

平成20年度 第2回長野県公共事業評価監視委員会

日 時 平成20年10月21日（火）

13：00～17：15

場 所 西庁舎3階 災害対策本部室

1. 開 会

事務局（轟課長補佐）

お待たせいたしました。まだお見えになっていない委員の方もいらっしゃいますが、ただいまより、第2回長野県公共事業評価監視委員会を開催いたします。私は、本日の司会進行を務めます技術管理室の轟と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、お手元に配付いたしました次第により進めさせていただきます。はじめに、長野県公共事業評価監視委員会、福田委員長様よりごあいさつをお願い申し上げます。

2. あいさつ

福田委員長

お集まりいただきましてありがとうございます。

今日は現地調査の前の各事業、この間決めました事業について説明等をいただいて、そして情報を得たり、あと自分のご専門の立場から足りないデータとかを請求したりと、そのようなことを効率的にしていきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

事務局（轟課長補佐）

どうもありがとうございました。なお、マイク的使用方法についてですが、マイクの下の方の四角のスイッチを押していただきますと、マイクの赤い部分が点灯いたします。この点灯している状態がマイクの入っている状態ですの

で、よろしくお願ひしたいと思ひます。マイクの赤い部分が点灯していることを確認した上で、ご発言の方をよろしくお願ひいたします。

それでは議事に入りたいと思ひます。福田委員長さん、よろしくお願ひいたします。

3. 議 事

(1) 平成20年度長野県公共事業再評価について

福田委員長

議事の前に、前回と同じで議事録の署名委員というのを決めさせていただきたいんですが、名簿順でいきますと、今日は高木先生と高畑先生ということなんですけれども。高木先生は途中で今日お帰りになられてしまうということですので、福江さんと高畑先生と、議事録署名委員をよろしくお願ひいたします。

それでは、このリストの一番端に第2回委員会説明箇所というのがございます。これだけいろいろ箇所の事業の説明をもらうということですが、1事業のうち大体、5時に終わるとしましても、1事業に15分か20分という形の時間で進んでいく形になるかと思ひます。

それでは、もう早速ですけれども、道路から説明をお願ひいたします。

堀内道路建設課長

道路建設課長の堀内でございます。道路事業についてご説明させていただきます。前回お配りしてある資料の、2 - 1ページも同時に見ていただきながらパワーポイントをごらんいただければと思ひます。よろしくお願ひいたします。

まず箇所でございますけれども、国道142号、佐久南拡幅という箇所でございます。これにつきましては、事業採択後、10年が経過した時点の継続中の事業ということで、今回の再評価対象となっております。

位置でございますけれども、国道142号というのは、軽井沢町から下諏訪町に至るまでの幹線道路でありまして、そのうち、箇所につきましては、東部の佐久市に今回の箇所があるということでございます。

次に、佐久平の概要ということでございますけれども、もうご存じだと思ひ

ますが、佐久平は非常に平らな地形というような中で、多くの水田地帯等もありまして、非常に肥沃な地でございます。道路の交通網で申し上げますと、まず国道18号が、東西方向に、それから国道141号が、南北方向に走っております。さらに東西方向に142号、今回の対象でございます142号、それから254号が走っていると。142号から先の141号、交差点から先へ254号という路線名になっております。

それからあと上信越自動車道、これが平成5年に佐久インターチェンジが開通したという状況でございます、さらにその後、平成9年に長野新幹線の佐久平駅が開業になったということで、インター周辺、それから新幹線駅周辺というのは非常に開発も促進されておりました、商業施設等の立地も飛躍的に伸びてきているというような状況でございます。

まず写真につきましては、佐久インター入口付近の写真でございます、それからもう一つが、佐久平の駅の入口の写真が左側の写真でございます。こんな形で商業立地も進んでいる状況でございます。それから、国道254号と142号というのは、いわゆる関東方面と中京、関西方面を結ぶ物流の幹線道路ということになっておりました、右下の写真でございますけれども、大型トラックが非常に多いという状況でございます。

これらに加えます、さらに今現在、高速自動車国道の中部横断自動車道を建設しております。今、グリーンで入りました縦線が中部横断自動車道でございます。中部横断自動車道につきましては、ちょっと概要をご説明させていただきますと、上信越自動車道の佐久インターの少し手前のところから小諸インターとの間ですけれども、佐久ジャンクションということで分岐をします。それから南方向に下りまして、南佐久を通りまして、山梨県の長坂で中央道にジャンクションしまして、一部中央道を利用しまして、それから双葉ジャンクションからまたさらに山梨県の西部をずっと南下をいたしまして、最終的には静岡県の静岡市、昔の清水市、に至るということで、第二東名、あるいは今の東名にジャンクションするという高速道路でございます。

全体は132キロでございますけれども、山梨県側はほとんど事業化等になってきていますけれども、長野県側につきましては、八千穂インターというのがございますが、ここまでの間につきましては、今、事業化になっておりました、建設

が今、進められている状況でございます。このうち佐久南というのが今回のインターでございますけれども、この佐久南までが、平成22年度に供用という予定で事業が進められているということでございます。今回はこの佐久南インターへのアクセスも兼ねている事業ということになります。

これが拡大した写真でございますけれども、先ほどの上の方が右側になりまして、左側が南ということで、ちょっと横にひっくり返している写真になっておりますけれども、いわゆる佐久南インターが平成22年度開通ということで、赤く実線にしてあります。あれが今回の事業の箇所ということで、佐久南インターのアクセス道路になるという状況でございます。中部横断自動車道の建設状況の写真でございますけれども、これが千曲川にかかる千曲川橋という橋でございます。もう既に上部工の方の工事も仮設が始まっています。

さらに湯川にかかる橋でございますが、これにつきましても、上部工の工事ももう始まっているという状況でして、着々と整備が進められているというような状況でございます。

それでは、今回の箇所の概要について申し上げます。跡部の交差点を起点としまして、これが142号と254号と141号の3つの路線が合わさっている交差点ということになります。これを起点としまして、終点が佐久市の伴野という箇所でございます。全体延長が3,650メートルでございます。現在ある道路を拡幅するという事業でございます。これは今現在でも道路交通、非常に増えてきておりますけれども、こういった交通への対応、それから先ほどの佐久南インターのアクセスということで、こういった交通を円滑に流すということで、平成8年度に都市計画決定をしまして、平成11年度から事業化をしております。

事業につきましては、用地を先行取得するかたちで事業を進めてまいりまして、今現在、跡部交差点から三塚交差点、青い色をしておりますけれども、この部分の工事は、平成19年度に実施をいたしました。それから赤い区間ですけれども、これが平成20年度、今現在事業をやっている箇所でございます。それから、黄色い部分が残っておりますが、この真ん中の黄色い部分の残っているところが、車道の路盤工とあと舗装工が残っております。それからさらに終点側の黄色い区間、約800メートルでございますけれども、これは22年度の供用までには直接は影響ないということで、22年度の供用のあとに引き続いて、24年

度までの間に整備しようということで、今、進めている状況でございます。

それで、この佐久南インターというのは、平成22年度供用予定ですけれども、この先の八千穂インターまで開通するのが5年ぐらい遅れるのではないかというふうに考えておりました、約5年間は、この中部横断自動車道の末端のインターの受け皿になるというような状況でございます。

続きまして道路の横断でございますけれども、着手前の道路というのは、二車線道路で両側に歩道があるという、黄色い部分のところにガードレールが見えるかと思えますけれども、その部分が現道の箇所です。それから外へ拡幅をしまして、四車線にして、さらに両側に歩道をつけるということで、全幅で28メートルの道路計画です。事業費は、全体が51億円ということで、20年度末の進捗率は、60%という状況でございます。

写真でございますけれども、これが起点の跡部交差点のところを東側の方から撮った写真でございます、この左右方向が141号ということでございます。右側の方が佐久平へ向かう方です。それから左側の方が山梨県側に向かう方です。交差点から上側に向かっております、これが142号の今回の工事をやっている箇所になります。手前の方の車がとまっているところが254号でございます。

それから、次の写真でございますが、これが三塚交差点ということで、今の工事の状況でございますけれども、現在ある歩道、自転車が先の方に見えますけれども、その外側に擁壁等が見えますが、あそこまで広がるという工事を進めている状況でございます。次の写真でございますが、これも現在トラックが走っているところの横で工事をしております。

次のグラフでございますけれども、人口のグラフでございます。佐久市は17年には合併したんですけれども、これは合併前の旧佐久市の人口です。ごらんのように右肩上がりで佐久市の人口は、ずっと伸びてきている状況で、今回、合併によりまして、佐久市は長野県の中では、長野、松本、上田、飯田に次ぎまして5番目の10万人都市になりました。人口増もありまして、交差点の交通量も増えてきているというような状況でございます。これが先ほどの跡部の交差点付近の混雑状況ということでございます。これ両方とも混雑状況の写真でございます。

あと、交通事故の関係ですが、資料にもありますけれども、過去14年から17

年までの集計でございます。4年間合計で36件、1件が死亡事故ということで、これは追い越しをかけて、対向車線に出て、正面衝突で死亡事故が起きたという状況でございます。接触事故やこういった人身事故もかなり発生しているということで、交通安全対策も兼ね整備を進める必要があると考えております。

以上ご説明しました結果によりまして、県としましては、現道の交通量が多くて事故も多発しており、安全な交通確保が必要であるという中で、中部横断自動車道の佐久南インターチェンジ開通後の交通の円滑化を図るということもございまして、結果的には、再評価としましては、事業の進捗も踏まえた中で、継続とさせていただきたいというふうに考えております。以上で、142号の説明を終わらせていただきます。

福田委員長

では1事業ごとに質問だけ受けて、今日は審議ということではないので、何か質問はございますか。

柳澤委員

この2 - 1ページのところに、その将来交通量、20,400台とあるわけですが。これは現況のままでいくとこのような台数になるのか、それとも。こういった事業を進めていく中で、完成した時点で、どちらから流れ込んでくるのか、このあたりをちょっとお聞かせください。

堀内道路建設課長

基本的には完成後ということで、中部横断も加味した状況でございます。

柳澤委員

かなり交通量が跳ね上がってきますけれども、これはどちらから流れ込む車ということになるのでしょうか。

堀内道路建設課長

全体に交通量が増えるというものもありますし、やはり中部横断からの通過

交通等も入ってくるということにもなるかと思っております。今、方向別までは分析した資料はありませんが、中部横断の交通も加算されてきているかなと思います。

柳澤委員

この中で、物流ルートということですから、業務交通の処理というのが大きな目的になってくるんじゃないかなと思うんですが。時間帯によって、これはおそらく1日当たりの交通量になっているわけですが、時間帯によっては、もっと道路の容量に対して過大な交通量がかかる場合もあると思うんですね。そういったことの見通しもつけた上での事業になっているんでしょうか。

堀内道路建設課長

基本的には、計画交通量を決めるときには、日交通量でやっておりますので、時間帯の中で一時的に、朝晩の渋滞等で混雑することはあろうかと思えますけれども、日交通量の中で道路計画を立てまして四車線、20,000台ということになりますと、四車線が必要だということで整備を進めております。

柳澤委員

これはサービスの的に見ますと、ほとんど渋滞が起こらない状態でやっているのか、すなわちレベルでいうと、そのサービスレベルでいうと、1で行っているのか、2で行っているのかというあたりはどうなんでしょうか。

堀内道路建設課長

そのサービスレベル1、2というのはちょっとよくわからないんですけども。いわゆる道路を設計する場合は、一番ピークでは一般的には設計しないんですね。交通量の、あれは確か時間帯でいくと10番目であったどうか、私も今記憶は確かではないんですが。

柳澤委員

30番目でなくて。

堀内道路建設課長

そういう中で道路構造令では、道路設計の基準が決まっております、やはりピークでやりますと贅沢になりまして、ほとんど昼間がらがりになりますので、何番目交通量、確かそれが一つの基準になると思いますけれども、そういった時間交通量も加味しながら渋滞対策も含めて設計をやるようになりますね。

柳澤委員

わかりました。

福田委員長

ほかにございますか。

高木委員

アンサーについてはではなくて、とにかく提示していただいた資料の中で、人口の増加のデータが出ているんですけれども。例えば自動車の交通量は、平成42年度までどういうふうになるという予測をされているんですが、多分人口、あのまま伸び続けることはあり得ない話なので、人口のデータに関しても、今後、佐久としてはどういうふうな、増は多分ないだろうから、どういうふうに減っていくのかというようなシミュレーションを持っていらっしゃるのかという示しの方が、こういったことの説明としては適切ではないかなというふうにちょっと考えました、ということが一つ。

それと、自動車に関してはほぼ納得できるんですが。両側についている歩道部分、今、やはり歩行者であるとか、自転車をどういうふうに、ということもかなり重要なテーマになってきているかと思うので。今のご説明は、ほとんど自動車をいかに通すかということだったんですけれども、ぜひそういった視点についてもご説明いただきたいし、今後、道路を設計していくときには、もう少しお考えいただいた方がいいのかなという気がちょっと、感想として、いたしました。以上です。

堀内道路建設課長

最初の人口の関係ですが、今回の42年の交通量の推計というのは、全国一斉にODといいますか、全体の総交通量は統一して国の方でつくってありまして、当然、各県別の人口の伸び等も全部加味して、全体の総交通量がどのくらいになるかという総トータルを出しまして、それで今回のこの予測も交通量配分というのをやっております、先ほどの人口増というのは、ある意味でちょっと感覚的な話として出させていただきました。直接、人口が増えるように交通量がそのまま伸びるということではなくて、この地域の特色とすれば、全国的に人口が減ってきている中では伸びている地域であるということを、示させていただきました、この計画交通量の2万台の数字とは直接関係ない状況です。

それから、自転車、歩行者の関係ですが、この地域の高校生は、自転車でかなり通学をしております。当然それも加味しまして歩道も、ちょっと説明をしなかったんですけども、幅は3メートルということで、自転車、歩行者と一緒に歩いても特に支障がないような幅員にもなっております。あと小学生は、ほとんど横断したり、少し歩く人がいるんですけども、横断する位置には横断歩道橋をつける対応もこの中で計画をしております。説明をしませんでしたけれども、そんなことで考えております。

福田委員長

ほかにございませんか。

平松委員

ちょっとよくわからないので教えていただきたいんですが。今のご説明の中で、17年度センサスで、交通量が15,000台くらい、30年先ということになりますか、今から22年先、24,000台、この22年先というのを考えなかったら結構伸びているなと思うんですけども、22年先で、ある意味こんなものなのかという気が非常にするんですが。

これは全国的にやられている話ですよね。ということは、この場所で示された伸び率が、全国的にみてどういう位置づけにあるのでしょうか。また長野県内、特にこの佐久地方の中でどういう位置づけにあるのか、このくらいの伸び

率はかなりあるんじゃないかなという気がするんですが、どうなのでしょう。とりわけ大きいんですか。

堀内道路建設課長

国土交通省の方でいろいろなデータを集計しまして、各地区の人口の伸び等も集計しながら、この推計を出すのはいわゆるOD調査といいまして、これは平成11年センサスを使っていると思いますけれども、平成11年のOD調査を使って、いわゆる30年後を推計するような形をとっております。

それで昨年から国土交通省の方でも、道路の10カ年計画の中で問題になっているのは、17年センサスがもう出ているから、17年センサスでもう一度やり直した方がいいんじゃないかということで、今、17年センサスのデータを使って、将来の推計というのを、今現在国の方で作業中でございます。いわゆる個人個人にアンケート調査をしまして、「あなたは今日どこからどこへ行きましたか」という調査をしまして、そういったものを集計しながら、どういう経路をどういうふうに使っていくかというのを、いわゆる交通量配分するようになるんですけれども。大きな開発がある地域とか、都市計画の開発がある地域とか、それから、人口の伸びとか地域によって全部違いますので、そういったものを加味しながら、地区ごとに伸び率を計算してやっております。実はその内訳というのは、全く示されていないような状況でありまして、我々も、ただ単にODの伸びの結果はわかるんですけれども、各その個々の伸びが、何をもとにそうなったのかというのは、なかなか分からない状況であります。

国の方で、全国的にみまして計算をして出しておりますので、各県で勝手にそれぞれ伸びを使わないようにやっております。

今度の17年センサスでは、交通量は1割ぐらい落ちてくるんじゃないかというふうに言われております。まだそれが今年の秋に出るということは聞いていますが、今時点ではまだ出ていないという状況です。

福田委員長

ほかにございますか。

柳澤委員

ODの話がよく出てきているんですが、ここの道路を、通過する道路、これ本当に通過交通なのか、それとも終点として交通量が集まってくるものなのか、それはどちらなのでしょう。

堀内道路建設課長

これは全部交通の中身を分析しないとわからないですけれども。ここは幹線道路ですから、通過が多いんじゃないかなと思っておりますが、結構人口もありますので、発生交通で通勤に使う車もかなりあると思います。ただこの箇所の沿線には集落がありませんので、ここが終点というのは少ないんでしょうね。どっちからの集落へ行くのと、あと長距離トリップの、先ほどの物流というものも入ってきていると思いますけれども。

柳澤委員

いや、物流という関係が出てくるのであれば、住居とかではなくて、2、3次の産業がここで発展していくことも見込んだ予測になっているかどうか。

堀内道路建設課長

そういうのも、都市計画決定の用途の決定とか、そういったものを見ながらODの伸びを、先ほどいいました、国の方でやっているんですけれども、そういう細かいデータが実は示されないんですね、全国的にトータルでとらえてやっていますので。ですから、都市計画の用途も何もないところと比べたら、そういった開発計画といいますか、用途の色があるところというのは、少しODを伸ばした形になっていると思いますね。

柳澤委員

あともう1点、よろしいでしょうか。先ほど高木委員さんからも質問が出たんですが、歩行者とか自転車とかということに対する対応ですけれども。

これ見ると、通過交通ということでいうと、やはり円滑化を目指したトラフィック機能かなと思うんですが、それを重視した場合に、果たして安全面でや

はり問題が出てくるんじゃないかと。要するに、歩車道をつけたり、安全に渡すために信号を交差点とかに多用すれば、当然渋滞とかが、可能交通容量が落ちていく話なんですよね。ところが通過交通をちゃんと重視するということになると、今度は逆に歩車道の関係というのは、むしろ邪魔になってくるんじゃないか。ここは人を多く通す、歩行者とか自転車を通すのであれば、やはり今ここが持っている道路に持たせている機能と、それが整合するかどうかはよく検討された方がいいんじゃないかなと思いますけれども。

堀内道路建設課長

ここは市街地ではありませんので、歩行者の交通はそんなにはないのかなと思います。先ほど言いました通学、子どもたちの高校生の通学がこの道路方向にあります。また途中で小学校がありまして、そこには横断歩道橋もつけるということで安全対策を図っております。

平松委員

この現在の進捗率60%というのは、微妙な値ですね。ただ、残事業費200億円あるわけですよね・・・ごめんなさい、20億円ですね。ほかの事業の残額に関して比較的大きな値かなと思うんですが。というのは、今、ご説明を聞いていますと、国の調査が云々とかというお話がよく出てくるんですが、これ結局、継続という方針を出されていますが、減額なしということですよ。それはそれで別に反対するわけではないんですが、だから、これは継続が必要だというふうに我々が納得できるような資料を、もう少し詳細な資料を提示していただく必要があると思うんですが。

先ほど、私、説明しましたように、その伸び率云々というのは、全国的にもとか、長野県内でもとか、何倍も大きな値になっているとか、それとか、先ほどの交通事故の件数を示されていたんですが、確か16年か17年ぐらいでデータがないんですが、最近はどうなっているのでしょうか。そのあと2年間、3年間の推移を知りたいところですので、その辺のデータをきちんと出していただいた方が我々も判断しやすいと思うんです。

何かこれだけだと、何か必要です、必要ですという頑張り目標だけをいって

いるだけで、今一つ判断材料に欠けるという気がします。その辺、よろしくお願ひしたいと思ひます。

堀内道路建設課長

交通事故のデータは、また調べるようにいたします。

福田委員長

私も一つ、お願ひいたします。柳澤先生から言われたのと似ているんですけども。例えば人口が増えていくということで、生活で通勤に使われるだろうという想定なのか、実態のデータがないということです。あと、中部横断自動車道に乗ることによって、それが、例えば近くに産業立地とかそういうのが見られるのであったら、産業交通が乗るだろうというのがあるんですけども。降りるのか、乗るのかとか、そういった交通の場合、通過交通が、中部横断ができることによって、北におりるか、下に下がるかというのもあるし、逆に発生するんだったら、そちらに出る交通量が増えるという形でないかもしれない。やっぱりそれは人口、生活だとか、発生交通量のデータにリンクすると思うんです。それで、ここは終着ではないということなので、それでは降りではなくて乗るんだらうとなったときに、果たしてこのデータ推計がどういった根拠でなっているのかなというのがもしあれば、出していただければなと思うんです。

でないと、通過交通であるならば、関東と関西を結んでいくようなトラックが多いということならば、その交通の質として、トラックが逆に地域に入らずに散っていく可能性もあるわけで。だから、ここを通過というのが増えていくかどうかというのは全くわからないですね、中部横断とリンクすることによって。だからそこで産業交通とかどういう形で、散るなり、集まるなり、乗っていくなり、降りるなりということで考えられているのかというデータがあれば、やっぱりご説明いただけるとわかりやすいと思うんですけども。

堀内道路建設課長

交通量配分の内容、内訳ということですね。いずれにしても、中部横断ができた状態での交通量配分になっておりますので、中部横断ができた状態での、

この現在の道路が20,000台は通るという予測、計算の中ではできておりますので。内容的なものはどういう方向性の、降りるものの中身がどうなっているかというのを、また調べてみます。

福田委員長

よろしくをお願いします。ほかにございますか。

高畑委員

ちょっと教えていただきたいんです。現在、これ片側二車線になるわけですね。そうすると、この道を例えば軽井沢から諏訪の方へ抜ける場合に、望月に入ると片側一車線になってしまいますね。

堀内道路建設課長

途中で一車線になります。

高畑委員

なりますね。そうすると、その先はどうなるんですか。また混雑しちゃうと。

堀内道路建設課長

そうですね、交通量的には、一つは中部横断での出入りの関係がありますので、この間がやっぱり一番多いかなということで、この間に重点を置いております。141号も結構、今混雑しておりますので、やっぱりこの影響というのが結構出てはいると思うんです。その先になると、今もほとんどそんなには渋滞がない状況ですので、そんなに心配ないんじゃないかなと思っております。

福田委員長

では、あとはまたいろいろ現地を見ていただいて、また資料請求なり、データなりをいただくということで、審議を受けて、現地に入っていくということでもよろしいでしょうか。

柳澤委員

B / CのCはコストですよ。Bの利便性はどのような指標を使われているのか。おそらくこれ全部これからの説明の中で、この利便と費用の対比の比が出てくると思うんですが。それぞれ、このBは何を使っているのかというのは、もしかしたら事前に、私、遅れてきたものですから、お話しありましたか。

堀内道路建設課長

道路の場合の便益は、やっぱり一番大きいのは時間短縮が一番大きいですね。道路、例えば現在の走るところが40キロで走っていたところが、今度、バイパスがあくとか、改良することによって60キロで走れるとかということになると、1分当たり1台何十円というその原単位が決まっております、積算のやり方が。これは国土交通省で全国统一した単価がありまして、それに交通量を掛けるというような形になります。

あとは事故の関係とか、車が例えば山へ登って下へ降りるのが、トンネルがあくことによりますと燃料がまた減ってくると、車の傷みもなくなってくるといことがありますので、そういったものもBの中に入ってきますね。いろいろな要素が入ってきますが、一番単価が高いのは、やっぱり時間が一番大きいと思います。

柳澤委員

では経済的な面。それとあとは、その先ほどの車の・・・

堀内道路建設課長

車の傷みだとかというのがありますし、それから、人身の事故も換算して確かあると思います。それだけのまた計算方法があります。

高木委員

ついでに、ちょっと前から聞いたかったのでいいですか。それを何年分積算したものをコストで割るんですか。

堀内道路建設課長

確か30年ぐらいだと思いましたがけれども。

高木委員

道路が30年供用されるということを前提にコストで割ると。

堀内道路建設課長

そのまま効果があるというのは。ちょっと30かどうか、もし間違っていたらまた次回訂正させていただきます。確かそれ30年ぐらいだったと。

高木委員

前からちょっと興味があったので。

柳澤委員

これは、でも将来交通が平成42年ですから、ここからさかのぼってやるんですか、違うんですか。

堀内道路建設課長

そうですね。今のところから計算するようになります。完成したときからですね、完成した状態から計算する。完成が24年ですから、それから30年という。

高木委員

54年までのということですね、当然30年だとすれば。

平松委員

それに付随して確認したいんですが。その30年間のメンテナンスとかというのも当然入っているんですか、コストの中に。費用対効果のときにいつもよく思うんですが、今のご説明で、このベネフィット(benefit)として、要は個人の出費が減るといっても入っていますよね。公なベネフィットと、私的なベネフィットというのを、もし分割できるんだったら、そのデータがあるんだった

らそれを示していただきたいと思うんですね。

堀内道路建設課長

さきほどの高木委員からの積算期間ですが、30年ではなく40年間です。訂正させていただきます。

あと、計算について、次回までにBの内訳、どんなものがあるかというのを、ペーパー1枚ぐらいでわかりやすくお示ししたいと思います。

福田委員長

ではよろしいですか、次。これで終わりということではなくて、今日、ちょっとたくさん出たんですけれども、それをまた県の方でデータとかをご用意いただいて、現地へ行って、今度は審議という形で入りたいと思います。

では次にまいります。街路の方がご説明に遅れていらっしゃるということなので、先に住宅の2件の方からまいります。

米木住宅課長

住宅課長の米木でございます。よろしくお願いいたします。

それでは県営住宅団地、2団地でございますけれども、その前に、県営住宅の施策についての概要を、ご説明させていただきたいと思います。

長野県では、住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策についての基本理念を定めた住生活基本法に基づき、平成18年から27年の10年間を計画期間とする、長野県住生活基本計画を策定しております。計画では、「家族・地域・社会の温もりを育む住まいづくりをめざして」を基本理念として、政策の5つの柱を定めております。

このうち、県営住宅施策につきましては、だれもが安心、安定した居住を確保できる体制づくりとして、公営住宅のセーフティネット機能の充実に取り組むこととしており、平成18年から22年の5年間の供給戸数の達成目標を、建設戸数と既存住宅退去による空き家募集戸数をあわせて7,500戸としております。このうち建て替えで対応するものが1,500戸、うち県営住宅が700戸、市町村営住宅が800戸としており、県営住宅建て替えの目標を年間140戸程度としており

ます。

また、具体的な施策としましては、地域的、社会的なニーズに応じた公営住宅の運営を図るため、公平・的確な入居制度の推進、計画的な建設及び建て替え、老朽化した公営住宅のリフォーム、県と市町村の役割を踏まえた公営住宅の供給運営等の施策を展開していくこととしております。そのほか、時代の変化に対応しまして、高齢者、あるいは子育て世帯については優先入居制度を設けて対応しているところでございます。

また、一方、国においては、平成8年に設定されました、公営住宅の収入基準がございしますが、その基準が10年以上見直されていないということから、世帯所得の変化や、高齢者世帯の増加等に伴い住宅に困窮する入居者が入居できない状況のため、昨年の平成19年12月に公営住宅法の施行令の一部を改正し、入居基準であります世帯月収、20万円を15万8,000円に改定し、施行が来年の4月1日となっております。この改正に伴いまして県でも県条例を改正しまして、来年4月1日から適用することといたしております。

次に、公営住宅の必要戸数については、前回もお話しに出たかと思えますけれども、皆さんご存じのとおり、長野県の人口は、平成13年をピークに減少に転じ、今後減少が続くと見込まれております。また世帯数についても平成22年をピークに減少するものと見込まれております。少子高齢社会における人口、世帯数の減少に伴いまして、長野県全体の公営住宅必要戸数も減少するものと予測しております。17年度の長野県内の普通世帯のうち、公営住宅入居世帯は約4%であることから、25年後の平成42年においても同様の率で公営住宅を維持することとし、推計世帯数の4%の29,700戸が必要と見込んでおります。

このうち県営住宅の役割を、社会的弱者の住宅セーフティネット機能を果たすとして、将来にわたって県が管理していく団地を限定し、用途廃止及び市町村への事業主体変更により、現在の約15,000戸あまりの管理戸数を、10,900程度にすることとしております。県営住宅の建替事業につきましては、現在管理しております15,762戸のうち、昭和40年代以前の住居が半数を超え、公営住宅法に定められました耐用年限を経過した住居が2,982戸となっており、狭小・老朽化した最低居住水準を満たさない住戸の建て替えは、喫緊の課題となっております。

厳しい財政状況のもとで、平成13年から17年の第8期住宅建設5カ年計画では、1,200戸の建替計画に対しまして401戸、約3割の実績となっております。平成18年度以降も3年間で164戸となっており、今後も一層厳しい財政運営が予想されることから、人口、世帯数の減少する中で、団地を縮小しながら拠点となる団地や市街地など、立地状況の良い団地の建て替えにあわせて、郊外にある団地や小規模団地等を統合する方法で、安全性や居住環境に問題のある老朽住戸の解消を図る方針としております。

それでは再評価をいただきます、県営住宅の南松本団地建替事業について、ご説明いたします。この事業は平成11年度に着手し、現在、10年目で事業採択後、長期間経過したことにより再評価を行うものでございます。

全体計画は旧住宅378戸を除却し、新たに300戸の住戸を建設する計画となっております。平成11年から14年にかけて、旧住宅の除去及び新住戸の建設工事を実施し、青色で表示してございます6棟130戸の住戸が完成しております。昨年度1棟80戸の建設工事に着手し、現在、第1工区40戸の工事を実施しております。第1工区については来年2月末の完成を予定しております。また今年度、引き続き第2工区40戸の工事に着手し、平成21年度中に完成を予定しております。残事業につきましては、鉄筋コンクリート造6階建40戸と、鉄筋・鉄骨コンクリート造14階建50戸の計2棟の90戸が未着手となっております。今年度末における進捗率は、全体事業費52億9,600万円に対して56.4%となっております。

事業箇所の状況写真をごらんいただきたいと思います。これは本年4月、上空から撮った写真でございますけれども、団地の中央に、下から上、斜めでございますが、市道がございます。右側のブロックが完成済みでございます、左側のブロックに老朽化した住棟が7棟残っている状況となっております。

上段が建替完了済みの南側ブロックの写真でございます。左下は現在工事中の住棟ですが、今月中に鉄筋コンクリート造の躯体がほぼ完了する見込みとなっております。右下の写真は、老朽化した旧住戸の状況でございます。

次に事業の効果についてご説明いたします。公営住宅は、住宅に困窮する定額所得者や高齢者等の社会弱者に対して低廉な家賃の賃貸住宅を供給し、県民の居住や生活の安定に大きな役割を果たしております。事業着手前の旧住棟は、昭和29年から38年に建設された住戸で、老朽化が進み、また住居面積も40平米

に満たない狭小なもので、浴室もない住居であります。この事業は、老朽化した住棟を3階から14階建ての耐火構造建築物に建て替えることにより、旧住居の2倍程度の面積の住戸を供給し、団地内道路や児童遊園、緑地、駐車場等の空き地を確保することにより、入居者の居住環境の向上とともに、地域における防災性の向上を図るものとして、大きな効果があるものと思います。

次に、事業の必要性についてご説明いたします。南松本団地につきましては、位置図をごらんいただきますが、赤丸で表示してございますJR南松本駅の市街地にあり、高齢者や障害者等の社会的弱者にも利便性が高く、非常に需要の高い団地でございます。今年度完成する40戸で、旧住戸からの移転も完了いたしますので、今後建設する住戸につきましては、老朽化が進む周辺の団地の入居者を移転し統合集約していくことにより、管理の効率化と最低居住水準を満たしていない住戸の解消を図ることとしております。

次に事業の再評価案でありますが見直して継続を提案いたします。団地が所在する松本市において、景観法の規定に基づく景観計画が策定され、本年の4月1日に施行されました。残事業につきましては、6階から14階建ての高層住棟を計画しておりましたが、この景観計画において、当地域が高さ制限は15メートルとして定められたため、高層住棟の建設が不可能となりました。そのため、公営住宅の必要戸数の減少が見込まれることや、老朽化した旧住棟からの入居者の移転が今年度完了することもあり、残事業を見直し事業規模を縮小いたします。事業の見直しにつきましては、階数を4階建て、建設戸数を48戸としまして、42戸の減といたします。これによりまして、約7億500万円の事業費が削減されます。

続きまして、県営住宅小井川団地の建替事業について、引き続きご説明いたします。

この事業は平成11年度に着手して、現在10年目でございます。事業採択後、長期間の経過により再評価を行うものでございます。全体計画は、旧住宅96戸を除却し、新たに88戸の住居を建設する計画となっております。当初鉄筋コンクリート造4階建て3棟を建設する計画として、平成14年に1棟32戸の住戸が完成いたしました。ところが平成18年度に、モデル事業として県産材を活用した木造住宅3階建てに設計を見直し、1棟24戸が完成、現在2棟56戸が整備済

みとなっております。残事業につきましては、鉄筋コンクリート造4階建て1棟32戸が未着手になっておりまして、今年度における進捗率は、全体事業費16億4,800万円に対しまして、約63%となっております。

事業箇所の状況写真をごらんいただきたいと思います。上空からの写真でございますが、写真の手前に見えます白い住棟が、鉄筋コンクリート4階建て、敷地中央が木造住棟となっております。左奥に見えます、古い住棟が建っている土地が次期建設予定地となっております。上段及び左下の写真が、建替完了済みの住棟でございます。右下の写真は、老朽化した旧住棟の状況でございます。

次に事業の効果についてご説明いたします。事業着手前の旧住戸は、昭和34年から38年に建設された住戸で、南松本団地と同様に老朽化が進み、また住戸面積も狭小で、ほとんどが浴室のない住戸でございます。この事業は老朽化した住棟を2階から4階建ての耐火構造建築物、準耐火構造に建て替えることにより、入居者の居住環境の向上とともに、地域における防災性の向上を図るものとして大きな効果があります。

次に事業の必要性について、ご説明いたします。小井川団地につきましては、地図に赤く丸印してございますが、岡谷市の中心市街地にほど近い地域に立地しており、南松本団地と同じく、利便性が高く需要の高い団地となっております。既に旧住戸からの入居者の移転が完了しておりますので、残事業で整備する住戸には、市内や、郊外にある老朽団地の入居者の移転を進め統合集約していくことにより、管理の効率化と最低居住水準を満たさない住戸の解消を図ることとしております。

次に事業の再評価案ではありますが、見直して継続で提案いたします。先ほどご説明したとおり、当初事業計画では、4階建て3棟を建設し88戸の住宅を建設することとしておりましたが、2棟目を県産材を活用したモデル事業に変更したことにより、法制度をクリアするために高さ制限がかかりますので、3階以下とし、棟を分割して渡り廊下で接続したこと等により建築面積が大きくなり、敷地が狭隘になりました。このため現在の計画では、住戸数分の駐車場の確保が難しいことや、北側へ住棟配置がずれたことにより、敷地周辺の日陰等の住環境に対する影響が大きくなることを考慮し、既に老朽化した旧住棟から

の入居者の移転が完了していること等から、残事業を見直し事業を縮小します。事業の見直しについては、階数を3階建て、建設戸数を74戸とし14戸の減少といたします。これによりまして、約2億1,100万円ほどの事業費が削減されます。以上でございます。

福田委員長

県営住宅について、2つありましたけれども、ご質問はありますか。

平松委員

ちょっと基本的なことを聞かせていただきたいんですが。この松本と岡谷、両方とももう現在では、旧住戸に住まれていた人の移転は終わっているということなんですか。

米木住宅課長

そういうことでございます。すみません、南松本がまだで。

平松委員

岡谷は終わられているということですね。それで岡谷、南松本はまだ終わっていないということであとに回しておくとして。岡谷に関して、もう旧住戸の方々が全員移られていると。それで、もともとの戸数よりも10戸ぐらい、当初少なくなる計画だったんですね。それで、そのうち当初3棟のうち2棟が完成しましたと。でも、その2棟の中にすべて旧住戸の方々が入られたということは、60名程度の方々が入られたと、新しいところへ移られたということですね。残りの方々はどういう理由で入居しなかったのでしょうか。

米木住宅課長

県営住宅の建て替え事業につきましては、ごらんのとおり、現地での建て替えになります。ということは、古い住宅にお住まいの方、それぞれにご説明申し上げて、ほかの県営住宅の空き家ですとか、あと民間の方へ移られるとか、この機会だからご自宅を建てられるだとかがいっぱいいますので、その方た

ちが移転されると空き家ができてきます。それで3棟なり4棟なり、あいたところで、そこを壊してそこへ新しいものを建設するという手法でやっておりますので、大体3分の1ぐらいは。

新しく県住になりますと、家賃が上がりますね。ですので、その周りの家賃の安いところにお入りになった方がそのままいいという、新しいところへ入らなくて、今の県住に移ったところでいいという人も出てきますし、今、説明したとおり民間へ出られる方もいるということで減ってくると。

平松委員

今の説明、「エッ？」という意見だったんですが。民間に移られる方々もかなり出られるということは、何も県がそういうことをする必要がないんじゃないかというふうに思ったことはないですか。

米木住宅課長

高額所得者と申しまして、今、収入基準がございます。それが入居後だんだん、高額所得者になる人がいますけれども、そういった人たちには退去していただいて、強制退去していただいて民間に入っていただくということで、民間に入られる方というのは、そんなに悪いわけじゃないというふうに私ども理解しております。

今、低所得者なりで、高齢者、障害者、母子家庭、低所得者で県全体で約6割の方が県住に入っておられます。

平松委員

それで、一番最初にパワーポイントで説明していただいたんですが、入居倍率でしたか、2.5倍というのは、あれは現状はそういう状況ですと、それだけあるんだということですね。これは過去の推移でどうなっていますか。

米木住宅課長

3年前には約2.9倍でした。だんだんと落ちてきています。

平松委員

落ちてきている。ということは、必要とされていないかもしれないということですか。

米木住宅課長

2倍以上ありますから、それは必要ないということはいえないと思いますね。だけど落ちてきていることは事実ですね。

というのは、先ほど説明したとおり、半分以上が老朽化してまして、若い人の単身の入居希望者は過疎等になった市町村しか県営なり市営には入れないんですけれども。やはり新しい住戸は、皆さん見ていただくとわかりますけれども、あれだけのもので2万円とか、同じもので民間ですと倍以上になるんですよ。それで、先ほど申し上げましたとおり、所得制限がございますので、そういうのは3世帯で400何万円と書いてございますね。そういうことは、従来の感じでみんな抽選にこられると。古い住戸、30年代のものについては、希望がないものですから0.何%と、こういう形になっていってしまうと。それで全体で2.5ということでございます。

平松委員

なるほど、わかりました。老朽化というのは、これはもう建て替えざるを得ないというのは、確かにこの写真を見てわかるんですよ。ちなみにこの耐震という話になると、IS値というか、その値はちなみにいくらぐらいでしょうか。

米木住宅課長

今の老朽化している2階、簡易平屋建てとか簡易2階建てがございますけれども、これについては1以上で、今のところ、全部耐震をクリアしております。ただ5階建ての1棟ほど、0.6で引っかかっているところがございます。

平松委員

わかりました。ありがとうございました。

福田委員長

ほかにございますか。

柳澤委員

県全体の人口、世帯数の減少に伴って公営住宅の必要戸数の減少が見込まれるというふうに書いてありますが。まずこういう計画を立てるときには、人口が基本になってくるかなと思うんですね。それでおそらく、どこを聞いても、今、コーホートで人口の予測をやっていると思うんですね。ということは、年齢別に人口がどうなのかと。全体的には減少かもしれないけれども、年齢別にはもっと違う挙動を示しているかもしれないし、そこをしっかりと検討されているのかどうかということと。

それから、コーホートの中には流入流出という項がございます。こういった松本のようなところは、流出とか流入、流入は結構多いんじゃないかと思うんですが、多いというか、流入だってそこそこあるんじゃないかと思うんですが、そのあたりはどうかということと。あともう政策的なことだと思うんですが、こういった高齢者が居住する場所としては、やはりいろいろな環境が整った、要するに病院も近くにあるし、商店も近くにあるし、そういった住みやすいところに移ってもらうというのが、生活しやすいんじゃないかと。そういったときに単純なその人口の推移、予測だけではなくて、いかに住みやすいところに住んでもらうかという、そのような政策は中には入っていないかどうかということとを教えてくださいたいんですが。

米木住宅課長

人口の関係でございますが、いずれにいたしましても公営住宅は、公営住宅法で収入分位というのを、先ほど申し上げましたけれども、収入を例えば100人いましたら、それを年収でもいいんですが、月収で割ってきますと25%、1/4のところは月収20万円というふうに法律で決めています。そういう形で決めておりまして、人口とか、例えば若い人がどれぐらいいるんだと、私どもとすれば、高齢化が進んでいますから、施策としては優先入居という形で、逆に先ほども説明しましたとおり、対応していくという方針で今やっております。

それから相応の市街地、今、申し上げたのは市街地の方へ、やはり病院とか、南松本については近くにジャスコとか、買い物が便利なところ等へなるべく集約していくということで考えて、先ほども申し上げましたとおり、ちょっと郊外にあるところは、若い夫婦というか若い人たちならいいんですけども、先ほど申し上げましたとおり、障害者、高齢者、生活保護者等で約57%を占めておりますから、それらの方を考えると、こういう市街地に近いところへやっていく方針であります。もう1点は・・・

柳澤委員

今のでいいと思うんですが。ただコーホートでやっている限りにおいては、年齢別とか、それから流入流出というのもあると思うんです。そのあたりも、当然その計画であれば考慮されていると思うんですが、それはどのように反映されるのかというのが知りたいなと思ひまして。

米木住宅課長

県の人口推計そのものが、それらをみんな含んで推計でとっているということだと思ひます。流入も流出も増えて、県の世帯数はこういう形で42年度には減っていくというふうに推計していますので、ですからそれを私どもは見ながらやっているということですね。

柳澤委員

少子高齢化という話が出ていますので、高齢者ということで考えているのであれば、おそらく高齢者の年齢層、どのぐらいなのかという予測も当然含めた形で、こういった県営住宅の必要戸数を出していると思うんですが。

米木住宅課長

先ほど来申し上げておりますけれども、公営住宅というのはその一定規模、これは当然、建てるのではなくて維持管理が主体となると思ひます。ある程度ございますし、全体的に。それで、その中において、その戸数の中において、例えば子育ての世帯が必要だということになれば優先入居と、それから今、高

齡者が増えてきているから高齢者の優先入居と、そういう形で施策に臨機応変に対応していくということで、戸数を、やたらにつくってすぐ壊していくというこういう考え方ではございませんので、ご理解をいただきたいと。

柳澤委員

あと、すみません。こちらの場合のBを教えてください。

米木住宅課長

Bは総便益ということで、帰属家賃ということで見ております。

柳澤委員

何家賃とおっしゃいましたか。

米木住宅課長

一般の賃貸住宅使用で供給されたと仮定した場合に、どのような程度の家賃収入が得られるかという、これにより便益を計算すると、こういうことでございます。

柳澤委員

ということは、いいものをつくれればBは上がるということですね、当然、コストが上がりますから。

米木住宅課長

それで費用はCになりますから、いいものを建てればコストが上がってしまうと。

高木委員

一応お伺いしたいんですが、この第2回委員会での質問は、今、ご説明いただいた内容に関する質問に限るわけですか。

福田委員長

一応、質問という形で。

高畑委員

そうですか。私は今のご説明に質問はございません。基本的にやっぱり公的な住居は、一つは人口の需給バランス、社会的弱者の優先度、市街地に立地しているかどうか利便性のこの3つだと思いますね。ですから私は、今のご説明で、規模を縮小して継続ということについては、私個人の意見というか、ここで意見を述べる場でないといえればあれですけども、特に質問はございません。今のご説明で私は理解をいたしたつもりです。

福田委員長

現地に行ってこれでいいということだったら、いろいろな意見が出る場合には両論併記とかいろいろなやり方をやりますので、それはまた現地のあとにということ。

高木委員

セーフティネットとしての県営住宅が存在する理由があるとしたら、多分ターゲットは2つ、私が考えるには2つイメージができていて、1つは高齢者、あるいは障害者の方のためにどういう住宅を。もう一つは、ワーキングプアなり何なり、子育て、もっと若い世代の人たちで、実際の収入がなかなか得られない人たちのためにという2つが、主な柱ではないかなと思っているんですが。

それで両方の団地の平面図を見せていただくと、両方とも3DKという割とワンパターンといたらいけないのかもしれませんが、ひょっとしたらここにあるのがたまたまそうなので、違うのがあるのかもしれませんが。例えば高齢者、障害者のためだったら当然1階の部分に階段のない、段差のないような住居を提供しているのかどうかとか、それから、高齢者なら3DKは多分いらなくて、2DKでも十分、ひょっとしたら1DKでもいいかということもあるかと思うんですが、その辺のご配慮をされたうえなのではないかということをお聞きしたいんです。

米木住宅課長

今おっしゃられた、例えば高齢者とか母子世帯、子育て世帯ですね。そういうところは優先入居で、優先的に入れていると。それでワーキングプア、若者も今、都会、長野県でも若干出ていますけれども、長野県ではまだ今のところ、私どもが把握している限りでは、そんな大きな問題になっていないと。例えばそういう問題が起きてきた場合は、やはり優先入居制度で対応していかざるを得ないだろうと、こう思っています。

それから、あとの3DK、2DK、あるいは障害者用というのは、それぞれ対応するように、たまたま3DKをお見せしただけで、それぞれ見ていただければ、障害者用、あるいは高齢者用の住戸がございますので、それで対応しております。

福田委員長

ほかにございますか。ないなら、私、最後に1点。今日のこの資料2ですね。これ住宅全体の考え方がとてもわかりやすく、あと県と市町村との調整もできているということで、とても安心して、セーフティネットの考え方、すごくわかったんですけれども。

すごくシンプルな話で、入居倍率が2.5倍だと、あとプライオリティとかで、高齢者とか子育てとかが入っていったときに、やっぱり2.5倍という中で、その線からはずれてしまう人がいるのでしょうか。倍率から、プライオリティからもはずれたようなときは。

米木住宅課長

おっしゃるのは、確かに評価選考で調整なしで入れる方と、その場にこの給料とか世帯の構成等を見まして、優先入居は一般の人は1回なんですけど2回抽選させると、それでもはずれてしまうという人はおいでになります。それは一般の方、要するに、全体のおよそ35%程度を優先入居という枠を設けてやっているということです。それは全戸数の約6割を、こういう優先入居世代で占めるような募集の仕方をしているということですね。

ですので、この方たちを全部100%にするというのが、公営住宅の基本である、

低所得で住宅に困窮している、これ以外の人たちもおりますので、それはやはりこの人たちだけ100%入れるというわけにはいかないということで、そういうことで抽選をさせていただいています。

福田委員長

ほかによろしいですか。では住宅については、また現地に行ったあとにまた審議させていただくということで。

次に街路の方よろしくをお願いします。

山岸都市計画課企画幹

都市計画課企画幹の山岸と申します。私の方からは、事業採択後、10年間の経過した時点で継続中の事業であります街路事業、都市計画道路内環状南線、松本市中条についてご説明申し上げます。

位置でございますけれども、当該事業箇所は、松本駅の南約500メートルほどの位置にあります。薄く緑が囲ってあるものが、松本都市圏総合都市交通計画により、松本都市環状の内環状線でありまして、その内環状南線は、この松本内環状道路に位置づけされておりまして、このうち中条工区、赤く塗ってありますところでございますけれども、19号から松本市街地を結ぶ、内環状南線のいち区間を受け持っております。

現道の状況でございます。だいたい色で表示してあるものがオフィスビルでございます。また、緑色で着色しましたものがホテル、それから、赤がマンションなどが立地しておりまして、高度な土地利用がなされておるところでございます。

現況の交通量でございます、中条橋のたもとに観測地点がございます、そこでの平成17年の交通量センサスにおきましては、24時間交通量で15,507台でございます、平成42年の将来交通量につきましては、26,800台と推定しております。現道は交通渋滞が恒常的に発生しておりまして、歩道もいち区間に設置されてはいるものの、幅員が狭くて、円滑な交通や歩行者の安全確保が困難な状況でございます。

歴史的背景といいますか、事業化の経緯ですけれども、内環状南線の中条工

区は、中心市街地への交通集中を分散する内環状線の一部としまして、松本都市部の渋滞緩和を目的としまして、平成11年に事業化されました。また同一路線であります隣接する鎌田工区についても、平成16年3月に事業化されまして、両工区の一体的な整備によりまして、事業効果の発現を図ってまいります。

全体計画、事業の進捗状況でございますけれども、中条工区の計画延長は546メートル、計画幅員は全幅で31メートルでございます。総事業費は36億7,270万円で、残事業費19億9,842万円でございます。事業の進捗率は46%でございます。またそのうち用地補償費、用地の進捗率でございますけれども、これにつきましては77%でありまして、平成27年度の完成を予定してございます。

費用対効果としまして、市街地交通の渋滞緩和、車道四車線化及び自転車歩行者道整備によりまして、円滑かつ安全な交通の確保等の事業効果があります。費用対効果、B / Cでございますが、2.2となっております。

現況写真の状況でございます。1番としまして、薄川にかかっております中条橋のたもとから鎌田工区、国道19号の方向を見た状況でございます。国道19号から市街地方面に向かって車が連なっております。なお、そこに歩行者が写っておりますけれども、ここにはちょっと広がっているような形になっておりますが、これは歩道ではありませんで、民地側に設けられたスペースを通っているような状況でございます。この部分については、公的な歩道というようなものはございません。

2番目の写真でございますけれども、これは中条交差点からJR跨線橋を見た状況でございます。先ほどの写真とは反対方向に、市街地側から国道19号へ向かう車が渋滞している状況でございます。ちょっと見にくいですが、信号が青になっておりますが、車が流れていない状況でございます。

3番目の写真でございます。これはJR跨線橋から二の丸豊田方面を見た状況でございます。ここでも渋滞している様子がうかがえます。なお、この歩道は跨線橋部の一部について整備されておりますが、幅員が狭く連続性が確保されておらない状況でございます。

4番目は周辺道路の状況写真でございます。中条交差点から松本駅西口方面、市道中条白板線を見た状況でございます。ご覧のように、ここでも松本都市部の道路が渋滞しているということでございます。

環境に対する配慮としまして、これは計画道路の横断図でございますけれども、車道四車線の両側に植樹帯、それから歩道により構成されています。植樹帯の設置によりまして、緑化で都心内環境の改善を図るというものでございまして、また歩道部につきましては透水性舗装を採用し、雨水を道路に浸透させることによりまして、水環境に配慮するというようなことを考えております。また雨天時におきまして、水はね等のない快適な歩行空間を確保することができると考えております。

人命に対する評価としまして、当該区間におきましては、平成8年から平成16年の間にかけて、20件の人身事故が発生しております。本事業において、車道四車線化によりまして上下線の分離と交差点改良、それから歩行空間の整備を行うことによりまして、自動車、歩行者、双方の安全性の向上が図られます。

松本駅周辺の平面図でございますけれども、平成9年3月に策定しました松本都市圏総合都市交通計画の中で、松本都心部の交通集中を分散し、都市内の円滑な交通を確保する道路として、水色で表示してあるんですけれども、松本都市環状道路、内環状線が位置づけられております。これを受けまして、平成10年3月に、内環状線のネットワークを構成する長野飯田線(国道19号)、それから内環状北線、それから内環状南線をそれぞれ都市計画決定いたしました。

内環状線の整備状況についてでございます。1番としまして、県と市で連携しまして、四車線で整備しました内環状北線というのがありますが、平成14年に完成しております。それから2番目としまして、国が平成10年度に国道19号の渚から宮淵本村間に事業着手しまして、現在、用地の買収を進めているところでございます。そして、この本区間にあります、内環状南線でございますけれども、中条工区は平成11年に、隣接する鎌田工区は平成15年度に事業着手しております。現在、国、県、市と連携しまして、一体的、集中的に整備を進めているわけでございます。したがって、都市環状道路の効果を発現する上で、内環状南線中条工区の整備は不可欠であると考えております。

内環状南線の整備が完成しますと、内環状線の東側の路線が整備されるまでは、当面の間、現在二車線で整備済みの都市計画道路、二の丸豊田線、本町渚線、本町西堀線を経由しまして、暫定的に環状機能を有するネットワークが構築されまして、松本都市部の渋滞緩和に寄与するものと考えております。

長野県公共事業再評価委員会の意見としましては、建設部公共事業評価委員会の意見を適当と認め、「継続」が県の再評価とするものであります。

福田委員長

街路について質問はございますか。

柳澤委員

お願いします。前回の説明でもありましたので、この街路によって、市街地の渋滞緩和を図りたい。通過交通が主であると、それを処理する機能が主であるということなのですが。

まずB/CのB、内容については説明を受けたんですが、このB/Cの算定の範囲はどこなのか。例えば通過交通で考えた場合には、この該当する路線だけではなくて、市街地内のところを通過交通が、この周りの内環状の方に回るから中の混雑は緩和するというのであれば、効果はもっと上がるというふうには考えるわけですが。

逆にもうちょっと範囲を広げた場合に、今までその市街地内の中を通過、のろのろ通って、やがて国道19号の方に流れ込んでゆるやかな渋滞が起きたというところは、いきなり19号の方に流れ込んでものすごい渋滞が起きたということだって考えられるのではないかと思うんですが、そのあたりはどのようにご検討されているのでしょうか。

山岸都市計画課企画幹

今、この路線も含みましてある主要な幹線が、平成42年に整備されたという仮定のもとにその便益を計算していますが、これにつきましては、先ほど道路の方でも話が合ったところですので、国土交通省の方でやっています、費用便益分析マニュアルに基づきまして算定しているというような状況でございます。

柳澤委員

範囲はどうなんでしょうか、この今対象となっている街路だけの話なんでしょうか。それとも目的が市街地内の渋滞緩和ということなので、その内環状線

の中を含めたものなのか、もうちょっと広域的に考えているのかということですね。広域的に考えているのであれば、先ほどの話で、通過交通が一気に19号に流れ込んでものすごい渋滞に、急激に渋滞を起こすのではないかということも考えられるんじゃないですか、ということですが、そのあたりの状況は考えられていますでしょうか。

山岸都市計画課企画幹

概要図をご覧いただくと、主に黒く塗ってある主要な道路があるんですけども、B / Cの算定に当たっては、内環状線だけではなくて、内環状線の周辺道路を含めた中での便益を算定しています。

柳澤委員

国道19号はよく渋滞が起きるということを聞いているんですが、さらに一時的に大きな渋滞というのは起きませんか。

山岸都市計画課企画幹

国道19号は、今、計画決定が四車線でなされていますので、それが四車線で整備されるものと考えております。

柳澤委員

そうですか。その下流側でさらにひどい渋滞が起きるということは、考えられないですか。

平松委員

私から補足説明します。

鎌田工区の整備効果は結構大きいですよ。というのは、鎌田の交差点でボトルネックになるんです。従来は鎌田工区、これ何も全く手つかずのときは、片側一車線で1台しか通れなかったんですよ。だから右折、直進、左折の車でボトルネックで詰まってしまっていて、それで鎌田工区が一部完成されたということで、かなり流れはスムーズになっているというのが現状です。

ただ、もっと駅寄り、跨線橋のところとか、その辺は相変わらずで、まだもう少しかなというのが現状です。

山岸都市計画課企画幹

ありがとうございました。実は鎌田工区も平成15年度に事業認可を受け、事業着手をしております。今年の6月ですか、国道19号との交差点部が工事着手されまして、現在、直線、右折、左折というような形のレーンが整備されまして、それによります渋滞が大分緩和されました。先ほど1番で見た写真で、19号の方に向かった写真がずらっとつながったんですけども、そういった状況は今は大分緩和されているという実情でございます。

福田委員長

ほかにございますか。

赤羽委員

私も近くに住んでおりますけれども、今のお話で、強く継続をお願いしたいと思っておりますけれども。

中条工区の一部、やはり陸橋になっているところが、冬季期間になるとスリップを起こす車が多くて、そこでまた渋滞が起きたりしていますので、その辺も踏まえて継続を強くお願いしたいと思っております。

山岸都市計画課企画幹

今の陸橋の構造がちょっと急すぎて、構造令に若干そぐわないところがあるものですから、そういった面も含めて四車線に、新しい立体交差化というような形で考えております。

高木委員

先ほどの道路もそうだったんですけども。私は、環境の人間、建築では建築なんですけど、環境のことを主にやっている人間としては、国が2050年までに温室効果ガスの60%から80%削減を決め、長野県も温暖化対策条例をつくり、

温暖化防止の県民計画をつくり、その中に交通の問題はかなり大きく取り上げられていて、そこに共通しているのは、いかに自動車をおりて公共交通、あるいは自転車、歩行者におりてもらうかというのが大きな柱になっているはずで、それはご存じだと思いますが。

このすばらしい道路ができて、これは私もすごくいいと思いますが、相変わらず自歩道という設定になっていて、これだけの道路幅で、しかも、さっきちょっと見たら駐車帯というのまで何かあったような気もしたんですが、それを作りながら自歩道はいくら何でもないだろうと。自転車は、車道を走らすということがもう既に決まっているというか、もともと道路交通法で決まっていたことを、今年の6月に確認されているあとで道路をつくるときに、駐車帯はつくるけれども、自転車と歩行者を同じ道を走らせるというのは、これだけ立派な道を作るんだったら、ちょっとやっぱりやめていただきたい。今さらできないといわれるとどうしようもないですが、ご検討の余地があるならば、その範囲内で結構ですので。せめて4mの幅がありますから、それを自転車と歩行者に分けることはそんなに難しいことではないはずですし、できれば駐車帯を削ってでも少しそのところで、植樹帯の設定から少し手を入れれば相当すばらしい道ができるはずなので、ぜひご検討いただきたい。これは要望です。

山岸都市計画課企画幹

道路構造令等も変わってきているということで、二の丸豊田線におきましてもこの夏に開通したところがありますが、そこも一部、車道側に色を変えたりして自転車レーンというような形で整備するような、そういった流れでありまして、松本市としても考え始めております。

中条につきましても、今、標準的に道路構造令をそのまま幅員を割り振ったような形になっているんですけども、この植樹帯の位置、それから4メートルの自歩道としての歩道のスペース、これを若干レイアウトを変えることによって、歩道として歩ける部分は4メートルでなくて2メートルでありますとか、自転車をもう車道側の方に寄せて1メートル50なり、2メートルの自転車レーンをつくるということは可能ですので、そういう検討をしているところでございます。

柳澤委員

教えていただきたい。今の自転車と歩行者の交通量はどのくらいなのかというのわかりますでしょうか。

山岸都市計画課企画幹

先ほど中条のセンサスの観測地点がありましたが、これは平成17年の観測したときでございますけれども。歩行者につきましては、12時間で68人でございます。自転車につきましては、同じく12時間で164台というような状況でございます。

柳澤委員

やはり自転車は多いですね。

高木委員

逆にいうと、あの状況でそれだけの人が歩いている、自転車に乗っているというのが現状で、多分これちゃんと整備されれば数倍には増えるだろうと思います。もちろん周りの道との関係もありますから何ともいえませんが。

福田委員長

現地に行って、またこういったことできちんと意見書をまとめれば、松本市とかに届くわけですし、きちんとその辺もまた書いていけると思うので。ほかに何かございますか。

福江委員

先ほどの佐久南の拡幅工事も含めてなんですが、細かいことで申しわけないんですが。災害に対する評価ということで、交通事故件数が先ほどからありますが。これ今回この街路事業においては、平成8年から16年度の合算ということで20件というふうに出ていますが。これ着手する前と、工事の期間中と、完成後という形で、今後も含めてなんですけれども、そういうふうに件数を分けて表示していただければ、この事業での安全性がどうであったかという評価も

できると思うんですけれども、お願いといたしますか、コメントです。

山岸都市計画課企画幹

平成8年から16年ということでデータがありまして、17、18年も多分データはあるんですが、まだ整理がされていないというようなことであります。それで、現在、ここは平成11年から事業着手しておりますけれども、まだ本工事に付きましては着手しておりません。今年度、ようやく中条橋の橋梁を架け替えるんですけれども、その工事が中条工区における最初の本工事となります。今まで工事自体は全然やっていないという状況でございますので。

この平成16年までのデータにつきましては、工事着手前のデータという扱いになります。今後、工事の進捗によってどういうふうになるかというのは、いろいろ今後検討できるかと思えます。

福田委員長

ほかによろしいですか。では街路は、また現地に行ってからいろいろ、意見交換させていただくということで。

残りの事業が河川と林道があるんですが、河川の数が多いので、休憩前に林道の2件を先にやっしまおうと思うんですが。高木先生、平松先生、途中で退出されるということでよろしいですか。では林道をお願いいたします。

片桐信州の木振興課長

信州の木振興課長の片桐明でございます。これから林務部所管の県営林道開設事業の再評価案についてご説明申し上げます。個別の路線のご説明に入る前に、林道の概要と全体計画についてご説明申し上げます。

まず林道をはじめとしまして、森林内に開設する道について説明申し上げますけれども。森林整備や木材などの林産物の配水のために必要な基盤施設になる森林内の道は、イメージ図のようなおおむね4種類によって構成されております。まずは国道、それから県道、市町村道といった公道でございます。それから、その公道から派生しております恒久的な施設が林道でございます。さらに林道から先線として延ばしております作業道、それからその作業道から、あ

るいはまた林道から枝分かれして、森林整備のために直接的に利用する作業路と、この種類となっております。

まず林道でございますけれども、そこでございますように、通常は地方自治体によって整備されまして、公共の施設として、ほとんどの場合は市町村が維持管理しております。規格等につきましては記載のとおりでございます。

これは林道を利用して木材を搬出しているところでございますけれども、これはちなみに、県営林道の田口十石峠線でございます。

それから作業道でございますけれども、これにつきましては林道と一体となって森林整備の促進を図るということで、通常は森林使用者、あるいはその素材生産をする業者等によって整備されて維持管理されております。規格等につきましては記載のとおりでございます。

これは作業道を利用いたしまして、これはスイングヤーダという機械でございますけれども、これは架線系の機械ですけれども、架線を利用して間伐材を集めているところでございます。

それから次に作業路でございますけれども、これにつきましては、さらに作業道、林道から派生した臨時的な道ということで、これも森林所有者、事業者によって整備され維持管理されております。規格等につきましては、このように非常に短期的に使用されるという道で、臨時的施設ということでございます。

これは作業路を利用しまして材木を搬出するところでございますけれども、これはフォワーダという機械で、これに材木を積んで車のところまで搬出してまいります。

ごらんいただきましたように、森林内の道を整備することで、効率よく森林整備や林業経営を行うことができるようになります。伐採植栽はすべて、昔は人力に頼っていたわけでございますけれども、最近是人件費の高騰、あるいは木材価格の低迷といったようなことで、非常にこういう道の整備によって経費を節減するというのが求められてきております。これは道を全体的にあわせまして、林内道路網というふうに呼んでおります。

道のその全体的な計画でございますけれども、これにつきましては、平成16年に長野県が「長野県ふるさとの森林づくり条例」というのを制定いたしました。これに基づきまして森林づくり指針というものをつくりまして、その中に

林内道路網の整備計画を、平成27年を目標として12年間で計画しております。棒グラフのオレンジ色の部分が林道で、水色が作業道と、それから作業路というふうになっております。また折れ線グラフは、森林内の道路の密度になっております。19年までの実績につきましては、下段の方に括弧書きで記載してございます。

このうち、林道につきましては、平成15年度の4,788キロメートルを、平成27年度までには360キロメートル増やしまして、5,148キロメートルというふうな目標として実施しております。昨年度までに4,863メートルが整備されております。林内の道路の密度というのは、1ヘクタール当たり18.4メートルとなっております。

林道の開設の目的でございますけれども、先ほど申し上げましたように、森林の整備、木材の搬出、それから森林の利用といったようなことで開設されております。

それで、この林道はだれが開設するかということでございますけれども、ほとんどの場合が、ここにありますように、個人、森林所有者、森林組合等の事業体、市町村、県となっているふうになっておりますけれども、ほとんどが県と市町村で開設しております。

県営林道でございますけれども、県営林道の採択基準としましては、「長野県営林道事業施行に関する規則」というのを定めまして、県営事業を施行しております。県営林道を新規に採択する場合には、この規則の第3条の規定によりまして、ごらんの6項目に該当する路線を選定しております。そのうちの主なものは1番目と2番目、国有林または2以上の市町村、もしくは森林組合の区域にわたるもの。あるいは事業の計画規模が相当大きなものということで、今回ご審議いただきます、長谷高遠線、それから白馬小谷東山線の両路線につきましても1、2に該当するものでございます。ただ、長谷高遠線につきましては、町村合併の関係で、今では1市町村の管内となっております。

県営林道の開設の箇所でございますけれども、今、黒字で表示されておりますのが、これが今回の再評価の対象となっております路線でございます。それから青色で表示されたのが、これが来年の再評価となっております路線、1路線でございます。それから、この黄緑色のものが、本年度で完成する2路

線でございます。合計で11路線、県営として実施しております。

次に林道の工事でございますけれども、ちょっと概略を説明申し上げますと、一番左側の上でございますけれども、これは掘削中の状況でございますして、重機によりまして地山を掘削し、それから盛土をしまして、法面の整形等を行っております。それから右側につきましては、これは法面保護の基礎となります網を張っている状況でございます。このあと厚層基材の吹き付け、あるいは法枠等を実施して、法面の安定を図ってまいります。下の部分につきましては、これは昨年度完了しました区間でございます。

次、個別の路線でございますけれども、長谷高遠線についてご説明させていただきます。まず伊那市の長谷高遠線でございますけれども、長谷高遠線につきましては、長野県の南部にある伊那市で開設する林道で、昭和55年度に着手いたしまして、現在29年目でございます。元長谷村、高遠町の2町村を連絡する道路でございますけれども、平成18年3月に市町村合併したために、現在では伊那市ということになっております。

全体の事業費で60億2,800万円に対しまして、平成20年度までに事業の進捗率は83%、28年度に完成予定となっております。平成20年度末で、残事業費が10億3,900万円の見込みとなっております。

それから次に概要図でございますけれども、画面の右側が北となります。画面の左の旧長谷村市野瀬地区から画面の右の旧高遠町の小原地区までの幅員5メートル、延長約29キロメートルで計画された道でございます。幅員につきましては、平成15年度の再評価以降4メートルに縮減いたしまして、事業を実施しております。現在25キロメートルが完成いたしまして、本年度は画面、赤色の部分ですね。その、これは橋梁主体となりますけれども、70メートルの区間で開設工事を実施しております。平成20年度末での残工事の延長は、4,200メートル程度となる見込みで、延長における進捗率は86%となっております。

この地域、非常に林業が盛んな地域でございますして、長谷高遠線の開設が進むにつれまして、沿線における森林整備が積極的に行われるようになってまいりまして、今後、全路線が開設されることによりまして、さらに作業効率が向上することから、一層の森林整備の促進が図られるものというふうに期待しております。また当該地域の交通事情につきましては、ごらんのとおり、国道152

号が幹線として通じているのみでありまして、林道長谷高遠線につきましては、その迂回路としての機能も期待されております。

これが遠景でございます。これが先ほどの写真の左側の箇所の遠景でございます。黄色の部分が今後の残期間の延長でございます。

次に森林の現況でございますけれども、旧長谷村の地域は、96%を森林で占められております。そのうちの人工林の割合が62%と高くなっておりまして、古くから盛んに林業が営まれてきた地域でございます。現在も森林整備に積極的に取り組んでおります。

利用区域内の現況でございますが、本事業の利用区域内の森林においても、利用区域内での2,200ヘクタール余の55%に当たります1,216ヘクタールが人工林となっております、カラマツやアカマツが主要な樹種となっております。また、利用区域内におきます人工林の1,216ヘクタールの97%に当たります1,180ヘクタールは、間伐等の森林整備が必要となっております、林道整備の必要性が高い路線となっております。

この図は、長谷高遠線の利用区域内の森林整備について、過去5年間の実績及び今後5年間の計画位置を示しております。青く塗りつぶされている区域が間伐実施済みの区域で、点線で囲まれているところが今後、間伐を実施する区域でございます。ごらんのとおり、濃い青色の部分が開設済みの部分ですが、その周辺区域におきましては、森林整備が進んでいる状況が見てとれると思います。未開設の区間におきましては、速やかに開設するとともに、森林整備を積極的に進めてまいりたいというふうに考えております。

これは長谷高遠線で間伐をしまして、林道脇の作業ポイントに木材を集積している状況でございます、効率よく搬出がなされております。

搬出された木材利用でございますけれども、これにつきましては、伊那市内の木材市場を経由して、製材工場等で加工されるもの、あるいは高遠にあります加工施設で土木用材に加工されて、土木用材として使われるもの。また温暖化防止ということで、化石燃料から循環型のバイオマスエネルギーの利用ということが期待されているわけでございますけれども、この材の一部につきましては、森林組合の工場に持ち込まれまして、木質のプレートとして加工されて県内各地に配送されております。

それから、これは現地で伐採しました木材を利用した工法の例でございます。木製の階段工、あるいは法面保護と林道の支線の誘導のための確保を兼ねた丸太の布設工を実施しております。このように現地の木材を有効に活用しながら、林道の開設を行ってきております。

それから、これは長谷高遠線沿線の森林の状況でございますけれども、間伐を実施したところ、これから間伐を実施するところというような森林が見受けられます。

それから先ほど迂回路のご説明を申し上げましたけれども、ここがございますように、国道等が通行止めになったときには、迂回路となることが挙げられますけれども、この地域でも昭和57年8月、豪雨災害で国道152号の三峰川橋が決壊いたしまして、そのところの集落が孤立したことがございます。このためにこの林道を開設することによって、迂回路としての機能が期待されているわけでございます。

それから当該路線の見直し案の説明を申し上げたいと思っておりますけれども、長谷高遠線におきましては、2つの工法の見直しを行ってまいりたいというふう考えております。まず1つ目でございますけれども、現地で発生いたしました支障木の抜根や枝葉等を破碎しましてチップ化したものを、種子などと混合いたしまして、切り取り法面の保護のために緑化工として使用するよう計画を見直しております。

写真でござんいただいております、自走式の破碎機によりまして、破碎チップ化しまして、種子と混ぜ合わせ、法面に吹きつけ有効活用する工法でございます。従来の厚層基材吹付工の植生基材を購入するのに比べまして、現地発生材料を使うことによりまして、基盤材等の費用等が節減できることから、残計画中で、およそ3,400万円のコストの縮減が見込まれております。

それからもう1点でございますけれども、現在、路側の構造物としまして、重力式のコンクリート擁壁を施工してまいりましたけれども、これをコンクリートの二次製品のL型擁壁を採用することによりまして、資材単価の低減と作業性の向上によりまして、コストの低減を図ってまいりたいと考えております。これによりまして、期間中に7,700万円のコストの縮減が見込まれております。

県営林道長谷高遠線については、以上、2つのコスト縮減を講じまして、1

億1,000万円の経費を節減することとしまして、見直して継続というふうに提案させていただきます。ご審議をよろしくお願いしたいと思います。

では続きまして、白馬小谷東山線についてご説明を申し上げます。北安曇郡の白馬村及び小谷村の白馬小谷東山線につきまして、説明申し上げますけれども、長野県の北西部にあります白馬村と小谷村を連絡する林道で、昭和48年に着手いたしまして、現在36年目でございます。当初、白馬村と小谷村の2村を連絡する道で、当初は全体計画30,700メートル、事業費69億円に及ぶ林道として計画されておりましたけれども、平成15年度の再評価によりまして、中間の5,600メートルを中止としたために、全体計画を変更いたしまして、全体計画を11,700メートル、事業費24億2,000万円の計画といたしました。北部の区間につきましては完成済みでありまして、当該路線と分離したため、別路線として管理しております。

平成20年度までの事業費の進捗率は59%で、平成29年度までに完成を予定しております。平成20年度末での残事業費が、10億100万円の見込みとなっております。

次に概要図でございますけれども、図面の右側の方が北となっております。平成21年度以降の残計画延長は3,140メートルとなっております。林道黒川線と結ぶところで、連絡線系として、当該路線の効果を高めるように、早期完成を目指しているところでございます。

次は、白馬小谷線の終点付近の遠景でございます。左側の林道黒川線まで接続して完了となります。

利用区域内の森林の現況でございますけれども、利用区域の面積が1,695ヘクタールでございます。うち人工林が21%に当たる363ヘクタールとなっております。杉やカラマツが主要な樹種となっております。また利用区域内における人工林363ヘクタールのうち、保育等の整備が必要な森林は92%の333ヘクタールとなっております。

次が当該路線の森林整備の実績と計画の状況でございます。左側の図で塗りつぶされている区域が、過去5年間に間伐等の森林整備を実施しました区域で、右側の図の着色されている部分が、今後5年間で計画のある区域でございます。今後開設が進む中で、順次森林整備が促進される見込みとなっております。

次に、また迂回路としての機能でございますけれども、記憶に残るところでございませうけれども、平成7年の7月に、豪雨災害によりまして国道148号が被災するなどしまして、各地で通行止めとなりまして、姫川より東側の集落が孤立した経過がございます。このために地元では、当該林道が災害等の緊急時の迂回路としての役割を果たすことに大きな期待が寄せられております。

また白馬村、それから小谷村というのは観光が主要な産業になっておりまして、本林道に近接します集落の一つ、あおおにと書きまして青鬼集落と呼びませうけれども、この集落は重要伝統的建造物群保存地区ということと、日本の棚田百選に選定されておりまして、観光客が年間1万人ほど訪れることとなっております。

黒川集落におきましては、山菜の出荷額が年間250万円程度ありまして、今後、本林道の開設によりまして収入の増が見込まれておりますことと、これらの集落を林道を利用して連絡することによりまして、観光客に対しまして、その山菜等の地場産品等の供給というのが促進されまして、地域振興にも役立つものというふうに期待されております。次のこれが、今申し上げました青鬼集落の伝統的建造物の状況でございます。

次に農業利用についてご説明申し上げますけれども。白馬村の野平集落で使用しております農業用水路の取入れ口が林道より上流にありまして、維持管理に当該林道というのは欠かせない役目を果たしております。また、さらに黒川集落で使用しております農業用水路の写真でございますけれども、これ約5ヘクタールほどの農地をかんがいしておりますけれども、現在の取水口というのは、歩道しかないような状況でございますけれども、今後林道を開設することによりまして、この用水路の維持管理が容易に行えるようになるということで、こういった面からも期待されております。

当該林道につきましては、平成15年度実施の公共事業再評価委員会での審議の結果、黒川線から大久保線までの区間は、災害による状況変化等を踏まえまして中止することといたしました。その中央部分の5,600メートルほどの区間でございます。北側部分につきましては既に完了しまして、現在別の路線としまして管理されております。ご審議いただきますのは、南側の11,700メートルの区間でございます。中央の赤く着色した部分が現在の終点の位置でございます。

上段は森林整備を実施している人工林でございます。下の写真は完成区間の状況でございます。右側は、平成19年度に開設した箇所でございます。

林道から分岐して開設しました作業道を利用しております森林整備の状況でございます。まだ植栽木が弱齢のために、間伐というところまでまいりませんで、除伐とか枝打ちといったような作業が行われている状況でございます。

それからこれは、平成7年災害のあとで治山事業で災害復旧された場所でございますけれども、この治山事業の実施に当たりまして、当該林道を使用して資材搬入等を行いまして実施しております。また、今年度計画しております植栽につきましても、この林道を植栽する計画となっております。

この事業の見直しでございますけれども、これまで路側の構造物はコンクリート製のL型擁壁というものを使って施工してまいりましたけれども、今後、鋼製のL型擁壁を採用してまいりたいということで、これによりまして資材単価の低減と、それから作業性の向上によるコストの低減に努めてまいりたいというふうに考えております。これによりまして600万円のコストの縮減になるというふうに考えております。

以上のようなことから、県営林道開設事業白馬小谷東山線の再評価案としましては、見直して継続ということをお願いしたいというふうに考えております。よろしくご審議をお願いいたします。

福田委員長

説明ありがとうございます。林道の2つについて、林道全体について何かご質問ありますか。

平松委員

お聞きしたいんですけども。先ほど長谷高遠と今の白馬小谷ですが、災害緊急時の迂回路として期待されているということですが。通常、国道よりも林道の方がよく崩れますよね、やっぱり。だから国道が崩れるときには、そのかなり前に林道がやられているというのが常識なんですけど、その辺、法面対策とか特に強くやるとか。

片桐信州の木振興課長

法面の方は、土砂崩落等したものにつきましては簡易な作業によりまして復旧ができますし、それからやっぱり橋梁が流出するといっても、大きな災害というものがないものですから、比較的、そういう意味では緊急時には役に立つ場合もあると。

ただ林道が被災しないとは決していえないわけでございまして、林道でも同様に被災するわけでございますけれども、国道のようなああいう大規模な、橋梁が流出といったようなことにはならないのではないかというふうに考えております。

平松委員

確かにそうなんです。被害規模は国道、要は街道沿いというのが橋梁が流されたりというような大きな被害が出ます。それで、あと林道に関しては、小規模崩壊というのはかなり起こるんですが、それはその規模は大したことはないんですけども、通常、何年かに一回、長野の林道というのは大体そうなんです。雨の強いその次の日に行ってみると、大体ずたずたにやられてしまっているというのが現状なんで、その辺の対策はどうなっているのかお聞きたいし、あともう一つ、林道をつくることによって、かなり山が荒れるという問題があるんです。というのは、林道の下流側が崩れないための排水対策というのも、考えられているんですか。

片桐信州の木振興課長

法面の保護と路側側の保全、こういったものにつきましては、なるべく切り取りを少なくする。あるいはまた構造物でしっかり固めるとか、流末の処理をしっかりとすることによって災害の未然防止には十分留意しております。

平松委員

わかりました。あと1点いいですか。長谷高遠のところの説明していただいたんですが、工法を見直して、擁壁を何か重力式からL字型にかえたということで、これかなり削減、縮減されていていいことだなと思うんですが。ただ盛

土量というか、それがちょっと何倍か増えますよね、これ、L型にすることによって、それはないんですか。

片桐信州の木振興課長

いえ、重力式のものでも、基本的には切り取りと盛土は多分同じ量が発生します。ただ、若干・・・法の内側の分だけ変わってまいりますけれども。

平松委員

絵的には、かなり大きいよう見えるんですが、それはたまたまですか。

片桐信州の木振興課長

いや、そんな、基本的には変わりございません。

平松委員

わかりました。というのは、あまり盛土を大きくすると、雨が降ると、その排水状況がよくないと、そこが液状化するとかの事態が出てくることも予想されるので、その辺を注意していただきたいなど。

片桐信州の木振興課長

ただ、コンクリートの法面の部分だけはちょっと差が出てまいりますけれども。基本的には切り取り面というのはそれほど変わりません。

平松委員

わかりました、了解しました。ありがとうございます。

福江委員

長谷高遠の方ですけれども。資料には、この本林道の利用区域内には希少動植物の生息が考えられるためというふうにありますけれども。オープンにできる範囲でかまいませんけれども、どういう希少動植物があるのかということと、それに対してどういう配慮を具体的になされようとしているのかということ

まずお聞きしたいのと。

あと、この委員会ではあまり関係ないかもしれないんですが、この法面に在来種を播種されるということですのでけれども。この在来種というのが何なのかということと、この法面の面積がどんどん増えることによって、鹿を増やしてしまう可能性というのもちょっと考えられるのではないかと思いますので、その辺のところをお答えください。

片桐信州の木振興課長

希少動植物につきましては、猛禽類のクマタカの生息が、クマタカあるいはオオタカを含めてですけれども、希少猛禽類の生息というのが心配されております。それで、希少植物としましては、アツモリソウ等が存在するのではないかとこのように考えておりました。植物につきましては施工の際に注意しながらやっているということで、群落等につきましては事前に情報を得て、そういうところはなるべく通らないというか、必要がある場合は移植するなり対策は講じていきたいと思っておりますし、それからクマタカ等につきましても、専門家の意見もお聞きしながら、より一層のさまたげにならないような工法をとってまいりたいというふうに考えております。

それから、法面でございますけれども。今まで外来性の植物、草本類を使用していたわけでございますけれども、最近では、やっぱりススキですとか、ヤマハギとか、そういったようなものを使うようにしております。

ただ、先ほどのニホンジカが増えるのではないかとのご指摘ですが、確かに法面が鹿の食害に遭っているということがございまして、餌場になっていることも事実ではないかというふうに考えております。ただ、法面をそのまま放置するわけにもまいりませんので、法面はこういった形で緑化して保護しながら、鹿よけの方策も何らかの形で考えていきたいというふうに考えております。

高木委員

迂回路というふうにさっきおっしゃっていて、災害時の迂回路というのは、大いにそういう理由はいいと思うんですが。日常的に迂回路に使われるおそれはないんですね。

片桐信州の木振興課長

線形、それから道幅が、先ほど申し上げたように4 mという狭い道でございますので、好んで通常の国道のかわりに利用される方は少ないと思われまます。ただ、山菜とりとか、そういった面で入山される方はいらっしゃると思います。

高木委員

2つ目の質問、今の2つ目に近いお答えに近いところなんですが。林道というのは、その森林整備のため、もちろん山菜なんかをとるためというのはいいと思うんですけども。森林整備のためにつくるわけですが、実際に林道ができたことによって、例えば私の家のすぐそばの道路もそうなんですけれども、産廃ができてしまって、実際にはトラックがびゅんびゅん通っていて、森林整備が全然進んでいる雰囲気ではないみたいなことも結構あるような気がするんですが。森林整備のためにつくった林道が、森林整備以外に使われているということに対しての現状の把握は今できているのかということと、今回提案されている2つの道路に関しては、そのおそれはないというふうに確信を持っているのかというあたりはどうでしょうか。

片桐信州の木振興課長

現状で特別な調査はしていないんですけども、現在、林道内にそういう廃棄物が捨てられて困っているというような状況は把握しておりません。今回は道につきましても、アクセスから考えればそれほどの危険性はないのではないかとこのように考えておりますが。

ただ、一応完成したあかつきは、市町村で管理していただくようになるわけですが、そこら辺も含めて、適正な管理をしていただきたいと考えております。

高木委員

我々の税金が本来とは全然違う、我々にとってありがたいもののために使われるというのは大変困ることなので、ぜひ厳正な管理をお願いしたいと思います。

柳澤委員

迂回路の話が出ましたので、下の国道が通行止めになったとき、果たして迂回路の役割が果たせるかどうか、4 m道路だということですよ。ぎりぎり通れないことはないと思うんですが、どれだけの役割を果たせるのかと。迂回路としての役目を持たせているということであれば、少し心もとないんじゃないかと思います。

あと雪はどうなんでしょうか。雪が降った場合、本当に通れない。非常に困ってしまうということもあるので、何年か前もそんなことがあって、知らずに中に入ったらもう抜けることも、戻ることもできなくなってしまっただけで遭難しかけたというようなことがあったんですけども。

片桐信州の木振興課長

基本的には除雪につきましては、森林整備をやっていない限りは除雪までできないものですから、冬季間、降雪期間、林道は利用できないというふうに考えております。

それから、4 m林道で心もとないというお話でございますが、3 mあれば、普通の四輪の車両の通行は可能でございますので、十分その緊急時も役に立つというふうには考えております。

柳澤委員

林道の場合、通常の道路と役割が違ってくると思うんですが、このBの意味を教えてくださいたいのと。こうやっといういろいろ今までのものを見ていくと、小さいんですね、何でかなと思って。

片桐信州の木振興課長

Bは、大きいのは森林整備の便益と、それから木材の搬出の便益というのが主でございます。あとは普通の交通の便益でございますとか、通常の森林の植え込みの便益、先ほど申し上げましたように、林地の保全ということで治山事業のための便益といったようなものがございまして、小さいかといわれますと…

平松委員

多分、ほかの事業と比較すると、どうしてもやはりそうなんですよね、場所が場所だけに。だから、やっぱりそういう地域性というのを考えたB / Cということで、私は逆に思うんですけれども、B / Cが1を切らなかったらラッキーというふうに位置づけた方がいいんじゃないかと思うんですね。

あと、それと、全面的にこの事業自体、賛成、反対という形はまだ現地を見ていないので何ともいえないんですが。今、説明された効果以外にも、ひょっとしたらあるかもしれないというふうにも思うんですね。だから、現地ではそういう目で見たいなという気もしています。

柳澤委員

所用時間というのは、当然期待できない話だと思うんです。ただ、ないものか、それとも通過できるのか、要するに道路としての信頼性が高まるということかというと、その評価の仕方が過少評価なのかなという気はしたものですから、それでちょっと内容を知りたかったわけですが。

福田委員長

ほかにございますか。

平松委員

あと1点だけ。やっぱり、どうしても災害時の迂回路云々というのが引っかかるんですよね。というのは、私は常々いっているんですが、特に道路の山側、要はかなり切り通しで、法面对策をやりますよね。これはかなり危ないんですね、よく崩れるんです。林道施工後、20年、30年たてばそんなことはないんですが、大体10年間ぐらいの間はかなり崩れていると思います。なおかつ排水不良によって、その林道の下流がよく崩れることになるので、その辺の対策も考えていただいた方がいいのかなと。何となく説明されれば、確かに道が余分にできるから迂回路に使えるというふうに思うんだけど、でも、それに使える、供用できるだけのそういう対策も考えておかないと、絵にかいた餅になりかねないので、その辺、注意していただきたいというふうに思います。

片桐信州の木振興課長

確かに初期の林道につきましては、延長を延ばすことに主眼を置いておりました、非常にラフな道もあったわけでございますけれども。最近やっぱり、そこら辺のところの反省に立ちまして、法面保護、あるいは路側の構造物といったものにつきましては、細心の注意を払ってやらせていただいているという状況でございます。

福田委員長

その手法とか、新しい手法とかでもしご提供できるものがあれば、今度、例えばこの林道に限らずほかのところでもいいので、長野県として、安全性ということでそういう対策がされるようになったみたいな話があれば、ご用意いただければと思います。どんどん林業の問題ともセットで変わってくるし、安全性というものも変わってくると思うので。この林道だけでなく、ほかの林道でも、こういった長野県では取り組みがあります、みたいな紹介があればわかりやすいと思いますので、よろしくお願いします。

片桐信州の木振興課長

わかりました。

福田委員長

ほかにもございますか。ないようですと、現地へ行って、この林道の問題は、生活とか産業とかといった面でいろいろなまたご意見もあると思いますので、いろいろな形からの評価をお願いいたします。

それでは、残る河川についてですけれども、ここでは、ダム関係の5事業についてはもう中止、休止ということですので、ご説明を一括して聞いてということで。ほかの5つの河川事業については、通しで一気に説明を聞く形で進めたいと思います。

それでは45分まで、ちょっと短いですが、休憩とさせていただきます。

(休憩後)

福田委員長

一応、委員会の成立は、要綱に出席委員が過半数だということがありまして、今お二人が帰られてしまって、過半数を割ったんですが、このまま委員会を続けるということによろしいですか。問題ないですね。

それでは河川についてご説明お願いいたします。

小平河川課長

河川課長の小平でございます。それでは河川事業についてご説明させていただきます。それでは座らせていただきます。

最初に広域基幹河川改修、一級河川犀川、信州新町久米路です。資料は11ページになります。犀川はここに位置しております。場所は信州新町になります。

事業の概要でございますが、その右側が上流、左が下流になります。信州新町市街地の下流に位置しております。着色は青色が平成19年度までに完成した区間、黄色が平成21年度、残っている区間でございます。全体計画延長は350メートル、この事業は昭和58年9月の台風10号による災害を契機に実施しております。

工事の内容は、黄色で着色された第2河川トンネルと、青色で着色されました杉山の開削であります。青色の杉山開削については既に完成しております。

次に航空写真でございますけれども、写真の上の方が上流、下が下流になってまいります。水色で着色された部分が、昭和58年の浸水被害の区域であります。犀川は山間地を縫うように流下しているため、写真のような屈曲・狭窄部が連続しまして、洪水時には、せき上げによりまして、たびたび信州新町で浸水被害が発生しております。このため信州新町市街地での洪水氾濫防止を目的といたしまして、平成11年度から広域河川改修で事業を実施しております。

次に、これは昭和58年の台風による浸水被害状況です。この台風による浸水によりまして、国道が冠水し通行不能になるなど、浸水面積30ha、浸水家屋234戸という被害が発生しております。また、信州新町の役場前には、1.8mの浸水深が記録されております。

この事業では、計画流量が流下してきた場合、現在実施中の対策工事によりまして、計画高水位を下回り、信州新町市街地での浸水被害が軽減されます。想定される氾濫想定区域内の保全対象は、家屋139戸、国道などでありまして、費用対効果は2.07であります。これが第2河川トンネルの断面図です。事業区間には、県歌信濃の国にも歌われております景勝地、久米路峡があります。景観保全を図るために、河川トンネルによりまして施工することとしております。トンネルの断面は、計画流量を流し得る必要な断面とし、詳細な構造の設計は現在進めております。

これが上空からの写真です。犀川は、右から左に流れております。黄色で着色された部分が第2河川トンネルの位置です。それから右側の開削工、右岸と書いてありますこの部分が、開削が終わった区間であります。第2河川トンネルの施工予定箇所を上流から見たところでは、黄色で囲まれた部分に第2河川トンネルができます。黒色で囲まれた部分には、既に現在供用してあります、久米路河川トンネルがございます。

以上から、県の再評価案は、信州新町中心部の浸水被害軽減のため、洪水時における水位低下を図り、また、景勝地でもある久米路峡の環境、景観を保全できる本事業は必要であるとのことから継続であります。

次にお手元の資料14、広域基幹河川改修事業、一級河川天竜川、岡谷市・辰野町天竜川上流工区であります。場所はここに位置しております。諏訪湖から出たところでは、

諏訪湖の釜口水門から、辰野町の横川川の合流点までの天竜川の県の管理区間、11.5 kmが計画区間であります。事業の概要です。図面右側が上流、左が下流になります。青色が平成19年度までに完成した区間、黄色が平成21年以降に予定している区間、緑色が災害復旧助成工事の対象区間であります。全体計画の延長が、岡谷工区で7,316m、辰野工区4,100mであります。諏訪湖には大小31の河川が流れ込みますが、流れ出る河川は天竜川のみです。そのため、諏訪湖周辺では幾多の水害に見舞われてきました。このため諏訪湖及び天竜川の洪水氾濫防止を目的といたしまして、昭和37年からこの事業に着手しております。昭和63年に、最大600 tの放流能力を持つ新釜口水門が完成いたしました。その後、下流の国管理区間との整備にあわせまして、平成4年からは最大放流

量を300 t に、平成13年から最大放流量400 t と、段階的な運用をしております。

これが昭和58年9月の台風10号による天竜川の氾濫の状況でございます。この災害によりまして、諏訪湖周辺及び天竜川沿線では、2,600戸あまりの浸水被害が発生しております。これがおとし、平成18年7月豪雨での天竜川の出水状況です。釜口水門からは、最大で毎秒413トンが放流された一方で、諏訪湖周辺では2,500戸あまりの浸水被害が発生しております。また天竜川の下流では、堤防の決壊や橋の落橋などの被害が発生しております。諏訪湖周辺や天竜川沿線には、多くの人家や工場、鉄道、道路、公共施設が集積しております。この事業の完成によりまして、洪水時には、釜口水門から毎秒最大600トンの放流が可能となり、浸水被害が軽減されます。想定される氾濫想定区域内での保全対象は、家屋が4,800戸、道路、鉄道、病院、学校などです。なお費用対効果は3.17であります。

計画図でございますけれども、上の図面は辰野工区の計画断面図です。上流から下流を眺めております。青いで着色された部分が既に完成している部分で、釜口水門からの放流量、400トンに対応しております。緑色で着色された部分は、平成18年7月豪雨災害を受けて災害復旧助成事業を実施しておりまして、釜口水門からの毎秒430トン放流に対応した河川整備を進めております。黄色で着色された部分が、釜口水門からの600トン放流に対応するためにさらに必要となる河川工事であります。既設護岸に根継をし、川底を掘り下げて断面を確保する計画であります。下側が岡谷工区の標準横断です。既に完成している護岸や、災害復旧工事により施工されている護岸は、釜口水門からの600トン放流に対応できるものとなっており、将来は川底を掘り下げ、河川断面を確保する予定となっております。

次に上流側現況の写真でございます。上の方が辰野工区の状況です。手前が上流になります。手前から向こうに向かって水が流れております。辰野町の市街地を流れるため、兩岸には人家が密集しております。将来的には護岸に根継をいたしまして、川底を掘り下げる計画であります。左の下側は岡谷工区の現在の状況であります。手前が上流になります。兩岸の護岸は、将来の計画にあわせて施工してあるため、将来的には川底を掘り下げる計画となっております。天竜川の改修工事は、下流の国管理区間と密接に関連しておりまして、こ

れまでも整合を図る中で、釜口水門からの300トン、400トン放流と段階的に整備を進めてまいりました。そういった段階で現在休止となっております。

以上から、県の再評価案は、天竜川沿線の浸水被害低減と、諏訪湖の氾濫防止のためには、天竜川の流下能力の確保が必要である。しかし、現状では、下流の国管理区間は釜口水門からの400トン放流に対応した流下能力しかなく、引き続き整備が必要ですが、進捗バランスから、上流工区を先行して整備を進めることができないということから、一次休止であります。

次に資料15であります。広域基幹河川改修事業、一級河川奈良井川、松本市・塩尻市・朝日村であります。

一級河川奈良井川は松本市、この位置に位置しております。事業の概要ですが、図の右側が上流、左が下流になります。青の色が平成19年度までに完成した区間、赤色が平成20年に実施していく区間、黄色が平成21年以降に予定している区間であります。この事業は市街地を洪水被害から防御するため、昭和16年に事業化されて現在に至っております。奈良井川のほか、田川、女鳥羽川、薄川、鎖川、牛伏川の河川改修を行っております。このうち、鎖川と牛伏川につきましては、既に完成しております。

奈良井川の全体計画延長は19.9kmであり、このうち松本市側の6.8kmと塩尻市側の6.5kmが残事業区間あります。田川の全体計画延長は16.4kmであります。女鳥羽川、薄川の全体計画延長は、ともに6.4kmと5.9kmとなります。この事業では、図の左の方にあります、直轄管理区間と書いてございますけれども、ここで計画流量を2,300トンに対応できる河川の築堤、護岸整備を実施しております。

松本市街地からの上空からの写真です。JR松本駅を取り囲むように、奈良井川のほか3河川、薄川、女鳥羽川、田川が流れております。沿線には多数の人家と企業、公共施設などが集積しており、ひとたび洪水被害に見舞われますと、甚大な被害のおそれがあります。このため、洪水氾濫防止を目的としまして、昭和16年からこの事業に着手しております。

昭和34年8月の台風7号による女鳥羽川での洪水被害の状況です。松本市の中心部にあるナワテ通りの付近になります。この災害によりまして、4,000戸弱の浸水被害と2名の死者を出すという被害が発生しております。昭和58年9月

の台風10号の、奈良井川周辺での浸水被害の状況です。松本市の北西部の、これが新橋の付近になります。この災害によりまして、奈良井川水系で800戸あまりの浸水被害が発生しております。

水色で、ちょっと見にくいんですけども、着色された区間が想定氾濫区域です。氾濫想定区域内の保全対象は、人家屋が26,000戸あまり、各事業所や公共施設などであります。費用対効果は7.86であります。

奈良井川の計画断面図です。上流から下流を眺めております。河川の断面を確保するため、川底を掘り下げる計画となっております。田川の計画断面図です。断面を確保するため、護岸の積みかえと川底を掘り下げる計画であります。女鳥羽川の計画断面図です。同じく断面を確保するために護岸に根継をし、あるいは護岸を積みかえて、川底を掘り下げる計画であります。薄川の計画断面図ですが、同じように断面を確保するために護岸に根継、あるいは護岸の積みかえをして、川底を掘り下げる計画であります。これが奈良井川の未改修区間の状況であります。松本市北西部のちょうど松島橋から下流を写しております。これが田川の未改修区間の状況であります。そこにありますのがJR橋であります。護岸を積みかえて、川底を掘り下げ、河川断面を確保する計画となっております。これが女鳥羽川の改修済区間の状況であります。周辺は蔵造りの町並みなど、城下町の名残を残しており、多くの観光客が訪れることから、景観に調和した石積み護岸としております。

以上から、県の再評価案は、沿線では都市化が進んでおり、河川断面が不足している区間では、出水による甚大な被害のおそれがあることから、残事業区間の整備の必要性により継続であります。

次に資料17、広域基幹河川改修事業、一級河川松川、須坂市・小布施町であります。松川はこの位置に位置しております。須坂市と小布施町の境になります。

事業の概要ですが、青色が平成15年までに完成した区間、水色が平成15年の再評価方針で継続とし平成19年度までに施工した区間、黄色の区間は残っている区間であります。

この事業は、昭和34年の台風災害により甚大な被害を受けたのを契機に実施しておりまして、全体計画延長は3,998メートルであります。既に松川の堤防は

全区間により整備され、計画流量に対する流下能力も100%確保されております。また、松川は川幅が広いために、洪水時に蛇行した流れが発生しまして堤防に悪影響を与える、あるいは被害を与えることから、平成11年より低水護岸工及び床止工によりまして、流量工の整備を実施してきております。

なお、平成15年度の再評価方針では、長野電鉄松川橋梁から、上流の残工事のうち、橋梁の直下流の床止工以外の工事については、状況に応じ再検討するとなっており、橋梁直下流の床止工については完成しております。残事業は、再評価で状況に応じ再検討としました1,550mの低水護岸工、及び床止工であります。水色で着色された部分が想定氾濫区域です。この想定氾濫区域内の保全対象は、家屋が430戸、道路、鉄道などです。費用対効果は2.68であります。

平成16年に撮影した航空写真であります。写真の手前、左側ですが、下流になります。長野電鉄松川橋梁上流付近の現在の状況です。上流部は未施工の区間ですが、流水が川の中央に沿って流れておりまして、河床の穿掘も少なく、平成15年の再評価当時と変化なく、安定している状況であります。国道403号、松川橋下流の現在の状況です。手前が上流になります。下流部が未施工の区間ですが、平成15年当時と同様に川の中央部を流れ、流況に変化はございません。この事業区間にあたる上松川橋の上流の状況であります。下流部が未施工の区間ですが、平成15年当時と同様に大きな変化は見られておりません。

以上から、県の再評価案は、平成15年度の再評価方針を踏まえ、橋梁直下流の床止工については工事が完了し、それ以外の低水護岸工及び床止工については、河道状況に局部穿掘等の変化が見られないことから、現時点では整備の緊急性が低い、このため中止であります。

次に資料18、広域基幹河川改修、一級河川蛭川、長野市松代であります。蛭川の位置はこの位置、長野市に位置しております。事業の概要でございますが、図の下側が上流、上流に向かって水が流れていくということになります。青色の区間が平成19年度までに完成した区間、黄色の部分が平成21年度以降に予定している区間であります。この事業は、昭和33年の台風により旧松代町がいたるところで冠水あるいは破堤し、甚大な被害を受けたことを契機に、昭和35年から事業に着手しております。この事業では、蛭川とその支川の藤沢川、神田川の河川改修工事も行っておりますが、蛭川と藤沢川については既に完了して

おります。神田川につきましては、従前、蛭川へ合流しておりました河川を、千曲川に直接放流する放水路と、国道403号までの区間の拡幅改修は終わっております。国道から上流の約2,070mの河川改修が残っております。また、神田川の河川改修は川幅を広げ、河川断面を確保する計画としております。

これが松代全域を写した航空写真です。写真の右下から左側に伸びる水色の破線が、従前の神田川であります。長野電鉄から下流の黄色の破線が、現在の神田川の状況で、蛭川に合流していた河道を、直接千曲川に放水路として出しております。昭和57年9月の台風では、267haの浸水、650戸あまりの浸水家屋の被害が生じております。

昭和57年9月の台風による浸水被害の状況であります。右上は長野電鉄が冠水している状況であります。左下は家屋などが浸水被害を受けている状況です。水色で着色された区間が氾濫想定区域です。この氾濫想定区域内の保全対象は、家屋が2,760戸、道路、鉄道、病院等であります。費用対効果は3.91であります。

この事業の計画図面です。右側が上流、左側が下流であります。神田川の河川改修は、全体延長3,000mのうち、これまでに青色の区間930mが完成しております。残された区間が2,070mであります。またこの区間の流下能力は、計画流量に対しまして40から50%であります。

次が、これが神田川の未改修区間の現況写真であります。写真の位置が中流域のあたりであります。手前が上流です。右岸の背後地には人家があります。写真の2は、同じく中流部の竹山稻荷神社付近の状況であります。3が未改修区間の下流部にあたります。未改修区間の中でも川幅の狭い区間となっております。

見直し案の説明であります。現在の計画は、上段の断面図にありますように両側を広げまして、河川の断面を確保する計画であります。しかし両側を広げたのでは、多くの人家などに影響が出るおそれがあることから、下側の断面のように、できるだけ既設の護岸を活用し、片側のみを広げ、人家などへの影響を最小限として、コストを縮減していく計画変更をしております。この見直しによりまして、約1億4,000万円のコスト縮減が見込めます。また、既設護岸の材料を、新たな護岸の石積みに利用できるものは利用していくことによりまして、約4,000万円のコスト縮減が望めます。

以上から県の再評価案は、浸水被害を軽減するため断面を拡大し、流下能力を確保する必要性がある。事業実施に当たっては、法線の見直しによる既設護岸の利用や、現場発生 of 材料を利用することによりましてコスト縮減が可能であるため、コスト縮減を図った上で見直して継続であります。

以上、河川改修について一括ご説明をさせていただきました。

福田委員長

河川5事業、3つが継続、1つが一時休止、1つが中止ということですが、最初に一時休止の天竜川ですけれども、これは国との整合というか調整の関係で、こういう一時休止という説明があったんですが、これはそれ以降、国に対して調整とかの協議に入っているんですか。

小平河川課長

今、国土交通省では、天竜川の河川整備計画を策定しております。それで原案が現在発表されております。その原案の段階では、釜口水門、500トンの放流に対応した天竜川の河川整備を今後30年間で実施していくということで、今、そういうふうな原案になっております。今後、河川整備計画が策定されましたら、県管理区間につきましても、下流と整合を図った上で河川整備計画を策定し、事業化していく予定でございます。

福田委員長

そういったことも含めまして、5事業、河川について何かご質問、ご意見は。

柳澤委員

全般的なことですが、いずれも昭和30年代、大分、以前の災害に対応するようにということで進められている事業なんです。それ以後、都市化も進んでということもありますし、近年には、さらにその雨が一時期急激に降って、それで鉄砲水のように水位が上がるということがございます。このごろは浸水護岸なんていうふうに、川辺で遊べるというようなこともあるんですね、それに対して急激に水が上がると。私の近くの川でも、1、2回、夕立のよう

な雨が降ったと思ったら、急激に水位が2メートル近くも上がったということもあるんですね。

ですから、ハード面の対応もさることながら、そのような状況になったときの防災対策なども含めて考えなければいけないと思うんですが。その点をどう考えているかということと、特に中止する事業については、安全面をちゃんと担保しておかないとまずいのではないかと思うんですが、いかがでしょうか。

小平河川課長

ソフト対策でございますけれども、現在、県では洪水予報河川としまして、千曲川の上流、それから県庁の横を流れる裾花川を指定しております。今後、奈良井川、天竜川についても洪水予報河川として指定していく予定であります。

またほかに中小河川はどうしても出水までの時間が短いということから、洪水予報ができないということで、水位の情報を周知河川、水位情報周知河川として現在34河川を指定しております。水位情報周知河川にしますと、ある一定の水位に達すると、今後の水位の状況を見ていきまして、危険な水位に達するおそれがあるという水位に達しますと、市町村に対して、避難の判断をしていただくための避難判断水位に達しました、という情報を発してまいります。

そういうことで、中小河川についてはソフト対策をしております。それで中止となっている松川につきましても、水位情報周知河川に指定しておりまして、そのような対策をしております。

柳澤委員

大体15分ぐらいですか、降り始めてから15分ぐらいで、2メートル近く上がっている河川があるんですね。きっとそれはそのような周知の仕方だと、危ないのではないかと思うんですが。

小平河川課長

15分というのは多分、非常に急流河川だと思われまして。県の場合も750近くの一級河川を管理しておりまして、全河川を水位情報周知河川とするわけにはいかないということで、重要な河川は、そのような対策を行っております。

それで、水位の上がり方を見ながら、水防警報を発令しながら水防団に協力を願ったり、あるいは情報を瞬時に市町村へ伝え、市町村は瞬時に住民の方々へ伝えていただけるように、市町村の防災計画、地域防災計画にも書き込むようにもお願いしているということです。

福田委員長

その、市町村への発令のこの一つのフローみたいなものは、今度、ご用意いただけますか。

小平河川課長

わかりました。次回、ご用意させていただきます。

福田委員長

ほかにございますか。これもいろいろ、ダムとかも含めてのことにも関係していく、今後どうしていくかという水の問題というのはとても重要、防災も含めて重要だと思いますので、現地へ行けば、また資料とか足りないものは補足いただきながら、審議に今後入って行きたいと思います。

それではダム事業について、一応このリストにありますように、一時休止が3つ、中止が2つということですが、ご説明をお願いいたします。

小平河川課長

それでは、ダム事業についてご説明いたします。まず前回の委員会の際に、福田委員長、三木委員からご意見のありました、治水対策におけるダム事業の位置づけ、河川事業の基本的な考え方について、ご説明させていただきます。

まず治水対策の目的でございますが、ハード対策とソフト対策による治水対策を推進し、洪水被害の防止・軽減を図り、県民の安全で安心した暮らしを確保するというところでございます。

その目標の達成に向けまして、治水対策を推進しているところでございますが、その治水計画の手順について、ご説明させていただきます。まず河川改修を実施する対象河川の沿川の人口や資産等を考慮して、計画の規模、つまり河

川整備の目標を設定し、計画規模に相当する降雨量を流量に変換する流出解析を実施しまして、対象河川の基本高水流量を決定いたします。

次にこの基本高水流量を、合理的に河道とダム等の洪水調節施設へ配分します。この河道と洪水調節施設への流量の配分方法ですが、対象河川の沿川の住宅、建物の立地状況から、引き堤、河床の掘り下げ等による河道の改修が可能かどうかなどを判断しまして、基本高水流量をすべて河道に振り向けることが可能かどうか検討して、河道で受け持つことが可能な場合には河道改修のみといたします。すべての流量を河道だけでは持ちきれない場合には、河道の改修とダムや遊水地等の洪水調節施設を組み合わせた治水対策となります。あわせて、上水道などの利水面につきまして、関係機関と検討を行い、水需要がある場合には、ダムによる貯水を視野に入れた検討を行うこととなります。

今回の審議をお願いしています箇所につきましては、以上のような手順を経まして、ダム事業を導入したということでございます。

以上をまとめますと、ダムは洪水被害を防止・軽減するための治水対策の一つのメニューであり、水道用水の確保等、多目的な活用も可能であるため、有効な施策であります。

それでは個別箇所の説明に入らせていただきますが、ダムにつきましてはひとくくりということですので、まとめて説明させていただきます。なお、個々のダムにつきましては、前回の資料をごらんいただきたいと思います。

まず今回審議をお願いしております5つのダム事業につきましては、先ほど説明しました治水計画の手順を経まして、平成5年度までにダム事業を導入し、必要な調査・検討など、事業を進めてまいりました。その後、平成13年2月の「脱ダム宣言」を契機といたしまして、平成13年からダム事業の予算がゼロとなり、同年6月から、「長野県治水・利水ダム等検討委員会」で審議が行われ、各河川の答申が行われております。県では、この検討委員会の答申に基づきまして、平成15年7月までに方針を決定し、また、平成15年度の公共事業再評価におきまして、「ダムによらない治水・利水対策を策定し、現行事業を中止する」との方針を決定しております。その後、河川改修原案の策定や、関係市町村との利水調整会議の開催、流域協議会を開催し、治水・利水対策の検討を行ってきたところであります。

これまで各河川の治水・利水策定の検討を行ってきた結果、今年度のダム事業の再評価にあたり、治水対策及び利水対策が策定された、清川、郷土沢ダムに関してはダム事業を中止することとし、治水対策及び利水対策が現時点で策定できていない、角間ダム、黒沢ダム、駒沢ダムに関しましては、事業を一時休止することを県の見直し案としております。

次に県の再評価案で中止としました、清川ダム、郷土沢ダムの状況について説明いたします。まず清川ダムに関してでございますが、このダムは実施計画調査段階で、まだダム計画の詳細が確定していないという状況にありました。そのため、実施計画調査段階では改修規模を1/100とし、飯山市の流雪溝用水の確保とあわせたダム計画としておりましたが、近傍のほかの河川との整合を図ると、改修の規模は1/50の確率となることから、1/50の確率の河川改修を進めることとして、河川改修原案を策定しております。繰り返しになりますが、清川ダムは、ダム計画の具体的な詳細がまだ確定していない段階にあったという状況であります。

次に利水対策に関してであります。飯山市では平成13年度に、「流雪溝整備計画」の見直しを行いまして、ダムからの取水をしないこととしております。このことから、治水・利水対策が策定された清川ダムの再評価にかかる見直し案は、中止としております。

次に郷土沢ダムの治水対策でございますが、ダム下流の芦部川は、天竜川との合流部におきまして、人家が連たんしていることから、本来ダムの代替としての河川改修を実施する場合には、基準に見合った堤防の天端の幅ですとか、護岸の勾配ですとか、堤防断面の確保を行う必要があることから、人家等の補償が必要となります。財政状況等を判断し、当面は現況の断面を大きく変えることなく、部分的な改修によりまして流下能力を確保することとした治水対策原案を策定し、地元住民との合意に至っております。また、利水対策に関しましては、当初、豊丘村では硝酸性窒素等による地下水汚染が広がっていたことから、ダムからの取水をする予定としておりましたが、現段階では、地下水汚染のない新規井戸からの取水により水源を確保しております。

なお、地下水汚染に関しましては、これまでに県や国による調査検討が行われるとともに、地下水保全対策を推進する活動が行われております。このこと

から、治水・利水対策が策定された郷土沢ダムの再評価にかかる見直し案は、中止でございます。ダム事業の説明は以上でございます。

福田委員長

ありがとうございます。私の方から、21番の角間ダム、これは一時休止とありまして、河川改修を基本とするとあるんですが、これは利水対策が確定していないためとありますが、これはいつぐらいに確定する見込みですか。

小平河川課長

利水対策の方は、今、中野市が水道水源の調査をしております。それを踏まえて、中野市と引き続き利水対策の調整をしていく段階にございまして、今の段階ではいつ策定できるかは未定であります。

福田委員長

そうですか、基本的には河川改修と。では次の22のこれも同じで、河川改修を基本とするとあるんですが、これはどういう段階にあるんですか。

小平河川課長

利水対策に関しましては、三郷村が合併して安曇野市になりました。安曇野市が現在、水道にかかる事業計画の検討を進めております。まだ現段階では、黒沢ダムにかわる水源をどうするかという話は方向が定まっておられませんので、現段階では、いつできるかは未定であります。

福田委員長

23番のこれ一時休止とあるんですけども、これは対策案を検討という形なんですけれども、これはもう何とも、これはもっと見えない形ですね。

小平河川課長

駒沢ダムにつきましては、治水対策がまだ固まっておられません。それから利水対策は、治水対策が固まったあと検討するということになっておりますので、

これもまだ方向が見えてまいりません。

福田委員長

方向がまだ見えていないと。何か皆さんの中で何か質問とか、ありますか。

柳澤委員

中止とか一時休止とかとあるんですが、その中でも、B / Cを載せているんですが、これはダム事業を進めた場合のものなんでしょうか。進めた場合と、それからその代替案を実施した場合の、費用対効果、これを比較していただきたいのと、やはりBの中も複数あると思うんですが、何が一体効果があるのかということ、一時休止、中止については詳細にわかるように説明をいただきたいと思えますけれども。

小平河川課長

現在ここに載っておりますのは、ダムによるB / Cであります。代替による河川事業をした場合のB / Cは、今後、出させていただきます。今日の段階では出てまいりません。

福田委員長

では、そこもお願いいたします。ほかにございますか。

ないようなので、この件といっても、また今日、ご欠席あり中座されてしまった委員さんからも質問等があるかもしれませんが、今の柳澤先生の質問とかの資料を揃えていただきます。審議するといっても中止、休止について、状況を見た中で委員会と言える段階ではないとは思いますが。若干の補足というか、意見書には書くことになるかと思しますので、資料とか、またプラスアルファのものが出るかもしれません。そのときはまたよろしく願います。

それでは、今日、随分長いこと、いろいろご議論いただいたんですけども、これで終わりにしたいと思います。

現地調査は11月10日・14日にあるんですけども、そのあと1個1個の事業についての意見書をまとめていかないといけないので、それから本格的な審議

になると思います。事務局の方で何か連絡事項なり、今後の進め方について何かございますか。

4 . その他

事務局

それでは事務局の方からご連絡いたします。次回の委員会でございますけれども、できましたら年内に開催したいと思っております。日程につきましては、現在、調整中でございますので、その中で決めさせていただきたいと思っております。

また現地調査につきましては、先ほど委員長さんからお話しがございましたように、11月10日・14日の2回開催することでご案内させていただいております。参加される委員の皆様にはよろしく願いいたします。なお詳細につきましては、後日、配付させていただきます。以上でございます。

福田委員長

数が多くて、審議とか、例えば意見書をまとめるに当たって、審議をやっていく中でまとまらないというか終わらない、2回ぐらいに分けてやらなければいけない可能性があった場合はどうしたらいいですか。

事務局

第3回でまとまらなければ4回を開催するというようお願いいたします。

福田委員長

できるだけ、予備のスケジュールも含めて早めにスケジュールを決めていただけたらと思います。今後、審議の方をさらに深くなってまいりますけれども、よろしく願いいたします。

現地調査も皆様、よろしく願いいたします。今日は長くなりましたので、お疲れ様でございました。どうもありがとうございました。

5 . 閉 会

事務局（轟課長補佐）

委員の皆様には、お忙しい中、ご出席いただきまして、長時間にわたりましてご審議をいただき、まことにありがとうございました。

以上をもちまして、長野県公共事業評価監視委員会を終了させていただきます。どうもお疲れ様でした。