

平成18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18年12月22日(金) 10時05分～18時55分

2 場 所 三重県建設技術センター 鳥居支所2階会議室

3 出席者

(1) 委 員

浦山益郎委員長、葛葉泰久副委員長、大森達也委員、大森尚子委員、芝崎裕也委員、南部美智代委員、野口あゆみ委員、松山浩之委員、山本亥栄委員

(2) 事務局

県土整備部

住民参画まちづくり分野総括室長

道路整備室長

都市政策室長

河川室長

住宅室長

公共事業運営室長 他

農水商工部

担い手・基盤整備分野総括室長

農山漁村室長

油谷農業基盤室長 他

桑名建設事務所

企画保全室長 他

伊勢建設事務所

事業推進室長 他

津市

公園緑地課長 他

鈴鹿市

河川課長 他

4 議事内容

(1) 三重県公共事業再評価委員会開会

(公共事業運営室長)

お待たせいたしました。定刻を若干過ぎましたが、ただ今から平成18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。なお、本日、議題の審議に入ります前に、事務局より委員会にお伺いしたい事案がございますので、事業室と傍聴者にはただ

今出ていただいております。その案件につきまして、まず事務局の方から説明したいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

（公共事業運営室副室長）

それでは、ご説明します。前回の委員会が開催される1週間前、県民から審査地区に対するメールでの意見書が、委員長と事務局のもとへ届きました。外部からの意見書に関する取り扱いは委員会で定めておりませんので、今回、事務局で対応方針（案）を作成しましたので、ご審議をお願いしたいと思います。

条例では、三重県が行った評価に対しての調査審議が本委員会の所掌事務と規定されております。そのため、外部からの意見等に対する調査審議は条例上委員会の所掌事務の対象外になります。しかし、委員会として三重県が行った評価に県民等の意見がどのように反映されているか関心のある部分でもあります。

事業室の行った評価は、当然県民等の意見が反映されているはずですが、「委員会開催までに委員会なり事務局に届いた意見に対しても時間的に許す限り事業室で検討していただきたい。そして、その意見が事業の継続の適否について三重県が行った評価に関連していれば、その検討結果を説明時間の15分間なり資料に反映していただきたい」というのが対応方針（案）の骨子でございます。

あと、事務手続きといたしましては、意見書はすべて事業室に集め、三重県が行った評価に関連するしないも含めて事業室で判断していただき、委員会に報告をしていただくこととなります。ご審議のほどよろしく願いいたします。

（公共事業運営室長）

事務局からの説明は以上でございます。意見書がもし出てきましたとしても、いろんな意見が出てこようかと思っておりますので、それが評価に関連するものであれば、事業室の方でそれに対応していただくということで、評価に何も関係ないものであれば、そのまま事業室の方の対応ということにさせていただきいたというふうな考え方でまとめさせていただいております。

（委員長）

審議としては、委員会条例のどこに該当して、それを取扱いとしてこのようにするというのを、検討するわけですね。

（公共事業運営室長）

基本的には第2条で評価していただく内容としては、公共事業の適否について三重県が行った評価に関する事項という形で定められておりますので、出されました意見書がその評価に関する事項であれば、事業室で自分たちが評価したときに、そういった意見についてもどういう形で対応しているかどうかを説明していただきたいという形で取り扱わせていただきたいなと思っております。

(委員長)

この資料の 16 番の第 2 条に所掌事務がありまして、(1)(2)(3)で整理すると、公共事業に関して三重県が行った評価に関する事項が調査審議する内容になっております。先ほどご説明がありましたように、県民から意見が寄せられた場合は、本部に集めて、事業室に判断をしていただきたいという取り扱いの方針が、今ご説明いただいたところでありますが、それについて質問ないでしょうか。

では、質問がないようですので、次に議事を進めてください。

(公共事業運営室長)

はい。それでは、この取り扱いで、今後もし意見がまいりましたら処理させていただきたいというふうに思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。それでは、本来の審議に入りますので、まず事業室の方に入ってください。

(事業室 入室)

(委員長)

傍聴者は今日おられるのですか。

(公共事業運営室長)

傍聴者もおりますので、入っていただいてよろしいでしょうか。

(委員長)

よろしいでしょうか。はい、お願いします。

(公共事業運営室長)

わかりました。傍聴の方も入っていただいでください。

(傍聴者 入室)

(公共事業運営室長)

それでは、委員会を再開させていただきます。本日は 10 名の委員中 9 名の委員にご出席いただいでおりましたので、三重県公共事業評価審査委員会条例第 6 条第 2 項に基づき、本委員会が成立することをご報告いたします。

申し遅れましたけれども、私、本委員会の事務局を担当しております県土整備部公共事業運営室長の平手でございます。よろしくお願ひしたいと思います。

では、傍聴者として報道の方に入っていただいでおりました、ちょっと頭で写真撮りされたいということですが、よろしゅうございませうでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

(公共事業運営室長)

ありがとうございます。それでは、結構でございますのでお願いします。

それでは、会議に入ります前に、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。資料は赤インデックスを付けまして 17 資料をご用意しております、赤いインデックスで 1 番から 17 番まで付けております。そのうち資料 8 には青いインデックスで 8 - 2、106 - 2、107 - 2、108 - 3 の 4 冊を添付いたしております。また、今日は事後評価のご審査もお願いしたいと思いますので、資料 10 に青いインデックスで 501 - 1、502 - 1、503 - 1、504 - 1 の資料を添付いたしておりますが、ございますでしょうか。

それでは、資料 1 の議事次第に従いまして、早速会議に入らせていただきたいと思います。事務局から委員会の所掌事務と議事進行の説明をさせていただきます。

(公共事業運営室副室長)

本日の審議案件は 10 件と非常に多く、また本年度 6 回目でございますので、ごくごく簡単に委員会の所掌事務と議事進行についてご説明いたします。まず、委員会の所掌事務につきましては、資料 16、三重県公共事業評価審査委員会条例をご覧ください。条例の第 2 条で委員会の所掌事務を規定しております。第 1 項第 1 号におきましては、公共事業の再評価に係る調査審議についてご審議していただき、事業の継続か中止かのご答申をいただきたいと考えております。また、同項第 2 号では公共事業の事後評価に係る調査審議についてご審議していただき、今後新たに計画する事業等へ反映させる事項などのご答申をいただきたいと考えております。

資料 10 の三重県公共事業再評価実施要綱をご覧ください。この要綱の第 3 条で、事業主体が再評価を行う際の 5 つの視点を規定しておりますのでよろしくお願いします。

最後に資料 14 に委員会の運営要領、資料 15 に傍聴要領を添付いたしております。本日傍聴されます皆様におかれましては、お手元の傍聴要領をよくお読みの上、円滑な三重県公共事業評価審査委員会議事にご協力いただきますようお願いいたします。

次に、議事進行でございますが、最初に前回審議未了のため継続審議となりました県の農道事業 2 件をお願いしたいと思います。次に、再審議となっております県の道路事業、鈴鹿市の河川事業 2 件、津市の都市公園事業の順でお願いします。再評価につきましては、継続審議の案件ばかりで新規箇所はありません。次に、資料につきましては、今までの委員会と同様に赤いインデックスの資料 5 に全体計画内容と残計画内容を記載した再評価審査箇所概要一覧表を、赤いインデックス資料 7 に過去の再評価結果一覧表を、赤いインデックス資料 17 に本日審議箇所の第 1 回、第 4 回、第 5 回の当委員会の意見書と、平成 16 年度に当委員会で審議されました農道上野依那古 2 期地区の意見書を添えてございますので、お役立てください。

審議方法はこれまでの委員会と同じ手法ですし、再審議の地区ばかりでございますので、説明を省略させていただきます。よろしく申し上げます。なお、事後評価につきましては、再評価の審議終了後説明いたしますので、よろしく申し上げます。

(公共事業運営室長)

委員長、ここまでで何かご質問等ありましたら、よろしくお願ひしいたします。

(委員長)

皆さん、いかがでしょうか。では、進めてください。

(公共事業運営室長)

はい。それでは、早速ご審査の方に入っていただきたいと思いますので、よろしくお願
いします。

(委員長)

はい。それでは、ただ今から再評価対象事業の審査を始めたいと思います。議事次第に
従いまして、まず農道事業から審議を始めたいと思います。この2箇所は前回審議未了で
したのですが、前回お見えでない委員も本日まで出席いただいておりますので、最初に前回
の概略説明を簡単にお願いたします。また、県民の方より依那古地区に対する意見書を
いただき、それを事務局より送付していると思いますので、その意見が事業の継続の適否
についてどのように関連しているか、それについても事業室のご説明をいただければあり
がたいと思います。

なお、本日の委員会終了時間は概ね 17 時過ぎといたします。それでは、説明者の方、
簡潔にご説明をお願いいたします。

3 番 広域農道整備事業 中勢3期地区 津市、松阪市

4 番 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 伊賀市

(農山漁村室長)

農山漁村室長の中山でございます。どうかよろしくお願いいたします。前回の資料の3
- 1の広域農道整備事業中勢3期地区ということで、前回プレゼンさせていただいており
ますので、ポイントだけご説明申し上げたいと思います。

まず、15 ページをご覧ください。本地域は津市と松阪市の旧嬉野町と三雲町からなる
中勢地域一体の社会的経済的にまとまりのある生活圏を形成している地域全体でございま
す。この地域に広がる広域農道団地における農道網の幹線となる広域農道の整備を実施す
るものです。今回、再評価をお願いしておりますのは中勢3期地区ということで、下の部
分の赤色の路線でございます。上の部分の中勢地区及び中勢2期地区と合わせて全体で延
長は26.7kmでございます。

次に、27 ページをご覧ください。中勢3期地区は、平成7年に全延長
11.2km で採択されまして、翌年に工事着手をしましたが、今回事業計画を見直しまして、
一志嬉野工区の整備を中止することとしまして、全延長5.9kmの事業計画としました。現
在、津市一志町波瀬地内の一志工区1.2km、まん中の部分でございます。国道23号線か
ら松阪嬉野町権現前の主要地方道松阪嬉野線までの嬉野三雲工区3km、右の部分でござい
ます。の区間の供用を既に開始いたしております、農産物の流通促進のアクセス時間短
縮や利便性の向上が図られているところでございます。また、残る白山工区、左上の赤の
部分1.7kmにつきましては、現在ある県道久居美杉線と一部狭い区間のある白山小津線。

茶色の薄い部分ですが、そこと比べましてその所が狭いのもありまして、時間短縮を図ることを目的に計画をいたしておるところでございます。

次に、29 ページをご覧くださいと思います。整備を中止しましたので、赤の点々で書いてある部分、一志嬉野工区は代替機能を有する県道白山小津波瀬バイパスが完成したことから、県道を利用するよう計画を変更したものです。事業採択以降に県道白山小津線の整備が進み、一志嬉野工区と平行し、一志町波瀬地内を迂回する波瀬バイパスが平成17年9月28日に供用が開始されまして、流通輸送面において有効に利用されており、広域農道団地における農道網の幹線農道としての利用が可能であり、一志嬉野工区を施行したとしても、県道利用に比べ大きなメリットが期待できなことから、計画を見直しました。今回の見直しにより、全体事業費が40億6000円となり、これは採択時に比べ11億9000万円の減となりました。

次に、効果です。32 ページをご覧くださいと思います。本農道は北端で県道亀山白山線に、南端で松阪市三雲町小津地内の国道23号線に接続することから、より広域的な地域の連携も期待できるとともに、中勢地域の南北の幹線ルートとして営農走行経費、一般交通のアクセス時間、アクセス経費等の節減効果を見込め、本事業による費用対効果分析は2.73となります。走行時間の短縮により、労働時間短縮便益とアクセス時間削減便益が主な効果であり、この2つで効果の8割を占めております。なお、広域農道計画には県道利用区間等がありますが、効果の算定にあたっては、広域農道整備事業で整備した区間を走行することによる効果のみを算定しております。また、残事業について費用対効果を算定しましたところ、本年度以降実施する予定の白山工区に関する費用対効果分析は2.08となっています。全体事業に比べ低くなっていますが、これは白山工区が山間部を走行するルートであるため、工事費が他の区間に比べ高くなっていることによるものでございます。

次に、33 ページです。全線完成により、県道亀山白山線、国道23号線、名阪国道を経て大消費地である中京・京阪神方面へのアクセスがスムーズになり、輸送時間の短縮、生産コストの低減につながることへの期待が高まっているところでございます。また、本農道が市町村合併による地域の連携等の交流の促進につながることへの期待も高まっており、早期の事業完了が求められています。ということで、当事業を継続したいと思いますので、どうかよろしく願いいたします。

それから、引き続きまして、農免農道の上野依那古2期地区ですが、ご説明申し上げたいと思います。前回の資料の4-1と今日の資料の一番最後に4-2ということで付いておると思います。今日は、4-2の方の今日の最後の方の資料を、ちょっと追加資料等をつくってまいりましたので、それで説明申し上げたいと思います。

当地域は、旧上野市南部の木津川の右岸に拓けた水稻を中心とする農業地帯であり、赤く示した部分が上野依那古2期地区でございます。計画農道は、本地域の農産物を友生カントリーエレベーター、右の上の所でございます。猪田ライスセンター、左側の所。農業倉庫への輸送や、これらの施設から市場への輸送に必要な農道の整備を行うものでございます。

平成16年度の再評価におきましては、希少植物である天然記念物のタニヘゴ、この黄色で示してある部分ですが、保全に配慮し、赤の実線で示しますルートで評価を受けさせ

ていただきました。左の方へ曲がっている部分でございます。このルートでは、上野南部地区、下の部分と、上野依那古2期地区、上の部分とを結ぶ県道枅川青山線が狭小で、国道422号線のバイパス的機能が期待できなことから、上野南部地区と併せて国道422号のバイパス的機能を有する農道とすべきとのご意見をいただきました。併せて、新しいルートを検討するにあたり、ご覧のこの4項目のご指摘をいただきまして、これについて検討いたしました。

まず、希少な野生生物を保全する農道計画となるよう計画することにつきましては、上から順番に概略ルートの選定、水文水質調査の実施、地域合意の形成、環境への負荷軽減の検討を、農免農道上野依那古2期地区環境調査検討委員会を中心に検討してまいったところでございます。まず、水文地質調査結果に基づきまして、タニヘゴ群生地への水供給の概念を示したのがこの断面でございます。タニヘゴは右の黄色の部分ですが、タニヘゴ群生地の左側、山になっている部分ですけど、花崗岩でできており、降雨直後の表面流出が主体で、長期的な地下水供給は少なく、右側古琵琶湖層分布域からの地下水供給が多いことがわかりました。群生地への地下水供給に影響を与えないためには、2つ池の西側の山の尾根を越えた場所に道路計画をすれば、タニヘゴ群生地の湿原に影響ないことがわかったため、左側の部分になりますBルート、Cルートで検討することといたしました。

次に、Cルートにつきましては、枅川集落内のまん中の所を通過するために、枅川集落にて意見を伺ったところ、農道は必要と考えているが、集落内を通すことは安全性とか騒音などから問題があるということで、了解は得られませんでした。

検討結果を一覧表にまとめたのが右の上の表でございます。総まとめになりますが、Aルートはタニヘゴ生息地への地下水供給に影響があり、Cルートは地元住民から安全性、騒音などに反対が強く了承が得られませんでした。そのため、Bルートについて希少生物や埋蔵文化財への影響について検討することといたしました。Bルートでは、タニヘゴ群生地への影響はありませんが、何らかの施策が必要となる希少種につきましては、表の右側の部分ですが34種見つかりました。これらの希少種についてとるべき対策工法や保全措置をとりまとめ、環境調査検討委員会へ提案し承認を得たところでございます。

次に、農業者の担い手対策を含めた長期的な農道利用計画を策定することですが、上野南部の明日の農業を考える会で、将来の営農体制や栽培作物、ントリーエレベーターなどへの農業施設の利用計画について検討いただくとともに、農業者に営農アンケートを実施し、将来の地域の農業について検討いたしました。今後も稲作中心で、担い手への集積による経営規模の拡大を基本に農業の振興を図っていきたいというふうな意向でございます。農業を考える会で、将来の営農作物はどうかという中で、伊賀米を中心とする示してございますこれらの作物が生産されると考えられました。

次に、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するために、地区懇談会や自治協議会などを開催し、アンケート調査を実施し、具体的な要望内容を確認しました。写真はそのときの写真です。ご覧の青とかピンクとか緑とか黄の丸で示してございます範囲でアンケート調査を実施いたしました。全戸数5063戸のうち908戸に調査を実施し、702戸の回答を得ました。地域の農業者の方にいただいた主な要望はご覧のとおりでございます。詳しくは資料を配付してございますので、そちらをご覧いただきたいと思います。上野南部地区を継続することを強く要望されるとともに、ントリーエレベーター

ターへ行くのに便利になる。ほ場整備の幹線をバイパス的に利用されるのは困る等の意見をいただいております。地域の方にいただいた主な要望はご覧のとおりです。丸山中学校周辺で通り抜けてくる車両が多く危険である。上野南部農免と直接結んでほしいなどの要望をいただいております。また、早期完成を求める意見を多くいただいております。依那古、比自岐、神戸の3地区の住民自治協議会からは、早期完成の要望書をいただいております。地域外の方には直接お話を伺っておりませんが、アンケート調査で多くの方に、完成後は通行するというふうなお答えをいただいております。

最後に、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するのか評価を加えること、また、費用対効果の信頼性の高い分析を実施することについてですが、地域で考えていた実現性の高い将来の営農作物や農業用施設の利用計画に基づき決定した輸送経路について検討し、計画農道を走行することにより節減される効果を算定することにより、信頼性の高い農業効果の算定が可能となります。また、地域の方々の要望内容に対してどのような効果を発現できるか示すことができると考えます。また、地域の方々の要望内容に対してどのような効果が発現するかにつきましては、農業面ではカントリーエレベーターへの経路を確保し、営農への支障を解消するとともに、労力の節減を図ること。生活面では中学校前の道路を迂回する車を減らし、中学生等の安全が確保されるとともに、通勤時に農免農道を利用することで422号線の混雑が解消されることを考えております。一般交通については、適切に現況の交通量を解析し、将来交通量を適切に予測することで、信頼性の高い本農道の利用計画が策定できると考えています。このため、専門的な知識を有するコンサルタントに作業を委託するとともに、大学の交通工学専門家の助言を聞いた上で、現況交通の解析手法や交通量の予測手法の算定を行いました。これらの作業により、信頼性の高い将来交通量の算定ができたと考えています。この将来交通量に基づき事業効果を算定することで、信頼性の高い一般交通効果の算定が可能になるとともに、農免農道を走行される方々に対してどのような効果が発現するのか示すことができると考えています。引き続き、替わります。

(農山漁村室)

それでは、引き続きまして、県民の方からいただいておりますご意見について簡単にご説明させていただきたいと思っておりますので、資料の方、よろしく申し上げます。それでは、ご意見について、簡単にご説明させていただきます。

費用便益計算については、ご覧の3点のご意見をいただいておりますので、順番に説明させていただきたいと思っております。まず、1番目といたしまして、事業費が増額しておりますのに費用対効果が上昇している。効果の見方がおかしいのではないかというご意見をいただいております。それにつきましては、今回効果が上がりました原因は、割引率が5.5%から4%に変更されたこと。それと、一般交通の効果が当初はほとんど計上されていなかったことが主な原因となっております。今回計上している効果を計画当初の割引率5.5%で計算させていただきますと、効果は1.11と大きく減少するような形になっております。

次に、軽トラックから中型トラックなどへの買い換えがそんなに進まないのではないかというご意見をいただいております。基本的に輸送機種の大規模化につきましては、

農地を集積する、担い手の方に農地を預けるという行為によって、担い手が使っているトラックの使用割合が増加するというを中心と考えておるところです。昨年実施いたしました農業交通量の調査におきましても、トラックの輸送が全体の輸送に占める割合が30%という数字が既に出ておりまして、計画どおり大型機種への移行が進むものと考えているところでございます。また、旧上野市内のデータしかございませんが、旧上野市で認定農業者という制度がございまして、認定農業者に農地が集積している割合というのが市町村ごとに出ておるのですが、その割合が上野市では平成8年は4%でしたのが、平成15年には17.1%まで大きく上昇しておりまして、これからも集積は進んでいくのではないかなと考えているところでございます。

次に、効果を算定するにあたって高額な時給が設定されておるといご意見についてですが、まず農業用効果につきましては、すべて国の方で統計調査されて出ている答えの人員費を使っております、具体的には農家の輸送であります一次輸送については、農林水産省が出しております「農畜産物生産費における家族労働評価単位」という時給を使っております、それが1時間当たり1830円という形になっております。農業輸送の2次輸送、農協等による輸送につきましては、「建設・港湾輸送関係事業の賃金実態、屋外労働者職別賃金調査報告」の中の1時間当たり賃金1842円というものを採用しております。それで、一般交通につきましては、農業の方ではなくて県道の整備など、街路もそうなんです、そちらで計算しております対費用効果の算出手法を準用いたしております、建設省が示しております時間価値原単位を採用しております。こちらが時間当たり3771.6円となっております、これは農水商の単価と比べて非常に高額となっておりますけれど、農水省の単価がドライバーの人員費だけしか見ておりませんのに対しまして、こちらは同乗車の方の費用などを足しておるので高価になっておると聞いております。

次に、国道422号線の通行困難についてということいろいろご意見をいただいております、このご意見は国道422号線は渋滞もなく走りやすい道路であるため、農免農道に流入する車両はほとんどないのではないかと。将来の一般交通の考え方が適切に算定されていないのではないかとというご意見ですので、一般交通の考え方についてご説明させていただきたいと思っております。

計画一般交通量につきましては、先ほどもちょっとお話させていただいたんですけど、専門的な知識を有するコンサルタントに作業を委託するとともに、大学の交通工学の専門家の先生に助言をいただきまして、現況交通の解析手法や交通量の予測手法の選定を行いました。具体的には、最新の手法であります利用者均等配分。これは複数ルートある場合はどちらのルートを走行しても同じ所要時間になるように交通量が配分されていくという考え方なんです、これは常に渋滞しているような道路ではないと合わない部分があるということで、この地域には所要時間の比率、所要時間が違うものという前提で、その比率によって交通量が配分されていくという経路選択率に基づく交通量の推定の方がよいのではないかとというご意見をいただきまして検討して交通量を算定し、その結果、ご覧の1901台という一般交通量を推定しているところでございます。この1901台と一般交通量は、当初想定したより多い数字となっておりますが、昨年17年9月に実施いたしました交通量調査の結果でいきますと、昨年開通しました上野南部地区の始点部で、既に730台の走行がございまして、それから既に開通しております上野依那古地区、今回審議してい

ただいている2期地区と計画を一緒にやっている地区なのですが、そこで既に1240台の交通量が確認されております。現在、これも昨年のデータなんです、422号線の市部交差点。県民の方のご意見にもここが渋滞するよというご意見があったのですが、おっしゃられるように、上野市内方面に1日5028台の通行がございまして、そのうちゆめぼりすの方向へ右折する車が1035台ございます。これが渋滞時、朝の7時から9時のデータになりますと1659台の市内に向かっていく車の内500台ほどが右折する。3台に1台が右折するような状況でございまして、上野依那古2期地区が完成しまして上野南部地区と2車線の道路で結ばれましたら、より多くの車両がこの農免農道に流入してくるのは容易に想像できるのではないかなというふうに考えておるところでして、1901台という一般交通量の想定は概ね妥当ではないかなというふうに判断しているところでございます。

それから、最後に農免農道の採択基準は既に失われているのではないかなというご意見についてです。まず、1つ目の農林業就業人口の比率が30%以上、農地の人為的廃面積の比率が概ね1%未満であることということが、農免農道の要領に謳われておるのですが、これは農業振興対策が講じられている区域で事業を実施する必要があると認められるときにはこの限りではないということがありまして、この計画に該当するものとして、上野市が当時、野菜生産出荷近代化計画と酪肉近代化計画というのを策定しておりまして、これが農業振興対策に該当しますので、本要件については検討はしてないのですが、事業の採択基準は満たしております。

それから、もう1つ、交通量の過半が農業にかかるものというのは、計画農業交通量が計画交通量の過半であることと規定されておりまして、ご覧のように、先ほどの1901台に対して1924台ということで、計画交通量は過半であり、100台以上の交通量があるということになっております。この計画交通量については、当初計画から変わっておりますので、この再評価に先立ちまして国の事業担当、事業計画担当に説明してきたところでして、まだ最終的な答えまで出てないのですが、事業の可否については国の方が最終的な判断を下すことになると思うんですけど、県としてはこの数字で採択基準を満たしているんだということに考えておるところでございます。

簡単ですけど、以上で説明を終わらせていただきます。

(委員長)

はい、ありがとうございました。今、2つの事業についてご説明いただきましたが、まず最初の中勢3期についてご意見、ご質問がありましたらお願いします。

確認ですが、先ほど説明の中で、B/Cの農道部分のみで便益を計算したとかいう説明のように理解したんですが。

(農山漁村室)

今回は全路線で対費用効果だけはじかせて示させていただいたんですが、委員の方から「残事業でもはじくべきではないの」というご意見をいただきました。県土の方で確認しても、県土の方はそうしておるということでしたので、うちの方でも追加させていただきます。残事業と残事業をすることによってはじく効果の対費用効果も今回追加でご説明はさせていただいたんですけど。ですから、このページだけは配付させていただいてな

いんですよ。

(委員長)

そうですか。それで前回と資料が合わない。では、それを補足していただけますか。前回総便益が621億円、費用が228億円、B/Cが2.73だったんですね。

(農山漁村室)

もともとの事業の対費用効果ですので、農道の事業を出すときには、中勢3期地区の広域農道については、その地域の営農団地の幹線となる道路をつくろうという目的ですので、県道利用区間も広域農道の一部として指定しておるんですけど、事業における対費用効果としては、もともと農道を走って節約できる所しか計上しておりませんので、県道を走ることによる効果というのは、もともと計上はさせていただいてないんです。

(委員長)

ちょっともう少しわかりやすく言ってほしいのですが。今回は中勢3期の全部についてのB/Cが計算されたんですね。

(農山漁村室)

そうです。今回は全体。もちろん県道はまったく効果の中には入れておりませんが、中勢地区全体で効果をはじめておりました。今回お示しさせていただきましたのは、今現時点までに終わったものは除外しまして、今からやる残っている白山工区のみを経費をコストにして、白山工区を通ることによって生まれる効果をはじめております。

(委員長)

31ページの地図で説明してください。

(農山漁村室)

これですと全体が写ってないので、最初のページに行かないとだめなんですよ。このページで。農道として1期、2期、ここはすべて農業の事業でやっておりまして、3期地区で赤い部分をやるんですけど、全体というのは1期と2期の部分と赤い部分を走行することによって節約されるやつを前回上げさせていただいた。節約というか節減される効果を。我々が建設した農道を走行することによって節減できる効果を今回は計上させていただいて、それを全体として称しておったんです。今回はこれからしに行く白山工区だけの効果とこれからかける効果を上げさせていただいたという形です。

(委員長)

松阪市の所の赤い部分はもう終わっている。

(農山漁村室)

終わっている所ですけど、この終わっている所もすべて入れた効果を前回上げて、今回

これもこれも終わっていますので、今から残りはこれだけなんですよ。

(委員長)

今回、白山工区について計算したら、どうなったのですか。

(農山漁村室)

それが2.08と少し全体に比べると下がっていると。

(委員長)

もう少し大きく映せませんか。これ資料はないでしょ。簡単に説明してもらったらいいんですけど、農業車両が何台通って、それがショートカットするから時間短縮便益になるわけですね。それによって発現する効果はどういうものを計上しているかをちょっと補足して欲しい。項目は手元にあるので、それでいいんですけど。

(農山漁村室)

基本的にはこの工区が残っておりまして、現在はこの県道白山美杉線、このくの字の所を通過しております。ただ、このあたりが狭小でかなり交互通行が難しいような所もございまして、それをショートカットする形でもって効果を出すというのが、簡単な目的でございます。どんな効果を見ているかと言いますと、この距離が当然短くなるわけですから、時間短縮、人件費は下がります。それから、距離も短くなりますので、走行にかかる経費が安くなります、というのがメインです。

(委員長)

交通量の分担率がわからないのでちょっと教えてほしいのですが、前回の資料を見ると、農業系向上効果の方が一般交通の効果よりも大きいわけですね。だから、農業用車両と一般車両の割合がどんなものか聞きたいのです。

(農山漁村室)

それにつきましては、半々ぐらいに、若干農業効果の方が多くなってございます。

(委員長)

そうすると、先ほどの依那古と掛ける単価が違うのかもしれませんが、先ほどの説明で賃金だと、農業用の賃金よりも一般交通の賃金の方が2倍か3倍ぐらいですよ。そうすると、半々だと農業効果よりも生活環境整備効果の方が多んじゃないかなとか思ったんですけど、今日の分についての数字はわかりませんが、先ほどの説明とちょっと違和感があるなと思うのですが、どうでしょうか。

(農山漁村室)

依那古地区につきましては、かなり一般車両がたくさん。

(委員長)

質問の意図は、分担率が農業用車両、一般車両半々と言われましたよね。先ほど依那古の説明の中では、一般車両の効果は2倍か3倍ぐらいの賃金でしたよね。だから、同じ原単位を使われたかどうかわかりませんが、農業用効果よりも生活環境効果の方が高いんじゃないかなと。

(農山漁村室)

それは2点ほど考え方が違うところがございます、農業用の交通台数というのは、農業用の効果というのは、1年間にこの地域でどれぐらいの農産物がとれて、それを輸送するときに計画農道を走った場合、どれぐらい費用が削減できるかというのを示しております、農業用台数というのは、1年中の中で見た走っている台数が一番多い日をとっていますので、全体の輸送量と計画交通台数がきれいに正比例しているわけではないんですよ。

(委員長)

もうちょっとわかりやすく言ってもらえますか。

(農山漁村室)

ちょっと時間いただいたら、全体の簡単な効果の考え方みたいなのを説明させていただいて、その上でさせてもらうとわかりやすくなると思います。ちょっと時間いただいていますか。事例が上野依那古の例を使いながら説明しているのですが、3期とは違うのですが、どういうふうにして農業効果を出しているかというのを簡単に理解いただけるような資料をつくっておりますので。

農道の効果なんですが、道路をつくることによって出てくる効果は、基本的には走行距離の短縮と走行速度の上昇、狭い道が広くなることによって大きな車が使えることによる効率アップ。この3つを考えておまして、それによって輸送時間の短縮、走行経費の削減が図れるというところを効果に出しておるところです。具体的にどういうふうに出しているかと申しますと、これは上野依那古の例ですが、ちょっと見にくくて申しわけないです。地域を10地区のブロックに分けて考えてあります。まず、地域を輸送をどういうふうにして経路。この地域のはライスセンターに運ぶときにどこへ持っていくのかという経路を想定するために、地区を10個に分けてやっています。その次に、その地区でどんな農産物がつくられるかというのを想定してというか、計画を入れまして整理します。上野依那古10地区ではこんな営農体系で計画しているところです。

次に、各ブロックごと、栽培面積から標準的な生産量を使用して、農産物の輸送量を算定します。それがこの表の右から3つ目の所、輸送量になります。これは1ブロック、2番という所で、その部分の事例ですが、1ブロックの事例になっています。ここでは友生カントリーエレベーターへ輸送する米と、農家が自己消費する米、地域でとれました種籾を種子センターへ運ぶ、その場合に計画農道を通行するというところで、右から3つ目の欄、農免利用と書いてある所ですが、ここに書いてある農産物の量が計画農免を通る量という形で、まずどれぐらいの農産物が運ばれるのかというのを決めます。

それで、具体的には、次のページで、ライスセンターに運ぶ場合は、当初は左422号線、

農免のないレーンを走っていきますけど、農免ができますと緑の線で走りますので、ライスセンターへ行くときには計上する。次に、猪田のライスセンターへ行く場合は、うちの計画農免はまったく通過しませんので、この量についてはまったく算定しないということで、1つ1つ生産物について検討いたしまして、農免農道を使うかどうかという検討をします。

そういうことを上野依那古では10個の箇所においてすべてやりまして、集計したのがこの表になってきます。すべての地域でとれるものを計上するのではなくて、それぞれのブロックで想定した農産物が輸送先に行くのに関して農免を通るやつだけ一覧表にするとということです。上野依那古で一覧表にしたのがこの表でございます。上野依那古の場合は農家が輸送する1次輸送につきましては、2465tの農産物が運ばれる。それぞれの計画距離については、それぞれの量で加重平均して出しておるのですが、このように現況どれくらい走っていて、計画ではどのくらいになるというのが算出されることとなります。

次に、これで地域でとれる農産物が計画している農道を走る量が算定されるのですが、それを当初と計画で車種別構成比率というのがございまして、運ぶ車はすべて一定ではございませんので、地域の实情に合わせて当初と計画で輸送量を配分していくこととなります。上野依那古の場合は、農水省で示している標準的な割合から車種別コースを決定しているのですが、まずは輸送量を積載量で割り戻して走行台数を算定していくこととなります。その後、走行距離と走行台数と走行速度から走行時間を算定するという形になりまして、その後に農産物の積み下ろし時間を加算して全体の必要時間を出すと。

具体的には次のページで簡単に説明させていただきます。中型トラックで1次輸送で2465t、先ほどのやつをするときの計算例ですが、全部で2465tあるうちの10%を2トントラックで運ぶと想定した場合は、当然246tの農産物を運ぶ。走行台数としては、2トントラックでは1.87tの農産物が運べますので、それを割って往復2台ということで何台必要かという走行台数263台を出すこととなります。その台数と走行距離、走行速度で総走行時間が算定されまして、それに足すこと積み下ろしに必要な時間。これも機種大きさによって変わってきますので、それぞれの機種ごとに何分かかるといものを想定しまして台数と、それと何人かかるかというので時間を出しております。この場合は529時間という形になりまして、その85時間と529時間を足しまして、現況で中型トラックで輸送する時間は614時間かかるというような形を出しております。これをそれぞれ計画と当初でそれぞれの大きさの輸送機種でやって、それを合計した差し引きを走行経費節減効果として計上するという形になっております。次に、この表が。

(委員長)

もう少し簡潔にしていただけませんか。

(農山漁村室)

これが先ほどの時間に説明があった1次輸送、2次輸送の単価ですね。この単価を先ほどの時間の差で出た時間に掛けて答えを出すという形になっております。

(委員長)

今のご説明は、農業分野の労働時間短縮便益の根拠の説明ですね。

(農山漁村室)

出し方ですね。中勢3期になってきますと、先ほどのようにブロック分けしてそれぞれの作物をどこへ持っていくかというのを想定した上で、白山工区を走る部分だけピックアップして、そのそれぞれの計画と変更後の距離を加重平均して出しておりますので、作物によって距離も違いますし、すべてを出してこないという説明ができないという形になっていまして。

(委員長)

私の質問の意図は、農業の便益と一般交通の便益のバランスが、どのような根拠で見積もられたのかというのを確認したかったんです。先ほど交通量が・・・(テープ交換)

(農山漁村室)

・・・ピークの月の標準的な1日あたりを出しますの。

(農山漁村室)

申しわけないです。私、今半々と申し上げたのは、便益が半々と申し上げたものですから、台数ではないんです。ですから、委員長さんおっしゃられたように、もうごもっともな疑問で、当然中勢の方は一般車の台数が少なくなっております。

(委員長)

それを教えてください。要するに印象として、ショートカットの恩恵を受けるのは、広域交通というか、松阪方面というか、この辺は何と言うんでしたっけ。多気郡ですか。多気郡からずっと北の方に長距離走る人はこのショートカットの恩恵をかなり受けると思うんですね。

(農山漁村室)

そうですね。基本的には津近辺でとれた作物を、逆に中央卸売市場の南の松阪へ運ぶというのが1つあるんですね。北でとれたものを南に運ぶというのが1つあります。南へ運ばれたやつを、今度また市場へもう一回運ぶというようなものも出てきます。今度は南でとれたものを北へ向かって、京阪神とか中京の方へ運ぶというのも利用されるということです。

(委員長)

単純に言うと、農業者がこの白山工区によって恩恵を受けているんだなというのが、実感と数値で確認できればいいんですけど。

(農山漁村室)

今、中勢3期地区の方で計画しておりますのが、全体で2766台。

(委員長)

それ、どこを見ればいいのですか。

(農山漁村室)

申しわけないです。台数は資料の中に入れてございませんので。わかってはおるんですけど、どこに書いてあると言われると。一般交通量で今見ておりますのが、中勢1期地区につきましては1131台一般交通見ておまして、2期地区については756台、3期地区につきましては、白山工区について614台、嬉野三雲工区について1134台の一般交通量を、効果の中で算定しておるとい形です。

(委員長)

農業用車両。

(農山漁村室)

農業用車両については、効果は台数ではなくて輸送量でいっちゃうので、計画交通量とは違う形になっちゃうんです。年間総台数に想定するとという形になるんですけど。ピーク区間で、今うちの効果で算定しているのをピークで算定すると、1404台がピーク日のピーク区間の日最大交通量という形になっております。

(委員長)

白山工区で。全体で。

(農山漁村室)

これは中勢の1期地区の部分だと思います。

(委員長)

ピークというのはどこで計るのかわかりませんが、全体で農業車両が1044台通る。

(農山漁村室)

1400台です。

(委員長)

白山工区に限定すると、白山工区の一般車両が600台、半分以下だと。そういうことですね。ちょっと確認が長引きましたが、ご質問ありましたらお願いします。はい、どうぞ。

(委員)

先ほどの委員長のお話と関連して、私が教えていただきたいのは、三雲地区の道路ネットワークをどうやって評価されているのかなということです。つまり、先ほども言われましたように、中央卸売市場に出荷されるということですが、今の23号線と旧23号線の交

差する三渡橋の所を工事をしています。この 23 号線が延びてくるわけですね。そうするとこの部分の出荷とか、ここにも道が 1 つ細いのがありまして、このあたりのネットワークの評価というのはどういうふうにされたかというのを教えていただきたいのですが。

(農山漁村室)

ネットワークといいますか、確かにご指摘のとおり、中勢バイパスとこの路線というのは直結はしておりません。我々が考えておりますのは、今ここから 23 号へ出て、23 号を経由して中央卸に入るといったようなことを考えておりまして、それをまた遠くへ運ぶ場合は、中勢バイパスに必ず乗りたいわけなんです、その場合はもう 1 本県道ここにございまして、これと中勢バイパスは平面タッチをします、側道を利用して、ここから側道を利用してこのジャンクションから乗っていくということを考えております。

(委員)

私が聞きたいのは、23 号線の新しい道ができるのであれば中央卸売市場はこのあたりだと思いたいのですが、この新しい道を使って中央卸売市場へ行くということはないのかということです。そうすると、その部分の便益計算というのをどういうふうにされたのかなということです。計画上、今建設もう始まっていて、橋も架かっているところだと思いますので、実現も近いと思いたいのですが、このあたりの延伸があれば、この交差点に入っていきますので、ここから中央卸売市場へは行けると思うんですね。その部分の評価というのはどうされたのかなということです。

(農山漁村室)

ここはちょうど中勢バイパスと鳥羽松阪線の交差点の所あたりだと思いたいのですが、直接中央卸には進入できないような形になっていると思うんです。ですので、これを走ってきたら 1 回左折をして、また戻るような形でないと入れないというふうに。

(委員)

それはそうかもしれませんが、でもそっちの方が早い場合もあるわけですね。もう 1 つ、渋滞の混雑というのもこちらを使うというのがあるので、渋滞緩和効果というのもちょっと変わってくると思うんですが。

(農山漁村室)

我々考えましたのは、ここに大きな農地の固まりがあると。以前、このあたりで 700 ~ 800ha のほ場整備をしておるのですが、そのまん中に既設の農道があったものから、それを拡幅する形でルート選定をしたと。それが一番安価であったということもあると思うんですが、一番効果があって安価でできたと考えております。

(委員)

ということは、もしここにつながって現実にはこういう形で行くことはあり得たとしても、そのことは計算していないと。

(農山漁村室)

いえ。計算は当然しておると思うのですが、ここで1回折れてもう1回行くような考え方といたしますか、時間の設定というものはしておると思います。

(委員)

こっちは折れていくことはあったとしてもということですね。赤い方から折れていくことはあっても、中勢バイパスで延びてきた部分で折れていくことはない。

(農山漁村室)

そうです。

(委員)

わかりました。

(委員長)

ほかにありますでしょうか。はい。

(委員)

一志嬉野工区をやめられたという事情はさっきお伺いして、要するに県道と並行しているから県道の方で賄えるからということでしょうけど、戻って考えたら、じゃあ最初何でという。途中でやめたという経緯だけを簡単にお願いします。

(農山漁村室)

当初、平成6年ぐらいに計画をしたわけなんですけど、その当時は波瀬バイパスはまだ計画をされておりませんでした。それで、この波瀬の集落内が極めて狭いということから、我々はこの道があったのは当然わかっていたのですが、ここがとても通れないということでこういう計画をいたしました。その後、当然ここも進め、ここも進め、これも進めようとしたんですけど、現状的に関西近辺の方がたくさん買われているということもありまして、評価立会いをしようとしたんですけど、半分以上の方が来ていただけなかったということもございました。それで、事業がなかなか円滑に進まなかったと。そうこうしている間に、この波瀬の集落の方は待ってられないということもあったのかもわかりませんが、この波瀬バイパスをどうしても早くしてほしいという話が出まして、県土整備部の方でこれを施行しまして、昨年開通したということがございます。

(委員)

わかりました。

(委員長)

ほかにありますでしょうか。では、次の依那古に移りたいと思いますが、依那古2期地

区でご質問ありますでしょうか。いかがでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

久しぶりに伊賀の事業が再評価に出たということで、私もだいたいのエリアが若干わかってきたわけです。今、いろいろと先ほどからの意見等もあって、経過も非常に長い歴史をたどっているのかなということで、若干勉強もさせていただきました。いろいろ過去の委員会等でもご審議をいただいておったように、記録を見せてもらうとあるわけです。最近、特に従来よりもこの当地域は伊賀市に合併をいたしまして、交通の流れが非常に変わってきております。特に、この422号自身が近鉄伊賀線と木津川の間挟まれておるということで拡幅余地がないということから、我々経済界としても、「この農免道路何しているんだ」ということで、県に対して逆に「放っておいてどうや」というような不信感が強いのが実態でありまして。今、聞かせてもらうとこういったタニヘゴとか植生、重要なものがあったということも聞かせてもらって理解したんですけど。

今あるように、南部地区。神戸からずっと先にできておる工区と、ゆめが丘の方に入る依那古地区。両サイドに立派な道路ができておって、まん中にできておらないということで、最近特に両方から入ってきた車が、中でうろうろしてしまっている状態で、このほ場整備等でできている道路が確かに通れるわけですけど、もう通過交通に頼るような道路でないということから、私、やっぱりこの道路は早く仕上げないと、両方やってきた道路が本当に効果が出ないというふうな感じがしております。

したがって、私の伊賀に住んでいる立場として、これはやっぱり早く接続しないと、この両方の効果がまったく出てこないわけですから、その辺は強く早期完了が、私の立場として望んでおきたいなと。こんなことを考えています。以上です。

(委員長)

はい。今はコメントということで、質問ではないですね。ほかに質問ありますでしょうか。

では、これもまた確認なんですけど、資料の38ページ交通量調査についてというネットワークの絵があるのですが。前回の資料の38ページ。これ調査じゃなくて、予測結果ですよ。前回の資料を私は見ているのですが。右側、これは予測結果ですね。先ほど1901台と言われたから。だから、交通量調査じゃなくて推計結果。何か権威のあるやり方でやったんだということしかわからなかったのですが、先ほどの説明では、去年の推計結果と比べると、どのように変わったのか。それを教えていただけませんか。前回、一昨年になりますか。要するに、分担率が過大だとか少ないとか、そういう議論をやったんですね。それを踏まえて今回のこの推計結果を、事業サイドとしてどのように評価されているのか。権威のある人に頼んだからということじゃなくて、事業室としてこれをどのように評価するか、前回の結果と比べて。

(農山漁村室)

確かに2年前は交通量、一般交通の交通台数につきまして、かなり右往左往したような状況で、そのときは先ほどの説明と若干重複しますが、422号が四六時中渋滞しているよ

うな場合に合うような手法で、自然に時間が一緒になっていくような。例えば 422 号を走っていた人が、バイパスができることによってそっちへ回っていく。だんだんだんだんそういうようなものが増えていって均衡していくような手法ではじめていました。それでは数値的にはかなりかけ離れた数値を出させていただいていたので。今回、交通工学のご専門の方に、ある程度そういう有識者に聞いた方がいいというご助言もいただきましたので聞いたところ、422 号は朝晩は混むけれども昼間はそんなに混まない。そういう場合は、人の気持ちがある程度左右する。そこでもってそれに合うような、利用者の気持ちが台数に反映するよなと言いますか、そういう手法でもって現在はじめております。

(委員長)

その話を明快に理解するために、422 号と上野南部、依那古 2 期、前回どのようにカウントしていたのかというのを教えていただけますか。

(農山漁村室)

台数ですか。

(委員長)

はい。

(農山漁村室)

前回、一昨年交通台数 654 台が農免に入るということで、ご説明をさせていただきました。1941 台のところは 654 台。それが最終のご説明でございました。

(委員長)

上野南部は。

(農山漁村室)

上野南部は、その時点では入れておりませんでした。依那古地区だけで交通の計算をしていましたので、南部農免については何も検討されていなかったと思います。

(委員長)

前回は六百何台という数値だけど、一般交通便益が圧倒的に大きかったですよね。今回それが素直な線形になったから、前回よりも増えて、妥当かなという気はするんですけど。それで、もう 1 点確認なんですけど、前回の B / C の農業関係の労働時間短縮便益と一般交通等経費の便益、これの前回の数値を教えてくださいませんか。

(農山漁村室)

前回の生産性向上の便益でございますが、約 8 億 8000 万円ぐらいでございます。アクセス向上が 17 億円ちょっとです。

(委員長)

600 台が 3 倍になったのに、アクセス時間短縮便益は変わらない。

(農山漁村室)

そうですね。今回は 1 日を押しなべて現況のスピードを計ったりして、その平均値で計算をしておりました。

(委員長)

時間短縮の量を多く見積もり過ぎていたということなんですか。

(農山漁村室)

そういうことですかね。今回はピークの時間しか、先ほども申しましたように、本当に渋滞が起きるとするのは朝の数時間でございますので、その時間とその他の時間と分けて解析もしております。それを足し算するような形で現実に近づけようという努力をいたしましたので、その辺の差が出てまいりました。

(委員長)

はい、わかりました。ほかに質問ありますでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

2 つ質問があります。1 つは今の委員長の質問へのお答えについてなんですが、前回の委員会で 1 日 654 台が、ハイテクなやり方でやってみたら 1900 台になったというご説明のときに、何か通行する人の気持ちを鑑みてというような表現があって、これはもしや新しい道ができたなら走りたいなというような、そういう気持ちを数値に反映するような手法があるのかなと、門外漢としては思ったんですけど、いかがでしょうか。

(農山漁村室)

ちょっとアバウトな言い方で申しわけございません。正式にはかかった 10 分なら 10 分、20 分なら 20 分を 6 乗して、それを逆数にするような手法で求めています。それが正式なものです。

(委員)

専門家ではありませんし、専門家の方がおっしゃっていることなので、それに関するコメントはする能力がありませんので、「そうですか」としか言いようがないのですが。以前、この委員会で初めてこの農道が上がった頃に見えた伊賀の地元の方が、確か「1 日 654 台という台数をもってしても嘘だ。こんなに走ってないよ」という話をしきりにしてみえた記憶があるんですけど、それが 1900 台というハイテク算出が、私には何となく解せない気がするんですけど、そこら辺についてはいかがでしょうか。

(農山漁村室)

それが我々もびっくりしているところなんですけど、昨年上野南部地区が開通いたしまして、交通量の状況が大きく変わったというのもございまして、昨年の交通量調査で既に開通している所の交通量を調べましたところ、上野南部地区で730台、既に上野依那古地区で1240台の車が、これ農業車両を省いた数字なんですけど、走っております、それから考えていきますと、1900台ほどの。場所はまず上野南部地区、この交差点から入った所で730台の日交通量。それと、上野依那古地区の422号線の手前の県道に張り付く所で1240台の交通量が既に走っております、先ほども申しましたように、422号線からゆめぼりす方面に向かう車が5000台のうち1000台いるということを考えますと、まだまだこれから開通すると増えてくるんじゃないかというふうに判断して、概ね適当じゃないかなというふうに考えています。

(委員)

以前は654台で多すぎると言われて、適切ですというお答えをいただいて、今回それが3倍になって、概ね適当ですというお答えをいただくと、やっぱり数字の正当性というか妥当性というか、何を信じていいのかとかいうか、どの説明をまともに受け取ったらいいのかとかいうところへ、根本に立ち返ってしまう話なんですよね。長いことかかっているのは、結局信頼性が、「どうもその数字はおかしいよ」という話で随分延々議論した記憶があります。今回もやっぱり延々議論した拳句に「仕切り直しをします」というお話で今回出てきたというふうに理解しているんですけども、仕切り直しをしてきて出てきて、またこれが出てくると、この妥当性を評価しろと言われても大変に困惑せざるを得ないというのが正直な感想です。

少し整理して、私も以前のことを忘れていた部分もありますので、教えていただきたいんですけど、38ページの交通量調査の図がわりとわかりやすいのでこれと、今日出していただいた4-2依那古2期地区の資料の8ページになりますか。Aルート、Bルート、Cルートというのが書いてある絵と両方見せていただきたいのですが、9ページの方がわかりやすいのかな。どちらでも結構です。これわかりやすいんですけど、今回の9ページ。これA、B、Cが書いてある図なんですけど、先ほど来委員長の話の中に出てきた38ページという資料ありますよね。これは前回出していただいた資料の38ページです。それ並べるとはできないですか。無理ですか。そうしたら両方がわかればいいです。

それで、38ページの全体のルートの絵が、今赤の点線になっている所が問題の今からしようという2期地区だと思うのですが、去年でしたか一昨年でしたか、この委員会でやはりもう現地を見せていただくということになって、現地調査があって、私も現地を見たのですが、そのときの記憶とこの地図がなかなか一致しないものでちょっと教えていただきたいのですが。赤の実線は、実際にちょっと作りかけて道の形になっている所でしたよね。赤の点線が当時タニヘゴの所を通るのでということと紛糾していた場所だと思うんですけど、そのルートを今回環境委員会にかけられたときに、AとBとCが出たというのがこの資料ですよ。この中のAルートは地下水の加減で環境的にやめた方がいいということで、Cは地元の方が中を通してほしくないというご意見が出たというご説明だったと思うんですね。それでBになりましたということだと思うんですけど、これのBがあそこに書いてあるまさに赤点線がこれのBになるわけですか。始点と終点が一緒ですか。

(農山漁村室)

そうです。一緒です。

(委員)

そうすると、赤の点線で という所へ来ますよね。 という所に来たときに、現地を見せていただいたときに、422 号の向こう側に線路が。逆でしたっけ。線路が何かあって、向こう側に国道か何か別の大きな道があって、そこから横断するアクセスがというような話があったのは になるのですか。

(農山漁村室)

ですね。

(委員)

になりますか。そこがかなり狭小で、農道の話では何ともしがたいんだけども狭小なので、かなり渋滞しているというようなお話があったのは。

(農山漁村室)

です。

(委員)

ここになるわけですか。

(農山漁村室)

からこの間です。

(委員)

そうすると、この辺ですよ。この道は確かもう通っている道だったと。

(農山漁村室)

県道です。

(委員)

県道ですね。通っていますよね。

(農山漁村室)

から の間がずっと狭いんです。

(委員)

そうですね。それで、それを拡幅も一緒にしないといけないみたいな話が以前はあった

というのがここになりますか。

(農山漁村室)

はい。

(委員)

以前、紛糾したときのルートは、こちらの方に一度行って戻ってこう行くというルート選定をしてみえて、だいぶそれではバイパス効果が出ないというお話でしたよね。それがここからここへ結ぶことには成功して、AとBとCの中のBになりましたというのが今回の計画だという、その理解でよろしいですか。

(農山漁村室)

はい、結構です。

(委員)

そうすると、以前委員会で随分話に出た、狭小の幅員を持つ県道を通過することを前提として、バイパス効果というのはあまり出にくいんじゃないかという話についてはこれで解決したというふうに考えてみえるわけですか。

(農山漁村室)

はい、そうです。

(委員)

それから、先ほどの所の踏切ですとかもう1つの県道が国道の話というのは、今回は点線を直行して南へ行くように考えているので、一切カウントしてないですよという話になるわけですか。

(農山漁村室)

そうです。

(委員)

わかりました。そういうルートに以前のを踏まえて変更されて仕切り直しをして、1日654台が1900台に大幅にアップをしたという実績と計算をもとにして節減効果をはじくと、前回とほとんど同額ですという、そういう流れで理解したらよろしいですか。

(農山漁村室)

はい。

(委員)

わかりました。

(委員長)

よろしいですか。ほかにご質問ありますか。一応、今日のスライドの5ページに前回の委員会からの指摘事項が整理してありまして、今、委員から。すぐ出ますか、5枚目。野生生物のことも検討してBになりました。それから、一番下の費用対効果の話は若干確認しながら質問もあったのですが、その2項目についてはよろしいでしょうか。

質問がないようなので私の方から。2つ目の担い手対策で、いろいろ地元と検討されたというお話は何いしましたが、将来担い手農家といいますが、専業農家は少ないのかもしれませんが、担い手あるいは中心的に兼業であってもかなり生産を担っていただけるような人がどうなりそうか。要するに推計なんですけど。それをちょっと補足してください。

(農山漁村室)

申しわけないです。集積率は考えておったんですが、認定農業者の方はこの地区については現在資料を持っておりません。現在の人数になってしまうのですが、この受益地域内で水稲に関する認定農業者が10名、花木が2名、野菜が2名、果樹が1名です。全部で15名お見えになります。

(委員長)

先ほど、市全体の集積率が。ちょっと数字忘れちゃったけど。

(農山漁村室)

17%ほどです。

(委員長)

そうすると、どんどん担い手に集積していくというのが政策だと思うのですが、担い手が増えるという基本的な考えなのか、あるいはこれは現状維持あるいは減ってもそこに集積して、地域全体の農地を管理して生産力を維持するという考えなのか。議論の結果、どういうふうになったのでしょうか。

(農山漁村室)

担い手の数につきましては、ある程度まだ増やす必要があると考えておるのですが、ただ、増やせば増やすほど1人の担い手さんの経営面積が減るというような状況もありまして。今の段階ではもう少し増やしたい。けども、どんどんどんどん増やしていくかというところではなくて、ある程度のところで線を引くといいますか、そのような形になると思うんですけど。

(委員長)

ここは受委託とか、そういう形。

(農山漁村室)

受委託ももちろんございます。

(委員長)

最近話題の集落営農で、借地を引き上げるとかいう話もちろちら聞くのですが、そういうことはないですか。

(農山漁村室)

集落営農の方も進めるようには考えています。

(委員長)

そうすると、農地の取り合いというか、集積率は上がらない可能性もあるわけですか。

(農山漁村室)

今回のアンケート等でも、現在ある機械が動くうちは自分たちでやりたいけれども、再度壊れたから乾燥機をまた買いますとか、そういう方はかなり減ってきております。

(委員長)

それは高齢者とか兼業農家とか。

(農山漁村室)

そうですね。両方だと思えます。

(委員長)

そうすると、将来的には中心的に担うような方がまさに中心となって農業をやっていくという地域になるだろうと。

(農山漁村室)

はい。そのように考えております。

(委員長)

はい。ほかにご質問ありますか。はい、どうぞ。

(委員)

事業費についてお伺いしたいのですが、今回ルートも変わりましたし、いろいろと対策費用もかかるようですから、その辺の前回との対比ですか。増えた内容の内訳でもいいんですけど、それを詳しくちょっと。

(農山漁村室)

当初は5億7600万円に対して、現時点で8億5600万円の事業費で、約2億8000万円ほど上がるような形になるのですが、主な経費が上がった要因は。画面をお出しさせてい

たきます。前回の 36 ページを見ていただけますか。この画面になるのですが、4 つほど大きな要因がございまして、1 つは、右上の環境調査。1 年半、今後の調査も含めると 6300 万円ほど経費がかかります。それから、右の下を見ていただきますと、当初は一番用地幅が少なくて済む谷をぬっていくようなルートを考えておりました。ただ、それは農道としてのコストは低いのですが、タニエゴ等の湿地性の植物と競合してしまったということから、やむを得ず山を越えた所にルートを一部振ったということがありまして、それに伴って用地買収幅が増えております。それで 4100 万円ほど増えております。その山に行ったことから法面、これは別の写真を撮っておりますが、法面ができて、法面緑化が必要になるということで 5000 万円。左下の擁壁工は既に施工済の所でございますが、琵琶湖層という文言が出てきたかと思うのですが、このあたりはその名のとおり、昔琵琶湖がこのあたりにあったということで、地殻変動でどんどん北西の方に行って今のあたりに琵琶湖はあるのですが、その古生デルタという琵琶湖に流れ込む川がつくった砂質土と粘土質の層が五層になっているような土質がたくさんありまして。

(委員)

説明の途中ですけど、今出していただいているのと、いただいている資料の 36 ページにある絵が違うんです。どちらで説明していただいて。数字が違うんですよ。

(農山漁村室)

そうですね。申しわけないですね。失礼いたしました。古いので説明しておりました。申しわけないです。

(委員長)

時間俚約で、ペーパーでいいんじゃないですか。

(農山漁村室)

申しわけありません。ちょっと先ほど私申し上げました数字は、精査をする前の数字ということで、最終的に精査をしましたら、お手元の資料の金額になったということで、誠に申しわけございません。この数字が正しい数字でございます。

(委員)

それで、今のが主なものだろうと思うんですけど、これ足し算すると 1 億円ぐらいまだありますよね。それはどんなものなんですか。

(農山漁村室)

道路延長が 170m ほど伸びまして、それで 1200 万円ほど増えております。あと、延長に伴う舗装とかも増えてきて、舗装が 1700 万円ほど増えております。あと、先ほどふとん筆は今主なものということで写真を出しておりましたが、それ以外に希少生物の保全対策のために法面を縮めたいということで、擁壁を立てるようなことをしてまして、擁壁で 2500 万円ほど増えております。あと、例えば動物等の移動のための道路暗渠であると

か、そういうものも含めて安全施設とかで 1800 万円ほど増えております。あと、埋蔵文化財がこの付近は多いということもありまして、恐らく調査が必要であろうということで 1000 万円考えております。あとは、流木補償もしなければいけないということもありまして、300 万円ほどあります。その他もうちょっと細かいものはあろうと思うんですけど、だいたいそれぐらいで 2 億 8000 万円ぐらいになってくると思います。

(委員)

今の説明の中で、希少生物の保全対策とか、具体的な手法というか工法も決まっていて、それで詳細設計のもとに計算されたものなんですか。

(農山漁村室)

いえ。実は今日の評価委員会なり国との調整というものがまだ残っておりますので、詳細な設計はしておりません。ただ、概略はこういうものがあると。例えば、今申し上げました動物の移動のための暗渠であるとか、少しでも影響範囲を少なくするための道路幅を狭めるための擁壁であるとか、そういうものは概略でつかめますので、計算しております。

(委員)

概略とは言え大幅には変わらないという判断でよろしいですか。

(農山漁村室)

はい、そういうことです。

(委員長)

よろしいでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

もう 1 回確認したいのですが、前回の資料の 14 ページの、これ以前、平成 16 年度の再評価委員会のときに出していただいたときの絵だと思いますが、このオレンジの点線のルートを考えていたけれども、タニヘゴがあるので赤い方へ迂回しますというのが前回のお話でしたよね。先ほどの A、B、C のルートの話とこれを見比べますと、タニヘゴがあるのでやめましたと言われていたルートに限りなく、今回の B ルートというのはよく似ているように思えるんですけど、これは環境委員会さんの方でしっかり審議していただいて、B ルートでタニヘゴは OK という判断が出たので大丈夫ですというふうなことで、これは本当によろしいのでしょうか。

(農山漁村室)

はい、そういうことでございます。

(委員)

前回の説明は、ここはタニヘゴがあるのでだめだという説明のルートに近いですよ。

それはOKだということでもいいのですか。

(農山漁村室)

そうですね。

(委員)

そうだとすると、前回の今の委員の質問に対するお答えの中で、延長距離が長くなったので増額というのがありましたけど、前回出ていたのは赤の迂回するルート of 金額だったはずなので、短くなっていませんか。

(農山漁村室)

それは、当初計画から比べたらタニヘゴを避けて行きますので延びるんですが、前回から比べたら、おっしゃられたとおり短くなっています。

(委員)

では、今の質問に対するお答えは、何と比べたのですか。

(農山漁村室)

当初計画です。前回はないものとして考えております。

(委員)

前回の話はもう忘れてしまえという話ですか。

(農山漁村室)

はい、そういうことです。申しわけないです。

(委員)

そうすると、一番最初にタニヘゴがあるのがわかって×が出たというオレンジの点線のルートと比べてみえるわけですか。

(農山漁村室)

そういうことです。もう少し池の方に入っていたりするのですが、当初計画というのは谷をぬって行っていますので、池の上流が谷になっています。そういう場所をぬって行ってました。ですので、大まかには変わらないのですが、当初計画に比べたら微妙に振っております。

(委員)

そうしましたら、ちょっともう一回今のBルートの縦断図はないですか。山間をといいますが、縦断的にどういうルートになるか、縦断図ありますか。

(農山漁村室)

申しわけないです。縦断図はないのですが、基本的には極力地形の改変はしたくないという気持ちがありますので、許される限りの勾配でもって、少し急にはなりますけれども、認められている最大限の勾配でもって、地形の改変を少なくしようということでもって考えておりますので、かなりルートの高さに応じたような形で、もう上って下っていくという形になっています。

(委員)

お聞きしたかったのは、先ほどの野生生物の保全ということで、法面のカットする高さを極力減らすとか、そういう勾配を選んだ結果でこうなったということですか。

(農山漁村室)

そういうことでございます。極力切土とかを少なくしようと思っております。

(委員)

でも、計算するときにそういう図面は普通あるんじゃないですか。今日、用意していないということですか。

(農山漁村室)

はい。

(委員)

わかりました。

(委員長)

ほかにご質問ありますでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

さっき出そうとされていた前の方の32ページのA、B、Cが並んでいる所で言うと。

(農山漁村室)

ちょっと補足します。青く引いてあるのが当初計画です。

(委員)

わかりました。それだけ聞きたかったのと、もう1つ、今日の方で、出していただくなくてもいいですけど、先ほど委員長から前回の評価委員会で指摘を受けた事項の2番目の農業者の担い手対策を含めた長期的な農道利用計画を策定することというのは、私今年から委員になっているのでこの部分を素直に読むと、ここの資料に今後の営農の見直しとかいろいろ書いてはあるんだけど、もうちょっと素直に考えると、この農道ができたことによって、今後の営農のあり方がどう変わるかとか、例えば、それによって農業の状況がよ

くなって農家が増えたりすることは、そんなに簡単には無理だろうけど、そんなこととか、今後も農業がずっとここで当然続くからこの道路が重要だという話とか、その辺のことを。答えは結構ですけど、そういうことも含めて将来の計画を考えてこれを立てられているというふうに考えてよろしいわけですね。

(農山漁村室)

はい、そういうことです。この受益地はほとんど県営のほ場事業をやってきました場所でありまして、ほ場整備でもって直接営農作業にかかわる条件はかなり改善されました。ただ、こういう基幹となる農道がなかったものですから、それを422号の川側ではなくて、反対側の山側を通すことで基幹農道を確保すると。それは、将来にわたってこの地域が営農が継続されて担い手の方も育っていくというようなものがあって、我々はやっております。

(委員)

資料のつくり方として、そのあたりもうちょっと明確にされた方がいいなと。次のために思いますので。

(農山漁村室)

ありがとうございます。

(委員長)

ほかにご質問ありますでしょうか。では、だいたい議論も出尽くしたと思います。時間が12時を回りましたので、事務局どうしましょうか。

(公共事業運営室長)

ここで昼食にしていきたいと思います。

(委員長)

では、残りの案件につきましては、午後審議とさせていただきます。どうもご苦労さまでした。

(公共事業運営室長)

委員長、再開は1時でよろしいですか。

(委員長)

はい。

(公共事業運営室長)

お願いします。

(休憩・昼食)

(委員長)

それでは、午後の審議に入りたいと思います。まず、7番の道路事業につきましてご説明をお願いしたいと思いますが、前回の指摘事項に絞って簡単にご説明をお願いします。

7番 道路事業 一般国道260号南島バイパス 南伊勢町

(道路整備室長)

県土整備部道路整備室長の松田でございます。一般国道260号南島バイパスの再審議をよろしくお願ひいたします。前回の第5回委員会でご指摘をいただきました点でございますが、交通量の予測などの計算及び便益計算の根拠でございますが、説明が不足しておりますというご指摘ございました。資料を追加いたしましたので、担当の方から概要も含めまして説明させていただきます。

(道路整備室)

道路整備室の佐竹でございます。よろしくお願ひします。今、ちょっとご意見いただいた事業の概要も含めて説明させていただいた方がよろしいでしょうか。それとも、前回指摘された事項から。用意してきたのは、概要も少し含めて用意をさせていただいたんですけども、もし指摘事項だけとおっしゃられるならショートカットして、していきます。

(委員長)

15分の範囲で。

(道路整備室)

よろしいですか。それでは、概要も含めてご説明申し上げます。事業概要についてご説明いたします。一般国道260号は、三重県志摩市阿児町の国道167号を起点として、三重県北牟婁郡紀北町の国道42号へ至る伊勢志摩地方の熊野灘沿いを連絡する唯一の幹線道路となっています。しかしながら、リアス式海岸が連続する厳しい地形条件により、急カーブ、急勾配、狭小な幅員の区間が多く、円滑な交通を確保できていなかったことから、順次改良整備を進めているところです。現在、82%が整備済みで、志摩バイパス、木谷拡幅、錦峠、南島バイパスの4工区で事業を展開中であり、今回再評価のご審議をお願いしますのは、このうちの南島バイパスでございます。

現道の状況についてご説明申し上げます。当該区間は旧南島町道方から東宮への区間であり、現道は3分間信号による約440mの交互一方通行区間をはじめ、峠のつづら折れや幅員狭小区間が連続し、安全で円滑な通行に大きな支障をきたしています。この周辺には地域唯一の医療機関である南島病院や主要産業である漁港、小中高等学校が存在し、生活や産業の要所となっています。また、緊急輸送道路の指定を受けておりまして、災害時に町外へと結ぶ重要な路線となっていますが、降雨による事前通行規制区間が存在いたします。そこで、当事業により2車線のバイパスを整備することで、円滑で安全な交通を確保

します。これにより、地域の生活・産業・交流・社会活動の振興に寄与いたします。また、現道から通過交通を分離することにより、現道沿線の安全性を向上させます。加えて緊急輸送道路としての十分な機能を確保します。

次に、事業効果といたしましては、バイパスを整備することにより、通過交通を交互一方通行区間や事前交通規制区間から解放することで、交通の円滑化を図り利便性を向上させるとともに定常化を図ることで、安全安心な生活を確保します。これに付帯して地域の交流促進、国道 42 号や近畿自動車道紀勢線及び伊勢線などとの広域アクセスを強化します。また、緊急輸送道路としての機能を向上させます。以上で概要の説明を終わらせていただきます。

続きまして、前回の委員会でいただいた意見についてご説明申し上げます。前回、委員会で「交通量の予測等の計算及び便益計算の根拠について妥当と判断できる説明が不足していた。したがって、これを説明できる資料の提出を待って再審議とする」との意見をいただきましたので、これについてご説明申し上げます。配付資料の 5 ページをご覧ください。まず、将来交通量についてですが、道路事業においては平成 42 年時点の将来交通量を推計しております。推計においては、平成 42 年時点の道路ネットワークの整備状況を想定いたしまして、平成 11 年度道路交通センサスの結果を基礎として、予想される平成 42 年時点での人口等から交通需要を設定し、道路ネットワークシミュレーションの交通量配分により、交通量を推計しております。

続きまして、当該区間の推計結果についてご説明申し上げます。当該区間の現況交通量は日当たり約 4600 台ですが、当バイパスが整備されない場合は当該地域の人口減少等に起因する交通需要の減少から日当たり約 3700 台になると想定しております。次に、バイパスが整備されますと、約 700 台の交通が他路線から転換されまして、バイパスに約 4000 台、現道に約 400 台、それぞれ日当たりですが、合わせて日当たり約 4400 台になると見込んでおります。次に、他路線から転換される交通についてご説明申し上げます。当地域では、旧南島町の当該区間西側のエリアから紀勢インター線及び南島大宮大台線を利用して伊勢方面へ向かう交通の流れや、東紀州方面から近畿自動車道紀勢線や国道 42 号を利用して伊勢志摩方面へ向かう交通の流れが存在します。当バイパスが整備され、所要時間が 8 分程度短縮されることにより、これらの交通の流れから、合わせて日当たり約 700 台が国道 260 号へ転換すると見込んでいます。このことにより、バイパス整備後の当該区間の交通量は日当たり約 4400 台になると見込んでいます。

次に、費用便益比の算定についてご説明申し上げます。将来交通量を日当たり 4400 台として、当該区間に対して行っております。現道バイパス区間における速度差、交通量の変化、交差点数から、国の費用便益分析マニュアルに基づきまして便益を算定しております。なお、前回提出いたしました資料では、計算ソフトの関係で計算のみとなっておりますので、計算過程がわかる様式に修正いたしました。今後は計算過程の見える様式に改めさせていただきます。お手元の資料 10 ページから 16 ページに計算結果を添付してございます。

続きまして、便益算定につきましてご説明申し上げます。配付資料 6 ページをご覧ください。6 ページの費用便益比算定における交通量、旅行速度等の設定の表の条件で便益を算定しております。正確には将来交通量を日当たり 4365 台、バイパスに日当たり 4002 台、

現道に日当たり 363 台と推計しております。また、バイパスの旅行速度を 40km、現道の旅行速度を現況で 20km、バイパス整備後は 30km としております。交差点数はバイパスで区間途中の取付道路交差点 1 箇所、区間終点部交差点 1 箇所の合計 2 箇所とし、現道では整備前で 0 箇所、整備後でバイパスと同箇所として 2 箇所としております。これらの条件で便益を算定いたしまして、走行時間短縮便益が 103 億円、走行費用減少便益が 5 億円、交通事故減少便益が 0 億円となりまして、費用 58 億円に対しまして費用便益比は 1.8 の値を得ております。

なお、前回委員会でご指摘をいただきました既存集落からバイパスへのアクセス道路がすべてできるとした場合は、交差点数はバイパス、現道とも 5 箇所になります。その場合の費用便益比は交通事故減少便益が - 1 億円となりますが、費用便益比としては 1.8 と変わらない値を得ております。また、ご参考までに、交通量の転換を見込まない将来交通量約 3700 台で算定した場合の費用便益比は、走行時間短縮便益が 83 億円、走行経費減少便益が 4 億円、交通事故減少便益が 0 億円となり、費用 58 億円に対し 1.5 という値を得ております。

以上で、前回委員会でもいただいた意見につきましてのご説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願い申し上げます。

(委員長)

ありがとうございました。今のご説明で質問がありましたらお願いします。

1 点よろしいですか。整備後の道路の計画速度というのはどのくらいですか。

(道路整備室)

設計速度は一応 50km で考えております。

(委員長)

それで、今日の資料の 6 ページで、旅行速度は 40km。これは速いのも遅いのも含めて平均ですよ。これは 50km を超えるようなものがある程度見込んで、こういう数字になるのですか。

(道路整備室)

この設定なんですけども、通常平均旅行速度という値を用いる場合に、混雑時の旅行速度を主に比較対象として使用しております。今回は混雑時に 40km 程度ということで、設計速度が 50km、ここの交通量も今 4000 台程度でございますので、40km は確実に確保できるだろうということで、40km と設定しております。

(委員長)

現行未整備の段階で 4600 走って、平均旅行速度が 20km。2 車線になると旅行速度が倍になる。

(道路整備室)

はい。

(委員長)

はい、わかりました。よろしいでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

確認ですけれども、6ページの既存集落からのアクセス道路ができた場合、交通事故減少便益を計算されていますけど、交通量、これは誤差の範囲と。要するに、集落から数台とか10台とかそんな程度だからというふうなのか、それとも計算されてそれもやっぱり1.8と変わらないということでしょうか。

(道路整備室)

今回については、もともとこの集落がございますけど、中で発生する交通量400台、通過交通はほとんどバイパスへ転換すると見ておりますので、発生する交通量は400台としていますので、指摘ありましたように、ほとんど交差点から出てくる交通量としては換算をしておりません。交差点があるということで、その路線の中に交差点がバイパスの所に行けるとということだけで算定しております。

(委員長)

ほかにありますでしょうか。では、意見がありませんようなので、道路事業についてはこれで終わらせていただきます。続きまして、108番都市公園事業のご説明をお願いします。準備ができましたら説明をお願いしますが、前回の指摘事項に絞って説明していただいても結構でございます。

108番 都市公園事業 岩田池公園 津市

(津市公園緑地課長)

座ったままで失礼します。津市都市計画部公園緑地課長の不破でございます。どうぞよろしく申し上げます。それでは、都市公園事業岩田池公園につきまして、本年度の第1回及び第5回委員会でご審議いただきました結果をもとに再度評価をいたしましたので、ご説明させていただきます。ご審議のほどよろしく願いいたします。再々審議になりますので、概要につきましては簡単に説明させていただきます。

まず、岩田池の位置から説明させていただきますので、スクリーンをご覧ください。まず、スクリーンでございますが、左側が三重県地図でございます。オレンジ色の着色部分が現在の津市域でございます。岩田池公園は、津市の中心市街地の南約2km、近鉄名古屋線南が丘駅の北東約300mに位置しておりまして、公園の北西には県道久居停車場津線が隣接しております。岩田池につきましては、市内有数の渡り鳥の飛来地でもございますので、野鳥の生態系も考慮し、市街地に残された自然環境の保全や保護とともに、豊かな自然に親しみ、また地区住民の健康の増進を図ることもできる場所として、平成4年度より事業に着手してまいりました。

それでは、早速ですが、資料の5ページをご覧ください。これまで受けました委員会でのご意見でございます。当岩田池公園は、平成4年度に着手し、その後10年が経過いたしました。平成13年度に再評価を受けておりまして、さらにそれから5年が経過いたしましたことから、本年度に再度評価を受けているところでございます。その第1回委員会の答申といたしまして、本年度に計画を見直す予定があるとしましたので、見直しの策定を待っての再審議となりました。また、第5回委員会におきましては、見直し計画の内容についての説明をいたしました但、申しわけございません、具体的な説明資料が不足いたしておりましたことから再審議となり、本日改めて見直しの具体的な内容について説明させていただきますことになりました。

まず、6ページでございますが、公園全体の区域に係る見直し部分についてご説明させていただきます。左上の図が見直し前の全体計画でございます、右下は見直し後の全体計画でございます。ここでは区域全体に係る変更点 ~ についてご説明申し上げます。また、 ~ につきましては、追って説明いたします。全体に係る変更でございますが、まず左上の見直し前の図で と表示してございます護岸工でございますが、現在既に供用しております部分でございます、当初の計画では修景護岸工として石張りの護岸を計画しておりました。工事に伴う環境変化で水鳥への影響も懸念されますことから、現在のコンクリート護岸で機能面は満足しておりますことから、修景の整備は行わず、既設の張りブロックの護岸を利用するというので、廃工いたしました。また、左上の見直し前の図で と表示しております園路及び橋梁工でございますが、左下の図におきまして説明しておりますように、現在現況の自然林の保護・保全・利用についての見直しを行いまして、右下の見直し後の図で示しましたように、園路及び橋梁工を当初計画しておりました水辺樹林につきましては、保護・保全区域といたしましたことから廃工とし、その部分に利用者が立ち入らないように、見直しでは の所でございますが、人止め柵を新規に追加しております。

次に、資料の7ページでございますが、全体計画で示しております6ページの図の一番上の部分ですが、 のサブエントランスエリアでございます。このエリアにつきましては、見直し後も当初計画どおりで変更はいたしておりません。このサブエントランスエリアは、県道久居停車場津線沿いでございまして、北に約300mほど離れた所にJR紀勢本線の阿漕駅から徒歩で訪れる来園者や中心市街地からのドライバーが最初に当公園に出会う空間でございます、岩田池公園の所在を知らせる空間でもございます。このエリアの主な施設といたしましては、休憩のできるパーゴラやベンチと公園案内板を設置しまして、堤防との間には植栽を計画しております。

次に、8ページでございますが、全体計画で示しております の山野エリアでございます。このエリアの大きな見直し点といたしましては、広場全体の造成計画でございます、当初計画ではエリア全体を一体で利用するように一枚板に造成を行い、芝生を張る計画としておりました。また、見直しによりまして、現況の雑壇の形状のままで、多目的広場や遊具広場など施設別に利用することといたしました。このことに伴いまして、見直し案では平場を行き来できますように、法面部分に階段を新設しております。また、このエリア内には木製3階建ての展望施設の設置を計画しておりましたが、当初計画に比べ保全区域の樹木などの成長などがございまして、当初期待していました展望が期待できなくなりま

すことや、1年を通しての利用頻度、将来的な維持管理の問題などが懸念されますことから、計画案では廃工することといたしました。また、同エリア内の山野休憩所につきましても、東屋の計画もしておりますことから廃工といたしました。当初計画におきまして設置計画しておりましたトイレにつきましても、この後説明いたしますの中腹エリアの方へ移す計画をしております。その理由といたしましては、当エリアは沿道に面していることから、防犯・安全面での問題や、中腹エリアには駐車場もございますことから、このエリアの方が利便性が向上すると考え、移動することといたしました。また逆に、中腹エリアは道路に面しておりますので、休養施設や駐車場などもありますことから、当該箇所に移動することといたしました。また、当エリアにつきましては、自転車でのアクセスが相当であると予想されますので、駐輪場を新たに計画いたしました。また、6ページの方でもご説明申し上げましたが、サブエントランスエリアから池の堤防を通り水辺樹林の中を抜けて山野エリアへつなぐ園路につきましては、水辺樹林を保護樹林としたため、これも廃工いたしました。

次に、9ページでございます。全体計画図で示しておりますの山裾エリアでございます。このエリアにおきまして大きく見直しておりますのは、修景施設でございます。当初の計画では鳥や人が水と触れ合う空間として泉が湧き出るような噴水設備のある水盤形状の池や、周囲に石を張り詰める小舗石舗装やモニュメントの設置を計画しておりました。しかしながら、近くに池という水場がありますので、広場の中につくる水場に野鳥が寄ってくるのかなという懸念がございましたので、見直し後の計画としましては、人用の水景施設の整備といたしまして、舗装の一部を沈鐘させた所に水を張るような親水空間としまして、冬場には通路のみを使用する修景施設に内容を見直しました。この変更によりまして、小舗石舗装、噴水、水盤形状の泉等を減工いたしました。また、利用面での大きな変更といたしましては、駐車場を新規に計画しているところでございます。整備済みの区域にも駐車場はございますが、南が丘会館の利用者が大半を占めておりますことや、今後の公園の利用者も増加することが見込まれますので、先ほどご説明いたしましたエリアへの利便性などを考慮しまして、駐車場の増設を計画いたしました。このエリアを新たにエントランスとして位置づけ多目的に利用が図れるよう、広場の区域にも花壇などを整備することといたしました。

その他の変更点でございますが、園路や広場については、遊具の張り芝を土系の舗装に変えたり、擬石平板の舗装、また縁石を脱色アスコン舗装、コンクリートの縁石でございますが、などにするようなグレートの見直しも図っております。全体的な造成につきましては、表土の掘削造成でございまして、現状の地盤を利用して整地を行うことによりまして、植栽においても既存の樹木を利用することができまして、新たな植栽は減らしております。この山野エリアとの中腹エリアにつなぎます園路につきましては、民家に隣接しておりますことから、通り抜けができるように配置をしていますけど、6ページでも説明いたしましたように、樹林地は極力手を入れずに最小限度の伐採で園路を配置するよう見直しました。この区域の樹林地は里山として管理し、間引きやツル草等の除去を行うことで日照も確保しまして、防犯・安全面にも考慮した園路として計画しております。中腹エリアに続く園路につきましては、当初計画では全体的にスロープとして接続しておりましたが、階段などを設けるなどして、経路の単純化を図り、延長を短くしているところでご

ざいます。

続きまして、10 ページでございますが、全体計画の図面で示しておりますの中腹エリアでございます。当初計画では、このエリアは芝生を張った展望スペースとして計画しておりましたが、駐車場、駐輪場、ベンチなどを設置する計画でございました。これが見直し後におきましては、現状のまま利用しようと考えております。また、トイレにつきましては、山野エリアで説明しました理由によりまして、このエリアに移設することにしております。

これらの検討結果をまとめまして、見直し計画としてこのような図になりましたのでご覧ください。また、お手元の資料の12 ページにつきましては、事業費の比較表となっております。各エリアごと、各公園施設ごとの変更前、見直し案とその増減金額について記載してございます。それぞれのエリアの増減額は整備済みのエリアで4600万円、山野エリアで1億9700万円、山裾エリアで1億8700万円の減。逆に、中腹エリアにつきましては、トイレ等の設置場所の変更ということもございまして3100万円の増となり、合計いたしますと、全体で3億9900万円の事業費の削減となりました。

簡単でございますが、変更の所は以上でございます。よろしくご審議をお願いいたします。

(委員長)

はい、ありがとうございます。今の岩田池公園につきましてご質問がありましたらお願いします。はい、どうぞ。

(委員)

いくつかちょっとご質問があるんですけど、まず市民参加の部分なんですけど、資料にも地元地域の住民には大変協力をいただいていますとありますが、例えばこの公園につくる前に民間の人が入ってワークショップしたり、こんな公園があったらいいなとか、こういう設備が欲しいなという、そういう民間の意見などが取り入れられた場所とかがありますでしょうか。それをお伺いしたいのが1つです。

あと、バリアフリーの視点は私の専門分野でもあるもので、ちょっと聞かせていただきますけれども、バリアフリーとかユニバーサルデザインに配慮した点とかというのは、この公園にどんな所があるのかなというのを聞かせていただきたいと思いました。

あと、駐車場のある公園ということで大変うれしいなというか、私たちみたいな遠方から行くような者としても、公園に駐車場があるというのは大変ありがたいなと思ったんですけど、そのアクセスですね。駐車場から公園、少し離れている所もあるんですよね。そういった所を安全に移動ができるのかどうかという所もあったら教えていただきたいと思っています。

(津市公園緑地課)

それでは、初めのご質問から。現在、ワークショップというのでこの公園の中で整備した実績というのは、まずございません。うちの部の方で計画を立てて、それを工事施工時に住民に説明するという形はとっておりますけど、施設の配置等でそのようなことをした

実績はございません。

それから、バリアフリーについてですが、既に現在供用しております部分について、こちらの緑色の部分というのが既に供用済みの区間になっておりまして、今ご説明させていただきましたのが水色の部分となっております。赤いので囲んであるのが駐車場でございます、まず現在整備しております所の写真なんですが、入口についてはすべて段差のないような状態に入れるような形となっております。左上のエントランス入口と書いてあるのが駐車場の入口になりまして、残りの3枚というのが県道からのそれぞれの入口となっております。現在こういう状態でして、現在整備しております区間というのが園路の部分の整備になっておりまして、この部分についてはすべて段差のないようなバリアフリー対応となっております。それから、こちらの図面になりますけれども、階段のある部分ですね。右下の方の写真でございますが、こちらについてもスロープと手摺り、こちらの方も設置させていただいております。こちらは階段に併設するように外部のトイレが付けてあるのですが、一応こちらの方も男子用のトイレと女子用のトイレ、あと多目的トイレの方も配備させていただいております。現在のところはこういうような整備状況でございます、当然これから広げていくエリアについても、同じように三重県の方からもユニバーサルデザインのまちづくりの基準もございますし、そちらの方には準拠して整備していくつもりでございます。

(委員)

ありがとうございます。住民参加でつくっていく公園とかものづくりというのは、すごくお勧めできる点かなと思うんですけど、今からでは遅いのかもしれないんですけど、例えばここでも維持の関係のことも書いてありますけれども、住民が関わることによって自然とその公園を大事に使おうとかモラルの部分ですね。そういったものとか、あと維持に協力が大変関わってくれるようになると思いますので、特にこういった公園で皆さんに使っていただくようなものに関しては、できたら地元の使っていただけるような住民の方たちが参加をしていけば、もっとよりいいものができてくるんじゃないかな。押し付けじゃないですが、「こういうのつくりましたから、あと見てくださいね」と言うよりは、住民の人たちが自分たちが欲しいと言ったからには責任をもって面倒見ていこうという気持ちになるとと思いますので、ぜひこういう公園をつくる時とかには、どんどん関わってってもらいたいなと思います。

あと、バリアフリーに関してもなんですが、私たちでも結構つくり終わってから、「ああ、ここももっとこうしておけばよかったな」という点がたくさん出てきます。ですので、今現在もしかするとちょっと変えたらもっと使いよくなるというところもあるかもしれないので、そういった余裕があるのであれば、当事者の方たちの目で見てもらえるような機会をぜひつくっていただきたいなと思います。以上です。

(委員長)

ほかにご質問ありますでしょうか。

では、1点確認ですが、11ページの地図ですが、薄紫の部分はどういう扱いなんですか。概ね説明があったんですけど、この紫の所が説明なかったような気がするのです

が。

(津市公園緑地課)

すいません。説明させていただきます。この部分につきましては、供用を開始しております水辺エリア同様、池にとっての堤防、護岸というふうな位置づけになっておりまして、その所につきましては、一部今回廃工ということで説明いたしました護岸工も計画しておりましたが、その護岸工もなくなり、現状のまま置いておくという部分でございます。

(委員長)

はい、わかりました。ほかにご質問よろしいでしょうか。トイレの位置とか駐車場の位置が、前回口頭で説明いただいた所が、位置が明確になっております。大きさはよろしいですね、委員。

(委員)

前回のときに詳しい内容がわからないのでというふうをお願いをしたときには、例えばトイレにしる駐車場にしる、もう少し具体的なものが叩き台にしる出てくるかなと思っていたんですけれども、今いただいた資料を見る限り、私見落としですかね、例えば駐車場に何台。

(津市公園緑地課)

すいません。規模については書いてございませんので、口頭で返答させていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(委員)

例えば、トイレにしる、それぞれ大便器、小便器幾つずつの多目的トイレが幾つとかいうのが、通常わりと叩き台のときに。

(津市公園緑地課)

そうですね。申しわけございません。資料の方載せてないもので。

(委員)

その辺を教えていただきたいなど。

(津市公園緑地課)

おトイレについてですが、一応計画しておりますのは、男子用のトイレには小便器2つ、大便器1つ、あと手洗いです。多目的トイレについては、大便器が1つと手洗いです。女子用のトイレにつきましては、大が2つと手洗い。これぐらいの規模を考えております。駐車場については、山裾エリアの新しく駐車場を設けると言った方が、一般車両16台と身障者用のものを1台。中腹エリアになりますが、こちらの方は身障者用の駐車スペース

を2台設ける計画をしております。

(委員)

今のざっとお聞きした内容だと、随分小さなものを考えてみえるんだなという気がするのですが、トイレにしる。これは公園の規模としてこれぐらいが適切だろうという判断で。

(津市公園緑地課)

そうですね。先ほども説明しましたように、南が丘会館の方にもトイレもございますことから、今度増設するエリア内での利用を考えればよろしいのかなと思って、この程度の規模を想定させていただいております。

(委員)

よく公園にある多目的トイレというのが、管理の問題上鍵がかかっている、どなたに連絡したら開くのかしらみたいな公園を結構見聞きして、結局役に立っていないというような状況もときどきあるみたいなんですけど、管理体制だとか、特に公園のトイレって管理が行き届いていないとあれほど気持ちの悪い所もないですよ。そういう公園全体の管理体制みたいな話については、先ほど言われた近隣住民の方だとかを巻き込んでというような中で考えてみえるのでしょうか。

(津市公園緑地課)

そうです。この公園に限ったことではなくて、私ども市の方では、地元にいる業務委託という形で管理業務の方をお願いしているところでございまして、トイレのある公園についても、地元の使用される方の方をお願いしているところでございますので、こちらの方も出来上がればそのような形で進めたいと思います。今、南が丘会館の方は清掃業務だけをお願いできている次第でして、できればもう少しエリアを広げて、こちらのトイレの方の管理もできるような形でお願いしたいとは考えております。

(委員長)

ほかにございますか。では、だいたい質問ないようですので、どうもありがとうございました。それでは、続きまして106番、107番の河川事業、ご説明をお願いします。前回の指摘事項に絞っていただいて結構でございます。

106番 河川事業 準用河川 北長太川 総合流域防災事業 鈴鹿市

107番 河川事業 準用河川 稲生新川 総合流域防災事業 鈴鹿市

(鈴鹿市河川課長)

鈴鹿市の河川課長の河内でございます。よろしくお申し上げます。北長太川と稲生新川、続けてご説明申し上げますので、よろしくお申し上げます。

それでは、106-2 準用河川北長太川総合流域防災事業の説明をさせていただきます。10月23日に実施されました第4回三重県公共事業評価審査委員会において、北長太川総

合流域防災事業に対して、低平地における周辺を含めた流域界及び豪雨時の防潮樋門の運用についての説明が不足していたとのご意見をいただきました。今回は、ご意見に対する回答としまして、北長太川流域界及び防潮樋門の運用の2点についてご説明させていただきます。

まず、北長太川流域界の考え方についてご説明いたします。図の緑色の線は北長太川流域界を示しております。流域は、北側は三鈴川流域と接し、南側では一本木川流域と接しております。図の上の方は三鈴川でございまして、図の下側は一本木川が流れております。水色及び桃色の線は、主要な現況排水路の位置と流れの方向を示しております。水色の線は北長太川へ流入する排水路を示しております。桃色の線は、北長太川以外への河川へ流入する排水路を示しております。北長太川流域を設定するに当たっては、現況排水路の流れの方向を考慮して流域を設定しております。

続きまして、防潮樋門の運用について説明をさせていただきます。これは川を横から見た図でございまして、上流側にローラーゲート、下流側にマイターゲートが設置されております。マイターゲートは、観音開きといいますが、前後に開くゲートでございまして、上流側の水位が高くなりますと開きますし、逆に海側の水位が高くなりますと自然と閉じます。ローラーゲートは上下に開閉するゲートでございまして、通常はローラーゲートは開けっ放しで、マイターゲートだけで運用しております。マイターゲートに物が挟まったりにして海水が遡上したり、あるいは故障したりしたときに、初めてローラーゲートを作動させまして、海水の遡上を止めるものでございます。以上で、簡単でございますが、ゲートの運用の説明とさせていただきます。北長太川につきましては以上でございます。

続きまして、稲生新川の説明をさせていただきます。107-2 準用河川稲生新川総合流域防災事業につきまして、第4回再評価委員会でご審議いただきましたが、いくつか説明の不足する点がございましたので、今回改めてご審議を受けさせていただくものでございます。10月に行われた第4回再評価委員会では、堀切川と稲生新川の治水計画の整合性。堀切川は県河川でございます。暫定断面における費用対効果。事業費の増額要因について説明が不足していたとご指摘をいただきました。そこで、この3点につきまして、は鈴鹿市から、は県から説明をさせていただきます。

初めに、暫定断面における費用対効果につきましてご説明いたします。まず、暫定改修を行う場合の費用対効果につきまして説明します。暫定改修を行う場合の改修断面については、将来改修を行う場合に手戻りがないように、余裕高部分を築堤しない断面とし、暫定流量毎秒38t流下させます。前回の説明ですと、10年確率で55tでございましたが、下流のことを配慮しまして38tというふうに設計させていただいております。

暫定改修の事業費は11億400万円となりまして、将来改修と比較しますと、築堤が少なくなる分若干減少しております。約470万円の減少でございます。スライドに示しておりますのが、暫定流量毎秒38t流下した場合の浸水想定区域図でございます。便益計算を行いました結果、14億6200万円となり、その内訳は表のとおりでございます。以上の結果から、総費用と総便益の費用を算出しますと、B/Cが1.30となり、将来計画の2.52に対しましては少なくなっておりますが、1を上回っておりますので、河川改修事業の投資効果は十分にあると考えております。

次に、の事業費の増加についてご説明いたします。工種ごとの事業費の増減について

示しております。まず、護岸工につきましては、多自然工法の採用、水替費などの仮設費、数量の精査に伴い護岸工の数量が 500m²増加したことや単価の見直しによりまして、6800 万円増加しております。次に、構造物及び用地費についてご説明をいたします。まず、構造物についてでございますが、スライドに示す黄色の部分になりますが、河川が市道を横断する部分について橋梁を施工する際に仮設道路が必要となりますので、今回新たに 2700 万円計上いたしました。また、スライドが示しますとおり、この間では橋梁、堰、樋門の改築が必要となりますので、これらの構造物の耐震対策を見直しましたことによりまして、事業費が 9400 万円増大いたしました。次に、補償費についてでございますが、スライドに示しましたとおり、この市道には N T T ケーブルと水道管、中電の電柱がありまして、N T T ケーブルにつきましては、メタルケーブルが 1 条、光ファイバーケーブルが 7 条。水道管につきましては、135 mm の水道管が通っております。これらの移設が、右上の図面でございますが、橋梁に架かる部分と、もう 1 つ右側ですが、横断の水路に架かる部分と 2 箇所移設が必要でございます。それで、N T T ケーブルの移設が 2 箇所合わせまして 9000 万円、水道が 2 箇所合わせまして 5500 万円、中電の移設費を含めまして 1 億 5990 万円の移設費の増加となりました。

(河川室)

続きまして、の堀切川と稲生新川の治水計画の整合について、県からご説明させていただきます。私、県土整備部河川室河川事業グループの大江といたします。よろしくお願いいたします。

堀切川本川は、上流部で稲生新川と準用河川堀切川が合流しまして、下流部で釜屋川と合流しまして、白子港、伊勢湾へ流れていく県管理の 2 級河川でございます。堀切川本川は、将来計画としまして治水安全度 1/30 に対応した改修計画があり、流量配分はご覧のとおりであります。近鉄橋梁付近での計画流量は 130 t / 秒となっております。また、その上流に位置する準用河川稲生新川は、将来計画治水安全度 1/10 に対応した改修計画があり、流量は合流点で 55 t / 秒として鈴鹿市で計画しており、整合を図っております。

続きまして、今回の堀切川本川には道路橋等が多く横断しており、特に近鉄橋梁は桁下高が左右岸堤防高よりも低く、橋脚も河川内に設置されており、上下流に比べて流下能力が低い箇所でございます。小さいですけど、写真のこの部分が近鉄橋梁でございます。橋脚がこのように 4 つあります。先ほどご説明いたしました将来計画に対応する近鉄橋梁を改修する必要がありますが、改築には莫大な費用と期間を要することから、堀切川本川の改修は近鉄橋梁部での流下能力見合いで上流部での暫定施工を実施いたしております。そして、今回の準用河川稲生新川の河川整備といたしましても、県と市の河川管理者間で調整を行い、下流への負担を増大させないよう暫定施工を実施することにより、治水計画の整合を図っております。具体的には堀切川本川では近鉄橋梁見合いの 85 t / 秒に合わせて暫定施工で改修が完了しておりますので、この近鉄橋梁の上流は 85 t で改修が終わっておりますので、準用河川稲生新川でも下流の洪水が能力以上流下しないよう 38 t / 秒での暫定施工を設定して整備を進めてまいります。

以上が、前回の再評価委員会でご指摘を受けた点について補足説明となります。ご審議のほど何卒よろしくお願いいたします。

(委員長)

ありがとうございました。まず、北長太川につきましてご説明いただきましたが、質問がありますでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

3ページ目を見せていただけますか。流域界のやつです。多分、これ一番気にされていたのが宮岡委員で、今日いらっしゃらないので、代わりにお聞きします。宮岡委員が気にされていたのは、要するに自然的な土地であれば、稜線くっ付けて流域界決めますけど、これはだから非常に不自然に見えたわけだけど、そういうこと関係なしに、とりあえず排水路の関係で、排水路が集まる方向がこちらだから流域界はここ。こちらの排水はこちら、こちらの排水はこちらへ流れるという意味での流域界というふうな認識ですよね。わかりました。そこだけ確認したかったのです。

(委員長)

ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

では、1つ質問ですが、この次のページで樋門の運用ということですが。構造はわかったのですが、これどなたが管理というか、運転及び管理をされているのか。その辺を補足をお願いします。

(鈴鹿市河川課長)

管理は地元の方に管理委託をしております。

(委員長)

農業用水関係だと農家の方とかあるんですけど、こういう場合は町内会の人とかそういうことですか。

(鈴鹿市河川課長)

町内の方です。自治会長さんに管理人さんを推薦いただきまして、鈴鹿市から委託して管理していただいております。

(委員長)

何人ぐらいで。

(鈴鹿市河川課長)

2名でございます。

(委員長)

では、旅行に行くとかいうときには交代するわけですね。

(鈴鹿市河川課長)

そうです。非常の場合は鈴鹿市の職員もやれますけど、通常は管理人さんにやっていただいております。

(委員長)

ローラーゲートというのは、手で巻き上げたりするのですか。

(鈴鹿市河川課長)

通常は電動式で、ボタン1つで上下します。非常の場合といいますが故障しました場合は、手でもできます。

(委員長)

はい、わかりました。どうぞ。

(委員)

その電気でやるのは、もし電気が来なかったら、充電式になっているのですか。

(鈴鹿市河川課長)

自家発がございましたので、停電した場合は。

(委員)

必ずそれのできるわけですね。この前そこじゃないけれども、鈴鹿が水入りしたのはその2人の人が旅行に行っていて、鍵がどうにもならなかったので水入りしましたよね。何で。

(鈴鹿市河川課長)

どこの場所のことをおっしゃっているのでしょうか。

(委員)

寺家の話なんですけど、Aさんというお家が2人も旅行に行っていて、何でという話があったのですが。そんなのどうでもいいんですけど、何で2人では絶対にと私はよう思わないので、その点もいろいろ配慮してください。

(鈴鹿市河川課長)

私の方で旅行に行っても機能しなかったというのは話聞いてないのですが。この場合たまたま2人ですけど、場所によってはもうちょっと数の多い管理人さんもおられますので。今のところ2人で特に支障があるという話を私ども聞いておりませんので2人ですけど、何も2人じゃなしに3人にしなければならぬようであったら、その辺は柔軟に考えていく考えであります。

(委員)

でも、災害時だったらそんなこと言っておれないですよ。

(鈴鹿市河川課長)

2名見えたら、まず。

(委員)

絶対大丈夫なんですか。

(鈴鹿市河川課長)

1人でも操作できますので。スイッチでポンと押すだけですので、1人でもまず大丈夫なんですが、2名見えたら大丈夫かなと思っていますけど、2名でもまだ足りないということになれば、先ほど申しましたが、何も増やすこともその辺は柔軟に考えていきたいと思っております。

(委員)

増やしてもらおうとかそんなんじゃないんですが、この北長太川はここら辺が一番水つきやすい所ですよ。違うんです。Bさんか何か大きな空き地があるので、「あそこに1回溜まってしまうので大丈夫なんやで」という話も聞いているのに、「川つくっているし、樋門つくっているんやで、2人置いてあるんやで大丈夫や」と言うんじゃなくて、災害時どんなことが起こるかもわからないのでということも配慮していただけたらと思います。

(鈴鹿市河川課長)

わかりました。地元の管理人さんだけではなしに、災害時職員が詰めていますので、何かあれば職員が走るような体制はとっています。

(委員)

それはあかんわ。この間、京都大学の方・・・(テープ交換)・・・は聞かれないのでしょうか。「鈴鹿市の職員もいるんですよ」ぐらいに簡単だったら私はいいと思うんですが、災害時何が起こるかわからないので、そういう場合も言い切ることは私できないと思うので、ぜひ配慮してください。

(鈴鹿市河川課長)

検討させていただきます。

(委員長)

では、続きまして、稲生新川の方、ご質問ありましたらお願いします。よろしいでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

これも確認ですけれども、暫定断面における費用対効果という の暫定流量流下時の浸水想定区域という図を見せていただけますか。これは 10 年に 3 回ぐらいの雨が降ったときに浸水する。要するに、前の図より悪くなっているのは、55 t から 38 t に落としたために浸水深が深くなるということですよね。

(鈴鹿市河川課長)

逆でございまして、浸水のエリアは狭くなっております。

(委員)

この浸水というのは何によってなぜ浸水するんですか、これは。そこからちょっと私理解できないのですけれど。

(鈴鹿市河川課長)

38 t ピーク時で流れると想定しまして、現況 5 t の流下能力がございまして、当然流れませんので、その分浸水する想定になっています。

(委員)

これはまず内水なのか外水なのか、どちらですか。だから、これは内水によって氾濫しているのか、川が溢れて氾濫しているのか。

(鈴鹿市河川課長)

説明間違ったこと言いましたので、すいません。あくまで想定ですけど、川から氾濫すると想定した。

(委員)

この川は 38 t 流れるようにつくるわけでしょ。それが何が降ったらこれは溢れるんですか。38 t 以上降るから溢れるんですか。

(河川室)

現況の川に 38 t の流量が流れたときの浸水想定区域でございます。

(委員)

ですから、浸水区域を計算するときには、川の流下能力は今と同じということですよ。今と同じ所に 38 t 流れたらこれだけ溢れると。この間の図は、今の所に 55 t 流れたら溢れると。だから、今のがなかったときに、要するに計画流量に対応するものが降ったらどれだけ溢れるかという図なんです。それを前回のと今回のと比べて何になるのかなという気はするんだけど、意味はわかりました。

(委員長)

ほかにご質問ありますでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

この暫定断面の図面を見ているのですが、堤防の土盛部分が今破線でなくすということで、ハイウォーターから上にいくらか余裕高がありますが、これは流れると思うんですよ。現状の暫定断面で施工されると、ハイウォーターから上の 60 cmあるのかどうかわかりませんが、ここの部分については流下能力があると。先ほどの県のお話ですと、38 tで決めて下流を考えているということだったんですけど、この上の余裕部分の水は溢れないわけですよ。これ流れるんですよ、ここまで来たときには。

(河川室)

一般的に河川の改修には、今回盛土をしない点線の部分のような余裕高というのを設けます。これについては、河川の構造令といわれるもので決まっておるんですけど、なぜ余裕高をつくるかということになるわけですが、一般的に川の堤防というのは土でつくられるということですので、溢れた場合、今回の築堤のようなやつですと、溢れるとすぐに土が流れるようになって弱くなるもので余裕を持たすというのが1点。あと、当然巡視とか水防活動あるいは流木等の流れ、そういったものにも対応するというので、構造上の余裕ということで、河川流量の計画をするときの余裕というのではないですので、あくまで流量を考えるとときには、そこは水が流れないということをやっております。

(委員)

やってますということですけど、例えばこのブロックの高さまで積んであるとしますね。ここまで水が来てもこぼれないわけですよ、横へ。

(河川室)

もう1つ、先ほどの下の堀切川との関係をご説明させてもらったときに、ここの川の計画は、今 38 tで1/3相当ということで、下の堀切川本川については、現在は1/5相当で、将来1/30という計画をしておるのですが、堀切川についても稲生新川と同じように余裕高をとる考えをしております、ハイウォーター堤といいますが、同じように上に余裕高を設けています。ということは、ここが満流流れても堀切川も余裕がある。同じような考え方でやっていますので、溢れるということはないというふうに計画上はなっております。

(委員)

私、特に今水色で塗ってある所の断面、ハイウォーターから下の断面で 38 tの計画なんですよ。その上に余裕高取ってあって、今ブロックですか、天端まで仮に水が来たときに、越流しない範囲で来たときには 55 tですよ。違うのですか。ということは、55 t流れる断面が現地ですることができるということになるのと違いますか。現実にこぼれなくて、雨が上で降ってここに集まってきたら、あのブロック一杯まで満流で来たときには、55 tは必ず下に行く。こういう考え方で前回も申し上げたんですけども、この途中途中でブロックの天端をとって周辺に越流するような、溢水するような状況がつくってあるならいいです

けど、全川この高さで来れば、55 tは必ず下流へ流れていくというふうなことが考えられると思うんですけど、そういう考え方はだめなんですか。

(河川室)

先ほどもご説明させてもらったように、計画上は38 tの計画をまず入れていると。それ以上の雨が降った場合は、55 tの断面がありますと。これは余裕高の所は川の中にありますから流れる可能性はあるということで、流れたときにも下流もその余裕がありますので、同じように余裕を取っていますので流れていくということになります。

(委員)

そういうことであるのなら、なぜ55 tの将来計画に今しないのか。下が可能であれば55 tでいいと思う。下の能力がないから、暫定で38 tで抑えたというさっきの話でしょ。じゃあ流れる断面をつくってあるのですから、暫定にしなくて、当初どおりの55 tの計画で進めてもいいわけじゃないですか、今の考え方でしたら。

(河川室)

そのところは、先ほどもご説明させていただいたように、近鉄の橋梁が一番下の所はネック点になっていまして、近鉄の所については、余裕高が取ってございません。というのはなぜかと言うと、現地を見ていただくとわかるのですが、堤防自体は余裕を取れる高さがあるのですが、近鉄の橋梁の桁だけがちょっと低いんですね。架け替えてございませんで。そこについては余裕がありませんもので、それ以上流すと近鉄の所で負荷がかかるということで、そこ余裕取ってないのは、周りが堤防が全部できていますので、余裕なしというふうにさせていただいていますけど、そこが余裕がないですので、上でそれ以上計画上合わすように38 tで施工させていただいているということになります。

(委員)

辻褄合わないですよ。じゃあ今おっしゃっている話ですと、55 tは流れていく。近鉄の橋梁の所で近鉄を洗いなさいという計画になるんじゃないですか。近鉄の所が余裕高がないからネックになっていると。今のこの断面でいくと55 t水は来ますと。そうしたら、近鉄の所で何か事が起こるといふ今想定の話に聞こえたんですけど、どうですか。

(河川室)

近鉄の所は桁が低いと今ご説明させてもらったように低いんです。堤防については、ほぼ規定の高さぐらいあります。というのは、あそこは高潮を下の方で事業もさせていただいておりますけど、高潮に対応した堤防ですので、かなり高い堤防ができております。それで、近鉄の所で確かにここで満流が流れるとした場合、10年に1回の雨に相当する流量が流れますので、近鉄の桁の所で負荷がかかるというか、近鉄の下の断面だけでは流れないということになります。ただ、上流側も含めてほかの所は堤防が高いですので、近鉄の所では断面が足りませんが、一応堰上げというか、水面の高さは上がるんですけど、計算上は1/10に相当する流量についても流れるということは確認させていただいて、上

流で溢れないということで計算はさせていただいております。

(委員)

よくわかりません。

(委員)

確認ですけど、要するに稲生新川で 38 t で下の方で 85 t というのは、いわゆる計画流量で計算しているだけの話で、上流が余裕分だけ上がっても、下流の堤防も余裕分があると。それで、下流の方が川幅が広いから、余裕分、余裕分、余裕分全部足しても、余裕分は断面でもつと。それは堤防の話。それで、一番皆さんが聞きたがっているのは、そこはもつんだけれど、余裕分、余裕分、余裕分の上に近鉄があるのか。私、現地よく知らないけど、余裕分、余裕分やっても、近鉄がぎりぎり大丈夫かどうかということだけだと思います。堤防の話はよくわかりました。

(河川室長)

余裕を見た、余裕の整合性を図った議論の中ではぎりぎり流れるんですが、今おっしゃっていますように、堤防もし万が一満杯来た場合は、正直近鉄の所で桁へ洪水が当たってジャンプする格好になります。ただ、潜って流れていくという解釈でありますので。ただ、当たって流れるのは前提にできませんので、上流で余裕の 60 cm 最低もったものが計画だということで、38 t とお示しさせていただいた。55 t と言ってしまいますと、当たるのが前提になってしまいますので。

(委員)

プラスにはならない。

(河川室長)

そういうことです。確かに潜るという状態は発生するのは事実でございます。

(委員)

この稲生新川って、今あるんですか。これからつくるんですやろ。違う。今もうあるんですか。

(河川室)

今、もうあります。川を広げようという事業でございます。

(委員)

でも、あそこ流木なんて絶対ないですよ。今言われた流木があった場合を想定してと言われますけど、サーキットの上の所、ここから流れる所で流木がごろごろ流れてくるとは私よう想定しないけど。しかもそれが近鉄へ来たらとっても無理。そこへ流木が来たら、近鉄の今でも洗っています。私とこすぐ前なので思うんですけど。ここ来たときによく見

てください。堤防は確かにあるんですけど、下の石の所、何でこうなるのかなと思うわ。近鉄の石が積んである最後の所と堤防の最後の所の継ぎ目の所、そこ壊れていますよ。なのに、そこへ上から持ってきて、もう1つ流れよくされて、これはどこへしゅんでいくやろって。前の集中豪雨のときにすごかったのを、私ども身をもって体験しているので、ぜひ。流木が流れてくるなんて絶対想定できないと私は思うし、この川が今細くて困るということがありますか。

(鈴鹿市河川課長)

稲生地区の方からぜひともこの川を広げていただきたいということで要望もあって、稲生の中で浸水を現在しております。稲生地区からぜひとも広げてほしいという要望がございます。

(委員)

川上と川下の話も聞いてください。そうしないと、確かにそれはそうかわからないけど、こっちの近鉄の所、一遍本当に見に行ってほしいなと思うんですが。高潮の対策ができていますとか、高潮対策の何かをつくりましたと言われますけど、あれまだまだ稼働もしてません。確かに建物半分ぐらい建ったのか建たないのか、終わったのか終わらないのか知らないうちに、東側の所はもう赤茶けてきている。まだ塔の所も何もなってないのに、今度川上の方から川をどんどんどんどん流して、それで「高潮対策もできてますし」って、そんなん安易と違いますか。

(河川室)

高潮対策で、今近鉄から下流の所で水門をつくっております、今年度で完成させてもらっております。高潮のときの水門ですもので、常時閉まるということはないんですけど、水門としては今年度で完成いたしました。あと場内整備だけが残っています。

(委員)

いたしました。あれでもう完成ですか。

(河川室)

水門は完成しています。

(委員)

水門はな。でも、それを使うとか何とかというのは、高潮がなかったらいらないですよ。ね。

(河川室)

伊勢湾台風のような高潮があれば、その水門で閉めて、遡上というか高潮の被害を。

(委員)

高潮は止まりました。向こうから、上のサーキットの方からどんどん水が流れてきました。

(河川室)

ポンプも設置していますので、ポンプで排水すると。

(委員)

ポンプでどっちへ排水するんです。海の方へ、釜屋川の方へ排水するわけですか。

(河川室)

そうですね。下流の方へ。

(委員)

あっちの方が全部堤防がきちとなっているんですか、あれで。

(河川室)

高さは確保しています。一部ちょっと低い所ありますので、それは来年度しますけど、ほぼ高さは確保しております。

(委員)

来年度、全部出来上がるんですか。

(河川室)

高さが一部低い所について、来年度。

(委員)

あなたの名前は何て言うんです。

(河川室)

河川事業グループの大江といいます。

(委員)

そうですか。わかりました。

(委員長)

ほかに質問ありますか。

確認ですが、計画の話はわかったんですが、先ほどの流量の話ですが、稲生新川を整備しないで近鉄の橋が水につく確率と、整備をしたら近鉄の橋が水につく確率、どっちが高いのですか。要するに、何もしないと、稲生新川を整備したときと、リスクはどちらが高くなりますか。

(河川室長)

新川を整備しないと、現況5tぐらいですので、街中に溢れ出ると。それが整備をすることによって、一部は下流へ流れるということからいきますと、近鉄の安全度は悪くなる方向だとは思いますが。ただ、上流の浸水している家屋は救っているということですので、どちらを取るかという議論になるかもしれませんが、少なくとも川を広げれば下流へ水は行くわけですから、近鉄にとってはよくはなっていないという言い方にはなると思っています。

(委員長)

だから、客観的に判断するとき、それがどんなものかと知りたいですね。要するに、上流の話はわかりました。近鉄がネック点だということもわかりました。でも、何もしなければ近鉄は大雨が降れば危ないとは思いますが、公共事業をやったお陰でリスクが高まるという状況もあり得るというのがわかった、今のご説明で。それで、どう判断するのが非常に難しいなという印象を持ちました。

(河川室長)

ちょっと申し上げますと、例えば志登茂川も四千何百戸浸かった水害訴訟を経験した川ですけど、依然として近鉄がネックになっています。上流部はある程度川幅広げて改修をしている。近鉄橋梁の流下能力見合いということでやっています。ですが、近鉄から見れば、今まで上流で4千戸も5千戸も浸かって助かっていたものが入ってくるということは、よくはなっていないというのは事実です。じゃあどちらを取るかという部分が非常に難しいところですけど、そこは行政の判断が入ってくると思います。

(委員長)

ほかよろしいでしょうか。はい。では、どうもありがとうございました。ここで一旦休みをとらせていただいて、意見をまとめますか。まとめたら1時間ぐらいかかりそうですね。

(公共事業運営室長)

手短かに大筋だけにさせていただきますと思います。

(委員長)

では、目標は3時15分。

(休憩)

(委員長)

それでは、再開したいと思います。ただ今、意見書を取りまとめましたので、報告させていただきます。着席して失礼します。

意見書

三重県公共事業評価審査委員会

1 経過

平成18年8月30日に開催した平成18年度第2回三重県公共事業評価審査委員会（以下「委員会」という）において、県及び市より広域農道整備事業1箇所、農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業1箇所、道路事業1箇所、都市公園事業1箇所、河川事業2箇所の審査依頼を受けた。

このうち、広域農道整備事業及び農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業、道路事業に関しては、同年11月21日に開催した第5回委員会及び同年12月22日に開催した第6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、都市公園事業に関しては、同年7月13日に開催した第1回委員会及び同年11月21日に開催した第5回委員会及び同年12月22日に開催した第6回委員会において、市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、河川事業に関しては、同年10月23日に開催した第4回委員会及び同年12月22日に開催した第6回委員会において、県及び市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。

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）広域農道整備事業〔県事業〕

3番 中勢3期地区

3番については、平成7年度に事業着手しその後おおむね12年を経過して継続中の事業である。

審査を行った結果、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。

（2）農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業〔県事業〕

4番 上野依那古2期地区

4番については、平成6年度に事業着手しその後おおむね13年を経過して継続中の事業である。

審査を行った結果、当初計画と変更計画との比較について説明が不足していた。したがって、これを説明できる資料の提出を待って再審議とする。

(3) 道路事業〔県事業〕

7 番 一般国道 260 号南島バイパス

7 番については、平成 4 年度に事業着手し平成 13 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。

審査を行った結果、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。

(4) 河川事業〔市町等事業〕

106 番 準用河川 北長太川 総合流域防災事業

107 番 準用河川 稲生新川 総合流域防災事業

106 番については、平成 4 年度に事業着手し平成 13 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。

107 番については、平成元年度に事業着手し平成 10 年度に再評価を行いその後おおむね 8 年を経過して継続中の事業である。

審査を行った結果、106 番については、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、防潮樋門については、適切な運用に努められたい。

107 番については、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、下流堀切川において近鉄橋梁への影響が懸念されることから、適切な措置を講じられたい。

(5) 都市公園事業〔市町等事業〕

108 番 岩田池公園

108 番については、平成 4 年度に事業着手し平成 13 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。

審査を行った結果、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、整備計画内容及び整備後の維持管理については、周辺住民と十分協議し、その運用にあたることを期待する。

以上です。委員の皆さん、これによろしいでしょうか。では、これを事務局に手交し、委員の皆さんに渡していただきます。では、続けたいと思います。

(公共事業運営副室長)

それでは、本年度ご審査をお願いいたします事後評価対象事業についてご説明いたします。赤いインデックス資料 9、審査対象事業一覧表をご覧ください。ここには、本年度ご

審査をお願いします事後評価対象事業を一覧にして記載してございます。本年度はここに
ありますように、4つの事業のご審査をお願いしたいと思えます。事後評価理由は、事業
完了後概ね5年が経過した事業で、事業規模や事業特性を考慮して選定することとしてお
ります。これにつきましては、後ほどもう少し詳しく述べさせていただきますので、よろ
しくをお願いいたします。以上でございます。

(公共事業運営室長)

委員長、ただ今説明しましたように、4つの事業について事後評価の審査をお願いした
いと思えますが、よろしゅうございますでしょうか。

(委員長)

いかがでしょうか。はい。では、続けてください。

(公共事業運営室長)

ありがとうございます。それでは、引き続きまして、事後評価実施要綱の一部改正と議
事進行等につきまして、再度事務局から説明させていただきます。

(公共事業運営副室長)

それでは、三重県公共事業事後評価実施要綱におきまして、一部改正を行いましたので、
簡単にご説明いたしたいと思えます。

資料13の2枚目に添付してございます補足資料、三重県公共事業事後評価実施要綱の
一部改正にかかる新旧対照表をご覧ください。改正がございましたのは、下線でお示しし
ています環境森林部治山事業ならびに林道事業でございます。改正前におきましては、事
後評価の対象事業として「再評価実施事業」とだけ規定しておりましたが、本年度の国の
事業評価実施要領の一部改正に準じて、いずれの事業におきましても、「再評価実施事業
かつ総事業費10億円以上」と改正しております。また、治山事業におきましては、事後
評価項目及びその内容につきましても、国の要領に基づき同様に改正いたしました次第でござ
います。以上でございます。

(公共事業運営室長)

要綱の改正の説明は以上でございますけれども、委員長、何かご質問ございますでしょ
うか。

(委員長)

皆さん、いかがでしょうか。10億円というのは件数としては非常に少なくなるのです
か。大規模なものというニュアンスだと思うのですが。

(公共事業運営室)

林道事業におきましては対象がなくて、治山事業については今後1件が該当している
ということになります。

(委員長)

1件。そうすると、治山事業の中でかなり規模の大きいものということになる。

(公共事業運営室)

そうですね。

(委員長)

はい、わかりました。委員の皆さん、よろしいでしょうか。はい。では、進めてください。

(公共事業運営副室長)

それでは、事後評価についてご説明いたします。お手元の赤いインデックス資料 13、三重県公共事業事後評価実施要綱をご覧ください。まず、事後評価の目的ですが、第2条に規定しておりますとおり、事後評価は、より効率的で効果的な事業になるよう、今後実施する事業の計画や実施中の事業に事後評価の結果を反映させることを大きな目標としております。また併せて、事業完了後であっても必要であれば適宜適切な処置を講じるために行うものでございます。したがいまして、委員の皆様には、この目的を達成するために事後評価の結果が妥当であるかどうかをご審査いただきたいと思います。

次に、事後評価の対象となる事業でございますが、第3条で事業完了後概ね5年を経過した事業で、事業規模や事業特性を考慮して選定するものとしております。具体的には資料13の3ページ以降に別紙1として定めてございます。

次に、事後評価の視点でございますが、三重県が事後評価を行うにあたりまして重要と考えました点は、「事業完了後現状がどうなっているか」、「その現状を評価する中から今の時点で何が問題であったと考えられるのか」、そして「その問題を解決するために今後何をどのようにしていくべきか」ということを明確にすべきとした点でございます。現状把握の点としましては、「事業の効果はどうであったか」、「事業を実施した際に環境面に配慮したことはどうなったのか。また、事業を実施したことにより、環境はどのように変化したか」、「事業が完了した現在では社会経済情勢等がどのように変化し、今後事業との関係をどのように考えるべきか」、「県民はどのように感じているか」の4つを掲げてございます。これら4つの項目を評価した結果としまして問題点、いわゆる「今後の課題を明確にし、その対応方針を述べること」としておりますので、本委員会からはその妥当性についてご意見をいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

事後評価のご説明につきましては以上でございます。

(公共事業運営室長)

以上でございますけれども、委員長、何かご質問ございますでしょうか。

(委員長)

はい。皆さん、いかがでしょうか。先ほど説明のありました事後評価の視点4つに立っ

て、課題を明確にされた。事業主体がそういう検討をされた。それに対して私たちは、その検討内容について審議をするということのようでございます。よろしいでしょうか。はい。

(公共事業運営室長)

それでは、早速ご審査の方に入っていただきたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

(委員長)

それでは、ただ今から事後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、501番のほ場整備事業から審議を進めたいと思ひます。それでは、説明者の方は簡潔明瞭にお願ひいたします。

501番 ほ場整備事業 榊原地区 津市

(農業基盤室長)

農水商工部農業基盤室の油谷でございます。ご審議をよろしくお願ひします。それでは、座って失礼いたします。

ほ場整備事業榊原地区につきましては、平成3年度から事業に着手し、平成12年度に完了しております。今年で事業完了後5カ年を経過しましたことから、今般地域の皆様方に事業に対するご意見をいただき、事業効果の検証と今後の課題などについて検討いたしましたので、委員の皆様方のご意見をいただきたいと思ひます。それでは、資料に基づきまして説明をさせていただきます。

榊原地区は、旧久居市の最西部に位置した中山間地で、背後に控える青山公園は国定公園に指定されており、古くから日本3名泉の1つである榊原温泉を地区中央に抱えた田園地帯でございます。榊原地区の受益地は赤で示した範囲で、榊原川沿いに展開した標高40mから170mの地域で、地区の東西には県道亀山白山線が通り、東の端には南北にグリーンロードが通っております。これは広域農道でございます。

榊原地区は、地形勾配1/6から1/100で、一筆当たりの平均面積が5a未満の分散された小耕地で、道路は1.8m程度であり、さらに水路は蛇行した土水路で、耕地の汎用化が図りにくい状況でありました。このため、100m×30mを標準とする区画整理を行い、農地の湿潤部分は暗渠排水を行うことにより、畑作物の作付けや米の生産調整の定着化、集団化を図り、安定した農業経営を図ることを目的として、本事業を実施いたしました。

また、当地区は第2種兼業農家が全体の約93%を占め、農家1戸当たりの所有農地は約50a余りで、農業従事者の高齢化も進んでいました。このため、この地区の農業を守っていくためには、榊原営農実行組合を立ち上げ、農地利用集積の増加を図り、農用地利用の向上、生産性の向上、担い手の育成を図り、安定した農業経営を図ることを目的として、本事業を実施いたしました。

標準区画割図は、図に示すとおりで、実施後の区画整理面積は116.5haでございます。各工区ごとの標準工法図です。各工事事業量については、道路工25411m、用水路工

30955m、排水路工 16324m、暗渠排水工 5.7ha です。また、集落内の整備としては、集落排水路 987m、集落道路 676m、集落防火施設として、防火水槽を 9 箇所、農村公園 1 箇所を整備しております。

こちらはほ場整備前と整備後の写真です。ほ場整備後の道路、用水路、排水路の状況です。

これは計画と現状の経済効果の比較です。総事業費が計画が 29 億 3682 万 9000 円、現状が 28 億 9369 万 8000 円で、4131 万 1000 円の減額となっております。年総効果額の内訳ですが、作物生産効果につきましては、水稻はほぼ計画どおりの作付面積ですが、林間畑ではナス、ブロッコリー等の作物に替わり、営農実行組合による小麦の集団営農が行われるようになり、計画の 773 万円が 615 万 9000 円となっております。営農経費節減効果は、区画整備により大型機械が導入されていますが、個人が使用する機械の能力により計画まで達していないところがあり、計画が 1 億 8614 万 8000 円、現状が 1 億 7690 万 4000 円となっております。維持管理費節減効果は、整備により管理費の軽減を図るものでありますが、アンケートや土地改良区の聞き取りから計画どおりの効果が得られているものと考えられます。非農地等創設効果は、換地手法により集落道などの用地を合理的、経済的に取得できる効果で、計画は 201 万 3000 円、現状が 202 万円となっております。地籍確定効果は、事業の実施により地籍が明確になる効果で、計画が 151 万 6000 円、現状が 153 万 2000 円となっております。この年総効果額から妥当投資額を算出しますと、計画が 36 億 6065 万 1000 円、現状が 34 億 5850 万円となり、投資効率は計画が 1.25、現状は 1.19 となっております。

農地集積とは、各農家の農地を認定農業者や榊原営農実行組合等の経営体へ所有権の移転や貸し借りをを行うことにより、農作業の受委託を進めることを言いますが、榊原地区の農地集積率につきましては、事業採択時点で 5.2%、7.7ha でしたが、現在は 40.1%、46.7ha に増加しております。なお、採択要件については、集積率が 30%以上となっており、本地区においては 116.5ha の 30%で 35ha 以上となり、採択要件を満たしております。

転作の状況については、榊原営農実行組合が設立されたことにより、赤色の範囲で麦作の集団転作の団地化が定着しています。黄色で着色した箇所が平成 17 年度作付けの範囲で、作付面積は 22.1ha です。

小麦の転作状況の写真です。地域の営農状況ですが、小麦のほかにキャベツ、白菜等が栽培されております。また、新たに収益性の高いハウス栽培でのいちじく、いちごが導入され、今出荷の最盛期を迎えております。

事業実施にあたっての環境調査や環境への配慮は特に行っていませんでしたが、今年 7 月に実施した環境調査では、地域内の排水路にカワムツ、ヨシノボリなどの魚の生息を確認しております。また、後ほどお示ししますアンケート調査からも、事業実施による環境への悪影響はほとんどないと考えられます。

今回の評価にあたりアンケート調査を、事業受益地の関係集落である榊原自治会 6 区の全世帯 618 戸にお願いしたところ、全世帯の 65%にあたる農家 214 戸、非農家 190 戸、計 404 戸から回答を得ることができました。

ほ場整備事業実施の認知度は、農家では 85%、非農家を含めた全体でも 75%あり、概ね地域で事業が認知されております。

ほ場整備事業を契機として農作業の委託が進んでおり、耕起、代掻き、田植え、稲刈り、脱穀を基幹3作業と言いますが、その基幹3作業以上の委託については、農家の38%が委託しております。そのうち60%が榊原営農実行組合に委託をしております。

水田の転作・畑作物の作付面積動向については、事業実施前と比較して「増えている」が71%、「減っている」が29%となっており、水田の転作が確実に実施されております。事業の実施による農業効果につきましては、農家の88%が「効果があった」と感じていただいております。特に「作業が楽になった」、「農道や用・排水路の維持管理が楽になった」との回答を多くいただいております。

農業以外の効果についてのアンケート結果ですが、全体の76%が「効果があった」と感じていただいております。「地域の水はけよくなった」、「道路の通行がスムーズになった」との回答を多くいただいております。

事業で整備された農地や施設の管理状況ですが、「上手く管理されていない」が40%となっております。

事業の実施による自然環境への影響については、動物や植物については、「増えた」35%、「変わらない」41%の回答をいただきました。また、地域などの水質については「よくなった」15%、「変わらない」70%の回答をいただき、地域の景観については「よくなった」42%、「変わらない」46%の回答をいただきました。

アンケート結果についてとりまとめますと、「区画の整備により大型機械の導入が可能になり、作業が楽になった」、「担い手に農作業が委託できるようになった」との回答をいただいております。一方、山間部では、「畦畔が高くなり草刈り作業に労力がかさむ」との意見もいただいております。また、道路の整備については、「農道の通行・維持管理が楽になった」、「集落への通行が楽になった」との回答をいただいている一方、「農道が広くなったことにより、通過する車が増え危険が増した」との意見もいただいております。用水路の整備については、「適切な用水管理ができるようになった」との回答をいただいております。排水路の整備については、「地域の排水がスムーズになった」との回答をいただいておりますが、「排水路の草刈りがされなくなった」との意見もいただいております。これは農作業委託が進んだことによって、維持管理への意識が希薄になったことが原因と考えられます。

今後の課題と対応方針につきましては、営農組合等の経営体へ農地を集積させるためには、経営体の経営状況をしっかりすることが重要であることから、経理の一元化や借り入れが可能な法人化を進めていく必要があると考えます。農地・農業用施設の保全につきましては、農地の畦草刈りや道路、用・排水路の維持管理を農家のみで実施することが困難になってきております。このため、農地や農業施設は地域の共通資源として非農家も含めた地域全体で保全に取り組むことが必要と考えております。獣害につきましては、榊原地区のように山が近い地域では、イノシシやシカなどによる獣害の被害が年々増加しており、電気柵、フェンス等の対策を個々に講じていますが、完全な効果が得られていないため、地域で一体的な対策を検討する必要があると考えています。

以上、ほ場整備事業実施における課題に取り組むことにより、今後の事業の改善に努めていきたいと考えております。以上で説明を終了いたします。ありがとうございました。

(委員長)

はい、ありがとうございました。委員の皆さん、ただ今のほ場整備事業につきまして、何かご質問、ご意見ありますでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

30a区画で実施されているのですが、従前の各皆さんの所有田が非常に小さかったという感じがするんですけど。割れたというか、1枚の30aの中に数名入る場合は、どういった割り方。例えば、コンクリートで区画を入れているのか、もうただ図上の線引きだけか。その辺だけちょっと教えてください。

(農業基盤室長)

このほ場整備は、途中から担い手型に乗りまして、標準的なものは100m×30mと言ったんですけど、実際50a、60aという倍ぐらいの面積の所もございまして、そこはもう杭だけで処理して、営農組合の方へ委託していただいております。換地の作業でそこへ農地を集積しております。

(委員)

過去から見ると、大きくなった中に、例えばコンクリートの構造物で割り板を入れているという所がときどきあるんですけど、これからそういう農地の集約化といった観点であまりああいものは入れない方が、私はいいのかなという感じがしておったものですからお聞きしました。ありがとうございました。

(委員長)

ほかにありますでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

2ページの県民の意見の内容の所で、「今後の農業への取組については全体の55%が農業を続けていくとしていますが、そのうち43%が続けたいが管理できるかどうか不安としており、後継者不足の深刻化が伺えます」と。また、「45%が委託するとしており、営農実行組合や認定農業者の役割が重要になると思われます」。この辺がどこにもあるような問題だと思うんですけど、実際のところ、農業従事者の平均年齢って今どれぐらいになっているのですか、この地区は。

(農業基盤室長)

ちょっとこの地区ではよく捉えてないのですが。県全体では65歳以上が60%を超えていて、この地域もそういう中山間の所ですので、やはり高齢化が進んでいると考えております。

(委員)

あと、担い手の方はだいたい専業農家の比率ではどのぐらい見えるのですか。例えば、

40代ぐらいまで後継者として。

(農業基盤室長)

年齢の所まで申しわけないのですが。営農実行組合は、平成7年3月26日に設立をいたしまして、オペレーター数としては21名がおりまして、そのうち認定農業者として2名いて、今、品目横断的経営安定対策等の対象になるように進めておいて、新しい農政改革に乗って今後も永続的に営農をしていくということで進んでいただいております。

(委員)

19ページの全世帯618戸に対して農家が214戸と、結構まあまあの数だと思うんですけど、この農家214戸というのは、兼業も専業も合わせた数ですよ。専業農家はどのぐらいですか。

(農業基盤室)

アンケートの結果20です。

(委員)

専業農家20ですね。わかりました。どうしてもこれだけの整備をしていくと、今後のことが気になるのでちょっと質問させてもらったんですけど。例えば、こういう営農組合があるとして、これだけの面積を今後平均年齢が65歳とおっしゃいましたし、維持管理していくという中で、例えば山間部の畦畔が高いという問題も抱えていますよね。そこらあたりにどのような対応策を考えてみえるのか、ちょっとお聞かせいただきたいなと思います。

(農業基盤室長)

平成19年度からの大きな農政改革の中で、そういう集落営農組織にこういう農作業が集中化してきたときに、どうしても畦畔とかの草刈りがおろそかになってしまうということで非常に懸念しております。それと車の両輪というようなことで、「農地・水・環境保全向上対策」というのがスタートいたします。そして、この地区もその事業に乗って行って、一応1反当たり4400円の国費と県費と地元の市町の補助がなされて、そういう維持保全、景観保全とか、さらに減農薬等にも対応できる。ちょっとこれは4400円の中には入りませんが、そういう新しい事業も積極的に取り入れてやっていくということで、現在地元の方で進めていただいております。

(委員)

ありがとうございました。

(委員長)

今の最後の質問のやり取りに関連するのですが、農地・水・環境保全対策事業。これで反当り4400円ということですけど、これを受ける人として誰が想定されるのですか。

(農業基盤室長)

それは活動組織を地元でつくっていただいて、営農組合が中心になっていただくと思うんですけど、そこへ多様な主体の参画というのが求められておりまして、ただ単に農業者だけではなくて、非農家の方も参加していただくということで、自治会の方が入っていただいたり、学校のPTAの方とかそういう方も参画して、環境保全の対策をやっていただくということでやっております。

(委員長)

論理として、要するに、農地・畦畔の面倒が見切れなくなるから、誰かに頼みたい。でも地域力がなくなるわけですよね。一方で地域力を新しくつくると。その担い手のイメージが営農組合とかNPOとかいろんなことおっしゃいましたけど、そういう新しい地域力というのはどうやって起こすという方針ですか。

(農業基盤室長)

そこが一番難しいのですが、新たなNPOがなかなか入ってきていただきにくいと思うんです。ですけど、徐々にそういう農家の多面的機能を理解していただいて、そういう方も参加していただけるように取り組んでいくということで、まずは土地持ち非農家とか、自治会の方とか、老人会の方とか、婦人会の方が入っていただいて、そういうことをやっていただくという趣旨で、今進めております。

(委員長)

反当り 4400 円というのは年間ですか。

(農業基盤室長)

そうです。ここですと 100 町ありますと 440 万円ぐらいのお金になります。

(委員長)

はい、わかりました。ほかに質問。はい、どうぞ。

(委員)

スライドの 21 ページの「作業を委託する」とは、どこに委託していますかで、「1 以外に委託」ということで、ここがどこなのかということと、もう 1 つは、スライドの 25 ページの公共事業の部分での事業後の話だと管理になると思うのですが、「上手く管理されていない」というのは、「上手く管理されている」の 34%を超えた 40%になっているのですが、これはなぜこういうことになってしまったのかがわかっている限りでいいので教えていただけませんか。

(農業基盤室長)

それでは、農地の集積の方ですが、参考で用意してあるんですけど。榊原営農組合、先

ほど申しあげましたように、そこに 22.1ha、今年委託がされております。これは小麦の方ですが、そこにも水稲の方も 13.2ha されています。それと、認定農業者の組合員以外の方に 11.4ha 委託されておって、46.7ha の委託が行われているというような状況でございます。

そして、今上手く管理されていないという所なんです、これが先ほど言いました、そういう方に農作業が集中してきますと、自分はもう農業やらなくていいんだという頭になってしまって、今までやっていた排水路などの管理がちょっとおろそかになってしまうというような状況でございます、それを新しい政策の今言いました農地水というような対策でみんなで管理していこうということで、19 年度から進んでいこうというふうに、地元で取組を始めていただいております。

(農業基盤室)

ちょっと付け足してさせてもらいますと、僕もアンケート見てちょっとびっくりしたというか、34%はちゃんと管理している。40%があまりしていない。現地、僕ら事務所の人らと一緒に見るのですが、ほとんどきれいにされているんですよ。それで心配なもので「何ですんや」と聞かせてもらおうと、代表の方なんか、やっぱり排水路の所が、用水はわりとちゃんと管理しているけど、排水の所がちょっと汚い、管理されていないというふうに言うんです。だけど、実際現場 100ha 以上あるんですけど見ていると、わりときれいに管理されているなというイメージで。逆に言ったら、こんなアンケートが出てくる程度のいい所なのかなと、正直思っているんです。

(委員)

わかりました。

(委員長)

よろしいですか。ほかにありますでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

12 ページの投資効果の所で、やはり事後評価なので、お金の見ても 30 億円かけてその効果があったかどうかという評価をちゃんとしておいた方がいいかなと思うのですが。計画と現状を見ますと、だいたい同じような数字がずっと並んできているんですけど、これのそれぞれの、例えば作物生産効果というのは 34 ページに経済効果比較表というのが載っているんですけど、多分非常にいろいろな表でいろいろな細かい計算をされているんだらうと思いますけど、概略 2 ~ 3 分で、どういうふうに効果を見積もっていらっしゃるかというのを説明していただけませんか。

(農業基盤室)

5 つ大きな効果があるんですけど、作物生産効果につきましては、計画時の作付及び面積と現在にあまり変化が見られないんですけど、実際の計画ではナスとかブロッコリーとか春キャベツとか、そういうのをたくさんやるような計画になっていたんですけど、小麦

に集中していっているという感じなんです。ざっと説明させていただきます。

それで、営農経費節減効果というのは、基本的に大型機械なんですけど、営農・・・なんかではトラクター45、計画は48。どんどん計画どおりの大きなやつになっています。・・・
(テープ交換)

(委員)

・・・お金をかけたことによって何か生まれたというので、生まれたところから何かを引くんだと思うんだけど、これをやったことによって、例えばもともとだったら何も生まれなかったような畑からナスが生まれたら、ナスの収穫を引き算するとか。そのあたりがどういう効果が算定されているのかということだけをお聞きしたいんです。

(農業基盤室)

例えば、水稲、稲にとってみますと、ほ場整備することによって水管理が改良されて、いわゆる適切な水管理をすることによって収量が上がるということで、増収効果。それと、乾田化の効果によって、これも同じく適切な水管理ができるということで増収につながりますので、効果。それが作物生産効果。ですから、水稲、先ほど言いましたようにナスとかブロッコリーについても乾田化することによって湿害対策が出ないということで収量の増が出てきたということで効果を見込んでいます。

(委員)

それで結構です。ありがとうございました。

(委員長)

ほかにありますでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

1つ教えてください。この事業は、例えば土地を皆めちゃめちゃにしてパンワリしてという仕事ですか、簡単に言ったら。よく私、あちこち聞くと、税金払っている分がこれだけだったんだけど、おいおいちゃんとしてみたら、随分たくさん余分な土地が出てきたと。でも、これにマイナスというか引く分が何も書いてないかわからないですが、これだけ余分に出てきましたというのは、ここはなかったんですか。

(農業基盤室長)

ここは非常に中山間地域で傾斜も高くて、位置図見ていただきますとわかるんですけど、そういう所で従来は小さな水田だったんですけど、こういうふうな形で、標準区画が30m×100mにしますと、どうしても1つの面が大きくなりますので、畦畔が長くなってしまって、どちらかというと減歩と言いまして、農地の面積が少なくなるというのが実態でございます。海の方ですと平たくて畦畔も小さいので、それは面積が多くなることもありますけど、水田を基本的に増やしたりはできませんので。

(委員)

私たちから考えたら、少なくなったらめっちゃめっちゃ損だと思いますやん。そんなのちゃんとしてもらわなかったら。1反あってちゃんとしてもらったら500になってしまったら、100損したわとか。違うか、300坪やであれか。減ったら損だと思うけど、この人たちは皆いい人なので、あとの生産がよかったらいいんですわって、そういうふうですか。

(農業基盤室長)

1つ言いますと、今はもう高齢化してきます。非常に農作業が高齢化して、65歳以上の人がもう60%もおりますと、非常に危ないわけなんです。きちっとした大型機械が入っていくような水田にしないと、農作業が安全にできないわけですね。また、自分でやれない方は委託するときに受けてもらえないというような両方がありまして、それで少し面積が減っても、将来的にずっと優良農地として維持していくということに理解をもらって、そこへの投資を「いいかな」ということで理解していただいております。

(農業基盤室)

補足で説明させてもらいますと、地域の面積というのは整備しようがしまいが、100haの所は100haの地区面積です。ただ、小さい田んぼが昔はいっぱいあって、道路も先ほど説明したように、1m80程度の細い道路だったと。それが4mなり5mの道路を付ける分、当然農地の面積は減りますよね。そこは地元の方が、農地の面積が多少減っても大きな機械が通ったり、トラックで入れたりする方がいいからということで、若干田んぼの面積は減るけども、排水がよくなるために大きな排水路を付ける。大きな農業機械が入るように道路を付けるということで整備をするのが、このほ場整備事業なんです。

(委員)

変なこと聞きますけど、そういうのをして、例えば土地の値打ちが上がった。狭くなったけど土地の値打ちが上がったのでということで、そういう場合は税金はどうなるんですか。同じこと。思うではわからない。教えてほしい。

(農業基盤室)

だと思うけど、よく調べてないので。上がっているのと違いますかね。

(委員)

減ったのに上がってもらっては困る。

(農業基盤室)

単価は多少上がりますでしょうね、当然。先ほど効果で見ていただいたように、収量が上がるんですから、収量が上がる分は当然その土地の評価というのは上がってきて当然だと思いますけどね。

(委員長)

1 反だいたいどのぐらいですか。

(農業基盤室)

例えば、道の付いてなかった所に、田越しに人の田んぼに行っていた所に道ができたり、そういうふうにするもので、やっぱり地価は上がっていくとは思うんですけどね。税金の関係はちょっと。

(委員長)

ほかにいかがでしょうか。はい。

(委員)

用水路の関係ですが、15年経たれたということで、ベンチフリュームで用水をやっておるのですが、どこでもだいたいジョイントが老朽化してきて漏水が激しくなってくるというのが多いと思うんですよ。だから、これは将来的にパイプか何かにして、用水路の畦の部分なんかも道になるわけですから、考えていくのが私はいいいのかなと。今、最近どこでも、私の所でもそうですけど、ベンチフリュームの漏水が激しくて乾かないんですよ。この辺の考え方は今後県としてどのようにベンチフリュームの老朽してきたときの対応の仕方を考えておられるのか、ちょっとお聞かせください。

(農業基盤室)

1つは、維持管理の方で対応されている今までどおりの対応を、先ほど油谷室長の方からも言いましたように、農地水という新しい事業で、地元の管理に委ねること。もう1つは、やはりパイプライン化を進めることによって、効率的に水を利用していくと。ですから、担い手なんかは、特に集積される優良農地については、やはりパイプライン化を進めていきたいというふうに考えております。

(委員)

事後評価ですので、事後評価としての視点でお聞きしたいのですが、いただいている資料の12ページを見ますと、これはほ場整備として計画されたときに29億円何ぼで、結果的には28億円何ぼを使いましたということで、だいたい効果としても計画のときに見込んでいた分ぐらいは、今終わった段階でできましたよという判断をされているというふうに読めばよろしいですか、現時点で。終わったんですよ。終わって5年たってですよ。

(農業基盤室)

平成18年の状況で1.19という効果が出ている。

(委員)

ということですよ。それから、その次の13ページには集積率が書いてあって、終わって5年たって、事業採択時は5.2%だったものが現在40.1%で、採択要件としては30%以上なので、よい成績ですという表かなと思ったんですけど、そういう読み方でよろ

しいということですか。

そうしますと、事後評価を見せていただくときいつも思うんですけど、すごい優良物件を持ってきたなという感じがいつもするんです。先ほどの事後評価の要件がちょっと変わって 10 億円以上。あれに合致する形でこれ上げていただいているんですよ。そういうことですよ。10 億円以上。

(農業基盤室)

内容がいい悪いは別にして。

(委員)

そうすると、農水関係のほ場整備としては、榊原でやったこの計画は、非常に大型物件でなおかつ非常にいい成績を上げましたというご報告かなというふうに聞いていたんですけど、そういうふうでよろしいんですか。

(農業基盤室)

今後の課題と対応方針で示させていただいたように、やはりまだ営農組合状態ですので、それが法人化に向けてより充実した組織にならないといけないということと、維持管理の方がだんだんおそれるようになっていくもので、非農家を含めた全体で管理をしていこうというやはり課題も残っていますので。

(委員)

担当部所としての事業を振り返ってみての事後評価としてのご自身たちの判断をちょっとお聞きしたい気がして質問させていただくんですけども、19 ページに「あなたのご家族は農業を行っていますか」という半分ぐらいですよ、このアンケートの結果は。先ほどの集積率がだいたい 40%。小麦がすごく多くなって、収益がすごく上がったという話でしたっけ。要するに、榊原への 28 億円、29 億円という投資をしたこの事業としては、当初最初に 29 億円使おうと思っていたときに思い描いていた、こういう農村になってほしい姿にかなり近づいたというふうに評価をされているのか、それとももうちょっとだناと思ってみえるのか、それとも思っているよりも早く集積したなと考えてみえるのか、何かそこら辺の。数字はわかりましたけれども、要するに、榊原というのはこういうふうにどんどんどんどん集積して、ほんの何人かが大きな農地を持って農業をしていくというような農村地帯にさせられているじゃなくて、誘導させられているというか、そういうふうな計画の地域に位置づけられているのでしょうか。

(農業基盤室)

最初の事業目的で説明させてもらった事業目的のソフト面という所ですが、やはり榊原営農実行組合という地域の共同体をつくって、この榊原区域を営農していくというふうに当初進めておりますので、当初の計画どおり進んでおるといふふうに考えております。

(委員)

担当部所としては二重丸が付けたいぐらいのいい計画だったということによろしいですか。

(農業基盤室)

いや。二重丸は行かないんですけど、当然地区の大半が榊原営農実行組合へ委託されているような結果が出てくれば二重丸だと思うんですけど、まだその部分が達成されていませんので、丸ぐらいですかね。

(委員長)

続いて、502番の一般農道整備事業のご説明をお願いします。

502番 一般農道整備事業 朝明川左岸地区 四日市市、菰野町

(四日市農林商工環境事務所)

四日市農林商工環境事務所の堀と申します。よろしくお願いします。それでは、一般農道整備事業朝明川左岸地区の事後評価について説明させていただきます。まず、資料の6ページから説明させていただきますので、よろしくお願いします。

地区の概要についてですが、本農道は三重県の北部、緑の線で囲んだ所で、四日市から菰野にまたがる朝明砂で有名な朝明川沿いでございます。

次に7ページをお願いします。画面の左側を南北に縦断しています広域農道ミルクロードの菰野町小島から、画面左側の横断しております県道菰野東員線、四日市市場町までを結ぶ路線4.1kmを、事業費約10億円を投じ整備しました。赤く太い線で示す路線です。4.1kmのうち菰野町側の約1.1kmは旧道を利用した改良区間です。それより終点の市場町までの区間は、河川堤防を利用した新設区間となっています。地域の主な関連施設は、画面左側にあります朝上ライスセンター、本農道の終点にあります県道菰野東員線から南約2kmの四日市中野町に北西部カントリーエレベーターがあります。また、ミルクロードの南約5km地点に、農産物の直売所四季彩があります。この地区の道路網の整備水準は、農産物の流通の合理化を図る上で障害になっていました。農作物の出荷もこの農道ができたことにより、そのルートの確保ができ、営農に利用されるほか、地域住民の通勤など、多くの方に利用されています。

8ページをお願いします。続いて、設計概要ですが、道路幅員は全体で7m、車道部は5.5mの片側1車線としております。交通区分は交通、道路構造令でいう第3種4級に相当する道路になります。

これは地域の営農状況を収めた写真です。農道ができたことにより、機械の大型化が可能になり、水稻をはじめ麦、大豆など盛んに栽培しております。

10ページは、受益集落内の認定農業者の変化を示しています。事業完了翌年度の平成13年には3人でした。この5年の間に11名もの認定農業者が増加しました。本農道の完成により、農地の利便性の向上によって、農地の集積も図られています。

次に、11ページです。直接的な効果として、交通量についてのご説明をさせていただきます。平成18年9月に調査したところ、計画交通量の948台に比べ、四日市市側、菰

野町側とも 1978 台、2540 台と計画を上回っており、効果を発現していると考えております。

続いて、費用対効果についてですが、事業費はほとんど変動していませんが、割引率が変わったことから投資効率は上昇しています。ご覧いただいています投資効率は、農業効果のみの算定となっています。交通量調査の結果からも、1000 台を超える車両が走行している状況ですが、広域農道や農免農道と違い一般車両の通行を事業目的としていないため、当初計画時に一般交通の効果を想定しておりませんので、農道整備前の一般交通の走行状況が調査されておりません。このため、事後評価にあたって効果算定ができなかったものです。

次のシートですが、委員の皆様にも事前配布してございません。画面でご覧ください。しかしながら、現在、本農道を走行する 1000 台の一般車両が並行する市道、県道、青色で表示した箇所でございますが、それを走行していたと仮定すれば、約 1 億円を超える効果額が見込まれ、大きな効果が発揮されていると考えているところです。

次に、13 ページです。また、定量化できない効果として考えられますのは、冒頭説明させていただきましたとおり、本農道のほとんどの区間において河川堤防を利用していることから、河川管理上の効果が発現していると考えています。

現在の施設の管理状況です。菰野町及び四日市市が管理を行っていますが、市町の路面補修や年 1 回ないし 2 回の法面の草取りのほか、関係集落のあいなどにより、写真にありますように適切に管理されています。

事業実施により間接的に生じた効果としましては、地域で栽培された農産物が本農道を利用して、直売所の四季彩に持ち込まれ直売されており、好評を得ております。この農産物の直売を通じ、営農意欲が高まっています。

道路計画は、河川側の竹林を残し、水田側の法面は植生工法を採用することで、動植物の生態に適した環境を守っています。また、工事実施期間中は、工事により発生する濁水が河川へ流れ出ることのないよう、雨季を避けて工事を実施しました。

地域の環境の変化については、ほとんど変わっていないと思っておりますが、地域住民へのアンケートの結果でも、動物や植物の生息について、「変わらない」、「増えた」と答えられた人が 76%あり、同様に地域の景色につきましても、「変わらない」、「よくなった」と答えられた方が 89%となっています。

関係集落の近隣における社会状況の変化としまして、東山工業団地が整備され、地域住民の働く場が増えました。また、県営北勢中央公園も整備され、北勢地域の憩いの場として多くの方々が訪れていますが、本農道を通勤、休日のレジャーに利用される方が多くなっています。

今回、事後評価を行うにあたって、関係 4 集落にお住まいの方からご意見をいただくためにアンケートをお願いしました。回答者数については、4 集落合わせて 675 戸の方にお願ひし、514 戸、76%の方からご回答をいただきました。回答者の内訳は、農家が 35%、非農家が 65%となっております。

農道として整備されたことを知っていますかの問いに対しまして、全体で 377 戸、73%の方が「知っている」と答えられております。事業を実施したことによる効果についてのご意見ですが、「効果があった」との回答は全体で 383 戸、82%となっております。これ

は農家の方々の農業面での効果についての設問ですが、効果があったとする理由について、農地の維持管理が容易になったことを挙げる農家が一番多く、次に農産物の出荷が容易になったことが続きます。また、一方効果がなかったとして、農家の 77%の方が、一般車両が多くなったことを挙げています。

最後に、課題と今後の対応方針としましてまとめさせていただきます。まず、課題の整理をさせていただきます。1点目は、工期の長期化です。本地区は、昭和 62 年から平成 12 年まで、14 年の期間を要しました。2点目は、一般車両の流入についてです。交通量調査及びアンケートから、本路線においては、当初予想していた交通量以上に大型車両等の利用が増大し、早期に路面の補修が必要となってきました。

これらの対応方針としまして、工期の長期化につきましては、一般農道整備事業の国の予算状況により事業の進捗が図れなかったものです。現在では標準工期を 6 年と定め、国・県の予算確保に努めています。今後は常にコスト縮減を念頭に置きながら、事業効果の早期発現のため、標準工期以内の事業完了を目指し進めていきたいと考えています。一般車両の流入につきましては、早期に路面補修が必要となっていることなどから、影響が既に出ている状況であるため、今後も適切な維持管理が必要と考えています。また、農道は農業生産物の物流や住民の生活に不可欠なインフラであり、長寿命化によるライフサイクルコスト低減のためにも、適切な路面補修などの維持管理が必要不可欠と考えています。供用している農道は、市町が管理を行っていることから、適切に維持管理されるよう支援していきます。また、農道の事業計画の策定に際しましては、流入する一般交通を適切に評価するために、計画路線周辺道路の交通量の調査を行い、流入量を解析し、計画交通量の適正化を図っていきます。

説明は以上で終わらせていただきます。よろしく願いいたします。

(委員長)

はい、ありがとうございました。ただ今の一般農道整備事業について、ご質問ありますでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

反省点というか、今後の課題ということで 2 つ挙げていただいてあって、1 つが工期が長期化してしまったということと、もう 1 つは、予想外に一般車両がたくさん現実問題としては通っているという点だということふうにお聞きしたんですけども。それは理解しましたが、その両方に対する対応方針というか改善措置について、もう少し詳しく説明をしていただきたいのですが。例えば、工期の長期化ですね。対応方針の中に、事前調査をより詳細にとり、コスト縮減を常に考慮というふうに書いてありますが、この検証の所に書いてあるように、例えば予算状況によって大幅に工期が延びたというのが現実であれば、事前調査だとかということであまり改善措置にならないんじゃないかなという率直な感想を抱きました。

もう 1 つは、一般車両のことについても、一般交通流入量の的確な把握をして計画交通量の適正化というふうに書いていただいてありますが、これはちょっと理解しにくかったのは、農道として計画したので、当初一般車両はあまり考えていませんでしたというご説

明でしたよね。そうすると、路面の厚さか何かが違うから痛んじったという、そういう説明ですか。はい。そうすると、例えば事業計画の策定の時点で、もっとたくさん一般車両が入るということを想定していれば、農道の基準よりももっと一般道に近いような舗装をするというような選択肢もあったなという反省点だということですか。ただ、そうすると、当然コストは上がりますよね。その辺を今後の課題はよくわかりましたけど、それについてどういうふうに考えていこうかと思ってみえるかというのを少し説明してください。

(農山漁村室)

1点目の工期の長期化に対して対応方針がずれているんじゃないかという点につきましては、確かに以前はエンドレスのような形で事業が長期化をしておりました。それはどういうことかと言いますと、全国各地で農道の要望がたくさんあって、広く薄くというような形で予算が付いておった関係で、どうしても確保ができなかったわけなんです。三重県でもそうなんです、概ね全国的に農道というものが回ってきまして、現時点では国の予算というのはそんなに少なくはないです。ただ、市町なり県の予算は厳しいです。ですので、以前に比べたらかなり国の予算の確保はしやすくなっております。そういう工期の長期化が全国的に問題になって、平成14年から標準工期というものを各事業ごとに決めまして、基本的に原則はこの事業は6年、この事業は7年とか、それまでに終わらなかつたらもうだめですというようなことになっていまして。ですから、我々は、例えば国の予算、県の予算、市町の予算を考えた上で、6年でできる箇所を計画していくというような形に変えつつあります。以上が1点目のご説明です。

2点目の一般車両の流入につきましては、以前は確かに再評価の方でもご説明をさせていただきましたが、流入解析とかそういうような解析をせずに、2年前にも問題になったんですけど、農道がほとんど新設の場合が多いものですから、車を止めて、「もしここに道ができたならこの道通られますか」とか、そういうような方法で実際やってみました。ただ、それが当然危ないですし、信頼性が高いか低いかはあれなんです、そういう流入解析のようなものもこれからは必要だろうなと。それでもって大型車の台数のある程度決めて、大型車の台数によって舗装構成は変わってきますので、的確に大型車両の流入の量を推測して、それに応じた舗装構成にしていこうということでございます。

(委員長)

はい。ほかに。はい、どうぞ。

(委員)

同じ問題で確認です。いわゆる事業としての一般農道整備事業という種類の事業をやるときのB/Cを最初に算定するときに、一般車両を入れてはいけないということではないんですか。

(農山漁村室)

ではありません。農道はいろいろな種類がありまして、一番大きいのが広域農道で、その次が農免農道。この2つが基幹道路ということで、そういう位置づけをされていますの

で、一般車両も当然考えた中で計画しなさいということになっております。

(委員)

非常に今まで再評価で、ある意味一般交通をかなり頼りにしていらっしゃるときもあるので、それからすると、非常に0というのは奇異な感じがするので、それを次の計画に生かされればいいと思いますけど。それだけコメントです。

(委員長)

ほかにありますか。はい、どうぞ。

(委員)

私も同じようなことですが、こういう交通量の把握の仕方、調査の仕方、なかなか不確定要素が多いんですけど、結果としてだからやられているんだと思うんですけど、事後のこういう評価でそういうファクターを少しでも明らかにしていくというような、そういう対策というのはとれないものなんですか。なかなか難しいと思いますけど。

(農山漁村室)

昨年の農道事業の再評価で、今まではあまりそういうことを実施していなかったんですが、我々もどういう効果が現れているのかというのをつかむ必要があるということで、本年度全県下で主な農道で供用開始している農道について、交通量調査を実施いたしました。それで、大半が計画以上の台数が通っております。ただ、一部、例えば地域を言っているかどうかあれですが、県の南の方の農道で、集落から若干離れたような所については、計画台数よりも下回っているようなものもございます。ですので、事業を実施した者として、本当に税金を使って農道をつくって、それが皆さんに利用されているのかどうかという把握は当然必要だということで今年やったわけですが、その結果はこれと同じような、一般車両がかなり多いなというようなデータは出ております。

(委員長)

よろしいですか。はい、どうぞ。

(委員)

スライドの15ページの今日の資料の13番の配ってもらった事後評価の内容の所に間接的効果というのがあります。私もこの四季彩を利用したことがあるのですが、対象の農道の利用者の農家といいますか、農業従事者から見たときに、この四季彩という場所は非常に遠い所にあるのではないかと感じられました。この農道を使っている農業従事者の人がこの四季彩にもし出荷しようとするのであれば、生桑の中を抜けてこないといけないということで、非常に細い道を来ないといけないわけで、どのような意味で、どういう経路を使えば間接的な評価につながるのかというのを、今後のために教えていただきたいのですが。

(四日市農林商工環境事務所)

四季彩ですが、これにつきましては、JA四日市農協内で8店舗ございます。この地域にはほぼ5kmぐらい間隔で、若干道の狭い所もございますが、ミルクロード沿いに菰野店というのが1店ございます。尾平のジャスコの近くにもう1店。あれが一番売り上げ多いんですけど。それともっと下ってらって、大矢知にもございます。その3店舗でやっておりまして、JA三重四日市管内でそこへ農産物を出すと登録されている農家が、農協管内で480戸の方が登録農家で、ちなみに今回の受益地域で登録されてみえる方が22戸、そこへの販売登録をされて、主に尾平の方へ行かれているのかなとは思いますが。

(委員)

私もお話しているのは尾平の所の前回の審査会であった四日市湯の山道路沿いの所なんですけど。480件中22件ということ、たまたまJAがやるぞということで登録したというふうにも言えるのかなと思うと、菰野とか大矢知と言われるとわかるんですけど、写真を見ると尾平の所だったので、非常に遠いのではないかなという印象を受けたので聞きました。

(委員長)

ほかにありますか。はい。

(委員)

ちょっと1点。今、地図を見ておって感じたんですけど、通常道路ですと、道路の両サイドが利用価値が高まるんですけど、ここはたまたま朝明川の堤防を使ったということで、片側しか。これルート設定のときに、例えばまん中あたりで橋梁を架けて、右岸側の農地のためにもこの道路を使うというような計画はなかったのですか。

(農山漁村室)

確におっしゃられるとおり、両方に効果のあるようなものが必要だったんじゃないですかということなんですけど、朝明川はかなり川幅が広くて、おそらく長さわかりませんが60mとか、もっと100mですか。100mぐらいの橋を架けようと思いますと、何億円という橋になると思うんですね。ですから、そこまでの経費がかけられなかったということもあると思うんですけども、ここに関しましては朝明川の左岸、北側の今ピンクなりで塗ってある所の基幹農道をつくったということになります。

(委員長)

よろしいでしょうか。ほかにありますか。

では、2点確認です。20ページの県民の意見。これはどのあたりにお住まいの県民の意見なのか。受益地。

(農山漁村室)

受益地の関係集落です。

(委員長)

県民というよりも、利害関係者の意見なわけですね。

(農山漁村室)

そうですね。農家もあれば非農家もある。この農道を利用していただく方々の意見で、確かに我々も 24 戸の農家の方が知らないというふうに回答されましたので、その理由を我々も考えてみたのですが、だいぶ時間もたっていますので世代交代とかそういうものもあるのかなと。道ができたのは皆さんご存知だと思うんですが、それが農道でできたということをご存知じゃなかったということかなと推測をしております。

(委員長)

はい。もう 1 点。この農道の事業が完了すると、市町村移管のようなんですが、先ほどの地図で、東の方へつながっていく道路の種類はどんなものなんですか。

(農山漁村室)

県道が下流に向かってつながっております。

(委員長)

白いやつ。

(農山漁村室)

朝明川左岸沿いにずっと。すいません、市道がつながっております。そこでは止まっておりません。

(委員長)

そうすると、事業中は市道が来て、農道が来て、左の方がまたわかりませんが、そういうネットワークになっているわけですね。

(農山漁村室)

はい、そういうことです。

(委員長)

事業完了後、全部市道。

(農山漁村室)

市道といいますか、市の方で農道で管理していただくか、あるいは道路法の認定を受けて、市道で管理していただくかということになるかと思います。

(委員長)

今、どうなっているのですか。

(農山漁村室)

今は農道でございます。

(委員長)

では、ほかに意見がないようでしたら、次に行きたいと思います。では、どうもありがとうございました。では、続きまして、503番の街路事業、ご説明をお願いします。

503番 街路事業 桑名員弁線 桑名市

(桑名建設事務所企画保全室長)

桑名建設事務所企画保全室長の打田でございます。座って説明させていただきます。ご審議いただきます案件は、街路事業桑名員弁線です。平成12年度に完成し、供用を開始してから5年を経過したことから、事後評価を実施するものです。

それでは、スライドをご覧ください。桑名員弁線は、桑名市の国道1号を起点として、東員町を經ていなべ市に至る延長12kmの都市計画道路であり、昭和54年に都市計画決定されています。桑名員弁線のうち国道1号から東員町の国道421号までの区間は、県道桑名東員線としており、国道258号から国道421号までの区間約6kmの間は、昭和52年から昭和62年に整備を終えております。今回の事業区間は、その東側にあたりませんが、これに引き継ぐ区間として、国道258号から国道1号までの延長1860mの整備を行うものです。

続きまして、当地域の幹線道路の状況についてご説明します。当地域の南北方向には、西から水色が東名阪自動車道、黄緑色が国道258号、青色が国道1号、薄紫色が国道23号、さらには沿岸部に伊勢湾岸自動車道があり、東西方向には、黄色の国道421号が整備されています。赤色とピンク色の桑名員弁線は、国道421号とともに東西方向の軸となる道路であり、地域間交流や社会経済活動を支える上で重要な役割を担う幹線道路です。

今回の事業区間の道路状況ですが、起点の国道1号と平面交差し、近鉄名古屋線、JR関西本線、近鉄養老線の下をくぐり、途中市街地内をトンネル構造とし、終点の国道258号と立体交差でつながっています。平成5年ごろに撮影した航空写真ですが、大山田団地の方から来まして国道258号までが供用されており、事業区間の西側にあたります所は丘陵地になっており、東側は主に宅地として利用されております。赤い線が今回の事業区間になっています。

続いて、桑名員弁線の事業概要についてご説明します。当事業は、昭和60年に着手し、平成12年に供用開始をしております。全体事業費は138億5000万円となっています。延長は1860m、幅員は車道4車線と両側歩道で全体の幅員が22mとなっています。当路線の現道はなく、新規のバイパス道路として整備しました。

平成12年10月の供用開始時の新聞記事ですが、「当区間は桑名市西部の大山田団地や東員町などの大規模住宅団地の開発に伴い、桑名市旧市街地とのアクセスが望まれていた」などと記載されております。

事業目的としましては、市街地における幹線道路ネットワークの形成、住宅団地と既成市街地のアクセス強化、大規模な宅地開発及び沿道の開発に寄与、鉄道の立体交差化による都市内交通の円滑化の4つがあります。まず、市街地における幹線道路ネットワークの形成についてですが、国道1号、国道258号と桑名員弁線により、桑名駅を中心とした既成市街地の外郭環状線を形成することができ、ネットワークの機能の向上を図ります。また、東西方向の基幹道路としましては、桑名員弁線とそれに並行する国道421号、県道星川西別所線とがありますが、星川西別所線の東側の国道258号より国道1号までの区間は大型車が通行止めの市道となっておりまして、制約があります。当区間の整備により、国道258号と1号線を結ぶネットワークも強化されます。次に、住宅団地のアクセス強化については、桑名市西部の大山田団地や東員町の西桑名ネオポリスなどの大規模な住宅団地と桑名駅付近の既成市街地のアクセスを強化し、地域間の交流促進を図ります。また、当地区が名古屋圏南部の良好な住宅都市としての役割を担っており、大規模な宅地開発や沿道の開発に大きく寄与しています。鉄道との立体交差につきましては、近鉄名古屋線、JR関西本線と近鉄養老線を立体交差で通過することにより、都市内の交通の円滑化を図ります。

費用便益分析の結果、費用が改築費が204億円、維持修繕費が1億円の計205億円です。便益は走行時間短縮便益が372億円、走行費用短縮便益が51億円、交通事故減少便益が13億円の計436億円となり、費用便益比B/Cは2.1となり、当事業は整備効果を発揮していると考えています。

沿道には大山田団地や陽だまりの丘などの住宅団地や、平成5年にオープンした大規模複合商業施設であるマイカル桑名があり、また近隣には桑名ビジネスリサーチパークや桑名市総合運動公園が整備されており、地域の社会経済発展に大きく寄与しています。

バイパス整備に伴う時間短縮効果として、大山田団地から桑名駅までの所要時間を比較する場合、その経路として供用前は国道258号から市道を経由して桑名駅までの経路を利用していたと考えられます。供用後は、当路線から国道1号を経由して桑名駅に至る経路を利用していると考えられます。この経路を利用した混雑時の所要時間を調査した結果、供用前のルートでは18分を要していましたが、供用後は当区間の利用により、所要時間が12分となり、6分の時間短縮がありました。また、沿道周辺にあるマイカル桑名や桑名市民病院などへのアクセスも大きく向上しています。

続きまして、環境面への配慮についてですが、事業区間西側の丘陵地付近では、開削してできた切土法面に厚層基材を吹き付け緑の復元をしています。また、市街地のトンネル部ではトンネル施工後のその上部を緑地として利用しています。リサイクルの取組としましては、道路舗装の路盤材、アスファルト材に再生材を利用し、環境に配慮した施工を行っています。

続いて、事業を巡る社会情勢等の変化についてですが、桑名市は中京都市圏の中心である名古屋市から25km圏域という地理的特性や、公共交通によるアクセスのよさを活かして、西部丘陵地の住宅開発が展開されており、名古屋のベッドタウンとして発展しています。主な団地としては、昭和51年に分譲開始された、現在18000人の人口を有する大山田団地、平成7年度分譲開始で人口5600人の星見ヶ丘団地、最近では平成12年分譲の陽だまりの丘団地があり、さらに西部には昭和52年に分譲開始され人口14000人の西桑名

ネオポリス団地があります。昭和 55 年から現在までの人口推移を見ると、旧桑名市全体で約 27000 人が増加しているのに対し、西部丘陵地の大山田団地などの住宅団地が約 23000 人となっており、桑名市全体の人口増の約 85%を占めています。住宅団地と市街地のアクセス強化による地域の交流促進が求められていると考えられます。なお、桑名市、多度町、長島町の 1 市 2 町が平成 16 年 12 月に合併し、新しく桑名市になっています。

続いて、県民の意見に関してですが、沿道住民及び道路利用者の満足度を把握することを目的としたアンケートを行いました。沿道住民の方につきましては、道路を中心に半径 2 km を対象として無作為に 5000 人を抽出し、アンケート用紙を郵送しました。また、その他道路利用者の意見として、桑名市、いなべ市、東員町の各庁舎及び市民センターにアンケートボックスを設置し、意見を収集しました。アンケートは今回の事業区間である 1860m を調査対象にして、桑名員弁線を中心とした半径 2 km の範囲となる黄色の箇所配布しております。配布しましたアンケート用紙はこちらでございます。アンケートでは、利用頻度、利用目的、行き先、移動手段、満足に感じている点や不満に感じている点などについて回答をいただいております。アンケートは約 2400 人の方から回答をいただいております、その回収率は 44%となっております。

アンケートの結果の概要についてご説明します。利用頻度については、「月に数日」が 40%、「ほとんど毎日」利用する方も 16%見えました。その利用目的は、「買い物」が 40%、「レジャー・娯楽」が 25%となっております。買物が多いのは、沿道にあるマイカル桑名や桑名駅周辺にあるアピタなどの大型ショッピングセンターの利用が考えられます。行き先は「桑名市内」が 62%、「県外地域」が 17%です。利用手段は「自動車」が 88%となっております。満足な点については、複数回答で述べ 4061 人の方から回答をいただき、多い順から「目的地までの時間が短縮できる」が 1497 人、「交通渋滞がなくスムーズに走行できる」が 1037 人、「日常生活が便利になった」が 939 人となっております。この結果からも当事業の目的である市街地における幹線道路ネットワークの形成や既成市街地へのアクセス強化などについて、沿道の皆さんからも高い評価をいただいているものと思われます。不満な点についても複数回答で延べ 1315 人の方から回答をいただき、多い順から「交通渋滞がありスムーズに走行できない」が 591 人、「交通事故が多く危険を感じたことがある」が 245 人、「案内標識が少ないので目的地がわかりにくい」が 201 人となっております。不満な点のその他の意見として、360 人の方から「国道 1 号との交差点を桑名駅方面へ右折する車が渋滞する」といった意見をいただきました。総合評価としては、「非常に満足」が 28%、「やや満足」が 54%、「やや不満」が 5%、「不満」が 2%となっております。非常に満足とやや満足を合わせると 82%の方が満足しているといった結果になっており、総合的にも非常に高い評価をいただいております。

今後の課題についてですが、県民意見からの課題につきましては、先ほどのアンケート結果にもありますように、国道 1 号との交差点付近の渋滞緩和が挙げられます。この原因としましては、国道 1 号への右折車両が多数あるのに対し、右折専用レーンがなく車が滞留しているものと考えられます。当面、県が実施する対策としましては、現在の車線が右折及び直進車線、左折車線、そして歩道側がポストコーンを設置したゼブラ標示となっており、右折車両と直進車両が混在していますので、これを右折、直進、左折の 3 車線にすることにより、方向別に交通を分離させて、右折車両がスムーズに交差点を通過できるよ

うにする予定です。将来的には国土交通省において国道1号の4車線化の整備が予定されており、これに併せて交差点を改良することにより、渋滞が緩和されると考えております。当事業につきましては、費用対効果や県民アンケート結果からも整備効果を十分発揮しているものと考えています。

最後になりますが、今後の街路整備への課題としましては、街路事業が都市部の事業であり、周辺地域の土地利用に大きな影響を与えることから、事業熟度、重要性及び緊急性を勘案しつつ事業箇所を選定をしていきたいと考えています。なお、街路事業につきましても、道路事業とともに新道路整備戦略により、整備の必要性をさまざまな観点から評価した上で重点整備箇所を選定し、これを公表することで整備計画の透明性を図っております。以上になりますが、本日は貴重な時間をいただき誠にありがとうございます。ご審議よろしく申し上げます。

(委員長)

ありがとうございました。ただ今の街路事業につきまして、ご質問、ご意見がありましたらお願いします。よろしいでしょうか。はい。

(委員)

私、どの部分かわかりませんが、さっきの中でトンネル部分があるということで。市街地の都市計画街路なんかは、沿道利用が非常に求められる道路であるのかなという認識をしておったんですが、トンネルにした理由というのか、それはあるのですか。

(桑名建設事務所企画保全室長)

地形上の理由が、まず大きなものです。まん中から西の方に向かって大きな交差点があるのですが、その交差点から西に向かって地形がだいたい7%強ぐらいの勾配のある雑壇の宅地になっている、そこを縦に走っていくというふうな地形の制約がありました。そういったことの土地利用上と整合した中で、このような計画をさせていただきました。

(委員)

土地利用上の問題、そういった土地の形状だと思いますが、その辺のオープンカットとトンネルとの、もちろん用地買収とか物件もあると思うんですけど、比較はされたわけですか。トンネルの工事費とトンネルでない場合の工事費というか事業費ですね。これはどっちが高かったかという、そういう比較はされましたか。

(桑名建設事務所企画保全室長)

まず、人家が張り付いておるということで、かなりの範囲で移転が伴うと。オープンカットで深くいきますと、深い所でだいたい10mぐらい掘削をしている場所がありますので、それを1割5分でやりますと15mまで行くと。それが両側ですから30m余分にいるという、かなり家屋移転が伴うという中で、そういう社会的制約も考えながら検討しました。

(委員)

わかりました。

(委員長)

ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

この街路事業での開発というのはよくわかったのですが、直感的に普通の県民の人が言われると、この街路が整備されたことによって、例えば新西方団地というのができて、これはどのくらい地価が上がったのかと。地価上昇で見たとき開発利益というのはどのくらいあったのかというのがわかれば教えてください。

(桑名建設事務所企画保全室長)

区画整理で沿道に大きな開発をされておるんですが、もともと道路事業が動いている中で、例えばマイカルが立地している所ですと新西方の区画整理事業ということで、道路改良が行われたことによって当然地価は上がると思うんですが、実際としてはちょっとつかんでおりません。

(委員長)

ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

資料5ページの平成5年の航空写真を見ますと、結局これは赤線の所に通ったということですよね、この後工事をして。

(桑名建設事務所企画保全室長)

はい。

(委員)

こうやって航空写真見せていただきますと、・・・(テープ交換)・・・もう少し配慮するという事は。要するに、当然立ち退きをされたんだと思うんですけど、何か配慮するという事はできなかったのでしょうか、ルート設定に。

(桑名建設事務所企画保全室長)

計画をした当時は、それほど建っていなかったというか、少なかったんですね。当然、人家の沿道の状況なりルートを考えて設定したわけですが、極力そういう所を、例えば鉄道の交差の角度とか、1号線に取り付ける位置とか、西側の場所ですね。そういったものを含めた中で配慮したルートがこの形と。トンネル化していることによって、オープン掘削で広く取りませんでしたので、必要最小限度に移転は抑えられたのかなと。

(委員長)

よろしいですか。今のに関連するのですが、これ都市計画決定されているのですか。

(桑名建設事務所企画保全室長)

はい、されています。

(委員長)

そうすると、先ほどの昔は家が建ってなかったというときにルートを決定していると、そこには人家が堅い建物はないはずじゃないんですか。

(桑名建設事務所企画保全室長)

都計法の53条で認められる範囲の建物が少しありました。

(委員長)

そうすると、納得づくの人がいると。

(桑名建設事務所企画保全室長)

計画決定をした当時は全然なかったんじゃないかと、少しはあったのですが、後から建てられた方は当然そういう許可を取って、認められる範囲のものが建てられておったと。

(委員長)

だから、強引に買収して立ち退きをやったんじゃないという理解をしてよろしいんですか。

(桑名建設事務所企画保全室長)

当然、ご協力いただいて事業を進めさせていただきましたので、それはそのように解釈しております。

(委員長)

ほかに。はい、どうぞ。

(委員)

アンケートについてですが、とても回収率がよかったような印象がしました。結構、今までの事後評価を聞かせていただいても、アンケートの回収率が悪かったりとかして、なかなか本当の県民の声が聞こえてこなかったりしているんですけど、今回、ここは素晴らしく回収率がよさそうな感じがしたんですけど。大概皆さん各家にそのままアンケートを配ってそれを回収するという手段を取っているようなんですけど、今回これは市民センターにアンケートボックスを設置してという形を取られていたようなんですけど、そのあたりが回収率をアップさせた要因なのかどうなのかなと。ほかに何かもしかすると、プレゼントするとか、何かそういう効果があるような方法をしたのかなと思ったんですけど、何

か心当たりはありますか。

(桑名建設事務所企画保全室長)

そういうものを付けてということはしておりません。2 km 範囲の無作為に 5000 人抽出してアンケート用紙を郵送したと併せて市民センターとか市役所といった所へアンケートボックスを設置したと。皆さんの関心が高かったのかなということだと思います。

(委員)

ありがとうございます。別に何かプレゼントしたからいけないというわけじゃないんですけど、結構アンケートの回収率で皆さん悩まれているところがあるので、これとてもいい方法だったのかなと思うので、今後ほかの再評価の人たちに伝えていただけると、こういったアンケートの回収率に悩むこともないんじゃないかなと思ったので、ぜひ生かしていただきたいなと思いました。

(桑名建設事務所企画保全室長)

事務局の方も聞いていただいていますので。

(委員)

ありがとうございます。

(委員長)

ほかにありますか。では、1点。事後の評価で、時間が16分かかったのが12分という話はわかったのですが、従前の予測どおりの交通量があるのかどうか。走行費用短縮便益が確認できるとは思えませんが、せめて交通量調査をやると、当初の見積もりどおりとか、その辺の評価をされていたら教えてください。

(桑名建設事務所企画保全室長)

当初、計画しましたときは、1日に22000台というふうなことで計画しております。17年度のセンサスというか交通量調査で24901台というデータがあります。

(委員長)

そうすると、交通量も順調だし、先ほどの時間短縮も予想どおりかわかりませんが、効果を発揮していると。かなり優良事例になっているという評価ですね。

(桑名建設事務所企画保全室長)

ご覧のように、東西軸の道路が、この桑名市の北部というか、やや北の所ではありませんでしたので、やっぱり効果があったのかなというふうに感じています。

(委員長)

はい、わかりました。では、どうもありがとうございました。では、最後になるのですし

ょうか。504番公営住宅整備事業についてご説明をお願いします。

504番 公営住宅整備事業 県営住宅エスプラント末広 松阪市

(住宅室長)

最後に、県土整備部住宅室長の若林でございます。よろしくお願ひ申し上げます。座って説明させていただきますので、よろしくお願ひ申し上げます。それでは、私どもが行いました504-1公営住宅整備事業の県営住宅京宮団地建替事業の事後評価につきまして説明させていただきますので、ご審議をよろしくお願ひ申し上げます。説明は、公営住宅制度の一般的な概要について簡単に説明をさせていただいた後に、今回ご審議いただく県営住宅京宮団地建替事業について、評価箇所及び選定理由、事業の目的及び内容、事後評価の視点・項目という順で説明させていただきます。それでは、説明に入らせていただきます。

まず、最初に公営住宅制度の一般的な概要について、簡略に説明させていただきます。公営住宅の目的は、公営住宅法第1条により、国及び地方公共団体が協力して、健康で文化的な生活を営むに足りる住宅を整備し、これを住宅に困窮する低額所得者に対して低廉な家賃で賃貸し、または転貸することによって、国民生活の安定と社会福祉の増進に寄与することと定めております。いわゆる「住まいのセーフティネット」としての役割を果たしております。公営住宅の建替に関しましては、公営住宅法第35条により、「地方公共団体は、公営住宅の整備促進と居住環境を整備するために必要があるときは、公営住宅建替事業を施行するように努めなければならない」と、施行努力義務が規定されております。

次に、県営住宅の入居希望状況について説明いたします。県営住宅は、年4回の定期募集を行っております。このグラフは、平成13年度以降の県営住宅の定期募集について、応募者数と応募倍率を示したものです。赤色の棒グラフは応募者数ですが、1回の募集につき平均で590人となっております。そして、青色の折れ線グラフは応募倍率ですが、平均で8.2倍となっております。

続きまして、評価箇所及び事業の選定理由について説明いたします。まず、評価箇所の住所は、松阪市末広町地内でございます。スクリーンをご覧ください。これは付近の地図でございます。なお、本事業地は、現在赤丸で示した部分でございます。この敷地は国道42号線に接してありまして、また、松阪駅まで西へ徒歩8分の位置にあります。公営住宅整備事業の事後評価につきましては、公営住宅の新築及び建替については、事業規模や事業費に関係なく、事業完了後5年を経過したすべての事業を対象として選定しております。今回ご審議いただく案件は、5年前の平成13年に事業が完了しました建替事業です。また、建替後の団地名はエスプラント末広でございます。

次に、県営住宅京宮団地建替事業の目的及び内容について説明いたします。まず、建替前の住宅の状況についてですが、県営住宅京宮団地は、昭和28年から34年にかけて建設された建物で、コンクリートブロック造2階建ての建物5棟、住戸数が40戸でした。事業実施時点では、29戸の入居がありました。また、建替前の建物は、耐震性能が劣っておりました。スクリーンの表は耐震診断の結果表です。なお、団地内には住棟が5棟ありましたが、すべて同形状であったため、耐震診断の結果はすべて同じ結果であると判断し

ました。耐震性能を示す指標I s 値は0.8以上が安全と判定されていますが、建替前の京宮団地では、1階部分で安全値を下回っている箇所がありました。

そこで、事業の目的として次の3つの必要性から建替を行うこととしました。まず、第一に建替前の建物の状況の中で説明させていただきました耐震性能が劣っているという状況から、入居者の生命と財産の保護を目的に耐震対策が必要であったこと。第2に、経年による設備の劣化や劣悪な住環境を改善する必要があったこと。第3に、建物が老朽化し、周辺環境に悪影響を与えてきたことから、周辺環境及び地域景観を改善する必要があったこと。以上、3点が事業の目的、必要性でした。

次に、建替後の住宅の概要についてですが、エスプラント未広は、平成10年から13年にかけて2棟建設いたしました。建物は両方とも鉄筋コンクリート造で、A棟が8階建て、B棟が6階建てです。これらの棟は各階で渡り廊下により相互に接続しております。また、共用部にエレベーターを1基設けております。団地全体の延べ面積は4865m²で、住戸数は全部で70戸です。竣工時の当初の入居倍率は、A棟で9.6倍、B棟で5.4倍でした。なお、現在は66戸に入居されております。

では、建替前と建替後の比較として、スクリーンの写真をご覧ください。こちらは建替前の写真です。壁面が黒ずんで仕上げ材が劣化、剥離しておりました。そして、建替後の写真です。建替を行うことで、周辺環境の改善を図ることができました。このほか、お手元の資料6ページ以降にも建替前、建替後の写真をそれぞれ添付しておりますので、ご参照ください。

次に、建替後の建物の状況を説明いたします。スクリーンをご覧ください。配置図の中にA棟、B棟とあるのが住棟です。高層のため、日陰規制により敷地南側に配置しました。また、3箇所に直通階段を設け、敷地内に2方向避難経路を設けることで、建物からの避難安全を確保しております。敷地内は歩道を分離する設計とし、歩行者の安全を図っております。なお、建替後の住棟の概要としては、資料13ページ以降に平面図、立面図、住戸タイプ別の平面詳細図を添付しましたので、ご参照ください。

次に、事後評価の視点及び項目について説明します。各項目の詳しい内容については、説明資料3ページにあります。事後評価書の1番、事業の効果欄をご覧ください。第1に、福祉的效果についてですが、床段差の解消や手すりの設置など、全戸をバリアフリー仕様としたことで、高齢社会にも対応した住宅となっております。その結果、当初応募倍率が第1期で9.6倍、第2期で5.4倍と、国の指標である2倍を超えていることから、福祉的效果があったものと判断しております。第2に、安全確保として住棟のどの部分からも2方向避難経路を設け、避難安全を確保しました。また、建物を耐火建築物とすることにより、防火安全性を確保しました。加えて、外灯を各所に配置し、開放性の片廊下形式とすることにより、不審者を容易に発見できるなどの防犯安全性にも配慮しております。第3に、地域波及効果としては、建替前の団地にはなかった居住者のための集会所を1棟設けました。また、敷地内の日当たりのよい南側に児童遊園を設けることによって、地域コミュニティの活性化が図られました。また、建替前には29世帯50人の入居でしたが、建替により現在66世帯167人が入居しており、より多くの人口の定住化が図られたと言えます。第4に、政策誘導効果としては、民間賃貸住宅では供給されない車椅子使用対応住戸を2戸設け、また全戸をバリアフリー住戸にすることによって、バリアフリー化の先

導的な役割を果たすことができました。第5に、空家率については、現在4.2%であり、国土交通省が示した基準の5%を下回っており、効果の発現は概ね十分であったと判断しております。

最後に、費用対効果については、事業実施時には分析しておりませんが、現時点での費用対効果を算定すると、B/C1.16となり、目安となる1.0を上回っておりますので、効果は概ね良好であると考えられます。

次に、事業による環境の変化について説明いたします。事業による自然環境への影響については、環境対策として駐車場部分などの外構工事におきまして、舗装部分の下地の砕石敷きに再生砕石を使用し、資源の再利用を行いました。また、生活環境への影響については、第1に、当団地を計画後、周辺に同程度の民間共同住宅や商業施設などが整備され、周辺の発展に寄与したと考えております。第2に、敷地内の空地にできる限り植栽や芝生を配置したことにより、地域景観の向上につながったものと考えています。第3に、勾配屋根やバルコニーなど、各所に変化を持たせるなど、建物のデザインによりまちづくりにも貢献していると考えます。

次に、県民の意見についてです。当事業の場合は、入居者の意見についてとなりますが、入居者に対して現在の住まいの満足度や住まいに求めるものなどに関してアンケート調査を行いました。なお、アンケート回収率は73%でございました。このグラフは、現在の住まいに関する満足度についての調査結果をまとめたものですが、赤系は満足、ほぼ満足。青系は不満足、やや不満を示します。個別項目につきましては、すべての項目で「満足」、「まあ満足」という満足層が過半数に上りました。また、すべてを踏まえた総合評価、グラフの一番下の棒でございますが、こちらについては回答者のほぼ全員が満足層で占められました。この結果により、当事業については、入居者の方より評価いただいたものと考えております。配付させていただきました資料24ページ以降に、アンケートの詳細を付けさせていただきますので、ご参照ください。

最後になりますが、今後の課題についてです。住宅室としては、入居者のアンケート結果において、先ほど述べましたとおり、総合的にはほぼすべての方に満足していただいております。特段改善措置は必要とされてないと認識しております。しかしながら、昨今環境問題の認識の高まりを受けて、省エネルギー化を図るなど、想定される外断熱改修や風力・太陽光で自家発電する外灯などについては、今後の整備方針に組み込むべきか検討を行っていきたいと考えております。

以上で、当事業の発表を終わらせていただきます。ありがとうございました。ご審議よろしくお願ひ申し上げます。

(委員長)

ありがとうございました。では、ただ今の公営住宅整備事業について、ご意見、ご質問がありますでしょうか。では、ちょっと確認ですが、入居者の年齢、家賃と家賃負担率、わかったら教えてください。

(住宅室長)

年齢別構成は、10歳未満が16%、10代が7%、20代が11%、30代が22%、40代が

10%、50代が9%、60代が11%、70代が10%、80歳以上が4%、167人の内訳でございます。

家賃はそれぞれ応納応益と申しまして、それぞれの収入によって家賃が決められますが、一応幅がありまして、最低家賃24500円から64800円の間でそれぞれの応納応益によって家賃が定められております。

(委員長)

はい、ありがとうございます。ほかに質問ありますか。はい、どうぞ。

(委員)

まず、空家率ですが、18年7月時点までに募集した10戸に対して延べ209人の応募があったと書いてあるのに、4.2%の空家率というのは、これはわざと空けていらっしゃるのですか。なぜ埋まらないのですか、応募がたくさんあるのに。

(住宅室長)

応募の中で回転するのは、被災者の緊急の受け入れとか。例えば、次の方へのステップとして、改修をしてお待ちすることもありますので、一定限は空家というか、政策空家という形にはなっております。

(委員)

これは人が入らなくて困った4.2ということではないわけですね。

(住宅室長)

ではないです。常に一定限はそういうふうに住み替えの中に発生する1つのポケットと考えていただければ結構だと思います。

(委員)

わかりました。それともう1点。結局この新しい建物で耐震性というか、これ多分2000年か何かの一番新しい基準で建てられているんだと思うけど、震度7強まで行けるとか、そういう基準はだいたいどれぐらいまで行けるのですか。

(住宅室長)

当然建築基準法の新耐震にはもちろん該当、クリアしてはいて、震度6は間違いなく確保しています。それが最終的に7まで行くかどうか、ちょっと資料ございませんので。

(委員)

わかりました。結構です。

(委員長)

ほかに質問ありますか。はい、どうぞ。

(委員)

アンケート結果で、ほぼ満足されているということなんですけど、中に一部ちょっと不満が高いようなものもあるような気がするのですが。例えば、断熱性とか防犯性というのがあるんですけど、これはどういう原因だと思われますか。

(住宅室長)

断熱性に関しましては、方位とかそういうことによって、最上階で西日の当たる所というのは少し一般のお家よりは断熱性においてすこしばらつきがあるのかなと思っております。しかし、それはあくまでも許容限度の範囲と考えております。

防犯性につきましては、今のアンケートでございますので、最近は防犯性は二重ロックとかそういうことも言われていまして、そういうご意識があったのかなと。その当時としては、今の玄関の施錠でございますが、一応二重にはなっておりません。シングルでございますが、今の観点からすれば、そういうこともある意味では今後考えられるのかなと思っております。

(委員)

あと1点。こういった建物の間取り、大きさも含めて、設計されるとき基準みたいなものはあるのですか。要は、公営住宅の場合の。

(住宅室長)

公営住宅の方でだいたい全戸数、計画戸数に対して何割程度。ベースはだいたい3LDKが中心なんですけど、それをベースに1割ないし2割というのを、私ども言いました車椅子使用の2戸の住戸を持ったり、その他少し2DK、少し狭いタイプを28戸、2LDKを20戸、身障者タイプとして現在言いましたタイプを2戸、3DKを12戸、3LDKを8戸ということで、いろいろバリエーションをつくりまして、あらゆる階層の方々にご利用いただけるべく努力はしたつもりでございます。

(委員)

間取りの設計は標準があるのですか。例えば、Aタイプだと洋室が2つに和室が1つとか、部屋の大きさとか。

(住宅室長)

特にございませんが、今まで私どもが蓄積しましたノウハウによって、最善のものということで、その当時の最善のものと考えております。

(委員)

アンケートにはそういったことに関してのものはなかったように思うんですけど。例えば、間取りとか配置とかそういうことで快適かどうかとか、そういうのはないんですね。自信を持ってつくられたのか。

(住宅室長)

住戸の広さについてのアンケートはさせていただいています。部屋数とかそういうところで、21人が満足、14人がやや満足、8人がやや不満、2人が不満と、こういうバランスで聞いておりますが。

(委員)

わかりました。

(委員長)

ほかにいかがでしょうか。はい。

(委員)

建設コストについてお聞きしたいのですが、これ資料全部ひっくり返して全部見ますと、2棟で建設費の合計が11億8000万円ですね。2棟の平米数足してざくっとの話なんですけど、割り算すると坪単価80万円ぐらいですか。80万円から90万円ぐらいになるのかなと、ちょっと正確じゃないので申しわけないですけど、思うんですけど、県営住宅の建設コストというのはだいたいこのぐらいが平均的なものですか。

(住宅室長)

国の補助を当然受けていまして、標準建設費という基準は設けられております。当然、低廉な家賃でということの中で、一定限国の方の指導としては抑えられる傾向でございます。特に、家賃への影響というのは、基本的には国の一定限の範囲の中でさせていただいていると。基準がございまして、その中の範囲にはもちろん入ってございます。

(委員)

6階建てと8階建てでしたか。結構高層でエレベーターが当然付いてという仕様になっているみたいですが、それだけ戸数が規模の大きなもので、坪単価が随分一般的なマンションに比べて割高な気がするのですが、県営住宅のコストとしてはだいたいこういうぐらいのものなんでしょうか。

(住宅室長)

このクラスの規模であれば、平均でございます。もっと民間はバラつきがございまして、うんと安く価格を抑えるマンションともっと。どの層に対して供給されるかということによって、特に構造体とかはあまり変わらないと思うんですけど、内部の仕様とか、それによって建設コストは民間さんとは目的によって変わってくると思います。私どもの仕様についても国の基準というのはございまして、あまり派手にならないとか、こういうのは対象外だよとか、そういうのも会計検査等もございまして、一応標準的なものの中と考えております。

(委員)

バリアフリー仕様の部屋があるというお話でしたけど、A棟の1階に1戸と、B棟の1階に1戸でよかったですか。

(住宅室長)

車椅子で入れる住戸が2戸ございます。これらはほかと違いますのは、お風呂場というのは車椅子でも入っていただけます。それと、もちろん段差もございませんが、特にスロープでベランダ側から出て外へ車椅子のまま出られるということで、そういう車椅子に対しての配慮というのを2戸分ではございますが、そういう仕様にさせていただいています。

(委員)

全戸70戸のうちの2戸ですよ。これ県営住宅は今県の住宅マスタープランなんかでも、もう新築はしないという大方針がおりになって、出てくるのは今回のような建替の事業ぐらいだと思うんですけど、建替というのは結局新築するわけですよ。古いものを壊して建て直すので新築をするわけなんですから、数少ない新築のチャンスでもあるかなというふうに思うんです。

車椅子で使いやすい住戸というのは確保だとか、プランニング的に集合住宅の中で車椅子仕様の部屋をどういうふうに扱うか。全体のゾーニングの中でどういうふうに位置づけをしていくかというのは、やっぱり県が新築をする限り、ある程度モデルプランになるような集合住宅をつくっていただきたいなというふうに、私どもの立場としては思うわけですけども、全体のプランニングとしてどうもあまり使いやすいかなとちょっと疑問を感じるようなプランが多々あるようにお見受けすることが多いんですね。

今回も一応2戸確保していただいてあって、全体としても身障者用の駐車場というのを2個確保してあって、やはりかなり手厚くしましたよというのが、恐らく担当の方の感覚だとは思いますが、例えばこれを県営住宅ですから賃貸で貸出をされるわけですね。そのときにこの住戸に対して県営で松阪でこういうものがありますよと。身障者の方、車椅子の方はこういう低廉な家賃でこういうふうに配慮した住宅がありますよということのPRというのが、どの程度建設をされた後でフォローのやり方として確保されているかなというのが、1つは疑問に思う部分なんです。要するに、身障者団体の方とか車椅子の方にお聞きすると、大変住宅に困るという方はとても多くて、その方たちがこういう情報に対して非常によく知っておられるかということ、決してそんなことはないですね。そんなものが県営住宅であるというのは知らなかったという方が大変多いので。

先ほど言いましたように、県で今から新築をするという件数が大変少ない中で、こういうものを2戸確保していただいてあるのであれば、欲を言うともう少し割格的には欲しかったなという気がするんですけど、2戸確保していただいてあるのであれば、それについてのPRなり、そこが空家にならないように、ちゃんと困っていらっしゃる車椅子の方たちに情報として流せる仕組みということになり兼ねないと思いますので、その辺のフォローの仕方が何かおありになればお聞かせいただきたいと思います。

(住宅室長)

もちろん県も限られた予算の中でどうにかつくらせていただいたので、今後それが民間に波及すればいいということで、そういう効果を狙ったようなところもございます。これらの既存の現在あるような車椅子仕様の部分は、市さん等の福祉部局の方々等のご協力も得て、一般公募は原則ではございますが、そういうところにもPRいただくように、市町の広報とか、そういうところについてもお願いをしているところでございます。もちろん県政だよりは当然でございますけど。

(委員)

例えば、この部屋が空家になったとしますよね。途中でも追加募集をされると思うんですけど、そういうときに当然広報なりに募集の要項を出されるのだと思いますが、例えば車椅子対応の部屋が1戸空きましたという書き方でPRをされているということですか。

(住宅室長)

当然そのように、車椅子仕様を大きく、どんなタイプの部屋が幾つ空いたかとか、そういうのを公募のときに発表していますので、今まで空いて困ったということはありません。

(委員)

わかりました。ありがとうございました。

(委員長)

ほかにいかがでしょうか。

では、1点。公営住宅の評価の観点と書いてありますが、別の見方をすると、市営住宅と比べると、県が行うという意味でどういう役割を果たすべきかということがあると思うのですが。それで、需要把握を、入居者でいいですけど、どこから来られているのか。

それから、もう1点。先ほど県営住宅の応募者数のデータを見せていただいたんですけど、8倍。これ全部公営住宅階層かどうかよくわかりませんが、とんでもないかけ離れた人は応募しないでしょうから、需要はあるというふうに見るんじゃないかと思うんです。そうすると、この差額の7倍分、入れない人はどこに一体居を構えているのか。その辺の分析があったら教えてください。そして、その人への対応は、公営住宅階層であろうというふうにと考えると、そのような人たちへの対応はどういうふうにお考えかという2点教えてください。

(住宅室長)

私も公営住宅という観点から、市町住宅と県営住宅をまとめて公営住宅という形と、民間の賃貸のアパートの方との競合というのでしょうか。そういうのは民間の方をお願いする部分の方も見えになると思います。最近では、応募倍率は非常に高いのですが、当選しましたよという中で、じゃあ4階になるとちょっとやめましょうかと言われる方も見えまして、非常に民間の賃貸アパートも質もよくなり、ただ家賃の関係はございますが、

一応充足はしておる中、その階層の中では地域格差はあるとは思いますが、一応賃貸の公営住宅へ入居できる階層の方たちについては、地域では格差はあるものの、ほぼ充足しておるのかなと。

これはどこから言えるのかというと、今回住生活基本法という中で、新たにそういう調査等の中で、そういう部分というのが概ねそのデータからつかめたかなと。国の方もそういうデータをもとに算定するプログラムを、今回、住生活基本法の中で、県に対しては義務化をしております。その中で、そういう階層の方々の動き、どこでセーフティネットをかけるのか。その辺の追求をするということで、まさに今回調査等の中でデータのつかませていただいたのかなと思っております。

(委員長)

充足しているというのは、県営住宅である程度受け止めて、例えば先ほどの数字で言うと、残りの7倍分は相応の家賃あるいは居住水準で別の所に入れているということを確認していますよというふうにおっしゃったんですか。

(住宅室長)

遠いとか、少しそういうのはあるかもわかりませんが、一応の数的には充足しているのかなというのを確認しております。

(委員長)

それから、今回のエスぺラント末広ですけど、旧松阪市の外からの入居者というのはどのくらいありますか。

(住宅室長)

県営住宅でございますので、地域を問わず県内全域どちらの方からも来ていただいてもいいということになっておりますが、基本的にちょっと正確な数字は持ってありません。

(委員長)

市内からの住み替えが多いのか、市外からも相当あるのか。その辺を確認したいのですが。

(住宅室長)

確実なのは、建て替える前の京宮団地の方は、25戸の方が今現在もエスぺラントにお住みでございます。

(委員長)

それは書いてあるからわかったんですけど、72 - 25の分はどうかという。

(住宅室長)

申しわけありません。

(委員長)

わかりました。はい。

(委員)

ちょうど時期的に何となく平成 10 年以降なので思い出す時期なんですけど、これ公共建築なので確認申請出してみえないですよ。構造計算書は当然つくってみえたとは思いますが、ああいう事件があった後ですので、公共建築の構造計算書の再確認というのは、こういうものはしてみえるのでしょうか。教えてください。

(住宅室長)

1つ1つ細かくチェックはしてございませんが。それに関わった設計事務所さんでもないということです。というのは、公共建築の場合、安全率も少し高くなってございまして、そういうふうに1つ1つの裏データのチェックまでは申しわけないけど、現在やっております。

(委員)

構造計算書の偽造という話が随分あるみたいで、地方公共団体も随分シビアに、一度提出されてOKが出た構造計算書ももう1回見直すということを随分やってみえるというふうに、ニュース等では聞いていますが。三重県として確認のときに出されたものの再チェックはしているんだというふうに、私は何となく認識していたのですが、これのように確認申請すら出していない物件、要するに公共建築ですよ。これに限りませんが、そういうものの構造計算書の再チェックというのは、どういう仕組みで今全体的になされているのか。

(住宅室長)

一応、計画通知と申しまして、利用面とか法的なものは計画通知でチェックされます。おっしゃるように、構造計算は添付しておりませんが、当然私ども総務局の営繕室という所で技術集団でございまして、おりまして、そこでチェックされて、もちろん住宅室の方でも我々も技術者がおりまして、当然内部ではありますけど二重チェックと考えております。

(委員)

結構大事なことだと思うんです。民間が出して、民間が計算をして、民間が役所の確認を受けてやった建物でああいうことがあったというのが事の発端ではありますが、公共でやられた建築というのは、民間が自分でしたものを第三者チェックをしているという、そのステップすら強い言い方をすればしていない建築になりますよね。先ほど内部チェックとおっしゃいましたが、内部チェックに過ぎない。あれだけ世論を賑わせた話があって、県が県営住宅として、当然住宅ですので、先ほどおっしゃった生命財産に関わる建物になりますね。その構造計算書をどういうふうに洗い直しているかということについては、これは県土整備部さんの全体の姿勢として何らかの方針をはっきりさせていかないと、私

のように質問する人間も出てくるでしょうし、どうしているのかなと思っている人は多分もっと大多数いるんだというふうに、私自身は思っているんですね。

やはり人間ですから当然ミスがあって、洗い出しのときにも偽造ではなくてミスというのも随分見つかっている。だから、人間やろうと思ってやっている人と、やろうと思っていなかったけどやっちゃった人と、多分いるんだと思います。ただ、そんなことではなくて、やはり現実に構造計算をしてコンクリートを打って、現実的に6階建てなり8階建てなりの住宅をつくっているわけですから、それについてやはり構造計算書はもう1回チェックしましたけれども、「胸を張って大丈夫ですと言い切れませう」というような仕組みをつくっておかないと、説明責任を果たせないんじゃないかなと思います。

(住宅室長)

これにつきましては、一度今後まだしばらくは建替もしませんし、新築もありませんので、その間にできる限り、県としてどうやっていいのか。それは関係部所と一度話し合いたいと思います。

(委員)

これからそういうものが問題なんじゃなくて、あのときもしてしまったものが問題になったからこそ大問題になったわけだと思いますので、その辺本当にきちんと説明責任を果たすというような形で考えていただけるといいと思います。

(委員)

今に関連する話ですけど、構造計算書の話は多分揺れないとわからないと思うんですけど、地震の話は。それ以外で、例えば施工不良で多摩ニュータウンでどんどん建替とかいろいろ話がありますよね。ああいうので業者が施工不良でということもあると思うんですけど、要は不満の中で、単なる思い過ごしだろうというのではなくて、そう思わずに、施工不良が疑われるような不満はゼロですかという話と、それから要望は、そういうものがあつたらちゃんと調べてくださいねと。施工不良も疑ってくださいねということをやっと申し上げたいと。

(住宅室長)

一応、県の総務局の方で現場チェックをするのですが、毎回配筋検査、コンクリートの立会いというのを、民間ベースより細かく各階においてチェックしたり、施工の中間時点でも監督員として、監理事務所が監理をしながら、なおかつ県が監理をするという二重チェックもかけておりますので、施工時点でのチェックというのは、それは完璧、100%というのはもちろんないと思っていますが、精度的にはかなり高いのかなと。我々も当然若いときも現場へ行って、鉄筋の端々まで見て、コンクリートも1日ずっとついておるわけです。そこでスランプフックの形とか見ながら、打設中でも止めてそこで配筋を直させたり、それはやっておりますので、県の営繕の我々の建物については、一応段階チェックもなされているということで、かなりのチェック率というのはあるかなと思っています。それ以上になおかつ気をつけながら今後やっていきたいとは思っています。

(委員)

わかりました。どうもありがとうございました。

(委員長)

よろしいでしょうか。どうもありがとうございました。今から再評価の4件につきまして、意見書を取りまとめたいと思います。素早くやりたいと思うんですが、7時までには終わりたいなと思っているんですけど。

(公共事業運営室長)

30分ぐらいでできないでしょうか。

(委員長)

では、目標は50分。

(休憩)

(委員長)

それでは、委員会を再開します。意見書案をまとめましたので、読み上げます。着席して失礼します。

意 見 書

三重県公共事業評価審査委員会

1 経 過

平成18年12月22日に開催した第6回委員会において、県よりほ場整備事業1箇所、一般農道整備事業1箇所、街路事業1箇所、公営住宅整備事業1箇所の事後評価に係る審査依頼を受けた。

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) ほ場整備事業

501番 榊原地区

501番については、平成3年度に事業着手し平成12年度に完了した事業である。審査を行った結果、事後評価の妥当性が認められたことから、課題に対する対応方針を

了承する。

(2) 一般農道整備事業

5 0 2 番 朝明川左岸地区

5 0 2 番については、昭和 6 2 年度に事業着手し平成 1 2 年度に完了した事業である。審査を行った結果、事後評価の妥当性が認められたことから、課題に対する対応方針を了承する。

(3) 街路事業

5 0 3 番 桑名員弁線

5 0 3 番については、昭和 6 0 年度に事業着手し平成 1 2 年度に完了した事業である。審査を行った結果、事後評価の妥当性が認められたことから、課題に対する対応方針を了承する。

(4) 公営住宅整備事業

5 0 4 番 県営住宅エスペラント末広

5 0 4 番については、平成 1 0 年度に事業着手し平成 1 3 年度に完了した事業である。審査を行った結果、事後評価の妥当性が認められたことから、課題に対する対応方針を了承する。ただし、高齢社会を見据えて、ユニバーサルデザインの視点を加味した事後評価を行い、今後の計画に反映されたい。また、構造計算書の再確認を早急に実施されたい。

以上です。委員の皆さん、今読み上げましたけれども、これでよろしいでしょうか。それでは、当意見書をもちまして答申とさせていただきます。なお、文書化された意見につきましては、後ほど事務局に手交いたしまして、事務局から各委員に配付することにいたします。それでは、次に議事次第 4 のその他ですけど、事務局、何かありますでしょうか。

(公共事業運営副室長)

それでは、連絡連絡だけさせていただきます。次回ですが、年越しまして平成 19 年 1 月 18 日木曜日朝 10 時より、この場所で開催する予定でございます。ご審議案件につきましては、本日再審議で 1 件上野依那古が残っておりますので、それだけでございますけれども、よろしくお願ひしたいと思います。以上でございます。

(委員長)

それでは、これで本日の議事を終了いたします。どうもご苦労さまでした。