

平成20年度第8回岐阜県事業評価監視委員会議事概要書

日 時：平成21年1月30日（金）
10：00～16：20

場 所：岐阜県庁舎（9階）9北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、新家委員、三島委員、和田委員を指名。

2 事後評価実施箇所の詳細説明及び審議について

（1）農業農村整備事業〔農地整備課所管分〕

- ・ 審議事業：県営農林地一体開発整備パイロット事業【本谷^{ほんたに}】
- ・ 説明者：岐阜県農政部農地整備課 川出課長

【審議内容】

Q．新工法のジオテキスタイルは、従前の工法と比べどのように違いますか。
また、事業施工地において地域住民の方々が参加され、農地水環境保全対策を行っているように見受けられますが、現状を教えてください。

A．道路を施工する際に盛土を押さえる工法の一つに、テールアルメ等の工法と、当事業で採用したジオテキスタイル工法があります。テールアルメ等は、二次製品のコンクリートパネルを壁面として積み上げていく工法です。今回採用しましたジオテキスタイル工法は壁面が金網です。この壁面は複数のシートと結ばれており、このシートを道路側に引っ張って敷設し盛土していく工法です。

両者を比較すると、ジオテキスタイルの方が経費がかからないこと、表面に緑化ができ環境面に配慮できることから採用しています。

また、農地水環境保全対策における地域の活動状況ですが、地域協議会を作って取り組んでみえます。

Q．事業を行うにあたっては、費用対効果を算出し、どのような効果が得られるか予測されると思います。今回、事業が完了し、事後評価として費用対効果を1.12と算出されましたが、いつの時点の費用対効果ですか。また当初と比べるとどのようになっていますか。

A．今回算出しました1.12の費用対効果は事業完了時点の平成17年です。また、当初の費用対効果は1.18でした。効果が下がった理由は、本谷4という計画エリアに旧の市道があります。この市道の幅員が狭く、未改良のままであるので走行経費削減効果が得られなかったことが理由です。これ以外については当初の計画どおりです。

Q．事業の完成年度は平成17年度ですが、それまでに完成した部分は随時、供用開始し、完成年度には、かなりの効果は現れていたと思いますが、その時点での効果が1.12ということですね。

現在は、利用が増えていけば、完了時の費用対効果1.12より高くなっ

ていると理解してよろしいか。

A . はいそうです。

Q . この地域の経済効果についてお尋ねします。大根の戸あたり作付け面積は、1 . 5 倍になっていますが、販売額は6 %と微増です。

説明の中で、東海北陸自動車道の「ひるがの高原サービスエリア」内に設けられた直売所の大根または、花卉等の販売額が1 , 7 0 0 万円とのことでした。近隣の郡上市大和町に「道の駅」がありますが、ここでは年間7 億円の売り上げがあると聞いています。

大根の販売額が微増であることを、どのように解釈されていますか。

A . 採択当時の平成3年頃は、大根の1 本当たりの単価が約1 5 0 ~ 1 6 0 円でしたが、近年は、約1 0 0 円まで価格が下がっています。このため出荷量が多くなっても、単価の影響で販売額が伸びません。

また、「ひるがの高原サービスエリア」内の直売についてですが、この直売所は、平成1 7 年度には当初3 5 戸の農家の方が出されて、当時は6 0 0 万円の売り上げでした。それから年々、参加する農家の方々も増え、平成1 9 年度は5 9 戸で1 , 7 0 0 万円の売り上げとなりました。

(2) 治山事業 [治山課所管分]

- ・ 審議事業：水源地域森林総合整備【丸野^{まるの}】
- ・ 説明者：岐阜県林政部治山課 竹内課長

【審議内容】

Q . 地域住民等への効果として事業に対し、満足度をアンケート調査を実施されていますが、「どちらとも言えない」と回答された方が何名か見えますが、理由は解りますか。つまり「不満」、「どちらかという満足」は解りますが、「どちらとも言えない」との回答は、「事業は実施されなくてもよかった。」とのことでしょうか、理由を教えてください。

A . 「どちらとも言えない」に対しての理由は、お聞きしていませんので解りませんが、明らかな効果が実感できない方も中にはいらっしゃるのだと思います。

Q . アンケートはいつ実施されましたか。

A . 昨年（平成2 0 年）の8 月に実施しております。また、アンケートの回収率が大変低いですが、実際には、2 3 項目のアンケートをお願いしましたので、回答項目が非常に多かったことが回収率の低さにつながったと思われます。

Q . 費用対効果について、災害防止便益が9 3 %とかなり便益に占める割合が大きいです。計算書を見ますと土砂災害の防止の観点から、直接あるいは間接的に被害を受けるとの想定で便益を算出されていますが、被害想定区域によって算定結果がかなり違ってくると思います。被害想定区域の考え方について教えてください。

A . 費用対効果の内訳として、土砂災害防止便益が9 3 %と大きくなっております。この事業につきましては、森林整備を含めて国有林を除く、旧川上村の全体を事業区域として工事を実施しています。この事業では、旧川上村の

公共施設、特に公道、市町村道、林道、311世帯の家屋を保全対象として
いますので、この保全対象を費用対効果の算出の数値としています。

Q．環境面の配慮の中に、スリットダムがありますが、山腹が崩壊した場合、
流木を捕捉するうえでは効果のある工法だと思います。また、環境面への配
慮として、渓流部に段差を作らない工法と紹介されていますが、この事業で
スリットダムは、何基造られてましたか。

A．流木災害が発生する恐れがある場所に限って計画していますので、この
箇所では2基造っております。

Q．費用対効果について、今回算出されている数値は、何時のものですか。
また、当初計画と比べて変わっていますか。

A．当初は、25億9千4百万円の事業費で計画され、費用対効果は5.58
です。現在は4.94ですが事業費が増額となった分、効果の数値が小さく
なりました。

Q．災害防止の便益ですが、間伐等によって下層面が回復した等のソフト的な
施業と床固工等のハード的な工法による直接的な効果との割合をそれぞれ評
価できますか。

A．木が無い裸地状態と木が生えている森林では、雨水等により表面水が地表
を流れる割合（流出係数）が変わります。また、裸地状態では土砂の流出も
発生しやすくなることや、雨水等を地下水として貯める森林の保水能力が違
います。
費用対効果は森林の持つ機能を治山ダム、あるいは利水ダム等に相当する
森林の持つ保水機能を事業費で比較する算出方法となっています。

（3）道路事業〔道路建設課所管分〕

- ・ 審議事業：道路改築事業【一般国道248号 ^{へいわ} 平和バイパス】
- ・ 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．非常に立派な道路ができて、住民の方々は喜んでおられると思います。
また、事業費は100億投資され事業を実施されたとのことですが、県の予
算はいくらでしたか。

A．この事業は国庫補助事業で実施しています。国の補助が55%で、県の負
担が残りの45%となっておりますので、県の事業費は45億円です。

Q．このような事業の負担割合は全国一律ですか。

A．単独で行っている場合は別ですが、国庫補助で行っているこの事業につ
いては全国一律です。

Q．単独で行っている事業とはどのようなところにありますか。

A．このような大きな規模の事業は、国庫補助を受けて実施しています。しか
し、国庫補助事業で行いたいが、採択基準等から国の補助をなかなか受けら
れない箇所もあり、それでも早急に実施しなければならない場合には、比較

的小規模な箇所に単独事業で実施することがあります。

Q．岐阜県知事さんは、県の予算が大変厳しいと訴えています。また国の予算も少なくなってきました。将来このようなケースの道路の事業はなかなか実施ができにくくなると思われれます。その中で私が思うのは、少ない予算で効率の上がる道路が、市町村にはかなりあると思われれます。大きなお金をかけなくても、例えば道路側に設置されている電柱1本を移動させるだけで、交通が改善されることもあると思います。事業を実施されるにあたり、事業を担当されるみなさんは、自分のお金を使うような意識で臨んで事業を実施されたい。

A．岐阜県では、産業機関等に必要な道路として「1,700km骨格幹線道路」を計画していますが、効率的に雇用を確保して事業を実施したいと考えています。一方で住民が困っている箇所、事業により効果が期待できる箇所を重点に実施していくために住民の方々の意見を聴きながら、両立した集中投資をし、早期に効果が発現できるように実施したいと考えています。

Q．県の貯蓄がほとんどゼロに近いといった財政が厳しい中、既に1兆3千億円もの県債を出されていますが、県の収入は1年間でどれくらいですか。

A．県税だけでは2,500億円位です。予算規模は徐々に下がっていますが。

Q．収入が2,500億円で、これに対して借金が1兆3千億円という中で、借金が減っていけば良いが、むしろ増えて行くのではないか。道路ができることはありがたいですが、この事業に充てられた県費の45億円のほとんどが借金ですよ。本当に返して行けるのか懸念されます。何年位の起債ですか。

A．はっきりしたことは言えませんが、10年、20年という単位だと思っています。（補足：起債後3年間据置いたのち、15年で償還）

Q．金利もかなりかかりますよね。

A．金利もありますが、制度として交付税措置というものがあります。

Q．金利は国が補てんしてくれるのですか。

A．金利ではなく、借金に対して何割かを交付税に算入していただいています。（補足：起債額の5割を交付税で算入）

Q．昔の岐阜県は、財政状況がかなり充実して黒字の県だという時代もありましたが、近年では赤字の話しか聞こえてきません。また、最近の情勢を見ますと税収が更に厳しくなってきましたので、支出を抑えてがんばっていただきたい。

A．いろいろ工夫しながら事業に取り組みたいと考えています。

(4) 街路事業 [街路公園課所管分]

- ・ 審議事業：公共街路事業、地方道路整備臨時交付金事業【大垣一宮線】おおがきいちのみや
- ・ 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．関市にありました名鉄は利用率が悪くて廃線になりました。この名鉄竹鼻線は、廃線の懸念はありませんか。また利用者の状況と名鉄がどれくらいの資金を負担されたか教えてください。

A．利用状況ですが、運行本数は少し減りました。現在は、午前で70本、午後で70本で1日140本の運行本数となっております。事業を着手した平成7年当時は、1日200本ほどの運行本数でした。存続については、現在のところ撤退する等の話は聞いていません。

費用につきましては、全体事業費の84億円の内、道路費用が44億円、鉄道高架費用が40億円となっております。また、名鉄さんが負担された費用は約2,000万円です。

Q．いつ撤退するかわからない中で、例えば近い将来撤退した場合、84億円も投入した高架事業が、いったい何だったのかと問われることが懸念されます。その辺りをどのように評価するか考えなければならないと思います。

A．関市においては、過去には名鉄が運行しており、当時はやはり高架事業の計画案がありました。しかし、愛知県三河での名鉄撤退の経緯もありましたので、存続するという担保がないことや、すぐに廃線されては困ることから事業を廃止した経緯もあります。

竹鼻線については、そのような状況ではないと考えています。

Q．現在、関市等を運行している長良川鉄道についても、同じように高架等の事業のお話がありますが、長良川鉄道の今後の状況がわからないことから否定的に議論されています。

Q．名鉄の負担額は、2,000万円とのことでしたが、残りは国と県の負担ですか。その比率を教えてください。

A．計画当初は、国費50%、県費50%の国庫補助事業でスタートしましたが、途中から55%が国から負担していただける割合となりました。残りの45%が県が負担している割合です。その45%の内、20%は地元負担として羽島市が負担している割合です。

名鉄さんが負担した約2,000万円の額につきましては、従来、鉄道が運行上、有していた、同等程度の機能を確保するために行う高架事業の負担分として扱っています。

しかし、名鉄さん自身で従来有していた機能より向上を図るものについては公共事業として扱えませんので、ご自身で負担されています。

(5) 水道事業 [水道企業課所管分]

- ・ 審議事業：高度浄水施設整備事業【^{とうぶ}東部^{かも}広域水道（可茂地域）】
- ・ 説明者：岐阜県都市建築部水道企業課 奥田課長

【審議内容】

- Q . 前回の施設ができましたのが昭和47年ですので、37年間使用されましたが、今回の施設の対応年数はどれくらいを見込んでいますか。
- A . 法律で対応年数が定められていますが、一般的に60年となっております。
- Q . 前回の施設が37年と今回の対応年数と違いますが。
- A . 前回の施設は岐阜県で整備した施設ではありませんが、当時の基準が現在の基準より緩かったということかとは思いますが、現在の基準で検討しますと、使用に耐えうる施設ではなかったということになります。
- Q . 今回の事業では、新たに耐塩素性病原生物対策として、高度浄水施設整備事業を実施したとのことですが、基本的に、ろ過層の厚みを増やしたことが大きなポイントでしょうか
- A . 基本的にはそうです。なお事業名は厚生労働省の補助金を受けて整備していることから、補助事業メニューの名称となっております。
- Q . オゾン殺菌や紫外線処理等の高度処理は想定されなかったのでしょうか。
- A . 紫外線処理につきましても、厚生労働省は処理方法として認めております。また膜処理と呼ばれる、細いパイプ状のものを束ねたもので処理する方法もありますが、大規模な施設には向かないため採用されていません。今回採用しました、ろ過層の厚みを増す方法が大規模施設で採用される方式です。

3 再評価実施箇所の詳細説明及び審議について

(1) 河川事業 [河川課所管分]

- ・ 審議事業： 総合治水対策特定河川事業【^{さかい}境川】
総合流域防災事業【^{くわはら}桑原川】
総合流域防災事業【^{あらた}荒田川】
- ・ 説明者：岐阜県県土整備部河川課 堂蘭課長

【審議内容】

- Q . 洪水確率の計画規模について、境川は暫定1/5年を将来は1/50年の洪水に耐える計画に上げていくことや、荒田川が改修を行えば1/30年の洪水に耐えうる効果が得られるとのことでしたが、河川改修の計画規模の考え方を教えてください。
- A . 県では、おのおのの河川が持っている特徴（河道形態と流域の状況、社会環境として流域内の都市機能、被害想定として氾濫面積に居住する人数、想定される被害、実際に起きた被害といった4つの項目）を評価し、他河川とのバランスを考慮し計画規模を設定しています。事業の実施にあたっては、事業費等も勘案し暫定計画、将来計画を選択し、整備を実施しています。

Q . 代替案の中に調整池案がありますが、調整池を作るとコストが高くなるため、防災的土地利用として、単に調整地だけではなく、ピロティ形式の住宅にしていくと、もう少しコストが抑えられるのではないかと思います。そういった検討もされていますか。

A . 人の住まい方として、「住居内の水に浸かってはいけないものは2階に上げていただいて、1階は駐車場にする等の建築方法としていただければより助かる。」といった説明は行っていますが、河川管理者として強制力はありません。しかし、他の地域において遊水地に指定しようとした際に、関係市町の方を集めて内部で会議を開き、住民の方に受け入れられるかどうか検討している流域はあります。

(2) 河川事業 [河川課所管分]

- ・ 審議事業： 広域基幹河川改修事業【杭瀬川】
 広域基幹河川改修事業【相川】
 広域基幹河川改修事業【泥川】
 広域基幹河川改修事業【水門川】
- ・ 説明者： 岐阜県県土整備部河川課 堂園課長

【審議内容】

Q . この地域は、徳山ダムに守られている地域であり、昨年の大垣地域の洪水時には「徳山ダムがあったおかげで助かった。」と聞いた事がありますが、徳山ダムの貯留効果と併せて検討されていますか。

A . 徳山ダムは揖斐川の上流にあり、洪水を貯留するので揖斐川には大きな効果がありました。徳山ダム整備により1 . 2 m水位を下げる効果がありました。

Q . この事業は、徳山ダムが完成しないと実施できないという話がありましたが、今回徳山ダムが完成したことから計画的に事業が実施できるとのことですか。

A . 泥川の水門工事については、早く完成できるように工事を実施しています。洗堰については、完成までの期間は長くなりますが最終的には、洗堰の堤高を10 . 88 mまで嵩上げする計画を公表し、着実に実施していきます。治水効果は上がっていますが、今なお、この地域は他の地域に比べ脆弱であることは変わらないので、今後も引き続き予算を投入して事業を実施していきます。

Q . コスト縮減において、構造令の弾力的な運用（大臣特認）により、橋梁桁下に余裕高を取らない方法をとられるとのことですが、全国的にもあまり例がないのではないかと思います。これは、JR橋梁架け替えの必要や密集した市街地等の制約から特例措置的として行われるのでしょうか。また、全国的な他の事例があれば教えてください。

A . 大臣特認を取った事例は全国に1例だけあります。この例は歴史的構造物を残すために行われ、特例中の特例として扱われました。今回、橋梁桁下余裕高なしの大臣特認が認められれば、全国から同じよう

な事例が出てくると予想されます。すなわち、古くて、非常によい河川空間があり、水もきれいで住民の憩いの場となっている場所に、周辺景観を壊してまで高い堤防を作らないということです。当然、治水安全度の程度を情報開示はしていかなければなりません。地元の市も、川の景観を壊さないで欲しいとの思いが非常に強く、総合的に考え60cmの余裕高を取らない計画としました。このことは、やりたかったができなかったのではなく、むしろ水門川が持っている魅力を後世に残そうという積極的な理由から大臣特認を取るものです。

Q．洗堰は、相対的に被害が小さい所に洪水時の水を引き受けてもらい、流域全体の被害を最小化しようとする合理的な方法だと思います。しかし、現実には住宅等が立ち並び洗堰からの浸水被害が発生しております。土地利用規制、市街化調整区域の指定等の対処はできないのですか。

A．裁判でも問題となっているところではありますが、規制等の取り組みは、県として踏み切りませんでした。国が定めています河川整備計画では、長良川については明らかに調整池として何トンの水があるエリアに見込むと実際に書かれている地域がありますが、地元の人にとっては、調整池とは何処なのか、我が家は調整池のエリアに入っているのか気になることと思いますが、そうしないと長良川を大きく拡幅したり、長良川だけをいじめて周りは安心して住むということはあまりよい計画ではなく、また上流にダムを造ることも望まれませんので、あえて、遊水地的な機能を持たせるということが河川整備計画に記載されています。

ご指摘のように遊水地の規制等は考え方としてありますが、地元が市街化を希望していたこと、既に市街化されており裁判までなっていることから、洗堰については最終的に10.88mまで嵩上げを行うことを県の方針としています。

Q．公共事業を実施する者はパブリックな視点で事業を見ますが、個人もパブリックな視点に立ち、一部には少々不利益があっても全体にとってはメリットが大きいという視点に立たないと、社会的にはかなりコストの高い手法を選ばざるを得ない、そういった点では、行政側もいろいろ苦労されていると思います。その一方で、川の美しさの確保と安全度の両立には、皆が力を合わせないといけない、そういった意識を少しずつ育てていただければ将来は弾力的な対応ができるのではないかと思います。

この事業につきましては、代替案を含めて非常によく検討いただいていると思います。他の事業の再評価でもこれくらい説得力のある説明をしていただけると「しっかりがんばってください。」という意見が言えるかと思いません。そういった面で、いままでの委員会でも再評価の説明していただいた中で、模範例だと思います。代替案についても、これに尽きることはないと思いますが、これだけいろいろなことを検討していただければ、現時点では最良の方法との判断ができます。被害が頻繁に起こり、猶予なしの状態です。是非、より地域の期待に添えるよう進めたいと思います。

(3) 河川事業 [事業主体：岐阜市]

- ・ 審議事業：都市基盤河川改修事業【新荒田川】^{しんあらた}
- ・ 説明者：岐阜市基盤整備部河川課 松井課長

【審議内容】

Q . ワークショップの皆さんの関心度はいかがでしょうか

A . ワークショップは、この新荒田川をこよなく愛している方々がお集まりくださり、非常に関心高く「ぜひ整備を進めてほしい。」とのご意見を承っています。

Q . この事業は、かなり遅れていると思います。過去から継続して実施されていますが、特に上流が遅れているので速やかに実施していただきたいと思えます。地元からは、「何故なかなか実施されないのか。」との声もあり、非常に住民の方々は困っています。

A . 昭和61年度から事業を開始いたしまして、平成19年度までに現在のところまで改修を進めて参りました。しかし、事業が進んでいない部分につきましては、いままで事業を行っていましたが住宅街とは違い、大型補償となる工場や営業所等があり、用地買収や営業補償等の調整に時間を要し、若干遅れていますが、全体的には早く事業を進めるよう行っています。

Q . この事業については、総額120億円の事業費ですが、市の負担等はどのようになっていますか。

A . この事業は、国庫補助事業の都市基盤河川改修事業ですので、国と県と市の負担割合がそれぞれ3分の1ずつとなっております。

Q . 岐阜市入舟町の平成9年の浸水被害時と同等規模の洪水があった場合に、説明にありました「当面の整備目標1/5年」で防げるとのことですか。

A . 当面の整備目標としまして、時間雨量50mm程度の洪水を安全に流せる計画としています。

都市再生総合整備事業 [事業主体：岐阜市]

- ・ 審議事業：都市再生総合整備事業（総合整備型）【岐阜駅周辺】^{ぎふ}
- ・ 説明者：岐阜市都市建設部駅前広場整備課 日野課長

【審議内容】

Q . 車を利用されるみなさんは、岐阜駅等に車で送迎する場合に車を待機する場所が無く困っており、利用者からは「岐阜市は何か考えはないのか。」と言われます。車の利用者に対して何か配慮をお願いしたいと思えます。

A . 現在、じゅうろくプラザさんの東側に20分無料のJRさんの駐車場があり、約30台ほどの駐車スペースとなっております。また、これから工事を始められますが、さらに約60台のJRさんの駐車場ができる予定で、合わせますと90台の駐車スペースが確保できます。また既存の駐車場と同じく20分無料ですので、整備が完了しましたらもう少し解消されると思えます。

Q . いつ頃その駐車場はできますか。

A . 今年（平成 2 1 年）3 月の予定です。

Q . 岐阜駅につきましては、私もよく利用させていただいておりますが、駐車場の空車状況が分かりにくく、駐車場に進入しても既に満車となっていることが多く、次の場所を探すのに不都合を感じておりますので、是非駐車場を沢山作っていただきたい。また、J R の駅前上部の歩行者デッキは整備されていますが、下部にはバスの停留場が多くありますので、一般車の進入等が分かりづらく感じておりますので、もう少し整備していただけたらと思います。

A . 昨年（平成 2 0 年）の 1 0 月に駅前広場の歩行者デッキは完成しました。今年度は、1 階部分の工事を行っています。案内につきましては、利用者に分かりやすいようサインの整備をさせていただきます。

Q . 岐阜駅の中での行事が多くあります。便利が良いため電車を利用される方も見えますが、多くの方は車を利用されます。行事を開催しても駐車場事情から、なかなか人が集まりにくいこともありますので、そういった点でも是非、考慮していただきたいと思います。

A . 主催者さまが、駅西駐車場の回数券などを購入していただき参加者さまにお配りしていただけると幸いです。かなりお値打ちになっています。

Q . 回数券はどれくらい値打ちになりますか。

A . 購入枚数にもよりますが、半額近くになることがあります。

Q . この事業の完成図などはありますか。また、車の利便性ばかりではなく、J R と名鉄との連絡について、例えば新幹線の羽島駅から J R 岐阜駅、J R 岐阜駅から名鉄犬山線に乗り換える観光客の方がいらっしゃると、混乱致します。資料の図面を見ますと、配慮がされていないように見受けられます。また、現在の状況を見ますと歩行者デッキは J R 岐阜駅と名鉄岐阜駅と連絡していません。雨が降った場合は雨具が必要となる等の不都合があるかと思っておりますので、名鉄さんと連携して整備してほしいと思っておりますが、予定等がありますか。

A . 完成図は本日ご用意できず申し訳ありません。J R 岐阜駅前の歩行者デッキですが、今年度、名鉄のビル方面へ階段とエスカレーターを設置する工事を実施していますので完成後はかなり利用し易くなるかと思っております。また、安全に配慮しながら工事を進めておりますので、完成までには、まだ時間がかかりますが、早く完成できるように努力いたします。

Q . 事業費の 3 3 億円の内、岐阜市の負担はどれくらいですか。

A . 負担割合は、国 5 0 %、市 5 0 % です。

Q . ここまで事業が進んでいる以上は、早期に完成できるよう努力していただきたいと思っております。先ほども名鉄との関係のお話がありましたが、名鉄の高架事業と含めて J R 岐阜駅と名鉄岐阜駅の整備をどのように進めるかが重要だと思っておりますので、名鉄との連携を含めてより一層事業に努力していただきたいと思っております。

先ほど事後評価で、名鉄竹鼻線の審議の際に名鉄の負担が 2、0 0 0 万円程度とのお話でしたので、名鉄に対してはもう少し地域に対して、貢献の姿勢を要望する必要があると思っております。

3 緑資源幹線林道の取り扱いについて

林道事業〔森林整備課所管分〕

- ・ 審議事業：森林居住環境整備事業【旧緑資源幹線林道事業】
- ・ 説明者：岐阜県林政部森林整備課 服部課長

【審議内容】

Q．緑資源幹線林道につきましては、今年度5月に開催された第2回の委員会で我々が、現地を見た事業だったと思います。説明でありましたように未着手の2区間については、取り止めにするとのことですが、久瀬・根尾線は、進捗率が5%しかないため個人的には取り止めた方がよいと思います。説明の中では、生活環境を改善するとのことでしたが、計画される林道は約500人の集落に隣接していない。しかも冬場、豪雪に見舞われるこの地域に緊急車両が入れない。ましてや限界集落の生活改善が目的ですが全然解消されないのではと思います。むしろ一番必要としている箇所に道路を造るべきであり、住宅から離れた場所に道路を造ることに疑問を感じます。

A．春日地区は、山と川に挟まれた場所に集落があります。現在の既設の道路を拡幅しますと、拡幅のために住居が影響し立ち退きが生じます。揖斐川町の方も、住居の立ち退きや農業用地の減少により過疎化とならないよう、いろいろ案を考えましたが、現道等を利用した拡幅は困難との結論から現行案の計画となりました。

また、久瀬・根尾については、進捗率が5%と低いですが、路線の奥には、岐阜県森林公社の造林地が非常に多くあります。過去には、植林のため徒歩で苗木等を運んでいましたが、森林整備のためにも道路は必要だと考えています。ただし、厳しい見方で再度、実施の前には検討したいと考えています。

現時点では、林業が抱えている問題があるから廃止しなければいけないとは考えていません。

Q．事業の完成予定はいつですか。また、完成までにかかるコストはどれくらいですか。

A．非常に厳しい状況と捉えています。緑資源幹線林道につきましては、今後県の林道事業として実施していきませんが、今年度も11の再評価箇所を審議していただきました。再評価の事業を随時完了させ、緑資源幹線林道に予算を充てていく計画としていますので、完成年度は明確にできません。しかし、事業の実施時になりましたら、明確に試算した上で集中的に行いたいと考えています。予算につきましては、現在、県で実施している公共林道の総予算は約28億円ですので、今後の財政状況から縮小される可能性はありますが、予算の範囲内で行います。

Q．未着手区間の「地元の意見」で思ったことですが、「事業の計画時と比べ周辺の国道や林内の作業道の整備状況が大幅に向上しており、事業の中止もやむを得ない。」とあります。もし現在も緑資源機構が存続していれば見直しや検討がされず、この事業は実施されていたことと思います。今の状況で不自由していなければ、何故、過剰に道路が作らなければならないのかとの疑問を持ってしまいます。

今回の説明で、地元の人が必要としないと思った時点ですぐに検討しなければならないと思いました。

A . いくつかある路線の中で、未着手となっている路線は、優先度としては低かったと思います。これを機に県のスタンダード、森林整備の状況で見直しできたことは良かったと考えています。

Q . 下呂市の緑資源幹線林道の馬瀬・萩原線に何回か見に行ったことがあります。また現職の市議員も視察をされ、付近の住民の方や工事をしていた施工業者さんから話を伺ったそうですが、みなさん同じことを感じています。馬瀬・萩原線は下呂市萩原町山之口と馬瀬黒石とを連絡する林道ですが、山之口地区には下呂市内から高山市へ連絡する県道がありますので、山之口の方は下呂市の行政の拠点である萩原や高山市方面へ行くことはありますが、馬瀬方面に行かれることは無いと思います。また馬瀬の方も、萩原や郡上市方面へ行かれることはありますが、山之口地区へ行かれることは無いと思います。造られている林道は幅員 7 m の立派な林道ですが、完成しても生活道路としてはほとんど使われないと思います。また林業の低迷等から森林整備への利用もあまり期待できないのではないかと思います。

このような税金の使われ方をしている状況を地元の住民は見ていますので、税金を上げる等の政策がとられた場合は、なにか釈然としません。

今まで「地元が良ければ」、「建設業が喜べば」と思っていたことが、実は回りまわって、国の財政等を逼迫し、消費税の値上げや、福祉のサービス低下につながり、そのような状況になって、初めて無駄なものと感じ、段々事業への思いも冷めていきます。県の財政としては良くても、この事業で補助される国の負担金の約 70% は国の借金に向けられ、回りまわって住民の懐へ戻ってきますので、事業費の負担比率の内容より、一県民、一国民として考えるとあまり説得力のある話ではないと思います。

今まで実施された分も含めた、馬瀬・萩原線の総事業費はどれくらいでしょうか。

A . 緑資源機構の資料ですが、馬瀬・萩原線の全体計画は約 9 6 億 4 千万円です。平成 19 年度までに約 7 5 億 7 千万円、使用されています。

Q . 久瀬・根尾線について、公社造林地に至るまでには久瀬と根尾、どちらが近いかわかりませんが、全線を開通させる連絡道ではなく、造林地等の目的地に至るまでの開設とはできないでしょうか。

A . ご意見としていただいて、実施の際には検討したいと思います。

Q . 森林の機能というのは、以前は木材生産でしたが、近年社会的に関心が大いなのは森林のもつ公益的機能です。山から流れてくる土砂を砂防ダム等で防ぐ方法と間伐等の森林整備を行って下層植生を発達させ、表土の流亡を防ぐ方法がありますが、大雨が降る度に大量の流木が発生します。これは、木の根が十分に発達していないためです。一方、森林には洪水を軽減させたり、水を涵養する等の機能があります。ところが森林は、一種の生きた社会資本にも関わらず森林の整備が進んでいません。その影響が直接的に伝わらないため気づきにくく、森林が放置されてしまうと直ぐに荒廃してしまいます。また、荒廃し生活の場として成り立たなくなると、人はそこから離れていきますので、森林の荒廃が進行し、気づいた時には大きな代償を払うほどの状況になっています。ですので、森林の公益的機能の受益者というのは、地元山村や岐阜県のみだけでなく、愛知県等の大きな範囲であることを理解していただく必要があります。また、京都議定書では、年間 1,300 万トンの二酸化炭素を国内で吸収する取り決めがされており、国内で吸収できなければ、不足分を海外から 1 トン当たり 3,000 ~ 5,000 円で排出枠を買うこととなります。それは日本だけで、年間約 6,000 億円海外に払

わなければなりません。

日本は国土の約60%が森林ですが、岐阜県では80%が森林で占めていますので、二酸化炭素の吸収という面からも岐阜県は大きく貢献していると考えますので、事業を行うことが、岐阜県だけの問題として、3割地元負担しなければならぬことにも問題があると思います。

岐阜県には事業実施にあたり、コスト面でも最大限の努力をしていただきたいと考えますが、山村に人が住める環境を維持しないと、その代償は、この林道の事業費である約96億円以上払うことになると思います。

過去、ギリシャ等の文明が崩壊した原因として山の木を乱伐し山が崩壊して、文明が衰退してしまった歴史上の経緯からも、岐阜県としては他県から理解が得られるまで、ある程度、地元を支えていくことが必要であると思いますが、事業を細かく見直す必要もあると思います。対応方針では、未着手の2区間が中止、既に工事が始まっている区間、進捗率が5%しか進んでいない区間は事業継続とされていますが、いろいろな工夫をし、例えば幅員を縮小する等の検討を行いコスト縮減を図っていただきたい。また、今後も県は、森林に対するこれまでの取り組みを続けていただきたい。効果が低いからといって山村の整備を止めると、ますます山村に人は住まなくなり、我々も行かなくなると考えますので、気がついた時には、既に手遅れの状態となり非常に大きなコストを払うことになるのではないかと考えられます。但し、税金による負担も最小限にさせていただくことや、今の状況では事業の効果が見えませんので、それがどの程度の効果があるのか、例えば約96億円の事業費をかけて林道を開設し、森林整備等の実施により改善された公益的機能が貨幣価値で表すとどれくらいあるのか。土砂流出防止機能や水源涵養機能であれば、ダム整備に比べての効用を明確にしていく必要があると思います。

このことは岐阜県林政部だけではなく大学、農林水産省等を含め世界各国でも考えていかなければならぬことだと思えます。アメリカも大統領が代わり、環境を含めた持続的な社会を築こうとしています。その時、いろいろな森林等がもっている生態的機能が重要な役割を果たすことは一般的に理解されていますので、地元の人に不便な所に住むのは嫌だと思われぬようにし、我々の代わりに住んでいると認識していただくことが大事であると思います。また理想論ですが、都市や山村とも同じ便利さであって、何処に住んでもすぐに高速道路に乗って何処へでも行ける。むしろ山村に住んでいる方が都市部より遙かにメリットが大きい状況にすることが望ましいと考えます。スイスやドイツに行きますと、山村の方が豊かな環境で、観光客を世界中から集めています。

最後に、事業費を負担しているのは、都市や地元に住んでいる人達ですから、そういったこともしっかり受け止めていただいて事業の効率化、説得性を増すような努力をしていただきたい。

Q. 岐阜県の公共林道の総予算は約28億円との説明を受けましたが、予算区分として、道路予算があると思いますが、林道予算28億円は道路予算でしょうか。林道のみに限った予算であればおかしいと思います。山村部の道は、山に作るから林道予算のみの使用しかできず、当然予算が少ないから、なかなか山村部の道は良くなっていきません。必要な道なら都市、山村隔たりなく、予算を投入して道路を造るのは当たり前だと思います。それを予算を限定してしまうから、林道の予算が少ないからできないとか、山村部の道は林道の予算しか使えない等とするから、山村部は孤立する一方だと思います。緊急を要する道は県道の予算も使用するべきだと思います。

