

# 平成23年度第1回埼玉県公共事業評価監視委員会次第

日 時:平成23年10月28日(金)

午後1時30分～

場 所:全電通埼玉会館あけぼのビル

501会議室

## 1 開 会

- (1) 県側あいさつ
- (2) 委員紹介
- (3) 会長あいさつ

## 2 議 事

- (1) 審議の進行について
- (2) 農林部対象事業の審議 (再評価)
  - ① 審議依頼案件の説明
  - ② 審議
- (3) 県土整備部対象事業の審議 (再評価)
  - ① 審議依頼案件の説明
  - ② 審議
- (4) 現地調査案件の選定

## 3 閉 会

平成23年度 第1回 埼玉県公共事業評価監視委員会 出席者

|     |                       |                  |
|-----|-----------------------|------------------|
| 会 長 | た なか のり お<br>田 中 規 夫  | 埼玉大学大学院理工学研究科教授  |
| 委 員 | いわ くら せい じ<br>岩 倉 成 志 | 芝浦工業大学工学部土木工学科教授 |
| 委 員 | ご とう かず こ<br>後 藤 和 子  | 埼玉大学経済学部経済学科教授   |
| 委 員 | み すみ もと こ<br>三 角 元 子  | 弁護士（埼玉弁護士会）      |
| 委 員 | よ だ ひで お<br>依 田 英 男   | 埼玉経済同友会幹事        |

## 平成23年度 第1回埼玉県公共事業評価監視委員会 会議要旨

## 1 農林部所管事業

## ① 中山間地域総合整備事業 東秩父地区について

委員：費用便益比が平成18年に比べて大きくなっている要因は何か。

事業課：効果算定方法の変更により、評価期間を事業期間プラス40年としたためである。

委員：農業振興という目的からすると、農業として大きく生産できるところに事業費を投入される方が良い気がするが、中山間地域という条件不利地で農業振興を行う理由は何か。また、農業費として実施するのはなぜか。

事業課：中山間地域は、洪水抑制機能を有することなどから、国土が守られているという側面があるため、この地域を観光農業を通じて保全し、国土を守るという大きい施策の中で進めている。また、事業制度上の話として、ここに合っている国の事業メニューとしては農林水産省のものが一番マッチングする。

委員：この地域の農業がずっと続いていくようなシステムについては、どのように工夫しているのか。

事業課：整備した地域では、後継者等も育成されてきており、この地域に住み続ける人が定着しつつある。その方々が農業を継続できるようなシステムになっている。

委員：ポピー祭りの来客数3万人というのは、観光としては多くないと思う。本当に観光に力を入れるなら景観も大事であり、道路や水路は整備前の方がいいかもしれない。どういう方向でこの中山間地の振興を考えていくのか。また、費用便益分析で40年後までを見通すのであれば、人口減少を考慮しなくてはならないが、全体としてどういう展望を持っているのか。

事業課：秩父高原牧場も含めると年間で40万人程の観光客が来られる。景観については、「中山間地域の一番景観の良いところ」をうたい文句にして、花桃等をやっている。水路については、鉄砲水などがあるので、最低限必要な護岸整備を進めている。40年より後については、この地域で観光をやりながら自立して生活できるように生活基盤整備をしてきた。

委員：県営の秩父高原牧場の経営について教えてほしい。

事業課：農家から料金をもらって子牛を預かり、育てて返すという形態である。収支状況は把握していないが、平成22年度の実績として、192頭を預かった。受託料金は夏場が1頭1日500円、冬場が700円であった。

委員：皆野町と東秩父村を結ぶ道路は三沢坂本道路以外にもあるのか。また、交通量はどれくらいか。

事業課：林道程度の車がやっと通れる道路が数本あるが、ドライバーが安心して通れるのはここだけである。交通量調査では、12時間で306台、年間に換算すると14万台である。

委員：秩父高原牧場への観光客は、この道路整備によりどれくらい増えたのか。

事業課：工事中であり、道路がまだ完成していないため、完成時点で検証したい。

委員：この事業は平成18年に再評価をし、その時は平成20年の完成予定であったが4年間延長して平成24年完了見込みになった事業である。便益は、早く供用すればするほど大きく出るので、4年間延長すると効果としては小さくなってしまう。B/Cの評価が1に近い場合、工期を守って造らないと公共事業としての価値が減じる可能性があるため、事業の進捗管理をしっかり行う必要がある。

- 委員：12ページの「施設利用経費節減効果」とは何か。  
事業課：既存の施設は小川町寄りにあったが、新しい施設は村の中心に有り、村の人口の6割が施設に近くなった効果である。
- 委員：活性化施設は造る必要があったのか。今、市町村合併で類似施設が複数ある場合に、それらをどのように閉鎖するか苦慮している時代なので、造らなくても良かったのではないか。利用者にとって便利になったのは分かるが、公共事業であるから社会的な便益が必要である。この点について伺いたい。  
事業課：広く捉えた場合にはそういった面もあると思うのだが、ここについては、東秩父村の中心に造ったので、分散して多くなったのではない。
- 委員：小川町の施設までバスを出すなどのサービスを提供するコストと、施設を造るコストの比較をしているか。  
事業課：行政圏を超えての効果算定まではやっていない。
- 委員：新たな利用者が創出するなどの効果は出ているのか。  
事業課：この施設には色々な機能が付いており、サークル活動や「あずきすくい」といった、この地域特有の食の文化などを伝えられる施設があるので、新たに需要が増えた。

## 2 県土整備部所管事業

### ①道路改築事業 一般国道140号皆野秩父バイパスについて

- 委員：費用便益比は、暫定2車線と完成4車線のどちらで算出しているのか。  
事業課：暫定2車線で算出している。ただし、事業費の内、用地費は4車線分である。
- 委員：暫定2車線で整備している理由は何か。  
事業課：ネットワーク全体が完成するまでは沢山の交通量があるわけではないので、まずは道路をつなげることを目的として暫定2車線で整備している。
- 委員：便益算出に使用する交通量の値は主な周辺道路のみか。  
事業課：半径約20km圏内のその他道路を含めた交通量を基に便益を算出している。
- 委員：今後も観光客などが増えるという見通しで4車線の計画にしているようだが、今後も増えるとは限らない。人口が減少している地域もあり、このまま右肩上がりという予測は非現実的だと感じる。2車線でいいという選択はないのか。  
事業課：工事は2車線で進めている。将来的に観光や産業の関係で交通量が増え、2車線で間に合わなくなった時点で4車線化の工事をするので、できるだけ無駄にならないように事業を進めていく。
- 委員：140号の秩父地域の交通渋滞はそもそもが、秩父には寄居から入ると飯能から入るルートしかなく、比企地域と皆野あるいは秩父につながる道路ができないと、本質的な渋滞解消にならないと思う。秩父はあまり発展しないから投資しないという考えなのか、あるいは投資すればさらに観光とか産業が振興されて産業が活性化すると考えるのか。  
事業課：比企地域への連絡や児玉地域へのアクセスなど、沢山の話を頂いているが、順番にやっていかざるを得ないというのが現状であり、140号に集中している状況である。

## ②街路整備事業 都市計画道路川越北環状線について

委員：人口や交通量の多い川越北環状線の便益が一般国道140号皆野秩父バイパスより小さいのはなぜか。なお、3ページ（費用便益分析に関する諸データ入力）の（3）の競合路線（リンク2及びリンク3）では、交通量がほぼ半減するのに走行速度がほとんど上がっていないのは過小評価ではないのか。

事業課：川越北環状線の計算は簡便法で評価しており、走行速度が毎年0.2km/h上昇するという決まりで計算している。道路が開通することによる直接効果分までは含めていないので、効果が過少に出る方向で計算している事が原因である。

委員：交通量が半減しているのに走行速度がほとんど変わらないなら、渋滞解消効果が無いので造る意味が無いと誤解される事になる。マニュアルではこうなるのか。

事業課：そうである。簡便法では、競合路線の速度は、現在より5年間で1km/hの上昇を目標としている。一方、一般国道140号皆野秩父バイパスは簡便法ではなく、ネットワークを形成した上で交通量を推計しており、走行速度が大きくなっている。

委員：走行速度1km/h増加することを目指しているというのは、例えば45,000台全部が1km/h増加する事を目指しているのか。

事業課：基本的にはそうである。

委員：実態は45,000台のうち、例えば4,000台の渋滞が大幅に短縮されて、残りは全く変わらないということであろう。この事を県民に説明しないと、なぜ目的が道路渋滞緩和と書いてあるんだという事にもなりかねないので、そういうコメントも書いたほうが良いのではないか。

事業課：はい。

委員：県民に対して「渋滞緩和を図る」と説明すると、とてもスムーズに走れるんだろうなと期待するから、沢山のお金をつぎ込むのである。しかし、実際の想定が1km/h上昇であれば、「バイパスを通れば早くなる。ただし、現道については1km/hくらいは早まる」と説明した方がいいと思う。

事業課：あくまで現道は1km/hだが、バイパスを通ると20km/h以上上がるので、そういった面も含めて混雑緩和という目的でバイパスを整備している。また、B/Cを過大評価しないために、このような基準を設けて評価している。

委員：走行速度の上昇1km/hというのはもう少し大きくなるのかもしれないが、過大評価しないように算定している事が分かるようなものを列記頂ければと思う。特に走行時間短縮便益だけでも、大きく効いた部分分かるような形で工夫して頂くとより良いかと思う。

事業課：了解した。表現方法を工夫したいと思う。

委員：環状道路が整備されることにより、中心市街地内に流入する通過交通が迂回分散されるとのことだが、どの程度削減されるか。

事業課：市街地内に流出入する断面交通量を比較すると、概ね10%程度削減すると見込んでいる。

委員：市内に入っていた10%が入ってこなくなれば、整備中区間の北側と南側の区間は4車線交通量に耐えられるように整備されているのか。

事業課：北側は4車線で整備済みであるが、南側は現在2車線で将来4車線に広げる計画である。