

## 平成 29 年度第 4 回三重県公共事業評価審査委員会

1 日時 平成 29 年 10 月 24 日（火）13 時 10 分から 15 時 10 分まで

2 場所 三重県合同ビル G301 会議室

3 出席者

(1) 委員

安食和宏委員長、岡良浩委員、木下誠一委員、新谷琴江委員、野地洋正委員、  
松尾奈緒子委員、南出和美委員

(2) 三重県

(県土整備部) 道路建設課長、  
(県土整備部) 河川課課長補佐、  
(県土整備部) 都市政策課長、  
(伊勢建設事務所) 事業推進室長、ほか  
(事務局) 公共事業運営課長 ほか

4 議事内容

(1) 三重県公共事業評価審査委員会開会

(司会)

それでは、お待たせしました。ただ今から、平成 29 年度第 4 回三重県公共事業評価審査委員会を開催します。

さて、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います。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)

委員の皆さん、いかがでしょうか、本日の審議は公開で行うということで、傍聴を許可してもよろしいでしょうか。ご了承いただいたようです。それでは、傍聴を許可します。

(司会)

ありがとうございます。傍聴の方がお見えでしたら、入室をお願いします。

本日、傍聴の方はお見えにならないようですので、このまま審議を進めます。

本日の委員会につきましては、委員 10 名中、現在 7 名の委員にご出席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します。

それでは、議事次第第 2 番以降につきまして、委員長に進行をお願いしたいと思います。

委員長、よろしくをお願いします。

(委員長)

それでは、ただいまから議事次第第 2 「評価対象事業の審査」を行います。なお、本日の委員会の終了時刻は、おおむね 15 時 30 分頃を予定しております。

説明については、簡潔明瞭に行い円滑な議事進行にご協力をお願いします。

それでは、議事次第2番目につきまして、事務局から説明をお願いします。

(事務局)

それでは、再評価対象事業の審査について説明します。

赤いインデックス資料の4番、審査対象事業一覧表をご覧ください。本日、審査をお願いします事業は、下段にあります事後評価対象事業一覧表の審査欄に「審査」と付しています。504番道路事業、505番街路事業です。

続きまして、赤いインデックス資料5をご覧ください。こちらには、本日審議を行います事業の概要を記載しました。

なお、説明は赤いインデックス資料6のうち、個別に青いインデックスが付いた資料を用いています。事業主体から事業概要と評価内容を説明します。

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ありましたら、説明中でも結構です、適宜ご質問をいただければと思います。今回の事業について、道路事業と街路事業を一括して30分程度で説明します。

事業の質疑につきましては、説明の後にお受けいたします。

なお、時間管理の観点から「ベル」を用います。個別事業の説明の際には、28分経過で最初のベルを1回、30分経過で2度目のベルを2回鳴らします。説明者は30分以内という時間厳守をお願いします。

本日、審査をお願いする事業についての説明は以上です。

(委員長)

今、全体の概略の説明をして頂きましたが、ただ今の説明につきまして、委員の皆様よろしいでしょうか、何かご質問等はございませんか。はい、特に無いようですので。

では、ただいまから評価対象事業の審査を行います。先程、事務局から説明がありましたとおり、審査対象事業の説明を受けることとします。説明につきましては、簡潔明瞭をお願いします。

504番 道路事業と、505番 街路事業について説明をお願いします。

#### **504番 道路事業 主要地方道伊勢松阪線**

#### **505番 街路事業 都市計画道路秋葉山高向線**

(伊勢建設事務所)

それでは、504番 主要地方道伊勢松阪線、505番 都市計画道路秋葉山高向線の事後評価内容について説明します。

両事業は平成24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す。

また、今回の事後評価では、道路事業と街路事業は一体として、伊勢市街を南北に連絡する延長1.9kmの、伊勢松阪線のバイパスとしての機能を確保するもので、このようなことから、道路事業と街路事業について一括して評価して、一括で説明をさせていただきたいと思っています。

なお、平成18年に道路事業の再評価、平成20年に街路事業の再評価が実施され、事業の継続が了解されています。

まず、はじめに路線の概要について説明します。図は、事業実施前の伊勢市街の道路網を示したものであり、赤色の線が県道伊勢松阪線です。この路線は、東西の幹線である国道 23 号と県道鳥羽松阪線を結ぶ幹線で赤線・青線で示した伊勢市市街地にある南北の 3 本の幹線のひとつであり、地域経済や住民の生活を支える重要な路線となっています。しかし、南北を連絡する 3 路線とも踏切があり、踏切部の渋滞により、市街地における南北の円滑な交通の障害となっていました。

次に、事業区間について説明します。当該事業区間は、スライドで赤色とオレンジ色で示した箇所になります。赤色の区間は、近鉄山田線との立体交差を含む、約 1.1 km の区間で、道路事業として整備しました。また、オレンジ色の区間は、JR 参宮線と立体交差を含む、0.8 km の区間で街路事業として整備しました。

なお、本バイパスについては、県道名は伊勢松阪線となっていますが、都市計画決定をされた街路でもあり、街路名をスライドのとおり秋葉山高向線と言い、2 つの名称を持っています。

今回の事後評価の説明においては、一括して伊勢松阪線として説明させていただきます。

次に、事業区間の状況について説明します。青色で示した、旧伊勢松阪線では、近鉄山田線、JR 参宮線の踏切を先頭に、慢性的な渋滞が発生していました。写真 1 と 2 は、伊勢松阪線の開通前の JR 参宮線と、近鉄山田線の踏切における渋滞の状況です。特に、近鉄山田線の踏切を起点とした渋滞が顕著であり、平成 17 年時点では朝のピーク時で、1 時間当たり約 30 分踏切が遮断しており、最大 500m 程度の渋滞が発生するなど、円滑な交通に支障をきたしていました。このようなことから、近鉄踏切は緊急対策踏切と主要渋滞箇所に指定されていました。

写真 3、4 は、伊勢松阪線の開通前の歩行者と自転車の通行状況ですが、歩道が無い上に幅員が狭いため、大型車の通行時は、歩行者と自転車が危険な状況となっていました。

次に、本事業の事業目的について説明します。伊勢松阪線の道路状況を踏まえ、本事業は大きく 4 つの目的をもとに整備を行いました。

1 つ目は慢性的な混雑の解消、2 つ目は円滑な道路網の確立と地域活性化の支援、3 つ目は自転車・歩行者の安全性の向上、4 つ目は災害時の輸送機能の確保です。

次に、事業の概要について説明します。事業期間は、平成 6 年度から平成 24 年度までの 19 年間、全体事業費は約 101 億円です。事業延長は 1,898m であり、標準で車道幅員が 6.5m、全幅員が 18 m です。主要な構造物としては、JR 参宮線・近鉄山田線との立体交差となります、JR 高架橋と近鉄アンダーボックスです。

次に、費用便益比の算出方法について説明します。今回の費用便益比の算出方法については、平成 20 年 11 月に国土交通省が策定した、費用便益比マニュアルに基づき算出しています。費用便益比  $B/C$  とは、道路整備を行うことによる効果を、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、事業効果を評価するための指標です。費用便益比が 1.0 以上になる場合は、道路整備に要する費用より効果が大きい事を示しています。なお、便益 B 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ています。また、費用 C については、工事費・用地補償費・維持管理費を合計して算出しています。

それでは、3 便益の概要について説明します。

まず、走行時間短縮便益についてです。道路事業により、目的地に早く着くことが出来るようになります。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。続きまして、走行経費減少便益について説明します。道路事業により、自動車がスムーズに走行出来るようにな

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、走行経費減少便益となっています。

最後に、交通事故減少便益について説明します。道路整備を行ったことで走行距離が短くなったり、交差点数を少なくすることにより交通事故を減らすことができます。この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。

次に、交通量の状況について説明します。

伊勢松阪線の整備あり、整備なしの場合の平成 42 年の交通量の推計値を比較すると、1 日当たり旧道から 3,400 台、藤社御園線から 2,300 台など、並行する南北の幹線などから、1 日当たり合計 8,700 台の交通が、新しい伊勢松阪線に転換すると考えています。

また、鳥羽松阪線から宮川インター間の走行時間については、実走したところ開通前の平成 24 年には旧道で 8 分要していましたが、開通後の平成 25 年にはバイパスで 4.4 分となり、3.6 分の時間短縮が図られています。

次に、便益額の最も大きい走行時間短縮便益について説明します。

自動車の車種毎に日交通量・走行時間・時間価値原単位を掛け合わせたものを走行時間費用として算出します。整備を行わない場合の走行時間費用から、整備を行った場合の走行時間費用を差し引いた分の時間費用を走行時間短縮便益としています。これを、簡便的にバイパスの交通量 8,700 台が、全て旧道からの転換であり、乗用車であると仮定して説明しますと、走行時間が 8 分から 4.4 分になることから走行時間短縮便益は、1 年間当たりスライドの表の式のとおり約 5.23 億円となります。このような計算手法で、全ての路線転換について車種別に便益を算出すると、1 年間あたり約 7.38 億円となります。

走行経費減少便益や、交通事故減少便益についても、同様な方法で算出しています。

このようにして算出した便益を基に、費用便益分析を行いました。今回の事後評価につきましては、平成 20 年 11 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。算出に当たっては基準年を今年度、平成 29 年としています。

費用 C の基準年における現在価値化については、事業期間中の各年度の事業費の利子に相当する割引率と物価変動に相当する GDP デフレーターを用いて基準年における現在価値に換算し、合計するとともに、同様に算出した供用 50 年間分の維持管理費を加えたものとなっています。計算の結果、お手元の様式 2 のとおり、便益 B の供用年における単年便益は、走行時間短縮便益が 7.4 億円、これ先程お示ししたとおりですが、走行経費減少便益は 0.1 億円、交通事故減少便益は 0.04 億円となります。

便益 B の基準年における現在価値の合計は、費用と同様に割引率及び GDP デフレーターを用い、基準年における現在価値に換算し、供用後 50 年間分の単年便益を合計したものとなっています。その結果、本事業の費用便益比ですが、スライドの一番下ですが、総費用 C が 157.2 億円、総便益が 188.5 億円となり、費用便益比 B/C は 1.2 となって、事業効果が費用を上回る結果となりました。

次に、費用対効果の検証として、走行時間短縮効果の検証と走行経費短縮効果の検証をします。右上のグラフをご覧ください。先程、説明したとおり、鳥羽松阪線から宮川インターの走行時間について、開通前の平成 24 年は、走行時間は 8 分でしたが、開通後の平成 25 年には 4.4 分で、3.6 分短縮され、鳥羽松阪線から宮川インター間のアクセス時間が、大幅に短縮される結果となりました。

た。隣接企業からは「国道 23 号から伊勢松阪線を利用し、北門から搬入することで踏切を通行しないで工場へ行けるため、伊勢松阪線のメリットは大きい。」という声をいただいています。このようにバイパスの整備により円滑な道路網の一翼を担うと共に、地域活性化の支援が計られていると考えています。

次に、特に渋滞が激しかった近鉄踏切における渋滞長の変化について説明します。青色が開通前の最大渋滞長で、赤色が開通後の最大渋滞長になります。近鉄の踏切では、踏切北側のピーク時の渋滞長は 480m でしたが、開通後の平成 29 年には、約 65m に短縮されています。その他の方向についても短縮されており、渋滞が激しかった近鉄踏切の渋滞が大幅に減少する結果となり、慢性的な渋滞の解消が図られています。

次に交通事故減少効果を検証します。右上のグラフをご覧ください。伊勢松阪線供用前後の死傷事故率は、開通前が旧道で 1 年 1 億台 km あたり 210 件に対して、開通後は旧道とバイパスにおいて、1 年 1 億台 km あたり平均で 61 件と 149 件減少しています。都道府県道の全国平均は、平成 23 年のデータが最新値で示されておりますが、1 年 1 億台 km あたり 87 件でして、伊勢松阪線の整備により、全国平均値を大きく超える死傷事故率を、全国平均以下にする事ができました。

左上のグラフをご覧ください。旧道を通る大型車は、1 日当たり 1,235 台から 500 台に約 60% 減少しております。御園小学校からは「大多数の子が通る旧道については、交通量が減少したことで、危険性がかなり減ったと思うのでありがたい。」という声をいただいております。自転車・歩行者の安全性の向上が図られたと考えています。

次に、概要説明時に委員から説明の依頼のあった 3 便益以外の、その他の定性的な効果について説明します。はじめに災害時の輸送機能の確保について説明します。図は、伊勢市街の緊急輸送道路網を表したものです。当事業区間は、国道 23 号から伊勢市役所を連絡する路線として、災害時の救急救援緊急物資等の輸送を担う、第二次緊急輸送道路に指定されています。開通前の旧道も緊急輸送道路に指定されていましたが、当該事業の JR 参宮線・近鉄山田線との立体交差化により、定時性が高まり、緊急輸送道路としての機能が強化されたと考えています。

伊勢市消防本部に聞き取りを行ったところ、「鉄道と立体交差しているためスムーズな通行が可能となり、その効果は十分に感じています。」とのコメントをいただいております。災害時など輸送機能の向上に繋がるものと考えています。

次に、円滑な道路網の確立と地域活性化の支援について説明します。伊勢市は、県内最大の観光都市であり全国的に有名な観光地である伊勢神宮があります。ゴールデンウィークや年末年始などの観光シーズンにおいては、市街の道路は混雑する状況にあります。また、当該路線開通後の平成 25 年には、第 62 回式年遷宮が開催され、これを機に外国人観光客数が増加しています。このような状況の中、伊勢市では交通混雑期間において市内の交通混雑緩和の為、お伊勢参りをされる方を対象に自家用車からシャトルバスに乗り換えていただく、パーク&バスライドを実施しており、サンアリーナ付近の駐車場から外宮へのルートについては、以前は図の青線の御幸道路ルートを利用していましたが、現在は、赤線の伊勢松阪線を通行するルートを利用しています。

伊勢市役所に聞き取りを行ったところ、「御幸道路ルートは混雑状況が読めないのが、現在は定時性確保の為、伊勢松阪線を通行するルートを利用しています。」とコメントをいただいております。円滑な道路網の確立と伊勢神宮などの観光拠点へのアクセス機能の強化、市域内交通の円滑化による地域活性化の支援にもなると考えています。

次に、沿道環境の改善についてご説明します。人家が連続する旧道において小型車を想定して試算すると、伊勢松阪線の整備により旧道の交通量が、1日当たり10,700台から7,300台に減少することや走行速度の改善が図られることにより、旧道部においてCO<sub>2</sub>が年間761t削減され、人家連担部の沿道環境が改善されたと考えています。

次に、周辺環境への配慮について説明します。写真をご覧ください。道路事業の周辺は農耕地となっています。このため農作物に対する光害対策として（光の害ですね）光害対策として道路外に灯りが広がりにくくするようなカバーを取り付けた光害対策の照明灯等を設置しています。

次に、社会情勢の変化等については、当バイパスは伊勢市街において、踏切を通らずに南北を連絡する唯一の幹線道路であり当該道路の重要性に大きな変化は無いと考えています。

続いて、県民の意見について説明します。当該整備に対する、幅広いご意見をいただくために、伊勢松阪線沿線の御園町高向など、計8町の地域住民にアンケートを配布すると共に、三重県内の道路利用者に対してWEBアンケートを実施しました。住民アンケートは2,219通を配布し、800通の回答をいただき回収率は36.1%でした。またWEBアンケートにおいては320名の方からご回答をいただいています。

実施したアンケートの結果について説明します。整備に対する満足度は、地域住民は78%、道路利用者の81%の方々より「満足」との回答をいただいています。また、「満足」と感じる内容については、スライドに示したとおりですけれども、住民アンケートWEBアンケートともに、踏切を通行しないため「時間短縮になった」や、「旧道の渋滞が緩和され安全性が向上した」との回答を主にいただいています。

次に、住民が不満と感じている事について説明します。地域住民のアンケートでは6%、WEBアンケートでは1%の方が「不満」との回答をよせています。不満と感じている内容について

1つ目は、中島交差点と中島北交差点では、交差点間の距離が近接しており、車両が中島北交差点内に滞留する事により、歩行者などの横断時の安全性が危惧される。

2つ目は、バイパスではスピードを出す車が多いので規制すべき。

3つ目は、バイパスに信号機を新たに設置して欲しい。

4つ目は、国道23号への合流の案内を分かり易くして欲しい。

5つ目は、道路を計画してから開通までに時間がかかりすぎる。

このようなご意見をいただいています。

また、前回概要説明時には委員からバイパスの走行車両のスピードが速く、バイパスを横断しづらいため、この安全性について説明してほしいとの依頼もいただいています。

なお、関係機関へもヒアリングを行っていますが、いただいた意見については、これまで紹介させていただいたとおりです。

今後の課題等、先程の不満点を含めた今後の課題等について、説明させていただきます。

不満と感じる事への対応状況の説明ですが、まず1つ目、中島北交差点内での車両の滞留については、警察と協議し信号現示の改良を実施していただき効果を現在検証しているところです。

2のスピードの出し過ぎと3の信号機の新設については、警察と協議をしましたが、2については「取締りを実施しなければならないほどのスピードの走行状態では無い」との回答をいただいています、3については、交差道路の交通量等から信号機の設置は困難である旨、回答をいただいております、横断車両については、走行車両の合間を見て安全に通行いただきたい、と考えています。

また、引き続き現状を経過観察し、警察とも状況の変化に応じて協議をしていきたいと考えています。

4の国道23号への合流については、合流箇所に案内標識等を設置済ですが、更に合流をわかりやすくするために、つい先週か先々週ぐらいなんですけども、路面の案内表示を、追加したところ です。

5の事業完成までに時間がかかり過ぎる点については、厳しい予算状況の中ではありますが、事業の選択と集中を行い、事業効果の早期発現に努めてまいりたいと考えています。

説明は以上です。審議のほど、お願いします。

(委員長)

はい、ありがとうございました。では、委員の皆さん、今の説明につきまして、その評価の妥当性などにつきまして、ご意見ご質問をお願いします。

一つ教えて欲しいのが、19枚目での光害の話がありましたけども、もうちょっと具体的にいうと、何が問題なんですか。どういう問題が生じているんですか。

(伊勢建設事務所)

農作物については、1日中、光が当たると変な成長をしてしまっって、稲穂に実が入り難くなるとか、そういう農作物に対する光の影響っていうか、被害が出ます。実際照明灯の付近だけ実が入らなかったとか、そういうことがありますので、道路の交差点部だけに光がいくようにして、交差点部外の農耕地側は、光が行きにくくなるように、農耕地側にカバーを設けるような格好を取らせていただいて、安全性の確保と光害対策を、両立させる取組をしています。

(委員長)

赤丸で示しているのは、そのままにしておくと光りすぎるというか、照らし過ぎるので、隠しているということですか。

(伊勢建設事務所)

赤丸にしている左の上の例ですけど、縦に長いですね。普通ですと照明が付いているだけなんですけども、裏側にカバーを付けまして農地側へは光が行きにくくなるように配慮しています。

(委員長)

はい、わかりました。でそれは、今回の道路事業で、それを付ける必要があるんですか。農地ではないんですよね。

(伊勢建設事務所)

道路事業区間は、周辺が農地になっていまして。タイヤ工場から北側については、農耕地が広がっています。旧道も伊勢松阪線沿いには、人家が点々とあるんですけどこのバイパスには農地があるのでそういう配慮をしています。

(委員長)

はい、わかりました。いやなんとなく、宅地かと思ったんですが、農耕地なんですね。

(伊勢建設事務所)

はい。

(委員長)

はい、わかりました。

委員の皆さん、ご質問などはよろしいでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

8ページなのかな。費用便益分析の交通量を8,700台とおいていると、こう書いてあって、それが多分前のページの数を足し合わせればこの数になると、それはわかるんですけども、後に出てきました環境対応の方で、これ何ページかな。18ページのものでありますと、これは現状整備ありで7,300台、整備なしというのが10,700台となっていて少しこの台数が違うんですけども、このへんのなんか、こう事情というかですね、教えていただけませんか。なんでこう違う、なんか根拠があって、そう違うんだと思うんですけど。

(伊勢建設事務所)

まず、10ページですけども、新しく整備した伊勢松阪線、バイパスの方の交通量が、推計しますと8,700台になるということです。これは、旧伊勢松阪線とか、藤社御園線、その他もろもろ道路から、新しい道路が出来ることによって集まってきたのかな、と思っています。今度は18ページの方ですけども、バイパスに対するCO<sub>2</sub>の削減効果を評価したものではありません。元々あった現道というか旧道の部分についての評価をしています。ですので、バイパスは8,700台、もともと市街地を走っていた旧道は、バイパスがなかったら10,700台になってしまう。バイパスが出来る事によって、この旧道が7,300台に減るという事で、旧道の特に工場から下(南)の部分が市街地になっていますので、旧道に対するCO<sub>2</sub>削減という事で評価をしています。

(委員長)

はい、どうぞ。

(委員)

この15ページのところで、交通事故が減少しているというのが極めて、すばらしい効果だと思えますが、もともと全国平均をはるかに高い事故率だったっていうのは、一番はこのどちらなんですか。渋滞なのか、歩道と車道が近かったせいなのか、ちょっと、直接の評価には関係ないかもしれないけれども、是非、教えていただきたいなと思います。

(伊勢建設事務所)

申し訳ありません。この死傷事故の詳細の内容までは、十分把握をしていない状況ですが、私ど



も考えていますのは、旧伊勢松阪線については、宮町駅の南側（下側）については、街道みたいな格好で、両側に歩道がついています。ですが、それから北側については、先程、最初のほうの写真でお示しましたように道路も非常に狭くて通学路も一部兼ねていたり、車もここへ集中して来る。道路も狭い。色んな要素がからんで、事故率が高かったのかな、とっていますが、その検証、データ上の検証までは、ちょっと出来ていない状況です。

（委員）

ありがとうございます。

（委員長）

はい、どうぞ。

（委員）

費用便益比が今回、街路事業と道路事業を一体で1.2っていう結果が出ている。だから、事後評価という事で、こういう1.2という事なんですね。これも、再評価で、何回か受けておられて、それでその時はなんか表を見ると、それぞれ事業別に出しているような気がするんですね。それで、なぜ今回、事後評価で一体にしたのかという事と、その理由とですね、それから、費用便益比が、再評価の時よりずいぶん下がっているような、低いような気もするんですけども、それは、前の評価の時は1.7とか3.7とか、そういう数字になっていると思うんです。で、そのように事後評価で下がっている、その理由を教えていただければと思うんですが。

（伊勢建設事務所）

本来どちらが正しいのか、というのはちょっと微妙なところですけども、一応、道路事業・街路事業それぞれ着手年度が若干違うところです。事業も一応、二つの事業であるという事で、今までの再評価の中では、それぞれ分割してやっていました。分割してする時には、例えば道路事業であれば、その区間についての評価をするという事になるんですけども道路事業と街路事業は、おおむね同時期の完成を目指していましたので、将来の交通は、街路事業有りきで道路事業を評価すると。街路事業有りきでバイパスがあった場合と、無かった場合について評価をするという事でさせていただいています。ちょっと細かくは分かれてないんですけども、例えば、これを通ったり、こういう格好で、こう通ったりっていう場合とですね、これを真っ直ぐ通った場合を比較しての費用便益、という格好で評価をさせていただいていました。ですが、今回は、一連の事業で一連の効果をもたらすものである、という事から両事業を一体的に評価する方が、事業としての効果を適正に評価、適正に説明できるのではないかとという事で、今回は評価をそう言う風に変えさせていただいています。結果として、道路事業であれば、道路事業分の投資に対して、これだけの効果が出るみたいな再評価のやり方をすると、街路事業のコストは考えずに評価しますので、結果的にはB/Cは高い目に出てしまいます。もう1点なんですけども、実は平成20年に下（南）の街路事業区間、こちらの区間ですね。こちらの区間の再評価を実施しています。概要説明の時の資料の中に平成18年度の道路事業で1.8、街路事業で3.2、全体で（平成20年参考値）1.5と書いていました。街路事業の20年の評価の時には、事業区間だけの評価とですね、全体の評価をした場合をお示しはし

てないんですけども、自分達では一応評価をさせていただいた。もう一つ追加なんですけども、平成 20 年の全体の参考値の 1.5 からなんで 1.2 に下がったんだというようなところがあるかと思うんですけど平成 20 年に国交省の再評価のマニュアルが改訂になりました。大きくは事後評価期間が 40 年から 50 年に伸びました。その点では、ベネフィット効果の面が上がってくるんですけども、時間価値原単位が大きく減少しました。そういう事で、20 年の全体参考値の 1.5 から 1.2 に下がっている状況もあります。ちょっと分かりにくいかと。

(委員)

再評価っていうのは、想定した、例えば交通量とかですね、その辺というのは、実際に、こう事後でも単位大きくは変わらないという事で、原単位が変わったという話がありますけれども、交通量の想定だとか、その辺の仮定と実態とね、その辺の状況はどうだったかなということ。

(伊勢建設事務所)

交通量ですけども、道路事業の再評価の時は 8,000 台ほどを見込んでいました。街路事業の再評価の時は、1 万台弱を見込んでいました。今回が 8,700 台という格好です。最新のデータでは、今年、伊勢市が伊勢松阪線の交通量を測定しておりまして、現状 1 万 9 百台ぐらいの交通量が出ていますので、ちょっと道路事業の時は低い目に見てしまっていたのかなと。将来交通量はこれから人口減少していきますので、1 万台ぐらいが、将来平成 42 年ぐらいになってくと 8,700 台、まあ、そんな感じなのかなと理解しています。

(委員)

どうもありがとうございました。

(委員長)

これは、1 本の道路で、県道、主要地方道とそれと都市計画道路ですけども、でも、一般市民にとっては、多分あんまりそういう認識はないでしょうし。一般向けには、伊勢松阪線っていう、そういう風になるんですか。都市計画道路というのは、普通あんまり名称としては使わないんですよ。これは、名前はこれが残るんですか。

(伊勢建設事務所)

名前は、街路名として、秋葉山高向線。県道名として伊勢松阪線。地元では南北幹線という俗称で呼ばれたりもしていますので、ちょっとそこら辺は非常に複雑というか混乱しやすいかもしれませんが、県道名としては、あくまで伊勢松阪線ですので、道路案内標識とかそういうものについては、そういう表示する格好になろうかと思えます。

(委員長)

全然本質的な話じゃないんですが、すいませんが、そうすると、都市計画道路というのは、一般的にはあまり出てこない。なんていうか、道路地図とかには、県道として伊勢松阪線っていうのは、多分出てきますよね。都市計画道路というのは、表に出ないものなんですか。

(都市政策課)

都市計画決定をする時の都市計画道路名が、秋葉山高向線でして、一般に住民の方なんかは、街路名で呼ばれる事はほとんど無いと思っています。都市計画の会議とか、都市計画決定する際の都市計画審議会等では、その名前ではやりますけども、一般にあまり使われていない、と認識しています。

(委員長)

はい、了解しました。その他の委員の皆さん、いかがでしょうか。

もう一つ教えて欲しいのが、WEB アンケートですけども、20 枚目で、地元の人を対象にアンケートをやりましたが、これは、まあよくあります。それと、WEB アンケートが道路利用者で（三重県在住）ですよね。志摩市の方とか、色々回答されているようなんですけど、これは、どうやって情報を流して、どうやってその感想を集めているんですか。そのやり方ですけど。

(伊勢建設事務所)

WEB アンケートにつきましては、インターネットを通じてアンケートをするソフトがありまして、三重県の方を対象に、回答出来るサービスを使って集計しています。

(委員長)

その相手は、どうやって選ぶんですか。

(伊勢建設事務所)

色んなアンケートをされる会社に登録されている方が、自分が対象の事であれば、インターネットを見て答えられる、という事になっています。

(委員長)

まあ、そうですね、そういう形、認識が無かったです。だから、そういうなんていうか、まあ、請け負う会社がありまして、なんていうかな、そういう、何かアンケートの依頼があった場合に、対象がこういう人で、こういうデータが欲しいとかまあ、そういう事を扱ってくれる、業者さんが、そういうふうにあるわけですね。

(伊勢建設事務所)

そうですね。

(委員長)

はい、わかりました。その他、特にその他よろしいでしょうか。

委員の皆さん、よろしいでしょうか。はい、では、特に無いようでしたら、この審議につきましては、ここまでとします。それでは、ひとまず休憩を挟みまして、今審議しました事業について、委員会としての意見をまとめる事にします。委員の皆さん、よろしいでしょうか。それでは、いったん休憩としますので、20 分くらい取りまして、再開は 14 時 20 分の予定という事で、はい、よろ

しいですね。では、14時20分再開予定という事で、はい、それではよろしくお願いいたします。

< 休憩 >

(委員長)

それでは、時間となりました。委員会を再開します。今しがた意見書案を検討しましたので、まずこの場で読み上げます。

意見書

平成29年10月24日

三重県公共事業評価審査委員会

1 経過

平成29年10月24日に開催した、平成29年度第4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1箇所、および街路事業1箇所の審査依頼を受けた。

この事業に関して、担当職員から事業説明を受けると共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】

504番 主要地方道 伊勢松阪線

当該箇所は、平成9年度に事業に着手し、平成24年度に完成した事業である。

(2) 街路事業【事後評価対象事業】

505番 都市計画道路 秋葉山高向線

当該箇所は、平成6年度に事業に着手し、平成24年度に完成した事業である。

今回、審査を行った結果、504番、505番の事業の効果については評価結果の妥当性を認める。

以上が意見書です。委員の皆さんよろしいでしょうか。はい、よろしいですね。

では、この意見書を持ちまして答申とします。

(司会)

委員長ありがとうございました。それでは、説明者への入れ替えを行いますので、しばらくお待ちいただけますでしょうか。

(委員長)

はい。それでは、引き続き議事次第3番河川整備計画の報告について、まず、事務局から説明をお願いします。

(事務局)

河川整備計画の報告は、三重県公共事業再評価実施要綱第8条に基づき行います。河川事業は、河川法に基づき、学識経験者等から構成される委員会の審議を経て、河川整備計画の策定・変更を

行った場合には、再評価手続きが行われたものとして位置づけられます。今回は、その結果を当委員会に報告するものでございます。お手元の資料7のうち、個別に青いインデックスが付いた資料がそうです。

今回は、策定が7件あります。報告は、5番から11番までの番号の若い順に、1件5分程度で7件まとめて説明します。なお、これは審議ではありませんが、質疑がありましたら、報告の後でまとめてお受けしたいと思います。河川整備計画の報告についての補足説明は、以上です。よろしくをお願いします。

(委員長)

今、説明いただいたとおりです。それでは7件あるという事で順番に説明、報告をお願いします。

(河川課)

まず今回の河川整備計画を審査委員会に報告する理由につきまして、順次説明します。

今年度1級河川木曾川水系の鍋田川、それから宮川水系の五十鈴川、大内山川、桧尻川、1級河川淀川水系の木津川、2級河川堀切川水系の堀切川、それから2級河川前川水系前川におきまして、河川整備計画を策定いたしましたので、計画の概要につきまして説明します。

まず、当審査委員会に報告を行う理由から説明します。

これにつきましては、三重県公共事業再評価実施要綱第8条に基づき報告を行うものです。それによりますと、河川事業につきましては、第2条の規定に関わらず、河川法に基づき、学識経験者等から構成される委員会等の審議を経て、河川整備計画の策定・変更を行った場合には、再評価の手続きが行われたものとして位置付けることとします。また、この手続きが行われた場合には、その結果を三重県公共事業評価審査委員会に報告するという事になっていますので、今回報告を行うこととなります。

まず、河川法整備基本方針、整備計画について説明します。平成9年に河川法が改正をされました。それによりまして、河川管理者は、これまでの治水に合わせて利水と環境にも配慮した河川整備を行っていくために、河川整備基本方針と河川整備計画を策定する事となっています。河川整備基本方針とは、水系を一貫に考えまして、河川管理を行う基本方針として将来の河川計画の規模や、流量、河川工事や河川維持、自然環境の保全及び河川空間の利用についての基本となる計画を指します。

河川整備計画につきましては、河川管理者が河川法整備基本方針に沿いまして、河川ごとに治水、利水、環境の現況及び課題等を踏まえまして、地域住民、専門家の意見収集を行った上、今後20～30年間の具体的な整備の内容を示した計画を指します。

具体的な流れについて説明したいと思います。河川法整備基本方針には、将来的な河川の形という事で、長期的な河川整備の目標をまとめます。河川整備計画につきましては、基本方針に沿って定める中期的な計画として、今後20～30年に実施する、具体的な内容を定める事となっています。定める内容につきましては、工事の目的、種類それから施工場所、整備を行う河川管理施設の概要等をのせる事になっています。策定にあたりましては、学識経験者で構成する流域委員会、関係住民等で構成する流域懇談会や住民アンケートで意見を聞いたうえで、関係の市町に意見照会を行っていく事にしています。それらの手続きが終わりまして、国に対して同意申請を行い、国の同意を

いただきます。同意後、それを公報にのせまして、最終的に河川整備の策定という事になります。

三重県では河川整備流域委員会で学識経験者から意見をいただいていますのでその流域委員会の名簿を参考までにのせています。

## 5番 1級河川 鍋田川

それでは、次に続きまして、具体的に各河川の概要につきまして説明します。

まず5番 1級河川木曾川水系鍋田川河川整備計画の報告をします。まず、流域の概要について説明します。

鍋田川につきましては、三重県と愛知県の概ね県境に位置しており、河川延長7.8km、流域面積14.2k m<sup>2</sup>の木曾川水系の1級河川です。そのため、この鍋田川の整備計画につきましては、愛知県と共同で策定をしています。鍋田川は上流、下流共に木曾川に接続しており、この流域は、木曾川の河口部の新田開発や、それによって形成された輪中地域や、昭和34年9月の伊勢湾台風後に造成された、鍋田川の堤外地により形成されています。

次に、鍋田川にある施設等について説明します。画面の左です。鍋田川の上流につきましては、鍋田川の上樋門で閉鎖されていて、実際の排水につきましては上流については、鍋田川上流排水機場によって排出が行われます。下流につきましては、鍋田川の下水門、こちらも閉鎖されていて、木曾川の水位が高い時には、排水は鍋田川の下流排水機場で排水を行っています。

画面の右です。鍋田川の過去の主な水害としましては、ここには載せておりませんが、昭和34年9月の伊勢湾台風により、非常に大きな災害を受けました。この水害により当初、鍋田川につきましては、木曾川の分派的な位置づけでしたが、その時に変更されまして、鍋田川の流域の水を処理する形に変更になっています。そのため、鍋田川を木曾川と切り離しまして、上下流に水門を設けて、完全に閉め切る計画となり現在に至っています。この現在の河川の形になってからの災害としまして、昭和49年の集中豪雨、昭和51年の台風17号、平成12年の東海豪雨というような被害を経験しています。

続きまして、整備計画の概要です。鍋田川の河川整備計画につきましては、計画対象期間を30年間と考えています。洪水・津波・高潮等による災害の防止、または軽減に関する事項としまして、概ね5年に1回程度の規模の降雨による洪水に対しまして、被害を防ぐ事を目標としています。基準点である鍋田川の上流側、上樋門で66 m<sup>3</sup>/s、それから下流側、中水門で15 m<sup>3</sup>/sの流量を安全に流下させる計画としています。また、今後発生する事が予想される地震に対しまして、必要な機能を確保する事も目標としています。

河川の適正な流量につきましては、今後とも関係機関との連携のもと、適正な水利用が図られるよう努めます。また、流水の正常な機能を維持するための必要な流量につきましては、今後とも河川流量の把握に努め、検討を行います。河川環境の整備と保全につきましては、現状の自然環境や利用状況等を踏まえ、治水・利水と調和を図りつつ、関係機関や地域住民等と連携した川作りを推進する事にします。

整備内容としては、現在この年超過確率1/5規模の降雨に対応できる改修が完了しています。今回のこの計画では、今後発生する事が予想される地震に対しまして、鍋田川の上流・下流排水機場、水門が、地震の時も適正に作起動するように、耐震対策を行う事を計画としています。また、鍋田川の下水門から下流、木曾川までの区間ですが、この区間につきましては、堤防の耐震対策を行う

計画としています。この計画につきましては、治水対策を行いませんので、通常の河川施設の耐震対策ということで、費用対効果B/Cは出していません。しかし、この計画がどうかという判断が当然ありますので、ここには書いてはいませんけども、県の公共事業評価システム、これにより、費用対効果を算出しました。総便益が99億円、総費用が38億円となり、費用便益比は2.59となっています。

続きまして整備計画の策定経緯です。本整備計画の策定にあたりましては、河川法第16条の2第3項の規定に基づきまして、学識経験者の意見を聞くため、流域委員会を3回、それから関係住民の意見聴取につきましては愛知県と共同策定で住民アンケートを実施しまして、意見の聴取を行っています。これらをへた後、関係機関、県の機関であったり国の機関であったり、それから関連の市町協議、パブリックコメント等を実施しまして、河川整備計画を策定しています。簡単ですが、鍋田川について説明を終わります。

## 6番 2級河川 堀切川

続きまして、6番 2級河川堀切川水系の河川整備計画の報告をします。

流域の概要です。堀切川は、鈴鹿市南部に位置し稲生山丘陵を水源として、伊勢湾に注ぐ流路延長約4.7km 流域面積18.29km<sup>2</sup>の2級河川です。流域の関係市につきましては三重県中央部に位置する鈴鹿市で上流には鈴鹿サーキット等もあります。

画面左側です。堀切川の流域の写真を付けていますが、堀切川の下流域自体は干潮区間となっています。河口は白子漁港となっていて、両岸高潮堤が整備され、人工的な景観となっています。左上の写真ですが、堀切川の高潮水門、隣に堀切川排水機場をつくっています。ここで水門を閉めた場合には、排水機場により河川の水を排水するものです。この流域には堤内地に住宅などが密集しています。

次に画面右側、過去の出水被害の説明をします。堀切川の流域の顕著な洪水事例としましては、昭和49年7月の洪水があげられます。この時の洪水では、大雨と高潮が重なって、堤防の破堤により越水被害が発生し、白子駅周辺で冠水しました。浸水面積当時約1,988ha、床上浸水被害が1,964戸、床下浸水被害が3,464戸となっており、前に示します写真のように、ちょっと白黒で見にくい部分がありますが、広範囲に浸水がありました。

次に河川整備計画の目標です。こちらも概ね30年間での計画と考えていまして、確率規模につきましては、概ね10年に一度程度、年超過確率1/10としまして基準地点の新紅谷橋で140m<sup>3</sup>/sの流量を安全に流下させる河道として計画しています。地震・津波に対する対策としましても、想定される津波等による影響を検証した上で、必要となる対策の推進にも努めていきます。

河川の適正な利用につきましては、関係機関との連携のもと、適切な水利用が行われるように努めます。河川環境の整備と保全に関しましては、川と人の営みが共生できるような整備を推進していきたいと考えています。工事をするイメージ的な横断図ですが、それを右の方に載せています。

具体的な整備内容につきましては、河川の築堤、河道掘削、護岸整備、橋梁の改築、水門排水機場等の耐震化の補強を行っています。河道掘削の際には、掘削により必要な流下能力を確保すると共に、必要以上に掘削を行わない、環境に配慮したような工事を進めていきたい、と考えています。

続きまして、費用対効果分析です。こちらにつきましては、総便益612億円に対し、総費用103億円となっていて、費用便益比は5.93となっています。費用便益比が1を上回っていますの

で事業の実施については、流域委員会から妥当という意見をいただいています。

整備計画の策定経緯につきましては、流域委員会5回、流域懇談会を3回開催して、関係機関の意見聴取も終わって、河川整備計画を策定しました。以上で、堀切川について説明を終わります。

## 7番 1級河川 五十鈴川

続きまして、7番 1級河宮川水系河川整備計画につきまして、報告します。基本的に河川の水系単位で考えていますので、今回、同じ宮川水系にあります五十鈴川、大内山川、桧尻川につきましては、一括して作成しています。

それでは、五十鈴川について説明します。五十鈴川は、伊勢市の八柵宣山という所から源を發しまして、内宮の側を流れています。そして、伊勢湾に注ぐ1級河川です。流域の市町としては、伊勢市となります。

次に、河川の状況です。画面の左に映っています写真が五十鈴川本川で宇治橋付近の写真と、五十鈴川橋付近の状況の写真を左の下の方に付けています。左上の方は、五十鈴川派川です。朝熊山麓方面、県営アリーナの側を流れている川でして、近くに朝熊山麓の公園があります。そこと下流の干潟の状況の写真を付けています。

既往の浸水被害と致しましては、昭和49年台風8号この時大きな被害が発生しています。

また、平成3年の台風の災害によりまして、家屋の浸水被害等が発生して、右側下が平成3年当時の浸水被害の状況の写真です。その他にも、この地域は結構災害が起きて、表の一覧で記載しています。

河川整備計画の目標につきましては、概ね30年間と考えています。確率規模につきましては、こちらは、概ね50年に1回程度の規模の降雨という事で基準にしています。基準地点の中村におきまして、 $740 \text{ m}^3/\text{s}$ の流量を安全に流下させるための河道として計画しています。地震・津波に対する対策としましては、想定される津波等による影響を検証した上で、必要となる対策の推進に努めます。

また、河川の適正な利用につきましても、関係機関との連携のもと、適切な水利用が行われるように努めます。河川環境の整備と保全に関しましては、川と人との営みが共生できるような整備を実施します。具体的な整備内容です。河道掘削、築堤、橋梁等の工作物等の改築によって、流下能力の拡大を行う事として、画面右側が護岸を整備するイメージです。河川自体の改修に関しましては、現状の河川状況等も勘案しつつ、瀬、淵、砂州、これを、必要以上に掘削を行わずに極力保全する様な形で改修をして行きたいと考えています。

続きまして、費用対効果分析です。左下ですが、総便益437億円に対しまして、総費用54億円、費用便益比は8.06となっています。こちらも、整備実施は妥当、と意見をいただいています。

整備計画策定経緯につきましては、宮川水系として一環ですが、流域委員会4回、流域懇談会2回開催して意見を聴取しています。以上で、五十鈴川の計画の報告を終わります。

## 8番 1級河川 大内山川

続きまして、8番 1級河川大内山川整備計画です。流域の概要ですが、大内山川は、三重県内陸部で大紀町付近にあります。三重県南勢地域に位置して、大紀町の春日越に發して、宮川に合流するまでの流域面積 $155 \text{ km}^2$ 、総延長約31kmの河川です。大内山川につきましては、山間地を蛇行



しながら流下していきまして、瀬、淵が連続して多様な河川空間を作り出している自然豊かな川となっています。

次に、事業区間の河川状況です。大内山川の沿川線には、国道 42 号や JR 紀勢本線が並走しており、後背地では大紀町の集落が集中的な被害が出ます。左写真下側の写真について、大内山川の最上流の様子です。この区間については、山林に囲まれた急峻な地形で、川幅も比較的狭くなっています。左上の写真につきましては、中流部から上流部を見ている写真でして、上流に比べて川幅も広く緩やかな蛇行をして、右側の最下流部には長ヶ発電所、滝原ダムがあります。

既往の浸水被害としましては、右側ですが、平成 23 年 9 月台風 12 号、この時に大きな被害が発生しています。この時は、支流である奥河内川の合流点付近で堤防が破堤して、避難場所となっている地域交流センター、こちらが床上浸水するなどの被害が発生しました。

こちらの河川整備計画の目標についても、今までと同様、概ね 30 年間としています。確率規模は、年超過確率 1/30 として、基準地点の宮川合流点において  $1,600 \text{ m}^3/\text{s}$  の流量を安全に流下させるための河道として計画しています。地震に対する対策としては、想定される地震等による影響を検証した上で、必要となる対策の推進に努めていきます。

また、河川の適正な利用につきましては、今後とも関係機関との連携のもと、適切な水利用が行われるように努めていきます。

河川環境の整備と保全に関しましては、既にここは並木道というそういう河川の利用者が多くみえますので、川と人の営みが共生出来る様な対応を図って行きたいと考えています。

具体的な整備内容につきましては、河道掘削、護岸、築堤これらによって、流下能力の拡大を行っていきます。画面右側にある断面図が、護岸整備のイメージです。特にここにつきましては、河道掘削の際には現況河道の法線形状を尊重しつつ、河床の掘削は最低限にとどめる様に努めて行きたいと、現状の河床やみお筋をなるべく保全する様な格好でやって行きたいと考えています。

続きまして、費用対効果分析です。総便益 105 億円に対しまして、総費用 21 億円で、費用便益比は 4.95 となっています。こちらにつきましても、費用便益比が 1 を上回っており、工事実施は妥当と意見をいただいています。

整備計画の策定につきましては、先程の五十鈴川と同じく、流域委員会 4 回、流域懇談会 2 回開催し、それぞれから意見聴取を行い、整備計画を策定しました。大内山川につきまして、終わります。

## 9番 1級河川 桧尻川

次が桧尻川です。9番 1級河川宮川水系（桧尻川）河川整備計画です。

流域の概要です。桧尻川につきましては、伊勢神宮外宮の南側に位置する、高倉山を源とし、伊勢市市街地を貫流し、勢田川に合流する流域面積約  $5 \text{ km}^2$ 、総延長約 4.8 km の河川です。流域は伊勢市の市街地として、河川沿川は両側とも宅地化が進んでいます。河川上流、宮川に隣接する広域な土地には、大型商業店舗であったり、伊勢の赤十字病院等も河川の沿線に建てられています。

次に、桧尻川の概要を説明させていただきます。左上の下流部の写真が勢田川の合流点、左上の右ですが、こちらに見えるのは排水機場です。洪水時には水を勢田川に吐くポンプです。左下の写真につきましては、中流部の写真でして、勢田川から桧尻橋にかけて両側の護岸が施工済みとなっており、左岸側の未竣工区間には桜堤が連続しています。左上の上流部の写真では、右手に伊勢の赤

十字病院も見えます。河川を覆うように木が茂っています。左上の左端の写真です。

既往の浸水被害については、この辺り地盤が低いため、毎年のように浸水被害が多数頻発しております。ついこの前の台風 21 号で、伊勢の辺り結構雨が降りまして、この辺りも浸水被害が発生しています。

続きまして、河川整備計画の目標です。こちらにつきましても、概ね 30 年間で実施していこうと考えています。確率規模につきましては、概ね 30 年に 1 度程度、年超過確率 1/30 とし、基準地点の勢田川合流地点におきまして、 $70 \text{ m}^3/\text{s}$  の流量を安全に流下させる河道として計画しています。地震・津波に対する対策としましては、想定される津波等による影響を検証した上で、必要となる対策の推進に努めていきます。

河川の適正な利用につきましては、桜並木と言う事もありますので、関係機関との連携のもと、適切な水利用が行われるように努めていきたいと考えています。

河川環境の整備と保全につきましては、この桜並木ですね、結構地域の住民の皆様にも親しまれていまして、この桜並木を保全させて、当然、水流に支障のある所について桜を切る必要がありますが、出来るだけ復元に努めるなどして沿川の地域づくり、沿線の自治体等とも連携しながら、親水空間の確保に努めて行きたいと、考えています。

具体的な整備内容につきましては、河道の掘削、護岸、築堤、それから橋梁改築による流下能力の拡大を行います。画面の右側は護岸整備の様子で、桜は極力残すことで整備を行いたい、と考えています。

続きまして、費用対効果です。総便益 347 億円に対しまして、総費用 27 億円、費用便益比は 12.9 となっています。こちらにつきましても、費用便益比は 1 を上回ってまして、事業の実施は妥当と意見をいただいています。

整備計画策定経緯につきましては、先程と同じく流域委員会 4 回、流域懇談会 2 回開催しまして、関係機関の意見を聞きまして、整備計画の策定を行いました。以上、桧尻川につきまして、終わります。

## 10 番 1 級河川 木津川

続きまして、10 番 1 級河川淀川水系木津川河川整備計画を報告します。

流域の概要について説明します。木津川は、淀川の支川で 2 府 4 県に跨る一大河川となっています。木津川に関しましては三重県、奈良県、京都府で本川の淀川に合流するという形になっていますが、途中で宇治川、桂川と合流して淀川になって大阪湾に注ぐという河川です。

今回の河川整備計画ですが通常なら水系一貫として考えますが、これにつきましては、非常に大きいものでありますので、あくまで三重県が管理する区間を対象として策定をしています。

流域の概要です。木津川につきましては、大内橋、よりも上流の部分となります。木津川自体、緩やかな瀬、淵が連続しており、広い高水敷には植物が繁茂しておりまして、その沿川線に人家が張り付いている状況になっています。

既往の浸水被害です。昭和 28 年 9 月の台風 13 号、昭和 36 年 10 月の集中豪雨等、大きな被害が発生しました。また、平成 25 年 9 月台風 18 号では、下神戸地区で破堤しています。

続きまして、整備計画の目標です。こちらも概ね 30 年間で考えています。確率規模につきましては、概ね 30 年に 1 度程度と考えていまして、基準地点の大内橋におきまして  $850 \text{ m}^3/\text{s}$  の流量

を安全に流下させる河道として計画しています。地震に対する対策としましては、想定される地震による影響を検証した上で、必要となる対策の推進に努めていきます。

また、河川の適正な利用につきましては、今後とも、関係機関と連携のもと、適切な水利用が行われる様努めて行きます。この川につきましては、結構たくさんの堰等がありまして、統合を行い等改修を進めて行きたいと考えています。

整備内容につきましては、堰の改築、築堤、護岸工、河道掘削等により流下能力の拡大を行っていきます。画面右側が護岸整備のイメージで断面に影響ない部分については、極力残して行こうと考えています。また、この川には貴重なオオサンショウウオ等もいますので、オオサンショウウオ等をはじめとする多様な生物の生息・生育・繁殖環境の保全・再生にも配慮して行きたいと考えています。

続きまして、費用対効果の分析です。総便益 8,922 億円に対しまして、総費用 6,928 億円で、費用便益比は 1.29 となっています。費用便益比につきましては、1 を上回っており、事業の実施は妥当、と意見をいただいています。

整備計画策定経緯につきましては、流域委員会 4 回、流域懇談会 2 回開催をして、関係機関と意見徴収をして、河川整備計画を策定しています。以上で、木津川の河川整備計画の策定について報告を終わります。

## 11 番 2 級河川 前川

最後に、11 番 2 級河川前川水系河川整備計画です。まず、流域の概要について、説明します。2 級河川前川につきましては、志摩市阿児町鵜方の町の中を流れている河川です。県の出先の志摩の庁舎、それから、志摩市役所のすぐ横を流れている河川で、これの一番の源といいますと、字長沢地内の低い山地があり、こちらを源として流域面積 6,53 km<sup>2</sup>、流路延長 3,023 km と、比較的小規模な河川となっています。流域は、志摩市の阿児町になります。

次に、河川の状況です。河川は、一番左端の写真で、こちらには高潮対策として、鵜方水門が設置されています。中流部から下流部は、沿川に人家が密集してしまっていて、今回の土地改良区の区画整理にも行われています。また、市役所や県の合同庁舎等もあります。

既往の浸水被害につきましては、平成 7 年 10 月の集中豪雨、それから、平成 13 年 10 月の集中豪雨により浸水被害が発生しました。

こちらの河川については、過去から改修を進めていまして、河口部から国道 167 号から約 1 キロの区間は、改修が終わってきている河川です。

今回、この護岸を含めまして河川整備計画の整備目標は、概ね 30 年間と考えていまして、確率規模につきましては、概ね 10 年に 1 度程度、年超過確率 1/10 としまして、基準地点の小向井で、100 m<sup>3</sup>/s の流量を安全に流下させる計画としています。地震、津波に対する対策としましては、想定される津波等による影響を検証した上で、必要となる対策の推進に努めていきます。

また、河川の適正な水利用につきましては、今後とも、阿古屋貝、真珠貝、それから牡蠣がありますが、関係機関との連携の下、適切な水利用が行われるよう努めて行きたいと考えています。

河川環境の整備と保全につきましても、川と人の営みが共生できる様な整備を心掛けて行きたい、と考えています。

整備内容につきましては、鵜方水門の耐震補強、河道掘削、河道拡幅、護岸整備、築堤、橋梁改

築等により流下能力の拡大を行っていきます。護岸整備のイメージでして、図面でいきますと、一部築堤も出て来ますが、こちらにつきましては、魚類をはじめとする動植物の生息・生育・繁殖環境の保全に努めていきたいと考えています。

続きまして、費用対効果分析です。総便益 46 億円に対しまして、総費用約 8 億円で、費用便益比は 5.73 となっています。費用便益比につきましても、1 を上回っており、事業実施は妥当との意見を流域委員会の方からいただいています。

整備計画策定経緯につきましては、今までに流域委員会 3 回、流域懇談会 2 回開催しまして、それから、関係機関の意見を聞きまして、河川整備計画を策定しました。

以上で、前川の河川整備計画について、報告を終わります。

以上 7 件、河川整備計画の策定状況及び概要につきまして説明しました。

(委員長)

ありがとうございます。今、7 件続けてご報告いただきました。今、報告のありました事業について、委員の皆さんいかがでしょうか。何か、ご質問等、お願いします。

一つ、全体の話ですけども、今回 7 件お聞きしましたが、三重県全体で、県が管理する 1 級河川、2 級河川はどのくらいあるんですか。何本というか

(河川課)

全体で 554 本くらいあったと思います。水系的にも 74 水系位ありますので、数はかなり多くあります。

(委員長)

それは、なかなか大変な仕事だと思いますが。その中で、今日、7 つ説明がされたというのは、なんていうか、計画を作る順番みたいなものがある訳ですか。

(河川課)

県が管理する河川は非常に多くありますので、当然、その中に重要度であったり緊急度、それから過去に災害があり、その災害から生命や財産を守るために整備をすることを基準として事業を進めて行く河川の優先順位を決めて順次やって行く状況です。

(委員長)

今日、ご説明いただいたのは、重要度で行きますと、じゃあかなり高いと言いますか、あまり順番付けるの、余り意味がないような気がします。法律が変わった、河川法が改正されて、整備計画の見直しが進む一つです、と言う話なんですね。

(河川課)

そうです。

(委員長)

今日出て来た7つと言うのは、三重県としてみても重要度が高いと。

(河川課)

そうです。比較的高い川です。

(委員長)

はい。その他、委員の皆さんいかがでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

同じような、非常に素朴な質問なんですけども、それぞれ、年超過確率と言うんですかね、何年位耐え得るかという事がありますけれども、それぞれ値が違ってきますよね。それは、どういう基準で5年に1回というのか、10年に1回とか、30年に1回とかという事は、どういう基準で決められておられるのか、もし何か、基本方針によるんだ、と言われればそれまでかもしれませんが、何か説明出来るのがあれば、教えていただきたいと思います。

(河川課)

今、三重県の河川整備は、当面の計画としては、だいたい時間雨量60mmから70mm位。確率規模としては1/5から1/10程度の整備で進めると考えています。

この中で五十鈴川のように規模の大きい物があるんですが、これは、直轄管理区間上流にありまして、直轄の1/50で計画に合わせるものもあります。それから、当然、町の中などは、少し高めに設定している河川もありますが、基本的には、時間50mmから60mmくらい、1/5から1/10くらいの確率で考えています。

(委員長)

その他は、ご質問とかいかがでしょうか。はい。

(委員)

費用便益分析ですけども、大雑把で結構なんですけども、ここの便益は、どういうような項目がカウントされているんだろうかと。当然、恐らく浸水があった場合の、被害相当額を何らかの形で便益勘定それが**ない**という事で、それを便益、と言う感じだと思うんですけど。

(河川課)

費用便益につきましては、浸水被害、当然それによって被害を受けた場合に、その流域にある資産、家屋であったり、家庭用品、それから事業所であれば、営業保障的なものを考えたり、それから、農業関係ですね、農家とか原料がある場合であれば、それによりどれくらいの影響が出るか、そういうものも換算します。農作物につきましては、湛水時間等も問題になってきますので収穫量も参考にしながら便益として考えます。

(委員)

ということは、恐らく、今話の中にあつた様に、観光の利用だとか、後は、農業利用は入っているのかな。それとか、なんて言うんでしょうかね、景観を上手く活用するとか、あるいは、環境保全その物とかですね、そういったものは、余り便益にはカウントされてない、と思った方が良いでしょうかね、その数字で。

(河川課)

そうです。それによってどのような影響が出るのかというのは、なかなか出にくいものがあるんですね。一応これも国から治水経済調査マニュアルが出ていまして、その中で、各確率規模ごとに、どれ位の被害が出るかを算出しまして、改修によって被害がどれだけ軽減されるかを算出する形になっています。

(委員)

被害の軽減がメインになって、それ以外のところは、費用対便益の数字の中ではあまり考慮されていないんだ、という事ですか。

(河川課)

そうです。はい。

(委員)

わかりました。

(委員長)

その他に何かご質問等、他はどうでしょうか。よろしいでしょうか。特に無いようですので、報告につきましては、これで終わりとします。事務局の方から、どうですか。

(事務局)

事務連絡をします。今年度予定していました審査は、今回で全て終了する事が出来ました。次回は、平成30年の2月15日(木)になります。最終回を予定しています。お忙しい時とは存じますが、出席いただきますようお願いいたします。以上です。

(委員長)

はいそれでは、これで本日の議事は終了とします。ありがとうございます。

(事務局)

それでは、これもちまして平成29年度第4回三重県公共事業評価委員会を終了します。委員の皆さん、どうもありがとうございました。

< 終了 >