

令和2年度第1回埼玉県公共事業評価監視委員会 会議要旨

日 時	令和2年8月26日 午後2時15分～午後4時15分
会 場	埼玉会館 3C会議室
出席委員	石田委員（会長）、高田委員、青木委員、平木委員、 猪木委員、桐ヶ谷委員

1 会長の選出

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があればお願いしたい。

委員：石田委員は、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：石田委員を推薦するご意見があったが、委員の皆様はいかがか。

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、石田委員を会長に決定する。

2 再評価実施事業の審議・取りまとめ

① 201 道路改築事業 主要地方道越谷流山線（（仮称）三郷流山橋）

委員：費用が増加したことは分かるが、便益が増加する理由は何か。

事業課：社会的割引率が年4%であることから、基準年が2年ずれたことにより現在価値が増加し、便益が増えている。

委員：県事業として事業着手後に、有料道路事業を導入することは頻繁にあるか。

事業課：通常はあまりないケースである。

委員：有料道路事業を導入する際には、事業評価監視委員会に諮った上で移行するものなのか。

事業課：有料道路事業の申請をするにあたり、その妥当性を事前に委員会に諮っている。

委員：本事業区間の西側の整備は、いつ頃完成する予定か。

事業課：西側の道路も、都市計画決定されている。当該区間が完了次第、順次整備を進めていく。なお、常磐道の三郷スマートインターは、三郷市が主体となり別事業で実施している。

委員：歩道の整備は片側のみか。

事業課：将来的には4車線で整備予定だが、暫定的に2車線で整備している関係上、片側となっている。

委員：維持管理費が他の審議案件と異なるのはなぜか。

事業課：本事業は橋りょう区間が長く、構造物の区間が長いことから、他の案件より維持管理費が高くなっている。

委員：供用後30年間の維持管理費が、細かく毎年異なる理由は何か。

事業課：供用後30年間は道路公社が維持管理を行うため、道路公社が算出した費用を採用している。31年目以降は県が決定した維持管理費を採用している。

委員： 年度によって維持管理費の差が大きい、かなり細かく算定しているのか。

事業課： その通り。

委員： 事業費の増加について、千葉県側にかかなりの増額があるようだが、調整はどのようか。

事業課： 両県をまたぐ事業であるため、必要に応じて打合せを行っており、事業費の増額についてもその妥当性を両県で確認している。

○対応方針（案）について

会長： 事業を継続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。

② 202 道路改築事業 一般県道本田小川線バイパス（高谷工区）

委員： 本田小川線がR5に供用するよりも、本田技研工業（株）がR3に移転する方が早い、国道が渋滞するのではないか。

事業課： 本田技研工業（株）は時差通勤などの対策を実施すると聞いている。また、県では本田小川線バイパスを部分供用し、R5の全区間供用前から交通の分散をはかる。

委員： 本田技研工業（株）の移転のためにこの事業は始まったのか。本田技研工業（株）のために整備するのであれば、企業の費用負担を考える必要があるのではないか。

事業課： 本田技研工業（株）の進出もきっかけにはなっているが、元々、国道254号の渋滞対策が必要となっていた。

委員： 用地買収は確実に可能か。

事業課： 難航してはいるが、周辺の整備が進んできたこともあり、用地交渉には応じつつある。引続き用地交渉を行っていくが、土地収用制度の活用も視野には入れている。

委員： 今回は再評価だが、事業開始時の費用便益比はいくつだったか。

事業課： 補助事業ではないため、事業開始時に費用便益比を算出していない。今回が初めての算出となる。

委員： 事業規模に関係なく、基本的に行っていないということか。

事業課： その通り。

○対応方針（案）について

会長： 事業を継続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。

③ 203 道路改築事業 主要地方道深谷嵐山線バイパス（上原工区）

委員： 前回の評価時より事業期間が延びた理由を教えてください。また、現道がクランク状となっている理由は何か。

事業課： 事業期間の延びは、用地買収の遅れによるものである。また、現道がクランク状である理由は、県道に位置付けた当時の交通量から県道網に反映したものと推測する。

委員： 県の事業区間の北側で市道整備が行われているが、市道部分も同時に開通させないと、国道140バイパスで再び線形がクランクになってしまう。将来的な見通しをどう考えているか。

事業課： 市道については、深谷市が一部供用を開始している。県では、広域的には荒川の南側から国道140号方面に流れる交通量が多いため、まずは幹線道路として国道140号までスムーズに接続させていく。これにより、広域的なネットワークの機能を果たしていくと考えている。

委員： 国道140号への右折、あるいは140号からの右折車への手当はどのように考えているか。また、秩父鉄道交差点のアンダーパス部分は荒川に近いが、ハザードマップ上、水没についてはどのように考えているか。

事業課： 委員指摘の右折車への手当については、国道140号、県道深谷嵐山線とも、県道開通後の交通需要を考慮し、必要な右折滞留長を確保するなどの対策を行った上で、交差点部は供用開始している。また、事業区間については、荒川の河岸段丘部分に位置して丘陵部となっており、地盤が高くなっているためアンダー構造が効果的である。荒川よりかなり高い位置のため、浸水想定地域から外れている。

委員： 近年多発する豪雨に対してはどのように対応する予定か。

事業課： 県内のアンダー構造の道路では、集中豪雨を想定したポンプの設置を進めている。今後、地形的な条件を見極めた上で、アンダーパス部分に流入する雨水を吐き出すポンプの設計を進めていく予定である。

○対応方針（案）について

会長： 事業を継続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。

④ 204 街路整備事業 都市計画道路岡通線 (朝霞浄水場(西)交差点)

委員： 前回再評価時と比較し、用地買収率に変化があるか。あまり進捗していないようであれば、どのように対応するのか。

事業課： 前回再評価時以降3件の用地を取得している。引続き用地交渉を行ってくが、土地収用制度の活用も視野には入れている。

○対応方針（案）について

会長： 事業を継続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。

⑤ 205 街路整備事業 都市計画道路南浦和越谷線(1工区)

委員： 物件調査とはどのようなことを行うものか。

事業課： 対象となる用地・建物の補償内容を調査するもの。

○対応方針（案）について

会長： 事業を継続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 事後評価実施事業の審議

① 2001 道路改築事業 主要地方道飯能寄居線バイパス (新堀・北平沢工区)

委員： 走行時間短縮について、旅行速度の実測調査は、事前調査と事後調査で時期や曜日などは同条件のもとで行われているものか。

事業課： 同じ条件で調査を実施している。

委員： 自転車車線の整備はどのように行われたのか。

事業課： 本事業においては、自転車空間の整備を予定していたが、警察協議の結果、自転車通行者の安全確保の観点から、車道側に自転車空間を確保した区間と自転車歩行者道の整備を行った区間が混在している。

委員： B/Cについて、本事業のように結果的に整備効果が高い事業が、便益算出の際の交通量推計値が厳しく設定されたために事業の優先度が低く評価されている事業があるのではないか。

事業課： 事業の特性を総合的に判断しながら適切な評価を実施していきたいと考えている。

委員： 旅行速度の調査結果は片方向のみか。

事業課： 調査は上下線の両方で実施している。

委員： 上下線で旅行速度に偏りはなかったか。

事業課： 上下線の旅行速度の実測値に大きな偏りはない。

委員： 本事業のようにバイパスへ転換される交通量が多くなると、場合によっては、B/Cが下がる可能性もあるのではないか。

事業課： ご指摘のように、交通容量を超えて交通量が転換された場合、B/Cが下がる可能性もある。

会長： 本件については、委員会として報告を受けたものだが、特段の参考意見はなしとする。