

## 平成 30 年度 第 3 回三重県公共事業評価審査委員会

1 日時 平成 30 年 10 月 30 日（火）13 時 20 分から 16 時 10 分まで

2 場所 JA 三重健保会館 3 階 大研修室

### 3 出席者

#### （1）委員

酒井俊典副委員長、岡良浩委員、北野博亮委員、  
木下誠一委員、新谷琴江委員、松尾奈緒子委員

#### （2）三重県

（農林水産部）	農業基盤整備課	課長	ほか
（県土整備部）	道路建設課	課長	ほか
	港湾・海岸課	班長	ほか
	防災砂防課	課長	ほか
（伊勢農林水産事務所）	農村基盤室	室長	ほか
（桑名建設事務所）	事業推進室	室長	ほか
（四日市建設事務所）	プロジェクト推進室	室長	ほか
（志摩建設事務所）	事業推進室	室長	ほか
（熊野建設事務所）	事業推進室	室長	ほか
（事務局）	公共事業運営課	課長	ほか

### 4 議事内容

#### （司会）

只今から平成 30 年度第 3 回三重県公共事業評価審査委員会を開催致します。  
本委員会につきましては、原則公開で運営することとなっています。  
副委員長、本日の委員会は傍聴を許可してよろしいでしょうか。

#### （副委員長）

皆さん、いかがでしょうか、よろしいでしょうか。そうしましたら公開という事でお願い致します。

#### （司会）

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 名中、委員 6 人の出席を頂いていますので、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、委員会が成立している事を報告します。

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

(副委員長)

副委員長を仰せつかっています三重大大学の酒井です。安食委員長が本日欠席ですので私が代行させていただきます。

只今から議事次第の 2 の評価対象事業の審査を行いたいと思います。

本日の委員会の終了時刻はおおむね 16 時 30 分を予定しています。説明は簡潔明瞭に行い、円滑な議事進行にご協力をよろしくお願い致します。

それでは、議事次 2 番目につきまして、事務局から説明をよろしくお願い致します。

(事務局)

評価対象事業の審査について説明させていただきます。

赤いインデックスの資料 4 の審査対象事業一覧表をご覧ください。

本日審査をお願いする事業は、下段にあります再評価対象事業一覧表の審査欄に「審査」と付してございます。7 番、16 番、17 番の 3 件の道路事業と 1 番の農業農村整備事業でございます。

続きまして、赤いインデックス資料 5、評価対象一覧表をご覧ください。こちらには本日審議をお願いする事業の概要を記載致しています。

なお、説明は赤いインデックスの資料 6 の内、個別に青いインデックスを付した資料を用いて行います。事業主体から事業概要と評価内容を説明致します。

委員の皆様からの質疑応答につきましては、説明の後にお願いしたいと思いますが、専門用語などご不明な用語がありましたら説明中でも結構でございますので、適宜質問をいただければと思います。

個別の事業につきましてはそれぞれ 15 分程度で説明致します。質疑につきましては各事業の説明の後にお受け致します。

なお、時間管理の観点からベルを用います。個別事業の説明の際には 13 分経過で最初のベル 1 回を、15 分経過で 2 度目のベル 2 回を鳴らさせていただきます。説明者は 1 事業 15 分以内という時間厳守でお願い致します。

本日、審査をお願いする事業についての説明は以上でございます。

(副委員長)

今ご説明いただきましたけども、委員の皆さん、何か質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。そうしましたら、評価対象事業の審査の方に入りたいと思います。先程、事務局から説明がありましたとおり、審査対象事業の説明を受ける事としたいと思います。

説明は簡潔明瞭にお願い致します。

まず、7 番目の道路事業の説明の方からよろしくお願い致します。四日市湯の山道路国道 477 号です。

## 7 番 道路事業（一般国道 477 号四日市湯の山道路）

（四日市建設事務所）

道路事業 7 番、一般国道 477 号四日市湯の山道路再評価について説明致します。

まず、三重県公共事業評価審査委員会に諮る理由について、説明します。

この度、本事業について見直しを行った結果、事業計画期間および全体事業費を変更する必要が生じました。この事は三重県公共事業再評価実施要項第 2 条の 4 社会経済情勢の急激な変化等により再評価を実施する必要が生じた事業に該当するため、再評価を実施するものです。

当該路線の概要です。

一般国道 477 号は国道 23 号との交差点から大阪府池田市に至る延長 230 k m の道路です。この 477 号のバイパスとして国道 23 号と新名神高速道路の菰野インターチェンジを結ぶ新たなルートが地域高規格道路、『四日市インターアクセス道路』です。今回再評価を実施するのは、この四日市インターアクセス道路のうち、東名阪自動車道の四日市インターチェンジと新名神高速道路の菰野インターチェンジを結ぶ区間であり、一般国道 477 号→四日市湯の山道路として事業化しているものです。

続いて、事業区間の課題と事業の目的について説明します。

現道の国道 477 号は沿道に商業施設や住宅団地等の開発が進んでいる事から、交通量が多く、宿野交差点などにおいて渋滞が慢性化しており、対策が求められています。また、新名神高速道路の新四日市ジャンクションから亀山西ジャンクション間が今年度に完成する予定であり、新名神高速道路の菰野インターチェンジと四日市市街地および東名阪四日市インターチェンジをつなぐアクセス道路が必要となります。

続いて、事業の効果について説明します。

まず 1 つ目は物流の効率化による生産性の向上です。

高速大量輸送に適した地域高規格道路である四日市湯の山道路により、四日市市街地から東名阪および新名神へのアクセスを強化する事で四日市港や市街地と県内外地域との移動時間の短縮、輸送能力の増大等、物流の効率化による生産性の向上が期待できます。

2 つ目は沿道利用者の利便性の向上です。

東名阪四日市インターチェンジから新名神菰野インターチェンジまでの走行時間について、現道を通じた場合 18 分かかるところが、四日市湯の山道路を通じた場合 10 分となり、走行時間がおよそ半減する見込みです。通過交通を中心に現道から四日市湯の山道路に交通の転換を図る事で慢性的に発生している現道の渋滞が緩和され、沿道利用者の利便性の向上が期待できます。

続いて、事業内容について説明します。

四日市湯の山道路は東名阪の四日市インターチェンジから新名神の菰野インターチェンジまでの延長 9 k m の計画ですが、事業効果を早期に発現させるために、暫定 2 車線で整備を進めているところです。事業期間は平成 9 年度から平成 32 年度までの 24 年間、総事業費は 473 億円で

あり、暫定2車線で整備する場合の設計速度は時速60kmです。主な構造物として、東名阪アンダーボックス、吉沢高架橋、潤田高架橋等があります。

次に、事業の進捗状況について説明します。

事業区間延長9kmのうち四日市インターチェンジから吉沢インターチェンジまでの4.6km区間は平成26年5月までに供用しています。残る吉沢インターチェンジから菰野インターチェンジまでの4.4km区間については本線部分を先週末、10月27日に供用したところであり、残工事は副道舗装および一部附帯工事を残すのみとなっています。

次に、今回再評価を行う事となった理由について説明します。

まず1つ目の理由は事業計画期間の変更です。本線工事のうち、吉沢インターチェンジから潤田インターチェンジまでの区間について用地買収が難航した事により、当初平成27年度から着手予定であったものが2年間の遅れが生じました。この結果、当該区間の本線工事施工後に行う取付道路等、附帯工事についても2年間の延伸が必要となりました。

続いて、2つ目の理由である全体事業費の変更について説明します。前回の再評価では全体事業費を500億円としていましたが、今回見直しを行った結果、473億円となり、27億円の減額となりました。工事費の主な減額要因は軟弱地盤対策のセメント添加量が想定したものより少なく済んだ事、一部区間について道路構造を橋梁形式から盛土形式に見直した事、また、消費税率が8%から10%へ上昇する時期が想定よりも遅れた事であり、16億円の減額となっています。また用地補償費については大型補償物件の買収を見送った事により11億円の減額となりました。

次に、道路事業における費用対効果分析です。

ここでは3便益のうち一番便益の効果が高い走行時間短縮便益について説明します。

走行時間短縮便益は四日市湯の山道路の整備なしと、整備ありの走行時間費用の差で表します。現道の477号について四日市湯の山道路整備なしの場合、東名阪四日市インターチェンジから菰野町千草への走行時間は24分で走行時間費用は年間50億6,000万円です。四日市湯の山道路整備ありの場合、走行時間は21分に短縮され、走行時間費用は年間31億8,000万円となります。走行時間短縮便益は整備なしとありの差になりますので、年間18億8,000万円となります。

同様の計算手法で全ての路線について車種別交通量ごとに便益を計算すると1年あたりの走行時間短縮便益は約61億円となります。

続いて、費用対効果分析の結果について説明します。

まず、費用ですが、建設にかかる費用は453億円、供用後50年間の維持管理費が8億2,000万円で、合計461億円です。これを基準年である平成30年の現在価値に換算すると651億円となります。

次に便益です。供用開始初年の単年便益は走行時間短縮便益の61億円等を合計した66億円です。これを50年分集計し、費用と同様現在価値に換算すると1,291億円となります。

以上より、便益1,291億円を費用651億円で割った2.0が費用便益比となり、費用に対し便益が上回る事が確認できます。

続いて、概要説明時にご質問のあった前回再評価時と比べ、費用便益比が増加した理由について説明します。

まず、総費用についてですが、単純合計が減少しているにもかかわらず、現在価値に換算した金額では増加していますが、これは基準年を平成 26 年から平成 30 年に変更したためです。表をご覧ください。

これは同じ年度別事業費に対して、平成 26 年を基準年とした場合と平成 30 年を基準年にした場合を比較したのですが、同じ年度別事業費であっても基準年の違いにより、現在価値が約 17%増加します。

次に総便益についてですが、今回の再評価では交通センサス並びに費用便益比を算出するための関連マニュアルの適用世代が更新されています。

この結果、将来交通量が圏域全体で 2 割近く増加した事に加え、周辺道路から走行速度が速い四日市湯の山道路への転換する交通量が大幅に増加したため、圏域全体の走行時間短縮便益が増加しました。また、総便益についても総費用と同様に基準年を 4 年変更した事により、現在価値が 17%増加します。これらの相乗効果で総便益が増加しました。

以上の事から費用便益比が 1.3 から 2.0 に上昇しました。

続いて、費用便益分析の感度分析について説明します。

感度分析とは費用便益分析の結果に影響を及ぼす要因について、その要因が変動した場合に結果にどれほどの影響を及ぼすかを把握するものです。影響要因としてはスライド中段に示す交通量、事業費、事業期間の 3 つの事項を基本として考えます。

感度分析の結果と致しましては各変動要因いずれにおいても、費用便益比が 1.0 を上回る事を確認しており、四日市湯の山道路の事業の妥当性を担保しているものと考えます。

事業効果については、先に 2 つの効果の説明しましたが、ここではその他の効果として、3 点説明します。

1 点目は災害時のネットワークの強化です。四日市湯の山道路は東名阪自動車道や新名神高速道路と一体的な緊急輸送道路網を構成し、災害時において広域的な復旧活動に貢献します。

2 点目は、県内有数の観光地である湯の山温泉等へのアクセス強化です。湯の山温泉の観光入込客数は平成 25 年に大型集客施設がオープンした事も相まって、平成 20 年と比較して 1.5 倍程増加しています。また、昨年度より外国籍の大型クルーズ客船が四日市港へ度々入港しており、一層の観光客増加が期待されます。四日市湯の山道路の整備により、湯の山温泉等へのアクセスが強化され、中部圏、近畿圏からの観光客はもとより、外国人観光客の一層の増加が期待されます。

3 点目は菰野インターチェンジ周辺の開発計画についてです。新名神高速道路や四日市湯の山道路の整備が進んだ事で、菰野インターチェンジ周辺における工業系用地及び住居系用地の開発に向けて、菰野インターチェンジ周辺地区土地区画整理組合設立準備会が設立されました。

続いて、地元の意向について説明します。

菰野町、四日市市の沿線自治体では新名神高速道路と併せて、四日市湯の山道路の整備について、毎年、積極的な要望活動を行っており、昨年度は国土交通省石井大臣へ要望を行いました。今年度も6月に国などへ要望を行っています。

続いて、沿線企業にヒアリングを行った結果を紹介します。

平成26年に高角から吉沢までつながった事により、渋滞が以前より解消されたと感じている、との意見や、菰野インターチェンジまでの開通により、現道の渋滞が緩和される事から、新しい道の開通を期待している、という意見をいただき早期整備の期待の高さを感じました。

次に、前回の再評価から追加したコスト縮減について説明します。

三滝川の霞堤を横断する区間の道路構造について、当初、橋梁形式を計画していましたが、霞堤機能を遊水池に代替させる事で、盛土構造へ変更できました。この事により、約4億円のコストを縮減しました。

また、代替案の可能性ですが、10月27日に全線供用したところですので、代替案の可能性はありません。

三重県公共事業再評価実施要綱第3条の視点を踏まえて、再評価を行った結果、同要綱第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いますのでよろしくお願いします。

説明は以上です。ありがとうございました。

(副委員長)

それでは委員の皆さん、この評価が妥当であるかどうかにつきまして、質問ご意見等ございましたらよろしくお願いします。

(委員)

ご説明ありがとうございます。この道路自体の重要性は非常によく理解できました。1つちょっと質問なのですが、途中で事業費が減少した事の要因の1つとして、大型補償物件の買収見送りという話がありましたけれども、相当大幅な減額をしたようですけれども、買収を見送っても大丈夫だったというか、道路の予定されていた設計とかとは関係無いような部分だったのでしょうか。教えて下さい。

(四日市建設事務所)

この大型補償物件の所につきましては、既に供用済み区間でございまして、本来は正規の断面で作りますとこの大型補償物件を買収後でないと整備出来ない所なのですが、平成30年度の菰野インターの開通に合わせたアクセスの道路を完成させるという使命で仕事をしているため、買収出来た用地を使って、当面の暫定的な運用として、2車線分の本線道路用地を確保出来たので、それで道路をつなげたという形で整備しています。従いまして、将来4車線化をする時には当然この用地を買収しないと本来の計画断面では整備出来ませんが、今回の2車線断

面で道路を通すという目的であれば若干線形が右の方へずれたような形になっていても、道路をつなぐ事をまず最優先に事業を進めさせて頂いたところでございます。

(委員)

はい、わかりました。ありがとうございます。

(副委員長)

他いかがでしょうか。

(委員)

先程、費用便益が上がった理由はですね、ご質問させて頂いたのですが、今の説明でよく分かりました。質問はあとは1点だけなのですが、その他の効果の3番目地元の意向って言うところで、これはかなり高規格な道路なので企業さんと自治体の要望というのが大きくなっているというのが分かるのですが、地元の住民の方にはなにか事前にご説明されたり、要望があったりというような経緯はなかったのでしょうか。あるいは逆に懸念があるとかという事はなかったのかどうかという事ですね。そのへんなにか調査されていれば教えていただければと思います。

(四日市建設事務所)

これだけの大きな事業になりますと、総論賛成各論反対のような事も出てまいりまして、事業を進めるにあたりましては、それぞれの作業をしている地区で地元説明会とかも毎年させていただきながら、工事を進めさせて頂いておりまして、地区によっては道路検討委員会という所で地区の方から役員とか委員を出していただき、継続的にこの事業について色々な意見や要望を出していただくような組織を作って頂いてる地区もございまして、そこの方々と話をさせていただきながら事業を進めました。やはり工事を進めるにあたっての懸念というのは、この工事が土を大量に使った盛土形式であるという事で、地域内道路に大型のダンプトラックが沢山進入するため、振動、騒音、粉塵というような工事中の心配というのがまず施工中は大きな懸念でございました。それに対しては道路の汚れも含めて十分注意しながら、やらせていただくと共に、何か不都合があればすぐ電話なり連絡をして頂いて、対応するという形で逐次やらせて頂いていますし、供用後の心配として求められておりましたのが、やはり交通量が多くなるという事で騒音公害等が発生するのではないかという事が出てきておりまして、事前に騒音調査の予測をさせていただき、それは新名神が出来た部分も含めての予測なのですが、それでも基準を超えるところについては事前に防音壁のような対策はしていますし、基準を超えない評価が出たところについては当面は何もしないのですが、予測値があくまでも予測値という事で、万が一マイナスの方向に出てきてはいけないという事で、継続的に供用後の騒音調査をして、もし何か基準値を超えるような事があれば、対策を検討するという事を地元とお話ししながら進めてきていますし、これからもやっていくつもりでいます。

(委員)

ありがとうございました。

(副委員長)

他いかがでしょうか。

(委員)

湯の山街道が国道 477 号ですか、そちら側が渋滞しているという事で、新たにこの道ができる事で渋滞が緩和されると、その事はよく分かるのですが、今、湯の山街道沿いにはいろんな商業施設等の集積があるのですよね。それが通過、外を通っていく事によって、通過量が減ると、総通行量が減るという事ですかね。それにもなって、例えば商業に与える影響とかですね、そういったものって言うのは例えば、B/C とかそういうところに影響している、加算される、考慮されているのかとかですね、既存の地域に与える影響というのをどのように考えられているのかなという事をちょっと教えていただければと思います。

(四日市建設事務所)

道路の交通動態が変わる事による経済損失のようなものはマニュアル化されていないものですから、そういう評価はしていません。ただ、私達が主観的に思っていますのは、四日市湯の山道路自体は厳密にいうと自動車専用道路ではないのですが、盛土形式とかで現道とは立体交差していて、直接沿道からの乗り入れが構造的に難しい道路でございますので、ロードサービスのような沿道開発が進んで、そういった目的のお客さんがこの四日市湯の山道路に大きくシフトするという事はなかなか現状では考えにくいと思います。産業道路として物流の方が四日市湯の山道路に行き、商業施設のようなロードサービスを中心にした目的のお客さんは相変わらずこの 477 に残って住み分けが図られるのではないかという風には考えています。

(委員)

その時に、この菰野バイパスが仮に出来るとすると、四日市の中心部から湯の山温泉の方に行く車は、そこを 477 号を通らずに外側を素早く行ってしまおうという事もありえるのではないかなと思うのですけれども、その点はいかがですか。

(四日市建設事務所)

行きやすさでいえば、例えば 23 号だとか 1 号だとか将来できる北勢バイパス東名阪の四日市インターチェンジを下りられた方が湯の山温泉線を目的であれば四日市湯の山道路とその先線、今の計画している菰野バイパスを通る方が、便利になりますので、目的地に直接行こうという形ではそういった形になる可能性は十分に考えられると思っています。しかし現状は、この菰野バイパスがつながった先が鈴鹿スカイラインという御在所の方に抜けていく道で、今までは直接湯の山温泉、ロープウェイの方につながっていませんでしたが、これをつなぐ湯の山かもしか大橋という橋が今年の夏に完成し、鈴鹿スカイラインから湯の山温泉街、ロープウェイに非常に行きやすい状況になりました。利便性の向上、その中で今年の秋の観光シーズンからですけれども、渋滞対策委員会というもので交通集中による渋滞の発生を少しでも抑制しようという事で、この

橋の利用が一方だけ限定されるという形になり、帰りには通れるのですが、行きはこの橋が渡れないというのを観光シーズンの休みの間だけ行い、周回して帰っていただき、そういう形で沿道周辺の商業施設とかの方にも配慮しながらやっていきたいと考えています。

(委員)

どうもありがとうございます。

(副委員長)

他いかがでしょうか。

(委員)

この費用便益効果の分析で交通量が整備なしでは1日12,800台で整備ありでは9,200台という事で減少するという事ですね。減少する理由というのは何ですか。周りに色々な道路が出来るのでこんな影響があるのだと思うのですが。

(四日市建設事務所)

単純な言い方をすると現道で減った分は四日市湯の山道路の方に転換したと考えていただければいいと思います。これはあくまでも現道の477号の交通量が四日市湯の山道路が出来た時と出来ない時ではどうなるかというその1本の路線だけを評価したものです。

(委員)

という事は四日市湯の山道路に変わっていった台数だけ減っているという事ですか。

(四日市建設事務所)

四日市湯の山道路は現道から変わっただけではなくて、周辺の道路からも乗ってきますし、新たな発生源として、新名神高速道路の菰野インターチェンジから発生する新たな交通も乗って来ると考えられます。全体のネットワークを見て頂いても大体この四日市湯の山道路の周辺の道は概ね交通量が下がって、それが大体この四日市湯の山道路に乗ってくるというような分析結果になっています。

(委員)

ああ、そうなんですか。だからこの道路の費用対効果という時に旧の道路の交通量だけでやっ  
ていいのかというのはちょっといまいち、私の想像ではもっと費用も効果もあるのだろうと思う  
のだけど。そうではなくてここが減るだけ、減っても効果ある、それは確かに効果が沢山あるん  
だと思うのだけど、そういうものなのですかね。

(四日市建設事務所)

これは、説明を単純化するために代表例として一番効果の高い路線でモデル化して説明させて  
頂いたのですが、全ての路線でネットワーク全体の総和で計算しています。

(委員)

分かりました。

(副委員長)

他いかがでしょうか。

私から1点。最後、附帯施設の工事が残っているのが後2年間という事なのですが、経費的にはどれぐらいの額が計上されておるのでしょうか。

(四日市建設事務所)

様式2の費用と言う所の2列目の事業費の内、残事業分と言う所を書いてあるのですが、3.8億円でございます。

(副委員長)

はい、どうもありがとうございました。他いかがでしょうか、よろしいでしょうか？  
どうもお疲れ様でした。

(四日市建設事務所)

ありがとうございました。

## 16番 道路事業（一般国道421号大安ICアクセス道路）

（副委員長）

続きまして16番の道路事業、国道421号大安ICアクセス道路の説明をよろしくお願い致します。

（桑名建設事務所）

道路事業16番、一般国道421号大安インターチェンジアクセス道路の再評価についてご説明致します。

まず、今回三重県公共事業再評価審査委員会に諮る理由についてご説明致します。

本事業は、社会資本整備総合交付金事業として平成24年度から事業を進めてまいりました。平成30年度、本事業が交付金事業から個別補助事業に採択され、事業評価の実施が必要になりました。三重県公共事業再評価実施要綱上の扱いとしては、第2条の4、社会経済情勢の急激な変化などにより、再評価を実施する必要性が生じた事業に基づくものとして、実施致します。

最初に当路線の概要について説明致します。

図に、ピンク色の線で示した国道421号は、三重県桑名市から滋賀県近江八幡市に至る、延長約72kmの幹線道路です。

当路線は、いなべ市北部及び桑名市に立地している企業工場の産業道路として、また、いなべ市と桑名市街地を直結する生活交通のための道路として、多くの交通が利用する道路となっています。

また、当該地域には、東海環状自動車道の整備が進められており、今年度末には東員インターチェンジから大安インターチェンジ間、平成36年度には大安インターチェンジから北勢インターチェンジ間が開通予定となっており、更なる交通量の増加が見込まれています。

当事業区間は、赤線で示した箇所、国道421号と今年度末に開通予定である東海環状自動車道の大安インターチェンジを結ぶ区間に位置しています。

続きまして、事業区間の状況について説明致します。

当該地域は、員弁川を横断出来る道路が少ないため、特に朝夕の通勤時間帯に国道421号の三笠橋で慢性的な渋滞が発生しています。

今年度末には東海環状自動車道の大安インターチェンジの供用が予定されており、大安インターチェンジへのアクセス道路である国道421号の三笠橋や国道365号の交通量が増加する事が懸念されています。

また、大安インターチェンジ周辺には多くの企業が立地しており、新規進出や事業拡張もみられています。

続きまして、事業の目的を説明致します。

大きくは交通渋滞の緩和と、地域産業の活性化の2点が挙げられます。

1つ目の目的の交通渋滞の緩和ですが、現国道421号の三笠橋に集中する交通をバイパス整備

により分散させ、交通渋滞の緩和を図ります。

2 つ目の目的の地域産業の活性化ですが、東海環状自動車道の大安インターチェンジへのアクセスを向上させる事により、集積する企業の活動を支援し、地域産業の活性化を図ります。

続きまして、事業内容についてご説明致します。

示している図は、事業区間周辺図で、ピンク色が事業区間を示しています。現道の 2 車線を 4 車線化する区間 1.3 km と新規でバイパス整備を行う区間 2.2 km、合計 3.5 km の事業となっています。事業期間は、平成 24 年度から平成 36 年度まで、全体事業費は 40 億円で、主な構造物として、橋梁を 1 橋計画しています。

続きまして、事業の進捗状況についてご説明致します。

平成 29 年度末の事業進捗率は、事業費ベースで 15%、うち工事が 12%、用地補償が 49% です。現在、員弁川にかかる橋梁の下部工事を行っています。

続きまして、事業を巡る社会情勢の変化についてご説明致します。

東海環状自動車道は、平成 29 年度に新四日市ジャンクションから東員インターチェンジ間が開通し、今年度末に東員インターチェンジから大安インターチェンジ間、平成 36 年度に大安インターチェンジから北勢インターチェンジ間が開通予定となっています。更に、今年度末には新名神高速道路の新四日市ジャンクションから亀山西ジャンクションまで開通し、高速道路のネットワークが充実します。

また、いなべ市では近年企業の新規進出や事業拡張が進んでいます。そのため、インターアクセスの強化となる本事業の必要性は一層高まっています。

それでは、大安インターチェンジアクセス道路の費用対効果分析の具体的な算出についてご説明致します。

まず、費用対効果分析の便益の算出については、大安インターチェンジアクセス道路の整備を行わない場合「整備なし」の場合と、整備を行った場合「整備あり」の場合のそれぞれの将来交通量を推計します。ここでは代表的なルートにおける整備前後の交通量の転換を例に説明させていただきます。

整備なしの場合、国道 421 号の岡丁田交差点から大安インターチェンジ迄は、国道 421 号、大泉多度線、市道などを経由しています。

整備ありの場合は、これらのルートを含む周辺の道路から大安インターチェンジアクセス道路へ交通量が転換して、事業区間の将来交通量は 1 日あたり約 10,500 台の推計結果となっています。

続きまして、走行時間の算出です。

先程と同様に、代表的なルートを例に説明させていただきます。

整備なしの場合、国道 421 号の岡丁田交差点から大安インターチェンジ迄は、国道 421 号、大泉多度線、市道を通るルートがあります。

整備ありの場合は、大安インターチェンジアクセス道路への交通量が転換するため、周辺路線の交通量が減り、その結果周辺路線の走行速度が向上し走行時間が短縮します。これらの結果を元に便益を算出します。なお、3 便益の内便益の一番大きい走行時間短縮便益のみの説明とさせていただきます。

走行時間短縮便益は、整備なしの場合の走行時間費用と整備ありの場合の走行時間費用の差となります。走行時間費用は、車種別の交通量、走行時間、車種別の時間価値原単位を掛け合わせたものです。

時間価値原単位とは、自動車 1 台の走行時間が 1 分短縮された場合の時間の価値を貨幣換算したものです。なお、実際は車種ごとに計算を行っていますが、ここでは計算内容が分かりやすいように、全てが乗用車であると仮定して説明致します。

バイパス整備なしの場合、現道の国道 421 号は 15,200 台で走行時間が 13 分でしたが、バイパス整備ありの場合、現道交通量が 13,100 台で走行時間が 11 分に短縮され、走行時間短縮便益は 1 年間あたり 8.8 億円となります。全ての路線の転換について車種別に算出すると 1 年間あたり約 13 億円となります。

走行経費減少便益、交通事故減少便益についても同様に、整備なしの場合と、整備ありの場合の差により算出しています。

費用対効果分析の結果ですが、まず費用について説明します。

建設にかかる費用は 37 億円です。供用後 50 年間の維持管理費が 3 億 2,000 万円で、合計 40 億円です。これを基準年である平成 30 年の現在価値に換算すると 35 億円となります。

続きまして、便益です。

供用開始年である平成 37 年の単年便益は、走行時間短縮便益の 13 億円などを合計した 15 億円です。これを 50 年分集計し、費用と同様に平成 30 年の現在価値に換算すると 223 億円となります。

以上より便益 223 億円を、費用 35 億円で割った結果、費用便益比が 6.3 と 1.0 を上回る事から費用を上回る効果が発現出来ると考えています。

続きまして、費用便益分析の感度分析についてご説明致します。

感度分析とは、費用便益分析の結果に影響を及ぼす要因が変動した場合に、結果にどれほどの影響を及ぼすかを把握するものです。影響要因として、スライド中段に示す計画交通量、年度別事業費、事業期間の 3 つがそれぞれ  $\pm 10\%$  変動した場合を分析します。

感度分析の結果と致しましては、各要因が変動した場合においても費用便益比は 1.0 を上回っていますので、大安インターチェンジアクセス道路事業の妥当性を担保しているものと考えています。

ここで、前回概要説明の際にご質問頂いた、バイパスを整備しても三笠橋の所で交通が集中するのではないかということについてですが、三笠橋南詰交差点のバイパス整備前後における交通量の変化で説明させていただきます。

現況では三笠橋側からピーク時に 993 台の交通が流入しており、渋滞しています。大安インターチェンジアクセス道路の整備による交通分散効果で、三笠橋側からの交通は減少し、555 台になります。

また、国道 365 号下流側からの交通は、整備前の 315 台から 646 台に増加しますが、この区間は 4 車線化されるため、交通量の増加に対応出来るようになります。

続きまして、その他の効果についてご説明致します。

まず地域産業の活性化についてです。大安インターチェンジ周辺には多くの企業が立地し、近年新規進出や事業拡張する企業が現れています。東海環状自動車道が開通した場合には、大安インターチェンジを利用する交通が現道の国道 421 号へ集中し、渋滞の悪化が懸念されます。そのため、大安インターチェンジアクセス道路の整備により交通が分散され、大安インターチェンジへのアクセス向上が図られ、周辺に立地する企業の活動を支援します。

周辺企業へヒアリングをした結果、次のような声がありました。

現在、員弁川の西側からの従業員の通勤では、緑で示したルートのように川を渡る箇所が限定されているため、朝夕に混雑するが、大安インターチェンジアクセス道路が整備されると、ピンクで示した新たなルートでのアクセスが可能となる他、交通分散により橋の混雑が緩和され、従業員が通勤しやすくなると期待しているとの事でした。

また、東海環状自動車道がつながった場合には、インターチェンジアクセス道路が整備され、ルート全体で大幅な時間短縮が想定され、輸送コストの削減や従業員の確保がしやすくなる等の効果が期待されるとの事でした。

続きまして、地域拠点へのアクセス向上についてです。

いなべ市役所員弁庁舎と大安庁舎が員弁川を挟んで立地しており、三笠橋の渋滞でアクセスしづらい状況にあります。大安インターチェンジアクセス道路の整備により、員弁川を渡る新たなルートが出来て所要時間も短縮する事から、員弁川で分断された地域や拠点間のアクセス向上が期待されます。

続きまして、安心・安全の確保についてです。

現国道 421 号では、平成 27 年から現在までの 42 ヶ月間に、29 件の交通事故が発生しており、うち死亡事故も 1 件発生しています。大安インターチェンジアクセス道路の整備により国道 421 号に集中している交通が分散され、交通事故の減少が期待されます。

続きまして、災害時のネットワーク強化です。

大安インターチェンジの周辺には、防災拠点となる市庁舎が立地しています。

いなべ市防災計画において当該地域の第 1 次防災拠点に定められている、桑名地域防災総合事務所や陸上自衛隊久居駐屯地との緊急輸送ネットワークとして東海環状自動車道が用いられる事が予想され、大安インターチェンジアクセス道路の整備により、災害時のネットワークが強化されます。

また、いなべ市が新たに整備を進めている北勢インターチェンジ周辺の防災拠点へのアクセス

性も向上し、災害時のネットワークが強化されます。

続きまして、地元の意向について説明致します。

今年の8月に三重県市長会から提出された三重県への要望では、国道421号大安インターチェンジアクセス道路の早期完成が要望されています。

続きまして、コスト縮減について説明致します。

まず、主要構造物として橋梁を1橋計画していますが、耐候性鋼材を使用し、塗装費用を縮減しています。

また、道路法面の一部に張コンクリートを行い、草刈りに要する維持管理費を縮減しています。

更に、道路の盛土材については、他工事との調整を図り、購入土を用いず他工事で発生する建設発生土を使用し、コスト縮減を図っています。

最後に代替案の可能性についてご説明致します。

A案は既存の国道421号を拡幅するルート、B案は計画ルート案で、既存家屋への影響等をもとに2つのルート案を比較したところ、A案については補償物件が多く地域に与える影響が大きいことから、計画ルート案であるB案を最適ルートとして採用したところです。

以上、三重県公共事業再評価実施要綱第3条の視点を踏まえて評価を行った結果、同要綱第5条第1項に該当すると判断されるため、当該事業を継続したいと考えています。

説明は以上です。ご審議の程よろしくお願い申し上げます。

(副委員長)

それでは委員の皆さんに、この評価が妥当であるかということでご質問等、ご意見よろしくお願い致します。

(委員)

非常に大雑把な質問なんですけど、大安インターチェンジが平成30年にできますね？

(桑名建設事務所)

はい

(委員)

先程とは違うのかもしれませんが、スタートが平成24年からですけれども、やっぱり平成30年に間に合わせた方がいいと言う風には思うのですが、それは当初計画ではなかなか難しいということで36年迄の工期設定されたのでしょうか？

(桑名建設事務所)

平成30年が非常に難しいところなのですが、36年度になりますと、その先の北勢インターも

開通するというので、今回の事業は北勢インターの開通で交通量も増えるということでそこに向けて、なんとか完成するように事業期間を設定しています。

(委員)

それに関して、事業費の進捗状況が事業全体で今 15%なんですけども、これは用地の取得にかなりかかっているのだからこういう状況なのか、その辺りの状況を教えていただきたいと思います。

(桑名建設事務所)

説明のとおり、事業費ベースで 15%、用地ベースで 49%ですけど、今年から個別補助と事業として、国に採択されまして、今年から本格的に事業費が付いてくる形になり、それまでは、交付金事業と言う形で別名でやっております、その時のペースでいくと、この 49%と言うのはほとんど順調そのものでございました。だから特に昨年度まで、てこずったということではございません。

(委員)

あの、予定どおりの進捗状況ということで延長する事なく終わりそうだと言う感じでよろしいですか？

(桑名建設事務所)

そう言われると、この 36 年度目標って言うのは非常にスケジュール管理をきちっとすると言う状況は変わってませんが、そういう厳しさはあります。決して余裕を持った事業期間ではございません。

(副委員長)

他にいかがでしょうか？

(委員)

非常にテクニカルな質問で恐縮なんですけど費用対効果分析の所で時間価値原単位ですね、1 分あたり 45 円と言う単価、と仰っておられましたけども、これは地域によって変わるんですかね、場所によってその単価は変わってくるのでしょうか？

(桑名建設事務所)

これはマニュアルによって一律決められている値になります。

(委員)

全国一律？

(桑名建設事務所)

はい。

(委員)

そうですね。あの通常多分ですね、時間価値原単位と言うのは大体所得に比例するって言う風に言われているんですね。そうすると所得かなり違いますんで、でもマニュアルでそうなるんだっただろうがない、わかりました。ありがとうございます。

(副委員長)

他、いかがでしょうか？

(委員)

ちょっと私の勘違いと言うか理解出来てないのかも知れないですけども、この三笠橋南詰交差点の交通量の変化で、今回の道路が出来ても渋滞は変わらないんじゃないかと言う、前回の指摘に対してのお答えを頂いているんですけども、南側に向かう道路の1つが4車線になっても、何て言うかその他の所の車線数が変わらなければ、勿論渡る箇所が増える事によって橋下の交通量が減ると言うのは理解出来るんですけども、何か一方方向だけが4車線になっても後の所で詰まってしまうみたい事があったりはしないんですかね？

(桑名建設事務所)

これについてですが、将来ですね、東海環状が出来てきて大安インターがここに出来るということで、1つはここに目指す車が基本的にこの421号に集中してしまうということでこれを分散させる意味でも、今回の大安インターアクセスチェンジ道路と言うのを作っておるんですけども、また、インターから降りてくる車もありまして、こちらが今の推計を見ますと、どちらかと言うと、三笠橋の方に曲がっていく車が多いということで、この区間も4車線化で広げてやらないと、降りた車で渋滞してしまうということでこの区間を4車線化する計画しています。

(委員)

なるほど、その付近が一番、降りてこっちに向かって行く所がさばれば、大丈夫だろうと言うことか。

(桑名建設事務所)

はい。そう考えています。

(委員)

わかりました。

(副委員長)

他、いかがでしょうか？

(委員)

コスト縮減ですね、いくつか、3つくらい、耐候性鋼材を使ったりコンクリートを張コンクリートにしたりとか提案されてる訳ですけども、これって具体的にいくら位ですね縮減されている物なんでしょうか？教えて下さい。

(桑名建設事務所)

主に概算になるんです、まず耐候性鋼材については、概ね50年間でおよそ2,600万円程縮減されると考えています。また、張りコンクリートについては、およそ縮減額3,000万強ぐらい、そして盛土についてはこちらも購入せず全て流用出来たと仮定すると、約1億2,000万ぐらい縮減出来ると考えています。

(委員)

それは、それぞれ当初はそういう形では無かったということなんですか？例えば橋の塗装などは別の塗装、耐候性鋼材を使って無かったってということ、それを想定、当初の事業費でみてたものをこれに替えるということによってコスト縮減を図ってるってということではないんでしょうか？

(桑名建設事務所)

今回、当初の設計において一応耐候性鋼材使うということで今の事業費をはじいている。

(委員)

そうするとコスト縮減と言えるんですか。

(桑名建設事務所)

計画段階で、コスト縮減のために耐候性鋼材を採用すると言うのはちょっとおかしな言い方だったんですけども。

(委員)

最初の計画時点でコストを縮減する努力をしましたよ、と、その事業を進めていく中で更にコスト縮減する所って言うのは、特に今は無いんですかね？

(桑名建設事務所)

建設発生土なんですけど、こちらについてはその時に、他の工事土が出ない事には流用は出来ませんので、当初は基本的には購入土って言う考え方で、工事をやりながら調整がつけば流用していく様な形になります。

(委員)

わかりました。

(副委員長)

他、いかがでしょうか？

私の方からもう1点、これと直接関係無い最後の代替案の可能性って言う所ですね、さっきの交差点の話でここへ付けるより、ここの交差点の所へ直に付けた方が交通渋滞含めてないのかなと思うのですが、ただ周辺状況とか橋の長さとかコストの兼ね合い考えるとB案とか出てきたんだと思うのですが、この辺りここへ付けるかここへ付けるかって言うのは、B/Cの中の交通量とかなんとかの中で評価されてるのかされてないのか、付ける時に、道路考える時にその辺りいかがでしょうか？

(桑名建設事務所)

このB案を立案する中にもですね、細かい所で少し上を通った方がいいのか下を通った方がいいのか、細かい検討をしており、その中で経済性とかを考慮して今B案の計画が出来てますもので、現在これに基づいて交通量推計の方してますもので、それ以外の分析結果が無いような状況です。

(副委員長)

当初の案の時には、そこまで考えられてないですかね。その辺りどうなのかなと思って。これって直接関係ないんですけど、通常道路考える時にどうなのかなって、今さっきから交通量緩和のためって言うんだったら、作る時点からその辺り交通量は、はけ方を当初から目論んどけばここへ付けれる、こっち付けた方がいいのかなと、ふと思ったんですけど

(桑名建設事務所)

ここには映って無いんですけども、この先に市道の方がありまして、市との調整とか色んな兼ね合いで、現在ここにタッチしている様な状況になります。

(副委員長)

あまり関係ない話しでした。他いかがでしょうか？  
どうもありがとうございました。

(副委員長)

それでは、次17番の道路事業、北勢多度線のご説明をよろしくお願い致します。

## 17番 道路事業（主要地方道 北勢多度線（阿下喜））

（桑名建設事務所）

道路事業 17 番北勢多度線の再評価について説明致します。

まず、今回三重県公共事業再評価審査委員会に諮る理由についてご説明致します。

本事業は社会資本整備総合交付金事業として平成 28 年度から事業を進めてまいりました。

平成 30 年度、本事業が交付金事業から個別補助事業に採択され、事業評価の実施が必要になりました。三重県公共事業再評価実施要綱上の扱いとしては、第 2 条の 4 社会経済情勢の急激な変化などにより、再評価を実施する必要性が生じた事業に基づくものとして、実施致します。

最初に、当該路線の概要について説明致します。

図にピンク色の線で示した北勢多度線は、三重県いなべ市から三重県桑名市に至る、延長約 14 km の主要地方道です。また、当該地域には、東海環状自動車道の整備が進められており、今年度末には東員インターチェンジから大安インターチェンジ間、平成 36 年度には大安インターチェンジから北勢インターチェンジ間が開通予定となっており、更なる交通量の増加が見込まれています。当事業区間は、赤線で示した箇所、国道 306 号の鎌田交差点から平成 36 年度に開通予定である東海環状自動車道の北勢インターチェンジを結ぶ区間に位置しています。

続きまして、事業区間の状況について説明致します。

北勢多度線は国道 306 号との接続点である鎌田交差点を起点に交通渋滞が発生しています。また、交差点の交差角が鋭角であり直進・右折の区別がつきにくいいため、交通事故が多発しています。今後北勢インターチェンジが接続されると、交通量の増加が見込まれ、交通渋滞の悪化や交通事故の増加が懸念されます。また、インターチェンジ周辺には防災拠点やいなべ市新庁舎の建設が進んでおり、有事の際にはこれら拠点への円滑なアクセス確保が重要になります。

続きまして、事業の目的を説明致します。

大きくは交通渋滞の緩和と災害時のネットワーク強化の 2 点が挙げられます。

1 つ目の目的の交通渋滞の緩和ですが、鋭角交差点である鎌田交差点を起点とした渋滞が発生しており、北勢インターチェンジの開通により見込まれる交通量増加への対応を図ります。

2 つ目の目的の災害時のネットワーク強化ですが、東海環状自動車道の北勢インターチェンジと防災拠点とのアクセスを向上させる事により、災害時のネットワーク強化を図ります。

続きまして、事業内容について、説明致します。

示している図は、事業区間周辺で赤色が事業区間を示しており、北勢インターチェンジのアクセス道路として交通量の増加が見込まれるため、それに対応するための 4 車線拡幅と、国道 306 号に鋭角に接続している鎌田交差点の改良を行います。事業期間は平成 28 年から平成 32 年度まで、全体事業費は 7 億円です。

続きまして、事業の進捗状況について説明致します。

平成 29 年度末の事業進捗率は事業費ベースで約 46%、うち工事が 42%、用地補償が 94%です。これまでに、鋭角交差点であった鎌田交差点の改良を、今年度の 6 月までに行い、暫定供用しています。引き続き工事を進め、平成 32 年度末の完成を予定しています。

続きまして、事業を巡る社会情勢の変化についてご説明致します。

東海環状自動車道は、平成 29 年度に新四日市ジャンクションから東員インターチェンジが開通し、今年度中に東員インターチェンジから大安インターチェンジ間、平成 36 年度に大安インターチェンジから北勢インターチェンジ間が開通予定となっています。更に、今年度末には新名神高速道路の新四日市ジャンクションから亀山西ジャンクションまで開通し、高速道路のネットワークが充実します。また、いなべ市では近年企業の新規進出や事業拡張が進んでいます。そのため、インターアクセスの強化となる本事業の必要性は一層高まっています。

それでは、北勢多度線の費用対効果分析の具体的な算出について説明致します。

まず、費用対効果分析の便益の算出については、北勢多度線の整備を行わない場合「整備なし」の場合と、整備を行った場合「整備あり」の場合のそれぞれの将来交通量を推計します。

整備なしの場合の交通量は、1 日あたり 16,500 台となります。整備ありの場合は、2 車線から 4 車線へ拡幅される事により 600 台増加し、事業区間の将来交通量は 1 日あたり 17,100 台の推計結果となっています。

続きまして、走行時間の算出です。

整備なしの場合は、渋滞等の影響により当該区間の通過に約 1.4 分かかっていました。2 車線から 4 車線に拡幅される事により走行速度が向上し、走行時間が約 1.0 分となり、約 0.4 分の短縮が出来ます。これらの結果を元に、便益を算出します。

なお、3 便益の内、便益の 1 番大きい走行時間短縮便益のみの説明とさせていただきます。

走行時間短縮便益は、整備なしの場合の走行時間費用と、整備ありの場合の走行時間費用の差となります。

走行時間費用は、車種別の交通量、走行時間、車種別の時間価値原単位を掛け合わせたものです。

時間価値原単位とは、自動車 1 台の走行時間が 1 分短縮された場合の時間の価値を貨幣換算したものです。なお、実際は車種毎に計算を行っていますが、ここでは計算内容が分かりやすいように、全てが乗用車であると仮定して説明致します。

北勢多度線の整備なしは 16,500 台で、走行時間は 1.4 分でしたが整備ありの場合は交通量が 17,100 台で走行時間が 1.0 分に短縮され、走行時間短縮便益は 1 年間当たり 0.99 億円となります。全ての路線の転換について車種別に算出すると、1 年間当たり約 1.5 億円となります。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と整備ありの場合の差により算出しています。

費用対効果分析の結果ですが、まず費用について説明します。

建設に係る費用は 6 億 5,000 万円です。供用後 50 年間の維持管理費は 4,000 万円で、合計 6

億 9,000 万円です。これを基準年である平成 30 年の現在価値に換算すると、6 億 7,000 万円となります。

次に便益です。

供用開始初年である平成 33 年の単年便益は、走行時間短縮便益の 1 億 5,000 万円などを合計した 1 億 6,000 万円です。これを 50 年分集計し、費用と同様に平成 30 年の現在価値に換算すると 30 億円となります。

以上より、便益 30 億円を費用 6 億 7,000 万円で割った結果、費用便益比が 4.5 と 1.0 を上回る事から、費用を上回る効果が発現できると考えています。

続きまして、費用便益分析の感度分析について説明致します。

感度分析とは費用便益分析の結果に影響を及ぼす要因が変動した場合に、結果にどれ程の影響を及ぼすかを把握するものです。影響要因としてスライド中段に示す計画交通量、年度別事業費、事業期間の 3 つがそれぞれ  $\pm 10\%$  を変動した場合を分析します。感度分析の結果と致しましては、各変動要因いずれにおいても費用便益比が 1.0 を上回っていますので、北勢多度線の事業の妥当性を担保しているものと考えます。

ここで前回概要説明の際にご質問いただきました、将来、北勢インターチェンジが出来る事により、北勢多度線の交通量がどう変わるのかという事について説明させていただきます。

現況北勢多度線には、1 日当り 14,200 台の交通が流れています。北勢インターチェンジの整備により、北勢インターチェンジを利用して東海環状自動車道へ乗り降りする交通が北勢多度線を通るため、北勢多度線の交通量は 1 日当り 16,500 台に増加します。更に、北勢多度線を 2 車線から 4 車線へ整備する事により、北勢多度線の交通量は 1 日当り 17,100 台に増加します。

続きまして、その他の効果について説明致します。

まず地域拠点へのアクセス向上についてです。事業区間付近には災害医療拠点である、いなべ総合病院があり、また緊急避難場所、防災拠点、いなべ市新庁舎など地域拠点となる施設の整備が進んでいます。事業区間が整備される事でこれら拠点へのアクセスが向上します。

続きまして、災害時のネットワーク強化についてです。

いなべ市防災計画において、桑名地域防災総合事務所や陸上自衛隊久居駐屯地は当該地域の第 1 次防災拠点に定められています。

災害時にはこれら第 1 次防災拠点や各地域の庁舎などへのアクセス機能の確保が重要です。北勢多度線の整備により、東海環状自動車道へのアクセスが向上し、災害時のネットワークが強化されます。

続きまして、地域産業の活性化についてです。

北勢インターチェンジ周辺には、多くの企業が立地しています。

北勢多度線の整備により、鎌田交差点を起点とする渋滞が解消する事で、北勢インターチェンジへのアクセスが向上し、周辺に立地する企業の活動を支援します。北勢インターチェンジ周辺

の企業にヒアリングした結果、次のような声がありました。

改良前の鎌田交差点は国道 306 号に鋭角に接続しており、大型車にとっては通行しづらい交差点でしたが、現在は改良され利用しやすくなったとの事です。また、従業員の多くはいなべ市や桑名市から通勤しており、鎌田交差点の渋滞が緩和された事で通勤時間が短くなり、楽になったとの事です。

続きまして、安心・安全の確保についてです。

事業箇所の北勢多度線は、阿下喜小学校の通学路となっています。阿下喜小学校へのヒアリングによると、整備前には歩道が狭く、児童の登下校時には注意が必要でしたが、整備後は歩道が広くなり、児童の安全確保に効果があると実感しているとの事でした。また、交差点改良を行う前の平成 25 年から平成 30 年までの 5 年間に鎌田交差点内では物損事故を含め 40 件の事故が発生しておりました。いなべ警察署へのヒアリングによると、鎌田交差点が改良された 6 月以降、地域住民の方から警察署へ交差点が改良されて良くなったとの声が多く寄せられているそうです。

続きまして、地元の意向について説明致します。

今年の 8 月に三重県市長会から提出された三重県への要望では、主要地方道北勢多度線の早期完成が強く要望されています。

続きまして、コスト縮減について説明致します。

道路路面の一部に張コンクリートを行い、草刈りに要する維持管理費を縮減します。また、道路の盛土材については、他工事の調整を図り、購入土を用いず他工事で発生する建設発生土を使用し、コスト縮減を図っています。

最後に、代替案の可能性について説明致します。本事業は交通量増加に対応するため、現道を 4 車線に拡幅するものであり、他に代替案はありません。

以上、三重県公共事業再評価実施要綱第 3 条の視点を踏まえ再評価を行った結果、同要綱第 5 条第 1 項に該当すると判断されるため、当該事業を継続したいと考えています。

説明は以上でございます。ご審議の程よろしくお願い申し上げます。

(副委員長)

それでは委員の皆さん、この評価が妥当かどうかにつきましてご意見、ご質問等よろしくお願ひ致します。

(委員)

事業区間だけ 4 車線化されるという事ですが、例えばその先の何て言うんですか、右側 2 車線のままということですね、すごい渋滞が発生するかと思うのですが、その辺の見込みはどのようにされているのでしょうか？

(桑名建設事務所)

この事業の性質上4車線化と言っておるんですけども、メインとしてはですね将来ですねここに北勢インターチェンジがタッチしてくると、先程、いなべの新庁舎が出来るという事で、ここにアクセス道路、市道107号線が、今後接続してくる予定で、現在片側1車線道路ですと、どうしてもこの右折等で渋滞が発生してしまうということで、今回この交差点改良をつなげていて、この区間だけ4車線化するというイメージで、ちょうど東名阪の四日市インターチェンジを降りたあたりが4車線になっているかと思いますが、それと同じような整備になります。

(委員)

わかりました。おもに右折用のレーンを？

(桑名建設事務所)

そうです。その意味合いが特に強い事業になります。

(副委員長)

他、いかがでしょうか？

(委員)

その他の効果の、周辺の小学校の児童たちの交通とかの安全・安心って非常に重要な事だと思うのですが、ここに書いてあるような事故の発生が減るだろうとかそういうことってというのは、その前の費用対効果分析の中での交通事故減少便益には入ってないのですか？歩行者の事って言うのはこういう計算には入ってないのですか？

(桑名建設事務所)

一応、マニュアルの計算上は車だけで歩行者って言う観点はありません。ですのでここでその他の効果という事で上げさせて頂いています。

(委員)

おそらく、地元の住民の人達にとっては極めて重要な所でB/Cには入ってこないけれども、その他の大きな効果として上げられると言うような理解ですね、じゃあ。はい、わかりました。

(副委員長)

他、いかがでしょうか？

(委員)

ちょっと今回の図面でも結構です、この地点の改良の事を、教えて欲しいんですよ、これが多分昔の交差点ですかね、赤い所を変えたということで、鋭角を少し改良されたという事ですかね、それともう1つちょっと今の図面でちょっと気になったんですけども、もう1本ここにこう道

が走ってるじゃないですか、これって昔はここにまた同じように交差点があったんですかね？これ、後はどう言う処理をされてるのかって言うのを伺いたいたいんですけども

(桑名建設事務所)

こちらの細い市道については今回の事業に合わせて車の方は通行止めさせていただくということで地元のご理解も得られています。

(委員)

袋小路みたいに使うんですね

(桑名建設事務所)

そうですね、はい

(委員)

なるほど、道路の鋭角になるものは今赤い所で、少し緩和されて、交差点で直線だって事ですか？

(桑名建設事務所)

そうです、はい

(委員)

分かりました、ありがとうございます。

(副委員長)

他、いかがでしょうか？

この図面で結構なんですけど、このインターチェンジが出来て、この点々がその道路ですか？

(桑名建設事務所)

これがインターチェンジから県道へ降りる道路です。

(副委員長)

降りる道路ですね、こちらに市道がある？

(桑名建設事務所)

今後出来てくる予定です

(副委員長)

これから作る？

(桑名建設事務所)

はい。

(副委員長)

この道路の意味はどういうこと、これインターチェンジやけども、ここまで料金所で、高速道路って意味ですかね？

(桑名建設事務所)

そうですね、この辺りに料金所が出来るような予定してます

(副委員長)

ああなるほどね、下を市道がこの方に向かって

(桑名建設事務所)

そうですね、市道がちょうど高速の上をくぐるような形で

(副委員長)

上を通るの？

(桑名建設事務所)

はい

(副委員長)

なるほど。関係ない事は結構です。ありがとうございます。

他、いかがでしょうか？

あの評価するのに最初の何 100 億と 7 億ですよ、その辺の当然公共事業として評価する上で同じレベルで考えないといけないと思うのですが、7 億での効果って逆に言うと凄いなだなどという気もするし、その辺り B/C の中でどう見るかって言うのはあると思うのですが、その辺り事業されててですね、今後この後続く様な道を広げていく必要もあると思うのですが、なんか細かい所細切れでやるか、ドバっとでかいのやるかって言うのはあると思うのですが、その辺りやられててどう言う考えを持たれているのかな、ちょっと伺いたいなと思ったのですが。

(桑名建設事務所)

この B/C って言う数字にしてしまうと、計算手法と言うのがありまして、それに基づいてやるしかありませんもので、我々直感としてたとえ B/C、1ギリギリ超える様な事業でもやっぱその他の効果、そう言う所でもっと大きな効果があるような感じの事業もありますし、その逆もあつたりと、その辺は一概には言い難い所です。

ちょっと、答えになってないので申し訳ないですけど。

(副委員長)

事業やった時に、細切れで一杯出すのか、ドバっとやる方が良いのか、その辺り事業やられてどうかなって言うのちょっと伺いたいなと思ったのですが。それはもう何とも言えないんですかね？公共事業やっていく中で長期間に渡って、特に道路事業なんて、物凄い時間かけてやってる道路もありますよね、区間毎に分けながら細かくやっていって地域にどんどんどんどん還元していくってやり方もある、それがこれに近いのかなと思うのですが、その辺りドバっと出すのか、細切れでやるのか、特にこれ細切りでやられていて効果だけここ見ましようって言う様なやり方だと思うのですが、その辺りのやられている方のご意見伺いたいなと思ったのですが

(桑名建設事務所)

その道路の性質にもよるんですけども、やはり効果が出るのであれば、少し短い区間でも一旦そこを供用させて、早く効果を発現していくってのが大事なかと考えています。

(副委員長)

あんまり関係ない話しかも知れないのですが、ちょっとそう言うの伺いたいなと思ったのです。すみませんでした。

他、いかがでしょうか、よろしいでしょうか。そうしましたらどうもありがとうございました。それでは、1番目の農業農村整備事業の説明をお願いします。

## 1 番 農業農村整備事業（大潟地区（鳥羽 173））

（農業基盤整備課）

農業農村整備事業 1 番、大潟地区鳥羽 173 の再評価結果につきましてご説明させていただきます。

大潟地区は熊野灘に面した鳥羽市浦村町にあり、リアス式海岸の一部を形成しています。図面の赤い格子は農地海岸の位置を示しており、丸で囲んでいる箇所が大潟地区鳥羽海岸 173 を示しています。

次に大潟地区の概要です。

この航空写真では海岸の入り江の奥に山林に囲まれた農地が点在し海岸堤防により防護されている状況が分かります。

続きまして、現在の背後地及び事業着手時における既設堤防の状況について説明させていただきます。

図中の丸付き数字は次ページで出てくる背後地の営農状況と水産物加工処理場の位置を、また、丸付きのアルファベットは事業着手時における既設堤防の状況を確認した位置を示しています。これは背後地の水田と水産物加工処理場の写真です。水産物加工処理場とは、使用済みの牡蠣殻を粉末に加工し土壌改良材として製造している工場で、鳥羽市開発公社が運営しています。

続きまして、事業着手時に確認した既設堤防の老朽化の状況です。

a はひび割れの写真です。堤防表面部分で 3 c m 程度のひび割れを確認しています。

b は沈下の写真です。目地の部分で 10 c m 程度のズレがあります。

c は堤防基礎付近で空洞化している状況です。

続きまして、浸水想定区域図になります。

老朽化により既設堤防の機能が低下し、30 年に 1 回程度の頻度で発生すると推定される高潮による浸水想定区域を水色で着色しています。次に事業の目的についてご説明致します。

本地区の海岸堤防は、伊勢湾高潮等対策事業により築造されましたが、築 50 年余りが経過し老朽化によりひび割れ等が見られ、堤防の機能が低下しています。今後、更に老朽化が進行し堤防の損傷が著しくなれば背後地への浸水が発生する恐れがある事から、堤防の老朽化状況を調査し、その調査結果に基づき堤防の改良を行う事で、堤防機能の強化を図る事により背後にある資産を守る事を目的としています。

地区の概要でも少しお話させていただきましたが、本地区の全体事業計画についてご説明致します。

全体事業費は 5 億 2,600 万円、堤防工 522m の改良を行っています。また、堤防の老朽化が進んでいる箇所から優先的に改良を行い、平成 29 年度時点で 272m が整備済みとなっています。平成 30 年度以降の残事業量は 250m です。

続きまして、本地区の標準断面図について説明させていただきます。

図面に向かって右側に既設堤防を点線で示しています。この既設堤防の前面に鋼矢板を打設し、既設堤防と鋼矢板との間には盛土を行いその上部には天端の洗掘を防止するために水叩き工を施工します。また鋼矢板前面には、堤防の安定を図るために捨て石を設置しています。

続きまして、再評価の実施について説明致します。

本地区は、平成 20 年度に事業着手し事業開始から 10 年が経過していますが、なお継続中の地区であることから、三重県公共事業再評価実施要綱第 2 条 2 の規定に基づき再評価の対象事業となりました。また、同実施要綱第 3 条に基づき表記の 5 項目について再評価を行います。

まず、事業の進捗状況について説明します。

事業量と事業費の 2 項目について整理しました。

表の左側、整備延長ベースでの進捗は全体延長 522m に対して平成 29 年度迄に 272m を施工済みであり進捗率は約 52% となります。また、事業費ベースでの進捗は、全体事業費 5 億 2,600 万円、平成 29 年度迄に 3 億 2,300 万円を執行しており進捗率は約 61% となります、本年度は 8,000 万円の予算で 110m の整備を予定しており、今後も同程度の予算を確保しながら平成 32 年度に事業完了を予定しています。

再評価の 1 つ目、事業の進捗状況について説明させていただきます。

これは整備前後の対比写真です、左側が既設堤防、右側が整備後の堤防になります。

次に、社会経済情勢の変化につきましてご説明します。

航空写真でも分かるように緑色で着色された農地を初め、事業採択時の平成 20 年度から平成 29 年度の間で背後地の利用状況は変わっておらず、事業採択時と同様背後地を守るための堤防は必要です。

次に、事業採択時の費用対効果分析の要因の変化地元意向の変化等について説明させていただきます。

こちらの図の着色部分は浸水対象となっており、緑色が水田、赤色は事業所、水産物加工処理場です、黄色が雑種地を示しています。本事業を実施しない場合に想定される浸水区域を表しています。事業の実施により浸水被害が軽減される効果の算定に利用します。

次に、費用対効果分析における年平均便益効果になります、一般資産防止効果では当初 1,443 万円、再評価時 1,272 万 4,000 円となり、170 万 6,000 円の減額となっています。

公共土木施設防護効果では当初 2,597 万 5,000 円、再評価時 2,290 万 3,000 円となり、307 万 2,000 円の減額となっています。

公益事業等効果では当初 43 万 3,000 円、再評価時 38 万 2,000 円となり、5 万 1,000 円の減額となっています。

便益額合計としましては、当初 4,083 万 8,000 円、再評価時 3,600 万 8,000 円となり、483 万円の減額となっています。

次に、費用対効果分析結果になります。

評価対象期間は事業期間プラス 50 年です。費用 C につきましては当該事業の整備費及び維持管理費になります。便益 B につきましては浸水防護便益で、堤防崩壊による浸水から背後地の資産を守る事による便益を表しています。

今回再評価時は、便益 B は 6 億 8,770 万円、費用 C は整備費 5 億 3,900 万円、維持管理費 4,700 万円の合計 5 億 8,600 万円、B/C は 1.17 になります。

当初評価時は、便益 B は 7 億 2,110 万円、費用 C は整備費 3 億 1,720 万円、維持管理費 2,960 万円の合計 3 億 4,680 万円、B/C は 2.08 でした。

平成 30 年度の再評価時の見直しにかかる主な額の変化について説明します。

年平均便益額につきまして、治水経済マニュアルによる資産額等基礎データの見直しにより年平均便益 4,000 万円から 3,600 万円となっています。基礎データの見直しの箇所が、農作物価格、産業分類別事業所従業者 1 人当たり在庫資産評価額などになります。

便益 B につきまして、年平均便益額の減少により便益額の減少、費用 C につきまして設計変更及び労務費単価上昇による工事費の増加になっています。主な理由と致しましては、矢板約 400 枚の施工にかかる地質調査において、基礎地盤が当初の想定よりも深い位置になった事による矢板長の増、平均で 5m から 15m に長くなった事に伴う工事費の増です、スライドの黄色着色箇所が矢板長の増にかかるイメージになります。

次に、地元の意向について説明させていただきます。

農家の方々の高齢化が進んでいるものの、ほ場整備が行われた農地である事から、ここの農地を購入する他の集落の人もいる状況です。また、既設堤防のひび割れ等老朽化が進んでいる事から早急に堤防の改良を望まれています。次の図面で詳しく説明させていただきます。

ここでは、9 月 11 日の第 2 回審査委員会での概要説明時におきましてご質問頂いた、背後農地における営農の現状や、今後の見通しについてご説明させていただきます。

図面の緑色で囲んでいる箇所は主に兼業農家が稲作を行っています。紫色は現在地元農家の皆様のご協力をいただき、工所用仮設道路として借地させて頂いている箇所です。

現在は営農に支障があるため、耕作は一旦休止していますが事業完了後は営農を再開する予定となっています。赤枠については鳥羽市内に住んでいる担い手農家の方が、農地を取得し今後営農に取り組んで行くとの事です。また、中間管理機構の活用等様々な制度を活用し、担い手の農家の方々の参入を促すなど、更に農業経営の拡大を図る取り組みも始まっています。

引き続き浸透、連携を図りながら農地の活用を図って行きます。

次に、事業の進捗見込みについて説明させていただきます。

平成 30 年度は整備延長 110m、事業費は 8,000 万円です。31 年度では 80m、7,000 万円、32 年度では 60m、5,000 万円と予定を計画しており平成 32 年の完了に向けて事業を進めて行きます。

最後に、コスト縮減の可能性と代替案の可能性についてです。

設計時に3タイプの候補について施工条件やコストについて比較検討を行い、構造形式を決定しています。

自立矢板式は、海側仮締切が不要で工事費が安価となります。

傾斜型コンクリート被覆式は工事箇所をドライな状態で施工する必要があるため、海側に仮締切が必要となります。また、海底の地盤改良を行うため、多くの濁水の発生が懸念されます。

緩傾斜コンクリート被覆式護岸についてもドライな状態で施工する必要があるため、海側に仮締切が必要となります。これらの比較により最も経済的な矢板工法を採用しています。また、施工時において地盤状況を事前に把握するために矢板の試験打設を行い、各地盤に応じた効率的な施工を行っています。

今後も引き続きコスト縮減を図りながら早期の事業完了を目指して事業を進めていきたいと考えています。

以上で説明を終わらせていただきます。ご審議のほどよろしくお願い致します。

(副委員長)

委員の皆さん本評価が妥当であるか、ご意見、ご質問等お願い致します。いかがでしょうか？

(委員)

地元の意向を詳細にご報告頂いて有り難うございます。意向は、意向はよく分かるのですが、現状でこの場所は例えば農業で言えば農業振興地域であったりですね、或いはこう農業のいわゆる耕作放棄地が無いってことは確認されておられるのでしょうか、意向は分かるのだけど、例えば意向ってのは結構あの3年経ったら変わるって事もあり得ると思うのですね、その辺の今迄の実態はどうだったのかって言うのと、農業農村整備事業ですのでその要件にはなってるんじゃないかと思うのですけどね。

(農業基盤整備課)

ご質問いただきました点につきまして説明させていただきます。

鳥羽市が保管している図面などで、資料を確認したところ、事業実施区域におきましては、農業振興地域として、指定されている状況でございます。先程、説明させていただきましたけれども、担い手の農家の方が農地を購入されたエリアは、農振農用地で、農業を持続的に取り組んで行くために、農業用の土地として確保すべき土地として指定されています。事業実施区域におきましても、雑種地等が少し見られるので、農振農用地ではない部分も一部ありますけれども、全体的には、農振農用地として整備指定をされているという状況でございます。

(委員)

耕作放棄地のような状況はまったく今の所は現況無いということですかね。

(農業基盤整備課)

当然農家の方の高齢化ということもありますので、例えば1年間はやむなく休耕という状況は、現場においても少し見られますが、基本的には背後農地で農業を持続的に取り組んでいくことを

確認しています。

(委員)

わかりました。

(副委員長)

他、いかがでしょうか？

(委員)

堤防のですね、整備される範囲なんですけども、3枚目の航空写真を見せていただくと、北側の方のですね、一部、この部分、この部分が整備範囲に入ってないですけども、これはどうして入ってないのかと言うその理由を教えてくださいたいのと、それからこちらの部分、ここはなんか農地が広範囲にあるのですけど、こちらは特に無さそうですが、そちらを整備されてるって言うその理由を教えてくださいたいんですが。

(農業基盤整備課)

ご指摘いただいた部分につきましては昭和55年から57年位だったと思いますが既に改修しており老朽化が進んでいないので今回の事業の対象にはしていません。次にご指摘いただいた箇所については、背後地は農振農用地にはなっていませんが、果樹がまばらに生えた農地となっているため農地海岸となっており、海岸施設に老朽化が見られました。この老朽化した施設が崩壊すると、先に指摘いただいた部分の背後農地に影響があるので改修しています。

(委員)

はいその時に、先程のこちらの部分ですけどここはまあ農地があるということですけども、先程、浸水想定区域の所には入ってないということですけども、そこまでやる必要があったのかどうかということなんですね、それをちょっと。

(農業基盤整備課)

農振農用地域にはなっていないので今回の浸水想定区域には入れておりませんが、背後に農地があるので事業を実施しています。

(委員)

えっと、こちらの部分ですけどね。

(農業基盤整備課)

左側の方から浸水してですね、その広く右の方へ影響を及ぼすってということも考えられますので一体的に整備しようと、そういった状況です。

(委員)

地形がこう高くなって言う話ではないんですか、同じようなレベルということですね、わかりました。あと、ついでにお尋ねします、今回コストを色々比較、工法を色々比較して矢板を使うと言うような事ですけれども、これについて耐久性とかですね、その辺は問題ないでしょうか、サビとか長期的な視点に立って後々こうメンテナンスかかるとかですね、腐ってしまうとか早くやり変えないといけないとかそういったコンクリートを採用せずにスチールを採用された、それはその耐久性の面については心配ないのかどうかということをお教えいただきたい。

( 農業基盤整備課 )

耐久性については潮位の影響する部分が問題になってくると考えていますが、その部分については重防食を実施しているので問題ないと考えています。

( 委員 )

B/C で 50 年間、それは特にそのようなメンテナンスも必要なく、このままずっと使い続ける事が出来ると言う認識でよろしいでしょうか。

( 農業基盤整備課 )

維持管理費を費用対効果の中に計上しており、維持管理は必要だと考えていますが、50 年間の耐久性はあると考えています。

( 委員 )

わかりました。

( 副委員長 )

他いかがでしょうか。

B/C が 1.17 に下がって、工事費が増えたということが 1 つと、それから維持管理費が増えたということなんですけど、矢板長伸びたから、維持管理費の増えた理由は何でしょうか？

( 農業基盤整備課 )

維持管理費は事業費に率を掛けてコストを出すように指針ではなっているので、費用が上がってくると必然的に維持管理費のコストも上がってます。

( 副委員長 )

費用が上がった理由は、平成 20 年当時に液状化等々に対する評価が十分今の基準と違ってたということが一番のベースになってるのですか、それとも先程言われた当初の見積もりと言うか、ボーリングデータの見方がってどっちでしょうか。

( 農業基盤整備課 )

当初計画のボーリングデータは近隣のボーリングデータでありピンポイントのボーリングデータではない。リアス式海岸であり実際ピンポイントのボーリングデータは近くといえどもかなり違い

ます。

(副委員長)

はい、どうもありがとうございます。他いかがでしょう。

そうでしたら、ここで一旦休憩はさみまして、只今審議しました事業について委員の方で意見をまとめさせていただきたいと思います。

35分に再開ということでしたいと思います。

(休憩)

## 【委員会意見】

(副委員長)

今しがた検討して作成致しましたので、今から読み上げさせていただきたいと思います。

### 意 見 書

平成30年10月30日  
三重県公共事業評価審査委員会

#### 1 経 過

平成30年10月30日に開催した平成30年度第3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3箇所、農業農村整備事業1箇所の審査依頼を受けた。

これらの事業に関して、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【再評価対象事業】

7番 一般国道477号 四日市湯の山道路

16番 一般国道421号 大安ICアクセス道路

17番 (主)北勢多度線(阿下喜)

7番については、平成9年度に事業に着手し、平成18年度、平成23年度、平成24年度、平成26年度に再評価を行い、その後、社会経済情勢の急激な変化等により再評価を実施する必要が生じた事業である。

16番については、平成24年度に事業に着手し、その後、社会経済情勢の急激な変化等により初めての再評価を実施する必要が生じた事業である。

17番については、平成28年度に事業に着手し、その後、社会経済情勢の急激な変化等により初めての再評価を実施する必要が生じた事業である。

##### (2) 農業農村整備事業【再評価対象事業】

1番 大湊地区(鳥羽173)

当該箇所は、平成20年度に事業に着手し、一定期間の10年を経過して継続中の事業であることから初めての再評価を行った事業である。

今回、審査を行った結果、7番、16番、17番、1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。

(副委員長)

以上です。

委員の皆さんこれでよろしいでしょうか。それでは当意見をもちまして、答申としたいと思います。

それでは引き続き、議事次第の第3番の次回評価対象事業の概要説明について事務局により説明をお願い致します。

(事務局)

概要の説明について説明させていただきます。

評価の概要説明は、次回の円滑な審議を達成する目的で行うものです。

お手元の赤いインデックスの資料7の内、個別に青いインデックスをしました資料をご覧下さい。今回は再評価事業2件、事後評価事業1件の概要説明を行います。

この資料につきましては、事業名や事業箇所、全体計画、位置図等、事業の概要に関する記述と評価の視点に基づく評価内容や評価結果など、評価の概要に関する記述で構成されていますので、ご確認下さい。

海岸高潮対策事業につきましては、再評価事業1件、事後評価事業1件についてそれぞれ5分以内で説明致します。

また、河川総合開発事業につきましては、再評価事業1件について5分以内で説明を行います。

委員の皆様におかれましては、次回の審議の際に補足して欲しい説明や追加して欲しいバックデータ等の資料、その他ご興味を抱かれた事柄など、次回の説明に繋がるご意見、ご要望をお願いしたいと思います。質疑につきましては説明の後にお受け致します。

なお、これは審議ではございませんので質疑につきましては、ごく簡単な程度でお願いしたいと思います。

次回、評価対象事業概要説明については以上でございます。

(副委員長)

委員の皆さんよろしいでしょうか。そうしましたら順番に概要説明の方よろしくお願い致します。14番海岸高潮対策事業の説明をお願い致します。

## 14番 海岸高潮対策事業（井田地区海岸）

（熊野建設事務所）

14番の井田地区海岸、海岸高潮対策事業の再評価結果の概要につきましてご説明させていただきます。

当事業は平成3年度に事業着手致しまして、平成25年度に再評価のご審議をいただき、その後5年が経過し、継続中である事から三重県公共事業再評価実施要綱第2条3項に基づき再評価を行うものでございます。

それではスクリーンに沿って説明させていただきます。

当、井田地区海岸を含む七里御浜海岸は熊野灘に面し、景勝地の鬼ヶ城から熊野川までの約20kmに渡り直線的につながる砂礫海岸です。その南端に約3.2kmの井田地区海岸があります。井田地区海岸の背後地には国道42号とJR紀勢本線が平行に走り、井田小学校や紀宝町役場、井田支所、JR紀伊井田駅等の公共施設等があります。また背後地の浸水想定区域には148棟の家屋と34箇所の事業所があります。

続きまして、事業箇所の状況についてご説明致します。

まず、当海岸では台風等の高波浪による海岸浸食が発生している状況にあります。昭和22年の汀線と現在の汀線とを比べると約100m後退している所がございます。

次に高潮、高波による被害の発生があります。当海岸は浸食により海岸堤防が何度も被災をうけています。また、隣接する国道42号は重要な幹線道路にもかかわらず、平成23年頃までは幾度も高波浪により通行止めが発生している状況にありました。このような状況を解消するべく、本事業では人工リーフの整備によりまして、波浪の低減と海浜の安定を図り、住民の安全や国土保全を確保するよう平成3年度から人工リーフの整備に着手して致しています。

それでは、事業の内容についてご説明致します。

事業計画期間は平成3年度から平成44年度までの42年間を計画しています。また、総事業費は196億円となっています。事業延長は3.2km、人工リーフは11基で、延長約2.8km、天端幅は約60mの計画となっています。

平成29年度までに1号から10号までの10基の人工リーフの整備が完了しており、その区間では大きな越波はなく、浸食も大きく進んでいません。

平成25年度再評価時には、当事業に置いて可能な範囲での津波対策の考え方を言及する事と付帯意見をいただき事業継続をご了承頂いています。

最後に、費用対効果分析についてご説明致します。

これにつきましては国土交通省が策定致しました、費用便益分析指針に基づいて算出しています。その結果本事業の費用便益費は1.31となり事業効果が期待できる結果となっています。

以上、井田地区海岸海岸高潮対策事業の再評価結果の概要についてご説明させていただきます。

た。

(副委員長)

只今、ご説明いただきました事業について次回の審議に向けて何かご質問、ご意見等ありましたらお願い致します。

(委員)

これは津波とはまったく関係ない？まったく関係ないって言ったらあれですけど、津波対策というわけではなくて高潮とか？

(熊野建設事務所)

そうですね。基本は高潮対策事業で、堤防越波しないような形でですね、整備の方進めています。次回、前回の付帯意見でもございました津波対応のですね、考え方っていうのを次回の時に合せてご説明させていただきます。

(副委員長)

他いかがでしょうか？

次回で結構ですけど、これ結構期間の長い事業なんで、B/C っていうのがどの段階から発現していくのかとか、コストがどのへんで平坦的にかかっているのか、この辺でかかっているのか、そういう時間の軸を、状況っていうんでしょうかね、を教えていただければと思います。

(熊野建設事務所)

わかりました。

(副委員長)

他、いかがでしょうか？

私の方から1点。平成3年から先程お話があったように長い期間やってるんですけど、やって人工リーフをずっと作ってきてる中で問題点等ですね、あるいは劣化してきてるとかですね、その辺りの今までの経緯みたいなわかれば伺いたいなと思います。

(熊野建設事務所)

はい、わかりました。

(副委員長)

他、いかがでしょうか。

(委員)

今、副委員長のご意見の中にそれが含まれてたのかもしれませんが、人工リーフが造られた事によってこの辺の生態系と言うか生き物とかに対して、どういう影響があったかっていうのも少し良い方も悪い方も教えていただければと思います。

(熊野建設事務所)

わかりました。

(副委員長)

いかがでしょうか。はい、どうもありがとうございました。

(熊野建設事務所)

ありがとうございました。

## 504番 海岸高潮対策事業（鳥羽港海岸）

（副委員長）

続きまして、次の概要説明 504 番海岸高潮対策事業をお願いします。

（志摩建設事務所）

それでは海岸事業 504 番、鳥羽港海岸高潮対策事業の概要についてご説明致します。

はじめに、鳥羽港海岸の位置ですが、伊勢湾湾口部の伊良湖水道西側にある鳥羽市の北部に位置し、北側に岩崎地区、南側に中之郷地区の二つの地区が隣り合っています。

次に、岩崎地区の背後地や周辺施設の現況でございます。上側左側の写真は鳥羽駅周辺と鳥羽港の様子、上段右側ですね、の、写真は近鉄志摩線の背後にある地元商店街や駐車場の様子でございます。下段左側の写真は鳥羽駅です。下段右側の写真は周辺施設である鳥羽マリナーターミナルです。

次に、中之郷地区の背後地の現況でございます。上段左側の写真は鳥羽市役所附近の大通りに面する商店街です。上段右側の写真は市営定期線乗り場背後の国道 42 号でございます。下段左側の写真は既設護岸、直背後地にある鳥羽水族館でございます。下段右側の写真は周辺施設であるミキモト真珠島でございます。

続きまして、事業の内容をご説明致します。

高潮対策事業の目的は高潮、波浪等の異常気象から背後地の生命・財産を守る事です。整備の方針は越波、越流による浸水被害の防止としており、対象施設は護岸と陸閘の 2 施設です。

整備期間は平成 3 年度から 24 年度で、整備費用は 15 億 5,000 万です。

続いて、再評価の経緯をご説明致します。

平成 19 年度の第 6 回再評価委員会におきまして、事業の妥当性が認められた事から、事業を了承するとされました。その際に、今後とも事業の展開にあたっては住民との連携や、カモメの散歩道などの人の流れに関連する事業との調整を行われたい、とのご意見をいただきました。

最後に、当事業の B/C 算定結果をご説明致します。

当事業における費用は 33 億 6,100 万円、便益は 933 億円となり、これにより算定した B/C の結果は 27.76 となります。詳細は次回の委員会においてご説明を致します。

以上が海岸事業 504 番、鳥羽港海岸高潮対策事業の概要説明となります。

よろしくお願い致します。

（副委員長）

そうしましたら次回の審議に向けて何かご質問あるようでしたらお願いします。

(委員)

B/C がかなり上がっているので、前回、これ理由についてまた提出で、次回で結構ですから説明いただきたいっていうのと、前回の評価で、住民との連携とかカモメの散歩道等のもって色々書いてあるじゃないですか。こういう事に対してどんな風な事をされたかっていう事を次回ですね、お話いただければと思います。

(志摩建設事務所)

はい、わかりました。

(副委員長)

他、いかがでしょうか？

私の方から先程と同じで平成 3 年からですよ。長期に渡ってるんでその辺り今までの流れ等々、施設等が老朽化してきてる部分もあると思うので、次の事業に進めないといけないので劣化もしてる、その辺りの経過や内容とかについて、ご説明いただきたいと思います。

(志摩建設事務所)

はい、わかりました。

(副委員長)

他、いかがでしょうか？

(委員)

これはこの事業だけの話じゃないのかもしれないですけども、この平成 3 年以降に色々な災害があって、色々な基準と言いますか、対策に対する要求が法律的にかどうかわからないんですけど、社会的には少なくとも変わってきてると思うのですけれども、こういう長い事業の場合、そういうのもってどういう風にこう対応されるのかっていうのを、少し次回教えていただければと思います。

(志摩建設事務所)

はい、わかりました。

(副委員長)

他によろしいでしょうか。それではどうもありがとうございました。

(志摩建設事務所)

よろしく願い致します。

## 18番 河川総合開発事業（鳥羽河内ダム建設事業）

（副委員長）

18番の河川総合開発事業についてお願いします。

（防災砂防課）

河川総合開発事業 18番 2級河川鳥羽河内川、鳥羽河内ダム建設事業再評価の概要説明を致します。お手元の別様式 1 に沿ってご説明致します。

まず、事業の着手理由を説明致します。

添付の A3 資料の左側も合わせてご覧下さい。

鳥羽河内ダムは鳥羽市に位置しており、鳥羽駅の南方約 5km メートルの鳥羽河内川の上流に計画しています。鳥羽河内川は 2 級河川加茂川の支川であり、過去からたびたび浸水被害が発生しているため、昭和 50 年から実施計画調査に着手しました。昭和 63 年の集中豪雨では、死者 4 名、床上床下浸水 27 戸、農地の浸水 166ha という大きな被害が生じたことから、治水対策が急務であるとされ、平成 9 年に新規ダム建設事業として採択しました。

鳥羽河内ダムのダムサイトと呼ばれる建設箇所の現状について説明します。

添付の A3 資料の左下の写真 は鳥羽河内川下流から見たダムサイトの様子です。写真 は鳥羽河内川上流から見たダムサイトの様子です。

次に、添付の A3 資料の右上をご覧下さい。鳥羽河内ダムが完成し、かつ治水安全度 1/20 の河道、整備計画実施後に改修されると 1/50 以下の雨によって発生していた浸水被害が低減されます。

次に、再評価を行う理由を説明致します。

鳥羽河内ダムの建設事業は平成 27 年に河川整備計画の変更に伴い、三重県公共事業評価審査委員会に報告させて頂いていますが、長期間にわたった用地補償がほぼ完了し、新たな段階として工事着手したことから、三重県公共事業再評価実施要綱第 2 条第 4 項、社会経済情勢の急激な変化等により再評価を実施する必要性が生じた事業に基づき再評価を行いました。

次に、全体計画と事業の進捗状況についてご説明致します。

前回評価以降の計画変更はございません。

事業期間としては昭和 50 年に事業に着手し、2028 年度、平成ですと 40 年度に完成予定です。全体事業費は 152 億円、その内訳は国の負担率が 50%、三重県の負担率が 50% です。

鳥羽河内ダムの諸元について簡単にご説明致しますと、鳥羽河内ダムは形式が重量式コンクリートダム、堤高、高さが 39 メートル、堤頂長、横幅が 193 メートル堤体積が 6 万 2,900 m<sup>3</sup> のダムです。

添付の A3 資料の右下をご覧ください。

事業進捗としましては、平成 28 年 4 月に全地権者の 57 名と鳥羽河内ダム建設に伴う損失補償基準を締結し、平成 30 年度中に用地補償が完了する見込みです。平成 29 年度から工事中の道路工事に着手しました。黄色部分が 29 年度実施箇所です。平成 30 年度は引き続き工事中の道路工事を進めています。赤色部分が 30 年度実施箇所です。今後の見込みとしまして、2023 年度平成ですと 35 年度にダム本体工事に着手し、2028 年度平成ですと 40 年度に完成を目標としています。

次に、事業箇所周辺の状況についてご説明致します。

周辺の施設として鳥羽駅、近鉄志摩線、国道 167 号があります。周辺での継続中の公共事業はございません。周辺の環境として鳥羽河内ダムは伊勢志摩国立公園に立地しています。

次に、再評価の経緯についてご説明致します。

前回は平成 27 年の河川整備計画の変更に伴い委員会に報告を行った事から再評価の手続きが行われたものとみなされました。位置図については最初に説明したとおりです。

最後に、事業の効果 B/C についてご説明致します。

添付の A4 資料も合わせてご覧ください。費用対効果については事前に送付させていただきました、平成 17 年度治水経済マニュアルに基づき算定しました。

算定の結果総便益 B は 231 億円となり、総費用 C は 178 億円となりました。以上により費用対効果 B/C を算定したところ、平成 27 年度に実施した費用対効果算定では 1.21 であったのに対して、今回の再評価では 1.30 に増加しました。

また、残事業、残工期、資産額をそれぞれ 10%変動させた場合の感度分析を実施した結果、いずれの場合でも本事業の経済性が確認される結果となりました。

以上で鳥羽河内ダム建設事業再評価の概要説明を終わります。

よろしくお願い致します。

(副委員長)

それでは委員の皆様、次回の審議に向けてのご意見・ご質問等ありましたらお願いします。

(委員)

その前提の話がよくわからないんですけども、評価の経緯の所で委員会に報告を行ったって書いてありますよね。これ、どこの委員会の事ですか。

(防災砂防課)

この

(委員)

この評価委員会に、再評価として委員会にかけたんですか。報告をしたっていうのは審査したって事ですか。どういう意味なんですか。

(防災砂防課)

河川整備計画を作る時に、流域委員会っていうのがございましてそちらの方でご審議頂いて、整備計画を作っているんですが、その結果をこちらの方に報告をさせて頂いた。審議ではなくて報告をさせて頂いた。

(委員)

流域委員会の審議を報告してもらったという事ですか。それが再評価の手続きが行われたとみなされたっていうのは、誰がみなすんですか。

(防災砂防課)

今の再評価の要綱の中に

(委員)

要綱の中に書いてあるから、それでみなされたんですか。なるほど。うん。それともう一つ。もう一つは、最初にこれ評価の理由で急激な変化等により再評価の必要があるという事で、その中身は少し事業が進んだからと、私理解したんですけども、それは急激な変化ではないんじゃないんでしょうかね。急激な社会情勢の変化っていうのは事業の外側がこう大きく変わってきたから、だからもう1回再評価しなきゃいけないっていう事で、事業が区切りがついたら再評価ではないような気がするんですけども。それがもし長くなりそうだったら次回ご説明でも結構なんです。ちょっとこら私の理解が違ってるのかもしれないんですけど、この社会情勢の急激な変化ってのはそもそもそういうものなんじゃないかと思うんですけどもね。

(防災砂防課)

次回ですね、詳しく説明させていただきます。

(副委員長)

はいでは、他いかがでしょうか。

(委員)

この事業期間が昭和 50 年からって書いてありますが、着手理由の所によると、実際の公共事業として始めたのは平成 9 年からだったんですか。

(防災砂防課)

補助事業として始めたのが平成 9 年から。

(委員)

昭和 50 年からはここに書いてある実施計画調査に着手しましたっていうことだから、調査はしたけども、公共事業まではやってないって事でよろしいですか。

(防災砂防課)

公共事業っていうか、公共事業

(委員)

要はここで言ってる公共事業っていうのは別に三重県がやってても国がやってても、一応、三重県がやってれば公共事業の対象になるのかな。ちょっとわかんないけど、社会一般でいう公共事業っていうのは調査した事は公共事業とは言わないで、ハードを整備し始めたのは公共事業だと思うのですが。でも事業時間としては昭和 50 年からってなってますので、その間何をやってたのかをまた次回ですね、教えていただけますか、じゃあ。

(防災砂防課)

はい。50 年からの。はい、承知しました。

(副委員長)

他いかがでしょうか。そうしましたら。どうもありがとうございました。

(防災砂防課)

ありがとうございました。

(副委員長)

よろしいですか。それではこれで概要説明については終わりたいと思います。事務局から何かありますか。

(事務局)

事務連絡です。次回開催は 11 月 27 日火曜日、場所は吉田山会館でございます。

(副委員長)

それではこれで本日の審議を終了したいと思います。  
長時間にわたりましてどうもありがとうございました。

(事務局)

どうもありがとうございました。

(第 3 回三重県公共事業評価審査委員会終了)