

## 平成30年6月定例会 県土都市整備委員会の概要

日 時 平成30年7月2日(月) 開会 午前10時 3分  
閉会 午後 0時33分

場 所 第9委員会室

出席委員 荒木裕介委員長

岡田静佳副委員長

内沼博史委員、中野英幸委員、高橋政雄委員、齊藤正明委員、水村篤弘委員、  
塩野正行委員、醍醐清委員、柳下礼子委員、木下博信委員

欠席委員 なし

説明者 [県土整備部関係]

西成秀幸県土整備部長、須藤喜弘県土整備部副部長、

中村一之県土整備部副部長、岡田逸夫県土整備政策課長、

鳴海太郎県土整備政策課政策幹、田中勉建設管理課長

石川護用地課長、金子勉道路街路課長、大山裕道路環境課長、

加藤智博参事兼河川砂防課長、海老原正明水辺再生課長

西村実収用委員会事務局長

[都市整備部及び下水道局関係]

野川達哉都市整備部長、柳田英樹都市整備部副部長、

五味昭一都市整備部副部長、末柄勝朗都市整備政策課長、

山科昭宏都市計画課長、川辺隆浩市街地整備課長、

落合誠田園都市づくり課長、北田健夫公園スタジアム課長、

白石明建築安全課長、柳沢孝之住宅課長、桝原徹営繕課長、

田中裕二設備課長

粟生田邦夫下水道事業管理者、新井伸二下水道局長、

西岡利浩下水道管理課長、本田康秀参事兼下水道事業課長

### 会議に付した事件並びに審査結果

#### 1 議案

議案番号	件名	結果
第82号	埼玉県道路公社の道路の整備に関する基本計画の変更に係る定款の変更について	原案可決
第83号	埼玉県道路公社の三郷流山橋有料道路の建設計画の同意について	原案可決

#### 2 請願

なし

### 所管事務調査(都市整備部関係)

埼玉スタジアム2002の指定管理者の選定について

## 報告事項

### 1 県土整備部関係

埼玉県5か年計画の進捗状況について

### 2 都市整備部及び下水道局関係

(1) 指定管理者等に係る平成29年度事業報告書及び平成30年度事業計画書について

(2) 平成30年度における指定管理者の選定について

(3) 「埼玉県賃貸供給促進計画」の策定について

(4) 包括的民間委託に係る平成29年度事業実績及び平成30年度事業計画の概要について

(5) (仮称)埼玉県下水道局経営マネジメント目標及びストックマネジメント計画の策定について

(6) 埼玉県5か年計画の進捗状況について

## 【付託議案に対する質疑（県土整備部関係）】

### 内沼委員

- 1 有料道路事業の導入により、早期の橋りょう整備と効果発現が図られるとのことだが、なぜこの箇所を導入するのか。
- 2 流山橋をはじめとした周辺道路の渋滞緩和効果及び地域間連携強化とは具体的にどのようなものか。
- 3 当該有料道路事業の通行料金は、他の県内有料道路と同じか。また、どのように料金を決定したのか。

### 県土整備政策課政策幹

- 1 当該地域周辺では、近年、大型商業施設等が数多く立地し、住宅開発による人口増加によって交通量が増加傾向にあり渋滞が著しくなった。このため、地元市等から県に新橋の早期整備に関する強い要望があり、検討の結果、採算性が見込め、整備効果も高いことから有料道路の導入方針を決めた。
- 2 渋滞緩和効果については、新三郷駅周辺から流山おおたかの森駅周辺までの移動時間が、現在の流山橋経由で約30分間かかるものが有料道路経由では約20分間となり約10分間短縮される。また、新橋完成後の流山橋を含めた周辺4橋の合計交通量は、新橋を整備しない場合と比較して1日当り約11,000台の減、割合にして12%程の減少となり、周辺交通環境の改善に大きく貢献すると考える。  
地域間連携強化については、新たに江戸川を渡河する橋りょうルートを選択肢が増え、両県の都市間連携強化が図られるとともに災害時の救命活動や物資輸送などの迅速性や確実性が向上する。
- 3 有料道路の料金は、有料道路事業期間の建設費及び維持管理費を通行料金で賄うことを勘案し、設定している。当該有料道路と県内有料道路を普通車料金で比較すると、狭山環状有料道路、新見沼大橋有料道路は150円で同額であるが、皆野寄居有料道路については建設費等を勘案し420円となっている。

### 内沼委員

料金徴収設定期間は30年間とのことだが、想定以上の交通量が通行した場合、期間を前倒しして無料開放するのか。また、想定以下の場合には徴収期間を延長するのか。

### 県土整備政策課政策幹

徴収期間は30年間を原則としているが、計画交通量以上の場合は早期に無料開放することもありうる。一方、計画交通量以下の場合でも料金徴収期間は延長できない。

### 水村委員

- 1 具体的な計画交通量はいくらで、将来的に交通量は増加すると考えているのか。
- 2 通行者の利便性や渋滞緩和を念頭においたETC導入について、コスト面も勘案して、検討したのか。
- 3 新見沼大橋有料道路で導入している電子マネー決済についてはどうか。
- 4 身体障害者割引については、どのように実施するのか。

### 県土整備政策課政策幹

- 1 計画交通量は1日当たり12,700台であり、国が示す将来交通量推計データに基づき算出している。このデータによれば、将来、供用後数年間は計画交通量を若干上回るが、30年後には約1割程度交通量が減少すると見込まれており、当該有料道路でも反映している。
- 2 ETCの導入については、視野に入れて検討は行ったが、導入コスト、ランニングコストがかさむことから現時点では計画していない。
- 3 電子マネー決済は、現状4%程度の利用率となっているが、導入については前向きに検討していく。
- 4 身体障害者割引については、料金所で障害者手帳により本人及び登録車両確認を実施の上で適用し、料金は正規の2分の1としている。

### 水村委員

ETC導入のコストの関係について、具体的に説明してほしい。

### 県土整備政策課政策幹

日光宇都宮道路を例にすると、設置に約11億円、維持管理費に年間約1億3,000万円要している。現在、国においてETC2.0システムへの移行が進められており、今後、導入費用等の低コスト化が図られるようであれば検討していく。

### 水村委員

夜間割引については検討しているのか。

### 県土整備政策課政策幹

現時点では考えていない。

### 柳下委員

- 1 有料道路事業費84億円の内訳はどうなっているのか。また、埼玉県と千葉県のコスト負担内容はどうか。
- 2 この橋りょうを有料道路事業で整備することについて、実際に地域の声を聴くことが大事だと思うが、それについてどのように検討しているか。
- 3 江戸川新橋建設促進協議会からの要望内容と、その対応状況について説明願いたい。

### 県土整備政策課政策幹

- 1 事業費内訳については、全体84億円のうち、50%が民間借入金、30%が国からの貸付金、残る20%が埼玉県と千葉県による出資金である。埼玉県と千葉県は各10%の8.4億円の負担となる。
- 2 当該有料道路周辺では渋滞が著しく、早期整備が要望されている。当該有料道路周辺の地元説明会においても否定的な意見は出ていない。
- 3 促進協議会からも「周辺道路環境の改善のため、有料道路事業を視野に入れ、1日でも早く整備してほしい」と要望されている。

## 柳下委員

- 1 促進協議会からの要望書において「予算の安定確保」、「国庫補助制度の拡充」及び「国庫補助率の嵩上げ」と記載されているように、国に対して予算が確保されるよう、県としてもしっかり要望すべきでないか。
- 2 自転車通行料の20円は無料化できないか。
- 3 当該有料道路事業で新たな橋りょうを設置することによって、周辺橋りょうの交通量はどのように変化するのか。

## 県土整備政策課政策幹

- 1 国への予算確保などの要望事項については、県内全域の道路に係ることから、引き続き国に働き掛けていく。
- 2 自転車の料金については、道路整備特別措置法において料金徴収する旨が明文化されていることから設定している。新見沼と狭山についても、同様に20円の料金を徴収している。
- 3 周辺橋りょうの交通量の変化については、流山橋の変化として、現在は1日当たり約29,000台の交通量であるが、平成35年について考えると、当該橋りょう整備がない場合は1日当たり約30,000台、整備を行った場合は1割減の1日当たり約27,000台と推計されており、1日当たり約3,000台の交通量転換が図られる。

## 柳下委員

計画どおりに交通量の転換が図られず、渋滞が解消しないような場合に住民からの不満の声も出てくると思うが、そうした際に地域住民への対応をどのように考えるのか。

## 県土整備政策課政策幹

今後、そのような事態が生じた場合、地域への説明や相談など丁寧な対応に努めていく。

## 塩野委員

- 1 ETCについては、是非、導入してもらいたいと考えるが、コストがかさむとの回答であった。それでは、通常の料金所の設置費用とランニングコストはいくらか。
- 2 新橋への接続道路について、千葉県側は既に開通しているようだが、本県の三郷市側はこれから整備をするということになるのか。

## 県土整備政策課政策幹

- 1 現在、管理中3路線の合計金額であるが、料金所の機器設置については約1億円、機器等の維持管理費に年間約400万円、料金徴収人件費に約1億4,000万円となっている。

## 道路街路課長

- 2 千葉県については、江戸川渡河部から利根川渡河部までの延長約10.1キロメートルのうち、約58%に当たる約5.9キロメートルが既に供用開始している。4車線計画のうち、4車線で供用している区間と先行して2車線で供用している区間がある。埼玉県側については、資料1に示した県道三郷松伏線までと、その先の常磐自動車道までの区間は、三郷料金所スマートインターチェンジのフル化を予定していることもあり、来年度から集中的に用地買収等を行い、供用ができるよう整備を進める。

---

## 【付託議案に対する討論】

なし

---

### 【所管事務に関する質問（埼玉スタジアム2002の指定管理者の選定について）】

#### 内沼委員

- 1 今回、埼玉スタジアム2002公園を随意指定とする理由は何か。
- 2 カシマサッカースタジアムは公募によりアントラース関連企業が指定管理者となり、札幌ドームや吹田サッカースタジアムは随意指定となっているが、それぞれその理由は何か。
- 3 一般質問でも出たが、埼玉スタジアム2002の年間の試合回数が少ないということであった。また、芝生の管理の関係等もあり、パブリックビューイングやコンサートの開催などは難しいとのことだったが、指定管理に関連して、今後はこれらの利用は可能となってくるのか。
- 4 芝生にはいろいろな種類もある。芝生の養生や張り替えには時間がかかることは承知しているが、公募で提案してもらうことでより良い方法が見つかるのではないか。
- 5 オリンピックの際には、埼玉スタジアム2002で何日間、何試合を行うのか。また組織委員会等との調整はどうなっているのか。仮に、公募によって指定管理者が変更となった場合、何か影響はあるのか。

#### 公園スタジアム課長

- 1 埼玉スタジアム2002は、大型映像装置や音響など設備の運営管理が大規模であり、現在の指定管理者は多くのノウハウを有している。芝生の管理についても、ベストピッチ賞を受賞するほど高水準で、日本代表戦等の大型試合も数多く誘致してきた実績がある。このため、随意指定とした。また、オリンピックに関しては、すでに組織委員会と現指定管理者との間で、細かい現場レベルの調整を進めている状況である。
- 2 カシマスタジアムは、公募としたが結果として1者のみの提案であったと聞いている。札幌ドームは、元々ドームの管理運営のための株式会社を設立した経緯があり、随意指定していると聞いている。また、吹田サッカースタジアムは、パナソニックがスタジアムを建設して市に寄付し、その代わりに市から指定管理を受けていると聞いている。
- 3 他スタジアムのコンサート利用であるが、陸上トラック上にステージを組み、芝生は観客席として利用し、過重が掛からないようにしている。埼玉スタジアム2002のピッチには、芝生養生のための地温コントロールシステムが配管されており、過重を掛けるのが難しく、重機を入れることもできないため、ステージの設置が困難である。そのような制約の中で、段階的に実施していく必要があると考える。また、日本代表戦やJリーグ等との日程調整等も課題となる。今後、指定管理者から提案を頂きながら、少しずつ検討をしていきたい。
- 4 芝生の管理は非常に重要であり、その張り替えには時間を要することとなる。芝生を整備して20年が経過することとなることから、今後張り替え等についても様々な検討をしていきたい。
- 5 オリンピックについては、組織委員会からは2週間で、10試合程度が実施されると聞いている。この中には1日2試合の開催や連日の開催などもあり得ると考えている。公募による影響については、既に組織委員会と指定管理者の間で細かい調整を始めており、この段階での指定管理者の変更には課題があると考えている。

### **内沼委員**

随意指定の場合、現指定管理者からの新たな活用方法等の提案は出にくいのではないか。メリット・デメリットはあるが、新たな提案が出やすいという面で、公募の方がよいのではないか。

### **公園スタジアム課長**

随意指定であっても、新たな管理運営方法などの提案を求め、その内容について選定委員会で審査することとしている。現在の指定管理者に随意指定をする場合でも、新たな提案を求めていきたいと考えている。ただし、公募による方が、広く新しい提案が出される可能性がある。

### **齊藤委員**

公募か随意指定かは、公園の指定管理に限らず、常に議論はあるが、メリットとデメリットをよく執行部で検討し、理由を明確にして方向性を出してもらいたい。

### **公園スタジアム課長**

埼玉スタジアム2 2公園の指定管理者の選定方法については、検討の上、7月下旬を目途に案を各委員に報告させていただきたい。