

令和元年度 第3回長野県公共事業評価監視委員会

日 時 令和元年11月11日（月） 9:30～11:30

場 所 県庁議会棟 501号会議室

1 開 会

○事務局

定刻となりましたので、只今より令和元年度、第3回長野県公共事業評価監視委員会を開催します。

本日の司会進行を務めます、県技術管理室の増澤と申します。どうぞよろしくお願ひします。

まず初めに、県、青木技術管理室長よりごあいさつ申し上げます。

2 あいさつ

○青木技術管理室長

第3回長野県公共事業評価監視委員会の開催にあたりまして、一言ごあいさつ申し上げます。

永藤委員長様を初め、委員の皆様におかれましては、公私とも大変ご多用のところお集まりいただきましてありがとうございます。

ご案内のとおり、先月に発生いたしました台風19号の災害では道路、河川、下水道等、県と市町村のあわせた被害額が、箇所数で2,000箇所、おおむね1,300億円というような、非常に大変な災害になっているところでございます。

そんなこともありまして、皆さんも大変だと思いますが、私どもも応援を出したということで、至らない部分もあるかと思いますが、これについては何卒ご容赦いただきたいと思います。

さて、本日の委員会では、前回、10月15日に開催させていただきましたが、そこで審議箇所5箇所、今回につきましても新規評価が1箇所、再評価2箇所、事後評価の2箇所、計5箇所につきまして、詳細な審議をお願いしたいと思っております。

皆様におかれましては、それぞれのお立場から貴重なご意見を頂戴いたしたくお願ひ申し上げます、簡単ではございますが、ごあいさつとさせていただきます。

本日はよろしくお願ひいたします。

○事務局

本日の会議でございますけれども、公開ということでお願いいたします。

事務局が作成いたしました議事録を出席者等にご確認をいただいた後、ホームページで公表しますので、ご承知ください。

本日の出席者でございますが、委員名簿に記載の8名でございます。島田委員、それから高瀬委員におかれましては遅れての出席となります。

なお内川委員、酒井委員、藤澤委員、柳田委員はご都合により欠席でございます。

次に資料のご確認をお願いいたします。お手元に事務局でお預かりしておりましたA3のファイルをお配りしておりますが、本日の資料でございます。上に第3回とインデックスを貼らせていただいたものでございます。

1枚目が本日の次第、右側が詳細審議の案件、そして抽出した箇所の一覧表をお示ししてございます。

2枚目の左が委員名簿、右側が座席表でございます。3枚目、4枚目が資料8ということで、事後評価の豊里の評価シート、様式の3-2と3-3を修正したものでございます。

それから5枚目、資料9でございます。新規評価、中央～上の原の評価シートの様式1-2を修正したものでございます。

次の6枚目から7枚目にかけては、資料10ということで、現地調査をしていただきました、質疑応答を取りまとめたものでございます。

それから8枚目、資料11でございます。こちらは事後評価の南信濃の評価シート、様式3-2でございますけれども、第1回の委員会におきまして、内川委員からご指摘をいただきましたが、それに基づいて修正したものでございます。

次の9枚目、資料12でございます。こちらも事後評価の戸谷沢の評価シート、様式3-2でございますが、同じく内川委員からのご指摘によりまして修正をしているところでございます。

次の10枚目、資料13でございます。こちらの再評価のシート、様式2-2でございます。第1会の委員会における永藤委員長からのご指摘により修正したものでございます。

なお資料11から13につきましては、後ほど次第の4、その他を設けておりますけれども、事務局より内容をご説明させていただきます。

本日の配布資料は以上となります。

それでは、これより議事に入りたいと思います。以降の議事進行につきましては、永藤委員長にお願いしたいと思います。よろしくをお願いいたします。

3 議 事

○永藤委員長

それでは、本日は委員の皆様におかれましては、ご多用のところ、本当にこのよ

うにお集まりいただきまして、本当に感謝しております。

先ほども室長から、8月7日の第1回委員会で詳細審議の8箇所が決定されまして、前回の委員会で、皆さんご存じのとおり、新規評価1箇所、再評価2箇所、事後評価1箇所の詳細審議を実施いたしました。

今回、本日は、箇所で申しますけれども新規評価1箇所、再評価2箇所、事後評価1箇所の詳細審議を行う予定でございます。

先ほどもありましたけれども、本当に台風で被災された方々も大勢おられますし、私たちが真剣にこの意見書を取りまとめる重要な審議でもありますし、しっかりと頑張っていきたいと思っておりますので、皆様の活発な発言をぜひお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは議事に入る前に、運営要領第4に基づき、議事録署名委員を2名指名させていただきます。今回は加々美委員と島田委員のお二人をお願いしたいんですが、いいですか。

○事務局

島田委員におかれましては内諾を得ておりますので、お願いできればと思いますので、よろしくお願いいたします。

○永藤委員長

わかりました。ということで島田委員は内諾ということでよろしくお願いいたします。それではお手元の次第に基づきまして、議事を進めてまいります。

全体的な進め方についてでございますが、次第のペーパーの右側にあります審議予定案件の一覧をごらんください。ここにありますとおり、当委員会で詳細審議をする案件については、第1回の委員会において抽出した新規評価2箇所、再評価4箇所、事後評価2箇所の8箇所の中で、このうち本日の委員会は、網掛けしていない箇所の新規評価1箇所、再評価2箇所及び事後評価1箇所の審議を行いたいと思っております。

網掛けの箇所は10月15日に第2回委員会での審議した箇所でございます。

本日の審議におきましては、抽出した箇所ごとに補足の説明などをしていただき、その後、質疑の時間を取り意見を整理したいと思います。よろしくお願いいたします。

(1) 令和元年度公共事業 事後評価箇所の審議

① 砂防事業 豊里（安曇野市）

○永藤委員長

それでは議題1の、令和元年度公共事業事後評価箇所の審議に入りたいと思いま

す。1番、豊里について、担当の砂防課から説明をお願いいたします。

○砂防課（坂口企画幹）

資料の5枚目に、現地を調査していただいたときの質疑の応答という資料がございます。右側にページ1と振ってありますけれども、その左側がこれから審議いただく豊里の箇所ですけれども、その②のところ、現地で、委員の先生から治山との連携内容を具体的に記載というようなご意見をいただいております。それについてご説明させていただきます。

今、こちらの画面に映っているのが、17日の現地を見ていただいたところの、一つの場面と申しますか、現地を写してございます。

では次をお願いします。お手元の資料の3、4枚目に詳細な左上に平面図がありまして、写真がついている箇所、資料がございます。その左上の平面図を画面に映してございます。画面は詳細な説明も加えておりますけれども、この画面で説明させていただきます。

林務との連携について、具体的に検討いかがというところですが、この箇所は、平成16年の台風によりまして土石流が発生しました。そのとき、上のほうは保安林と申しまして、治山のほうで指定し事業を行う区域になっておりまして、下流のほうは砂防指定地ということで、上流は治山によって復旧し、下流は砂防によって対応するというところで連携して取り組んできました。そのことを受けて、具体的に林務の内容を記載いかがということで、今回、緑に示したところが治山の関係になっております。

右上に凡例とありまして、床固工と谷止工と山腹工というもので、床固工というのは5m以下のもので、谷止工というのは5m以上、同じような形をして土砂を留めるものです。高さによって名前を変えているようなところがあるんですが、あと山腹工というのは、その崩れた斜面を直接保護するような方法です。

その場所を、左側の平面図に落としてございまして、砂防は赤で示しているところがございますが、左側の治山というところで、平成21年から25年の間に今の3種類の方法を進めてきたというところで、それぞれ上流、下流の役割を持って進めてきたというところのまとめを、この平面図の中でしております。

砂防事業も治山と連携する場面が多々あります。今回、現地でご指導いただきました指摘を、今後も事業を連携する場合はしっかりと、平面図や計画の中に明示しまして、県民の皆様にはわかりやすいものにしていきたいと思っております。

ページ4-2にお戻りいただいて、4-1のところの総括表になってございます。その右側の下から3段目の今後の取り組み及び同種事業への活用と課題というところの一番上に、事業の有効性という欄があります。そこで赤字に括弧書きで、今の治山事業の6基、谷止工4基、山腹工の数字を入れてございます。説明は以上でございます。

○永藤委員長

環境対策とかはいいんですか、PRしたらどうかとかという回答はやっていただきましたので。

○砂防課

現地のほうでそのPRについては検討するというので、今後、検討するという中でお答えさせていただいたということです。

○永藤委員長

用意されてはいないんですね。

○砂防課

それについては用意してございません。

○永藤委員長

なるほど、わかりました。ソフト対策については、事業途中でもございますので、作成、取り組んだり、いろいろな意見が出たと思うんですが、その辺についてはどうですか。

○砂防課

地区防災マップは、基本的には進めるという姿勢になっておりまして、市町村と協議しながら、その中の1カ所を決めて進めていくということになっております。

○永藤委員長

それでは皆さんご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。どうぞ委員の皆さん。

では私から、今回、19号のときを見たら、ちょっと調べたら15箇所ぐらい東北で被害があったと思うんですが、その辺のことは林務になってしまうんですけども、こっち側の、今のこの辺もいろいろやった関係で、土石流じゃないですけども変化とかはあるんですか。

○砂防課

基本的に大きな土砂災害は、この箇所では発生しておりません。

土砂災害が、県内に台風19号で大きくでたのは上田と佐久地域になっております。安曇野市の中では地すべりが発生しておりまして、その対応はしております。土石流は安曇野市では発生していません。

あと、姫川では一部、土石流が発生しまして、既存の施設が土石流を受けとめまして、被害は最小限であったという効果はあります。

○永藤委員長

床止めだとか山止めとか床固め、いろいろやっていただいたと思うので、そちらの方では、そういう被害というのは、直接は林務とは関係ないけれども、あるんじゃないですか。

○砂防課

一応、全県被害報告を出していただいている中に、この箇所は大きな被害が発生していないという認識でございます。

○永藤委員長

皆さんどうでしょうか。では、どうぞ、北村委員どうぞ。

○北村委員

教えていただきたいんですけども、ハザードマップ的に、今回の治山ですとか、砂防の工事をする前とした後で、ハザードマップ的なものがどう変わっているのか、教えていただけないでしょうか。

○砂防課

今日、資料はありませんが、基本的にその土砂災害のハザードマップには2種類の情報を持っています。土砂災害警戒区域というところがイエローと通常呼ばれておりまして、模式図でイエローというのは広い範囲で土石流を下流に、地形って決まっています。ここからある程度の角度で、地形が5mの差がないところは土石流、最初に基準点というのがあるんですが、それは山から里へ広がった。川がこう狭くなって広がる地点があるんですけども、そこを基準点にしまして、そこから土石流を氾濫させていく想定をしていくんですけども、その一番の低い谷筋になっているところと、地形がその谷から大体5mぐらいで、30度ぐらいに開いていくところを見据えながら、ある程度被害が及ぶ範囲を想定していきます。

完全に地形から決めていくんですけども、それをイエローということで、土砂災害警戒区域でハザードマップにします。

もう一つは、河床の中にいろいろ堆積土砂があって、それが想定される100分の1の雨量で土石流が発生していくんですけども、その土砂量を計算して流していくと、家が壊れてしまう力、堆積とその移動の近く、専門的な話になっていくんですが、その土砂量からその力を算出して、例えばこういうところに家があると破壊されてしまうという、でもここまでいったら破壊されないところを計算で求めます。それが、その基準点から帯状にある程度の幅で入っていきます。それをレッドといいます。レッドというのは家屋被害が乗生じてしまうものです。

今回ご質問の、対策の前と対策後で何が違うかというところの話ですが、その土

砂量を、基本的にはこういう施設で全部、ある程度、想定した土砂量をとめてしまいますので、レッドが消えます。だから砂防事業が終わった後、手続きをしまして、レッド解除をしております。その後のハザードマップもレッドがなくなっているような状況になります。

もう一方、イエローというのは地形的に設定したのと、潜在的に、昨今、想定を越えるとか、いろいろな状況がありますので、イエローはそのまま残してあります。だから施設が入っているところもイエローはあるというところがございます。説明は以上です。

○永藤委員長

ほかにどうでしょうか、加々美委員。

○加々美委員

今回お示しいただいた図で、治山事業が見えるようになったのはとてもいいことだと思います。

事業上では部署はわかれています、地域の住民にとっては、近隣の沢を長期間工事をしていただけども、ここの工事箇所を見るとこれしか工事が無い。やっぱり同じ沢の上下流域なので、全部連続で見られるといいと思いました。

今後、こういう部署を超えての、地図上では見えるように工事をしていただくと、私達も理解しやすいと思いました。

○砂防課

ありがとうございます。もう一つ、砂防事業がわかりづらくて、山の中でやっていて、つくっているときはわかるんですけども、その完成した後ですね、そこにあることすら、もう地域から忘れられてしまうというところと、あまりにもこう治山と砂防というのは山の中でやっているもので、その連携というのもわからないというご指摘をいろいろなところからお聞きしています。

今、先生がおっしゃったとおり、今後、連携事業、それから砂防事業を地域に積極的にアピールしていきたいと思っております。

○永藤委員長

ほかにどうでしょうか。できれば流路工ね、巨石を使った流路工だとか、それからいろいろな自然歩道だとか作ってるから、それも用意していただければ、専門家でない方もおられるのでよかったと思うんですが。

○砂防課

今後、わかりやすく説明したいと思っております。

○永藤委員長

よろしいでしょうか、それでは、ほかにご意見がないようでしたら、評価案の検討に入りたいと思いますがよろしいですか。

それでは、先ほど出ました各委員からのご意見は、委員会として意見書へ付すこととしますが、評価案そのものに反対のご意見はなかったと思いますので、この箇所の県の事後評価案につきましては、妥当と判断してよろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

よろしいですか、はい、ではありがとうございます。

(2) 令和元年度公共事業 再評価箇所の審議

①交通安全施設対策等整備事業、沓掛（大町市）

○永藤委員長

それでは議題2の令和元年度公共事業再評価箇所の審議に入りたいと思います。沓掛について担当の道路管理課から説明をお願いいたします。

○道路管理課

お手元の資料で、再評価の資料の8-1ページになります。

防災・安全交付金（交通安全）事業、一般県道 大平大峰沓掛線の大町市沓掛工区、再評価の8-1について、スクリーンでご説明をさせていただきたいと思いません。

この事業は、平成28年度の踏切道改良促進法改正といった社会情勢の変化を受けまして、沓掛南踏切が通学路要対策踏切として指定を受け、既存の交通安全事業による歩道の設置に、新たに踏み切り部の拡幅工を加えまして、事業費並びに事業期間を増とすることから説明するものです。先ほどの、右側の平面図の青い区間、歩道設置工 L=160mとありますが、この絵の中央部に黄色くなっている部分が、当初事業には入っていなかった踏切になります。平成28年度の踏切道改良促進法の指定を受けたことから、黄色の部分を追加したということでございます。

現地の状況になりますが、現地等でもご覧いただきましたとおり平成22年度から事業を実施しておりまして、この沓掛南踏切を含む前後40メートル間、先ほどの黄色の部分を除きまして、歩道が完成している状況となっております。

第1回委員会では、踏切部の拡幅を追加した部分の費用が高額であると、メータ一あたりの単価が非常に多額になっているということから、その費用について詳しく記載したほうがよいのではないかとお願いしております。

このご意見を受けまして、お手元の資料に、8-3ページですね、第1回で資料

の8-1と8-2をご説明申し上げましたが、8-3を追加させていただきまして、その費用の内訳を記載させていただきました。

この8-3の部分、スクリーンで示しておりますが、2回目の現地調査で資料を追加して出しています。

その8-3の資料の左側の事業費を拡大したものをお示ししております。ご覧いただきますと、「うち増加」の部分が踏み切りの拡幅にかかる部分でありまして、本工事は全体で3億1,500万円ほどになっております。

中身を見ていただきますと、いわゆる歩道を設置する工事といったようなものにつきましてはそれほど高額な費用はかかっておりませんが、一番お金を要しているのが信号通信費というところで、2億円を超えるような金額が提示されているところでございます。

メーターあたりの単価としましては、歩道分だけだとそれほど突出して高い金額にはならないのですが、その踏み切りの安全のための通信費用というものに、予算がかかってくることをご覧いただけるかと思えます。

現地調査の際にはご意見を、大きく2ついただいております。

1つ目としましては予算の関係でございます。

この区間は平成22年度から県単独事業によって歩道設置をしております。28年度の通学路要対策踏切の指定を受け、平成29年度からは国の交付金を活用しているところでございます。この間、特に資料8-3の下になりますが、行程表をご覧ください。平成28年度あたりに工事ができていないということで、この事業が進まなかった理由は、事業費が不足したからではないかというようなご意見をいただいております。

また、国の予算が充当できたために県の持ち出しが減ったのかといったようなご意見もいただいているところでございます。

この工事、平成28年度あたりでとまっておりますのは予算の不足というものではなく、原因は用地の取得にあたって地権者との交渉に難航をしているというところ です。

なお、この事業は踏切の拡幅のところに国の交付金を活用できたため、これまで県単独費で行う予定だった部分についても、国の交付金が充当できるということから、結果的に県単独費の持ち出しが減ったという状況になっています。

それから2つ目のご意見としまして、この用地交渉が一部難航している区間につきまして、今後の状況が変わらないのではないかというようなご意見をいただいております。県としましては地権者の方の動向等、お話をさせてもらう中で、歩道を何とかつなげて効果を出したいということで、引き続き努力をして、工事を完成させていきたいと考えているところでございます。説明は以上になります。

○永藤委員長

ありがとうございました。ご質問、ご意見があればどうぞ。石川委員。

○石川委員

今のご説明の確認ですけれども、用地のその相手の方との交渉というのを具体的にみますと、交渉を含めて、2020年の4分の3ぐらいまで行っているようですが、まだかなり折衝は難航していることでしょうか。

○道路管理課

今、この方は相続の関係で、その登記の手続きが複雑になっておりますとか、そういうことの手続きの課題があります。歩道設置の事業についてはご理解いただいておりますので、その手続きのほうからやっっていこうということで、その解消のために、もうちょっと時間を要するかなといったような状況でございます。

○石川委員

ありがとうございました。

○永藤委員長

では北村委員、どうぞ。

○北村委員

用地の件に関しては、今、石川委員に確認いただきましたので、その現地調査の時点で、4 tトラックでしょうか、大きいトラックが頻繁に走っていると思うんですね。

ですので、現地調査させていただいているときも、車が来ますということで脇道に入って避難をしましたがけれども、通学路で小さいお子さんたちが、小学生のお子さんがこう、大きな車が通るともお聞きしていますので、事故があったらいけませんので、何とか県でも、踏切に関してはJRとの関係があるんだと思いますけれども、何とかこう早急に完了ができるような方法でやっていただければいいなど、強く感じましたので、よろしく願いいたします。質問じゃなくてすみません。

○永藤委員長

ありがとうございました。

ご質問、ご意見、他にございますでしょうか。はい、では久保田委員。

○久保田委員

先ほどの8ページの3。ここの踏み切りがかかるというようことで、かなり多額だと、ご説明のとおりですけれども。信号通信費が非常に高いんですけれども、お願いする立場なので、JRの言い値という感じなんでしょうか。

素人の考えなんですけれども、信号組織、信号の系列は、自分のところなので割

と更新期間は短いという感じになるんじゃないかと思うんですけれども、償却残高とかそういうことを考えないで、信号、通信費の補償みたいなものを決めているんでしょうか。

○道路管理課

ここについてはJRさんに見積りをいただきまして、金額を決めているところでございますが、当然、その消耗した分や、使えるものを使うということも考慮して、こちらにも算出していただいていると考えております。

○永藤委員長

他にございますでしょうか、はい、では北村委員。

○北村委員

今の信号通信費の2億4,000万円のところで、今回、このJRの踏み切りに関連するような事業を提出いただいていますけれども、これは今までも、他の案件でJRとの関連のあるような事業というのもあったと思うんですけれども、ここでの価格的な比較というものもされていらっしゃるんでしょうか。

○道路管理課

ここにかかる費用というのは踏み切りの状況にもよって違うかと思いますが、例えば単線あるいは複線、そういったものでも費用というのは変わってくるかと思えます。その費用の内訳については、いただいた見積書の内容を十分精査して、現実ここまでの費用が計上されてございます。

○永藤委員長

よろしいでしょうか、私が意見を言うのもおかしいんですが、私が調べたところでは、長野県の市町村では、踏み切りで、今、言われたとおりのいろいろあるんですけれども、5億とか6億とか、それから4億とか、いっぱいいろいろあります。私が答えるのもおかしいですけれども。

はい、それでは質問をよろしいですか、国からの補助金があるということなんですが、国土交通省だとか鉄道融資機構（鉄道建設・運輸施設整備支援機構）からの補助金ということで解釈してよろしいでしょうか。

○道路管理課

国土交通省からの交付金になります。

○永藤委員長

補助金って、何か融資機構からの補助金なんかというのがあったんですけれど

も、その辺はどうですか。

○道路管理課

ここにつきましては、踏切部を拡幅するのは道路管理者側の原因ということになるものですから、道路事業に対する補助・支援として交付金をいただいているところです。

○永藤委員長

すみません、私、よくわからないけれども、鉄道運輸機構のほうの補助金とは全く別ものだと思います。

○道路管理課

そうです。鉄道からは出ていないです。

○永藤委員長

他にいただけるんですか。

○道路管理課

いいえ、いただけないものなので対象にならない。

○永藤委員長

わかりました。他によろしいでしょうか。

ご意見はないですか。それでは、ほかにご意見がないようでしたら、評価案の検討に入りたいと思います。

先ほどまで出ました各委員からのご意見は、委員会としての意見書に付すこととなりますが、評価案そのものに反対のご意見はなかったと思いますので、この箇所の県の再評価案ですけれども、継続とすることについて、妥当と判断してよろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

よろしいですか、それではありがとうございました。

次にですね、伊那バイパスについて、担当の道路建設課から説明をお願いいたします。

②道路改築事業 伊那バイパス (伊那市～箕輪町)

○道路建設課

伊那バイパスですが、社会資本整備総合交付金事業、一般国道153号、伊那市から箕輪町、伊那バイパスについて説明させていただきます。

本日は8月20日に実施した現地調査の内容を中心に説明させていただきます。よろしくお願いたします。

まずスライドですが、左上の長野県の地図に赤丸で示した箇所が伊那バイパスの位置でございます。

本事業は一般国道153号の伊那市～箕輪町で行われている、道路改築事業です。国道153号は、伊那谷を南北につらなる広域幹線道路で、災害時には中央自動車道の代替機能を果たすほか、当該地域の生活や産業、観光等を支える重要な道路網ですが、現道の交通量も多く慢性的な渋滞が発生しており、伊那市街地周辺を含め、円滑な交通渋滞を期待しているような状況です。バイパス整備により円滑で安全な交通の確保等を目的として、事業を実施してございます。

事業概要ですが、全体の計画延長は7.6kmです。1工区の3.4kmが平成24年3月に開通しており、現在、2工区の4.2kmの工事、用地交渉等をさせていただいております。

続いて、8月20日に実施した公共事業評価監視委員会の現地調査の内容について、説明させていただきます。

8月20日の現地調査では、事業費増の要因になった①～③の3カ所で現地調査いただきました。

①の箇所では、沿線が既存の集落や農地であり、バイパスが整備されることで市道、農道が分断されてしまうことから、この機能を確保するために側道を計画しているところを確認いただきました。

続きまして、②の箇所では、事業区間として最も南側となる伊那バイパスと市道ナイスロードが接続するところを、三峰川のほうから確認いただきました。

続きまして③の箇所では、立体交差を計画している主要地方道伊那辰野停車場、通称竜東線と呼んでおりますが、その道路との交差を確認いただきました。

続いて、その各箇所での質疑について説明させていただきます。

まず、調査箇所②で高盛土について、沈下等を考えているのかといったような質問がございました。

伊那バイパスの国道361号をまたぐ部分から南側は、先線の計画との整合を図るため橋梁、または盛土で計画しております。盛土部の高さは約7mとなることから、沈下等があるのではないですかという質問でした。

当該地域は三峰川の氾濫源でして、地質調査の結果からも氾濫源堆積物が基礎地盤を構成されている主なものでして、軟弱地盤ではございませんので、基礎地盤の沈下はないと考えております。

また、道路を供用する前には、橋梁工事の工事中道路としてその部分を使いますので、盛土の部分が締め固められることから、盛土そのものの沈下もないと考え

ております。

続いて、同じく調査箇所②で、伊那バイパスから国道361号へアクセスする道路の路面が急なんじゃないかという質問がございました。

先ほど説明させていただいたとおり、当該区間は高さ7mの橋梁、または盛土になることから、アクセス道路の勾配が急なのではないですかというような主旨の質問でした。

伊那バイパス本線が国道361号をまたぐ形状となりますので、伊那バイパスから国道361号へのアクセス道路はこの図の赤い、太く書いてある部分になります。

図に記載してあるとおりですが、伊那バイパスと国道361号をつなぐ区間の勾配は5%としております。道路構造令では、設定速度は時速30km道路の縦断勾配は8%以内ですので、基準内におさまっている計画となっております。

次の質問でしたが、同じく調査箇所②で、市道のナイスロードとの接続部について、先線の伊駒アルプスロードができるまでに、ナイスロードの交通量を処理できる計画となっているんですかという質問でした。

先線の伊駒アルプスロードは、リニア関連道路整備事業に位置づけられておりますので、現時点では完成時期が、伊那バイパスの完成とそれほどずれるとは考えておりませんが、伊駒アルプスロードができるまでの期間がある場合は、図のような右左折用の車線の設置等を含めて、今後実施する交差点の詳細設計の中で検討していく考えでおります。

次に調査箇所③においては、県道と立体交差とする部分のパス絵を作成した理由と、他のところでは作成しないのかといったような質問がございました。

このパス絵につきましては、県道との立体交差の形状が複雑であったものことから、地元説明でわかりやすいようにイメージ図というように作成したものでございます。

現在、設計中で、地元協議を行っている国道361号との交差部ですとか、先ほどいった市道のナイスロードとの接続部分、ここも橋梁や盛土が多々あるなど、非常に複雑でして、イメージしにくい部分もありますので、このようなイメージ図を用いて、わかりやすい説明を心がけていきたいと考えているところでございます。

同じく調査箇所③で、交通量・人口も減少していく中で、将来の交通量をどのように設定しているのかといった質問がございました。

交通量の推計は5年ごとに実施している道路交通センサスのデータですとか、人口やGDPの推移などを考慮して行っております。現在の将来推計は令和12年度の値を推計してございます。この右側のグラフは長野県全体の将来交通量の推移ですが、右肩上がりではなく、右肩下がり傾向で予測しております。

また、こちらは伊那市周辺の将来交通量推計を行った結果と、現在の交通量を比較した表示となっております。

この赤枠で囲ったところが国道153号の現道部分になりますが、上が実績、下が予測値です。これを見てもわかるとおり、交通量が減少傾向になっているのが伺い知

れます。

こうした交通量の減少傾向の中でも、伊那市街地を中心のおおる国道153号の交通量は1万台を超える交通量が予測されておりまして、交通が集中していることがわかります。

こういったことを踏まえまして、伊那バイパスの整備を含む環状道路の整備によりまして、伊那市街地への集中する交通を分散し、市内の渋滞解消を図るという計画がございます。説明は以上でございます。

○永藤委員長

それではご意見、ご質問がございましたらお願いいたします。どうでしょうか、ございませんか。

では私から意見ですが、専門が橋梁で地盤のほうはよくわかっていないんですけれども、うちの専門家に聞いたら、下のほうじゃなくて、盛土の上の部分が安定するのに数mでも数年ぐらいかかるだろうと、だから7mとなると、結構、時間がかかるかもしれないねという話をしていたものですから、その辺も鑑みて工事をやっていただければと思っています。

○道路建設課

わかりました。

○永藤委員長

他にどうでしょうか。はい、どうぞ、北村委員。

○北村委員

現地調査で伺っていないのでわからないので教えていただきたいんですけれども、資料1の7-3ページの⑬若宮交差点という箇所という写真のあたりも7mくらいの盛土区間になるんでしょうか。

○道路建設課

ここは7mにはなりません。

○北村委員

下がって行くんですか。

○道路建設課

そうです。この7-3ページでいきますと、国道361号という縦のオレンジの線がありますが、ここが一段低いです。河岸段丘になっていて、この若宮交差点と書いてあるあたりが一番高いところでして、国道361号ととか三峰川と書いてあるとこ

ろが、一段低いところで、そこへ下がっていくので、その高低差があるところが7mぐらいであるということです。この⑬と書いてある数字のところは、そこまでの盛土ではないということです。

○北村委員

家の中にドーンとくると、すごい圧迫感があるんだろうなと思ったので、教えていただいてありがとうございます。

○永藤委員長

他にございますでしょうか、どうですか。

では、私からですけれども、この川ですよ、あれ結構、第1期工事でも部分供用していると思うんですけれども、何か問題等が発生しているとかはないんですか。

○道路建設課

先ほどの7-3ページですと、この⑭の写真の日影高架橋というところは7mぐらいの高さのところですが、この先のところは盛土の部分があったりして、そこは日照とか、地域の分断というようなことに対してちょっとネガティブな意見があって、盛土よりも橋にしてくださいというような、道路をはさんで両側が見えるような構造にしてほしいというような要望が出たりしているのは聞いております。

○永藤委員長

他にどうでしょうか。何か私も土壌とか、調べたんですけれども、砂礫とか堆積物がいっぱいあるとかという話もあったんですが、また気をつけてやってください。

他にどうでしょうか。では、島田委員。

○島田委員

ここの道路、確か数年前にも議題に上がって、現地を見に行った記憶があるんですが、そのときに、すごいどこかでいい景観で、環境とか景観を損なわないような配慮をしたほうがいいんじゃないかというのが、意見書の中にも記録があると思うんですけれども、それ以後、何か具体的にその点でなにか検討が進んだとか、何かあったら教えていただきたいんですけれども。

○道路建設課

景観の話はよく、地元で説明をすると必ず出てくる話題でして、そのときにはこういった写真を使って、この写真に対して盛土にする場合のイメージ図を示してご理解をいただいています。

先ほどちょっとお話しましたが、この⑭の橋の設計、あるいはその先の盛り土の

設計のあたりでは、こういったフォトモンタージュを使ってこんなイメージになるんですという説明をしながら、景観的にも、ああこんな形になるのかというところを示しながらご理解をいただけるように務めているところです。そういった結果の中で盛土よりも橋のほうがいいですとか、そんな意見が出たことに対して、今、それを実践できるようにしていくんだということでもあります。

○島田委員

はい、わかりました。ありがとうございました。

○永藤委員長

ここの地元では、2つのアルプスが見えるとか何か、いろいろなうたい文句で出きているので、ぜひ期待していただいて。他にございますでしょうか。

それでは、ないようでしたら、評価案の検証に入りたいと思います。先ほどまで出ました各委員からのご意見は、委員会として意見書に付すこととなりますが、評価案そのものに対する反対のご意見はなかったと思います。

この箇所県の再評価案であります。継続とすることについては妥当と判断してよろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

それではありがとうございました。

それでは、次に中央～上の原について、担当の道路建設課から説明をお願いいたします。

(3) 令和元年度公共事業 新規評価箇所の審議

①道路改築事業 中央～上の原 (伊那市)

○道路建設課

では、引き続きよろしく願いいたします。主要地方道、伊那インター線、伊那市中央～上の原について説明させていただきます。

再評価の伊那バイパス同様、8月20日に実施した現地調査の内容を中心に説明させていただきます。よろしく願いいたします。

その前に、初めに資料の修正がございます。現在、資料2のページ、右下に4-1と書いてあるところですが、よろしいでしょうか。

ここの赤字部分が修正箇所になりますが、まず左側の費用対効果のところですが、

従前の資料ではここを2.7となっておりましたが、このときの便益の計算が、隣接する街路事業を含めた全体にかかる便益計算になっておりましたので、道路事業区間のみで抜き出して出した結果に修正いたしました。最終的には1.2ということでございます。

また、その下の全体事業内容のところ、道路築造工と書いてあります延長のところです。従前の資料に100m加えた値となっております。これは接続する伊那バイパスと事業調整の結果でこの100mを伊那インター線のほうの事業で実施していくということになったことによるものでございます。

それではスライドに沿って、現地調査のときの質疑の關係の説明をさせていただきます。

まず概要ですけれども、左上の長野県の地図にある、この赤丸のところが中央から上の原工区の位置でございます。本事業は伊那市の主要地方道伊那インター線で事業を行わせていただきます。

主要地方道伊那インター線は、中央道の伊那インターから伊那市中心部を経て国道153号、そして153号の伊那バイパスをつなぐ伊那市の幹線道路ですが、国道153号からこの伊那バイパスまでの間は道路が整備されておられません。

近年、上の原地区の工業団地及び宅地開発によって交通需要が増加してきておりまして、国道153号の伊那バイパスまでの整備が急務でございます。

緑で書いてある街路事業は今年度事業化されておりまして、残る区間となるこの赤い区間を道路事業で事業化することで、街路事業と一体的に整備していきたいと考えております。

事業区間の状況ですが、全体の計画延長は約1.2kmでございます。写真は起点側、主要地方道の伊那辰野停車場線との交差点付近から撮影した現在の状況でございます。このあたりが先ほどいった街路事業との接点になります。

続いて中間部の状況になります。縦断勾配が約12%ある現在の市道の上空写真でございます。

続きまして現地調査でも確認いただきました、終点付近の状況写真でございます。右側の写真の建物の壁のように見えるものが、旧飛行場の格納庫跡でございます。

最後、終点部の状況です。右側の写真は上の原工業団地交差点の状況でして、工業団地に関係する大型のトラックが通行してございます。

続いて8月20日の現地調査の内容について説明させていただきます。

この現地調査では、起点の河岸段丘における急勾配の現道と、終点の工業団地付近における大型車が通行している現地の状況を確認いただきました。そこでの質疑について説明させていただきます。まず起点側から縦断勾配は6%で登っていくのかという質問がございました。

縦断勾配は確かに急なんですけど、スライドに示すとおり、全体の縦断図でいきますと6%になるのは全体の半分以下、部分的なものでして、段丘を登った後は5%、2%と緩くなっていきます。また起点側の街路事業との交差点付近は2.5%と勾配

を押さえた形となっております。

続きまして工事は東西、どちら側から進めるのか、暫定供用の予定はあるのかというような質問がございました。

まず先行箇所といたしましては、終点部、伊那バイパスとの交差点付近と段丘の切土部、赤丸で囲ってある2カ所を先行してやっていく考えでおります。

まず右側については、令和8年度に供用予定の伊那バイパスの完成にあわせて市道上の原幹線、赤く塗ってある市道であります。ここまで暫定供用を目標としております。

それと、真ん中の切土部にあたる部分については、ここで発生した土砂を伊那バイパスや先ほどの街路事業の盛土材料として流用する予定でして、事業のスケジュールにあわせる必要があるため、ここも着手するというような考えでおります。

続きまして、旧飛行場の格納庫跡はどこに移設するのかという質問がございました。まだ、これ具体的な箇所は決まっておりませんが、今後、事業を進めていく中で伊那市教育委員会と相談、協議を行って決めていきたいと考えております。現地調査の状況は以上でございます。

○永藤委員長

はい、ありがとうございます。それでは皆様のご質問、ご意見ございましたらお願いいたします。どうでしょうか。高瀬委員。

○高瀬委員

主要地方道伊那辰野停車場線と交差するときに、以前、街路事業の区間の部分で直接交差させるのではなくて、このように高架にするという形にしたと思うんですけども。

この交差に関して、街路事業の今後の交通量の見通しが、どうなるのかわからないと思うんですけども、そのあたりはどのようにお考えでしょうか。

この交差部でインター側から直進してくる車と、伊那辰野停車場線に行く車、どのような交通を想定されているのかということについて、ご説明いただけるとありがたいです。

○道路建設課

交通量の配分のデータが今ないのですが、どんなふうに、構造がわかれているかということをご説明させていただきます。

今、先生がおっしゃったのは、この一番左側の紫で書いてある部分が街路事業で行う区間です。水色のところが伊那辰野停車場線という主要地方道になりまして、交通量が多い路線となっております。

交差の形状は、中央～上の原工区はこの水色のところと平面交差はできません。地形的な規制があるため立体交差になります。

この伊那インター線と伊那辰野停車場が、どこかでアクセスする必要があるということで、この紫色に着色した部分がランプ形状となっておりまして、伊那インター線と伊那辰野停車場線をアクセスする道路として、街路事業で整備をするということになっております。

道路事業は、街路が伊那辰野停車場線とタッチした先、右側の部分の赤いところを道路事業として事業化します。

○高瀬委員

それはわかっているんですけども、街路事業の新規評価のときは、このように接続するということでも詳しく聞けませんでした。交差部のTの字の部分は平面図ですよね。そこで、伊那インター線の直進車と伊那辰野停車場線からランプで上がってきた右左折車は平面で交差することになると思いますが、ここは信号はつきますか。

○道路建設課

そうですね、はい。

○高瀬委員

伊那インター線と伊那辰野停車場線からランプで上がってきた交差部はどちらも縦断勾配がつくので、冬期には滑るなどの危険があると思います。街路事業と連携してその辺りの設計を検討していただければありがたいなと思います。

○道路建設課

わかりました。ありがとうございます。

○永藤委員長

この件はよろしいですか。

○道路建設課

しっかり連携して、設計していきます。

○永藤委員長

ほかにご意見、ありますでしょうか。

ここは、片側1車線ということでもよろしいんですね。

○道路建設課

そうですね、基本そういうことですけども、先ほど説明させていただいた、6%の急勾配のところ、ここまで切り出せば、登坂車線を設けるようにしていくなど

を。

○永藤委員長

なるほど。道路構造令では確か50キロぐらいの制限だったような気がするんですけども、何かずっと下り坂、上から来ると何かずっと下り坂でスピードを出しそうな感じがするので、その辺、十分、スピードを抑制するようなことを考えていかないといけないと思います。

○道路建設課

注意を喚起するような標識ですとか路面表示とか、そういったことはしっかりと考えていきたいと思っています。

○永藤委員長

他にございますでしょうか、いいですか。

はい、それでは、ほかにご意見がないようでしたら、評価案の検討に入りたいと思います。

先ほどまで出ました各委員からのご意見は、委員会として意見書に付すこととなりますが、評価案のほうに対しての反対のご意見はなかったと思いますので、この箇所のある新規評価案について、妥当と判断してよろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

はい、ではよろしく願いいたします。

以上で、本日予定いたしました新規、再評価、事後評価の詳細審議を終了いたします。

全ての審議を終了いたしましたので、今後、意見書の作成となります。今までに出ました意見を踏まえて、私のほうで意見書のたたき台を作成いたします。

意見書のたたき台については、事務局から委員の皆様へ送付していただきますので、それについて、委員の皆様のご意見をいただくことでよろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

はい、異議はないですか。それでは意見書の取りまとめに向けた作業は、そのように進めさせていただきます。事務局へお返しいたします。

4 その他

○事務局

それでは事務局から、4のその他についてご説明いたします。まず資料11と12についてご説明します。

第1回委員会で内川委員からご指摘のありました事後評価「南信濃」の様式3-2、事後評価「戸谷沢」の様式3-2につきまして修正資料を添付しております。

まず資料11、治山事業、飯田市南信濃の事後評価シート、様式3-2の修正でございます。

計画期間内の災害発生により事業費の増加について、災害復旧事業の方が補助率がよいのに、本事業の計画に含めて実施したことを明確に説明した方がよいとのご意見をいただきました。また、事業概要の荒廃林整備が減って山腹工が増えたことをわかりやすく記載した方がよいとのご意見をいただきました。

これについて事業費の増加、縮減理由の分析欄、朱書きの記載のとおり、災害関連緊急治山事業の採択要件を満たさなかったため、当事業を含めて実施した旨を追記しまして、整理が必要な荒廃森林につきましては、詳細な現地調査の結果により面積を減少した旨を追記しました。

続きまして資料12、林道の開設事業、須坂市戸谷沢の事業評価シート様式3の2の修正でございます。

これも同じく内川委員から予算の増加理由について、脆弱な地質の発生により大幅に上回った理由を具体的に説明した方がよいというご意見をいただきました。このため、構造物の増加など、朱書きの記載のとおり追記してございます。

また、林道開設により、森林整備を行うことで公益的機能が発揮されることを具体的に示す方法を工夫してほしいとのご意見をいただいております。

※印の森林整備による公益的機能の向上を朱書きで追記しまして、具体的に効果をあらわしました。

次に、資料の13をお願いいたします。こちらにつきましては、第1回、永藤委員長からご指摘ありました再評価シートの修正資料になります。

資料、左側中段、こちらに赤字で縮減額と記載してございます。本来ここは、コスト縮減にかかる関係の記載をしなければいけませんでしたので、変更前の増減額に対して、今回縮減額という表示に記載のとおり変えさせていただきます。

続きまして、今後のスケジュールについてご連絡させていただきます。

次回、第4回委員会は12月13日金曜日、午前10時から開催させていただきたいと思っております。また第4回の委員会は、最終の委員会となる予定ですので、今までの委員会でのご審議をしていただきました新規評価、再評価、事後評価、それぞれについて意見書の取りまとめをお願いすることとなります。

意見書のたたき台につきましては、先ほど永藤委員からご提案をいただきましたとおり、委員長にかわりまして事務局から委員の皆様事前に送付をさせていただきます。送付の時期につきましては、概ね11月の下旬を予定しております。

最後ですが、お手元のフラットファイルの資料でございますが、お持ちかえりしていただいても結構ですけれども、そのまま置いていただいても結構でございます。

置いていかれた資料は、次回の委員会まで事務局でお預かりさせていただきたい
と思います。

5 閉 会

○事務局

以上をもちまして、本日の委員会を終了させていただきます。熱心なご審議、あ
りがとうございました。