

平成20年度第6回岐阜県事業評価監視委員会議事概要書

日 時：平成20年8月22日（金）
13：15～16：00

場 所：岐阜県庁舎（7階）7南-1会議室

議事

- 1 議事概要書署名委員の指名
委員長から署名委員として、大野委員、小里委員、加藤委員を指名。

- 2 再評価実施個所の詳細説明及び審議について
道路事業〔道路建設課所管分〕
 - ・審議事業：交通円滑化事業【一般国道248号 ^{せき}関バイパス】
 - ・説明者：岐阜県県土整備部道路建設課 高木課長

【審議内容】

- Q．地元の人にとっては、この事業が早く完成することを望んでいますが、施工されている道路は、産業用道路に位置付けがされると思います。このため、歩道の施工の必要性について疑問があります。
また、8月9日の新聞で、古田知事は毎年400億円の財源不足を懸念しているとの記事が掲載されていました。このことから、歩道を無くした方が安価にできますので、見栄えでは無く、必要と判断されるものみの施工にとどめて頂きたいと思います。
- A．この道路につきましては、産業用道路でもありますが、沿線住宅地の中を通過しておりますので、地域の生活道も兼ねております。
当初は、道路の両側に歩道を計画しておりましたが、歩道の導線の見直しを行い、片側のみの施工に変更する等の縮減を行っています。
- Q．歩行者の安全に配慮され、歩道幅を広くされることも大事ですが、歩行者が殆ど無い箇所にも広い歩道が施工されています。
一方、車道は、交通量が多いため交通障害となっている箇所もありますので、歩道の利用が少ない箇所は、歩道幅等を縮小し、その分、車道の幅を広くする等、車道を利用する車両の通行量や、歩道を利用する歩行者数等を考慮して、双方の幅を決定して頂きたい。
- A．従来、道路計画は「道路構造令」という全国一律の基準に従い、施工を行っていますが、岐阜県では、コスト縮減の観点から率先した取り組みを行いまして、この基準以外に、岐阜県独自のローカルルールを決め、地域のニーズにあった幅員等を計画しています。
しかし、一方では、利便性や必要性も問われていますので、総合的に判断して、道路の規格を決定しています。
今後も、地域の実情にあった道路の規格で計画していきます。
- Q．コスト縮減の説明の中で、橋梁の計画からボックスカルバートに変更されていますが、流下能力の減少や、安全率が低下することはないでしょうか。

- A . 通水断面につきましては、基準を満足するように設計しています。
 また、補足ですが、橋梁からボックスに変更した理由につきまして説明いたします。
 当計画線沿いに砂防河川が存在しています。計画に当たっては、砂防河川を横断することとなりますので、砂防の基準を満たす計画が必要です。
 従来、砂防の基準では、砂防河川を横断する場合、橋梁で計画しなければならないとされていましたが、規制緩和が行われ、ボックスカルバートでも施工できるようになりました。このため、橋梁による施工方法とボックスカルバートによる施工方法を比較し、ボックスカルバートによる施工が安価となりましたので変更しました。
- Q . 歩道につきまして、施工後、何年も経過すると、歩道は凸凹になって参ります。
 お年寄り等に配慮して段差を無くし、平坦な歩道としての状態を、いつまでも保って頂けるようお願い致します。
- A . 経年変化によって、凸凹は生じてきます。放置しておくとも事故が起きやすくなりますので、定期的に一斉点検を行い、事故が起こらないよう、また快適な道であるよう管理を行っています。

道路事業〔道路建設課所管分〕

- ・ 審議事業：地域連携推進事業 【一般国道257号 ^{みおご}三尾河バイパス】
- ・ 説明者：岐阜県県土整備部道路建設課 高木課長

【審議内容】

- Q . 骨格幹線ネットワークで重要な路線と位置付けられているとの説明がありましたが、現状は通行不能区間が存在しています。
 説明の中にありました、1,900台/日の通行車両は、現状、どのようなルートで通行していますか。
- A . 下呂方面から荘川・白川方面に向かう場合には、せせらぎ街道を通行して迂回するか、国道41号を通行して高山市の国道158線に至り、荘川・白川方面に向かうこととなります。特に、下呂方面から北陸方面へ向かうルートの利便性が悪くなっていますので、当路線を結べば時間短縮が図れます。
- Q . この道路の利用者は、特に下呂方面の方が多いとのことですか。
- A . 飛騨南部地域や東濃地域、荘川、白川方面、北陸方面の方の利用を見込んでいます。
- Q . 説明の中で、東海北陸自動車道等の高速道路のインターチェンジへのアクセスが一つの重要な要素とありましたが、下呂方面の方の高速道路へのアクセスが向上することから便益が上がるとのことですか。
- A . 高速道路インターチェンジへの利便性が高くなると期待できます。
- Q . 下呂の方は、高速道路を利用し、何処へ向かわれるのでしょうか。
- A . 下呂の方々は、下呂への観光アクセスの向上を期待されています。
- Q . 北陸地方からの利用者を期待しているとのことですか。

A . 下呂を宿泊の拠点とした、観光ネットワークの広域化が期待されています。

Q . 観光の観点からの事業予測は立てていますか。

A . 交通台数 1 9 0 0 台 / 日として計画したものが事業予測です。

Q . 完成予定年度は平成 3 0 年度と期間は、まだ残っていますが、進捗率は、かなり低いように見えます。何か理由があるのでしょうか。

A . 当事業計画の中に、トンネル工区があります。

しかし、近年、他の事業を含め、全体の事業費が縮小されていることから、トンネルの施工を行う時期を検討している段階ですので、施工を見合わせていることが大きな原因です。

Q . この計画については、説明の中で、道路幅員を 6 . 5 m から 6 m に縮小したことやトンネル延長を短縮し、コスト縮減を図られていますが、更に地域の利用状況から、2 車線から 1 . 5 車線に縮小する等の検討はされていないのでしょうか。

A . 道路構造等の規格の検討は行っておりますが、当道路の位置づけや、利用状況から 2 車線から 1 . 5 車線に縮小することはできませんでした。

Q . 費用対効果の便益の内訳ですが、先ほどの交通円滑化事業【一般国道 2 4 8 号 関バイパス】と比較して、この事業では走行費用減少便益が大きいです。計算書を拝見しますと、貨物車の走行費用が削減されますので便益は高くなっています。

一方、先ほどの事業の便益の計算では、事業を行うと貨物車の走行費用が余分に掛かってしまいますがどのような理屈でしょうか。

A . 山間部の路線につきましては、道路が全く無かった箇所新たに道路が開設されますと、大幅に迂回ルートが短縮できることとなります。

しかし、先ほどの交通円滑化事業【一般国道 2 4 8 号 関バイパス】のような近隣に複数の幹線ルートが既に存在しているような箇所では、最短ルートであっても渋滞しているために目的地への到達時間が掛かります。

そこにバイパスが開設されると、渋滞が解消されますので、走行ルートが遠回りになっても走行時間が短縮されます。このため、遠回りをする事で経費は余分に掛かりますが、目的地に到達する時間は早くなりますので、全体の便益はプラスになります。

Q . 下呂から北陸方面に行かれる方は、殆どありません。

また、北陸にも温泉がありますので、北陸方面から下呂温泉へ来られるケースも少ないです。むしろ、下呂地域で期待されるルートは、名古屋や関西方面から観光客を誘致が可能な、郡上市八幡町の高速道路インターチェンジへアクセスできる道です。

また、郡上市八幡町より北方面でアクセスを望むルートは、せせらぎ街道も既にありますので、下呂市から郡上市白鳥町に至るルートではないかと思えます。

Q . 道路の幅員や、トンネル延長の縮小等、計画の内容に踏み込んだ見直しがされています。計画されていますように、観光道路として活用されますよう P R も含め、地元の方々の理解が得られるように事業を進めてください。

河川事業〔河川課所管分〕

- ・ 審議事業：広域基幹河川改修事業【可児川^{かに}】
- ・ 説明者：岐阜県県土整備部河川課 堂園課長

【審議内容】

Q．河床変動、堆砂量を把握することが今後の維持管理をする上で重要だと思われませんが、どれくらいで土砂が堆積していくか把握していますか。

A．大きな出水後は、測量等調査を行っているが少しずつ堆積している土砂については、毎年測量しているわけではないので把握できていません。ただし、堆積土砂によりボトルネックとなる部分については調査し対処しています。現状どれくらいの流下能力があるか、それがどのように推移していくのかを含めこれからの河川管理をしていく上でのご指摘として承りたいと思います。

Q．可児川の源流は何処ですか。

A．源流は、瑞浪市に位置します権現山を水源として、下流23.9kmで木曾川に合流する河川となっています。

Q．権現山はそれほど高くない山なのですか。

A．山としては、比較的低く、約600m～700mの標高です。ちょうど、鬼岩温泉付近の山になります。

Q．先日、神戸市の河川で水位の急激な上昇による事故が発生しています。最近、スコールのような豪雨により、河川が短時間に氾濫することが懸念されており、可児川においても平成12年出水のように、河道内だけで洪水がおさまるとは思えません。今後は、平成12年度の増水を上回る出水が起こることも考えられます。

事業計画に際しての時間雨量の想定についてどのように考えていますか。

A．最近の降雨の傾向ですが、局地的な豪雨が発生したり、雨の多い年であったり、少ない年であったり、極端な気象傾向にあります。

計画の見直しを行う際には、最近の降雨データを反映させて計画することとなっております。

全国データでは、近年の雨の降り方は、洪水のピーク流量で1割くらい増える傾向です。50年に1度の計画が最近の雨の確率にすると30年に1度といった感じになってきています。

岐阜県では、河川等の防災情報が携帯電話により把握できるシステムを構築しております。このシステムについては既に新聞報道を行い県民の方に周知を行っておりますが、先日、再度、河川へ行かれる方に広く活用して頂けるよう広報活動を行いました。

また、他県の例ですが、短時間で急激に水位が上昇する河川では、河川内にセンサーを設け、無人でサイレンが鳴るようなシステムを導入することが検討されています。

今後、岐阜県でも、このようなシステムを参考にしようと考えています。

Q．この河川は、市街地に存在していますので、遊水地を施工するのは困難と思われる。このため、河川改修の工事に限定されると思いますので、洪水時の水位、堤防の構造等を十分精査のうえ、事業を行ってください。

A．解りました。

Q . 環境に配慮すると河川内へ入る人が増えるので、安全度をどう確保していくかが課題となります。昨今のゲリラ的豪雨に対し、予測精度の向上、きめ細かい安全対策の実施、河川の危険性を周知していただいて地域の人に幅広く河川を利用してもらえるように事業を進めてください。

A . 解りました。

河川事業〔河川課所管分〕

- ・ 審議事業：総合流域防災事業【坂本川】^{さかもと}
- ・ 説明者：岐阜県県土整備部河川課 堂園課長

【審議内容】

Q . 治水安全度の考え方についてお伺いしますが、先ほどの広域基幹河川改修事業【可児川】は、洪水確率が50年に1回の洪水に耐えられる能力でした。この事業については、洪水確率が20年に1回の洪水に耐えられる能力とのことでした。家屋の対応年数を考えると、50年に1回の確率であれば、やむを得ないと思いますが、20年に1回では、洪水の頻度がかかなり高いイメージがありますので、本当に地元住民の方々は、これで合意されていますか。また、20年に1回の確率の治水安全度を、地元住民の方々は過大に評価していませんか。不用意に開発が進むと洪水発生時の被害が大きくなるので、市街化調整区域の指定等の方策を取る必要があるのではないのですか。

A . 県下の河川整備は、「新五流総」と呼んでいる治水対策プランにより事業を実施しております。「新五流総」の中で河川の安全度も明記しておりますが、河川及び流域の状況等より、住民意見を聞いた上で策定していますので、地元住民の方々には、ご理解して頂いていると判断しています。

また、遊水地として設定している箇所では、河川管理行為として河川管理者が管理を行えますが、これまで遊水機能があった箇所の開発につきましては、河川管理者が権限を持って管理を行うことはできません。このため、他部局と連携し、市街化調整区域等で望ましい土地利用に対して情報提供を行う等、流域の遊水機能の保持を図ることを検討します。

Q . 子供達が川に親しむことが出来るように、環境に配慮した取り組みがなされているようですが、この計画地の河川断面を見ますと、高水敷きが整備されていますので、川の中で水深が深くなっていて、豪雨により急激に水位が上昇した時は危険ではないですか。

また、河川改修の方法として、低水部をつくる理由は何ですか。

A . 通常水位の場合は、低水部に水があります。洪水時にしか高水敷きの上に水位がきませんので危険ではありません。降雨により河川水位の上昇が予測される場合は、河川管理者は河川のパトロールを行い、注意を呼び掛けて避難を促しています。

低水部をつくる理由は、水量が少なくなった時にも、ある程度の水深を保つようにして、水生動植物の生態に配慮しています。

砂防事業 [砂防課所管分]

- ・ 審議内容：公共地すべり対策事業【南垣外】
- ・ 説明者：岐阜県県土整備部砂防課 鈴木課長

【審議内容】

Q . 岐阜県には、多治見砂防国道事務所という、国土交通省の機関がありますが、この事業は、国土交通省直轄の事業で行うことは出来ないのでしょうか。

A . 計画地は、約 38 ha の事業規模で、国土交通省直轄で事業を行う規模に至っていないためです。

Q . 費用便益について、被害軽減便益が 93 % で、その内の約半分の 60 % は、道路が占めています。便益で見込まれていない道路の重要性について教えてください。

A . 便益で算出しています道路の区分は、主に市道です。
この南垣外の川沿いの奥には、集落が存在していますが、集落に至る道は、この市道のみしかありませんので、重要な道路と考えています。
また、被害軽減便益の内、道路が占める割合が高いのは、計上している便益には、地すべりが発生し、道路が破壊された場合の道路の復旧費及び、道路に堆積した地すべり土砂を取り除く、撤去費が含まれていますので、高い結果となりました。

街路公園事業 [街路公園課所管分]

- ・ 審議事業：連続立体交差事業【名古屋鉄道名古屋本線】
- ・ 説明者：岐阜県都市建築部街路公園課 古田課長

【審議内容】

Q . 事業の着工準備採択が平成 11 年度ですが、進捗状況を見ますと殆ど進んでいません。この理由として、地元地権者等の理解が完全に得られていないことや、名古屋鉄道の対応が不確定な部分があるようです。
必要性が高い事業だと思われそうですが、約 10 年の間、事業が進まなかった原因を追求して、それを解決して行く必要があると思います。

A . 当初は、高架に必要な用地を含めて、6.7 ha の土地区画整理事業を行う計画でしたが、地域住民の方々の理解が得られないため、約 2 ha まで縮小せざるを得なくなった経緯があります。
当該事業に対する地域住民の意識調査を今年度進めるとともに、200 件にのぼる家屋補償が、円滑に進むよう、調整を行っていきます。

Q . 岐阜市ぐらゐの規模の都市の玄関口である駅周辺で、鉄道と道路が立体交差になっていない所はあまりありません。
当該事業の期成同盟会長である岐阜市長は、計画性を持って、地域の発展のために責任を果たさなければなりません。
このような意見が出たことを是非伝えてほしい。

Q . このように大規模な事業は、県の強力な指導が無いと完成に至らないと思います。県は、名古屋鉄道等、関係者に更なる協力を呼びかけて事業を推進してほしい。
住民感情からすると、なぜ県は J R の高架事業の時に名古屋鉄道も一体とした事業となるよう強力に指導しなかったのかと思う。このままでは、後 1

0年経過しても事業は進んでいないのではと懸念されますので、早期完了に向け事業を進めて頂く事はもとより、県都岐阜市を立派に整備し、後世に残せるよう期待しています。

Q. 事業が1年遅れる毎に社会的損失は増えます。例えば、これから、20年経過しても状況は変わらないと考えた時に、用地補償や名古屋鉄道への負担割合等について、県や岐阜市が余分に払ってでも、早く事業を実施するという考え方の費用便益分析もあるかと思えます。是非、早期の事業完了に向けた取り組みを行って頂きたいと思えます。

Q. 地元の方に対し、この事業を行うことによるメリットを更に与えることは出来ないでしょうか。メリットが更に増えることで、地域の方の理解が得られるのではないのでしょうか。

A. 公共事業ですから、一定の基準に従って事業を行っていかねばなりません。このため、公共事業となり得ない事業を実施することは困難です。
また、少しでも早く、事業効果を上げるために「用地補償等の上乗せ計上及び県、市が負担割合を多く投資してはどうか。」とのご意見につきましては、公平性の観点から、当該事業のみ、用地補償費等の上乗せや、負担割合を変えることは難しいと判断します。
本日、ご意見頂きました早期着工の実現につきましては、努力して参りたいと思えます。

Q. 豊橋から岐阜までの名古屋鉄道沿線の中で、未整備区間は、岐阜市位しか残っていないと思えます。事業主体の説得の仕方や熱意が伝わらないと、なかなか地元地権者等の同意は得られないのではないかと思います。

Q. 名古屋鉄道の平成11年と現在の決算状況は、かなり変わっていると思えます。

自動車の移動時間短縮の便益は、当初計画より最近の利用状況はかなり落ち込んでいると思われ、今後も自動車に対する依存度が低下していく可能性もありますので、当然、便益も下がると思われます。

また、岐阜県では、今後、毎年400億円の財源確保が懸念されている中で、この事業そのものが、見直しとなるのではないかと思われますが。

A. 今後、毎年約400億円の財源不足が懸念されている中ではありますが、事業の必要性は十分認識しており、予算的な状況を見据えつつ、事業の着工時期を検討し、進めていきたいと考えています。

また、事業の実施に当たっては、出来る限りコスト縮減を図って参ります。

3 審議結果のとりまとめ 道路事業の総括意見

・道路の役割に合った整備とし、コスト縮減には最大の努力を払いつつ事業を進めること。

河川事業：広域基幹河川改修事業【可児川（可児市）】の意見

・整備に当たり河川利用者・住民等へ危険性の広報等について検討すること。

街路公園事業

連続立体交差事業【名古屋鉄道名古屋本線（岐阜市加納～下川手）】の意見
・関係機関との調整を図り、早期の事業着工を目指すこと。

【道路事業】

交通円滑化事業【一般国道248号 関^{せき}バイパス】 継 続

地域連携推進事業【一般国道257号 三尾河^{みおご}バイパス】 見直して継続

【河川事業】

広域基幹河川改修事業【可児^{かに}川】 継 続

総合流域防災事業【坂本^{さかもと}川】 継 続

【砂防事業】

公共地すべり対策事業【南垣^{みなみがいと}外】 継 続

【街路公園事業】

連続立体交差事業【名古屋^{なごや}鉄道名古屋^{なごや}本線】 継 続

