

平成24年度第5回岐阜県事業評価監視委員会

議事要旨

1. 日時：平成24年11月30日（金）13：30～15：30

2. 場所：岐阜県シンクタンク庁舎 1階 1-1会議室

3. 審査委員：	委員長	岐阜大学 理事兼副学長	杉戸 真太
	副委員長	岐阜工業高等専門学校環境都市工学科 教授	岩瀬 裕之
	委員	岐阜大学総合情報メディアセンター 教授	篠田 成郎
		岐阜大学地域科学部 准教授	三井 栄
		岐阜県商工会女性部連合会 副会長	奥村 茂子
		岐阜県弁護士会 弁護士	小森 正悟
		岐阜県関税会連合会 会長	竹腰 兼壽
		岐阜県森林組合連合会 代表理事副会長	山内 章裕
		会社員	高村 明宏
		農業、岐阜県コミュニティ診断士	服部 昭彦

4. 議事

議事1 議事要旨署名委員の指名について

議事2 再評価実施箇所の詳細説明及び審議について

- ① 道路事業：道路改築事業【(主)恵那蛭川東白川線 東雲工区】県事業
- ② 道路事業：道路改築事業【(国)256号 和良金山道路】県事業
- ③ 道路事業：道路改築事業【(国)257号 川上Ⅱ期バイパス】県事業
- ④ 道路事業：道路改築事業【(国)361号 上ヶ洞バイパス】県事業
- ⑤ 道路事業：道路改築事業【(主)神岡河合線 細江工区】県事業
- ⑥ 道路事業：道路改築事業【(主)国府見座線 十三墓峠工区】県事業
- ⑦ 道路事業：道路改築事業【2級市道 跡津川線】県事業

5. 議事要旨

○議事要旨署名委員の指名について

委員長から署名委員として山内委員、岩瀬委員、奥村委員を指名。

○再評価実施箇所の詳細説明及び審議について

①道路事業 [事業主体：岐阜県]

- ・審議事業：道路改築事業【(主)恵那蛭川東白川線 東雲工区】
- ・説明者：道路建設課 宮島課長

【審議】

山内委員

この箇所は、美濃東部農道で整備する計画だったと思いますが、その計画は無くなったのでしょうか。

説明者（宮島課長）

農道の計画については、所管が違うため承知しておりません。

【審議結果】

- ・高速道路へのアクセス向上に寄与し、地域の発展に大きく寄与すること。また、地元から強い要望もあることから、事業主体の対応方針（案）「継続」を了承する。

②道路事業〔事業主体：岐阜県〕

- ・審議事業：道路改築事業【(国) 256号 和良金山道路】
- ・説明者：道路建設課 宮島課長

【審議】

山内委員

コスト縮減の取り組みで、ランプの縦断勾配について、入口の方は8%に変更したとのことですが、出口の方はどうですか。

説明者（宮島課長）

出口の方は、当初のとおり6%です。

高村委員

所要時間が5分短縮となるころの算出について、車道の幅員が3.25mと通常の3.00mより幅が広いということですが、幅員の差によって短縮時間に差が出るのでしょうか。また、地域高規格道路ということですが、地域高規格道路の車道の幅員は3.25mと決まっているのでしょうか。

説明者（宮島課長）

幅員についてですが、地域高規格道路の要件として、設計速度で60km/時が担保できるものという規定がありますので、その設計速度を担保しようとしますと、道路種別では3種2級の道路となり、幅員が3.25mになります。

時間短縮につきましては、60km/時で走行することを前提に短縮効果を算出しています。

【審議結果】

- ・安全で円滑な交通を確保し、地域の発展に大きく寄与すること。また、地元から強い要望もあることから、**事業主体の対応方針（案）「継続」を了承する。**

③道路事業〔事業主体：岐阜県〕

- ・審議事業：道路改築事業【(国) 257号 川上Ⅱ期バイパス】
- ・説明者：道路建設課 宮島課長

【審議】

杉戸委員長

前の審議箇所の子道の幅員が3.25mであるのに対し、今回の箇所は3.00mとなっていますが、理由は为什么呢。

説明者（宮島課長）

今回の箇所は、設計速度を50km/時に設定していますので、幅員は3.00mとなります。

【審議結果】

- ・安全で円滑な交通を確保し、地域の発展に大きく寄与すること。また、地元から強い要望もあることから、**事業主体の対応方針（案）「継続」を了承する。**

④道路事業〔事業主体：岐阜県〕

- ・審議事業：道路改築事業【(国) 361号 上ヶ洞バイパス】
- ・説明者：道路建設課 宮島課長

【審議】

篠田委員

トンネルの線形について、地形と対応していない気がします。湖がV字型に切れ込んでいるところは谷になっており、そこにトンネルのカーブがきていますが、谷の下にトンネルを通すことになるのでしょうか。もっと直線的にしたほうが距離も短くなりいいと思いますが、実際にこのような線形なののでしょうか。何か曲線にしている理由があるのでしょうか。

説明者（宮島課長）

実際には、真っ直ぐ来て、出口付近で曲がる線形になります。

篠田委員

また、コスト縮減について、土量の記載がありませんが、土量は算定していないのでしょうか。

説明者（宮島課長）

土量は、5万8千m³となります。

高村委員

自然環境への配慮のところで、騒音・振動を最小限にするため、低騒音、低振動型建設機械による工事の実施とありますが、入札条件など何か条件はありますか。また、そのような機械が使われて、決められた規制が守られているかを監視するような仕組みはありますか。

説明者（宮島課長）

この箇所については、入札の時点でクマタカが生息していることがわかっていましたので、低騒音・低振動型の機械を使うことを条件としています。また、定期的に有識者の方に来ていただいて、実際に騒音等を計測して確認しながら工事を進めています。

【審議結果】

- ・安全で円滑な交通を確保し、地域の発展に大きく寄与すること。また、地元から強い要望があることから、**事業主体の対応方針（案）「継続」を了承する。**

⑤道路事業〔事業主体：岐阜県〕

・審議事業：道路改築事業【(主)神岡河合線 細江工区】

・説明者：道路建設課 宮島課長

【審議】

山内委員

歩道の考え方について、幅員や片側か両側といったところをどのような基準で決めているのでしょうか。

説明者（宮島課長）

沿道の土地利用等を考慮して決めています。例えば、市街地であれば両側の整備が必要となりますし、市街地から離れたところであれば、片側でも歩行者の安全が保てるというように、経済性と安全性を鑑みて計画しています。また、幅員は自転車歩行者道の場合は3.00mが基準となりますので、自転車も歩行者も使われる道路であれば、幅員3.00mで整備することになります。

小森委員

国道41号の通行止め実績が5年で13回とありますが、どのような原因で通行止めになったのでしょうか。

説明者（宮島課長）

41号には非常に線形が悪く急勾配な箇所があるため、そこで大型車が冬期に雪で登れなくなって止まってしまふことがありまして、それが主な原因です。また、交通事故で通行止めになった場合もあります。

小森委員

神岡河合線の方も2回通行止めになったという説明がありましたが、その原因はなんのでしょうか。

説明者（宮島課長）

そちらは2件とも交通事故です。

小森委員

それは、道路の形状に起因するものですか。

説明者（宮島課長）

道路の形状に起因するものではないと聞いております。

【審議結果】

- ・安全で円滑な交通を確保し、地域の発展に大きく寄与すること。また、地元から強い要望があることから、事業主体の対応方針（案）「継続」を了承する。

⑥道路事業〔事業主体：岐阜県〕

- ・審議事業：道路改築事業【(主)国府見座線 十三墓峠工区】
- ・説明者：道路建設課 宮島課長

【審議】

篠田委員

ここで線形を変えるのはかなり厳しいと思いますので、拡幅になるのかと思いますが、具体的にどのような線形になるのでしょうか。

説明者（宮島課長）

基本的には、テールアルメによる盛土で路肩側に張り出していく構造で道幅を拡げていくこととなります。線形につきましては、抜本的な改良はなかなか望めませんので、基本的には幅を拡げて、縦断線形を緩やかにして通り易くしていくという改良工事です。難所となっているところを重点的にやるため、長い延長をやるのではなく、難所となっているところをピックアップしてやっていきます。

篠田委員

それ故にB/Cが1.1という低い値になっているのですね。ボトルネックになっている所だけが通り易くなるということで、走行時間短縮便益や走行経費減少便益が大きく変わるものではないので、利用者の気持ちの上では通り易くなると思いますが、B/Cには反映されにくいということですね。

説明者（宮島課長）

道路事業のB/Cは交通量の増加も便益に影響しますが、この箇所は走行速度が速くならないため、推計上は交通量も増加しないこととなりますので、B/Cは低めになっています。

杉戸委員長

図面に1,740mと書いてある区間を拡幅するということですね。

説明者（宮島課長）

はい、そうです。

杉戸委員長

そうしますと、急峻な所やカーブの強い所は拡幅しても、普通に走れる所はそのままということですか。

説明者（宮島課長）

難所から優先的に実施しているのが現状です。

服部委員

図面を見ていると相当に曲がりくねった道で、峠ということでそうなるのだと思いますが、ここを直すしか現状では考えられないのでしょうか。峠ですのでバイパスを造るようなことはできないかもしれませんが、もう少し真っ直ぐになるような工事をするなどなんとかならないのでしょうか。

説明者（宮島課長）

ここは峠といいますが、高い所から低い所へ下りてくる高低差のある地形で、真っ直ぐ進むとたいへん急峻な道路になってしまいますので、通行できる勾配を保つためには、このように距離を取らざるを得ない状況です。その中で少しでも拡幅して通行し易くしていくということになります。

【審議結果】

- ・安全で円滑な交通を確保し、地域の発展に大きく寄与すること。また、地元から強い要望があることから、事業主体の対応方針（案）「継続」を了承する。

⑦道路事業〔事業主体：岐阜県〕

・審議事業：道路改築事業【2級市道 跡津川線】

・説明者：道路維持課 宗宮課長

【審議】

高村委員

CVMではどのような質問をされたのか教えてください。また、自然環境の配慮で、LED照明の採用による環境負荷の軽減とありますが、LED照明を採用した理由、具体的にどのような環境負荷を考えて決めたのか、1基当たりの値段は、ナトリウム灯や水銀灯などに比べて高いのか易いのか、点灯はタイマー式なのか照度によるものなのかも含めて教えてください。

説明者（宗宮課長）

CVMの質問の内容としましては、「スーパーカミオカンデのプロジェクトについて知っていますか」というような質問から始めまして、「県内で建設されるべきものであると思われますか」というような質問、3番目は、「この研究をするためにこの道路が必要ですが、この道路に対してあなたはいくら支払ってもいいとお考えですか」という質問です。この質問を県内の5圏域でそれぞれ実施しまして、約900のアンケートの結果を得ております。それに基づきましてCVMのB/Cを算定しております。

2つ目のLED照明についてですが、周囲が暗くなると点灯する仕組みです。LED照明採用の理由は、電気の消費量が少ないため、環境の負荷が少ないと考えております。照明灯の金額ですが、昔は通常照明の方が安かったため、通常照明を使っていましたが、最近では需要が増えたことと技術の進歩により、LED照明も安くなってきましたので、環境にも配慮してLED照明を使っています。

高村委員

要は省エネということですか。

説明者（宗宮課長）

はい、そうです。

高村委員

地域の農作物への影響や森林育成への影響といった環境への配慮もありますか。

説明者（宗宮委員）

今回の箇所については、山の中であり農作物等への影響はないと思います。

高村委員

このような所は市ではなかなか整備できないと思いますので、県がサポートすることは大事なことだと思います。

杉戸委員長

国の補助はありますか。

説明者（宗宮課長）

国からの補助は55%で、残りの45%は飛騨市ではなく県が負担しております。

【審議結果】

- ・安全で円滑な交通を確保し、施設利用者の安全確保および学術研究の発展に大きく寄与すること。また、研究機関や地元から強い要望があることから、事業主体の対応方針（案）「継続」を了承する。

○再評価実施箇所の審議結果について

【道路事業】

道路改築事業【(主)恵那蛭川東白川線 東雲工区】	継 続
道路改築事業【(国) 2 5 6 号 和良金山道路】	継 続
道路改築事業【(国) 2 5 7 号 川上Ⅱ期バイパス】	継 続
道路改築事業【(国) 3 6 1 号 上ヶ洞バイパス】	継 続
道路改築事業【(主)神岡河合線 細江工区】	継 続
道路改築事業【(主)国府見座線 十三墓峠工区】	継 続
道路改築事業【2級市道 跡津川線】	継 続