

令和4年度第2回埼玉県公共事業評価監視委員会 会議要旨

日 時	令和4年11月21日 午前9時45分～午前11時45分
会 場	Web会議システムを使用
出席委員	高田委員（会長）、青木委員、村野委員、松井委員、盛本委員、渡部委員、澤田委員

1 【事業評価】再評価実施事業対応方針（案）に対する意見の取り

まとめ

① 202 道路改築事業 一般国道140号（大滝トンネル）

委員： 便益が大幅に増加している理由は何か。

事業課： 費用便益分析マニュアルの改定により、算出のベースとなるOD表が平成17年センサスから平成27年センサスに変更となった。それにより、計画交通量が増加し、車種別内訳において普通自動車が増減、大型車が増加した。また、便益を算出する際に使用する原単位の値が大きくなった。

委員： 地元で状況を確認し、整備の必要性を感じたので、早期完成をお願いしたい。

事業課： トンネル本体工事を令和3年度に契約し、順調に工事が進んでいる。

委員： カーブが多い現道から直線のバイパスになると説明を受けたが、直線になるとスピードが上がるので、安全な通行空間といえるのか。

事業課： 現道はカーブが多く見通しも悪い。また、落石等も発生している。トンネル工事により、安全な通行空間を確保できる。

委員： 現道は2車線あるのか。

事業課： 現道は2車線ある。

委員： 落石の頻度はどれくらいか。

事業課： 通行止めになった災害は、平成12年と平成25年に発生した。平成29年から令和3年の間では、落石が3件、土砂流出1件、倒木4件となっている。

委員： 西関東連絡道路の全線が供用した際の計画交通量の推計は行っているのか。

事業課： マニュアルにより、令和22年時点での道路網における交通量を推計することとなっているため、全線が開通している状況での推計は行っていない。

委員： 他の道路整備により交通量が転換され、対象となる道路の交通量が減少して、B/Cが1を下回る場合はあるのか。

事業課： B/Cが1を下回る事例は現時点ではないが、便益が以前と比べて下がることは考えられる。

委員： 補足だが、以前に秋田空港の整備に当たり、秋田新幹線の開業を考慮せずに計画したことがあり、会計検査で指摘されていた。想定できる道路整備を考慮した事業評価を実施した方がよい。

事業課： マニュアルにより、令和22年時点での道路網における交通量を推計することとなっており、それについては、考慮している。参考にする。

○対応方針（案）について

会長： 継続とするという対応方針案のとおりでよろしいか。また、附帯する意見も無しでよろしいか。

委員： 異議なし。

② 203 道路改築事業 主要地方道越谷野田線（松伏西工区）

委員： 前回再評価から地盤改良工が必要となり費用が大きく増加しているが、前回再評価時点では判明していなかったのか。また、このように費用が大幅に変動するケースが頻繁にあるのであれば、B/Cの感度分析を±10%の設定で行うのはいかがか。

事業課： 前回再評価時は、軽量盛土により地盤改良を不要としていたが、追加ボーリング調査・軟弱地盤解析を行った結果、地盤改良が必要となり、総事業費が増加している。今回の費用変動は調査を行った結果発生したケースであり、現場の状況とルール上のもので差があることを御理解いただきたい。

委員： 当初から想定するのは難しいと思うが、適切な事業費の算出をお願いしたい。

事業課： 努力していきたい。

委員： 事業進捗が29.3%と進捗していないように感じるが、令和12年までに完了するのか。

事業課： 前回評価時から、部分供用箇所の記事を進めてきた。現在、橋りょう設計を進めていることから、来年度以降から用地取得・橋りょう工事等に着手していく。橋りょう工事等が事業費の大部分を占めていることから、事業進捗は見込まれる。

委員： 事業の進捗状況の評価について「B」になる理由は、P149の評価基準に基づいていると思うが、説明資料にも表記したほうが良いと思われる。

事業課： 今後の参考にしたい。

委員： 便益（B）、費用（C）の表記を小数第1位としているが、202「大滝トンネル」では、整数表記となっているので、統一したほうが良いと思われる。また、P39、40の表記「広域幹な線道路」は誤字だと思われるので、修正すること。

事業課： 表記については、統一する。誤字については、「広域な幹線道路」に修正したい。

委員： 事業期間を延長した根拠も記載したほうが良いと思われる。

事業課： 今後の参考にしたい。

○対応方針（案）について

会長： 継続とするという対応方針案のとおりでよろしいか。また、附帯する意見も無しでよろしいか。

委員： 異議なし。

③ 204 街路整備事業 都市計画道路草加三郷線（柳島工区）

委員：費用の増加は事業期間の延伸と、無電柱化工事を行う費用の追加が要因ということか。

事業課：費用の増加は用地交渉難航による事業期間の延伸と電線共同溝整備費用の追加が要因である。

委員：東西方向の効果だけでなく、南北方向にも効果があり、草加市内にも影響があると思うので早期に事業を進めるべき。

事業課：承知した。

委員：便益に「その他の便益」があるように、その他の費用や懸念について資料に記載すべきでないか。

事業課：その他の便益は貨幣換算できないものについて記載をしている。費用にその他はないと認識しているが課題等についての記載は今後検討させていただく。

委員：平成28年度の費用が0となったのはなぜか。

事業課：用地交渉が難航し、買収できなかったためである。

委員：今回の工区以外にも事業中の工区があるが資料の記載がわかりづらい。凡例を記載し、説明の際も事前に説明があるとよい。

事業課：承知した。

○対応方針（案）について

会長：継続とするという対応方針案のとおりでよろしいか。また、附帯する意見も無しでよろしいか。

委員：異議なし。

2 【計画評価】事後評価実施事業の報告

① 2-5-1 埼玉県通学路安全対策の推進（防災・安全）

委員：交通事故件数の半減という目標を達成しているが、歩道整備は、数パーセントしか伸びていない。交通事故件数の減少は歩道整備以外にも要因があるのではないか。

事業課：歩道整備だけでなく、ガードレール等の安全施設の設置なども実施をしている。このため、交通事故件数が減少した要因には、歩道整備以外の安全対策など様々にあると考えている。

委員：交通事故件数の減少について、歩道整備は一つの要因であり、その他にも要因があるものと考えているのであれば、それを資料に記述してはどうか。今回の資料では、歩道整備のみにより、交通事故半減を達成したという印象を受ける。

事業課：今後の参考にする。

委員：評価結果については、例えば歩道整備延長が大きく伸びたH30と、事故件数のH30を関連して説明するなり、途中段階での効果発現の見せ方を工夫してはどうか。

事業課：今後の参考にする。

委員：目標設定の根拠は何か。また目標設定の際に、必ず達成できる指標を目標とする場合が多いので、少し高い目標を設定してはどうかと考える。

事業課：交通事故・歩道整備率ともに、計画策定時点の直近のトレンドを参考に決定している。

委員：令和2年度までの整備計画となっているが、その後はどうなったのか。

事業課：令和3年度からの同様の整備計画に移行して実施している。

② 2-52 高規格道路（北関東・関越・圏央・東北）沿線地域における広域的産業・物流活性化

委員：令和2年に計画期間が終了したということか。また、終わった事業と終わっていない事業があるが、今後どのようなようになるのか。

事業課：社会資本総合整備計画とは5年で計画するものであり、今回の計画は令和2年で終了している。この中で終わっていない事業については、次期計画において継続している。

委員：計画の事業費に対し、実際の事業費が半分程度となっているが、これはどういうことなのか。

事業課：計画は要素事業が完了するまでにかかる見込みの額であるが、予算要望に対して実際に交付される額が少ないため、このようになっている。終わらなかった要素事業については次期計画において事業を進めている。

委員：単独費で執行とはどういうことか。

事業課：埼玉県の単独費で事業を行ったことを示している。要望した額が交付されなくても事業を進める必要があるため、他の計画に移行したり、単独費で対応したりしている。

委員：今回5年の計画ということで、実際にはこの計画は継続していくのだろうが、ベンチマークになるような、例えば日本国内全体の出荷額と対比できるような指標があるとよいと思う。

事業課：今回の計画は広域連携で群馬と連携している計画である。ベンチマークになりうる指標が、今後の計画で追加可能なものか検討していく。

委員：計画が平成28年スタートとのことだが、個々の事業自体も平成28年から事業開始しているのか。

事業課：計画は平成28年からであるが、他の計画で実施していたものを平成28年から本計画に位置付けたものもあるので、事業自体の開始年ではない。

委員：指標値の基準年が平成28年であるが、その基準とは実績のことなのか。また、平成28年度の実績値を見て、計画をたてているということか。

事業課：そうである。目標値については、平成16年から平成25年までの最大値である平成20年の実績値を使用している。

委員：製造品出荷額等の値がとて大きいように見えるので、単位を確認しておいてほしい。

事業課：了解した。

③ 2-53 山梨埼玉広域観光活性化計画

委員：観光客数のデータは、何を根拠に算出しているのか。また、算出方法はどうなっているか。例えば1人で3箇所の観光地に行った際は、どうカウントされるのか。ダブルカウントとなることはないのか。

事業課：市町村ごとに算出したものを集計している。算出方法は観光庁が平成21年に策定した共通基準に基づき算出しているため統一した考え方になっている。1人で数か所巡った場合は、観光地点ごとの集計となる。

委員：計画エリアを表している黒い線は県境でいいのか。山梨県側の事業の地点が東京都内に入っているように思える。

事業課：黒い線は県境を示している。図がずれているものと思われるので確認する。

委員：参考に飯能市の例を出しているが、新しい観光施設ができた例を出すのではなく、既存の施設がある市町の観光客数を示したほうが、事業の効果を表せると考える。これからも続く計画なので、検討してもらえればと思う。

事業課：今後の参考にさせていただく。

④ 2-54 圏央道・新国道4号を軸とした茨城埼玉交流圏域活性化計画

委員：指標値のところ、令和2年度はコロナの影響で少なくなったということによいと思うが、令和元年度は全体の値が増加しているのに対して、埼玉県は減少しているのはなぜか。どの市町村の観光客が減ったか等を把握していれば教えてほしい。

事業課：市町村ごとの分析は行っていない。令和元年度の第4半期ではコロナの影響があったものと考えられる。また、令和元年度の茨城県の増加要因は、茨城国体によるものであると考えられる。

委員：市町村ごとの数値を見れば、何かしらの分析ができると思うので、確認して参考にしてほしい。

事業課：今後の参考にさせていただく。