

平成30年度第2回埼玉県公共事業評価監視委員会 会議要旨

1 会長の選出

① 会長選出

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

委員：浅枝委員は、当委員会の委員としての経験もあり、審議案件の多い土木分野の委員である。会長に相応しいと考えるので推薦したい。

事務局：浅枝委員を推薦のご意見があったが、いかがでしょうか。

委員：異議なし。

事務局：異議なしとのご意見をいただいたので、浅枝委員を会長に決定する。

② 会長挨拶

会長：公共事業評価は重要なことであるが、往々にしてお金やB/Cの観点から評価せざるを得ない。しかし、公共事業の効果はお金だけに換算できるものではない。

例えば、防災、人口減少、将来にわたっての地域再生や環境管理に重要な役割を持っているため、そのようなお金やB/Cには表せない観点からも評価していきたい。

2 再評価実施事業の審議

① 101 森林管理道整備事業 御岳山2号線

委員：木材生産の便益が5.8億円計上されているがこの地域の木材生産を行う事業体はいくつあるか。

事業課：木材生産を行う事業体は森林組合が3つあり、他にも木材生産を行う事業主体が2つある。

委員：迂回路にしては法面の勾配が急ではないか。必要性があれば、例えば、B/Cが1を割り込んでも必要性を訴えていくべきである。

また、切土法面では今年のような豪雨で崩れることはないか。

事業課：切土の勾配は1:0.8であるが、岩が出ているので安定している。

法面については緑化を施しており、今年のような豪雨では崩れることはなかった。

委員：平成7年に比べて今年の予算が18.5%まで減ってきている。

今後の予算はどのように推移していくか。

事業課：確実なことは言えないが公共事業については対前年度比100%で推移している。

委員：近隣に猛禽類はいるか。

事業課：秩父農林振興センター管内では確認されているが、御岳山2号線では報告されていない。

② 202 道路改築事業 一般国道254号（和光富士見バイパス）

委員：用地買収の残り6%の見込みはどのようになっているか。

事業課：残りの地権者が現時点では124名となっており、早期取得に向け交渉を進めている。

委員：国道17号、国道254号（現道）の補完となる重要な道路となるため必

要と考えるが、地元住民に対する丁寧な説明をもって事業を進めるほうがよい。

事業課：了解した。

委員：様式-3①の交通量について、整備有り無しであるが、ともに平成42年時点の推計値か。

また、整備有りの場合は、整備することで他から車を呼び込むため増えているのか。

事業課：整備有り無しともに、平成42年時点の推計値である。

整備有りの交通量は、周辺路線からの転換と将来ODの伸び等によるものである。

委員：幅員が一律ではないが、どこの範囲がどの幅員になるのか。

事業課：事業区間のうち、I期区間36m、II期区間42mが基本となる。

委員：災害時、幅の広い道路は非常に有用であり、周辺住民にとっても価値があることから、これだけ広い道路はあまり見当たらないので、このままで事業を進めてほしい。

事業課：了解した。

委員：軟弱地盤対策や液状化対策はどのようなことをするのか。

事業課：地質調査結果に基づき、地盤改良等の必要な対策を行う。

委員：未開通区間は現在どのようなルートで通行するのか。

事業課：朝霞蕨線、さいたま東村山線等を経由し、国道463号と接続しているが、さいたま東村山線は交通量も多く混雑している。

委員：市街地はどのあたりか。

事業課：国道463号南側周辺が市街化区域となっている。

委員：通過交通や災害に対して、効果がとても高い路線である。地元住民に対する丁寧な説明をもって事業を進めるほうがよい。

事業課：了解した。

③ 203 道路改築事業 一般国道407号（鶴ヶ島日高バイパス）

委員：国道407号の杉並木を工事などで改変することがあるのか。

事業課：杉並木がある現道は工事を行わない。

委員：圏央鶴ヶ島インターチェンジへのアクセスはどのようになるのか。

事業課：事業中である都市計画道路川越鶴ヶ島線を経由し、圏央鶴ヶ島インターチェンジへアクセスすることができる。

委員：国道407号（現道）に比べて距離が延びるようだが、それでも便益があるのか。

事業課：整備予定の道路は4車線であり、時間短縮などの効果がある。

委員：写真を見ると田畑を通すことになるようだが、代替地を用意するのか。

事業課：用地交渉において、代替地を希望する方には用意する場合もある。

委員：周辺地域の人口の推移はどのようか。

事業課：近年は、鶴ヶ島市は微増、日高市は減少傾向で推移している。

④ 204 道路改築事業 一般県道久喜騎西線（上高柳・下高柳バイパス）

委員：久喜騎西線（現道）の整備はしないのか。

事業課：現道の拡幅などの整備は行わず、整備するバイパスに交通を流す予定としている。

委員：事業経過年数が14年となっているが、なぜ、『事業着手後10年を経過して継続中』なのか。

事業課：事業を開始した当初は、区間が短く事業費が対象案件ではなかったが、平成21年に事業区間を延ばしたため、再評価の対象となったものである。

委員：久喜騎西線（現道）は非常に狭い区間となっているので、バイパス整備は重要である。

事業課：了解した。

⑤ 205 道路改築事業 一般県道西金野井春日部線（新川工区）

委員：事業区間外の東西部分は整備完了しているのか。

事業課：その通りである。

委員：周辺の川の氾濫などは問題ないのか。

事業課：首都圏外郭放水路の整備によりピークカットされていることから問題ない状況となっている。

委員：必要性が高いのは理解したが、B/Cが1.41と低いのはなぜか。

事業課：橋りょうが2箇所あり、事業費が大きくなっていることと、延長が短く、時間短縮効果が小さいためである。

委員：自転車はどこを走るのか。

事業課：整備する歩道は歩行者のみとなるので、車道を走行する。

⑥ 206 道路改築事業 一般県道蓮田杉戸線（黒浜バイパス）

委員：蓮田杉戸線（現道）を広げる計画はあるのか。

事業課：現道を広げる計画はなく、バイパス整備によって現道の交通量を減らすことを考えている。

委員：埋蔵文化財調査が60%終了しているとのことだが、全体が終わる見込みはどのようなか。

事業課：用地買収を行い、順次、埋蔵文化財調査を行う予定で進めている。

委員：埋蔵文化財調査を行うのはどこの機関か。

事業課：県の事業は（財）埼玉県埋蔵文化財調査事業団、市の事業は教育委員会である。

委員：蓮田白岡久喜線との交差点はどのような形状になるのか。

事業課：右折帯及び信号機付の平面交差点となる。

委員：蓮田市の人口はどのようなになっているか。

事業課：横ばいとなっている。

⑦ 207 道路改築事業 主要地方道羽生外野栗橋線（桑崎工区）

委員：事業区間内の供用開始していない区間において、工事が完了している箇所はあるのか。

事業課：完成している箇所もある。東武伊勢崎線と交差する箇所は、橋梁形式となっており、下部工が完成し、今後上部工工事に入る予定である。

委員：用地が100%なのに、事業が進捗していないように感じるがどうか。

事業課：用地買収が100%となったのは今年度に入ってからであり、今後、順次工事を進めていく予定である。

⑧ 208 街路整備事業 都市計画道路環状1号線

委員：今回の事業区間の北側の未整備箇所はいつ整備するのか。

事業課：現在のところ、事業実施時期・事業施行者ともに決まっていない。

委員：残事業期間が4年となっているが、完了する見込みはどのようか。

なお、完了が難しい場合、事業を延伸することになるが、それによる影響はどのようか。

事業課：用地買収は残り3件であり、概ね目途がたっており、工事についても順調であるため、計画期間内に完了する見込みである。

事業期間を延長する場合は、都市計画事業認可の延伸手続きが必要となる。

委員：今回事業区間の北側の整備は、小川町がこの道路を生かす案を作る必要があるが、未整備箇所を整備する場合、期間はどのくらいかかるものか。

事業課：整備について現在のところ、時期・施行者ともに決まっていないため、具体的な期間は不明であるが、事業を始めれば、それなりの期間がかかると思われる。

委員：今回の事業区間の北側の未整備箇所も含めて環状1号線となるのか。

事業課：その通りである。

3 事前評価実施事業の審議

① 401 三郷流山橋有料道路事業 主要地方道 越谷流山線（三郷流山橋有料道路）

委員：通行料金の決め方だが、30年間の徴収期間が先に決まっており、割り算で算出したのか。

公社：料金の決め方には2つのルールがある。

1つめは、新たな有料道路を通行することによって、通行者が得られる便益額の範囲内であること。

2つめは、有料道路の許可上その料金徴収期間は30年間と定められているので、その期間の中で得られる通行料金で建設資金の返済及び30年間の維持管理費ができること。

これらのことから、普通車の150円という料金額を算出している。

また、その他の車種の料金額については、普通車料金額に国で定めた車種間比率を乗じて算出している。

委員：その考え方の中で、上限下限を考えると150円となるのか。

公社：この有料道路において普通車は200円以上の便益があるが、バランスを考えて150円としている。

委員：上葛飾橋が有料道路であったときは通行料金はいくらだったのか。

公社：当該有料道路は、千葉県道路公社が管理していた松戸橋有料道路であり、普通車の通行料金は200円でだったと記憶している。

- 委員：この事業は橋の工事ということか。
公社：メインは橋の工事となる。
江戸川にかかる本橋部で450mほどあり、埼玉県側も堤防があるので、堤防にあがっていくための橋の建設、千葉県側のほうは、通常であれば堤防からおりていく構造となるところ、その先の土地があがっていくため、高架橋が上った先ですりつく構造なので、千葉県側の取付橋は堤防からほぼフラットな道路形状となる。
そのため、延長2kmの道路の内半分は橋で占められている。
- 委員：有料道路事業のため4年間で完成する見込みなのか。
公社：用地買収を埼玉、千葉両県で進めており、今年度中に用地買収が完了して、来年度からは工事に入っていく予定である。
工事は、江戸川の河川内工事があり、国の定めにより工事を行える期間に制限があるため、川の水が増水する期間は工事を行うことができない非常に制限のある区間である。工事はかなりタイトな工程で望まなければならない。
- 委員：通行料金は消費税が上がっても150円は変わらないのか。
公社：今のところ変わる予定はない。
- 委員：大型車になると変わるかもしれないが、その場合は50円刻みに値上げするのか。
公社：消費増税による料金への転嫁は、10円単位で料金を上げてよいという国からの指示があるので、10円単位での値上げになる可能性がある。
- 委員：千葉県と埼玉県でお金を出しあうのか。
公社：有料事業箇所については埼玉県道路公社で、公共事業箇所については、両県で支出することとなっている。
- 委員：料金を徴収するのは、どこか。
公社：料金所は埼玉側の1箇所のみとしている。
- 委員：料金の徴収方法はETCか。
公社：人による料金徴収方法を考えている。
- 委員：埼玉側の有料事業区間の先の計画道路ができれば、混雑を回避して三郷の中心部に直接行くことができるが、現在は、南側の三郷駅方面や北側に回り込んでいかなければならない状況である。早い段階で計画道路の整備が進むことを望む。
- 公社：埼玉県から、三郷料金所スマートインターチェンジ（SIC）まで県道を建設するという話を聞いている。それにより高い事業効果を得ることができると、最終的には三郷のショッピングモールまで行くような道路があると、有料道路の効果は飛躍的に伸びていくと考えているので、埼玉県にもその整備をお願いしていきたい。
- 委員：SICから直接接続する有料道路は、中央道と接続する稲城大橋有料道路があったと思うが、あのような形ではなく、SICから一旦下りて、もう一度有料道路に入る形態なのか。
公社：本有料道路はSICとの間に平面交差する県道があるので、SICに直接接続する有料道路にはなっていない。
- 委員：江戸川にはサイクリングロードがあるが、今、インバウンドの関係で、春日部などはサイクリングロードを使った人を南から呼びこむ運動を行っている。交差の構造は、どのようになるのか。
公社：堤防上をサイクリングしている人は、人が住んでいる側に一旦おりて、トンネル構造で有料道路の下をくぐるような形で再び堤防上に戻るような通行となり、サイクリングの自転車道と有料道路の車両は交わらない構造となっている。

4 その他

① 現地調査

会 長：現地調査について提案をしたい。審議内容や地理的な条件を考慮して以下の4箇所としたいと思うが、委員の皆様はいかがか。

番号202 一般国道254号（和光富士見バイパス）

番号203 一般国道407号（鶴ヶ島日高バイパス）

番号207 主要地方道羽生外野栗橋線（桑崎工区）

番号208 都市計画道路環状1号線

委 員：異議なし。

会 長：それでは、この4箇所を選ばせていただく。