

## 令和5年度 第4回三重県公共事業評価審査委員会

1 日時 令和5年11月14日(火) 10時10分から16時10分まで

2 場所 JA三重ビル本館 大会議室 (Web会議併用形式)

### 3 出席者

#### (1) 委員

岡島賢治委員長、北野博亮委員、別府孝文委員、水木千春委員、南出和美委員、  
矢口芳枝委員

#### (2) 三重県

(農林水産部)	治山林道課 課長 ほか
(県土整備部)	道路建設課 課長 ほか
(松阪農林事務所)	森林・林業室 室長 ほか
(尾鷲農林水産事務所)	森林・林業室 室長 ほか
(熊野農林事務所)	森林・林業室 室長 ほか
(鈴鹿建設事務所)	事業推進室 室長 ほか
(津建設事務所)	事業推進室 室長 ほか
(伊勢建設事務所)	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

#### (1) 開会

#### (2) 評価対象事業の審議について

## 【再評価】

### 6番 道路事業（主要地方道鈴鹿環状線（磯山バイパスⅡ期工区））

#### の審議

①鈴鹿建設事務所から説明

②質疑応答

（委員）

鉄道との近接ということで地盤が軟弱であったため対策を講じた結果、当初の事業費より上がったということですが、これはその採択当時には想定できなかったのでしょうか。

（鈴鹿建設事務所）

まず、地質調査につきましては田んぼ等のところで若干の想定はできますが、やはりボーリング等を掘ってみないと正確には分かりませんでした。実際したところ U 型壁工の下の黄色い部分に特に軟弱層があるということがわかり、ボックスカルバート、U 型擁壁工の設計をするにあたって改良厚さやとかですね、それから伊勢鉄道の下も改良が必要だということが判明したということで、今回、増額要因ということでさせていただいています。

もう一つ、鉄道の近接施工についても、当初からある程度は想定しておりましたが先ほどの軟弱地盤のところが発覚してからということもございますし、伊勢鉄道さんと協議をして、鉄道影響検討業務というものを別途発注しまして、その中で、沈下予測とかそういったものを詳細にやってからでないと、判明しないというところがありました。それでどういった対策が沈下予測量からですね、どういった対策が必要かというのを、鉄道会社さんと、やった中で初めてわかってくるということがございまして、今回の増額ということでご理解いただきたいと思っております。

（委員）

事業が進捗しないとそのあたりが見込めなかったということですか。

（鈴鹿建設事務所）

そうですね、具体的な対策というのは協議の上でないと出てこないのです。

(委員)

ありがとうございます。

(委員長)

効果の B/C のところ非常に丁寧に説明していただけたのは分かりやすかったです。しかし、交通事故の減少便益の計算がこうなってるっていうのは分かるのですが今回、歩行者と車道間完全に分離できるような工事になったという効果というのは現状入れ込みができないような評価算定になってるんでしょうか。

(鈴鹿建設事務所)

計算上は現道の整備なしの社会的損失が 1020 台/日というところとバイパスの方は 800 台/日ということで整備ありなしの交通量だとかですね、そういうところを加味して、全体でいくらということで、歩道ありなしとかそういったところを加味せずに、1 キロ当たりの便益損益での差し引きで算定しているということで、具体的などころはなかなか判定が難しいのかなというふうに考えております。

(道路建設課)

補足させていただきますと、交通事故減少便益としましては距離と交差点数というのが影響してきまして、歩道の有無というところは便益上は算出していないという状況になっております。

ですが、現道の交通量が出たということ減ったということで、交通の部分で歩道への便益は出ていると考えてます。

(委員長)

分かりにくいのは原単位だと思うんですけど原単位 1 というのは、これは歩道とかに関して変更するような項目ではないってということですか。

(道路建設課)

歩道の有無に関わらず、原単位 1 については距離に掛かっていく原単位で原単位 2 は交差点数の方に掛かっていく値になっており、それぞれに対して原単位が違うような形で計算させていただいてます。

(委員長)

わかりました。

(委員)

30 ページの交通量の予測について伺いたいんですが、費用対効果分析具体的な算出っていうふうに書いたこれなんですが、建設する中勢バイパスの全線開通が近いと思うんですが、その影響というのはこれには考慮されているんでしょうか。

(鈴鹿建設事務所)

考慮しております。

(委員)

そうですか。

(鈴鹿建設事務所)

算出方法についてですが現在の新しい交通量調査においてこのシミュレーションを行い、まずは整備が令和 22 年度の時点でできているであろう交通を入れて、そこに磯山バイパスがあるかないかという出し方で差し引きやることになっておりまして、令和 22 年度に供用している路線は含んだ形で算出しております。

(委員)

はい、ありがとうございます。

因みにこの予測というのはかなり精度よくできるものなのでしょうか。

(鈴鹿建設事務所)

精度については、一応相関係数というものを出して、推計シミュレーションでございますので若干ずれがあるところはあるんですけども、そういったところを設計会社と調整しながらですね相関係数を大きく上回るようなものは若干修正しながら推計しています。

(委員)

その精度に基づいて費用対効果の感度分析の交通量については 10%、検討されてますがそれがそれに見合った値だということなんでしょうか。

(鈴鹿建設事務所)

そうですね、これがプラマイナス 0 の状況に、さらに±10%で変動させて、B/C の確認行っております。

(委員)

ありがとうございました。

(委員)

先ほどからの流れの関係なんですけども、30 ページの今回この費用対効果分析ということで、三つの項目で算出されていると思うんですが、これはあくまでも青い現道から、赤い新道に移ったその比較をしているということで、それ以外の路線からいろいろ交通量が流れ込んでくることは加味してないのでしょうか。

(道路建設課)

表記させていただいたのは代表の並行路線を示させていただいてまして、右下にその他の路線より 4800 台で書かせていただいているのですがその他、他の主要な道路についても転換が図られまして、全部で 8400 台について便益は算出させていただいています。

(委員)

下に書かれた全ての路線というのはそういう意味ですね。

(道路建設課)

他にも表記しきれない路線も含めてさせていただいております。

(委員)

分かりました。

(委員長)

1 年間工期が伸びたということで地元からの何かご意見はありましたか。

(鈴鹿建設事務所)

同盟会の要望のお話もさしていただきましたけども、やはり早期の完成をということで毎年ご要望をいただいております。

特に、発送がこの地元の方がやっぱり現道の方に通過交通が流入しているということで、こういうバイパスをしたらどうかと、要望活動の際にも、おっしゃられてたようにそれが念願のということで期待する声の方でいただいておりますけども、やっぱり早期供用っていうところではご要望いただいております。

今日ちょっと割愛しましたけども、歩道の一部供用というのも、できたところからやってほしいと。部分供用は残念ながら、受ける交差道路がございませんで

したので、一気に供用という形になっておりますけども、歩道部分だけでも少しでもやってほしいということで、部分供用をしたりですね、そういったところの努力はしているところです。

(委員長)

わかりました。できる限りはやっているということですね。

(鈴鹿建設事務所)

はい。

(委員)

市民の皆様の要望や早期完成と言われてるので、アンダーパスのところすごく良いシステムがついてると私は一市民として思います。すごくいいシステムを付けてあるので、いつ災害が起きるかわからないので点検をよろしく願います。

(鈴鹿建設事務所)

はい。我々とそういう点検業者と毎年契約をしており、その際に決まっている項目の点検をきっちりやるという形で毎年させていただいております。

(委員)

全然動かなかったと言う事件もあったみたいなのでよろしくお願いいたします。

## 7番 道路事業（一般国道163号（片田バイパス3工区））の審議

①津建設事務所から説明

②質疑応答

(委員長)

先ほどの鈴鹿の事業では歩道の整備もバイパスでされてたと思うんですが、今回は歩道が確認できないんですがこちら地域の片田団地から出てくような、お子さんたちが通る道としてこのバイパスは活用されないっていう考えなんですか。

(津建設事務所)

基本的には片田バイパスは交通量が非常に多く、道幅が狭く、その通過交通を減らしたいというのがまず第1になりますのであくまでも通過交通を転換させるためのバイパスをつくるっていうこと。

また歩道をどう作るかっていうところになります、やっぱ県道の片田井戸久居線をまっすぐおいてきてですね、そのまま現道に入るっていうルートが考えられますのでそういう考えの中ですね、バイパスにおいては、歩道計画をしていません。

(委員長)

分かりました。

(委員)

先ほどにも関連するんですが66ページのところで、安全安心快適なお考えとしては基本的に新しい片田バイパスの方にいわゆる通過交通ということで、産業系の大型車両が流れて、元の現道の方にいわゆる自家用車や近隣に住む方の道路が道路として使われるということで、分離されて、それゆえに歩道もいらんんじゃないかというそういうご理解でよろしいですか。

(津建設事務所)

はい、そうです。

(委員)

因みにこの路線バスが今通ってるんですか

(津建設事務所)

はい。

(委員長)

交通事故便益のところ距離が短いから費用がマイナスになるところがあったと言うお話が少しあったかと思うんですけど、資料からちょっと読み取れなかったんですがどのように見ればよろしいんですか。

ここだと3工区4工区合わせて3.9で比較してるように見えるんですけど、そうではなくて赤だけで比較されてるんですか。

(津建設事務所)

今ここでお見せしているものあくまでも代表のイメージとしてご理解いただけるかと思うんですが、あくまでも青い線 3.4 キロの現道になります。

当然バイパスとして機能するのは赤と黒のところですね。3.9 キロになりますのでこの差額で 0.5 キロですか 500 メートル伸びるっていうところで、その差額のことを今お話をさせていただいたということでございます。

(委員長)

どこの金額がマイナスになるっていう何か前の表を見てもマイナス表記が特になかったように思うんですけど。

(道路建設課)

補足させていただきますと、マイナスといった便益が出てるわけではないんですけども、この 62 ページの便益で言いますと交通事故便益今回 0.05 億円、500 万ということちょっと 1 億を切ってきて少し少ない傾向が出ていましたので、そこについてはちょっと詳しく説明させていただいたところでございます。

(委員長)

そういうことですね。わかりましたありがとうございます。

## 8 番 道路事業（一般国道 368 号（奥立川））の審議

①津建設事務所から説明

②質疑応答

(委員長)

この事業は進めていただきたいんですけども、この事業が完了したら、先ほどの大型バスの運行っていうのが、この 368 で解消するんですか。

松阪市側の方はいかがなんでしょうか。

(津建設事務所)

松阪市側も同じく同じ期間で供用開始を目指していると聞いておりますので、当然同じ時期ぐらいに完成できればそのような通行できるのではないかと想定しています。

(委員長)

ありがとうございます。

(委員)

先生と一緒にこの工区は確かにかなり急勾配ということなんですが全般見るとかなりどこも通行困難なところがありますが松阪地区以外にも、伊賀方面の方も工事は他にも進んでるのですか。

(津建設事務所)

松阪方面以外ですか。

(委員)

そうですね、部分部分というよりも全体を見ないとなかなか理解しにくいので。

(道路建設課)

今示しました一般国道 365 号の全線整備状況でございます。名阪国道、伊賀市名張、奈良県の御杖村、松阪、津市、多気町を経由して国道 42 号に至ります。赤色のところが今整備中でございます。

松阪工区、仁柿峠バイパス、この奥立川工区以外にも並行しており、いま整備を進めていますので、セットで効果が現れると考えられます。

(委員)

並行して進んでらっしゃるんですね。

(委員長)

進捗についてもう一回伺いたいんですけども、工事の進捗が 9.3%ということで令和 15 年度完了ということなんですがまだあのトンネルっていう大物が残ってると思うんですけども、そちらの工期も含めて工事期間内に全て終了予定なんでしょうか。

(津建設事務所)

現時点においてはそのように考えております。

(委員長)

トンネル区間の地質調査等で懸念みたいなのは今のところはないっていうこ

とですかね。

(津建設事務所)

はい、今のところはないです。

(委員長)

わかりました。

## 9 番 道路事業（主要地方道亀山白山線（3 工区））の審議

①津建設事務所から説明

②質疑応答

(委員長)

先ほど工期が 7 年間延長したというお話いただいたんですけども、それに伴う工事費の増大に関しては何かあったのでしょうか。

(津建設事務所)

今のところまだ当初計画通りというふうに想定しております。

(委員長)

工期だけですか。

(津建設事務所)

工期だけです。

(委員)

ご説明していただいた資料ではないんですが、配布資料の 113 ページに便益の現在価値算定表（様式 5）について、走行経費減少便益というのが、普通貨物については負の値になってるんですけども、これはどういうものでこの算定が正しいかどうか、何故このような値になるのか教えて下さい。

(津建設事務所)

便益の算出にあたりましては、将来交通量をはじいてる、算出してるというのはお伝えしたかと思うんですが、整備なしの場合と整備ありの差額で便益つ

ていうのを算出してございます。

走行経費減少便益っていうのはこれ全ての路線全ての便益そうなんです、それぞれ普通自動車が各車両の種別ごとに計算しております。

現道の路線っていうのがこの普通貨物だけがこれ多分今減少マイナスなってるかと思えます。

普通貨物だけが、あのマイナスになってるかと思うんですが、整備なしよりも整備ありの方が交通量が多い場合はこれマイナスになります。

(委員)

交通量が多くなると言っても、他から移ってくるだけでトータルはそれほど変わらないんじゃないかと思うのですが。

(津建設事務所)

すいません。

整理させていただいて、昼から説明させていただいてよろしいでしょうか。

(委員)

はい、お願いします。

(津建設事務所)

申し訳ございません。

(委員長)

昼に持ち越しということなんです、その他何かございますでしょうか。私も今の表で確認したいところがあるんですけど、交通事故の減少便益のところ为上から下まで0なんですけど、合計の数字が出てきてるというのはこれは3桁目があるとことなんでしょうか。

(津建設事務所)

その通りです。

(委員長)

もし、3桁目があるんでしたらこの0.00の前にマイナス0.00で付けていた方が良いと思いますので、可能であればマイナスを入れといていただければと思います。

(津建設事務所)

はい、ありがとうございます。

(委員長)

新しい道路が供用されると、旧道ってというのは、地元の車が利用することはあるのでしょうか。

(津建設事務所)

あります。

(委員長)

この場合、先ほど説明されていた老朽化した落合橋に関しては何かケアがあるんですか。

(津建設事務所)

基本的には現状維持になるのかなと思いますので、通常の日常点検のみなんですが、通過交通においては、新しいバイパスの方に転換されていくっていうことでなるのかなっていうのを思っております。

(委員長)

私からもう一点、工期が7年延びたっていうことなんですがやはり地元の要望、かなりあるというお話は先ほどいただいたんですがその工期が延長した点について地元から何かご意見の方あったんでしょうか。

(津建設事務所)

延びていますので、やはり早くやってほしいっていうのがやっぱり非常に大きいです。今でも現地へ行くと「いつやってくれるんだ」と声が多くて、地元行くたびに心苦しい思いをしながらですね、努めているところです。

ただ、めども立ってきましたので、ようやく進められるということで地元の方喜んでいただいているっていう状況です。

(委員長)

わかりました。今は地元の方ご理解いただいているということですね。

## 1 1 番 道路事業（一般国道 260 号（船越））の審議

①伊勢建設事務所から説明

②質疑応答

（委員）

144 ページの今回の事業区間、赤色で示していただいてこの事業区間なんですけど、この中で嵩上げされる道路が嵩上げされるっていうのはこの全区間において嵩上げするのか、道路の出来上がりのイメージとしてどういう感じになるのでしょうか。

（伊勢建設事務所）

終点側の方（南伊勢町船越）から船越公民館あたりの大体 3 分の 2 ぐらいの区間が盛土区間となっております。

（委員）

緩やかに起点の方に向けて下がっていく感じで 260 号と接続する感じのイメージですか。

（伊勢建設事務所）

高さは一定になります。

真ん中が下がってるイメージです。

今示しました盛土の区間が今の地形が低くなってるようなイメージになっております。

（委員）

地元の方も要望されているように緊急輸送道路としても、やはりそういう盛土の高さのある道路というのはすごく重要ですし、早く通していただくと安全安心のためにすごくいいなと思うんですけども、例えばその嵩上げされて今回の事業区間で海側にも建物があつたりお住まいの方がいる可能性があると思うんですけど、例えば地震が起きたときに、この地区だと南勢中学校が避難場所になっていると思うんですね。

仮に地震が起こったとして、ここは先ほども資料で示していただいたようにあまり避難するために時間がないところなので例えばこの道路の上に逃げるとかそういう方法もあると思うんですけど、そこに登れるような階段とか、何かそういうものっていうのは海側から、あとそれから例えば南勢中学校の方に行く

とかサニーロードの方に登っていくとか多分逃げるとしたらそういうになると思うんですけど、この道路に登れるものはいくつか付けられる予定なんですか。

(伊勢建設事務所)

今のところ階段は作る予定にはなっておりません。

私道が海の方にも取り付けで行くようになっておりまして、そこでの取り付けはあるようになってるんですけども、今おっしゃったように、要所要所で階段があるとかですねそういうふうな計画には現在のところなっていない状況です。

(委員)

やはり津波が来るまでに20分とか時間がないと回り込んで、山側に逃げるなどそういうふうになると、かなり時間的にはタイトになるのかなという気もしました。

人命を考えると初期行動として遅れというのが一番怖いですね。

こういう高さのある道路を作られるのであれば、そういう方法があればいいかなと思いましたので確認させていただきました。

ここにこの道路は残るわけですから、何かそういう方法もぜひ考えていただければと思いました。

(伊勢建設事務所)

はい、承知いたしました。

ありがとうございます。

(委員)

私は階段じゃなくてスロープみたいなのがいい。

どうしても年いった人は階段難しい、やっぱりスロープにするっていうか、階段のない方がいいかなと思いました。

(伊勢建設事務所)

わかりました。ありがとうございます。

(委員)

私も同じことを感じたんですけど、この図の中で最大津波高6.8mと示されていますよね。この高さに比べると、道路の高さがほとんどその高さと一律そのよ

うなふうに見えますし、実際、この数値を見ると、それでわかってるのにこのままの状態です。工事を進められるのかなというふうにも私も強く思いました。

街づくりも入っていましたし、素晴らしい説明だったのですが、やはりこれからの大きな異常災害が起きる可能性は大きいので、最初からもう少し高く設定されなかったのかなと、非常に気になりました。

(伊勢建設事務所)

こちらの方、道路につきましては想定津波高の 6.8m という高さを考えております。

おそらく堤防としての機能もあるんじゃないかというようなご指摘かなというふうに考えております。

今回の事業につきましてはあくまでも道路が津波の影響を受けても機能するということにしようかを置いてですね、整備をさせていただいてるところもございまして、津波に対する防御ということも、そういう機能がないわけじゃないんですけども今回の事業といたしましては、道路が津波の後でも機能するということを目指して目的にしておりますので、そこは是非ご理解をいただければというふうに思います。

(委員)

再評価書の後ろに付いている現在価値算定表というところをちょっと拝見しますと、事業費が残り単純価値の方で、約 6 億 6000 万ぐらいですか。

今すごい工事費の原価、人件費や資材価格の高騰で上がっていると思うのですがこの辺りは今後この予算内で収まりそうなイメージはあるんでしょうか。

(伊勢建設事務所)

そうですね、資材の単価など本当にすごい勢いで上がっているんですけども、今のところある程度の余裕も見込んでおりますのでこれで今の事業費です、終わる予定というふうになっております。

(委員)

150 ページの今回の B/C が 1.1 ということでさらに 1.13 ぐらいだと思っておりますけども、今後、事業費が上がってくるようですと、限りなく 1 に近づいてくる部分もあるかと思うのですが。

(伊勢建設事務所)

一応、感度分析上も 10%までは一応は下回らないというのも確認しておりますし、あと令和 8 年度にもう終了いたしますので、そこは約 3 年間で終わるということで、90%のインフレはないだろうということで考えているところでございます。

(委員長)

交通事故減少便益のところを教えていただきたいんですけど 153 ページです。

ここの説明のときに交差点箇所が 3 ヶ所で一緒っていう話があったと思うけど、旧道に合流してる細い道とかはもう少しあるように見えるんですがその交差点の定義っていうのが何かあるんですか。

(道路建設課)

交差点のこの推計上の交差点という定義が交通の流れが変わるような主要な交差点というところで細い市道であったり、そういった道というのはこの推計上の交差点としては、交通の流れが大きくは変わらないというところで、カウントされてない交差点というのも中にはあります。

今回の場合は大きく流れが変わるのが旧道でも 3 ヶ所というところでカウントをさせていただいています。

(委員長)

そういうことなんですね。わかりました。

### 1 3 番 道路事業（一般国道 422 号（下地志子））の審議

①尾鷲建設事務所から説明

②質疑応答

(委員長)

先ほど車道がバイパス以外の区間も色が塗られてるんですけどもこの黄緑色の区間も拡幅はされるんですか。

(尾鷲建設事務所)

この図でいう緑色の部分は拡幅します。

(委員長)

なるほど。バイパスのとこだけではないと。

(尾鷲建設事務所)

事業区間ですので拡幅します。

(委員長)

はい、わかりましたました。

あとはトンネルについても令和12年度までの計画でトンネルも工期内に順調に進められるということによろしいですか。

(尾鷲建設事務所)

現在用地買収を進めておりまして、それが終わり次第工事を進めてまいりたいと思っておりますので、十分問題なく計画通りに進んでると思います。

(委員長)

はい、わかりましたありがとうございます。

(委員)

185 ページこちらの増加要因ということで、この黒い農道のところからその600台増えるということですが、理解としては、本来この黒いところが例えばB地点に行こうとした場合に、42号とかを使っていたものがこちらのルートを通るようになる、そういうことによろしいんですか。

(尾鷲建設事務所)

現道が整備されることで、当然利用者も増えますので、それによって農道を使っていた方が600台、事業箇所を通るようになるということです。

(委員)

農道を使っていた方が事業箇所を通るということですか。

(道路建設課)

今まで現道が1車線の狭い状態で、狭い道を遠慮していた車が今回のバイパス事業で2車線になることで通りやすいついていうところで、今まで農道を使っていた人も今回の事業区間を通るような転換が図られるという結果です。

(委員)

農道を使った方っていうのは。

(尾鷲建設事務所)

今 A 地点から B 地点まで仮に行くとしたら。

A 地点から農道を使っていった方が信号もないですし早いです。

(委員)

そういうことですね。

(尾鷲建設事務所)

ただ、その整備されたことによって、当然速度も早まりますので、そちらから行った方が早まりますので、そういう転換でございます。

(委員)

A 地点より向こう側の方が本来、黒いところとして 42 号から B 地点まで行っていたのをそのまま通るようになった。

(尾鷲建設事務所)

そういうことです。

(委員)

はい、ありがとうございます。

#### (4) 答申

関係資料 委員会意見書参照

## (5) 次回評価対象事業の概要説明

### 治山事業の一般的概要説明

①治山林道課が説明

②質疑応答

(委員)

事業の目的の「治山事業とは」のところですが、少し気になったところが、野生生物が山から降りてきて、本当に私達の身近なところにまで来て、畑などへの被害がすごい大変な状況になっています。

このことは、保安林の目的の一つにはなるのではないかなというふうに思いました。保安施設事業のところに含まれるんじゃないかなと思ったのですがいかがですか。

(委員長)

便益のところにも生物多様性保全便益みたいなことがあるんですけどいかがですか。

(委員)

あと、もう一つ教えていただきたいのは保安施設事業のことで、保安林っていうのは、先ほどのご説明でわかったんですけど、例えば、津市について四日市は2番目に竹林が多いんですけど、そういうところには目は向けられてはいないのでしょうか。

(治山林道課)

まず、野生生物についてですけど、森林の機能としてこの図にもありますように、森林は野生生物の住処になる、そういう機能を持っております。

(委員)

これは森林側から見た機能ですけど、動物側から見ると、住処としてだけではなく、自分たちの食料の問題とかいろんなことに関わっていくかと思います。

住処となる、ということもそうなんですけど、もちろんそうなんですけども、主に生態系ですよね。この部分は、森林の公益的機能の中には書いてありますけど、次のところに入ってなかったものですから、気になりました。

(治山林道課)

健全な森林はそのような機能も持ちますが、保安林の目的として、野生生物の住処を確保するために保安林に指定するという目的はないんですが。

(委員)

保安林の中にもですね、例えば動物が好きなどんぐりとかね。  
そういう木なんかも、もちろん保安林の中に入ってるんじゃないんですか。

(治山林道課)

保安林の中にはそういったいわゆる広葉樹、天然林なんかも当然あります。

(委員)

ありますよね。

(治山林道課)

はい。

(委員)

そしたらここに一言入っても全然いい形になるんじゃないかなと思いました。

(委員)

動物が好きな木を植えてあげたらこの人命保護の部分を補えるし、私も思いました。

すごいニュースでやってるので、三重県も大台の方にも熊が出るって聞いてますので、いつなんどき来るかわからないので、動物の好きなどんぐりのような、食べられる何らかの木を植えるような考慮もしていったらいいな、とは思っています。

(治山林道課)

今画面で表示している保安施設事業の部分は、法律の条文の抜き出しで、法律の方で野生生物のことが触れられていないようです。

(委員)

これはちょっと考えが片寄っていて抜け落ちがあるのではないのでしょうかね。

(治山林道課)

保安施設事業としては、水源のかん養であるとか土砂流出防備などのいわゆる国土保全、森林を健全な形にしていくことによって下流域にみえる方々の生命や財産を守っていく、というのが大きな目的になっておりますので、副次的にはそういった生物の多様性なんかにも資する部分はあると思うんですけれども。

(委員)

身近な畑にも出てきておりますし、この保安施設事業の中でも問題化すべきではないかなと思いました。

(治山林道課)

例えばそれは柵を作って畑を囲むとか、そういうことでしょうか。

(委員)

そうではないですよ。保安林ですから。この事業で、ということではないですが、ご検討ください。

(治山林道課)

それから、竹林についてですけれども、地域森林計画というのがありまして、それは森林法に定められておりますが、その中で竹林が治山事業の対象とする森林に含まれているか、ちょっと今すぐに出てこないんですけれども。

(委員)

仕事で教授などと調査研究したわけなんですけれども、もう既に90%ぐらいが、もう本当に荒廃しております。

一部手入れされてる場所もあるんですけれども、今やらないとこれから次の世代に向けてちゃんとした地域にはなっていないので、高齢者ばかりが今やっていますけど、私達は広めていかなければいけない、啓発していかなければいけない立場ですけれども、やはり全く無償でボランティアでやってる現状があります。

いろんなことがありますので、もっともってこんな機会にありがたく、お話しさせていただきますけれども、そんな感じですので、どうかよろしく願います。

(委員長)

206 ページの「治山事業とは」っていうところの「森林の整備」の中には、竹林は含まれてないんですか。

(委員)

この 206 ページのこの写真を見ると、これ竹林なんですよ。

「森林の整備」の中の「整備前」と「整備後」がこの下の写真ですね。

(委員長)

こういうので竹林は含まれてはいるんですかね。

(治山林道課)

対象を人工林と限定している事業ではないので、竹林を対象とすることはあり得ると思います。国土保全を目的とした事業ですので、わりと竹林というのは根系が発達してるっていう見方もできる側面があると思います。

(委員)

竹自体は草類なんですよ。

だからそういう意味ではこの「森林の整備」の写真としては、逆に使わない方がいいのかもしれないなっていうふうには感じております。

だけど、元々は人間が使っていた里山が、孟宗竹とかで荒廃、ものすごい荒廃して 90%ぐらいもう本当に中に入れない状態のところがたくさんあるので、今やらなければいけないなというふうに感じております。

(治山林道課)

206 ページの写真の左下の暗い方、これは竹ではなく、間伐が遅れて、密集した人工林、スギヒノキの林でございます。

これを間伐して陽を入れることによって、右側の「整備後」の写真のようになるという、そういう写真でございます。

(委員)

そうなんですよ。

(治山林道課)

はい。

(委員長)

治山事業ではちょっとカバーできないことかもしれないですけど、委員からの意見ということで、どこが受けるっていうのはあるんですけども、意見を承るというふうなことを言っただけだと、いいのかなと思います。

(委員)

ありがとうございます。委員長。

(委員長)

この事業の趣旨ではないんですけども、どこかでそういう意見っていうのは、フィードバックというか、関係部署に伝えていただければとは思いますが。

(治山林道課)

伝えるようにいたします。

## 1 番 治山事業（東又谷）の概要説明

①松阪農林事務所から説明

②質疑応答

(委員長)

費用が倍近く増大しているところは大きなことかと思えますし、前回評価が昨年度で、1年でこの変更っていうのはもう少し丁寧な説明があってもいいのかなと思います。

これだけ増える要因が、どういう理由が1年間であったのかというのは次回もう少し説明いただければと思います。

それと、今お話を伺った限りだと、土砂の流下が問題だというように伺えるんですが、そうすると、谷止工に溜まった土砂の搬出を考えなければならないと思います。そうすると治山事業ではなくて砂防事業の方が工事として適当じゃないかなと思います。

治山事業で継続して行っているから、というのがあるのかもしれないですけど、治山事業だと搬出できないんじゃないでしょうか。

(松阪農林事務所)

ダム設計は、背面の土圧、堆積する土砂の高さを因にして安定計算を行っておりますので、それを超える土砂が、異常堆積という形で堆積した場合には、それを除去することは可能です。

(委員長)

継続事業としてできるようなものなんですか。

土砂は除去したあとも、おそらくまだ供給され続けるものだと思います。砂防事業だったら持ち出すのは事業としてやってると思うんですけども、治山事業でもできるんでしょうか。

(松阪農林事務所)

どの事業で除去するかということは決まっていますが、地元ともいろいろ調整しながら、異常堆積した土砂については、これからも継続して除去する方針です。

(委員長)

わかりました。継続的な土砂の搬出みたいなことも視野に入れた事業計画みたいなものも今後考える必要があるのかなと感じました。

(委員)

224 ページなんですけども、上の部分に全体計画に対する残計画を表記いただいていると思うんですが、残りの事業はこの谷止工の2基と植栽工の0.6ヘクタールだけということによろしいんですか。

そのうえで事業進捗率は42%ということは、この部分は事業費ベースということですか。

(松阪農林事務所)

はい。谷止工2基で上流の9万 $\text{m}^3$ の土砂を堆積させるということで、かなり規模が大きなものになっています。

(委員)

226 ページでご説明があったと思うんですけども、山地保全便益がかなり大きくなっているということで、この辺りの詳細といいますか算定因子の具体的な説明を次回よろしくお願いします。

## 林道事業の一般的概要説明

①治山林道課が説明

②質疑応答

(委員長)

249 ページのコストの方ですね費用の方で、④番の評価区域内の森林整備に要する経費が何で林道に入ってるのかっていうのがピンと来なかったんで教えて下さい。

(治山林道課)

林道自体は、道でございますので、林道で便益として計上している中に、森林整備促進便益っていうのがあったと思うんですが、そちらの方で森林の持つ公益的機能、水源かん養でありますとか、土砂崩壊防止でありますとか、その整備された森林が発揮する機能を便益として計上しております。

ですので、便益だけではなくその森林整備を行うのに必要な費用を、林道の費用と合わせて評価するようにと国のマニュアルでなっておりますので、入れる次第でございます。

(委員長)

40 年間、毎年かかるような費用ということなんですか。

(治山林道課)

40 年の間、評価期間の間にその区域で行われる森林の整備にかかる費用でございます。

(委員長)

整備期間内に行われるのではなく、維持管理費みたいなイメージでしょうか。

(治山林道課)

整備期間内です。林道は完成したら、その都度共用できますので、評価期間です、林道の工事期間+40 年の間にその林道の区域内で行う森林整備の費用を取らせてもらっております。

(委員)

費用のところで維持管理費というのが上がっていると思うんですが、247 ペー

ジのベネフィットの方でも、維持管理費縮減便益というのがありまして、これらの両方でカウントするというのでしょうか。

(治山林道課)

まず、費用の方の維持管理費というのは、林道ができてから、市町が、例えばちょっとした崩落があった土砂をどけるであるとか、道を直すであるとかそういった維持修繕にかかる経費を費用として見込んでおります。

今映しています維持管理費縮減便益の方でございますが、林道は開設工事と同時に舗装してる場合があります、その場合まず未舗装でしたら、道の表面が雨等で流されてですね、維持管理費がよりかかるところを、舗装することによって、その表面の流出がなくなりますので、維持管理費が抑えられるということで、抑えられる部分の経費をこちら（維持管理縮減便益）の方で見させていただいておる次第でございます。

(委員)

考えている維持管理費というのが、全く別のものだというのでしょうか。

(治山林道課)

費用の方は、林道ができてから、後にかかる費用で考えております。

(委員)

すいません、ちょっとよく理解できなかった。

(治山林道課)

林道を作ることによって維持管理費っていうのはずっと続いて必要になるんですけども、その林道の完成時の状況によってですね、例えば舗装なんかをしていなければ、路面が荒れる、轍ができるであるとか、水が流れてちょっと溝ができるとか、あと舗装がしてあれば、除草する面積も少なくなるということで、そういうところは便益となるんですけど、それでもやっぱり、草が生えてきたら刈らなきゃいけないであるとか、舗装にちょっと穴が開いてしまうことがあるとか、そういうところは、維持管理として経費が必要になってくるということで、それぞれに便益もあるし、経費も必要になるということでございます。

(委員長)

ダブルカウントはしてないのか。

(治山林道課)

ダブルカウントはしてないですね。

(委員)

違いがちょっとよくわからない。

(治山林道課)

費用の方では舗装されて抑えられた方の、林道の完成後にかかる維持修繕経費を見ておりますし、便益の方は、もし舗装しなかった場合、もっとその維持修繕費がかかったであろうから、その経費との差額ですね。差額を便益として見させていただいているということですので。

(委員)

具体の説明で出てくるんですね。

(治山林道課)

個別案件で舗装する前の費用が想定いくら、舗装した後の維持管理費はいくらという資料ありますので

(副部長)

もうちょっと委員の皆さんがわかるようにちょっと丁寧に。

(委員長)

この前に行われてた道路事業で、一番最初の道路事業の説明のときに、費用対便益効果をすごく丁寧に説明していただいたんです。

それで我々がわかりやすくなって、その後の事業の内容の理解が結構進んだので、林道事業も最初の事業の方でこの費用対便益の効果を比較的に丁寧に説明していただければ理解が進むのかなと思うんで、工夫していただければと思います。

(治山林道課)

はい、わかりました。

(委員長)

委員それでよろしいでしょうか。

(委員)

はい、お願いします。

(委員)

説明の最初のうちにあった、輸入された材木の方が、もちろん安くて私達がいやすい状態で暮らしの中に入ってきまして、今、山林を見直しすることによって、管理をしていかなければならないというところに来たわけですよ。

今、ロシアのウクライナ侵攻などによって輸入木材がどんなふうになっているのかなということをちょっと知りたいなと思うんですけど、簡単にご説明していただけますか。

(治山林道課)

私たち専門の部署じゃないんですけども、確かにウクライナ侵攻のときにですね、あとコロナが全世界で流行ったときにアメリカの方を中心にすごく住宅用の木材の需要が高まりまして品薄、世界中の木材が品薄になりましてすごく木材価格が高騰した。ウッドショックっていうふうに言ってたかと思うんですけども、そんなときがありました。そのときに国内の林業についても、今がそのチャンスっていうことで(木材を)出そう出そうという話はあったんですけども、一時上がった木材価格が今はちょっと落ち着いてしまってですね、コロナであるとかウクライナの前の状態と同じ水準までちょっと値は下がってきてしまっているような状況というふうに聞いております。

補足ながら前に映らせていただいたのは、国の林業白書の方からなんですが、我が国の木材価格の推移でございまして、先ほどあった話は右の方でちょっと右肩上がりしているグラフがあると思うんですけど、その辺りが言っていましたウッドショックということで、輸入材とかが入りづらくなってですね、一時期値が上がった状況でございまして。それから、落ち着いてきて右の方、また右肩でちょっと下がってると思うんですけど、それが今現在ちょっとまた収まってきたような状況というふうになっております。

(委員)

ありがとうございます。

## 2番 林道事業（三峰局ヶ岳線）の概要説明

①松阪農林事務所から説明

②質疑応答

（委員長）

事業費が1割近く前回から増加しており、先ほど説明で平成27年度に希少生物があったっていうことは前回の審査（令和元年度）のときにはそれはもう分かっていたと思うので、それを見込んで令和元年度の審査を通過したと思うのですが、それからさらに63（正確には6.3億円）っていうことで、元年度に何で見込めなかったのかっていうのは次回説明いただけますか。お願いします。

それと費用対効果の見せ方なんですけど、数字が消えてしまっている、具体的にどういう数字だったのかっていうのをこちらで判別できなくなってしまうので、次回は見せて下さい。

（松阪農林事務所）

はい。修正いたします。

（委員長）

コストが136億っていうふうに出てるんですけど、58億+維持管理費と先ほどのもう一つあったと思うんですけどもそれがどういう割合だったのかっていうコストの内訳が全然見えなかったのでもそこもまた次回よろしくお願いします。

## 3番 林道事業（野又越線）の概要説明

①尾鷲農林水産事務所から説明

②質疑応答

（委員）

今回、費用が36億円と大きく増加してるっていうのが一つの大きな内容だと思うんですけども、今回航空レーザー測量を利用したということなんですけどどうしてそういうふうな経緯に至ったのか、5年前の再評価時点との比較というあたりで、費用増加の面を次回のご説明のときに丁寧に説明いただければ助かります。

(尾鷲農林水産事務所)

わかりました。

(委員長)

私もあの事業費が増えたところでトンネルを考慮されたから増えたというお話だったんですけれども、林道の場合、トンネルだったら林業がその中ではできないと思うんですけれども、トンネルではなくて山の中のルートの方が事業効果としては望めるんじゃないかと思うんですけれども、これは国道 422 号線の延長線上にあるからっていうそういうことも入るんですか。

(尾鷲農林水産事務所)

まず延長、その周辺を広くトンネルを作らずに道を回していく方法と、それに費用対効果と周辺の利用区域の絡みの中で、トンネルを採用したということになります。

その辺につきましてはまた次回のですね、本審査のときにご説明したいと思います。

(委員長)

お願いします。

道路延長に関しても（進捗が）88%で残り 12%にも関わらず、全体事業費が 40%増えてるんで、そこはすごく気になるところなので、先ほど別府委員がおっしゃったところも踏まえて、丁寧に説明いただければと思います。

(尾鷲農林水産事務所)

承知しました。

## 4 番 林道事業（三和片川線）の概要説明

①熊野農林事務所から説明

②質疑応答

(委員長)

費用対効果の表のところでは他の二つの林道事業では、災害軽減便益や維持管理費縮減便益などの便益もしっかり数字が算出されていたのですが三和片川線は便益で 0 のところが目立つんですが、これ何か理由があるんですか。

(熊野農林事務所)

これも次回説明させていただこうと思っておりますが今回回答させていただいてもよろしいでしょうか。

(委員長)

次回説明していただければと思いますが、他の林道事業では災害かなり盛ってあったような感じがするんですけれども、よろしくをお願いします。

(委員)

今回、工事費事業費の増額もさることながら、期間も10年間延長ということでございますのでそのあたりも次回ぜひ丁寧に説明いただけることとなります。

(委員)

今まで3件この林道事業のお話を聞かせていただきました。  
新規就労者は増えてるかどうかをまた次回に教えていただきたいです。

(熊野農林事務所)

わかりました。

## (6) 閉会