

様式第1号

会 議 録

会 議 の 名 称	平成25年度 第1回 所沢市公共事業評価委員会
開 催 日 時	平成25年7月22日(月) 午前9時から午前11時まで
開 催 場 所	市役所高層棟3階 301会議室
出 席 者 の 氏 名	佐野友紀、大原一興、櫻田和子、杉崎和久
欠 席 者 の 氏 名	
説 明 者 の 職 ・ 氏 名	
議 題	(1)本年度の公共事業評価委員会の進め方について (2)評価対象事業に係る概要説明 (3)評価対象事業に係る現地視察 (4)その他
会 議 資 料	資料1 平成25年度事務事業評価表(公共事業用) 資料2 都市計画道路整備状況図 資料3 都市計画道路・北野下富線案内図
担 当 部 課 名	計画道路整備課長 長倉精一郎、計画道路整備課副主幹 岸徳夫、 計画道路整備課主査 村上和雄、計画道路整備課主査 岩崎幸司、 政策企画課長 鈴木哲也、政策企画課主幹 林誠、 政策企画課主任 中村順史 経営企画部政策企画課 電話 04(2998)9027

発言者	審議の内容（審議経過・決定事項等）
事務局	<p data-bbox="470 295 1171 327">（１）本年度の公共事業評価委員会の進め方について</p> <p data-bbox="462 409 1350 555">当公共事業評価委員会については、平成１９年度に立ち上げ、公共事業の評価を外部の視点で行っていただくということで進めている。</p> <p data-bbox="462 580 1350 669">本年度については、「北野下富線道路築造事業」の１事業が外部評価の対象となっており、ご審議をいただくところである。</p> <p data-bbox="462 694 1350 898">本年度の進め方については、本日の第１回目では、担当課より概略を説明させていただき、質疑応答を行った後、場所を移動し視察をしていただく。次回の第２回で、本日の議論・視察を経て評価をしていただくということで予定している。</p> <p data-bbox="470 981 935 1012">（２）評価対象事業に係る概要説明</p> <p data-bbox="462 1095 1350 1184">配布資料に基づき評価対象事業の概要及び進捗状況について説明がなされた。</p> <p data-bbox="491 1209 1070 1240">評価対象事業：「北野下富線道路築造事業」</p> <p data-bbox="491 1265 817 1296">所管課：計画道路整備課</p>
杉崎委員	<p data-bbox="462 1386 1350 1588">この事業の肝は西武新宿線と交差する箇所であると思う。この箇所の整備ができないと道路整備の効果が出ないのでと考える。段階的に事業を進めていくと西武新宿線の交差のところがボトルネックになってしまうが、どのようにとらえているかが知りたい。</p> <p data-bbox="462 1612 1350 1989">また、市道３－５７５線と交差する北岩岡の踏切については既に交通量の多さが問題となっている箇所であり、２工区（事業区間延長２６０ｍ）の整備を行うことでより交通量が多くなることが考えられる。暫定的に整備しやすいところから順次取り組んでいるということかと思うが、それに伴って地域の環境に影響を与えることに対する配慮や肝となる線路との立体交差の点がどのような予定になっているのかが見えないと本事業の評価というのは難しい。</p>

<p>長倉計画道路整備課長</p>	<p>1工区（事業区間延長470m）については、都市計画道路・松葉道北岩岡線と併せて整備している区間である。これは市道3-5号線が生活道路であるが非常に交通量が多いことから、周辺に都市計画道路を整備し迂回させることで交通量を緩和させるという事業効果がある。2工区（事業区間延長260m）に関しては国道463号から北岩岡方面に向かう抜け道として生活道路が使われていることから、地元の方からの要望もあり、この区間を先行して整備しているところである。そして事業化検討区間（延長862m）が開通することによって国道463号から主要地方道所沢狭山線までの細い生活道路の交通量を緩和させることができる。</p> <p>西武新宿線によって東西が分断されていることから、この点がボトルネックになっているとは感じているが、生活道路への流入を最小限にするためには現在の工区について整備し、その後に線路との立体交差に着手と考えている。</p>
<p>杉崎委員</p>	<p>西武新宿線との交差部分を解消しない限り西武新宿線を交差する容量は増えないので、それ以外の整備を進めても、新たな交通の支障が出ることになるのではないかと懸念している。</p>
<p>長倉計画道路整備課長</p>	<p>これまで区間を区切って順次整備してきたところである。委員のおっしゃるとおり、立体交差の部分が着手できていないところではあるが、順次計画を決めて生活道路への流入の解消といった整備効果が出るような区間で整備している。</p>
<p>杉崎委員</p>	<p>予算の話や西武との調整といった点があるのだろうが、私自身市内に居住していたときの生活実感を含めて、一番大事な部分をなぜ最後に残しているのかという印象を受ける。</p>
<p>長倉計画道路整備課長</p>	<p>整備予定の立体交差周辺は細い生活道路となっている。立体交差を整備しても幹線道路につながらないという状況から、まずは周辺</p>

佐野委員長	<p>道路を整備し、最終的に立体交差に着手するというのが市の考え方である。</p> <p>都市計画道路・松葉北岩岡線は本事業と関連した計画だと思うが、現在の状況をお伺いしたい。</p>
長倉計画道路整備課長	<p>都市計画道路・松葉北岩岡線は主要地方道川越所沢線と主要地方道所沢狭山線を結ぶ736mを整備区間としている。現在用地買収率は98%であり、道路整備が進められている状況である。</p>
佐野委員長	<p>所沢の道路環境全体は、どのような状況か。</p>
長倉計画道路整備課長	<p>所沢は南北に走る幹線道路が多く、その道路は所沢駅周辺に向かって集中している。そのことから所沢駅周辺を抜けていかないと東西の往来が出来ないという状況である。</p>
杉崎委員	<p>所沢の街は、中心市街地に向かって道路が整備されている。所沢を通過して他市に向かうような車の経路として、中心市街地の外側の北側に東京狭山線、南側に国道463号（バイパス）が整備されているという状況である。</p> <p>北野下富線については、この北側と南側の幹線道路を結ぶ道路として位置付けられており、この整備によって幹線道路の環状型ネットワークが構築できるものである。</p>
大原委員	<p>本委員会にて何を評価するかということであるが、資料の事務事業評価表の『事業の内容・実施方法』にて、『幹線道路の環状型ネットワークを図り、交通渋滞の緩和を図る』としている。この環状型ネットワークの達成をもって評価としていいのか、局所的な整備をした箇所の渋滞緩和などの効果をもって評価するのか。どこまで先をみて評価するのかで、内容は大きく変わってくる。環状型ネットワークという話になると現時点では先が見えていないという評価</p>

<p>佐野委員長</p>	<p>にならざるを得ないが、局所的には何らかの改善になっているだろうと思われる。こういったスタンスで評価すればよいのか。</p> <p>まずは忌憚のないご意見をいただき、そのなかで適宜判断していけばよいと考えるが事務局としての考えはどうか。</p>
<p>事務局</p>	<p>国庫補助の対象となっているのは事業化検討区間(延長862m)の箇所である。そのため、国庫補助を受ける要件としてはこの箇所についての評価となるが、この箇所だけ評価しても本事業の評価としては不十分ということであれば、全体像に関する評価・ご意見についても併せていただきたい。</p>
<p>佐野委員長</p>	<p>事務事業評価表の『事業の内容・実施方法』にて、『幹線道路の環状型ネットワークを図り、交通渋滞の緩和を図る』とあるが、交通量が増えている現状などを示す資料の提示をお願いすることは可能か。</p>
<p>事務局</p>	<p>この後現地をご覧いただくなかで、評価にあたって必要な資料等があれば、次回の会議までに用意したい。</p>
<p>櫻田委員</p>	<p>平成23年度に作成された公共施設マネジメント白書によると、平成22年度の投資的経費が77.9億円でそのうち用地取得費が30.5億円となっている。こうした道路整備等にかかる用地取得費が投資的経費の約4割も占めるなかで、本事業の整備完了による投資対効果をどのようにみているか。平成34年度の事業終了までにその効果をどのように体現していくのか。</p>
<p>事務局</p>	<p>白書にも記載されているとおり、投資的経費については年々縮小されている。以前は都市計画道路として多くの道路を同時並行で整備していた時期もあったが、財政状況の厳しさもあり、現在は北野下富線を集中して整備しているという状況である。第5次所沢市総</p>

	<p>合計画・前期基本計画のなかでも、重点的に取り組む事業として掲げている道路整備事業は本事業のみであり、市としても本事業に力を入れてやっていきたいと考えている。財政状況が厳しいなか、総合福祉センターの建築や、公共施設の修繕等が目前に迫っている状況で、道路整備に配分できる経費というのはかなり少ないが、そのなかでも北野下富線に関しては力を入れて平成34年度までに完了させるということで整備を進めているところである。</p>
<p>櫻田委員</p>	<p>本事業による渋滞緩和効果というのはどのように捉えているか。</p>
<p>長倉計画道路整備課長</p>	<p>周辺住宅地の交通量を毎年計測しているなかで、幹線道路が周辺で開通することで1割から2割の交通量の削減が見込まれる。交通量緩和には大きく寄与するものであるが、厳しい財政状況ではあるが、着実に進めていかなければならないと考えている。</p>
<p>櫻田委員</p>	<p>この路線を優先する意図として、他に比べてこの周辺住宅地は人口が減っていないなどの意図があるのか。この整備エリア周辺の人口動態はいかがか。</p>
<p>長倉計画道路整備課長</p>	<p>ゆるやかな人口の増加が見られる地域である。なお、先ほど申し上げた道路整備による効果については、立体交差の部分を進めることで最大の効果を得られると考えているので、その必要性については認識しているところである。</p>
<p>杉崎委員</p>	<p>交通量を測定する区間は一時的には減少するが、結局線路を交差できる容量が増えていないので、他の交差部分の交通量が増えてしまうのではないかと考える。現在の工区の整備により混雑している箇所は緩和するが、それにより別の箇所の交通量に影響が出てしまうので、悪い想定への対策を立てておかなければならない。そうしたことから、西武新宿線沿線上で車がどういう抜け方をしているかわかる資料があると検討しやすいと考える。</p>

<p>長倉計画道路整備課長</p>	<p>当課としては、現在の工区の整備による周辺道路への影響というのも認識しているところであり、本事業を推進して東西の連絡道路として早く開通させたいと考えている。</p>
<p>佐野委員長</p>	<p>評価表から交通量の計測は年1回となっているが、その状況について伺いたい。</p>
<p>長倉計画道路整備課長</p>	<p>今年度はすでに実施したところであり、1割程度減少したという結果となっている。これは、東京狭山線の未整備だった堀兼工区が開通したことの影響があると考え。北野下富線が抜けることによってかなり生活道路の流入はおさえられるのではと考えている。</p>
<p>大原委員</p>	<p>東西連絡の際に西武新宿線をどこでまたぐのか伺いたい。立体交差で踏み切り無しに渡れるところはあるのか。</p>
<p>長倉計画道路整備課長</p>	<p>上新井富岡線がアンダーで西武新宿線をくぐっている。主要地方道川越所沢線は平面交差となっている。その他3箇所で交差ができることになっている。</p>
<p>佐野委員長</p>	<p>用地買収計画に関する予算や工事の予算など事業の進捗状況がわかる時系列の資料について次回の会議までにご用意いただきたい。</p> <p>(3) 評価対象事業に係る現地視察</p> <p>北野下富線事業化検討区間に移動し、所管課の説明を受けながら現地の視察を行った。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>