

平成21年度

第3回 埼玉県公共事業評価監視委員会

平成21年12月21日

埼玉県県土整備部総合技術センター

第3回 埼玉県公共事業評価監視委員会

日時：平成21年12月21日（月）

13：37～17：00

場所：（財）全電通埼玉会館

あけぼのビル501会議室

議 事 次 第

1 開 会

- (1) あいさつ
- (2) 出席者紹介
- (3) 会長あいさつ

2 議 事

- (1) 審議の進行について
- (2) 農林部公共事業評価検討会議対象事業の審議
- (3) 県土整備部公共事業評価検討会議対象事業の審議
- (4) 都市整備部公共事業評価検討会議対象事業の審議

3 その他

- (1) 農林部公共事業評価検討会議対象事業の報告
- (2) 県土整備部公共事業評価検討会議対象事業の報告
- (3) 埼玉県型費用対効果評価手法の検討
- (4) 行政評価に関する都道府県アンケート調査結果

4 閉 会

出席者名簿

（出席）

会 長 屋井 鉄雄 (東京工業大学教授)
委 員 伊藤 一枝 (弁護士)
室久保貞一 (埼玉経済同友会専務理事)
藤原 梯子 (NPO水のフォーラム理事長)
秋吉 祐子 (聖学院大学教授)
田中 規夫 (埼玉大学教授)
岩倉 成志 (芝浦工業大学教授)

県幹部職員

星 裕治 (農林部副部長)
古屋 宏樹 (農林部森づくり課長)
本多 浩治 (農林部森づくり課主幹)
宮崎 達也 (農林部森づくり課主査)
齋藤 まき (農林部森づくり課主任)
田島 雄治 (農林部農村整備課長)
根岸喜代志 (農林部農村整備課副課長)
浅野 喜正 (農林部農村整備課副課長)
小笠原政徳 (農林部農村整備課主幹)
辺見 元己 (農林部農村整備課主幹)
細川 学範 (農林部農村整備課主査)
木村 眞司 (農林部農村整備課主査)
鈴木 岳人 (農林部農村整備課主査)
松本 茂樹 (農林部農村整備課主査)
橋本 敦 (農林部農村整備課主任)
平野 雅之 (農林部農村整備課主任)
堀本 一夫 (県土整備部副部長)
小島 一男 (県土整備部道路政策課長)
見留 満裕 (県土整備部道路政策課主幹)
吉村 正則 (県土整備部道路政策課主査)
日野 徹 (県土整備部道路政策課主任)
大島 秀彦 (県土整備部道路街路課長)

金塚 史朗 (県土整備部道路街路課副課長)
秋山 栄一 (県土整備部道路街路課主幹)
濱川 敦 (県土整備部道路街路課主幹)
根岸 幸司 (県土整備部道路街路課主査)
嶮口 博文 (県土整備部道路街路課主査)
石塚 高弘 (県土整備部道路街路課主査)
帆刈 章 (県土整備部道路街路課主査)
鳥屋部政和 (県土整備部道路街路課主査)
堤 雄一郎 (県土整備部道路街路課技師)
朝堀 泰明 (県土整備部河川砂防課長)
長嶮 俊広 (県土整備部河川砂防課主幹)
酒井 敦司 (県土整備部河川砂防課主査)
佐々木健太郎 (県土整備部河川砂防課技師)
篠 克美 (都市整備部市街地整備課長)
小林 一富 (都市整備部市街地整備課主幹)
小野寺貴郎 (都市整備部市街地整備課主査)
坂本 浩之 (都市整備部市街地整備課主任)
佐生 和彦 (都市整備部公園スタジアム課長)
富田 真樹 (都市整備部公園スタジアム課副課長)
小池 安曇 (都市整備部公園スタジアム課主任)

市職員

森田 弘 (吉川市都市建設部都市計画課主幹)
秋谷 裕司 (吉川市都市建設部都市計画課主査)

事務局

大石 正孝 (県土整備部総合技術センター所長)
吉田 学 (県土整備部総合技術センター技術指導幹)
並木 政夫 (県土整備部総合技術センター主幹)
伊藤 正経 (県土整備部総合技術センター主査)
小島 修 (県土整備部総合技術センター主任)

午後 1時37分開会

○事務局（吉田） それでは、全員おそろいになりましたので、ただいまから平成21年度第3回埼玉県公共事業評価監視委員会を開会いたします。

私、本日の司会を務めさせていただきます総合技術センターの吉田と申します。よろしくどうぞお願いいたします。

それでは、各委員の皆様におかれましては、大変お忙しいところ当委員会にご出席賜り、厚くお礼を申し上げます。また、過日の現地の調査会ではきつい日程にもかかわらず、いろんなご意見をいただきまして、まことにありがとうございます。

では初めに、本日ご審議をいただきます県土整備部、都市整備部、農林部、公共事業評価検討会議を代表いたしまして、堀本県土整備部副部長からごあいさつを申し上げます。

○堀本副部長 県土整備部副部長の堀本でございます。

本日は、埼玉県公共事業評価監視委員会の屋井会長を初め、委員の皆様方には大変お忙しい中、またお寒い中、ご出席いただきましてありがとうございます。

また、第1回、第2回の委員会や現地調査につきましても、熱心なご審議や調査を行っていただきまして、まことにありがとうございます。

本日は、第1回、第2回委員会でご審議いただきました案件の総括をお願いするものでございまして、さらに事後評価の報告といたしまして、農林部1件、県土整備部2件の事業、また埼玉県型費用対効果評価手法の検討、行政評価に関する都道府県アンケート調査結果につきましてご報告いたします。あわせてよろしくお願いいたします。前回の委員会に引き続きまして、公共事業の効率的かつ効果的な執行を図るため、委員の皆様方のご協力、ご指導を賜りまして、適切な事業の執行に努めてまいりますので、ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○事務局（吉田） ありがとうございます。

続きまして、会長の屋井様からごあいさつをお願いいたします。

○屋井会長 本日は年末の大変お忙しい中、委員の皆様におかれましてはご出席をいただき、どうもありがとうございました。きょうは、7名全員の出席という会議になりました。それから、今お話がありましたが、前回の現地視察では関係各位の方々にもいろいろとお世話いただきまして、どうもありがとうございました。この場をかりて御礼申し上げたいと思います。

今回は、今年度の最終回ということですので、この評価委員会としても一定の結論を出すという、こういう会議でございます。とは申しましても、ぜひ時間の許す限りいろんな意

見をいただきながら取りまとめていきたいと思っておりますので、何とぞよろしくお願いしたいと思います。

簡単でございますけれども、あいさつにかえさせていただきます。きょうは、よろしくお願いいたします。

○事務局（吉田） ありがとうございます。

それでは、議事に入ります。

進行につきましては、当委員会要綱第6条第1項の規定によりまして、屋井会長にお願いいたします。

○屋井会長 それでは、早速議事を進めさせていただきます。

本委員会は、埼玉県公共事業評価監視委員会の会議の公開についてに基づきまして、会議を公開としております。本日は、傍聴人の方はいらっしゃいますか。

○事務局（吉田） おりません。

なお、報道関係の方がお一人いらっしゃいますので、このときに入場させていただきます。よろしくお願いいたします。

○屋井会長 それでは、審議に先立ちまして、2の（1）審議の進行について事務局からご説明をお願いします。

○事務局（吉田） 本日の進行につきまして、お手元の資料1をご覧くださいと思います。

2の（1）審議の進行の次に、2の（2）農林部公共事業評価検討会議審議依頼案件について、各事業担当課から個々の案件についてご説明をいたします。その後、委員の皆様によりご審議をお願いいたします。

続きまして、2の（3）県土整備部評価検討会議の審議案件及び（4）都市整備部評価検討会議の審議案件を同様に進めさせていただきます。

最後に、3のその他で、農林部及び県土整備部の事後評価の報告、埼玉県型費用対効果評価手法の検討、行政評価に関する都道府県アンケートの調査結果についてご報告をいたします。

以上、簡単ですが、審議の進行についての説明を終わらせていただきます。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。

それでは、議事の2、早速（2）農林部対象事業の審議に入ります。

個々の案件の説明を番号順に、各事業担当課長さんのほうからよろしくお願い致します。

○古屋課長 森づくり課長の古屋でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

私から、まず、森林管理道整備事業の西名栗線につきましてご説明いたします。失礼させていただきますまして、座って説明させていただきます。

農林部の評価資料の資料4の101のインデックスのところをお開きいただきたいと思います。

1ページでございますけれども、森林管理道整備事業、西名栗線でございます。前回との相違、それから修正点等につきましてご説明申し上げます。この西名栗線につきましては、事業実施箇所、飯能市でございます。

修正箇所でございます。一番下の対応方針のところでございますけれども、方針案は変わらず継続をお願いしてございます。この理由の3番でございます。前回の委員会で、幅員の縮小とコスト削減をわかりやすく記載したほうがよいという意見をいただきました。これによりまして、この赤字でございます通行に支障のない範囲でというのを加えさせていただきました。

それから、ちょっと後ろの17ページをお開きいただきたいと思います。

便益の算出のところ、大きい1番の水源かん養便益でございますが、一番上の計算式、それと中ほどの計算式、それと一番下のほうの計算式、それぞれ赤の中括弧が抜けてございましたので、今回入れさせていただきます。大変申しわけございませんでした。

それと、22ページの次のページに追加の1ということで挿入させていただいておりますページ、まず1番目が、線で囲っているところでございます。前回、費用対効果のうち洪水防止便益の計算式について、なぜ t を T で割っているのかというご質問がございました。このAの1に書いてございますけれども、 t は洪水防止便益の評価期間でございます1年から22年までの変化していく数字でございます。Tは、事業実施後、雨水の流出係数が安定するのに必要な年数、これが10年かかるという想定がしてございます。この10年のことでございます。一定でございます。流出係数は、安定する10年まで変化していくため、その間の変化に対応した計算式となっております。下の図でいいますと、事業実施後、流出が安定する10年まで変化していく場合、図の三角形の部分を算出するため、 t を T で割る計算式の形をとっております。

次に、一番ページの下の方でございます。Q2でございます。17ページの関連でございますが、森林整備見込面積が1,166haとあるが、評価期間内にそんなに森林整備をするものなのかというご質問でございます。西名栗線の利用区域内では、平成11年から20年度の10年間で494ha、年平均しますと49haの森林整備が既に行われております。森林整備見込面積1,166を水源かん養便益の評価期間の22年で割りますと、年平均面積は53haとあり、実施は可能であると考えております。

以上、101の西名栗線でございます。

○田島課長 農村整備課長の田島でございます。よろしくお願いをいたします。

私からは、3地区、番号102から104の農業農村整備事業につきまして説明をさせていただきます。失礼ですが、座って説明をさせていただきます。

資料4のインデックス番号102の1ページをご覧ください。

国営附帯農地防災事業、大里地区でございます。大里地区は、国が実施した国営総合農地防災事業の附帯事業として県が実施しているもので、熊谷市ほか3市にまたがる3,820haの農地を受益しております。一級河川荒川から農業用水を取水する六堰頭首工や幹線水路は、国が改修いたしました。県では、その末端となる水路などを改修しておりまして、水利施設の機能回復と水質改善を図り、農業生産力の維持発展及び農業経営の安定化を目的として実施しているものでございます。B/Cにつきましては、1.06と算定しております。また、今年度末の事業進捗は42.5%でございます。対応方針といたしましては、継続とさせていただきました。

なお、前回の委員会におきまして、現時点での事業効果発生区域図面の作成及び効果算定によるものと、実際の効果発生状況との比較についての2点についてご意見をいただきましたので、追加資料により説明させていただきます。

19ページの次に添付してあります追加1というのをご覧ください。

A3の図面をおつけさせていただいております。これは、事業が終了した路線の受益を現在の効果が発生しているとしたもので、薄茶色いオレンジ色のような色で塗ってございますのが、現在効果が発生しているところを着色したものでございます。この着色した部分の面積は約1,670haでございます。受益面積全体で3,820haに対し、約43.8%に相当する面積で効果が発生しているということになります。

次の追加の2ページの2をご覧ください。

効果算定資料と実際に発生している効果との比較についてでございますが、まず(1)の作物生産効果についてでございます。この効果は事業の実施前後の作付状況の変化を効果とするもので、統計資料によりまして、市町村ごとの作付面積を大里地区内に按分したものでございます。効果算定に使用した面積と比較したものでございまして、今回は水稻について比較いたしました。計画上の作付面積と統計資料による現在の作付面積でございますが、計画上では2,062haに対しまして現在2,155haと、ほぼ計画と同数の面積となっております。

次に、3ページをお開きください。

(2)の営農経費節減効果でございますが、この効果は地下水ポンプ等を使用しなくなりましたことにより、労働力と機械経費を低減する効果でございます。実際の効果発生は、効果発

現区域の面積割合に相当すると想定しておりまして、現状ではおおむね44%程度であると考えております。

最後に（３）の維持管理費節減効果は、事業の実施により施設の維持管理費が増減する効果でございます。施設の管理を行っております土地改良区の決算報告書などにより、現状の維持管理費を調査いたしましたところ、維持管理費の増は計画時の維持管理費に対しまして、現在のところ74%に圧縮されているという結果になりました。

番号102、国営附帯農地防災事業、大里地区については以上でございます。

続きまして、番号103、湛水防除事業、稻荷木落地区についてご説明いたします。

インデックス番号103の1ページをご覧ください。

当地区につきましては、前回計画図変更についての説明を行っていなかったため、審議の対象外となっていた地区でございます。

追加説明をさせていただきたいと思っております。前回説明が漏れまして、私どもは計画が変わるとは土地改良法上の事業計画の変更というふうにとらえておりまして、ご指摘をいただくまで、当委員会で定めた変更には該当していないというふうに誤解をしておりましたものでございます。大変申しわけございませんでした。

事業概要の事業内容欄の赤字の部分をご覧ください。土地改良法により策定した事業計画は、全体事業費35億円、全延長稻荷木落排水路5,558メートル、三尺排水路1,680メートル、沼尻排水路2,600メートルを合わせました9,838メートルでございます。これに対しまして、当地区は県の予算の状況、あるいは適切な工期とはおおむね7年から10年というふうなことから、関東農政局と協議の上、最も効果が高いと考えられる最下流の2,200メートルを優先して申請し、稻荷木落地区として平成11年度に国の補助事業として採択されたものでございます。

事業実施上の問題点とその対応のうち、前回の評価実施後に改定された事業内容の概要を赤字で書いてあるところをご覧ください。延長が2,200メートルから2,660メートルへ460メートルの増、事業費につきましては、12億7,785万円から15億9,915万円増額しております。しかし、これは土地改良法上は、先ほど申し上げました全体の事業計画に含まれており計画変更はしておりません。延長を増とした部分につきましては、当地区に取り組んでまで優先的に施工する理由につきましては、当該排水路はJR宇都宮線と平行している箇所におきまして、法面の崩壊が進み、緊急的に施工する必要が生じたため、補助者でございます農水省と協議し、認めていただいたところでございます。

計画変更の補足説明は、以上でございます。

その他の一般的な事項についてご説明いたします。本地区は、栗橋町及び大利根町にまたがった排水流域1,313haの地域でございます。この地域は、地区内の都市化に伴う開発や地下水のくみ上げにより地盤沈下が進行し、降雨時に湛水被害が生じております。そこで、水路の流下能力を高めるために、排水路の改修を行うことで湛水被害を未然に防止し、農業生産基盤である農地の保全や農業経営の安定を促進することを目的としております。B/Cにつきましては2.17と算定をしております。また、今年度末の事業進捗は69.2%でございます。対応方針といたしましては、継続とさせていただきます。

番号103、湛水防除事業については以上でございます。

最後に番号104、中山間地域総合整備事業、赤平川地区でございます。

インデックス番号の104の1ページをご覧ください。

当地区は、秩父市、小鹿野町にまたがる1,099haの地域を受益としております。本地区は、中山間地域という条件不利地で過疎化が進展し、農業農村の維持運営が困難となっている地域で、事業を実施することによりまして農業生産基盤を整備し、安定した農業経営の確立や観光農業の推進などを目的としております。B/Cにつきましては、1.36と算定しております。また、今年度末の事業進捗は58.2%でございます。対応方針といたしましては、継続とさせていただきます。

赤平川地区については、以上でございます。

なお、番号102から104、その他の資料につきましては、前回の委員会におきましてご説明させていただきましたので省略をさせていただきます。

以上が農村整備課区分の3地区でございます。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。

それでは、審議に移ります。今回は各事業に対する対応方針について、当委員会として意見を取りまとめることになっております。これまでに未審議となっている事業の審議を含めて進めてまいりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

今、ご説明がありました農林部の4事業につきまして、委員の皆様からご意見、あるいはご質問をいただきたいと思っております。いかかでしょうか。

○田中委員 質問でよろしいですか。

○屋井会長 はい、どうぞ。

○田中委員 前回、説明の中、103で少し教えてほしいんですが、事業費が上がったわけですが、B/Cが1.11から2.17に上がっているということで、これは延長した460メートル

の区間が非常にBが上がる、いわゆるJRの法面の崩壊の箇所を取ったということで、Bが上がったというふうに理解すればよろしいでしょうか。

○屋井会長 はい、どうぞ。

○田島課長 これは、農林水産省におけます投資効果の算出方法が変わりまして、以前は二十一年に一度、いわゆる20分の1確率のときの被害想定額と総事業費で対比してB/Cを出しておりました。今回、見直しになりまして、ゼロ年から100年までの間の生起確率を出して、その確率年度分に出る被害額と生起確率をかけ、それをトータルしたものを年効果額とする算定方式に見直しまして、このような結果になってございます。

以上でございます。

○屋井会長 そうすると、いかかがでしょうか、よろしいですか。

○田中委員 はい。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございます。

今のお話ですと、今回の方式で仮に前回分を算出すると、これもまた数字が違っているということになりますよね。それは1.11ではない、こうなりますね。それは、算出はされていませんね。されていなければ、それで結構です。

はい、どうぞ。

○木村主査 すみません、前回の1.11を今回、今の時点で新しい手法で計算をし直すと、今説明した2.何がしという数字になっていくという意味でございます。

○屋井会長 そうすると、ご質問にあった460メートルを延ばしたという部分の効果は全くないという……

はい、どうぞ。

○木村主査 先ほど説明の中にありましたとおり、この事業は、まず土地改良法上で全体の地区として施策をしております、今回こういう事業の施策の一部分が補助事業として採択させているわけです。ですので、効果としては全体で見えていますので、今回はとりあえず416メートル、その部分だけを減らしたのではなくて、全体としての効果を見込んでいるという意味でございます。

○屋井会長 わかるんですけれども、一応、今回のいわば変更の事由が、やはり法面の崩壊など被害が生じるおそれがある部分について、緊急的に隣接する関連事業から460メートル区間を取り込む必要が生じたということであって、だからそういう緊急的な理由に応じる説明があると、これはわかりやすいんだけどね。長期計画、将来全体構想ありますよと、それは変

わっていませんよというのは、それは結構ですよ。だから、そういう長期計画をきっちり持ってやられているということを説明していただくことも大変重要なので、その点では結構なんだけれども。ただ、今B/Cの議論になったものだから、この緊急性とかこの区間の意義というものが、じゃ、定量的、定性的にどういう意味を持っているのかということを知りやすくするほうが結構だと思うので。今のご回答だと、それとは関係ないよと言っているのに、緊急性があるといいながら関係ないのかということになってくると、素人的に言えば、なかなかちょっと納得できないなというふうに思われるかもしれないから。両方とも重要なことをおっしゃっているのはよくわかるので。それに関して何かありますか。

○田島課長 それにつきましては、今の新しい算式なり、以前の算式でやったらどうなるか、比較できるようにはしておきたいと思います。

特に、今回緊急に出たところにつきましては、当然災害がほうっておくと発生しちゃうだろうということで、私ども早急に計画を見直して、いろいろさせていただいたものでございますので、それなりに効果はあったというふうに考えておるところでございます。

○田中委員 私もちょっと、そういう意味では工事費と開発にコースだけが加わって、1.1だったか1.11だったんで、場合によっては1を切るような、たまたま方式が変わったからこう上がったというふうに受け取られないように、やはりこの区間の必要性を、もしある場合まとめていただければと。

○屋井会長 はい、そうですね。ぜひ定性的な、予想されるというのは変だけれども、期待される効果というんですかね、この緊急的に変えたという部分については、そのあたりを定性的に書いていただくとかということがあったほうが良いように思います。ただ、今のご指摘も大変重要なところでありますので、この確立という字をちょっと直しておいてもらえるかな、15ページあたりの。本当にこういう字は使わないでしょう、表の中の超過確立、生起確立というのは。

○木村主査 すみません、間違えています。

○屋井会長 これは誤字です。こういう細かところを指摘して申しわけないんですけども、ほかにいかがでしょうか。

はい、どうぞ。

○藤原委員 ちょっといいでしょうか、山の森林整備のことなんですけれども、17ページのところに便益の算出が出ているんですけども、これは林野庁のマニュアルになっているんですよ。ただ、ただ今のはっきり言って、洪水と濁水のとときには効かないんですよ、植林では。

木は、土砂災害とかそういったことを防止するのにうんと貢献するし、私は山がきちんと整備してあってほしいと思うけれども、そういうここに効果があるというちゃんとしたあれはないんですね、研究成果は。

それで、これを見ても推定されるというけれども、ふだんのときの水を吸ってくれるのはわかるんです。でも、大洪水ときは1回埋まったら、もう後、表層流で流れていっちゃうわけですね。それから、渇水するときも、ふだんゆっくり時間をかけていい水を出していく、それも価値があるんだけど、渇水というのはもうある程度の、ほどほどじゃないわけで、そういうときは逆に木があることによって蒸発散で。この間も黄河の水がなくなっちゃって、それは植林した結果だということで、植林した人たちはよかれと思ったんだけどと言っている記事がありましたけれども、これはもうそういうマニュアルがあるから、それはそれでいいんですけれども、こういうものがあるから世の中で誤解されちゃって、洪水や渇水に木がありさえすればいいんだと。そういうことについては、中の方たちもある程度、客観的にちゃんと評価をして、もちろん木があったほうがいいんですよ、いろんな。

一番の日本の脊梁山脈と、そういうのしかない国においては、もう本当に土砂災害が、流出がものすごく、それが1けたも2けたも植林によって減ってきたわけですから、その価値はうんと大きいので。木がなくていいなんて私は一つも思ってないけれども、こういう書き方をされて、治水ダムに代替できるみたいな書き方がされちゃうと、世の中に誤解が生じて、木さえあれば都市施設としてのダムは要らないと思われちゃうけれども、それは役に立たないということはちゃんと前原さんも認めているくらいですから、そこはちゃんと整理して認識していただきたいと思うんですよ。

だから、ちょっとしたパンフレットを書くときも、こうあると、一般の人はそれを間違えるからとっております。これはもう、だけど、こんなだから金額が出ないんじゃないかなと私は思うんだけどね。でも、そういう今のところはマニュアルになって、そういう評価になっているのでしたらばとは思いますが。

失礼しました。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。

今のご意見、ご発言に対して何かありますでしょうか。

○古屋課長 藤原委員ご指摘のとおり、例えば洪水機能であれば、大きな洪水のときには機能しないとか、そういうのは私ども共通の認識として持っておりますので、先生お話のとおり、誤解のないように説明のときもしていきたいと思っております。

○藤原委員 よろしくお願いいたします。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。

はい、どうぞ。

○岩倉委員 103の13ページの下のところ、資産価額というのがあるんですけども、ここに2億1,907万6,000とあって、上の再整備費も全く同じ数字なのですが、これでよろしいのかが1点。

あと、そもそも資産価額が何なのかということが、ちょっと今見たところでは見当たらないんですけども、単純な心配は、その減価する資産をちゃんと評価しているのかどうか、残存価値をあらわすようなものなのかどうなのか。そこら辺が、特に今103で話していますけれども、102のほうは、この資産価額を抜いてというか、今資産価額をマイナスする式になっていますよね、13ページをお願いします。102のほうは、これを引かないともうB/C1切ってしまうような形になっていますので、これが何なのかというのがわかるようにしていただきたいと思います。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。いかがでしょうか。

はい、どうぞ。

○木村主査 資産価額は、事業が終わって事業完了後40年たったときに、その施設の資産として残っている価値のことを言っております。効果算定上のやり方として、総費用は事業期間プラス事業完了後40年間、当該事業と関連事業があれば、関連事業の事業費等も含めて、効果を総和したものから評価期間が終わって一番最後に施設の残存価値というんでしょうか、それを引くという手続を行います。ですから、103の稲荷木落地区で申し上げれば、事業完了後40年間たった、そのときの、資産価額すなわち、残存価格としては3億1,279万円になるといったような計算になってございます。

○岩倉委員 全く同じ数字なのは、それで2億1,907万6,000、再整備費と資産。103の13ページのところで、資産価額が2億1,907万6,000で、上の評価期間における再整備費も2億1,907万6,000なんですけれども、これはこれでたまたま同じ数字だったということで。

○木村主査 はい、そうだと思いますが、ちょっと今、確認をします。

○屋井会長 これ102のも同じになっているの。

○岩倉委員 103ですね。

○屋井会長 今、3でしょう。

○岩倉委員 103の13ページが全く。

○屋井会長 定義として同じになっている可能性があるね。償却されていない部分、評価されているのがそのまま持ち越す。

○岩倉委員 本体事業も全部入れ、当該事業も入れて残存価値で計算しているはずです。

○屋井会長 じゃ、ちょっと今検討されている間に、ほかにご意見ございますでしょうか。

はい、どうぞ。

○室久保委員 前回、現地の視察をさせていただきまして、本当にありがとうございました。そういう中では、関連ですと102、国体会場近く、水路の状況をよく見させていただきまして、本当によかったと思っております。追加資料等もつけていただいてよくなったと思うんですが、これ前回、屋井会長からご指摘があったと思うんですけど、例えばその写真ですよ。例えば、102の3ページの吉見幹線用水路のところなんですけど、水路の底をコンクリートでというのもわかるんですが、基本的には水利施設の機能向上ということが目的であれば、やはりこの整備後のところは、この間の屋井先生のご指摘のとおり、今水が流れている、そういうやっぱり写真をきちっと差しかえをしていただきたいと思います。前回ご指摘ありましたよね、たしか。ほかの写真なんかも、そういうのが割とあるのかもしれないけれども、もう今はこれ時間たっていると思いますので、きちっとその機能が向上されているというところが見えた写真があるかと思しますので、もう差しかえてもいいんじゃないかなというように思います。細かいことですけども、やっぱり一般の方も見て納得するような形での、そういう整備が必要かなというふうに思いますので、よろしくお願いします。すみません。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。ぜひお願いしますね。

はい、どうぞ。

○田島課長 まことに申しわけありません。若干位置が、この写真と変わるかと思いますが、また機能を十分発揮しているのをわかりいただけるような写真に変えさせていただきたいと思っております。

ありがとうございました。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。

先ほどの件はいかかですか、まだですか。

○木村主査 はい。

○屋井会長 じゃ、また後にしましょう。

○木村主査 すみません。

○屋井会長 ほかにいかがでしょうか、よろしいですか。

まだもう1回チャンスがあるのかな。とりあえず、時間の関係もありますのでこの4案件、4事業につきましてはおおむねご質問、ご意見はいただいたということにさせていただきます。

それでは、以上で、農林部審議依頼案件についての審議及び意見聴取を一たんは終了させていただきます。先ほどの質問に対しては、また後ほど機会を設けて答えていただきます。

続きまして、議事の3に移らせていただきます。県土整備部対象事業に移ります。

個々の案件の説明を事業の担当課長さんのほうからお願いします。

○大島課長 道路街路課長の大島でございます。よろしく願いいたします。着席して説明させていただきます。

それでは、私ども道路街路課が所管いたします9つの事業について順次ご説明をさせていただきます。これらの事業につきましては、第1回、第2回の委員会で既に説明をさせていただいておりますので、ポイントのみの説明とさせていただきたいと存じます。また、左側のスクリーンに事業の位置図、写真等もあわせて映し出しますので、あわせてご覧をいただきたいと思います。

それでは、まずインデックスの201をお開き願いたいと思います。

事業番号201、道路改築事業、一般国道125号加須羽生バイパスでございます。ここの箇所は去る11月26日に現地視察をしていただいている箇所でございます。

事業の概要でございますが、一般国道125号は、県北東部を東西に横断し、東北自動車道の加須インターチェンジへアクセスする幹線道路でございます。大型な車両の通過交通が非常に多く、主要な交差点では交通渋滞が発生しているところでございます。そこで、この交通渋滞の緩和とともに、東北自動車道加須インターチェンジへのアクセス強化を目的として、バイパスを整備するものでございます。評価項目でございます。事業の投資効果B/Cは1.32でございます。事業の進捗状況は、全体で97.2%となっております。対応方針案といたしましては、継続としております。

なお、この路線のB/Cに関しては、第1回の委員会におきまして委員の先生方からご指摘をいただいております。その内容につきましては、追加資料をご覧いただきたいと思います。

インデックス202の前の前のページになります。

ここで、この国道125号加須羽生バイパスにつきましては暫定供用をしておりますので、その暫定供用期間中の維持管理費をB/Cの中でどう取り扱うんだというご指摘。それとB/Cの変動値プラスマイナス10%となっておりますが、その取り扱いの問題。1枚めくっていただきまして、交通状況の中での走行時間の表示の問題。この3つについて、ご指摘をいただ

ております。詳細については、この資料にある内容でございますが、基本的にはご指摘を踏まえまして、この表示方法ですとか対応方法を検討していくというふうにお答えをさせていただいております。

続きまして、インデックスの202をお開き願いたいと思います。

市街地基礎整備事業、葛飾吉川松伏線でございます。

事業概要でございますが、葛飾吉川松伏線は道路の幅員が狭く歩道が未整備であり、吉川市の保交差点を中心に慢性的な交通渋滞が発生しております。さらに、周辺では大規模な開発事業が進み、交通量の増大が見込まれております。このため、交通安全の確保や渋滞の緩和を目的として、このバイパス整備を進めるものでございます。再評価項目でございます。事業の投資効果、B/Cは1.99でございます。事業の進捗状況は、全体で91.5%となっております。対応方針案といたしましては、継続としております。

続きまして、インデックスの203をご覧ください。

街路改良事業（連続立体交差事業）でございます。東武伊勢崎線、野田線（春日部駅付近）の事業でございます。事業の概要でございますが、春日部駅付近では東武伊勢崎線、野田線が並行することから、遮断時間の長い踏切が複数存在し、慢性的な交通渋滞が発生しております。鉄道を高架化することにより複数の踏切を一举に除却し、交通渋滞の解消を図るとともに、分断された市街地の一体化を図るものでございます。再評価項目でございます。事業の投資効果、B/Cは2.04でございます。事業の進捗状況は、準備、計画段階でございます。対応方針案といたしましては、継続としております。

続きまして、インデックスの204をご覧ください。

事業番号204、道路改築事業、飯能寄居線（葛貫工区）でございます。事業概要でございますが、県道飯能寄居線は県の西部地域と北部地域を南北に結ぶ幹線道路でございます。朝夕のラッシュ時には慢性的な交通渋滞が発生し、幹線道路としての機能が著しく損なわれております。こうした状況を解消するため、バイパスを整備するものでございます。再評価項目でございます。事業効果、B/Cは2.78でございます。事業の進捗状況は全体で89.0%となっております。対応方針案といたしましては、継続としております。

続きまして、インデックス205をお願いいたします。

事業番号205、道路改築事業、川越坂戸毛呂山線（五味ヶ谷工区）でございます。事業概要でございますが、県道川越坂戸毛呂山線は坂戸市街地を通過し、朝夕のラッシュ時には慢性的な交通渋滞が発生していることに加え、歩道の整備がされていない箇所もございます。こうし

た状況を解消するため、バイパスを整備するものでございます。再評価項目でございます。B/Cは4.45でございます。事業の進捗状況は全体で90.4%となっております。対応方針案といたしましては、継続とさせていただきます。

続きまして、インデックスの206をお願いいたします。

事業番号206、街路整備事業、都市計画道路、旭町前谷線でございます。事業概要でございますが、この都市計画道路と並行する県道の蕨停車場線は、幅員が狭く歩道も設置されておらず、また交差点の形状が悪いことから、慢性的な交通渋滞が発生しております。こうした状況を解消するため、この都市計画道路を整備するものでございます。再評価項目でございますが、投資効果（B/C）は1.20でございます。進捗状況は、全体で77.1%となっております。対応方針案といたしましては、継続としております。

続きまして、インデックスの207をご覧ください。

街路整備事業、都市計画道路杉戸久喜線・春日部久喜線でございます。事業概要でございますが、この都市計画道路と並行する県道の春日部久喜線は、JR宇都宮線、東武伊勢崎線と交差する2つの踏切により、慢性的な交通渋滞が発生しております。このため、この都市計画道路を整備し、鉄道との立体交差化を図ることで、交通渋滞の解消と交通安全の向上に努めるものでございます。再評価項目でございますが、投資効果（B/C）は1.04でございます。事業の進捗状況は、全体で88.2%となっております。対応方針案といたしましては、継続としております。

続きまして、インデックスの208をお願いいたします。

街路整備事業、都市計画道路、草加彦成線でございます。この都市計画道路と重なる県道の草加八潮三郷線は、通学路またはバス路線となっておりますが、狭隘な道路幅員と歩道が未整備でありますことから、通学児童など利用者の安全性を高めるため、この都市計画道路を整備するものでございます。再評価項目でございますが、事業の投資効果、B/Cは1.48でございます。進捗状況は、全体で63.0%となっております。対応方針案といたしましては、継続としております。

続きまして、最後になりますが、インデックスの209をご覧ください。

事業番号209、街路整備事業、都市計画道路、仲仙道（北本工区）でございます。事業の概要でございます。この都市計画道路と重なる県道の鴻巣桶川さいたま線は、歩道幅員が狭く、右折帯も設置していない箇所もございまして、慢性的な交通渋滞が発生しております。交通の円滑化、交通安全の確保を図るため、この都市計画道路を整備するものでございます。再評価

項目でございますが、B/Cは1.85、進捗状況は全体で83.1%となっております。対応方針案といたしましては、継続とさせていただきます。

以上で事業番号201から209までの9事業の説明を終わらせていただきます。ご審議のほどよろしくお願いたします。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。

それでは、委員会の意見の取りまとめの方向で、2、審議に移ります。

先ほどご説明ありました県土整備部の9事業につきまして、ご意見、ご質問等ございましたら、各委員の皆様からいただきたいと思ひます。どうぞよろしくお願いたします。

はい、どうぞ。

○岩倉委員 201のご質問を回答いただいたところなんですけれども、前回お話しした部分供用区間は計算しないということで、正規にいただいたかと思うんですけれども、ちょっとこの答え方が、ちょっとよく理解できないようなところがありまして、評価が過大になるため考慮しないというふうに書いてあるんですが、過大箇所というのは真値に対して過大箇所であって、今計算するやり方に対して、過大とか過小とかというのは全く関係ない話だと思うんです。そういう意味で、ここで過大という書き方をされると、じゃ何が真値と考えるのという。それが県の新しい事業方式、やり方が真値なんですという言い方は、もしかしたらあるのかもしれないんですけれども、ちょっと普通に読むと理解しにくい。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。

どうぞ。

○大島課長 今のご意見でございますが、第2回のときも先生のほうから同じような趣旨で、逆に部分供用してそういう高い値が出るのであれば、そういう表現方法も検討したほうがいいんじゃないかと思ひをいただきまして、これはそのご意見をいただく前の資料でございますので、その表現が抜けております。今後は、先生のご意見を踏まえまして、国のB/Cの基準がございますので、それとの整合を図るため国のほうとも協議をして、なるべく部分供用の表現をどのようにするか、今後検討してまいりたいと思ひております。よろしくお願いたします。

○岩倉委員 はい。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。

今のは、協議があるんですか。

○大島課長 一応、国のほうで1つのマニュアルをつくっておりますので、今後、また先生の

ほうから意見いただきますが、埼玉県独自の云々という話がございしますが、そういうものの中
でも、この部分供用の取り扱いをどういうふうにしていくか、検討していきたいなというよう
に考えております。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。

表現の仕方がいろんなレベル、段階がありますから、B/Cというストレートな値にするこ
とも一つなだけけれども、そこまでしなくてもいろいろな意義や必要性にかかわるところです
から、ぜひ積極的に示していく、そういう方向でご検討いただければと思います。

そうか、これはその直っていないという先ほどのお話からいうと、いつまでに何かこうやっ
ていただく……

○大島課長 それでは、この追加資料につきましては、これ第1回の結果を踏まえたものをそ
のままつけておりますので、第2回の委員会で再度Q1については追加的な意見も出されてお
りますので、それを加えた資料に差しかえをさせていただきたいと存じます。

○屋井会長 はい、わかりました。

それじゃ、差しかえをする前に、岩倉委員に何かこうメールか何かでお送りするとか、確認
をとるとか、そうしましょうかね。もう終わっちゃいますから。

○大島課長 内容につきましては、岩倉先生のほうに内容を確認をしていただきまして、差し
かえをさせていただくということで対応させていただきます。

○屋井会長 はい、お願いします。

はい、どうぞ。

○秋吉委員 B/Cとの関係で質問させていただきたいと思います。

1つは207で、これはB/Cに直接関係あるかどうかわからないんですけども、207のとこ
ろで事業概要の目的、必要性という項目のところ、2行目に歩道の設置されていない箇所が
多いというふうに記載されておりますけれども、ご説明なさるときに整備されていないとい
うふうにおっしゃったというふうに、私はお聞きしたんですね。設置されていないのと整備され
ていないのとは、大分状況が違うと思いますので、その点をお聞きしたいと思います。第1点
ですね。

それから、第2点はB/Cの件なんですけれども、資料番号205では4.45というB/Cの値
になっておりますね。201から209までB/Cを見て比較しますと、1番低いのが207の1.04と
いうことなんですけれども、205の4.45というのは非常に高いわけなんですけれども、これを
全部内容を検討してからではない質問でちょっと恐縮なんですけれども、1.04となりますと、

果たしてこれだけ継続する価値があるのだろうかという、ちょっと疑問も少しあったりするものですから、高い値のところの意味と、それからこの低いところのB/Cの値の違いと伺いますか、そこら辺ちよつとご説明いただくと非常にありがたいと思っております。よろしくお願ひいたします。

○屋井会長 はい、よろしくお願ひします。

○大島課長 設置されてないと整備されてない、そんなに深く考えてしゃべったものではございませんので、現実にその道路に歩道があるかないかという形で、設置ないしは整備という言葉を使わせていただきましたので、その言葉の内容に他意はございません。

○秋吉委員 全然設置されていないというところもあるということなんですか、この意味は。

○大島課長 そうです。

○秋吉委員 整備するのが必要なところもあるし、全く設置されてないからこれから設置する必要があると、両方あるという意味ですか。

○大島課長 基本的には、道路には歩行者と車を分離させることが基本でございますので、理想は、すべての道路が歩行者と車が走る部分が分離されているのが理想でございます、いろんな土地の事情ですとかそういうものがございまして、歩道が整備されていない箇所があるということでございます。

それと、B/Cの高い箇所と低い箇所でございますが、基本的には整備効果というものは、さほど差が出てくるものではございません。ここで、やはり1番大きな原因になってくるのは事業費でございます。

インデックスの207の杉戸久喜線につきましては、2つの鉄道を立体交差で渡るというものでございまして、非常に整備に係る事業費が他のものと比較して高くなります。また、市街地ですので、その側道をつけたりいろいろ利便性も考えなくてはなりませんので、用地買収の幅も高くなっております。土地も高うございますので、非常に事業費が高くなるということで、B/Cが1.04ということで比較的小さ目に出ております。

次の川越坂戸毛呂山線のB/C4.45につきましては、この箇所は市街化調整区域で土地も安いところでございます、平らなところなので道路を整備するというところでございます、比較的事業費が他の箇所に比べて低いものですから、このような値が出たということでご理解をいただきたいと思ひます。

以上でございます。

○秋吉委員 ありがとうございます。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。

最初のほうのご指摘、これも結構重要だと私は思うんですよ。だから、バイパスを整備して大型車等そちらに移動、転換させて。そして、そういう機能はあるんだけど、一方でその現道のほうをどうするか、どういう使い方に変えていくかというのは、それも結構重要なことでしょう。ここでは、明らかにその動機の1つに歩道がないと言っているものだから、そうすると、じゃ、その現道のほうは将来どうなるのというところもちゃんと書かれていくと、これはまたこれで説得力があるわけですけども。何となく理由が歩道もなくって危ないぞと、だから大型車をバイパスに持っていくんだぞと、そういう整備だぞと言っておくんだけど、じゃ、歩道はどうなるのかについては、やっぱり触れていないような感じはしますから。

○大島課長 バイパス部分につきましても歩道を設置いたしますので、大型の迂回機能とあわせて、歩行者も歩道のないところを迂回する機能もそのバイパスの中にできますので、両方の機能をあわせ持った道路整備になるものと考えております。

○屋井会長 現道は。

○大島課長 現道は、基本的にはそのまま、歩道のない箇所は歩道のないままというように考えております。

○屋井会長 そうすると、やっぱりそこら辺をちゃんと書いたほうが誤解がないね。これだとそうミスリードするものね。

○大島課長 はい。

○屋井会長 はい、だから秋吉先生の趣旨というのはおわかりですね。

○大島課長 はい、理解させていただきます。ありがとうございます。

○屋井会長 どうですか、どうぞ。

○田中委員 後で埼玉県型の評価と関連があるので、そこで恐らく議論されるのかもしれないんですが、208とか209のような現道を拡幅するような場合に、写真から見ると、交通渋滞の解消だけじゃなくて、人の安全性もかなり高めている工事なのに、これB/Cやると交通事故減少便益が必ずゼロになってしまう。だから、こういうところはやっぱり何かデータを示して、実際こういう区間は交通事故が多いとか、何かそういうものを示されていく必要があるのではないかなという。これは、資料の修正という意味ではなくて、後の議論と関係するところですよ。

○大島課長 ありがとうございます。我々もそうしていただいて、みんなに理解していただいたほうがありがたいなと思っておりますので、担当部署のほうとそのように、また協議を進めてまいりたいと思います。

○屋井会長 ほか、いかかでしょうか。

○岩倉委員 ちょっとついでに。

○屋井会長 はい、どうぞ。

○岩倉委員 いつもこの資料をどういうふうに県民の方に見せるかというのがよくわからないまま出てしまっているんですが、これもし例えば資料がフルオープンなり、とにかく概要は出るとか、そういうことでの理解でよろしいですか。

○屋井会長 はい。

○事務局（吉田） 資料自体は、全部フルオープンで出させていただいています。

○岩倉委員 これは人によって感覚が違うのかもしれないですけども、今の207からのところの書きっぷりで、ちょうど真ん中のあたりに事業実施上の問題点とその対応と書いてあるんですけども、事業対象用地に、人家が密集しているなかで、事業計画への反対から用地買収が困難な権利者が存在し、事業進捗が滞っていた。現在、難航地権者は解決し、と書いてあるんですけども、こういう書き方は県民とか沿道の方々が見たときにどう反応するのかとか、県の方、県の役人の方の言葉で多分書いていらっしゃるのかなというふうな感覚を持つんですよ。難航地権者というのは結構激しいなという気がしまして、こういう書きっぷりの仕方がいいのかどうかご検討いただければ。まさに難航地権者かもしれないですけども、両方、地権者がうまくないときもあるし、私は専門じゃないですけども、対等の場で説明の仕方が悪くてどんどんこじれていくケースも多いものですから。

以上です。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。

何かあれですか。

○大島課長 先生がまとめていただくとありがたいんですけども。

○屋井会長 そうですか。私に振られちゃいましたけれども、今のご指摘もわかりますので、余り実は今までもこういった表現が過去の年度にもありましたよね。今のご指摘も大変重要なご指摘ではあるわけです。評価委員会の立場としては、この今までの経緯について余り立ち入った議論もしていないことがあって、余り理解が及んでいないものですから、一義的にはこの担当部局が書いたことをベースに議論するということになっていまして、その前提条件としてこのあたりを書いていただいているという経緯もあります。ただ、見方、内容については多少丁寧という意味で。きょうのこのたまたま問題になったというような質問をされたところは、トータルで20字から30字くらいの文章が1つ入るだけで、これについては多少は丁寧に書いて

いただくとか、そんなところでぜひお願いしたいと思います。余りこの経緯をずっと書くということは、特にこの評価委員会の立場からいうと、それほど一番の重要な点ではないということとはご理解いただいていると思います。

はい、どうもありがとうございました。

道路の事業ですから、大体はこういう反対される方はいるんですよね、それが今の常識です。
○大島課長 大体、ここで私どもが難航とか難渋という言葉を使っているのは、大体最後まで残ってしまっていて、いろんな先生おっしゃったとおり、我々の最初の接し方がボタンのかけ違いがあったという箇所も多々あるんですが、最終的にはやはり多く残っているのが補償金額に対する、なかなかご理解をいただけないというものが大多数でございます。また、権利者同士のいろんな係争事件があって、官がなかなか立ち入れない部分というようなものがあって難航するという事例がございます。そのような状況、プライバシーに非常に関する問題がありますので、表現につきましては今、屋井委員長がおっしゃられたように、余り過激なものは避けて、やんわり表現をさせていただきたいなと思っております。よろしくお願ひしたいと思ひます。

○屋井会長 はい、どうぞ。

○藤原委員 すみません、今の地権者は解決というのは、やっぱり日本語としておかしいですよ。地権者の問題が解決したんだらうから。こういうのがすごく冷たい、何か専門、業界用語っぽく見えて、人を切っちゃっているよう気がするんですが。

○大島課長 対応させていただきます。

○藤原委員 困難だった問題が解決しとか。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。ほか、いかがでしょうか。

それじゃ、道路のほうも2回目というか、既にご説明をいただいている内容でございますので、それではおおむねご質問、あるいはご意見も出していただいたということとさせていただきます。

以上で県土整備部審議依頼案件についての審議を終了いたします。

それでは、早速次の議事でありまして、4番目になりまして、都市整備部対象事業の審議に移ります。

個々の案件の説明を担当課長さんのほうからよろしくお願ひします。

○篠課長 市街地整備課長の篠でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。着席して説明させていただきます。

それでは、インデックス番号301についてご説明申し上げます。

第1回の委員会及び第2回の視察調査の関係でございますが、特にご指摘がございませんでしたので、資料の追加、訂正等はありません。

まず、1ページ目の評価概要資料をご覧くださいと思います。

事業名は土地区画整理事業、事業主体は吉川市吉川中央土地区画整理組合、地区名は吉川市吉川中央地区、事業箇所は吉川市です。事業採択後10年が経過したことによりまして、再評価をお願いしているものでございます。

本地区は、首都圏から約30キロメートルの圏内で、JR武蔵野線吉川駅から約1.5キロメートルに位置しており、優良住宅地としての形成が必要であるため、約74.8haの土地区画整理事業を組合施行で実施しております。周辺には、平成20年3月にJR武蔵野線におきまして、新駅越谷レイクタウン駅が開業いたしました。また、吉川市においても平成24年3月に新駅の開業が予定されており、住宅需要が高まっている地域と言えます。

次に、事業実施上の問題点とその対応でございますが、課題としては、地価下落の影響により、保留地処分金の収入の減少などによって収支不足が見込まれておりましたが、平成16年10月の事業部計画の変更において調整池を縮小し、一部を保留地に変更したことにより、収入を確保いたしました。これは、国施工による首都圏外郭放水路の整備が進んだことから、調整池の基準の見直しがあったため、変更できたところでございます。そのほか、平成17年度から新たに住宅市街地基盤整備事業の補助金を導入いたしまして、資金計画の見直しを図っております。

次に、事業の投資効果につきましては、街路B/Cは2.34、土地区画整理事業のB/Cは1.66となっております。次に、事業の進捗状況でございますが、平成21年度末時点の執行済み基本事業費は43.8%となっております。仮換地指定率は100%となっており、住民の合意形成のもと、事業が進められております。

最後に対応方針でございますが、本地区は事業採択により10年を経過しましたが、住宅需要は周辺開発の影響を受けて好調に推移しております。また、事業計画の変更を行った結果、資金計画の改善をも図られており、整備効果も十分に期待されますことから、継続すべき事業であると判断しております。

説明は以上でございます。ご審議のほどよろしく願いいたします。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。

それでは、委員会の意見の取りまとめの方向で……

○佐生課長 申しわけございません、公園事業がございますので、続けて、すみません。

○屋井会長 そうですか、はい、どうぞ。

○佐生課長 公園スタジアム課長の佐生と申します。よろしく申し上げます。座って説明させていただきます。

都市公園事業についてご説明いたします。

ご審議いただいている公園は2つございまして、302の狭山稲荷山公園と303のまつぶし緑の丘公園でございます。いずれも事業採択後10年を経過して継続中の事業であり、今回再評価をお願いするものでございます。

まず、302のインデックスをお開きください。

狭山稲荷山公園でございます。本公園は、総事業費は108億円で、計画面積は16.5ha、B/Cは総費用110億円に対して総便益は497億円で4.18となっております。現在は、用地特別会計で先行取得した用地を一般会計で再取得する手続を行っております。事業費ベースでの平成21年度末の進捗率は、用地費で94.6%、総事業費で94.8%となる見込みでございまして、平成23年度に完了する予定でございます。事業の対応方針につきましては、継続とさせていただきます。

次に、まつぶし緑の丘公園、303のインデックスをお開きください。

こちらの公園は、過日11月26日の現地調査でご覧いただいた公園でございます。ありがとうございました。本公園は、総事業費は118億円で計画面積は26.5ha、B/Cは、総費用163億円に対して総便益は725億円で4.45となっております。用地買収はすべて終了しておりまして、現在5.6haについて供用しております。事業費ベースでの平成21年度末の進捗率は工事費で59.7%、総事業費では86.8%となる見込みでございます。本公園では、来年春の大型急傾斜を含む約2.9haの供用開始を初め、水辺ゾーンへの木道の設置など、順次、魅力ある公園となるよう整備を進めていく予定であり、事業の対応方針につきましては、継続とさせていただきます。

次に、第1回の評価監視委員会でご指摘をいただきました点についてのご説明をご報告をさせていただきます。

お手元の資料の303のインデックスの後の9ページの次から追加の1以降の資料が、本日新たに追加した資料でございます。ご確認いただきたいと思います。内容は、まず公園の誘致圏の考え方及びマニュアルによって推定される利用者数と実際の利用者数の差などについての関係でございます。

まず、資料の追加の1ページをご覧ください。

国のマニュアル、改訂の第2版大規模公園費用対効果分析手法マニュアルには、誘致圏についての記載がございますが、誘致圏は対象公園の施設内容と下表、上段の表の1を照らし合わせて、地域に精通した分析者が適度な範囲を設定すると記載されております。これはマニュアルの考え方でございます。

それを見ますと、今回の狭山稲荷山公園及びまつぶし緑の丘公園は、ともに公園種別で見ますと総合公園に該当いたしますので、距離別の累積利用率を見ますと、10から20キロメートルのところ約85.1%ということで、おおむね8割から9割の捕捉率を考えると、この辺が一つの目安になるのかなというふうに考えております。

また、その次、中段以降でございますが、埼玉県では平成12年に県営公園の利用実態調査を行っております。表2にありますとおり、14の公園を対象に利用者アンケートの居住地についての回答から、それぞれの公園についておおむねの誘致圏を想定しております。

追加の2ページをご覧ください。

したがって、埼玉県における費用対効果分析に当たっての誘致圏設定の考え方についてでございますが、基本的には国のマニュアルを参考にしつつ、先ほどの平成12年度の調査結果の類似する公園の数値を参考に誘致圏を設定しております。

具体的には、まず狭山稲荷山公園につきましては、公園の特性が駅から非常に近いということと、広場を主体にした公園であるということから、これに似た性格を有する所沢航空記念公園、こちらの誘致圏、12年度の調査結果によりますと、概ね15キロということですので、この数値を採用したということでございます。

次に、まつぶし緑の丘公園につきましては、公園の正確が樹木や野鳥などの触れ合いを通じ、利用者が心身ともに元気になれる公園を目指していくということで、これに似た公園としては北本自然観察公園がございます。北本自然観察公園は、生態系保護を主眼に置いた公園ですが、本公園は生態系への配慮と一般利用を共存させた公園であることから、北本自然観察公園に比べ特殊性が低く、遠方からの利用者が少ないと考えられるため、北本自然観察公園の誘致圏25キロより少し狭い20キロを採用したということでございます。

それでは、設定いたしました誘致圏を地図に落したものが追加の3ページ及び追加の4ページになります。

まず、追加の3ページをご覧いただきたいと思っております。

こちらは、狭山稲荷山公園の誘致圏15キロを設定した図面でございますが、誘致圏の中には

狭山市、川越市、所沢市、南側では東京都の小平市、東村山市など、全部で21の市町が含まれております。対象人口約242万人でございます。

次に、追加の4、こちらはまつぶし緑の丘公園の誘致距離20キロを設定したものでございます。圏内には越谷市、春日部市、さいたま市及び千葉県野田市、流山市など、全部で19の市町が含まれておりまして、対象人口は約221万人でございます。

また、誘致圏の大小によるB/Cの変化について試算をしてみました。今回、それぞれ設定した誘致圏よりも5キロメートルずつ狭い誘致圏で計算した場合に、どうなるかという試算をいたしました。それぞれの先ほどの図面の数値の中に括弧書きで表示しているのが、その狭めた誘致圏をもとに算出したB/Cの数値でございます。狭山稲荷山公園ですと15キロを10キロにした場合にはB/Cでは4.18の1.52という結果になっております。まつぶしも同様に1.97という数字になっております。

次に、追加の資料5をご覧ください。

今回の誘致圏の設定の妥当性についてということで、まず狭山稲荷山公園の利用者ですが、本公園の団体利用の傾向から見ますと、狭山市を初め隣接する入間市、所沢市、また東京都清瀬市、東村山市、西東京市、練馬区など、西武池袋線の沿線からの来園が多いようでございまして、実際の利用者は設定した誘致圏に対して、南北にちょっと短く、東西にちょっと幅があるというように推定されますが、全体的には設定値は適切ではなかったかというふうに判断をしているところでございます。

次に、まつぶし緑の丘公園の利用者ですが、指定管理者によりますと松伏町、越谷市、春日部市からの利用が多いという状況と、後は20キロメートルほど離れた三郷市からの利用者も実際にはいるというような情報から、今後、全面供用となれば、現在設定している誘致圏からの利用が十分予想されるのではないかというふうに考えているところでございます。

続きまして、追加の6と7をご覧くださいと思います。

これはマニュアルによる計算で、どこからどのくらいの人があるのかというのを各市町村ごとに計算した結果を示した表でございます。表は、公園からの距離が近い順に記載しておりまして、全体的な傾向としては、距離が遠くなるほど一番右側の1人当たりの公園の利用回数、こちらは減ってくるという傾向にございます。

まず、表の5をご覧ください。追加の6ページでございますが、この表は狭山稲荷山公園ですけれども、2段目ですが地元の狭山市からは9万8,000人の利用がありまして、1人当たり年間0.64回の利用で、逆に最も遠い富士見市を見ますと2万8,000人の利用で、1人当たり年

0.27回の利用ということでございます。誘致圏全体では、約78万5,000人が利用するという推定結果になっております。

次に、実際の利用状況はどうなんだろうかとちょっと話がございましたので、第1回委員会以降、公園の来園者数につきまして、実際に職員が出向きまして調査を実施いたしました。その結果がそれぞれページの下のほうに記載してございますが、まず追加の6のほうでございますが、狭山稲荷山公園につきましては11月7日土曜日、朝の6時から17時まで調査を行いました。その結果、1日の利用者は2,254人ございまして、これを年間の利用者数を把握している2つの有料公園でございますが、そちらの値から計算をしまして年間の利用者数を推計したところ、それぞれ66万人、ケース1。ケース2の場合には63万人と、大体60万人台の利用というのが実測から推定される全体利用者数ということになってございます。

同様の作業は、まつぶしでも行いまして、追加の7の下段に記載させていただきましたが、こちらは全面供用時では上の表の1番下ですけれども、94万人の利用を見込んでいるという状況ですが、利用の実態調査につきましては10月31日土曜日、やはり朝6時から17時まで現地で調査をしたところ、当日の利用者が609人ということで、同様に年間利用者数を推計いたしますと、ケース1の場合が17万人、ケース2の場合が19万人ということでございます。

マニュアルによる利用者数は、今回調査した実際の利用者数に比べまして狭山でやや多く、まつぶしでは現在部分供用ということもありまして、かなり多い傾向となっているところでございまして、この実際の利用者数から推計した全体利用者数を用いて、直接便益を補正して求めたB/Cにつきましては、次の資料追加の8の表の7、8のとおり、狭山稲荷山につきましては4.18が3.83、まつぶしにつきましては4.45が3.08と、実際の利用者数から推計した場合には、このような数字の試算が得られたところでございます。

以上が前回の指摘に対する回答でございます。

ちょっと長くなりますが、最後に宿題になっておりました平成19年度にご審議いただきました羽生水郷公園の費用対効果分析の修正について、ちょっとお時間いただきましてご報告をさせていただきます。

追加の9をご覧ください。

上段の経緯にありますとおり、昨年11月以降、総務省及び国土交通省からプロジェクトライフ期間の設定方法など、①から④の4点の指摘を受けまして、費用対効果費を修正し、今年の7月に各委員の先生にご説明、ご報告をさせていただいたところでございます。その際に、下段にありますとおりB/Cの修正については、当初1.07だったものを修正作業のほう1.34に

なりますと。こういう内容についてご報告をさせていただいたところでございます。

その後、8月にかけて⑤の競合公園の魅力値の算出方法について、国からの指摘がございました。具体的には、競合公園の魅力値を算出する際の公園の施設や緑地等のデータについて、一部の公園で推定値を使っておりましたが、実態を調査し反映させるようにということでございましたので、前回推計値を用いた20公園を初め、すべての競合する公園、魅力値圏内にある公園すべての71公園につきまして調査を行い、データを入れ替えたところでございます。これによりまして、まず本年の利用者数、④の段階の予測値も変わっておりまして、前回ご説明した数字が、細かい数字ですみません、26万5,000人でしたが、今回それが⑥にありますように22万5,000人となっております。また、費用対効果につきましては今回の修正により1.22という試算になってございます。

追加の10から15ページまでは、その計算のために使った資料を参考に添付してございますので、後ほどご覧いただきたいと存じます。

また、マニュアル上の推計利用者数の値が今回の修正後で22万5,000人という数字が出ましたけれども、これは平成18年度の実績値でございます41万9,000人に比べて小さく出ているという結果になったところでございますが、この原因についての考察をいたしました。その内容を最後にご説明申し上げたいと思いますが、追加の16をご覧いただきたいと思っております。

図面でございますが、星印が対象となっている羽生水郷公園の位置、羽生市内にございます。この羽生水郷公園には、さいたま水族館という他の公園にはない特殊な施設がございます。利用者につきましては、幼稚園ですとか小学校、それと団体利用も大変多いという公園でございます。この図は、利用者の所在がわかる団体の分布を利用頻度に応じて色であらわして、B/C計算のために設定した誘致圏を赤色のペンで示してございます。団体利用者を見ますと、さいたま市、あるいは川口市、草加市など30キロメートルを超す地域からも、多数来園しているというような状況でございます。設定した誘致圏より遠方からの利用があるということが、実績値が上回った原因の一つと考えられます。また、この計算につきましては古いマニュアルを使って計算したということも影響していると考えております。

今後の公園におけます費用対効果分析におきましては、対象となる公園の整備内容などの特性を十分考慮して、適切な誘致圏を設定してまいりたいと考えております。

以上で都市公園事業の説明を終わらせていただきます。ご審査のほどよろしく願いいたします。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。

それでは、これから今ご説明いただいた3つの事業がございましたけれども、これについてご質問、ご意見等いただきながら②番の審議を進めたいと思います。委員の皆様からご意見等ございますでしょうか。

はい、どうぞ。

○田中委員 実際の利用者数を調べて、それはB/Cに反映させたという、非常に考え方がわかりやすくなったということで、実感が沸いたわけですがけれども、ただ、例えばまつぶし緑の丘公園で利用者数が実際は部分供用なので5分の1くらいしかないということで、でもB/Cはそれほど下がっていない。これは直接利用価値じゃなくて、恐らく間接利用価値のほうがあって、そっちもそれなり効いているのでB/Cがそれほど下がらないということですね。ただ、その間接利用価値がどういう形で効いているのかというのが、資料としてわかるようなものももしついていないときに、こんなに利用者数大きく見込んで、実際減ったのにB/Cそれほど変わらないんじゃないかという印象を与えかねないので、もう少し間接利用価値はこうなんだというのがわかる資料があったほうがいいのではないかなという気がします。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。いかかでしょうか。

○佐生課長 ご指摘のとおり、間接利用価値の比率が大変高いものですから、直接利用価値の算出のもとになる利用者数の変化がそれほど効いてこないという結果になっていまして、その後の資料のほうには間接利用の件につきましては、公園の場合は環境に関する部分と防災に関する部分、これをそれぞれ2つの観点で評価をして計算をしております。ちょっと細かい数字になりますが、9ページ、例えば303まつぶしであれば、お手元にお配りしている9ページのほうにB/Cの計算の内訳がございますが、便益のほうの区分としては利用A、環境B、防災C、その合計がDということで、この環境防災、BとCが間接部分ということで。あと利用のAが直接便益ということで、比率的に見ていただいても環境防災のほうが半分以上を占めていると、こういった状況になっているということでございます。

○屋井会長 はい、それはよく我々も見ればわかるので、その算定根拠としての考え方というかな、原単位なり、どういう方法でやっているか、それを簡潔に今、言葉で説明してもらえますか。

○佐生課長 これは、マニュアルのほうでルールがあるんですけども、今のそこに存在することによって得られる価値ということが間接利用価値の考え方になっていまして、実際にはそこにそういった公園がある場合とない場合を比較して、それに対する周辺の方々の支払い価格というんですか、それを想定をして、それをもとに算出をするということなんです。ちょっと

わかりづらいかもしれませんが、それをうまく説明することは考えなくちゃいけないんですけども……

○屋井会長 要はあれですか、CVMの支払い意志額掛ける周辺の人口、誘致近郊でいうと、誘致圏の人口に支払い意志額を掛けちゃって、それをもとにしているということですか。

○佐生課長 はい、支払い意志額、世帯数でやっています。世帯数だけで支払いしています。

○屋井会長 世帯当たりの支払い意志額、それはそうするとどのくらいになっているのかな、防災で例えば1世帯当たり幾らくらいなんですか。これは、マニュアルで、もう原単位は決まっているんじゃないですか。

○佐生課長 はい。

○屋井会長 まあいいや、そういうことなんですか。それは、じゃ、面積によって変わらないの。面積によって変わるのは、誘致圏が変わるとのことなの。

○佐生課長 誘致圏によって世帯数はかわるんですけども、そこから何人が来るかというのは、直接利用便益のほうには反映されていますけれども、間接のほうには世帯数なので全世帯数をトータルして計算するということです。誘致圏内の全世帯数を対象にする。

○屋井会長 防災といっている意味は、何か起こったときにそこにとりあえず逃げていけるということなんですか。そういうこと、そのあたりがわからないんですけども。

○佐生課長 はい、そういう避難、消防署が避難になる避難時だとか、そういったことに対する……

○屋井会長 それで、みんなちゃんと入ったときには、ちゃんと収容できるような、そういうことにはなっているんですか。

○佐生課長 その辺は、きちんとはリンクしてのチェックはしていないですね。

○屋井会長 してないですか、なるほどね。これ500億というのが1番大きいですもんね。こういうのは、だけど道路なんかやりたいですね。道路だっていっぱい人が寄りかかっているわけだからね。

そうですねとも。これだってすごいことになりますよ。道路って結構、そういうのが出るな。

○藤原委員 今のことにあるんですけども、いいですか。

○屋井会長 はい、どうぞ。

○藤原委員 両方とも防災活動拠点として位置づけられているんですよ、狭山のほうも、まつぶしも。

○佐生課長 はい。

○藤原委員 それで、狭山のほうはきちんと避難地とか防災活動拠点となると書いてあるんだけれども、まつぶしのほうは何か触れ合いか何かになっちゃってるんですけども、これはやっぱり防災として位置づけられている公園として、そして狭山のほうは台地状ですよ、あれは。だからいいけれども、あの低地にただ避難地があったってしようがないんで、やっぱり高台みたいなものが里山はちょこっと、こうてっぺんから何か、もっとずっと広いならばと思っただけですけどもね。里山つくるんでしょう。だからやっぱりあそこら辺で周辺見たって高いものはないわけで、減災のための避難する場所といたら、当然高台みたいなものをつくっていかなきゃおかしいと思うんですよ。その辺はどう考えておられるのかしらと思いますけれども。防災としての位置づけが公園の位置づけとしてある割には、まつぶしのほうはそれが出ていないけれども。

○佐生課長 一応、県の地域防災計画というのがありまして、そこに書いてありますとおり、防災活動拠点としての指定というのは、どちらの公園も一応されてはおります。

○藤原委員 その位置づけですよ。

○佐生課長 はい。まつぶしのほうにつきましては、これはご存知のように水田ですので、水田が水辺空間になりますので、そういうところは避難地としては使えないというような状況がありますので、里山ですとか、そういう広場をしっかりと確保する必要があるということで考えています。

○藤原委員 だって、10メートルくらい高くしなきゃ無理でしょう、洪水のとき。洪水でしょう、あの辺は、洪水ですよ。

○佐生課長 ええ。

○藤原委員 それとも火事とか、そういうことですか。地震……

○佐生課長 いろいろ地震とかいろんな災害があると思うんですけども。

○藤原委員 低地における災害をどういうふうに位置づけられているんですか。

○佐生課長 地震……

○藤原委員 低地におけるこういった低いところの防災は、どういうふうにお考えになっているんですか。

○佐生課長 ですから、いわゆる台風とかそういう水害時のことですね。ですから、もともとあの辺が自然の遊水地の機能もなかったというようなこともありますので、公園の中にダムについてはしっかりとめるような、調整池的な機能として水辺空間を設置していくと。一方で、

里山も20メートルくらいの高さしますので、そういった水につからないようなエリアも確保していくと、そういうバランスをとりながら行っていくという考え方。

○堀本副部長 ちょっと追加ですけれども、防災活動拠点の機能の中には、必ずしも水害だけではなくて地震とかそういうのもありまして、特に地震の場合は各防災拠点に備蓄倉庫が備えられていまして、そこでは非常用食料とか、あと医薬品も、ここにはちょっとないかもしれないですけれども、場所によっては医薬品を置くとか、いろんな分担をしてやっておりますので、例えばまつぶしがすべてそこでそういうものをそろえているかどうかということにはなり得ないので、部分的にはちゃんとそろえて、県全体としてはエリア別にはそれ相応の拠点をつくっていますので、それなりの防災拠点には機能するという状況にはなっております。

○藤原委員 はい。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。

まつぶし緑の丘公園、これ大変すてきな公園で、今整備中でありまして、一方で行政だけではなくて、地元の方等もかかわっているいろんなことを、活動もされているという。ですからこの公園自体は大変すてきなというふうに皆さん、我々も思っていますので。ただ一方でB/Cの計算を国のマニュアルどおりやりましたからという説明だけでは、やはり十分な、我々も納得したいということもありまして、あるいは理解をしたいと。それから、できればマニュアルと多少違っていてもこういうやるべきだとか、こういうふうな改善が必要ではないかとか、そういったご提案はどんどんウエルカムに、お互いにこちらもそちらもしていただくというのがベターだと思いますので、そういう視点で推していただければと思います。

それじゃ、今の間接利用価値については、これはマニュアルどおりやっているということなんではあるけれども、一応この場においては、それなりに原単位等はわかるように、算定根拠がわかるようにしていただくというふうにお願ひしたいと思います。

ほか、いかがでしょうか。

一たんよろしいですか。そうしたら、先ほどの答えも出ていますので、じゃ、もう一度農林部のほうから説明をお願いします。

○木村主査 先ほどは、大変失礼いたしました。ご質問は、インデックス103、稲荷木落地区の資料13ページの表の1番下の部分、再整備費の欄と資産価額のところ、両方とも2億1,907万6,000と同じ数字が入っているというご指摘だったと思いますが、これでよろしいですね。

まず、再整備費ということなんですけれども、整備した施設が標準耐用年数が経過したことで老朽化し同じ内容の施設を再整備すると考えたときの事業費のことが、再整備費というよう

になっております。この事業で整備する水路は、この13ページの一番下の欄外に書いてありますが、標準耐用年数につきましては水路40年という年数をとっております。一方、効果の算定上の評価期間は事業の完了後から、40年間としておりますので、耐用年数の40年と評価期間の40年が、たまたま合ってしまったものですから、金額が同じ数字が入っております。この2億1,907万6,000というのは、再整備をする事業費そのものでありますが、40年目にちょうどその再整備が、まさにそこで終わりますので、事業費全体とそれから資産価額がイコールになっているということでございます。ですので、この2億1,907万6,000というのは同じ数字が入っていてしかるべきということでございます。すみませんでした。遅くなりました。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。よろしいでしょうか。

それでは、また岩倉先生わからなかったら後で休憩時間のときに。すみません。僕も実は、正直言ってちゃんとわかっていませんが、すみません。時間の関係もありますので、きっちりご説明はいただいたということで。

それでは、これで農林部の4案件、そして県土整備部の9案件、そして最後の都市整備部の3案件、合計16案件について、これをすべて継続という、それが県のほうからの対応方針案でございまして、これについて委員の皆様のご意見を取りまとめていきたいと思っております。全体に対して、個別については一応、既にご意見、ご質問いただいたということではございますけれども、全体としていかがでしょうか。あるいは個別に対しての継続に対するご意見、これについても今いただく、そういう場面でございますので、ご意見があればいただきたいと思っております。

特にご意見ございませんでしょうか。そうしましたら、委員会の意見としましては、特に継続に対しての異議は出ておりませんので、しかしながら、どちらかという説明をよりわかりやすく、それは我々に対してというだけではなくて、県民の方、一般の方に対してもわかりやすくするというので、幾つもお指摘が出てまいりました。一つ一つ今確認ということはしたくはないんですけども、事務局のほうで議事録はとっていただいていますから、そこを個々の担当部局としてご確認をいただきたいわけでありまして、特に今回改めて最初の評価にかかったということで、農林部の103番、これについても多少意見がありましたので、そこはぜひきっちりに対応いただきたいということと、それから個々の例えば1番、2番の写真とを入れかえるというような話もございましたし、それから道路等につきましても文言を変えていただくとか、説明資料について多少また答えをいただくとか、宿題も一部残りました。

それから、B/Cが1.04という、そういう数字の問題というか、この委員会としては1.0切ったって継続があってもいいだろうという、こういう一応スタンスではありますけれども、な

かなか1.0切るもの出てまいりませんが、だから、そこはBとCとの比較だけではないよというスタンスは持つておかしくないわけでありませうけれども、そうは言っても、1.04というのは比較的小さい数字であるということもありますので、そこら辺の必要性を定性的なりにきっちりと示していくという、ここら辺について可能であれば文章の改善等をしていただければと思います。

都市整備部については、今既に議論があったとおりでございますので、これは我々に対してということでもありますが、ぜひ算定根拠みたいなものについてはできるだけコンパクトな資料をおつくりいただいて、去年もう出したからというふうにもた来年は言わないで、毎年そこら辺についてはお出しただければと思います。その点も含めて対応をよろしくお願ひしたいと思います。

それでは、そういった宿題のようなものが残りましたが、基本的には16案件についてすべて継続ということで対応方針案を了承するというので、この評価監視委員会としての回答としたいと思います。本日、私が一部申し上げましたが、先生方からいただいた意見等については、事務局と相談しながら意見書という形で取りまとめてまいります。これにつきましては、私に一任願ひたいと思ひますが、よろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

それでは、ここで15分休みますか、10分くらいにしましょうか。

○事務局（吉田） 10分でお願いします。

○屋井会長 はい、じゃ、ちょっと時間が押していますので10分の休憩ということで、再開は3時35分でよろしいですか。じゃ、35分再開ということでお願いします。どうもありがとうございました。

午後3時25分休憩

午後3時37分再開

○屋井会長 それでは、再開いたします。

続きまして、次第の3、その他（報告事項）に入ります。

初めに、事後評価資料に基づき、農林部報告事業である1001番の案件について、事業担当課長さんからご報告をお願いします。

○田島課長 それでは、1001番、ほ場整備事業、富士見第一地区についてご報告させていただきます。座って失礼いたします。

資料の1001番の1ページをお開きください。

本地区は富士見市の東部に位置しており、平成15年度に事業を完了し、5カ年が経過しております。本地区の事業実施前の区画のほとんどは、10aの小区画となっております。また、用排水路は土水路で、用水路と排水路は兼用されていたために、適正な水管理ができない状況でした。農道についても幅員が狭く、大型機械導入の妨げとなっております。このため、ほ場整備を実施し、ほ場の大区画化と用排水路、道路網の整備を行うことで、労働生産性の向上、農業生産の増大を図り、農業経営の安定化を目指すことを目的として事業を実施しました。総事業費は15億5,000万円、事業期間は平成4年度から平成15年度です。事業内容は区画整理77haとなっております。

次に、事後評価の主な項目についてご説明いたします。

アの事業効果の発現状況ですが、初めに（1）収量の変化につきましては、用水路と排水路を分離したことで、適正な水管理が可能となったことにより、10a当たりの米の収量が事業計画時点と事後評価時点とを比較しますと、10a当たり428キログラムから465キログラムと増加しております。

次に、（2）営農時間の短縮につきましては、用水路のパイプライン化による水管理時間の減少や、農道を拡幅することにより農作業機械の大型化やスムーズな移動が可能となりました。この結果、稲作の基幹作業時間が整備前1ha当たり31.1時間であったものが、事業実施後は9.4時間に短縮されております。

次に、（3）規模拡大により地域を支える担い手の活躍でございます。地区内の約3分の1に当たる21haの農地が10人の農家に集積され、経営規模の拡大が図られました。また、この10人のうち2人がエコファーマーとして認定され、減農薬・減化学肥料栽培による安全で安心な農作物の供給に取り組んでおります。

次に、（4）地産地消への取り組みでございます。本事業の実施により、稲作の作業時間が大幅に短縮され、野菜等の栽培にも力を注ぐことが可能となり、多彩な農産物が、四季を通して隣接する農産物直売所に出荷されております。また、事業を契機として、青空市場が定期的で開催され、毎年2,000名を超える消費者を集め、農作物の販売や農業体験が実施され、地域の活性化に貢献しております。

イの事業により整備された施設の管理状況は、道路は富士見市が、用排水路は土地改良区が管理しております。

次に、ウの事業実施による環境の変化ですが、平成20年度から農地・水・環境保全向上対策が始められ、昨年度は水路や農道などの農業施設の共同管理、延べ3,700名が参加しておりま

す。

今後の課題でございますが、継続的に事業の効果を発現するために、多様な担い手の育成を図り、一層農地の集積を進めることが必要でございます。また、整備された農業施設の管理手法として、農地・水・環境保全向上対策により地域での管理が始まっていることから、この活動の定着を図っていくことが必要でございます。

最後に、事後評価結果ですが、区画の拡大、パイプライン整備や農道整備などによる農作業の省力化が図られ、10人の担い手が地区内で力強い農業を展開しております。また、農産物直売所や各種農業体験、青空市場等の地産地消の取り組みを通じて、地域農業の振興に寄与しております。こうした取り組みが地元でも高い評価を受けている状況でございます。

それでは、富士見第一地区の状況について、添付してございます写真とパワーポイントで説明させていただきたいと思っております。

3ページをご覧ください。

本事業により、ほ場が大区画になっている状況でございます。左が実施前、右の上のほうの黄色い線が非常に大きな区画になりまして、多くが大型機械を使えるような形状になってございます。

次に、4ページをご覧ください。

これが事業を実施する前の農道、あるいは水路の状況が左にございます。右側が整備された現在の状況でございます。

6ページをご覧ください。

黄色で着色してあります土地が、先ほど申し上げました10人の担い手の方々に集積をされている位置を示したものでございます。

次をお願いします。

区画が大きくなったことによりまして、トラクター、田植え機、コンバイン等の機械も大型化が可能となりまして、大幅な労働時間の短縮につながっています。

次をお願いします。

これは、地域でつくった直売所の状況でございます。いろいろ地元でとれたお米、野菜等を販売したり、あるいは消費者と農業体験や交流の数々のイベントを行っています。

9ページをご覧ください。

これも地元消費者との交流のイベントでございます。消費者の方がたくさんお見えになって、地域でとったものをここで購入いただいてもらう。実際に、顔の見えるところから買っていく

ということで、食べてみて、その後も安心できるお米だということで、非常に好評を得ているところでございます。

次、お願いします。

これは、地域の農業者以外に方々も含めて、いろいろ水路や道路の草刈りをしていただいたり、あるいは子供さんたちと田んぼの中の水路等や、田んぼにいる生物等の調査をしたりというような交流をしているところでございます。

以上で1001番、ほ場整備事業第一地区の報告を終わらせていただきます。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの報告事項でございますけれども、委員の皆様、ご質問、ご意見等ございますでしょうか。

○岩倉委員 じゃ、1点。

○屋井会長 はい、どうぞ。

○岩倉委員 事後評価の目的がどこにあるかだと思うんですけども、非常に効果があった土地自体は非常によかったと思うんですが、そもそも当初計画と事後評価の計画が、どう違っているのかと。それが理由は何なのかというところを見ていくところが大事なのかなと思うんですけども。A3の表のほうはそれが、比較は一応出ているんですが、評価結果のほうはそれに関しての言及が余りないので、そういうやり方で進めていってよろしいのかどうか。特に、効果はすごく当初計画よりも出たかのように思うんですけども、そこら辺の理由が何なのかとかそういうことが、見て次のプロジェクトに改善するための示唆を何か得るとか、そういうことが大事かなと思います。

以上です。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。

ただいまご意見をいただきましたけれども、何かありますでしょうか。

○田島課長 B/Cの関係で申し上げますと、平成13年度に再評価をいただいたとき、1.04でございました。現在の作付状況を見ますと1.02ということで、若干は下がっております。これは、非常に水田の区画が大きくなったものですから、区域内では主に水田、水稲に専念いたしまして、畑作、野菜等を地区外のところで生産しているため、生産額から見ますと若干下がっているというようなことで、そのほかには、効果としては数字として表れていませんけれども、地元でつくったものをいろいろ直接消費していただいておりますとか、そういう効果は出ているというふうに考えているところでございます。

○屋井会長 はい、どうぞ。

○秋吉委員 ちょっと確認させていただきたいということなんですけれども、整備の経過の中で多様な担い手の育成が図られて、そして10名の担い手が地区内に力強い営農を展開しているというふうに理解してよろしいのでしょうか。それで、この担い手というのは、写真見ますとかなり若い方も入っているようだと思うんですけれども、実情といたしますか、現状をもうちょっと知りたいと思ったので、余り時間のないところで質問して申しわけないんですけれども、ちょっと教えていただければいいわけなんですけれども。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございます。

○秋吉委員 すみません、ちょっと補足いたしますと、日本の農政の中で規模の拡大化という政策があるわけなんですけれども、これを見ますと、やはり成功例だと思いますので、その実態というものを知りたいと思ったので質問させていただきました。

○田島課長 申しわけございません。ちょっと年齢までは調べた資料を持ってきておらないんですけれども、経営の内容からいたしますと、水稻と野菜を複合的に経営されている農家がほとんどでございます。かなり、年齢につきましては10人のうち、大方は60代くらいだと思います。何人かは若い方が入って野菜を主にやっている方もおられるようです。

○秋吉委員 新たに参入された方というのは、この10名の中に入っているんですか。

○田島課長 もともと、経営規模は小さくても農業に携わってきた方々でございます。新規の参入者というのは、この中にはございません。

○秋吉委員 じゃ、規模の拡大化によって参入者がふえたということではないわけですね。

○田島課長 そういうことではございません。

○秋吉委員 じゃ、これまでの営農なさっている方たちの営農の内容が改善されたということで、生産量も上がるしということの考え方でございますか。

○田島課長 そうです。大分作業がしやすい土地になっていますから、経営規模も拡大できますし、作業時間が少ないんで、その時間、浮いた時間といったら言い方悪いかもしれませんが、出た時間で野菜のほうにも幾らか向けられるということで、所得の向上にはつながっております。

○秋吉委員 ありがとうございます。

○屋井会長 はい、ほか、いかがでしょうか。

先ほどのご意見も今のご意見もかかわるんですけれども、これ、過去に再評価にかかったという、私も確かにちょっと記憶はあるんですけれどもね、そういうこともあって形式的なとこ

ろについては、それなりに再評価時点のフォーマットと情報的には合わせていたり、そして一方で、事後評価だから、それは事前とか再評価とは違う観点をきっちりと、今のご意見のようなところも踏まえて書いていくというのは大変重要ですから、そういうものはちゃんと書けるようにしなきゃいけないし、だから両方なんですけれども、今後ほかの部もありますから、事後評価についても見やすい、わかりやすいという点で、フォーマット等についてご検討いただければと思います。

B/Cの値も1.2と1.1というのは違いましたっけ。

○秋吉委員 1.02ですよ。

○田島課長 1.04から。

○秋吉委員 1.04から1.02になる。

○屋井会長 そうか、1.04か。それは何と言ったらいい。でもそれは昔の計測の仕方だと、ちょっとそれがどう意味しているのかと。今の新しい方式ですか、これは、1.02というのは。今の方式に変えて、そういう数字なの。

○田島課長 いいえ、従来です。

○屋井会長 従来方式だよ。じゃ、何とも言えないけれども。でも、そういう数字が比較的想定したものと同じような数字が実現できているということを示すというのは、すごく重要なことですものね。

はい、どうぞ。

○田島課長 これは、事業採択上の投資効率の算定式というのに倣ってやっておりますものから、そのほかにも補助事業としてでなく、地域に果たしている効果というものがたくさんあると思いますので、この点につきましても記述をさせていただくように心がけていきたいと思っております。よろしくをお願いします。

○屋井会長 大変重要なことだと思いますので、よろしくをお願いします。

ほかにかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、ありがとうございました。

以上で事後評価の農林部に対する意見聴取を終了します。

続きまして、県土整備部報告事業である2001番及び2002番の案件について、担当課長さんのほうから報告をお願いします。

○大島課長 それでは、まず最初に、一般国道140号皆野寄居バイパスの事後評価について説明をさせていただきます。

お手元の資料4番の2001番のインデックス、お開き願いたいと思います。

その事後評価概要資料をまずご覧ください。事業名は道路改築事業、一般国道140号皆野寄居バイパスでございます。事業箇所は、大里郡の寄居町、秩父郡の皆野町でございます。事業完了年度が平成16年度でございます。事業の分類は、事業完了後一定期間5年間が経過したことによりまして、事後評価の対象となったものでございます。事業概要や事後評価項目、対応方針につきましては、パワーポイントを用意させていただきましたので、左側のスクリーンをご覧くださいと思います。スクリーンに沿って説明をさせていただきます。

国道140号は、埼玉県熊谷市を基点といたしまして、山梨県の巨摩郡増穂町に至る幹線道路でございます。引き出し線が出ている紫の太い線が140号になっております。また、この140号と並行いたしまして、関越自動車道の花園インターチェンジ、ご覧いただけるでしょうか。真ん中のちょっと花園インターチェンジというのが、ポツが出ているかと思うんですが、花園インターチェンジから山梨県の新山梨環状道路まで、これは甲府市でございます。ここまでの区間を北関東と甲信東海地区を結ぶ交流を促進するという目的で、新たな高速ネットワークとして、地域高規格道路の西関東連絡道路という形で計画をされております。これからご審議をいただく皆野寄居バイパスにつきましても、この計画の一環として整備を進めてきたものでございます。

ちょっと見づらいんですが、ブルーといますか、ちょっと古ぼけたブルーになっているんですが、それが国道140号の現道でございます。ピンクの部分皆野寄居バイパスでございます。国道140号は、県内有数の観光地であります長瀨の市街地を通過いたしますことから、特に観光シーズンでは、日常生活にも支障を来すような渋滞が発生しております。この渋滞解消と、また先ほど言いました関越自動車道から秩父地域へのアクセス向上を目的として、この皆野寄居バイパスを整備するものでございます。

事業延長は9.9キロメートル、幅員は18.5メートルの完成4車線で、暫定的な整備をしております。9.5メートルの2車線で整備が完了しております。事業期間は、平成2年度から平成16年度までの15年間、総事業費は約320億円でございます。

この事業の効果の発現状況について説明をさせていただきます。まず、バイパス整備による現道の交通量の変化でございます。供用前の平成11年と供用後の平成17年のセンサスによりまして、長瀨町内の中野上交差点におきまして、1日当たり2万2,456台から1万7,332台と、約5,000台、率にして23%の現道の交通が減少して、交通渋滞の解消に寄与しているものと考えております。

次をお願いいたします。

これは、現道の交通渋滞の状況でございますが、県道の長瀬玉淀自然公園線と現道が交差する波久礼の交差点におきまして、供用前の平成9年5月におきましては、ピーク時の最大渋滞長が4,500メートルございました。その通過時間が40分かかりましたが、供用後の平成19年6月では渋滞長はゼロで、通過時間2分と、大幅に渋滞が解消されたことが確認されております。

次に、旅行速度の変化についてでございます。これは、実走データとホンダのインターナビを活用したデータにより導き出したものでございます。花園インターチェンジから秩父ミュージックパークまでの上下方向の平均旅行速度でございますが、供用前の平成13年3月におきましては、平日が66分、休日が64分でありました。供用後の平成21年3月におきましては、平日では現道を利用したルートは52分で14分の短縮がなされております。バイパスを利用したルートでは、43分で23分の短縮となっております。休日では、現道利用ルートで8分の短縮、バイパス利用ルートで21分の短縮という結果が出ております。

次をお願いいたします。

秩父地域への観光産業への影響ということございまして、このバイパスの供用に伴いまして、羊山公園の芝桜ですとか、その辺の観光地への来客数の増加にも貢献しております。供用前の平成12年の秩父地域の観光客数は823万人でございましたが、供用後の平成19年におきましては947万人と、124万人増加しております。

次に、交通事故の減少でございます。バイパス整備によりまして、寄居町の末野交差点から皆野町の木毛交差点間の現道の人身事故件数ですが、供用前の平成10年から12年の3カ年間で、平均では年間94件でございました。供用後の17年から19年の3年間の平均では68件と、26件減少しております。

効果分析の要因の変化でございますが、平成11年度に再評価を受けております。その際の算出した各項目との比較でございます。全体事業費は、再評価時では約313億円でございましたが、トンネル内の照度を高めるということで、新たに内装板の設置をいたしました。これに伴いまして、7億円の増額で320億円となっております。また、事業完了年度につきましても、再評価時では平成13年度ということで進めておりましたが、用地買収で難航している箇所がございまして、供用期間が延びまして、事後評価時では平成16年度としております。それと、交通量推計と実績交通量を比較しましてB/Cを出しましたところ、再評価時では、1.5ありましたB/Cが0.4ポイント減少して、1.1となっております。これは、再評価時は有料道路とし

ての料金抵抗を考慮しない推計交通量で評価をしました。今回の事業評価では、料金抵抗を考慮しました実測の交通量で評価したことによりまして、この0.4ポイントの減少という結果が出ております。

今後のこの事業の事業評価の必要性でございますが、今回の事後評価で旅行時間の短縮や現道の交通渋滞の緩和など、一定の事業効果が確認できたものと考えられております。以上のことから、この皆野寄居バイパスにつきましては、再度の事後評価は必要ないものと考えております。

以上でございます。

○朝堀課長 それでは、続きまして河川砂防課でございます。

続きまして2002番をご覧くださいまして、まずは評価資料の概要資料のほうから。

広域河川改修事業の元小山川、平成15年に事業が完了しているものでございまして、後ほどまた説明しますが、改修延長が3キロ、事業費おおむね29億という事業でございます。

それでは、スクリーンのほうで説明させていただきますので、スクリーンをご覧くださいと思います。

もう前からずっと言っている話ですが、埼玉県では大体でっかい川は別にして、大体時間雨量が50ミリという雨に対応するように事業を進めているところでございます。

元小山流域ですが、本庄市の主要な市役所のところの施設がございまして、昭和57年の9月の台風18号で、浸水戸数が257戸発生したことがございます。この後、流域で開発等も進んでございまして、もしこの解消がなくて昭和57年9月の台風がもう一回来たたら、もっと浸水戸数が増えているところでございます。

元小山川の位置図でございます。ちょっとわかりづらいですが、元小山川ずっと一番下流の改修の事業でございます。これは小山川という川に合流して、最後利根川に注ぐ川ですが、小山川との合流点から上流3キロまでの改修事業でございます。

改修経緯でございますが、昭和62年に工事着手しまして、平成15年に事業が完了しておるところでございます。先ほども申し上げましたが、3キロの改修で契約時29億。主な工事といたしましては、掘削、築堤、護岸等々でございます。断面見ていただきますと、大体改修前に6メートルあった断面が、4倍の24メートルくらいに増えているというような構図でございます。

これが、改修前と改修直後と今現在の状況でございます。ちょっとスケールが違うので広がった感がないかと思いますが、かなり川が広がっているものでございます。その途中の多自然川づくりの取り組みで柳枝工とか、要は植生が繁茂しやすい河岸を目指したということでござ

います。

続きまして、ではどんな効果があったのかということでございますが、まず我々の必需の目的であります治水効果についてですが、昭和57年9月の台風18号で、このときは総雨量290ミリ、それから最大の時間雨量が32ミリだったんですが、このとき先ほど言いましたが、浸水戸数が257戸、浸水面積が282.2haでございました。この改修の途中もほぼ終わっている状況、平成14年7月の台風6号ですが、総雨量が332ミリ、最大時間雨量48ミリという台風が来ましたが、そのときの浸水戸数が11戸、面積が0.08haということで、雨の降り方が同じではないので単純には比較できませんが、かなり変わったことがおわかりいただけると思います。

ちなみに、雨の降り方が全然違うので、この改修をやった後に、もし同じ昭和57年9月の台風が来たらというシミュレーションを実施してみました。先ほど昭和57年9月の戸数で比べても、戸数は明らかに当時よりも市街化が進んでおり余り意味がないので、戸数の比較については。浸水面積の比較でいいますと、282haが30haまで減少するというところでございます。

その他もろもろの効果でございますが、地元からもいろいろ利用していただいております。学校の行事とか、それから住民の方々が清掃活動に参加していただいたりしてございます。それから、直接この事業ではございませんが、地元自治会等と、それから下水道、それから河川部隊が一緒になって、平成16年から平成23年を目標年次におきまして、清流ルネッサンスⅡというのをやっております。もう平成2年当時はBODが20くらいあった川ですが、いろいろ取り組みをさせていただいていることによりまして、昨年度のBODが4.1まで下がっているというような状況でございます。

本来の目的であります治水安全度の向上という観点から見ますと、平成14年7月の台風6号の雨で浸水戸数が激減しているということを考えますと、事業の効果を十分に果たしているのかなというふうには感じます。ただし、ずっと6ページまで戻ってご覧いただいたらわかりますように、最近でははやらない川づくりだなというふうには思います。昭和62年に始まった工事なのでやむを得ないというところもありますが、現在のところを見ていただきますと、多分これは葦が生えて、ある意味掘った分、若干堆積しているんだろうなとも思います。要は、川を広げれば必ず流速も落ちて細かい砂が溜まるので、こういう浚渫をずっとしていかなければならない、維持管理をずっとしていかなければならない川だというふうなことになります。なので、この事業ではないですが、今後の改修計画に当たりましては、やっぱりできるだけ今の低水路の幅を基準にして事業計画をつくる。要は、その川の幅しか維持する能力がないという川なんですから、今の低水路の幅をできるだけ尊重してどうやって洪水を流すかということ

考えなければだめだなという反省点がございます。

以上でございます。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。

それでは、委員の皆様からご質問、ご意見がございましたらお受けしたいと思います。いかかでしょうか。

はい、どうぞ。

○田中委員 2001番のほうなんです、工事前から現道とバイパスに分かれたときに、確かに交通量減っているんですが、スライドの4ページのところで足した交通量は工事前よりも若干減っていると。それから、最後のB/C、9ページの評価のときには、有料道路による料金抵抗のため交通量が減少したという記述がある中で、観光客がふえたということなんですけれど、これはそういう意味で。交通量が減って観光客がふえていると、何となくこう矛盾を感じるんですけれども、どういう効果があったんですか。

○大島課長 移動時間が短くなると、やはりそれは観光客の集客には効果があるものかなと。それが、このバイパスの効果がどのくらい観光集客に影響したかというのは、ちょっとわからない部分があるんですが、秩父地域の新たな羊山公園の芝桜ですとか、そういう観光スポットができたことも多大な影響があるかと思うんですが、我々、道路整備を担当した者からすると、旅行速度が上がって時間が短くなって効果が上がったと言わざるを得ない状況があると思っておりますので、よろしくお願ひします。

○屋井会長 はい、どうぞ。

○室久保委員 今の皆野寄居バイパスなんですけれども、当初の目的に山梨地域集積圏との交流というのがあるんですが、この辺のデータがこれはないんだけど、7ページのところで観光産業に寄与ということころでは、秩父地域の説明をされているんですが、この辺のデータは何かあるんですか。

○大島課長 先ほど言いました山梨との交流促進というのは、このバイパスも含めて、関越自動車道花園インターチェンジと、山梨の甲府市の新山梨環状道路という道路があるんですが、そこをつなぐ道路でございますので、それが全部できて初めて山梨との交流がそこに生まれるということで、今その全体110キロの計画をされておりますが、このバイパスはそのうちの10キロ、特に局所的な長瀬地域を迂回するバイパスというものでございますので、具体的にはこのバイパス整備によって、山梨県との交流がどのようにふえたかというのは、まだそこまでの効果は出ていないものと考えております。

○室久保委員 そうすると、まだそこはこれからの継承ということですね。

○大島課長 はい。

○室久保委員 そうなんです。長瀬がこれ、避けられちゃっていますけれども、長瀬というのはあれですか、地域的にはここは観光は減っているんですか。先ほども質問があったんですけども、ちょっとその辺のこの観光産業への寄与というデータのとらえ方がすごくアバウトなので、ここはいかがなものかなというのがありますよね。電車の効果、西武線とか、おっしゃるようにその花シリーズの効果もあるし、パレードの効果もあるし、いろんなものが秩父ってあります。この道路にこれだけ寄与したって、このグラフが、果たして、じゃ、その道路利用者、車利用者に限ってのデータなのかどうかというのがよくわからないんですけども。恐らく寄与はされているんだと思うんですけども、ちょっとその辺の裏づけとしては乏しいデータかなと。すみません。

○屋井会長 なかなか厳しいご質問ということは、私的によくわかってそのとおりなんですけれどもね。なかなかこれは分離するのも難しいし、どうしましょうね。

○藤原委員 応援のちょっと一言を言うと、140号が片道1車線しかなくて、全く逃げ道がないんですよ、秩父までずっと。そのときに、こちらのもう一本逃げ道があるということは大きな意味があるんですけども、こちら有料ですよ。さっきから私も考えてしまっているんですけども、渋滞したときに困るのは地域の方が多いわけです。その人たちは有料だから通らなくて、観光客にそこに逃げてもらって140号従来のものは土地の人の使ってもらいたいわけですよ。だけど、観光客が今経済が落ちると入ってきちゃって、こちらがすくということもあるのでしょうか。だけれども、もう一本あるということはいいいことだと。

○屋井会長 何か強引にまとめていただいて。

○藤原委員 いや、絶対、渋滞、物すごいですからね、一つも動かないからね。それはいいんですけども、難しいですね、有料であるということが。ごめんなさい。

○大島課長 ありがとうございます。

○秋吉委員 もう一ついいですか、ちょっとすみません。

○屋井会長 はい、どうぞ。

○秋吉委員 事業効果で交通事故の減少とありまして、やはりこれは効果として非常にいいことだと思うんですけども、28%減少の中に人身事故という、もしもおわかりになったらでよろしいんですけども、渋滞しているところでそんなに大きな人身事故というのは余りなかったのかもしれないし、ちょっとそこら辺わからないものですから、交通状況わからないもので

すから。具体的な内容に関しては、そちらのほうで把握していらっしゃるのでしょうか。

○大島課長 今手元に、具体的な事後の状況とか件数を把握してございませんが、この国道140号の現道というのは、秩父の荒川と山側のちょうど山腹を山切りをしたような形で整備されている道路でございます。歩道が整備されていない箇所ですとか、非常に狭い箇所がございます。大型車両も通りますので、歩行者にとっては非常に危険度が高い道路でございます。このバイパス整備によりまして、大型ですとかそういう産業系の道路がバイパスのほうに移りますので、その分、大分事故等が減ったのかなというふうに推察はされると思います。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。

これは、じゃ、ぜひちょっと内訳を調べていただいて。特に歩行者、自転車がかかわるような事故と自動車同士の事故と、どんなところが減っているかというのがわかると、これまた説得力がありますしね。お願いします。

バイパスのほうの事故というのは、余りないんですか。

○大島課長 比較的バイパスのほうの事故は、自動車専用道路ですので車の料金負担もございますので、爆発的に交通量もふえておりませんので、正常化された交通が自動車専用道路を通っているということで、今のところ大きな交通事故は発生しておりません。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。ほかはよろしいでしょうか。

どうぞ。

○田中委員 2002番。

○屋井会長 はい、結構です。

○田中委員 2002番のところなんですが、これは先ほど説明の中にもあったんですが、かなり雨の降り方が違ったんだらうなという感じがします。平成14年7月のときは、上流のほうの浸水していたところも浸水していないので、確かに総雨量と時間雨量を比較して、平成14年7月のほうが総雨量も多いし時間雨量も多いんだけど、平成14年7月の台風の浸水実績を見ると、元小山川沿川じゃない、だから自然かなと思うんですけども。さっきのこの浸水もしていませんので、すごく雨が違ったのかなとは思いますが、そういう意味でなかなか比較はしづらいと思うんですね。そのときに幾つかその次のページにある参考資料、これが効いてくるんだと思うんですけども、そのときに最終ページをこう書いてしまって、ただちょっと違うかなという印象はあるんです。このあたりはどういうふうに。確かに雨の降り方は総雨量も多いし日雨量も多いし、ただ浸水している箇所の特性を見ると、どうも河川改修の効果そのものよりも雨の降り方がちょっと違ったかなという。何かもう少しうまい説明が、最後のところ

がこのいわゆる参考資料的なものが少し反映されていないんですけれども、その参考資料入れるわけにいかないと思うんですが、最後のページだけ見ると、これはかなり誤解をしてしまうかなという印象もあるんですけれども。

○朝堀課長 そうですね、書き振りとして。ただ、この参考資料の話をする、これ基本的にもう最初の実施前の新規着手の調査と再評価と事後評価、やっていることが全く同じになっちゃうんです。所詮シミュレーション上の世界でしかない。なので、こういう書き振りになっているのですが、かと言って同じ雨をずっと振るまで待っているというわけにもいかない、こんな格好でしか書けないのかな。ちょっとそこが河川事業の厳しいところで、実際同じ雨が降らない限り、効果の比較はできないということなので。ただ、もう一個やるとすれば、今後の話ですが、例えば平成14年7月に降った雨で、改修前の河道を入れてどれくらい効果があったのかという評価の仕方はあるのかなと思います。ただ、ここで言うと情けないところではあるんですが、改修前の断面は余りとはっていないので、今後は改修前の断面も、1回河道とっているのかな、改修前の断面でそういうことをやってみるのも一つの手ではあるかなと思います。

以上です。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。よろしいでしょうか。

それでは、以上で県土整備部に対する意見徴収も終了いたします。

事後評価に関しては、この委員会としてもまだ始まって間もないということもありますが、もちろんその事前なり再評価時点で、想定していた効果がどのように発現されているかということを見る視点もあると同時に、その中では十分に考慮できていない、あるいは定量的には考慮していないような、そういった効果はどのようなものが出ているかということをより広くアピールするような、そういう目的、この2つは大きいわけですが、それ以外にもやはり類似案件に対する今後の活用上の非常に重要なデータ、情報を提供するという、こういうところがありますので、その3点に照らして、ぜひ農林部も含めて、比較的横断的なフォーマットにし、横断的なわかりやすいデータ整備を努めていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、(3)の埼玉県型費用対効果評価手法の検討について。

これにつきまして、担当課長さんのほうから報告してください。よろしくをお願いします。

○小島課長 では、道路政策課からご説明させていただきます。

資料の10でございます。

埼玉県型の独自の評価手法の検討ということで、10月22日の第1回の委員会で検討状況を報告させていただきましたが、そのときご報告させていただいたのは2点ございました。1点は、道路3便益以外の定量的評価指標の検討について。これは、いろいろ検討した結果、客観的に説明できるような指標の設定は非常に難しいということで、国等の動向を見ながら引き続き検討をするということでございました。もう一点は、定量的評価指標にかわるものとして、定性的な評価指標の検討をさせていただくということで、その際には埼玉県が道路事業の重点化を図るために、平成16年の8月に決めました道路事業の評価基準をベースに検討をさせていただくということで、ご報告をさせていただきました。

資料10の1ページ目が埼玉県の道路事業評価の体系でございます。一番左の大項目にございます事業の効率と効果、2つの視点から、一番右にございます15の小項目、この小項目によって各事業を評価していこうというものでございます。これをベースにいたしまして、定性的な評価指標をつくるということで、基本的には事業の効果にかかわる11の評価小項目につきまして、それをベースに検討を進めるということで、現在検討を進めております。

資料の2ページをご覧くださいなのですが、A3の縦長のものがございます。

これが事業の効果にかかる11項目の小項目の判断基準及び定義でございます。非常に細かくて恐縮ですが、この中で小項目の上から5つ目に、歩行者・自転車の安全という小項目がございますけれども、例えばこの項目でとってご説明いたしますと、真ん中の判断基準のところ、①歩道や自転車歩行者道が整備されるというものがございます。その右に定義のところ歩道がない、あるいは狭小な区間において整備がされるということでございます。判断基準に戻しまして、そのほか例えば②でいきますと、最近問題になっておりますけれども、自転車と歩行者の事故が多いということで、その通行を分離した構造で整備を行うというもの。あるいは、③として自転車歩行者の交通量が多い区間、これは右の定義でいきますと12時間当たりおおむね500台・人というふうな数値を設定してございます。それから、判断基準の④として通学路となっている区間というふうなところで歩道、あるいは自転車歩行者道の整備をすることについて評価をしていくというもので、それぞれの該当する項目につきまして点数を加えると、1点から3点というふうなことで、点数を加えて評価をする。該当する小項目について、それぞれ点数でもって評価をしてその総合点、基本的にはその総合点の高い箇所を優先順位を高く設定するというふうなシステムが、埼玉県の道路評価基準でございます。

これをベースにして考えるということで、3枚目の資料をご覧くださいと思います。

定性的評価項目の検討ということで、最初に先ほどご説明いたしました道路事業に関する評

評価基準の11の評価を小項目をベースに決定をいたします。次に、いわゆる道路3便益とどうも重複しそうだというような項目については、除外をするということでございます。次に、判断基準及び定義について整理集約をしていくということでございます。

一番下の四角にありますように、整理集約の観点といたしましては、まず道路整備の効果をあらわす指標となっているかどうかというのが1つ。もう一つは、内容が類似していないかというのが1つでございます。これはどういうことかといいますと、道路事業の評価基準というのは、あくまで事業箇所の優先順位をつけるための基準でございますので、例えば埼玉県の何とか計画にここは位置づけられていますというふうなことも、優先順位をつける上では評価の対象になっている。ただ、効果をあらわすものかどうかという、それはちょっと違うだろうということで、単に計画への位置づけというのは評価しないようにしよう。あるいは、1つの同じような指標であっても、優先順位をつけるために幾つか細分化しているものもあるということで、そういうものは統合していこうというふうな考え方でございます。

具体的には、次のA3の横長の資料をご覧いただきたいのですが、赤と黒でちょっと書いてありますけれども、その最初の小項目の1、便利な道路網の形成というところで、判断基準の例えば1番ですと、広域道路整備基本計画に位置づけがある。あるいは、2ですと道路整備プログラムに位置づけがある。単に計画に位置づけがあるというふうなものは除外していこうということでございます。それから、2番の交通の流れの改善というものがございましてけれども、これも①にありますように、主要渋滞ポイントに位置づけられているとか、ボトルネック踏切に位置づけられているとか、そういうものは外しましょう。それから、そのほかの項目では、基本的には道路3便益と重複するような項目になっておりますので、この2の小項目も外しましょう。それから4の交通事故の削減という小項目もございましてけれども、これも3便益のほうに該当するだろうということで外しましょうということで、11の小項目のうち、3つをまず外してございます。

それから、さらに整理集約の観点では、小項目の3、公共交通の利便性の向上ということころに、判断基準をご覧いただきますと、②と③、これにつきましては当該路線を整備することによって当該路線、あるいは並行する路線のバスの定時性が向上して、公共交通の利便性が向上するというふうなことを評価しているものでございますけれども、バスの本数の多い少ないによって、これは単に分けているということでございますので、ここは2と3は統合して、3に統合して、必要に応じて記述の中で、例えば1日のバスの本数を記述するとか、そういう対応をしていけば、2つに分けておく必要はないだろうというふうな観点から、これは1つに統

合しますということで検討をしてございます。

ただいま申し上げましたような観点から整理統合をした結果として、最終的に定性的に評価項目として現在、事務局でこれだろうということで残しているのが、赤で表示された部分ということでございます。これは次のページも赤と黒で書いてはございますけれども、基本的に赤で書いた部分が、今回の定性的評価指標で残る部分ということでございます。

こういった整理をさせていただいた上で、最後の資料6枚目になりますけれども、評価概要資料の記入例の素案ということで、真ん中からちょっと下に赤で示してございますけれども、飯能寄居線という県道のバイパスを事例にとっておりますが、従来のB/Cに加えて、B/Cによらない効果ということで赤書きしてございますように、例えば公共交通の利便性向上、ここではバスの定時性向上というふうなこと。あるいは、地域経済の振興ということで、観光地へのアクセスが向上することによって地域の活性化が図られるというふうな、そういう定性的な効果を記述をするというふうなことで、内部で検討している書式でございます。

これらにつきましては、引き続き内部のほうで、最終的にどういうふうにやっていくかということとは詰めてまいりますけれども、事前の検討会議での議論として2点ばかり出ましたのは、例えばB/Cが1以上あるというふうな事業箇所においても、この定性的な評価指標の記述が必要であるのかどうかと。もう一点は、例えばたくさんの定性的評価指標に該当するような路線で、2つでいいのか、3つがいいのか、全部記述するのかというような、いろいろ意見が出ましたが、その辺も含めてご議論を、あるいはアドバイスをいただければありがたいというふうに思っております。

赤で書きました定性的評価指標につきましては、こういった形でとりあえず試行的な運用を始めさせていただいて、運用するなかでいろいろ支障が出てくるような場合には、この評価の項目、あるいは記述の内容、そういったものも含めて適宜見直しを進めたいというふうに考えてございます。ちょっと雑駁でございますけれども、以上で説明を終了させていただきます。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。

懸案というか、これについては従前から部内でいろいろと検討していただいて、また今日こういうご提案をいただきました。6ページというところに、理解しやすい定義では、最終的にはこの評価概要資料の中にどう書き込むかということになりますので、例示としては2つ今挙げているということだと思いますので、恐らくこのあたりは別紙というか、後ろに1枚ついて、そこに多少解説が書かれていて、この1枚目、頭紙のほうにはできるだけコンパクトな内容が求められるかと思えます。きょうは、その例示というかエグザンプルをいただいたという、こ

のくらいでお考えいただければと思いますけれども。最後におっしゃったように、これをB/Cが1以上にも適用するのとか、あるいは項目として全部挙げるかどうかとか、こんなことも議論してくれというお話でしたので、委員の皆様から関連してご意見があればいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○藤原委員 1つ、じゃ、伺っていいですか。

○屋井会長 はい、どうぞ。

○藤原委員 計画を多分外した、計画に近づける事業とか、そういうことの評価が根拠としないということですよ、評価の。

○小島課長 はい。

○藤原委員 それは、多分現実の場面と計画とが重複する場面が多いんだろうと思うんですけども、逆に言うと、計画がきちっと、いろんな総合的な判断に基づいたものだったならば、むしろそっちに近づいたと。前もちょっと言っただけでも、一步そのプランに近づくことができたということだけでも、ほかの逆にちまちましたものは要らないんじゃないかというくらい思うんですけども。その辺のちょっと考えと、それから、だからそうするとこの計画って、じゃ、何なのかなという疑問がわいてきました。

○小島課長 よろしいでしょうか。

○藤原委員 はい。

○小島課長 当然道路整備プログラムなどに位置づける際には、それなりに別の意見で検討して、効果があるものを当然選んでいるという前提ですけれども、個別の路線を再度、検討するに当たっては、いわゆる基本的なB/Cも含めて、再度やはり検討が必要ですし、それで検討して効果があるという結果が出るのが前提ですけれども、それはそれでいいとして、ただ計画に位置づけられているからということ自体も評価するのは、ここはやめておこうという考えです。当然、計画はベースになるようです。

○藤原委員 わかりました。なるほど。

○屋井会長 私も藤原先生のご認識というか、お考えと同じなものですから、それはそのとおりだと思いますし、今課長さんお答えになっているのもわかるんですけども、それは論点として、いわゆるB/CのB便益、この便益とっている限りはお金に換算できることが前提で、評価の項目ではありますよね、確かに。そのBと横並びでお金には換算できないけれども、あるいは計測の技術にもないですよ。でもこういう効果があるだろうというものを定性的に上げていこうという、こういう今スタンディングポイントにあるはずなんですよ。

ところが、一方でB/Cというと、これはいわゆる評価や判断のクライテリアとして使われて、それをもって決めるとか判断をすとか、そうなったときには、藤原先生がおっしゃると僕も同じで、上位計画にきっちり位置づけられているとか、上位計画を決める段階で、その地域がある種の合意に至って、これも重要だと考えたとか、そういう背景とか環境というのは、すごく重要な判断のファクターですよ。だから、そういうものを今B/Cに対して定性的な項目なり、埼玉方式として総合的に考えていくという、その全体像をつくろうとするときに、B/Cって結局何の役割として使うのというところをきっちりと考えていくと、今こういうふうなお考えのほうに近い使い方とすれば、これは無視できませんよ、上位計画にきっちり位置づけられている点はね。

一方で、評価項目の1つでお金に換算できるBと換算できない効果、両方全部流れましたというのであれば、そこには上位計画に対する位置づけというものが入ってなくてもよさそうですよね。そこら辺を、この委員会はどちらかという、継続の判断みたいなのが求められる機会が多いものだから、そこでB/Cの扱いというものを、判断という部分が出てくると、やっぱり上位計画の位置づけというのも、大変重要なファクターの一つじゃないかと私もそう思っています。そのあたりをご意見としてはちゃんとご理解いただいた上で、検討を継続していただければありがたい。

どうぞ。

○田中委員 日本とかアメリカとかドイツやなんか、B/C一生懸命やって、何かイギリスとかフランスとか、余りB/Cではなくて、こう項目をがっとうべて、こんな機能がありますよというやり方をする感じですけども。そういう意味で、B/Cは大事なんだけれども、やっぱりその道路の持つ意味をもしっかりと並べてもらって、きちっと書いてもらったほうがいいんじゃないかなという意見。それをB/Cの低いものだけにするのか、する必要もないかなという気もするんですけども、本当にその道路の持つ価値をずっと列挙もらったほうが、私はいんじゃないかなという気がします。これはコメントです。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございます。

どうぞ。

○岩倉委員 今、先生方が言われた意見とほとんど全く一緒なんですけれども、B/Cやり始めてからどういう弊害があるかという、時間短縮していれば効果があるんだというふうに思っているようなところがあるんですね。そもそも、道路は間接効果があるからこそ、の地域の人に価値があるんだって説明できるもので、時間短縮は何ではかっているかという、

計測しやすいから時間短縮ではかっているんです、そもそもは。それが間接効果に最終的には来ちゃってるから、直接効果ではかかっておいていいよというのがベースなんですか。

それから、時間短縮しているからいい、何のために時間短縮しているのかということを考えなきゃいけないはずが、時間短縮している、費用節減している、そうになってしまうと、そもそも何のために価値評価しているのかというところが、もうわかんなくなってくるような状態に、もう10年くらい、これ導入して始まっているわけですけども、かなり危険な状態になって、ただ計算して出せばいいやとなっているところがあると思うんですね。そういう弊害をなくすためというか、年齢上の方はわかってらっしゃると思うんですけども、若い人はもう直接効果だけはかかって効果あるあるとか、ないとかやってるようなことになってきてしまいますので、やっぱりここは間接効果、きちっと記述していくということが非常に大事だと。何のために道路をつくっているのかということを考えるし、評価するということが非常に大事だということをちょっと伝えておきたい。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。

まだご意見もあるかもわかりませんが、基本的には、この検討は継続していただきたいし、きょうは素案ですけども、ぜひ来年度は何らか、こういうものを含めた評価資料をつくっていただきたいというふうに思います。ただ、とにかく1枚目のだけに集約できるかどうかは、もう少しご検討いただければと思います。

それから、ちょっと気になったので1枚目の、1枚目というのは6枚目にあった、この評価概要資料の赤枠の中ですけども、公共交通の利便性向上はすごく重要な視点だけれども、これが唯一この場には書ける理由は、やっぱり定時性ですよ。定時性は評価していないから、お金でね。ただ、時間短縮についてはもう評価されているというふうに考えなきゃいけないから、平均旅行時間よりも低くなっていると、こういう記述を書くと、ちょっと誤解を受ける可能性がありますから、細かいことで恐縮ですけども。

じゃ、すみませんけれども、まだご意見おありだと思いますが、そういうことでよろしくお願いたします。

時間が随分経過をしてしまっていて大変恐縮でありますけれども、まだ議題はありまして、しかもこの議題はかなりこの委員会としては非常に興味深いというか、重要な議題が残っています。

続きまして、4番目の行政評価に関する都道府県アンケート調査結果について、総合技術センターから報告をお願いします。

○事務局（吉田） それでは、時間もないのでなるべく手短にご説明したいと思います。

資料番号11でございます。資料の名前が公共事業評価システムの改善についてというペーパーでございます。

今、道路政策課長からご説明しましたように、道路の便益については今検討している最中でございます。それプラス、前回屋井委員長のほうから、他の都道府県についても参考にアンケート調査というのをやれというお話もございまして、それを受けまして、大きい2番なんですけれども、他都道府県の取り組み状況についてアンケート調査を行いました。実施時期でございますが、9月28日から10月14日、約83%の回収率でございました。そのうち何点か聞いたものについて概要をご説明いたします。

まず、公共事業評価システムのあり方について聞いてみました。下の4つの枠の中に書いてあるものを先に見ていただきたいんですが、類型1でございますが、政策評価、施策評価、事業評価という3つの視点で、システムの的に評価しているのが類型1ということで絞らせていただきました。それから類型2ということで、事業評価なんですけれども、事前評価と再評価と事後評価がおのおの連動しているというような位置づけで、類型2というのをまとめさせていただいております。それから類型3ですが、これは事業評価なんですけれども、おのおのの評価自体に連動していないというパターンで、類型3ということでまとめました。類型4ということで、これは私どものところがそうなんです、再評価と事後評価をやっているんですが、おのおの連動していないというようなことで、この4つのタイプで各都道府県聞いてみましたら、上の円グラフのようになりました。

類型1ですけれども、岩手県、宮城県、秋田県、群馬、長野、兵庫というところが類型1の中にはまっております。ちなみに、類型2は青森、栃木、福井、愛知ということで、この辺は多分類型1、類型2は主に企画財政部のほうで主体的にやっているのかなというところでございます。それから類型3、類型4については、事業畑で事業部で主体的にやっているというところが主でございまして、類型3は福島、茨城、東京、岐阜、京都、和歌山といったところでございます。類型4につきましては、私ども埼玉県、千葉、神奈川、富山、滋賀というところでやっております。

これらもちょっとコメントを少し右側にまとめさせていただいたんですが、埼玉県を含む首都圏の自治体なんですけれども、政策評価と事業評価を連動しておらないんですが、事業評価自体も連動性のある取り組みをしていないということで、大都市圏、とりわけ首都圏においては事業効果の低い事業が少ないというところから、主に事業予算の選択と集中というところに

力点を置いて、実際に事業の運営をしているというのが、実際のところかなと思っております。

地方圏なんですが、とりわけ東北圏、岩手、宮城、秋田、青森、これについては非常に連動性の高いシステムを採用しておりました。一方で、四国圏のほうでは、事業評価に余り積極的でないというような感じを受け取りました。これは、事業評価を積極的に活用して公平性、透明性の向上を図ろうとする地域と、事業評価を実施することによって地域間格差が生まれてしまうんじゃないかということで、余り積極的にやっておらないという、そういった意味合いがあるのかなというのを、ここでは読み取りました、私どもは。

それから（２）でございます。公共事業評価の実施状況を調べてみました。国庫補助事業と都道府県単独事業と分けてやったんですが、ここにわかりますように、国庫補助事業の再評価については、すべての都道府県で実施しておりました。それと、事前評価については約８割くらいでございます。事後評価については約６割くらいということで、全体的に埼玉県よりは十分にやっているという状況は、これを見ていただければわかると思います。ちなみに、その下に埼玉県の状況は載せさせていただいております。

ちょっと時間もないので、次にいかせていただきます。

（３）の評価の方法でございます。公共事業の評価方法は、できる限り定量的な把握ができる方法を採用することが必要でございます。仮に定量的な把握が困難な場合でも、定性評価をいかにわかりやすく実施するかが求められております。そういった観点でこれを調査しました。

内容的にはどういうふうに分けたかといいますと、評価を点数化しているところ、それから優劣評価をしているところ、それと埼玉県みたいにB/Cを中心に、余りほかの評価項目については取り入れないでやっちゃっているというところ、この３つに分けてお聞きいたしました。ちょっとこれわかりにくいと思いますので、この資料の後ろにA4版の資料をつけさせていただいております。

例えば、点数をつけているというのはどういうふうにやっているかというのを、長野県がやっておりましたので、長野県の調書をつけております。おわかりでしょうか、一番最後のところでございます。これを見ていただきますと、先ほど例えば藤原委員のほうからお話がありました箇所評価の中の重要性を見ていただきたいんですが、関連計画との整合というのが中がございます。県計画との位置づけがあるかないかといったところにも、点数が入るようになっております。ここでいうと満点が６点になっておりますが、こんな点数、全体でこういう項目で足し合わせると、100点満点で位置づけられています。

ちなみに、B/Cはどこにいるかということ、3番目のところの効率性というところにB/C（費用対効果）というのが入っておりまして、これは満点が6点ということで、100点中6点くらいしか評価をしていないという状況でございます。

これがいいかどうかというのは、またいろいろ論議があるところだと思いますが、長野県ではこういう評価をしているというのがわかると思います。

もう一つでございます。次のページなんですけど、山口県の優劣評価というのをどうやっているのかというのがおわかりになるようにということで、つけさせていただいています。これもやはり、事業評価の項目ごとにAかBかというような位置づけで、例えばここで書いてある、1枚目で必要性、適時性、それから地元の推進体制云々というところを見ていただくとわかるんですが、a b a b a bと中項目でありまして、これが全部そろって大項目評価でもマルA評価になるということで、これらを全部次のページにもありますように、Aがどれくらいあるかということで全体評価をしているというようなことをやっておられます。

ちなみに、その次のページの事業の投資効果、費用対効果の分析なんですけど、ここでようやくB/Cが評価されて、ここの部分で便益が評価されるということで、この下を見ていただくと、ちょっと先ほど道路政策課長がご説明した表と似ているんですが、貨幣価値化困難な便益というような項目をつけております。

1つは、こういうことも考えられるのかなということで、この辺も将来的には少し参考にしていきたいなというふうに、今私どもは考えております。

こんな形で、点数化と優劣評価、そして私どものB/C中心ということで他県にお聞きしましたら、ここに書いてありますように、例えば国庫補助事業の再評価で見ますと、点数化は岩手県が行なっておりました。優劣評価は青森、秋田、福島、群馬、新潟、愛知ということで、割かし優劣評価が多いということもわかりました。B/C中心というのが埼玉、栃木、茨城、千葉、東京ということで、やはり首都圏、要は余りB/Cに苦しんでいないところがこういうやり方をしているということがわかりました。

次のページでございます。

評価の組織を見ていただきたいと思います。これは、各国庫補助事業、それから単独事業、評価ごとに、どういった組織でどういった組織に諮問しているかというのをお聞きしました。要は第三者委員会、今回のような委員会で審査、諮問しているのかどうか、あるいは庁内会議で済ませているのかどうかというのが、ちょっと私ども気になったものですからお聞きしましたところ、国庫補助事業の再評価についてはすべて第三者、ところが事前評価につきましては、

主に庁内会議と第三者委員会が半分半分くらいになっているというようなことで、非常に微妙な状況になっているというのがおわかりになると思います。

それから、(5) 道路事業における独自採用便益というのを、これが調査の一番の目的でやったんですが、ちょっとおくれまして申し訳ないんですが、ここに書いてありますように青森、岩手、新潟、鳥取、熊本、宮崎というところからそれぞれ回答があつて、基本的には雪があるところは雪があるような個別の便益をつくって、評価しているというのがわかりました。ここで見ていただければわかりますように、山間地や降雪地などで独自の便益を検討しているというところが多いということがわかったということで、ただちょっとこれの内容を見ましたところ、やはり同一効果を重複加味としているような感じもちょっとしないでもないなというのを、私ども実感として持っております。

右側でございます。(6) その他ということで、それぞれ評価の対象事業がどうなっているかというものを記しております。これについては、実施しているほとんどの自治体が、国の実施要綱に基づいてやっているというのがわかりました。ここはそれだけのことでございます。

これらを受けまして、大きい3番でございます。本県の公共事業評価システムの現状と課題というところでまとめさせていただきました。もうご存じのように政権が交代いたしまして、公共事業の事業評価、目まぐるしく何か今変わろうとしている最中、それと最近では全国知事会が公共事業の評価についてプロジェクトチームを立ち上げて、動き出しているというのもございまして、これらを少し注意しながら見ていかなくちゃならないなというのが、今の現状でございます。

そこで課題で3つ、私ども挙げさせていただいております。(1) 番なんですが、事業評価システムにおいて各評価が必ずしも連動した一つのシステムとして整理されていないというところに、やはり問題があるなど。要は、事前評価をしても再評価に生きていない、再評価したけれども事後評価に生きていないというようなことでは、やはりまずいのかなというふうに思っております。この連動性をどうやって保つかというのを少し検討していかなくちゃならないなというのが1点目。

それから、2点目として、費用効果の評価方法が国のB/C中心になっていて、埼玉県独自性がないという話もあったものですから、これが今道路政策課さんが考えられている中で、検討していただけるのかなというふうに思っております。

それから、3点目なんですが、現在の評価調書でございますが、B/C算出に関する初期設定の考え方とか、算出されたB/Cに対する説明が薄いとか、各評価項目の評価基準などがな

かなか説明ができない。それと国のマニュアルだけで何か説明するような話が多くて、審査の核となる要素を明記するスタイルになっていないというところが、やはり問題なのかなというふうに思っております。また、さっきからちょっと問題になっておりました各所管省庁によって調書が違っているというのもございまして、これを県民目線から見ると、非常にわかりにくいというようなことも、私ども感じております。

そういったことから、今後なんですけれどもこれらの課題について、各事業課の担当を集めてプロジェクトチームを立ち上げて検討していきたいというふうに思っております、その経過については、皆さんの委員会にも適宜説明させていただきたいというふうに思っています。

以上でございます。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。

こういう調査をやっていただいて非常に、我々も埼玉についてはわかっているわけですが、意外にほかはわかっていませんでしたから、大変貴重な情報提供をいただきました。と同時に、ほかの県にとってもこういう情報は大変重要でしょうから、ぜひこういうものを調査されたら、今度それを公表していくようなことも、恐らくお考えかと思えますけれども、考えていただきたいと思えます。それから、これもこの委員会そのものだからわかりませんが、より大変重要な議題になってくると思えますので、よろしくお願ひしたいと思えます。プロジェクトチームの検討に大いに期待しているところでございます。

何か関連してご発言やご意見ございますでしょうか。あるいは、質問でも構いませんけれども。よろしいですか。

はい、どうもありがとうございました。それでは、きょうはこれのご報告をいただいたということで、また議論は後日ということになりました。

それでは、これで議事も終わりましたね、ようやく。30分おくれで大変申しわけなかったんですけども、以上で終わっちゃっていいのかな、本当に。

○事務局（吉田） 大丈夫です。

○屋井会長 いいですね、はい。

以上で本日の議事等はすべて終了いたしましたので、これで議長の任を解かせていただきます。議事進行のご協力、どうもありがとうございました。

○事務局（吉田） ありがとうございました。

長時間にわたり、熱心なご審議いただきまして、まことにありがとうございます。今年度の3回にわたる審議及び現地調査で、委員の皆様から頂戴いたしましたご意見を踏まえながら、

各部の対応方針を決定し、効率的な公共事業の執行に努めてまいりたいと考えております。

なお、当委員会の予定ですけれども、今年度の委員会の開催はこれで終了となります。平成22年1月下旬ごろに、意見書を知事のほうに提出することといたしたいと思います。それにつきましては、会長さんと少し協議をさせていただきたいというふうに考えております。また、3月中旬ごろには当委員会の平成21年度の実施経過を公表する予定でございます。ありがとうございました。

以上をもちまして、平成21年度第3回評価監視委員会を閉会させていただきます。

ありがとうございました。

午後5時00分閉会