

平成19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1月18日（金）

13：15～16：45

場 所：岐阜県庁（7階）南1会議室

開催の挨拶（安田技術検査課長）

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高木委員、三島委員、よし田*委員を指名。

* よし田の「よし」は、「土」の下に「口」の「よし」

2 再評価の詳細説明及び審議について

街路事業〔事業主体：岐阜市〕

- ・ 審議事業：地方道路整備臨時交付金事業（^{みずのまち}水野町線）
- ・ 説明者：林 道路建設室長
- ・ 質 疑
 - Q．平成何年頃に評価した地価で、地権者と用地交渉をしているのですか。
 - A．実勢価格で用地交渉を行っています。
 - Q．現在の地価は、ピーク時に比べてどの程度下落していますか。
 - A．現在の地価は、ピーク時に比べると3～4割程度下落しています。このため、ピーク時の地価を知っている一部の地権者のご理解がなかなか頂けない状況です。
 - Q．近年、岐阜駅周辺の整備が進んでいることから、今後、地価が上昇するのではないかと考え、用地交渉の先延ばしを考えている地権者はいませんか。
 - A．そういった話は聞いていません。
 - Q．歩道の幅が広いようですが、将来、自転車道と歩道に区分する計画はありますか。
 - A．岐阜市内には、本日、新聞等で報道されたように、自転車道と歩道と区分する国のモデル地区に選ばれた路線があります。しかし、水野町線については、自転車と歩行者の通行を区分する計画はありません。
 - Q．事業地内にある特殊浴場が用地交渉に応じて立ち退いた場合、近くに移転する可能性はありますか。
 - A．特殊浴場は、県の条例などにより、この地区でのみ営業が認められていますので、他の地区に移転して営業することは出来ません。
 - Q．この地区の特殊浴場の景気等を教えてください。
 - A．事業認可時より営業している店舗も減少しており、儲かっている店と儲かっていない店があると聞いています。
 - Q．特殊浴場の廃業により税収が減ることを踏まえたうえで、当該事業の再評価の対応方針（案）を作成しましたか。
 - A．はい。
 - Q．この事業は、平成30年度迄に完成出来る見込みはあるのですか。
 - A．岐阜市が現在実施している他の街路事業とのバランス、市の予算状況及び当該事業の用地交渉の難易度等を踏まえたうえで、平成30年度迄にはなんとか完成できるのではないかと考えています。
 - Q．岐阜シティ・タワー43の完成などにより、JR岐阜駅周辺の交通状態が大きく変化してきています。今回、費用対効果を算定するに際し、それらの変化を考慮しましたか。

A．現在、事業化が決定している再開発事業によって変化するであろう、交通量を踏まえ、国のマニュアルに基づき費用対効果を算定しました。

なお、算定の結果、影響交通量を3,904台と見込みました。

Q．岐阜駅坂井町線と水野町線の交差点が慢性的に渋滞していますが、当該事業を実施することにより、慢性的な渋滞は解消出来ますか。

A．現在、水野町線の南進の右折レーンが1車線で、かつ滞留長が短いため慢性的な渋滞が発生しています。しかし、当該事業の実施により解消できるものと考えています。

Q．本来、この事業の審議は、8月9日開催の第5回岐阜県事業評価監視委員会で審議する予定でしたが、本日の委員会に審議が延期された理由を改めて教えてください。

A．市としての再評価の対応方針(案)作成に時間を要したことにより、本委員会での審議が遅れることとなりました。

・ 意 見

事業を早期に完成出来るよう、他の施策と連携して推進すること。

3 事後評価の詳細説明及び審議について

農業農村整備事業 [事業主体：岐阜県]

- ・ 審議事業：湛水防除事業(福束^{ふくづか})
- ・ 説明者：吉田 農地整備課長
- ・ 質 疑

Q．費用対効果(B/C)と総事業費から、被害想定額は全体で約56億円、そのうち公共施設被害防止便益額は約6億程度と考えてよろしいですか。

A．はい。その程度の額となっています。

Q．平成16年の台風23号時に日雨量231mm(40年確率)の雨が降った際、事業実施前なら被害額が約1億3千万円となるところ、約5千5百万円に留めることが出来たとの説明がありました。

しかし、当該事業では、平成16年の台風23号時に降った雨より少ない、日雨量204mm(20年確率)で被害額を56億円と想定しています。

日雨量231mm(40年確率)の方が、日雨量204mm(20年確率)より想定被害額が小さいのは何故ですか。

A．平成16年10月に発生した台風23号の被害額(約5千5百万円)と、想定被害額(約1億3千万円)は、災害が発生した時期に受益地内で栽培していた野菜の被害額と排水機が改修されていない場合の想定被害額です。ビニールハウス等の農業施設や公共施設への被害額は含んでいません。

一方、当該事業で防止出来るとしている被害額56億円は、農繁期である9月に災害が発生した場合に農作物と農業施設や公共施設、一般家屋などが受ける被害額です。なお、被害額56億円は、3日間雨量280mm(20年確率)を基に算定しています。

Q．この事業は、20年に一度降る3日間雨量280mmによる災害防止を目的としています。しかし、配布資料には、20年に一度降る豪雨には、日雨量204mmと3日間雨量280mmの2つがあると記載されています。

私の感覚では、3日間雨量280mmより日雨量204mmの豪雨の方が、甚大な災害が発生すると思います。

20年に一度の雨による被害を防止しようとするのであれば、日雨量204mmを想定して事業計画を立てるべきではないでしょうか。

A．受益地内の主要な農産物である水稲は、水に浸かっても24時間以内に水が捌ければ被害が少なく済みます。しかし、24時以上水に浸かると浸水時間が長くなるにつれ水稲はもとより、野菜にも被害が拡大することになります。

したがって、当該事業では、農作物への被害防止の観点から、豪雨による水稲、野菜の浸水時間に配慮し3日間雨量280mmを想定した事業計画を立てました。

Q．受益全体に占める農業被害防止便益の比率から、農業被害防止便益は38億円程度となりますが、そもそも、この地区で年間38億円もの農作物の売り上げがあるのですか。

A．農業被害防止便益には、大雨によって被害を受けるであろう農業生産額に加え、被災した農地、農道、水路及びビニールハウス等を復旧する費用が組み込まれています。

なお、この受益地域の、想定農作物被害額は13～14億円程度です。

Q．便益の算定期間は何年ですか。

A．算定期間は設けていません。便益は、20年に一度発生すると推定される豪雨1回分の被害額としています。

Q．当該事業地は、この事業実施により、安心して農業が営める環境になったと思います。しかし、昭和30～40年に整備した排水機場が、これから、全国各地で一斉に耐用年数を向かえるため、それらにどの様にして対応していくかが課題となります。そのことについて、どの様にお考えですか。

A．農業農村整備事業では、県が工事を行い整備した施設を地元の市町村に譲渡し、市町村において維持管理と更新をして頂くこととしています。

したがって、市町村が行う維持管理と更新の方針についてはお答え出来ませんが、事業施工主体として、整備した施設を市町村に1年でも長く使っていただくとともに、適切な維持管理及び更新して頂けるよう指導していきたいと思えます。

(意見)

排水機場の更新の際には、住民の方に、事業の必要性を伝えることも大切ですが、事業を実施しても被害が発生することを伝えることも必要です。

住民の方に、20年に一度の豪雨に対応できる排水機場と説明しても、その内容を住民に正確に理解して頂くのは難しいものです。住民によっては、被害が発生しなくなるとの勘違いをしてしまうかもしれません。また、20年に一度の豪雨といっても、雨の降り方は様々で、想定外の降り方をした場合には甚大な被害が発生します。

ポンプの排水能力についても、能力の向上をPRしすぎると、安全度が増したと勘違いする住民がでないとも限りません。都市化により地域全体の流出係数が上がったため同じ確率雨量を想定していても、ポンプの排水能力を向上させることがあります。

したがって、事業の説明をする際には、そういった誤解を与えない配慮が必要だと思えます。

近年、河川事業では、事業を実施前に「事業実施後、豪雨による災害が発生しても床下浸水で被害を留めたい。」等、事業効果を住民に分かりやすく説明するよう努めています。他事業のそういった工夫も取り入れたほうがよいと思えます。

林道事業 [事業主体 : 岐阜県]

- ・ 審議事業 : ふるさと林道整備事業 (神原^{かんばら} ~ 数河^{すごう})
- ・ 説明者 : 服部 森林整備課長
- ・ 質 疑

Q . 木材の価格は、依然として低い水準にあります。当該林道整備により 16 億円もの木材生産等便益が見込めることに対して疑問を感じます。

どの様にして、木材生産等便益を算定しましたか。

A . 木材生産等便益は、林道整備により縮減される木材の輸送コストや、搬出されると見込まれる木材の価格に、4%の社会的割引率の補正を行っています。当該林道では便益算定の期間を、事業実施期間の13年間に林道の耐用年数である40年を加えた53年間としています。便益が大きくなる理由は、算定期間が53年と長いためだと思えます。

Q . 林業関係者から、軽トラックが通過出来る程度の規格の道がほしいとの意見をよく聞きます。もう少し、林道の規格を下げてもよかったですのではないのでしょうか。

A . 人体に大動脈や毛細血管があるように、森林にも様々な規格の林道・作業道が必要だと思えます。我々としては、これからも間伐や枝打ち等の森林整備の促進が図れる林道・作業道ネットワークを整備していきたいと考えています。

Q . 国の補助金を活用して、自治会が公民館や活性化施設を建設すると、受けた補助金の種類によっては、お葬式が出来るか否かの用途制限が発生します。林道では、利用目的によって利用を制限することはありますか。

A . 林道が出来ると登山や観光等による利用が発生しますが、特別な理由がないかぎり利用を制限することはありません。

Q . 当該林道の近傍に、スキー場やゴルフ場等のリゾート施設があることから、この林道は、観光道路としての意味合いが強いと感じます。事業の主目的が、森林・林業ではないのであれば、林道事業で整備せず目的にあった道路整備を行った方がよかったですのではないかと思います。どの様にお考えですか。

A . 当該林道は、近傍のリゾート施設の利用者の利用を便益に組み込んでいます。しかし、近年、近傍のリゾート施設の利用者が減少していることから、現在では、観光利用便益は便益全体の3割程度に落込でしまいました。

今後、林道を整備していくうえでは、観光交流便益に頼るのではなく、森林・林業に直接関係のある便益を重視していくことが大切だと思えます。

Q . 京都議定書の約束を守るために森林整備が必要で、その森林整備の促進を図るために林道が必要だという説明がありましたが、林道の整備だけで森林整備が促進されるとは思えません。

現在、欧州を中心に、木質バイオマスの利用等により社会全体で温室効果ガスの排出量を削減する取り組みが行われています。

岐阜県を森林県として全国にPRするのであれば、県として木材をどのようにして活用するかを示さなければいけません。木質バイオマス施設の整備の検討はしていますか。

A . 県では、昨年度「岐阜県森林づくり基本計画」を策定し、本年度から、この基本計画に基づいて各施策に取り組んでおります。

木質バイオマス活用施設の整備についても、この基本計画に盛り込んでいます。

Q . 岐阜県森林づくり基本計画では、木質バイオマスのエタノール化についても言及していますか。昨今、原油価格が高騰しているため、今後、木質バイオマスが得られたエネルギーが、原油に変わるエネルギーとして成立するのではないのでしょうか。

A．木材のエタノール化については課題が多いと聞いています。

なお、岐阜県内には木質バイオマスに関する工場がいくつかあります。これまで、建築廃材を処分する際は、処分費を支払ってまで処分していました。しかし、現在は、石油系燃料が高騰し、木材のバイオマス化によるエネルギーとのコスト面での差がなくなってきたことから、従来は、十分に乾燥した木材でないと引き取っていませんでしたが、今では、十分に乾燥していない木材も引き取るようになってきたとも聞いています。このため、従来は用途のなかった使えない木材が新たな資源になるようになりまし

Q．切り捨て間伐は、防災面や木材の有効活用において、問題があると思いますか？

A．現在、間伐された木材の約9割が現場に捨てられており、そのことは大きな問題であると認識しています。

間伐材を含めた木材の用途が、建築資材、土木資材、木質バイオマスに加え、技術開発により曲がった木材のベニヤ板等への利用等広がりをみせています。こうしたことから、林道・作業道ネットワークを整備し、木材の有効利用を促進したいと考えています。

Q．地域住民、林道利用者から「冬季も通行できるようにしてほしい。」との要望があるとの説明がありましたが、この林道は、冬季にどのような維持管理を行っているのですか？

A．生活道としての機能がない林道は、一般的に除雪を行っていません。このため、雪が降ると通行出来なくなります。

意見．

- ・ 木材の搬出コスト等を抑制するためにも、林道・作業道ネットワークを整備したいとの思いは理解出来ます。しかし、それでも、もう少し林道の規格を抑えることが出来るのではないかと思います。林道の規格を下げることにより、事業費が抑制できれば、観光交流便益などの森林整備に直接関係のない便益をカウントしなくても、投資的効果率（B / C）が1を満足するのではないかと思います。
- ・ 岐阜県の森林は、将来、大きな財産になると思う。活用することを真剣に考えないといけない。それには、県民の応援が得られる制度でないとだめだろうと思います。

治山事業 [事業主体：岐阜県]

- ・ 審議事業：水源地域緊急整備事業（駄吉^{だよし}）
- ・ 説明者：竹内 治山課長
- ・ 質 疑

Q．この様に危険な箇所は、県があらかじめ把握して計画的に整備を進めているのですか。それとも、地元からの要望や土砂崩れの発生により事業化するのですか。県がどのような情報を持っているのか、この事業を実施したきっかけを教えてください。

A．県では、地質、地形及び自然状況を総合的に分析し、危険と思われる山地災害危険箇所を6千箇所以上把握するとともに、その危険度を判定し事業化を行っています。

なお、今回、審議して頂く箇所は、地元から要望があったため実施しました。

Q．事業名から、この事業の目的は、水源地域の整備により濁水の発生を防ぎ、飲み水を確保することだと思えます。しかし、費用対効果の内訳をみると便益全体に占める水質浄化便益の割合が7%と低くなっている。これは何故ですか。

A．治山事業全体の主目的は山腹崩壊の防止です。しかし、当該事業では、資料2の9ページに記載してあるように、山腹崩壊による土砂流出の防止に加え、水源かん養機能の向上を目的としているため、このような事業名となっています。

Q．濁水が発生して何日間も水の供給を止めることになると、被害額は相当な額になります。濁水の発生回数がこれだけ顕著に減るのであれば、水質浄化便益はもっとあっていいと思いますがどうでしょうか。

A．この事業地では、濁水の発生回数を定量的に把握することが出来たため、分かりやすい事業効果の一つだと思いましたが紹介しました。

しかし、治山事業の主目的は山腹崩壊の防止ですので、便益に占める水源かん養機能の割合は高くなりにくい傾向があります。

Q．資料に濁度 0 ppmの状態の写真が掲載されていますが、洪水が本当に濁度が 0 ppmになるのですか。

A．資料では、例示として濁度 0 ppmの水の状態を示しています。したがって、洪水時に濁度 0 ppmになるということではありません。

道路事業 [事業主体：岐阜県]

- ・ 審議事業：道路改築事業（（主）岐阜環状線^{ぎふかんじょう}）
- ・ 説明者：山本 道路建設課長
- ・ 質 疑

Q．環境対策として、当初計画で盛土としていた箇所を、高架橋に変更したと説明がありましたが、そのことにより事業費はどう変化しましたか。

A．用地費を含めて、約 2.8 億円の増額となりました。

Q．岐阜環状線の西側は、信号機が短い区間に設置されているため、渋滞が発生しやすいと感じますが、当該事業では信号機を少なくするためにどのような工夫をしましたか。

A．交差点の形状を、ランプ形状や立体化にして、極力、信号機を設置しなくてもすむように努力しました。

Q．電線の地中化等、景観に配慮した取り組みは行っていますか。

A．現在、道路整備を計画する際には、景観に配慮して電線の地中化の検討をしています。

なお、当該事業区間は、景観が美しく、かつ県の重要な観光資源でもあります。鵜飼いの会場を通過することから、景観等には特に注意して事業を実施しました。例えば、通常の橋では、照明灯を設置するために、橋桁に柱を立てていますが、当該事業で整備した「鵜飼い大橋」では、照明灯の明かりが鵜飼いに悪影響をおよぼさないように、照明灯の柱を設置しない方法を採用しております。

Q．鵜飼い大橋は、遠くから見るとスマートな形状で、周辺の景観とも調和していると思いますが、橋を利用するドライバーの立場にたった場合、川面が見えないまま走ることとなり面白みのない橋だと感じます。なぜ、あの様な形状にしたのですか。

A．鵜飼い大橋を利用する車のヘッドライトの明かりが、鵜飼いに悪影響を与えないよう、通常の橋であれば鉄製の柵を設けるところに、コンクリート壁を設置しているため、ドライバーに圧迫感を与えています。

しかし、観光資源である鵜飼いに配慮すると、それもやむを得なかったのではないかと思います。

Q．平成 16 年度第 3 回岐阜県事業評価監視委員会で当該事業の再評価を実施した際に、渋滞が発生しにくくなりよう出来るだけ信号機を少なくしてほしいとの意見を出したのに対し、善処する旨の回答を頂いた覚えがあります。しかし、依然として信号機が多いと感じます。

渋滞が発生しないよう、どの様に取り組んでいるか教えてください。

A．委員ご指摘のとおり、信号間隔が短い箇所は、依然として残っており、その対応策として交差点の立体交差等が考えられますが、一朝一夕に実施するのは難しいのが現状です。

このため、渋滞緩和対策として、不要な交通を市街地にいれない等の道路整

備計画が必要だと考えています。

Q . 鵜飼い大橋の照明灯は、近年、普及してきている省エネ型の製品ですか。

A . 鵜飼い大橋の照明灯は、建設当時のものですので、省エネ型ではありません。しかし、鵜飼い大橋の南側には、ソーラーパネルで発電した電力を使う照明灯を設置するなどして、環境面等への配慮・PRは行いました。

Q . 今後、公共事業を進めるうえでは、維持管理費の問題が重要になってくると思います。このため、省エネ型の照明灯に更新することにより経費を縮減することも検討する必要があると思いますが、どのようにお考えでしょうか。

A . 維持管理は当課で所管しておりませんが、担当課からは、現在、道路照明灯を更新する際には、省エネ型の製品にしていると聞いています。

砂防事業 [事業主体 : 岐阜県]

- ・ 審議事業 : 公共 特定緊急砂防事業 (^{ひらさわだに}平沢谷)
- ・ 説明者 : 河合 砂防課長
- ・ 質 疑

Q . 昔の人は、過去に発生した災害を踏まえ、安全な土地に人家、公共施設を建てていると思っていましたが、説明のスライドをみると、それらの施設も被害を受けており、私としては大変な驚きです。気候変動等により、雨の降り方が変わってきているのですか。

A . この災害が発生した時は、連続雨量が 3 0 0 mm を超えていました。これだけの大雨は過去に例がないと思います。このため、今までの大雨で持ちこたえていた山腹が崩れ大規模な災害になったと思います。

Q . 公共施設等、避難所となる場所は、比較的、安全な土地に建っているのではないのでしょうか。

A . 基本的には、過去に発生した災害等を踏まえ、安全な場所に建っています。

Q . 東海北陸自動車道の整備とこの災害に関連性はありますか。

A . 平成11年の9.15豪雨災害時は、この地区で、東海北陸自動車道整備関連の工事に着手していませんので、災害の発生と東海北陸自動車道には関連性はありません。

但し、東海北陸自動車道がこの地区を通過するか否かで、砂防堰堤の規模や数が変わりますので、東海北陸自動車道と、当該砂防事業の実施には関連性があります。

Q . 保全対象人家が 1 3 戸の地域に、7 5 7 百万円の事業費を掛けていますが、全戸移転の方が費用的には安かったのではないのでしょうか。そういった観点で検討若しくは地元の方と協議はしましたか。酷な質問で本意ではありませんが教えてください。

A . 事業実施にあたり、地元と全戸移転について話し合ったことはありません。

なお、土砂災害防止全体の話ですが、危険な場所に建っている家の建て替え若しくは危険な箇所之家を建てようとする行為を抑制するため、土砂災害防止法という新しい法律で危険箇所の指定を進めています。

指定に伴い、危険な箇所に家を建てる場合には、土石流に耐える強度を有する構造の建物にしなければいけない等の規制がかかります。

今回、審議して頂いています平沢谷については、工事により整備をしていますが、岐阜県下にはこのような危険な箇所が約 1 万 3 千箇所あります。その内、人家が 5 戸以上ある箇所が約 6 千箇所あり、そのうちで整備されているのが 2 5 % 程度ですので、数百年かけても、全てを整備することは困難な状況となっています。

砂防事業では、避難所及び避難出来ない災害時要援護者等を優先して工事等により保全していき、対応出来ない箇所についてはソフト対策で手当していくことが大切だと考えています。

街路事業 [事業主体 : 岐阜県]

- ・ 審議事業 : 公共街路事業、緊急地方道路整備事業、地方特定道路整備事業 ((都) ^{おおがきえきたくち}大垣駅北口線)
- ・ 説明者 : 古田 街路公園課長
- ・ 質 疑

Q . この地区は、今後、大垣駅の北側玄関口として活性化が見込まれることから、この道路は片側 2 車線で整備するべきであったと思います。既に、沿線には大型量販店等が進出しており、実際に渋滞が発生しています。

自転車道と歩道を区分せずに整備して、車道を片側 2 車線確保するべきではなかったのではないのでしょうか。見解をお教え下さい。

A . この道路の計画決定する際には、車道の片側 2 車線化も検討したかと思えます。しかし、この地区内には、小学校、中学校及び病院があることから、交通量が更に増える車道の片側 2 車線化による整備は適さないと考え、車道を片側 1 車線にして自転車道と歩道を分離して整備することになったと思えます。

Q . 大垣駅東西の道路整備が進んでいないため、この道路は大垣駅と国道 2 1 号線を結ぶ幹線道路としての役割をもっています。この道路は自転車の通行量が少ないと思われることから、自転車道を廃止してでも、車道を 2 車線にするべきでなかったのではないのでしょうか。

A . 委員ご指摘のとおり、大垣駅の東西の道路整備が進んでいないため、この道路が大垣駅と国道 2 1 号とを結ぶ幹線道路の役割をもっており、当該事業の実施により、幹線道路としての機能もある程度向上したのではないかと考えています。

また、繰り返しになりますが、車道を 2 車線にすると交通量が増えますので、小学校、中学校及び病院のあるこの地域には適さないと考え、このように整備することとしましたのでご理解願います。

Q . 従来、片側 2 車線あった車道を片側 1 車線に変更して歩道を広くしていく傾向が目立ちますが、少子高齢化社会を見越してのことでしょうか。

A . 地域によっては、少子高齢化社会を踏まえた街作りの一つのあり方として、自転車道と歩道を区分する道路整備を進めています。

Q . 透水性舗装と排水性舗装の違いを教えてください。

A . 透水性舗装は雨水を地面にしみ込ませて処理しますが、排水性舗装は雨水を側溝等に導水して処理しています。なお、透水性舗装、排水性舗装、双方とも、路面に雨水が溜まりにくいといった共通の特徴があります。

また、排水性舗装は、通常の舗装と比べ空隙率が高いため、車のタイヤと道路舗装面とによって生じる騒音を、舗装が吸収して低くすることが出来ます。

Q . この道路の交差点には右折レーンを設けていますか。

A . 全ての十字路交差点で右折レーンを設けて、渋滞が発生しにくいよう配慮しています。

Q . この道路は、バリアフリーで整備していますか。

A . はい。バリアフリーで整備しています。

Q . この道路は、大垣駅への通過交通をいれないような整備計画を立てていますか。

A . はい、地域にあった道路整備を行うということで、この路線については大垣駅への交通結節点であると位置付けて整備しました。

3 審議結果のとりまとめ

本日審議した7事業については、事業主体の対応方針の案を了承する。

閉会の挨拶（安田技術検査課長）

会議の様子

