

令和5年度 第1回山梨県公共事業評価委員会

- 1 日時：令和5年6月2日（金）10:30～14:30
- 2 場所：山梨県防災新館1階 オープンスクエア
- 3 出席者（敬称略）
（委員）有賀一広、石平博、岡村美好、斉藤成彦、辻千鶴、平松晋也、保坂ひとみ、
宮川雅至、吉田修一郎、渡辺たま緒（50音順）
（県）県土整備部長、道路整備課・治水課・都市計画課
（事務局）県土整備部総括技術審査監、林政部主幹、農政部主幹、県土整備部主幹、県土
整備総務課職員
- 4 傍聴者等の数 0人
- 5 会議次第
 1. 開会
 - (1) あいさつ
 - (2) 委員の紹介及び事務局の紹介
 - (3) 委員長あいさつ
 2. 議事 議事録のページ
 - (1) 今年度の評価委員会のスケジュールについて P2
 - (2) 公開傍聴制度について P2
 - (3) 前年度の評価意見に対する県の対応方針・対応状況について P2
 - (4) 過年度調書の一部変更について P2
 - ・国土交通省 各種資産評価単価及びデフレーターの訂正
 - (5) 指標の見直しについて P2
 - (6) 報告案件及び説明簡略化案件について P2
 - (7) 審議対象箇所の事業説明
 - 事後2 県土 道路事業 国道411号（大常木バイパスⅡ期） P3
 - 事後3 県土 道路事業・街路事業 （一）鳴沢富士河口湖線 P4
 - 事後4 県土 街路事業 （都）甲府駅前線外1路線 P7
 - 事後5 県土 街路事業 （都）高畑町昇仙峡線 P8
 - 再 5 県土 治水事業 芦川 P9
 - 事前1 県土 道路事業 国道139号（畑倉バイパス） P10
 3. 閉会

6 議事概要

(1) 今年度の評価委員会のスケジュールについて

事務局より説明を行い、出席委員により確認された。

(2) 公開傍聴制度について

事務局より説明を行い、出席委員により確認された。

(3) 前年度の評価意見に対する県の対応方針・対応状況について

(説明省略)

○委員長：委員の皆様からご意見、ご質問をいただきたい。

○委員：なし。

(4) 過年度調書の一部変更について

・国土交通省 各種資産評価単価及びデフレーターの訂正

(説明省略)

○委員長：説明のとおり、国土交通省の訂正内容に基づき、過年度調書を一部変更するということよろしいか。

○委員：異議なし。

○委員長：それでは、過年度調書の一部変更を認めることとする。

(5) 指標の見直しについて

(説明省略)

○委員長：このことについて、専門委員による小委員会を設置し協議することということよろしいか。

○委員：異議なし。

○委員長：それでは、小委員会を設置し協議することとする。

(6) 報告案件及び説明簡略化案件について

(説明省略)

○委員長：委員の皆様からご意見、ご質問をいただきたい。

○委員：なし。

(7) 審議対象箇所の事業説明

<事後評価事業>

事後 2 県土 道路事業 【国道 411 号（大常木バイパスⅡ期）】

(質疑応答)

○委員：要対策箇所 6 カ所は全てクラックが入っており、それが剥がれ落ちているという所か。

●道路整備課：6 カ所全てがそういうわけではなく、落石の箇所や、土砂流出の恐れがあるといった箇所も含めて、6 カ所になる。

○委員：要監視箇所については、危険ではあるが、早急に対策は不要との理解でよいか。

●道路整備課：定期的に監視をし、必要に応じて対応している状況である。

○委員：要対策箇所と要監視箇所の境目がなかなか難しいと感じた。

○委員：危険である現道を閉鎖し、トンネル化したことから安全ということによいか。

●道路整備課：そうである。

○委員：モルタルが剥離している状況の写真というのもあったが、復旧後の写真はあるか。

●道路整備課：現道部は閉鎖しており、現状のままである。

○委員：ここはもう通らないという前提ということか。

●道路整備課：そうである。

○委員：旧道の通行止めが 2 回ほどあったということだが、整備前の迂回路はどこを使っていたか。

●道路整備課：国道 411 号の迂回となると、国道 20 号のほうに出ないとならないため、広域的な迂回となっていた。

○委員：国道 411 号には、ほかにもこういう場所が残っていると思うが、今後の方針は決まっているか。普通の対策工事を行うのと、トンネルを造るのとで、費用の違い等の部分が見える化すると、どちらが迅速に対応できるのか等、そんな判断もできるのかと感じた。

事後評価なので、これをやって、いい状態になったという、報告としては十分であるが、今後は国道 411 号全体で、どれぐらいのスピード感でスムーズに通行でき、さらには崩落等も起こらない安全な道になるといった、ご説明もあると良いと感じた。

国道 411 号は今までも何度か評価会議に出てきたと思うが、それぞれの工区単位で評価

すると非常に良いと感じるが、今後は長期ビジョンみたいなものも含めてご説明いただければと思う。

●道路整備課：今後の参考にさせていただく。貴重なご意見感謝申し上げます。

○委員：旧道はもう閉じられているということで、完全に入れなくなっているのか。このような古いものは、自然に朽ちていくのか。

●道路整備課：現道は供用の廃止をしている。

本来は新しいバイパスを整備した場合、市町村道路に移管する手法を取っているが、こちらについては山の中であるため、市町村で取っていただくことがなかなか難しい。供用を廃止しているが、土地は残っているので、山が崩れない程度に監視しているといった状況である。

○委員長：この事業に関しては、今後の事後評価の必要は特段ないという判断でよろしいか。

○委員：異議なし。

事後 3 県土 道路事業・街路事業 【(一) 鳴沢富士河口湖線】

(質疑応答)

○委員：バイパス効果というのはかなり出ていて、ショッピングモールもできているので、台数も 1.8 倍とかなり増えているということが、写真からもよく分かると感じた。

○委員：調書の 4 ページを見ると、街路の区間を撮影している表示になっているが、街路であれば駐車帯が 1.5m あるはずで、写真ではそれが見て取れない。街路の写真は、もう少し賑わっていたり、駐車帯がある写真のほうがよいと感じたが、これは街路の写真でよいか。

●道路整備課：これは写真番号の位置が間違えている。こちらは路肩が狭い、道路事業の写真になるので、修正させていただく。

○委員：B/C が劇的に上昇しているが、この決定的な理由は何か。

●道路整備課：平成 28 年度の再評価時と比較すると、追加便益が一つ、加わっている。これは観光客増加便益がほとんどを占めており、観光者が増えたことにより、この便益がかなり上昇している。

また、交通量が増えているということもあり、便益が上昇している。

○委員：事業の目的の一つとして、小中学校があるということで、安全性の向上が必要だということからバイパス事業をするということだったと思うが、安全性が向上したというエビデンスは、どこかに出ていたか。事故数がこんなに減ったとか、そういうデータはあるか。

●道路整備課：本評価では、混雑度をお示ししている、この混雑度については、事前評価時は現道で1を超えていたが、事後評価では現道、バイパス道路も含めて1を割っている状況になった。

ここには示していないが、小学校の通学路が、新たにできたバイパス道路へ転換をしている。

○委員：バイパスができたことによって、車が分散されており、通学路の交通量がかなり減ったということで、それが安全性向上効果につながっているのではないかとということによろしいか。

●道路整備課：その通りである。

○委員：事後評価ということで、県の公共事業は結果的にもものすごくいい事業をやっているが、それを一般の方へ公表する仕方がすごく控えめだと感じている。

この事業に関しても、説明している図であると、工事中の部分は青いラインで示されているが、調書の4ページを見ると、赤いラインしか入っていない、今の工事箇所が入っていない。写真も4枚しか載っていないが、事前・事後の様な形で、こんな工事をしましたというのをもう少しアピールされたほうがよいと感じた。

令和2年の評価が印象に残っており、トンネルを掘ってここにつながるというのが、今の説明を聞いてよく分かった。せっかくの事業であるので、もう少しアピールされたほうがよいと感じた。

●道路整備課：貴重なご指摘感謝申し上げます。調書を修正させていただく。

○委員：歩道を自転車に通っている絵があったが、歩道が3.5mあり、自転車はこちらを通るのが前提であるのか。

●道路整備課：この3.5mは、自歩道の幅員を示しており、こちらを自転車と歩行者がそれぞれ通ることになっている。

○委員：最近はこちらに自転車通行帯というのか、青い線を描くのをよく見かけるが、ここはそういうのは描かないのか。

●道路整備課：自転車通行空間という考えが出たのが令和2年頃であり、本計画はそれより以前の計画であることから、道路部の路肩が50cmと狭くなっている。

矢羽根と呼ばれる、青色の矢印については、今後、路肩もしくは車道部に設置していくことになる。

○委員：5ページの写真を見ると、3.5mの幅を取っているが、子どもが広がって歩いており、最近では北麓地域の観光客が自転車で来る方も多く、ここにヘルメットをかぶった自転車が通行することは、ちょっと危ないと感じる。

計画の段階では、歩道を自転車が通るとというのが想定されていても、やはり今あるような、青い線を車道のほうに描いてもらおうと、自転車がそちらに誘導できるかと思うので、やっていただけるとよいかと感じた。

●道路整備課：基本的に自転車は車道を通行することになる。

○委員：調書の2ページの交通量調査について、事後評価の交通量評価は春休みに実施されたということで、本来であればビフォー・アフターで同じ時期に調査をし、比較するのがフェアではないかなという気がしたが、いかがか。

●道路整備課：事後評価の交通量調査は、同じタイミングで行うことを考えていた。供用した3年後頃からコロナがはやってしまい、交通量が減ってきました。これを事後評価の数値として扱うのはいかがなものかと考え、今回は直近の3月に行いました。コロナが収束し、春休みだったこともあり交通量が増えたと思われる。道路整備後の状況からすると、観光客を含め、ここを通過する車が増えてきているので、その数値を確認したいということもあり、3月の調査を行った。

また今後も交通量調査は、継続して実施していくので、バイパス道路部の状況は把握していきたいと考えている。

○委員：バイパス事業をすると、バイパスについては歩道の幅員が広がり、非常に安全な道ができ、車がバイパスに流れるということで、安全になるが、一方で現道のほうも市街地としての状態が残っていて、小学校等が現道の近い所にあります。そうなると、少なからず通学をする子どももおり、そういった状況を考えると、バイパス事業の予算の中で、一部を現道の安全性の確保に少し振る等、そんな事業体系ができれば、バランス良く、安全性の確保という観点ではよいのかと思う。

この地区に限らず、多くの町でバイパスができるのはよいが、機能が完全にバイパスへ移ってしまい、旧市街地が危ない狭い道のようなところが多い印象があるので、そんなこともぜひ新しく考えていただければと思う。

○委員長：この事業に関しましては、今後の事後評価の必要はないという判断でいきたいと思うが、よろしいか。

○委員：異議なし。

事後4 県土 街路事業 【(都) 甲府駅前線外1路線】

(質疑応答)

○委員：調書の事業の課題・背景に、「空間的な魅力向上や街のポテンシャル増大を図り」とあり、その後に「居住者、就業者、観光客を増加させ」とあるが、そのへんのデータはあるのか。

●都市計画課：観光客の入込客数はカウントしており、コロナで減少した年もあったが、増加傾向にあることは把握している。

○委員：居住者、就業者は把握しているか。

●都市計画課：そこはまだ数字としては出ていない。

○委員：観光客は確かにじわじわと回復しつつあり、これから年々増加傾向になっていくのかなと分かるが、居住者と就業者が劇的に増加するというのは、あり得ない話なので、長い目で見ていただきたいと思う。

○委員：歩行量の調査は、タイミングによって状態が変わってくると思うが、今回の場合であると、歩行量は事後で増えているということで、賑わいという意味では効果があったと説明できるかと思うが、人口自体は減っているのに、タイミングによっては減っているという話にもなりかねないと思う。そのため、どのように事業の効果や、B/Cに関して説明するのか、というのが難しいと感じた。

明らかに事後のほうが、アーケードを取って明るくなり、歩行者にとっても非常に歩きやすいという、よい結果が出ていると思うが、数値だけだと、恣意的にも使われる可能性があり、数値だけではなく、何かもう少しうまい説明ができればよいと思う。

●都市計画課：今すぐこういう指標が、というのは思いつかないが、今後、こういったものではない指標も考えていく必要があるかと思う。

○委員：人口は絶対に減っていくので、このような事業を行ったことによって減少量は抑えられていると言えるようになるのかもしれないので、今後は工夫していく必要があるのかなと感じた。

●都市計画課：貴重なご意見をいただき感謝申し上げます。

○委員：この事業の主要目標が道路景観の向上なのに、実際の評価は副次目標的なもので

数字が挙がっているだけで、「(1) 事業貢献度」の主要目標で「景観形成に取り組んでいく地域」とあり、「甲府城跡風致地区」とだけ書いてある。

そうすると、何がどう良くなったのかというのを、何らかの定量的とはいわなくても、ここをちゃんと書かないと、この主要目標をクリアしたという説明にならないと思うので、少し工夫いただかないといけないのかなというのが、一番感じたところである。

また、自転車が放置されていたのが、駐輪場ができてきれいになったというご説明があったが、駐輪場の整備も含まれているのか。

●都市計画課：含まれている。

○委員：そうすると、最初の 1 ページ目の「(7) 整備内容」というところで、工種内容を挙げていただく必要があるかと感じた。

●都市計画課：追記させていただく。

○委員：書き方を工夫していただいたら、この事業の効果が引き立つのではないのかなと思う。説明・プレゼンでは、整備対象区間だけでなく、舞鶴城公園を一体的にといった説明があったが、そのへんが調書に書かれていないので、それも大々的に書き、街路事業だけではなく、これをやることによって、舞鶴城公園の整備もますます引き立つ、といった書き方にしたほうが、この事業の有効性というのが出てくるかと思う。

○委員長：今の説明、および質問に対する回答等より、この事業に関しては何ら問題なく、今後の事後評価の必要はなしとしてよいかと思うが、よろしいか。

○委員：異議なし。

事後 5 県土 街路事業 【(都) 高畑町昇仙峡線】

(質疑応答)

○委員：災害に強い道路の確保ということで、電線の共同溝化が副次効果の中に入っているが、この写真を見る限り、どの写真にも整備後に電柱が残っている状況だが、これはどういうことか。

●都市計画課：この事業で道路敷内の管路は設置しているが、この後に東電や NTT が民地側の配管の工事を行い、管路に線を入れいく作業があり、現在そちらが概ね完了している。今後切り替えをし、電柱を抜くという作業が残っている状況である。

○委員：副次目標として「災害に強い道路の確保」と書かれているが、これは道路自体が災害に強いというのではなく、間接的に災害に強い道路の確保ということか。有事のときにスムーズに通行できるようにという意味で「災害に強い」と書かれているといった理解でよいか。

●都市計画課：そうである。

○委員長：今回の事業に関しては特段の問題がなく、十分に効果が出ているということで、今後の事後評価の必要性はないと判断してよろしいか。

○委員：異議なし。

<再評価事業>

再評5 県土 治水事業 【芦川】

(質疑応答)

○委員：変更理由で、当初は仮橋による迂回路を設置した上で施工しようとしていたが、道路管理者との協議の結果不可能となったという理解でよろしいか。

●治水課：その通りである。

○委員：計画段階での管理者との調整が不十分だったということか。

●治水課：実行に当たっては、当初から煮詰められないところがあり、橋の迂回については、仮橋を設置した上で、もともとの橋を壊した所に新設橋を造る、もしくは道路の線形を変えてしまうという、二つのパターンが一般的であり、それらのパターンを想定し、この事業を立ち上げたという状況である。

○委員：最初の段階で見通しをしっかりとつけるべきであり、この例を参考に、これからの協議の仕方や、詰め方といったところについて、検討していただきたい。

●治水課：今回のことについては、我々も反省しており、当初の段階から橋の架け替え位置等について、どのように架け替えられるのかをよく詰めておくべきであった。

○委員：現況と拡幅した後の違いというのが分かりにくかった。流量が結構増えているが、断面としたら、どれぐらい変わるのか。

●治水課：水の流れる断面積とすると、2倍近くとなる。施工前は黒線で示す断面であるが、赤線で示すように断面を広げている。更に、暫定計画河床まで川の底を下げることで断面を確保し、流下能力を上げている。

- 委員：笛吹川の改修時期はどれぐらいになるのか。
- 治水課：先がまだ見通せていない。
- 委員：笛吹川は国の事業か。
- 治水課：そうである。
- 委員：これは支川の事業なので、当然、親である笛吹川との調整が必要になるので、国交省等々と頻繁に打ち合わせ等を行い進めていただきたい。
- 治水課：貴重なご意見感謝申し上げます。
- 委員長：この事業に関しては、特に問題点はないということで、継続と判断するが、よろしいか。
- 委員：異議なし

<事前評価事業>

事前1 県土 道路事業 【国道139号（畑倉バイパス）】

（質疑応答）

- 委員：この地区には住民がいるという説明があったが、現道になっているところを利用し、居住されている方がいるということか。
- 道路整備課：この現道沿いに集落があり、住んでいる方がいる。
- 委員：現道が危険だからバイパスを造る、災害に強い道路を造るというのは分かるが、現道を利用する方が今後もいるのであれば、バイパス整備プラス現道も何とかしなければと思うがいかがか。
- 道路整備課：現道については、このバイパスが整備されることにより、通過交通はバイパスに転換されることが想定される。現道については、集落の方が利用する、地域の道路になるため、交通量も当然、少なくなることが想定される。
- そのため、バイパスを整備することにより、通過交通を切り分けるということを考えている。
- 委員：大沢橋の写真のところに「C判定」とあるが、「C判定」というのはどの程度の判定で、大沢橋は架け替えなくても大丈夫なのか。
- 道路整備課：「C判定」は対策が必要とはなっているが、集落の方が利用する道路となる。バイパスができれば市に移管することも検討しており、それに見合った管理をしていくこ

とになると考えている。

○委員：集落という話があったが、この絵でいくと、どの辺にあるのか。

●道路整備課：この辺に人家がある。

○委員：それであれば、図面の④番から①番に向かって道路整備してはどうか。

●道路整備課：こちらのほうは、要監視箇所があるため、そういった箇所を回避するために、バイパスで整備するほうが有効ではないかということで計画している。

○委員：バイパスを造ろうが造るまいが、集落が幾つかあるため、集落に近い箇所の道路整備は必要とならないか。

●道路整備課：基本的には交通がバイパスのほうに転換されるので、地域の方が利用するというのも考える中で、それに見合った管理を考えている。

○委員：やはりコストパフォーマンスが高いやり方でやる必要があると思うので、いろいろな案を考え、最終的にこういうふうになります、というエビデンス等を揃えておいた方がよいと感じた。

○委員：例えば人口がどのくらいで、このバイパスができることにより、交通量がどのくらい転換される、といったような説得力のある数字があるとよいと感じた。

○委員：調書4ページの①の写真で、路線バスすれ違い困難となっているが、バスは人がいる所を通るため、バイパスを造ってもこのサイズのバスが旧道を通るのか、それともこのサイズはバイパスで、この集落はスルーし、集落にはコミュニティバスのような小さなバスだとか、そのへんはどういう想定であるか。

●道路整備課：詳細な協議をしているわけではないが、バスについては、バイパスのほうを経由するというのも一つの選択肢であり、コミュニティバスを集落内に走らせることも検討できるため、そういったところも踏まえながら、今後、協議をしていく必要があると考えている。

○委員：こちらのバイパスは、ほぼ農地を走る感じか。

●道路整備課：大部分は農地になる。

○委員：縦断図がなく、分からないのだが、基本的には一定の勾配で上っているのか、下っているのか、アップ・ダウンがある所ではないか。

●道路整備課：基本的には下る勾配になっている。

○委員：旧道の方は結構アップ・ダウンがあるイメージか。

●道路整備課：そうである。現道の方は勾配もきついが、バイパスはある程度の勾配を確保した中で、2号橋のほうまで下る勾配となっている。

○委員：地元の要望は多いということか。農地を通過する車両は、バイパスを通ると時間短縮になると思うが、用地買収が難航すると、工期が延びてしまうと思うが、用地買収の目処は立っているか。

●道路整備課：周辺では幾つか事業を行っており、今回は畑倉地内の残された未改良区間ということで、地元からも整備を進めて欲しいという声もいただいている。

地元とも話をする中で、今回示させていただいたバイパス案が最適ではないかということで、進めていきたいと考えている。用地買収に向けてしっかりと説明し、進めていきたいと考えている。

○委員：この場合は、現道が市管理に移管されるということでよいか。

●道路整備課：そうである。

○委員：市へ移管される場合に市の管理のコストは、県から補助されるといった流れになるのか。

●道路整備課：基本的には市で管理をしていただくことになる。

○委員：そうすると、市のほうは負担が増えるということになりますか。

●道路整備課：現道を整備した中で市に移管することを考えている。

○委員：市のほうと事前に話し合いがあり決定するというものでよいか。

●道路整備課：そうである。

○委員：もともとあった国道部分も県管理で残すというのは、普通はやらないのか。

●道路整備課：基本的にバイパスを整備すると、市町村に管理をお願いするかたちとなる。

○委員：そんなに長い区間ではないが、市町村のメンテナンスする体力があるのかというのが心配であるが、それは問題ないと思ってよいか。

●道路整備課：市町村とも協議をした中で、管理の移管をしますなので、そのあたりは調整して、移管を考えていきたいと思う。

○委員：調整をよろしくお願ひしたいと思う。

○委員長：担当部局のほうからの説明、および我々の質問に対する回答等を鑑みると、特段問題はないため、この事業については、実施と判断してよいと思うが、よろしいか。

○委員：異議なし。