

令和 8 年度 第 2 回三重県公共事業評価審査委員会

1 日時 令和 8 年 9 月 4 日（金）10 時 00 分から 15 時 55 分まで

2 場所 JA 三重健保会館 3 階 大研修室

3 出席者

(1) 委員

岡島賢治委員長、石田優子副委員長、太田淳子委員、近藤早映委員、
長岡誠也委員、濱口千穂委員、別府孝文委員、水木千春委員

(2) 三重県

(県土整備部)	道路建設課	課長	ほか
---------	-------	----	----

都市政策課	課長	ほか
-------	----	----

防災砂防課	課長	ほか
-------	----	----

下水道事業課	課長	ほか
--------	----	----

(農林水産部)	治山林道課	課長	ほか
---------	-------	----	----

(桑名建設事務所)	事業推進室	室長	ほか
-----------	-------	----	----

(四日市建設事務所)	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
-----------	-------	----	----

(伊賀建設事務所)	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
-----------	-------	----	----

(伊勢農林水産事務所)	事業推進室	室長	ほか
-------------	-------	----	----

(北勢流域下水道事務所)	事業推進室	室長	ほか
--------------	-------	----	----

(中南勢流域下水道事務所)	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】

2番 道路事業（R477 菰野バイパス）の審議

① 四日市建設事務所が説明

② 質疑応答

（委員）

現在の進捗が43%、残事業が57%とのことですので、毎年10%程度の進捗を見込んでいるという認識でよろしいでしょうか？

（四日市建設事務所）

ご認識のとおりです。

（委員）

P34において、整備前後で町道 潤田鳥井戸線を走行する台数が2,400台減ると図示されていますが、次のページでは転換量が異なる台数となっているのはなぜですか？

（四日市建設事務所）

菰野バイパスへの2,400台の転換は、交通網全体が変化することの一部です。全体で推計すると、菰野バイパス整備後の町道 潤田鳥井戸線の交通量は、P35以降に示す数量になります。

（委員）

国道477号からの転換も見込まれていますが、通常の交通の流れから考えると2重計上となるように思いますが、いかがですか？

（四日市建設事務所）

推計は交通網全体について、それぞれの路線で整備前、整備後の台数を用いて算出しています。

（委員）

この事業の目的のひとつとして、宿野交差点の渋滞緩和とのことでしたが、便益はもっと西側の路線で計算されているように見えます。宿野交差点の渋滞緩和に影響はありますか？

(四日市建設事務所)

現在、宿野交差点は17,000台の交通量がありますが、菰野バイパス整備後は15,900台と推計され、約1,100台分の渋滞が緩和されると推計しています。

(委員)

影響があるのであれば、便益に反映されるものではないでしょうか？

(四日市建設事務所)

道路事業の費用対効果分析で用いる便益は3種類であり、宿野交差点の渋滞緩和は間接的な効果としてありますが、今回の便益には宿野交差点の渋滞緩和は反映されていません。

(委員)

先ほどの質問は、宿野交差点が渋滞していることに対して、今回の事業区間がどう影響するのか、という趣旨かと思います。今回の事業区間が開通することにより、国道306号を通過して湯の山まで行く一部の車両が手前の交差点で分岐し、宿野交差点を通らなくなることにより渋滞が緩和する、という認識でよろしいでしょうか？

(四日市建設事務所)

今回の事業区間が完成することで、国道477号のバイパスが完全に開通することとなり、宿野交差点を含めた周辺の交通全体の一部がこのバイパスへ転換すると思われます。費用対効果の算出においては、四日市湯の山道路(菰野バイパス)へ転換されるものを全て反映して計算しています。

(委員長)

費用の増額について、労務等の増額に起因するとのことでしたが、今回の増額はこれまでの補填という認識でしょうか？あるいは、今後の増額を見越したものでしょうか？

(四日市建設事務所)

今後の増額を見越したものであり、その額として2億円を計上しています。

3番 道路事業(R368 上長瀬)の審議

① 伊賀建設事務所が説明

② 質疑応答

(委員)

将来の計画交通量は毎年再算定されているものですか？

(伊賀建設事務所)

交通センサスを5年に1回実施していることから、5年に1回再算定しています。

(委員)

走行時間短縮便益の計算結果について、具体的にどの程度走行時間が短縮されるのかを教えてください。

(伊賀建設事務所)

整備前8分を要する区間が、3分に短縮されます。

(副委員長)

事業期間の延長が長いように思いますが、いかがでしょうか？

(伊賀建設事務所)

当初、両側からの同時施工を考えていたものが、片側からの施工となったことによるものです。このことから、補強土壁工などの関連工事も含めた全ての期間が延伸し、7年間の延長となります。

(委員)

人口推計はどのように考えていますか？ 本事業の目的としてバス交通や緊急搬送の円滑化を見込まれていますが、若年層の減少やバスの廃線などの影響で、そもそもこの道路自体の需要が少なくなる可能性もあるかと思います。これについてはどう考えていますか？

(伊賀建設事務所)

OD調査などを実施しており、その比較も踏まえて将来交通量を推計しています。

(委員)

緊急輸送道路の機能強化として、具体的にどのような効果があると思込んでいますか？

（伊賀建設事務所）

緊急車両、救急車両の走行が円滑化される効果があります。また、車線数が1車線から2車線に広がることで、万が一この路線で災害が発生した場合でも、1車線の場合と比べて復旧速度が速くなるという効果があります。

（委員）

先ほどのご回答は、今回の資料には反映されていますか？

（伊賀建設事務所）

資料には緊急輸送道路の機能強化としか表現されていません。

（委員）

これは個人の意見ですが、緊急輸送道路の機能強化をもう少しアピールしてもらえれば、より事業の必要性が伝わるものになるかと思います。

（委員長）

感度分析に用いる数値について、表に事業費25億円とありますが、計算は残事業費を用いて行うものですか？それとも、全体事業費を用いて行うものですか？

（伊賀建設事務所）

残事業費を用いて計算します。

4 番 道路事業（（主）上野名張線 蔵持）の審議

① 伊賀建設事務所が説明

② 質疑応答

（委員）

この事業は完了年度が令和10年度であるため、残期間が2年間、進捗状況は50%で、橋梁工事が残っていると伺いました。橋梁工事の完成目途はいつですか？

（伊賀建設事務所）

現在工事を進めており、令和９年度に橋梁上部工を完成予定です。その後、橋梁の周辺工事を含めて、令和１０年度の完成を目指して進捗しています。

（委員長）

橋梁上部工が完成すると、進捗率は何％程度になりますか？

（伊賀建設事務所）

試算はしていませんが、９割以上になると思われます。

（副委員長）

増額要因について、これまでにご説明のあった２件とグラフの性質が違うと思われます。違うグラフを使っているのは、どのような理由からでしょうか？

（伊賀建設事務所）

本事業は今回初めての再評価を実施することから、比較元の採択時点より１０年が経過している状況です。一方、これまでご説明にしている２件は、いずれも２回目以降の再評価であり、前回の再評価から５年が経過した時点で再評価を行っています。グラフが異なる理由は、比較元からの経過年数が異なるためです。

（副委員長）

この事業は当初計画と比較していることから用いる数値が異なる、という認識でよろしいでしょうか？

（伊賀建設事務所）

本事業については採択時との比較となるため、ご認識のとおりです。

１２番 街路事業（尾鷲港新田線）の審議

① 尾鷲建設事務所が説明

② 質疑応答

（委員長）

交通事故減少便益について、一路線での便益より全路線を合算した便益が減少しているのはなぜですか？

(尾鷲建設事務所)

交通事故減少便益の算出には、交通量と交差点数が影響します。

このため、例えば交通量が多く、交差点数が多い国道42号のような路線で交通量が増加した場合、この路線の便益が減少することとなります。

今回は、全ての路線の便益を合算すると、全体として減少する結果となりました。

(委員)

第2次緊急輸送道路に指定された路線と認識しましたが、本事業区間と尾鷲港を接続する区間については、どのような状況でしょうか？

(尾鷲建設事務所)

本事業区間の尾鷲港側については完成済みであり、本事業区間が完成したあかつきには、全線つながることとなります。

(委員)

墓地移転を含めた当該路線の整備について、地域住民の理解は得られていますか？

(尾鷲建設事務所)

周辺住民の理解を得たうえで事業を進捗しております。

(副委員長)

工期が令和9年とのことですが、今後の進捗見込みはいかがでしょうか？

(尾鷲建設事務所)

補正予算などを活用しながら、令和9年度の完成を目指して進捗しております。

(委員長)

補正予算の見込みはいかがでしょうか？

(尾鷲建設事務所)

現時点で明確な回答はできませんが、しっかりと要望していきたいと考えております。

(委員)

現計画の道路幅員について、周辺に大型施設の整備が見込まれている中、トレーラーなどの大型車両の通行も予想されます。現計画の車幅は十分なものでしょうか？

(尾鷲建設事務所)

現計画は、大型車両も問題なく通行できる幅員です。

(3) 答申

関係資料 委員会意見書参照

(4) 閉会