

平成20年度

第2回 埼玉県公共事業評価監視委員会

平成20年11月21日

埼玉県県土整備部技術管理課

## 第2回 埼玉県公共事業評価監視委員会

日時：平成20年11月21日（金）

13:05～16:39

場所：埼玉会館2階ラウンジひまわり

### 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) 県土整備部公共事業評価検討会議対象事業の審議
- (3) 農林部公共事業評価検討会議対象事業の審議
- (4) 現地視察案件の選定について

#### 3 その他

#### 4 閉 会

#### 出席者名簿

(出席)

- |     |       |                 |
|-----|-------|-----------------|
| 会 長 | 屋井 鉄雄 | (東京工業大学大学院教授)   |
| 委 員 | 室久保貞一 | (埼玉経済同友会専務理事)   |
|     | 伊藤 一枝 | (弁護士(埼玉弁護士会))   |
|     | 藤原 悌子 | (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

清水 英昭 (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)  
山田 憲充 (農林部森づくり課主査)  
杉木 徳行 (農林部森づくり課主任)  
船田 重則 (農林部農村整備課長)  
鈴木 紀之 (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)  
竹内 正 (農林部農村整備課主査)  
雨宮 克行 (農林部農村整備課主任)  
鈴木 岳人 (農林部農村整備課 (事務局) 主査)  
菅野 光司 (農林部農村整備課 (事務局) 技師)  
堀本 一夫 (県土整備部副部長)  
岩崎 康夫 (県土整備部道路街路課長)  
西成 秀幸 (県土整備部道路街路課主幹)  
細田 哲也 (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)  
嶺口 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)  
小川 裕嗣 (県土整備部道路街路課主査)  
小沢 亮二 (県土整備部道路街路課主任)  
加藤 衛 (県土整備部道路街路課主任)  
小森 敏 (県土整備部道路街路課主任)  
高沢 清史 (県土整備部県土づくり企画室参事兼室長)  
秋葉 直明 (県土整備部県土づくり企画室副室長)  
吉岡 博之 (県土整備部県土づくり企画室主幹)  
鈴木 水弘 (県土整備部県土づくり企画室主査)

事務局

池田 秀生 （県土整備部技術管理課長）

午後 1 時 0 5 分開会

○事務局（池田） それでは、時間も経過いたしましたので、ここでただいまから平成20年度第2回埼玉県公共事業評価監視委員会を開催いたします。

私は、本日の進行を務めさせていただきます県土整備部技術管理課長の池田でございます。どうぞよろしく願いいたします。

本日の審議資料についてでございますが、事前に配付させていただきました資料のほか、追加資料はございません。

それでは、初めに、本日ご審議をいただきます県土整備部及び農林部公共事業評価検討会議を代表いたしまして、永田喜雄県土整備部長からごあいさつ申し上げます。

○永田部長 県土整備部長の永田でございます。

埼玉県公共事業評価監視委員会の委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、当委員会にご出席賜りましてありがとうございます。先日も、審査委員会を熱心にご議論いただいたところでございますが、本日はまた農林部の国庫補助事業4件に加えまして、本年度から再評価を実施することとなりました県土整備部の県単独事業につきまして8件ございますが、これのご審査をお願いいたしたいところでございます。第1回の先日の16件に引き続きまして、何とぞよろしくお願い申し上げます。

県では、事業着手から一定期間が経過した公共事業等につきまして再評価を実施し、その結果に基づいて必要な見直し等を行うことにより、公共事業の効率性、それから実施過程の透明性を高めることを目的に、当委員会を設置し、公共事業の再評価に取り組んできたところでございます。委員の皆様から、さまざまなご意見をいただき、それを踏まえまして、県の対応方針を決定させていただいてきたところでございます。

公共事業を取り巻く環境は、いろいろな予算面も、今まさに道路事業につきましても議論を重ねているところでございますが、依然として厳しい状況下でございます。日ごろから事業の実施に当たりましては、効率的かつ効果的に常に心がけながら実施させていただいているところでございます。今年度におきましても、公共事業の効率性、また効果的な執行を図るためには、皆様方のご指導やいろいろなご提案を賜りまして、適切な事業の執行に努めて

まいりたいと存じますので、よろしくご審議のほどをお願い申し上げます。簡単でございますが、ごあいさつにかえさせていただきます。よろしくようお願い申し上げます。

○事務局（池田） ありがとうございます。

なお、永田県土整備部長につきましては、所用がございまして、ここで退席させていただきますと存じます。

続きまして、委員の皆様を事務局資料の「委員名簿」によりご紹介させていただきます。

埼玉県弁護士会所属の伊藤一枝法律事務所、弁護士、伊藤一枝委員でございます。

○伊藤委員 よろしく申し上げます。

○事務局（池田） 埼玉経済同友会専務理事、室久保貞一委員でございます。

○室久保委員 室久保でございます。よろしくどうぞ申し上げます。

○事務局（池田） NPO法人水のフォーラムの理事長、藤原梯子委員でございます。

○藤原委員 藤原です。よろしく申し上げます。

○事務局（池田） 東京工業大学大学院総合理工学研究科教授、屋井鉄雄委員、当委員会の会長でございます。

○屋井委員 屋井でございます。よろしく申し上げます。

○事務局（池田） 聖学院大学政治経済学部政治経済学科教授の秋吉祐子委員におかれましては、少し遅れるということで、先に始めていてくださいとの連絡が入っております。

埼玉大学大学院理工学研究科教授、田中規夫委員でございます。

○田中委員 田中です。よろしく申し上げます。

○事務局（池田） 芝浦工業大学工学部土木工学科教授、岩倉成志委員におかれましては、多少遅れている状況でございます。

続きまして、県土整備部評価検討会議幹部職員を紹介させていただきます。

県土整備部副部長の堀本一夫でございます。

○堀本副部長 どうぞよろしくお願ひいたします。

○事務局（池田） 参事兼県土づくり企画室長の高沢清史でございます。

○高沢参事兼室長 よろしくお願ひいたします。

○事務局（池田） 道路街路課長の岩崎康夫でございます。

○岩崎課長 よろしくお願ひいたします。

○事務局（池田） 次に、農林部評価検討会議幹部職員を紹介させていただきます。

農林部副部長の清水英昭でございます。

○清水副部長 よろしく願いいたします。

○事務局（池田） 森づくり課長の古屋宏樹でございます。

○古屋課長 どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局（池田） 農村整備課長の船田重則でございます。

○船田課長 よろしく願いいたします。

○事務局（池田） 以上で出席者の紹介を終了させていただきます。

それでは、議事進行につきまして、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をお願いいたします。よろしくお願い致します。

○屋井会長 ご指名でございますので、議長を務めさせていただきます。

前回会議のときに、ちょっと元気のないあいさつをしてしまった反省もありまして、きょうは若干元気のある話をして始めたいと思っております。前回は、卒業式間近に留年を言い渡された学生の気持ちがしてしまったところがありまして、長くこの委員会に携わらせていただいているということもあって、ちょっと出てしまいました。きょうはちょっと違う話を。

昨日、これは県の方はよくご存じいただきたい、例の国土形成計画の首都圏広域計画の有識者委員会がございまして、首都圏ですから、ぜひ世界の中でのアジアの中で国際競争力を一段と高めなければいけないという役割もあるし、あるいは国の中での首都という機能を持っていますから、そういう意味でも地方にも目を配りながら、すそ野を進めていくこともいっぱいあるし、そして何より4,200万人という数字になっていますけれども、このエリアに住んでいる方たちが従来にも増して幸せに、そして豊かな環境の中で、美しい環境の中で暮らしていけるような、そういう環境整備が重要だという大変結構な方針の中で、多くのプロジェクトが示されています。

私は、特にその中でぜひ進めていただきたいなと何回も、きのうも申し上げたのは、水と緑のネットワークを広域連携して、南関東中心でございませけれども、進めていこうと。埼玉県は、私も教えていただきましたけれども、河川の非常に多い、そして緑の多い地域でございますが、こういう県を超えた取り組みを首都圏全体の魅力を高めていく上でも、ぜひ積極的に進めていただきたいななんていうふうに思っていましたので、この場を借りて、その件もお願いをしたいと思えます。

それから、もう一つ、来週早々ぐらいには、もう例の道路の予測が出てきたり、あるいは費用対効果の新しい考えというか、修正版が出てきたりしますね。ですから、早晩、県のほうとか、地方自治体についても何らかの考え方の見直しとか、検討が必要になって

くと思います。そういう意味でいっても、余りにも費用対効果というか、B/Cに偏り過ぎた評価ばかりしてきたという反省が非常に強くあったと思いますけれども、一方で試合の最中にルール変えるわけにいかないという、こういうことも当然ながら道義的にありますので、ぜひ本当の評価というのか、あるいは便益、我々の技術では十分にはかり切れないんだけれども、しかし一方では現存、存在しているというものをどういうふうに示していくか、そして地域として納得のいくような形にどうやって説明し、合意形成していく、こういったたぐいのことが非常に重要になってきていると思いますので、それについてもぜひ積極的に進めていっていただきたいという思いをお伝えして、このあいさつにきょうはかえさせていただきたいと思います。前回よりは、ちょっとは元気の出る話をしたつもりでありますけれども、いろいろ今後ともまたよろしくお願ひしたいと思います。

それでは、傍聴の方がきょうはいらっしゃいますでしょうか。

○事務局（池田） ええ、1人。

○屋井会長 傍聴の方に申し上げますけれども、お手元の傍聴要領というのがあると思いますけれども、それに従って傍聴くださるようお願いいたします。

それでは、審議に先立ちまして、進行について事務局から説明をお願いします。

○事務局（池田） 本日の進行につきましては、お手元の資料1をご覧ください。

2の（1）審議の進行の次に、2の（2）県土整備部評価検討会議審議依頼案件の概要説明に続きまして、事業担当課から個々の案件について説明いたします。

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）農林部評価検討会議の審議案件を同様に進めてまいります。

すべての案件の審議が終了した後に、現地視察の必要のある案件の選定をお願いしたいと思っております。

最後に、3のその他で現地視察の日程及び第3回委員会の開催予定等について事務連絡をいたします。

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。どうぞよろしくお願ひいたします。

○屋井会長 どうもありがとうございました。よろしいでしょうか。

次に、議事の（2）番、ここに入りたいと思います。県土整備部の対象事業①「審議依頼案件の説明」であります。

それでは、この説明、概要ですね、これを県土整備部公共事業評価検討会議議長代理の堀本副部長にお願いしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○堀本副課長 それでは、県土整備部に関する事業の概要と、部内での検討結果につきましてご説明いたします。

資料は、お手元の資料の赤いラベル、最初の赤いラベルを1枚めくっていただきますと、再評価対象事業一覧表ということで、また1枚めくっていただきますと、A3判の広げる横長の資料がございます。様式1でございます。本日ご審議いただきます再評価対象事業の一覧表となっております、今年度の単独事業で再評価を実施いたしますのは合計、道路事業8件でございます。上段の番号206から210の5事業につきましては、道路改築事業、下段の番号211から213の3事業が街路整備事業というふうになっております。この表の真ん中あたりの区分、事業分類というのがございまして、いずれも今年度から単独事業というのは再評価を行いますので、分類1、今回が初めての再評価ということで1を表記をしております。

それぞれの事業につきましては、この後、担当課長から説明させていただきます。続きましてこれらの事業の再評価の検討状況についてご報告をさせていただきます。去る9月10日に県土整備部公共事業評価検討会議を開催いたしまして、事業の必要性や今後の進捗見通しなどの観点から慎重に検討を行いました。その結果、それぞれの事業は交通の円滑化や経済活動の活性化、県民生活の安心・安全の確保などに不可欠でございまして、その整備効果が期待できる重要な事業であることなどから、対応方針案として継続とさせていただいたところでございます。委員の皆様方には、よろしくご審議のほどをお願い申し上げます。

○屋井会長 ありがとうございます。

それでは、続きまして今ご説明のあった個々の案件についての詳細な説明を事業担当課長のほうにお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○岩崎課長 道路街路課長の岩崎と申します。よろしくお願いいたします。恐れ入りますが、座って説明をさせていただきます。

それでは、個別の事業のご説明に入ります前に、道路改築事業と街路整備事業につきまして、簡単にご説明をさせていただきます。

道路は、県民の日常生活、社会経済活動を支える重要な社会基盤でございます。活力のある地域づくり、都市の骨格を形成する基本施設ということでございまして、このうち道路改築事業につきましては、その道路の拡幅、線形の改良、橋りょうの架換え、バイパスの建設などを行って、機能向上に寄与するものでございます。

事業の効果といたしましては、道路の狭い場所、狭隘な箇所、屈曲部、交差点等において渋滞が解消されたり、緩和されたり、それから旅行速度が向上されたりという効果が得られます。

それから、高速道路のインターチェンジへのアクセスの向上によりまして、広域的な連携の強化が図られるというようなことでございます。それから、橋りょうの架換えによりまして道路の安全性を確保するというような面もございます。

続きまして、街路整備事業の概要でございます。画面のほうも街路整備の概要をお示ししております。

街路整備事業につきましては、市街地内におけます都市計画道路を整備するものでございます。道路改築事業と比べまして、この街路整備事業の特徴といたしましては、市街地の中ということで、昭和45年の人口集中地区、D I Dの中の道路を対象として整備を進めていくというものでございます。そのために、都市部の事業ということで、用地交渉に長時間を要する傾向がございます。

ご案内のように都市部、市街地では小規模な土地が多いということと、借地権、借家権などの権利関係が輻輳しておりますので、用地交渉、用地買収に時間を要するという傾向がございます。そのために、街路事業につきましては、そのほかの道路事業と比較をいたしますと、事業費において用地補償費で約2倍、全体事業費では1.8倍程度の事業費が必要となっております。このように、事業費に占める用地補償費の割合が高くなるということもございます。これは用地単価が高くなる、それから移転補償費が高額になるというようなことでございます。

事業の効果でございますけれども、県民にとって最も身近な施設である街路を整備いたしますと、都市における円滑な交通の確保ができ、豊かな公共空間を備えた良好な市街地の形成を図り、安全で快適な都市生活と機能的な都市活動に寄与することができるという効果がございます。特に、地域の持つ歴史や文化といったような、資源を生かしたまちづくりにも貢献をするというものでございます。

それでは、次に先ほど部の評価検討会議のほうから申し上げましたけれども、今年度から県の単独事業につきまして、この再評価の対象とさせていただきますので、この県単独事業につきましてご説明をさせていただきたいと思っております。

前回の第1回でご審議いただきました案件につきましては、国庫補助事業でございました。国庫補助事業につきましては、国が示す事業規模、それから事業内容などの採択基準に合致

する事業が対象となっております。例えば、国土を形成するような広域的な幹線道路の国道のバイパス事業でありますとか、長大橋の架換えなど、大規模な事業が対象となっております。

一例を紹介させていただきますと、全体計画事業費が250億円以上、または全体計画延長が10km以上で、かつ計画車線が4車線以上のものなどでございます。こういう国庫補助事業の場合には、再評価の結果を国に報告する必要がございます。着手後10年を経過して継続している事業につきましては再評価を行いまして、その再評価から5年ごとに再度また再々評価を行っていくという形で進めてまいります。

これに対しまして、県の単独事業でございますけれども、県単独事業につきましては地域に密着した道路整備というのが対象になっております。例えば、狭い道路の拡幅整備、駅前道路の整備、それから局部的な改良工事などということで、概していいですと国庫補助事業と比べて小規模な事業が多いということでございますが、いずれも地域に密着した必要性の高い事業となっております。

今回、対象の事業になっております8本でございますけれども、性格的に分けてみますと、現道の拡幅、歩道の設置を行うものが206番、207番、渋滞緩和ということでバイパスの整備をしておりますのが208番、209番、210番でございます。それから、市街地の道路整備ということで211番、212番、213番という内訳になりまして、この県単独事業等につきましては再評価の結果を国に報告する必要はございません。今年度から、この県単独事業につきましても、公共事業の効率性、それからその実施過程の透明性のより一層の向上を図るということで、国庫補助事業に準じるような比較的事業規模の大きな、全体事業費で10億円以上の事業につきまして再評価を行うことといたしたところでございます。

それから、国庫補助との違いでございますけれども、この再評価に際しまして事業の投資効果、B/Cの算出をいたしておりますけれども、国庫補助と若干算出方法に違いがございます。国庫補助の場合には、国土交通省の費用便益分析マニュアルを用いまして便益の算出を行っております。このマニュアルにつきましては、広域的な道路整備を前提にしたものでございまして、道路ネットワーク全体の交通量を推計するため、作業量も多いということで、B/Cの算出には業務委託を要する部分がございます。

県単独事業等につきましては、地域に密着した比較的小規模な道路整備ということでございますので、整備後の交通の流れの変化というのは、国庫補助事業に比べて小さいといえますか、少し局部的になります。このため交通量を配分する競合路線というのを1路線といた

します簡便な方法として、職員の手によりましてB/Cの算出を行っているところでございます。

ここで、県単独事業に用います簡便なB/Cの算出について簡単にご説明をさせていただきます。

まず、Bのベネフィット、便益の算定でございます。便益につきましては、画面に示しておりますように、走行時間短縮便益、それから走行経費減少便益、交通事故減少便益の3つの便益を合計したものでございます。

走行時間短縮便益につきましては、道路の整備を行うことによりまして交通の流れがスムーズになりまして、走行時間が短縮された場合の時間価値を算出するものでございます。時間価値につきましては、国土交通省の作成したマニュアルによります原単位を使用しております。

それから、走行経費減少便益につきましては、整備によりまして交通の流れがスムーズになることによりまして走行条件が改善されて、燃料費、油脂類、タイヤ、チューブ、車両整備費、車両償却費等が軽減される費用を算出しております。一般道の場合ですと、時速40kmから50km程度で走行する場合は最も費用を要しないということで、時速5km程度の渋滞の状況と比較いたしますと、渋滞の状況では時速40kmから50km程度の走行に比べて2倍の費用を要するというふうに言われております。

それから、交通事故減少便益につきましては、道路の整備によって軽減されます交通事故の社会的損失として、運転者、同乗者、歩行者に対する人的損害額、交通事故により損害を受ける車両や構造物、構築物に関する物的損害額、事故渋滞による損失額から算出をしているものでございます。

次に、コストのCでございますが、費用の算定でございます。費用につきましては、画面にございますように道路整備に要する事業費と、道路維持管理に要する費用を合計したものでございます。道路整備に要する事業費は、工事費、用地費、移転補償費の合計となりまして、これまでに要した費用とこれから必要となる費用の合計となっております。道路維持管理に要する費用は、道路維持費、道路清掃費、照明費などの合計でございます。国土交通省のマニュアルによりまして、道路種別ごとに年間の維持管理費が設定されております。便益と費用の算出に関しましては、検討期間を供用開始後40年といたしまして、評価時点の現在価値を算出しております。これによりまして、便益（B）を費用（C）で割りましたものがB/Cとなっているところでございます。

1つ計算の結果をもとにいたしまして、ご説明をさせていただきたいと思ひます。インデックスの208をお願いをいたします。208の4ページをよろしくをお願いをいたします。

中段の2の便益というのがござひますが、先ほどの計算に基づきまして計算をいたしますと、初年度、平成24年度となっておりますけれども、供用年次の走行時間短縮便益が35億7,680万円、それから走行経費減少便益が2億2,530万円、交通事故減少便益が4,780万円となっております、それぞれ40年間の便益を現在価値に換算いたしまして、右下の合計で848億6,540万円となっております。これがBの総便益に当たります。

それから、その下の3の費用のところでございますけれども、事業費の単純合計が139億8,000万円でございます、維持管理費の単純合計が4億4,920万円となっております。これらを現在価値に換算して合計いたしましたものが188億2,060万円となりまして、これが費用(C)でございます。この結果、Bの便益をCのコストで割りまして、4.51という数字になります。こういう積算方法で行ったものでございます。

それでは、これから資料4に基づきまして、個別事業のご説明に入らせていただひきたいと思ひます。

まず、206番、さいたま東村山線あたご工区につきましてご説明をさせていただきたいと思ひます。事業名は道路改築事業、事業主体は埼玉県でございます。路線名はさいたま東村山線あたごでございます。事業箇所は新座市です。この事業は、平成2年度に着手いたしまして、本年度で19年を経過いたしてござひまして、事業採択後10年間を経過して継続中という分類の事業でございます。

スクリーンの画面をご覧いただひきたいと思ひます。この施設は、都市計画道路東村山足立線の一部でござひまして、さいたま市から東京都東村山市に至る延長11.8kmの幹線道路でござひます。事業区間は、埼玉県地域防災計画におけます緊急輸送道路、それから通学路に指定をされてござひます。

事業の概要でござひますけれども、目的、必要性といたしまして写真のほうをご覧いただひきたいと思ひますが、整備区間は通学路に指定されてござひますけれども、歩道が非常に狭いと、歩行者や自転車が車道を通行せざるを得ない状況となっております。

次の写真でござひますけれども、こうした状況を解消するということで、道路を拡幅いたしまして両側に歩道を整備いたしてござひます。これによりまして、歩行者や自転車の安全確保と自動車交通の円滑化を進めているものでござひます。

資料にお戻りいただひきまして、総事業費は25億円、事業期間は平成2年度から平成23年度

までとなっております。延長が820m、幅員は18m、主な構造物は関越自動車道にかかります歩行者専用跨道橋、愛宕裏橋でございます。

事業実施上の問題点と、その対応でございますけれども、過去には計画に反対される方がおられて、用地交渉が難航した箇所がございましたけれども、現在は一部難航地権者もいらっしゃいますけれども、用地買収も進んできておりまして、引き続き用地交渉に努めているという状況でございます。

再評価項目でございますけれども、社会経済情勢の変化につきましては、依然として歩道が狭隘であるということ、それから周辺住民の方の日常生活、それから通学児童に支障を来しているということでございます。事業の投資効果、B/Cにつきましては、1.21でございます。

事業の進捗状況ですが、平成20年度末の見込みで全体87.6%、用地買収率が94.8%、工事46.1%となっております。本事業の見込みといたしましては、平成23年度の供用を目指して、現在用地交渉に力を入れて、その進捗を図っているところでございます。

一番下の対応方針でございますけれども、この道路は都市計画道路東村山足立線の一部でございます。埼玉県と東京都を結ぶ幹線道路ということと、事業区間は緊急輸送道路と通学路にも指定されておりました。道路整備の重要性は依然として高いことから、今後も早期完成を目指して事業の継続が必要であると考えているところでございます。

次に、207番の一般国道140号末野工区につきましてご説明をさせていただきます。路線名は一般国道140号末野、事業箇所は寄居町でございます。この事業は、平成2年度に着手いたしまして、本年度で19年を経過し、事業採択後10年間を経過して継続中の事業でございます。

スクリーンをご覧いただきたいと思っております。この国道140号は、埼玉県熊谷市から山梨県増穂町に至ります延長146kmの一般国道でございます。県内で主要な観光地でございます秩父地域へのアクセスということで重要な幹線道路でございます。それから、県の地域防災計画の中で緊急輸送道路と指定されておりました。一部は通学路としても指定を受けているところでございます。

目的、必要性でございますけれども、スクリーンの写真をご覧いただきたいと思っておりますが、本路線は交通量が多いということと、朝夕の通勤時間帯や行楽シーズンに慢性的な交通渋滞が発生しております。さらに、スクリーンを見ていただきますと、歩道がなくて歩行者が危険な状況になっているところでございます。こうした交通渋滞の解消と歩行者の安全確保を行うということで、現道の2車線の道路を4車線に拡幅して整備をするということで、歩道

整備もあわせて行うものでございます。総事業費は62億6,300万円、事業期間は平成2年度から29年度までとなっております。延長が2,270m、幅員25mでございます。

事業実施上の問題点とその対応でございますけれども、過去には先ほどと同じように用地交渉が難航した箇所がございました。それによって、事業の進捗が滞っておりましたけれども、現在は用地交渉が難航した箇所も解決いたしまして、順調に事業が進捗をしているところでございます。

中段の再評価項目の中の社会経済情勢等の変化でございますけれども、依然として朝夕の通勤時間帯、それから行楽シーズンの慢性的な交通渋滞が発生している状況でございます。事業の投資効果、B/Cでございますが、3.04、それから事業の進捗状況でございますけれども、平成20年度末の見込みで全体で47.5%、用地買収率が61.3%、工事が15.8%でございます。事業の見込みといたしましては、延長2,270mのうち400mは完成をいたしておりまして、300mは今暫定で供用を開始しております。引き続き、用地買収の完了した箇所から順次整備して、供用開始をしていきたいと考えております。

対応方針でございますけれども、先ほど申し上げましたように140号という一般国道でありまして、県内の主要な観光地の秩父地域へアクセスする重要な幹線道路でございます。緊急輸送道路や一部、通学路としても指定を受けておりまして、道路整備の重要性は高いと考えておりまして、今後も早期完成を目指して事業の継続が必要であると考えております。

次に、208の所沢堀兼狭山線堀兼工区でございます。路線名は所沢堀兼狭山線堀兼、事業箇所は所沢市及び狭山市でございます。この事業は、平成4年度に着手をいたしまして、今年度で17年を経過いたしております。事業採択後10年間を経過して継続中の事業でございます。

スクリーンをご覧いただきたいと思っております。この道路は、都市計画道路東京狭山線の一部でございます。所沢市内の国道463号から狭山市内の国道16号へ至ります延長10.5kmの幹線道路でございます。

目的、必要性でございます。所沢市内の国道463号から圏央道狭山インターチェンジまでの区間の狭山・所沢、両市街地におきましては、慢性的な渋滞が発生をいたしております。この交通渋滞を緩和するために、スクリーンの写真のように4車線のバイパスを整備しているところでございます。これによりまして、周辺道路の交通混雑の緩和と沿道環境の改善などを図るものでございます。

事業の内容でございますけれども、総事業費は139億8,000万円、事業期間が平成4年度から平成24年度まで、延長は2,700m、幅員は25mでございます。

事業実施上の問題点とその対応でございますけれども、堀兼上赤坂ふるさとの森景観地という良好な森がございまして、そこを通過をするということで、建設に当たりまして環境保護団体との調整に時間を要しておりました。現在は、道路構造につきまして地元市、それから地権者の方々の合意を得まして、環境保護団体との調整を継続して行っている状況でございます。

社会経済情勢等の変化でございますが、この路線では先ほど申し上げましたように、国道463号から狭山市内の国道16号までの間で、本工区のみが未開通でございます。供用開始している部分の交通が周りの市道等へ流入するというので、周辺住民の日常生活に支障を来しているという状況でございます。

事業の投資効果、B/Cにつきましては4.51、事業の進捗状況につきましては、平成20年度末の見込みで全体74.9%、用地82%、工事55%となっております。本事業の見込みでございますけれども、北側760m区間につきましては、平成16年度に供用開始をいたしております。今後、環境保護団体との調整を図りながら、残る区間につきましても平成24年度の供用を目指して事業を進めてまいります。

対応方針でございますけれども、この道路は都市計画道路東京狭山線の一部でございます。所沢市内の国道463号から狭山市内の国道16号へ至ります幹線道路でございます。このため、道路整備の重要性は高く、事業進捗率も高いことから、今後も早期完成を目指して事業の継続が必要であると考えております。

次に、番号209、練馬所沢線下安松工区につきましてご説明させていただきます。路線名は練馬所沢線下安松、事業箇所は所沢市でございます。この事業は、平成5年度に着手いたしまして、本年度で16年を経過する事業でございます。事業採択後10年間を経過して継続中の事業となっております。

スクリーンをご覧いただきたいと思っております。練馬所沢線は、所沢市の東京都境から国道463号へ至ります延長2kmの幹線道路でございます。都市計画道路東京狭山線の一部を構成しているものでございます。

目的、必要性でございますけれども、写真を見ていただきたいと思っておりますが、所沢市内の本路線は交通量が非常に多いということで、慢性的な交通渋滞が発生をいたしております。こうした状況を解消するため、4車線のバイパスを整備しているところでございます。これによりまして、周辺道路の交通混雑の緩和、自動車交通の円滑化や沿道環境の改善を図るといったものでございます。

事業内容でございますが、総事業費は40億9,900万円、事業期間は平成5年度から平成24年度までとなっております。延長は400m、幅員は22mでございます。

事業実施上の問題点とその対応でございますが、過去には用地買収が難航した箇所がございました。現在は、一部難航地権者の方もおられますが、用地買収が進んできておりまして、引き続き交渉に努めているという状況でございます。社会経済情勢等の変化でございますが、交通渋滞によりまして周辺住民の方々の生活に支障を来しているという状況でございます。

事業の投資効果、B/Cでございますが、3.89、事業の進捗状況につきましては、平成20年度末の見込みで全体65%、用地81.3%、工事ゼロ%でございます。本事業の見込みといたしましては、平成24年度の供用を目指しまして、引き続き用地買収を進めてまいりたいと考えております。

対応方針につきましては、所沢市の東京都境から国道463号に至る幹線道路でございまして、都市計画道路東京狭山線の一部でもございます。道路整備の重要性は高いことから、今後も早期完成を目指して事業の継続が必要であると考えております。

続きまして、210番の羽生外野栗橋線桑崎工区につきましてご説明させていただきます。路線名は羽生外野栗橋線桑崎、事業箇所は羽生市でございます。この事業は、平成5年度に着手いたしまして、今年度で16年を経過する事業でございます。事業採択後10年間を経過して継続中という分類になります。

スクリーンをご覧いただきたいと思っております。羽生外野栗橋線は、羽生市街地の北側を東西に結ぶ羽生市都市計画道路北部幹線の位置づけがございまして、羽生市内の国道122号から栗橋町内の国道4号を結ぶ延長21kmの幹線道路でございます。

目的、必要性でございますが、写真のように現道は羽生市中心部をほぼ東西に貫いておりまして、羽生駅間近に踏切がございますことから、朝夕を中心に慢性的な交通渋滞が発生しております。この交通渋滞を解消するため、バイパスの整備を進めているところでございます。これによりまして、羽生市内の交通混雑緩和、自動車交通の円滑化と沿道環境の改善を図るというものでございます。

事業内容の総事業費でございますが、23億4,300万円、事業期間が平成5年度から平成25年度まででございます。延長が1,880m、幅員は16m、主な構造物は東武伊勢崎線と操車場をまたぎます東武伊勢崎線立体部でございます。

事業実施上の問題点とその対応でございますが、これも同様に過去に用地買収に難航した箇所がありまして、進捗が滞ってございましたけれども、現在は一部地権者を除き用地買収も

大分進んできております。引き続き交渉に努めているという状況でございます。

社会経済情勢の変化でございますが、現在も羽生市中心部の朝夕を中心とした混雑は激しいということで、慢性的な渋滞が発生しております。それから、道路が狭隘で一部歩道がないということでございますので、周辺住民の方々の安全性の問題などもございます。

事業の投資効果、B/Cにつきましては1.28でございます。事業の進捗状況につきましては、平成20年度末の見込みで全体19%、用地取得率72.7%、工事2.9%でございます。

事業の見込みでございますけれども、残る用地の取得を進めまして、平成22年度に用地買収を完了させまして、平成25年度の完成を目指しているものでございます。

対応方針でございますが、この羽生外野栗橋線というのは、羽生市都市計画道路北部幹線の位置づけがございまして、羽生市内の国道122号から栗橋町内の国道4号を結ぶ幹線道路でございますので、現道の渋滞解消、それから安全確保、バイパス整備の目的に変化はなく、地元からの要望も強いということでございますので、整備の重要性は高いと、今後も早期完成を目指して事業の継続が必要であると考えております。

続きまして、211番をお願いいたします。都市計画道路府中清瀬線でございます。これから街路事業になります。211番の府中清瀬線につきましては、事業名は街路整備事業、事業主体は埼玉県、路線名は都市計画道路府中清瀬線、事業箇所は新座市でございます。この事業は、平成3年度に着手いたしまして、本年度で18年を経過する事業でございます。事業採択後10年間を経過して継続中の事業でございます。

画面をご覧くださいと思います。都市計画道路府中清瀬線は、県道さいたま東村山線の一部となる路線でございます。当該路線につきましては都県境に位置いたします。西武池袋線のアンダーパスを含めまして、延長800mの区間でございます。

事業の目的、必要性でございますけれども、東京都、埼玉県の都県境で南北方向の道路整備の遅れから、西武池袋線清瀬駅周辺の踏切や交差点で慢性的な渋滞が発生をいたしております。本路線を整備いたしまして、埼玉県、東京都、双方の交通を円滑にし、交通渋滞の解消、緩和、都市交通サービスの向上を目的に行っているものでございます。写真は、東京都側の整備済み区間の状況でございます。次の写真は、現在整備を進めております清瀬駅周辺の西武池袋線の立体交差点、アンダーパスの区間の状況でございます。総事業費は112億5,700万円、事業期間が平成3年度から平成23年度までとなっております。延長は800m、幅員は18m、主な構造物は西武線の立体部でございます。

事業実施上の問題点とその対応でございます。過去には、計画への反対から、用地買収に

難航した箇所がございました。そのために、事業の進捗が滞ってございましたけれども、現在は地元説明会を開催したり、地権者への説明等によりまして合意形成を図っている状況でございます。

再評価項目の社会経済情勢等の変化でございますが、慢性的な交通渋滞によりまして、清瀬駅などの公共施設へのアクセスが阻害されておりました、周辺住民の日常生活に支障を来しているという状況でございます。事業の投資効果、B/Cにつきましては1.85でございます。事業の進捗状況でございますが、20年度末の見込みで全体92.5%、用地買収率100%、工事63.1%でございます。

今後の事業の見込みでございますけれども、平成21年度に車道部の供用を開始する予定でございます。平成21年度から23年度にかけては、歩道と電線類の地中化の工事を実施いたしまして、平成23年度に全線供用開始する見込みでございます。

対応方針でございますけれども、都市計画道路府中清瀬線は都県境に位置する西武線のアンダーパスを含む区間でございまして、道路整備の重要性は高いということから、今後も早期完成を目指して事業の継続が必要であると考えてございます。

続きまして、212番、都市計画道路飯能所沢線（2工区）でございます。路線名は飯能所沢線（2工区）、事業箇所は所沢市でございます。この事業は平成4年度に着手いたしまして、今年度で17年を経過する事業でございます。事業採択後10年間を経過して継続中の事業でございます。

図面をご覧いただきたいと思っております。都市計画道路飯能所沢線は、国道463号バイパスと東京都方面を連絡する道路で重要な路線でございます。当該箇所は、そのうち所沢市山口地内から久米地内に至ります延長965mの区間でございます。

事業の概要でございます。目的、必要性といたしましては、所沢市久米地内の県道東京所沢線は、所沢市街地部において混雑が激しく、慢性的な交通渋滞が発生しております。こうした交通渋滞を解消するという事で、県道東京所沢線のバイパスとして4車線の幹線道路の整備を行っているところでございます。これによりまして、自動車交通の円滑化、歩行者、自転車などの安全確保、沿道環境の改善を図っているものでございます。

写真は、整備中の状況でございますが、写真の奥のほうに丸で囲んでおりますところは、隣接をいたします1工区でございまして、平成16年度に供用した部分でございます。それから、次の写真につきましては、現在、2工区の整備中の状況ということでございます。総事業費は81億3,900万円、事業期間は平成4年度から24年度まででございます。延長は965m、

幅員は25mです。

事業実施上の問題点とその対応でございます。過去には、計画への反対から、用地買収が難航した箇所がございました。現在は、用地買収を鋭意進めておりまして、平成19年度末現在で面積ベースで用地買収率は90%となっております。引き続き、用地買収を進めているほか、工事着手可能箇所から順次工事に着手してまいりたいと考えております。

再評価項目でございますが、社会経済情勢等の変化でございますが、慢性的な交通渋滞によりまして、西武池袋線西所沢駅、それから所沢駅における交通アクセスに支障を来していると、駅周辺を初めとした地域の活性化等に大きな障害となっている状況でございます。

事業の投資効果、B/Cにつきましては3.16でございます。事業の進捗状況でございますけれども、平成20年度末の見込みで全体88.8%、用地98.4%、工事39.0%でございます。事業の今後の見込みでございますけれども、引き続き用地買収と工事を進めまして、24年度に供用開始をするという見込みで整備を進めてございます。

対応方針でございますが、この都市計画道路飯能所沢線は、国道463号バイパスと東京都方面を連絡する重要な路線でございます。道路整備の重要性は高いことから、今後も早期完成を目指して事業の継続が必要であると考えております。

213の都市計画道路環状中央通線につきましてご説明をさせていただきます。路線名は都市計画道路環状中央通線、事業箇所は川口市でございます。この事業は平成5年度に着手をいたしまして、今年度で16年を経過する事業でございます。事業採択後10年を経過して継続中という分類でございます。

スクリーンを見ていただきますと、都市計画道路の環状中央通線は現在、川口市で整備を行っております環状八間通り線などと一体となりまして、JR川口駅を中心に環状道路網を形成するものでありまして、当該箇所はそのうち川口駅の東側に位置いたします県道根岸本町線の延長320mの区間でございます。

事業概要でございますが、目的、必要性につきましては、スクリーンの写真のとおり、県道でありますけれども、現況幅員が狭いということと、一方通行の規制がかかっている状況となっております。それから、駅周辺環状道路網の一部に位置づけられておりまして、本区間を整備することによりまして駅を中心とした市街地交通の円滑化を図り、慢性的な渋滞の解消、中心市街地の活性化に寄与することができるというものでございます。次の写真でございますが、整備中の状況でございますが、現在、隣接の用地の買収を進めている状況でございます。総事業費は62億1,700万円、事業期間は平成5年度から26年度まででございます。

延長320m、幅員が18m、主な構造物は電線共同溝でございます。

事業実施上の問題点とその対応でございますが、過去にはやはり川口駅に近いということで、買収単価の折り合いがつかないということや、ビル、マンションなどが立地し、1つの物件に対する権利者の数が多数存在しているなど、用地買収が難航しておりました。現在は、用地買収を進め、平成19年度末現在で買収率が面積ベースで77%、進捗してまいりました。引き続き、残りの用地買収を進めるほか、工事着手が可能な箇所から順次工事に着手していきたいと考えております。

再評価項目でございますが、社会経済情勢等の変化につきましては、依然として慢性的な交通渋滞や交通規制などによる交通阻害がございまして、川口駅周辺における交通アクセスにも支障を来しております。駅周辺の活性化にも大きな障害となっている状況でございます。事業の投資効果、B/Cは1.27、事業の進捗状況につきましては平成20年度末の見込みで全体71%、用地73.8%、工事はまだ未着工でございます。現在の見込みでございますけれども、引き続き用地買収を進めるほか、平成21年度から工事に着手をいたしまして、平成26年度に供用を開始してまいりたいということで考えております。

対応方針でございますけれども、この都市計画道路環状中央通線は環状人間通り線などと一体となりまして、JR川口駅を中心とする環状道路網の一部を形成する道路でございます。このため、道路整備の重要性は高いということで、今後も早期完成を目指して事業の継続が必要であると考えております。

以上で個別事業の説明を終わらせていただきます。

○屋井会長 どうもありがとうございました。

それでは、今のご説明いただいた(2)の②の審議に移ります。8事業につきまして、ご質問、ご意見等ありましたらお受けしたいと思いますと思いますが、いかがでしょうか。

○田中委員 ちょっと確認させてほしいんですが、206番の事業の目的で、自転車が車道を通行せざるを得ない状況で、それを改善するという事なんですが、これは新しく整備する歩道というのは自転車歩行者道、両方入っている歩道ということでしょうか。

○岩崎課長 はい。この資料の206の2ページ目に横断図が載っておりますけれども、両側4.5mずつの自転車歩行者道になる予定でございますので、自転車も安全に通行ができるということになります。

○田中委員 そうすると、そのほかの番号も4.5mというのは、みんな自転車歩行者道と見ていいということですか。3.5mというのは、これは単なる歩道ですか。

○岩崎課長 幅員が3.5m以上は自転車歩行者道ということで、通行可能でございます。

○田中委員 ここにあるのは、自転車歩行者道ということですね。そのときに、何か最近ニュースで、要は歩道でちゃんと分離されていないので、自転車が人をはねたりとか、非常に危険だというようなニュースをよくやっているんですが、これはちゃんと分離されているような歩道なんですか。

○岩崎課長 このご説明した道路につきましては、自転車と歩行者と一緒に歩くといいですか、混在しているものでございます。現在、自転車専用レーンにつきましても検討を進めておりまして、モデル箇所として何か所か、来年度からもまた進めていく予定でございますけれども、現段階ではこの歩道につきましては両方混在ということでございます。

○室久保委員 基本的なことでちょっと教えていただきたいんですが、きょう冒頭に県単独事業の再評価ということでB/C個々のご説明いただきまして、大変よくわかりました。そうした中で、例えば207番の事業ですと、末野地区というところですか、実は私も山が好きなものですから、この辺よく通るんですが、確かに渋滞がすごく緩和されてきていますよね。ただ一方で、2ページの地図に折原インターがありまして、いわゆるこれは国庫補助事業なんですか、きょうのご説明は県単独ということではあるんですが、例えばB/Cを構成するですね、ベネフィットを構成する走行時間、あるいは経費、あるいは交通事故もみんなかかわってくるかと思うんですが、そういったこのバイパスというか、対岸にできた道路のその辺の影響というか、こういうものというのはB/Cってどういうふうにはじくんですか。

要は、そっちの要因が非常に大きいという事実もあるんじゃないかなと思うんですけども、それどうですか、単独でこの事業だけして、どう見ていくのかなと。

○岩崎課長 冒頭のほうで申し上げましたけれども、国庫補助事業の場合には周辺の道路のネットワークを組んで、その中に想定交通量を流すということでいろいろ考えるんですけども、この県単事業の場合には、その算定の中で時間と労力がかかるということで、簡便な方法をとらせていただきましたというご説明をさせていただきました。そこで、この路線につきましては、現道の2車線を4車線に拡幅するということでございますので、本路線の部分のという形で計算をさせていただいております。

○室久保委員 あくまでも、本道路でということですね。

○屋井会長 よろしいですか。

○藤原委員 質問というか、お願いというかなんですけども、こういった道路のB/Cなどにもかかわるけれども、道路はつながっていますよね。それで、この図がですね、部分が

ボーンと出るんじゃないくて、例えばベースとして埼玉県全体の道路、それで埼玉県で道路は終わるわけではないから、ある程度隣接する県等、そういったところの道路網、そしてそれに、これは県内とか、そういった単独だとおっしゃるけれども、やはりそれがつながっていて、どういう姿が見えてくるのか。

それで、例えば所沢堀兼狭山線、これとどこかくっついていますよね、同じ路線に、飯能所沢線かな、そのつながりですよね、道路の。そういったこともつながって見えれば、ぜひここはつなげて、もうここまできたのならやっていたらいいんじゃないかと、そういうのが見えてくるんだけれども、この事業もぼんぼんと、こう分けられていると、その部分だけが何か掘り起こしているみたいに見えますよね。

だから、道路というのは特につなげてこそ意味があるし、それから川口の場合は環状なら環状、どういうふうに環状になるのかなというふうに今私、マーカーしてみたけれども、既存の道路とこういったものをつなげると、どういうリング道路になるのか、道路がちょっと見えると、じゃぜひこれは実現してほしいと思います。

それから、もう一つ、秩父の末野のところは2車線を4車線にさせていただくのはすごくいいと思うんだけれども、その先はどういうふうに考えておられるんだろうと。その先は、河岸段丘で余り広げられない、拡幅できないですよ。そこまで4車線でボーンと車が行って、そこでボトルネックになってしまうんじゃないかとか、いいことだと思うけれども、もうちょっとつながりの中で、だったらばここはしばらくは2車線にして、歩道を広くとっておいてあげて、いざとなれば4車線にするとか、徒歩で山を、秩父を行こうというときに、ゆったりした歩道があってもいいと思うんです。

それで、スピードだけが目的じゃないと。それから、効率がすべて何かスピードによる効果なんですけれども、効果はなかったけれども、街路整備なんかで、こういうときは日除け地的機能とか、何というのかな、ちょっとしたポケットパークじゃないけれども、そこが密集した住居空間の中で一つの貴重な空間になるとか、そういったことも価値としては、今これからB/Cが見直されていくと伺いましたけれども、そういうことから考えると何でも車道の数をふやすばかりじゃなくて、思い切ってそこを用地はとったから、歩道としてゆったりとおこうとか、そういう発想が浮かんでくると思うんです。これが何というのかな、思った意見です。

だから、この事業をここまできてやめてほしいとか、そういうことではないけれども、ということですよ。

○岩崎課長 3点ほどご質問いただきましたけれども、1点目の、まず所沢堀兼狭山線と208番と209番の路線がどうつながるかということですが、資料2の様式1の次のページ、再評価対象事業箇所図で相関関係をご確認いただければと思います。

ただ、もう一つ、藤原委員さんからご指摘ありましたように、個別の事業につきましても、もう少し広い範囲をお示しをいたしまして、わかるように今後していきたいと考えております。

それから、2点目の末野工区のその先ということでございますけれども、207番のこの赤い部分が末野工区でございますけれども、こちらのほうに行きますと、景勝地の長瀬がございます。今ここがすごく渋滞をしているということで、この渋滞箇所を波久礼駅というところから、ここの県道長瀬玉淀自然公園線というのがございます。それから、こちらの140号と、ここの景勝の荒川を挟みまして両岸になるんですけれども、これが4車線でいまして、それを2車線、2車線に分けていくというふうな計画になります。

○藤原委員 金尾の橋のところですね。

○岩崎課長 そうでございます。ここですね。

○藤原委員 こっちの山の中も、大分整備されてきていますよね。

○岩崎課長 はい、整備を進めております。

それから、3点目の街路事業でございますけれども、この街路事業につきましては、標準幅員ということで18mで、2車線で歩道部の幅員が4.5m、一部1.5mの緑地帯をとるということで、自転車歩行者道の整備をしているところでございます。

街なかの道路でございますが、この環状道路の中でこの図面、ここが2車線ででき上がっておりますが、図面の黒い部分が整備済みの区間になります。これは県の事業区間でございまして、ここが完成してございまして、今ここの整備を進めているという状況でございます。これにつきましては、まちづくりということで地元の川口市が駅を中心としたまちづくりの一環として考えておりますので、バリアフリーでありますとか、藤原委員言われたような地域としてのどういうふうな意向があるとか、そういうものをつかんだ中で、道路の構成につきましても検討をして、まちづくりという点で市と十分調整を図りながら、整備を進めるということでございます。

○屋井会長 どうもありがとうございました。ほかはいかがでしょうか。

○岩倉委員 芝浦工大の岩倉でございます。すみません、始まる時間を間違えていまして遅れました。

210番でお伺いしたいんですが、210番の評価シートがあって、中段あたりに事業期間が平成25年度というふうに書かれているわけですがけれども、B/Cが1.28で結構厳しいラインのところかなというふうに思うんですけれども、そこで全体の今進捗が19%で、用地買収が済めば上がって、工事が進むのかなというようにも考えますけれども、今事業期間を平成25年度までとっておられて、今既に経過年数が16年で残り全体のまだ20%ぐらいということであると、事業の供用開始が遅れば遅れるほど、ベネフィットはどんどん下がっていくわけです。

片や、それでやられている計算でいうと、工事費がどんどんどんどんかさんでいくような、遅い供用になればなるほど費用のほうは大きく、現在価値評価されるような計算されていらっしゃるって、これ事業がちょっと数字を見た感じでいうと、3年から4年遅れたら、もうB/Cが1を切っちゃうような状態かなというふうにも思いますので、私の、この会議出たの初めてですので、何をどう言ったらいいのかあれなんですけれども、対応方針の理由のところには、工事進捗をきちんと進めていくであるとか、努力するとか、そういったような文言が必要なのかなと、継続するからにはそういうことをきちんとやっていくということが必要かなと感じました。

以上でございます。

○屋井会長 どうもありがとうございました。当局、いかがですか。

○岩崎課長 この地域につきましては、確かに事業経過年数が16年と長いわけですがけれども、用地買収で一部難航していた部分がありまして、延びてきております。今後工事のほうで東武伊勢崎線の立体部の工事を進めていくということでございます。用地買収の難航という部分もございましたけれども、事業費の投下につきましても平成16年度から選択と集中ということで、重点路線というのを埼玉県で定めまして、おおむね3分の1の路線に3分の2の事業費を入れて、めり張りとスピード感のある整備を進めると。早くつくって、効果の早期発現を目指すという形で事業の重点化を進めておりますので、委員ご指摘のように事業の進捗に頑張っていきたいと考えております。

○田中委員 ちょっと細かいことで申しわけないんですけれども、せっかく出ているので資料を理解したいということで、例えば210の資料の5番なんですけれども、例えば事業区間があって、競合路線があって、とりあえず競合路線がどこなのかなということと。

それから、走行速度を例えば事業区間で41.7、競合路線で35.4というふうに出てくるわけですがけれども、それを合計して走行速度77.1と、速度を足す意味というのがよくわからない

んです。

それと、その下に7.3時間、これおそらく7.3kmなのかなとは思いますが、4.6kmを77kmでやっても7.3分にはなりませんので、このあたりの数字の意味がどういう計算をされているんだろうというのがちょっとわからないんですよ。

○屋井会長 どうもありがとうございました。

○岩崎課長 今回の210番の5ページでございますけれども、41.7kmと35.4kmを、これは申しわけございません、単純に合計ということで足し算をしております。

○田中委員 意味のない数字。

○岩崎課長 はい、意味のない数字でございます。

○屋井会長 その前の場所が2ページの図面を使ってもいいんですけども、これはバイパスという言葉が出てくるので、現道とバイパスと、その位置関係を明らかにしてもらえますか。

○岩崎課長 今画面のほうでお示しをさせていただきます。

○西成主幹 図面の赤いところがバイパスの区間で、県道自体は羽生外野栗橋線というのがここの緑で、バイパスができると、これが県道からきて、この赤いところが県道になると。競合路線としては、改良された市道がここから昭和橋のほうに向かっていまして、これを競合路線というふうなことで設定をしております。昭和橋のたもとに出てくる市道を競合路線としています。

○屋井会長 混乱をしそうなんだけれども、確認は3ページに図面があって、現道混雑状況と、これは現道ね。おっしゃっているのは、現道と言っているのと県道と言っているのが同じことかと思ったんだけど、一方で競合路線という別の路線が出てきましたね、これは計算上使っている競合路線ね。すなわち、リンク2ということかな。リンク2と現道というのは違うということなんですか、これは計算上ということの質問になるけれども。

○西成主幹 通常、現道と言っているのは県道の部分を現道と言っております。

競合路線は、この市道の部分を競合路線として比較をしている部分をしているということです。

○屋井会長 ちょっと時間がないから、とりあえずそこまでにしておきますかね。それで、今のご質問、以上で田中先生のご質問としては。

○田中委員 はい。

○屋井会長 では、私からも、委員の先生方いろいろご質問されて、私も同じような確認を

したいこと何点かありますので、関連してということです。

今の最後の点は、要は今回の8事業は県単独なんだけれども、この機会にやはり評価という形できっちりしておこうじゃないかという大変前向きなご検討だと思いますので、その点をまず申し上げた上でですけれども、簡便な方法、これも大がかりにやればよいというものでも必ずしもないし、だから結構だと思うんですけれども、やっている内容について、まだ我々のほうでも十分に理解できていないということで、これを確認させてください。

それで、1点目は田中先生おっしゃったのとほとんど同じなんだけれども、この同じ表でいいですね、さっき77.1と、足したら云々と、これはもう単なる記載ミスというか、ということだけですが、按分率というのがありますね、さっきの競合路線を考えて按分するというので、これが1と0に按分しているケースが幾つかあって、すなわち新しく道路ができたなら、それに全部乗りますという、これの意味していることは多分、現道を拡幅するケースで、ただ整備前というのは今の道を走っていて、整備後というのは拡幅された道で、そうしたら全部拡幅された道に乗るわけだから、按分と云ったら0対1だというふうに、これはクリアなんです。それ以外のところは、何らかの比率で按分しているという、さっきみたいなバイパスや競合路線別に考えている場合は4対6だとか、3対7だとかと、こういう比率で按分をされているので、そちらのほうがどういう理屈かということは一応言葉だけで結構ですけれども、後で教えていただきたいのと。

そのときに、211番というところもそうで、200番がこれがそうだな、211番というのは、これもそれで言うと按分が1と0になっているので、この都境道については現道、供用されている区間があって、それがこの拡幅された道路になるというふうに考えて、競合リンクというものを現道の供用されている区間だというふうに置いているという理解をしていいのかわるか、これはあわせて、「そうです」と言ってくれたら、それはそれで終わりなんですけれども、それを。

多分、206、207は、これはもう見ただけでわかるように、現道を拡幅している事業だから、按分率が0と1になっている、206、207はね、これはクリアなんですけれども、都市計画道路のほうは現道がないところに都市計画道路を新しくつくる場合もあるから、そういう場合なのか、現道があって広げているのかどうかという確認をさせてください。

それから、ついでに2つぐらい言いますけれども、先ほどの自歩道の関係があって、道路をつくっちゃっているところはなかなか難しいんだけれども、209番の道路というのは、これは質問というよりもお願いというか、意見になってしまいますけれども、確かに田中先生

もおっしゃるように、歩道上で自転車と歩行者がぶつかったり、いろいろ問題になっていまして、これからどういう空間つくるかなんてというのが議論されているんですけども、この209番の2ページ目ぐらいによれば、2.5mの歩道、17mの車道という構成になっていて、2.5だと自歩道は普通はできないだけども、やっちゃうケースもありますね、場所によっては。これ2.5を改めてつくっていて、これは自転車乗せられないなということなんだけども、もしかすると武蔵野線なんかもあって、多少の自転車が通ったり、歩行者もそこそこいたりという区間なのかなというふうにも思ったりしまして、こういうところをどうやって自転車を通すのか、そのあたりをこれまだ工事率ゼロ%になっているので、ぜひ今後つくるときにはご検討をいただきたいなと思いながら、一方で写真を3ページのを見ると、先のほうは何かできているみたいだし、もう断面が決まっちゃっている感じがするんでね。そうすると、歩道上には乗せられないから、車道上で17mの断面構成の中で自転車レーンを入れるだとか、何か工夫をしていただくといいのではないかなんていうふうに個人的には思います。

それから、もう1点だけ、ついでに206番、これも岩倉先生のほうからB/Cの数字の値、話が出まして、実はこれって結構重要だし、206番も重要な事業だとは思いますがけれども、B/Cの値は余り大きくなくて、しかもこの内訳を見ますと、4ページでいいんですけども、この目的は先ほどおっしゃっていたように、歩行者が通学路になっているので危ないとか、自転車、歩行者も分離できずに歩けない、走れないとか、そういうふうに位置づけている事業なんだけども、いざB/Cをマニュアル通りに計算するとすると、年間これ10万円じゃないですか。

10万円の効果しかないで、それでマニュアルだからしょうがないという部分もあるんですけども、一方これは県の事業だし、県の立場で考えて、これはこれだけの安心感がふえるんだとか、安全性がこのくらい高まるんだとかということは何らか、B/Cだってさっきの時間短縮だって簡便な方法でやっているんだから、ここはひとつ埼玉方式でもいいですからね、特にこういう通学路の問題とかいろいろ、なかなか今のB/Cのマニュアルではちゃんと反映できていないことなので、そういうことでも加えていってもらわないといけないかなと、このB/C1.2というのは、結構今後厳しくなると思うんですよ。ですから、そこら辺を逆に本当に効果がないのかというと、そうでないはずだというふうな説明をぜひしていただければなというふうに思います。

ちょっと意見のほうが多くなってしまいましたけれども、私からもそういうふうに申し上げます。

ほか、重ねて何かご意見等、ご質問等ございますでしょうか。幾つかあれかな、一応お答えいただかなきゃいけないですね、勝手に言いつ放しで終わっちゃったような気がするんです。どうぞ。

○岩崎課長 1つは、まず1番目に按分率のお話でございました。現道の場合は0：1ということでございますが、それ以外のところにつきましては供用路線との交通容量によりまして按分比率を決めております。この道路に何台乗せられるかという交通容量で按分率を分けたということでございます。

○小川主査 211番につきましては、ご指摘のとおり競合路線は、狭い道路ですが、あります。先ほど交通容量で分けるというようなご指摘があったところですが、ここについては行っていなかったということです。

○屋井会長 じゃ、そこら辺は、まだ当然時間もあるわけだし、できるだけ統一的な方法でね。

それから、現道についても1万台が走っているということでしょう、そうすると。現道と言わないのか、別ルートのね。その別ルートの1万台というのを便益の計算上使っているわけでしょう。ですから、それは新しい道路が供用されたときに、本当に全部なくなるんだということであればいいけれども、統一的なルールで計算したらこうなりましたという数字がもし出せるなら、それでやっていただくほうがわかりいいでしょうな。

○小川主査 はい、ゼロになることはないんで、検討してみます。

○岩崎課長 それから、練馬所沢線の下安松工区の自・歩道の幅員の関係でございますけれども、209番の2ページに断面図が載っておりますけれども、これにつきましては4車線で22メートルという幅員でございまして、かなり前から整備を進めていたということで、非常に厳しい幅員になっております。現在であれば25メートルとか、そういう幅員になっている、25メートルもしくは27メートルとか。

この工区につきましては、先生からも先ほどございましたように、つながる工区のほうが断面ができ上がっているという部分もございますし、現在、用地買収を進めておりますが、事業の説明会とかでも、地元にもこういう断面でというお話はさせていただいておりますので、そういう中にありながら現在、実際に自転車道の取り扱いというのがいろいろとクローズアップされてきております。今の現状、地元に対する説明とか、そういうものも総合的に勘案して、可能なところがあれば、一歩先に出ていくといたしますか、今はっきり申し上げられませんが、これまでの過去の説明とか、そういうものもございますので、総合的に

検討してまいりたいと思います。

それから、206番を例示で挙げていただきまして、このB/Cの関係で効果の面でどうかということでございますけれども、これにつきましては今度、平成17年度センサスの将来ODが出てきてB/Cの算定方法も見直すというような部分もございますので、こういう中においてですね、確かにこの事業で効果としては安心・安全という部分は非常に大きなものがあると思いますので、そういうものがうまく加味できるように、また検討していきたいと思えます。

○屋井会長 どうもありがとうございました。

ほかによろしいですか、どうぞ。

○藤原委員 この211のこの工事区間というのは、埼玉県内ですか、これ、清瀬市。この赤いところ……

いや、言葉だと、そんなことはないだろうと思いながら、さっきから一生懸命、埼玉県の形、ここですよ。

○西成主幹 赤いところです。

○藤原委員 これって……

○岩崎課長 ちょうど都県境になりまして、東京都と一緒に合同で事業をしておりまして、東京都のほうが行方をしておりまして、埼玉県は負担金という形でこの事業について負担をしているという形でございます。

○藤原委員 そういうことなんかも、こうやって一緒に整備してつなげているんだということがあって、埼玉県が遅れているぞと言われていたとか、そこまで言わないけれども、そういう響きがね、さっきからずっとこれは変なおもしろいところやっているなと思っておったんですけれども、変な細かいことまで要らないけれども、道路というのはやはりつながっている、どういうふうにつながっているのか、こうやって分担してやっているとか、そういったこともあるとちょっと理解が得やすいと思うんです。

○岩崎課長 今後、もう少し全体がわかるようなご説明をさせていただきたいと思えます。

○屋井会長 どうもありがとうございました。ぜひぜひ、毎度のことでありますけれども、できるだけわかりやすい資料に徹していただくという、これは毎年改善はしてきてはいるんですけれども、何分我々がこの場でパッと見てということなものですから、あるいは県民の方なんかはもちろんそうですよね、見てすぐにわからないと思えますので、よろしく願います。

それでは、ここら辺で一たん休憩に入りたいと思います。ちょうどいいタイミング、予定どおり進んでいるようですので、3時まで休憩、3時に再開というふうにしたいと思います。よろしくをお願いします。

2時43分 休憩

3時05分 再開

○屋井会長 遅くなってすみませんでした。それでは、会議を再開させていただきます。

議事の(3)農林部対象事業の1、審議依頼案件の説明に移ります。

この農林部審議依頼案件の概要説明につきましては、農林部公共事業評価検討会議議長代理の清水副部長さんをお願いいたします。よろしくをお願いします。

○清水副部長 それでは、本日ご審議をお願いしております農林部再評価対象事業の概要等につきましてご説明させていただきます。失礼して、座って説明させていただきます。

恐れ入りますが、お手元、農林部関係の資料の赤いインデックスの資料の2、こちらのほうをご覧になっていただきたいと思います。これを1枚めくっていただきますと、A3の横長のが入っているかと思えます。この資料に基づきまして説明をさせていただきます。

案件でございます。番号101番から番号の103番まで、こちらにつきましては森林管理道整備事業3件でございます。これにつきましては、一覧表の一番右から2番目のとおり、森づくり課の所管事業でございます。番号104番のは場整備事業1件につきましては、農村整備課の所管の事業でございます。

以上、4件とも再評価実施後、5年が経過した再々評価でございます。

農林部の行う公共事業につきましては、本県の農林業の発展あるいは新鮮な農産物の安定供給、県土の保全、さらには県民の生活の安全性や利便性の向上に大きく貢献するものでございます。このようなことでございますので、農林部では本年8月5日に農林部公共事業評価検討会議を開催いたしまして、評価概要資料などに基づき詳細な検討を行いました。行った結果、これら4件につきましては、対応方針を表にございますように継続とさせていただいたところでございます。

なお、この一覧表の次のページ、こちらのほうに非常に小さくてわかりづらくて申しわけないんですが、大体の事業の県内のどこら辺にあるかというような概要図をお付けしております。よろしくをお願いいたします。各事業の詳細につきましては、引き続き事業担当課長のほうから説明をさせていただきます。ご審議のほどよろしくをお願いいたします。

○古屋課長 森づくり課長の古屋でございます。私から、森林管理道整備事業の3本につき

ましてご説明申し上げます。大変失礼ではございますけれども、座って説明させていただきます。

お手元の資料の3をお開きいただきたいと思います。1枚めくっていただきまして、まずはこの森林管理道の整備事業の概要についてご説明申し上げます。

適切な森林整備を促進し、多面的機能の高度発揮を図るとともに、林業経営の効率化や山村生活環境の改善を進めるため、その基盤となる森林管理道の開設、改良、舗装などを行うのが森林管理道整備事業でございます。下のイメージ図にございますように、森林管理道の整備によりまして森林が適切に管理され、水源涵養機能、この吹き出しのカラーのところですね、涵養機能や土砂流出防止機能を初めとしたさまざまな森林の機能が発揮されるとともに、木材生産経費の縮減や作業の効率化が図れるものでございます。

資料の4をお開きいただきたいと思います。

まず、インデックスの101番でございます。森林管理道整備事業の二子線でございます。先ほど、副部長から説明しましたように事業分類については再評価実施後5年間が経過して継続中の地区でございます。事業概要の施設の位置づけにございますように、森林の多面的機能の高度発揮、林業経営の効率化を図るとともに、災害発生時の迂回路として活用するため、横瀬町芦ヶ久保から二子山の北面斜面を通りまして、横瀬町生川地区までを広域的に結ぶ路線として、当森林管理道を開設するものでございます。

事業内容でございますが、総事業費32億7,300万円、事業期間は平成25年度までとしてございます。計画延長が10km、負担割合は国庫補助ということで国50%、県50%となっております。

中ほどでございますが、再評価項目の社会経済情勢等の変化でございますけれども、地球温暖化防止機能等、森林の多面的機能を高度に発揮させるため、従来よりもさらに森林整備を実施する必要があります。そのため、基盤となる森林管理道の必要性が高まっております。

事業の投資効果につきましては、B/C2.23ということで効果が費用を上回っております。

事業の進捗状況でございますけれども、平成20年度末で事業ベースで60.2%となる見込みでございます。

下の段の対応方針でございます。対応方針案は継続とさせていただいておりますが、その理由としては1から5にございます。1では、当路線は二子山北面の道路の空白地帯を通る路線で、路線の利用区域には810haの森林がございます。また、2にございます、この810の利用区域内の森林、人工林が多く、7齢級、林齢に直しますと植えてから35年生以上の、も

うそろそろ伐採ができるという伐期を迎えた森林でございまして、木材搬出など、経費の低減のためにも早期開通が望まれております。3にございまして西武鉄道がこの利用区域の下方を通過しております。また、横瀬川が流れているということで、森林施業に対して大きな支障となっていることから、当路線が果たす役割は非常に大きいと考えております。4にございまして、そのほかに妻坂峠・武川岳等へのハイキングとしてのアクセス道として利用されており、森林内レクリエーション活動にも使用されるなど、地域資源の活用促進にも果たす役割が非常に大きいと考えられます。5番目には、道路幅員を開設当初5mでやっておりますけれども、4mに縮減するなど、コスト縮減を図りながら路線の早期完成に努めております。

以上のことから、対応方針を継続とさせていただいたものでございます。

当路線の概況を図と写真で説明させていただきます。2ページの計画平面図をお開きいただきたいと思っております。

二子線は、埼玉県西部の先ほど説明申し上げました横瀬町に位置しております。赤色の点線が計画部分で、今後の開設計画部分でございまして。緑で着色された部分が平成20年度末までの開設計画部分でございまして。黄色で囲われた区域、これが先ほど申し上げました当路線の開設計画により利用が図られる利用区域でございまして、810haということでございまして。図上の丸数字につきましては、これから説明申し上げます写真の撮影場所の数字でございまして。

次に、3ページの写真でございましてけれども、これは予定路線の周辺の衛星写真でございまして。上のほうにオレンジ色で東西に走っておりますのが国道299号線でございます。それと、青く線が走ってございまして。この線が横瀬町の町道でございまして、一番奥、森林管理道の終点というところがございまして、そこまで町道が入っております。特に、この町道が災害を受けたときに、この周辺の集落が孤立してしまうおそれがありますので、迂回路としても重要だということでございまして。写真で見ていただくように、利用区域内はすべて森林ということでございまして。

次に、写真の4ページを見ていただきたいと思うんですけれども、これは国道299号から二子線の計画箇所を写した状況でございまして。この区域の森林は、見ていただくとおり道路が斜面に通ってございまして。それと、先ほど申し上げました写真の下側のほうに西武秩父線、鉄道が通って、電車ですので架線もあるので、伐採して運び出しができない。それから、この線路とすぐ並行してございまして横瀬川がありまして、人もなかなか入っていけないというような状況となっております。それによりまして、この木材搬出、それから森林整備に対

するこの管理道の役割が大変高いものと考えております。

5 ページの写真でございます。この②の写真は、起点の芦ヶ久保側から開設前の状態と、下の写真が施工後の写真でございます。

6 ページの写真に移らせていただきます。こちらは終点側の生川工区でございます。工事に際しては、斜面の切り取りを少なくいたしまして、下の施工後の写真でございますように木さく工で土砂の流出を抑え、早期緑化を図るなど、環境に与える影響を最小限に抑えております。

次の7 ページの写真に移らせていただきますが、開設に当たってはコスト縮減の観点からも、また環境面からも残土を持ち出さずに擁壁として活用できる補強土壁工法を採用するとともに、これも草がもう生えておりますけれども、ヨモギやハギ類などの在来種の種によって緑化をいたしまして、自然環境にも配慮をしているものでございます。

また、⑤の写真でございますけれども、間伐材を使った横断溝を小まめに入れまして、雨水を分散して排水して、集中豪雨による路面洗掘を予防しているものでございます。

8 ページの⑥の写真でございます。人工林は間伐などの森林整備を行わないと林内の下層植生がなくなり、表土の流亡が起きてしまいますことから、森林管理道の整備により森林整備が促進されます。その間伐が行われた林道わきの写真でございます。林内に下草が生えている様子をご覧いただけたと思います。

9 ページの写真でございますけれども、⑦、上の写真は間伐を実施している状況でございます。下の写真は、間伐した材を管理道が入っていることによって林内に放置されずに、まとめて売ることも可能となっております。

10 ページの写真に移らせていただきます。⑨でございますが、これは当該森林管理道から秩父市街を一望できる場所がございます。管理道が整備されますと、森林の整備や木材の搬出に利用されるだけでなく、登山、ハイキングなど、森林レクリエーションの機会が増しまして、さまざまな効果が発揮されると考えております。

また、下の写真でございますが、周辺には利用者の多い登山コースが整備されていることから、アプローチとして県民の皆さんもこの森林管理道を使っていただいております。

11 ページでございます。まず、地図のほうですが、二子線の20年度末の進捗が60.2%と6割超えるということで見込みなんです、さらに進捗を上げるため、今後の検討でございますが、路線変更を考えてございます。ちょっと見にくいんですが、青い破線がございます。これが作業道が東側、いわゆる地図の右側の変更計画の案の「案」の字のすぐ下に松枝とい

う地名があるんですが、そこから左側、西側のほうに細い線がくねくねと出ていますけれども、それが作業道でございます。ずっと上っていきまして、青い点線まで行って、二子山のところまで、そこから今度はまた東のほう、右のほうに来て、その線をたどっていく線が作業道、幅員が2 m程度の作業道でございます。将来的に、この作業道の路線を使いまして、路線を見直して経費の削減、早期完了に努めていきたいと考えております。

下の写真は、その分岐点といいますか、青い点線が先ほど申し上げました作業道のほうに持っていかうという図面でございます。

それから、12ページの図面でございますが、黄色い線で囲ったところが二子線の利用区域でございます。緑の線が今年度開設しているところ、起点、終点両側から開設しているわけですが、赤い破線が計画線ということで、先ほどの図面と変わらないんですけれども、この黄色く塗られたところが凡例にございますように、森林整備のうち間伐を実施したところでございます。見ていただいてわかるように、開設が終わった部分、周辺の間伐が進んでいるという状況がおわかりいただければと思います。

13ページにつきましては、先ほどの説明と重複しているところもございまして、ちょっと省略させていただきまして、14ページでございますが、こちらに費用対効果の計算式が書いてございます。左側の総事業費の推移というところがございますように、こちら事業にかかる事業費、それからそのすぐ下、費用項目というのが一番左にございます。これは総事業費、これを開設を始めた、この路線ですと平成3年の額に割引率を掛けて、その右側でございます4%ということで、年4%で掛けていきまして、開設当時の評価額等を算出します。それから、維持管理費、これは開設後40年間、国のほうの計算の仕方がようになっておりますので、維持管理費を足したものを、これを総費用としてカウントしてございます。この例で申し上げますと、21億5,900万余という数字でございます。

それから、効果項目でございますが、水源涵養便益とか、山地保全便益、これは右側の15ページの表ですね、こちらに計算方法を簡単に書いてございます。例えば、水源涵養便益のうち、一番上です。洪水防止便益については、森林整備による洪水が防止される効果、これを治山ダムで代替したときの費用、これをこの便益の額としておりますが、同じようにそれぞれ山地保全便益と環境保全便益、木材生産便益等を計算しまして、先ほどのページに戻っていただきまして、効果項目、総便益が48億1,300余という数字で総額を出してございます。これも、先ほど費用で申し上げました社会的割引率4%を考慮した割り引きをした数字でございます。これをそのすぐ下にございます投資効果として、B/Cの計算をしているわけで

ございます。

15ページにつきましては、先ほどの一番最初の説明とほぼ重複しておりますので、省略をさせていただきたいと思えます。

次に、102番の森林管理道整備事業の八日見線に移らせていただきたいと思います。

102の1ページでございます。八日見線につきましても、再評価実施後5年間が経過して継続中の地区でございます。事業概要のところがございます施設の位置づけのところでございます。小鹿野町から同じ小鹿野町でございますが、旧両神村、合併して小鹿野町になりましたけれども、ここから広がります森林の多面的機能の高度発揮や林業経営の効率化を図るとともに、災害発生時の迂回路として活用するため、小鹿野町の河原沢から旧両神村の薄まで広域的に結ぶ路線として、当森林管理道を開設するものでございます。

事業内容のところがございますように、総事業費47億7,000万円、事業期間は平成25年度まで予定してございます。計画延長が9.4km、負担割合は先ほどと同じ国50%、県50%でございます。

中段の再評価項目の社会経済情勢等の変化につきましては、先ほどの路線とほぼ同様な記述がされているんですが、温暖化防止機能、それから多面的機能を発揮させるため、森林整備をさらに進める必要があるということでございます。そのため、森林管理道の必要性が高まっていると。あと、利用区域内では人工林で、間伐等の手入れを要する森林が多いということからも、早期完成に強い要望がございます。事業の投資効果、B/Cは1.03ということでございます。事業の進捗状況は、平成20年度末、事業費ベースで72.1%を予定してございます。

対応方針の理由のところでございます。継続と挙げさせていただいております理由でございますけれども、1番目でございます。当路線は、利用区域内が1,063haという広大な森林がございます。水源涵養機能の森林の持つ多面的機能を高度に発揮させるため、整備が必要だということでございます。2にございます人工林が66%ということで、先ほども申し上げました7齢級、35年生以上の森林が伐期を迎えているということでございます。林業採算性向上のためにも、早期開通が望まれております。3番でございますが、災害時、国県道の迂回路として活用できるとともに、森林火災の消火活動に役立つ等、緊急時に幅広く利用できる路線でございます。4番でございますが、この地域、百銘山にも指定されております両神山、それから尾ノ内溪谷等のアクセス道として利用されておまして、森林内レクリエーション活動にも使われるなど、地域資源の活用促進にも果たす役割が非常に大きいものと考えてお

ります。5にございますように、道路幅員を4mに縮減するなど、コスト縮減を図りながら路線の早期完成に努めておるところでございます。

以上のことから、対応方針を継続とさせていただきます。

2ページをお開きいただきたいと思います。凡例については、先ほどの管理道と同じでございますけれども、黄色で囲まれた部分が利用区域で1,063haございます。東から西にオレンジ色で書かれておりますのが国道299号線、それから真ん中あたり、右側から終点に向かっておりますのが県道両神小鹿野線でございます。

めくっていただきまして3ページでございます。これも衛星写真でございますけれども、黄色で囲いました利用区域内、これもすべて森林ということでございます。終点のところの集落、ここから東にかけて薄の集落と言われているんですが、青く塗った県道ですね、小鹿野町のほうまでの県道が寸断されますと孤立するということで、この管理道の迂回路としての役割も非常に地元から望まれているところでございます。

4ページの写真でございますが、①国道299号線から見た路線計画位置でございます。起点から、山の向こう側を通過して折り返してきまして緑色、それから赤い点線で予定線となっております。

5ページの写真でございます。起点側の尾ノ内工区、小鹿野側からのほうでございます。やはりこちら木材をたくさん使いまして、自然に配慮した工法も取り入れております。

それから、6ページの写真、これは終点側からの開設状況でございます。

7ページの④の写真、それから⑤の写真でございますが、先ほども説明申し上げましたヨモギ等の在来種を主体とした法面緑化を行って、自然環境に配慮した整備を行っているところでございます。

8ページでございます。⑥の写真につきましては、トンネル入り口の、これはいわゆる壁面にそのまま残せる木製型枠、これを間伐材を利用したものを使いまして、木材利用を促進しているものでございます。

それから、⑦にございますように、やはり間伐材を利用して視線誘導標を立てまして、脱輪防止を図っているものでございます。

9ページでございます。上の写真、⑧の写真でございますが、これは間伐後、それから⑨についても間伐後の写真で、下草が生えている状況をご確認いただけたと思います。

10ページでございます。⑩の写真ですが、この管理道沿いに木材を伐採した土場ですね、集積所を開設することができたということで伐採がされて、その下の⑩番の写真でございま

すが、その後新たにヒノキ苗を植えた状況でございます。このように、森林を切って、そして木材として使って、その後また植えて手入れをしていって、また切って使うという循環利用を進めることが地球温暖化防止にとっても非常に重要な施業となっております。

11ページの写真でございますが、⑫番の写真でございます。これは八日見線から尾ノ内溪谷へのアクセス道が右のほうに入っているところでございます。そのすぐ入ったところに、この下の⑬番のスライドだと右側の写真ですね、このような町ができました体験施設等もございまして、この奥に尾ノ内溪谷がございまして。

12ページの図をお開きいただきたいと思います。これも黄色で囲った部分が利用区域ということで、黄色で着色されたところが間伐を実施した林部でございます。それから、オレンジで着色したところが保育、下刈りとか除伐、枝打ち等の保育を行った場所でございます。これについては、先ほども申し上げました伐採もして、もう次の世代の森林整備を図っているところでございます。開設が終わったところから、そういうような整備、施業が進んでいるというのがご覧いただけると思います。

13ページから16ページまでは同様でございます。

次に、103番の森林管理道御岳山2号線でございます。事業概要の施設の位置につきましては、災害発生時に迂回路として活用するという、それと秩父市大滝の大輪から小鹿野町両神の小森までを結ぶ路線として森林管理道を開設するものでございます。

事業内容、総事業費にございますように24億、事業期間25年まで、計画延長は8.4kmでございます。負担割合は、国50%、県50%でございます。

再評価項目でございます。社会経済状況等の変化は、ほぼ先ほどの2路線と同じ記述をさせていただきます。事業投資効果、B/Cにつきましては1.20でございます。事業の進捗状況でございますが、平成20年度末で事業費ベース45.6%と見込んでおります。

対応方針でございますが、1にありますように利用区域内には394haの森林がございまして。これを高度に発揮させるために、路線の役割が重要となっております。2にございまして、人工林の83%が35年生以上の伐期を迎えた森林で、これについても林業採算性向上のために早期開通が望まれております。3番にございまして災害時の迂回路としてでございますけれども、昨年、19年の台風で県道が被災しまして、小森地区が孤立したということもございまして、地元からも早期に開通を図ってほしいという要望がございまして。4番は、森林レクリエーションとしての活用も役割が大きいということでございまして。5番にございまして、この幅員につきましてはもともとが4mで開設してございましたが、コスト縮減

を図るため3.5mに幅員を縮めております。

以上のことから、対応方針を継続とさせていただきます。

2ページの図でございます。同様でございますが、この黄色で囲みました利用区域は、先ほど申し上げました394haということでございます。特に、この終点のところの御岳山というのが山がございますけれども、ここに紫色でこの近くをくねくねと線が通っておりますのは、別の森林管理道御岳山線がございます。この管理道と結びつける道でございます。

3ページの衛星写真につきましては、このような形でやはり区域内森林ということでございます。

4ページの写真でございますけれども、これも小鹿野側から撮った御岳山方面の写真でございます。

5ページの写真は、起点側、鳩の沢工区の開設の前後の状況でございます。

6ページの写真につきましては、秩父市側の開設施工前後の状況でございます。

7ページには、他の路線と同じように丸太土留工を使ったり、それから補強土壁工を使ったり、ヨモギ等の在来種を植えついたりして環境に配慮している状況でございます。

8ページは木材の利用の状況、それから9ページの写真につきましては間伐前、こんなような状況の林を間伐して、下草も生える健全な林によみがえったという写真でございます。

10ページにつきましては、間伐の状況ですが、⑦のところがございますように、列状間伐という3列残して1列切るといような選木を簡単にする、そしてまた搬出をしやすくするような間伐も実施されております。

11ページにつきましては、管理道の切取斜面に、作業をするための歩道を付けています。左側のほうに階段があると思います。こちらで山に登れるような道もつくっております。

12ページでございます。この森林管理道の開設によりまして、開設したところはその都度供用開始しておりますので、写真にございます高性能林業機械が入れるようになりまして、作業の効率化を図ることができるということでございます。

13ページについては、アプローチ道、登山道ですね、これは御岳山、信仰の山として多くのお客様が訪れます御岳山への登山道との取り付けです。

14ページにつきましては、この部分の森林整備の状況でございます。先ほども同じ説明をさせていただきました。緑の開設した部分について、森林整備の状況が進んでいる図でございます。後ろの資料につきましては、説明を省略させていただきます。

以上、簡単でございましたが、管理道の3本について説明を終わらせていただきます。

○船田課長 農村整備課長の船田でございます。森づくり課に続きまして、説明をさせていただきます。失礼ですが、座らせていただきます。

恐れ入りますが、農林部の資料3の2枚目、先ほどの森づくり課さんの資料の次になりますけれども、戻っていただけますか。

森づくり課さんの森林管理道整備事業の概要の次のページに、ほ場整備事業の概要という資料がございます。ほ場整備事業の概要につきまして説明させていただきます。

ほ場整備事業につきましては、水田の区画整理、これを中心にしまして、用水路、排水路、農道、暗渠排水、こういった工事を総合的に整備するものでございます。また、こういう農地の区画整理を行うことによりまして、整備前の土地を整備後の土地に換地をするということで換地手法がございますので、これを利用しまして農地を集団化するという事です。小さい農地を大きな区画にするということでございます。

ほ場整備事業の目的としましては、農地の集積、集団化ということでございますので、1枚の区画を拡大するという事で、大規模な農業を可能としまして、これによりまして地域の担い手を育成、確保することとなっております。こういった担い手を確保しまして、農業経営の安定化を図りますとともに、これらの対応によりまして安い農産物、これを安定的に供給するという事でございます。

続きまして、ほ場整備の効果の主なものでございますけれども、下の2にございますように、ほ場整備の効果としましては農業生産コストの低減と労働時間の削減ということでございます。大区画による労働時間の削減ということです。それから、水田を畑利用しますので、いわゆる水田の汎用化による麦や大豆などの生産拡大を目指すということでございます。それから、最近話題になっております耕作放棄地、こういったものもほ場整備地区は非常に少ないということがありますので、耕作放棄地の減少と環境景観の保全ということでございます。それと、水田は洪水調整機能を持っておりますので、その機能の確保、こういった効果が挙げられております。

それでは、資料のインデックス104のところをお願いいたします。

ほ場整備、種足野通川地区でございます。再評価実施後5年経過ということで、継続中の地区でございます。事業概要にあります本地区の事業目的と必要性でございますけれども、本地区の現況、区画整理前の状況ですが、ここは以前、大正5年に旧来の耕地整理を行った区域でして、1反歩の小区画で道路が非常に狭い、それから用排水路も未整備という地域でございます。その地域におきまして、大型機械の導入を可能といたします再整備、これを

行いまして、先ほど申し上げましたようなほ場の大区画化、あるいは道路、用排水路等の整備、こういったことを行いまして、担い手農家への農地の利用集積を促進しまして、農業生産性の向上と農業経営の安定化を図るものでございます。

総事業費なんですけれども、事業内容にありますけれども、21億9,700万、事業期間は平成23年までとなっております。

具体的な事業内容といたしましては、248haの区画整理を行いますので、それに伴います道路、用排水路等の整備を行うものでございます。事業の負担割合としましては、国50%、県27.5%、市町10%、地元12.5%となっております。

続きまして、再評価の項目になりますけれども、恐れ入りますが、14ページをお開き願います。

この地区につきましては、計画変更を予定してございます。ここに平成20年度再評価実施地区計画変更概要というものを付けておきましたので、これをご覧になりながらお願いしたいと思います。

前回、平成15年度の評価監視委員会で事業の継続ということで、先ほど申し上げましたように承認を受けておりますけれども、その後の整備によりまして、この地区では計画の変更が必要となったということでございます。今回の変更の主なものとしまして、平成15年度の再評価欄、計画変更も同時に行っておりますけれども、平成15年度計画変更時ということで、その欄にありますように用水路工39.4km、排水路工20.1kmと、こういった工事を予定しておりましたけれども、今回大区画化ということ、あるいは畑地の位置の変更、こういったことがありまして、土地利用計画を変更しております。これによりまして、水路延長、用水路延長等が変更になっております。右側の今回の再評価、平成20年度欄でございまして、用水路工35.5km、排水路工18.5kmと、ほかにもちょっと小さな移動はございますけれども、こういった変更ということでございます。

それと、もう一つ大きな変更としては、暗渠排水工が下にございますけれども、平成15年度の再評価時、このときには素焼き土管ということで整備を予定しておりました。これを新工法であります浅層暗渠ということで、深さをちょっと浅くした暗渠を使うことによりまして、7億5,300万ほどの減額となるということでございます。こういった暗渠の変更と、それから上の用水路、あるいは排水路の変更によりまして、総事業費は29億5,000万円から21億9,700万円というふうになっております。

その効果の関係なんですけれども、恐れ入りますが、前の11ページをご覧いただきたい

と思います。

表の中ほどに、この地区で今回の変更に伴います効果の主な項目、あるいは金額を書いています。まず、一番上の効果の項目ということで、作物生産効果ですけれども、農地の排水条件、こういったことが改善されます。農産物が増産となる作物生産効果、こういったものを見込んでございます。

それと、2番目の営農経費節減効果でございますけれども、農地が大区画化するということによりまして、農作業効率が格段に上がるということで、労働生産性が上がるということでございますので、そういったことで効果が1億5,700万とかなり大きな額を見てございますけれども、こういったことで改善されるということです。

こういった効果額と事業費の関係で、この地区のB/Cでございますけれども、前後して申しわけないんですが、15ページをご覧ください。

種足野通川地区の事業効果（B/C）の変動についてということで資料をまとめてございます。このうちの下の部分でございますけれども、今回の土地改良事業の費用効果分析手法の変更ということで、今回効果を算定してございます。これまでの費用対効果の算定方式につきましては、事業完了時点を基準といたします投資効率方式ということで算定していたんですけれども、平成19年の農林水産省の効果の算定方法の変更、改定によりまして、費用と効果の発生時期の相違がございますので、それをただすということで、現在価値化した総費用総便益方式ということで算定するというところでございます。これにつきましては、工事期間中の効果発現を考慮するということと、施設のライフサイクルコスト、こういったものを考慮しまして総費用と総便益を比較するというところで改善された手法でございますので、これを使いまして算定してございます。今回、本地区におきまして、総費用総便益方式で算定しました結果、B/Cについては一番下にありますけれども、1.23ということになってございます。

以上が変更の主な点でございますので、恐れ入りますけれども、今度は資料の1ページにお戻り願います。104の1ページでございます。

先ほどのB/Cの現状の数字としましては1.23ということでございますけれども、その下の今度は事業の進捗状況でございます。事業の進捗状況につきましては、今年度末で80.1%ということで、8割の事業を完了してまいります。

それと、その下の今後の対応方針でございますけれども、対応方針につきましては継続とさせていただきます。対応方針の理由につきましては、本地区は既に農地の大区画化、こ

れが図られておりまして、効率的な営農が行われております。

しかしながら、暗渠排水がまだ未整備ということでございまして、排水路整備あるいは暗渠排水の整備は農業経営基盤の強化に欠くことができないということがございます。それと、地元からも早期完成を強く望まれているということで、対応方針につきましては継続とさせていただきます。地区の位置等につきましては、次のスクリーンあるいは次のページをご覧くださいと思います。

まず、2ページの位置図につきましてご覧くださいと思います。

種足野通川地区なんですけれども、県北東部、騎西町、それから鴻巣市、菖蒲町と、この1市2町にまたがる穀倉地帯でございます。赤く着色された部分、これが区画整理248haの区域でございます。それと、中に青い点線が入ってございます。これは関連事業で実施しておりますかんがい排水事業で、排水路整備を実施してございます。

次の3ページをお開き願いたいと思います。詳細図になってございます。

赤線で囲まれた範囲が受益区域でございまして、整地工事などの面的整備は既に実施してございます。それと、平成20年度、先ほど多少工事が残っているということでしたけれども、排水路約3.8kmと、左側のほうに青の点線が入っている部分でございます。これにつきましては、コンクリート柵渠で整備してまいりたいと考えております。

それから、暗渠排水につきましては、ちょっと薄くて見づらいなんですけれども、青い着色をしてあります区域で、黄色におきましてはほぼ全域でございます。それから、それぞれのところに丸の数字が入ってございますけれども、これが次のページから説明いたします写真の位置図、先ほどの森づくり課さんと同様な写真の位置図でございます。

次のページをお願いします。

まず、①の写真ですけれども、道路の整備前と②が整備後の状況でございます。以前は2mぐらいの道路でしたけれども、整備後は幅員5mの道路ということですれ違いや大型機械の通行もできないものが、整備後は交互通行、そういったものが図られております。

それから、次の5ページでございますけれども、整備前のこういった土水路が、右側の④でございますけれども、先ほど柵渠水路ということで説明しましたけれども、そういう水路になってございます。

それから、6ページなんですけれども、この画面のほうですと大区画化の状況がわかるかと思えます。整備前につきましては、先ほどの小さな区画でございますけれども、これが右側の大区画になり大幅に労働時間が低減しています。この地域におきましては1ha当たり従

前の23時間から11時間と半減しております。実際に計ってみますと、そのくらいの減になっているということです。

それから、7ページでございますけれども、畑での営農状況でございますので、暗渠排水が今後整備されれば、水田においてもこういった生産拡大が図られるのではないかと考えております。それと、ハウス内のキュウリですけれども、これの栽培状況となっております。

それから、次のページをお願いします。

この地域におきましては、ある程度環境に配慮した整備も行っております。左側が、水田魚道ということでございまして、排水路から田んぼまでドジョウだとか、いろいろな生物、昆虫等が上がるように、こういう魚道等も設けております。

それと、右側ちょっと見づらいなんですけれども、水路の壁が全部ギザギザになっておりますけれども、アシを張りつけまして、カエルだとか昆虫が上に上れるような水路ということになっております。

次の9ページをお願いします。

これは、ちょっと水路が白くなっておりますけれども、ヒメイワダレソウという草でございまして、ちょっと右のほうに出ましたが、これがある程度繁茂しますと畦草が全然生えてこなくなるということで、地区の皆様でこういう草を植えまして、環境の面も配慮した対応をしているということでございます。この地区のほ場整備につきまして、先ほど申し上げましたように農業基盤を整備することによりまして、担い手農家への農地利用集積と、こういうことが促進されるということで、大きな成果を上げております。この地区の対応方針案は、先ほど説明しましたとおり継続ということでございますので、審議のほどよろしくお願ひしたいと思います。

以上で、種足野通川地区の説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

○屋井会長 随分長時間になりましたけれども、もう少しですので、よろしくお願ひいたします。

それでは、ただいま説明いただきました(3)の2、この審議に移ります。

ご説明ありました4事業、これにつきましてご質問、ご意見ございましたら、よろしくお願ひします。

○田中委員 ちょっと確認したい、教えてほしいんですけれども、例えば102番の15ページですか、いろいろな便益が計算されているわけなんですけれども、非常に額が大きいのでどんな計算をしているのかなというのは知りたいところではあるんですが、この森林整備の定義なん

ですけれども、現状の森があって、それから間伐をしたときの状態があって、その差での便益を出しているのか、それともこのまま間伐ができない状態を続けていくと、森が荒れてしまってひどい、そういう機能がなくなってしまう、その差で出しているのか、どういう計算で出されているのでしょうか。

○古屋課長 これにつきましては、管理道が入っていない場合には手入れがされなくて悪い状態、管理道が入って手入れがされるといい状態になるので、それとの差ということでございます。

○田中委員 現状より悪くなることを考え……、こういうの意外と難しいなど、間伐とかないこの差というのは意外と難しいなどという感じなんですけれども、そういうものを計算する方法が確立されていると。

○古屋課長 林齢とか、こういうような条件で、こういう状況の山のときには、こういう数値という計算方法が決まっておりますので、それに基づいて計算しております。

○屋井会長 ちょっと今、私も興味があるので、その点確認ですけれども、その管理道というのと、もう1個、造林作業道というのかな、作業道がありますよね。作業道というのは、車は通れないけれども、まさに間伐したりとか、管理するために必要なんだろうと。管理道がないときに、作業道をつくらなければいけないので、管理するためにはね。だから、管理道ができたなら作業道は要らなくなると。だから、作業道のいわば建設費というのかな、整備費、これを便益に入れているように見えるんですよ、一覧表でいうとね、そういう理解でよろしいんですか。

例えば、具体的に、今の田中先生のご質問に関係するということですね、そこで私も聞いてしまいましたけれども、101の例えば15ページ、二子線の効果項目内訳というのがありますよね。上のほうからずっと見ると、やはり木材の生産便益、管理道ができて車でどんどん運び出せるし、管理もできるしということで、これが上がるのは当然ですよ、これを目的にやっているわけです。

一方で、その下に造林作業経費縮減便益、2つありますね。2番目のほうが結構大きい額があるんですけども、これは路網整備により造林作業道を作設せずに済む効果、森林管理道にかえて造林作業道を作設した場合の経費について評価と書いてあるので、ここを勝手に解釈すると、まさに管理道のかわりに要らなくなる作業道、これの建設費を便益に入れているんだと、こういう理解ができるんですけども、それでいいですかという質問です。

○古屋課長 作業道で代替した場合には、この額になるというのを便益としております。

○屋井会長 なるほど。そうすると、この3億8,000万というぐらいだから、大した額じゃないんだけど、これイメージ的には大体何kmぐらいの作業道がつかれるんですか、これで。要するに、逆にいうと、管理道、今回のでね、どのぐらいの作業道が必要なくなったということなんですか。同じ長さなんですか。

○古屋課長 作業道の規格にもよるんですけども、また地形にもよりますけれども、作業道の場合にはメーター当たり安いもので2,000円から数千円でできます。管理道の場合には、やはり五、六万から幅員が広がって高くなると二、三十万……

○屋井会長 まあいいや、僕ばかり質問しちゃいけないんで、まあいいや、とにかく。関連する質問が出たら、またお答えいただくようにしまして、まず先に先生方の、ほかの方のご質問を優先します。ほかいかがでしょうか。

○秋吉委員 森林管理道整備事業のことなんですけれども、幅員を縮減するなどのコスト削減を図りながらという項目が対応方針の中にありますよね。例えば、101の1ページのところとか、それから103で1ページのところにあります対応方針の5のところですね、3.5メートルに削減するなどのコスト縮減を図りながらと。これは、それぞれ総事業費は変わらなくて、計画の延長がそれぞれあるわけです。ということで、総事業費は変わらない、ただし幅員を削減するということというふうに理解することでよろしいのか、あるいはまた別の要素が入って総事業費は変わらないと考えたらいいのかという点をちょっとお聞きしたいと思います。

○古屋課長 総事業費につきましては変えてございません。実際の費用を幅員を小さくすることで縮減を図っていくということでございます。

○秋吉委員 その幅員を削減しても、費用的には変わらないわけですか。

○山田主査 幅員を狭くしますと、5 mから4 mに狭くした場合は約メーター6万からの事業費が縮減できていきます。実際に、最初の資料2に横長の表がございましたけれども、そちらで見ていただきますと、二子線、八日見線、御岳山線ともちょうど真ん中に進捗率がございまして、こちらは事業費でございます。右に工事率と、これが延長の伸びでございます。それぞれ二子線でいえば、51.7から60.2と約8から9%の事業費が5年間で伸びました。それに対し、延長は14%の伸びを示しております。ということで、事業費に対して延長が伸びているということなんですけど、事業費を変えていないのは、前回の再評価で幅員を下げるという方針をお諮りしているものですから、その経緯で事業費は変えておりません。

○秋吉委員 ありがとうございます。

○屋井委員 ほかはいかがでしょうか。

○室久保委員 今の関連でいうと、これ幅員を狭めることの問題点というのはいないんですか。当初、5 m必要だ、4 m必要だというところから始まっているとすると、すごく重要な事項だというふうに認識しています。したがって、逆に狭くすることによって問題というのはいないんですか、これが1つと。

それから、また山歩きの話ですみません。そうはいつでも、雨水による表土の浸食って結構多いんですよね、実際。これ相手が自然だから、台風だから、すごく降ると、やはり削られていますよね。それで、こういういわゆるコスト、今まで仕上がったところが、また恐らく修復するような、そういうものもあると思うんですよ。そういうものというのは、ここの総費用の中でどういうふうに反映されているのか、それが2つ目と。

あと、すみません、社会的割引率の計算がちょっとまだよく理解できないということで、この4%ですか。これは例えばあれですよ、森林管理道の場合というのは、再々評価時総費用、再々評価時という、これはあれですか、年次、総事業の20年、これを指して……、ちょっとこの辺よくわからないので、すみません、その3点お願いしたいんですけれども。

○古屋課長 まず、幅員の違いによる問題ということなんですが、当然、幅員が狭まると安全性等も若干問題が生じるというのは考えられるんですが、1つは国道と県道を結ぶようなものについては1級林道という道路の規定もございまして、これについては1級は5 mというような規定がずっとございました。それから、もう少し規格の小さい、例えば町道と県道とを結ぶようなものについては、町道と町道とかですね、そういうものについては2級の林道というような規定がございまして、幅員は4 mとずっとされてきて、国の採択も受けておりました。それが平成14年に安全性とか確保できれば、それをコスト縮減等をかんがみながら変えてもいいというようなことになりまして、それを受けて幅員を変えてというか、少なくして開設を進めてございます。その場合にも、退避場を多目につくったり、そういうような工夫をして安全に工事をして、設計をしているところでございます。

それと、維持管理に関係することだと思えますけれども、この削られたものの分については、1つは先ほど説明申し上げました維持管理費のほうで見てございます。例えば、台風災害で道が崩れて復旧したものについては、この中には出してございません。

あと、もう一つは、社会的割引率でございましてけれども、これは採択時点、それから完了時点でも同じ金額で総事業費を、先ほどもちょっと説明もございました。変えてございませませんが、これを開設時点の評価に戻して、これまでと土俵を同じにするために、この割引率を

4%を使いまして費用項目の額にしているということです。これは、再評価時の平成20の額というよりは、開設時、平成3年の評価額でございます。割引率を掛けた上で計上していく、その費用項目でございます。先ほども申し上げましたように、効果項目についても開設時に割り引きで戻して、同じ土俵に上げてB/Cを出しているということでございます。

○室久保委員 そうすると、あとのほ場整備事業さんで説明のあった総便益費のところのシグマの式、これは同じですね、これは平成10年にこうなったという、そういうことなんですか。

○船田課長 はい、同じです。

○屋井会長 ほかはいかがでしょうか。

○藤原委員 山のほうというとおかしいけれども、こちらはもう言ったらいいのかな、水源涵養便益とか、こういうものが入ってきて、よいことだと思うんです。ただ、細かくいうと、水質浄化とか、そういうのはわかるけれども、蒸発散量のほうが多かったりして、ためることができているのかとか、細かくいうと道路を入れることによって、逆にそこから表流水が洪水を起こさせる原因になったりするし、細かいことはいろいろとあるのかなと思うんですけれども、専門的に調べられて、こういう数値が出てきているということならば、そうなのかなと思う、プラス、マイナスいろいろと行ったり来たり。

それから、例えば間伐が必要で、まず間伐するとCO<sub>2</sub>は一応固定は減るけれども、またそこに生えてくるわけだから、そういうことでいい森を維持することがCO<sub>2</sub>固定につながっているのかなとか、いろいろと推測したんですけれども、そんなことでそれは専門の計算の中でやっていただいているのかと思います。

全体的になんですけれども、例えば101の1ページ、まず事業の目的の必要性が書いてあって、それから社会情勢の変化があって、それから対応の理由、ここが何というのかな、行ったり来たりというか、まずこの必要性をきっちり、例えば下のほうの理由というところですね、当路線の整備が必要であると、それから齢期の時期がきているので切らなきゃいけないんだとか、そういうことが目的のまず必要性のところポポンと上がってきていていいんじゃないかと思うんです。それに対して、社会経済の状況の変化は、まずどんどん時期がきて、早く間伐しなきゃいけないんだとか、それから今地球温暖化防止の面から森林の機能が見直されていて、そういうこともあってさらに勢いをつけたいとか、それから例えば工事が始まってからも、事業が始まってから、もう10年以上たったりしていますよね。樹齢がもうどんどん伸びている。

だから、最後の対応のところは急がなきゃならんのだということを書くとか、何か内容が同じようなのが行ったり来たりしているので、もうちょっと整理をして、時代背景の変化と、それから木というのがもう10年たって、急がなきゃいけないんだということ、それから多面的機能もいいんですけども、やはり林業という業と言わなくてもいい、間伐が急がなきゃならないんだということをもっと明確に打ち出して、そのためには昔のような山の人たちが山をずっと歩いていくんじゃなくて、道路が必要なんだということですね、機械も入れなきゃいけない。そのことがもっとはっきりと出されているほうがいいと思うんです。間伐の必要のために、この道路がまず必要で、それが森林維持につながるんだということですね。

一緒に、もう一つ伺いたいのは、104のところなんですけれども、104の種足だったかな。ここは大規模化すると、農家戸数は逆に減って、1軒当たりの面積がふえるとか、そういうことはあるんでしょうか。

まず、それでいいです。そのことは、最後は質問です。

○船田課長 今、大規模化ということなんですけれども、この事業の目的そのものがもう大規模化して農家を、逆に農家そのものの数は少なくするというございます。ただ、なかなか農家だけでは難しい部分がありますので、ある程度何軒かの方に集まっていただいとすることで、そういう集団化的なものをつくると。ここについては、4つの集団組織ができておりまして、それで現状では90haぐらいのそれぞれの人というか、集団化の地域で農業を営んでおります。ですから、200何haありますので、もっと集団化してもらえれば、ほ場の効果に近づく形になろうかと思えます。

○古屋課長 1番目のございますけれども、記述の優先順位とか順番をきちんと整理して記述するようにいたしたいと思えます。

○藤原委員 そのほうが何が大事なのかよくわかると思えます。

○古屋課長 はい、ありがとうございます。

○屋井会長 ほかにいかがでしょうか。

○田中委員 今の藤原委員のお話に関連するんですけども、受益者負担というか、ほ場整備は地元とか市の負担があって、森林管理道は国と県が50、50で面倒を見るということなので、やはりその重要性というのがそこにあるから、そうだと思うんですけども、そのあたりの考え方って、これやはり受益者がいるわけなので、そのあたりの考え方を強く打ち出してもらったほうがいいのかという気はいたします。今まで、どういうふうに県のほうで整備やっているかという……

○古屋課長 まず、森林が社会資本であるという認識を持ちまして、その整備の基盤が森林管理道という認識で事業を進めております。

それと、受益者負担、本来、森林所有者からも取るというのも1つの大きな考え方だと思いますが、管理道の場合には用地につきましては地元、例えば市町村が買い取って提供をする。または、森林所有者が無償で提供するというようなことをやっております、県道等とは違いまして県は用地補償、買い取りをしております。そういう間接的には地元の負担もあると言えらると思います。

○船田課長 農地のほうは10%程度ということで地元負担をお願いしているわけですが、このほ場整備につきましては道路あるいは水路という公共的なものが結構多いわけですので、おおむね1割前後ということになりますと、農地の部分の整備相当額ということに大体計算するとなってきますので、その部分は農家の方に負担していただくという形になってきております。

○屋井会長 そうですね、私も1つ。

農業系の便益というのは、従来からもわかるようできてわからないところもあって、ただもう少し丁寧に説明をいただいていた気がするんですよ。だから、作物なんかも何がどれだけふえると、作柄まで言ったりね、ありましたし、だからそこら辺はぜひ聞いている相手ができるようなことで、もう少しまたやっていただきたい。

その趣旨は、やはりここら辺の事業というのは、もう進捗率7割、8割きたら、かなり効果が発現されているんじゃないかと思うんですよ。それで、ほ場もそうかもしれないし、ほ場のほうはわからない。でも、林道なんかは何kmか進んでいったら、もうそれで生産性上がっていきやおかしいし、上がっていると思うんですよ。そこら辺は通常の道路と違って、ネットワークとしてこれみんな両方から始めているでしょう、林道は。つながらないと意味がないんじゃないかと、つながってもそんなに変わらない意味かもしれないし、通過交通じゃないでしょう、行って戻ってくるわけよね、みんな。

だから、そういう意味でいうと、何kmかできたら、それだけで効果があるはず。そういうものが今、ここには示されていないんだけど、やはり現状で既に出てきている効果については、きっちり示すことによって、再評価時点、再々評価時点でさらに必要があるということの根拠になってくるんだと思うんです。それを全く示せないとなると、ぜひ何らかの調査するとかということをやりたいなと思うんですよ。

林道のほうは、逆にいうと、ネットワークになっていないから、いつやめてもいいじゃない

いかというふうに思われても困るかもしれないんで、それはそれなりに上と下がつながると、さらにいいということもあるでしょうけれどもね。でも、今もそうだし、ちょっと進んだら、またさらに効果が出るという、そこら辺の説明も必要なんだろうなと思います。ちょっとこれは感想であります。

○秋吉委員 本当に初歩的な質問で申しわけないんですけども、ちょっとよく理解できないものですから、ご説明いただけるとありがたいと思って質問させていただきます。

ほ場整備の事業なんですけれども、先ほど来かなり効果が上がっているというようなイメージを受けるわけなんですけれども、そういう中で総費用総便益比というのが余り総体的に高くないような感じを持つんですけれども、その理由とといいますか、そこら辺のことがちょっとご説明いただければありがたいなと思っておりますけれども。

○船田課長 先ほど、委員長のほうからもお話があったんですけども、ここの効果はどの程度かということなんですけれども、それは労働時間なり、作物の生産性、1割ぐらい先ほど生産効果ということで、ほ場整備しますと、これはいろいろ土をいじるものですから、生産自体も上がってまいります。それから、労働生産性は、先ほど区画を大きくするというところで、ちょっと内部で述べさせていただいたんですけども、作業時間は半分になるというところで、その部分が減ってくるわけで、その分が効果として上げられるんですけども、面積的にはやはり1.38ぐらいの効果、数値になってしまっているということでございます。

○秋吉委員 この事業は、もう平成23年までですけれども、どの程度完成しているんですか。

○船田課長 先ほども申し上げましたように、80%ぐらいの事業量は済んでございます。

それで、今、残っておりますのが、先ほど申し上げましたように資料3ページの水色の水路が約3.8kmと、この絵が出ておりますけれども、水色の部分と、あと水色で残っておりますけれども、暗渠はが全部残っております。やはり暗渠を全部やっついていかないと、畑としての利用がうまくいかない。そういうところが最後の詰めになりますので、この暗渠をやっついて終わりにしたいということで考えております。

○秋吉委員 ありがとうございます。

○屋井会長 どうもありがとうございました。どうぞ。

○岩倉委員 先ほどの道路のほうは、計算の過程みたいなのが書かれていたんですが、こちらのほうは何もそういうのがないということで、平仄合わせなくていいのかというのが1点。

それに増して、幾つか聞きたいんですけども、時間もないので1点だけ。この林道のところの101、102、103で一番大きいのが木材生産便益なわけですけれども、ちょっと数字を並

べていうと、101が10キロの整備、102が9.4kmの整備で103が8.4km、一番大きいのと小さいので1.5kmしか差がないんですけれども、木材生産便益は101が1.8億で、102が1.2億で、103が0.7億かな、木材生産便益と距離の関係で生産量がどうしてこれだけ変わるのかというのがよくわからないんですが。

○古屋課長 まず、1点目の計算の根拠といいますか、過程の記述がないということですが、県土整備部さんのほうとも調整を図りまして、同じレベルのものをお出しできるように、お示しできるように調整を図りたいと思います。

それから、2点目でございますけれども、この木材生産便益が大きいということで、かつこれ延長に対して、延長が同じなのにというご質問でございますけれども、これが一番大きく響いておりますのが、利用区域内の人工林の割合です。やはりスギの木的人工林は、いわゆる管理道がないと搬出することができない。管理道ができたことによる便益が多くなりますので、例えば人工林率でいいますと、二子線、1番が67%、八日見線が25%、御岳山2号線が46%というような人工林率になってございます。それに利用区域の面積がかかったものが木材の便益に反映されますので、延長というよりか、そちらのほうが大きく響いているということでございます。

○屋井会長 どうぞ、何かありますか。

○岩倉委員 今、そういうのがここにはわかるような資料にはなっているのかということと。そういうことがわかるような資料にさせていただいて、ほかにもいろいろ、本当にどうやってこれ。例えば経費節減のところで輸送トラックの大型化による輸送節減と書いてあるんですけども、当然トラックを買い換えたら、そのコストも本来は計上しなければならないとか、いろいろ……

○古屋課長 その過程をきちんとお示しすれば、今私が説明したことの資料でご理解いただけると思いますので、そういう形に改めまして記述させていただきたいと思います。

○屋井会長 重ねて私も、今の見方の追加していいますと、先ほどの作業道の建設費、これも岩倉先生おっしゃるように3つで随分お互いが違うんですよ。そこら辺もどうしてかなというのは同じようにありますのでね。

これに関して、どうして気にしているかということ、そういうことはないんだろうけれども、作業道をつくることによって生産量が上がる可能性があるかないか、ここがポイントで、作業道はつくったって、メンテナンスだけだから、決して生産は上がりませんというんだったら、生産量の増分の便益とのダブルカウントはないんだけど、そこがもしもそういう

ことで生産量上がっているんだとすると、そこら辺は引いておかないといけないとかという、非常に細かい議論が実は出てきて、こういうずらっといっぱい便益並んでいるときというのは、そういう重複計上みたいなことをね、我々は余りにしないんだけど、気にする人はすごく、経済系の先生なんかもそうだけれども、非常に気にしますよね。だから、そこら辺マニュアルどおりだと言いつけていられるかどうかというのは、結構議論としてあり得るものだから、そういう意味で我々としてもある程度は理解しておかないと、これはやはり判断できないでしょう。そういうところも一応念頭に、その資料なりをまた用意していただくということでお願いします。

ちょっと時間が随分過ぎてしまいましたので、まだご意見おありだとは思いますが、このあたりで議論のほうは終わらせ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、最後にですね、現地視察を次回行う予定になっているんですけども、それについては先ほど委員の先生方と相談をさせていただきました、候補にもう上がっているのは前回の委員会で計画変更等があった議論になった地すべりの地区、203番の金崎地区ですね、ここは候補にさせていただきたいと思います。それから、201番の道路改築の事業というところもありました。これは大変重要な事業なので、認識はしております。それから、下水道の荒川右岸の流域下水道の事業ですね、この3つ、ここまではぜひ入れさせていただきたいということで我々は考えていまして、それから最後に今農業の話がありましたので、これについてお話を聞く前に我々としては相談したという関係ありまして、ですから最後、ちょっときょうは時間がないので、ここで皆さんの意見を聞いて1つ選ぶというのはちょっと難しいんですけども、この農水の中から1つ選ぶか、あるいは区画整理事業等もありましたので、こちらのほうで行かせていただくか、ちょっとこれについては事務局のほうとも早々に相談させていただいて、農林部のほうに改めて行くということであればお願いをするという、こんなことでさせていただきたいんですが、先生方よろしいですか。

もし、これを見たほうがいい、行ったほうがいいというのが農林部のほうについてありましたら、事務局のほうで結構ですので、言っていただければ優先したいと思います。

ちょっと時間の関係で、それではそういうことで、この視察関係については3カ所は決まり、4カ所ぐらいしか行けないというのが例年のですので、今の方針で進めたいと思います。

日程、コースについては事務局にお願いしたいと思います。

○事務局（池田） 調整させていただきます。

○屋井委員 それでは、これでよろしいですか、そちらに。今度はその他ということ。

○事務局（池田） それでは、現地調査のコースについては、今お話あった3カ所と、それと農林さんのほうを入れるかどうかご意見をいただいて、会長とまた調整して連絡させていただきたいと思います。1日の行程というふうなことなので、距離的なものもあるものから、実際に行程組んでみて1日で行ける範囲というふうな形でセットさせていただきたいと思っております。

それから、今後の委員会の開催予定について簡単に説明させていただきます。今、お話あった現地視察が12月の1日に予定しております。それから、最終回になりますけれども、第3回の委員会を来年の1月9日に開催する予定にしております。現地視察の詳細につきましては、後日連絡させていただきます。

いただいた宿題につきましては、特に前回、途中で事業計画を変更したものについては、事業概要書の書式をある程度変更してわかりやすくしてくださいというふうな話がありましたので、きょうサンプルをそれぞれお渡ししてございますけれども、こんな形で進めておまして、12月1日の現地視察のときには、それぞれほかの案件についても整理したものをお渡しできるかと思っておりますけれども、その他のいただいた宿題についても、できるだけ12月1日に間に合わせるような形で、もし間に合わなければ、できるだけ早い段階でお渡しして、ご意見いただいて調整しながら、最終的には1月9日に最後の報告をさせていただきたいと思っております。それに合わせて、事業内容のほうもいろいろご意見いただいておりますので、精査して修正のある部分については修正させていただきたい、そういうふうに考えております。

そんなことで、第3回委員会では、そんな形で報告させていただく予定としておりますので、ぜひよろしくお願いたします。

続きまして、第1回、第2回の委員会の審議案件について、現地視察を踏まえまして、意見の取りまとめを第3回でしていただくことになっておりますので、ぜひまたよろしくお願いたします。

また、第3回の委員会では、事後評価についても報告する予定としております。ぜひよろしくお願いたします。

以上、事務局からのその他報告は以上でございます。

○屋井会長 ありがとうございます。

第3回は、1時半から開催というふうにさせていただけますか。1時もいいんですけども、いろいろ移動とか考えると、1時半ぐらいからのほうがいいかななんて思って、たまたまきょうはいろいろ記憶違いをされてしまった委員の方々がいらっしゃったようなんですけども、1時半にしちゃったほうがかえっていいかなと、私はありがたいなと思っていますので、すみません、よろしくをお願いします。

それでは、何か先生方からございますでしょうか、よろしいですか。

それでは、これで議事次第の2番、議事についてはすべて終了いたしました。どうも議事進行への協力ありがとうございました。

○事務局（池田） 長時間にわたりご審議いただき、まことにありがとうございました。

以上をもちまして、平成20年度第2回埼玉県公共事業評価監視委員会を閉会させていただきます。

どうもありがとうございました。

午後4時39分閉会