

令和 7 年度 第 2 回三重県公共事業評価審査委員会

1 日時 令和 7 年 9 月 26 日（金）10 時 00 分から 15 時 15 分まで

2 場所 JA 三重ビル本館 1 階 大会議室

3 出席者

(1) 委員

岡島賢治委員長、小野寺一成副委員長、石田優子委員、太田淳子委員、
長岡誠也委員、濱口千穂委員、別府孝文委員、水木千春委員、矢口芳枝委員

(2) 三重県

(県土整備部) 河川課 班長 ほか

(県土整備部) 道路建設課 課長 ほか

(津建設事務所) 事業推進室 室長 ほか

(松阪建設事務所) 事業推進室 室長 ほか

(企業庁) 水道事業課 課長 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) 河川事業に関する説明資料の訂正

(3) 道路事業に関する補足説明

(4) 評価対象事業の審議について

【再評価】

1 番 道路事業（一般国道 3 6 8 号 下太郎生）の審議

① 津建設事務所が説明

② 質疑応答

(副委員長)

コスト縮減として新工法の活用及び対岸については土工の採用をあげられています。対岸がコンクリートブロックでなくても耐えられるのかが気になります。耐用年数などは指針に定めがあるものですか？

(津建設事務所)

新工法の耐用年数については、一般的な土木構造物であるため 50 年程度は耐えられると想定しています。対岸側については、道路工事に伴い河川断面が狭くなることから、地山を切り込むために護岸の施工を想定していましたが、新工法を採用した結果、河川断面への影響が小さくなったため、不要となったものです。若干河川断面が狭くなることに対しては、河床の掘削（土工）で対応します。

(委員)

この路線に交通が転換する台数として、“+30 台”と記載されていますが、便益の計算にはどのように反映されていますか？

(津建設事務所)

周辺の路線ごとに転換する台数を推定し、その台数をもとに便益を算出しています。

(副委員長)

この事業について、見方によっては“1 日の走行台数を 30 台増やすための事業”をととれると思います。このような規模の道路は三重県内に沢山あると思いますが、その中でこの事業が採択された理由はなんですか？

(道路建設課)

採択の基準については、安全・安心、地域の孤立、B/C が 1.0 を上回っていることのほか、様々な要素を含めて総合的に判断しています。また、増加が見込まれる台数は 30 台ですが、現在利用されている 1,070 台の走行性の向上も考慮して、採択されています。

(委員)

緊急時における交通機能の強化について、非常に重要なことだと思います。災害対策としては法面強化も重要だと思いますが、この事業に含まれていますか？

(津建設事務所)

計画区間内において、切土などで法面が発生した場合にはその法面保護を実施します。計画区間の前後などについては、防災事業として別の事業で対応します。

(委員)

コスト縮減として新工法の活用をあげられていましたが類似の工種が地震時に被害を受けているということを見たことがあります。採用された新工法は、どの程度の実績があるものですか？

(津建設事務所)

新工法であり、それほど多くの実績は無いものの、地山へ定着させる工法であること、構造物の背面は土砂ではなくコンクリートを充填することなどから、十分な安全性があると考えています。また、地震を想定した構造計算も実施し、安全性を確認しています。

(委員)

便益の計算には、増加する台数(30台/日)も含まれますか？

(津建設事務所)

増加する台数分も含まれます。

2 番 道路事業(一般県道一志出家線 中川原橋)の審議

① 津建設事務所が説明

② 質疑応答

(委員)

ひとつ前の事業の説明では主要 3 便益の算出について説明していただいていたが、この事業で便益の説明を省略された理由はなんですか？

(津建設事務所)

同じ方法で算出しているため、説明を省略しました。

(副委員長)

83 ページに記載がある交通の転換について、どのようなルートで転換されると想定していますか？増加する台数が現状の倍以上となっていることに疑問があります。

(津建設事務所)

当該路線は久居美杉線と国道 165 号を南北に結ぶ道路であり、東西方向へ走行する交通の転換を想定しています。この台数は全て推計により算出しています。

(委員)

どの事業も推計で台数を算出しているとのことですが、この台数を算出する根拠はありますか？

(津建設事務所)

交通量については交通センサスのデータをもとに算出しています。推計する場合の方法は確立されているものの、マニュアルはないと認識しています。

(委員)

便益はどの事業も同じ数字で計算されているのでしょうか？

(津建設事務所)

国土交通省が示しているマニュアルに基づき、原単位についてはどの道路事業も同じ数字を使用しています。

3 番 道路事業（主要地方道一志美杉線（室ノロバイパス））の審議

① 津建設事務所が説明

② 質疑応答

(委員)

公図の混乱に伴い進捗が遅れているとの説明でしたが、当初計画されていた事業期間内に事業を完了できそうですか？また費用についても、当初の予定から変更していないとのことでしたが、建設コストの上昇や物価の高騰がある中、どのように考えていますか？

(津建設事務所)

事業期間について、遅れが生じているものの、用地買収について地元が大変協力的であることなどから、現時点では予定通りの期間で完了できると考えています。また、費用についてはトンネル及び橋梁が設計中の段階であるため、概算費用を用いて算出しておりますが、現在のところ当初の予定金額内で実施できると想定しています。ただし、地質調査を実施した結果により変更となる可能性はあります。

(委員)

感度分析について、事業期間の変動ケースのみが $\pm 20\%$ となっておりますが、マニュアルでこのように規定されているものですか？それとも、この事業のみ採用した数値ですか？

(津建設事務所)

マニュアル上、このように計算することとなっております。

(副委員長)

トンネルに係る概算費用が低く感じました。また、地元にしてみれば、この事業は喜ばれることと思いますが、大型のバスなどは今後利用され続けるのかはわからないと思います。このようななか、“現状、大型バスが安全に走行できない”ことを理由として事業を実施していくことはいかがかと思いますが、事業の必要性についてどのように考えていますか？

(津建設事務所)

当該路線については、美杉から津市街へ向かう際に最も早いルートであること、ごみ処理施設への通行ルートとなっていること、その他 B/C が 1.0 を超えていることなどを総合的に判断して事業が採択されています。

(委員)

事業区間の設計速度が 30km/h となっていますが、バイパスというともっと早く走れるイメージがあります。この設計速度となった理由はなんですか？

(津建設事務所)

道路構造令において設計速度の定めがあることから、その規定に従って道路を設計しております。

(委員)

一般的に、バイパスの設計速度は既存道路とあわせるものですか？

(津建設事務所)

既存道路の設計速度は考慮しません。

(委員長)

バス交通の円滑化というご説明でしたが、集落内にもバス停があるため、バスはバイパスではなく既存の道路を走行せざるを得ないのではないかと思います。どのように想定されていますか？

(津建設事務所)

バイパスは通過車両がメインで走行することを想定しており、バスは現状どおり既存の道路を走行することになると思います。

(委員長)

この場合の“ドライバーの心理的負担の軽減”とは、どのように理解すればいいですか？

(津建設事務所)

通過車両がバイパスへ転換することで走行台数が減り、対向が発生しにくくなることから、バスドライバーの心理的負担の軽減につながるものと考えています。

(副委員長)

このバスは、よく利用されているのでしょうか？

(津建設事務所)

病院や久居方面の商業施設への移動手段として利用されています。廃止されるバス路線が多い中で残っているため、比較的よく利用されているものと思います。

(委員)

現道はそのまま残すとのことですが、地元は現道の拡幅ではなく、バイパスの整備を望まれているのでしょうか？

(津建設事務所)

経済性でいえば現道拡幅がもっとも安価となりますが、事業区間には人家が隣接していることから、多くの立ち退きが必要となります。このため、地元としてもバイパスの整備を望まれています。

4 番 道路事業（一般県道二本木御衣田線）の審議

① 津建設事務所が説明

② 質疑応答

(副委員長)

走行時間短縮便益について、藤大三停車場線は狭くて危険であるとのことでしたが、そこから転換したとしても、走行時間短縮便益はそれほど上がらないのでしょうか？

(津建設事務所)

走行できる速度が速くなるものの、走行距離はそれほど変わらないことから、走行時間短縮便益は他の事業と比較して小さくなっています。

(委員)

ひとつ前に説明を受けた案件では、全体事業費は“増減なし”との説明でした。今回の事業は全体事業費を増額するとのことですが、何が違うのでしょうか？

(津建設事務所)

当事業における橋梁は詳細設計済みであり、工事費についてより精度の高い試算ができることから、全体事業費の見直しを行いました。

(委員)

残区間について、この未整備区間に橋梁も含まれるという理解でいいでしょうか？

(津建設事務所)

未整備区間に橋梁も含まれます。

(委員)

事業完了の見通しはいかがでしょうか？

(津建設事務所)

橋台について、一基は施工済み、もう一基は発注済みです。次年度は上部工の発注を考えており、事業は予定通り完了できると考えています。

(委員)

用地補償がまだ進捗率 35%とのことでしたが、今後用地買収が難航するなどの問題は無いでしょうか？

(津建設事務所)

用地買収に関してはほぼ完了しています。市道に工業用水管が埋設されており、その補償費が残っていることから、事業費ベースではこのような進捗率となっております。

(5) 答申

関係資料 委員会意見書参照

(6) 閉会