

平成21年度 第3回長野県公共事業評価監視委員会

日 時 平成21年10月13日（火）

午後1時30分～4時

場 所 県庁議会棟 401会議室

1. 開 会

事務局（中山主任専門指導員）

時間となりましたので、ただいまより、第3回長野県公共事業評価監視委員会を開催いたします。私は本日の司会を務めます、技術管理室の中山でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の出席委員でございますが、佐藤委員さん、高畑委員さん、福江委員さん、松岡委員さん、柳澤委員さんがそれぞれご欠席との連絡をいただいておりますので、ご報告申し上げます。

それでは会議に先立ちまして、入江建設部長よりごあいさつを申し上げます。

2. あいさつ

入江建設部長

建設部長、入江でございます。第3回長野県公共事業評価監視委員会の開催に当たりまして、一言ごあいさつ申し上げます。

福田委員長さんをはじめ、委員の皆様におかれましては、前回、9月の委員会に続きご出席いただき、改めて感謝申し上げます。

さて、前回の委員会では、下水道をはじめとする7事業についてご審議をいただいた結果、6事業について、県の対応方針案を「概ね妥当」とのご了解をいただいたところであります。本日は残りの2事業、並びに説明が保留となっております道路事業などについてご説明し、ご審議をいただく予定となっております。

委員会も3回目をかぞえ、今後、意見書の取りまとめに向けた議論も増えてくるかと存じますが、ご審議をよろしくお願いいたします。簡単ではございますが、あいさつとさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

3. 議 事

福田委員長

それではお手元の会議次第に従い、進行させていただきます。

議事に入ります前に、議事録署名委員については、名簿順により芹澤委員さん、千賀委員さんのお二人にお願いしたいと思います。

前回の委員会におきましては、下水道の2事業、県営かんがい排水事業、林道開設事業、道路事業の村山橋の5カ所について、県の対応方針案を「概ね妥当」との確認をいたしました。

本日は、前回委員会で審議できなかった街路事業と住宅事業について県からご説明をいただいたあと、県の対応方針について審議いたします。そのあと、前回保留となっております、道路事業の上野バイパスについて再度ご説明をいただき、同様に県の対応方針案について議論したいと思います。

また、本年度の意見書に提出したい様式の変更案についても、事業箇所の審議終了後に委員の皆様からご意見を伺いたいと思いますので、よろしくお願いたします。

議事はおおむね午後4時には終了したいと考えておりますので、ご協力をお願いいたします。

(1) 平成21年度公共事業再評価について

1) 建設部所管事業

・街路事業

福田委員長

それでははじめに、街路事業について説明をお願いいたします。

建設部 山浦都市計画課長

費用便益の算定方法につきましては、前回委員会において説明した道路事業と同様です。便益の内訳でございますが、1つが、走行時間短縮便益ということで、これについては104億円。それから、走行経費減少便益がマイナス0.1億円、交通事故減少便益がマイナス0.2億円で、3つをあわせまして便益合計が104

億円でございます。なお建設費については、記載の70億円でございます、B / Cは、1.5となっております。

なお、こういった計算数値には含まれておりませんが、本事業につきまして、は都市環境の改善ということで、歩道空間を整備したり、植樹帯等の設置、あるいは電線類の地中化等で良好な沿道環境を創出すること。2つ目のポツとしましては都市防災機能ということで、災害発生時等では、通路等の確保ができますし、あるいは火災等の拡大を防止することができるというふうな機能が図られます。さらに今回の事業については、茅野市施行の土地区画整理事業と一体となって整備をしておりますので、良好な市街地の形成によって、中心市街地の再生・活性化ということが期待できるのではないかと考えております。

費用便益の説明については以上でございます。よろしく願いいたします。

福田委員長

特に追加資料がない部分であったんですが。現地にここは行かれた方がかなりたくさんいらっしまったと思うんですけども、何かご意見とかがございましたら。

8ページによりますと、見直しは24億円縮減してということで、一応、計画変更しながらJR部分の交差部分を取りやめますと、これについても現場でかなりいろいろな質問があったんですけども、取りやめていくということで。あと歩道の材料の見直しということでさらに2,400万円、全部で24億4,400万円の縮減を図りながら、事業としては続けていくということでありましてけれども、いかがでしょうか。

一番最初の資料のP8 - 2のところを見ると、もう一回、思い出していただけると思うんですけども。かなり駅周辺の道路、交通量の割には狭いという中で、いろいろ見直しをしながら、最低限の必要なものという形でこのようになるわけですけども、県案どおりでよろしいでしょうか。

平松委員

1点だけ確認したいんですが。私も見に行っって、まあ不安定かなと思うんですが、ちょっと1点確認したいんですが。用地進捗率100%ということになっているんですが、今回、JRの交差部分は中止ですか、取りやめということにな

っているんですが、その辺、用地買収との関係はどうなのでしょう。この部分は用地買収対象外だったのでしょうか、どちらだったのでしょうか。

建設部 山浦都市計画課長

ただいまのご質問でございますけれども、JRの部分を除いて、各個人の方の用地についてはご協力をいただいておりますので、写真等で見ていただいても、その際まで道路を広げることは可能になっておりますが、取得後の用地については、この前ご説明したように、将来の形として残したいということでございます。

JRについては、JRとの構造的な交差で工事が残っているだけでありますので、今のところ、それによって新たな用地が生まれると、用地の取得が生まれるという考え方は、現在のところありません。

平松委員

わかりました。逆に、あれですね、用地買収はされているんだけど、それは今後の予備というか、そういう位置づけですね。

建設部 山浦都市計画課長

最初的时候にもご説明させていただきましたように、この立体交差自体は将来、再度、計画として新たに事業を立ち上げたいということで、当面はほかの緊急事業のほうに事業の優先順位をつけたいということでございますので、今回、取得したものについても、将来の計画に活かしてまいりたいというふうに考えております。

平松委員

わかりました。ありがとうございました。

福田委員長

ここには取りやめという表現になっているけれども、一応、休止みたいな意味ですね。

建設部 山浦都市計画課長

一応、計画上の中は、この部分を拡幅するという計画を、取りやめといえますか、計画変更によってその整備区間から除きまして、今回の事業計画は23年度までに完了させたいと。将来、また事業を検討していく中で、新たな事業区間として、といいますのは、これだけで、先ほど委員長さんおっしゃいましたように20数億円かかりますので、新たな事業で立ち上げないと非常に難しい部分がございますので、その時期を見計らいながら新たにやっていきたいということで、未来永劫、全くやめるということではないということ、今回の事業としては落として、あくまで計画変更でお願いしたいという意味でございます。

福田委員長

優先順位を考えて事業費の縮減を図っていくということですね、いかがでしょうか。

千賀委員

基本的なことで申し上げますが。道路改築と街路事業、街路というのはどういう意味の違いがあるのでしょうか。

建設部 山浦都市計画課長

事業の予算といいますか、予算の種別みたいな考え方がありまして、都市計画道路というのは、ご存じのように都市計画決定ということで、幅員等を定めて行った道路を都市計画道路、通称街路と呼んでおります。これを都市計画事業で行うものが一般的に街路事業というふうになっておりまして、その都市計画道路であっても通常の道路事業で行うこともできますので、そういう場合は、道路事業という区分になっているというようなものでございます。

千賀委員

その通常の道路というのはどういうことですか。

建設部 山浦都市計画課長

通常といいますか、都市計画道路以外の道路整備と同じように行う道路整備事業を、都市計画道路に当てはめてやることもできるという意味でございます。

千賀委員

例えば国道は都市計画に載っていないということですか。

建設部 山浦都市計画課長

国道も都市計画道路の中に入っております。

千賀委員

そうすると、街路となぜ言わないんですか。今のご説明では、都市計画の中に載っている道路が街路だというふうにおっしゃったんですが、何をですか。

建設部 山浦都市計画課長

ちょっと説明が悪かったかもしれませんが。都市計画道路というのは、都市計画法に基づく、道路をこういうふうにつくりますということを都市計画による手続きで決定した道路を都市計画道路と呼びまして、その中には国道も入っております。

それで、都市計画道路の事業を都市計画事業として行うものについて、私どものほうでは街路事業と呼んでいるという意味でございます。

千賀委員

予算の制度が違うという意味ですか。

建設部 山浦都市計画課長

そういうことでございます。

千賀委員

それで、ちょっと一般論ですが。街路事業というと、やはりもともと家の建っているところでやる事業が多いんですね。ですから、その便益等、コスト、費用の比較だけでいいのかなという感じがちょっとするんですね。つまりもともと建っていたところをセットアップさせたり、道路用地を広げたりするわけですね。そのことによる何らかの損失もきっとあるだろうと思います。例えば伝統的な建築物がそこで一部失われるとか、全体の雰囲気が変わってくるとか、場合によっては大きな緑の部分がカットされるとか、そういうのを含めて、街

路の事業というのはどう変わるのかということをよく議論しないと本当はいけないんでしょうね。その辺、今後の課題なんだと思うんですが、一言、ご意見申し上げます。

福田委員長

確かにそうですね。B / CのBといったときに、便益だ、効果だというのもありますけれども、今、千賀先生からご指摘いただいたように、逆に失われるものというか、それをマイナスとして考えると、そういった評価というのものは必要なのかなという気はいたしますけれども。ちょっと今回、それは扱えるはずではないんですが、プラマイの話というのでも重要なと思います。ほかにございますか。

石澤委員

計画のほうには異論はないんですけれども。今、マイナスということが出てきましたけれども、このガード下のところを中止することによるというのは、マイナスの部分がありますよね。やはりここで一番大きいのは、子供たちの安全ということなんです。このマイナスの部分がちょっとやっぱり気になるんですね。ですから、そこの対策、中止するのはいいんですけれども、いいというのは表現悪いですが。中止した場合なんですけれども、重々、その通学路の安全に配慮するというような施策というか、そういった対策をとっていただきたいというふうに切に思います。

建設部 山浦都市計画課長

ご指摘はごもっともな部分だと思います。ただ、前回ちょっとご説明したかもしれませんが、線路をはさんだ反対側の地域の児童が学校に、今、通っているわけなんですけれども。その際、JRとの交差部分というのが、この付近でほかにも何箇所かございまして、一応そういう中で当面の対策としては、列車と立体交差で鉄道を渡れるようになっておりますので、一定の安全度は確保できているかと思えますし、現場は全く歩道がゼロということではないので、当面の対応はできるかと思えますが。

先ほど申しましたように、このまま将来にわたっていいというわけではありませぬので、一つは、将来また地域の皆さん、市との話し合いをしながら、

この区間の整備については再度検討してまいりたいということと、当面は地元
の市や学校についても十分説明をして、そういった対応をさせていただければ
と思っております。

福田委員長

これ現地でもかなり出た議論ですけれども、小学校にもきちんと説明いた
だくということで、この子供の安全性という面での配慮というのは、これ意見書
にも、補足的な意見としてまとめさせていただこうと思います。

ほかにございますか。今、出ている中では県案どおりというか、この評価に
つきましてはいいのではないかとということなんですけれども。ほか意見なり、
プランに対して何かございますか。

特にないようでしたら。今、いろいろ出た意見は、この事業に対する意見と
して別にまとめるとして。とりあえず、この事業としては計画変更ということ
で、こういった縮減額を図りながら計画変更で継続していくということによ
ろしいでしょうか。

出席者一同

はい。

福田委員長

それでは、この街路事業については審議を終えたいと思います。
先に続けまして、住宅事業のほうをよろしく願います。

・ 県営住宅建替事業

建設部 米木住宅課長

住宅課長の米木でございます。それでは座ってご説明をさせていただきます。

それでは住宅のB / Cでございますけれども、4ページ、補足資料の4 - 4
ページでございます。お願いします。

そこの表でございますけれども、はじめに基本的な考え方でございますけれ
ども、左側に書いてございますが。公営住宅が一般の賃貸住宅市場で供給され
たと仮定した場合に、どの程度の家賃収入が得られるかにより便益を計測する

ものでありまして、検討期間は、公営住宅法で定められた耐用年数の3分の2、いわゆる税法上の耐用年数47年となっております。

便益は、供給する住宅と構造、設備等が同水準である賃貸住宅が民間市場において取引される家賃を帰属家賃とみなして算定いたします。駐車場がある場合には、同様に近傍同種の月極の駐車場が市場で取引されている利用料を便益として算定いたしまして、便益合計が38億円となります。

費用につきましては、住宅及び集会所等の共同施設の建設に要した事業費と、住宅の維持管理に要した経費を算定いたしまして、合計で35億円となりまして、以上からB/Cは、1.09ということになります。

上記以外の効果でありますけれども、下段に書いてございますが、福祉的役割として、低所得者、高齢者、母子家庭、障害者などの社会的弱者の救済がございます。また、居住水準の向上と安全確保では、住宅面積、設備等の品質、耐震性、耐火性についても一定の水準を確保した住宅となります。地域波及効果でございますけれども、地域の自治活動の維持、景観の向上、空き地整備、先ほど申し上げました耐火性住宅により、地域防災にも貢献することとなります。B/Cは以上でございます。

それから、第1回目の委員会でご質問のありました事項と、それから現地でご質問のありましたことについてご説明いたします。資料4-19をお願いいたします。一番最後のページになります。

第1回目のこの評価委員会でご質問のありました、公営住宅の耐用年限についてご説明いたします。耐用年限につきましては、公営住宅法で用途廃止及び処分を規定する上で、その耐用年限を定めておりまして、木造住宅は、表の3段目の準耐火構造の住宅に該当し、45年となっております。木造住宅の耐用年限を県独自で公営住宅法に定められた年数以上であるものにするには、その実証のため、長期間にわたる調査や実験等が必要となり、多額の費用がかかるものと思っております。また、国の承認が得られなければ、現在、公営住宅につきましては、交付金が建設費の45%を補助対象として入っておりますので、それも受けられないというような問題も生じます。

次に、県産材活用モデル事業としての関係でございますけれども、県産材の消費拡大を図るため、平成14年から県産材を活用した木造3階建て県営住宅モデル事業、県営住宅をモデル事業といたしまして実施、現在6棟141戸の住宅が完成しております。モデル事業では、木造3階建て共同住宅の技術的な検証と、

一般の共同住宅への普及を目的に実施、おおむねその目的は達したものと思っております。そのため、今後は限られた財源で効率的な事業を実施するため、団地の規模、景観、地域特性などを勘案し、イニシャルコストとランニングコストについて合理的な構造を選択する中で、木造公営住宅の建設を検討してまいりたいというふうに思っております。

次に現地での調査で石澤委員さんからご質問のありました、君石団地についての公共機関の状況でございますけれども。君石団地は、塩尻市の地域振興バスのバス停が団地のすぐそば、あるいは近隣にございまして、塩尻駅 - 広丘駅間及び塩尻駅 - 中信松本病院間をあわせまして、1日5往復運行されております。また、高齢者の生活支援サービスとして、タクシー利用助成金が市から交付されております。以上でございます。よろしく願いいたします。

福田委員長

今までの質問に対しての補足説明をいただきましたけれども、何かご意見、さらにご質問はありますか。

一番最初に配られたP9 - 1というところを見ていただいて、少し思い出していただければと思うんですけれども。事業としては計画変更で、1棟を取りやめということですね。15億1,300万円だったところを7億1,400万円を取りやめてかなりの縮減を図っていくと。その理由として、残事業2棟のうち、1棟を市営住宅の移転建替事業と、県営住宅建替事業を事業の種類を変えてということ。ですから、そういう1棟を縮小していくんですけれども、既存入居者の移転も完了していて、居住者に対しても問題、迷惑とかそういったものもない。問題とかはないということ。そこが一番、評価するところの1点です。あとはその評価の中で訂正など、いろいろありますけれども、一応、こういった事業、根本のところはこういうところですよ。

平松委員

1点いいですか。今回、1棟取りやめということで、確か塩尻市ですか、市のものかわりにということになりますね。それで、その中で本件を知り得る限り、かなりアクセスというか、バスはあると、バス停は確認したんですが、1日4往復、5往復という形になると、本当に、私たちからはちょっと無理かなと思うんですが。その辺が心配なんです。建てたはいいが、足が出るとい

うことは確実にないというふうに予想というか、お考えなんでしょうか。

建設部 米木住宅課長

9 - 2のページをごらんいただきたいと思います。そこに位置図がございまして、確かに塩尻駅からはかなり遠い位置にございますが、広丘駅からは直線道路が走っておりまして、約2キロという状態でございます。

その中で、その下に市営の渋沢団地がございましてけれども、これが今度、昭和40年代でございますので、市とすると、私どもの敷地のほうへ建て替えを行って、将来的には県住も含めて、塩尻市さんのほうで一括して移管して管理すると。その中でここに、左側の位置図の下に、県営住宅の上に団地がございまして、かなり大きな。そこら辺の上に片岡小学校というのがございまして、その小学校の数の問題、それから自治会の活動の問題等々ございまして、塩尻市さんとすれば、この団地へ市の住宅の建て替えをしていきたいと。また、私どもとしても、昭和30年代につくりました、非常に古くて修繕費がかかり、なおかつ苦情の多い広丘団地等につきまして、ここへ移転させて建てていくという考え方でございまして。交通につきましては、塩尻市さんが市営住宅のほうへ入っていくと言っていますので、その塩尻市さんのバス等を、5往復でなくてもうちちょっと多くしていただくと。

それから、今、県営住宅については満杯状態でございますし、先ごろ募集した中でも約9倍の倍率でございまして、当分の間はとても空きが出ないというふうに私どもは思っております。

平松委員

わかりました。それで、確か去年でしたか、南松本の住宅がありましたね。あのときにも、私、同じような質問をさせていただいたんですが。確かあのときは、便利のいいところというのはやはりかなりウエイトが大きいというか、注目されると。それで確実に人が集まるし、というご説明が確かあったような気がするんです。それはそれで非常に納得したんですが。

今回は、かなり周りの環境が違うので、その辺の見通しが立てられているんだったら問題はないんですが、何も見通しがいい状態で走ると、ちょっと怖いなと思って質問させていただいたわけなんです。

建設部 米木住宅課長

いわゆる県で今後、維持管理していくというのは、郊外のものも市街地のほうが構想の上でもいいというふうに考えております。

今回は私ども、塩尻市さんとの協働建て替えということで、塩尻市さんとする、確かにちょっと駅から遠くて郊外になりますけれども、ここはいわゆる住居、片岡団地もありますし、私どもの県営住宅もありますし、市営の渋沢団地もございまして、これをここ一帯に集めるということで、やっぱり市としての計画も考えておりますので、大変、市街地の一番駅に近いところをやればいいんですけども、とても今の県財政状況では、そこをまず用地買収すること自体が財政的負担で無理だろうと思っております。ですので、ここで、私どものものと市の市営住宅をつくっていくということになるだろうと思っております。

福田委員長

県財政で、という形で言われていたんですけども。私は逆に気になりますのが、公営住宅といったときに、市のほうは、逆に市の財政もかなりきついで、住宅事業は県のほうにやってほしいというか、そういう意向があると思うんですけども。住宅的な福祉政策となったときに、いわゆる県と市の住宅政策として、その地域の中で一元化というか一体化していくのはいいと思うんですが、財政的な面も含めて塩尻市さんが、今後、市が一体管理をされていくのも一つだというご説明があったんですけども、そういうことについては、市も納得されているわけですか。

建設部 米木住宅課長

ええ、ここを市が1棟建てて、将来的に移管を受けて市が管理していくということについては、もう協議済みでございます。

千賀委員

私の質問にお答えいただきましてありがとうございました。3点、質問があります。まずB/Cの計算ですが、検討期間を47年とされたということですね、70年ではなくて。それで1.09と、費用を上回っているというお話でした。47年というのは、さっきご説明いただいた、準耐火とか防火とかというやつのところかというと、2番目の準耐火構造の・・・これ47年・・・

建設部 米木住宅課長

いや、47年は、これは税法上の耐用年数をもってして測っていると、こういうことを申し上げたんです。

千賀委員

ですから、その税法上の耐用年数というのは、こういった構造にかかわりなくこういう数字になると、47年になると。

建設部 米木住宅課長

R Cの場合なんですね、木造の場合は違います。これはR Cでやった場合は、財務省のいわゆる税法上は47年というとらえ方です。

千賀委員

それとこの最後に、4 - 19にある、公営住宅の耐用年限というのとどうかわるんですか。

建設部 米木住宅課長

これは、先ほど申し上げましたけれども、国土交通省が地域住宅交付金でいういわゆる補助金をそれぞれ市町村、県へ交付しているわけです。その際の建設にかかる、標準的な建設であれば、木造の3階建てについては45年であると、こういう規定をされて、耐用年数を決められていると。

千賀委員

役所によって、その耐用年数に相当するような期間が違うということですか。

建設部 米木住宅課長

ということになるのかと思います。

千賀委員

これについては、一つ、不思議なことですね。もう一つは、例えば木造である場合、例えばこの木造の準耐火構造の住宅である場合に、税法上の耐用年数というのは何年になるんですか。

建設部 米木住宅課長

30年になろうかと思います。

千賀委員

30年ですか、その根拠は何かあるんですか。

建設部 米木住宅課長

というのは、先ほど申し上げましたけれども、税法上は検討期間という、そのこの4ページに、税法上の耐用年数イコール公営住宅法に定められた耐用年限の3分の2というとらえ方をしておりますので、45年の3分の2と、税法上は。

千賀委員

45掛ける3分の2ですか。その45というのは、今のこの国土交通省の定めたものに相当すると。47年というのは、70掛ける3分の2ですか。

建設部 米木住宅課長

そういうことです。

千賀委員

それで30年になるわけですね。わかりました。

それと、この耐用年限ですが、耐火構造であるかどうかを基準にしているわけですね、70年、45年、30年と。

建設部 米木住宅課長

そうですね、耐火構造であるかどうかと。

千賀委員

ということは、火事になったときに、燃える確率で計算しているんですね。

建設部 米木住宅課長

そういうことですね。

千賀委員

そういうことですね。ちょっと不思議なんですけれども、火事というのは外からの火事なのか、あるいは内側からの原因によるのかによって大分違いますね。コンクリート構造であろうと、中が原因である場合には、あっという間に燃え広がりますよね。

ですから、耐火構造であるか、なしかで耐用年数を決めているというのは、私は非常に不思議です。

建設部 米木住宅課長

70年というのは、鉄筋コンクリート、RCですね。

千賀委員

ですけれども、火事になりやすいかどうかで、これはおそらく・・・

建設部 米木住宅課長

それが一番の要素ですけれども、鉄筋コンクリートというのは、その部屋が燃えても類焼をかなり防げられるということですね。木造の場合はかなり、もういわゆる燃えるとあっという間に広がっていく可能性がありますので。鉄筋の場合は、この部屋も同じですけれども、中はかなり燃えても、類焼とか隣の部屋とか、そういうものには直ちには進んでいかないということになるろうかと思えますけれども。

千賀委員

不思議な感じがしますね。これだけでも耐用年数が違うというか、耐用年数ではないんじゃないですか、本来は。

建設部 米木住宅課長

そこら辺は総務省関係、財務省関係、国土交通省関係、それぞれ税法上があれば、我々みたいに、この公営住宅を建てた場合はこういう補助金制度があると。その場合には、先ほど申し上げましたとおり、そういう年限を基準として定めていると、こういうことです。

千賀委員

だから、それが本当に合理的なのかということ、今、議論しようとしているわけです。

それからもう一つ、県産材活用モデル事業なんですが、おおむねその目的を達したと思われるというふうに言われていますが、どういうふうな形で目的が達せられたと。つまり、このモデル事業を、14年から6棟141戸を完成したことによって県産材の利用促進が図られたということですか、具体的に実現したんですか。

建設部 米木住宅課長

それも、それが主ではなくて、私どもとすると、そこら辺の3階建てにした場合の技術的な検証が主だったと、こういうことですね。

千賀委員

それもそうですけれども。技術的な検証で、木造3階建ての構造設計のあり方等については目標を達したと。それで、もう一つあるんですね、県産材の利用促進という目的もあって。つまりそういうことによって、民間でどんどん、この木造3階建てを含む木造の共同住宅が普及し始めたということをもって目的を達したというふうに言うのではないですか、普通は。

建設部 米木住宅課長

その部分もございますけれども。民間住宅でもかなり、今、3階建てなり、賃貸住宅でもそういうものも建っていますし、市町村でも建てている。ただし現状は、若干、これによって促進し始めたところですが、こういう経済状況においては、とても木造については不足している状態にあると、こういうことですね、今の状態は。

千賀委員

経済状況が悪いからコンクリートにするということですか。

建設部 米木住宅課長

今の財政状況でいえば、芹澤市長さんもおいででございますけれども、なかなかそれだけ公営住宅に投資はできないということが実態だろうと思います。ただし、私どもは・・・

千賀委員

木材のほうで、その地域内の経済というのは循環しますよね、これははっきりしていますよね。その辺はどうなんですか。

建設部 米木住宅課長

ですので、私どもは、公営住宅ばかりでなくて個人の住宅、それについて補助金を出して県産材の利用促進を図っていると。だから行政は、こればかりでなくて、全般で県産材の利用を促進しているということです。

千賀委員

わかりました。ちょっと納得はしにくいですが、一応、説明はわかりました。

福田委員長

ほかにいかがですか。

赤羽委員

先ほどのその県産材ですけれども、私も建築のほうにかかわっております、県産材でやっぱり100%の住宅というのはなかなか難しいようでございます。

それで、でもやはり今の状態で県産材をやっぱり住宅で何%かを使うと、補助金が40万円、30万円でしたか、今まで40万円だったということでしたけれども30万円ということで、やっぱりいろいろと使われている方のお話も聞きますので、それは普及してきているのかなという印象は持っておりますけれども。

芹澤委員

参考までに教えてほしいんですけれども。市営住宅渋沢団地、要するに塩尻市営の家賃と、今度、新しく県営住宅でいくと、21,200円から41,800円になっていますね、どのくらい差があるんですか。バランスをとっていますか。

建設部 米木住宅課長

約3倍になると思います。これ9,000円ぐらいが2万幾らと。これ、ただし法律がございまして、5年間軽減して、5年後に2万幾らにすると、そういう軽減措置が図られるかと。すぐに9,000円が2万幾らになるのではなくて、5年かけ新家賃に推移すると。

芹澤委員

これ市営の、現在、渋沢団地は幾らですか。

建設部 米木住宅課長

第1階層というのは、一番所得の低い層が2,600円から3,500円で、第4階層というのがございます。これは障害者等とかの方でございますが、3,900円から5,200円と。

芹澤委員

かなり差がありますね。大丈夫かなという感じですが。

建設部 米木住宅課長

これ、中には家賃が上がり過ぎてしまって、生活保護等を受けられている方が、生活保護では扶助費で家賃が出ますね。中には家賃が高くなるので、古い住宅でもいいとって、全部ここへ移るとは限りません。もうちょっと古いところへ移られる方もいると。

ただし、市長さんもお承知のとおり、昭和30年代の後半から40年代というと、風呂の部屋はありますけれども風呂がなかったり、非常に傷みがひどくて使い勝手が悪いということで苦情が来ていますし、修繕費がかかると。これは県営もそうですけれども、かなり古いものがいっぱいあるので、やはりこういうときに計画的に建てかえておかないとまずいという状態です。

芹澤委員

わかりました。

石澤委員

今、家賃の話が出たように、公営住宅をつくと、そこが空くということはほとんどないですね。ただ問題は、これまでの公営住宅がどういうところに来たか、公的な分譲地も同じなんだけれども、何を最優先にしてつくってきたかということを考えると、やはり地価なんです。地価の安いところにつくっていると。今回も、これからは、統合も、どういうところに統合されるかということ、地価の安いところに統合される傾向がありますね、この団地も同じですけども。そうすると、一番の問題なのは何かということ、そこまでのアクセス手段なんです。

それで、この君石団地ですか、ここはもう前から住んでいるから、県営住宅の統合としてここに統合するなどは言いませんけれども、これから新しく新築、統合する場合なんですけれども、よく用地の場所、その周辺の環境等を考えて、少々地価が高くて買収費もかかるとしても、いろいろなコストのことを考えると、もっと便利のいいところにつくと。そういうふうな方向で持っていただけたらなというふうに思いますが、いかがですか。

建設部 米木住宅課長

おっしゃられることはごもっともで。私どもとすると、南松本については、松本地域のそれぞれ渚とか、渚も駅に近いですけども、笹部もそうですけれども、周りのものを南松本という駅の近くのあるこの団地に集中したと。

今回、塩尻の場合は、たまたまこれだけの大きな用地というか、5階建ての建てる場所が、塩尻市内3カ所しかないうちのここしかなかったわけですね。そういう事情もあってここに持ってきたと。

それから、石澤委員さんの言われる、これから県営住宅、あるいは公営住宅もそうですけれども、それは交通の便利のいいところを用地取得なり、私どもはとても今、前回お話ししたと思いますけれども、県営住宅自体、これから少子高齢化ということで減らしていく方向にあります。ですので、新しく用地を求めて建てるという考えは今のところ持っていません。統合して建てかえて、なるべく駅の近い便利なところへ統合していこうと、こういう考え方で進めているということです。

ですので、そういう高齢者とか障害者がいた場合は、今、都市部、都会では、東京都とかで見られますけれども、民間の賃貸住宅を借りて、そこを公営住宅

とすると、そういう方法しかないのではないかと。改めて駅に近い中心部で土地を取得して形成するというのは、膨大な費用がかかって、とても県財政、市町村財政は耐えられないだろうと、それで借上公営住宅ということになるのかなと思っています。

石澤委員

手法はどういう手法でもかまわないんですけども、今のように、とにかく郊外のほうに空いた土地があるからそこに統合すると、そういう安直なやり方は、今後少し考えていただければなというふうに思います。

建設部 米木住宅課長

わかりました。今回もやむを得ずという・・・

石澤委員

ごめんなさい、安直という言葉はあまりよくなかったですね。

建設部 米木住宅課長

わかりました。

福田委員長

ほかにございますか。

そうですね、住宅については去年も出ましたし、その前の年もという感じでずっといろいろ出てきて、いろいろな現地を皆さんもごらんになっていると思うんですけども。長野県として県産材を使ったりということもありますし、福祉政策としてということで、この9 - 4にもいろいろ、全体の考え方をつけていらっしゃいますし、あと必ず住民さんとか、地元自治会さんとの調整とか協議というのは必ずできているというか、私は県の肩を持つわけではないですが、この県の住宅についてはかなりやっぱりいつも考えられて、とにかく住民、今、住んでいる方とか、地元の市町村との協議というのがとてもよくできているなというちょっとイメージは持っています。

今、意見がたくさん出たんですけども、かなり重要なポイントがございましたので、これも県案どおり認めるにしても、これだけ課題なりがあるなとい

うことはきちんとまとめてまいりたいと思いますけれども。

ほかにご意見がなければ、一応、この見直して1棟、市営住宅事業としてということで、7億1,400万円の縮減する計画変更で行うということによろしいでしょうか。

出席者一同

はい。

2) 再説明

・道路改築事業 上野バイパス

福田委員長

それではありがとうございました。これで一通り、9つの事業を見てきたんですけれども。前回、終えることができなかった上野バイパスについて審議に入りたいと思います。

建設部 手塚道路建設課長

道路建設課長の手塚でございます。よろしくお願いいたします。

それでは前回の委員会で、宿題になっておりました事項についてご説明させていただきます。資料-6でございます。

まず1ページでございますが、将来交通量の推計結果でございます。この図ですけれども、平成42年における将来交通量の推計結果を示したものであります。この将来交通量推計は、平成17年の道路交通センサスの現況ODをもとに、将来ODを推計し、交通量配分を行った結果でございます。ODと申しますのは、自動車交通の出発地、目的地、どこから出発してどこへ行くかという調査のものでございます。

図面は、上野バイパスと周辺道路の道路ネットワークの配分結果を示しております。青色で示してありますのが上信越自動車道でございます。赤色が国道で、上野バイパスの区間は太く表示した部分で、上野バイパスと引き出ししてございます。緑色が主要地方道、それから一般県道は黄色、市道を黒で表示してあります。そこに記入してございます数字ですが、その区間における1日当たりの交通量、100台単位で示しております。

左側の図でございますが、上野バイパスの整備を実施した場合の推計結果でございます。これを見ていただきますと、上野バイパス区間の交通量は15,300台と推計されます。整備を実施した区間のODの内訳を左下の表で示しております。これを見ていただきますと、この左上の黄色で塗った部分でございますが、旧真田町と旧真田町を除く上田市を結ぶ交通が約9,000台でございます。交通の約6割を占めて卓越している状況でございます。それから右下の黄色の部分、群馬県に発着点を持つ交通でございますが、これが約3,300台とありまして、2割を占めております。この2つの交通で8割を占めておりまして、この区間が旧真田町から上田市街地へのアクセスとともに、群馬県など、広域的な交通を受け持つ幹線道路の役割を担う道路ということがわかりいただけるかと思えます。

右側の図でございますが、これは上野バイパスを整備しなかった場合を示しております。整備を実施しない場合、この太い部分でございますが、この区間の交通量は12,500台と推計されます。右下に現状と課題、及び上野バイパスの整備効果について整理いたしております。

この整備を行うことによって交通の流れがよくなり、混雑を避け周辺道路に迂回していた交通が最短時間ルートである国道に転換しまして、周辺道路への負荷が軽減され、このエリアのネットワークの交通の流れがよくなり整備の効果があらわれます。またこの整備を行うことによって、本来、国道が担うべき幹線道路としての交通機能の向上とともに、当該区間及び周辺地域の道路交通の環境、沿道環境の改善に寄与するものと考えております。

この資料でございますが、今回、欠席の柳澤委員さんが説明資料として出したほうがいいのではないかというご意見をいただいたものでございます。

次、2ページをお願いいたします。整備の方法についてでございます。推計しました交通量、1日当たり15,300台でございますので、2車線の道路1本では対応できない交通量と考えております。この交通量をさばくためには、整備の形態として、この表に示してございますが、左側でございますが、4車線でバイパスを整備する方法、また現道を拡幅して4車線とする方法、また、現道2車線を活用して歩道等を整備し、あわせてバイパスを2車線で整備する方法の3つの方法が考えられます。この整備の形態を2期区間と3期区間に分けて、メリット、デメリットを整理したものがこの表でございます。

まず2期区間についてでございますが、2期区間、3期区間については下の

平面図で示してございますが、伊勢山交差点から上田市街地側が2期区間、それから旧真田町寄りが3期区間でございますが。まず2期区間については、現道拡幅案は、バイパス案に比べまして移転家屋が多いため、事業費が多くなります。また、広い幅員の道路が地域を分断し、集落内の沿道の騒音、振動などの環境改善が見込めないこととなります。また、現道2車線とバイパス2車線の整備は、二重投資となりまして事業費が多く、現道の通過交通が排除されないため、交通安全、沿道の環境問題が残ることとなります。バイパス案は、ほかの案に比べまして移転家屋が最も少なく、事業費も低く、沿道環境も改善されます。このため、バイパス案が最適と考えております。

3期区間についてでございますが、現計画案でありますバイパス案は、移転家屋が少なく沿道環境も改善されるものでございますが、この絵で見ていただきますとおり、屋根が張り出してきているところを大きく掘り割るといようなこととなりますので、大規模な切り土が発生し、現道拡幅案に比べて事業費が若干多いということとなります。一方、現道拡幅案は、工事費は低く抑えられますので事業費は安くなりますが、移転家屋が18戸と多くなり、また沿道の騒音等の環境改善が期待できない等の課題があります。これらの課題のある中で、この3期区間については、現計画はバイパス案ですが、コスト縮減の観点から検討を行う必要があると考えております。

これまでの事業の進捗状況等でございますが、これまで県では、平成11年から地元協議を重ねまして、集落の通過を避ける現ルートバイパス案での地元合意を経て、平成12年2月に都市計画決定を行い、ルートのこの定着を図ってまいりました。その後、1期区間からの事業を進めてまいりまして、1期区間は既に完成しております。

2期区間について、現時点では地元とはバイパスでの整備を行うこと。また、先行して暫定2車線で整備し、伊勢山交差点で現道と連結するという説明を行い、地元からは同意を得ているところでございます。

3期区間につきましては、現在の事業計画では、都市計画決定されたルートについて計画しておりまして、それに基づいてやってきているわけですが。コスト縮減の観点から、現道拡幅案へのルート変更はいかがかということで地元と協議した経過がございます。しかし地元は、現道拡幅だと移転家屋等が多くなるということから、バイパスでやってくれという意見が多く、合意には至っていない状況でございます。3期区間につきましては、今後も引

き続きコスト縮減を地元と協議の上、検討してまいりたいと考えております。

次に3ページをお願いいたします。土地利用計画についてでございます。この図でございますが、上田市の都市計画図に農振、農用地を重ね合わせた図面でございます。凡例にありますとおり、着色された区域は用途区域区分を、それから茶色と青色の実線で囲まれた区域は、農振、農用地を示しております。それから上野バイパス区間は赤の破線で示したところが上野バイパス区間でございます。上野バイパス周辺は、この上田都市計画においては用途地域外となっております。またバイパスの一部沿線は、農振、農用地の指定にかかっております。また上田都市計画の都市計画マスタープランにおいては、この区域は集落地等と位置づけられておりました。既存集落の保全を図るとされておりまして、開発を進める区域とはなっておりません。それから、右側のオレンジ色の線で囲った部分ですが、これは富士見台団地でございます。この団地は、下へ引き出しで書いてございますが、昭和50年にJAによって268区画が開発されまして、その後7区画造成されましたが、現在開発計画はございません。

今回の車線数決定に当たっての推計交通量ですけれども、沿道の開発による交通量の増は特別見込んでおりません。今回の整備は、あくまでも交通機能の向上と交通環境の改善を目的としたものでありまして、沿道の開発と誘発を目的とするものではございません。工区の説明は以上にさせていただきます。次、4ページをお願いいたします。

前回、高木委員からお話がありましたけれども、道路構造令の改正と自転車走行環境の整備について整理いたしました。

委員からお話のありました自転車走行環境の整備については、平成19年に道路交通法の改正通達がされております。この左上の表に書いてございます。それによりますと、国土交通省と警察庁では、有識者からなる「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」を開催し、今後の自転車利用環境のあり方について報告を受けました。この報告を踏まえて、平成19年7月、国土交通省では、自転車走行環境の整備を推進するため、警察と連携して、「緊急対策の実施」、「推進体制の確立」、「計画的な整備の推進」の取組を実施するよう通知するとともに、道路構造令10条に基づく自転車道の整備が徹底されるよう通知がなされております。左の真ん中のところでございます。

また右側の上でございますが。平成19年6月、道路交通法が改正され、自転車利用者対策の推進を図るための規定の整備が行われ、平成20年施行となって

おります。これらの方針により、今後、自転車走行環境の整備推進を図ることとされておりますが、道路構造令につきましては、その左下の表にございますが、平成15年が最終改正となっているところでございます。

なお、自転車通行環境の対策といたしましては、自転車道の整備、自転車レーンの設置、自転車歩行者道における自転車走行位置の明示などの方法がございます。道路構造令10条では、自転車の交通量が多い場合には自転車道を設けるものとされておりますが、その判断基準でございますが、このページの右下、道路構造令の解説と運用の中で、その判断基準として、自転車交通量が500台～700台とされているところでございます。

この上野バイパスの区間では、平成17年、道路交通センサスの自転車交通量は12時間で98台と、この基準に満たないため、自転車道の設置は行わないこととしておりますが、歩行者及び自転車交通の安全を図るため、自転車歩行者道を設置して自転車の通行部分の指定明示についてなど、公安委員会と協議を進めてまいりたいと考えております。説明は以上でございます。

福田委員長

前回、いらっしゃらなかった方もいるので、補足的に資料をいろいろ見ていただきたいんですが。まず最初に様式 - 1 にありますように、この道路は基本的に、この事業の左側の上、整備の必要性というところに書いてあるんですけども。17年センサスでは13,731台、それが将来的には平成42年に14,700台になるだろうと。これは全国的に国土交通省が見直して、日本の国土全体で減っていくだろうという中でも、ここは増えていくだろうとしているところではあります。

そして、この事業としては継続としているわけです。現地に行った方で、今日休まれている方もいて、現地で見たのは石澤先生と私だけなんですけれども。その意味でもう一回補足しますと、前回配られました、この4 - 14を見ていただけますか。

そうした中で、今、なぜ意見が分かれているかといいますと、いや、現道の2車線でいいのではないかという、バイパスをつくっていく必要はないのではないかという意見と、今、やっぱりバイパス整備をしていく必要があるのではないかということで、そこでまだ委員会内で決着ができていないわけです。交通量的に見ますと、将来的というか現状で、道路構造令では9,000台以上は4

車線という形になっているので、これはもう2車線では対応不可という、構造的にはそういう状況にあるということです。

そしてもう一つ、見ていただきたいのが4 - 16です。これがありますけれども、さっきの地図のように平面的、平面というか地図上だとわからないんですが、航空写真で見ていただきますと、ここに伊勢山交差点というのがあります、4 - 16で。ここから左側にちょっと曲がっている部分が今回の2期区間というか、今回整備対象になっているところで。この伊勢山交差点までの区間、これは県としても、ここまでは整備を進めたいと。伊勢山交差点以降の3期区間については、と言いますと、今回配られた2ページをあわせて見ていただくとわかるんですが。3期区間については、バイパスを見直していきたいということなんです、今の説明では。私が見た限りでは、この交差点が、これ航空写真でないとわからないんですけれども、破線で緑の塊というか、山のところにぶつかっています。結局この山を切り崩したりとか、トンネルを掘ったりとか、相当大きな工事というか、山をどうするかという問題にぶつかってくるということになる。でも地元としては通してほしいと。逆に県としては、見直す必要性がありという形で考えていらっしゃるということです。

今、問題となっているのが、3期区間の見直しというのはあるんですけれども、2期区間について、2ページとこの航空写真を見ていただくとわかるんですけれども、こうしたところで、先ほどの交通量データも含めまして、2車線のまま現道なり、ああいう形がいいのか、それともバイパスを通していかと、この形で議論が集約できなくて、交通量やODなども出していただいたということです。

全体の概要としてはこういう状況なんですけれども、何かご質問とか意見とかございましたら、お願いします。

石澤委員

資料をそろえていただいてありがとうございます。富士見台団地、公的な機関がつくったかという記憶があったんですが、これJAだったんですね。

それで、これからの事業のところ、今日、配られた資料の2ページなんですけど、2期工事のところなんですけど、バイパスを4車線にすれば一番安いというような数字が出ています。このバイパス4車線を、これを2車線にした場合の用地の取得費はどのくらいになるんですか、2車線にした場合の。

建設部 手塚道路建設課長

この2期区間の、現在、バイパス4車線の用地費の見込みが13億円でございまして、2車線で整備しますと11億7,000万円、2車線のほうが1億3,000万円ほど用地費としては安くなります。

石澤委員

13億円のうちの1億数千万円ですか。そうすると、2車線で用地を取得しても4車線で用地を取得しても、全体の工事費からすると、あまり違いがないと判断できるわけですか。

建設部 手塚道路建設課長

この2期分についてはそうです。

今、概算の見込みですが、2期区間の現在、用地費の見込みが13億円、2車線で整備した場合の用地費は11億7,000万円、約1億3,000万円の差があるということと試算しております。

石澤委員

そうすると、用地費の取得費の16億円のうちの3億円というのが・・・

建設部 手塚道路建設課長

補償費でございます。

石澤委員

家屋の、ああそうですか。実際、行って見て立派な道路を見て、立派な道路ができればそういうところを走るのは気持ちいいだろうかと、確かに思うんですけども。だけれども、長野市内にも4車線の道が幾つかありませすけれども、南長野運動公園の北側の道なんていうのは、いつも4車線でがらがらの道で、こういうところが4車線でいいのかなというふうに思いながら、快適だと思って走らせてもらっているんですが。そういうことを考えると、今推計で、これからの自動車交通量が増えるかもしれない、そしてまた9,000台を超えると4車線という基準があるということは十分わかるんです。ただし、今、人口が

だんだん減っている、そしてまた高齢化が進んでいるとすると、車を運転する人も通過交通台数も、車自体が減るのではないかと、これよりももっと減るのではないかというような気もするんですね。

そう考えてみると、どうなんですか、ここで、その他のところに、伊勢山交差点まで暫定2車線で整備というのを先行させるということ、県のほうで一度、文言として書いていると。そういうところも考えて、当面2車線でやるというような考え方はできないですか。と言いますのは、これ最終的には何年までの工事ですか、28年度ですね。それで5年おきの評価ですね。今年は21年ですから、完成までの間にもう一度評価の機会がある。そういうことを考えたら、少しそういうふうな検討もできるのかなと思うんですが、いかがでしょうか。

建設部 手塚道路建設課長

今、2期区間、暫定2車線で整備を進めてはおります。交差点で連結させて早期効果を上げるということで今、考えております。それから3期区間に入るんですが。

それにつきましてはまた地元と協議して、先ほど申しましたように、コスト縮減を検討していきたいという話がございます。今、暫定2車線のその中の4車線への工事というのはその後になりますので、今度の再評価、再度見直しよりも先になろうかと、この4車線の工事は。ですから、次の再評価の時点で、本当に暫定2車線を4車線にする必要があるのかというのは、その時点で見直すことも可能でございます。

石澤委員

そうしますと、今回は暫定2車線整備を先行させてというところをもう少しいじって、当面の間、暫定で先行させ、今後は4車線かどうかを検討するとかという修正も可能のわけですね。

建設部 手塚道路建設課長

そういうことは可能でございます。

石澤委員

それで最初、行く前まで、これ現道の整備でいいのではないかと私は思って

いたんですが、空中写真なんかを見るとやはり、あと地形とかを見ると、ここを拡幅しても結構大変だなと。それで、また費用を算出してもらったところを見ても、家屋の移転も結構あるんだなということを考えると、貴重な農振のところを通るのは非常に残念なんですけど、バイパスはまあ一つの選択肢かなとは思いますが。ただ、いきなり4車線というのはどうかなというのが、どうしても私は気にかかります。高木さんはいかがですか、どうですか。いや、自転車道をつくってもらいたいんですけども。

高木委員

今のお話を聞いている限りは、暫定的に2車線で行って、本当に交通量が予定どおりに増え続けるのか、その他の条件を見て4車線にするかどうかを、というような、県としてもそれは別にそれは無理がないようなことをおっしゃっているのだから、それができるのなら、最初から4車線で行かないということでもう一度、もう規定の路線として4車線が規定の路線としていくのではなくて、4車線も考慮には入れるけれども、もう一度評価をしましょうというぐらいでいけるのだったら、それはそっちのほうがはるかにリーズナブルな、わかりやすい工法ですし、4車線にははいけないと言っているわけでもない。

自転車に関しては、さっきも申し上げたようにというか、道路を整備していくときに絶えずこのことは、自動車のことばかりこれまでもう何十年も、道路整備というのは自動車を対象として整備をしてきたので、少しちゃんと目を入れていってくださいということを口を酸っぱく言っていこうかなと思っている段階です。

自転車交通量が500台を超えた場合に対象となるというようなお話に関しては、私、現地に行っていないのであれなんですけど。多分お話を聞いたり、写真を見たりしている限りは、今の現道ではとても自転車を500台、700台走れる、需要はあっても絶対に走れない。危なすぎて走れない状況でしょうから、仮に2車線でもバイパスをつくってみて、自転車の走行量が思ったよりも増えるような傾向がもしあるならば、またその段階で4車線化するとき、もう一度そのことも考慮に入れていただければいいのかなというふうに感じました。以上です。

石澤委員

今、言ったのは、4車線で2車線つくれば、2車線部分があくでしょう。自転車はどういうふうにするだろうと、今、そこだけ。

高木委員

それは、今、難しいでしょう。

石澤委員

ただ、結構歩道はゆとりがあったり、つくれるんですね。

高木委員

だから、警察との協議も必要なんですけれども、できれば歩道をきちんと分けていただいた、歩行者と自転車が道路を共有しないということは検討していただけるというお話はちょっと伺ったので、それならそれでしょうがないのかなと。1車線全部、自転車に開放してあげれば、それこそ全国から視察に来るような道路にはなるんですけれども、なかなかそこまでは難しいだろうなと思って、今おります。

石澤委員

まとめにかけているふうになるのかどうかわかりませんが、13億円が11億7,000万円と、1億3,000万円の違いがあるわけですね。この1億3,000万円が大きいのか小さいのか、ちょっと私は判断がつかないんですけれども、このところがもし儉約できるんだったら2車線でもいいだろうと、最初から。でも、そのところまで儉約する必然性がないというんだったら、13億円のうちの2億円弱だから、あまりそのところは考えなくてもいいんだらうというふうに、どちらにも考えることができるかと思うんですけれども、皆さんどうなんでしょうか、私としてはちょっと判断に迷うところなんです。

平松委員

2車線にすると、工事費用というのはどのぐらいになりますか。

建設部 手塚道路建設課長

暫定2車線にしますと、完成形よりも、工事費としては、2期区間で約3億円節減になります。

平松委員

ということは、1.3億円プラス3億円で4.3億円、安くなるということですね。

建設部 手塚道路建設課長

そういうことです。

芹澤委員

ちょっといいですか。将来4車線を見込んだら、土地だけは4車線を買っておかないと急に土地なんて買えないから、用地補償費は16億円なら16億円でいいんじゃないですか。それで、道だけ暫定2車線だけ舗装なり何なりして、4車線なら4車線を買っておかないと、急にまた4車線で用地買収というのは大変ですよ。仮に暫定2車線でやるとしても用地だけは4車線と、少なくとも、それで様子を見ると、交通量を見て将来4車線にするとかという形のほうがベターではないかなという気がするんですけども。工事費はやっぱりそんなに変わらないから、一気に4車線をやってもそんなに違いはないですよ。

建設部 手塚道路建設課長

暫定2車線という考え方は、用地は4車線で買って、当面、道路は2車線で整備と、そういう考え方でございます。

芹澤委員

だから4.何億円減るというわけではなくて、3億円減るだけなんですよ、工事費だけですものね。それでもいいじゃないですか、暫定2車線で済むなら、どうですか。

石澤委員

いや、3億と1.3億円ですから4億・・・

芹澤委員

いや、それは1.3億円は違います。必要なんです。あらかじめ用地だけは用意しておく。

石澤委員

いや、わかるんですけども。その2車線でいけば、5億円近く節約できるんですね。それを考えると・・・

芹澤委員

いや急に4車線になるときは大変です。1.3億円なんていうよりも倍、3倍以上、出さなくては買えないですよ。

石澤委員

そういうものですか、1回道路を撤去してもらおうと。その道路ができてから用地を買収になると1.3億円では済まないんですね。

芹澤委員

そんなものでは済まない。

建設部 手塚道路建設課長

非常に追加買収が困難になると思います。

福田委員長

かなり委員会としてはまとまってきたと思うんですけども・・・一応、2期区間という中では暫定2車線ということで、3億円の工事費を節減してということで、用地買収は行っていくという形でということで暫定2車線がいいのではないかと。そして3期区間以降については、この環境というか、山を切ったり、いろいろなことが起きてきますので、ここについてはもうルートから、あり方から再度見直していく必要があるのではないかと。

一応、委員会としてはこのような感じではないかと思うんですけども、全員の議論をし尽くしたと思うんですけども、いかがでしょうか。よろしいでしょうか、暫定2車線というのは。

石澤委員

1億何千万円というのが、あとになるともっと膨らむと言われると、何か、そんなに道路の脇の空き地の部分は、ほかにも活用できますよね。公的なものとしても。

福田委員長

そうですね。

石澤委員

自転車道で。そういうふうに考えると、やむを得ないかなということで、それはそれで。

福田委員長

交通量について、このODで見ても、交通量増に対応するというよりもむしろ交通環境ということなので、また群馬からの道路とかいろいろある中で、広域的な意味という中で、用地、たとえ買ってしまって2車線で行くことになったとしても、それはそれでいい使い方を考えていくという課題もあとで意見書で投げかけてまいるということで。もう一度言います。2期区間については用地買収しながら暫定2車線と。そして3期区間以降は方法、やり方、ルート、すべてですけれども、見直していくということが妥当だという形でまとめることとなりますが、よろしいでしょうか。

入江建設部長

すみません、その3期を見直すというのは、その時点で再検討するというところでいいですね、変えるということではないですね。

石澤委員

4車線も含めてやるということですね。

福田委員長

2期の4車線と3期区間の・・・

入江建設部長

その時点、例えば5年後に再検討するということでよろしいですね。

福田委員長

はい

芹澤委員

ちょっと質問があるんですけども、将来交通量推計結果というのは協議が・・・

福田委員長

これは一番最初に配られたもの。一番最初に配った資料の・・・それは今日です。

芹澤委員

ちょっと僕、よくまだ飲み込めていないんですけども。この図の整備があるというのは、4車線でやった場合、それとも暫定2車線でやった場合の整備のあれなのか、それちょっと説明がなかったんですが。それと、どこがどういうふうにとどの程度違うのか、言葉で説明してくれませんか。

建設部 手塚道路建設課長

この1ページ、整備ありというのは、ここの赤い太い線、今回の上野バイパス区間ですが、ここを4車線整備した場合ということで、平成42年の交通量推計値。この太い線のところへ153という数字があると思うんですが、これが推計交通量、これ100台単位ですので15,300台と推計されます。

それで、その右側の整備なしが、この区間を整備しなかった場合、現況という場合の推計値ですが、平成42年の推計値が125とあります。12,500台という推計値でございます。

福田委員長

これで見ると、交通量は197と125ですが、大きく変わっているのはこの区間だと思うんですけども、この区間以外はそんなに大きく変わって・・・

建設部 手塚道路建設課長

この左側の整備をすることによって、その周辺の交通が減ってここへ集約されてくるという推計になっております。

芹澤委員

要するに流入・流出の、ポイントポイントでの流入・流出の変化を見ているわけですね。それで、197というのは・・・

建設部 手塚道路建設課長

ここで197というのは、もう既に1期区間で4車線整備が完成している区間でございます。

芹澤委員

ああ、もう、今、これだけ発生しているということですか。

建設部 手塚道路建設課長

これ推計値でございますが。

芹澤委員

この数値は行きと帰りというか、上流・下流、両方を足しあわせた数字になるんですね。

建設部 手塚道路建設課長

そうです。

芹澤委員

そうですね。なかなかそういう数値というのは見にくいですよ。片側、一方の交通でどうなのかというんだと少しわかってくるんですが。いずれにしても足し合わせた数字なんですね。

それで、地元の集落といいますか、住宅地の数値は減るとというのが43という数字ですね。ここにありますが、3分の1ぐらいになりますという推計ですね。あとはそう変わっていないですね、ここだけが減るということですね。

高木委員

今、ご説明を聞きながら、また私、わからなくなりましたが。例えば今、新しいバイパスで153で、その前に上に旧道があって、旧道が43と43、ですから、その部分を通行しているのは、両方足すと196ですよ。それが整備をしなかった場合は169に減るということです。それはいいんですよ。

もともとこれ群馬のほうからたくさん来るというご説明だったので、群馬のほうから追ってくると、整備なしの場合で104が来る。整備ありだと106に来る。つまり道路が整備されたからよくなったというので少し増える。それはわかります。それで、それが真田線とか合体したところで、交わったところで、整備ありの場合は193がそのまま流れてくる。整備なしの場合は182に減る、いや、それが182になっているんですが。

真田線に移っているのは22が30に増えている。整備ありとなしの差は、要するに22と30と8で、要するにどこかで発生するのかと。

石澤委員

一応、交差点の群馬県側と、通るところがないから・・・

高木委員

だから、真田線のほうに104来たうち、8が増えてそっちへ行くということでしょ、これ。

石澤委員

国道144号に・・・緑色の長野線が18なので・・・

建設部 道路建設課

よろしいですか。ここの長野真田線と国道144号のこの地点に、このゾーンを代表する発生ノードを置いておりますので、ここで発生する交通量もあります。

委員おっしゃられました部分は、この、今の群馬から来て、本来ですと上野のバイパスのほうに行きたい、通過していきたい車は整備なしの場合真田東部線に回っているという形が見えます。

高木委員

すみません。そうすると、例えばその赤の、要するに3期区間の頭のところの、そこでも多分、農道で車が発生しているという考え方なんだろうと思うんですが。要するに整備ありの場合には旧道で43、新しいので153、それから黄色が35で、何が言いたいかというと、43と153と大幅に増える。整備しない場合は169のままで、その差が20幾つあるわけですが。その20幾つの差が、周りの路線では20幾つもないんですが、足し算、引き算、ちょっと難しいんですが。

ということは、かなりの部分、整備をすることによって、ここに宅地開発が行われて発生が大きくなるというふうにとらえればいいということによろしいですか。

建設部 道路建設課

整備なしのところの、上田菅平インターと書いてあるその上の45という数字を見ていただきたいんですけども。整備がない場合ですと、こちらのほうに回ってしまっている形のものがあります。

石澤委員

真田町でも、旧真田地区での発生が、どここのところに付加されるかと。

建設部 道路建設課

旧真田のものは、この今の長野真田と国道144の間の交点です。ここが発生点になります。

石澤委員

ここから発生だと。逆にいえば、道路を整備しないほうが交通量が減っていいという考え方があるんですね、車をいじめたほうが。あまりそういう考え方はしないんですが。

高木委員

すみません、わかりました。

平松委員

ただ、あれでしょう、整備をしない場合は、市街地の中を12,500台通過するというのが、整備することによってバイパスは15,300台になって、その市街地の中、民家の中をスルーするのが43に減るという効果は大きいということと言えますね。そういうふうに理解しないとだめなんですよ。

福田委員長

よろしいでしょうか。それでは9事業の審議ということで、皆さんにご熱心に審議いただきましてありがとうございます。

上野バイパスは意見がかなりあり、いろいろ書くことが増えてしまいましたけれども、基本的にはすべて県案どおりということで審議を終えさせていただきたいと思います。

3時10分ですけれども、3時20分まで休憩をとりまして、そのあと委員会として、意見書のたたき台は私がつくるんですけれども、それをどういう構成案でまとめるかということ。それを諮ると、あと資料7ということで、今まで様式-0ということで、B/Cをかなり直していただきましたが、様式-1に、今日的な論点とか視点とかを入れて作り直したほうが、評価をするに当たっても、客観的に評価をするに当たっても、わかりやすくするにはどうしたらいいかということで、改善したシートをつくってきました。これについて若干意見をいただけたらと思います。

30分ぐらいで両方で終わると思いますので、このあとご審議いただきたいと思います。とりあえず休憩ということにいたします。

(休憩後)

(2) 新たな様式の提案

福田委員長

それでは再開させていただきます。まず意見書のまとめ方ということで、お二人、芹澤委員さんと小林委員さん以外は、皆さん、去年と同様という形でいいんですけれども、一応、A4でまとめました。

通常、事務局で県案どおりという形でまとめたりするんですが、これ審議し

た意見のものについても、たとえ県案どおりにしても、いろいろな意見が出ていますし、その考えるプロセスの中でいろいろな課題が見えたり、こちら長野のほうでは、委員会みずからが手弁当でまとめるという、全国でもかなりめずらしい手法をとっています。

構成としてはここに書いているんですけども、意見書として、去年と基本的に全く同じです。1番目が本年度の審議対象事業の考え方と。これはこちらの評価機関が、県庁内にある再評価委員会を対象としてきた事業、対象としたものが妥当だろうかと、ほかにもっとすべき事業があるのではないかという形で、その妥当性をチェックする必要性があるんです。そういう中のことも含めてです。去年は、また31事業あったのを16事業、全部やって、時間的にも無理ということで16事業になったということもありましたので、今年は9事業、すべてを対象にしてきたというようなことです。この、だから対象事業、9事業を全部行ったというみたいなことを簡単に書くということです。

はじめに、審議の臨み方ということで、ここは(1)で取り組んできた事項ということで、B/Cの考え方とか、評価事項、様式の見直しとか、こちらのほうの委員会でかなり県と議論しながら改善をしてきたという、していただくように逆に意見、提言をしていくという段階だと思えます。県のほうからはB/C、新しく、来年度からも必ずB/Cを、このような形でつけてもらえるということですけれども、そのような背景もちょっとまとめていくと。

(2)は、以下に書いてあります、3番の1から4があります。こういった県案に対する審議結果はどうだと。ここが一番、まとめ上げるところですけども。2番目として、事業推進上、多角的な意見、推進上の意見というのがあります。それで評価上の意見というのもございます。ということで、あと委員さんの、環境なり福祉なりという形でそれぞれがご専門があると思うので、そこでまとめ切れなくて、でも委員会全体の中ではなかなか出せなかったんですけども、これは述べておきたいという個別意見と、去年もこのような形でじっくりとまとめていったという形です。

そのまとめ方を、この4つについてまとめるということをはじめに書いて、3番目としては、それをこのような形でまとめると。おわりにということで、任期2年間を終えることになりますので、そこをちょっとイメージはないんですけども、終えるに当たってということで、一応このような構成でまとめたいと思っております。去年と同じですけども、何かご意見とかがございませ

たら、よろしいですか。

では、まとめにつきましては、3回の委員会と現地を見たもので私のほうでちょっとたたき台をまとめて、11月中旬ぐらいですか、やはり皆様に私から直接、メールで回ると思います。それで、ご欠席の方もいらっしゃると思いますが、多分、次回の委員会、あとで事務局から連絡があると思うんですけども、12月になってくると、それ以降になると思うので、それまでにご欠席になってしまう方もどんどんとか意見を、こういう文のこのところを直したほうがいいということをお願いと。それで出席いただける方は、その前にちょっと目を通していただくというような形でいきたいと。とりあえずたたき台はいきなりではなくて、中旬に私から皆様に回す、お渡しするというごことをご了承ください。このような形でまとめていきます。

それと、ではもう一つの懸案となっていました、こちらの一番最初に配っていただいた資料5 - 1ページと、あと資料 - 7という、このA3の2枚並べてみていただければよくわかると思うんですけども。県のほうもこの公共事業評価監視委員会、第三者評価という形で平成10年、国が初めてなんですけれども、初めて全国一律というか県でも取り入れていっているわけですが。今、まさに問題となっている国のほうの事業をどうしていくかということで、監視のあり方や見直しになっているその部分なんです。長野県には、今までにも平成14年とか15年とか、評価シートを改善してかなり、今、5 - 1とあるのも改善後のシートで来たわけです。それからまた5年たったということで、かなり説明資料としては伝え切れていないのではないかと。逆にいえば、もったいないというか、説明の仕方としては甘くなっているのかなという感じがありましたので、私のほうで、中身を大きくは変えないんですけども、作り直しました。

これ簡単に説明しますと、新しい資料 - 7です。全体概要はこれはいいいんですけども、評価対象事業事由、そこはもう今までのところの、右下のほうにあるんですが、こんな大きなスペースは要らないというか、それぞれの部と県庁内の公共事業再評価委員の意見を書けばいいという形です。再評価案としては、県の規定として5つあるということなので、バラバラと継続とかを上のほうに書かれてもわからなかったの丸をつけて、そこはいいと思います。

そして次のところが大事なんですけれども、再評価の判断根拠、これが非常にわかりにくいというか、さんざんわかりにくいと言い続けてみんなできまし

た。費用対効果というのは、これは概要とか詳細の様式 - 0 を必ず頭に添付してもらおうということで、これは今までどおりで、Bの項目ぐらいを挙げてもらうということでいいだろうと。ただ、判断根拠としてこの、例えば上野バイパスの5 - 1の旧来のものを見ていただきたいんですけども、事業の整備効果の必要性といっても、上から3つ目に、生活道路の機能も有しているとか、下のほうに、観光・流通のルートとしても利用されているとか、交通のネックになって渋滞を起こしているとかという説明だけでは、どうも納得できないというか、こういう言葉で書かれても、基本的にそれは幾らでも言えることであるということもありますし、この従来シート左半分を見ていても、これで必要性が言えるのかということでもさんざん質問が続出していただけです。

でも現地に行ったり、いろいろ説明を受けていく中で、県側として主張されたい部分というのがかなり見えてくるんです。そこをちょっと拾ってみたんです。例えば、判断根拠としてこういうことを言えば、委員会もかなり理解できたのではないかと、1回でかなりの部分が理解できたのではないかとということを一義的、二義的根拠なんです。交通量からの判断根拠だったら、構造令が9,000台を超えたら4車線と決められているとか、こういうのを現地で受けて初めてそうかということになるんですけども。こういった必要性というか、県側が主張したい強調したい部分というのが全然こちらに伝わっていなかったと。通勤時とか将来交通量とか、こういった具体的な混雑度とか、渋滞状態とかを書いていけば具体的にわかりますけれども、この部分を言葉だけで済まされても全くわからないということです。どうせ資料請求で来ることになるので、この辺の交通の質もどこまで受け入れられるかと。交通内容から見ても、ただ観光ルートであるということではなくて、たくさんの観光客はあるんだけど、休日コースでどのくらい出ているのかとか、もし群馬県や名古屋方面に出荷される野菜ルートということなら、要望が具体的にどんな要望が挙がっているとか、もっと徹底して資料で説明するという形、そういうことが重要ではないかということです。従来左側と、今回新しくした左側を見ていただくだけでも、インパクトというか判断根拠になる、何を訴えようとしているかが、県サイドはこういうことを訴えようとしているということは、逆に新しいほうがわかると思います。

右側のほうなんですけれども、ここは県のほうはほとんどガラガラで、事業の必然性とか、見直しとか、基準とかを書かれていたんですけども、こちら

側に事業の背景というのを持ってきました。従来は、この道路の変遷だとか、歴史的背景というので、地域の現状とか事業化とかがあったんですけども。私どもの質問にすごく多かったということで、採択時、どのような背景だったかと、要するに目的が変わっていったということもありますので、決定中、目的はなかったのか、その当時の予算規模はどうだったのかと、そこら辺を書いてもらおうと。次に事業進捗という中で、計画変更とか事業の遅延とか、事業費増大とか、そういったことをきちんと現状を書きながら示していったらおうと。そうでないと急にこの点だけの、5年スパンで出されてもちっとも見えないと、なぜ前の時点でチェックできなかったか、そういうことも含めて見ていこうということです。

それで、住民要望と対応とありますが、今までも社会的背景で住民要望とありますけれども、もっと具体的に説明の対象、説明回数とか、参加率とか、合意の度合いとか、そういうことをやっぱり書いてもらえると、必ず住民とはどうなっていますかという形になってしまう。だからここら辺も当たり前の情報として出してもらうと。そして、前からありますけれども、人命等の災害、事故件数とか安全性についてです。次に出てきたのが上位政策、上位計画、あと調整を要する計画、事業との整合性ということで。

今までも周辺開発計画等ということで、マスタープランとかいろいろありましたけれども、そういうことよりももっと、住宅だったら福祉政策がいろいろあります、上位計画もありますし、周辺よりもいろいろ縦割りを越えた、ここでいうと、縦割りの中での上位計画となってくるのではなくて、分業を越えた調整するものというのがいっぱいあると思いますので、そういうのを挙げていただく。あとは地域特性の反映として、この地域の社会、経済的特性ということで、高齢化の状況とか、人口流動とか、そういうところも具体的に考えて書いていただくと、そして環境への配慮。

そして、さらにここの部分がなかったんですけども、今まで。住民の地域社会活動というのを書き加えました。今までの住民要望がどうだったかということですが、住民要望、ちょっと変な言葉でいうと、陳情は陳情でそれで行くのがいいということではございません。公共事業に関しては、地場産業の再生でどれだけ地域が頑張っていらっしゃるかとか、今回の例になりましたけれども、維持管理、水路とか、どういうところに住民が参加したりとか、林道に税や寄附が住民から出ていたとかそういうのもあります。そういったことが説明

に加わることで、やはりその公共事業を地元がどう使って、守って、きちんと大切に育てているかというのも見える部分で、これも今日的な論点として重要だと思しますので入れています。

こういうことを、今の公共事業の必要性をきちんと説明するシートとして、意識して書いてもらうということです。ほんの少し書いただけで随分変わってくるのではないかと思います。一応、そのような形で変えました。これについても、メールで流したので見ていただいている部分ですけれども、ご意見をいただければと思います。

一応、大体こういう形でということになれば、私たちの任期は終わってしまいますけれども、今回の意見書に、新しいシートという形で、提言として「改善されたらいかがか。」というのを付けたいと思います。まずこの中身についてはいかがでしょうか、ご意見がありましたらよろしくお願いします。

平松委員

よろしいかと思うんですが。特にちょっと知りたいのは、事業経緯の中で、これこれこういう経緯だったというの而去ることながら、その時期、それを入れていただきたいというふうに思います。

あと、事業の進捗経緯ですが、要はみんな遅れているんです、基本的には。だからその理由に関しても書いていただかないと、また最初から何でという話になってくるので、その2点、書いていただきたいと思います。

福田委員長

事業経緯のところに、「すべてに年次を記載」と書いてありますが、これを強調しておきます。そして事業遅延の理由ということで、つけ足したいと思いません。すべて年次を記載という形でお願いします。ほかにご意見はございますか。

千賀委員

今日もいろいろ出して、ご説明いただいたんですけども。大まかと申しますか、これしかないという形で出すよりは、こういう可能性があるとして、1番、2番、3番だと、そのうちこれが一番いいのだというような出し方のほうが、選択をしやすいのではないかと思います。その辺をどうするかです。

福田委員長

数案の中で、何をそこに絞り込んでいったかということですね。

千賀委員

そうです。それと費用対効果の、この費用の中に本来は、その事業によって発生するマイナスのインパクトがあるわけですね、影響があります。しかし、それはなかなか数量算定できないのかも知れないんですけども。今、現在では事業費だけが費用になっているんですね。広義の費用というのはもう少し大きな、社会的費用も含めてあるわけですし、その辺の議論がちょっとなかなかできていないのかなと。地域特性の反映度というのでもないんだろうと、その工事をすることによって、失われる自然であるとか、人々の生活上の理念というものであるとか、騒音とか、あるいは排気ガスであるとか、何かそういうものもちゃんと書かなくてはいけないかなと思ひまして、そういうことも含めて、公共事業というのはやるべきであるという説明が必要ではないかなというふうに思いますね。その辺をどうするかですね。

福田委員長

そのマイナス面について私も考えたんです。逆にいえば、その他というところがありますけれども、ここに課題と思ったんですが。多分、事業でもやっていく、県側にすれば、そこを多分挙げなくて、そこを見出して追求していくのが多分、委員会になってくるというのが、本当は書くべきなんでしょうけれども、なかなか書いていただけない・・・

千賀委員

それを一番よく知っているのが事業担当者で、よく知っておられます。それを書くのが大事です。それはきちんとこういう形でカバーできているとか、あるいは、それを上回る効果があるという説明が必要ですから、それはやはり事業担当者を書いていただくのがよろしいかと思ひます。

福田委員長

やっぱり見るというよりも、むしろその他のところで課題という形で入れて、課題を・・・。

千賀委員

いえ、その他ではないんですね。それは主要な説明事項ですよ、本来は。どんなものにもありますよ、あるということを前提にして、事業というのは行われなければいけないんですね。今までほとんど言わないで来たとして、それで問題が発生するものですから。やっぱりそこはもう正直に、ありますからというのがこれからのあり方ではないでしょうかということを含めて、住民の方も納得するし、理解も深まるという形になります。

福田委員長

事業推進という、一応、伴う課題と・・・

千賀委員

伴う影響ということですね。

芹澤委員

今の中で選択肢をとというのは、必ずしもなじまない部分もあると思うんです。幾つかある中でやっぱりこれがいいという形で出すこともあり得ると思うので。だから、選択肢を幾つかあるのを例示するということを全部やらせるというのは大変なことじゃないかと。だから、中にはこれで1本というのがあっても、選択肢がなくても、こういう考えで行きたいというのがあってもいいのではないかと考えています。全部に、AとBとC案があるから皆さんどうですかというよりも、それはあるんです、もちろん。だけど、中にはこれしかないというか、これが一番いいという形で1本で提案しても、それは必ずしもいけないのではないかなと思います。

千賀委員

そういう場合は、これまでどおりの状況としていなかった、しない状況があったのではないかと。

芹澤委員

それは説明の中でやって・・・。いやいや説明でも、全部それを記載させる必要があるかどうかですね。ただ、幾つかある中でこれを選ぶなり、この中か

ら選んでくださいというのは、それはそれでいいと思うんです。だけど、もうないので、これしかないというものに対して幾つかの案を示せという、すべて示せということにはならないのではないかという気がするから、これ一つの案でも、それがいいとすれば、そういう形での提案でもいいのではないかと、ということなんです。

福田委員長

この欄の中に複数案を書くこと自体、無理だと思うので。だから、そういうのがある場合は、必要である場合は別添でという形で。それがあれば、別添でという形でしておきたいと思います。

芹澤委員

やっぱり別添でも出さなければいけない・・・

福田委員長

そうではないです。必要があれば・・・

千賀委員

ただ今回、最後残ったというのは、まさに出してと。

福田委員長

そうですね。それは、今、審議の中で幾らでも資料請求ができますから。だから、とりあえずは、ここ再評価委員会ではこう決めましたというのを出してもらって、それを受けて、でもこのプロセスでというのを見つけて、いろいろ質問なりキャッチボールで議論していく、それは委員会の請求という形でもいいのかなと。ただ、再評価委員会の結論というのが出ていて、それに対して説明というのが・・・

平松委員

それでいいと思いますというのは、この様式なんですけれども、これを要約だというふうにやっぱり考えないとまずいと思うんです。それで、ああでもない、こうでもないと言い出したら、報告書をつくれみたいな話になってしまう

ので。それはやはりある程度、その議論上のたたき台になるような項目が入っていれば、実際にその一つ一つの事業を審議するときに、ではここはこういう記述になっているけれども、その個別の案というのがあるみたいだと、それを説明してほしいとか、そういうふうな流れが一番いいのではないかというふうに思います。

福田委員長

これの進化の意味としては、私どもは、これを見て判断根拠というのがありますけれども、やっぱり再評価委員の結論なわけですから、結論はこうしましたというのをこちらに投げてこられて、それで私たちは、お互いのキャッチボールをしていく中で、専門家というかこちらの分として、いろいろこうではないかというもので請求していくことでいいのかなと思います。

今、言われたマイナスというか、課題についての欄というのが、事業していく影響なり課題ということは、一覧に入れようと思うんですけども。それでよろしいですか。

千賀委員

再評価委員会の中で、そういう議論はしていないですよ。別の案も含めて。

石澤委員

いや、今日、出てきた上野バイパスの場合にはこれあるんですけども、これはこちらからいろいろ質問等として出てきたものなんです。だから、さっき出されたように、これはあくまでもそれぞれの事業の要旨であって、その中身はまた別添で資料を出す。そしてまたマイナスの点は、委員のほうで非常にかかわっていく可能性もあるけれども、それは議論の中で、では出してもらうというようになるのではないかと思うんですけども。

というのは、ここにマイナスを書けといっても出てくるかどうか、書いた場合に、ここでマイナスと我々が判断できるかどうか、そこが問われるものだと思うんですが。書いてくれればいいんですけども、初めからそんなことを言っただめなんですけれども。

福田委員長

私もそう思っていたんですけども。

石澤委員

だから、プラスかどうかというのをこちらで。

千賀委員

この委員会は、そういう性質のものではないんじゃないかと思うんです。つまり、公共事業の実施に伴う負の影響を、この委員会でのやりとりのなかで明らかにしていくというよりは、提案する行政のご担当者の方から、それを含めてご説明いただき、そのうえで、事業が妥当なことを、行政として判断したことに対して、我々が適正であるかどうか判断していくのであって、できるだけ、やっぱり行政のほうでちゃんとした判断をしてくださいというのが原則なわけですね。

いいですか、事業をやる担当者は、事業に伴うデメリットなんかは書けるものではないという姿勢は、ちょっとそれは本来あるべき行政の姿ではないと思うんですね。デメリットもあることも含めて、やっぱりこの事業は大事なんだという形を出してくるわけだし、やっているわけですから、それを素直に書いてくださいと私は言っているんです。

平松委員

その辺が、どうも判断根拠の中で出てくるのではないかと思うんです。要は、我々がやっぱり一番知りたいのは、何でそういう結論を出しているんだろうというのが一番知りたいわけです。その中で、いやプラスばかり言っているけれどもマイナスもあるよねという形で書いていただければ、でも、トータル的にプラスのほうを上回っているという根拠をしっかり入れてもらえばわかると思います。だから、その根拠が結構大きなウエイトを占めると。

福田委員長

だから、欄としてつくるというよりは、むしろこの見直しや理由とか、そういうのもありますけれども、こういうところに、さっき言った、事業の背景のところでも当然書いてもらおうと。

石澤委員

つぎ不足という言葉はちょっとまずかったのかもしれませんが。判断する基準というのは当然、質問の部分だから、それについてはまだあれば、することはできるのではないかと思いますけれども。

福田委員長

そうですね。長野県で脱ダムとかいろいろあったときに、シートを今のよう
な形に変えてとかという形で、結構、県庁の方々と第三者評価関係という中で
議論を進めながら改善したという形で、今回のB / Cもつくりかえてプラスし
ていきましょうということで、国なんかよりもはるかに先駆けてこの委員会と
しては進んでいると思いますし、議論も委員会サイドで進めていますし。

ですから、今回これで投げかけて、私どものほうの提案ということで、一応
任期を終えるんですけれども。書いていく中で、逆に次の委員さんたちが、ど
う使って、またさらに透明性を図っていくことができる、どう議論の質を高め
てもらえるかという、これも一つの委員会の役割というか、位置づけだと思う
ので。とりあえず何か、何々と書くことは難しいですけれども、前よりもかな
りこれができるのかなと思うんです。

石澤委員

委員長、要望といえば、これはあくまでも表紙であって、さっきから言っ
ているように別添資料ということになりますと、できるだけ委員が質問、あえて
質問する前にもう既に書いてもらっていると、そういうふうな対応でやってい
ただければ。

委員に理解してもらおうようなタイトルというか、そういう立場でこれつく
ってもらおうというようにしてもらおうと、非常に時間的にも非常にスムーズに議論
ができるんじゃないかなと思いますけれども。

福田委員長

そうですね。これは、ではこのフォーマットでよろしいですか。今、その影
響とか課題についても、この判断根拠の中で書けるだけ書いてもらうというよ
うなことで、ちょっと星で入れておきますけれども。

先ほど平松先生からあった、この一連の右側、これ若干シートを直しまして、

それを一番最初につけて、この様式 - 0 については、今後も一番最初に提出ということですがけれども、様式 - 1 についてもこのように直していくのが望ましいのではないかとということで、よろしいですか。

千賀委員

今日は進歩というか、前よりも具体性が増して審議しやすくなったと思います。透明性が出てきたかなという思いすらあり、いいものができているんじゃないですか。

福田委員長

ほかの委員さん、いかがでしょうか、実際のところ、よろしいですか、はい。

建設部 小林技術管理室長

フォーマットの中で若干気になりますのが1点あるんですが。

再評価案での、見直して継続、5つのところへ丸をつけるんですが。現在、例えば見直して継続とか計画変更の場合に、その内容を、今は書くようにはなっております。ここだと がされているだけで、「見直して継続」の場合、どういった見直し内容かが見えないと気になります。その辺事務局で、ご提言いただいた内容を踏まえ、考えさせていただきたいところもあります。

福田委員長

そうですね、設計とかが変わってしまったようなときは、例えば、これの2 - 1 をちょっと見ていただければと思いますけれども。ここは一応、見直しというか、私は根拠の部分に入るのかなと思ったんです。この部分が、こういった計画だとか、こういった考えでこのように見直してと、それが一つの判断根拠のところ、この欄に今までどおり書いていただければいいかなとちょっと思ったんですけれども。

芹澤委員

この場合、あまりこだわらなくていいんじゃないですか。だから事務局は、今までやってきたものを、例えば、計画変更でやりたいというところに丸をつけていましたけれども、委員会の意見の結果、見直して継続しなさいとか、あ

るいは場合によっては中止しなさいということがあり得るんだということで、その辺、神経を使うことはないような気がするんですが。

事務局とすれば、だから、今までやってきたのを、今回は中止したいというのもあり得ますね。だけど、一番わかりやすいのは見直して継続と出てきたけれども、この委員の中では、見直して継続しなさい、こういうところを見直しなさいという変更があり得るのだから、事務局なりの考えで丸をつけていいのではないかと、迷う必要がないんじゃないかと思えますけれども。

福田委員長

それはそうなんです。記入例と書いてありますね。これは継続をするといった場合に、継続をしたいという根拠の記入例なんです。それで、例えば計画変更をしたいということであるならば、ここによくありますが、先ほどいったページ2 - 1、これは下水道上流処理区ですけれども、こういった根拠で見直しをしたいということですね。だから、やはりここに書いたようなことをここに書けばいいのかなと、要するに判断ですよ。その判断の根拠ですから、見直しなら見直しの根拠、中止なら中止の根拠をここに書くということで、全部、ここに強調して書けばいいのかなと、そんな意味です。

平松委員

だから継続するだったら、この根拠のところ、一番前段に見直しとか、継続とかということを一言書いてもらって、その根拠を下に書いていってもらえれば、何ら問題ないんじゃないかなと思います。

福田委員長

だから再評価案とありますよね、ここに丸をつけて、そうしたら、その評価の判断根拠と書いてあるので、ここに丸をついたものの判断根拠を書けばいいということです。

平松委員

だから、今、提案されたのは、継続とか、中止とか、一次休止とかというんだったら、根拠をダイレクトに書けばいいんです。でも、今、懸念されたのは、

見直して継続とか、計画変更というときに、その中身はどこに書くんでしょうかという質問ですよね、そういうことですよね。

建設部 小林技術管理室長

そうですね。その根拠の中で記載していくということで推移したいと思うんですが。

芹澤委員

ここに記入例ということで、ここへ書くということで。

平松委員

そう、そうやってもらえれば。

福田委員長

そこに欠点とか、書いてもらえれば。

建設部 小林技術管理室長

基本的に根拠の中にその内容を書いていくんですが、「見直して継続」という再評価結果として、案としての「見直して継続」の見直しの中身は何かということが、あったほうがよりわかりやすいかなというふうに思うんですが。

福田委員長

そうですね。あったほうがわかりやすいと、見直してどうなったかですよね。

建設部 小林技術管理室長

その詳しい中身は根拠の中で記載するんですが。それで・・・

芹澤委員

様式はあまり細かくしないほうがいいと。判断根拠を見ればわかるんだから、いいんじゃないですか、そうでもないですか。

建設部 小林技術管理室長

その「見直し内容」が何かというのを、下の根拠をずっと見ていかないとわからない。ですから、一行書いて、見直しの、特に見直しをする場合には、その内容を記載する欄を設けるほうがわかりやすいのではないかと。

平松委員

内容という欄を一つ設けたほうがいいんじゃないかと。

福田委員長

わかりました。それで再評価案の下に見直し、計画の場合は、その内容ということで、わかりました。

石澤委員

必ずしも書くわけではないんですね、見直しの場合だけですね。

平松委員

今までの書式でいうと、見直しの場合には、右側の欄に見直し案ということで内容を書いているんですけども、計画の場合は、事業の必要性という何か悲しい文言になっているんですが。そういうことのないようにしたいなというのは今回もありますね。だから、要は再評価案のところ、内容が必要であれば、その内容という欄も設けておいてやっておけば問題ないかと。

建設部 小林技術管理室長

そのほうがよりわかりやすいなと思うんですが。

福田委員長

わかりました。今、室長さんのほうでこだわられるのも、ここに再評価の上のところ、丸々部公共事業とありますよね。これやっぱり4部局いろいろと出てくるわけなんです、環境部局なり建設部局なり。公共事業再評価の事務局は、建設部の中にありますけれども、他部がやったり、あとその部が、去年もそうだったんですけども、関わらないこともある。例えば1年目に諮ったので2年目にというときに、こういう審議でどんどんこういった改善なり何なりとな

っていっても、それがやっぱりうまく伝わっていかないとか、担当がかわってしまつたらなかなか継続していくのも大変なんです。これについて事業部署でやっているわけではないですから。

ですから、やっぱり欄を一つ設けることで、たとえ担当者がかわってもうまく転がっていく形というものを用意しなければいけないというのも、今年痛感したところなので、一行つけ足したいと思います。「見直し」とか「変更」の場合は、その内容を記載する欄をつけておきたいと思います。

よろしいでしょうか。それでは意見書についても提言という形で、様式 - 1 もこのように変更していただきたいという提案をつけたいと思います。

(3) その他

福田委員長

これで今年度の事業の審議を終えたいと思います。次回、12月ぐらいになると思うんですが、次回は意見書のたたき台を最終に練り上げていくということをやりたいと思います。次回について、スケジュールや何かございますか。

事務局

次回の日程でございますが、12月14日月曜日、時間は1時半から予定させていただきます。

日程につきましては、先に委員の皆さんにお諮りさせていただきまして、一番多い日がとれる日を今回設定させていただいております。よろしくお願いいたします。

福田委員長

よろしいでしょうか。年末でいろいろおありになるかと思うんですけれども、先ほどお話ししましたように、意見書のたたき台をつくって皆さんのご意見をいただけたらと思っております。そういう形で進めますので、よろしくお願いいたします。

4 . 閉 会

事務局（中山主任専門指導員）

本日はお忙しいところ、ご議論をいただきありがとうございました。

次回の委員会につきましては、事務局が先ほど12月14日月曜日ということで決まりましたので、その節にはご出席をよろしくお願いしたいと思います。

以上で、第3回委員会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。