

平成26年度 第2回長野県公共事業評価監視委員会

日 時 平成26年10月16日（木）
13：15～15：30
場 所 長野県庁 西庁舎111号

1. 開 会

○事務局（坂口副主任専門指導員）

定刻となりましたので、ただいまより平成26年度第2回長野県公共事業評価監視委員会を開催いたします。

私は本日の司会進行を務めます技術管理室の坂口と申します。どうぞよろしくお願ひします。

初めに、技術管理室 主任専門指導員の矢花よりごあいさつを申し上げます。

2 あいさつ

○矢花主任専門指導員

技術管理室の主任専門指導員を務めております矢花久則でございます。本来ならば、室長がごあいさつすべきところではありますが、所用ございまして欠席させていただいております。室長に代わりまして第2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、一言ごあいさつを申し上げます。

松岡委員長様を初め、委員の皆様には大変お忙しいところ、本委員会にご出席いただきまして真にありがとうございます。また、過日、2日にわたって行いました現地調査におきましては、飯田方面、生坂方面と遠いところまで足をお運びいただきまして、現地をつぶさに調査していただきましたこと重ねて御礼申し上げます。

本日は、第1回の委員会におきまして抽出いただきました再評価箇所、及び新規評価箇所について、現地調査をしていただいた内容も含めまして、ご説明させていただきながらご審議をしていただくという予定になっております。

委員の皆様におかれましては、それぞれのお立場からご意見を頂戴いただければ大変ありがたいと存じます。

簡単ではございますが、以上をもちましてあいさつとかえさせていただきます。よろしく、どうぞお願いいたします。

3 委員紹介

○事務局（坂口副主任専門指導員）

本日ご出席いただいております委員の皆様をご紹介させていただきます。松岡委員長様、赤羽委員様、石川委員様、酒井委員様、島田委員様、高瀬委員様、松岡委員様、以上、7名の委員の皆様でございます。

なお、内川委員、佐々木委員、長瀬委員、益山委員、柳田委員はご都合により欠席でございます。

次に、資料のご確認をお願いいたします。お手元には本日の次第、委員名簿と第1回委員会で資料請求のありました箇所につきまして、追加資料をご用意させていただきました。

資料6としまして再評価の松川ダムの追加資料、資料7といたしまして、新規評価、街路事業知久町の追加資料になります。そのほか、第1回の資料をとじた水色のファイルをお配りしております。資料はおそろいでしょうか。

では、議事に入りたいと思います。以降の議事進行につきましては、松岡委員長様をお願いいたしたいと思います。どうぞよろしく申し上げます。

4 委員長あいさつ

○松岡委員長

皆様、今日はお忙しいところ都合をつけていただき、お集まりいただきまして本当にありがとうございます。

先ほどもございましたが、10月3日・10日と、2回にわたりまして現地を見させていただきました。本日より審議に入りたいと存じますので、皆様方のご忌憚のない意見をいただきながら進めていきたいと存じます。ご協力のほどをよろしくお願いいたします。

簡単ではありますが、あいさつにかえさせていただきます。よろしくお願いいたします。

5 議 事

(1) 平成26年度公共事業再評価箇所の審議

○松岡委員長

議事に入ります前に、運営要領第4に基づきます議事録署名人を2名、指名させていただきます。

今回は、ご出席いただいております委員の名簿順で、酒井委員さんと島田委員さんをお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

また、委員会の全体的な進め方については、当委員会で審議する案件につきましては、第1回の委員会で再評価2カ所、新規評価4カ所、事後評価3カ所を抽出していただきました。

本日の第2回委員会では、再評価の2カ所と新規評価の2カ所の審議を行いたいと思います。

次回の第3回委員会におきましては、新規評価の残り2カ所と事後評価3カ所の審議を行いまして、意見書の作成に入りたいと思います。

最終の第4回委員会で、意見書の取りまとめを行いたいと思います。

このような流れで進めたいと思いますが、いかがでしょうか、よろしいでしょうか。

○出席者一同

異議なしの声あり

○松岡委員長

それでは、本日の議事は抽出した事業ごとに、補足の説明などをしていただき、その後、質疑の時間をとりまして、意見を整理したいと思います。

議事はおおむね午後3時半には終了したいと考えておりますので、ご協力のほど、よろしく願いいたします。

それでは、議題の(1)平成26年度公共事業再評価箇所の審議に入りたいと思います。

①道路改築事業 切石～北方

初めに①「道路改築事業 切石～北方」につきまして、資料の説明、補足ありましたらよろしく願いします。

○猿田道路建設課企画幹

道路建設課で企画幹を務めさせていただいております猿田吉秀と申します。本日、課長が所用のため、かわって私のほうからご説明申し上げます。

第1回の資料P3-3をお願いします。

それでは、社会資本整備総合交付金事業、道路改築事業の一つでございますが、「主要地方道飯島飯田線 切石～北方」につきまして、前回のご説明に補足する形でご説明申し上げます。

先日、10月3日の日になりますが、貴重なお時間をいただいて現地調査をいただきまして、大変ありがとうございます。本日ご出席の委員の皆さんには、前回ご都合により現地を見ていただけなかった方もいらっしゃると思いますので、現地調査のおさらいというような形で補足説明を申し上げます。

P3-3の概要図、右上の概要図をご覧ください。

当日、10月3日の現地調査は、この概要図左下寄りにございます飯田インター、

飯田 I C を出発点といたしまして、本事業箇所は右上にあります赤い区間になります。その前後の青い区間につきましては既に道路が整備されていまして、その青い区間を④の方向に上がっていただいて、赤の境で左に行き、並行する紫というかピンクというか、線がございますが、それが国道256号です。それを5番の方向に北上し、妙琴公園入口交差点を左に入っていただいて、その赤い部分と青い部分の境目、赤い部分の道かたのできたところで現地を調査いただきました。

この前後の青い区間は区画整備事業、あるいは都市計画道路事業によりまして既に整備が完了しているところでして、この赤い区間が本事業となっております。

それを拡大したのが左下の平面図になります。当日はこの左下の平面図、右よりの「至飯田市街」と書かれている、その至のやや左側のところで現場をご覧いただきました。

その際にご質問が大きく2点ございまして、1つには、ちょうどその図面の真ん中に「トンネル工 L=80m」とある部分がございます。ここの構造等についてご質問をいただいております。

このトンネルは、実際は市街地の中を通るトンネルでして、山にあけるトンネルと違ひまして、地盤とその道路の高さの差があまりなくて、普通に横からトンネルを掘った場合は地盤の残る厚さが薄いものですから、横から掘るのではなくて、一旦オープンカットいたしまして、そこに二次製品を使いまして、一旦トンネルの形をコンクリートで造ります。それを埋め戻して行く、私ども開削トンネルと言っていますが、上から掘って造るトンネルと考えていただければよろしいかと思っておりますが、そういった構造を予定しているというご説明を申し上げたところでございます。

実際には、この沿線は都市計画上の用途地域になっておりまして、できる限り土地利用を阻害しないようにと考えております。4車線の道路になりますので、大きな掘削ではなくて、連続して土地が、道路を整備後も使っていただけるように開削トンネルという方法を選んでおります。これは費用面から見ても一番有利な方法となっております。

もう1点、現場のほうでご質問ありましたのが、用地の取得状況のご質問でございました。

現在、図示はしていませんが、現時点で用地をまだ取得できていない部分がこのトンネル工の部分と、あと、その左に行きまして青の部分から上に256号の黄色い部分が残っておりますが、この2カ所の用地取得が未了となっております。面積の割合でいいますと全体のうち6%ほどになりますが、これについて鋭意用地交渉を行い、目標としています事業期限までに事業を進めたいと考えているところでございます。

地元のほうからは、複数の団体、具体的に申し上げますと、下伊那土木振興会という、飯田・下伊那全体の市町村でつくる団体、さらにこの都市計画道路「羽場大瀬木線」という名前がついておりますが、その改良促進連絡協議会から、この本事業の箇所について早期整備を求められているという状況でございます。

前回の補足説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

○松岡委員長

どうもありがとうございました。では委員の皆さん、何かご質問等ございましたら、あるいはご意見等ございましたらお願いします。

○高瀬委員

このP3-3の図のところの真ん中あたりに③というところ、このあたりに、今、ちょうど左側、工事をしている、赤い部分が工事をしているとのことですが。

その交差点というのは、今、結構、この間現地を見せていただいたときに車が結構通っていたのですけれども、青い部分ですが、どれくらいの交通量がありますか、もしくは渋滞とかはしていますか。

○猿田道路建設課企画幹

それでは、資料P3-5をお願いしたいと思います。おおまかな交通量を左側の図面のほうでまとめさせていただいておまして、よろしいでしょうか、P3-5になります。

今、高瀬委員からご指摘のあった現時点の状態というのは、ちょうど街路事業が終わった状態ということで、この図で簡略化して整理してございます。

そこに、青い線の上に赤く枠取りした形で、街路事業で整備した部分がありまして、そこから引き出しがございまして、1日の自動車類交通量といたしまして11,000台という状況になってございまして、道路の容量的にいうと、十分な容量がこの部分は確保されているのですが、現実的にはこの市道との交差点のところが行き止まりになっている関係で、やはり交通の混雑は、信号待ちを中心にして発生しているという状況でございまして。

むしろ、これを渡っている市道、横線ですが4車線の道路ではございませんので、13,000台強、交通量が流れておまして、かなり負荷がかかっている状態だと認識しております。

○高瀬委員

ありがとうございます。この事業、赤い事業の再評価という部分ですが、結論から言いますと、私はこのまま進めていただいたほうがいいと思います。

一つ気になるのが、まだ用地未取得という部分があります。これに関連して、資料で費用便益分析がされています。どのタイミングで言おうかちょっと迷っていたんですけども。

費用効果分析をされていますので、もしこれが例えば延びたりすると、事業期間が延びたりすると、費用対効果が変わってきます。基本的に費用対効果の部分で、これ、どの時点での便益をとられているにせよ、結局、減りますよね、費用対効果

としては。もし事業開始、供用開始の時点からをスタートにすると、それがずれると、便益は変わらないですけれども、費用は結局、その時点の価値にすると増えるということになりますよね、今からのお金を使っている以上。なので、何がだめとかという話ではなくて、できればそういった点があるということで、なるべく事業を延ばさない。多分、この費用対効果というのを今までずっと一回出したものを、何年後の利用か多分変えていないと思うんです。だから、例えば、ちょっと延びてもまあ仕方ないぐらいの話なんですけれども。

できればこういった、延びたらこれぐらい損失が出るんだということをもっと明確にしていただければ、例えば予算が無いからということではなくて、もし予算がつかなければ、これぐらいの損失が出てくるんだということをもっと強く言ってもらったほうが、これが県民のために最終的にはなると思うので、できればそういうことも検討していただきたいと思います。

○松岡委員長

いかがですか、そういうことはできそうですか、という聞き方でいいですか。

○猿田道路建設課企画幹

すみません、ちょっと逆質問みたいになってしまうのですが、要はこの時点で事業がとまってしまった場合に、どういった損失が出るのか、それを定量的に示せないかという、そういう趣旨でよろしいですか。それとも事業期間、事業完成年度が遅れた場合にB/Cが変わるのではないかという、その両方ですか。

○高瀬委員

結果的には、どちらでもいいとは思いますが。

要するに予算を次年度、次年度と組んでいくときに、できればそういった面が出てくるんだということをもっと明確にして、予算を確保していただきたいというのがあります。

そういう意味合いなので、ここでその数字を出してほしいということではなくて、はい、そういったことになるから、今後、そういうことも検討していただければということです。

○松岡委員長

発言の内容はご理解いただけたと思うので。

これ、表のつくり方にもきつとかかわってくるかもしれません。

もし事業をやらなかった場合、あるいは延びてしまった場合、どういう損失があるかということを書けるような表にすると、このB/Cの表でそこまでわかるといういなというような捉え方でいいですか。

○高瀬委員

そうしたほうがわかりやすいかと思います。

○松岡委員長

わかりました。

それは、この資料のつくり方ということになりますから、どうですか事務局のほうで、そういうことをつくり方になる可能性というか、どこか表記できるような工夫、できるか、できないか、どうでしょうか。パッと出てきましたが。

○事務局

事業費が変わった場合ですとかは、 B/C を計算することはできると思うのですが。仮定の段階で、例えばどのくらい延びたら、どのくらいの B/C になってしまうのかという数字を出すというのは、あくまで仮定の数字になってしまうので、ここでは出せないかなという感じはいたします。

○高瀬委員

それは出せるのではないですか、別にその事業費が変わらない状態のまま1年かければ、結局、どこの時点で計算するかという話ですから。

だから、便益のほうは、多分、供用開始が2年延びたら、2年後から50年なので、いつからやろうが一緒の数字で多分、書いていると思うんですけども。費用のほうは、もう事業開始よりも以前から十分にお金をかけていっているんで、それをどの時点かの価値に直したとしても、2年延びればその分になりますよね。現在価値なのか、その事業開始時価値なのかはわかりませんが、ということになりますよね。2年目の、だって、これね。

でも、今回出してほしいと言っているわけではなくて、今後、そういう面も検討していただきたいと。だから、僕は、どちらかという前向きな話での意見という、そのマーキングをしてほしいということです。

○松岡委員長

専門的な話になってきますから、1、2年でやるのがいいか、もうちょっと長いものについてやるかとか、その辺の細かい議論は時間のあるときにやりましょうか。すみません、先生、時間があるときに。

これ宿題という用語がありますが、そういうのも視点としてあってもいいなということで、覚えておいていただくということで。

ほかにございますか、よろしいですか。

○松岡みどり委員

今日いただいた資料で、電線の地下埋設の資料があつて思ったのですがけれども。

今回示されている、全体的な方針でいいのですけれども、これから着工する道路については、地下埋設を一緒に考えているのかどうかというところをお聞かせください。

○松岡委員長

知久町のほうの街路事業では地下埋設をやるのだけれども、こちらは地下埋設をやるのでしたか、どうでしたか、お願いします。

○猿田道路建設課企画幹

今、ご指摘のような点が、今、課題になっておりまして、特に去年、今年ぐらいですか、新たに道路の改良をやる場合に、できるだけ電線類を地中化、無電柱化するというのが一つの課題にはなっています。

この事業については、スタート時点ではそういう考え方がなかったものですから、地元のほうにもそういうご説明しておりませんし、現時点では予定がないという形です。

ただ、ご指摘のように、できるだけ改築事業の中で取り組んでいくべき課題という認識は強く持っております。

○松岡みどり委員

お願いいたします。

○松岡委員長

ありがとうございます。他にございますか。よろしいでしょうか。

それでは、ご意見等、他にございませんようでしたら、再評価案の検証に入りたいと思います。

先ほどまでに出していただきました各委員さんからのご意見は、委員会として意見書へ付す意見と、それから宿題になっている意見と両方あったと思います。

今の電線のほうはきっと付すことになるのかなと、そっちの意見の方へ、だんだん街路事業としてはそういう方へ行ってほしいというような意見になるのだと思いますが。

再評価案そのものに反対という意見ではございませんので、この箇所の県の再評価案であります「継続」とすることにつきましては、妥当と判断してよろしいでしょうか。

○出席者一同

異議なしの声あり

○松岡委員長

では、「継続」ということでお願いいたします。
ありがとうございました。

②治水ダム建設（再開発）松川ダム

○松岡委員長

次に②治水ダム建設（再開発）松川ダムにつきまして、資料の説明等、お願いします。

○宮原河川課長

それでは河川課から、治水ダム建設事業、松川ダム再開発事業についてご説明をいたします。前回、事業の概要をざっとご説明をさせていただいてございますが、改めて簡単でございますけれども、再度、説明をさせていただきたいと思っております。

本事業でございますが、P 7-1 をまずごらんいただければと思います。

本事業につきましては、貯水池内に著しく土砂の堆積が進行している松川ダムにおきまして、貯水池の機能回復と機能向上を図り、あわせて予備放流の解消を行うものでございます。

全体計画につきましては、左側に記載のとおり、貯水池内への土砂の流入を軽減する洪水バイパス施設、延長が1,662.1m、貯水池内の堆積土除去が300万立米、及び低水放流設備の増設1式でございます。

全体事業費でございますが、20億円増額の182億円でございます。

完成予定年度は10年延伸をいたしまして、平成38年度としております。

工事につきましては、平成8年12月に堆積土除去に着手をいたしました。平成14年9月にバイパス施設工事に着手をいたしまして、平成28年3月にはバイパス施設の試験運用の開始予定としております。

資料P 7-2 をごらんください。本事業では、貯水池の左岸側に洪水をバイパスする施設を新設するとともに、貯水池内に堆積した土砂300万立米を掘削により135万立米、下流河川への直接排出により165万立米を除去するほか、低水放流設備をダム本体に増設をいたします。これらのうち洪水バイパス施設は、平成27年度に完成予定でございます。

貯水池内の堆積土の除去でございますが、現在、実施している分もございますが、引き続き実施をするとともに、低水放流設備の増設をいたしますけれども、これは今後実施する予定でございます。

続きまして、9月12日に行われました第1回評価監視委員会でいただきましたご意見・ご要望について、ご説明をいたします。

島田委員から、堆積土の下流河川への直接排出について、実施の見通しに関する質問をいただきました。また、地元からどのような要望が上がっているか示してほしいとの要望もございました。

また酒井委員からは、下流河川への直接排出に関連いたしまして、利水者、特に上水道用水との交渉や調整に関する質問をいただいております。

松岡みどり委員からは、松川沿いの土地利用状況やハザードマップについて、資料の提示のご要望がございました。

以上のご意見、ご要望につきましてご説明をいたします。

まず堆積土の下流河川への直接排出について、実施の見通しをご説明いたします。今回配付をいたしました資料P6-1をごらんください。これは平成26年3月にまとめられました「天竜川水系及び遠州灘 総合的な土砂管理の取り組み 連携方針」でございます。

表紙に記載の国、林野庁、あるいは長野県等関係機関が、天竜川水系における土砂の流れに起因する課題の改善に向けた取り組みの方向性を確認し、今後の連携強化を図ることとして、この連携方針が取り交わされたものでございます。

資料6-1の5ページをごらんいただきたいと思います。天竜川水系につきましては、図2-1に示すとおり、土砂生産・流送領域、ダム領域、河道領域、河口・海岸領域に分けられまして、各領域はそれぞれの特徴を有しています。松川ダムでございますが、その図のほぼ中央で、赤字で天竜峡と記載をしてございます箇所の左上に位置しております。

1枚めくっていただきまして、6ページでございます。各領域の現状ということで、課題がまとめられております。(2)のダム領域につきましては、天竜川水系においては治水・利水を目的として多数のダムが建設されてきましたが、堆砂によるダム機能の低下や土砂移動の連続性の遮断といった問題が発生しております。

平成24年度末時点における各ダムの堆砂容量に対する堆砂量の比率は、美和ダムでは約111%、小渋ダムでは約86%、当松川ダムにおいては約141%となっております。そのため貯水池の土砂掘削を実施するとともに、洪水時の流入土砂のバイパスを主体とした恒久堆砂対策施設の整備を行っているところでございます。

また、静岡県内にごございます佐久間ダムでございますが、堆砂量が建設後約50年で約1億2,400万立方メートルと大きく、堆砂容量に対する堆砂量の比率が約187%となっております。このため佐久間ダムや、その下流にごございます秋葉ダム等では、土砂の堆積で河床が上昇することによる浸水被害を防止するため、施設管理者が堆積土砂の掘削等を行っているという状況でございます。

続きまして、(3)の河道領域でございます。佐久間ダムの上流域の河道においては、狭窄部における堰上げにより河床が上昇し、洪水時の水位上昇の一因となっております。

河床の高さは、過去の砂利採取を主因として全体的には低下傾向でした。現在は砂利採取を行っていないものの、天竜川本川は三峰川合流部より上流では低下傾向にあり、下流部ではほぼ安定化しているという状況でございます。

また、湾曲部等における局所洗掘が著しく、過去の砂利採取や流下土砂量の減少による滯筋（みよすじ）の固定化や砂州等の樹林化が生じております。

(4)の河口・海岸領域についてでございます。天竜川河口においては、上流からの流下土砂量の減少により河口テラスが消失し、特徴的であった河口砂州も著しく矮小化しています。

海岸においては、佐久間ダム等の構造物による天竜川からの流下土砂量の減少や海岸構造物による漂砂の遮断等により海岸浸食が進行し、台風時における防潮堤等が被災するとともに、波浪により砂丘高が低下するなど、ほぼ全域において浸食が顕在化しているという状況でございます。

7ページをごらんください。以上、天竜川水系の上流から下流までの現状の課題を解決し、一貫した土砂の連続性を確保して総合的な土砂管理を推進するための連携方針として、各領域において目指す姿がまとめられております。

松川ダムを含むダム領域の目指す姿として「貯水池の堆砂土砂を計画的に掘削・浚渫等を実施し、貯水池機能の保全を図るとともに、土砂移動の連続性確保のため土砂を流下させる」としています。

また、継続的なモニタリングによって土砂動態及び土砂の流下による河川環境の変化の詳細な把握に努め、その結果を分析して維持管理も含めた土砂対策に反映し、順応的管理を推進することとしております。

次のページ、8ページをごらんください。8ページでは予定している事業内容がまとめられております。

ダム領域では、貯水池の土砂掘削、及び土砂バイパス施設等の恒久堆砂対策施設の整備・運用により、貯水池への土砂流入を抑制するとともに、土砂移動の連続性を確保することとしています。また、ダムの恒久堆砂対策施設による流下土砂量の増加を踏まえ、下流の利水ダムに必要な措置の検討を行うこととしております。

9ページをごらんください。9ページでは予定している調査・研究、またモニタリングの概要がまとめられております。

ダム領域では、土砂バイパス施設等による排砂効果の確認と堆砂量の把握を行うこととしています。今後は、この連携方針をもとに総合的な土砂管理計画が策定され、具体的に事業を進めることとなります。

松川ダムにおいても下流河川のモニタリング調査等を行い、関係機関と調整を図り、可能となった時点で堆積土の河川への直接排出を実施したいと考えています。

具体的なモニタリング調査の項目につきましては、13ページの資料6-2をごらんいただきたいと思います。「松川ダム再開発事業 洪水バイパス施設運用に伴う下流影響調査」、事前調査ということでございますが、ごらんいただきたいと思います。

下流河川につきましては、植物調査、魚類調査、河床材料調査等を行っており、今後も継続して調査を行うこととしております。

続きまして、下流河川への直接排出に関連いたしまして、上水道用水との交渉や調整に関するご質問をいただきましたので、まず、飯田市における上水道施設の概要をご説明いたします。15ページ、資料6-3をごらんいただきたいと思います。「飯田市上水道施設の概要」でございます。

松川ダムを水源としておりますのは、一番上段の妙琴浄水場であり、飯田市全体の給水人口の約6割をこの浄水場が担っております。

次の16ページには「飯田市上水道 配水系統図」を添付してございます。緑色の着色部分が妙琴浄水場の給水範囲であり、広範囲なことがおわかりいただけるかと思えます。松川ダムからの水道用水及びかんがい用水の補給により、松川流域では近年、渇水被害は生じておりません。このように、松川ダムは飯田市の水道にとって重要な役割を果たしているところでございます。

この上水道用水との調整について、ご説明をいたします。洪水バイパス施設による土砂の流下や堆積土の下流河川への直接排出は、降雨による出水時、洪水時に行うものでございまして、平常時に行うものではございません。洪水バイパス施設による土砂の流下につきましては、飯田市水道に十分な説明をしており、今後は下流河川への直接排出について調整を進めてまいります。

続きまして、松川沿いの土地利用状況についてご説明をいたします。17ページ、資料6-4「松川流域の状況 位置図」をごらんください。

これは飯田市の都市計画図でございます。松川ダムが図の上のほうにございまして、松川沿いは中流部と下流部の一部に工業地域があり、多くは住居地域に用途指定されているところでございまして、これに基づき土地利用、またまちづくりが進められております。

図面上で赤い矢印でお示しをしました①と②につきましては、上空から写真撮影をした位置でございまして、写真につきましては18ページに添付してございます。

①の写真でございしますが、天竜川と松川の合流点付近から上流を撮影したものでございます。その下の②の写真につきましては、松川の上流域を撮影したものでございまして、松川沿いは住宅等が建ち並び、洪水被害から守るべき家屋、また事業所等が多くある状況がおわかりになっていただけたかと思えます。

次、19ページの資料6-5をごらんいただきたいと思えます。これは松川沿いの飯田市鼎の地区防災ハザードマップでございます。

松川ダムの効果によりまして、左側の凡例にございます、主に青、空色、それから薄空色等で提示してございますけれども、浸水想定区域の着色でございしますが、松川沿いになく、浸水しないことがわかります。

また、次の20ページでございしますが、天竜川合流部、飯田市松尾地区の防災ハザードマップでございます。こちらも松川ダムの効果により松川沿いは浸水をいたしません。なお、右側のほうに浸水想定区域の着色がございしますが、これは天竜川の本川による浸水区域となっております。

続きまして、地元からの要望状況についてでございます。21ページ、資料6-6として提言書を添付してございます。

松川ダムは飯田市にとって、治水また利水上、重要な施設であり、ダム機能を回復、また向上させる本事業に寄せられている期待は大きなものがあり、県に対し、事業促進の要望がございします。

この提言書でございますが、下伊那地域の市町村が公共土木事業整備促進につきまして毎年県に要望しているものでございまして、本年6月の要望の抜粋でございます。

25ページをごらんいただきたいと思います。地元飯田市からの要望内容がまとめられておりまして、赤の下線部が松川ダム再開発事業の促進についての要望となっております。

松川ダム再開発事業に関する補足説明は以上でございます。よろしくご審議をお願いいたします。

○松岡委員長

どうもありがとうございました。それでは委員の皆様、ご質問、ご意見等ございましたら、いかがでしょうか。

現地で高瀬委員さん、質問というか、バイパストンネルのこと、現地で大体、解決というか、疑問点はOKになりましたか、はい、ありがとうございました。そこに説明された方がおられますから。

○高瀬委員

そこで説明された方はいらっしゃらなかったから質問したので。

○松岡委員長

ちょっとだけ、ではお願いします。

○河川課

現地で高瀬委員さんから、20億円増えている件について、その理由についてご質問がございました。

それにつきましては、資料のP7-11のところに、主な増額理由ということでまとめてございます。大きくいいますと、バイパストンネルの構造の変更によって事業費が増えてございます。

まず1点目は、そのバイパストンネルのルート変更と構造の見直しによりまして、当初考えておりましたのが、延長が1,355mを最終的には1,417mで施工してございます。

この理由が、こういった洪水バイパストンネルというのが、この計画を立てた時点におきまして、先行するのが国土交通省でやっている美和ダムしか先行事例がございませんでして、それにならって設計をしていたわけでございます。その後、国土交通省ですとか技術研究所に相談しながら事業を進めてきたわけでございますが、その中で、当初、この勾配を100分の1という勾配で考えておりました。これは流速があまり早くなってしまうと、専門的になるのですけれども、土砂と流水と一緒に勢いよくトンネルの中に入ってきますと、圧力が変わりまして気泡が生じて、

その気泡でコンクリート壁をいためてしまうという、専門用語で言うと、キャビテーション（cavitation）という現象が起こる可能性があります。一般的に、その当時の知見で、このキャビテーションは流速が毎秒12m以上で発生するというふうに言われておりました。その当時、県で考えております、この100分の1勾配ですと、流速が9.5m/秒に抑えられるということで、設計をしまりました。

ただ、これで100分の1でやりますと、ここにP7-11のところに縦断図をつけてあるんですけども、出口のところが松川の河床にとっついていなくて、山の中間から出るような、滝のような出口の格好になってしまうと。

こういうことですか、あと、現地でご説明しましたのは、このルートの中で地質的に弱部があって、そういったところも避けたほうがいいだろうという懸念がありまして、平成10年から13年にかけて学識者を中心とする検討委員会を設けていただきまして、その中で、この設計についていろいろ案をもんでいただく中で、そのキャビテーションにつきましては、新しい知見なんですけれども、国土交通省の土木研究所のほうから流速15mぐらいまでは発生しないだろうという新しい知見がございました。それで勾配を急にして、出口を現在の松川の河床に近づけるという変更をしております。これに伴いまして流速が急になるものですから、トンネルの中の磨耗に対して、高強度なコンクリートで巻き立て（コンクリート打設）をします。

それから、先ほど説明しましたとおり、延長が延びるということで、それから工事が長引いておりますので、物価の変動等で、このバイパストンネルの変更で、約11億円の増となっております。

それからバイパスへ入ります、バイパス水路の配置計画と構想の変更で、約9億円の増となっております。これは主な理由につきましては、バイパスの水路で、これも地質の弱い、弱部を避けるために配置計画を見直したということで、特に弱い、特に地質の弱いところで重要構造物を入れたくない、いわゆる避けるということで、位置を変更しましてゲートの位置をずらしております。その関係で延長が当初の158.7mから171.1mに増となっております。

それから、基礎処理の構造が変わっております、当初ここにありますがCSG基礎ということで、現地発生材の岩等を現地でコンクリートと混ぜて基礎とする方式でいたんですけども、この基礎ですと水質的に持たないということで、杭基礎、杭を打つ基礎に変更したということで、バイパス水路の関係で約9億円が増となつて、あわせて20億円の増というふうになっているというものでございます。

○松岡委員長

ありがとうございました。これで見学されなかった方も大体、ああそんなことでお金が増えたのかというイメージはおわかりいただけたかと思いますが、何かご意見、ご質問等ございましたら。よろしいですか。

現地でちょっと聞き忘れてしまったんですけども、この、今、説明いただいて

いた図の地形図とといいますか、簡単な平面図、大きく、トンネルに入ってから大きくカーブして、一つ大きな沢がありますけれども、この沢は下をもぐっていつているんですか、それとも上へ渡っていつているんですかという、そのトンネルの、バイパストンネルの、これ結構大きそうな沢というか、ありますよね。出てじきに、道とトンネルとかなりくっついているところに沢で1本、溪流が入っているのかなというふうに見えているところがあります。

ちょうど引き出し線があるところ、変更前という青い引き出し線のあるところの。

○河川課

ここの部分はトンネルで全て下をもぐっていますので、クリアランスもとれていますので、沢の影響はないかと思えます。

○松岡委員長

ありがとうございます。ほかの皆さん、ご質問等いかがですか、ございますか。

○島田委員

関係機関との連携に関する資料をご用意していただきました。ありがとうございます。大変よくわかりました。

遠州灘の海岸の浸食等、流下土砂量の減少という、いろいろな問題を抱えていて、流域全体で土砂移動の連続性というのに関して事業を進められているということで、必要な事業であるなと思いました。

松川ダムは洪水バイパスと似たようなもので、美和ダムのほうでも実施例が国のほう、直轄だと思えるのですけれども、あるということで、そのときに何かモニタリングみたいなことはされているのでしょうか。

もしされていて、何か情報があったら教えていただきたいのですけれども。

○河川課

美和ダムが松川ダムより少し先行をしております、平成17年度に完成しております。

松川ダムも運用開始する前のモニタリングをしております。運用開始後もモニタリングをやって、どういう変化があったかということをやっております。当然、美和ダムのほうでも運用開始前後でモニタリングをしております、特に下流に対する大きなインパクトはないというふうに聞いております。

さらに美和ダムも同じように、松川ダムと同じように堆砂しているものも問題になっております、これについても下流へ直接排出をする計画で、今、計画を立てているところです。

これにつきましても、今まで細かな物しか流れて行かないものが、もう少し粒径

の大きなものも直接下流に流れるということで、置き土実験をしたりといったモニタリングをやっているというふうに聞いております。

○島田委員

ありがとうございました。

○松岡委員長

ほかにはいかがでしょうか。では、石川委員さんからいきますか。

○石川委員

ご説明いただいたことの確認のようなことになりますが、実際ダムに伺わせていただいて、堆積土の除去の量というもの、やはりボリュームのすごさというか、それはやっぱり行ってみないとわからない感覚で見せていただきましたけれども。

先ほどご説明ありました下流河川への直接排出については、現実的にはまだめどは立っていないというふうに考えてよろしいのでしょうか。

○宮原河川課長

これから、現在いろいろな既存の資料の収集とか、例えば松川ダムでいえば、下流のほうの流域の調査等もやっておりましたり、あるいは上流の山中部の例えば砂防施設ですとか、あるいは山腹の砂防といえますか、施設とか、そんなような上流の施設の整備状況等を調べております。国土交通省さんのほうで、基本的には中心になって策定をするということでございますけれども、基本的な川の情報等、調査収集する業務というのが始まっております。

ほかにも、既に先行されている総合的土砂管理ということでやられているのが、静岡県静岡海岸のところに流れ込んでおります安倍川で既に計画が策定されております。これにつきましても専門の委員会とか、関係機関の中で委員会で検討されて、計画が策定されているということでございますが、今後、この天竜川の関係につきましても、そういうような段階的に整備といえますか、計画を策定されていくというような状況でございます。

めど云々ということと言われると、確かにそういう状況ではございますが、今後、しっかりとした計画が順に策定されていくというような状況でございます。

○松岡委員長

では、酒井委員さん。

○酒井委員

本当に見に行きたかったのですけれども、行けなくて非常に残念だったのですが、今、ご説明いただいて大分事情を知ることができて、とてもよかったです。

P 7-10のところに実際の計画変更の概要の予算のところも書いてあるのですが、ここで低水放流設備の増設のところです。実際にはこれのところに堆積土、もうちまってしまっているものを排出するための機能を付加したので、大きくなっていったというふうな部分の話もあるのですが。

洪水調節のバイパスについては、流れてくるものをこれから下に直接流すということで、そこに入っているその浮遊物としての土砂の性質等もたまってしまっていて、そこに長らくあったものを実際に流すときの質というのはやはり全然違うと思うのですが。

先ほどのお話しですと、美和ダムの件に関しては、洪水バイパスの分についての評価をされているということなのですけれども。逆にいうと、ここでその低水放流設備で直接、既に堆積してしまったものをこれから少しずつ流していくといった場合には、下流への影響とかが、これがもうパイロットケースになるような部分もあるかなと思いますので。

直接のこの事業云々とは違うかもしれないのですが、非常に興味があるので、そのところも、先にもらっている全体での取り組みのところとかにも関係してくると思いますので、その辺のところを、先ほどのお話しの方では、ちょっとこの低水放流設備の話が直接は出ていなかったですけれども、特に注視しているので、また詳しくその辺を知りたいと思います。

ちょっとコメントに近いのですが、お願いします。

○河川課

美和ダムも松川ダムと同じようにバイパス施設で、上から来るのをそのまま流すのと、ダム湖にたまっているのも困ってしまっていて、それを直接放流するという計画、あらかたはできているんですけれども、直接放流を今、計画を立ててしまっていて、美和ダムで聞いているのは、ダム湖にたまっている砂をバイパストンネルの上に置き土しておきまして、放水時に一緒に流してしまうという計画であるというふうには聞いております。

今、松川ダムの低水放流設備につきましては、まだどういう方向でやるかというのも具体的にはなっていないんですけれども、P 7-14のところの一つの案として、ダム湖にたまっているのを吸引して、低水放流設備にあわせて流してしまおうかという案でございます。

これにつきましても、今、酒井委員さんおっしゃられたとおり、下流へのインパクトは、上流から流れてくるものをそのままバイパスでスルーするのとまた違う格好になると思います。粒径も全然違うものですし、下流へどこまで流れていくのかですとか、生物ですとか動植物に対する影響としてはきちんとやっていかないと、すぐにはできないなというふうに我々も認識しております。

これからまたいろいろな先生方のお知恵を借りまして、どういった調査をやっておけばいいのかですとか、どういった格好でやると効率的に流れていくのかですとか、

そういうことをやりながら、先ほど来、説明しております総合的な土砂管理の中に、数量的な位置づけをしていければなというふうに、今、考えているところでございます。

○松岡委員長

よろしいですか、そんなところで。ほかに。

○松岡みどり委員

松川ダムの土地利用について、資料をそろえていただいてありがとうございました。とてもよくわかります。

今、松川ダムから放流という話がありましたけれども、松尾地区では過去に氾濫した地域があるということで、この地域を見ると、かなり住民の人の活動場所があるということがわかって、これは本当に大変な土地に住んでいるなということがよくわかりました。

松川ダムの当初の計画よりも、多分、多量な土砂が堆積してこのような計画がどんどん行われていると思うのですけれども。

最近のゲリラ豪雨とかで、今までの常識からいろいろな条件が変わってきていると思うのですけれども。この計算はきちんとされていると思うのですが、将来のことは誰にもわからないということで、事業を進めて、その都度、どのようにチェックをして、その計画を見直していくのか、そういう制度があるのかということをお聞かせいただきたいと思います。

○河川課

確かに雨の降り方が変わってきているのは、我々河川管理者にしても実感しているところなんですけれども。

川の事業というのは、降った雨から川に流れてくる流量をある変換式で変換しまして、その雨が100年に一回の雨だとかというところから流量を計算するんですけれども。なかなか、雨の降り方が変わってくるからといって、川の目標とする、整備する流量を即変えるというのはなかなか難しいところがありまして、雨の降り方が変わるからといって、すぐ、いわゆる基本高水ですとか、計画高水というのをそれにあわせて変えるということはしないのが一般的なんです。

ただ、ゲリラ豪雨対策、短時間豪雨対策についてというのは考えていかなければいけないというふうに考えていまして、それを全てゲリラ豪雨という、短時間で1時間に100ミリとか200ミリというものに対して、全て河川改修ですとかダム事業というハード整備ではなかなかできないというふうに考えておまして、そうすると、避難を早くしてもらおうですとか、流域の中で水を何とか処理してもらおう、川に入る前にためてもらおうだとか、そういった大きなソフトとハードとを一体として整備をしていかなければいけないかなというふうに考えて、これは一般論でございます。

松川ダムに関しましては、予備放流を行っているところでして、予備放流というのは、雨が降りそうだというときに、ダムのポケットを、普段は利水に使っている部分を、水をあらかじめ流して洪水調節に備えるように水をためるというふうになるんですけども、なかなか急激な雨にはそれは追いついていけないものですから、この事業をして予備放流の容量をあらかじめ治水容量に最初から置きかえておきたいということで、容量の見直しを図るとというのが、この事業の最初のスタートとして、そのために、今、たまってしまっている土砂を何とかうまく効率的に処理したいというふうに考えているところなんです。

○松岡みどり委員

ちょっといいですか、それで、すごく大事業で、これから始めるじゃないですか。例えば、では3年とか4年経って、何か当初の計画と堆砂量が変わってきたとか、もしそういう場合になったときに柔軟に対応していく、ではちょっとここは計算値が甘かったからこういうふうにしようというような柔軟な体制はあるのですかという、そういう質問です。

○河川課

これは大きな事業なものですから、国のほうに全体計画というのを届けて認可してもらおう中で、何か変化があるたびに、その計画変更をしてというふうにしていきますので、何か、今、事業をやっている中で、流域に大きな変化があるですとか、気象状況が大きく変わるとか、工事をやる中で何か突発的なことがあるということであれば、その全体変更を変えながらやっていくということになっております。

○松岡委員長

他にございますか。

では、私のほうから、現地で聞けばよかったのですが、時間が限られていたので、すみません。

資料のP7-11のほうに平面図があって、縦断も書いてあるわけですが。

そこで、勾配が急になったので、断面がもし変わらなければ、9.5mからどのくらい早くなったかということですね。これで幾つになったかというのが一つと。それから、それだけ早くになって断面が変わらなければ流量が増えるわけで、そうすると、現地のところ、これ沢へ放流するようになっていますが、その事前の計画のときは、ではその沢、これだけ流れてくるから河川改修というか、こうしておかなければ危ないということをやっていたと思いますが。

それで流量が増えて流速も増えるわけですから、その河川改修の計画も変わったのか、それに伴う費用はどこに増えたと書いてあるか、あるいはこの7ページのところへ、この11億円と9億円のところに含まれているかという、その辺の二つです。

○河川課

先ほどの、当初の勾配が100分の1の勾配でした。そのときのトンネル横断面積が35.03平方メートルで、流速は9.5m/秒、流量は200立方メートル/秒でございました。それで変更後、先ほど説明しましたとおり、キャビテーションのリスクはそんなにないということで、勾配を25分の1に変えまして、それに伴って、トンネルの断面が24.14平方メートルになって小さくなっております。流速が15.6m/秒です。流量は200トン、200立方メートル/秒ということで変えてございます。

○松岡委員長

では、河川改修のほうも、では最初にやった計画のまま大丈夫だということですか。

○河川課

そのままになってございます。

○松岡委員長

わかりました。ありがとうございました。
他はいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

○島田委員

この松川ダムの実業というのはすごく、防災的なことを考えていくにはとてもいい、教材と言ったらおかしいのですけれども。

この伊那谷の地域というのは、36災害でメタメタにやられていますね。もっとさかのぼると、正徳5年の羊満水があって、36災害と同規模かそれ以上と言われていて、そういう大きな災害を繰り返してきている地域ですので、ぜひこういった事業と並行して、その地域の子供たちにもいろいろ考えさせる機会というのを、ぜひ設けて行ってほしいと思います。

私も現地へ行って見て、実際に施設を見たりすると、すごく頭の中に入ってくるので、現地見学とかいろいろなやり方はあると思うのですけれども。

是非そういうところにも力を入れていただきたいなと思います。

○松岡委員長

よろしく申し上げます。

他にご意見、ご質問等ございますか。

私ばかり質問しているとちょっとまずいということもないことはないですが。

これ質問というか、この資料6-1で、天竜川水系の連携方針はこういうことになったと。これは、例えば、委員会なのか組織なのか連絡協議会なのかわかりませんが、その名前みたいなものがあって、国が当然議長というか、やっているとは思

いますけれども。

それで12年後、38年にバイパストンネルができたときに、流しながら、相談しながら、この場で様子を見ながら皆さんで行くのか、流すこともこのところで、皆さんの合意がなければ流せないのか、その辺はどうなっているのでしょうか。

○河川課

今回、26年3月にできたのが連携方針で、今後、委員会を設ける形になると思うんですけども、具体的に数値を位置づける計画というのをつくりまします。それがまだ、どういった形で何年ごろというのは、国土交通省の主導なのでめどが立っていないんですけども。

これからいろいろな資料ですとか、松川ダムからどういった粒径でどれだけ流すかというのを位置づける計画がかなりできてくるはずですよ。

○松岡委員長

結局は、その計画を国が認可するような形で進んでいくというニュアンスですか。

○河川課

そうですね。ただ、流すほうとしては、仮にどれだけインパクトがあるかというのはきちんと調査して計画に位置づけないといけないものですから、そういった研究ですとか、調査、モニタリングをしっかりとやりながら、ここに計画に位置づけて、これだけの量を流すということをやっていきたいと思います。

○松岡委員長

バイパストンネルの入り口でも、調節できるような構造になっていたのでしょうか。

○河川課

バイパストンネルは年間の量で、実績の平均に年期待値を加えて、年間15万トンというのを出して、そのうち4,000トンがダムに入って、あと全部細かいのは出て行くと。あれは本当に細かい粒径なので、松川というか、ずっと下流のダムのほうまで行って静かに沈むという形になるんですけども。今度、砂を出すとなると、そうはいかなくなると思いますので、しっかりモニタリング調査をして、どこまで影響があるのか、個々にかなり影響が出てくると思いますので、そんなものをやりながら、ここに位置づけられるようにしたいというふうに考えております。

○松岡委員長

そういうことが始まるのが、12年後というか、38年に完成してからですか。

○河川課

いえいえ、もうこれからすぐやっていきたいと。

○松岡委員長

これは38年・・・・・・・・

○河川課

38年までは、土砂掘削は38年までかかるんですけども、本当に下流に流せるようになるかというのは、ちょっと何年になるかはわかりませんし、連携方針の中にはそれとは関係なく、連携方針の中には、まずダムにたまっている土砂、砂を流したいということで、モニタリングをやって、ここには位置づけて、あとはそれができて下流に流せるという段階になれば、施設は、先ほど言った低水放流設備と一緒につくりますので、流せる段階に来ればもう流してしまいたいというふうに、ハードルはうんと高いとは思いますが、やっていきたいというふうに思っています。

○松岡委員長

わかりました。ありがとうございました。他に皆さん、ご質問等ございますか。よろしいでしょうか。

他にご意見等ないようでしたら、ただいまいただきました各委員さんからのご意見等は委員会として意見書へ付すことにいたしますが、再評価案そのものに反対ということではなかったと思いますので、この箇所の県の再評価案であります、継続につきましては「妥当」と判断してよろしいでしょうか。

○出席者一同

異議なしの声あり

○松岡委員長

それでは「継続」ということで、再評価の個別審議はここまでということですので、どうもありがとうございました。

この後、意見書の作成に入っていくわけですが、事務局のほうで、今までに出ました意見につきまして、また集約していただくということになりますが、よろしくお願ひします。

○事務局

第1回委員会と本日の委員会でいただきましたご意見は集約させていただきます、事務局のほうで意見書のたたき台を作成させていただきます。

たたき台ができたところで、委員の皆様へ意見照会をさせていただきたいと考え

ております。

なお、第1回委員会の中で、内川委員さんのほうから、再評価の審議箇所を抽出するに当たりまして、一覧表の改善ができないかというご意見をいただいております。

具体的にはお手元の資料のA3判の資料1に一覧表がつけてございます。資料1と赤いインデックスがついているA3の表になります。

こちらの対象箇所一覧表ですけれども、審議箇所を抽出する際に、事業が長期化している理由が見えるような項目は追加できないでしょうかといったご意見いただいております。改善案のほうを作成させていただきまして、意見書たたき台とあわせまして、また意見照会をさせていただきたいと思っております。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。それでは、意見書の取りまとめに向けた作業としては、こういうことでよろしいでしょうか。

はい。それでは、以上で再評価の審議をここまでで終了させていただきます。

(2) 平成26年度公共事業新規評価箇所の審議

①街路事業

○松岡委員長

続きまして、議題(2)平成26年度公共事業新規評価箇所の審議に入りたいと思っております。

初めに①街路事業「知久町」につきまして資料の説明をお願いいたします。よろしくお願ひします。

○水間都市・まちづくり課長

都市・まちづくり課長の水間と申します。よろしくお願ひいたします。

それでは、都市・まちづくり課の新規事業について、ご説明させていただきます。資料としまして、前回、第1回委員会でお配りした資料4、P5-1をまずごらんいただきたいと思います。前回もご説明させていただきましたが、簡単に改めてご説明申し上げます。

事業名は街路事業、箇所名は飯田中津川線、飯田市知久町です。概要については、着手年度は平成27年度、完成年度、見込みですが、平成33年度の予定になります。

その下の全体事業の内容ですが、道路拡幅工、延長が440m、車道幅員6.0m、全幅員が16mで、この中には電線類の地中化が含まれております。事業費については17億円でございます。

次に、本日お配りしました資料7の1ページをごらんください。

第1回の委員会、それから10月3日の現地調査の際に幾つかご質問、2点ほどいただいておりますが、歩行者、自転車の交通量、それから電線類共同溝の計画につきまして、補足的な説明をさせていただきます。

まず初めに、歩行者と自転車の数についてですが、資料左上のところに位置図がありますけれども、現地もごらんいただきましたけれども、ここの今回の事業場所ですが、飯田の中心市街地に近い部分で、飯田駅から大体300mくらいのところに位置しております。近傍には丸山小学校、それから第二次救急医療病院に指定されております飯田病院などがありまして、これら施設への通学・通勤、通院ルートになっております。

下の平面図に具体的なデータ、交通量のデータを示しておりますが、昨年の12月に、地域の皆さんにもご協力いただきまして交通量調査を行いまして、その図面の中で、黄色の中の左のほうに踏み切り、知久町踏み切りというのがありますが、それの手前で交通量調査を行っております。

午前7時から19時までの12時間で、439人の歩行者、それから28台の自転車が確認されました。特に歩行者数につきましては、周辺の住宅立地が進んだために、439の右に括弧内に130、これは平成22年の道路交通センサスの数字ですが、この数字に比べますと大幅な増加となっております。

また、自動車の交通量、少し上のほう、歩行者・自転車の上ですが、一番上の段ですが、自動車の交通量も増加しておりまして、前回ご説明申し上げましたが、飯田の外側の都市環状道路「羽場大瀬木線」の一部が完成したことによりまして、12時間交通量で5,618台と、同じく括弧内の22年数値と比べますと、25%以上、増加している状況であります。

今後におきましても、本日、再評価の案件としてご審議いただきました道路事業の切石～北方工区が完成しますと、より一層、自動車交通量が増えてくるというふうに予想をしております。歩行者の安全性の確保の観点からも、本道の整備が必要というふうに考えております。

次に資料7、2ページをごらんいただきたいと思っております。電線共同溝の整備の計画についてご説明申し上げます。

無電柱化の目的としましては、左上に記載しておりますが、幾つかありまして、輸送・避難空間の確保、あるいは景観の形成及び保全、また、安全で快適な歩行者空間の確保などが目的であります。

下のグラフに棒グラフがありますけれども、長野県の幹線街路における無電柱化の整備率を示しておりますが、県全体の平均、一番右側の赤いラインですが、3%という低い水準にとどまっております。

右側の上の写真にもありますように、近年の台風、あるいは地震といった災害のときに、電柱の倒壊によって災害救助等に大きな支障を来した事例も報告されております。

今回の事業区間の飯田市につきましても、南海トラフ地震等の地震防災対策推進地域にありまして、災害時の緊急輸送路として今回の道路は重要な役目を果たす路線になっております。

なお、事業の実施に当たりましては、資料の一番下ですが、右下ですが、コスト縮減に配慮する必要があるというふうに考えておりまして、従来、左側の1条1管方式というのが一般的な方式だったんですが、これをコスト縮減、約30%コスト縮減が図れるというふうに考えておりますが、浅層埋設、浅いところに埋める、埋設する方式、また、現在新技術がいろいろ開発されておりまして、単価や簡易な構造の採用なども今後検討してまいりたいというふうに考えております。

なお、次の7の3ページのほうには、今年の6月19日に新聞記事に出ましたけれども、世界の主要都市に比べて、非常に日本の都市、電線地中化が遅れているということで、景観・防災の観点から電線の地中化の新法、新しい法律が検討されているというような動きもあるようでございます。

それから、次の資料7の4ページ、これが飯田の中心市街地における現在の電線地中化の状況を示しておりますが、青い区間が既に電線地中化、無電柱化が完了している区間で、これは国道、それから主要地方道、県道でありますけれども、これについては緊急輸送路という位置づけの中で整備をされてきております。

補足説明は以上ですが、この事業の箇所につきましても、飯田インターチェンジと飯田市街地を直結する道路ということで、都市交通の円滑化、あるいは防災空間としてのスペース確保、また駅、市役所、病院等に安全に歩いて行ける歩行空間の確保といったいろいろな目的がありまして、安全で快適な市街地整備を実現するために必要というふうに考えております。

説明は以上でございます。よろしくお願ひいたします。

○松岡委員長

どうもありがとうございました。それでは委員の皆さん、ご質問、ご意見等ございましたらお願いします。いかがでしょうか。

よろしいですか。現地を見られた方はそこで物を見たり、反対側というか、南側というかは違う事業でやると、同じ道路でも、という話もお聞きしたりして、いろいろな事情をお聞きしてきていますが、よろしいですか。

それでは、補足説明も終わり、現地へ行かれた方が結構おられたので、現地でいろいろなことをお聞きしてきましたということでございますので、この箇所の県の評価については、妥当ということで判断してよろしいでしょうか。

資料の5-1を見ていただきまして、妥当ということでよろしいでしょうか。

○出席者一同

異議なしの声あり

○松岡委員長

はい。それでは、「妥当」ということで判断させていただきます。どうもありがとうございました。

今、説明を飛ばしてしまいました。P5-1の評価のところ、A、A、B、A、Aというふうに、平均点でAということで評価としてはされると。Aとして総合評価をされていますので、これが「妥当」ということなんだということで、どこに「妥当」という漢字が書いてあるんだというふうに今、思われた方がおられるかもしれませんが、このAが「妥当」という評価だということでご理解いただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

②交通安全施設整備事業 岩野

○松岡委員長

それでは続きまして、②交通安全施設整備事業 岩野につきまして、資料の説明をお願いいたします。

○田下道路管理課企画幹

私、道路管理課で企画幹をしております田下と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、お手元の様式2に基づいてご説明させていただきます。今回、新規の箇所は交通安全施設等整備事業でありまして、基本的には車道の両側に歩道を整備する事業でございます。箇所名は国道403号長野市岩野でございます。

事業目的をごらんいただきたいと思います。本路線は国道ということもありまして主要幹線道路であります。基本的には須坂市から千曲市を結ぶ主要幹線道路ということでございまして、一応、緊急輸送道路の二次緊急輸送道路に指定されている路線であります。また、並行しております長野電鉄の屋代線が平成24年3月に廃止されたこともございまして、バスによる代替の輸送を行っている路線ともなっております。

また、近くには清野小学校がございまして、現在、道路沿いは狭くて危険だということで通学路にはなっておりませんが、将来的には、歩道が整備されればそちらを通学路として、できる限り人目のつく場所を歩かせたいといったようなことになっております。

その下のほう、関連する事業、計画等とございますが、現在、道路管理課では、平成24年に通学路における児童の交通事故が多発したことがありまして、それを受けまして緊急点検を行っております。これは教育関係者と警察、あるいは場所によってはPTAさんも入るような形で、通学上の危険な箇所について点検を行いまして、緊急に対応を図っているといったようなことで計画しておりまして、それを県の対応箇所ということで、平成25年度から平成29年度までの5カ年で、全体で295

カ所を着手するという目標をつくっております。

今回のこの箇所につきましても、長野市さんで行いました緊急合同点検の際に、緊急に対応しなければいけない箇所ということで位置づけておりまして、対応を図っていくものであります。

その下の保全対象、受益のところをごらんいただきたいと思います。先ほど申しましたように、清野小学校の通学路になるということと、現況の交通量ですが、この場所より若干、松代側で計っておりますが、日に1万台を超える車が走っていると、また自転車・歩行者の交通量も470名ほどの方が使われている道であります。

特にこの特徴、右側の写真にもございますが、大型車の混入が結構多くて、おおむね9%混入しておりますので、日当たり900台程度の大型車が走っているという状況です。

主な工事内容でございます。事業内容でございますが、歩道を400mにわたって設置するものでございます。現況幅員が5.5mから6m程度ということでございまして、特に歩行の歩行者の空間のほとんどないといったような状況になっております。ですので、大型車が来た場合にはすれ違いにかなり苦労しなければすれ違いができない状況と、普通車のすれ違いも、かなり路肩側に寄ってすれ違わなければいけないといったような危険な状況になっております。

それで、ここに書いていないんですが、幅員構成です。多分、現地調査の際に議論になったかと思いますが、この場所につきましては都市計画決定がされておりました、その全体の幅員が16mでされております。

その車道側のほうは道路構造令に基づいて車道の幅員をとりますので、あと残った部分で歩道と植樹帯ということで、1.5mの植樹帯と2.75mの歩道をつくると、両側につくるといったようなことで、地元のほうに提案しているということでございます。

植樹帯の設置の理由につきましては、一応、住宅の連坦地域でありまして、舗装も低騒音舗装を採用したいというぐあいに考えておりますが、そういった住宅環境への、環境への配慮といったようなこともありまして、こういったところでは植樹帯を設けたほうがいいのではないかというようなことで、とりあえず提案させていただいたということです。

後ほどまた説明しますが、地元の対策委員さんのほうには、この後、詳細な設計の中でその幅員構成については議論していこうということにしておりますので、特に植樹帯、1.5mを設けなければいけないということで、地元のほうに説明しているわけではございません。

それと事業効果は通学児童の交通事故の減少が期待できるということと、この道につきましては、この403号を通過して、あと県道清野線の岩野橋を渡って国道18号のほうにアクセスしている道になりますので、特に松代の観光に対するアクセス道路にもなり得るといったようなことで、位置づけております。

あと、評価の視点のところ、緊急性のところをごらんいただきたいと思います。

が、近年の交通事故の件数ということで、ここ4年ほどの間に2件ほど事故があったということです。

計画の熟度のところをごらんいただきたいと思いますが、地元の関係です。地元には、既に平成26年3月に、地元の区長さん、区の役員さん、あるいは班長さん等の岩野地区の改良対策委員会というのが設置されておりまして、そちらの役員さんのほうに、この16mで行いたいと、都市計画線に沿った16mで実施したいということと、先ほどの標準横断的な考え方をとりあえず示しているといったような状況です。

また、地元のほうもご熱心でありまして、それを受けまして、平成26年の3月に4日間にわたりまして、委員会が主催になりまして地元説明会を開催しておりまして、その中では、特段この事業の目的、目的については合意がされていると。また16mのおおむね概要についても了解されているということでして、この後、詳細な設計ができた段階で、また住民の皆さんと協議をしてみたいと思いますので、その際にその幅員構成については、地元の皆さんのまた意見も反映しながら決定していきたいというぐあいに考えております。

説明は以上でございます。よろしくお願ひいたします。

○松岡委員長

どうもありがとうございました。それでは委員の皆さん、質問、ご意見等ございましたら。

○赤羽委員

すみません、幅員は16mで歩道は2.75mというお話しでしたが、自転車優先道路ですか、そういうものは設けないのでしょうか。

○田下道路管理課企画幹

一応、今、提案している2.75mという幅員で行くと、自転車が走れない、自転車は車道側を走ってくださいという幅員になってしまうわけです。

やはり地元のほうで、かなり、自転車も写真にも写っておりますが、自転車も走っておりますので、自転車も歩道を走らせるんだといったようなご意見が多ければ、それを採用して3mの幅員を確保したいと。3mにしますと、25センチ足りないわけですので、その分を植樹帯のほうを削って対応していくといったようなことを考えております。

○赤羽委員

ありがとうございます。

○高瀬委員

毎回同じ話で申しわけないんですけども、効率性のところで、これさっきのほうで言おうか迷ったんですけども。

これ街路事業とか、今のような交通安全のこの事業というのは、どうしても今までの、従来も3便益で評価したらほとんど数字が出てこないの、費用対効果というのは非常に難しいとは思っています。

数年前、国土交通省でも3便益プラスアルファで、安心とか、そういったものを数値に評価して、便益に評価していこうということで、ちょっと試みもされたと思うんですけども。そういった満足度、地域の安心から得られる満足度というものも評価に入れていかないと、多分、道路改築事業と違って、渋滞が解消されるわけでも何でもないですし、やはりちょっと街路とか、街路は頑張って1.15というふうには先ほどはしていましたけれども、こちらのほう、はなから断念されたんだと思うんですけども。

やはり、本当に地域に対して地域住民の方に安心感を与えるというのも、一つ指標に何かなるように、やり方は幾つかはあるんですが、それが定性的に捉える、定量的に捉えることはできるんですけども、それがどれくらい正しいかどうかというのはちょっと、まだまだのところはあるんでしょうけれども。

そういうことも考えられて、単純にもう諦めてCとつけるのも何かちょっとどうかと思うので、また今後、検討してみてください。

○田下道路管理課企画幹

わかりました。やはり道路改良事業は、特に中山間地域で交通量が少ないようなところでは余計に上がらないんですね。ですが、地元に住んでいる人たちからしてみれば、やはり少しでも安全性を向上したいという意見がありまして、そこら辺をどういう形で評価していくかというのは課題にはなっています。

○松岡委員長

現地で見ても、おっしゃるとおりの、ちょうどタイミングよく、この写真よりもっとすごい状況になっていましたので、わかると思います。

そういうので、高瀬委員さん、これCとせざるを得ない、数字で言えば、ランクで分けてあるからCとせざるを得ないんですが。国土交通省、本気で3便益以外の便益を効果として算定できないか検討しているのですか。

○高瀬委員

国土交通省は3便益以外の便益を効果として算定できないか検討していると聞いています。

○松岡委員長

これ、今、言われたようなことを反映するような欄があれば、緊急点検作業、各市町村と合同でやって、非常に危険度が高いところはこうしましたみたいなことを書いておくところがあると、Cがもう少し柔らかくなる可能性はあるということですか、どこかに書いてありましたか、そういうことは。

○田下道路管理課企画幹

それは一応、重要性のところ、「通学路緊急合同点検」というのが入っています。それと緊急性のところ、「緊急合同点検を踏まえた対策箇所」というようなことで入っています。

○松岡委員長

そうですね、ウエイトが同じで、CとAと2つしかなければ、AとC、2で割ってBになってしまうという、そういうあたりのところをちょっと工夫していくということですか、これから。どうできるかということは、また考えていただく、あるいは皆さんにご意見を出していただくということによろしいですか。

ほかにご質問は。酒井委員さん。

○酒井委員

今の絡みなのですけれども、多分、前回も出たと思うのですけれども。この新規評価優先順位評価シートというものは、事業名の部分によって項目が違っていて、例えば先ほどの5のほうの、知久町のところの評価のこの項目はすごく細かいじゃないですか。これ同じ新規評価優先順位評価シートなのですけれども、補完的な道路の整備という場合と交通安全施設云々という場合と。

前回、これがどうしてこんなに違うのかという説明をしていただいたと思うのですけれども、やっぱり先ほどの効率性のところでは一つの項目しかなくて、それが5年以上かかってしまえば、もうCにせざるを得ないという状態に、おそらくなっている状態だと思うのですけれども。

逆に、このシートのところで、効率性にこの1個しか使えないというのでなくて、その他の評価方法があれば。

重要性や緊急性のほうに先ほどの安全の部分が入るしかないのは仕方ないと思うのですけれども。効率性、これ年数だけでやったら、どうやっても諦めるしかないというふうになってしまうと思うので。

この効率性のところは、この年数だけの話ではないという部分があると、もうちょっと何か、ちゃんとしたという言い方はおかしいのですけれども、評価ができる部分があるかなという気がします。

○田下道路管理課企画幹

この指標しかございません。また、相談させていただいて、指標を増やせるもの

であればまた増やして、正当な評価といたしますか、ここでCというのはちょっとおかしいなという感じがしますので、改善の余地があれば、また改善してもらいたいと思います。

○松岡委員長

そうですね、知恵を結集していただいて。

○松岡委員

見学をさせていただきました。それで、本当に狭い道を大型車と人と自転車が行き交っているというのを拝見しました。

計画図を拝見しましたら、これから拡張するところは、4分の1ぐらいですか、5分の1ぐらいですか、民家をとにかくザザッと切ってという、ちょっとびっくりしてしまっただけですけども。

でも、今のお話だと、地域の人には理解はされているということで、ちょっと安心したところですよ。

当日も松岡委員長から、緑地帯は要るのかという話があったのですが、私も同感で、限られたスペースを有効活用するために、その地域の景観を守るために緑地帯が要るというのは、ちょっと私は疑問だなと思いましたのが1点と、あと緑地帯をつくるというと、毎年メンテナンス代が何十万円もかかるということもありますし、あと、いろいろなところで、かつては緑地帯だったけれども、枯れて、何かもうコンクリートの枠だけというのがよくありますので、そのところはしっかり精査して、本当に必要なのか、その個人の土地を切り開いてつくるところですから、きちんと精査していただきたいという意見でございます。

○田下道路管理課企画幹

ありがとうございます。一応、都市計画決定で16mという幅はもうかなり前から示されていますので、住民の皆さんとしては、もうそれを予定しながら考えているというようなことで、おそらく、それほど、ここで説明した中では反対の意見は出なかったということだと思います。実際、これから詳細な設計に入っていきますと、個別のさまざまな要望が出てくるかと思いますが、それについては積極的に対応していきたいと考えております。

それと植樹帯につきましては、そうですね、やはりつくった後、適正な管理がなされていないというようなことで、草ぼうぼうになって汚いだけではないかという意見はたくさんいただいているところでして、かなり最近の予算も、道路維持に関する予算を増やしてきて順次対応しているところなんです。

やはり、どうしてもこういったところの管理というのは、基本的にやっぱり地元の皆さんとか、そういった方々のお力もいただかないとできないところもありますし、そういったところも含めて、また住民の皆さんと十分話して、植樹帯、どうし

でもこの場所では要らないというような話であれば歩道にするとか、そういうような対応で考えていきたいと思います。

○松岡委員長

よろしくお願いします。防災上もあれですよ。多用途で、何か倒れてもこっちのほうは半分使えるようになっていたりとか、そういうことからしても、災害が起きてから引っこ抜くよりは、普段からいろいろなことで使い勝手をよくしておくのも手かなと。あとプランターとかそういうやり方も、いろいろやり方はありますので・・・そうなんです。地域とまた懇談会とかワークショップとか、そういうので十分話し合っただけであれば名案が出てくるのではないですか。よろしくお願いします。

○高瀬委員

自転車、先ほどちょっと聞き漏らしたかもしれないんですけども。これ車道のほうということなんですけれども、これちょっと軽いS字になっているんですよ。だからこの部分だけでも、何か自転車の部分がもうちょっと安全が担保できるようなものにしていただけたほうがいいような気はします。

○松岡委員長

いろいろできますよね。いろいろできるし、線路もできるし、またこれは話し合いながら。

ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、これもCは1個ありましたが、そういうやり方上のあれもありまして、Cはありますが、ほかは高くて総合評価はAということで、これも「妥当」という評価でよろしいでしょうか。

○出席者一同

異議なしの声あり

○松岡委員長

では、そういうことにさせていただきます。どうもありがとうございました。

以上で、本日予定しておりました、新規評価2カ所の個別審議を終了させていただきます。残りに2カ所につきましては、次回、第3回委員会で審議をお願いいたします。

(3) その他

○松岡委員長

次に（３）その他につきまして、事務局のほうからお願いします。

○事務局

今後のスケジュールにつきましてご連絡させていただきます。

次回の第３回の委員会では、新規評価の残り２カ所と事後評価の３カ所につきましてご審議をお願いしたいと考えております。

委員会のほうは11月の開催を考えておりました、今、委員の皆様方に候補日のご都合をお伺いしているところでございます。確定次第、ご連絡をさせていただきますので、よろしくお願いたします。

○松岡委員長

ただいまの事務局からのご説明でしたが、何かご希望なりご意見なり、ございますか、よろしいでしょうか。

それでは、以上で議事を終了したいと思います。ご協力、どうもありがとうございました。

6 閉 会

○事務局（坂口副主任専門指導員）

本日は長時間にわたりましてご審議をいただき、ありがとうございました。

以上で、本日の委員会を終了させていただきます。ありがとうございました。