

令和5年度 第3回長野県公共事業評価監視委員会

日時 令和5年9月11日（月）13時30分から15時50分

場所 長野県庁議会棟402号会議室

1 開会

（事務局）

定刻となりましたので、ただいまより、令和5年度第3回長野県公共事業評価監視委員会を開催いたします。

私は、本日の司会進行を務めます長野県総務部コンプライアンス・行政経営課政策評価室の安藤と申します。よろしくお願いいたします。

はじめに、政策評価室の水野より、ご挨拶申し上げます。

2 挨拶

（政策評価室長）

政策評価室長の水野でございます。第3回長野県公共事業評価監視委員会の開催に当たり、一言ご挨拶を申し上げます。永藤委員長はじめ、委員の皆様におかれましては、公私ともご多忙なところ、ご出席いただき誠にありがとうございます。本日の審議については、審議対象案件が県内各地に分散しておりますため、現地へ出向いての調査に代え、動画やライブカメラを活用したご説明とさせていただきます。委員の皆様には、それぞれのお立場から忌憚のないご意見を願いたいしまして、簡単ではございますが、挨拶とさせていただきます。

（事務局）

続きまして、本日の委員の皆様の出席についてご報告いたします。本日の出席者は、委員名簿に記載の9名となります。なお、加々美委員はご都合により、ご欠席されております。委員10名中9名の出席をいただいておりますので、長野県附属機関条例第6条第2項の規定により、本委員会が成立してまいりますことをご報告いたします。また、本日の会議は公開で行い、後日、議事録を県のホームページで公開する予定ですので、ご承知おきください。次に資料の確認をお願いいたします。本日の委員会はペーパーレスで行いますので、会場の委員の皆様はお手元のタブ

レット端末のデータを参照ください。説明の際には、スクリーンにも投影いたします。Web参加の委員の皆様は、先にお送りしたデータの参照をお願いいたします。なお、説明の際には、オンラインで画面共有させていただきます。説明資料は、第3回委員会のフォルダに保存してありますので、お開きください。次第、それから詳細審議一覧表、委員名簿につきましては、会場の委員の皆様にはお手元にお配りしておりますので、ご確認ください。資料6のファイルは、第1回委員会において、委員からご質問のありました事項に対する回答になります。後ほど担当からご説明させていただきます。また、会場のタブレットには、第1回委員会、それから第2回委員会の資料も添付してございますので参考してください。本日、オンラインでご参加いただいている委員の皆様には、説明を聞いていただいている際にも、カメラはオンとして、マイクはミュートにしておいていただくようお願いいたします。発言の際には、マイクをオンとしていただき、最初にお名前をおっしゃっていただくようお願いいたします。本日の会議の確認事項は以上になります。それでは議事に入らせていただきます。会議の議長は、長野県附属機関条例第6条第1項により委員長が務めることとなっておりますので、以降の議事進行につきましては永藤委員長をお願いいたします。

(永藤委員長)

委員の皆様におかれましては、ご多用のところ、お集まりいただき、ありがとうございます。第2回委員会では、詳細審議3か所の現地調査、そして動画やライブカメラを活用した調査1か所を行いました。今回の第3回目も同じように、事前に撮影いただいた動画やライブカメラの中継等を活用して現地の状況を確認した上で、詳細審議を行う方法で実施したいと思っております。今回の第3回委員会では、県の新規評価1か所、再評価2か所、事後評価2か所の詳細審議を実施したいと思います。今回の委員会は、前回に引き続き意見書を取りまとめるための大事な審議となりますので、委員の皆様には忌憚のない意見をいただければと思います。本日は、よろしく願いいたします。

3 議 事

(1) 令和5年度長野県公共事業評価（新規評価、再評価、事後評価）の詳細審議

(永藤委員長)

それでは、お手元の次第に沿いまして、議事を進めて参ります。全体的な進め方については、詳細審議一覧表をご覧ください。本年度、当委員会で詳細審議する案件につきましては、前回委員会において周知しましたとおり、県が実施する事業において、新規評価2か所、再評価5か所、事後評価2か所の計9か所となっております。本日の委員会は、現地調査に代えて、写真や動画で

説明いただく、新規評価1か所、再評価2か所、事後評価2か所の計5か所の詳細審議を行いたいと思っております。本日の審議においては、詳細審議箇所ごとに説明及び質疑の時間をとり、意見を整理したいと思っております。

それでは最初に、事後評価地すべり対策事業日影入について、担当の森林づくり推進課から説明をお願いします。

(森林づくり推進課)

事後評価の1番治山事業上伊那郡箕輪町日影入について説明します。資料の8をご覧ください。事業の詳細の前に、治山事業とは、どのような事業か簡単に説明します。治山事業は、森林法に基づき林野庁が管轄する事業であり、山地において森林を保全、育成し、それによって、土砂災害防止や洪水の緩和など、森林の各種公益的機能を発揮させることを目的としております。この治山事業は、森林法第41条に基づき、保安林の指定の目的達成のために行う保安施設事業と、地すべり等防止法第51条に基づき、地すべり防止区域内において行う地すべり防止工事に関する事業の2つの事業を行います。本箇所は、地すべり防止工事に関する事業にあたります。治山事業は前述のとおり森林の各種公益的機能を発揮することを目的としており、崩れた斜面など森林を元のように造成し維持します。荒廃がひどい場合は、コンクリートの構造物を造成しますが、森林を造成するための基礎であり、最終的には元の森林に返すことを目的とします。以上のことを踏まえ、該当箇所についてご覧ください。

本事業は、上伊那郡箕輪町で実施した治山事業地すべり防止の日影入地区です。当該地は、上伊那地区に多くの水道水を供給している箕輪ダムの上流にあり、上伊那郡東西を結ぶ、広域的交通基盤として開設された林道日影入線の隣接箇所であり、平成16年の台風22号及び23号災害により、林道日影入線の法面が崩落しました。崩落した斜面は、大規模な地すべりであり、林道施設のみでの復旧が困難であったことから、当該事業により崩壊地の復旧と地すべりブロックの安定を図ったものです。本事業は、平成20年から29年までの10年間、総事業費は6億5,780万円余りで、事業内容はアンカー工243本、暗渠ボーリング8群を実施しております。費用対効果B/Cは当初2.5、評価時で1.8です。事業着手後の詳細な地すべり調査を実施したところ、地すべりの主ブロック側方部に新たな副ブロックが確認され、事業の実施範囲が拡大することとなり、工事の配置や数量が見直されることとなりました。この結果、総事業費が1億9,670万円余り増で、期間が5年間の増となっております。

こちらは日影入の全景をドローン撮影したものです。現在は、緑が繁茂していて施設の状況がわかりづかったため、4月24日撮影時のものを使用しております。地すべりブロックの上部および下部に暗渠ボーリング、中腹部にアンカー工を実施しております。

施設の説明になります。まずは事業施行前の写真です。林道工事が先行し、完了後、当事業に着手しました。写真は、林道工事完了直後のものです。平成16年の台風22号および23号災害により、林道日影入線の法面上部に大規模な地すべりが発生しました。左上にある写真は、地すべりブロック上部に発生した滑落崖の状況です。地すべりの範囲が大規模であり、林道施設のみでの復旧が困難であったことから、林道法面上部の林地については、地すべり防止区域に指定し、治山事業により地すべりブロックの安定を図りました。林道施設として復旧した範囲は、黒枠の範囲です。

こちらは、地すべり工事が完了した写真です。写真で確認できない赤点線の部分に暗渠ボーリングを施工しております。当初は、大きな一つの地すべりブロックと考えられていましたが、事業実施後の詳細な調査により、向かって右側の側方部に新たなブロックが確認されたため、このブロックに対応するためのアンカー工および暗渠ボーリングが追加されました。

こちらは、暗渠ボーリングを施工した完成後の現在の写真になります。右上の写真は、A1ブロック上部に施工した施設です。左上の写真は、A2ブロック下部に施工した施設です。集水ボーリングにより排水された地下水は、黒パイプを経由して下方林道の側溝へ接続しております。右下の写真は、ボーリングの流末の状況で、地下水を良好に排出しております。

続きまして、A1ブロック中腹に施工したアンカー工の完成後の現在の状況です。現在も問題なく機能しております。アンカー工の受圧板以外にも、植生基材吹付工を施工しております。緑化状況は良好です。

続きまして、A2ブロック中腹に施工したアンカー工の完成後の現在の状況です。現在も問題なく機能しております。以上が各施設の説明になります。最後に、直近のドローン空撮映像をご覧ください。施工地から距離があることから直接撮影はできませんでしたが、下流には保全対象である現道と箕輪ダムがあります。また、施工地直下には、林道日影入線があり、上伊那郡東西を結ぶ広域的交通基盤として多くの車両の通行があります。施工地の下流にある箕輪ダム周辺は、もみじの紅葉で有名な観光地となっており、令和元年には3万人の入り込み者があり、林道日影入線は、茅野市、伊那市、高遠方面からの観光客の通行に利用されております。最初に見えるのは、A1ブロックの中腹に施工されたアンカー工です。さらに、その右上に見えるのは、A2ブロックの中腹に施工されたアンカー工です。暗渠ボーリングについては、地中に埋まっているため、上空からの撮影写真では確認できません。一部確認できる黒パイプにより、ボーリングにより集水された地下水を下方にある

林道の側溝へ誘導しております。撮影日は8月1日現在の状況になります。パワーポイントでの説明は以上になります。

それでは、現地からの中継を行います。

(上伊那地域振興局林務課)

上伊那地域振興局林務課です。こちらの工事箇所については、山間地であるため、通信状況が悪く、中継できないため、施工地下流にあります「もみじ湖」にある橋の上から中継しております。

現在、画面に見えているのが、現地の下流方向にあります「箕輪ダム」になります。こちらから、左岸側に移動しますが、こちら「もみじ湖」の左岸にあります一の沢川上流になりますが、現地から4kmほど上流になる場所に施工地があります。現地の状況は以上です。

(森林づくり推進課)

林務部森林づくり推進課の日影入の地すべり防止事業の説明に関しては以上となります。

(永藤委員長)

ありがとうございました。

それでは、続いて今の日影入について詳細審議に入りたいと思います。日影入について、ご意見ご質問がありましたらお願いします。

(古本委員)

治山工事の成果として、地すべり防止対策をした箇所の完了報告であったと思いますが、維持管理はあるのでしょうか。例えば、変位を見たりとか、パイプが詰まっていないか確認、点検したりするなどはしているのでしょうか。その段取りというかスケジュールのようなものは決まっているのでしょうか。

(森林づくり推進課)

現在、毎年目視による確認をしており、定期的に排水状況、暗渠ボーリングによる排水状況を確認しております。地上から、目視による地形の変状等を確認しており、異常があれば歪み計による観測に入りたいと思っているが、現在、歪み計の観測等は行っておりません。

(古本委員)

維持管理はされているということでよろしいですか。わかりました。

(永藤委員長)

先ほどの説明の中に3万人位、箕輪ダムとかもみじ湖にみえるという話がありましたが、新宅先生、観光の関係で何かご意見ありますか。

(新宅委員)

今、お話いただいたように継続的に、きちんと目視でも危なくないように、雨で地盤が緩んだり、最近集中して豪雨になったりするようなことがありますので、引き続き監視をしっかりとお願いできればありがたいです。

(永藤委員長)

ありがとうございました。他にどうでしょうか。

(熊谷委員)

観光の効果をデータでお示していただき理解しましたが、他に林道の林業や他の産業振興の効果というのはありますか。

(森林づくり推進課)

今回、アクセス向上の効果として観光の入り込みについて集計しました。林業による集材とか運搬について、特にこの周辺に限った統計を取っておらず、手元に資料がございませんが、林業にも活用されております。

(熊谷委員)

主に林業用の道路という理解でよろしいでしょうか。

(森林づくり推進課)

はい、林業にも間伐や下草刈りなどの維持管理があるため、そういう形でも利用されています。

(熊谷委員)

わかりました。ありがとうございます。

(永藤委員長)

箕輪町のハザードマップを見ましたが、日影入については、出てこなくなっているようで、安定しているという感じを受けています。

他に委員の皆様、どうでしょうか。他にご意見がなければ、評価案の検討に入りたいと思います。

評価案そのものに反対するご意見はなかったと思われるので、この箇所のある県の評価案は『妥当』と判断してよろしいでしょうか。

〈一同賛成〉

(永藤委員長)

次に、再評価の道路改築事業飯田北改良について、担当の道路建設課から説明をお願いします。

(道路建設課)

道路改築事業一般国道153号飯田北改良について説明します。

一般国道153号は、愛知県名古屋市と塩尻市を結ぶ広域的な幹線道路であり、重要物流道路や緊急輸送道路に指定されています。しかし、事業箇所につきましては、現況は2車線で、慢性的な渋滞や交通事故が発生しており、安全で円滑な交通の確保が課題となっています。

事業箇所は、2027年開業予定のリニア中央新幹線長野県駅に隣接しており、駅へのアクセス道路として、リニアの効果を広く県内に波及させることが期待されています。

本事業の計画について説明します。渋滞時には、救急車両の通行が困難になるなど、円滑な交通に支障が生じています。また、過去5年間で交通事故が339件、うち人身事故が82件発生するなど、安全面にも課題があります。このような慢性的な渋滞を解消するため、当該区間を4車線化することにより、円滑で安全な交通を確保することを目的としております。事業概要としましては、全体延長2,600m、車道幅員14.0m、全体幅員25.5mです。現況の幅員は、車道幅員が、路肩を含めて平均7m、歩道幅員が平均1mです。完成予定年度は、前回再評価時の令和9年度から令和11年度に延長します。全体事業費は、130億円から175億円に変更します。用地契約率は、令和5年度末で約70%となっております。

変更内容について説明します。本事業区間は、大型商業施設が多く集まっている商工業エリアです。店舗、事業所、家屋を含めて物件補償の対象は、74件です。全体事業費が増額となりました用地補償費について、三つの事例で順次詳しく説明します。

一つ目の、物件の郊外移転が必要になった事例についてです。当初、駐車場の用地取得のみを予定していましたが、過去の補償事例を元に、近隣の土地を代替地として活用、もしくは残った駐車場のみに営業するものと考えておりました。しかし、詳細な物件調査を行ったところ、営業を続けるためには、現在と同数の駐車場が必要であるなど、駐車場と建物の一体的な利用実態があることが判明しました。また、近隣に代替地としての適地がなく、新たな駐車場を設けることが困難な状況であったため、駐車場を確保して営業を続けるための郊外移転費用を計上することとなりました。この事例に関しての対象物件が7件あり、用地補償費が17億円の増額になります。

続いて二つ目の事例です。損失補償等の追加による増額です。事業用地取得後の敷地面積にある程度の広さがあることから、当初は現在と同じ店舗の敷地の中で、同等の建物を再構築し、再構築中も店舗の営業が可能と判断しておりました。しかし、詳細な物件調査を行ったところ、営業を続けながらの再構築が困難であることや、再構築に伴い駐車場の再整備が必要となることが判明したため、再構築の工法の変更や営業益の実績による休業補償の追加費用を計上することとなりました。この事例に関しての対象物件が5件あり、用地補償費は約9億円の増額となります。

三つ目の事例です。物件移転費用の増額になります。当初は、建物の外観等から過去の補償事例等を参考に、補償金額の算定をしており、店舗内の工作物等は確認していませんでした。しかし、詳細な物件調査を行ったところ、当初想定していなかった工作物等が店舗内にあり、移転が必要となることが判明したため、追加の移転費用を計上することとなりました。この事例に関しての対象物件が40件あり、用地補償費が約21億円の増額となります。

次に、工事費の減額についてご説明します。当初は、道路整備に伴い、地下横断歩道の横断施設の再整備を行うこととしておりました。この地下横断歩道計画について、利便性やコスト縮減等を勘案し、地元との協議の結果、横断歩道橋に見直しをすることで、約2億円の減額となるものです。

続いて、事業期間の延長についてご説明します。本事業は、大型店舗を対象とした用地補償が多いことや、令和9年度までの整備を目指していることから、一括して用地取得を行う必要があります。このため、国の補助金の制度の一つであります用地国債制度を利用し、用地を取得しております。用地国債制度は、用地取得後4か年をかけて償還を行うものです。例えば、令和4年度に取得した用地は、令和5年度から8年度にかけて償還を行います。当初は、令和5年度までに用地補償を完了する予定でしたが、用地交渉の結果、店舗等の代替地の確保に時間を要し、用地交渉の完了が令和7年度まで延びる見込みとなりました。このため、新たに令和6年度、令和7年度の用地国債制度の活用を予定しており、国債の償還が完了する令和11年度まで事業期間を

2年間延長します。なお、工事の完了には影響はなく、本線の供用予定年度については令和9年度のままとしております。

それでは、上空からのドローン撮影による動画で、現在の状況をご覧くださいませ。更地の部分が既に用地取得済みの土地となります。（以後、引き続きドローンの上空からの動画を見ながら、補償対象となる主な建物や沿道の状況、主要な交差点等について説明）

次に、本事業における整備効果についてご説明します。本事業区間の整備により、リニア中央新幹線長野県駅へのアクセス道路として、リニア効果を広く県内に波及させる交流圏の拡大や、観光地とのネットワーク強化により、地域の活性化へ寄与することが期待されます。また飯田市街地周辺を環状で結ぶ4車線の主要幹線道路が形成されることで、慢性的な渋滞の解消や交通事故の減少への効果が見込まれます。これにより、重要物流道路や緊急輸送道路としての機能が強化され、第三次緊急医療機関である飯田市立病院へのアクセス性の向上も図られます。

事業概要の説明は以上となります。続きまして、事業を実施している飯田建設事務所より、現在の進捗状況について説明します。

（飯田建設事務所）

飯田建設事務所です。先ほど、ドローンの動画でご覧いただいたとおり、用地の取得が進んでおりますが、令和5年度末の用地進捗率は、面積ベースで70%を見込んでいます。なお、令和5年8月末時点での用地進捗率は、65%となっており、また、建物のうち55%は移転済みとなっております。説明は以上です。

（永藤委員長）

ただいま説明ありました。飯田北改良について、ご意見ご質問等ありましたらお願いします。

（北村委員）

今回の事業費の増額は、用地補償費のみでの増額なのでしょうか。それとも、例えば、現在資材が高騰していることによる、建設工事費の増額も含んでいる価格なのでしょうか。

（道路建設課）

用地補償費については、地権者の方と交渉を行う調査時点で提示する費用になりますので、資材の高騰に伴う増額についても反映されています。

(北村委員)

事業化当時の計画の段階で、既に4車線化ということで計画されているので、今回の用地補償費の増額というのは、計画変更で発生するものではないということによいでしょうか。

(道路建設課)

今回の事業費の増額の要因は、計画の変更に伴う用地取得面積や件数の増加ではなく、交渉にあたって算定した用地補償費が当初想定に比べて増額となったものです。

(北村委員)

わかりました。

(永藤委員長)

用地取得とか店舗住宅の移転などについて、法的な関係から、五味先生よりご意見ありますか。

(五味委員)

資料を拝見すると、用地補償費の増額が47億円、工事内容のコスト減でマイナス2億円、要するに45億円の増額となっております。今回の増額の理由は、用地補償費の増額と理解しましたが、法的に見た時に、今回増額になった部分の補償というのが、法的に正当なものであれば、その分の補償費が増えてしまうのはいたしかたないのではないかと見ています。

少し不明な点としては、増額の理由について、ほとんどの箇所で詳細の物件調査を行ったところ、当初の計画では予定していなかった補償をしなければならないということでしたが、特に店舗などでは、この部分の用地を取得するとなった時点で、駐車場の代替地の確保が必要かどうかということは、当初の段階である程度想定ができたのではないかと思います。どこまで用地補償するかということは、状況の変化等もありやむを得ないことではあると思いますが、これだけの増額になるとすると、当初の見立てが甘いと言われてしまうことは否定できないと思われるので、可能な限り、用地補償に伴う費用を事前に詳細に見積もっていただく必要があると感じました。

もう一点、工事の完了は、当初予定のどおり、令和9年度で変更なしということだと思いますが、用地の取得に関しては、金額も含めて取得の見込みが立っており、用地取得ができないために、工事の進捗が遅れるということはないという理解でよろしいでしょうか。

(道路建設課)

用地の取得に関しては、概ね了解をいただいておりますが、代替地などの調整のために時期がずれ込んでいるという状況です。工事に関しても、令和9年度の完了に向けて、工程を見直しながら進めています。

(五味委員)

わかりました。

(永藤委員長)

地下横断歩道を横断歩道橋に変更するということで、地元と話し合ったとのことですが、どのような内容を話し合われたのでしょうか。

(道路建設課)

地元との協議については、防犯上、地下横断道路だと危険があるということで、横断歩道橋にしてほしいという意見が出されております。

(永藤委員長)

第一次緊急輸送道路に指定されている路線ですが、災害の観点からいうと、横断歩道橋をどんな形にするか検討が必要かと思います。公共事業評価監視委員会でいろいろな事例を見ていますと、横断歩道橋を作ったがほとんど使われていないという事例も多々ありますので、高齢者の方々も使い易い横断歩道橋にしていただければと思いますが、そのような視点を加味して検討していただけますでしょうか。

(道路建設課)

現在の利用状況としては、児童が主に利用する施設という観点で考えております。

(永藤委員長)

高齢者の使いやすい施設とするために、エレベーターにするということではなくても、坂路の勾配を緩くしたり、手すりを付けたりするなど、高齢者も使いやすいような構造になる様に、地元と相談してください。

(道路建設課)

わかりました。地元とも相談いたします。

(熊谷委員)

リニア新幹線の新駅との関連もあり、飯田市の環状道路でもあることから、非常に重要な路線であることについては理解でき、再評価としての事業の継続については問題ないと思っております。しかし、説明を聞く中で、道路整備をして沿線土地の利便性や利用価値が高くなり、ロードサイド型の店舗がたくさん立地してきたことにより今度は渋滞が起こり、また道路整備の必要性がでて周辺のロードサイドショップの移転を図るということであると、都市計画との関連性がうまくいっているのか疑問に思われます。

この事例にかかわらず、道路整備をする際に、ロードサイドショップや渋滞について、先見の明を持って計画していく必要があるのではないか、または、土地利用の規制をしていく必要があるのではないかと感じたところで、そういった道路整備の効果とロードサイドショップの進出などで周辺が都市化されることについて、もうすこし計画的な進め方があったのかどうかについて、道路部局では検証をされておられるのでしょうか。

(道路建設課)

このエリアにつきましては、飯田市が都市計画マスタープランを策定しており、土地利用としては、商工業エリアとされております。また、都市計画道路として、4車線で整備するという計画決定をしております。

(熊谷委員)

都市計画道路を4車線で計画されていたとすれば、その後その路線上のロードサイドショップの進出はなかったと考えていいですね。

(道路建設課)

法律上は、都市計画道路の計画決定後も、一定の規模のロードサイドショップは建築できますが、都市計画道路の事業が始まりましたら、移転をしていただくこととなります。

(熊谷委員)

わかりました。

(永藤委員長)

他にご質問ありますか。

ご意見、ご質問がなければ、評価案そのものに反対のご意見はなかったと思いますので、県の再評価案であります「継続」が妥当と判断してよろしいでしょうか。

〈一同賛成〉

(永藤委員長)

続きまして、再評価の街路事業 宮渕新橋北小松線 清水～惣社の説明を、都市・まちづくり課からお願いします。

(都市・まちづくり課)

詳細審議箇所の再評価 街路事業 都市計画道路 宮渕新橋北小松線 松本市 清水～惣社の説明をいたします。

事業計画の概要ですが、全体計画は、道路築造工、延長762m、幅員は、車道が6m、全幅16mです。採択年度は平成26年度、完成予定年度は令和8年度です。全体事業費は33億円で、令和6年度以降の残事業費は約8億1,000万円です。再評価での事業費の変更はありません。下の図面は事業地周辺の概要図です。小中学校が隣接しており、当該区間も通学路に指定されています。また、現況の交通量が1日約1万5,000台とかなり交通量が多い路線です。

続いて、上位計画である松本市都市計画マスタープランと清水～惣社の街路事業の関連について説明します。松本市都市計画マスタープランでは、交通体系の方針として①から④にあります基本方針が掲げられており、道路ネットワークとしては環状道路と放射道路の整備により、渋滞解消や拠点間アクセスの向上などを目標としています。その中で、都市計画道路宮渕新橋北小松線は、県道名は松本和田線ですが、放射道路に位置付けられており、清水～惣社は中環状線と外環状線を結び、松本中心市街地と郊外の円滑な交通に寄与する事業となっております。

事業区間の事業着手前の状況について説明します。写真①、②のように道路の幅員が狭く、右折レーンが未整備のため、慢性的な交通渋滞が発生しています。写真③、④のように近接する清水小学校、清水中学校の通学路に指定されていますが、歩道が未整備または狭いため、歩行者が大変危険な状態となっております。清水～惣社の街路事業により道路の拡幅および歩道設置を行うことで、交通の円滑化を図るとともに、安全で安心な歩行空間を確保します。あわせて、電線地中化を行うことにより、災害時のリスクを軽減するとともに、良好な都市空間が確保されます。事業区

間の交通事故の状況です。事業区間内では、平成29年から令和3年の5年間で交差点付近を中心に85件の交通事故が発生しています。こちらは、渋滞の状況です。事業区間内には、3基の信号機がありますが、そのうち桜橋東と清水二丁目の2か所は、慢性的な交通渋滞が発生しており、主要渋滞箇所を選定されています。

それでは、現地の状況を撮影してきましたので、ご覧いただければと思います。まず、ドローンで撮影した映像をご覧ください。画面に映している道路が整備を進めている路線になります。こちらは清水中学校、清水小学校、画面奥が美ヶ原高原になります。

続いて、通学の状況を撮影したものをご覧ください。撮影場所は、図で示した箇所になりまして、時間帯は、平日の朝8時頃に撮影したものです。画面奥が松本城方面で、画面左奥に写っているのが清水小学校となります。多くの小・中学生が登校している路線ですが、歩道が狭く、危険な状態となっています。また自転車で通学する学生もいますが、車道の路肩が狭く、自動車と接触する危険性もある状況となっています。

続いて渋滞の状況を撮影したものをご覧ください。撮影場所は図で示した主要渋滞箇所になっている清水二丁目の交差点を撮影したもので、時間帯は平日の夕方6時頃となっています。交通量がかかり多い路線ですが、このように右折車がいると、後続の車が詰まってしまい、渋滞が発生しています。

続きまして、事業の見直し内容および進捗状況について説明します。平成25年度に当初事業認可を取得し、平成26年度から事業に着手しています。令和5年度に完了予定でしたが、店舗やアパートなどの駐車場の代替地を要望され、その調整に不測の日数を要したことなど、用地取得が遅れたことにより、令和8年度まで事業期間が延長となります。

こちらは現在の事業進捗状況です。工事は平成30年度から着手しており、令和5年度までに、桜橋東交差点から清水二丁目交差点と、清水小学校前の歩道整備が完了する予定です。用地補償についても、概ね契約済みとなっており、物件の移転等が進んでいる状況です。

続いて、工事の状況について説明します。工事全体のおおまかな流れですが、まず電線地中化工事を行い、その次に歩道工事、車道工事、舗装工事を行い、工事完了となります。現在、主に電線地中化工事を行っているため、その状況について少し細かく説明します。

電線地中化工事は、画面に映しましたフローのような工程になっておりまして、写真のように管路や特殊部といわれる設備の設置などを行っています。また日中の交通量が非常に多い現場のため、夜間工事も行っている状況です。

最後に清水～惣社の事業により期待される効果について説明します。一つ目として、道路拡幅と右折レーンの設置により渋滞が緩和され、都市内交通の円滑化が図られます。二つ目として、歩道

設置により、清水小・中学校の児童をはじめとする歩行者の安全が確保されます。三つ目として、電線地中化により、災害時の安全が向上することで、災害に強い道路が整備されます。四つ目として、松本市中心部から主要な観光地である美ヶ原高原方面へのアクセス性向上による観光振興に寄与します。スライドの説明は以上となります。

これから、現地と中継して、現在の状況等について、松本建設事務所から説明をお願いしたいと思います。現地は、清水1丁目の交差点付近となります。

(松本建設事務所整備課)

松本建設事務所整備課です。事業の進捗状況を説明いたします。

当事業は、平成26年度の事業化以来、用地補償や本工事を進めてきたところです。用地関係につきましては、令和4年度末の用地面積ベースで、全体のおおむね8割の用地の契約を済ませさせていただいています。その中で、桜橋東交差点から清水二丁目の交差点までは、全て契約が整っている状況です。令和5年度につきましても、清水二丁目交差点から東側の用地交渉を進める中で、用地買収を進めていきたいと思っています。令和5年度末で、概ね全体の9割の用地補償契約を結ぶ予定です。令和6年度には、全契約が済むように、引き続き用地交渉を進めていきたいと考えています。

続きまして本工事の状況です。本工事につきましては、平成30年度から工事を進めています。まず、清水小学校の前の歩道設置および電線地中化の工事に着手しています。引き続き、桜橋交差点から清水二丁目交差点の間の工事を、順次進めているところです。現在は令和4年の繰越工事ですが、桜橋東交差点から清水二丁目交差点の間の、南側の歩道設置および電線地中化の工事を進めています。令和8年度には、工事が全て完了するように、歩道設置および電線地中化の工事を進めていきたいと考えています。説明は以上となります。

(永藤委員長)

ありがとうございました。委員の皆様、ご意見ご質問ありましたらお願いします。交通安全やバリアフリーという観点から、小林先生ご意見ありますか。

(小林委員)

工事を進めるにあたっては、時間もだいぶかかるとは思いますが、工事を進める間に、歩道がなくなったり、狭くなったり広がったりするかなと思うんですが、その間の安全対策はどのように対応されているのかなと思っておりました。

(松本建設事務所整備課)

歩行者の安全対策につきましては、画面で見ていただいているように、用地買収が完了したところのうち、危険な箇所についてはコーン等で締め切った上で、現道の歩道部分を通行していただく形になっています。また、用地買収済みの安全な箇所につきましては、仮舗装等を行うことで、歩行者等の安全を確保している状況です。

(小林委員)

わかりました。ありがとうございます。

(新宅委員)

ご説明ありがとうございます。資料だとちょっとわかりづらいのですが、新しく設置される歩道では、歩行者と自転車は分けられるようになるのでしょうか。

(松本建設事務所整備課)

歩行者と自転車は、分離するようになります。自転車は、車道の路肩の部分に自転車レーンを設け、そちらを通行するようになります。

(新宅委員)

自転車レーンが設置されるようになるのですね。わかりました。ありがとうございます。

(永藤委員長)

松本城にも近く、美ヶ原高原へのアクセス道路になっていますが、景観の観点からご意見ありますか。

(古本委員)

電柱の地下化というのは、非常に良いことだと思っており、特に松本地域ではかなり地下化が進んでいて、うらやましいと思っていますが、一方で、電柱を地下化するのにかかるコスト増はどの程度あるのでしょうか。今回のように、道路の拡幅と合わせて施工するのが、経済的に有利になると思いますが、総事業費の何割という形で教えていただければと思います。他の道路の実績でも結構です。

(松本建設事務所整備課)

本事業の電線の地下化にかかる費用は、概ね全体の事業費の2割程度になるかと思います。

(古本委員)

電線の地下化に係る費用が、概ね2割ということですので、本事業に関してはかなり景観に配慮していると言えそうですね。

(松本建設事務所整備課)

現場を見ていただいてもわかるように、道路に電柱が非常に多くたっており、現道を通行する歩行者がよけるような形で歩いている状況で、交通安全上も危険となっております。そのような状況ですので、景観や防災の観点も含めて、電線の地中化を進めていきたいと考えています。

(古本委員)

わかりました。ありがとうございます。

(永藤委員長)

本事業では、用地買収に不測の日数を要したため事業期間が延長したということにですが、本年度、新規事業評価を実施している街路事業についても、同様に用地交渉が難航することが懸念されないでしょうか。例えば、上田市の都市計画道路北天神町古吉町線の川辺町では、現況幅員6.0mを16.0mにするという計画がなされており、本事業とほぼ同様の用地買収幅が必要になることとなります。新たに事業化する箇所については、事業着手後に用地交渉に関する課題が認識され、事業期間が大幅に長期化することのないように、今回の事業において用地買収が難航した原因を十分に解析し、同様の轍を踏まないよう、しっかりとフィードバックできるような体制を設けることが必要と考えます。

(永藤委員長)

それでは、評価案そのものに反対の意見がなかったと思いますので、この箇所の評価案であります「継続」が妥当と判断してよろしいでしょうか。

〈一同賛成〉

(永藤委員長)

ありがとうございました。それでは暫時休憩いたします。

【休憩後】

(永藤委員長)

事後評価雪寒対策道路事業 第2ポイント上スノーシエッドについて、道路管理者から説明をお願いします。

(道路管理課)

資料8-1ページをご覧ください。雪寒対策道路事業 主要地方道 扇沢大町線 第2ポイント上です。

8-2ページをご覧ください。対象事業ですが、大町市の立山黒部アルペンルートの長野県側の入口である扇沢駅近くの雪崩防護柵の設置工事となっております。現場周辺は、元々雪崩の常習地帯でしたが、1978年には自動車3台が巻き込まれる大雪崩が発生し、そのうち1名の方が残念ながらお亡くなりになってしまったという状況です。このような状況から、地元や道路管理者から雪崩対策の要望が一段と高まり、1980年代後半からスノーシエッド整備を順次進めてきたところですが、当該箇所は、一連の区間で最後まで残っていた箇所となりますが、今回のスノーシエッドの整備により、区間全体の安全で安心な交通を確保することを目的として事業を実施したものです。

8-3ページをご覧ください。今回実施したスノーシエッドですが、扇沢駅下のヘアピンカーブに位置し、全体延長140m、道路幅員8.0mとなっております。本事業は平成20年度に着手し、平成29年度に完成しました。

8-4ページをご覧ください。全体事業費は6億4,000万円、当初事業費3億8,000万円から増えています。事業費の増額の主な理由としては、当初は雪崩防護擁壁工法で計画していましたが、事業着手直前に当該箇所が発生した大規模な雪崩を検証し、計画を再検討した結果、同規模の雪崩に対しても保全対象である道路への影響が大きいと考えられ、複数箇所、複数回の雪崩に対応でき、より安全性の高いスノーシエッド工法に変更したことによるものです。

8-5ページをご覧ください。本事業による直接的効果ですが、雪崩が発生してもスノーシエッドの整備により、雪崩発生に伴う通行止めや雪崩による被害がなくなり、防災面での信頼性が格段に向上したことがあげられます。

8-6ページをご覧ください。事業による間接的効果ですが、残雪がある観光シーズンの初冬においても、スノーシェットの整備により、より安全に通行できるようになったことも要因となり、観光客が増加し、地域の観光振興にも寄与できていると考えています。

8-7ページをご覧ください。施設の維持管理を適切に行っている資料です。

8-8ページをご覧ください。地域住民などからの評価ですが、観光関係者を中心に、4月中旬から5月上旬までは積雪が残り、気温が高い日などは、雪崩の心配があったことから恐る恐る運転していたが、今はその心配もなくなり、安心して運転できるようになったなどの高い評価をいただいているところです。

8-9ページをご覧ください。事後評価結果ですが、事業効果の発現状況や地域住民の皆様の評価等を踏まえ、総合評価欄に記載のとおり、評点は95点、総合評価をAとしています。

8-10ページをご覧ください。最後に建設部公共事業評価委員会の意見ですが、スノーシェットの整備により、雪崩発生による事故のリスクが低減され防災面での信頼性が向上するとともに、観光客が安全通行できるようになった。また、冬期間においても黒部ダム関係者が安全に通行でき、発電施設の安全管理に寄与している。これらを踏まえ、事業目的を達成していることから、総合評価はAが妥当であると判断しました。また、県の評価委員会の意見においても、建設部公共事業評価委員会の意見を妥当と判断するとされております。説明は以上になります。続きまして、現地の状況などの説明を、現地から中継して行いたいと思います。大町建設事務所お願いします。

(大町建設事務所整備課)

大町建設事務所整備建築課です。本来であれば現地から生配信をしたいところですが、電波状況により中継ができないため、事前にドローン等で撮影した動画により説明をさせていただきます。画面の下に流れておりますのが、一級河川籠川になります。この動画は、山の状況がわかるように山の斜面の草木が芽吹く前の4月13日に撮影したものとなります。真ん中あたりに見える白い屋根が、今回の第2ポイント上スノーシェットになります。その右側に見えるのが、第1、第2ポイントスノーシェット、また、左側に見えるのは、第3、第4ポイントスノーシェットとなっております。上部の尾根までの状況をご覧いただきたいと思います。斜面上には、雪崩防止柵等が設置されていませんので、一度雪崩が発生すると、下の県道まで達してしまうという状況がお分かりいただけるかと思います。

ドローンの動画2をお願いします。4月13日に撮影したものになります。第3、第4ポイントスノーシェットの左側に木がなぎ倒されている状況がわかるかと思います。これは、平成30年3月に発生した雪崩の痕跡になります。奥の方に大きな建物が見えるかと思いますが、これは関西電力の扇沢駅で、立山黒部アルペンルートの長野県側の入口の駅になります。

動画 3 をお願いします。これは、現時点の状況で、8月23日に撮影した動画となります。周辺の状況を主に撮影しておりますので、ご覧いただきたいと思います。上部の斜面をドローンにより撮影しております。この後、上流側及び下流側を見ていただきたいと思います。これが、上流側になります。先ほどの扇沢駅の方向を向いているということになります。次に下流側ですが、下の方に平地が広がっておりますが、大町市街地になります。

最後に動画 4 をお願いします。最後の動画は、スノーシエットの内部を歩いて撮影しております。現在見えているのが、第 1、第 2 ポイントスノーシエットになります。左側の斜面に少し古いコンクリートの擁壁が見えますが、これは雪崩防護擁壁になります。反対に向きまして、ここからが今回対象の第 2 ポイント上スノーシエットになります。撮影したのは、お盆明けでしたが、扇沢駅ということで黒部ダムに行く観光客が多く、交通量が多い状況でした。中の様子をご覧ください。このスノーシエットを出た先に見えますのが、第3、第4ポイントスノーシエットになります。第 2 ポイント上スノーシエットと第3、第4ポイントスノーシエットの間、右側に見えますのが雪崩防護擁壁になります。現地の説明は以上です。

(永藤委員長)

ただいま説明のありました第2ポイント上スノーシエットについて、ご意見ご質問等がありましたらお願いいたします。雪崩防護擁壁工からスノーシエット工法に工法を変更していますが、構造物の選定に関して、小山先生からご意見、ご質問はありますか。

(小山委員)

特にありません。いい工事であったと思います。

(永藤委員長)

冬期の雪崩とか自然災害のリスクなどについて、豊田先生いかがですか。

(豊田委員)

この事業に関しては、特にありません。

(永藤委員長)

ありがとうございます。他にご意見ありますか。

(熊谷委員)

私も、基本的には事業効果について適切に評価されているのではないかと考えていますが、資料の6ページに事業効果の発現の間接的効果として、4月の関電トンネルのトロリーバスの利用者数のグラフが掲載されており、工事期間中すなわちスノーシェッドができていない時の平成29年度に10万人いらっしゃっており、出来た後も10万人となっているので、効果がきめんにでているようなグラフではない気がしますが、いかがでしょうか。また、工事期間中も交通規制の上で通行できるようになっていたのでしょうか。

(道路管理課)

間接的な効果につきまして、本事業のスノーシェッドの整備により、直接的に観光客が増加したということではありませんが、雪崩に対する通行の安全性が確保されたということで、安心して黒部ダムに訪れていただける方が増えたのではないかと考えております。また、工事期間中の通行につきましては、片側交互通行での交通は確保したうえで、工事を進めさせていただきました。

(熊谷委員)

この期間には、国のインバウンドの政策がかなり進んで、黒部アルペンルートは一時100万人を切っていた観光客が年間で100万人以上になり、特にインバウンドのお客さんが大分増えるとともに、4月の室堂側の雪壁の中を走るスポットが大人気になったこともあって、その行き来で4月もトロリーバスを利用するお客さんがだいぶ増えているのではないかと思います。これから先も、黒部アルペンルートは、国のインバウンドの主要な場所になると思いますので、この事業の効果はあると思います。

(永藤委員長)

私から2点お願いします。まず1点目ですが、平成28年度の公共事業評価にかかる道路管理課の資料の中で、「計画の見直しにより事業費減とする、事業費1,400万円減」と記載がある資料が公表されていますが、今回の事後評価資料の事業費との関係を調べて教えてください。

2点目ですが、当初、雪崩防護擁壁工の事業延長210mを、スノーシェッド工140mに全体延長を70m減としていますが、この延長が減となった区間は、雪崩に対しても安全だという理解でよろしいですか。

(道路管理課)

はい。そういう判断です。

(永藤委員長)

その区間では、雪崩の事故は起きないという理解でよろしいでしょうか。

(道路管理課)

ドローンの映像でもご覧いただいたとおり、雪崩はかなり上流の雪渓で発生して流れ落ちてきますが、その流路は、主にスノーシェッドを建設した位置となると想定されているので、雪崩に対してはスノーシェッドで対応することができると判断しております。

(永藤委員長)

わかりました。それでは、1点目の質問について調べていただき、後日、回答してください。

他にご意見がなければ、評価案の検証に入りたいと思います。評価案そのものに反対のご意見はなかったと思いますので、この箇所の県の事後評価案は妥当と判断してよろしいでしょうか。

〈一同賛成〉

(永藤委員長)

次に、第1回委員会で質問のあった事項に関する回答について、説明をお願いします。

(道路管理課)

事後評価の代行事業の市道中川手線の土口という工区です。資料の10をご覧ください。前回、第1回委員会のご質問について回答させていただきます。資料10-4の変更理由に法定点検の記載がありますが、その内容についての質問です。橋梁に関して、法定点検の健全度判定結果は「Ⅱ判定」で、当面経過観察としているが、次回以降の法定点検等により「Ⅲ判定」とされれば、速やかに補修等を実施する予定との記載がありますが、現状の橋梁のどこが損傷を受けているのかというご質問でした。回答ですが、伸縮装置および支承や主桁の一部の損傷が健全度Ⅱという判定になっています。今後の点検でⅢ判定となれば、速やかに補修等を実施していきたいと考えています。

(永藤委員長)

支承が機能を果たしにくい状況であるということによいでしょうか。

(道路管理課)

Ⅱ判定は、予防保全段階ということですので、損傷度合いはあまり重くはないと考えております。

(永藤委員長)

例えば、土砂に埋まっているとか、完全に壊れているのではないけれども、機能を果たしづらい状態にあるということではないのですか。

(道路管理課)

点検結果のⅡ判定としては、機能的に支障があるという状態ではないですが、予防保全の観点から措置を講じることが望ましいという判定結果となっております。

(永藤委員長)

わかりました。措置を講じる必要がないか確認したいので、具体的に、支承がどのような状態になっているか調べて教えてください。また、主桁については、どの程度の損傷なのでしょう。

(道路管理課)

主桁についても同様にⅡ判定で、少し剥離がある程度です。

(永藤委員長)

待場を設けるというのは、大型車両の通行を規制するということですか。待場というのはどのようなものなのでしょう。

(道路管理課)

橋梁の幅員が狭いため、前後に待つ場所を設けております。橋長自体が10mで見通しがききますので、大型車のすれ違い時に、橋梁の前後で待てるという状況になります。

(永藤委員長)

わかりました。他にご意見ありますか。よろしいでしょうか。

〈一同賛成〉

(永藤委員長)

次に、県営かんがい排水事業大町新堰について農地整備課から説明をお願いします。

(農地整備課)

概要を説明します。県営かんがい排水事業大町新堰地区ですが、市町村は大町市になります。

目的は、水路が昭和20年代に造成された施設で老朽化も進んでおり、その一部を改修すると共に、小水力発電を建設し土地改良区の維持管理費の軽減に充てたいというものです。平面図をご覧ください。左上が上流になりますが、箆川の取水口の部分になります。そこから200mほど下流へ行くと沈砂池があります。特に、この沈砂池の損傷が著しい状況です。排砂ゲートもありますが、漏水しております。沈砂池の前後も老朽化しているため改修します。小水力発電についてですが、今ご説明した沈砂池のところにヘッドタンクを設け、約600m下流に発電所を設け発電を行う計画としております。詳細については、北アルプス地域振興局農地整備課から説明します。

(北アルプス地域振興局農地整備課)

写真を先月撮影してきましたが、緑が多い時期になりますので、以前撮影した写真もご覧いただきながら説明させていただきます。こちらは、一級河川箆川からの取水部になります。大町新堰は昭和27年に高瀬川上流総合開発で整備された全長8.8kmのかんがい用水です。これは、延長59mのバースクリーン堰堤になります。こちらは、昭和56年に建設省の補償工事で設置されています。

こちらは、水利権の使用標識です。かんがい用水として水利使用の許可を取得しており、取水量は1.91立方メートル毎秒となります。1.91立方メートルの取水は、4月25日から5月1日までとなっており、この期間は代かき期にあたります。次に1.36立方メートル毎秒になりますが、これが5月2日から9月20日までで、かんがい期の流量になります。次に0.53立方メートル毎秒で、9月21日から翌4月24日まで、大町は冬期間雪が降るため消雪や維持管理用水として冬期間の水利権も認められています。今の頭首工の直下にある施設ですが、ドーム内にウォッチマンゲートというものがありませんが、こちらで水位を設定し、超過取水にならないようにゲートを開けて決められて水量を超える場合は、箆川に戻すようになっています。こちらが、取水ゲートから下流約30m間に関しましては、コンクリート三面張りで改修されており、本計画では改修しない部分になります。昭和16年頃整備されています。三面張りが終わったところから土水路になりますが、この土水路から下流側が改修の範囲となります。土水路区間については、構造物は何もない状態ですが、今後の土地改良区による維持管理等を考慮して、ヒューム管の直径1.1mを設置して暗渠化する予定になっています。

先ほど農地整備課からも説明がありましたが、沈砂池になります。沈砂池の改修に併せて、ヘッドタンク、配水槽を設置する予定です。沈砂池ですが、現在排出しているのですが、排砂ゲートも真ん中に砂が溜まっている状態です。本来であれば、沈砂池内に溜まった土砂は、籠川に排砂するのですが、排砂ゲートの樋体が木製でできており、老朽化により開閉が出来ない状態で、沈砂池内に堆積した土砂を排砂することが出来ない状況になっています。沈砂池から下流は、玉石の練り石積み水路またはコンクリート三面張り水路となっています。沈砂池から下流約600mは、発電用の導水管を既設水路の右岸側に埋設して下流側へ持って行きます。こちらは、既設水路の現在の老朽化の状況です。石積み護岸については、側壁の玉石が抜け落ちており護岸が浸食されている状況です。こちらは、コンクリート現場打ち区間においての側壁の損傷状況です。鉄筋が露出して見えている状態です。三面張り水路についても、摩耗やずれが生じるなど漏水の原因になっております。

沈砂池から約600m持ってきたところに発電の建屋を建てます。この建屋の中には、水車発電機、系統機器、そういったものを格納することとなります。水はここから全量大町新堰本線に戻すこととなります。下流では、平成24年から東京電力が小水力発電所を稼働しております。この東京電力の発電所へ水を持っていくための配水槽、これはゴミを取るための除塵機です。こちらから東京電力の発電所へ約2.5km水を持っていきます。発電所は、大町温泉郷の別荘地内にあります。説明は以上です。

(永藤委員長)

説明いただきましたが、ご意見等ございますか。

(豊田委員)

排砂ゲートが老朽化しており、土砂が溜まっているという説明がありましたが、整備後は、どのような形になるのでしょうか。

(北アルプス地域振興局農地整備課)

規格はほぼ同じ形を予定しておりますが、籠川に溜まった砂については、ゲートを開けて戻すという構造を考えております。

(豊田委員)

わかりました。小水力発電についてですが、メンテナンスなどは問題ないのでしょうか。

(北アルプス地域振興局農地整備課)

メンテナンスについては、近隣の白馬村で平成23年、24年から発電を開始しておりますが、売電収入の約15～20%位のメンテナンス費用がかかると想定しています。それらを含めて、改良区での経費の低減ですとか、そういった形で計画を立てております。

(豊田委員)

そういうことも加味した上での事業費ということですね。わかりました。

(永藤委員長)

他にご意見ございますか。

私も少し調べてみましたが、東京電力が近くで発電をされているということですか。

(北アルプス地域振興局農地整備課)

東京電力の沈砂池から約2.5km下流にあります。

(永藤委員長)

発電量は、どのくらいになるのでしょうか。

(北アルプス地域振興局農地整備課)

発電量は、約190kW。年間の総発電量は、102万kWを想定しています。

(永藤委員長)

わかりました。東京電力は610万ですよ。

(北アルプス地域振興局農地整備課)

東京電力は、有効落差が114mあります。今回計画しているものは、約21mになります。

(永藤委員長)

それは、電力差はありますね。

他にございますか。委員の皆様、どうでしょうか。それでは、県の評価案に対する反対意見はなかったと思いますので、県の新規評価案については、「事業着手」が妥当と判断してよろしいですか。

〈一同賛成〉

(永藤委員長)

ありがとうございます。

続きまして、第2回委員会で審議いただいた砂防事業北大塩の土地所有者の状況について、砂防課から追加説明がありますのでお願いします。

(砂防課)

先日、第2回の評価監視委員会におきまして、五味委員から前島川付近の土地の所有は、財産区となっているかというご質問をいただきました。その際、財産区においては、森林の管理を行っていくことが厳しい状況であるというお話を伺ったところです。その部分の回答が抜けておりましたので、改めてお答えします。

前島川の上流域は、ほとんどが北大塩財産区の所有となっております。委員からご指摘いただいたとおり、財産区に限らず、管理者が森林の管理を完全に行うことは、難しい状況です。近年の異常出水により、流域内の荒廃が急速に進行する可能性もあると考えています。土砂災害から住民の生命財産を守るべく、流域全体の保全を考えながら、施設の整備を行っていきたいと考えております。その中で、財産区所有に限らず、土砂を発生させない上流域全体の適正な管理について、どのような方策があるか、県の林務部と一緒に考えていければと思っております。説明は以上です。

(五味委員)

お調べいただきありがとうございます。よくわかりました。

(永藤委員長)

他にご意見ありますでしょうか。

それでは、ご意見ご質問がないようですので、以上で本日予定していました県の新規評価、再評価、事後評価の詳細審議を終了いたします。

(2) 新規評価基準について

(永藤委員長)

次に、第1回委員会の際に熊谷委員からご質問いただきました「新たな新規評価制度による評価結果について」事務局から説明をお願いします。

(事務局)

資料7の「新たな新規評価による評価結果について」という資料をご覧ください。

こちらの資料は、10億円以上の新規事業についての評価結果をまとめた表になります。新規事業として評価を行う箇所としては、地元の調整などがある程度整い、計画熟度の高い箇所があがってきていることもあり、妥当性評価は18項目全てに“○(まる)”が付いております。優先度評価についても、4.1から4.9という結果になっております。事業ごとに優先度評価の合計点の平均を見ますと、街路事業が4.85、道路改築事業が4.63、農業農村整備事業が4.27となっております。中では、街路事業の評価点数が高い傾向が見られます。この街路事業の点数が高くなっているのは、市街地などで地域住民の生活に密着した事業であり、維持管理や合意形成における地域の関わりが強いことや、都市機能の強化など生活環境の改善に係る評価項目の評点が高いことに起因していると考えられます。個別の箇所では道路改築事業や農業農村整備事業についても優先順位が高く、計画熟度があがった箇所から新規事業化を計画するため、来年度の事業化を目指す今回の審議箇所については、評価点が4点以上と高い評価になっております。

新規評価については、10億円未満の箇所が非常に多く、去年は90件の新規評価の対象のうち、89件が10億円未満という状況になっており、現在、今年度の10億円未満の箇所についても評価の作業中ですが、今年度内には、来年度事業化を目指す全事業の評価結果を分析し、詳細な評価ができるように、評価点数のスコア設定の基準についても、再検討してまいりたいと考えております。説明は以上になります。

(永藤委員長)

委員の皆様、ただいま説明がありました新規評価について、ご意見、ご質問等ありましたらお願いします。

(熊谷委員)

調べていただき、優先度もすべて4点台ではありますが、箇所によってばらつきがあるということがわかりましたし、人がたくさん住んでいる都市部の街路事業の評価点数のスコアが高いということも説明がつくと思われまます。昨年度設定していただいた係数も有効であると理解しました。引き続き、評価

点数の設定基準についての見直しもしていただけるようですので、ぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。

(永藤委員長)

他にご意見ありますでしょうか。熊谷先生が仰いましたが、新規事業評価につきましては、より精度を上げた計画の策定に向けて、よりよい新規事業計画の選択条件となるような基準にしていきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

(事務局)

よろしくお願ひします。

(3) その他

(永藤委員長)

今までの議論を踏まえて私の方で意見書の作成をいたします。意見書については、事務局から委員の皆様へ送付することとします。委員の皆様よろしいでしょうか。

〈一同賛成〉

(永藤委員長)

それでは、意見書作成に向けた作業は、そのように進めさせていただきます。その他について、事務局から説明をお願ひいたします。

(事務局)

今後のスケジュールについて確認させていただきます。次回、第4回の委員会ですが、10月30日月曜日の午前中に開催を予定しています。会議室またはオンラインいずれかの方法でご出席いただけるよう準備したいと思っています。詳細が決まり次第、ご連絡させていただきますので、ご都合いただけますようよろしくお願ひいたします。また、永藤委員長からご確認がありましたとおり、第4回の委員会につきましては、これまでの委員会でご審議いただいた県の新規評価、再評価、事後評価のそれぞれについて、意見書の取りまとめをお願ひいたします。10月30日の午前中に、予定させていただいておりますが、意見書のたたき台については、永藤委員長に作成いただいた後、事務局から委員の

皆様に事前送付させていただきたいと思っています。送付の時期の目安としましては、第4回委員会のおおむね1週間前を予定しています。以上になります。

(永藤委員長)

ありがとうございます。

事務局から次回委員会日程について説明がありました。これについて委員の皆様よろしいですか。

〈一同賛成〉

(永藤委員長)

それでは、後日事務局から詳細について、ご案内お願いいたします。

議事は、全て終了しましたので、進行を事務局にお返しいたします。

4 閉会

(事務局)

本日は、長時間にわたり現地調査に関わる審議いただきましてどうもありがとうございます。

以上をもちまして、第3回評価監視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。