

令和3年度 第1回三重県公共事業評価審査委員会

1 日時 令和3年9月13日（月）14時00分から15時40分まで

2 場所 Web会議形式による開催

3 出席者

(1) 委員

酒井俊典委員長、岡良浩副委員長、三島正人委員、新谷琴江委員
小野寺一成委員、水木千春委員、北野博亮委員、松尾奈緒子委員

(2) 三重県

(県土整備部)	道路建設課 課長 ほか
	港湾・海岸課 課長 ほか
(四日市建設事務所)	事業推進室 室長 ほか
(伊賀建設事務所)	事業推進室 室長 ほか
(尾鷲建設事務所)	事業推進室 室長 ほか
(事務局)	公共事業総合推進本部 事務局長
	公共事業運営課 課長 ほか

4 議事内容

(司会)

それでは、お待たせいたしました。

委員、説明者の皆様、準備はよろしいでしょうか。

定刻となりましたので、ただ今から、令和3年度 第1回三重県公共事業評価審査委員会を開催いたします。

本日の司会を務めます、県土整備部公共事業運営課長の向井田です。どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日の委員会は、新型コロナウイルス感染症の感染防止のため、Web会議形式により開催させていただきます。

今年度の委員長は酒井委員に、副委員長は岡委員にお願いすることになりましたので、改めましてよろしくお願い申し上げます。

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おります。

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。

(委員長)

はい、委員長に仰せつかりました酒井ですけれども、どうぞよろしくお願い申し上げます。

す。

公開、非公開の許可の話があったのですが、傍聴を許可してよろしいでしょうか。
ご意見無いようですので、傍聴を許可します。

(司会)

ありがとうございます。

(事務局)

こちら傍聴室です。傍聴者は、2名です。

(司会)

本日の委員会につきましては、10名の委員の内、8名の委員に出席して頂いていますので、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、本委員会が成立していることをご報告いたします。

続きまして、今年度第1回目の委員会になりますので、議事に入る場合に、委員会の所掌事務について、事務局から説明致します。

【事務局説明】

(事務局)

事務局を担当しています公共事業運営課の喜多です。よろしくお願ひします。

私から、委員会の所掌事務について説明いたします。

条例の第2条で、委員会は、知事の諮問に応じ、調査審議していただく旨、規定しています。この中で、第1項第1号では公共事業の再評価を、第2号では事後評価を、第3号は、その他、評価の実施に関して特に調査審議をお願いするときに該当する規定でございます。

委員会の所掌事務についての説明は以上でございます。

(司会)

委員の皆様、ご質問等あればお願ひします。よろしいでしょうか。

それでは議事次第、第2番以降につきましては、委員長、進行でお願いしたいと思います。委員長よろしくお願ひ致します。

(委員長)

はい、委員長を仰せつかりました酒井です。よろしくお願ひいたします。

コロナ禍で、緊急事態宣言が出ているということで、Webでの会議ということになりますが、なかなか意思の疎通もうまくいかないかもしれませんが、皆さん、忌憚のない

ご意見をいただき、県の公共事業がよりうまく進むようお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

早速ですけれども、審議に入っていきたいと思っております。

事項書に沿って進めていきたいと思っております。評価対象事業の説明ということで、3件あります。これにつきまして順次説明をお願いいたします。

事務局よりよろしくお願い致します。

(事務局)

説明させていただきます。まず、資料を画面に映しますので、ご確認ください。

ここには、本年度ご審査をお願いいたします、再評価及び事後評価の審査対象事業を、一覧にして記載してございます。

表にありますように再評価対象の4事業と、事後評価対象の1事業、合わせて5事業のご審査をお願いいたします。

再評価対象事業の再評価理由につきましては、この表の右から3列目の再評価理由欄に番号を付けてございます。

③再評価後一定期間が経過している事業が3事業、

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性が生じた事業が1事業となっております。

事後評価につきましては、事業完了後おおむね5年が経過した事業を評価対象としており、1事業の審査をお願いいたします。

本年度の審査対象事業についての説明は以上でございます。

(委員長)

今ご説明いただきましたが、皆さんよろしいでしょうか。何かご質問等ございますか。よろしいですか。

何かご意見等あるようでしたら、直接、ミュートを解除して発言していただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、議事次第3番目について、事務局から説明をお願いします。

(事務局)

本日は、資料4の審査欄に概要説明とある道路事業の再評価2事業、港湾海岸高潮対策事業の再評価1事業の3事業が対象としています。

また、個別事業の概要説明に先立ち、事業の一般的な概要説明を行います。

評価対象事業の概要説明は、次回審議を行う事業につきまして、その評価の概要を事前に説明することにより、次回審議の際のより深い、かつ円滑な審査を達成する目的で行うものでございます。

事業の一般的な概要説明につきましては、様式 1 に、①事業の概要について、②評価対象事業の位置付けについて、③費用対効果分析 (B/C) について整理しています。説明は、パワーポイントを用いて 15 分以内で行います。

評価対象事業の概要説明につきましては、別様式 1 に事業の概要と評価結果について整理しています。説明は、パワーポイントを用いて 5 分以内で行います。

委員の皆様におかれましては、これは審査ではございませんので、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などの資料、そのほかご興味をいだかれた事柄など、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。

説明の順番としましては、

まず、道路建設課が道路事業の一般的概要説明を行います。

次に、四日市建設事務所が 1 番 国道 477 号 菰野バイパスの概要説明を行います。

続けて、伊賀建設事務所が 2 番 国道 368 号 上長瀬の説明を行います。

次に、港湾・海岸課が海岸事業の一般的概要説明を行います。

続けて、尾鷲建設事務所が 4 番 長島港海岸の説明を行います。

質疑につきましては、各事業の概要説明の後で 5 分程度お受けしたいと思います。

専門用語などご不明な用語がございましたら、説明中でも結構でございます、適宜ご質問をいただければと思います。

なお、時間管理の観点から画面上にマークを表示します。

事業の一般的な概要説明の際には、13分経過で時計マークを表示します。15分経過で×マークを表示させていただきます。

説明者は 15 分以内という時間厳守でお願いします。

事務局からの説明については、以上でございます。

よろしく申し上げます。

(委員長)

どうも、ありがとうございます。

今回、ご説明いただく事業が 3 事業で、道路事業が 2 事業と、港湾海岸高潮対策事業が 1 事業ということです。まず、事業の一般的な概要説明をしていただいた後に、道路事業でしたら 2 事業、港湾だったら、1 事業について順次説明いただくという、こういう形で進めさせていただくということになっておりますので、この順番に従いまして、進めさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

先ほども申し上げましたが、ご質問がありましたら、対面で行っていないので、手を挙げていただいても確認できませんので、できましたらもう、直接ミュートを解除して発言していただければと思いますのでよろしく願いいたします。

そうしましたら、まず、道路の一般的な概要説明からよろしく願いいたします。

道路事業の一般的概要

(道路建設課)

道路建設課長の南と申します。よろしくお願ひいたします。

道路事業の一般的な概要について、ご説明いたします。

説明する項目です。

最初に事業の概要についてということで、県の道路事業の目的や必要性、事業計画及び道路管理者の役割分担について、2つ目に評価対象事業の位置付けとして、今回の評価対象事業が、県が策定している道路整備方針で、どこに位置付けられているか、最後に費用対効果分析について算定方法とマニュアルの改正点についてご説明させていただきます。

道路事業の目的についてですが、県の長期計画である、みえ県民力ビジョンを着実に推進するためにその戦略となる第三次行動計画では、三重県の道路の現状と課題として、北勢・中勢の都市部における慢性的な渋滞の発生や、近い将来に発生が想定される南海トラフ地震等の大規模自然災害への備えなど多くの課題があるとしています。

そのため、地域経済の活性化、県民の安全・安心な暮らしを確保するため、県管理道路の整備を推進しています。

三重県では、道路整備方針を策定し、今後の道路整備の方向性として、4つの方針を定めています。

1つ目の方針は、高規格幹線道路へのアクセス改善です。

県内の高規格幹線道路の開通効果を最大限に生かすため、インターチェンジへ通じる道路を整備しています。

2つ目は緊急・災害時の復旧・復興に資する道路整備です。

災害発生時の救助や緊急物資の輸送を確保する緊急輸送道路の整備、また、南海トラフ巨大地震などに備え、既設橋梁の耐震補強などを行っています。

3つ目の交通円滑化を図る渋滞対策としては、4車線化整備や交差点改良などを進めています。

最後に安全・安心・快適な道路環境を確保する道路整備として、地域の課題やニーズに対応した、安全・安心で快適な道路とするために整備を行っています。

道路整備を計画的かつ効果的、効率的に実施するため、道路整備に対する県民の理解を深めていくためには、より透明性を確保することが重要です。

このため道路整備方針に基づき、各地域における今後の道路の整備を具体化した道路

事業計画を作成し公表しています。

例えば、四日市建設事務所の道路事業計画は、このようになっております。

事業箇所と完成予定を毎年度5月末に公表しています。

道路は種類ごとに管理者がこの表のように分かれています。

道路事業は、道路の基本的なことを定めた道路法や、道路構造の技術基準が定められた道路構造令などに基づいて行われています。

道路の種類は、道路法により高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道の4つに分けられます。

その中で、一般国道は指定区間の直轄国道と指定区間外の補助国道に区分され、指定区間は国土交通大臣、指定区間外は都道府県及び政令市が管理を行っています。

今回の事業評価対象事業となる路線は全て一般国道の指定区間外です。

三重県内の高速自動車国道は、この地図では赤色で示していますが、東名阪自動車道や伊勢湾岸自動車道、新名神高速道路、伊勢自動車道、紀勢自動車道、そして直轄国道は青色で表していますが、国道1号、23号、25号の名阪国道、42号などが指定区間となっています。

今回の評価対象は、緑色の線で示しており、全て一般国道の指定区間外で三重県の管理区間となります。

次に評価対象となる事業の位置付けについて、ご説明いたします。

三重県の道路事業は、先ほど、ご説明させて頂きました道路整備方針の4つの方針に基づき実施しています。

国道477号菰野バイパスは、高規格幹線道路等へのアクセス改善を目的にしており、新名神高速道路の菰野ICと現道の国道477号を結び新名神の開通効果を最大限に発揮するために事業を進めています。

国道368号は、市町役場や主な防災拠点を連絡する第二次緊急輸送道路に指定されており、大規模災害の発生時に地域の孤立を防ぎ、円滑な救助・救援活動の基盤となる道路です。

上長瀬の事業区間は、幅員狭小で車両のすれ違いが困難であることから、緊急輸送道路としての機能を確保するため、また、県民の安全・安心な暮らしを確保するために整備を進めています。

最後に国道422号八知山拡幅の事業箇所周辺では、宮川上流の大杉谷地区と大台町役場宮川支所や警察・消防・学校・病院等を結ぶ唯一の道路で同地区の住民にとっては、生活に欠かすことのできない重要な道路です。

今回の事後評価対象である国道422号八知山拡幅は、平成8年に北海道の豊浜トンネ

ルで発生した岩盤崩落事故を受け、緊急調査を行ったところ、トンネル坑口部の岩塊が剥離落下する恐れがあることが判明したことから、平成 10 年に現道を通り止めにして、県民の安全・安心な暮らしを確保するため、新たなトンネルを整備しました。

次に費用便益分析について説明いたします。

費用便益比とは、道路整備を行うことで得られる効果を金銭に置き換えた便益と道路整備に要する費用を比較し、事業実施の効果を評価するための指標です。

費用便益比が、1.0 以上となる場合は、道路整備に要する費用より、効果が大きいことを示しています。

便益は、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、工事費と用地費、維持管理費を合計して算出します。

今回の再評価では、平成 30 年 2 月に国土交通省が策定した費用便益分析マニュアルに基づき算出しています。

便益の算定項目について、ご説明いたします。

まず、走行時間短縮便益についてです。

道路の整備により、整備前に比べて整備後は目的地に早く到着できるようになります。

この短縮される走行時間をお金に換算したものが、走行時間短縮便益です。

走行時間費用は、下の式により求めることができます。

走行時間短縮便益は、整備なし走行時間費用から整備あり走行時間費用を引いたものになりまして、走行時間費用については、車種別交通量×走行時間×車種別時間価値原単位×365 日になります。

今回、車種別交通量は、H22 道路交通センサスをベースとする OD 表で推計した交通量、車種別時間価値原単位は、費用便益分析マニュアルで定められた数値を使用しています。

続きまして、走行経費減少便益について説明いたします。

道路事業により、自動車がスムーズに走行できるようになると、自動車の燃費など、自動車の走行にかかる費用が節約できます。この費用を算出したものが、走行経費減少便益です。

走行経費は、下の式で求めることができます。

走行経費減少便益は、整備なし総走行経費から整備あり総走行経費を引いたものになりまして、総走行経費は、車種別交通量×延長×車種別走行経費原単位×365 日です。50 年間分の集計したものが走行経費減少便益となります。

続きまして、交通事故減少便益について説明いたします。

道路事業により、走行距離が短くなったり、交差点の数が少なくなることで、交通事故が減少します。交通事故による被害の減少分をお金に換算したものが、交通事故減少便益です。

交通事故の社会的損失は、下の式により求めることができます。

交通減少便益は、整備なし交通事故の社会的損失から整備あり交通事故の社会的損失を引いたもので、交通事故の社会的損失は、車種別交通量×延長×交通事故損失原単位＋車種別交通量×主要交差点数×交通事故損失原単位となります。

この社会的損失を 50 年間分集計し交通事故減少便益を算出します。

マニュアルの前回からの改正点について、ご説明いたします。

費用便益分析マニュアルは平成 30 年 2 月に改定があり、今回の再評価では改定版を適用しています。

主な改正点としては、便益算定の基礎データとなる原単位を平成 20 年価格から平成 29 年価格に更新です。

まず、走行時間短縮便益の計算に用いる時間価値原単位の変更ですが、平成 20 年価格と平成 29 年価格を比較した場合、乗用車類はわずかに減少、小型貨物車と普通貨物車は増加しております。

次に走行経費原単位の更新についてご説明いたします。

上段の表は、一般道の平地で速度が 60km/h の場合です。

今回のマニュアルの改定により、全車種において走行経費減少便益の計算に用いる走行経費原単位が減少しました。

続いて、交通事故損失原単位の更新について、ご説明いたします。

下段の表は、一般道路の非市街部で 2 車線の場合です。

マニュアルの改正により、交通事故減少便益の計算に用いる交通事故損失原単位が減少しております。

最後に交通量推計に用いる、道路交通センサスをベースとする OD 表の更新について、ご説明いたします。

交通量推計には主に道路交通センサスをベースとする OD 表を用います。

今回の事業評価では、H17 ベースから H22 ベースに更新したことで、中部管内の交通量は約 4% 増加、三重県で約 7% 増加しました。

将来の交通量は、中部管内で約 7% 増加、三重県で約 11% 増加しております。

説明は以上となります。

ご清聴ありがとうございました。

(委員長)

どうもありがとうございました。

今、概要につきましてご説明いただきましたが、ご質問、ご意見ある方、よろしくお願いいいたします。

オンラインなので発言しにくいかもしれませんが、ぜひともよろしくお願いいいたします。何でも結構ですけど、お願いします。

いかがでしょうか。

(委員)

よろしいでしょうか。ご説明ありがとうございました。

マニュアル改定の時の減少したというのは、理解できたんですが、スライドの 14 ページ、乗用車でイメージして小型貨物車、普通貨物車が減少したっていうのは、原単位が変わったっていうことなのだろうけど、価格が変わっただけなのか、それとも価値が上がったので変わったのかというところの背景が分かれば、お話いただければと思います。

それと、走行原単位の、減少したというのは、これも同じですけども、価格が下がったというのは、ガソリン代が下がったというふうに思っているのか、それとも燃費が上がったのかという、そういう背景を考えたりしますし、交通事故損失原単位が下がったのは、事故が少なくなったからというふうにもよろしいでしょうか。

もし分かればで結構なのですが、マニュアル改定の原単位の増減の要因が、おわかりになれば、教えていただければと思います。

以上です。よろしくお願いします。

(道路建設課)

手元に、国土交通省のマニュアルの改定の説明書がありますので、こちらを説明させていただきますので、お願いいいたします。

道路建設課です。

まず、原単位の変更なのですけれども、国土交通省で策定しているマニュアルで改定したものとなります。その中で、なぜ変更したかとなりますと、有識者の検討会議で指摘がありまして、その中で、日本は現行の値が海外と比べて原単位が高い等そういった指摘があったり、日本は欧米と比べて労働時間が長い、夜の時間価値は欧米の方が高い、そういった意見があって、時間価値原単位の見直しを行っております。

有識者検討会議の資料を見る限り普通貨物とか小型貨物の変更の要因については、車両の価値の見直しなどかと思われまます。

(委員)

単に価格が変わったというだけじゃなくて、そういった社会的な状況変化も加味されているということによろしいのでしょうか。

(道路建設課)

そうですね、社会経済情勢の変化を基に、より詳細な中古車市場データを基に、走行距離の増加に対応した車両市場価格の低下分を計算して原単位を設定しています。

(委員)

はい。わかりました。

大体感触がわかりましたので、結構ですありがとうございました。

(委員長)

はい。よろしいでしょうか。

いかがでしょうか。

ご質問、ご意見ありましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

(委員)

今回の評価対象事業の国道 368 号線は、第 2 次緊急輸送道路であるという話があったと思うんですけども、こういった話が評価の時にも出てくると思いますけれども、道路整備方針を拝見して、第 1 次、第 2 次、第 3 次があることはわかったんですけども、それぞれどういう違いがあるのかご説明いただければと思います。

お願いします。

(道路建設課)

資料を出しますので、少々お待ちください。

今、画面に出しておりますのが、緊急輸送道路の 1 次、2 次、3 次の区分になります。

1 次というのは、県庁所在地とか地方の都市、重要港湾等を結んでおりまして、どちらかという先ほど赤い線が出ておりました高速道路などが第 1 次緊急輸送道路になっております。また、直轄管理の一般国道である国道 1 号、23 号、42 号も第 1 次緊急輸送道路ということになっております。

第 2 次といいますのが、市町の役場等、主要な防災拠点を結ぶということで、これはどちらかという県管理の国道であったり、県道が該当します。

第 3 次というのが、それらから防災拠点までの端を結ぶ、最後の区間になりますけども、主には県道や市町村道が、この 3 次に該当しております。

説明は以上です。

(委員)

ありがとうございました。

この道路整備方針の7ページに改良率が、第1次は100%、第2次、3次は、まだ100%になっていないのは、やはり第1次が優先、次に第2次、第3次というふうに優先順位があるのでしょうか。

(道路建設課)

結果的に、1次、2次、3次の緊急輸送道路の改良率が今こういう状況になっておりますけれども、これは先ほど、道路の種類ごとの道路管理者について、ご説明しましたけれども、高速道路であったり、国直轄の国道はすでに整備が終わってきています。

第2次については、県管理の国道や県道になりますけれども、これらについては、まだまだ整備が道半ばというようなことから、このような改良率になっております。

(委員)

わかりました。ありがとうございました。

(委員長)

はい。

どうもありがとうございました。

よろしいでしょうか。他にいかがでしょうか。

(委員)

3の費用対効果分析の、(4)の②改正の概要というのが、あると思うんですが、そこに、平成17年度の道路交通センサスを平成22年度のものに更新したと、書いてあるんですけども、これネットを見てみると、すでに平成27年度のものが出ているようなんですが、これどうしてこの古いデータを使われてるのでしょうか。

(道路建設課)

交通量の推計につきましては、今、委員おっしゃられました最新の交通量調査の結果と、OD表といいまして、どこからどこへ行くかなど、将来のODが必要になってくるわけですけれども、まだ、平成27年のセンサスに基づいた、将来のODというのが、国の方から公表されていないものですから、現時点で最新のものということになりますと、平成22年度のセンサスベースのものということになります。

以上です。

(委員)

はい、わかりました。

どうも、ありがとうございます。

(委員長)

はいどうもありがとうございました。

他にいかがでしょうか。

事務局すいません。

(事務局)

はい。

(委員長)

質問ですが、このスケジュール通りでよろしいでしょうか。

(事務局)

はい。それで、お願いいたします。

(委員長)

他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

この後に、道路事業2件もありますので、その時に絡めてご質問いただいても結構ですんで、できましたら先に進めたいと思います。

よろしいでしょうか。

(事務局)

はい。お願いします。

(委員長)

道路事業の菰野バイパス、国道477号の説明をよろしくお願いします。

1 番 道路事業（国道 477 号 菰野バイパス）

（四日市建設事務所）

四日市建設事務所事業推進室の浅野でございます。

一般国道 477 号菰野バイパス、再評価についてご説明いたします。

よろしく願いいたします。

まず、今回、再評価審査委員会に諮る理由について説明します。

一般国道 477 号菰野バイパスは、平成 20 年度から事業を開始しています。

当該事業の前回再評価は平成 28 年度に実施し、5 年経過したことを踏まえ、三重県公共事業再評価実施要綱第 2 条の（3）再評価実施後一定期間が経過している事業に基づくものとして、2 回目の再評価を実施いたします。

はじめに当該路線の概要について説明します。

一般国道 477 号は、四日市市内の国道 23 号との交差点から、菰野町、大津市、京都市を経て、大阪府池田市に至る延長約 226km の道路です。

三重県内は青色で示したルートで、その一部は通称、湯の山街道と呼ばれ、四日市市と菰野町を東西に結ぶ、地域の交通を支える幹線道路ですが、沿道には商業施設や家屋が連続して立地し、生活道路として多くの方に利用されていることから、交通量が多く、渋滞が慢性化している現状です。

こういったなか、現道交通の分散化を図り、北勢地域の新たな東西軸を構築するため、現道 477 号湯の山街道のバイパス道路として、菰野バイパスや四日市湯の山道路が計画されました。

このうち四日市湯の山道路は東名阪自動車道 四日市 IC と新名神高速道路 菰野 IC を結ぶ地域高規格道路として平成 31 年 3 月の新名神高速道路の開通に先駆け、全線が、平成 30 年 10 月までに暫定 2 車線で供用しています。

残る菰野バイパスの整備で一連のバイパス道路を完結させ、当該地域の交通の利便性や安全性の向上、構築を図りたいと考えております。

続いて、事業区間の概要について説明します。

菰野バイパスは、四日市湯の山道路が接続する新名神高速道路 菰野 IC と現道の国道 477 号を結ぶ計画です。

現道 477 号の先には、開湯 1,300 年の歴史を持つ湯の山温泉や御在所ロープウェイなど、県内有数の観光地へ直結する道路となっています。

以上より、事業目的としまして、

一つ目は、高規格幹線道路等へのアクセス強化が挙げられます。

菰野バイパスは、新名神高速道路や四日市湯の山道路といった高規格幹線道路へ直結するとともに、湯の山温泉などの観光地へのアクセスを強化・改善を図ることから、地域の観光産業の発展に寄与することが期待できます。

二つ目は、現道交通の分散化を図り、円滑な交通の確保です。

菰野バイパスは、四日市湯の山道路と一体となり、北勢地域における主要な東西軸として、また現道湯の山街道のバイパス道路としての役割、その一翼を担う道路です。

477号バイパスが全線開通することにより、超過状態の現道交通が、バイパスへ転換されることが期待でき、こういったことが走行時間の短縮や交通事故の減少といった円滑な地域交通の確保につながっていくと考えております。

続いて、事業内容です。

菰野バイパスは、菰野町音羽地内の四日市湯の山道路を起点とし、菰野町千草地内の国道477号を終点とする、延長約2kmの計画となっています。

幅員は車道2車線と片側歩道を合わせ、11.25mとなっています。

事業期間は平成20年度から令和13年度までの24年間で、総事業費は38億円となっています。

次に費用対効果分析の結果について説明します。

まず①費用について説明します。

建設にかかる費用は消費税を控除した額で約35.2億円です。

供用後50年間の維持管理費は約2.0億円となり、合計しますと約37.1億円となります。

これを基準年である令和3年の現在価値に換算しますと約30.1億円となります。

次に②便益について説明します。

供用開始初年の単年便益は、走行時間短縮便益約7.9億円などを合計した約8.9億円です。

これを50年分集計し、費用と同様現在価値に換算すると、約114.6億円となります。

以上より、便益、約114.6億円を、費用、約30.1億円で割った費用便益比 B/C は、3.8となります。

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、当事業を継続したいと考えています。

説明は以上となります。よろしくお願いたします。

(委員長)

はい。どうもありがとうございました。

ということで菰野バイパスのご説明をいただきましたが、次回の審議にあたっての追加事項等々、ご意見等あるようでしたらお願いしたいと思います。

いかがでしょうか。ご意見いかがですか。

(委員)

この事業が、令和13年までという非常に長い期間なんですけども、全長2kmですよ。

素朴な疑問ですけれども、せっかくインターチェンジができたのに、バイパスがあと10年以上かからないとできない。

わずか2kmがね。

というのは、三重県さんは、かなり新名神を造れと要望を出されていたにもかかわらず、できてからのバイパスを造るのは、遅いような気がするのですけれども、そういった、スケジュールの考え方ですね。

スケジュールの考え方について、次回お話いただければと思います。

以上です。

(委員長)

はい。ありがとうございました。

その点、また次回よろしく願いいたします。

(四日市建設事務所)

はい。わかりました。

ありがとうございます。

(委員長)

他いかがでしょうか。

(委員)

この菰野バイパスが出来て便益が上がるというのは、そうだろうと思うんですけど、最初のマニュアルだと、整備前と整備後で比べるんですけど、この場合の整備前ってというのは、どの道路とどういうふうに比べているのですか。

(委員長)

はい、ありがとうございます。

その点も次回ご説明いただけるでしょうか。

(四日市建設事務所)

はい。よろしく申し上げます。

(委員長)

他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

そうでしたら、次の国道 368 号 上長瀬の説明に移りたいと思います。

ご説明よろしくお願ひいたします。

2番 道路事業（国道368号 上長瀬）

（伊賀建設事務所）

道路事業2番 一般国道368号（上長瀬）の再評価の概要について、説明いたします。

私は、伊賀建設事務所 事業推進室長の濱瀬と申します。

よろしくお願ひいたします。

まず、今回、評価審査委員会に諮る理由について、説明します。

本事業は、平成28年度に再評価を実施しており、それから5年が経過することから、三重県公共事業再評価実施要綱第2条の3再評価実施後一定期間が経過している事業に該当するため、再評価を実施するものです。

まず、当該路線の概要について説明します。

一般国道368号は、青色の線で示しているように、伊賀市から一部奈良県を經由し、多気郡多気町に至る延長71kmの道路です。

当路線は、津市美杉町と奈良県宇陀郡御杖村といった近隣自治体と、名張市や伊賀市の市街地を結ぶ、それぞれの地域の生活に欠かせない重要な道路であり、第2次緊急輸送道路にも指定されています。

今回再評価に係る事業箇所は、赤丸で示した、名張市南端にある長瀬～上長瀬地内になります。

続いて、国道368号全体の事業実施状況について説明いたします。

国道368号の全体71kmのうち、59.4kmが2車線の改良済みとなっており、改良率は約84%です。

現在事業中の箇所については、上長瀬のほか、伊賀市・名張市内の伊賀名張拡幅（4車線化）、津市内の下太郎生拡幅、奥立川、松阪市内の仁柿峠バイパス、多気町の勢和で事業を進めており、これらによって、伊賀市で国道25号の名阪国道と国道422号、名張市で国道165号、奈良県宇陀郡御杖村で国道369号、松阪市で国道166号と交差し、多気郡多気町の国道42号に至ることで三重県の西側山間部を通過する伊賀地域と中勢地域を結ぶルートを形成します。

続いて、事業の目的について説明します。

1つ目は、緊急・災害時の復旧・復興に資する道路整備です。

道路整備により、名阪国道及び国道166号等の第1次緊急輸送道路と伊賀地域及び中南勢地域の市町役場や防災拠点を連絡する第2次緊急輸送道路の災害等緊急時の交通

機能を確保します。

第2次緊急輸送道路の地震等災害発生時の救助・救急・医療・消火活動及び避難者への緊急物資の供給等に必要な交通機能を確保します。

2つ目は、安全・安心・快適な道路環境を確保する道路整備です。

道路整備により、バスや乗用車同士のすれ違いが困難な箇所の解消を図り、安全で円滑な通行を確保します。

また、道路整備により、地域の生活道路としての機能を確保します。

続いて、事業内容について、説明します。

起点は、名張市長瀬、終点は名張市上長瀬の延長2kmの計画となります。

事業期間は、平成19年度から令和8年度までの20年間です。

総事業費は、19億3,400万円で、幅員は車道が2車線と片側歩道をあわせて9.75mです。

主要な構造物としては、橋梁3橋の計画となっています。

続いて、事業の進捗状況について説明します。

平成23年度に起点側から460mを供用し、平成25年度に1号橋の東側から2号橋の手前までの300mを供用し、平成28年度にそれら2つの区間を接続する1号橋を含んだ380mを供用し、順調に進捗を図ってきました。

令和2年度末の事業進捗率は、事業費ベースで62%、また、工事が58%、用地補償が95%となります。

現在は、残りの860mの整備を進め、令和9年度の全線供用を目指しています。

続いて、費用対効果分析結果について、説明します。

まず、費用については、上の表をご覧ください。

建設にかかる費用は税抜きで18億円、供用後50年間の維持管理費が2億円で、合計20億円となります。

これを令和3年時点の現在価値に換算すると、22億5,000万円となります。

次に、便益については、下の表をご覧ください。

供用開始初年の単年便益は、走行時間短縮便益が3億2,000万円、走行経費減少便益が3,000万円、交通事故減少便益が100万円で、合計3億5,000万円となります。

これを50年分集計し、費用と同様に現在価値に換算すると、55億2,000万円となります。

以上より、便益を費用で割った費用便益比は2.4となり、費用を上回る効果が発現できることを確認しています。

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、当事業を継続したいと考えております
説明は以上となります。よろしく願いいたします。

(委員長)

どうもありがとうございました。
ご質問がありましたら、よろしく願いします。
いかがでしょうか。ございませんか。

(委員)

先ほど B/C の時に、おそらく緊急輸送道路は、費用便益の対象になっていないので、どちらかという、B/C 以外の、緊急輸送道路ができることによる効果というのを、定性的で結構ですので、お示しいただく必要があるように感じます。

どの程度効果があるんだろうかっていうことですね。

これは、県民に知らしめるという意味も含めて、そういう点も、次回の説明の時に加えていただければと思います。

以上です。

(伊賀建設事務所)

承知いたしました。

(委員長)

ありがとうございます。
他いかがでしょうか。
今のご意見は、私もお質問しようかと思ってましたので、よろしく願いします。

(委員長)

この道路が、通行止めになったときには、迂回路を廻らないといけないんですよ。
時間短縮の意味合いで言うと、そのときにどのぐらい時間が、かかるかというのも、教えていただければと思います。
よろしく願いします。

(伊賀建設事務所)

はい。承知いたしました。

(委員長)

他いかがでしょうか。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。

次に移りたいと思いますが、事務局このまま続けてよろしいでしょうか。

(事務局)

はい、このままお願いします。

委員の方々、よろしいでしょうか。

(委員長)

よろしいでしょうか。

このまま続けさせていただきます。

そうしましたら、海岸事業の一般的な概要説明ということで、よろしくをお願いします。

海岸事業の一般的概要

(港湾・海岸課)

県土整備部港湾・海岸課長の松橋です。よろしくお願いたします。

今から、海岸事業の一般的な概要説明をさせていただきます。

2 ページをご覧ください。

本日の説明内容でございますけれども、最初に三重県の海岸概要、続いて事業概要、評価対象事業の位置づけ、費用対効果分析の順で説明させていただきます。

3 ページをお願いいたします。

三重県の海岸は伊勢湾と熊野灘に面し、海岸線の総延長は約 1,083 km となっております。

伊勢市二見町の神前岬を境に、北側が伊勢湾沿岸、南側が熊野灘沿岸となっております。

伊勢湾沿岸は、均一で緩やかな海底勾配となっており、熊野灘沿岸については、②のエリアが、複雑なリアス式海岸が主体の区域となっておりまして、熊野市以南の③のエリアについては、直線的で急な海底勾配の区域と、特性の異なる海岸となっております。

続いて 4 ページでございます。

円グラフは県内海岸線延長の所管別の割合を示しています。

ピンクの部分は、国土交通省水管理・国土保全局が所管する海岸が、延長約 576 km で県全体の約 53% となっています。

明るい黄色の部分は、国土交通省港湾局が所管する港湾区域内の海岸となっており、約 21% となっています。

県土整備部が所管する海岸については、ピンクの部分と薄い黄色の部分で約 802km で全体の約 74% を占めます。

今回の評価対象の長島港海岸は、国土交通省港湾局所管の海岸に含まれます。

5 ページをご覧ください。

様式 1 の説明に移ります。

海岸の事業目的は、みえ県民力ビジョン・第三次行動計画の施策 113 「災害に強い県土づくりにおいて、高潮・地震・津波対策の推進」として位置づけているとおり高潮、地震、津波による災害から、県民の皆さんの生命・財産を守るためのものです。

そのため、海岸堤防の整備や地震・津波対策としての堤防耐震化、粘り強い構造とする施設整備、計画的な老朽化対策に取り組むこととしており、また、ソフト対策として

は、高潮浸水想定区域図の作成に取り組むこととしています。

6 ページをご覧ください。

事業計画は、海岸法に基づき海岸保全基本計画を定めることとなっており、海岸保全施設の整備に関する基本的な事項として、施設の改良にあたっては、安全な海岸の整備、自然豊かな海岸の整備、親しまれる海岸の整備の3点を定め、自然環境や利便性、生活環境に配慮しつつ整備を一層進めることとしています。

また、施設の維持又は修繕にあたっては、長寿命化計画に基づいた計画的かつ効果的な維持又は修繕をすることとしています。

三重県では、伊勢湾沿岸に関するものが三河湾・伊勢湾沿岸海岸保全基本計画、熊野灘沿岸に関するものが熊野灘沿岸海岸保全基本計画となっています。

評価対象の長島港海岸は熊野灘沿岸海岸保全基本計画に位置づけています。

続いて、評価対象事業の位置付けについて説明します。

海岸事業における施設整備は、地域により背後地の状況、高潮や津波の高さ、堤防の高さなどの施設の状況が異なることから、地域特性に合わせた対策に取り組んでいます。

主な取り組みは、高潮・侵食対策、地震対策、津波対策があり、高潮・侵食対策は、高潮や高波による越波や海岸の侵食を防止します。

地震対策では、地盤が低く地震により堤防が崩壊すると浸水する可能性があることから、地盤の液状化による堤防の沈下や崩壊を防止します。

津波対策では、堤防背後住民の津波避難時間を確保するため、堤防上部や堤防陸側法面のコンクリートを厚くするなどして、津波が堤防を乗り越えても堤防が崩壊しにくい構造としています。

長島港海岸は高潮対策ですので、1) 高潮・侵食対策に該当します。

費用対効果分析について、ご説明させていただきます。

費用対効果分析の基準となるマニュアルの名称は海岸事業の費用便益分析指針です。

平成16年に農林水産省と国土交通省によって策定されたもので、令和2年に一部更新されています。

定められている事項は、海岸事業評価における費用便益分析の位置づけ、便益の算定、費用の算定、感度分析、便益算定の手法の5項目です。

続いて便益の算定について説明します。

海岸整備を行ったことによる便益は、マニュアルにある浸水防護便益、侵食防止便益、飛砂・飛沫防護便益、海岸環境保全便益、海岸利用便益の5項目になります。

浸水防護便益は、高潮、波浪、津波等による浸水から背後地の資産等を守ることに

る便益です。

侵食防止便益は、海岸侵食による土地消失や資産被害が防止・軽減されることによる便益です。

飛砂・飛沫防護便益は、飛砂や飛沫による背後地の資産や農作物の被害、生活環境の悪化が防止・軽減されることによる便益です。

海岸環境保全便益は、生態系や水質などの自然環境が保全されること、良好な景観形成による地域住民の生活環境が向上することなどによる便益です。

海岸利用便益は、海水浴などの海岸利用が促進されることなどによる便益です。

算定にあたっては、項目のなかから対象事業に該当する便益を計上します。

なお、マニュアルにないその他の効果については、貨幣換算が困難な効果については定量化を試み、定量化が困難な効果については定性的な評価を行います。

続いて費用の内訳について説明します。

海岸整備に要した費用は、

工事に必要な直接的な費用の本工事費。

工事の施工に必要な土地の買収費、借料等の用地費。

工事の施工によって損失を受ける者に対する補償に要する補償費。

施設の維持・点検に必要なとなる経費である維持管理費です。

便益の算定方法を簡単に説明させていただきます。

5項目の便益の中から海岸事業における主な便益である浸水防護便益で説明いたします。

浸水防護便益とは、海岸整備を実施することにより、背後地の家屋や事業所、公共土木施設等の資産の浸水被害を防止できることから、その防止できる浸水被害額を便益として算定します。

算定は、まず浸水域の検討、続いて一般資産被害額の算定、便益額の算定の順に進めます。

浸水域の検討は、地盤高に応じた浸水深をもとに設定します。

地盤高は、浸水が想定される地域を分割し、分割したメッシュ毎に設定します。

浸水深は、打ちよせる波が堤防を越えて堤内に流入する流量をもとにして、メッシュ毎に算定します。

一般資産被害額の算定は、浸水域の検討で求めた浸水域における家屋や事業所等の被害額を算定します。

浸水域の家屋や事業所等の評価額に、最初に求めた浸水深に応じた被害率を掛け合わせて算定します。

便益額の算定は、②で求めた一般資産被害額に公共土木施設被害額、公益事業等被

害額を加えるなどして年平均便益を算定します。

公共土木施設被害額、公益事業等被害額は一般資産被害額に所定の係数を掛けることになっています。

便益額は、年平均便益が整備終了から 50 年間に毎年発生すると想定し、年平均便益を 50 年間分計上します。

続いて一般資産被害額の算定を具体例でお示しさせていただきます。

ここでは、一例として一般資産被害額のうち 50 年に 1 度の確率で発生する高潮・高波により、浸水高が 45cm 未満になる家屋の被害額の計算例を示しています。

一般資産被害額 = 家屋平均床面積 × 家屋数 × 家屋 1 m² 当たり単価 × 被害率 で求めます。

最初の家屋の平均床面積については、家屋数と家屋の延床面積から求めます。

家屋数はすでに算出済であるメッシュ毎の浸水深を基に、浸水高毎に求めます。

3 番目の家屋 1m² 当たりの単価は、治水経済調査マニュアルに記載の三重県の家屋 1m² 当たりの評価額を用いております。

4 の被害率については、海岸事業の費用便益分析指針に記載の被害率一覧表から、あてはまる浸水高の被害率を用います。

1 から 4 を掛け合わせて一般試算被害額の評価額を、算定いたします。

評価対象の長島港海岸の再評価は、前回、平成 28 年度に実施しています。

費用対効果分析マニュアルの前回からの改正点について説明します。

令和 2 年 4 月にマニュアルが一部更新され、浸水防護便益の算出に用いる、高潮による被害率が近年の水害データを反映したものとなっております。

高潮による家屋の被害率の更新ということで、一般試算被害額につきましては、今回家屋被害で示しておりますけども、その他に家庭用品、事業所償却資産、事業所在庫資産、農漁家償却資産、農漁家在庫資産の 6 項目があるんですけども、今回計算例で示させていただいた家屋の被害率について示させていただいております。

表は、被害率の更新内容の一例で、高潮による家屋の被害率について、更新前と更新後の指針の値を比較したものです。

地盤からの浸水高さが 245 cm 未満のときの被害率が上昇しているため、便益が上昇します。

浸水防護便益の算出に用いる被害率の更新に伴い、今年度に評価対象となる事業については、B/C に変化が生じています。

先ほどの計算例でも新しく見直した被害率で計算したものとなっております。

以上で B/C の説明を終わります。

これで海岸事業の一般的な概要説明を終わらせていただきます。

よろしくお願ひいたします。

(委員長)

どうもありがとうございました。

今、海岸事業の概要説明をしていただきまして、どうもありがとうございます。

ご質問、ご意見あるようでしたら、お願ひいたします。

いかがでしょうか。

(委員)

スライドの 12 ページを見せていただきたいんですが、家屋の浸水被害の、被害額の算出のところで、延床面積を基準にされてるんですが、これって水に浸かるのは 1 階部分で、建築面積の方がいいのかなとかいうふうに思うんですが、これは、国で決められた計算方法なんでしょうか。

それとも県独自で決められた計算手法ということですか。

(港湾・海岸課)

国で決められた計算手法となっています。

(委員)

例えば 1 階が完全なピロティで水に浸かっても全然影響ない場合もあると思うんですけども、これだと、その面積丸々被害を受けるってことになるので、ちょっと、おかしいなと思ったんで、質問しました。

国で決められているものでしたら、特に意見はないです。

(港湾・海岸課)

この部分ですね。

ここの表の 4 の部分で浸水が、浸水額が低い場合は、被害率が低いようなケースでですね、浸水が大きくなると建物の被害率が大きくなるような被害率というところで、計算に反映させてる形になっています。

(委員)

2m50 cm でしたら、2 階までは届かないと思うんですが、いいです。すいません。

(委員長)

はい。よろしいでしょうか。

続きまして何かご質問よろしいでしょうか。

(委員)

同じような質問で恐縮なんですけど、基本的に被害っていうのは、量であります。

面積とかですよ。これを一応、金額に換算しなきゃいけないと。

費用便益ということで、いろいろマニュアルがあって、今のご指摘は、おそらくマニュアルに、この1m²当たりの単価が書いてあって、それに当てはめたということなんですけど、いろんな被害を大きさによっては、ちょっとマニュアル全部見ておりませんが、そういった当てはめがあるものもあればないものもある。

例えば、これはマニュアルの55ページを見ているんですけども、これは想定侵食地域の資産の被害額の算定というところで見ますと、方法としてはいくつか例が記載されていて、取引事例で価格を決めなさいとか、公示地価で決めなさいとか、固定資産税評価額で決めなさいとか、どれでもいいですよということなんだと思うんですけど、或いは、別のところで簡便法というのが書いてあったり、要はお金に換算するとき、例としては今、一般試算被害額の家屋の例をお話いただいて、それはわかりましたということにさせていただくんですけど、その他のところがいろいろ県の中で、どれでやりましょうかっていうところが、実際にはあるような気がするんですけども、今日じゃなくて結構ですので、いわゆる単価を出すときに、どの単価を使うということは、次回お話していただくと、よりわかりやすいかなと感じました。

(港湾・海岸課)

わかりました。

(委員長)

どうもありがとうございました。

他いかがでしょうか。

(委員長)

私の方から伺いたいんですけど、よろしいですか。

浸水域で多分、被害額が変わってくるんですけど、浸水域の設定の仕方っていうのは、県の方で決められるんだと思うんですけど、浸水の深さで決められているんですか、そのあたりの決め方をどういうふうに決められているんでしょうか。

いわゆる浸水の面積を決める決め方、領域を対策に対して、ものすごく高い堤防をつくれば、浸水域は、ものすごく狭くなりますし、低ければ、浸水域が広がるので、そこ

と B/C との兼ね合いがどうなっているのかを伺いたい。

(港湾・海岸課)

浸水域に関しましては、越波流量というのを計算いたしまして、それで越波する海水の量が、どこにどれだけたまるかっていうことを、全部計算します。その計算手法としては、背後の地盤高さを全部ひろいまして、堤防や護岸から越えてきた海水の量との関係で決まってきます。

(委員長)

いや、結局、堤防が高くなれば、その範囲が狭くなりますよね。
堤防の高さをどうやって決めているということなんですが。

(港湾・海岸課)

堤防の高さは、許容越波流量の基で計算をしています。

(委員長)

嵩上げしたりしますよね。

(港湾・海岸課)

その施設がなくなった場合として、越波流量を計算してやっていくんで、現況の堤防高から、浸水時間とかを計算してですね、水の量が決まってくるんで、それで浸水のエリアを決めて、それが超えないように対策をしていくっていうことですので、高さを決める、高潮被害を全て防ぐということで、堤防の高さを決めてやっています。

(委員長)

設計するときの堤防、この高さは、どうやって決まっているんですか。
それはもう県として、一定の高さが決まっているのですか。

(港湾・海岸課)

平均高潮位に波の打ち上げ高と余裕高さを足して、出すことになっていまして、それについては、前の海底の勾配等で波の打ち上げ高が決まるので、その場所場所で、堤防の計画の、高さが決まってきます。

(委員長)

堤防は、いわゆる線構造なので壊れたら周りから入ってきたりとかありますよね。
それも全部込みで、今回の設計した部分の領域だけを対象として、B/Cを出すのが、

分からない。

(港湾・海岸課)

B/Cが重複するので、今回事業の対象としたところから、越波してくるだけしかカウントしません。

(委員長)

そういうことなんですね。わかりました。

その領域だけの話っていう。

(港湾・海岸課)

護岸の法線に対して直切りにしています。

(委員長)

ありがとうございます。

ほか、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。

次回の長島港海岸のご説明をよろしくお願いいたします。

4 番 港湾海岸高潮対策事業（長島港海岸）

（尾鷲建設事務所）

尾鷲建設事務所事業推進室の水谷と申します。よろしくお願ひします。

海岸事業 4 番、長島港海岸高潮対策事業の概要説明を行います。

当事業は、平成 2 年度に事業着手いたしまして、平成 28 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ことから、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。

はじめに事業箇所となる長島港海岸の概要についてご説明させていただきます。

長島港海岸は、位置図に示す通り、北牟婁郡紀北町北部の熊野灘沿岸に位置し、紀伊半島の東部海岸に発達する典型的なリアス式海岸により形成されています。

事業箇所としまして、西側より中ノ島地区、西長島地区、呼崎名倉地区の 3 地区がござひます。

次に事業の着手理由について、ご説明させていただきます。

当海岸の既設護岸は、老朽化による損傷が著しいことから、高潮や高波によって護岸が崩壊し、背後の人家密集地域が浸水被害を受ける恐れがあります。

そのため、新たな護岸を整備して、高潮や高波による護岸の崩壊を防ぎ、浸水を未然に防ぐことで背後地の生命・財産を守るために、本事業に着手いたしました。

続いて、本事業における全体計画と事業の進捗状況についてご説明いたします。

事業区間の延長は、呼崎名倉地区は 1,030m、西長島地区は 743m、中ノ島地区は 1,180m となっております。

事業の内容についてご説明します。

事業期間は平成 2 年度から令和 6 年度の 35 年間となっております。西長島地区については平成 22 年度に、呼崎名倉地区については平成 25 年度に整備が完了しており、現在、中ノ島地区を整備中で、事業期間の進捗率は 88% です。

中ノ島地区では既設護岸前面に新たな護岸の整備、呼崎名倉地区は離岸堤の設置および既設堤防の補強、西長島地区は既設堤防の補強および地盤改良と陸閘の改良を行っており、全体事業費は 39 億 9 千万円、残事業費は 3 億 3 百万円で、事業費の進捗率は 92% です。

次に事業箇所周辺の状況についてご説明します。

事業箇所周辺の状況については、長島港海岸の背後は人家が密集している地域であり、さらに西小学校、東小学校などの重要な施設もあります。また、海岸の北西側には JR 紀

勢本線や、国道 42 号、紀勢自動車道といった幹線道路網があり、交通の便には恵まれた地域です。

最後に、本事業の事業効果について、ご説明いたします。

費用対効果は、国土交通省が策定いたしました海岸事業の費用便益分析指針に基づき、算出しています。評価対象期間は事業期間+50 年、便益については浸水防護便益を計上しております。費用については、当該事業の事業費と 50 年間の維持管理費を計上しております。

その結果、本事業の費用便益比は、前回の平成 28 年度評価時より少し減少していますが、赤字で示していますとおり 19.1 で、 $B/C=1.0$ を大きく上回り、整備効果が期待できる結果となりました。

以上で長島港海岸 海岸高潮対策事業の再評価の概要について、説明を終わらせていただきます。

(委員長)

どうもありがとうございました。

そうしたら、次回の審査で伺いたい事項、ございましたらお願いいたします。

いかがでしょうか。

(委員)

便益ですね、先ほどの説明で、5 項目ありましたよね。

地域では書いてあるんだけど、項目としてどれが一番、効果が高いとかですね、項目ごとの評価があったらいいなと思いました。

(委員長)

はい、ありがとうございました。

その点、次回よろしくお願いいたします。

他いかがでしょうか。

(委員)

整備対象となっていない護岸の状況がどうなってるのか教えていただきたい。

次回、お願いできればと思います。

(委員長)

よろしくお願いいたします。

(委員)

西長島地区の西小学校から整備している部分までの護岸が気になるんですが、整備済みっていうことでの理解でよろしいでしょうか。

(尾鷲建設事務所)

はい。

(委員)

ありがとうございます。

(委員長)

そのあたり周辺の、関連について次回よろしくお願ひいたします。
他いかがでしょうか。

(委員)

先ほど海岸事業全体の説明の際に、高潮対策とか津波対策とかは、後背地の状況とかによって決めるみたいな話があったと思うんですけども、今回は高潮対策ですけども、津波対策が、どうなっているのかっていうことをお聞きしたいと思います。
よろしくお願ひいたします。

(委員長)

はい。その点もよろしくお願ひいたします。

(尾鷲建設事務所)

わかりました。

【閉会】

(委員長)

ほかはよろしいでしょうか。

次回、道路事業2件とそれから海岸高潮対策事業1件の計3件の審議がありますので、よろしくお願ひします。

本日は、オンラインでいろいろ慣れない点があり、なかなかうまく繋がらなかったりもしましたが、うまく進められたと思っています。

事務局の方、大変だったと思います。お疲れ様でした。

本日の審議を終了したいと思いますので、皆さんご協力いただきましてどうもありがとうございました。

事務局に返したいと思います。

(司会)

ありがとうございました。

今日は Web ということで、途中、音声とか通信面、ご迷惑をおかけしましたけども、以降やる時には、これも踏まえて対応させていただきたいと思っています。

ここで、事務連絡をさせていただきます。

次回は、10月22日、金曜日に開催する予定です。

次回の開催方法につきましては、また再度改めてご連絡をさせていただきます。

出席予定の委員におかれましては、お忙しいとは存じますが、ご出席いただきますように、よろしくお願いいたします。

それでは、これもちまして、令和3年度第1回三重県公共事業評価審査委員会を終了いたします。

(令和3年度 第1回三重県公共事業評価審査委員会終了)