

平成18年度第5回岐阜県事業評価監視委員会議事概要書

日時：平成19年3月5日（月）

13:15～15:40

場所：岐阜県水産会館（2階）中会議室

開会の挨拶（堀県土整備部参事兼技術検査課長）

議事

1. 議事概要書署名委員の指名

委員長より、西寺雅也尚委員、三島喜八郎委員、宮城俊彦委員を署名委員に指名。

2. 事後評価実施箇所の詳細説明及び審議

砂防事業〔砂防課所管分〕

- ・事後評価箇所 公共地すべり対策事業（長倉）
- ・説明者 河合成司砂防課長

【審議内容】

Q) 岐阜県全体では、地すべりの危険性のある箇所は何カ所あるのですか。

A) 人家のある所の地すべり危険箇所は、88箇所把握しています。

Q) 88箇所は、他の県と比べて多い方でしょうか。

A) 長野県や新潟県には、それぞれ1000箇所程度の地すべり危険箇所がありますので、多いとは思っておりません。

Q) 岐阜県の地盤は硬い方ですか。

A) 場所によって違いますので、一概に硬いとは言えません。なお、岐阜県は古い岩盤のうえに位置していますが、活断層が多いため、様々な方向から圧力を受けております。

したがって、圧力を受けて脆くなっている箇所で地すべり等の崩壊が発生しています。

Q) 地すべりの観測を継続して実施しているとの説明がありましたが、観測するのは地下水だけですか。また、観測は磁気データ等で行うのですか。

A) 地下水だけ観測していきたいと考えております。なお、以前は、地下水を自動観測していましたが、維持管理費が掛かることから、現在は、大雨等の後に、職員が現地にいき観測するようにしています。

また、地元で草刈り等の際に僅かな変化でも見つけたら、古川土木事務所（県現地機関）に連絡をして頂くようお願いしています。

Q) 観測を地元で委託できないのですか。

A) 地下水のわずかな変化も見過ごせなく、また、何らかの兆候があった場合は、直ちに対応をとる必要があるため、県で観測する必要があると考えています。

Q) 説明資料で、被害の軽減効果として“道路被害”と“橋梁被害”が分けて記載してありますが、効果の概要を教えてください。

A) “道路被害”は、交通量等から道路のもつ経済効果額を算定し、それをもとに地すべりが発生した際の経済損失額を算定しています。一方、“橋梁被害”は、地すべりが発生した際に、地区内にある国道や市道等にある橋梁等が受ける損害額です。

Q) 東海地震や東南海地震による被害を軽減する目的で実施する地すべり事業等に対して、国からの補助は増える傾向にあるのですか。

A) 今後、砂防事業の中では、大地震対策に関連するメニューが増えていくと思慮されます。

但し、東南海地震等の大地震による被害は、県の西南濃地区で発生すると予想されていることから、大地震対策に関連する事業は、県の西南濃地区を中心に実施されていくと思われます。

Q) その回答では、岐阜県の北部等では、大規模地震対策はあまり進まないとの印象を受けます。

しかし、東海地震や東南海地震等の大地震で想定される被害について、岐阜大学で、GIS（地理情報システム）を使い各地の震度と地質等により分析したところ、岐阜地域、中濃（郡上）地区及び飛騨地域の、河川沿いの道路などで被害が集中するという結果がでました。

中濃（郡上）地区等は、河川沿いの道路で災害が発生すると陸の孤島となり、復旧が遅れるため、そういった地域等でもしっかりと対策をとる必要があると思います

A) 委員が指摘されますように、県内には、活断層が多く、かつ河川沿いに集中しています。

しかし、そういった箇所事業を実施しようとすると、殆どの箇所ですら何らかの対策が必要となってしまいます。

したがって、現在、国が予想している大地震は、東海地震や東南海地震ですので、西南濃を中心に、大地震対策も考慮した砂防事業を行っていきたいと思います。

Q) 地域の方々は、この事業の実施により地すべりが治まり、安全になったと考えているのですか。

A) 地域の方々は、事業を実施したことにより、以前よりは安全になったと感じているようです。

しかし、県としては、今後、この地区で絶対に地すべりが発生しないとは断言できませんので、地域の方々には、無理な土地開発は行わないようにして下さい等と、日頃から地すべりに対する啓発をしています。

また、常に地元と連絡を取り、この地域で崩壊があった際等には、地すべりとの関連を説明し、不安を取り除くようにしております。

Q) この地域の方々の避難場所は、地すべり危険地域外にあるのですか。

A) 地すべり危険地域内にあります。

Q) 1箇所地すべりが発生すると、他の地すべりを誘発することはあるのですか。

A) あります。

河川事業 [河川課所管分]

- ・ 事後評価箇所 河川災害復旧等関連緊急事業（土岐川）
- ・ 説明者 大野真義技術課長補佐（河川課長代理）

【審議内容】

Q) 事業が完了した平成14年度以降に、この地域で洪水等の災害はありましたか。

A) 現在まで災害はありません。

Q) 住民アンケートの結果、景観に対して不満という回答がありますが、瑞浪市には景観条例等はないのですか。

A) 多治見市にはありますが、瑞浪市にはないと聞いています。

Q) 復旧事業は多治見市も対象地域であり、全体の事業計画において流量などを推定し安全を確保されていると思いますが、土岐川水系で大雨が降った際、今までは当該事業地と土岐市内にある狭窄部で水が溢れていたため、下流に位置する多治見市はある意味で安全でした。

多治見市 虎溪山 永保寺は、平成元年の豪雨の際、川の水があふれ出て境内に水がついたことがありますので、この2つの狭窄部が改良されたことにより、今度は多治見市 虎溪山 永保寺付近で水害が発生するのではないかと心配していますが、このあたりの検討はなされているのですか。

A) 復緊事業としては下流の多治見市から瑞浪市まで合わせて行っており、多治見市、土岐市においても掘削等を実施しました。また、多治見市 虎溪山 永保寺付近の対策については、国(直轄)で景観等も考慮し河川整備を検討している最中だと聞いています。

Q) 緊急的な事業だから、景観に対する地域の方々の意見を聞いている余裕がなかったとの説明を受けましたが、景観は、地域の方々にしてみれば、何十年とつきあっていくものですので、災害等の緊急的な事業であっても配慮して頂きたいと思います。

A) 今回は河川災害復旧等関連緊急事業でしたので、事業に地域の方々の意見を十分に反映できませんでしたが、今後については、住民参加で事業を進めていくべきだと考えております。

Q) 河川の改修・改良は、個別の地域で考えるのではなく、流域全体で考えなければいけないと思います。流域協議会等はあるのですか。

A) 岐阜県と愛知県の間は約10kmに渡り人家のない区間になっていますので、河川を通じた交流が成り立ちにくいのが現状です。しかし、岐阜県内には、東海豪雨を契機に住民参加による各種委員会等が出来ました。

Q) どの地域に、どれだけの雨が降ったら、災害が発生するというデータは把握しているのですか。

A) 地域的偏在があり、一概にはどうだとは言えませんが、現在、流域毎に、雨の降り方と水の集まり方等の関係について調査・研究がなされているところです。

Q) 住民アンケートの結果で、“川に面白みがない”、“川に下りられる場所かない”等の不満意見がありましたが、これに対する改善策等を教えて下さい。

A) 現在、階段を作る検討をしています。しかし、写真をみて頂ければ分かると思いますが、急峻な地形ですので、立入制限をする等、安全面にも配慮して対応を決める必要があると考えています。

道路事業 [道路建設課所管分]

- ・ 事後評価箇所 交通連携推進事業(一般国道157号)
- ・ 説明者 宮島雅広技術課長補佐(道路建設課長代理)

【審議内容】

Q) 全体事業費約88億の内、約80億円が用地補償費となっていますが、どのくらいの用地を買収等したのですか。

A) 取得した用地は約13,000㎡です。

Q) 当該事業で買収した土地の価格が、この地域の標準的な単価といえますか。

A) 地価が高い時に買収していますので、現在の地価と比較して高い安いとは言えませんが、買収した当時の価格としては適正な価格です。

Q) 現在の、日交通量を教えて下さい。

A) 平成17年度の調査時には、20,721台/日でした。

Q) それだけの日交通量があれば、時間短縮効果が高くなり費用対便益がもっと高くてもいいと思うのですがどうでしょうか。

A) 30年間の総時間短縮便益で121億円と計算して、費用対便益を出しております。

(事務局付記)

便益の検討年数について、確認したところ40年で算出していた（平成15年8月費用便益マニュアル（国土交通省）に準拠）。

Q) 岐阜駅周辺は、ビルやマンション、歩道橋が出来て、発展が期待のもてる地域となっていますが、一方では、百貨店の撤退等があり心配な点もあります。岐阜駅周辺の活性化について、県の指導や援助がほしいと思います。

A) ご意見として頂いておきたいと思います。

Q) 県が公共事業における景観に関するマニュアルを出していますが、この事業では、景観に対しどの様なことを配慮しましたか。

A) 道路沿いの緑化等に配慮しましたが、委員が言われる趣旨のマニュアル等に基づき実施したかは分かりません。

（事務局附記）

委員が質問した、景観に関するマニュアルとは、岐阜県都市整備局都市政策課（現：都市建築部都市政策課）が、平成18年3月31日に策定した“岐阜県公共事業景観形成指針”及び“岐阜県公共事業景観形成指針の手引き”を指す。

街路公園事業

- ・事後評価箇所 公共街路事業、緊急地方道路事業等（長良古津橋線）
- ・説明者 田口好介街路公園課長

【審議内容】

Q) 全体事業費約80億円となっておりますが、そのうち用地補償費はいくらでしたか。

A) 約62億円が用地補償費となっており、内訳は、113戸の移転やグランドホテル近傍のお墓の移転等です。

Q) 当該事業を実施したことにより、この地区で国道256号線に接続する交差点のメインが、長良橋北の交差点から長良丘1の交差点に移りました。

長良橋北の交差点は、岐阜未来博の際に、右折レーンをつくるために道路を3車線化したり、道路構造令で定められている曲線半径ぎりぎりのカーブの接続道を作った経緯があります。

その、長良橋北の交差点が、当該事業の実施により、旅館・ホテルの関係者の利用となり使用頻度が下がったのですが、道路の構造は以前のままです。

今後、この長良橋北の交差点の整理はしていくのですか。長良橋北の交差点の整理がされていないため発生する渋滞等に、住民は不満を持っていませんか。

A) 現在、旧道はプロムナード（散歩道、遊歩道）化しており、一般車は利用出来なくなっていますので、長良橋北の交差点の利用者はかなり少なくなっています。

このため、長良橋北の交差点の信号機を無くせないか研究している最中です。

住民が不満に思っているのは、長良丘1交差点において東進の流れが悪くなったことです。最近調査したのですが、平日の朝夕に30台程が列びますが、信号2回で直進若しくは右折されており、この交差点を改良して流れを良くしようということは、さきほど申したとおりです。

また、（長良丘1交差点における西進については）長良古津橋線の長良丘1の交差点からグランドホテルまでの間に信号が3つあり、児童等が横断するという一方で、それぞれの信号で100～200mの車が列ぶことがあり、全体的に混雑しているようにみえますが、大きな信号（長良丘1）と小さな信号（長良南町）は連携しており、長良丘1交差点を信号2回程で通過できる状況であります。信号サイクルを調整し、なるべく車が列ばないように研究しているところです。

Q)旧道をプロムナード化するにあたり、旧道と新道(長良古津橋線)に挟まれた地区の方々と、どの様にして合意形成を図ったのですか。合意形成は簡単に出来たのですか。

A)当該地は、旧道と堤防に挟まれた三号地(河川法)です。なお、旧道沿いは旅館・ホテルになっており、その奥に住宅地があります。

事業実施前の堤防道路(現:長良古津橋線)は、一方通行の通行規制がかかっていましたが、当該事業の実施により道路が2車線になり両面通行となったため、この地区の方は利用しやすくなったと感じていると考えております。

また、旧道は、写真をみて頂ければわかると思いますが、一般通行車両と旅館・ホテルの利用者客等で混雑しておりましたが、当該事業を実施したことにより整理されました。

このため、旧道のプロムナード化については、比較的円滑に進んだと聞いています。

Q)交通事故は、どこで集中して発生しているのですか。

A)事故が特定の箇所が発生しているとは聞いていません。

Q)グランドホテル前は、バスの進入等で事故が発生する危険が高いのではないのでしょうか。

A)委員のご指摘のとおり、過去に死亡事故が発生しております。なお、この箇所の道路の構造は暫定ですので、今後整備していかなければならないと考えております。

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、路面に降った雨がそのまま地面に浸透させる舗装です。一方、排水性舗装は、不透水層(舗装)の上に透水性層(舗装)を設け、不透水層(舗装)で雨水を側溝等に導水する舗装です。

Q)以前、透水性舗装は、施工後、数年経過すると、ゴミ等が詰まり透水性が低下すると聞いたことがあります。その後、施工技術等の改善はあったのですか。

A)現在でも、施工後数年経つと浸透性が低下します。

なお、当該事業では、透水性舗装や排水性舗装のもつ騒音防止効果にも着目し、それらを踏まえたうえで総合的に判断し採用しました。

Q)河川堤防に、雨水等を透水させると、堤防が弱くなり崩壊を起こす危険があります。堤防高の高い箇所に雨水を浸透させないことや、雨水等を集中して透水させないこと等の検討はされたのですか。

A)はい。

農業農村整備事業

・事後評価箇所 県営ふるさと農道緊急整備事業(久々野・高山)

・説明者 多湖正治農地整備課長

【審議内容】

Q)久々野・高山線の通称名“美女街道”の由来を教えてください。由来があるのでしたら、現地に、名前の由来等を書いた看板等があるとよいと思います。唐突に美女街道と言われても、利用者は分からないと思います。

A)(地図を示しながら)高山市と長野県を結ぶ街道の本道路付近に美女峠という峠があり、その峠に由来します。

Q)最近、緑化に、なるべく在来種を使うようにしていると聞いていますが、この路線では、切土法面の緑化に外来種を使ったのですか。それとも、在来種を使ったのですか。

A)外来種を使っていないと、この場では断言できませんが、基本的には、在来種で緑化を行っています。

Q)この農道の1m当たりの建設単価は約300万円ですが、この建設単価は、農道の建設単価としては高い方ですか。

A) 当該農道は2車線で、かつ歩道がついています。また、地形が急峻なため、トンネル延長が約2km、橋梁が5箇所です。総延長が690mとなっており、全体延長の約半分がトンネルと橋梁です。一般的には、トンネルや橋梁があると建設単価は高くなります。

尚、当該農道では、道路線形を決めるにあたり、トンネル延長や橋梁延長が出来るだけ短くなるよう、事業費縮減に努めてきました。

Q) この農道が無かった時は、朝日町地区の農畜産物は、どのような経路で高山市街に運んでいたのですか。

A) (地図を示しながら) 国道41号線を利用しておりました。

Q) 高山市久々野町、朝日町で生産・集荷された野菜は、どこに出荷しているのですか。

A) 高山市内の市場に集荷し、そこから、各地に出荷しています。

Q) 山を切って農道を作っていますが、農道を作る前の山の植生を教えてください。

A) 天然林も人工林もありました。この場(委員会)に資料を持ち合わせておりませんので詳細な回答をすることが出来ませんが、人工林が多かったと思います。

Q) 事業を実施するにあたり、環境アセスメント等は行ったのですか。

A) 平成6年度の事業着手時には、環境調査等は行っておりませんでした。今後実施します事業においては、環境調査等を行っていきたいと思います。

Q) 計画農業交通量983台/日に対し、交通量調査の結果が563台/日だったと資料に記載されていますが、当初計画で計画交通量を読み間違えていたということですか。それとも、交通量調査の際に、台数を数え間違えていたということですか。

A) 計画時の農業交通量は、7～9月の最も農業用交通の多い時期の1日当たりの通行台数を予想・想定したものです。

一方、交通量調査は、10月13日の6:00～18:00に行いました。

したがって、計画交通量の想定時期と交通調査時期、24時間交通量と12時間交通量の違い等が影響しているのではないかと思います。

また、交通量調査は目視で行っており、乗用車なら一般交通、軽トラック等なら農業交通としてカウントしております。車を止めて調査するわけにはいきませんので、交通量調査の結果には不確定な点があります。

治山事業

・事後評価箇所 水源森林総合整備事業(西谷)

・説明者 小椋勲治山課長

【審議内容】

Q) 西谷の下流にある漁協組合から、洪水時の終期に白濁水があると聞いたことがあります。この谷から白濁水が発生していることはないですか。

A) 昨年、雨の降った後に現地調査を行いました。この谷から白濁水が出ていることは確認できませんでした。

Q) 岐阜県の中でも、崩れやすい地質の地域ですので、観察は継続してほしいと思います。

A) はい。

Q) 谷止工等を施工すると魚が遡上出来なくなりますので、必要に応じて魚道等の設置等を検討する必要があると思いますが、生態系についての検討は、点(施設毎)の検討も必要ですが、河川の流域全体の検討も必要だと思えます。県には部や課を横断して、そういったことを検討する委員会等がありますか。

A) 砂防事業と治山事業で連絡調整会議を設け、現地機関同士、本庁主管課間同士で連携をとっています。また、砂防事業と河川事業では、別に連携をとっていると聞いています。

なお、県は民有林において治山事業を実施しておりますが、国が管理する国有林の事業とも連携をとっています。

3. 審議結果のとりまとめ

本日審議した事後評価箇所6件については、事業主体の対応方針の案を了承する。

閉会の挨拶（堀県土整備部参事兼技術検査課長）

委員会の様子

