

## 令和4年度 第5回三重県公共事業評価審査委員会

1 日時 令和4年12月20日(火) 13時10分から16時30分まで

2 場所 JA三重ビル本館 5階 大会議室

### 3 出席者

#### (1) 委員

岡良浩委員長、岡島賢治副委員長、北野博亮委員、小菅まみ委員、三島正人委員、  
水木千春委員、南出和美委員

#### (2) 三重県

(農林水産部) 水産基盤整備課 課長 ほか

(農林水産部) 農業基盤整備課 課長 ほか

(松阪農林事務所) 農村基盤室 室長 ほか

(伊勢農林水産事務所) 水産室 室長 ほか

(県土整備部) 道路建設課 課長 ほか

(県土整備部) 都市政策課 課長 ほか

(県土整備部) 河川課 課長 ほか

(県土整備部) 港湾・海岸課 班長 ほか

(県土整備部) 防災砂防課 課長 ほか

(四日市建設事務所) 事業推進室 室長 ほか

(志摩建設事務所) 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。

定刻となりましたので、ただいまから、令和4年度第5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、県土整備部公共事業運営課長の向井田です。

よろしくをお願いします。

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、関係者の入場制限を行っております。出席者の皆様におかれましては、マスクの着用、手指消毒の徹底など、感染防

止対策をよろしくお願ひします。

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。どうぞよろしくお願ひいたします。

傍聴の許可をしてよろしいでしょうかということですが、いかがでしょうか。

それでは傍聴を許可します。

(司会)

それは傍聴の方がお見えになりましたら、入室お願ひします。

(事務局)

傍聴の方は見えません。

(司会)

はい、わかりました。

本日は委員 10 名のうち 7 名の方に出席していただき、委員の過半数が出席していただいておりますので、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は、委員長に進行をお願いしたいと思います。

委員長よろしくお願ひします。

(委員長)

はい。

それでは、ただいまから議事次第 2 の評価対象事業の審議を行いたいと思います。

なお、本日の委員会の終了時刻は概ね 16 時 50 分、4 時 50 分を予定しておりますのでよろしくお願ひします。

それでは、議事次第の第 2 番目について事務局からご説明をお願ひします。

## 【事務局説明】

(事務局)

事務局の公共事業運営課の寺田です。

それでは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、審査をお願ひします事業は、評価対象事業一覧表の審査欄に審査としてございます、

503 番、504 番の道路事業 2 件、510 番の街路事業 1 件、502 番の水産基盤整備事業 1 件、501 番の農業農村整備事業 1 件になります。

続きまして、赤いインデックス資料 5、評価箇所一覧表をご覧ください。

こちらの方は、本日審査を行います事業の概要を記載しております。

そのままページをめくっていただきまして、5 枚ほどめくっていただきますと、過去の再評価結果等が出てきますので、こちらも適宜確認していただければと思います。

審査の際にご参照いただければと思いますのでよろしく願いいたします。

次に赤いインデックスの資料 6 のうち、個別に青いインデックスがついた資料を用いて行って参ります。

事業主体の方から評価した内容についてご説明いたします。

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、ご不明な用語がございましたら、説明中でも結構でございますので、適宜ご質問いただければと思います。

なお、今回の 503 番の道路事業、510 番の街路事業につきましては関連した事業であることから、合わせて 30 分程度で説明を行い、説明の後に 20 分程度の質疑応答を行います。

その他につきましては、各事業それぞれ 15 分程度の説明を行い、説明の後に、それぞれ 15 分程度の質疑応答を行います。

なお、時間管理の観点からベルを用います。

503 番の道路事業、510 番の街路要事業については、28 分経過で最初のレベル 1 回を、30 分経過で 2 度目のベル 2 回を鳴らせていただきます。

その他の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 回を鳴らせていただきます。

説明者は時間厳守で説明をお願いいたします。

説明の順番といたしまして、まず四日市建設事務所が 503 番 国道 477 号西浦バイパス、510 番 近鉄名古屋線川原町駅付近を合わせて説明を行います。

次に志摩建設事務所が 504 番 国道 167 号鶉方磯部バイパスの説明を行います。

次に、伊勢農林水産業事務所が 502 番 桃取地区の説明を行います。

そして最後に、松阪農林事務所が 501 番 中南勢・中南勢 2 期の説明を行います。

事務局からの説明は以上でございます。

(委員長)

はい。

今のような、進行で進めたいと思います。

皆さん、何か質問等ございませんか。

はい。

それではですね、ただいまから、評価対象事業の審査を行いたいと思います。

先ほど事務局からご説明がありましたとおり審査対象の説明を受けるものとさせていただきます。

全体としては 16 時 50 分を終了の目途としておりますので円滑な議事進行にご協力お願いいたします。

それではまず、503 番と 510 番の 2 つの事業を一括で 30 分程度ということでご説明お願いいたします。

503番 道路事業 (一般国道477号西浦バイパス)

510番 街路事業 (近鉄名古屋線川原町駅付近(連続立体交差))

(四日市建設事務所)

すいません。

それではよろしく願いいたします。

四日市建設事務所事業推進室長の内山でございます。

よろしく願いいたします。

それでは、503番、道路事業、一般国道477号西浦バイパス、510番、街路事業、近鉄名古屋川原町駅付近連続立体交差の事後評価について、併せてご説明させていただきます。

本事業は事業完了後一定期間経過いたしましたので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。

なお、両事業については、平成27年度に再評価が実施され、事業継続は了承されております。二つの事業を合わせて説明いたします。

スライドの右方に事業名を記載しておりますので、お聞きいただく際の参考にしていただければと思います。

今回の事業箇所、四日市市の中心部、近鉄川原駅周辺となり新名神高速道路や北勢バイパスなどの広域交通網と市街地を結ぶ国道365号、国道477号、国道1号など主要な道路が通過する交通の要所となっております。

赤枠を拡大したのがこちらのスライドとなります。連続立体交差事業は近鉄川原町駅を中心にして三滝川と海蔵川の間、一般国道477号西浦バイパスは、三滝川右岸、連続立体交差の起点部付近となります。

概要説明の際、ご質問ありました事業経緯、まちづくりとの関係についてもご説明をさせていただきますと思います。

まず、近鉄の高架化についてでございます。

近鉄四日市駅、川原町駅周辺の高架化につきましては、昭和46年に都市計画決定が行われました。

そのうち、近鉄名古屋線と国道1号との交差部から三滝川までの約1700メートル区間と近鉄湯の山線の四日市駅から中川原駅付近までの約1800メートル区間を1期工事区間として整備着手し、昭和52年に完了してございます。

1期工事完了後、引き続き三滝川以北の整備を進める予定でしたが、地元住民から先に区画整理を実施して欲しいとの声が多く、高架化の前に周辺地区の区画整備を実施することになりました。そして平成2年から末永・本郷地区土地区画整理事業を実施し、区画整理が概ね完了した平成18年度に高架化2期工区が事業採択を受け工事実施となりました。

この三滝川以北の2期工事区間が今回の事後評価対象となっております「近鉄名古屋川原町駅付近連続立体交差事業」でございます。

つまり、近鉄の高架化は当該地区のまちづくりの仕上げとなる事業であることがわかるかと思えます。

さらに、近鉄の高架化を進めるうえで西浦バイパス、後程説明いたしますが、三滝川河川改修を一体的に整備することが必要不可欠でございます。

なお今回事後評価を実施する2事業と二級河川三滝川河川改修事業を加えた3事業が、当該地区のまちづくり、「近鉄名古屋線川原町駅周辺総合整備事業」の基本事業として位置付けられております。

それでは、近鉄四日市駅周辺連続立体交差事業、1期工事についてご説明させていただきます。

昭和46年から昭和52年にかけて実施された、近鉄四日市駅周辺の高架化前後の写真でございます。

左側の写真が、1期工事に着手する3年前、昭和43年の状況。

右側が1期工事完了後、10年が経過した昭和62年の状況となっております。

航空写真では鉄道が高架化になった状況はわかりにくいですが、鉄道が高架化する前、路線によって街が分断されており、線路の西側がほぼ未整備であることがおわかりいただけると思えます。

昭和52年に1期工事が完了し、近鉄四日市駅の周辺が一体化したことによって、線路の西側が急速に整備されていたと聞き及んでいます。なお、1期工事を整備したことによって、近鉄四日市駅前の中央通りや、国道1号から湯の山温泉に向かう湯の山街道等の踏切が除去されました。

こちらは平成2年から実施されている「末永・本郷地区土地区画整理事業」の整備前後の航空写真となっております。

左側の写真が昭和62年の状況はまだ区画整備事業が未整備になっており、家屋が煩雑に並んでいる状況がおわかりいただけるかと思えます。

次に、右側写真、平成21年の状況をご覧くださいと、区画整理が終わって周辺道路の整備も進んでおり、街並みが非常にすっきりとしていることがおわかりいただけると思えます。

そして、詳細は後ほどご説明いたしますが今回事後評価を受ける連続立体交差事業の整備によって東西を分断する線路を高架化し、さらなるまちづくりの推進を図ろうとしているものでございます。

それでは路線の状況についてご説明いたします。まず、連続立体交差事業でございます。

整備前の状況として、箇所①の四日市関ヶ原線につきましては、交通量も多く、踏切遮断時間も非常に長いため、整備前は写真①左側のように、常時渋滞が発生している状況でございます。

次に箇所②の川原町駅前線につきましては、近鉄川原駅利用者が自転車、徒歩等で通行するにもかかわらず、道路幅員が4.1メートルと狭いうえに、歩道整備されていないことか

ら、人と車が輻輳し、非常に危険な状況であります。整備前の状況が写真②左側でございます。

次、箇所③の午起末永線、踏切部の幅員が4メートルと非常に狭く、整備前は写真③左側のように対面通行が非常に困難な状況でございます。

このようなことから、川原町駅付近において、鉄道を高架化することによって、4ヶ所の踏切を除去するとともに、道路を整備することによって、都市内交通の円滑化を図り、安全な交通機能を確保する目的で事業を実施しております。

先ほど述べましたとおり、鉄道西側の地域、スライドでは緑色に着色した箇所になりますが、末永・本郷地区土地区画整理事業実施されており、東西地区の交流を分断していた鉄道を高架化し地域間交流を促進させ活力あるまちづくりの推進を図っております。

次に西浦バイパス事業について、路線の状況及び事業目的を説明いたします。整備箇所は三滝川右岸に位置し連続立体交差事業の起点部に位置し、当該整備区間、青色で示す河川内ルートと茶色で示す堤防天端ルートの2つがあります。

まず、河川内ルートには3つの課題がございました。

1つ目は降雨等により、河川が増水すると、写真①のように道路が冠水し通行ができなくなります。写真②は、道路冠水時におけるゲートにより、通行止めになっている状況でございます。

2つ目の課題は、鉄道橋梁による高さ制限です。写真②では、大型車両等の通行を規制する高さ制限のためのゲートは設置されていることが確認できます。

3つ目の課題は、河川内部そのものの通水断面を阻害しているということでございます。

次に、堤防天端ルートにおける課題は踏切による渋滞でございます。

写真③に示すよう、踏切によるピーク1時間当たりの遮断時間29分と自動車交通への負荷が非常に高い状況となっております。

これらのことから、破線で示すとおり、川の外、堤内側に鉄道と立体交差したバイパス道路を設置することによって、これらの課題を解決し、自動車交通円滑化を図り、安全な交通機能を確保することを目的として事業実施いたしました。

次に三滝川河川改修事業についてご説明させていただきます。

まずこの事業につきましては、今回の事後評価の対象となっておりますが、先述の通り、先ほど述べさせていただいた通り、近鉄名古屋線川原町駅周辺総合事業の一つとして、一体的に取り組んでいる事業でございます。

課題は、国道477号が、三滝川の河川内にあることと、近鉄橋梁においては、橋脚の数は4つと多く、その間隔も狭いことから、河積阻害となっております。

このようなことから、国道477号河川内ルートの撤去や近鉄橋梁の架け替え等により、河川流下断面を確保し、治水安全度向上を図ることを目的に、事業を一体的に実施しているものでございます。

次に平面図と縦断図により、当該事業の概要を説明させていただきます。

当該事業で、4つの踏切を廃止しました。その箇所はマル印で示した箇所です。

連続立体交差事業では、図面右から4つの踏切を廃止し、交錯する道路の拡幅を行います。4カ所の踏切箇所については、下の縦断図を見ていただきますと、右から3つの踏切は、鉄道を高架化した場所、残りの一つは、三滝川左岸の四日市関が原線で鉄道のアンダーパスになっていることがわかります。国道477号西浦バイパスでは、図面左側の踏切を廃止しております。縦断図を見ていただきますと、点線で示した踏切が堤防上のルートと河川内の2つのルートがありましたが、本事業により、堤防内側アンダーパスに集約を図っているものでございます。

次に、事業概要について説明させていただきます。最初に連続立体交差事業の概要です。

事業区間は三滝川から海蔵川間の680メートル。

事業期間は平成18年度から令和2年までとなっていますが、鉄道の高架につきましては平成28年5月に供用開始しています。

総事業費は106.55億円、整備内容といたしましては、平面交差の路線を高架化し4ヶ所の踏切を除去するとともに、鉄道と交差する道路については、歩道を整備し、拡幅を行ういました。

一番広いところは4メートルから22メートルに、18メートル拡幅しています。

次に西浦バイパスの事業概要です。

事業区間は、四日市市西町から西浦2丁目までの460メートル。

事業期間は平成18年から平成29年まででございます。

総事業費は18.71億円でございます。

事業概要については、標準横断図に示すように河川内ルールと堤防天端ルートを廃止し、1ヶ所の踏切を除去して堤防内にこれら2つのルートを集約した新たな道路を整備しました。

次に、費用対効果について説明いたします。

まず、連続立体交差事業及び西浦バイパスの両方を整備した場合、移動時間短縮便益、走行時間減少便益、交通事故減少便益を合計し、基準年である令和4年度に、現在価値化すると便益は281.7億円、費用については、総事業費と供用後50年間必要となる維持管理費を合計し、現在価値に換算すると177.2億円となります。

以上により両方整備した場合の費用便益比は1.6となり費用を上回る効果が発現されています。

次に、連続立体交差事業を単独で整備した場合についてご説明します。

連続立体交差を単独で整備した場合、先ほどと同様に、費用及び便益を計算しますと、費用は223.7億円、便益は154.3億円となります。

以上により費用便益比は1.4となり費用を上回る効果が発現されています。

最後に西浦バイパスについてご説明させていただきます。

連続立体交差事業と同様に西浦バイパスを単独で整備した場合の便益及び費用を計算い



たしますと、便益が 96.7 億円、費用は 29.5 億円となります。

以上より、西浦バイパスの費用便益費は 3.3 となり、こちらも費用を上回る事業効果が発現されております。

次に、費用対効果の検証についてご説明させていただきます。

自動車類交通量については整備前後及び将来推計を、左側のグラフにお示しさせていただいています。

左側から西浦バイパス、四日市関ヶ原線、川原町駅、午起末永線となります。文字が小さくて申し訳ございません。

事業により踏切が除去された 4 つの道路交通量が増加していることを確認しています。

特に都市計画道路午起末永線につきましては整備前が 609 台、整備後が 7217 台と大きく増加していることがわかります。この道路は 4 つの線路で唯一、国道 23 号まで接続している道路でございます。従来の踏切では対面通行が困難でしたが、2 車線かつ両側歩道の全幅 22 メートルの道路で改良されたことで、交通量が大幅に増加したと考えられます。

西浦バイパスは事業前にも河川内で鉄道と立体交差する車線がありましたので交通量は、現時点おきましても微増となっている状況でございます。

次に、歩行者・自転車交通量の変化でございます。連続立体交差事業では、歩行者・自転車の交通円滑化の便益についても考慮してございます。

踏切除去、街路整備により、歩行者自転車交通量が増加しています。

特に川原町駅にアクセスする都市計画道路川原町駅前線では 4 割近い増加となっていることがわかります。

踏切除去により通り抜け時間の変化についてご説明させていただきます。

踏切を除去したところ、各道路とも、通り抜け時間が大幅に短縮され、特に踏切渋滞が大きかった都市計画道路四日市関ヶ原線では堀木橋～四日市橋間で整備前 120 秒程度を要していたものが、約 3 分の 1 の 40 秒程度に短縮されています。消防本部へのヒアリングにより、スムーズに移動できるようになったことから、救急車運転手の負担が軽減されたとの意見をいただいております。

西浦バイパスでは先ほど申し上げたとおり、整備前にも河川内に鉄道のアンダーパスがあったため、旅行速度で評価してございます。

踏切除去分の効果が限定されてしまいますので、大幅な改善はございませんが、整備前は、平均が 25km/h の速度が 28.5km/h ということで少し上昇していることがわかります。

次に走行経費削減に関する検証でございます。踏切渋滞の解消により、走行速度が向上し、走行経費が縮減されます。

四日市関ヶ原線ではピーク時間当たり 31.3 分の遮断があり、最大渋滞長は 100 メートル程度発生していましたが、これが解消されました。

踏切がなくなったことで、鉄道会社により、「踏切での事故や異常検知リスクが解消され、列車の定時運行が向上しています。」といった意見や地域住民から、「生活道路への抜け道利

用が減ったと感じる」などの意見を頂いております。

次に、交通事故減少効果の検証でございます。三重県警で把握している、交通事故データで見ますと整備前4年間で7件の事故が発生していましたが、整備後は4件となり概ね半減となっております。

事業箇所付近を通学する小学校の保護者から、「道路安全になり通学班が集まりやすくなった」とのご意見をいただいております。

次、その他の効果についてご説明させていただきます。まず物流の効率性向上でございます。こちらについては、連続立体交差及び西浦バイパス両方に当てはまる効果でございます。宅配業者様へのヒアリングにおいて、「踏切があった時は配送エリアを分割させていたが、踏切がなくなったことで、集配エリアの設定に対して制約がなくなり、今後、より効率的なエリア設定が可能になった。踏切の除去、道路整備によりエリア内が円滑に移動できるようになったため、宅配等の物流効率化、ドライバーの負担軽減につながっている。」といった意見をいただいております。

次に、まちづくり整備に関する効果についてご説明いたします。当該事業と合わせて3の施設を整備いたしました。防災公園、駅前広場、高架下の空間に防災倉庫や駐輪場の設置でございます。

防災公園は、災害活動拠点の一つになるもので、地域の方からは「近隣の公園が防災公園として生まれ変わり安心して暮らせるようになった。」という意見をいただいております。駅前広場整備におきましては、路線バスの乗り入れも始まり、より利用しやすい駅となりました。送迎用ロータリーが綺麗になったというようなご意見をいただきました。

高架下の空間につきましては、町会別に、4自治会分の防災倉庫や自転車、バイク365台分の駐輪場などが整備されました。

駐輪場の管理者である四日市市からは「河原町駅周辺の放置自転車がなくなった。」との意見をいただいております。

近畿日本鉄道株式会社様からは、「鉄道を高架したことによって、災害時に川原町駅を避難所として開放します。」と聞いています。

次、地域交流の活性化でございます。

鉄道高架化により、以前は踏切により分断されていた東西地域が行き来しやすくなり、連携が強化され、新たな交流が生まれました。

近隣の自治体である海蔵地区でのヒアリングでは、滝川公園で線路より西側の海蔵地区と東側の橋北地区が合同で防災訓練を行っている、との声がありました。また、橋北小学校から鉄道をまたいだ小学校間の交流として、「小学校サッカークラブの交流が始まった。」との声をいただいております。

さらに末永神明神社を、路線周辺の3町で管理するなど、3地区のコミュニケーションがとりやすくなったとの意見をいただきました。

このように鉄道の立体交差化は、自動車交通円滑化等のハード面での効果のほか、地域交

流の活性化等、ソフト面でも効果を発揮してございます。

次に西浦バイパスの効果を説明させていただきます。

まず踏切の除去や、河川内にあった道路を河川外に移設したことによって、渋滞や冠水によるリスクが減少しました。冠水については、年間の通行止め回数が年間 9.7 日から 0.7 日に減少しております。なお、令和 2 年度以降の浸水実績はございません。

また、一般国道 477 号は第一次緊急輸送道路として四日市市外と東名阪道、新名神を連絡する重要な路線となっており、バイパス整備によって渋滞や冠水する問題が解消されたので、第一次緊急輸送道路としての機能が向上しました。

続いて、事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化として、良好な街並みの形成です。

連続立体交差事業に合わせて駅前広場・公園整備が進み、緑ある憩いの場が創出されました。

次に事業を巡る社会情勢等の変化でございます。西浦バイパス、連続立体交差事業周辺エリアでは、事業の進捗に対応して、人口、世帯数が増加してございます。川原町駅の鉄道乗降客数も増加していることもわかります。コロナ禍によりデータ上は停滞していますが、ポストコロナを見据え、当該事業の必要性が高い地域となっていることがわかります。

次に地域住民、道路利用者にアンケートを実施いたしました。

事後評価にあたって地域住民約 2000 世帯、津市以北の県内WEBモニターにアンケート調査を行い事業の満足度を把握いたしました。

地域住民から約 1000、道路利用者から約 400 の回答をいただいております。

連続立体交差事業では、地域住民の約 79%、道路利用者の約 71%が満足と回答していただいております。

満足度がやや低く見えますが、「どちらでもない」、「わからない」を除きますとどちらも 95%以上が「満足」となります。

次に西浦バイパス関係のアンケート結果でございます。地域住民の約 65%、道路利用者の約 71%が「満足」と回答していただいております。こちらも先ほど同様、「どちらでもない」「わからない」を除きますと、地域住民の約 95%、道路利用者の約 98%が「満足」となっております。

満足の主な理由としては、第一に踏切がなくなったとで交通の円滑化、道路が広くなり歩道が整備されたことによる交通安全が挙げられています。

また、防災、防犯、住環境・景観といった意見もいただいております。

最後に今後の課題でございます。アンケートを通じて事業に対する改善等の意見をいただいております。

連続立体交差事業では、交通量が増えて車のスピードが速くなったため、歩行者への安全性に関するご意見、また、駅前ロータリーが整備されたが、利用せずに路上駐車により送迎している車が多く、歩行者が見えづらくて危ないといったご意見をいただいております。

こちらにつきまして、道路管理者である四日市市と協議を開始しており、適切に対応して参りたいと考えてございます。

西浦バイパスの事業では、通行時の騒音についてのご意見がございました。アンダーパスなので冠水防止として、グレーチング蓋を用いた側溝を設置しておりましたが、車両通行によりボルトが緩み騒音を発生していました。すぐにボルトを締め直し対応を図りました。今後も日々のパトロール業務の中で適切に維持管理を行い、騒音防止に努めて参りたいというふうに考えております。

以上で近鉄川原町駅付近立体交差事業および一般国道 477 号西浦バイパス道路改良事業の事後評価結果の説明を終わります。

ご審議のほどよろしくお願いいたします。

(委員長)

今ので 503 番と 510 番、両方ご説明していただいたのですが何かご質問等ございますでしょうか。

(委員)

ご説明ありがとうございます。

10 ページの橋梁の河川改修を行ったというお話だったんですけども、これはバイパスの整備に伴う、工事で行われたと考えてよろしいのでしょうか。

(四日市建設事務所)

三滝川河川改修につきましては、もともと三滝川河川改修というのは、ここだけで改修している訳ではなく、下流からもう少し上流までを含めて改修事業計画がございます。

その中でこの近鉄のところというのは非常にネック点、狭いところになっていたというのが現状でございます。

当然、河川改修でもこの近鉄橋梁架け直さなければならないというのが、以前からございました。

その中でちょうど近鉄の高架化全体ですね。

そういう中で一緒に整理をしていくということものになります。

(委員)

なるほど。

これの効果というのはかなり大きいかと思うんですけど、16 ページの B/C の計算のところ、この河川改修による治水安全度の向上の効果っていうのはどこに計上されているのでしょうか。

(四日市建設事務所)

今回はその効果は入ってございません。

というのは、三滝川河川改修にはこの鉄道橋梁架け替えだけの、単独で行われており、今回は入ってございません。

(委員)

なるほど。

治水安全度の効果は入ってないけれども、河川改修による何らかの効果は入ってるんで橋梁架け替えによる効果っていうのは、走行経費とか。

(四日市建設事務所)

あくまで今回の三滝川にかかる橋の部分というのは、河川費でお金を払っております。

ですので、今回の事業効果というのは、B/Cをはじくときも、連続立体交差の実施や対策、両方の場合、それぞれ単独の場合、あえて説明させていただいたんですが、河川事業は今回入っておりませんのでその部分の事業費であったり、そういう経費や効果とかそういうのは、入っていません。

(委員)

なるほど、わかりました。

それが入ればもっと大きなB/Cがあったのかなというふうな印象あったんですけども。

事業内に入っていないということなんですが、それでしたら何でここに説明があるのかなというのもちょっと気になる場所なので、ちょっとその辺りを整理おいていただければと思いました。

(委員長)

何かご意見等ございますか。

(四日市建設事務所)

わかりました。

また整理をさせていただきます。

整理の中ではB/Cを外しています。

今回この工事というのは、高架化というのは昭和46年に整備があった、三滝川そのものは昭和一桁の前半くらいから始まっている事業で、西浦バイパス事業とがそれぞれでやっているところがありましたので、今回、三滝川におきましては、今回の事後評価上は全く関係ないですが、整理をする上では河川改修事業に対する事業も説明をしないと一体的な効果にならないということで、今回、参考という形で紹介させていただきました。

またこれもここだけではないですが、三滝川のB/Cにつきましては、三滝川河川改修事業という時にここも含めて全体の三滝川のB/Cあるいは費用対効果についてはご説明させていただくことを予定しております。

(委員長)

ちょっと私から基本的な整理をさせていただきたいんですけども、今、503番と510番、両方合わせて説明いただいたと思うのですが配布資料ではですね、510番近鉄名古屋と書いてあってこの川原町駅周辺の立体交差の資料つけていただいているんですが、こちらの説明は今回はされていなかったように思うんですが、今の説明の中に全部含まれているという理解でよろしいでしょうか。

(委員)

はい、今回、配布いただいている503番、国道477号のインデックスの資料が付いた、資料を今説明いただいたんですね。

それともう一つ、510番近鉄名古屋と書いてあって、近鉄名古屋線川原町駅周辺連続立体交差の事後評価というのが、少しのページなんですけどもございますよね。

今、私の理解ではその二つを合わせて30分説明いただいたと思っているのですがこの510番の方ですね、資料については、あまり触れておられなかった。

もう、こちらも含めてご説明いただいたということでもよろしいでしょうか。

(四日市建設事務所)

私どもとしては503番、510番両方とも、今回説明させていただいたというふうに思っております。

(委員長)

複雑な事業ですので、例えば22ページや23ページに事業区間として書いてあるこの事業区間の事業というのは、西浦バイパスの整備の事業区間ではなく、近鉄名古屋線川原町駅周辺の連続立体交差事業の事業区間というふうに理解してよろしいですか。

(四日市建設事務所)

22ページ、23ページに書いてある事業区間というのは、近鉄名古屋線川原町駅連続立体交差事業の事業区間ということです。

(委員長)

西浦バイパスの整備というのは、まさにこの477号線の今のこの河川に沿ってアンダーパスを無くすというような、この事業については西浦バイパスの事業だということでもよろ

しいですね。

(四日市建設事務所)

すみません。こちらで見ていただくとですね。

まず、事業区間につきましてはこの図面のもので、横長のところですね、近鉄名古屋線川原町駅立体交差事業区間となります。上下にですね、破線があると思いますがここが国道477号西浦バイパスでございます。

(委員長)

はい。

今の二つをあわせた場合とそれぞれ別々の場合のB/Cを出されたということですね。わかりました。その他いかがでしょうか。

(委員長)

ちょっとこの立体交差事業と言うのはあくまで近鉄を高架するための事業ですね。

そうしますと、当然、三重県もお金を出す事業ですけども、近鉄側も追加投資といった費用もあるかとは思いますが、そういった協議は三重県さんと近鉄さんの間で何かありますか。

当然、近鉄さんが大丈夫だといことでこのようなこの形になっているかと思いますが、なかなか複雑な話ですけども、当然、その下の道路については、三重県側、或いは行政側のテリトリーになるかと思いますが、連続立体交差という近鉄を高架で上げるということは当然これは三重県さんがやること、この辺の何か関係というのは資料が特になければ受動的なのはなしですので。

(四日市建設事務所)

はい、今回ですね鉄道と道路の交差に関する協議等について要領がございまして、端的に言えばやっぱり踏切が除去されるっていう部分に関しては近鉄側においても利点がございまして、費用については負担をいただいております。

(都市政策課)

すみません補足させていただきます。

都市政策課の辻でございます。

先ほど室長からもご説明ありましたが、国の方ですねこの連続立体交差に関する負担額を決めてございまして、ここについてはですね、この事業採択を受ける前で変更があったんですけど、事業費の5パーセントを鉄道側に負担してもらっています。

(委員)

それが連続立体交差事業の国としての取り決めですね。

(都市政策課)

はい。そうですね。

(委員長)

それと、もう一つよろしいでしょうかね。

先ほどの末松・本郷地区の区画整理事業もこの関連の中で説明があって、地元の要望があって、それもやったということですが、今回の公共事業の評価には含まれていないと思うんですけども、区画整理事業の効果というのは、ここは三重県とは違うとは思いますが、そこは三重県の中で出てこないと思いますがこれは四日市市さんでも公共事業評価をされているのでしょうか。

あんまり聞いたことないですが。

(都市政策課)

都市政策課の辻でございます。

これは四日市市の方で終わっておりまして、面的な整備事業ではありますが、ここで同じように事後評価とか再評価の網にかかっていますので評価を行っているはずですが、ちょっと今は資料を持ち合わせていませんけども。

(委員長)

わかりました。

そうですね。

所管が違うので多分ここには出てこないと思いますが、おそらく国交省のマニュアルの中には区画整理事業の費用便益分析をどうするのかというのがあるのでどっかでやってらっしゃるのかなと思います。

ありがとうございます。複雑な事業のなか、要領よくやっていただいていると感じました。他、よろしいでしょうか。

はい、どうぞ。

(委員)

すいません。15ページのB/Cのところ、ここで踏切5ヶ所、立体にさせていただいたんで、踏切事故の便益っていうのはグッと上がるのかなと思ったら、0.0っていうふうに書いてあったんで、基準年で考えると、1.7億円になるのかなと思って後ろの資料見たら、これって交通量円滑化による1.7しか考慮されていないように見えたんですけども。

これは踏切事故という項目がないんですけど、カウントしないってことですか。



(四日市建設事務所)

すいませんちょっと即答できませんのでちょっと整理させていただいてまたご報告させていただきますてもよろしいでしょうか。

(委員長)

はい。

資料として提示していただくだけでも結構です。

(委員)

そうですね。B/C がもっとよくなるんじゃないかと思って聞いただけです。

(委員長)

はい。

おそらく住民の方の意見の中に、そういう意見があるので、あと、費用便益の中でどの程度、評価されているのかを見たいということで、よろしくお願いします。

その他よろしいでしょうか。

はい、どうもありがとうございました。

それでは次ですね、事後評価 504 番、道路事業の説明をお願いします。

## 504番 道路事業 一般国道167号鶺方磯部バイパス

(志摩建設事務所)

引き続きまして志摩建設事務所事業推進室長の楢本です。

よろしくお願いたします。

それでは504番の一般国道167号鶺方磯部バイパス道路事業の事後評価について、ご説明させていただきます。

当事業は平成29年度に事業が完了し、5年が経過したことから、三重県公共事業再評価実施要綱の第三条に基づいて事後評価を行っていただくものです。

なお平成27年度に道路事業が再評価実施され事業の継続が承認されております。

まず路線の概要についてご説明します。

図上の青色で示した一般国道167号は、志摩市阿児町から鳥羽市を經由し、伊勢市に至る区間と第二伊勢道路を含む延長約49キロとなっております。赤色で示した箇所が、今回の事後評価対象区間となります。当路線は、志摩地域と伊勢鳥羽地域を連絡するとともに、沿線地域の生活、産業、観光を支える道路であり、大規模な災害時には、避難、救助等の広範囲な応急対策活動に利用される緊急輸送道路に指定されており、本事業区間につきましては、第一次緊急輸送道路に指定されております。

次に国道167号の事業区間の状況についてご説明します。

国道167号は志摩市の志摩磯部駅、鶺方駅周辺の市街地を通過する事、近隣に志摩スペイン村を初めとする観光施設が多数あることから、市街地において朝夕や、観光シーズンや慢性的な渋滞をしていました。

図上のオレンジ色で示したところが渋滞箇所になりまして、右上の写真①磯部地区の渋滞状況で、事業手法当時に撮影されたものとなっております。

また右下の写真は、平成27年度の写真で朝8時頃の鶺方駅周辺の渋滞状況を撮影したものとなっております。

このようなことから、志摩市市街地の交通渋滞を解消し、安全で円滑な交通の確保を図るため昭和61年度から、鶺方磯部バイパスの工事に着手しております。

次に事業区間の防災面における現状についてご説明させていただきます。

一つ目として、先ほどのスライドでご説明しましたように、渋滞発生に伴う救急搬送の遅れが生じているということ。

また二つ目としましては、鶺方の交差点部及び磯部大王線の沿岸沿いが浸水区域となっております。有事のための緊急輸送道路として機能を発揮することができないおそれがありました。

このようなことから当該バイパス事業は渋滞を解消とともに防災面においても安全で円滑な交通の確保を目的に実施しました。

次に事業延長についてご説明します。鶺方磯部バイパスは平成7年度までに、高塚交差点

から、土橋交差点の間の約 3 キロを平成 16 年度までに赤松ヶ谷から鶴方までの 1.3 キロを共用開始し平成 29 年度に残る、3.4 キロを開通し全線 7.7 キロを共用開始しています。

これに伴いまして、平成 17 年度開通区間と並行する、現道主要道路磯部大王線は、交通渋滞を緩和している状況であります。

次に費用対効果分析の結果をお示しさせていただきます。

便益につきましては、走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の 3 便益の合計を 50 年の評価期間において、令和 4 年に現在価値に換算すると 755.2 億円となります。

費用については事業費と併用後 50 年間の維持管理を合計したこれもまた令和 4 年基準に現在価値に換算することで 328 億円となります。以上により、費用便益比は、便益の 755.2 億円を費用の 328 億円で徐算した結果 2.3 となり費用に対する事業効果が発現しているという状況となっております。

次に費用対効果の検証としてバイパス開通前後の交通状況を計画交通量と実データとの対比及びバイパス開通に伴う交通量の流動状況でご説明させていただきます。スライドの棒グラフは各地点における交通量を示したものです。緑色は計画交通量で令和 22 年度の予測値となっております。

また青色は令和 3 年度の交通量調査の結果を示しておりましてオレンジ色は開通前の平成 27 年度の交通量調査の結果を示しております。

まず計画交通量と実交通量との対比についてですが鶴方磯部バイパスにおける計画交通量 9,200 台/日の見込みに対し開通後の令和 3 年度の実測は 12,700 台/日となっております。

続いてバイパス開通に伴う交通量の流動状況についてですがバイパス周辺道路は開通後、周辺路線の交通量は計画時の予測と同様に減少している状況です。

また、渋滞が顕著であった賢島口について最大渋滞長 1.8 キロ軽減されたことを現地確認させていただいております。

次に費用対効果の走行時間短縮便益についてご説明させていただきます。バイパス開通前の赤松ヶ谷交差点から恵利原アメニティー交差点までの 10.6 キロ区間を走行するのに要する時間と同区間をバイパス区間 9.5 キロで走行した場合の時間を比較しました。結果的には右のスライドに示した通り、約 14 分の短縮がはかられています。

続いて費用対効果の走行経費削減にかかる便益についてご説明いたします。スライド右下にバイパス整備前後の走行速度を示していますが約 23km/h 改善され燃費など走行に係る費用が節約されております。

続いて交通量事故減少便益についてご説明させていただきます。画面左側は橋梁開始前の平成 26 年度から平成 29 年度の交通事故件数を画面右側はバイパス開通後の平成 30 年度から令和 3 年度までの事故件数を示させていただいております。人身事故に関する事故総数はバイパス開通前の 152 件から開通後の 77 件に減少したという状況となっております。

続いてその他の効果の救命救急についてご説明させていただきます。こちらのスライドは志摩市消防本部本部にヒアリングを実施しまとめたものとなっております。

ヒアリングした結果ですけれども、バイパス開通により志摩市民病院から伊勢赤十字病院までの転院搬送に係る平均時間が約 5 分短縮したことや、バイパスはカーブや段差が少ないため、患者の負担が軽減されるというようなご意見をいただいております。

続いてその他の効果の観光について説明します。こちらは志摩市観光協会のヒアリングを実施しまとめたものです。右上のグラフはバイパス沿線の観光施設内の道の駅伊勢志摩と、ともやま公園の年別のいりこみ客数を表したものとなっております。

両施設ともに平成 24 年以降右肩上がりが増加しており特に平成 29 年度のバイパス前線開通後ともやま公園では前年比 1.5 倍に入り込み客数が増えたという状況でございます。

また観光協会では、観光客の移動手段として車利用が多くを占める事を鑑みて、道の駅伊勢志摩に案内所を新設して志摩市方面へ向かう方へはバイパス利用を案内するとのご意見をいただきました。

これらのことからバイパス開通に伴う観光施設への来訪機会が今後も増加することの期待を見込んでいます。

続いてその他の効果の物流に関してご説明します。ヒアリングはバイパス沿線に集積所を持つ大和運輸にヒアリングを実施しています。スライド右上のグラフの通り、平成 27 年度以降、小口貨物取扱量が年々増加傾向にあり令和 2 年頃からのコロナの蔓延に伴う巣ごもり需要の増加により小口貨物の取扱が例年より 20%も増加している状況となっております。

このような状況におきましてバイパス開通以降は以前に比べ生活道路の交通量が減少したことで荷物の集配の効率が向上しているのご意見をいただいております。

また、全国から届く荷物は一端四日市の主管支店に集約されており、バイパス開通後は大型トラックが走りやすいバイパスの経路を変更しているなどのご意見もいただいております。

続いて環境面への配慮についてご説明します。施工中の処理としまして降雨により濁水が発生しやすい土質であったため、そのまま濁水を流すことがないように沈砂池の設置や汚濁防止フェンスを設置しました。

また、事業による環境の変化については法面に植生を施工することで周辺環境との調和を図っています。

続いて事業を巡る社会経済情勢の変化についてご説明させていただきます。スライド右上のグラフの通り、平成 28 年に伊勢志摩サミットが開催され志摩市への入込約数は増加傾向にありました。令和 2 年以降はコロナウイルスの影響により減少していますがヒアリング調査等から訪問の多くの方が自動車を利用して道路事業の有効性が確認されております。

次に地域住民、道路利用者の意見として国道 167 号鶴方バイパス開通に関する印象について地域住民及び近隣府県にアンケートを実施しました。アンケート実施期間は地域住民対象アンケートは令和 4 年 6 月 1 日～6 月 30 日で 1,550 通、広域的道路利用者対象アンケ

ートは令和4年6月15日～6月17日で315名から回答を得ています。アンケート結果についてですけれども、地域住民の97%、近隣府県の道路利用者96%以上がどちらかといえば満足・満足、大いに満足したとの結果となりました。

こちらはアンケート結果の具体的な回答を示したものでして、時間短縮、渋滞緩和、精神的負担の軽減、走行時の安心感などの回答をいただいております。

こちらはアンケートの中で不満と感ずることの回答で、土橋交差点の渋滞は時間帯によって解消されていないとの声をいただいております。

この渋滞に関しましては道路管理者としても把握しておりまして、今年度、志摩方面へ向かう右折滞留長を延伸する工事を実施しています。

工事完了後は右折レーンからはみ出す車輛が少なくなり直進者が円滑に走行できるようになったことで渋滞はおおむね解消されています。

今後も経過観察を行うとともに関係機関と協議、検討を継続していきたいと考えております。

以上で簡単ではありますが説明を終わらせていただきます。ご審議のほどよろしく願いいたします。

(委員長)

ありがとうございます。

ただいまの事業について何かご質問ご意見等ございますか。

(委員)

すいません。非常に効果が分かりやすくまとめていただいて、分かりやすかったです。

21ページのアンケートについて、ちょっと教えていただきたいんですが、

地域住民の利用者アンケートについて、3,000通の内1,500通と51%も返ってきてるのが結構高い回収率かなと思うんですけど、これはどういうやり方でアンケートを取ったのですか。

(志摩建設事務所)

郵送でアンケートを送らせていただいて、返信していただき、回収しました。

(委員)

51%も返ってきたのですか。

(志摩建設事務所)

そうです。

(委員)

それだけで満足度の高い事業と思えるのですが。

(委員長)

訪問調査じゃないですよ。

それで50%です。

(委員)

ありがとうございました。

(委員長)

その他、いかがでしょうか。

(委員)

事後評価ということで、費用対効果の検証をスライドの12ページ以降でされていると思うのですが検証結果どうなったのですか。

11ページの費用対効果、推定の値なのですか。それとも実績の値なのですか。

これが正しかったかどうかを検討されたというふうに思ったのですが。

(志摩建設事務所)

これは実績です。今回の対象年度にあわせ出しています。(1:12:10)

(委員)

検証というのは、何を検証されたのですか。計画が正しかったどうかの検証をされたのですか。

(志摩建設事務所)

そうですね。当初の計画交通量っていうのがありましたので、それに対して今、実際どれだけ交通量が増したかとかB/Cで出せない部分の検証をさせていただいております。B/Cとしてはこちらにお示しさせていただきました2.3というところでこれは費用的なものを出しておりますのでそれ以降のものについては走行時間がどれだけ減ったかとか物流企業のバイパス利用についてどのように(1:12:40)使われているのかを検証させていただいたという説明をさせていただきました。

(委員)

事後評価でないときも、こう言った通行時間短縮便益というものを計算されて、費用対効

果を出されていると思うのですが、それとは事後評価の値と違うのですか。

計画が適当だったかどうかの検証はされないのですか。

(委員長)

私の理解で言うと、多分、事業をやる前に算出する費用便益の交通量についてはやはり予測でしかない、予測でやりますよね。

今、検証されているのは実績がどうだったかということで、当然、バイパスはすごく増えて、周りは減っていると思うのですが。

ただし、その費用便益分析は事前にやるときに予想されていたものとどうなんだろうかっていうことだと思うんですけど。

それは例えば、これ台数、今1日何台というふうに台数お示しいただいてますけども、それがベースになって、おそらく時間短縮便益に関しては、量減少というのが原単位としての交通量をベースにもう1回その過去の費用便益をやりますっていうんですかっていうこと。それはやってないってことでいいでしょうか。

この平成4年の基準年とした、B/C2.3って値を出していただいていますけれども、そのときの基準年は書いていますけども、交通量の予測としては、過去の予測のままでB/Cをやっているということ。

この11ページのB/Cの出し方の理解が我々と三重県さんと違っているということだと思います。

違いますか。

(委員)

そうですね。

計画と実際の検証の結果が比較されていないのかなと思ったのでそれを知りたいなと思ひまして質問させていただきました。

(志摩建設事務所)

資料1ページですけども、事後評価書の中の事業効果というところの前回のB/Cが平成27年度の再評価の時に示させていただいたB/Cになりまして、それが1.9でこれはあくまで計画時の交通量というところです。今回は実際の交通量で算出し2.3となっております。

(委員長)

それは分かっております。

例えば原単位の話があったので、1台だったらどれぐらいの単価があるからそれで基準年を令和4年度として出しましたというのは分かるんですが、今のご質問、私の質問に変えて

しまっていますが、いわゆる検証としては交通量が多く、実際どうだったかって検証されていますよね。

その時の実績と予測した時のいわゆる計画交通量というのとでは増えたのか、減ったのかはこれでは分からないということですが反映した費用便益分析をされているのか。

そういうちょっと技術的な話なのかもしれませんけれども。

(道路建設課)

すいません。

道路建設課ですけれども、B/Cの計算につきましては今国土交通省のマニュアルに基づいて、算出しております。事業計画時も現在の事後評価の時点でも、将来50年後ぐらいまでの維持管理であったりとかというのも含めて、将来のことまで期間をもってB/Cを算出しております。ただ最終的にどうなるのかっていうのははっきりわからないけれども、現在の予測としてこのぐらいのB/Cが出ますよということになりました。

例えば交通量ですと、将来の交通量をこのぐらいに予測してるけれども、現時点でそこに向けて同じように減ってきているなどそういうようなわかる部分の交通量とかにおいては検証しています。

それからマニュアルについて、マニュアルでは算出していないような、その他の効果についてもヒアリング等で、いう形で検証しています。

(委員長)

いや、ですから。

もう1回繰り返しますけれども、ごめんなさい。

こだわるつもりはありませんが、11ページのB/C2.3、この時の交通量は最初に求めたときの、何台という配分のまま算出されているという理解でよろしいのでしょうか。それとも検証として、例えば令和3年度の交通量を実際どうだったかを検証されているのでそれを反映した費用便益分析をされているのですか。当然それは50年後の予測を踏まえてやってらっしゃると思うのですが、実際、素人の感覚で言うと予測交通量と現実交通量はかなり違うことも多いんですよね。

色んな要因によってね。

ですので、それを反映してやったほうがより現実的なB/Cになるのかなと思うのですがそれはなかなか難しいのかもしれないですけど。

(志摩建設事務所)

すみません。

平成27年度の再評価させていただいたところからマニュアルが変更となっておりますのでマニュアル変更に伴って、B/Cを出させていただいてるので実績となっております。



(委員長)

それは私もマニュアルを知っていますけれども、マニュアルに書いてあるのは原単位だけじゃないですか。

簡単に言えば、例えば原単位がガソリン代が高くなったから時間短縮のところが高くなるとか、燃費が良くなったから下がるとか書いてある訳じゃないですか。

台数については、これはOD表やパーソントリップ調査とか、いろんな調査に基づいて、そういうのでやっていくわけですので。

それは多分変わってないんじゃないかと、私は思っているんですけども。

今回の検証で実際の交通量の増減を見てらっしゃるので、それはB/Cに反映されているのですかとお聞きしているのです。

実際の交通量を計上されていることは非常に良いことだと思いますのでそれについては評価しております。

(志摩建設事務所)

ちょっとお時間いただいてもよろしいでしょうか。

(委員長)

はい。

(委員)

もう一つ質問があるんですが、よろしいでしょうか。

交通事故は最近かなり減ってると思うんですけど。

交通事故減少便益の計算というか、減少で事故が半分ぐらいなったということですが。

実際、この期間で県全体とかで半分ぐらいになっているじゃないんですか。

その影響は考えなくていいのですか。

道路の改善による減少なのか、交通状況全般にかかわるものなのか。

それがマニュアル通りということであればそれでいいと思うのですが。

(志摩建設事務所)

152件から77件に減少した実際の件ですが、

今回渋滞の緩和がある程度解消されたことに伴い、追突事故が

少なくなったのかなと感覚でいます。

(委員長)

そういうことは要するに交通量減少したことによって事故が減ったんじゃないかと三重

県さんとしては考えているということによろしいですか。

(志摩建設事務所)

データを確認させていただいたところではそのような考えとなります。

(委員長)

1つ前の質問に対しての回答はどうされますか。

(志摩建設事務所)

少しお時間をいただけないでしょうか。

(委員長)

はい。

(事務局長)

先ほどの件もありますのでまとめて後で回答させていただきたいと思います。

(委員長)

そうですね。

別に口答でなくても、文書でも場合によっては良いと思いますので先ほどの質問に対するご回答をこの委員会に出していただければと思います。

最終回も3月に委員会がありますのでその時にお越しいただいても結構ですし、文書でも結構です。

(事務局長)

わかりました。

(司会)

すみません。先ほどの四日市建設事務所の質問について、あれから整理しまして、ご回答させていただけるようであれば、休憩挟んでからでもいいですし、今からでも説明させていただければありがたいのですが。

(委員長)

それでしたら、今からご回答していただけますか。

ありがとうございました。

お急ぎで調べていただけたということで、先ほどの志摩建設事務所の質問に対する回答

は後でということ。

(志摩建設事務所)

それでは確認させていただきます。

(委員長)

どうぞ、よろしくお願いします。

今の事業についてはこれで終了ということで、ありがとうございました。

準備ができたようですのでそれではご説明をお願いします。

(委員長)

どうぞ、よろしくお願いします。

今の事業についてはこれで終了ということで、ありがとうございました。

準備ができたようですのでそれではご説明をお願いします。

(四日市建設事務所)

それでは503番先ほどですね、連続立体交差において、踏切事故減少便益のところでご質問がございました。今回、踏切事故につきましては国が出しているマニュアルによりますと踏切事故減少便益が踏切部で起こる道路交通と鉄道交通事故が鉄道立体化により、解消される事後減少便益でありそのうち道路交通利用者にかかわる便益を計上すると定義されております。

具体的には過去5年間の踏切事故から年間平均の事故発生率を算定し、これに基づき踏切除去により、道路利用者に関わる累計事故減少便益を算定するということになってございます。

ですので、過去5年間の踏切事故の件数によって、踏切事故があれば、計上されてくる、なければ計上されてこないというのが現状でございます。

今回、ここでは整備前の過去4年間におきまして踏切事故がありませんでしたので今回0.0億円と記載しておりますが、実際には無いということです。

そしてですねこの交通量円滑化の0.1億円っていうのはですね、様式5を見ていただきますと、関連のところですね、0.06っていうのが書いてあるかと思えます。

それが四捨五入して0.1億円で下の基準年1.7億円というのが、表の一番下のところでですね。1.69っていうふうな数字が書いてあるかと思えますそれを丸めて1.7億円というふうになってございますので、ご質問としては踏切事故がなかったので計上されていないということになります。

以上でございます。

(委員長)

はい。

どうもありがとうございます。

それではですね、ここで一旦5分間の休憩を取りたいと思います。

(休憩)

(委員長)

それではですね、502番水産基盤整備事業の桃取地区の事後評価の説明をよろしくお願ひ  
します。

## 502番 水産基盤整備事業 桃取地区

(伊勢農林水産事務所)

よろしく申し上げます。

伊勢農林水産事務所水産室の南です。

水産基盤整備事業桃取地区漁港関連道の事後評価についてご説明します。

当事業は平成20年から事業を進め平成28年に完成しており、5年を経過したため、今回事後評価を行いました。

桃取地区漁港関連道では、三重県鳥羽市北部に位置する答志島にあり、本土に近く、伊勢湾側に位置し、海況状況に左右されず往来できる桃取漁港、防災拠点漁港であり耐震強化岸壁を持つ舟越漁港、流通拠点漁港であり衛生管理型水産物荷さばき施設が整備された答志漁港に加えて和具漁港の四つの漁港があります。

また、答志島の多くが伊勢志摩国立公園区域に指定されています。

舟越漁港は台風或いは低気圧通過等、荒天が予想される場合の休けい用水域として整備された漁港ですが、黒ノリ共同加工施設、製氷施設、漁網保管用地が整備され漁業作業に活用されるなど、当漁港と各漁村とを結ぶ関連道の活用と相まって、答志島の漁業生産拠点として重要な役割を担っています。桃取地区漁港関連道は漁業生産の拠点である舟越漁港と天候に左右されずに本土と往来できる桃取漁港を結ぶように位置しています。桃取漁港で水揚げされた水産物を、関連道を通って答志漁港にある加工場へ運搬するといった輸送時間の短縮や走行時の安全性も向上しています。関連道は漁港関係者をはじめ、地域住民の生活に欠かすことのできない道路となっています。

桃取地区漁港関連道の整備前には、漁業者は舟越漁港と桃取漁港間の水産物等の運搬には既設道路を利用し、大きく迂回しなければならない状況でした。また、この既設道路は幅員が狭く車両の対面通行に支障をきたしていましたが、急峻な地形となっており、拡幅が困難な状況でした。このため、水産物運搬に係る走行が長く、水産物の非効率な輸送となっており、関連道の整備が必要となっておりました。

本事業では、水産物の輸送時間を短縮し、品質向上や走行経費の低減を図ることとしており、関連道の整備により、安心安全かつ安定的な水産物の供給網を構築し、水産業の発展を図るとともに、漁村環境を改善することが期待されています。

本事業の期間は平成20年度から平成28年度の9年間で、総事業費は約18億7800万円です。道路延長は1950メートル、幅員は5メートル、車道幅員は4メートルとなっています。直接的な事業の効果として、漁業者の移動や漁具の運搬にかかる時間が短縮するなど、漁業活動に係る走行時間の短縮、水揚げ漁港から加工場出荷漁港までの走行時間が短縮するなど、水産物流にに係る走行時間の短縮、桃取漁港へ集約し出荷する輸送ルートに転換することで海上走航経費が縮減する海上輸送に係る輸送経費縮減、水揚げ漁港から加工出荷漁港での走行経費が縮減するなど、水産物の陸上輸送にかかる走行経費縮減について、国交省

の費用便益分析マニュアルに基づき、便益を算定しています。なお、便益の算定に用いた、元単価について概要説明で、令和4年度単価を採用したと説明しましたが、正しくは令和2年単価を対応していますので訂正させていただきます。

なお、交通量は、令和3年12月に交通量調査を実施した上で、地元漁港へのヒアリングにより、一般交通と水産業関連に分別し水産業関連分のみ便益の算定に用いています。

また、桃取関連道は、避難場所への避難経路として活用できるため、災害時の避難経路及び避難場所の確保効果について、水産庁の水産基盤整備事業費用対効果分析のガイドラインに基づき便益を算定しています。

関連道の整備による漁業活動に係る時間短縮効果については、関連道の整備前は既設道路を利用していたルートが関連道を使ったルートに転換することで、製氷施設、冷風乾燥施設を利用するための漁業者の移動や、ノリ加工場など施設への従業員の出勤、漁網作業等漁具の運搬といった漁業活動に係る走行時間が短縮し便益が発生しています。

例えば、整備前のルート1の桃取、舟越間の年間走行台数が4万4500台で片道25.6分かかっていたところ、整備後のルート1'では片道7.2分に縮減できます。この時、4万4500台分の短縮された時間価格を便益として算定します。その結果、令和4年度単年度利益は4590.4万円で、総便益は12.4億円となっています。

次に、漁業活動に係る走行時間短縮効果と同様に関連道の整備前、既設道路を利用していたルートが、関連道を使ったルートに転換することで、桃取漁港で水揚げされた水産物を加工場で加工するために加工場がある舟越漁港に運搬するなど、水揚げ漁港から加工場、出荷漁港及び加工場から出荷漁港への水産物の流通にかかる走行時間が短縮することにより便益が発生します。

例えば、整備前の水産物流通に係る桃取、舟越間の年間走行台数は6121台で片道25.6分かかっていたところ、整備後には片道7.2分に短縮できます。そこで令和4年度の年間走行台数6121台分の短縮された時間価格を便益として算定します。その結果、令和4年度の単年度便益は520.2万で総便益は1.7億円となります。

関連道の整備による海上輸送の走行経費削減に伴う効果について、現在、水産物の本土への出荷には各漁港からチャーター便を用いて海上輸送していますが、関連道を利用して桃取漁港へ短時間で輸送可能なため、漁協は令和7年以降に水産物を桃取漁港へ集約し本土へ出荷する輸送方法に転換する予定です。このため、各漁港から本土への海上輸送費用と転換後の桃取漁港から本土への海上輸送費用の差を海上輸送の走航経費縮減便益として算定しています。その結果、令和7年度の単年度便益は759.0万円になる予定で、総便益は1.3億円となります。

次の関連道の整備による陸上輸送の走行経費縮減に伴う効果についてです。

関連道の整備前、既設道路を利用していたルートが関連道を使ったルートに転換することで、水産物の流通にかかる走行時間短縮による効果と同様に、水産物の流通にかかる陸上輸送の走行経費縮減による効果が発生するため便益を算定します。その結果、令和4年度の

単年度便益は 8.9 万円で総便益は 0.02 億円となります。

災害時の避難経路及び避難場所の確保効果について、三重県では、南海トラフ地震に伴う津波発生が懸念されており、鳥羽市地域防災計画地震津波対策編では、今後 30 年以内に大規模な津波が発生する確率は 70%となっています。

現在、舟越漁港内では、海苔加工場、製氷施設等で 20 人が漁業作業に従事しています。これらの漁業従事者が漁港内で作業中に南海トラフ地震に伴う津波が発生した場合、答志関連道を利用して避難場所へ向かうと距離が遠いため、津波到達時間までに避難出来ず最大 20 名の人命が奪われることが想定されます。

桃取関連道を利用して避難すると、避難場所までの距離が近く、津波到達時間までに、避難場所への到達が可能となるため、避難できる方を人的損失額の便益として算出します。その結果、令和 4 年度の単年度便益 1 億 363.6 万円で、総便益は 26 億円となります。

費用便益分析について、費用は事業費と供用後 40 年間の維持管理費の合計を現在価値に換算し、約 30.1 億円となります。便益は、便益発生年から令和 38 年までの便益を現在価値に換算して合計し、約 41.4 億円となります。これにより、便益を費用で割った費用便益比は 1.38 となります。

次に、事業効果のうち漁港関連道としては、便益として金額には換算できないものの関連道の整備により得られた効果について、定量化できない効果としています。

一つ目に、走行の安全性の向上です。関連道整備前は漁業関係以外の日常の一般交通についても桃取地区と答志地区間の移動には既設道路を利用するしかありませんでした。既設道路は S 字カーブが多く、安全面に課題があり、道幅も狭く、対面通行が困難でしたが、関連道は道幅が広く、一般交通においても安全に走行できるようになったことが効果として上げられます。

二つ目は時間短縮による利便性の向上です。答志島は桃取漁港、答志漁港から本土へ定期船が就航していますが、桃取漁港からの定期船は欠航が少なく、所要時間も短いことから通勤通学をはじめ、多くの島民に利用されています。

こちらのグラフは関連道の交通量の時間経過を示しています。ピンク色で囲まれた定期船の発着時刻前後では交通量が増加しており、関連道が定期船利用のために利用されることがわかります。関連道を利用することで、桃取地区と答志地区間の走行時間が短縮され、島民の生活における利便性が向上しており、当該路線の効果の一つとなっております。

三つ目は、緊急時の利便性の向上です。緊急搬送などの緊急時には船で本土へ移動することになります。答志漁港は波の影響を受けやすく荒天時の欠航が多い状況になっていますが、桃取漁港は答志漁港と比べて欠航が少なく、安定して本土への出航が可能です。このため、緊急搬送等の際には欠航が少ない桃取漁港まで関連道を利用して、短時間で移動することで、荒天時でも本土への移動が可能となります。

次に事業を巡る環境面の配慮及び事業による環境の変化について、当該路線区間の事業において影響を受けると予想された、希少植物や絶滅危惧種であるナゴヤダルマガエルに

ついて、その影響を受けない場所への移植・放流するなどの保全対策を実施しており、当事業による絶滅等の影響もないと考えています。

また、環境面への配慮として、土砂流水の危険性がある箇所への沈砂池や下流部への汚濁防止膜の設置、法面工において植生基盤材への伐木の利用や、種子に在来種の配合、盛土面積を少なくするための補強土壁の採用、景観に配慮した茶系ガードレールの採用、側溝には約 10 メートル毎に小動物が側溝に落下した際に這い上がれる側溝の設置を実施しています。

漁業は全国的に生産額や就業者数の減少が続いていますが、答志島では漁船隻数や漁業就業者数の推移を見ても減少は緩やかで、漁業就業者数のうち 60 歳以上の割合も低く水産業の継続的な発展が期待されています。

次に島民の意見では、関連道の利用により水産物の輸送時間が短縮され、漁業活動の効率性、品質が向上した。S 字カーブや走行時間が減少し、水産品の荷崩れが少なくなった。関連道は道幅が広く走行の安全性が向上したなど、主に関連道整備後の安全性、利便性の向上についての意見が確認されました。

今後の課題について、関連道においては様々な効果がある一方で課題も確認されました。

維持管理について、現在関連道の落ち葉等の清掃を鳥羽磯部漁業協同組合が実施しており、補助金がないため清掃道具の購入費が負担となっているとの意見がありました。これについては、桃取関連道は現在、鳥羽市の管理となっていることから、鳥羽市と調整を行い、資材支給を行う事で負担軽減を図ることとなりました。今後の事業計画を立てる際には完了後の維持管理が軽減される工法の検討を行っていきたいと思います。

説明は以上になります。よろしくお願ひします。

(委員長)

どうもありがとうございました。

今の事業について質問ご意見等ございますか。

(委員)

細かいところかもしれないんですけど、費用対効果の検証の 5 番の避難経路及び避難場所の確保のスライドの 5 番の後ろに、単年度便益が 1 億 363.3 円とあり、次のページの総括表の方では 1 億円になっていますが、これはどういうことですか。

(水産基盤整備課)

13 ページの 1 億 363 万円は 1 億飛んで 363 万円とあり、一千万円は 0 ということで 1.0 億円と計上しています。



(委員)

理解しました。

ありがとうございます。

(委員長)

はい。

他いかがでしょうか。

(委員)

また細かいことなんですけど、事業をめぐる環境面の配慮及び事業による環境の変化という対策がある中で、今後の課題の中で、落ち葉など維持管理が大変だから法面保護についてはモルタル吹付などの方法を検討するとありますが、モルタル工法にすると、自然というか緑が少なくなってしまう、逆に環境が悪くなるっていうこともあるのではないかと思いますがいかがですか。

(伊勢農林水産事務所)

法面全部にモルタル吹付をすると、環境的に良いとは言えないので、法裾1mなどバランスを考えた検討をする必要があると考えます。

(委員)

ありがとうございます。

(委員長)

私から質問というよりは意見ですけども、今回の費用対効果を見ると、1番から4番までは、道路マニュアルに基づいて計上しているんですが、これは普通の道路の費用対効果のものなので、わかりやすく言えば人件費とガソリン代です。今回、水産事業なのでここに書かれていますけど、品質が向上するとか荷崩れによって何か効果があるとか、水産業の道路に特化した評価がより具体的になると、もっと効果が高かったのではないかと思うので、これも費用対効果という意味ではなかなか出てこないで、その他の効果になってくると思うのですが、せつかくこの産業系の道路の場合、単に人件費とガソリン代が安くなったから効果があるというのはあんまりよくないと思いますので、その辺をもう少し今後の水産事業関連の道路整備や基盤整備の場合には、対象として水産業の振興というのがあると思いますので、そこに対しての具体的な効果というのを、できるだけ定性的でも良いので明らかにしていただければ、公共事業の評価としてはよろしいのではないかと思います。

これは意見ですのでコメントは結構です。

(委員)

スライドで言うと 12 枚目のスライドになりますが、費用対効果の検証 4 の陸上輸送のところ、ルート 1 というのが、多分、一番効果があると思ったところですが、年間の通行漁業関係者台数 50 台というのは、本当に利活用されているのかなと思ってしまう台数なんです、これ月ではなくて年なんですよね。

(伊勢農林水産事務所)

そうです。

(委員)

これが漁業関係者に本当に喜ばれているのかなって思うような数字なんです。

(水産基盤整備課)

桃取と舟越地区との間だけで 50 台になりますが、その他に、答志漁港や和具漁港から桃取漁港へ行くといった舟越漁港を通過して桃取関連道を使用しているルートが 2 番、3 番になります。そのため、桃取関連道としての役割は十分、果たしてと考えると考えます。

桃取漁港で揚げた水産物を、答志漁港の加工場への輸送にもこの関連道を使っています。

(委員)

わかりました。

言ってる意味は、大体わかるんですけど桃取・舟越間っていうのは、何でこんなに少ないのかっていう分析はあるのですか。

(水産基盤整備課)

舟越漁港は集落を構えていない漁港で、単純に水産物を運ぶのがこの 50 台になります。

(委員)

わかりました。

(委員長)

ありがとうございます。

その他何かございますか。

(委員)

スライドの 13 枚目の災害時の利用の件で、舟越漁港内で作業を日常的にされている方が 20 名になっていると思いますが、例えばこの関連道の途中の集落などからこの道に上がっ

てくるというような、避難の仕方をされる方は、考えられないんですか。

この漁港の状況で言うと考えられないのですか。

(伊勢農林水産事務所)

途中に集落はない状況です。田畑と桃取側に清掃センターがあるので、人数に入れられるかもしれないですが少ないと思います。

(委員)

ありがとうございます。

(委員長)

よろしいでしょうか。

なければ、どうもありがとうございました。

それではですね、ご準備でき次第、次の501番農業農村整備事業のご説明をお願いしたいと思います。

## 501番 農業農村整備事業 中南勢・中南勢2期

(松阪農林事務所)

松阪農林事務所、農村基盤室長森山と申します。

今回は農道整備事業、事業評価501番、中南勢、中南勢2期地区につきまして、ご説明をさせていただきます。どうぞよろしくお願いたします。

目次でございますが1事業概要、2経済効果、3間接的な効果、4事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化、5事業を巡る社会経済情勢等の変化、6住民アンケートの結果、7地域の課題と今後の対応の順でご説明させていただきます。

事業概要につきましては、本地区は、三重県の中南勢に位置し都市部でハウスイチゴ、花き、しめじの栽培、中山間地域ではみかん、伊勢芋の栽培、山間地域ではお茶、山菜の栽培が行われております。

また、松阪牛の飼育の中心的地域として高い評価を受けています。

しかしながら、これらの生産団地をつなぐ道路網が未整備のため、運搬に時間を要し、非効率な農業経営になっていました。このため、広域農道を建設し道路網の確立を図ることで、農産物流通と農業生産活動の活性化を目的に道路を整備したものでございます。

なお、本計画は、一部路線で、既設道路の利用や取り付け部のルート変更により、施工延長が3109mの減になったことから、事業計画の変更を平成23年度に行っております。

この計画を比較対象として、今回事後評価を行っております。

では事業の内容でございますが中南勢地区、中南勢2期地区全体での農道整備延長は、10996mで、幅員につきましては、日計画交通量から土地改良事業計画設計基準の3種3級に相当し車道幅員6m、全幅8mの2車線道路としております。

まず中南勢地区についてご説明いたします。

本地区は明和町内での、道路新設を平成11年度から平成25年まで実施し4124mを供用してございます。

中南勢2期地区につきましては、平成12年度から始まり、松阪市内の松阪工区は2つのトンネルを含む道路新設区間で、2350mを整備いたしました。また多気町地内の勢和多気工区につきましては、新設と一部拡幅区間からなり4522mを整備して、平成28年度に完了いたしました。

合わせて6872mを供用してございます。

経済効果についてご説明させていただきます。

今回の費用便益分析につきましては、農水省の効果算定マニュアルにより行っております。

現在の農業農村整備事業の効果は、4つに大別されておりますが、本農道整備事業につきましては、食料の安定供給の確保に関する効果及び農村の振興に関する効果を便益として計上してございます。

一つ目の食料の安定供給の確保に関する効果では、品質向上効果、維持管理費節減効果、営農にかかる走行経費節減効果の3つでございます。

二つ目の農村の振興に関する効果では、一般交通等経費節減効果がございます。例えば営農にかかる走行経費節減効果とは、道路整備により、農産物を運ぶ車両の大型化など、走行経費低減や、人件費削減による効果を便益として算出したものでございます。

では本地区の効果についてご説明いたします。

一つ目の品質向上効果ですが、これは農業生産物の品質への影響に関する便益で年 82 万 4 千円となっております。

二つ目の維持管理費節減効果は、施設を適切に維持するために必要な費用でマイナス効果となり、年 1306 万円となっております。

三つ目の営農にかかる走行経費減効果は年 13 億 5838 万円となっております。

次に、一般交通等経費節減効果は、広域農道を利用する一般交通車両が、道路が整備されたことで、走行時間が節減され、人件費及び車両経費を便益として算出したもので年 1 億 5457 万 4 千円となっております。

結果としまして、総費用総便益比で 1.53 となりました。

ここで、農産物の流通経路の 1 例をご紹介します。

米の輸送経路図でございます。

各地域で収穫された米は、広域農道を利用し、それぞれのカントリーエレベーターやライスセンターへ運搬されております。

次にイチゴですが広域選果場に集められ、各市場へ出荷されております。

全国的に有名な松阪牛につきましては、広域農道ができたことにより、肉用牛の飼育場が新たに 3 牧場できました。

そのこともあり年間と畜数も上がってきております。

この松阪牛ブランドは、厳しい取り決めがあり松阪食肉センターに持ち込まれたものだけが松阪牛として名乗れ、その後、市場に出回るようになっております。この資料は松阪牛全体のと畜数の推移ですが、広域農道ができた平成 25 年度以降も毎年ちょっとずつ上がっていることは、新たに増えた牧場によるところもあると考えられております。

間接的な効果といたしましては、勢和多気インター近くに令和 3 年 7 月にオープンいたしました日本最大級の商業リゾート施設ヴィゾンでございます。ここでは日本最大級の産直市場マルシェヴィゾンがあり、多気町内などの生産者が持ち込んで販売してございます。もう一つは松阪工区近くにある日本初の国産材コンビナートのウッドピア松阪です。ここでは木材の市場や製材加工、販売普及、材の検査など様々な部門が集まった複合企業体でございます。

いずれの施設についても広域農道を利用することで、利用者の運搬走行の時間短縮効果が見込めます。

次に事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化についてです。

工事の実施にあたっては、トンネル工事等において、現場から発生した岩を現地で砕き砕石にして道路盛土への利用や掘削残土を近隣の田の嵩上げに利用しました。これらのことにより、建設副産物の削減と土砂等の運搬を減らすことで、環境負荷の軽減にも努めました。

アンケート結果においても、交通事故などの危険性の回答が大半で、自然環境や景観が悪くなったのは少数であり、大きく環境への影響は及ぼしていないと考えております。

次に事業をめぐる社会情勢の変化についてです。農家戸数をみてみますと1番人口の多い松阪市では、平成23年度4110戸でしたが、令和4年度には2217戸と大きく減少して46%の減となっておりますが、県全体でも45%減となっており、全県的な傾向がうかがえます。

一方多気町は県平均より少ないですが、明和町、大台町は過半数以上で、県平均よりも多くなっております。

いずれも農業の後継者不足が原因ではありますが、担い手等への農地集積が進み農家戸数が減っていることも一因と思われます。

また、松阪管内の耕地面積につきましては、平成23年度を1万2172haから令和4年度は1万1641haと4.4%減少しておりますが、県全体でも6%減となっております。

耕地利用率は水稻においては平成23年度から令和4年度を比べますと、6566haから、5499haと16.3%減少いたしました。

県全体と比較すると、減少率が約3%高い数字でございますが、これは、大台町など山間部の谷地田での耕作放棄地が増加したことが原因ではないかと考察しています。

主要野菜につきましては多気町でキャベツ、はくさい、イチゴとも作付けが増えています。特にイチゴについては県内のシェア率は下がっているものの、31%と高いシェア率を維持しています。

次に県民の意見としまして、アンケートを実施しました。配布エリアは道路沿線の地域として松阪市では山室自治会、多気町では丹生と長谷の自治会、明和町は池村自治会に対して合計675部を配布しました。回収は415部で、各自治会の回収はご覧のとおりとなりました。

広域農道の利用状況は、89%の方から、利用しているとの回答がありました。

また、その利用目的は、日常生活や通勤通学といった、日常生活上必要な目的が約71%を占めており、ビーロードが生活道路として、地域住民に活用されていることがわかりました。

さらに効果についても、9割以上の方から効果があったとの回答をいただき、その内訳は、日常生活が便利になった、通勤通学の走行距離や時間が短縮された、レジャー・娯楽施設への走行距離や時間が短縮された、農地への通作や農産物の輸送が便利になったなど効果を認めていただいていることがうかがわれます。

一方、悪影響では45%の方から影響があったとの、回答があり、7割弱の方が交通事故などの危険性が増えたとなっております。

次に農業面の効果に関しては農業をされている 101 戸の方からの回答では、農地への通作については 29%、農産物の出荷につきましても 29%の方からそれぞれ便利になったと回答いただいております。

また農作業の大型機械化についても 29%の方から、便利になったとの回答いただいております、今後の農業への影響についても、営農意欲が高まった、担い手へ頼みやすくなったという営農継続に前向きな回答が 34%ありました。

次に管理状況についてです。

県営事業として整備しました広域農道は、現在それぞれの区間で、松阪市、多気町、明和町で管理していただいております。

結果は適切に管理されているが 90%と高い回答があった一方で、改善が必要との回答も 10%ありました。

また自由記載では、80 件のご意見をいただきました。

その中の主な意見として街灯の設置や信号機設置、道路にはみ出る草や枝の伐採など、維持管理に関するご意見がある一方で、とても便利な道を作ってもらいました。今後の事業への期待という感謝と期待を受けたことは、これからの励みになりました。

このような意見は、農道事業のみならず今後も農業農村整備事業を実施していくうえで考慮させていただきたいと考えています。

次にアンケートとは別に多気町の農林部署などから聞き取りしました広域農道の利用状況について触れさせていただきます。

イチゴや小松菜の生産者は三重県地方卸市場への出荷のために広域農道は渋滞がないので常に利用しているとのことでした。

またトマトの生産者も渋滞がない広域農道を使いベルファームへ出荷しているとのことでした。

畜産農家も堆肥舎まで広域農道を利用しているとのことでした。

以上のことから、営農者が本農道を利用して出荷されており農業面での効果を確認できました。

最後に、今後の課題等については、アンケートでの意見欄で、老朽化した舗装の打ち替えや、ガードレール、信号機などの安全対策の実施等の要望がございました。

舗装の打ち替え更新につきましては、県内でも農道の舗装修繕を実施した地区もありますので、事業の実施状況や事業制度などの情報提供を行い、適時に修繕、更新できるよう、関係市町と情報共有をしていきます。

以上で説明を終わらせていただきます。

ご審議よろしく申し上げます。

(委員長)

はい。

どうもありがとうございました。

それでは、ただいまのことにつきましてご質問やご意見ございますか。

それでは私から、最後のところ、舗装の老朽劣化が課題とされているが、今回の事業範囲のところではなく他のところか。

それとも、広域農道について既に老朽劣化が始まっているということですか。

(松阪農林事務所)

今回の事業において平成 11～12 年頃に着手した区間では、施工後 20 年以上経過し、老朽劣化が進行した区間もございます。

(委員長)

その舗装の老朽劣化について維持管理費を当初のいわゆる費用に含めているのですか。それとも、含めていない。

(松阪農林事務所)

事業費には見込んではいない。経済効果では見込んでいます。このため、費用対効果分析には、管理者（市町）による維持管理（修繕や保全）にかかる費用を見込んで算定していません。

(松阪農林事務所)

維持管理においては、大きな修繕も必要となってきましたので、国補事業を活用した修繕など情報を提供していきます。

(委員長)

わかりました。

(委員)

アンケートの結果、悪い影響に関して、意外と多いと感じました。そのうち交通事故などの危険性が増えたとの意見がありましたがこれは、農道だから危険ということか。

(松阪農林事務所)

アンケートには、道路が新設されたことで危険性が増えたと一般的なコメントがあり、農道だから危険性があるものではないと思います。

(委員)

なるほど。信号機があつて欲しいところに、設置されていないことはないのか。



(松阪農林事務所)

信号機は、公安委員会や関係者と調整したうえで設置しています。今回のアンケート結果において信号機設置の意見があったのは事実です。

(委員)

逆に信号がないから、スムーズに集積地まで農産物を運べる利点もあるとは思いますが、交通事故などの危険性が増えたという意見があったのもう少し、どのような対策が求められているのかも、併せて聞いていただけるとよかったのかなと感じました。

(委員長)

ありがとうございます。

その他いかがでしょうか。

それでは特にないようでございますのでどうもありがとうございました。

(司会)

委員長すみません。

先ほどの志摩建設事務所の質問に対する回答を休憩前にできればさせていただきたいと思えます。

(委員長)

それでは引き続きで大変ではございますが、先ほどの質問に対する回答をお願いします。

(志摩建設事務所)

すみません。

整理させていただきまして、B/Cの2.3につきましては、改修後の交通量データではなく、最新のOD調査をしている結果に基づいてやっていますのでデータとしては平成27年の交通量調査になります。

(委員長)

平成何年。

(志摩建設事務所)

平成27年です。

(委員長)

そうですね。

(志摩建設事務所)

開通は29年ですので、まだ開通後のB/Cが出されていない。

というところであと交通量調査を数点ですけどもさせていただいたっていうのがこの表になりまして、あくまでピンポイントでその場で交通量を調べさせてもらって、推定とどれぐらい違うかをお示しさせていただいたという結果になります。委員、委員長がおっしゃっていたように開通後のB/Cは出されていません。

(委員長)

いわゆる断面交通ですね。

この断面が増えたのか減ったのかだけで、どこからどこへ行ったかはわからない。

(志摩建設事務所)

OD調査をしていませんので移動はわかりません。

(委員長)

よろしいでしょうか。

(委員)

これをどのように評価されたのか。

(志摩建設事務所)

これについては、最新のOD調査が無いのであくまでもピンポイントですけども、推計データによる交通量と実際の交通量の対比をしたところ、想定通りバイパス交通量が多く伸び、その分、現道の渋滞が解消されたため、バイパスの効果が出ていると評価しています。

(委員)

計画交通量これあるんですけどもそれと比べてもそんなに誤差が無いという理解でよろしいですかね。

(志摩建設事務所)

というような整理をさせていただいております。

(委員長)

はい。

ありがとう。

よろしいですか。

(委員)

はい。

(委員長)

それではどうもありがとうございました。

ありがとうございました。

はい。

それではですね、これで審査は終わりました、休憩も含めて意見書のまとめに入ります。

(休憩)

## 【委員会意見】

(委員長)

それでは委員会を再開させていただき、先ほどご説明を受けて、意見書を取りまとめましたので読み上げます。

### 意 見 書

令和4年12月20日

三重県公共事業評価審査委員会

#### 1 経 過

令和4年12月20日に開催した令和4年度第5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2箇所、街路事業1箇所、水産基盤整備事業1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【事後評価対象事業】

503番 <sup>こくどう</sup> 国道477号 <sup>ごう にしうら</sup> 西浦バイパス

503番については、平成18年度に事業に着手し、平成27年度に再評価を行い、平成29年度に完了した事業である。

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

(2) 道路事業【事後評価対象事業】

504番 こくどう 国道167号 ごうがたいそべ 鶴方磯部バイパス

504番については、昭和61年度に事業に着手し、平成12年度、平成17年度、平成22年度、平成27年度に再評価を行い、平成29年度に完了した事業である。

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

(3) 街路事業【事後評価対象事業】

510番 きんてつなご 近鉄名古屋線 やせんかわらまちえきふきん 川原町駅付近 れんぞくりったいこうさ (連続立体交差)

510番については、平成18年度に事業に着手し、平成27年度に再評価を行い、平成29年度に完了した事業である。

今回、審査を行った結果、510番の事業の効果については評価結果の妥当性を認める。

新たに発生した川原町駅付近の交通不安などの課題について、地元自治体、関係機関等と協議を行い解決に努められたい。

(4) 水産基盤整備事業【事後評価対象事業】

502番 ももとりちく 桃取地区

502番については、平成20年度に事業に着手し、平成28年度に完了した事業である。

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

(5) 農業農村整備事業【事後評価対象事業】

501番 ちゅうなんせい 中南勢・ ちゅうなんせい 中南勢2期 き (ビーフロード)

501番については、平成11年度に事業に着手し、平成28年度に完了した事業である。

る。

今回、審査を行った結果、501番の事業の効果については評価結果の妥当性を認める。

以上が取りまとめた意見書でございます。

これで、議事次第の2番を終了させていただきます。

ありがとうございました。

関係の皆さんもどうもありがとうございました。

(事務局)

ここで説明者を入れ替えたいと思います。

(委員長)

はい。それではですね、議事次第3番の事業評価に用いる各種資産単価の訂正の調査結果報告について事務局よりご説明をお願いします。

### **【事務局説明】**

(事務局)

よろしく申し上げます。

赤いインデックスの資料1をご覧ください。

この中の議事次第3、事業評価に用いる各種資産単価の訂正の調査結果報告を事業課の方から行います。

これにつきましては、第2回公共事業評価審査委員会の際にご説明させていただきました、平成19年度から令和2年度分における、各種資産評価の訂正について、8月1日付けで国土交通省から訂正の発表を受け、県においても、単価訂正の影響が考えられる過去の公共事業評価について調査を行い、結果を取りまとめたのでご報告させていただくものでございます。

具体的な内容につきましては赤いインデックス資料7のうち、個別に青いインデックスに調査結果報告書いてある資料を説明させていただきます。

では、事業課の方から説明させていただきますので、よろしく申し上げます。

## 「事業評価に用いる各種資産単価の訂正」の調査結果報告

(河川課)

それでは、前回の委員会で先ほど事務局から説明ありましたように、事業評価に用いる各種資産単価の訂正に伴う事業評価への影響について説明申し上げます。

まず経緯からでございますけれども、令和4年8月1日に国土交通省の水管理・国土保全局から「平成27年から令和元年までの水害統計調査結果の訂正について」という発表がございました。

水害統計調査とは、発生した洪水、内水、高潮、津波、土石流等の水害被害について、個人、法人の資産、河川道路等の公共土木施設や運輸、通信等の公益事業施設等における被害内容や被害額といった被害の実態について国が毎年調査している統計資料です。

発表内容につきましては被害額及び被害内容の一部数値に誤りがあるため、訂正するという内容でございました。

今回、水害統計調査を訂正することになった原因は、水害被害額の算定に用いる各種資産評価単価、平成19年度公表分から令和2年度公表分及び平成30年の被害内容に誤りが判明したことが原因となっております。

このため、国土交通省はこの発表に合わせて、各資産評価単価及びデフレーター（平成19年度公表分から令和2年度公表分）の数値の一部に誤りが判明したため、訂正することを同時に発表してございます。

この各種資産評価単価及びデフレーターというものは、河川、ダム、砂防、下水道、海岸、港湾整備の事業評価において、費用対効果分析の便益算定に用いているものでございまして、単価の訂正が、費用便益比、B/Cに影響を及ぼすおそれがあります。

なお、訂正のあったデフレーターを使用した事業評価は平成20年度から令和3年度の過年度に実施したものであり、令和4年度に実施した事業評価には全く影響がないものとなっております。平成20年度から令和3年度に訂正のあった各種資産評価単価及びデフレーターを使用した事業評価の件数についてまずご報告させていただきます。

河川事業においては、再評価57件、事後評価2件、砂防事業が事業評価7件、海岸事業が再評価15件、事業評価12件、合計93件となっております。

なお、港湾事業と下水道事業については、この期間に事業評価を実施しておりませんので、各種資産評価及びデフレーターを使用していないことから、該当なしとしております。これら93件において算出したB/Cの単価の訂正により影響を受ける可能性がありますが、事業評価が5年周期で実施されていることから、再評価については、訂正対象期間内の直近の評価を対象とし、事後評価については訂正対象期間内に実施した評価を対象として、費用便益比の再査定を実施し、訂正による便益の変動が事業評価における基準の一つであるB/Cが1を下回るかどうか、事業の対応方針に影響を生じることがないかを検証することとしました。

検証の対象件数につきましては河川事業が再評価 12 件、事後評価 2 件、砂防事業が事後評価 7 件、海岸事業再評価 6 件、事後評価 11 件、合計 38 件になります。

続いて平成 20 年度から平成 27 年度に実施した事業評価の検証結果の一覧を映してございます。

左から公共事業評価委員会に諮問した年度、事業評価の部分、委員会に諮問した際の事業番号、事業の名称、事業箇所の名義、費用便益比算定における総便益、費用便益比、各種資産評価単価及びデフレーター訂正前後それぞれにより算定した数値、訂正前後の B/C の差を示した数値を示した表になってございます。

総便益がデフレーター訂正によりマイナス 0.5% からプラス 0.4% の幅で変動しております。B/C の変動につきましてはマイナス 0.07 からプラス 0.01 の範囲となっており、それによる影響は軽微なものであると考えます。また訂正により B/C が 1 を下回る事業もございませんでした。

続いて、平成 28 年度から令和 3 年度に実施した事業の検証結果の一覧がこちらになります。これらのうち、平成 30 年度の事業評価につきましては、今回の国の発表において、平成 29 年度公表分の各種資産単価及びデフレーターに誤りがないとなっておりますので費用便益比の訂正はございません。

また、令和 3 年度実施分につきましては、国が令和 2 年度公表分の各種資産単価及びデフレーター訂正の誤りについて、令和 4 年 2 月に公表しておりますことから県はそれら 2 件の事業評価の影響検証結果について、令和 3 年 3 月 10 日に公表しており、この数値を再掲しているものでございます。

総便益につきましてはデフレーター訂正により、マイナス 0.2% からプラス 1.2% の幅で変動しました。

これに対して B/C の変動はマイナス 0.02 からプラス 0.27 範囲となっております。

最も大きな値を示した令和元年再評価 11 番の二級河川三滝川は、総便益が大きいことから、B/C の変動に繋がったものと考えております。

その他の評価は先ほどの平成 20 年度から平成 28 年度分と同様に、変動幅は小さく、その影響は軽微であると判断してございます。

また訂正により B/C が 1.0 を下回る事業はございませんでした。

以上により、検証の結果、各種資産単価訂正により、B/C が 1 を下回ることはいずれもなく、諮問した事業の対応方針に影響は生じないことが確認できたと考えております。

報告は以上でございます。

(委員長)

はい。

どうもありがとうございます。

差し当たり、費用対効果についての大きな間違いはなかった、大きな変動はなかったという

ことで安堵したのですが、今の説明に対して委員の皆様何かご質問等ございますでしょうか。

今総括表を見られますが、後ろには算出された関係資料をつけていただいております。大変膨大な作業だったと思いますが。

こういったデフレーターの訂正については過去にもあったのでしょうか。

私が委員をやっている間はなかったと思いますが。

(河川課)

確実なデータではございませんけれども、あまり今まで見たことがないです。

さまざまな資料の根拠になりますので、本来統計資料の修正はあってはならないかと思えます。

(委員長)

しかもちょっと長い期間を間違えて、気づかなかったのでしょうかね。

はい、ありがとうございます。

過去にはあまりなかったのではないかということでございます。

他にご意見ございますか。

無いようでございますので、それでは、3番目の議事についてはこれで終了させていただきます。

(司会)

それではご審議ありがとうございました。

ここで次回、最終回の予定の連絡さしていただきたいと思えます。

次回につきましては、今年度の委員会の審議を受けた事業の対応方針をまとめた事業方針書の報告を行います。

開催日につきましては、3月13日、月曜日を予定しております。

出席予定の委員におかれましては、お忙しいところだと思いますけれども、ご出席をいただきますよう、よろしく願いいたします。

それでは、これをもちまして、令和4年度第5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。

今日はありがとうございました。

(令和4年度 第5回三重県公共事業評価審査委員会終了)