

平成21年度

第1回 埼玉県公共事業評価監視委員会

平成21年10月22日

埼玉県県土整備部総合技術センター

第1回 埼玉県公共事業評価監視委員会

日時：平成21年10月22日（木）

13：32～16：21

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) 県土整備部公共事業評価検討会議対象事業の審議
- (3) 都市整備部公共事業評価検討会議対象事業の審議

3 その他

- (1) 埼玉県型費用対効果評価手法の検討（道路事業）

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 | 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) |
| | 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

堀本 一夫 (県土整備部副部長)
小島 一男 (県土整備部道路政策課長)
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)
日野 徹 (県土整備部道路政策課主任)
大島 秀彦 (県土整備部道路街路課長)
金塚 史朗 (県土整備部道路街路課副課長)
秋山 栄一 (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)
嶮口 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)
帆刈 章 (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)
下川原優一 (県土整備部道路街路課主任)
高岡 秀光 (県土整備部道路街路課主任)
成田 武志 (都市整備部副部長)
篠 克美 (都市整備部市街地整備課長)
小林 一富 (都市整備部市街地整備課主幹)
小野寺貴郎 (都市整備部市街地整備課主査)
坂本 浩之 (都市整備部市街地整備課主任)
佐生 和彦 (都市整備部公園スタジアム課長)
富田 真樹 (都市整備部公園スタジアム課副課長)
竹渕 晴男 (都市整備部公園スタジアム課主査)
小池 安曇 (都市整備部公園スタジアム課主任)

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32分開会

○事務局(吉田) それでは、時間になりました。

ただいまから、平成21年度第1回公共事業評価監視委員会を開会いたします。

私、本日の司会を仰せつかっております総合技術センターの吉田と申します。よろしくお願
いします。

本日の審議資料でございますが、若干追加とそれから差しかえ分がございます。

○事務局(並木) 大丈夫です。

○事務局(吉田) では、すべて終わったようですので、そのままさせていただきます。

では、初めに、本日ご審議をいただきます県土整備部及び都市整備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 ご紹介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先生を初めといたしまして、委員の皆様方
におかれましては大変お忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。

本日は県土整備部の国庫補助事業3件、都市整備部の国庫補助事業3件、計6件につきまして
再評価の審議をお願いいたしたいと存じます。

県では、公共事業の効率性、実施過程の透明性を高めることを目的といたしまして、平成10
年度から、事業着手から一定期間を経過した公共事業につきまして再評価に取り組んでいると
ころでございます。

再評価の実施に当たりましては、埼玉県公共事業評価監視委員会の委員の皆様方から貴重な
ご意見をいただき、それを踏まえまして県の対応方針を決定させていただきたいと思ってお
ります。

皆様もご案内のとおり、9月に政権が変わりまして、公共事業の実施に当たりましては今ま
で以上に効率、効果等につきまして厳格に検証し、県民の方々にわかりやすい説明をすること
が求められているところでございます。今年度の再評価につきましては、公共事業のより一層
の効率的、かつ効果的な執行に向けまして、委員の皆様方のご協力、ご指導を賜りたいと考
えておりますので、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、平成20年8月1日から2年間の任期でお願いしております委員の皆様を資料の委員名簿によりご紹介させていただきます。

埼玉県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けれども、本日は所用がございまして欠席でございます。

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 室久保でございます。よろしくどうぞお願いします。

○事務局（吉田） 続きまして、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 藤原でございます。よろしくお願いたします。

○事務局（吉田） 続きまして、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。よろしくお願いたします。

○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が、本日は欠席でございます。

続きまして、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。よろしくお願いたします。

○事務局（吉田） 続きまして、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。よろしくお願いたします。

○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 どうぞよろしくお願いたします。

○事務局（吉田） 道路政策課長の小島一男でございます。

○小島課長 よろしくお願いたします。

○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 よろしくお願いたします。

○事務局（吉田） 次に、都市整備部評価検討会議幹部職員をご紹介させていただきます。

都市整備部副部長の成田武志でございます。

○成田副部長 どうぞよろしくお願いたします。

○事務局（吉田） 市街地整備課長の篠克美でございます。

○篠課長 よろしくお願ひいたします。

○事務局（吉田） 公園スタジアム課長の佐生和彦でございます。

○佐生課長 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 本日は委員の先生方、お忙しい中どうもありがとうございました。

本年度第1回の公共事業評価監視委員会ということでございます。

せっかくですので、一言だけご紹介したいのですが、私、毎年、イギリスの制度改革をフォローしていきまして、実はイギリスももうほぼ間違いなく来年の選挙で与野党逆転するという事態です。私がフォローしているというのはこれは計画制度でありまして、国の根幹となるような公共事業については国はきっちりと政策方針を法律に基づいて定める。一方で、それを最終的に決める、その間に、計画提案はこれは事業者、計画主体がきっちりと責任を持ってこれをつくっていくわけですけれども、最終的にその計画を提出する先は国ではなくて、第三者機関、これはIPCと言いますけれども、独立した機関に提出している。その独立した機関が最終的な国としての決定を行うという、先進国では初めての国から決定を外したという、こういうことを労働党政権の中でやったんです。

私も、随分見ていましたけれども、五、六年かけてものすごい議論をやって、国じゅうで、国じゅうというのでしょうか、さまざまな主体がいろいろな意見を何度も何度も提案としてつくってきました。ところが、今度の保守党政権は、もう既にこのIPCは我々が政権を取ったら廃止するというふうに宣言をしています。ですから、私から見ると、あれだけ努力して仕組みづくりをやってきたのに政権が変わるだけでぼんとなくなっちゃうのかという思いがあるんですけれども、それが逆に民主主義だというふうに思うところもあります。ただし、私が今申し上げたような国としてきっちりとした成長の戦略なり、環境に配慮した戦略なり、こういうものを持っていく、そしてイギリスがそれなりに世界の中で貢献していく。こういうことについては別に政権が変わったって変わりませんから、私が申し上げたのは一部だけでありまして、一部というのは、IPCということ自体はなくなってやはり国が責任を持って決めるということに戻っていくわけですけれども、そうは言っても、申し上げたように、まずポリシーをきっちりと示す党については恐らく政権が変わっても特に変わらない、あるいはもっと発展的に改善されていくかもしれない。

申し上げたかったことは、今の我が国においてもいろいろな議論があるわけですが、やはり国の形なり、地域の形なり、そういうものをきっちりと描いていくための制度設計の部分、ここは改めてきっちりと持たなければいけない時期ではないかと非常に強く思っています。地方分権の時代と言われて久しいわけですが、今、国がいろいろと不安定になっている状況ではありますが、地域としてはそれなりの核をきっちとした形づくりを進めていただいて、評価についてはただか評価ということかもしれませんけれども、しかし、透明性や説明責任という点では非常に今まで以上に求められるところもあります。ですから、そこはこの委員会のタスクとして今まで以上にきっちりとやっていただきたいし、我々としてもタスクを担っていきたいと思います。ただ、以前も申し上げたように、それは決して細かい点を洗いざらい見つけ出して何か問題を指摘するという役割ではなくて、やはり目標に向けて、行政も元気を出せて、あるいは地域として夢が持ててという、そのためのお仕事を手伝っているという、こういうつもりで我々はこちらに座っていますので、ぜひその意図もくみ取っていただいた上で、できるだけわかりやすいとか、県民にとっても理解しやすいとか、そういう点で不断の努力をしていただきたいというふうに思っています。

ちょっと長くなりましたので、余り脈略のないことを話しているかもしれませんが、本年度もまたよろしく願いいたします。

○事務局（吉田） ありがとうございます。

それでは、議事に入らせていただきます。

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をお願いいたします。

○屋井会長 それでは、ご指名でございますので、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しております。傍聴人の方は本日はいらっしゃいますでしょうか。

○事務局（吉田） 報道の方3名いらっしゃいますが、傍聴人の方はいらっしゃいません。

○屋井会長 あ、そうですか。

それでは、そのままということですので、まず審議に先立って、審議の進行について事務局から説明をお願いします。

○事務局（吉田） 本年度は、第1回及び第2回委員会で、各事業担当課から説明をし、その都度ご審議いただき、現地視察を踏まえまして、第3回委員会で意見の取りまとめをお願いしたいと考えております。

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)県土整備部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きましてご説明をいたします。その後委員の皆様よりご審議をお願いいたします。

続きまして、2の(3)都市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。

最後に、3のその他で、埼玉県型費用対効果評価手法の検討につきまして説明させていただきます。内容についてご意見等を賜りたいと考えております。

以上、簡単でございますが、審議の進行について、説明を終わらせていただきます。

本日はどうぞよろしくをお願いいたします。

○屋井会長 どうもありがとうございました。

次に、議事の2、県土整備部対象事業の①審議依頼案件の説明に移りたいと思います。

まず、それでは、県土整備部審議依頼案件の概要説明、これを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さんをお願いいたします。

○堀本副部長 失礼ながら、座って説明させていただきます。

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いたします。

県土整備部の資料、お手元の資料の赤いラベル、最初の県土整備部評価検討会議資料、以降でございます。

まず、資料の2、1枚めくっていただきますと資料2、2枚目をめくりますと、A3サイズの様式1がございます。

本日ご審議いただきます再評価対象事業の一覧表でございます。今年度再評価を実施いたします事業は道路関係事業3件となっております。番号201が道路改築事業、一般国道125号加須羽生バイパスでございます。再々評価となります。次に、番号202が住宅市街地盤整備事業、葛飾吉川松伏線でございます。再々評価となっております。さらに、番号の203が街路改良事業（連続立体交差事業）、東武鉄道伊勢崎線・野田線（春日部駅付近）でございます。今回初めての再評価となっております。

続きまして、これらの事業の再評価の検討状況についてご報告させていただきます。

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、事業の必要性や投資効果、また今後の進捗見通しなどの観点から慎重に検討を行いました。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ま

して、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箇所図となっておりますので、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、この後担当課長からご説明を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お願いいたします。

○大島課長 道路街路課長でございます。よろしくお願いたします。

恐れ入りますが、着席にて説明をさせていただきます。

それでは、道路街路課が所管しております3つの事業につきまして順次説明をさせていただきます。

まず、道路改築事業の概要でございますが、インデックスの資料3をお開きいただきたいと思ひます。

1枚めくっていただきまして、カラーコピーの道路改築事業概要というのがございます。スクリーンにも同様の図面と写真等が出ておりますので、あわせてご覧いただきたいと存じます。

道路改築事業は、図面にもございますように道路の狭い箇所の拡幅ですとか、屈曲した箇所の線形の改良、老朽化した橋梁の架換え、また、市街地を迂回するバイパス等の建設を行ひまして、道路の機能の向上を図る事業でございます。

効果といたしましては、円滑な交通の確保によりまして、渋滞の解消や緩和、さらにはインターチェンジへのアクセス強化など広域的な連携が図れるということでございます。

次に、道路改築事業における費用対効果の算出につきまして説明をさせていただきます。

本日お配りしました追加資料、今見ておられる資料を2枚めくっていただきたいのですが、資料3-2でございます。よろしいでしょうか。

道路改築事業における費用対効果（B/C）の算出につきましては、国土交通省の費用便益分析マニュアルに基づきまして実施をしております。道路整備による走行時間が短縮される時間価値を貨幣換算した走行時間短縮便益、それと走行時間や走行距離といった走行条件が改善されることによる燃料費等の軽減を貨幣換算しました走行経費減少便益、交通事故が減少することによる社会的損失の軽減を貨幣換算いたしました交通事故減少便益、この3つの便益を事業費と50年間の維持管理費の費用で割るということによってB/Cを算出しております。

恐れ入ります、お手元の資料の資料番号201をお開き願ひたいと思ひます。

評価概要資料でございます。これに基づきまして説明をさせていただきます。

関連する図面、写真等についてはスクリーンにございますので、あわせてご覧いただきたいと存じます。

事業番号201、道路改築事業、一般国道125号加須羽生バイパスでございます。

事業採択は昭和59年、経過年数は26年でございます。事業分類は5、その他ということで、平成12年に都市計画変更を行っておりまして、その後10年が経過しているため再評価を行うものでございます。

事業概要でございます。3ページの位置図をご覧ください。

一般国道125号は、県北東部を東西に横断する幹線道路でありまして、東北自動車道の加須インターチェンジへアクセスいたします。物流と大型車の通過交通が多く、南篠崎の交差点や睦町の交差点など主要な交差点でスクリーンの写真のように慢性的な交通渋滞が発生しております。そこで、交通渋滞の緩和を図るとともに、インターチェンジへのアクセス強化を目的といたしまして、加須市の南篠崎から羽生市の須影に至るバイパス整備を行うものでございます。

恐れ入りますが、先ほどの資料1ページにお戻り願います。

事業内容の欄をご覧ください。

総事業費は146億2,000万円、事業期間は昭和59年度から平成23年度まででございます。延長8.8km、幅員23.5mの4車線のバイパスでありまして、現在2車線を暫定整備しております。

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、用地取得に協力が得られない箇所がございまして、現在土地収用法に基づく事務手続を進めているところでございます。また、南篠崎交差点では、交差点形状が複雑なことから計画を見直しまして、平成10年の再評価の後に、都市計画の変更を伴う交差点形状の変更や地下横断施設の設置を行っております。

恐れ入ります、資料の裏面、2ページになりますが、その1の前計画と現計画の比較をご覧ください。

今申し上げましたような計画を見直したことによりまして、総事業費が126億1,000万円から、146億2,000万円と約20億円上昇しております。また、完成年度におきましても平成15年から平成23年と8年間延長しております。B/Cにつきましては1.32となっております。

恐縮ですが、1ページにお戻り願いたいと思います。

下段の再評価項目でございますが、社会経済等の変化として、南篠崎交差点など主要な交差点において依然として慢性的な交通渋滞が発生しております。また、事業地周辺では土地区画整理事業が進み、交通需要が増大しております。このため事業の必要性は引き続き高い状況に

ございます。

事業の投資効果（B/C）は、先ほど説明いたしました、1.32でございます。

事業の進捗状況は、全体で97.2%となっており、前回の再評価の、平成10年でございますが、74.8%から22.4ポイント進捗しております。

事業の見込みの視点でございますが、現在、南篠崎交差点周辺以外の区間で暫定供用を図っておりまして、今後は残りの区間の整備を進め、平成23年度の全線供用開始を目指し、事業を進めているところでございます。

対応方針でございます。このバイパスは、加須インターチェンジにアクセスし、県北東部の骨格をなす道路であり、本県の幹線道路ネットワークを形成する上で不可欠な道路でございます。また、周辺の大規模開発に伴う交通の増加に対しまして必要不可欠でございます。このため対応方針案といたしましては、継続としております。

以上で、事業番号201、一般国道125号加須羽生バイパスの説明を終わらせていただきます。

続きまして、住宅市街地盤整備事業の概要でございます。

お手元の資料、インデックスの資料3をめぐっていただきまして、先ほど説明しました道路改築事業の裏面をご覧くださいと思います。

住宅市街地盤整備事業は、図面にもございますように土地区画整理事業などによる住宅供給とあわせて、事業区域から鉄道や主要な公共施設への利便性の向上を目的といたしまして道路などを整備する事業でございます。

事業効果といたしましては、道路の整備による利便性の向上とともに、住宅の供給が促進されます。

それでは、B/Cについて説明させていただきますが、これは先ほど説明いたしました道路改築事業のB/Cの考え方と同じでございますので、省略させていただきます。

それでは、資料のインデックスの202をお開き願いたいと思います。よろしいでしょうか。

事業番号202、住宅市街地盤整備事業、葛飾吉川松伏線でございます。

事業採択は、平成4年、経過年数は18年でございます。事業分類は5、その他でございます。

平成17年に都市計画変更を行っており、本来であれば10年後の平成26年度に再評価を行うものでございますが、国土交通省からの指示によりまして、来年度、平成22年度に事業が完成いたしますので、その前に再評価を行うものでございます。

事業概要でございます。3ページの位置図をご覧ください。

県道葛飾吉川松伏線は、道路の幅員が狭く、歩道が未整備であり、吉川市の保交差点という

のが図の上のほうにございますが、そこを中心といたしまして慢性的な交通渋滞が発生しております。さらに周辺では吉川駅南地区や武蔵野線操車場跡地などで土地区画整理事業が進み、交通量の増大が見込まれております。このため交通安全の確保や渋滞の緩和を目的といたしましてバイパスを整備するものでございます。

1 ページにお戻りください。

事業内容の欄をご覧くださいと思います。

総事業費は94億2,300万円、事業期間は平成4年度から平成22年度でございます。延長2.1km、幅員22mの4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。

問題点といたしましては、沿道の土地区画整理事業やJR武蔵野線との立体交差、これとこの事業をあわせて進める必要がございます。対応といたしましては、土地区画整理事業者やJRとの調整を積極的に図ることとしておりまして、これにより事業が推進され、平成21年度中には工事が完了する予定でございます。

計画の見直しといたしましては、平成13年度の再評価の後に、都市計画の変更を伴う交差点部の幅員の変更を行っております。

裏面の2ページをお開き願いたいと思います。

前計画と現計画との比較をご覧ください。交差点部の形状は変更となりましたが、用地買収費用の下落やコスト削減対策の実施等によりまして、事業費は97億6,000万円から94億2,000万円と約3億4,000万円減少しております。

完了予定年度は平成16年度から22年度と6年間延長されております。

B/Cにつきましては、前回再評価では1.59でございましたが、今回の再評価では1.99となっております。これは前回の再評価時点では考慮されていなかった都市計画道路三郷流山線の影響により、この地域への流入交通が増加したことによるものでございます。

1 ページにお戻りください。

下段の再評価項目でございますが、社会経済情勢等の変化として、吉川市の保交差点などにおいては依然として慢性的な交通渋滞が発生しております。また、周辺では大規模な土地区画整理事業が進んでおりまして、さらに、都市計画道路三郷流山線が交差することにより交通需要の増大が予想されます。このことから事業の必要性はますます高まっております。

事業の投資効果（B/C）は1.99でございます。

事業の進捗状況は、全体で91.5%となっており、前回の再評価、平成13年でございますが、

48.3%から43.2ポイント進捗がされております。

事業の見込みの視点でございますが、平成22年度末の供用を目指しまして現在工事を鋭意進めているところでございます。

対応方針でございます。このバイパスは、県南東部地域の骨格をなす道路であり、本県の幹線道路ネットワークを形成する上で不可欠な道路であります。また、周辺の大規模開発に伴う交通量の増大に対しても必要不可欠でございます。このため対応方針案といたしましては、継続としております。

以上で、事業番号202、葛飾吉川松伏線の説明を終わらせていただきます。

続きまして、街路改良事業（連続立体交差事業）の概要でございます。お手元の資料のインデックス3にお戻り願いたいと思います。

3の1枚めくっていただきまして、街路改良事業（連続立体交差事業）の概要でございます。

連続立体交差事業は、鉄道を高架化、または地下化することにより、鉄道と道路の交差点を連続的に立体化し、複数の踏切を一举に除却する事業でございます。事業効果といたしましては、踏切での交通渋滞や踏切事故を解消するとともに、分断されております市街地を一体化し、安全で快適な市街地を形成するものでございます。

連続立体交差事業における費用対効果（B/C）の算出につきましては、先ほどご説明した追加資料の裏面を、資料3-2の裏面をご覧いただきたいと思っております。

このB/Cにつきましても国土交通省の費用便益分析マニュアルに基づいて算出しておりません。

考え方は、基本的に道路改築事業などの場合と同様でございます。「走行時間短縮便益」に、「歩行者・自転車の踏切待ち解消便益」、「歩行者・自転車の迂回解消による便益」を加えた移動時間短縮便益、それに走行経費減少便益、それに加えて、「交通事故減少の便益」に「踏切事故解消便益」を加えた交通事故減少便益の3つの便益を、「連続立体交差事業に要する費用」と「関連道路整備に要する費用」、「関連道路の維持管理に要する費用」を足し合わせた費用で割ったもので算出しております。

それでは、お手元の資料、インデックスの203、1ページをお開き願いたいと思います。

街路改良事業（連続立体交差事業）、東武鉄道伊勢崎線・野田線（春日部駅付近）でございます。

事業採択でございますが、平成17年度に着工準備採択を受けております。着工準備採択とは、連続立体交差事業など特に大規模な事業において、事業の前段階といたしまして、都市計画決

定の手続や事業化の確定などの着工準備の事務が国の補助金を利用して実施できる事業になるということでございます。経過年数は5年でございます。

事業分類は3、事業採択前の準備・計画段階で5年が経過したため、再評価を行うものでございます。

事業概要でございます。5ページの図面をご覧ください。

県道さいたま春日部線の伊勢崎線第124号踏切では、写真にもございますが、混雑時、1時間当たりの約58分が交通が遮断されており、開かずの踏切として位置づけられております。鉄道を高架化することによりましてこれら複数の踏切を一挙に除却し、交通渋滞、踏切事故を解消するとともに、分断されました春日部駅周辺の市街地の一体化を図るものでございます。

1ページにお戻りください。

事業内容の欄をご覧くださいと思います。

総事業費は約550億円でございます。事業期間は、平成22年度から平成31年度までの10年間を予定しております。高架延長は約2.9km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、伊勢崎線・野田線の2線を一体的に高架化することや、運行上の制約など技術的な課題と多大な事業費と長い事業期間がかかることでございます。これらの対応といたしまして、事業の精査を行い、事業の実効性を高めるとともに、工事期間中の地域に与える影響の軽減、工期の短縮が図られるよう、関係機関、国土交通省・東武鉄道・地元春日部市と協議を重ねているところでございます。

申しわけございませんが、また5ページの図面にお戻りください。

今申し上げましたような問題がございますので、当初計画では、事業区間をその位置図の右側に内谷陸橋というものがございますが、その内谷陸橋を含めておりましたが、内谷陸橋の機能を有効に活用するという観点で計画を見直しいたしまして、事業区間を縮小し、工事期間中の地域に与える影響の軽減や事業費削減に努めたところでございます。

2ページに戻っていただきまして、1の当初計画と変更計画の比較をご覧ください。

平成17年度時点での当初計画と現時点での変更計画を比較いたしますと、連続立体交差事業の費用でございますが、約680億円から約550億円と約130億円減少させております。また、事業期間は、約14年から約10年間と4年間短縮をさせております。B/Cは1.96から2.04に上昇しております。

1ページにお戻り願いたいと思います。

下段の再評価項目でございますが、社会経済情勢等の変化として、依然として踏切待ちによる時間損失や踏切事故に対する抜本的な対策が求められております。

事業の投資効果（B/C）は、2.04でございます。

事業の進捗状況は、現在、準備・計画段階でございます。

事業の見込みの視点でございますが、関係機関との協議を進め、早急に計画立案を行い、平成22年度内に事業に着手し、おおむね10年間で完成を目標として事業を展開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が、開かずの踏切など慢性的な交通渋滞や踏切事故を抜本的に解消することを初め、鉄道によります春日部駅周辺の分断された市街地の一体化など、事業目的を達成すべき必要性に変化はございません。連続立体交差事業の重要性は依然として高いものと考えておまして、対応方針案といたしましては、継続としております。

以上で、事業番号201から203まで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、議事の（2）の②でございまして、審議であります。

今ご説明いただきました県土整備部の3事業につきまして、ご質問、ご意見等ございましたら、各委員の方々からよろしくお願いたします。

はい、どうぞ。

○田中委員 201なんですが、多門寺交差点付近で複数の市道があるということで交差を変更したということですが、これは当初計画のときには、どうしてこの点について地下を通るとか、そういうことを当初計画されなかったのでしょうか。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございます。

いかがでしょうか。

○大島課長 当初の時点からは、一部のインターチェンジへの方向の交差点を片立体ということで変更させていただきました。その原因といたしましては、途中での三俣の土地区画整理事業ですとか、そういう区画整理事業が後から計画されまして、そこから発生する交通量が多いということで、インター方向の交通量が増大するということで、その部分を立体化構造に変更したということでございます。

○田中委員 もう1点あるんですが、インターチェンジまでの南篠崎交差点ですか、この区間が渋滞しているということで、今の事業区間のちょうど端っこに当たるわけですが、南篠崎交

差点からインターチェンジまでの交通というのですか、そちら側についてはそこが解消されれば、渋滞は解消されるということでしょうか。

○大島課長 南篠崎交差点からインターチェンジまでは既に4車線化整備がされておりまして、渋滞も発生しておりませんので、現道を利用するという事で考えております。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。

はい、どうぞ。

○岩倉委員 先ほどポジティブに評価していこうという、議長のお話だったんですが、ちょっと数字的なところでわからないところが幾つかありますので教えていただければと思います。

5ページで、まず、①の費用のところの維持管理費が22億円と出ていて、うち残事業分も同じ22億円というふうに書いてあるんですが、これは単純合計と残事業分イコールでよろしいのかということですね。

後ろの6ページのところで、残事業に関する費用便益比3.54というふうにあるんですけども、これは便益の46億円を費用のところの残事業の8.8億円で多分割った数字かなと思うんですが、先ほどの同じ22億円同士でこの計算の仕方をされていてよろしいのかという、どれが全体の維持管理費で、どれが残事業分の維持管理費なのかが、事業自体は141億円の4.8なので、違いますので、そこら辺教えていただくのと、6ページの感度分析のところ、事業費を4.8億円、変動プラス・マイナス10%でやっているんですけども、これ、大きいほうの値が3.54で、上の3.54と一緒にあるので、これは誤記かなというふうに思いますので、ちょっと教えていただければと思います。

あともう1点なんですけれども、7ページで便益の計算の仕方が書いてあるんですが、走行時間が、例えば国道122号とかは走行時間、整備なしが1分で、ありが1分、加須幸手線が4分、4分で、全く変わりがないんですけども、走行時間費用は減っているようになっているんですが、これは単純に交通量が転換して減っている分になるかと思うんですが、これを単純に掛け合わせて足すようになっているのが道路局マニュアルという理解でよろしいのでしょうか。走行時間短縮自体は起きてない、もし2分に極めて近いのと、40秒とかという話であれば、それを1分で四捨五入して、切っているというのであればなんですが、単純に交通量が減ってしまえば、便益が出るような計算を道路局マニュアルで指示しているという理解をされていてよろしいでしょうか。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。

冒頭私が申し上げたことで議論の幅が狭まってしまっただけではないので、私の趣旨は、あくまでも我々側もプラス思考で発言しますよということなただけけれども、発言の内容についてはぜひ細かいところまできっちりと見ていただいて、どんどん細かなご指摘もいただいて、その結果、説明責任や透明性を果たせるようにしていきたいと思っておりますので、申しわけありませんでした、余計なことを言ったのかもしれませんが、ぜひよろしく申し上げます。

それでは、今の点についていかがでしょうか。

○秋山主幹 道路街路課でございます。

1点目と最後の点につきまして、まずもってお答えをしたいと思います。

維持管理費の考え方でございます。お手元の資料の201のインデックスの12ページをご覧ください。こちらの表の右側が維持管理費の計算の過程のものでございます。

平成24年度に供用開始を考えておりまして、この関係で、こちらの単純価値と現在価値が同じになっていることから、数字が同じになっているものでございます。

続きまして、最後の7ページの関係で、走行時間が国道122号の部分と、加須幸手線の5の例示として変更がないけれどもというご趣旨でございますが、先生のご指摘のとおり、マニュアルに基づいておりまして、冒頭ご説明しましたB/Cの算出方法に基づいて、走行時間の短縮による便益を算出しております。

こちらの様式-3の7ページの関係につきましては、主な周辺道路として5つ載せさせていただいております。こちらの中で整備なし、整備ありの走行時間の短縮がなされている国道125号線ですとか、羽生栗橋線とかが整備によりまして短縮されています。こうしたネットワークの中での算出方法に基づきまして、走行時間の短縮の便益を出させていただいているところでございます。

そのほかの内容につきましては、しばらくお時間をいただきたいと思っております。

○屋井会長 では、今お答えいただいた件に関していかがでしょうか。

○岩倉委員 まず、1点目に関して、理解できました。

ただ、暫定開業している部分については検証しなくていいのかなと、すごく小さい額かなと思わんですけれども、ちょっとそれは思いましたので、もしそれは考慮しなくてもいいということであれば、そういうご回答をいただければと思います。

あとのほうは、ちょっともう少し検討……、今ネットで道路局のマニュアルを開いていますので、少し見させていただいて、道路とか航空の便益の仕方とちょっと違うので、私はそっこのほうの便益計算をするほうが多いので、感覚的にちょっと合わないので、全く変更されてな

い人も便益を受けているという計算になってしまいますよね。効果を受けてない、そのまま現道を走っていて、所要時間が全く短縮してない人も効果が発生したという計算になってしまっている。単純に言えば、人口が減ってきて道路交通量が減ってしまえば、便益が発生するという計算になってしまうので、ちょっと時間中検討させてください。

以上です。

○屋井会長 はい。

○秋山主幹 岩倉委員の1点目のご質問に対してお答え申し上げます。

暫定供用によりましてのB/Cで問題ないのかという点でございますが、B/CのBを算出する中では、暫定での供用で計算させていただいておりますので、問題ないというふうに考えております。

○岩倉委員 維持管理費を考慮……。

○秋山主幹 維持管理費の関係ということでございます。

今回、B/Cの算出方法の根拠でお話ししました、資料3-2の追加資料の中で算出根拠を国土交通省の費用便益分析マニュアルでもって出ささせていただきました。そちらのほうに基づいて算出しておりますことから、適正な算出方法であるというふうに理解しているところでございます。

○屋井会長 ちょっと私のほうからも、余り矢継ぎ早に質問ばかりではいけないんだけど、ただ、委員会は1回限りではないから、また、きょうのご指摘等も踏まえてよりわかりやすくしていただきたい、これは結論になりますけれども。

その上でいろいろご指摘をいただいているとして、先ほどの7ページでしたね、岩倉先生のご指摘の一つにあった、これは事業でいうと201番で、7ページ、これですね。

○岩倉委員 はい。

○屋井会長 ここでお答えはお答えとして理解をしたいんだけど、まず最初に、この表では1分は1分、4分は4分、1分は1分ということで、この意味することは有効数字は一けたということなんですよ、これ。有効数字が一けたで、同じ数になっているのは、そうすると、計算の精度上差がないということの意味していてと感じる人も多くて、私なんかはそうですよ、これが差がないとすると、下の費用にも差がないということの意味するはずなんだけれども、もし下の費用、走行時間費用が短縮されているとなれば、普通に考えると、有効数字は一けた以上あって、1つは1分30秒だったのが、1分29秒でもいいや、1分29秒が40秒になったとか、そんな差がなくてもいいですよ。何らかの差があるから、これは落としてというふうに考えざ

るを得ないんだけど、この表がまずそうになっていないから、それはどっちですかということ、これはクリアしなければいけないね。

それから、岩倉先生の言った一般道に変化があるか、ないかについて、これは便益計算方式との関係もかかわってくる技術的な課題なんですよ。だから、バイパス等の整備をして、一般道から転換があって、一般道の混雑が緩和されて所要時間が短くなるという、一般道利用者にこれは便益が発生しているわけですね。もちろん従来使ってなかった人とか、ほかの人が新しいバイパスを使えるようになったら、そこにも何らか、もちろん遠回りしなければだめか。遠回りした人が転換してきたら、これは便益がありますよねという、両方あるんだけど、その説明ができていないということと、それを説明するためには、恐らく配分という段階、将来予測をする、これも技術的だけでも、その配分をどういうふうやって、そういう便益分がある一定の精度ではかかれているかどうか、こういうことまでがやはり本来は説明が回答でできなければいけないんですね。

だから、もしもそういうことを検討していないとすると、これはいろいろありますよ、均衡配分から何からいろいろな配分方式も。一般道がどれだけ便利になるかということが同時に計測、予測されていけば、これは一般道利用者だってこれだけよくなるでしょうということが説明できます。もしもそういうことを仮にやってないとすると、そこは安全側として見ていませんとか、安全勝手なんだな……、便益を多少過少に評価していますよということで説明すればそれはそれでいいのかもしれない。このあたりの説明は難しいようだけれども、できるだけわかるようにしていただけると、少なくとも岩倉先生も専門家だから、専門家が理解できないというのがまず困るし、一般の方にも理解してもらいたいというふうにしたいんだけど、まずは専門家が理解できなければいけないということだと思います。

すみません、長くお話をしてしまったけれども、そろそろそちらのほうの回答の準備はいいですか。もうこれで回答はすべてしたの……。

○大島課長 では、恐れ入りますが、ちょっと手元の資料等で詳細な説明できるものがございませんので、次回までに回答を用意させていただきまして、次回に回答させていただきたいと存じます。恐れ入ります、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す。

ほかにいかがでしょうか。

はい、どうぞ。

○室久保委員 同じく201番ですけれども、概要説明を聞いていても、加須インターへのアク

セスという意味では、あるいはまた事業の見直しでの事業費の積み増し、屈折形状から立体、それはよくわかるんですけども、そもそも延長8.8という、何でこれ8.8なのかという、道路でいうと左のほうの、この辺のこれを取り決めた根拠というのがよくわからなくなってきました。素人で申しわけありませんが、もう進捗も、工事が95%くらい済んでいる中で、道路が広がる、4車線にいずれなる。結構な話だと思うんですけども、余り加須インター、あるいは南篠崎、それから、その周辺の交差点の話ばかりになっていて、左のほうの話が全然出てこないのではどうかかなという気がしております。

地図を見る限りでは、一般国道122号との接点もあるわけで、そこがしばらく行田のほうに行くと、二またにこれは分かれているんだろなということ、そこまでなのかということでもありますけれども、せっかく延長8.8ということであれば、もうちょっと全体像、どんな効果があるのかというのをご説明いただくとわかりやすくなると思いますが、いかがでしょうか。

○大島課長 すみません、ちょっと資料が局所的になっておりまして、大きなネットワークでの説明が抜けていたかと存じます。

国道125号のバイパスは、実は熊谷の国道17号のバイパスから現在のインターチェンジのところまで、まだその先もあるんですが、ここの計画されておりまして、それを……。

○小島課長 8ページ。

○大島課長 すみません、その資料の8ページをご覧いただきたいと思います。これもちょっと一部分ですが、国道17号の熊谷バイパスから加須インターチェンジに至るところまでを大きな工区として、熊谷、行田、羽生、加須といった県の北東地域の都市を結ぶ幹線道路といたしまして整備を進めておりました。熊谷方面から順次工区設定をして事業を進めてまいりまして、たまたまといいますか、前の工区の設定が国道125号と122号の交差点部分、今、Yの字に分かれておりますが、そこまで工区設定をいたしました。その次の工期といたしまして国道125号と122号が重用している区間から、先ほどから出ております南篠崎交差点の区間までの8.8kmを工区設定して今バイパス整備を進めているということでございます。

○屋井会長 どうもありがとうございました。

はい、どうぞ。

○藤原委員 素朴な質問と……、1つは鉄道のところなんですけれども、吉川ですね、ではない、ごめんなさい、春日部なんです、これは東武線の高架とか、そういった、それに伴う道路とかあると思うんですけども、東武鉄道は費用分担とか、そういったことはどういうふうになっているのかということ。

あともう一つ、それから、もう一つは、この3つの事業の中で、さっきの加須インターのあちらです。加須のほうはちょっと値段が上がっていて、まことに素朴な質問なんですけれども、これは団地ができたりしてまたいろいろと計画変更した。あとの2つは減っていますね。このポイントというのは、何か材料費を云々したとかあるけれども、ポイントとして、どういうことでこの金額を下げるのができたのか、ちょっと大きなところは何かということですよ。

さっきの加須のところはインターチェンジのところの変更が大きいんですね、上がっちゃったのは。

○大島課長 はい。

○藤原委員 では、鉄道屋さんとういうふうに分担しているのか。

○大島課長 連続立体化事業につきましては、全体の事業費の10%を鉄道事業者の負担という、制度的になっておりますので、この事業につきましても東武鉄道が負担する事業費は10%ということで今検討を進めているところでございます。

葛飾吉川松伏線のコストの縮減につきましては、先ほど説明させていただきました、基本的には用地費の単価が下落してきたということで用地取得費用が下がったということと、あと武蔵野線との立体交差部をJRのほうで新しく開発しましたHEP&JES工法というんですが、仮設工法と本体工法が一体となったという新しい工法を採用してコスト縮減を図ったところでございます。

春日部の連立のコスト縮減につきましては、先ほど説明の中でもお話ししましたが、5ページの図面を見ていただきたいのですが、右のほうに内谷陸橋というのが、これは既に道路が立体化しております。当初はこの部分まで含めて全体で約2キロの計画でございました。せっかく立体化されているものを壊して鉄道を上げる必要もないだろうということで、また、これが、立体部分がここに現在春日部で1カ所だけですので、事業期間中、これを撤去してしまいますと、東西の交通が分断されると日常生活にも影響が出ますので、これはそのままに残しておくということで、全体の延長を短くいたしまして事業費の縮減を図ったところでございます。

○屋井会長 よろしいでしょうか。

○藤原委員 はい。

○屋井会長 はい、ありがとうございました。

はい、どうぞ。

○岩倉委員 先ほどの件ですけれども、計算の方法自体は道路局のマニュアルどおりということで理解しました。

ただ、全交通量の全走行時間がどれだけ減ったかというのを計算する方式なので、区間ごとに分離して走行時間がどれだけ減ったというふうに見せられると、ここで効果が出て、例えばここで効果が出ているかのようにちょっと見えてしまうのが、道路局のほかの県とかもそういうふうな表で出されているようなネットの公開もあったんですけども、ちょっと見るとわかりにくい、見ている人にとってはわかりにくいかなというのが印象です。

○屋井会長 どうもご意見、ありがとうございます。また検討していただきたいと思います。

私からも1点、これはもう説明いただいたのかな、202の5ページあたり、先ほど岩倉先生のご指摘と関係するのかもしれませんが、この5ページのほうの総括表、費用便益分析の表の、一番下の「うち残事業分」というところのこの便益なんですけれども、いわゆる基準年における現在価値と書いてある、これですと全体の便益と同じ額になっていますよね。201のほうは、何だかそうではなくて、ちょっと小さな値が計算されているんですけども、どうしてこっちの202のほうがすべての事業の便益と残事業分の便益が同じなのか、このあたりの考え方というんでしょうか。201はそうではないけれども、そこら辺は既に説明されているんだったら後で議事録を見ますからいいんですけども、もし説明されてないんだったら、ちょっと教えていただけますか。

○石塚主査 ご説明いたします。

まず、202のほうでございますけれども、こちらにつきましては便益額が基準年における現在価値のうち残事業分が同じ額となっております。こちらにつきましては、まだ部分的な供用がされていないということでございまして、残りの残事業を行って初めてすべての路線が開通されることとなりますので、基準年、供用年における現在価値と残事業分が同じ額となっております。

一方、201の国道125号のほうでございます。5ページでございまして、こちらにつきましては、先ほど若干説明もございまして、部分供用されているというところがございまして、残事業の事業を行ったことによって得られる便益、そちらを下段のほうに表記しております。額の大きいほうはすべての便益ということになっておりますので、既に部分供用されている路線か、そうではないかというような違いでございまして。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございます。

部分供用してない場合もこういう計算をしろというようなマニュアルなんですか。

○石塚主査 はい、国土交通省のマニュアルにおきまして、残事業については出しなさいというような形になってございます。

○屋井会長 残事業はそうだけれども、延伸というか、こっちが供用されている場合なんかはそういうことが議論されたりするんだけれども、今まで供用してなかった場合にも残事業ということで計算するようになっているわけですか。

○石塚主査 そうでございます。

○屋井会長 ああ、そうですか、はい、わかりました。

それでは、よろしいでしょうか。大体議論も出尽くしたようですので、これにて県土整備部審議依頼案件についての審議を終了させていただきます。

どうもありがとうございました。

続けてでありますけれども、次の議題でありまして、議事の（３）都市整備部対象事業の①審議依頼案件の説明に移りたいと思います。

それでは、都市整備部審議依頼案件の概要説明、これを都市整備部公共事業評価検討会議議長代理の成田副部長さんをお願いいたします。

○成田副部長 それでは、都市整備部に関する事業の概要と都市整備部公共事業評価検討会議での検討結果につきましてご説明いたします。

着席して説明させていただきます。

都市整備部の資料でございますが、お手元の資料の２つ目の赤ラベル、上のほうについていると思いますが、赤ラベル、都市整備部評価検討会議資料、これからでございます。

まず、その資料のうち、資料２、２枚目でございます。A３サイズの様式１がついていると思います。これをご覧ください。

本日ご審議いただきます再評価対象事業の一覧表でございます。

今年度お願いいたしますのは、土地区画整理事業が１件、都市公園事業が２件、計３件でございます。すべて今回が初めての再評価となっております。

番号301が組合土地区画整理事業、吉川市吉川中央地区でございます。次に、302が都市公園事業、狭山稲荷山公園でございます。さらに、番号303、これも同じく都市公園事業、まつぶし緑の丘公園でございます。

続きまして、これら事業の再評価の検討状況についてご報告させていただきます。

去る９月17日に都市整備部公共事業評価検討会議を開催いたしました。事業の必要性や投資効果、また、今後の進捗見通しなどの観点から検討を行ったところであります。その結果、それぞれの事業は魅力あるまちづくり、また、ゆとりと潤いのある県民の生活に不可欠であり、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、対応方針案といたしまして、す

べて継続とさせていただいたところであります。

1枚めくっていただきますと箇所図がつけてございます。各地区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、この後、各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お願い申し上げます。

○屋井会長 それでは、早速、よろしくお願い致します。

○篠課長 市街地整備課でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、初めに、吉川市吉川中央土地区画整理事業の説明に入ります前に、訂正をさせていただきたいと思います。

インデックスで、資料301というところの3ページ目でございます。そこに土地区画整理事業のB/Cの積算の表がございしますが、その上のほうの総括表というのがございします。その(2)事業費Cのところでございますが、ここは274億8,000万円という数字が入っておりますが、正しくは264億8,000万円、「7」を「6」に訂正させていただきたいと思います。申しわけありませんでした。

それでは、着席して事業の説明をさせていただきたいと思います。

番号301の土地区画整理事業でございますけれども、土地区画整理事業の仕組みにつきましてスクリーンでご説明をさせていただきたいと思います。

土地区画整理事業につきましては、道路や公園などの公共施設を整備するとともに、良好な市街地を形成することを目的としております。その仕組みにつきましては、権利者から利用増進の割合に応じて土地を提供していただく、いわゆる減歩という形で成り立っております。整理前の変形したAさんの土地を、事業で右側のように点線で囲った整形な土地にいたします。残りの土地の部分は減歩として事業に提供していただきます。この部分を集約して公共用地、いわゆる道路とかの公共用地に充てるほか、その一部を保留地として売却し、事業資金の一部とする事業手法でございます。

事業の特徴といたしましては、公共施設の新設、または改善と宅地を一体的に整備すること、また、用地買収と異なりまして住民が施行後も地区内に残ることから、地域のコミュニティを維持できること、また、権利者の意見は組合の総会や土地区画整理審議会において反映させることができますことから、民主的な手続により事業が進められることなどが挙げられております。

ここで、当該事業のB/Cの説明について説明させていただきます。

追加資料の3-2をご覧くださいと思います。次のページでございます。

土地区画整理事業の費用対効果でございますけれども、これは街路の費用対効果と土地区画整理事業の費用対効果を算出しております。

街路の費用対効果につきましては、先ほど道路事業で説明しておりますので、内容が全く同じでございますので、省略をさせていただきたいと思います。

土地区画整理事業のB/Cにつきましては、宅地地価上昇に着目をして評価をしております。事業を行った場合と事業を行わなかった場合の土地代の差額を便益として評価しております。その算定方法につきましては、影響される要因となる例えば最寄り駅までの所要時間だとか、下水道の整備状況、そういったもろもろのデータを用いまして地価関数において算出しております。

それでは、個別地区の説明をさせていただきたいと思います。

1 ページの評価概要資料をご覧くださいと思います。301の1 ページ目です。

事業名は土地区画整理事業、事業主体は吉川市吉川中央土地区画整理組合でございます。

地区名は吉川市吉川中央地区、事業箇所は吉川市、事業採択年は平成12年、経過年数は10年となっております。事業採択後10年が経過したことによりまして再評価を行うものでございます。

地区の概要は、スクリーンでご説明させていただきます。

本地区は、首都圏から約30kmの圏内で、JR武蔵野線吉川駅から約1.5kmに位置しており、優良住宅地として計画的な整備が必要であるため、74.8hの土地区画整理事業を実施しております。周辺には、平成20年3月にJR武蔵野線におきまして新駅「越谷レイクタウン駅」が開業いたしました。吉川市におきましても平成24年3月に新駅の開業が予定されております。

地区全体の状況でございますが、航空写真をご覧ください。

左は事業初期の平成6年1月時点、右は平成21年1月時点の状況でございます。

次に、地区内の現況でございます。矢印の撮影方向を確認していただきながら、ご覧ください。

写真①は、未整備地区の状況でございます。

写真②は、両側歩道を設置した都市計画道路の整備状況となっております。

写真③は、住宅街に配置された公園の整備状況でございます。

次に、周辺の道路の配置と整備の状況でございます。

緑の実線は既存道路、黒の実線が施工済み道路、点線が施工中と未着手をあらわしております。

す。

都市計画道路越谷吉川線は、地区外の区間が平成29年の完了に向けて整備していることから、地区内では平成25年の供用開始に向けて整備をしております。

平沼川口線と沼部公園線につきましては、平成24年の供用開始予定で整備を進めております。2ページの事業経過をご覧いただきたいと思います。

事業実施上の問題点とその対応を記しておりますが、本地区は地価下落の影響による保留地処分金収入の減少などによって収支不足が見込まれました。その対応といたしまして、平成16年10月の事業計画の変更では調整池などの計画を見直しいたしまして、一部を保留地に変更したことにより収入を確保いたしました。また、平成18年3月の事業計画の変更では、住宅市街地基盤整備事業の補助金を導入いたしまして資金計画の見直しを図っております。

恐縮ですが、1ページの評価概要資料にお戻りください。

再評価項目につきまして説明させていただきます。

まず、社会経済情勢等の変化といたしまして、周辺の開発も活発であり、地区内では年間約100戸の住宅が立地していることから、宅地の供給の必要性は高い地区となっております。

次に、5ページをご覧ください。

事業の投資効果でございます。街路B/Cは2.34となっております。

また、(1)の総便益の算出の便益欄では、供用開始時の便益でございますが、この中で事故減少便益がマイナスとなっております。これは交通事故の要因となる主要交差点の数が事業がない場合の5カ所から、ありの場合になりますと15カ所に増えることによって、交通事故損失額が大きくなるものでございます。

次に、3ページをご覧いただきたいと思います。

土地区画整理事業のB/Cは1.66となっております。

まず、(1)の総便益の算出でございますが、区画整理の換地処分地の便益といたしまして、地価関数で算出した土地代、事業を行った場合と事業を行わなかった場合の差額16億3,000万円となります。各年度の便益はこれをもとに進捗率を乗じて算出しております。総便益は、事業開始より換地処分後50年間までの便益に割引率を乗じて現在価値化したものを合計した440億700万円となります。

次に、総費用の算出についてでございますけれども、区画整理事業費、附帯する下水道事業費のほか、維持管理費と用地費を計上しております。維持管理費は、市全体で年間の維持費から、地区面積当たりを算出して現在価値化したものを換地処分後50年間合計したものと

おります。

また、区画整理では用地買収は伴いませんが、用地費は事業中の進捗率に応じた費用を道路や公園などの公共減歩分の用地相当額として計上しております。これらの総費用が264億8,000万円となり、B/Cは1.66となります。

次に、4ページをご覧いただきたいと思います。

残事業のB/Cは3.13となります。残事業のB/Cは、評価時点以降の残事業に対する投資効果を指しているものでございます。残事業全体のB/Cから、評価時点の整備完了区域を評価した事業を中止した場合のB/Cを差し引いて算出しているものでございます。

恐れ入りますが、1ページの評価概要資料にお戻りいただきたいと思います。

再評価項目の事業の進捗状況でございますけれども、平成21年度末時点の執行済み基本事業費は43.8%です。仮換地指定率は100%となっており、住民の合意形成が図られながら事業が進められております。

次に、事業の見込みの視点でございますが、本地区は既存家屋のある区域であることから、残りの移転家屋が52戸であることと、その後の整備工事を考慮いたしますと約5年程度の施行期間の延伸が見込まれております。

最後に、対応方針でございますが、本地区は、事業採択より10年を経過いたしました。住宅需要は周辺開発の影響を受けて好調に推移しております。また、事業計画の変更を行った結果、資金計画の改善も図られており、整備効果も十分に期待されますことから、継続すべき事業であると判断しております。

説明は以上でございます。ご審議のほどよろしく願いいたします。

○佐生課長 続きまして、公園スタジアム課ですが、都市公園事業につきましてご説明申し上げます。

着席して説明させていただきます。

同じく資料3の3枚目をご覧いただきたいと存じます。

都市公園事業の概要についての説明をさせていただきます。

スクリーンにも同じものを映しますので、参考にご覧いただければと思います。

都市公園事業の概要でございますが、都市公園は、レクリエーション活動の拠点となる緑のオープンスペースを提供するほか、地震災害時の救援活動の拠点となるなど、人々の生活の中でかけがえのない根幹的な施設でございます。

都市公園の整備による効果といたしましては、公園を直接使うことによってもたらされる効

果と公園が存在することによってもたらされる効果がございます。

まず、公園を直接使うことによってもたらされる効果といたしましては、休養・休息の場、子供の健全な育成の場、住民のスポーツや運動の場、教養や郷土意識を涵養する場、地域住民のコミュニティ活動の場などが挙げられます。

また、公園が存在することによってもたらされる効果といたしましては、環境と防災の大きく2つの効果がございます。環境面の効果といたしましては、動植物の生息、生育環境の保全や季節感を享受できる景観の提供などが挙げられます。また、防災面の効果といたしましては、地震など災害時における避難地や救援復旧活動の拠点の確保、火災時の延焼防止などが挙げられます。

2年前の新潟県中越地震におきましても、大型中継車が救援物資のストックヤードとなり、駐車場は復旧活動の拠点として、また、グラウンドはヘリポートとして利用されております。

現在、埼玉県の人口1人当たりの公園面積は6.41㎡であり、全国平均の9.37㎡の約7割弱と低い状況でございます。これは人口密度が高いことに起因していると考えられます。人口につきましては今後は減少するとの予測でございますが、急激に進行している少子・高齢化に対応するためにも公園整備は今後も必要であると考えております。

ここで公園の費用対効果の算出方法につきましてご説明申し上げたいと思います。

資料3の4枚目、資料3の追加資料をご覧くださいと存じます。

公園の費用対効果の算出方法でございますが、公園を直接使うことによってもたらされる効果を直接利用価値による便益、また、公園が存在することによってもたらされる効果を間接利用価値による便益として、2つの便益の和として全体の便益を出すことにしております。

まず、直接利用価値による便益でございますが、これは公園を利用することによってもたらされる効果で、交通費や移動時間など公園までの移動費用、これを貨幣価値に換算したものでございます。また、間接利用価値による便益は、公園があることによってもたらされる環境面と防災面の効果につきまして、公園整備を行った場合と行わなかった場合の周辺世帯が持つ効用の差を貨幣価値に換算したものでございます。

コストの考え方は一般の事業と同じでございますが、事業費と50年間の維持管理費でございます。

続きまして、本日ご審議いただきます公園は2公園ございまして、まず初めに、資料4の302番、狭山稲荷山公園についてご説明いたします

インデックス302をご覧くださいと思います。

まず、1ページでございますが、公園名は狭山稲荷山公園、事業箇所は狭山市、事業採択年は平成12年、経過年数は10年でございます。事業分類は、2の事業採択後10年間を経過して継続中の事業である。今回再評価をお願いするものでございます。

この公園は、戦後米軍が使用しておりましたジョンソン飛行場跡地の一部であり、緑豊かな都市環境の形成や住民の多様なレクリエーションの充足、また、災害時における避難地となる公園として整備を進めております。

本公園の位置は、県西部の狭山市にございまして、西武池袋線稲荷山公園駅から徒歩1分、首都圏中央連絡自動車道狭山日高インターチェンジの南東約3kmの市街地でございます。

本公園は、平成9年度に、赤色で囲んであります16.5haについて都市計画決定を行いました。公園の南側には西武池袋線が通り、公園の南東部に稲荷山公園駅がございまして。

主な施設といたしましては、芝生広場、松林などの樹林、管理事務所、駐車場でございます。

次に、公園内の現況写真をスクリーンに映しますのでご覧いただきたいと存じます。また、お手元の資料4ページの平面図に、撮影方向を確認しながらご覧いただければと存じます。

まず、①の写真ですが、公園の南側から北方向を望んだもので、この公園は桜の名所でございます。3月末から4月初めはお花見にたくさんの人が訪れます。

②の写真は、松林と芝生広場を東方向から望んだところでございます。

③の写真は、公園中央部から北側入り口に向かう木道と丘の状況でございます。

④の写真は、駐車場の北側園路から西側を望んだものでございます。高校生が部活動で利用している状況でございます。

恐れ入りますが、1ページにお戻りいただきまして、評価概要資料の再評価項目をご覧ください。

まず、事業の投資効果でございますが、B/Cは4.47でございます。

詳細な計算結果につきましては、8ページをご覧いただきたいと思っております。

総費用は、建設費、維持管理費、合計で現在価値に換算いたしまして118.9億円、総便益につきましては、直接利用、間接利用合わせまして531.2億円となっております。B/Cは4.47となっております。

1ページにお戻りください。

事業の進捗状況でございますが、工事は平成14年までにほぼ完了しており、現在は用地特別会計で先行取得した用地を一般会計が再取得する手続を進めているところでございます。事業費ベースでの平成21年度末の進捗率は、用地費で94.6%、総事業費で94.8%となる見込みでござ

ざいます。

次の事業の見込みの視点につきましては、平成23年度に完了する予定でございます。

事業の対応方針についてでございますが、本公園につきましては、都市公園としてレクリエーションの場の提供や災害時の活動拠点などとしての機能を有しており、整備の必要性はこれまでと変わっておりません。また、費用対効果分析や現在までの進捗状況、平成23年度で完了となる見込み等総合的に検討いたしますと、平成22年度以降も継続すべき事業であるとさせていただいているところでございます。

次に、インデックス303の1ページをお開きください。

公園名、まつぶし緑の丘公園でございます。事業箇所は北葛飾郡松伏町、事業採択年は平成12年、経過年数は10年でございます。事業分類は、2の事業採択後10年間を経過して事業中の事業でございます。

この公園は、里山、広場、水辺からなる原風景を創出し、樹林や野鳥、草花、昆虫などとのふれあいを通じ、公園利用者が心も体も元気になることを目指して計画した公園でございます。

県南東部の平坦な地域に、地域のランドマークとなる緑豊かな丘を建設発生土を活用しながら築くなど、人と環境にやさしい都市公園として整備を進めております。

本公園の位置は、県の南東部の松伏町にございまして、国道4号バイパス平方交差点から北東へ約2km、東武伊勢崎線せんげん台駅から東へ約4kmの田園地帯に位置しております。

この公園は、平成10年度に、赤色で囲んであります26.5haについて都市計画決定を行いました。その後、平成19年春に、図の黄色で囲んであります部分、約5.6haを開設しております。主な施設といたしましては、芝生広場、里山、水辺などがございます。現在、公園の南西部に園路、遊具、防災施設等を整備してございまして、平成22年春には青色の線で囲まれた約2.9haを開設する予定でございます。

次に、公園内の現況写真を映したいと思っております。

4ページの平面図で撮影方向を確認しながらご覧いただきたいと存じます。

まず、①の写真は、管理センター近くから中央の園路、芝生広場を望んだものでございます。

②の写真は、エントランス広場から管理センターを望んだものです。季節ごとにイベント、お祭りなどを開催しております。

③の写真は、芝生広場の利用状況でございます。

④の写真は、芝生広場の東側にあるじゃぶじゃぶ流れの様子でございます。本公園では、障害のある方にご参加いただきワークショップを開催し、ユニバーサルデザインを採用しており

ます。車いすの方も簡単に水に触れられるような構造としております。

⑤の写真は、未供用部分の公園南西部の水辺で、県民の皆さんと木製護岸をつくっている状況でございます。本公園は、構想段階から、公園への愛着心と県民と行政の新たな関係をはぐくむ公園づくりの一環として水辺整備を県民の皆様と協働で進めております。

⑥の写真は、来年春に供用予定のエリアの整備状況でございます。

恐れ入りますが、1ページにお戻りください。

評価概要資料の再評価項目をご覧ください。

事業の投資効果でございますが、B/Cは4.45となっております。

詳細な計算につきましては、9ページをご覧いただきたいと存じます。分母となります総費用でございますが、163億円、分子となります総便益は724.9億円となっております、B/Cは4.45となっております。

恐れ入りますが、1ページにお戻りいただきたいと存じます。

事業の進捗状況でございますが、用地買収はすべて完了しております。事業費ベースでの平成21年度末の進捗率は工事費で59.7%、総事業費では86.8%となる見込みでございます。また、開園面積では32%となっております。

事業の見込みの視点につきましては、平成22年春に公園南西部2.9haを供用する予定で、全面供用は平成28年春を目指しております。

また、コスト縮減の方策につきましては、当初から里山の造成に建設発生土を活用しており、今後も引き続き工事費の縮減に努めてまいりたいと存じます。

また、事業の代替案につきましては、県営公園の適正な配置や公園のコンセプトに対する地元理解、協力、用地買収が完了していることなどを踏まえるとその可能性はないものと考えております。

最後に、事業の対応方針についてでございますが、本公園につきましては、都市公園としてのレクリエーションの場の提供や災害時の活動拠点などとしての機能を有すること、また、地元松伏町の総合振興計画において緑の交流拠点と位置づけられ、多くの県民に利用されており、整備の必要性はこれまでと変わっておりません。また、費用対効果分析の結果や現在までの進捗状況、今後の事業の見通し等を総合的に検討し、平成20年度以降も継続すべき事業であるとさせていただいているところでございます。

以上で都市公園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申し上げます。

○屋井会長 どうもありがとうございました。

それでは、早速審議に移ります。

ただいまご説明いただきました3件でございますけれども、ご質問、ご意見等ございましたら、よろしくをお願いします。

はい、どうぞ。

○田中委員 301なんですけど、1ページ目です、事業実施上の問題点ということで、地価下落に伴う保留地処分金の減収によりということ、調整池の計画を見直して一部保留地に変更したということは、この処分金で事業費に充てるということだと思んですが、私は河川のほうをやっているんで、何か6ページとか7ページ、写真で、畑か水田の土地が住宅地になっていくのを、非常に流失が増えるなという何か気になるんですけども、そういう気になる中で調整池の計画を見直したという、そして保留地にしたというのは非常に気になるんですが、どのように流域の保水能力を維持したかということについて説明いただければと思います。

恐らく条例か何かでは大規模開発だと調整池をつくるかあるんですけども、こういうミニ開発といいますか、のときには何らかの保水機能を維持するようなことをされているんでしょうか。

○篠課長 土地区画整理事業を計画するときに、宅地化される部分を算定いたしまして、必要な調整要領を確保して計画を立てておりました。その後事業の進捗に伴いまして、首都圏外郭放水路の江戸川と倉松間の整備が進んだということから、河川管理者と協議いたしまして調整容量を減らしてもいいという協議が整いまして、今まで4万5,800トンという調整容量だったものを、約半分強でございますけれども、3万弱の容量でいいということになりましたので、その部分の調整容量をカットして、調整池の設計を変えたことによりまして、保留地が新たに設計、創出することができたというところでございます。

○田中委員 わかりました。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

はい、どうぞ。

○室久保委員 細かいことにはなりますが、すみません。

302、303、費用対効果の分析のところ、改定第2版、大規模公園、このマニュアルを用いているということでありまして、中央のところ「公園を利用すると考えられる圏域」とあるんですが、これって、具体的にもっと、どういうふうにするんですか。数字を出す上でこれは大事な話になってくるかと思うんですけども、例えば302であれば、7ページです

か、便益のところの、要は改定第2版というのは大規模マニュアルを用いていますよね。

○佐生課長 ええ、大規模公園を対象にしたマニュアルということで、それを採用しております。

○室久保委員 「利用すると考えられる」というのは、だからその根拠って何ですか。それがよくわからないですけれども。

○佐生課長 一応、根拠に当たりましては、まず対象をどうとらえるかというところがありまして、各公園ごとにいわゆる誘致距離を考えまして、それぞれ例えば15キロとか20キロとか、そういう円を描いて、その範囲にある世帯なり人口を対象に利用便益を出すという考え方でございまして、直接利用につきましては、その対象区域の中にいらっしゃる住民の方を対象に、当然、ほかにも競合する公園がございまして、それらの公園ごとの施設内容、規模、そういったものによって、そこに住んでいる方がどこの公園へ、どのくらいの割合に行くかというものを算出したしまして、当該公園にどの辺からどのくらいの距離を経て、何人くらいが来るか、こういったものを参考に積算をするという考え方でございます。

○室久保委員 ではケース・バイ・ケースでやっていくわけですか。ここはたまたま利用距離が15キロで設定されているけれども。

○佐生課長 その範囲の設定ですけれども、各公園ごとに特性なり規模によって違うんですが、今回につきましては、狭山稲荷山公園につきましては15キロという範囲、まつぶし緑の丘公園につきましては20キロという範囲を想定しております。

○屋井会長 どうしましょう、私のほうから発言をしましょうか。

○室久保委員 前提条件ですから、非常に大事なことですよね、距離とか人口。

○佐生課長 公園ごとにどのくらいの範囲を設定するかというのは一番スタートとして大事な部分でございまして、今回の狭山稲荷山公園につきましては20キロという形で設定したんですけれども……。

○成田副部長 15キロ。

○佐生課長 あ、失礼、15キロということで設定したんですけれども、これは似た性格の公園として、ほかの県内で幾つかの公園がございまして、それらの距離、それらの誘致距離、また駅からの距離も考慮いたしまして、一番近いのが所沢航空記念公園というのが15キロということですので、それと同じような形というふうに考えております。

また、まつぶし緑の公園につきましては、市街化調整区域で、公共交通利用というのはなかなか難しいというようなことから、公園の規模等を考慮いたしまして、20キロというふうに設

定させていただいたところでございます。

○屋井会長 これもまだ何回か、1回か2回ありますので、宿題というか、ご検討をお願いしたい。

今のご発言、ご本人もおっしゃったとおり、私もまさにそう思います。すなわち大変重要な視点ですよ。

公園は、B/Cの計測方法は過去に変えているんです。これは議論、過去にもなったと思います。私の記憶では、昔は、芋を洗うような状態で公園を利用しないと、なかなかB/CのBが出てこないような計測方法だったのではないかと思いますよ。そんな公園の利用をしないと本当にB/Cが出てこないという計算方法自体がおかしいだろうと私は思っていました。

きょうお見受けするに、直接便益、間接便益というのを足していくという方式は、感覚的には近くなったとは思いますが、でも一方で従来のように国がマニュアルをつくったから、そのとおりやっていますという説明は、恐らくそんなに簡単な説明方法ではなくなるのではないかなと思うんですよ。ですから、埼玉県さん独自に、我々はこう考えているというようなことを説明を求められるだろうし、またそういう説明をしていかなければいけないと思うんですよ。そういうことを申し上げたいのと、今最初に申し上げたように、公園は結構緩くなりましたので、私の見る感じ、きょうのこの数字は、私の今の立場だったら言いませんけれども、でもやはりもう少し説明を上げるとともに厳密にしていっても構わないレベルだと思うんですよ。だから、15キロにしましたということも、それから、そこから果たしてどれだけの人が来るのか、どれだけの利用の回数があるのかとか、そういう点も考えていかなければいけないだろうし、特に間接利用と両方考えているわけだからね。細かい議論は別にしても、ですから、やはり埼玉県さんの言葉で、お考えで回答していただくようにぜひお願いをしたいと思います。

方向性としては、前回のBの計算の仕方と比べたら、こちらのほうが私は実情には合っていると思います。しかしながら、だからといって、マニュアルどおりやっているとこんな値になりましたというのだと厳しいのではないですかというのが私の申し上げたいことでありますので。

直感的にはかなりの利用が、トラベルコスト法で直接便益をはかってこれだけの数が出てくるというのは、これもまた正直いうと、それをもう一度戻していくと芋を洗う状態になってなければおかしいとかという議論になるかもしれないですね。だから、一方で間接便益という方法が出てきているんだと思うけれども、何か両方それぞれ、ちょっと安易な感じがしてしまいます。だけれども、国の便益マニュアルどおりやったんだということなので、はい、そうで

すかというふうに私どもは言わなければいけないんだけど、でも、本当にそれで大丈夫、国のマニュアル、来年になったら変わっているかもしれないよという、こういうこともぜひ想定の中に入れていただきたいと思います。ぜひ埼玉県のお考えというものをつくっていく必要があるのではないかと思います。

余計なことを申し上げていると思いますけれども、でも大変重要なご指摘だと思いますので、ぜひ対応していただきたいと思います。

どうぞ。

○藤原委員 いいですか、伺いたいことがまたあるんです。

稲荷山公園なんですけれども、ここは前からありませんでしたって変な言い方だけれども、智光山公園というのとは別ですか。

○佐生課長 全く別です。

○藤原委員 全く別。

○佐生課長 はい。

○藤原委員 では、ここは返ってきた、土地が返還されて、それでこういうふうにつくられた公園ですか……、では、いいんです。何か前からあったような気がしたんだけど、この事業でできた公園ですか。前から何かなかったっけ。

○富田副課長 それでは、今のご質問のほうにお答えしたいと思います。

基地が返還された後に、管理委託によりまして、市のほうが管理運営という形でその時期から公園的な利用をしておりました。ただ、県営公園として整備したのは最近ということになっていますが、それ以前から市民の利用には供していたところでございます。

○藤原委員 何かそんな気がしてまして、芝生とか、この工事の事業の内容ですけれども、そういうのは前から多少あったものを手入れしたのか、新たにしたのか。それで安くついたのか。

○富田副課長 基本的には園路に当たるものは昔からありました。松林とかもありまして、その中にたしか米軍の住宅だったと思うんですが、そういった住宅につきましては古くなっているので撤去等をさせていただいて、園路につきましてはその園路を基本的に使っておりますが、舗装とかをやり直したり、芝生のところも物によっては少し手入れをさせていただいておりますので、そういった意味では何もないところからつくるのに比べまして建設費用も大分安くなっております。

以上でございます。

○藤原委員 もう一つ、私どうしても都市公園がひっかかっちゃって、低地における……、さっきもちょっと宅地のほうでおっしゃったけれども、やはり水田の周りにまだ水田があって、そこに宅地がある、広げていく。そうやって開発していかざるを得ないところもあるから、余りきれいな状況ではなかったりするしと思うけれども、この公園ですね、これはまつぶしね、まつぶしも大きな水田地帯であったりしているわけで、この図を見て、いかにも縦割りの都市みたいなのをどかんと水田地帯に入れて、何かとつても違和感を感じるんですね。

それで、このまずきっかけは、農家が放棄していた土地が多くて、農業もやっていけないから、土地を何とかしてくれというニーズが高いところだったのか、それとも県がこういうことをしませんかと、確かに宅地が多いから集まる、農地というのは人の私有地だから入り込めないわけだから、そういう場が必要なのはわかりますが、どかんとこの水田地帯のところに入り込んでいって、とてもそれが気になることが1点と、それから、里山というのは農用林野ですから、農業のために、そういうものを使うための山だったわけだから、小高い丘があったからといって、それは山ではないし、山の上にだって里山ってあったわけで、そういう意味では、言いたいのは、農地という美しい光景とこの公園がもっと手をつなぐというか、市民農園なんかの、ぜひ欲しいのは、確かに農具舎を置くとか、ドイツなんかのクラインガルテン、ああいうところなんかもきちんとした市民の農具を置くところとか、休憩する場所とかが用意されていましたけれども、そういった農との連携の中でこの土地を使っていくとか。これを見ると何だかすぽんと都市公園が入り込んだじゃって、とても気になるんですけども。

まず、このスタートは何だったのかということ。

○佐生課長 確かにこの写真を見ますと、水田地帯の中にこういった土地利用が変わっていくという状況になろうかと思えます。これにつきましては地元の松伏町とも十分協議を、長い協議を経てずっと計画づくりからやってきておまして、その中では地元からの要望というのも、その公園に対する要望ですね、そういうのもかなり強いという中で、いわゆるいかに自然を残しながらの公園ができるかというようなことですか、あるいはつくる過程で皆さんの意見をどう反映させるシステムにするかとか、そういったことも含めて、かなり実験的なものも含めて取り組んできた経緯がございます。

そういった意味で、南側のほうはかなり、トンボ池というところですけども、そういった自然の生息環境はきっちり残そうとか、あと里山とって、公共残土を受け入れる関係で少し土を盛るとい構造になりますが、そこもなるべく自然形でやっていこうというようなことで、産業としての農業との連携という部分はちょっと薄くなるかもしれませんが、いわゆる自然と

か環境、そういったことには十分配慮をし、皆さんとのワークショップですとか、そういったものを通じて共同作業をしながら今後もやっていくということでご理解いただければと思います。

○藤原委員 では、そこで市民農園みたいなものを中に、そういう計画はありませんか。

○佐生課長 今のところはまだ市民農園的なものは、計画としては今のところございません。

○藤原委員 はい。

○屋井会長 はい、どうもご意見、ありがとうございました。

はい、どうぞ。

○岩倉委員 302、303の公園の資料は、先ほどの、前までのものは全部残事業の評価というのがあったのですが、これは入ってないのはそういう、また違う見方なのかというのが1点。

あと1点なんです、302と303で、302の8ページと303の9ページに維持管理費が出ているんですけども、302が17億で、303が37億円なんです。ここで面積が違うのですが、面積は303が半分弱大きいのか、維持管理費のほうは半分以上、全然大きいような感じになっていて、この関係が線形ではないんですけども、これはどのくらい変わるものなのかということが気になっていて、特に303は建設費が118億円で、維持管理費が37億円なので、3年たっちらうともう建設費を超えちゃうというような維持管理費なので、かなり感覚的には大きいような気がしていて、そこら辺どういうふうに理解しておけばいいか、教えていただきたい。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。

維持管理費の三十数億円ってどこを見たらいい……。

○岩倉委員 303の9ページ。

○屋井会長 何ページ。

○岩倉委員 9ページ。

○屋井会長 9ページ、ああ、ごめんなさい、これか。

○岩倉委員 これに対して、面積が、8ページに出ているんですけども、面積が302が16.5で、303が26.5なので、倍はいかないんですね、面積は。で維持管理費は全然、倍以上いっちゃっているんで、多少手が込んでいる公園ではあるなというふうには、303のほうで思うんですけども、こんなにも変わるものなのか。

○屋井会長 はい、どうでしょうか。

○小池主任 すみません、狭山のほうは、今実際には維持管理をして、今も管理をしてもらっていますので、今までの管理費と修繕に使ったお金というのをそのまま今後も使うだろうとい

うことで、そのお金をそのまま採用しているんですけども、まつぶしのほうにつきましては、今の指定管理の委託料と、今まで周期的な修繕で年間かかっているお金というのが、今まだ5.6haでの指定管理の委託料というのが固まっています、ここから今後、今26.5haまで広がるということで、面積按分でこれくらいかかるだろうと見込んでしまった計算で出したんですが、それに関してはほかと比較すると確かにちょっと高く見過ぎたかもしれません。

○屋井会長 どうぞ。

○岩倉先生 面積按分ですでに構わないんですけども、その面積按分したときの例えば費用、管理費の原単位自体がかなり違うのではないのかというのが質問なんですけれども。

○佐生課長 これにつきましては、まつぶしにつきましてはまだ32%程度の開設率ですので、今後開設する部分の維持管理費、それをどう見込むというところで差が出てくるというふうに考えております。

○岩倉委員 事業進捗が94.6というのは、事業としてやっている、供用している区間は32%しかない。

○佐生課長 実際にまだ5.6haですので。

○屋井会長 今の議論を聞いていて、ちょっと確認ね。最初に岩倉先生がおっしゃった9ページ、これは303の9ページの37億円という維持管理費がありますね。これはプロジェクト終了までの合計の名目値、トータルの名目値が37億円という、こういう理解でまずいいんですね。年間値という形ではなくてね。

○佐生課長 はい。

○屋井会長 オーケー、オーケー。名目値なんだけれども、現在価値に直すと155億円、トータルが163億円だから、余り変わらない。逆に事前の調整で多くなっちゃっているんで、その程度だから、37億円ぐらい、現在価値、40億円ぐらいかもしれないけれども、こんなオーダーで維持管理費がかかるという、こういうことですよ。

その前のページの8ページのほうに維持管理費というのがあって、これは、一番下のほうですけれども、1582百万円とありますね、15億8,200万円、この15億円という8ページの維持管理費というのは、これは何なのだろう。これも現在価値に直しているようにもこの表の構成からいうと見えるんだけど、これも倍半分、違っているんですけども。

○佐生課長 ちょっと根拠をもう一度確認させていただきますと、8ページの狭山稲荷山公園の維持管理費は17.1億円でございます、これは次のページに、各年度ごとの……。

○屋井会長 303で私は話しましたのでね、303のほうの8ページを見てください。

○佐生課長 はい、失礼いたしました。303のほうは、維持管理費が37億円と、9ページのほうで37億円となっております。これの内訳が、次のページの裏のほうに各年度積み上げがございまして、これの右側のほうの表の、あ、すみません、これちょっと、両方「便益」になっていますが、大きく右と左がありまして、大変申しわけございません。右半分はこれ「費用」でございまして、費用の最初の枠の中の維持管理費というのがMという表示がありますが、こちらに各年度の維持管理費の積み上げがずっと出ておりまして、平成19年といいますと20となっております。これは単位は100万円ですので、2,000万円です。ずっと年をやっている、82という数字が出てくるのが平成28年、これはフルオープンになる時期でございます。そこからは8,200万円ずっとかかるということで、各年度の開設の面積に応じた維持管理費を計上しているということで、その累計が約37億円ということでございます。面積は全体ができたときには26.5haに対しということでございます。

○屋井会長 わかりました、今了解しました。

10ページの右側の表が「便益」でなくて、「費用」だということなので、よく見たら、維持管理費と書いてありました。これを見たら、この表の中のさらに右側が現在価値になっていて、左側は名目値のままということですね。現在価値のほうをトータルしていくと大体15億円ぐらい、私の8ページの表の数字が出ていますから、それから、左側の……、右側の左側だけでも、36億7,800万円、これは名目値としての維持管理費の合計ということで、8ページと9ページの数字がここに出てきますということで了解しました。

ただ、建設費のほうかな、恐らく用地費だと何かはこれは今度は現在価値のほうが高くなったりするので、そんなこともあるから、維持管理費の現在価値は半分になるけれども、トータルとしての総費用の現在価値は逆に増えちゃうみたいな、こんな結果になっているというのは、最後の10ページの表を見ればよくわかります。

はい、了解、私のほうは了解しました。

ほかはいかがでしょうか。細かい数字のほうは、よく説明をしていただいたり、あるいは数字を見ればだんだんわかってくるんですけども、そうは言ったって、わかりにくいところはまだまだあるようですから、ぜひまた改善をしていただきたいと思います。

ほかはよろしいでしょうか。

それでは、これで本日のこの部分ですね、都市整備部審議依頼案件についての審議を終了させていただきます。

かなり時間が予定のスケジュールより遅くなっているんですけども、続けてやるのも厳し

いかなとも思いますので、10分程度休憩をはさませていただいて、3時50分から再スタートと
いうことをお願いします。

どうもご苦労さまでした。

午後3時38分休憩

午後3時56分再開

○屋井会長 お待たせしました。

それでは、再開いたします。

次第の3、その他、埼玉県型費用対効果評価手法の検討について、担当課長さんから報告して
いただきます。よろしくお願いします。

○小島課長 道路政策課長の小島でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、ご報告をさせていただきます。

昨年の11月21日の委員会におきまして、屋井会長さんのほうから、道路のB/Cの問題でござ
いますけれども、通学路における歩道の整備だとか、現在のB/Cのマニュアルでは反映さ
れない事項についても取り入れていくべきではないかというふうなご意見をいただきまして、
今年度私どものほうでその検討を進めております。これにつきまして今の状況をご説明させて
いただきます。

お手元の資料5、A3、縦長の資料でございますが、道路事業評価手法検討フローでござい
ます。

検討といたしましては、一番上でございますように、定量的評価指標と、もう一つ、右側の
定性的評価指標、この2つについて検討しております。

まず、定量的評価指標でございますけれども、最初の四角、指標の抽出（1次）といたしま
して、国内外のこうした定量的評価指標を収集いたしまして、視点として、活力、暮らし、安
全、環境という4つの視点から扱えそうな指標を選び出しました。それが63項目でございます。

このうち、矢印の右に赤で書いてございますけれども、独立性の判定ということで、現在の
マニュアルにあります道路3便益、これと重複するものははじくということで、2つ目の四角、
2次の抽出を行いまして22項目に絞り込みました。

さらに、その次の赤字でございますけれども、評価手法評価データの入手性の検討というこ
とで、指標としては使えそうだけれども、それを計算するためのデータがなかなか得られない
というふうなものを排除いたしまして、最終的に5項目を選定いたしました。歩行者あるいは
自転車の通行快適性・安心性の向上、救急救命率の上昇、災害からの生活の安全確保、CO₂、

NO_x排出量の減少、騒音レベルの低減というものでございます。この5項目につきまして、ケーススタディといたしましてB/Cを算定してみました。

それから、右側の定性的評価指標でございますけれども、これにつきましては、平成16年12月に埼玉県が道路事業の優先順位をつけるための道路事業に関する評価基準というものを策定いたしました、平成17年度予算編成からこれを活用して予算編成を行っております。

これにつきましては、次のページの資料を見ていただきたいのですが、大項目のところ、基本的には事業の効率、それと事業の効果、この2つの視点から、一番右の小項目でございますように費用対効果、いわゆるB/Cでございますけれども、それから、一番下の地域経済の振興といったところまで合計で15の小項目を設けて、これに基づいてそれぞれの道路事業の優先順位を判定する。基本的には数値化いたしまして、優先順位の高いものから事業化していくというようなことでございます。

今回、定性的評価指標で考えておりますのは、このうちの事業の効果の11項目の小項目、これにつきまして定性的な評価指標として採用していきたいということでございます。

この11項目でございますけれども、これにはさらに評価判断基準というものがございまして、ちょっと細かいので載せてございませぬけれども、例えば上から5つ目の歩行者・自転車の安全という項目でまいりますと、例えばそれが通学路に指定されている道路の歩道整備であるとか、あるいは自転車、最近非常に事故が多くなっておりますけれども、自転車と歩行者が分離して走行できる構造を持った歩道の整備であるとか、あるいは自転車・歩行者の交通量が非常に多い道路における歩道の整備であるとか、そういった判断基準を持って効果を測定していきたいというふうに考えてございます。

したがって、小学校の通学路に指定されている歩道のない道路で車道の拡幅を含めた歩道整備を行う場合には、B/Cには反映されていませぬけれども、そこに通学路に指定されているところに歩道をつくります。したがって、通学児童の安全が守られますというような定性的な指標を加えていきたい。できれば、これは簡単にできると思っておりますけれども、そこを通学する生徒さんの数なんか多分具体的に書けるというようなことができるのではないかとこのように考えてございます。

すみません、前のページに戻っていただきまして、実は左の定量的指標のほうでございますけれども、5つの項目についてケーススタディを行いまして、実は8月26日に屋井会長さんにご説明させていただきましてご意見をいただきました。これ、定量的指標につきましてはなかなかおもしろいというようなご感想をいただきましたけれども、ご意見をいただいております。

て、1つは、定量的評価指標を追加する場合には、使用する原単位や数値の客観的、あるいは適切性について精査する必要があるということでございます。

これは具体的にどういうことかと申しますと、私どもが使いました資料によりますと、例えば歩道が整備されたときに、それによる便益というのはどう出すべきかというところで、資料ではアンケートによる支払い意思額、要するに例えば自分が家を買おうとしたときに、その隣接する道路に歩道がある場合と歩道がない場合について幾らお金を余分に出しますかというようなアンケートに基づいて、1世帯当たり15万1,000円というふうな便益原単位を設定している。そうしますと、やはりそれを埼玉県に適用するには、埼玉県なりのそういった調査が必要であるというふうなことをご指摘をいただいております。

もう1点は、定量的に評価した項目については、さらに定性的な評価を加えることは困難ではないかというご指摘でございます。これも歩道の例でございますけれども、これに基づいて、例えば歩道のB、便益をBとして加えたとき、それを評価したときに、さらにそれが通学路であるからということで定性的にまた評価を加えるというのは難しいのではないかというご指摘をいただいております。

それで、参考として、ケーススタディをさらに追加してみなさいということと、他県の取り組み事例を把握してみなさいというふうなご意見もいただいております。

こういったご意見を踏まえまして、いろいろ部内で検討いたしました。下から2つ目の四角でございますようにちょっといろいろ問題があるということで、一つ、救急救命率の上昇ですとか、あるいは災害からの生活の安全確保という指標では道路整備による受益の範囲をどう設定したらいいかというのがなかなか明確にできないという課題がございます。例えば高次医療施設にアクセスする道路を整備した。その道路の整備によってその医療施設にアクセスが向上する人たちの範囲をどう設定するのかというのはなかなか悩ましい問題で、難しい面があるということがございます。

それから、使用する原単位等については、先ほどご説明しましたような支払い意思額のアンケート調査で設定されておりますので、使うとすれば、埼玉県でもそうした調査をやる必要があろうかと思いますが、多分こういったものについては非常に地域性がある。川口みたいな都会と私が住んでいるような田んぼの田舎のほうでは、同じ家を買うのでも歩道がある、なしで幾ら上乗せするというふうなものはかなり違ってくるだろうというふうに考えられますので、埼玉県一律としての原単位の設定というのは非常に難しいのではないかというふうに考えてございます。

それともう1点、これは最近の状況でございますけれども、前原国交大臣、就任会見で、「今後国が行う事業については、費用や効果を厳格に検証した上で行う」というふうな発言をされておりますし、馬淵副大臣も、「今後事業については現在の3便益のB/Cにとらわれない見直しをしていく」というふうな発言もされておりますので、一番下、今後の検討の方向性でございますように、現時点で県といたしましては、定量的指標を追加するのは今時点ではちょっと難しいのではないかとこのように判断しております。四角の中でございますように従来のB/C、3便益によるB/Cの評価に加えて、定性的な評価を行うべく、定性的な評価項目の設定について本県独自の道路事業に関する評価基準、先ほどの11項目でございますけれども、その評価項目を踏まえて、今後具体的にどんな項目を設定していくのかを検討していきたいと考えてございます。

それから、定量的な評価項目の設定につきましては、今後の国等の状況を引き続き注視しながら検討してまいりたいということで、これから具体的に、先ほどは歩道の例で申し上げましたけれども、そのほか公共交通の利便性の向上ですとか、いろいろな視点がございまして、それらを道路評価基準をベースにして、よく精査をして、最終的にまとめていきたいというふうに考えてございます。これが現在の検討状況でございます。

以上です。

○屋井会長 どうもありがとうございました。

昨年の委員会にて、ということございましたけれども、その後、大変、本当にまじめにご検討いただきましてこういった資料をきょうはお持ちいただきました。まずはそのことに対して感謝、敬意を表したいと思います。どうもありがとうございました。

そして私も、意見ということで書いてありますので、ほんの少しだけ補足いたしますと、従前の国等の委員会で算出したような数値をそのまま使うのは、時間的なこともあるし、多少問題が出てくる可能性があるんで、ぜひ県として独自に数字を計測してみたらどうでしょうかということでありまして、そういう数字を出していくのであれば、定量的評価というのも十分可能ではないかというふうに申し上げたということでもあります。決して否定的に申し上げているつもりではありません。ですから、最後の結論はこれで結構ですけれども、可能であれば、そういったものの調査、研究、研究というと余りそぐわないのかもしれませんが、そういうこともぜひ引き続きやっていただくと大変結構ではないかなと思います。

それから、2点目の丸の「定性的に評価することは困難」と書いてあるところは、これは考え方でありまして。やはりB/Cの議論は貨幣換算できるということが前提で、お金の多い、少

ないで評価しましょうというクライテリアですから、2つありまして、すなわち計測技術が十分にないから、計測できないので定性的に評価していますという、そういう項目もきっとあると思いますね。でも、一方で、これはお金に換算して考えるべきものではないよ、経済的効率性を追及する部分と全然違うのではないか、こういうような指標なり考えもありまして、それはあえて定量的にもともと入れるべきではない。定量的に評価することは可能かもしれないけれども、少なくともB/CのBの中には入れるべきではない、こういう考え方も当然持つておかしくないんですね。ですから、その2つの事柄がありまして、ですから、定量的に評価した項目、これはもうB/CのBのクライテリアの中に入れるべき、入れちゃったものだと、お金で換算すべきだと考えたんだという、こういうことになりますから、それとは別に、考えるべきではないんだという事柄が定性的に入っているほうが2つの関係はクリアではないかということでも申し上げた次第です。

だから、本当ははかりたいけれども、技術的にはかれないんだというものも確かに定性的に入れるかもしれませんが、でも、それは余り積極的に定性的評価というものとは違うかもしれないし、仕方がないから定性的に評価しているということになってしまうかもしれません。それとは違うクライテリアをぜひ定性的評価としても持っていただくと結構ではないかなと思います。

余り長く話してもいけないので、ただいまご説明いただいた資料でありますけれども、何かアドバイスですとか、もちろんご意見、ご質問、そしてアドバイス等ありましたらいただきたいと思います。いかがでしょうか。

センターなんかもありますし、何か連携をとって検討を継続するとか、そんなこともあるかもしれませんがね。これは道路の問題という、道路だけがとにかく厳しい評価を求められてきた経緯もありますけれども、きょうのお話のように、こちらで言うてはいけないけれども、公園はかなり緩い方法で今やっていますし、いろいろな分野、いろいろな分野で違いますよ、B/Cの計測の仕方も。道路だけが厳しいという、この状況はあるんだけど、それは今のようにならずと受け身のままでとあすは我が身かもしれないし、ぜひぜひ、埼玉県型方式と書いてありますけれども、独自の考え方を出していくというのは道路だけの問題でもないと思いますので、そこら辺をそちらのほうでもご協力して検討していただけると大変結構ではないかなと思いますので、ほかの県、ほかの地域がどういうことをやっているかは、私も実はちゃんと勉強していませんけれども、恐らくそれぞれいろいろなことを考えるでしょう。そういう時期であると思います。ぜひ前向きにご検討いただければと思います。

ある先生が……、私は同感ですけれども、ここまで口が滑らなくてもいいんですけれども、B/Cというのはもともと民主主義を排除するために導入した方法だと。要するに手続なり、合意形成なり、話し合いなり、何もそういうのを全部無視して、B/Cがあるから進める、ないからやめる、これだけで決めたら、我々の社会は単純に見えるけれども、そんなことは決してないのであって、やはり手続なり何なり、いろいろなことはそれなりに重視しなければいけないわけです。そういう原点に戻ることも多分必要でしょう。余り言っても……。

そろそろ先生方、何か一言ずつぐらいありませんか。

○田中委員 ぜひ、B/Cだけではなくて、ここに書いてあるような評価指標、どんどん参考資料として見せていただいて、それでB/Cが1.1とか、そういうのがあれば、非常にまた判断しやすくなるかと思うんですね。

それから、定量的評価項目についても、受益編成というのは確かに難しいんですけれども、そういう意味では先ほどの話と同じで、公園と同じような感じで、あらあらでもこの範囲で、例えば最寄りの病院に行く時間が何分短縮されるからというような設定で、病院の分布から何か出す、あらあら判断することは恐らくできるかもしれないので、何かそういうケーススタディ的にやってみて、そういうものを考慮することがどの程度定量的な値に影響があるのか、ないのかというのを一度はじいてみるといいのではないかなというふうに感じました。

○岩倉委員 今ご検討されているのはぜひ今までの話し合いのとおり進めていただけたらと思うんですが、常々いつも思っているのが、埼玉の都市の成り立ちというか、端的に言ってしまうと歩道が狭い箇所が多くて、街並みがきれいに見えにくいところがあるかなと思ってるんですね。ぜひそういうところを積極的に評価する指標をつくっていくと、そういう方向性で都市のつくり方自体もポジティブにつくって、どんどん評価して、どんどんそういうまちをつくっていこうよということになるかと思しますので、まちづくりにもきつこういふ歩道をきちんと評価するとか、街並み、これはまたもっと難しいですけれども、街並みのきれいさを評価するとか、そういうことが今後の埼玉県にとっては非常に大事かなというふうに思っていますので、ぜひ期待していますので。

○屋井会長 はい、どうもありがとうございました。

○室久保委員 定性の中にもありますけれども、私どもは経済産業分野なんですけれども、地域の活力に全く関心がありまして、これをどういふふうにはかるかというのは、非常に評価するのは難しいところがあるかと思うんですけれども、道がむしろ通りがよくなり過ぎて、シャッター街が多くなっちゃって、バイパスができちゃって地盤沈下している、今そういう現状も

あれば、逆に、今いろいろなところでまちおこしをやっているんですけども、交通渋滞がひとつ一番ネックになっているということ言えば、今度はプラスで見る、そういうこともあり得るでしょうし、あるいは沿道サービス、いろいろな意味で、あるいは例えばきょうもちょっとありましたけれども、道路の左折の専用車線ですよね、あれによって物流関係が大変時間が短縮になっていいなんていう声もよく聞きますし、これをどういうふうにはかるか、あるいは道路をつくっている段階で将来的にどうそれを見たらいいかというその難しさはあるかと思うんですけども、ぜひこういった要素を加えるというのは、全く屋井先生のお話というのは私も大賛成でありまして、そんな感想でございますが。

○藤原委員 私は、今これを拝見して思ったことは、1時間構造というのをつくりましたよね。高規格道路に1時間でどこからも行ける。埼玉は江戸に行く道から始まっているから南北の道しかなくて、時間がかかっても横の道をつくって行って、それで格子状につくって行って、そして全体のアクセスをよくしていこうという計画があったと思うんですが、今も生きていますでしょうか、そういう構想、そういう考え方はありますか。

○小島課長 はい、1時間道路網構想……。

○藤原委員 1時間ではなくてもいいけれども、そういう全体像があったでしょう。

○小島課長 はい。今は1時間道路網構想という言い方はしておりませんが、それにかわるものとして、現在は「時間が読める道づくり」ということで……。

○藤原委員 それでいい、それでいい。だから、言いたいのはそういう全体像の骨格があったんですよ、あったというか、ある。

○小島課長 ええ。

○藤原委員 それに向かって、こういう一つ一つの道路が、だから、私どもはきょうお話を聞いても、それに向かって、その構想に向かって一歩ずつ時間が……、横の道というのは道路がないから、そこを切り開いていかなければいけない。南北の道は拡幅すればいいけれどもという難しい問題がある。だけれども、そっちに向かって動いているのであって、一つ一つにこうやって、やっていくのは大変だなと、全体像に向かってここまで進みましたということがあってもいいんじゃないかなと、考え方の中で。そういう評価の中で。全体が道はつながらなければ動かないんだから、あの構想、格子状のネットワーク、それなら違う言い方でもいいんですけども、それに向かって一歩近づいた、そういう評価があってもいいんじゃないかなというふうに思いました。一つ一つやっていなくたっていいよと言いたいぐらいなんです。

○小島課長 将来的に目指すべき道路網、ネットワークというのは当然県として持ってください

まして、それで先ほどの道路事業の評価基準がございましたけれども、あれで評価するときには、例えば県の将来道路網構想に位置づけがあるとか、そういうのはポイントを与えて優先順位を高くするというふうな評価をしています。

○藤原委員 ここにアクセスとかあるから、そういうことで見ているのかなとは思いましたがれどもね。

○屋井会長 最後の藤原先生がおっしゃったことは本当に重要なことですね。そこら辺がこの10年、15年くらい、道路は本当に出しにくくなってしまったということがあって、全国レベルだけでなく、都道府県レベルでも、本当に都道府県の中で将来の道路、既存のストックを有効に使いながら、将来長くずっと使っていく道路をどういうふうと考えていくのかという姿をきっちり県民の方にもお示ししながら、あるいはその意見もいただき、対話を続けながら、その目標を共有していくということも、ほかの国はみんなやっていることが非常にしづらい環境にどんどん追い込まれてしまったという状況がありますね。もうそろそろこれも打破していかなければいけないことだと思いますので、そのためにも本当は県がそれぞれ勝手にその制度を設計してやっていくというのでは、これではちょっと厳しいかなと思いますよ。しかし、それから先は国としてそういうところについてどういう設計ができるか、なかなか我々だけでは何も変わらないんでしょうけれども、でも、これが日本という国において非常に求められている状況だと思いますので、そういう点から言っても、今の藤原先生のお言葉というのかな、本当にそこが核心だなと私は思っています。どうもありがとうございました。

それでは、今の内容について、また何か思いつかれたというか、ご意見があったら、ぜひ事務局のほうにいただきたいということでありまして、これで質疑、議論のほうは終わらせていただきます。

審議事項は終わりましたけれども、そのほか何かご発言ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、以上で本日の議事等はすべて終了いたしましたので、議長の任を解かせていただきます。議事進行にご協力、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。

委員の皆様方におかれましても長時間にわたりご審議いただき、ありがとうございました。

本日いただいたご宿題については次回ご説明をさせていただきたいと思っておりますし、先ほど屋井会長さんのほうから、当センターのほうでもやっていることもありますので、それらについても次回以降ご説明をさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

なお、第2回の委員会は、11月4日、1時半から、今回と同様この場所で予定しております。対象は、農林部案件が4件、それから、県土整備案件が6件となっております。第2回もよろしくお願いたします。

以上をもちまして、平成21年度第1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。

ありがとうございました。

午後4時21分閉会