

## 平成28年度第1回埼玉県公共事業評価監視委員会 会議要旨

## 1 会長選出

## ① 会長選出

事務局：本委員会の要綱第5条の規定により、会長は委員の互選により定めることとしている。委員の皆様のご意見があればお願いしたい。

委員：福手委員は、当委員会の委員としての経験もあり、土木分野の委員である。会長に相応しいと考えるので推薦したい。

事務局：福手委員を推薦するご意見があったが、委員の皆様はいかがか。

委員：異議なし。

事務局：異議なしとの意見をいただいたので、福手委員を会長に決定する。

## ② 会長挨拶

会長：この委員会は、埼玉県が進めている公共事業について、委員会の意見を幅広く聞き、それを踏まえて今後の公共事業の効率的な執行に反映していくという大変重要な役割を担っている。

昨今、社会情勢の変革や、オリンピックが開催されることからインフラに対する期待もあり、その税金の使い道について、厳しい目が注がれている。そういう中で委員会が担う役割は大きいと思っている。

そのため、この委員会は様々な方が委員として任命されている。皆様からあらゆる見地でご意見をいただき、それを埼玉県の行政に反映していただきたいと思っている。

## 2 県土整備部再評価実施事業の審議

## ① 201 道路改築事業 一般国道125号栗橋大利根バイパス

委員：第一次特定緊急輸送道路、ストック効果について教えていただきたい。

事業課：緊急輸送道路は、埼玉県の地域防災計画の中で、特に大震災など大きな自然災害があったときに、救援活動や救急活動に供するもので、埼玉県内に主に国道や県道で約1000km以上あらかじめ指定している。優先的に、道路の補修や啓開活動を行い、救急活動などに使用する道路である。その性格によって第1次特定、第1次、第2次の3種類に分けている。第1次特定は4車線道路など骨格的な道路で、緊急輸送道路の中でも最も重要な道路である。

ストック効果とは、道路を整備することで生じる波及効果のことで、例えば、この路線の沿道では、企業局が産業団地建設を予定しており、このように周辺経済活動の活性化に資する効果などをストック効果と称している。

委員：供用開始区間がないが、全部できてから供用開始するのか。部分的に完成した段階で供用開始する計画はないのか。

事業課：平成31年度に一括供用開始の予定である。

委員：部分的に供用開始することで、早めに効果が出てくるのではないか。

事業課：全体的に同程度の進捗で進めており、全線一括で供用開始することが最適だと考えている。

**② 202 道路改築事業 主要道路さいたま東村山線（野火止）**

委員：延長が1kmと短い道路改築になるが、なぜ14年という長い期間がかかってしまうのか。

事業課：本事業は、現道拡幅ということで、沿道に全て家屋が張り付いている状況であり、用地交渉に一定期間要することから、全体としては14年かかっている。その中で、一定の用地がまとまった所から順次整備するなど、進捗に合わせた歩道整備をすることで効果は発現できていると考えている。

委員：歩道の4.5mの幅員は、何かの計画による数字なのか。例えば、自転車を通す計画としているとか。広めな感じがする。

事業課：この幅員は、都市計画決定されている幅員であり、自転車歩行者道4.5mの幅員の中で自転車と歩行者の交通を分ける予定である。

**③ 203 道路改築事業 一般県道胃山熊谷線**

委員：事業の進捗状況について、事業が始まって10年経過している状況だが、全体の進捗率が33.9%と低めに思う。用地は順調に買収できており73.1%ということであるが、なぜ全体の進捗率が低いのか。

事業課：延長が長いこともあるが、地元調整に時間を要したためである。現在は北側半分の用地取得がすべて完了しており、工事を行えば北側半分は供用開始できる状況である。南側は、地元との交渉など課題が解決され、これから本格的に用地買収を行う予定であるが、大きな橋があり、一定の工事期間が必要となるので全体として長めの期間をとっている。

委員：北側は早めの供用開始になるのか。

事業課：橋があるので、少し期間はかかるが、部分的に供用開始する予定である。

委員：投資効果について、地域の自立支援というのは交通網を確保することだと思うが、便益として狙っているのはどのような効果か。

事業課：先行している北側には、熊谷市の大里支所がある。バイパスを整備することで、地域の振興施設へのアクセスが向上する効果を考えている。

委員：費用便益分析結果の走行経費減少便益のところマイナスになっている。これは便益が出てないということなのか。

事業課：走行経費減少便益は走行距離が影響するものであり、時間的には早くなるが、走行距離が長くなることにより、マイナスとなっている。しかし、時間短縮便益はプラスとなり、便益の合計はプラスとなっている。

委員：パーツパーツでプラスやマイナスがあっても、足し合えればプラスであり費用対効果があるということだが、こうした考え方は一般的なのか。

事業課：国の事業でも、こういったケースがあり一般的な考え方である。

**④ 204 街路整備事業 都市計画道路川越北環状線**

委員：用地はほとんど買収が終わっており、工事全体としても84%の進捗だが、順調に進んでいるという理解でよいのか。

事業課：現在、鉄道を跨ぐ橋梁工事を進めており、残りは、この橋梁工事が大半を占める。

委員：再々評価なので前回の評価も載せてあるが、前回と比べて、今回の評価の方が、便益が高くなり費用対効果も大きくなっている。前回と比べて高くなっている理由はなぜか。

事業課：前は、簡便法で便益を算出していたが、平成24年度からは国土交通省のマニュアルに基づく別の手法で算出している。算出手法の違いによる影響が大きい。

委員：事業進捗の評価に、「引き続き川越市との連携で」と記載している。ほかの案件には出てこないが、なぜここだけ連携を記載しているのか。

事業課：周辺開発の関係で川越北環状線に接続する川越市道について変更があり、一部、都市計画変更をしなければならない。そのため川越市の協力が必要になる。また川越市道の取付部など今後も川越市との協議を行うことから、ここは特に「川越市との連携」を記載した。

## ⑤ 205 街路整備事業 都市計画道路駅前東通線

委員：事業の投資効果「その他の便益」の欄に書かれている文言は、選択肢がありその中から選んでいるのか。それとも個別に考えているのか。

事業課：本県独自の「道路事業に関する評価基準」の評価項目をベースとして、3つの便益以外の評価項目を、その他の便益としている。

委員：道路事業であれば、安全な通行空間の確保とか、防災機能の向上とか、どんな事業でも当てはまり、特色が見えないと思うが、どうか。

事業課：大なり小なりという意味では、どの道路も共通することだが、ここでは、相対的に特筆すべき便益として記載している。表現については統一を図っている。

この路線は、歩道幅員が6.5mと非常に広いので、「安全な通行空間」を強調している。街路整備については、電線地中化を行うことによる「景観及び防災機能の向上」や、駅周辺でバス交通が多いことから、「公共交通の利便性向上」など、普通の道路事業よりも、街路特有の効果を記載している。

委員：整備済の区間があるが、電線地中化など同じような整備内容なのか。また、整備状況の写真の中で電柱がある。これはなぜか。

事業課：この事業で整備済みではなく、以前に別事業で整備したものである。電線共同溝が入っていないなど、本事業の整備内容と異なっている。

また、写真の電柱はまだ抜ける前の状況である。電線共同溝は、まとまった区間の整備が完了してから電線類を入れ、電柱を抜く手順になる。

## ⑥ 206 街路整備事業 都市計画道路中央通線

委員：用地の買収が今のところ78.5%だが、事業期間は残り3年しかない。問題なく進捗するのか。

事業課：店舗が沿道を占めており、営業の都合上などで部分的に少し遅れているところはあるが、概ね、全体では進んでいる。この地区は、地区としてまとまっているので問題無く進捗すると考えている。

委員：事業の進捗状況の評価に「今後予算の重点投資を図る」と書いてあるが、どういうことか。

事業課：4年後に東京オリンピックが予定されている。埼玉県には秩父と川越の2大観光地があり、県の施策として、オリンピック、その前のラグビーワールドカップなどの機運に合わせて、多くの人々が埼玉県の観光地を訪れるように進めていく。この路線は秩父のメインストリートになるので、それに間に合わせた整備を進めるため、他の路線よりも重点投資をして加速をさせたい。

**⑦ 207 街路整備事業 都市計画道路熊谷太田線**

委員：進捗状況を見ると、用地の進捗が97.3%となっているのに、工事の進捗は9.2%である。何か阻害要因があるのか。

事業課：用地が100%になっていないのは最後の1件が残っていたため、これも間もなく買収できる予定である。工事費は、橋の架換えが全体工事費の中で占める割合が高いため、工事の進捗率が上がっていない状況である。

**⑧ 208 街路整備事業 都市計画道路大場大枝線（2工区）**

委員：鉄道との立体交差のところは、アンダーパスにするということだが、アンダーパスと、線路の上を越す場合を選ぶ基準があるのか。ここでアンダーパスを選んだ理由は何か。

事業課：一般的にオーバーパスの方が経済性で有利であるが、地形条件、沿道の土地利用、オーバーパスによる日陰の影響など、総合的に勘案して決定している。本事業では周辺の土地利用状況を勘案してアンダーパスを選択している。

委員：今ある700mの区間の中で、アンダーパスの部分は何mになるのか。

事業課：交差する鉄道は複線であるため、一般的なアンダーパスの延長であり、約300m程度となる。

委員：43分の開かずの踏切というのは、利用者は毎朝いらいらとしていると思う。

事業課：特に、朝夕は踏切渋滞が発生している。国道4号との交差点でも渋滞しているため、700mの整備区間全体で渋滞している。

委員：早期に進めていくことが必要だと思う。

委員：元の道路と踏切は廃止になるのか。

事業課：踏切の管理者である東武鉄道と現道の移管後に管理者となる春日部市で、廃止するのか、規模を縮小して残すのかについて協議することとなる。

**⑨ 209 街路整備事業 都市計画道路越谷吉川線（吉川工区）**

委員：古い橋の架換えが一番のメインになるのか。

事業課：この事業の目的としては、地域の幹線道路であるため2車線から4車線にすることと、老朽化した吉川橋を早期に架換えることを目的としている。

委員：80年たった橋というのは、健全性に、相当問題が出てきていると思うが。

事業課：定期的に橋梁点検を行っているが、元々設計した時の耐荷重が、今の普通の橋と比べて低く、重量制限をかけ、橋の健全性を保っている状況であった。このため、幅員拡幅も含めて橋を架換えることとした。

**⑩ 210 街路整備事業 都市計画道路三郷流山線**

委員：地図の見方だが、今回の区間の先にある点線も計画があるのか。

事業課：都市計画道路として、都市計画決定されている。茨城、千葉を通過して埼玉に至る広域的な都市計画道路として計画決定されており、今回の区間と江戸川を渡る橋梁区間で事業化をしている。今後順次、残っている区間を進めていく。千葉県や茨城県でも同時に事業が進められている状況である。

委員：地図はもっと全体が見えた方が、横とのつながりが分かりやすいのではないか。

事業課：位置図については、路線の性格にあわせた要素を盛り込めるように工夫をしていきたい。

事務局：評価概要資料については、スペースの都合もあるのでこのままとし、説明用のスライド資料について、より分かりやすくなるよう工夫することとしたい。

### 3 現地調査

会長：現地調査について提案をしたい。事業内容や技術的な要件を考慮して次の4箇所を提案したい。

202道路改築事業 主要道路さいたま東村山線（野火止）

203道路改築事業 一般県道青山熊谷線

204街路整備事業 都市計画道路川越北環状線

205街路整備事業 都市計画道路駅前東通線

以上の4箇所としたいと思うが、委員の皆様はいかがか。

委員：異議なし。

会長：それでは、この4箇所を選ばせていただく。