

会議・会合・行事レポート

報告者 小倉 邦夫

会議・会合名	浜松市公共事業評価委員の会議		
日 時	平成 25 年 11 月 18 日（月）14：00～	場 所	本館 8 階 第 5 委員会室
出席者	公共事業評価委員：		
	静岡文化芸術大学大学院 デザイン研究科長 教授 川口 宗敏		
	豊橋技術科学大学大学院 建築・都市システム学系 教授 大貝 彰		
	ガールスカウト リーダー 西川 朝子		
	市審査委員：		
	小柳財務部長（代理 桑原次長）、寺田企画調整部長（代理 伊藤担当課長）、		
	河合都市整備部長、田中花みどり担当部長、倉田土木部長（代理 岡田課長）		
	鈴木農林水産担当部長（代理 寺田課長補佐）、刑部上下水道部長		
	事業課：別紙のとおり		
※事務局：			
技術監理課 浅田課長、高橋補佐、角皆専門監、山崎技監、小倉副技監			

（1）再評価

①社会資本整備総合交付金事業 二級河川九領川【南土木整備事務所】

《事業課の南土木整備事務所による説明》 14：04～14：17

《委員からの質疑と応答》 14：17～14：30

<川口委員>

調書の③費用対効果では、10年確率にて暫定整備しているとなっているが、昨今の気象状況から判断して、これで大丈夫なのか。

<南土木整備事務所>

これから整備する区間での10年確率の設定については、下流域は市街化されているが、上流域はほとんど農地であることと、浜松市川づくり計画の指針では、二級河川の計画規模は10～30年確率、準用河川では10年確率を計画の目標ということで謳われている。上流部は少ない費用で事業効果を出すために10年確率で整備を進めていく。

<川口委員>

最近言われる、想定外のものについても大丈夫なのか。

<南土木整備事務所>

それを含めた計画目標となっている。

<大貝委員>

現在は暫定整備としているが、将来的には50年確率にて整備していくということか。

<南土木整備事務所>

そのとおり。資料3ページの標準横断面図で、上の図が下流工区で50年確率、上流工区は10年確率の断面を示しているが、将来的には右岸側をブロック積みとし、50年確率に対応していく計画。

<大貝委員>

資料の5~7ページに示している確率規模の1/2・1/5・1/10は、どういう意味なのか。

<南土木整備事務所>

それぞれ2年に1回・5年に1回・10年に1回の降雨に対しての浸水状況ということです。便益の算出は、流量規模別に求めた被害軽減額に流量規模に応じた洪水の確率を乗じて求めた流量規模平均被害額を累計している。

<大貝委員>

このシミュレーションは、何かマニュアルがあって、それを基に計画したものか。

<南土木整備事務所>

国土交通省の河川局で出している治水経済調査マニュアルにある事業評価の分析方法を基にしている。

<西川委員>

浸水深図（確率規模1/10）では、×（バツ）が3つある。標高は、上流で4.2m、下流では2mくらいだと思うが、満潮時には水位はどのくらい上がってくるのか。

<南土木整備事務所>

満潮の影響がどこまで来るかの資料は持っていないが、氾濫ブロック1の所までは上がらないと考える。

<西川委員>

この上流域では、山の上にもかなり家が建ってきていることから、×の部分の被害がもっと大きくなるのではないか。

上流部では整備する川幅が25m程度になり、それくらいあれば大丈夫かもしれないが、現在、上流部は片方が田んぼ、片方が工業団地になっていて、田んぼの部分を開発する際に規制していかないと河川がもたないのでは。開発を規制するために他方面とタイアップしていかないと河川を維持していくのが難しいのではないか。

<南土木整備事務所>

大規模な面整備、区画整理事業などでは一気に水を出さないように調整池の設置を義務づけている。また、市街化区域と市街化調整区域の線引きの中で土地利用の規制をかけている。工業団地などの大規模開発は、浜松市開発許可基準の中で排水を、厳しくチェックしている。上流部はほとんどが市街化調整区域となっているので、それ程宅地化は進んでいかないと思われる。

<西川委員>

この辺は、低い土地であることから、川を造っても機能しないところなので、これらのことも考慮していただきたい。

【まとめ】

<事務局>

「社会資本整備総合交付金事業 二級河川九領川」の再評価については、『河川への流出規制の強化等を考慮していただきたい』との委員からの意見を踏まえ、対応方針は当局案のとおり「事業継続」ということでよろしいでしょうか。

<委員>

異議なし。

②社会資本整備総合交付金事業 植松和地線（佐藤西・野口東・野口・山下・追分）

【南土木整備事務所】

《事業課の南土木整備事務所による説明》 14：30～14：45

《委員からの質疑と応答》 14：45～15：05

<西川委員>

二日前の新聞に自転車走行について、必ず左側通行するように出ていたが、資料の写真④（八幡町交差点）の箇所では自転車はどこを走るのか。また別の写真⑧（浜松北高東交差点付近）は既に道路が出来上がっているところで、この交差点を渡るとき自転車はどこを通るのか。

歩道部分のインターロッキングの下はどうなっているか。時々、車が入り出る箇所で浮き上がっているところがあり、乳母車などが引っかかるのではないかと心配になる。歩道については、どういう決まりがあるのか。乳母車や子供を連れた人が通行することを考えると、インターロッキングは必要なのか疑問に思われる。

<南土木整備事務所>

改正された道路交通法が適用されると、自転車は車道の左側を走行することになる。軽車両は原則車道の左側を走るが、3.5m以上の幅員をもつ歩道は、歩行者も自転車も通れる自転車歩行者道（自歩道）の指定をし、そこを走る自転車は左側、右側通行という決まりはない。

植松和地線は、浜松市自転車走行空間等整備計画の路線になっている。その計画は、自転車の走行空間を整備していく道路のネットワークをしめして、道路ごとにどうすれば自転車が安全に通る空間を確保できるかの検討をしている。

植松和地線は自歩道を整備して、歩行者、自転車のレーンを明確化して歩道内に自転車を走らせる予定。現在出来ている箇所についても、全線完了後に浜松市自転車走行空間等整備計画に則った形で整備していく。

インターロッキングの車両乗入部は25cmの路盤を造り、一般部より厚くなっている。

<西川委員>

インターロッキングを使わないといけないのか。乗入部に補強をしなければいけないこともある。

道路をつくる時には自動車中心である。早い段階で、自転車等を考慮した道路作りを計画して欲しい。交差点の動きも明確にして欲しい。交差点になると自転車が走るところが狭くなってしまふところもあるので。

<川口委員>

計画の断面の歩道部分は、自転車と歩行者が共存するものとしている。この計画が作られた時期は自動車優先システム上のもの。今の道路交通法によればむしろ、自転車は自転車走行帯、歩行者は歩道に分ける必要があるのでは。しかし、自歩道として整備するのであれば、歩道内での自転車と歩行者が共存するためには工夫が必要。つまり、これらは前の道路交通法のシステムによるもので、新しい自転車の道路交通法改正に準じているものではないと認識する必要がある。

<南土木整備事務所>

自転車は、5km以内の移動には便利であり、健康にも環境にも良いということで大切にしなければいけない交通手段であると思う。道路構造令では自転車の扱いが難しいところがあるが、3.5m、6mの歩道の中で、いかに安全に自転車が走り、歩くことができるのかを検討していく。

【まとめ】

<事務局>

「社会資本整備総合交付金事業 植松和地線（佐藤西・野口東・野口・山下・追分）」の再評価については、『歩道のインターロッキングの施工については、不特定多数の人が通行するため、支障とならないように施工する。道路交通法の改正に伴い、自転車がどこを走るのがかを明確にし、建設にあたっては、自転車と歩行者を分離していく。』との委員からの意見を踏まえ、対応方針は当局案のとおり「事業継続」ということでよろしいでしょうか。

<委員>

異議なし。

(2) 事後評価

①都市再生整備計画事業（西美蘭地区）【市街地整備課】

《事業課の市街地整備課による説明》 15：13～15：28

《委員からの質疑と応答》 15：28～15：36

<西川委員>

浜北区役所から北浜小までの道がまだ整備されていないところがあるが、歩道と車道の区分をして整備されればかなり良くなると思う。

道路整備の写真にあるように側溝に蓋をして、しっかりと歩道、車道が区別されていると、車で走っても安心できる。子供たちも安心して歩くことができる。

<市街地整備課>

今後、地域の通学路の安全性については、浜北区内でも議論されるのではないかと思います。

今回の都市再生整備計画事業は区画整理を中心にやってきたので、今後につなげていきたい。

<大貝委員>

今回の事業はこれで終了ということだが、このエリアの南側での区画整理事業は今後も進めていくのか。

<市街地整備課>

旧浜北市時代の計画では、区画整理の範囲はもっと広いエリアであったが、地元との調整で今のエリアとなっている。区画整理事業としては行わず、水路に蓋架けをしたり、側溝をきれいにしたりと、歩行者と車の分離を行うことについては、今後考えられるため道路事業者に会議での意見を伝え、調整したい。

<大貝委員>

例えば、都市計画マスタープラン、市の総合計画などで、浜北区役所周辺で何か整備方針があるのか。

<市街地整備課>

浜北区役所周辺は、副都心構想として位置づけられている。過去、西側の浜松赤十字病院を中心とした浜北中央北地区という都市再生整備計画事業が行われていた。現在、その部分で地元が区画整理事業を検討している。地元の合意形成が図られれば組合施行の区画整理を実施する可能性もある。

【まとめ】

<事務局>

「都市再生整備計画事業（西美蘭地区）」の事後評価については、『本地区には小中学校が多いため、付近の通学路での歩行者の安全確保を更に進めてほしい。』を委員の意見として付し、「評価については適切に手続きがなされており、妥当と認められる」ということによりよろしいでしょうか。

<委員>

異議なし。

②社会資本総合整備計画『“ひとつの浜松” 安心・快適に暮らせる一体感のあるまちづくり』

【道路課】

《事業課の市街地整備課による説明》 15:36～15:50

《委員からの質疑と応答》 15:50～16:05

<川口委員>

指標が目標値に達しなかった理由に用地取得に時間を要したとなっているが、地権者との合意が難しいことは、最初から分かっていることである。指標としている目標値が高ければ、到達しないことは予想されることから、目標値を下げるべきではないのか。未達成では、能力がないことを示していることになる。

<道路課>

ご指摘のとおり。目標値は、経験則から導き出した数字であり、達成できると判断して下げた数値であるが、結果として達成できなかった。今後、目標値の考え方を検討していきたい。

<川口委員>

目標値の設定に当たって、何か役所的な慣習はあるのか。どうして、100%となるような数値にしなかったのか。用地交渉は難しいことを理解したうえで、できるものをやる。例えば製造業では、不良品率を組み入れて生産している。計画指標は、それに合うようにし、計画の信頼性を上げるようにすべきである。

<道路課>

承知しました。

<西川委員>

資料を見て、この計画は道路整備や橋を直して、安全でスムーズに緊急車両等が通れるようにすることを考えたものであると思った。参考図面のヘリポート利用に関する色づけは中心地が主で、山間地にはあまりない。山間地では、廃校が増えているので、これらを利用することを考えてはどうか。土地があり、ヘリポートとしての利用を検討すべきだと思う。ドクターヘリの利用を身近に聞いており、大切さはよく分かっている。

ぜひ、街中だけでなく、図の白い部分の利用についても検討願いたい。

<道路課>

指標の対象になっていない地点についての指摘ですが、学校のグラウンド、ヘリポート等の利用については関係所管課と調整し、指標に取り込めるものは取り入れて行きたい。

<大貝委員>

社会資本総合整備計画そのものが、よく理解できない。個々の事業を全部ひっくるめて何が出来るといった、目標設定をして国からお金をもらうもので、これにより新規の事業を

立ち上げるということはあるのか。

<道路課>

新規はスマートインターチェンジの活用等の計画はある。先に審議した植松和地線も社会資本総合整備計画に含まれている。

【まとめ】

<事務局>

「社会資本総合整備計画『“ひとつの浜松”安心・快適に暮らせる一体感のあるまちづくり』」の事後評価については、『目標値の設定について、達成可能な数値とすること。また、山間地の学校跡地等の施設の利用についても指標に組み入れる。』との意見を踏まえ、次期計画においては、これらを考慮した上で進めていくこととし、「評価については適切に手続きがなされており妥当と認められる」ということでよろしいでしょうか。

<委員>

異議なし。

<事務局>

以上で4事業の審議は全て終了しました。当会議での審議結果を、市長に対し文書によって意見の具申を行います。意見の具申並びに内容につきましては、事務局が取りまとめ、委員の皆様を確認の後、市長に提出することよろしいでしょうか。

<委員>

異議なし。

<事務局>

ただ今、審議いただいた4件に関する審議結果については、速やかに取りまとめ、皆様に報告させていただきます。

また、会議録については公表が義務付けられていますので、審議結果同様に皆様に確認後、浜松市のホームページに掲載したいと考えております。