

会議録（2022年度 第1回愛知県事業評価監視委員会）

- 1 日 時 2022年8月1日（月） 午後1時30分～午後5時30分
- 2 場 所 愛知県庁 本庁舎 正庁
- 3 出席者
（委員） 阿部委員、小川委員、加藤委員、北野委員、木全委員、
小谷委員、平松委員、藤森委員
（県建設局） 建設局技監、道路建設課担当課長、道路維持課担当課長、
河川課担当課長、建設企画課担当課長 他
（都市・交通局） 都市整備課長
（県建築局） 公営住宅課長
（県農林基盤局） 農地整備課長、森林保全課担当課長、
農林総務課農林技術管理室長 他
- 4 会議次第
 - （1）開会
 - （2）議事
 - ①2022年度愛知県事業評価監視委員会の予定について
 - ②対象事業の審議について
 - 【再評価】交通安全対策事業 1事業、河川事業 1事業、
公営住宅等整備事業 1事業、林道事業 1事業
 - 【事後評価】道路事業 2事業、街路事業 1事業
 - （3）閉会

1 2022年度 愛知県事業評価監視委員会の予定について

事務局から説明。

[結論] 事務局原案を了承する。

2 対象事業の審議について

【再評価】

(1) 道路・街路事業

①費用対効果の算出方法

道路建設課から説明。

[委員] 「走行台キロ伸び率」について、注記があるため数値としては通用するが、伸び率の表現としてパーセントでの表現が適切ではないか。

[県] ご指摘のとおりだが、今回は国のマニュアルの表記や数値に準じて、表現を行っている。

[委員] 更新された交通量推計のデータはH27ベースとの説明だが、これが最新か。令和4年度時点でそのデータを使用する理由や今後の更新見込みはどうなっているか。

[県] H27ベースの交通量推計が最新となり、令和4年4月に国から提供されたばかりのものである。H27のセンサス調査の結果から将来交通を推計できるようにするのに作業が必要であり、すぐに最新の推計が適用できない。センサス調査は基本的に5年毎に行われており、最新の調査は令和3年のものになるは、これは令和2年に行う予定であったものが、1年遅れたためである。このデータで将来交通量が推計できるようになったら、そちらを使用する予定である。

[委員] 承知した。

[結論] 道路事業の費用対効果の算出方法について理解を得た。

②交通安全対策事業（交差点改良事業）：一般国道248号（品野町六丁目交差点）の審議

道路維持課から説明。

[委員] 事前評価時に比べ、今回評価時は死傷事故率が減少しており、貨幣価値化困難な事業の評価基準に基づく点数が減少しているが、事業の必要性が下がっているということか。

[県] 単純な数値だけを見た場合に、死傷事故率が減少していることから貨幣価値化困難な効果における点数は下がっている。しかし、本事業の主目的は交通事故の削減ではなく、また、評価基準である0.6を超えていることから、本事業を実施する必要があると考えている。

[委員] 死傷事故率が減少した要因として考えられるものは何か。

[県] 数値だけを見ると死傷事故率は減少しているが、実際には死傷事故率の減少に寄与するような車道拡幅や線形改良は実施しておらず、交通量の大幅な変化などもない。現状がかなり狭い道路であるため、事業箇所の用地取得が進んだことにより、見通しが改善されたからではないかと推察される。

[委員] 交通事故については偶発的な要素が強いため、短期的な事故の数値の増減では評価が難しいというのが現実であるが、この交差点については狭く、通学路としても利用されているということから、改良が必要だということは十分理解している。

[委員] 交差点形状の変更や歩道設置延長の延伸など、様々な理由で事業費が増大しているが、事前評価時から想定できなかったのか。

[県] 当初計画時には、事業費を抑えながら、必要な効果を発現するために、右折車両のすり抜けのための整備や、歩道についても交差点部に歩行者だまりを設置する計画としていたが、実際には大型車両が多く通行するということと、交差点の抜本的な改良を実施する計画に変更した。右折車線の幅員が増えたことで、右折車を右折車線に誘導するためのシフト長も伸ばす必要があるため、事業延長も大きくなった。

また、その計画見直しの時期に、京都府亀岡市で発生した児童の死傷事故をきっかけとして、道路管理者、警察、学校が合同で通学路交通安全プログラムに基づく点検を実施した結果、本事業箇所がプログラムに位置づけられ、歩道整備延長を見直すこととなったことも、大幅な事業費の増大につながった。

[委員] 今のような説明をしてもらえればわかるが、説明資料や再評価調書を読む

だけでは、事業費増大に至る経緯がわからないため、再評価調書に先ほどの説明を追加してほしい。

[県] 再評価調書を修正する。

[委員] 一度事業が完了すると、その箇所が今後改良されることは中々ないと思うので、色々な協議を経て、きちんとした形で整備するという事になったというのは良いことだと思う。

「どのような協議や意思決定を経て、事業内容がどう変化した」という部分が事業評価では問われているので、そのあたりを説明してもらいたい。

[県] 承知した。

[委員] 危険通学路の解消としてこの事業が必要だということは理解したが、その一方で、児童数の減少により小学校が廃校になるなど、通学路として利用されなくなる可能性はないのか。もしそういった可能性があるのであれば、危険通学路の解消だけでなく、地域の歩行者の交通安全のためにも事業が必要であるという整理も必要ではないか。

[県] 近隣の小学校及び中学校の児童・生徒数の推移をみると、微減しているもののほぼ横ばいであり、今後も通学路としての利用が見込まれる。

一方、歩行者等の交通量をみると、全交通量から児童の交差点利用者数を除いても日交通量で100人程度利用されており、事業箇所近辺にスーパーや銀行が立地しているなど、地域の中心地であることから、通学路以外としての利用もされているという状況である。

このため、歩行者の安全確保も目的として事業を進めている。

[委員] 通学児童だけでなく、それ以外の歩行者の安全確保の必要性についても記載したほうがいい。先ほどの事業費増大理由の修正と合わせて、歩行者の安全確保の必要性も追記してほしい。

[県] 再評価調書を修正する。

[結論] 評価調書（案）を修正することを条件に、対応方針（案）を了承する。

（２）河川事業

①費用対効果の算出方法

河川課から説明。

[委員] 河川の計画に、気候変動による影響は加味されているのか

[県] 現計画は、加味していないが、まずは、現計画に基づき河川整備することが必要である。

[結論] 河川事業の費用対効果の算出方法について理解を得た。

②河川事業：一級河川矢作川水系乙川圏域の審議

河川課から説明。

[委員] 費用便益比 19.0 というのは、事業全て実施した際の整備効果という認識でよいか。

[県] その認識でよい。

[委員] 乙川では、一部ゲンジホタル発生地として国指定の天然記念物に指定されている。環境への配慮など何か実施しているか。

[県] 河川整備計画の基本理念において、多様な動植物が生息・生育できるような河川環境の保全に努めることとしており、この基本理念を踏まえて、河川整備を実施しているところである。今後、ゲンジホタル発生地の河川整備に着手する段階になったら、どのような環境への配慮が必要なのか考えながら進めていきたい。

[委員] ネコギギなども生息していないか。以前調査した際、生息域だったと思うが何か実施しているか。

[県] 乙川の旧計画に、男川のダム計画が位置（現河川整備計画にはダム計画は無い）づけられており、ダム事業に関連した環境調査において、ネコギギの生息を確認していたかもしれないが、今回の整備区間は下流域になるので、生息は確認されていない。

[委員] 全体事業費の変更をしていないが、物価の上昇などで今後、増加する見込みはあるのか

[県] 現時点では、事業費ベースの進捗が全体の4割弱であり、事業内容も変更していないので全体事業費の見直しは考えていない。また、残土を有効利用するなどコスト縮減にも取り組んでいるところである。

[委員] 事業効果として水位低減効果の記載はあるが、便益は、浸水面積の減少で算出していると思う。整備中の事業効果に、浸水面積減少の算出は行わないのか

[県] 浸水面積は、河川整備計画に位置づけた整備内容が完了したときに、浸水面積が軽減されるものとして、算出しており、事業完了後評価の時に実施する予定である。現時点では、一部区間の整備効果として、水位低減効果を示している。

[委員] 事業効果として、どの程度の降雨に対して評価するのか。

[県] 乙川は、年超過確率1/20規模で24時間雨量352mm、伊賀川、竜泉寺川は、年超過確率1/5規模で24時間雨量154mmを想定している。

[結論] 対応方針(案)について了承する。

(3) 公営住宅等整備事業

①費用対効果の算出方法

公営住宅課から説明。

特に意見なし。

②公営住宅等整備事業：平針住宅9街区の審議

公営住宅課から説明。

[委員] 福祉的な事業であるにもかかわらず、近傍同種家賃の上昇がB/Cに反映されていることに、違和感がある。

近傍同種家賃が低かったら、建替は実施しないということになるのか。

[県] 公営住宅は福祉的な目的もあり、その効果はB/Cだけで評価するのではなく、その他の効果も合わせて総合的に評価することとしている。

[委員] このB/Cの算定方法では、福祉的な目的が反映できていない、近傍同種家賃による評価は適さないのではないかと。

[委員] 福祉的価値を便益として貨幣価値化することは難しいと思う。

[委員] 近傍同種家賃でB/Cを評価するのではなく、福祉的価値を点数化することなどにより評価する方が分かりやすいと思う。

[委員] 戸数が減っているのに余剰地活用していないのはなぜか。

[県] 従前の住棟は、古い基準で設計されていたため、住棟間隔や駐車場の整備などがされていなかった。建替により、戸数を減らして、高層化しているものの住棟間隔の確保や駐車場の整備等により、余剰地は生まれない計画となっている。

[委員] 評価方法について、福祉的効果を加味して総合的に評価するべきだと思う。

[県] 国のマニュアルにおいても福祉的な効果の費用便益費の算定は困難であるとされている。

[委員] 定性的に評価できるのであれば、資料の書きぶりを変えた方がいい。B/Cを全面に押し出しすぎている。

[委員] 平針住宅にニーズはあるのか。

[委員] 建替後に戻ってくる人が多ければ、ニーズがあると判断できるのではないかと。

[県] 建替による家賃の上昇もあって、建て替えた住宅に戻ってこない人もいる。

[委員] 県営住宅は全体で見ると、不足しているのか。

[県] 県営住宅は、建替などによる政策的な空き家を除いても約5,000戸の空き家があり、数は充足しているものと考えている。

[委員] ニーズは地域によってばらつきがあると思うので難しい。

[委員] 公営住宅課の建替事業は、個別の計画ではなく、全体的な計画があり、計

画的に事業を進めていると思うので、その点もしっかり説明した方がいい。

[委員] 公営住宅等整備事業は、B/Cだけで評価すべきでない。
福祉的な効果についても定性的に記述すべきである。

[県] 評価調書(案)を修正する。

[結論] 評価調書(案)を修正することを条件に、対応方針(案)を了承する。

(4) 林道事業

①林道事業：河上瀬柏洞線の審議

森林保全課から説明。

[委員] 林道開設前の森林は間伐していなかったなら、現状の森林内の立木に売る価値のある木は無いのではないか。

[県] 間伐が遅れている森林では、林道開設後の間伐時に柱として利用できる価値の高い丸太が出材されることは少ないかもしれないが、柱が採れない丸太であっても合板やチップ等で利用できる。

[委員] 価値の高い木材が生産できるかわからない森林の現状において、再評価調書(案)の事業の必要性の変化について、A評価でいいのか疑問がある。費用便益分析を見ても木材生産便益は森林整備経費縮減便益と比べて少ない。森林資源の増加や木材需要の増加を理由としてA評価とするほどの価値はあるのか。

[委員] A評価の判定理由を木材生産とするのでは弱いと感じる。一方で、水源かん養機能など公益的機能のさらなる増加で災害防止につながる。森林の持つ公益的機能の必要性の増大としてA評価とできるのではないか。

[県] 再評価調書(案)の事業の必要性の変化の判定の理由欄は、意見を参考に修正し、森林の持つ公益的機能の必要性が増大している旨を記載する。

[委員] 費用対効果分析について、今回は算定対象外であったが、何年で評価するものなのか。

[県] 林道の開設工事期間に加え、林道の竣工から40年後までの期間を林道事

業における費用対効果分析の評価対象期間としている。

[委員] この路線の周囲の森林は国有林なのか私有林なのか。

[県] 私有林である。

[委員] 私有林であれば、この事業を実施するにあたり、森林所有者に受益者負担などはあるのか。

[県] この事業では森林所有者から受益者負担金は取っていない。林道事業では用地買収をしないため用地買収の費用を所有者へ払うこともない。

[委員] 現状、間伐をしても利益はほとんどなく補助がないとやっていけないレベルだと聞いている。そのため、林道事業は森林所有者の利益というより森林の持つ公益的機能の充実に主目的だと思う。このことから再評価調書(案)の事業の必要性が増大している理由は、木材生産の視点ではなく林道開設により森林整備が行われ、公益的機能が発揮される健全な森林にできるという視点で見直ししていただきたい。

[県] 承知した。

[結論] 評価調書(案)を修正することを条件に、対応方針(案)を了承する。

【事後評価】

(1) 道路事業

①道路事業：一般国道248号(瀬戸東バイパス)の審議

道路建設課から説明。

[委員] 「②事業効果の発現状況」で、産業廃棄物の処理を県で行ったとのことであるが、原因者に負担を求めないのか。それが正しい取扱いであるならば、その背景を記述すべきではないか。

[県] 産業廃棄物の処理の経緯等について、調書に追記する。

[委員] 暫定2車線整備とのことだが、将来的な4車線化の予定はあるか。

[県] 交通状況を見て判断するが、現状では4車線化が必要なほどの混雑状況

ではない。

[委員] バイパス整備事業というと、現道の交通がいくらかバイパスへ転換するイメージをもっているが、本事業ではそうになっていない。

[県] バイパス整備事業ではあるが、せと赤津 I C へのアクセス道路整備としての性質もあり、他路線で目立って交通量が減少した路線はない。交通量全体としては増加しており、その増加分を瀬戸東バイパスがうけもっているという見方は可能である。

[委員] 「①事業目標の達成状況」で、防災機能の向上が 1 番目に記載されているが、どのような効果があったか数値で示すなどできないか。
また、I C へのアクセス性向上という分かりやすい効果が発現しているならば、こちらを大きくアピールした方が良いのではないか。

[県] 幹線道路、観光地へのアクセス性向上を 1 番目に記述することとする。今後、関係機関へのヒアリングを行うなど、事業実施による効果を具体的に示せるよう努める。

[結論] 評価調書（案）を修正することを条件に、対応方針（案）を了承する。

②道路事業：一般国道 247 号（中央バイパス）の審議

道路建設課から説明。

[委員] 「③事業実施による環境変化」で、事業実施前後の大気観測結果より、事業実施による大気汚染に繋がる影響はなかったと記載されているが、自動車性能の向上等により観測値が減少するのは当然であり、愛知県平均値と比較してどうか確認する必要がある。愛知県平均値より悪ければ記載すべきではない。

[県] 承知した。愛知県平均値を確認する。

[委員] 「①事業目標の達成状況」のうち「観光力強化」について、中央バイパスの整備により観光客が増加したと記載されているが、観光客の増加は主に観光施設の努力によるところが大きく、バイパス整備は市内の渋滞緩和によりスムーズな移動ができるようになった面で観光促進に寄与しているのではないか。今の記述だとバイパス整備だけで観光客が増えたと読めてし

まうため、修正した方が良い。

[県] 承知した。評価調書（案）を修正する。

[委員] 「②事業効果の発現状況」のうち「事業費に対する評価」として、用地補償費の精査により、前回評価時より事業費が減額したとある。良いことであるため、これを「Ⅲ対応方針（案）」のうち「同種事業に反映すべき事項」にも記載した方が良い。

[県] 承知した。評価調書（案）に追記する。

[結論] 評価調書（案）を修正することを条件に、対応方針（案）を了承する。

（２）街路事業

①街路事業：都市計画道路 枇杷島小田井線の審議

都市整備課から説明。

[委員] 用地補償費の増額について、公共事業の場合、用地交渉によって用地補償費が変更になることはないと認識しているが、どうして増額となったのか。

[県] 物件調査前には確認できず、物件調査で初めて判明したことに対する、補償費の増額によるものであり、具体的には、倉庫と、事業所の物件補償である。倉庫については、物件調査の結果、当倉庫の奥に建っている倉庫も施設として関連していることから、補償が必要であることが判明したためである。事業所については、物件調査の結果、地下にも施設があることが判明したためである。

[委員] 工事費の増額に関して、鉄道立体交差工法の変更とはどのようなものか。

[県] 当初は、PCR工法を想定していたが、HEP&JES工法に変更している。PCR工法では、函体を押し込んで施工するが、HEP&JES工法は、まず穴を開け鋼線を通し、函体をけん引して施工するものである。施工精度が高く、鉄道への安全性が高いということから、JRとの協議の結果、本工法を採用している。なお、HEP&JES工法は、用地交渉に長期間を要している間に開発された新工法である。

[委員] 工事費としてはどれほどの増額か。

[県] 工法の変更による増額はそれほど高くはないが、J Rの工事の期間が伸びたことによる増額が大きい。当初、J Rのアンダーパス部には2年程度の工期を想定していたが、実際には2倍程の工期を要している。

[委員] 用地交渉の難航と収用手続に長期間を要し、事業期間が延伸したとのことだが、難航した理由は何か。

[県] 用地買収は本来、任意交渉で合意を得るべきものだが、当地権者からは、本事業とは関係のない主張が繰り返され、13年間で143回の用地交渉を経て、任意交渉成立の見込みが立たないと判断し、収用手続きを行っている。

[委員] 任意交渉で用地交渉を進めるのが原則だというのは分かるが、解決の可能性を踏まえ、交渉をいたずらに長期間続けるのではなく、収用の手続きに進むべきではないか。

[県] 国からは、用地買収の8割を目安に、収用の手続きを考えるようにとの文書が出ているが、行政代執行は大がかりな手続きになることから、結果として慎重になってしまうケースが多い。

[委員] ほかに用地買収ができていない用地があったのか。

[県] 行政代執行を行った地権者以外にも、事業区間西側において、難しい地権者がいた。用地買収において、「最後に協力する」などと言って交渉に応じない地権者がいることもよくある。

[委員] まずは任意交渉というのは分かるが、事業期間が長くなると、事業の必要性・意味が変わってきてしまうことがある。

[県] 今後は、国のルールに則り、交渉状況を見極め、手続きを早めに進めるようにすべきと考える。

[委員] ルールがあるということであれば、早期といった抽象的な表現でなく、より具体的に記述するように調書を修正したほうが良いと思う。

[県] 承知した。

[委員] 個人的には、このアンダーパスが出来て、道路ネットワークは良くなったと思う。三菱重工をはじめ、周辺の工場も、この道路ができるまで、JRを越えるためには、大型車は渋滞箇所を通る経路しかなかった。その点でも、非常に効果のある道路だと思う。

[県] 整備前のルートでは14分かかっていたところが、整備後のルートでは4分で行けるという結果も出ている。

[委員] 収用手続きの点について、調書の表現を修正した上で、本件については了承とする。

[結論] 評価調書（案）を修正することを条件に、対応方針（案）を了承する。