

令和6年度 県民意見募集（再評価事業）の結果と対応

1 募集期間、意見の送付方法

・令和6年7月12日（金）～8月9日（金） 29日間

2 対象事業

再評価事業 53事業

- ・経済産業部2件（農地2件）
- ・交通基盤部51件（道路5件、河川海岸7件、砂防等33件、港湾2件、街路4件）

3 意見募集結果（36件） ※ 意見詳細は別紙のとおり

No	工種	箇所名	所在地	件数
1	農地	西浦みかん足保久料	沼津市	2
2	農地	みらい伊豆	伊豆市	5
4	道路	(国) 469号 勢子辻バイパス	富士市	1
5	道路	(主) 焼津榛原線	焼津市	3
6	道路	(一) 磐田掛川線	掛川市	2
7	道路	(一) 横川磐田線	袋井市	1
8	河川	(二) 馬込川	浜松市	1
10	河川	(二) 垂木川	掛川市	1
12	河川	(二) 庵原川	静岡市	2
13	河川	(一) 沼川	沼津市	3
14	海岸	清水西海岸	静岡市	4
19	砂防	水口川	伊豆市	1
20	砂防	玉沢	三島市	1
27	砂防	坊主淵川	掛川市	1
31	地すべり	上西之谷	掛川市	1
35	急傾斜	小立野 No. 3	伊豆市	1
40	急傾斜	手越公園横	静岡市	1
42	急傾斜	無東坂	静岡市	1
48	港湾	清水港新興津地区 人工海浜・緑地	静岡市	1
50	街路	(都) 西間門新谷線 (4工区)	清水町	1
51	街路	(都) 新橋茱萸沢線	御殿場市	1
52	街路	(都) 田中青木線 (貴船工区)	富士宮市	1
				36

4 意見に対する対応

- (1) 再評価事業への意見に対する県の考え方を別紙のとおり取りまとめた。
- (2) 委員会資料とともに、県のホームページに公表する。

令和6年度 公共事業の再評価に関する県民意見

番号	事業No.	事業名	箇所名	ご意見	意見に対する県の考え方
1	1	農地	西浦みかん足保久料地区	6月18日の大雨の際には、県道沼津土肥線(木負付近)が土砂によって通行止めとなり大変不便な状態でした。西浦地域では地区間を行き来するための車幅の広い道は県道沼津土肥線しかありません。しかしながら、6月18日の大雨時については整備された農道を経由して目的地(江梨方面)まで移動できたため、この農道整備は災害時にも有効なものだと感じました。	県では、西浦地域の農道を「静岡県地震・津波対策アクションプログラム2023」の「避難路」に位置付け整備しています。防災対策等の効果も見込めるという地域からの期待に応えられるよう、農道整備をより一層推進してまいります。
2	1	農地	西浦みかん足保久料地区	農道整備により、農作業効率が整備前と比べ断然に向上しました。	営農計画や農地集積が早期に実現できるよう、引き続き地域との調整を図るとともに、農道等の整備を加速化することにより、事業の早期完成を目指してまいります。
3	2	農地	みらい伊豆	事業は、令和元年に事業完了予定だったが、今回見直し対象時期に来て、見直し。10年経過前でも、完了予定時期を過ぎたものは、再評価が必要。令和元年から6年まで、再評価期間が、あいたことで、状況把握が遅くなっている。	本事業については、関係機関等との調整及び設計に当初の想定よりも時間を要したことから、工期が延ばされています。本事業の推進に当たっては、受益者団体、市及び自治会等の関係者との調整や説明会を密に実施し、情報を共有して進めております。引き続き、早期の完成を目指し、事業の推進に努めてまいります。
4	2	農地	みらい伊豆	静岡を代表する食文化の一つである「静岡水わさびの伝統栽培」は、山間部における傾斜地で湧き水や沢水を利用していることが多いため、人力による営農では負担が大きい。少しでも営農に係る負担を軽減し、後世に伝統栽培が継承されていくためには、本事業によるモノレール設置は必要不可欠である。よって本事業の継続を望む。	山間部におけるわさび田の営農の負担軽減には、農道（モノレール）整備は有効な手段であると認識しており、優先して整備を行ってきました。本事業によるモノレールの整備は完了したことから、今後の整備要望については、要望の取りまとめを行い、本事業を参考に本地域に適した事業を地元提案し、推進に努めてまいります。
5	2	農地	みらい伊豆	集落道に関しては、県道との接続部を残すのみとなっている、この箇所は車両事故などが発生しているため見通しの良い道路（交差点）となることを望みます。	御意見をいただいた交差点部については、県道の管理者や警察と協議を行っており、安全に配慮した設計を行っています。今後は、協議が整ったことから、早期の完成を目指し、整備を推進してまいります。
6	2	農地	みらい伊豆	用排水路の未整備箇所や老朽化による漏水などは、地元での対応が難しい状況となっているため、事業の継続を望みます。	本事業は、地元の要望を基に地域の実情に即した計画を樹立し、生産基盤等の整備を行っております。引き続き、早期の完成を目指し、事業の推進に努めてまいります。
7	2	農地	みらい伊豆	営農条件の改善をすることで、農業離れの抑制、耕作放棄地の増加防止、生産意識が向上されますので、事業の継続を望みます。	
8	4	道路	一般国道469号勢子辻バイパス	残土量が最小限となる道路設計に見直している点が評価できます。騒音・振動の早期改善が必要だと思います。	道路整備にあたっては、地域が抱える課題解決を図ることはもちろん、昨今、大きな課題となっている発生土の扱いにも配慮し、計画・設計してまいります。
9	5	道路	主要地方道焼津榛原線	それぞれの公共事業について拝見しました。どの事業も必要性は十分かと思っておりますので、予算の確保に御尽力いただき、事業効果が一日でも早くできるよう、よろしくお願い申し上げます。特に道路は県民だけでなく国民生活の基盤となるものですので、積極的な推進をお願いします。	
10	5	道路	主要地方道焼津榛原線	通勤時や土日の夕方は慢性的に渋滞が発生しているため、改善が必要。また、周辺に工業団地があり、事業者が集積しているため、産業の活性化に向けて道路サービスを向上させる必要がある。以上のことから、当該事業の「継続」を希望します。	道路は、人の移動や物資の輸送に不可欠なインフラであり、社会・経済の発展や県民生活の向上に大きな役割を果たしています。本事業箇所は、広域的な道路ネットワークを構成する道路の一部であり、現在2車線である区間を4車線に拡幅することにより、交通の円滑化などの道路機能の強化や地域間の連携強化による産業活動の活性化が期待できること、有事の際の輸送ルート強化にも資することから、引き続き、予算確保に努め、事業効果の早期発現を意識しながら、事業を推進してまいります。
11	5	道路	主要地方道焼津榛原線	国道150号は通勤時間帯に特に渋滞していますので、早期完成を期待しています。	
12	6	道路	一般県道磐田掛川線	袋井市側からエコパを経由し、中東遠総合医療センターまで4車線で、工業団地や大型倉庫が掛川東高校など車両が集中するところが未だ2車線であるため、朝夕の通勤通学時間には慢性的な渋滞が発生しています。掛川市街地から東は、中東遠総合医療センター、東名掛川IC、大東方面、小笠方面、西は、エコパ大須賀方面、浅羽方面へ繋がる重要な幹線道路です。利用者が多い道路です。事業投資効果は非常に大きいと思います。渋滞解消のため事業継続と早期の完成が必要だと思います。	

番号	事業 No.	事業名	箇所名	ご意見	意見に対する県の考え方
13	6	道路	一般県道磐田掛川線	この道路は交通量も多く、拡幅工事の実施は必要性を感じますが、事業費の増額理由が、現道交通への影響を回避するための工事追加ということで、全体事業費の約4割を占めることから、地元等に対する具体的な内容説明や回避方法の再検討（費用の精査）をお願いできればと思います。	事業費の増額理由の「現道交通への影響を回避するための工事追加」は、「主な理由」として記載したもので、その他の増額理由として、物価上昇等があります。コストの縮減を常に意識しながら事業を推進してまいります。
14	7	道路	一般県道横川磐田線	該当箇所は、国道1号バイパス見付IC、東名磐田IC、新東名磐田SICを南北に結ぶ道路であります。磐田市は、南北に広い市でもあり、磐田市立病院へのアクセスの観点からこのような道路の整備は非常に重要だと思います。特に事業箇所は、見通しも悪い箇所であるため、今後の交通量の増加や災害時のことも考え、事業継続に賛成します。	本事業箇所は、高速道路インターチェンジと磐田市中心部を結び、また、第3次救急医療機関へのアクセスルートとなる重要な道路です。道路拡幅により、交通の円滑化などの道路機能の強化や、地域間の連携強化による産業活動の活性化などの他、有事の際に輸送ルートとして活用されることも期待できることから、早期完成を目指し、事業を推進してまいります。
15	8	河川	二級河川馬込川	二級河川馬込川について、とても大きな工事であり、その期待される効果などから地元住民の関心は大変高いものとなっております。ただ、今回の再評価対象対象事業一覧表の中では、進捗率が最も低い「1.5%」となっている状況です。事業費が大きく、今後、本格工事に移行していくものと思いますが、現場や関係者との調整を円滑に行い、早期完成に向けた事業の推進を期待しております。また、期待される効果が大きい事業ではありますが、全体事業費が約500億円となっており、国のお金が入っているとはいえ、県の負担も非常に大きいことも事実です。事業計画にもあるとおり、コスト縮減の取組としてのストックヤードの活用、より効率的、効果的な手法・工法への積極的な見直し、周辺自治体との受益者負担による適切な費用配分など、コスト意識にも配慮していただき、県全体として先進的なモデル事例（工事）になることを期待しております。	二級河川馬込川については、浜松駅周辺を中心市街地を抱えており、市街地の割合が71%を超える都市河川である一方で、現況流下能力が低く、浸水被害が発生していることもあり、周辺自治体や住民からの早期完成を望む声があることは認識しております。全体事業費については、掘削工事が多くを占めていることから、ストックヤードなどを活用しつつ、他現場への積極的な流用を図ることでコスト縮減に努めてまいります。また、掘削工事にあたっては、補強や架け替えが必要となる道路橋が多く架かっていることから、浜松市や静岡県等の道路管理者と協議を行い、適切な費用配分に努めてまいります。
16	10	河川	垂木川	自宅の近くを流れる垂木川は、桜木小学校へ通う頃から大雨が降ると川の水が堤防を越えそうで、雨の度に自宅への浸水や下校時の心配など絶えませんでした。今、工事が進められている新田地区の友人の家では大雨の度に土嚢を積んで近くの公会堂へ避難をしていると聞いたこともありました。事業概要の写真を見て未だに近くでそのような浸水が起こっていることに驚きました。異常気象による大雨や局地的な豪雨など各地で甚大な被害が出ているなか、おおきな橋の架け替えも長い期間を掛けてやってもらってます。一刻も早く計画されている桜木小学校までの工事が完了し、整備後の浸水面積0haになるよう事業の継続はもちろん、早期完了のための予算付けが必要だと思います。	二級河川垂木川については、令和2年度から交付金により事業着手し、橋梁架け替え及び護岸整備を実施しております。引き続き関係機関との調整（橋梁の管理者など）を進め、効果的な施設整備と工事規模に応じた予算確保に努めながら、早期の完成を目指して参ります。
17	12	河川	二級河川庵原川	庵原川流域では横砂地区で浸水被害が発生しているが、JR橋梁が大きな原因と考えられる。令和21年度までに改築を行うということだが、具体的なスケジュールを示してほしい。	二級河川庵原川に架かるJR東海道本線橋梁は、河積阻害となっている橋脚が3つあり、それにより越水被害が生じています。鉄道橋梁の改修には、工事中の東海道本線の代替線路を確保する必要があり、それに伴う沿線の家屋への影響範囲が広いことや、代替路線整備及び橋梁改修に多額の費用を要することが想定されています。現在、鉄道管理者である東海旅客鉄道株式会社と協議を進めていることから、施工及び改修方法について協議が整い次第、具体的なスケジュールを示していきます。
18	12	河川	二級河川庵原川	近年の降雨は線状降水帯が多く発生し、被害が大きいため早期整備を目指してほしい。整備についても重要だが、時間が必要であるため、それまでの浸水被害を軽減するよう現状の河床の堆積土管理等維持管理についても適切に実施してほしい。	近年の頻発化・激甚化する豪雨災害や、令和4年9月の台風第15号による浸水被害を受け、二級河川庵原川の河川改修への関心が高まっていると感じておりますので、上下流バランスに配慮しながら、施工可能な箇所から整備を進め、着実な工事進捗を図ってまいります。また、整備中の段階にあっても、土砂堆積等がみられる箇所については、日々のパトロール等を通じて状況を把握したうえで、維持管理費や国の起債事業などを活用しながら、適切な維持管理を行ってまいります。
19	13	河川	一級河川沼川	沼津市西部の高橋川流域沿いは、以前から雨量が集中すると浸水被害にあったが昨今の気候変動により、ゲリラ豪雨、記録的大雨が増え、浸水被害のニュースが毎年のように報道されている。この洪水対策事業の早期完成を望みます。	沼津市西部地区では、令和3年7月や令和5年6月に連続して記録的な豪雨に見舞われ、多くの家屋浸水被害を受けたことから、新放水路の整備に対する関心が非常に高まっております。まずは令和10年度に下流工区を完成させ、さらに令和14年度の全計画区間の完成を前倒しできるような確実な事業進捗を図ってまいります。

番号	事業No.	事業名	箇所名	ご意見	意見に対する県の考え方
20	13	河川	一級河川沼川	浸水被害を解消する等事業の継続を希望します。 調査には「10年に1回程度発生すると想定される規模の洪水」とあるが、近年の異常気象及び各地の河川の氾濫の状況及び、周辺地域の浸水被害の発生状況から、今後大規模な洪水が頻繁に発生する可能性はあると思います。 完了見込みの令和14年度より早期の完了、もしくは危険箇所の工事施工の早期対応を優先するようお願いいたします。	昨今の気候変動に伴う記録的な豪雨は今後も頻繁に発生するものと想定され、沼川新放水路は大規模な洪水に対しても浸水被害を軽減できる対策として、まずは令和10年度に下流工区を完成させ、さらに令和14年度の全計画区間の完成を前倒しできるような確実な事業進捗を図ってまいります。
21	13	河川	一級河川沼川	新放水路の整備により砂浜が分断されてしまいますが、千本浜など景勝地の砂浜の形成には影響はないのでしょうか。	沼川新放水路は、景勝地である千本松原の砂浜に対し極力影響を及ぼさないよう、放流口を現在の海岸線から約50m陸側に設けております。これは海岸線より海側に施設を出すことで沿岸漂砂が遮られ、砂浜が削られてしまう現象が発生するためです。沼川新放水路では、海岸線を保全することで、千本松原の景観はもとより高波などに対する防災面に対しても、その機能の確保することを考慮し整備を進めております。
22	14	海岸	清水西海岸	事業実施地区にある、三保松原は国指定名勝であり、観光客が非常に多く、経済効果も大きいと考えられる。事業については、景観を守るだけでなく浸水被害からの防護も必要とすることから、完了までは時間がかかるが、事業実施の必要性は高いのではないかと。今後も事業を継続し、世界へ誇る景勝地として残ることを、期待している。	防護と景観改善の両立を目標に引き続き、事業を進めてまいります。
23	14	海岸	清水西海岸	静岡海岸では回復が進み、清水海岸には回復域が到達していないとのことだが、大谷川放水路河口に設置された導流堤が、清水海岸への漂砂を阻害している可能性が考えられないか？ 離岸堤間の砂のつき方が、明らかに大谷川放水路の以西と以東で違いがみられるように思われる。	大谷川放水路河口の消波ブロックは沿岸漂砂に影響を与える施設と考えられますが、河口閉塞を防ぐために設置しているものであり、治水には必要であります。モニタリング調査の結果、砂浜の回復域は順調に年間約150m進行しており、導流堤が沿岸漂砂に与える影響は小さいと考えております。
24	14	海岸	清水西海岸	養浜はどこまで浜を整備すれば完成となるのか。 費用対効果の総便益の年平均被害軽減期待額の社会的割引率はどのように算出している根拠か？	沿岸漂砂による砂浜の自然回復が三保に到達し、防護上必要な浜幅を全域で確保することを目標としています。 海岸事業の費用便益分析指針（令和6年2月）から社会的割引率は4%を用いております。
25	14	海岸	清水西海岸	海岸汀線は、どこまで沖に出ることが必要なのでしょうか。防災上、景観上において、最適とされているラインは、どことしているのでしょうか。 どのエリアから海底谷に落ちる割合が高まっているのでしょうか。割合の高い箇所に、離岸堤もしくは突堤を整備し、砂浜の流出を防ぎながら、溜まった養浜材は、そこからサウンドリサイクルが出来れば長期的に見れば経済的とはならないでしょうか。	静岡海岸～清水海岸ヘッドランド区間の必要浜幅は60m、消波堤区間の必要浜幅は80mとしています。 旧飛行場前面の沖合部は、海底地形が急勾配であり、沿岸を流れる砂が海底谷に流出してしまうため、海底谷に流出する土砂を養浜材として有効活用することとしております。
26	19	砂防	水口川	全体として、事業の実施自体については特に異存ありません。 なお、箇所名の読み仮名に誤り（資料で不一致あり）が、また、再評価調査や位置図などに固有名詞の誤り（小学校名）が認められますので、一般的に見直しの上、適宜修正願います。 火山砂防事業・水口川 みのぐちがわ	ご指摘のとおり、資料を修正しました。
27	20	砂防	玉沢	今回の意見募集を通じて、玉沢でこのような事業を行っていることを初めて知りました。熱海で起きた土石流災害を二度と起こさないために、甚大な土砂災害を未然に防ぐために、このような事業を他の場所でも行っていただきたいと感じました。	静岡県が掲げている総合計画や整備計画、事業優先度を基に評価を行い、優先度の高さを決定すると共に、地元の協力体制、地元要望を加味して順次事業化を進めてまいります。
28	27	砂防	坊主淵川	熱海の土石流は、不法な盛り土によるものだと聞いていますが、通常の溪流からの土石流が発生した場合も広範囲に甚大な被害に繋がると思います。 今回の工事は、地元のみなさんの期待も高いようであり、コスト削減、工期短縮など工夫もされているようですので、事業継続は必要だと思います。	当地区におきましても、引き続き予算の確保に努め、コスト削減・工期短縮を図りながら、早期完成を目指して事業を推進していきます。

番号	事業No.	事業名	箇所名	ご意見	意見に対する県の考え方
29	31	地すべり	上西之谷	自宅の近くの県道でも一昨年の台風15号の影響で地滑りが起こり、長い間、全面通行止めになっていました。まだ片側通行となっていて周辺のみなさんも苦労されているようです。同じ台風で、自宅の裏山が崩れて亡くなられた方も居ましたが、これも地滑りだったと聞きました。今回のこの地滑り工事は、被害保全対象も多くの人家、公共施設、道路、河川が想定されるようですので、事業を継続して住民の生命と財産を守っていただきたい。	地すべり対策においては、人家、公共建物、河川、道路等の公共施設に対する地すべり等による被害を軽減するため、地すべり防止施設の整備を進めています。当地区におきましても、引き続き予算の確保に努め、早期完成を目指して事業を推進していきます。
30	35	急傾斜	小立野No.3	事業実施地区は、伊豆市役所の本庁舎があり、災害が発生した際に、伊豆市内の防災中央拠点となることが考えられる。伊豆市内の防災拠点として、市民の安全を迅速に確保するために、庁舎機能当が停止することがないよう、傾斜地の崩壊対策を完成させる必要があると考える。南海トラフ地震の発生が懸念される中で、今後も継続し、迅速な対応が必要ではないか。	急傾斜地崩壊対策においては、人家や市役所のような重要な施設を保全するため、急傾斜地崩壊防止施設の整備を進めています。当地区におきましても、引き続き予算の確保に努め、早期完成を目指して事業を推進していきます。
31	40	急傾斜	井宮町a	この地域は、地域住民が多だけでなく、伝統的な浅間神社への参拝客、社会福祉施設（児童養護施設）の入所者など、安全確保が多くの人命に繋がると考えます。未だ、「38.6%」の進捗率や計画の1年延伸が見られますが、近年の豪雨災害による懸念は非常に高く、いつ何時、発生するかわからない災害対策には、躊躇なく、コストを掛けていただきたいと思います。費用負担割合において、政令指定都市の静岡市、浜松市の負担割合については、検討の余地はないでしょうか。予算規模と負担割合の相関性が、どの程度関与しているか定かではありませんが、4,000億円程の財政規模を持つ市と県との負担割合が大きく乖離している点には疑問を持ちました。	国の急傾斜事業における国・県・市の費用負担割合については、がけの高さや保全対象により、それぞれ定められています。当地区におきましても、引き続き予算の確保に努め、早期完成を目指して事業を推進していきます。
32	42	急傾斜	無東坂	全体として、事業の実施自体については特に異存ありません。箇所名の読み仮名に誤り（資料で不一致あり）が、また、再評価調書や位置図などに固有名詞の誤り(小学校名)が認められますので、全般的に見直しの上、適宜修正願います。 急傾斜地崩壊対策事業・無東坂(むとうさか) 市立小島小学校 市立清水小島小学校 表記にバラツキあり	ご指摘のとおり、資料を修正しました。
33	48	港湾	清水港新興津地区	興津駅からの徒歩でのアクセスが悪いように思われますが、何か対策はあるのでしょうか。	本事業に合わせて、緑地利用者の津波避難施設として国道1号バイパスを跨ぐ歩道橋の整備を進めています。歩道橋は、興津駅から南へ約220mに位置するため、興津駅から緑地まで徒歩でのアクセスが飛躍的に向上します。
34	50	街路	(都) 西間門新谷線(4工区)	該当路線は、朝夕の通勤・帰宅の時間帯において、頻繁に渋滞が発生しています。また、交番や消防署も付近にあり、緊急車両の通行にも支障をきたしています。この問題を解決するためにも引き続き整備をお願いしたいです。	事業の実施により、渋滞解消等の課題解決が図られ、都市交通の円滑化等多様な効果が期待できることから、引き続き整備を進めてまいります。
35	51	街路	都市計画道路新橋架更沢線	全体として、事業の実施自体については特に異存ありません。箇所名の読み仮名に誤り（資料で不一致あり）が、また、再評価調書や位置図などに固有名詞の誤り(小学校名)が認められますので、全般的に見直しの上、適宜修正願います。 街路事業・都市計画道路新橋架更沢線 (…にはしくみざわせん) 地名のとおり	ご指摘いただいたとおり、修正が必要な箇所を修正いたします。
36	52	街路	都市計画道路 田中青木線(貴船工区)	事業には大賛成です。富士宮駅周辺は、身延線の高架化など対策は実施していただいておりますが、依然として日常的に渋滞が発生しています。駅周辺は、大型の商業施設や浅間大社が近接しており、人が集まりやすい環境であるのに対して、道路の量が不足していると感じています。また浅間大社には国内外から多くの観光客が訪れており、渋滞が観光地としての魅力低下に繋がるのではないかと懸念しています。また今回の事業とは別に、「富士宮市施工区間」と、更に先の未整備区間がありますが、駅周辺の渋滞を改善するためには、これらの区間を含めて未整備区間の全線開通が必要であるため、一日も早く整備していただきたいと思っております。	本工区を含む未整備区間の整備により、富士宮駅周辺の渋滞解消が図られ、都市交通の円滑化等の効果が期待できることから、引き続き県市が協力して、未整備区間の整備を進めてまいります。