

長野県公共事業評価監視委員会

(平成23年度 第1回)

議 事 録

平成23年度 第1回長野県公共事業評価監視委員会

日 時 平成23年8月4日（木） 13：30～

場 所 議会棟 第2特別会議室

1. 開 会

○事務局（西元主任専門指導員）

では時間となりましたので、ただいまより、平成23年度第1回長野県公共事業評価監視委員会を開催いたします。

初めに、長野県建設部堀内建設部長よりごあいさつを申し上げます。

2. あいさつ

○堀内建設部長

ただいまご紹介いただきました建設部長の堀内でございます。よろしくお願いたします。本年度初回となります、長野県公共事業評価監視委員会開催に当たりまして、一言、ごあいさつを申し上げます。

福田委員長さん初め、委員の皆様方におかれましては、公私とも大変ご多用の中、ご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。また本年度、新たに委員をお引き受けいただきました佐々木佐久穂町長様、本日ご欠席をされておりますけれども、牧野飯田市長様でいらっしゃいます。改めまして厚く御礼を申し上げます。

さて、本年3月11日、ご存じのように東日本大震災、非常に未曾有の被害を及ぼしたわけでございますけれども、長野県におきましても、次の日には栄村を中心としまして、震度6強という北部地震も発生をいたしました。117号を初め幹線道路、それから村民の皆さんの住宅も多くが被災を受けたということでございまして、今現在、長野県といたしましても、仮設住宅の建設、それから本格復旧に向けて取り組んでおるところでございます。このような大災害に直面いたしまして、改めて公共事業の地域へ果たす役割、それから社会資本整備の必要性というのを再認識したところでございます。県といたしましても、今後とも県民のため、安全で安心な地域づくりをより一層目指して、努めてまいりたいと考えております。

公共事業につきましては、事業の透明性の確保、あるいは一定期間経過した箇所については、効率的な執行の状況、あるいは県民の皆様への実施過程の透明性をしっかりと示していくというような観点から、こういった再評価制度と

いうのを設けて実施しているわけでございます。平成10年度から始めた制度でございますけれども、この委員会の皆様からのご意見を受けまして、県といたしましては、その事業の対応方針というものを決定いたしまして、それによりまして、県民の皆様、あるいは市町村の皆様への説明責任を果たしてまいりたいと考えております。

本年度のこの委員会でご審議いただきたい事業でございますけれども、環境部と建設部から9事業がございます。それから市町村の関係で、松本市から1件、審査の依頼が来ております。その1件の事業を足しまして合計で10事業でございます。この10事業につきまして、県と市の対応方針案についてご審議をいただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

委員の皆様には、それぞれのお立場で、多角的な視点で忌憚のないご意見を賜ればというふうに思っております。今後、現地調査も含めまして何回か開催をさせていただきます。委員の皆様、本当に大変お忙しいところでございますけれども、何分ご出席のほうもよろしくお願いを申し上げたいと思います。

簡単でございますけれども、委員会の開催に当たりましてのあいさつとさせていただきます。今後ともよろしく願いいたします。

3. 委員紹介

○事務局（西元主任専門指導員）

ありがとうございます。申し遅れましたが、私は本日の司会を務めさせていただきます建設部技術管理室の西元と言います。よろしく願いいたします。

それでは次に、委員の皆様のご紹介をさせていただきます。昨年度、委員をお願いいたしました芹澤小諸市長様、それから小林小谷村長様は、それぞれご都合により辞任されましたので、先ほど建設部長のあいさつにもございましたように、新たに牧野飯田市長様、佐々木佐久穂町長様に委員をお願いしております。そのほかの委員の皆様は、昨年引き続きお願いしておりまして、お手元の資料の資料1の3ページに、委員の皆様のご紹介をさせていただいております。お名前をご紹介をさせていただきたいと思っております。

（以下 省略）

先ほど申し上げましたように、本日は、千賀委員、それから福江委員、牧野委員は、ご欠席とのご連絡をいただいておりますので、ご報告申し上げます。

それでは続きまして、福田委員長様よりごあいさつをお願いいたします。

4. 委員長あいさつ

○福田委員長

福田でございます。1期2年ということで、昨年に引き続き進行役を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

今回、佐久穂町長様でいらっしゃる佐々木様、参加いただきまして、この委員会は自分の責任の範囲でといいますか、自由に発言できますので、どうぞ現場の立場から厳しい、忌憚のないご意見をいただければと思います。

先ほど堀内部長様からもお言葉あったのですが、この委員会、昨年度1月に一応終了いたしまして、3月に未曾有のというか、非常に大きな震災を受けました。栄村様、そして松本市とか、あと今回、台風とかでもだんだん被害が大きくなっているという感じがいたします。私のいる千葉でも、幕張とかでも非常に液状化が起きまして、特に浦安のほうとかが、ニュースにはなっていないんですけども、9,000戸ですか、1戸建てとかがやられるという事態になっていまして、私の幕張のほうも、13階も、震度6強並みに揺れて、普通の生活といいますか、パソコンとかもやられたので、戻るのに1、2カ月かかってしまったという状況です。

そういう中で、昨年度、この委員会で地すべりの事業に関しまして、地すべりのデータで安全性を確認しているということ、県のことに対して、それを公開をしていなかったのも、その危険地域に住んでいるんだということを、どのように住民さんに公開していくか、そういった提言をいたしました。そのように現場に根づいて、さらに公共事業の技術的なあり方以外にも、地域とどう関係づけていくかということなんかも含めて、今年も真摯に議論していただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

○事務局（西元主任専門指導員）

ありがとうございました。

5. 議 事

○事務局（西元主任専門指導員）

それでは議事に入ります。ここで、所用がございまして、堀内建設部長、退席させていただきます。

○堀内建設部長

すみません。よろしくお願いいたします。

○事務局（西元主任専門指導員）

それでは、以降、議事の進行につきましては、福田委員長さんをお願いいたします。

○福田委員長

早速、議事の進行に移らせていただきたいと思います。まず議事の進行に入る前に、議事録署名委員を決めたいと思うのですけれども、いつも名簿の前半からいっていますので、今回は後半のほうから、柳澤先生と松岡先生、よろしくをお願いいたします。

（１）平成23年度公共事業再評価について

- ① 公共事業再評価について
- ② 再評価案件について

○福田委員長

それではお手元の議事次第に沿って進めさせていただきたいと思います。事務局より、どのような形で事業があるか、説明をいただけますか。

○波間技術管理室長

お世話さまでございます。技術管理室長の波間でございます。私のほうから、平成23年度長野県公共事業再評価について、説明いたします。めくっていただきまして、資料1になります。座って説明させていただきます。

平成23年度でございますが、ここに書いてあります公共事業再評価の目的、それから対象事業、記載のとおりでございます。それで3ポツ目の再評価を実施する事業でございますが、この②の、その下に米印（※）があるんですけれども、国土交通省所管の補助事業は5年と。これが今年から追加になっております。あとは変わっておりません。

それから下の表が実施のフローでございます。現在の状況でございますが、下から2つ目になりますが、7月25日に長野県公共事業再評価委員会を開催いたしまして、そこで再評価案の作成をいたしまして、対応方針案を決定しています。本日、監視委員会にご審議をお願いすると、この状況でございます。

次ページをごらんください、2ページ目になります。スケジュールの関係でございます。上のほうが県の関係のスケジュールを示してございます。県からのお願いでございますが、県といたしましては、今年、ダム事業が2つ、お願いするのがあります。また後でご説明いたしますが、そこにつきましては10月

末、ここで対応方針を決定していきたいと考えております。その他の事業につきましては、12月末には決定していきたいと、そのような形で考えております。

下のほうは監視委員会のスケジュールになっております。これにつきましては、今後、この日程に合わせまして、皆さま方と調整させていただきまして決定していきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

次のページになります、3ページ目になりますが、委員様の名簿でございます。13名の方でございます。

それから次、4ページ目になります。A3であります、今年度の公共事業再評価対象箇所の一覧表でございます。県事業につきましては9カ所、それと一番下に松本市がございます。これは市から評価監視委員会にお願いするという形になりますけれども、松本市の案件が1件ございます。

それから4列目になりますが、該当項目、これが番号で④、②と入っておりますが、まず②の箇所です。これが通常の再評価です。この箇所につきましては2カ所。それと④、再々評価になりますけれども、この5年という形のものが4カ所。それからその他が4カ所、計10カ所、本年度、お願いしたいと考えております。

県の再評価案につきましては、一番右側に書いております。再評価案ということの中で、10カ所につきまして対応方針案と、それに伴うコスト縮減があればその金額を書いております。これはまた個々にご説明したいと思っております。よろしく願いいたします。

次のページ、5ページ目になりますが、位置図でございます。10カ所の位置図です。今年は中南信が多いということですが、この10カ所をお願いしたいと、位置図をつけております。

以上、私のほうから、本年度の公共事業の再評価につきまして、説明いたしました。よろしく願いいたします。

(2) 平成23年度公共事業再評価対象箇所の説明

○福田委員長

それでは、再評価関係の資料の説明等に移っていきたいんですけども、その前に、毎年そうなのですが、今、県から10個、評価をしてほしいということで説明があったんですけども。資料1の1ページ目に戻っていただけますでしょうか。そのときに再評価を実施する事業ということで、⑤にその他必要と認める事業とありまして、委員会のほうで他に必要だと、あるものがあれば出していただくと。もう1個が、松本市、県事業以外で出ている事業ですね。この1個について、委員会として評価事業の案件として入れていくかどうかとい

うこと、その2つについて、まず審議していただきたいと思います。何かご意見、ありますか。

市の事業もこの委員会で扱うということによろしいですか。特にその他、委員のほうで認める、これはやったほうが良いということが出てきてないようです。では10事業ということで、今年、決定したいと思います。

まず現地調査に行く前に、今日の進め方ですけれども、10事業について一通り説明を受けて、質疑応答とか、こういう資料をもっと用意してほしいということを、今日いろいろ出して、細かい技術論とか、そういう議論はしないようにいたしたいと思います。資料の請求とか、簡単な質問でとどめて。

それで最後に、現地調査ですか、資料1にありますけれども、現地調査、先ほど10個の、一番最後の5ページにありましたけれども、この中で、どういうところを回るか、全部回るのか、それともどういう形で回るのか、その現地調査のあり方等についても、そこを決めていかなければいけないので、とりあえずどんな事業があるのかということを知る意味でも、早速、県の説明に入ってしまうと思います。何かその前に皆さんからご意見なりご希望はありますか。ないようですので、では説明のほうをお願いします。

(2) 平成23年度公共事業再評価箇所の説明

道路改築事業

一般国道361号 木曾町 姥神峠道路（延伸）

○道路建設課 油井企画幹

道路建設課の油井と申します。去年は技術管理室におりまして、事務局をやらせていただいて大変お世話になりました。今年は事業課ということで、説明する側に回りましたので、ひとつよろしく願いいたします。

道路建設課からは4件の道路事業をお願いしたいと思っております。まず1つ目の案件でございます。お手元の資料と同時にパワーポイントでもお示ししていますので、ご確認をお願いします。「一般国道361号 木曾町 姥神峠道路（延伸）」でございます。全体の計画の概要について、説明をいたします。資料の1をご覧ください。

全体延長が3,510m、車道幅員7m、全体幅員10.5m、開通済みの区間はございません。採択年度は平成14年度、完成予定年度は平成33年度を予定しております。全体事業費は125億円、事業の進捗率は1.7%、用地の進捗率はございません。

概要の説明をさせていただきます。2ページほどおめくりいただきまして、

1－3ページの図をご覧ください。位置図でございますが、左上に長野県図がございます。オレンジ色の道路が、伊那地域を走る国道153号と木曾地域を走る国道19号を連携して広域的な交流を促進する、延長約20kmの地域高規格道路、伊那木曾連絡道路でございます。

概要図をご覧ください。地域高規格道路、伊那木曾連絡道路の起点は木曾町日義、図の左側になりますけれども、国道19号との交点となります。また終点は伊那市の国道153号となっております。このうち、現・国道交通省によりまず権限代行事業を含む、交通不能区間でありました権兵衛峠道路、ちょうど図の真ん中どころになりますけれども、7.6km、及び県の施工区間でありました姥神峠道路、その左側になります。8.1kmのうち、交通不能区間でありました4.6km、これは図で青く示してある区間でございますが、これが平成18年2月をもってすべて供用を開始しております。

今回、再評価いただく対象となりますのが、その西側の国道19号よりの図で赤く示した部分でございます。姥神峠道路の延伸工区3,510mということでございまして、標準横断図は、この概要図の左下に示したとおりでございます。

1－1ページへお戻りいただきまして、評価対象事業事由でございますが、事業採択後長期間といたしまして、10年間が経過している事業でございますので、今回、再評価の対象としております。なお、平成18年度には、事業着手後5年間着工していない区間であったことから、再評価を実施させていただいております。

再評価案といたしましては、「一時休止」としてしております。建設部の公共事業再評価委員会の意見といたしましては、地域高規格道路として整備する必要性はあるが、現道は交通機能の面や安全性等が一定レベルの機能を有しているため、「一時休止」とする、との意見をいただいております。

また長野県の公共事業再評価委員会の意見として、建設部公共事業再評価委員会の意見を適当と認め、本事業は「一時休止」とする、との意見をいただいております。

B/Cでございますが、これは1.4でございます。これにつきましては、後ほど詳細に説明をさせていただきます。

続きまして、今回、「一時休止」と判断した再評価の判断根拠でございます。まず交通内容からの判断根拠といたしまして、地域高規格道路「伊那木曾連絡道路」として、中央自動車道と国道19号をアクセスし、伊那地域と木曾地域を連携するという。それから中央自動車道の通行止め時に、中央自動車道の代替路線として交通機能を確保するなど、広域道路としての役割を有しているということでございます。

これにつきましては、1－10ページの図をご覧ください。左側の図でございま

すが、これは国道19号でございますが、たびたび交通事故等によって通行止めが生じております。平成18年度から10回ほど通行止めになっておりますが、このうち図示しております、塩尻市宗賀、贄川、木曾平沢等で通行止めが生じております。また図の下のほうに示しましたとおり、中央道の恵那山トンネルにつきましても、危険物搭載車両が通れないほか通行止めも生じておまして、これら通行止めの際には、塩尻方面へつながる道路として中央道の高速交通の代替機能、また国道19号の通行止めの際の幹線道路の代替機能を担っております。

不通区間でありました権兵衛峠道路、姥神峠道路の供用後、地域高規格道路としての高速性は保てないものの、地域ネットワークを形成する道路としては、現道を活用することで一定レベルの機能を有しているということでございます。

これにつきましては、1－5ページに写真を用意しましたので、ご覧いただきたいと思っております。左上の①については、これは神谷のランプ橋でございます。その下の②は、神谷のランプ橋を現道部分から見たものでございます。右上の③については、神谷のランプ橋を本線側から見たものでございます。④は本線の通行状況でございまして、おおむね2車線が確保されている状況です。

1ページおめぐりいただきまして、1－6ページの写真をご覧ください。⑤は国道19号の交差点でございます。それから⑥～⑧につきましては、それぞれ現道の状況でございますが、姥神峠道路の供用に合わせまして、道路改築事業、災害防除事業等を入れてきた経過があり、おおむね2車線が確保されている状況でございます。

1－1ページへお戻りいただきまして、交通量からの判断根拠について、説明をいたします。平成18年2月の権兵衛峠道路等の供用開始によりまして、延伸区間の現道の交通量は、1日あたり513台からおおむね4,000台ということで、非常に増加しておりますが、現道の有する交通機能に対して、通行には大きな支障を生じていないということでございまして、これにつきましては1－11ページ、あっち行ったりこっち行ったりして恐縮ですが、1－11ページの左側に、平成18年2月の供用以降の交通量が、1日おおむね4,000台あたりになっているという状況のグラフでございます。

次に安全面からの判断根拠でございます。戻っていただきまして、安全面からの判断根拠につきましては、神谷ランプから国道19号までの間の現道は、防災危険箇所全9カ所につきまして、災害防除事業などの対策を実施したほか、平成18年の土砂崩落の箇所についても、公共土木施設災害復旧工事により対策を実施し、近年、長期の通行止めは発生しておりません。

また、交通事故発生箇所につきましては、注意喚起や視認性の向上を目的とした対応を行っております。現道の安全性は改善されているということでござ

ざいます。

この説明を1－4ページに申し上げてございます。この区間の拡大図でございしますが、ちょっと恐縮なのですが、左側が伊那側、右側が木曾側の国道19号になります。現道区間が肌色で示してありますが、交通事故が発生している箇所を青いバツ印、神谷ランプ橋の急カーブで主に発生しております。また災害の箇所につきましては赤いバツ印で示してございますが、神谷ランプ橋の下と、神谷ランプ橋と国道19号のちょうど真ん中あたりで発生しております。

これらの対策工事につきましては、1－7ページに示してございますが、右下ですね。これが神谷ランプ橋のすぐ近くで発生した土砂崩落を、法面对策等の災害復旧事業によって対策を講じたものです。また左側にはフェンス等が見えると思いますが、こうしたもので安全対策を図っております。

また交通安全対策としましては、1ページおめくりいただきました1－8ページ、ここに書いてございますが、路面標示ですとか、カーブ標識、あるいはカラー舗装等で注意喚起と視認性の向上、また交通安全対策等で実施しております。これらの対策によって現道の安全性は改善されてきていると判断しております。

次に、また1－1ページへ戻っていただきまして、事業採択時の背景について、説明をします。既に説明させていただいた部分もありますので、一部省略をさせていただきます。事業進捗経緯でございしますが、平成14年度に事業化、平成18年度再評価を実施。このときは、事業効果の調査、当面現道活用のための安全確保を県の対応方針とさせていただいております。なお、説明しましたとおり、既に災害復旧とか安全対策で、現道の安全性を考慮して実施しているところでございます。

住民要望とその対応につきましては、沿線地域住民から早期完成を要望されておりまして、国道361号権兵衛峠・姥神トンネル開削促進期成同盟会、あるいは国道361号改修促進期成同盟会による促進の要望がございします。また、伊那木曾連絡道路フォーラムが、今年、5月14日に開催されております。資料の1－11ページに、フォーラムの実施状況等を示してございます。

次に人命への安全性についてです。現道の神谷ランプ橋から国道19号までの間については、過去5カ年間に豪雨による通行止めが5回、人身事故5回、起きております。

次に上位政策、上位計画、調整を要する計画や事業との整合性でございしますが、これは記載のとおりでございします。

次に地域特性の反映度でございしますが、この道路は救急医療のアクセスに寄与ということで、木曾から伊那中央病院へ脳外科患者の約7割が搬送されること。また、大量出血による救急救命の死亡率が約15%減少ということで挙げさ

せていただいておりますが、これにつきましては、1－9ページにその資料を示してございます。

左側でございますが、県立木曽病院から搬送される脳外科関連の重傷患者の搬送先割合ですが、青い部分、これが権兵衛トンネルを経由して伊那中央病院へ搬送されております。また右側のグラフでございますが、カーラーの救命曲線という右下のグラフでございますが、これが、アクセス時間が縮まることによりまして、死亡率が15%減少ということでございます。

それから、伊那・木曽地域への企業進出、就職活動エリアの拡大に寄与というようなことでございますが、これにつきましては、1－10ページの右上のグラフをご覧ください。木曽から伊那へ、交通の高速性の確保によりまして、伊那地域で木曽エリアを対象とした新規求人等が増加しているということで、これは労働局の組織再編の関係で、20年の6月までしかデータがないのでございますが、一応、開通後、増加をしていると考えております。

それから環境への配慮につきましては、トンネルによる地形の改変の抑制とか、環境にできる限り負荷を与えない構造、法面緑化も図っていききたいということでございます。

1－1ページのその他でございますが、一時休止後、県といたしましては、交通量や安全性等について、今後の状況を見きわめていきたいというふうに考えております。

1ページおめくりいただきまして、1－2ページのB/Cについて、説明をさせていただきます。B/Cにつきましては、供用後50年にわたって道路の整備によって得られる、いわゆる三便益、「走行時間短縮便益」「走行経費減少便益」「交通事故減少便益」を、「道路整備に要する事業費」「道路の維持管理に要する費用」で除して算出するというので、国土交通省のマニュアルに定められておりまして、当該区間は、50年後の検討期間の間に得られる便益といたしましては、ご覧のとおり、98億円、27億円、8億円、合計134億円と算出してございまして、それに対しまして、経費は維持管理費を含めまして95億円ということで、B/Cは1.4となります。

国土交通省の定めました費用便益マニュアルによって、交通量から算出される三便益以外にも定量化できないものもございまして。具体的には、その下段に掲載しておりますように、当該工区の効果といたしましては、姥神峠道路の延伸工区については、2.4分の時間短縮、あるいは道路線形の改善によりまして交通事故の減少、災害に対する安全性の向上等による信頼性の向上等が考えられております。

伊那木曽連絡道路としての整備効果といたしましては、既に説明させていただいているとおりですが、19号の迂回路ですとか、医療ネットワーク、あるい

は通勤圏の拡大というようなことでございます。

本事業は、地域高規格道路として、三便益による効果のほか、多面的な整備効果もあるということで、整備の必要性はあるのでございますが、一部、現道を活用することで、ネットワークとして一定レベルの機能を有しているということも踏まえまして「一時休止」とさせていただきたいと思っております。またこの交通量とか安全性等について見きわめながら、今後の状況を注視していきたいと考えております。以上で説明を終わらせていただきます。

○福田委員長

審議という形ではなくて、簡単なお質問、それとか資料請求、何かございますか。

○石澤委員

話を盛り上げるということになるかもしれませんが。この姥神の現道ですね。現道の傾斜と新しくできる道路の傾斜、勾配ですか、勾配はどのような関係にありますか。結構ここ、冬、通ると勾配がきつくて、上からおりてくるとちょっと怖い思いをしたような記憶があるので、教えてください。

○道路建設課 油井企画幹

今、計画してあるところの縦断勾配は5%ぐらいだと思います。それから現道は、今、ちょっと即答できないのですが、6%から7%ぐらいじゃないかと、一番急なところでも。

○石澤委員

平均してね。

○道路建設課 油井企画幹

ええ。そう思っておりますが、ちょっと詳細は確認させていただかないとわからないかと思っております。

○石澤委員

一番きついところがどのくらいかということも含めて、教えていただければと思います。

○道路建設課 油井企画幹

詳細の数字は、また次回までに回答させていただきたいと思っております。

○福田委員長

簡単な質問なんですけれども、よろしいですか。事業進捗が、採択年度が平成14年で、かれこれ9年目になるわけなんですけれども。事業進捗率としては1.7%という形ということは、今までその9年間もあまり進んでいない、これ、ずっと休止の形というか、事業の必要性を見ながらも、そういう形をとられていたということですか。

○道路建設課 油井企画幹

はい。一つには、権兵衛峠道路と姥神峠道路を開通させるにあたって、今の現道の交通区間にかなりの事業費を入れて改築を進めてきたという事実がございます。それと並行しまして、この新規の先線を事業化するために、いろいろ比較検討等の設計を少しずつやってきたというのが実情でございます。今回、大規模な百数十億円の事業に、正直、これだけ投資できるかという、現道のレベルがそれなりのレベルを有しているだろうというふうに私どもは判断したということでございます。

○福田委員長

他にございますか。ないようですが、また後でも受け付けられますので、この361号についてはよろしいですか。

○平松委員

ちょっとよろしいですか。資料以外にも検討をされていたら教えてください。資料1-6の⑧の写真なのですが、左側を川が流れていますね。この川の河積のクリアランスについて、対象流量をオーバーフローしてしまうのじゃないのかなと、いつもここを通りながら思っていたのですけれども。この辺は、現行道路、大丈夫なんでしょうか。

○道路建設課 油井企画幹

一応、改築のときに河川側ときちっと協議をして、いわゆる対象流量等はそれぞれ協議をしているはずでございます。具体的な数字については、今、最大何トンを想定してというのは、ちょっと即答できませんので、これも数字的に、もしよろしければ次回までに調べてまいりますので。

○平松委員

はい、では是非よろしくお願ひしたいと思います。

○福田委員長

他にございますか。ないようなら次に行きたいと思うんですけども。

ちょっと一言申し上げると、すごく資料の出し方がよくなったというか、最初は何を説明されているのかとかいうか、B/Cがどんと出てきて、そればかりだったんですけども。今回はすごくわかりやすい資料だなという、印象を持ちました。私、個人的ですけども。だから質問もかなり、皆さん、理解しやすかったと思います。では次、よろしく願いいたします。

社会資本整備交付金

一般国道153号 伊那市～南箕輪村～箕輪町 伊那バイパス

○道路建設課 油井企画幹

それでは2点目の案件になります。「一般国道153号 伊那市～南箕輪村～箕輪町 伊那バイパス」でございます。お手元の2-1ページに沿って説明をさせていただきます。

まず全体計画の概要について、説明をいたします。全体延長は7,630m、車道幅員は14m、全体幅員が28mの、4車線道路の暫定2車線整備でございます。開通済の区間が2,730mございます。採択年度は平成9年度、完成予定年度は平成33年度。全体事業費は215億円、事業の進捗率は53.7%、用地の進捗率は57.4%となっております。

概要の説明をさせていただきます。2-3ページをご覧ください。まず長野県の位置図でございますが、左下の長野県の地図をご覧ください。ちょうど中央道と並行して、伊那谷を南北に走る幹線道路が国道153号でございます。

概要図の説明をいたしますと、図の右側が北側で塩尻市、辰野町方面、左側が南側、駒ヶ根市、飯田市方面となります。真ん中を南北に走る黒い実線が国道153号の現道で、中央部がちょうど伊那市の中心地、市街地となっております。今回、対象となる伊那バイパスは、伊北ICから箕輪町の現道の東側を通りまして、さらに天竜川を渡りまして、ちょうど伊那市役所の前の市道、ここでは通称ナイスロードと呼ばれる、この図では緑の縦のラインの線ですが、ここにアクセスする道路となっております。

このうち北側のピンクのライン、松島バイパスにつきましては、平成14年度に供用開始しております。今回の事業はその南側の7,630mになります。既に青く塗られた部分が完成供用しておりまして、今年度はその先、茶色く塗られました県道伊那辰野停車場線までの間を完成供用する予定です。赤い部分でございます。

標準横断図は、1ページおめくりいただきました2-4ページの図の下、4車線道路ですね、全幅28m。こういった標準幅員になっております。

最初の2-1ページへ戻っていただきまして、評価対象事業事由でございますが、再評価実施後一定期間として5年が経過している事業でありますので、今回、再評価の対象としております。再評価案といたしましては、一部工法の見直しを含めまして、「見直して継続」としております。

建設部公共事業再評価委員会の意見といたしましては、広域的な幹線道路ネットワークの強化、中央自動車道の代替機能、地域の経済発展等に寄与するため、一部工法を「見直して継続」とするとの意見をいただいております。また県の再評価委員会の意見といたしましては、建設部の意見を適当と認め、本事業は「見直して継続」とするという意見をいただいております。

計画変更の理由につきましては、今後の詳細設計において、施工の確実性、効果の早期発現を目的として大土工部の構造見直しを積極的に実施ということでございます。これにつきましては、後ほど説明をさせていただきます。

その下のB/Cでございますが、B/Cにつきましては1.8でございます。

続きまして、今回、「見直して継続」と判断しました再評価の判断根拠について、説明をします。まず交通内容からの判断根拠といたしましては、伊那谷地域の主要幹線道路を形成するほか、伊那市幹線道路網計画で都市環状道路の一部を形成するという。それから中央自動車道伊北ICと直結し、地域の主要産業である精密機械工業等の伊那市内への進出が4年間に22件あると、経済発展に寄与しているということでございます。

これにつきましては、3ページおめくりいただきました、先ほど説明をしましたが、2-4ページの図をご覧ください。ここに今回の計画の拡大図を示してございますが、ここにオレンジ色で示しております南箕輪村の工場集積地区、あるいは福島工業団地、六道原工業団地、上の原工業団地といった工業団地に代表されます、伊那市内の工業団地に4年間で22件の工場進出がございます。

それから平成18年の豪雨時には、中央自動車道が土石流で5日間通行止めとなりまして、現道の国道153号、この黒い道路でございますが、これが広域的な交通機能といたしまして、代替機能、いわゆるリダンダンシー（Redundancy 冗長性）を担ったという経過がございます。

これにつきましては、1ページお戻りいただきました2-3ページの図をご覧ください。図の左側の南側に当たるのですが、灰色の線が中央道でございます、駒ヶ根ICがございます。この駒ヶ根ICから次の伊那ICまでの間に赤いバツ印が2カ所ありますが、これが平成18年の豪雨災害で、土石流によって5日間通行止めになったということございまして、こういった中で中央自動車道の代替機能を担ったということです。

それからもう一つは、伊北 I C と直結して、年間約36万人の観光客が訪れる高遠城趾公園、これは2－3ページの下のところに緑で囲ってありますが、こういったものへのアクセス道路にもなっているということでございます。

続きまして、2－1ページの交通量の判断根拠について説明いたします。現道の交通量は1日あたり19,599台と非常に多くて、混雑度という指標で1.36という値が出ていますが、慢性的な渋滞が発生しています。特に通勤時の渋滞が激しくて、円滑な交通に支障を来しているところでございます。

これにつきましては、2－6ページをご覧ください。2－6ページの真ん中、①の状況です。これが現道の渋滞状況。②につきましても同様でございます。③につきましては、平成18年の豪雨災害によって、天竜川が国道153号に沿って流れていますが、2日間、片側通行止めになったということでございます。

次に安全面からの判断根拠について、説明をいたします。現道については、平成8年から18年までの10年間で事故件数が416件ございまして、うち死亡事故が5件ございます。

これにつきましては、2－5ページをご覧ください。2－5ページの左側の地図、この黒い線が国道153号でございますが、伊那警察署の管内で交通事故の死傷者の件数をグラフで示しております。この引き出し線にありますように、グラフの一番左側、いわゆる南側がナイスロードへ通じる市役所入り口交差点、緑のラインですね。それから右側が箕輪町境の木下南部交差点でございます。このうち赤く塗ってあるものが死亡事故でございまして、主に交差点部になっております。

それから図中、赤で丸の中にバツ印のマークを5つ示してございますが、伊那警察署の管内死亡事故の10%、また死傷事故は管内の平均の23倍と、管内のほかの区間に比べまして、この今回のバイパスの現道区間に死傷事故が集中していることがわかります。今回、バイパス工事を行うことで交通の分散化を図って、安全性の向上が図られると判断をしております。

また、先ほど説明をしましたが、現道の国道153号、天竜川が増水した際に、2日間にわたって片側通行止めになったということでございます。

2－1ページへ戻っていただきまして、事業の経緯について、説明いたします。既に説明させていただいているところでございますが、このうちの3つ目、平成18年度の再評価実施の際には、天竜川を渡河する天龍橋のコスト縮減によって「見直しをして継続」というご意見をいただいているところでございます。

その下の住民要望とその対応につきましては、関係住民への事業進捗説明会を毎年実施しております他、事業に着手する際、関係区に対しまして、順次対策委員会を開催しておりますが、用地買収、工事着手等の声が強く、反対意見はございません。また国道153号伊那バイパス期成同盟会を毎年開催し、促進要

望がございました。

人命への安全性につきましては、先ほど交通事故のデータ等で説明したとおりでございます。

次に上位政策、上位計画につきましては、そこに記載をしてありますとおり、平成8年7月に都市計画道路として都市計画決定をさせていただいている他、伊那市幹線道路網計画において外環状構造を担うということと、地域防災計画で第一次緊急輸送路に位置づけられております。

次に地域特性の反映度でございますが、バイパスの完成によって幹線ネットワークの強化が図られまして、経済発展に寄与するだろうと。伊北ICに直結し、工業誘致等、地域の経済発展にも寄与するのではないかと。中央自動車道との接続によって広域観光の発展にも寄与するのではないかと。また、先ほど來說明しておりますが、通過交通の転換により、現道沿線部等の交通事故減少が期待されるということでございます。

それから環境への配慮でございますが、環境改変を最小限とするため、大土工部をトンネル構造に変更する。バイパスへの交通転換により現道の騒音・振動を改善する。バイパス区間には低騒音舗装によりまして、沿線の住環境改変を低減するというところでございます。

まず、この1つ目については、冒頭の計画の見直しで出てきた部分でございますので、2-7ページをご覧ください。2-7ページの図でございますが、これは、先ほど説明しました今年度供用予定の県道伊那辰野停車場線の区間の先、南側にございます福島トンネルと野底高架橋の部分に当たります。現在の計画では、左側のとおり、尾根の張り出している部分、山岳部を開削するという大土工になっておりますが、今後、詳細設計を進める中で、トンネル案に構造を見直したいと考えています。

理由につきましては、掘削土が21万m³と非常に膨大であって、処分先の確保が非常に問題となっている点。それから掘削土量は、トンネル構造に変更しますと大幅に減少しまして、処分先の確保が容易になるということで、施工の確実性が向上するというところでございます。

また、トンネル工法に見直すことで、2車線分のトンネルを掘れば暫定供用が開始できますので、暫定2車線の投資額が抑えられて、工事規模からも早期の供用による効果の発現が図られるということが挙げられます。

また、大土工で非常に改変面積が大きいということで、周辺環境への負荷が大きい点に関しましても、環境負荷の低減策として有効であるということで、今後の詳細設計においては、できれば右側のようなトンネル工法への構造見直しを積極的に実施していきたいと思っております。

それから先ほどお話しした3つ目の騒音・振動等の住環境への影響の配慮に

については、2ページ戻っていただきまして2-5ページの右のグラフをご覧ください。これは伊那バイパスの効果でございますが、現道区間は、山寺という地籍において、夜間の沿道の騒音の振動レベルが68デシベルと、環境基準であります65デシベルを上回っておりますが、バイパス工事ができた際には、交通の分散化によって騒音が減少しまして、現道にお住まいの方々の生活環境が向上することが期待されます。

また、バイパスの沿線にお住まいの方々への配慮につきましては、沿道に住家がある地域では、低騒音舗装による環境対策を実施しております。平成22年度に供用した新天龍橋、天竜川を渡るところですが、バイパス沿線を通る交通量が1日当たり8,500台だったものが1万台を超えたんですが、騒音のレベルはほぼ変わらず53デシベルを下回りまして、生活環境への配慮に一定の効果があつたというようなことで確認をさせていただいております。

それから、2-1ページへ戻っていただきまして、住民の地域社会活動につきましては、福島区において、バイパスの暫定供用に伴って「福島地区景観形成住民協定」を締結して、建築物等の景観に配慮しております。

続きまして、1ページおめくりいただきまして、B/Cについて説明をさせていただきます。先ほど来説明しておりますように、供用後の三便益の合計は347億円ということでございます。これに対しまして、費用につきましては、維持管理費を含めまして197億円となりまして、B/Cは1.8ということでございます。

そのほか定量化できない部分は、その下のところに書いてございますが、工業等の誘致による地域の経済発展への寄与。それからまちづくりへの寄与といたしまして、伊那市の幹線道路網計画における外環状、あるいは天竜川左岸からの高次医療施設へのアクセスの向上ということ。観光振興といたしましては、基幹道路の整備による、年間35万人の集客のある高遠城址公園等へのアクセスの向上というようなことを掲げております。

また、災害に強い道路といたしましては、中央自動車道の通行止め5日間というようなこともあるんですが、天竜川の増水時にも片側通行止めになったこともありますので、その代替機能を担うということ。それから地域間交流の促進ということで、中央自動車道、伊北IC、伊那IC、あるいは先ほど説明しました地域高規格道路の国道361号へのアクセス向上ということが挙げられます。

以上のように、本事業は、特に地域唯一の幹線道路として、より多面的な整備効果があると考えております。以上で説明を終わらせていただきます。

○福田委員長

何か質問等ございますか。

○平松委員

ちょっと教えてもらいたいんですけども。B/Cの表の2-2ページなんですけれども。コストのほうで、事業費が194億円ということだったんですが、その前の2-1ページで、全体事業費215億円となっていますね。この差額というのが縮減額という・・・

○道路建設課 油井企画幹

これは、いわゆる現在価値ということで・・・

○平松委員

デフレーターをかけたわけですね。

○道路建設課 油井企画幹

時点修正をしておりますので、その意味で事業費が減少しているということでございます。

○平松委員

わかりました。それとあともう一つ、見方がよくわからなかったんですが、この2-1ページの一番上の左端の左上に表がありまして、採択年度とか、全体事業費とか、書かれています。この中で、事業進捗率が53.7%で、用地が57.4%、それと当初事業費が幾らと書かれていて、縮減総額、縮減率というところでゼロとなっているんですが、これはまだお金が出ていないからということですか。

○道路建設課 油井企画幹

これは、全体事業費を、まだ最終の詳細設計までしておりませんので、見直してございません。ですから、一応、縮減額はゼロになっています。5年前のこの評価監視委員会のご意見等をちょうだいした中で、天龍橋の形式を変更するとか、コスト縮減を図ってきております。今この時点で、今後の詳細設計も済んでいませんので、とりあえず縮減額が数字にあらわれていないという形になっています。

○平松委員

わかりました。ではこの検討を進めていく中で、大ざっぱな数字でもよろし

いかなと思うんですが、大土工を要はトンネル化というふうに変更されるということなのですが。大体どれぐらい変化するのか、金額を大ざっぱにでもお示しいただけるのでしょうか。

○道路建設課 油井企画幹

2-7ページに記載してございますが、実は今のレベルの中では、縮減額が具体的にお示しできないような状況になっておりまして、その2-7ページの下の方に表が出ているんですが、この区間の4車線整備をしたときに、左側の大土工案は41億円、右側のトンネル案も一応41億円ということです。

ただ、先ほど申しましたように、この20数万m³の残土をどこへ持っていくかという施工の確実性、不確定な部分を解消することによって施工の確実性が上がるということ。あるいは環境への負荷が低減できるということと、もう一つは、暫定2車線で可能なものですから、その表の下にありますように、左側の大土工ですと、暫定2車線整備をしても32億円程度必要だろうという中で、トンネルを1本掘れば効果が出るということになれば、25億円ぐらいで済むだろうということで、計画そのもののコスト縮減と、効果の早期発現から見た場合のコスト縮減という、そういう二段階の表記にしてございまして、今後、これを目指して詳細設計を進めていきたいと考えております。

○平松委員

なるほど、わかりました。この部分だけ切り離して何%縮減、とかというのはなかなか難しいところがあるということですね。それと、確かに当初の計画がすごい計画だったんだなという気がしますね。これは危ないなど、災害面から思うんですが、わかりました。ありがとうございました。

○福田委員長

他に。

○石澤委員

ちょっと関連してですけれども。用語の大土工というのが、掘削することなのですか。

○道路建設課 油井企画幹

そうです。

○石澤委員

先ほど見ていて、今、平松さんの質問にありましたけれども、トンネルにすると、随分、7億円ばかり安くなるんだなと思って見ていたのですが。その理由としては、掘削のほうにするとかなり、4車線を前提にしてやらなければならない。それが2車線になるから、この分、7億円ばかり安くなるんだと、そういうふうに読むわけですね。

○道路建設課 油井企画幹

早期に効果を発現させるだけで、かなりの経済効果等もございますから、それも含めて、とりあえず開通させるために7億円少なくて済むよというお話と、先ほど来申していますように、残土処理が、不確実性があるものですから、その確実性を上げるということで、トンネル案にしたらどうかということ、今、検討しているところでございます。

○石澤委員

それと、2-4ページですけれども、23年度供用予定という赤いところがありますね。これは見直しの対象にはならないのですね。この先のほうの黄色いところの話なのですね。

○道路建設課 油井企画幹

今後、詳細設計を進めていくのが、この黄色い部分でございまして。赤いところは既にもう実施設計も終わって、用地買収も終わって、工事もやりますので、ここは今年度中に供用開始をするということでやらせていただいております。

○石澤委員

位置的には、この緑色の線と赤い線の広がっているあたりが、あのパチンコ屋のあたりですか。

○道路建設課 油井企画幹

ちょっとそこの詳しいところまではわからないんですけれども。

○石澤委員

いや、どの辺かなと思ってちょっと・・・

○道路建設課 油井企画幹

天龍橋は開通したのですが、お渡りになったでしょうか。

○石澤委員

していますね。渡っています。その先のほうが、まだ細い道がありますよね。

○道路建設課 油井企画幹

今、この緑のライン、パチンコ屋の手前か、パチンコ屋のところからこの緑のラインがずっと出ているのですが、南へ向かって。こういう形で供用はしているのです。

○石澤委員

あの敷地を横切るわけではないですね。

○事務局 道路建設課

パチンコ屋の手前側、天龍橋を渡って、手前側から左側にカーブしているというイメージでよろしいかと思えます。

○石澤委員

いや、パチンコ屋というのは、天龍川の左岸のほうのパチンコ屋の話をしていたんですけれども。

○事務局 道路建設課

左岸のパチンコ屋の手前側からそれていく形で、山側に向かっていきます。

○石澤委員

はい、わかりました。ありがとうございます。

○福田委員長

他にございませんか。

○柳澤委員

交通量からの判断根拠ということで、非常に慢性的な渋滞が発生しているということなのですが。これは将来的にはどうなっていくのかということと、それからリダンダンシーのことを言っていますが、これがどのように、そのネットワーク上でどこが切れてどう迂回していったら、それが貢献できるネットワー

クになっているのかということがちょっとわからないので、わかるような資料があれば見せていただければと思うんですが、いかがでしょうか。

○道路建設課 油井企画幹

平成17年度の道路交通センサスをベースにしました交通量推計によりますと、現道は、約6,000台、今後、減っていくだろうということで推計はしております。

それからリダンダンシーの話ですが、実はこの2-3ページのところに、○○○で示してございますが、こういった幹線道路は、やはりネットワークとしてつながって初めて効果が出るものでございますので、当然のことながら、この伊那バイパスの先線の○○○も計画をしておるわけですが、こうしたものがつながって、その駒ヶ根の市街地まで結んだときに、中央自動車道、いわゆる灰色のラインが何かあったときに、駒ヶ根から伊北ICまで迂回できるようなリダンダンシー機能を果たすだろうというような形で踏んでおりますので、今回の伊那バイパスができて、このナイスロードとつながっただけでも、ある意味では、153号の現道がやられたときの迂回路として機能するというような形では考えております。

○柳澤委員

機能するということなのですが、その迂回したときの迂回路のほうの交通量はどうなっているのかということがわからないんですが。

○道路建設課 油井企画幹

それにつきましては、ちょっとシミュレーションしてみないと、今、即答ができませんので。

○柳澤委員

そうですか、それは非常に重要なことなので、機能しなければどうにもならない話ですので。道路容量に対して迂回交通量がどのぐらいで、どれだけの交通量が増えてしまうのかというところは、はっきりさせておいていただいたほうがいいかなと思います。

○道路建設課 油井企画幹

それは、中央自動車道が通行止めになった場合と、国道153号の現道が通行止めになった場合の迂回交通量ということでよろしいでしょうか。それを試算してみたいと思います。

○平松委員

すごく素朴な疑問なのですけれども、2－4ページを見て、この黄色い区間がこれからの、来年度以降の対象区間ということなのですけれども。このルートは、こういうルートでないとまずかったのですか。というのは、わざわざ土工量の大きいところに持っていつているのかなという気がするのですが。もう少し平坦なところに振れば土工量も少なくなって、トンネルもつくる必要がないのかなと思うのですが、その点について、何か検討されていたら教えていただけますか。

○道路建設課 油井企画幹

ルートを決定したのがかなり前のことで、実は都市計画決定をしておりますので、それなりの行政手続は踏んでおるわけなのですが。

一つには、伊那市の、いわゆる幹線道路網計画の中で、このあたりを通るのが、いわゆる外環状というような位置づけもあるものですから、伊那市の地域の計画の中と整合する形で、こういったルートを引かせていただいたというお話と、やはり今の2－4ページの茶色い部分ですね。県道伊那辰野停車場線の近辺には、かなり人家が密集しておりまして、これ、河岸段丘で一段上へ上がっているところなんですね。比較的、いわゆる人家を分断しないのでできるというところで、こういうルートを引かせていただいたんですが。たまたま今のその福島トンネルと野底高架橋は、ちょうどその河岸段丘を上がる場所に尾根が張り出していて、川をまたがなければいけないというようなことで、こういうルートを引かせていただいております。

それなりの過去からの経過があつて、今、私が申し上げたような地域計画を整合する中で、おおむねの、こういったラインというような形で定まってきたものと認識をしております。

○平松委員

わかりました。何となくわかったのですが、もうちょっと考えようがあつたのかなというように思います。経緯はわかりました。ありがとうございました。

○福田委員長

他にございますか。

○石澤委員

味方をするわけじゃないけど、やっぱり地形的に見ると、これしかないですね。ただ、トンネルと高架のところはちょっと工夫が必要なのかもしれないけ

れども、茶色いところはずっと河岸段丘の下のほうですからね。がけがあって、あとは人家が密集していて、ここにはちょっと新しい道路は引きにくいですね。だから仕方がないのかなという感じだと思いますね。

ただ、この先のほうの三峰川と交差したあと、これがどう延びるのかというのが、もっと大事な話であってね。

○道路建設課 油井企画幹

その〇〇〇の先線につきましては、今年度、概略設計を実施しておりますので、また地域の皆さんのご意見を聞く中で、早めに位置づけられればと考えております。

○福田委員長

では、私からもよろしいですか。工業団地の立地の状況だとか、観光でという形で聞くと、経済的に見ると非常に重要な道路だと思うんですけども。4年間で22件という形ではありますが、今後もこの工業団地の計画とか予定とかというのは、続いているというか、増える見込みというのはあるんでしょうか。

○道路建設課 油井企画幹

今のところ、伊那市から聞いている中では、新しい団地をとというのは聞いておりません。この中に空きがどのくらいあって、今後、立地の状況がどのくらいあるのかというのは、調べさせていただければ、またわかるかと思います。

○福田委員長

先ほどの柳澤先生の質問にすごい近いのですけれども、現道では、これができたことで、私は工業団地とかの関係で、これができたら減るのかなと思ったら、減るのが6,000台なのですか。

○道路建設課 油井企画幹

先ほど申し上げましたように、黒い部分の現道交通量が6,000台ぐらい減るだろうということですが。発生交通量自体が、この市街地に起因するものが結構あると思いますから、それなりにやっぱり国道153号というのは、発生交通量はまだ残るんですよ。ですから、通過交通なり、いわゆる天竜川の東側に用のある車は、このバイパスへ転換してくるだろうということで、先ほど先生のご質問に対しては、6,000台ぐらいの減を予測しているということで回答させていただきました。

○福田委員長

では性格的に分かれるというか、そういう形ですね。交通量的にはもう移動するというよりも、機能がこうきちっと分かれるという・・・

○道路建設課 油井企画幹

分散する。通過交通だけはこのバイパスに乗ってくるけれども、伊那市に用がある車というのは、相変わらず黒いところを通るだろうという形です。

○福田委員長

わかりました。

他にございますか。では同様に、ないようでしたら、また審議のときにいろいろ言えるというのはあると思いますので、次のご説明をお願いいたします。

社会資本整備総合交付金

一般国道418号 天龍村～飯田市 十方峡バイパス

○道路建設課 油井企画幹

続きまして、「一般国道418号 天龍村～飯田市 十方峡バイパス」でございます。お手元の資料の3-1ページに沿って説明をさせていただきます。

まず全体概要でございますが、全体延長は1,810m、車道幅員が6.5mで、全幅は9m～11mでございます。うち開通済の区間が900m。

採択年度は平成9年度、完成予定年度は平成25年度を予定しております。全体事業費につきましては61億7,000万円、事業進捗率は84%、用地進捗率は97.8%となっております。

概要の説明をさせていただきます。3枚ほどおめくりいただきまして、3-4ページをご覧ください。位置図でございますが、左上に長野県の県図がございます。長野県の南信地方、いわゆる遠山谷というところに対象箇所があります。右側の南北に走っておりますのが国道152号、152号に重なりまして中央自動車道を結んでおりますのが、現在建設中の三遠南信自動車道、青いラインでございます。ここから東西に走りまして、天龍村にアクセスする幹線道路、このオレンジ色のラインが国道418号でございます。

次に概要図でございますが、西側、図の左側に天竜川が流れております。その下側、黄色く、黄土色っぽくなっているのが天龍村の中心地の平岡地区でございます。次に東西に流れますのが遠山川、これに並行する形で、県道1号線であり飯田富山佐久間線の交差点から東側へ1,810m、これが十方峡バイパスとなります。

既に青く塗られている区間は、供用または工事が完了している区間です。図の左側、県道1号線である飯田富山佐久間線との交差点40mにつきましては、平成13年度に供用開始しております。またそこから村宮グラウンド、ちょうど図の真ん中どこかにありますが、十方峡トンネル、藁野大橋を含みます720m区間については、既に平成17年度に供用開始しております。

次、右側の新清水トンネル、右側の青いラインでございますが、この区間につきましては、既にトンネル工事は終わっておりますが、接続する新清水橋ができておりませんので、供用には至っておりません。また図の真ん中ほどに藁野トンネルと新清水橋の間も青くなっておりますが、これは現道の拡幅区間でありまして、これは供用開始しております。ですから、現在、事業中の区間というのは、この黄色と赤色のハッチ（斜線）ですね、この区間が、現在、事業中の区間ということになっております。

遠山川を渡ります新清水橋、その右側のハッチの部分ですが、これは平成23年度末に上部工架設、平成24年度に完了予定と。あと藁野トンネル、平成23年度末に掘削中で、平成25年度完了予定ということになっております。それぞれの区間の標準横断図は、図の下に示したとおりでございます。それぞれの区間の標準横断図は、図の下に示したとおりでございます。それぞれの区間の標準横断図は、図の下に示したとおりでございます。それぞれの区間の標準横断図は、図の下に示したとおりでございます。

3-1 ページへ戻っていただきまして、評価対象事業の事由でございますが、再評価実施後一定期間として5カ年が経過している事業でございますので、今回、再評価の対象としております。

再評価案といたしましては、「継続」としてしております。建設部公共事業再評価委員会の意見といたしましては、天龍村と飯田市南信濃を結ぶ唯一の幹線道路であるとともに、地域唯一の生活道路であるため、安全・安心を確保する観点からも「継続」とする。また長野県公共事業再評価委員会といたしましては、建設部公共事業再評価委員会の意見を適当と認め、本事業は「継続」とするとの意見をいただいております。

B/Cでございますが、0.6でございます。これにつきましては、後ほど詳しく説明をさせていただきます。

続きまして、今回、「継続」とした再評価の判断根拠でございます。まず交通内容からいたしまして、三遠南信自動車道へのアクセス道路として広域交通を補完するという。それから天龍村と飯田市南信濃を結ぶ唯一の幹線道路でありまして、平成22年7月の梅雨前線豪雨時は通行止めとなり、孤立地域が発生したということ。年間16万7,000人の観光客が、しらびそ高原、下栗の里、南アルプス、遠山温泉郷へ訪れる、遠山谷へのアクセス道路であるということを挙げさせていただいております。

この2点目の孤立地域につきましては、詳細の説明をさせていただきたいと

思います。3-8ページをおめくりください。ご記憶にも新しいかと存じますが、昨年の平成22年7月の梅雨前線豪雨では、この遠山谷全体を豪雨が襲いました。図の真ん中あたり、緑色の丸印の箇所には飯田市南信濃の中心地がございりますが、この北側の国道152号、地域にとって唯一の生活道路が主に土砂流出によって通行止めになりました。

また、図の真ん中あたり、ちょうど赤字で今回の事業区間の旗上げがあるところがございりますが、これが十方峡バイパスの位置でございりますが、ここでも、折立、布滝の位置で被災をいたしました。中央下が折立の被災箇所の状況でございします。ちょうど遠山川の護岸が陥没して崩れておりまして、その上を走る国道418号も被災している状況がわかると思います。この2カ所の被災によりまして国道418号は通行止めとなりまして、979世帯、2,159名が2日間にわたり孤立したということでございます。

3-1ページへ戻っていただきまして、交通量からの判断根拠でございます。普通車同士のすれ違いができない箇所、最小全幅員4mでは、車両の通行に支障が生じているということ。このすれ違い等につきまして、詳細の説明をさせていただきます。

3-6ページをご覧ください。地域にとって唯一の生活道路であります国道418号ですが、現在の清水トンネルは、その状況が⑥、それから藁野付近の状況がその上の⑦、布滝橋の状況が⑧でございします。最小幅員が全幅4mと非常に狭い幅員で、車両1台がやっとの状況です。

清水トンネルでございしますが、⑨です。これは幅員が狭くてすれ違いが困難な上、高さも3.5m以上の車は通行できないと。またトンネルがカーブを描いています。左のところに写真がありますが、これ素掘りのトンネルでカーブを描いている、非常に危険な状況になっておるところでございします。また、その右下の①の清水橋でございしますが、幅員が4.5mと、やはり車のすれ違いが困難な状況でございします。

3-1ページへ戻っていただきまして、安全面からの判断根拠でございます。平成8年の点検では、落石危険箇所は未対策のものが3カ所あること、それから昭和58年9月には、遠山川の増水によりまして清水橋を含む区間が冠水して通行止めの被害が生じたということ、それから平成22年7月は、先ほど来説明しましたように、2カ所の土砂流出があつて、2日間の通行止めがあるということでございます。

3-4ページの図をご覧ください。藁野トンネルの、新清水橋の天龍村側、布滝橋付近に落石危険箇所の標識のマークが3カ所ございします。これが現道の落石危険箇所未対策の工事箇所でございます。それから冠水実績の箇所を濃い青色、この遠山川に沿ってですけれども、濃い青い色で示しております。ま

た新清水橋、新清水トンネルの現道区間、及び村営グラウンド付近、JRの桁下で、昭和58年に冠水をしているということでございます。また、通行止めを生じた箇所を図にバツ印で示してあります。現在、貫通しております新清水トンネルの現道区間に土砂崩落が発生しておりまして、通行止めが集中していることがわかるかと思えます。また、丸の中にバツ印で示してありますのが、出会い頭等の交通事故の発生箇所です。

3-1ページへお戻りいただきまして、事業経緯でございます。事業採択時の背景につきましては、説明させていただいた判断根拠の内容と同じでございます。事業進捗経緯でございますが、平成18年度に再評価を実施しておりまして、このときは、歩道計画を「見直して継続」という意見をいただいております。

3-4ページをご覧ください。天龍村藁野地区の集落がちょうど藁野トンネルの北側部分にあります。この藁野集落にお住まいの方は、南側、駅や学校のある天龍村の中心地の市街地のほうへ利用形態を有しているということで、藁野集落から北側について、歩道の必要性に欠けると判断しまして、歩道計画を見直してコスト削減を図っているところでございます。

住民要望とその対応につきましては、天龍村、飯田市から整備促進の要望がある。工事発注前には説明会を開催しておりまして、反対意見はございません。

3-1ページの安全性に戻っていただきまして、先ほど來說明をさせていただいていますように、南信濃と藁野の間で通行止め6回、事故2件ということでございまして、また、天龍村と飯田市南信濃を結ぶ唯一の生活路線であるということでございます。

上位計画等の整合性につきましては、三遠南信自動車道のアクセス道路、それから東海地震にかかる地震防災対策強化地域であるということ。今回の路線は第二次緊急輸送路でございます。

地域特性の反映度につきましては、代替路線のない唯一の生活道路であり、過疎地域の生活支援に寄与するという。落石、土砂崩落、冠水などによって防災上の信頼性が低いので、この改良によりまして地域住民の生活の安心と安定に寄与するという。それから、県立阿南病院までの医療アクセスに寄与できるということ。三遠南信自動車道にアクセスすることで広域観光の発展にも寄与するというところでございます。

地域住民の参加による道路清掃が毎年2回ほど実施されておりまして、道路に対する地域の関心は高くなっております。

その他でございますが、平成24年度以降の残工事は、新清水橋上部工と藁野トンネルのみであり、平成25年度完了目標として、早期の効果発現を目指しているところでございます。

3-7ページをご覧ください。事業実施状況について説明をします。まず左ですが、十方峡トンネルの坑口と供用済区間を撮ったものでございます。これが⑩。次に⑪は、供用済の藁野大橋でございます。また⑫は清水地区の供用済区間でございます。続いて新清水橋の左岸側の取付部を新清水トンネルから見た様子でございます。これが⑬です。それから対岸からは新清水橋の下部工の完了状況、それから新清水トンネルが完成している様子です。それから最後に、新清水トンネルの反対側、一番南信濃側の坑口が⑭ということでございます。

それではB/Cの説明をさせていただきます。3-2ページをご覧ください。なお、括弧書きに残事業便益ということで、今回の残事業部分のみを着目しますと5.1ということでございます。

この50年後で得られる便益が、三便益47億円ということで、これに対しまして、費用は維持管理費を含めて77億円となりまして、B/Cは0.6ということでございます。B/Cは1を切っているわけですが、いわゆる定量化できない便益ということもあるということで、「継続」ということで判断をしております。

具体的にですが、そこに書いてありますように、地域間交流の促進といたしまして、高速交通網のない遠山谷にとって、三遠南信自動車道へアクセスする本路線を改良することで広域交通が補完できるということ。三遠地域との交流が拡大するという。天龍村と飯田市南信濃を結ぶ唯一の幹線道路であるということ。

それから孤立対策と災害に強い道路ということでございまして、孤立した経験がございますので、安全・安心に寄与するという。長野県内で約4,200棟の全倒壊家屋があつて、約100名の死亡といった被害が想定されております東海地震の地震防災対策強化地域であるということ。それから山間地医療に寄与ということで、阿南病院へのアクセスの向上ということ。

それから過疎地域の生活支援に寄与ということで、唯一の幹線道路でありながら、頻繁に通行止めが生じているということ、これを改善することが生活を支援することにつながるのではないかとということでございます。

また観光振興につきましても、基幹道路の整備による、観光地へのアクセス向上を挙げております。

なお、この三便益以外で定量化できない効果を評価する動きが、国や自治体においても広がっておりまして、特に3.11以降の、三便益が出ない路線についても、被災時とか防災面の代替路線について、より評価すべき声が高まっており、今、国土交通省でも評価について検討を進めているところでございます。

ここでは、次のページをおめくりいただきますと、参考までに、先進県で考え方が採用されております三便益以外の便益につきまして、仮にちょっと私ど

もで試算をしてみた結果について、お話をさせていただきたいと思います。

まず、これ拡張費用便益というふうに言っていますが、4つの便益を想定いたしました。1番目といたしましては、通行規制解消便益と言って、通行規制によって迂回する時間損失を、事業実施によって回避できるとみなして便益を算出するものが(1)。

(2)は、災害解消便益ということで、事業実施によって回避可能となる災害被害額、それから復旧事業費として、現在、防災対策にかかる費用です。先ほど説明をした3カ所ほど、防災対策の未対策の箇所があると言いましたが、その事業費を便益として算出しております。

それから(3)救急救命率の向上便益ということで、先ほど国道361号のところでカーラーの救命曲線の説明をさせていただきましたが、道路事業によって救急医療施設への搬送時間が短縮されて、死亡者が減少することを評価したらどうだろうかということで、便益として算出していると。

それから(4)が、観光客の増加便益ということで、アクセス時間の短縮によって、増加する観光客が地域経済にもたらす波及効果を便益として算出したしまして、これが今の50年間で仮に試算いたしますと、三便益に加えまして、それぞれ通行規制解消便益が1.4億円、災害解消便益が0.45億円、救急救命率向上便益が4.6億円、観光客増加便益が24億円ということで、合計便益としては77億円ということで、たまたまB/Cが1.0なのですが、私どもの考えといたしまして、こういう便益もあるのではないかとということで試算をさせていただいたことを、参考までに報告をさせていただきたいと思います。以上で説明は終わらせていただきます。

○福田委員長

平成25年には完成という道路ですけれども、何かご質問ありますか。

○柳澤委員

今、示していただいた便益ですね、試算ですけれども。これを、今度は仮に、先ほどの前の2件に当てはめたらどんなふうになるのかというのを、試算されたかどうかということをお伺いしたいと思うのですね。

先ほどの2件につきましても、緊急輸送路としても、それからカーラーの救命曲線まで示したということですから、そういう緊急時に対しては、相当、期待をされる道路だというふうに見るわけですけれども。そちらのほうの試算ではどうなったのかということをお伺いしたいと思います。

○道路建設課 油井企画幹

申しわけございません。国道361号の姥神峠道路延伸工区と国道153号の伊那バイパスにつきましては、拡張費用便益は計算してございません。

○福田委員長

今度までにはしていただけますか。

○道路建設課 油井企画幹

はい、できますので、やらせていただけたらと思います。

○福田委員長

他にございますか。

○石澤委員

今回のこの3つなんですけれども、随分、好意的に、私、見せてもらっていたんですけれども。図表なんかも、随分、細かくなつたなと思って見ていたんですけれども。いかんせん、ちょっと見にくいところが幾つかあります。例えばP3-4ですね。冠水実績箇所のところの網目なのですが、①の前後のところ、橋の前後のところの網目がちょっと読み取れない。せっかく努力されたのに見えないんですね。

○道路建設課 油井企画幹

そうですね、すみません、ちょっとなかなかイメージがうまくわかなくて、古い写真でいけなかったのも、ちょっと読み取れないですね、すみません。次のページの3-5ページの左側に、ちょっとパソコンで書いてあるのですが、この清水橋が水につかってしまったという、そのイメージを何とかその・・・

○石澤委員

そっちのほうの網なのですか、これは。

○道路建設課 油井企画幹

ええ、それを表現しようと思って、濃い青で示させていただいたのですが、こういう状況になってしまったんですね、58年のときに。

○石澤委員

それと姥神道路のところも、上と下が南と北のほうを逆にしたらいいんじゃない

ないかというところもあったのですけれども。そういうところを直していただければ、もっと見やすくなるかなと。

○道路建設課 油井企画幹
わかりました。

○石澤委員

今まで好意的に見ていたのだけど、ちょっと言わせていただくと、伊那のバイパスに関して、経済的効果というのが随分多く書かれていましたよね。それとこの十方峡バイパスでは、経済的効果という意味で観光のところが入っていますけれども、そういった経済的なものよりも、交通安全的な視点、これをもっと重視されたほうがいいんじゃないかというふうに感じます。それは伊那バイパスも特にそうなのですけれども。

ここの十方峡バイパスに関して言えば、年間約16万7,000人の観光客と書いてしまうと、ここのところの目的が、しらびそ高原、下栗の里、南アルプスですよ。通常、下栗等へ行くのは、三遠南信のほうから、今、行きますよね。こちらのほう、阿南のほうから行くというのは、めったにないかと思うんです。だから、かえってここのところでクエスチョンマークがついてしまいますので、こういうのは抜いたほうがいいですね。一生懸命、B/Cを上げようというので苦労されたのだらうとは思いますが、逆にこういった筆がすべってしまうと、逆に信頼感がなくなってしまうところがありますので、ご検討ください。

○道路建設課 油井企画幹
わかりました。

○平松委員

教えてください。3-2ページなのですが、聞き漏らしたのかもしれないので、教えていただきたいのですが。

走行経費減少便益がマイナス1.7億円となっているのですが、これはどういう理由からでしょうか。

○道路建設課 油井企画幹

実はちょっと数字のマジックみたいなのがございまして、いわゆる走行費用の原単位というものがございまして、通常、速度が上がれば原単位は減るんです、燃料効率とかがよくなるのですが。その減った度合いに、今度は逆によくなれ

ば交通量が増えるものですから、当該道路の延長を掛けて、走行便益の費用を計算するんですが。たまたま、ちょっと数字のマジックで、交通量の増加が走行経費の原単位の減少を上回る場合、走行経費の減少便益が発生しないことがあります。たまたま今回はこれに該当してまして、マイナスになってしまうという状況が発生しております。

○平松委員

ちなみに式上の話ですよ。要は、それだったらマイナスというのは変な話で、こういう場合は通常、マイナス何億円と出すのですか。ゼロのほうが妥当じゃないのかと思います。

○道路建設課 油井企画幹

マイナスでそのまま足すようになってしまっているのですけれども。

○平松委員

なるほど。理由はわかりました。ありがとうございます。

それと、その次のページなのですが、拡張費用便益として4種類出されていて、大部分は代替法で簡単に出ると思うのですが。観光客の増加便益というのが、要は、もともと47億円だったのが77億円に上がりますよと、そのうちの大部分、この観光客の増加便益ということになっているんですが。決定根拠とかというのを、今でなくて、次回あたりに教えていただけるとありがたいです。

○道路建設課 油井企画幹

わかりました。計算した経過がございますので、次回、お示ししたいと思います。

○福田委員長

他にございますか。

○高木委員

もう多分、平成18年度に決まったことなんだろうから、今さら言ってもしょうがないのかもしれませんが。

歩道をやめて費用を削減してOKになったという話なのですが。多分、5年前だと、車を前提にした社会が今後も続くという前提があったんだろうけれども。今後のことを考えると必ずしも車だけが交通ではないという流れになっている中で、この、一部分だけが歩道がなくなっただけだと思うのですが。本当

にここ歩道がなくていいんですかというのは、検討する必要はないのでしょうかというのをちょっとお聞きしたいのですが。

○道路建設課 油井企画幹

確かに先生のおっしゃるとおりで、車中心の物の考え方は最近変わってきていると思うんですけれども、この国道418号のルート自体が、この平岡の中心地と、いわゆる南信濃の中心地を結ぶ、遠山沿いの山沿いに走る狭隘な道路でございますので、正直言いまして、この十方峡バイパスから南信濃間はもうほとんど歩道がございません。むしろ歩行者の安全よりも、防災上の安全・安心の確保のほうが、ここの道路に求められる機能としては大きいんじゃないかということでございます。確かに社会的な要請から見ますと、歩道を切ったというのはいかがなものかと思えますけれども、実際問題、この集落は、このポンチ絵（説明図）の、いわゆる藁野トンネルより左側、平岡側に集中しているということで、ここから右側はほとんど人家がございませんので、そんな形で、前回の再評価のときもご意見をちょうだいしたというふうに私どもでは理解しております。

ですから、決して歩道軽視とかそういうお話ではなくて、地形上の制約もございまして、もちろん投資効果の面もありますので、そういった中で、集落から外れる部分については、歩道を切らせていただいたというような状況になっているかと思えます。

○福田委員長

他にいいですか。では、ないようなら、また次の説明をお願いします。

社会資本整備総合交付金

主要地方道飯田富山佐久間線 泰阜村～阿南町 中尾～南宮

○道路建設課 油井企画幹

それではちょっと時間が押しているようでございますので、4番目でございますが、「主要地方道飯田富山佐久間線 泰阜村～阿南町 中尾～南宮」でございます。お手元の4-1ページに沿って説明をさせていただきます。

全体延長が1,251m、車道幅員が6m、全体幅員が8m、開通済みの区間が851mでございます。採択年度は平成14年度、完成予定年度は26年度でございます。

全体事業費は47億7,000万円、事業進捗率は73%、用地進捗率は98%、当初事業費は32億円、増加率15億7,000万円、149%となっております。

事業全体の概要を説明させていただきます。4-4ページでございますが、

まず位置図でございます。左側に長野県の絵を申し上げてございますが、泰阜村は長野県の南信地方でございます。それから右の拡大図でございますが、国道151号から阿南町役場につながる温田（停）早稲田線というがございます。これが黒いラインでございますが。一方、天竜川の左岸側を県道1号線、飯田富山佐久間線が泰阜村の村内を通過しておりまして、J R 飯田線の温田駅の裏側にパイパスができることによって、南宮橋という、真ん中にありますが、これを渡って阿南病院のある場所で現道にぶつかる状況になります。

次に計画の概要図でございますが、左側が北側、飯田市方面、右側が天龍村方面になります。泰阜村から下ってまいりまして、飯田線の温田駅の手前に茶色の現道がございます。現道はくねくねと曲がっておりまして、田矢踏切というところで飯田線を渡りまして、温田の商店街を通過して阿南警察署のところを南宮橋を渡って阿南病院に至るところでございます。

黒の着色は他事業で整備済でございます。中尾～南宮工区1,251mのうち、県立阿南高校の青い部分、右側ですね、南宮工区は平成15年に411m供用開始しております。温田側の今回進めているパイパス区間につきましては、温田トンネル180m、南宮トンネル201mは既に開削が済んでおります。23年度に温田トンネルを供用しておりますが、実質、村の近所の人たちだけが通っているようなルートになっております。残っておりますのは、阿南警察署と南宮トンネルの間のJ R 飯田線の立体交差部、アンダーで通過する部分の97m区間になります。右の下図でございますが、ボックスカルバートでJ Rの下を抜くような計画になっております。

4-1ページに戻りまして、評価対象事業事由につきましては記載のとおりでございますが、再評価案といたしましては「継続」でございます。建設部公共事業再評価委員会の意見は、下伊那南部地域における幹線道路であるとともに、地域唯一の生活道路であり、大型車の乗り入れを実現することなど、安全・安心を確保する観点から「継続」とするという意見。長野県公共事業再評価委員会の意見は記載のとおりでございます。

次にB/Cにつきましては、0.6ということで、これも後ほど説明をさせていただきます。

交通内容からの判断根拠につきましては、飯田市以南の南信州地域において、幹線ネットワークを構築する幹線道路ということ。狭隘な幅員、急カーブの連続する現道のバイパス化によって、車両同士のすれ違い、大型車の通行困難を解消する。また泰阜村への大型観光バスの乗り入れが実現できるということでございます。

安全面からの判断根拠につきましては、J R 温田駅前の通過交通量が減少することによって、阿南高校生等歩行者の安全確保。あるいはJ R 飯田線との立

体交差化による安全性の向上でございます。

防災面からの判断根拠につきましては、第二次緊急輸送路であるということ。それから当該路線は、ほとんどが天竜川沿いの急峻な地形でありまして、法面崩落あるいは落石等の危険性が高い。また代替路が少なく通行止めによる生活への影響が著しいということでございます。

4-5ページに現道の写真を示してございます。左上が温田の商店街、それから阿南高校生等が歩いております。②が現道の幅員の狭小区間、オーバーハングの法面等の斜面がございまして、③は中尾工区の現道でございますが、大型車1台がやっとという状況。それから④につきましては、飯田線の田矢踏切の状況でございます。

1ページおめぐりいただきまして、4-6ページでございますが、泰阜村の中尾工区の竣工区間でございます。写真は⑤でございますが、既に供用開始した温田トンネル。⑦が、先ほど来説明しております、唯一残っております、南宮トンネルの先線のJRのアンダー部。⑥は南宮橋の橋の上から、阿南警察署がありますが、この部分をボックスカルバートで抜くということになります。

4-1ページへ戻っていただきまして、事業の進捗については今まで説明したとおりでございますが、住民の要望とその対応につきましては、泰阜村総合計画において、安全な暮らしのための主要施策として、県道改良要望箇所の位置づけ。それから主要地方道飯田富山佐久間線改良促進期成同盟会では、毎年、要望活動を実施しております。下伊那土木振興会からの公共土木事業整備促進に関する提言が毎年なされているということでございます。

安全性につきましては、今まで説明したように、JR温田駅周辺の通過交通量の減少。JR飯田線との立体交差化による踏切の安全性の向上。それから泰阜村から県立阿南病院への救急医療への貢献というようなことを想定しております。

上位政策、それから計画との整合性につきましては記載のとおりでございます。県の地域防災計画では、東海地震にかかる地震防災対策強化地域でございます。

地域特性の反映度でございますが、県立阿南病院、飯田広域消防阿南消防署、阿南警察署、県立阿南高校等、アクセス向上。それから飯田市以南の南信州地域の観光及び医療等における広域連携体制への貢献ということでございます。

それから環境への配慮につきましては、トンネル2カ所によりまして、地形の改変を最小限に抑えていることと、先ほど写真にも出てまいりましたが、住民の社会活動につきましては、道路愛護作業等を行われているということでございます。

その他につきましては、JR飯田線との立体交差部約97mを残すのみでござ

いまして、当該区間の完了により、事業効果が発現されるということでございます。

1 ページおめくりいただきましてB/Cについて、説明をさせていただきます。参考までに、残事業B/Cということで申し上げてありますが、括弧書きは2.3でございますが、B/Cは0.6でございます。

ここに見込まれていない便益といたしましては、4点ほど挙げさせていただいておりますが、地域の振興、活性化への貢献、あるいは交通安全向上、沿線の生活、産業、観光への貢献、安全・安心の確保というようなことで、計上させていただきます。

それから1 ページおめくりいただきまして、先ほど十方峡バイパスでも説明をさせていただきましたが、拡張費用便益を参考までに算出をしております。先ほどの四便益につきまして説明をさせていただきますが、通行規制の解消便益につきましては、これは過去に通行止めになった実績がここはございませんので、0億円になっております。

災害解消便益は、危険箇所が2,000万円の対策費があるということで、0.2億円でございます。救急救命率向上便益につきましては、先ほどの救命曲線をもとに便益を算出しております。観光客の増加便益につきましては、一応15億円を見込んでおります。

これを付加いたしますと、便益の合計が53億円となりまして、この場合ですと、一応、B/Cが1.1というようなことで、参考までに出させていただきます。

最後の4～7ページをご覧くださいますと、この位置がわかると思うんですが、天竜川左岸に青色で示してありますのが県道飯田富山佐久間線で、青い部分は大型車が通行可能でございますが、今回、飯田市側の飯田市米峰という工区、24年度に供用開始をしますが、それとこの中尾～南宮工区が26年度に供用を予定しますと、一応、泰阜村の役場まで大型バスが入れるようになるというようなことで、村のかつてからの願いがかなうというような状況になっております。説明は以上でございます。

○福田委員長

基礎的なことで、ちょっと私のほうで最初に質問いたしたいのですが。

予定事業の期間が14年から19年ということだったのですけれども、最初はずね、当初、それが平成26年に延期されていると。そして費用も149%の増加と、これ、私、聞き逃したのかもしれないけど、いつの計画時点で1.5倍になって変更していったのでしょうか。

○道路建設課 油井企画幹

これは既にトンネル工事等、かなり終えた段階で、やはり当初予定していなかった事業費がかなりかかってしまったということで、国への要望時に全体事業費、見直しができるものですから、現在、判明している段階では、全体事業費が当初事業費に比べてかなり増えているという状況となっております。

○福田委員長

何かご質問ありますか。

○赤羽委員

このトンネルというのは、地震のときにどのくらいのもので耐えられるように計画されてつくっているのでしょうか。

○道路建設課 油井企画幹

トンネルの設計そのものには、橋梁のような地震時の加重とか、そういった話のところまではないと思うのですが。トンネルがもし変動するとすれば、地震以外の要因のほうがかなり大きいのではないかなど。例えば岩盤自体が脆弱になっているとか、というような方向のほうが多いのではないかというふうに思われます。

一応、そんな形なので、どこまで耐えられるかというのは、ちょっと一概には言えないところではございますが。

○赤羽委員

いろいろなものを加味して。

○道路建設課 油井企画幹

トンネル自体がロックボルトというものを挿入して、岩盤と一体の構造物になっているというふうにご理解いただければいいと思いますが、そのような構造になっているから、なかなかちょっと難しいのかなとは思いますが。

○松岡委員

土木屋的というか、専門的な質問でなくて申しわけないのですが。例えば4-4ページの図の中で、全体がわかるような、その地域の全体、泰阜村と阿南町と、というようなふうに、天竜川とわかるような図では、こうして施工位置のところを丸して書いてあって、それはあえて右と左をひっくり返すというか、そんな感じで概要図になっていく。我々だと何となく右は右、左は左

で、多少水平にしようが何にしようがそのままのほうがわかりやすいのですけれども。ここ、あえてこうひっくり返して書くような、その地元の人が、こっちのほうがイメージしやすいのかというか。

これ、専門的な質問でなくて申しわけないですけど、これ、どうですかね。これ、泰阜が左で天竜が右になって、何か約束事があるのかなと思って聞いたんですけど。

○石澤委員

いや、それ私もずっと・・・これ、北を左にしているからだめなんですよ。

○松岡委員

というか、この右側の、また北を左にしたいという約束があるというのであれば、それはそれでいいのですけど、頭の中でイメージしやすいというか、この全体の一般図とそんなに無理なくイメージしやすいと、しやすいかなという。

○石澤委員

4－7ページもそうなんですけどね。

○松岡委員

そういうことですか、北を左にしたい。

○石澤委員

いや、つまり右にしないと見にくいと思うので、この図は左になっているんですけども。

○松岡委員

何か約束事があるのであれば、地元の人はそのほうがわかりやすいとか。

○石澤委員

私もこれを見ていて、悩んだのですね。一体これ、阿南と泰阜、逆じゃないかと随分悩んでいたら、左と右が逆だったからね。

○松岡委員

そういうことなのですけど、特に理由はあるのですか。

○道路建設課 油井企画幹

すみません、規則的には、起点が左側です。

○松岡委員

そう言ってもらえばわかります。

○道路建設課 油井企画幹

路線の起点が左側で、終点が右側という。

○石澤委員

そうなのですか、でもイメージがつかめなくなってしまうですね。

○道路建設課 油井企画幹

飯田富山佐久間線ですから、飯田が、左側が起点ですよ。という形です。

○松岡委員

だからそういうことなのですね。規則がそういうことだということで、わかりました。

そういうことなのかというか、いや、起点がというのは、工事する側からすれば、起点がどっちにあるかというのはやっぱり、我々は全体を見るのに、見やすいか、見にくいけど、工事する人は、常に規則は左が起点だということでやってあれば、頭の中で常に左を起点にして工事を進めていくというふうな話になれば、そういう見方になるんでしょうね。

○石澤委員

ただ、これは一般の人が見るということを考えると、理解しやすいほうがいいかと思うんですね。前のときも、物差しがついてなかったのをお願いしてつけていただくようになったんだと思います。それと同じ発想をすれば、わかりやすくという発想だったら、やはりイメージしやすいように、北を右にしていた方がいいかイメージしやすいかだと思います。今回は難しくても、次回のときの新しい箇所のためにそういうふうにしていただければ。

○福田委員長

他に。

○高木委員

阿南高校生と歩行者への交通安全確保というところがいっぱい出てきて、非常に重要なポイントだということはわかって、指摘されているのですが。

その温田駅前の通過交通量が減るから、温田駅から阿南高校に行く生徒さんが、温田駅からこのバイパスに行くまでの道においては、すごく安全になるというのは、簡単にイメージができるわけです。ちょっとそこから先がよくわからなくて、多分、生徒さんは、そのままこのバイパスを通過して学校まで行かれるのではないかなという気がして。そのときに、P 4-6 なんかの図を見ると、写真⑥みたいな道路になっていけば、歩道がまだあるからいいのかなと思うのだけれども。⑤の写真みたいなものを見ると、高校生は一体全体、これ、どこを歩くのだろうなというが、あるいはどこを自転車に乗るんだろうなというのが、ちょっとイメージつかないんですが。

○道路建設課 油井企画幹

⑤のトンネルのところは完全なバイパス部ということで、歩道はつけてごさいませんが、南宮橋につきましては、この⑥の写真のように片側に歩道がついておりますので、交通量の少なくなった温田の商店街からこの歩道へ渡っていただければ、高校生が安全に通学できるという理解をしております。

○高木委員

高校生は、言ってみれば新たな、新しくできると、駅のほうからわき道みたいな感じになるわけですが、それを渡ることはそんなに問題がないぐらいの交通量、道路を横断することは問題ない。

○道路建設課 油井企画幹

そうですね、これは・・・ちょっと待ってください。

○高木委員

1日1,400台だから大した交通量ではないですが。

○道路建設課 油井企画幹

交通量的には大したことがないので、横断歩道等をきちっとつけば、安全は確保できるものだと思います。

○高木委員

それで問題は、高校生は歩いて学校まで行っているのが現状なんですね。自

転車ではないのですね。

○道路建設課 油井企画幹

J R 飯田線を利用される高校生は、この温田駅で降りて、そこから阿南高校まで徒歩で行く。

○高木委員

徒歩で行かれていますのですね。ではわかりました。はい、どうもありがとうございます。

○福田委員長

他に。

○道路建設課 油井企画幹

拡張費用便益は、ここも次回までにということによろしいですか。では計算根拠を。

○福田委員長

ちょっと私のほうで、先ほどの、まだ引っかかっているんですけど。14年に開始して、この評価委員会というのは、10年ごとにのってくるわけなんですけれども。そうなってくると、24年度にという中で、トンネルが、その評価とかにかからないうちに、どんどんどんどん、設計変更でこうなったのか、どうしてこうなったのかということも含めて、1.5倍になっていったということなんですけれども。事後評価になってしまうかもしれないのですが、どういう形でコストがかさんでいったかという、その辺が、簡単でいいんですけども、わかる資料もちょっと出していただけたらと思います。

○道路建設課 油井企画幹

はい、わかりました。では事業費の増加の経過につきまして、調べまして、次回、ご提示するようにしたいと思います。

○福田委員長

他にございますか。

○石澤委員

今の話ですけど、先ほどの伊那バイパスのときには、4車線だから費用がか

かるという話でしたね。これ、トンネルじゃなくて掘削のほうが安いような気もするんだけど。これ、あえてトンネルにした理由というのは何ですか。

○道路建設課 油井企画幹

もう地形上の理由です。とても急峻で掘削できないと。現場へ行っていただけるとわかると思いますが。

○石澤委員

そうですか、こちらは、まだ行ったことがなくて、よく知らないから。

○福田委員長

そうですね、現場とか、事後評価も含めて、いろいろ見させていただけたらと思います。

○石澤委員

伊那のところとちょっと違うんですね、条件が。

○道路建設課 油井企画幹

違います。

○福田委員長

よろしいですか。それで時間が押しているので、次に行きたいと思います。どうもありがとうございました。

ダムの件での説明お願いいたします。

生活貯水池事業

(一) 駒沢川 辰野町 駒沢ダム

○河川課 鎌田河川課長

長野県河川課長の鎌田朝秀でございます。河川課からは2件ございますけれども、よろしく願いいたします。

では5-1ページでございますけれども、「生活貯水池事業 一級河川駒沢川 辰野町 駒沢ダム」について、説明いたします。

まず今までの公共事業評価監視委員会での審議経緯について、説明いたします。駒沢生活貯水池事業につきましては、平成15年度の公共事業評価監視委員会、長野県治水・利水ダム等検討委員会の答申を尊重し、ダムによらない治

水・利水対策を策定し、現行事業を「中止」するとされまして、その後、住民参加による駒沢川流域協議会において、議論を続けてまいりました。

平成20年度の公共事業評価監視委員会では、流域協議会での議論を続けてきているものの、治水・利水対策が確定できない状況であったことから、治水・利水対策が確定するまで現行事業を「一時休止」とする意見をいただきました。

事業推進上の多角的な意見といたしまして、ほ場整備が進み、排水系統が複雑化したことにより、駒沢川の流域が確定できないことから、流量を確定する基本的なデータ、流域面積が得られていない状況にあるとの意見が付帯されております。

その後も流域協議会での議論を重ね、平成23年3月に、駒沢川流域協議会より、ダムによらない治水・利水対策の提言書が県に提出されました。提言書につきましては、ページ5－5ページから5－7ページに添付してございます。

ちなみに5－7ページをお開きください。下段に、ダム計画と同等の30分の1の治水安全度を確保することを前提に、ダムによらない治水・利水対策が提言されております。

あとこの5－5ページから5－7ページの中に、至るところで河川改修のほうの代替案でいこうといったようなことが、さまざまな場面で出てきております。

続きまして、駒沢ダムの概要でございます。5－2ページをご覧ください。ダムによる洪水調節、流水の正常な機能の維持、水道用水の供給を目的とした重力式ダムでございます。高さが47.5m、堤頂長が141mで、平成5年に事業採択されまして、総事業費60億円、残事業費は56億4,000万円で、進捗率は6.0%でございます。

県の再評価委員会での意見は、治水・利水についてそれぞれ代替案が実現可能となったため、現行ダム事業を「中止」とするとする、部の意見と同様でございます。

また、平成20年度の評価監視委員会での多角的意見に対する対応といたしましては、この5－2ページの右側でございます中段に、住民要望とその対応という欄がございますけれども、そこに記載してございますが、流量を確定するために、平成16年から5年間流量観測を実施した結果、基本高水流量及び流域面積を見直す必要性は確認できなかったことから、ダム計画時の基本高水流量に基づいた治水計画を立案することとし、流域協議会において了承されたところでございます。

続きまして、5－3ページをご覧ください。駒沢川の生活貯水池事業の概要につきましては、先ほど説明したとおりでございます。その下にございます事業の経過につきましては、先ほどと一部ダブりますが、説明いたします。

平成5年度に事業着手した後、平成13年2月の「脱ダム」宣言を経て、平成15年度に、長野県治水・利水ダム等検討委員会から「中止」の答申があり、公共事業再評価で中止とする意見となりました。平成20年度の公共事業再評価では「一時休止」となりましたが、その後、駒沢川流域協議会での代替の河川改修の案が了承され、平成23年3月30日に「提言書」が提出されたところでございます。

下のほうに移りまして、治水代替案につきましては、遊水地案、放水路案、河川改修案の3案を検討いたしました。実現可能で最も経済的な河川改修案を採用することといたしました。

右の上に移りますけれども、治水代替案の目標は、30年に1回程度の確率で発生すると予想される降雨により生ずる洪水に対しまして、河川改修により、家屋等の浸水被害を防止することといたしました。改修延長は3,760mで、総事業費は約15億円でございます。

5-3ページの右側下段の図面をご覧ください。局部改良事業で改修済の区間を下流区間としてございます。護岸等未整備の区間を上中流区間とし、下流区間760m、上中流区間3,000mの合計3,760mを河川改修で対応することとしております。

駒沢川の対応方針ですけれども、治水は河川改修、利水は地下水と、それぞれの代替案の実現が可能と判断されたため、治水代替案である河川改修を河川整備計画に位置づけ、現在、法の手続を実施しております。

概要につきましては、5-8ページをご覧ください。ここに伊那圏域の河川整備計画がございます。この中に駒沢川の河道改修を位置づけてございます。この河川整備計画原案に対します学識経験者からの意見聴取、また住民からの公聴会での意見等につきましては、5-9ページに添付してございます。治水につきましては、駒沢川の河川改修の早期実現に関する意見、利水につきましては、代替水源の調査の早期実施に関する意見などがございました。

また、河川整備計画最終案につきましては、関係の辰野町長からの意見書を5-10ページに添付してございます。この中には、早期の河川整備の実施など、3項目の意見をいただいております。

○環境部 水大気環境課

続きまして、利水対策の関係につきましては、資料P5-4につきましては、水大気環境課のほうから説明をさせていただきます。

駒沢ダムにかかる利水対策についてございますが、水道事業者でございます辰野町は、駒沢ダムから水道水として、1日500m³を取水する計画でした。この簡易水道の水使用量については、おおむね800m³ということで、許可取水量

955m³の範囲内であり、既存の水源で、現在、量的には足りている状況でございます。

しかしながら、辰野町としましては、地下水を水源とする下町水源から、基準内ではございますが、ヒ素が検出されていることもありまして、下町水源を予備水源とし、新たに清浄な水源を確保したいという意向を持っております。

本年3月11日に開催されました駒沢川流域協議会におきまして、町ではダム中止の方向が示されれば、地下水により必要水量を確保し、ダムからの取水を断念する意向が表明されました。3月30日には、この町の意向を受けまして、流域協議会から、ダムに頼らない代替水源による安全・安心な水源を確保すること。また、県に対して水源確保の調査費、事業費にかかる支援について、特に配慮するよう要望するとした提言書が提出されたところです。

具体的な水源確保につきましては、資料の右下に位置図がございますけれども、点線で囲んだ地区、藤沢地区について、新たに地下水を確保し、既設の駒沢配水池と接続することにより、安定的な供給を目指したいというものです。以上のことから、利水の代替案としては、地下水により水道水源を確保することとしております。

今後は、県としまして、辰野町が行います代替水源確保のための地下水調査について、水道水源確保支援事業に基づきまして支援を行っていくこととしております。

○河川課 鎌田河川課長

説明は以上でございます。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

○福田委員長

何かご質問ございますか。何人かの委員さんは、平成20年度に、事業を「一時休止」というところの審議に立ち会ったわけで、そのときに重要なこと、利水のことということで、結論が出るまで当分、なかなか難しい話かなというような話だったのですけれども。地元で鋭意ご議論いただいて、このように、新たな地下水でということで決まったということです。

とりあえずよろしいでしょうか、現地調査と、この審議を固めていくということでもよろしいですか。

はい、では次の黒沢ダムのほう、よろしく申し上げます。

生活貯水池事業

(一) 黒沢川 安曇野市 黒沢ダム

○河川課 鎌田河川課長

それでは「生活貯水池事業 一級河川 黒沢川 安曇野市 黒沢ダム」について、説明いたします。6-1ページをご覧ください。

先ほどとちょっと重複するようなお話でございますけれども、今までの公共事業評価監視委員会での審議経緯について、まず説明をいたします。

黒沢生活貯水池事業につきましては、平成15年度の公共事業評価監視委員会、長野県治水・利水ダム等検討委員会の答申を尊重し、ダムによらない治水・利水対策を策定し、現行事業を「中止」とするとされ、住民参加による黒沢川流域協議会における議論を続けてまいりました。

平成20年度の公共事業評価監視委員会では、流域協議会での議論を続けてきているものの、治水・利水対策が確定できない状況であることから、治水・利水対策が確定するまで現行事業を「一時休止」とする意見をいただきました。

その後、流域協議会での議論を重ねまして、平成23年3月に黒沢川流域協議会より、ダムによらない治水・利水対策の提言書が県に提出されました。提言書につきましては、資料の6-5ページから6-12ページに添付してございます。

この6-12ページの「5 おわりに」のところの、上から4行目に、治水対策については、調整池等の早期完成を目指し、説明会等の積極的な開催が必要であると記載されてございます。

次に黒沢ダムの概要でございますが、6-2ページをご覧ください。ダムによる洪水調節、流水の正常な機能の維持、水道用水の補給を目的とした概要でございます。これは平成3年に事業採択をし、総事業費は150億円、平成22年度末の残事業費は142億6,000万円で、進捗率は4.9%でございます。

長野県公共事業再評価委員会での意見は、治水・利水についてそれぞれ代替案が実現可能となったため、現行ダム事業を「中止」とするというもので、建設部の意見と同様でございます。

6-3ページをご覧ください。概要はただいま説明いたしましたとおりでございます。事業の経過でございますけれども、平成3年度に事業着手し、平成13年2月の「脱ダム」宣言を経て、平成15年度に長野県治水・利水ダム等検討委員会が「中止」を答申し、公共事業再評価で中止するという意見となりました。平成20年度の公共事業再評価では「一時休止」となりましたが、その後、黒沢川流域協議会で、ダムによらない治水対策の提言があり、平成23年3月8日に提言書をいただいたところでございます。

治水対策代替案につきましては、6-3ページの左下でございますように、3つの案を検討いたしました。下流河川が上流での貯留を前提で既に改修済

であったり、また調節池案が実現可能で最も経済的であることから、30年に1回程度の確率で発生すると予想される降雨により生ずる洪水に対しまして、調節池により家屋等の浸水被害を防止することを目標としてございます。

調節池の諸元は、堤高11.95m、総貯水容量169,000m³で、総事業費は約30億円でございます。

黒沢川の対応方針についてでございますけれども、治水は調節池、利水は地下水と、それぞれ代替案の実現が可能と判断されたため、治水代替案である調節池を河川整備計画に位置づけ、現在、法手続を実施しております。概要は6-13ページにございます。

なお、この河川整備計画原案に対しまして学識経験者からの意見聴取、公聴会での意見等につきましては、6-14ページに記載してございます。治水につきましては、事業の進め方について、地元と協議しながら早期に進めてほしいなどの意見がございましたし、利水につきましては、地下水の保全条例を制定してほしいなどの意見が出されております。

また、関係の安曇野市長の意見書を6-15ページに添付してございます。ここでは早期事業化等、4項目のご意見をいただいております。

○環境部 水大気環境課

続きまして、黒沢川における利水対策の現況及び対応方針の部分につきまして、資料6-4ページで説明をさせていただきます。

黒沢ダムにかかる利水対策につきましては、水道事業者であります安曇野市は、黒沢ダムから水道水として1日当たり1,000m³を取水する計画を持っておりました。

安曇野市は、平成21年3月に市内5地域の水道事業の統合に向けた水道事業基本計画となります「安曇野市水道ビジョン」を策定しましたが、その過程で水道需要量の見直しを行うとともに、黒沢川からの表流水の取水、既存水源の有効活用、新規水源の確保等、さまざまな観点から検討を重ね、最終的に三郷地域の水道水源を黒沢川から地下水に転換する方針を決定しました。

それに伴いまして、地下水から新規に確保すべき水量は、資料の左下の水源内訳の表のとおり、1日当たり5,200m³としました。一方、県の水道水源確保支援事業を活用して、平成22年度に行いました地下水の試掘調査におきまして、1日当たり2,000m³を揚水することができる井戸を確保することができております。

なお、市では、新規水源を、新規井戸、既存井戸の改修・見直し、水量に余裕のある豊科地区からの送水、右下に地図がございまして、豊科地区地下水ということで、右のほうに点線の矢印で示しておりますけれども、豊科地区から

地下水を送水するという方法も考えております。この3つの方法による組み合わせにより、5,200m³、新規確保の必要な水源として確保していくということで、その組み合わせにつきましては、現在、安曇野市で費用比較を行っており、今後、関係者との協議を経て、具体的な整備計画を決定していくこととしております。

また3月8日には、黒沢川流域協議会から提言書が提出されましたが、利水対策につきましては、黒沢川の流水利用、地下水への転換や地下水の保全涵養等の、流域協議会で出された意見が併記されたものとなっています。

右に行きまして、利水の代替案でございますが、利水代替案としましては、三郷地域の水道水源を黒沢川から地下水に転換することになりますが、安曇野市では、協議会での議論やわさび組合等関係団体との話し合いを踏まえて、すべて新規井戸による水源確保を行うのではなく、先ほど説明しました3つの方法による水源確保を検討しております。

対応方針の部分でございますが、今後は、県としましては、具体的な代替水源の整備計画が明らかになった段階で、水道水源確保支援事業に基づき、安曇野市と協議しながら支援を行っていくこととしております。

○河川課 鎌田河川課長

説明の中で「調整池」という言葉と「調節池」という2つが出てきておりますけれども、同じ意味ということで解釈していただければよろしいかと思えます。ただ、今後は調節池ということで統一してお話しいただければありがたいと思えます。以上で説明は終わります。審議のほど、よろしく願いいたします。

○福田委員長

初めての方もいるので、ちょっと委員会の立場としてご説明しますと、平成13年に「脱ダム」があったということで、平成19年に浅川ダムの件で委員会独自に提言をまとめたりとかありました。平成20年に、その浅川以外にこの長野県下では8つのダムがあったのですけれども、その時点で「中止」が6つ、そして「一時休止」として2つあったんですね。今年度、この「一時休止」だったところ、残すダム2つという位置づけです。そのときに、この黒沢ダムについても、利水・治水とも検討中ということで、かなり長期間かかるんじゃないかということで、調節池をつくるにあたって、その土地の住民の理解とか、かなりあるんじゃないかということだったのですが、その辺も、今回、ちゃんとまとまったということでございます。何かご質問とかございますか。

○石澤委員

ちょっと本論と違いますけれども、一番最後に言われた「調整池」じゃなくて「調節池」と称すると。それは専門用語として、そちらのほうが正しいということなのですか。

○河川課 鎌田河川課長

ここでは同じ意味ということで進めてもらって構わないと思うのですが、細かく言いますと、調整池と言いますのは防災調整池とか、要するに住宅をたくさんつくったり、工場団地をつくったり、開発行為に伴って、それを開発した民間の方々が、一旦池をつくって、そこで水を少し溜めて後で出すという、ダム効果をねらったもの、これは調整池と言います。河川改修等、公共でつくるものは、調節池という言い方のほうが多いことが一つございます。

○石澤委員

多いというのは決まっているということですか。

○河川課 鎌田河川課長

それで、これを事業としていくときには、調節池の事業ということで、調整池という言葉は出ませんので、その段階ではっきり決まっております。

○石澤委員

公共事業の場合には調節という言葉を使うと。

○河川課 鎌田河川課長

これ、国の補助等をいただいて事業を進めていく上では、その事業のメニューの中には「調節池」の事業という言い方をさせていただきますので。

○石澤委員

繰り返しますが、そうすると民間事業が調整であって、公共は調節と、そういうふうに覚えておけばいいですか。

○河川課 鎌田河川課長

今、それが大きな分け、一つの考え方でよろしいかと思えます。

○福田委員長

他にございますか。いろいろ長野県、全国に先駆けてダムの議論というのを

ずっと続けてきて、今年、最後の残す2つについてということで、これも現地と今後の審議で確認、審議してまいりたいと思います。そういうことでよろしいでしょうか。

それですと、まだ4つぐらいあるんですけれども、10分ぐらい休憩をとりたいと思います。3時25分から再開ということでお願いいたします。

(休憩後)

○福田委員長

では、街路と団地で4事業を残していますが、街路のほうをお願いいたします。

街路事業

羽場大瀬木線 飯田市 羽場～切石

○都市計画課 赤羽都市計画課長

都市計画課長の赤羽敏雄と申します。よろしくお願いたします。私のほうから、「街路事業 羽場大瀬木線 飯田市 羽場～切石」につきまして、説明いたします。座らせていただきまして説明させていただきます。

パワーポイントと資料で説明いたしますが、パワーポイントに出している内容は資料にすべてございますので、両方見ていただければと思います。

全体計画の概要です。道路築造工で全体延長が513m、そのうち橋梁部が331mございます。幅員ですが、車道幅員が13m、歩道を含めました全体幅員が22mでございます。

採択年度は平成14年度、完成予定年度は平成25年度です。全体事業費は57億円で事業進捗率は78%、用地の進捗率は100%です。

評価対象事業の事由ですが、事業採択後10年間が経過した時点で継続中の事業ということでございます。

建設部の公共事業再評価委員会の意見ですが、渋滞緩和と交通事故が低減され、整備効果が期待できることから「継続」とするというものです。

それから、長野県公共事業再評価委員会の意見は、建設部公共事業再評価委員会の意見を適当と認め、本事業は「継続」とするというので、再評価案は「継続」でございます。

お手元の資料、7-3ページをご覧くださいと思います。場所でございますけれども、左側に位置図がございます。長野県の南のほうに飯田市がございまして、その場所になります。

平面図ですが、そこに書いてございますけれども、赤い字で街路事業と引き出しがしてございます。これが今回の事業箇所になります。513mで、松川という川が流れていまして、その部分を橋梁、331mで飛んでいるということです。左側に道路事業という部分がございます。これは660m延長がございまして、平成17年に着手していまして、平成26年までの工期の予定で現在、事業を進めております。この2つの事業を合わせまして、一つの道路を築造しているという事業になります。

お手元の資料、7-2ページをご覧くださいと思います。費用対効果でございます。これは今、説明しましたように、道路事業と街路事業で合わせて1本の道をつくっているものですから、費用対効果の算定に当たっては、この両方を合わせた形で算定をしております。

まず便益でございますけれども、「走行時間短縮便益」317億円、それから「走行経費減少便益」5億円、「交通事故減少便益」が6億円、合計で328億円でございます。費用ですが、事業費は街路と道路と合わせた事業で99億円、維持管理費が1億円で、合計100億円でございます。B/Cは3.3ということでございます。

再評価の判断根拠でございます。まず整備の必要性につきましては、飯田市街地と中央道、飯田インターを最短で結ぶ幹線道路であり、供用済の国道153号飯田バイパスとともに飯田都市環状道路を形成し、市街地の通過交通排除による渋滞緩和が期待されるということでございます。

資料、7-4ページを見ていただきたいんですが、左側に図面がございます。この図面の真ん中辺に丸く黄色く薄く着色してある部分がございますけれども、ここが飯田市の中心市街地になります。その中心市街地の左側のところで、赤く表示してある部分がこの街路事業でございます。その下に青い部分、これが道路事業になります。それで、その前後の道路ですけれども、引き出し線に記載のとおり、完成供用をしている部分でございます。ですから、ここが完成すれば、この道路が全部つながるという状況になります。

この図面は上が北でございまして、南側に国道153号の表示がございますけれども、これと合わせまして、この道路を使って飯田市街の環状を形成するというところでございます。

それから、7-1ページへ戻っていただきますが、交通内容からの判断根拠でございます。飯田インターから市街地への最短ルートになりまして、現状は交通が集中することから慢性的な渋滞が発生しておりまして、交通のネック箇所になっております。写真で紹介したいのですが、7-5ページの左上の①という写真がございます。これが交通の渋滞の状況の写真でございます。こんな形で渋滞をしているということでございます。

また戻っていただきますが、道路整備によりまして、飯田インターから飯田駅間の時間が18分から8分と大幅に短縮をされます。

安全面からの判断根拠です。飯田警察署の資料でございますが、11カ所の交通事故多発箇所の交通量が減少することになりまして、事故の減少が期待できます。それから、4車線の車道と分離された歩道の整備によりまして、自動車、歩行者ともに安全かつ安心して通行ができます。

資料7-4ページをお開きいただきたいのですが、右側に平面図がございます。この図面を説明させていただきます。飯田市街地と飯田駅が右側の上になります。飯田インターが左下のほうに表示してございます。その間を松川という一級河川が流れております。今現在の一般的なルートというのは青で表示してあるルートになります。この道路が整備されますと赤いルートに変わるということになります。それで、現在の青いルートのところの星印で赤く記しをしてある場所がありますが、ここが交通事故の多発箇所になっております。

この図面の茶色く塗ってある区域がございます。上と下と2カ所ございますけれども、上のほうが丸山羽場第二地区土地区画整理の区域でございます。それから、下のほうが北方土地区画整理の区域になります。

また、7-1ページに戻っていただきたいのですが、第二義的根拠ということで、地域社会活動面からの判断根拠につきましては、今ちょっと説明をいたしましたけれども、土地区画整理事業で整備した丸山羽場第二地区、北方地区への接続道路でもあり、当地区から各地域への移動性の向上が図られるということでございます。

それから事業の進捗の経緯でございます。この道路は昭和42年に都市計画決定をされております。現時点での最終変更は平成14年の都市計画決定で、現在の道路になっております。その後、地元説明会、それから公安委員会の協議を経まして、平成14年に着手をしまして、現在に至っているということでございます。

住民要望とその対応でございますけれども、「都市計画道路羽場大瀬木線改良促進連絡協議会」の総会、県への提言活動が毎年行われ、道路整備の促進にかかる要望がなされ続けてきております。また、早期完成を求められておりまして、反対意見はございません。

それから上位政策、計画などがございますが、長野県中期総合計画、それから飯田都市計画区域マスタープラン、第4次飯田市基本計画、県の地域防災計画に位置づけられております。

資料7-5ページを見ていただきたいのですが、右下の④のところに、橋がかかっている写真がございます。これは完成予想写真ということで、今現在まだ完成しておりませんが、この橋が完成したらこういう形になるという

ものを出してございます。ご覧のとおり、住宅地の上のほうを道路が通るとい
うことのでございまして、7-1ページへ戻っていただきますと、環境への配慮
ということで、地元から騒音・振動に対しての説明を求められたため、騒音・
振動への予測を行っております。また、日照についても予測を行って、住民説
明において了解を得ております。

それから、橋脚、その橋梁の柱の部分になりますけれども、この基礎を施工
するときに、造り酒屋が近所にありましたので地下水の調査を施工中毎日実施
し、良好な施工管理のもとに地下水への影響なく施工をいたしました。

その他ということで書かせていただきましたが、現在、橋梁の上部工の工事
を実施中ございまして、この工事は2つの工区に分けて発注をしております。
1工区が平成22年12月10日から24年12月28日まで、それからもう一つが、平成
22年12月10日から平成25年1月31日までで現在契約をしております。

あと写真の説明を若干させていただきます。7-5ページをご覧ください。
①は先ほどの交通渋滞の状況です。②ですが、街路事業の橋梁部を飯田インター
側から見たところの写真でございます。ちょうど2本、線を引っ張ってあり
ますけれども、この部分が道路になるというようなイメージです。③は街路事
業の橋梁部の終点側、ちょうど鉄筋が手前に建っていますけれども、これが橋
台になります。ここから橋がかかるという感じです。

それから次のページをご覧ください。⑤です。これは丸山羽場第二土地区画
整理地区内から飯田インター方向へ望んだものでございまして、この手前のほう
が既に完成供用をしている道路になりまして、この先へ道路をつくるという写
真でございます。それから⑥は、これを逆方向から見た写真ございまして、
手前が工事区間になりまして、その先が、現在、供用完成している部分になり
ます。

⑦の写真でございますが。北方土地区画整理地域内から飯田市街地方面を望
んだものでございまして、手前が完成して供用している部分でございます。こ
れは道路事業でやっている部分になります。その先が道路事業の実施区間にな
ります。それから⑧でございますけれども、飯田市街地方面から北方土地区
画整理地内を望むということで、今の⑦とまるっきり逆のところを撮った写真
ございまして、手前が道路事業の工事区間になって、その先が完成供用をし
ているところを撮った写真でございます。

説明は以上でございます。よろしくご審議、お願いいたします。

○福田委員長

質問なり、資料請求等ありましたらよろしくお願いいたします。

○高木委員

ご担当ではないので、説明ではなくて、資料を準備していただければと思うのですが。これだけ効率アップする道路をつくってしまうと町の車の流れが大幅に変わってしまい、しばしばあることではけれども、このバイパス沿いに商店街というかショッピングモールがたくさんできて、中心市街地が衰退するという流れが起きてしまう場合が多いので、ご担当ではないんですよ、もちろんわかっているんですが。飯田市の都市計画のマスタープランや基本計画で、この道路についてどのようなになっているのかを、どこかで資料としてお見せいただければということです。

○都市計画課 赤羽都市計画課長

次回でいいですか、また用意させていただきます。

○高木委員

もちろん、それで結構です。

○平松委員

多少関連するかとは思いますが。これで環状線が完成するというところで、環状線のところに流れる交通量と、それから、従来の市街地内での交通量、これがどのように変化するかというところを、資料として見せていただければと思います。お願いします。

○福田委員長

他にございますか。

○都市計画課 赤羽都市計画課長

ちなみに、7-1ページの、再評価の判断根拠のところの現況交通量というところがございます。これは先ほど、現在使われている一般的なルートというところで説明をしたところの道路の交通量が、今現在、平成17年度の交通センサスで、18,935台ということです。平成42年の推計でいきますと、この部分の交通量でいきますと4,000台になります。減るということになります。

42年の、いわゆるネットで推計した数字がございますので、またお示しをしたいと思います。

○福田委員長

またお願いいたします。よろしいですか。

○石澤委員

確認ですが、7-3ページの街路事業の事業図ですけれども、これは⑦と書いてある左側のほうが起点ですね。

○都市計画課 赤羽都市計画課長

そうです。

○石澤委員

そうですね、たまたま北が右のほうであって見やすいんですけども。

それと、道路のほうには前からお願いしていたので、それ実行していただいているのですが、これにスケールを入れてください。物差し。何mと書いてあるからわかるだろうと思うかもしれませんが、初めて見る人はなかなかわかりませんので。7-3、7-4ページ、それぞれに物差しを入れていただければと、お願いします。

○都市計画課 赤羽都市計画課長

わかりました。

○福田委員長

他に。ないようでしたら、また現地を見てからということで。次、住宅を2つ、よろしくをお願いします。

県営住宅建替事業

松本市 南松本団地

○住宅課 中村住宅課長

住宅課長の中村ですが、どうぞよろしくお願いいたします。

住宅課からは、⑧の関係につきまして「県営住宅建替事業、松本市南松本団地」について、説明いたします。資料につきましては8-1ページから8-5ページがございます。最初に8-1ページを資料で説明させていただきまして、後につきましてはパワーポイントでご説明いたしますので、ご了承いただきたいと思っております。

この建替事業につきましては、隣接する松本市営住宅芳野町団地の建替事業と同時に実施しております、県と松本市の協働事業として実施しております。

それでは、8-1ページの左上をごらんいただきたいと思っております。

全体計画の概要でございますが、本事業は公営住宅の建替事業であり、全体計画といたしまして、鉄筋コンクリート造3～5階建8棟258戸、及び附属施設の集会所や駐車場等を整備するものでございます。

平成11年度に事業を開始いたしまして、本年度で事業採択後13年が経過することとなります。完成は平成26年度の予定でございます。

全体事業費は43億7,600万円で、残事業費は2億6,900万円になっております。事業進捗率でございますが、93.9%でございます。

今回の評価対象事業事由としまして、その他でございまして、全体事業計画の変更に伴うものでございます。

再評価案は「計画変更」でございます。計画変更の内容につきましては、県の事業用地内に、長野県住宅供給公社が行う地域優良賃貸住宅1棟50戸の建設の中止でございます。

なお、本事業につきまして、これまでに事業着手後10年間が経過した平成20年度に、公共事業再評価によりまして計画の変更を行っておりますが、それ以降、県が行う事業に変更はございません。そのために今回の計画変更による事業費の変更もございません。

下の判断根拠の欄にも記載してございますけれども、地域優良賃貸住宅は、公営住宅を補完する公的賃貸住宅でありまして、中間所得者層に良好な住宅を供給するため、地方公共団体等が国の助成を得て供給する住宅でございます。

以降につきましては、スクリーンをご覧いただきたいと思っております。

位置図でございますが、当該団地はJR南松本駅に近い市街地でございます。国道19号にも接している交通の便等が非常によい立地となっております。また周辺の県営住宅、市営住宅の状況につきましては、県営住宅を赤丸、市営住宅を青丸で示しております。

スライドは事業着手前の配置でございますが、赤の点線で囲んだ範囲が県営住宅で、青の点線で囲んだ範囲が市営住宅であります。県営住宅につきましては、昭和29年から38年度に建設された鉄筋コンクリート造の3階建てと4階建ての10棟378戸がございました。建替前の住戸につきましては、狭小で浴室がないという設備の不良が目立つことに伴いまして、老朽化が進んだことから建替事業を行っております。また、県営住宅と市営住宅が隣接する団地であるため、県と市の協働事業として、建て替えを進めております。

建替事業計画でございますが、赤の点線で囲んだ範囲が県営住宅で、青の点線で囲んだ範囲が市営住宅です。また、緑の点線で囲んだ範囲が住宅供給公社の地域優良賃貸住宅の計画地であります。

県営住宅につきましては、これまでに下半分の青い部分の7棟210戸の建設が完了しておりまして、建替前の入居者の新住宅等への移転は既に完了してござ

います。現在は、赤色に着色した部分の8棟目の第1工区の32戸を施工中で、今年度末には竣工する予定でございます。黄色に着色した部分は、来年度以降に工事着手する第2工区の16戸を予定してございます。この建設をもって、住棟の建設は完了する予定でございます。なお、建替事業計画におきましては、県の事業敷地内の緑の点線で囲った範囲に長野県住宅供給公社が地域優良賃貸住宅1棟50戸を建設する計画となっております。

続きまして、写真で整備状況を説明いたします。団地の状況でございますが、赤色の点線で囲まれた部分が住宅用地の敷地で、青色の点線で囲まれた部分が市営住宅の敷地となっております。また、緑色の点線に囲まれた部分が、住宅供給公社の地域優良賃貸住宅の建設計画地となっております。

左側の写真は県営住宅の整備状況でございます。また、右側の写真につきましても、団地の中央道路の整備状況であります。

左側の写真につきましては中央広場の予定地です。また右側の写真につきましては現在、工事中の県営住宅の住棟でございます。

事業計画の変更案でございますが、スライドには協働建替を実施している市の事業の変更分も記載してございますが、県の事業に絡む部分の変更について説明いたします。

緑色の実線で囲んだ範囲でございますが、県の事業用地に長野県住宅供給公社の建設を予定していた地域優良賃貸住宅について、建設を中止いたします。今回の変更案は住宅供給公社の事業にかかわる部分でありまして、県が行う公営住宅の建替事業については、平成20年度の公共事業再評価監視委員会におきましてご承認をいただき、計画を変更した以降は変更はございません。また、市も今回同時に計画を変更することになっております。変更の内容につきましては、地域優良賃貸住宅の計画の中止と今後整備する予定の公営住宅の戸数の変更となっております。後ほどまた市から説明があります。

なお、住宅供給公社と市が地域優良賃貸住宅の建設を中止する土地について、水色に着色してございますけれども、今後、県と市で協議しながら、有効な活用を検討してまいります。

今回の事業計画の変更によりまして、県営住宅につきましては、公営住宅の258戸の整備には変更はございませんが、住宅供給公社が建設予定しておりました地域優良賃貸住宅の事業の中止によりまして、県営住宅と市営住宅とあわせて、合計337戸の団地として整備する計画となっております。

続きまして、費用対効果でございますが、今回の変更案によりまして県の事業費等に変更はございませんが、現時点での県営住宅の建替事業について、費用対効果を算定しております。

費用対効果分析の考え方でございますが、公営住宅が一般の賃貸住宅市場で

供給されたと仮定した場合に得られる家賃収入等を便益としまして、県営住宅整備及び維持管理に要する金額を費用とし、現在価値に換算した後、B/Cにより比較しております。検討期間につきましては税法上の耐用年数の47年を採用しております。便益につきましては、家賃収入のほかに駐車場料収入が含まれます。合計で51億4,900万円となります。費用につきましては、住宅等の建設に要した事業費のほかに、住宅、維持管理に関する費用が含まれております。合計として49億6,900万円となります。以上から、B/Cは1.04という形になります。

続きまして、計画変更とした根拠でございますが、住宅供給公社が計画していた地域優良賃貸住宅の建設中止は公社の決定によるものでございまして、判断根拠といたしまして、「長野県出資等外郭団体『基本方針』」及び「長野県住宅供給公社中期経営計画」に基づきまして、公社は公営住宅の管理等を今後、受託機関としての特化を進めるということとございまして、他の事業を縮小していくこととなっていることから、昨年度、事業中止を決定しております。

また、松本市における賃貸住宅の供給でございますが、世帯数に対する賃貸住宅の割合は44.3%となっております。県全体の32%を大きく上回っております。また、賃貸住宅の空き家率でございますが、27%で、約11,000戸が空き家となっております。これからも市内において、賃貸住宅は十分に供給されていると判断されております。

松本市における賃貸住宅の今後の需要でございますが、市の人口につきましては、現在24万2,436人でありまして、22年度の24万3,070人をピークに減少に転じると予想されております。また、世帯数は現在97,614世帯ですが、今後につきましては、人口の減少を反映いたしまして世帯数も減少すると見込んでおります。

以上のことから、住宅供給公社の地域優良賃貸住宅の建設事業中止によりまして、県の事業用地の土地利用形態が変わることから、再評価案としては「計画変更」としております。

なお、過日行われました長野県公共事業再評価委員会では、住宅供給公社の地域優良賃貸住宅の建設中止により土地利用計画の変更となるため、本事業の「計画変更」とするとの意見をいただいております。

私からの説明は以上です。よろしく願いいたします。

○福田委員長

質問ないし資料請求等ございましたらお願いいたします。

○石澤委員

これは県のほうとしては変更なしと。ただ、住宅供給公社のほうで、事業縮小だからもう仕方ないというような案件と考えてよろしいわけですね。

○住宅課 中村住宅課長

それに伴いまして、その変更したことに伴う需要というのは、まだ空き家、民間があるので、公社のやるのは地域優良賃貸住宅ですから、低所得者向けではないので、今回についてはやむを得ないということでもあります。

○石澤委員

そうすると、住宅供給公社がやめたと。その分、何で県のほうで事業をしないのかと。そこに対する理由としては、空き家率がまだ大きいからという、そういうふうな理屈づけなのですか。

○住宅課 中村住宅課長

そういう形で、優良賃貸住宅についての建設は中止されてもやむを得ないと判断しております。

○石澤委員

建設中止は、これは住宅供給公社の方針だから関与できるかという問題なんです。

○福田委員長

審議はしないでください。審議については、次、芳野町についてはやりますので、あくまでもこの事業についての質問と資料請求で、意見はなしで。

○石澤委員

すみません、くぎを刺されましたので。

そうしますと、県としては、さっきの繰り返しになりますけれども、確認ですけれども、県の住宅課としては、そちらのほうは関与することではないから実質的には変更なしと、計画変更とは書いてあるけれども、変更なしとして審議すると。

○住宅課 中村住宅課長

県営住宅としてはそういうことでお願いいたします。

○石澤委員

わかりました。

○福田委員長

他に質問等ございますか。

○松岡委員

今回の災害関連で、例えば政府なら政府の何住宅というんですか、2、3年の、仮設住宅などにつくるにしても相当の金がかかるわけですし、用地も必要だし、済めば壊してしまうというようなものなののですが。

その災害関連で協力してくれみたいな、こちらの住宅関連で、どこの地方の県というんですか、大体みんな縮小傾向にあると思うんです。人口が減っていきますからこういう計画からいけば。

その中で、政府のほうからは、何とか補助金を増すからとか、金の手当はするから、敷地はあるんだから建ててくれみたいな話はあるんでしょうかというか、その辺をちょっと聞いてみたいのですね。

○住宅課 中村住宅課長

これとは論外になると思うんですけれども。災害公営住宅、東日本大震災の関係につきまして、県営住宅について空きがあるものですから、今、大体福島県の方が多いのですけれども、約25世帯約100人近い方が、今、県内各地の県営住宅に入居されております。

そちらの災害等の方で、災害公営住宅を長野県に建てていただきたいというのは、実際には災害対策本部がやっているのですが、それだけのことをやってほしいというのは、今のところ聞いておりません。

○福田委員長

他にございますか。ちょっと私のほうで。

11,000戸の空き家ということだったのですけれども、これ、ミスマッチじゃないというか、ちょうどそういった公社を借りたいという方には、サポートする必要というのはあるのですか、需要が足りているからいいんですという形で事業をとるか、そうではなくて、ちゃんと供給できるような支援。

○住宅課 中村住宅課長

松本市においては、住宅供給公社が管理代行という形で管理しておりまして、もし他の地区にないかとか、そういう形については、うちのほうで空き家情報

の提供というか、こういうところにございますという案内は差し上げており
ます。

○福田委員長

それでは、これもまた現地へ行って、詳細な議論は後日ということで。

次は市営のほうを、これは今の敷地と隣接しているところです。関連して聞
いていただきたい。

○住宅課 中村住宅課長

では、市のほうから来ておりますので。

市営住宅建替事業

松本市 芳野町団地

○松本市住宅課 金井住宅課長

松本市住宅課長の金井と申します。よろしくお願いたします。座って説明
させていただきます。

松本市住宅課からは、9番「市営住宅建替事業、松本市 芳野町団地」をお
願いたします。資料は9-1ページから9-5ページまでになります。本建
替事業は、先ほども県から説明がありましたとおり、隣接する県営住宅南松本
団地との協働事業で進めているものでございます。

それではお手元の資料の9-1ページをご覧いただきたいと思います。初め
に資料、右上にあります全体計画の概要でございますが。本事業は公営住宅の
建替事業、それから地域優良賃貸住宅の建設であり、全体計画としては、鉄筋
コンクリート造3~14階建4棟140戸、及び附属施設として集会所、駐車場等を
整備するものです。

平成11年度に事業を開始し、本年度で事業の採択後13年が経過することとな
ります。完成は平成31年の予定です。

全体事業費は34億7,000万円で、残事業は26億1,400万円です。事業の進捗率
は24.7%になります。

住宅に困窮する低所得者のために整備する公営住宅に対しまして、地域優良
賃貸住宅は公営住宅を補完する公的賃貸住宅で中間所得者層へ良好な住宅を供
給するため、地方公共団体等が国の補助を得て、供給する住宅でございます。

今回の再評価対象の事業の事由としてはその他、全体事業計画の変更に伴う
ものでございます。評価案はここにありまして、「計画変更」です。

それでは、以降につきましては、パワーポイントのほうで説明を続けさせて

いただきたいと思います。

位置図が出ておりますが、先ほど県の住宅課から説明のとおりのような立地でございます。JR南松本駅に近い国道19号に挟まれたような形の交通の利便性の高い立地のところになります。また周辺の市営住宅、県営住宅の状況につきましては先ほどと同様ですが、青丸、それから赤丸でお示ししてあるとおりで、市営住宅が青丸、県営住宅が赤丸で示してございます。

次に、事業着手前の配置図です。先ほども説明いたしましたが、青色の中が市営住宅で、赤の部分が県営住宅があった場所になります。従前の市営住宅ですが、昭和29年から38年にかけて建設された、ブロック造の2階建て8棟49戸がこの青い部分にございました。建替前の住戸は県住とほぼ同じ、やはり狭小で浴室がなく設備の不良が目立つ、そういう老朽化が進んだもの、そこで建替事業を行ったものでございます。また、当然ですが、隣接の県営住宅と協働事業として進めてまいった事業でございます。

これが建替事業のものになります。青い点線で囲んだ部分が市住の計画の部分で、市営住宅につきましては下半分の青い部分ですね、⑨と⑩2棟でございますが、⑨のほうは地域優良賃貸住宅の21戸、それから⑩のほうは公営住宅の18戸という形で、並んで建てております。

それから、既に先ほどの旧住宅49戸ですが、ここにお住まいであった従前入居者の方につきましては、新住宅等へすべて移転が完了しております。

続きまして、整備の状況写真ですけれども、青い点線で囲まれた部分が市の部分で、従前との位置関係でいきますと、国道側からJR側に市の敷地が変わっている、そんな状況でございます。

次、これが写真で見る市営住宅、それから市の地優賃のものになります。右、左あるとおりの形で、ほぼ意匠については全体のバランスを考えた中で建設がされたものでございます。

次に、事業計画変更案について説明申し上げます。青色の点線で囲った⑫の範囲で建設を予定していましたが地優賃の高層棟の建設を中止いたします。また、同じ青色の範囲ですが、⑪のところは薄黄色い色で着色された部分ですが、ここへ公営住宅、5階建て50戸を当初計画しておりますが、これを変更し4階建て40戸という内容でございます。

今回の計画の変更によりまして、全体ですけれども、公営住宅は68戸が58戸へ、それから地域優良賃貸住宅は、72戸が21戸へそれぞれ変更となります。市営住宅につきましては、当初でいきますと140戸の計画ですけれども、今回の変更で79戸を整備する計画となります。

続きまして、費用対効果でございますが、これは先ほどの県営住宅と全く同じ考え方でございます。公営住宅が一般の賃貸住宅市場で供給されたと仮定し

た場合に得られる家賃収入等を便益とし、市営住宅の整備、維持管理に関する費用、これを現在価値に換算した後、B/Cで比較をしております。検討期間は税法上の耐用年数47年で同じでございます。

便益につきましては、家賃収入のほか駐車場使用料が含まれまして、合計で17億1,400万円、費用につきましては、住宅の建設に要した費用のほかに住宅の維持管理に要する経費を含めまして15億2,800万円で、公営住宅のB/Cは1.12でございます。

続きまして、地域優良賃貸住宅の費用対効果でございますが、考え方は公営住宅と全く同じでございます。便益につきましては、家賃収入のほか駐車場使用料、合計22億6,900万円。費用につきましては、建設に要した事業費のほかに、維持管理に要する費用を含み22億6,300万円ということで、地域優良賃貸住宅のB/Cは1.0ということになります。

計画変更とした根拠でございますが。松本市における賃貸住宅の供給状況でございますが、世帯数に対する賃貸住宅の割合、これ先ほど県の住宅課からも説明がありましたが、44.3%ということで、全県平均32%を大きく上回っている。それから賃貸住宅の空き家率が27%という状況があります。したがって、松本市内においては、賃貸住宅の供給は十分であるという判断をしております。

また一方、松本市の賃貸住宅の今後ですけれども、22年度、24万3,070人をピークということで、新しい国調の速報等々を見ましても、傾向には変化が大きいという中で、世帯数も一時、漸増する部分ございますが、将来的には人口の減少を反映するもの、そんな考え方を持っております。

以上のことから、再評価案としましては「計画変更」をお願いするもので、松本市からの説明は以上でございます。よろしく願いいたします。

○福田委員長

ありがとうございました。何かご質問、資料請求等ございますか。

○石澤委員

議論するなど言われたんで資料請求を。松本の市営住宅の図がありますね。この南松本住宅以外のところの団地の建替計画、それを教えていただければ。

今日でなくていいです。ほかのところの団地の建替計画と、ここの建替とのバランスを教えてください。

○松本市住宅課 金井住宅課長

わかりました。

○平松委員

先ほどの県営住宅と重複するかもしれないのですけれども、9-1ページ、一番鏡の表のところなんです。判断根拠のところ、賃貸住宅の整備状況というふうに一般的な値が載せられていますが、松本は27%となっていますね。今回、計画を変更するとか中止するとかというのを、優良住宅と、あと公営住宅、両方だったんですね。優良のほうが戸数が多いのですけれども、それぞれ価格帯に応じた何か充足率とか、そういうのはわかるのですか。今、ここに示されている数字は賃貸住宅すべてを分母にした値ではないのですか。同じような価格帯のものをターゲットとしているのでしょうか。

○松本市住宅課 金井住宅課長

一般論について申し上げますが、公営住宅はいわゆる低所得者向けですので、いわゆる収入分位で行きますと、25%以下の方を対象としているという市場の関係があるかと思えます。

地優賃等につきましては25%以上、経過措置等がございますが80%、いわゆる高額と言われる方たちが対象にならない、その範囲のいわゆる中堅の所得者向けの住宅ということになりますので、それぞれ、いわゆる市場といいますか、対象となる方たちには差があるという認識はしております。

○平松委員

その辺、一般的に、例えば極端な話なのですが。優良住宅のほうの、例えば賃貸料が月額5万円とするじゃないですか、それで、全体的に民間の賃貸住宅の空きが多いと、空いているのはもう少し高い価格帯とか、そういうのが何か十把一絡げになってしまったらちょっと見えにくい、理由がわかりづらいと思います。例えば優良住宅の価格帯だと何%空きがあるから、そっちのほうにどんどん移り住んでもらっていいんじゃないかというのだったらわかるのですけれども、高いのがいっぱい空いていて、安いところに入りたいのに入れないという状況だったらまずいかなと思うので、その辺の資料がもしあるのならば、次回あたりにお示しいただきたい。

○石澤委員

その関係で、私も聞きたかったと思うところなんですけれども。

○福田委員長

次回、ご用意できるものでしょうか。

○松本市住宅課 金井住宅課長

今、ちょっと即答が難しいので、資料を当たりまして、できるだけご要望におこたえするようにしたいと思います。

○柳澤委員

根拠の中で、もう一つ、人口の話が出ていますが、これも人口も属性、全部合わせたものの人口が減少に転じると書いてあるのですが。賃貸住宅に当たる、要するにターゲットですね、それがどういう属性の人が減少に転じるのかというところの資料もほしいかと思えます。年齢だとか、どういう世帯だとか、どういう収入を持っている世帯なのかと。実際にそれが本当に減少に転じるかどうかというところとあわせてほしいなと思えます。

○福田委員長

全国的に言っても単身世帯がどんどん増えている状況なので、そういうのに当たる属性をちょっと話していただければ。

○松本市住宅課 金井住宅課長

それでは、その辺も含めて対応を。

○福田委員長

他にいかがですか。

では、団地につきましては、同じ敷地内に県と市が2つありますので、両方を一体的に考えながら現地調査を進めていきたいと思えます。団地の説明、どうもありがとうございました。

地域自主戦略交付金事業

諏訪湖流域下水道

○福田委員長

最後、諏訪湖流域下水道、その後、ちょっと現地調査についても議論をしなければいけないので、よろしく願いいたします。

○生活排水課 横浜生活排水課長

生活排水課長の横浜寿一と申します。どうぞよろしく願いいたします。それでは、座らせて説明させていただきます。

生活排水課からは、地域自主戦略交付金事業、諏訪湖流域下水道について、ご説明いたします。パワーポイントのほうは全部資料のほうにも載っておりますので、いずれかを見ていただければと思います。

諏訪湖流域下水道は、平成18年に再評価を実施した箇所でございます、その後5年経過したということにより再評価を今回行うものでございます。

資料の10-1ページでございます。この事業の全体計画でございますが、計画処理面積が8,050ha、計画処理人口189,200人、計画汚水量137,700m³/日でございます。それで採択年度が昭和46年度、完成予定年度というか目標年度でございますが、平成32年度。全体事業費1,050億円、残事業費83億円。この残事業費は主に白樺湖処理区の編入に伴う建設費でございます。

平成22年度までの事業進捗率は、事業費ベースで92.1%、用地の進捗率は100%でございます。

下の再評価根拠につきましては最後に説明をさせていただきたいと思っております。

10-1ページ、右側でございますが、当該事業の背景についてご説明させていただきます。

事業採択時の背景でございますが、諏訪湖や天竜川の水質保全、それから生活環境の改善、これを目的として県下初の流域下水道として着手したものでございます。

事業進捗の経緯でございますが、それは記載のとおりです。再評価は平成15年、このときには砂ろ過設備改築の見直し、それから平成18年度、前回ですが、白樺湖処理区の編入と施設規模の縮小を行っております。

それから住民要望、その対応でございますが、地元住民との会議、これを年2回開催しておりまして、事業の進捗状況、地元への要望事項への対応等を報告しております。

安全性については記載のとおりでございます。

それから上位計画、地域特性の反映度、その他についても記載のとおりでございます。環境への配慮、これにつきましては、また後ほど別に説明させていただきたいと考えてございます。

続きまして、10-2ページをご覧くださいと思います。評価の判断基準である費用効果分析について説明いたします。効果を貨幣価値評価した便益Bと費用Cをもって比較してございます。

分析方法を参考にした図書は、社団法人日本下水道協会下水道事業における費用効果分析マニュアル案でございます。

検討期間でございますが、下水道施設の整備期間である昭和46年から平成32年、及び下水道施設完成後50年、平成82年までを検討期間としてございます。

便益でございますが、対象期間内における下水道整備の年度別便益を算出い

たしまして、現在価値に換算した費用で、1番の周辺環境の改善効果、2番として居住環境の改善効果、それから、3番の公共用水域の水質保全効果、これの合計費用といたしております。

それから費用Cの内訳と算定方法でございます。こちらは対象期間内における下水道施設の年度別投資費用を算出してございまして、1番が下水道施設の整備に要する事業費、2つ目が下水道施設の改築に要する費用、それから3番が下水道施設の維持管理に要する費用、その合計費用としてございます。

それで便益Bの合計、その下にございますが1兆1,963億円、それから費用Cの合計5,489億円ということになりまして、この費用Cですが、これは県の事業だけではなくて、面的整備を行う市町村の事業費、それも含まれてございます。

そういう中で、B/Cでございますが、2.17ということになってございます。

それから、B/C以外の流域下水道固有の整備効果という効果事例というのがその下に記載してございますが、まず下水道資源、施設の有効利用ということで、まず焼却灰は熔融結晶化により人工骨材化して、埋戻砕石に利用してございます。それから、特別管理産業廃棄物として、年間約700万円かけて処分いたしました熔融飛灰ですが、それについては熔融飛灰中に金が含まれていることにより、昨年度、平成22年度は約2,200万円です。売却することができ、廃棄物としての排出はなくなったということもございます。

それから消化タンクから発生する消化ガス、これにつきましては、焼却炉等の燃料として有効利用しております。それで、重油量でもって年間1,240klの重油量の削減と。ちなみにCO₂の削減量も年間33,600m³の削減効果がございまして。また、その焼却炉の余熱利用として、隣接する諏訪市の施設でございまして、すわっこランドに熱供給を行っております。

その他の効果として下のほうに記載してございますが、下水道が整備されることにより、し尿等の収集運搬車両が減少することにより、渋滞解消や排出ガスの削減効果とか。下水道整備により生活改善されることにより、地域の資産価値が高まるというような効果もございます。

それから、次に10-3ページをご覧くださいと思います。諏訪湖流域下水道の概要、事業内容でございますが、事業名、箇所名、市町村名は記載のとおりでございます。

事業区分でございますが、先ほども少し触れましたが、処理場と幹線の管渠は県が実施、そして面整備は関連の市町村が施工してございます。

平成22年度末の整備状況、これは表の現況のところに記載のとおりでございます。下水道の普及率は現在97.7%、それから使用率、水洗化率という言い方もあるかと思いますが、95.5%でございます。

それから、下のほうの平面図を見ていただきたいんですが、処理計画区域平

面図、着色されている部分、これが諏訪湖流域下水道の全体計画のエリアになります。ピンクのところは既に整備済、それから黄色が未整備区域ということになります。

その右に処理場平面図がございますが、処理場は全施設がすべて完成してございます。そして、水処理施設、5系列は、すべて現在稼働している状況でございます。

幹線管渠につきましては、左側のまた平面図に戻りますが、平成27年度の白樺湖処理区の白樺湖幹線、この工事を現在進めているところでございます。平面図上の赤い色の太い線、これが白樺湖幹線でこれから整備する区間でございます。

それから、処理場からの処理水を現在、諏訪湖の中に放流してございますが、普及率の上昇とともに諏訪湖の水質が改善してきているということがおわかりになるかと思えます。

それから諏訪湖の透明度の年平均値も徐々によくなってきているという状況でございます。平成21年のところに最大値が出てきますが、これは冬場のデータでございますが、約3.5mで、新聞報道等で100年前の水準に戻ったとの報道もなされてございました。

次に、10－4ページをご覧くださいと思います。写真が諏訪湖、それから諏訪湖流域下水道、豊田終末処理場の全景でございます。

水質環境として、昭和40年代の諏訪湖と現在の諏訪湖を比較してございます。昭和40年ごろ富栄養化で、アオコが大量に発生した時期でございますが、魚のへい死等も多く見られた状況でございますが、現在の諏訪湖はアオコもそれほど多くは見られず、水辺の利用も盛んに行われているということでございます。

それから真ん中に環境への取り組みと、これは先ほど説明させていただきましたが、焼却灰、下水道から出てくる汚泥を焼却して灰にして、なおかつ熔融炉でもって人工骨材というものを作っており、建設資材として利用してございます。

それから、消化タンク、消化槽と書いてありますが、消化ガス、これを焼却炉の燃料として利用している。そしてなおかつ、この焼却炉の余熱、これはすわっころンドで熱利用している。それから、右のほうに不良スラグ、焼却灰、煙道スラグ、熔融飛灰と書いてございますが、こちらには金が含まれているということで、それ以前は年間だいたい700万円ぐらい処分費を払って委託していたのが、逆に2,260万円で昨年度売却され、実質的には、3,000万円近いプラスになってくるかと思えます。

それから、あと住民参加の浄化活動ということで、諏訪湖の場合は、諏訪湖アダプトプログラムですね、そちらの取組、湖周の清掃とか美化活動に取り組

んで、また水辺の整備等も現在行われているということでございます。

それから教育・啓発活動といたしましては、子どもたちの社会見学等の施設見学、それから「ふれあい祭り」と、そういうものを開催いたしまして、処理場を開放して、下水道事業を理解してもらうための活動を行ってきております。

下水道に関する関心、これが非常に高くなってきており、供用開始以来、現在20万人を越す見学者となってきたという状況でございます。

それから10-5ページ、こちらのほうはスライドにはついてございませんが、参考に出させていただいたのは、前回の再評価時の平成18年のときの見直し、ご承認いただいた内容で、計画汚水量を見直し、縮小することによって規模を縮小したのと、白樺湖処理区を新たに編入するという内容の状況でございます。これは参考に出させていただきました。

それでは、元の10-1ページ、こちらのほうに戻っていただきたいと思えます。

再評価案についてご説明いたします。再評価案は「継続」ということで、計画の変更等は特に行ってございません。

再評価案を「継続」とした判断根拠でございますが、一番下のほうに記載させていただいてございますが。事業継続の必要性としては、下水道というのは人間が生活していく上での基本的な施設だということで、トイレの水洗化による生活環境の改善が図られること。諏訪地域のシンボルである諏訪湖、それから天竜川、流入河川等の公共水域の浄化が図られること。それから、今回、白樺湖処理区を編入したことによって、工事はこれからでございますが、上流に位置する白樺湖処理区を編入することによって、効果的な維持管理、それと上流の上川、音無川の水質浄化が図られるというような効果があるということで、事業継続が必要だというように考えてございます。

それから、この再評価、環境部の公共事業再評価委員会の意見といたしましては残事業、白樺湖処理区等の編入、これは費用効果及び公共水域の水質保全などの観点などから事業実施が必要であると「継続」とするとの意見をいただいております。

それから県の公共事業再評価委員会、こちらの意見といたしましては、環境部公共事業再評価委員会の意見を適当と認め、本事業を「継続」とするという意見をいただいております。

以上の結果によりまして、再評価案を「継続」として提案させていただいております。

今後の事業の実施にあたりまして、5年後の事業再評価時にあわせて全体計画の見直し等を行い、実態に合った施設整備を行っていく予定でございます。説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

○福田委員長

いろいろ成果を出している事業ではありますけれども、質問なり資料請求はございますか。

○高木委員

これは、最初の昭和46年からいっても、50年はたっていないけれども、30何年・・・かなり相当長いですね。そもそも昭和46年に、このぐらいの時間がかかるという想定で始められたものなのではないでしょうかというのをお聞きしますけれども。

○生活排水課 横浜生活排水課長

当初の昭和46年度認可というのは諏訪湖流域関連の4市町を対象にした認可だったのです。だから諏訪市、茅野市、岡谷市、下諏訪町の諏訪湖を取り囲む4市町の流域下水道ということで当初認可されて動き出し、その後、流域の中の富士見町、原村が排水処理でそれぞれ困っているという問題もございまして、さらに拡大していったと。

それが今回、白樺湖の特環下水道（特定環境保全公共下水道）は茅野市と立科町の一部事務組合をつくりまして、独自に下水処理場を持ち、白樺湖浄化のために処理していますが、最終的に下水道というのは、造ってもいつかはまた施設が老朽化し改築の時期を迎えると。そのタイミング、また機械設備の更新とかの新しい投資と、諏訪湖の下水道に今後つなげると、そういう費用効果の、前回の18年のときにさせていただいて、接続するという方向に動いたということで、絶えず数年ごとに認可の見直しをやってきていると。ただ実際には、当時見込んだ、見込みというのは、10－1ページの中に出てきますが、一番上ですね、昭和46年、処理面積は非常に小さいんですね、処理面積4,162haと。現在8,050haですから半分ぐらいなんですね、面積的には4市町から始まったと。ところが、計画処理人口は212,000人と非常に多いと。それから汚水量が360,400m³/日と非常に多いと。そのぐらい、当時というのは、非常に人口も増えると。それから、なおかつ1人当たりの水の使用量も非常に増えるということで当初計画をつくっていましたが、その後の見直しとともに、処理区域の拡大というのもありまして、ここまで伸びてきたと。

だから基本的に、認可のときというのは、だいたい、15年先ぐらいまでを一応認可していただくものですから、完全にいつ完成するかという明確なものではなくて、15年間でどこまでやれるかというその認可を絶えず繰り返していくということで動いてきているというのが実態だと思います。

○高木委員

いや、何でお聞きしたかという、今さっき、このお話になられたところで、昭和46年のときには、人口が212,000人で360,400m³/日の処理水を処理するという計画であったと。それが、今、もう40年ぐらいたっているのだらうと思いますが。その段階で計画人口は減ると、これはある程度しようがない部分はあると思うんですが。計画、その実際に処理しているのが約140,000m³/日ぐらいな訳で、ということは、こういっては何ですが、46年のときの計画というのは相当過大なものであったというように読めてしまうと。それはもちろんそのときのことなのでしょうがないんですが。今後のことを考えると、こういうことを、こういう計画を立てるときに、言ってみると、40年たってもまだ3分の1しか使われていないぐらいの過大なものをつくってしまったということに対して、学ぶべきことというのはないんだらうかということをお聞きしたいんですね。

○生活排水課 横浜生活排水課長

当然、先ほど言いましたように、認可というのは数年ごとに見直し見直しでやってきて、それで水の量が増えるというときに新たに水処理を増設するわけです。ですから、この昭和46年度当時の全体事業の水処理は、確か8系列ぐらいまでの計画だったと思いますが、現在は、先ほども説明いたしましたように5系列に縮小、水処理施設は5系列で完成しており、現在の水量137,700m³/日を5系列全てで稼働しているという状況でございます。360,400m³/日を予定していた施設ができ上がっていると、そういうわけではございません。

ですから、現在の必要水量の施設が今でき上がっているということでございます。

○高木委員

ということは、その360,400m³/日というのは、最大こういうふうになるかもしれないということで、計画はつくっているが実際にはそんなものはつくったわけでも何でもなくて、適切な規模規模でつくっているからということですね。

○生活排水課 横浜生活排水課長

そういうことです。ですから、基本的に下水道というのは、県がメイン幹線をつくって、それから市町村がそこに枝線を張っていくような形になりますので、実際の接続というのは、段階的に水量というのも当然増えて行くという、

当然タイムラグがありますので、非常に長期的になってくる。市町村の下水道、公共下水道の絡みですね。

だから、必要な水量を見ながらどのぐらい入ってくるかという形の中で、次の計画、新たな水処理なり汚泥処理なり、そういう増設計画をつくって、また国の認可をいただくというのを繰り返すことになっております。

○高木委員

すみません、しつこく聞いて。ということは、ここの10-1ページには、完成予定年度平成32年と書いてありますけれども、これはこの83億円の部分に関しては32年までで完成するけれども、それが終わったら終わったらでまた次のステップに入っていくって、延々とこれは、再評価の対象になりながらやっていくというふうに考えていければよろしいわけですね。

○生活排水課 横浜生活排水課長

現在、認可上の32年を目標として残事業費83億円という、これが先ほどの図の中で示した黄色い部分、主としては白樺湖幹線、白樺湖の処理場をつなぐ部分の残事業費でございます。

それ以後と言いますと、下水道の建設計画は、諏訪湖の場合は完成してしまっています。ただ、下水道は機械とかで動いているものですから、当然、この改築とか設備の更新は当然必要になります。ただ、これは維持管理の部門になってきますので、白樺湖幹線が完成してしまえば、その後、公共事業再評価からは多分、外れるのだろうなというふうに考えてございます。

○福田委員長

一応、維持管理について、819億円ということで、10-2ページにも書いてあるんですけども、建設を続けながら、そして改築もしながら、そして維持管理費と、ここ3つ分けて書いているんですけども、一応、今後はこの3番が特にかかってくるだろうみたいな話はちょっと、私は6年前いたんですけども、ちょっと聞きました。でも、今のご説明では、一応32年で建設は終わりだろうということなんで、それまではちょっと確認したいと思います。

これ当初事業費、Bで1,050億円だったのですか、この46年で。

○生活排水課 横浜生活排水課長

すみません、記載の仕方が、私、勘違いしております。これは前回の18年度のと看直しをしていないということで、18年度のと看比較としてしまったんです。ですから46年当時とは違いまして、勘違いしておりました。

○福田委員長

46年当初で、これ事業費だけ書いてしまうと、また誤解になってしまうので、ちょっと、今、高木先生にご説明いただいたような、15年おきにどういったところで、富士見町とか原村の編入とかがあってどう事業が変わっていったかというのを、少し簡単に、今度まとめたものを整備していただけたらと思います。

○生活排水課 横浜生活排水課長

わかりました。用意させていただきます。

(3) その他

○福田委員長

他にございますか。ないようでしたら、こちらも現地調査なり、新たな追加説明を受けながら審議していただきたいと思います。

ちょっと時間が10分ぐらいオーバーしてしまって、さらにもうちょっと10分ぐらいください。

現地調査についてだけ、ちょっと、あと簡単に決めたいと思うのですが、その前に、現地調査について、何か事務局のほうで何かありますか。

○波間技術管理室長

全箇所見るといような形でよろしいのでしょうか。

○福田委員長

資料1の4ページ、この一覧表を見ていただきたいと思うんですけども、これがあって、去年の9カ所は一応全部見たのですけれども、今年も住宅とかは1カ所にまとまっていますし、10カ所対象として、現地調査の対象としてよろしいですか。

○石澤委員

ダムも行くんですか、中止なのに。

○福田委員長

というか、今、検討しています。

○石澤委員

いや、今聞いたんですが、10カ所全部ですか。

○波間技術管理室長

決めていただければ、全部見るという形で示していただければと思いますが、どういたしましょう。

○石澤委員

ここで、中止を委員の方が了承しないと、継続だという方がいらっしゃるんだとすれば、やはり現地調査というのは必要になるかと思うのですけれども。そうでなければ、どうかなと、効率的なことを考えるとどうかなという考えなのですけれども。

○波間技術管理室長

事務局といたしましては、委員会のほうでご意見をいただければと思いますが。

○平松委員

こう思うのですけれども。中止の事業を、現地に行って何か参考になることがあるのだろうか。だからそれよりも、この委員会の中で、その根拠資料等を説明していただいたほうがいいのではないかなというふうに思うのですね。

多分、現地に行ってもこの必要性、だからこれがあるから必要なんだというのは見えないと思います。

○福田委員長

そうですね、事業進捗とか何もとにかくできているわけではないということ。

○高木委員

住宅に関しても似たようなことは言えませんか。

○石澤委員

住宅に関しては、先ほど議論すると言われてたので、平松さんが質問していたことは、あそこのところはなかなかうまい質問の仕方をしたなと思って感心していたんですけども。やっぱり問題があると思うんですね、建設しない理屈として、あれ成り立つかどうかと。

だから、そういう意味ではやっぱり行って見て、一度、皆さん、行かれた方は多いかと思うんですけれども、行って見て、あの市営住宅の部分、要らないのかどうかというのは、やっぱり感じたほうがいいのかと思うんですね。行って見ると、やっぱり違いますから。

○高木委員

いや、もちろんありますね。

○福田委員長

どうでしょうか、現地、住宅は、では行ってみるということではよろしいでしょうか。

ダムについては、現地に行く必要がないのではないかというご意見もあるんですけれども、どうでしょうか。

○高木委員

行きたいという方がいれば、しょうがない、みんなで行こうかと。

○平松委員

どうしても行きたいという方がおられれば、まあ、それもやぶさかじゃないと。

○福田委員長

逆に言えば、一人だけ連れていってもらおうという手もあるのですが。行きたいと言うんだったら。

○石澤委員

逆に委員長が行きたいというのだったら、それはしょうがない、お付き合いするかと思うので。

○福田委員長

いえ、ダムの現地を見ても特に何もないのでしょうから。

○石澤委員

これは継続とか、またいろいろ判断しなければならぬとすれば、実際、やっぱり見たほうがいいのかと思うんですけれども。

○福田委員長

逆に言えば、準備されてきた経緯とか、住民さんとの議論があると、細かく見ていったほうが良いということもあるのですが。

○波間技術管理室長

県としては今日の説明以上のものはないかと思うのですが、どういたしましょうか。

今日の説明の中で、監視委員会からの意見だけいただければと思うのですが、

○平松委員

今日は審議ということではなかったですね。だから、次回の委員会の中で詳しい審議をして、それで最終的に結論を出すということでは。

○福田委員長

結論を出すと。スケジュールとしては何かありますか。

○波間技術管理室長

では現地調査をやらないで、よろしいでしょうか、ダムの場合につきましては。

○福田委員長

そうですね。はい。

○波間技術管理室長

県のほうの都合で申しわけないのですが、ダムについては、10月の末までに対応方針を決めたいんです。国のほうの都合がございまして、そういう関係でダムを先行させていただければと思っています。

○福田委員長

審議をダムだけ先行するわけですね。2ページにスケジュールがありますけれども。現地調査は、ダムの2つはやらないとして、8つはやるとして、このスケジュールで言うと、いつも1月か2月に最終の意見書案をまとめるのですが。ダムの2つの事業については、先行的に意見をまとめるということなのですね、それをいつまでに。

○波間技術管理室長

そうですね、9月中にいただければ。

○福田委員長

9月の末までぐらいに。ということは、ダムの審議を現地に行かないで審議だけを集中的にやって、9月に2つの事業の意見をまとめて、その後に現地調査ということで、スケジュール的にはこう考えたらいいですか。

○波間技術管理室長

ダムのほうは行かないということで、ほかの所につきましては、10月末程度に行っていただいて・・・

○福田委員長

10月末ぐらいに8事業についてはやると。

○石澤委員

1回でやるんですか。8カ所。

○波間技術管理室長

行った段階で、時間的に帰ってこれないと思います。そうすれば泊まっていたらいい。そのまま、それが一番効率がいいと思います。

10月末に泊まりで行っていただけて見ていただければと。その後、委員会を開きまして、そうすると、そちらのほうはまとまると思います。ダムにつきましては、委員会をもう一回開くつもりでまとめていただくことになりますか。

○福田委員長

1回か2回、開くことになると思いますけれども。

○波間技術管理室長

今日の段階では、まだちょっと意見書をまとめるわけにはいかないということではあるんですね。

○福田委員長

そうですね。いろいろな提言とかが出ているのですけれども。委員の皆さんも、このダムについてはちょっとこの細かい資料、ほかの資料も目を通しておいていただくという形で、かなりちょっと勉強しておいてください。

それで、新たに質問するなり審議するなりで、それをどういう形でまとめるかの審議をやって、まとめて、それはメール上でやるか、それとも委員会を開いてやるかというのがありますけれども、どのように考えたら今度、審議、ダムだけの審議をいつぐらいに。

○波間技術管理室長

私のほうとしては、9月に入りまして、その時に一番出席者が多いところで、委員会を県庁で1回開くという形でよろしいでしょうか。

○福田委員長

では、9月の早いうちに。

○波間技術管理室長

そうですね、ちょっと日程調整させていただきまして、そこで委員会を1回開かせていただいて、ダムだけ意見をまとめさせていただければ。

○福田委員長

そうですね、それまでに委員の皆さんも今日配られた資料、ダムについては相当読み込んでおいてください。もしかして質問の資料とかが必要とかというのであれば、事務局のほうに当日請求したのでは間に合わないと思うので、電話なりメールなりで直接請求して、マンツーマンでやっていただいていた方がいいですか。

○波間技術管理室長

そうですね。8月31日はちょっと無理という方もいらっしゃるのでは。

○福田委員長

31日は何人出られるのでしょうか。

○事務局

返事をいただいている方もいるのですが、今のところ7人方はOKということですが。

○福田委員長

7人で、それで開催はできるわけですね、31日で開催いたしますか。

○石澤委員

ダムに関してだけです。

○波間技術管理室長

ダムだけです。

○高木委員

ここにいらっしゃる方で、31日はだめだという方は何人いらっしゃいますか。

○福田委員長

31日、だめな方はいますか。

○松岡委員

この黒沢と駒沢の河川整備計画の最終的な策定と、今のダムの答申との関係というのはどういうふうになっているのか、そういう専門的なことはよくわからないんですが。

○波間技術管理室長

河川整備計画、今年に出したいと県は考えております。

○松岡委員

もう原案はできてしまっているのですか、それに近い状態で。

○波間技術管理室長

まだできておりません。公聴会を開いておりますので、それに近いものはできております。

まずダムを中止ということ的前提に置かないと、国のほうでそれを受けていただけませんので。だから、10月末までに監視委員会のほうで意見をいただいて、県としては中止ということを決定したいということです。

○福田委員長

河川整備計画を新たに動かしていくにも、委員会での中止の最後、最終の確認しましょうというのが必要ということで、10月ということですね。

今、8月31日、まだお答えがない方もいるということなんですが。今、いらっしゃる中で、8月31日はまずいという方はいらっしゃいますか。

○波間技術管理室長

では、一応31日で皆さんに照会させていただきますけれども。もし、それでそろえば、31日ということ。

○福田委員長

では、31日も含めて9月の初めのうちに、もう一回、皆さんに早目にとって、決めてください。

○波間技術管理室長

それで、ここへ集まっていたいて、ダムのほうだけご審議いただいて意見をまとめていただくと。

○福田委員長

では、そこでダムについて集中審議をいたしますということで、8月31日もしくは9月の頭ということでしたと。その後のまとめの進め方についてはそのときに決めたいと思いますので、残りの8事業については1泊でという現地調査の調整ももうすぐ入っていただいて、お願いいたします。

○高木委員

教員が何人かいるので、多分9月中のほうが、高専は9月の終わりだったらまだ授業がないので。

○柳澤委員

9月はもう試験ですね。

○松岡委員

わかりませんね、日にちによってはやりくりして。

○高木委員

要するに信大だと、9月いっぱいまでは授業がないので、出られる確率が高いわけです。1泊2日のときになってしまうと、10月を超えてしまうと授業が始まってしまうから。2日あいているというのが難しくなっちゃう。

○福田委員長

9月ころできますか。

○波間技術管理室長

県は、9月議会が始まってしまいますので、議会が明けてからでお願いしたいのですが。

○高木委員

では、しょうがない。そっちも重要なので。

○福田委員長

でも、大学のほうはまだ決まらないわけですね、今、スケジュール調整しましょうと聞かれても。

○高木委員

授業はわかっていますから。

○福田委員長

では、現地調査については、できるだけ早くとって、あと皆さんの都合がいいときに。

○平松委員

最悪、どちらか1日だけでもいいですよ。

○福田委員長

だから1日だけというときに、例えば人数が、どっちかに半数割れがあったとしても、合計として、人数が合えばということ。

○波間技術管理室長

そうすれば、そういう形の中で、どちらかに丸をしていただければ、一番多いところをとってといたしますか。

○福田委員長

2日出られる人が5人になってもやるということで。

○波間技術管理室長

では、早めに出しますので、また調整させていただきたいと思います。

○福田委員長

では、そのような形でいきたいと思います。

とりあえず現地調査はまた議会後ということで10月、今、調整は帰ってすぐとってもらいます。そして、ダムの2事業についても8月31日か、もしくは9月の頭に審議を深めて意見書を県、さらには国へ提出するということがよろしくお願いいたします。日程調整は県のほうでお願いいたします。

○平松委員

今までは、年明けに意見書を出しましたね。これ、このスケジュールでは12月にもう意見書を提出と。

○福田委員長

これはいつもこういうふうを示されるのですけれども。

○平松委員

わかりました。

○福田委員長

それはないと思います。

○波間技術管理室長

これは1月に入ってよろしいのですけれども、実はうちのほう、最終的には部局長会議、それに諮るのが2月の議会前になるんです。申しわけないですけれども、そこがありますので、委員長さんから、副知事に渡す時はやっぱり1月末というとか、そういう形になりますので。

○福田委員長

そうですか、去年もそんな感じで。

○平松委員

毎年、同じようにやればよいということですね。

○波間技術管理室長

また、お願いいたします。

○福田委員長

とりあえず現地調査、10月のスケジュールまでをまず日程調整を伺うということで、できるだけ早めに、次の委員会の日程とかも押さえておいてください。

そういうことで、すみません、ちょっと審議が長ってしまいましたけれども、これで第1回を終わりにしたいと思います。どうもお疲れさまでございました。

4. 閉 会

○事務局（西元主任専門指導員）

本日は長時間にわたりまして、再評価案件につきまして箇所ごとに説明を聞いていただきましてありがとうございました。以降、審議となりますけれども、委員の皆様のご出席をよろしくお願いいたします。

それでは、これをもちまして、平成23年度第1回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。ありがとうございました。