

平成28年度 第2回長野県公共事業評価監視委員会

日 時 平成28年10月24日（月）

13：15～

場 所 長野県庁3階特別会議室

1 開 会

○事務局 技術管理室 矢花主任専門指導員

定刻になりましたので、ただいまより平成28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させていただきます、技術管理室の矢花でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは初めに、行政改革課の井出よりごあいさつを申し上げます。

2 あいさつ

○井出行政改革課長

皆さん、こんにちは。行政改革課の井出でございます。本日は第2回の公共事業評価監視委員会ということで、永藤委員長を初め委員の皆様、公私ともご多用なところご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

また9月20日、10月17日と現地調査ということで、それぞれ10名と6名の委員の皆様にご参加いただきましてありがとうございます。9月は特に大雨の中をご参加いただきまして大変ありがとうございました。10月もやっぱり雨だったということで、昨年と違ってちょっと強行軍の中、7カ所ということで調査をいただきました。まことにありがとうございます。

本日の委員会では、これらの調査の結果、あるいは1回目の委員会におきまして抽出していただいた再評価箇所、事後評価箇所につきまして改めてご説明をさせていただきます。それぞれのお立場から意見をお願ひしたいと思っておりますので、よろしくお願ひをいたします。

簡単ですが、ごあいさつとさせていただきます。よろしくお願ひいたします。

○事務局 技術管理室 矢花主任専門指導員

それでは、本日ご出席を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。

初めに永藤委員長、石川委員、北村委員、久保田委員、酒井委員、高瀬委員、益山委員、松岡委員でございます。なお本日、内川委員と、それから島田委員様、そ

れぞれ2名の方出席というふうに聞いてございますけれども、若干まだ遅れているということでございますので、以上10名ということで、佐々木委員と柳田委員におかれましてはご都合によりご欠席ということでございますので、よろしく、どうぞお願いいたします。

次に資料の確認でございます。お手元に緑色のファイルをお配りしてございますが、ファイルをめくっていただきまして、第2回というふうにあ上のほうにインデックスが貼ってありますもの、これが本日の配付資料としてご用意をさせていただいたものでございます。1枚目が本日の次第と委員名簿、それから2枚目が第1回の委員会におきまして抽出した箇所の一覧、それから3枚目につきましては、第1回の委員会の中で益山委員より資料の請求がございました笠倉～壁田の関係に関する資料、それから4枚目につきましては、県営かんがい排水事業におきまして、委員から質問がございました関連の資料ということで、資料6、7ということでつけてございますのでご確認いただきたいと思います。

また、その下には現地調査と書かれておりますインデックスが貼ってあるものがございますけれども、これは過日行いました現地調査のときの行程表と、それから現地調査の際にお配りしました資料をつけてございますので、ご確認をお願いいたします。以上が本日の配付資料でございます。

それでは、以降の議事進行につきましては、永藤委員長様にお願いしたいと思います。よろしくどうぞお願いいたします。

3 議 事

(1) 平成28年度公共事業再評価箇所の審議

○永藤委員長

それでは、皆さん、お忙しいところを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けれども、私、委員長が雨男かどうか知りませんが、2回も連続で雨が降っていたところを、本当に現地調査に参加していただきまして本当にありがとうございます。

本日より個別箇所の審議に入りますけれども、またしっかりと審議していただきまして、よりよき結果になりますように、お互いに頑張っていきたいと思っております。どうかよろしくお願いいたします。簡単ですが、あいさつとさせていただきます。

それでは、議事に入ります前に、運営要領の第4に基づく議事録署名委員を2名、指名させていただきます。本日ご参加の委員の名簿記載順で石川委員と久保田委員、お二人にお願いしたいと思いますけれども、よろしいでしょうか。

それでは、お手元の次第に沿いまして議事を進めてまいります。まず委員会の全体的な進め方ですが。

左のページ1枚めぐりまして、審議予定案件を一覧にした資料をごらんください。

次のページです。

第1回の委員会において抽出しました、再評価5カ所、事後評価3カ所、新規評価3カ所の合計11箇所になります。このうち本日の委員会では、網掛けで示している再評価の5カ所と事後評価の1カ所の審議を行っていきたいと思っております。次回の第3回委員会において、事後評価の残り2カ所と新規評価3カ所の審議を行って意見書の作成に入っていきたいと思っております。その後、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っております。このような流れでよろしいですか、どうでしょうか。よろしいですか、大丈夫ですか。

それでは、本日の議事においては、抽出した箇所ごとに補足の説明などをしていただきまして、その後、質疑の時間を取って意見を整理していきたいと思います。

それではまず議題（1）平成28年度公共事業再評価箇所の審議に入りたいと思います。

初めに①ということで、社会資本整備総合交付金（道路）事業 伊那バイパスについて、説明をお願いいたします。それでは道路建設課のほうから説明をお願いします。

①社会資本整備総合交付金（道路）事業 伊那バイパス
（国）153号 伊那バイパス（伊那市～南箕輪村～箕輪町）

○臼田道路建設課長

道路建設課長の臼田敦でございます。それでは説明に入らせていただきます。

まず再評価案件の社会資本整備総合交付金、一般国道153号、伊那市～南箕輪村～箕輪町、伊那バイパスについてご説明させていただきます。

8月の第1回評価監視委員会と重複する部分もございますが、1、事業概要、2、現道の課題、3、整備効果、4、進捗状況の順にご説明いたします。

本事業は一般国道153号の伊那市～南箕輪村～箕輪町の間で行われるバイパス整備事業でございます。地図に赤丸で示した場所が事業の箇所でございます。

現道の一般国道153号をピンク色の線で示しております。一般国道153号は中央自動車道の代替機能を果たすなど、広域的な幹線道路として当該地域において、生活、産業、観光等を支える重要な道路です。しかし、現道の一般国道153号は交通量が非常に多く、慢性的な渋滞や騒音問題、人身事故も多く発生するなど、さまざまな課題があります。本事業は伊那バイパスを整備することにより、現道の交通量を分散させ、このような数々の問題を解決することを目的としております。

伊那バイパスは赤色の線で旗揚げしている箇所です。全体の計画延長は7.6kmで、うち3.4kmが平成24年3月までに開通済みです。先日の現地調査では、主要地方道伊那辰野停車場線との交点と三峰川の堤防付近で見ていただきました。

次に現道の課題についてご説明いたします。現道の交通量を赤丸で示しておりますが、平日1日の交通量が16,658台、混雑度が1.36と高く、写真でもわかるように

頻繁に渋滞が発生している状況です。このように交通量が多いため、図の青丸で示すとおり、環境基準を上回る騒音も発生している状況です。現地調査ではこの区間を通過していただきました。

次に現道の課題でございます。平成18年から平成25年までに現道で発生した人身事故の箇所を赤色の三角で示しておりますが、全線にわたって発生している状況です。図の赤色のバツで示した箇所は死亡事故を示しております。また、平成18年豪雨災害で中央自動車道が通行止めになった際、一般国道153号も片側交互通行止めとなり、中央自動車道の代替機能は十分なものとは言えない状況です。写真③に示しますとおり、歩道が未整備の箇所があり、歩行者の安全も十分ではない状況です。

次に整備効果です。こうした課題に関しましては、伊那バイパスを整備することで交通を分散し、現道の渋滞を解消、安全の確保等の効果が得られます。緑色の丸で示しますとおり、現道の交通量は減少傾向で、バイパスの交通量が増加傾向にあります。伊那バイパスが全線供用されることで交通の分散によるさらなる効果が期待できます。

伊那バイパスのもう一つの整備効果といたしまして、現地でも見ていただきましたが、バイパスの沿道にある工業団地からインターチェンジへのアクセスが向上し、工業誘致による地域産業の発展が期待できます。

最後に、進捗状況についてご説明させていただきます。まず先週行われました現地調査では、バイパス供用終点部の事業経過や今後の予定等についてご説明いたしました。ここでは委員の方から、用地補償と埋蔵文化財調査の進捗状況について質問がございました。このことについては後ほどご説明させていただきます。

次に、バイパスの起点部で現在設計中の上の原～青島工区について、現地の河岸段丘の地形を見ながら高架橋と盛土で実施する予定であることを説明いたしました。

次に用地の進捗状況ですが、終点側の緑色の帯の箇所についてはほぼ用地補償は済んでおります。赤い帯の箇所につきましては今年度買収予定です。青い帯の箇所については現在交渉中で、来年度以降、買収を開始する予定です。買収については一部、ご了解を得られていない箇所がありますが、おおむね円滑に買収が進んでおります。

次に埋蔵文化財調査の進捗状況ですが、終点部の緑色の帯の箇所については調査実施済みでございます。青い帯の箇所については、用地買収が完了した箇所から試掘調査を実施していく予定です。

当初は赤色で示してございます包蔵地のみを調査をする予定でしたが、伊那市教育委員会より事業延長が長いため、追加で試掘調査を実施したいとの要望があり、全線での試掘が必要となりました。

次に部分供用の状況ですが、この写真でお示ししています箇所が部分供用の状況でございます。

この写真は現在施工中の橋梁下部工の状況でございます。これは現在施工中の水路の施工状況でございます。以上で説明を終わらせていただきます。

○永藤委員長

ではお手元の資料を、また見ていただきたいと思えますけれども。

進捗状況として、事業進捗率は66.4%ですね。用地の買収の進捗率が82.3%ということで結構高いということですが。

それと、この間見て結構、交通機能が随分と部分供用されている部分はもちろん含めてですけれども、もう非常に主要幹線道路を一つ形成しているなという感じもしたし、工業団地、先ほどご説明ありましたけれども、広域的な交通ネットワークの構築には欠かせないものであるということもありましたし、中央道の代替機能というのも担うというところでは必要な観点であるかなという思いがしたんですが。この辺を中心に、いや私は違うとか、こうだとかああだとかという、そういう皆さんご意見があれば、聞かせていただければと思います。どうでしょう、皆さん、ご意見をどんどん言っていただいて。

どうでしょうか。松岡委員、何かあれば、すみません、いやちょっと目線があつてしまったので、すみません。

○松岡委員

この間、見学に行かせていただいてありがとうございました。今、用地買収の話があつたんですけれども、実際に現地を走ってみたところ、段丘の上なんですけれども、その大きな工場があつたり、市街地が本当に、ここがまさにかかりますというところがあつたりというのを拝見して、今の用地買収、結構順調ですというような感じではなかったような気がしたんですが、そこのところの確認と。

あと、私、伊那市民なんですけれども、本当に自分の情報ネットワークがないということを前回の見学で思い知らされましたが、あれだけの計画が今まさに起こっているということを実は私はあまり知らなくて、地域住民のその当事者の方たちは、今、まさにいろいろな話し合いをして、来年からまた本格的にという話がありましたけれども。

一般市民に対しての何か告知の活動をやっているのかなということが、ちょっと本来とはちょっと関係ないかもしれないんですけれども、地域住民として、結構大規模な工事なものですから、そういうところほどのふうになされているのかなということをお聞きしたいと思います。

○臼田道路建設課長

ただいまのお尋ねは、一般の方へ広く広報しているかというご質問でよろしいですか。

公共事業の一般的な広報については、広くその理解を得るためにやっていかなくてはいけないと考えておまして、県の場合は県のホームページ、または事務所のホームページ等を通じて、現在の進捗状況等を各年度ごとにお知らせしているところ

ろです。

また、大規模な工事、例えば橋梁とかトンネルの工事につきましては、現地見学会もだんだん実施していつている状況でございますので、伊那バイパスに関しましても本年部分、それからこれから始まります橋梁の部分、そうしたところでは見学会等を実施していきたいと考えています。また、市の広報にもそういった旨をお知らせしたり、進捗状況についてお知らせするようなことも考えています。

用地に関しましては平成28年度末で82.3%となる見通しと記載してございます。現時点では、答えを留保していらっしゃる方も数名いらっしゃいますけれども、おむね順調に行く見通しでございます。

○松岡委員

どうもありがとうございました。

○永藤委員長

松岡委員、それでよろしいですか。

○松岡委員

私を感じたのは、いわゆるその古くから人が住んでいる伊那町のところに橋がかかるということ、かなり難航するんじゃないかなという感触を受けたものですから質問させていただきましたけれども、やはり地元が協力的なのかなという、今の80何%という数字を聞いて思いました。

○永藤委員長

ありがとうございました。ほかに、委員の皆さんからご意見ございますでしょうか。

○島田委員

私もこの辺、伊那市は車で通ったりしたので、この153号がすごく混んで危ない道だなというのはよく承知しております。

それで現地を見せていただいて、今度、工事を実施されているところに、本当にそういう道路ができるととても便利になるし、災害時の代替路としても十分機能するなど。

ただその時に、何というんですか、ちょうど風景がすごくすばらしい、田園風景が広がっているところに、結構大きな構造物がドカンと来るような感じなので、そういった環境とマッチしたような何かデザインとか、そういったところの配慮とかもあるのかなという点と、あと災害時の代替路ということなので、今回は三峰川の手前、右岸側までの工事なんですけれども、いずれこれ、また三峰川を越してずっと道路が続いていくわけですね。そういったときに、今、三峰川にかかる橋の橋梁

部分ですとか洪水対策とか、そういった点も必要になってくるんじゃないのかなと思って、どんなお考えがあるのかをお聞かせ願えたらと思います。

○永藤委員長

島田委員、ありがとうございました。今、景観的なことと、それから三峰川ですね、洪水対策という件についてですね。どうぞ、よろしく願いいたします。

○臼田道路建設課長

まず、現在行っている事業の景観への配慮でございますけれども、県の環境配慮指針に基づいて事業を進めているところでございます。

それと三峰川を渡る部分でございますけれども、これは現在、都市計画決定のために準備しております伊駒アルプスロードの事業区間でございまして、その中ではアセスの中で景観への配慮というものを検討して示していく計画でございます。

○島田委員

その環境配慮指針というのに基づいてこれから検討して、デザインとかは検討していくということですか。

○臼田道路建設課長

それに基づいて構造物等の詳細設計の段階で配慮していくということでございます。

○島田委員

そうですね。ぜひ、やりようによっては環境に配慮したその橋梁ですとか、道路ができるとすごく、観光というか、新たな景勝地の一つというふうにもなるのかなというふうに思うので、ぜひ市民の方のご意見とかをとり入れていただいて、環境に配慮した事業をやっていただきたいと思います。

○永藤委員長

島田委員、ありがとうございました。よろしいですか、島田委員、ではそれで。ほかに委員の皆さんから、益山委員。

○益山委員

島田委員さんの意見につけ加えてなんですけれども、県の景観審議会の中でも伊那谷、どういうふうに渡るかわからないんですが、農業景観百選に選ばれている地域があります。ですので、この景観上の配慮というものをぜひ、景観審議会の中で景観の担当者に聞いていただきまして、遠くから見た感じでも、その大きな建造物がどのように映るのかということ、デザインが挙がってきた段階で、遠景の写真

ですとか近場からとった写真ですとか、そういったものも配慮いただければなというふうに思います。

○永藤委員長

益山委員、ありがとうございます。あれですよ、橋梁の定位置とかはもう決まっているわけではないんですよ、決まっているんですか。

○臼田道路建築課長

三峰川へかかるところはこれからアセスにかける段階ですので、まだ決まっていないという状況です

○永藤委員長

わかりました。要するに今言ったように、景観上の配慮という形でしっかりやっていただくということによろしいですか。

○臼田道路建築課長

必要に応じて。

○永藤委員長

ほかに、松岡委員。

○松岡委員

私が大学で勉強していたときに、そのときの教官が伊那バイパスの今できている部分を設計したという担当で、そのときに話を聞いたときに、バイパスというのは、交通量を町から遠ざけて円滑に流すものなんだけれども、今の伊那バイパスは近隣にいろいろなお店が建ってしまっていて、バイパスという名前なんだけれども結局、お店に入る車が右折したりとか、そういうところで渋滞が起こってしまっていて、何かとても残念なバイパスになってしまったという話を、当時設計した方から聞いたことがあって。バイパスというのはやはりバイパスの意義があって、それでもちろん周りの土地というのは私有地だから、その所有者の人が何をしてもかまわないということなんですけれども。

今回できる景観のいいところにも、この三峰川を通った後、これから建設されていく道というのは本当に中央アルプスを背に田園風景が広がる、とてもいい風景のところバイパスができる予定になっているんですけれども。一回、バイパスができた後にもきちんとバイパスらしい役割を果たすような最低限な取り組みというのができないものかなというのをちょっと感じているんですけれども。そのところをちょっと教えていただきたいなと思って。

バイパスというものをつくったときに、何か周りにあまり商業施設ができないよ

うに、というような縛りがあるのかどうか。それでなければ、そういうものをつくれるのかどうかというところをちょっとお聞きしたいなと思います。

○永藤委員長

今、松岡委員から都市計画上の配慮ということになりますかね。ということですが、ご質問がありましたかどうかでしょうか。

○臼田道路建設課長

そうした規制に関しましては、地元の市町村の考え方によりますけれども、この伊那バイパスの上の原の地区に関しましては、伊那市では、開発規制を行うという予定であるということでございます。

○松岡委員

今後開発されていくだろう、三峰川の先のほうはどんな感じになっているんですか。

○臼田道路建設課長

これからアセスの段階ですので、まだ駒ヶ根市、宮田村のほうでそうしたことを検討していく段階ではありません。

○松岡委員

宮田村にまだ入らない、その三峰川を越えて富県あたりを抜けて宮田村に行くところなんですけれども。

○臼田道路建設課長

伊那市の、はい。

○松岡委員

そうですね、だからそのところもこれから話があるのであれば、ぜひそういう規制が、景観を意識した規制というのをしっかり話し合っていたきたいと、これは意見ですけれども、よろしくお願いします。

○永藤委員長

ほかに委員の方からありますでしょうか。

○酒井委員

ちょっと質問なんですけれども、騒音の問題が出ていますが、これ実際に交通量がどう変化したかというのが、17年と27年のもので、153号で4%減したのに対して

バイパスのほうで4%増というふうには、実際、分散しているというふうなイメージになっているんですけれども。交通量が実際それだけ変化するときには騒音がどう変化しているのかというのは、22年、23年の調査というふうになっていて、可能であれば、変化したことによってやはり小さくなった、改善されたということがわかるというんじゃないかなと思うんですけれども。

特にちょっと気になるのが、昼間と夜間のもので、夜間のほうが基準が厳しくなるのでそれを超えてしまっているという事情だと思うんですが、実際に渋滞が多いという状況はおそらく昼間だと思うんですね。そうすると、渋滞しなくなれば通りやすいほうを通るということで、わざわざバイパスに回らずに153号をそのまま使うというふうになってしまえば、夜間のその問題が改善されないのではないかという危惧があるんですけれども。それでもバイパスのほうが使いやすくなれば、そちらに交通量が分散されて騒音問題も同時に解決するというふうな目論見というか、試算があるということなんでしょうか。

○永藤委員長

どうでしょうか、その交通量について。

○臼田道路建築課長

おっしゃるとおりバイパスのほうがいやすければそちらに回るといって、傾向はあると思うんですけれども。この伊那バイパスについては、非常に旅行速度が高いものを想定しておりますので、バイパスに転換するものと考えており、それによって現道の交通量は減少するのではないかと思います。

それと、やはり交差道路が少ない予定ですので、信号も現道よりは少なくなるということで、全体としての旅行速度の上昇につながっていくのではないかと考えています。

○永藤委員長

酒井委員、よろしいですか。

○酒井委員

となれば、夜間に渋滞じゃないからということでも153号をそのまま、153号をそのまま使うのではなく、バイパスのほうに流れて、騒音の問題もある程度減少していくだろうと。

先ほど、だから一番初めに申し上げました、22年、23年の調査ということになっているので、これだけ交通量が4%減っているということであれば、直近とまで行かないにしても、どのくらい効果があって抑えられてきているのかどうかというのが、この後、わかるようになるというふうなふうに考えます。

○永藤委員長

これはあれでしょうか、これどうするかという・・・

○酒井委員

どうして下さいという話ではなくて、そういうデータもこの後、あるといいなと。この後、また継続してバイパスがつながっていけば、長くなっただけそれだけ使いやすさも上がって、そういうふうにもたまたまバランスしていくことが考えられると思いますので、どのあたりでこの基準を超えないというところまでの効果が発現するかというのは、まだこれから先、わかることだと思うんですけども。

つまりこの交通量が減った分、これがやはり抑えられたということは、また新しいエビデンスになっていくと思いますので、そういったことを継続してわかるようにするというのが大事ななと思います。

○永藤委員長

そういうエビデンスはあるんですか。

○臼田道路建設課長

バイパスが完成いたしましたら効果測定いたしますので、その中の候補の一つとして騒音は想定しているということでございます。

○永藤委員長

よろしいでしょうか、ほかに。

○高瀬委員

お聞きしたいのは今のに関連してなんですけれども。通過交通が、バイパスで通過交通を転換することなんですけれども、153号のところに、本当の意味での通過交通というのがどのくらい混在しているんですか。

正直、多分、地元とのいろいろな思惑が、先ほどの議論と同じなんですけれども、もともと多分バイパス的な機能、皆さん広域農道を使っているんですよ、私も使いますが、こっちよりも北に走っているんですけれども。地元としては多分、工業団地というのを結ぶというのが大きなところがあると思うんですけれども。

あと153号が、このバイパスができたために本当に転換するかというと、これ多分、そんなに数字としては出てこないというのが、要は153号沿い、川沿いに結構いろいろな施設や、商業、住宅、いっぱいあるので、なかなか本当の意味の通過交通がどれだけいるのかというところがあると思うんです。

今の現状だと、153号をもうちょっとよくするというのが一つのやり方なのかもしれないんですけれども、そういった面の何か、バイパスをつくるということの今、議論なんですけれども、これ既存の153号の部分というのはもう少し、例えば右折待

ちが入ると結構詰まってしまうとか、このまま行くと、例えば今の計画でできてきたときにナイスロードの、市役所の前のところにつき当たるんですけども、そうすると、市役所を渡っての153号の交差点が多分、すごい混むと思うんですよ。

そういったこととか、あと、ちょっといろいろバラバラで申しわけないんですけども、伊那インターをおりた後にまっすぐ突き当たってこの道に、今、ここでいうと黄色い点線なんですけれども、この環状北線が抜けないと多分153号のバイパスから現道に戻るときに混雑という部分も出てくるので。まずは通過交通がどれくらい混在があるのかなというところと、あと環状北線がどういう予定であるのか、その点、現状だけ。

○永藤委員長

高瀬委員、ありがとうございます。今、153号の通過交通量、それからここに書いてあります環状北線についての予定とかというのは。

○臼田道路建設課長

まず通過交通の割合ですけれども、申しわけございません、今、手元にデータはございません。ただ、交通量配分を採択のときに検討しているんですけれども、伊那バイパスの部分については10%以上、交通量が増える、現道につきましては10%以上減少するという交通量配分の結果が出ています。

それから環状北線の事業の計画ですけれども、現在、ここの区間の事業を行うための調査を実施しているところでございまして、この後、地元説明により、地元へ提示して計画を詰めて事業に向けていきたいと考えております。

○永藤委員長

高瀬委員、よろしいですか。

○高瀬委員

まだ追加でいいですか。追加で、この事業が少し延長されるという計画が、スケジュールを直されるということなんですけれども。これに伴って、例えば費用対効果のところの基準年というのは、変わるんですか。供用開始がずれるため、どのように変わりますか。

○道路建設課 中村課長補佐

供用開始が遅れることにより、効果の発現が供用開始年の後に変更となります。

○高瀬委員

そうすると、費用が上がりますよね。

○道路建設課 中村課長補佐

投資したお金は現在価値へ引き戻しているのです。

○高瀬委員

もちろん、それは3年ずれるのでかなり増えます。

○道路建設課 中村課長補佐

4%なので、年率4%で増えることとなります。

○高瀬委員

なので、かなり増えます。それが3年ずれるので。

○臼田道路建設課長

高瀬先生、現在のB/Cが1.8でございますので。

○高瀬委員

それは、そのどっちなんですか、その変更される前ですか。

○道路建設課 中村課長補佐

変更後の供用開始年度で算出しております。

○高瀬委員

変更前は幾つだったんですか。

○臼田道路建設課長

後ほどお答えさせていただきます。

○高瀬委員

すみません。

○永藤委員長

はい。ではそれについては後ほどということで、よろしいでしょうか。

では、この案件についてというか、これについてはどうでしょうか、最終的な判断としては継続という形で、今、言われた形をしっかりと踏まえた上で継続ということではよろしいですか、よろしいですか。

(異議なしの声あり)

○永藤委員長

それでは、次へ行きましょう。

②社会資本整備総合交付金（道路）事業

（一）豊田中野線 笠倉～壁田（中野市）

○永藤委員長

それでは、第2番目の社会資本整備総合交付金の道路事業の、笠倉～壁田についての説明をお願いいたします。

○臼田道路建設課長

それでは、社会資本整備総合交付金道路事業、中野市、笠倉～壁田の再評価についてご説明させていただきます。

まず8月の第1回評価監視委員会と重複する部分もございますが、1、事業概要、2、整備効果、3、進捗状況の順にご説明いたします。

地図の赤丸で示した箇所が事業の位置です。本事業は一般県道豊田中野線の旧豊田村から旧中野市の間で行われている道路改築事業です。上信越自動車道豊田飯山インターチェンジから湯田中・渋温泉郷や志賀高原へのアクセス道路として観光振興が期待できます。

現地の状況です。9月20日の現地調査では千曲川左岸側、西側でございますが、笠倉側から千曲川右岸側、東側の壁田方面をご確認いただきました。

現地の状況です。①の写真は千曲川左岸側からの景観です。現地調査では天候が悪く確認できませんでしたが、標高1,351.5mの高社山が望めます。②の写真は右岸側からの景観です。道路の下に田園風景が広がっております。

現地調査でご説明いたしましたが、橋梁の完成イメージです。イメージ写真では、ストラットというアーチとアーチをつなぐ部材が道路上にあります。本橋梁では、構造を工夫することにより、ストラットという部材を省略することにより落雪対策に配慮した案を選定しております。

橋の色は決定しているのかとのご質問をいただきましたが、橋桁や高欄のデザインや色彩は今後、地域住民や専門家を含めました、景観検討委員会等を組織して検討していく予定でございます。

歩道の位置ですが上流側、南側につくる予定でございます。また自転車の通行する部分についてのご質問をいただきましたが、車道の路側帯を通行することが原則でございますけれども、公安委員会との協議によりまして、歩道内を自転車が通行することを可能とすることもございます。

計画道路周辺の整備効果についてご説明いたします。画面左側をごらんください。

ピンク色の部分が想定最大規模の降雨時の浸水想定区域でございます。旧豊田村と旧中野市を結ぶ橋梁は古牧橋と上今井橋がありますが、橋梁は千曲川の想定最大

規模降雨における、浸水想定区域内に存在してございます。一般県道豊田中野線を整備いたしますと、この2つの橋の中間地点に想定最大規模降雨時でも浸水しない橋梁が架設され、災害に強い道路網が形成されます。

画面右側をごらんください。一般県道豊田中野線を整備することで、豊田支所から中野市役所まで約8分の時間短縮、豊田支所から北信合同庁舎まで約5分の短縮となります。新たな道路ルートができることによりまして、道路ネットワークの信頼性向上が図れる予定でございます。

計画道路周辺の地域では、大手アウトドアメーカーにより「ジャパンエコトラック信越自然郷ルート」が認定されております。ジャパンエコトラックとは、トレッキング、カヌー、自転車といった人力による交通手段で、日本各地の豊かで多様な自然を体験し、地域の歴史や文化、人々との交流を楽しみながら旅をするスタイルです。豊田中野線を整備いたしますと新たなルート認定が期待でき、地域全体の観光振興が期待できます。

事業の進捗状況について説明させていただきます。画面右側、壁田地区の青色の部分は、平成19年度に供用を開始しております。画面左側、笠倉地区の青色の部分は新斎場の営業開始にあわせ、写真①のとおり、本年度供用を開始しております。現在は赤色部分の道路築造工を、写真②のとおり実施しております。

次に、計画道路周辺にはレッドリストに記載されているサシバという猛禽類が飛来するため、工事期間中は環境調査を実施しております。調査の結果、道路改築工事の影響はなく、営巣適地として幼鳥が巣立っており、今後も継続して経過を観察する予定です。

埋蔵文化財の状況です。千曲川左岸の琵琶島遺跡から弥生時代の土器、古墳時代のロクロガンナが千曲川右岸のねごや遺跡から、縄文・弥生・平安時代の土器が出土しております。ロクロガンナは県内初の出土です。木器の加工に使用したものと考えられるそうです。

このような貴重な埋蔵文化財が出土したことにより、調査期間がかかり事業期間が延長となりました。以上で、説明を終わります。

○永藤委員長

ありがとうございました。緊急輸送路を補完する機能を持っているとありますけれども、どうなんですか、確認です。

○臼田道路建設課長

この道路は、国道117号と292号を結ぶことになるわけですがけれども、この117号、292号とも緊急輸送路ですので、これを補完する形になるということでございます。

○永藤委員長

あと、あれですか、先ほど説明ありましたように豊田村と中野市、旧中野市の重

要な交通手段になるということですね。

○白田道路建設課長

この道路により、豊田村が中野市に合併されたということで、現在は迂回していかなくてはならない市の中心部になる役場へ直接結ぶことができることにより、距離が非常に短縮されるということでございます。北信の合同庁舎についても同様でございます。

○永藤委員長

あと、用地買収率は99%にもなっていますが、これはもうほとんどということなんですか、確認です。

○白田道路建設課長

残りの用地買収でございますけれども、橋梁の架設に伴いまして、河川に護岸を整備しなくてはならないのですが、それは詳細設計を行い、河川管理者と協議しないとその範囲が決まらないということございまして、その部分の用地買収を保留している状況でございます。

○永藤委員長

すみません、勝手に聞いてしまって。委員の皆さん、どうでしょうか。益山委員が何か橋梁の、はい、どうぞ。

○益山委員

橋のデザイン、ありがとうございます。見学させていただいて非常に美しい場所であるということがわかりまして、そこに橋をかけるわけですから、かなりやはり慎重にさせていただければなと思いました。

それから、この川がかなり湾曲してまして、もし、その洪水の際に、この橋の強度を保つために川の両岸の土留め工事といえますか、そういったところもかなり必要なのかなという感触を受けたわけですけども。それをするに当たり、コンクリートでこう打ちっぱなしというような、そういうことがやっぱり簡単に想像できるんですけども、そのあたりはどのような予定でいらっしゃるんですか。

○永藤委員長

今、益山委員のほうから景観的な配慮は慎重にということ、それから、それに伴って護岸工事についてどのような形でやっていきたいという、計画はあるのかということですかね。

○白田道路建設課長

護岸の構造につきましては、まず河川管理者、ここは国の管理でございますけれども、国と協議してその構造が決まるということになります。

その中で、橋梁全体として、地元の方、専門家の方、県等で構成される景観検討委員会で検討してまいりたいと考えております。

○益山委員

ありがとうございます。

○永藤委員長

ほかの委員の皆さんからご意見ありますでしょうか。

緊急輸送路を補完するという部分では非常に大事な機能だと、洪水想定区域内に、ほかの道路があるということなので、大事なことだと思います。

どうでしょうか、これは観光資源になるんですか、橋梁は。

○益山委員

なると思いますね。先ほど自転車の話もありましたので、あの資料はいただけないんですが、広域の自転車ネットワークのパワーポイントの資料は、こちらには入っていませんでした。

○臼田道路建設課長

ジャパンエコトラック信越自然郷のルート認定の資料でしょうか。

○益山委員

これですね。観光上、結構、重要なポイントになるのではないかと思います。

それからスノーモンキーを見に行くお客様も結構お通りになるのではないかなという予測ですけれども、そうすると、バスから見える景観というのも非常に大きな問題になるのかなと思いますので、その辺を意識した橋梁をつくっていただければというふうに思います。

○永藤委員長

もうこの場合、形式が決まっているんですね。だから、色だとかそういうことが。あと積雪対策で何かやるということですね。

○臼田道路建設課長

橋梁の完成イメージ写真にございましたように、そのアーチが2本、ジョイントされて橋を支えており、通常ですと、その2本をつなぐストラットという部材が道路上にかかっておりますが、その部材を省略するような構造になってございます。

○永藤委員長

雪は橋から落ちてくるものなんですか。

○臼田道路建設課長

豪雪地帯ですのでそこに着雪して、その塊が落ちてくるということで、結構、車が損傷をする場合があるんですけども、そうしたことを想定して、そのストラットという部材がない工法にしております。

○永藤委員長

ほかの委員の皆さんどうでしょうか。

○酒井委員

ページ5-5のところなんですけれども、これまでの災害の発生状況が出ているので、その117号は大変なことになっている道路だなというのが非常によくわかるんですが。

このために代替の道路を急ぎ通しておかなければいけないという事情ももちろんなんですけれども、例えば護岸のこれ浸水、これ内水氾濫ですか。ここに、千曲川につながる川のほうでの水害でしょうか。あと、土砂の崩落の8番のものとか、一応これ、方針としても117号から292号のこのラインがあまりに状況的に危機的なので、飯山のほうからも、豊田と中野をつなぐというだけではなくて、飯山のほうからこの中野にアクセスするルートというのを、今つくっているようなラインに変えようというふうな目論見という部分もあるんでしょうか。

○臼田道路建設課長

資料のところでご説明いたしましたとおり、117号は先に北側の飯山市側から豊田飯山インターまで、供用しておりましたが、その南側の黒い部分に関しましても・・・

○酒井委員

今月ということですよ。今月、供用開始になって・・・

○臼田道路建設課長

先週供用開始いたしまして、117号とすると1本、千曲川の左岸側に供用したということでございます。

それで292号は反対側でございますけれども、そのほかに橋梁として渡れる部分がある、そのピンク色の部分でございます。

○酒井委員

今のこのエリアなんかは特に、もともとすごく、古くは遊水地とか、そういうふうなレベルの低さだったところということはないんでしょうか。そこまでではない・・・

○臼田道路建設課長

遊水地というのは、千曲川の想定最大の降雨で浸水するということですので、先ほども質問がありましたけれども、千曲川自体がかなり水位が高いという状況です。

○酒井委員

ただ、替佐のところの図なんかは、このエリアで見るとここにも川が入っていて、その上から入ってくるもので、このエリア、内水氾濫する・・・

○臼田道路建設課長

そこに合流する河川の合流部での水位上昇も考慮しての想定だと思います。

○酒井委員

このエリアは支所とか市役所とかも、ちょっと重要なエリアでもありますよね。ということ考えると、当然、この緊急輸送路としてすぐにできるだけ早く通したいという事情もそうなんですけれども、もともと、初めの質問とちょっと変わってしまっているんですが。

だから、117号と292号というものはバイパスではなくて、もうこちら側の運用というのに変わらざるを得ないくらいの状況だから、だからこそなおさら早く通さなければという事情もあるかもしれませんし、かといって、それがまたどちらもある程度機能するというふうにならないと、その緊急時なんかのときにはよろしくないと思うので、当然、これまでにいろいろ被害を受けているのを毎回毎回修理をしながら使うというふうになっているんだと思うんですけれども、そちらのほうもある程度、機能するよというのを考えないといけないのかなという気がします。

あと道路だけではなく、この水害のことを考えたときにはそちらも一緒にして整備をしていかないと、こういう事業、せっかく道路をこれだけ整えても水害で使えなくなってしまうので、だから、そうしたら、ではそれで使えるような道路をつくっておくというだけではなくて、水害のほうも一緒に抑えていかないと、上乘せしてつくるというだけでなく、今の現行のものもある程度使えるようにするという意味で、その両方で対策をとっていくというふうにしなないとだめなのかなという気がします。

○永藤委員長

総合的に、要するにそういう計画を立てていくということですね。

○酒井委員

そうですね、道路のほうだけ頑張っても、このエリア的には大変なエリアだと思うので、もちろん緊急輸送路というので、橋が沈んでしまうというのは、どうやっても動かなくなってしまうので、それで急がなければいけないというのもありますし。

ちょっと、話がこの後であると思いますけれども、病院、北信総合病院の見学に行ったというのがあったと思うんですけれども、それとまた飯山とか豊田というエリアをつなぐためにも、今回のこの工事というのは非常に重要な意味を持つというようなお話があったと思うので、それもあわせてですが。

○永藤委員長

だからそういう総合的な対策を望むということですね。ほかに委員の皆さんからありますでしょうか、ご意見は。

それでは、これについては皆さん、どうでしょうか。これも継続という形でよろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

それでは、ありがとうございました。

それでは次、③防災・安全交付金(街路)事業ということで・・・先ほどの。

○臼田道路建設課長

先ほどの高瀬委員さんからのご質問でございます。

伊那バイパスの費用便益比でございますけれども、供用開始年度の見直しに伴い事業費、便益とも上がっておりますが、見直し前後とも同じ1.8でございます。

○高瀬委員

便益が上がった理由は何ですか。

○臼田道路建設課長

申しわけありません、再度、調べてお答えします。

○高瀬委員

ではすみません、使っているデフレーターの関係かもしれないんですけれども、そこら辺をまた教えてください。

○永藤委員長

では、またもう一度、ご回答をお願いいたします。

③防災・安全交付金（街路）事業

都市計画道路 高田若槻線 桐原～吉田（長野市）

○永藤委員長

それでは③の防災・安全交付金の街路事業の桐原～吉田について、説明をお願いいたします。

ちょっとこういった、あれですか、高瀬委員は3時まででしたね。なので、3時までに回答できればですが、できなければまたこの次ということで。

では、お願いいたします。

○木下都市・まちづくり課企画幹

それでは、都市・まちづくり課の企画幹の木下昌明と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは都市・まちづくり課から、まず都市計画道路高田若槻線の街路事業につきまして説明をさせていただきます。

再評価資料の内容につきましては、第1回の委員会で説明させていただきましたので、現地調査以降の状況等につきまして説明をさせていただきます。パワーポイントをごらんください。

現地調査の際に、まず騒音対策、それからゲリラ豪雨対策、それと相ノ木通り交差点の交通についてご質問をいただきました。その回答と、それから現地調査にご参加できなかった委員の先生もいらっしゃいますので、事業の進捗状況について説明をさせていただきます。最後に、現地調査のときにごらんいただけなかった現道と、長野荒瀬原線の状況について動画にて撮影しましたので、ご確認をいただければと思います

まず、現場の騒音につきましてでございます。現地調査時にどのような対策を行ったのかというご質問をいただいておりますので、パワーポイントの平面図に赤字で示しました長野電鉄の委託工事区間について、青色の着色部分の箇所へ防音施設を設置をしております。ぐるっと回りを囲んでいるという状況でございます。また現場内にある発動発電機などの機械音が大きなものにつきましては、機械の周囲を防音カバーで囲んでいるというような状況でございます。

なお、防音施設がない状況で現場での騒音の大きさを測定したところ、63dBでございまして、騒音の規制基準の85dBを下回っている状況を確認しております。ただ、近隣への騒音の影響を影響緩和のために、防音施設を設置をしているという状況でございます。

次に、ゲリラ豪雨対策についてご説明いたします。これについてどのような対策を行ったのかのご質問をいただきました。

ゲリラ豪雨対策については、当事業箇所では、アンダーパス区間に排水ポンプと電光掲示板を計画をしております。

まず排水ポンプにつきましては、アンダーパス区間にあるポンプ室へ雨水が流入したときに、まず1台目のポンプが稼働いたします。その後、5分を経過すると2台目のポンプが稼働をするようになっております。

次に、想定を上回る雨水が流入した場合ですけれども、その路面冠水が始まり、路面からの水深が10ミリ以上となると、電光掲示板に通行注意の表示がされて回転灯が点滅をいたします。その後、路面からの水深が100ミリ以上となると、電光掲示板に通行止めの表示がされ、同時に道路管理者へ通知をするシステムとなっております。

次に、相ノ木通り交差点の交通についてご説明いたします。相ノ木通りの交通が高田若槻線の整備によりどう変化するのかというご質問をいただいております。

高田若槻線の整備によりまして、赤色矢印で示しました高田若槻線と国道406号の交通量が増加をします。それから青色の矢印で表示しました相ノ木通り、それからSBC通りの交通量が減少することが想定をされております。相ノ木通りの交差点の交通については以上でございます。

次に、進捗状況についてご説明をさせていただきます。現地調査では、平面図の青色着色部、長野電鉄立体交差工事箇所についてご確認をいただきました。現在は写真②の箇所において、鉄道下のボックスカルバートのコンクリート打設が完了したところでございます。また写真①のとおり、用地買収につきましては一部を除いて、おおむね完了しております。そのため、アンダーパス以外の区間でも工事実施が可能な状況というふうになっております。

それから、現道状況につきましてご説明をいたします。これは動画にて撮影をいたしましたので、ご確認をいただければと思います。

まず撮影箇所についてでございます。パワーポイントの黄色で着色しているのが、現道の長野荒瀬原線です。動画は、そここのところに青色の矢印で、長野電鉄踏切の手前からSBC通りに向かって撮影をいたしました。その青色のところです。

では、動画のほうをごらんいただければと思います。

長野電鉄の踏切は、ごらんのとおり歩道がなく幅員が狭いため、自動車の行き違いが困難となる場合がございます。また、現道も歩道がなく幅員が狭い道路のため、歩行者や自転車の安全確保が課題となっております。

もう少ししますと、市道との交差点になりますけれども、当事業箇所付近は南北へのアクセス道路が少ないため、生活道路に交通が集中して渋滞が発生しやすい状況となっております。ちょうど、今、ここから映っているのが市道との交差点との交差点になります。なかなか、車が入り込んできて移動が困難な状況というふうになっております。

早送りを今しています。動画のほうは以上でございます。説明は以上となります。よろしく願いいたします。

○永藤委員長

ありがとうございました。用地買収率が99.2%でしたか、結構高いということですね。一部、ちょっと厳しいところがあるということですが。

○木下都市・まちづくり課企画幹

お墓だとか共有地があったりだとか、あと用地の交渉のほうで、鋭意進めているところが数件ございますけれども、何とか交渉を進めていきたいというようなことです。

○永藤委員長

私もここの近くに住んでいるので、本当に長野市の北部とこの長野市の中心部を結ぶ幹線道路という、非常にこれできれば大分、すばらしい幹線道路となるなどは思っておりますけれども。いずれにしろ、先ほどあったように、あのような交通量の緩和にはなるかなという気がします。渋滞緩和に寄与するということはあると思いますけれども。

さあ委員の皆さんからどうでしょうか、ご意見があれば。どうでしょうか、何かあれば。

○島田委員

すみません、質問なんですけれども、ゲリラ豪雨対策でポンプ、排水ポンプを設置したり電光掲示板でお知らせするというので、先ほど100ミリになったら通行止めというふうに出てたんですけれども、どこが100ミリになったら。

○木下都市・まちづくり課企画幹

100ミリといいますのは、冠水指定の路面からの水深が10センチになってしまうと通行止めのその表示になるということでございます。

○永藤委員長

どこの、どこの水深・・・

○木下都市・まちづくり課企画幹

一番深いところですよ。深いところの水深が100ミリになったときに、その上で表示が出ると。

○島田委員

ありがとうございました。

○永藤委員長

ゲリラ豪雨とあるんですけれども、何ミリぐらいの想定でなっておりますか。

○木下都市・まちづくり課企画幹

ゲリラ豪雨対策といいますか・・・

○永藤委員長

ごめんなさい、ゲリラ豪雨は想定できないんですけども、その前の、要するにポンプで吸い上げられる容量の限度というのはどのぐらいなんですか、まだ考えていない、要するに降雨量としては。これ以上だと10ミリになりそうだという、そういうのはあるんですか。

○木下都市・まちづくり課企画幹

今、想定をしているのが、こちらについて30分の1という、30年確率で想定をしております、1時間当たりですれば、約50ミリの降雨には対応できるように計画をしております。

○永藤委員長

わかりました。委員の皆さん、どうでしょうか、酒井委員どうぞ。

○酒井委員

排水先はどちらになるんですか、ポンプは。

○都市・まちづくり課 大瀬木補佐

排水先についてお答えします。資料7-4をごらんください。

こちらの図面中央にあります縦線が高田若槻線の工事区間なんですけれども、今、排水地として予定しているのは図面の中ほど、東部中学校という記載があるんですが、そのちょっと上に、右のほうに調整池がございます。こちらのほうに長野市さんのほうと協議をしまして入ることになります。

○永藤委員長

すみません、ちょっと、いいですか。ほかにどうでしょうか。

○松岡委員

本当に必要とされている道路なので、ぜひ頑張って完成させていただきたいと思っております。

それで一つ、質問なんですけれども、発掘された遺跡というのは、発掘されてからどんなような扱いになるのか、その跡地とか、その発掘されたものとか、そういう

うものについて今後の予定とか教えていただけますか。

○都市・まちづくり課 大瀬木補佐

今の発掘の関係なんですけれども、この発掘調査自体は県の埋蔵文化財センターでやっております、今、そちらは県立歴史館のほうに一部、運び込んでいます。

いろいろな貴重なものが発掘されています。途中で、途中段階でこちらのほう、広報を使ったりして、そこら辺の発掘物に関して展示等を行っております、今のところ、最終的には県立博物館のほうに収めるということになっています。

○松岡委員

発掘した調査が終われば、もうそこはもう埋め戻してということなんですね。どうもありがとうございました。

○永藤委員長

ありがとうございました。松岡委員、いいですかそれで。
ほかの委員の皆さんからご質問ございますか。

○益山委員

先日の見学の際には、この橋の下を抜けた相ノ木通りですとか、あるいはSBC通りに行く道の渋滞が結構予想されるのではないかというお話が出ていたかと思うんですね。

それで信号も幾つかあると思うんですけれども、例えばその渋滞にはまってしまって、この橋の下で車が止まっていて、おそらくそんな状況はないかと思うんですけれども、ゲリラ豪雨で車が全く動かなくなる状況というのは想定されていらっしゃるのでしょうか。これは橋を抜けるのに大体、一番混んでいるときでどのくらいかかるのか、何分ぐらいかかるか。もし自分がそこで運転していて、車から逃げられない状態になったらちょっと怖いなと感じるんですが、いかがでしょうか。

○永藤委員長

どうぞ。

○木下都市・まちづくり課企画幹

長野市内にも何か所かアンダーパスをしている、19号だとか406号線だとかがありますので、状況としてはそういったところと同じような状況になるかなと思っています。

信号があれば当然そこで停車して、その時間帯にどのくらいの車両が入ってくるかにもよるんですけれども、そういった時期にどうして混雑する。通過する時間がどのくらいになるかというのは、その時間帯だとか、混雑の状況によって異なっ

いますけれども、当然、だから止まることもあると思うんですね。

ただ、先ほど申しましたように、時間、路面の湛水が10ミリ、または100ミリになったときに注意喚起をするようなシステムになっておりますので、そういったものに注意をしていただきながら通過をしていただく、もしくは、事前にほかのほうへ回っていただくとかというようなことでお願いをしたいというふうに考えています。

○益山委員

ありがとうございます。

○永藤委員長

はい、ありがとうございました。

○島田委員

今の話に追加なんですけれども、電光掲示板だけの表示ですか、サイレンとかというの鳴るんですか。

○木下都市・まちづくり課企画幹

サイレンは回るんですけれども鳴ったりは、今、するようなシステムでは考えてはないんです。

○島田委員

私、名古屋市のほうに住んでいて、近くにこういうアンダーパスのところがあって、まさに本当にすごい雨が降ってきたときに、ちょうど自分がそこを通過していたんですね。急にサイレンがウワーと鳴ったときにもものすごく慌ててしまって、とんでもない行動を逆にしてしまって、ちょっと交通のさまたげになるような行為もしてしまったというのがあるので、ちょっと気になったのでお聞きしました。ありがとうございます。

○永藤委員長

よろしいですかね。それではよろしいですか、ほかの委員の皆さん。
なければ、これはこのまま継続ということでよろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

○永藤委員長

はい、ありがとうございました。

それではこれでちょっと時間が結構たちましたので、ここで休憩ということに一旦したいと思っておりますけれども、よろしいでしょうか。

では、事務局のほうから。

○事務局 技術管理室 矢花主任専門指導員

先ほど高瀬委員のほうからお話ございました伊那バイパスのB/Cの関係でございますけれども、若干、内容を精査してございますので、本審議会では難しいかと思っておりますので、次回以降、報告させていただきたいと思っておりますけれども、よろしくお願いたします。

○永藤委員長

それでは、休憩を10分程度とりたいと思っておりますけれども、よろしいでしょうか。では、今、35分ですから、45分から再開したいと思います。45分、10分間の休憩、よろしくお願いたします。ありがとうございました。

(休憩後)

④防災・安全交付金（街路）事業

都市計画道路 出川双葉線 出川～双葉（松本市）

○永藤委員長

それでは45分になりましたので、審議を始めたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

それでは、④の防災・安全交付金街路事業の出川～双葉についての説明をお願いいたします。

○木下都市・まちづくり課企画幹

それでは引き続きまして、都市計画道路、出川双葉線の街路事業につきましてご説明させていただきます。

こちらでも現地調査以降の状況につきましてご説明をさせていただきます。パワーポイントのほうをごらんいただきたいと思います。

現地調査の際に、宮田前踏切についてご質問をいただきました。その回答をさせていただくのとあわせて現道の状況、それから宮田前踏切の通行状況についても動画を撮影しましたので、ご確認をいただきたいと思います。

まず宮田前踏切の現状につきまして、ご説明をいたします。この宮田前踏切は、延長が28m、幅員が7mの踏切となります。これはJR貨物の集積場が付近にあって、踏切内の線路本数が7本あるためでございます。

この宮田前踏切の遮断時間ですけれども、1日当たり6.7時間、ピーク時におきましては、1時間当たりで33分の踏切遮断時間となっております。そのため円滑な交通の確保ができていない状況になっております。なお、交通の状況等につきまして

は後ほど動画にてご確認をいただきます。

また、踏切の速対効策としまして、既存の横断歩道橋を延伸してエレベータを設置をいたしました。現地調査時にはエレベータの利用者数についてご質問をいただきましたが、横断歩道橋に付随するエレベータの利用者数、これは12時間当たりで141名となります。

次に、現道状況についてご説明をいたします。写真①のとおり踏切に近接した位置に交差点がありまして、交通が錯綜するために交通事故が多発している状況です。また写真②のとおり、踏切区間につきましては歩車分離がされておりませんで、安全な自転車・歩行者空間の確保が課題となっております。

次に動画をごらんいただきます。平面図、先ほどの左側から踏切の状況を撮影したものとなります。

宮田前踏切はJR貨物線とJR篠ノ井線が通過しておりまして、踏切の遮断時間が長くなっております。この動画では、まずJR貨物の車両が通過、走行して、その後、JR篠ノ井線の車両が通過するという動画となっております。踏切の手前には交差点がありますので、交通渋滞の発生の要因ともなっております。この後、再び松本駅方面へJR篠ノ井線の車両が通過するため、引き続いて2分間ほど遮断されます。

ちょっと動画のほうは早送りをさせていただきます。

横断歩道橋及びエレベータは設置されていますけれども、自転車や高齢者の中には踏切を横断される方がおります。遮断機が上がった後、再び数秒で遮断機が作動して、自転車利用者の方が踏切内に取り残されそうになっております。さらに頻繁に遮断機が作動するため、踏切の通過時間が限られておりまして、動画では、1回で踏切を通過することができませんでした。

踏切通過後の対向車線の混雑の状況をご確認いただきたいので、再び動画を早送りをさせていただきます。

撮影車両が踏切を通過するまでに約4分経過しておりまして、対向車線でも小池平田線交差点付近まで渋滞が発生をしております。

当事業箇所では、このような遮断時間が長い踏切を立体交差化することによって交通の円滑化、及び歩行者・自転車の安全を確保することを目的としております。このほか、現地調査時には横断歩道橋まで移動していただきまして、横断歩道橋及びエレベータの利用状況についてもご確認をいただきました。

説明のほうは以上でございます。

○永藤委員長

はい、ありがとうございました。確かこの間の説明でも、松本都市圏の南北をつなぐ幹線道路の一つになっているというか、そういう補完する道路になるということと、それから今、南松本駅の主要なアクセス道路だということですよ。ということによろしいですか。

今、皆さんどうですか、こうやって見て、今も動画を見て、かなりちょっと厳しい状況が手に取るようにわかったわけですが、慢性的な渋滞もあるし、渡り切れない歩行者、取り残される高齢者とか自転車も多数あるということですが。事故も結構あるということですね。

確か、4年間で・・・

○都市・まちづくり課 大瀬木補佐

資料のP8-4をごらんください。こちらに事故の状況について記載してございます。バツ印が物損事故、赤丸が人身事故ということで、平成23～26年までの事故件数を記載してございます。人身事故で7件、物損事故で47件の事故が発生しています。

○永藤委員長

どうでしょうか、委員の皆さんからご意見。はい、どうぞ。

○松岡委員

ものすごく交通の大変なところで、私自身はああいうところは車で通りたくないなと思っているところなので、早くこういう工事ができて、いい道をつくっていただきたいと思います。

質問なんですけれども、見学では歩道橋に上がってみましたけれども、かなり立派な歩道橋ができていましたが、この新しい道ができた後は、その歩道橋の利用がすごく減るんじゃないかと思うんですけれども。その計画としては、この歩道橋とこのアンダーパスというのが一貫性があったのか、それとも歩道橋をつくってからまた新しく計画されたものなのか、何かこの連携がちょっともったいないなというのを感じましたけれども。

○木下都市・まちづくり課企画幹

歩道橋と、このアンダーパスは一体として考えていまして、当時導入時には実は45分ほど、当時はもっと遮断時間が長い踏切でして、このアンダーパスをまず全部完成するまで安全対策をしないのかという問題がありまして、まず即行対策として歩行者の安全をまず確保しようということで、この歩道橋のほうを先行して施工しております。

その後、アンダーパスを実施するときは、この区間、通行止めになります。通行止めになったときに車両は通れないんですけれども、歩行者は駅やその周辺の施設が利用できるようにこの横断歩道橋を利用させていただくということと、あと完成後は、歩行者の動線としましては、大分長い距離をじかに、一番深いところから上がってくるわけにいかないなので、かなり迂回をしてアンダーを渡る、反対側のほうに行かなければいけないということで、この横断歩道橋を使えば、歩行者のほうはス

ムーズに駅や周辺の施設のほうに行けるということで考えて、先行して実施をしたということでございます。

○松岡委員

歩行者はこのアンダーパスの隣に、あれですよ、道があつてちゃんと人も通れるんですよ。

○木下都市・まちづくり課企画幹

アンダー部分は通れるんですけども、踏切の下をアンダーが通って行って現道まで5～6mの高さがありますので、それを今度は上に上がらなければいけないんですけども、階段をそこに新たに設置をするか、もしくは階段等がなければ、車と同じところまで、すり付けのところまで上がって行って、またもとに戻って駅方面のところに行くような経路になりますので、そういった意味で、歩行者は近道ができます。

○松岡委員

わかりました。歩道橋を通った感想として、ちょっと体力をしっかりとしないといけない自分なんですけど、上がったら本当にぜいぜいするような、結構ハードルの高い歩道橋だったので、これを毎日通る人がいるのかなというところで、ちょっと質問をさせていただきました。

○木下都市・まちづくり課企画幹

そういったこともございまして、近くに老人の福祉施設等もございましたので、そういった方々が公園のほうの利用だとかもできやすいようにということで、エレベータを両方に設置をさせていただきまして、体に障がいのある方につきましては、そちらのほうをご利用していただくというふうを考えてやっております。

○松岡委員

どうもありがとうございました。

○永藤委員長

ありがとうございました。ほかの委員の先生、はいどうぞ。

○北村委員

すみません、ちょっと質問なんですけれども、現地で上がらせていただき見ていたときに、南松本から直進をしている車が何台かあったと思うんですが、多くは右折なり左折で、右折、左折だったと思うんですが、直進する車がアンダーパスになるとどのような形で行くような計画になっているのか、ちょっと申しわけないんで

すが、教えていただけないでしょうか。

○永藤委員長

はい、どうぞ。

○木下都市・まちづくり課企画幹

要は線路沿いに通行する車ということですね。

ここもアンダーパスをつくりまして、その上は道路を通す計画にしていますので、そちらの線路沿いにずっと走ってくる車はそのまま、元通り利用できるという形態になります。

○北村委員

わかりました。ありがとうございます。

ですから、アンダーパス、右折される車、今、現状で右折している車は結局、さっき、ごめんなさい、左折している車は右折をして流入して、アンダーパスを通過して行くという形になるということですよ。

○木下都市・まちづくり課企画幹

南松本駅のほうからこのアンダーパスを利用されたい方の通過経路という・・・

○北村委員

通過、その通過経路の場合は、まず右折をして、それでアンダーパスに入って、越えるという状況ですね。

○木下都市・まちづくり課企画幹

すみません、南松本から、駅のほうから来ますと直進をしていただきまして、それでアンダーパスの、上を通過していきまして、もう少し行くと右手のほうに市道がありますので、そちらのほうへ曲がっていただきまして、市道まで戻って、そちらの交差点から今度は右折をしてアンダーを渡るというような、そういう利用形態になります。

ちょっとそここのところを、じかに右折して側道のほうに、南松本側から来まして右折していきますと、これがそこからまた左折できないものですから、左折というか、中に入れないものですから、今言ったような市道を通過して通るといような、そういった経路を通るような計画にしております。

○北村委員

わかりました。ありがとうございます。

○永藤委員長

よろしいでしょうか。ほかの委員の皆さん、どうでしょうか。どうぞ、島田委員。

○島田委員

一つ、確認なんですけれども、P 8 - 5 ページのその現地の写真を見て、私も現地を見たのでわかるんですけれども、南部公園の側からその歩道橋のほうへ渡るときというのは、横断歩道しか今ない状況ですよ。これでアンダーパスになると、今、踏切が大変な踏切だし、横からも車が入って渋滞になるしというので、割と速度が緩めで車というのは入って行ってという状況だと思うんです。これがアンダーパスになったら、もう直線でバツと行けるので、スピードもあまり落とさないような気がするんですよ。

そうなってくると、公園と歩道橋をつなぐところが横断歩道だけだというのはちょっと、子供たちも通るし、危ないのかなと思ったんですけれども、その辺の整備とかも視野に入れられているんですか。

○木下都市・まちづくり課企画幹

この南部公園から、ちょっと画面のほうを見ていただきたいと思うんですが、南部公園から出まして、歩行者のほうはそのまま踏切のほうに行きまして、踏切の今度は横を、踏切を渡らずにそのままアンダーパスの上を通過して反対側のほうに渡りまして、そこから横断歩道橋を利用して反対側に行っていただくというような経路で計画しております。

今、現況は平面なんですけれども、黄色く塗ってあるところはだんだん深くなって行って今度は通れなくなってしまいますので、反対側に、今度はアンダーパスになったときに反対側へ行くときは、踏切のそばまで行って反対側に行く道路で逆のほうへ通行していただいて、横断歩道橋を利用して行っていただくというような、そういう経路になるかと思います。

○永藤委員長

線路に沿って道があるということですか。

○木下都市・まちづくり課企画幹

線路に沿って道はつくりますので、線路は渡りませんが。

○島田委員

それは歩行者専用とかじゃないんですか。

○事務局

車も通れます。

○島田委員

車も通れる、はい。

○永藤委員長

まあ、あれですね、さっき言ったようにスピードを出してくる車もあるかもしれないので、それは警察との話し合いになるかもしれませんが、ちょっと工夫していただくと。島田委員、よろしいですか。

○島田委員

ありがとうございます。

○永藤委員長

ほかにどうでしょうか。ではこの状態、動画を見てもそうですけれども、幾つかの観点からも鑑みて、先ほども言いましたけれども、いろいろな幹線とか、また南松本のアクセス道路、それから歩行者、横断者が危険とか、いろいろなことを考えて、継続ということによろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

○永藤委員長

では、そういうことで、ありがとうございました。

⑤通常砂防事業 (砂) 栃平沢 栃平 (筑北村)

○永藤委員長

それでは次に5番目ですね。通常砂防事業の、栃平についての説明をお願いしたいと思いますが、よろしく願いいたします。

この間見ました。8メートルかさ上げのところですね。はい、よろしく願いします。

○蒲原砂防課長

それでは、砂防課の蒲原でございます。説明をさせていただきます。

まず事業の概要を簡単に振り返りますけれども、資料9-1でありまして、通常砂防事業、画面にも映写しておりますけれども、砂防事業、栃平沢の砂防堰堤の事業であります。

今、見ていただいておりますように、栃平沢ということで、1級河川東条川へ合流する長さ約3km、流域約3.3km²の土石流危険溪流でございます。こちらに砂防堰堤、

高さ28m、長さ149mを施工して、下流に対し、土石流に対する安全を確保するといったようなものでございます。

今、全体事業費のところは26億3,000万円、これまでに投入している前回の再評価時の金額が18億7,000万円ということで、今日お諮りしているものは16年度の事業再評価のときに計画変更して、もともと26億3,000万円を28mの高さとする予定の堰堤でありましたところ、18億7,000万円を投資をして、今回ご承認いただければ7億6,000万円、右側、平成29年度以降の残事業費を投入をして、当初見込んだ完成形に持っていくというところでございます。

現在の施設規模では想定される土砂災害の防止は困難であるので、計画変更するという案で申し上げる内容でございます。

事業の概要はP9-3少しごらんいただきたいと思います。右下に書いてありますように、灰色部分、20mの高さの砂防堰堤が当初の全体計画のまま、途中まで立ち上げた段階で前に施工されて、それなりに機能を発揮しているというところでございますが、そこに赤い部分のかさ上げ、約8mということになりますけれども、そちらを計画するということです。

左の真ん中あたりに前回、平成16年再評価時の県の対応方針と書いてございますが、28mを一たん20mに縮小する。このときの判断は、一つの洪水により発生する土石流に対応する砂防堰堤規模にするということで、土石流の流出土砂量16万ぐらいのうち10万ぐらいに対応しているという状況でございます。

それで、現地調査の状況につきましては、パワーポイントのほうでご説明をさせていただきたいと思います。

現場のほうでは34年災害が一つ大きなきっかけとなった災害だったということで、そちらの災害の状況がどうだったのか。それから今回、もう一回計画変更したのをもう一回計画変更するというので、計画論としてどんなようなものかと。それから治山施設ですとか流木の対応状況はどうなのかといったようなことに御意見があったというふうに承知をしております。

今回は第1回目のまず委員会でご質問があった費用対効果のB/Cにつきまして、少し補足をさせていただきたいと思います。次の資料をお願いします。

まず直接の被害額としましては、そこに赤で書いたところの数字を、保全対象から拾って計算シートに入力すると、基本的にはマニュアルに沿った、先ほど見ていただいたような土石流対策事業の費用便益分析マニュアル、国土交通省平成24年といったものがありますけれども、そういうものから計算するというので、例えばここですと保全対象が22戸であると。そのうち土砂の堆積量ですとか被害率といったようなものに掛けて、例えば人身の被害額は8名の方が亡くなる想定をしていると。それで、直接被害額としては1人当たり1,500万円とか、前回、第1回でご質問のありました精神的被害額といったようなものは計上してもよろしいといったようなことで位置づけられているんですけども、1人当たり2億2,600万円といったようなものを、これそれぞれ足しまして、かつ現在価値化をして出しまして29億云々

となっていますけれども、その結果として、B/C4.3ということで、こちらの資料のほうに掲示をさせていただいております。

次に、第1回の検討会のときに、再評価委員会のときに避難場所の状況としての確なのかといったようなご質問が出ましたので、今回、現地調査でもその避難場所を見ていただきました。あの画面、右から左側に青い線のところが今回の東条川でございます。黄色く塗ったところが今回、氾濫をすると想定している区域、中に入っているということですが、赤く塗ったところに今現在の避難場所指定されている公民館があって、黒く塗ったところが、これは道路を挟んで山側というんですか、東条川の右岸側にちょっと遠ざかったところに古い時代の、平成11年に建てかえる前の避難場所があったといったようなことを、今回ここでご説明をさせていただいております。

順を追って説明しますと、まず明治時代からこの場所に、黒く塗った場所に避難、民家があって、それから昭和34年の災害を受けて、それから平成11年にほぼ同じ場所に建てかえられて、その後、再評価によって計画変更されたということになります。もともとこの場所に建てたこと自体、あるいは建て続けていること自体、その町の判断かどうかということは今回の委員会ではさて置きまして、17年の再評価の結果が悪い方向にミスリードしたということはないんだろうというふうに考えておりますし、逆にいうと、こういうこともありますので、完璧な形で整備を進めるべきではないかという一つの我々の、一生懸命やらなければならないと思っているところの根拠の一つでもございます。

次に現地調査の状況ですけれども、その1個前・・・すみません、砂防堰堤のところに行ってくださいまして、これを、今、20mの高さですけれども、28mにするといったような計画概要を現地に行って説明をさせていただきました。

ちょっと順序、すみません、前後しますけれども、まず最初に行っていたのが、2カ所行っていただいたうちの公民館の避難場所のある場所、右側、これ上流を向いていますけれども、東条川の上流を向いていますけれども、右側に川が流れておって、これらが氾濫されると想定されている場所というようなことをご説明させていただきました。

現地でご質問があったうちの例えば一つですけれども、どこが土石流の氾濫区域、土石流の発生区域なのかといったようなお問い合わせがありました。見ていただいた場所がこの堰堤の最下敷ですので、こういうところに行ってください、ここが氾濫区域ということですので、ほぼ川、それから溪流と呼んでいる部分です。この赤く塗ったところが、大体土石流の対策指針でいきますと、溪床勾配15°以上が発生区域とされていますので、ほぼ概念的に結ぶと、こういうところの斜面ないしは溪流、溪床から一たんたまった土砂が再び崩壊となって流れ出る。崩壊となって流れ出たものが溪床土砂と相まって、ずっと流れ下って氾濫するといったような状況であります。

あわせて、ちょっと現象を説明するために、34年のときの災害の写真を少し準備

いたしました。マイクロバスはこれをずっと上がって行っていただいたと思うんですが、本川から入ってこの支川沿い、これは上流から土砂、ここは基本的には土砂の土石流の流下ないしは堆積が起こるといような範囲に相当しますけれども、ごらんいただいておりますように一部土砂を削りながら、それから一部土砂を置いていながら、いわゆる河岸段丘のものを形成しながらおりにっているといったような状況がわかります。こういうところは、つまり発生区域とは呼ばないというふうに一応しております。

それから次、お願いします。これ本川沿いのどこかわからないんですけども、厳密にここだというのを特定したわけではないんですけども、ここ家屋があって、向こうからこっちに川が流れていて、河床を埋めて土砂が、それで流れる場所を失った水によって家屋が破壊されていると。

岩泉町でこの間、楽ん楽ん（らんらん）という福祉施設がやられましたが、砂防の現象の特殊性は洪水がやっぱり、勾配がきついので直線的に勢いを持って流れるとか、流木がたくさんあったとかということがわかっています。それから場所が、全川でなくても、1カ所でもこういうふうに土砂がたまると行き場を失った水が溢れて、こう溢れるという現象が、楽ん楽んがそうだったかということではないんですけども、ここで34年度、そんな現象があったんだろうというようにことを想定しているということをご説明させていただきます。

次に現場でですが、今回、こういった一たん計画変更したものを10年たった今ごろ、もう一回計画変更するといつて28mを目指すことの計画論についてご質問がありました。これにつきましては、資料P9-1に、左下の当たりにもとめていることをもう一回、ちょっとここでご説明をさせていただきたいと思えます。

①には、平成16年度の公共事業再評価で計画変更したという状況です。②につきましては、前回もちょっと1回説明はしているんですけども18年豪雨災害、それから26年の南木曾の災害ということで、基本的にこういった規模の大きさの溪流でも過酷な災害が発生しているということ。それから③としまして、そういうところへの懸念もあって、地元の方から根強い不安というのが寄せられまして、その中には要望書が出されるといったようなことも実際ありました。事業を再開してほしいというような向きの。それで34年の台風災害についても一回、住民の皆さんにヒアリングをして調査をしたところ、やはりその当時、複数回の土石流が同時多発的に流れていて、前回はいろいろ事業を促進するという立場から、一洪水、1回の土石流に対しては対応するというので一たん止めたんですけども、そういった状況を鑑みて、もう一回再開をするということが適当ではないかということで、今回の計画に至っているというようなところでございます。

次の④は、これは何を書いているかというところは、前回、28mを目指して一たん計画を立てて、それを目指して砂防堰堤を立ち上げたわけでありまして、用地は28m必要なまま取得をしておりますし、基礎処理等もその規模でやっておりますから、8m立ち上げるについては、特別必要な仮設工等が何か追加されるというこ

となく、要は効率的に事業を、要はかさ増しができますといったようなことで、これは今ストックを有効に活用するという、今の時代にも合っているのではないかと
というようなことをここでご説明をさせていただいているということです。

⑤は17年からの状況の変化としまして、長野県の地震被害想定で、糸魚川静岡断層帯の地震によるリスクが高まっているという状況もありますので、この機会にかさ上げを急ぎたいといったようなことをご説明させていただいているところでございます。

今日、補足的に現地調査、それから第1回目の委員会のご質問に対する補足としてご説明させていただくの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。

○永藤委員長

ありがとうございました。今、ご説明がありましたとおり、過去には、ここの大規模の溪流において集中豪雨で甚大な災害が発生しているということがまずあったと、南木曾の話がありました。それとあと、現在のこの堰堤の規模では土石流に対して被害を防止できないということが、この昭和34年のことで、要するに幾つかの複数の洪水が重なると、とてもデンジャラスだということの意味だと。ということと、それからもう一つは、堰堤をかさ上げすることというのは、新たな堰堤が、もともとは28mかさ上げの部分で基礎ができているから効率的だということ。あともう一つは、地震が起きやすいということで、それと水害と重なってしまえば大変なことになってしまうという地元の要望もあってということですかね。

ということですが、その辺を基本にして、皆さんのご意見をお伺いしたいと思いますが、今、そういう説明がございましたけれどもどうでしょうか。

またちょっと質問しなかったんですが、ダム、砂防ダムの横の取り付けのところというのは大丈夫なんですか。大丈夫ですかと変なことを言ってしまったんですが、要するに、あそこが崩れるようなことはないということなんですか。

○蒲原砂防課長

当時として基礎処理をしながら少し岩着を目指して切り込んで、そこへ基礎処理をしながら引っつけていますので、今、当然打っているところは大丈夫だと思います。それからさらにかさ上げするところはもう一回掘り起して、そういうところをもう一回復元しまして、同じような手順で進めていくので、特段、そこについては問題なからうかというふうに思っています。

○永藤委員長

わかりました。皆さん、どうでしょうか。何かめちゃくちゃ高くなりそうなというイメージがありましたね、この間見て、何か巨大構造物になってしまうような。

どうですか、どうぞ松岡委員。

○松岡委員

この工事が必要でないということは絶対、私には言えないなというのが一つの前提として聞いていただきたいんですけども。

資料を見ていくと、その地元の人の強い希望があると。近年にいろいろなリスクが高まっているということで、そういう目で現地調査に行かせていただいたんですけども。堰堤の寿命である、どのくらい、もう堆砂してしまっているのか、どのくらい、もういっぱいになってしまっているのかということを知ったときに、「いや、それは測っていません」というのを聞いたときに、あれってちょっと思ったということと、あとは、20mの堰堤ができて、かなりその効果が出ているというのはわかったんですけども、今、写真で見た災害当時のも全部流されて、もう真っ白な岩がガリガリのところがあったと思うんですけども。

今、行ってみると、水がもうほとんど流れない樹林化をしていて、公民館から左に曲がって沢をつめていくときには、本当にもう両側、もう森のようになっていて、かなり堰堤の効果が出ているなど思ったのを踏まえて、でも、現地でも言いましたけれども、もし災害が出たときにそういう木というのは、もろとも崩れて流れていって、流木災害のリスクというのがあると思うんです。それで、特にここでは公民館がその下にありますから、そういうところを守るためにも、ハード対策は大切なんですけども、やらなければいけないソフト対策というのはまだまだたくさんあるんじゃないかなと思ったのが一つ、ちょっと疑問に思いました。

繰り返しになりますけれども、地元の強い希望があると。だからよく最近、水が溢れそうなよとか、そういうことがあるのかなと思ったら、その地形から見るとそんなに最近大きな、大水が出たというのはないような気がするの、どのくらい堰堤に堆砂しているのかということも測っていないというところが、ちょっとハードに頼り過ぎている。その地元の人も過去の記憶はたくさんあるんですけども、それが若い人の伝承されていないのかなというところで。もちろん、今回ハード対策でしっかり固めていってもらいたいんですけども、ソフトがちょっと要課題かなというところと。

あともう一つは、高い堰堤を建ててしまうと、今度、もしそれが万が一崩れたときに、過去、想定できなかったところまでも水が行くと、土石流が行くということになりますから、民家もありました、たくさん。なので、そういうところのやはりソフト対策をしっかり、ハードとともに詰めていってもらいたいなと思いました。意見です。

○永藤委員長

それでは、ご意見として、今言ったように、ソフト的な対応ということでいろいろと挙げられましたけれども、流域の護岸の関係、護岸というか、いろいろ木が立って乱立していることとか、それから、あと砂防ダム内の埋積物というか、土砂が

たまっている部分についてのこととか、そういういろいろなご指摘がありましたけれども、またそれが倒れたときのこととか、そういうご意見がありました。ちょっとそれを総合的にちょっと、分けてもらっていいですか。

○蒲原砂防課長

非常に貴重なご指摘かと思っております。まず土砂の効果が、抑止した効果が発揮されているのではないかということについて、要は、ちょっと今の委員のご発言の中で少し気になったのが、要は、寿命を推し量るのが砂防堰堤の裏側にたまっている土砂量であるというご指摘、これは計画論上は実はそうではございませんで、要するに砂防堰堤は土砂がたまってから、その上に、今、右側に出ています。その網掛けの部分でまず土砂をとめるというシナリオです。

実はそうでないパターンも最近多くなってきてはいるんですけども、これぐらい流域が多くて、平年的な土砂量が想定されるころでは、基本的にはこういうタイプがまだまだ多ございまして、そういう網掛けの赤いところ、それから縦の線の堆砂量というところで土砂の抑止をしていくといったようなことを、ちょっとまずご理解をいただきたいと思っております。その上で、さりながら、今回、新しく事業を立ち上げる中で、堆砂量をしっかり把握できていないというのは全くご指摘のとおりだと思うので、そこは今後していきたいと思っております。

あと、ちょっと見ていただきたいのは、P9-4の右上、これ、今から映しますけれども、その、委員ご指摘の一つの感触として言われていますのは、少し例示としては、樹木も十分繁茂して落ちついた形で、その土砂の危険性についてはどうなんだというような背景にあるようにちょっと感じたものですから、もう一度、その資料9-4を今、映しているんですけども。

例えばこういうところ、今、見ていただいている、この向かって上流ですから、左岸側の土砂が崩れてたまって、過去にいわゆる土石流の発生源となったものが残っている。実際、大雨が起きますと、こういうところに向けて土砂がドーンとまた盛られて、流域が広いですと、ここに水がたまって、それが一気に抜ける。大昔は蛇抜けと呼んだんだと思うんですけども、そういったものが何ですか、いたるところに傷跡みたいなものがあるんですね。

南木曾の土石流に出てくるような場所は、おそらく常習的にしょっちゅう出てくるので皆さん危険を感じておられるんですけども、岡谷におりましたときですか、こういうところですかというのは、一瞬、休眠しているように見える、緑でおおわれたように見えるところでも、やっぱり土砂の動きというのは基本的に剛体、固いものがポコンと落ちて、それがそのまま流下していくというか、パワーアップして流下していくという現象ですので、決してその流木が立っていること自体が安全の保障にはならないというふうに、我々はまず考えております。その上で、ハードにちょっと肩入れし過ぎているのではないかということにつきましても、全くその妥当な部分もあると思っております。

一方で、土砂災害防止法ができて以来いろいろ、危ない場所を示し、それから住民と語り合いながらハザードマップをつくっていったような取り組みをしておりますので、今日の委員のご見解も踏まえて、そういった部分もしっかりやっていきたいと思えます。防災の組合せの視点といったこともあります。

一方で、ソフト対策は幾らやっても、人命は守られるんですが、財産は損なわれてしまいますので、こういったハード対策も一方で着実にやらせていただきたいというふうに思っております。以上、ご説明になりました。

○松岡委員

すみません、1番の、樹木が生えているということはとてもいいことなんですけれども、いずれその樹木が倒れて、公民館も倒れたりする流木災害のもとになるんじゃないかということで、その森林整備というのもしっかり検討していただきたいという希望がありました。

それから、ダムの堆砂についてはちょっと私も勉強不足でどうもありがとうございました。

○永藤委員長

要するに16万立米と、書いてありましたように16万立米でも可能、十分止められるということなんですね。

○蒲原砂防課長

事業は、はい。流木につきましては、委員から現地のほうでもご指摘あったように承知しておりますので、副堰堤、下流の本堤ではなくて、水叩きを含んでいます堰堤のほうに少し流木を引っかけるような、鋼製の構造物を検討してまいりたいかなというふうに、今この中に入ってごさいませんが、ここの部分とかここの部分にそういったものをちょっとつけて、そういった対策を講じてまいりたいかなというふうに思っております。

○永藤委員長

木とかですか。

○蒲原砂防課長

はい、そうです。

○永藤委員長

松岡委員、よろしいですか。

○松岡委員

とにかく、何か、やはり若い人というのは、いろいろな災害の記憶を知らない、本当にもう無防備になってしまいますから、そういうところをしっかりと、難しいんですけれども、対応していったら、全体的にいい流域をつくっていただきたいなと思います。

○永藤委員長

ほかの委員、どうでしょうか。どうぞ、島田委員。

○島田委員

今の松岡さんの意見に追加なんですけれども。南木曾町でヒアリングを私も、被害があった町にヒアリングをさせていただきました。あの地域はまさに土石流が多発している地域で、ご自身も営んでいたお店を流されたりとか、命からがら逃げたというようなご経験を何回も持っているような方たちが平成26年の災害のときに、まさか梨子沢で土石流が出るなんてということをするんですね。それはなぜかというと、やはり砂防堰堤があるからもう大丈夫だろうという気持ち、どんなに災害に遭われていても、それができたことによって安心だという気持ちがやっぱり、逃げるという避難行動に遅れを生じさせる原因になりかねないと思いますので。あのエリアの方たち、あの災害を機に、地域でどこに避難するのかということとか、いろいろルールを取り決めされていますよね、県も、防災マップづくりみたいなものにかかわられていて、そういうこともここでやっぱり必要なこと。

さっき避難所が公民館で、昔からこの場所にあるということなんだけれども、別に土石流からいざ逃げるときは、高い山へ逃げるのが基本なので、その避難所へ逃げるということだけではないと考えられるんです。そういうことを自分たちの地域でやっぱり話し合っていて決めていって、逃げるというのが一番の予防だと思います。

このエリアは聖高原の雨量観測所がやっぱり近くにあるんですけれども、ちょっと見てみたら、過去10年の間で、1時間降水量の観測の1位、2位、4位、6位、10位と、結構近年に入ってから雨がやっぱり結構降っているなという印象がありますので、やっぱりハード対策も必要だと思います。砂防堰堤が土砂を捕捉して下流の保全対策で守られたという事例は全国にいっぱいありますので、松岡先生のご指摘と同じなんですけれども、ハードとソフトをあわせて事業を進めていっていただけたらなというふうに思います。以上です。

○永藤委員長

今、島田委員のご指摘のとおり、また松岡委員のご指摘のとおり、ハードとソフトの両方ということで、やっていただいていると思いますけれども、よろしく願います。ほかに委員の皆さんからご意見ありますでしょうか。はい、どうぞ。

○内川委員

遅れて参加してすみません、内川ですけれども。ちょっと今のご説明で、整備の必要性の部分はもう十分に理解をしたところなんですけれども。

そこで、①でご説明されたところの、16年度のその公共事業評価で計画変更したというものを、もう一回変更するというのは結構大きなことであることは間違いのないと思うんですけれども、そのときというのは、あれなんですか、評価監視委員会、この委員会ですね、この委員会にもそれは諮ったんでしょうか、ちょっとその辺の経過というか。

要するにサラッと、28から20に変わったところは、まあ諸般の事情はあったんでしょうけれども、あまり詳しい説明はなかったように、一土石流に関しての対応なのかという理由だけだったので、ちょっとその辺、逆にそのときの経過みたいなものが若干あれば、確認というか、教えていただければと思ったんですけれども。

○永藤委員長

ご説明、よろしくお願いたします。

○蒲原砂防課長

必要に応じてちょっと補足をいただくかもしれませんが。当課で承知しているのがその16年8月の、この長野県の公共事業評価監視委員会で割と熱心なご議論があって、結果として今こういうことに至っていると。そこに至るまでに、では1回でいいのかどうかというところの、何か技術的な議論がしっかりあったのかということまでは、ちょっと議事録を一回、見てみますけれども、そういったところの部分は、すみません、ちょっと私も今、判断という状況ではないんですけれども。まず、この評価監視委員会だったということは間違いありません。

○内川委員

おそらくその当時の委員の方とか、やっぱり思いもおありになったでしょうし、そこを覆すという形に結果的になるということだとも思いますので、その辺の説明は、もうちょっとあってもいいのかなというか、そこと今回の内容というかがやっぱり整合というか、納得いくような形で説明する部分という部分も大事なのかなというふうに感じた次第です。そこを1点、もうちょっと詳しくわかれば、ご説明いただくといいのかなという点が1点。

それと先ほど来、これはもう繰り返しですけれども、やっぱり松岡さん、島田委員さんからも出たようなやっぱり話というのは、この本事業のみにかかわらない部分だということだと思ってるんですけれども、どうしてもこの公共事業評価の個別事業の問題になってしまうと、そのとき限りみたいな感じになりがちですけれども、やはりハードとソフト、セットにしていくというのは、この事業が一つのきっかけではないんですけれども、やっぱり、先ほどの話、逆に、今回のところは多数の沢で

起因してこれから心配なところ、ここでは心配だということが理由で変更されたということであるならば、逆に同じように、多数の沢が氾濫することによって心配になる箇所というのもあり得るのかなという話を現地でちょっといろいろお話した経緯があるんですけども。

そういうところに対する話としても、やっぱりソフト対策がきつと、ハード対策と一体的に進めるというのはとても大事だと思うし、要するに全ての箇所で、何といたんですか、無尽蔵にハードができないわけでしょうから、そこら辺はやっぱりきちんとセットであるということ、きちんと最初からやるような仕組みになること自体が私は大切だろうと思っておりますので。そこは希望ですけども、やっぱりハードだけの説明に終始しないように、ちょっとセットですということをご説明いただけるといいかなと。

例えばここだったら、ハザードマップはこういうふうになっていて、先ほど来、出ているような避難経路はこういうふうになっているんだということ、セットで説明いただけると非常に納得しやすいというふうに感じました。

○永藤委員長

ありがとうございます。今、旧評価委員会の話と、ほとんどその辺の、まあ状況が違うのかというか、近年災害が多くなったりとかいろいろな社会的状況もあるので、その辺のことも関与しているのかどうかわかりませんが、どうでしょうか、ご説明のほうは。

○蒲原砂防課長

2点あったというふうに思います。当時としての詳しいその議論を踏まえて、今回、こういうふうにもう一回、リスタートするところの部分で。

ここにつきましては、P 9-1の左下のほうに、あるいは今日パワーポイントでまた映させていただきましたように、一応、その後の状況変化というものがあって、かつ安全を確保するために一度は全体を満願する形で、満足する形でつくられたものが、下流の住民にしてみれば高さが低いままに差し押さえられて、そこにずっと10年間、ふつふつとした懸念とか不満とかがあって、そういった中でもう一回詳しく聞いて、当時の現象が新たに知識として練られたところを、もう一回、ちょっとくり返しになりますけれども、ご説明させていただくということかなと思っています。

それと、ちょっと十分説明できませんでしたがけれども、再評価で特別計画が小さくなった堰堤というのは実はもう1カ所、あるにはあるんです。そこは、またちょっと堰堤の構造上の理由があって、もう一回そこをかき上げするというようなことは、今のところ、計画はないんです。つまりほかにはあまりこういった例は、次から次へ出てくるといった形ではないというふうに私どもは理解をまずしております。要するにこういった、住民の方が懸念をされて新しく情報が出て、一回再評価にか

かったものであるにもかかわらずといったことは、次から次へ出てくるといった状況にないということは、つけ加えさせていただければというふうに思います。

それから、当時の判断ですけれども、ちょっと今、この10年後の今のあれが、当時としてどうしてそういうところのご判断されたかというのは、委員会のご判断の部分もありますので、ちょっと言及しづらいところがあるので、そこはご理解いただければなというふうに思います。

それから2点目の、現在、ハードとソフトを組み合わせるといところは全く、委員のご指摘のとおりだと思います。ここのハザードマップがどういう状況であるのかちょっと十分承知していないのが申しわけないというか、我々として反省でありますけれども。基本的にはさっき申し上げたように、住民参加型の手づくりハザードマップにすることをどんどん進めてまいりたいというふうに思っておりますし、土砂災害防止法がその後できて、イエローゾーン、レッドゾーンということを示していくような時代になっております。

先ほどの島田委員のご指摘も含めまして考えますと、堰堤ができれば安全だというふうに割りと過信されるケースが、確かに私どもも気になっておりますので、今回このケースでありますと、今からお認めいただければ、少なくとも事業説明会からもう一回始めていくことになりますので、そうところで十分にご説明をしながら進めさせていただきたいというふうに感じます。

○松岡委員

あと一つだけ質問なんですけれども、その20mに下がったところの委員会の議事録がなかった・・はっきり読み返してもよくわからなかったという感じなんですか、それとも、ちょっとこれはここでは言えないみたいな、そんな感じなんですか。

○蒲原砂防課長

いえいえ議事録として残っていますので、そこは私が全部、今、そらで覚えていればご説明できるんですけれども、ちょっと十分、当時のことを、理論立ててご説明できないのでという意味合いです、すみません。

○松岡委員

そうですね、でも、そこが多分一番大事なところで、こうやっていろいろな人の意見を聞くというところの知恵というのが、多分、その20mに下げたところにもあって、それがやはりわかりやすく記載されていなかったから、今、読み解くのが大変だということだと思っておりますけれども。

ぜひそういう知恵もちゃんと、県としても10年たったからちょっとわかりませんではなくて、そういうのをきっちりきっちり積み重ねていくと災害に強い長野県というふうになるので、ぜひそのところも、ちょっとまた、大変でしょうけれども、いい機会なのでちょっとまとめていただいて、内川先生が再三おっしゃっているよ

うに、こういうプロセスがあつてこういうプロセスがあつて、こういう決定になつて今こうなつたというのを、また今の時代にまとめておいてくださると、また10年後の長野県の災害防止のために役に立つのかなと思うので、ぜひここを通り過ぎないで、しっかりちょっとまとめていただきたいなど、これは希望です。

○蒲原砂防課長

ちょっと十分、ご説明が足りないところがあつたので、今、手元にある抜粋の議事録がありますので、少し読み上げさせていただきます。平成16年8月5日の、当時の砂防課長が説明したものです。

「砂防の計画は、対象とする土砂量が2種類、土砂量が2種類あり、土石流で一気に出てくる土砂量と流域全体から土石流で出てくるものを含めてある。土石流の後にまた普通の土砂の流れとして出てくるものを含めて、その水系でカウントした土砂量があると。当初の28mというのは土砂量の大きい、水系全体を対象にした計画であつたが、当面は土石流対応だけでもいいのではないかということを考え、高さを20mに見直す。

現在、溪流にたまっている土砂が土石流となつて、一気に出てくる量についてはほぼ満足できると。その後、もう少し山腹の崩壊など出てくるものについては、まだ十分ではないが、当面の流域の状況を見て、28から20mに見直した」というふうになっております。

ここの行間を読み解くレベルになりますが、前回、少しご説明を、多少、私なりに補足させていただいたとすれば、当時は経済状況なども見ながら、まさにその予算、経費をほかの、また別の流域に展開していこうというような、いろいろなご判断があつたんだろうというふうに想像しております。以上です。

○永藤委員長

まあ、その辺をしっかりと、あれですか、説明していただきましたけれども。

内川委員からもありましたとおり、その辺のことが今、ちょっとご説明ありましたけれども、しっかりとこれも、この委員会でどういう経緯でどういうふうになつたかということはしっかりと残していただければと思うので、またしっかりとまた記録していただいて。

○蒲原砂防課長

すみません、ちょっと説明が不足ぎみになりまして、失礼いたしました。

○内川委員

追加というか補足というか。個人的には当初、28mというのがあるということなので、28mでやるということ自体は、私は地元にもそういう話が最初あつたということでしょうし、それは妥当ということなんだろうなというふうには感じるどころ

ですけれども。ちょっと経緯が経緯なので、その委員会の結果を覆してやるというような結果的になるということだと思いますので、その辺の説明というのはやっぱり丁寧にといいるところで申したところです。

○永藤委員長

ありがとうございます。ほかに。

○酒井委員

先ほどのその丁寧にといいのは、やっぱり非常に必要なことだと思うので、その経緯、今、今お話いただいた抜粋のところだけでも大分事情がわかったと思うんですけれども、それに加えて、おそらく28mから20mに下がったところに、現地の方にも事情を説明するといところが作業としてあったと思うんですが。

ただ、そこで向こうではやはり、複数回あったという記憶が残っていたので、結果的にまだ根強く不安が残っていて、ヒアリングをしたときに、やはり複数回の土石流があったということが聞き取りとしても出てきて、ということはやっぱり、一度に出てくる量の10万立米だけではなくて、その6万立米のところプラスして対応しておかないと、という経緯になったんだと思いますので。

このヒアリングの結果とか、実際の当時の記憶で残っているものとかという部分も、あと、今年の6月に出てきている要望書がどういうものであったかとか、そういった部分がここでやはり戻すべきですというふうな説明のときには、いただいてあったほうが、過去のものや、我々のほうでもう一回、では元に戻しましょうというときの決断をするのに、アクセルになるものかなというふうに思いますので、ちょっとこの辺の、ページでいうと、P9-5のあたりのところの説明あたりが、経緯としてわかりやすくなっているとよいのかなというふうな気がします。

これはそういうことですね、ヒアリングの結果で、第一波だけでなく、その後のものにも対応しなければというふうなことは、改めてよくわかっているのということです。

○蒲原砂防課長

9-5ですね。今、壁のほうにも一応、準備をして映写をさせていただいていますが。まあ、基本的にここに書かれたことは全てですので、あまり補足するところはありませんが。

それから、要望につきましては、P9-1の真ん中に書いて、それ事実だけを結構簡単に書いてしまいましたけれども。要旨でいきますと、今、映しているような、ちょっと中身については、土砂災害に対する安全を強く要望するといったような内容、これ次のページにつながっていくんですけれども、そういったものがございます。

酒井委員のご指摘の、そういった住民に説明しながらどういような、そういっ

た意見として出てきたのかとか、気づきがあったのかという部分については、すみません、時系列的にしっかりしたものが手元にはないのでちょっと十分な説明ができませんけれども、委員のご意見のような経緯だと思います。

○永藤委員長

そうですね。酒井委員が今リファインしていただいたので、そのとおりということで、またしっかり資料も残していただいて、はい。

では、ほかの委員から意見ございますでしょうか。もしなければ、県案に対する審議結果は、計画変更ということで、これは妥当ということでよろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

○永藤委員長

では、よろしく願いいたします。ありがとうございました。

(2) 平成28年度公共事業事後評価について

○永藤委員長

それでは、次に事後評価についてということで、続きまして議題(2)平成28年度公共事業事後評価箇所の審議に入りたいと思います。

最初に抽出された箇所ではありませんけれども、第1回委員会において、県営かんがい排水事業、安曇野についての久保田委員から質問がありました、費用対効果の説明について、お願いします。

具体的には資料5の青いインデックスの10番、ページでいいますと10-1ですね。左側の費用対効果についてということで、当初時と評価時と差があることについて、担当課の農地整備課のほうから。

○農地整備課 青柳課長補佐兼水利係長

農政部農地整備課の青柳と申します。よろしく願いいたします。座って説明をさせていただきます。

資料P10-1、10番、県営かんがい排水事業の安曇野地区をごらんください。左側中段部に事業概要の欄がございます。この中に費用対効果の当初と評価時の記載があるところがございますが、今、委員長からご説明いただきましたとおり、前回の評価委員会で、この値が大きく変動していることについてご質問をいただきました。このことについて回答させていただきます。本日配付させていただきました資料7をごらんください。

こちらの資料7は、農林水産省のホームページより抜粋して掲載をさせていただいたものでございます。こちらにありますとおり、平成19年度に土地改良事業の費

用対効果分析の方法が、投資効率方式から総費用総便益方式に変更されました。算出の方法が変わったために、大きく費用対効果の数字が変わってきたということでございます。

当地区につきましては、当時の費用対効果分析が事業開始前に平成7年度に算定しております。評価時の数字が大きく変わりましたのは、この評価方法が変わることに起因するものということでございます。

参考までに、今回、当初の費用対効果を算定した方法と同じ投資効率方式で算定してみましたところ、当初の1.0に対し評価時は1.2という数字が計算されましたので、ご報告をさせていただきたいと思っております。以上でございます。

○永藤委員長

皆さん、よろしいでしょうか、ちょっと内容は難しいですけれども、どうでしょう。久保田委員、どうですか、よろしいですか。

○久保田委員

はい。

○永藤委員長

ほかの委員から何かご意見があれば、ちょっと難しいですけれども。

○松岡委員

すみません、ちょっと難しいので、1.2になるとどうなるのかというところをちょっと教えてください。

○農地整備課 青柳課長補佐兼水利係長

もともとの投資効率方式という、もともとの方式ですと、そこにお金をかけたことによって、どのくらいの効果が出るかということ算定しております。効果の値がかける費用よりも大きく、比が1を超えるとかけたお金よりも効果がたくさん出ますという形になります。当初はじいたときには1.0というような計画だったんですけども、実際に仕事をしていく中で、この工事、用水路に排水機能を持たせる改修なんですけれども、現在の施設を効率的に使いながら、できるところは使いながらやったりして費用を抑えたものですから、出た効果が使った費用に対して、最初は1.0の計画だったんですけども、1.0から1.2に上がりましたということでございます。

今回ここで数字が大きく上がってしまっていますのは、その事業をしている途中に、農林水産省のほうで効果のやり方を変えましょうということで制度改正があったものですから、新しい方法ではじいて、それをそのまま載せてしまいましたので、見かけ上、とても大きな数字になってしまったということでございます。

○永藤委員長

ほかの委員の皆さん、よろしいでしょうか。松岡委員、よろしいですか。よろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

○永藤委員長

はい、ありがとうございました。

○農地整備課 青柳課長補佐兼水利係長

ありがとうございました。

①県営林道開設事業 矢筈線 矢筈(飯田市)

○永藤委員長

それで、次ですけれども、次第にしたがいまして、事後評価の①の県営林道開設、矢筈についてということで、ちょっと新しいバージョンですけれども、担当課より説明をお願いします。

○信州の木活用課 工藤課長補佐

信州の木活用課の工藤と申します。座って説明させていただきます。よろしくお願ひします。

事後評価ということで、飯田地籍に開設いたしました県営林道矢筈線について、ご説明させていただきます。

ご存じのとおり、林道は森林整備を進める上で必要不可欠な施設となっております。また、地域振興においても重要な役割を担っているものでございます。木材の生産や間伐などの実施、公益的機能の発揮や災害に強い森林づくりを進める上で重要な役割になるものでございます。

長野県の林道につきましては、そのほとんどが市町村で管理をしているという状況になっております。この今回の矢筈線につきましても、当時の下伊那郡上村、現在の飯田市で基本計画を樹立しまして、開設後は管理をいたしております。ただ、その事業規模が大きいということから県営による施工を行っていたと、そういうものでございます。

矢筈線につきましては、当初計画は幅員4m、延長9,500mの県道上飯田線と程野地区を結ぶ連絡線形、ここが県道上飯田線という形になります。それで程野地区というこの集落ですね。ここをつなぐような形の計画として着手しております。平成3年に事業着手しております。平成15年、平成20年の公共事業再評価におき

まして、事業計画の見直しを行っております。

平成3年から林道開設を実施しておりましたところ、上村側の右岸、これが上村川という形になるんですが、この川に沿って中央構造線があるような地形ということになっておりまして、もともとの急峻な地形に加えまして今の中央構造線というような影響からか、岩盤が非常に破碎をされている不安定な状況になっておりまして、法面の安定に多額の経費が必要となっております。

また、平成12年、13年に、豪雨によりまして、この上村は大きな災害に見舞われたわけなんですけど、その段階でもやはり崩壊地が複数発生しておりまして、その段階で考えましたところ、当初計画案を実施すれば、総事業費は1.6倍程度の38億円に達するのではないかというような状況でございました。このことから、地元の上村と協議を行いまして、当初計画を見直すことといたしました。また、その段階で連絡線形については困難ということになったわけなんですけど、その後、森林整備をどうやって進めていくかというようなことを考えまして、終点位置を決定いたしました。

今、見ていただいているスライドの部分の緑の部分ですね。こちら側は植栽をされた人工林ということでありまして。カラマツ、それからヒノキの類が多いわけなんですけど、この付近に人工林ということでは植栽がされています。当時は下の、先ほどの川沿いからアクセスするのがこの川沿いの道、それからこちらにある今は県道、昔は国有林の林道という位置づけだったわけなんですけど、この2つからこの中域の非常に、もう崖のようなどころなんですけれども、このところに当時、昭和30年代から40年代にかけて、地元の方々が一生懸命植林をされております。こういった植林された人工林につきましては、適切な手を入れていかないとどんどん荒れてしまうというような状況がございますので、そんなことを検討して計画変更をいたしております。

この結果、最終的な事業実績は、幅員4m、延長2,251mということで実施いたしました。平成22年に完了いたしました。

森林整備の実施状況でございますが、林道は毎年、完了した部分から供用開始しております。今回の場合、県営という形でやっておりますので、完成した部分から上村に引き渡しをしまして、上村さんのほうで管理をしていただくと。あわせて供用開始ということで、そのときから森林整備には役立てていただいているということでございます。

前回の資料のP6-3という資料をご覧いただければと思います。画面上のほうは人工林の位置という形で、ちょっと資料のほうは同じような色扱いでわかりにくかったりもするかもしれませんが、これも、今、画面で見ていただいているのと同じような形で、森林整備を実施した区域というふうになります。数値的でございますと、近年10カ年で間伐など、167haを実施しております。

次のページ、P6-4を見ていただきますと、これについては森林整備の効果と見えますかを見た形で表現しておりまして、赤枠で囲ったものが整備前という状況

であります。ここに手を加えまして間伐ですとか除伐ですとか、そういった手を加えることによって緑のような絵になるという形になります。この緑は施工直後という形になりますので、やってすぐ間もないというような状況なんです、この後、5年、10年たちますと下層の植生が生えてくるとか、日がもう少し差して、何といえますか、地元の灌木が生えてくると、そんなような形で状況が推移していきます。

林道の開設前は、森林整備もなかなかままならないという地形のところにございましたので、現地へのアクセスが格段に向上したということが、この整備が進んだことではないかというふうに考えております。

事業を担当している者といましては、当初計画を達成できなかったということは非常に残念なことというふうになります。ですから、林道の開設の場合、この路線についても平成3年から平成22年ということで約20年かかっております。ほかの路線も1年間に開設できる量というのは非常に少ないということから、長期間の計画となっております。

このようなことから、定期的にその時その時の状況を見据えながら見直していくということも非常に重要なことだというふうには感じております。説明は以上です。

○永藤委員長

どうでしょうか、皆さんご意見を。

○松岡委員

大変なところに道をつくるとか、そんなところにやっつけらっしゃるということで大変なことだなど思ってお聞きしましたけれども。

この森林経営計画で、今、人工林整備しているところは将来、どんなような木材がとれるとか、どんなようなところに使うとか、何かそういうところまで決まっているんですか。

○信州の木活用課 工藤課長補佐

森林経営計画につきましては、現段階で長野県で12万haほどやっているかと思えます。その部分につきましては、今後どういうふうに育てていくという観点で経営計画を、それぞれの事業者さんですね。林業事業体であったり、森林組合であったり、それぞれのところがどういう山をつくっていくかというような形で経営計画を立てております。

ですから、その中で、場所によっては間伐をこれから3回やって、その後、主伐ができるような状況にしていく、植栽をする、そういったような計画のところもありますし、既に相当量、間伐がもう進んでいるという形になってきているところであれば、もうすぐに主伐をして植栽を考えましょうというような形で、その山、山、その地形とか、そういったことにマッチしたような形で計画が練られているもの、ですから、なかなか一律ではないんですが、ただ、先のことを考えて練られている

計画というふうを考えております。

○松岡委員

具体的に、今、矢筈線の起点から終点までの、その28と書いてあります、人工林が整備されましたというところの具体的な、もし何か指標があれば。

結構、写真だけしか拝見していないんですけれども、ガレガレのところでのその生育量もそんなに年々ないでしょうし、適地適作、今、おっしゃられたように、その場その場に合った最適な計画を、今、一生懸命立てられているんだと思うんですけれども、こういう本当にガレガレのところの森林経営計画がどうなっているのかというのをちょっと教えていただきたいと思います。

○信州の木活用課 工藤課長補佐

詳しく承知しているわけではないものですから、私の一般的な話と私の個人的な感想も入ってしまうかもしれませんが、ちょっとお許しいただきたいと思うんですが。

この場所については非常に地形が悪いという形になっておりまして、林業としてずっと管理してといいいますか、持続的に林業として木材の生産をしていくというところとしては、非常に地形が悪いということが言えるかと思えます。

ただ同時に、先ほど申し上げましたように、昭和30年から40年にかけて地元の方々、汗水たらして植えた場所があるわけでございます。そういったものをそのまま放置しますと、通常の広葉樹林よりも余計に、何といいいますか、水持ちが悪かったりとか、崩壊の危険性があったり、先ほどお話の中であったような倒木だとか、そういった非常に危険なところが出てきてしまいます。そういったものについては、やはり一回手を入れたものについては適切に管理をしていくということが重要になってくるかなというふうに思えます。

その適切に管理をしていく、間伐をしていくということとあわせて、できる限り素材を下へ出すということが、少しでも地元へといいいますか、山主さんにもお金が入ってくるということになりますし、経済活動がそこに入ってくれば、少しでも全体としては安いことになるというようなことになるものですから、できるだけそういう方向で行きたいということかなと思っております。

ただし、今、委員さんおっしゃるとおり、非常に地形が急峻過ぎてしまいますので、ここで生産活動でどんどんと持続して素材生産をしていこうというのはなかなか厳しい現場だということは事実だというふうには思えます。

○松岡委員

本当に、こうやって計画の見直しをされたということが、すごいよかったなというのは個人的には思っていて、結局、山というのはどうやって道をつくるかで、その山が死んでしまうのか、生きてしまうのかというのが決まるというふうに林道を

つくる人に聞いたことがあって、やはり崩れるというのは山に対してとても負担をかけていることなので、もう、よく森林税のときにお話を聞いたりしますけれども、ギャップ更新で、もう本当にそこはもう自然に返していく山、これは本当にお金をかけて整備をして主伐まで持っていく山ということをきっちり、専門家の方で精査していただいて、無理に崩れるところに一生懸命道をつくって、生産量もあまり期待できないところに主伐まで持っていくような林業政策というのは、今、この計画にあるとおり、見直して行ってほしいなと思う、希望です。

○永藤委員長

よろしいですか。では、私も松岡委員のそのとおりだと思うんです。ほかの皆さんの意見はどうでしょうか、ありましたら。

この県の事後評価が妥当かどうかということはどうでしょうか。よろしいですか。

○内川委員

1点。先ほどの砂防堰堤の話のときも出たんですけども、個別の事業評価だけのどうしても話になりがちなんですけれども、やっぱり今の松岡委員の話もそうだと思うんですけども、これをやっぱり全体事業の中でどういうふうに位置づけるのかというのが、おそらく特に事後評価の場合は、フィードバックさせるところはどこなんだというところが非常に重要なんだと思うんですね。そこが、この個別事業についての評価に加えてもう一つ、どこあたりをほかの新規なりに影響をもたらすのかというところの点では、例えば今の話でいえば、やっぱり全体的な森林計画というんですか、経営計画なりへのフィードバックのあり方というのが、少し提言なりに入っていくことが大事ななというふうには感じました。ちょっとこう、意見といたしますか。

○永藤委員長

ありがとうございます。そうですね、内川委員は専門家ですからね。

どうでしょうか、皆さん、ほかに委員の御意見は。

それではないようですので、この箇所の県の自己評価は妥当だということでもよろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

では、そういうことで、ありがとうございます。

以上、本日本日予定しました事後評価、1カ所の個別審議を終了いたします。

残りの2カ所は、次回の第3回委員会で審議をお願いいたします。

(3) その他

○永藤委員長

次に（３）その他ということで、事務局からお願いします。

○事務局 技術管理室 長谷川専門指導員

今後のスケジュールにつきまして、事務局よりご連絡させていただきます。

永藤委員長から本日の委員会の冒頭でご確認がありまして、次回の第３回委員会において、事後評価の残り２カ所と新規評価３カ所の審議を行いまして、最終の第４回委員会におきまして意見書の取りまとめを行いたいと思います。

先週、事務局より委員の皆様へ、１１月、１２月の日程をご確認させていただきましたが、なるべく多くの委員の皆様のご都合がつく日としまして、次回第３回委員会は１１月４日金曜日の午前９時から、最終の第４回委員会は１２月１２日月曜日の午後１時半からということで開催させていただきたいと思います。

次回、第３回委員会の開催場所などを記しました正式な開催通知は、また後日、今月中に送付させていただきます。

最後に、事務的な連絡でございますが、お手元のフラットファイルでございますが、お持ち帰りしていただいても結構ですが、そのまま置いていかれても結構でございます。置いていかれました資料につきましては、次回委員会まで事務局のほうでお預かりさせていただきます。事務局からは以上でございます。

○永藤委員長

ただいまの事務局からの説明に何かご質問ございますか。大丈夫ですか。

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

４ 閉 会

○事務局 技術管理室 矢花主任専門指導員

永藤委員長様、大変長時間にわたりまして、また委員の皆様、本日は長時間にわたりまして、ご審議をいただきましてまことにありがとうございました。

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