

平成25年度 第7回三重県公共事業評価審査委員会議事録

1 日 時 平成25年 12月17日(火) 10時40分～16時10分

2 場 所 三重県吉田山会館 第206会議室

3 出席者

(1) 委 員

葛葉泰久委員長、安食和宏副委員長、岩田俊二委員、鈴木宏委員、
田中彩子委員、南部美智代委員、野地洋正委員、宮岡邦任委員

(2) 三重県

(県土整備部)	梅谷 道路建設課長 他
(津建設事務所)	久保 事業推進室長 他
(松阪建設事務所)	井戸坂 事業推進室長 他
(伊勢建設事務所)	大江 事業推進室長 他
(志摩建設事務所)	松本 事業・用地推進室長 他
(熊野建設事務所)	森 事業推進室長 他
事務局	水谷 県土整備部副部長 向井 公共事業運営課長 他

4 議事内容

(1) 三重県公共事業評価審査委員会開会

(公共事業運営課長)

お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただ今から平成25年度第7回三重県公共事業評価審査委員会を開催します。本日の司会を務めます公共事業運営課長の向井と申します。どうぞよろしくお願い致します。

さて、本委員会につきましては、原則公開で運営することとなっております。委員の皆さま、本日の審議において、傍聴を許可するという事でよろしいでしょうか。

(委員長)

委員の皆さま、よろしいですか。

(同 意)

はい。では、特に反対の方はいらっしゃいませんので、公開ということで許可させていただきます。

(公共事業運営課長)

ありがとうございます。それでは、傍聴の方がお見えでしたら、入室をお願いします。

本日の委員会につきましては、10名の委員中、現在7名の委員にご出席していただいております。1名の委員さんは、ちょっと遅れて後ほど入っていただくことになっています。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報告いたします。

それでは、議事次第2番以降につきまして、委員長に進行をお願いしたいと思います。委員長、よろしく申し上げます。

(2) 再評価・事後評価対象事業の審査

(委員長)

それでは、ただ今から、議事次第2の評価対象事業の審査を行います。本日の委員会の終了時刻は、おおむね15時半を予定しております。説明は簡潔明瞭に行い、スムーズな議事進行にご協力をお願いいたします。それでは、事務局説明を、最初をお願いいたします。

(事務局)

事務局を担当いたします公共事業運営課の山本でございます。よろしくお願いいたします。本日審査をお願いいたします事業は、インデックス4をご覧ください。審査対象事業に丸印を付けてございます。再評価案件としまして、5番と6番の道路事業2件でございます。裏面をめくっていただきますと、502番、503番、504番、いずれも道路事業でございます。事後評価3件と合わせて5件となっております。

次に、赤いインデックス5をご覧ください。こちらには、本日審議をいただきます道路事業5事業の概要を記載しております。また、ページの後半には、過去の各事業の再評価結果を添付しておりますので、審査の際の参考にしていただければと思っております。

なお、説明は、青いインデックスが付きました資料に基づき、各事業主体から事業概要と評価内容を説明いたします。分かりやすい説明に心掛けておりますが、不明な用語などございましたら、説明中でも適宜ご質問をいただきたいと思います。午前中は再評価案件として2件、5番の国道166号田引バイパス事業を松阪建設事務所から、6番の国道260号木谷拡幅を伊勢建設事務所から説明をいたします。各事業とも15分程度で説明いたしますので、質疑につきましては、個々の事業の説明の後をお願いいたします。午後は、道路事業の事後評価案件でござ

います国道 163 号南河路バイパス、国道 260 号志摩バイパス、国道 311 号波田須磯崎バイパスの 3 件の説明をいたします。

なお、時間管理の観点から、ベルを使用しますので、よろしく申し上げます。また、説明については 15 分以内で簡潔な説明をお願いいたします。以上でございます。

(委員長)

委員の皆さま、ただ今頂きました説明で何かご意見・ご質問等、ございませんでしょうか。特にないようですので、ただ今から、評価対象事業の審査を行います。先ほど事務局から説明を頂きました通り、事業の説明を受けることといたします。なお、本日の審議予定としましては、先ほど事務局がおっしゃったように、午前中に 2 事業の説明を受ける予定としておりますので、説明の方は簡潔明瞭をお願いいたします。それでは、まず 5 番の道路事業の説明を受けることといたしますので、事業課の方は事業の説明をお願いいたします。

5 番 一般国道 166 号田引バイパス

(松阪建設事務所 事業推進室長)

松阪建設事務所事業推進室長の井戸坂と申します。よろしく申し上げます。それでは、事務局配付の委員会資料 5-2 の道路事業一般国道 166 号田引バイパスの再評価結果についてご説明いたします。

当事業は、平成 6 年度に事業着手し、平成 15 年度と平成 20 年度に再評価のご審議をいただいた案件でございます。前回の平成 20 年度の再評価後、5 年が経過し継続中であることから、三重県公共事業再評価実施要綱第 2 条 3 に基づき再評価を行うものでございます。また、前回の再評価の際、道路事業全般に対しまして、道路事業の便益計算の際の該当地域の人口などの実情を踏まえることというご意見を頂いております。それでは、前方のスクリーンで説明を進めさせていただきます。

まず、はじめに事業箇所の概要でございます。一般国道 166 号は、大阪府羽曳野市を起点とし、奈良県を経て松阪市に至る延長約 114km の幹線道路でございます。当該路線は、奈良県と三重県の中南勢地域を最短距離で結ぶルートであり、生産物の輸送や観光等に利用されております。また、松阪市西部地域における唯一の幹線道路でございます。地元の皆さまの通勤・通学には欠かせない生活道路となっております。さらに、災害発生時には第 2 次緊急輸送道路として、重要な役割を担っております。

しかしながら、奈良県から三重県西部にかけては、急峻な山地をぬって走ることから、急カーブの連続する狭隘な路線となっております。特に、難所であっ

た高見峠につきましては、昭和 42 年から権限代行による国直轄事業での整備が進められ、平成 16 年 3 月に整備が完了しているところでございます。残る未改良区間につきましても、着実に整備を進めているところでございます。今回、ご審議をお願いしております田引バイパスにつきましては、赤い線で示しましたこちらの区間となっております。

続きまして、事業区間の状況についてご説明いたします。当該箇所は、急カーブが連続し見通しが悪く、また道路幅が狭いため、対向車とのすれ違いが困難な状況であり、安全で円滑な通行に支障をきたしております。また、櫛田川に架かる飯高大橋は、昭和 38 年に完成し、50 年を経過している状況となっております。この他、事業区間は全線が雨量通行規制区間となっております。

この写真は、整備前の状況でございます。ご覧のとおり飯高大橋は、幅員も狭く、対向車とのすれ違いは困難な状況となっております。2 番の写真をご覧ください。現道には歩道がないため、小学生などの歩行者が危険な状態となっていることが、お分かりいただけるかと思えます。

次の写真も、整備前の状況でございます。幅員が狭いため、対向車両とのすれ違いが困難な状況となっております。

これらの現道の状況を踏まえまして、本事業では、2 車線の道路を整備することにより、幅員狭小・線形不良の区間を解消するとともに、交通弱者に配慮した安全で円滑な通行の確保、また第 2 次緊急輸送道路として災害時等の緊急輸送の機能強化を目的に、平成 6 年度に事業着手したものでございます。

続きまして、具体的な事業の内容についてご説明いたします。事業計画期間は、前回再評価時には平成 25 年度の完成を予定しておりましたが、地元の皆さまとの調整に時間を要したことや財政状況から、完成予定年度を平成 30 年度まで延伸したいと考えております。次に、全体事業費につきましては、再精査の結果、約 85 億円となっております。計画延長は 5,000m、道路幅員の現況は 5 m 程度でございますが、整備後は歩道などを加えて全幅 10.25m の道路となります。

続きまして、事業の進捗状況でございます。全事業区間 5,000m のうち田引工区の 3,250m は、平成 22 年度末までに供用しております。また、栗野工区の 1,750m につきましては、平成 24 年度末までに 980m を供用しており、現在残りの 770m の事業を推進しているところでございます。進捗率で申しますと、平成 24 年度末事業費ベースで、89% となっております。

続きまして、事業を巡る社会経済状況等の変化についてご説明いたします。平成 17 年の市町村合併後の新松阪市においても、国道 166 号は地域の交流・発展を支援する重要な路線と位置付けられており、この位置付けは変わっておりません。また、当地域では、小学校および保育園の統廃合が進み、スクールバスによる通学に移行していることもあり、国道 166 号の重要性が増しております。さらに、前回意見にありました旧飯高町の人口動態を見ますと、平成 25 年は平成 20

年に比べ、約 12%減少しております。なお、費用便益の算定の基となる将来交通量につきましても、前回再評価では約 3,500 台と推計しておりましたが、今回、最新のデータに基づき算定したところ、約 3,300 台となっております。

それでは、道路事業における費用対効果を分析するための費用便益比の算出方法について、概略をご説明いたします。今回の算定には、平成 20 年 11 月に国土交通省が策定した最新の費用便益マニュアルに基づいて算出しております。まず、費用便益比とは、事業効果を評価するための指標であり、費用便益比が 1.0 以上になると、道路整備による効果があるということを示しています。ここで言う道路事業における便益とは、走行時間短縮便益・走行経費減少便益・交通事故減少便益の 3 便益を合計して算出します。また費用は、工事費・補償費・維持管理費を合計して算出しております。

費用対効果の分析結果についてご説明いたします。まず、費用についてですが、改築費と維持管理費を、平成 25 年における現在価値に換算いたしますと、107 億円となります。また、便益につきましても、3 便益の合計を平成 25 年における現在価値に換算すると、127 億円となります。以上より費用便益比は、便益の 127 億円を費用の 107 億円で割った結果、1.2 となり、整備効果を期待できる結果となりました。

それでは、便益について、具体的な算出方法をご説明いたします。まず、走行時間短縮便益ですが、本事業では田引バイパスを整備することにより、松阪市飯高町富永から飯高町田引間の走行時間約 17 分が、半分の約 8 分に短縮されます。この短縮された時間に、車種別の交通量および時間価値原単位を掛け合わせますと、走行時間短縮便益は 1 年当たり約 7 億円となります。

次に、走行経費減少便益についてですが、事業区間の走行距離 5 km に車種別の交通量および走行経費原単位を掛け合わせますと、走行経費減少便益は 1 年当たり約 4,000 万円となります。

最後に、交通事故減少便益についてですが、現道とのアクセスを確保し、利便性を向上させるためには交差点が必要であり、田引バイパスでは 5 箇所の交差点を設置しております。このため、マニュアルに基づき算定すると、整備前よりも交差点が増えることにより、交通事故減少便益は 1 年当たりマイナス 600 万円となります。

前回の概要説明の際に、交通事故減少便益がマイナスということでご質問いただきましたので、実際の交通事故の状況について、ご説明させていただきます。青色の折れ線が、旧飯高町地内で発生した件数でございます。赤色の折れ線が、事業区間内で発生した件数を示しております。この赤色の折れ線の事業区間の事故のうち、紫色の棒線が未改良区間で発生した件数、緑色の棒線が、改良済み区間で発生した件数を表しております。旧飯高町地内で発生した件数は、約 10 件前後で推移しておりますが、事業区間内の件数は、急カーブが連続し見通しが悪

かった区間を改良したことにより減少しており、事業の効果が現われているところでございます。なお、費用および便益の詳細につきましては、配付資料の 15 ページ以降に添付しております。

続きまして、その他の整備効果についてご説明いたします。その他の整備効果といたしまして、防災・医療・観光等が考えられますが、まず防災・医療面での効果として、国道 166 号は、災害時の緊急輸送路としての役割はもとより、松阪市の西部地域から松阪市市街地にある第 2 次医療施設への救急搬送にも利用されております。しかし、現道は急カーブが連続したり、防災対策を必要とする箇所が 3 カ所あったりと、災害時等に十分機能しないことが懸念されます。本事業区間を整備することにより、これら防災上の課題が解消され、緊急輸送道路としての信頼性も向上することになります。また、この地域を管轄する松阪地区広域消防組合飯高分署からは、整備されたことにより迅速かつ安全に患者を運べるようになった。残り区間についても、早期の整備をお願いしたいとの意見を頂いております。

続きまして、観光面ですが、事業区間周辺には、森のホテル「スメール」や道の駅「飯高」の観光施設があり、これらの関係者からは、以前は送迎バス運転時は対向車とのすれ違いが困難だった。時間短縮と来客者の安全確保につながることから、早期の整備をお願いしたいとの意見を頂いております。また、道の駅「飯高」からは、時間が短縮され非常に楽になったと、来客者の意見として聞いており、残り区間についても早期の整備をお願いしたいとの意見を頂いております。

続きまして、コスト縮減についてご説明いたします。橋梁については、定期的な塗装塗り替えを必要としない耐候性鋼材を使用することにより、ランニングコストの縮減に努めております。本事業区間では、栗野橋など 2 橋で本工法を採用しており、合計 2 億円のコスト縮減を図っております。

続きまして、代替案の可能性です。地元地区からは、事業効果の早期発現が期待できる現道拡幅とする現計画での強い要望があることや、現在の事業進捗状況を考えますと、現計画に対抗する代替案の可能性はないと考えています。

また、地元の意向についても、松阪市と多気町が一般国道 166 号整備促進期成同盟会を結成し、田引バイパスを含む松阪市飯高町地内の国道 166 号未改良区間の早期整備を、強く要望されている状況でございます。

最後に、本事業の対応方針についてご説明をいたします。現道の状況として、急カーブが連続し見通しが悪い、道路幅員が狭く対向車とのすれ違いが困難、防災対策が必要な箇所が 3 カ所あり、雨量規制区間となっているという状況にありました。このため一般国道 166 号田引バイパスを整備することにより、円滑で安全な通行の確保、緊急輸送道路としての機能強化、安心できる暮らしの確保などの効果が期待されております。また、地元の皆さまからは、早期整備を強く要望

されております。このことから、三重県公共事業再評価実施要綱第5条1項に基づき、再評価の視点を踏まえて評価を行った結果、早期供用に向け事業を継続したいと考えております。

以上、一般国道166号田引バイパスの再評価結果について、説明を終わらせていただきます。ご審議のほど、どうぞ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。委員の皆さん、この評価が妥当であるかどうか、妥当性について何かコメント・ご質問等ございませんでしょうか。最初に、ここの数字で言う18ページを見せていただけますか。バイパスって、ぐにやぐにやした道をすばっと短距離で結んでやるなり、いろいろ目的はあると思いますが、昔の道が通りにくいから新たに道をつくる。この縮尺で見ると同じように見えるのですが、この縮尺で見ているから同じように見えるだけで、実は、このそばに新しくつくっている部分と旧道を利用している部分と、両方混在している感じなのですか。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

委員ご指摘のとおり、バイパスで離れる場合と、現道の拡幅という場合を合わせて、今回は線形を設定しております。

(委員長)

だから、旧道を拡幅する場合も、そういう部分が混じっていてもバイパスと言うのですね。それもバイパスなのですね。私、言葉の意味がよく分からなかったのです。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

本来であれば、委員が言われるように、別ルートというのが、バイパスの定義かもしれませんが、今回は地元の事情等々もございまして、そういう形で事業を計画させていただいております。

(委員長)

分かりました。特にそれが問題というわけではなくて、この絵が不思議だっただけの話です。他に質問はありませんか。委員。

(委員)

20ページの先ほどのご説明で、耐候性鋼材の使用によるランニングコストの縮減というご説明をいただきましたが、ランニングコストが縮減できるという

ころを、もう少し詳しく教えていただけませんか。これを使ったからという意味は分かるのですが、どうなってどうなるのか。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

一般的に鋼材の橋梁を架げるときに、塗装をしているパターンと、今回のように、塗装をしないパターンがございます。普通の鋼材に塗装をした橋梁ですと、錆びが生じますので、それを剥がしてもう一回塗装し直すという作業が、何年かに一回出てまいります。今回この橋は、最初から錆びさせているというか、塗装のメンテナンスを必要としない鋼材を使っておりますので、何年かに一回塗り直すような維持的な費用がなく、その分安くなっているということで、ランニングコストの縮減と表現させていただいております。

(委員)

初めから錆びているのかちょっと分からないですが、それなりの高品質のものができてきたということですか。鋼材は一緒なのですか。その意味合いが、ペンキを塗らなくてもいいというのは、いい物を使っているということですか。

(松阪建設事務所 事業推進室)

広い意味での鋼材ということでは変わらないのですが、鋼材の細かい成分、鋼材の化学的成分が違います。耐候性鋼材は初めから緻密な錆びができることによって、その錆びが鋼材の中まで浸食していかない、錆びが進まないということですよ。通常によく街中で目にする色が塗ってある鋼材につきましては、錆びが発生しないように、初めから塗装をしています。品質的には成分そのものが違いますので、イニシャルコストとしては耐候性鋼材の方が高くなります。ただ、20年、30年に一回塗り直さないと、その塗装そのものが劣化してくるので、劣化するとまた新しく塗り直す。そうすると、例えば100年というスパンで見ると、トータル的には塗り直す方が費用がかかるということになります。

(委員)

分かりました。では、材料費としては高くなったけれども、ランニングコストが下がって、比べると、ランニングコストがずっとかからない方が、総合的に安くなったと思えばよろしいですか。

(松阪建設事務所 事業推進室)

そうです。

(委員)

分かりました。もう一ついいですか。この道ができて、9分短縮。それで、飯高町の消防隊から松阪まで救急車が行くんですね、二次救急。そちらの方から早くなったから医療的に助かるという、そういうことですね。着くのが早いから。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

当然緊急車両は1分1秒でも早く病院に着くように、救急隊の方は搬送されていると思います。実績といたしまして、平成22年で154回、平成23年で165回、平成24年で153回と、第2次緊急医療施設への搬送も行われています。当然その分だけは効果は出ていると考えております。

(委員)

ありがとうございます。件数までは聞けないかなと思ったんですけど、年に150回ということで、ありがとうございます。

(委員長)

他に何か。はい、どうぞ。

(委員)

ちょっと教えてください。まず10ページで、飯高町の人口の低減を確認して、3,500台を3,300台に落としましたよということで、これを基にして全部計算されているわけですね。田引バイパスの5km区間を通る交通量は、日に3,300台通るのですか。13ページで、車種別交通量が、乗用車が2,204台とか、トータルで3,293台、約3,300台になります。これで計算されていますね。

(松阪建設事務所 事業推進室)

そうです。ですので、日当たりですので、推計上この3,300台が通ることになります。

(委員)

飯高町の人か？

(松阪建設事務所 事業推進室)

飯高町の人じゃなくて、そこを通過する台数になります。

(委員)

3,300台の根拠は、交通センサスでやられた結果なんですね。

(松阪建設事務所 事業推進室)

はい。

(委員)

飯高の所は、どれぐらい人口が減少しているのですか。

(松阪建設事務所 事業推進室)

飯高の管内で、人口が約 12%減ってございます。人数でいくと 600 人程度減っております。

(委員)

それで計算すると、13 ページのところ、年 7 億円ということで、それを下の方でいくと、計算上年間 4,000 万円ということですね。

(松阪建設事務所 事業推進室)

そうです。

(委員)

平成 30 年には完成ですね。あと 7 百何 m か残っているのですね。そのときまたそのときの根拠に基づいてやるわけですか。それともあくまでも今の 3,300 台で、ずっと計画は通すわけですか。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

計画上はこのままさせていただくことになると思いますが、事業完了後、また事後評価という場合がございますので、その場でそのときに最新のデータに基づき、費用便益等をご説明させていただくことになると思います。

(委員)

ありがとうございました。それともう一つ、除草の経費がコンクリートの関係で減ると言われましたね。それはなかったですか。

(松阪建設事務所 事業推進室)

道路を整備した後、法面に草が繁茂してくるということがありますので、道路利用者への沿道環境が向上するというところで、張コンクリートを、道路に近い側につくっております。こうすることによりまして、年に 1～2 回の草刈りの手間がなくなり、以後の維持管理の経費が削減できると考えてございます。

(委員)

滋賀県などは、道のメッセということで、地域住民や建設業協会にそういうボランティアで、草刈りとかを回しています。三重県の場合はどうですか。今後そういうことの導入は考えてみえますか。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

三重県の場合におきましても、自治会やボランティア団体さんが申請されて、道路や河川の除草作業はしていただいているのですが、すべてではありませんので、委員ご指摘のように、そういう団体が除草作業をしていただいている場合もございます。

(委員)

どうもありがとうございました。

(委員長)

では、委員。

(委員)

聞きたいので教えてください。9ページの上の写真を教えてください。現場を見たことがないので、どうにも言えないのですが、栗野橋整備前と整備後の写真は、同じ場所を写したのですか。普通ビフォーアフターというのは、同じ場所がどうなっているかを見せてもらうのですが、これを見ていると、橋桁もなくなっていて、下は川もなく、こうなるものですか。

(松阪建設事務所 事業推進室)

この栗野橋の場所が、この辺りになります。それで、こちらの整備前、現道のちょっと横に、この新しい橋をつくった形になります。古い橋は、この写真のこのあたりに整備前の橋が架かっていたことになります。

(委員)

もうなくなっているということですか。

(松阪建設事務所 事業推進室)

古い橋はもうなくなっています。

(委員)

もう全部なくなっているのですか。

(松阪建設事務所 事業推進室)

はい、なくなっております。

(委員)

下は川が通っているのですか。

(松阪建設事務所 事業推進室)

川が通っております。この写真に写っている古い橋は、こういう高欄があつて、鉄の門みたいなものがありますが、こちらに写っている橋は横から写したものです。先ほどの写真は新しい橋を上から撮った写真になります。ですから、古い橋は、この写真のこの辺りに架かっていて、これを撤去して、まさにこの橋になります。これが橋げたです。

(委員)

全然違うものに変えたということですか。

(松阪建設事務所 事業推進室)

橋のタイプを変えております。

(委員)

分かりました。ありがとうございます。

(委員長)

はい、委員。

(委員)

スライドの 11 ページ目の 3,300 台のお話ですが、スライドの 13 ページを見ると、車種別交通量の台数について、乗用車類・小型貨物・普通貨物で、これを合わせるとだいたい 3,300 台となりますが、この実績値を基に予想交通量を出しているということによろしいですか。

(松阪建設事務所 事業推進室)

はい、そうです。

(委員)

その場合、この実績値ですが、これは平成何年度のものになるのでしょうか。

(松阪建設事務所 事業推進室)

今回出しております 3,300 台は、平成 17 年度の調査結果に基づきまして、平成 20 年度に推計されたものです。

(委員)

そうですか。それで、今年は平成 25 年度なので、最近の実績値をもう少し考慮に入れて計算する必要はないのでしょうか。右肩下がりであれば、3,300 台も多い可能性があります。

(松阪建設事務所 事業推進室)

これが先ほど申しました平成 17 年度の調査に基づいて、平成 20 年度で推計しているのですが、これが最新データになってございます。それで、5 年たって減るのではないかというところですが、人口が減ったから、すぐそれが俊敏に交通量に反映されるというものではないのです。それは通過交通量であったり、地域の開発であったり、運転免許の保有者数の変動であったり、そういったところを加味された推計値になってございますので、例えば、100 人減ったから、1,000 人減ったからということが、すぐさま道路の推計値の方に俊敏に反映するというトレンドではありません。緩やかな変動になっていくのでしょうけど、5 年程度であれば、大きな差はないということで、最新データを用いてございます。

(委員)

その最新がよく分からないのですが、平成 17 年が本当に最新なのかというのが、やはりよく分からないのと、それ以降、新名神などもできていて、交通事情は大きく変わっています。そうすると、ここを通るよりも、少しお金を払ってでも、急ぐ人はそちらを回って松阪に行った方が、早いのではないかと考える人も、当然出てくるわけです。そういう事情を考えたときに、あまりにも平成 17 年度を現在の値として計算しているのは、少し甘過ぎるのではないかと思います。

(松阪建設事務所 事業推進室)

平成 19 年度あるいは平成 11 年度、17 年度、おおむね 3,000 台程度推移してございます。それから、平成 22 年度についても、センサスペース、交通量のセンサスという調査がございしますが、それにおいても 3,000 台ちょっとというところ。12~13 年程度の動向を見ておりますが、大きな変動はないということで、この推計値については妥当なものであると考えています。

(委員)

そこをどう考えるかですが、以前は3,500台と考えていて、今回3,300台です。その3,000台ちょっとというのが、例えば3,300台から3,100台ぐらいにもし下がっているのであれば、両方ともちょっとという考え方をするのであれば、3,100台に下げた方がいいのではないかとこの考え方はできないのですか。この辺りの交通量の増減で、B/Cは大きく変わってくると思います。B/Cが1.2ですので、そういったところを考えると、交通量が若干でも減るということは、この値が割と変わってきてしまう可能性もあるのではないかと思います。

(松阪建設事務所 事業推進室)

ご指摘のところ、平成17年度のデータで推定しておりますが、仮にということ、10%ほど下回った場合を試算してございます。それでいきますと、費用便益比は1.1程度になります。

(委員)

そうですね。かなり微妙な数字なので。何台下げたという話でしたか。

(松阪建設事務所 事業推進室)

10%です。

(委員)

10%ですか。3,300台をさらに10%下げるのですか。

(松阪建設事務所 事業推進室)

はい。

(委員)

そうすると、3,000台を切る辺りでやっているわけですね。そういう話が一方で試算されているわけで、そうすると3,300台をここに今出している根拠自体が、ちょっとどうなのでしょう。結局、そういう試算もしてあるのであれば、そちらの方が妥当性があるのであれば、その値を出していただいて、今回の説明をしていただいた方が、妥当性という点では、より中身のある議論ができるのではないかと思います。

(松阪建設事務所 事業推進室)

ご指摘の趣旨は分かるのですが、今、全体的な話としましては、平成17年度の推計値でやっておりまして、それにチェックも掛けている中で、今回のこの事業については1を超えるという検証結果ということで、ご理解いただきたいです。

(委員)

それがよく分かりません。その辺りが結局一番大事な話になってくるのではないかと思います。

(県土整備部副部長)

試算はしていますか。

(松阪建設事務所 事業推進室)

しています。

(県土整備部副部長)

1割減というのは、減少傾向であるということを考えて1割減とし、数字は把握しているのですか。

(松阪建設事務所 事業推進室)

10%です。

(県土整備部副部長)

10%ではなくて、何台と数字を押さえて、試算をしているのですか。

(松阪建設事務所 事業推進室)

しています。

(県土整備部副部長)

今の時点での一般的なやり方として、17年度をベースとした試算をしている。ただし、こういう特異な地域において、減る傾向も否定できない場合は、減少するという前提でやったということで、一度説明をしてみてもどうですか。17年度をベースにするというのが、他へ影響していくことをもし心配しているのなら、こういう特殊な地域において減るということも考えて試算した結果ということで。委員、いかがですか。

(委員)

今年度の計算は、全国的に平成17年度がベースになっているのですか。

(松阪建設事務所 事業推進室)

ベースは17年です。

(委員)

そうなのですか。結構びっくりなのですが。そんな今の時代に8年も前の実績で、今後の将来予測をしているということに、びっくりです。そんなに今の日本の社会経済の状況の変化は、緩やかなのですか。

(道路建設課)

道路建設課です。現地点でのベースが17年度と、全国的にもこれを置いていまして、センサス自体は22年度があるのですが、まだこちらの方の将来ODが確定していませんので、現時点では平成17年度のが最新版ということになっております。

(委員長)

先ほど委員が大事なことをおっしゃったと思います。私は覚えてないのですが、新名神ができたのは何年でしたか。

(委員)

どこからどこですか。

(委員長)

草津から亀山。

(委員)

平成20年か21年。

(委員長)

それならちょうどいいと思うのですが、ここからこちに影響がなかったと言えれば、別にこれを使ってもいいという説得もできると思うのですが。新名神だけではないです。いろいろ交通事情変わっているでしょ。どこまでの新しい道路ができて、どこまでの交通網が変わったらここまで影響あるのかは、私には分からないけれども、いろんなものができたけれども、結局これは使わないけれども、この間でそんなに変わっていないから、この先もこれからの道路ネットワークの計画に鑑みてみても、17年を使うことはそれほど非妥当ではないということをお説得していただければ、別にそれでいいと思うのですが、その後がらっと数字が変わってきたら、17年が本当にいいのですかという話になると思います。その辺のところはどうなんだろうということですね。新名神だけじゃないです。いろいろな状況が変わっているけれども、実は持っている資料を見ると、

17年の後そんなに変わっていないから、だから17年を使っていますというのであれば、説得できると思います。委員、そんな感じでよろしいですか。

(委員)

今、表の上に発生集中量というのがあって、下に断面交通量というのがあり、数字が3,044台、例えば平成17年にあります。この3,044台というのは、断面交通量というのがよく分かりません。実測値は3,038台なのですか。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

17年の実測で3,044台に対しまして、将来推計ということで3,299台で、3,300台という数字を使わせていただいています。

(委員)

実測は3,044台なのですか。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

はい。

(委員)

さっきスライドの13枚目で、3,300台は実測値ですよと聞いたら、実測値ですという話でしたよね。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

実測値を基に推計をした数字でございます。

(委員)

ちょっと待ってください。実測値が3,044台なのに、なぜ推計で3,300台という数字が出てくるのかが分かりません。

(松阪建設事務所 事業推進室)

補足して説明させていただきます。先ほど申し上げた断面交通量というのは、交通センサのある日をもって、直接カウントしたものを、それぞれ平成17年が3,044台。平成22年の交通センサも出ておりますので、直接カウントしたのが3,085台となっております。交通量の推計が3,300台と申し上げましたが、そのデータは、上の方の発生集中量という、この地域それからここを通るであろう17年のセンサを基に、OD調査、パーソントリップ調査等含めて、車が流れる調査をネットワークのシミュレーションをして、42年の発生交通量を推計

しているものですから、これが平成 17 年の 3,299 台、それから平成 42 年の 3,294 台という推計が出てまいります。推計のデータと直接センサスで測った数字に、若干差異もあるものですから、そこで書いてあるのが、ピンクの点線と実測のデータ、17 年で 7% ぐらいの差異もありますよということもあるものですから、ちなみに予測の 10% 下回った場合がどうなるかというのも計算をした上で、推計を一応させていただいた上で、費用便益比が 1.1 という数字も、確認をしておりますということでございます。17 年の 3,044 台、22 年は直接計った数字は出ておりますので、3,085 台という実績としてはほぼ同じぐらいのデータは出ておりますということは、確認しております。

(委員)

つまり 3,044 台とか 3,085 台というのは、ある日の 1 日の通過台数ですか。

(松阪建設事務所 事業推進室)

そうです。交通センサスで決められた日の直接カウントした数字でございます。

(委員)

だから、その日がもしかしたらそこを通過する台数としては、年間を通して多い日だったかもしれないけれども、少ない日だったかもしれない。その辺は分からないのですか。

(松阪建設事務所 事業推進室)

そういうことになります。

(委員)

だから、それで推計値で多く出ているというのは、要は、過大評価をするプログラムを組んであるということですね。

(松阪建設事務所 事業推進室)

結果として、こういう数字になっております。

(委員)

だから、そうするとどうであっても、1.0 を下回る数字は、計算上は出てこないということですよ。通常はそうなるのです。実数をちゃんと計っているのに、その実数が結局どういう代表性をもった日であるかが、議論されないまま上乘せしてあるから、結局 1.1 になっていない可能性も、実際にはあるということです。何のために実測をしてあって、それにわざわざ 1.0 以上になるよ

うに上乘せしてしまっているのか。その辺の議論がまったく分からないです。

(委員)

要するに、断面交通量は、ある日のある場所の実際の交通量ですよね。上の方の発生集中量というのは、簡単に言えば、事業者とか車を持っている人へのアンケート調査みたいなものでしょ。違いますか。ある特定期間にどこからどこに行きましたかという、そういう調査じゃないのですか、OD 調査というのは。現場で調べたものではないんですよね。ある何日間の間に、どこからどこへどういふふうに行きましたかという、OD 調査というのはそういう調査でしょ。だから、それと断面交通量と整合させているわけでしょ。整合というか、調整して。

(松阪建設事務所 事業推進室)

それで推計しています。

(委員)

推計しているわけですね。

(委員長)

その2つの日は同じ日なんですね。こちらが今委員がおっしゃったように OD 調査でアンケート等で調べた台数で、こちら側が実測で調べた数値で、これを調べた日とこれを調べた日は同じ日なんですね。だから、本来これとこれが数字が同じにならないといけないのに、この調査のやり方とこの調査のやり方だと1割違いますということが、ずっとここには書いてあるという、これはそういう表なのですか。誰か分かる人、説明していただけますか。

(道路建設課長)

センサスの交通量調査は、基本的には断面交通量調査と自動車 OD 調査をやっておりまして、断面交通量はその日です。日の選定につきましては、道路事業は便益の計算も、年平均の日交通量で計画を立てたり、便益を立てたりします。10月とか11月の火水木は、年平均値の代表的な交通量を示しているということで、その日の断面交通量を計っております。それは実際に1日に通った車の台数です。自動車の OD 調査は、先ほど委員の方からもお話がありました、ある一定の台数のドライバーの方に、どこからどこまで行きますかというサンプリング調査を基にして、自動車 OD 調査をしまして、それを基に将来の交通量の推定をします。

現時点では、平成17年と平成22年の断面交通量があるのですが、自動車 OD 調査の方は17年と22年にやっているのですが、平成22年の自動車 OD 調査の結果を基にした推計に用いるデータはまだないので、将来交通量のデータとして使

えるのは 17 年度が最新ということなのですが、断面交通量は計っているということですが。

(委員)

だから、OD と断面交通量の日は、必ずしも同じ日とは限らないのですね。ジャスト同じ日とは言えないわけですね。少しずれている場合もある。

(県土整備部副部長)

3,044 台が 3,299 台へ膨れたのは、OD 調査の結果なのか、特異日調整をした結果なのかをまず整理しないとイケない。OD 調査における補正なのか、特異日調整による補正によって 3,299 台になったのかを説明してください。

(松阪建設事務所 事業推進室)

特異日の補正ではなくて、OD 調査による推計でございます。

(委員)

アンケートという話ですが、例えば、三重県側から奈良に行きますよという話が出たときに、結局実数ではないわけで、163 号を通っても、25 号を通っても、どこを通っても、三重県側から奈良県側に行くので、今のお話は、結局架空の人数を上乗せしているということなんですよ。だから、実数は実数出すということ。別に 166 号を通らなくても、三重県側から奈良県側にこの辺のドライバーが行きますよというのは、全部どこもひっくるめて推計しちゃっているということですね。今のお話だと、そういうことじゃないのですか。実際には通ってないですね。

(松阪建設事務所 事業推進室)

ちょっと補足の説明をさせていただきます。3,044 台というのはセンサスですので、あるピンポイントの地点で 3,044 台通りましたよということです。上の OD の 3,400 台というのは、ネットワークの地域を幾つか分割してしまっていて、その中から発生してくる交通量です。外から入ってくるのもありますし、中から発生するのもあります。その発生してきた中で、今回の事業区間を通るのが、3,299 台ありますよということで、3,299 台と 3,044 台の差は、中の集落内でセンサスをやっているピンポイントの点が、今回の事業区間から若干離れていますので、そこを通ってないといったら、集落の中、隣の集落へ行くというのが含まれてくると、推計の制度上いくと、そういう形で若干の差が出てくることになっております。

(委員)

私はアンケートの正確度がよく分からないですが、結局ある日に聞いたとしても、その人たちが1日に一斉に動くというわけじゃないです。そうすると、その3,299台が、もしかしたらその日に聞いただけで、その人たちが3日に分かれるかもしれないし、1日に全体飯高の人たちが通る正確度としては問題のある何かよく分からないアンケートになっているという気がします。なんでそういうデータが、こういう推計値に使われるのかがよく分からないです。せっかく実測値が出ていて、これだけの開きがあって、実測値を見てみると徐々に上がっていますが、平成17年から22年までは若干右肩上がりですが、3,000台ちょっとというのが実数なわけですが、それに対してなんでそういうアンケートを取って、3,300台ぐらいになっているわけですが、実際それは通ってないというのは、平成17年から見ると明らかです。そういう値を推計値に使っているということは、推計値というのが、実測値と比べて数値がかけ離れているという点で意味を成していないことを、これは証明しているのではないですか。

(委員)

僕が先生と議論するのも変だけど、要するに断面というのは、いっぱい断面取ればいいんだけど、そんなにできないわけです。限られた地点。断面の地点は何箇所取ったのですか。

(松阪建設事務所 事業推進室)

3,044台の方ですか。

(委員)

そうです。

(松阪建設事務所 事業推進室)

それに関しては、今回事業区間やっている箇所の近くの所のピンポイント1カ所です。最寄りの地点の交通量を引っ張ってきています。

(委員)

そのように非常に限定されちゃうので、点じゃなくて線として、上のOD調査なんかでフォローしているわけでしょう。線としての量を出そうとしているわけですね。

(委員)

線として引くのであれば、1カ所じゃなくて何カ所かで断面調査をやった方が、よっぽど正確度は上がると思います。なぜ1カ所なのですか。

(道路建設課)

まず一つデータとして事実として異なっている場合があると思います。まずOD調査は、ある一定の期間の移動を確認するんじゃなくて、ある特定の日の移動です。きょう1日あなたはどのように車を使われましたか、どのように移動されましたかということで、OD調査をやっています。

(委員)

されましたか喃んですか。

(道路建設課)

されましたかです。

(委員)

されまじただったら、実測値になるから。さっきは推計値という話でした。

(道路建設課)

OD調査自体は、この日1日のあなたの実績を聞きます。どのような移動をされましたか。どのような移動手段でもって、どのように移動されましたかというのが、OD調査です。

(委員)

ラインとして出てくる？

(道路建設課)

点から点をどのように移動されましたかということですので、ある一定期間のものではありませんので、そこで割り増しとか発生していかないということと、ネットワークでゾーンをどんどん落とし込んでいって、最終166号をたたき出してきたときの推計値と実測値の誤差、それが7%あったという話です。上に出してしまった。3,438号は、Bゾーンぐらいでのネットワークで3,400台ぐらい出ている、それをCゾーンまで落とし込んできて、そのときの交通量配分というか、交通容量の出し方で配分してしまうと、こういう結果になってしまった。だから、それが今、委員が言われるように、上に出るシステムを組んであるのですかと言われてしまうと。

(委員)

もう1点ですが、そのOD調査がその上に出ていて、それは今の画面だと、平成17年しか出てないのですが、それで平成42年の推計値が出ていました。平成22年や平成11年とか、その辺でやったときに、実測値としては若干の右肩上がりをしていますが、OD調査の実測値は、変化はどうかっているのですか。例えば、平成22年。

(松阪建設事務所 事業推進室)

OD調査でいくと、この値です。

(委員)

だから、OD調査は平成12年しかないですよ。なんで平成11年とか22年とか実測した年に合わせて、OD調査をやられてないのですか。単年平成17年だけ見て、42年を推定するというのは、何かおかしくないですか。同じように抱き合わせで断面交通量の実績と、OD調査のデータをつかんだ方が、並行してすべてやられて変化の傾向を見て議論することを考えれば、筋のような気がするのですが。

(道路建設課)

道路建設課です。22年度のセンサスに合わせてOD調査というのは実施しているんです。ただ、OD調査の結果集計が、まだデータ化していません。そういうことから、現在の最新版ということであれば、17年度センサス、それとODということになっております。

(委員)

出てないのなら、そこで最新のあるのなら、普通だったらそれが出てきてからちゃんと推計して、その値でB/Cを計算して、この場に出てくるべきなんじゃないかと思います。

(道路建設課)

それで言いますと、今の段階でそのデータなので。先ほど松阪の室長が言いましたように、事後評価のときになると、また最新のデータに置き換えて評価をさせていただきますので。

(委員)

だから、事後評価は事後評価で、今は工事をやっていいですかという再評価の審議をしているので、それに対してさっきから言っているように、平成17年で

本当にいいのですかという話です。社会経済の変化って、日本はそんなに緩やかなんですか。平成 22 年に OD 調査をやっているのであれば、それが出てきてから議論されないといけないんじゃないかと思います。

(委員)

とにかく国勢調査なんかと同じで、オープンデータだから、県の方が頑張っても、いかんともしがたいんですね。

(委員)

こういう OD 調査って、そんなに集計に時間がかかるのですか。もう平成 25 年で、まだかなりかかっています。

(委員)

よく分からないけど。

(委員長)

時間もあれなので、ここで切る気はないのですが、一つ復習させていただきます。私も交通工学とか全然分からないので。本来これが実測値だから一番信用できる数字かなと思うのですが、道路ってここからここまであるとします。そして、断面で測るというのは、要するに、適当な所で、道路がこうあると、ここで何台通っているかという計測をするとするじゃないですか。そうすると、中にはこう来てこう行く車もあれば、こう来てこう行く車もあって、いろんな車があるので、そもそもこの道路をどう使っているかというのは、この部分しか使っていない人も、この部分しか使っていない人も、いろいろな人がいるわけで、そういう人たちをどう計算するかが、いまいち私も分からないのですが、要するに、この数字は、ある断面を通っている車なので、全部の使い方考えた場合には、この数字ではなくて、もうちょっと水増しした数字ですねということをするために、この調査を使って、ちょっと増やしていると考えてもいいのですか。そう考えればいいのですか。

(道路建設課)

それは違います。道路構造を決めるときの現に通っている数字は、やはり 3,044 台。これをベースにして、どういう道路をつくっていくのかは決めていくことになります。たまたまというか、ネットワークの中で交通量推計を行った結果、やり方の違いで今の 3,299 台と 3,044 台の差が出てきてしまうということ。それは少しご理解いただきたいと思います。

(委員長)

では、そのときに、こちらの数字を使わずに、なぜこちらの数字を使っているんですかというのが、皆さん分からないところだと思います。そのところが一言ではっきり。だから、これはこちらの数字を使っているわけじゃないんですね。この数字を信用するのだけど、こちらの数字が乖離があるので、ちょっと増やして、その乖離の部分で、先生の言い方をすると、いつも増えるようになっているんじゃないかということになるんだけど、なぜ増えるようになっているかということよりも、私はもっと大事なことは、ここの数字が減っていないんじゃないかということです。そちらの方を強調すべきなんだけど。だから、今の数字の3,300台であれば、ずっと3,300台で行きますよというのは、とりあえず何となく根拠はあるように思います。ただそれが3,300台じゃなくて3,044台でずっと行きますよと言ってもおかしくないのに、なぜ3,300台なのか。そこだけ説明していただければいいんですね。

(道路建設課)

そこは評価じゃないやり方の話ですので、スライドでご説明させていただきます。道路の将来交通量を推計するときは、かつては3,044台×1.何倍、交通量の伸び率を単純に考えて、人口増や工業の出荷額の変動とか、いろいろなことを考えて、3,044台×昔は1.25とか、そういう数字で計算していたのですが、いろいろなシステムになってきて、やはり一定のネットワーク。新しい道路ができれば、そちらへ交通量が転換するだろうということも考えて、一定の広がりをもったネットワークの中で、交通量は推計していくべきだということに変わってきました。今はこのようなB/Cを求めるときの将来交通量を算定したりするときには、ネットワークから落とし込んできて交通量を推定するのが、通常のやり方になっています。

今回もきっと平成42年には、どのような道路ネットワークが形成されているか。高速道路も含めて、あるいは整備中の道路は開通されているという前提で、そういう前提で交通量を推計するやり方に決まっていますので、それから大きなエリアで交通量がどう配分されるか。どんどんエリアを小さく小さくもっていったときに出てきた結果が、3,299台。そこでどうしても実測値と推計値の中の乖離が出てきてしまっているということです。ただ、今言いましたように、B/Cを算定するとか、将来交通量の議論をするときには、ネットワークから推計された数値をもって議論していくのが、今の通常のやり方になっていますので、そこはそうようにご理解いただきたいと思います。

(委員長)

結局、これも先生がおっしゃっていることだけど、要するに、将来のことを考

えたときに、人口が減るから減るかもしれないとか、減る要素もあるんだけど、今の考え方からすると、ネットワークがどんどん整備されていって、発展していくから、1.何倍かは知らないけれど、増える方向でやるのが普通だと、こうおっしゃっているわけですね。要するに、増えることしか考えていないわけですね。

(道路建設課)

ただ、全体フレームを考えるときには、当然人口動向や産業動向とか、そういうのも考えた上で全体フレームを決めていきますので、それはそうではないと思っています。今回でも、例えば166号田引バイパスが整備されれば、他の所よりも交通の通りやすさということで、良くなる部分があって、将来的には他の道路よりも増えるという要素がどこかにあって、ひょっとするとそういう答えになってしまっているのかも分かりませんが、個別の詳細な部分については分かりませんが、起こり得ることはありますし、決してすべてが増えるということで、フレームは決めているわけではないです。

(委員長)

人口が減るとか。人口が減るかどうかは知らないけど、人口とかも加味した上で、ネットワークがどんどん整備されていって、道路が速くなってということで、何倍かしているという根拠があるという説明を、今されているわけですね。

(道路建設課)

そうです。

(委員長)

それを皆さん納得されるかどうかということですが。

(委員)

問題なのは、17ページに書いてある総走行台キロの交通量の推計の係数ですよ、簡単に言えば。それが東海ブロックと書いてあるのですが、それは今回の道路に見合った基準なのですか。東海ブロック、どこでもおしなべてこれを使うのですか。

(道路建設課)

その東海ブロックですが、まずは大きく全国があって、その次の割り方として、東海ブロックがありまして、その東海ブロックの中のそれぞれの車種別の伸び率を出してきています。だから、この場所そのもののピンポイントではないです。

(委員)

だから、今まで議論があったように、ある地域の特殊条件とかは、反映されていないわけですね。第二名神ができたとか、あるいは尾鷲自動車道路ができたとか、そういうことは全然関係ないわけですね。

(道路建設課)

それは入っています。

(委員)

第二名神なんかは入っているのですか。

(道路建設課)

このブロックの中のネットワークは入っていますが、この田引バイパスのそのピンポイントではないです。ただ、そういう地方部も含めて全体の平均値ということになります。

(委員)

その辺が何か。これで見ると、トラックは結構現状維持だけど、乗用車は減ると書いてある。

(委員長)

他の案件もございますので、ある程度のところで納得していただかないといけないのですが、納得できないものはできないとすればいいと思います。先ほどのセンサスと OD 調査を見せてください。今日、再評価は 1.2 なり、もしも減ったとしても 1.1 だと書いてあるので、1.0 は超えているだろうということで、事業計画を認めるとしたとします。そうすると、その次は事後評価になるのですか。その事後評価になったときに、もう一度断面調査をされたとします。そのときに、ほらやっぱり 3,300 台通っていました。だから、今までの事業継続したことは良かったですと出てくるのか、それとも 2,900 台に落ち込んでいたので、1.0 を割り込んでしまったとなるのか、その辺のところはやってみないと分かりませんが、そのときに例えばここの数字が出ますよね。その数字は、それはこれと同列の数字が出てくるとすると、同じような数字として 3,000 台ぐらいが出てくるとします。そのとき評価するときには、これにまたこうやって倍数するのですか。そのときは、実測値としてこれだけ通りましたという数字が事後評価のときに、評価として出てくるのですか。

何が言いたいかというのと、そのときに、先ほどからずっと喋っている私と委員

は、今日でもういなくなります。だから、事後評価とかいうのは、私ら全然聞く機会はないけれども、そのときに 3,000 台と出てきちゃうと、3,300 台より減ったという数字が出てきちゃうでしょ。それで大丈夫なんですかということです。そのときに、今はその先皆さん言っているように、将来のことだから何倍するというこういう根拠があって、何倍している数字が出てくるじゃないですか。だから、3,300 台が出てくるとするでしょ。ここで調べるときには、実測の値で調べるしかないんじゃないですかという気がします。それとも、そのときには、これはある日の台数だから、もしかしたらプラスマイナス何%かもしれないとあって、そうすると、ある日の時点の代表値でしかないんだからということは、マイナスの方もあはずです。ということは、2,700 台から 3,200 台とか、そんな感じになりますよね。結局、区間推計するか、それとも点推計するかという話がありますが、区間推計すると話がややこしくなるので、点推計すると、通常はここで絶対に低めに出てきます。それで、事後評価耐えられますかという話です。というか、私は何を言おうとしているかということ、事後評価に任せますから、ここでもう審議打ち切りしましょうかという話なのです。どれだけの台数かというのは、事後評価でちゃんとお示しいただけるのですか。

(松阪建設事務所 事業推進室長)

センサス 22 年もあります。5 年に 1 回です。

(県土整備部副部長)

事後評価のやり方の話であり、事後評価時における交通量の考え方なので、道路建設課が教えてください。

(道路建設課)

道路建設課です。事後評価時の交通量の考え方ですが、これも最新データということで、それを利用します。今回、事後評価が何か所かあるのですが、当然再評価時のデータと今回事後評価のデータは、最新データが違いますので、値も当然違ってきております。それを踏まえて事後評価の場でしますので、それはそれでそのときの説明なり、社会情勢なりで、若干変わってくる可能性がございます。そのあたりでご理解のほど、お願いしたいと思います。

(委員)

多分事後評価でも 8 年前のデータでまたやられるんだと思います。それより前に 13 枚目のスライドのところ、整備前 17 分と書いてあるのですが、これ富永一田引間の走行時間が今 17 分かかっている、それが 9 分短縮しますよという短

縮便益で、この 3,300 台が出ているのですが、先ほどの OD 調査だと、この区間の中でいろいろな区間を走っている車があるというお話をされていたように思います。そうすると、この計算は、富永―田引間の工事をやっている 5 km だと思うんです。この全区間を走ったときに 9 分短縮するという話で、それで計算されているとすれば、その中のある区間を走って、その中に 3,300 台の一部が含まれているとすれば、全体としては 9 分短縮ではなくて、区間の一部といえは 1 分短縮や 2 分短縮もあるわけです。その部分でも、短縮時間をすごく大きく見積もっているという話になると思います。だから、あらゆるところで台数にしても、時間にしても、大きく見積もって計算をされている数値にしか思えないです。

(松阪建設事務所 事業推進室)

整備前の 17 分につきましては、実際の旅行速度の方から引っ張ってきた数字で、延長等で割って 17 分かかりますという数字になります。整備後の 8 分というのは、旅行速度の方が上がって、その延長を掛けて、8 分になるということです。

(委員)

それは分かります。だから、見積もりの 3,300 台が全区間走ったときに 9 分短縮になりますよで、短縮便益の計算をされているんですよ。ただ、さっきの OD 調査だと、その区間の中で、一部の区間を走っている車もあるから、それを見積もって実数よりも多少上乘せして 3,300 台なんですよという話でした。そうしたら、全体が 9 分短縮になっているわけではないので、その計算って変ですよ。

(道路建設課)

やり方の話です。今回の所で、大きな交通量発生源はないということは、ご理解いただけると思うので、そういう前提で説明させていただきます。もう少し大きなエリアを考えて、こちらからここまで、この区間を例えば 1 万台走っている。これをもう少し小さな区間で見ると、この区間に落とし込んでいくと、例えば 8,000 台通っている、これはどこかへ逃げていくという前提で。もう少し小さな区間、今回の事業区間をはさんだこの区間で、ここからここまで行くのは、今回 3,300 台あったということであって、ここの部分での抜けているというか、ここの中で発生して別の所を通っているということ。

(委員)

要は、全部 3,300 台ここをはさんで走っているという話なのですね。

(道路建設課)

非常に極端な例ですと、奈良から松阪へ行く車は 3,300 台。

(委員)

だとすると、実数でいいんじゃないかという話にならないですか。

(道路建設課)

そこは前に言いましたネットワークで推計してきて落とし込んできた数字と、実数が。

(委員)

本当に分かりません。やっぱり納得行かないですね。それ全部 5 km 走って、それが実数で出ているのであれば、3,044 台で計算すればいいんじゃないのって思っちゃいます。OD 調査は、この 5 km の富永ー田引間、この区間の一部を走っている車があるからと、僕は理解したのですが、今のお話はそうじゃないみたいなので、だとしたらこの区間 3,000 台ちょっと走っているというその実数で計算させてあげた方が、よっぽど素直なんじゃないかと思います。

(委員)

ただ、先生、例えばあるポイントで、5 m 手前からポイント通って、5 m 通った所で曲がっちゃうかもしれないんです。断面調査は、そういう調査なんですね。ラインを超えたかどうかだけの調査なんです。

(道路建設課)

断面交通量自体、そういう答えになってしまうんです。一定区間を走り切ったということで推計していくと、逆に三千何十台という今の実測値は、実は今回の 5. 何 km 区間すべてを通り過ぎていない可能性もあります。

(委員)

なるほど。分かりました。そうしたら、さっきの平成 17 年の OD 調査で 3,300 台ぐらい走っていて、実数が三千四十何台ということは、三百何台はその区間の中を途中でびゅっと曲がって、うちへ帰っちゃったという話ですか。

(道路建設課)

そうとは限らずに、その可能性もあるということです。

(委員)

そういう話だったら、その部分はわかりました。

(道路建設課)

そういうことも考えられるので、今のルールの中では、B/C を算定するときには、ネットワークから推定してきたその断面交通量を使うということになっているということで、ご理解いただきたいのですが。

(委員)

わかりました。とにかく 1. 以上になるように計算されるシステムになっているのですね。

(委員長)

だいたい皆さまのご質問、多分お答えに関しては、100% どころに行っていない。実は私も全部分かってない所があるので、100% 満足回答ではないような気がするのですが、とりあえずここで質疑を打ち切って、今日はどうするかというのは、また後で審議させていただきます。それで、次の課題に移ってよろしいですか。先生。他の方、よろしいですか。事務局、このまま続けてよろしいですか。どうしますか。事務局決めてください。

(公共事業運営課長)

もう 12 時を過ぎましたので、1 件は午後からで。

(委員長)

では、昼休みにしましょうか。午前中、計画通り行きませんでした、ここで打ち切りたいと思います。では、事務局の方から。

(公共事業運営課長)

午前中のご審議、どうもありがとうございました。午前中予定していた 2 件が終わらない状態でしたが、午後 1 時からということで、再評価の方からやらせていただきますので、よろしくお願ひします。再開は午後 1 時で願ひします。

(休 憩)

(公共事業運営課長)

では、午後からの再開をしたいと思ひます。午後も評価対象事業の審査をいたしたいと思ひます。それでは、委員長、引き続きよろしく願ひします。

(委員長)

それでは、続いて6番の道路事業の説明を受けることにいたします。ご説明よろしくお願ひいたします。

6番 一般国道260号木谷拡幅

(伊勢建設事務所 事業推進室長)

伊勢建設事務所事業推進室長の大江と申します。よろしくお願ひします。それでは、通し番号6番の一般国道260号木谷拡幅工区道路事業の事業再評価結果につきまして、ご説明いたします。

当事業は平成16年度に事業を着手しましたが、事業採択後一定期間を経過した時点で継続中であるため、三重県公共事業再評価実施要綱第2条(2)に基づき、再評価を行うものです。

まずはじめに、当該路線であります一般国道260号についてご説明いたします。一般国道260号は、志摩市阿児町から北牟婁郡紀北町に至る延長約122kmの路線です。当該路線は、伊勢志摩地方生活圏の熊野灘沿いを連絡する唯一の路線であり、地域の生活道路となっております。

本事業区間は、当該路線一般国道260号の図上の赤丸で示した箇所で、南伊勢町の東側に位置し、薄い赤色で示している第3次緊急輸送道路区間となっており、災害発生時の緊急物資等の輸送を行う上で、欠かせない道路となっております。

本事業区間の利用者は、南に位置する宿浦や田曾浦の住民が、北に位置する町営病院や町役場、中学校や高校などの公共施設へ行くために利用しています。宿浦・田曾浦の人口は、旧南勢町の約4分の1、2,000人にあたるため、利用頻度が高く、生活には欠かせない生活道路となっております。

しかし、本事業区間は道幅が3～4mと狭く、急勾配・急カーブが連続しているため、安全な通行に支障を来しています。こちらの写真が、本事業区間の交通状況です。普通車両同士の交互通行が困難であるにもかかわらず、大型車の交互通行も行われており、大変危険な状態であることがお分かりいただけると思います。トレーラー脱輪事故の際には、半日通行止めとなり、トレーラーで引き上げを行い、多大な労力と時間を費やすこととなりました。実際に1996年に2回、2008年に1回、狭隘な急カーブ区間で事故が起きております。本事業区間を迂回している車両もいますが、走行距離が長く、不便を強いられています。

このため、狭隘で屈曲した未改良区間を整備することにより、安全で円滑な交通を確保し、緊急輸送道路としての機能強化を図るため、本事業に着手しました。

ここで事業内容をご説明いたします。事業期間は、平成16年から平成27年の12年間で、現在着工中です。全体事業費は、22億5,000万円となっております。事業延長は木谷北部から木谷中部に至る1,272mであり、870mが供用済み区間

となっております。事業進捗率は事業費ベースで 74%です。図上の青色が現道で、赤色が新道となります。また、本事業の隣接する赤色の点線で示す区間ですが、ここでは木谷バイパス道路事業を行っており、この事業と一連で整備することで、本事業の効果が発現することとなります。道路の幅員は 3 m の車道が 2 車線と、2.5 m の歩道で、全幅員は 9.75 m です。

次に、事業効果についてご説明いたします。まず、本事業区間の将来交通量についてですが、平成 25 年 5 月に調査した結果、現況道路の交通量は、1 日当たり 1,581 台であり、本事業と木谷バイパスを整備することによって、将来交通量が 1 日当たり 1,903 台に増加します。交通量が増加する理由として、県道浜島阿児線を経由する紫色のルートに比べ、時間短縮が図られることから、1 日当たり約 300 台の交通量が、本事業区間を経由する緑色のルートに転換します。

先ほど県道浜島阿児線からの時間短縮があるのご説明いたしましたが、その走行時間の短縮についてご説明いたします。県営宿田曾漁港から国道 260 号とサニーロードの交差点、図中の G マークの所までを、紫色のルートで走行すると、17.1 km で 25 分かかります。現道の灰色のルートで走行すると、12.7 km で 27 分かかります。これが、本事業と木谷バイパスの整備により、走行距離が 11.6 km、20 分での走行が可能となります。なお、本事業区間内の走行時間は、6 分から 2 分へ短縮されます。

これらを基に便益を算出します。ここでは、最も便益が大きい走行時間短縮便益について、交通量がすべて乗用車であるとしてご説明いたします。本事業区間を通る 1,903 台は、本事業区間で走行時間が 6 分から 2 分に短縮されることから、走行時間短縮便益は、1 年間当たり 9,000 万円となります。これらを車種別にすべて算出すると、1 年間当たり約 1 億円となります。また、走行経費減少便益、交通事故減少便益についても同様に、整備なしの場合、整備ありの場合の差により算出しています。

以上のものをまとめたのが、こちらになります。表の上段①費用をご覧ください。費用については、建設にかかる事業費と 50 年間の維持管理費の合計 22 億 6,000 万円を、基準年の平成 25 年における現在価値に換算すると、24 億 3,000 万円となります。次に、表の中段②便益をご覧ください。供用年である平成 28 年の便益を計算すると、走行時間短縮便益が 1 億 2,000 万円、走行経費減少便益と交通事故減少便益が 1,000 万円で、総額が 1 億 3,000 万円になります。この単年度便益を 50 年間分積み上げて、基準年の平成 25 年における現在価値に換算すると、25 億 5,000 万円になります。この結果、費用便益比 B/C は 1.1 となりました。

ここからは、3 便益以外からの定性的な効果について、4 つご説明いたします。1 つ目は、防災機能の確保についてです。当事業区間は、第 3 次緊急輸送道路に指定されており、道路を拡幅し、円滑な通行を確保することで、災害時の緊急物

資等の輸送に、大きな役割を果たすこととなります。また、事業区間内においては、法面上端に木谷地区の緊急避難所があることから、法面工事に併わせ階段を設置することとしています。これにより、緊急輸送道路の機能強化はもとより、津波災害時の避難経路の確保や、避難時間の短縮が可能となります。

2つ目に、住民の安全安心の確保についてです。本事業区間の沿線にある木谷地区は、約 185 人が居住しており、救急の際には、志摩広域消防組合南勢分署が、約 5 km 離れた町立南伊勢病院に搬送しております。しかし、宿浦・田曾浦に関しては、本事業区間の通行が困難であるため、隣接市である志摩広域消防組合浜島分署が代わりに救急を行っております。そのため、町内にある南伊勢病院ではなく、約 16km 離れた浜島分署管轄内の県立志摩病院へ搬送しております。本事業区間が整備されることにより、町内病院へのアクセスが確保されます。

3つ目に、通学路の確保についてです。平成 17 年に旧南勢町の中学校 3 校が、南勢中学校に統廃合され、宿田曾中学校の生徒は、船越にある南勢中学校までスクールバスでの通学となりました。しかし、スクールバスや町営バスは、オレンジ色のルートを通り、約 20 分間の迂回を余儀なくされています。南勢中学校生徒の約 2 割は、宿浦・田曾浦に住んでいるため、本事業区間は通学路の役割も担い、重要性を増しています。また、来年度に穂原中学校・五ヶ所小学校・宿田曾小学校の 3 校が、現在五ヶ所小学校が立地している所に、南勢小学校として統廃合されることが決定しています。南勢中学校と同様に、宿浦・田曾浦の児童の通学が必要となり、こうした中で地元の南伊勢町からも、早期整備の強い要望を頂いています。本事業区間が整備されることにより、通学時間短縮や歩道整備による歩行者の安全が守られます。

4つ目に、地場産業への支援についてです。県営宿田曾漁港を有している宿浦・田曾浦では、水産業が主要産業であり、漁獲量は県下第 2 位を誇っています。主に水揚げされる品目として、伊勢エビ・アジ・カマスであります。水揚げされた海産物は、名古屋・大阪・東京に多く出荷されておりますが、本事業区間が未整備であるため、紫色のルートを通って、伊勢自動車道路の玉城インターチェンジへ向かいます。現状利用されている紫色のルートから緑色のルートに転換されると、走行距離にして約 6 km、時間にして約 5 分短縮されます。本事業区間が整備されることによって、当該路線での出荷が可能となり、走行時間の短縮が図られ、水産業への支援につながります。

さらに、南伊勢町を經由して、地元自治会や PTA、商工会や漁組等から、要望書が届いております。本事業区間は、南伊勢町民にとって、日常生活や経済活動を支えるただ一つの重要な道路であるため、早期整備を強く要望されています。地元の要望は、昔から寄せられており、国道 260 号の整備が木谷拡幅と木谷バイパスでほぼ完成することから、地元住民の関心が高いです。

コスト縮減等への配慮についてです。路面から 1.5m の法面にコンクリートを

吹き付けることにより、除草対策としての維持管理費を削減しています。また、本事業区間は、伊勢志摩国立公園第3種特別地域に位置していることから、環境省と協議を行いながら事業を進め、切土法面を積極的に緑化し、コンクリート吹付の配色を考慮するなど、周辺環境と調和するよう配慮しています。

では、代替案の可能性についてご説明いたします。黒い線が原案の設計であり、赤く塗りつぶしてある区間が供用済み区間で、黄色く塗りつぶしてある区間が未改良区間の現道となっています。原案の設計では、No. 45 から No. 48 までは海に張り出す構造となっていますが、代替案ではこの区間を現道に沿うよう設計することが考えられます。それを図中の青線で示しています。代替案採用のためには、供用済み区間の No. 41 から No. 45 を再度切土施工することになります。これらの事業費比較ですが、原案は残り3億円で施工が完了し、代替案であると用地買収も行わなければならないため、約6億円かかります。なお、全体計画1,272mのうち870mは既に供用済みで用地も取得できているため、代替案はないと考えます。

最後にまとめです。現状として本事業区間は、見通しが悪く道幅が狭いことに起因して、交通事故が発生しており、緊急車両やバスの通行が困難で、危険性の高い道路です。そのため、住民にとって安全かつ快適に走行できる道路の建設が必要とされています。本事業区間の整備は、B/Cも1以上となっており、防災機能の確保、住民の安全安心の確保、通学路の確保、地場産業への支援などの効果が期待され、さらに地元から強い要望もあることから、三重県公共事業再評価実施要綱第5条第1項に該当すると判断されるため、当事業を継続したいと考えております。

以上、一般国道260号木谷拡幅工区の再評価結果についてご説明させていただきました。ご審議よろしくお願いたします。

(委員長)

では、委員の皆さん、コメント・ご意見等ございましたらどうぞ。委員。

(委員)

まず、17枚目の代替案の話で、ちょっと確認します。供用区間が既にできていて、そこを新たにコースを変えなくちゃいけないから、代替案がないという話なのですが、その話というのは、もともと供用済み区間を青線のようにルートを取って、橋を架けずに陸地を通した方が、コストが安いという試算ができていれば、供用済み区間はもともと青い線で作った方が、トータルなコストが安いということで、事業失敗ということを認めているんじゃないかと思ってしまったのですが、そのあたりはどう考えているのでしょうか。

(伊勢建設事務所 事業推進室)

今回、青色で示させてもらっている部分が、代替案として示させていただいているのですが。それとはまた別に、当然代替案の一つとしては、海側に張り出して橋を付けるとか、もっと山側に行ってトンネル形式の形になると思うんですけど、それよりは実際青色の方が、当然コスト的にも安く済みますし、代替案として一番安くなるタイプとして選定したのが、今の青色のルートになってくるという形で考えさせていただいています。

(委員)

そうか。だから、ここからこういうルートでつくるということですか。

(伊勢建設事務所 事業推進室)

そうです。青色の所で、もう一つのやり方として、そういうふうにつくっていかうとすると、その上にもあるように。

(委員)

こっちを代替案としてつくると、コストがかかるという形ですね。海にせり出した方が。

(伊勢建設事務所 事業推進室)

海の方にせり出した方が、余計に橋が架かったりするという事で、お金がかかってくるということです。

(委員)

分かりました。すみません、僕の勘違いでした。あともう一点ですが、7枚目のスライドの事業効果予測のところでお聞きします。平成 22 年の交通センサスのところで、どこの地点で測っているのですか。これ実数ですよ。

(伊勢建設事務所 事業推進室)

現況交通量のところでしょうか。

(委員)

そうですね。これ 4,620 台、942 台、3,098 台、7,328 台と各路線で上がっているのですが。

(伊勢建設事務所 事業推進室)

調査と書いてある所の交差点付近で計らせていただいています。

(委員)

そうすると、浜島阿児線は北の方を走っているのです、そこは通らないですね。7,328台というのは、どこの点で計っているのですか。

(伊勢建設事務所 事業推進室)

浜島阿児線は、今、示させていただいている路線の付近です。

(委員)

この交差点よりもこちら側で計っているということですか。

(伊勢建設事務所 事業推進室)

交差点よりも下になります。

(委員)

東側ということですか。

(伊勢建設事務所 事業推進室)

今出ている図面で言うと、下側になります。

(委員)

ここで計っているということですね。

(伊勢建設事務所 事業推進室)

はい。

(委員)

ここが7,328台で、南勢浜島線がここにあるので、この3,098台というのは、この交差点内で計っているのですか。僕が聞きたかったのは、現況交通量は、この調査箇所のこの交差点で恐らく計っているのではということですか。

(伊勢建設事務所 事業推進室)

はい、そうです。

(委員)

そうすると、ここは一番先端部になっているので、今ここは狭いので、こういうルートで回らざるを得ないわけです。これで言うと、ここで計っていると、東

に逃げていく車とかも多分あるわけで、そうすると現況交通量の 1,581 台が、全部こういうルートで入ってくる可能性は恐らくないので、もっと少なくなってしまうんじゃないかというのが 1 点です。

もう 1 点は、浜島阿児線がここで計られていて、このどの辺かで南勢浜島線 3,098 台、台数あるという話なんですけど、7,328 台が全部こっちへ行っているわけじゃないですが、将来的にこのルートが開通すると、恐らく今こちらからこちらに東に流れている車ですとか、942 台のこちらに行っている車が、もしかすると田曾浦や宿浦の人たちは、今大型車両がこっちの方を迂回している可能性があり、この台数よりもっと多くこちらを通過して、玉城の方に抜ける可能性もあると思います。この辺ルートがいっぱい分かれているので、東に行ったり、北東方向に今逃げている車が、開通することによって、どのように集中してくるかが、どういうふうに計算された 300 台という話になるのかが、少し分かりづらかったので、その 2 点を確認します。

(伊勢建設事務所 事業推進室)

別のスライドを出させていただきます。これが先ほど言われた一部になると思います。まず最初に、現況の交通量を計った所については、当然交差点部分で計っていますので、いろいろな方向別の流れも確認しています。先ほどの 1,581 台という台数は、単純に下津浦や木谷というふうに、縦方向に往復する車だけを抽出させていただいて、現況で作らせていただいている数字が、現況交通量です。先ほど言われましたように、当然鳥羽市や伊勢市の方に行く車が、もともと H17 センサスのデータを基に確認させていただいておりますが、そこで例えば、黄色の方で言いますと、157 台というのが志摩の磯部駅や鳥羽市の方に行く車も、その 17 年センサスのときの方向別で流れてくる部分が、157 台ということで確認して、なおかつ伊勢市や明和町の方に行く青色の方についても、全体のうちの 117 台がそちらの方に流れているということで、これがおおむね約 300 台という形になります。その 300 台と、もともとの先ほどの下津浦の交差点で計った台数とかを加味していくと、おおむね先ほどの計画している交通量になるということです。実際の交通量ともある程度整合させるような形で、今回、交通量推計した台数は出させていただきます。

(委員)

なるほど。そうしたら、こちらの南北のこのラインも、交通量で計ったのですか。

(伊勢建設事務所 事業推進室)

いろいろな方向で計らせてもらったのですが、今回出させてもらっているのは、

縦のラインの往復ということで、この数字を上げさせていただいています。

(委員)

分かりました。そうすると、実数が 1,581 台ということですが、それが 1,600 台に上がっていて、157 台と 117 台を足すと 274 台なんですけど、これを足すと 1,854 台というのが出てきます。これが 1,900 台に上がっているというのは、その辺の実数と概数の差は、どういうところからこの程度の差だろうということで導き出しているのでしょうか。

(伊勢建設事務所 事業推進室)

今、現況の交通量が 1,581 台ということで計らせていただいて、17 年センサスのときのデータはどうなのかというので見ていくと、それが 1,600 台という形になっておりまして、おおむね現況と平成 17 年センサスのデータは、若干変わっているぐらいで、ほとんど同じぐらいです。あとは、117 台とか 157 台についても、17 年センサスのときと今の現況は、そんなに変わらないという前提で、その数字を、足すとおおむね台数になるのですが、あとは、将来予測もしている中でいろいろな変化を見させていただいて、若干上がっているという形ぐらいの収め方をさせていただいているということです。

(委員)

なるほど。もう 1 点です。ここ今 1,656 台と 1,590 台でちょっと似ているのですが、これは減っちゃうというのは、要は、こっちにルートが変わるから、これだけの減少幅と考えるのですか。

(伊勢建設事務所 事業推進室)

そういうことです。

(委員)

そのときに、117 台とか 157 台というのは分かれていますけど、1,657 台の中に含まれているうちの 117 台と 157 台ですか。というのは、もしこれがこの中に含まれているとすれば、もっとこれは減るのかなと思ったのですが。この工事には関係ないのですが、この辺の計算はどうなっているのですか。

(伊勢建設事務所 事業推進室)

下の 1,656 台については、単独という形で、黄色とか青とは別の形になると思います。

(委員)

そうすると、例えばこの 117 台や 157 台を現況交通量で考えていると思うのですが、今こう青線で回しているのですが、これが 117 台なのか。これだとこちらから来る車も、こちらから来る車も、こっちを通る可能性があって、この辺の集落からこう来る実数が 157 台なのかという、この線がちょっと怪しくなってくるんじゃないかと思います。同じように、黄色の所も 157 台というのが、もしかすると東からやって来て、こういうふうに行けるルートであって、この辺で台数を数えていると、西からやって来てこういうふうに流れる車があると思います。確実にここを基点として、この黄色のルートで通っている車が、117 台とか 157 台というこの辺の数字が、どういう形でこれが出てくるのか、少し分からなくなってきました。

(伊勢建設事務所 事業推進室)

一番左の発生源のある所から、それぞれ終点側の所が当然 OD で決まっている値を、そのセンサスデータの中から抜き出して、必ずそこそこを通っていくという車を差引かせてもらっていて、特別にかえさせていただいているという形になります。基本的には起点と終点決まっている所を狙って、その数字を転換させてもらっているという形で考えています。

(委員)

分かりました。それでは、この数字は OD 調査の結果でこの数字が出ているのですか。

(伊勢建設事務所 事業推進室)

はい。

(委員)

分かりました。

(委員長)

次、私が質問させていただきます。私の質問の趣旨は、走行時間短縮便益を計算するのに、こんないろんな車があれば、いろんな車がここができたことによって、それぞれ短縮したり延びたりするので、全部考えないといけないのではないですかということを今から聞きます。どういうことかということ、答えはきっとマニュアルにそう載っているからという答えになるのは分かっている、わざと聞くんですけれど。それしかないんですけれど。

まず、スライドの 8 ページを見せてください。一つ分からないことは、多分何

か理由があるのだと思いますが、6分から2分に4分短くなるんですね。ここが4分短くなると全体がなんで7分短くなるのかが、まずよく分からないところです。ここ全体にこれから増えるんでしょ。こちらの人が300台こちらへ来るんでしょ。そうしたら、少なくとも今よりは混むかもしれないけど、ここが4分短くなったとして、全体が7分短くなるという残りの3分分は、こことここでどうやって短縮したのですか。非常に細かいことを聞いてすみません。

(伊勢建設事務所 事業推進室)

今ちょうど木谷拡幅区間と書いている所に赤で引っ張っている所が、木谷拡幅区間の事業ですが、その下の所に点々で示している所があります。これが説明でもお話しさせていただいたように、この工区は木谷拡幅と木谷バイパスと2つありまして、そちらの方の点々の所も、今整備を進めているのですが、こちらの方も含めて時間短縮がどれだけかというのが、7分短縮になります。

(委員長)

別の要素があるということですね。

(伊勢建設事務所 事業推進室)

はい。拡幅の所は、下の方に抜き出させてもらっているように、ここだけだと4分という形になりまして、違う要素も入っているということになります。

(委員長)

その要素をここの評価で入れていいのかどうかというのは、ちょっとよく分からないのですが、それはいいとして、肝心の質問に行きます。次のページに行っていただけますか。ここの今の4分の計算をやっている所で、計算式はこうなっています。そうすると、例えば道路をつくったときに、5分の短縮だったとします。6分が2分じゃなくて、仮に5分になったとします。そのときには、6分が5分になったんだったら、こんなにたくさん流れてこないだろうから、ここの数字は減るだろうということは分かるんだけど、それはとりあえず置いておいて、仮にこれが6分から5分の場合、マイナスになりますよね。ということは、6分の方の時間が5分と、1分ぐらいしか短縮しない道路はつくっちゃいけないということになるんですね。B/Cがマイナスになるから。これはそういう式でしょ。マニュアルにそう書いてあるんだろうけれど、不思議ですね。言いたいことは分かるでしょ。

(伊勢建設事務所 事業推進室)

はい。

(委員長)

要するに、どういうことかと言うと、1,581台と1,903台しか考えてないから、こんなおかしいことになるんで、ここの残りの車がみんな何か恩恵を受けているんです。その恩恵を受けている分を全部計算していったら、こんなもの絶対つくってマイナスになるはずがないので、実はプラスになるんだけど、ここだけ取り出ささいと書いてあるから、きっとこれを。2分だからいいけど、例えば5分だった場合にはマイナスになる。そういう妙な式を使いなさいと書いてあるというのが答えなんですかね。

(伊勢建設事務所 事業推進室)

そうです。

(委員長)

これ不思議なんです。皆さんが使えば使うほど、マイナス分が大きくなるんですね。この式は、皆さんが道路を使ってくだされば使うほど、便益が小さくなるんです。非常に矛盾した式だと思います。

(県土整備部副部長)

システムの話ですので。そうなるようにできているんでしょうと言われてしまうと、仕方ないところがあります。今で言うと、4分間の短縮がされるという前提で考えると、1,600台が1,900台に増えます。委員言われるように、ここで例えば1分台の短縮しか図られないなら、そんなに交通量が転換されることはないので、必ずプラスになる、便益になる交通量は出てくる形になると思います。

(委員長)

その微妙なところで、何かマイナスになることはないのですか。

(県土整備部副部長)

当然交通容量が、道路自体が良くなって、その区間を走ることのできる交通容量がどこまで増えるのかを考えて、交通量の転換を考えます。

(委員長)

実用的な観点として、マイナスになることはないという答えは、よく分かるんだけど。要するに、マトリックスを考えて、すべての車がどれだけ短縮したかとなったら、絶対に便益はプラスになるはずだから、それを本来しないといけないのではないかというコメントですね。

(県土整備部副部長)

単断面を取ったとしても、言われるように、もしマイナスと出たときは、それは配分がおかしいということで、交通量の見直しをするという結果になるのではないかと想像しています。

(委員長)

今日、だいたいみんな同じような質問で。よろしいです。他に、もっと建設的なご質問ございませんでしょうか。よろしいですか。では、確かにいろいろと皆さん審議していただいたと思いますので、道路の再評価はこのぐらいにしたいと思います。事務局、どうするのですか。

(公共事業運営課長)

引き続き、よろしければ事後評価をお願いします。

(委員長)

議事次第2の評価対象事業の審査を行いますというところに進めばいいですか。

(公共事業運営課長)

はい。

(委員長)

それでは、事務局、説明お願いいたします。

(事務局)

引き続きまして、事後評価案件3件をお願いしたいと思います。説明は資料6のうち、青いインデックスの資料で行います。番号は、502番の国道163号南河路バイパスを津建設事務所から、503番国道260号志摩バイパスを志摩建設事務所から、504番国道311号波田須磯崎バイパスを熊野建設事務所から、それぞれ15分で説明させていただきます。質疑応答につきましては、それぞれの事業の説明の後にお願いしたいと思います。なお、この事後評価の質疑が終わった後に、先ほど議論していただきました交通量推計について、道路建設課の方から説明をさせていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。以上です。

(委員長)

それでは、事務局から説明いただきましたとおり、502番の道路事業の説明を受けることといたします。それでは、事業についての説明をお願いいたします。

502 番 一般国道 163 号南河路バイパス

(津建設事務所 事業推進室長)

津建設事務所事業推進室の久保と申します。よろしく申し上げます。今回の事業評価箇所は、番号 502 番の一般国道 163 号南河路バイパスです。当該事業は、平成 21 年度に事業が完了し、5 年が経過したことから、三重県公共事業事後評価実施要綱第 3 条に基づき、事後評価を行うものです。平成 16 年度に行われました再評価では、付帯意見はなく、事業の継続が了承されております。それでは、評価書に沿って説明させていただきます。

はじめに、路線の概要について説明します。一般国道 163 号は、大阪府大阪市を起点とし、三重県津市に至る延長 131km の幹線道路です。三重県内においては、伊賀地域と津市中心部を連絡する道路です。

続きまして、当該区間の概要について説明します。津市殿村から南河路に至る延長約 1.6km の当該区間は、幅員狭小である上、その大半が安濃川の堤防道路となっており、災害時における道路機能の確保に対し懸念がある状況であることに加え、久居河芸線との交差点である殿村交差点において、慢性的な渋滞が発生していました。

次に、事業の目的について説明します。当該事業の目的は 3 点で、1 つ目は、主要渋滞ポイントである殿村交差点の渋滞解消。2 つ目は、中勢バイパスとの一体整備による中勢地域の幹線道路網の構築。3 つ目は、災害時のネットワークの強化です。以上を満たすことにより、旧道区間の幅員狭小区間から交通の転換を図るとともに、円滑性、安全性を高め、中勢地域における幹線道路網の構築により、交通利便性の向上を図ります。

続きまして、事業の内容および経緯について説明します。事業区間は、津市大字殿村から津市大字南河路の延長 1.6km です。事業期間は、平成 6 年度から 21 年度の 16 年間で、主要地方道久居河芸線から中勢バイパスまでの区間である西工区が、平成 15 年度に中勢バイパスと併せて供用し、中勢バイパスから旧道との合流点までの区間である東工区が、平成 21 年度に供用しています。幅員構成は 2 車線で、総幅員は 15m でございます。

続きまして、事業の効果について、費用対効果とその他の効果の 2 つの観点から説明します。まず、費用対効果について説明します。当該事業の費用は、建設にかかる事業費が 22.5 億円、供用後 50 年間の維持管理費が 1.5 億円、合計が 24 億円となります。この費用を基準年である平成 25 年で現在価値に換算すると、31.1 億円となります。次に、便益について説明します。供用年の平成 21 年度の便益は、走行時間短縮便益が 2.9 億円、走行経費減少便益が 0.2 億円、交通事故減少便益が 0.4 億円。これらを合計して 3.4 億円となります。この単年の便益を、

供用から 50 年分積み上げ現在価値化したものが、84.3 億円となります。以上により、費用便益比は便益の 84.3 億円を費用の 31.1 億円で割ると 2.7 となり、費用を上回る効果が期待できる結果となりました。なお、費用および便益の合計額は、表示桁数の関係で一致しない場合があります。

続きまして、費用対効果について検証しましたので説明します。まず、1 つ目の走行時間短縮効果の検証です。グラフは、南河路バイパスと旧道区間の所要時間を比較したものです。事業区間である津市大字殿村から津市大字南河路間で比較した場合、供用前の旧道ルートが 5.7 分であるのに対し、バイパスルートは 2.8 分で走行でき、この区間においては所要時間が約半分に短縮されました。

また、走行時間短縮効果の一つとして、主要渋滞箇所の指定状況の変化についてご説明いたします。当該事業区間に位置する殿村交差点は、平成 9 年に抽出された第 3 次主要渋滞ポイントに指定されていました。その後、平成 15 年に西工区および中勢バイパスが供用したことにより、平成 18 年に抽出された第 4 次主要渋滞ポイントでは、殿村交差点の指定は解消されました。その後、平成 24 年度に抽出された地域の主要渋滞箇所にも指定されておらず、南河路バイパスの整備により、殿村交差点の渋滞が解消されたことが分かります。

走行時間短縮の 3 つ目の効果として、南河路バイパス付近の交通状況の変化についてご説明いたします。供用前の国道 163 号殿村北交差点付近では、北進方向において渋滞長 1,200m、通過時間 6 分の渋滞が観測されていました。供用後においては、北進方向の渋滞長が 50m、通過時間 1 分と大幅に短縮しました。西進方向の交通状況は、供用前の殿村北交差点において、渋滞長 450m、通過時間 8 分を要していましたが、供用後において旧道区間の渋滞長、通過時間はゼロとなっています。南河路バイパスの整備により、起点部である殿村南交差点で 390m の渋滞長が観測されていますが、供用前と比較しても改善されていることが分かります。南河路バイパスの開通により、北進方向および西進方向の渋滞が大幅に改善されました。

ここで渋滞状況の補足としまして、信号現示時間について説明します。なお、後ほど説明しますアンケート結果においても、青信号の時間が短いといった意見が寄せられていることから、あらためて現地で調査したところがございます。殿村南交差点には、3 基の信号機が設置されており、1 サイクル 120 秒で、それぞれの信号機の青・黄・赤色の現示時間は、図 1 の通りであり、図 2 に示す 3 つの走行パターンとなっています。方向別通過可能時間は、最下段に示す通りで、図 3-1 に示した矢印方向に進行する車は 85~95 秒間、図 3-2 に示す矢印方向で進行する車は、25~35 秒間の走行時間が設定されています。この場合、図 3 に示す方向で進行する車は、他方向の車に比べて、待ち時間が長く、通行可能時間が短いと感じられることがあると思われそうですが、走行方向別の通行量を考慮した時間設定になっていると思われることと、先ほど説明しましたように、現在殿村南

交差点で通過時間が5分以上かかる渋滞が発生していないことから、今後の状況を見守りつつ、必要に応じて警察と協議して、信号現示サイクル変更の検討を行うことにしたいと考えています。

次に、交通事故減少効果の検証について説明します。南河路バイパス全線供用前後の交通事故発生件数は、周辺の路線を含むエリアにおいて、供用前が年間54.4件に対し、供用後は52.3件と減少していることが分かりました。

続きまして、事業効果として、その他の効果について説明します。旧道は安濃川の堤防道路であり、三泗川と隣接する区間については三泗堤防と呼ばれ、安濃川の氾濫の危険性がある際には、洪水を越流させ、三泗川を経て岩田川へ分流させることにより、下流の津市中心部を水害から守る役目があります。そのため洪水時には、写真のようになり、通行止めの措置を余儀なくされ、年1回程度通行止めが発生している状況です。また、氾濫解析において、南河路バイパスの路面高は、想定湛水高を超えており、湛水時においても浸水しないと予想されます。過去10年間に2回ほど越流しておりますが、その際においても、南河路バイパスは浸水しておりません。南河路バイパスの開通により、洪水時においても道路の通行機能が確保されました。

その他の効果の2つ目として、災害時のネットワーク強化があります。南河路バイパスは現在西工区が第2次緊急輸送道路、東工区が第3次緊急輸送道路に指定されています。西工区については、津芸濃大山田線から津市美里庁舎へのアクセス路として指定されており、東工区については、中勢バイパスから東海・東南海地震時の活動物資搬送拠点として指定されている県立津高校へのアクセス路として指定されています。過去の緊急輸送道路の指定状況は、東西方向においては、津芸濃大山田線のみであり、当該事業区間の整備により、災害時における緊急輸送道路のネットワークが強化されました。

その他効果の3つ目として、中勢バイパスとの一体整備による中勢地域のネットワークの強化を説明します。現在中勢地域には、新たな幹線道路として中勢バイパスの整備が進められており、現在当該事業区間付近まで整備されている状況です。南河路バイパスは、中勢バイパスから津市西部・伊賀市方面および津市主要部方面へのアクセスを担っています。今後も中勢バイパスの整備が進められることから、今後さらに南河路バイパスの重要性は増大し、一体となって中勢地域の幹線道路網を構築する予定です。

続きまして、当該事業による自然環境面への影響および生活環境の変化について説明します。当該事業は、環境への配慮として、盛土部の法面に緑化を行っております。また、沿線における生活環境について、供用前と比較して交通量も減少しているため、特段の問題はありません。

続きまして、事業を巡る社会情勢等の変化について説明します。当該事業の周辺では、中勢バイパスの整備が進められており、昭和59年の中勢バイパスの事

業化後、津市内における工場の立地件数は増加傾向にあります。また、中勢バイパスと南河路バイパス西工区が供用した平成 15 年度以降、当地域へのアクセスが改善され、工場の立地件数の伸びが顕著となり、企業進出による地域活性化がなされています。今後も中勢バイパスの整備が進められることから、当地域へのアクセス路として南河路バイパスと一体になった地域の活性化が期待されています。

次に、県民の意見について説明します。県民の意見収集として、南河路バイパス沿線の地域住民への配布アンケート、道路利用者や広域的な利用者に対してのWEB アンケートを実施しました。地域住民アンケートでは、133 部配布し、回収総数 49、回収率 37%でした。また、WEB アンケートにおきましては、三重県内に在住の南河路バイパス利用者に対して回答を募り、269 の回答を得ました。アンケートの調査内容は、回答者の属性、通行の目的について、南河路バイパスの整備についての満足度、自由意見です。

アンケートの結果は、南河路バイパスの整備に対し、地域住民では約 86%、WEB アンケートでは約 60%が満足と回答しています。

まず、当該バイパス整備により改善されたと感じる項目を質問したところ、地域住民アンケート・WEB アンケート共に、多くの回答者が快適に走行できるようになったと回答しています。自由意見としては、幅員狭小区間を通過しなくてすむようになり、便利になったとの声が上げられる一方、中勢バイパスの整備・開通を願う声が多数寄せられました。

また、当該バイパス整備に対し不満とを感じる項目について質問したところ、WEB アンケートでは、ピーク時において交通渋滞が発生していると、多くの方が回答しており、自由意見では、信号で長く待たされる等の信号現示に関する不満意見が寄せられました。これは中勢バイパスから南河路バイパス西工区へのアクセスに関するものと思われ、今後中勢バイパスの供用延伸が進めば、解消されると思われ。また、先ほど事業効果において説明しましたが、南河路バイパス上における渋滞については、通過時間が5分以上かかる状況は見られないものの、通勤時間帯であったり、また個人によってはこの時間が非常に長い時間と感ずることも考えられます。

次に、行政の立場で地域に直接的に関わりを持っている市役所に対しヒアリングを実施しました。ヒアリングの内容は、南河路バイパスの整備についての満足度・効果および課題・交通状況の変化・自由意見です。ヒアリングの結果、交通量の分散によりスムーズに流れることで、事故の発生が抑制されていると感ずるという声や、南河路バイパスの整備により、津新町駅近くの病院に安全・迅速に搬送することが可能になった等の意見を得ることができました。

最後に、今後の課題です。住民アンケートおよびWEB アンケートでは、信号待ちが長い、右折時間が短い等の信号現示の改善について声があげられました。こ

れらについては、交通量や交通状況を把握しつつ、必要に応じて管内警察と信号現示時間の変更などのソフト対策の検討が必要と考えています。また、中勢バイパスの早期開通を望む声が多く得られ、中勢地域の幹線道路ネットワークへの期待が高い状況となっています。満足と回答していただいた方が多い状況ですが、今後も地元ニーズに合わせた道路整備を進めてまいりたいと思います。

説明は以上です。ありがとうございました、よろしく申し上げます。

(委員長)

ありがとうございました。委員の皆さん、今の評価が妥当であるかどうかについて、コメントもしくは質問がおありでしたら、よろしくお願ひいたします。

(委員)

道路でいろいろ分からないことがあります。6枚目の事業の効果のところと、あと15枚目のセンサスの台数ということですが、先ほど来のお話ですと、これは事後の評価なのですが、先ほどですとOD調査の結果に基づいて、施工前のときにはB/Cを出していたのですが、そのときはだいたいどのぐらいの値が出ていて、2.7というのはどの年代のを使っていると、こういう台数。先ほどの前2件のお話を聞いていると、そういうのはどうもOD調査でやるようなので、OD調査の結果だと思うのですが、OD調査の結果に基づいて2.7が出てくるのかを知りたいです。

(津建設事務所 事業推進室長)

OD表については、平成17年のセンサスを基に、人口減少、社会情勢の変化を前提に推計をしています。

(委員)

それが6枚目のこれになるわけですか。

(津建設事務所 事業推進室長)

はい、そうです。

(委員)

そうですね。供用開始年が平成21年度なんですけど、17年度の台数というのは、それは予測値でこれを出してきているということなんですね。事後評価で道路ができる前の値の予測台数を使って評価することの意義は、何なんですか。

(津建設事務所 事業推進室)

補足させていただきます。平成 17 年度の交通センサスを用いまして、42 年度の推計値、22 年から 42 年の 20 年間の推計値を出しまして、それを基に算出したのが B/C のページでございます。

(委員)

よく分からないのが、だから事後評価なんですよ。ですから、実際に供用開始してからの実数で B/C を出さなかったら、結果が見えてこなんじゃないかと思うのですが。予測値だから、あくまでもそれは虚像ですよ。

(津建設事務所 事業推進室)

平成 17 年度のセンサスを用いまして、推計値を算出しており、22 年から 42 年の 20 年間ということなのですが、25 年度の実測値も当方で交通量調査し、その値と推計値の乖離を検証させていただいて、ほぼ再現できていることを確認した上で、推計値を使用し 42 年までの値を使って、B/C を出しているということでございます。

(委員)

なるほど。それで 15 枚目のスライドを見ると、平成 17 年のセンサスと 25 年の実測値の台数が載っているわけですが、結局この値の数字が使われたということですか。これはどういうふうに考えればいいですか。旧道のセンサスの値しか載っていないです。バイパスの方のセンサスも、交通量調査 25 年にやられていて、その台数が実測値で出ているから、OD 調査で平成 17 年の予測値と合わせたところ、そんなに誤差がないので、平成 17 年のデータで使って計算をしているというお話ですか。

(津建設事務所 事業推進室)

使い方につきましては、委員おっしゃられた通りなのですが、15 ページに示させていただいている 25 年の交通量といえますのは、旧道の交通量が 11 年に比べて現在減っておりますよということをお示ししたかったということで、現在推計して使っておるのは、赤色の南河路バイパスの交通量を使って B/C を出させていただいていますので、この 4,890 台というのは、このスライドに使わせていただいた数字ということでございます。

(委員)

恐らく平成 15 年の事業評価のときには、こういうルートを現在通っているから、実測値で何台とか、OD 調査で何台という、この前に出てきた事業の計画の台数みたいな図面が出ていたと思います。事後評価になると、それが影をひそめ

てしまって、現状どのぐらいの車の流れになっているのかという実数が、これだと旧道で減少していると言っているのですが、バイパスを実際何台通っているのかというものが、まったく出ていない。事後評価なので、前回見積もったときと、今回見積もったときの比較から、これだけ変わっていますよというのが、目に見えて分かるような形でないと、結局どの程度の効果があったのかが、素人からするとあまり詳しく分かりません。そのあたり話としてはそうなのかなと思うのですが、実際の台数的にはどうなのかが、全然今日のご説明ですと見えてこないところが、僕にはよく分かりません。

(津建設事務所 事業推進室)

申し訳ないですが、スライドにはおっしゃられる数値的なものは表示させていないのですが、今回、25年度におきまして、実際の交通量を調査させていただきました。スライドを見ていただきますと、中勢バイパスがございまして、現在この南河路バイパスがあります。中勢バイパスから県道久居河芸線の区間、西工区と称させてもらっていますが、この区間におきまして、24時間交通で17,277台。中勢バイパスから旧道のタッチする部分、この部分につきましては、1日に7,623台という結果でした。

(委員)

この場合、OD調査の結果って、これで言うところからこの区間をフルに使った台数ということで、考えているのですよね。

(津建設事務所 事業推進室)

B/Cについてですか。

(委員)

そうです。

(津建設事務所 事業推進室)

はい、そうです。

(委員)

それで、今、台数の差がこことここで結構あったのですが、そういったときはどういう考え方をするのですか。

(津建設事務所 事業推進室)

一応今回の算出にあたりましては、西工区が460m、東工区が1,140mという

距離を持っておりますので、その台数を延長按分し、全体の数字を出させてもらい、その数字を使い B/C を出しました。

(委員)

つまり、平成 15 年のときにも、15 年開通と 21 年開通の部分は違うから、そのときの 15 年開通部分と 21 年開通部分で、同じような距離計算をして、B/C の計算をされているということですか。じゃないと合わないですね。

(津建設事務所 事業推進室)

その通りです。

(委員)

そういう考え方ですか。分かりました。それで聞いていて忘れてしまったのですが、平成 15 年の段階の B/C がどのぐらい？ 結局見積もりより多くなったんですか。

(津建設事務所 事業推進室)

前回の B/C は 3.1 で、今回 2.7 という結果になっています。

(委員)

割と実数に基づいて計算し直すと、若干目減りはどこでも共通した傾向としてあるということですか、ここに限らず。

(津建設事務所 事業推進室)

工事費がかかったということです。

(委員)

そのあたりの B/C が若干下がっているけど、割と高いので、事業としては成功ですねという話でよろしいですね。

(津建設事務所 事業推進室)

効果は出ていると思います。

(委員長)

多分、今の委員のご質問の意図は、勝手に推測すると、再評価時もそうだし、事業の計画時もそうなんだけど、実際これだけの台数を見込んで、それからどれだけの便益があるということを見込んで、結果はどうだったんですかということ

を、この事業だけではなくて、事後評価のときに全部表にしてずらっと並べて、外れたら外れたでいいと思うんですよ。外れたときには、なぜ外れたかということちゃんとチェックすれば、次に生かせるので。そういう表を、多分全部持っていたらいいので。先生がいろいろ聞かれると、いろいろ数字が後から出てくるんだけど、一番最初にそういう分かりやすい表を見せることによって事後評価をする、というシステムにするとういものと違うかな。私らはこれで終わりなのですが、次からそうしていただくと非常にいいと思います。

そういう話はずっと8年ぐらいやっていて、例えば海岸構造物の場合、結局その後波が来て、それは耐えたんですか耐えなかったのですか、ということを書いてくださいということを書いたら、結局そういうことを書いてくださるようになったんですよ。何年に1回の波が来たけれども、そのときは防潮堤だったか防波堤だったか忘れたけれど、どちらかは耐えました。1回の話だけでも、それは耐えましたという結果を見せていただくようになったんですね。それと同じように、道路も結果やってみると何台でした、どれだけ短縮便益出ましたというものを、聞かれて出すというよりは、最初からそれをプレゼンテーションするのを主目的にするような事後評価と、変えていただければいいと思います。どちらかというと、事務局にお願いするのですが、そんな感じをちょっと思います。他に何かありませんか。よろしいですか。では、次に行きましょう。ありがとうございました。

では、続いて、503番の道路事業について、説明をお願いいたします。

503番 一般国道260号志摩バイパス

(志摩建設事務所 事業・用地推進室長)

志摩建設事務所の松本でございます。よろしく申し上げます。今回、事後評価をお願いいたします箇所は、事務局配付の委員会資料、道路事業503番の国道260号志摩バイパスでございます。本事業は、昭和63年度より事業に着手し、平成21年度に事業が完了し、約5年が経過したことから、三重県公共事業事後評価実施要綱第3条に基づき、事後評価を行うものでございます。平成15年度に行われました再評価の結果については、付帯意見はなく、事業の継続を承認していただいております。よろしく申し上げます。

はじめに、事業の目的および内容として、路線の概要、当事業区間の概要、事業の目的、事業の内容について説明いたします。まず、路線の概要でございますが、一般国道260号は、三重県志摩市阿児町賢島駅前を起点として、志摩市志摩町を通り、南伊勢町を経由し、紀北町の国道42号に至る実延長122kmの幹線道路でございます。このうち志摩バイパスは、志摩市志摩町布施田から御座までの延長5.4kmの区間になります。

次に、当該事業区間の概要をご説明いたします。志摩バイパスがあります志摩市志摩町は、伊勢志摩国立公園に指定されているなど、リアス式海岸が風光明媚な地形を呈し、和具漁港をはじめとする漁港も多く、伊勢エビやアワビなどの水揚げも全国有数で、かつ真珠養殖が有名な観光と水産漁業を中心とする地域でございます。また、御座白浜は、平成 18 年に環境省による海水浴場百選にも選ばれた海水浴場で、その他には阿津里浜にはキャンプ場があるなど、夏には多くの観光客でにぎわっています。

しかしながら、国道 260 号の旧道は、志摩町における東西方向の唯一の幹線道路でございますが、未改良の幅員狭小区間が多く、また生活の交通と観光の交通が混在するなどの問題がありました。

次に、事業の目的について説明します。志摩バイパスの事業の目的としては、安全性・円滑性の向上、防災面の強化の 2 つです。安全性・円滑性の向上としては、バイパスを整備し、生活交通と観光交通を分離し、安全で円滑な交通を確保することを目的としています。防災面の強化としては、災害時の輸送道路としての機能の確保や、医療施設へのアクセスの向上を目的としております。

次に、事業の内容について説明いたします。事業期間は昭和 63 年度から平成 21 年度までの 21 年間で、総事業費は約 113 億円でございます。事業延長は 5.4km で、幅員は標準区間では車道が 2 車線で 6.5m、総幅員は両側に歩道、植栽帯が付いて 13.5m になります。事業内容はバイパス整備でございます。主要構造物として橋梁が 1 カ所、これは延長 582m の志摩大橋でございます。

続きまして、事業の効果として、費用対効果とその他の効果について説明いたします。まず、費用対効果について説明いたします。費用対効果は、国のマニュアルに基づき算定しております。上段の表の便益 B の欄をご覧ください。供用年である平成 21 年の便益は、単純便益の欄に記載しており、合計 8.7 億円となります。この単年便益について、供用から 50 年間分の便益を、社会的割引率の 4% で平成 25 年の現在価値として合計したものが、合計 225 億 3,000 万円となります。次に、下段の表の費用 C の欄をご覧ください。費用については、志摩バイパスの建設にかかる費用と、供用後 50 年間の維持管理費で、合計 114 億 6,000 万円となります。この費用を、社会的割引率の 4% および GDP ディフレーターを用いて、平成 25 年の現在価値に換算すると、合計が 166 億 7,000 万円となります。これらより便益÷費用、225 億 3,000 万円÷166 億 7,000 円で、費用便益比いわゆる B/C は 1.4 と算定され、事業効果が期待できることとなります。

続きまして、費用対効果の検証についてご説明いたします。志摩バイパスの完成後の効果を検証するため、現地で調査を実施するなどし、実際の値を整理しました。費用対効果であげられた走行時間短縮・走行経費減少・事故減少の 3 つの便益について検証した結果について説明いたします。まず、1 つ目の走行時間短縮効果の検証です。志摩バイパスの全線供用により、御座から布施田間の所要時

間について、実走調査の結果、志摩バイパスを利用することで、約 10 分間の短縮が図れ、再評価時に見込んでいた 10 分の短縮効果とほぼ同等の結果となっており、走行時間短縮効果はあると言えます。

次に、走行経費減少便益の検証です。走行経費は、走行にかかる費用であり、走行の距離と速度でかかる費用は変化します。一般的には、走行距離が短いほど費用は少なく、速度も速い方が費用は少なくなります。実走調査の結果、旧道を利用した場合は、距離が約 8 km で、平均旅行速度は時速約 28km に対して、バイパスを利用した場合は、距離は約 5.4km、平均旅行速度は時速 44km となり、距離が約 2.6km 短くなり、旅行速度も時速で 16km 向上したことから、走行経費減少効果はあると言えます。

交通事故減少効果の検証として、志摩バイパスの全線開通前後の年平均の人身事故発生件数を見ると、志摩バイパスの事故件数は増加したものの、旧道における交通事故件数が大きく減少し、志摩バイパスと旧道を合計した事故件数は、1 年当たり 9.2 件から 5.0 件と 4.2 件、割合では約 46% 減少しており、交通事故の減少効果はあると言えます。

次に、防災面に関する効果として、緊急輸送道路網の強化についてご説明いたします。緊急輸送道路ですが、志摩町には災害時の拠点として、志摩市の志摩支所と志摩総合スポーツ公園があり、そこへのアクセス道路として、旧の 260 号は、第 3 次緊急輸送道路として三重県が指定していましたが、志摩バイパスの整備により、志摩バイパスも第 2 次および第 3 次の緊急輸送道路に指定され、災害時の輸送道路ネットワークがより強固なものとなりました。

次に、二次救急医療施設へのアクセスの向上の効果についてご説明いたします。志摩市には、二次救急医療施設に指定されている三重県立志摩病院があり、志摩バイパスの整備により、病院へのアクセスが向上し、病院への到達時間が早くなります。具体的にはバイパスの整備により、志摩市志摩町御座から志摩病院へは、距離にして約 2.6km、時間で 10 分近い短縮効果があります。また、志摩広域消防組合にヒアリングを行いましたところ、現場や病院への到達時間が早くなったことや、緊急走行時の安全性が高まったとの評価を頂いております。

その他の効果といたしましては、バイパスにより所要時間が短縮できたことから、志摩町内の主要な観光地へのアクセスが向上しました。バイパス整備の事業着手後に、阿津里浜ではオートキャンプ場がオープンし、御座白浜では海水浴場の駐車場が整備されるなど、観光地での整備も進んでいます。さらに、道路整備を契機として、地域住民が主体となった「道ちゃん塾」と言われるものがございますが、そういう組織が設立され、道路の清掃活動やイベントを開催していただき、地域コミュニティの醸成が促進されております。また、沿道の景観が良いことから、志摩大橋などの一部区間がウォーキング大会のコースとして利用されるなど、地域の活性化にも寄与しております。

続きまして、事業の環境面への配慮についてご説明いたします。今回の評価対象区間において、延長 582mの志摩大橋、通称パールブリッジと呼んでおりますが、この橋を整備いたしました。志摩大橋の整備に際しては、地形等の架橋条件から主橋部にはニールセンローゼ橋を採用したことで、美しい風景を損なうことなく、海上を通過することができました。さらに、橋梁の色も英虞湾の特産品である真珠をイメージしたパールピンクとすることで、志摩バイパスを利用する方、特に観光客の方には、目的地までの風景を楽しめるように配慮いたしております。また、当地域は、伊勢志摩国立公園内で、一部特別地域でもあることから、法面の緑化や植樹帯の整備など、周辺的环境にも配慮いたしました。

続きまして、事業を巡る社会経済情勢の変化についてご説明いたします。東日本大震災を契機として、沿岸部における津波への対応が強く求められてきております。志摩バイパスは、英虞湾側の高台を通過しており、津波による被害を受けにくい道路であることから、被災後の救援活動や物資の輸送、復旧工事を支援する道路として期待されています。

続きまして、本事業に対する県民の意見を聞くために、アンケートを実施いたしましたので、アンケート結果についてご説明いたします。調査は、今回の道路整備について、満足度の把握を目的として、御座白浜海水浴場に來た観光客を対象とした観光客アンケートと、沿道の住民に対して行った住民アンケートを実施しました。観光客アンケートは昨年8月に、住民アンケートは今年4月に実施しております。観光客アンケートは、ヒアリング形式で331名の方から回答を得ており、住民アンケートは、自治会の協力により、和具・越賀・御座地域の住民2,580世帯に配布し、1,127通を回収し、回収率は44%となっております。

観光客アンケートの集計結果を見ると、御座白浜海水浴場に來た人の9割弱の方が志摩バイパスを利用しており、利用率は非常に高くなっております。また、利用した感想として、利用したと回答した295名のうち、9割以上の276人から、満足であるとの回答を頂いております。

住民アンケートの回答者1,127名に、志摩バイパスの利用状況を聞いたところ、ほぼ毎日利用すると回答した人と、週に数回利用すると回答した人で、7割以上を占め、利用頻度は非常に高くなっています。また、利用した感想については、大変満足であると回答した人と、満足であると回答した人を足すと、8割以上となり、満足度は非常に高いと言えます。

満足と感じたことについては、移動時間の早さや快適性、安心面の向上が多くなっており、事業の目的である安全で円滑な交通の確保が実現できていると言えます。

一方、不満と感じた点については、ないと答えた方以外では、完成までに長期間を要したと感じた人が最も多くいました。次いで、地域の発展に役立っていない。また、観光に役立っていないと答えた方も多くいました。この検証について

は、アンケートの自由意見において、町内からバイパスに連絡する道路の整備や伊勢方面との道路のネットワーク整備を指摘する声が多く見られたことから、志摩バイパス自体は良くなったが、連携する他の道路に関する意見と考えております。

最後に、今後の課題ですが、志摩バイパス自体は多くの方に利用され、その満足度も高く、整備効果は十分発揮できていると考えております。しかしながら、住民アンケートにおいて、地域の発展や観光への波及効果が十分でないという意見や、伊勢方面へのアクセス向上が求められております。そのため現在進めているこれらの道路の整備を進め、伊勢方面、さらには名古屋方面や関西方面を結ぶ広域的なネットワークを強化し、広域的なアクセスの向上を図っていきたいと考えております。

最後になりますが、9月10日に行わせていただきました概要説明の際に、委員の方から、特に和具など旧道となる町への経済的な効果について確認することとのご意見を頂いております。それにつきまして、数値として集落単位で経済状況をお示しできる資料はございませんでしたので、志摩市の観光協会および商工会にヒアリングを行わせていただきましたところ、次のような意見を頂きました。

志摩市観光協会においては、志摩バイパスによって移動時間が早くなったことによるメリットは大きいということ。宿泊利用客は予約客がほとんどであるため、旧道の通過交通が減っても影響はない。地元商店街の利用客の減少は、大規模な店舗やコンビニ利用などによる生活スタイルの変化に伴う影響が大きいのではないかなどの意見を頂いております。また、バイパスの整備を契機として、海女小屋体験のPRや駐車場の整備など、バイパス整備を生かす取り組みを行っていただいております。

志摩市商工会においては、旧道沿道の商店の利用客が、道路だけが原因ではないと思うが、やはり減少している。しかし、製造業などの商店では、交通の利便性が向上したことによるメリットがあるのではないかとのご意見を頂きました。実際に志摩市の中心地である鵜方の郊外には、平成8年に大型ショッピングセンターイオン阿児店が開店し、平成2年から平成20年にかけて区画整理がされた地域には、スーパー・飲食店などが相次いで開店していることもあり、志摩バイパスによる交通の利便性が、地元観光に大きな効果をもたらす一方で、旧道沿いの商店の客足が減少するなど、少なからずデメリットが生じていることも確認できました。

以上で、国道260号志摩バイパスの事後評価結果の説明を終わらせていただきます。ご審議のほど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。では、委員の皆さん、この評価が妥当であるかどうか

か、評価の妥当性について、質問・コメント等ございませんでしょうか。はい、委員。

(委員)

9枚目のスライドの交通事故の減少について聞きたいです。対策の方で多少上がっているのですが、道が良くなったので、スピードも上がっていると思うのですが、数は減ったけれども死亡事故が多くなっているとか、けがの程度が重くなったりとか、そういうことはないですか。

(志摩建設事務所 事業・用地推進室長)

すみません。けがの程度、重傷とか軽傷とかあろうかと思いますが、その内容の中身までは統計を取っていないので、調べてございません。

(委員)

数が減ることによって便益が上がるという計算だと思うのですが、結局死んでしまったらどうしようもないので、その確認の評価がどうなんだろうと思ったものですから、質問させていただきました。道が良くなれば当然スピードが上がると思いますので、その辺りも今後ご考慮いただければと思います。

(志摩建設事務所 事業・用地推進室長)

はい、分かりました。

(委員)

あと、先ほどからの質問ですが、6枚目のスライドで、B/C1.4と出ていますが、一番最後の平成15年の再評価時の最後のB/Cに比べてどうなのでしょう。だいたい予想通りですか。

(志摩建設事務所 事業・用地推進室長)

B/Cそのものは今回1.4ですが、前は計算上は1.5でございました。

(委員)

ありがとうございます。

(委員長)

他に。はい、委員。

(委員)

スライド 20 の伊勢方面とを結ぶ道路整備と渋滞対策が必要というところで、赤で示してある所が渋滞箇所という意味なのか。それと、9月14日に第二伊勢道路開通、磯部バイパス平成24年事業採択ということで、今後の方向性だけ聞かせてください。

(志摩建設事務所 事業・用地推進室長)

赤い線が3つ、上からあると思いますが、一番上の赤い線が、9月14日に開通した第二伊勢道路と呼ばせていただくものです。この縦のラインが、伊勢志摩連絡道路であり、伊勢や鳥羽から志摩を結ぶ一つの幹線道路ということで、その路線の整備を進めているのですが、一番上の赤は開通した道路で、2つ目と3つ目は、現在事業を行っている箇所でございます。2つ目の箇所は、ちょうど磯部にあるのですが、磯部の街中を迂回しています。一番下の部分については、ちょうど鵜方の街中を迂回するというので、いわゆる街中を迂回していくバイパスということで整備しています。

今、委員からご質問がありました渋滞箇所というのは、やはり街中でございます。特に一番混んでいるのは、一番下の赤いラインのちょうど中にあるのですが、鵜方の街中が非常に混むということで、その渋滞の解消ということで、一番下の赤い線は、今事業中でございますが、効果を発揮できるかと思っております。その他にも、やはり下の方から上へ上がって行って、海の方へ右折をする道路が幾つかあるのですが、昔整備された道路ということで、右折レーンがないので、右折レーンで詰まってしまうと、すごくつながってくるということで、現在この区間の渋滞箇所については、右折レーンの設置という事業、これは別事業ですが、進めているところでございます。渋滞箇所はこの辺りが鵜方の街中なのですが、この辺りが一番渋滞をしている箇所になろうかと思っております。

(委員)

ありがとうございます。61年の着手の167号のバイパスは、もうじきできるのですか。

(志摩建設事務所 事業・用地推進室長)

27年ということで進めています。少し用地買収が遅れたため、2年ほど遅れるかと考えております。現在は懸案だった用地買収も完了しましたので、予定よりは若干遅れぎみですが、近いうちには完成できると考えております。

(委員)

分かりました。ありがとうございます。一体化で良くなってくるということですね。

(志摩建設事務所 事業・用地推進室長)

はい。

(委員長)

他に何かおありでしょうか。はい、委員。

(委員)

この場合のバイパスの路線の位置を考えて、旧道の状況ですね。バイパスができたことによって、旧道がどういうふうに使われていて、どういうメリットがあったのか。さっきデメリットは、店舗が衰退してきた。それから、メリットとしては、交通事故が少し少なくなった。所々は分かりますが、特にこういう半島の反対側にバイパスをつくるような計画の場合は、既存の旧道はどのような状況になっていて、バイパス計画が実現したことによって、どういう効果あるいはデメリットがあるかも知りたいと思います、バイパスの道路自体の効果だけではなくて。旧道に沿ってバイパスをつくるなら、それはそれでいいのですが、この場合明らかに半島の反対側につくっているわけですね。そうすると旧道の方は考慮しなくてもいいんでしょうか。

(志摩建設事務所 事業・用地推進室長)

ちょうどこの旧道と新道ですが、距離的にはこことかここで距離が違いますが、この辺りだとだいたい1 km から1 km 半ぐらいの距離がございます。部分的に供用開始していることがあって、市道ですけど、何本か新道と旧道をつなぐ市道は整備していただいております。例えば、和具や越賀の方が伊勢方面や鳥羽方面に行くときは、恐らく市道を通っていただいて、このように新道を利用していただきます。中にはもう少しこちらへ回ってこう行かれる方も多いと思いますが、あくまで行っていただくという方が多いと思います。ただ、鳥羽へ行ったり、伊勢の方へ行ったりするという意味では、このバイパスへ出ていただいて通っておるということになろうということで、メリットはあろうかと思えます。

ただ、説明の中でもありましたように、やはり家自体が当然旧道の方に配置しておりますので、ご商売をされている方は当然こちらでご商売をされています。ということで、商業関係の人にとっては、やはりどうしてもデメリットは否めないところがあります。これもアンケートのご意見の中でもありましたが、そのようには考えています。ただ、この地域に住んでいる方のメリットとしては、やはりこれまでは自分たちの生活道路であり、観光道路であったというのが、観光客がこちらへ移行しておりますので、ここが生活道路専用のような形になったということで、生活道路としても安全になったということと、観光道路としても安全

になったというところは、メリットなのかと思います。ただ、産業面に関して言いますと、やはりデメリットの部分はどうしても否めないところがあるかと思っています。

(委員)

旧道の渋滞は少なくなって、走行何とか経費が、スピードが出るようになって、事故がということはないですか。

(志摩建設事務所 事業・用地推進室長)

旧道は決して広い道路でもありません。街中の道路ですので、そんなにスピードがこちらは出るようになったとは考えていません。ただ、余談で申し訳ないですが、ここに御座白浜という海水浴場があるのですが、どうも地元の方の話では、盆と正月には御座へ行くなということで、非常に対面交通で混み、帰って来れないという状況が、旧道に関してはあったということです。今は土日、祝日、夏休み中等も、観光客はこちらを流れていますので、そういったことはなく、生活用道路としてこちらは十分使っていただいている状況にはあると思います。そういう面でのメリットはあると思っております。ここで車が詰まってしまって、動けなくなってしまうとか、そのようなところの解消は確実にされていると、私は考えております。

(委員長)

委員。

(委員)

多少関連するのですが、どうも私は釈然としないところがあります。これはこれまで出てきた道路と違いまして、行き止まりの道なのですね。この行き止まりの道というのは、ぱっと見た感じ、御座白浜へ一直線に見えるんですね。御座白浜に行くには、圧倒的に便利になった。ただ、今ご説明ありました和具の観光業の人にとっては、あまり関係ないのかなという、それはあります。

ただ、あまり言うと道路事業から離れてしまうので、ちょっとコメントしておきたいというぐらいに留めます。なんかこの道路は、結局志摩町の地域の仕組みを変えているんですね。私にはどうもそう見えます。多分御座の人は喜んでいでしょう。しかし、住民アンケートにも出てきましたが、対立とは言わなくても、御座の人の考えと和具の人の考えで、多分比べてみると、ちょっと違いは出てくるでしょう。だから大げさに言うと、地域の仕組みを変えていると思えるのです。だからどうしろということではないですが。

そのあたりはお金で換算できない、お金に換えにくい。昔のある意味分かりや

すさというか、道は狭いけど、地域としての分かりやすさみたいなのが、この道路一本で完全に変わっていますよね。そういうところを考えると、今ご説明あった以上に、実はこの道路はかなりの変化をもたらしているのじゃないかと思うのですが、だからどうだと、あまり言うのも酷な話だと思いますので、これぐらいにしておきます。地域に与える影響みたいなものは、もっといろいろな変化を考えてもいいのではないかと思います。

(志摩建設事務所 事業・用地推進室長)

委員のおっしゃる通りだと思います。このアンケートの結果でも、この道路によって、地域の発展に役立つとか観光に役立つと答えている方も、多数みえます。その一方で、まったく反対の意見で、地域の発展に役立っていないのではないかと、観光に役立っていないのではないかと、まったく反対の意見を述べていただいている方もみえます。一方で良くなった方も、やはり一方ということ、仕組みは変わってしまったのかも分かりません。説明の中でも申し上げましたが、離れているのですが、この辺りに鵜方という所があるのですが、ここら辺に店舗ができてきています。道路ができたら、当然行きやすくなるということで、道路がこちらへの流れを助長しまっているようなところも、やはりあるのかなということで、この辺りの方の生活を変えてしまっている。しまっているという言い方は、私の口から言いにくいのですが、そういう部分は先生がおっしゃる通り、否めないのかなと考えております。

(委員長)

委員、どうぞ。

(委員)

もう一つ教えてください。ナンバー9の事業効果の交通事故減少の出し方でお聞きします。このバイパスは、完成が平成21年でしたね。

(志摩建設事務所 事業・用地推進室長)

21年6月に供用開始しました。

(委員)

21年から23年の2年間で5件という平均を取っていますね。その前は平成10年から平成20年の10年間で取っていますでしょ。これはマニュアルに何かあるのですか。

(志摩建設事務所 事業・用地推進室長)

マニュアルにはないです。マニュアルではなくて、実際に交通事故が減ったということを説明したかったということです。過去 10 年間の年平均が 9 件でした。完成後の平均が 5 件です。

(委員)

平成 15、16 年ぐらいまでが交通事故が多くて、三重県下ずっと減ってきているんですね。そうすると、変なこと言うかも分からないけど、例えば、21 年から 23 年の 2 年間取るのだったら、もし 19 年、20 年の 2 年間と比べたら、これはがくっと減るとか、実は思うんですよ。実際の数字を見てないんですが。平成 15 年、16 年ぐらいまでは、多分多かったと思うので。これで結構ポイントは上がると思うんですけど、これは 10 年取れというマニュアルではないということなんですね。

(志摩建設事務所 事業・用地推進室長)

はい。

(委員)

平成 10 年から 20 年のところで、赤の志摩バイパスで 1 件あるというのは、全線開通以前に、既に供用しているものが少しあったのですか。

(志摩建設事務所 事業・用地推進室長)

今回の志摩バイパス、ご審議いただいている区間の少し伊勢側にも、供用している所があったということです。

(委員)

分かりました。何となくそこが不思議だなと思ってお聞きしました。

(委員長)

それでは、503 番はこれで終わりにしたいと思いますので、504 番の道路事業について、説明をお願いいたします。

504 番 一般国道 311 号 波田須磯崎バイパス

(熊野建設事務所 事業推進室長)

熊野建設事務所事業推進室の森と申します。どうぞよろしく願いいたします。今回、事後評価をお願いします箇所は、委員会資料道路事業 504 番一般国道 311 号波田須磯崎バイパスでございます。本事業は、平成 2 年度より事業着手し、平

成 21 年度の事業完了後、5 年が経過したことから、三重県公共事業事後評価実施要綱第 3 条に基づき、事後評価を行いました。また、本事業については、平成 17 年度に再評価を行い、委員会でご審議いただき、事業の妥当性が認められ、継続が了承されております。それでは、事後評価内容についてご説明いたします。

はじめに、国道 311 号の路線の概要についてご説明いたします。図中赤色で示した一般国道 311 号は、尾鷲市大字南浦の国道 42 号を起点とし、和歌山県西牟婁郡上富田町の国道 42 号に至る実延長約 155km の道路でございます。

このうち当該事業は、尾鷲市から熊野市に至る熊野灘に沿った延長約 50km の区間に位置し、沿岸部に点在する集落と尾鷲市や熊野市中心部を結ぶ唯一の道路の区間となっております。

また、この道路の沿線には、地域の主要産業である漁業の基盤となる漁港や、熊野古道、楯ヶ崎等の多くの観光資源があり、地域の生活や社会経済活動を支える重要な幹線道路となっております。

この他、国道 311 号は、大規模災害発生時に地域の孤立を防ぎ、救助・救援活動や生活復興の基盤となる第 3 次緊急輸送道路にも指定されています。

しかし、尾鷲市から熊野市の区間については、リアス式海岸に代表される急峻な地形を通り、狭く曲がりくねった未改良区間を有することから、事前通行規制区間に指定され、毎年のように通行止めが行われるなど、幹線道路としての十分な機能を有していない状況でございました。

当該事業区間についても、①の写真のように、幅員が狭く、大型車とすれ違いが困難であったり、②の写真のように、対向車が通過するのを待たなければならないなどの状況であり、安全で円滑な通行に支障を来しておりました。

このようなことから、①未改良区間を解消し、安全で円滑な通行を確保すること、②緊急輸送道路としての機能の確保を目的として、事業を実施しました。

次に、事業の内容についてご説明いたします。事業区間は、熊野市波田須町から熊野市磯崎町までの延長約 1.7km の区間です。事業期間は、平成 2 年度から平成 21 年度までの 20 年間で、平成 10 年度から順次部分供用を開始し、平成 21 年 6 月に全線開通しました。総事業費は約 25 億円となっております。道路の幅員は、整備前は 4 m 程度であったものを、車道が 2 車線で 6 m、総幅員 8 m とさせていただいております。

一般国道 311 号の交通量について説明いたします。熊野尾鷲道路供用開始後の一般国道 311 号は、1 日当たり約 1,100 台の交通量となっております。費用便益分析を行う上で必要となる将来交通量推計結果においては、将来約 900 台と見込んでおります。ちなみに先ほどからご意見がございましたが、平成 17 年度の再評価時には、熊野尾鷲道路の開通を見込んでおらず、交通量は 2,200 台として推計してございました。

次に、事業効果についてご説明いたします。費用便益比は、道路利用者が享受

する便益と、道路整備に要した費用により算出しています。道路利用者が享受する便益は、道路を整備することで走行時間が短くなったことによる便益、走行にかかる経費が少なくなったことによる便益、安全性が高まり交通事故が減少することによる便益を、お金に換算します。なお費用便益比は、国土交通省のマニュアルに基づいて算定してございます。

費用対効果分析の結果が、この表になります。①の費用をご覧ください。費用については、波田須磯崎バイパスの建設にかかる費用が 24.1 億円、供用後 50 年間の維持管理費が 2 億円で、合計 26.1 億円となり、現在価値に換算すると 33.6 億円となります。次に、②の便益をご覧ください。便益については、概要説明時に表示を記載上 0 億円と表記しているものについて、具体的な数値をとということで頂いておりましたので、括弧書きで小さい数字まで書かせていただいております。結果としまして、供用年である平成 21 年の単年便益が 1.3 億円となり、平成 25 年の現在価値に換算し、50 年間分を合計した便益が、35.2 億円となります。この結果、便益が費用を上回り、費用対効果 B/C は 1.048、1.0 ですが、となりました。これについて、ちなみに平成 17 年度の再評価のときには、熊野尾鷲道路の開通を見込んでいませんでしたので、1.7 とさせていただいておりました。

次に、効果の検証についてご説明させていただきます。まず、走行時間短縮効果の検証でございます。波田須磯崎バイパスの全線供用により、波田須町から磯崎町間の走行時間は、実走調査、実際に走って調査をさせていただきましたところ、現道を走った場合は 6 分、新しい道路を通った場合は 2.5 分、約 3.5 分の走行時間の短縮効果が確認されております。

次に、走行経費減少効果の検証です。走行経費については、ガソリンやタイヤ損耗等の減少にかかる費用でございます。走行距離が短くなるなどによって、その効果が表れることと考えられております。バイパスの整備によって、道路の延長が 2.4km から 1.7km と、700m 道路距離が短縮されました。また、急カーブが解消されたり、カーブの箇所数の減少など、平面的な線形が改善されまして、道路勾配も最急勾配が 8% から 5% に改善されるなど、走行経費の縮減が期待できるものと考えております。

次に、交通事故の発生状況でございます。平成 5 年から 9 年の未供用時には年 1.75 件。一部供用開始した平成 10 年以降は年 0.77 件と、約 4 割減少しました。波田須磯崎バイパス供用後の人身事故は、平成 20 年に 1 件のみ発生しています。また、当該事業区間では、平成 5 年から平成 23 年の間で、死亡事故は発生しておりません。熊野警察署交通課の方に聞き取りを行いました。通行時の危険性の減少が認められる、交通事故防止につながっている上、事故発生時も軽微な事故に収まっているという警察の方からのコメントを頂いております。

次に、その他効果について説明いたします。当該地域において、紀南病院が 2 次救急医療施設に指定されています。熊野消防署警防課にお聞きしたところ、搬

送時間が短縮された、搬送時の患者への負担も軽減したということで、一定の効果のコメントを頂いております。

次に、漁業の観点から聞き取り調査を行いましたので、ご紹介させていただきます。熊野漁業協同組合からは、磯崎漁港から遊木漁港への集荷時間が短縮された、カーブや路面状況が解消され、安全性が向上したとの声をお聞きしております。

観光面からの聞き取り結果についてご説明します。事業区間の沿線には、熊野古道、大吹峠の登り口があることから、熊野古道語り部友の会の方にもお話をお伺いしました。お伺いしたところ、観光バスを利用したツアー観光客が増えたということで、効果があるのではないかとということでお話を頂いております。このように、沿線地域の産業、観光への支援効果も表れていると考えております。

次に、事業にあたっての環境面への配慮についてのご説明をいたします。道路を計画するにあたり、整備に伴う改変範囲を少なくするため、現道区間をなるべく利用する計画とさせていただいております。また、法面を緑化し、周辺景観との調和や周辺環境にも配慮させていただきました。現在は、整備後5年が経過し、ヨモギや周辺に自生していたネムノキ、クサギなども確認されております。

次に、事業を巡る社会経済情勢等の変化について説明いたします。事業を巡る社会経済情勢の変化としましては、紀勢自動車道の整備が上げられます。平成24年3月には、海山インターチェンジから尾鷲北インターチェンジが、また平成25年3月には、紀勢大内山インターチェンジから紀伊長島インターチェンジ間が開通しています。平成25年9月29日に、三木里インターチェンジから熊野大泊インターチェンジ間が開通し、今年度末には紀伊長島インターから海山インターチェンジ間が開通する予定と聞いております。残る尾鷲北インターチェンジから尾鷲南インターチェンジ間についても、平成24年度の事業着手されており、熊野大泊インター以南についても、事業化に向けた検討が進められております。

なお、三木里インターチェンジから熊野大泊インターチェンジ間の開通直前の9月末に、紀勢国道事務所が実施した交通量調査結果では、国道42号の尾鷲市賀田地内において、1日の交通量が5,500台でございました。開通1カ月後の10月末では、熊野尾鷲道路で5,500台、国道42号、現道というか旧道ですが、1日の交通量が1,000台でございました。熊野尾鷲道路の開通により、国道42号ならびに熊野尾鷲道路を通る尾鷲・熊野間の交通量が約1,000台、20%増加しています。東紀州地域が待望している紀勢自動車道の整備などにより、国道42号や国道311号などの既存道路とともに、地域の骨格となる道路網が形成され、当地域の産業・観光の活性化が期待されます。ちなみに、国道311号の今回の事業区間ですが、開通前の7月には2,300台、開通後の10月には1,100台ということで、交通量の確認をさせていただいております。

また、南海トラフ巨大地震の発生が危惧される中、東日本大震災や紀伊半島大

水害の発生により、地域住民の防災意識は高まっております。その中でも、大規模災害時における道路の救助・救援等のための「命の道」としての機能に、期待が高まっております。このようなことから、国道 311 号の整備の必要性は、依然高いものと考えております。

次に、当該事業に関する住民の意見を聞くために、アンケート調査を実施いたしました。アンケート調査は、沿線地域の住民を対象に、今回の道路整備に関する満足度などの把握を目的とし、平成 25 年 7 月に実施しております。調査は沿線地域の住民 1,231 世帯に配布するとともに、広く意見を伺うべく熊野市役所窓口を設置させていただきました。有効回答数は 235 票で、回収率は 18.3%となっております。

アンケート調査結果としましては、約 5 割の方がほぼ毎日使う、週に 3～4 回程度利用すると回答いただいております。沿線地域の住民の方々に頻繁に利用されております。また、波田須磯崎バイパスを利用すると回答した人のうち約 9 割の方から、大変満足、満足との回答を頂いております。

満足と感じる項目については、すれ違い困難区間が解消された、走行時間が短縮された、通勤や買い物などの日常生活が便利になった、安全・快適に走行できるについて、高い評価を頂いております。

一方、不満と感じる項目については、今回の整備区間以外にも未整備区間が残っている、完成までに長期間を要したことが、不満な点として挙げられており、今後の道路整備の課題と言えます。

最後に、今後の課題についてご説明いたします。先ほどのアンケート調査結果においても、今回の整備区間以外にも未整備区間が残っている、完成までに長期間を要したなど、不満が見られました。国道 311 号については、順次整備を進めており、熊野建設事務所管内においては、熊野市遊木町地内で、今年度完了に向け整備を進めるとともに、熊野市甫母町地内においても、事業化に向け検討を行っているところでございます。また、波田須磯崎バイパス工区については、公図が混乱し、土地の所有権の確認・整理に期間を要したことから、事業が長期間にわたってしまいました。今後は、市町で行う国土調査など、市町と連携し短期間で効果が発現できるよう、取り組んでいきたいと考えております。

以上で、国道 311 号波田須磯崎バイパスの説明を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)

ありがとうございました。では、委員の皆さん、ただ今の事業の評価の結果、これが妥当であるかどうかについて、質問もしくはコメントはございませんでしょうか。はい、委員。

(委員)

10 ページの事業効果のところ、搬送時間が短縮されたと言われましたが、例えば、波田須で救急のお願いをしたとします。消防署から緊急の輸送車が来て、そして紀南病院までどれぐらいかかりますか。普通に行けばです。

(熊野建設事務所 事業推進室長)

整備後の20年から24年の現場への平均到達時間で、熊野消防署警防課の方で聞きさせていただいています。新鹿から19分ほどということ聞いています。

(委員)

新鹿まで行かないといけないでしょ？

(熊野建設事務所 事業推進室長)

行かないといけません。およそ倍の時間を要することになると思います。38分です。

(委員)

命に関わる場合、病院の先生が聞いたら、それは40分もかかったら大変だと思われると思います。それから、事業効果のもう一つ、観光バスを利用したツアー観光客が増えたと書いてあります。これはどこへの観光客が増えたのか分かりませんが、観光バスを利用したと書いてあるのですが、駐車場と観光客が来たらトイレも要ります。その整備もここはやっているのですか。

(熊野建設事務所 事業推進室長)

駐車場やトイレの整備は、行っていません。

(委員)

ないですね。なのになんで観光バスが利用？ 来て、放っていただけ？

(熊野建設事務所 事業推進室長)

実数値ははっきり分かりません。語り部の会の方の感覚として、整備によって増えた。例えば都会などの地域で観光プランをいろいろ計画されるのだと思うのですが、そういう観光プランで熊野古道とかに観光バスでおみえになるような方が、その語り部の会の方の感覚として、増えているように思うということです。

(委員)

でも、こうやって書いてあると、観光バスが来るぐらいの大きな駐車場があって、トイレがあって、すごいんだなとしか思えないです。でも、おたくは熊野なのでお願いしたいのですが、駐車場なんて、本当に熊野の方は大変。観光バスが例えば 20 台来て止まるような場所の一つもないです。ましてそこにトイレを使う人ばかり来たら、熊野へ熊野へとと言う割に。こうやって書いてあるのを見たら、ここ観光バスで行けるわと、私はすぐ思ってしまうので、どこにあるのか教えてほしかったので質問したんです。ぜひそういう努力をなさって、これを書いていただくとうれしいです。

(委員長)

他に何かございませんでしょうか。はい、委員。

(委員)

21 枚目のスライドです。熊野尾鷲道路ができる前後の国道 42 号線と熊野尾鷲道路の調査値が書いてありますが、実際の交通量は、平成 17 年で 2,200 台というお話でしたが、実数としては開通後どのぐらいになっているのでしょうか。

(熊野建設事務所 事業推進室長)

先ほど口頭でご説明させていただいたのは、この 7 月に調査させていただいたら、開通前が 2,300 台でした。開通後の 10 月にも調査させていただいたら、1,100 台になっていました。

(委員)

平成 17 年の見積もりから半分になっています。それで、これ 9 月 29 日に開通ですよね。それで、12 枚目の事業効果、平成 25 年度で計算しているのですが、年度の途中で熊野尾鷲道路の評価をするのって、どういう形で入れ込むのでしょうか。

(熊野建設事務所 事業推進室長)

年度の途中では区切らせていただかなかったです。開通の直前まで供用開始日ははっきりしなかったこともあって、一方で私どもはこの整理を早くからしていたこともあって、25 年度末までは、熊野尾鷲道路がない状態で、2,300 台/日ぐらいの交通量でもって評価をしています。26 年度分以降は 1,100 台/日相当でもって評価をさせていただいて、その両方、25 年度までの分と 26 年度以降の分を足し込んで計算させていただいて、結果 B/C は 1.0 となってございます。

(委員)

ということになると、結局 25 年の台数としては、何台になるのですか。

(熊野建設事務所 事業推進室長)

2,300 台です。

(委員)

2,300 台になるのですか。

(熊野建設事務所 事業推進室長)

はい。8 月が 2,300 台だったので、2,300 台相当で評価させていただいています。

(委員)

実数が今開通後 1,100 台ですよ。年度なので、9 月に開通だと、半年半年になりますよね。

(熊野建設事務所 事業推進室長)

そうです。そこは申し訳ないですが、年度単位で区切らせていただいたということにさせていただいています。

(委員)

そうなんです。ちょっと心配なのは、1.04 という。前に 2,200 台で見積もっていて、かつかつの状態なので、開通の時期がもうちょっと早かったら、1.0 を割っているのではないかという気がしたもので。どのようにその辺台数の計算をしたのかで、かなりこの数字が変わってくるかと思います。

(熊野建設事務所 事業推進室長)

おっしゃるとおりでございます。先ほど他の所も含めてですが、将来の交通量は予測はさせていただくのですが、100%実績値と整合することにはなかなかない部分があります。あと、申し訳ないのですが、本当は一つの年度であっても 9 月末なので、9 月末までと 10 月頭からと区切らせていただくやり方もあるのかも分かりませんが、マニュアルでは基本的に年単位で評価していくやり方を取っているのと、整理するのに半年なりという期間が必要ですので、その見込みでやっている部分で、今回はこういう形で整理させていただいております。

(委員)

熊野尾鷲道路、尾鷲の区間とか自動車道の変更、紀伊長島から尾鷲につながる

というふうに変わってくると思いますが、観光客も増えると思いますので、先ほど委員からもあったように、観光客ができるだけ入れるような形で有効活用していく可能性を探っていただければと思いますので、よろしくお願いします。

(熊野建設事務所 事業推進室長)

道路事業でできる範囲とできない範囲がありますので、その辺は市町と連携させていただきながらということになるかと思います。

(委員)

そちらが道路担当ということは分かっているんだけど、道路をつくったら、何でもいいんやと思っていると、絶対あかんと思う。駐車場は絶対つくらなければいけない。先それありきなら、観光客は来るけれど、いい道路をつくれば、人は和歌山へ行くんやというふうな。本当に行ってしまう。勝浦泊まり？ まさか熊野の宿泊って、私は考えられない。どうぞその点を市町の人に上手に連携してつくってください。お願いします。

(熊野建設事務所 事業推進室長)

少しだけ PR させていただきますと、今、熊野市の方では、高速道路開通1億円キャンペーンというのを一生懸命取り組んでいただいております。今年度内については、夏の花火大会が非常に有名でございますが、あれほどの規模ではございませんが、月に1回花火を上げるとか、いろんなことを取り組んで、観光誘致も含めて取り組んでいただいております。私どもは、名刺などにも少しそういうようなことが盛り込まれたり、熊野市内の中でも温泉地もございまして、その PR にも取り組まれております。引き続きそういった声は、市町と連携してやっていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

(委員長)

はい、委員。

(委員)

これは事後評価ですよね。それで、お話をだいたい理解できたと思うのですが、先ほど話にもありました B/C が、1 ぎりぎりぐらいです。それは一つには、熊野尾鷲道路で、私も今日初めて数字を見て、自動車がこんなに減ったのかと。減ったというか、新しい道路に流れたのにはびっくりしました。それで、この委員会にはついでのような話ですが、27 枚目のスライドでは、311 号で残された工事区間は、まだたくさんあります。住民も望んでいますよと。それはそれで理解できるのですが、でも、今の状況で考えると、ますます工事を進めていく根拠が、弱

くなるのではないかと危惧します。今回の話の先の話ですが、やっぱりそれでも生活のレベルでは絶対に必要であるというか、道路事業に関するお考えをお聞きます。

(熊野建設事務所 事業推進室長)

熊野建設事務所の立場でご説明させていただいてよろしいですか。311号は、道路の性格をご説明させていただいたように、熊野灘沿いの各集落をぬうように連絡する道路でございます。このため、この311号が止まると、そこにある集落の方々は、孤立する状況になります。数値的なB/C、ベネフィットやコストという議論は、当然あるのかも分かりませんが、仮にそれがあつた場合でも、いろんな方のご理解を賜りながら、B/Cが1を切っても、やはり命を預かっている道でございますので、何とか改善整備。4車線の道にしてくれという思いは全然ないですが、改善整備が必要であつて、だからこういう場でも、万が一1を切つたような状況であっても、ご理解を賜るような格好でご説明をさせていただこうと、個人的には思っております。

(委員)

分かりました。まったく私の個人的な思いですが、私は311号って好きな道です。走っていて面白いし、地元にとっての必要性も理解できます。だから、数字だけで表し切れない部分は、ぜひともそれをきちんと説明できるような、それをまた考えていただきたい。そういう立場で考えております。

(委員長)

他に何か。よろしいですか。それでは、ただ今の504番につきましては、終了とさせていただきたいと思えます。この後あるのですが、長く審議しましたので、一旦少しだけ休憩をはさみたいと思えますが、事務局よろしいですか。それとも、しておいた方がよろしいですか。どの程度のご説明いただくかのかという時間にもよります。

(公共事業運営課長)

では、休憩して。

(委員長)

では、委員の方疲れていらっしゃると思えますので、5分ほど休憩してから、この続きをしたいと思えます。

(休 憩)

(委員長)

それでは、午前中、それから午後の最初の方で道路事業のご説明をいただいたときに、道路の便益計算について、いろいろと委員の方からご質問がございましたので、それに関して事業課の方からご説明いただくということです。ご説明よろしくお願いいたします。

(道路建設課)

道路建設課です。先ほど資料を1枚配付させていただきました。この資料ですが、事前に配付させていただきました平成20年11月の費用便益分析マニュアルで、国土交通省道路局、都市・地域整備局が出しているものでございます。その抜粋として、1枚コピーを配布させていただいております。このマニュアルに基づいて、費用便益を分析していくという流れになっておりまして、特に午前中お話しいただきました交通量の推計については、どんなやり方をしているのかを、1枚ペーパーですが、ご説明させていただきます。

交通量の推計については、まず、推計年度を平成42年度とし、これをベースに推計をしております。次に、道路交通センサスペースのOD表を用いて、現在道路交通センサスというのが、直近では平成22年も実施されましたが、OD表については将来ODが平成17年度版が最新版ということで、これに合わせて平成17年度実施した道路交通センサスペースのOD表を用いています。平成17年度が最新ということで、平成22年度の道路交通センサスペースの将来ODというのは、現在国の方で作業していきまして、まだ公表されていないといった状況でございます。

それを基に図2に示す3段階推定法を用いて算出することを原則としております。その図を見ていただくと、まず、人口等に基づく車の総台数を決定して、発生集中交通量を推計していきます。次に、どこからどこにどのような形で何台移動するかというので、分布交通量を推計していきます。そして、ルートの中で移動時間が最も短くなるような、そういったルートを決まして、路線ごとに交通量を配分していく。主な流れはこのようになっています。

それで、午前中一般国道166号田引バイパスで、数字の議論がありましたが、H17年度のOD調査の結果を用いて、平成17年当時のネットワークを再現したときに、3,299台の交通量が算出されました。これに対して、モデルの妥当性を検証していく。そういった観点で、最も近い地点の交通量センサスの、日交通量が3,044台であったため、推計値3,299台と実測値3,044台の比較をし、その比が1.08ということで、コンマ08といった誤差となっております。

その差が1.08倍ということで、モデルの妥当性が担保されているという考えを持っておりまして、それをベースに将来交通量推計の平成42年度の推計値を

出していくと、交通量は3,294台／日という数字になりまして、約3,300台／日という値が算出されています。それで、この値を使用しまして、費用対効果の分析を行いました。

このような流れで算出し、使用したセンサデータは将来ODが17年度版が最新版ということで、8年前と言われるとそうなのですが、マニュアルに基づいていくと、これが現時点で最新ということで、ご理解をお願いしたいと思います。

(委員長)

非常に簡潔にご説明いただいたと思いますが、何かご質問等、委員の方からございますでしょうか。はい、委員。

(委員)

1.08の差で、それでOKだろうというお話があったのですが、そのあたりは幾つぐらいの値だと信頼性があるという、そういう値はマニュアルには書いてあるのですか。

(道路建設課)

特に書いてないです。

(委員)

その値というのは限界はどのぐらいになるのですか。

(道路建設課)

そのあたりについては感覚的になってしまうのですが、例えば1.3とか1.4の場合は、これはあまりにも差異が大きいだろうということで、私の感覚的には1.1前後であれば、許容の範囲内に収まっているかという感覚はしております。

(委員)

そのあたりは経験的にプロの技の見せどころみたいな感じになるわけですか。

(道路建設課)

そうなると思います。

(委員)

分かりました。

(委員長)

他に何かございますか。よろしいですか。それでは、どうもありがとうございます。これでただ今のご説明も含めまして、質疑を一旦終えまして、今日審議いたしました事業について、委員会意見をまとめることといたします。皆さん、それでよろしいですか。

では、一旦休憩をはさんでというか、もう先ほど休憩をはさみましたので、この後、部屋を移動いたしまして、意見書をまとめたいと思います。事務局、再開は何時ごろにしますか。

(公共事業運営課長)

16時目標でよろしいでしょうか。

(委員長)

結構です。では、16時にします。16時に再開ということで、よろしく願いいたします。

(休 憩)

(委員長)

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

意 見 書

平成25年12月17日

三重県公共事業評価審査委員会

1 経 過

平成25年12月17日に開催した平成25年度第7回三重県公共事業評価審査委員会において、県より道路事業5箇所審査依頼を受けた。

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

2 意 見

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

(1) 道路事業〔県事業〕【再評価対象事業】

- 5 番 一般国道 166 号^{たびき}田引バイパス
6 番 一般国道 260 号^{きたに}木谷拡幅

5 番については、平成 6 年度に事業に着手し、平成 15 年度、20 年度に再評価を行い、その後おおむね 5 年を経過して継続中の事業である。

6 番については、平成 16 年度に事業に着手し、その後おおむね 10 年を経過して継続中の事業である。

今回、審査を行った結果、5 番、6 番について、事業継続の妥当性が認められたことから、事業継続を了承する。

ただし、事業効果の早期発現のため、早期の事業完成に努められたい。

(2) 道路事業〔県事業〕【事後評価対象事業】

- 502 番 一般国道 163 号^{みなみこうじ}南河路バイパス
503 番 一般国道 260 号^{しま}志摩バイパス
504 番 一般国道 311 号^{はたすいそざき}波田須磯崎バイパス

502 番については、平成 6 年度に事業に着手し、平成 20 年度に完了した事業である。

503 番については、昭和 63 年度に事業に着手し、平成 20 年度に完了した事業である。

504 番については、平成 2 年度に事業に着手し、平成 20 年度に完了した事業である。

今回、審査を行った結果、502 番、503 番、504 番について、事業の効果については評価結果の妥当性を認める。

(3) 道路事業の費用対効果分析に用いる交通量については、データの根拠と算出のプロセスを、解りやすく論理的に説明されたい。

事後評価においては、再評価時の費用・便益に関わる種々の予測値と導出プロセスを示し、事後評価における実現値と比較して評価されたい。

以上が意見書です。委員の皆さん、よろしいですか。

(委員同意)

(委員長)

それでは、当意見書をもちまして答申といたします。なお、意見書につきまし

ては、後ほど事務局から、各委員に配付させていただくことにいたします。他に何かございませんか。事務局も何もございませんか。

(公共事業運営課長)

本年度審議いただく事業につきましては、本日ですべて終了いたしました。本年度は例年になく多数の事業をご審議いただき、本当にどうもありがとうございました。第1回から第7回委員会までのご審議を受けまして、次回の本年度最終の第8回委員会では、事業主体として県の対応方針、事業方針のご報告をさせていただきます。次回は、2月10日の月曜日、このビルの左側の合同ビルのG301会議室で開催する予定でございます。午後の開催を予定しておりますが、詳細については、またあらためてお伝えいたします。お忙しいときは存じますが、ご出席いただくようお願いいたします。以上でございます。

(3) 閉会

(委員長)

それでは、これで本日の議事を終了いたします。どうもありがとうございました。

(公共事業運営課長)

それでは、これをもちまして、平成25年度第7回三重県公共事業評価審査委員会を終了させていただきます。ありがとうございました。

(終了)