

## 令和2年度 第4回三重県公共事業評価審査委員会

1 日時 令和2年11月17日(火) 13時15分から16時40分まで

2 場所 勤労者福祉会館 6階 講堂

### 3 出席者

#### (1) 委員

安食和宏委員長、酒井俊典副委員長、  
小菅まみ委員、三島正人委員、新谷琴江委員、北野博亮委員、松尾奈緒子委員

#### (2) 三重県

(農林水産部)	農業基盤整備課 課長 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
(伊勢建設事務所)	事業推進室 室長 ほか
(伊勢農林水産事務所)	宮川用水室 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)

お待たせ致しました。ただ今から、令和2年度第4回三重県公共事業評価審査委員会を開催いたします。

本日司会を務めます、県土整備部公共事業運営課課長の結城と申します。

本会議は新型コロナウイルス感染症の感染防止対策のため、マスクの着用等、感染防止対策をお願いします。

また、マイクについては数に限りがありますので、マイク使用後に手元にある除菌シートで拭き取りを行っていただき、他の方に渡していただくようお願いします。

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います。委員長、本日の委員会は傍聴を許可してもよろしいでしょうか。

#### (委員長)

委員の皆さん、よろしいでしょうか。本日は公開で行うということで、よろしいでしょうか。はい、了承を頂きました。それでは傍聴を許可いたします。

#### (司会)

では、傍聴者の方入室をお願いします。

本日の委員会は、10名の委員中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いたします。

それでは議事次第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。委員長よろしく願いいたします。

(委員長)

それではただいまから議事次第の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、概ね17時頃を予定しております。

それでは議事次第2番につきまして、まず事務局の方から説明をお願いします。

### 【事務局説明】

(事務局)

公共事業運営課の喜多です。どうぞよろしくお願いいたします。

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。

本日審査をお願いします事業は、評価対象事業一覧表の審査欄に、審査と付してございます2番、3番、4番、502番の道路事業と、501番の経営体育成基盤整備事業でございます。

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。

こちらに、本日審査を行います事業の概要を記載いたしました。

説明は赤いインデックス資料6の内、個別に青いインデックスがついた資料を用いて行います。

事業主体から事業概要と評価内容を説明いたします。

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。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、適宜ご質問をいただければと思います。

個別の事業について、それぞれ15分程度で説明いたします。

個別事業の質疑につきましては、各事業の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、13分の経過で最初ベル1回を、15分経過で2度目のベル2回を鳴らさせていただきます。

説明者は1事業15分以内という、時間厳守でお願いします。

本日審査をお願いする事業についての説明は以上でございます。

(委員長)

はい、ありがとうございます。

今までのところで、委員の皆さん、ご意見ご質問はいかがでしょう。

ただいまの説明につきまして、特にないようですので、それではただいまから、評価対象事業の審査を行います。

先ほど事務局から説明がありました通り、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、簡潔明瞭に行って、円滑な議事進行にご協力をお願いします。

では、2番道路事業につきまして、説明をお願いします。

## 2番 道路事業（国道368号 下太郎生）

（津建設事務所）

津建設事務所、事業推進室長の作田でございます。

それでは、道路事業の2番 一般国道368号 下太郎生についてご説明いたします。着座にて説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

まず三重県公共事業評価審査委員会に諮る理由について説明します。

当該道路事業は、平成23年度の事業着手から、10年が経過したことから、三重県公共事業再評価実施要綱第2条の(2)事業採択後一定期間を経過した時点で継続中の事業に該当するため、再評価を実施するものです。

当該路線の概要について説明いたします。

一般国道368号は、前の画面で青色で示しておりますとおり、伊賀市から一部奈良県を經由し多気郡多気町に至る延長71kmの道路です。

当路線は、津市美杉町や奈良県御杖村といった地域と、名張市や伊賀市の市街地を結ぶ、生活や産業に欠かせない重要な道路であり、第2次緊急輸送道路にも指定されています。

事業箇所は、赤色の丸で示した、名張市に隣接する、津市美杉町太郎生地内の箇所となります。

続きまして、概要説明時に質問いただきました、国道368号全体の事業実施状況について説明いたします。

国道368号 全体71kmのうち、59.4kmが2車線の改良済となっており、改良率は約84%となっています。

現在整備を進めている箇所は、「下太郎生・道路改良」のほか、

- ・伊賀市・名張市間実施しています「伊賀名張拡幅」における4車線化事業、
- ・名張市内で実施しています「上長瀬・道路改良」、
- ・津市内で実施しています「奥立川・道路改良」、
- ・松阪市内で実施しています「仁柿峠バイパス」事業、
- ・多気町内で実施しています「色太・道路改良」

です。

それでは下太郎生の事業の説明に戻ります。

こちらの図は、先ほどの赤丸で示した事業区間がわかるように拡大したものです。今回ご審議いただくのは、この延長0.7kmの区間となります。

次に、当該路線の課題についてでございます。

現在の状況は、写真にもお示ししてあります通り、幅員が狭く、車両のすれ違いが困難な箇所が多くみられます。

また、線形不良区間があり、見通しも悪く危険な走行環境となっております。

このような課題を踏まえ、事業の目的は画面に示すとおり大きく3つと考えております。

まず1つ目として、幅員狭小であったり線形不良となっている区間の解消を行い、円滑な自動車交通を確保します。

2つ目として、道路改良により、広域的な幹線道路ネットワークを構築し、地域間の連携を強化することで、道路利用者の利便性向上を図ります。

3つ目として、安全性の高い道路とすることで、緊急時における交通機能の確保を図ります。

次に、事業の内容について、説明いたします。

事業期間は、平成23年度から令和11年度までの19年間です。

総事業費は、16億5,100万円で、その内訳としては、工事費が16億3,400万円、用地費が1,700万円です。計画延長は、0.7kmです。

道路の幅員は、現状は狭小部で3.8mとなっておりますが、整備後は9.75mに拡幅します。

この内訳は、3mの車道が2車線と片側に2.5mの歩道を設置します。

現在の事業の進捗状況です。

事業進捗率は、事業費ベースで29%です。

平成27年度までに測量や設計、用地買収を完了し、工事に着手しています。

平成30年度には、幅員狭小かつ線形不良で見通しが悪い120mの区間の部分供用を行いました。

前の画面にお示ししております写真がその箇所の写真となります。

今後は、残る区間の整備を進め令和12年度の全線供用を目指します。

次に、道路事業における費用対効果分析について説明します。

計算手法については、前回までの審議で説明させていただいておりますので、割愛させていただきます。

次に、実際に行いました費用対効果分析の内容を説明いたします。

ここでは、1番便益の効果が高い「走行時間短縮便益」について説明します。

地域の生活拠点である、「名張地区」と「太郎生地区」の間の走行時間の変化で説明させていただきますと、道路の「整備無し」の場合、「太郎生地区」から「名張地区」までの走行時間は32分となります。

当該区間0.7kmを整備した場合は、走行時間は30分となり、2分の短縮となります。前のスライドは「走行時間短縮便益」の試算例です。

走行時間短縮便益は、下太郎生の「整備なし」と「整備あり」の「走行時間費用」の差で表します。

なお、簡略化のため前の画面は、すべて乗用車の場合の計算で示しています。

対象区間である「太郎生地区」から「名張地区」までの走行時間は32分で、「走行時間費用」は年間5億8,000万円となります。

「整備あり」の場合、走行時間は30分に短縮され「走行時間費用」は年間5億4,000万円となります。

走行時間短縮便益は、「整備なし」と「あり」の差になりますので、年間4,000万円の便益となります。

同様の計算手法で、関係する周辺の全ての路線で、車種別交通量ごとに、便益を算出すると、1年間あたりの走行時間短縮便益は、1億4,000万円となります。

以上のような計算を積み上げた、費用便益分析結果の概要を前の表に示しております。スライド上の表をご覧ください。

まず、費用(C)については、事業費と供用年次から50年間の維持管理費を現在価値に換算したものを積み上げ、14億2,000万円となります。

スライド下の表をご覧ください。

便益(B)についてですが、供用年次から50年間の走行時間の短縮や走行経費の減少といった便益を現在価値に換算したものを積み上げ、19億4,000万円となります。

以上のように算出した、便益(B)を、費用(C)で割った費用便益比は、1.4となります。

費用に対して便益が上回っており、事業効果が得られると確認しています。

続きまして、費用便益分析の感度分析について説明いたします。

感度分析とは、費用便益分析の結果に影響を及ぼす要因が変動した場合に、結果にどれほどの影響を及ぼすかを把握するものです。

スライド中段をご覧ください。

影響要因として、計画交通量や残事業費が±10%、事業期間が±20%変動した場合を分析します。

スライド下の表をご覧ください。

感度分析の結果といたしましては、各要因が変動した場合においても、費用便益比は1.0を上回っておりますので、当該道路事業の妥当性を担保しているものと考えていま

す。

以降は、B/C以外の効果を「その他の効果」ということで、3点ほど説明いたします。

まず1つ目として「道路の防災面の向上」について説明いたします。

事業区間を含む国道368号は、住民の日常生活での移動のほか、緊急時の救急搬送等を担う重要な道路となっています。

当事業区間は、急峻な斜面を有し、落石の危険箇所も存在するので、斜面崩壊や落石等が発生した場合は、交通の遮断が懸念されます。

当該道路事業は、道路拡幅とあわせ落石危険箇所の解消等、道路の防災面の向上といった観点からも期待できるものです。

2つ目としては、「公共交通の支援」です。

当該地域には鉄道が通っておらず、唯一の公共交通機関である路線バスは、地域の重要な移動手段となっています。

現在、当該地域では、「奥津線」の1系統が、毎日往復14便の運行となっています。

津市内の国道368号は幅員が狭く、バスと乗用車とのすれ違い時に待ち時間が発生することがあります。

当該道路改良により、対面通行が可能となることで、そのことは解消されることとなりますので、バス運行の支援にも繋がると言えます。

関係者である路線バスの事業者にヒアリングしたところ、「対向車とのすれ違い時には、バックして道を譲ることもあるなど時間を要しており、道路整備によるすれ違いにかかる待ち時間が短縮されることに期待できる」といった声を頂いています。

また歩道も設置しますので、バス停への歩行やバス停での待ち合い時における利用者、特にこの地域では高齢者ですが、その安全が確保されます。

最後に「観光誘客の支援」について、説明いたします。

当該事業地の周辺では、アユ・アマゴ釣りをするために訪れる人が過去5年間の平均ですが、年間約3,400人あります。

方向別の内訳は、奈良・大阪・名古屋の方などが名張方面から約7割、松阪方面からが約3割で、シーズンには多くの釣り客で賑わいます。

当該事業により、道路の安全性や利便性が向上すれば、釣り客はさらに訪れやすくなり、観光誘客を支援することになります。

漁業関係者へのヒアリングでは、「国道368号の整備によりアクセス性が向上すれば、奈良や大阪など遠方からみえる釣り客が増えることに期待できる」

といった声を頂いております。

引き続きまして、地元としても当該事業の進捗には大きな期待をしていますので、その点について述べさせていただきます。

国道 368 号の整備に関しては、当該事業区間を含む関係 6 市町村により改修期成同盟会が設立されております。

毎年、秋ごろに国や県に対して要望活動が行われ、下太郎生工区についても事業の早期完了についての強い要望をいただいております。

地元の意向について、もう一つ、説明させていただきます。

地元「太郎生地区自治会連合会」からも、毎年、事業の早期完了を望む要望をいただいております。

「太郎生地区自治会連合会」では、陳情のようを自治会の新聞として作成し、事業の進捗や今後の展望を地域に共有しており、太郎生地域全体で道路整備への理解を深めるとともに大きな期待を寄せています。

次に、コスト縮減の可能性について説明いたします。

当事業においては、法面の張コンクリートによる防草対策であったり、防草タイプの歩車道境界ブロックの使用により、将来の維持管理費の縮減を図ります。

次に、代替案の可能性について説明します。

比較案としては、バイパスルートが考えられますが、その場合はトンネル構造となり、コストが約 3 倍と高くなるなどから現計画が最適と考えられます。

よって、代替案はないと判断しました。

三重県公共事業再評価実施要項第 3 条の視点を踏まえ、再評価を行った結果、当事業を継続し、早期に道路整備を行いたいと考えておりますので、よろしくご審議いただきますようお願い申し上げます。

説明は以上です。ありがとうございました。

(委員長)

はい。ありがとうございました。

それでは委員の皆さん、今の説明につきまして、評価の妥当性につきまして、ご意見ご質問等お願いします。



(委員)

どうもありがとうございます。

令和 11 年度までの事業ということで、かなり長いのですけれども、これ、もう 1 回か 2 回再評価を受けることになるわけですが、予算的な部分もあると思うのですが、この区間どうしてこんなに工期が長いのか伺いたい。

(津建設事務所)

おっしゃる通り予算的なものが大きいということで、補正とかのお話があれば、積極的に前にしていきたいと考えております。

あと、過去にですね、用地にある程度時間がかかっていたとか、急峻な地形ですので、河側へ、施工を広げるようなこともありました。

そういうことで、いろいろ河の設計にあたっては、大型ブロックの設計であるとか施工協議、河川協議等、そういうことにも時間がかかったのは事実でございます。

いずれにせよ、地元の方、高齢の方が多くてですね、しっかり早くやってもらわないと、私らが生きているうちに、道路ができないということと言われておりますので、しっかり頑張ってやっていきたいと考えております。

よろしく申し上げます。

(委員)

いつも申し上げている通り、道路は繋がらないと使えないというか、効果が発揮できないので、その効果を発現するためには、できれば早く利用できれば、何かその効果の、上がり方も違ってくると思います。

これまた 11 年経っていると経済状態もすごく変わって、周辺の、地元の方の高齢化も進んできたりするので、そうすると、B/C に反映したときに、いろいろ問題が出てくる可能性もあるので、できたら、早く進めていただきたいなということを考えていますのでよろしく申し上げます。

(委員長)

はい。そのあたりも、ぜひお願いしたいというところで、他は、ご意見等よろしいでしょうか。

(委員)

費用対効果分析のところ、走行時間が 32 分から 30 分になるということなのですが、これ事業区間が 700m で、なぜその遠い地域から、交通の時間を算出されるのかということが、わからない。

また、これは、引き算の数値が重要になるので、その有効数字が 1 桁になってしまう

のですが、2.2分となり、そうすると、それにかける数値が、例えば時間価値原単位が、有効数字4桁に対して、この走行時間短縮分が1桁になってしまうと、計算がかなり誤差を含むことになるのですが、この点はいかがでしょう。

プレゼンテーション上、2分というのが出ているだけなのかということもあるかと思いますが。

(津建設事務所)

2.2分については、調べさせていただきましても、まず、交通量のネットワークを考えたときに、この地区から名張市内にいうところが、一番利用者という観点で、特に買い物に行かれる方が多いとか、ここからここまでというのが、一連で見られるようなことが多いということでございます。

2.2分ということがあるのか、調べさせてください。

ごめんなさい。1.8分で計算しておりました。

計算のない中身は、1.8分で、ここでは、2分と言わさせてもらいましたけれども。

(委員)

4桁と1桁の違いはどうですか。

(委員長)

つまり1.8分ということは、1.800分ということですか。

(津建設事務所)

四捨五入して1.8分

(委員)

掛け算すると桁で決まる。

特に大きい数字と大きい数字を引き算して、小さい数字を出す時は、気を付けないといけない。

(津建設事務所)

気を付けさせていただきたいと思います。

(委員長)

つまりここで2分と言ったのは、ちょっと不正確でそれは1.8と訂正しますが、結果的なB/C1.4は変わらないですか。

(津建設事務所)

そうです。1.8分で計算した結果です。

(委員長)

よろしいでしょうか。そのほかいかがでしょうか。

(委員)

今の箇所で、この1.8分とか2分というのは、この1台の車は何も対向車とかがないところでの時間なのか。

先ほどその他の効果で、バスとの対抗が非常にスムーズになると言っていたのですが、私もこの道、すごく緊張しながら運転しているのですけれども対向車が来るたびに、止まっては進みという、それも含めた1.8分なのか、その辺はどういうふうに計上されているのかを教えていただきたい。

(津建設事務所)

感覚的にはやっぱり前から車が来てというところなのですが、これを計算上でいきますと、現在の交通量から平均的な速度というのが出てきたり、供用した後の年代の交通量は予測で、その時は幾らぐらいの速度で走れるかというようなことを算定して、結果1.8分となるということですので、その将来交通と現在交通の比較をしている時点で、対向車があるなどそういった現道の交通の状況を反映させたような考えになるかと思えます。

(委員)

ということは、対向車を待っていることも含んだような推定値になるということですか。

(津建設事務所)

実際、待ち時間を図っているわけではないのですが。

(道路建設課)

事業前は、平均速度を下げた計算します。ですので、対抗で遅くなる要因も入っています。

計算プログラムなんてないのですが、事業前は幅員を狭く評価して、事業後は幅員を広く評価しますので、対抗による待ち時間も含んでいます。

(委員)

わかりました。ありがとうございます。

(委員長)

そのほかよろしいでしょうか。委員の皆さんよろしいでしょうか。

私から1点、この地元の自治会の要望ですが、工事が進むのはなかなか楽しみではあるけれども、まだまだ先は長いと書いてあるのですが、これは、民家のあるところをやっていますよね。工事箇所が。

事業区間が700mで10何年間もかかるのですか。

それはそれで、いろいろあるのでしょうか。

これは、山奥で道路を作るのでは無くて、地元の家の目の前で工事をやっていますよね。

だから、その意味で目立つというか、10年かかってこれやりました、というと地元の人にとっても、心情的にきついといいますか、どうもそういう感じがしまして、それは予算的云々とか、用地買収にも時間がかかるとか色々あるのでしょうか。

そのあたりの配慮も必要じゃないかと思いました。

(津建設事務所)

ありがとうございました。

(委員長)

委員の皆さんそのほかはよろしいでしょうか。

それでは特にないようですので、先ほどの道路事業につきましてはここまでということにいたします。

それでは、次に移りまして、次が道路事業の3番に移ります。

3番につきまして説明をお願いします。

### 3番 道路事業（一般県道一志出家線 中川原橋）

（津建設事務所）

はい。引き続きまして、津建設事務所 事業推進推進室長の作田でございます。  
着座のまま説明させていただきます。  
道路事業3番 一般県道一志出家線の再評価についてでございます。

まず三重県公共事業評価審査委員会に諮る理由について説明します。

当該道路事業は、平成27年度に再評価を実施して以降、5年が経過しており、三重県公共事業再評価実施要綱第2条の（3）再評価実施後一定期間が経過している事業に該当するため、再評価を実施するものです。

まず、当該路線の概要について説明いたします。

一志出家線は、前の画面の青色で示した、津市一志町から津市庄田町に至る延長2.6kmの道路です。

当該路線は、国道165号と主要地方道 久居美杉線を結ぶ道路であり、一志町中心部から旧久居市街地にアクセスする重要な道路です。

なお、今回ご審議いただく区間は、赤色で示した延長1.3kmの区間です。

次に、当該路線の課題についてご説明いたします。

前の画面に示すように大きく3つの課題があります。

まず1つ目として、一級河川雲出川に架かる中川原橋は、幅員が狭小なため、大型車との対向時に支障をきたしています。

2つ目として、橋梁はもとより現道には歩道がないため、歩行者は、車両がすぐわきを行き来する中、路肩を歩いており危険な状況です。

3つ目として、当橋梁は、供用後60年が経過しており、鉄筋が露出するなど、老朽化が進んでいます。

これらの課題を踏まえて、事業の目的は、画面に示すように大きく3つ考えています。

まず1つ目として、幅員を拡幅し、円滑な自動車交通を確保します。

2つ目として、歩道を整備し、歩行者の安全な通行空間を確保します。

3つ目として、雲出川に架かる中川原橋を架け替え、老朽化に対応します。

次に、事業の内容について、ご説明いたします。

事業計画期間は、平成18年度から令和9年度までの22年間です。

全体事業費は、38億1,000万円で、その内訳としては工事費が35億3,400万円、用

地補償費が2億7,600万円です。計画延長は、1.3kmです。

道路の幅員は、全体が9.75mです。

この内訳は3mの車道が2車線と、片側に2.5mの歩道を設置します。

主要構造物は、橋梁が2橋あります。

1つ目は、雲出川にかかる337mの中川原橋、2つ目は、市道をまたぐ14mの橋梁です。

現在の事業の進捗状況です。

これまでの供用済み区間は、図上の赤色の実線で示した国道165号の交差点近くの延長約80mの部分です。

事業進捗率は、事業費ベースで38%、うち工事部分は34%、用地取得は85%です。今後は、中川原橋の架け替えを中心に進め、令和9年度の全線供用を目指します。

次に、前回の再評価時からの全体事業費の変更概要について説明いたします。

全体事業費は、29億4,000万円から38億1,000万円に、8億7,000万円増額しています。

増額の要因は3つあります。

1つ目は、橋梁上部工の物価変動等に伴い、5億円の増、

2つ目は、技術基準の改定による擁壁構造の見直しに伴い、2億円の増、

3つ目は、橋脚工の施工時に発生した湧水への対策として、1億7,000万円の増、となっています。

次以降のスライドによりそれぞれの要因について説明します。

1つ目の要因、橋梁上部工の物価変動等に伴う増額について説明します。

橋梁上部工は、雲出川に架かる中川原橋の、図のピンク色で示した部分です。

橋梁の種別は鋼橋と、いわゆる鉄製の橋となります。

まず費用算定の経緯ですが、平成17年度に予備設計を行い、橋長、桁高などの主要な構造寸法を決定しております。

この時、工事費は、過去の施工実績による平均単価をもとに、概算10億円と算出しました。

次に、平成24年度に詳細設計を行い、予備設計で決定した主要構造に基づき、橋梁形式を確定し個々の部材の数量等、施工数量を算出しています。

その後、工事発注の直前となった令和2年度に積算を行い、工事費を算定しました。

この時、物価変動等の影響による工事費5億円の増額が判明しました。

その物価変動等の影響について詳細に説明します。

物価変動に伴う影響の要因は主に2つです。

1つ目は、橋梁の主要材料である鋼材単価の上昇です。

建設物価調査会のデータによりますと、鋼材の単価は、平成17年から令和2年にか

けて約 1.6 倍となっています。

鋼橋の材料は、大半が鋼材であり、今回は約 1,000 トンの使用となりますので、工事費への影響が大きく現れました。

2 つ目は、労務単価の上昇です。

三重県における橋梁世話役の労務単価を見ますと、平成 17 年から令和 2 年にかけて約 1.4 倍となっています。

人件費は工事全般で発生しますので、工事費への影響が大きく現れました。

以上が、橋梁上部工の工事費が 10 億円から 15 億円に増額となった理由です。

2 つ目の要因、技術基準の改定による擁壁構造の見直しについて説明します。

場所は、中川原橋南側の盛土区間です

まず経緯ですが、平成 24 年度に設計を実施し、補強土壁という工法を採用しました。

しかし、翌年度に道路設計の基準が改定され、補強土壁が採用できないこととなりました。

その理由は、「橋台背面部に補強土壁を設置した場合、地震時に橋台と補強土壁の揺れ方が異なることにより、継目で段差が発生する恐れがあることから採用しない」ということです。

このことから令和 2 年度に、コンクリート擁壁工法に設計を変更したところ、工事費が 2 億円の増額となりました。

3 つ目の要因、橋脚工事における想定以上の湧水への対策について説明します。

場所は、中川原橋の P2 橋脚です。

平成 28 年度に工事に着手したところ写真のような湧水が確認されました。

そこで、湧水の浸入を防ぐための対策として 止水矢板を追加し、1 億 7,000 万円の増額となりました。

以上 3 点が事業費の増額となった理由です。

次に、事業計画期間の変更概要について説明いたします。

事業期間は、令和 3 年度供用予定から令和 9 年度供用予定と 6 年間延伸いたしました。

理由は、2 つあります。

1 つ目は、用地買収は平成 28 年度に完了する見込みとしていましたが、交渉が難航したことから買収が遅延しました。

本年度の交渉により最終の用地取得の目途がたちましたが、これまで要した 5 年分の延伸をしています。

2 つ目として、現在の橋梁を撤去する工事は、当初、新たな橋が完成し、交通を切り

替えた後、2年間での完了予定としていました。

しかし、河川管理者との協議において、渇水期内に確実に完了する工程を求められたことから、撤去の期間を3年間に見直しました。

これにより、1年間の延伸が必要となりました。

以上により6年間の工期延伸としています。

引き続きまして、費用対効果分析の説明に入ります。

まず、このスライドの説明については、他事業で説明しておりますので割愛させていただきます。

交通量の変化について説明いたします。

一志出家線の整備により、青色ルートで示す「久居美杉線」の交通量が1,100台減少し、「一志出家線」に転換します。

次に、当該整備の「あり」と「なし」による走行時間の変化について説明いたします。

「整備なし」の場合、嬉野地区から国道165号庄田交差点への走行時間は、20.8分でしたが、「整備あり」の場合、走行時間は15.5分となり、5.3分短縮します。

以上を踏まえまして、走行時間短縮便益の試算例を前に示しています。

「走行時間費用」は「整備なし」の場合、年間3億8,000万円、「整備あり」の場合、2億8,000万円となります。

走行時間短縮便益は、「整備なし」と「あり」の差となりますので、年間1億円分の便益となります。

同様の計算手法で、関係する全ての路線、車種について、便益を算出すると、1年間あたりの走行時間短縮便益は、2億5,000万円となります。

以上を踏まえ、費用対効果分析の結果についてご説明いたします。

スライド上の表のとおり、費用(C)は、36億2,000万円となります。

また、便益(B)は下の表のとおり、41億円となります。

以上により、費用便益比は1.1となります。

費用に対して便益が上回っていることから、事業効果が得られると確認しています。

続きまして、費用便益分析の感度分析の結果について説明いたします。

スライド下の表のとおり、各要因が変動した場合においても、費用便益比は1.0以上であり、当該道路事業の妥当性を担保しているものと考えています。



続きまして、その他の効果ということで、2点ほど説明いたします。  
まず、概要説明の際にもございました、通学路の安全確保についてです。  
今回の整備により、歩道と車道が分離され、通学時の安全性が確保されます。  
栗葉小学校へのヒアリングでは、  
「歩道が整備されることによる安全面の効果に期待しています。」  
とのご意見をいただいています。

2つ目として、救急医療施設へのアクセス向上について説明いたします。  
当該整備により、救急医療施設へのアクセス性が向上します。  
消防署へのヒアリングでは、  
「中川原橋の幅員が狭いため、大型車などが通行する場合は、橋の手前で待つことがあるので、整備されるとスムーズな搬送、安全性の向上に繋がると思う。」  
といった意見をいただいています。

続きまして、地元の意向について説明します。  
今年8月に「津市」から提出された「県政に対する要望」では、当該路線について早期の整備推進が要望されております。

次に、コスト縮減の可能性について説明いたします。  
鋼製橋梁本体への耐候性鋼材の使用であったり、道路法面の一部を張コンクリートで覆うことにより、供用後の維持管理費を縮減します。

次に、代替案の可能性について説明いたします。  
中川原橋は老朽化した橋梁のため、架替が必要です。  
また、現在までに用地買収が85%と進んでいることから、代替案はないと判断しました。

三重県公共事業再評価実施要項第3条の視点を踏まえ、再評価を行った結果、当事業を継続し、早期に道路整備を行いたいと考えておりますので、よろしくご審議いただきますようお願い申し上げます。

説明は以上です。  
かなり駆け足の説明となりましたことお詫び申し上げます。  
ありがとうございました。

(委員長)  
はい、ありがとうございました。

今の道路事業の3番につきまして、ご説明をお聞きしました。

委員の皆さん、今の説明につきまして、評価の妥当性等につきまして、ご意見ご質問等お願いします。

(委員)

この事業費の増額、橋梁部の鋼材約4万円の増額ということは、10,000トン以上の鉄を使うということですか。

(津建設事務所)

重さでは、1,000トンということでございます。

鉄の単価と、あと労務単価の上昇ということで、5億価格が上昇している。

(委員)

これは、労務単価を入れての、5億円の増額ということですか。

(津建設事務所)

労務単価も含めて、工事費全体が、増額ということでございます。

(委員)

ただ、これ要因の一つとして、橋梁部の物価の高騰に伴う増額が5億円となっているのです。物価だけで5億上がると書いていると思うのですけど。

6ページ。物価等ってなっています。

(津建設事務所)

そうですね。8ページのスライドがですね、事業費の変更の要因ということで、矢印が上向きのものが2つついてございます。

ここで要因1 橋梁上部工の物価変動等に伴う増額ということでプラス5億と。

この5億円の中身ですけれども、1つが、左の①鋼材の単価の上昇があり、労務単価の上昇があると。

橋梁上部工は、工場で製作して現地で設置する一連の工事が、ここで5億円の増額と、ということでございます。

(委員)

わかりました。

(委員長)

はい。よろしいでしょうか。  
そのほかいかがでしょうか。

(委員)

旧橋は、最終的には撤去されるのですか。

(津建設事務所)

はい。撤去する予定です。

今の橋が掛け終わりましたら、この工程で、そちらの方へ交通を移動させておいて、そのあと、川の中に入って、旧の橋など、そういうのを3年間で撤去するという事がございます。

(委員)

さっきの話にも繋がるのですが、工期が長いのですが、旧橋の強度的なものは大丈夫なのですか。

いわゆる補修とか補強されているのですか。

(津建設事務所)

現在通っている間はですね、道路管理者として、必要なものをやっていると。

(委員)

ということはその経費もかかっていることですよね。

だから、工事が早く済めばそっちがなくなるので、差し引きするとこの経費とどうなのかというのが出てくると思うのですが。

(津建設事務所)

おっしゃる通り、それだけ伸びれば現道の維持管理費、こちらはかかってくる。

それが大きく影響するものかどうかというところは、それが大きくなってこない。

(委員)

同じ意見ですけれども、早くできたらいいなという。

それとあと、B/Cがほぼ1に近いので、次回の、評価でどうなるかわからないということも考えると、ぜひ早くしていただきたいと思います。

(津建設事務所)

はい、わかりました。

変動させた場合を見ると、やっぱり工期 20%というのは、きいてきているので、期間については、慎重にしたいと考えております。

(委員長)

委員の皆さんそのほかはいかがでしょう。

(委員)

このような、老朽化した橋梁の架け替えがメインの工事だと思うのですが、こういうとき、費用対効果の分析っていうことをするとき、もしその橋がなかった場合と比較するのであれば、かなり効果が高くなる。B/C の値がかなり大きい値になると思うのですが、この場合でも、古い橋がある時の状態を 1 にして計算するということになるのですか。これは、国で決まった方法ということでしょうか。

(津建設事務所)

確かに、橋がなかった場合というのも、私、以前にやったことは、かなり数字が上がった記憶があるのですが、やっぱりこの場合は、なのですよ。

(道路建設課)

すいません。

一志出家線ということで、中身、老朽化に伴う架け替えもあるのですが、前後取りつけ部分が、幅員が狭いということで、改築事業という要素が入っていて、今回の B/C は、通常のバイパスのような出し方をさせてもらいました。

試算はしてないですが、老朽化に伴う架け替えだけの B/C を出すときは、その橋が無かった時と、ある時というふうな比較をして算出します。

(委員)

工事の種類が違うということですか。

(道路建設課)

今回は、改築の事業予算が入っている。

(委員)

これ 16 ページのところに残事業の B/C 1. いくつというか、ほぼそれに相当するって考えたらいいのですか。

供用部分に関係していくのが残事業ということですか。

(津建設事務所)

ほぼそうですね。

橋梁上部工と、旧橋撤去。

(委員長)

今の点はよろしいですか。

(委員)

旧橋が無かった場合のB/Cについて、正確には出していないにしても、私も知っておく必要がある。16 ページに、全体のB/Cが1.1で、残事業のB/Cが2.2とあるのですがどうですか。

(津建設事務所)

単純に残事業がということではなくて、もちろんなくなってしまうと、交通経路というのが、全くそこは使えなくなるというふうなことがあるので、便宜がもっと上がる。ので、この2.2よりはかなり数字としては上がっていきます。

今でやっと、現道が新しくなるという形なのですけれども、その現道からの、もとの交通でも、一応まだ通っているという状況の中で、計算させていただいておりますので、まったく通れなくなるっていうことになってしまうと、経路がもっと大回りになってきますので、そうするとB/CのBの部分の部分がもっと大きくなってきます。

費用便益が高い部分、2.2というのは、元々通れた残りの、残事業分で計算しております。

(委員)

わかりました。

(委員長)

その一つ前の話で、橋が古くなったから新しく作りますだけだったら、橋があるなしで比較するとおっしゃいました。そういう計算をするということですか。

(道路建設課)

そうです。

(委員長)

でも、現に橋はあるわけですよ。使える橋がある。

使える橋があるのに、もし無かったらということですか。

(津建設事務所)

それが老朽化して、通れなくなった時にそれを諦めるかどうかということだと思うのです。

(委員長)

老朽化して、本当に駄目になる、使えないということを考えてということですか。多分、前例はあったのですよね。

もちろんこれは、国土交通省のマニュアルで、やっているわけなので、こちらの勘違いかもしれないですけども、そういう計算でこれまでもやってきた。

(道路建設課)

今まで、委員会でそういった事業は上げていない。

(委員長)

全ては覚えていない。

委員の皆さんそのほかいかがでしょうか。

次ですが、1点お聞きしたいのは、小学生が通学で困っていますという、この場所。

委員会でも何回も聞いていまして、それはそれでやっぱり大事だと思うのですよ。

ただそうしますと、三重県全体を見ると、実はこういう話は、たくさんあるのですが、この橋は、何年に造ったんですか。

(津建設事務所)

60年前です。昭和35年とか36年頃です。

(委員長)

その頃って、土木工事が盛んだったのですよね。

つまり、今の段階で見ると老朽化しているものが、もう、あっちこっち出てくるということですか。

そういうことなので、三重県としては、そこを考えると、ちょっと大変かなと思うのですけども。

(道路建設課)

県全体の老朽化ですね、県管理道路の橋梁が全部で約4,200橋ありますんで、5年間で老朽化の対策をしなければならぬ検討をしました。そのうち、やっていかなくちやならないないというのが、250橋。

その250橋については、もう完了するか、事業着手している状況でございます。

(委員長)

はい。これも含んでのことなのでしょうけども。

大変だと思いますけれども、状況は、わかりました。

委員の皆さん、そのほかはいかがでしょうか。

特にないようでしたら、この事業につきましては、ここまでということにいたします。

次は道路事業 4 番、では、説明をお願いします。

#### 4 番 道路事業（一般県道二本木御衣田線）

（津建設事務所）

引き続きよろしく申し上げます。

まず三重県公共事業評価審査委員会に諮る理由について説明します。

当該道路事業は、平成 23 年度の事業着手から、10 年が経過したことから、三重県公共事業再評価実施要綱第 2 条の(2)事業採択後一定期間を経過した時点で継続中の事業に該当するため、再評価を実施するものです。

まず、当該路線の概要について説明いたします。

一般県道二本木御衣田線は、前の画面で青色の線で示しているように、津市白山町二本木から同町川口に至る道路です。

点線の部分は、道路がつながっていない区間であり、新設区間として整備します。

この新設区間は、灰色で示している一般県道藤大三停車場線のバイパスにあたります。

二本木御衣田線は、国道 165 号と主要地方道 久居美杉線を結び、津・久居中心部と松阪中心部間を移動するために重要な道路です。

また、二本木地区・川口地区の日常生活に必要な移動や通学など地域の方々にとっても欠かせない重要な道路となります。

なお、今回ご審議いただく区間は、赤色で示した延長 1.44km の区間です。

このような背景を踏まえ、以降の説明については、現在交通の中心となっている藤大三停車場線からの交通転換もあわせて説明してまいります。

次に、当該路線の課題について説明いたします。

前の画面に示すように大きく 3 つの課題があります。

まず 1 つ目として、 並行路線の一般県道藤大三停車場線は幅員が狭く、車両とのすれ違いに支障をきたしています。

また線形不良により見通しも悪く、危険な走行環境となっています。

2 つ目として、 小・中学校の生徒が通学路として利用しておりますが、幅員が狭小で歩道が未設置のため危険な状況となっています。

3 つ目として、 地域の主要な通行ルートである 国道 165 号と久居美杉線並びに、幹線市道であるグリーンロードが有機的に接続されておらず、広域的な幹線道路ネットワークがとぎれているというような状況です。

これらの課題を踏まえ、事業の目的は、画面に示すとおり大きく 3 つと考えています。

1 つ目として、幅員を拡幅したり、道路線形の改良を行い、円滑な自動車交通を確保します



2つ目として、歩道を整備して歩行者の安全性を確保します。

3つ目として、当該事業により、広域的な幹線道路ネットワークを構築し、道路利用者の利便性を向上します。

次に、事業の内容について、ご説明いたします。

事業計画期間は、平成23年度から令和11年度までの19年間です。

全体事業費は、9億6,700万円で、その内訳としては、工事費が9億700万円、用地費が6,000万円です。計画延長は、1.44kmです。

道路の幅員は、全体が9.75mです。

この内訳は、3mの車道が2車線と片側に2.5mの歩道を設置します。

主要構造物は、橋梁が1橋あります。大村川にかかる橋長43mの橋梁です。

現在の事業の進捗状況です。

事業進捗率は、事業費ベースで19%です。

うち工事は14%、用地取得は83%です。

今年度は道路改良工事を進めていく予定であり、令和12年度の供用を目指しております。

続きまして費用対効果分析の説明に入ります。

まず、このスライドについては、以前の審議で説明済のため割愛します。

次に、交通量の変化について説明いたします。

「整備なし」の場合、左の図の青色ルートで示す「藤大三停車場線」を通る交通量は日当たり4,100台ですが、「整備あり」の場合、右の図の「藤大三停車場線」を通る交通量は日当たり1,500台に減少し、その減少分2,600台が赤色ルートで示す「二本木御衣田線」に転換します。

次に、走行時間の変化について説明いたします。

「整備無し」の場合、青色の矢印で示すとおり、国道165号の「グリーンロードの交差点」から「久居美杉線との接続地点」までの走行時間は6.6分かかりますが、「整備あり」の場合、二本木御衣田線を利用することで、走行時間は5.3分となり、1.3分の短縮となります。

以上を踏まえまして、便益の試算例を説明いたします。

走行時間短縮便益の算定で乗用車の場合の計算で示しています。

二本木御衣田線「整備なし」の場合、「グリーンロードの交差点」から「久居美杉線

接続地点」への走行時間は6.6分で、「走行時間費用」は年間2億8,000万円です。

「整備あり」の場合、走行時間は5.3分に短縮され、「走行時間費用」は年間2億3,000万円となります。

走行時間短縮便益は、「整備なし」と「あり」の差になりますので、年間5,000万円分の便益となります。

同様の計算手法で、関係する全ての路線、車種について、便益を算出すると、1年間あたりの走行時間短縮便益は、7,000万円となります。

以上を踏まえ、費用便益分析の結果について説明いたします。

スライド上の表をご覧ください。

まず費用(C)は、事業費と 供用年次から50年間にかかる維持管理費を現在価値に換算したものを積み上げ、8億3,000万円となります。

スライド下の表をご覧ください。

便益(B)は、費用と同様に、供用年次から50年間の便益を現在価値に換算したものを積み上げ、11億5,000万円となります。

以上のように算定した便益(B)を、費用(C)で割った費用便益比は、1.4となります。

費用に対して便益が上回っていることから、事業効果が得られると確認しています。

続きまして、費用便益分析の感度分析の結果について説明いたします。

スライド下の表をご覧ください。

感度分析の結果といたしましては、各要因が変動した場合においても、費用便益比は1.0を上回っておりますので、当該道路事業の妥当性を担保しているものと考えています。

以降に、その他の効果ということで3点ほど説明します。

1つ目としては、「救急搬送の支援」です。

二本木地区・川口地区からの平成29年度から令和元年度の3年間の救急搬送件数は395件ありました。

主な搬送先は「三重中央医療センター」で、そのほか「榊原温泉病院」や「一志病院」にも搬送しています。

消防署からは

「川口地区からの救急搬送に藤大三停車場線を利用するが、幅員が狭いので対向車とのすれ違いが困難になり、走行性も悪い。二本木御衣田線が整備されるとスムーズな搬送に繋がると思う。」

との意見を頂いています。

2つ目として、概要説明の折にご質問とあわせご意見いただきました、「歩行者の安全性向上」について、説明いたします。

事業区間は、小中学生の通学路として利用されていますが、幅員が狭小な上、歩道が未設置の区間があり、大変危険な状態となっています。

大三小学校からは

「藤大三停車場線は幅員が狭く危険だが他にルートがないのでやむなく通学路として利用している。道路が整備されれば、藤大三停車場線の交通量が減り生徒が安全に登下校できるようになると思う。」

との意見を頂いています。

また、図中黒丸で囲った箇所は見通しの悪い急勾配のカーブで、幅員も狭いため、白山中学校からは

「幅員も狭く、通学中の生徒を避けた車両が対向車とすれ違えなくなることもある。歩道が整備されると生徒が安全に通行できるようになると思う」

との意見を頂いています。

3つ目と致しましては、アクセス機能強化についてです。

冒頭にも申し上げました通り、当該路線が供用されれば地域の主要道路である国道165号と久居美杉線が接続されます。

これにより松阪中心部から津・久居中心部への通行ルートが拡充され、これまで通行することができなかった大型車や迂回していた自動車等の通行が可能となります。

続きまして、地元の意向について説明します。

昨年8月に「津市」から提出された「令和2年度県政に対する要望」では、当該路線についての早期の事業完了が要望されております。

次に、コスト縮減の可能性について説明いたします。

まず1つ目は「耐候性鋼材の使用」です。

本事業では鋼製橋梁本体に耐候性鋼材を使用することで、塗装メンテナンスにおける塗り替え費用の削減を図ります。

2つ目が「張コンクリート工の施工」です。

道路法面の一部を張コンクリートで覆うことで草刈に要する維持管理費を縮減します。

次に、代替案の可能性について説明します。

比較案としては、前の画面青色で示すバイパス案が考えられますが、バイパス案はト

ンネル構造で、コストが高く、また住宅の地下を通すことになりますので、経済性、施工性からも現計画が最適と考えられます。

よって、代替案はないと判断しました。

三重県公共事業再評価実施要項第3条の視点を踏まえ、再評価を行った結果、当事業を継続し、早期に道路整備を行いたいと考えておりますので、よろしくご審議いただきますようお願い申し上げます。

説明は以上です。ありがとうございました。

(委員長)

はい、ありがとうございました。

今、道路事業の4番につきまして、ご説明をお聞きしましたが、委員の皆さん、この件につきまして、ご意見ご質問等お願いします。

(委員)

これとは直接関係ないのですが、津建設事務所さん、道路事業を年間何件ぐらいいやられているのですか。

(津建設事務所)

道路事業につきましては、覚えていないといけない立場なのですが、70件ぐらいあったのではないかと。

すいません。

事業という仕分けで、12事業です。

(委員)

道路事業で、12事業が並行で動いているということですね。

(津建設事務所)

はい。そうですね。

(委員)

先ほどから早く進めていただくようにと申し上げてた、それだけの事業が、同時に動いているとなかなか大変だなと思うのですが、優先順位というか、順位の付け方の方、考え方というか、そのあたりどういうふうにご考えられていますか。

事業期間は当然ありますし、それもあると思うのですが、どういうふうにご割り振られていますか。

(津建設事務所)

地域の要望もあるのですけれども、あと、予算のメニューであったり、そういったところを考慮しています。

(委員)

予算のことも含めてメニューがあれば、考えていただいているということですか。

(道路建設課)

すいません、道路建設課長 矢野です。

毎年三重県で、道路事業を行うにあたって、継続事業、それから自主検討箇所とか、新規箇所とか公表を春先にしております。

そのときに、継続箇所は何本です、事業継続箇所は何本です、それに新規箇所が何本あるといった具合に、例えばバイパス事業で予算のメニューにフィットした道路もあるなど、なかなか潤沢に予算ありませんから、県として、23年から柔軟対応という形で、お金も無い中で、賢く道路事業をしましょうということで、1.5車線とか待避所づくりというような工夫をしながら道路整備事業も、組合わせながら改築事業に取り組んでいる、その中で、優先順位を決めていくという取組をしています。

(委員)

たくさん事業があつて、先ほどの維持管理も含めて、これから大変なことになってくるのは、よく見えているのですけれども、やはり、道路事業だけじゃないかもしれないのですが、ここに各事業、道が繋がってというのがあるので、何十年もかかっていると、多分県民の皆さんは、道路事業は、いつまでたってもできないというイメージで見られていると思うのですけれども、その辺りも考えて、予算のこともいろいろと、考えていただけたらなあと思いますのでよろしくお願ひします。

(委員長)

はい。またその辺りも含めてご検討いただきたいということですが、その他ご意見等いかがでしょうか。

(委員長)

一つ質問ですけれども、説明の中で、度々出て来ましたグリーンロードが途切れている、接続を図る、確かに地図を見てわかるのですが、あそこで切れているから、私も意識はしていたのですが、グリーンロードって私は、農道だと思っていました。これは県の管轄なのですか。この道路は。

(津建設事務所)

幹線市道という市の道路です。

(委員長)

津市の市道ですか。

これを造ったときは、これ広域農道というのは、農林省の補助金か何かそちらの関係なのですか。

(津建設事務所)

農林の補助をもらって、県が整備します。県が整備して、市が管理していきます。

(委員長)

そういう扱いですかね。

県が整備し、実際管理しているのは市ですか、そういう扱いですか。

だから今回も県道を、それに接続するということですね。

(道路建設課)

農道計画というのが、中勢3道ありまして、すべてがですね、農道管理として農林の方でやるわけではなくて、こういう繋ぐ部分は県が実施するとか、現道を繋いだりとかですね、計画は農道として位置付けられるのですが、それぞれの立場で整備を行っていると考えています。

(委員長)

はい、ありがとうございます。

そのほかは委員の皆さんよろしいでしょうか。

では、この道路事業の審議につきましては、ここまでということにいたします。

ここで、一旦休憩をはさみます。

(休憩)

## 502番 道路事業（国道260号 木谷拡幅）

（委員長）

では、委員会を再開したいと思います。

それでは次に、502番の道路事業につきまして、説明をお願いします。

（伊勢建設事務所）

伊勢建設事務所 事業推進室室長の大川と申します。

よろしくお願ひいたします。

502番一般国道260号木谷拡幅の事後評価について説明いたします。

本事業は平成27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。

はじめに、当該路線であります一般国道260号について説明いたします。

一般国道260号は、志摩市阿児町から北牟婁郡紀北町に至る総延長約122kmの路線であり、南伊勢町の熊野灘沿いを連絡する唯一の路線で、地域の生活道路となっています。

本事業区間は、図上の赤丸で示した箇所であり、南伊勢町の東よりに位置しています。

事業区間は、第3次緊急輸送道路に指定されており、災害時の救命や復旧活動を行うための重要な路線であります。

次に、路線状況について説明いたします。

まずは、利用特性です。

本事業区間の利用者は、事業区間の南に位置する宿浦や田曾浦の住民が、北に位置する五ヶ所浦や船越地区にある病院や町役場、スーパーなどの施設へ行くために利用しています。

宿浦・田曾浦の人口は南伊勢町の上位を占めており、これら地域にとって生活に欠かせない重要な路線となっております。

次に厳しい道路構造です。本事業区間は道幅が狭く急勾配・急カーブが連続しているため、安全な通行に支障をきたしていました。

写真は、国道260号の旧道の交通状況です。

普通車同士のすれ違いが困難な道であるにもかかわらず、大型車の交互通行も行われており、大変危険な状況であったことがお分かりいただけたと思います。

次にバス交通や救急搬送の経路です。

区間の道路構造が厳しかったことから、町営バスや救急車は隣接する志摩市浜島町檜山路経由の図上、緑色のルートでの迂回を余儀なくされていました。

さらに、現道区間は大雨により、平成12年～26年までの15年間で9回の通行止めが発生しており、緊急輸送道路に指定されているものの、脆弱な状況にありました

このため、安全で円滑な交通の確保、緊急輸送道路としての機能強化を図ることを目的に、本事業を推進しました。

ここで事業内容を説明いたします。

事業期間は平成16年から27年の12年間です。

全体事業費は22.5億円、事業延長は1.27kmです。図上の、赤色が事業区間です。

次に、本事業の費用便益分析の結果を説明いたします。

分析は、費用便益分析マニュアルに基づき算出しています。

費用(C)は、事業期間中の事業費を合計した値に、供用後の維持管理費を加えたものです。

便益(B)は、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の3つの便益を計上しています。

これらで算出した本事業の費用便益比ですが、総費用(C)が34.2億円、総便益(B)が50.7億円で費用便益比は1.5となり、便益が費用を上回っています。

次に整備前後の交通量及び交通の転換について説明いたします。

整備前後の交通量は、交通量調査により把握しています。図で黒丸のところで交通量調査を行っています。

整備前は平成25年5月22日(水)に、整備後は令和2年9月30日(水)にそれぞれ実施しています。

国道260号木谷拡幅区間の交通量は、整備前の約1,600台/日から整備後には約1,800台/日と約200台増加しています。

次に、費用対効果の検証として、走行時間短縮効果の検証をいたします。

右下のグラフをご覧ください。

木谷拡幅区間の整備によって、拡幅区間の走行時間は、旧道を利用していたときの約6分から約2分に短縮し、約4分の時間短縮効果が得られました。

次に、走行経費減少効果の検証をいたします。

右下のグラフをご覧ください。



木谷拡幅区間の整備によって、平均速度は、旧道を利用していた時の 20.3km/h から 47.3km/h に大幅に改善されており、安全で円滑な走行が実現しています。

次に、交通事故減少効果の検証をいたします。

右上の図をご覧ください。

先にご説明したように、現道区間では幅員狭小や線形不良を要因とした車両相互事故が 3 件発生しており、通行止めも発生していました。

しかし、木谷拡幅開通以降は車両相互の事故が解消しており、安全な通行が確保できています。

続いて、事業を巡る社会情勢の変化についてご説明します。

平成 17 年に旧南勢町の中学校が統廃合され、また、平成 26 年度には、小学校が統廃合されたため、宿田曾小中学校はバスでの通学が必要となりました。

しかし、本事業区間の開通で、路線バスやスクールバスの迂回の必要性が解消され、五ヶ所浦方面への円滑な移動や利便性が格段に向上しました。

次に、費用便益分析以外のその他の効果についてご説明します。

1 つ目は、通学時間の短縮効果です。

宿浦や田曾浦の中学生は、町営バスを利用して南勢中学校に通学しています。

南勢中学校へのヒアリング結果によると、整備前は、浜島町檜山路を經由し、約 50 分かかっていましたが、整備後は、約 20 分短縮し、約 30 分で通学できるようになりました。

また、歩道が整備されたことにより、木谷バス停まで安全に行くことができるようになりました。との声をいただいています。

2 つ目は、緊急輸送道路としての機能強化です

国道 260 号の現道区間は、大雨による事前通行規制区間となっており、これまで大雨によって幾度となく通行規制が発生していました。

しかし、事業区間の開通により、大雨による通行規制区間から除外され、緊急輸送道路としての機能強化が図られました。

3 つ目は、救急搬送の時間短縮効果です。

志摩広域消防組合にヒアリング調査を行ったところ、田曾浦及び宿浦から、南伊勢病院へ搬送する場合、檜山路経由で、「約 25 分かかっていた搬送時間が 18 分へと約 7 分短縮し、患者さんの救命率向上に繋がっています。」との声をいただいています。

また、木谷からの搬送についても、「線形が良くなり、患者及び救急隊員への揺れに

よる負担が軽減した。」との声もいただいています。

次に周辺環境への配慮について説明いたします。

写真をご覧ください。

当該事業区間は、伊勢志摩国立公園内を通過しており、景観に配慮した事業実施が求められています。

このため、環境省と協議し、切土法面では在来種を使用して積極的に緑化し、環境の変化が少なくなるようにしました。また、防草対策として実施した法尻のコンクリート吹付けの色を茶色で着色するなど、景観への配慮を行いました。

また、長大法面の法枠もコンクリートを茶色で着色し、景観への配慮を行っています。

続いて、県民の方からの意見について説明いたします。

当該整備に対するご意見をいただくために、木谷工区付近の計 11 町の地域住民へアンケートを配布。また、三重県内の当該道路を利用したことがある方に対してWEBアンケートを実施しました。

地域住民アンケートは、1,030 通のご回答をいただき、また、WEBアンケートにおいては、300 名の方からご回答をいただきました。

今回、事後評価を実施するにあたりアンケートを実施しました。

アンケートの概要ですが、整備に対する満足度は、地域住民の方の約 88%、道路利用者 WEB アンケートでは約 61%の方々から「満足」とのご回答をいただいた結果となっております。

また満足と感じる内容については、住民アンケート・WEBアンケートともに、「対向車とのすれ違いの際の危険がなくなった」や「快適な走行が可能になった」、「時間短縮になった」などのご回答をいただきました。

次に、アンケート結果で不満と感じていること、改善してほしいと感じていることについて説明いたします。

1つ目は、道路まで延びている草木を切ってほしい。

2つ目は、国道 260 号は暗いため、照明や反射板等で走りやすくしてほしい。

3つ目は、スピードを出す車がいるため、注意喚起の設置や路面の工夫をしてほしい。

とのご回答を頂きました。

これらの意見への対応方針については、

①は、草木により車両への通行支障が生じないように定期的に道路巡視を行い、適宜対応を行っています。

②は、反射板の設置等を行っています。

③は、スピード超過等の法令違反車両の抑制について、警察と調整しつつ注意喚起を促していきます。

以上で一般国道 260 号木谷拡幅 事後評価の説明を終わらせていただきます。ご審議の程宜しくお願い致します。

(委員長)

はい、ありがとうございます。

今、502 番の道路事業につきまして、ご説明をお聞きしました。

これは事業としては、すでに終了している事後評価ということになります。

この評価につきまして、委員の皆さんご意見等いかがでしょうか。

(委員)

スライドの 10 ページですが、この工事によって走行距離が 1.6km から 1.3km に短縮されて、平均時速は 20.3km/h から 47.3km/h に上がったので、走行時間が 6 分から 2 分になったと計算されているのですが、計算してみると、ちょっとおかしいなと思ったので、細かく計算してみたら、整備前が、正確に計算すると 4.729 分になりまして、整備後が 1.649 分で、その差が約 3 分ということで、この 4 分と大分差があるのですが、これは説明の資料が間違っているのか、それとも便益計算のところでも間違っているのか確認したいのですがいかがでしょうか。

(伊勢建設事務所)

10 ページの整備前整備後の走行距離、走行速度、走行時間というところなのですが、本当にそれで、算出したのか確認したところ、走行速度を測る時と、走行時間を測る時と、違う時に測って、別々の測定をしているということで、走行時間は実測で、整備前に走った時に 6 分、整備後に走った時は 2 分というところは、これが時間としては正しいものでございます。

時速につきましては、別の日に測ったので、計算し直しているみたいなので、観測し直しているみたいなので、時間の方が正確な数字かと思えます。

(委員)

はい。

(委員長)

ということは、B/C の計算としては、そのままということでしょうか。

(伊勢建設事務所)

この時間が走行時間短縮便益に上がってくるのですけども、その時には6分で、実測の値で用いておりますので、B/Cの計算では変わるところはございません。

(委員長)

はい。

約6分ということで、ちょっと気になった、そういう提案をしたということです。そのほかはよろしいでしょうか。

(委員長)

1つお聞きしたいのが、17枚目、18枚目に写真が出てきますけども、国立公園だからという説明がありまして、伊勢志摩国立公園を通過するため、国立公園の規制に関する部分で、国立公園のゾーニングがあったと思うんですけども、ここを通過するときは、道路を作る時のルールはこういうふうにしなさいといった規制はあるのですか。

(伊勢建設事務所)

伊勢志摩国立公園の中でですね、ここは第3種特別地域というところになっていません。

第1種、第2種、第3種で、その下が普通地域ということになりまして、普通地域の道路事業ですと、特に規制的なことはないのですけども、第3種特別区域になりますと伊勢志摩国立公園管理事務所の方と協議させていただきまして、管理事務所の方で、一定の指針なるものを持っておりますので、それを参考にしながら協議させてもらっているということです。それによりまして、法面の緑化をなるべく、地域の植生、在来種を使うとか、コンクリートの色を着色するとか、そういう工夫をさせてもらっているところです。

またこれ以外にも、ガードレールにつきましては、ブラウンを使わせてもらっていて、あまり別の明るいものを使わない形で使わせてもらっています。

(委員長)

国立公園内の1種、2種地域に比べれば、それほど厳しくない、ゆるやかということですよ。

(伊勢建設事務所)

はい。

(委員長)

例えば、茶色に色を塗りましたっていうのは、見た目ってのはやっぱり大事だと思うのですが、これはコスト的にはそんな経費といえますか、コスト的にはそれほど大きな問題ではないのですか。

(伊勢建設事務所)

茶色にするために、コンクリートの中に含量を入れていくのですけれども、具体的に、コストが5割増しかいかないような形ですね、コンクリートの1m<sup>3</sup>当たり1万数千円程度だと思うのですけれども、それに対しては非常に少ない金額になるかと思いません。

(委員長)

はい。それほど大きな経費増にはならない。

わかりました。

そのほか、委員の皆さんよろしいでしょうか。

(委員)

今の話に関係しているのですが、道路法面を緑化されているのはいいと思うのですが、これアンケート結果でも木が伸びるので切ってほしいって、これ道路の維持管理で草刈はすごく大変なのですが、どれぐらいのペースでされるのですか。

(伊勢建設事務所)

道路の草刈は、年に1回ということになるかと思います。

あと、今回写真で出しておりますのが、切土法面ということで、こういう上にのった斜面の部分ですけども、これ以外に下に盛土法面もございまして、盛土の法面なんかですと、下から草が段々生えてきますので、そういうところで、道路にはみ出してきてですね、じゃまやというお声もいただいております。

除草は、年に1回でやっておるのですけれども、木は一律に伸びてくるのじゃなくて塊で伸びてきてですね、非常に見通しが悪くなった木とかがございまして、それは適時、巡視しながら切っていくような形をさせていただいております。

(委員長)

そのほかは、委員の皆様ご意見等よろしいでしょうか。

(委員)

地元の方が大変よかったっていう意見が多いのですが、先ほどちょっといろいろご質問させていただいたところですが、これ何年かかっているのですかね、平成16年か

ら 27 年。

(伊勢建設事務所)

12 年です。

(委員)

その間で地元の方が対応してくれとかですね、何かそういう意見というのは、やっぱり結構あったのですか。

(伊勢建設事務所)

結構ありました。

この事業につきましては、この資料でいくと、南側からずっとやってきてですね、最後の方で木谷という集落がございまして、その辺も大分狭いです。

この事業をやるにあたっては、木谷の集落の方と事業を説明して、こういうことをやって進めていきますということで、年に何回か話しながらやっているのだけれども、早くして欲しいということで非常に協力していただいて、なるべく早く進んでくれたのかなと思っています。

(委員長)

ほかはよろしいでしょうか。

はい、どうぞ。

(委員)

この配布資料の、事後評価書の中に、アクセスが良くなったため、観光施設を立地することにしましたっていう、お声というのが載っているのですけれども、この道路が開通したことによって、何か施設を作ろうということになったっていうことなのですか。

(伊勢建設事務所)

具体的に名前を挙げますと、日本ヘリシスっていうですね、ヘリコプター遊覧の会社がございまして、これ以前は賢島の方で、そのような遊覧事業ということでやっておったのですけども、この道路が開通したことによって、田曾浦の方にその営業所を持っていったと、それにあたってはアクセスが良くなったものでっていうのが進出理由ということで聞いております。

日本ヘリシスですね。

(委員)

ありがとうございます。

(委員長)

そういう説明もありましたが、そのほかはよろしいでしょうか。

よろしいでしょうか。

その他は特にないようですので、この事業につきましては、ここまでということにして、その次に移りたいと思います。

次は 501 番 経営体育成基盤整備事業です。

501 番につきまして、説明の方をお願いします。

## 501番 経営体育成基盤整備事業（有田）

（伊勢農林水産事務所）

それでは、事後評価 501 番、経営体育成基盤整備事業 有田地区の説明をさせていただきます。

本地区は平成 26 年度に事業完了し、5 年が経過しましたことから、このたび事後評価を行いました。

この写真は、本地区のほぼ中央にありますライスセンター付近をドローンで撮影したものです。ご覧いただけます景色が広がっています、たいへん平坦な水田地帯です。

次に、目次です。ご覧の 5 項目で、これから説明させていただきます。

はじめに、本地区の位置ですが、三重県の中南勢地域のご覧の位置になります。玉城町・明和町・伊勢市に跨る 360ha の水田地帯で、黒い太線が宮川用水になります。この宮川用水の受益地でございます。

本事業で整備いたしました用水路と農道は、昭和 40 年代に県営ほ場整備事業で造成された施設でございます。

これが、本地区の計画一般平面図です。整備後 40 年以上が経過し、老朽化による漏水等で維持管理に多大な時間と費用を要していたため、国営宮川用水第二期事業の関連事業として、用水路のパイプライン化と農道の拡幅整備を行いました。

事業の概要ですが、総事業費が 23 億 2 千万円、工事期間は平成 17 年度から 26 年度、受益面積の 360ha は図のピンク色着色範囲になります。用水路整備は、図の赤線が幹線用水路で、青線の支線用水路と合わせ 46.2km のパイプライン整備です。農道整備は緑線で、3 路線あり、合わせて 3.7km を整備しました。

これは、本事業の標準工法図です。左上は「農業用排水施設」の工法図です。整備前には農道脇にあった開水路を撤去し、新しくパイプラインを埋設しております。右上は「農道整備」の工法図です。撤去した水路の部分 1 m を道路拡幅し、全幅 5 m、舗装幅 4 m の農道を整備しました。下はパイプラインからのほ場への給水管の工法図で、パイプラインの左右にある各ほ場には自動給水栓により給水するよう整備しました。自動給水栓にはフロートがあり、田の水位がある水位まで下がったら水を出し、ある水位に達したら止める仕組みでございます。

次に、事業の効果についてご説明いたします。本事業は、パイプライン化と農道拡幅



整備を通じ、営農労力節減を目的としていますが、それによって、担い手への農地集積を促進し、地域農業の発展に資することを上位の目標としております。

事前説明の際にご質問いただいた、本事業の整備後における農地の活用状況、事業をきっかけとした担い手農家への農地集積の状況について、見ていただきたいと思っております。

この図は、平成 17 年度事業着手前の農地集積の状況です。着色箇所が当時、担い手へ集積されていた農地で、担い手ごとに色を変えています。このときの集積面積は 40.7ha、集積率は 11.5%でした。

次に、平成 26 年度の事業完了時における農地集積状況です。平成 17 年度の事業着手前と比べ、見違えるほどに着色箇所が増えています。このときの集積面積は 148.5ha、集積率は 41.3%となりました。

次に、この図は現在の農地集積状況です。事業実施前、事業完了時、現在と、事業を契機として農地集積は大幅に進みました。現在の集積面積は 213.6ha、集積率は 59.3%でございます。

これまでの推移ですが、本事業実施の要件として、事業完了時に農地集積率を 30%以上とするとの縛りがございました。これについては 41.3%とクリアし、その後も集積は進んで現在は 59.3%です。

後ほど、ご説明しますアンケート調査で、将来は委託したいという方が更にみえて、これを加えると 70%以上の集積が当地区では見込まれます。ちなみに全国の農地集積率が 57%、北海道を除くと 45%、三重県は 39%ですので、本地区の集積がいかに進んでいるかということが伺えるかと思っております。

事業の効果が、担い手の経営規模拡大に繋がり、農地集積の増加に寄与したものと考えています。また、農地の受け手が増えたことで、耕作放棄地の防止にも貢献しているものと考えております。

次に、費用対効果 B/C についてご説明します。土地改良事業の費用対効果分析に関する基本指針、新たな土地改良の効果算定マニュアルに基づき算定しております。

平成 24 年度の計画変更時の B/C は 1.33、今回評価では 1.19 となりました。

今回の評価について、ご説明します。評価期間は、平成 17 年度の事業着手時から事業完了の平成 26 年度の 40 年後となる令和 36 年度までの 50 年間で算定しており、基準年を本年度として現在価値化した金額でございます。

費用ですが、当該事業費と関連事業費を合わせ 100 億 2706 万 5 千円となりました。関連事業費は、宮川用水の水源となります粟生頭首工から本地区までの一連の用水路施設を計上しています。なお、共有の施設は面積按分して計上しています。

効果ですが、食料の安定供給の確保に関する効果、以下 5 つの項目合わせ 120 億 2983

万2千円となりました。その結果、B/Cは1.19となりました。

効果の内訳ですが、資料P19裏面になります。5つ大項目の配下に「作物生産効果」をはじめ11項目で算出しております。まず、土地改良の効果算定における基本の考え方としまして、事業の効果は実施前と実施後と比較するのではなく、事業を実施しなかった場合と実施した場合を比較する考え方となっております。

本地区では、事業を実施しなかった場合については、宮川用水からの取水が無い場合としております。それと事業実施後の状況との比較により効果額を算定しております。このことを踏まえ、主な項目をご紹介します。

作物生産効果ですが、これは現在の作付状況と、宮川用水が無い場合との比較で、主に単収の差が効果額となっております。

次に品質向上効果ですが、これは、水稻の品質向上について計上しております。前回はバックデータが無く計上されていませんでしたが、平成26年度に国営事業で実証調査が行なわれ、その結果に基づき計上しております。

次の営農経費節減効果と維持管理費節減効果については、マイナスの効果となっております。営農経費節減効果については、ほ場内の水管理等の営農にかかる手間。維持管理費節減効果については、水源からほ場までの一連の用水施設にかかる手間や経費を計上しております。これについては、宮川用水が無くなると宮川用水に係る水管理の手間が減り、事業を実施すると宮川用水の取水で水管理の手間が発生するという整理になります。結果として、事業をしなかった場合との比較になるため、マイナス効果となって現れます。

以下、効果の大きな項目として、災害防止効果は関連事業のため池整備により想定される被害防止額です。

1つ飛んで景観・環境保全効果は、関連事業の国営施設である粟生頭首工などにおいて、環境に調和した整備により発現した効果です。

最下段の国産農産物安定供給効果は平成27年度より新たに追加された項目になります。

以上11項目の額を合計し、年総効果額は前回よりも若干下がり、3億401万5千円となりました。

次に、事業の環境への配慮及び事業による環境の変化についてご説明します。環境面への配慮については、上段の写真のとおり、工事中における周辺環境への配慮として、低騒音・低振動・排ガス対策型建設機械を使用しました。また、工事排水にあたり濁水吸引や一時貯留等の対策を実施しました。下段の写真は、生活環境面の変化ですが、パイプライン工事は最後に舗装を打替えて完成となるため、このように道路が綺麗になり通行性が向上いたします。

次に自然環境面の変化ですが、地域の皆さんへのアンケート結果から、動植物・地域の水質・地域の景観、いずれも、良くなったや変わらないの回答が大勢を占めており、事業による自然環境面への悪影響は、ほぼ無かったと考えています。

続きましてアンケートの結果について、ご説明させていただきます。本地区の受益農家は16集落で626戸ございます。今回のアンケートでは、306戸からご協力いただきました。内訳は、ご覧のとおりです。

アンケートの内容は、右側に記載した12項目です。アンケート結果は、主な項目である赤字の5項目をご紹介します。

まず、1項目目は、事業実施により農業面でどのような効果がありましたか、という問いです。82%の方から、効果があったとの回答を頂戴しました。また、その内容ですが、これは複数選択形式で回答をいただいた結果、用水路の維持管理が楽になった、農作業が楽になった、との回答が圧倒的に多く、水管理労力、営農労力の節減という事業目的について、期待する効果を発現しているものと考えています。次に多かった回答が、農地の貸し借りがしやすくなった、ということで、これも本事業が担い手への農地集積に寄与していることを伺える結果となりました。

2項目目は、ほ場の用水管理について事業実施前に比べて水管理はどうなりましたか、という問いです。75%の方から、良くなった、との回答をいただきました。その主な意見として、いつでも必要なときに給水できるようになった、水の取り合いがなくなった、見回りをしなくてよくなった、といった回答があり、ここでもパイプライン化の効果が伺える結果となりました。

続いて3項目目、事業の実施により農業以外面ではどのような効果がありましたか、という問いです。効果があったと回答された方が55%あり、その内容は、農道の通行がスムーズになった、という回答が大多数をしめました。理由として、車の対抗がスムーズになった、との回答が多数で、一般車両の通行が良くなったとの意見であろうかと思われま。

続きまして4項目目、今後このような事業を実施する場合、どのような点に配慮すべきとお考えですか、という問いに対しては、地元負担金の軽減を考慮すること、維持管理費の低減となるように配慮すること、法人化された組織の育成を進めたい、との意見をいただきました。

最後5項目目は、将来、おおむね10年後の農業経営についての考えを伺いました。今後も自分で農業を続けていく、という方が14%ですが、将来は農作業を委託する、という方が19%みえ、引き続き委託を継続の方と合わせると73%となり、今後も更に集積が進むことが予想されます。

最後に、今後の課題についてです。アンケートの結果と農地集積の状況から、一定、

事業効果が発現されているものと考えております。

しかし、今後も農村の人口減少や高齢化が進むと、後継者がいないため、農地を預けたいという希望者が増えると思われます。より一層、担い手へと農地集積を進めることが、地域農業を守っていくうえで重要ではあるのですが、その結果、土地持ち非農家が増えます。この方たちは農業に関わりませんので、ほとんど担い手の方だけで、広い農地・大量の農業用施設を維持管理しなければならなくなり、担い手の方の負担が大きくなっていくこととなります。

こういった状況を踏まえ、アンケート結果にもありましたが、施設の維持管理にかかる費用の軽減や施設整備に伴う負担金の軽減が、今後、事業を取り組んでうえで、留意すべき課題と考えています。

説明は以上となります。ご審議よろしくお願いたします。

(委員長)

はい。ありがとうございます。

ただいま、501番の説明を今お聞きしましたが、その評価の妥当性、その他について、委員の方から、ご意見をお願いします。

(委員)

ご説明ありがとうございました。

担い手が増えている、集積面積が増えるのはすごくいいことだと思って、お話を伺っていました。平成17年度から平成26年度、そして令和元年度、現在と集積面積が増えていって、色分けがされていますが、その色分けは、各年度とも同じ色は同じ担い手の方が担当されているということですか。平成17年度から26年度にかけて、色が結構変わったように見えますが、これは担い手が変わられたということか、同じ色にそろえていないのか。

(伊勢農林水産事務所)

同じ色にそろえていません。

(委員)

もともと担い手をされていた方が、そのまま集積面積を増やしていったと思ってよろしいですか。やめてしまったとかではなくて。

(伊勢農林水産事務所)

事業評価書の3ページの中段あたりの直接効果のところ、担い手の数の方を記載しています。認定農業者として、もともとみえる3名の方は、そのまま、現在でもおみえ

になりますので、その規模は確実に上がっていると思いますが、その数字まで把握しておりません。

(委員)

分かりました。ありがとうございました。

(委員長)

質問ですが、基本的に受益面積 360ha、受益農家が 626 戸、担い手が 15 ですよ。担い手の言葉の定義は。どのような条件の方が担い手となるのか。

(伊勢農林水産事務所)

事業評価書の 4 ページの下段の注意書きに記載させていただいております。米印の 2 番で、担い手とは農業経営改善計画を策定して市町から認定を受けた方、ということで定義をさせていただいております。

(委員長)

農地組合法人などの法人でもいいのか。

(伊勢農林水産事務所)

はい。法人でもいいです。

(委員長)

認定を受けたということには、ちょっと微妙な感じがしますが。そういう見方もあるんですよ。それと、集積という言葉が頻繁に出てくるんですけど、集積というのは、もっとわかりやすく、何ですか。

(伊勢農林水産事務所)

認定農家の方に、農地を集めることです。

(委員長)

貸し借りですか。受託、委託ですか。

(伊勢農林水産事務所)

そうです。受託、委託の関係です。

(委員長)

貸し借りではないのですか。貸し借りと受託、委託では違いますよね。貸し借りか、作業の受託、委託かというところですが。

(伊勢農林水産事務所)

作業の受託、委託も含まれています。

(委員長)

全国が何%、三重県で何%とありましたが、集積率とはどのように計算するのだろうかと思っていました。貸し借りは農業センサスに出てくるのですが、作業の受託、委託も含むのですか。

(伊勢農林水産事務所)

今回、集積にあげさせていただいた内容は、代掻き、田植え、稲刈りなどの基幹的な作業について、担い手に委託している面積の数字になります。

(委員長)

土地そのものを貸している場合も含むのですか。

(伊勢農林水産事務所)

その場合も含みます。

(委員長)

含むのですか。ということは、実質、15の事業体が全面積の6割ぐらいを担っているということになりますよね。そうすると、一部の人というか、言い方が難しいですが、要するに、先ほど議論のあった道路は誰が使ってもいいわけですよ。公のもので。誰がその道路を使ってもいいんですが、これは、少し言い方が悪いかもしれないのですが、一部の限られた人が、利益を得ているともみえる。それは先ほどからの説明ですと、国もしくは県の方針がそうである、という説明だったと思うのですが。どれが正しいかは言いにくいのですが、結局、この色つきの人が15だけですよ。その一部の人が、基盤整備など、いろいろやってもらって、確かに良くなったと思うんですけど、ただ、言い方が難しいのですが、県民に説明する場合でも、公というよりは、一部のやる気のある人々が、その利益を受けているみたいにも取られかねない、と思われる。そのあたりは、県の姿勢というか、考え方というか、どのように説明されますか。

(伊勢農林水産事務所)

基本的には、大きな問題として、高齢化や担い手がいなくなっていくという大きな動きあ

ります。ですので、農業を守るにあたっては、意欲のある認定の方、やる気のある方が、大きな面積を集約、集積をしていただいで、担って、地域の農業を守っていただくということが、まず今後必要になってくる、基礎的な部分であると考えます。そうでないと、どんどん農地が荒廃してってしまうという状況に陥る。そのために、まず、大規模に集約するという政策で進めていると考えています。

(委員長)

それはわかります。わかりますというよりも、この場はハード面の話を中心ですので、この話はやめますけども、ただ、違った見方をすると、これを進めることによって結局、脱農、離農が促進されるとも考えられます。集積を進めること、集積が良いといことは、つまり、やめる人が確実にいるわけですね。もう、高齢化が進んでいるから、しょうがないのかもしれないのですが。

ただ、これが多分、日本の農業の大きな方向性なんだろうと思うんですけども、でも、それと同時に、その場で生活する人々、農業をどうしても続けられない人々など、この話からすると、外れてしまいますけど、それ全体を見た場合にどうなのかなということも必要でないかという気もします。農業のあり方を議論すると大変ですので、これぐらいにしておきます。

写真も見せてもらいましたが、基本は稲作ですか。転作はありますか。耕作放棄地は。

(伊勢農林水産事務所)

稲作です。転作は、若干ですけども、キャベツがあります。

耕作放棄は、ありません。写真のとおりです。

(委員長)

これだけ頑張って、やっているのだからね。

地域農業を守るとか食料を供給するという場合の、先ほどのご説明は、私は、理解はできます。ただ、農業やめていく人々など、これ全体をとらえると、どうかなというところも引っかかりますので、発言があったことを記録していただければと思います。

(委員)

今の質問に関して、集積することのメリットは何なんでしょうか。

(伊勢農林水産事務所)

一つは荒廃地を防ぐということがあると思うんですけども、もう一つは大規模経営することによって、低コストで農業ができるということです。

(委員)

事業を進めるにあたって、今回、地元の方が、よかったという意見が多くありました。

事業を進めるステップとして、地元からの意向というか、地元の申請を含めて、どういう流れでどうなって、こうなったのかということの説明をお願いします。

今回、集積に関して、うまくいった例だと思いますので、そのあたりをご説明いただけますか。

(伊勢農林水産事務所)

事業着手の段階でのことで良いでしょうか。

(委員)

申請事業なので、当然、当初から地元との話し合いがあって動いていますよね。こうしてもらいたいという申請があってこれだけの広範囲を整備している訳ですよ。

地元の意向に沿っているか、どうかよくわかりませんが、でも、沿っているから良かったという、アンケートになっているのだと思うのですが、そのあたりを県の中でどういう取り組みをされて、どういうスケジュール感で、進められたのかということをお伺いしたい。

(伊勢農林水産事務所)

平成 17 年度時点の合意形成の動きということになりますので、詳細までは把握は出来ませんが、この事業は、国営の宮川用水事業の関連事業であり、4000ha ある農地へ宮川用水の方からパイプラインが配置されました。

それに伴って、末端までパイプライン化していこうという動きが 4000ha の多くで進められました。特に一つの農地が大きい面積であることことや、もともとがパイプラインではなかった当地区においては、パイプライン化をすることによりまして、水管理の省力化が図られるということで皆さんの合意が図られて、事業化に至ったと考えております。

(委員)

県の方がいろいろとお話している中、地元がどういう要望で、どういうことを考えられて、ここに至ったかということについて、何かありませんか。

伺いたいことは、今後、集積する方向になるとしたら、他の地区でもやらないといけない話が出てきますよね。そういうところで、参考になる成功事例であると思うので。

それを今後、進めていく中で、これをどう反映させて生かしていくかということをお伺いしたいと思います。



(伊勢農林水産事務所)

この地域は、J Aの職員が主体に進められた認定農業者による作業部会があり、農家の方が話し合っ、作業の受託をしています。そのこともあつて集積率が伸びている状況ですので、今後、このような事業があるようなところでは、そのような担い手の方の話し合いの場を持つことが重要あると思います。

集積に関することや後継者に関する事など、話し合う場を持つて、農家の方の支援を行っていければと思います。

(委員長)

委員の皆さん、その他はいかがでしょうか。

では、その他特にないようですので、この件に関しては、ひとまずここまでということにいたします。

それでは、この場で一旦休憩を挟みまして、ただいま審査しました事業について、委員会としての意見をまとめたいと思います。

委員の皆さん、よろしいでしょうか。

16時30分再開予定ということで、よろしくお願ひいたします。

(休憩)

## 【委員会意見】

(委員長)

委員会を再開します。

それでは今し方意見書案を検討しましたので、私の方から読み上げたいと思います。

### 意 見 書

令和2年11月17日

三重県公共事業評価審査委員会

#### 1 経 過

令和2年11月17日に開催した令和2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4箇所、経営体育成基盤整備事業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【再評価対象事業】

2番 こくどう 国道368号 ごう しもたろう 下太郎生

3番 いっぽんけんどういちしで やせん なかがわらばし 一般県道一志出家線 中川原橋

4番 いっぽんけんどうにほんぎぎょいでんせん 一般県道二本木御衣田線

2番については、平成23年度に事業に着手し、一定期間（10年）を経過し継続中の事業であるため、初めての再評価を行った事業である。

3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、その後一定期間（5年）を経過し継続中の事業であるため、再評価を行った事業である。

4番については、平成23年度に事業に着手し、一定期間（10年）を経過し継続中の事業であるため、初めての再評価を行った事業である。

今回、審査を行った結果、2番、3番、4番について事業継続の妥当性が認められたことから事業継続を了承する。

なお、以上の3事業については、地域の要望を踏まえ、事業効果の早期発現のため、早期の事業完成に努められたい。

(2) 道路事業【事後評価対象事業】

502番 こくどう 国道260号 ごう きだにかくふく 木谷拡幅

502番については、平成16年度に事業に着手し、平成27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。

(3) 経営体育成基盤整備事業【事後評価対象事業】

501番 うだ 有田

501番については、平成17年度に事業に着手し、平成26年度に完了した事業である。

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、この意見書をもちまして答申としたいと思います。

**【閉会】**

(委員長)

本日の議事としてはここまでです。

本日の議事はここまでで終了といたします。

事務局の方から、いかがでしょうか。

(司会)

事務連絡をいたします。

次回(最終回)は、2月8日に開催する予定でございます。

出席予定の委員におかれましては、お忙しい時とは存じますが、ご出席いただきますようお願いいたします。

それでは、これをもちまして令和2年度第4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。

(令和2年度 第4回三重県公共事業評価審査委員会終了)