

平成27年度第2回埼玉県公共事業評価監視委員会 会議要旨

1 県土整備部再評価実施事業の審議

201	道路改築事業	一般国道299号	飯能日高バイパス
202	道路改築事業	県道	深谷嵐山線(上原)
203	道路改築事業	県道	飯能寄居線(新堀・北平沢工区)
204	道路改築事業	一般国道140号	皆野秩父バイパス
205	街路整備事業	都市計画道路	岡通線(旧宮戸交番交差点)
206	街路整備事業	都市計画道路	南浦和越谷線(1工区)

委員：204だけが事業採択後の経過年数ではなく、事業期間と事業費の変更となっているが、その理由である法面对策の変更とはどのような対策なのか。また、事業費が170億円から188億円に18億円増えたが、18億円増えた根拠を教えてください。妥当性が知りたい。

事業課：当初調査では、かなり岩質がよい状態と判断していたため、削岩した法面にセメントを吹付ける工法で計画していた。実際に削岩してみると、空気や水に触れると短い時間で弱くなる岩質であった。そのため、岩の中にアンカーを打ち込み固定する工法に変える必要があり、対策費が増額になった。

委員：18億円の増額は1m当たりどのくらい杭を打つから㎡当たりいくらかというふうな出し方なのか？

事業課：法面对策の増額費用が大きいですが、それ以外にトンネル掘削の想定と違ったり、工事用道路用地の借地がうまくいかず、搬入路を変更するなどトータルで18億円不足してきた。

委員：202の「その他の便益」に「秩父鉄道と立体交差にすることで、災害に強い道路ネットワークが形成される。」とあるが、どのような意味か。

事業課：災害に強いという趣旨は、地震が起きたときに鉄道がネックになり行き来できなくなったという状態が過去にあり、立体交差により鉄道の影響を受けにくいネットワークができる。そのため、このような表現にしている。

委員：立体交差は地震があったときも大丈夫という前提か。どのくらいの地震を考えているのか。

事業課：レベル2地震動と言って阪神淡路大震災クラスの直下型地震を想定し、構造物を設計している。

委員：鉄道を横切る道路を高架ではなくアンダーパスにすると、地震時にはメリットがあるが、豪雨の時は冠水するので、気を付けてもらい、安全なものを作ってほしい。

事業課：地形的に荒川に向かって下がる地形で、秩父線が高いところを通っており、接続する道路は5～6m低くなっている。地下方式だが、そのまま上に上っていく形となるので、この立体交差に関しては水が溜まらない構造になる。

委員：今まで、鉄道で分断されていた水が、反対側から低い方に向かって流れることもありえる。ケアも必要である。災害に強いという観点から考えられていると思うが、よろしくお願ひしたい。

委員：ベネフィットの算出に時間短縮や走行経費減少、交通事故減少を計算しているが、交通がスムーズに流れることで大気汚染が減るなどの環境

面に対するベネフィットもある。どのように算定されているのか。
事業課：走行経費減少便益で燃料費等の軽減は計上されているが、環境面の大気汚染の減少は、現在のマニュアルでは便益として含まれていない。

委員：環境問題について学生に話をするが、道路の便益に時間短縮があるのは当然だが、交通がスムーズに流れて余分な排気ガスを出さずに済むという説明もしている。実際にB/Cの計算の中に反映されてくると、説得しやすいのだが、マニュアルの改良の動きはあるか。

事業課：国土交通省の改定の動きは把握できていない。現在のマニュアルでは、例えば201の補足資料3ページの「4.環境」という欄があり、「生活環境の改善・保全」ということで、現況からどの程度大気汚染が軽減されるかを試算している。右側の欄に、CO₂排出削減量が年間427tあることを記載しており、客観的な評価となっている。

委員：客観的な評価というのは、この427tはベネフィットの中には入っていないのか。

事業課：便益としては計上していない。

委員：204で皆野秩父バイパスは、「4車線（暫定2車線整備）」で進められているが、接続している供用済みの一般国道140号のバイパス部分も、暫定2車線だったと思う。将来的に何かの判断基準により4車線化する計画であるのだろうか、どういう状況になると4車線化するのか。

事業課：新たな長いバイパスを造るときは、全線をつなげることを最優先に取り組んでおり、県の進め方として、まずは全線をつなげ、それから交通量を見ながら4車線化を進めていく。当該路線も、まずは暫定2車線で進め、4車線化はその後の交通量の増加を見て、必要な時期が来れば進める方針である。

委員：B/Cが重要なのか。

事業課：事業に当たってはB/Cが重要で、1.0以上が基本である。

委員：204で、「構造規格の変更により、幅員等を見直すことでコスト縮減を行っている。」とは、4車線を2車線という意味なのか。

事業課：この路線は、地域高規格道路という位置付けがあり、高速道路を補完するような道路ということで国の基準が指定されていた。この基準が緩和されて、これまで3種1級で計画していたものを見直したものである。

委員：幅員がどのように変わったのか。

事業課：3種1級では幅員が1車線分3.5mであったが、3種2級で3.25mとなり25cmの減幅と、路肩が1.5mから75cmに75cm減幅した。

委員：206で、「社会経済情勢等の変化」の「周辺社会環境の変化」の中に「越谷市や地域住民から、早期完成について強い要望がある。」とあるが、要望はどのように把握するのか。

事業課：県議会等でもこの路線について、早期整備要望の質問を何度も受けている。また、地元の県土整備事務所でも住民から、いつごろ開通するのかという問合せを多々受けている。

委員：204は想定より岩質が弱いとのことだが、すでに完了している87.8%の部分の岩質は想定どおりであったということか。それとも、これからやる部分について、弱いところが見つかったという理解でよいのか。

事業課：すでに工事を行った区間も同様な区間があり、説明したような対策を実施している。新たに掘削を始める区間はないが、これから進めるところも当初想定していたものと違っており、同様な対策を行う必要がある。

委員：このようなことは珍しいことではないのか。

事業課：秩父地域は特有の岩であり、一部のエリアにこのような岩が存在する。特に他のところではこのようなことはないが、秩父ではたまに出てくると聞いている。

委員：206の「事業の進捗状況」で「4車線化工事を除いて、おおむね完了している」とのことだが、残りの2車線分はあとの期間でできるのか。マンションの買収が済めば、終わりそうだとのことだが、そのときに4車線化工事もするのか。

事業課：未整備箇所は20mで、いちばん端のところである。交差点に近いので、警察との協議で、当面は2車線で暫定的に供用しておくことになり、構造的にはすぐに4車線化できるようになっている。ラインやポールで区切り2車線にしているので、4車線化はすぐ対応できるような状況にしてある。

2 都市整備部再評価実施事業の審議

301 都市公園事業 権現堂公園

委員：非常に広い公園だが、ここは以前はどのようなところだったのか。

事業課：権現堂堤ということで公園ではなかったが、堤防裏の広い土地であった。米作が盛んな土地なので、土地が高いところは畑作に用いたり、低いところは米作に用いたりしていた。

委員：4号公園だけ川で分断されているが、隣に移るときのアクセスは、渡し船があるとか、それとも公道を歩いて行かなければならないのか。

事業課：4号と3号の間に人道橋があり、人の行き来は可能である。3号と今後整備する2号公園は、権現堂の管理用の水門があり、その上を車で通れる。2号、3号、4号は一体的に利用できる。1号公園は、権現堂調節池の周りに歩道があり、行き来ができる。車は国道4号を使って行き来ができる。

委員：駐車場はどこにあるのか。

事業課：1号公園、3号公園、4号公園にある。

委員：桜まつりなど、あるシーズンに集中し人が来る時の便益はプラスになることは分かるが、将来人口が減ったり世帯数が減ったりして、公園を使う人のニーズは下がっていく。こうしたバランスを考えたときに、桜まつりの期間に人が増えたことで、便益がかなり上がるものなのか。

事業課：桜だけではなくて菜の花、あじさいと、4シーズンぐらいの花があり、年間を通して人が来る。前回の便益が低いのは、桜まつり等を勘案せず評価したため、そのときで3ぐらいであったが、今回それを入れたため4に上がっている。

委員：周囲の人口や世帯数が減り、春夏秋冬公園を使う人が少し減っても、四季の花を観賞に来るところでリカバーできるという理解でよいのか。

事業課：はい。

委員：1から4号までの公園があるが、公園ごとの特徴はあるのか。

事業課：1号は運動系、2号は自然を生かしたような散策路系、3号は少し特殊で万葉公園ということで、地元ゆかりの人の万葉の関係の花や木を植えている。4号は花を中心としている。権現堂の桜堤として昔から有名

であったが、今は桜だけではなくて、NPOの人達が10年ぐらいかけてあじさいなどを植えてくれた。おかげで四季折々に楽しめる公園になっている。

委員：ここは、中川と権現堂調節池に面しているが、いざ中川の河川水位が上がったときに、公園に遊水機能を期待しているのか。それとも調節池があるため公園は一切水につからないということで整備がされているのか。

事業課：一部河川敷なので水位が上がればつかる。昔からの自然堤防の背後地は沈まない。

委員：水を貯めることは便益には上がらないのか。

事業課：公園の中では、便益としてはカウントはされていない。一部そのようなことも可能というプラスアルファのことである。国交省のマニュアルの中には数値としては入っていない。

委員：1地権者だけ、用地が未買収だが、この1件がどうしても公園として必要な場所にあるのか。

事業課：残っている地権者は、4号公園の駐車場部分に1敷地残っている。普段そこを利用しなければならないという理由はないが、用地交渉は続けていき、将来的には公園の駐車場として整備したい。

委員：「これまでのコスト縮減策、計画策定時に検討した代替案など」の欄で「NPOを活用して」とあるが、協力してもらうものであって、活用というのは、少し言い方が違う気がする。表現を検討されたい。

3 農林部再評価実施事業の審議

101 森林管理道整備事業 半納城峰線

委員：212haの利用区域で基盤整備をして活用を図るという中で、B/Cを1.13としているが具体的にどのように詰めているのか。このエリアは、それなりに地形も厳しく森林での作業をするには、困難なところが多いと思う。どのような作業システムの適用を考えているのか。また、立木を素材として生産した後は、山づくりにつながり、そこに作業が出てくる。育林への考え方を説明してほしい。伐って終わりだと楽だが、山はそこで終わらない。苗の手当ての考え方等どのように育林、下刈をするのか。期待される収入で、素材生産したときの間伐、手入れは、どのくらいの事業量を想定しているのか。間伐だけで何ha、何立方を想定しているのか。

事業課：B/C1.13に効果として計上しているのは、森林管理道が入ること、育林や間伐といった森林整備が促進され、森林の持つ公益的機能、水源涵養機能や大気保全機能が高度に発揮される部分を計上している。また、森林整備の作業を短縮できる時間を効果として数値化しており、そのトータルを経費で除して1.13になっている。作業の将来で考えられるシステムは、利用区域の中では1本横断的に道を造り、それを基幹としてタワーヤードのような遠いところから木を引き出して、なるべく早く、人手をかけないで市場に出し集材、搬出してもらいたいと考えている。立木の収穫後の育林の考え方は、木を伐って売って、その後の造林、木を植えたり地拵えして手入れをするためには、時間と費用がかかり、伐ったままで放置する状況も見受けられる。また逆に、その費用がかかるので木を伐らないことも多くあり、森林の循環が進まない現状がある。そこで県では、伐採、

搬出、植えるなどトータルで行う作業者に対する補助事業を今年度から始めた。これを活用し伐って植える流れを作っていきたい。素材生産の事業量であるが、森林管理道を整備して、間伐が年間約2.4ha進んでいくと考えている。

委員：212haの利用区域の中で人工林が86ha、うち間伐が2.4haに、これだけの金額を投入するところだけを見ると、林業事業の展開をもっと力強くされた方が、適切ではと受け止めざるを得ない。タワーヤードを使うという話もあったが、具体的にいろいろ事業量や経費を想定し、それらが一体になって構築されなければならない。利用区域を含んだエリアで、現状であまり山が動いていないから、それに沿った形での想定ということになると、展開としては寂しいと感じる。育林も補助で何とかなるという期待もあるが、どんな技術で、どれだけの能率で、どういうコストを想定した上で事業展開をするのか、そこまで踏み込んでいく必要がある。全国一般的にはコンテナ苗の話や、別な形の山づくりの話も大きく動いているので、正確に流れを踏まえて適切なシナリオや技術に基づいた林業事業を手がけてほしい。これ自体は必要性が非常に分かるので、より展開してもらいたい。説明、数値の中身をつめてもらえればありがたい。

委員：コスト算出の中で維持管理費を40年間積み上げていると思うが、マニュアルがあってマニュアルの中でやっていると思うが、山間部なので豪雨によるがけ崩れなどに対応しなければならないことがあると思う。マニュアルの中ではどのように考えているか。

事業課：現在の維持管理費用の計上には、全延長に対しての不陸整正、草刈り費用などを計上している。不測の事態のような大きながけ崩れなどは計上していない。

委員：最近のようにゲリラ豪雨など頻繁にあると、もう不測の事態というレベルではなく、20年、40年の間に法面崩壊などで車が通れなくなることが、かなりの確率であると思う。本来ならコストの中に入れる必要があると思うが、今のB/Cの計算方法の中では無いということか。

事業課：計上していない。実際に法面崩壊とか路肩決壊とかがあった場合には、災害復旧の制度で対応したい。

4 現地調査について

会長：事業の内容や地理的条件を考慮し、現地調査は河川改修事業については、河川改修事業は208のさいたま市の綾瀬川、公園整備事業は302の幸手市の権現堂公園、土地区画整理事業は301の八潮市の八潮南部西地区、街路整備事業については206の越谷市の南浦和越谷線の4か所としたいがどうか。

委員：異議なし。

会長：では案のとおり決定する。行程は事務局に一任する。詳細が決まったら各委員に連絡されたい。