

平成21年度

第2回 埼玉県公共事業評価監視委員会

平成21年11月4日

## 第2回 埼玉県公共事業評価監視委員会

日時：平成21年11月4日（水）

13：36～16：32

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) 現地調査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 | (東京工業大学教授)      |
| 委 員 | 伊藤 一枝 | (弁護士(埼玉弁護士会))   |
|     | 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)  
齋藤 透 (農林部森づくり課副課長)  
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)  
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)  
木村 眞司 (農林部農村整備課主査)  
加藤 和彦 (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)  
出口 朱輝 (農林部農村整備課主任)  
平野 雅之 (農林部農林整備課主任)  
池ノ上純代 (農林部農村整備課主任)  
堀本 一夫 (県土整備部副部長)  
大島 秀彦 (県土整備部道路街路課長)  
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)  
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)  
鳥屋部政和 (県土整備部道路街路課主査)  
上田 剛 (県土整備部道路街路課主任)

寸田 英利 (県土整備部道路街路課主任)  
吉池 智明 (県土整備部道路街路課主任)  
清水 宏典 (県土整備部道路街路課主任)  
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)

#### 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36分開会

○事務局(吉田) それでは、お時間になりましたので、ただいまから第2回の埼玉県公共事業評価監視委員会を開会いたします。

私は、本日、司会進行を務めさせていただきます総合技術センター技術指導幹の吉田と申します。よろしくどうぞお願いいたします。

なお、報道関係者が3社見えられております。テレビ埼玉、それから日本工業経済新聞さん、それから建設産業新聞社の方がいらっしゃっておりますので、入室をしていただきたいと思っております。

(報道関係者入室)

○事務局(吉田) 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、堀本一夫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 ただいまご紹介をいただきました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さんを初め、委員の皆様方におかれましては大変お忙しい中ご出席をいただきまして、まことにありがとうございます。

また、去る10月の22日の第1回目の委員会におきましては、熱心なご審議をいただきまして重ねて御礼を申し上げます。

本日は、農林部の事業4件、県土整備部の事業6件の計10件につきまして再評価の審議をお願いしたいということでございます。

また、第1回の委員会におきまして道路事業に関しましてご質問をいただきましたので、そのご報告もあわせてさせていただきます。前回の委員会に引き続き、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たいと存じておりますので、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、委員の皆様を資料の委員名簿によりご紹介をさせていただきます。

埼玉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（吉田） 埼玉経済同友会専務理事の室久保貞一委員でございます。

○室久保委員 室久保です。よろしく申し上げます。

○事務局（吉田） 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。どうぞよろしく申し上げます。

○事務局（吉田） 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（吉田） 聖学院大学政治経済学部政治経済学科教授、秋吉祐子委員でございます。

○秋吉委員 秋吉です。よろしく申し上げます。

○事務局（吉田） 埼玉大学大学院理工学研究科教授の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（吉田） 芝浦工業大学工学部土木工学科教授、岩倉成志委員でございます。

○岩倉委員 岩倉でございます。よろしく申し上げます。

○事務局（吉田） 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。

改めまして、県土整備部副部長の堀本一夫でございます。

○堀本副部長 どうぞよろしく申し上げます。

○事務局（吉田） 道路街路課長の大島秀彦でございます。

○大島課長 大島でございます。よろしく申し上げます。

○事務局（吉田） 続きまして、農林部公共事業評価検討会議幹部職員を紹介させていただきます。

農林部副部長の星裕治でございます。

○星副部長 よろしく申し上げます。

○事務局（吉田） 森づくり課長の古屋宏樹でございます。

○古屋課長 よろしくお願ひいたします。

○事務局（吉田） 農林整備課長の田島雄治でございます。

○田島課長 よろしくお願ひいたします。

○事務局（吉田） 以上で出席者の紹介を終了させていただきます。

続きまして、会長の屋井様からごあいさつをお願ひいたします。

○屋井会長 本日は、お忙しい中を委員の皆様お集まりいただきまして、ありがとうございます。今回、第2回目で1週間ほど前に会ったばかりでございますけれども、きょうは全員出席ということでございますので、改めてきょうの議論は大変充実した内容のある議論になるというふうに期待されるところでございます。よろしくお願ひいたします。

前回は申し上げたことでございますけれども、もちろん効率性あるいは効果的な事業の推進は言うまでもないわけでありまして、やはり去年以来、非常に経済も厳しい中で、あるいは政治も新しく変わりましたけれども、不透明感がまだまだ大きい中、こういう中で行政の方にとってもいろいろ厳しい条件があると思っておりますが、一方でこういうときだからこそ、ぜひ元気を出していただいて、我々国民あるいは県民にとって先々のことを考えた重要なことをきっちりと準備をしたり進めたりと、こういうことをやっていただきたいと思っておりますので、きょうこちらへ座っている委員の皆さんは、多分そういう点でもぜひ元気をつけに来ている部分もあろうかと思っております。いろいろな厳しいご意見や率直なご意見、どんどん出てくると思っておりますけれども、ぜひそういう趣旨もあるというふうにご理解いただいた上で、前向きにとらえ、そして変えるべきところや考慮すべきところについては、どんどん考慮していただければありがたいなと思っております。

長くなってはいけませんので、これで終わりたいと思っております。きょうの議論についても、何とぞよろしくお願ひいたします。

○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ひいたします。

○屋井会長 それでは、ご指名ですので、議長役を務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。傍聴人の方はいらっしゃいますでしょうか。

○事務局（吉田） おりません。

○屋井会長 はい、わかりました。

それでは、早速でございますけれども、まず審議に先立って、審議の進行について、ございますね、これについて事務局から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）農林部公共事業評価検討会議審議依頼案件の概要説明に続きまして、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、現地調査の必要がある案件の選定をきょうはお願いしたいと思います。

最後に、3のその他で現地調査の日程及び第3回委員会の開催予定等について事務連絡をさせていただきたいと思っております。

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願いいたします。

○屋井会長 ありがとうございます。

それでは、次に議事の2、農林部対象事業の①審議依頼案件の説明に移ります。

それでは、農林部審議依頼案件の概要説明を農林部公共事業評価検討会議議長代理の星副部長をお願いいたします。

○星副部長 それでは、農林部の概要につきまして説明させていただきます。まことに失礼ではございますが、座らせていただきます。

お手元の資料2の再評価対象事業一覧表の1枚目をお開きください。

農林部の案件は、全部で4件でございます。

まず、番号101番の森林管理道路整備事業、西名栗線でございます。飯能市の西部地域における森林管理道を開設するものです。

次に、番号102番の国営附帯農地防災事業、大里地区ですが、熊谷市、深谷市、行田市、鴻巣市に至る面積3,820haの農地に水を供給する水路の改修を行うものです。

番号103番の湛水防除事業、稻荷木落地区ですが、栗橋町と大利根町に広がる流域面積1,

313haの地区を水害から守るための排水路を改修するものでございます。

番号104番の中山間地域総合整備事業、赤平川地区でございます。秩父市と小鹿野町にまたがる中山間地域において、農地、農道、ため池などを重点的に整備する事業です。これら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。

本年8月、部内公共事業評価検討会議を開催いたしまして、それぞれの評価概要資料に基づき、事業の詳細な検討を行いました。主な検討事項及びその視点でございますが、表にございますように、残期間、残事業費、進捗率などにつきまして詳細に検証し、効果が早期に発現させるよう事業計画をしっかりと見直しいたしました。その結果、B/Cの欄、右側にございますようにB/Cが2.08、1.06、2.17、1.36とそれぞれなっております。

この結果、農林部の行う事業につきましては、本県の農林業の発展や県土の保全に大きく貢献するものと判断いたしまして、対応方針案の欄にございますように継続とさせていただきます。

なお、事業箇所の場所については、次のページに記載いたしました。各事業の詳細につきましては、後ほど事業担当課長から説明させます。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。

続きまして、個々の案件の説明を事業担当課長さんのほうからよろしくお願いたします。  
○古屋課長 森づくり課が所掌いたします事業のうち、森林管理道整備事業、西名栗線につきましてご説明申し上げます。失礼でございますが、座って説明させていただきます。

まず、資料の3をお開きいただきたいと思います。

表紙をめくっていただきまして、イラスト図がございますこの1枚でございますけれども、スクリーンにも同じものが映されております。森林管理道整備事業の概要ということでございます。

森林管理道は、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、その基盤となります森林管理道の開設、改良、舗装などを行うものでございます。

下のイラストは、本事業のイメージ図でございます。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られるものでございます。

1枚めくっていただきまして、資料の3でございます。次のページで、費用対効果の計算についてちょっとご説明申し上げます。



まず、算出根拠ですが、林野庁の林野公共事業における事前評価マニュアル、これに基づいて行っております。便益については、下にございます(1)から(7)までの7種類を計算してございます。

まず、主なものとしては、(1)の水源涵養便益については、森林管理道整備により森林整備が進みまして、森林の状態が良好に保たれることによる洪水防止効果等を算出したもの。

(2)の山地保全便益につきましては、森林管理道整備によりまして森林整備が進み、森林の状態が良好に保たれることによる、上と同じ考え方で土砂流出防止効果を算出したものでございます。

(4)の木材生産便益につきましては、同じく整備によりまして木材生産の経費の軽減を算出したものでございます。

一方、費用でございますが、この開設に係る事業費、それと40年間の維持管理費、これを見込んでございます。この便益を費用で割ったものの合計が費用対効果ということで考えております。

それでは、個別の事項ということで、資料4をお開きいただきたいと思います。

資料4の101というインデックスがございまして、こちらで西名栗線の概要についてご説明申し上げます。事業採択年は、平成6年、経過年数のところがございますように15年経過してございます。再評価実施後5年間が経過し、継続中の事業でございます。

事業概要のところがございますが、西名栗線は古くから西川林業地帯として良質な木材を生産している飯能市にございます。沿線には1,792haの森林が存在し、人工林率は69%、約7割と県平均の49%に比べて高いのが特徴で、森林の多面的機能の高度発揮を図るために必要でございます。

事業内容ですが、総事業費54億300万円、期間が平成6年から平成27年の完成を計画としてございます。延長が23.6キロでございます。

その下の事業実施上の問題点とその対応でございますが、問題点といたしましては前回、平成16年の再評価のときに完成を平成27年度と見込んでおりましたけれども、予算ということで十分な事業費を確保することができず、平成27年度までに完成できないという見込みでございまして。

これに対する対応といたしましては、完成年度を早めるために予算の重点化を図り、1年当たりの開設延長を伸ばして、平成32年度の完成を目指しております。また、早期に部分開設ができますよう、開設区間を重点化いたしまして事業を進めて、既設路線とのネットワーク

ク化に努めていこうと考えております。

その下の再評価項目でございますが、社会経済情勢等の変化では特に地球温暖化防止機能、これも注目されております。これらの森林が持つ多面的機能を高度に発揮させるため、従来よりもさらに多くの間伐の実施が必要であり、そのためにはアクセス道となる森林管理道の整備が必要でございます。

事業の投資効果につきましては、B/Cが2.08でございます。前回の再評価時は2.53という数字でございましたので、大分減っておりますが、これは主な原因というのは木材価格が下がりましたので、木材生産便益がこの下がり方が大きかったということでございます。事業の進捗状況につきましては、21年度末の見込みで事業費ベースで54.9%でございます。

対応方針につきましては、理由の1から4にもございます。この路線が飯能市の旧名栗地域西部の骨格的な路線で、利用区域内には1,792haという広大な森林があり、森林の持ちます多面的機能を高度に発揮させるために必要であること、それから利用区域内の森林の約7割が人の手入れが必要な人工林で林業の生産性向上など、当路線の整備が必要であるということ。それから、道路幅員を削減することなど、狭くすることなどによりまして、コスト縮減を図りながら事業を進めていきたいと、早期に部分開通ができるよう開設区間を重点化して事業を進めるということを考えてございまして、対応方針案を継続とさせていただきます。

次の2ページには、スライドにもございます位置図、それから3ページは航空写真、4ページ以降は、それぞれの路線の写真等をつけてございます。後ほどお目通しいただければと思います。

以上、西名栗線についてご説明申し上げました。よろしくご審議のほどをお願いいたします。

○田島課長 次に、農村整備課が所掌する3事業についてご説明を申し上げます。大変恐縮ではございますが、座って説明をさせていただきます。

まず、事業の説明に先立ちいたしまして、農業農村整備事業の効果について簡単にご説明させていただきます。スクリーンをご覧ください。

農業農村整備事業の費用対効果の算定につきましては、農林水産省の土地改良事業の効果算定マニュアルに基づき、総費用総便益比方式を採用しております。総費用総便益比については、工事期間と工事完了後の40年を評価期間として、その間の総便益を総費用で除して算定しております。総費用につきましては、工事費と工事完了後の40年の間に、当該事業で整

備した施設を再度整備する費用を出して、現在の価値に換算した合計額で算定します。

なお、関連をする事業がある場合は、関連する事業の工事費も加えております。

総便益につきましては、整備対象となる施設、例えば水路整備の場合は水路を整備した場合と水路がなかった場合における作物の生産量や品質の差を貨幣価値に換算して年効果額を計算し、総費用の場合、同様に評価期間の間の年効果額を現在の価値に換算した合計額で算定しております。

スクリーンをご覧ください。

農業農村整備事業は、かんがい排水施設や農道など、整備対象は多岐にわたっております。そのため、便益として算定できる効果項目も、作物生産や品質向上のほか、農道整備に伴う走行経費の節減など、一覧表に掲載されている多くが対象となります。しかし、表中の丸印のとおり、事業種ごとに評価できる効果の項目が決められており、本日ご審議をお願いしております。中山間地域総合整備事業につきましては、複数の事業種を実施しておりますことから、青線で囲みましたすべての項目が、また国営附帯農地防災事業及び湛水防除事業につきましては、赤線で囲みました項目が効果の対象となります。

次に、各事業の説明に移らせていただきます。

農地防災事業の概要について簡単にご説明いたします。

今回ご審議いただきます3事業のうち、国営附帯農地防災事業と湛水防除事業につきましては、農業農村整備事業の中で大きく農地防災事業に区分されます。これらの事業は、災害の未然防止や低下した農業施設の機能を回復することによって、農業生産の維持や農業経営の安定化を図ることはもとより、農業関係以外の公共施設等の保全や国土、自然環境の保全に資するものでございます。

それでは、国営附帯農地防災事業についてご説明いたします。

まず、事業の概要でございます。お手元の資料では、ページを振ってなくてまことに申しわけないんですが、資料3の3枚目をご覧ください。

本事業は、自然的、社会的状況の変化に起因して、農業用排水施設の機能が低下し、これにより災害のおそれが広域的に生じている地域において、その機能を回復し、災害の未然防止を図ることを目的として、農業用排水施設の新設または改修を行う事業です。

また、事業名のとおり、同様の目的において実施される国営農地防災事業の附帯事業として、国営事業と一体となって事業効果を発現するものでございます。

主な事業効果といたしましては、地下水利用から表流水への水源転換を行うことで、農業

用水の安定的な取水が可能となり、農業生産環境の改善が図られます。また、水利施設を整備することにより、施設の機能回復と災害の未然防止が図られます。右の絵のように、用排水分流をいたしますことにより、地区内用水の水質改善が図られております。

資料3の4枚目に移らせていただきます。

国営附帯農地防災事業における費用対効果の算出につきましては、先ほど説明させていただきましたが、農林水産省の土地改良の効果算定マニュアルに基づき算定しております。総費用につきましては、すべて同じ方法で算定しておりますので、省略させていただきます。以後の事業も同様とさせていただきます。

次に、国営附帯農地防災事業の大里地区における総便益の対象となる効果は、作物生産効果、維持管理費節減効果、営農経費節減効果の3つです。ここで、作物生産効果とは、土地改良事業の実施により水利条件等が改善されることによって、作物生産の量的な増加をとらえた効果です。維持管理費節減効果とは、土地改良施設を改修することにより維持管理費が増減する効果でございます。営農経費節減効果とは、土地改良事業の実施により現況の営農技術体系や経営規模等が変化することによって、作物生産に要する費用が削減される効果でございます。

それでは、事業番号102、大里地区の説明に移ります。お手元の資料では、資料4のインデックスの102をご覧くださいと思います。

この地区は、再評価実施後5年を経過し、継続中の地区でございます。事業概要です。スクリーンにあります平面図をご覧くださいと思います。

本地区は、県の北部に位置し、熊谷市、深谷市、行田市、鴻巣市にまたがる水田地域であり、1級河川荒川に設置されております六堰頭首工から農業用水を取水し、3,820haの受益耕地に農業用水を供給しております。この六堰頭首工は、完成から50年余りを超えており、老朽化が進んでおりまして、洪水に対する危険性が非常に大きい状況にございまして、国営総合農地防災事業によりまして、六堰頭首工などの基幹的農業水利施設や幹線の用水路を改修することといたしました。これとあわせまして、県が事業主体となり、国営附帯農地防災事業として支線の用水施設を整備することで、水利施設の機能回復や水質改善を図り、農業生産力の維持発展や農業経営の安定化を図るものでございます。平面の図では、中央部にある水色の線が国営事業で実施した幹線用水路でございます。その周囲、濃い青や赤い線が県で実施しております事業区間を示しております。総事業費は165億1,300万円、事業期間は平成7年度から平成26年度まででございます。用水路改修の延長は63キロメートルで、そのほ

かに揚水機場1カ所を整備しております。

事業実施上の問題点といたしまして、十分な事業費を確保することが困難で、事業の進捗がはかどらない状況でございます。そのため、現在では用水路の全面改修を行うだけにとらわれることなく、既存水路の機能診断等を実施し、状況に応じて補修工も取り入れております。

このような取り組みによりまして、事業費のコスト縮減が図られるのと同時に、現状に比べ事業の進捗速度が速まることとなり、工期の短縮が図られ、平成26年度の完成を予定しております。

次に、再評価項目についてでございます。事業効果につきましては、総費用総便益比により算定しており、本地区の効果項目としては事業実施により水利条件が改善され、農産物が増産となる効果に作物生産による費用が削減される効果を掲げたものから、水利施設を改築することで増加した維持管理費を差し引いた総額を総便益比として算定してございます。

その結果、B/Cにつきましては1.06となりました。前回の再評価実施時のB/Cは1.38でございました。事業の進捗状況は、平成21年度末工事費、工事ベースで42.5%となっております。

次に、対応方針でございます。この事業は、農業用水の安定供給、水質の改善、施設管理等の合理化を図るもので、県北地域の優良な稲作地域の農業経営基盤の強化を図るために必要不可欠な事業であること。また、関係する農協、土地改良区、市町からも担い手の育成や都市型農業の拡大など、地域農業の発展のために事業の早期完了を期待されております。このようなことから、対応方針案は継続とさせていただきました。

それでは、地区の写真をご覧ください。これは水路の整備状況でございまして、左側は整備前、右が整備後となっております。改修に当たりましては、地域の皆様のご意見等をお聞きいたしまして、以前から親しまれていた従前のれんがで残っているところです。これも残したいということで、地域の皆様とご相談をさせていただきながら、いろいろな取り組みをやってございます。

次に、景観に配慮した護岸です。コンクリートのブロックに模様が入ったもの等を採用させて、環境にも配慮をさせていただいております。この写真は、地域の営農の状況でございます。近くに大消費地を控えておりますことから、都市型農業の拡大が期待されておりました。地区内に広がる3,820haの水田には水稻のほか、右にありますように麦、このほかにも大豆等、いろいろな作物が栽培されております。これは大豆、ナス、ネギ等でございます。

以上をもちまして、事業番号102、大里地区の説明を終わらせていただきます。

次に、湛水防除事業についてご説明いたします。

まず、事業の概要についてご説明いたします。お手元の資料では、資料3の5枚目となります。

開発等による排水量の増加や排水先河川の水位上昇による排水不良など、社会的状況変化により排水機能が低下している地域では、ひとたび台風等の大雨に見舞われると、宅地や農地などに湛水し、被害が生じるおそれがございます。湛水防除事業とは、このような排水条件が低下した地域で排水施設の再整備を行い、予想される被害を未然に防止することで、農業生産の維持及び農業経営の安定を図るとともに、地域住民の生命と財産、公共施設等を守り、県土の保全に資する事業でございます。

資料3の6枚目に移らせていただきます。

湛水防除事業の稲荷木落地区における総便益の対象は、災害防止効果であり、農業関連資産に関する効果と公共資産に関する効果を加えたものでございます。ここで、農業関係資産に関する災害防止効果とは、土地改良事業の実施により排水条件等が改善されることによって、農作物や農地等の被害が軽減される効果でございます。公共資産に関する災害防止効果とは、排水条件等が改善されることによって、町道等の公共施設の被害が軽減される効果でございます。

それでは、事業番号103、稲荷木落地区の説明に移ります。お手元の資料4の103のインデックスのところをご覧くださいと思います。

この地区も再評価実施後5年を経過し、継続中の地区でございます。事業概要でございます。スクリーンの平面図をご覧くださいと思います。

本地区は、県北東部の中川低地に位置し、栗橋町、大里町にまたがる排水流域が1,313haの地域で、水稻を中心とした営農が行われております。この地域の農地は、昭和40年代の圃場整備により整備されており、本事業の対象となった稲荷木落排水路が地域の幹線排水路として重要な役割を担っております。この地域は、地区内の開発や地下水のくみ上げにより、地盤沈下が進行した地域であり、降雨時には湛水被害が生じている状況であったため、排水路を整備することで湛水被害を未然に防止し、農地の保全や農業経営の安定化を図るものでございます。平面図上では、黒色の線が既に排水路改修を実施した部分で、赤い線がこれから改修を実施する部分となっております。総事業費は15億9,900万円、事業期間は平成11年度から平成23年度で、排水路改修の延長は2,660mとなっております。

事業実施上の問題点といたしまして、隣接する関連事業区域において現況の水路が崩落し、早急な整備を要する危険箇所が発覚いたしました。そのため、国と調整の上、排水路延長460mを本事業に取り込むことといたしました。このことから、事業費が増額となり、工期も延長する必要が生じました。対応といたしましては、現在採用している排水路護岸を見直し、工事費の安価な護岸工法を採用することにより、事業費のコスト縮減が図れると同時に、現状に比べまして事業の進捗速度が速まることとなるため、平成23年度の完了を予定しております。

次に、再評価項目についてです。

まず、社会情勢、経済情勢等の変化でございますが、近年はゲリラ豪雨と呼ばれる局地的で予測不可能な集中豪雨の危険性が叫ばれており、本地区のような洪水に弱い地域では、特に防災対策について配慮する必要が生じております。そのため、適切な事業進捗の必要がさらに高まっていると考えております。

事業効果につきましては、大里地区同様に総費用総便益比により算定しております。本地区の効果項目としては、事業実施により排水条件が改善され、農作物や農地、町道などの公共施設の被害が軽減される効果を総便益として算定しております。その結果、B/Cにつきましては2.17となりました。前回の再評価時のB/Cは1.11でございました。事業の進捗状況は、平成21年度末工事ベースで69.2%となっております。

次に、対応方針でございますが、当事業で実施している2,600mの排水路整備は、受益206haの水田や周辺各地の湛水被害を未然に防止するために必要不可欠なものであること。現状において、排水路のり面や隣接する道路に一部崩落、降雨時には農作物や宅地、道路等の湛水被害が生じていること。また、土地改良区や市町村からも事業の早期完了を期待されていることなどから、対応方針案は継続とさせていただきます。

地区の写真をご覧ください。

これは、降雨直後の地区内の湛水状況でございます。左は町道と水稻が冠水している状況でございます。右は、稲荷木落から水田のほうに越水している様子でございます。こちらも降雨直後の地区内の湛水状況でございます。特に、宅地周辺の湛水状況をご覧ください。こちらは、排水路の整備状況でございます。左が整備前、右が整備後となっております。水路の改修に当たりましては、環境に配慮し、空石積護岸を採用しております。これは、空石積護岸の施工直後と施工後に自然回復をした様子を撮ったものでございます。施行直後は左のとおりでしたが、7年を経過した後には右のように植生が回復をいたしております。

す。これは地区内の営農状況でございます。水稻を中心とした営農が行われております。

以上で、事業番号103、稲荷木落地区の説明を終わらせていただきます。

次に、中山間地域総合整備事業についてご説明申し上げます。

まず、事業の概要でございますが、お手元の資料3の7枚目となります。

中山間地域総合整備事業は、中山間地域の活性化などを図るため、農業生産基盤整備、農村生活環境基盤整備及び交流基盤整備の3つの事業を総合的に実施するものでございます。事業内容といたしましては、1つ目には農業生産基盤整備で、農業用排水路や農道の整備、区画整理などを実施するものでございます。2つ目には、農村生活環境基盤整備で、集落内の道路や農業用を兼ねた簡易水道施設の整備、農村公園の整備等を実施するものでございます。3つ目といたしましては、交流基盤整備で都市と農村の交流のための広場などの整備や市民農園の整備などを実施するものでございます。事業の効果といたしましては、農業生産基盤が整備することによる安定した農業経営の確立、集落道路などの生活環境基盤整備が行われることによる生活環境の向上、それから都市との交流施設の整備による観光農業の発展、地域のさらなる活性化などとなっております。

資料3の8枚目をご覧ください。

中山間地域総合整備事業の総便益の対象は、作物生産効果、品質向上効果、営農経費節減効果、維持管理費節減効果、走行経費節減効果、災害防止効果及び都市・農村交流効果の各項目でございます。

主な効果項目の内容でございますが、作物生産効果は先ほど来お話ししています農地の用排水条件等が改善されることによる作物の増産効果を算出したものであります。

次に、営農経費節減効果とは、農作業の効率がよくなることに伴い、作物生産に要する費用が削減される効果を算出したものでございます。さらに、総合経費節減効果とは、農道を新設または改良することにより作物生産に必要な資材や農産物の輸送あるいは通作にかかわる総合の経費が削減される効果を算出したものでございます。

それでは、事業番号104、赤平川地区についてご説明申し上げます。資料4の104をご覧ください。

この地区は、再評価実施後、これも5年を経過し、継続中の地区でございます。スクリーンをご覧ください。

赤平川地区は、秩父市・小鹿野町の中山間地域にあり、県内でも有数の観光農業地帯となっております。中山間地域は、農業をするための条件が不利であることから、農業農村の維



持運営が難しくなってきたり、農地や用排水路、道路等の農業生産基盤が未整備であることなどから、耕作放棄地が拡大しつつあります。これらの問題を解決するとともに、観光農業をさらに発展させるため、農業生産基盤の整備による安定した農業経営の確立と生活環境整備及び都市住民との交流を目的とした交流施設等の整備を総合的に実施しながら、地域のさらなる発展及び活性化を目指したものでございます。

総事業費は28億9,800万円、事業期間は平成11年度から平成24年度でございまして、圃場整備、農業用排水などの生産基盤整備が17カ所、集落道などの農村生活環境基盤整備が6カ所、公園の整備などの交流施設基盤整備が2カ所、計25カ所の計画となっております。黒枠で囲まれた整備済みの地区は15カ所、赤枠で囲まれた整備中が1カ所、水色で囲まれた未整備の地区が8カ所となっております。

事業実施上の問題点といたしましては、財政状況の悪化などから十分な事業費が確保できなかったため、工期が長期化しているところでございます。これに対応するため、事業内容を精査し、事業計画の変更を行い、暗渠排水、客土、農村公園等を計画から削減し、平成24年度の完了を予定しております。

次に、再評価項目についてでございますが、まず社会経済情勢等の変化でございますが、食の安心・安全への関心の高まりから、都市住民の間で農業への関心が高まっており、体験農園での農作業、収穫体験などに参加したいとの機運が高まっていることです。赤平川地区では、観光農業を推進し、農作業体験、収穫体験などを実施しております。

事業の投資効果につきましては、先ほどご説明した2地区と同様に、総費用総便益比により算出しております。B/Cにつきましては1.36でございます。事業の進捗状況は、用地91.6%、工事58.2%、全体で59.6%となっており、前回再評価の45%から14.6ポイント進捗しております。

現在、農業用排水2地区、圃場整備4地区、ため池3地区、集落道1地区などが完成し、21年度現在、圃場整備1地区の工事を行っているところでございます。事業の見込みの視点ですが、先ほど説明させていただきましたが、本年度末までに事業計画の変更を行い、暗渠排水、客土等、計画の一部を削減し、平成24年度に完了させる予定でございます。

対応方針案でございますが、秩父市、小鹿野町での新規就農者が秩父郡内の大半を占めていることから、中山間地域で抱えている後継者不足等の問題の解消が本事業を契機に少しずつ進んでいることが推定できます。圃場整備地区では、農業体験などを通じて都市住民との交流も進んでおり、観光農業の推進も十分図られております。また、地元や関係市町も早

期の完了を望んでいることから、対応方針案は継続とさせていただきます。

写真は、農道整備事業の寺尾地区というところでございます。整備後は道路の幅員が広がり、安心して車両のすれ違いができるようになり、営農条件の改善が図られました。また、道路が整備されたことによりまして、沿線住民の方々が地域で協力して花の植栽など、美化活動を行うようになったものでございました。こちらは、圃場整備事業（布里田中地区）の整備前後の写真でございます。左側は整備前の狭い道路でございましたが、整備後は右側の図面を見ていただきますと、区画が整い、道路、用排水路も整備され、水田や畑の営農及び維持管理費の軽減が図られました。また、事業によりまして整備後の中ほどに道路用地を生み出し、市が道路整備を行い、地域住民の利便性が確保されました。狭くて湾曲した区画道路が整形な広い道路となり、大型機械が導入できるようになり、作業効率が向上されております。

こちらは、防災事業のため池の改修をあらわしたものでございます。堤体、ため池の堤でございしますが、これからの漏水や侵食を防止するため、コンクリートブロックの護岸や芝の植栽などを行うとともに、洪水時の余水吐を改修し、ため池下流の農地や住民生活の安全を確保したものでございます。

こちらは、交流基盤整備事業地の写真でございます。都市住民との交流を図ることを目的とし、既存公園内のラベンダー畑を拡大し、来訪者が散策できるよう散策路等の整備を行いました。こちらは、圃場整備事業（布里田中地区）の営農状況でございます。圃場整備を契機に、新規作物としてブルーベリーを導入し、地元農家8名により「みどりの森ブルーベリー組合」が設立されました。現在、組合では約3ヘクタールの栽培を行っており、秩父ブルーベリーの里として観光農園化を図り、都市住民の方々から好評を得ております。

こちらは、同じく圃場整備で兎田暮坪という地区の営農事業でございます。本年6月に工事が完了し、初めての営農が始まりました。区画が大きくなりまして、営農時間が短縮され、効率よく作業ができるようになりました。また、畑では新たに大豆、ソバなどが作付され始めております。こちらは、圃場整備地区の地域活性化への取組状況でございます。秩父在来でございます大豆、借金なしという大豆の農作業体験を整備した畑で行いました。体験者のほとんどは、東京や県南地域の住民で定期的に圃場へ出向き、種まき、除草等の管理及びこの後、豆腐づくりまで行う予定でおります。

以上で、農業農村整備事業の説明を終わらせていただきます。よろしくご審議のほどお願いいたします。

○屋井会長 どうもありがとうございました。

それでは、ここで審議に移るといことなんですけれども、②が審議ですから、今説明があった4事業についてご質問、ご意見等がありましたら、お願いしたいと思います。

ちょっと私から最初に、説明はぜひ要点を絞って短時間というかな、やっていただき、ちょっと時間が20分ぐらいはおくれぎみになっていますので。

それで、もう1点だけ、ここが重要な点で、103番につきましては、ご説明をお伺いする限り、前回以降に排水路工の延長が460m延びていまして、これは計画変更です。計画変更があった場合には、その根拠等を含めてこの場で説明いただいて、それをもとに審議するという事になっていますので、きょうは説明いただいているから、103番は審議対象外にさせていただきます。

それで、ご質問等は委員からお受けして、それも踏まえて次回以降に何らかのご説明をいただくということをお願いします。これはルールですから、せっかく決めたルールはぜひ守っていただきたいということでもあります。

それでは、今の103は参考意見をいただくことになるかもしれませんが、それ以外の3つの案件についてもご意見、ご質問ありましたら、お受けしたいと思います。

はい、どうぞ。

○藤原委員 質問みたいな形で最初はいいのでしょうか。101の山のほうの面についてなんですけれども、ちょっと最初、わかるんですけども、違和感を感じたのは、道路ができる、林道をつくるということがそれなりに山に負荷を与えますよね。そこに洪水がここから出てきたり、そういったことの資料、何か絵がいっぱい載っていたんですけども、資料3の最初をめぐっていただいて、それで道路ができると山を維持管理することができるようになるわけですよね。それで、生産性を高めるとか、そういうことはわかる、林道を支えることができる。それから、その間伐、除伐することで山を維持することができる、それは効果もわかります。

でも、道路をつくるということで山を傷をつける部分があるわけですよ。そういうのがプラスマイナスで、どういう施工をすることによって、そういう負荷を少なくして、よいほうの効果を増やしていくということとしたいんですけども、これは何かどこか決まりごとがあるんですよ、出し方がね。だから、それについては、それでもう仕方ないですけども、維持管理をしやすくするという効果と、林道を支えるという効果と、それはわかるけれども、涵養をするのはやっぱり落ち葉なんだし、だからそういったところは今はこれはしよ

うがないんでしょうね、きっと決まりごとだから。

だけれども、私はちょっとその辺がね、もうちょっとそれは具体的な価値と、それから負荷を与える部分と、それをプラスマイナス、その辺はもっと専門の方たちがおいでだから、私が話すあれじゃないけれども、山を見ている者として気になりました。

だから、道路をつくることによって洪水が出たりしますよね、洪水というか、そこを切っちゃうわけですから、そこから表面に出てきたりとか。だから、そういうこともちゃんと正確に押さえないと、山に道を入れると嫌がられることに対して、そういうことにこたえていったほうがいいと思うんですよね。

それから、もう一つは、逆の意味では今度は、これもだから意見というか、ようなものです。大里用水のところですか。これはこれで、ここの土地の効果というものを計算して、また計算の出し方があるんだと、今のやり方があると思うんですけれども、ここの大里用水というのは、もうここから国の事業が終わって、末端の田んぼに入るところまでやったわけですよ。そうすると、田んぼに入ればそれが出てきて、また川になって、星川とか元荒川とか忍川の川の水源になるわけです。

だから、こういったことは、これがまた下流にあって、また下流域の田を潤しという、もっと大きなすごい効果もあるんだけれども、あると思いますが、これはこれでこの計算の出し方が決まっているんでしょう。だから、まだまだそういう何というの、B/Cの出し方というのは、素人の意見ですけれども、この六堰と水というのは、これがずっと埼玉東部に反復利用されて行きわたっていくわけですね、東京、江戸川、東京湾までね。そういうもとにある田んぼですから、六堰から水を引いて、そして田んぼを潤したということは、単にそこだけの問題ではないことと、潤しておいて、ここは扇状地ですから、潤しておいていただくと、宅地開発とか、そういうのも地下水位が高くて制限されるといいなと思う。都市開発を制限するためにも、この田んぼに水を入れておいてほしいなと思えたりしました。

だけれども、まあB/Cの計算の出し方が決まりが今できているんでしょうから、これは1つの何というのかな、もっと効果の意味があるということでは言わせていただきました。

○古屋課長 まず、1番目の山に対しての負荷もあるではないかということで、そのとおりだと思います。

ただ、この開設を進めていく上で、1つは環境にやさしい工法を使ったり、それから災害を受けないような工法を使っていくという努力はしてございます。災害を受けたときには、別の事業で、別の事業というか、復旧の事業を行っておりますが、それはこの事業の中には

入っていないということ。それから、通常のできるだけ負荷を大きくしないような維持管理は、この事業費の中で見させていただいております。

○屋井会長 ほかにいかがでしょうか。

はい、どうぞ。

○室久保委員 農地防災事業ですけれども、番号でいうと102番ですけれども、B/Cも1.06というのは非常に厳しいところでありまして、先ほどご説明の中で地域との相談に基づいてというのがありました。特に景観というところの扱いだったと思うんですけれども、写真で見る限り最低限の工事なんだろうなと思うんですが、景観重視でやはりコストかかるというのはよろしくないと思うんです。機能面を追求すべきではないかと、まずはそういうことを1つ気づいたのと。

それから、この農地防災、いわゆる取水の将来的効果というか、そういうものがB/C算出上の便益とかに入ってくるとすれば、例えばなんですけれども、八ツ場ダムの水の問題とか、いわゆる水域の問題ですけれども、こういうものというのはあれですか、将来予測というか、そういうことも考えるべきなのかなと思うんですけれども、そういうのはどうでしょう。そういうのまで入れると、なかなか算出できないということかもしれませんけれども、そういう影響とかというのはどうなんでしょうか。やっぱり農業用水ってすごく大事ですよ。

○田島課長 機能重視ということですが、特にですね、若干画面でご覧になっていた中で、ブロックに化粧がしてある水路は経費が高いのではないかというご指摘でございますが、もともとあったものを残すですとか、あるいは地域の皆さんと一緒に活動をして保全に協力していただくような、地域の協力を得るために、住民の方々からいろいろご意見を伺いながら整備手法を検討しておるところでございます。

それから、八ツ場ダムの関係でございますが、大里用水につきましては、これは荒川から農業用水を取っているところでございますので、直接八ツ場ダムとはかわりがございませんので、私のほうからはちょっと見解は控えさせていただきたいと思っております。

それから、藤原委員さんからお話あった件ですが、六堰の水は、中川流域という埼玉県の山を持たない地域の水源にもなっております。非常に大きな意味での水循環として、県土の保全にも寄与しているのだらうと私どもも思っております。そのような評価ができるようになれば、私どももよりよくなるなという期待をしているところでございます。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。

私も、この102に関しては、関連して1つお伺いしておきたいのは、従来の妥当投資額という、何だかよくわからないなと言っていたものが大分、ほかと横並びのB/Cになったという点では、改善されたと思います。

ただ、きょうのご説明の資料を見ると、例えば私の申し上げることは素人としての質問だから、透明性とか、説明責任を果たす上で、もう少し配慮してもらいたいということで聞いていただければいいんですけども、この写真なんか見ますと、何がよくなったのかわからないんですよ、どれもこれも。これなんかもそうですよね、よくなってって、どこがよくなったのか、前のものでも何が問題だったのしかわからない。

次の写真もありますよね、次の写真も片や、例えば自然型何とか護岸なんかやっているけれども、この写真もよく見えないものだから、別に右みたいにしなくたっていいじゃないかって思うんですよ、次の写真もそう。その前に幹線のあれですかね、その前か、その次の次、あれ消えちゃった、この資料にはあるんですけどもね、吉見幹線用水路っていう写真があって、これなんかも確かにこれは流量が多く流れそうだなって思うんだけど、水が入っていないしね。だから、どのくらい本当に必要なのというボリューム感がわからないんですけども、これにとうとうと水が流れて、これによってこれだけ生産性が上がっていますよというのは、これは理解可能なんだけれども、どれもこれも写真に説得性がないなということが1点と。

それから、便益額にしてもらったことによって、きょうの資料だと16ページあたりに算定根拠がありまして、確かにこういうことを積み上げているという意味ではわかるんですけど、結構だと思んですけども、やはり再評価という場面で特に進捗が5割くらいきているということからいうと、現実にもう効果を発揮して生産性上がっているところがあるはずだから、それがどのくらい上がっているかということをつきつりと一部でもいいから示しながら、そこで軌道修正するというのかな、事前に考えたり、以前考えた時期と比べてどういう違いを考えなければいけないのか。より高くなっていけば、より高い生産性で計算をすることになるし、一方で必ずしも発現していないものであれば、それを考慮しながら全体ができ上がったときのBを算定する。こういうことをやるのが再評価だと思いますので、その点について今回資料が全くないんですけども、果たして5割できていて、どのあたりでエンジンやカブや何かがつくられるようになったり、稲作もこういうふうにできるようになったりとか、そういう効果が発現しているかのね、そういう実績を示してくれると、ものすごく今度は説

得力が出るんですけれどもね。だけれども、何だか数字合わせみたいに見えちゃいけないものだから、ぜひその点をきっちりと出していただくことがいいと思うんです。

だから、1.0云々という数字がいい悪いという以前に、ぜひその根拠になっている、出せることについては検討をいただきたいということ。今のような写真だと、迫力がなさ過ぎるなというふうに素人は思いますのでね、専門の方はこれでも十分効果が出ているのは見ればわかるじゃないか、この写真見たら一目瞭然だと言われるかもしれないけれども、素人から見るとそうは見えていないということを、まずご理解もいただきたいと思います。ということ。

ほかに何かいかがでしょう、どうぞ。

○田中委員 私も、今のに関連して、やはり機能不全に陥っていた地域が、この水路によって受益地が増えると、それを何か図面にあらわしてもらったほうがいいのかなという気がいたします。

もう1点ですけれども、維持管理費が便益のところマイナスになっていますので、要は維持管理費が今後増大することなんです、こういうのはできるだけかからないようにしたほうが好ましいのですけれども、農業者とそれから地域住民なんかと十分話し合いをされて、維持管理費がかからないように事前に何かこう取り組みをされているんでしょうか。何かそういうことをされているようでしたら、教えていただきたい。維持管理費が増大しないような何か取り組みといたしまししょうか、今後の。一番、結構維持管理費が増大するかなというお話なので。

○田島課長 維持管理費についてですが、荒川から水を取り入れるところに六堰頭首工という施設がございまして、これを国営事業のほうで改築をいたしました。以前は、固定堰といってコンクリートで荒川を堰とめて、部分的に洪水のときに流せる門がありまして、余り操作はしなくても取水が可能であったんですが、今回川幅全体に門扉をつけまして、全面可動という、いわゆる全部の川幅にゲートが操作できるような施設にしてございますので、それらにかかわる管理費が大きく増えております。

水路につきましては、できるだけ地域の方々に管理、草刈りですとかご協力いただけるような取り組みを今しているところでございます。

○田中委員 わかりました。水路のほうではなくて、そちらの管理だということですね、わかりました。

○屋井会長 はい、どうぞ。

○秋吉委員 すみません、102の国営附帯農地防災事業のところで、屋井会長がちょうどおっしゃったことと関連が、一緒のことだと思いますけれども、写真で4と5の整備前と整備後というのがありますんですけども、整備後は環境配慮護岸水路というふうに4ページも5ページも書いてありますんですけども、本当にこれ素人見なんですけれども、環境配慮してあるのはどちらかという整備前のような、環境配慮護岸水路というのがそうではない、環境配慮はしていないようなふうなイメージが持たれると思いますけれども、その環境配慮した護岸水路というのはどういうものなのか、ちょっとご説明いただければありがたいんですけども。

○田島課長 土水路とコンクリートの水路になると、どっちが環境に配慮かと言われると、土水路のほうが自然にやさしい、そのものの姿なんだろうというふうに思うんですけども、農業用水の場合、いろいろ用水量を建設省さんなり、河川管理者の方から許可を得て、このくらいの田んぼの面積にこのくらいの量ということで、水利権というのでいただいております。

その中で、効率的に水を使おうということで、今までどうしてもコンクリートの3面張りという整備手法をとってやってきていたわけでございます。ここの4ページ、5ページの何に配慮しているかということでございます。今までですと、これちょっとコンクリートを打って、何というんですかね、コンクリートの表面があるだけの整備をしてきたりしていたんですが、こういう住宅等のあるところについてはコンクリートの表面に模様入れて、幾らか配慮したということでございます。

あと、資料の8ページにあるのですが、水路の底の一部に深みをつくって、魚が水が少なくなってきたときにでもすめるようにというようなことを考えながら実施してきておるところでございます。できるだけ土そのものが残っているのがいいのかなと私どもも思っておりますが、農業用水の効率性ということで、ある程度コンクリートの製品を使わざるを得ないというところをご理解いただければありがたいと。できるだけ、このような3面ともガチンガチンのコンクリートにならないような工夫をして、今後は進めてまいりたいと思います。

○秋吉委員 ありがとうございます。

○屋井会長 これ名前は決まっちゃっているんですね。名前変えてくれりゃあ分かりやすいけれどもね。

ほかによろしいですか、どうぞ。

○岩倉委員 細かい点、幾つか教えてほしいんですが、資料3の一番最初の添付書類101と



いう形で、ここに森林管理道整備事業の概要とあるんですけれども、金額が示されているんですけれども、例えば酸素供給・大気浄化機能ということで18兆4,200億ということが出ていますけれども、この数字はどういうものなのかというのが1点。

次が計算の根拠を教えてくださいたいんですが、101の17ページですけれども、ここに数式が載っていますけれども、まずこの17ページの計算式の式の第1項の  $t$  というのは年次、ここには記されていないんですけれども、多分年次だと思うんですが、年次を  $T$  というまた年数で割って、それに割引率を掛けるというこの第1項の意味がちょっとよくわからないので、教えてくださいたいと思います。

あと、この下の上の式でいうと、360で調整値と書いてあって、単位合わせのための調整値と書いてあるんですが、これはあれですかね、量をリッターに戻すんで3,600……

あと、これはもうマニュアルで決まっているんであろうと思うんですが、結局この多分計算式の便益を決めるのは、森林整備見込み面積で1,166haということだと思う、式だけ見ると。この1,166haは、多分民間の山を持っていらっしゃる方が整備されるんであろうものだと思うんですが、この専門ではないのであれなんですけれども、約1,200haを  $T$  から  $Y$  までの期間ですから12年で森林の整備をして年間100ha、民間の方が整備していくということが普通なのかどうか、ちょっとそこら辺を教えてくださいたい。

○宮崎主査 それでは、まず資料3の1枚目の大気浄化機能のところの金額ですが、これは林野庁さんのほうがはじき出しました全国の森林における金額を出したものです。ですから、うちの県じゃなくて、これは全国版というふうに理解してください。

続きまして、101の17ページです。この  $t$  というのは確かに年次です。これは10年間で1回区切って、10年以降はまた違う右の式になるというふうに、2つの式で区切られています。どうして  $T$  乗で割るかというのは、ちょっとこれは国のマニュアルがそうになっていたから、そうなんですけれども、ちょっとこれは検討させていただければと思います。調べますので。

○屋井会長 いや、そうじゃなくてね、分子がスモール  $t$  しかないように見えるんですけども、本当そうですかという、その辺いいの。

○宮崎主査 これ実際は  $t$  割る  $T$  掛ける、掛けるというか何だ、 $T$  割る  $(1+i)$  の  $t$  乗というのは分母のほうになります。

○屋井会長 それはいいんです。それは現在価値に直しているからね、それは割引率でそれで直しているのはいいんですけれどもね。分子のほうには通常、便益がきたり費用がきたり、あるいはその項目、1要素がきたりするんですけども、右側は多分そうになっているから、デ

イメンションとしては大体便益に相当するディメンションになっているんだろうけれども、左側のほうはTマイナス1年までの足し算のほうはね、分子がtだけだと、これはマネータブのディメンションにならないので、そこはどうですかと、これは岩倉先生のご質問。わかりますか。

だから、何か例えばここに記号が抜けているとか。

○宮崎主査 括弧がですね、すみません、抜けています。どこが抜けているかという、右側に掛ける $(f_1 - f_2)$ とありますけれども、この掛ける $(f_1 - f_2)$ というのは、左側の $\Sigma$ の2つの式、両方にかかっています。申しわけございません。

$\Sigma$ の式が2つありますが、その2つにかかっているということです。申しわけございませんでした。

○屋井会長 じゃあ、一番右側の定数だから、割り引きする前、外側に出しちゃおうというわけだ。要は、年間当たりの金額掛ける何倍という数字出す方法、これが左側ということね、なるほど。

何かわかりましたか。その計算方式やっているんですかね。

○岩倉委員 わかりましたけれども、さっきので。年次を年次で割るという、今度また教えて。

○宮崎主査 はい。

○屋井会長 初めて見る方法だね、これ。

○岩倉委員 普通の感覚だと、単にこれだけで、下の $t = 1$ からYまでと計算すればよさそうな気がするんですけども、この第1項が、この式は何かちょっとまだホームページでも出ていないので、よろしくお願いします。

あと、360でいいのかな。

○宮崎主査 ちょっとお待ちください。

360でございます。

○屋井会長 どうもありがとうございました。

今、議論になりましたけれども、こうやって計算の根拠、これを出していただくことは大変結構なことです、それは非常に評価します。ただ、こういう議論になったときには、またさらにわかりやすくというか、説明をいただけると大変ありがたいと思いました。了解しました。

ほか、じゃとりあえず、まだご意見おありでしょうかね。

はい、どうぞ。

○室久保委員 民間の経営感覚からすると、本当に大丈夫なのかなというので、実は101なんですけれども、これ評価概要を見ているとすごく心配なんですよ。真ん中、中段ですか、結局このままでいくと、完成は36年度になってしまうと言っておきながら、コストを縮減しているろいやってやって、32年度の完成にしますよと、道路幅はこれが4.5から4にもう全部縮めちゃいますよと。全部と言ったのは、後ろにある11ページの再評価検討資料のところの平成22年度以降は1万2,751mを全部4.5から4にすることなんですけど、これを見ても本来必要だから、ある程度の幅を設けたのに、もう財政的に事業費が大変だからってどんどんどんどん縮減する、この辺の書き方というか、見せ方が何かすごく、じゃそもそも何だったんだというふうにすぐ見えます。

それであれば、例えば平成16年にいわゆる計画延長、これを縮小した、こうすれば従って事業費が50億円減ったんだよというのは、こういうのはすごくよくわかるんですけども、何かもう計画よりも、それでも5年これは延長になるわけだから、そういう意味ではもう少し書き方というか、この辺の工夫が必要なんじゃないかなという気がするんですよ。

本来、やっぱり必要なものはやるべきだというふうに思いますし、地勢的には名栗で大変なのはわかって、延び延びになっちゃういろいろな要因もあるんでしょうけれども、かといってそれでいいという話じゃなくて、必要なものはかけるべきだというふうに、先ほど藤原先生も言ったけれども、山は大事ですから、いろいろな意味で。だから、その辺がちょっといかがなものかなという気がします。

それとあと、これはちょっと大きな話で恐縮なんですけれども、これ再評価というのは事業分類のところを見ると見直しの基準、マニュアルがあって、規約があって、こういうふうなことなんだろうけれども、では果たして平成16年のときに計画延長をこれ縮小しましたけれども、相当な期間があったんじゃないかなと思うんですよ。5年たったから見直すというんじゃなくて、やっぱり必要なものというのは5年たたなくても、もう例外的に、基準は基準として例外的に見直すべきものは見直したほうがよろしいんじゃないかと、今後の課題としてね、それは感じます。

我々民間人は、5年待てません。3カ月後かもしれませんし、半年後かもしれません。そういう中で、やっぱり何か無理があったということであれば、ぜひ土俵にどんどん乗っけるべきだと。机上の解説でとか、そういうことではないんですけども、場合によったらそういう対応も、ほかの件も含めて必要なんじゃないかなと、これは意見です。ちょっと感じま

した。

○屋井会長 どうぞ。

○秋吉委員 1つわからないことがあるので、教えていただきたいんですけども、102のところなんですけれども、これは対応の継続ということで理由はよくわかりまして、継続の必要性というのは理解できるんですけども、B/Cというのは前回の投資効率1.38が今回では1.06に下がっているという、総費用総便益比ということですけども、これとの関係ということから何か説明ができるのかどうかということ。

それから、総費用総便益比というのが他の事業に比べて低いということの理由が私よく理解できないものですから、その2点についてお聞きしたいんですけども、よろしく願いいたします。

○屋井会長 はい、お願いします。

○古屋課長 まず、最初の管理道の関係でございまして、幅員を縮小していく、これがそもそも必要だから、この5メートル、6メートルにしたんじゃないかということでございまして、もちろんそのとおりなんですけども、途中で林道の規定で林道規定が改正になって、この何キロのものについては、ここまで縮小することができるという基準が変わったのもございます。

それと、もう一つは、平成16年の段階で計画も見直しさせていただきましたが、そのときにはもう幅員の縮小というのは計画の中で見込んでございました。ちょっと書き方が確かに言われるとおり悪いので、今後訂正させていただきたいと思います。そういうことで、一番の大きな原因は、やはり予算の減額がどんどん公共事業にかかってきて、毎年金額等を減らさなくちゃいけないというのが一番大きな原因でございまして、これをこの場所に重点化して、できるだけこの西名栗線の期間が伸びないようにしたいなということがございます。

○星副部長 関連しましてすみません、実は幅員5メートルというのは車道幅員が4メートル、路肩幅員が50センチです、両方に。安全のため、その他の機能の保全等の50センチの余裕をとってございます。総幅員5メートルというふうになっておりまして、今、課長が説明しましたように本来の最低限の車道幅員の4メートルだけにとりあえずするというところで努力した結果、こういう表現になっております。総幅員と車道幅員があるうちの車道幅員だけということをまず優先して機能は落さない、このようなことに工夫いたしました。

○室久保委員 そういう説明ならわかります。ただ、これそうしたら、書き方変えたほうがいいですよ。これ3番ですか、縮減してコスト削減を図ると書いてありますから。

○屋井会長 どうもありがとうございました。

きょうの案件は4つ、ほぼ共通する問題、課題として、これほかの部局とかにもあったんですけども、要はB/Cの費用便益計算上の費用を現在価値に直したり、あるいは時点をどこに置くか、いついつにするかで数字が変わったり、そういう点での価格というものと、一方で事業を圧縮したり、あるいは事業をふやしたり、計画を変更したりということによって、実際に係る実績としての、あるいは見積もりとしての事業費等はどんな変化をしていると。この2つは、混同させないでもらいたい、他人に対して、だから我々に対して少なくともね、それは明らかに違うことなので整理をしてもらいたいのと。

それから、後者については、とにかく計画変更がこの再評価に至る5年間内で行われたとしたら、それについては行政の裁量なのか、ある種の計画変更に基づいて行われたことなのか、その根拠をちゃんと示して、その根拠あるいはその理由をちゃんとこの場で説明していただく、それがルールだったですね。

それから、今すぐにやろうとして、例えば平成21年度中には変更する予定ですと、こういうものについては根拠として既に形成されているものではないかもわからないけれども、でもやはり可能な範囲で説明をわかりやすくというのかな、いただかないと、議論する前提条件が非常にあやふやなままで、数字について、B/Cというのは1つの指標に過ぎないとは言いながら、1つの大きな根拠にもなっているわけだからね、その数字をどう見るか、どう判断するかということがなかなか難しいものですから、これは何度も申し上げて、そういうところに時間を使ってしまうのは、何年もこの評価委員会やっていてもったいないのでね、ぜひそこは省力化をさせていただくためにもご協力をいただきたい。

きょうのも、そういう意味で4つの資料はよくわからないという感が残っています。ですから、そういうご理解をしていただきたいと思います。

さて、それではちょっと時間が過ぎてしまいましたけれども、ここで一たん農林部審議依頼案件についての審議は終了させていただきます。

ここで15分間ということなんですけれども、15分とれますかね、10分間ぐらいの休憩をめぐらして戻ってきますので、3時15分くらいから始めるという予定でよろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、どうもありがとうございました。

午後3時06分 休憩

午後3時21分 再開

○屋井会長 それでは、再開させていただきます。

先ほどの審議の途中でご質問が秋吉先生からあったんですけれども、それに対してのお答えをいただけるということですので、お願いいたします。

○木村主査 それでは、秋吉委員からご質問いただいた件についてお答えをいたします。

102の大里地区ですが、B/Cにつきましては前回の再評価では1.38、今回が1.06という算定をした理由でございます。今回、前回算入しておりました災害防止効果、地域排水効果、更新効果、この3効果を今回は算入をしてございません。この理由から、単純に比較はできませんが、全効果額が約41億から21億、半分ちょっとに減額をしているといったことがB/Cがこのように差が出た理由かというふうに考えております。

この3効果につきまして、今回算入をしなかった理由につきましてですが、まず1つ、更新効果につきましては今回、新効果の算定方法になりました際、更新効果は便益として見込まないということになりましたので、排除をしてございます。それから、地域排水効果につきましては、今回の効果算定方法からは除外されておまして、災害防止効果に含まれるものということになってございます。それから、3点目、災害防止効果を見込まなかった理由でございますが、この災害防止効果につきましては地区内の非常に大きな施設でございます六堰頭首工あるいは江南サイフォン、これらを設置をすることによって被害が出ないといったような災害防止効果を前回見込んだものでございますが、今回採用している算定方法で効果算定をしようとしたところ、もともとこれは国と一緒に事業化したものですので、今回の手法で算定をするための大規模施設のデータが県にはありませんでしたので、残念ながらこの災害防止効果については、数値として見込むことができませんでした。

しかしながら、参考ですけれども、前回の効果算定の数値を見て、参考値ということで算定をしたのですが、そうしますとB/Cが災害防止効果だけでコンマ1ポイントという数字になろうかと思いますので、災害防止効果を含めますと1.06から1.16程度に上がるのではないかと考えております。

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。

それでは、早速議事の(3)県土整備部の対象事業の1、審議依頼案件の説明に移ります。早速、第1回における道路事業の補足説明について、道路街路課長にお願いいたします。

○大島課長 それでは、説明をさせていただきます。着席させていただきます。

前回の第1回の監視委員会におきまして、岩倉委員の質問に対して不足している部分があ

りましたので、本日資料を追加させていただきました。それに基づきまして説明をさせていただきます。お手元の資料1枚、追加説明資料ということで番号201、国道125加須羽生バイパスにおける指摘事項と回答というペーパーが1枚あるかと思えます。それと、その125号加須羽生バイパスの前の資料と同じなのですが、評価概要資料、2種類お手元にお配りされているかと思えますが、それに基づきましてご説明をさせていただきます。

まず、岩倉委員からの1点目の質問でございます。この125号バイパスにおきましては、平成19年3月に暫定供用を開始しております。それに関連しまして、評価概要書の12ページをお開き願いたいと思えます。

12ページの現在価値算定表の中で、維持管理に関する費用が供用目標としております平成24年から計上してあります。ただし、先ほど申しましたように19年3月に暫定供用してありますので、その間の維持管理費は計上しなくてよいのかという質問でございました。それに関しましては、マニュアルでは完成後、すべて完成した後のということでお答えをさせていただいたんですが、その考え方でございますが、供用部分を含めると維持管理費を加えるというほかに、また暫定供用してありますので、その間の便益もまたその期間発生してまいります。維持管理費と便益を比較しますと、下の表を見ていただきたいと思うんですが、これは暫定供用ではございませんが、完成形の供用と維持管理を比較してみますと、30数倍の差があります。それを暫定供用期間に加えますと、B/Cの値が過大に評価されるおそれがあるという考え方から、厳しく評価するという概念で暫定供用につきましてはB/Cの考え方には加えないという考え方で今後も進めていきたい、そのように考えております。

続きまして、2つ目のご質問でございます。同じく、このバイパスに関してでございますが、評価概要資料の6ページをお開き願いたいと思えます。

6ページの④の感度分析、事業費の部分でございますが、4億8,000万円、変動ケースとしてプラスマイナス10%ということで費用便益比のB/Cのところを見ていただきますと、3.29から3.54、その上の③結果のB/Cを見ていただきますと3.54、プラスマイナス10%の部分が考慮されていないじゃないかというご質問でございました。これは、マニュアルといえますか、国の例に倣いまして、便益を億円単位で四捨五入して算出をしております。

上の表をご覧いただきたいと思えます。そのプロセスを記入したものでございます。残事業費、現在価値化、維持管理費を考慮いたしまして、合計額13億3,000万円というところでございますが、四捨五入いたしまして13億円、そのプラスマイナス10%につきましても同じように四捨五入しますとマイナス10%のところ、同じ13億円になるということで、B/Cが

同じ値になってしまったということでございます。

これは、国の指示に従いましてやっておったんですが、国の事業の規模が非常に大きいものですから、億円単位でラウンドしても、その差が出てきたといいますか、県の事業の事業規模にしますと億円単位でまとめますと、ご指摘がありましたようにB/Cの変化が表現できないというような結果が出ますので、下の表を見ていただきますと、100万円単位まで表示した場合という形で例示を上げさせていただきますが、このように一番右のB/Cを見ていただきますと、プラスマイナス10%の感度分析の結果がここに如実にあらわれてくるということでございます。

今後は、その事業の規模ですとか、変動値の状況などを勘案しまして適切に変化が出るような表現方法を検討してまいりたい、そのように考えております。

もう1点でございます。追加資料の裏面を見ていただきたいんですが、これにつきましては同じ資料の7ページをご覧くださいんですが、交通状況の変化ということで、主な周辺道路の走行時間の変化を見た場合に、例えば上から3段目ですか、国道122号0.9キロという欄がございます。そこの走行時間を見ていただきますと、整備なし、ありの場合におきましても、1分、1分ということで評価が変化が表現できていない状況でございます。これも分単位でまとめていたと。関連する路線の距離ですとか、そういうものによってはそこまで表現できないという形で、1分単位でまとめておったんですが、確かに指摘のとおりその変化の状況が非常にわかりづらいということですので、小数点以下2位まであらわしたものが下の表でございます。実は、1位であらわしても変化が出ない部分がございますので、2位であらわしてこのように変化を見ていただきたいということでお示しをさせていただきました。今後も、先ほどの問題と同様に、走行時間の変化が表現できるように、適切な表示に努めてまいりたいと考えております。

以上でございます。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。

ただいまご説明いただきましたけれども、何かご質問等ございますでしょうか。

岩倉先生、どうぞ。

○岩倉委員 非常に丁寧にまとめていただきまして、まことにどうもありがとうございます。

1点なんですけれども、こういうクエスチョン値で暫定開業は評価しない、安全側に見るということは非常に大事なことはよくわかるし、そうしなければいけないと思うんですが、多分その暫定開業されたのは早く効果を発現させたいとか、地域の発展のためにこういうこと



をやりたいという多分現場の方々の判断だと思うんです。

そうすると、これを評価に入れていかないというふうになると、せっかくいいことをやろうとしても評価されないんだということだと、ちょっと違うかなというような印象は持ちます。

○大島課長 ありがとうございます。

国のマニュアルも、基本的には完成後という形になっておりますので、ひとつこの委員会も含めてマニュアルをベースとしておりますので、委員からの意見も踏まえまして、国とその辺の表現の仕方については今後協議してまいりたいと思っております。よろしくお願いたします。

○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。

それでは、ご説明を受けたということで、了解しました。どうもありがとうございます。

それでは、次にまいりまして、県土整備部審議依頼案件の概要説明に入ります。

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いたします。

○堀本副部長 それでは、県土整備部に関する事業の概要と県土整備部公共事業評価検討会議の検討結果につきましてご説明させていただきます。

県土整備部の資料、お手元の資料の赤いラベル、真ん中にございます。赤いラベルの2つ目、県土整備部評価検討会議資料以降でございますが、まず資料の2、1枚めくっていただきますと、A3サイズ広げた総括表、様式1でございます。一覧表でございます。

本年度の再評価実施いたします事業は、道路関係6件でございます。すべて今回は初めての再評価であります。道路街路課所管の事業でございます。

まず、番号の一番上の204番の道路改築事業、飯能寄居線につきましては、毛呂山町における道路改築でございます。次に、番号の205の川越坂戸毛呂山線につきましては、鶴ヶ島市における道路改築事業でございます。3番目の206番、蕨市における都市計画道路旭町前谷線の街路整備事業でございます。次に、207番、久喜市及び宮代町におきます都市計画道路杉戸久喜線・春日部久喜線の街路整備事業でございます。それから、番号208は八潮市における都市計画道路草加彦成線の街路整備事業でございます。一番最後の209番、北本市における都市計画道路仲仙道の街路整備事業でございます。

続きまして、これらの事業の再評価の検討状況でございます。去る9月11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、事業の必要性や事業効果、また今後の進捗見通しなどの観点から慎重に検討してまいりました。その結果、それぞれの事業は交通の円滑化

や地域経済の活性化、県民生活の安心・安全の確保などに不可欠であり、その効果が期待できる重要な事業であるということから、対応方針案としてすべて継続とさせていただいたところでございます。

1枚めくっていただきますと図面がございます。箇所図でございます。各路線の位置をご確認いただきたいと思います。それぞれの事業の詳細につきましては、担当課長から説明させていただきます。委員の皆様方には、よろしくご審議のほどをお願いいたします。

○屋井会長 ありがとうございます。

続きまして、個々の案件の説明、これを事業担当課長をお願いいたします。

ちょっと時間が押していますので、持ち時間内でよろしくお願ひします。

○大島課長 わかりました。適切にご説明させていただきたいと思ひます。恐れ入ります。着席させていただきます。

それでは、お手元の資料の3をお開き願ひたいと思ひます。1枚めくっていただきたいと存じます。

前回の委員会でも説明いたしましたように、道路改築事業でございます。この事業は、そのポンチ絵にもございますように、道路の狭い箇所ですとか、屈曲した箇所の改築事業、それと老朽化した橋梁のかけかえ、市街地を迂回するバイパスの整備等を行うものでございまして、道路機能の向上を目的とするものでございます。この事業に対するB/Cの算出につきましては、1枚めくっていただきたいとと思ひます。資料の3でございます。3の別紙です。

これも、前回ご説明いたしましたように走行時間短縮便益、走行時間経費減少便益、交通事故減少便益の3便益を事業費と50年間の維持管理費との割合で算出したものでございませう。それでは、個々の事業の説明に入らせていただきたいとと思ひます。インデックスの204番の評価概要資料をご覧いただきたいとと思ひます。よろしいでしょうか。

資料の204、道路改築事業、飯能寄居線（葛貫工区）でございます。事業着手年は平成8年度、経過年数は14年でございます。事業分類は、事業着手後10年が経過しておりますので、再評価をお願いするものでございませう。事業概要でございます。前面のスクリーンもあわせてご覧いただきたいと存じます。

県道飯能寄居線は、県西部地域と北部地域を南北に結ぶ幹線道路でございまして、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。こうした問題を解決するためにバイパス整備を行うものでございませう。総事業費は4

0億5,400万円、事業期間は平成8年度から平成22年度でございます。延長2,260m、幅員15mの2車線で整備を進めております。

次に、事業実施上の問題点とその対応でございます。この事業におきましても、用地交渉が難航いたしました箇所がございます、事業がおくれておりました。土地収用の手続を進めた結果、その問題も解決いたしました。

評価項目でございます。事業の投資効果（B/C）は2.78でございます。事業の進捗状況は、事業費ベースで89.0%、用地買収率はおかげさまで100%となっております。工事の進捗は現在64.6%でございます。事業の見込みでございますが、難航しておりました用地買収も、用地交渉の難航箇所も解決しましたので、平成22年度の完成を目標に現在工事を推進しているところでございます。

対応方針でございます。事業の達成すべき目的は変化はございません。また、平成22年度の完成が間近に迫っておりますことから、対応方針といたしましては継続とさせていただきます。

以上で事業概要204の説明を終わらせていただきます。

続きまして、資料の205の事業概要書をお開き願いたいと思います。

同じく道路改築事業でございます。県道の川越坂戸毛呂山線（五味ヶ谷工区）でございます。事業着手年は平成12年度、経過年数は10年でございます。事業分類の着手後10年が経過しておりますので、再評価をお願いするものでございます。

事業概要でございます。スクリーンとあわせてお願いいたします。

この県道は、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、歩道の未整備な箇所もございまして、これらの状況を解消するため、バイパスの整備を進めるものでございます。総事業費は24億円、事業期間は平成12年度から平成23年度まででございます。延長は990m、幅員16mの2車線で整備を進めております。

次に、事業実施上の問題とその対応でございます。問題点といたしましては、用地交渉が難航した箇所があり、事業の進捗は滞っておりました。対応といたしましては、引き続き用地交渉を重ねるとともに、土地収用法の活用を検討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、事業の投資効果（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。用地買収率は94.1%、工事の進捗は79.1%でございます。事業の見込みでございますが、平成23年度の完成を目標に引き続き事業の推進を図ってまいりたいと考えております。

対応方針でございます。この事業の必要性には変化はございませんので、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205の説明を終わらせていただきます。

続きまして、街路整備事業の概要を説明させていただきます。資料の3にお戻り願いたいと思います。

先ほど説明いたしました道路改築事業の裏面を見ていただきたいんですが、街路整備事業でございます。この事業は、市街地の都市計画道路を整備する事業でございます。事業の効果といたしましては市民にとって身近な都市計画道路を整備することによりまして、安全で快適な都市生活と機能的な都市活動を可能とするものでございます。B/Cの算出につきましては、先ほど説明した道路改築事業と同様でございます。

それでは、個別事業の説明に入らせていただきます。インデックスの206、評価概要資料をお開き願いたいと思います。

都市計画道路旭町前谷線でございます。事業着手年は平成8年度、経過年数は14年でございます。事業分類は10年が経過しておりますので、再評価を行うものでございます。

事業概要でございます。前面のスクリーンをお願いいたします。

この都市計画道路と並行して走ります県道蕨停車場線は幅員が狭く、歩道が設置されていない箇所もございます。また、国道17号とのですね、ちょっと見づらいんですが、交差点形状がクランク状態になっており、慢性的な渋滞が発生しております。こうした状況を解消するために、この都市計画道路の整備を行うものでございます。

総事業費は24億5,000万円、事業期間は平成8年度から平成23年度でございます。延長は422m、幅員16mの2車線の整備を行っております。

次に、事業実施上の問題点とその対応でございます。問題点といたしましては、事業用地に係る権利者間の争いなどの事情から、用地交渉が難航しておりました。対応といたしましては、鋭意用地交渉を重ねるとともに、今後は土地収用法の活用も検討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、B/Cは1.20でございます。事業の進捗状況は、全体で77.1%、用地買収率が89.1%、工事の進捗は28%でございます。事業の見込みでございますが、早期完成を目指しまして、引き続き用地交渉を重ねるとともに、土地収用法の活用を推進してまいりたいと考えております。対応方針でございます。この事業におきましても、事業を達成すべき必要性には変化はございませんので、対応方針案といたしましては継続とさせて

いただいております。

以上で事業番号206の説明を終わらせていただきます。

続きまして、インデックスの207をご覧いただきたいと存じます。

都市計画道路杉戸久喜線・春日部久喜線でございます。事業着手は平成8年度、経過年数は14年間でございます。事業の分類は、同じく10年が経過しておりますので、再評価をお願いするものでございます。

事業概要でございます。スクリーンをお願いいたします。

この都市計画道路と並行して走ります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つの踏切によって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りまして、交通渋滞の解消と歩行者、道路利用者の安全性の向上を図るものでございます。総事業費は89億1,300万円、事業期間は平成8年度から平成22年度でございます。延長は1,793m、幅員22mの2車線で整備を進めております。

次に、事業実施上の問題とその対応でございます。問題点といたしましては、今まで用地交渉が難航しておりましたが、暫定供用に必要な用地につきましては確保できましたので、平成22年度内の暫定供用に向けて工事を進めてまいります。

評価項目でございます。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、用地買収率は97.6%でございます。工事の進捗は68.5%となっております。事業の見込みでございますが、引き続き残っております用地買収と工事を進め、早期の全線開通を目指してまいりたいと考えております。

対応方針でございます。これにつきましても、この事業の必要性は変化がございませんので、対応方針案といたしましては継続とさせていただきたいと考えております。

以上で事業番号207の説明を終わらせていただきます。

引き続きまして、インデックスの208をお開き願いたいと思います。

都市計画道路草加彦成線でございます。事業着手は平成9年度、経過年数は13年でございます。事業分類は、同じく10年が経過しておりますので、再評価をお願いするものでございます。

事業概要でございますが、前面のスクリーンもお願いいたします。

この都市計画道路と重なります県道草加八潮三郷線、この県道は通学路及びバス路線に指定されております。しかしながら、幅員が狭く歩道が整備されていない箇所も多うございま

す。このことから、通学児童や道路利用者の交通安全に対する危険度と申しますか、非常に危ない状況に陥っております。このため、この都市計画道路を整備して、安全性の向上に努めるものでございます。総事業費は20億5,000万円、事業期間は平成9年度から平成25年度まででございます。延長は644m、幅員16mの2車線整備でございます。

次に、事業実施上の問題点とその対応でございます。問題点といたしましては、大型の補償物件に対する交渉が難航しておりましたが、現在はそれにつきましても解決しております。対応といたしましては、引き続き残りの用地買収を進め、可能な箇所から工事に着手して、早期の整備効果を発現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、B/Cは1.48、事業進捗状況は全体で63%、用地買収率が77.1%、まだ工事には着手してございません。事業の見込みでございますが、引き続き用地買収を進め、早期に工事着手ができるように努めてまいりたいと考えております。対応方針でございますが、この事業につきましても、この事業の必要性は変わっておりませんので、継続とさせていただきますと考えております。

以上で208の説明を終わらせていただきます。

続きまして、インデックスの209をお開き願いたいと思います。

都市計画道路仲仙道（北本工区）でございます。事業着手年は平成12年度、経過年数は10年でございます。事業分類は、事業着手後10年が経過しておりますので、再評価をお願いするものでございます。

事業概要でございます。スクリーンをご覧ください。

この都市計画道路と重なります県道の鴻巣桶川さいたま線、この路線は歩道幅員が非常に狭い状況にあります。また、交差する道路との右折帯が整備されておられません。このことが原因で慢性的な交通渋滞が発生しております。交通の円滑化、交通の安全を図るために、この都市計画道路の整備を行うものでございます。総事業費は32億7,000万円、事業期間は平成12年度から平成25年度でございます。延長は1,100m、幅員16mの2車線の整備を行っております。

次に、事業実施上の問題点とその対応でございます。問題点といたしまして、ここも用地交渉が難航し、事業の進捗が滞っておりました。対応といたしましては、用地交渉を重ねて進めるとともに、土地収用法の活用を考え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、B/Cは1.85でございます。事業の進捗状況でございますが、全体で83.1%、用地買収率が85.9%、工事の進捗は56.4%となっております。事業の見込み

でございますが、引き続き任意での用地交渉を進めるとともに、土地収用法の活用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、この事業も他の事業と同様に達成すべき目標は変わってございませんので、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204から209までの6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、ただいまご説明いただきました県土整備部の6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。いかがでしょうか。

はい、どうぞ。

○岩倉委員 これもちょっと数値的なことを教えていただきたいんですが、まず204で6ページですけれども、このバイパスつくられて、6ページの下のところでは走行時間が整備あり、なしでほとんど変わらないんですけれども、7分が7.1分ですから、6秒とか、そういうことかなと思うんですが、かなり渋滞しているんじゃないのかなと想像するので、これだけ容量上げると、相当速度はジャンプする、上がるんじゃないのかなというのが見えちゃうんですけれども、この辺根拠とかそういうのが、ほかのもそうなんですけれども、載っていないので、もう少し加えて書いていただくと。なぜかなと思うようなところは、何か加えていただくといいのかなというふうに思いました。

同じ意味で、207ですか、宇都宮線と伊勢崎線が並行しているところなので、相当踏切が長いんじゃないかなと想像されるんですけれども、例えばここでいくと、この207の6ページのところで、ここでの現況の走行速度はどうやって出すのだろうとか、将来値が40.0ってすごいきれいな数字なんだけれども、ここもどうやって計算されて出されたのかなというところが、これもやはりもし書けるのであれば、県民の方が見てわかるように書いていただければありがたいなど。

以上です。

○屋井会長 どうもありがとうございました。

どうぞ。

○秋山主幹 まず、204についてお答えを申し上げます。

ご指摘の6ページのリンク2の競合路線の部分の走行時間の関係でございます。この部分のリンク1のところはバイパスとしてそのまま整備した場合の内容でございます。リンク

2のほうが現況の交通量と将来の現道がどのように変化するかという意味で載せている内容でございます。現況の走行時間は、その上の走行速度につきましては、この近傍のセンサデータを御使用させていただいております、その距離については実距離でございます。その2つから走行時間のほうを算出させていただいております。

将来のほうにつきましては、整備なしの時間につきまして、現況と変わらないということでの数値を上げさせていただいております。整備ありにつきましては、5年間で1キロの走行速度の上昇という一般的なデータをもとに、走行速度を0.4キロ上昇させていただきまして、そこから距離をもとに算出したのが走行時間の7.0でございます、結果としてこのような状況になっているところでございます。

○濱川主幹 続きまして、207のほうのご質問ですが、その6ページでございますが、まず(3)の表のリンク2の欄のところの走行速度27.4キロにつきましては、これは平成17年に行いました道路交通センサの実測結果ということで、当該事業区間に並行します県道の区間での実際の走行速度をはかったものでございます。その上段のリンク1のところにありますお尋ねの走行速度40キロというふうに設定してございますが、これは整備後の走行速度でございますが、これはその次の7ページの一番上のところに旅行速度の計算という表がございますが、これはマニュアルに基づいてある意味入力値を入れて自動的に計算するような形になっておりますが、一応混雑度、できた道路の混雑度と信号密度を入力することによって、マニュアル案の計算でいきますと51キロという数字が旅行速度として出てまいります。ただ、実際には交通規制とか、その辺の状況を勘案しまして51ではなく、40キロということで設定をさせていただいている数字です。

○屋井会長 いかがでしょうか。

どうぞ。

○岩倉委員 今いただいたような話をもう少しわかりやすく書いておいていただくのがいいのかなと思いますけれども、204の6ページでリンク2で現況で1万3,000台だったところが4,000台まで落ちるんですね。今も、このプロジェクトは渋滞しているからつくるといふんだと思うのね、県道が。それが3分の1以下になっても、速度は変わらないという設定で考える根拠がちょっと今も計算の仕方は理解したんですけども、根拠がわからないので。

○石塚主査 ただいまの質問についてお答えいたします。

委員おっしゃるとおり、実際にこの204の6ページのリンク2でございますけれども、もとも1万2,800台程度走っていたものが、整備があつてバイパスのほうに9,000台流れてり



ンク2のほうに4,000台であれば、もっと速度が上がるのではないかというご指摘でございます。確かに、そういった状況になることも考えられますけれども、こちらの交通量の配分につきましては、簡便法と申しまして、職員がある程度手計算でやっているところがございます。整備後の予測につきましては、こちらの7ページのほうの混雑度と信号密度のほうから、こちらでしたら47.32キロ、交通の規制等を勘案しまして40キロというところを出しているところがございますが、現道のほうにつきましてそういったなかなか手計算でできるような算定式がないというのが現状でございます。

そういった中で、過大にならないというところをある程度観点に置きまして、5年間で1キロ速度を上げようというような過去の整備計画がございましたので、それをもとに道路整備が行われたところにつきましては、供用開始までの年間0.2キロ上がるというところで算定させていただいているところがございます。ここについては、もう少し精度よく出せればいいんですけども、今の現状ではここまでとさせていただいているところがございます。

以上でございます。

○屋井会長 よろしいですか。

○岩倉委員 はい。

○屋井会長 どうもありがとうございました。

じゃ、どうぞ。

○秋吉委員 B/Cについて教えていただきたいんですけども、6事業ありますが、2番目の205のB/Cは4.45で、それで207が1.04というそういう数値算定されておりますが、この何でしょうか、この違いといいますか、何がこれだけのB/Cの違いを出しているのかというのをお聞きしたいのと。さっと見たところもちょっとよくわからないわけなんで、教えていただきたいんですけども、それぞれの関連で土地収用ですね、土地問題が解決しているかどうかということがどの程度効いているのかというのも教えていただければと思います。よろしく願いいたします。

○屋井会長 お願いします。

○大島課長 それでは、B/Cにつきましては、先ほど冒頭説明しましたように、資料3の別紙ですね、そこにありますように3便益を事業費と維持管理費で割るという形で算出するものでございます。

先ほどお話しがありました杉戸久喜線・春日部久喜線の事業なんですけど、これは2つの鉄道を立体交差します。前のスクリーンを見ていただきたいんですけど、下の写真です、2つの

鉄道を高架で立体構造にするという事業でございまして、この高架部分の事業費が非常に他の事業と比較いたしまして、事業費が膨大になるということで、他の通常の平面的な道路整備と比べまして事業費が多くなりますので、B/Cが1.04と低い数字になったということでございます。

もう1点の土地収用法がこのB/Cに影響するののかということでございますが、先ほど説明しましたように、費用と3便益の割合で出しております。あとは、要はどこを基準年に置くかということで、私どもこの基準年に合うように土地収用法を活用して用地の解決を図って供用年数に供用できると、目標の年数に供用できるということで事業を進めておりますので、基本的には収用なりも活用して、供用目標年次に合わせてやるということでB/Cの評価をさせていただいております。

以上でございます。

○秋吉委員 すみません、あと事業205の4.45というのがありますね、これをちょっとすみません、さっさとご説明、教えていただければありがたいなと。

○嶮口主査 205の4.45がほかと比べて高くなっている、そのトレンドをご説明すればよろしいでしょうか。

今、ご説明させた207と比較いたしますと、まず総事業費が比較すると低廉になるということ、それともう一つ、B/Cで大きな支配的な要素になるんですけども、現況の旅行速度、現況がどれくらいの速度で走れるかどうか、これが大きな支配的な数字になるんですけども、207と比較いたしますと10キロ弱ですか、遅いのがこの205の10キロでございます。この旅行速度が低いというのがB/Cが高く出ている要素になっているかと思えます。

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。

どうぞ。

○田中委員 これは質問なんですけれども、209ですけれども、緊急輸送道路ということで通常時の便益以外のものが算定されてもいいのかなというふうに思います。これは何かそういう特に緊急輸送道路であるということに対する便益の算定みたいなものは何かあるのでしょうか。先週の話にちょっと絡んできますが。

○石塚主査 ただいまのご質問についてお答えをいたします。

こちらの路線については、必要性として、緊急輸送道路ですので、混雑がないほうがいい

だろうというところで、こちらに記載はしてございますけれども、いわゆるB/Cの計算につきましては、先ほどご説明いたしました3便益、走行時間短縮と走行経費減少と交通事故減少のみで計算しております。ですので、こちらにつきまして緊急輸送道路だからということで便益がプラスアルファされているということはありません。

以上でございます。

○田中委員 いや、ないとは思ったんですけども、やはりその必要性をもう少し、これ1.85だからいいんですけども、これがもし1ぎりぎりでも、あるいは1を切っても、本来そういうものは整備されるべきなので、何かそこをうまく主張できるようなことをされたほうがいいのかとちょっと感じました。

以上です。

○屋井会長 何かありますか、いいですか。

どうもありがとうございます。ほかいかがでしょうか。

はい、どうぞ。

○藤原委員 1つ伺いたいのは、工事区間が最初の204とか205は全体像がありますね、それでこの区間が残っていると、これができれば完成すると見えると。街路というのは、その区間、そこだけが事業箇所になっていると。それと、もう少し例えば北本の辺なんかは、ここだけやってもつながらないとおかしいですよ、動きがとれなくなる。その辺は、周囲はどうなっているのか。街路というのは、ここだけでやるのかということが1つと。

もう一つ言っちゃいますね、先に。代替案というのが今みんなこうあるけれども、9割やったら八ツ場のようにやめるということもあるわけで、みんなこれここまで、もちろんわかりますよ、用地取得が一番大変なことで、だからここまでいったんだからやりますというのがみんなそうになっているんだけど、それも重要なんだけど、それ以前にこの必要性がこっち書いてあるけれども、ここは解決しなきゃならないので、ほかの代替案はないとか言ったっていいと思うし、もうちょっと工夫があってもいいかなと思うんですけども、用地取得が一番大変なのはわかるけれども、このルート改善しかないんだということとか、そういうふう書いてあるとおもしろいかと、おもしろいという言葉は悪いですが、説得力あると思うんだけど、みんな用地取得がここまでできましたからやりますと。これからうっかりすると、それも危なくなるかなと思って、そんなことを感想を持ちましたけれども、どうでしょうか。

○大島課長 それでは、まず1点目の工区設定なんですけど、道路事業も都市計画事業も、こ

の部分だけですべてが完結するというものではございません。道路自体がネットワークによって、その機能が発揮されるもので、バイパスの部分におきましても、1つは適正な効果が早期に発現できる箇所から、100%一気にやれるのが一番いいんですが、それだけの事業予算もございませんので、適正な規模で適正な効果が出るという箇所を選定して工区設定をして、そこに事業費を投入しているところでございます。

それと、用地買収が難航した場合の代替措置ということでございますが、同じように100%、その都市計画道路ですとか、バイパスと同じような機能を持たせるというのは非常に難しいと思いますが、道路は先ほど言いましたようにネットワークでできておりますので、必ずどこかに迂回路といいますか、パスできるところはございますが、その中で最大の効果を上げるためには、今やっているこの都市計画道路ですとか、県道をバイパスすることが第一だと考えておりますので、用地買収は大変難しい問題も抱えておりますが、法的な手続もあわせて、早期に解決をして事業の推進を図ってまいりたい、そのように進めております。

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。

私も、先ほど岩倉先生のご質問あった点に関連して、ちょっとお話しをしておくと、これはバイパス整備のほうでね、いわゆる現道がすいたら、そのQV上というか、走行速度が速くなるじゃないかという、それを安全側に、そこを速くすると全体の便益多くなっちゃうからという、そういうご説明だったように思うんですけども、その部分では確かに安全側というふうに思うだけけれども、やはり一方で現道が速くというよりも、現道が一定程度すいて速くいけるということで、そこにとどまる交通は今想定しているよりも多いとなると、それによって現道が速くいけて、そしてより多くの車が行くことによって、今度はバイパスの交通量が想定で減るわけで、そこでの便益が減りますからね、そういうことをある意味での感度分析なりやってみて、大体どんな範囲なのかなということはやる価値があるんじゃないかと思うんです。

だから、安全側だとおっしゃっているんだけど、それは必ずしもそう見られないというか、そう考えないことかもしれないので、その辺については事務的にというか、内部検討としてもやっておく、もしやっていないとすればね。

この簡便法についても、今現在はこういう方法でやるということになってはいるかもしれないけれども、本当にこれしかないかという、やっぱりあくまで簡便法ですからね、だからそういうことを考えると、できるこの範囲の中でも、やれることはやったほうがいいと思

います。

それに関連して、いわゆる現道拡幅のほうも、やはり現道を拡幅することによって、かなり想定速度というのが上がるんですよ。何番でもいいんですけれども、例えば208番くらいにしましょうかね、208番だと例えば208の6ページ、これは23キロというものが37キロになる、これは同じ道路で拡幅されて、これだけ速くなりますよと。交通量は安全に見て、これはほかからこない、ふえませんよということでやっているの、これも安全側だというふうに一面では見えるんだけど、ただ現道からこれだけ本当に速度が上がるかということについても多少は見ておく必要があるんじゃないかなというふうに思います。

というのは、逆にいうと、そういうのを見る以前に、本当にこれ実測値なのかな、現状この程度ですということをそれなりに説明する基礎的データと一緒に加わっているほうがわかりやすいのかもしれませんが、いずれにしてもかなりの速度向上があるというけれども、実際には歩道を整備するということがかなり便益のターゲットで、車道部分については多少広がるし、分離されるから速く走れるようになるのはそのとおりでいいけれども、でもそのあたりのリアリティーを持たせていくことが必要ですから、一見してしまうと歩道部分は広がるけれども、車道についてはそんなには上がらないんじゃないかみたいな感じもありますので、ぜひこういう数字については後々問題視されない程度の何らかの可動の堰のようなのは必要だと思うんですよ。

それから、関連して209のほうから先いきますけれども、209のほうで、これも現道を拡幅する都市計画の事業ということでありますけれども、これは今まさに申し上げた点が気になるのと同時に、この歩道幅員が非常に狭い状況であるということで、ここは歩道も多少部分的にあって、それを全体広げていくんだというふうにお見受けするんだけど、現道幅員等が書かれていないように思うんですよ。それを後で教えていただきたいのと、それはそれだけなんです。

それから、208については、これは現道幅員が7mですから、これはまさに狭いと思います。ここを16mだかに拡幅して3.5ずつの歩道をつけていくんだということで、大変結構なんですけれども、これは去年の担当課のときにも申し上げただけけれども、いわゆるそれによって交通事故等の減少が期待されるんだというのは、私もまさにそのとおりでありますが、便益上やっぱりこう出てこないときに、そこをどういうふうに補足的に説明しておくかというのは重要で、実感としてだって危ないじゃないかと、そしてこんな課題があって、こんな問題があって、これがこうすることによって、この程度よくなるぞということは、ぜひ

説明してほしいんだけど、ただ今のマニュアル上、数値計算すると、それは今はできませんというふうに出てきちゃっているんでね。だから、目的を非常に狭くとらえる場合もあるので、それをうまくとらえる視点からいうと、そんな目的設定していても効果にあらわれないというのはどういうことだというふうにとらえられてしまうことがあるので、ぜひそこを補足するような説明をいただきたいなというふうに208なんかについては思います。

それでは、先ほどのご質問申し上げたけれども、209番の現道の幅員というのはどのくらいでしょうか。

○大島課長 それでは、209の車道の全幅員ですね、歩道、車道含めて約10mです。そのうち、歩道部分の片側の歩道の幅員が約1m程度でございます。両側に1m程度の幅員の歩道が設置されております。

○屋井会長 はい、わかりました。じゃ、10m、この写真の4ページのとおり大体ね。路側帯というか、路肩のようなところに歩道というのがあると、スペースがあるということですね。

それで、ちょっとこれは、こんな時間がない中で申し上げちゃいけないんだけど、みんな断面構成が16mで3.5、3.5と、残り9mぐらいほとんどという、こういうことなんですけれども、やはり考え方としてその後実際にそれがどう運用されていくのかというあたりにね、それをどこまでケアしていただいているのかというのがちょっとわからないんですけれども、ぜひつくられた後の運用をコスト管理者である警察さんとどういうふうに今のうちから調整しながら、将来的な使い方というのを考えていくのか、具体的にやっているかと一応は思いますけれども、単に3.5をつかって自転車も歩行者もその中に入ったらいいなという、そういう考え方というのはちょっと古くなってきてしまっていてね、埼玉県も自転車非常に多いし、歩行者なんか多いところでは当然そういうことを、まず分離していくことも必要かもしれないし、歩行者のいないところはまあお互いうまくやってねということかもしれませんしね、そのあたり路肩だって広げれば自転車は走れますからね、そういうことを走ってもらうというのもいいのかもしれないし、1.5mもあつたら十分な自転車レーンになりますよね。そこら辺の活用のされ方というものを整理時点でどう考えるかなんですけれども、ぜひ先進的というのか、いろいろな点でお考えいただければと思います。

以上です。

○大島課長 今、ありがたい質問というか、激励をいただきまして、今私どもの街路事業を進めておるんですが、非常に予算規模も少なくなってきました。その中で市街地、特に

駅周辺での自転車利用の対応をどうするんだというのは課題でございます。自転車通行帯を設置するために、新たに用地買収をするということになりますと、非常に補償費用も高くなりまして、時間もかかると。すぐに効果が出ないということで、現在私どもの部では街路の幅員構成の見直しに手をつけようじゃないかなと。ここの車道部分9.0mと書いてございますが、9mプラス、9mの中に車道部分に街路の場合は片側1.5mぐらいの路肩がございます。それと車道の3.5mを合わせまして、何とかこの全部幅員の中で自転車通行帯ができないかと、幅員構成の見直しをしてですね、これ実際の話ですが、現実論として1.5mとして路肩をとりますと、警察のほうからですね、不法駐車といいますか、非常に多くなるので、その幅員をセンターへ持って行って、センターゼブラでやっていきなさいよというのが非常に多うございますので、せっかく大事な土地を分けていただいたものが無駄になりますので、幅員構成の見直しをして、特に必要とされている市街地ですとか駅周辺で、自転車通行帯がとれないかというのを今検討を始めたところでございます。地元といろいろ話し合いをしながら、うまく効果が出るように進めてまいりたいと思います。よろしく願いいたします。

○屋井会長 どうもありがとうございました。

それでは、ほかにいかがでしょうか。街路事業というか道路の関係ですが、よろしいでしょうか。

はい、どもありがとうございました。

それでは、今の……

○岩倉委員 すみません、お時間ないのに。

どの事業でもいいんですけれども、12ページに便益の現在価値の算定の表が、ちょっと細かい表があるんですけれども、この横から年次があって、割引率があって、需要増加率というのがあるかと思いますが、これ意見じゃないんですけれども、プロジェクトによってピークの値が違ったり、最後の伸び率の値の設定が違うんですけれども、この式は右側に需要伸び率1.025とか1.017とかいろいろ書いてあるんですけれども、どういうふうな設定の根拠なのかなというのが教えていただければ……

○石塚主査 ただいまご質問がございました12ページに記載してございます需要増加率の関係でございます。こちら側は、もともとあるデータにつきましては、平成17年の交通センサスをもとに需要の伸び率というのがございますので、その伸び率に従ったものとなっております。ただ、見方としまして、年度によって、その路線によって違うじゃないかというところがありますけれども、これは供用年を1.0といたしまして、そこから次の年は幾つになり

ますよと、1.003ですよとか、1.005ですよというような形で伸ばしているところがございます。

そういった関係で、供用年が同じものにつきましては、同じ数字が並んでいくような形になっているかと思えますけれども、供用年がずれているものにつきましては、そこからの伸び率、計算となっております。

それで、右上のほうに書かれているセンサス年度から供用年次までの伸び率というのが、ちょっとそこを示してございまして、平成17年度のセンサスから供用年次、例えば平成24年度までに、まずはこれだけ伸びますよと。これだけ伸びたものを12ページのほうで、まずは1とします、1.0としますよと。そこから各年の伸び率というのが、かなり細かい表でございまして、交通センサスに基づく伸び率というのがございまして、それを各年度掛けていった数字といったものが、こちらの需要増加率、供用年を1.0とした需要増加率というような表現となっております、それをそれぞれの便益等に掛けていくような計算となっております。

以上でございます。

○岩倉委員 わかりました。

○屋井会長 こういうことは改めて申し上げるまでもないんですけども、いろいろこういう計画確定に至った根拠というのは、社会的にも非常に厳しく問われたりするのもあり、特にたまたまというか、道路事業を3便益でやっているなんていう中で決めていて、それ以外の便益だってあるはずだと、私はそう思っていますけれどもね。でも、やはり3便益というのは一番基本のという部分でもあるし、その算定根拠についてはそれなりにどこかに書いてあるからというんじゃなくて、やはり県としてみずから判断して、これでいいんだというように定義の考え方を練ってもらいたいと思われまして、そういうこともあって多分、岩倉先生もいろいろ気になっているんだと思いますけれども、ぜひ今回これで終わりとかではありませぬのでね。ただ、そうですね、わかりにくさについては、また改めて資料を提供していただくということはぜひ重要だと思いますので、引き続き検討もお願いしたいと思います。

それでは、一応審議としては大体議論も尽きたようでございますので、これで終わらせていただきます。きょういろいろと出てきた委員の先生方からの意見を踏まえて、また必要に応じて資料等の中身を精査し、わかりやすくしていただきたいと思います。

それでは、次にこれまでの質疑等を踏まえて、現地調査を行う案件について、当委員会と



しての意見をまとめたいと思います。事務局からのご提案あれば、よろしく申し上げます。

○事務局（吉田） お手元の資料なんですけど、A3判の平成21年度再評価対象事業一覧表というのがございます。その番号を見ながらお話しさせていただきます。

今回の現地調査案件につきましては、事業内容、それから事業規模等を勘案しまして、道路事業201でございます。それから、土地区画整理事301、それから都市公園事業303、農林部事業102の4件の現地調査を提案させていただきました。どうぞよろしくお願ひいたします。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。

今ご提案をいただきましたけれども、いかがでしょうか。

よろしいでしょうかね、先ほど休み時間にちょっと皆さんで話をしましたのでね。そうしましたら、その4件について視察をさせていただくということでもあります。よろしくお願ひいたします。

それでは、いいんですかね、今のでね。また改めて確認は……

○事務局（吉田） 結構です。

○屋井会長 いいですね、はい。

そうしましたら、次に議題の3に移ります。事務連絡ということではありますが、いかがでしょうか。

○事務局（吉田） 今後の予定につきましてご説明をさせていただきます。次回の現地調査を11月の26日木曜日実施予定でございます。詳細につきましては後日、私どものほうからご連絡をさせていただきます。

また、第3回の委員会でございますが、12月の21日月曜日、1時半からこの場所でやらさせていただきます。これにつきましても、よろしくお願ひいたします。ご審議いただく内容は、第1回及び第2回委員会の審議案件につきまして、現地調査を踏まえた上で意見の取りまとめを行いたいと思います。

また、埼玉県型の費用対効果手法の検討と、それから事後評価の報告を行う予定でございますので、それにつきましても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。

そのほかに何かございますでしょうか。

それでは、以上で本日の議事をすべて終了いたしました。議長の任を解かせていただきます。議事進行へのご協力、どうもありがとうございました。

○事務局（吉田） 屋井会長ありがとうございました。

それから、委員の皆様、長時間にわたりまして大変ご苦労さまでございました。

以上をもちまして、平成21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。

本日はどうもありがとうございました。

午後4時32分閉会