

令和5年度 第5回三重県公共事業評価審査委員会

1 日時 令和5年12月15日(金) 13時30分から16時40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

大野研委員、岡島賢治委員長、小野寺一成副委員長、小菅まみ委員、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 |
| (津建設事務所) | 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】

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)

今回の区間が整備された場合、普通貨物車がグリーンロードを選択するとい

うご説明だったと思うんですけども、何か根拠みたいなのがあるんですか。

(津建設事務所)

小型車、乗用車であるとか、小型貨物については今回整備された亀山白山線の方に転換されるのが、全体の交通量が増えることによって、長距離のこの普通貨物であるとかってというのは、元々走っていたグリーンロードの途中までで、長距離の移動を考えておりますので、グリーンロードの方に戻ってしまうというような見解が出ておりまして、20台ぐらいが、移動されるっていう形です。

(委員長)

その転換というのは何か分析とかに基づいたものなのでしょうか。

(津建設事務所)

計算上、グリーンロードはアップダウンが激しく、普通の道路としても走りにくいです。

さらに、通常の一般車両も走ることによってさらに貨物としては、走行速度が落ちてしまいます。

そのため、グリーンロードの交通量考えながら、整備なしの場合はちょっと交通容量が多いことによって亀山白山線より大型が利用していたと、いう状況になってます。

これは計算上そういうふうな形で、若干オーバーしてくるので、亀山白山線にどうしても動いてしまいます。

ただし、整備することによって、本来、グリーンロードを走っていた乗用車が、減ってしまいますので、そうすると今度は、亀山白山線に来ると。今まですいた亀山白山線に乗用車が入ってしまうことによって、大型貨物車はグリーンロードが走りやすくなる。そこで計算上も、通常であればバイパスできればみんなが新しいところ行くんですけど大型貨物車の動きが変わってしまったっていうのが計算で出てしまったというところになります。

(委員長)

計算する上でグリーンロードを通った方が速くなるという計算になってしまったということですね。

(道路建設課)

補足になります。実際の交通量推計においてもこういった結果っていうのがもちろん出ておりまして、またそれを模式化してわかりやすくさしてもらって

ますので実際そのプログラム上も、こういった形でグリーンを通過してことにはなっております。

(委員)

今の時間が早くなるかというのは走行時間短縮便益の方ですよ。

今のその走行経費減少便益は基本的には走る交通量が同じであれば、原単位も一緒でしょうから距離が短くなった方が便益が出るんですよ。

(津建設事務所)

便益は距離に比例します。

(委員)

亀山白山線が整備されると、例えばグリーンロードを通るよりも距離が短くなるから便益が出ると。

(津建設事務所)

走行経費原単位の中には右下の表があるんですけど、これ速度に反比例をします。

単純に距離が伸びたからといってマイナス効果が出る訳ではなく、今あるそれぞれの路線の幅員であったり、交通状況によって原単位、速度が落ちてしまうと、今度は経費がかかってしまう形になるので、そこは非常に計算上難しいところもあるんですけど、結果としてはこのようになります。

今のグリーンロード亀山白山線の多分、ある程度これだけ流れたら速度が落ちるっていう式があるんですけどちょうどその微妙なそのぐらいのところで変わってるのかなっていうふうに想定をしております。

(委員)

車種別で貨物だけで考えると亀山白山線を通る台数は減るんですよ。

(委員)

普通貨物だけですと減ります。

(委員)

車種別交通量と距離掛ける、ですから車種別交通量が減るということはこの式になると要するに走行経費が安くなるはずですよ。

(津建設事務所)

亀山白山線だけ見ればそうなりますけれど、今回この便益はこの亀山白山線を整備したことによって、得られた全ての路線で計上します。

(委員)

そういうことですか。わかりました。

1 番 治山事業（東又谷）の審議

①松阪農林事務所から説明

②質疑応答

(委員)

前回の評価時から 1 年で費用が倍になったというご説明が令和 4 年度に地元から要望があったからというのは理由になるのでしょうか。

(松阪農林事務所)

常に要望は頂いていましたが、地元の方が心配されるのは大きな台風などによって土砂の流下量が多くなると、次の年とかに要望が来る状況でしたので、そういう要望にも応えていきたいということで、今回令和 4 年の当初に再度そういう要望をいただいていた。今回は事業開始から 10 年経っていましたが、崩壊地の状況を今一度我々で確認した方がいいんじゃないかということで、崩壊地を含め現地も確認しながらレーザー航空測量など技術の進歩もありましたので、それを使って推定の土層深を出してどれぐらいの不安定土砂量があるのか確認してみようってことで始まったことがきっかけと考えています。

(委員)

そうなる最初の見積もりが、良くなかったという話になるのでしょうかね。

(松阪農林事務所)

当初は相当な大規模な崩壊でしたので、崩壊土砂量は概算で推定しており、ある程度その土砂は堆積した状態で留まっている状態が見られたので、その状態で工法を検討し、事業計画を策定し事業を進めてきました。その後台風等の豪雨による状況の変化を踏まえて改める必要が生じたということになると思います。

(委員)

そうすると理由としては近年の雨の降り方が変わったからとかの方がいいような気もするんですけど、どうでしょうか。

(松阪農林事務所)

確かにゲリラ的な降り方が最近多くなっていて、この周辺でも大台の観測所以外の場所で局所的に降るようなケースもあって、観測所では雨量が計測できない場合でも、東又谷では相当な量が降っているという状況も、多くなったことはあるかと思います。

(委員)

52 ページのところの年間流出土砂量の差 (200-1.3) m³/年/ha、これはどう読むんですか。

(松阪農林事務所)

整備済み森林の年間流出土砂量が 1.3 m³/年/ha。これは整備をしたとしても流出する想定の間年の土砂量です。

(委員)

因みにこの 53 ページのところには 1 ヘクタールあたりと書いてないんだけどこれは 1 ヘクタールあたりですか。

(松阪農林事務所)

1 ヘクタール/年です。

(委員)

この表からその次の 54 ページを根拠としていくということですね。この 53 ページの表だと侵食深は測ってないわけですね。

侵食深は測ってないので、その次のページの撤去土砂量で見ると大体 600m³と、これと前のページの一番上の山腹崩壊地「多」っていうのと非常によく似た数字が出ているのでということですね。

(委員長)

41 ページの事業内容の変更の説明のときは保全対象区域という説明で下流の住民の方がというお話ですが、これは治山事業だからかもしれないんですけども、その説明の後で便益のところでは下流の防止効果みたいなのが含まれて

ない。ここが山地保全の便益でしか計算できてないっていうのは、事業区分的にそのような便益の項目がないということですか。

(松阪農林事務所)

治山事業の事業評価マニュアルに基づいて算出している関係です。

(委員長)

事業効果はとてよくわかるんですけども、最初の説明と、結局山地の保全便益で計算してしまわなければいけないっていうのは、説明としてちょっと矛盾しているように聞こえました。

(治山林道課)

林野庁のマニュアルによりますと、山地保全便益のほかに下流の保全対象に関する便益で災害防止便益という便益があるんですけども、重複する内容が含まれているので、現場に応じてどちらか重要な方を選択することになっております。

今回の東又谷につきましては、治山事業で保全される山地保全の方が効果が高いということで山地保全便益を選択しています。

(委員長)

わかりました。

もう一点なんですけど先ほどご説明の中で必要に応じて治山施設の整備のために、流出土砂を撤去するっていうお話があったと思うんですけども、流出土砂を撤去するという説明に対して、山地保全便益では流出土砂を留めておく便益を計算されてるはずですよ。

土砂除去のコストというのは下流に流出した土砂が除去コストになるのかと思いますので、その説明もやはり矛盾してるように聞こえたんですけど。

(松阪農林事務所)

治山施設の異常堆積した場合の土砂を撤去することを想定しています。異常堆積しない場合には、当然除去はする必要ありませんが、異常堆積したものに対して治山事業として撤去を続けていくということです。

(委員長)

今後、構造変更したものが設置されると、除去しなくても良くなるっていう説明になるんですか。

今回設置するもので流出土砂量を新しく見積もり直したものがキャッチできるっていうご説明なので、異常堆積が起こらなくなるような気がするんですけど。

そういう理解でよろしいんですか。

(松阪農林事務所)

年数にもよるかもしれませんが、相応のポケットは想定してるので、しばらくは、異常堆積はないかと思います。相応のポケットは想定をしているんですけども災害によって想定以上の土砂が発生したときには除去するという必要もあるとは思いますが。ただ、今想定している量であれば、異常堆積はしないという考えです。

(委員長)

想定量は確保できるということですね。

(委員)

平成 23、24 に結構大型の台風とかが来て、その後 9 万 m³ ぐらいの土砂が堆積して、その後にこういう谷止工をつくるという理解なのですが、これだけの量が崩壊しているのに山腹崩壊地、地域区分小、流出土砂量 200m³、っていうのは、妥当な判断なのですかね。

(松阪農林事務所)

県の費用対効果のマニュアルに基づいて治山事業を実施しているところですが、基本的には 200 を使うことで実施しておりまして、当時も相当大きい規模だったんですが、内規に基づいて基本ルールの 200 に設定していたということです。

今回それを見直させていただいたということです。

(委員)

200 と 600 の間に 400 があるのに一気に上がるっていうのもすごいなと思ったのですが、その辺が最初に大野委員がおっしゃられたように見込みが甘かったのじゃないかと思ってしまいます。もう地震なんかのときに最大限の想定するようになってきましたよね。

昔はそうでもなかったのですが、今、オーバー計画で仕方ないのじゃないのっていう方向になってきているので、そういう方針に変わらないものなんですかね。安全に関わるので、200 が普通だって言われるとそうかもしれないけど、

それが気になりました。

(松阪農林事務所)

最初始まった頃はどうしても実施の段階でコストを考えることが多くて、その見合いのところで、逆に言うと 600 は事例としては無かったこともあって、標準の 200 で、そのコストで実施できる範囲で始まったというか、当初はそういう形では進んできたんですけれども、確かに委員言われるように、今そういう時代ではなくなってきたこともあるかもしれませんので、これを見直し事例として、引き続き働きかけをしていきたいと思っています。

(委員)

ありがとうございました。

(委員)

今の話絡むかもしれないですけど、できるだけ例えば今の雨量計とか雨量を測定するものをいろんなところに今後設置していくべきなんじゃないでしょうかね。

それでそれこそ過剰予測するんじゃなくて正しい予測ができるように、雨の降り方変わってきてるということなんで、雨量計はそんなに値段は高くないんじゃないかと思えますから、いろんなところに雨量計を設置していくというような方針を出していただきたいかなという気はするのすけどね。

(松阪農林事務所)

場所によって降る量が全然違いますし。

(委員)

私、高速道路斜面の委員をしていますが、高速道路は全部の斜面に、名前がついていますが、ともかく隣の斜面でもだいぶ雨の降り方がだいぶ違うってことはよくあるんですけどね。

(雨量計を細かく測定することは、) できるんじゃないかなと最近思います。

2番 林道事業（三峰局ヶ岳線）の審議

①松阪農林事務所から説明

②質疑応答

（委員）

便益が増えた中で洪水防止便益や水質浄化便益や土砂流出便益などの増加が大きいのと思うんですが、これの原因は機能代替の単価増以外に何か要因はありますか。

（治山林道課）

単価増だけです。左側が平成30年度のときに国から示された単価でございまして、右側がR5年、今年の単価でございまして、H30年度の単価が、当時治水ダム16ヶ所の総事業費を4790億円とおきまして、ダムで行われる洪水の調節量が4825m³/sとなることから419万円相当と平成30年度には算出しておりました。

それがR5年は、年度見直しで治水ダム13ヶ所の総事業費が4751億円で、洪水の調節量3780m³/sを行いますので、割り算をしまして、その結果が530万円ということで単価が1.3倍に見直された次第でございまして。

（委員）

例えばこの洪水防止便益だと流出係数や100年確率時間雨量は変わっていないのですか。

（治山林道課）

変わっておりません。

（委員）

面積も変わってないんですね。

（治山林道課）

面積は、評価期間中に行われる森林整備の面積で考えておりますので、前回評価時から5年間の間に、実施すると想定していた整備が行われていなかったりする場合もありますので面積がぴったり合うということではございません。

(委員)

今の洪水防止便益のところで、治水ダムで代替させる話なんですけど、だけどその次の水質浄化便益のところで、貯留量が変わる話があるじゃないですか。

ダムは貯留量じゃないのとかっていうふうに思うんですが。

(治山林道課)

ダムは水を貯めるという機能がありますが、もう一つの機能として、洪水を調整する機能、降った雨をダムに一旦溜めて流量を一定化させるという機能もあると思いますので、その点から治水ダムで代替しているものと思われれます。

(委員)

それでは水質浄化便益で貯留した分が全部浄化されることになってるわけなんですけど。

(治山林道課)

そのように想定しています。

(委員)

それはそういう想定なんですね。わかりました。

(委員)

「コスト縮減の状況」で、幅員を3.6mにされていますが、P95の道に大きな重機が止まっている写真を見るとこんなに細くて、大丈夫なのですかと思ってしまいます。細くして通れるのですかね。

あるいは間伐材をトラックで輸送したりしているみたいですが、本当に3.6mで問題ないのですか。

(治山林道課)

林道は、車道幅員は3mございまして、3.6mの場合路肩が30センチ、30センチの計60センチとしております。道路運送車両法の普通自動車が行ける規格は備えていますので、11t車が走れるような規格になっております。

この95ページの写真で機械が塞いでいる状況なんですけど、確かに作業するときは一時期車が通れなくなるんですけど、あくまで林道でございまして、木を出すのが主な目的の道ということでもありますので、こういった場合は多少待っていただくこともあるかもしれませんが、作業上は問題ないとしております。

(委員)

トラックが走ってくると対面とかできるのですか。

(治山林道課)

適宜、退避所とか土場みたいな広いところもありますので、特にカーブは通常の幅員以外にカーブ拡幅という拡幅を設けますので、そこで車両をかわせると想定しております。

(委員)

ありがとうございました。

(委員)

新規林業就業者の数の表を上げてもらってありがとうございます。

でもこの表を見ても、5年間で松阪管内では50人、それで、人工林を植えて間伐するまで10年以上かかるということですね。

ならば、林業に関わる高齢者の方が、10年後にはもうすごい年齢になられていますよね。

大きな重機も使われて、入っていけるような道を作っているわけですが、やっぱり農業も一緒に、林業も、魅力ある林業だよ、いろんなものを作って、本当に楽しいよっていうのを若者たちに教えてあげて、そういう機会を作っているってあげてほしいと思います。

(松阪農林事務所)

林業には資格を持っている林業普及指導員という職員がいて、職員も含めて高校であるとか、補助金を活用しながらですね、プログラムを作ったりしております。また、久居農林高校であれば「三重森林・林業アカデミー」と協定を結びまして、1年生から林業に関わる学部生を授業で林業機械に乗せて間伐を体験するようなことで、よりこれから林業に就業してもらえるような活動を今進めています。

(委員)

農業も農業大学校というところがありますけど、学校へ進学してもらえる人数が少なくて困ってるみたいです。やはり私らも農業をしているので、農業の魅力をもっと、このようなのを作って楽しいよとか。女性の会で、そういうのをどんどん進めていきたいなど、今検討しているところです。よろしくお願いします。

(委員)

ウクライナ以降、外国から木材が入ってこないという話がありますが、国産材の見通しとしてはどうなのでしょう。

(松阪農林事務所)

数年前までウッドショックということで、外国がそれぞれ加工じゃないんです。輸出を抑えるということで、そのときに国内産材、県内産材を使うという流れになり、一時期は増えたんです。

合わせてこれに絡むことなんですけど、林業への就業者がなかなか思うように増えないことがあって、要は出材できる人材育成をやはり並行して進めていかなければならない状況なので、今ちょっと材価はウッドショック以前に戻ったような状態です。

あとは最近木造の住宅も着工数が若干減ってることもあるんですが、ただ木材自体が生活のためにはどうしても必要なものです。最近ですと森林サービス産業ということで、キャンプであるとか、そういった多角的に森林を使うという面があります。森林アカデミーでもいろいろと講座を開きながら、そういった交流の支援をする人材を育成してるということで、木材を構造材の利用だけに止まらずいろんな仕組みで広く使っていただくというような取り組みを進めているところでもあります。

併せて人材が来るように、魅力ある林業というものを構築していかなければならないということで、アカデミーを立ち上げて取り組みを進めているところでございます。

3番 林道事業（野又越線）の審議

①尾鷲農林水産事務所から説明

②質疑応答

(委員)

このトンネルは先ほど説明のあった地域振興とかには役立つんだろうなと思うんですが、先ほどの林業機械とかそういうものは十分通れる大きさなんでしょうか。

(尾鷲農林事務所)

その規格での検討をしております。

(委員)
なるほど。

(委員)
資料のP 1 1 7ですが、レーザー測量によって、斜面の地盤線が40度から60度であることが分かったと。急峻な地形の詳細な地形情報を取得することができた。これは1号トンネルのところのことですか。

(尾鷲農林事務所)
違います。

(委員)
それではどの区間のことをおっしゃっているのですか。

(尾鷲農林事務所)
トンネル以外の今ポインターが動いているところです。(図面に表示して位置を説明)

(委員)
そこはトンネルにはせずに急峻な地形の横を橋桁のような形式にして通ると。

(尾鷲農林事務所)
はい。

(委員)
わかりました。
あと、先ほどの三峰局ヶ岳線ではコスト縮減で幅員3.6mの道路としており、本事業では幅員4.8mにしているのですが、このようなのは同じ林道でも規格が違うものなのですか。

(尾鷲農林事務所)
本線は自動車道1級という規格で設計しております。

(治山林道課)
路肩の縮減は、基本的な説明にもありましたように、切土を少なくするとか、法面を短くするために行っておりますので、必要があるときには行うようなと

ころでございますので、現場条件によって、道の両側で行う場合もあれば、片側だけで行うなど違いが出てくる場合があります。

(委員長)

この前の事業の説明で4mを3.6mにしたという説明だったので、3.6mではなく、逆に4.8mであるのは何故かという質問です。

(治山林道課)

ここは車道幅員が4mの道でございますので、20cm縮減をかけて5mから20cm引いて4.8mになっております。

(委員長)

規格が違うということですか。

(委員)

規格が違うのですかね。幹線林道みたいなイメージ。

(治山林道課)

はい。そうです。

(委員)

はい、ありがとうございました。

(委員)

109ページの森林整備実績のところ、令和2年ぐらいから植栽がされてなくて、間伐はされてるんですけど、これはどうしてですか。

(尾鷲農林事務所)

主伐があればその後、植樹をするという流れになりますので、主伐が無かったということです。

(委員)

主伐がなかったから植えてないということ？

(尾鷲農林事務所)

はい。

(委員)

ありがとうございます。

(委員)

トンネルは掘削を始めると経費が増加しがちなんですが、その辺りは大丈夫なんでしょうかというのと、どういう工法でトンネルを掘削するのでしょうか。

(尾鷲農林事務所)

工法はNATMという一般的な工法です。

トンネルの経費の方は地質調査の方がまだ終わっていませんので、詳細な地質調査が終わった段階でしっかり資料の方を出していきたいと思います。

(委員)

そのせいで経費が上がったら、B/Cが変わってきちゃうんですね。

(尾鷲農林事務所)

今のところ、一般的な割合で地質の方は区分しております。

(委員)

はい、わかりました。

4番 林道事業（三和片川線）の審議

①熊野農林事務所から説明

②質疑応答

(委員)

この林道が舗装道ではない理由は、それこそこれはB/Cが1.0に近いから経費を安くするためですか。

(熊野農林事務所)

開設工事開始当時はなかなか舗装技術も進んでなかったことと、急勾配のところは部分的にはしているんですけども、当時の計画をそのまま引き継いでおりますので砂利道のままということになっています。

(委員)

それで現在の新しい林業機械が通るのに支障はない。

(熊野農林事務所)

路盤が硬いところが多いので大型の車両が来ても、耐えられるだけの路盤に仕上がっているところがほとんどです。

弱いところは部分的にコンクリート路面工を施工したりしています。

(委員)

そうすると、逆に言うと新しく計画したところでも路床がいいところは舗装しなくてもいい計画を今後立てられると経費削減になると思うんですが、そういうことは考えられるんですか。

(熊野農林事務所)

その辺は県下全体の話になってきますけども、なかなか砂利道で新規開設は少ないですね。

(治山林道課)

維持管理の事を考えると舗装によって災害の発生も少なくなりますし、維持管理費を少なくすることもできますので、やはり舗装を行うことは必要かと考えます。

(委員)

そうすると、ここも舗装した方がいいんじゃないかと思うのですが。

(熊野農林事務所)

この事業は市町の代わりに県が地元の要望を受けて代行でやっております。開設して完成したところから、維持管理を市へ移管してますので、舗装してある方が維持管理上、移管を受ける側の市としてはありがたいなっていう意見をいただいています。

(熊野農林事務所)

すいません、地元の熊野市が一部舗装工事を行いまして、スライドをご覧いただきたいのですが、こういったところに布引の滝や水道施設があるんです。その水道施設に至るところまでの道だとか、そういったところは既に熊野市が事業を行って舗装をしています。

維持管理者や特に観光客は普通乗用車なんかで入ってきますのですごいパン

クとか多いんです。なのでそういったところは、熊野市が対応して、自力で舗装を行っていただいているところもあります。

(委員)

その熊野古道との関連の質問で、熊野古道からの景観というところでこの林道は何か影響を及ぼすんですか。

(熊野農林事務所)

景観配慮は、部分的にはガードレールの着色とかもやっていますけども、事業開始時はそこまで景観については言われなかったんですけど、その、景観よりは野生動物、動植物でルーミスジミとかオオダイガハラサンショウウオとかですね、かわった動植物がおりまして、珍しいのが。それに対しては画面に出ているように事前に調査をして移動させます。それから側溝についてもそういった小さな動物が這い上がれるように配慮しています。あと丸山千枚田から法面工のモルタル吹付けが見えますので、そこは着色をしたりしています。そういうことは部分的には行っています。

(委員)

なるほど。今の観光配慮ということになるといろいろあるんですね。

(委員)

私も本当に熊野市の方の観光、時々伺って、素晴らしい自然と触れ合えて、とても好きなんですけれども、153 ページの法面施工後っていうのを時々峠越えで拝見することがあるんです。

それで、これってどのぐらいの期間もつのかなといつも疑問に思うことと、その施工されているすぐそばには「落石に注意」とかそういうことが書いてある看板をよく見ます。

そうするとですね、私たちにとっては不安になってくる。いつ何どき落石が来るかなとか、これが崩れるのではないかなっていうことで、とても不安になるんですね。

それで今、お聞きしたいのはこれがどのぐらいもって、どのぐらいの頻度で、こういう何て言うか危険亀裂とかそのよう調査とかをされているのか、少し聞きたいなと思いました。

(熊野農林事務所)

これはのり砕工と呼んでますけれども、いろんなところで見ていただくこと

ができるかと思えます。先生は得意分野かと思うのですけれども。コンクリートは50年から100年もつと言われてますので、あとは現場条件です。

雨が当たったり、紫外線を浴びたりとか、条件により異なりますけれども、大体そのぐらいの期間で考えています。また、落石注意というのは、林道よりさらに上部のところの山で工事をしていないところからの落石に対してです。台風時の後などには林道完成後間もない場合でもたくさんの石が、それこそ人の頭ぐらいの大きさの石がゴロゴロ落ちている時もあります。そこまでは手立てがなかなかできないです。工事で手をかけた以外のずっと上部の個人の山の中までは。中には、よく落ちてくるところは落石防止柵とか、(落石防止)網で押さえることもあるんですけども、林道の場合は通行には十分注意してくださいよという意味での、注意喚起の看板を揚げさせていただく、特に落石の多い箇所には揚げさせていただくということになっています。

(委員)

あまり私が期待してた答えと違うもので返ってきたんですけど。

そういうふうにはしかできないっていうことを認めてるんだなって思いました。

観光資源とかそういうのを謳ってみえる以上安全性っていうものをやはり確保していただけないかなと感じました。

(熊野農林事務所)

観光客の多い箇所は、かなり安全対策をしています。それは維持管理者の熊野市が行っています。(施工主体の)県としてはまず先線を開設していくことを優先させていただいてます。あと、林道以外に作業道とかいうのがあるんです。そういうところは、もう4輪駆動車でしか上がれない、登れないような規格であったりとか、本当に林業のためだけの車両しか通らない道です。逆にそういったところを好んで来られる方も最近多いんです。レクリエーション的にそういった特殊な車両で。

ですから最近ではキャンプでお越しになる方もみえてですね、山に来てくれるのありがたいんですけども、結構事故も起こってますので、委員の言われるようなことも今後配慮していくことが必要になってくるかもしれません。

(委員)

ありがとうございます。

(委員)

3事業全て道路の幅員が違うのですけど。最初の事業は4mを3.6mで次の事

業では主要な幹線なので5mを4.8m、この事業は5mを車道も含めて4.0mと。結局その場所で自由っていう理解でいいのですか。

どういうふうに幅員が決まっているのでしょうか。

(熊野農林事務所)

観光目的というか大型車両を入りたいところは広めに、それから、もっぱら森林施業だけで観光客が利用することが少ない、交通量が木材の搬出とか、普段作業員さんが小さな車で現場に通勤するだけの場合は狭く。そういった利用形態で区分しています。(委員の)言われるように、県でそこは選べますが、それは国の補助金を50%、2分の1いただいていますので、農林水産省の林野庁と協議して決めています。

(委員)

3.6mでもいいし、4.0mでもいいし、その場所場所で決めていると。

(治山林道課)

この路線は一級林道で利用区域、先ほど説明ありました林道が利用できる区域ですけど、これが1000ヘクタールを超えた林道につきましては、基幹林道ということで1級林道として幅員5mとしています。三和片側線につきましては、説明にもありましたように天瀬側～楊枝川側工区というのはほとんど一般車両が入ってこないであろうと。森林作業に特化した道になるであろうということで、この区間だけはコスト縮減を最優先としまして、林野庁と協議を行いまして、特別に4mの道にするということで決めたわけでございます。

基本ここも本来は5mなんですけど、コスト縮減を第一に考えて、4mの道に決めています。

(委員)

分かりました。やはり基本は5mもしくは4mということですね。

(熊野農林事務所)

そうです。

(4) 答申

関係資料 委員会意見書参照

(5) 閉会