

平成30年度 第3回長野県公共事業評価監視委員会

日 時 平成30年11月8日（木）

9時30分～12:00

場 所 長野県庁西庁舎 301号会議室

1 開 会

○事務局 増澤副主任専門指導員

皆様、おはようございます。定刻となりましたので、ただいまより平成30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、司会進行を務めます、技術管理室の増澤と申します。よろしく申し上げます。

初めに、技術管理室長の藤本より、ごあいさつ申し上げます。

2 あいさつ

○事務局 藤本技術管理室長

皆さん、おはようございます。改めまして、第3回長野県公共事業評価監視委員会の開催に当たりまして、事務局から一言ごあいさつを申し上げます。

永藤委員長様始め、委員の皆様におかれましては大変お忙しいところ、本委員会にご出席をいただきまして誠にありがとうございます。

本日の委員会では、前回の委員会に引き続きまして各評価箇所の詳細な審査をお願いするところでございます。皆様方にはそれぞれのお立場から貴重なご意見をいただきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

簡単でございますけれども、ごあいさつとさせていただきます。本日はよろしくお願いたします。

○事務局 増澤副主任専門指導員

本日の会議は議事録をホームページで公開します。事務局が作成した議事録を出席者等にご確認いただいた後、ホームページにアップしますのでご承知おきください。

それでは、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。まず永藤委員長、石川委員、北村委員、久保田委員、小林委員、酒井委員、島田委員、高瀬委員、藤澤委員、以上9名の皆様でございます。

北村委員におかれましてはご都合により途中でご退席されます。なお、足立委員、内川委員、加々美委員はご欠席でございます。

次に資料のご確認をお願いいたします。お手元に事務局でお預かりしていたA3のファイルをご用意しております。本日の資料も含めて綴っておりますのでご確認

ください。

資料の上に第3回と示しましたインデックス以降が本日の資料となります。1枚目、本日の次第と、右側は第1回委員会において抽出した詳細審議案件で、網掛けが本日ご審議いただく箇所でございます。2枚目は本日の座席表でございますけれども、加々美委員が急遽ご欠席のため、配置を変更しております。

3枚目から6枚目、資料11でございます。こちらは第2回委員会で酒井委員、それから高瀬委員からご指摘のありました費用便益費について、算出方法を再確認し、修正があった箇所の資料を添付しております。

7枚目、8枚目、資料12です。こちらは第1回委員会で高瀬委員からご指摘のありました再評価、中条の費用効果分析の資料でございます。

9枚目が資料13、こちらは新規評価青木峠の様式2新規評価シートの修正資料でございます。事後評価結果からフィードバックについて追加記載しております。10枚目が資料14、こちらは事後評価、岡田拡幅の様式6-1の修正資料です。現地調査時にご指摘のありました、今後の取り組み及び同種事業への活用と課題につきまして、より具体的な内容を記載しております。

11枚目から13枚目が資料15で、現地調査における質疑応答を取りまとめたものがございます。本日の配布資料は以上でございます。よろしいでしょうか。

それでは、議事に入らせていただきます。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

皆さん、おはようございます。本日はお忙しいところ、またご多用のところ、お集まりいただきまして本当にありがとうございます。

第2回委員会では再評価は2箇所、新規評価2箇所、事後評価1箇所の詳細審議を実施いたしました。また、PDCAの観点からフィードバックシステムを提案していただきまして、本当に素晴らしいシステムができ上がったと思っております。

本日は、先程ありましたとおり、再評価1箇所と新規評価1箇所、事後評価2箇所の詳細審議を行いたいと思っております。前回に引き続きまして個別箇所の詳細審議であり、また、意見書を取りまとめるための重要な審議でもあります。また、いろいろな意見が出てくるとは思いますが、先日のように一つ一つ、いいところを出していくような審議にしていきたいと思っておりますので、ぜひ活発なご発言をお願いしたいと思います。

それでは議事に入ります前に、運営要綱の第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。今回は久保田委員と小林委員のお二人ですが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。よろしくをお願いいたします。

3 議 事

○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まいります。全体的な進め方についてですが、次第のペーパーの右側の審議予定案件を一覧にした資料をご覧ください

当委員会では、詳細に審議する案件では第1回の委員会において抽出いたしました再評価3箇所、新規評価3箇所、事後評価3箇所、合計9箇所、白紙の箇所が10月17日開催の第2回委員会で審議した再評価2箇所、新規評価2箇所、事後評価1箇所です。

本日は、先程もありましたけれども、詳細審議箇所として残っています網掛けで示した箇所の再評価1箇所と、新規評価の1箇所、事後評価2箇所の審議を行います。

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、その後、質疑の時間を取り、意見を整理いたしますのでよろしくお願いたします。

審議に入ります前に、第1回委員会で高瀬委員から意見のありました、再評価中条の費用効果分析について、担当の都市・まちづくり課から説明をお願いいたします。

○都市・まちづくり課 高倉企画幹

都市・まちづくり課の高倉と申します。今、お話がありました再評価案件であります都市計画道路の内環状南線、松本市中条に関しまして、8月8日に開催されました第1回長野県公共事業評価監視委員会の際に宿題となった、費用便益分析につきましてご説明をさせていただきます。

第1回の監視委員会の際に高瀬委員から、本事業は暫定供用しているため、事業全体の便益と残事業の便益の数値が一緒になるのはおかしいのではないかというご指摘をいただきました。

このことにつきまして再度、費用便益分析を行いましたところ、先生のご指摘とおおり、費用便益費に修正がありましたので、その内容についてご説明をさせていただきます。なお、算定につきましては「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針」、これは国土交通省から平成21年6月に出しております。また、「費用便益分析マニュアル」、国土交通省道路局都市局で平成30年2月というマニュアルがございまして、これらを参考といたしました。原単位につきましては最新のものを使用しております。

お手元の資料の12のP9-2をご覧くださいと思います。まず事業全体の費用便益分析につきましてご説明をさせていただきます。

計算条件のところになりますが、事業全体の投資効率性の評価に当たっては、再評価時点までに発生した既投資額を含めた総事業費と、既発現便益を含めた総便益

を対象としております。

費用便益分析にあたりましては基準年次を2018年度、分析対象期間を供用開始年度である2022年度から50年として分析を行っております。

9の2ページの便益の算定方法の事業全体をご覧ください。本事業におきましては、供用後50年に発生する便益に加え、ご指摘のありました平成28年度に起点側の1級河川田川を渡河する中条橋を含む120m間が部分供用してございます。この部分供用に資する便益も考慮しまして総便益を算定しております。

なお、部分供用を加味した交通量推計を行いましたところ、ご指摘のとおり走行時間が短縮される等の効果が発現するという結果が出てございます。

9-2ページの費用便益費、B/Cの事業全体の便益、Bの表をご覧ください。真ん中の中段になりますが、先程、説明しました点を考慮して事業全体の便益を算定しますと、全体供用後、50年後の便益につきましては、便益1が85億円、便益2が10億円、便益3が3億円となり、合計は98億円となります。ただし、先程、ご指摘いただきました部分供用から全体供用までの間の便益につきましても算定したところ、便益1が5.2億円、便益2が0.6億円、便益3が0.8億円となりまして、これを加算しまして総トータルとしますと、ここの表にございます総便益は104.6億円となります。

費用につきましては、前回提示しました98.1億円と変更がありませんので、事業全体の費用便益費は前回、1.04とご提示させていただきましたが、1.07ということになりました。

続きまして、残事業の費用便益分析についてご説明をさせていただきます。算定方法については残事業の部分をご覧いただきたいと思っております。

残事業の費用及び便益は、再評価時点までに発生した既投資額のコストや既発現便益を考慮せず、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費と、追加的に発生する便益のみを対象として算出してございます。このため、事業を継続した場合の費用及び便益から、中止した場合の費用及び便益をそれぞれ除外して求めるということになります。

先程、申し上げました中条橋が部分供用しておりますので、事業を中止した場合でもこの部分に関する費用と便益が発生します。

B/Cの残事業の便益Bの表をご覧いただきたいと思っておりますが、以下を考慮しまして、継続した場合の便益1につきましては87.5億円、便益2については10.2億円、便益3については3.3億円となりますが、中止した場合の便益1は18.2億円、便益2は2.1億円、便益3は2.5億円となります。

ですので、事業を継続した場合の便益から中止した場合の便益を引いた便益は、便益Bの表のとおり、便益1は69.3億円、便益2については8.1億円、便益3については0.9億円となりまして、残事業の便益は78.3億円となります。

なお、残事業の費用便益分析にあたりましては、平成31年度を起算点として行いますが、前回提示しました事業費の中に本来含めない平成30年度分を含めておりま

したので、今回の資料で訂正をさせていただきます。これにより残事業の費用便益につきましては、11.0ということでございます。

マニュアルに沿って計算しているものですので、数字の羅列の説明で大変申し訳ありませんが、ご指摘いただいたことを踏まえてやり直し、このような結果になりました。

説明は以上でございます。

○永藤委員長

ありがとうございました。ただいまの説明にご質問がございましたらお願いいたします。どうでしょうか、よろしいですか。

それでは次に、第2回委員会で酒井委員と高瀬委員からご指摘のありました、費用効果分析ですけれども、事務局から説明をお願いします。

○事務局

事務局、技術管理室企画班の大澤といいます。よろしくお願いいたします。

全ての事業につきまして確認をさせていただきました。その結果、道路建設課、それから砂防課で修正がありました。道路建設課につきましては、この後、再評価の雨中の審議の際に説明をさせていただきたいと思えます。

また砂防課につきましては、この後、引き続いて説明をさせていただきたいと思えますので、よろしくお願いいたします。

○永藤委員長

ただいまの説明にご質問がございましたらお願いいたします。

いいですか、事務局からの説明は。

○永藤委員長

では、砂防課に説明していただきます。

○砂防課 細川企画幹

砂防課の細川でございます。前回10月17日の第2回委員会の際に、高瀬委員よりいただきました東桐原の費用対効果に関しまして、前回委員会の最後に訂正させていただいたところでございますが、その際は関連検査の結果をご報告申し上げました。今回、精査した結果をご報告させていただきたいと思えます。

ただ、この数値の間違いの理由につきましては前回もお話させていただきましたが、費用及び便益を計算する上で基準となる年、本来ですと評価年度、平成30年度にするところですが、計算に当たりまして事業開始年で計算していたため、数値が違ったというのが原因でございます。

また東桐原の残事業につきましては本来、残事業費のみを対象とするところを、

この東桐原に対しましては全体事業費で計算していたことという、二つの原因がございまして数値が違っていたところでございます。

その関係で砂防に関係します他の2箇所、上手それから横湯、この2箇所についても確認いたしましたところ、基準年の取りかたが間違っておりましたので、今回、数値を基準年の平成30年、事業全体の費用便益、これを平成30年、それから残事業につきましては、平成31年にいたしまして再計算させていただきまして、お配りいたしました資料の赤になっております数字、これが全て変更になったというところでございます。説明は以上でございます。

○永藤委員長

ただいまの説明にご質問がございましたらお願いいたします。どうでしょうか。

費用効果分析というところ、この数値がどうなっているのかというのは、なかなか難しい表現でもありますが、どうですか、皆さん。

よろしいですか。それでは、ありがとうございます。

それでは、議題1の、平成30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雨中について担当の道路建設課から説明をお願いいたします。

(1) 平成30年度公共事業再評価箇所の審議

①道路改築事業 雨中（小谷村）

○道路建設課 栗林企画幹

担当しております道路建設課、栗林一彦と申します。よろしくをお願いいたします。

社会資本整備総合交付金、一般国道148号小谷村雨中の説明でございます。

私からの説明は、監視委員会を行ってから少し時間があきましたので、最初に事業概要を説明させていただいた後に、8月に行われました現地調査でどんなやり取りがあったのかといったところを説明させていただきたいと思います。

その前に、資料の修正の関係を先に説明させていただきます。資料11をお願いいたします。

赤字部分が修正箇所になりますが、残事業のB/Cの費用Cのところについて、残事業費は本来、平成31年度以降の残事業費を入れるべきところを、平成30年度の事業費が入っておりました。今回はこれを除いた事業費に修正させていただきました。結果として、B/Cの数字も赤字のとおり変わってございます。ご確認をお願いいたします。よろしいでしょうか。

それでは、説明に入ります。パワーポイントに映しながら説明してまいります。若干、第1回の評価監視委員会で説明した内容と重複する部分もあるかと思

いますが、ご容赦をお願いいたします。

地図の赤丸で示した箇所が今回の事業の位置でございます。本事業は一般国道148号の小谷村雨中地区で行われている道路改築事業でございます。

国道148号は大町市と糸魚川市を結ぶ幹線道路であるとともに、小谷村中心部を通り、生活道路としての機能もあわせ持つ路線でございます。また、第1次緊急輸送路に位置づけられておりまして、当該地域においては代替路線のない唯一の幹線道路となっております。第2次医療施設である大町総合病院への道路としても機能しております。

計画路線を示した平面図でございます。全体の計画延長は2,010mです。画面の赤色部分が本年度の工事箇所を示しております。右から、長い赤い線が2号トンネルのトンネル掘削工事、点線で楕円形に示されているところが1号トンネル付近の地すべり対策工事、一番左側、橋のところと赤くなっておりますが、これが橋梁の下部工事、橋脚、橋台といった下部工事を示しております。これらが本年度の工事内容でございます。

続きまして、航空写真で事業全体を示しております。8月24日の現地調査では青で示した、画面真ん中の小谷村役場上段付近で説明させていただきまして、その後、歩いて手前側の橋梁と1号トンネルの間に移動して、現地を確認していただきました。

それでは現地調査におけるやり取りについて説明させていただきます。

まず地すべり対策についてのご質問がございました。地すべりについて、当初、明かり部の地質調査しかしていなかったのかといった質問がございました。

一般的には、トンネルというものは土の中で安定しているということで、今回の事業着手前の段階では明かり部以外の地すべりについては考慮しておりませんでした。事業着手後に実施したトンネル詳細設計のための地質調査の中で、トンネル区間の地すべり対策が必要だということが判明しましたので、改めて地すべり対策を検討したという回答をさせていただいた次第でございます。

続きまして、事業計画に対する質問として、県内で地すべりの箇所が他にもあると思いますが、他の箇所も地すべり面より下をトンネルが通過する場合は影響はないのかとの質問がございました。

道路計画の策定に当たりましては、一般的に地すべり地帯は避けますが、当箇所の場合は、地すべり地帯を避けようとするとう計画位置の西側、その絵でいくと上になります。上側にずらそうとすると、赤い線で書いてあります姫川断層帯に当たってしまいます。また、同じく大量の水を含んでいるとされている火山噴出物堆積層というものも確認されておりまして、トンネルを画面の上側に振ることは難しいと判断しておりました。

当然、下側に動かすと今度はトンネルが出てきてしまいますので、ますます地すべりに対する影響が大きいということで、この東か西かという線ではもう今の位置しかないなということでした。

では、地すべり対策を避けるためにトンネル本体をもっと下に下げればいんじゃないかという話もありましたが、トンネルを下げますと、今度は縦断勾配がうまく取れなくなりまして、排水勾配が上手に取れなくなります。結果的に、常に24時

間365日ポンプを動かしながら水を排水しなければいけなくなり、ランニングコストが非常にかかるということで、高さ的にも変えられないということで現在の位置になりました。現在の位置ですと、どうしても地すべり対策が必要になるということの説明させていただきました。

続きまして、事故に関する質問がありました。多発する交通事故は大型車が関連しているものが多いのかという質問でした。

下の図は、最初の資料にも付けておりましたが、人身事故の箇所を示しております。当該区間の現道は歩道が狭小で、大型車交通量が多いので、現地では大型車に関連する事故は多いという回答をさせていただきましたが、その後、既に提出済みの監視委員会の資料にもあるとおり、平成23年から29年では人身事故が10件発生しております。そのうち大型車に関係する事故は1件でした。なお、その車種別の事故が確認できる資料をひっくり返してみますと、平成11年まで遡れたのですが、平成11年から平成29年までの間で調べたところでは、人身事故36件のうち7件が大型車による事故ということで、割合にすると約2割が大型車に関連する事故だということが分かりました。

続きまして地すべり対策を具体的に教えて欲しい、また、地すべりを抑えることで、トンネルへの影響はないのですかという質問がございました。

地すべり対策につきましては、先程、説明した事業着手後に行った地質調査により横ボーリング工、集水井工、抑止杭工、アンカー工の4種類の工事を行うこととしました。今、お見せしている画面は、地すべり対策のうちの横ボーリング工と集水井工のイメージ図と写真を付けてございます。

横ボーリング工は、このイメージ図にもあるとおり、水平やや上向きに掘ったボーリング工にさや管を挿入いたしまして、地すべり面よりも奥までその管を差し込んで地下水を排除することによって、滑り面に働く水の量をできるだけ排除すると。また、地すべり土塊の含水量、水の量をなるべく低下させるということを目的にした工法でございます。

写真の左上が横ボーリング工をせん孔している状況で、左下が完成後の状況になります。集水井工は集水用の井戸を掘削する工法でして、深い地すべり面の位置で地下水を集水するものでございます。右下の写真は完成後の写真になります。

今、お見せしている画面が地すべり対策工のうちの抑止杭工の図と写真になります。抑止杭工は、杭を安定した地盤まで挿入することによって地すべり土塊が滑り落ちる力に対して、直接抵抗する工法でございます。写真は杭の打設状況の写真になります。

これはアンカー工の図と写真になります。基盤内に定着させたアンカー材の引っ張り力を利用して地すべり土塊が滑り落ちる力に対して直接抵抗する工法でございます。

左がアンカーを施工している状況で、右が斜面上から見た施工状況の写真になります。これら、いずれの工法も地すべりの影響がトンネルに及ばないように計画し

た地すべり対策工法でございます。本計画によりトンネルへの影響はないものと考えております。

続きまして、残土処理における重金属対策についてです。現地では湧水が多いけれども砒素等による影響はないのかという質問がございました。これに対しましては、出てくる沢水により希釈されるため、水自体は問題ないですという趣旨の回答をさせていただきました。

画面はトンネル残土の処理にかかる重金属の対応について示しております。お示ししているとおり、上側のトンネル掘削土の仮置き場においては、地下浸透を避けるためにアスファルト舗装を施工したり、姫川への排水箇所を1箇所に集約するなどの水路を設けております。

またその下、別工事にトンネル残土を活用する、盛り土として活用する場所におきましては、画面上では関連工区と呼んでおりますが、そこでは覆土を行って重金属含有土へ直接、水が触れるリスクを低減するとともに、周囲への飛散を防止しております。また不透水層や排水層を行って、盛り土内への水の浸入を防止しております。

次にトンネルの縦断勾配はどうなっているのかという質問がございました。こちらが縦断図ですが、左が大町市側で、右が糸魚川市側になります。今回の計画では、左側の大町市側から橋梁に向かって上がりまして、1号トンネルでは0.5%、2号トンネルでは3%で糸魚川市側へ下ってまいります。1号トンネルと2号トンネルの間のスノーシェルターの間はほぼ水平となっております。

次に起点部、大町市側ですね、大町市側の交差点の立体交差計画について、当初からどうして立体交差にしなかったのかというような質問がございました。お示ししているのは、立体交差部の完成イメージでございます。①、②のイメージ図につきましては、左上の図面1、2から見たイメージ図になります。

当交差点につきましては、当初、駅へのアクセスの利便性だとか、事業用地の面積をなるべく抑えたいというようなことを考えて平面形状としておりました。ところが平面形状が変則の5差路であったことや、トンネルから下り勾配の先にある交差点ということで、積雪時の安全を危惧する声があったことに加えまして、事業着手後にこの近くで死亡事故が起きたことをきっかけに、安全性の高い立体交差に計画変更したものでございます。これにより役場周辺からの生活交通は既設橋梁を通り、通過交通は新設橋梁を通るため分離が図られ、安全性が向上する予定となっております。

パース図、右上の①については姫川沿いの道路から見たイメージ図です。新設橋梁の下を通り駅や役場へアクセスするようになります。②につきましては南小谷駅から見たイメージ写真になります。駅から役場へは既設橋梁からアクセスするようになります。

次に、その一方で逆に糸魚川市側の交差点、北側の交差点は立体交差でなくて問題はないのかという質問もございました。お示ししているのが北側の交差点の図面

ですが、本交差点は一般的な十字交差形状で変則交差点ではございませんので、安全性は確保されており、また、地形的にも川と山に挟まれた非常に厳しい条件ということで、立体交差は困難な状況であることから平面交差としているということで答えてございます。

以上、私からは、現地のやり取りを中心に説明させていただきました。説明は以上です。

○永藤委員長

ご質問、ご意見がございましたら、お願いいたします。

○高瀬委員

高瀬です。当初からなぜ立体にしなかったのかというのを、平面図を最初に見たときには全然気づかなかったんですけども、現地調査に行ったときに、道路の縦断勾配の、橋梁の一番左側ですけども、橋梁を出てすぐ下って、その先に交差点がある。もし地元から危ないから何とかしてくれと言われなかったらそのまま造ったということですか。

現地を見たら多分、当初の設計が少しおかしいんじゃないかと思うぐらい、あの下りのところに、一番下のところに交差点を造ると、おそらく追突事故とかが予知されますので、またなぜ最初から考えなかったのかというのが一つの質問です。

○道路建設課 栗林企画幹

当初は先程も説明したとおりで、アクセス性は、立体交差よりも平面交差の方が直接駅に停留できたり、直接、今ある道路にアクセスできるということで、立体交差だとぐるっと回ってランプを通して駅に行かなければいけないというようなことで、アクセス性は平面交差の方がいいと。また、用地の面積も立体交差になると大がかりな構造になりますので、用地買収面積も多くなりますし、地権者への負担も多くなるというようなことを考慮して、まずは平面交差で計画をしたという経過でございます。

○高瀬委員

結構、県内いろいろなところで、どちらかというところ、地元がアクセス性をよくするために平面にして欲しいと、ただ、造る方は危ないから立体にしたいというのが普通ですよ。だから違和感があるんですけども。

地元が迂回をしてもいいという要望を出しているということですよ、出して、その立体でいいというんだったら、最初の段階が何かちょっと、平面で出すということが、地元の要望としてもしその平面があって仕方がなく平面の設計にしたんだというのならまあ、でも、どうしてもやっぱり危ないからこう変更して欲しい、変更するということが分かるんですけども。

もし地元から要望が無かったらこのまま平面で造ってしまおうかと、そういうことをしていいのかというところが少し疑問ではあります。

○道路建設課 栗林企画幹

先程来、説明している内容に加えて、若干、その経済性というようなものも、当時は遵守したところもあって計画したところもあったかと思いますが、結果として、地域の皆さんといろいろ意見交換をする中で、より良い計画になりました。

○高瀬委員

最初の段階では住民の方々には言っていないということですか、検討されていないということですか。

○道路建設課 栗林企画幹

最初の段階というのは、地元の皆さんにお示しする段階では平面交差だったということで、その後、意見交換したり、死亡事故もあったりというようなことを経て。

○高瀬委員

一応、事業をこの平面でやると決めてスタートしたわけですね。何か、そこを決める段階の前に、やっぱり地元とこう話をしないとイケなかったんじゃないかなと思います。

○道路建設課 栗林企画幹

今後の教訓にしたいと思います。

○高瀬委員

まあ、なぜこだわっているかということ、例えば、今後も同じような事案が出てくると思うので、前回も内川委員さんが言ったように、他の事業にもこういう考え方として、設計を出してお示しするというのも分かりますが、おそらく変更するということは、設計費用がまた足されてしまっているわけですね。そう考えると結局は二度手間になるので、その決める前の段階である程度、自分たちで折衝ができるようにして欲しいということを今後にも繋げて欲しいということで、お願いしたいと思います。

○道路建設課 栗林企画幹

分かりました。ありがとうございました。

○永藤委員長

他に無いでしょうか。

○北村委員

以前に、一番最初にご説明いただいていたときの資料の8-7ですが、用地買収をされているのが、変更前と変更後というのは分かりますが、橋梁のところでは当初、用地買収の対象になっていたお宅が網掛けになっているのが、変更後のところでは出てきてないように思うんですが、こちらの用地買収は不要になったということでしょうか。

○道路建設課 栗林企画幹

8-7の左側の絵ですか。

○北村委員

右側です。

当初、住宅、橋梁のちょうど下にかかる部分で、何軒か網掛け、網掛けというか、点線になっていますね、住宅部分が。

変更後では特には改めてお示しができないんですが、もうここは、買収にかからなくなったということなんですか。

○道路建設課 栗林企画幹

川の左岸側ですか・・・糸魚川市側の・・・

同じようにかかります。

○永藤委員長

よろしいでしょうか、すみません。島田委員どうぞ。

○島田委員

地すべり対策における増額の経緯で、先程、ご説明いただいてよく分かりました。確認ですけれども、調査を行ったら脆弱だから安全対策として地すべり対策を追加、トンネル部分に追加するというので、実際に掘削して、地すべりが動かなかった場合も、動き出さなくても、やっぱり地すべり対策というのは、きちんとしておいた方がいいということでしょうか。

○道路建設課 栗林企画幹

今の計画位置でトンネルを掘削した場合は、動く可能性があるという調査結果で出ましたので、動く前に対策を講じるという考えでございます。

○島田委員

講じた方がいいということですね、分かりました。ありがとうございます。

○永藤委員長

私から質問でよろしいでしょうか、縦断図を出していただいてよろしいですか。

旧道のところの橋梁から出た大町市側が、4.5%の下り勾配になっていますよね。かなり勾配がきついと思いますが、一般道路との取り付け部分というのはどうなっていますか。

夜中でも大型トラックがどんどんやってきて、いきなり4.5%の下りになっていくわけですよね。糸魚川市から来たトラックがね。

そういったとき、一般の取り付け部分のところで、追突事故が起こる可能性は随分高くないですかと、その辺の配慮とかはどうでしょうか。

○道路建設課 栗林企画幹

ここは立体交差にしたことによって信号交差点が無くなりましたので、スムーズに流れるものと考えております。

○永藤委員長

一般道路に接続するわけですよね。

○道路建設課 栗林企画幹

そうです。ランプを介して接続します。

ランプで、現道とタッチするところについては、まだ信号交差点になるかどうかというのはまだ決まっておりません。

○永藤委員長

決まってないのですね。

○道路建設課 栗林企画幹

はい。

○永藤委員長

だから、その辺のところはちょっと危険じゃないかと思うんですが。

○道路建設課 栗林企画幹

公安委員会としっかり話し合いながら、安全性に務めてまいります。

○永藤委員長

それからもう一つあるのですが、集水井で地すべり止めるとあったのですけれども、すごく湧水が激しかったのですけれども。

あの地すべりの地域の中で井戸を使っているお宅というのはあるのですか、要するに水位が下がって井戸が出なくなるとか、そういうことはどうでしょうか。

○道路建設課 栗林企画幹

その辺は調査を行っております。私の手元にその井戸が幾つあるかというのは把握しておりませんが、影響もしっかり加味して検討しております。

○永藤委員長

分かりました。他にご意見はありますでしょうか。

それでは、他にご意見が無いようでしたら、再評価案の検証に入りたいと思います。

先程までに出ました各委員からのご意見は、委員会として意見書へ付すこととしますけれども、再評価案そのものについて反対のご意見は無かったと思いますが、どうでしょうか、よろしいですか。

それでは、この箇所県の再評価案であります、見直して継続とするについては、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。

○永藤委員長

先程、言ったようにいろいろな危険性とかも指摘したので、その点、よく考えてやっていただきたいと思います。よろしく願いいたします。ありがとうございました。はい、酒井先生。

○酒井委員

今、これ再評価の案件だと思うんですけども、前回のところで、新規評価のところにフィードバックとして、事後評価のもの結果としてこれが活用できるという案件を入れ込むということをやっていたと思うんですけども。

さっき委員長がおっしゃった、井戸水への影響はどうでしょうかというような質問、以前、佐久で地すべりの対策などで集水井を掘ったらその地区で使っていた井戸水が枯れてしまったという案件があって、それが報告されていたと思います。それは、事後評価の中でそれを確認しましたが。

例えば今、前回のところで新規評価のところにそれをフィードバックする対応として、ここを気をつけなければいけないということを反映するということ

を、今の段階では再評価のところでは、とりあえず入れ込んでくるというようなこと、今段階ではしていないと思うのですけれども。こういった案件に関して、これから事後評価で問題になっていたところが再評価の実際、用地取得が終わって工事が始まる、あるいはそういったことが影響として、また考えられるような事業がこれから動くという段階の再評価であれば、そのところのフィードバックは、再評価の段階でも生きてくるかなという気がします。

どう反映していけばいいかというのはまた考えないといけないと思いますが、新規評価のところには反映するけれども、再評価には使わないというのでは、せっかくあれだけ整理してもったいないので、そこにもうまく反映できる仕組みが、少し考えられるといいかなという気がしています。

前回の話では、井戸の件は事前の評価で、もしかすると井戸水に影響があるかもしれないということが、その井戸の持ち主の方に伝えてあって、そのところで問題は起こらなかったということですが、今のお話でも確か、井戸があって活用されている方があるとすれば、そういったことが起こらないとも限らないので、過去の事例があれば、この部分にも生かせる内容になるだろうという気がしたので、ここで意見をさせていただきます。

○永藤委員長

ということで、よろしく願いいたします。

それでは再評価につきまして、第2回委員会で審議しました東桐原島内笹部ですね、笹部ほかとあわせて、この後、意見書の作成となります。

これまで出た意見を踏まえて、私のほうで意見書のたたき台を作成いたします。意見書のたたき台については事務局から、委員の皆様へ送付していただきますけれども、またそれについて皆様のご意見をいただけるということでよろしいでしょうか、よろしいですかね。

○出席者一同

異議なしの声あり

○永藤委員長

それでは、再評価の意見書の取りまとめに向けての作業はそのように進めさせていただきます。以上で再評価の審議を終了いたします。

(2) 平成30年度公共事業新規評価箇所の審議

①道路改築事業 青木峠 (松本市～青木村)

○永藤委員長

それでは次に新規評価箇所ということで、続きまして議題2の平成30年度公共事

業新規評価箇所の審議に入ります。

それでは次第に従いまして、新規評価①、青木峠について担当の道路建設課から説明をお願いいたします。

○道路建設課 栗林企画幹

では引き続き道路建設課です。よろしくお願いいたします。

一般国道143号、松本市～青木村、青木峠の新規評価に関連して説明させていただきます。

最初に事業概要を説明させていただいて、8月24日に行われました現地調査でのやり取りを中心に説明させていただきます。

まず、国道143号は国道254号とともに松本地域と上小地域を直結するルートでありまして、今回の計画区間は松本と上田、両市のほぼ中間地点となります。現在、計画区間の松本側において、会吉工区という名前で平成23年度から延長、約1.3kmのバイパス整備工事を実施しております。赤いところの左側の点々のところでは、

お示ししている絵は、今、我々が考えている青木峠バイパスのルート帯をこの赤いぼやかした線で示しております。この拡大図でございます。

8月24日の現地調査では、現道を松本から上田方面、現道はこのオレンジ色で塗ってある路線になりますが、ここを松本から上田方面に向かって、改良済み区間、改良中の区間、狭い現道の状況や計画ルート帯の位置関係など、現地の様子を確認していただきました。

途中のルート帯、赤色のルート帯は想定している幅でして、今、約200mから300mぐらいの幅で示しております。この中でバイパスルートが決定するということと考えております。地図中の赤丸の部分、②、③、④の地点で車から降りて現地を見ていただきました。

最初に、この写真は国道143号の改良済み区間、松本側の改良済み区間の状況を撮影したものでございます。昭和48年から平成15年までの間に整備された、大門から会吉拡幅という国道の道路改築事業で行った区間でございます。車中から様子を見ていただきました。

ここが現在の改良中の区間ということで、現場は2車線から1車線に道路幅が狭くなったところでございます。ここから今回、審議対象である計画区間までの間は、会吉工区という名前で、平成23年度から1.3kmのバイパス整備工事を実施しております。

幅員が狭くて、カーブの多い現道を2車線の幅で直線的なルートとするため、写真のとおり、現道の谷側に盛り土をするような構造で整備を行っております。工事現場の脇を通りながら、車中から状況を見ていただきました。

続きまして、松本側のトンネル坑口予定地の状況でございます。写真中央、右側の倉庫の前で現地の様子を見ていただきました。現道は峠に向かって曲がっていきますが、計画道路は改良中の会吉工区からそのまま正面の山に向かっていく予定と

なっております。

坑口設置位置はおおむね矢印で示した範囲の中で考えておまして、今後検討する最適ルート案に基づき、必要な地質調査を実施した上で決定することとなります。

現地調査時の質問、回答について示しておりますが、資料15にも書いてございます。ここでは地すべりがトンネルへ影響を与え、事業費が増大する可能性についてご質問をいただきました。現在、ルート帯まで決定しているところですが、地形上、地すべりが起こり得ると判読される地すべり地形を避ける形で検討しております。

当箇所のルート設定は難易度が非常に高いということで、専門家を含む委員会を立ち上げて、意見を伺いながら検討を進めております。現時点ではルート帯上では難しい地質は確認されておりませんが、今後、詳細なルート確定に向けて必要な地質調査を実施していく予定としております。

また、その下ですが、新規評価シートのうち、住民関与が不明としたことについてご質問がございました。資料13の評価の視点というところの計画熟度、住民との協働という欄に記載している部分ですが、完成後の維持管理の面で住民関与が見込まれているかという観点に対して、現時点では不明という意味で記載したものです。事業の実施に関しての地元の要望は大変強く、受入体制も十分できております。

先程の会吉地区から現道、上田方面に進みまして、会吉トンネルまでの間を撮影したものでございます。このような道路が松本市から筑北村を経由して青木村まで約11km、このような細い、曲がりくねった道が続いているということでございます。

現道にはトンネルが2箇所ございまして、その内の一つ、松本市と筑北村境にある会吉トンネルがこの写真です。写真は松本側から撮影したものでして、幅員が狭くてすれ違いが困難なため、信号機による交互通行を行っているトンネルでございます。

現場から筑北村役場方面に下っていく県道が、一般県道「河鹿沢西条停車場線」で、この写真は県道上から写した写真ですが、このあたりで計画道路との接続を考えております。バイパスはほとんどの区間がトンネルですが、唯一、ここで明かり部となって県道とタッチするということを今、考えているということで現地を見ていただきました。

先程の写真からもう少し下ったところで撮った写真です。県道はこのような状況となっております。

ここでは、県道との接続をどのようにするかというような質問をいただきました。円滑に接続できる形状となるよう今後、設計を行っていく中で検討してまいります。

この場所は谷部であり、松本側の山斜面と上田側の山斜面、すなわち両トンネルの坑口間の距離が短いことから、交差部分の安全性については十分な検討が必要と認識しております。先程ありましたダムから離れるほど坑口同士の距離が長くなるので、このようなことも考慮しながら今後検討していきたいと考えております。

また、本州中央部広域交流圏構想についてご質問をいただきましたが、これは後

程、説明させていただきます。

その下、松本・上田間には国道254号があるけれどもということ、国道143号の整備の必要性についてご質問をいただきました。

現状、松本と上田を直結して円滑な通行が可能な道路は、254号しかございません。この道路が事故や災害などで通行できなくなった場合には、高速道路を利用して大きく迂回するしかなく、安全面や料金等の点からも代替性を確保するためには整備された一般道路がやっぱり二本、必要ではないかというような話をさせていただいています。

先程、お話ししました、本州中央部広域交流圏についてご説明させていただきます。

本州中央部、リニア中央新幹線や北陸新幹線の整備による東日本と西日本を結ぶネットワークや、高規格幹線道路の整備による太平洋と日本海を結ぶ縦のネットワークが形成されつつある中、その中心にある長野県の諏訪、松本、大北地域において、ネットワーク形成により生じる大規模な流動を生かすために、地域の交通体系のあり方について検討が行われたものです。

この会議の中で新幹線との円滑なアクセスの確保、県内主要都市との円滑な移動の確保を図るためには、松本・上田間の道路整備、すなわち青木峠の整備を進めるべきだということが地元自治体、経済団体、県との間で確認されております。

これらを踏まえまして、県では事業化に向けた調査を実施しているところでありまして、この3月に策定されました長野県の総合5か年計画、しあわせ信州創造プラン2.0において事業着手するという箇所位置づけしております。

写真は明通トンネル、先程、トンネルが2つあると言った残りの一つの写真でございます。ダムのところから、国道143号、現道に戻って上田方面に進むと、筑北村と青木村境にあるのがこの明通トンネルでございます。明治23年に建設されて、国道で現存する最古のトンネルとなっております。3.5mの高さ制限があり大型車が通行しにくい状況となっております。

これが終点部、上田側のトンネル坑口を設ける予定地の状況です。写真は上田側から松本側を見た様子でございます。写真、奥の部分のカーブの先付近で現地の様子を見ていただきました。計画区間と現道との接続はスムーズな線形となるように、これからルートをしっかりと検討していく予定としております。

現地でいただいたご質問についてです。トンネルの断面の質問がありましたが、自転車・歩行者を想定しているかという質問がございましたが、これについては今後の詳細設計の中で検討していきたいと考えております。

また、トンネル完成後の現道の扱いにつきましては、地元の市・村と協議していくこととなりますが、多くは自治体に移管するという形となっております。また、交通量の想定につきましては、平成42年の想定で1日5,400台を想定しております。また、道の駅の活性化につきまして、ご質問をいただきました。地域の活性化が期待されるということで、国から重点道の駅に指定されておりました、整備が進み、

今年4月に「道の駅あおき」がリニューアルオープンしたところです。

ここから上田市街地まではご覧のとおり2車線、または4車線で整備済みの区間となります。写真の場所は、平成6年から21年までの間に整備された弘法拡幅工区という名前で整備した区間の写真でございます。

先程も話がありました「道の駅あおき」の写真でございます。現地調査においてもこの「道の駅あおき」に立ち寄っていただきました。地域資源を活かした体験学習が活発に行われ、道の駅はその窓口となっております。また特産品の開発、継承を進めるための機能を充実させるなど、地域活性化の拠点となることが期待されております。今後、青木峠の整備が進めば松本方面からの来訪も見込まれるのではないかと考えております。現地調査の状況の説明は以上になります。

資料の追加部分の記載について説明をさせていただきます。資料13をお願いいたします。

左側の「PDCA、事業評価からフィードバック」という項目を新たに追加しております。ここでは9-1-8、事前調査ということを選択しております。その説明が右側の表の一番下の部分で、他箇所の事後評価において、計画立案に当たっては地形・地質等を精査してルートを検討するよう努めることという意見がございまして、今後、この青木峠の整備に当たっては、その評価を生かしていきたいと考えております。

具体的な対応といたしましては、学識経験者を含めた勉強会において、調査設計の検討事項について専門的かつ幅広い検討を進め、十分な事前調査結果に基づく計画立案に努めていきたいと考えております。説明は以上でございます。

○永藤委員長

ありがとうございました。ご質問、ご意見ございましたら、委員の皆様お願いいたします。

○久保田委員

この事業に限るわけではありませんが、今回、トンネル建設に当たって利用者から利用料は取るのでしょうか、いろいろ公共事業で、取るトンネルと取らないトンネルもありますし、もし徴収するとしたらどのくらいで回収するということを考えていらっしゃるのか。

例えば最近だと、上田の平井寺トンネルとかは徴収をやめたりしていますし、なので公共事業、特にトンネル工事において、どのような場合に利用料を取るような内規など、基準があるのかということと、この工事はまだ決まっていないとは思いますがけれども、徴収するに当たってどのくらいの期間徴収するのかということを考えて事業を実施するものなのかということと、徴収のところには人がいてお金を徴収しているわけですが、県単独でできるわけではないんですけれども、ETCとかが利用できるように高速道路の事業会社などと全国の自治体などが協議して、人件

費をかけないでできるようにするような方法を考える余地はないのかということをお伺いしたいと思います。

○永藤委員長

お願いいたします。

○道路建設課 栗林企画幹

まず、今回計画している青木峠トンネルは、有料道路とする予定はございません。

長野県では有料道路が幾つかあり、そこを所管している長野県道路公社は2026年度、あと8年くらいで解散する予定でございまして、新規路線の建設は行わないということで、長野県の出資等外郭団体改革基本方針により定めております。

○永藤委員長

よろしいでしょうか。はい、島田委員。

○島田委員

現時点で本当に国道とは思えないひどい状況だと思いましたが、トンネルを通した場合、かなり時間が短縮されると思いますが、大体どのくらい短縮されるのか想定されていますか。

○道路建設課 栗林企画幹

松本市の渚から上田市の上塩尻の間を通るというシミュレーションでは、現道を行くと約90分のところを整備後は約70分と、20分ぐらいの時間短縮効果を見込んでおります。

○島田委員

ありがとうございます。もう1点ですけれども、青木村の道の駅、道路を挟んで対面がヘリポートとかあって防災拠点に整備されていますね。すごい敷地も広いし、恐らく、本当に甚大な災害が起こったりしたら自衛隊などが使用することにも使われるのかなと思いました。断面はこれから計画されるということですが、そういう特殊車両も通行が可能か、そういうことも想定されていますか。

○道路建設課 栗林企画幹

「道の駅あおき」はドクターヘリによる救命救急患者搬送拠点ですとか、大規模災害時での自衛隊等の参集可能な防災拠点としての位置づけにされておりますので、今、おっしゃったようなことも考えてトンネルを計画します。

○島田委員

ありがとうございました。

○永藤委員長

それでは北村委員。

○北村委員

この道路を初めて走らせていただいていたのですが、計画交通量というのは5,400台ということで、先程ご説明いただきましたが、現在、恐らく、夜間はちょっと怖くて走りにくいのかなと思いますが、現行で日中はどのくらいの交通量がありますか。走っているときに、ほぼ対向車に会わなかったような記憶があります。

○道路建設課 栗林企画幹

現在の交通量は、青木峠の付近でいくと、1日400台です。

○北村委員

トンネルができることによって、10倍以上になるということですね。

○道路建設課 栗林企画幹

そうですね、あれだけの幅員が狭くて、カーブが曲がりくねった道であるので400台ですが、元々ポテンシャル的には、上田と松本を直結するルートですので5,400台を見込んでいるということです。

○永藤委員長

それでは、小林委員

○小林委員

終わりから2枚目の写真の、道路の写真がありましたが、あれはトンネルから出たところの、ちょうどトンネルと繋がる道路ということでしょうか。

○道路建設課 栗林企画幹

そうです。

○小林委員

現地に行っていないので分かりませんが、大分道路にひびが入った状況があつて、これから9年後ということになると、そこの老朽化も進むと思うのですけれども。

大分、交通量も増えるといったような状況の中、トンネルができた先の道路の補修みたいなものも、この予算の中に組み込まれているということになりますか。

○道路建設課 栗林企画幹

取りつく道路の補修はこの事業とはまた別の予算で適切に行っていくということにしております。

○永藤委員長

分かりました。それではよろしいでしょうか。

○藤澤委員

これができますと254号と比較して、松本駅から上田駅、どのくらい時間が違いますか。トンネルができると、254号を通った場合とこの143号を通った場合。

○道路建設課 栗林企画幹

254号を通った場合と比べるとほぼ変わりません。

○藤澤委員

ほぼ変わらないと。

○道路建設課 栗林企画幹

ほぼ変わらないです。

○藤澤委員

そうなんです、青木村さんにとってみれば、本当に信大附属病院に行くのにすごく近くなって、第3次医療圏が、今、青木村は佐久総合病院なんです。青木の村長が言うには、ぜひトンネルを造って村民の生活、また命を守る道として整備を進めたいという話をお聞きしたもので、そういう点では信大附属病院が近くなるということは、評価シートには⑤の部分にしか小さく書いていないので、もっと必要性の部分に記載した方がいいんじゃないかと思います。ありがとうございました。

○永藤委員長

それではよろしいでしょうか。それでは酒井委員。

○酒井委員

254号と143号がトンネルを通った後とで所用時間が変わらないというお話だったということは、今、254号を通った場合に、松本・上田が70分ぐらいかかっているということになります。その254号は現行の自動車の交通量でどのくらいありますか。

○道路建設課 栗林企画幹

三才山トンネルの付近で6,700台です。

○酒井委員

交通量は多分、行き先によって、分散するだろうという計画で計算された、新しくなった後の143号の5,400台ということだと思っただけですけども。

全体が増えなければ、両方に分かれたとしても5,400台に本当になるかな、すごい大きな数字だなと思うんですよね。

計画年が平成42年ということなので、あと10年ちょっとということですよ。それは、リニアとかそういうことも全部含めて、全体が今より1.5倍ぐらい両方で移動するという話じゃないと、5,400台にならないということだと思っただけですけども。

どこで聞こうかなというのもあったんですが、先程の短縮効果の数字の話とかは当然、B/Cを計算するところでも出てくるだろうと思いますし、この台数の話も出てくるだろうと思います。

計算をされていて短くなる、このくらい短くなる、このくらい交通量が増えるというのは必要な理由の部分で、お話していただいた方がよいのかなという感じがします。

○道路建設課 栗林企画幹

確かに6,700台しかないのを、分散したって5,400台にならないじゃないかという話があるかもしれませんが、254号だけじゃなくて、高速道路を回って行っている交通もごさいます。高速道路は有料ですし、そこから転換することも考えられます。

無料で通れるとなったときには、新たな交通需要もあると考えており、5,400台を、試算しているということでごさいます。

○永藤委員長

よろしいでしょうか。高瀬委員。

○高瀬委員

松本の駅からやることになると、当然のことながら三才山を通ったほうが近い部分もあるので、この青木トンネルだと遠回りになると思うんですけども。

基本的には、これ多分、安曇野地域とかの需要が移るんですよ。実際のところ、これ安曇野地域の10万人ぐらいの圏域が一番、あと、松本だと北部の岡田から北のほうに行く需要だと思うんですけども。

何かそこら辺の、杓子定規にこう、松本駅を基点にというのも少し違和感があるなというのはあるので、そういうところは広域的に判断しているいろいろやっていたら、この資料だけだと、なぜ松本駅にこだわっているのかが分からないので、そういうところもまた検討していただけるとありがたいと思います。

○道路建設課 栗林企画幹

確かにおっしゃるとおり、安曇野市と上田市を結んだルートも効果が高いと思いますので考えていきたいと思えます。

○永藤委員長

ありがとうございました。よろしいでしょうか。

では、他にご意見が無いようでしたら、新規評価の検証に入りたいと思えます。

先程、出ました各委員からのご意見は、委員会として意見書に付すことにいたしますけれども、県の評価案そのものについての反対のご意見は無かったと思えますので、この箇所の県の自己評価は妥当ということで、よろしいでしょうか。

○出席者一同

異議なしの声あり

○永藤委員長

それではよろしくお願ひいたします。新規評価についても、全ての個別審議を終了いたしましたので、この後、意見書の作成となります。先程と同じですけれども、今までに出ました意見を踏まえて、私のほうで意見書のたたき台を作成いたします。意見書のたたき台については事務局から委員の皆様へ送付していただきますので、それについて委員の皆様のご意見をいただくことでよろしいでしょうか。

それでは新規評価の意見書の取りまとめに向けた作業はそのように進めさせていただきます。以上で新規評価の審議を終了いたします。

(3) 平成30年度公共事業事後評価箇所の審議

①道路改築事業 岡田拡幅 (松本市)

○永藤委員長

続きまして、事後評価ですけれども、議題3の平成30年度公共事業事後評価箇所の審議に入ります。

それでは次第に従いまして、事後評価①岡田拡幅について担当の道路建設課から説明をお願いいたします。

○道路建設課 栗林企画幹

引き続き道路建設課です。よろしくお願ひいたします。事後評価をお願いしている道路改築事業、一般国道143号松本市岡田拡幅でございます。

最初に事業の概要を説明させていただき、その後、8月31日に行いました現地調査での質疑等について、説明させていただきます。

本事業は、一般国道143号の松本市岡田地区で実施した道路改築事業でございます。国道143号は先程の青木峠と同じですが、松本市と上田市を結ぶ幹線道路であるとともに、地域を支える重要な生活道路でもございます。

事業実施区間は、平面図に示しております延長1.26km区間となります。この赤で示されている区間でございます。

国道143号の当該区間は、幅員が狭小な上に大型車の交通量も多く、車両の安全な通行に支障を来しておりました。また、近くに小中学校があるにもかかわらず歩道もなく、通学児童を含む歩行者の安全性にも支障を来しておりました。

平成12年度には死亡事故も起きていたことから、市、町会、沿線住民から改良を望む強い要望がありまして事業を実施したものでございます。平成15年度から平成24年度までの9年間で事業を実施しております、総事業費は16億900万円でございます。

それでは、事業実施前後の状況を写真で説明します。

写真の位置は、左上の位置図で撮影した写真でございます。事業区間の最も北側となります。この位置から北側は整備済みでございます。

写真は上田側から松本側を撮影しております。左が整備前、右が整備後です。整備前はお覧のとおり幅員も狭く、歩道も未設置でした。整備後は車道が広がるとともに歩道が整備され、北側まで繋がったということです。

続きまして、1期工区の間地点でございます。上田側から松本側を撮影した写真となります。整備前は大型車が通行すると路肩をはみ出して、スピードを落とすすれ違う状況でございました。また歩道も無いため、歩行者にとっては大変危険な状況であったことが分かります。整備後は車道も広がるとともに歩道も整備されました。

同じく1期工区の間付近で、松本側から上田側を撮影した写真となります。整備前は歩道も無いので、歩行者にとっては大変危険な状況であったことがよく分かります。整備後は車道も広がり歩道も整備されました。地域の住民からは、歩行者が歩道を歩くので安心して車を運転できるようになったといったような意見をいただいております。

2期工区の間付近の写真でございます。ともに上田側から松本側を撮影した写真です。この写真も同じですが、整備前は歩道が無く、歩行者にとっては大変危険な状況でした。整備後は歩道ができて非常に安全になったということが分かります。近くには小中学校があり通学路にもなっております。地域住民からは、子供たちが歩道を歩き安全に通学できるようになったと、非常に安心しているというような意見をいただいております。

一番終点側の写真になります。ともに松本側から上田側を撮影した写真になります。整備後は車道が広がるとともに歩道が整備されたということで、同様に住民からは安全性が増して道路が使い易くなったといったような意見をいただいております。

続きまして、8月31日に実施しました現地調査の状況について説明させていただきます。現地調査では1期工区と2期工区の境付近で現地の状況を確認いただきました。事業実施前と実施後を比べますと、車道幅員が拡張されるとともに歩道が整備されております。

具体的な質疑応答の内容についてですが、まず道路改良が実施したことで車両速度が上がり、歩行者の事故が増したのではないかとといったような質問を受けました。

ご覧のグラフは、評価シートにも記載しておりますが、交通の利便性向上ということで旅行速度が増加しております。その一方で事故の発生件数は減少しており、車道幅員が確保されるとともに、歩道が整備されたことにより安全性が向上したことが伺えます。

また便利な道となり車での利用が増え、渋滞が引き起こされるのではないかとという質問でした。位置図のとおり2期工区の間付近で国道と県道の交差点に新たに信号機が平成26年に設置されております。現地では、朝の通勤時間帯に信号待ちの車の列ができることはありますというようなお答えをさせていただきました。実際、写真のとおり、朝は、写真のような状況でして、著しい渋滞は見られません。また、県道側の車の流れは信号の設置によりこれまでよりも円滑になっているということです。

その他の質問といたしましては、用地買収が困難な場所はどこで、どのような理由で困難だったのかといったような質問がございました。用地買収が困難だった場所は大きな店舗の敷地に当たる部分でして、通常用地買収だとか物件の補償といったものに加えまして、営業補償といったようなものもありまして、その辺の交渉に時間を要したようでございます。また出入り口、工事中の出入り口に支障を来すというようなことに対しても若干、交渉に時間がかかったようでございます。

これについては、工事実施時の出入り口を確保する施工手順を丁寧に説明したり、また、新しく道路が広がって、また歩道も整備されるというような整備効果を地元の方々と一緒に説明するなど、粘り強い交渉の結果、難航していた方の協力を得たというようなことがあったということを説明させていただきました。

また質問として、公共事業の整備効果は一般県民があまり知ることができないと、それらを知る機会はないのですかとといったような質問もございました。

長野県建設部でも広報に力を入れ始めたところでして、ホームページやツイッター等で広報活動を行っております。このスライド松本建設事務所のホームページでして、公共事業の整備効果について公表をしている事例でございます。

岡田拡張の整備効果もホームページの中で示しているということでございます。こういった箇所以外にも、整備効果を紹介しているホームページの内容となっております。

こちらは、ツイッターの事例です。事業が完了するときのイベント、行事での展示、関連する機関との協働する取り組み、工事の状況などの情報を提供しております。また、報道機関への情報提供といたしましては、新聞などで積極的に取材に応

じて情報をなるべく提供するようにしております。お示しの新聞はこの岡田拡幅が完了したときの新聞記事でございます。

最後に、今後の新規事業に活用するため、様式6-1の同種事業への活用と課題をより具体的に記入すべきではないかというようなご意見がありました。

この意見を踏まえまして、資料14が修正資料ですが、赤色で書かれた修正箇所を新たに追加しております。今後の取り組み及び同種事業への活用と課題というところで、先程まで、説明させていただきました用地交渉で苦労したところを新たに追加で記載しておりますし、広報についてはホームページやツイッターといったところのツールについても追加で記載しております。以上で説明を終わります。

○永藤委員長

今、説明していただきましたが、ご質問、ご意見ございましたらお願いいたします。

○藤澤委員

私、事業効果を肌で感じている一人です。前の道路からずっとあそこを走っております。良くなって助かっているのですが、その先が渋滞しているんですね。T字路よりもっと先の追分のところが、あそこを直していくというのは大変かとは思いますが、その方法、何かないでしょうか。

○道路建設課 栗林企画幹

認識はしております。人家も両側に多数ありますし、かなり予算もかかるというような中で、どの時点で事業ができるのかといったところは、おいおい検討させていただきたいと思います。

○藤澤委員

はい、ありがとうございます。

○道路建設課 栗林企画幹

認識はしております。

○藤澤委員

松本市の皆さんはあのT字路を女鳥羽川の方へ行きますし、ある程度分散しますが、どうしてもあそこで混んでしまいます。また、頭に入れておいていただければありがたいと思います。

○道路建設課 栗林企画幹

了解しました。

○永藤委員長

ありがとうございました。他にご意見、ご質問、ご意見がございましたら、よろしいでしょうか。

それでは、他にご意見が無いようでしたら事後評価の検証に入りたいと思います。

先程、出ました各委員からのご意見は、委員会として意見書へ付すこととしますけれども、県の評価案そのものに反対のご意見は無かったと思いますので、この箇所の県の事後評価は妥当ということではよろしいでしょうか。

○出席者一同

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。

② 住吉（すみよし）（上田市）

○永藤委員長

それでは次に事後評価2、住吉について、担当の道路管理課から説明をお願いいたします。

○道路管理課 石田企画幹

建設部道路管理課の企画幹の石田と申します。よろしくお願いたします。

それではご説明させていただきます。上田市の国道144号で実施いたしました交通安全事業、住吉地区でございます。

正面の画面を見ていただきまして、現地の平面図をお示ししております。この箇所は、上信越道上田菅平インターから上田市街地へ通じる道路ということで、歩道が未整備のため、沿道の病院や商業施設を利用する歩行者等の安全な通行に支障をきたしている状況でございます。歩道を設置し、安全な歩行者通行空間を確保することを目的として、平成21年から26年にかけて事業を実施したものでございます。

画面の右側になりますが、住吉交差点とあります。こちらが国道18号バイパスとの交差点になっておりまして、更に右のほうに行きますと上田菅平インターがございます。また左のほうですが、上田市街地へ通じておりまして、また①という番号が入っている付近ですが、通称浅間サンラインと呼ばれております小諸市へ通じる道路とここで交差点になっております。そういった位置でございます。この赤い部分のところ、北側になりますが、こちらの450mの区間につきまして歩道の整備を行ったものでございます。

写真は、着手前と事業完了後の写真でございます。この写真は千曲荘病院で起点側の左側でございます。その交差点付近の写真でございます。当初は病院の前も歩道が無い状態でした、完了後は3.5mの幅員の歩道が完成しております。

これは中間付近の写真になりますけれども、商業施設、あるいは事業所が立ち並んでおりまして、その北側の部分ですが、歩道整備を完了した状況でございます。

これは最近とった写真でございますけれども起点側のほうから、先程の図面で左側から順次、現在の状況をお示ししたものでございます。この写真も同じく、終点側へ向かってとった写真でございます。

これが8月24日の現地調査の状況でございます。この段階で質疑が1点ございまして、反対側の歩道はいつやるんですかといったご意見をいただいております。

先程、図面でお示しさせていただきましたけれども、今回、北側の歩道の整備を先行して行っておりまして、一応、暫定の形で今回、歩道工事が完了している状況でございます。道路の全体の幅員ですけれども、都市計画決定をこれしている道路でして、これが都市計画決定の道路の幅員です。全体の幅員が16mで両側の歩道を計画していますが、今回はこの赤い部分の片側だけを整備しているということで、このようなご質問を現地でいただきました。

事業を実施いたしました上田建設事務所からは、本事業は交通安全上必要な、病院などの施設が集中している北側歩道の整備を優先したこと、また、他にも必要な箇所の歩道整備を行っていることから、都市計画決定に基づく反対側の歩道整備につきましては、緊急性や予算の状況等を踏まえながら、いずれ整備を行うこととなると、そういった趣旨のご説明をさせていただいたところでございます。

予算の状況等もありますので、黄色の部分の整備は今のところはまだ未定ですが、順次、地域の要望等も伺いながら計画的に進めていきたいと思っております。説明は以上でございます。

○永藤委員長

皆様からのご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。どうでしょうか、よろしいですか。

ご意見が無いようでしたら、事後評価の検証に入りたいと思います。

この評価案そのものに反対のご意見は無いということで意見が出ませんでした、この箇所の県の事後評価は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

○永藤委員長

それでは、ありがとうございました。では事後評価についても、全ての個別審議を終了いたしましたので、この後、意見書の作成となります。

今まで出ました意見を踏まえて、私のほうで意見書のたたき台を作成いたしまして、それを事務局から委員の皆様を送らせていただきますので、また、委員の皆様のご意見をいただく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

○永藤委員長

ありがとうございました。

それでは、事後評価の意見書の取りまとめに向けた作業はそのように進めさせていただきます。以上で事後評価の審議を終了いたします。

全体を通して何かございますでしょうか。

○酒井委員

今日、一番初めのところに修正が幾つか入っていて、例えば資料11、12、13あたりまでで、特に11、12のところはB/Cに関係するところの修正というのが大分多く入っていたと思います。

そのところで指摘しなかったんですが、修正が入っていなかったもので一つ、ページ5-1の河川の事業、こちらは修正が今回のところでは入っていなかったんですが、恐らく、この5-2に示されている情報が確かであれば、こちらも修正が必要だった案件ではないかなと、あるいはこの5-2に載っている、根拠になっているところのデフレーターが表示が平成30年8月の間違いか、どちらにしろ、このままの状態では、多分この数値は合っていないという状況になると思いますが。

申し上げたいのは、ここに関連することで、要はB/Cに関係するところの修正が今回の案件ではあまりに多かったのではないかという気がしています。基準年が間違っている、あるいは最新のデフレーターを使っていない、国土交通省から出てきているマニュアルのところ反映されていないという案件や、そういったものに関しては全部修正をしていただいています。例えば再評価ではこういったものを便益として、こういったものを費用としてというふうなもの表は、1個1個示されて計算してというようなもので説明されているんですけども、一番初めのところで、新規評価の案件を選ぶところでは、B/Cを計算中という状態で報告されていた表もあったように記憶しています。

確かに新規評価に関しては費用に拘泥せずに（こだわらずに）、その事業自体の効果を広く説明して、我々のほうで事業評価として行うという、もともとの趣旨は理解しています。理解していますが、当然のように、それはあくまできちんと計算されて意味があると。それ以上に、どういう効果があるんだということを考えた上で、我々が検討するという前提に基づいていることと認識していますので、その大前提になっているB/Cの計算がどのように行われているのか分からない、あるいはそ

れが間違っているといった状態では、幾ら効果のある事業であるという説明をされても、それでは困ると申し上げざるを得ないということで。

ずっと続いていくことですので、各部局のところでB/Cの計算をする、その数値を出すといったところにもう少し神経を使っていたらいいなということ、新規評価のところ、資料を増やせとは申しません。以前、高瀬先生からもお話しあったように、大変な作業をされていると思います。それで、更に追加しろということではなくて、新規評価の説明の時にはスライドでも説明をしていただいているので、マニュアル、費用便益効果の計算のマニュアルが各部局で異なっていて、それぞれに対してこういうことを計算しているんですというのを、それぞれのプロフェッショナルでなければ分からないというのがもちろんあると思います。ここに集まっている我々のほうが1個1個、どういうものをカウントしていつてこの費用を出している、この便益をどういうふうな根拠で計算しているというのを理解できていない部分もあると思いますので、スライド1枚でいいと思います。この事業に関してはこのマニュアルに従ってこういう費用を考えている。この事業に関しては本のマニュアルに従ってこういう部分が便益として算出されている。それから、便益で定量化できなくても効果があると思われる部分や、あるいは定量化できるけれども、便益としてはカウントしないんですよという部分があると思います。

先程の話の立体交差の話は、初期のB/Cが1を切っているということで、おそらく費用を相当抑えなければという意識もあったのではないかと推測します。本当かどうか分かりませんが、そういった意識が働いて平面交差という話になっていたとしてもおかしくはないと思うので、そこは当然、安全を取るべきというのに、それでも安全を取るべきというふうになるはずですから、そういった部分の説明を、スライド1枚挟んでいただくと、我々は、そのB/Cは専門できちんと確保されている、検討されている、その上でその部分をどうしたらもっとよくなるかという部分を検討しましょうと取り組めると思いますので、そうやっていただけたらよいなと思います。

○永藤委員長

今、そのようなご意見が出ましたけれども、今の改善案について委員の皆様はどうでしょうか、ご提案がありましたけれども、高瀬先生、どうですか。

○高瀬委員

そのとおりだと思っています。

○永藤委員長

私も大賛成でございます。皆さん、どうでしょうか。

○出席者一同
異議なしの声あり

○永藤委員長
そういう方向で考えていただきたいということで、よろしく願いいたします。

(4) その他

○永藤委員長
それでは、その他についてということで事務局からお願いいたします。

○本藤専門指導員
では事務局から、今後のスケジュールについてご連絡させていただきます。
次回第4回の委員会は、12月12日の午後1時から開会させていただきます。また第4回委員会は最後の委員会となる予定ですので、今までの委員会でご審議いただいた再評価、新規評価、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いすることとなります。

意見書のたたき台につきましては、先程、永藤委員長からご提案いただきましたとおり、委員長に代わりまして、事務局から委員の皆様へ事前送付をさせていただきます。送付の時期は11月の下旬を予定してございます。

最後に、お手元のフラットファイルの資料でございますが、お持ちかえり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す。置いていかれた資料につきましては、次回委員会まで事務局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ついて何かご質問ございますか。
無ければ、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。

○事務局 増澤副主任専門指導員
本日は長時間にわたりまして、熱心なご審議をいただきましてありがとうございます。以上で本日の委員会を終了させていただきます。