念頭に置いていただきまして今からのご説明を頂戴いたします。説明の方、よろしくをお願いいたします。

(農山漁村室)

農山漁村室でございます。長期に渡りまして審議をいただきました事、誠にありがとうございます。本日の資料でございますが、2ページ以降が資料という事で、2ページから5ページまでがこれまでの審議の経緯、それから主な意見、それから意見書という事でまとめさせていただいておりますので、こちらの概要を説明させていただきます。それで今回第8回の検討課題2点いただいておりますが、それにつきましては6ページ以降がこちらからの対応方針という事で作成させていただいております。それを説明させていただきたいと思っております。

まず、これまでの経緯という事で2ページからでございますが、部長が先程ご説明しましたように第2回という事で8月9日から審議をいただいております。それで第5回には11月2日でございますが、現地へ行きまして現地調査と現地での審議をいただいております。

その内容につきましては3ページの中段でございますが、その時に第5回委員会意見書といたしまして5つの点で意見をいただいております。道路の比較案という問題、それからアンケート結果について、それから営農形態について、それからほ場整備の計画について、それから踏み切りの改修等についてという事でご質問をいただいております。右の方でございますが、回答としてこのように答えさせていただいております。それでその後が11月16日の第6回委員会でございます。意見を経て4ページでございます。一番上でございますが意見書として流入率、一般交通でございます。流入率の妥当性の判断が出来る資料という事につきまして、この時にはネットワーク手法という形で交通量の推計をさせていただきました。その結果として、3,130台という台数を推計させてご説明させていただきました。それから費用便益効果でございますが、これに合わせて費用便益も1.67が2.97に増加したというように回答をさせていただきました。それを受けまして前回12月16日第7回の委員会でございますが、こちらが今回お答えする内容になるかと思っております。1点として交通量につきまして実態調査、現況の走行速度を把握して交通量を推計してくださいというのが1点でございます。それからもう1点が2番目でございますが、国道422号から本農道終点間の改良計画が確実と判断出来る資料という2点の意見をいただいております。それにつきましては資料でいきますと6ページ以降でございますが、こちらの内容につきまして今回の対応方針という事でご説明をさせていただきます。平面図をお願い出来ますか。こちらが全体の図面でございます。それで現在検討していただいておりますのがこの赤い実線、上野依那古2期地区、この迂回したこのルートでございます。それで当初のルートはこちらであるという形で審議をいただいております。交通量調査の図面をお願いします。これが前回と同じようにネットワーク手法での資料でございます。それでこちらに書いてございます国道422、この下にあります36.8というのが12月20日に現地を2時間ごとに往復して実測した平均速度でございます。この資料につきましては11ページの方で各4ヶ所の地点につきまして測定時間、何時に測ってどうであったかという数字がございますが、これの一番右端のデータをまとめてございます。それでいきますと422号につきましては、1日の2時間ごとに12時間測定した平均が36.8km/hでした。それから1から2の間の県道でございますが、こちらは29.2km/hでありました。それから今回の県道取り付けの場所は途中で踏み切りがございます。3番からこの赤い県道の取り付けの部分につきましては130メートル間でございますが、平均で19.8km/hの速度であったという事です。それからこちら側の県道につきましては39.9km/hであったという実測の結果が出ております。次をお願いします。これにしたいがしまして今回は実測の平均速度をもって、各ポイント1、2、3、4からネットワークで車を流入させた場合に、何台がこの赤い依那古2期に流入するだろうかという形で計算をさせていただきます。これによりますと、こちらに654台という形が出ております。これが国道422で11,400台余りが1日の上下の交通量でございます。こちらの数字につきまして農免の方に流入するだろうという結果になっております。それを詳しく見ますと、654台の内訳につきましては青山町の方、国道422から3番の所で右折をして、432台が農道通ってゆめポリスの方へ行くだろうと、それから残りは上野南部の農免農道から20台、それから柘川の集落の方から201台、合わせて221台が農道へ入ってそのほとんどがゆめポリスへ行くだろうと、それで422から流入もしくは農道から422へ出てくる車は1台だろうという形の推計の結果が出ました。これに伴いまして農道の実測は49.9km/h、これは完成しております1期地区を走行した実測値でございます。これにつきましては速度は654台を走行させても変わらないだろうという事です。それでそれ以外の422号、それからこの県道、それからこの県道につきましてはこちらへ流れる為に速度が速くなったというような結果が考えられました。次に費用便益をお願いします。先程ご説明させていただきました654台という形で再度費用便益分析を行いました。その結果でいきますと、農業における生産性の向上、それからアクセス環境の向上、これが一般交通でございますが、こちらにつきまして台数の変更により費用便益費は1.97という形になりました。当初は1.67という値で計算を

しておりました。それから次、2点目のご指摘でございます、県道の取り付けにつきましてです。資料の15ページでございます。こちらにつきましては先程、部長が説明しましたようにこちらの今回取り付けを計画しております農道の終点が、こちらが県道でございます。これにつきましては道路管理者の建設部と協議したところ、右折レーンが必要だという意見がございました。この場合に、右折レーンを付けた場合に農道としてどのような形になるかという事で絵を描いてみました。この結果、右折レーンを取り付ける事によって踏み切りからこの間、枳川方面でございますが、約100メートル弱の間につきましては農道の取り付けによって拡幅は可能かと考えております。次に踏み切りの改修でございますが、現況の県道がこの青く塗った形、これが現況の県道の幅員でございます。既に422から踏み切りの間は建設部の方で拡幅改良が行われております。ただ、踏み切りの区間の拡幅が出来ておりませんから、現況の道路7メートルからこちらの踏み切りで4メートルに狭くなっているという状況で、現場が出来ております。それでここへこの農道を取り付けるとすれば近鉄伊賀線に対して踏み切りを直角に道路を設ける事が必要でございますが、そうするという事になりますとこの赤い線がこちらの道路に合わせた法線、道路の法線になるという事になります。それでこのような計画をすればこちらに家がございまして、実はこの家はこちらの拡幅でこちらからこちらへ移転した家屋であるという事で、この家屋の再度の移転につきましては非常に困難だろうという形です。この踏み切りに、近鉄伊賀線に対して斜めに道路を付ける事になりますから、技術的にも構造的にも非常に困難な踏み切りになるだろうという形で、踏み切りの拡幅については非常に難しいという意見をいただいております。それから図面では出ておりませんが、この農道からこちらの850メートル行きました上野南部の取り付け区間におきましても、このように道の両側に人家が連坦している事、それからこの上には枳川という川と並行して道路が走っておりますから、河川の横での拡幅が困難だろうという事です。それからもう1箇所、生コンクリートのプラントがございまして、そちらの移転という事も拡幅では出てくるわけでございます。それについてもこの道路について早急に拡幅改良するのは非常に困難だろうという道路管理者からの意見を協議の結果いただいております。その結果、こちらの422号線から上野南部までの県道の改修につきましては非常に困難であるという事を、部としても判断をいたしましてその結果、ここへの取り付けは非常に困難であるし、委員の方から指摘を受けておりますアクセス効果の低減、それからこの県道の改修をしなくてアクセス効果と利便性が落ちるという事を考えまして、先程ご説明させていただきましたように新たなルートと言いますか、上野南部へ直結するルートを模索したいという形で、今回ご回答させていただくのとお願いをさせていただきたいと思っております。以上でございます。

(委員長)

簡潔なご説明ありがとうございました。委員の方々、今のご説明に対するの確認事項、ご意見を頂戴いたします。どなたからでもどうぞ。お願いいたします。

(委員)

費用便益分析の14ページですけれども、ここのアクセス時間短縮便益が17億2,970万円、これの算式を教えてくださいませんか。

(農山漁村室)

今回はですね。結果表だけで前回のように細かい資料は付けてございませんが、再度ご説明させていただきますと、アクセス機能向上便益の中のアクセス時間短縮便益の17億円と言いますのは、今回の場合ネットワークで計測した654台が農道を通行するという事に対して、従来422号線を走っていた時速が36.8くらいかと思いましたが、それに対して49.9km/hの速度で走れますという事で、その速度差掛ける台数で時間が節約出来る時間に対して1時間当たり運転労務と言いますか、人件費で1,800円を掛けて出した金額が年間の便益でござ

います。それにつきましては年間でアクセス時間短縮便益につきましては 8,720 万円という計算をしております。それが 40 年間の道路の償却期間で 4 %の逓減率を掛けまして計算するという従来の方法でございますが、それでいきますと総効果は 17 億円になるという事でございます。

(委員)

650 台はわかるのですが、あと 1 時間当たりの走行コストは 1 時間 2,300 円くらいでしたか。それと問題はその短縮時間ですけれども、実際に 650 台が全て何分くらい短縮出来たのかというところがポイントだと思うのです。それは実際には何分なのですか。

(農山漁村室)

整備前がいろいろな車種がございますが、乗用車で換算して年間に 388,976 時間という現況の時間に対しまして、365,864 時間という形で約 23,000 時間が農道の整備によってアクセス時間が年間短縮されるだろうという時間をもとにはじいております。

(委員)

全部で 2 万。

(農山漁村室)

全部で 23,100 時間程度でございます。

(委員)

23,100 時間ですか。

(農山漁村室)

はい。それを費用に直しますと整備前が 14 億 6,780 万円、整備後は 13 億 8,050 万円、その差額が年間で 8,720 万円が時間短縮経費、短縮便益という形ではじいております。

(委員)

これを見ますと 650 台で 1 年間 365 日を掛けますと大体 20 万台ですか。

(農山漁村室)

すみません。今説明したのは農道の区間でございまして、今回はネットワークの手法でございますから 422 号とかその関係する 1 番から 2 番の間の県道、それから 3 番から 4 番の間の県道を通行する一般交通につきましても、速度が現況よりも赤い農道が出来れば上がるという事で、その速度差も考慮しております。ですから赤い部分で新設した区間の 654 台がメインでございますが、それ以外の国道の 11,400 台、それから県道の 3 番から 4 番の間の 1,451 台とか 1,241 台、それから 1 番から 2 番の 2,000 数百台につきましても、その前のページにございますがそちらの速度との差の、数 km/h ではあります。

(委員)

対象は 650 台なのですね。654 台。

(農山漁村室)

654 台というのは一般と農業交通が入っておりますが、それ以外に 422 号等の既設の道路を従来走っている車も農道が出来ることによってスピードが上がって走れる、その速度差における便益も加えて今回はじいております。

(委員)

650台で年間23,100時間短縮という事は、大体1台当たり10分の1時間ですね。23,000時間割る事の約20万台ですから、6分くらい1台当たり短縮出来ているとこれは算定しているのですね。

(農山漁村室)

農道につきましては。

(委員)

いえ、その差ですよ。

(農山漁村室)

その差は国道の422を通過している36.8時間と49.9 km/hの差ですね。ですから毎時13.1 km/h早くなるという形でございます。それに農道の延長。

(委員)

その効果が1台当たり、今ご説明の数字をベースにして暗算でやりますと大体1台新道が出来ることによって、新道側にまわる車の1台当たりの短縮時間が6分くらいは短縮されるという事になるのですか。

(農山漁村室)

6分くらいになるそうです。

(委員)

6分になる。私は実際に走ってみたのですけれども、それ程にはとても短縮出来ないのです。

(農山漁村室)

いえいえ。まだこれから出来る農道の話ですが。

(委員)

いえ。ここの国道を走って2から3への到達時間、南向き、東向き、休日と平日を走ってみたのですけれども、休日は南向きであろうが北向きであろうが、大体2から3までの到達時間が4分30秒ちょっとくらいです。それから休日以外、出勤日のものを計りますと、これはラッシュの時です。朝と夕方の混雑するであろうと想定されるラッシュの時に実際に走ってみたのですけれども、南向きに走った場合でこれはもうほとんど休日と変わらないです。スイスイと行くのです。5分を切っております。4分35秒くらいです。北向きの時が少し車が並びますからこれが7分くらいです。4分30秒とか7分の中で6分も短縮されるというのは少し変だと。

(農山漁村室)

今、私が説明しましたのは422を通過している車が、農道が出来ればこちらを通る事によって6分という形でこちらの422の時間は36.8 km/hと、もう一つ38 km/hなどの約2 km/hくらいの差が出来れば出るという事ですから、こちらの時間につきましては資料の11ページの実測時間を見ていただければおわかりになると思います。11ページのR422のこの実測時間を見ていただければ、これは2段に書いてございますが、朝の7時半から夕方の5時40

分までの速度、距離が 3.12 キロの間を朝の 7 時半では 290 秒、反対に帰りが 275 秒という事で、これは秒ですから分にしますと 4 分半から、こちらでも最大が 385 秒になっていますから 6 分半、現状でも 2 分の差が出ていると、これは実測値でございますからこれにつきましては農道へ 650 台が回ればこれくらいの差は、これ以上の差は出るかと思えますが。

(委員)

この 11 ページの表で、これは 2 段に書いてありますよね。

(農山漁村室)

はい。行き帰りです。

(委員)

行き帰りですか。

(農山漁村室)

ですから 7 時半から 7 時 40 分の間に 1 から 3 ですから上の方ですね。上野市の方から 3 番まで下ってきて、その下の 275 秒というのはこの 3 番から 1 番まで戻った実測時間でございます。

(委員)

そうですね。ですからこれで言いますとこれは現状ですよ。

(農山漁村室)

現状です。はい。

(委員)

現状の総平均走行時間はこの 5 つの項目を足せば良いわけですね。

(農山漁村室)

平均秒の 305 秒ですね。平均が。

(委員)

国道を走っている区間だけを言いますとね。

(農山漁村室)

6 回やりましてその往復ですから 12 回の平均が 305 秒という事で、この時が時速に直しますと 36.8 km/h になるという事を説明しておりまして、その前の 10 ページを見ていただきますとこちらが整備前の A、整備後の B、整備前が 36.8 km/h でございましたが、農道が出来れば整備後の B になりまして、交通量が 654 台減る事によって平均速度が 39.1 km/h になる、その差として 2.3 km/h、422 の平均速度が上がると、この 2.3 km/h の効果に 422 を通行する一般車両の台数を掛けまして便益を加えているという計算です。

(委員)

算式の具体的な数値を入れた算式を言っていると、654 台掛けるその短縮時間掛ける年間の日数掛ける 1 時間のコストという事ですよ。

(農山漁村室)

コストという、労務費でございます。

(委員)

そうしますと 650 台掛ける短縮時間は何時間なのですか。あるいは何分なのですか。その 650 台が短縮される時間というのは。

(農山漁村室)

この 650 台というのは農道ですから整備後は 422 におきましては 11,422 台、これに 2.3 km/h 速度が上がるという形で。

(委員)

短縮効果の恩恵を受けるのは 650 台だけなのですよ。

(農山漁村室)

違います。

(委員)

違うのですか。

(農山漁村室)

一般交通で既存の道路を通る車に対しても速度が上がりますから、422 につきましては 3.1 キロの区間において速度が 2.3 km/h 上がるであろうという。

(委員)

ルート 422 の方もスピードが上がるのですか。

(農山漁村室)

そういう事です。

(委員)

11,400 台の内からたかだか 650 台が抜けただけで効果が出るのですか。

(農山漁村室)

そういう計算になります。

(委員)

それはどうしてそういう推定が言えるのですか。

(農山漁村室)

それは先程のネットワークの図でございますが。

(委員)

そのようなたかだか 6% に台数が減っただけで、そんなに実測が上がるというのはおかしいではないですか。

(農山漁村室)

それが推計と言いますか、ネットワークでいきますと計算上はそのようになるという形で

前回もご説明をさせていただいております。

(委員)

いえ、その根拠はおかしいですよ。そのようなものは常識的に考えてそれ程 10 km/h も上がるとは思いますか。

(農山漁村室)

2.3キ口です。実測の 36.8 km/h という平均速度が 39.1 km/h になるという事で 2.3 km/h、654 台が抜ければ上がるだろうという推計でございます。それが 10 ページの B 引く A という形でございます。

(委員)

なるほど。それを入れてそれでは両方でせめなければいけないわけですか。654 台の短縮時間効果分と、それから国道側の走行短縮時間の効果分という事ですか。なるほど。

(農山漁村室)

はい。合わせてやるという形で今回計算をさせていただいております。

(公共事業運営室長)

少し補足の方、よろしいですか。

(委員長)

お願いします。

(公共事業運営室長)

道路の計画をして、あるいは効果を測定する際に、特にバイパスの道路などをつくる場合は影響を与える範囲の一定区間における既存の道路での現状の交通量、それから時間を最初データにします。新たにバイパスをつくった時に、それによって影響の出る部分があります。先程言いましたように、現道の交通量が減る事によって走行速度が上がる道路が出てきます。逆にバイパスをつくる事によって交通量が増える区間も出てきます。そういったところで逆に言いますとマイナス効果が出るわけです。そのような事をトータルに考えてその道路の効果、時間短縮効果というものを計算するというのが、一般的なバイパスなどをつくった時の効果測定の手法ではあります。

(委員長)

委員、よろしいでしょうか。2本の効果を積算されているという事ですね。どうぞ。

(委員)

今日のご説明の最初からの流れをお聞きしていると、まるっきり新たなルートを新たに考えたいのというのが本趣旨かというようにお聞きしていたのですが、今の細かい便益の説明は前回までに示していただいたルートについての便益のやり直しと言いますが、極力正確にお聞きしましたというご説明ですよ。新たなルートを模索しておられるというルートの案までは、まだおそらく今の段階ではあまり早計な事は言えないのだと思いますけれども今、委員からもご質問があったようなこのシステム、例えばそれが正当な考え方なのか、こちらの 422 がどれくらい減るのだとかという今回のネットワークの考え方というのは、ルートを変えてまるっきり違う新しいルートを考えた時にもこれを採用するつもりがおありになるのでここまで詳しい説明をなさったわけですか。それとも前回からの流れでこのネッ

トワークの考え方はどうもあまり正確ではないという話があったので、正確を期すとこのような事になりますという説明を一度いただいて、これはこれで少し置いておいて新しいルートという話になってくるわけですか。どちらでしょうか。

(農山漁村室)

後の方です。前回の時に2点の意見をいただきましたから、まずそれについては実測をして数値を出さなければならないという事で、今回は前のルートで算定をさせていただきましてご回答させていただいたという事です。新たなルートにつきましては従前からご説明しております、いわゆるアンケートをもとにした手法というのがこの事業の計画の基準になっております。それをベースにするとしましても、新しいこのような交通量の推計のシステムがございますから、それも含めて次回には総合的に計画交通量の妥当性という事も精査をして計画に反映すべきかというように考えております。

(委員)

そうだとすればもう少しその点をはっきりとご説明の時に言っていただかないと、これをもう1つの案の方へ繋がっていく話なのかという印象を受けてしまったのです。だからここはおかしいのではないかという話がまた蒸し返されるのであって、その並列してご説明というのが少しわかりにくかったのではないかというのが1点です。それからもう1つ質問があるのですけれどもよろしいですか。このルートを断念しましたというのが正直なところなのかとお聞きして思っていたのですが、その内の1つで県道の所に右折レーンを付けなければいけないというお話がありましたよね。あれは農道整備の計画を立てている時には今初めて私もお聞きした話ですけれども、1回も出てこなかった話なのでしょう。

(農山漁村室)

はい。当初は交通量が600台以下の500台を超える程度でしたから、道路構造令の基準で右折レーンを設ける台数というのが決まっているわけですが、それに対して私どもの方は現況に取り付ける事、つまり前回から議論いただいておりました7メートルの農道を取り付けるのであれば、現道も7メートルでなければだめではないかという意見を効果の面でいただいていたのですが、私どもの方は右折レーンまではいらないというように考えておりました。それで技術的な協議の中で、やはり基準から言いましても道路管理者の方から右折レーンが取り付けの条件ですというように言われたという形で、このような絵になったという事でございます。

(委員)

県道の方に右折レーンが必要であって、その右折レーンが具体的に現実に連担しているなどといういろいろな事があって不可能だという事がもっと早い段階でわかっていれば、農道をこのような形で取り付けるという事自体の計画が頓挫したような話ではないかというように思うのですが、その辺りは出てこなかったのですかという質問はそこをお聞きしたかったからです。

(農山漁村室)

当初は前々回ですが、農道の取り付けにおいてはこのような形で私達は出来ると思っておりましたし、今回も右折レーンを付ければ、付ける事によって農道への、県道への農道は取り付けが出来ます。ただ踏み切り改良と、それから残る枡川までの県道の改修が出来ませんからそれをもって断念したというかたちで、あくまでも農道の取り付けが出来ないからというようには考えておりません。

(委員)

今、右折レーンとおっしゃっているのは農道から県道へ行く時のあそこの入り隅の所の右折レーンのお話をされていますか。

(農山漁村室)

県道から農道へ入る右折レーンですよね。枳川から農道へ入る右折レーン。

(委員)

今、逆 T 字になっていますよね。その左隅の右折レーンの事をおっしゃっていますか。それとも県道の枳川と言うのでしょうか。こちら側から農道へ行く方の右折レーンの事をおっしゃっていますか。どちらですか。

(農山漁村室)

県道から農道へ入る右折レーンです。

(委員)

そうですか。そこから踏み切りの方へ入る右折レーンという意味ではないのですか。

(農山漁村室)

こちらを拡幅した為に、ペーパー上で幅員を戻す為にこのようなシマを付けるというような形で、こちらは直進と左折だけですからレーンは分離しません。踏み切りからこちらへ行く場合は左折レーンと直進は同じレーンを走るという事で、こちらから農道へ入る車が増えるという事で、直進と右折レーンを対向車とは別に右折レーンをつくったと、直進はこちらをこのように走るという形でございます。

(委員)

その右折レーンをつくる事については向こう側への拡幅なので、可能ではあるというお話ですね。はい、わかりました。

(委員)

それではこの絵は今までの計画路線での右折路線なのですね。もう1つ、今までの計画路線ですと国道ルート 422 からの右折というものも要りますよね。

(農山漁村室)

ここの所ですよ。そちら側。

(委員)

それは、今は右折路線はなかったのではないですか。あれはないですよ。

(農山漁村室)

なかったでしたか。

(委員)

あれも必要になりますよ。

(農山漁村室)

現況ではあるという事です。

(委員長)

少し待ってください。よろしいですか。少し確認なのですが、委員の方から出たのですが、ネットワーク手法は切り離すのではなくて新しい計画でも勿論それも検討するという事です。それでもう1点ですが、詳しい計算式云々は第3回の番号で言いますと4-3、上川地区に入っている費用便益はあの式そのものと考えてよろしいですね。

(農山漁村室)

よろしいですが、それに今回はネットワークで計算しましたから新たに農道だけではなくて、国道の分が入ったというような事です。

(委員長)

そうですね。はい。

(委員)

国道の分と言いますと大きいですね。

(農山漁村室)

大きいですね。1万台の。

(委員長)

大きいですね。委員、少し確認したのはいわゆる詳しい算定式そのものは前回ですか、第3回の。算定式に入れる数字はおっしゃるようになりますのですが、基本式は前々回にいただいている基本式でおっしゃるよう数字が変わると、それからネットワークで両方の効果という事です。はい、確認事項です。それではこちらからどうぞ。

(委員)

去年の8月から約半年この審査をしたというのは無駄ではなかったというように思います。まず大きな決断をしてくださった三重県の決断に応援をしたいと思うのです。ここで少し今後の事を考えた時に、今回までの流れをもう一回是非ともレビューしていただきたいと思うのです。まず道ありきとか、農道が必要なのだという発想から物事を進めるという事から何をする為にこの道が必要なのだという原点に戻った、そのような姿勢をもう一回考え直していただきたいと思うのです。今後の事で2点程お伺いしたいのですが、とにかくこの道はもう赤い線で書かれている所は白紙に戻っているという形になる可能性が非常に強い中で、地元関係者にこの変更の内容を説明するのだという事が、これから必要になってくるのだと思うのですが、どのような形でどのように説明をしていこうとしているのかという方針、それからこの迂回をするにしろ、あるいはまっすぐに上野南部地区とタッチするような道をつくるにしろ、大きなタニヘゴ群生地という所での部分を踏まえた総合的な環境調査をこれから1年間実施するという事なのですが、ここに書かれているものを見ますと、この審査委員会には経過報告をするのだというようになっております。これからは事前計画もいろいろな形での部分で何らかの形で、つまり進んだ後にこうですよああですよというような形になるのか、事前の何らかの形でこのようにしたいのだという事が図られてくるのかどうか。それに環境調査の実施という事でこれから具体的な案が出てくると思うのですが、そこにいわゆる民間と言いますかそのような所、地元の人でも勿論そうなのですが、そのような意向を汲むシステム的なものを是非とも考えるべきではないかと思うのです。その辺りに関する考慮はどのようなあり方で行おうと思っているのか、その2点です。何故ならば一番で地域の強い整備要求があるという事でいつもそうなのですが、地域の強い要望という

ものは誰がどういった形で要望して言っているのかという事がいつもわからないのです。あるいは曖昧なままに言っているから今、環境調査においても地元住民の説明においても、それからルートを設定するにおいても皆繋がるような基本的な部分ではないかと思ひまして、その2点を伺いたいと思うのです。

(委員長)
どうぞ。

(農政商工部長)

伊賀県民局農政商工部長の川合でございます。本日はご苦労様でございます。まず第1点目の地元関係者に対する説明の仕方でございますが、まさに私の方からこの今までの経緯と言いますか、再評価委員会にかけた、かけたと言いますのはタニヘゴの問題があって路線変更もさせていただきました。しかしこうした再評価委員会にもいろいろな先生のご意見をお聞きし、それでこのようになったという事で、まさに事実を関係者に説明をいたしまして、少し私どもも反省する点が多々ございますが、しっかりと踏まえて関係者に説明をしていきたいと思っております。それはもうたとえこれが継続という答申をいただいたら、もうすぐにでもかかって参りたいと思っております。これは国補事業で工期もある事ですから、もう1日も早い完成と言いますか、工期短縮をしていかなければならない宿命がございます。それからいわゆる環境調査という事で、これまでも説明してきておりますように平成12年から13年にかけても環境調査はしておりますが、それも使いながら再度当然当初ルートは変えます。タニヘゴを避ける形で変えます。ただ変え方によって今度は上野南部地区の終点へ繋げる事にいたしますが、そのタニヘゴを迂回する路線における環境調査をさせていただきたいと思ひます。という事は前は当初計画のままでの環境調査をしておりますので使えるものは使いますが、新たな調査も範囲的にもしていかなければなりませんし、そのような事で環境調査はいたしますが、そこで地元にももうこの環境自然保護、タニヘゴとは保存すべきだという方もおります。だからその人達にもこれから本庁とも検討いたしますけれども、そうした方に現在伊賀の県民局は公共事業を進める為にそうした環境委員会というものをつくってやっております。3名ございます。その方にも勿論入っていただいて、また新たに地元の受益者代表とか、あるいは市の関係とかも少しこれから検討いたしますが、そのような検討委員会をつくらせていただいて、調査の最初の計画から入っていただいて進めていきたいというように思ひます。そしてこの再評価委員会にはどのような段階で説明させていただくかというのはまた本庁の方からも説明させていただきますが、そうした方向でやっていきたいと今のところ考えております。

(委員)

私も先生のような質問がしたかったのですが、今日この場で審議をする事は継続審査についての審議を、このお願い事項の内容を私達はお聞きする事が本来ではないかと思うのです。それで一度断念されたタニヘゴのルートをもう一度再検討して、少し迂回する形でしたいという事なのですが、一度断念した事をもう一回そこで実際に迂回しながら出来得る可能性というのはあるのでしょうか。その辺りをお聞きしたいのです。

(農山漁村室長)

その事もございまして、タニヘゴのルートを迂回するルートで南部地区とタッチをするという形で環境の専門家の方と我々も含めて現地へ入りまして、当然今私ども川合部長が言いましたように、詳細な補足調査はする必要があると思ひますけれども、可能性についてはあるという形で私どもなりに判断させていただいて、委員会の意見も踏まえてルートを考えたいという事でございます。

(委員)

そうしますと新しいルートでもう一度同じような便益をはじいた場合に、便益は必ず上がると考えて良いのですよね。

(農山漁村室長)

今ですね。仮定の問題でございますので、当然そのルート設定にあたっては経済性とか環境面とか諸々の、本当に申し訳ございませんけれども第7回の委員会でご意見いただきました事項を踏まえながら検討させていただいて、然るべき時期に(テープ交換)

(委員)

このタイムスケジュールなんですけど、18年に調査を完了して整備ルートを確認するという事なのですが、このタイムスケジュールは一応きちんとした根拠があって設定されたという事で理解して良いのですか。

(農産漁村室長)

あのですね。私どもは当然国補事業でさせていただくという事で、ある面で1つの宿命を背負ってございます。当然早期に事業をしなければ国の補助事業はもらえません。そのような事でまさに大げさかもわかりませんが、命がけでそれはやるつもりであります。

(伊賀県民局農政商工部長)

先生の質問の中で、関係者はどのような方かという事だったのですが、申し訳ございません。この農道は土地改良法にもとづく土地改良事業という事で、当初の計画におきましても受益者の同意というのとはとってございます。またその時は旧上野市でございますが、旧上野市長の意見もいただいて計画に入り、実施に入ってきているわけでございます。現在でも常に地元受益者の代表、特に今関係しているのが3つの区があるわけなのですけれども、区長さんにも寄っていただいて何度か確認もしております。今、伊賀市となりましたけれども伊賀市の市長とも話を私はさせていただいております。我々が事業をする中で何もこの道路を要望していなかったら全くする意味がございませんので、それは常に確認をさせていただいているところであります。勿論土地改良事業でありますので、市の負担というものもでございます。国の補助、県の負担、市の負担というものがございます。そうした事で常に協議、この農道事業はもう本当に協働での事業と考えていただいて結構かと思っております。

(委員)

2点質問です。1つは今、ご説明があったのでそれに関連する事を先に言いますけれども、この事業の直接の利害関係者として交渉する相手のお話があったと思います。タニヘゴのようなものは国民の財産というように考えますと、要するに土地及び個々の受益者という範囲ではなくて、環境団体と言うのでしょうか。そのような人も是非、意見聴取の範囲、交渉の範囲に入れていただきたいというのが1点です。それから質問はですね。少し細かい話になりまして後でお聞きした方が良いのかもしれませんが、要するにこのネットワーク手法で計算した数字の確認です。前回、新しい農道が出来ると3,000台くらい通るという事だったのです。今回600台くらいで感覚として妥当な数字のような気もするのですけれども、平成2年の調査結果をもとに第2回目でしたか。流入率の数字が出ました。平成2年の流入率と比べると今回の計算結果を流入率というように読み直すと、大体どのようなものになるのでしょうか。

(農山漁村室)

資料の 12 ページで対照したような形で書かせていただいておりますが、平成 2 年の 36% と同じ調査地点 A 地点でございますが、そちらでいきますと 24% という事になります。この 24 と言いますのは丸の 2 番の 2,692 台に対しまして、丸 4 番の 654 台が下の県道から流入する率だろうという形で、地点を同じくして比較するとこのような形だという事でございます。

(委員)

このネットワーク手法による計算の与条件と言いますか、平成 2 年に比べると去年調査したら下から南から北へ行く交通量が多かったという調査結果をもとに 654 がはじかれていますね。だからより現実の数字ではじくと 24% になるという理解で良いわけですね。

(農山漁村室)

そうですね。実測値、今年の実際の交通量をもとにやっておりますから、10 年前よりは精度が高いかと思えます。

(委員)

良くわかりました。感覚に近い数字が出てきたように思います。

(伊賀県民局農政商工部長)

環境のご意見というのはそうした環境委員会、先程も申しましたけれども環境委員会等設置させていただきまして、十分にご意見を聞きながら調査を進めていきたいと考えております。

(委員)

費用便益の 14 ページです。環境改善便益の中に騒音被害軽減便益というものが今回入っているのですけれども、前回までこれというのはなかったですね。何か突然現れたので、何か工事内容などが変わってこのような便益が出てきたのかと思ひまして、その辺りをお伺いしたいと思います。

(農山漁村室)

前回もこれは計上させていただいております。

(委員)

そうですか。

(農山漁村室)

資料でいきますと。

(委員)

私が 8 - 5 の 9 ページというのを見ているのですけれども、それには載っていないのです。消えたり出たりしているのでしょうか。

(農山漁村室)

第 7 回には資料を見てくださいと大気質汚染抑制便益は入ってございますが、騒音は計上しておりません。それでもう 1 つ、当初はですね。第 3 回かと思ひますが、当初の農道全地区で説明させていただいた時には環境改善便益という事で計上しております。

(委員)

という事は前回だけ消えているという事ですか。

(農山漁村室)

当初はありまして前回は0という事になっております。

(委員)

0だったので書いていないのですか。

(農山漁村室)

位が小数点未満と言いますか、計上以下だという事です。計算はしております。

(委員)

そうなのですか。それで項目としても消えている事になっているのですね。

(農山漁村室)

そうです。数字がありませんから、0以下という事で。

(委員)

そうなのですか。それで今回出てきているという事は、何かしらそのような便益が見出されるから出てきたという事なのですか。工事の内容が変わったのでしょうか。

(農山漁村室)

騒音の事の資料でよろしいですか。騒音の資料が前回なくて今回出たという。

(委員)

はい、そうです。そちらの騒音被害軽減便益というものが今回気になったのは、前回には計上されていなくて今回突然出てきていたからです。前回には小数点未満がどうこうという事はわからなかったのです。

(農山漁村室)

前回は、今回は0.001。

(委員)

今回は0.029ですね。

(農山漁村室)

年間0.001で、40年で0.029という値を出しております。

(委員)

数字の問題とかではないのです。私は数字の事はちょっと詳しくわからないのですけれども、ただ前回はなかったのに今回があるという事に少し不自然さを感じただけの事なのです。もし前回は計上してもないのであれば、0とか何とかで書いていただいてあった方がわかりやすかったのではないかと思います。

(農山漁村室)

すみません。前回は騒音の便益はその速度で出てきますから前回は40キ口、今回は49.9

という事で今回は速度が上がりましたから、騒音の便益が出てくる。

(委員)

それで今回出てきたという事なのですね。それでしたらわかるのですけれども、前回ももし良ければまたなくなったらなくなったという事で、計算したけれどもなかったという事を書いておいていただけると比べやすいかと思いました。はい。お願いします。

(委員長)

ちょっとごめんなさい。非常に大事なご指摘です。もしフォーマットが騒音もあるのであれば、全くご指摘のように今回は当然これは0であげていただくべきだと思います。当然のご質問で工法が変わったのか、今のお答えですと速度が変わったという事です。

(農山漁村室長)

そのようにさせていただきますのでよろしく願いいたします。

(委員)

少し私は先程の質問に戻るのですが今回、今度継続審議をしながら継続審査をする過程の所でタニヘゴのルートをもう一回再検討するのだという事になっていますが、それ以前に例えば第3のルートを考えるというような議論はなかったのでしょうか。ある程度、試行錯誤されてタニヘゴに戻ろうというようになったと思うのですが、その辺りの議論はどのように行われたのでしょうか。

(伊賀県民局農政商工部長)

この変更ルートですが、地図上で点線が当初計画でこちらへおりにしているのが変更ルートという事になります。もう点線が結ばれているあの辺りの所までは用地の買収もずっと進んできているわけでありまして。それで申し訳ないのですが、当初計画で行こうとしていたタニヘゴでございましたので、もう他のルートについては考えていないと言いますよりも、中のほ場整備の農道なども活用方法も当然あったのですけれども、もう始めからほ場整備がされていて用地の協力は出来ないとか、いろいろな事で農地と山の境界に計画をさせていただいたという事でございました。今の変更ルートにあっては、あそこまで用地買収も含めてきていたものですから他のルートの余地というものは、確かにずっと上にあがったらどうかというような事も考えたのですけれども、それは古墳があるなどという事もありましたので、タニヘゴを少し西側へ膨らませてのルートという事で大体今のところ考えております。土地の所有者の方も調べておりますが、公図混乱などをしている場所もございませんので、その辺りまでは見通しをつけさせていただいているところでございます。

(委員)

そうしますと地元関係者との話し合いの中でうまくいけば、タニヘゴの方のルートを固執して頑張るのだという事なのですね。

(伊賀県民局農政商工部長)

そのような事でございます。とにかく環境調査もしてどれだけ影響が低減出来るかとか、どのような工法にしたらルートなり、工法でタニヘゴへの影響を最小限にするという方法を探りたいと思います。それで環境の委員さんにも入っていただいて、教えていただきながら調査をしまして工法やルートの決定をさせていただいて、後はもう皆様方に意見をいただいた総合的に再度0からやらせていただくという事で、この農道も計画的な変更というのも法的にも今後行っていきたいと考えておりますので、関係者の方という事につきましても再度

同意も取っていききたいと、このような事も考えているところでございます。

(委員)

はい。

(委員)

少し2、3の素朴な疑問なので聞いていただきたいと思います。今後どうも道路計画でネットワーク手法というのが出てきそうなので、私は専門者ではないので今後このネットワーク手法を適用する場合に適切性と言いますか、妥当性についてもう少し素人にわかるような形で説明をしていただくようお願いをしたいと思います。と言いますのは、今日の説明の中で、例えば平成2年の時の計画時点でのネットワークでデータを入れた場合の計算結果というのは出ていませんよね。そうした場合にどうなのかという事を少し素朴な疑問で出たのです。その時の便益はどうなるのかという、少し前に戻ってやってみるとどうなるのかという事が少し疑問に思いました。それでネットワーク手法についてはほとんど知らないわけですが、前回の時に少しだけ何か説明のようなものがありました。私が今わかっている範囲でいきますと、何かこのような条件の時に本当に当てはまるのかというのが疑問にあります。今日はおそらくそこまでは時間の関係もありますし、今日の課題からいきますと必要ないかと思しますので、これは農水商工部だけではなくてもわかりませんが、ネットワーク手法をもし今後適用される時には、その辺りの説明をよろしくお願いしたいと思います。それから先程の便益の所の計算でアクセス時間短縮便益、やはり私も何となく大きいというように思うのですが、少しこれは試算でやってみたのです。逆に先程少し数字をお聞かせいただきまして年間で8,720万円便益が出るという事で、それを365日で割りますと1日239,000円になるわけです。これを今交通量で見ますと、12,000台という交通量は実態調査の交通量ですよ。よろしいですよ。12,000で割ると1日1台の便益が20円という事で、これが大きいのか小さいのかという事が私はわかりませんが、そのような計算結果になりますという事をちょっと今ここでお話ししたいと思います。話は戻りますが、結局この便益の中で一番大きい項目なものですから、そうなりますとこの計算の詳細な結果の辺りも本来今日の時点でも説明をしていただきたかったという事があります。以上です。

(委員長)

もしまた説明される機会があれば今のようなご意見も是非にさせていただいて、どうしても年間とかグロスですと大きな事になりますけれども、本当に単品にブレイクダウンして下ろしてきますとこのようなものかと、私も一般人としてはその辺りも並べて提示していただければありがたいと思います。どうぞ。

(委員)

この絵で確認をしておきたいのです。タニヘゴルートへ戻るという事ですが、1つはその県道柘川何とか線でしたか、茶色で示されているルートとのジョイントは南の南部地区のルートにまっすぐ繋がるような事を考えていただいていますか。そういう事ですか。もう1つですが、そのような事であると、南の方からこのルートへ入り込んでくる車、一番下のジョイントの所、この道ですか。そこですね。ここも国道側に今は右折レーンがなかったと思うのですが、右折レーンは設置する事を条件にしなければ大変危ない、あるいはルート422がそこで渋滞をするという事になりますから、今度提案していただく時にはその辺りも調整をしたうえで、ご提案をいただかなければいけないのではないかとこのように思います。そこを確認させていただきたいのと、もう1つ最後に今回の南部2期と依那古のルートというのは農業生産性の改善と、それから一般交通のアクセス改善と両方あったわけですが、

どちらかと言いますと今日のこの北部の方では一般交通のアクセスの改善の方が効果は大きいようなのです。もしそのような事であればこの大きな農道を一発通すのが良かったのか、あるいはそれだけのお金をルート 422 の方のネック部分の改善にかけた方が良かったのか、その辺りは最初にきちんと検討されたのでしょうか。そちらは建設省の管轄だから知らないという事で、我々は農林部門のお金さえ使えれば良いのだという事でやったのか、それともその辺りは、そのような事はありません、きちんと比較をしてこの計画を立てたのだと言うのか、それは今日の議論にはもうあまり関係してこないかもしれませんが、どのような事であったのか出来たらお聞かせください。

(農山漁村室)

順不同になるかと思いますが、国道を拡幅する計画がどうであったかというのは確か前半の方でご質問いただいております、私どもの方でその時にお答えしましたのが、国道の現況の人家連坦区域の図面をお示ししまして、そこで家屋移転が伴うという事でそのコストに対して新設の方がという形で説明をさせていただいたかという形でございます。

(公共事業運営室長)

少し補足説明をさせていただきます。県内の県管理の道路、直轄それから大きな農道も含めて道路整備戦略というものを今、県は持っているわけです。それが最初つくられたのが平成 10 年当時に最初の計画をしております。その時点においてもこの農道というのは道路整備戦略の中でも位置付けをしております、422 号がほぼ道路の交通容量と言いますが、満杯状態に近いという事でここでも 12,000 台通っておりますが、2 車線ですと、もうこれ以上交通量が増えますと逆にどんどん渋滞が増えるというような交通量でございます。当然それを解消する為には、基本的に 422 号の交通容量を増やすとなりますと 4 車線化というのが本来の対策になるかと思えます。部分的なネック解消というものもあるかと思えますが、トータルの交通量が多いので、その分ではやはり車線数を増やすという対策を、抜本的な対策としてとらなければならないわけです。現実には 422 号線の 4 車線化というのは不可能に近いと言いますか、膨大な経費がかかるわけです。その中でこのような並行した農道の計画があるという事で農道という道路機能だけではなくて、一般交通のバイパス的な機能も十分持つ道路であるというように、整備戦略の中でも位置付けている農道でございます。その時点でも、平成 10 年時点でもそのような道路ネットワークの整理はしているところでございます。

(農山漁村室)

すみません。1 点追加でございます。先程の終点の上野南部のここでございますが、現在遅れておりますが 3 月までに右折レーンは出来るように、私どもの方でただいま工事中でございます。3 月には完成いたします。

(委員長)

他にご意見いかがですか。よろしいですか。どうぞ。

(委員)

最後に私の方になりますが、現在の営農形態の集積率が 10 から 30%、平成 22 年に 30 から 99%の利用集積計画を出すという事になっていましたけれども、次回と言いますか、今後この部分で検討していくのに当初の計画、今後見直すという計画ではなくて今出ている計画で上野依那古地区の南側の地権者の人の生産性の便益率も多分変わってくると思えます。今の点線のラインの見直しになりますと、上野依那古の南側の地権者の生産性とか便益とか、労働時間の短縮便益も多少変わってくると思うので、次回このような機会がありましたらその変化もきちんとお示しいただいた方が良くと思います。あと、担い手率と言いますか、担

い手の方が確かこの上野依那古地区には2名程という事でした。それも平均年齢がかなり若手の担い手ではなくて、確か少しお年を召した担い手であったと思いますので、その辺りの部分も含めて長期に渡る利用集積計画ですか、こういったものもお示しいただいた方がこういった農道の土地改良事業としての説明にはきちんとした形になるかと思うのです。

(委員)

私の方からも実は1点お願いがあるのです。今後の計画において、多分新しいルートの変更等を行った時に、当然住民の方々の意見が様々出てきたりする変化があると思うのです。それで当初、地域の強い整備要望というような事があった時に、いくつか今までの検討している審査の中でお話を伺ってはいたのですけれども、より具体的な話にはどのような事が出てきて、どのような人達から具体的に出てきているのか、次の新しい方針の変更を説明した際にどのような意見が聴取されたのか、それからさらに新しいルートが決まった時にどのような受け止めをしていただいているのかという事も合わせて、出来たらとりまとめていただければと思います。そしてそれを私どもの方に教えていただいて、地元の人達がどのような意見であるかという事が、多分ここにつくる事による一番の最大な便益だと思しますのでよろしくをお願いします。

(委員長)

先程委員が言われた事を具体的に、いわゆるペーパーで見せていただくと非常にありがたいと思います。この委員会は常に地元という事は一体誰が地元なのかという事をかなり意識しておりますので、よろしくご配慮お願いいたします。他にいかがでしょう。よろしいでしょうか。事務局にお尋ねしたいのですが、審査をするのですが事業の継続ではなくて調査の継続をお願いしたいというように我々は理解してよろしいですか。

(公共事業運営室長)

審議の継続ですね。実際の事業としては調査をしたいという事ですね。当然審議を継続していただきたいという事です。

(委員長)

先程この1枚目にありましたように年度ごとのプログラムがありまして、具体的にはこのような事に入る事を継続承してもらえればというご提案という事ですか。

(農水商工部長)

冒頭にお話いたしました今までのご提案してきた部分につきましては、委員の皆様方の様々なご指摘をいただいて私どもも十分検討した結果、全く新たなルートを再検討していく、それにともなった環境調査に入るという事について、事業としてはこのまま私どもも当然何らかの形で進めていきたいと考えておりますが、審議を継続していただきたいという事です。それと全く新しいルートを再検討させてくださいという事です。環境調査に入って、勿論それについては地域住民の方々の同意を得たうえでありますけれども、進めさせていただきたいという事についてご審議をいただいて、ご了解いただきたいという事です。

(委員長)

はい。繰り返しますが、今説明があったような形で審査です。一旦休憩をはさみまして意見書を取りまとめます。再開は時刻、いかがでしょう。

(公共事業運営室長)

45分でどうでしょうか。3時45分という事で。

(委員長)

3時 45 分でどうでしょう。前もそれ程とらないと言いまして。それでは少し含みを持たせて 30 分から 45 分くらいにかけてという事で。それでは一旦休憩に入ります。

(委員長)

それでは委員会を再開いたします。今しがた休憩時に 8 番の農免道路事業上野依那古 2 期地区の意見書案と検討いたしました。私が読み上げます。なお文書化された意見書につきましては後刻、事務局より各委員に配布していただく事にいたします。読ませていただきます。

意見書

三重県公共事業評価審査委員会

1 経過

平成16年7月7日に開催した平成16年度第1回三重県公共事業評価審査委員会(以下、うえのいなこ委員会という。)において、県より農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業上野依那古2期地区の審査依頼を受けた。

この事業に関しては、同年8月9日に開催した第2回委員会、同年9月7日に開催した第3回委員会、同年10月15日に開催した第4回委員会、同年11月16日に開催した第6回委員会、同年12月16日に開催した第7回委員会及び平成17年1月13日に開催した第8回委員会において、県の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。また、この間、平成16年11月2日に開催した第5回委員会において現地調査も行った。

2 意見

(1) 農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業

うえのいなこ
8番 上野依那古2期地区

8番については、平成6年度に事業着手し10年を経過して継続中の事業である。

この事業は、平成16年9月7日に開催した第3回委員会において審査を行った結果、審議未了となったため、同年10月15日に開催した第4回委員会において継続審議を行った。

その結果、計画交通量の妥当性について判断できなかったため、同年11月2日に開催した第5回委員会において現地調査を行った。

この第4回委員会及び第5回委員会の審査結果を踏まえ、同年11月16日に開催した第6回委員会において審査を行った結果、当農道の当初計画が、農業効果のみならず一般交通効果の大きい計画であったことを考えると、ルート変更を必要とした時点で当農道の初期目的も変更になることから、改めて、農道の必要性について検討するべきであったと考えられた。したがって、これらを説明できる資料の提出を待って再審議としたところである。

同年12月16日に開催した第7回委員会において審査を行った結果、第6回の委員会で説明のあったアンケート調査を基にした計画交通量に替えて、ネットワーク手法を基にした計画交通量について説明を受けたが、前者の計画交通量に対して後者の計画交通量が著しく増加していたため、たとえ手法を替えたとしても著しく計画交通量に変化が生じたことは、その信頼性に疑問を持たざるを得ないものと判断された。また、県の調査は、既存道路の実態調査、すなわち、交差点や踏切での一旦停止や信号待ちなどの多様なファクターを踏まえて実測をしていなかったため、計画交通量との比較ができなかったことから、この妥当性、及びこれにかかる費用便益の再計算結果の妥当性を判断できなかった。したがって、これらを説明できる資料の提出を待って再審議としたところである。

今回、平成17年1月13日に開催した第8回委員会において、これまで行った委員会の

審査結果等を踏まえ、農免農道事業上野南部地区と直結できるルートを検討する方向で、再度、ルート設定を行い、平成18年度に改めて本委員会の審議を希望するとの説明があった。

本委員会は、農道を整備するのであれば投資効果の観点から国道422号のバイパス効果を最も大きく発揮できるルートが望ましいと判断していたところである。したがって、今回、県が、この方向でルートを検討されることに異存はない。

しかし、このルートには希少な野生生物が生育している範囲があることから、客観的な調査を行って希少な野生生物を保全した農道整備事業となるよう計画されることが重要である。

一方、費用対効果分析については、分析手法を変えたとしても、その結果が著しく変化したことは、県として責任ある分析結果を示せなかったものであり遺憾である。今回、実測に基づいてネットワーク手法により分析されたように、今後も、信頼性の高いデータを基に、農業外効果も含めて客観的な分析をされるよう望むものである。

また、ルートを変更することによって農業者の利用度にも変化が生じると考えられる。したがって、農業者の担い手対策も含めて長期的な農道の利用計画をされるよう求めるものである。

本農道については、地域の根強い地元要望がなされているようであるが、次回、本農道を再評価する場合は、要望されている具体的な方々の立場とその要望内容等を明確にされるとともに、農道を整備することによってこの方々の要望に対してどのような効果が発現されるのか評価を加えられたい。

以上、本委員会の意見を付して、「改めて本委員会の審議を受けたい。」とする県の判断を了承する。

以上でございます。よろしいでしょうか。それでは当意見書を持ちまして答申いたします。

(4) その他

(委員長)

次に議事次第4ですけれども事務局、何かございますでしょうか。

(観光・地域づくり分野総括室長)

その前に一言、御礼を申し上げます。部長は退席しておりますけれども、委員の皆様には本当に長い間ご審議いただきまして本当にありがとうございます。今、公表いただきました点を十分踏まえまして、客観的な対応が出来るよう地元への対応、それから環境への対応という事を十分行っていきたいというように思っておりますので、よろしくご指導をお願いいたします。どうもありがとうございました。

(事務局)

それでは事務局から連絡をさせていただきます。次回は2月3日の木曜日ですが、13時30分の1時半からこの三重県建設技術センター鳥居支所にて開催する予定でございます。当日は本年度これまでいただきましたご意見を踏まえまして、本県の事業方針を報告させていただきますのでよろしくお願い申し上げます。また、委員の皆様には年明け早々大変恐縮ではございますが、委員会終了後打ち合わせ事項がございますので、再度3階の控え室の方へお集まりいただきますよう重ねてお願い申し上げます。事務局からは以上でございます。

(委員長)

それでは本日の審議を終了いたします。ご協力ありがとうございました。

(終了)