

平成24年度 第1回長野県公共事業評価監視委員会

日 時 平成24年10月17日（水）13：30～

場 所 長野県庁議会棟405号会議室

1. 開 会

○事務局（西元主任専門指導員）

ただいまより平成24年度第1回長野県公共事業評価監視委員会を開催いたします。

私は本日の進行を務めます、技術管理室の西元と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、お手元に、資料等を配付させていただいておりますけれども、その次第により進めさせていただきます。

冒頭のあいさつでございますが、本日、北村建設部長があいさつを申し上げる予定となっておりますが、所用のため途中からの出席となります。到着後、審議の切れ目を見まして、あいさつを申し上げたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

資料の確認をお願いします。お手元に次第、それから、次第の一番下のところに配付資料として、資料1から資料4、それから参考資料ということで記載してあります。それと、追加資料というものが入っています。これが次第にない資料ですので、ご確認をいただきたいと思います。

資料等、ない方がお見えになりましたら、申し出ていただければと思います。

2. 委員紹介

○事務局（西元主任専門指導員）

それでは、本日が初めての委員会ということです。本来ならば、委員の皆様へに直接、委嘱状をお渡しすべきところですが、時間の都合により、お手元のほうに置かせていただきましたので、ご了解をお願いいたします。

委員の皆様につきましては、今年度から13名の方に委員をお願いしております。任期は委員会の設置要綱に基づきまして、2年以内となっておりますので、平成26年3月31日までの任期でお願いいたします。

それでは、委員のご紹介を兼ねまして、本日のご出席の委員の皆様を、お手元の委員の名簿順にご紹介を申し上げたいと思います。

まず、赤羽設計事務所室長、赤羽直美委員様でございます。

佐久穂町長、佐々木定男委員様でございます。
信州大学理学部教授、佐藤利幸委員様でございます。
信州大学工学部准教授、寺内美紀子委員様でございます。
弁護士の長瀬孝浩委員様でございます。
長野信用金庫理事長、原徹爾委員様でございます。
信州大学農学部教授、平松晋也委員様でございます。
地域政策プランニング代表、福田志乃委員様でございます。
長野工業高等専門学校教授、松岡保正委員様でございます。
長野工業高等専門学校教授、柳澤吉保委員様でございます。
以上、10名の方が本日の出席者でございます。

なお本日、ご都合により欠席されている委員様につきましては、信州大学農学部助教 内川義行委員、飯田市長 牧野光朗委員、松本大学総合経営学部教授 益山代利子委員の3名の方でございます。

3. 議 事

(1) 委員長選任について

○事務局（西元主任専門指導員）

それでは、議事に入らせていただきます。

はじめに委員長選任、並びに委員長代理の指名についてです。お手元に配付しました「長野県公共事業評価監視委員会設置要綱」第3の第6項では、委員長は委員の互選のより、また第8項では、委員長代理は委員長が指名するという事となっています。

まず委員長の選任について、委員の皆様のご意見を伺いたいと思います。よろしく願いいたします。

○福田委員

私のほうで、実をいいますと、この公共事業監視委員会の委員長を3期6年務めてまいったのですが、初めて今日資料を見たんですけれども、ダムとか新規事業が入ったりしておりまして、そういったことについてお詳しい、いろいろ県全体を見ていらっしゃるという点で、松岡先生はいかがでしょうか。

○事務局（西元主任専門指導員）

ただいま、福田委員から松岡委員をとというご提案がございましたけれども、皆様、いかがでしょうか。

(拍手)

それでは、皆さんの承認を得まして、松岡委員に委員長をお願いいたします。

それでは、松岡委員におかれましては、委員長席のほうにお移りいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは松岡委員長さん、ごあいさつをお願いいたします。

○松岡委員長

私は、こういう委員会の委員長というのは向いていないとは思っているんですが、非常に大変な時期に3期6年務められた福田委員長はいろいろな改革をされて、ここまでまいりました。ようやく去年あたりから、イメージしたことが少しずつでき始めてきたかなど。そして、福田委員長の折に提案されましたことも今年盛り込まれておりますので、本来ならば、前福田委員長が委員長を続けてやっていただければよいんですが、そういうお話でしたので、委員長を務めさせていただきます。

皆様方のご協力でスムーズな、県民のためになるような、皆様の議論が十分反映されるような答申をしていきたいと思っておりますので、ご協力のほどをよろしくお願いいたします。

○事務局（西元主任専門指導員）

ありがとうございました。

それでは、早速ではありますけれども、松岡委員長さんには、委員長代理のご指名と、それから、以降の議事進行のほうをお願いいたします。よろしくお願いいたします。

(2) 平成24年度公共事業再評価について

○松岡委員長

それでは、委員長代理ということで、平松委員さんをお願いしたいと思います。平松委員さん、よろしいでしょうか、お願いします。

○平松委員

了解しました。

○松岡委員長

皆さん、よろしいでしょうか。

(拍手)

ありがとうございます。それで、これ私の個人のお願いになるかもしれませんが、ここまで3期務められた福田前委員長さんが、委員としてたまたま運よく残られておりますので、委員会の折にもそうですけれども、またいろいろなまとめ、その他、難しくなってきたときに、これまでの大変なところを乗り切ってこられたご経験などを生かして、ご支援いただければありがたいと思いますので、個人的に申し上げて申しわけないんですけれども、ひとつ、よろしくお願ひします。

それでは、これより議事に入らせていただきたいと思ひます。

それでは、議事に入ります前に、この評価委員会の運営要領第4に基づく議事録署名委員を2名指名させていただきたいと思ひます。

議事録署名委員は、事務局が作成した議事録をチェックしていただき、内容に問題がなければ署名をしていただくものです。

今回は、本日ご参加の委員の名簿の記載順で、上からの順で赤羽委員さん、佐々木委員さんのお二人にお願ひしたいと思ひますが、よろしくお願ひします。

(2) 平成24年度公共事業再評価について

○松岡委員長

それでは、次第に沿いまして議事を進めていきたいと存じます。

まず「(2) 平成24年度長野県公共事業再評価について」、事務局より説明をお願ひします。

○宮原技術管理室長

技術管理室長の宮原と申します。それでは、平成24年度長野県公共事業再評価につきまして、ご説明を申し上げます。資料1をご覧ください。

公共事業再評価の目的ですが、事業着手から一定期間が経過いたしました国庫補助事業及び県の単独事業につきまして再評価を実施し、必要に応じ事業の見直し等を行うことにより、公共事業の効率性及びその実際過程の透明性をより一層高めることを目的としています。

対象の事業ですが、記載の各部局が所管をする公共事業を対象としています。

再評価を実施する事業ですけれども、事業採択後一定期間、5年間を経過した後も未着工の事業。

事業採択後長期間、10年間を経過している事業。

また再評価実施後、一定期間、5年間が経過している事業等、その記載の5

つの事業を対象としています。

再評価の実施フローですが、まず、各事業課におきまして再評価の素案を作成します。その後、各部局の公共事業再評価委員会、それから長野県公共事業再評価委員会で審議をいたしまして、再評価案を作成します。評価の視点につきましては右側に記載してある項目ですが、その再評価案につきまして、長野県公共事業評価監視委員会に意見を求めまして、意見の具申をいただきます。

その後、その意見を踏まえまして対応方針案を決定し、最終的に部局長会議におきまして、対応方針を報告するという流れです。

2ページをご覧ください。今年度の再評価のスケジュールです。記載のとおりですが、1月までには評価監視委員会からご意見をいただきまして、対応方針の決定につきましては2月当初に行うという予定です。

詳細なスケジュールは下の段に記載のとおりですが、10月下旬には、現地調査を予定しておりまして、今年度は、5回の開催を予定しています。

次のページは、委員の名簿です。

それから、4ページをご覧ください。今年度の公共事業の再評価対象箇所の一覧です。

道路が2カ所、河川が2カ所、計4件となっています。該当項目につきましては、再評価実施時から5年間を経過した時点で、一部供用されている事業を含め、継続中の事業です。再々評価ということになります。

5ページには、今年度に再評価を実施する箇所を黒丸で記載しています。

それと、後ほど新規箇所評価につきましてご説明を申し上げますけれども、今年度予定をしています新規箇所につきまして、3カ所ということで掲載をさせていただいています。説明は以上です。

○松岡委員長

ありがとうございました。それでは、初めての方もいますので、ただいまの説明にご質問がございましたらお願いします。よろしいでしょうか。

(3) 公共事業評価における新規箇所評価について

○松岡委員長

それでは、「(3) 公共事業評価における新規箇所評価について」、事務局より説明をお願いします。

○小山政策評価課長

政策評価課長の小山でございます。よろしくお願いたします。

それでは、資料2と追加資料に基づいてご説明を申し上げたいと思います。

昨年度、この公共事業評価監視委員会から、新規箇所評価において、第三者の目を通す必要性があるというご提言をいただきました。県におきましても、一層の客観性を高めることが必要と考えまして、新規箇所評価における第三者評価を検討することとしました。第三者評価を来年度から導入することとし、本年度はその試行を行いたいと考えまして、当委員会にご協力を賜りたく、ご依頼を申し上げているところです。

最初に、本県の公共事業の評価制度全体について簡単にご説明をした後、本年度お願いする第三者評価の試行について、ご説明します。

それでは資料2の1ページをお願いいたします。本県の評価は、事業の3つの場面においてそれぞれ実施をしています。事業の着手前に行う新規箇所評価、着手後から事業の完了までの間に行う継続箇所評価、そして事業完了後に行う事後評価です。

また、継続箇所評価のうち、一定の基準に該当するものは、当委員会において再評価を行っていただいているところです。

今回、新たに導入を検討しておりますのは、このうちの新規箇所評価の第三者評価です。

2ページをお願いいたします。中段の評価作業スケジュールですが、新規箇所や継続箇所の個別箇所評価は、国への採択申請時期に合わせて、間に合うように実施をしています。

3ページをお願いいたします。具体的な評価方法としましては、3ページにあります評価シートを事業ごとに作成をしています。事業の必要性、重要性などについて、それぞれ複数の指標について評価基準を設定して点数化しています。その合計点数によって、ランク付を行っています。あわせて、事業の地域での状況について、事業周辺環境として整理をしています。

4ページは評価基準ですが、それぞれの事業種類ごとに評価項目を設定して、評価の統一性と客観性を図っています。

それでは、5ページをお願いいたします。第三者評価の試行の概要についてご説明を申し上げたいと思います。

冒頭申し上げたとおり、来年度から第三者評価の導入に向けて、本年度に試行を実施したいと考えています。

試行の実施方法、2番ですが、第三者評価機関はこの評価監視委員会にお願いしたいと考えています。来年度からの本格実施についても、当委員会に第三者評価をお願いしたいと考えているところです。

評価の対象箇所につきましては、試行を実施して、課題を整理するにふさわしいと考えられる3カ所についてお願いをしています。

選定理由は右端の欄に記載をしています。

試行で検証していただきたい内容ですが、後ほど本格実施案の説明に合わせてご説明を申し上げます。

(4) のスケジュールですが、本日、第1回目の委員会において、試行実施の説明と試行する個別箇所評価の説明をさせていただきまして、現地調査を経て意見を取りまとめていただければと考えています。

6ページをお願いいたします。次に、現段階で考えています、本格実施案についてご説明を申し上げます。今回の試行の結果を踏まえて、必要な修正を加えて、県において制度として決定をしたいと考えています。

表の左側の本格実施欄をご覧ください。目的と評価機関はご覧のとおりです。

評価についてですが、県が自ら行った評価の妥当性について検証をお願いしたいと思います。個別箇所ごとの評価の妥当性ととも、評価内容や評価基準など、評価方法についても検証をお願いしたいと思います。

対象箇所ですが、県が自己評価を行う新規箇所評価対象のうち、2つの観点から事業を選定したいと考えています。

新規箇所評価は、毎年度200カ所程度を実施していきまして、そのすべてについて第三者評価を行うことは物理的に不可能であるということから、一定の基準によって事業を選定して評価を行いまして、その結果を、その他の事業の自己評価にも応用して反映するといった方法としたいと考えています。

まず1点目の観点ですが、事業規模による選定です。委員会のご提言でもご指摘いただきましたが、財政負担や地域に与える影響を踏まえて、例えば20億円以上など、一定規模以上の事業箇所を対象とするものです。

2つ目の観点ですが、事業種類による選定です。第三者評価の対象とならなかった事業箇所に評価結果案を応用するためには、道路や河川などの事業種類ごとに、1事業箇所を第三者評価の対象とする必要があると考えています。

事業規模による選定は、一定規模以上のものは、毎年度、必ず対象となりますが、事業規模により対象とならなかった事業種類がある場合には、事業規模にとらわれずに事業種類ごとに、おおむね5年に一回は1カ所を対象としたいと考えています。

これによって、すべての事業種類が、少なくとも5年に一度は評価の対象となりまして、評価項目や評価基準の検証が行われて、評価方法の客観性を担保できると考えています。

評価時期は、再評価とあわせて実施して、国への申請や県の予算編成に間に合う時期としたいと思います。

評価の結果につきましては、第三者評価の結果を尊重して、県において最終評価を決定いたします。

以上のような本格実施案を念頭に置きつつ、試行をお願いしたいと考えています。

それでは、追加資料の1ページをお願いします。「新規箇所評価における第三者評価の試行検証の視点」と表題があります、A4横の資料です。

試行において、大きく2つの事項について検証をお願いしたいと考えています。1点目は、上段の1にあります、対象事業ごとの試行による検証内容です。

まず自己評価の妥当性であります。3つの対象箇所ごとに現行の評価内容、評価基準によって行った県の自己評価が妥当であるかの検証をお願いしたいと考えています。

あわせて、ため池、道路改築、街路、それぞれの事業種類において、必要性などの評価内容や評価基準の設定自体が適切であるか、といったことについてご意見をいただければと考えています。

2点目は下段の2番、第三者評価の実施方法の検証です。

先ほど本格実施案についてご説明しましたが、いわゆる対象となる箇所の選定基準以下、ご覧の事項について箇所別の試行を踏まえつつ、ご意見をいただければと考えています。

特に対象箇所の選定基準におきましては、街路のように他の第三者機関の審議対象である事業の取り扱い、また、評価実施機関においては、ため池等整備事業のように、事業経過スケジュールが他の事業と異なるものの取り扱いについても、あわせてご意見をいただければと考えています。以上が試行案です。

資料2の8ページをお願いいたします。

ここからは、試行を行うときに、課題を整理する上で参考としていただきたい参考資料をおつけしてあります。

8ページの上段は、公共事業予算の推移です。平成24年度は約700億円でございまして、平成14年度に比べて約半分程度の予算となっています。

下段は、当委員会で再評価を行っていただいた箇所の事業費の分布です。過去5年間で56件の再評価を行っていただきましたが、事業費が20億円以上の箇所が9割弱を占めています。

9ページをお願いいたします。これは新規箇所の採択状況です。表の一番下に1年平均と記載していますが、5年間の平均で1年間当たり234件の箇所の評価を行って、そのうち164件が採択されています。20億円以上の事業費の採択箇所は、1年当たり3件となっています。以上は、事業規模による選定基準の検討の参考としていただければと思います。

新規箇所評価における第三者評価は、再評価とあわせて実施したいと考えていることから、対象事業数は、毎年度5カ所程度が適切かと考えています。事業規模が選定基準、事業規模の選定基準を20億円以上と想定をしますと、事業

規模による選定箇所が3カ所程度、事業種類による選定箇所が2カ所程度、合計5カ所というところが妥当かと考えているところです。

10ページは事業種類の一覧であります。先ほど第三者評価の対象箇所の選択の観点として、事業種類により選定する旨をご説明しましたが、現段階で考えている事業種類とは、表の左側の事業種類欄の9種類です。それぞれの事業種類ごとに、事業の特性から必要な評価項目が異なってまいります。したがって、評価方法の妥当性について、それぞれの事業種類ごとに検証を行っていただく必要があると考えています。

追加資料の2枚目をお願いします。A3の横長の資料になります。

ここに事業ごとの評価項目一覧としてお示しをしています。事業種類ごとに評価項目が違うことがおわかりいただけるかと思えます。

地すべりとか、治山、砂防など、防災の性格が強い事業と、道路や公園など、住民の利便性の向上が主な目的の事業とは、特に必要性の観点の評価項目に合理的な理由による違いが見られることがおわかりいただけるかと思えます。

資料2の11ページにお戻りください。先ほどの一覧表の具体的なものについて、評価基準について、11ページ以下、それぞれの事業種類ごとにお付けしておりますので、参考にさせていただければと思います。

以上、審議箇所評価の第三者評価の試行についての、総括的な説明をさせていただきました。

試行対象箇所ごとの事業説明については、再評価箇所の説明の後に、それぞれの担当事業課からご説明を申し上げます。

なお、お手元に対象事業箇所ごとに検討シートとして、メモ用としてお付けしています。A4の横の資料です。

審議箇所評価における第三者評価の試行対象箇所別に検討シート、メモ用とありますが、これは対象箇所ごとにご利用いただければと思います。よろしく願いいたします。説明は以上です。

○松岡委員長

ありがとうございました。ただいま事務局から、当委員会での新規箇所について審議を行ってほしいという依頼がありました。

本委員会は、長野県公共事業再評価実施要綱において再評価を実施することを目的としておりますが、事業実施に当たり、継続事業を対象とした再評価に加え、県の内部で行ってきた新規箇所評価に、第三者の視点を加えることにより事業の客観性をより向上させることとなりますし、昨年度の本委員会からの提案により実施するものであります。そういうことですので、本委員会で審議するという事としてよろしいでしょうかというのをまず皆さんにお諮りした

いんですが、いかがでしょうか。

福田委員さん、提案したときのお考えがあったと思いますが、どうでしょうか。

○福田委員

松岡先生のお答えにならないかもしれないのですけれども。まだ把握してなくて、検討した結果として申し上げるべきことなのかもしれないのですが。

当時、2つの理由がありまして、1つ目として、この資料には種類別とあるんですが、種類別に新規で見るというのと、そこがリンクしてなくて、種類別に見るといったときは、例えば継続で5年ごとに、規模の小さい箇所が挙がってくるわけですが、そのときに全体の道路政策とか治水政策といったときに、プライオリティが見えないという中で、新規のというよりもむしろその数で挙がってきたものが、本当に道路政策からいって妥当なのか、そこに種類別というのが効いてくると思うんです。

それで2つ目として、毎年20カ所のうち5カ所が妥当というご説明がありましたが、防災とか緊急性という観点もありますから、その選択でどうそこを選んでくるか、金額だけではないかもしれないし、あと一つ、気になったのが、委員会に挙がってくる場合に、20億円未満でも、例えば3億とか5億でも、その挙げ方として、さっき言った、全体のと種類別のという話にもかかわってくるのですけれども、例えば、全部の事業が20億円とかあって、実はそれは4年ごとに、4年間か10年間ぐらいかかる事業だったけれども、それが今年は3億円だから挙がらなかったとなったときに、やっぱり全体が見えないと思います。

これは最後のまとめの話かもしれないのですけれども、その辺が去年のイメージ、まとめたときのニュアンスが同じかどうかというのが確認できません。

○松岡委員長

ですから、感じとしては、この表に挙げたこういうものを基準にして選んできたんですけども、それで提案したような意図が十分に生かされないということになれば、その表なり、挙げ方なり、根拠の示し方なりでカバーできるような方法に改善していくとか、そういうことになるのか、これでは全くだめだから、というの、なかなか難しいとは思いますが、どういうものでしょうか。

○福田委員

全くだめということはないです。

○松岡委員長

やりながらこれを改善にしていくと。今、言われたような意図が生かされるように今年の試行でやってみて、改良していくという方向でよろしいのでしょうか。

○福田委員

ほかの皆さんの意見もいただいて。

○松岡委員長

どうでしょうか。今、どういうことで挙がってきたかというのがある程度わかるようにということです。皆さんから、どうですか。

○小山課長

事務局です。いろいろな意見があると思います。そういったことがあると思いましたので、今回、試行として実施をして、それでよりいいものに、本格実施案としてまとめたいと考えています。

○松岡委員長

そういうことで、皆さん、よろしいでしょうか。

なかなか最初から100点というわけにもいかないのですが、意図としては一歩踏みまして、まずはやってみようということで、問題点などを挙げていくのかなというふうに思いますけれども、よろしいでしょうか。

はい。それでは、試行ということで、本委員会での新規のものに対しても箇所評価を試行でやっていくということでご了承いただきたいと思います。よろしくをお願いします。

(4) 平成24年度公共事業再評価箇所の説明

○松岡委員長

それでは、いよいよ各事業の説明及び対応方針案について、ご説明をお願いします。

なお、委員の皆様、お願いですが、時間的な制約がありますので、それで途中で打ち切るということでもないんですけども、実質的な審議は次回以降とさせていただきます。

今回は現地を見る目で、あるいは、まだ初めての方もおられますので、県からの説明内容に関する質疑とか追加資料の請求、そういうことにさせていただ

きたいと存じますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、「道路改築事業 和田バイパス」からご説明をお願いします。

○小林道路建設課長

では、説明させていただきます。道路建設課長の小林と申します。よろしくお願ひいたします。

道路改良事業の再評価案を説明させていただきます。1つ目の案件となります、一般国道152号 飯田市和田バイパスです。お手元の資料に沿って、順にご説明させていただきます。パワーポイントでも同様のものをお示ししますので、ご確認をいただきたいと思います。

まず、事業箇所的位置ですが、前のスクリーンをご覧くださいと思います。長野県の位置図ですが、中央自動車道から浜松方面に向かう緑の路線が三遠南信自動車道で、その東側を南北に走っているのが国道152号です。本事業箇所は黄色で着色してあります、飯田市の南部に当たる南信濃和田に位置しております。

それでは、資料3の1-1ページをご覧くださいと思います。全体計画の概要について、ご説明いたします。

全体延長は4,050m、車道幅員6.5m、全体幅員9mから11mです。

採択年度は平成10年度、完成予定年度は平成27年度、全体事業費は60億2,700万円、事業の進捗率は77.7%、用地の進捗率は94.5%となっております。

評価対象事業事由ですが、再評価実施後、一定期間として5年間が経過している事業であります。

建設部公共事業再評価委員会の意見としては、「三遠南信自動車道の現道活用区間としての幹線道路であるとともに、地域の生活道路でもあるため、安全・安心を確保する観点から、『見直して継続』とする。」というものであります。

また、長野県公共事業再評価委員会の意見としては、「建設部公共事業再評価委員会の意見を適当と認め、本事業は『見直して継続』とする。」というものであります。

以上のことから、再評価案としては「見直して継続」としていまして、計画見直しの内容につきましては、盛土材を購入土からトンネル工事の発生残土に変更することによりまして、5,400万円の縮減を図ります。

再評価の判断根拠についてご説明します。費用対効果、B/Cは1.2です。詳細につきましては、後ほど説明させていただきます。

交通内容からの判断根拠といたしまして、三遠南信自動車道の現道活用区間として広域幹線道路の機能を担う道路であり、多くの観光客が訪れる遠山谷の幹線道路であります。

交通量からは、現道は普通車同士のすれ違いができない箇所もあり、広域幹線としての機能が担えていません。

安全面からは、落石危険箇所も多く、平成22年7月梅雨前線豪雨では、計画区間内の現道沢筋より土砂流出があり、2日間通行止めになっています。また、見通しの悪い幅員狭小区間では、交通事故が発生しています。

次に、事業経緯です。事業採択時の背景につきましては、昭和62年に計画された三遠南信自動車道へのアクセス道路ということもありまして、平成10年度から整備に着手しました。平成13年に三遠南信自動車道の計画見直しの中で、国道152号の現道を活用する考え方が示され、本バイパスも一連の現道活用区間とされています。

事業進捗経緯につきましては、平成18年度までに1工区終点側の約1.1kmを部分供用し、平成19年度に再評価を実施しており、歩道計画を一部見直して継続というご意見をいただいています。平成23年度に1工区、約2.1kmを全線供用しています。

住民要望とその対応につきましては、国道152号整備促進期成同盟会などから、整備促進の要望が毎年あります。

安全性につきましては、三遠南信自動車道と一体となって、災害時の緊急輸送路としての機能を確保します。

上位政策、上位計画につきましては三遠南信自動車道がありまして、東海地震にかかる地震防災対策強化地域で、第二次緊急輸送路に指定されています。長野県中期総合計画では、整備推進とされています。

地域の社会・経済的特性につきましては、この道路は地域間の連携強化、地域の産業、観光、生活支援に寄与すること、防災上の信頼性が低いこと、地域住民の生活の安心と安定に寄与すること、安全性の向上により、県立阿南病院、飯田市立病院への救急医療アクセスに寄与することが挙げられます。

環境への配慮につきましては、トンネル残土を盛土材として有効利用し、盛土部の法面は、在来種による植生の復元を図ることとしています。

続きまして、費用対効果について、ご説明させていただきます。1-2ページをご覧くださいと思います。

供用後50年で得られる便益としましては、走行時間短縮便益112億円、走行経費減少便益マイナス17億円、交通事故減少便益マイナス3億円。合計91億円となります。これに対しまして、費用は維持管理費を含めまして計77億円となり、B/Cは1.2となります。

なお、3便益以外で定量化できない整備効果、整備事例について、記載のような地域間交流の促進、孤立対策と災害に強い道路、山間地医療への寄与、過疎地域の生活支援への寄与、観光支援などの効果があげられます。

次に、1－3ページをご覧ください。

左側が、三遠南信自動車道全体の整備状況です。下に凡例がありますが、三遠南信自動車道全体約100kmのうち、県内区間が約52km、またそのうち21.1kmは長野県が施工している現道活用区間となっています。

一方、静岡県側では、新東名高速道路の浜松いなさジャンクションから、鳳来峡インターチェンジ間の、通称、三遠道路が供用開始となっています。

右側は長野県内の整備状況です。県内では、飯喬道路、小川路峠道路、青崩峠道路の工区がありまして、飯喬道路の飯田山本インターチェンジから天龍峡インターチェンジ間、また、小川路峠道路の喬木インターチェンジから矢筈トンネル間が供用されています。

長野県施工の現道活用区間の概要をご説明いたします。スクリーンをご覧くださいと思います。

方向が変わりまして、左側が北となります。現道活用区間は5工区、21.1kmありまして、うち向井万場拡幅、上町～小道木拡幅等、和田バイパスの供用済区間を含めて15kmが供用しています。現在、施工中の区間は、小道木バイパス、和田バイパス、小嵐バイパスとなっています。

その右側、県境につきましては、現道は交通不能区間となっておりまして、市道を利用して浜松市と連絡しています。

次に、1－4ページの概要図をご覧くださいと思います。

図の左側から右側、北から南に流れるのが遠山川、遠山川の支川として、県境、図の右側から八重河内川が合流しています。これらの河川に並行して走るのが国道152号です。小道木バイパスと小嵐バイパスの計画区間に挟まれた区間が和田バイパスとなっています。なお、小嵐バイパスは、青崩峠道路へのアクセスとして県で整備中です。

図で、工事が完了している区間は青色、今年度工事予定箇所は赤色、次年度以降工事予定箇所は黄色で着色しています。

現在、事業中の2工区は1,970mあり、2工区の中ほどにある白岩大橋前後は既に平成23年度に工事が完了しています。

2工区の標準横断は、図に示してあるとおりです。

次に、1－5ページをご覧くださいと思います。三遠南信自動車道の整備状況写真です。

左上の中央上は、中央道から分岐する飯田山本インターチェンジ付近、天龍峡インターチェンジ付近の状況、左下は、新東名から分岐する三遠道路浜松いなさジャンクション及び浜松いなさ北インターチェンジ付近の状況でございます。また右中央は、現道活用区間のうち、昨年7月に供用された向井万場拡幅工区の状況です。

次に、1－6ページの現況写真をご覧ください。写真位置につきましては、1－4ページの概要図に記載しています。

写真①は、和田バイパス2工区の現道の状況です。写真②と③は、平成22年7月の梅雨前線豪雨による現道の被災状況写真です。写真④から⑥は、落石や落石事故の状況です。

次に、資料1－7ページの状況写真をご覧ください。写真位置につきましては、1－4ページの概要図に記載しています。

和田バイパスの整備状況写真です。写真⑦、⑧は、既に供用を開始している1工区とバイパス区間にある道の駅「遠山郷」でございます。写真⑨、⑩は、バイパス整備区間の状況写真です。

次に、1－8ページをご覧ください。三遠南信自動車道及び現道活用区間の整備による効果について、ご説明いたします。

まず地域の活性化としまして、今年3月及び4月に三遠道路が相次いで開通し、開通前後では周辺道路の交通量、観光入込客数ともに大きく増加しています。

左中ほどのグラフにありますように、阿南町道の駅「信州新野千石平」の入込客数が、開通前と比較し1.2倍に増加しています。

また、右上のグラフにありますように、和田バイパスに隣接している道の駅「遠山郷」のかぐらの湯では、利用者の約7割が県外から来訪しています。

また、右下の図のとおり、飯喬道路が開通しますと、飯田市上村、南信濃地域は、国道152号の現道を活用して、市役所まで概ね60分でアクセスが可能となり、さらに、飯田市立病院へ、概ね60分以内でアクセスが可能となり、救急医療サービスの支援が図られます。

次に、1－9ページをご覧ください。前回、再評価での歩道計画の見直しについて、見直しした結果をご説明いたします。

平成19年度の再評価において、「地元の合意を得て歩道設置区間を見直すことにより、コスト縮減を図り、事業を継続とする。」とのご意見をいただいております。左下の図にありますように、終点側、1,220mは歩行者の現道利用が可能と判断し、歩道計画を見直すこととしておりました。

地元、梅平地区、本村地区の方々と協議したところ、現道区間の一部が見通しが悪く、落石危険箇所を抱えているため、尾棚橋を渡ってバイパスの歩道を利用したいとの要望が出されました。

このため、歩道見直し区間の延長を再評価時の1,220mから880mに変更いたしました。この見直しによりまして約7,000万円の縮減額となり、現時点での全体事業費に反映しています。

写真①から⑥は歩道設置区間の状況、写真⑦から⑨は、歩道を設置しない区

間の現道状況です。

次に、1－10ページをご覧いただきたいと思います。今回、見直しました、トンネルの残土を活用したコスト縮減について、ご説明いたします。

隣接工区にある小道木バイパスのトンネル工事の発生残土を、当工区の盛土材として有効利用を図るものであります。

当初計画では、近隣に土捨場がないことから、盛土材は購入土を想定しておりました。現在、小道木バイパスのトンネル工事が施工されていることから、この掘削残土を当工区へ利用することで、盛土量、約2万m³が活用できます。これにより盛土材の購入費が不要となり、小道木バイパスからの運搬費のみの工事費となり、約5,400万円のコスト縮減を図ることが可能となります。

次に、1－11ページの災害履歴等をご覧ください。

図中、赤色のバツ印が災害等による被災箇所、茶色のバツ印が落石発生箇所となっています。

写真①は、異常洗掘による小道木橋の落橋、写真②は、路肩崩落による被災状況です。写真③から⑩は、土砂流出、法面崩落、落石の発生状況です。

以上で説明を終わらせていただきます。

○松岡委員長

ありがとうございました。ただいまの説明につきまして、ご質問や、あるいは追加資料が必要であれば、また、そういった請求がございましたらご発言をお願いいたします。いかがでしょうか。

○長瀬委員

今回、トンネル残土を活用して費用を縮減させるということですが、本来、このトンネル工事が出た土というのは、どのように処理する予定だったということでしょうか。

○小林道路建設課長

近隣の他工区への利用、あるいは残土処理場を確保いたしまして、そこで処理するという考えでございました。

○長瀬委員

他の処理場で処理というのは、具体的にどういう処理ということでしょうか。

○小林道路建設課長

1－10ページの、コスト縮減の地図の中に、赤い矢印で、小道木バイパスト

ンネル工事からトンネル残土活用区間の矢印があります。この下側のところに、国道418号が国道152号と接続していますが、図の左側、国道418号の西側で改良工区をやっておりまして、かなりの盛り立ての計画がありまして、そこへ処理するという予定でした。

○長瀬委員

そうすると、その国道418号の改良工区で利用しようと思っていたのを、今度、こちらの盛土のほうに利用するというので、移し変えたということですか。

○小林道路建設課長

国道418号の改良工事へも利用するのですが、やはり残土が余ってしまいますので、それについては他に残土処理場を確保して、そこで処理するというふうに考えておりました。その残土処理場で処理しようとしていたものを、今回の和田バイパスへ流用するという考えに変更しています。

○長瀬委員

そうすると、本来であれば、新たな残土処理場を確保して、そこで処理しなければいけないということで、費用がかかる予定だったものがさらにそこも節約できると、縮減できるという、そういう考えになるということですか。

○小林道路建設課長

そういうことです。

○長瀬委員

そうすると、このコスト縮減の金額というのは、もうちょっと増えるということですか。

○小林道路建設課長

厳密に言えば、もう少し増えるかと思います。

○松岡委員長

よろしいでしょうか。

それは何も加えなくてもそのまま盛土で、安定した盛土で使えるような土質だったのでしょうか。

○小林道路建設課長

トンネルの残土につきましては、特に処理しなくても、盛土材として使える土質であります。

○松岡委員長

それはよかったですね。他にございますか。

もう一つ、その他の効果のところ、観光振興で、道の駅などができた場合、道路とは直接関係ないのですが、仕事の雇用創出という面では、数字というか、そういうもの、その地元の雇用創出というのは、今の時代においては、結構地域振興のためには非常にポイントが高いというか、大事な観点だと思うのですけれども、データはありますか。なければ、見学に行ったときに見せてもらうだけでもいいのですけれども。

○小林道路建設課長

今の詳しいデータは持ち合わせていませんが、人口的には、旧南信濃村の人口は約2,200人という中で、道の駅のかぐらの湯の利用客が年間86,000人くらいありますので、村の人口からすればかなり増えているということで、雇用促進にもなっていると思います。また、そのデータがありましたら、次回にお示ししたいと思います。

○松岡委員長

ありがとうございました。他にございますか。

○平松委員

1点だけ。先ほどの質問と若干、ダブるのですが、盛土材としてトンネル残土を使うことによって5,400万円の縮減ができるというご説明なのですが、それはそれでよろしいことだと思うのですけれども、この1-10ページの下に、盛土材不足土量と書いているのですが、トンネル残土をもってしても、まだ足りないという意味なのですか。

○小林道路建設課長

小道木トンネルからの残土量は、2万 m^3 以上あります。先ほどの、国道418号の改良工事へも、もともと使うという予定もありました。

○平松委員

わかりました。この意味は、盛土材不足土量というのではなくて、必要土量

ということですね。

それとあと1点なのですが、当初、1km程歩道はなくそうということでしたが、見通しとか事故のことを考えると、地元からの要望もあって、若干、その歩道をなくす区間を少なくしましたね。結果的に800mぐらいという、確かご説明があったと思うのですが、一番当初の予定から比べて幾ら削減と言っていましたか。

○小林道路建設課長

当初の9,800万円の縮減ということで予定していました。

○平松委員

ということは、一番最初の計画時では、その歩道は全線付いていたということですから、この盛土、トンネル残土を利用することによる縮減、プラスその歩道の縮小ということで、プラス1億何千万円かの縮減にはなっているという理解でよろしいですか。

○小林道路建設課長

そのとおりです。

○平松委員

わかりました。ありがとうございます。

○松岡委員長

せっかくですから、一番最初の予算からすれば縮減していることも書いてもらったかどうか。他に。

○福田委員

中身の話ではないのですが、一番最初に、この全体の話というか、この審議の仕方と、和田バイパスは、確か平成19年度に出てきた記憶があるのですが、そのときの取りまとめを行って行って、文章をまとめたのは私だと思うのですが、そのときに、どういった審議で継続としたのかということか、箇所は変わっているのですが、箇所ごとに見るという話と、全体、こういった形で5年ごとに繰り返されて、もう一回おさらいする必要があると思うので、そのときのコピーもご用意いただけたらと思います。

○松岡委員長

次回でもいいですか。

○福田委員

はい。もちろんです。

○松岡委員長

では、次回、先ほどの資料も含めて、またよろしくお願いします。

他にございませんか。よろしいでしょうか。

ちょうど、今、和田バイパスが終わりまして、区切りのいいところで、部長さんが見えられましたので、北村建設部長さんにごあいさつをちょうだいしたいと思いますが、よろしくお願いします。

○北村建設部長

すみません、遅れてきて申しわけないです。紹介していただきました、建設部長の北村でございます。

委員会の途中でございますけれども、本年、第1回目の長野県公共事業評価監視委員会の開催ということで、一言ごあいさつをさせていただきたいと思えます。

委員の皆様におかれましては、本当に公私、大変ご多用のところをご出席いただきまして御礼を申し上げます。また本日、冒頭であったかと思えますけれども、松岡委員長さんを互選という中で選んでいただきましたけれども、本年は委員改選の年ということでございまして、委員長さんを初めとしまして、13人の委員の皆様におかれまして、委員をお引き受けいただきましてまことに、改めて厚く御礼を申し上げる次第でございます。

公共事業を取り巻く環境というのは、本当に厳しいというところがございます。東日本の大震災、また長野県栄村の地震がございましたけれども、これを境としまして、住民の暮らしと安全を確保するための公共事業、これについての重要性、あるいは必要性について非常に考え直させられた、見直しをさせられたというところがございます。

委員の皆様もご承知のとおり、本県はまことに地形が急峻でございます。また脆弱な地質ということで、高い災害リスクを抱えております。また、道路等の社会資本整備が必要なところも非常に多くて、地域の皆さんからは、公共事業に対する多くの要望が寄せられております。

厳しい財政事情ではございますけれども、ぜひとも安全・安心な地域づくりのために、真に必要な事業、これを着実に実施していくことが重要だと考えて

おります。

こうした中で、今回、公共事業再評価について、事業の着手から一定の期間が経過した箇所を対象に事業の効率的な執行と、それから実施過程の透明性の確保、これは先ほどお話をさせていただいたと思っておりますけれども、これを平成10年からさせていただいているところでございます。

この委員会の審議を通しまして、委員の皆様からご意見を受け、最終的に県の対応を決定するというところで、県民への説明責任を果たしてまいりたいと考えております。

また、先ほど事務局から説明させていただいたとおりでございますけれども、本年度、当委員会におきまして、再評価の審議に加えて県の内部で行ってまいっておりました新規箇所、この評価につきましても第三者の視点からご意見を伺いたく、本委員会のご審議をお願いしていくということでございます。

委員の皆様におかれましては、それぞれの専門の立場で、多角的な視点から忌憚のないご意見を賜ればと思っております。どうぞよろしく願いをいたします。

簡単ではございますけれども、あいさつにかえさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

○松岡委員長

どうもありがとうございました。

それでは、審議を続けたいと思います。

「道路改良事業 塩崎」について、ご説明をお願いいたします。

○小林道路建設課長

では続きまして、2つ目の案件となります「地域自主戦略交付金事業 主要地方道長野上田線 長野市塩崎」を説明させていただきます。お手元の資料に沿って順にご説明させていただきます。また、パワーポイントでも同様のものをお示ししますので、ご確認いただきたいと思います。

まず事業箇所の位置図でございますが、スクリーンをご覧くださいと思います。この赤色で示してございますのが県道長野上田線です。長野市を起点といたしまして、千曲市、坂城町を経て上田市を終点とする北信と東信を連絡する幹線道路です。

また、地域住民の日常生活や長野・上田両地域における経済活動等の連携を強化する役割を果たしています。

本案件の塩崎地区ですが、この長野市の南の玄関口に当たります。青色で引き出していますが、長野市の南に当たるということです。

それでは、資料3の2-1ページをご覧いただきたいと思います。全体計画の概要について、ご説明いたします。

全体延長は1,910m、車道幅員は6.0m、全体幅員が12.0m、開通済みの区間が1,609mです。

採択年度は平成10年度、完成予定年度は平成26年度、全体事業費は27億5,300万円、事業の進捗率が97.8%、用地の進捗率は98.9%です。

当初事業費は29億6,000万円、縮減総額は2億700万円で、縮減率は93%となっています。

評価対象事業ですが、再評価実施後、一定期間として5年間が経過している事業です。

建設部公共事業再評価委員会の意見は、「通学路の安全確保、交通の円滑化、広域的な地域連携の強化など、事業の必要性が認められることにより、事業を継続とする。」というものであります。

また、長野県公共事業再評価委員会の意見としては、「建設部公共事業再評価委員会の意見を適当と認め、本事業は『継続』とする。」というものであります。

以上のことから、再評価案としては「継続」としています。

再評価の判断根拠について、ご説明します。

費用対効果B/Cは、2.5です。詳細については、後ほど説明させていただきます。

安全面からの判断根拠につきましては、現道で交通事故を起こす車両の8割強は通過車両であり、バイパス整備により通過車両がバイパスへ迂回し、現道の安全性は向上します。通学路の危険性を解消し、安全性が向上します。

交通内容からの判断根拠につきましては、国道18号上田篠ノ井バイパスと連携して、長野市と上田市を結ぶ広域的な幹線道路網を構成する中で、国道18号川中島・篠ノ井方面の交通を補完する機能を持つ幹線道路です。

交通量からの判断根拠につきましては、バイパス整備により、国道18号の迂回路として現道を通る車両がバイパスへ転換するため、朝・夕の交通渋滞の緩和が期待されます。

事業進捗経緯につきましては、昭和60年12月都市計画決定が行われ、平成10年度から事業化しています。平成10から21年度までの間に反対地権者と用地交渉を72回実施しましたが、交渉は難航しています。その間、平成12から16年度までに、1,609mを部分供用しています。

平成22年8月、土地収用手続の前提となる事業認定申請を行い、平成23年4月14日、事業認定告示が行われています。今年3月に、長野県収用委員会へ裁決申請書を提出し受理され、5月15日に裁決手続きが開始されています。

住民要望とその対応につきましては、県道塩崎バイパス建設促進期成同盟会

などより、早期完成の要望があります。

人命への安全性につきましては、平成10から21年度の12年間で死傷事故が53件発生しています。そのうち2件が死亡事故です。

上位政策、上位計画につきましては、長野県中期総合計画の整備目標が完成供用でございます。国道18号上田篠ノ井バイパス計画があります。

地域の社会経済的特性ですが、長野・上田両地域の経済活動や、広域的な観光面での発展に寄与します。通過交通の転換により、現道部沿線の交通事故減少が期待されます。

環境への配慮といたしまして、道路両側にはコンクリート構造物を避け、土羽構造とし緑化を図っております。

その他でございますが、計画に反対している地権者が2名おりますが、この反対者に関係する土地以外の用地買収は、平成16年度までにほぼ完了しております。長野県収用委員会の第1回審理が、この7月11日に行われております。

続きまして、費用効果分析について説明させていただきます。2-2ページをご覧くださいと思います。

供用後50年で得られる便益といたしましては、走行時間短縮便益、103億7,000万円、走行経費減少便益、3億7,000万円、交通事故減少便益、14億7,000万円、計122億1,000万円です。これに対しまして費用は、維持管理費を含めまして計48億9,000万円となり、B/Cは2.5となります。

3便益以外の塩崎バイパスの整備効果ですが、最も期待されるのが交通安全の向上です。見六橋交差点から塩崎小学校前交差点間で発生した交通事故のうち、8割強が通過車両に関係する交通事故となっております。

交通事故の形態は、出会い頭、追突、人対車両の3つの事故が全体の8割強を占めています。現道は、交通事故防止を目的にカーブミラー、道路照明などの対策を実施していますが、十分な効果が得られておりません。

本事業の完成により通学路の安全性が向上するとともに、沿道環境の改善が期待できます。

次に、事業の概要を説明させていただきます。2-3ページをご覧くださいと思います。

計画の概要図です。上側が北、長野市街地方面、下側が南で、上田市方面です。

概要図に青実線で表し、赤色で引き出した線の範囲が塩崎バイパスで、現道の長野上田線は茶色で着色してあります。

塩崎バイパスの起点は、図の右側、国道18号篠ノ井橋北交差点で、起点から塩崎工区までは他の事業で道路整備をしています。今回の終点は、図の左側、計画中の国道18号上田篠ノ井バイパスの交差点で、整備済の長野市道塩崎栗佐

橋線と接続しています。

塩崎バイパスに将来接続する国道18号上田篠ノ井バイパスの千曲市稲荷山から長野市篠ノ井塩崎間2.6キロは、国において平成20年度から事業化されています。

左下は標準横断図です。道路全体幅員は12m、1車線当たりの車道幅員は3mです。また両側に幅員2.5mの歩道を設ける計画としています。

次に、2-4ページをご覧くださいと思います。塩崎地区の航空写真です。右下の写真につきましては、用地未買収範囲と未供用区間の状況の写真です。反対者の所有地がバイパス予定地を横断してしまっていて、供用ができない状況にあります。

次に2-5ページをご覧ください。現道の写真を示してあります。左上①の写真は、現道の稲荷山駅東付近の状況です。2車線が確保されておらず、車同士のすれ違いが困難な状況です。

左下②の写真は、現道の長野自動車道南付近の小学生の通学状況、右上③の写真は、現道長野自動車道北付近の交通状況です。当箇所は市道との交差が多数連続しているため、交通事故が多く発生し、また歩行者も危険な状況になっています。

右下の写真④ですが、用地未買収箇所を南側から撮影したものです。黄色に着色してある部分が未買収地の場所です。

次に2-6ページをご覧ください。国道18号の上田篠ノ井バイパスの整備状況です。

一番左側、濃い緑色の部分が塩崎バイパス2.9kmです。それに接続する上田篠ノ井バイパスのうち、坂城更埴バイパスの延伸工区は、国において平成20年度に事業化され、今年度は道路設計と用地買収を実施する予定です。

坂城更埴バイパス19.2kmにつきましては、中央の赤色の点線部分ですが、坂城町区間が昨年度事業化されております。

右側の上田坂城バイパス4.9kmにつきましては、平成22年度までに暫定供用されています。

以上で説明を終わらせていただきます。

○松岡委員長

どうもありがとうございました。それでは、ご質問ございましたら、お願いします。

○平松委員

聞き漏らしたのかもしれないので、もう一回教えてください。

2名、現在地権者が反対されていて供用できないということですが、今後どういう流れになるのでしょうか。

○小林道路建設課長

先ほどご説明いたしました、この7月11日に、収用委員会の第1回の審理が行われまして、今後、審理が継続されていきます。その中で権利の取得裁決、明け渡し裁決を経まして、土地の明け渡し、それから工事を行いまして、今の予定ですと、平成26年度には供用を開始したいと予定しています。

○平松委員

わかりました。要は強制執行ということですね。

○小林道路建設課長

そうです。

○平松委員

わかりました。それと、あと1つ、これも教えてください。

B/Cなのですが、これは全線、今回のこの対象区間すべての費用と便益ということですよ。

○小林道路建設課長

そうです。

○平松委員

それから、B/Cが2.5と、結構いい数字となっていますが、先ほどの箇所と比べると倍半分ぐらい違うのです。それは場所的なものもあるのかと思っていたのですが。

それで2-2ページをご覧いただきたいのですが、B/Cが出ています。この便益のところで、時間も短縮されて経費も少なくなると、事故も少なくなるということで、122.1億円計上されているのですが、この事故減少便益というのはマイナスになることがあるのですか。バイパスをつくと事故が多くなるというような、何かさっきの例はそうだったような気がするのですが。

○小林道路建設課長

通常、交通事故減少便益につきましては、バイパスを整備しますと、現道からバイパスへ交通が転換いたしまして、現道の主要交差点数がバイパスになる

と少なくなるということで集約される、あるいは現道の交通事故が減少して便益がプラスになります。

先ほどの和田バイパスの場合は、現道の交通量に対してバイパスの交通量が多くなるのが、非常に効いてきてしましまして、逆に交通量の関係から、その現道とバイパスの交通量の差が多くなり過ぎてしまい、結果的にマイナスという便益になったということでもあります。

○平松委員

なるほど、その辺の話は次回、詳しく審議するということになるろうかと思えます。でも、それでいいのだろうかという気はしますよね。わかりました。

それで、次回なのですが、何でマイナスになったのか、その原因がわかるような根拠資料を提示していただければと思います。

○松岡委員長

現道を使うようになったということもあったりして、きっと事情が違う部分もあるので、というようなことがわかるような資料を出していただければ、きっと明確になるのではないですか。よろしくお願いします。

○小林道路建設課長

わかりました。

○松岡委員長

柳澤委員さん。

○柳澤委員

2-2ページですが、今の便益というのは、完成したときの予想便益ですか。その下の表に、渋滞の緩和で国道18号に集中する交通量を分散させ、朝・夕の交通渋滞に寄与しているということと書かれているんですが、これはもう既に何か効果は出ているんですか。

○小林道路建設課長

申しわけございません。現在ではなく、バイパスが完成した場合に寄与することで修正させていただきたいと思えます。

○柳澤委員

そうですね、わかりました。

あと、平成22年の交通センサスの観測地点の交通量が出ていますけれども、おそらく、ピーク時の旅行時間等も出ているのですよね。そのピーク時のときの所要時間から、旅行時間から所要時間を換算してもらって、そのときの交通量がどうなんだというのを、ここの地点だけでなく、この周辺のところを、経年変化がどうなっているのかというデータもあると、ここにこのバイパスが完成すると、なるほどそれなりに効果が出るというのもわかりやすいのではないかなと思います。けれども、ちょっとこの1点だけだと、わかりませんので。

○小林道路建設課長

資料のほうは次回、用意させていただきたいと思います。

○柳澤委員

できれば、平成17年の交通センサスもあるはずなので、その変化もしているはずですので、それもよろしくお願いします。

○小林道路建設課長

わかりました。

○松岡委員長

他にございませんでしょうか、よろしいでしょうか。どうもありがとうございます。

それでは、続きまして「河川改修事業 古里稲田」につきましてご説明をお願い申し上げます。

○鎌田河川課長

建設部河川課長の鎌田と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、資料の3-1をお願いいたします。「社会資本整備総合交付金 一級河川浅川、長野市 古里稲田」です。

全体計画の概要は12,230mの河川改修で、現在までに、うち11,810mが改修済みです。

昭和52年度、1977年に採択されまして、平成27年度、2015年が完成予定です。

全体事業費222億5,000万円、残事業費6億4,600万円、事業進捗率97.1%で、用地進捗率は99.7%です。

当初事業費は121億5,800万円で、100億9,200万円の増額で、増加率は183%となっておりますけれども、事業着手以来、36年が経過しておりまして、右欄の事業進捗経過にもありますが、3回の事業費改定を受けております。なお、現

時点の全体事業費は、平成19年度の長野県公共事業再評価にかわる河川整備計画策定時と同額で、増減はありません。

残事業の内容につきましては、3-3ページをご覧ください。概要図ですが、下の浅川流域概要図が上が北になっていて見やすいと思いますけれども、こちらの左下のところ、長野市と小さく囲ってあるこの下に長野県庁がありまして、こちらが今の会議の場所です。

茶色で塗ってある範囲が想定氾濫区域でして、その上にあるのが浅川です。ちなみに、その左側に浅川ダムが赤で書いてあります。右側は千曲川でして、治水基準点千曲川合流点というところで、浅川と合流しています。

大変、見にくいですがけれども、概要図は北が下になっておりまして、千曲川が左上、浅川ダムが右下という表示です。

概要図の左側に2,800mの河床掘削、これは当箇所の護岸工事实施の際に、合流する千曲川の河床が高かったことから、最大1mの河床掘削が残っている状況です。これと概要図右側の240mの護岸工事が残事業です。

これより約1km上流、図では、下側に浅川ダムがあります。

先ほどの3-1ページにお戻りください。今回、再評価の対象となりますのは、再評価実施後、5年が経過している事業です。

建設部公共事業再評価委員会の意見は、「残区間は流下能力が不足しており、浸水被害防止の観点から事業実施が必要であるため『継続』とする。」としています。

また、長野県公共事業再評価委員会の意見は、「建設部公共事業再評価委員会の意見を適当と認め、本事業は『継続』する。」としています。

再評価の判断根拠ですがけれども、まず費用対効果についてご説明いたします。3-2ページをご覧ください。

費用効果分析につきましては、国土交通省河川局の治水経済調査マニュアル案により、各年度で便益と費用を、各種資産評価単価及びデフレーターにより現在価値に置き換えて算出をしています。

便益となります洪水氾濫被害額は、河川改修とダム建設の組み合わせにより、治水安全度100分の1を目標としておりまして、これらを一連の治水システムとして算出をしています。したがって、費用につきましても、河川改修とダム建設費を合わせ、費用効果分析は一体で評価することとしています。

検討期間は昭和52年、1977年の事業着手から平成28年、2016年までの整備期間40年間と、事業完成後50年間の合計90年を対象としています。

便益Bは、治水施設の整備によって防止でき得る洪水氾濫被害額を直接被害額と間接被害額により積み上げています。

直接被害額とは、浸水による家屋、家庭用品等の一般資産の被害額や、農産

物等の被害額です。間接被害額といたしましては、事業所等の営業停止被害額や家屋や事業所等の応急対策費用等、例えば浸水した場合の清掃等の事後活動の被害額などです。

治水施設整備期間の便益が666億円余、整備後50年間で3,359億円余、便益合計が4,026億円余です。

右の欄の費用Cの1つ目は、ダムと河川改修の工事費、用地費、補償費、工事諸費です。2つ目は、施設完成後50年間の維持管理費で、ダムの維持修繕費、堆砂の土砂の掘削費、河川改修では、施設の修繕費や堆砂、土砂、掘削費の年平均額を算出し、加算しています。整備期間が980億円余、整備後50年間で7億円余で、費用合計が987億円余です。

この便益合計と費用合計の比により、B/Cは4.07と算出しています。また、算出された便益のほかに、表の下にあります、安心感向上効果など、6項目の効果があると考えております。

3-1ページにお戻りください。

事業の必要性につきましては左下段に記載にしていますが、残工事区間の現況、流下能力は計画の85%から90%程度でして、河川断面確保のための事業継続が必要と判断しているところです。

右欄の当該事業の背景について説明をいたします。

まず事業経緯ですが、事業採択時の背景等につきましては、記載のとおり、昭和21年から30年、また40年代に一定の河川改修工事を実施したわけですが、著しい天井川部分等を解消するような抜本的な改修に至りませんでした。その後、沿川は急速な宅地化が進み、河川改修のみでは多くの用地、家屋等の補償が発生するといったことで、河川改修とダムを組み合わせた抜本的な治水対策を実施しているところです。

事業進捗経緯につきましては、昭和52年4月に事業着手、この段階は当初事業費を括弧書きで記載しています。

平成10年4月に第1回目の事業費の改定をし、右の括弧書きの額で改定をしています。

その後、平成10年12月に長野県公共事業評価監視委員会から、継続の意見書をいただいています。

次は、平成15年4月に、2回目の事業費改定を行っています。

平成15年12月に長野県公共事業評価監視委員会から、新たな県案を作成し、評価監視委員会に諮るよう意見書が提出されています。後ほど、浅川ダムのほうで具体的なお説明はいたしますけれども、平成14年9月に、多目的ダムの浅川ダムを工事発注してあったものが、工事契約解除をしたという経過があります。それに伴いまして、ダムがなくなりますと、河川改修の計画そもそもを見

直さなければならない事態になりましたので、「新たな県案を作成し、」という意見をいただいているところです。

次は、平成19年8月に、河川整備計画認可の段階で現在の事業費、総事業費を改定しています。

住民要望とその対応につきましては、一番は浅川改修期成同盟会、これは長野市長が会長になっておりまして、長野市会議員、小布施町会議員、それと地元の地区役員の皆様からなる同盟会です。浅川総合治水対策連絡協議会、これは地元住民の組織です。このいずれかからも、早期完成促進の要望書を毎年度いただいているところです。

近年の災害は、昭和58年の台風以降、平成7年の梅雨前線豪雨、16年の台風23号、18年の梅雨前線豪雨等を掲げています。内容は、具体的な写真等で後ほどご説明いたします。

上位計画ですが、平成19年8月の河川整備計画、平成20年6月の国土交通省の河川整備基本方針等と整合がとられておりまして、また、長野県地域防災計画に位置づけています。

地域特性の反映度と、その他につきましては、順次、資料でご説明をいたします。

それでは3-3ページをお願いします。先ほどご説明いたしました残事業の概要図です。左のところに新幹線車両基地、これが平成9年の開業です。また、北部工業団地がその右側にあります。さらに右へ行きますと、稲田南土地区画整理事業が平成8年から行われています。さらに、その下に檀田土地区画整理事業ということで、流域沿川の宅地化等が進んでいます。

続きまして、3-4ページをお願いいたします。大分改修事業が進んでいますので、着工前の状況と完成の写真を挙げています。左上が千曲川の合流点です。左側が着工前、右が現在の状況です。ここには、右側に少し建物がありますけれども、内水氾濫防止のための排水機場が、農政サイドのものとして整備されています。

左側の2番目につきましては、1階部分が着手前ではちょっと見えないようになっていますけれども、右側では天井川を改修し、1階部分も見えるようになっています。

3ですが、これは2階部分ぐらいまでも見えなかったようですが、これが全部見えるようになっています。堤防天端でいいますと、7.4m下げていますし、河床の高さで10.4mを下げています。

あと4は、これは大分上流ですが、現在、完成しているところです。

5番目は、まだ残工事区間で残っているところです。ここが、現況では計画の85%から90%の断面ですので、河床を掘り、また拡幅をして改修をしていく

予定です。

3-5 ページです。先ほどの完成の一番天井川の著しいところの状況写真です。左が改修前でして、下の絵も、写真も見ていただけますか。長野電鉄と改修前の浅川の河床の高さがほぼ一緒という状況で、その下に宅地があり、また J R 信越線もあります。それが右側の、平成11年3月に完成していますけれども、J R 信越線の下に約11m浅川を下げている。ここが、一番天井川が解消されたところです。

3-6 ページは、今まで取り組んでまいりました、コスト縮減の例です。左側に今まで石積みが、1割程度の石積みのところを、護岸積み替えをして断面拡幅をしていましたが、変更計画では、下に根継ぎをして、掘り下げて、既存の石積みを利用して断面確保を図ったという事例です。

次の3-7ページにつきましても、コスト縮減の今までの取り組みでして、先ほどもお話ししましたが、20年代や30年代、そして昭和40年ということで、一定の改修を進めてきましたが、そのときにつくられた石積み等を、河床の護床工に利用している例です。

続きまして、3-8ページには、災害の履歴を表しています。

右下の写真は、昭和58年の内水の被害と範囲を囲っています。

続きまして、3-9ページですが、左は平成7年の災害でして、新聞記事の見出しのところしか読めませんが、長野で一時240世帯の避難勧告ということで、ちなみに工事中でしたので、若干、これの被害もでております。大分削られた護岸等があります。その後、平成16年も右のような写真の状況です。あと、18年度災害の状況です。

3-10ページです。環境への配慮ということで、ほたるの幼虫、カワニナなどの水生生物を河川工事のために場所を引越しさせて、子供さん等も交えて実施した例です。

3-11ページにつきまして、これはB/Cの算定以外で考えられる効果ということで、安心感の向上、土地利用の向上等、6項目を挙げています。

以上です。ご審議、よろしく願いいたします。

○松岡委員長

これで質問へいきますか、それとも浅川ダムまで説明してしまえますか、どうしますか。これはこれでいきますか。

○鎌田河川課長

ダムまでやらせていただいたほうがわかりやすいと思うのですが、よろしいでしょうか。

では、続きまして、4-1ページをお願いします。「治水ダム建設事業 一級河川浅川 長野市浅川ダム」です。

全体計画の概要は、洪水調節のための高さ53m、堤長の長さは165mの重力式コンクリートダムの建設です。

昭和52年、1977年に採択され、平成28年度、2016年度完成予定です。

全体事業費380億円、残事業費105億7,300万円、事業進捗率72.1%、用地取得進捗率99.9%です。

当初事業費は125億円で、255億円の増額で、増加率304%となっておりますが、事業開始以来36年が経過しており、右欄の事業進捗経緯にありますが、3回の事業費改定を経ております。

なお、現時点での全体事業費は、平成19年度の長野県公共事業再評価にかかわる河川整備計画の策定、治水ダム全体計画時と同額で、増減はありません。

残事業の内容は4-3ページをご覧ください。概要図の黄色の部分が残工事です。ダム本体コンクリートの打設が約7万立方メートル、それと管理棟の建設や情報処理施設などの管理施設、また黄色に赤ハッチのダム本体工事に伴う残土捨場、それとちょっと小さいですけれども、7カ所の扇型で黄色で示しています、地すべり対策の集水の井戸と水抜きボーリングです。

4-1ページにお戻りください。今回、再評価の対象となりますのは、再評価実施後5年が経過している事業によるものです。

建設部公共事業再評価委員会の意見は、「ダム下流で実施中の河川改修は浅川ダムの洪水調節を前提としており、河川改修のみでは流下能力が不足する。浸水被害防止の観点から事業実施が必要であるため『継続』とする。」としておりまして、長野県公共事業再評価委員会の意見は、「建設部公共事業再評価委員会の意見を適当と認め、本事業は『継続』とする。」としております。

再評価の判断根拠の費用対効果ですけれども、4-2ページをご覧ください。

先ほどの浅川の河川改修で説明しましたとおり、浅川の事業につきましては、ダム建設と河川改修を一連の治水システムとしており、費用効果分析は一体で評価することとしています。

したがって、4-2ページの「費用効果分析の基本的な考え方と整備効果」は河川改修と同様で、B/Cは4.07と算出しております。

4-1ページにお戻りください。左の欄の下段の判断根拠です。ダム建設と河川改修を組み合わせで整備し、治水安全度100分の1を確保するため、ダムで毎秒100m³を洪水調節し、河川で毎秒30から350m³の流下能力を確保して、浸水被害を防止するために、事業継続は必要と判断しているところです。

右欄の当該事業の背景についてご説明いたします。

事業進捗の経緯ですけれども、昭和52年4月に多目的ダム建設事業に着手し

ていまして、これは現在進めております以前のダムで、長野市の水道水の容量を持った多目的ダムです。

昭和60年に建設の採択がされ、この時点が当初事業費となっています。

平成8年4月に1回目の総事業費の改定をしています。330億円です。

平成8月12年に、付替道路の供用開始ということで、付替道路につきましては、平成5年の12月から、この平成8年の12月をもって完成をしています。

平成10年12月に、長野県公共事業評価監視委員会から多目的ダム建設事業継続の意見書をいただいています。

11年4月、総事業費、2回目の改定で400億円となっています。

12年9月、多目的ダム本体工事を契約しています。

14年9月、多目的ダム本体工事契約解除ということです。この流れの中では、当時の田中知事の脱ダム宣言により一時中止をしばらくしておりまして、最終的に14年9月に、多目的ダムの浅川ダムは契約解除したというところではあります。

15年12月に、評価監視委員会から、多目的ダム建設事業中止の意見書をいただいています。

19年8月、河川整備計画認可。これは後ほど述べますが、この治水専用ダムと河川改修ということで、今まで多目的でありましたが、長野市の水道がのらないで、治水オンリーのダムと河川改修ということの整備の認可です。

22年3月、この治水専用のダムの本体工事契約をしています。工期は29年3月です。

最新のところにいきますと、23年9月に本体コンクリート打設を開始しています。その後の状況は、後ほどご説明いたします。

住民要望とその対応です。先ほどお話ししました河川改修の浅川の改修期成同盟会、それと連絡協議会から、毎年、ダム建設の促進を要望いただいているところではあります。

次に、この浅川ダム建設に公金支出をしないことを求めた住民監査請求が平成21年12月に出されまして、22年2月に棄却されています。

その後、浅川ダム公金支出差止等請求住民訴訟が平成22年3月に提訴され、現在のところ、口頭弁論が11回行われているところではあります。継続中です。

人命への安全性、災害の状況は河川改修と同様です。

上位計画は河川整備計画、県の地域防災計画、また、県の中期総合計画に位置づけられています。

一番下のその他です。平成22年9月から11月にかけて、現阿部知事のもとで論点再確認を行いまして、ダム建設継続を判断して進めているところではあります。

F-V断層というのがダムの底地を通っています。これが活断層ではないかといったことが、東北の大震災の後にありまして、不安と申されている方がお

られるということで、安全性の再確認をし、県民に説明したところでは。

それでは、地域特性の反映度につきまして、資料でご説明いたしたいと思えます。4-4ページをお願いします。

左側が平成24年9月15日時点のダム の状況です。全体の高さが53mございますが、うち14m、約26%の高さがコンクリートを打ち終わっています。コンクリート打設量では、全体が14万1,000m³ありまして、46,000m³が打ち終わっており、33%、3分の1のコンクリート部分が打ち終わっているということになります。この高さのところ、9月19日に定礎式というものを実施したところでは。

右の上の写眞は、先ほどご説明いたしました付替道路等の、平成8年12月に供用開始になっている状況です。

右下は、地すべり対策といたしまして、頭部の荷を軽くするといったことで、一番頭の部分の土を排除している頭部排土工の状況です。

4-5ページをお願いいたします。これにつきましては河川改修と同様です。

続いて4-6ページの災害履歴の状況は河川改修と同様です。

4-7ページです。水生生物の保護活動ということで、ダム本体工事を実施する期間におきまして、平成22年5月に、県水辺環境保全研究会、または漁業協同組合等々と一緒になりまして、上流に移動をしております。

4-8ページです。これにつきましても河川改修と全く同じです。ご審議のほどをよろしくお願ひいたします。

○松岡委員長

ありがとうございました。二つ一緒というか、河川改修とダムと一体ということもありますので、どういう表現したらいいかわかりませんが、ご質問等ございましたら、どうぞ。どなたからでも結構です。

○鎌田河川課長

先ほど住民要望とその対応の中で、口頭弁論が11回ということにしましたが、県再評価の後に一回やっておりますので、12回に訂正をお願いします。

○松岡委員長

まだ継続中だということでは。いかがでしょうか。

○柳澤委員

3-3ページの浅川流域概要に氾濫区域が書かれていますが、これは浅川の影響のみですか。それとも、ある降雨量以上になったときの、その千曲川の影

響も考慮に入れた図になっているのでしょうか。

○鎌田河川課長

浅川のみです。

○柳澤委員

そうですか。では、これは、改修をしていく中で、この氾濫区域というのも変化していくということですか。

○鎌田河川課長

そのとおりです。

○柳澤委員

そうですか。そうしますと、その変化していく状況も図であらわしていただけるとありがたいというのと、要するに、このことによって、その農地の宅地化が急速に進んでいるとか、あるいは宅地化が促進したというのがありますが、それから、4－8ページに土地利用の向上というのがありますが、その経年変化でどう変化しているのかということのも見やすく提示していただけるとありがたい、資料提供できますでしょうか。

○鎌田河川課長

場所場所での変化と言いますより、例えば下流の部分、中流部分の天井川を改修して行きますと、その部分の治水安全度が、100分の1まではいきませんが、例えば50分の1とか、一定率ずつ高くなっていきます。そうなったところで、どの部分が氾濫して、どの部分が氾濫していないかということとはわかります。

宅地化の範囲とぴったり一致したような資料にならないかもしれませんが、お出ししたいと思います。

○柳澤委員

何か出していただけるとわかりやすいので。

○松岡委員長

多分、そういうことで外水氾濫がどの辺で、下流のほうで住宅、例えば団地のようなものが増えてくると、向こうは内水氾濫がきっと主体になってきますので、そういうことがきっと図でわかれば、柳澤委員さんもわかりやすいというふうに感じられるのではないのでしょうか。できるだけ、わかりやすい資料を

お願いします。

この委員会で提示された資料というのは、公開されますよね。そうすると一般の県民の皆さんも非常にわかりやすいと思いますので、そういうことも想定して、では、わかりやすい資料をお願いします。

○鎌田河川課長

わかりました。

○松岡委員長

他に。

○佐藤委員

佐藤です。3－9ページ、それから4－6ページは全く同じデータですね、写真ですけども。これは、要するに一体化した事業であるという理解をすると、そういうことでしょうか。

○鎌田河川課長

そうです。

○佐藤委員

そういうことで繰り返しているということですね。

それで、平成7年の災害と平成16年の災害は、これどちらが大きいと判断したらよろしいでしょうか。

○鎌田河川課長

それにつきましては、3－8ページの下から3行目と2行目ですが、平成7年と平成16年が出ております。

これで見ますと、平成7年のほうが公共土木施設と河川災害復旧費が金額的に大きいということです。雨的には、16年のほうが総雨量は大きくなっています。

○佐藤委員

工事が行われることによって災害が減ったというデータというのは、つくれないのでしょうか。

○鎌田河川課長

多分、災害が中間段階で起きたり、特に改修が進んでいないようなところで被害が起きている状況になっておりますので、直接的に結びつくものはなかなか難しいかと思えます。その後また、同じような被害があると比較はできるかもしれません。

○佐藤委員

そういう比較ができると、その工事をやることによって改善されたということが証明されるので、何かそういうのがあると素敵だなと、そういう気がします。

それから、1点気になるのですけれども、昔の護岸が出ていた写真がありましたが、復旧したところ、とても素敵なコンクリートなのですが、昔の景色は雑草が生えているのですね。おそらく、地表面の温度を調べると、植物が生えているほうがかなり温度が低いと思うのです。

それで、大気の温度に影響を与えるのは、意外とコンクリート面のほうがきついので、そういう気象データをとられると、それも費用対効果を計算する上で、何か温暖化防止とか、その辺のこともそろそろ考えなくてはいけないような気がちょっとするのですが、いかがなものでしょうか。

○鎌田河川課長

護岸工事は40年近くかけてやっておりますので、場所場所でいろいろな工法で、当時の護岸の考え方とか、いろいろあって変わってきているんですが、延長12kmの中でバラエティに富んでいる状況ではございます。先生のそういった意見も参考になろうかと思えますが。この改修、すべてで一つの考え方だという流れが出しにくいかなというふうに考えております。

○佐藤委員

定点観測だけでいいわけですね。コンクリート面では温度が高い、あるいは草が生えているところは低いとかというデータをためるだけで、おそらく、ヒートアイランド現象を抑えたというデータをつなげると、結構素敵な改修ができるかなという気がします。

○松岡委員長

可能性を検討してもらうことはやぶさかではないというような感じで、できるという確約は、きっと予算のこともあるからできないでしょうけれども、いかがでしょうか。あまり無責任なことは言えない？

○鎌田河川課長

ここではちょっと、すみません。

○松岡委員長

すると、先ほどのことに関しまして、平成7年のときは、まだ11mも掘削していなかったんですが、平成9年時には、上のほう、八洲化学の辺は11mぐらい掘削、もうできていましたね、多分。

ですから、平成7年の災害のときには240世帯も避難したけれども、平成9年時には、そこはもう11mも掘削したので、平成16年の水害のときは、何でもなかったという、そういう写真がもしあれば、佐藤委員さんがおっしゃったようなことが、目で見てわかるというようなことにはなるかなとは思いますが。

○鎌田河川課長

確かに平成7年のときは、先ほどの平たくあるところは工事中でしたが、現況の河川の断面しかありません。そこが天井川も改修し、今は計画どおりの断面になっておりますので、同じ雨が降ってもそこであふれるとか、護岸が決壊するとかはないという理解です。

○松岡委員長

他にございますか。では、原委員さん。

○原委員

まことに素朴な質問で申しわけないのですが。

この浅川にしても、浅川ダムにしてもかなり進んでいますよね。それで、これは私どももよくわからないのですが、この委員会としては、これだけ進んでいる工事に対して意見を付するということですか。

○松岡委員長

先ほどの道路もそうですけれども、事業進捗率が98.7%なんていうのもございますので、工夫して継続するとか、速やかに住民のためにやりなさいとか、いろいろな意見があると思います。

○原委員

そういう意見を出すということですか。

○松岡委員長

それを現場へ行って見たり、ここでいろいろなお話をお聞きして意見を付するなり、この結果として出すということになるのではないのでしょうか。

○原委員

浅川ダムの場合は世間もいろいろ騒がしたから、いろいろな意見があるから、この場で果たして出す意見がまとまるものかどうかというね。

○松岡委員長

いえ、その辺は、多分、この次の次のご質問のところで、きっと福田元委員長さんがチラッと述べていただけたと思いますので。

○原委員

そうですか、わかりました。私は、これだけ進んでいるので、世間のあれもあつたから。

○松岡委員長

ええ、おっしゃるとおりの部分がありますので、はい。ついでだから、福田委員さん、先に言ってしまいますか。よろしいですか、今のことです。ここまで進んでいるのにと、どんな意見をつけますか。

○福田委員

進んでいることについて、5年前のときに、河川計画に変えざるを得ない、法的にも状況にあつて、委員会として審議できなかつた。それを認めたので、そこについてはもう仕方がないと思つていますが。

関連して、私がすごく残念だと思つるのは、河川改修のほうは河川に対しての住民の地域社会活動があるんですけども、あれだけつくつてという強い要望、要望のときだけはあるんですが、私、全国でもダムの関係とかで、地域振興とかいろいろかかわつたときに、地元の自治体だとか地元の住民さん、ここ社会活動、特になしとあるのがとても気になります。つくつてと言つたときに、いろいろな公共事業、道路についてもそうです。河川についてもそうですし、周辺自治体がそれについてダムを使っていく振興策を持っているのか、ここは逆に地元に関心したいです。

特に次の4-2ページを見たときに、水辺の利用だとか景観の配慮、健康の増進ということを書かれているんですが、これ本当に、県のそうだというものなのか、地元が本当にそうしたいということなのか、かなり行政チックという

か、ハードで、ソフトとか振興のあれがちょっと見えない。全くこの4-1ページ、4-2ページから見えないんですね。そこが残念ということは私は逆に地元に戻したいんですが、その資料があるのか質問したいです。今はいいです、時間がないので。

○松岡委員長

審議のときに、またその辺をもう少し深く、またその関連の資料や活動などがありましたら、よろしくをお願いします。

○鎌田河川課長

わかりました。

○松岡委員長

赤羽委員さん。

○赤羽委員

4-1ページのその他のところの、平成23年度にF-V断層の安全性を再確認というふうに書いてありますけれども、この再確認ができた、その資料等ありましたら、提出をお願いいたします。

○鎌田河川課長

わかりました。

○松岡委員長

他にございますか、よろしいでしょうか。

どうもご説明、ありがとうございました。

それでは休憩、10分間の休憩をとります。再開は40分にしたいと思いますので、よろしくをお願いします。

(休憩後)

○松岡委員長

それでは、再開いたしたいと思います。

「ため池等整備事業、西塩田」につきまして、ご説明をお願いいたします。

○秦農地整備課長

農地整備課長の秦久昭でございます。よろしくお願ひいたします。

初めに、資料4の1-1ページをお願ひします。まことに申しわけありません。ちょっと修正がございまして、下の表の事業周辺環境の部分ですけれども、上から3つ目の事業説明等の経緯、この一番後ろのところですが、「平成24年5月に、西塩田地区実行委員会が組織され」となっていますが、5月を6月に訂正をお願ひしたいと思ひます。

それでは、ご説明をさせていただきます。初めに1-4ページのA3の図面をお願ひいたします。事業概要につきまして、ご説明を申し上げます。

事業名ですが、「県営ため池等整備事業」です。なお、括弧書きの（地域ため池総合整備事業）につきましては、これは国の事業名ということです。

地区名は西塩田地区で、所在地は上田市です。

事業の内容ですが、概要図の左下にあります沢山池、これを初めといたします17カ所のため池の形態や取水施設、洪水吐などを改修するもので、これらのため池によりかんがいする面積は385haです。

また本事業は、平成25年度から平成31年度の7カ年で実施する予定でして、総事業費は16億5,000万円を予定しています。

本地区のため池群ですが、上田市の塩田平の南西区に位置しておりまして、概要図の左下から右上にかけて青い破線で示していますけれども、一級河川産川が流れています。この産川を水源といたします、標高440から530mの水田地帯を潤しています。

この塩田地域の年平均降水量は900mm弱ということで、大変少なく、産川の流量が不安定であることから、最上流にあります沢山池において一旦水を貯留させることによりまして、流量調節を行い、必要に応じて放流をしています。

産川の下流では、この水を取水しまして、各ため池に再度貯留をして、水田へ利用しています。

施設管理者は塩田平土地改良区ですが、維持管理作業については地元自治会の協力も得る中で、適正な管理が行われてきています。

しかしながら、沢山池は戦前に築造されたため池でありまして、また下流の多くのため池についても江戸時代につくられていることから、老朽化による損傷が著しく、通常の維持管理だけでは修理、補修が困難な状況となっております。

このため、県では、今回改修が計画されているため池につきまして、昨年度と本年度と2カ年間、老朽化等の状態の調査と機能診断を行いました。その結果、多くのため池で堤体から漏水が確認されるとともに、江戸時代に築造されて以来使用しています、木製の取水施設が老朽化により損傷してしまひて、堤

体が陥没したものもあり、危険な状態になっています。また、台風などの降雨時において安全な水位を保ち、決壊を防ぐための洪水吐施設では、断面が不足しているものもありました。

そこで上田市、土地改良区、各自治会が検討した結果、以前から改修要望がありました、沢山池と、これらのため池について、早急に県営事業により改修ができるよう県に対して申し出がありました。

主な改修内容は、堤体の漏水につきましては、堤体の再構築や法先にドレーンの設置等を予定しています。また洪水吐につきましては、現行の設計基準に基づく断面に改修します。また、木製の取水施設については、新しい取水施設を設置します。

これらの改修を行うことによりまして、決壊等による下流への被害を未然に防止し、地域住民の安全・安心を目指すとしています。

次に、1－1ページをお願いいたします。個別箇所評価シート、様式3ですが、中段の箇所評価について説明します。

必要性はA、重要性はA、効率性はB、緊急性はA、計画熟度はBです。評価の合計点は80点で、A評価です。

費用対効果は、1.91となっています。

なお、評価項目の詳細は1－2ページの様式4に示してあるとおりです。

同じ様式3の下段、事業周辺環境の欄をご覧ください。事業説明等の経緯にも記載していますが、地元の推進体制としましては、事業にかかわる諸問題の解決や地元要望の連絡調整等を行うことを目的としました、西塩田地区実行委員会が本年6月に設置され、現在もため池の安全性確保に関する協議を重ねているところです。

この会ですけれども、施設管理者であります土地改良区、ため池に関係する13の自治会で構成をされています。

次に、環境景観への配慮につきましては、ため池周辺に自生する希少植物を保護しながら事業を実施します。

また現在、各自治会で行っていきます植生活動等を継続させ、景観にも配慮します。

他事業・プロジェクトの関連につきましては、農地水保全管理支払交付金制度を活用しまして、地元活動組織がため池の景観形成や簡易補修に取り組んでいるところです。

その他としまして、本地区のため池は江戸時代から大切に維持管理をされてまいりましたが、塩田平のため池群ということで、平成22年の農林水産省により「ため池百選」に選定されるなど、営農上、必要不可欠な施設であることに加えまして、美しい田園風景を構成する一部としても、地域住民にとって

大変重要な施設となっています。

また、本事業を実施することによりまして、これらのため池の決壊等、災害を未然に防止し、住民の生命・財産を守るとともに、住民の安全・安心を保障することにつながります。

以上のことから、農政部の意見といたしましては、災害を未然に防止するために、早急かつ計画的に改修を進める必要があるとしたところです。

説明は以上です。よろしく願いいたします。

○松岡委員長

ありがとうございました。それではご質問、あるいは追加資料の請求等ございましたらお願いします。

○平松委員

要領よく説明していただいて、大体、理解できたんですが、1-1ページに、この評価シートがありますね。それぞれの項目、何点で合計80点のこういうランクだというご説明があったのですが、この80点というのはどういう意味合いなのか、ちょっとわかりかねる。というのは、多分、県としても、このたぐいの事業には、幾つか候補があって、その中からこれを優先的にやろうという形で決められたと思うんです。

その辺のバックデータというのをご提示いただけると、より皆さんが理解しやすいのではないかなと思います。

○秦農地整備課長

個々につきましては、1-2ページで必要性、重要性ということで、おのこの必要性が20点、重要性が15点というふうに、1-1ページ、括弧書きで記載をしています。

1-2ページで、必要性につきましては、保全対象人家戸数、10戸以上、1~9戸、ゼロ戸と。あるいは保全対象公共施設が何カ所以上というようなことで評価をしているということで、おのおのにつきまして、それで何点以上が評価Aだとか、評価Bだとかということで記載をさせていただいているところです。

この合計点が、100点満点のうち何点ということで、今回、合計点100点のうち80点で、一応、総合評価は75点以上をAとさせていただいているということです。

○平松委員

それはわかるのですが、要はこの事業のスポット的な評価に過ぎないと思います。そのほか幾つかある事業の中で、でもこれが重要だということで提示されたのであろうと思うんです。

だから、そのバック資料というか、そのほかの事業がどういう点数だったのかとか、全体事業の中での位置づけという資料が提示できれば出していただきたいということです。

○秦農地整備課長

わかりました。

○松岡委員長

それから、ため池が17個あるのですが、この80点というのは、各池ごとにそれぞれの個別の点を持っているということですよ、そういうことではないんですか。事業一つで、80点という点ですか。

○秦農地整備課長

全体で80点ということです。

○松岡委員長

せっかくこれだけ細かく塗っているんですから、個々の池で、これは相当ひどいとか、この17個の池の横に一つ、それぞれの点数があって、それぞれの池でちゃんとそういう評価をしましたと。

そうでないと、漏水も池によって全く全部同じということもなければ、全部のものがしっかりしているということもないと思いますので、できれば、将来的にはそういうのもあったほうが、17個一括してというのは、これちょっと無駄があるかなという感じだと思いますので。もうちょっと細かいものに将来的にはしていってもらうか、今でも、この80点のもとになったものがあるのであれば、この1-4ページへ欄を一つ、要点数か何かで点数がついていれば、それはそれでいいかなと思いますので、可能な範囲でお願いします。

他にございますか。

よろしければ、また議論のときにそれを深めていただくということで、どうもありがとうございました。

それでは続きまして、道路建設課の「道路改築事業 柳沢～田上」につきまして、ご説明をお願いいたします。

○小林道路建設課長

それでは、道路建設課より、道路改築事業の新規箇所を説明させていただきます。2-1ページをお願いいたします。

事業名は、地域自主戦略交付金事業「一般県道中野飯山線 中野市柳沢～田上」、事業区分は道路改築、事業主体は長野県、起・終点は、中野市大字柳沢より中野市大字田上です。延長が1.8 kmです。

事業概要ですが、道路改築工、延長が1.8 km、幅員は車道が6.0m、全体幅員が12.0mです。

事業の目的・必要性ですが、当路線は千曲川右岸に位置し、中野地域と飯山地域を南北に結ぶ延長約9.6 kmの一般県道で、平成14年、長野電鉄木島線の廃線後、代替バス路線として通勤通学の重要な生活道路となっています。

このうち、当区間は人家連担区域で、車道幅員狭小で大型車の時間規制があり、交通事故も発生し、歩道もないため、地域から道路改良が望まれています。また平成26年の北陸新幹線飯山駅開業以降は、中野地域からの新幹線アクセス道路及び湯田中、志賀高原方面への観光道路としての期待が高い路線です。

このため、円滑な交通確保と地域の安全・安心を図るために、平成25年度から道路改築事業に着手したいというものであります。

全体事業費が9億5,000万円、計画交通量が5,000台/日です。

中ほどに位置図、標準横断図がありますが、全体幅員が12.0m、片側3mの2車線、そこに片側3.5mの歩道がつきます。

下に平面図が示していますが、茶色で示してありますのが現道で、人家連担区域です。現道に並行した二重線は、木島線の廃線地です。

赤の点線で示してありますのが改良計画のルートです。ルートはP Iにより、地元の住民の皆様の参加により検討いたしました。全線バイパス計画で、図の左側、南より夜間瀬川のほうへ降りていきまして、夜間瀬川、千曲川合流付近の堤防敷を利用しながら進み、人家連担部を過ぎたところで現道にタッチする計画です。

関係する自治体等の意見ですが。例年、中野市北部地域県道整備促進期成同盟会、一般県道中野飯山線バイパス整備促進対策委員会において、長野県に対し事業促進を要望されています。また、北陸新幹線飯山駅開業により、北信地域の広域連携が強化される中で、当路線の整備促進が切望されています。

右側の個別箇所評価シートをご覧ください。事業年度は、平成25年度から平成33年度の9カ年を予定しています。

評価の区分ですが、必要性、重要性、効率性、緊急性、計画熟度の5項目で、評価項目の配点は道路建設課で定めています。

事業の必要性が最も重要であることを考慮して30点を配点し、次に事業の実

現可能性の観点から、緊急性、計画熟度に20点ずつ配点をしています。

B/Cは2.4で、評価のランクはAとなっています。評点は83点です。

最下段ですが、部の意見としては、「事業の必要性、緊急性及び計画熟度が高いため、平成25年度から事業化したい。」としています。

政策評価課の意見としては、「必要性、緊急性が認められる。」となっています。

次に2-2ページをご覧ください。個別箇所評価基準です。

評価項目、評価区分、配点の詳細につきましては、記載のとおりです。詳しい説明は省略させていただきます。

次に資料2-3ページをご覧ください。路線全体の概要です。

一般県道中野飯山線は、図の左側、中野市大字新井から図の右側、飯山市大字木島を結ぶ延長9.6 kmの県道です。

青く太い線で示してあるのが改良済み区間で、起点側から2.2kmが改良済みです。それに続く茶色で示してあります未改良区間のバイパスといたしまして、緑色で示してあります東笠原バイパスが今度の日曜日に開通いたします。それに続く改良区間の赤岩バイパスの飯山側が未改良になっておりまして、2.8 kmありまして、このうち赤で示してあります1.8 kmが柳沢から田上工区です。終点側は改良済みとなっています。

今回、未改良2.8 kmのうち、人家連担地区で一番のネックとなっておりまして、整備の緊急性の高い1.8km区間を新規事業として予定しています。

写真は現道の状況です。このうち写真3は、今度の日曜日に供用予定の笠原大橋です。

次に、2-4ページをご覧くださいと思います。現道等の状況と事故発生箇所です。右側に凡例が示していますが、赤色のバツ印が人身事故の箇所、紫色のバツ印が車両事故の箇所です。

平成8年から平成21年までの14年間に23件事故が発生し、高い事故率となっています。

写真②は、長野電鉄木島線の廃線敷の様子です。写真④は交通規制の標識で、大型車が朝7時から9時までの2時間、通行禁止となっています。

写真⑦は歩行者が危険にさらされている状況と、人家連担の状況です。

写真⑧は、バスが道路いっぱいに通行している状況です。

以上で、説明を終わらせていただきます。よろしく申し上げます。

○松岡委員長

ありがとうございました。それでは、ただいまのご説明につきまして質問、あるいは追加資料等のご請求、ございましたらお願いします。いかがでしょうか

か。よろしいでしょうか。

○平松委員

ざっとお聞きしたところ、それなりの地域からの要望、必要性というのも十分認められてわかるのですが。あと、先ほどの事業とも、ため池の事業とも重複するんですが、例えば2-1ページで個別箇所評価シートというのがありますね。多分県の方々というのは、これが一般的で当たり前だと思うのです。でも我々、慣れていない委員の方もいるかもしれないので、その辺、もう少し詳しく説明していただきたいなということと、あと、評価点が83点ということでかなり高い評価になっていて、それなりの、それ相応の重要性というのは認められる、理解できるんですが。

この83点というのが、例えば県の中の道路事業の中で、この事業の中で、どのくらいのランクになるのだろうかというのを非常に知りたい。というのは、数ある事業を、押しつけてというのはちょっと語弊があるかもしれないですけども、この事業を採択したいと、やりたいと、やらざるを得ないというふうにご判断されたんでしょうから、全体の中のどういう位置づけにあるのかという資料を、次回、ご提示いただけたらありがたいなということと、あともう1点、この評価シートの中の計画熟度というところがあるのですが、20点配点のところです。

これで、地域からの内発的な要望が強いとか、住民が計画策定に直接参加されているというところにチェックが入っているのですが。これはわかるのですが、中身はどうなのかというのが非常に興味のあるところで、この辺も差し障りのない範囲内で、具体的にはこういうことでしたという形の資料をご提示いただけたら、より議論が次回進むのではないかというふうに思いますので。可能な範囲内で結構ですので、お願いできればと思います。

○小林道路建設課長

まず2点目の全体の位置づけの資料につきましては、事務局とも相談させて頂きつくらせていただきまして、まとめますので、また次回、ご用意させていただきたいと思います。

○小山政策評価課長

その件について、先ほどのため池の件もありましたが、ランクの中で、この事業全体でどういう位置づけになるのかというのが不明確だというお話がございました。

それは、全部の事業にかかわってくると思うので、こちらで検討させていた

だき、どんな資料にするか、また各事業課と相談をしまして決めたいと思いますので、よろしくお願いします。

○平松委員

そもそも論になるのですが、前回のこの委員会の中で、新規事業も見たほうがいいということになったのは、個々にこういうふうに頭出しされると、それ相応に重要だというのがわかるものの、数ある他事業の状況は不明となる。全体的な事業の中での当該事業の位置づけが説明されると、各委員の理解が進みし意見も出てくるのではないかという理由ですので、ぜひその辺、配慮していただいて、次回に提示していただければと思います。

○松岡委員長

よろしいですか。

○小山政策評価課長

検討させていただきます。

○小林道路建設課長

それから、委員さんのご質問の第1点目と第3点目の関係になりますが、資料の2-2ページに評価基準がありまして、それぞれの内容につきまして、評価区分の内容につきまして、備考欄のところにチェックした理由を記載しています。

例えば、今の平松委員さんからのご指摘がありました、計画の熟度ということで、一番下の表になりますが、地域からの要望としましては、バイパス対策委員会、既成同盟会が組織されておりまして要望が強いということで、地域住民の内発的な要望が強いということで、7点のところに評価しています。

それから、事業情報の共有ということで、バイパス対策委員を通じまして柳沢地区全組に周知されているということで、関係者以外にも広く周知されているという評価です。

それから、住民参加の状況ということで、設計VEの時点で関係者に対して説明会を実施するとともに、住民参加によりルートが検討されているということで、住民が計画策定に直接参加しているということで、6点のところへ評価しているという内容になっています。

○平松委員

わかりました。

○松岡委員長

ありがとうございました。他にございますか。

○柳澤委員

今、平松委員さんからも出ましたけれども、この計画の熟度の中の住民参加の状況というのは、これは同意を得られているという意味合いでとってよろしいのでしょうか。

よくこういう事業をやっていて、先ほども長野市塩崎でしたか、とまってしまったところがありますね、そういう状況はない、おそれがないということでしょうか。

○小林道路建設課長

基本的には地域、地区全体としての要望があるということで、基本的には総論、賛成いただいているという、そういう気がしています。実際、ないのかといえますと、中には難しい方といえますか、そういう方もいらっしゃる場合がありますが、ここで評価しているのは、全体的に住民の合意が得られているということでございます。

○柳澤委員

それから、もう1点、これ、わかりやすいですね。この代替経路ができれば、どちらかに交通量が割り振られるという考えですが。これは配分などされて、どのくらい安全が確保できるのか。要するに交通量がある程度、分散できれば、その歩行者に対しても安全になる言い方なのか、それとも構造上、安全なのかということですがけれども。

○小林道路建設課長

具体的な交通量配分はしていませんが、バイパスということで、通過交通については、少なくともバイパスのほうへ転換するという考えで、地域内の生活交通、それが現道に残るのみで、相対的に交通安全が高まるというふうに考えています。

○松岡委員長

もうちょっと詳しいところを、ではもう少し、何か資料として必要ですか。それとも、今、それはやっていないという話ですがけれども。

○小林道路建設課長

数字としては何台転換するとか、そういうのは出しておりません。

○柳澤委員

何かほっといて、うまく思いどおりにはなかなかいかない場合がありますね。地元が参加されているので、この分かれ目の地点のところで、どちらが早いとか、そういう情報提供みたいなことはされるか、その使い分けを検討されているかどうか、どうなんでしょうか。

○小林道路建設課長

この図の左側の方向、至る中野市外のほうは改良済みでございますが、そこからバイパスのほうへスムーズに入っていけるように交通を誘導しますので、ほとんど通過交通はバイパスのほうへ行くと考えています。

○柳澤委員

では、そういう具体的に運用もやっていただけるということですね、わかりました。

○松岡委員長

平松委員。

○平松委員

今のことと関連するのですが、B/Cを見ると2.4と、そこそこの値が出ているのですが。

このベネフィットを出すに当たって、多分、どれくらいの配分になるかとか、将来予測等も加味された上で、このベネフィットとコストを計上されていると思うんです。その辺、簡単な資料でいいですから、それぞれの内訳、2.4の算定根拠というのもお示しいただいたらよりわかりやすいかなと思います。

○小林道路建設課長

わかりました。

○松岡委員長

よろしく願います。何か事故が多いので、その事故がなくなるということでゼロにすると、2.4ぐらいになるのかなと、何となくにおわないこともない、そのぐらいですね。ほかに、いかがでしょうか。よろしいですか。どうも、

ではありがとうございました。

それでは、最後になりますが、都市計画課の「街路事業 川中島～篠ノ井」につきまして、ご説明をお願いいたします。

○波間都市計画課長

都市計画課から新規事業の説明をさせていただきます。

それでは、資料3-1をお願いいたします。事業名は、「県庁篠ノ井線 長野市川中島～篠ノ井」、事業区分は街路事業、事業主体は長野県です。

起点は長野県長野市川中島今井、終点は長野市川中島原、延長は0.4kmです。

事業概要ですが、道路拡幅工、L=400m、幅員が全幅で22から25m、この25mは交差点の部分がありますので、それにつきましては、右折レーン、左折レーンが動きますので、25mとなっています。

事業の目的・必要性です。

本路線は、長野市中心市街地と川中島・篠ノ井地区とを結ぶ幹線道路であり、近年著しい開発に伴い交通量は1日に約25,000台となっています。しかしながら、現道2車線のため、沿道商業施設への出入に伴う速度低下や信号交差点による影響で慢性的な交通渋滞が発生している。さらに歩道未整備であるため、歩行者との接触事故の危険を常に帯びている路線であります。

このため、本事業を施工することにより、歩行者・車道を分離及び多車線化を実施し、円滑な交通誘導を図るとともに、快適な都市空間の創出につなげたいとの目的です。

都市計画決定の経緯につきましては、記載のとおりです。

それから全体事業費9億9,600万円、計画交通量は20,200台/日です。

事業概要ということで、位置図、路線図、標準断面図を示しています。

現況の交通量ですが、22年で25,078台/日です。

関係する自治体等の意見ですが、整備促進同盟会が設立され、地元区長や住民自治協議会、長野市からも強く切望されていると、そういう状況です。

右側の個別箇所評価シートをお願いいたします。

事業年度につきましては、平成25年度から29年度を予定しています。

25年度の予定ですが、用地測量、物件調査、用地補償、事業費につきましては、1億4,000万円を予定しています。

評価の関係ですが、5つの観点に分類しています。必要性が30点、重要性が15点、効率性が15点、緊急性が20点、計画の熟度が20点となっています。評点につきましては、3-2ページをお願いいたします。

評価指標による評価方法というのがありまして、評価項目を評価区分ごとに分けて、評価して配点しています。

備考欄に、この考え方、状況、根拠を記載しています。

また1ページに戻っていただけますか。そういう形で配点いたしまして、評点ですが、合計点が92点となり、都市計画事業の中でも非常に高い点数でなっています。

次に部、政策評価課意見、一番下になりますが、記載のとおりですが、政策評価課からは、必要性、重要性、緊急性が認められると、このような意見をいただいております。

それでは3-3ページをお願いいたします。これが都市計画道路の県庁篠ノ井線路線全体の概況です。

整備延長は県庁から篠ノ井の11,010m、県庁から黒く塗ってある部分の5,810mが整備済です。緑色が未整備で、川中島～篠ノ井の400mの赤い部分が今回の事業を行う箇所です。

写真ですが、未整備区間の渋滞している状況を中心に多くの写真を示しています。

特に北原交差点、これが川中島の出入り口ですけれども、あと茶臼山公園入り口、それと篠ノ井駅のほうへ向かう篠ノ井駅入口という、交差点が3つあるんですけれども、今、この路線の中でこの3つの交差点が非常に渋滞していると分析しています。

次に、3-4ページが整備区間、L=400mの概要です。

当箇所が北原交差点ですが、特にここが渋滞しているということで、写真、例えば①番、③番、④番、⑪番、⑫番と、ここで見られますように、朝・昼・夜と非常に渋滞しているという状況です。

他の写真は、この北原交差点で右折レーン、左折レーンがないので、そういう状況の中で、この右折、左折車が曲がれないために渋滞しているということを示した写真を多く添付しています。

今回の工事で、ここの渋滞解消を図るためにこの交差点に右折レーン、左折レーン、これを両方設けたいと思っています。車線数も、今、2車線なんですけれども、これを4車線としまして、ここの渋滞を解消していきたいと考えております。

それと歩道との関係ですが、西側に歩道がありますが、1m50cmぐらいの非常に狭い歩道です。東側は歩道がありません。そういう環境の中で、今回、両側に2mずつ歩道を設けたいということで計画しています。

この工事によりまして、渋滞の解消に大きく寄与すると考えています。説明は以上です。よろしくお願いいたします。

○松岡委員長

それでは、ご質問、あるいは追加資料の請求はありますか。私が一番最初にしては怒られそうですが。これは都市計画道路と山間地の、先ほどの県道とは同じもの、評価シートの中身とか配点とか、項目とか配点、微妙に違うのと大きく違うのとありますが、ここは道によってその評価シート、何種類かパターンがあって決まっているのでしょうか、配点も。

○波間都市計画課長

これは各課で決めておりますので、交通ということに関しましても、街路事業ということの中で都市計画課で配点を決めています。

○松岡委員長

県道は道路建設課とかで配点を決めていると。

○波間都市建設課長

そちらで決めています。

○松岡委員長

わかりました。では都市計画道路は、みんなこの評価シートを使うということですか。

○波間都市建設課長

街路事業に関してはみんなこれを使っています。

○松岡委員長

わかりました。他はいかがでしょうか。

○平松委員

今回、この北原交差点周りの整備ですね。この工事が完成すれば、格段にその渋滞等が緩和されるというご説明だったのですが、スポット的にできるだけではだめですね、その周りの道ができていないと。この一連の事業が完成した暁には、そういう効果が望めますという理解でいいのですね。

○波間都市計画課長

そのとおりです。ただ、県の整備方針といたしまして、特に渋滞の原因が右折、左折だとわかっておりますので、短期間で効率的な効果があらわれる箇所

ということの中では、交差点の改良をやっていくと考えています。

○平松委員

わかりました。ありがとうございます。

それと、今までの新規事業で、重複してしまうのですが、3-1ページの評価シートでコストやベネフィットが挙げられていますが、事故がどれくらい減少するだろうとか、渋滞がどれくらい緩和されるだろうと、時間的にこのくらい軽減されるというのを、見積もっていると思うのです。その辺の根拠資料を次回、提示してください。

○波間都市計画課長

わかりました。簡便法ですけれども、算出していますので、次回に提出します。

○平松委員

お願いします。あと、他の事業でもお願いしたのですが、今、抱えている事業の中での、この事業の優先度の位置づけというか、この事業は高得点ですね、92点というのは。

○波間都市計画課長

全事業の中でも、92というのは本当に高得点です。新規事業は毎年、何本か入るのですが、街路事業としての優先順位は入っています。

○平松委員

その街路事業には幾つか候補がまだあると思うのです。その中で、今回、これを出す必要があったという理由の後押しをする意味でも、そのほかの全体的な中のこの事業の位置づけ、順位でもいいです。その辺の資料を差し障りのない範囲で出していただければと思います。

あと、概ね賛成というのはどれくらいをもって概ねというのでしょうか。

○波間都市計画課長

昨年から説明会を開いております。まず公的手続きとしての都市計画決定をして、それから説明会を実施して、その後地形測量などの測量関係に入っていきます。

だから、事業といったものにつきましては、皆さん方賛成していただいているということになっていると思います。ただ、これから個人交渉に入った場合

に、例えば店子さんがいるとか、いろいろありますので、そういう補償関係の中で、いろいろ兼ね合いが出てくるのではないかとことがあります。これということで、もめているということはありません。

○平松委員

わかりました。それから、3-2ページなのですが、計画熟度というところがやはりどの事業も引っかけます。

ここで、事業の情報の共有ということのところで、ホームページにその中身を載せましたとか、そういうホームページに一方的に載せたからこれはOKなんだというのはどうなのかなと思いました。

それよりも、今、説明されたのですけれども、地元に対する説明会をいくつか実施して、これくらいの人数の参加があったとか、そういう経緯を提示していただいたほうがより理解が進むと思いますので、次回、その辺の資料を用意していただきたいと思います。

○波間都市計画課長

地元との対応という形ですね。わかりました。

○平松委員

あと、その住民参加ということなのですが。住民参加は、特にそういう直接参加というのは計画にはないのだけれども、意見を反映させているということですよ。

○波間都市計画課長

都市計画決定というのは、そういう手順を踏んでいるということの中では住民の方がきちんと意見を述べられています。

○平松委員

わかりました。その辺は差し障りのない範囲で、こういう形でというようなものを次回、お示しいただければと思います。

○松岡委員長

他はいかがですか、佐藤委員さん。

○佐藤委員

これを直したらどういう感じの道になるかという、そういう予想概念図みた

いなものというのは1枚くらい何か、絵でもいいから、あったほうが素敵かなという気がいたします。

○波間都市計画課長

ここは交差点の処理ですので、交差点のところが左折レーン、右折レーンができ上がって、そこで車を待つと。そういうことで直進車はそのまままっすぐ行けるという、そういうことになっております。

○佐藤委員

だから、でも、これは現状ですよ。ですから、それがどうなるかというような図が1枚くらいあったほうが素敵かなと思うんですが。

○波間都市計画課長

平面図で説明しますと、ここが交差点ですけれども、幅員が広がってしまっていて、左折レーンと真ん中のところに右折レーンがあるという形になっています。

○佐藤委員

それ常識だから、よしとしてということなんですね。何かこういうスタイルのものになるというのを、絵でもいいですから見たいと思います。

○波間都市計画課長

もうちょっと大きなイメージのほうがよろしいですか、こんな平面図でよろしいですか。

○佐藤委員

平面図でもいいし、1枚の絵でも結構ですが、こういう感じの右折レーンになるというのがわかる。

○波間都市計画課長

そういう絵はつくっていないのです。大きな平面図でお示しさせていただきたいと思います。

○佐藤委員

わかりました。ええ、イメージはできるのですけれども。

○波間都市計画課長

今、現道に大きな図面で、その交差点の形ですね、それをお示ししたいと思います。

○佐藤委員

わかりました。

それで、僕は長野に来ていつも思うのですけれども、実は長野の道が広すぎて非常に味気がないんですね。それで今、街路事業だったものですから、街路樹をこう植えるとか、そのイメージをちょっと感じたものですから、その辺も入れることは考えていますか。

○波間都市計画課長

3－4ページに標準横断図がありますが、歩道は3mになるのですけれども、1m分は街路樹なんです。木の絵が描いていないので、わからないのですけれども、植樹柵があり、そこに木が植えられて街路が整備される予定です。

○佐藤委員

それを含めて、何かこんなふうになるというふうイメージを出してほしいなという気がします。

○波間都市計画課長

それを書くとお金がかかってしまうもので。

○佐藤委員

手書きでいいと思いますが。

○波間都市計画課長

横断図がありますので、その中で説明していきたいと思います。

○佐藤委員

どうしても長野市に来たときに札幌のイメージがありまして、札幌ととても似ていて、札幌は道路はいいけれども緑が全くないのですね、東京のほうがあるんですね。長野も同じなんですね。松本もかろうじてあったけれども、最近だめになってしまってきているんです。

そういうふうに、やっぱり町の中に緑があることによって非常に、先ほどもちょっと言ったのですが、要するに市内の温度が低くなるんです。上手に街路

の中に、これの中にもちょっと緑をうまく入れると、素敵な道になるかなという感じもします。

○波間都市計画課長

そうですね。

○佐藤委員

感想だけですみません。

○松岡委員長

とんでもない、これからそういう道にしていきましょうという、意見としていただければ、次にはちょっと。

○波間都市計画課長

札幌のような道になるかどうかはちょっと。

○佐藤委員

札幌はよくない、悪い例ですから。

○松岡委員長

方向性としては非常によろしいご意見になるのではないですか。

○佐藤委員

転勤してくる人はみんな言います。緑が少ない、山がいくらあっても。

○松岡委員長

審議のときに、もう少し細かい話になってきたときにしっかり入れて、答申のところへでも入れられるのであれば、1行入れられると。

○波間都市計画課長

そうですね、それにつきましては、地元の方ともやっぱりいろいろご相談させていただいています。地元の方の協力も得たりしなければいけないので、その中でいろいろなものが決まっていくかと思っておりますので、今後の課題ということの中で、整理させていただきたいと思っています。

○松岡委員長

よろしく申し上げます。他にございますか。

○柳澤委員

まず資料提供で、その歩道を広げるということでしたので、歩行者量のデータもありますか。

○波間都市計画課長

ここには書いていないんです。

○柳澤委員

また次回、つけていただければと思います。

○波間都市計画課長

12月ですか、また次回のときに。

○柳澤委員

それと、あと信号交差点の改良ということですので、信号交差点を改良すると、当然、交差点の飽和交通流率も変わってくるし、今までどおりの信号サイクルでは評価できないのではないかと思うんです。

だから、改めてこれを改良するに当たって、適切な信号サイクル、それから青時間の設定も行うかどうかというところも、資料提供いただきたいと思います。

○波間都市計画課長

わかりました。これもそろえておりますので。

○柳澤委員

それと、あと平松委員さんも言いましたけれども、やはり1地点のみの評価というわけにいかないと思うんです。特に渋滞が起こりやすいのは、市街地のところの信号交差点ということです。そこを改良すると、交通の流れが変わってくる可能性もありますので、もしシミュレーションをやって評価をしているのであれば、それも出していただければ、交通の流れが変わる可能性もありますよね。利便性が高くなる。

○波間都市計画課長

それはやっていないんです。ここは交通量の計算はやってありますので、その辺のところの説明させていただければと思っております。

○柳澤委員

そうですか。これによって渋滞が緩和される。先ほどの混雑度が1.5から1と出ていましたよね。これが1地点のみなのか、それとも全体的にどう変わるのか。

○波間都市計画課長

これは全体です。

○柳澤委員

全体ですか、わかりました。では、先ほどの交差点のところの資料提供と、それから歩行者量をお願いいたします。

○波間都市計画課長

わかりました。

○松岡委員長

では、できる範囲でよろしく申し上げます。他にございますか。

よろしければ、以上で全箇所の説明、質疑を終了とさせていただきたいと思っております。

審議箇所は要綱において、委員会が審議対象事業を抽出するとされておりますので、案件数が多い場合などにおいては、箇所を抽出して審議してきましたが、本年度の審議箇所について、どうでしょうか。選んでやる必要があるか、全部やるかということですが、7カ所全部を審議案件とさせていただきますが、それでよろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

では、そういうことにさせていただきます。7カ所ということです。

次に現地調査についてですが、事務局から案がございましたら、説明をお願いします。

○宮原技術管理室長

それでは、事務局から案ということで説明をさせていただきたいと思います。

本年度は、先ほどお話がありましたとおり、再評価が4カ所、新規箇所が3カ所、計7カ所が対象となります。

委員の皆様のご都合をあらかじめ確認させていただいておりますけれども、10月24日、来週の水曜日ですが、9名の方にご参加いただけるというような予定になっていますので、その日に現地調査を実施したいと考えています。

また、その他の日ですと、なかなか大勢の委員の皆様にお集まりいただくことが難しいような状況ですので、その1日で実施をしたいと考えています。

また行程ですけれども、先ほど冒頭で、資料1の5ページの位置図で場所等をお示ししておりますけれども、飯田市の和田バイパス、それから、長野市の塩崎につきましては、距離、それから事業の内容等を見ていただく中で割愛させていただき、できれば写真等の資料を充実するというようなことで対応したいと考えていますけれども、いかがでしょうか。

○松岡委員長

今、事務局から現地調査の提案がございました。なかなか、今日でも何人かの方は都合が悪いということで、どんどんきつと詰まってくると思うんですが、年度末に向けて、いかがでしょうか。

○佐藤委員

今月の24日ですか。

○松岡委員長

ええ、もう来週というお話で、もうどんどん詰まってきます、多分。地元でもないですが、伊那谷に住んでおられる委員さん、いかがでしょうか。先ほどの2件、反対しているとか、ちょっと問題を抱えているとかという、いろいろあるところは見ておいたほうがいいんじゃないかというところもあれば、もう、あとは粛々と進めるだけじゃないのかというところもあれば。

○平松委員

基本的に、7カ所全部回るということですか。

○松岡委員長

飯田だけ離れていて、1日では回れないというから、飯田は今回割愛させていただきたいという、できるだけ資料を充実させることで対応させていただき

ないかという話ですが。

○宮原技術管理室長

もう1カ所、塩崎についても、距離的にわずか残っている部分となりますので、それも割愛させていただければと考えています。

○松岡委員長

これから収用委員会を何回か開いてという話ですので、まだすぐにどうこうという話ではないので。その2カ所は資料で何とかさせていただきたいということですが、よろしいですか。

(異議なしという声あり)

では、その2カ所は資料を充実して対応させていただくということで、残りの5カ所ということになりますか。5カ所を現地調査するということでよろしいですね。

では行程は、事務局でよろしく願いいたします。

○宮原技術管理室長

行程案につきまして、簡単にご説明させていただきます。資料1の箇所図ですけれども、現場は上田市、中野市、それから長野市ということで、移動距離もありますので、丸1日というようなことで、結構タイトな行程になると思われます。委員の皆様には大変ご迷惑をおかけしますけれども、よろしく願いをしたいと思います。

行程の案につきましては別途、事務局から皆様のほうに送付をさせていただいて、当日の出欠とか、あるいは待ち合わせの場所等を確認させていただきたいと考えております。

また、第2回以降の委員会の日程につきましても、別途、ご連絡を差し上げてご都合を確認させていただく中で、決定していきたいと思っております。11月と12月に1回ずつ開催できればと考えておりますので、ご多忙のことと存じますけれども、よろしく願いいたします。

本日の説明内容に関しまして、追加の質問、あるいはご意見等、資料請求等ございましたら、10月24日までに事務局にご連絡をいただければと思いますので、よろしく願いをいたします。以上です。

○松岡委員長

どうもありがとうございました。それでは、ご意見、ご要望をまた思いついたことがございましたら、24日までに事務局までお願いいたします。

その他、報告事項がなければ、以上で本日の委員会は終了させていただきます。どうも今日はありがとうございました。

4. 閉 会

○事務局（西元主任専門指導員）

ありがとうございました。本日は、大変長時間にわたりましてご審議いただきまして、ありがとうございました。

それでは以上をもちまして、平成24年度第1回長野県公共事業評価監視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。