令和８年度 第３回長野県公共事業評価監視委員会 議事録

日　時：令和８年９月８日（火）13 時 30 分から 16 時 40 分
場　所：長野県庁議会棟 403 号会議室

１　開会

（事務局）

定刻となりましたので、ただいまより令和８年度第３回長野県公共事業評価監視委員会を開催します。私は本日の司会進行を務めます、長野県総務部コンプライアンス・行政経営課の池田と申します。よろしくお願いします。

次に本日の委員会は、委員総数 11 名中、会場出席者数５名、オンライン出席者３名の合計８名の出席により過半数に達しておりますので、長野県附属機関条例第６条第２項の規定により、本委員会が成立しておりますことを御報告いたします。

なお、本日の委員会につきましては、長野県公共事業評価実施要領第 16 の２に基づき、公開での開催となっております。

それでは開会にあたりまして、当課政策評価担当課長の神戸より御挨拶申し上げます。

２　挨拶

（神戸課長）

コンプライアンス・行政経営課政策評価担当課長の神戸でございます。第３回長野県公共事業評価監視委員会の開会にあたりまして、一言御挨拶を申し上げます。

委員の皆様におかれましては、公私ともに大変御多忙なところ御出席いただき、誠にありがとうございます。

本日は、前回に引き続き、評価対象箇所について具体的に御審議いただくこととしております。また、前回の委員会では、費用便益比、B／C について多くの御質問をいただきましたので、本日はその内容を整理して御説明させていただく予定としております。

なお、本年度は、これまでと同様に第１回委員会で抽出いただいた詳細審議箇所を１件ずつ御審議いただくとともに、それ以外の箇所についても委員会の中で御意見等をいただく方法で進めていただいております。これは、近年再評価件数が増加していることなどを踏まえ、詳細審議箇所として抽出しきれなかった箇所についても、評価シートを御覧いただく中でお気付きの点や御意見があればお寄せいただけるようにし、公共事業評価に係る説明責任を一層果たしていくためのものでございます。審議箇所が増加する中、委員の皆様には御負担をおかけしておりますが、趣旨を御理解いただき、御協力を賜りますよう改めてお願いいたします。

本日の審議においても、効果的・効率的な公共事業の実施に向け、それぞれのお立場から忌憚の

ない御意見、御提言を賜りますようお願い申し上げ、簡単ではございますが、開会にあたっての御挨拶とさせていただきます。

（事務局）

それでは次に資料の確認をお願いします。本日の委員会では、次第、配席図、出席者名簿のほか、資料１として費用便益比Ｂ／Ｃについて、資料２として公共事業評価シートにおけるＢ／Ｃの訂正について、資料３として詳細審議対象外箇所一覧、資料４として詳細審議対象箇所一覧表及び本日の詳細審議の対象箇所の評価シート、資料５として、安曇野市詳細審議対象箇所一覧表及び該当の評価シートを、会場の委員の皆様にはお手元にお配りしております。なお、資料３に記載の、詳細審議の対象以外の箇所の評価シートにつきましては、お手元のタブレット端末でデータを御覧ください。審議箇所の説明の際には、大型ディスプレイにも表示しいたします。オンライン参加の委員の皆様は、先にお送りした資料のデータを御覧ください。なお、説明の際にはオンラインで画面を共有します。本日の資料は以上になります。よろしいでしょうか。

オンライン参加の委員の皆様にお願いします。会議中、リモートのカメラはオンにしていただき、マイクはミュートにしていただきますようお願いします。御発言いただきます際には、「手を上げる」により発言がある旨をお知らせいただき、指名されましたら、マイクをオンにしてお名前をおっしゃってから御発言いただきますようお願いします。なお、音声が聞き取りにくいなど、議事に支障がありましたらお申し出ください。

以上についてよろしいでしょうか。オンライン参加の委員の皆様、よろしいでしょうか。

それでは議事に入らせていただきます。会議の議長は、長野県附属機関条例第６条第１項により委員長が務めることになっており、以降の議事進行は熊谷委員長にお願いいたします。

３　議事

（１）長野県公共事業評価（新規評価、再評価、事後評価）の詳細審議

（熊谷委員長）

熊谷でございます。本日の審議は長丁場になりますが、しっかり進行してまいりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それではお手元の次第にしたがいまして、まず（１）県公共事業評価の詳細審議及び詳細審議箇所以外の審議を行っていきます。なお、堤委員につきましては、所用により 15 時までの御参加と伺っておりますので、御承知おきいただくとともに、堤委員にはそれまでに御意見を頂戴できればと思いますので、よろしくお願いいたします。

前回の委員会の振り返りから始めていきます。前回は河川課、砂防課及び都市・まちづくり課の所管箇所につきまして御審議をいただきました。その際に、委員から費用便益比について御質問があり、御回答いただきましたが、一部保留になっていました。事務局の方で考えを整理していただ

きましたので、それについて御説明いただくようお願いします。また、詳細審議箇所以外の箇所についても、事務局の方で資料３として一覧表を作成していただきました。こちらも御覧いただきながら、本日の審議を進めてまいりたいと思います。

それではまず、資料１、費用対便益Ｂ／Ｃにつきまして、事務局より説明をお願いいたします。

（事務局）

それでは、お手元の資料１「B／C について」について御説明させていただきます。

まず冒頭「B／C とは」についてですが、これは費用便益比と呼ばれておりまして、公共事業によって将来得られる社会的な便益を、事業の実施に必要な費用で割った値という形になります。一般的に、この B／C が 1.0 以上であれば、投資効果があると判断されます。計算式といたしましては、B（Benefit）÷C（Cost）になります。その数値が 1.0 以上か、1.0 未満かで評価して、事業採択の判断指標の一つにしております。便益は、事業の特性によって何を便益とするか違いがございます。例えば、道路事業におきましては、移動時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少などです。事業によって社会全体にもたらされる効果を、貨幣価値に換算したものが含まれております。一方、総費用である C（Cost）には、工事費や用地費などの事業費に加えて、維持管理費なども含まれております。そういったものが B／C と言われております。

次に、評価対象期間について、前回の委員会で、その評価期間はどのように設定しているのかという御質問がありましたが、一般的に社会インフラの耐用年数が 50 年とされていることから、便益分析期間は 50 年間としております。ただ、土地改良事業など一部事業については整備期間プラス 40 年としており、若干の違いはありますが、大半の事業は 50 年を目安に分析・評価しています。

続いて、事業ごとの主な便益についてですが、大きく３つに分けられます。まず、防災系の事業につきましては、インフラが整備されることによって様々な被害が軽減されることから、その被害の軽減額を貨幣換算して便益としております。一方、道路事業につきましては、例えばバイパス等を整備した場合にその走行時間が短縮されるなど、利便性向上による効果を換算して便益としております。その下の表中、主な事業列に各区分における便益の内容を記載していますので御覧ください。事業によって何を便益としているか異なる点がポイントです。

２ページを御覧ください。前回、全体 B／C と残事業 B／C の違いについて話題となりました。表の左側が、全体の事業便益を計算している入力シートになります。右側が、残事業便益を入力しているシートになります。まず、それぞれの表の左端に年度が記載してありまして、①欄に「建設費」と記載がありますが、これがいわゆる事業費です。この事業の場合、2021 年度から始まって、2027 年度は評価時点となり、右の表に移りまして残事業の B／C を計算しているということになります。

実際に砂防事業の具体例を見ながら御説明させていただきますので、モニターを御覧ください。

全体の便益の総和という数字と、費用の全体額でそれを割ってB／Cが出ています。それぞれの事業ごとに、その年度に投入する事業費を入力し、それをそれぞれ現在価値に換算しているのがコストです。便益につきましては、この79というのが被害軽減額を年度割りにしたものです。年間当たりの被害軽減期待額であり、これが50年間続き、その総和が総便益になります。ただ、整備される以前につきましては、ここに事業費の記載はありますが、砂防事業では事業費見合いで整備期間中の便益も徐々に上がっていくという考え方を示しております。一点追加で御説明しますが、例えば建設費としてここに事業費が記載してございますが、これがいわゆる生数字で、これに対してそれぞれデフレーターをかけています。要は、現在の1億円よりも10年前の1億円の方が価値が高いといった貨幣価値の変化を加味しているということであり、物価についても同様です。また、先ほど79という数字を申し上げましたが、これは1年当たりの期待される被害軽減額です。将来の便益につきましては、社会的割引率を用いて現在価値に換算するため、評価時点から将来になるほど現在価値は小さくなります。要は目減りする分を年間4％として換算し減算していくため、徐々に生数字から実際の便益額は減っていきます。

次のページを御覧ください。左端の緑枠の中を見ていただきますと、①②③があり、赤枠で①の内容を示しております。これは整備期間内に発生する便益です。街路事業の場合は、道路が開通しないと便益が発生しないため、全体の便益のBと残事業便益のBが一致しています。防災系の事業につきましては、右側のイメージ図を御覧ください。緑の点線で示した三角形の部分が、事業開始から完成までの期間、徐々に事業費見合いで便益が上がっていく部分です。前回話題になった残事業便益と全体事業の便益の差はこの三角形の部分です。今回、赤の点線で示した評価時点で評価をすると、ここから徐々に便益が上がっていきます。この青い三角形の部分が、全体便益と残事業便益のBの差分になっています。

堤委員から事前に御質問をいただいていたのがこの緑枠②の部分であり、緑の点線と黒の点線の線は何が違うのかという御質問がありました。これは、先ほどのデフレーターと社会的割引率の話です。生数字で出したこの①と②の部分について見直しをしていきますと、この黒い点線のようになっていくということです。加えて、③は残存価値を示しており、資産価値を意味しています。用地費やインフラそのものの価値を便益に加算し、それを総便益として計算しております。

事業の便益の対象や考え方は若干異なりますが、概ねこのように事業ごとにマニュアル等が整備されており、それに基づいて算出しています。

説明は以上です。

（熊谷委員長）

御説明ありがとうございました。複雑な仕組みですが、ただいまの説明について御質問がございましたら、よろしくお願いいたします。

（堤委員）

前回の委員会でいろいろと御質問して、今回非常に分かりやすくまとめていただきありがとうございました。全体の枠組みはこれでよく分かりました。各事業に関して、難しい部分もあるかもしれませんが、先ほど具体例として挙げていただいていた、どのように整備期間内便益が計算されているかなど、各事業でどこまで詳細に示せるのか分かりませんが、そういった情報も今後の評価の際には示していただければ、どのように残事業の便益等を計算されているのかが分かるのではないかと思いました。可能な範囲で今後の対応を検討いただければと思います。以上です。

（熊谷委員長）

ありがとうございます。それでは、詳細審議箇所につきまして、今堤委員の方から御指摘のあった点について可能な範囲で触れていただけますようお願いいたします。他に御質問ございますでしょうか。基本的に、国の方で統一的にまとめられたものを準用しているようですけれども、よろしいでしょうか。

それでは、また何か御質問がございましたら、事務局の方にお寄せいただければと思います。

これに関連して、前回御審議いただいた砂防課関係の詳細審議箇所の一部シートを、事務局の方で見直していただいています。それも含めて、評価シートの修正について説明をお願いしたいと思います。

（砂防課）

砂防課企画幹兼地すべり係長の伴野です、よろしくお願いします。

前回の委員会におきまして、このB／Cに関する御質問を受けて、再度全ての箇所を見直させていただきました。B／Cの全体事業便益Bと残事業便益Bの大小の差は、先ほど事務局から説明したとおりですが、砂防課内で確認したところ、地すべり対策事業と急傾斜地崩壊対策等事業において、便益B及び費用Cを算出する過程で一部計上漏れ等がございまして、再度計算したところ全体B／C及び残事業B／Cに誤りがありましたので、この場で訂正させていただきます。

資料2を御覧ください。訂正内容としましては、再評価シートに記載したB／Cについて、様式2－2の再評価シート「事業の投資効果」の中の「（1）費用対効果分析結果」及び補足説明資料②「費用効果分析による評価とその他の整備効果」の中の「費用便益比、便益、費用」を訂正いたしました。

項目3の表に記載のとおり、地すべり対策事業4箇所、急傾斜地崩壊対策等事業2箇所で修正がございました。大変申し訳ございませんでした。

修正前後で全体B／C及び残事業B／Cの値が大きく増加している、再評価箇所No.24の小松原地区について御説明させていただきます。先ほど、便益及び費用の算出過程に一部計上漏れ等があったと御説明しましたが、小松原地区につきましては、事業年度ごとの便益Bを算出する際、表計

算ソフトにおいて計算の誤りがあり、事業年度ごとの便益Ｂが過小に算出されておりました。このため、積み上げられた便益Ｂにつきましても過少に算出されておりました。今回の修正では、費用のＣには変更がなく、便益Ｂのみが増加したことから、全体Ｂ／Ｃ及び残事業Ｂ／Ｃが他の箇所と比較して大きく増加しております。

次に項目４の再発防止対策ですが、今後は費用便益比の算出に当たり、チェックリストによる確認を複数職員で実施することで再発防止に努めてまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

（熊谷委員長）

御説明ありがとうございました。ただいまの説明について、御質問や御意見がございましたらお願いいたします。

（豊田委員）

確認ですが、先ほど小松原で、全体便益のＢの方が残事業便益のＢよりも小さかったのですが、そういうことはあり得るのでしょうか。

（砂防課）

Ｂ／Ｃについてはありますが、委員の御質問にございました全体便益のＢにおいては、残事業便益のＢの方が大きくなることはありません。先ほど御説明させていただいた資料１の３ページの図面を御覧いただきますと、右側の赤い点線で囲まれたのが残事業便益、緑の点線で囲まれたのが全体便益です。Ｂはこの囲まれた部分の比較になりますので、三角形の部分はこちらには含まれません。そのため、残事業便益のＢの方が小さくなります。したがって、残事業便益のＢが全体便益のＢより大きくなることはありません。以上です。

（豊田委員）

前回は残事業便益の方が大きかったですよね。訂正前の小松原地区は違いましたよね。

（砂防課）

それが誤りでしたので、今回御指摘を受けてチェックし、正しい値に修正させていただきました。

（豊田委員）

そういうことですね。残事業便益のＢの方が全体便益のＢより大きいという時点でおかしいと思っていました。

（砂防課）

ありがとうございます。今回からチェックシートを作成し、今後気を付けてまいりたいと思います。

（熊谷委員長）

堤委員いかがですか。同じような質問を前回頂いておりましたが。

（堤委員）

今回、修正いただいたということで受け止めました。追加の意見というか、今後また継続して検討いただければと思うのですが、前回の委員会でも奥山委員から御指摘があって、残事業B／Cを出す意味が果たしてどれぐらいあるかというお話もあったと思いますが、私も少し疑問に思っているところです。全体B／Cを基本的には見ていくべきと思っています。ただ、再評価No.22については、修正前も修正後も1.00少し上回る程度で、結構ギリギリだと思います。こういうことは今後も起こり得ると思います。というのは、実際に事業を始めてみないと状況調査もできないので、詳細調査をした結果、岩盤が弱いとか、工法を変えないと駄目だとか、そういうことはよく起こることだと思います。それから、物価高騰の影響により、資材費が高騰していくこともあると思います。そうした事業開始時点では予測できなかったことによってB／Cが下がっていくことは、今後も起こり得ることだと思っています。もちろん、B／Cを1以上にするのも大事ですが、不可抗力で1を下回ってしまうということも今後起こるかもしれません。そのときに、苦肉の策で残事業B／Cを算出したら1.0を超えている、そんな意味合いもあるとは思うのですが、B／Cという比率で見る限りはいろいろ問題があると思います。例えば、評価時点でつぎ込んだCと、それによって得られるBの差額ですについて、結局、B－Cという形で出てくると思います。それが事業を続ける中でB－Cが大きくマイナスになっていくような場合は、もう事業をストップせざるを得ないこともあるかもしれません。一方でB－Cが仮にマイナスだとしても、事業を続けることで最終的にはそのマイナスが縮小していくのであれば、 B／Cが仮に1.0を下回ったとしても事業は継続する、といった判断の仕方もあると思いました。法律的な縛りもあると思いますので、必ずしもすぐできるとは思いませんが、今後検討いただければと思いました。以上です。

（熊谷委員長）

ありがとうございます。奥山委員、いかがですか。

（奥山委員）

そうですね。今おっしゃられるとおり、評価の仕方については、もう少し検討の余地はあると思

うのですが、すぐに変えるといってもなかなか具体的な案が出にくいと思いますので、今後検討していければと思います。

（熊谷委員長）

先ほどの全体事業 B／C と残事業 B／C については、B の値は違うのですね。ですから、大きな差が出てくるのですね。

（砂防課）

はい。

（熊谷委員長）

他の委員の皆様いかがでしょうか。今の説明について、御質問はございますでしょうか。

それでは、この資料 2 の詳細審議箇所で丸がついている再評価 24、再評価 26 の小松原と染谷でございますけれども、前回の委員会で一旦、県の評価は妥当ということで御承認をいただきましたが、今回、B／C が修正になりました。B／C は、大きくなっていますので問題はないと思いますが、評価シートが修正になりましたので、もう一度審議をさせさせていただきたいと思います。この再評価 24 小松原、再評価 26 染谷について、県の評価が妥当という審議結果について、今回の訂正による変更はなしとしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

（委員からの異論や意見がないことを確認）

特に御異論なしということで、前回のとおり県の評価が妥当ということで決定させていただきます。ありがとうございました。

続きまして、これも積み残しになっていました河川課、砂防課及び都市・まちづくり課の、詳細審議箇所以外の箇所についての御審議でございます。事務局において資料 3 を作成していただきました。詳細審議箇所以外の箇所全てについて、B／C のデータも含めて概要を一覧でまとめていただきました。これに基づいて該当の評価シートを御確認いただきながら、御意見や御質問をあらかじめ御提出いただいていたところでございます。事前に御質問等のあった箇所について説明をお願いします。

（事務局）

本日欠席されております小山委員から 2 点、御意見、御質問をいただいております。資料はお配りしておりませんが、簡単に御説明させていただきます。

まず 1 点目ですが、道路改築事業の再評価箇所である青木峠バイパス、それと安曇野道路の評価シートの「創意工夫」欄の記載内容について、箇所に応じて具体的に書けないのかという御指摘です。全く同じ文章で同一の文面なので、工夫が必要ではないかという御意見をいただいておりま

す。これにつきましては、この後、それぞれの箇所について詳細審議で御審議いただきますので、その際に事業課の方から御回答させていただきたいと思います。

もう１点、先ほど御説明のあった資料３の詳細審議箇所以外の箇所の一覧表でございますが、右端に再評価の事由という記載欄がございます。なぜこのような状況になっているのか簡単なコメントを付けさせていただきましたが、委員からもう少し丁寧に記載できないかという御意見をいただいております。課題として受け止めまして、来年度以降なるべく分かりやすくかつ簡潔に記載できるよう工夫してまいりたいと考えております。

続きまして、熊谷委員長からも４点ほど御意見、御質問をいただいております。

まず１点目ですが、砂防事業について、新規で着手してからなかなか進捗が上がってない部分が多いのではないかとの御指摘で、今後の見通しなどを説明していただきたいとの御意見をいただきましたので、後ほど砂防課から御説明します。

２点目として、予定工期について、今年度は令和８年度であるところ、令和３年、令和４年、令和５年など既に完成予定期限が切れているものが散見されるが、どのような手続きによるものだったのか、との御質問をいただいております。これにつきまして、事務局から回答させていただきます。本評価監視委員会に諮る再評価の案件は県の評価委員会で評価されたものであり、県の評価委員会に諮るものは、総事業費が 10 億以上であったり、大幅な工事期間の変更があったりする場合などが対象になってまいります。逆に言いますと、少額の工事で１年だとか２年の延長といったものについては本評価監視委員会において再評価の対象にならず、今回の案件はそのような案件となっております。そういった箇所につきましては、全て事業課と私ども評価部局で継続調査に関する協議をしており、その中で状況は把握しておりますが、前回評価時がいつかと言うと、令和３年、４年、５年という記載になってしまうという状況です。

続きまして３点目です。砂防事業の２箇所、矢口と高府などでＢ／Ｃが特に著しく高くなっており、その他にも散見されます。その理由を伺いたいとの御質問をいただいております。この２点につきまして、砂防課から説明をお願いします。

（砂防課）

まず１点目、「砂防事業の複数事業において事業進捗率が低いものがあり、今後の気候変動を踏まえると速やかな対策が必要と考えられるが、その見通しや応急対策について」という御質問です。まず、No.２の砂防事業（砂)赤津川　諏訪市　普門寺につきましては、事業採択後５年未着手として今回箇所に挙げております。理由としましては、砂防堰堤予定地に設置されていたガスパイプラインの移設に係る調整に時間を要し、堰堤の着手が遅れたものでございます。No.４の(砂)堀久保沢　諏訪市　角間新田につきましても採択後５年未着手となっており、理由としましては、地質調査の結果により地盤改良が必要となり、堰堤設計に反映させる作業に不測の日数を要し、進捗が遅れているというものでございます。

事業進捗につきましては、箇所ごとに条件が異なりますので一概には御説明できませんが、砂防事業には5年未着手箇所が10箇所ございます。理由としましては、主に地権者との交渉や関係機関との調整、設計等により事業進捗が遅れてきているというものです。御説明しましたとおり、箇所ごとに懸案事項がある状況です。熊谷委員長の御指摘のとおり、昨今の気候変動を踏まえますと、早期に対策する必要があると考えております。今後も引き続き地元市町村と連携し、地権者との交渉や工事について円滑に進めていけるよう取り組んでまいります。必要な応急対策についても、それぞれの現場を確認しながら対処していきたいと考えております。また、今後は新規事業の評価に当たって、更に計画熟度を上げ、事業の進捗が滞ることがないよう努めてまいりたいと思っております。

次の質問になります。No.8矢口　辰野町　北大出 及びNo.21瀬戸川　小川村　高府その他において、今回のB／Cが見直しにより前回評価時より著しく高くなっている理由についての御質問でございます。こちらにつきましては、令和6年度の公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針の改定に伴い、被害額算定における1人当たりの精神的損害額が見直され、2億2,200万円から6億100万円へ大きく引き上げられたことが大きな要因となっております。保全人家が多く存在すれば比例して保全人数も多くなるため、合計の精神的損害額が大きくなり、B／CのBが増加したことでB／Cが大きく増加しております。

以上でございます。

（事務局）

もう1点、委員長からNo.37について御質問いただいておりますが、後ほど道路建設課の詳細審議の際に御説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。

（熊谷委員長）

御説明ありがとうございました、よく理解できました。事前に御質問いただいていなかった委員の皆様も、一覧表を再度見て、あるいは今の説明をお聞きして、追加で御質問や御意見はございますでしょうか。

先ほど冒頭で御説明いただきましたとおり、詳細審議箇所については、1箇所ずつシートに基づいて御説明を受け、審議をすることになっています。詳細審議箇所以外の箇所について個別のシートを見ていただくのは、委員の皆様の御負担も非常に大きいと思いますので、一覧表に基づき特に気になったところを中心に該当シートを検討していただくとか、全体の傾向の中で御指摘いただくようなところがあれば、御質問、御意見をいただくというような審議の方法になるかと思います。そういうところも含めて、何か御質問、御意見はございますでしょうか。

（委員からの異論や意見がないことを確認）

それでは、御意見は特にないようですので、一括して詳細審議箇所以外の評価案の検証に移りま

す。先ほど申し上げたような趣旨で、評価の検証をしていただければと思います。県の評価案を不適当とする御意見は特になかったようですので、資料３に記載の詳細審議箇所以外の箇所について、河川課、砂防課、都市・まちづくり課所管の新規箇所１箇所、再評価箇所 27 箇所、事後評価箇所４箇所について、いずれも県の評価が妥当としてよろしいでしょうか。

（委員からの異論や意見がないことを確認）

特に御意見はないということで、細かな評価シートに基づく評価ではございませんが、それを前提とした上で本委員会の検証とさせていただきます。御審議ありがとうございました。

前回保留としました審議については以上となります。

次に、２回に分けて審議を行うことにした道路管理課、道路建設課、農地整備課及び森林づくり推進課所管箇所の審議に入ります。詳細審議箇所は、資料４を御覧ください。資料下部の「第３回委員会詳細審議箇所」に記載のある新規評価１箇所、再評価５箇所、事後評価１箇所の計７箇所について、前回と同様に担当課ごとに各箇所の説明、質疑を行った後、委員の皆様の御質問、御意見をいただき、整理をしていきます。

なお、詳細審議箇所以外の箇所につきましては、先ほどと同様に、担当課ごとに詳細審議箇所の審議が終わった後、事前に提出いただいた御質問、あるいは本日いただく御質問等について質疑応答をしていただき、一括して委員会としての意見を集約することで進めてまいりたいと思います。

それでは、道路管理課の所管箇所について、まず詳細審議箇所２箇所について審議を始めてまいります。最初に、新規評価の No.５市町村基幹道路整備事業　柳瀬について説明をお願いいたします。

（道路管理課）

道路管理課です。No.５様式１－２を御覧ください。事業名は、県代行事業　村道伊折線　小谷村　柳瀬です。まず事業の位置付けについてです。当事業は、県総合５か年計画において、「災害に強い県づくりの推進」、「地域活力の維持・発展」、「移住・交流・多様なかかわりの展開」として、事業着手箇所に位置づけています。また、当事業は豪雪地帯対策特別措置法に基づく基幹道路に指定されており、代行事業として実施するものです。なお、令和８年３月に内閣府に認定された地域再生計画により、地域未来交付金のインフラ整備事業として事業を執行いたします。

続いて、現状と課題、事業目的について御説明します。中央の平面図を御覧ください。本路線は姫川右岸に位置しており、国道 148 号と接続し、南小谷駅、伊折集落を結び、複合拠点施設や役場へと繋がる生活道路となっております。また、姫川右岸の基幹道路として機能を有するとともに、伊折集落にある体験交流施設への動線となる重要な路線でございます。しかしながら、図中で旗上げした赤線部分、南小谷駅から伊折集落までの区間は、写真で示す通り幅員狭小や、線形不良によるすれ違い困難箇所が連続しており、安全性・円滑性に課題があります。また、観光来訪者や移住検討者にとって移動不安が障壁となっています。このような状況から、幅員狭小や線形不良を解消

することで、道路機能の改善と地域活性化に繋げることを目的に当事業を実施したいと考えております。

事業概要についてです。着手年度は令和９年度、完了予定年度は令和 12 年度、事業期間は４年間を予定しております。事業内容は、道路改築工 L=650m、幅員 W=4.0(5.0)m です。全体事業費は４億円です。

事業効果について御説明します。直接効果は走行時間の短縮１分、村道補償事故件数の減少４件から０件、間接効果は小谷村役場及び駅へのアクセス性向上、迂回機能や、観光アクセス機能の向上となります。また、当事業により幅員狭小や線形不良が解消されることで、移住検討者の移動不安が低減され来訪関係人口、移住の増加へと繋がります。

計画熟度についてですが、令和７年 11 月に実施した地元説明会により、事業目的及び概ねの整備手法について合意が得られており、反対意見はございません。また、事業用地に係る公図、登記簿の確認は済んでおります。関連する JR 東日本への事前協議を実施済みです。

妥当性につきましては、様式１－３のとおり必須項目の全てにチェックがついています。優先度評価については、様式１－４のとおり 4.6 点となります。

説明は以上です。

（熊谷委員長）

御説明ありがとうございました。ただいまの説明について御意見、御質問を承ります。よろしくお願いいたします。

（村上委員）

村上です。説明ありがとうございます。以前このすぐ近くに住んでいたこともあって、この道は非常によく知っています。頻繁かつ日常的に通っていた道ですので、非常に幅員が狭く崖から落ちそうな箇所がある状況は承知しています。整備されると、小谷村の複合拠点の方へ抜ける道と繋がって、災害時に避難経路としての道路になると理解しています。ただ、道路自体 800m 程度の工事延長ということで、４年間という工事期間は少し長い印象を受けたのですが、急傾斜地を通る道ということで工法的に時間がかかりそうだということなのでしょうか。

（道路管理課）

はい、４年間という期間に関しましては、通常の事業で考えますと特段長い期間ではなく、調査・設計を行った上で工事を進めていくことになりますので、適切な期間であると思っております。すぐに工事着手ができれば、おっしゃられるとおりもう少し短縮できる可能性がありますが、事前の設計等が必要になりますので、妥当な期間だと考えています。

（熊谷委員長）

他に御質問、御意見ございますでしょうか。

（堤委員）

今回 B／C が算定対象外ですが、算定しない条件は何か教えてください。

（道路管理課）

第 1 回目でも御質問いただきました費用便益が対象外となる事業についてですが、事業の主目的に照らし合わせて、費用便益比による評価が適当でない事業の場合は対象外とされております。例えば、この柳瀬のような過疎代行事業は対象外とされております。今回の代行事業は、過疎地域や特別豪雪地域などの人口や交通量が少ない市町村において、県が代行して実施する事業でございまして、元々人口や交通量が少ないところで事業を実施するという事業趣旨から、通常の費用便益比による事業効率性の評価には馴染まないと考えております。また、通常の事業であれば、国の交付金等を受ける際にも国が B／C を算出することになっておりますが、代行事業の場合は、国の交付金を活用する場合でも、その事業採択において費用便益比の算出は不要となっております。以上の理由から、このような事業については費用便益比算出の対象外とさせていただいております。

（堤委員）

ありがとうございます。既に記載されているのかもしれませんが、費用便益比の算定対象外となっている理由や、どういった条件の場合に対象外となるのかについて、どこかに記載していただけると理解しやすいのではないかと思いました。今後で結構ですので御検討ください。

（熊谷委員長）

ありがとうございます。他に御質問ございますでしょうか。

先ほど JR と調整といったお話がありましたが、この区間について大糸線の廃止やバス代行といった話がよく話題になります。JR としては、今後も継続していただける方向性なのでしょうか。

（道路管理課）

事業そのものの運営ということでしょうか。

（熊谷委員長）

県や市町村でアクセス道路整備をするのであれば、JR にもこうしたローカル線を残して欲しいと思います。

（道路管理課）

そうですね。是非そうして欲しいという思いはございますが、その点につきましては、私の立場からは何とも申し上げられません。

（熊谷委員長）

だからこそ、JR のそういった事業継続の後押しに少しでもなればいいと思います。

それでは、今御説明いただいた柳瀬の県評価について検証を図ってまいります。県の評価案は事業着手でございますけれども、評価を不適当とする御意見はございませんでしたので、この箇所について、県の評価が妥当としてよいでしょうか。

（委員からの異論や意見がないことを確認）

御異論ないということで、そのように検証させていただきたいと思います。ありがとうございます。

続きまして、道路管理課の詳細審議箇所の 2 箇所目でございます。再評価 No.36 の高瀬橋について御説明をお願いいたします。

（道路管理課）

続きまして No.36、様式２－２を御覧ください。市町村基幹道路整備事業　一級町道川向椰野線南木曽町高瀬橋について御説明します。

事業計画の概要は、道路改築工、全体延長 L=550m、幅員 W=5.5(7.0)m、そのうち高瀬橋の延長 L=420m、幅員 W=5.5(6.5)m となります。採択年度は令和 2 年度、完成予定年度は当初の令和 7 年度から令和 13 年度へ 6 年延長します。全体事業費は当初の 10 億円に対しまして 33 億円で、23 億円の増額となります。令和 9 年度以降の残事業費は 18 億円です。令和 8 年度末の進捗率は 45.5%、用地進捗率は 58.5%です。

評価対象事業事由は、全体事業費が著しく増加する変更が生じる箇所及び事業期間が長期間に及ぶことが確実な箇所になります。

36 ページの 3、補足説明資料①を御覧ください。本事業の概要です。高瀬橋は、木曽川右岸道路と国道 19 号等を結ぶ橋梁です。現況の車道幅員が 5.0m あり、大型車両のすれ違いが困難な状況です。このため、橋梁の架け替えによる拡幅事業を行うものです。

36 ページの 5、補足説明資料③－１を御覧ください。変更理由について御説明します。変更理由①は、橋台及び橋脚の仮設土留工の施工方法の変更によるものです。橋台と橋脚の施工に当たっては、鋼矢板の圧入を予定していましたが、地中内の転石が想定以上に硬く、鋼矢板の圧入ができなかったため、矢板全箇所において、ダウンザホールハンマーによる先行掘削を行う必要が生じました。これにより、工事費が約 7 億円の増となります。変更理由②は、建設資材や労務費の単価上昇です。これにより、約 4 億円の増となります。続きまして、36 ページの 6、補足説明資料③－２を

御覧ください。変更理由③は、仮桟橋の設置が必要となったことです。当初は、現況の高瀬橋を全面通行止めにして施工ヤードとして利用し、高瀬橋上流に位置する柿其橋を回路としてする計画としていました。しかし、先ほど御説明した変更理由１により、施工に遅れが生じ、このページの最下段にお示ししている工程表のとおり、高瀬橋の施工期間と隣接する工区の期間が重複することとなりました。このため、迂回のルート検討図でお示ししているとおり、青ルートで柿其橋を通行する予定だった大型車が赤ルートの現況の高瀬橋を通行する必要が生じ、仮桟橋の設置が必要となったものです。これにより、工事費が約12億円の増となります。変更理由④は、工事費、工事内容の増に伴う事業期間の延長で、６年の延長となります。

説明は以上です。

（熊谷委員長）

御説明ありがとうございました。箇所名　高瀬橋についての審議に移ってまいります。御質問、御意見ございますでしょうか。奥山委員の御専門ですので、何かございますか。

（奥山委員）

川の中の硬さについては、実際に施工してみないと分からない部分があると思いますので、致し方ない部分が大きいとは思います。恐らく、その影響で工程が後ろにずれ込んだ結果、当初予定していた迂回路も困難となり、新たに仮桟橋を設置しなくてはならなくなったと推測します。その点については、やむを得ない部分だと思いました。

（熊谷委員長）

ありがとうございます。

（相野委員）

緊急輸送道路ということですが、第１次ですか、第２次ですか。

（道路管理課）

こちらの国道19号は緊急輸送路第１次になっていると思いますが、市町村の高瀬橋の方は緊急輸送道路ではありません。

（相野委員）

町道の方も、緊急輸送道路には該当しないということですか。

（道路管理課）

町道の方はそうです。

（相野委員）

木曽方面ですと、災害が多いなどの事情で代替となる道路が必要になることが多いと思いますが、この町道自体は緊急輸送道路の指定を受けていないものの、この橋も町道としても国道19号緊急輸送道路になっているため、代替機能を担う道路として重要であるということですか。

（道路管理課）

現在、国道19号と並行して右岸側に右岸道路を県で整備しているところで、国道19号の代替として道路を整備していますが、その代替道路と国道19号を結ぶ重要な役割を果たしているのがこの高瀬橋です。

（相野委員）

元々ある代替の迂回ルートの橋とは、どのぐらい離れているのですか。

（道路管理課）

柿其橋と高瀬橋の距離ということだと思いますが、５km程度かと思います。

（相野委員）

車で５㎞だったら迂回が可能で、元々特に人の交通の迂回が必要な状態ではなかったということでしょうか。

（道路管理課）

はい。

（相野委員）

分かりました。ありがとうございます。

（熊谷委員長）

ありがとうございます。他に御質問、御意見ございますでしょうか。

それでは、検証に移ってまいりたいと思います。県の評価案は事業継続でございますけれども、評価案を不適当とする御意見はございませんでしたので、この箇所につきましても、県の評価案が妥当ということで、よろしいでしょうか。

（委員からの異論や意見がないことを確認）

特に御異論ないということですので、そのようにさせていただきます、ありがとうございます。道路管理課の詳細審議箇所につきましては以上となります。

続きまして、詳細審議箇所以外の箇所につきまして、審議をしていきたいと思います。資料３の詳細審議箇所以外の箇所一覧表の５ページを御覧ください。道路管理課分につきましては、資料３の５ページ、事後評価の No.９、No.10 が該当します。一括して扱いたいと思います。委員の皆様からこの点について事前の御質問や御意見の提出はございませんでしたけれども、何か御意見、御質問がございましたら受け付けますがいかがでしょうか。No.９の小川村の市町村基幹道路整備事業、それから No.10 の辰野町の道路環境対策事業でございます。県の事後評価案はＡということでございますけれども、よろしいでしょうか。

（委員からの異論や意見がないことを確認）

特に大きな問題はないということで、この一覧表に基づいてそのように審議をさせていただきます。

それでは次に、道路建設課の所管箇所の審議に入りたいと思います。まず、詳細審議箇所になります。道路建設課の詳細審議箇所は３箇所になります。最初に再評価 No.39　道路改築事業　青木峠バイパスについて説明をお願いいたします。

（道路建設課）

道路建設課で企画幹をしております、渡辺と申します。道路建設課分を御説明させていただきます。

青木峠バイパスについてですが、39－１ページ様式２－２を御覧ください。こちら道路改築事業(国)143 号　松本市から青木村の青木峠バイパスとなります。

全体計画の事業概要としましては、全体延長 L=4.3km、車道幅員 W=6.5m、全体幅員 W=9.0m の道路築造工となります。採択年度は平成 31 年度、完成予定年度は当初の令和９年度から令和 14 年度に５年延長いたします。全体事業費は当初の 150 億円に対しまして 250 億円で、100 億円の増額となります。令和９年度以降の残事業費は 235 億 6,205 万 7,000 円です。令和８年度末の進捗率は 5.8%、用地進捗率は 92.7%です。評価対象事由につきましては、全体事業費が著しく増加する変更が生じる箇所および事業期間が長期間に及ぶことが確実な箇所となります。費用便益比 B／C ですが、事業全体で 1.6、残事業で 1.7 となります。

次に 39－３ページ、補足説明資料①をお願いします。本事業の概要と、現在の状況について御説明いたします。(国)143 号は、松本市と上田市を結ぶ広域的な幹線道路で、第２次緊急輸送道路に指定されているとともに、本州中央部広域交流圏を形成する路線としても位置づけられております。本事業は、松本、筑北、青木、上田の生活圏を連絡し、広域的な交流連携を図ることを目的として進めているものになります。松本市側では、令和５年度に本事業に隣接する会吉バイパスが開通し、青木村側においても２車線改良が完了しており、青木峠区間の現道のみ、幅員狭小、線形不

良な峠道となっております。また、信号処理による片側交互通行の会吉トンネル、高さ制限のある明通トンネルを有しており、普通車同士のすれ違いも困難など円滑な交通に支障をきたしている状況です。そのため、本事業により、沿道の峠道をトンネル、橋梁で迂回する道路を新設することで、長野県を東西に横断する広域的な交通ネットワークを形成し、救急活動や物資輸送、防災拠点のアクセス性を向上させ、平常時、災害時を問わない円滑な交通の確保や、産業観光の振興に寄与することが期待されます。その他、通過交通の転換によりまして、周辺地域の交通の円滑化、交通事故減少にも寄与することが期待されております。

続きまして 39－5 ページ　補足説明資料３－③をお願いいたします。変更内容につきまして御説明します。変更理由①につきましては、新規評価時の平成 31 年度に比べまして、建設資材や労務費の単価が上昇したことにより、約 60 億円の増になります。変更理由②につきましては、要対策土への対策の追加による増です。青木村側の 2 号トンネル計画地につきまして、詳細な地質調査や試験を行った結果、土壌汚染対策法の基準値を超える重金属が検出されました。重金属の溶出を防止する対策検討を行うため、先進ボーリングによる調査、掘削土の仮置きヤードまでの運搬、仮置きヤード内での流出対策など、約 15 億円の増となります。なお、トンネル掘削土の最終的な処理方法は、施工計画まで含めた総合的な検討が必要であるため、トンネル工事発注後に有識者委員会に諮り、方針が決定次第、事業費などの大幅な見直しが必要となった場合は、次回以降の再評価に諮らせていただきます。変更理由③につきましては、地滑り対策の追加による増です。１号トンネルの筑北側坑口におきまして、詳細な地質調査・解析を行ったところ、トンネル掘削影響により、地滑りが発生するおそれがあることから、押さえ盛土による対策を講じる必要が生じたことにより、約 2 億円の増となります。変更理由④につきましては、トンネルの断面の変更による増となります。平成 31 年の事業化直後に、令和元年東日本台風が発生しまして、松本と上小地域を結ぶ幹線道路の多くが寸断されました。また、この災害を受けまして、青木村が令和 2 年 12 月に策定した「地域防災力向上行動計画」におきまして、本事業が広域交通網の強化を図る重要な事業として位置づけられました。これらを踏まえまして、改めて当該道路の機能を再検討した結果、広域的な交通ネットワークを形成し、第 2 次緊急輸送道路に指定されている路線の重要性、トンネル総延長が 4 km ということ、トンネル内で事故等による停止車両が発生した場合に広域的な迂回が必要となることを総合的に判断しまして、緊急車両等がすれ違い可能な通行空間を確保する計画へ見直しを行いました。これにより路肩幅員を 0.75m から 1.25m へ拡大する必要が生じ、トンネル断面積が増加したことで、約 23 億円の増となります。変更理由⑤の事業期間につきましては、先ほどの変更理由②及び③で御説明した要対策土への対策の追加、また、地滑り対策の追加よる工期延長により、合計 5 年延長するものです。

次に 39－2 ページ、様式２－２をご覧ください。長野県公共事業評価委員会の意見は記載のとおりなります。

次に、こちらの事業箇所につきまして、事前に御質問をいただいておりますので御説明させてい

ただきます。事前の質問につきましては、この次の説明箇所にも関わるのですが、様式２－２再評価シートの評価の視点、創意工夫の記載の内容が具体的でなく、ただいまの No.39 の事業、次の No.47 の事業の文面が同一であり、本当に実行されるか疑問である、との御指摘でございます。

まず、青木峠バイパスにつきまして創意工夫の内容を御説明いたします。この事業につきましては、設計段階におきまして、構造物や舗装などの検討を行う際、国土交通省が運営しております「新技術情報提供システム」に登録されている新技術なども含めまして、ライフサイクルコストが最小となるよう比較を行い、工法を選定しているところになります。また、施工段階におきましては、建設発生土の現場内利用や他工事との流用・調整により、処分費や運搬費の縮減に取り組むとともに、アスファルトや砕石に再生材を活用し、コスト縮減及び環境負荷の低減に取り組む予定としております。こちらの具体的な検討の内容としましては、この事業の主たる構造がトンネルとなることから、掘削位置を３次元的に管理し余掘を低減する、具体的な名称で言うと「ドリルナビ」という技術ですとか、弾性波を用いて掘削方向の地質を正確に把握し、掘削方法や支保構造などに随時フィードバックができる「トンネル切羽前方地質探査」などの新技術を、施工時に活用する検討を行っているところです。以上の内容につきましては、今後の施工段階を見据えまして、さらに具体的に検討を行い、対応可能なものを工事発注時の仕様書等に反映し実施する予定としております。

説明は以上となります。

（熊谷委員長）

御説明ありがとうございました。ただいまの説明について御意見、御質問がございましたらお願いいたします。

（堤委員）

資料の 39－４の部分で、便益と費用を挙げていただいていますが、これは今回の再評価で費用が変更になったのでしょうか。もしそうだとすれば、それ以前の当初予算の費用と便益がどういうものだったのか、どこかに記載されているでしょうか。

（道路建設課）

御覧いただいているのは、変更後のものになります。

（堤委員）

そうだとすれば、変更前の便益と費用が、どこか記載されてますでしょうか。

（道路建設課）

資料の方には記載はないのですけれど、新規事業化時の事業全体のB／Cにつきましては3.4となっております。

（堤委員）

ありがとうございました。今回は難しいと思いますが、可能であれば変更前がどうだったか分かる資料もあると、変更によってどう変化したかが分かりやすいと考えました。以上です。

（熊谷委員長）

ありがとうございます。他に御質問、御意見ございますでしょうか。

（内山委員）

39－1の評価対象事由の2つ目で、「事業期間が長期間に及ぶことが確実な箇所（前倒し）」とありますが、この「前倒し」は期間が前倒しということですか。

（道路建設課）

こちらの事業は、まだ残事業期間はありますが、今回事業期間の延長が必要となることが判明しましたので、この段階で前倒して5年間延長させていただいております。

（内山委員）

期間ではなく、事業期間を延長する判断の時期を前倒したということですか。それは、トンネルを掘る前に、地滑り対策やヒ素の対策をすることが決まったからということですか。

（道路建設課）

先ほど事業期間の延長のところで御説明させていただいた、変更理由②の要対策土ですとか、変更理由③の地滑り対策といった事実が判明した関係で、再評価時期を前倒しして事業期間を延長しているものです。

（事務局）

補足説明です。事業期間が長期間に及ぶことが確実な箇所からの前倒しというのは、再評価を受けるタイミングを、その事実が判明した段階で、前倒して再評価を今回受けているという意味合いです。

（相野委員）

39－5の変更理由②要対策土の追加の費用ということで記載いただいていますが、仮置きヤード

までの距離によって費用がだいぶ変わると思います。仮置きヤードまでの距離や、仮置きヤードが確保できているのか、また、何 m3 ぐらいを予定しているのかが分かれば教えてください。

（道路建設課）

運搬距離につきましては、御指摘のとおり事業費に影響しますが、残土の搬出先は検討中でございまして、現時点では運搬距離 60km を見込んでおります。

（相野委員）

想定量はどのぐらいでしょうか。

（道路建設課）

最大で 31 万 m3 です。今後の掘削により判明しますので、最大量を見込んでおります。

（相野委員）

溶出対策として、シート養生とアスファルト舗装、アスカーブとあるのですが、アスカーブ程度で足りるものなのですか。集中豪雨時等に流出しそうな気がするのですが、その辺は検討した上でこれらの対策で問題ないと判断されているのでしょうか。

（道路建設課）

詳細につきましては、施工時に具体的なものを施工業者も含めて検討する必要がございます。現時点では確実に必要になるものを見込むことと、先ほど御説明した運搬距離を想定して事業費の増額分を決めておりますが、今後詳細につきまして変わるようなことがございましたら、次回以降の再評価で諮らせていただく場合もあると想定しております。

（相野委員）

分かりました。ありがとうございます。

（熊谷委員長）

他に御質問、御意見ございますでしょうか。

（奥山委員）

４ページの費用便益の表中の事業費と最初のページの事業費が合わないのはなぜですか。

（道路建設課）

本日の全体説明にあったと思いますが、長期間に亘る事業では、要する費用を現在価値というものに換算している関係がございまして、このB／Cの算定上の数値である250億円を現在価値に直すと204億円になります。

（事務局）

デフレーター、社会的割引率を加味した数字が記載されています。

（熊谷委員長）

他にございますでしょうか。

率直に今、三才山トンネルのルートがある中で、このルートが出来ることによって新規の交通量が発生するのでしょうか。それとも三才山トンネルのルートを通っていた車がそのまま移行するのでしょうか。

（道路建設課）

そのまま移行する訳ではありませんが、今回かなりの事業効果があるものと見込んでおります。交通量推計と呼んでおりますが、交通ネットワークを組みまして、その中で今回の整備でどういった移動があるかを踏まえてシミュレーションをしています。その結果によりますと、国道143号の交通量につきましては、約4,100台の増加を見込んでおります。一方、国道254号からは約1,100台減少すると見込んでいます。

（熊谷委員長）

ありがとうございます。他に御意見ございますでしょうか。

それでは、御意見が出尽くしたところで評価案の検証に入ります。県の評価案は、青木峠バイパスにつきまして、事業継続でございますけれども、評価案を不適当とする御意見がございませんので、この箇所については県の評価案が妥当としてよいでしょうか。

（委員からの異論や意見がないことを確認）

特に御異論はないということで、そのように結論付けさせていただきます。

次に再評価のNo.47　道路改築事業　安曇野道路について説明をお願いいたします。

（道路建設課）

続きまして、安曇野道路を御説明させていただきます。47－1ページ、様式2－2を御覧ください。こちら道路改築事業　(主)大町明科線　安曇野市　安曇野道路となります。

全体計画の事業概要としましては、全体延長L=4km、車道幅員W=6.5m、全体幅員W=9.5mの道路築造工となります。採択年度は令和4年度、完成予定年度は当初の令和15年度から令和18年

度に３年延長いたします。全体事業費は当初の 250 億円に対しまして 400 億円で、150 億円の増額となります。令和９年度以降の残事業費は 362 億 3,200 万円となります。令和８年度末の進捗率は 9.4%、用地進捗率は 65.0%です。評価対象事由は、全体事業費が著しく増加する変更が生じる箇所となります。費用便益比 B／C ですが事業全体で 1.2、残事業で 1.3 となります。

補足説明資料①を御覧ください。47－３ページです。本事業の概要と現在の状況について御説明いたします。本事業は、松本、大町、糸魚川を連絡し、広域的な交流連携を図ることを目的として計画を進めている、地域高規格道路松本糸魚川連絡道路の一部として安曇野市内の新設区間を整備する事業となります。また安曇野市内では、穂高から明科間において、安曇野インターチェンジ周辺を中心とした通過交通と生活交通の混合による渋滞や交通事故が発生している状況です。当該事業の整備により、松本糸魚川連絡道路の一部を担うほか、周辺地域の高速道路へのアクセス性を向上させ、安曇野インターチェンジ周辺の渋滞緩和、交通事故減少、産業観光の振興に寄与することが期待されます。

続きまして、47－５ページ 補足説明資料③－１をお願いいたします。変更内容について御説明します。変更理由①ですが、長野道との接続構造の変更による増です。長野自動車道との接続部について、NEXCO と協議した結果、事前協議で概ねの了承を得ていた線形が変更となりまして、長野道本線の犀川橋の拡幅が必要となったことにより、工事費が約 30 億円の増となります。47－６ページの補足説明資料③－２をお願いいたします。変更理由②につきましては、橋梁基礎形式の変更による増です。橋梁基礎形式につきまして、当初は直接基礎を想定しておりましたが、地質調査結果より支持地盤が想定より低かったこと、また掘削による地下水位の低下が周辺のワサビ田に与える影響を勘案しまして、杭基礎に変更したことにより、工事費が約 20 億円の増となります。次に 47－７ページ、補足説明資料③－３を御覧ください。変更理由③につきましては渡河部の橋梁工事における仮設工変更による増です。事業化後の令和６年に仮締切堤設置基準案が改定されたことで、仮設時の計画流量が改定前の 1.2 倍となりまして、仮締切や仮橋等の仮設工が必要となったことにより、約 19 億円の増となります。次に 47－８ページ 補足説明資料③－4 を御覧ください。変更理由④は補償費の増となります。補償対象である建材工場につきまして、補償費算定のための詳細な調査を実施したところ、屋外からの外観では想定できなかった機械設備が確認されたなどの理由で約９億円の増となります。次に 47－９ページ 補足説明資料③－５をお願いいたします。変更理由⑤としては、新規評価時の令和３年度に比べ、建設資材や労務費の単価が上昇したことにより、約 72 億円の増額となります。変更理由⑥の事業期間につきましては、変更理由②および③で御説明した、橋梁の基礎形式変更および河川内工事の仮設工変更による工期延長により、合計３年延長とするものです。

次に様式２－２、47－２ページにお戻りください。長野県公共事業評価委員会の評価は記載のとおりでございます。

また、事前に御質問をいただいておりますので、そちらの御説明をさせていただきます。先ほど

の青木峠バイパスと同様の御質問で、安曇野道路につきましても、再評価シートの創意工夫の記載内容が青木峠バイパスと同様であり、本当に実行されるか疑問であるという内容でございます。こちらの(主)大町明科線　安曇野道路につきましても、設計段階で構造物や舗装等の検討を行う際に、先ほどと同様に新技術も含めたライフサイクルコストが最小となるよう比較を行って工法を選定しております。具体的には、盛土部の防草対策としまして、アスファルト保護シートの採用や橋梁部にメンテナンスフリーのアルミ合金製の検査路の採用を検討するなど、ライフサイクルコストを踏まえた工法選定を行っているところです。盛土区間については、現在事業中の(国)158 号の狸平トンネルの掘削土など、仮置きしている状況でございますので、本道路の盛土として有効活用し運搬費の縮減を図るよう、他の盛土工事箇所も含めた調整を進めているところです。以上の内容につきまして、今後の施工段階を見据えまして、さらに具体的な検討を行い、採用可能なものを、工事発注時の仕様書等に反映して実施する予定としております。

説明は以上となります。

（熊谷委員長）

御説明ありがとうございました。400 億円という事業費の大きな事業になります。御意見、御質問がございましたらお願いしたいと思います。

（豊田委員）

47－7 の、非出水期の既往最大流量を 1.2 倍にしたとの部分ですが、そもそも、既往最大流量はどのように測っているのですか。流量はそんなに測っていないのではと思うのですが、どのような値を使っているのですか。

（道路建設課）

先ほど既往最大流量という御説明をさせていただきましたが、河川工事の仕方によっても対象とする流量は変わりまして、例えば一番大きな河川の犀川ですと、堤防開削を伴うものではないので過去 5 年の最大流量を用いております。具体的には、犀川につきまして、過去 5 年の最大流量で、当初 238m3／s であったものが、近年、出水が増えていることが影響しまして、396.4m3／s に増えております。穂高川につきましては、既往最大流量で当初 458.6 m3／s だったものが、平成 23 年の 5 月に観測された既往最大流量を基に算出した 642.1 m3／s となっております。

（豊田委員）

その断面を通過する流量は、その施工する場所の流量データがあればいいのですが、特に小さい川であれば流量の観測点はないように思いますが、その場合はどう扱っているのでしょうか。今御説明いただいた数字をどうやって算出しているのかが疑問でしたので教えてください。

（道路建設課）

確認して、別途お答えさせていただくことでよろしいでしょうか。

（熊谷委員長）

豊田委員、現時点では分からないようですので、また後日、御連絡いただくような形でもよろしいでしょうか。

（豊田委員）

ありがとうございます。また勉強させてください。

（熊谷委員長）

他に御質問、御意見はございますでしょうか。

（相野委員）

47－８の変更理由④補償費の増について伺いたいのですが、これは事業化するときに、聞き取りは行わないのですか。当初の想定事業費から９億円増えたということですが、最初に予算計上する段階で現地調査や聞き取りをしない状態で計上しているのですか。

（道路建設課）

事業化される前は建物の内部を見ることができませんので、一般的な外観から見て想定されるもので計上しておりました。事業化前は、まだこの路線の詳細な位置が地元に示される前で、詳細設計を進める中で実際にどこまで用地がかかるかが判明します。このため、事業化前に補償する物件などを一つ一つ細かい部分まで内部の調査を行うことはできないものですから、外観でわかる範囲で計上していました。

（相野委員）

生コンプラントのようなので、プラントでしたらトラックスケールもあるでしょうし、キュービクル（受電盤、変圧器）もあるのが通常で、特別特殊なことではないので、建物の使用の用途というか、補償をしなければいけない工場の性質が分かっていれば最初から織り込んでおけるところだと思いますので、他の物件についてもできれば先に織り込んでおいた方がいいのだろうと思います。実際は内部を見てみないと分からない設備もあったのでしょうけれど、なるべく事前の想定の精度を上げていただきたいと思います。

（道路建設課）

御指摘ありがとうございます。当初も９億円程度見込んでいたのですが、補償で同等の機能のものを復元するという必要がございますので、別のところにまた建てていただくために、先ほど御説明しました工事の物価上昇による増と同じように、物件を建て替えるにあたって近年の物価や人件費高騰の影響もあって大幅な増となりましたが、今後はできるだけ精度の高い補償を当初から見込めるように努めたいと思います。

（相野委員）

ありがとうございます。

続けて、令和８年度末の用地の進捗率が 65%と 47－１に記載があるのですが、これは今後増える予定で考えているということですか。状況について、交渉の感触がいいので、問題なさそうだと思ってよいですか。

（道路建設課）

現状大きな反対はなく、一定の効果を早期発現させるために、現在の高速道路から安曇野市の評価箇所があります途中のところまで接続させて事業効果を発現できるよう、高速道路に近い部分から優先的に進めております。今後も引き続き計画的に進めていく予定としております。

（相野委員）

高速道路との接続部の曲線半径が緩やかになったことで用地が増え、もう少し広く用地の買収をしなければいけないけれども、今全体としては 65%まで進んでいるので３年後の完成予定に向けては問題ないという認識でしょうか。

（道路建設課）

そのとおりです、完成に向けて用地取得も並行して進めてまいります。

（熊谷委員長）

他に御質問、御意見はございますでしょうか。それでは豊田先生の御質問については技術的なことですので、また後ほど御回答いただきたいと思いますが、この事業そのものについて反対の意見はございませんでした。県の評価案につきましては事業継続でございます。評価案について、県の評価案が妥当ということで、結論付けてよろしいでしょうか。

（委員からの異論や意見がないことを確認）

特に御異論ないようですので、そのようにこの委員会の検証はさせていただきます。ありがとうございます。

続きまして、道路建設課の３番目、再評価 No.52　道路改築事業　折橋（六地蔵）について御説明をお願いいたします。

（道路建設課）

それでは御説明をさせていただきます。52－１ページの様式２－２を御覧ください。こちらは道路改築事業(主)戸隠篠ノ井線　長野市　折橋（六地蔵）となります。

全体計画の事業概要としましては、全体延長 L=0.3km、車道幅員 W=5.5m、全体幅員 W=7.0m の道路築造工となります。採択年度につきましては令和４年度、完成予定年度は当初の令和 13 年度から令和 15 年度に２年延長いたします。全体事業費は当初の７億円に対しまして３億円で、４億円の減額となります。令和９年度以降の残事業費は２億 7,862 万 6,000 円です。令和８年度末の進捗率は 7.1%、用地進捗率は０％です。評価対象事由は、事業採択後一定期間を経過した後も未着工の箇所となります。費用便益比は、事業全体で 1.2、残事業で 1.2 となります。

続きまして 52－３ページ、補足説明資料①を御覧ください。本事業の概要と現在の状況について御説明いたします。本路線は戸隠と篠ノ井を結ぶ幹線道路となりまして、(国)406 号から戸隠神社等の中心地やバードライン等へ向かう車両が多く通行しております。当該箇所は未改良区間で、幅員狭小、視距不良で大型車両等の通行に支障をきたしているという状況にあります。当事業によりまして、未改良区間を解消し安全で円滑な交通を確保することを目的としております。

次に 52－５ページ、補足説明資料③をお願いいたします。変更内容について御説明いたします。変更理由①につきましては、当初は幅員狭小、視距不良、また急勾配を解消するため、延長 L=300m のミニバイパスを計画しておりましたが、事業着手後に実施しました詳細な地形測量及び設計検討の結果、当初想定したミニバイパス案では、現道との擦付けが道路構造令上困難であることが判明いたしました。具体的には、現道との縦断線形が、当初の終点である長野市街地側のカーブ手前では安全に接続できず、事業区間外のカーブ区間を含めた線形改良や縦断勾配の見直しを伴うことが分かりました。この場合、事業範囲の拡大に伴いまして、追加の用地取得や土地利用者との調整が必要になりまして、事業費の増加や事業期間の長期化が見込まれる状況となります。さらに、令和６年度に緊急輸送道路網の見直しが行われまして、当該路線が緊急輸送道路の位置付けから外れたことを受け、改めて地元と整備方針について調整を行いました。その結果、幅員狭小、視距不良、縦断勾配の急な延長 L=160m 区間の拡幅改良を優先して実施する方針で、地元の合意が得られました。以上により、全体延長 L=160m としまして、全体事業費を３億円へ減額するものとなります。変更理由②の事業期間につきましては、変更理由①で御説明した計画の再検討と計画定着に向けた地元調整に合わせて２年を要したことにより、合計２年延長するものとなります。

52－１ページの様式２－２を御覧ください。長野県公共事業評価委員会の意見は記載のとおりです。

説明は以上となります。

（熊谷委員長）

御説明ありがとうございます。本件については減額、また計画変更になっています。御質問、御意見ございましたらお願いいたします。

（村上委員）

減額は、大幅に工事が縮小されるということですけれども、スケジュールについて工程が２年延長されていますが、ずれている本工事の期間が当初と変わらない期間で設定されています。工事の内容が大きく変わって当初予定よりも縮小されていると思いますが、工事期間は変わらないということなのでしょうか。

（道路建設課）

変更理由①の、画面に映している左側の図を見ていただきたいのですが、当初は道路改良工L=300m と引き出しをした区間を考えていました。この画面ですと、引き出し線の右側の立ち上げになりますけれど、その辺りで現道に擦り付ける予定をしておりましたが、現地を測量するとその場所では擦り付けが困難でした。擦り付けるためには、画面で赤く表示していますヘアピンカーブ、至 長野市街地と表示している辺りまで改良が必要となってしまいました。当初の工事の期間というのは、この引き出しの 300m の区間で擦り付くことを想定した工期としておりました。今回、300m から 160m に延長が減少するわけですが、地形的に非常に厳しい状況であり、現道を活用しながら工事をすることを踏まえて再度工程を検討した結果、同程度の工事期間が必要になると考えております。

（村上委員）

日常的に通る道なので、状況がよく分かります。改良工事をする距離が短くなるからといって、単純に工程の期間分工事期間も短くなるわけではないということですね。

（道路建設課）

改めて検討した結果です。

（村上委員）

分かりました。

（熊谷委員長）

他に御質問、御意見はございますでしょうか。

事業費が半分以下になって費用便益比が 1.2 なのですが、見直す前の費用便益比はどのぐらいだったのでしょうか。

（道路建設課）

1.3 です。

（熊谷委員長）

それは、Ｃが半分になるがあまり変わらない、ということですか。

（道路建設課）

延長が減ることに伴って、トータルの費用便益比はあまり変わらない結果になります。

（熊谷委員長）

延長が短くなり、便益が減ったということですか。

（道路建設課）

はい。

（村上委員）

第２次緊急輸送路の指定が外れたことが工事内容の変更に大きな影響があったのではないかと思いますが、それによって便益も下がってしまうのですか。

（道路建設課）

計算上、緊急輸送路が外れたことは影響しません。

（村上委員）

影響しないのですね。緊急輸送路の指定や解除というのは頻繁にあることなのですか。

（道路建設課）

そうは多くないです。令和６年度末に病院や警察署、役場等の防災拠点に繋がるルートをいち早く復旧させるために、複数指定されているルートを集約する見直しを行っております。

（村上委員）

道路の路線上からは少し外れますが、中学校や小学校、支所などがあるエリアのすぐ脇を通る道

路だと思うので、なぜ外れたのかという素朴な疑問がありました。分かりました。

（道路建設課）

この路線につきましては、もともと戸隠支所にアクセスする道路としての位置づけがございまして、そのアクセスにつきまして、(国)406 号から（一)長野戸隠線を通るルートと、(一)戸隠高原浅川線から(一)長野戸隠線を通るルートの複数のアクセス道路があったため、これを集約する見直しが行われました。

（村上委員）

ありがとうございます。

（相野委員）

52－5 に緊急輸送道路の位置づけから外れたという記載があるのですが、52－4 の整備効果の中には、黒丸の 2 番目に長野市の緊急輸送道路に指定されており、一番下の災害に強い道路の構築の部分も緊急輸送の確実性が向上すると記載がありますが、外れたならば効果としてあげられないのではないでしょうか。

（道路建設課）

先ほどの緊急輸送道路は県の指定ですが、長野市の地域防災計画において指定されている緊急輸送道路はそのまま残っています。今回、延長が 300m から 160m に短くなりますが、この 160m 区間は地元でも一番ネックになっていた区間だと聞いています。そういった不安を解消することで、当初の 300m までの効果はございませんけれど一定の効果があるので、記載させていただいております。

（相野委員）

そうすると、県の指定は外れたけれども、市の指定は外れていないということなのですね。

（道路建設課）

はい。当初計画の 300m を整備しようとすると、結果的にカーブを含めた構造となり、倍以上の延長になってしまいます。その整備に時間・費用がかかるので、少しでも早期に効果を出すことを優先して、今回は 160m を整備することで、市とも調整できています。

（相野委員）

長野市の緊急輸送道路には指定されており、事業延長を短くしたことは問題がないということで

協議が済んでいるということですね。

（道路建設課）

まず、優先してやっていただきたいということです。

（相野委員）

分かりました。ありがとうございます。

（熊谷委員長）

ありがとうございます。他に御質問、御意見はございますでしょうか。

それでは他に御意見がないようですので、評価の検証に入ります。県の評価案は、計画変更で事業継続ということですが、評価案を不適当とするような御意見はございませんでしたので、この箇所については県の評価が妥当ということでよろしいでしょうか。

（委員からの異論や意見がないことを確認）

ありがとうございます。それでは、そのように結論付けさせていただきたいと思います。

続きまして、道路建設課の詳細審議箇所以外の箇所について一括して審議をさせていただきます。資料３の詳細審議対象箇所以外の一覧表を御覧ください。道路建設課分は、資料３の３ページと４ページの再評価 No.37・38、No.40 から No.46、No.48 から No.51、更に５ページの事後評価 No.７になります。一括して審議します。まず事前に御質問のあった内容について、回答をお願いいたします。

（道路建設課）

事前に御質問をいただいたのは、No.37 の(国)141 号　南牧村　海尻になります。こちらにつきまして、今回の再評価で、B／C が 0.5 と著しく低くなっているが、この経緯や事業継続した考えについて御質問をいただいております。

まず経緯を御説明させていただきます。本事業の全体 B／C は、新規評価時の 1.6 から 0.5 に低下しております。主な要因は、事業着手後に実施した詳細な地質調査で、当初想定していなかった軟弱地盤が判明したことでございます。これに伴いまして、橋梁の基礎形式を直接基礎から杭基礎へ変更するとともに、地盤改良対策や橋梁計画を拡幅から架替えに見直す必要が生じ、全体事業費が当初の 5.2 億円から 33.6 億円へ大幅に増加しております。さらに近年の資材価格や労務単価の上昇も事業費増加の要因の一つになっています。また、本事業におきましては、延長 550m の現道拡幅事業となりますが、現道と概ね同じ線形で整備することから、バイパス事業のような大きな時間短縮効果が得られにくい特性がございます。そのため、費用の増加に対して便益の伸びが限定的になっており、全体 B／C が 1.0 を下回る結果となっています。

続きまして、事業継続の必要性について御説明させていただきます。こちらの事業区間は南牧北小学校の通学路となっておりまして、前後区間は歩道整備済みですが、当該区間のみ歩道が未整備となっております。直近5年間で18件の交通事故が事業区間全体に広く発生しております。このため、区間全体の歩道整備及び道路拡幅を行うことで、通学児童を含む歩行者の安全性向上が図られると考えています。また、こちらの(国)141号は佐久地域と山梨県を結ぶ唯一の幹線道路となっておりまして、第2次緊急輸送道路にも指定されております。しかし、幅員が狭く、大型車同士のすれ違いに支障があるような状況でございますので、緊急輸送道路として十分な機能が発揮できておりません。事業完成により、平時はもとより、災害時における安全で円滑な輸送機能が確保されると考えています。加えて、現道がJR小海線を跨いでいる神川橋は、供用から約60年が経過し老朽化が進行しておりますことから、道路と鉄道利用者双方の安全確保の観点からも対策が必要な状況です。以上を踏まえて、安全性の向上、緊急輸送道路機能の強化、老朽化した橋梁の対策などの重要な効果が見込まれることから、本事業を継続したいと考えています。

説明は以上となります。

（熊谷委員長）

御説明ありがとうございました。道路建設課詳細審議箇所3箇所、それから説明のありましたNo.37の調査審議箇所以外の説明などを踏まえつつ、道路建設課の他の事業、詳細審議箇所以外の箇所について、御質問、御意見がございましたらお願いいたします。個別シートの深掘りはできませんけれども、お気付きの点がございましたら、御発言お願いできればと思います。よろしいでしょうか。

評価が適切に行われていると私は認識していますので、それぞれの再評価13箇所、事後評価1箇所について県の評価案が妥当ということで、この委員会では検証の結果とさせていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

（委員からの異論や意見がないことを確認）

ありがとうございました。それでは、道路建設課の所管箇所の審議は以上となります。

若干時間を超過していますが、10分間の休憩とさせていただきたいと思います。15時50分から再開させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【休憩10分】

（熊谷委員長）

それでは時間になりましたので、再開させていただきます。農地整備課の所管箇所の審議に入ってまいります。まず、詳細審議箇所でございます。2箇所になります。最初に再評価No.55農村地域防災減災事業　千曲川沿岸更北について説明をお願いいたします。

（農地整備課）

それでは、農政部関係の御説明をさせていただきます。農地整備課の塩川と申します。よろしくお願いいたします。

それでは１ページ目の様式２－２の再評価シートを御覧ください。農村地域防災減災事業　千曲川沿岸更北地区になります。本地区は千曲川の内水氾濫から農地等を守るため、長野市の老朽化した排水機場２箇所を整備するものです。採択年度は令和３年度、完了予定年度を当初の令和８年度から令和 13 年度まで５年間延長いたします。全体事業費は、当初 18 億 9,750 万円から 22 億 250 万円を増額し、41 億円となります。評価対象事由は事業期間と全体事業費に係る２点が該当いたします。事業概要は、（１）の事業目的から（３）の位置図まで記載のとおり、真島、小島田の２箇所の排水機場により、赤く囲まれた区域 104ha の農地や住宅の湛水被害を防いでいます。千曲川と犀川の合流する地点で河川に挟まれた地域になります。２ページ目を御覧ください。事業のＢ／Ｃは事業全体で 2.83、残事業で 3.38 です。

次に、事業の進捗状況の中段（２）の主な変更理由と今後の見通し等について御説明いたします。変更理由は、１の仮設工事と２の本体工事に係るものがそれぞれ２点、３の資材高騰に係るものが１点の計５点でございます。変更理由の詳細につきましては、５ページ目の補足説明資料③を御覧ください。最初に１の仮設工の変更、①についてです。吸水槽工事などは地下水が少ない非出水期を予定していましたが、近接する樋管工事と重機の作業エリアが重なることなどで工程が調整できず、やむを得ず出水期に工事を行う必要が生じました。このため、地下水の排除に必要となる仮設排水工の追加工事費４億円の増額が必要となります。次に、仮設工の変更②についてです。詳細な測量・設計を基に、河川管理者と協議したところ、吸水槽の掘削工事が河川堤防に影響を与える恐れがあると指摘されました。このため、安全に掘削工事が行えるよう仮設土留工の追加工事費４億円が必要になりました。次に、２の本体工事変更①についてです。排水機場のポンプは、遊水地の水位に応じて稼働、再稼働を繰り返す仕組みで、遊水地が広いほど水位変動の影響が少なくなり、効果的なポンプ稼働が見込まれます。採択後も隣接の用地交渉を進めた結果、遊水地周辺の用地取得が可能となったため、工事費２億 6,100 万円を増額して遊水地の規模を拡大していきたいと考えております。続いて、本体工事の変更②についてです。詳細な測量・設計を基に、これも河川管理者と協議したところ、堤外排水路の土砂閉塞や破損などが、河川管理上悪影響があると指摘されたため、安全な河川管理のために排水路の断面拡大に必要な３億 8,000 万円を増額したいと考えています。最後に３の資材高騰についてです。最近の資材価格の高騰に対応するため、工事費７億 6,150 万円を増額するものでございます。なお、工期につきましては、地下水の排除、仮設土留工の追加、本体工事の見直しなどにより、５年間の延長を考えております。

再評価の説明は以上でございます。

（熊谷委員長）

御説明ありがとうございました。今説明のございました、再評価事業について御質問、御意見がございましたらお願いいたします。

（村上委員）

全体的に非常に難しいと思っています。入口の部分で、まず仮設工の変更について１つ目の確認ですが、当初の計画は計画としてあったところ、令和８年度の河川管理者が行う樋管工事の工程調整を行ったところ出水期にも工事を行う必要が生じた、この辺りの関係性がよく分からないので、河川管理者の樋管工事等、出水期の工事の関係性をもう少し詳しく教えていただきたいと思います。

（農地整備課）

まず、最初の計画では、非出水期に本工事を実施できると考えていました。非出水期とは 11 月頃から５月頃で、その頃は地下水位が低い状態であり、当初は樋管工事も県で実施する計画でしたが、樋管工事は堤防を掘り割って堤防の中に水路を入れ、排水機場からの排水管を入れる工事のため、河川管理者と協議をしていく中で、堤防を掘り割るなど河川管理上危険性があるものは河川管理者である国交省が実施する旨の御指摘があり、使用重機や作業配置についての協議を経て国交省が非出水期に堤防工事を優先して実施することとなりました。このため、県は出水期の工事が必要となりました。

（村上委員）

経過が分かりました。ありがとうございます。

（相野委員）

55－１の用地の進捗率の記載がないのですが、これは存在しないのですか。

（農地整備課）

そうです。対象用地は大半が遊水地で、土地は買収ではなく寄付となっています。このため、用地費の進捗率とすると該当しないことから記載しておりません。

（相野委員）

用地の用意は済んでいるとの理解でよいですか。

（農地整備課）

現在用地の処理は全て済んでいます。

（相野委員）

あと、５年間の延長について何が延びたかという工程表がないのですが、延びた要因についてもう一度説明をお願いします。

（農地整備課）

要因は仮設の変更です。工法計画の当初は、ウェルポイントという簡易な排水方法で考えていました。これは浅くて量が少ない場合に使える工法ですが、変更後はデープウェルという排水方法で、かなり量が大きく深さも 20ｍとか 30ｍと深く入れるような仮設排水となり、その検討に１年近く時間を要したほか、工事量自体も増えています。また、事業費増に伴う予算確保の必要があり、発注計画の見直し等も再検討しなければならない部分もあります。そういったことを踏まえて５年間は必要だと考えています。

（相野委員）

説明は分かりました。ただし、工程表はないので詳細が分かりにくいですね。

もう１点、令和８年度末の事業の進捗率 50.4%と 55－１に記載があるのですが、55－２では真島の進捗率が 40%になっています。これは小島田分が加算されて 50%になっているということですか。令和８年度末が 50.4%、令和９年度が 40%と令和８年度の方が高くなっていることについて、説明をお願いします。

（農地整備課）

事業の進捗としますと、真島も小島田も全て入ったもので予算上の令和８年度末の進捗率を算出しています。55－２に記載の令和９年度進捗率 40%は、既に着手済みである真島排水機場の工事進捗率のみを記載しており、小島田排水機場分や委託費等を含んでいない数字となるため、令和９年度よ令和８年度の進捗率が高い記載となっております。

（相野委員）

工事の進捗率は 40%ですが事業の進捗率は 50.4%。進捗率を測っている対象が違うということですか。

（農地整備課）

50.4%は予算ベースです。40%は現場の進み具合です。

（相野委員）

分かりました。ありがとうございます。

（奥山委員）

本体工事の検討の①の遊水地の拡大に関して、そもそも当初計画の遊水地の土地があって、実際設計し直してみたらポンプの能力が高いから拡大できそうで、土地も手に入ることから拡大したということは分かるのですが、当初の遊水地計画で問題なかったのであればポンプの能力を下げるような検討はしなかったのですか。

（農地整備課）

ポンプの能力は、最大雨量に対して、湛水区域内の市場や下水処理場のアクアパル等の施設を保全できるように浸水しないような規模となるよう決めています。このため、遊水地の拡大はポンプの能力によるものではなく、運用上そのポンプを稼働させた時に遊水地内への雨水流量が減り、水位低下する度にポンプの稼働が停止するため、再稼働にはその都度管理者が排水機場へ赴き稼働させる必要があります。安全が確保されていない状況で排水機場へ急行することで危険性が増してしまう問題もあるので、元々地元管理者から何とかならないのかとの相談があり、継続して用地の交渉を行っていたという経緯がございまして、何とか土地所有者から理解を得られたため増やしたものです。

（奥山委員）

先ほどの用地取得の話に戻りますが、当初からその計画を盛り込んだ予算を計上しておくべきなのではないのかと思います。

（農地整備課）

確かに御指摘のとおりだと思います。ただ、国の補助事業として申請する際には用地の確保が未確定な状況だったため、今回は当初の事業費に計上していませんでした。

（奥山委員）

分かりました。

（熊谷委員）

他に御質問はございますでしょうか。オンライン参加の委員の皆様もよろしいでしょうか。

それでは御意見は出尽くしたというところで、評価案の検証に移ります。県の評価案は継続ということでございますけれども、この評価案を不適当とするような御意見はなかったようです。この

箇所について、評価案が妥当ということでよろしいでしょうか。

（委員からの異論や意見がないことを確認）

ありがとうございます。それではそのようにさせていただきたいと思います。

次に事後評価の No.11、中山間総合整備事業の殿城について説明をお願いいたします。

（農地整備課）

農地整備課の小出と申します。それでは、事後評価として、令和２年度に完了した殿城地区について御説明いたします。本地区は上田市に位置し、棚田百選に認定されている稲倉棚田を中心とした山間地域です。２ページ目にありますように、本地区は傾斜地が多いことに加え、老朽化した用水路からの漏水、砂利道の農道、幅の狭い集落道など、営農や日常生活に支障が生じておりました。一方で棚田百選認定を契機に、地域ではイベント開催や、都市農村交流の取り組みが進められており、これらを支える基盤整備が求められていました。このため、農業生産基盤と生活交流基盤を一体的に整備し、農業の振興と地域活性化を図りました。

次に３ページ目でございますが事業の概要です。事業期間は平成 23 年度から令和２年度までの 10 年間、総事業費は 16 億 8,000 万円です。その他の事業内容と次ページの変更経緯については、お手元の資料のとおりです。

続いて事業効果について御説明いたします。最初に５ページ目の事業効果の直接的効果です。ほ場整備や暗渠排水の実施により耕作放棄地が解消され、優良農地の確保が図られました。また、農道をコンクリート舗装することにより、棚田においても機械導入が可能となり、作業効率の向上、安全性が確保されております。次に、６ページ目、その他の事業効果の間接的効果です。交流施設や多目的広場の整備により、農業体験やイベント拠点が形成され交流人口の拡大に繋がっています。グラフにありますように、事業完了後の棚田オーナー数の増加には目を見張るものがあります。これらの地域活動が評価され、農林水産祭における天皇杯受賞や全国棚田サミットの開催など、地域の魅力向上にも貢献しております。②の生活環境面では、歩道整備による通学路の安全性向上や、分水路整備による降雨時の越水被害解消など、住民の安心感の向上が図られました。また、③の施設の維持管理については、多面的機能支払制度を活用し、地域住民と連携した適切な管理が継続されています。特に９ページの地元住民等の評価ですが、耕作放棄地の減少や安全性向上、先ほどの交流人口等の交流の活性化などについて評価をいただいております。

以上の結果から、総合評価はＡとなっております。農政部の公共事業評価委員会においても、都市交流人口が増加し、地域の活性化が図られた点が評価され、総合評価はＡとなっております。

以上で、殿城地区の事後評価の御説明を終わります。御審議のほどよろしくお願いいたします。

（熊谷委員長）

御説明ありがとうございます。ただいまの説明について、御意見、御質問がございましたらよろ

しくお願いいたします。

（相野委員）

事業概要の変更経緯として市民農園が 1.6ha から 1.4ha になっています。市民農園は 5 倍以上の人気があるとのことですが、整備面積が減っているのはどういった理由によるものなのでしょうか。

併せて、ほ場整備の方は 6 区画から 5 区画になっていますが、こちらの面積が増えているので、全体として増えているとはいえ、区画は減ったけど面積は増えているということでしょうか。市民農園は、箇所数が変わらずに面積だけが減っています。

（農地整備課）

市民農園については、元々耕作放棄が進んでいて荒廃している土地を対象に事業を実施しているのですが、その中で利用できる範囲について詳細に検討した結果、農地として整備できる面積の方に変更があったということだと思います。

（相野委員）

市民農園としての利用に適した面積は、実際に確認してみたところ予定より少し少なかった、ということですか。ほ場整備で、区画は減っていて面積が増えている件についてはいかがでしょう。

（農地整備課）

工区の減は、担い手を確保することができずに 1 工区減となっております。本事業は、様々な農地、耕作放棄地などを集約して、農地を確保して事業を実施しているのですが、その中で確保できる農地が他の工区で増えたということで、全体的な面積は増となっております。

（相野委員）

適したところの予定箇所は一つ減ったが、他に適したところが見つかったので、そちらで予定に近い面積の整備を行ったということですね。

（農地整備課）

事業を実施する中で、担い手の確保等が順調に進みまして、当初よりも面積を増やして事業を実施しているということです。

（相野委員）

分かりました。ありがとうございます。

（熊谷委員長）

他に御質問、御意見はございますでしょうか。

（杉本委員）

直接事業の効果ではなくて事業の評価として、地域にも非常に良い効果をもたらしている事業だということですが、単純な興味もあってお聞きします。③の施設維持管理状況のところで、農道や水路の管理の多面的機能支払交付金制度を活用して、地域の方々が取り組んでいるということで写真も掲載されております。私が詳しくないので教えていただきたいのですが、この交付金は期限があるものなのでしょうか。こういう取組は予算が尽きると絶えてしまうことが多い中で、どれくらいの期間この交付金制度が続くのかといった点を教えていただけるとありがたいです。

（農地整備課）

元々これは平成 26 年度に制度開始となり、平成 27 年度から法律に則って日本型直接支払いの一つの方法として、地域活動において、草刈りや清掃、水路の泥上げに対して補助を出すという法律に基づいた制度になっておりますので、期限があるものではございません。こ法律がある限り続く制度になっております。

（杉本委員）

なるほど。ありがとうございます。こういう活動が続いて、地域内の環境が維持されていけたら、とてもいいなと思いました。ありがとうございます。

（熊谷委員長）

ありがとうございます。他に御質問、御意見はございますでしょうか。

ここは普通のお米だけではなく、酒米なども作っていて、地域の醸造事業者とも連携するなど広範な効果が出ていますよね。

（農地整備課）

岡崎酒造ですね、そうです。

（熊谷委員長）

私の大学の多くの学生も、頻繁に交流しながら体験型の学習をさせていただいているところで、高校生も参加して非常に交流が促進されていて、そういった状況を含めてＡが妥当と感じています。

他に御質問、御意見はございませんでしょうか。それでは他に御意見ないようですので、評価案の検証に入ります。県の評価案は総合的にＡということでございます。評価案を不適当とするような御意見はなかったと思いますので、この箇所については、県の評価案が妥当ということでよろしいでしょうか。

（委員からの異論や意見がないことを確認）

ありがとうございます。それでは農地整備課の詳細審議箇所については、以上の２箇所になります。

続きまして、農地整備課の詳細審議箇所以外の箇所についてでございます。資料３の詳細審議対象箇所以外の一覧表を御覧ください。農地整備課御担当の分につきましては、資料３の４ページの再評価 No.53、No.54、No.56 から No.60、それから５ページの事後評価の No.１、No.５、No.12 が対象になります。

一括して審議をさせていただきます。委員の皆様からの事前の御質問の提出はございませんでしたけれども、農地整備課の再評価１箇所、それから事後評価１箇所の審議を踏まえまして、この詳細審議箇所以外の箇所について、御意見や御質問をお受けします。御質問、御意見はございますでしょうか。個別のシートまで深掘りはできませんので、この一覧表を見ていただいて、お気付きの点や、よく御存知の場所について意見をいただければと思いますが、特にないようであれば、詳細審議箇所以外の農地整備課の詳細審議箇所以外についても、県の評価案を妥当ということでお認めしたいと思います。よろしいでしょうか。

（委員からの異論や意見がないことを確認）

ありがとうございます。それではそのようにさせていただきたいと思います。

それでは、森林づくり推進課の所管箇所の審議に入りたいと思います。森林づくり推進課の詳細審議箇所はございません。

詳細審議箇所以外の箇所を御確認いただきます。資料３の詳細審議対象箇所以外の一覧表の５ページ、事後評価の No.４治山事業田沢が森林づくり推進課の所管事業になります。委員の皆様から事前の御質問、御意見はございませんでした。今回事後評価 12 箇所が全てオールＡということですが、よろしいでしょうか。

（杉本委員）

すみません、１点伺いたいです。第１回の時にも伺ったのですが、ここは昭和 57 年に一度崩壊していて、復旧をしたけれども再度崩壊したところで、そこがどうしても気になっているところです。前回、２回崩れた原因についてどのように分析されているかを伺ったときに、雨の降り方が強くなっているという回答だったと思います。そのとき、私は、上の道からの排水は大丈夫ですかといったことを申し上げたのですが、この資料の２ページ目、事業の概要の平面図を見ると、２回目に崩れた箇所は１回目の崩壊の原因になった真ん中の沢ではなく、横の法面が崩れたように見受け

ます。ピンク色の箇所が施工地なので、それはもしかして１回目の工事の際に不安定土砂が残っていたり、法面整形があまりうまくなかったり、勾配を見誤って崩れる土砂が残ってしまっていたりした、ということはないのかと思います。もし仮にそうだとしたら、反対側の斜面は問題ないのか心配です。１回目、２回目になぜ崩れたのかと考えると、いろいろと原因や対処が見えてくるように思うのですが、雨の降り方だけではなくて、３回目を起こさないように。１回目、２回目の崩壊の原因を改めて検証することを強くお願いしたいと思います。

（森林づくり推進課）

森林づくり推進課の松原でございます。貴重な御意見ありがとうございます。

御指摘のとおり、崩壊はいろんな要因があって起きるものだと認識しております。御意見いただいたことは、今後の事業に活かしていきたいと思います。ここだけではないかと思いますので、現場の状況を確認しながら、今回の現場はどうだったのかというのを振り返りながらやっていきたいと思います。御意見としていただきたいと思います。ありがとうございます。

（熊谷委員長）

他に御意見はございますでしょうか。近日の豪雨で、全国各地で災害が起きて、長野県は幸いにして中房川の周辺以外は今のところ災害が起きてないようです。よろしいでしょうか。今のところ事後評価はＡになっていますが、これから災害が全く起きないというわけではないと思いますので、引き続きよろしくお願いいたします。今の杉本委員の御意見も参考にしていただければと思います。

それでは、１箇所ですけれども、詳細審議箇所以外の事後評価 No.４について、県の評価案Ａが妥当ということでよろしいでしょうか。

（委員からの異論や意見がないことを確認）

うなずきの御様子も見られましたので、そのように評価させていただきたいと思います。ありがとうございました。

（２）安曇野市公共事業評価（再評価）の詳細審議

（熊谷委員長）

それでは最後に１箇所御審議をお願いいたします。次第の（２）になります。安曇野市の公共事業評価書についての詳細審議となります。まず事務局より説明をお願いいたします。

（事務局）

それでは資料５を御覧ください。再評価でございますが、安曇野市の該当する案件の箇所名が記載されてございます。その下に、長野県公共事業評価実施要領の抜粋を記載しております。一番下

の（３）のところを御覧ください。市町村から依頼があった場合は、監視委員会で必要だと認めたものについて審議することとなっております。第１回の委員会の中で皆様にお諮りしたとおり、安曇野市の再評価を１件お願いしたいと思います。参考までに、令和４年度に新規評価ということで、当委員会においてこの案件の審議をしております。裏面には、依頼書の方を添付しておりますのでまた御覧ください。

事務局からは以上です。

（熊谷委員長）

御説明ありがとうございます。今の説明について御質問ございますか。よろしいですか。

それでは安曇野市から依頼のございました再評価 No.61、道路改築事業、明科中川手について説明をお願いいたします。

（安曇野市）

安曇野市都市建設部建設整備課　小林です。それでは再評価 No.61 道路改築事業　市道橋の 4036 号線明科中川手について御説明いたします。資料の１ページ、再評価シートを御覧ください。本事業は安曇野市明科地域に位置し、先ほど審議いただきました長野県の No.47、道路改築事業(主)大町明科線　安曇野道路　道路事業に関連して整備を行う事業です。本路線は安曇野道路の明科地域に設置される、地域高規格道路インターチェンジ、仮称「明科インターチェンジ」と国道 19 号を結ぶアクセス道路として整備をするものです。採択年度は令和５年度、完成予定年度令和 10 年度としておりましたが今回 13 年度ということで３年延伸いたします。全体事業費は当初 11 億円に対して今回 17 億円と、当初評価時から６億円の増となります。令和８年度末における事業進捗率は 28.9%を予定、また用地進捗率は 77%を予定しております。

事業概要としては、Ｌ=0.8km、W=6.5(13.0)m の２車線道路の整備で現道拡幅を基本としますが、一部新設区間を含みます。現地の状況については写真について御説明いたします。モニターや画面の方を御覧ください。写真にあります青線が安曇野道路で、赤線が本路線の計画路線を示しております。右上、まず写真①はドローンにて撮影した空撮写真でありまして、起点の明科インターチェンジから周辺の国道 19 号方面に向かう路線全体を写しているものです。写真②も起点から終点方向を写した写真です。ここでは一部新設区間となり、現道へ向かって整備する形となります。現道へ接続後は現道拡幅区間となります。右下の写真③の前川横断部においては橋梁の架け替えを行います。続いて、写真画面右上の写真④ですが、国道交差点部分を市道の起点側から全体を映した写真です。左下写真⑤は現道拡幅部分となります。右下写真⑥の国道交差点部分は、現道が湾曲しているため走行安全性の向上の観点から直線にて国道へ接続する形で整備します。国道部分も赤色の計画線が示されていますが、これは国道交差点部分の市道国道双方に右折レーンを設けるため、国道の拡幅を行うものです。続いて画面の右上写真⑦は国道交差点の周辺を、国道の起点側で

ある、南側から写した航空写真となります。また、下の写真⑧⑨は国道沿線を写した写真でありまして、沿線には補償対象となる民家が数軒ございます。現地の状況については以上となります。

資料の方に戻りますが、再評価シート２ページ目、事業の投資効果の欄です。費用便益比Ｂ／Ｃは事業全体で 10.3、残事業において 15.0 です。整備効果としましてシートに記載の渋滞緩和、交通安全の確保、医療環境の充実などが見込まれます。

続いて再評価シート、事業の進捗状況です。現在は前川横断部において現場着手の準備をしており、また用地未取得区間における用地事務を進めているところです。

（2）の主な変更理由と今後の見通しについてですが、こちらは５ページの補足説明資料③を御覧ください。こちらに主な変更理由を記載してあります。事業費に関わる主な変更理由は２点ありまして、１点目は擁壁基礎工追加による増額です。国道拡幅部分の土留構造物設置区間の支持力が不足していることが判明したため、基礎工の追加が必要となり 4.5 億円の増額となります。右図の A-A 断面図における赤破線で囲まれた部分が追加箇所となります。左下の変更理由②です。資材単価および労務単価の高騰により 1.5 億円の増額となります。右下の変更理由③事業期間の延長についてですが、先ほど３年の延伸と御説明した点に係る主な要因としましては、先ほど御説明しました基礎工追加に伴って設計に期間を要すること、また、その施工にも期間を要することによるものです。

説明は以上となります。御審議のほどよろしくお願いします。

（熊谷委員長）

御説明ありがとうございました。ただいまの説明について、御意見、御質問がございましたらお願いいたします。

これは県の公共事業評価委員会の審議対象ではないのですね。

（事務局）

評価監視委員会が依頼を受けて評価するという仕組みになっています。

（相野委員）

教えてください。国道 19 号線に接続する際、高低差があるので、おそらく立ち退きになる住宅が想定されるほか、かなり勾配がでてくると思うのですが、⑦の写真を拝見すると、道路の用地の買収には当たらないものの高低差によって道路下になる住宅が何件かあるようですが、こういうものは補償の対象になるのですか。あんまり関係ないのでしょうか。

（安曇野市）

基本的には買収させていただく用地内が対象になりますが、工事の際に影響する範囲においては

補償の対象となります。

（相野委員）

水も来るし、道路も高くなるので、環境・条件が悪くなると思いますが、そういうことに対して市として補償があるのですか。

（安曇野市）

住環境の変化においては、進入路が確保できないところは対応することはありますけれども、基本的にそういった補償は考えておりません。

（相野委員）

環境が悪くなるからといって反対されることはないでしょうか。自分だったら嫌だと思ってしまいます。要は、平らだったところが道路側の方が高くなるのですね。

（安曇野市）

はい、そうです。この写真でお伝えしますと、こういったところの建物自体が補償の対象になります。

（相野委員）

4036 号線沿いの青い屋根の住宅とかが、おそらく擦り付けで 19 号の方が高いので、雨水の流入も増えるでしょうし、距離が近いのはいいとして自分だったら嫌だと思ってしまうかもしれません。補償もないし、反対もできない。すみません、興味本位です。

（安曇野市）

そうですね、現在よりは道路が確かに近くなります。雨水排水については、道路に側溝を設けまして、民地の方には基本的にはいかない形で計画しているところです。

（熊谷委員長）

沿線の住民の理解は得られている状況ですね。

（安曇野市）

おかげさまで、まだ契約に至っていないところもありますが、事業に関しては概ね御協力いただけると御回答をいただいています。

（相野委員）

近隣の住民の方からは、理解というか、特段反対はないということですね。ありがとうございます。

（熊谷委員長）

他に御質問、御意見はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは特に御意見ないようですので、評価案の検証に入りたいと思います。安曇野市さんの評価案は事業継続ということでございます。評価案を不適当とする御意見はなかったと思いますし、先ほどの県の事業との関係もございますので、この箇所について安曇野市さんの評価案は妥当という判断でよろしいでしょうか。

（委員からの異論や意見がないことを確認）

それでは、事業継続を確認したということでお願いします。

それでは、全ての箇所の審議が終了しましたので、これから意見書の作成となります。今までいただいた意見を中心に、私及び事務局の方で意見の素案を作成しまして、次回第４回の委員会で御審議いただく予定です。

基本的には県及び安曇野市の評価を全て妥当としましたが、全体を見て様々な御意見をいただいておりますので、それを取りまとめるような形にしたいと思います。それから２期目、３期目の委員の方につきましては、前回と大きくやり方が変わっておりますし、審議の箇所も増えて、今回は御負担が大きかったのではないかと推測しています。初めての委員の皆様も含めて、もう少し違う審議方法があるのではないかという御意見も、次回頂戴できればと思いますので、事前にお考えください。

それでは、その他について事務局の方から説明をお願いいたします。

（３）その他

（事務局）

２点御連絡させていただきます。

１点目は、次回第４回の委員会についてです。日程につきましては、先に御案内したとおり、10月27日火曜日10時から開催したいと考えております。追って正式に通知させていただきます。

２点目です。委員会の事事録についてです。現在、議事録の作成を進めておりますが、委員の皆様には、御自身の発言内容について御確認をお願いしたいと考えております。御確認いただく原稿は今週中にメールでお送りしますので、恐れ入りますが１週間程度を目処に御確認をよろしくお願いいたします。なお、確認後の議事録は、長野県ホームページに掲載させていただきますので御承知ください。以上です。

（熊谷委員長）

ありがとうございました。

ただいまの事務局の説明について御質問はございますでしょうか。

それでは、事務局から提案のあった予定のとおり、よろしくお願いいたします。委員の皆様、全体を通して何かございますでしょうか。

それでは、本日の議事は終了となります。進行を事務局の方にお返しいたします。

４　閉会

（事務局）

本日は長時間にわたり御審議いただきありがとうございました。以上をもちまして、令和８年度第３回長野県公共事業評価監視委員会を閉会といたします。ありがとうございました。